

1 . 札幌駅前通地下歩行空間について

方針

地下歩行空間の整備については、平成 17 年度の工事着手に向けて、平成 16 年度に予備設計を行うとともに、国への予算要望を行うなど、具体的な取組みを進め、平成 21 年度の完成を目指す。

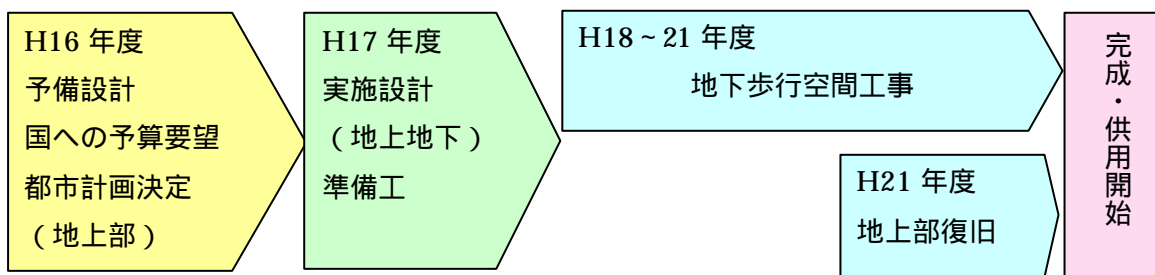
地上部の道路構成については、都心交通計画策定委員会の議論の状況を踏まえ、現況の課題（路上駐車、荷さばき対策等）に対して対策を講じることで、人と環境を重視し車道を片側 3 車線から片側 2 車線に縮小し、歩道を拡充する。また、中央分離帯などの街路樹については、既存木を移植し、新たな若木による並木の再生を図る。

地上地下の一体的な空間形成については、空間活用に関する市民意向把握を行うなど、市民に開かれた議論を行い、「緑を感じる都心の街並み形成計画策定委員会」での議論を踏まえ、検討を進める。

沿道ビルと一体となった空間形成に向けて、「札幌駅周辺地区まちづくり検討委員会」などにより、沿道関係者との十分な協議を行う。

街路樹の取り扱いや財政状況、地下歩行空間の効果、さらには事業の進捗状況などについて、今後も継続して、市民への説明や情報提供を行う。

【スケジュール（予定）】



2 . 創成川通アンダーパス連続化事業について

方針

アンダーパス連続化の整備については、現在の事業を継続し、平成 16 年度には実施設計を行うと共に工事に着手し、平成 20 年度の完成を目指す。

地上部の道路構成は、現計画どおり車道は片側 2 車線とし、その他の空間構成については、様々な市民意見（市民活用などソフト面、利用を考慮した河川断面、狸小路と二条市場のイベント広場、騒音などの環境対策）を最大限事業に反映しつつ、「緑を感じる都心の街並み形成計画策定委員会」での議論を踏まえ、設計を進める。

整備後の空間形成などについては、空間活用に関する市民意向把握を行うなど、開かれた議論の実施や、沿道関係者も参加する「仮称創成川通沿道まちづくり検討委員会」などで検討を行う。

北大通の東伸については、交通の円滑化及び東側地区の地域開発を図る上で、アンダーパス連続化と併せて整備することが必要である。ただし、地上部の空間活用の検討結果や創世 1・1・1 区・東側街区など、周辺まちづくりの展開の見極めが必要なことから、東伸の方向性については、引き続き調整をすすめ、検討を継続する。

