

真駒内まちづくり通信

SAPPORO 令和3年5月 第18号

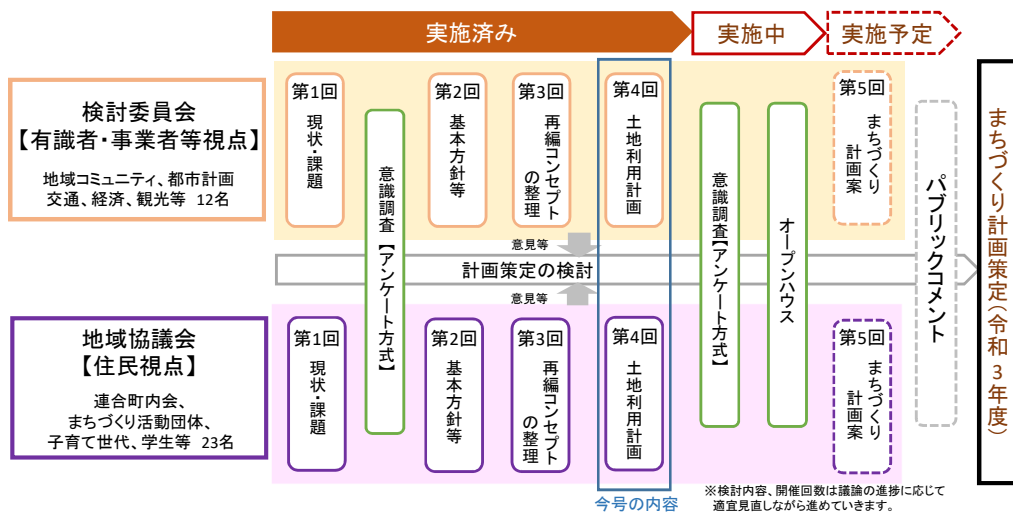
【南区拡大版】

真駒内まちづくり通信は、「真駒内駅前地区のまちづくり」について南区にお住まいの方々に広くお伝えするため、第14号より南区全域に配布範囲を拡大して発行しています。

過去のまちづくり通信はホームページにて公開しています。 [真駒内まちづくり通信](https://www.city.sapporo.jp/keikaku/kouza/makomanai/tsushin.html)

真駒内駅前地区のまちづくり計画の策定を進めています

検討委員会、地域協議会、意識調査等、さまざまな視点からご意見を伺いながら、まちづくり計画の検討を進めています。



土地利用計画(案)を整理しました (案は裏面)

前号(第17号)にてお示ししました、駅前地区の土地利用の方向性を整理した「再編コンセプト」をもとに、これまでの検討委員会や地域協議会、意識調査の結果等を踏まえたうえで、駅前地区の将来の土地利用計画案(案1と案2)を本紙裏面の通り作成をしました。
この案をもとに第4回検討委員会(2月実施)、地域協議会(3月実施)で意見交換を行いました。

意識調査(アンケート方式)、オープンハウスの実施

駅前地区の将来の土地利用計画案について、意識調査(アンケート方式)やオープンハウスを実施し、広くみなさまのご意見を伺うための取り組みを進めています。

◆意識調査(アンケート方式)

南区民の方、6,000名(無作為抽出)の方にアンケート票を送付させていただきました。

◆オープンハウス

オープンハウスとは、会場内にパネルや資料をご用意し、常駐した職員が説明させていただき、みなさまのご意見を伺うものです。
実施については、先に広報さっぽろ5月号(全市版)にてご案内させて頂いておりますが、詳細についてはホームページにてご参照ください。

※当初は5月末の開催を予定しておりましたが、新型コロナウイルスの影響により、開催を延期しております。

第4回検討委員会を開催しました

◆開催日時 令和3年2月15日(月) 15:00~16:30

◆場所 北海道経済センタービル 8階Bホール ◆参加委員 10名(有識者・事業者等)

