

真駒内まちづくり通信

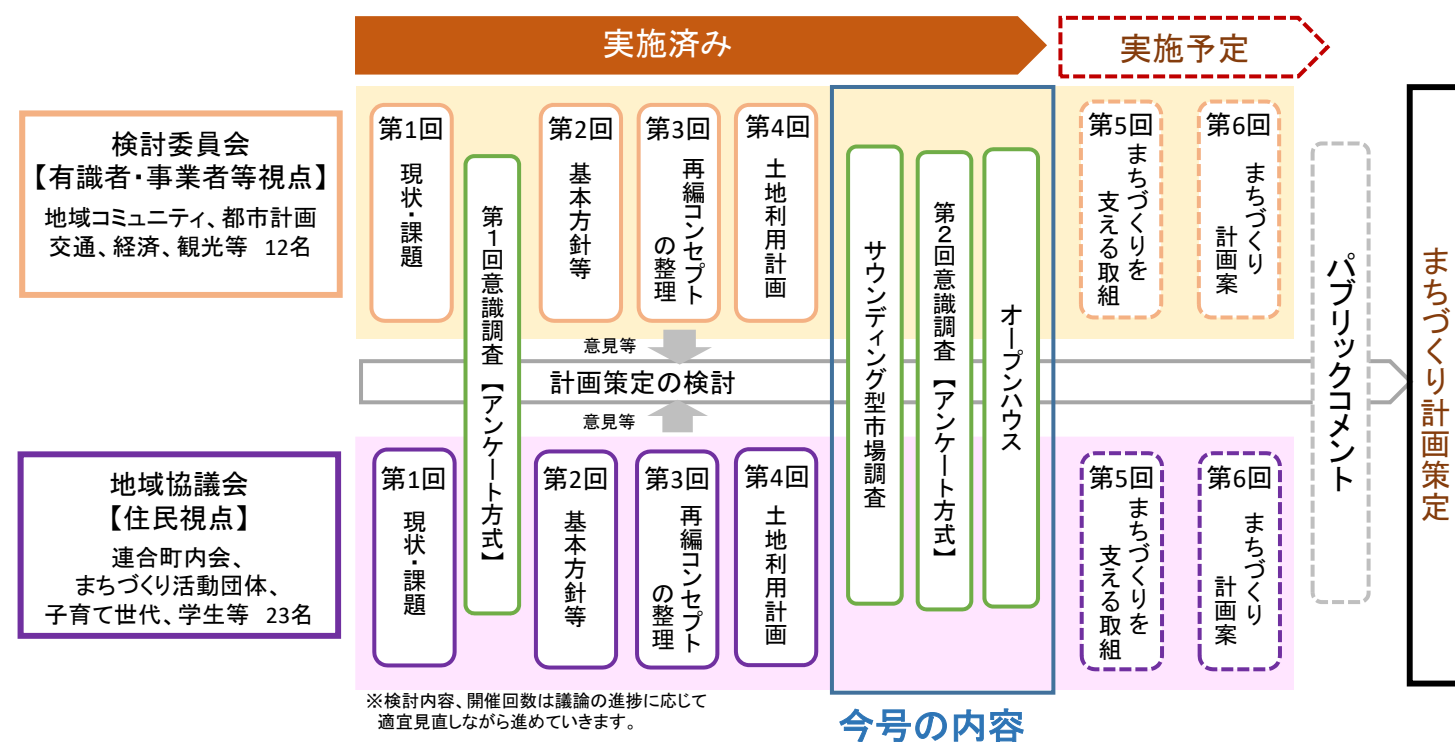
SAPPORO
令和4年2月
【南区拡大版】第19号

真駒内まちづくり通信は、「真駒内駅前地区のまちづくり」について南区にお住まいの方々に広くお伝えするため、第14号より南区全域に配布範囲を拡大して発行しています。

過去のまちづくり通信はホームページにて公開しています。 [真駒内まちづくり通信](https://www.city.sapporo.jp/keikaku/kougai/makomanai/tsushin.html) [検索](#)

真駒内駅前地区のまちづくり計画の策定を進めています

検討委員会、地域協議会、意識調査等、さまざまな視点からご意見を伺いながら、まちづくり計画の検討を進めています。



土地利用計画(案)に対するご意見を伺いました（計画案は別紙参照）

前号（第18号）にてお示ししております、真駒内駅前地区の土地利用計画（案）をもとに、第4回検討委員会（令和3年2月実施）、地域協議会（令和3年3月実施）に加えて、意識調査（アンケート方式）、サウンディング型市場調査、オープンハウスを実施するなど、様々な手法でご意見を伺いました。
今後、これらのご意見を踏まえ、土地利用計画案の精査を進めていきます。



