

真駒内駅前地区まちづくりに関するオープ

交流広場

～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＞

- ・待ち合わせや交流・滞留の場
- ・四季折々のイベント
- ・南区各地域の観光情報発信
- ・屋台やキッチンカーが並ぶマルシェ
- ・スポーツのパブリックビューイング
- ・新たなチャレンジができるスペース



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)

交通広場

～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～

- ・バス乗車場 : 待ち時間が過ぎやすいように、民間施設側に配置
- ・バス降車場 : 地下鉄に乗り継ぎやすいように、駅舎側に方面別に配置
- ・バス待機場 : 広場内の余剰スペースを活用し、待機スペースを確保
- ・タクシー乗場 : 既存に加えて、交通広場内にも乗降スペースを確保

＜期待される機能＞

- ・民間施設との一体的な整備・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（図中 灰色L字部分）



待合と商業施設が一体的に整備・運用された事例
(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
- ・自転車 : A街区の民間施設の計画と連携して検討
- ・送迎バス : 駅に近接した乗降スペースを確保

案1 駅と駅前街区を歩行空間でつなぎ 人・公共交通主体のまちづくりを目指す案

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化される

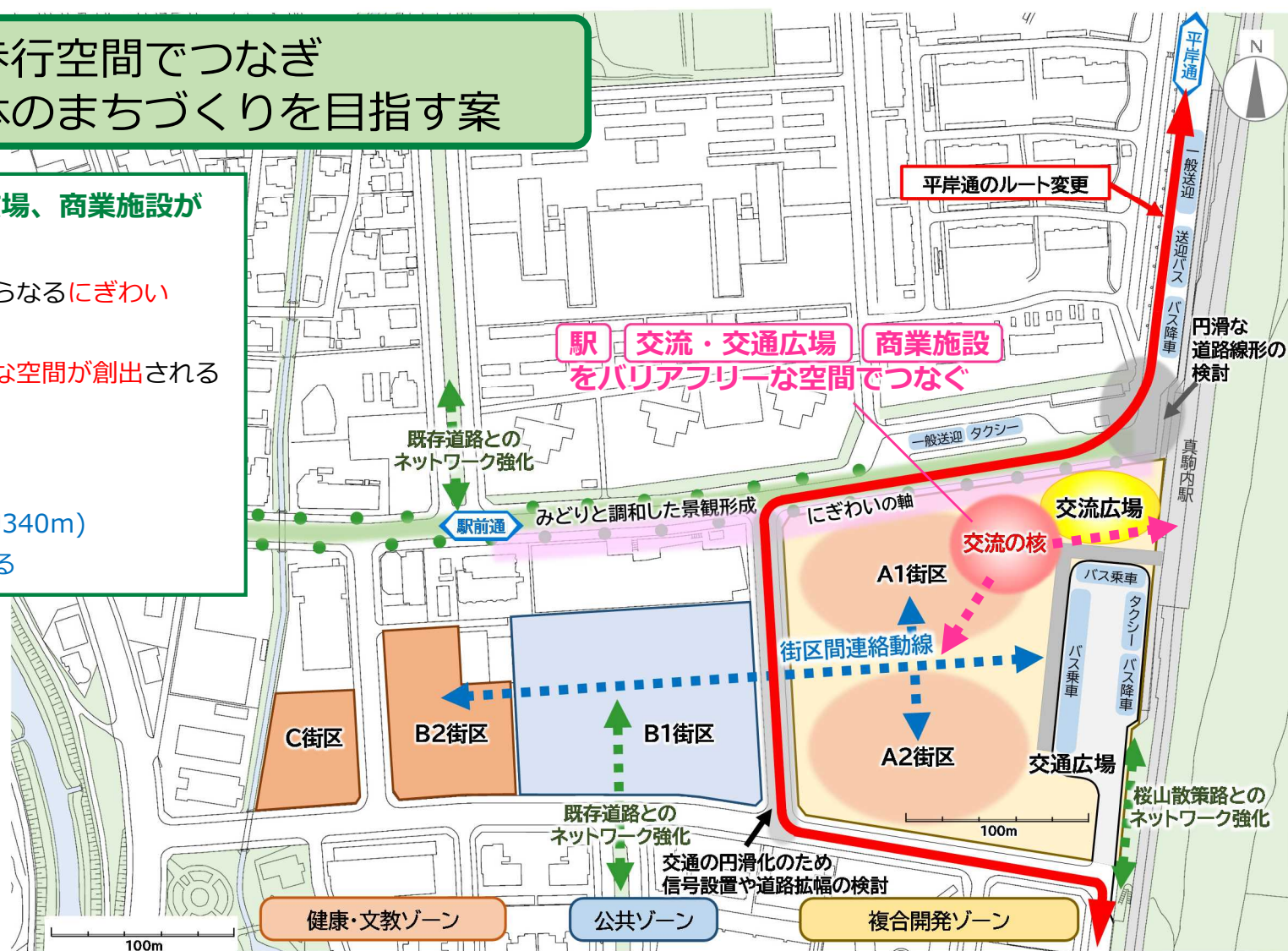
- ・駅から人がスムーズに流れることにより、さらなるにぎわいや交流の創出が期待される
- ・駅から再編街区、周辺地域までバリアフリーな空間が創出される
- ・民間投資意欲が向上する
- ・各交通環境の課題に概ね対応が可能
(平岸通の路上駐車・乱横断対応など)
- ・平岸通の通過は走行距離・時間が長くなる(約340m)
- ・平岸通利用者に対する十分な周知が必要である

【参考】周辺主要道路の交通量 (平日12h 7:00～19:00)

