

札幌駅交流拠点 再整備構想案

概略イメージ

・ 札幌駅交流拠点再整備構想のコンセプト（例）	1
・ 3つのステージからみた札幌駅交流拠点の基本的考え方、役割（例）	2
- 1 【広域スケール】世界の中の北海道、日本の中の札幌の位置づけ	2
- 2 【都心スケール】札幌都心における札幌駅交流拠点の役割	4
- 3 【駅直近スケール】札幌駅交流拠点の直近街区の役割	5
・ 札幌駅交流拠点再整備の基本方針（例）	6
- 1 交通結節点機能の形成方針（例）	6
- 2 機能導入方針（例）	16
- 3 景観まちづくり方針（例）	20
- 4 パブリックライフ展開方針（例）	24
- 5 街区再整備の基本方針（例）	28

札幌駅交流拠点再整備構想のコンセプト（例）

【都心まちづくり計画】

- ・これからの時代の生活・文化をつくる
- ・“世界都市さっぽろ”をつくる



【都心まちづくり戦略】

- ・世界に向け魅力を発信し、市民生活を豊かにする都心の創出

“北海道の100年を牽引する道都さっぽろの玄関口として
『人にやさしい新たな環境ステーションの創造』
を目指す”

- ・札幌の都心は、多くの人が集い、都市生活の魅力を最もよく享受できる場であると同時に、高次な都市機能の集積を図り、世界レベルの都市の顔として国内外に札幌の魅力をたゆまず発信し続けていくことが求められている。
- ・こうした状況を踏まえ、現在策定中の「都心まちづくり戦略」においては、『人』『創造』『環境』の3つの視点によるまちづくりの推進により、『人を中心とした魅力あるまち』、『新たな文化と活力を創造するまち』、『みどり豊かな環境にやさしいまち』の実現を目指すとしている。
- ・札幌駅交流拠点においてもこれら将来像の具現化は使命であり、都心において交通結節機能が最も集積しているという特性を踏まえると、今後延伸が期待される北海道新幹線や環境にやさしい路面電車を含む公共交通の更なる交通結節機能の強化により、人にやさしいシームレスな交通環境の形成を図るとともに、市内外、国内外との交流によって生み出される新たな産業やビジネスの創造と情報の受発信などがその大きな役割と考えられる。
- ・もとより札幌都心は、札幌市の顔であると同時に北海道全体の活性化を牽引する重要な役割を担うことから、札幌駅交流拠点再整備構想のコンセプトを“北海道の100年を牽引する道都さっぽろの玄関口として『人にやさしい新たな環境ステーションの創造』を目指す”とする。



【第3回委員会意見より】

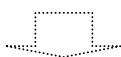
- ・将来のゴールイメージと結びつくようなコンセプトがいい。
- ・札幌に投資してみようと思わせるようなコンセプトが必要。
- ・環境首都として、環境を全面に打ち出すべき。駅を降り立ったときに、環境政策に取り組んでいるまちだなどすぐわかるような、環境政策の見える化が必要。