意識調査(アンケート方式)を実施しました

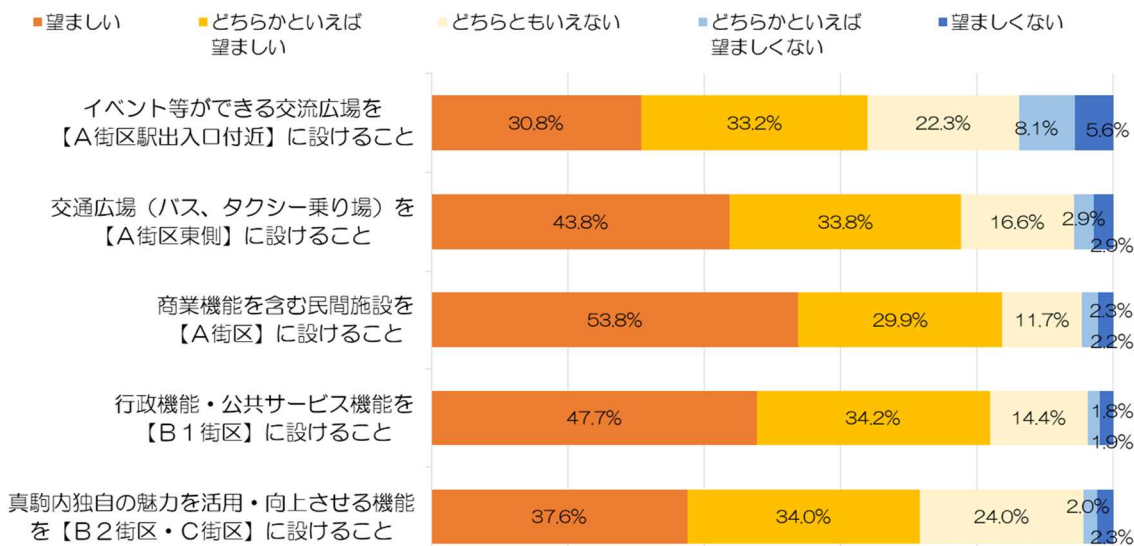
多くの方々にご協力いただき、ありがとうございました。

- ◆調査時期 令和3年5月
- ◆調査方法 18歳以上の南区民の方々から、住民基本台帳をもとに6千人を無作為抽出し、調査票を郵送
- ◆調査内容 土地利用計画案の各街区の使い方、2つの案に対する評価
- ◆調査結果 回答数 2,448票、 回答率 40.8%