・平岸通	: 6,700台 (H30) ⇐ 7,800台 (H16) ※減少傾向
・五輪通	: 13,300台 (H29) ⇐ 13,300台 (H20)
・国道453号	: 15,300台 (H30) ⇐ 15,400台 (H20)

※平岸通は、他の主要道路に比べ交通量が少なく、減少傾向にあります。また、通行する車両のうち半数近くが通過ではなく、駅前で右左折している状況です

※道路形状が変わっても渋滞にはつながらないことを、交通解析・シミュレーションにより確認しています



イメージパース（俯瞰）



イメージパース（駅出口から）

※このパースはあくまでも現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません

A 街区

～南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積～

A 1 街区

【導入を図る機能】

- ・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

A 2 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
- ・医療・福祉系の機能
- ・業務機能
- ・マンション等の住居系機能 など

＜期待される機能＞

- ・生活利便を向上させる買物機能
- ・バス待ち時間に立ち寄れる飲食店
- ・勉強できる場所
- ・コワーキングスペース
- ・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

まちづくり計画の策定後、民間事業者から、まちづくり計画に基づいた企画提案を募集することを想定しています

B 1 街区

～行政機能・公共サービス機能の集積・複合化～

- ・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

B 2・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

駅前通り

～にぎわいやみどりを感じられる歩行空間～

- ・A街区の民間施設と既存施設の連携により、「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

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を向上～

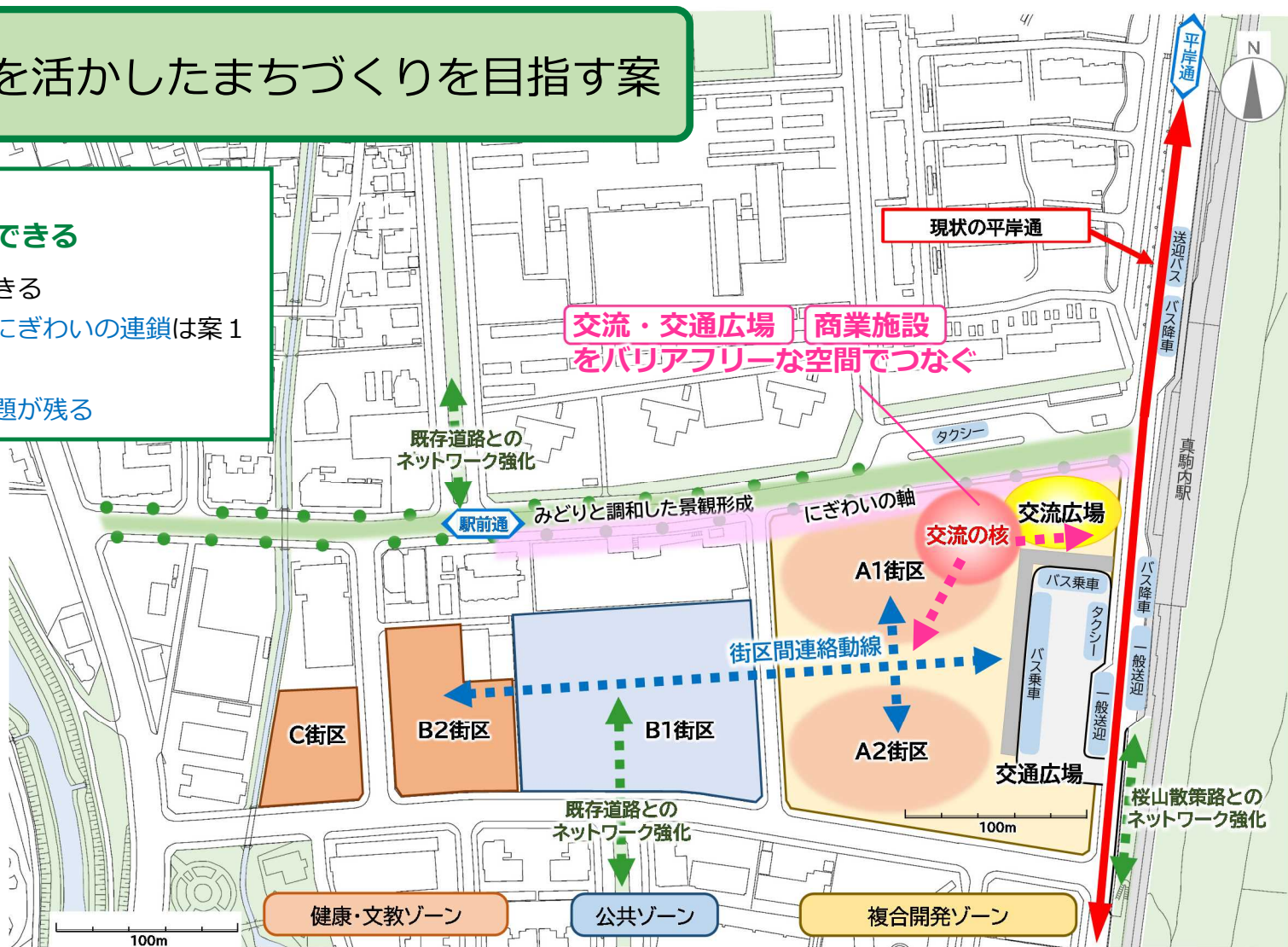
- ・駅⇄広場⇄A・B各街区間を安心・安全な歩行者ネットワークで接続
- ・バス通りや桜山散策路などの既存の地域資源とのネットワーク強化により、真駒内駅周辺の回遊性を高める

案 2 現状の道路網を活かしたまちづくりを目指す案

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過できる
- ・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



イメージパース（俯瞰）

イメージパース（駅出口から）

※このパースはあくまでも現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません