

真駒内駅前地区のまちづくり

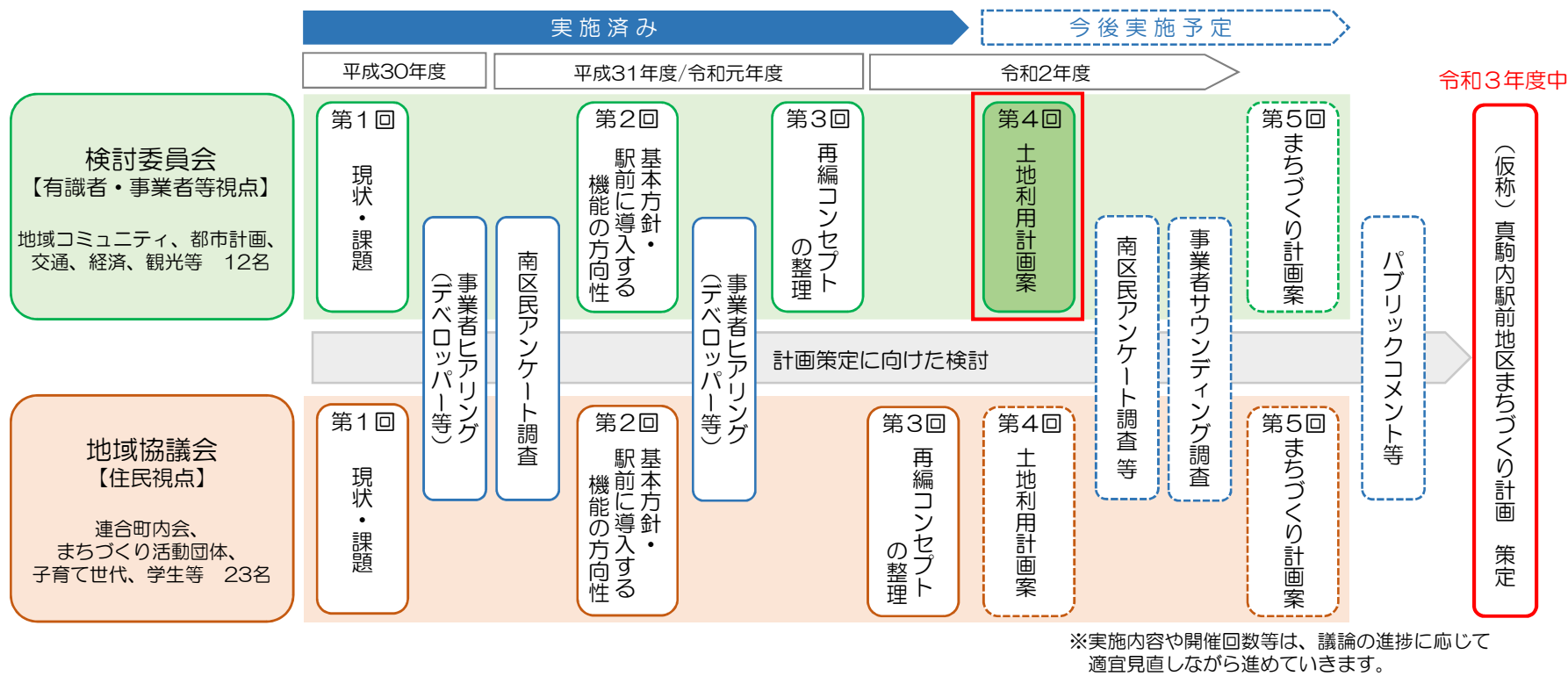
【土地利用計画案について】

第4回 真駒内駅前地区まちづくり検討委員会

令和3年2月15日（月）
札幌市まちづくり政策局
都市計画部

真駒内駅前地区のまちづくり

1. これまでの経緯と計画策定フロー



2. まちづくりの基本方針

区民アンケート調査等も踏まえ、第2回検討委員会・地域協議会において整理したまちづくりの「基本方針」とそれらを実現するために必要な「導入する機能の方向性」

基本方針1 “地域独自の魅力を活かした特徴あるまち”の拠点

- ① 豊かなみどりを感ずる街並みの形成
- ② 駅前にふさわしい公共空間の充実
- ③ スマートコミュニティのモデル地区を形成

基本方針2 “あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち”の拠点

- ① 子育てしやすい環境の実現
- ② 民間活力の導入
- ③ 駅前にふさわしい公共空間の充実（再掲）

基本方針3 “歩いて暮らせるまち”の拠点

- ① 行政・公共サービス機能を駅に近づけて配置
- ② 民間活力の導入（再掲）
- ③ 歩行者ネットワークの創出
- ④ 交通結節機能の再編

3. 第3回 検討委員会の振り返り

- ・実施期間：令和2年3月13日（金）～3月31日（火）
- ・会議形式：書面会議（新型コロナウイルス感染症拡大防止のため）
- ・参加人数：12名
- ・内容：再編コンセプトの整理について（再編コンセプト（案）について、ご確認いただきました）

商業機能と駅前のにぎわい

- ・人の動線上に商業機能が配置されると、にぎわいが創出される。
- ・地域内外の多様な来街者の目的に応える複合的な土地利用により、利用者の交流が促される。
- ・にぎわい創出については、地域の理解を得ながら進めることが重要。