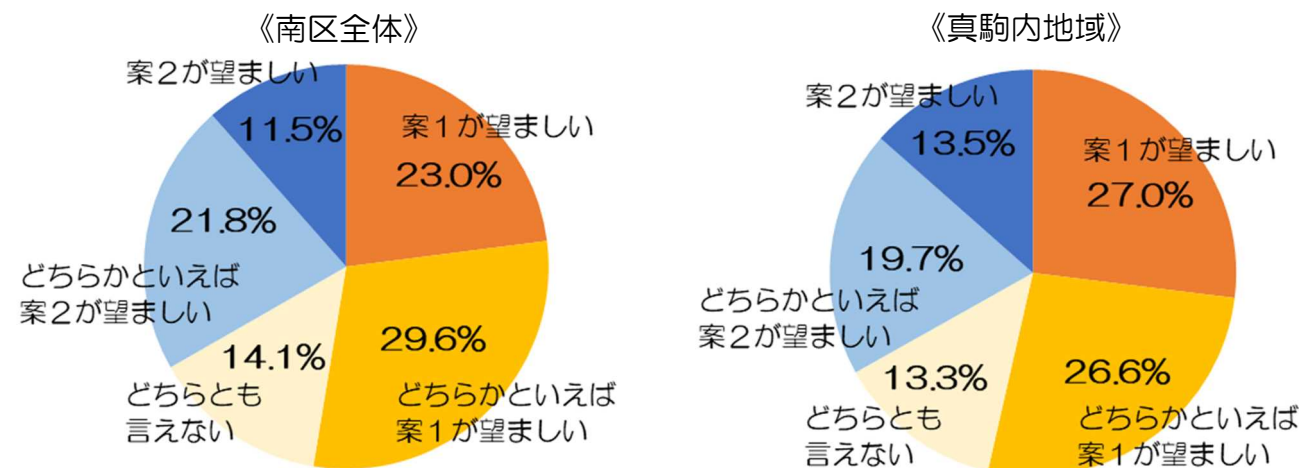
◆集計結果

【1】各街区の土地利用方針について、次の（１）から（５）について、５段階で伺いました。

- （１）**交流広場**について
イベント等ができる交流広場を（Ａ街区の駅出入口付近）に設けること
- （２）**交通広場**について
交通広場（バス、タクシー乗り場）を（Ａ街区東側）に設けること
- （３）**A街区**について
商業機能を含む民間施設を（Ａ街区）に設けること
- （４）**B1街区**について
行政機能・公共サービス機能を（Ｂ1街区）に設けること
- （５）**B2・C街区**について
真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能を（Ｂ2街区・Ｃ街区）に設けること



【2】2つの土地利用計画案のどちらの方が望ましいと考えるか伺いました。



【3】そのほか、1,169件の自由記載意見を頂きました。（主な内容）※複数項目に及ぶ回答あり

1	交通に関すること【約640件】	2	生活利便に関すること【約570件】	3	生活環境に関すること【約310件】
・駐車場、送迎スペースを（約160件） 求める意見	・商業系施設を求める意見（約360件）	・活気を求める意見（約 90件）			
・平岸通を残しながら歩車分離（約100件） の実現を求める意見	・交流広場を求める意見（約 40件）	・自然を求める意見（約 80件）			
・平岸通の迂回による歩車分離（約 80件） の実現を求める意見	・医療系施設を求める意見（約 40件）	・バリアフリー、歩行環境 の向上を求める意見（約 60件）			
・歩車道の拡幅を求める意見（約 40件）	・教育系施設を求める意見（約 30件）	・その他（約 30件） （雪対策、閑静さ、治安、防災等）			
・その他（約260件） （バス待合、動線、アクセス性等）	・その他（約100件） （公共施設、居住施設、運動のできる施設等）				

意識調査の詳しい分析結果や、自由記載意見はホームページに掲載しております。



サウンディング型市場調査を実施しました

真駒内駅前各街区の市場ニーズ等を把握するため、サウンディング型市場調査※を実施しました。

※『サウンディング型市場調査』とは、市有地等の活用検討段階で、民間事業者様からご意見やご提案を頂く「対話」を通して、市場性（事業の実現性等）を把握する調査

◆実施期間 令和3年4月20日（火）～ 令和3年5月18日（火）

◆参加団体数 12団体（開発・不動産事業者、総合建設業者、商業事業者）※参加団体については、アイデアやノウハウの保護の観点から公表していません。

主なご意見 ※下記以外のご意見はホームページに掲載しております。

各案の評価

- ・にぎわい創出、利便性の向上等の観点から、**案1**の方が望ましく、投資意欲が高くなる。
- ・ただし、交通の円滑性の確保に最大限配慮が必要。

各街区の事業性

- ・A街区は商業、住宅、医療等の多様な用途を導入できる可能性がある。
- ・A街区の商業施設は10,000㎡程度（2～3層）、住宅は一度の供給で100戸程度が想定される。
- ・B2・C街区は特色があり、目的性の高い用途が望ましい。

交通機能（A街区施設へのバス待合空間の取り込み）

- ・利用者の利便性が向上し、施設側にもメリットがあるので可能性がある。
- ・行政との費用負担や維持管理の区分には十分な検討が必要。

交流広場

- ・商業施設と連携することにより、にぎわいが創出されるため、**一体整備の可能性**はある。
- ・イベント開催、地域の情報発信等での活用が想定される。

周辺との関係性

- ・駅前通り側に店舗の顔を向けた開放感のあるデザインとするのが望ましい。
- ・既存のみどりと調和したデザインとするのが望ましい。
- ・共同でのイベント開催等が考えられる。

その他

- ・エリアマネジメントの導入は、交流広場の運営程度であれば可能性があるが、**収入源が限定的なため持続性の確保や広域展開は十分な検討が必要。**
- ・事業者選定の際には、**優秀な企画提案を採用**してほしい。



