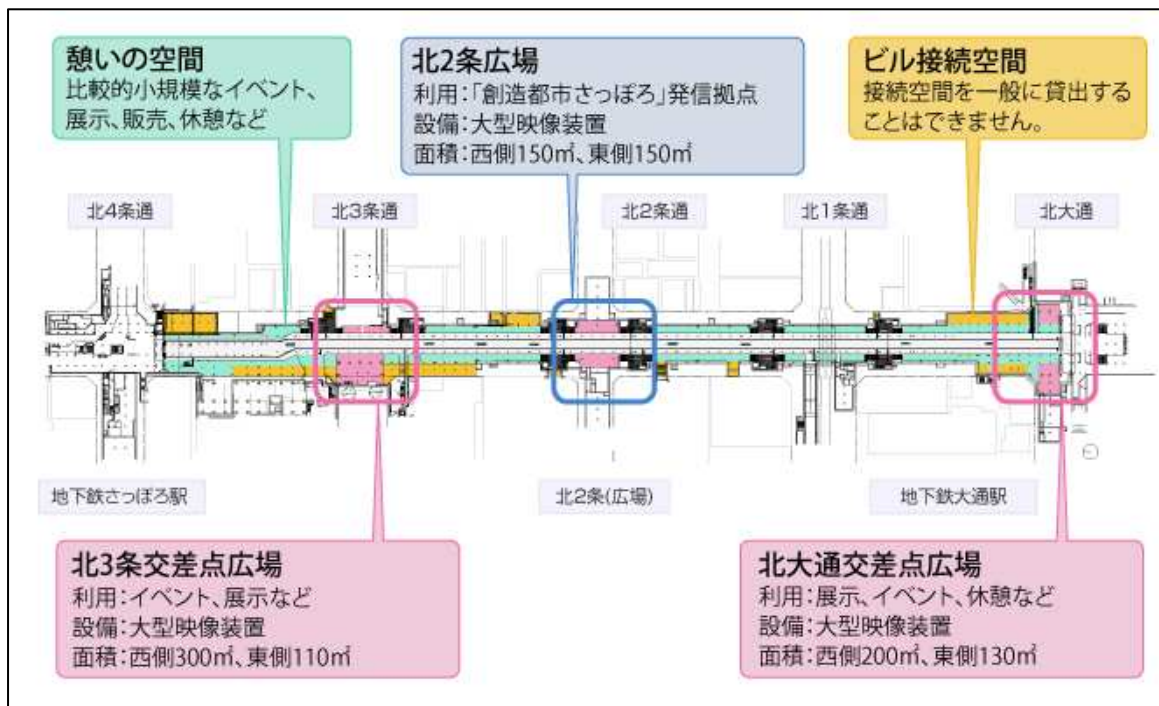


## 参考：札幌駅前通地下歩行空間事業概要

### ■事業概要

区 間 地下鉄南北線さっぽろ駅から大通駅  
 延 長 約520m（うち国道区間は約160m）  
 幅 員 20m（歩行空間12m＋憩いの空間4m×2）  
 事業期間 平成17年度から平成22年度まで（地下部）  
 平成23年度まで（地上部）  
 供用開始 平成23年3月12日（土）



（札幌駅前通まちづくり株式会社HP）

【札幌駅前通の通行量の変化】※1（ ）内は、開通前の通行量からの伸び



※1:札幌駅前通地下歩行空間の開通から1年の歩行者通行量と利用状況(札幌市HP)

【憩いの空間の利用件数・稼働率】※1



## 2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点、北日本の一大交通拠点として、より一層の国内外、道内外とのアクセス強化を図り、これまで以上にその存在価値を高めていくことが求められる。

そのためには、以下のとおり、現在検討が進められている新たな交通機能を実現し、その整備効果を最大限に活かすための機能を備えていくことが必要である。

### (新幹線の札幌延伸)

北海道と東北地域の新たな連携軸を形成し、両地域が一体となって発展するためにも、安定的な交通ネットワークの提供により、主要都市と短時間でアクセス可能な大量輸送機関である新幹線の札幌延伸は不可欠である。

