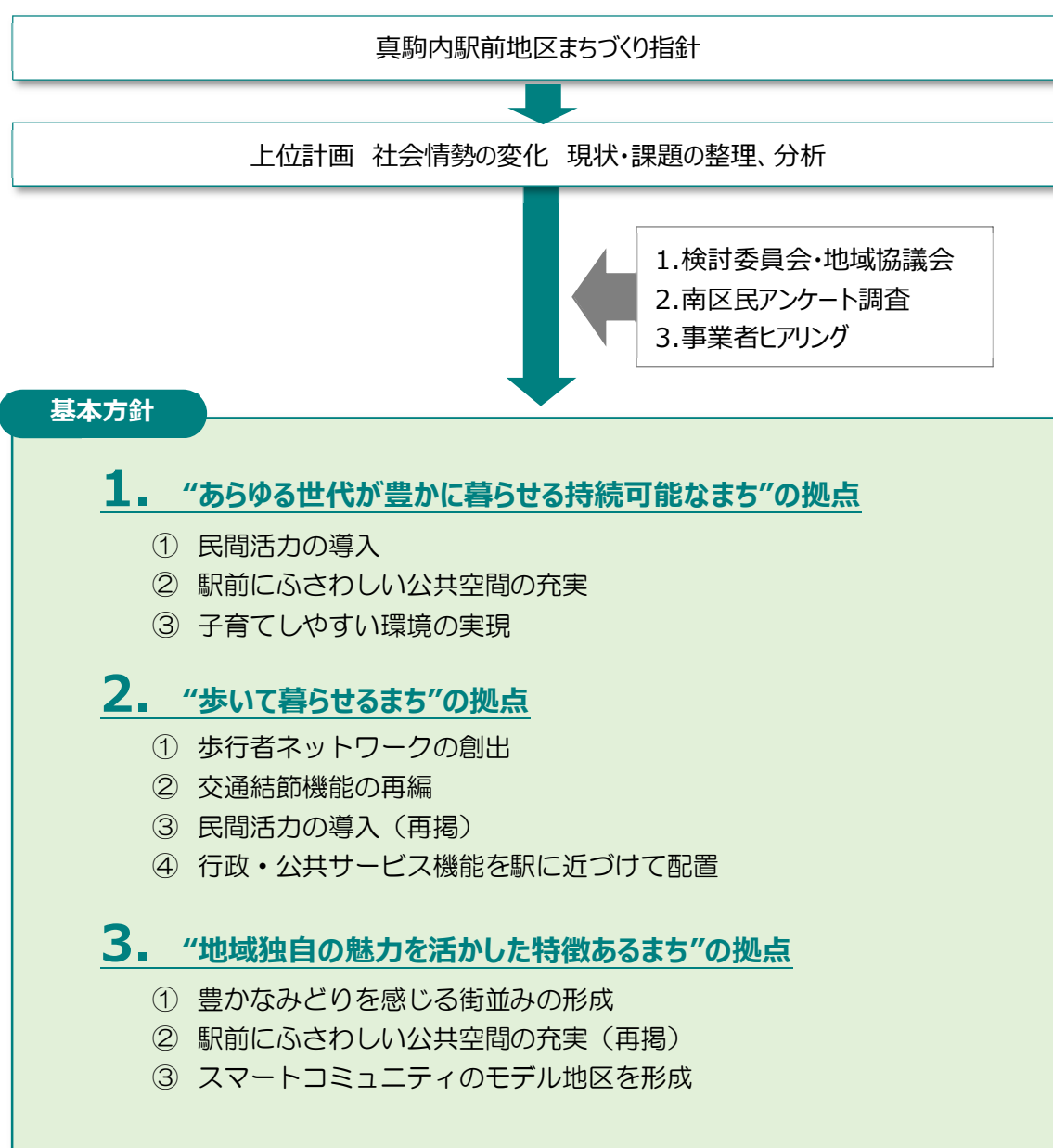


## 第3章 まちづくりの方向性

### 3-1 まちづくりの基本方針

本計画の検討に当たっては、前述の通り、検討委員会や地域協議会の開催、南区民を対象としたアンケート調査や民間事業者へのサウンディング型市場調査等の実施を通じ、様々な視点から意見（以下「地域議論等」という。）を伺いながら検討を進めてきました。

はじめに、南区及び真駒内地域の現状分析や地域議論等を踏まえ、3つのまちづくりの基本方針を設定し、それぞれの基本方針について、導入する機能の方向性を整理しました。












◆持続可能な開発目標（SDGs）

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals、SDGs）は、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において、令和 12 年（2030 年）までの国際目標として定められました。持続可能な世界を実現するための 17 のゴール（目標）と 169 のターゲット（取組・手段）から構成され、地球上の誰一人として取り残さない（no one will be left behind）ことを明確に掲げています。

札幌市は、SDGs の達成に向けた優れた取組の提案が認められ、平成 30 年（2018 年）に内閣府より「SDGs 未来都市」として選定されており、市全体として SDGs の推進につながる取組を行うこととしています。



本計画においては、まちづくりの推進を通じ、SDGs を構成する 17 のゴール（目標）のうち下記について達成を目指します。

まちづくりの基本方針	関連するゴール
<b>基本方針 1</b> “あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち”の拠点	  
<b>基本方針 2</b> “歩いて暮らせるまち”の拠点	  
<b>基本方針 3</b> “地域独自の魅力を活かした特徴あるまち”の拠点	  

### 3-2 再編コンセプト

まちづくりの基本方針を実現するため、地域議論等を踏まえながら、導入する機能や役割、それぞれの関係性を明確化し、9つの再編コンセプトを整理しました。これらの再編コンセプトに基づく取組を実施することで、真駒内地域全体ひいては南区全体に、にぎわいや交流、良好な住環境としての魅力を波及させていくことを目指します。

#### 基本方針

#### 1

“あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち”の拠点

#### 2

“歩いて暮らせるまち”の拠点

#### 3

“地域独自の魅力を活かした特徴あるまち”の拠点

#### 再編コンセプト

##### ①都市機能の集積による生活利便の向上

商業施設などの「生活利便機能」、区役所などの「行政・公共サービス機能」、バス接続などの「交通結節機能」を駅前での主要な機能とし、相互間の人の流れを促すことにより、にぎわいや交流の創出を目指します。

##### ②真駒内独自の魅力の活用・向上

自然、スポーツ、文化・芸術など、南区・真駒内らしさのある機能の導入や地域資源の活用を図り、地区の魅力向上を目指します。

##### ③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し、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。

##### ④交通結節機能の再編

南区の玄関口として、複数の交通手段のスムーズな乗り継ぎが可能で、快適な待合いができる空間を確保した利便性の高い交通結節機能の実現を目指します。

##### ⑤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、省エネ技術・先進技術の導入など、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の形成」を目指します。

##### ⑥真駒内駅からの人の誘導（人優先の空間）

駅と駅前地区のアクセス性を高め、駅前地区への人の流れを誘導することで、にぎわいの創出を目指します。

##### ⑦快適で安心・安全な歩行者ネットワークの形成

駅、駅前、街区間、周辺地域へ接続する安心・安全な歩行者ネットワークの形成により、バリアフリーな空間を創出するとともに、地域の回遊性向上を目指します。

##### ⑧にぎわいの軸の形成

駅前地区と既存の商業機能が連携し、にぎわいのある駅前通りの形成を目指します。

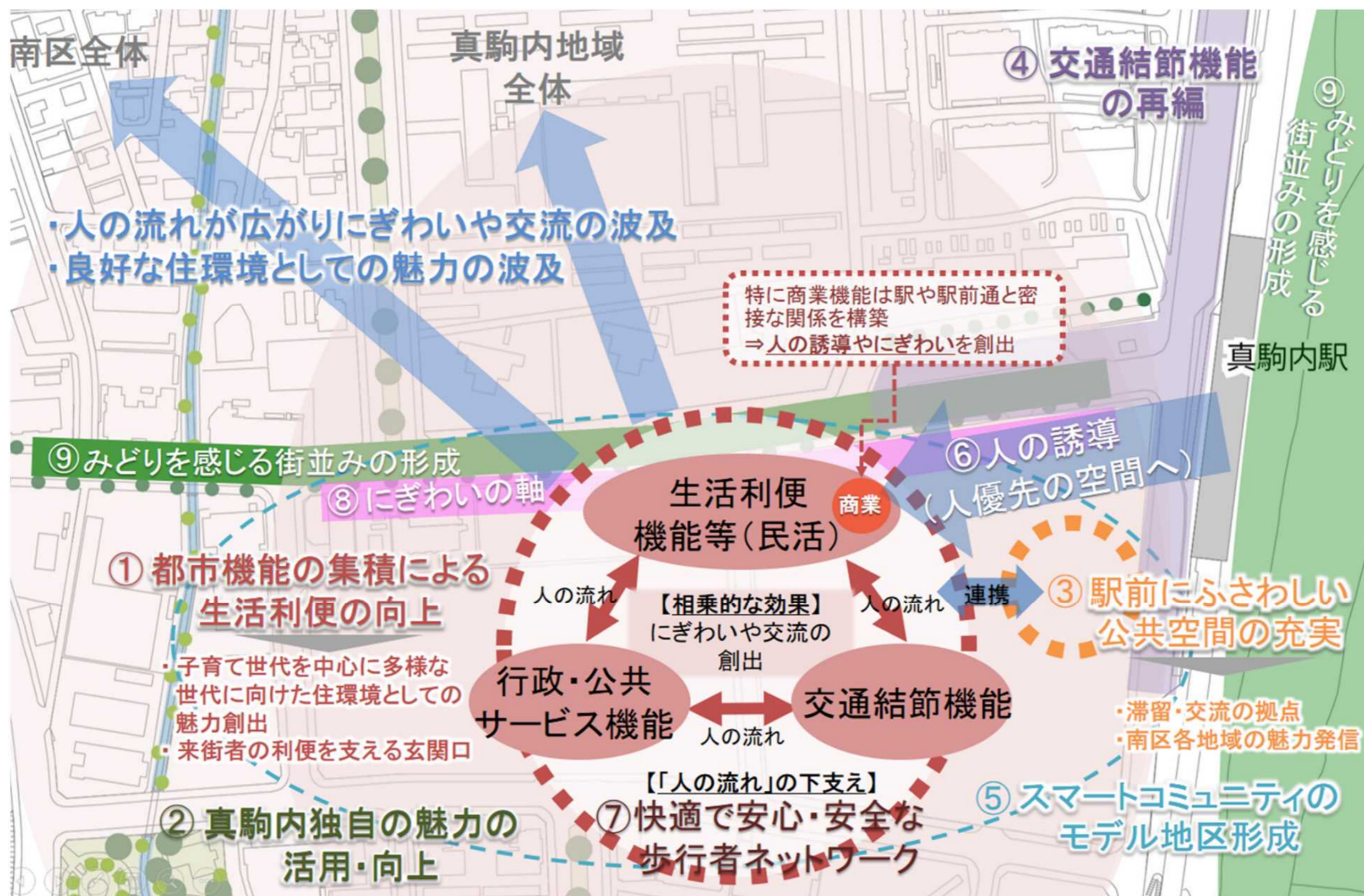
##### ⑨みどりを感ずる街並みの形成

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。

#### 真駒内地域全体・南区全体に効果を波及

駅前地区における取組により、真駒内地域全体や南区全体に、にぎわいや交流、良好な住環境としての魅力を波及させていくことを目指します。

◆再編コンセプトのイメージ図



## 第4章 土地利用計画

### 4-1 土地利用の考え方

再編コンセプトに関するこれまでの地域議論等をもとに、それぞれのコンセプト実現のための条件を整理し、「導入する機能・配置」「ネットワーク・街並みの形成」の観点から「土地利用の考え方」を次のように設定しました。

#### ◆導入する機能・配置

(※各街区の配置や土地利用の考え方については、p44.4-4 土地利用計画図を参照)

