

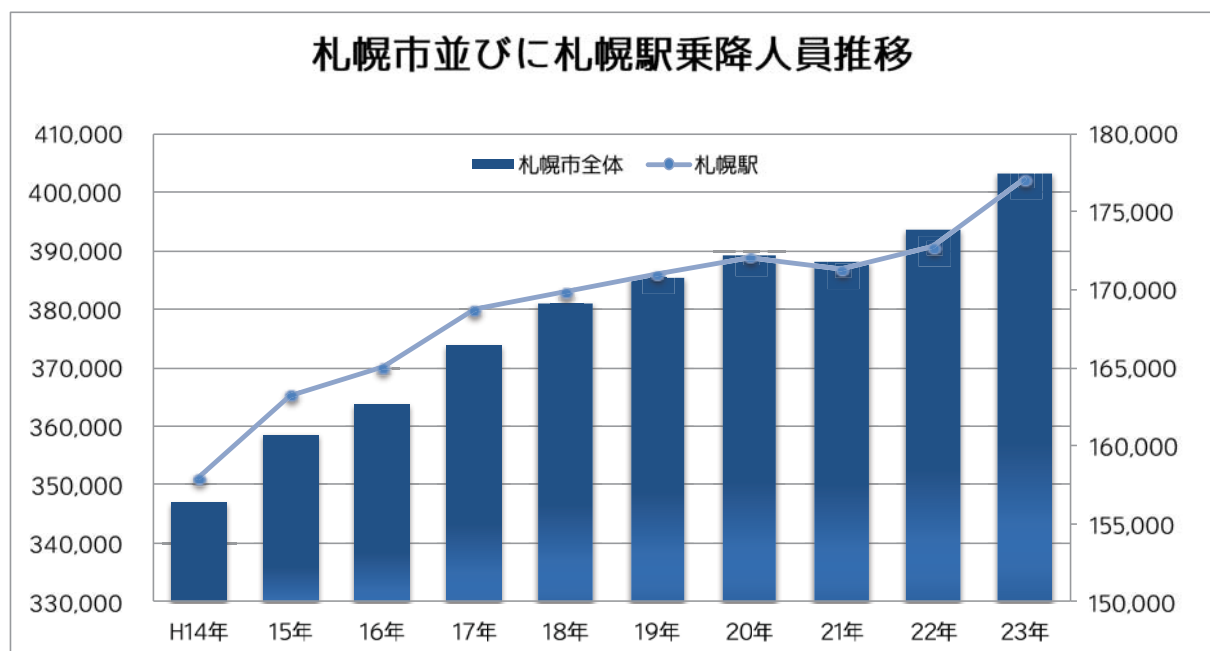
2-5 札幌都心部に係る公共交通の利用状況

札幌市の都市交通データより、都心部に係る公共交通の現況について以下に整理する。

(1) 鉄道

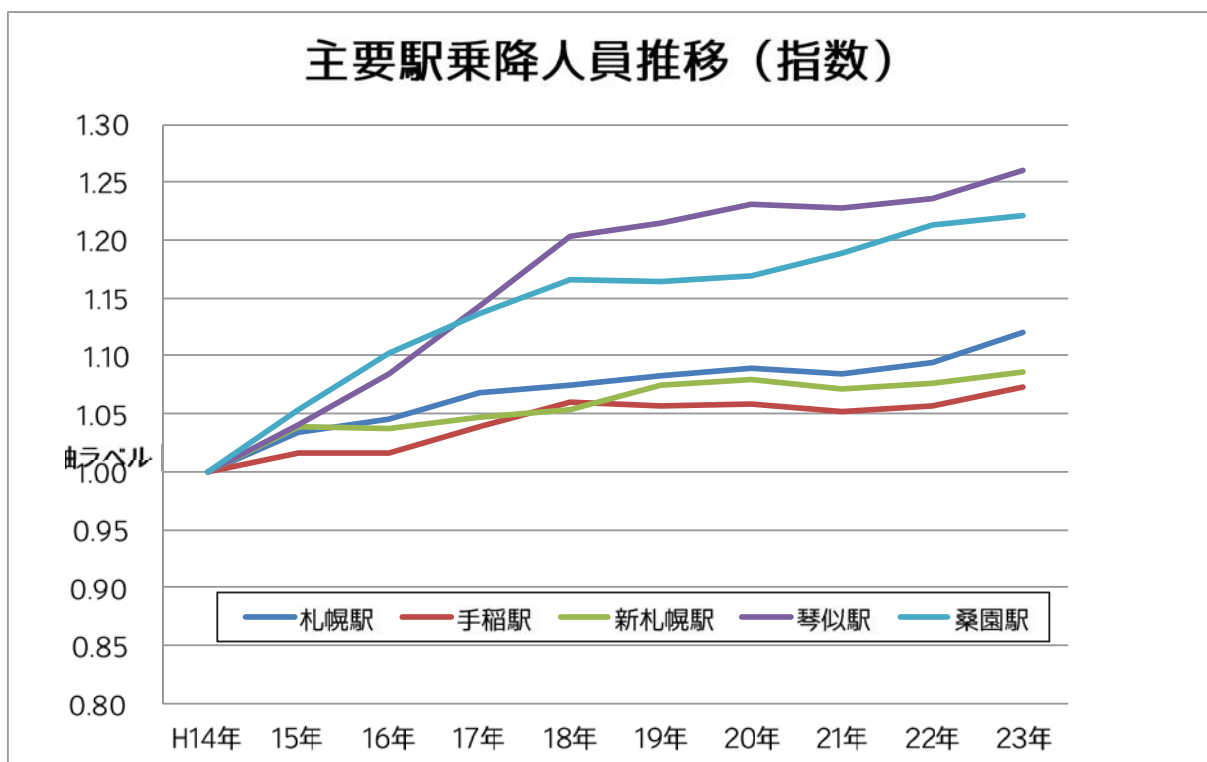
札幌市全域に係る鉄道乗降人員並びに都心部に係る鉄道駅である、札幌駅の乗降人員を以下に整理する。全市乗降人員並びに JR 札幌駅における乗降人員は平成 14 年度以降、増加傾向にあるが、札幌駅の占めるシェアについては微減傾向にある。

	H14 年	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年	23 年
札幌市全体	346,866	358,560	363,684	373,808	380,910	385,320	389,338	388,156	393,480	403,135
札幌駅	157,978	163,246	165,054	168,782	169,864	170,988	172,094	171,286	172,786	177,062
札幌駅 分担率	45.5%	45.5%	45.4%	45.2%	44.6%	44.4%	44.2%	44.1%	43.9%	43.9%



特に、市内主要鉄道駅における乗降人員を併せてみると、琴似、桑園等の都心西部の近接駅における乗降人員の増加率が高く、平成14年比で約25%の増加となっている。

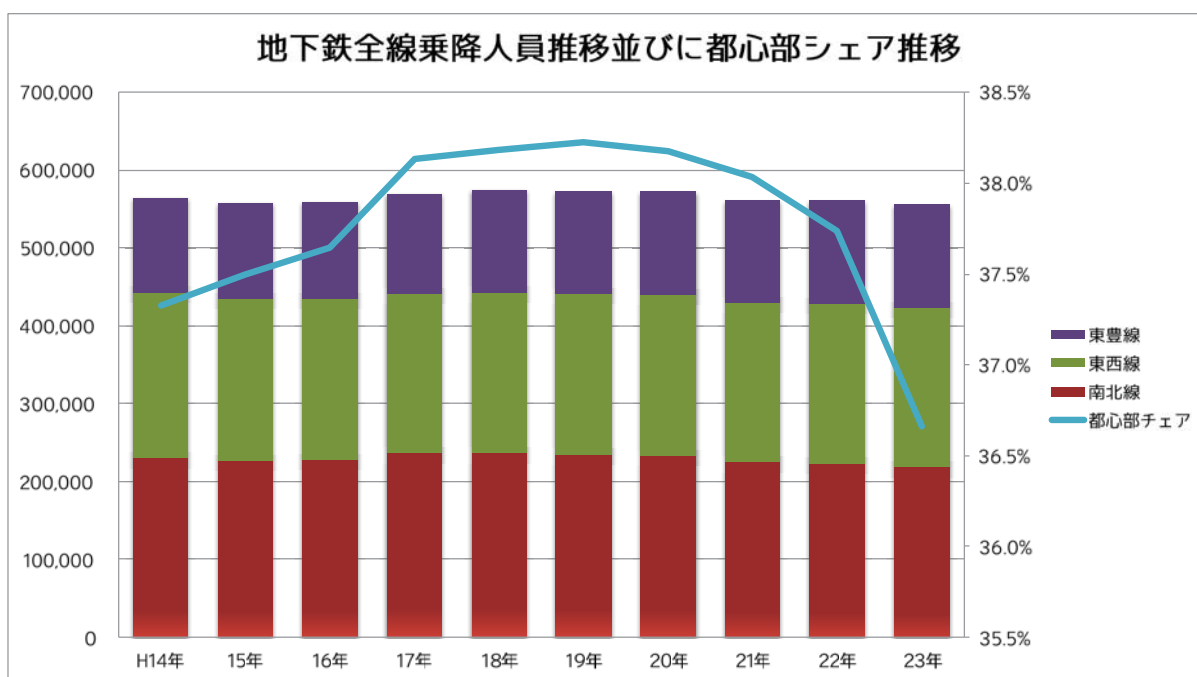
	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
札幌駅	157,978	163,246	165,054	168,782	169,864	170,988	172,094	171,286	172,786	177,062
	1.00	1.03	1.04	1.07	1.08	1.08	1.09	1.08	1.09	1.12
手稲駅	26,686	27,118	27,136	27,722	28,300	28,212	28,238	28,050	28,188	28,624
	1.00	1.02	1.02	1.04	1.06	1.06	1.06	1.05	1.06	1.07
新札幌駅	25,216	26,196	26,162	26,394	26,566	27,104	27,230	27,028	27,152	27,400
	1.00	1.04	1.04	1.05	1.05	1.07	1.08	1.07	1.08	1.09
琴似駅	17,918	18,634	19,442	20,468	21,562	21,774	22,046	21,990	22,150	22,578
	1.00	1.04	1.09	1.14	1.20	1.22	1.23	1.23	1.24	1.26
桑園駅	14,770	15,568	16,280	16,784	17,212	17,186	17,264	17,550	17,906	18,036
	1.00	1.05	1.10	1.14	1.17	1.16	1.17	1.19	1.21	1.22



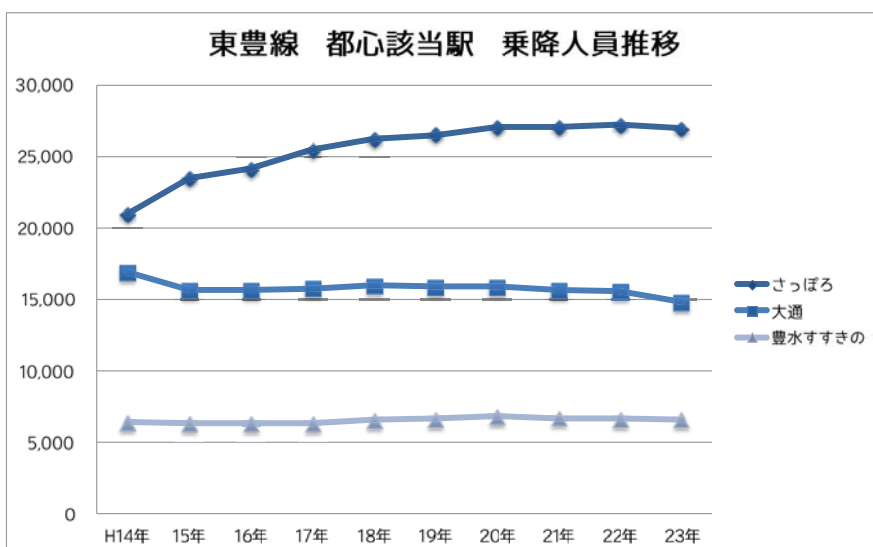
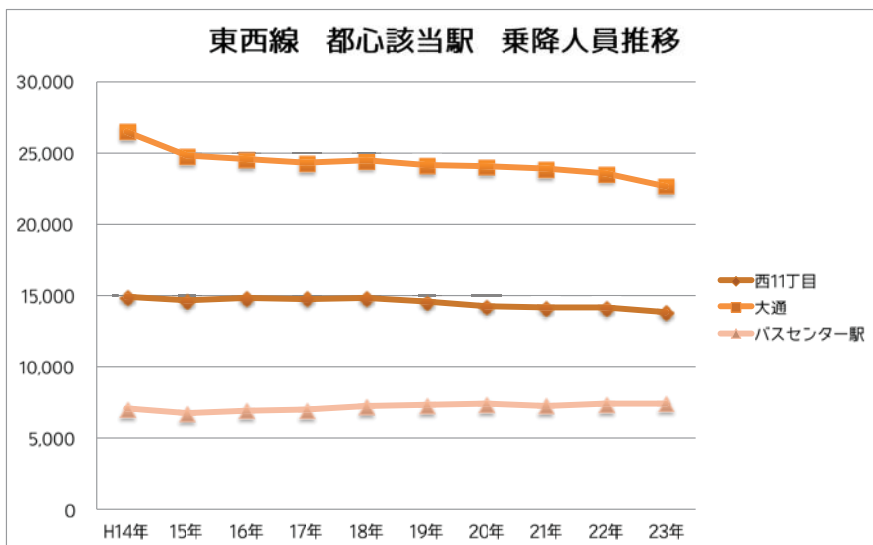
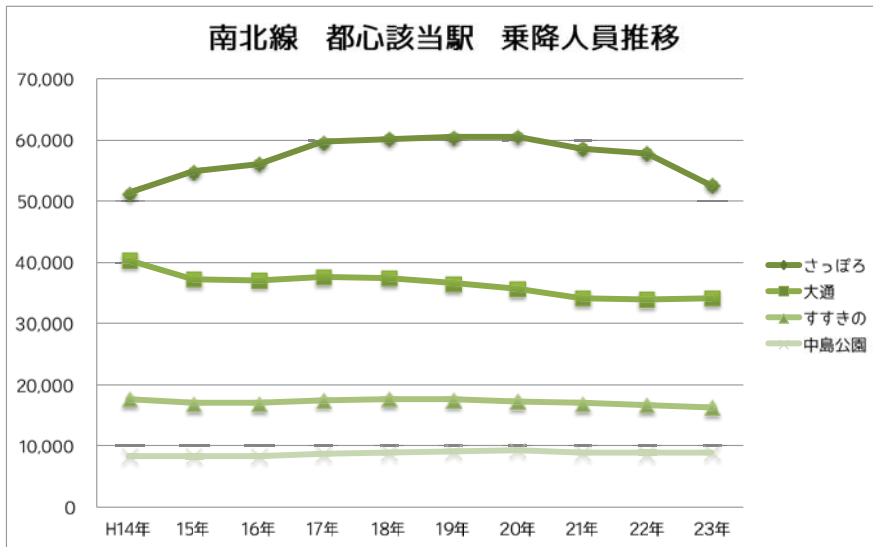
(2) 地下鉄

札幌市営地下鉄全線の乗降人員推移並びに都心部に関わる主要駅の乗降人員推移を以下に示す。平成14年以降、全線の乗降人員は10年で2%程度の微増となっている。一方、南北線、東西線、東豊線の各路線についてみると東豊線を除く路線については、5~10%の減少が見られる。(東豊線については平成14年比で9%強の増加となっている。)

	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
全線	563,846	557,039	560,041	569,512	574,853	572,041	571,847	560,945	561,262	556,610
南北線	230,149	227,661	228,740	236,345	237,351	235,797	233,687	226,208	224,503	219,161
さっぽろ	51,343	54,813	56,110	59,712	60,191	60,489	60,528	58,663	57,904	52,533
大通	40,333	37,192	37,060	37,695	37,507	36,556	35,762	34,176	33,932	34,088
すすきの	17,674	16,934	16,936	17,450	17,692	17,521	17,269	16,944	16,662	16,267
中島公園	8,322	8,264	8,310	8,697	8,810	9,119	9,233	8,934	8,764	8,853
計	117,672	117,203	118,416	123,554	124,200	123,685	122,792	118,717	117,262	111,741
東西線	213,126	207,218	207,242	205,879	207,035	205,523	206,036	203,892	204,864	205,249
西11丁目	14,929	14,679	14,822	14,770	14,786	14,537	14,222	14,126	14,139	13,809
大通	26,521	24,815	24,542	24,307	24,465	24,139	24,089	23,866	23,543	22,697
ハスセンター駅	7,046	6,708	6,942	6,972	7,245	7,291	7,390	7,279	7,392	7,445
計	48,496	46,202	46,306	46,049	46,496	45,967	45,701	45,271	45,074	43,951
東豊線	120,571	122,160	124,059	127,288	130,467	130,721	132,124	130,845	131,895	132,200
さっぽろ	21,008	23,469	24,158	25,472	26,225	26,512	27,078	27,058	27,224	26,973
大通	16,914	15,660	15,657	15,768	16,009	15,861	15,918	15,613	15,563	14,778
豊水すすきの	6,370	6,321	6,295	6,326	6,561	6,652	6,843	6,687	6,679	6,603
計	44,292	45,450	46,110	47,566	48,795	49,025	49,839	49,358	49,466	48,354
都心部	210,460	208,855	210,832	217,169	219,491	218,677	218,332	213,346	211,802	204,046
シェア	37.3%	37.5%	37.6%	38.1%	38.2%	38.2%	38.2%	38.0%	37.7%	36.7%



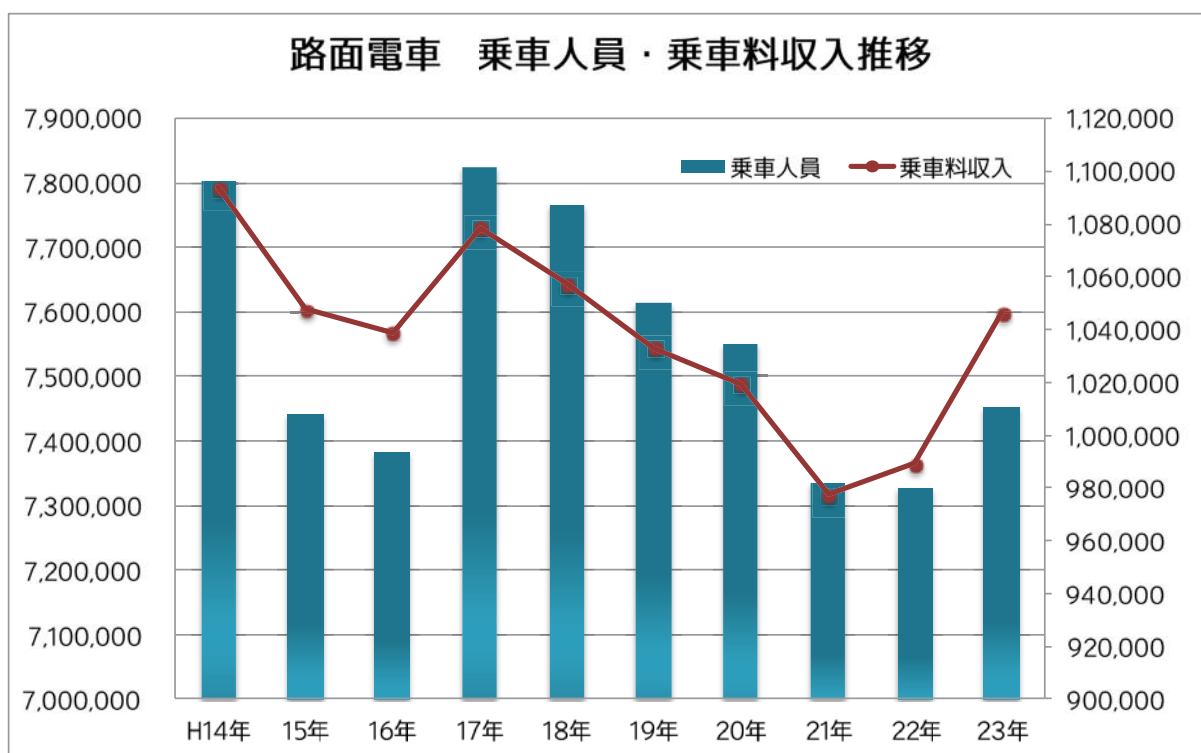
各駅の推移をみると全体的に微減傾向にある中、東豊線さっぽろ駅のみ増加を続けている。



(3) 路面電車

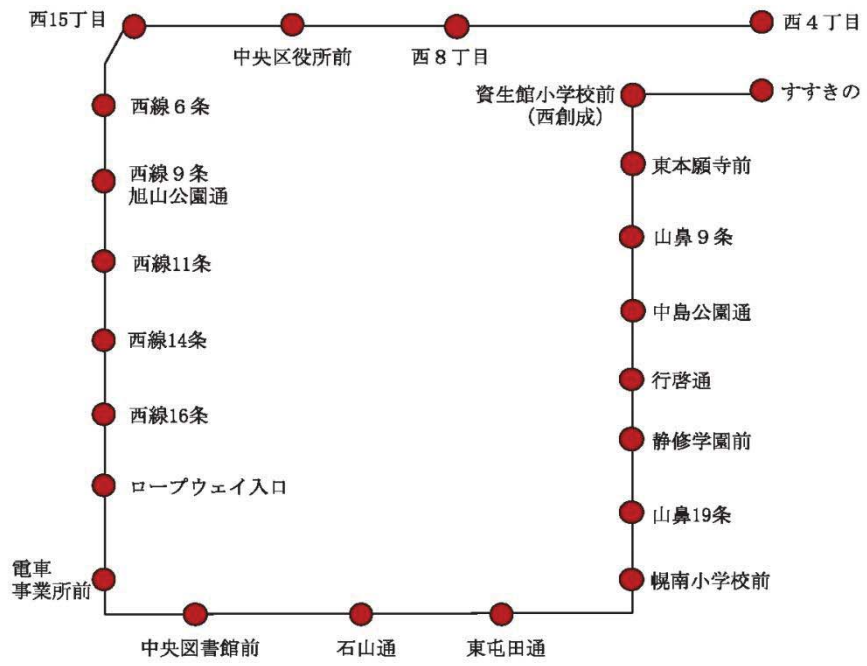
	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
乗車人員	7,804,259	7,441,154	7,382,818	7,824,694	7,766,956	7,613,961	7,549,296	7,333,860	7,327,120	7,451,502
乗車料収入(千円)	1,093,924	1,047,582	1,038,940	1,078,576	1,057,608	1,033,186	1,019,252	977,313	989,090	1,046,384

※過去10年の平均乗車人員；7,549,562人、平均乗車料収入；1,038,186千円



路面電車の過去10年の利用推移をみると、平均乗車人員；7,549,562人、平均乗車料収入；1,038,186千円となり、増減を繰り返しながら今日に至っている。落ち込みのピークは平成16年並びに22年、増加のピークは平成17年となっている。

平成25年度より、新型低床車両が導入され、さらに今後のループ化の事業推進など、新たな動きが見られる中、利用増に向けた活用検討が重要となる。



(4) 自動車通行量

都心の骨格軸・展開軸を中心とした主要道路における平成 23～24 年度の自動車通行量データを以下に整理する。本データの基本観測点は各道路の交差点、平日の調査データとなる。

特に骨格軸における混雑度（交差点飽和度）に着目してみると、創成川通の大通以南、北 3 条以北の部分における 8～9 時の飽和度がいずれも高く、飽和状態にあることが分かる。

また、その他の主要道路をみると、北 1 条・雁木通の創成川通並びに駅前通との交差点付近の飽和度が各時間帯において、いずれも 1.0 以上となっており、通り全体で見ると慢性的に渋滞が起きていることが分かる。同様に南 1 条通の駅前通以西についても全ての地点飽和度が 1.0 以上を示しており、時間帯は異なっているが、常時渋滞が発生していることが分かる。