駅と再編街区の直結

- ・駅と民活施設が屋内空間でつながると、利便性が向上するとともに、民間事業者の意欲も高まる。

民活機能と交通機能の連携

- ・バス運行表示を商業施設に設置するなど、民活機能と交通機能の連携により様々な可能性が広がる。
- ・バス待ちなど、時間をつぶせる場所が必要。

交通結節機能の充実

- ・駅とバス乗降場の接続は、移動に負担のかからないように計画すべき。
- ・駅前に車いす対応タクシーの乗降場所を設けてほしい。

南区における公共交通のあり方

- ・運転手不足などの状況をふまえ、今後の南区における公共交通のあり方を視野に入れながら考えていくべき。

あらゆる世代が暮らしやすいまち

- ・若い人が継続的に入ってくる街にすべき。
- ・高齢者の移動需要の変化に対応した街にすべき。
- ・各世代が求める機能や空間などをより深く検討すべき。

真駒内独自の魅力の打ち出し

- ・自然の近さや後背の観光資源など、真駒内らしさを積極的にコンセプトに取り入れるべき。

時代を追従できる可変性

- ・時代の変化に合わせて、施設の利用方法等を柔軟に変えられるようにすべき。

みどりの取り込み

- ・みどりは魅力ポイントではなく必須事項であり、駅前通りだけでなく当該地区内にもみどりを取り込まれていくイメージが大切。

南区の魅力発信の場としての公共空間

- ・南区の魅力発信や、人の交流により新たな取組を生み出すことを考えてはどうか。

真駒内駅前地区のまちづくり

4. 第3回 地域協議会の実施結果

- ・ 実施日時：令和2年10月9日（金）
- ・ 場所：南区民センター「区民ホール」
- ・ 会議形式：オンライン参加を組み合わせた少人数でのワークショップ形式（新型コロナウイルス感染症拡大防止のため）
- ・ 出席人数：18名
- ・ 内容：駅前地区がどのような使われ方をするかを想像し、効果を高める機能の関係性に関する意見交換