地上部車線数の片側 1 車線化や大通との緑地接続など、現段階では反映が難しい内容については、将来に向けての検討課題とする。

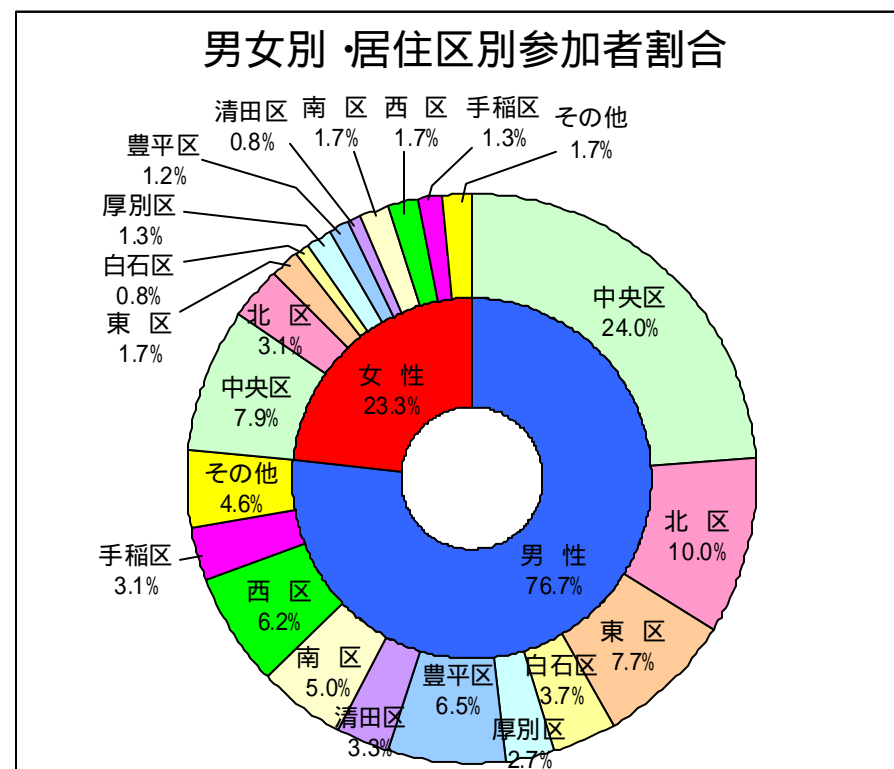
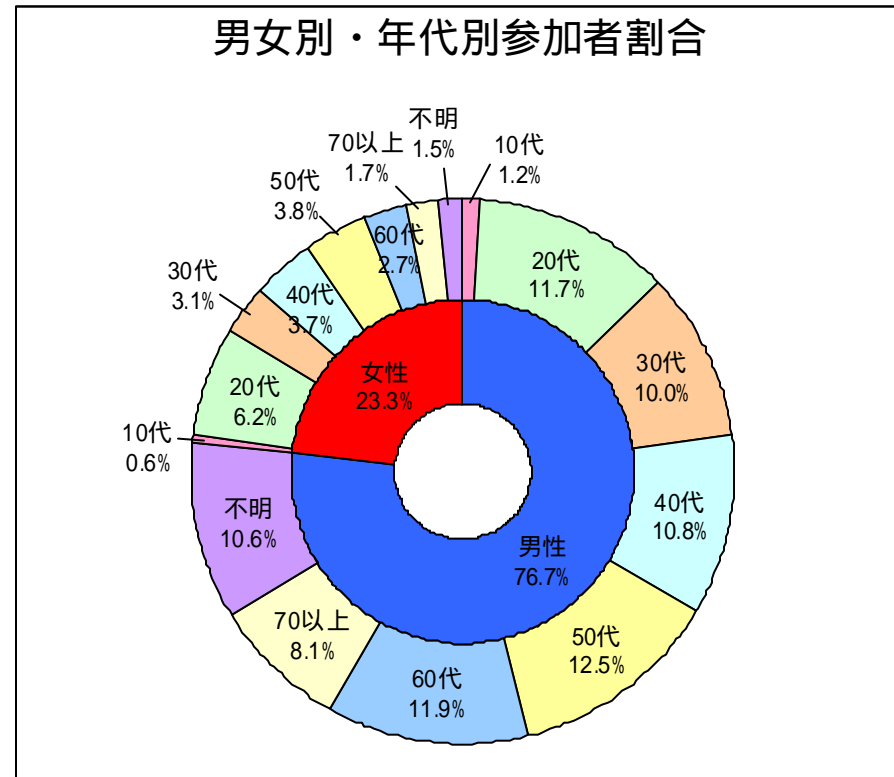
【スケジュール（予定）】