■都心主要部 12 時間自動車交通量（台）※赤塗りの部分は 0.8 以上の混雑度のものを抽出

都市計画道路名	道路名	観測地点名	12時間自動車交通量(台)	混雑度	ピーク時間	ピーク時間交通量(台)	12時間大型車交通量(台)	平成24年度自動車交通量(台)	平成23年度自動車交通量(台)
月寒通	国道 36 号	中)南 4 条西 1 丁目	29,273	0.66	17-18	2,848	2,112		29,273
月寒通	国道 36 号	中)南 4 条西 2 丁目	27,236	0.61	17-18	2,609	1,801		27,236
月寒通	国道 36 号	中)南 4 条西 3 丁目	26,775	0.60	17-18	2,568	1,621		26,775
月寒通	国道 36 号	中)南 4 条東 2 丁目	31,628	0.71	16-17	2,918	2,309		31,628
月寒通	国道 36 号	中)南 4 条東 3 丁目	34,908	0.79	17-18	3,183	2,510		34,908
月寒通	国道 36 号	中)南 5 条東 1 丁目	31,606	0.71	17-18	2,945	2,321		31,606
月寒通	国道 36 号	中)南 5 条東 2 丁目	34,565	0.78	17-18	3,201	2,524		34,565
月寒通	国道 36 号	中)南 5 条東 3 丁目	37,059	0.96	17-18	3,355	2,642		37,059
札幌駅前通	国道 36 号	中)南 1 条西 4 丁目	9,411	0.28	16-17	909	358	9411	9,886
札幌駅前通	国道 36 号	中)南 1 条西 4 丁目	9,274	0.28	17-18	884	366	9274	9,729
札幌駅前通	国道 36 号	中)南 4 条西 3 丁目	10,158	0.31	18-19	1,053	405		10,158
札幌駅前通	西 4 丁目線	中)南 4 条西 4 丁目	8,269	0.37	18-19	890	421		8,269
札幌駅前通	札幌停車場線	中)北 1 条西 3 丁目	9,445	0.43	14-15	928	408		9,445
札幌駅前通	国道 36 号	中)北 1 条西 4 丁目	10,479	0.47	14-15	1,054	544		10,479
札幌駅前通	札幌停車場線	中)北 2 条西 4 丁目	9,088	0.41	17-18	999	417		9,088
札幌駅前通	札幌停車場線	中)北 3 条西 3 丁目	9,711	0.44	10-11	1,014	607		9,711
札幌駅前通	札幌停車場線	中)北 4 条西 4 丁目	7,670	0.35	10-11	760	370		7,670
西 5 丁目・樽川通	西 5 丁目線	中)北 5 条西 4 丁目	12,577	0.91	15-16	1,245	481		12,577
西 7 丁目通	西 7 丁目線	中)南 1 条西 7 丁目	6,940	0.44	8-9	786	227	6940	
創成川通	真駒内篠路線	中)大通西 1 丁目	14,779	0.53	14-15	1,393	825		14,779

創成川通	真駒内篠路線	中)大通東1丁目	15,348	0.69	14-15	1,443	1,173		15,348
創成川通	真駒内篠路線	中)南1条東1丁目	14,080	0.64	16-17	1,318	641		14,080
創成川通	真駒内篠路線	中)南2条西1丁目	12,788	0.58	14-15	1,216	631		12,788
創成川通	真駒内篠路線	中)南2条東1丁目	13,564	0.61	14-15	1,301	702		13,564
創成川通	真駒内篠路線	中)南3条西1丁目	12,601	0.57	17-18	1,199	656		12,601
創成川通	真駒内篠路線	中)南3条東1丁目	12,770	0.58	18-19	1,198	641		12,770
創成川通	真駒内篠路線	中)南4条西1丁目	10,119	0.46	14-15	978	634		10,119
創成川通	真駒内篠路線	中)南4条東1丁目	12,608	0.57	17-18	1,192	649		12,608
創成川通	真駒内篠路線	中)南5条西1丁目	32,239	0.73	17-18	3,162	1,869		32,239
創成川通	真駒内篠路線	中)南5条東1丁目	33,953	0.77	10-11	986	633		33,953
創成川通	真駒内篠路線	中)南6条西1丁目	32,247	0.83	8-9	3,317	1,798		32,247
創成川通	真駒内篠路線	中)南6条東1丁目	32,366	0.73	8-9	3,331	1,755		32,366
創成川通	真駒内篠路線	中)南7条西1丁目	25,309	0.91	8-9	2,714	1,402		25,309
創成川通	真駒内篠路線	中)南7条東1丁目	32,098	0.83	8-9	3,331	1,745		32,098
創成川通	真駒内篠路線	中)北1条西1丁目	15,339	0.69	14-15	1,421	1,138		15,339
創成川通	国道5号	中)北1条西1丁目	16,179	0.73	14-15	1,491	1,023		16,179
創成川通	国道5号	中)北1条東1丁目	16,208	0.73	14-15	1,502	979		16,208
創成川通	国道5号	中)北2条西1丁目	39,579	0.89	14-15	1,497	1,046		39,579
創成川通	国道5号	中)北2条東1丁目	16,351	0.74	14-15	1,490	1,029		16,351
創成川通	国道5号	中)北3条東1丁目	39,530	0.89	8-9	3,736	2,950		39,530
創成川通	国道5号	中)北4条東1丁目	39,205	0.79	8-9	3,737	2,331		39,205
創成川通	国道5号	中)北5条西1丁目	37,982	0.86	8-9	3,609	2,321		37,982
創成川通	国道5号	東)北8条東1丁目	32,442	0.84	8-9	3,279	2,176		32,442
創成川通	国道5号	北)北7条西1丁目	34,944	0.79	8-9	3,424	2,283		34,944
大通	大通北線、大通南線	中)大通西1丁目	14,640	0.56	11-12	555	317		14,640
大通	大通北線、大通南線	中)大通西2丁目	19,204	0.50	11-12	816	416		19,204
大通	大通南線	中)大通東1丁目	11,981	0.36	9-10	1,179	601		11,981
大通	大通南線	中)大通東4丁目	11,851	0.36	8-9	1,232	648		11,851
大通	大通南線	中)南1条東1丁目	11,725	0.35	9-10	1,132	578		11,725
大通	大通南線	中)南1条東2丁目	11,928	0.36	9-10	1,183	604		11,928
東8丁目・篠路通	真駒内篠路線	中)北2条東7丁目	16,465	0.74	7-8	1,575	844		16,465

東8丁目・篠路通	真駒内篠路線	中)北3条東7丁目	22,122	1.00	8-9	2,127	1,393		22,122
南1条通	南1条線	中)南1条西2丁目	7,731	0.35	14-15	733	295		7,731
南1条通	南1条線	中)南1条西2丁目	7,636	0.34	14-15	754	278		7,636
南1条通	南1条線	中)南1条西3丁目	7,337	0.33	14-15	792	226		7,337
南1条通	南1条線	中)南1条西4丁目	7,128	0.32	10-11	702	200	7128	7,361
南1条通	南1条線	中)南1条西4丁目	6,603	0.89	10-11	599	176	6603	6,798
南1条通	南1条線	中)南1条西5丁目	6,828	0.92	11-12	673	167	6828	
南1条通	南1条線	中)南1条西5丁目	6,515	0.88	15-16	608	161	6515	
南1条通	南1条線	中)南1条西6丁目	6,825	0.92	11-12	673	160	6825	
南1条通	南1条線	中)南1条西6丁目	7,205	0.98	11-12	684	169	7205	
南1条通	南1条線	中)南1条西7丁目	7,385	1.00	13-14	710	158	7385	
南1条通	南1条線	中)南1条西7丁目	7,835	1.06	13-14	771	166	7835	
南1条通	札幌夕張線	中)南1条東7丁目(1条大橋)	30,042	1.36	8-9	3,076	1,133		30,042
南1条通	南1条線	中)南2条東2丁目	9,380	0.42	8-9	894	277		9,380
北1条・雁来通	国道12号	中)大通東1丁目	24,885	1.12	17-18	2,361	2,615		24,885
北1条・雁来通	国道12号	中)大通東3丁目	24,901	1.12	17-18	2,272	2,913		24,901
北1条・雁来通	国道12号	中)北1条西1丁目	25,310	1.18	17-18	2,362	2,798		25,310
北1条・雁来通	国道12号	中)北1条西2丁目	24,344	1.10	17-18	2,290	2,479		24,344
北1条・雁来通	国道12号	中)北1条西2丁目	25,506	1.15	17-18	2,365	2,785		25,506
北1条・雁来通	国道12号	中)北1条西3丁目	24,566	1.11	10-11	2,355	2,264		24,566
北1条・雁来通	国道12号	中)北1条東2丁目	23,665	1.07	17-18	2,171	2,729		23,665
北1条・宮の沢通	国道230号	中)北1条西4丁目	25,512	1.15	10-11	2,470	2,304		25,512
北2条通	北2条線	中)北1条東1丁目	11,055	1.00	14-15	985	533		11,055
北3条通	北3条線	中)北2条西1丁目	10,553	0.48	8-9	990	928		10,553
北3条通	北3条線	中)北2条西2丁目	9,358	0.42	17-18	898	861		9,358
北3条通	北3条線	中)北2条西3丁目	7,628	0.34	14-15	736	614		7,628
北3条通	北3条線	中)北2条東1丁目	12,798	0.58	8-9	1,223	1,125		12,798
北3条通	北3条線	中)北2条東9丁目	19,700	0.89	8-9	1,878	1,722		19,700
北3条通	北3条線	中)北3条西1丁目	10,607	0.48	8-9	999	893		10,607
北3条通	北3条線	中)北3条西2丁目	9,438	0.43	17-18	879	853		9,438
北3条通	北3条線	中)北3条西	7,676	0.35	14-15	743	579		7,676

		3 丁目							
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条西 4 丁目	4,139	0.19	14-15	472	320		4,139
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条東 5 丁目	16,658	0.75	8- 9	1,565	1,413		16,658
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条東 5 丁目	16,594	0.75	8- 9	1,561	1,420		16,594
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条東 7 丁目	17,544	0.79	18-19	1,678	1,606		17,544
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条東 8 丁目	20,168	0.91	8- 9	1,845	1,840		20,168
北 3 条通	北 3 条線	中)北 3 条東 9 丁目	19,339	0.87	8- 9	1,903	1,725		19,339
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 4 条西 1 丁目	13,688	0.62	16-17	1,263	1,381		13,688
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 4 条西 3 丁目	14,837	0.45	14-15	1,340	888		14,837
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 4 条西 4 丁目	18,747	0.56	8- 9	1,674	957		18,747
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 4 条東 2 丁目	6,990	0.32	8- 9	663	864		6,990
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 5 条西 4 丁目	18,934	0.57	15-16	1,683	973		18,934
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 5 条西 5 丁目	19,139	0.69	8- 9	1,755	838		19,139
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 5 条東 1 丁目	9,447	0.43	8- 9	881	1,157		9,447
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 5 条東 1 丁目	9,467	0.43	8- 9	903	1,146		9,467
北 5 条・手 稲通	北 5 条線	中)北 5 条東 2 丁目	6,710	0.30	8- 9	637	913		6,710
北 8 条通	花畔札幌 線	東)北 7 条東 1 丁目	13,071	0.71	15-16	1,166	960		13,071
北 8 条通	北 8 条線	北)北 7 条西 1 丁目	13,892	0.75	15-16	1,261	920		13,892
北 8 条通	北 8 条線	北)北 8 条西 1 丁目	13,827	0.75	15-16	1,278	927		13,827
北 8 条通	北 8 条線	北)北 8 条西 2 丁目	15,343	0.83	8- 9	1,362	1,039		15,343
	西 2 丁目線	中)大通西 1 丁目	7,969	0.24	17-18	827	736		7,969
	西 2 丁目線	中)大通西 2 丁目	10,217	0.31	17-18	973	835		10,217
	西 2 丁目線	中)大通西 2 丁目	7,857	0.30	11-12	757	688		7,857
	東 4 丁目線	中)大通東 4 丁目	5,513	0.48	8- 9	536	539		5,513
	東 4 丁目線	中)大通東 4 丁目	5,564	0.48	8- 9	581	418		5,564
	西 2 丁目線	中)南 1 条西 2 丁目	7,158	0.36	14-15	735	626		7,158
	西 3 丁目線	中)南 1 条西 2 丁目	6,146	0.46	14-15	616	683		6,146
	西 3 丁目線	中)南 1 条西 3 丁目	6,067	0.61	13-14	604	695		6,067
	西 5 丁目線	中)南 1 条西 5 丁目	5,844	0.35	18-19	636	285	5844	
	西 5 丁目線	中)南 1 条西 5 丁目	5,649	0.34	18-19	604	305	5649	

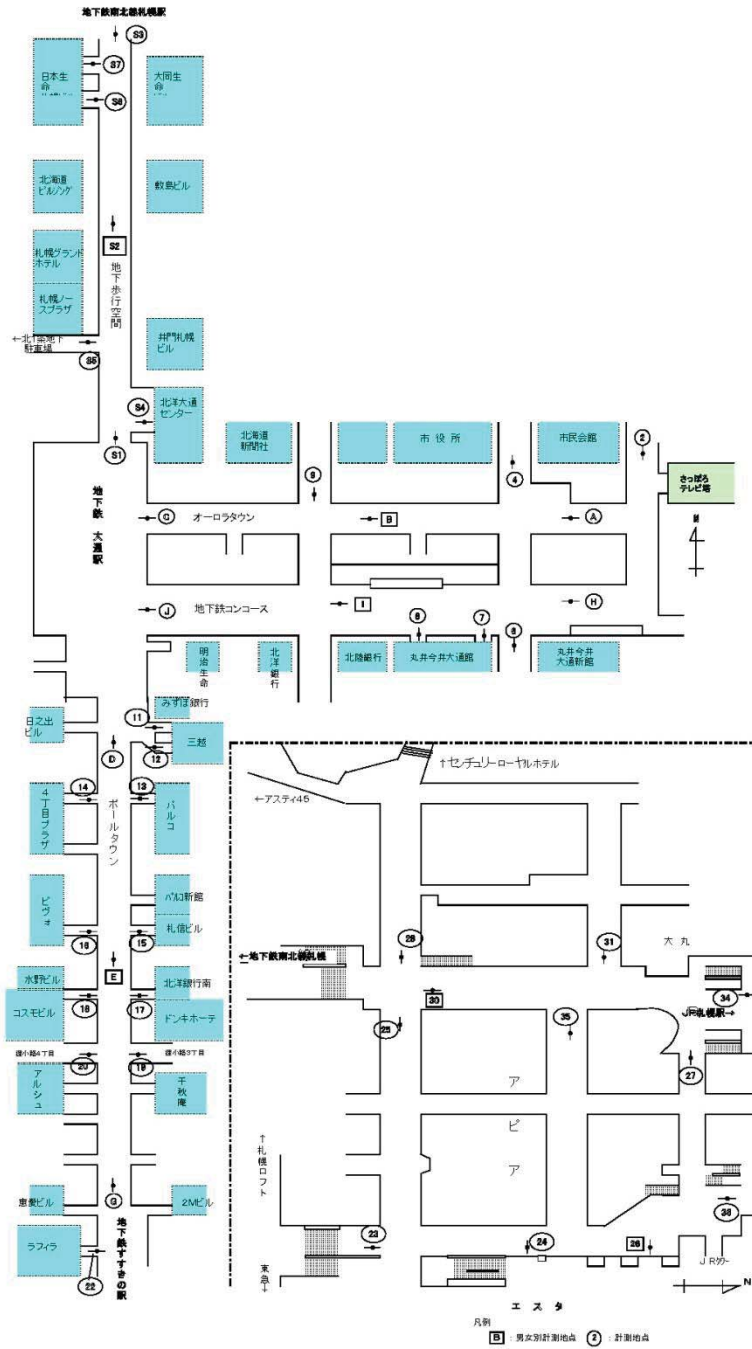
(5) 歩行者通行量

札幌市商店街振興組合連合会により、札幌市の地上・地下8系統の商店街、及び駅前地区から構成される都心部の通行量を調査することを目的に毎年実施されている「札幌市都心商店街通行量調査」より、都心部における主要地点に係る歩行者通行量を以下に整理する。

■地上部調査地点

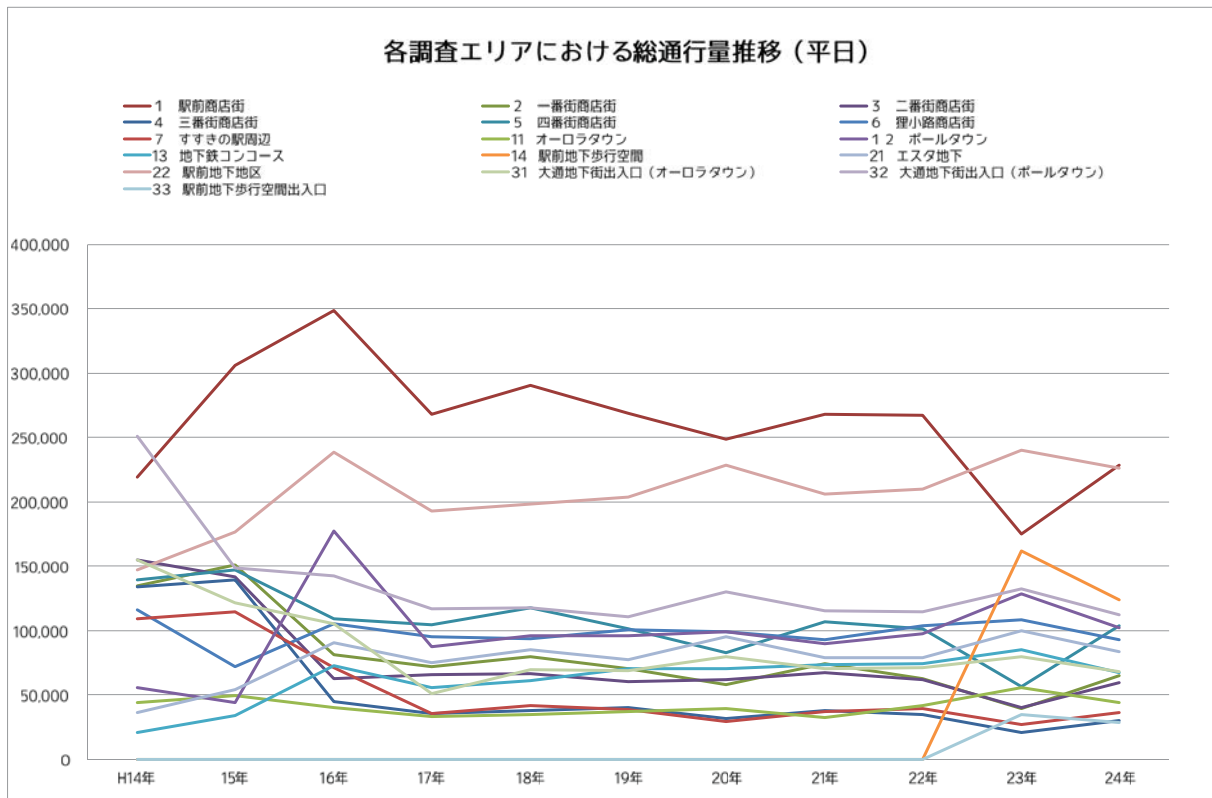


■地下調査地点



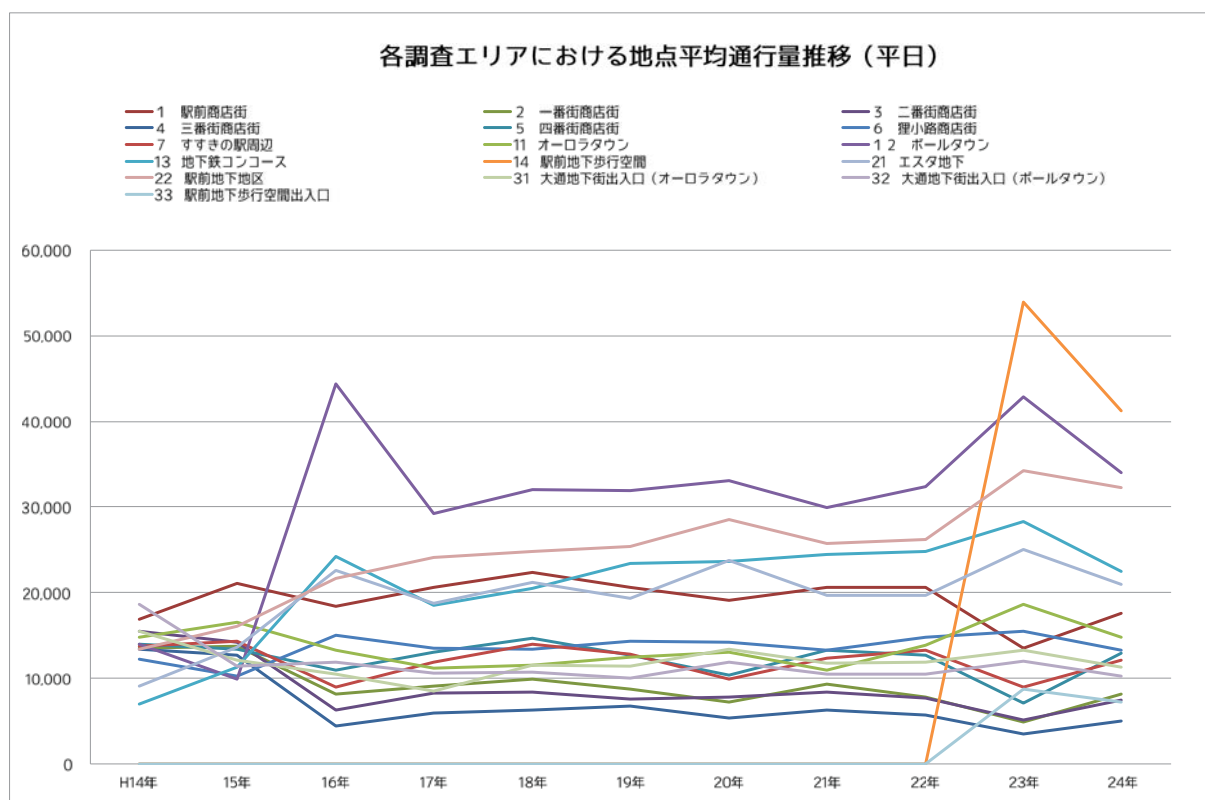
■主要地点総通行量推移（平日）

場所コード	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
1 駅前商店街	219,471	306,234	348,996	268,317	290,300	268,716	248,952	267,924	267,429	174,993	228,201
2 一番街商店街	134,751	150,804	81,135	72,351	79,617	70,293	58,137	74,514	62,679	39,492	64,968
3 二番街商店街	155,040	142,098	62,691	65,748	66,841	60,435	62,286	67,374	61,815	40,572	59,607
4 三番街商店街	133,749	139,074	44,661	35,748	37,716	40,398	31,881	37,788	34,503	20,778	29,880
5 四番街商店街	139,419	147,129	109,257	104,709	117,382	101,520	82,542	106,668	101,277	56,496	103,713
6 狸小路商店街	116,379	71,673	105,360	94,962	93,628	100,509	99,459	92,970	103,710	108,069	93,000
7 すすきの駅周辺	109,578	114,300	71,577	35,790	41,777	38,508	29,739	37,194	39,816	27,015	36,225
11 オーロラタウン	44,202	49,536	39,867	33,384	34,706	37,452	39,234	32,778	41,589	55,737	44,397
12 ポールタウン	55,827	44,373	177,645	87,873	96,004	95,856	99,363	89,913	97,254	128,742	102,108
13 地下鉄コンコース	21,132	33,774	72,630	55,455	61,518	70,257	70,824	73,446	74,394	84,888	67,557
14 駅前地下歩行空間	-	-	-	-	-	-	-	-	-	161,865	123,657
21 エスタ地下	36,462	54,516	90,213	74,969	85,020	77,361	95,130	78,888	78,708	100,251	83,931
22 駅前地下地区	147,207	176,406	238,677	193,074	198,629	203,553	228,378	205,743	209,703	239,868	226,257
31 大通地下街出入口(オーロラタウン)	154,863	121,584	105,363	51,120	69,308	68,736	80,013	70,506	71,490	79,914	67,788
32 大通地下街出入口(ポールタウン)	251,373	148,455	142,647	116,559	117,988	110,388	130,245	115,746	114,843	132,456	112,638
33 駅前地下歩行空間出入口	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,743	28,680