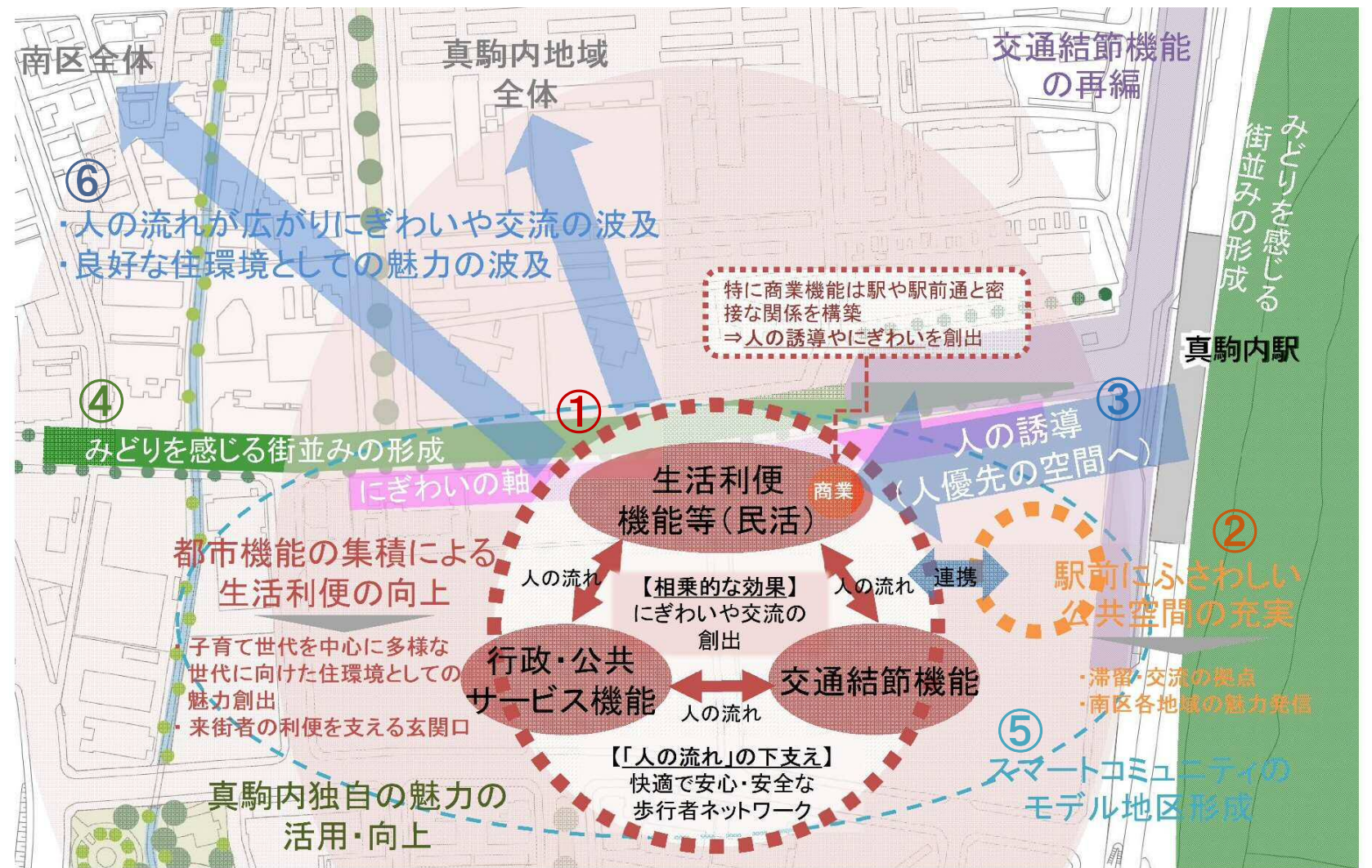
<駅前に求められる機能の位置関係について>

<p>各機能の拠点として広場を駅前に配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各機能への接続性を高めた広場機能を駅前に配置すると、利便性が高まる。 ・バスを降りて駅に向かう途中に、カフェなどと一体となる広場機能があると、気軽に立ち寄ることができる。 	<p>行政・公共サービス機能を駅から離して配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的を持って訪れる施設は、あえて駅から離すことで、人通りが生まれる。 ・区役所の手続きは一部オンラインでも可能であるため、区役所は駅から少し離しても良い。 	<p>駅前空間の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人と車の交錯を減らし、駅前広場を有効に活用すべき。 ・広場と駅前通りを一体的に活用することで、素晴らしい駅前になるのではないか。 	<p>真駒内らしさ、現状の良いところを活かす</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどりの景観を活かし、歩いて楽しめる街になると良い。 ・既存施設との関係も考慮し、街全体が活性化していく視点で考えるべき。
<p>交通結節機能を各機能の中心に配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅や各機能の中心に交通結節機能を配置すると、来街者や地域の方が利用しやすくなる。 	<p>駅と各機能の直結</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅と各機能が屋内空間でつながると、利便性が向上し、にぎわいが創出される。 	<p>南区の中心としての広場機能の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南区の交通結節点となる真駒内の駅前広場で、どのようににぎわいを創出するか考えるべき。 	<p>創造的な活動を支える場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の人や学生が、勉強したり、創造・芸術活動ができる交流・文化・情報発信の場があると良い。

