

本日のプログラム

13:30 開会のあいさつ（5分）

13:35 情報提供（15分）

- ① 今回の地域協議会の位置づけ
- ② まちづくり計画の全体構成
- ③ 第3回検討委員会・地域協議会の振り返り
- ④ 土地利用計画案について

13:50 意見交換（60分）

土地利用計画案について

14:50 発表（5分）

14:55 閉会のあいさつ（5分）

15:00 閉会

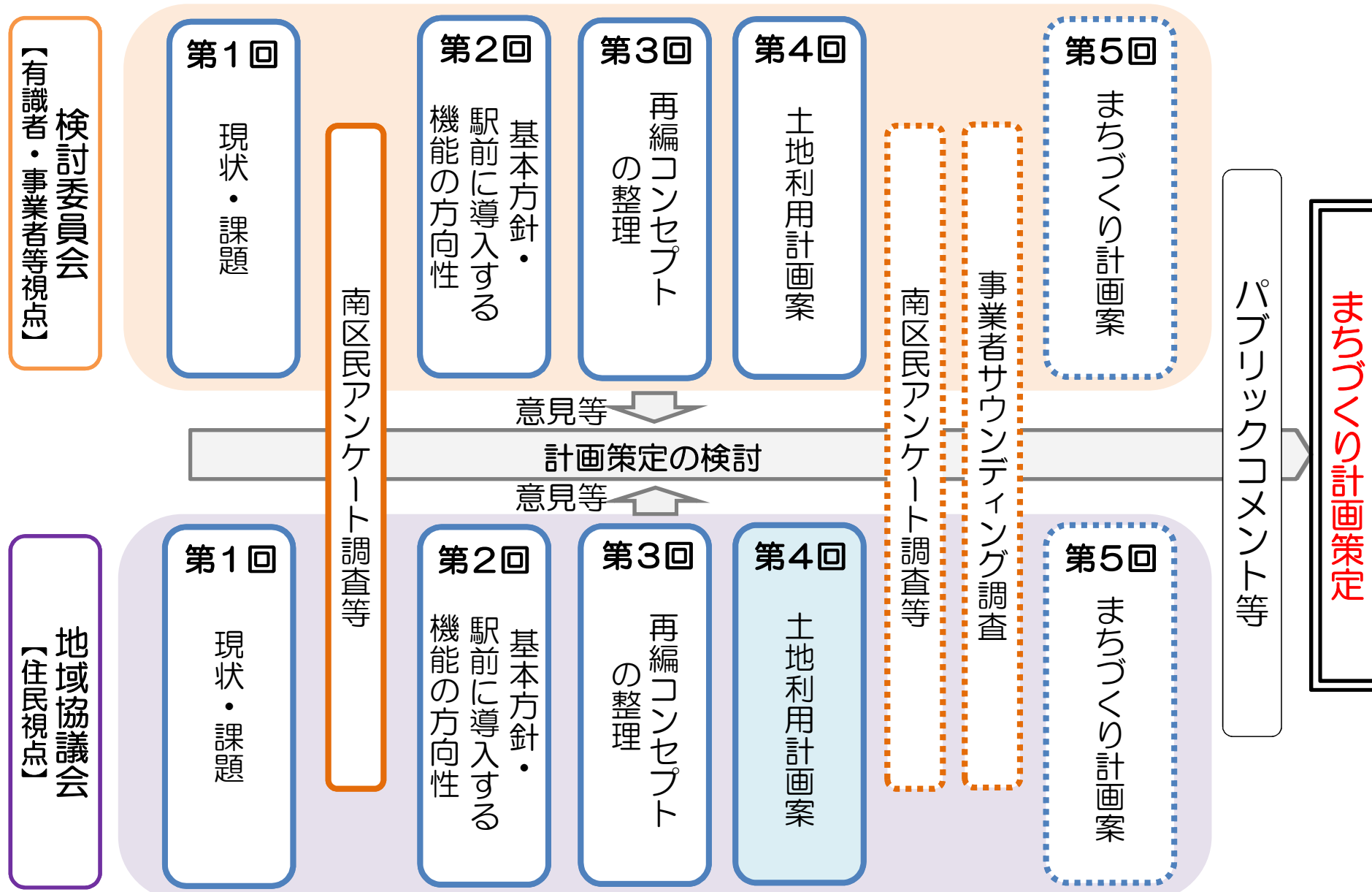
真駒内駅前地区のまちづくり

第4回 真駒内駅前地区 まちづくり地域協議会

令和3年3月5日（金）