平成 14 年度の予備設計より、街路事業補助により実施。

1 市民1000人ワークショップ参加者データ

- ・平成15年11月14日・15日、メディアパーク・スピカ
- ・参加者：2日間で517人
(1日目 267人、2日目 250人)



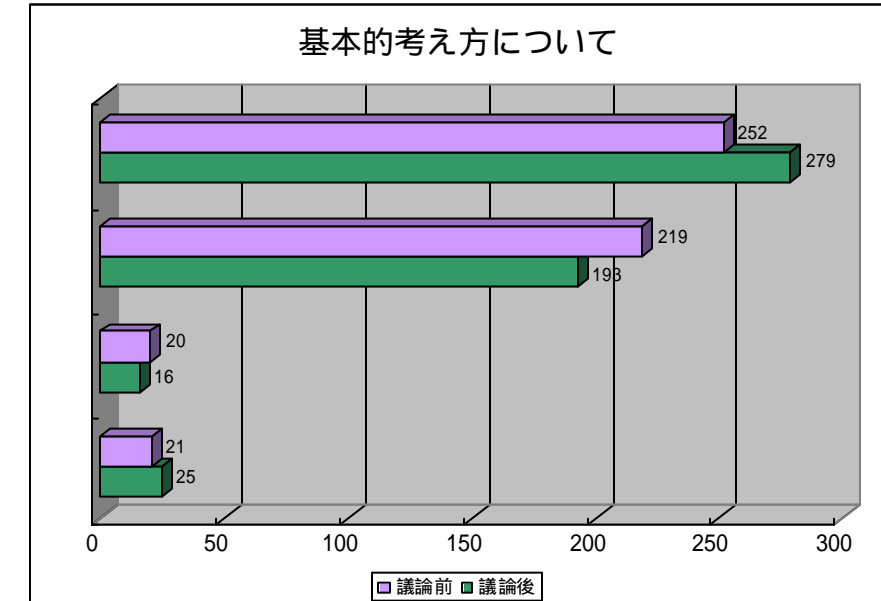
2 議論の結果

(1) 都心のまちづくりと交通について

設問(1)：基本的考え方について

従来の車中心から人と環境を重視した交通政策への転換を強力に推進すべき
 政策転換の考え方には賛成するが、経済活動などに支障が生じない方法を選択すべき
 札幌は人もまちも自動車依存で成り立っている現状から政策転換は行うべきではない
 その他

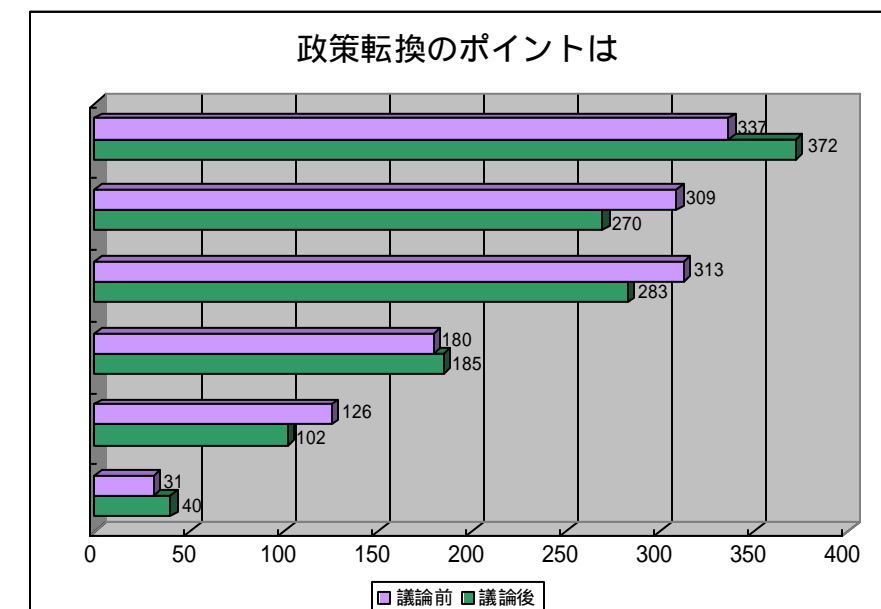
	議論前		議論後	
	point	%	point	%
	252	49.2%	279	54.4%
	219	42.8%	193	37.6%
	20	3.9%	16	3.1%
	21	4.1%	25	4.9%
合計	512	100.0%	513	100.0%