5. 再編コンセプトの整理

第3回の検討委員会・地域協議会において、事務局で提示した「再編コンセプト（案）」に対して様々なご意見をいただきました。概ねの方向性は一致していたものの、「真駒内独自の魅力の活用・向上」という重要な観点が不足していたため、追加修正しています。

- 都市機能の相乗効果によりにぎわい等を創出**
図中央の、民活施設などの「生活利便機能等」、区役所等の「行政・公共サービス機能」、真駒内駅前の「交通結節機能」を駅前の主要な機能とし、これら相互間の人の流れを促すことで、相乗効果としてにぎわいや交流の創出を目指します。
- 駅前にふさわしい公共空間の充実**
駅前にふさわしい公共空間を充実することにより、駅前を「滞留・交流の拠点や南区各地域の魅力発信の場」とすることを目指します。
- 人の誘導によりにぎわい創出を促進**
駅から駅前地区へ人の流れを誘導し、特に「商業機能」を駅や駅前通りと密接な関係にすることで、にぎわい創出の促進を目指します。
- みどりを感ずる街並みの形成**
桜山や駅前通りの緑豊かな景観を活かし、「みどりを感ずる街並み」の形成を目指します。
- スマートコミュニティのモデル地区形成**
駒岡清掃工場からの排熱の活用や、先進・省エネ技術の導入など、環境等に配慮したまちづくりとして「スマートコミュニティのモデル地区形成」を目指します。
- 真駒内地域全体・南区全体に効果を波及**
①～⑤の取組を組み合わせ、真駒内地域全体や南区全体に、にぎわい・交流の波及や、良好な住環境としての魅力の波及を目指します。