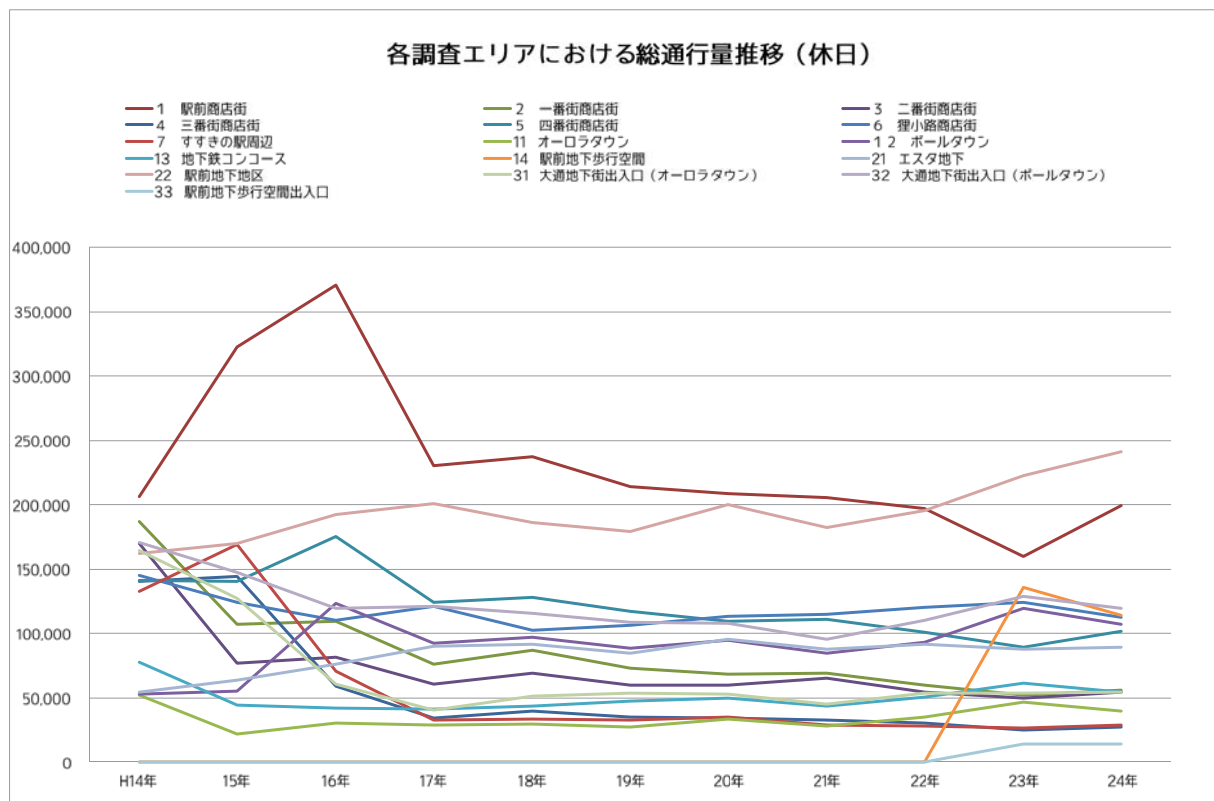
■都心商店街主要地点 地点平均通行量推移（平日）

場所コード	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
1 駅前商店街	16,882	21,120	18,368	20,640	22,330	20,670	19,150	20,610	20,572	13,462	17,554
2 一番街商店街	13,476	13,710	8,114	9,044	9,952	8,786	7,268	9,314	7,834	4,936	8,122
3 二番街商店街	15,504	14,210	6,270	8,218	8,356	7,554	7,786	8,422	7,726	5,072	7,450
4 三番街商店街	13,374	12,644	4,466	5,958	6,286	6,734	5,314	6,298	5,750	3,464	4,980
5 四番街商店街	13,942	13,376	10,926	13,088	14,672	12,690	10,318	13,334	12,660	7,062	12,964
6 狸小路商店街	12,250	10,240	15,052	13,566	13,376	14,358	14,208	13,282	14,816	15,438	13,286
7 すすきの駅周辺	13,698	14,288	8,948	11,930	13,926	12,836	9,914	12,398	13,272	9,006	12,076
11 オーロラタウン	14,734	16,512	13,290	11,128	11,568	12,484	13,078	10,926	13,864	18,580	14,800
12 ポールタウン	13,956	9,860	44,412	29,292	32,002	31,952	33,122	29,972	32,418	42,914	34,036
13 地下鉄コンコース	7,044	11,258	24,210	18,486	20,506	23,420	23,608	24,482	24,798	28,296	22,520
14 駅前地下歩行空間	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,956	41,220
21 エスタ地下	9,116	13,630	22,554	18,742	21,256	19,340	23,782	19,722	19,678	25,062	20,982
22 駅前地下地区	13,382	16,036	21,698	24,134	24,828	25,444	28,548	25,718	26,212	34,266	32,322
31 大通地下街出入口(オーロラタウン)	15,486	12,158	10,536	8,520	11,552	11,456	13,336	11,752	11,916	13,320	11,298
32 大通地下街出入口(ポールタウン)	18,620	11,420	11,888	10,596	10,726	10,036	11,840	10,522	10,440	12,042	10,240
33 駅前地下歩行空間出入口	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,686	7,170



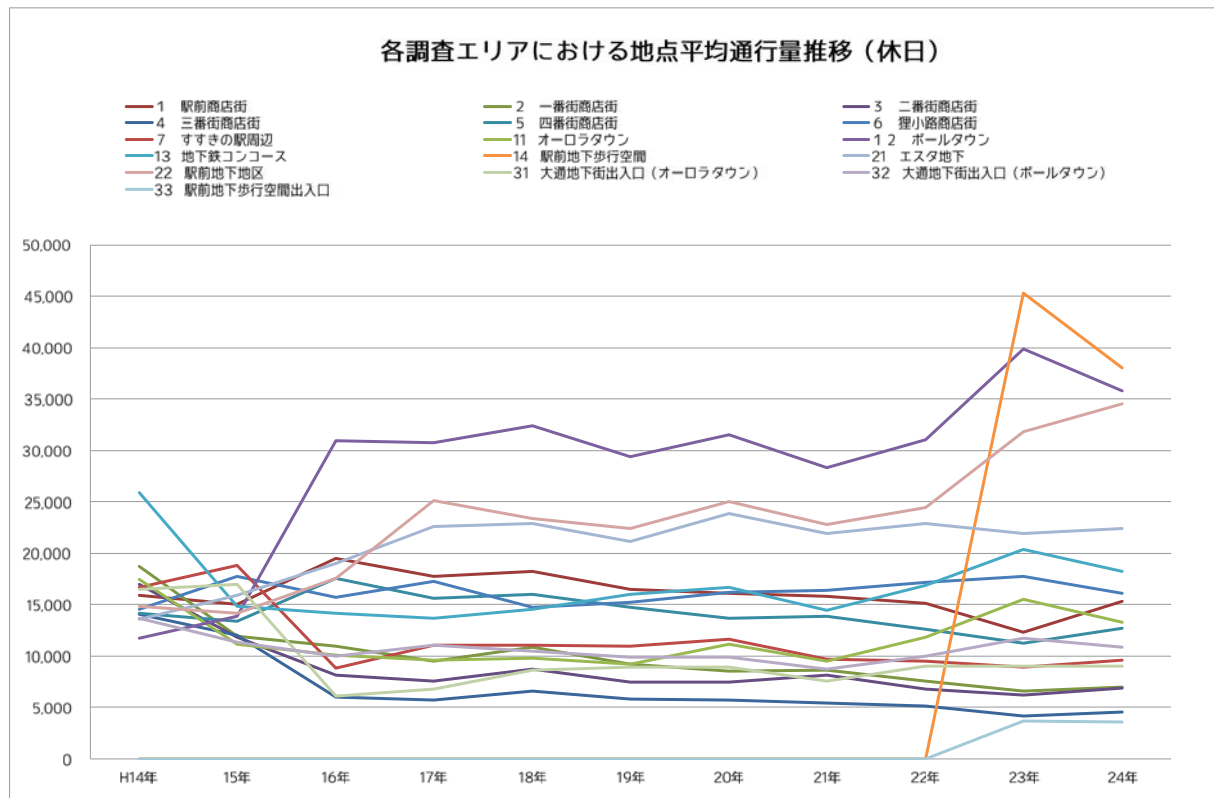
■主要地点総通行量推移（休日）

	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
1 駅前商店街	206,052	322,488	370,893	230,322	236,990	213,846	208,653	205,566	196,827	159,681	199,020
2 一番街商店街	187,116	106,905	109,158	75,768	87,013	73,389	68,202	68,886	60,192	52,410	55,812
3 二番街商店街	169,785	77,013	81,579	60,264	69,520	59,745	59,781	65,160	54,465	49,767	54,573
4 三番街商店街	140,343	143,970	59,385	34,203	39,439	34,749	34,014	32,526	30,492	24,930	27,438
5 四番街商店街	141,018	140,733	175,299	124,479	128,120	117,420	109,524	110,910	100,644	89,607	101,859
6 狸小路商店街	144,840	123,852	110,181	120,786	102,781	106,476	113,280	114,945	120,276	123,939	112,794
7 すすきの駅周辺	133,032	169,122	70,662	33,045	33,114	32,916	34,926	28,950	28,422	26,637	28,626
11 オーロラタウン	52,401	22,197	30,192	28,758	29,403	27,612	33,423	28,398	35,316	46,638	39,918
12 ポールタウン	52,662	55,425	123,621	92,157	97,206	88,260	94,401	84,915	93,063	119,589	107,265
13 地下鉄コンコース	77,796	44,394	42,366	41,007	43,576	47,817	50,013	43,278	50,490	61,167	54,654
14 駅前地下歩行空間	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,984	114,189
21 エスタ地下	54,399	63,516	76,128	90,246	91,402	84,555	95,406	87,729	91,515	87,519	89,562
22 駅前地下地区	162,504	169,542	192,738	200,985	186,540	178,875	200,349	181,917	195,756	222,756	241,353
31 大通地下街出入口(オーロラタウン)	164,259	127,116	60,783	40,308	51,386	53,310	53,142	45,447	53,982	53,766	54,030
32 大通地下街出入口(ポールタウン)	170,787	147,687	119,316	120,858	115,476	108,504	108,201	95,865	109,890	128,682	119,178
33 駅前地下歩行空間出入口	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,460	14,427



■都心商店街主要地点 地点平均通行量推移（休日）

	H14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
1 駅前商店街	15,850	15,000	19,520	17,718	18,230	16,450	16,050	15,812	15,140	12,284	15,310
2 一番街商店街	18,712	11,878	10,916	9,472	10,876	9,174	8,526	8,610	7,524	6,552	6,976
3 二番街商店街	16,978	11,848	8,158	7,534	8,690	7,468	7,472	8,146	6,808	6,220	6,822
4 三番街商店街	14,034	11,998	5,938	5,700	6,574	5,792	5,670	5,422	5,082	4,156	4,574
5 四番街商店街	14,102	13,404	17,530	15,560	16,016	14,678	13,690	13,864	12,580	11,200	12,732
6 狸小路商店街	14,484	17,694	15,740	17,256	14,684	15,210	16,182	16,420	17,182	17,706	16,114
7 すすきの駅周辺	16,630	18,792	8,832	11,016	11,038	10,972	11,642	9,650	9,474	8,880	9,542
11 オーロラタウン	17,468	11,098	10,064	9,586	9,802	9,204	11,142	9,466	11,772	15,546	13,306
12 ポールタウン	11,702	13,856	30,906	30,720	32,402	29,420	31,468	28,306	31,022	39,864	35,756
13 地下鉄コンコース	25,932	14,798	14,122	13,670	14,526	15,940	16,672	14,426	16,830	20,390	18,218
14 駅前地下歩行空間	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,328	38,064
21 エスタ地下	13,600	15,880	19,032	22,562	22,850	21,138	23,852	21,932	22,878	21,880	22,390
22 駅前地下地区	14,774	14,128	17,522	25,124	23,318	22,360	25,044	22,740	24,470	31,822	34,480
31 大通地下街出入口(オーロラタウン)	16,426	16,948	6,078	6,718	8,564	8,886	8,858	7,574	8,998	8,962	9,006
32 大通地下街出入口(ポールタウン)	13,662	11,360	9,944	10,988	10,498	9,864	9,836	8,716	9,990	11,698	10,834
33 駅前地下歩行空間出入口	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,616	3,606



都心部における主要地点の歩行者通行量をみると、平成 14 年以降全体的に大きな変化は見られないが、中でも顕著な動態を示しているのが平成 15 年以降のポールタウン並びに駅前地下地区の利用増である。これらは特に休日の通行量の大幅な増加が見られることから、商業機能の誘導等、来街者の利用機会増につながる施設の整備に伴う効果であるものと想定される。

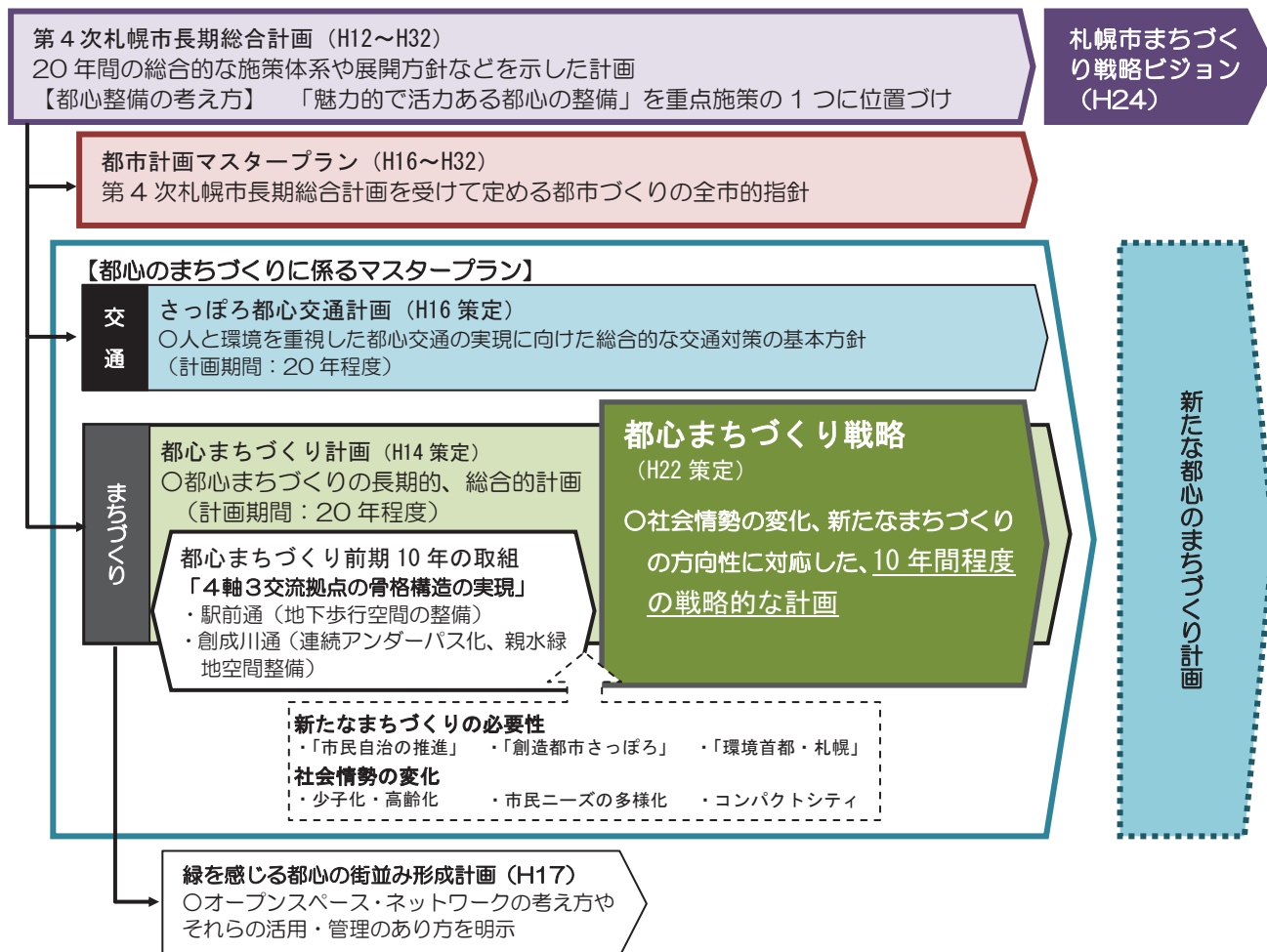
一方、駅前商店街については大幅な減少傾向にあり、特に平成 16 年以降の利用減が激しい。更に平成 23 年の駅前地下歩行空間の開業に伴う利用減も見られるが、これについては平成 24 年時点では増加に転じている。

3

札幌都心のまちづくりに係る既往計画の評価

3-1 都心のまちづくりに係る計画の体系並びに計画の概要

(1) 都心のまちづくりに係る計画の体系



(2) 総合計画

① 札幌市第4次長期総合計画

■ 札幌市基本構想

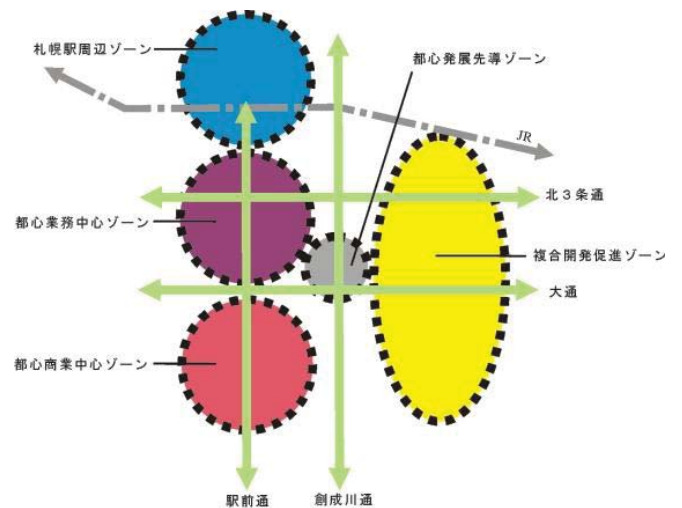
札幌市の計画的な行政運営を図るため、地方自治法第2条4項に基づき、市議会の議決を経て基本構想を策定している。この基本構想は、昭和46年3月に初めて定め、昭和52年3月、昭和63年2月、平成10年2月に改定している。基本構想では、都市像、施策の大綱、目標実現のための基本方針などについて定め、『北方圏の拠点都市』、『新しい時代に対応した生活都市』の二つを札幌市の都市像として掲げている。

■ 第4次札幌市長期総合計画

基本構想の方針に基づいて、まちづくりの基本方向と重点施策などを定めた、概ね20カ年の長期総合計画を策定している。

昭和46年に初めて札幌市長期総合計画を策定し、平成12年1月には、今日までの都心づくりの根本となる理念を位置付けた第4次札幌市長期総合計画が策定された。

第4次長期総合計画においては、都市の成長から成熟化を果たすための都市機能配置並びに都市構造の考え方として、「多中心核都市構造」を定め、各拠点を結ぶネットワークとなるみどり・交通等の骨格を定めると共に、その中核となる都心の整備に係る方向性を打ち出している。ここにおいて、都心の明確な構造（主要ゾーンの設定）並びに骨格軸が明確に位置付けられて、重点的な整備の力点を定めている。



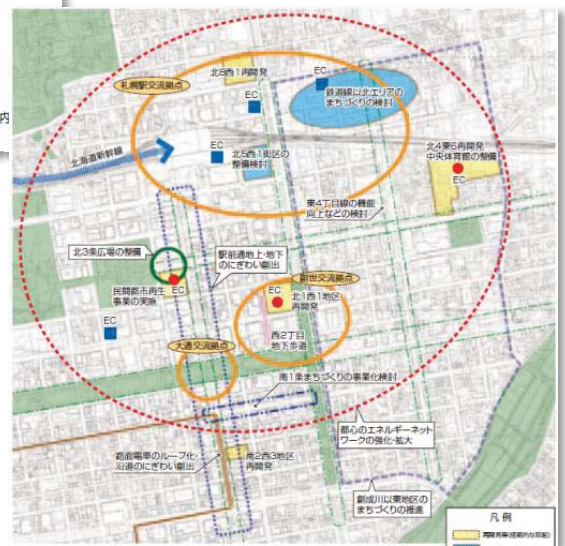
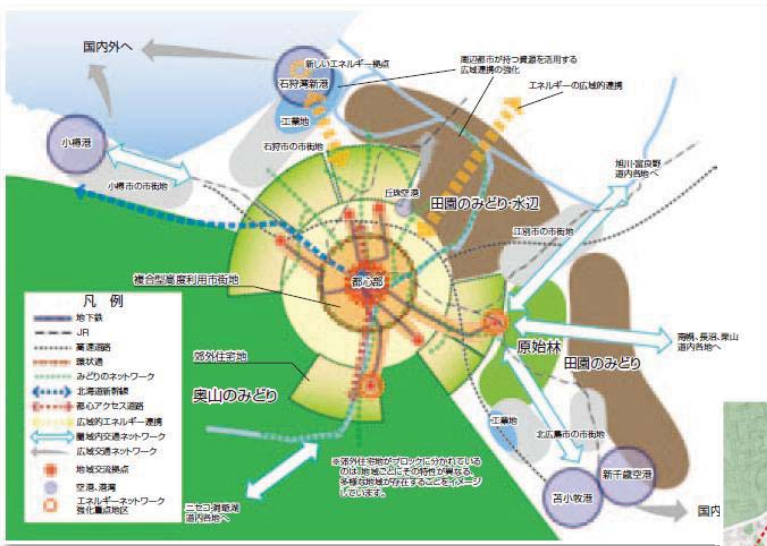
②札幌市まちづくり戦略ビジョン

平成24年5月、並びに11月、札幌市を取り巻く社会経済情勢の急激な変化に対応し、これまでの第4次長期総合計画に代わる新たな総合計画として、「札幌市まちづくり戦略ビジョン（以下、まちづくり戦略ビジョン）」が策定された。

まちづくり戦略ビジョンは目指すべき札幌の街の姿を描いた「ビジョン編」と、主に札幌市が優先的・集中的に推進する取組を記載した「戦略編」の2部から構成されている。

「ビジョン編」では、札幌市が今後20年を視野に入れ、目指すべき都市像として『北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち』と『互いに手を携え、心豊かにつながる共生のまち』の二つを掲げている。更にこれらの都市像を実現するための重点的な7つの分野として、『地域』『経済』『子ども・若者』『安全・安心』『環境』『文化』『都市空間』を定め、これらに即した24の基本目標を掲げている。

また、戦略編ではまちづくりビジョンの将来像実現のための取組である「創造戦略」の展開を支える都市空間のあり方を規定した「都市空間創造戦略」として、持続可能な都市の姿である『集約連携都市』の概念を定めている。さらにその中核として都心を位置づけ、札幌の顔としての象徴性を発揮するとともに人を中心とした環境負荷の低い都心の創造するための重点的な取組を推進することとしている。



また、こうした都市における取組を進める上での基本コンセプトとして『共創都市さっぽろ～S・L・I・M City Sapporo～』を定め、「Sustainability（持続可能性）」、「Livable（安心・快適で質の高い暮らし）」、「Innovation（創造性の発揮）」、「Managing（エネルギーやモビリティなど多様なマネジメント）」の4つの指針を位置付けている。



(3) 都心のまちづくりに関する計画

札幌市の多中心核都市構造を構成する最も中心的な拠点である都心は、市民の都市生活の中心であるとともに、北海道全体の中心でもある。また、来訪者にとっては、札幌を端的に理解する顔となる象徴性を有することが期待される場でもある。

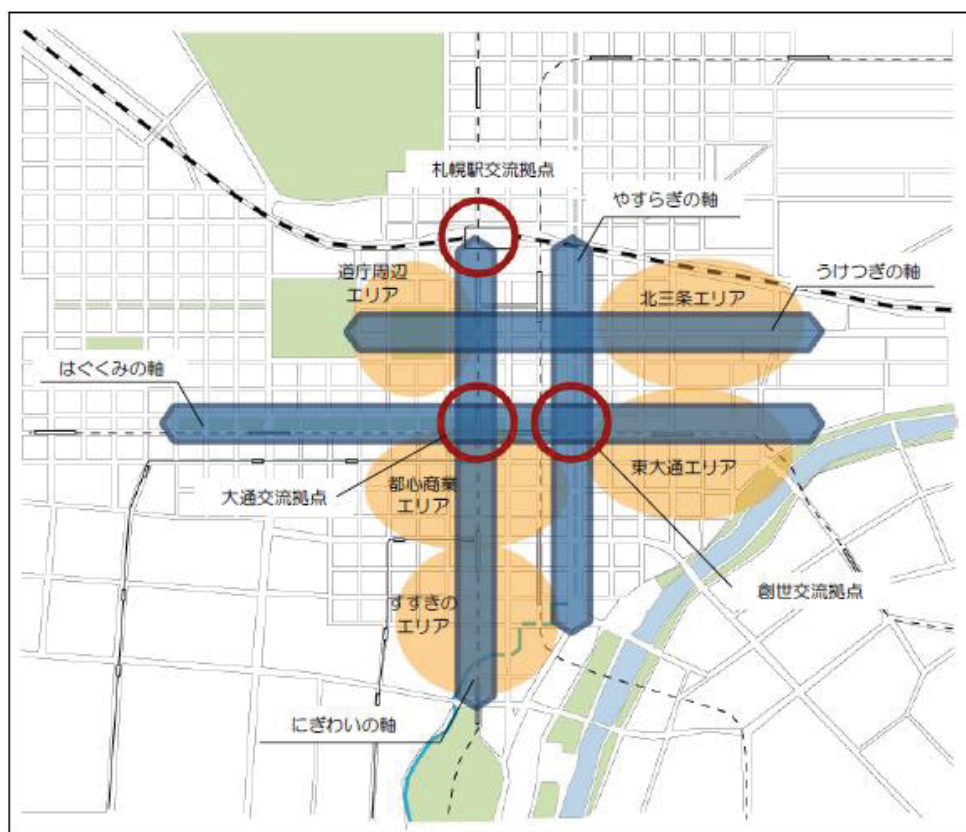
都心は、商業・業務の中心としての諸機能が立地・集積して札幌の発展を支えてきた。

さらに今後は、都市生活の豊かさを幅広く支える拠点として、消費、文化、娯楽、業務、居住などの面で多様な選択性が確保され、諸活動が活発に展開されることが求められる。こうした観点から、都心におけるまちづくりのあるべき姿と実現化に向けた取組の方向性を定めるため、以下の計画を定め、これらに基づき今日の都心が形成されてきた。