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>① 都市機能の集積による生活利便の向上</p>	<p>《生活利便機能等（民間施設）》 【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前に南区の拠点にふさわしい十分な都市機能を配置する。</li> <li>● 駅から人を誘導するとともに、多くの市民が利用しやすい配置とする。</li> <li>● 駅前通り沿道の商業核化を目指し、既存商業施設との並びを考慮した配置とする。</li> <li>● 事業者ヒアリング結果を踏まえた実現性を考慮する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅近接かつ駅前通り側に主に商業機能を配置する。(A1 街区)</p> <p>▶ 駅前に拠点として必要とされる多様な機能を導入する。(A2 街区)</p> <p>▶ 道警官舎用地と中学校用地の一体的な利用を図る。(大街区化)</p> <p>《行政・公共サービス機能等》 【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス・地下鉄等でのアクセスが容易な配置とする。</li> <li>● 来庁者の利便性を向上するため機能を集積・複合化する。</li> <li>● 事業者ヒアリング結果を踏まえ、民間の需要が少ない街区の活用を図る。</li> <li>● 駅前地区全体の歩行者の回遊性に寄与</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 比較的駅に近接し、一定規模を有する街区に配置する。(B1 街区)</p>
<p>② 真駒内独自の魅力の活用・向上</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 真駒内用水、エドウィン・ダン記念館等の周辺環境を生かした活用をする。</li> <li>● 目的を持った来街者の利用を想定する。</li> <li>● 先行街区整備後の民需・ニーズを捉えた機能を導入する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 周辺環境を活かし、真駒内の魅力を向上させる機能を配置する。(B2・C街区)</p>

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>③ 駅前にふさわしい 公共空間の充実</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●南区の玄関口にふさわしいにぎわい・交流を創出できる配置とする。</li> <li>●民間施設（商業等）と一体的な活用を図れる配置とする。</li> <li>●本空間の活用価値を高めるため、駅前地区の主動線（駅⇔バス乗り場）上に配置する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 南区の玄関口にあたる駅及び駅前通りと民間施設に隣接した位置に「<b>交流広場</b>」を配置する。</p>
<p>④ 交通結節機能の再編</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地下鉄との乗継利便性確保のため、駅に近接した配置とする。</li> <li>●利用者の利便向上のため、バス待合と民間施設（商業等）を一体化できる配置とする。</li> <li>●各交通モードの課題解決を図る配置とする。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅と民間施設に隣接した位置に「<b>交通広場</b>」を配置する。</p>
<p>⑤ スマートコミュニティの モデル地区形成</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の地域熱供給施設を活用する。</li> <li>●効率化される地域熱供給の範囲の拡大を目指す。</li> <li>●様々な省エネ技術・先進技術の導入を目指す。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 既存の熱供給施設は存続。 ▶ 熱供給エリアについて、A 街区への拡大を目指す。</p>

## ◆ネットワーク・街並みの形成

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>⑥ 真駒内駅からの人の誘導（人優先の空間）</p>	<p><b>【コンセプト実現のための条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅利用者を円滑に駅前地区に誘導し、駅前地区全体ににぎわいと交流を創出する。</li> <li>● 再編した駅前地区に動線を引き込むことにより、住民の生活利便を向上させる。</li> <li>● まちづくりに欠かせない民間投資意欲の向上につながる環境を創出する。</li> <li>● 真駒内地域全体の歩行者の回遊性を高める起点を形成する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">▶ 駅⇔交通広場⇔交流広場⇔民間施設間の一体化。（平岸通の迂回化）</p>
<p>⑦ 快適で安心・安全な歩行者ネットワークの形成</p>	<p><b>《歩行者の回遊性向上》</b></p> <p><b>【コンセプト実現のための条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人や公共交通主体のバリアフリーな空間を整備し、駅や広場、各街区間の移動の円滑性を確保する。</li> <li>● 駅前地区周辺（既存道路や桜山散策路等）との回遊性を考慮する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">▶ 駅⇔広場⇔各街区間を安心・安全な歩行者ネットワークで連絡する。（街区間連絡動線）</p> <p style="text-align: center;">▶ 周辺地域とのネットワーク強化（既存道路・桜山散策路とのネットワーク強化）</p> <p><b>《歩行者と車の分離》</b></p> <p><b>【コンセプト実現のための条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 主動線の歩車分離を明確化し、安心・安全な空間を構築する。</li> <li>● 自動車交通の円滑性を確保する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">▶ 歩車分離の実現（平岸通の迂回化）</p> <p style="text-align: center;">▶ 道路線形改良等による自動車交通の円滑性・安全性の確保</p>
<p>⑧ にぎわいの軸の形成</p>	<p><b>【コンセプト実現のための条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「交流広場」等と連携しながら、地区内のメインストリートである駅前通りを通じて、にぎわいを広域へ波及させる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">▶ A 街区の施設と既存商業施設等との連携により、にぎわいある駅前通りの形成を図る。（にぎわいの軸）</p>
<p>⑨ みどりを感ずる街並みの形成</p>	<p><b>【コンセプト実現のための条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 真駒内の特徴である豊かなみどりを生かし、都市機能と自然が調和した魅力ある空間とネットワークを創出する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">▶ 桜山への景観や既存街路樹などを生かし、みどり豊かな街並みの形成を図る。</p>

4-2 各街区の機能・役割

(1) A 街区 ～南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積～

A 街区は真駒内地域の顔となる街区であり、まちのにぎわいや交流を創出する上で極めて重要な役割を担います。

A 街区のうち、にぎわいの軸を目指す駅前通りに面した北側を「A1 街区」とし、主ににぎわいの核となる商業系の機能や地域コミュニティの形成に資する機能の導入を図っていきます。A1 街区の南側を「A2 街区」とし、A1 街区と一体になって、南区民の豊かな生活を支える多様な都市機能の導入を想定しています。



駅前の最も人通りの多い場所には、人々が滞留・交流し、にぎわいの核となる交流広場を設けます。また、真駒内駅と接続した利便性の高い交通広場を設け、バスやタクシー乗場を集約します。