設問(2)：政策転換のポイントは

公共交通の利便性を向上させ車離れをうながすことが先決
 都心に目的がなく通過する車が迂回しやすい施策が先決
 路上駐車や無秩序な駐輪など現状の課題解消が先決
 当面は車にとって少々不便になっても、歩行空間や自転車空間の充実が先決
 現状の課題に対処しつつ、支障のない範囲で歩行空間や自転車空間の充実を進める
 その他

	前		後	
	point	%	point	%
	337	26.0%	372	29.7%
	309	23.8%	270	21.6%
	313	24.2%	283	22.6%
	180	13.9%	185	14.8%
	126	9.7%	102	8.1%
	31	2.4%	40	3.2%
合計	1296	100.0%	1252	100.0%

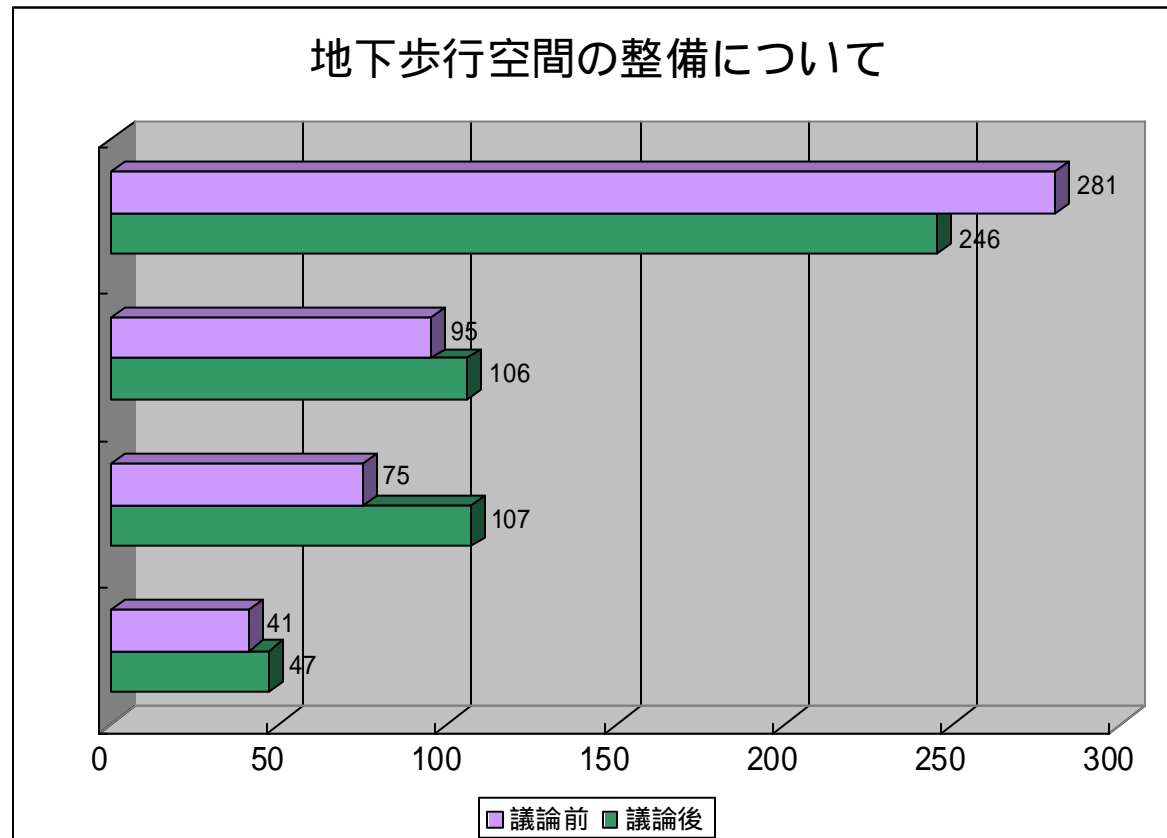


(2) 都心の代表的な通りのあり方

札幌駅前通地下歩行空間

設問(1)：地下歩行空間の整備について

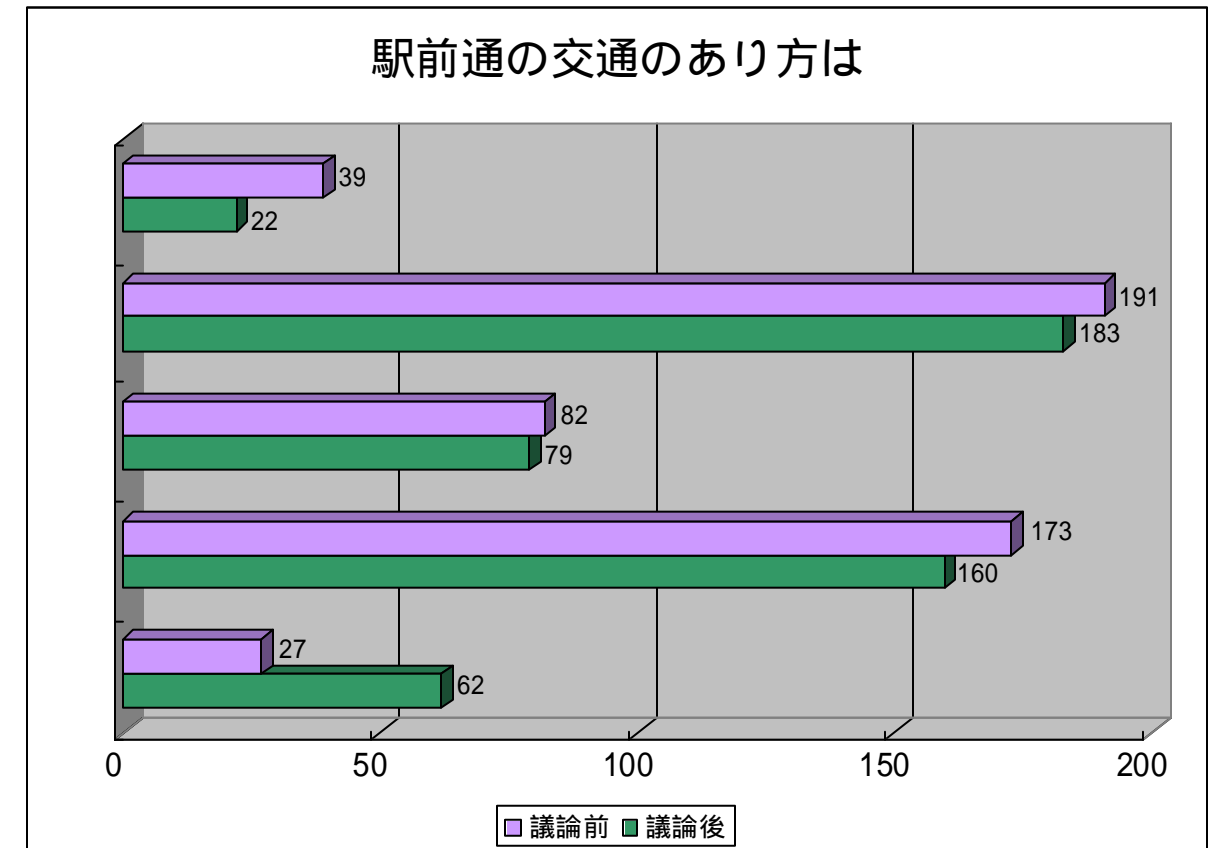
これからの都心のまちづくりに必要な施設なので、事業を着手すべき。
 地下歩行空間の必要性は認めるが、当面、事業に着手すべきではない。
 必要性は低く、課題もあり、計画を白紙に戻すべき。
 その他