① 都心まちづくり計画

第4次札幌市長期総合計画で掲げた「魅力的で活力ある都心の整備」を受け、都心のまちづくりの長期的な目標、方針、まちづくりの各主体が協働して取り組むための仕組み等を示す計画として、平成14年6月に「都心まちづくり計画（都心まちづくり計画）」を策定した。

本計画では、第4次札幌市長期総合計画に示した基本的な都心の構造を継承し、都心の構造を4つの骨格軸、3つの交流拠点、5つのターゲットエリアから成る「都心の骨格構造」を定め、今後20年間の都心における重点的かつ集中的に推進すべき場を明確するとともに、それぞれの構造におけるまちづくりの方向性と展開の手順を示している。



②都市再生プロジェクト

都市再生プロジェクトとは、解決を図るべき様々な「都市の課題」について、関係省庁、地方公共団体、関係民間主体が参加・連携し、総力を挙げて取り組む具体的な行動計画である。

札幌市では、平成14年の第4次決定で、「歩いて暮らせる豊かで快適な都心の創造」と「環境負荷の低い新たなエネルギー有効利用都市の構築」を内容とする「人と環境を重視した都心づくり」が選定された。

さらに平成16年の第8次決定では全国モデルとなる先導的な取組を実施する「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」に指定され、平成17年の第9次決定では「防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築」において、薄野地区がモデル地区に指定されている。

こうした都市再生を緊急かつ重点的に展開する場として、平成14年10月に「札幌駅・大通駅周辺地域」と、創成川以東地区に位置する北ガス札幌工場跡地を中心とした「札幌北四条東六丁目周辺地域」の2地域が緊急整備地域に指定され、地域整備方針に基づくまちづくりの推進・事業展開が図られてきた。

こうした中、平成23年4月の法改正に伴い、特定地域制度が創設され、平成24年1月、「札幌駅・大通駅周辺地域」の一部が特定地域に指定されました。

さらに平成25年5月に「札幌駅・大通駅周辺地域」及び「札幌北四条東六丁目周辺地域」を統合し、「札幌都心地域」へと名称を変更及び区域拡大について、国に対して申出を行い、平成25年7月に指定された。特定都市再生緊急整備地域は、都市再生緊急整備地域の内から、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定する地域で、札幌市を含め、11地域が指定されている。

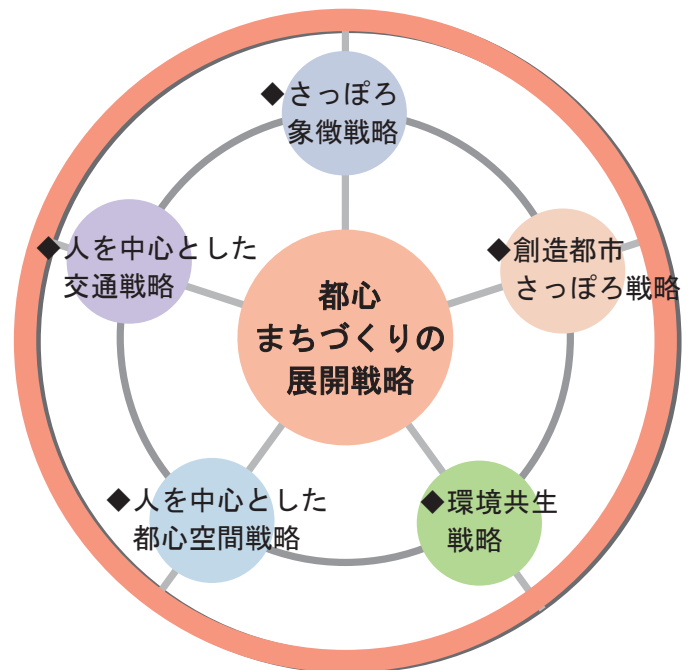
札幌市における特定都市再生緊急整備区、ならびに北4東6周辺地区、卸センター周辺等、市街地再開発事業等の開発事業化検討が進められている区域が含まれている。



③さっぽろ都心まちづくり戦略

都心まちづくり計画の策定からほぼ10年間経過し駅前通と創成川通を始めとする都心の骨格構造が概成しつつある中、少子高齢化への対応、コンパクトシティへの要請、地球規模の環境負荷低減など、都心を取り巻く社会的要請、環境変化に対応し、都心まちづくりの後半10年を支える新たなまちづくりの方向性と戦略を明確にするため、平成23年1月、『さっぽろ都心まちづくり戦略（以下、まちづくり戦略）』が策定された。

新たな時代に対応し、『人・創造・環境』を視点としたまちづくりを推進するために、都心まちづくりの5つの「展開戦略」を定め、骨格構造の更なる具現化と、骨格構造の内側の強化を図ることを目指す計画となっている。



■展開プログラム

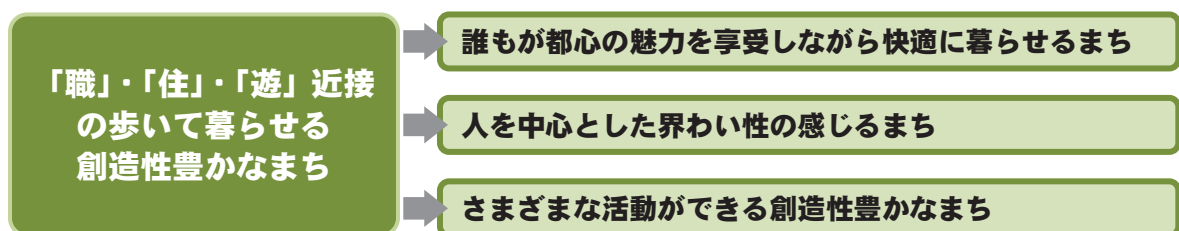
<p>【展開戦略 1】</p> <p>さっぽろ象徴戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前通地下歩行空間及び地上部の再整備 ・創成川通親水緑地空間の整備 ・北三条通の強化 ・景観計画重点区域の検討（道庁周辺地区、北三条通など） ・東四丁目線の強化 ・札幌駅交流拠点の再整備 ・大通交流拠点の再整備 ・創世交流拠点（創世1.1.1区）の整備
<p>【展開戦略 2】</p> <p>創造都市さっぽろ戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民交流複合施設の整備（高機能ホール・アートセンター・創造活動センター） ・駅前通地下歩行空間（北二条地下広場）の整備 ・500m美術館の常設化 ・アートイベント（国際芸術展など）の展開

<p>【展開戦略 3】</p> <p>環境共生戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 樹木を主体とした街並みの形成 ・ 貴重な樹木の保全 ・ 緑化推進支援制度の活用 ・ 公共交通機関の利用促進 ・ 路面電車の導入検討 ・ 自転車利用環境の向上 ・ 環境低負荷型のエネルギー利用の推進 ・ 環境低負荷型の建築物の普及推進 ・ 北4東6周辺地区のまちづくりの検討
--------------------------------------	--

<p>【展開戦略 4】</p> <p>人を中心とした 都心空間戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北三条広場の整備 ・ 狸二条広場の整備 ・ 創世交流拠点（創世1.1.1区）の整備 ・ 南一条地下空間の検討 ・ 南一条通地上部広場化の検討 ・ 北三条通・東四丁目線交差点周辺の広場化検討 ・ 駅前通・月寒通交差点周辺の広場化検討 ・ 西二丁目地下空間の検討 ・ 民間開発などへの支援制度の検討
--	---

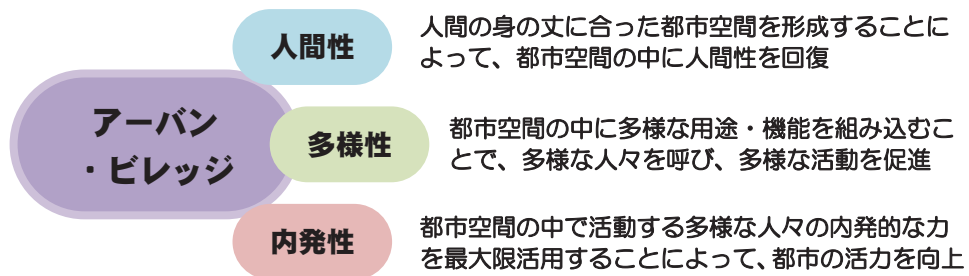
<p>【展開戦略 5】</p> <p>人を中心とした 交通戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北一条・雁来通の整備 ・ 東四丁目線の強化 ・ 自転車走行空間の明確化 ・ 駐輪場の確保 ・ 路面電車の導入検討 ・ 南一条地下空間の検討 ・ 西二丁目地下空間の検討 ・ 地下空間の活用検討
--	--

また、まちづくり戦略の特筆すべき点として、成熟社会への対応を見据え、今後の都心まちづくりを重点的に進めるエリアである「重点地区」に創成川以東地区を位置付けたことが挙げられる。まちづくり戦略における創成川以東地区の将来像は以下のとおりである。

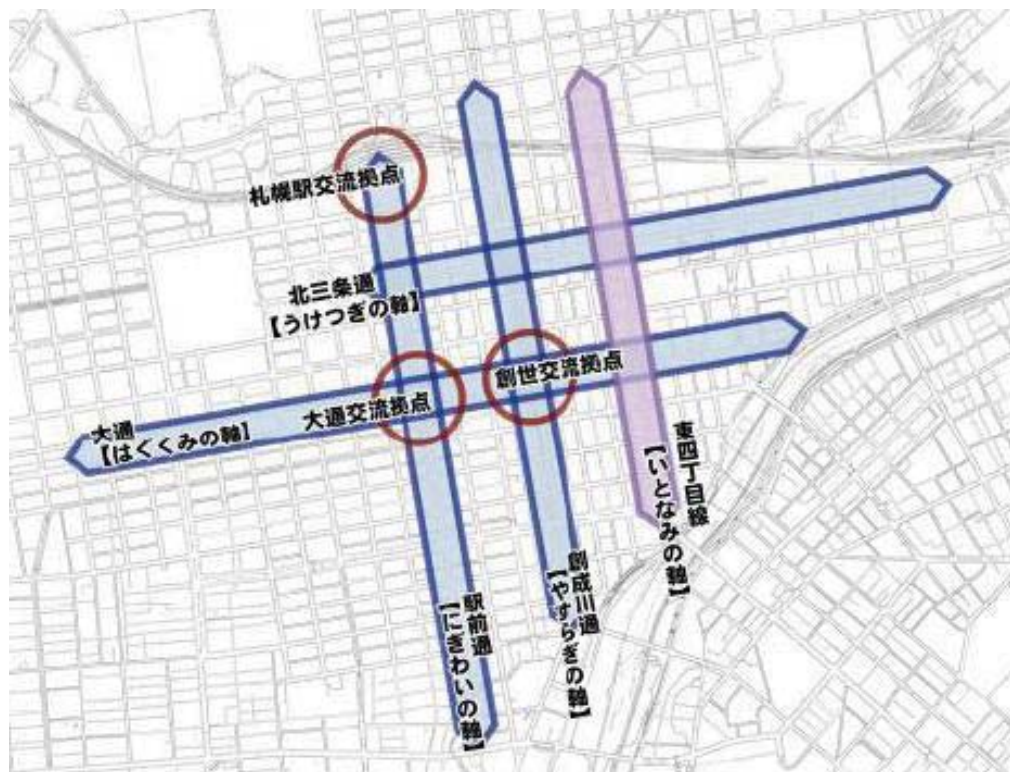


こうしたまちづくりの方向性を定める上で、地区における居住環境を中心とした、業務・文化・娯楽などの機能が近接した質の高い暮らしの場づくりを目指す方向を定めている。この際、近年の成熟社会に対応した都市づくりの理念として提唱されている『アーバン・ビレッジ』の考え方を重視した取組を進める事を位置付けている。『アーバン・ビレッジ』の基本的な考え方は以下の通りである。

- 「アーバン・ビレッジ (urban village)」とは、近年、欧米の多くの都市再開発や郊外住宅地開発において用いられている、都市づくりの新しいコンセプトである。
- 都市空間の中に、さまざまな刺激に満ちた現代的な都市生活を維持させながら、かつての村落が有していた人間性豊かなコミュニティ・ライフを回復させようとするもので、人間性・多様性・内発性の3つの視点を重視するものである。
- ここでいう、人間性・多様性・内発性とは以下のような考え方に基づくものとして位置づけられる。



また、これと併せ、「展開軸」として『東四丁目線』を定め、創成川以東地区のまちづくりを推進するための中心として位置付けている。



3-2 都心まちづくり計画における展開プログラムの評価
 ■都心まちづくりの評価・検証～4軸3交流拠点5ターゲットエリアにおける取組の検証

都心まちづくり計画 展開プログラム		評価・検証					
骨格構造	目標	目標実現のため の取組	推進プログラム	推進主体	役割	進捗	課題
【にぎわいの軸】 札幌駅前通	○札幌の目抜き通りとしてのにぎわい・多様性・美しさを愈出 ○都心の楽しさを味わいながら歩くことができるストーリー性のある通りを形成	【優先的な取組】 ●大通以北 ①まちづくり組織の創設とまちづくり指針の策定 ②「札幌駅前通地下歩行空間」の整備 ③公共空間等を活用した活動の展開 ●大通以南 ①公共空間等を活用した活動の展開	札幌駅前通地下歩行空間の整備	札幌市	札幌駅前通地下歩行空間の整備	●大通以北 ①指針となる「札幌駅前通北街区地区計画」の策定(H20) ①駅前通まちづくり会社の創設(H22) ②「札幌駅前通地下歩行空間」の整備(H22) ③地下歩行空間を活用したイベント等の展開 ●大通以南 ①大通まちづくり会社による道路空間を活用したイベントの展開	【にぎわいの軸としての歩行者空間の充実】 ●札幌駅前通地下歩行空間への沿道施設の接続促進 ●地上部の魅力維持・向上に資する沿道建物の街層部におけるにぎわい機能の確保、実験事業等を通じた検証
			歩行者空間ネットワークの形成	沿道企業等 札幌市	まちづくり指針に即した事業展開 事業に対する支援	○札幌駅前通地下歩行空間の整備(H22) ○歩行空間整備に併せたエネルギーネットワークの基幹となる熱導管の整備(H23～) ○都市再生特別地区(道庁東地区)等における開発を通じた地下空間との接続 ○地下空間との接続に関する指導・助言 ○壁面後退による歩道状空地等の整備 ○札幌駅前通地下歩行空間の整備に併せた車線削減による地上部における歩行空間の拡充(H23) ○大通まちづくり会社による道路空間を活用したイベントの展開 ○大通以南、歩道上に「大通すわろろテラス」を開設(H25) ○駅前通まちづくり会社によるチカホにおけるイベントの実施 ○沿道事業者による道路空間を活用した実証実験(オープンカフェ、歩道緑化) ○沿道事業者と協働した実証実験の実施(H16) ○地下歩行空間におけるイベント等の実施	
		公共空間等の多面的活用の促進	地上歩行者空間の拡充	沿道企業等 札幌市	道路・街区間での連携確保 歩行者空間の拡充	—	
			道の空間の多面的活用	まちづくり組織 NPO、民間企業等 札幌市	実験的取り組みの企画、施設管理運営上の支援 にぎわいを生み出す活動の多面的展開 施設管理運営上の支援	—	
			公共的空間(公開空地等)の多面的な活用	札幌市	形成方針の検討 形成方針に即した事業展開	—	
			主要な結節点の特徴づけ	沿道企業等 札幌市	事業に対する支援 まちづくり指針に即した事業展開	—	
			沿道建物の更新による軸新・改修による軸形成の誘導	沿道企業等 札幌市	事業に対する支援 まちづくり指針に即した事業展開	○駅前通の街並み形成のあり方を踏まえた地区計画の策定(札幌駅前通北街区)(H20) ○越山ビルにおける「越山計画」の展開等、既存ビルの低層部の活用 —	
			軸性を演出する景観の形成	沿道企業等 札幌市	事業に対する支援	○地区計画に即したビル等の建築 ○景観形成地区「札幌駅前通北街区地区」の指定(H19)	

都心まちづくり計画 展開プログラム						評価・検証	
骨格構造	目標	目標実現のため の取組	推進プログラム	推進主体	役割	進捗	課題
【ほくくみの軸】 大通	○オープンスペースでの人の活動が多様で豊かに展開できる場や機会を都心の中で中心的に提供 ○周辺の機能と大通公園との連携により、多様な魅力的な芸術・文化活動屋都心居住を育む環境を創出	【優先的な取組】 ①周辺の動向と連動した地区別のまちづくり推進組織の創設とまちづくり指針の策定 ②公共空間等を活用した活動の展開 ③創成川以東地域の市街地整備目標と手法の検討	四季を通じた大通公園の多面的活用の促進	まちづくり組織、NPO、民間企業、市民等	多様なイベント等の企画・運営	①大通まちづくり会社の創設（H21） ②大通まちづくり会社を中心とする活性化事業の展開 ③創成川以東地区まちづくり構想の提言（H25）とまちづくりの推進	【公共空間の弾力的な活用に向けた指針の明確化】 ●大通公園の都市軸としての質の高い活用、人々が集い・憩う空間づくりに向けた指針の明確化 【大通の景観形成に向けた将来像の共有化】 ●大通における景観形成重点地区の方針の実現化に向けた沿道地権者・建物所有者等との将来像の共有化・実質化手法の検討 【大通空間の拡充の方向性】 ●創成川以東への大通東伸に係る基本的な考え方に並びに実現手法の検討 ●大通東伸に係る社会実験等の展開
			公共空間等の多面的活用	札幌市	施設管理運営上の支援、公園の連続化に関わる実験的取組の企画・調整	○大通公園におけるイベントの実施 ○大通公園における弾力的な規制緩和	
	沿道建築物の更新・改修による軸形成の誘導		大通公園へ顔を向けた沿道空間・機能の整備 大通公園への通り抜けを可能にする歩行者動線の確保	まちづくり組織、NPO、民間企業、市民等 札幌市 沿道企業等 沿道企業等 札幌市	多様なイベント等の企画・運営 施設管理運営上の支援 まちづくり指針に即した機能の確保 まちづくり指針に即した機能の確保 事業に対する支援	— ○景観計画の策定と、大通地区の「景観形成重点地区」への指定（H19）	
	大通空間の拡充		創成川以東における大通の延伸と面的都市開発の一体的推進 大通公園の段階的な連続化	民間事業者 札幌市 札幌市、まちづくり組織、TMO等	計画に即した事業展開 目標を実現する都市開発の誘発・支援 社会実験等による空間イメージの検討	— — —	

都心まちづくり計画 展開プログラム						評価・検証	
骨格構造	目標	目標実現のため の取組	推進プログラム	推進主体	役割	進捗	課題
【やすらぎの軸】 創成川通	○創成川が提供する水辺環境を生かす、これと呼吸する良質で落ち着いた空間のある活動空間を形成し、新しい都市文化を創出する場を提供 ○東西市街地の分断要素から連携要素への質的な転換を図る	【優先的な取組】 ①地区別まちづくり組織の発足とまちづくり指針の策定 ②創成川通、創成川の用整備 ③公共空間等の活用策の具体化 新しい環境を生み出す都市基盤施設の整備 公共空間等の多面的活用の促進	【優先的な取組】 ①地区別まちづくり組織の発足とまちづくり指針の策定 ②創成川通、創成川の用整備 ③公共空間等の活用策の具体化	推進主体	役割	①- ②創成川通連続アンダーパス北(H21)並びに創成川公園の整備(H23) ③理二条広場における地元組織(理二条広場運営協議会)による活用・マネジメント 創成川以東地区まちづくり構想の提言（H25）とまちづくりの推進	【都市軸としてのビジョンの明確化】 ●創成川通における公共事業を中心とした都市軸形成に係る基本方針の明確化 ●沿道の建物の建替え・更新時の軸形成に資する貢献の考え方の明確化 ●沿道の建物所有者を中心とした創成川通のビジョンの共有化並びにビジョンに基づく指針を展開する上での推進主体・担い手の明確化
			創成川通アンダーパスの連続化と魅力的な水辺環境の創出	札幌市	創成川通アンダーパスの連続化、創成川の親水空間としての用整備	○連続アンダーパス化事業の完了（H21） ○創成川公園の整備（H23） ○「理二条広場」における指定管理者等によるイベント等の展開	
	親水空間としての創成川の多面的な活用		まちづくり組織、NPO、民間企業、市民等 札幌市	水辺を活用した多様な活動の企画・運営 施設管理運営上の支援、実験的取組の企画・調整	—		

<p>【公共空間の多面的活用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●創成川公園の狸二条広場や親水空間の活用による、東西市街地の結びつきの強化に資する質的な転換の促進 	<p>多様なイベント等の企画・運営、活用方策の検討と具体化への調整</p>	<p>まちづくり組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>○「狸二条広場」における地域関係者や指定管理者等によるイベント等の展開</p>	<p>○「狸二条広場」の狸二条広場や親水空間の活用による、東西市街地の結びつきの強化に資する質的な転換の促進</p>	<p>札幌市</p>	<p>川沿いの空間と連携したオープンスペースの確保</p>	<p>札幌市</p>	<p>川沿いの空間と連携したオープンスペースの確保</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>○「水辺空間」に呼びかける空間整備を都市計画決定(H25)した北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>○「水辺空間」に呼びかける空間整備を都市計画決定(H25)した北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>道道企業等</p>	<p>川沿いの空間と連携したオープンスペースの確保</p>	<p>道道企業等</p>	<p>川沿いの空間と連携したオープンスペースの確保</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>○「東市街地の連携強化」を整備方針とした北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>○「東市街地の連携強化」を整備方針とした北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>道道企業等</p>	<p>東市街地の連携強化(アクセシビリティの向上、しつらえの調和等)</p>	<p>道道企業等</p>	<p>東市街地の連携強化(アクセシビリティの向上、しつらえの調和等)</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>○「東市街地の連携強化」を整備方針とした北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>○「東市街地の連携強化」を整備方針とした北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)</p>	<p>札幌市</p>	<p>東市街地の連携強化(アクセシビリティの向上、しつらえの調和等)</p>	<p>札幌市</p>	<p>東市街地の連携強化(アクセシビリティの向上、しつらえの調和等)</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>

<p>【優先的取組】</p> <p>①道庁周辺エリア・北三条エリアにおけるまちづくりの方向性の検討と事業化支援</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①道庁周辺エリア・北三条エリアにおけるまちづくりの方向性の検討と事業化支援</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①道庁周辺エリア・北三条エリアにおけるまちづくりの方向性の検討と事業化支援</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①道庁周辺エリア・北三条エリアにおけるまちづくりの方向性の検討と事業化支援</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>

<p>【優先的取組】</p> <p>①景観形成地区への指定</p> <p>②新たな機能導入の具体化</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①景観形成地区への指定</p> <p>②新たな機能導入の具体化</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①景観形成地区への指定</p> <p>②新たな機能導入の具体化</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>
<p>【優先的取組】</p> <p>①景観形成地区への指定</p> <p>②新たな機能導入の具体化</p>	<p>道庁周辺エリアにおける都市再生の推進(北2西4地区)</p> <p>北3条エリアにおける北ガス工場跡地を中心とした都市開発の検討推進</p> <p>札幌市中央体育館の北4東6周辺地区への移転運営の検討</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>道道企業等</p> <p>札幌市</p> <p>道道企業等</p>	<p>新しい産業育成に結びつく都市開発の促進</p> <p>道庁周辺エリアを焦点とする軸イメージの具体化</p>	<p>まちづくりの組織</p>	<p>道路空間の多面的な活用</p>

					札幌市	景観形成地区の指定と基準に即した誘導	札幌市	景観形成地区および北口地区に対する景観形成地区の指定(H19) 札幌駅前交差点再整備構想案策定委員会による札幌駅前交差点再整備構想の提言(H24)
--	--	--	--	--	-----	--------------------	-----	--