オープンハウス（職員常駐型のパネル展）を実施しました

多くの方々にご来場いただき、ありがとうございました。

◆開催日時 令和3年12月2日（木）14：00～19：30
12月5日（日）10：30～16：30

◆場 所 南区民センター ◆参 加 者 約400名 ※2日間の合計



主なご意見 ※下記以外のご意見はホームページに掲載しております。

各案の評価

- ・にぎわい創出のため、**駅と駅前街区の直結化**を望む。
- ・民間事業者の投資意欲向上の観点は重要である。
- ・平岸通の迂回化は自家用車や緊急車両の**利便性・速達性が低下**する。

交通環境

- ・自家用車で南側からアクセスできるスペースや**駐車場の確保**が重要である。
- ・駅に近接した場所に**タクシー乗り場**を設けてほしい。
- ・真駒内**地域内の循環バス**があると良い。
- ・**レンタサイクル**を導入すると良い。

平岸通の横断手法

- ・駅の構造上の理由や、複数回の上下移動による利便性の低さから**空中歩廊等による接続は困難**と理解した。
- ・空中歩廊や地下接続について、**駅舎の建替え等を含めて検討**すべき。

交流広場

- ・地域の**にぎわい・交流の中心**となることを期待する。
- ・**空虚な空間とならないよう**、十分な検討が必要である。
- ・**冬季も十分に活用**される工夫が必要である。

各街区の機能

- ・都心まで出かけなくても、用事が済むように、**様々な用途が集約された施設**が望ましい。
- ・文化や芸術などといった、**真駒内らしさや特色を活かした機能**を望む。
- ・真駒内の**美しい景観を活かした**、空間整備をすべき。

まちづくり全般

- ・若年層や子育て世代の意見をしっかりと聴取すべき。
- ・**社会傾向の変化を踏まえた将来のまちづくりのあり方**について、もっと積極的に発信すべき。
- ・駅前だけではなく**地域全体を俯瞰し**、広い視野で検討を進めるべき。

◆提示した資料等

【現状と課題等】・・・現状や課題、まちづくり指針の考え方等について→

【検討の経緯】・・・まちづくり基本方針、再編コンセプト等について→

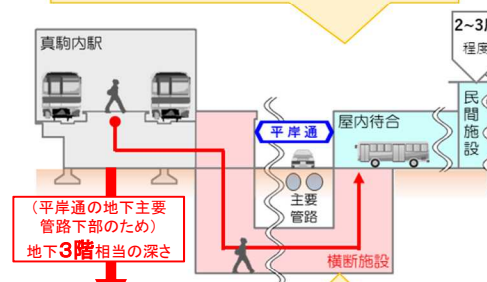
【土地利用計画案】・・・2つの土地利用計画案（別紙）について

【平岸通横断手法の検討】・・・「人の横断」について、課題等を確認したものをお示ししました。

いずれも課題を抱えており、採用は困難であると考えています。

パターンA（地下通路）

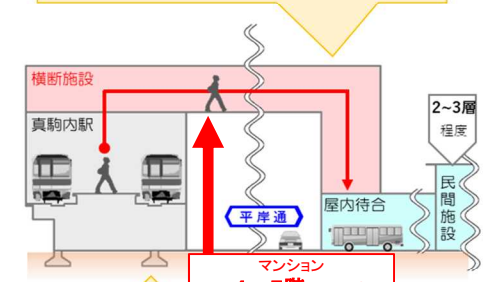
新たに整備される街区までの上下移動が多いため動線が複雑になり、移動距離も長く、利用されない可能性が高い。



平岸通の主要管路下部のため、相当深度の掘削が必要であり、設置箇所や費用について、十分な検討が必要。

パターンB（3階空中歩廊）

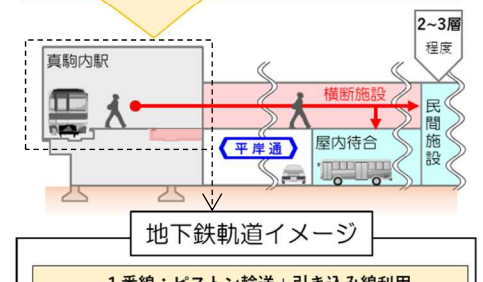
新たに整備される街区までの上下移動が多いため動線が複雑になり、移動距離も長く、利用されない可能性が高い。