A 街区にこれらの都市機能を集積するため、北海道警察宿舍用地と真駒内中学校用地の間に位置する市道（真駒内団地東 4 号線）を廃止して大街区化し、約 2.8ha のまとまった土地利用を図っていきます。また、真駒内駅と A 街区を地上で直結することにより、駅との往来を活性化し、「通過型」から「滞留・交流型」の駅前地区への転換を実現します。

A1 街区と A2 街区については民間活力の導入を目指し、今後、公募型プロポーザルによる事業者選定を進めていきます。

**【A 街区】 南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積**

**【駅直近に配置する機能】**

- ▶ 交流広場
- ▶ 交通広場

**【A1 街区に導入を図る機能】**

- ▶ にぎわいの核となる商業系の機能（買い物、飲食、サービスなど）
- ▶ 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 など

**【A2 街区に想定される多様な機能】**

- ▶ A1 街区を補う商業系の機能（買い物、飲食、サービスなど）
- ▶ 医療・福祉系の機能
- ▶ 業務機能
- ▶ マンションなどの住居系機能

など

**＜導入が期待される機能の地域意見例＞**

- ・ 食料品や日用品が揃う店舗
- ・ バス待ち時間に気軽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



## ◆「交流広場」の機能イメージについて

駅直近に配置する「交流広場」では、各種イベントの開催、観光案内や地域資源の情報発信、南区らしいクリエイティブな活動を表現する場など、持続的ににぎわい・交流が創出されながら、居心地が良く、品格のある真駒内らしい空間、冬季も含めて通年で活用できる空間の実現を目指します。

A街区に導入される民間施設との一体的な活用を想定し、駅ともつながる連続的・一体的な空間を形成することで、多様な人々が行き交い、滞留する広場空間を創出し、交流広場の価値を高めます。さらに、交流広場からにぎわいの軸となる駅前通りへの人の流れを誘導し、にぎわいの相乗効果を生み出すことも期待されます。

また、交流広場を拠点としたエリアマネジメントの活動を推進し、様々なアクティビティを生む舞台として活用することで、真駒内・南区での暮らしや地域の魅力を高めることを目指します。

## 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



商業施設と一体的に活用された広場の様子

## ＜交流広場の使い方に関する地域意見例＞

- ・ 待ち合わせや、ベンチ等で会話を楽しむ交流の場
- ・ 盆踊りやアイスクャンドルなど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んだフードショー
- ・ 地産地消のマルシェ
- ・ スポーツのパブリックビューイング
- ・ 新たなチャレンジを実現するスペース
- ・ 多くの人が集まるシンボルの設置

など



イベントが開催されにぎわう広場の様子  
(札幌市 北3条広場)

◆「交通広場」の機能イメージと各交通施設の配置について

現在、真駒内駅にはバスやタクシーの乗降場などの交通機能が分散して配置されていますが、バスの待合環境の改善を望む多数の意見をはじめ、駅に近接したタクシー乗降場の不足、一般送迎車両向けスペースの不足など様々な課題を抱えています。

今回の土地利用再編の機会を捉え、交通結節機能の効果的な再編を行い、地下鉄とバス・タクシーの乗継利便の向上等を図っていきます。

特に、南区の重要な生活動線である地下鉄とバスの乗継環境の向上のため、バス待合スペースについては、A街区に参画する民間事業者と連携し、真駒内駅及び民間施設と接続された屋内型施設の整備を目指します。

また、タクシー乗り場については、既存の乗り場に加えて、交通広場内の駅に近接した専用スペースの確保を図ります。

一般送迎車両向けスペースについても、周辺交通環境への影響の低減、送迎待ち時間の有効活用のため、A街区に参画する民間事業者との連携などにより確保することを検討していきます。新たに開発される商業施設などの駐車場についても、過不足の無い適切な容量と入庫待ち車列が周辺道路交通に影響を及ぼさないような施設レイアウトとなるよう誘導を図ります。

真駒内駅前の交通環境に関する主な地域要望（再掲）



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～

<交通広場>

<p>路線バス</p>	<p>&lt;乗車場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 集約し、初めて利用する際にも分かりやすい乗り場とする。</li> <li>● 待ち時間の有効活用のため</li> </ul> <p><b>A街区の民間施設（商業等）側に配置する。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間事業者と連携し、駅及び民間施設と接続された屋内型施設の整備を目指す。</li> </ul> <p>&lt;降車場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地下鉄への乗継利便性向上のため、<b>駅舎側に方面別に配置する。</b></li> </ul> <p>&lt;待機場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広場内の余剰スペースを活用し<b>待機場を整備</b>することで、効率的な運行に寄与する。</li> </ul>
<p>タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の乗り場とタクシープールに加え、広場内にも<b>駅に近接した専用スペース</b>を整備する。</li> </ul>



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

<その他交通施設>

<p>送迎バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>駅に近接した専用スペース</b>を確保し、観光資源の活用や医療・福祉施設の利便性向上に寄与する。</li> </ul>
<p>一般送迎車両</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 方面別に<b>駅に近接したスペース</b>を確保する。 (バリアフリースペースも整備)</li> </ul>
<p>自転車</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● A街区内に含まれる駐輪場については、A街区の施設レイアウトに応じ、過不足の無い適切な容量を整備する。</li> <li>● A街区以外の駐輪場（2箇所）については、既存施設を活用し、引き続き各方面別の駐輪需要に対応する。</li> </ul>

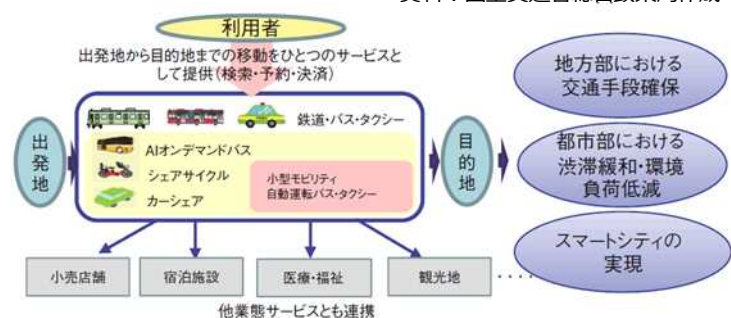
<将来の交通施策を見据えて>

近年、交通結節点においては、待合環境改善やバリアフリー化などのハード面での取組に加え、MaaSなどの取組、バスロケーションシステム、需要に合わせて車両規模や運行ルート・ダイヤを設定するデマンドバスの導入等、社会情勢に応じた様々な交通施策が進められています。