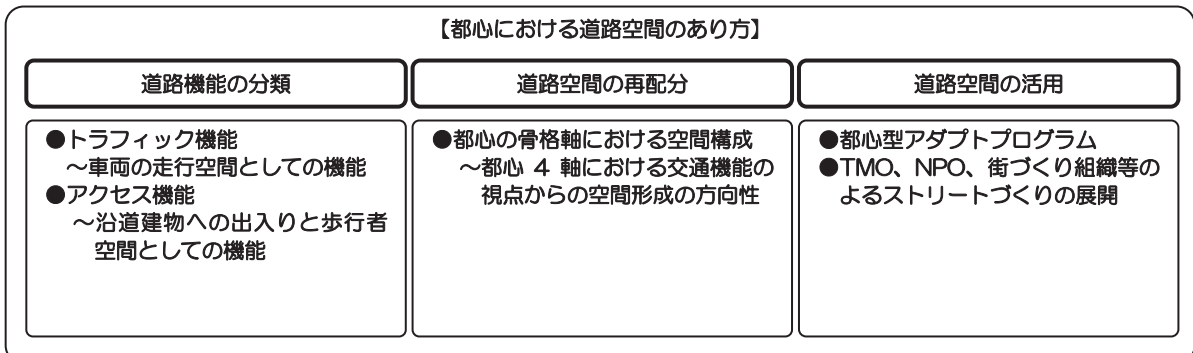
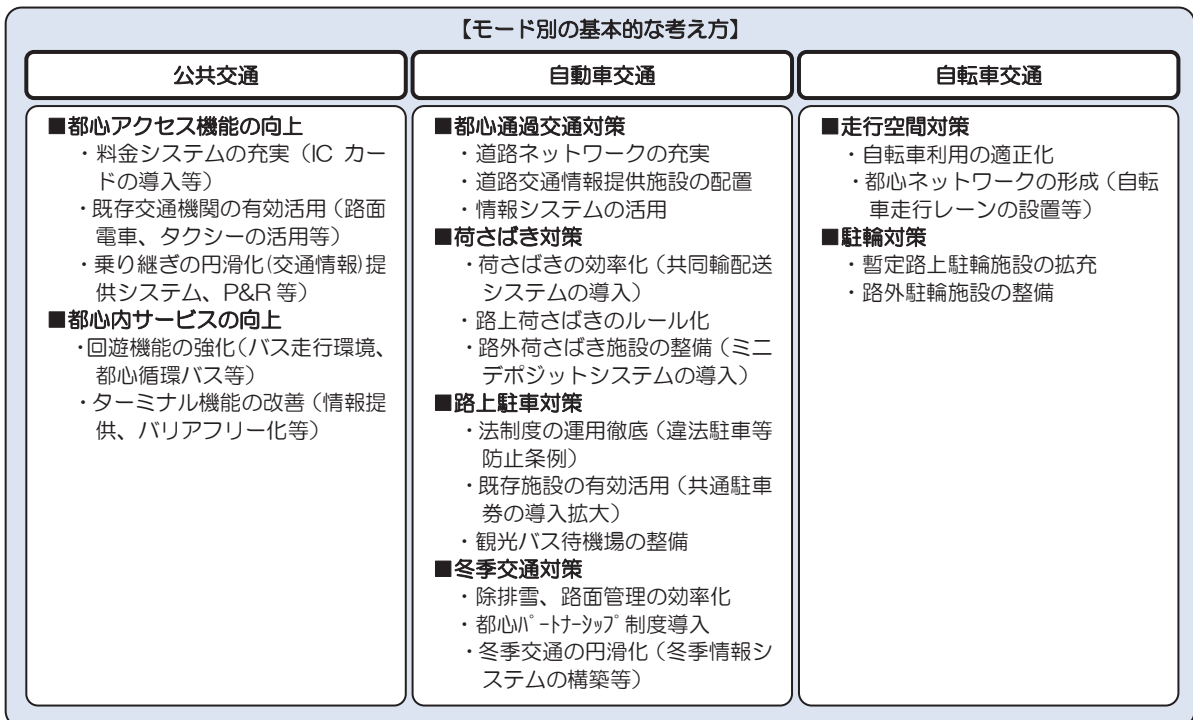
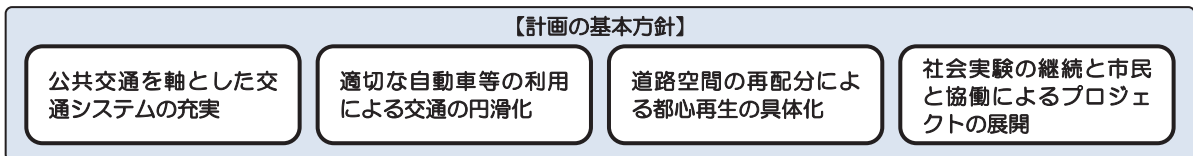
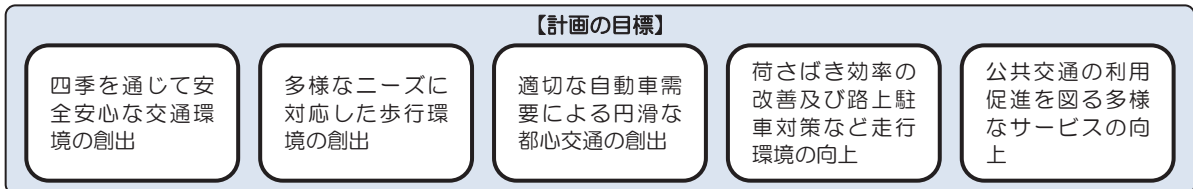
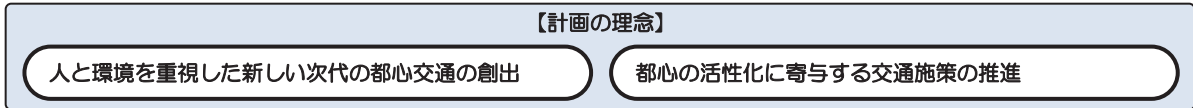
都心まちづくり計画 展開プログラム		目標実現のための取組		推進プログラム		推進主体		役割		評価・検証	
骨格構造	目標	【優先的取組】 ①将来イメージの検討		推進プログラム		推進主体		役割		課題	
大交通交流拠点	<p>○市民や札幌を訪れる人々の多面的な交流を支える機能の誘導</p> <p>○歩行者のための分かり易くゆとりのある空間形成</p> <p>○建築物と公共空間の調和による象徴的空間の形成</p>	周辺建物の更新・改修による拠点形成の誘導	多様な交流支援機能の確保	地上地下の空間的連続性の確保	周辺企業；将来イメージに即した事業展開 札幌市；目標を実現する都市開発への支援	民間事業者、市民団体、まちづくり組織等	多様なイベント等の企画・運営、活用方策の検討と具体化への調整	①関係地権者等から成る検討会による大交通交流拠点まちづくりガイドラインの作成(H19)	<p>○大交通交流拠点地下広場整備基本計画(H24)による地下部における公共空間と沿道の地下接続部の一体的な交流空間の形成推進</p> <p>○大交通まちづくり会社等のまちづくり主体による公共空間を活用した実験事業(H24)、にぎわい創造事業等の創出・展開</p> <p>○大交通交流拠点地下広場整備基本計画の策定(H24)</p>	<p>【大交通交流拠点を形成する四ツ角の事業推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●大交通交流拠点南側街区における関係者協議の推進並びに開発の具体化 <p>【都心の中心となる拠点としてのアーバンデザイン展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●大通公園と一体となった都心の象徴的なパブリックスペースの形成 ●まちづくり会社との連携による空間の多面的活用展開 	
		公共空間等の多面的活用	道路空間の多面的な活用	歩行者空間の整備	公共空間（公開空地等）の多面的な活用	札幌市	札幌市	施設管理運営上の支援	②—	—	○大交通まちづくり会社等のまちづくり主体による公共空間を活用した実験事業(H24)、にぎわい創造事業等の創出・展開
		広場空間の整備	歩行者空間の拡充による「サポロ広場」の形成	沿道企業等	道路・街区間での連携確保	札幌市	歩行者空間の拡充	③創成川連続アンダーパス事業(H21)並びに創成川緑水公園の整備(H23)	○(仮称)市民交流複合施設・放送局・地域冷暖房施設等の機能を導入する北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)	○大交通交流拠点地下広場整備基本計画(H24)による地下部における公共空間と沿道の地下接続部の一体的な交流空間の形成推進	○再開発施設におけるエネルギー供給拠点の整備の推進

都心まちづくり計画 展開プログラム		目標実現のための取組		推進プログラム		推進主体		役割		課題	
骨格構造	目標	【優先的取組】 ①拠点形成イメージの確立 ②大通西1丁目街区の先行的整備 ③創成川連続アンダーパス化		推進プログラム		推進主体		役割		課題	
創世交流拠点	<p>○「はぐくみの軸」「やすらぎの軸」の形成を先導する機能を導入するとともに、水辺空間との連携やオープンスペース・ネットワークの実現など、これからのまちづくりのモデルとなる都市空間を形成</p>	これからの都心が備えるべき機能が導入	都市生活の魅力高め公共性の高い機能の導入	札幌市・地権者	都心に相応しい機能を導入する拠点開発の推進	札幌市	目標を実現する拠点開発への支援	①札幌創世 1.1.1 区 まちづくり指針の策定(H21)	②—	【拠点形成に向けた先導的的事业推進】	【北1西1街区における再開発事業の推進】
		新たなモデルとなる都市空間を創出する基盤施設の整備	新たなモデルとなる都市空間の創出	新たなモデルとなる都市空間を創出する基盤施設の整備	札幌市等	都市基盤ネットワークのモデルとなる拠点開発の推進	札幌市	新たなモデルとなる都市空間を創出する基盤施設の整備	③創成川連続アンダーパス事業(H21)並びに創成川緑水公園の整備(H23)	○(仮称)市民交流複合施設・放送局・地域冷暖房施設等の機能を導入する北1西1地区再開発事業を都市計画決定(H25)	○NHKの移転に伴う大通西1街区の方向性検討(創成川通との連携性・以東への波及性を視野に入れた検討の推進)

都心まちづくり計画 展開プログラム		目標		評価・検証		課題	
骨格構造	目標	目標実現のための推進プログラム		進捗	課題		
ターゲットエリア 都心商業エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○豊かで多面的な時間消費を支える商業地を形成 ○商業と多様な都心居住を主体とする複合的な機能を有する市街地を形成する。 ○各商店街の特徴付けによる回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○「うけつぎの軸」の基点として北海道庁街区の歴史的価値、オースペースベースとしての価値を活かし、これと呼応する機能・空間を周辺に確保することにより、一帯の集密交流資源としての質を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ○都心商業エリアでのまちづくりの検討と全体調整 ○地区別のまちづくり指針の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○「南一条地区開発事業推進協議会」を中心とした南1条地区におけるまちづくりのビジョン検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●都心商業地としての大通全体のビジョンの構築に向けたまちづくり会社を含む検討体制の構築 		
道庁周辺エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○「うけつぎの軸」の基点として北海道庁街区の歴史的価値、オースペースベースとしての価値を活かし、これと呼応する機能・空間を周辺に確保することにより、一帯の集密交流資源としての質を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ○個別事業の展開を契機とした市街地像の検討 ○後継的開発の誘導指針の検討・策定 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別地区「道庁東地区」の指定（H19） ○北3西4街区の整備（ニッセイビル）（H21） ○北2西4街区の整備推進（三井ビル） ○上記開発と連動した都市計画広場「北3条広場」の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別地区「道庁東地区」の指定（H19） ○北3西4街区の整備（ニッセイビル）（H21） ○北2西4街区の整備推進（三井ビル） ○上記開発と連動した都市計画広場「北3条広場」の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●北3条広場を起点とし、サッポロファクトリー・北4東6周辺地区周辺、苗穂駅周辺に至る北3条通の空間像の検討並びに想定事業の立案 		
北3条エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○「うけつぎの軸」の形成を促進し、新しい産業育成とオースペースネットワークを具体化し、これを苗穂方面につなげていく市街地を形成 ○北三条エリアで構築する新たなエネルギーシステム導入とオーブンスペースのネットワーク化により環境共生型市街地を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○関係する企業群を中心とした開発のあり方方の検討 ○まちづくり計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> ○北4東6周辺地区における都市再生事業とエネルギーネットワーク構築の検討推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○北4東6周辺地区における都市再生事業とエネルギーネットワーク構築の検討推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●地元権利者、開発主体を中心とした北3条通を中心とするエリアの将来像、まちづくり計画の検討 		
東大通エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○大通の延伸と共に、これを軸とする新たな産業育成、都心居住を促進する市街地を、民間都市開発の連鎖的な展開により形成 ○新しいエネルギーシステムの構築等により創成東地域における環境共生型市街地の形成拠点をつくる 	<ul style="list-style-type: none"> ○大通延伸と周辺都市街地整備の一体的な推進目標と手法の検討 ○まちづくり計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> ○創成川以東地区まちづくり構想の提言（H25）とまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○創成川以東地区まちづくり構想の提言（H25）とまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●大通的東伸像の明確化 ●創世1.1.1区大通東1街区における土地利用転換・開発事業をモデルとした大通の東伸の推進に向けた関係者協議の推進 		
すすぎのエリア	<ul style="list-style-type: none"> ○都心の多面性の一翼を担う地区としての安心感と魅力を高める ○来街者への情報提供機能の向上などにより、集密交流資源としての質を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ○既存組織を中心としたエリア全体の方向性の検討 ○まちづくり組織の組成 	<ul style="list-style-type: none"> ○すすぎの地区における関係団体を中心とした地区像の検討 ○クレーンすすぎの活性化連絡協議会による活性化及び防犯の取組 	<ul style="list-style-type: none"> ○すすぎの地区における関係団体を中心とするまちづくり組織の可能性検討 ●まちづくり組織による地区のビジョンづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ●すすぎの地区における関係団体の可能性検討 ●まちづくり組織による地区のビジョンづくり 		

3-3 都心関連計画

(1) さっぽろ都心交通計画のフレーム



(2) さっぽろ都心交通計画の展開プログラム

基本方針	目的	施策パッケージ	
		← 概ね10年以内に取り組み施策 →	← 中・長期的に取り組み施策 →
公共交通を軸とした 交通システムの充実	・ 都心アクセス機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> 利用しやすい料金サービスの実現 既存交通機関の活用(路面電車、タクシーなど) 交通情報提供システムの充実 	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの導入 P&R駐車場の活用(時間貸しなど) 事業者間の連携
	・ 都心内サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> バス走行環境の改善 ターミナル機能の改善(情報提供、バリアフリー化など) 	<ul style="list-style-type: none"> バス待ち環境の改善(上屋の整備、バスロケーションシステムの導入など) 都心循環バスの導入
適正な自動車利用等による 交通の円滑化	・ 都心通過交通対策	<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークの充実 道路情報提供施設の配置 	<ul style="list-style-type: none"> 情報システムの活用
	・ 荷さばき対策	<ul style="list-style-type: none"> 荷受側の納品ルール化 路上荷さばきのルール化(場所と時間のシェアリング) 	<ul style="list-style-type: none"> 共同輸配送システムの導入 路外荷さばき施設の整備(ミニデポジットシステム、共同荷さばき駐車施設など)
	・ 路上駐車対策	<ul style="list-style-type: none"> 違法駐車防止条例の強化・見直し 市民参加キャンペーンの推進 共通駐車券の導入・拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務条例の適切な運用 駐車場案内システムの改善 観光バス都心部待機場の配置
	・ 冬期交通対策	<ul style="list-style-type: none"> 除排雪・路面管理の効率化 冬期情報提供システムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> 都心パートナーシップ制度の導入 豪雪時などの体制の充実
	・ 自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用の適正化 暫定路上駐輪施設の拡充 路上駐輪アダプトプログラムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> 都心自転車ネットワークの形成 路外駐輪施設の整備 自転車等放置禁止区域の設定
道路空間の再配分による 都心再生の具体化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心道路の機能分担 ・ 歩行者、自転車、自動車空間の分離 	<ul style="list-style-type: none"> 都心道路の機能分類(トラフィック・アクセス) 歩行空間のバリアフリー化 創成川通(アンダーパス)の再整備 札幌駅前通(地下歩行空間)の再整備 	<ul style="list-style-type: none"> 重点ゾーンの設定(道庁東、南1条) 大通の再整備 北3条通の再整備 アクセス機能重視道路の機能向上 トラフィック機能重視道路の機能向上 機能分類に応じた道路空間再配分
	・ 道路空間の活用	<ul style="list-style-type: none"> 都心型アダプトプログラムの展開 安心で楽しく歩けるストリートづくりの展開 交通教育(マナー教育、交通日記) 	
社会実験の継続と 市民と協働による プロジェクトの展開	<p>社会実験の継続と市民との協働によるルール化・プロジェクトの展開 交通動向のモニタリングと市民評価(満足度)の把握</p>		

(3) 都心交通計画における展開のプログラム

1 公共交通を軸とした交通システムの充実

目的	施策パッケージ	進捗	課題
● 都心アクセス機能の向上	利用しやすい料金サービスの実現		○利用しやすい料金サービスの検討
	ICカードの導入	○ICカード「SAPICA」の導入(H20) ○バス・電車での導入(H25)	○KITACA（JR北海道）、Suica（JR東日本）等との連携、相互利用検討
	既存交通機関の活用（路面電車・タクシーなど）	○路面電車専用優先信号システムの導入（南1条通H16） ○新型車両の導入(H25～) ○路面電車ループ化	○電車通りの整備（架線の整除化・停留所のバリアフリー化の推進） ○事業者との連携による配車システムの導入 ○タクシー乗り場の適切な配置検討
	交通情報提供システムの充実	○さっぽろ駅バスナビ等、インターネット情報に拠る時刻表、乗り換え案内の発信（H21）	○システムの普及と更なるシステムの充実
	P&R 駐車場の活用（時間貸しなど）	○市内地下鉄・JR沿線の民間施設等におけるP&R駐車場の確保（29か所、3,030台・H25現在）	○休祭日の都心部への駐車場需要に対応した民間施設等の有効活用に向けた連携
● 都心内サービスの向上	バス走行環境の改善	—	○バスレーンの運用徹底 ○冬期間の除雪の徹底
	バス待ち環境の改善	○一部、上屋付きバス停の改修	○バスロケーションシステムの導入
	ターミナル機能の改善	—	○観光客等の利用者に対して分かり易い総合的情報発信 ○ターミナル施設のバリアフリー化
	都心循環バスの導入	○都心内 100円バス運用(H14)	○市民や観光客への周知とエリア拡大の検討

2 適切な自動車利用による交通の円滑化

目的	施策パッケージ	進捗	課題
● 都心通過交通対策	道路ネットワークの充実（通過交通の分散化等）	○創成川通連続アンダーパス化事業による通過交通路線の確保（H21）	○豊平川通北進の検討 ○通過交通の削減
	道路情報提供施設の配置	—	○道路情報提供施設の配置検討 ○交差点部における右左折レーンの設置
	情報システムの活用	—	○OVICSなどの情報提供

			システムの充実検討 ○民間と連携した情報提供体制の構築・システム整備
●荷さばき対策	荷受側の納品ルール化	○個別事業者による納品ルール化の実施	○都心事業者等との連携による荷さばき時間の平準化 ○納品場所の指定による納品の集約化・集配回数の削減
	共同輸配送システムの導入	—	○荷さばき車両台数、運行距離の削減に資する共同輸配送システムの導入検討
	路上荷さばきのルール化	○荷さばき規制緩和区間の設置（H18）・拡大（駅前通H24） ○さっぽろシャワー通りの再整備（H18）	○荷さばき専用スペースの確保、ルールづくり
	路外荷さばき施設の整備	○荷さばきデポジットシステムに係る社会実験（H15）、並びに事業者による運用	○更なる運送事業者の参画
●路上駐車対策	違法駐車防止条例の強化・見直し	—	○違法駐車等防止重点地域拡大の検討
	附置義務条例の適切な運用	○隔地への駐車場整備等、弾力的な緩和等の実施（H25）	○条例の適正な運用
	市民参加キャンペーンの推進	○違法駐車防止街頭啓発キャンペーンの実施（H18）	○啓発活動の推進
	駐車場案内システムの改善	○さっぽろパークナビ等の情報サービスの提供（H19）	○更なるシステムの充実
	共通駐車券の導入・拡大	○カモンチケット（H16） ○41 駐車場、125 店舗（ポールタウン、オーロラタウンを含む）との連携	○連携の拡大・利便性の向上
	観光バス都心部待機場の配置	○リンケージプラザ裏から旧星園高校跡地への移転（H25）	○大通等、主要道路沿道におけるバス待機の規制
●自転車対策	自転車利用の適正化	○自転車利用ルールの周知活動	○自転車利用ルールの徹底
	都心自転車ネットワークの形成	○自転車走行レーンの設置（北1条通H24）	○専用道路、専用レーン等の整備
	暫定路上駐輪施設の拡充	○歩道上の暫定路上駐輪施設の設置・拡充	○路上駐輪アダプトプログラムの導入による路上駐輪の整理・マナー啓発の推進

	路外駐輪施設の整備	○札幌駅周辺への駐輪施設の整備（H17） ○駐輪場の有料化（H17） ○西2丁目地下駐輪施設の整備推進	○大通、創成東等、他地区における整備の推進
	自転車等放置禁止区域の設定	○札幌駅周辺の自転車等放置禁止区域指定（H17）	○大通等、他地区における指定

3 道路空間の再配分による都心再生の具体化

目的	施策パッケージ	進捗	課題
●都心道路の機能分担 ●歩行者、自転車、自動車の空間の分離	都心道路の機能分類	—	○道路機能の見直し
	歩行空間のバリアフリー化	○都心地区におけるバリアフリー化は約6割（H23現在）	○整備の推進 ○年間を通じた適切な維持管理
	創成川通の再整備	○創成川通連続アンダーパス化事業の実施（H21）	○人と環境を重視した空間構成
	大通の再整備	—	○大通の東伸を視野に入れた交通環境の変化の予測と対応 ○大通の連続化の検討
	札幌駅前通の再整備	○歩行空間の拡充 ○駅前通地下歩行空間の整備	○地上地下の連携と地上部のにぎわい創出
	北3条通の再整備	○北3条広場の整備	○歴史性のあるシンボルストリートとしての魅力向上
●道路空間の活用	都心型アダプトプログラムの展開	○大通まちづくり会社との連携（清掃、通りの活用） ○「大通すわろうテラス」を開設（H25）	○アダプトプログラムの拡大・充実
	安心して楽しく歩けるストリートづくりの展開	○大通まちづくり会社による道路空間を活用したイベントの展開	—
	交通教育	—	○交通教育の推進

4 社会実験の継続と市民と協働によるプロジェクトの展開

目的	施策パッケージ	進捗	課題
●社会実験の継続と市民との協働によるルール化・プロジェクトの展開	—	○駅前通道路空間再配分社会実験（H16） ○赤レンガ前にぎわいづくり（H16） ○シャワー通実証実験（H17）等	○創成川以東の大通、北3条通等の骨格軸、東4丁目線の空間像の明確化に伴う社会実験等の実施

4-1 新たな都心のまちづくりに向けた先進事例調査

(1) 持続的な街の成長を支えるマネジメントの仕組み～アーバンデザインセンター

①まちづくりにおけるアーバンデザインの位相とアーバンデザインセンターの位置づけ

■まちづくりを取り巻く3つの位相

●Phase1；都市計画

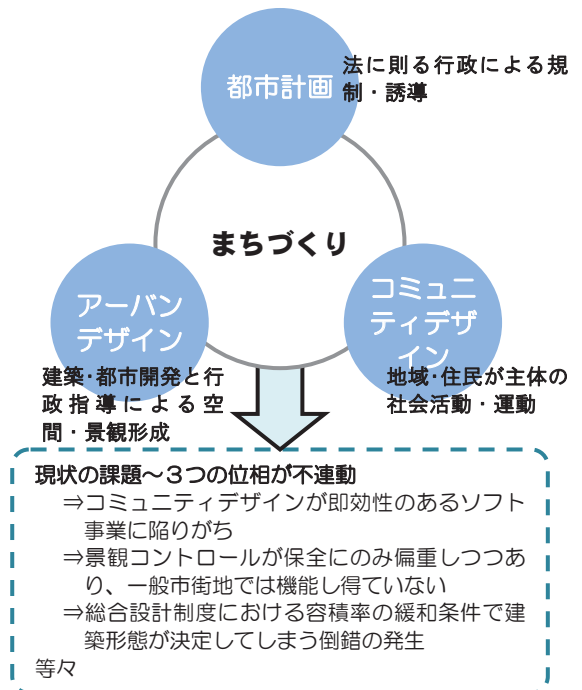
～都市計画法に基づき、都市の全体の機能構成、エリアへの誘導機能並びに建築形態等の規定を行い、都市の無秩序な開発等を制御する手法