駅舎に新たな構造体が積載されるため、既存駅舎の構造では支持できない可能性が高い。

パターンC（2階空中歩廊）

地下鉄の2番線引き込み線が利用できなくなることから、**旅客サービスの低下・緊急輸送の対応困難などの影響が発生**する。



地下鉄軌道イメージ
1番線：ピストン輸送+引き込み線利用
2番線：ピストン輸送のみ（引き込み線利用不可）

【交通シミュレーション動画】※下の写真はシミュレーション動画を画像として写し取ったものです。

開発による新規需要を加味した将来の交通量を推計し、2つの土地利用計画案とともに、大きな渋滞などの支障は発生しないことを動画でお示しました。

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

案2

現状の道路網を活かしたまちづくりを目指す案



凡例 青色車両（一般車両） 赤色車両（バス等）

オープンハウスの提示資料や意見の概要はホームページに掲載しております。

発行者 札幌市 まちづくり政策局 都市計画部 地域計画課

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

電話：（011）211-2545 FAX：（011）218-5113



さっぽろ市
02-803-21-2235
R3-2-1415

土地利用計画案(案1・案2)

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



イベントで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、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、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(株) 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

A街区

～南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積～

A1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

A2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
写真: 江別 鳥屋書店 提供

B1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

B2・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～

- ・新規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 (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



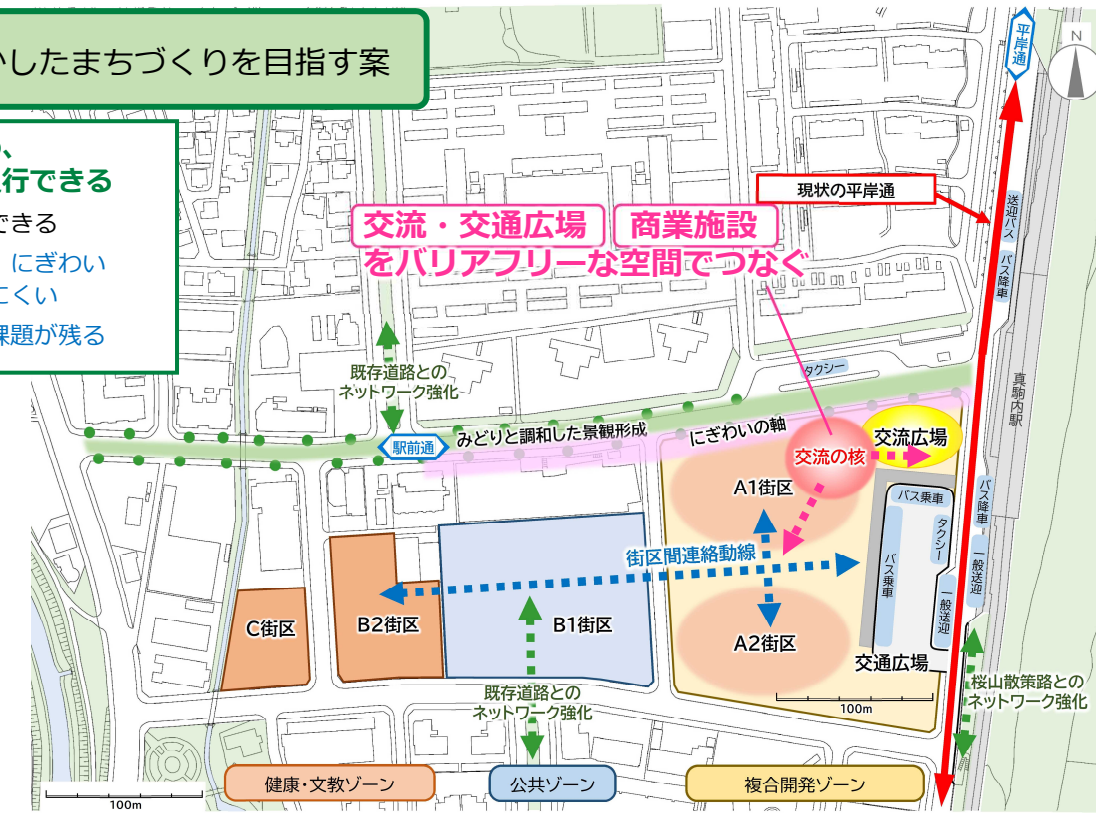
案2

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



イメージパース (俯瞰)



イメージパース (駅出口から)