真駒内駅は南区における重要な交通結節点であり、今後もその役割を担い続けることから、バス専用のターミナル型ではなく将来の輸送手段の変化に柔軟に対応できる可変性の高い広場型の整備とし、時代に追従したシームレスな移動環境の実現を目指します。

MaaSの概念と将来の多様な輸送手段のイメージ

資料：国土交通省総合政策局作成



◆真駒内駅と駅前街区の連続化について

真駒内駅は、真駒内団地の造成開始後に計画され、かつて運行していた定山溪鉄道の軌道跡に整備されたこともあり、団地から平岸通を隔てた桜山の麓に立地しています。現状では、駅前に生活利便施設が少ない土地利用とも相まって、来街目的が地下鉄とバスの乗継ぎのためだけである、いわゆる「通過型」の利用が多い状況です。

また、駅と駅前街区の往来には道路の横断をしなければならず、冬季における凍結路面を横断する際の危険性や、横断歩道を通行しない乱横断の多発などの交通課題も指摘されています。

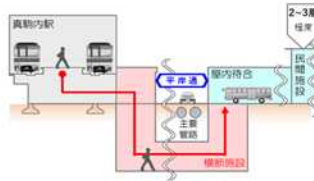
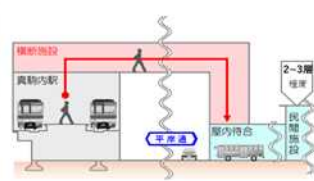
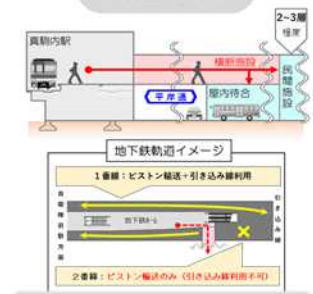
真駒内駅前地区のまちづくりを進める上では、乗継利便性の向上はもとより、歩行者の安全性を確保するほか、真駒内駅利用者を駅前地区に誘導しにぎわいと交流の創出につなげていくことが重要です。このため、駅と駅前街区の接続性向上に向けて、これまでの地域議論を踏まえた「駅前地区に求められていること」及び「交通の現況・検討」の視点から検討を行いました。

《接続性向上に向けた検討① 真駒内駅前地区に求められていること》

	地域議論における意見※	
全体傾向	○アンケート調査（第2回） ⇒歩行者空間連続化案の支持が過半以上	◇駅前の歩行者空間を確保した 「人・公共交通主体」のまちづくり
景観・みどり	●駅を出た視点での景観づくり ●品格を感じる駅前空間 ●みどり・にぎわい等、景観要素の効果的演出	◆駅前から駅前通（にぎわいの軸）を みどり・にぎわい空間で一体化
地域活動	●交流広場の日常的なにぎわい ●持続可能なエリアマネジメント （広場の効果的な運用） ●多くの方が交流広場へ立ち寄る駅や各施設 からのアクセス性	◆駅・交通広場・民間施設（商業等）の 各施設と交流広場を地上レベルで一体化
都市機能集積	●商業・医療等の都市機能の集積 ●地域が求める様々な機能の導入 ●民間需要を呼び込む魅力的な立地の創出	◆駅・交通広場・民間施設（商業等）間を 快適な歩行者空間で直結
交通結節	●乗継利便性の向上 ●快適なバス待ち環境	◆駅と駅前街区間において歩行者と自動車の 交錯を上下移動を伴わず解消
歩行者ネットワーク	●安心・安全（歩行者の安全性） ●高齢者・子育て世代にやさしい上下移動の 少ない移動環境 ●駅前での歩行者空間の確保	
展開・波及	●にぎわいの連続化（駅⇔広場⇔駅前通り） ●駅前地区全体の回遊性確保 ●周辺地域（地上レベル）も見据えた回遊性	◆駅前通から周辺地域への回遊を促すため 地上レベルでの動線を構築

※検討委員会、地域協議会、アンケート調査、オープンハウス、サウンディング型市場調査等での主な意見

《接続性向上に向けた検討② 交通の現況・検討等》

<p>自動車交通の現況・今後の情勢</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前の平岸通の交通量は近年減少傾向、半数近くが駅前で右左折</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>周辺道路の交通量 (平日 12 時間 7:00~19:00)</b></p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>平岸通 : 7,800 台(H16) ⇒ 6,700 台 (H30)</p> <p>五輪通 : 13,800 台(H20) ⇒ 13,300 台 (H29)</p> <p>国道 453 号 : 15,400 台(H20) ⇒ 15,300 台 (H30)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少、高齢化の進展、若者の自動車離れ等により、自家用車利用者が減少の予測</li> <li>● 自動車中心から人中心のストリートづくり (ウォークブル)</li> </ul>
<p>交通解析の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 迂回化や新たな開発を考慮した交通解析を行い「混雑度」「交差点需要率」「動的解析」から、渋滞の可能性は低いことを確認</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑度：道路の混雑度合を示す指標</li> <li>・交差点需要率：交差点の混雑度合を示す指標</li> <li>・動的解析：シミュレーション動画を作成し、自動車交通の流れを確認</li> </ul>
<p>平岸通の横断手法の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地下接続や空中接続の可能性を検討し、いずれについても困難</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>地下通路</b></p>  <p>・上下移動が多く利便性が低下 ・相当深度の掘削が必要であり費用対効果が見込めない</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>3階空中歩廊</b></p>  <p>・上下移動が多く利便性が低下 ・既存駅舎の構造では新たな構造体を支持できず建替えが必要</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>2階空中歩廊</b></p>  <p>地下鉄軌道イメージ 1番線：ヒストン輸送+引き込み線利用 2番線：ヒストン輸送のみ(引き込み線利用不可)</p> <p>・2番線から引込線が利用不可 →通常の運行が困難となり、旅客営業に著しい影響が発生する</p> </div> </div>