札幌市まちづくり政策局
都市計画部

① 今回の地域協議会的位置づけ

① 今回の地域協議会の位置づけ



※議論の進捗に応じて、適宜見直ししながら進めていく

② まちづくり計画の全体構成

②まちづくり計画の全体構成

まちづくり計画の主な構成（想定）

第1章 計画策定の背景

第2章 南区及び真駒内地域の現状

第3章 まちづくりの方針

(1)まちづくりの基本方針

(2)再編コンセプト

(3)土地利用計画

- 土地利用の考え方

- 各街区の機能

- ネットワーク

- 土地利用計画図

(4)スマートコミュニティ形成

(5)まちづくりの展開

- みどりや景観的視点

- 持続的なまちづくり

- 駅周辺への波及・展開 等

第1回地域協議会・検討委員会

第2回地域協議会・検討委員会

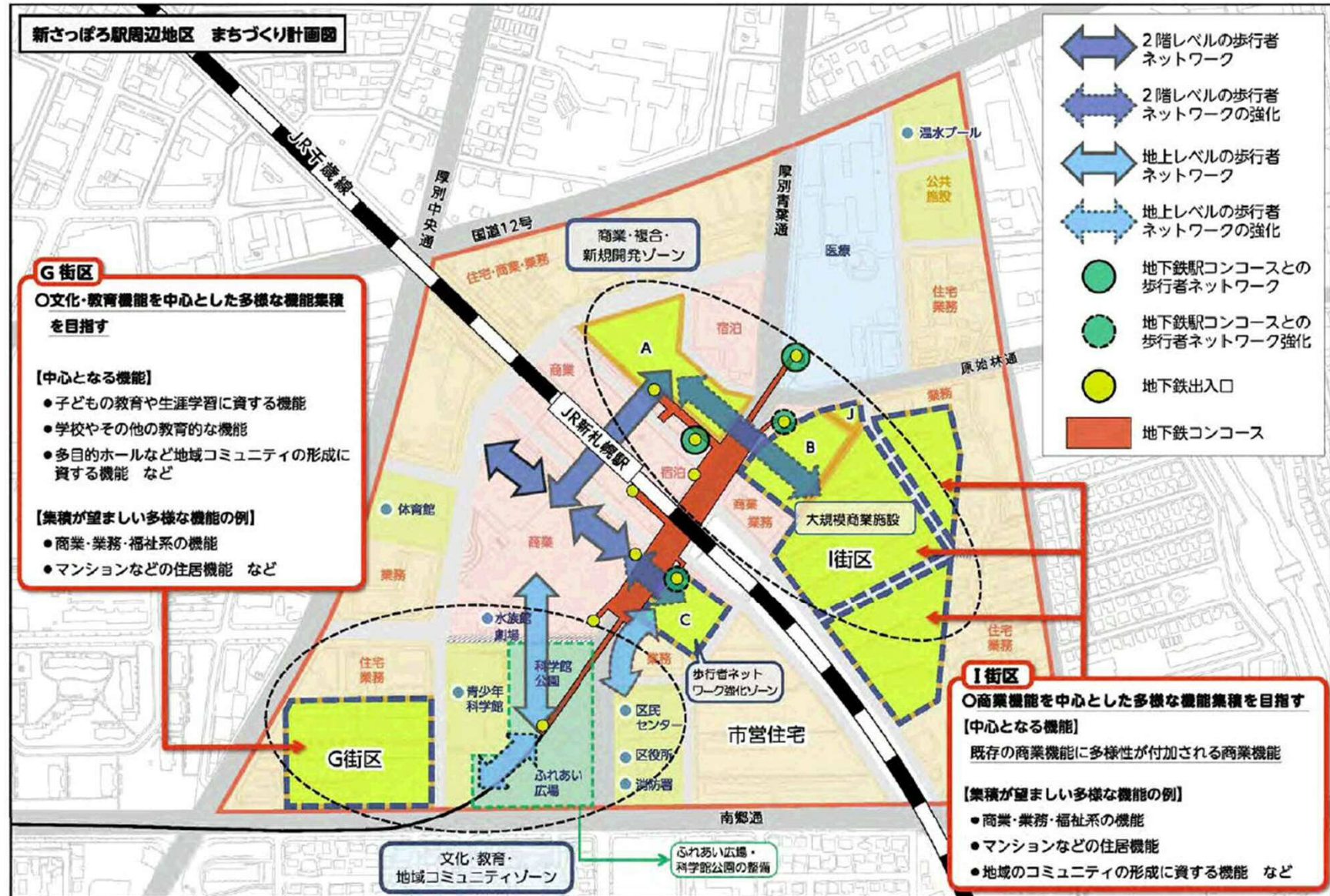
第3回地域協議会・検討委員会

第4回地域協議会・検討委員会

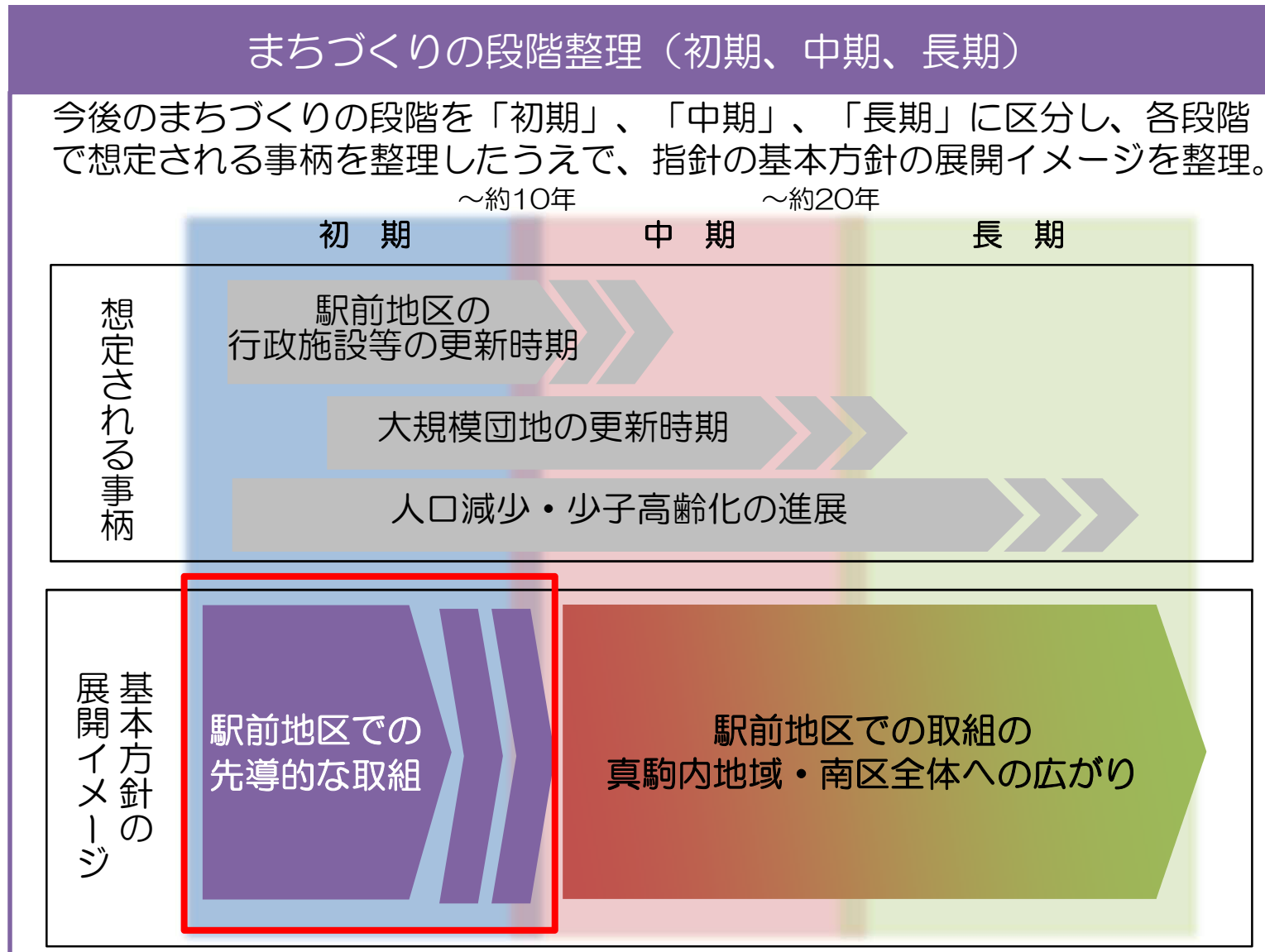
第5回地域協議会・検討委員会

②まちづくり計画の全体構成

土地利用計画図のイメージ (参考 新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画)