また、東日本大震災によって甚大な被害を受けた地域の復旧・復興の促進にあたっては、東京方面だけではなく北海道方面との効率的な人流・物流面の連携や情報交流が重要と考えられることから、両地域のアクセス性を高める交通基盤の整備は、日本全体の強靱な国土づくりという観点からも非常に有効である。

そして、新幹線の札幌延伸は、札幌のみならず道内各地方拠点と道外とのアクセスも向上させ、観光産業の活性化等、その効果は北海道全体に及ぶものである。

このような観点から、札幌駅交流拠点が北海道のみならず北日本の一大交通拠点としての役割を担う必要性はより一層高まっており、そのためにも新幹線が持つ広域的で安定的な輸送能力の発揮が大きく期待される。

### (都心アクセス機能の強化)

道内の観光地や札幌周辺の工業団地・流通団地等の物流拠点は広範囲に立地しているため、鉄道駅から遠い観光地への移動は自家用車、レンタカー、貸切バスなどが主体であり、物流のほとんどは自動車となっている。

これらの観光・物流交通と日常の交通とは輻輳し、都心内の交通混雑に拍車をかけ、特に冬期の遅れは大きな課題となっており、国際競争力低下の一因になることが懸念されている。

このようなことから、道外、国外からの窓口であり、国際線ターミナル機能の充実に加え新たなICが着工されている新千歳空港や、小樽港などとの連携向上を図るため、創成川通を活用した都心アクセス機能の強化が必要である。

さらに、北海道新幹線の札幌延伸効果を北海道全体に波及させていくうえでも、道内各都市を結ぶ自動車高速ネットワークと都心部とのアクセス機能の強化は重要である。

### (路面電車の札幌駅交流拠点への延伸)

路面電車は、軌道や停留場が地域の目印になるなど、土地勘のない観光客や高齢者を含めた誰もが利用しやすく、デザイン性に優れた車両や施設が個性的な街並みを演出し、沿線の新たな魅力を創出することなどから、まちづくりへの積極的な活用が求められており、現在、延伸に向けた検討が進められている。

今後、北海道新幹線の札幌延伸による観光客等の新たな来札者の移動の受け皿となることや新たな回遊行動の誘発などにより、賑わいを運ぶことが期待できる観点から、路面電車活用にあたり、札幌駅交流拠点への延伸の実現に向けた検討が必要である。

そして、札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開を効果的に都心全体に波及させていくためには、本交流拠点を起点とした人々の回遊性をより一層高めていくことが必要であることから、大通・すすきの方面との一体化を実現した札幌駅前通の再整備や上述した路面電車の札幌駅延伸に加え、都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や文化拠点の形成を目指している創世交流拠点などとのアクセス強化が重要となる。

また、高齢者などの移動制約者や地理に不案内な人への対応はもちろんのこと、国際的な観点からも様々な機能向上を図ることが求められる。

よって、北5西1街区及び北5西2街区の土地利用と併せた、既存の交通課題を含めた札幌駅における交通結節機能の再編について、検討を進めていくことが必要である。

以上を踏まえ、国際色豊かで多様な人々が行き交う“北日本の一大交通拠点の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 北海道新幹線を含めた多様な交通モードによる広域連携軸の強化
- ② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化
- ③ 多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上
- ④ 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備

### 3) 具体的な取組イメージ

#### ① 北海道新幹線を含めた多様な交通モードによる広域連携軸の強化

北日本の一大交通拠点形成するうえで不可欠である、北海道新幹線の札幌延伸に向けた取組を進める。

- 北海道新幹線の札幌延伸の早期開業に向けた取組や、その整備効果を最大化する広域的な交流・連携方策などを検討する。
- 新幹線の開業時期、規模などが明らかとなった場合にでも柔軟に対応できる札幌駅周辺の土地利用や施設計画を検討する。

#### ② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化

創成川通を活用した、広域的な交通を受け持つ自動車高速ネットワークとの都心アクセス機能強化に向けた検討を進める。

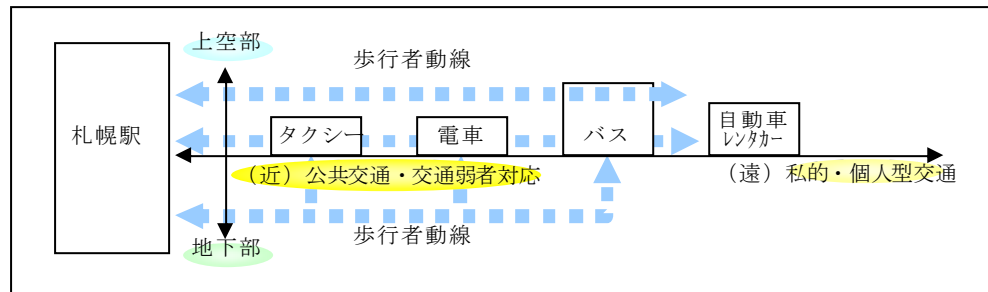
- 札幌駅周辺のみならず道央都市圏の核となる札幌都心部全体の観点から、そのあり方、整備方針などについて検討する。
- 自動車交通の都心アクセス機能強化と連携した、観光支援のための観光バス待機スペースやレンタカーサービスの集約といった観光客の利便性に応じた機能導入を検討する。

#### ③ 多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

土地利用と一体的に交通結節機能を再編し、より一層の機能向上を図る。

- 現在の「南口広場：人の広場」、「北口広場：交通広場」の位置付けを基本に、新たな交通機能の整備方針、上位計画での位置づけ、駅利用者のニーズ・特性などから、交通施設の機能、規模、配置等を再検討し、交通結節機能の再編に向けた考え方や方針を検討する。
- 歩行者の移動経路円滑化や、外国語表記、ユニバーサルなサイン表記等により、高齢者や観光客などにも利用しやすい、公平性が確保された移動サービスを提供する。

例：各交通施設は駅を中心として水平方向に「(近)公共・弱者→(遠)個人」といった配置にするとともに、上空部または地下部も活用することによって、四季を通じた円滑な歩行者動線を確保する。



また、海外や国内から多くの人々が訪れる札幌駅交流拠点においては、人々の活動起点および案内窓口として相応しい、明確な歩行者動線、分かりやすい案内、施設配置とする。

#### ④ 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備

札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開を効果的に都心全体に波及させるため、大通・すすきの方面に加え、創成川以東地区や創世交流拠点、札幌駅北口方面など、都心全体とのアクセス性を強化し、本交流拠点を起点とした人々の回遊性のより一層の向上を図る。

- ▶ 路面電車のより積極的な活用を図ること、札幌駅交流拠点の再整備効果を都心全体に波及させることの両面から、その延伸および導入空間について具体的な検討を進める。
- ▶ 札幌駅前通地下歩行空間の整備により連携強化が図られた大通・すすきの方面に加え、創成川以東地区や創世交流拠点および札幌駅北口方面など、札幌駅から各方面へのバリアフリーな歩行者動線の機能強化を図る。

《創成川以東地区》

創成川の東西の連携強化を図る、創成川通の空間整備、街区再整備時における重層的な歩行者ネットワークの形成

《創世交流拠点、札幌駅北口方面》

西2丁目地下空間の延伸

## IV－2 街区再整備の基本的考え方

札幌駅交流拠点の再整備にあたっては、「世界都市さっぽろ」としての都市の成長戦略を踏まえた上で、将来のあるべき望ましい姿を展望し、その実現に向けたプログラムを組み立てていくことが必要である。

### 1) 基本（現状）認識

札幌駅交流拠点の再整備に向けた主要街区

- 北5西1街区（青空駐車場）
- 北5西2街区（商業施設・宿泊施設・バスターミナル等）
- JR札幌駅および南北駅前広場

#### 【北5西1街区】

- ・経緯 H15.3 北側用地を国鉄清算事業団より取得  
H16.3 南側用地を劇場用地として日本通運より取得  
H22.2 道が北海道劇場の建設を断念
- ・当初の用地取得から10年近く経過する中で、土地利用については紆余曲折もあり、公共駐輪場及び青空駐車場として暫定利用
- ・駅前の一等地にふさわしい土地の有効活用が早急に求められる街区