●Phase 2；コミュニティデザイン

～社会運動に端を発し、都市に関わる資源の保存運動や地区計画、住環境整備、地区活性化等、対象に関わる住民等が主体となった環境改善・質の向上に向けた取組

●Phase 3；アーバンデザイン

～市街地整備や都市開発を通じて都市を組成する建築群の全体的な構成・バランス、景観デザインのコントロールなど都市の空間を創出する考え方

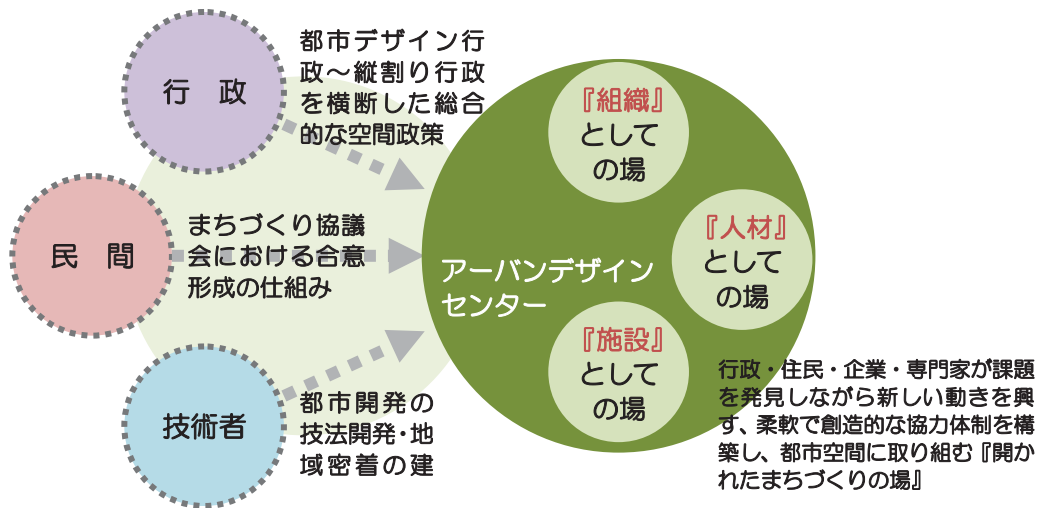


②アーバンデザインセンターのアプローチとあり方

空間を切り口にコミュニティデザイン・都市計画の抱える諸課題を結びつけ、3つの位相の整合・連動を図り、生活や経済の基盤を形成することを目的とする。

人々が日常生活の中で利用する空間を抛り所に都市を良くしていく、そのために様々な要素を受け入れる空間形成行為がアーバンデザインの有する基本スタンスであり、こうしたアーバンデザインの基本スタンスに則り、様々な主体が関わりながらアーバンデザインを実践する場がアーバンデザインセンターである。

そのため、『センター』として、3つの観点から開かれた場としての役割・機能を実現する。

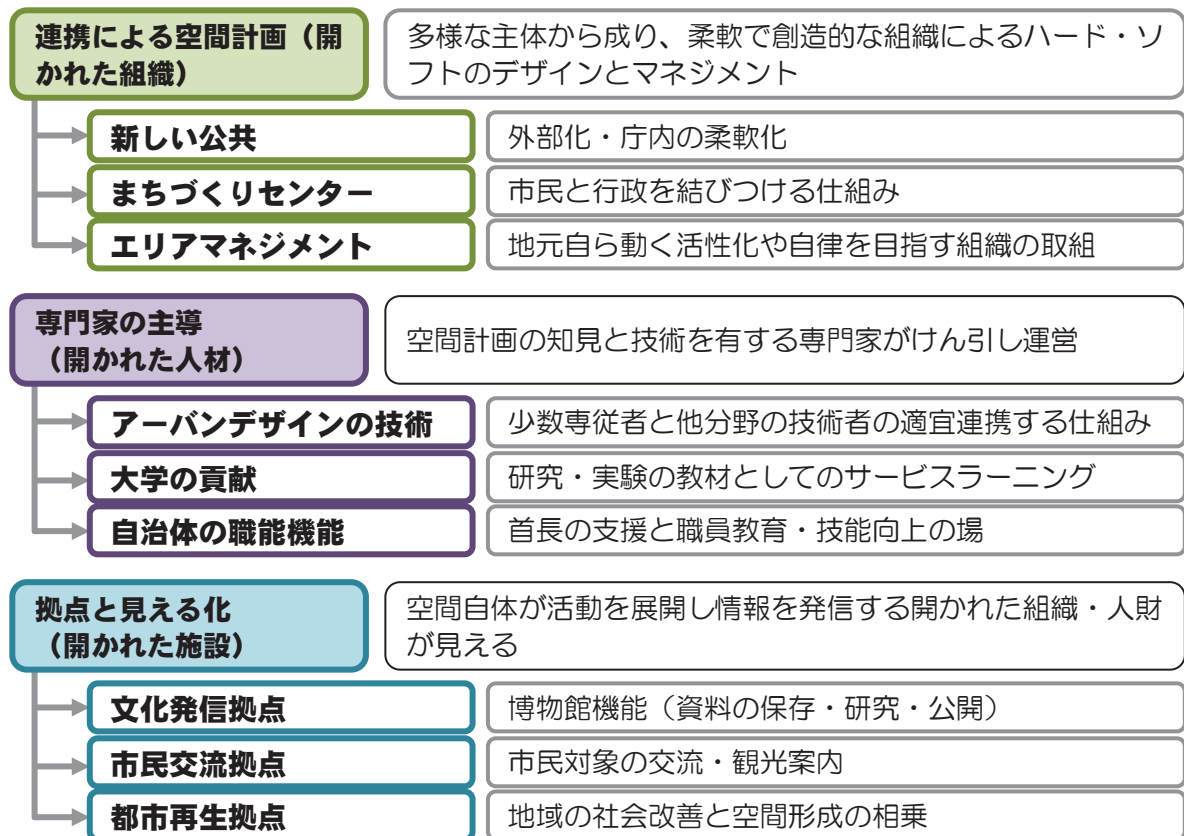


②アーバンデザインセンターに求められる資質

今日の都市を取り巻く課題は、環境・経済・福祉・地域などが複合・輻輳し、単一目的での対処は非常に困難な状況にある。

行政・住民・企業・専門家が地域の課題を発見し、各々の利害と照らし合わせながら課題解決に向けた新しい動きを興す、そのための柔軟で創造的な協力・連携体制が求められる。

このように多主体が関わる、開かれた形で都市空間に取り組むのが、「センター方式」のアーバンデザインであり、こうした開かれたまちづくりの場としての機能をアーバンデザインセンターには求められる。



③UDC AGENDA 2011

アーバンデザインセンター研究会によるアジェンダにおいて、アーバンデザインセンターに求められる役割、姿勢について以下のように定めている。

1. 公・民・学連携の拠点となる
2. 明確な目標と戦略を打ち立て実行する
3. 常に具体のフィールドで活動する
4. 都市空間のデザインを担う専門家が主導する
5. 新しいアイデアに挑戦し続ける
6. 一人一人が活動をエンジョイする
7. 最新の情報を広く公開し、共有する
8. UDC ネットワークを全国へ、そして世界へ

(2) 日本初のアーバンデザインセンター～アーバンデザインセンター柏の葉 (UDCK)

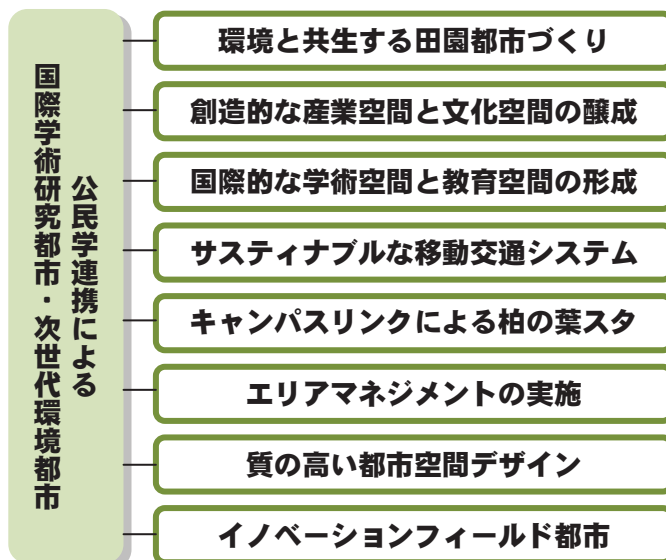
①アーバンデザインセンター柏の葉 (UDCK) の設立の経緯

○2003年度から、千葉県が中心となり、「柏・流山地域国際学術研究都市づくり事業」が着手され、TX沿線に立地する大学や研究機関と連携したまちづくりに向けた検討・実践が進められた。

○2006年4月に開催された大学と地域の交流会の中で「連携拠点」としてのアーバンデザインセンターの設置が提言され、TX沿線地域のアーバンデザインセンターとして、同年10月、県、市、大学、商工会議所、地元町会連合、不動産開発会社、鉄道運営会社が設立

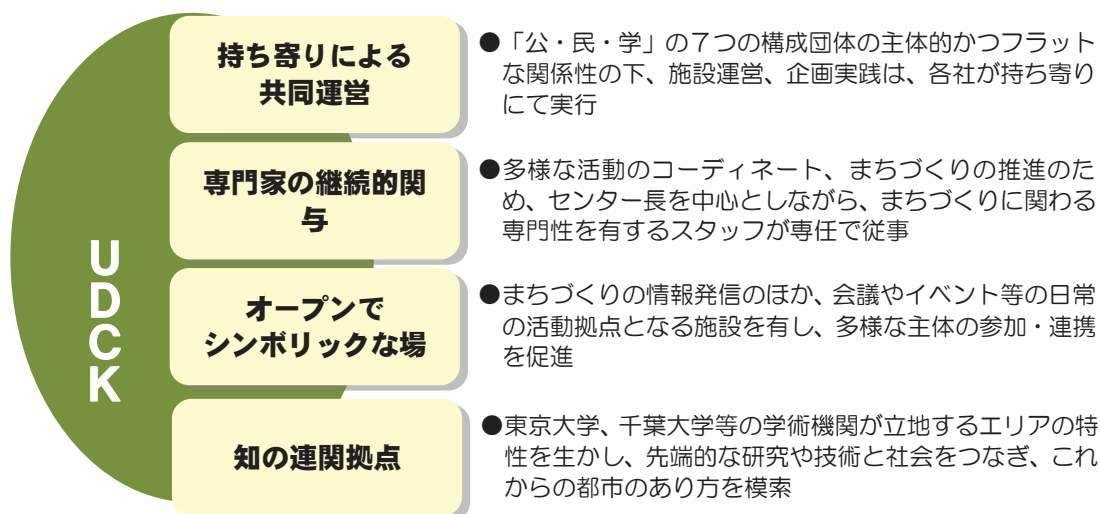
○これと並行し、まちづくり構想の検討が進められ、2008年3月に千葉県・柏市・東京大学・千葉大学の4者により「柏の葉国際キャンパスタウン構想」が策定され、『構想の共有』と『センターを通じた日常的連携』を両輪とした公・民・学がつながる柏の葉のまちづくりの枠組みが構築された。

■柏の葉国際キャンパスタウン構想の理念と8つの目標



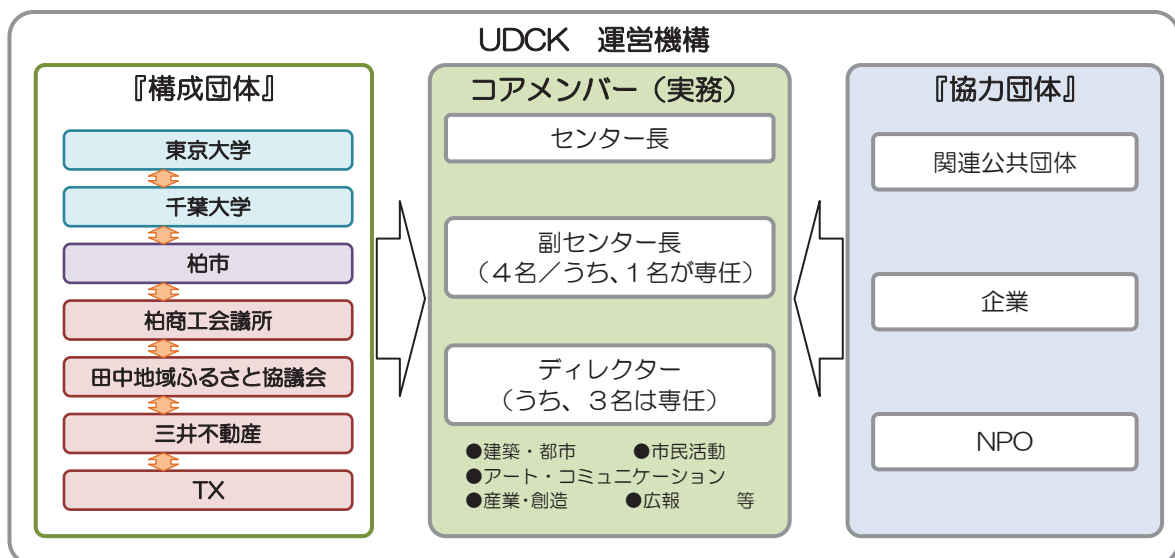
②UDCK の特徴

○UDCK はまちづくりのセンターとして以下のような特徴を有する活動主体である。



③UDCKの運営体制

- UDCKは公（柏市）・民（柏商工会議所、田中地域ふるさと協議会（地域住民組織）、三井不動産、首都圏新都市鉄道）・学（東京大学、千葉大学）の7つの「構成団体」の共同運営方式を採用
- また、関連公共団体（千葉県、柏市都市振興公社）やまちづくりに関わる各分野（都市デザイン、環境、市民活動、アート、企画、広報等）の専門性を持った企業・NPOが「協力団体」として関与
- 構成団体と協力団体から実務担当者が参加し、現場を担う「運営機構」を構成し「運営会議」を通じて、各プロジェクトの進捗、課題・見通し等、情報の共有化、企画内容の検討、広報の強化等を促進



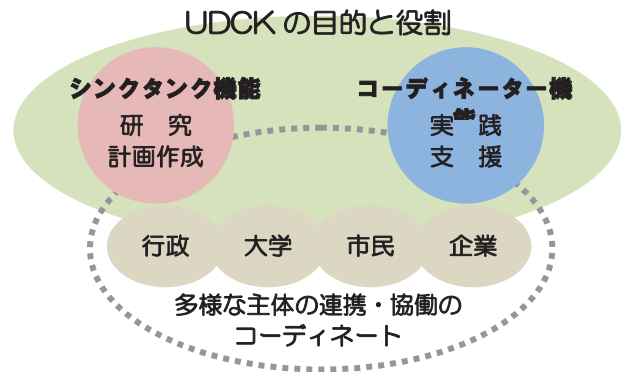
- UDCKは法人格や予算を持たない任意団体であったため、金銭的な面での個々の事業の主体にはなり得ない。
- 構成団体および協力団体が柏の葉地域に関わる自事業を経費込みで持ち寄り、運営会議等を通じて調整を図り、実行するというものが基本的なスタイルになる。
- 初期5カ年は大学、行政、地域の中で明文化された位置づけや権限を持たないまま、緩やかな約束事、いわば相互の責任感の中で任意団体として共同運営されてきた。
- こうした体制の不安定さ、さらには資金面でも開発資金の一部活用ということが前提とされていたため、開発事業期間を終えると持続性に課題が残るため、自律性の高い運営体制の構築が必要とされてきた。
- そこで、それまでの活動成果をベースとして、『大学の地域連携機関』としての位置づけ、市の景観行政の中での位置づけ、さらに『キャンパスタウン構想の推進機関』としての明確な位置付けが必要とされ、契約行為や独自事業の実施主体としての『一般社団法人 柏の葉アーバンデザインセンター』が2011年12月に設置された。

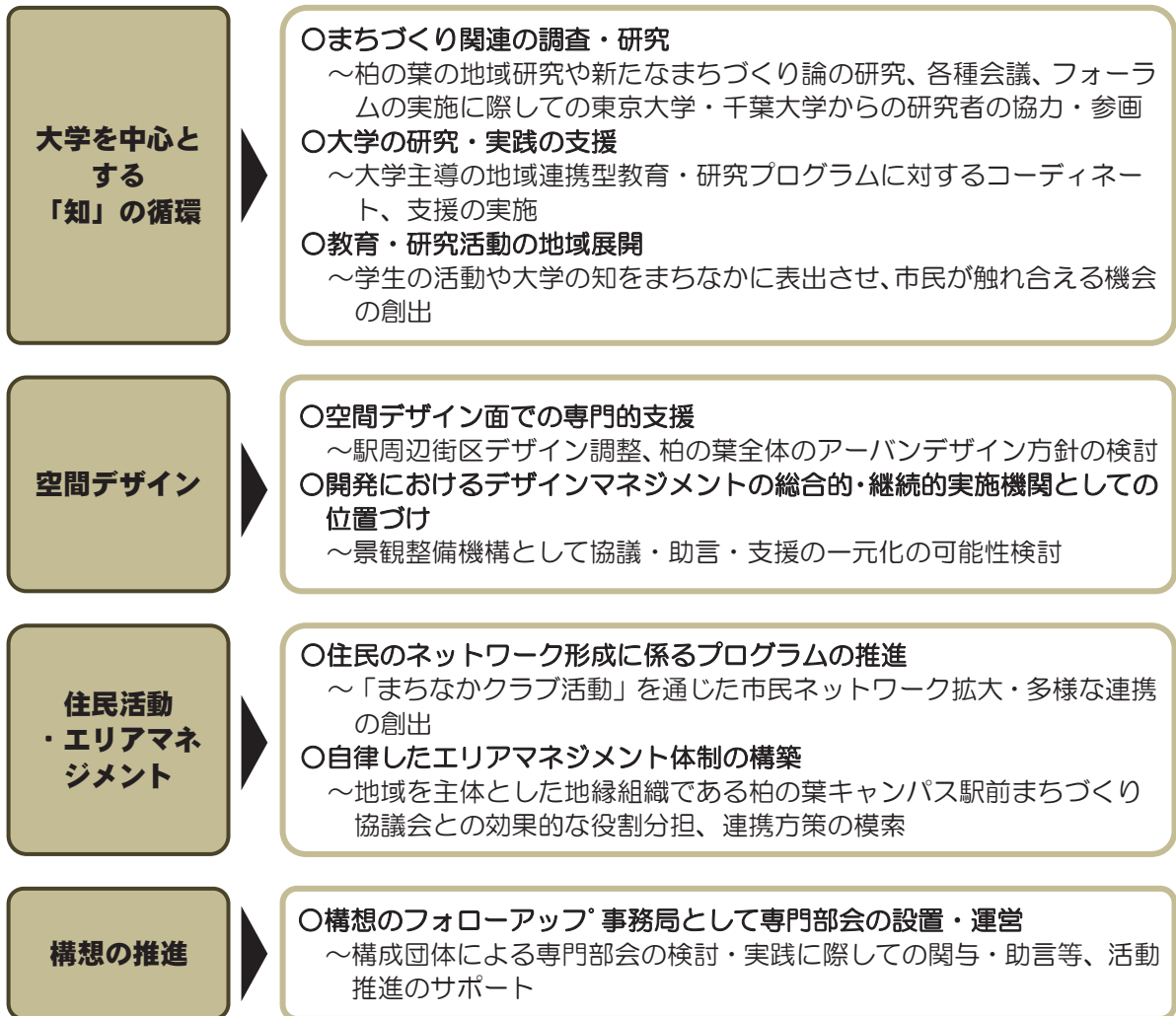
④活動フレーム

○UDCK の目的に「新時代に対応する都市、環境及び生活のあり方を研究し、必要な空間計画を作成・実践する場および支援する場」とあり、『研究』『計画作成』というシンクタンク的な役割と『実践』『支援』という事業推進コーディネーターとしての役割が当初より期待されている。

○活動の展開に際しては、内部スタッフが実務を抱え込むのではなく、コーディネーターとして多様な主体の連携・協働を促すスタイルを重視される。

○UDCK の主要機能とも言える活動の基本的なフレームは、『大学を中心とする「知」の循環』『空間デザイン』『住民活動・エリアマネジメント』『構想の推進』の4つの切り口で整理される。





⑤その他のアーバンデザインセンターとの比較

○UDCK を日本におけるアーバンデザインセンターの皮切りとして、今日までに4つのアーバンデザインセンターが展開されている。

○それぞれのアーバンデザインセンターの概要並びに特徴は次のとおりである。

名称	概要		
田村地域デザインセンター (UDCT/福島県田村市)	組織	構成団体 ・ 田村市 ・ 東京大学 ・ 田村市行政区長連合会	協力団体 ・ 県土木事務所 ・ 舟引駅前商店街 ・ 菅谷駅周辺住民組織 ・ 商工会 ・ 農協 等
	人材	・ 田村市役所内、「まちづくりプロジェクトチーム」の設置（企画・都市計画・商工観光・市長公室の若手メンバーから組成） ・ 大学研究員が副センター長として駐在～現地調整、住民のまちづくり相談などの日常実務に対応 ・ 舟引、滝根、大越、都路、常葉という旧町村の地域単位に順次、調査・検討を実施し、学生、非常勤実務者が2年ごとに担当 ・ 運営費は市からの受託（自治体主導型UDC）	
	施設・運営	・ 舟引駅前商店街の空き店舗を活用 ・ 学生によるリノベーション ・ 市民が気軽に立ち寄れるスペースとして、情報発信や地域交流機能を有する	
郡山アーバンデザインセンター (UDCKo/福島県郡山市)	組織	構成団体 ・ 並木町会 ・ 地元企業 ・ 東京大学	協力団体
	人材	・ 大学研究員、地元企業役員の2名が専門スタッフとしてセンターを運営	
	施設	・ LABOTTO 郡山内	
アイランドシティ・アーバンデザインセンター (UDCIC/福岡県福岡市)	組織	・ 福岡市 ・ 照葉校区各種団体協議会 ・ アイランドシティ立地企業等連絡協議会 ・ 博多港開発株式会社 ・ 九州産業大学 ・ 九州大学 ・ 福岡工業大学 ・ 福岡女子大学	
	人材	・ 副センター長（九州大学・福岡市・(株)産学連携機構九州） ・ ディレクター（(株)産学連携機構九州） ・ アシスタントディレクター（(株)産学連携機構九州）	
	施設	・ 福岡の先進的なモデル都市であるアイランドシティのまちづくりの拠点として、開発ビル1階に開設 ・ 情報コーナー、まちの本棚、イベント等に対応したホールを保有	

(3) 官民連携による都市再生・都市ブランディングを担う戦略的な仕組み～福岡 D.C.