3つのステージからみた札幌駅交流拠点の基本的考え方、役割（例）

1 【広域スケール】世界の中の北海道、日本の中の札幌の位置づけ

【第3回委員会意見より】

- 2 空港 3 港湾とあるが、苫小牧港は工業港であり、石狩湾新港は物流港なので、札幌都心との関係でいえば違和感がある。



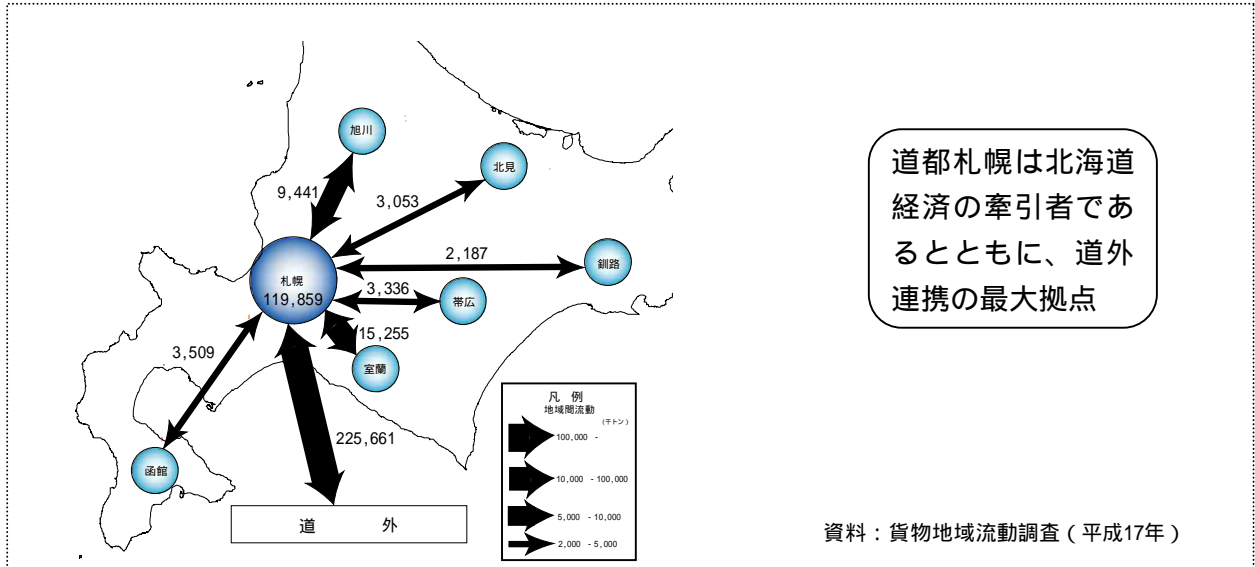
- 札幌市においては、都心まちづくりの推進によって、観光・ビジネス分野等における国内外との交流促進と新たな産業の育成、さらには独自の都市文化の創造を展望し、市民生活の質の向上を図ることを通じて、札幌市、ひいては北海道全体の活性化につなげることが期待されている。
- このため札幌市は、東アジアと北米を結ぶ線上に位置し、日本海側と太平洋側に3港湾、さらには2空港が立地または隣接しているという地理的優位性を生かし、東アジア各地域の成長と活力を取り込んでいくための交流促進が重要であり、そのためにはこれら2空港3港湾と札幌都心を結ぶ広域交通ネットワーク（都心アクセス）の強化が求められている。
- こうした背景から札幌駅交流拠点においては、東アジアをはじめとする国際観光客や国内外のビジネス交流の玄関口として、全ての移動モードのストレスフリーな「交通結節点」を形成する。その際、ひと・モノにかかわる広域交通の要諦である2空港・3港湾からの都心アクセスの強化も含めて、将来を見据えた抜本的対策を展望する。
- また、北海道の環境、食、観光、歴史、文化、産業等、北海道の良さ、奥行きを深さを理解、共感してもらうための「PR・インフォメーション拠点」を形成し、たゆみのない情報発信機能の強化を図る。