#### 【北5西2街区】

- ・バスターミナル施設、商業施設として土地利用

#### 【駅前広場】

- ・北は「交通広場」、南は「人の広場」として位置づけられ整備
- ・「人の広場」である南口広場は、都心のパブリックライフの起点

#### 【その他街区等】

##### 北4西3街区

- ・街区の一体的な再編に向け、街区内地権者等で構成する検討会を設置
- ・旧西武百貨店およびロフト館は、ヨドバシカメラが取得、建物は解体（検討会への参加は不透明）

##### 北5東1街区

- ・民間レンタカーのほか、青空駐車場及び立体駐車場として利用

##### 北8西1地区

- ・木造老朽家屋もしくは更地が大半を占めている
- ・現在、再開発準備組合を設立し、市街地再開発事業の実施に向け検討中

##### 札幌総合卸センター地区

- ・当初整備から40年以上が経過し、建物の老朽化が進行している
- ・現在、建替再整備に向けた事業計画の検討中

## 2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点における街区再整備にあたっての基本的な考え方について、IV-1で示した4つの視点による“具体的な取組イメージ”から、下記のとおり整理する。

### 【土地利用と交通施設の一体的再編】

- ・北5西1街区と北5西2街区は、一体的な活用を図りながら、立地特性に応じた機能の導入など、土地のポテンシャルを最大限に発揮する街区再整備を推進
- ・土地利用と併せ、北海道新幹線・路面電車の延伸、都心アクセスの強化等による交通環境変化および既存交通課題への対応に向け、交通結節機能を再編

### 【「環境首都・札幌」への取組】

- ・南口広場を中心に北海道・札幌らしい緑豊かな交流空間を形成
- ・既存の地域熱供給、雪氷冷熱利用等の取組をベースに、北海道の自然・再生可能エネルギーの積極的な活用等、環境低負荷型都市づくりに向けた先進的な機能導入を図り、「環境首都・札幌」を象徴的に表現

### 【魅力ある都市の風景づくり】

- ・札幌駅南口街区（北5西1～北5西4街区）全体を一体として捉え、象徴的な都市景観を形成
- ・“現在の顔”である南口広場（北5西3-北5西4街区）は、人々の交流を活性化する設え等、パブリックライフの起点としての機能を充実・強化
- ・創成川以東地区へのまちづくり連鎖・都心活性化等に向け、北5西1街区と北5西2街区の一体的な活用により“新たな顔”を形成

### 【プロジェクト間の連携】

- ・その他街区等でのプロジェクト（北8西1地区、札幌卸センター、将来的な北5東1地区を始めとする創成川以東地区の開発等）との機能連携・重層的歩行者ネットワーク形成等を推進

これら基本的な考え方を踏まえ、将来の街区再整備に向けた方針を次のように設定する。

- ① 北海道の活力を牽引する“新たな顔”の創出と人々の活動起点である“現在の顔”の機能強化
- ② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編
- ③ 「環境首都・札幌」をアピールする環境低負荷型まちづくりの先駆的な展開
- ④ プロジェクト連鎖による段階的再整備