①福岡地域戦略推進協議会 (Fukuoka D.C.) について

アジアと日本を結ぶ玄関口に位置する福岡は、九州の交通および商業・ビジネス・文化の拠点として、これまで順調に発展して来た。そして、今日では、豊かな自然環境、充実した都市の利便性、美味しい食事、奥深い歴史・文化など、暮らしの質の高さで世界的に高い評価を得ている。

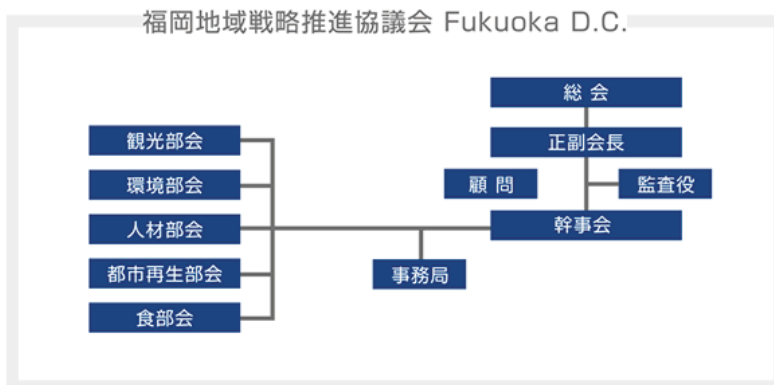
しかし、今後は国内市場の拡大が望めない状況において、福岡の活力を維持強化していくためには、国際競争力を飛躍的に高めて、地域経済をグローバル化し、とりわけ成長著しいアジアの内需を取り込んでいくことが必要である。そのためには、世界各地から多様な人材を惹き付けることが起点となる。そして、国際的なビジネスを展開する人々が臨界を越えて集まり、地域の中核となって人材の誘致、既存産業の進化、新たな雇用創造といった内発的な成長に繋げていく戦略が必要である。

福岡地域戦略推進協議会 (Fukuoka D.C. 以下、FDC と略す) は、こうした観点に基づく取組みを進める上での公共的かつ機動的な体制づくり、すなわち、産学官民が一体となったプラットフォームにおいて、地域のリーダーシップの下に世界的な英知を結集していくために、戦略の策定から実施までを一貫して行う社会的な実務専門家集団を置く体制づくりを実現する場として、2011年に設立された。

②組織構成

FDC は、正・賛助・特別の3種類の会員で構成され、会費制の参画で運営されている。現在、FDC に参画する会員は、企業、自治体、大学、商工会議所、金融機関等、計、正会員 58 団体・特別会員 1 団体となっている。

役員は会長、副会長、幹事、監査役で構成され、組織は、意思決定を行う総会と執行を行う幹事会、また専任の専門家集団を置いた事務局 (シンク & ドゥタンク) を会員の団体内に設置している。



事務局は、後述する戦略推進の中核となる部会への支援に加えて、地域戦略の推進に必要な以下の事務・事業を担っている。

<p>マーケティング</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地域のプロモーション：福岡の認知度向上と、国際高度人材や資本の呼び込み ●プロジェクトの発掘：部会への取組みの提案や、新規部会の設置検討 ●データベースの管理：地理情報システム（GIS）データベースの管理更新
<p>人材育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●OJT（オンザジョブ研修）：事務局への出向者 ●インターンの随時受入れ ●実務者向け研修：国際都市開発実務研修（継続） ●リーダー向け研修：先進地視察
<p>リレーション</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●市民シンポジウム：1回程度（8月頃） ●ウェブサイト運営：日常的な情報発信 ●記者懇談会：隔月程度、勉強会形式 ●会員リレーション：会員の拡充・維持に向けた連絡強化

2011年7月に国土交通省国土政策局が実施する「平成23年度官民連携主体による地域づくり推進事業」において、官民広域連携制度の構築を行う上で参考となる官民連携主体として選定されている。

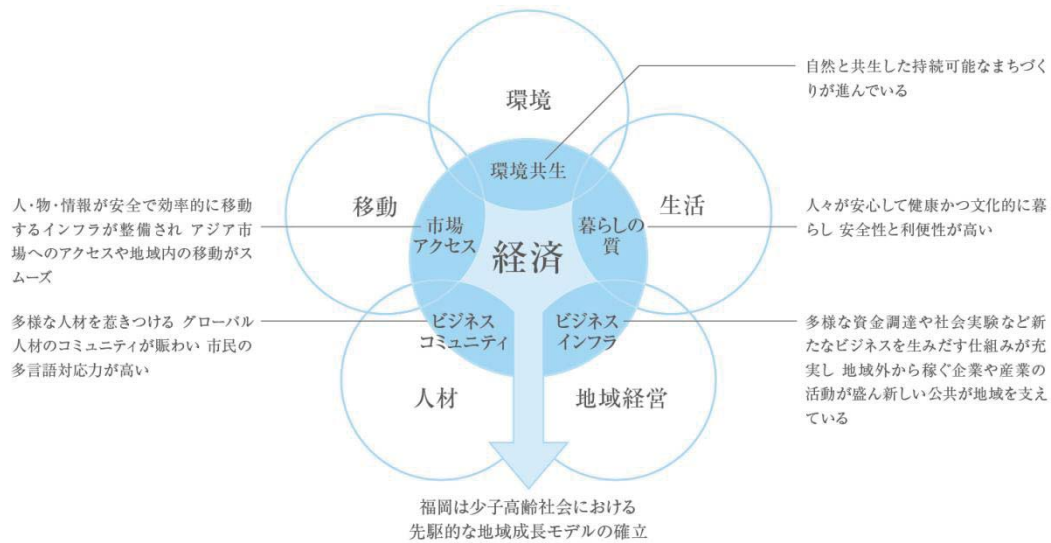
③FDCの事業の考え方

●事業期間の考え方

- 事業期間を3年間とし、2011年度には戦略を策定し、次年度から戦略の推進を行う。
- 戦略を産学官民で共有し、役割分担して実施していくため、パブリック・リレーションズ及び地域戦略の担い手人材の育成を実施することを位置付けている。（※パブリック・リレーションズ；組織とその組織を取り巻く人間（個人・集団・社会）との望ましい関係をつくり出すための考え方および行動のあり方であり、主に「広報活動」を指す。）
- また、パブリック・リレーションズには、国際競争力の強化のための、国際人材や企業、海外地域との連携を含むものとして定めている。

●戦略の策定

- FDCの初動期において、日本の地方都市・福岡ではなく、アジアの国際都市・FUKUOKAを意識して、2011年4月の発足直後より、地域診断を実施した。
- 発足から1年の2012年春、この成果を踏まえ、独自の地域戦略と成長戦略目標を発表。現在、その地域戦略の推進のため、さまざまなプロジェクトを実行している。



●地域戦略の推進に向けた体制の構築

- 初動期（2011年度）に策定した地域戦略の推進のため、プロジェクト推進体制としてテーマ別の部会を設置している。（部会における検討のテーマに応じて、部会内部に別途、分科会を設置して重点的な検討を推進）
- この各部会においては、部会長のリーダーシップの下で取組むプロジェクトを決定し、プロジェクトリーダー（PL 兼副部会長）が中心となってフィージビリティ・スタディを行い、事業計画を作成することとしている。

部会名	活動目標	重点的取組・プロジェクト
観光部会	<ul style="list-style-type: none"> ●目的地としての九州の国際的認知の向上 ●インバウンド・アウトバウンドの双方の交流の活性化 ●九州の集客交流にとっての福岡都市圏のゲートウェイ機能拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ●MICE 都市力向上プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ○地域で狙う MICE のターゲット設定 ○MICE 都市力向上のための関係者ネットワーク構築 ●MICE 人材育成 <ul style="list-style-type: none"> ○DMP 構築プロジェクト ○MICE の誘致・受入のスタッフ体制づくり
環境部会	<ul style="list-style-type: none"> ●福岡版スマートシティ・モデルの構想および企画の確立 ●福岡版スマートシティ・モデルの国内外での認知の向上 ●九州全体での移住型の新しい環境産業の創出、集積 	<ul style="list-style-type: none"> ●スマートモビリティアジア 2013 <ul style="list-style-type: none"> ○実証実験と認知向上（情報発信） ●福岡 V-Low マルチメディア放送実験 <ul style="list-style-type: none"> ○新インフラ構築と実証実験 ●伊都ユニバーシティアベニュープロジェクト（伊都 UAP） <ul style="list-style-type: none"> ○小規模スマートシティモデル構築

<p>食部会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●福岡・九州の食文化の国際的な高品質ブランド化 ●九州の食産業の高付加価値化と移出型への段階的な引上げ ●観光や都市再生など他テーマとの相乗効果の最大化 	<ul style="list-style-type: none"> ●食のブランド化による新たな販路の確立とFOOD EXPOの企画 <ul style="list-style-type: none"> ○ブランドコンセプト設定プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ・海外で評価されているシェフとの連携強化 ○企業・関係者ネットワーク構築プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ・「食の都ふくおか」企画策定 ・「FOOD EXPO in ふくおか」企画策定
<p>人材部会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●多様な人材が活躍する国際的な社会づくり ●質の高い雇用を創出するグローバルな企業の育成・立地 ●国際的なビジネス・活動に関わる市民の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の国際競争力強化に向けた人材拠点の形成「イノベーションスタジオ福岡」 ●地域の国際競争力強化に向けた人材拠点「グローバル・コネクト・ハブ」構想の実現に集中 <ul style="list-style-type: none"> ○実施機関並びに体制の検討 ○事業計画/実施体制の決定 ○開設準備、人材発掘
<p>都市再生部会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●経済産業活動と市民の暮らしを支える、質の高い街づくり ●人、企業、投資を呼込む枠組みづくり ●街づくりの移出産業化（街づくりノウハウの域外輸出） 	<ul style="list-style-type: none"> ●都心再生戦略の進行管理 <ul style="list-style-type: none"> ○行政の計画に反映する支援 ○進行管理の仕組みの検討 ●都心全体の課題の検討 <ul style="list-style-type: none"> ○交通戦略の作成 ○市民等啓発プロモーション ●先導プロジェクトの推進（分科会） <ul style="list-style-type: none"> ○ウォーターフロント：開発マスタープランの推進 ○天神・渡辺通：地区マスタープランの検討 ○博多周辺：プロジェクト基本計画の策定

○また、各部会の円滑な活動推進に向け、FDC事務局は以下のサポートを行うことを明記している。

- 競争的資金の獲得支援
- 専門人材による技術支援
- 部会活動に必要な関係者の紹介
- 部会間の相互調整
- 全体の進捗管理（役員会・幹事会への報告など）

④FDC の取組

○2011年に発足したFDCでは、前述の部会を中心とするテーマごとのプロジェクト展開に加え、以下のような活動を展開している。

【パブリック・リレーションズ】

●フォーラム・シンポジウムの開催

○地域戦略フォーラム（2011.9）

～経済開発・都市開発の視点から行ってきた福岡都市圏の地域診断結果の報告を行い、福岡都市圏の将来に必要な戦略やチャレンジとは何か、さまざまな角度から会員・一般市民を対象に議論。

○地域戦略サミット（2011.10）

～地域戦略サミットでは、将来像や目標の方向性を確認し、プロジェクト候補に関する会員全体での意見交換を行うことを目的として開催。海外事例や、国や地方の行政施策についても併せて情報・知識を共有化。

○公開シンポジウム（2011.11）

～FDCやこれからの福岡について、一般市民の理解や議論を深めることを目的に、「産学官民のパートナーシップで進める地域戦略」のテーマで公開シンポジウムを開催。FDCの活動や、福岡都市圏の地域診断、戦略指針などを発表し、産学官民のキーパーソンによるパネルディスカッションを実施。

○都市開発戦略フォーラム（2012.4）

～別途推進された『国際実務研修プログラム』の研修成果発表と地元関係者(参加者)との討議を目的とした「都市開発戦略フォーラム」を開催。

～『Placemaking／魅力的な場所づくり』。FUKUOKAの国際競争力を高めるための都市開発戦略はどうあるべきか。福岡都市圏が今向きあうべき課題として、『Placemaking／魅力的な場所づくり』をテーマに、ヨーロッパやシンガポールで活躍する専門家と共に、都心（天神・博多）とウォーターフロントエリアの都市開発戦略について議論。

○市民フォーラム 2012（2012.8）

～FDCが作成した成長戦略目標の達成のための5つのプロジェクトの事業計画を発表し、2020年の国際都市・FUKUOKAへ向けた取組を議論。

○都心再生フォーラム（2013.6）

～「～世界から人と投資を呼び込む福岡の都心再生～」の副題の下、事務局によるFDCの取り組みと都心再生戦略に関する報告と、別途開催された専門家WSのまとめを「海外専門家からの提言」として共催のオランダ Stadslab 所長マーク・グロードマンズ氏がプレゼンテーションを行った。

●テーマ別トークセッションの実施

～地域戦略に基づく5つの部会の取組をテーマにしたトークセッションを随時開催

●意向調査

○福岡都心企業アンケートの実施（2012.10）

～都心の企業が現在どのような業務空間で活動しており、今後の業務空間や都心の空間についてどのようなニーズを持っているのか、大まかな感触をつかむためのアンケートを実施。

【事業提案等】

●平成 23 年度官民連携主体による地域づくり推進事業(国土交通省)への提案・選定(2011.7)

●特定都市再生緊急整備地域への指定（2012.2）

(4) リノベーションによる既存ストックの付加価値の創出

(札幌都心共創フォーラム 2013 (第 1 回/2013/9/27) より)

近年、都市内の既存建物を転用し、新たな用途で再生・活用する取組が活発に進められている。これらの行為は「リノベーション」「コンバージョン」と称されるものであるが、以下のような定義で用いられている。

リノベーション (renovation)

建築物の修理、改造を指す。耐震性や省エネ性などの機能を高める、事務所用ビルを居住用マンションに変更するなど、既存の建物を大規模改装し新しい価値を加えることをいう。用途変更や時代の変化に合わせた機能向上を伴う点でリフォームと区別することが多い。

コンバージョン (conversion)

建物の用途を変更すること。東京などの都市部でオフィス床の供給が過剰になり、空きオフィスが増加していることから、オフィスビルを集合住宅などの居住用建物に改造するコンバージョンが注目されている。法規上や資金調達の問題などは様々だが、ロンドンやニューヨーク、パリなど、諸外国の大都市では、都市経営の 1 つの手段としてコンバージョンが政策誘導されており、事例も多い。ようやく日本でも工事例が現れ、従来、住宅では一定の割合の窓が必要だったが、条件を満たせば採光条件を緩和するなどの措置を国土交通省が進めており、コンバージョン促進の環境が整いつつある。

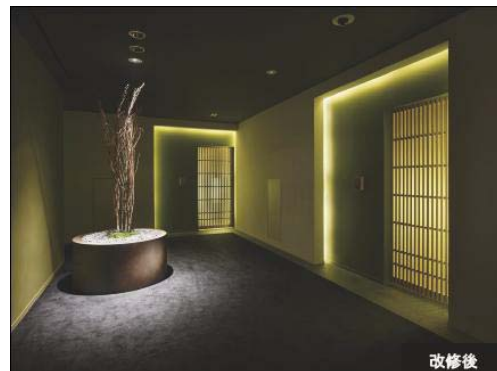
上記のように、ほぼ同義のものとして捉える事ができる行為であり、本報告書においては、リノベーションとして以下に事例を取り扱うものとする。

① ホテルカンラ京都

場所	京都府京都市
用途	デザインホテル
施設	客室、レストラン、宴会場
客室数	29 室 [17,000 円～]
敷地面積	853.52 m ²
延床面積	3,091.00 m ²
築年	1988 年築、2010 年改修

○元々は、代々木ゼミナールの建物であったものをホテルへと用途転換を行った事例。

- 京都はオフィスの稼働率が実は高くはないこと、将来的にもオフィス街として発展する都市ではないこと、特に、京都の場合は観光都市として伸ばしていこうという行政の方針を踏まえてホテルとしてリノベーション。
- コンセプトはエデュテインメントホテルとし、元来の用途を踏まえ、ホテルではありますが、もう一度、教育や地域に寄与するような施設とすることを狙い整備を行っている。
- 築20年を超えた事務所ビルのような建物だが、近隣の方と協議を通じて、夜間の安全性に配慮した照明計画やファサードに変更、さらに一角に荷物を置いたり腰かけるスペースを設けたところ、今では人々が立ち止まって世間話をするような場所が生まれ、地域との調和が図られている。



②アンテルームアパートメント大阪

場所	大阪府池田市
用途	寄宿舍
施設	シェアハウス
客室数	48室 [39,000円/月～]
敷地面積	—
延床面積	1,437.85㎡
築年	1934年築、2013年改修

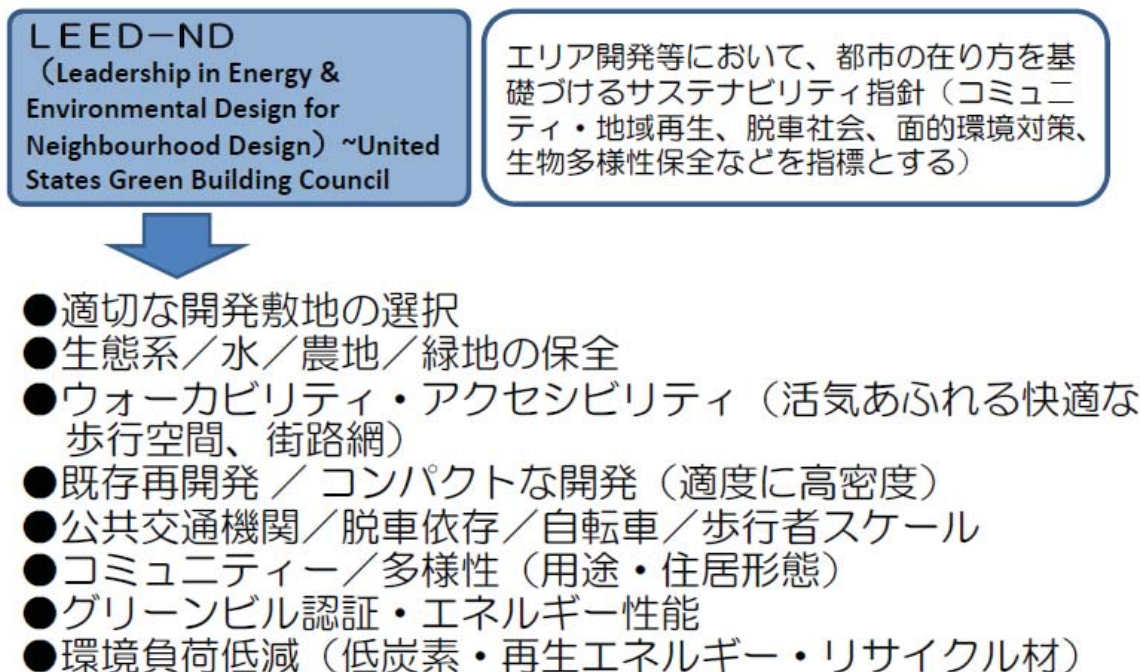
- 築78年のNTT西日本の通信施設であり、NTT西日本が、社会性の高い企業なので、地域の他にも環境に対しても考慮すべきと考え、コンバージョンという環境に優しい事業手法を提案したもの。
- 栄町商店街という商店街が近隣にあるが、シャッターが降りている店舗も多い中、昨今、二代目が戻ってきて営業を再開したり、業態を変えたりするお店もあり、活性化に向けた取組が進められている。
- やはりこの商店街としても、地域に若い人に住んでもらいたいという思いがあり、これを踏まえ若い人を呼び込み、地域とつながりを持ちながら、マチが活性化することができればという思いから企画を立案し、シェアハウスという形態へと転用。
- コミュニティの形成に力点を置き、エントランスから居室のある、2階に上がる誰もが目にするとところに大きなリビングを形成。
- このリビングは地域にも開いていて、アーティストイベントなどを行ってリビングにまちの人も集まる場となっている。また施設内には若いアーティストが制作をしたり展示するスペースも有している。
- 住民同士のコミュニティもあり、空間のデザイン性が高く、マチとの繋がりをしっかりと持っている。また、実際に入居者が、共用部のリビングスペースを活用して、エリアにある様々な技や知恵を持った人と住民をつないだ市民大学を始めるという取組も進められている。
- 地域との繋がりと、アーティストやクリエイターとのつながりが、図られる拠点の一つとなっている。



(5) 環境に配慮したエリアへのリノベーション～LEED-ND

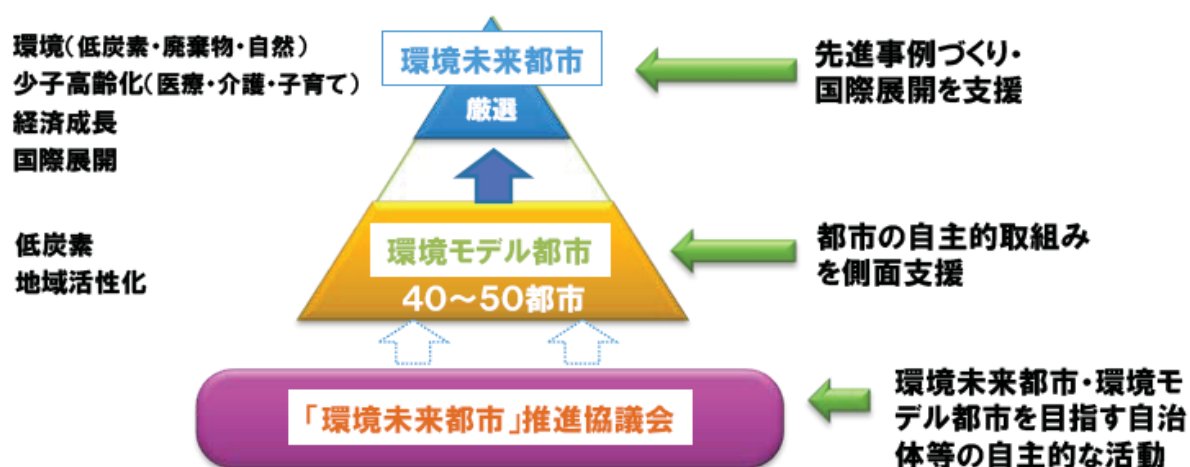
(札幌都心共創フォーラム 2013 (第 1 回/2013/9/27) より)

- 昨今の地球環境問題を受け、低炭素化に向けた取組が各国で進められている。この中で建物の環境水準に留まらず、地域全体の低炭素化に向けた取組として LEED-ND という世界的に普及している環境性能認証が注目を集めている。
- リーマンショック以降は、金融や投資の世界も ESG (環境社会ガバナンス) が言われ始め、ファイナンス関係者も LEED のシステムに注目し始めている。
- グリーンビルは、環境に配慮した建築ということで、4～5年前までは大規模な新築ビルの建設時に、最新鋭の環境性能を満載する形で適用するケースが多かったが、最近では既存ビルの改修をいかにサステナブルに行うかが中心になってきている。
- CASBEE は日本においてのみ使われているシステムだが、LEED は世界基準であり、最近の傾向としては、中国はスリースター (国独自の環境性能評価) と LEED、シンガポールはグリーンマーク (国独自の環境性能評価) と LEED というように、アジアを中心に、その国独自の評価と LEED を両方使う傾向がある。
- LEED の普及件数は、リーマンショック後、やや伸びが鈍化したが、最近また普及のスピードが加速している。これを牽引しているのが官ではなく、民間企業の自主的な取り組みであることが特徴となっている。
- 環境性能認証としての LEED-ND の視点は大きく以下の点で整理される。



(6) 官民の連携による低炭素型まちづくりの実践～横浜市環境未来都市の取組 (札幌都市心 共創フォーラム 2013 (第 2 回/2013/11/5) より)

- 環境未来都市は、超高齢化と地球温暖化という 2 つの課題を、経済・社会・環境というトリプルボトムで総合的に解決する都市を目指そうというもので、被災地域 6 件、被災地域以外 5 件が選定された。環境未来都市に選ばれた自治体どうしのネットワークも強くなっていて、お互いに切磋琢磨している。
- 環境未来都市と環境モデル都市の関係は下図のようになっていて、環境モデル都市の上に環境未来都市がある。環境モデル都市として現在、全国で 20 都市が選定されている。



- 環境未来都市の選定にあたって各都市に与えられた課題は、「低炭素・省エネルギー」と「超高齢化対応」の 2 つである。横浜市はそれに「水・自然環境」「クリエイティビティ」「チャレンジ」を加えた 5 本柱を、将来ビジョン実現に向けた課題として設定した。

環境	低炭素・省エネルギー	CO ₂ 排出を大きく削減する「スマートシティ」の市域全体での実現
	水・自然環境	上下水道技術の海外展開支援／生活の中で自然に親しむ豊かな暮らし
超高齢化対応		住み慣れた身近な地域における全世代の「つながり」の実感
地域活性化	クリエイティビティ	文化芸術による賑わいの創出／MICE都市の実現
	チャレンジ	市内企業の技術・経営革新による成長産業の強化

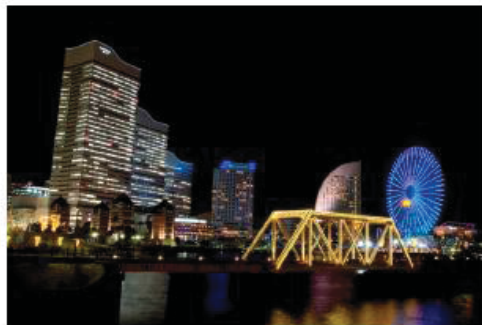
■環境未来都市の推進のための主なプロジェクト

○現在、市内で8つのプロジェクトが動いている。全部を公共予算でやっているわけではなく、民間企業主体が多い。そういう意味でも、実証実験から、実践・実装のフェーズへと移行している。

○温暖化対策統括本部が主体的に推進しているプロジェクトが5つあり、主なものは次の3つである。

①みなとみらい2050プロジェクト

～みなとみらい21地区ができた30年前のまちづくり協定にはエネルギーの問題やBCP (Business Continuity Plan) がない。2050年に向けて、地域エネルギーマネジメントやBCPなどの要素を取り入れたまちづくりプランを作り直していく。



②持続可能な住宅地モデルプロジェクト

～住民の高齢化・住宅の老朽化で、郊外のまちが疲弊してきている。若い人も住まなくなり、サービスや移動手段の面で、高齢者に魅力があるまちでもない。安心して暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを考えていきたい。



③スマートな住まい・住まい方プロジェクト

～地域限定ではなくリノベーションを推進するためのプロジェクト。今年は集合住宅1件、一戸建て住宅1件のリノベーションモデル住宅を募集して整備している。

○また、民間企業との主な共同プロジェクトは次の3つである。

①横浜スマートシティプロジェクト (YSCP)

～日本型スマートグリッドの構築、再生可能エネルギーの導入

②ヨコハマモビリティ “プロジェクト ゼロ” (YMPZ)

～エコ運転の普及、EV (電気自動車) の普及

③横浜グリーンバレー構想 (YGV)

～エネルギーモニタリング、EVカーシェアリング、ブルーカーボン実証実験

横浜スマートシティ プロジェクト (YSCP)

- ・日本型スマートグリッドの構築
- ・再生可能エネルギーの導入



ヨコハマ モビリティ “プロジェクト ゼロ” (YMPZ)