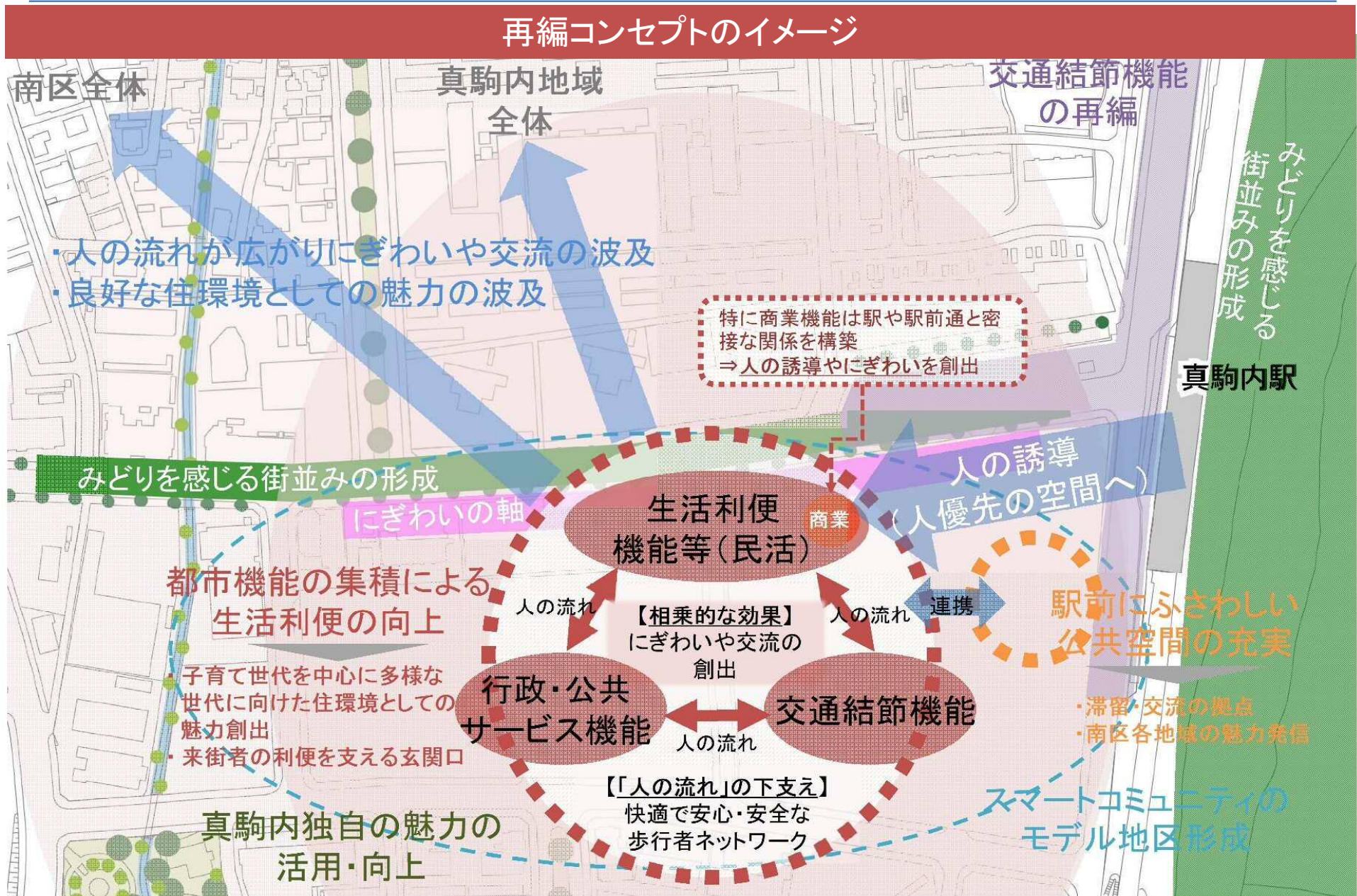


②まちづくり計画の全体構成



③ 第3回検討委員会・地域協議会 の振り返り

③第3回検討委員会・地域協議会の振り返り



第3回検討委員会 実施結果

【実施概要】

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拡大防止のため）

参加者：12名

【議題】

再編コンセプトの整理について

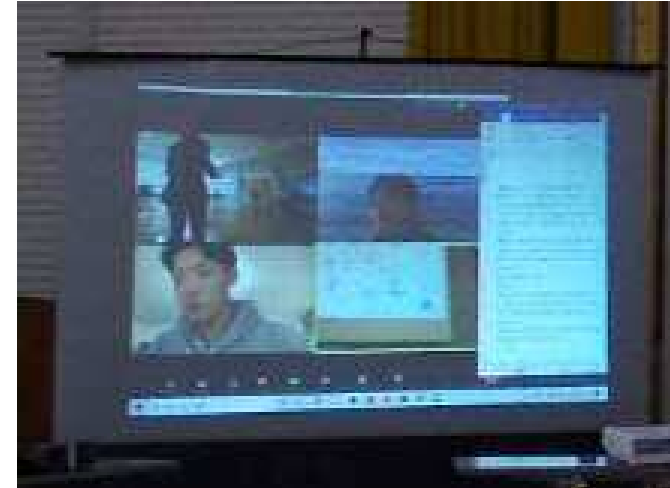
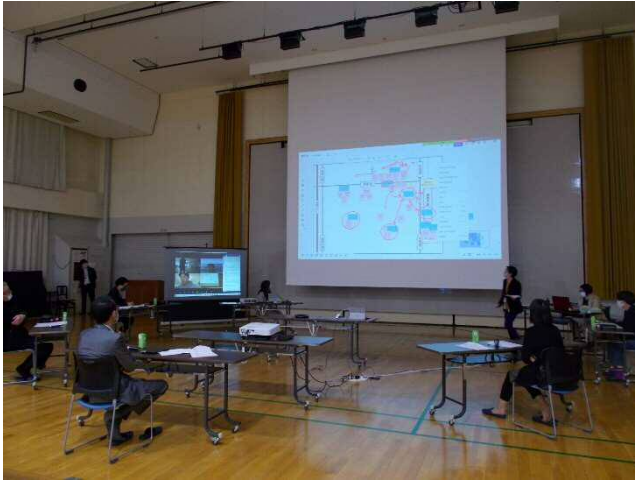
《 主な意見のキーワード 》