これらの検討を踏まえ、今回のまちづくりにおいて様々な効果を生み出すため、駅と駅前街区の接続方法の考え方を以下のとおり整理しました。

**【基本的な方向性】**

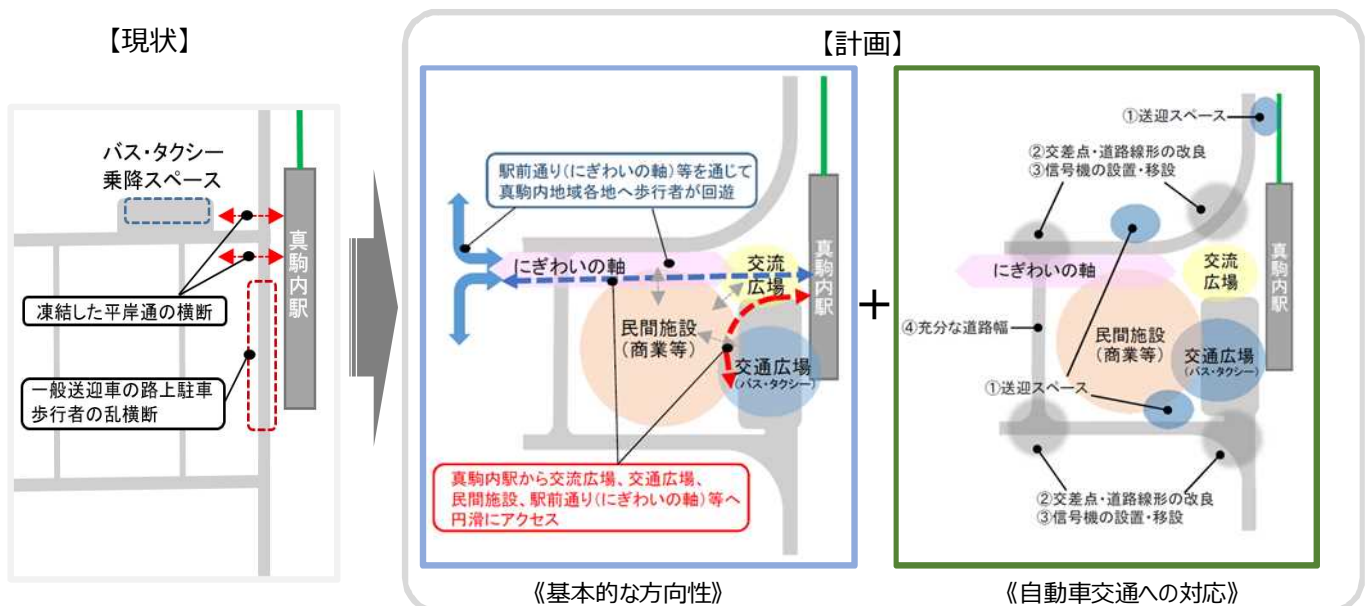
- 誰もが安全・快適に移動し、にぎわいや交流が生まれ、南区の拠点としての利便性を享受できる「人・公共交通主体」のまちづくりを実現するため、駅前に歩行者空間を確保し、平岸通を迂回化することにより、駅、交流・交通広場、民間施設（商業）を地上レベルでつなぎ、切れ目ない人の動線を構築する。
- あわせて、交差点・道路線形の改良や一般車送迎スペースの設置など、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組の実施を検討する。

**【自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組の実施検討】**

- ①「送迎スペース」 … 一般車用の送迎スペースをA街区の向かいの北側と南側のそれぞれに設置（A街区の民間施設駐車場との連携も視野）
- ②「交差点・道路線形の改良」 … 隅切りの整備等による見通しの確保、右左折レーンの設置、スムーズに走行ができる道路形状
- ③「信号機の設置・移設」 … 信号制御による安全性の確保
- ④「十分な道路幅」 … 冬季の堆雪、見通しも考慮したゆとりある道路幅確保

**【期待される効果】**

- 「各交通施設間の円滑な乗継」
- 「地域利便に供する都市機能集積の実現」
- 「平岸通の道路横断や乱横断発生等の交通課題の解消」
- 「真駒内各地域への回遊性創出」
- 「品格やにぎわいが感じられる駅前空間の形成」
- 「交流広場の活用の可能性の拡大」



◆（参考）自動車中心から人中心のストリートづくり

元来、高度経済成長期におけるモータリゼーション（自動車利用）の進展に伴い、道路は自動車を円滑に通行させることを重視していましたが、昨今では、人口減少や少子高齢化、自動車保有率の低下といった自動車利用動態の変化を踏まえ、「自動車中心から人中心のストリートづくり」が全国的に進められています。

南区の拠点となる真駒内駅前地区においても、今回の土地利用再編の機会を捉え、将来のまちの姿を見据えたまちづくりを実践し、高齢者や障がいをお持ちの方、子育て世代の方などもスムーズかつシームレスに移動が可能となる「人・公共交通主体」のバリアフリーな移動環境の創出を目指していきます。

ストリートデザインガイドライン

資料：国土交通省より引用



**Walkable**

歩きたくなる

**Eye level**

まちに開かれた1階

**Diversity**

多様な人の多様な用途、使い方

**Open**

開かれた空間が心地よい

**(2) B1街区** ～行政機能・公共サービス機能の集積・複合化～

B1 街区は、現在まこまる（旧真駒内緑小学校）が立地する約 1.3ha のある程度まとまった規模を有し、真駒内駅からも比較的近接していることから、区役所をはじめとする南区内の行政・公共施設の集積・複合化を想定しています。