- ・エコ運転の普及
- ・電気自動車の普及



Low Carbon

エコ運転の普及

Zero Carbon

電気自動車の普及

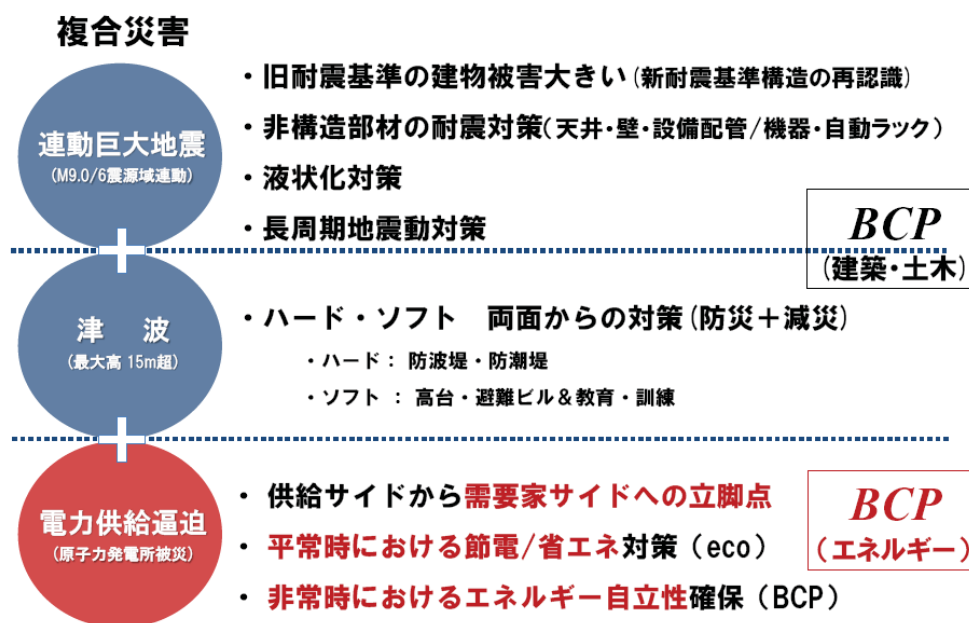


横浜グリーンバレー 構想 (YGV)

- ・エネルギーモニタリング
- ・EVカーシェアリング
- ・ブルーカーボン実証実験

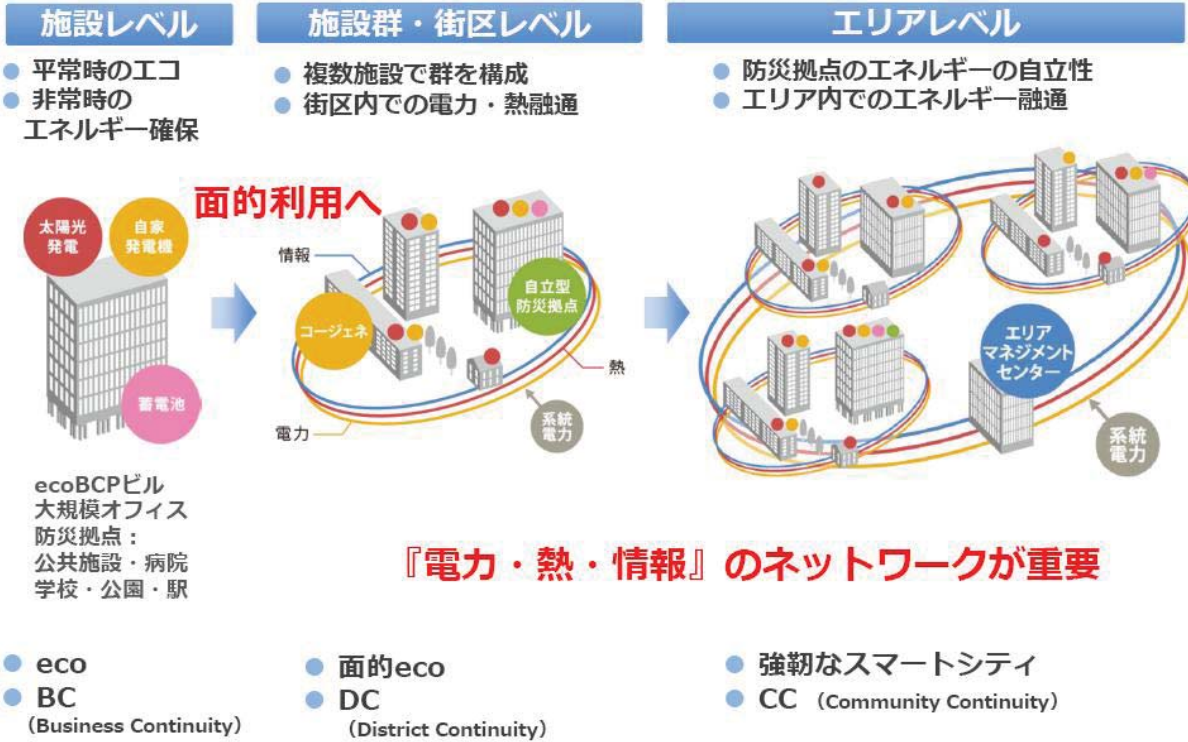
(7) 面的なエネルギーシステムの導入による低炭素型まちづくり～スマートコミュニティ (札幌都心共創フォーラム 2013(第2回/2013/11/5)より)

- まちづくりを取り巻く環境は、東日本大震災以降大きく変わってきている。東日本大震災は、地震・津波・電力供給逼迫の複合災害であった。
- 特に電力供給逼迫の回避が今後のまちづくりに大きく関わってくる。供給サイドから需要家サイドに立脚点が変わり、やはり需要家サイドからも災害への備えが必要とされる。非常時の事業継続・エネルギー確保 (BCP) を考慮した上での平常時の節電・省エネ (eco) の考えがこれからのまちづくりにとって大事だと考え、民間発の取組が進められている。



- 防災対策を考える時に「自助・共助・公助」という考え方があり、兵庫県南部地震をみると、ほとんどの人が自助・あるいは共助によって助かっている。こうしたことから、まちづくりも同じく、建物単体ではなく、それぞれをつなげることが必要だという指摘がなされている。
- まちづくりでの「自助」は、個々の施設の ecoBCP を形成すること、地域の核となる庁舎や病院・学校・駅等を強靱に作ることを指す。
- 「公助」は、自治体主導で都市インフラやライフラインを強靱化することであり、これは主体がはっきりしているので手が打ちやすい取組となり得る。
- しかし、「共助」は、電力や熱、情報をネットワーク化して地域の強靱力をアップするという部分となるが、主体が定まらずやりにくい。ここをきちんと作るこれがこれからのまちづくりには重要だということを視点としている。
- 建物でいうと、各施設レベルでは、ecoBCP をしっかり確保して、太陽光発電、自家発電、蓄電池を装備し、こうした建物を核として、近隣の建物とつなぎ複数で群を構成して、

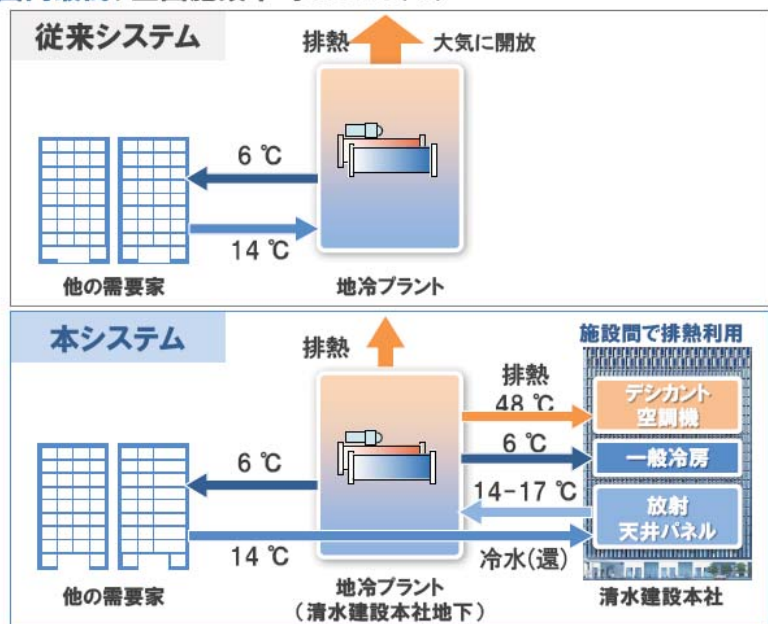
街区内で電力や熱を融通することでスマート化が図れると考えられている。これを全体でつなげていくことで、エリアレベルのまちづくりにつながるということが基本的な思想となっている。



清水建設本社：高効率エネルギー面的利用 都市排熱利用

- 地域冷暖房施設との連携による都市排熱の有効利用（清水建設 本社）
- 総合エネルギー効率1.39(*a)国内最高、全国施設平均0.823(*b)

(*a) 2012年7月～2013年6月実績
(*b) 1997年度以降地域熱供給システム
出典：経済産業省



4-2 新たなまちづくりの方向性に対応して重視すべき取組の視点

(1) 都市再生の推進に係る規制改革に向けた考え方(2013年度経団連規制改革要望より)

現政権による金融政策、機動的な財政政策、さらには先般6月の「日本再興戦略」などにより、長きにわたる低迷から再生への動きが見え始めた。しかしながら、わが国の厳しい事業環境については、法人実効税率の引き下げ、経済連携の推進、環境・労働分野等における大胆な改革等、依然として残された課題は多い。

今後、わが国経済を持続的な成長軌道に乗せるためには、「日本再興戦略」で掲げられた個別施策を着実に実施していくとともに、残された課題についてスピード感を持って一層の改革を推進することが不可欠であり、とりわけ規制改革は、民間の創意工夫の発揮を通じたイノベーションを推進するとともに、高コスト構造を是正し自由で円滑な事業環境を整備する上で極めて重要であり、わが国成長戦略の中核をなすものである、としている。

こうした状況を踏まえ、日本経団連では、経団連全会員企業・団体および在日欧米企業等を対象に調査を行い、12分野202項目にわたる要望をとりまとめた。本節に於いては、こうした規制緩和ニーズから、今後の都心まちづくりに於いても重要とされる視点を抽出し、以下に整理する。

1. 土地・住宅・都市再生・観光分野

- 建築物の屋上に設置する太陽光発電設備設置基準の見直し
- 建築基準法旧第38条大臣認定(耐火・避難)取得建築物の現行法上の取扱い適正化
- 超高層建築物の大臣認定期間の短縮
- 屋根等を付帯する橋梁の躯体部分構造への道路橋示方書の適用
- 既存建築物に係る確認申請ならびに完了検査の取得手続きに係る法整備
- 旧耐震基準マンションの建て替え促進に向けた容積率緩和
- 市街地再開発事業における一団地の総合的設計制度等に係る同意基準の緩和
- 再開発等促進区における公開空地申請の柔軟化
- 都市再開発法施行区域要件の見直し
- 都市再開発法における都市計画事業認可手続きと組合設立認可手続きの簡素化
- 都市再開発法組合設立要件の緩和
- 都市再生特別地区における容積率の最高限度の下限の緩和
- 区分所有法における建替え決議要件の見直し
- 借地借家法における正当事由制度の見直し
- 良質な賃貸住宅等の供給促進に関する特措法の見直し
- 建築物における駐車施設の附置要件の緩和
- 道路占用許可対象物の見直し
- 第三種旅行業が取扱う企画旅行の実施範囲の拡大

2. 運輸・流通分野

- 大規模小売店舗に対する都市計画法による用途規制の緩和
- 低層住居専用地域へのコンビニエンスストア出店の可能化
- 大規模小売店舗立地法に基づく届出手続の簡素化・迅速化
- 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針における必要駐車台数の見直し

3. 廃棄物・リサイクル、環境保全分野

- 企業グループでの産業廃棄物の自ら処理の容認
- 建設工事における発注者による資源の有効利用
- 建設汚泥の自ら利用の促進
- 県外産業廃棄物流入規制の見直し
- バイオマス発電の普及に向けた再生利用認定制度の対象範囲拡充
- 舗装を行う際の土壌汚染対策法の届出の廃止
- 土壌汚染対策法の届出対象の見直し・明確化
- 土地の形質変更時の土壌汚染対策法の届出の簡素化
- 土壌汚染対策法の要措置区域・形質変更時届区域の指定の迅速化
- 土壌汚染対策法における自然由来の物質の対象除外
- 土壌汚染対策法の形質変更時要届出区域内における杭施工方法の追加

4. エネルギー分野

- 環境アセスメントの迅速化
- 電気事業法等エネルギー三法における引用規格に関する運用の見直し
- 地下水の熱利用に向けた揚水規制の改善
- 下水道管内への熱交換器の設置の容認
- 省エネ法の届出・報告制度の合理化
- 省エネ法の消費電力量測定条件の見直し
- 省エネ法のエネルギー使用量定期報告における対象の見直し
- 省エネ法に基づく主務大臣への報告と、地方自治体の地球温暖化対策条例等に基づく首長への報告の一元化

(2) 都市再生の推進に係る緩和・誘導の方向性

今後の都心まちづくり計画の策定に向け、民間の活力を導入しながら官民の一体的な協働によるまちづくりを進める上で、民間の視点から今後の都心まちづくりにおける民間参画のための視点、緩和・支援の考え方について以下に整理する。

●都心まちづくりの取組を踏まえた現況の都心の有する課題

- 少子化が進み、人口の減少への対応が重要、都市の財政的な側面を踏まえ、都心における今後の居住促進はコンパクトシティの観点からも必要とされる。
- 夫婦共働き家庭が増える中で、保育園等の環境整備が都心においては必要とされる。
- 利便性やサービスの充実などにより都心居住の進展が予想される中、超高齢社会の到来に対応した、医療福祉の充実が必要である。
- まちづくりの課題ではないかもしれないが、昨今の工事費の高騰水準ではこれからの開発は難しい。
- 高さ規制の範囲の見直しがあっても良いのではないかと。特に札幌駅周辺の開発が進んでおり、北口および創成川イーストは緩和があっても良いのではないかと。

●投資対象として都心が有する利点

- 札幌市への人口一極集中により、道内地方都市からの需要が見込める。
- 政令指定都市の中でも、冬季間の雪を除けば、都心機能と居住機能の調和バランス良い為、少子高齢化が進む中、札幌都心部は高く評価できる。
- また、地震、台風などの災害も少ない事からも、海外・道外から高い評価を得ている為、分譲マンションの都心部へ集中していくと考える。

●民間参入の余地・可能性(今後の都心まちづくりにおける民間の投資対象・ターゲット)

- 大通周辺地区
 - 北口周辺地区
 - 創成東地区
 - 札幌駅徒歩圏の東区の一部
- ※特に、地下歩行空間による冬期間の交通利便性が確保できるエリアについては注目している。
- 新幹線開設に向けての都心化増進。

●今後の民間投資が見込まれる機能

- 都心部における分譲マンション
- 電気エネルギーからの代替導入による分譲マンション及び、オフィスビル建替え。
- 自立性の高いエネルギーと防災機能を導入した住居

- シニア世帯と子育て世帯の交流支援を有する多世代交流型の住居ならびにコミュニティサービスを持った商業等、滞留性の高い機能

●都心における活発な投資展開の上で必要とされる規制緩和や、支援・誘導の方向性

- 都心部における高さ規制の緩和。特に現行の高度地区では、創成東地区など、工業系で用途指定された地区の土地利用転換の際の高さ制限の突破が重要となる。
- 駐車場附置義務の見直し→都心居住においての車の保持率は今の附置義務台数とマッチしているのか？
- 札幌市内部でのまちづくり部局と確認等の申請窓口部局連携の強化（まちづくりとしての公共貢献や意義が法的には認められず、協議が円滑に進まない）
- 都心のまちづくりとして行政が開発や投資の促進を期待するエリアにおいては、包括的な規制緩和・優遇措置を認める仕組みがあってもよいのではないか。
- 環境に配慮した施設整備に際しての支援策の充実とメニューの分かり易さ（都心部における開発において行政が求める内容とその実行に際しての支援内容の対応の分かり易さ）
- 都心のまちづくりに資する既存建物の改造・改修などに際しての改修費に対する支援

5-1 各調査を踏まえた都心まちづくり計画に求められる方向性と課題

(1) 現況データから見る新たな都心まちづくり計画に求められる視点

1 都心居住へのニーズの高まりへの対応

- 都心まちづくり計画の策定以降、都心部における人口増加は、特に都心主要部における人口の伸び率はほぼ2倍にまで成長している。
- 中でも特に、創成川以東地区における人口の伸びは、顕著であり、都心居住へのニーズの高まりが確認できる。
- 世帯数動態等を勘案し、小規模世帯の流入が想定されることから、夫婦二人住まい（若者・高齢者）、あるいは単身者の居住ニーズが高いことが想定される。
- 都心まちづくりはこれまで、札幌駅・大通周辺のBCDを中心とした賑わい・活性化の促進に資する基盤整備、民間投資との連携による拠点性・象徴性の発揮に力点が置かれてきた。一方で次世代の都心まちづくりでは、都心においても「居住」をまちづくりの中核的なテーマの一つとして取り扱いながら、職住近接のコンパクトな生活圏のモデルとなる取組を進める事が求められる。
- こうした観点からみると、都心部における経済活動、市民活動を支えるための場としての都心に留まらず、居住環境としての質を高める上で必要とされる生活関連サービス、パブリックスペース等の交流機能など、身近な暮らしの利便性と信頼性を支える機能・空間の誘導、さらに不特定多数の人間が行き交う都心にあっては、居住者が日常的な安心感・安全性を体感できる住環境形成をまちづくりを通じて推進することが求められる。

2 多世代の居住環境としてのコミュニティの醸成

- 年齢別人口動態をみると、都心にあっては昨今の全市的な少子化・高齢化の進展はそれほど顕在化しておらず、人口増加と共に各世代の均一な増加が見られる。
- 特に居住人口の増加が見られるエリアにおいては、生産年齢人口の前半（15～39歳）の人口比率が比較的高いことから、若者夫婦世帯の層が比較的厚いものと想定され、彼らの持続的な居住により、出産・子育て等のライフスタイルの変化が生じる事が想定できる。
- 一方、都心にあっては、社会増の傾向が高く、特に市内からの住み替えが顕著に生じていることも勘案すると、来るべき高齢化社会への対応も視野に入れ、高齢者が安全・安心して住み続ける環境づくりが求められる。
- このように、都心にあっては、前述のコンパクトなまちづくりを進める中で、子どもからお年寄りまで多様な世代が持続的に住み続ける事が出来る住環境としての質の向上が急務になるものと思われる。

- また、単身層の流入が高く見られること、生産年齢人口前半の比率が高い、さらに昨今のマンション立地が進展していることなどから、地域コミュニティとの接点の薄い居住層の増加並びに匿名性の高い居住を求める層の流入が進んでいることも想定される。
- 住環境としての質を勘案した場合、こうした居住層を含め、多世代の交流機会を高め、都心にあっても近隣のつながりがある安心感、充実感を生み出すことが重要な取組となる。

3

まちづくりを通じた経済活性化

- 札幌市における商業・業務集積地である都心部にあっても、事業所数・販売額の低下が見られることは札幌経済においては大きな課題となる。
- 札幌駅周辺等、都市開発が進展する中で売り場面積自体は増加する中、こうした経済活力の低下が見られるのは、市民のライフスタイルの郊外化、郊外型大規模商業施設による集客力の吸引等が一因となっているものと想定される。
- 都心にあつてこうした状況を打破するためには、郊外店と同様の機能誘導を以て集客力の回復を図るのではなく、都心が元来有する魅力を活かしながら市民ニーズを的確に分析し、多目的かつ滞留性、アクセス性など複合的に課題解決を図ることが必須となる。

4

既存ストックの更新・高付加価値化

- 札幌冬季オリンピックを期に高度化、急速な都市化が進められた都心部においては、築40年を経過した老朽建築物の増加が目立つ。
- 駅前通地下歩行空間をはじめとする公共基盤の整備により、都心部におけるまちづくりを支える骨格は着実に強化されつつある中、こうした公共空間との連携、連続性を確保することで施設の高付加価値化を図ることが可能となり、新たな回遊の創出、入居ニーズの増加等につながるものとなり得る。
- また、容積率消化割合等をみると十分に有効利用されていないエリアが多く現存していることから、老朽化を期に集約化・高度利用化を図ることで、現在の密集度合いを軽減し、パブリックスペースや通り抜け道路の創出など、街なかにおける回遊の多様性を創出し得る取組をすすめる都市計画的な誘導、空間形成の方向性を打ち出すことが、次期都心まちづくり計画には求められる。
- また、建替え更新に際する大規模な投資の難しい物件の今後の高付加価値化についても、事例にあるように、「環境」を視点としたリノベーション・コンバージョンを通じた機能向上を図る手法についても官民の連携から検討を進める事が求められる。
- 芸術文化に係る公共ストックの立地についても、現状では分散していることが起因し、周辺との連携、目的性の一元化等、活動の多様性を生み出すことが難しい状況にある。
- 都市基盤に留まらず、公共施設の高付加価値を図るための周辺機能のあり方、民間誘導の方向性などについて都心まちづくり計画の検討を通じて方向性を見出すことが必要とされる。

5

環境性の高いみどりの都心づくり

- 都心におけるみどりの空間は増加しているものの、緑比率10%強、しかも街路樹等の割合が高く、条丁目分布をみると大通公園や北大植物園をはじめとする公園における緑比率は高く、その他の民地にあっては緑地空間が確保されていないものと想定される。
- 都心における回遊・滞留機能を高める上では街なかにあつて、豊かで潤いのあるみどりを体感できる空間づくりを官民の連携により生み出すことが必要となり、前述の状況から民地におけるみどりの空間創出に資する誘導・支援の方向性を示すことが求められる。

6

利用利便性、アクセス性の高い公共交通のネットワーク強化と魅力的な回遊機会の誘発

- 特に地下鉄利用推移をみると、全市的に大きな増減は見られないものの、都心部におけるシェアは低下しつつある。
- 同様に路面電車に於いても利用数の減少は重要な課題となり、現在の路面電車延伸の取組を含め、こうした交通機関のネットワーク性を高めると共に、市民が利用しやすい、都心にアクセスする際の重要な交通手段としての優先度を高めていくための手段を検討することが求められる。
- また、駅前地下歩行空間の整備に伴い、利用者の増大が見られた一方で、地上部における通行量は減少している。
- まちづくり会社等により、パブリックスペースとしての地下歩行空間の活用が注力され、エリアマネジメントが実践されている一方で、地上部においては、空間を有効活用したマネジメントが進められていない、あるいは沿道空間の魅力が低下していることが原因となっている。
- 特に、都心の主要な回遊動線でもある都市軸、並びに展開軸においては、人々の回遊を高め賑わいを体感できる通りづくりを進める事が求められる。

(2) 既往計画の評価による新たな都心まちづくり計画に求められる視点

1

骨格構造の形成

- 都心まちづくりの前期10年は、駅前通りと創成川通、これらに関わる交流拠点の形成に注力され、その整備目標は達成しつつある。
- 一方では、大通、北3条通の二つの軸については、大通の東伸、北3条通の都市軸としての空間像の明確化など課題が残っている。
- 今後の都心まちづくりにおいて、これら2軸に対する明確な空間像、軸形成の方向性を示すことが求められ、それに基づくまちづくりを進める事が必要とされる。

- また、北海道新幹線の誘致など、新たな動向が顕在化している中で、こうした取組と融合した交流空間の機能強化等を図ることが併せて重要とされる。
- このため、各都市軸、交流空間におけるこれまでの検討の経過を踏まえ、これらの場づくりに対する戦略的な検討の体制、事業の方向性を明確に定め、取組を具体化することが重要となる。

2 公共投資の付加価値を高める活用の強化

- 都心まちづくり計画に定めた骨格構造の実現に向け、今日までの10年間で進められてきた公共投資は着実に概成しつつある。
- 一方では、駅前地下歩行空間との接続、創成川通における連続アンダーパス化、創成川公園の整備と強調した沿道空間の更新等、こうした公共基盤に対する民間との連携については十分な成果が達成できていない。
- 都市軸としての空間像の実現に向けた成果を達成する上では、公共空間を主軸とした民間との連携による一体性・連続性の創出と日々市民に活用される親和性・活動の多様性を見える化していくことが重要となる。

3 創成川以東のまちづくり

- 都心まちづくり戦略に於いて重点地区として位置付けられた創成川以東地区は、平成23年、24年度の二カ年でまちづくりの方向性を検討し、「創成川以東地区まちづくり構想」として提言を受けた。
- これを受け、平成25年度は「創成川以東地区まちづくりビジョン」として、札幌市が地区に対して今後注力していく取組の方向性を取りまとめ、次年度以降、その初動期のまちづくりを展開することとなる。
- この取組を『重点地区』としての優位性を活かしながら、札幌市が全市的に目指すまちづくりの方向性を模索し、具体化するためのモデルとしての位置づけを獲得し、様々な部局の連携により、多様な実験・試行を展開し、成果を発揮することが求められる。

4 都心のマネジメント力の強化

- 都心まちづくり計画に定めた展開のプログラムの評価を経て、公共基盤等に係る成果は概成しつつあるものの、これらの有効利用、あるいは都心全域における賑わいづくりに資するアクティビティの誘発については大通、駅前通等、局所的、単発的な成果は出ているものの、これらの波及性・連続性は発揮されていない。
- 都心のまちづくりというマクロな視点に立って見た場合、それぞれのエリアにおいて取組が生まれつつある布石をどのように繋げていくかを見出すことが、エリアを超えた取組が都心域における回遊性と賑わいづくりへとつながるものと思われる。

○今日まで進められてきたまちづくり会社を中心とする取組を活かしながら、都心全域を俯瞰し、戦略的にマネジメントする仕組みを官民の連携から生み出していくことが最も重要な取組の一つとなる。