- 真駒内独自の魅力の打ち出し
- バス運転手不足によるバス路線の集約
- 南区の公共交通網と真駒内の位置づけ
- あらゆる世代が暮らしやすいまち
- 民間事業者の意欲向上と誘導
- 商業機能と駅前のにぎわい
- 民活機能と交通機能の連携
- 駅と再編街区の直結化
- 時代に追随できる可能性
- みどりの取り込み

③第3回検討委員会・地域協議会の振り返り

12

第3回地域協議会 実施結果



【実施概要】

新型コロナウイルス対策のため、各グループごとに時間を分け、会場参加とオンライン参加を組み合わせて開催

開催日：令和2年10月9日（金）

開催場所：南区民センター「区民ホール」

参加者：18名

【議題】

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を考える

第3回地域協議会 主な意見

◆駅前に求められる機能の位置関係

各機能の拠点として広場を駅前に配置

- 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。

行政・公共サービス機能を駅から離して配置

- 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。

交通結節機能を各機能の中心に配置

- 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。

駅と各機能の直結

- 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。

第3回地域協議会 主な意見

◆駅前に求められる新たな機能や考えるべき事項

駅前空間の活用

- 人と車の交差を減らして、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。

真駒内らしさ、現状の良いところを活かす

- みどりの景観を活かし、歩いて楽しめる街になると良い。
- 既存施設との関係を考慮し、街全体が活性化していく視点を考えるべき。

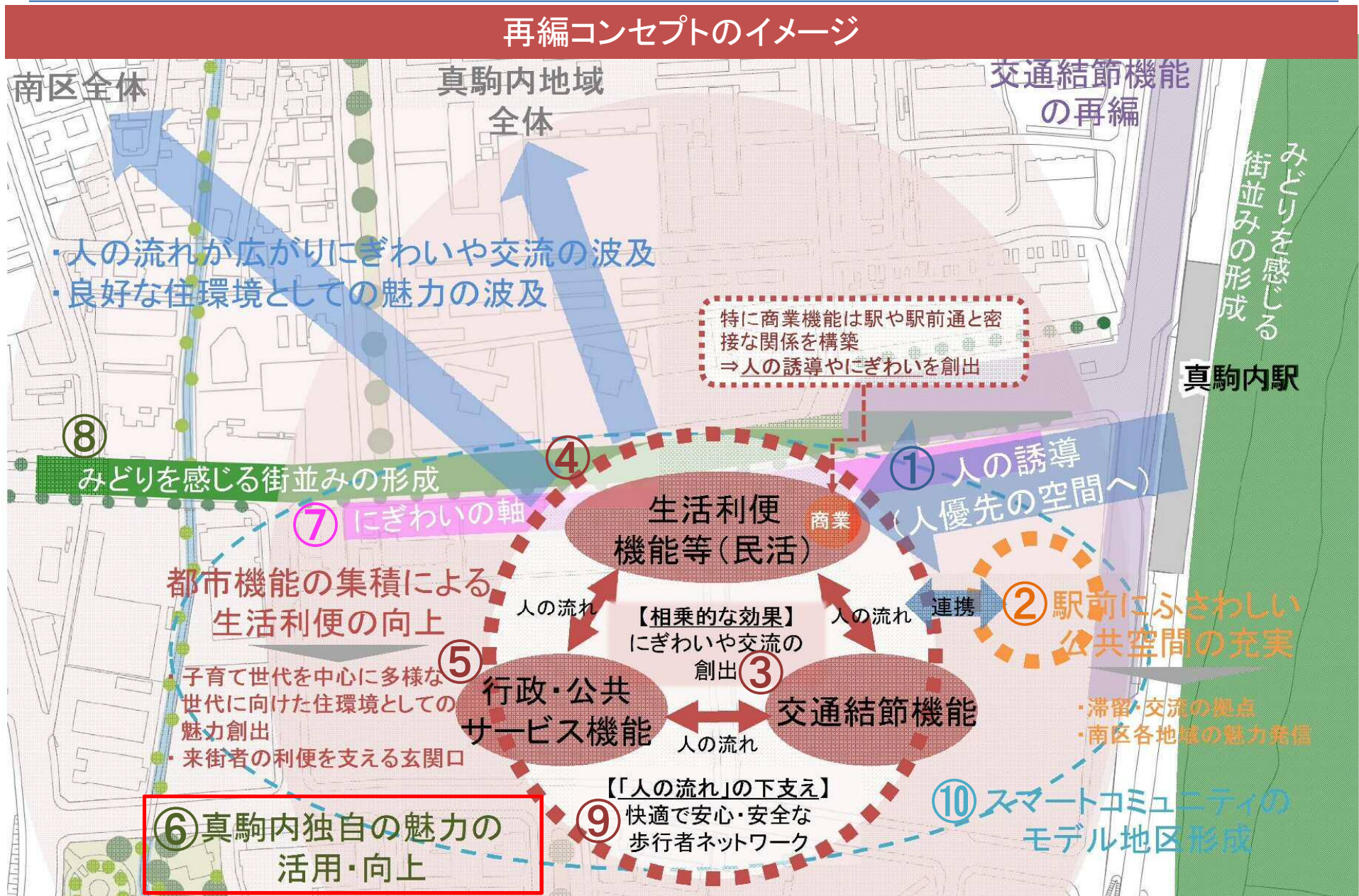
南区の中心としての広場機能の活用

- 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。

創造的な活動を支える場

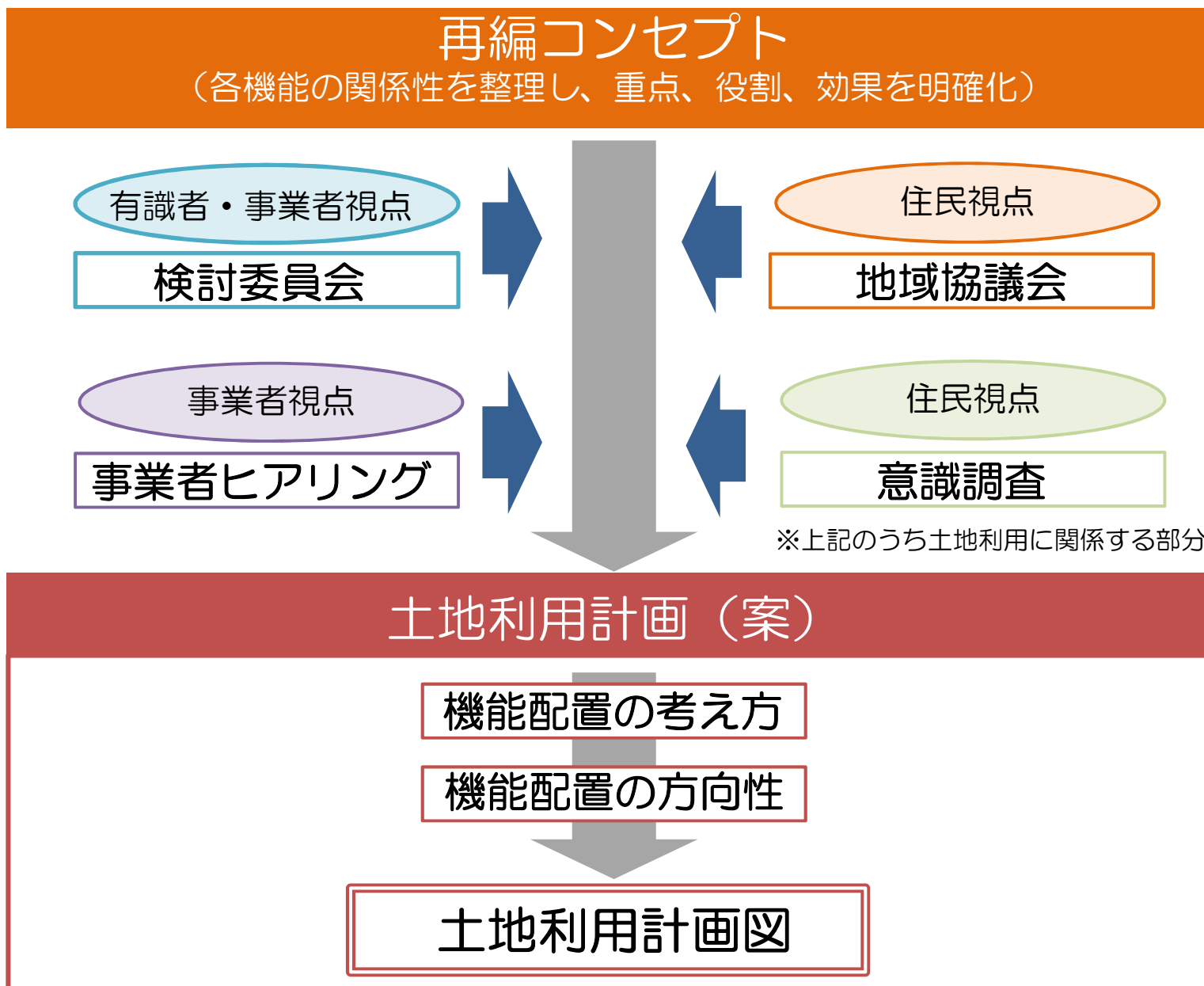
- 地域の人や学生が、勉強したり、創造・芸術活動ができる交流・芸術活動ができる交流・文化・情報発信の場があると良い。

③第3回検討委員会・地域協議会の振り返り



④ 土地利用計画案について

④土地利用計画案について



④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について①>

実現を目指すコンセプト	① 人の誘導（人優先の空間へ）
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 <p>における意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 人の生活動線上に利便機能を配置 ● 自家用車に頼らない移動方法 ● 多世代対応のバリアフリー ● 民間投資意欲の向上
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅と駅前街区の直結化は民間事業の魅力が高まる ● 駅前のバリアフリーを重視