議題: 土地利用計画案について

主な意見

各案の評価

- ・駅と駅前街区が一体的になると、**乗り継ぎ等の歩行者動線が合理的な形**となり良い。
- ・案1はバス待ち環境や乱横断などの様々な**交通課題の解決に有効**な一方、案2だと課題が残る。
- ・案1が望ましいが、送迎車両が多いため各方面から来る車で**渋滞しないように配慮**が必要。
- ・今後の人口構成の変化をふまえ、**地下鉄始発駅にふさわしい機能や空間整備**を進める必要がある。

交通施設について

- ・交通施設が集約され**駅利用者の利便が向上**する。
- ・駅に近接した場所に**身障者用の乗降場を確保**すべき。
- ・駐輪場整備に合わせ、**自転車の活用も検討**すべき。

景観への配慮について

- ・A街区の建物は、**周辺と調和のとれた景観**となるよう**配慮**が必要。

エリアマネジメントについて

- ・エリアマネジメントの導入にあたっては、資金の確保の方法が重要なポイントであり、**開発着手前から運営方法等の想定**が必要。

第4回地域協議会を開催しました

◆開催日時 令和3年3月5日(金) ①13:30~15:00 ②16:00~17:30 ③18:30~20:00

◆場所 真駒内総合福祉センター 2階ホール

◆参加者 18名(地域住民等)

駅前がどのような使われ方をするかを想像し、土地利用について意見交換をしました

主な意見

各案の評価

- ・案1は、歩行空間に連続性があり、乗り継ぎ利便に加え、**地域全体のにぎわい**につながる。
- ・案1は、駅前に人が集まる**「人のための駅前」**になり、様々な世代に対して**魅力が高まる**。
- ・案1は、**平岸通**を利用している人にとっては、**不便になる可能性**がある。
- ・案1は、平岸通を迂回化することによる、**交通渋滞の増加や緊急車両の運用への支障**が心配。
- ・案2は、**既存の真駒内の特徴や魅力を活かしたまちづくり**が可能となる。

交通施設について

- ・**自転車置場のあり方**についても検討を深めるべき。
- ・**レンタルサイクル**は、駅前からの**にぎわい波及**に有効と考えられるため、実現に向けて検討してほしい。

景観への配慮について

- ・駅前の街路樹や桜山など**景観と調和のとれた駅前空間**になると良い。
- ・新たな施設は、あまり高い建物にならないようにするなど**景観への配慮**が必要。

交流広場について

- ・交流広場は、冬季も含め、**各季節において使いやすい広場**になると良い。
- ・交流広場が効果的に使われるように、**誰がマネジメントを行うか**などを今から考えておくべき。

水素・EVステーションについて

- ・水素・EVステーションを**駅前に設置することの必要性**について整理すべき。
- ・水素・EVステーションは駅から少し離して設け、**駅前は歩行者中心の場所**になると良い。

各街区の土地利用の方向性

- ・バス待ち時間を有意義に使える点が**魅力的**。
- ・A街区を商業施設、B街区を公共施設とするなど**全体のバランスを意識した配置**となっている。
- ・**既存の店舗とも共存共栄**することが重要。

歩行者動線について

- ・駅前通に加え、**街区間連絡動線にもにぎわい**がにじみ出るような配置となることよい。

発行者 札幌市 まちづくり政策局 都市計画部 地域計画課

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

電話: (011) 211-2545 FAX: (011) 218-5113



さっぽろ市
02-803-21-986
R3-2-739

土地利用計画(案)

※1: <期待される機能等>は、今後民間事業者による実現の可能性も踏まえて考えていきます。

① 交流広場 (A街区駅出入口付近)

人々の交流・にぎわいの創出を促す広場空間

- ・人々の滞留交流を促す空間
- ・地域イベントの開催
- ・イベントや観光案内などの情報発信
- ・災害時の一時避難場所



イベントが開催されにぎわう広場の事例 (札幌市 北3条広場)

<期待される機能等> ※1
交流広場の一体的な活用
・交流広場と民間施設の一体的な整備・運用による更なるにぎわい・交流の創出



商業施設と一体的に活用された広場の事例 (札幌市 北3条広場)

② 交通広場 (A街区東側)