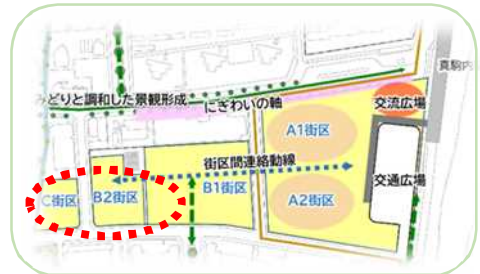
区役所や区民センター、保健センターなどを集積し、現在の位置よりも真駒内駅に近接させることでアクセスを向上します。また、将来の効率的な行政・公共施設の施設配置を見据え、その他の施設についてもこの機会を捉えて集積・複合化することで、来庁者の利便性向上を図るとともに、多世代が交流できる地域コミュニティ機能を強化します。

**【B1街区】 行政機能・公共サービス機能の集積・複合化**

- 【集積・複合化する機能】**
- ▶ 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、交流等を促す機能 など

**(3) 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～

B2 街区は現在区役所と区民センターが立地する街区（約 0.7ha）、C 街区は保健センターが立地する街区（約 0.3ha）とし、これらの街区は、現行の行政施設を B1 街区に整備する行政・公共施設へ移転したのち、活用が可能となります。



エドウィン・ダン記念館や真駒内用水に近接した街区であり、真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入を目指すにはふさわしい街区と考えられます。

B2・C 街区は、B1 街区整備後に現区役所等を解体の後の着手となり、事業化までに期間を要することから、事業着手の段階で土地需要や地域ニーズ、公有施設の更新動向等を踏まえ、あらためて導入する機能について、検討していきます。

**【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**

- 【想定される多様な機能】**
- ▶ A 街区を補完する機能（商業、医療・福祉、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



### 4-3 街並み・ネットワークの形成

#### (1) 駅前通り ～にぎわいやみどりが感じられる歩行空間～

真駒内駅から真駒内川方面へ伸びる駅前通りは、立ち並ぶ街路樹が四季折々の表情を見せ、人々が行き交う真駒内駅前メインストリートを形成しています。駅の後背に桜山を望む様子は、みどりと共存する住宅地である真駒内を代表する景観となっています。その豊かなみどりを生かし、沿道の建物には駅前通りと調和した緑化に配慮するなどといった取組を推進します。

また、駅前通りは、地域の「にぎわいの軸」として交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわいを真駒内広域に波及させる重要な役割を担います。A街区に整備される建物についても、既存の商業施設などと連携し、店舗の顔を駅前通り側に向ける、オープンカフェを設けるなどといった取組を推進していきます。

駅前通りの紅葉の様子



にぎわいやみどりが感じられる歩行空間のイメージ

資料：札幌市 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度の運用方針 引用



#### (2) 安心・安全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～

真駒内駅や交流広場、交通広場、各街区間の移動の円滑性や、駅前地区周辺との回遊性の確保するため、安心・安全な歩行者ネットワークを形成する取組を推進していきます。

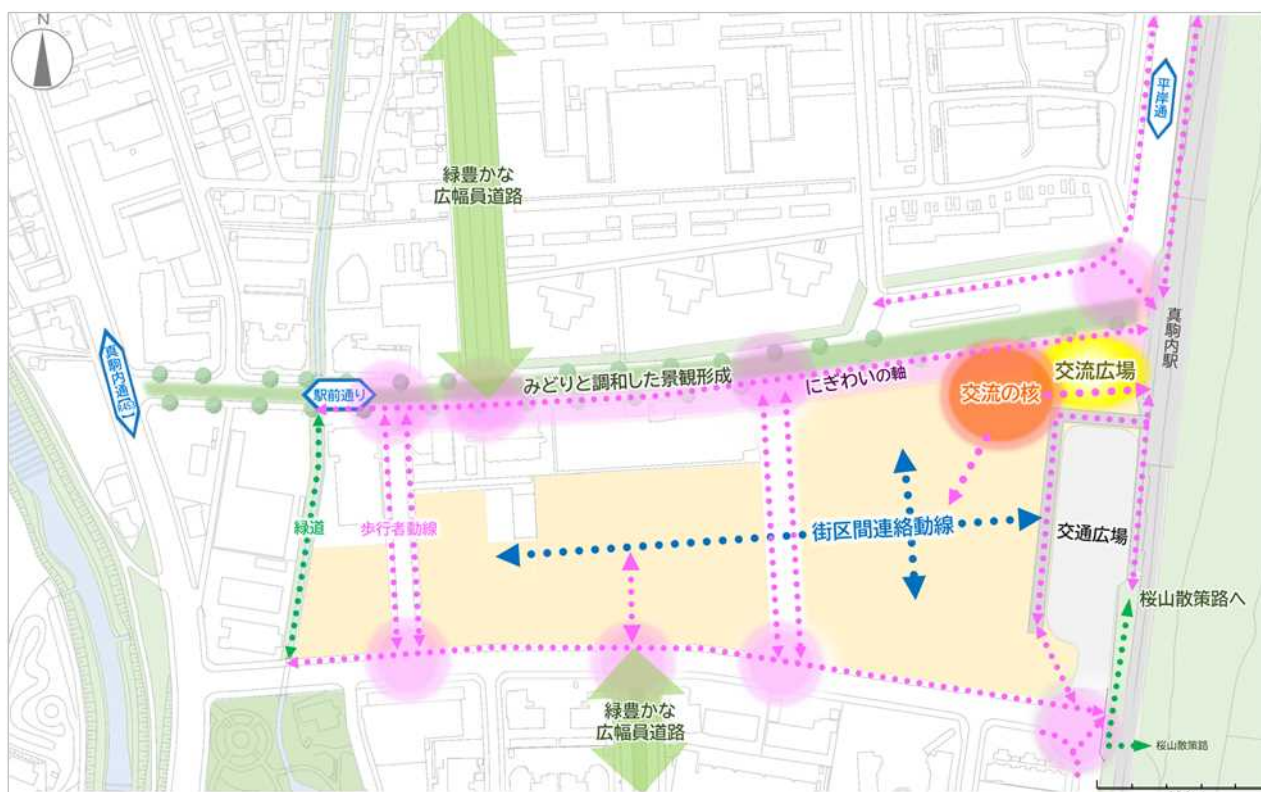
真駒内駅前地区には、地域を支える民間施設や公共施設など南区の中核となる様々な主要施設の立地が想定されることから、真駒内駅から駅前地区全体、さらには広く真駒内地域との人の流れを支えています。