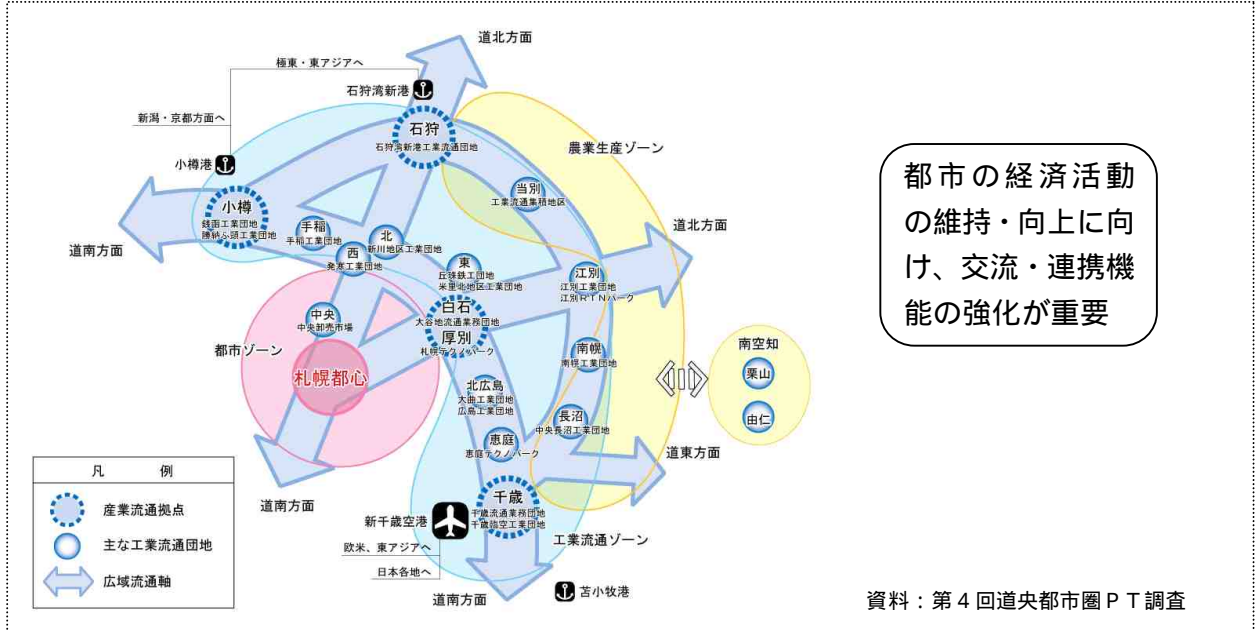
資料：第4回道央都市圏PT調査



【参考：道内における発着貨物流動量】



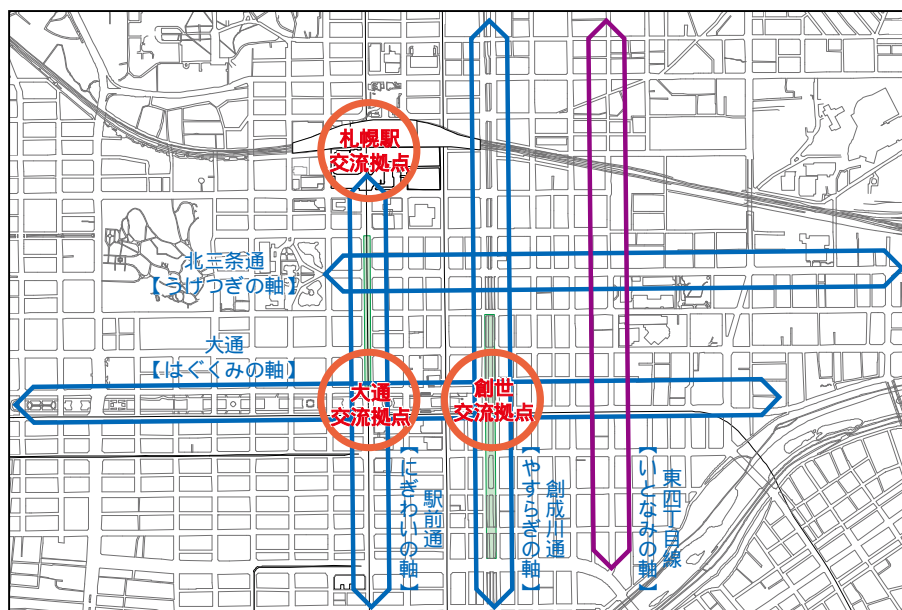
【参考：道央都市圏における産業・流通面の交流・連携概念図】



2 【都心スケール】札幌都心における札幌駅交流拠点の役割

- ・「都心まちづくり戦略」においては、まちづくり自体によって世界都市になることを目指し、『人』『創造』『環境』の3つの視点によるまちづくりを推進することとしており、札幌駅交流拠点においてもこれらの視点に基づくまちづくりが求められる。
- ・『人』という視点では、都心に住む、あるいは訪れる人々の多様な価値観に応えうる魅力的で質の高い人中心の空間づくりが求められる。このため、都心におけるパブリックライフの起点ともいえる駅前広場や現在整備中の駅前通地下歩行空間の利活用を促進するとともに、都心を様々なシーンや歩行形態で楽しめる主要な「まち歩きの基軸回廊」(後述)を形成する。その際、駅前通・大通・創成川通・北3条通の骨格軸に加え、北5条通をこれらに次ぐ重要な歩行者動線として整備する¹。これにより、札幌駅直近と大通周辺が2つの骨格軸により重層的に連結され、両方の商業ゾーンを一体的に享受できるなど、都心の生活に厚みが増すこととなる。
- ・『創造』という視点では、札幌駅交流拠点のもつ交通結節機能を生かして、外部との交流によって生み出される新たな産業や文化の創造が求められる。現在札幌都心においては、創世交流拠点で文化創造・育成機能の強化が進められていることから、札幌駅交流拠点においては、隣接する北海道大学との連携を図りながら、北口周辺エリアで集積IT産業に加え、観光や環境、あるいは福祉・医療分野等にかかわる「産業創造・育成機能」の強化といった役割を果たす。