	議論前		議論後	
	point	%	point	%
	281	57.1%	246	48.6%
	95	19.3%	106	20.9%
	75	15.2%	107	21.1%
	41	8.3%	47	9.3%
合計	492	100.0%	506	100.0%

設問(2)：駅前通の交通のあり方は

自動車の交通機能をしっかり確保することが必要であり、現状のままでよい。
 路上駐車などへの対策を図りながら、歩行空間や自転車空間の充実を進めるべきである。
 周辺道路への影響（交通混雑等）が想定されても、最大限歩行空間を重視すべきである。
 都心部の魅力を向上するため、シンボルとなるような公共交通の導入を図るべきである。
 その他



	前		後	
	point	%	point	%
	39	7.6%	22	4.3%
	191	37.3%	183	36.2%
	82	16.0%	79	15.6%
	173	33.8%	160	31.6%
	27	5.3%	62	12.3%
合計	512	100.0%	506	100.0%

創成川通アンダーパス連続化事業

【設問1】：創成川通のあり方について

- (1) 早期実現のために「現計画のまま」で都心の交通混雑緩和や創成川の緑地整備などをすすめて欲しい
- (2) 事業は推進すべきだが、【意見2】について十分検討する必要がある。
- (3) 事業を中断・延期してでも、【意見3】のいずれかを実現すべきである
- (4) 創成川通アンダーパスの連続化事業は行うべきではない。
- (5) その他

	前		後	
	point	%	point	%
(1)	104	20.8%	89	18.1%
(2)	254	50.7%	250	50.9%
(3)	71	14.2%	81	16.5%
(4)	50	10.0%	41	8.4%
(5)	22	4.4%	30	6.1%
合計	501	100.0%	491	100.0%

【意見1】 現計画で重視する項目

- 北大通の東伸による交通渋滞の緩和を期待する。
- 地上部車線の2車線確保や、交差点の右左折レーン整備による交通処理の向上を期待する。
- 水辺と一体になった緑地空間の確保を期待する。
- その他

	point	%
	63	32.8%
	59	30.7%
	52	27.1%
	18	9.4%
合計	192	100.0%

【意見2】 検討が必要な項目

- 北大通の東伸の中止の検討をすべき。
- 緑地空間を広く確保するために、地上車線数を現計画より減らす検討をすべき。
- 大通公園と創成川通の緑地空間をつなげられるよう検討をすべき。
- 狸小路と二条市場間のイベント広場の整備を設ける検討をすべき。
- 水辺に親しめる河川の形にするなど、利用を考えた整備の検討をすべき。
- 沿道の騒音等の環境対策の検討をすべき。
- 周辺のまちづくりや緑地の市民活用などのソフト面を合わせて検討すべき。
- その他

	point	%
	54	7.7%
	69	9.8%
	107	15.2%
	81	11.5%
	123	17.5%
	55	7.8%
	135	19.2%
	80	11.4%
合計	704	100.0%

【意見3】 事業を中断・延期してでも実現が必須な項目

- 北大通の東伸を中止しなければ事業を実施すべきでない。
- 地上車線数が現計画（片側2車+停車帯）より少ない計画でなければ事業を実施すべきでない。
- 大通公園と創成川通の緑地空間をつなぐ計画でなければ事業を実施すべきでない。
- 狸小路と二条市場間のイベント広場を整備する計画でなければ事業を実施すべきでない。
- その他

	point	%
	37	19.2%
	32	16.6%
	51	26.4%
	28	14.5%
	45	23.3%
合計	193	100.0%

【意見4】 事業化不要の理由

- 現状の財政状況などを考えると事業は不要
- 現在の街路樹を新しく植え替える必要があるのなら整備すべきでない。
- 現状のままでも特に困らないので事業は不要。
- その他

	point	%
	26	31.7%
	7	8.5%
	27	32.9%
	22	26.8%
合計	82	100.0%