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 駅を通過する人を駅前地区に誘導し、にぎわいや交流を創出 ◆ 主要動線を再編街区に引き込み、生活利便の向上を図る ◆ 高齢化を見据え、自動車から人・公共交通を主体としたバリアフリー空間を整備 ◆ 民間投資意欲の向上につながる環境整備
機能配置の方向性	<p>駅⇔交通結節機能⇔民活施設の密接な関係性の構築が必要</p> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 10px; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>実現に向けた2案を提示 (道路迂回による駅直結化の有無)</p> </div>

④ 土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について②>

実現を目指すコンセプト	② 駅前にふさわしい公共空間の充実
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 <p>における意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 人中心の滞留できる空間 ● 南区の観光・地域資源や魅力の発信 ● 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の創出
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前のにぎわいを重視



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>南区の玄関口</u>にふさわしいにぎわい・交流の拠点 ◆ イベント開催や観光案内等、地域の<u>魅力発信の拠点</u> ◆ <u>民活施設との一体的な活用</u>により、にぎわい・交流を創出
機能配置の方向性	<p>南区の玄関口として人が行き交う駅及び駅前通と民活施設に隣接した位置に「<u>交流広場</u>」を配置</p> <p style="text-align: center; background-color: #fce4d6; padding: 5px;">交流広場を「A街区北東」に配置</p>

④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について③>

実現を目指すコンセプト	③ 交通結節機能の再編
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 <p>における意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心への接続機能の向上 ● 乗り継ぎ環境・待ち環境の改善 ● 駅前にタクシーや一般車の停車スペースの確保 ● バス待ち時間の有効活用
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心へのアクセスが良い ● 南区後背圏は、交通環境改善を重視



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 乗り継ぎ利便向上のため、<u>駅に近接して</u>交通広場を配置 ◆ 駅前に生活動線を引き込むため、<u>バス乗車スペースは民活施設側に</u>配置し、<u>待合空間は民活施設と一体化</u>を目指す ◆ その他<u>交通課題の解決</u>を目指す
機能配置の方向性	<p>駅と民活施設に隣接した位置に「<u>交通広場</u>」を配置</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> <p>交通広場を「A街区南東」に配置</p> </div>

④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について④>

実現を目指すコンセプト	④ 生活利便機能（民活）
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 <p>における意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅に近接した商業・サービス機能が不足 ● 気軽に立ち寄れる施設 ● 人の生活動線上に利便機能を配置（再掲） ● 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）
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅直近街区は市場性あり ● 商業施設規模は7,000～10,000㎡程度 ● 買い物重視



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 駅から人を誘導する役割を担う ◆ 生活利便機能を、地下鉄とバスの乗り継ぎ動線に直結して配置 ◆ 既存施設との並びを意識し、駅前通り沿道の商業核化を目指す ◆ 事業者ヒアリング結果を踏まえ、実現性を考慮
機能配置の方向性	<p>道警官舎用地と中学校用地の一体的な利用（大街区化）</p> <p>駅近接かつ駅前通側に主に商業機能を配置（A1街区）</p> <p>南側は拠点に必要とされる多様な機能を導入（A2街区）</p>

④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について⑤>

実現を目指すコンセプト	⑤ 行政・公共サービス機能
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 <p>における意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● あえて駅直近には配置せず、人通りを生む ● 駅と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
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● まこまるの街区の民間需要は疑問 ● 特に30代が子育てが重視



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ バス・地下鉄等の <u>アクセスが容易な配置</u> ◆ 機能を複合化することで、<u>来庁者の利便性を向上</u> ◆ 事業者ヒアリングの結果を踏まえ、民間需要の低い街区を活用 ◆ <u>周遊を促す</u>ため、駅直近には配置しない
機能配置の方向性	<p style="text-align: center;"><u>比較的駅に近接し、一定規模を有する街区 (B1 街区)</u> に行政・公共サービス機能を配置</p>

④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<各街区について⑥>

実現を目指すコンセプト	⑥ 真駒内独自の魅力の活用・向上
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 における意見 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>他地域との差別化を図る</u>



機能配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>真駒内らしさ</u>を活かした機能を導入 ◆ 目的を持った来街者の利用を想定 (駅から離れても需要がある機能) ◆ 先行整備による民間需要やニーズの高まりを踏まえた機能を導入
機能配置の方向性	<p style="text-align: center;">A街区・B1街区整備後のニーズを踏まえ、<u>真駒内らしさ</u>を活かした機能を導入 (B2・C街区)</p>