- ・『環境』という視点では、札幌らしい美しい街並みの創出と環境負荷の低減に向けた取り組みが求められる。このため、上記の環境分野における新たな産業創造に加え、路面電車の延伸等による公共交通の充実や緑豊かな交流空間の拡充、開発予定地における豊かなみどりの確保、既存のエネルギーセンターやエネルギーインフラの有効活用を図っていく。

図 都心まちづくり戦略における4骨格軸1展開軸3交流拠点



1：この場合、「都心の道路機能・道路空間再配分計画」(アクセス機能重視路線、トラフィック機能重視路線)についての検討が必要である。その際、歩行者ネットワーク、自転車ネットワーク、広域交通ネットワーク(2空港・3港湾からの都心アクセスの強化)地下ネットワーク、トランジットモール、また、駐車場利用計画等について総合的に検討する必要がある。

- 3 【駅直近スケール】札幌駅交流拠点の直近街区の役割

- ・札幌駅交流拠点においては、道都さっぽろの玄関口にふさわしい顔づくりが求められる。このため、札幌駅を降り立った瞬間から、道都さっぽろに来たんだと実感できる魅力的な都市の風景²を形成する。例えば、都心におけるパブリックライフの起点となる緑豊かな駅前広場の再構築とこれに呼応した駅前街区における交流広場等の整備、建物と街路・広場等の都市インフラとが調和のとれた美しい街並みの形成など、優れた都市環境の構築を図る。
- ・この実現にあたっては、直近街区も含めたエリアマネジメントの展開による景観形成のコンセンサスとルールづくりが必要である。