地下鉄とバス・タクシーの乗継利便の向上等を目指す広場空間

【バス・タクシー乗降場所の配置の考え方】

- ・バス乗車場は、バス待ち時間の有効活用を踏まえ、民間施設側 (A1街区、A2街区) 側にまとめて配置
- ・バス降車場は、地下鉄乗り継ぎの利便性向上を踏まえ、駅舎側に方面別に配置
- ・タクシー乗場は、既存に加え交通広場内に乗降スペースを確保

<期待される機能等> ※1
バス待ち環境の向上

- ・民間施設と一体的な整備・運用によるバス待ち環境の向上
- ・風雪にさらされない屋内型の待合スペース (土地利用計画図 灰色L字部分)



待合空間と商業施設が一体的に整備・運用される事例 (福岡市 西鉄天神バスターミナル)
写真: 西日本鉄道提供

《その他の交通施設》
一般車: 方面別に駅に近接した乗降スペースを確保
送迎バス: 駅に近接した乗降スペースを確保

③ A街区

南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積

A1街区

【導入する機能】

- ・にぎわいの核となる商業系の機能 (買物、飲食、サービス等)
- ・交流広場と連携し地域コミュニティの形成に資する機能



交流広場と一体的な活用ができるカフェ等のイメージ
札幌市地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度の運用方針 引用

A2街区

【集積が望ましい機能】

- ・A1街区を補完する商業系の機能 (買物、飲食、サービス等)
- ・医療・福祉系の機能
- ・業務機能
- ・マンションなどの住居系機能 など



<期待される機能等> ※1
生活利便機能を向上させる買物機能
・バス待ち時間に立ち寄れるカフェ・飲食店
・勉強できる場所
・多世代が集える場所
・子どもが遊べる場所など
子どもが遊べる空間と商業施設が一体となっている事例 (江別市 江別 鳥屋書店)
写真: 江別 鳥屋書店 提供

④ B1街区

行政機能・公共サービス機能の集積・複合化

【集積・複合化する機能】

- ・南区役所等の行政機能
- ・南区民センター等のコミュニティ機能
- ・その他子育て支援、情報発信、交流を促す機能

⑤ B2・C街区

真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入

【導入が望ましい機能の例】

- ・A街区を補完する機能 (商業、医療、住宅など)
- ・教育機能や創造活動に資する機能
- ・スポーツなど健康づくりに資する機能
- ・B1街区以外の公的機能 など

⑥ 駅前通

にぎわいやみどりを感じられる歩行空間

- ・A街区の民活施設と既存商業施設の連携により、「にぎわいの軸」を形成
- ・桜山や既存の街路樹など、みどりを意識した街並みづくり

⑦ 安全・安心な歩行者ネットワーク

ネットワーク構築により利便性や回遊性の向上

- ・駅⇨広場⇨A・B各街区間を安心・安全な歩行者ネットワークで接続
- ・緑樹帯道路や桜山散策路などの既存の地域資源とのネットワーク強化により、真駒内駅周辺の回遊性を高める

案1

駅と駅前街区を歩行空間でつなぎ人・公共交通を主体のまちづくりを目指す案

《案1の特徴》

道路形状の変更により、駅、交流・交通広場、商業施設がバリアフリーな空間で直結される

- ・駅から人がスムーズに流れることにより、さらなるにぎわいや交流の創出が期待される
- ・駅から再編街区や周辺地域までバリアフリーな空間が創出される
- ・民間投資意欲が向上する
- ・各交通環境の課題に概ね対応が可能 (平岸通の路上駐車・乱横断対応など)
- ・平岸通の通過は走行距離・時間が長くなる (約340m)



案2

現状の道路網を活かしたまちづくりを目指す案

《案2の特徴》

道路形状が現状と変わらないため、これまで通り平岸通をまっすぐ通行できる

- ・平岸通を右左折なくスムーズに通道できる
- ・駅と駅前街区のつながりがやや弱く、にぎわいの連鎖は案1と比較すると期待されにくい
- ・現状と変わらず平岸通の横断に係る課題が残る



案1・案2は平岸通の形状が異なりますが、土地利用は概ね同じ内容になります