真駒内駅前地区のまちづくり

6. 土地利用計画の考え方 <再編コンセプトの実現に資する機能配置>

これまでの議論等を踏まえ、前項の再編コンセプトイメージを具体化し、土地利用計画図の素案を作成しました。

<各街区について>

実現を目指すコンセプト	● 検討委員会 / ● 地域協議会 におけるご意見（一例）	その他 〔● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート〕	機能配置の考え方 (ねらい)	機能配置の方向性
人の誘導 (人優先の空間へ)	● 真駒内は人が集まるが通過点となっている ● 駅と駅前街区の直結性を高める必要 ● 人の生活動線上に利便機能を配置 ● 自家用車移動に頼れなくなる市民の増加 ● 多世代対応のバリアフリー ● 民間投資意欲の向上	● 駅と駅前街区の直結化は 事業の魅力が高まる ● 「バリアフリー」も重視	◆ 真駒内駅を通過する人々を駅前地区に誘導し、にぎわいと交流を創出する ◆ 真駒内駅における主要動線を再編した駅前地区に引き込み、住民の生活利便向上を図る ◆ 高齢化を見据え、「人」「公共交通」主体のバリアフリーな空間を創出する ◆ まちづくりに不可欠な民間投資意欲の向上につながる環境をつくる	駅 ⇄ 交通結節機能 ⇄ 民活施設の 密接な関係性 の構築が必要 実現に向けた2段階の案を提示 (道路迂回による駅直結化の有無)
駅前にふさわしい 公共空間の充実	● 人中心の滞留できる空間 ● 南区の観光・地域資源や魅力の情報発信 ● アイディアを実現できる空間 ● 人の交流による新たな取組みの創出	● 駅前の「にぎわい」も重視	◆ 南区の玄関口にふさわしいにぎわい・交流の拠点とする ◆ 地域イベントの開催や観光案内等、地域の魅力発信の拠点とする ◆ 民活施設と一体的な活用を図り、にぎわい・交流の創出につなげる	南区の玄関口として人々が行き交う駅及び駅前通りと民活施設に隣接した位置に「 交流広場 」を配置 A街区 北東
交通結節機能 の再編	● 都心との結節点としての機能向上 ● 乗り継ぎ環境・待ち環境の改善 ● タクシーや一般車のタッチスペースの確保 ● 乗り継ぎ待ち時間の有効活用	● 都心へのアクセスは良い ● 区内南部が「交通」を重視	◆ 地下鉄との乗り継ぎ利便の観点から、駅に近接した配置とする ◆ 住民の生活動線上に利便施設を取り込むため、バス乗車バスは民活施設側に配置し、併せて待合空間については民活施設との一体化を目指す ◆ 各交通モードの課題解決を目指す	駅と民活施設に隣接した位置に「 交通広場 」を配置 A街区 南東
生活利便機能等 (民活)	● 駅に近接した商業・サービス機能が不足 ● 人の生活動線上に利便機能を配置(再掲) ● 気軽に立ち寄れる施設 ● 多様な来街者の目的に応える複合的な機能 ● 民間投資意欲の向上(再掲)	● 駅直近街区は市場性あり ● 商業施設規模は7,000 ~10,000m ² 程度 ● 「買い物」が最重要	◆ 真駒内駅から人を誘導する役割を担う ◆ 生活利便機能が、地下鉄⇄バスの乗り継ぎ動線と直結した配置とする ◆ 駅前通り沿道の商業核化を目指し、既存施設との並びを意識した配置とする ◆ 事業者ヒアリング結果を踏まえた実現性を考慮する	道警官舎用地と中学校用地を 一体的に利用 大街区化 駅近接かつ駅前通り側に 主に商業機能 を配置 A1街区 南側は拠点に必要とされる 多様な機能 を導入 A2街区
行政・公共 サービス機能	● あえて駅直近には配置せず、人通りを生む ● 駅 ⇄ 行政施設間の良好な歩行環境 ● 子育て機能と隣接した配置	● まこまるの街区の民需は 疑問 ● 「子育て」30代が重視	◆ 各地からの来庁者にとって、バス・地下鉄等でのアクセスが容易な配置とする ◆ 機能を複合化することで、来庁者利便の向上を図る ◆ 事業者ヒアリング結果を踏まえ、民需が少ない街区の活用を図る ◆ 周遊を促すため、駅直近には配置しない	比較的駅に近接 し、一定規模を有する街区に配置 B1街区
真駒内独自の魅力 の活用・向上	● 自然、スポーツ、芸術などの真駒内らしさ ● クリエイティブ分野の要素を取り入れる	● 他地域との差別化を図る	◆ 真駒内らしさを生かした機能を導入する ◆ 目的を持った来街者の利用を想定する(駅から離れていても良い) ◆ 先行する街区が整備された後の民需・ニーズ増大を踏まえた機能を導入する	A街区・B1街区 整備後のニーズ を踏まえ、 真駒内らしさ を活かした機能を導入 B2・C街区

<その他 ネットワーク等について>

にぎわいの軸	● 歩いて楽しいまち ● 既存施設との関係性の検討も必要 ● 駅前通りのにぎわいを大切にしたい	● 駅前の「にぎわい」も重視
みどりを感ずる 街並みの形成	● 駅前通りの景観は唯一無二の資源 ● 美しい自然景観を感じながら歩けるまち	● 自然豊かでゆとりがある
快適で安心・安全な 歩行者ネットワーク	● にぎわいが点在し、歩いて周遊できるまち ● 多世代対応のバリアフリー(再掲) ● 夜間も安心して歩けるまち	● 空中歩廊等での街区間の アクセスが必要 ● 「バリアフリー」も重視
スマートコミュニティ のモデル地区形成	● 清掃工場の排熱エネルギーの有効活用 ● バス運行情報のオープンソース化	