2：都市の風景とは、都市を形成する建物や街路・広場および植栽といった都市景観要素に加え、そこでの都市生活・都市活動を含めた総体をいう。



Ⅲ. 札幌駅交流拠点再整備の基本方針（例）

Ⅲ－１ 交通結節点機能の形成方針（例）

【基本認識】

（１）現況把握

１）札幌駅周辺の交通現況

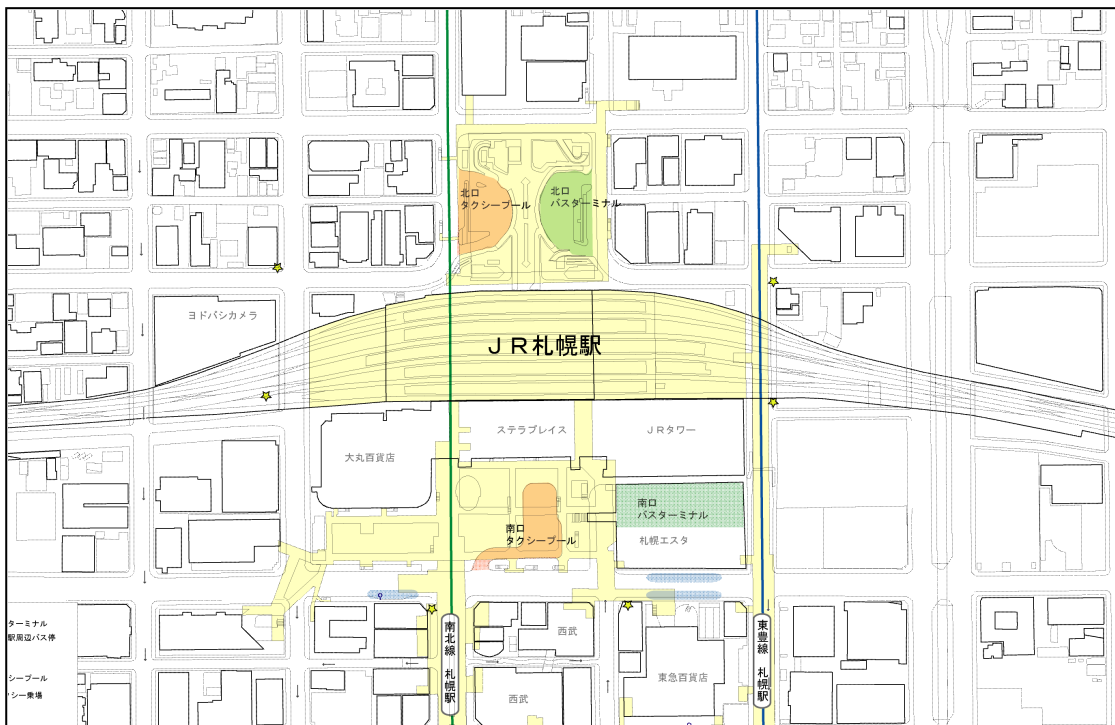
- ・札幌駅周辺では、平成10年に北口駅前広場、平成12年に南口駅前広場が整備され、それぞれの広場周辺で以下に示す交通施設が配置され運用されている。

① 札幌駅南口

- ・南口駅前広場 … 2000年（平成12年）3月供用開始、駅前広場総面積/約19,000㎡
- ・ＪＲ札幌駅 … 1880年（明治13年）11月開業、乗車人員8.6万人/日（H20年度）
- ・地下鉄 南北線 さっぽろ駅 … 1971年（昭和46年）12月開業、乗車人員6.1万人/日（H20年度）
東豊線 さっぽろ駅 … 1988年（昭和63年）12月開業、乗車人員2.7万人/日（H20年度）
- ・バスターミナル … 都市計画決定（S51.5.18）、1978年（昭和53年）9月開業、19バス（発着1,779便/日）
- ・路上バス停 … 東急前等、8バス（発着1,031便/日）
- ・タクシープール…45台

② 札幌駅北口

- ・北口駅前広場 1998年（平成10年）4月供用開始、駅前広場総面積/約19,500㎡
- ・バスターミナル … 1998年（平成10年）4月開業、5バス（待機10バス）
- ・タクシープール … 40台
- ・自家用乗降場 … 10台
- ・一般駐車場 … 北口地下駐車場、230台



交通施設配置状況

- ・南北それぞれの駅前広場のコンセプトは、北口ではバス、タクシーに加え、自家用発着場および地下駐車場を備え、主に自動車類によるアクセス機能を重視した機能配置となっている。
- ・一方、南口では交通機能に加え、人を中心としたオープンスペースに重点が置かれており、都心部の正面性を高める空間形成を図っている。
- ・これにより、北口広場は、ゆとりのある交通機能を持った「交通広場」であるのに対し、南口広場は、旅立ち、帰着としての空間、人々が出会い、滞留する空間であり、人々の様々な生活が展開される「人の広場」と位置づけられている。



南口・北口の整備コンセプト

札幌駅北口駅前広場



札幌駅南口駅前広場