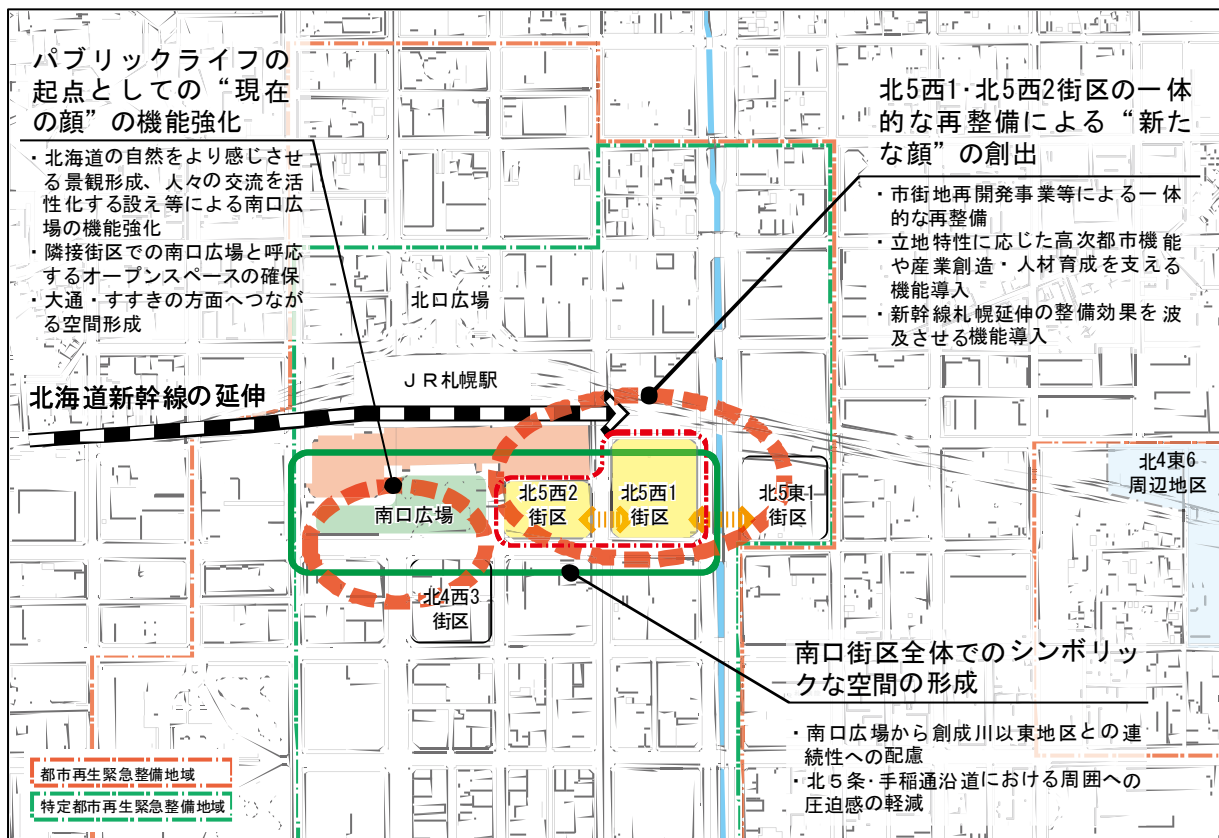


### 3) 具体的な取組イメージ

#### ① 北海道の活力を牽引する“新たな顔”の創出と人々の活動起点である“現在の顔”の機能強化

- ▶ 北5西1街区と北5西2街区は、市街地再開発事業などの適用を検討し、一体的な再整備により土地の高度利用を図る。
- ▶ 北5西1-北5西2街区の土地利用にあたっては、北5西1街区のポテンシャルを最大限に発揮するとともに産業創造・人材育成を支えるための、商業・業務、宿泊、アミューズメント等の高次都市機能の導入を検討するほか、新幹線延伸のインパクトをより高めるため、北5西1街区側に新幹線連絡口の設置を検討するなど、札幌の“新たな顔”の創出を図る。
- ▶ 札幌の“現在の顔”である南口広場は、北5西1-北5西2街区の再整備と併せ、人々の交流を活性化させる設えや北海道・札幌らしさが感じられる緑豊かな空間を創造するなど、パブリックライフの起点としての機能の充実により強化を図る。
- ▶ 南口広場と駅前通との交点では、南口広場と呼应したオープンスペースの確保などを図り、大通・すすきの方面へのつながりを意識した空間形成を図る。
- ▶ 南口街区全体で魅力あるシンボリックな都市景観を形成するため、建物の景観ラインの形成を検討し、南口広場から創成川以東地区への空間の連続性創出や、北5条・手稲通沿道の周囲への圧迫感軽減などを図っていく。

図：“新たな顔”の創出と“現在の顔”の機能強化





## ② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編

- ▶ 北5西1-北5西2街区の土地利用と併せて、北海道新幹線や路面電車、創成川通の都心アクセス機能強化等による新たな交通機能による環境変化および、既存の交通課題等への対応など、北5西1～北5西4街区までの南口街区全体で交通結節機能を再編し、より一層の機能向上を図る。
- ▶ 南口街区全体の再編・再整備の際には、“人の広場”である南口広場との機能・役割分担を踏まえ、“交通広場”である北口広場を含め検討を行う。

図：街区再整備にあわせた交通結節機能の再編