<p>< 駅前通り(真駒内団地5号線) ></p> <ul style="list-style-type: none"> ● A街区の民活施設と既存商業施設の連携により「にぎわいの軸」とする ● 桜山への景観や既存の街路樹等、みどりを意識した街並みづくりを目指す <p>< 街区间連絡動線 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅 ⇄ 広場 ⇄ A,B各街区间を安心・安全な歩行者ネットワークで連絡する <p>< 既存地域資源とのつながり ></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 緑樹帯道路や桜山散策路等、既存の地域資源とのネットワークを強化することで駅⇄駅前地区⇄真駒内各地域の回遊性を高める
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域熱供給について、既供給エリア(B・C街区)に加え、A街区への拡大を目指す ● バス乗降の集約化により生まれる現 駅前広場のスペースを活用し、水素・EVステーションの整備を目指す



上空から桜山を望む



駅前の紅葉の様子

真駒内駅前地区のまちづくり

7. 「交流広場」の機能イメージ

【機能に関するご意見】

- ・ イベントが開催できる場
- ・ 情報発信の場
- ・ アイディアを実現する場 など

【使われ方に関するご意見】

- ・ 民活施設との一体的な利用
- ・ 駅前通りとの一体的な利用

<期待される交流広場の機能>

- ・ 地域イベントの開催
- ・ 観光等、地域資源の情報発信
- ・ クリエイティブ活動を表現する場
- ・ 災害時の一時避難場所 など

<検討を要する事項>

- ◆ 柔軟な活用が可能となる **位置付けの整理**
(例) 駅前広場は道路の位置付けが一般的であり、一定の法制限が発生
- ◆ **持続的なエリアマネジメント**を率いる存在

民間事業者のニーズ・事業実現性の確認が必要

8. 「交通広場」の機能イメージ

【駅前の交通結節機能の現状】

- ・ 地下鉄乗車人員：13,087人/日 (H30)
- ・ バス発着便数：23系統 1,052便 (R1)
- ・ 交通分担率：バス58% タクシー7% 自動車6% 自転車3% 徒歩26%
⇒ 拠点駅の中でもバス分担率が特に高い (H18調査)
- ・ その他：タクシー26台、P&R150台、駐輪場1,044台

【交通環境に係る主な地域要望】

- バス待ち環境の改善 (風雪)
- バス降車⇒駅までの歩行環境の改善
- 平岸通による分断 (凍結路面)
- 一般送迎車両の路上駐停車の多さ
- 平岸通の乱横断歩行者の多さ
- 駅に近接したタクシー降車場所の不足



真駒内駅のバス待ち状況

⇒ 各交通モードに課題があり、総合的な対応が必要

【各施設配置の考え方】

バス	乗車バス：集約し、民間施設側に配置 ⇒ 待ち時間の有効活用 降車バス：駅舎側に方面別に配置 ⇒ 地下鉄乗り継ぎ利便向上 バス待機場：広場内のスペースを活用し、待機場を確保する
送迎バス	駅に近接した乗降スペースを確保
タクシー	既存に加え、広場内にも乗降スペース・プールを確保 (バリアフリースペースも整備)
一般車	方面別に駅に近接した乗降スペースを確保 (バリアフリースペースも整備)

【期待されるバス待ち環境】

風雪にさらされない屋内型の待合施設 (計画図中、L字型の施設)

<検討を要する事項>

- ◆ 民活施設との一体的な整備による待ち環境のさらなる向上
- ◆ 将来の情勢変化に追従できる **可変性**を考慮
(例) ・ コミュニティバスなどのデマンド型交通への対応
・ 持続可能な維持管理