#### ◆街区間連絡動線

各街区に導入される機能をより効果的に発揮するためには、街区間の移動の円滑性確保が必要となります。特に、積雪寒冷地においては天候に左右されない歩行者空間の整備も重要と考えられます。

そこで、交通結節機能・生活利便機能の導入が想定されるA街区及び行政・公共サービス機能の導入が想定されるB1街区においては、街区内に半公共的な通路空間を設け、真駒内駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築を目指します。

歩行者動線



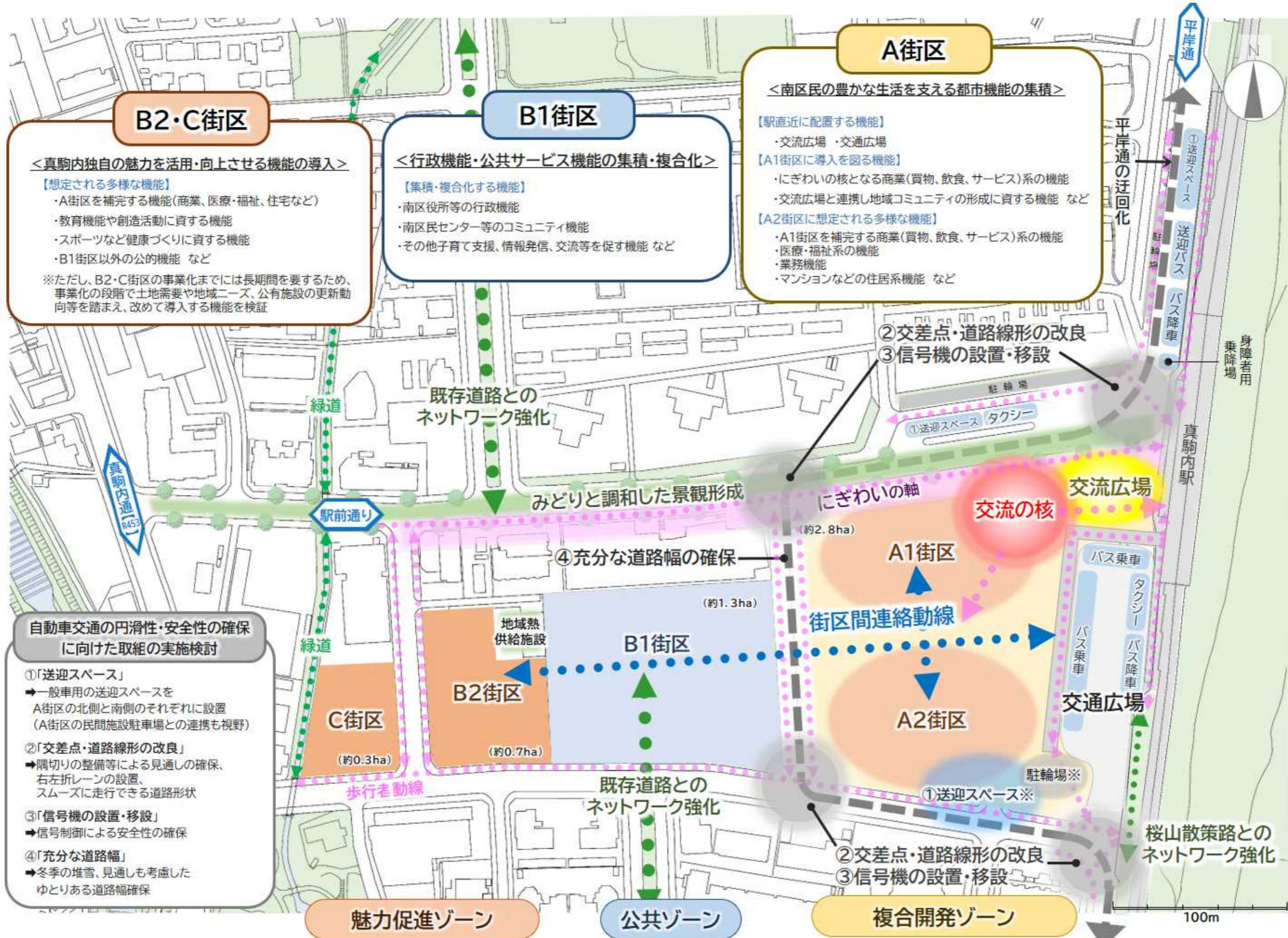
◆既存地域資源とのつながり

真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、その沿線に商店街や公園が配置され、また、地域内の緑道とも接続されていることから、造成当初より地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っています。地域のにぎわいの再生のためには、これらの歩行者のネットワーク機能を高めることが重要であり、駅前地区は広幅員道路の南北の交点となっていることから、緑豊かな広幅員道路のバリアフリー化工事を行い地域の回遊性を高めるなど、駅前地区から人の流れが誘導されるような取組を推進していきます。

また、真駒内駅の南側には地域のシンボルでもある桜山の散策路入口がありますが、現在、駅から散策路を直接結ぶ歩道がない状況です。今回の土地利用再編に合わせて歩道を整備することで、桜山の魅力発信に寄与すると同時に、真駒内駅の南側からの歩行者動線について、アクセシビリティ・安全性を向上します。

4-4 土地利用計画図

「土地利用の考え方」「各街区の機能・役割」「ネットワーク・街並みの形成」を踏まえ、土地利用計画図を作成しました。



イメージパース（俯瞰）

※真駒内駅側と五輪団地側をむすぶ、歩行者横断歩道の設置を予定しております。



イメージパース（駅出口から交流広場を望む）



イメージパース（駅前通から真駒内駅を望む）