民間事業者のニーズ・事業実現性の確認が必要

9. 真駒内駅と駅前地区の直結化について

【平岸通の迂回化に係る比較】

	まちづくりの コンセプト実現	道路交通環境 への影響	駅と駅前街区間の 歩行者ネットワーク	地域交通課題 への対応	その他 特記事項
【案1】 迂回する場合 (駅直結化)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と各街区が密接につながることで駅から人が誘導され、さらなるにぎわいや交流の創出が期待される ・ 民間投資意欲の向上につながる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平岸通を通過する道路利用者にとっては 走行距離・時間が長くなり (約340m) 歩行者との交錯機会も増加する ※新規交通需要を踏まえても、渋滞にはつながらないことを解析により確認済 ※平岸通を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 (交通量調査より) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で連続したネットワークが構築され、バリアフリーな空間が創出される 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各交通モードの課題に 概ね対応が可能となる ・ 一部、地下鉄 ⇒ バスの 乗継ぎ距離が長くなる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該区間を通過するのみの道路利用者にも周知し、理解を得る必要がある ・ 併せてA・B街区間の道路拡幅が必要となる
【案2】 迂回しない場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と各街区のつながりがやや弱く、にぎわいの連鎖が期待しにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状と変わらない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状と変わらず 道路横断を伴う ※駅と駅前街区の直結性向上のためには別途デッキ等の整備が必要となり、上下移動が複数発生する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平岸通の 横断に係る課題が残る ・ 一部、地下鉄 ⇒ バスの 乗継ぎ距離が長くなる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通広場の円滑な入出庫に懸念がある (バス・タクシー)

【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)

10. 事業実現性の確認

1ページ「まちづくりの基本方針」にも掲げるように、当まちづくりの実現のためには民間活力の導入が不可欠であり、今後、民間事業者のニーズ・事業実現性の確認が必要となります。

交流広場と民活施設の一体的な運用

更なるにぎわい・交流の創出を図るため、交流広場が民活施設の一部として一体的に整備・運用されることによる、法制限の少ない柔軟な活用が期待される



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)

エリアマネジメントの導入

交流広場の維持管理、イベント企画運営、情報発信・広告、チャレンジ支援等、持続的なエリアマネジメントの導入が期待される



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)

良好なバス待ち環境

バス待合空間が民活施設と一体的に整備・運用されることで、待ち時間がより快適になることが期待される



待合空間と商業施設が一体的に整備・運用されている事例 (福岡市 西鉄天神高速バスターミナル)
※写真:西日本鉄道(株)提供

A1・A2街区に導入される機能

【これまでいただいたご意見】

- ・生活利便を向上させる買い物機能
- ・バス待ち時間に立ち寄れるカフェ、飲食店
- ・子どもが遊べる空間
- ・勉強や打合せができるスペース 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 蔦屋書店)
※写真:江別 蔦屋書店 提供

A・B街区間の連絡動線

多世代が過ごしやすいバリアフリーなまちの実現を目指し、A・B街区間が安全・安心なネットワークで連絡されることが期待される



空中歩廊で接続されている事例
(札幌市 琴似4・2地区)

今後、サウンディング型市場調査を実施し、事業の実現性を確認する

【参考】第2回 事業者ヒアリング結果 (令和元年12月～令和2年1月 実施)

【各街区の事業可能性】

(A街区について)

- ・道警官舎と真駒内中学校の敷地を合わせて使えると活用の可能性が広がり、一定程度の市場性が見込めるだろう。(商業施設や医療福祉施設など)
- ・駅前街区は、食料品や日用品を購入し、バスを利用し帰宅するというニーズがあると考えられる。

(B1・B2街区について)

- ・まこまるがある街区、区役所等がある街区まで民間需要があるかは疑問である。
- ・行政施設は駅に近い方が利便性が高いが、安全な動線が確保できれば、駅から離れていても良いのではないかと。

(C街区について)

- ・マンション、戸建て、医療福祉、教育、子育て、フィットネス等、様々な機能の可能性が考えられる。

【事業可能性を高めるための施策】

- ・真駒内駅と駅前街区を直結化すると魅力が向上する。
- ・街区間は空中歩廊等によるアクセス性の確保が必要である。

【その他】

- ・広場の整備はまちにとってプラスになる。
- ・若い世代や子育て世代を呼び込めるまちづくりが重要である。