④土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<ネットワーク等について①>

実現を目指す コンセプト	⑦ <u>にぎわいの軸</u>	⑧ <u>みどりを感じる 街並みの形成</u>	⑨ <u>快適で安心・安全な 歩行者ネットワーク</u>
<ul style="list-style-type: none"> ● 検討委員会 ● 地域協議会 における意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前通の<u>にぎわい</u>を大切にしたい ● <u>歩いて楽しいまち</u> ● <u>既存施設との関係性</u>の検討も必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前通の景観は唯一無二の資源 ● <u>美しい自然景観を感じながら歩けるまち</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>にぎわいが点在し、歩いて周遊できるまち</u> ● <u>多世代対応のバリアフリー</u> ● <u>夜間も安心して歩けるまち</u>
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の<u>にぎわい</u>を重視 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然豊かでゆとりがある 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空中歩廊等での街区間のアクセス向上 ● <u>バリアフリー</u>を重視

機能配置の 方向性	<p>< 駅前通り ></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「<u>にぎわいの軸</u>」を形成 ・ 桜山への景観や既存の街路樹等、<u>みどりを意識したまちなみづくり</u>を目指す <p>< 街区間連絡動線 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅⇄広場⇄A・B各街区間を、<u>安心・安全な歩行者ネットワーク</u>で接続 <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、<u>既存の地域資源とのネットワークを強化</u>することで、駅前地区・真駒内各地域の<u>回遊性を高める</u>
--------------	--

④ 土地利用計画案について

土地利用計画の考え方<ネットワーク等について②>

実現を目指す コンセプト	⑩ <u>スマートコミュニティ</u> のモデル地区の形成
● 検討委員会 ● 地域協議会 における意見	● 清掃工場の排熱エネルギーを有効活用 ● バス運行情報のオープンソース化
● 事業者ヒアリング ● 区民アンケート	



機能配置の 方向性	<p>< スマートコミュニティの形成 ></p> <ul style="list-style-type: none">● <u>地域熱供給</u>について、既供給エリア（B・C街区）に加え、<u>A街区への拡大</u>を目指す● バス乗降の集約化により生まれたスペースを活用し、現 駅前広場に<u>水素・EVステーション</u>を整備
--------------	--

④土地利用計画案について 【案1 迂回する場合】



④土地利用計画案について 【案2 迂回しない場合】



④土地利用計画案について

各街区の機能①

A街区北東 交流広場

交流広場：人々の交流等を促す広場空間

- 人々の滞留・交流を促す空間
- 地域イベントの開催



人々の滞留・交流を促す空間



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)



<期待される交流広場の機能>

- 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事例
(札幌市 北3条広場)

交流広場が民活施設と一体的に整備・運用されることにより、更なるにぎわい・交流の創出を図る

<今後検討を要する事項等>

- イベントなどに柔軟に活用できる広場の位置づけ
- 持続的な運営が可能となるエリアマネジメントの導入 など

⇒民間事業者ニーズや事業実現性の確認が必要

④土地利用計画案について

各街区の機能②

A街区南東 交通広場

交通広場：バス・タクシーの乗降等のための広場空間

< 交通環境の地域要望 >

- バス待ち環境の改善（風雪対策）
- 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

⇒ 各交通機能に課題あり、総合的な対応が必要

バス	乗車：民間施設（A1街区、A2街区）側にまとめて配置⇒ バス待ち時間を有効活用 降車：駅舎側に方面別に配置 ⇒ 地下鉄乗り継ぎの利便性向上 ※一部、バス・地下鉄の乗継距離が長くなる可能性がある
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、交通広場内に乗降スペースを確保
一般車	方面別に駅に近接した乗降スペースを確保



< 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スペース（土地利用計画図 灰色L字部分）



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 西鉄天神バスターミナル）
※写真：西日本鉄道(株) 提供

< 今後検討を要する事項等 >

- ・民活施設との一体的整備によるバス待ち環境の更なる向上の可能性
- ⇒ **民間事業者による事業実現性の確認が必要**

④土地利用計画案について

各街区の機能③

A1街区

【導入する機能】

- 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**を促す機能



交流広場と一体的な利用ができるカフェ等のイメージ
(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)

A2街区

【集積が望ましい機能】

- **A1街区を補う商業系の機能**（買物、飲食、サービス等）
- **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



<これまでの意見>

- 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カフェ・飲食店
 - 勉強できる場所
 - 多世代が集える場所
 - 子どもが遊べる場所
- など



バス待ち時に立ち寄れるカフェ
(福岡市 西鉄天神バスターミナル)
※写真:西日本鉄道(株) 提供



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

<今後検討を要する事項等>

- **民間事業者による事業実現性の確認が必要**

④土地利用計画案について

各街区の機能④

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
- ⇒公共機能の複合化により、来庁者の利便向上を図る



南区役所



南区民センター



< A・B街区間の連絡動線 >

- 駅と行政施設間の良好な歩行環境



空中歩廊で接続されている事例
(札幌市 琴似4・2地区)

< 今後検討を要する事項等 >

- 民間事業者による事業実現性の確認が必要

④土地利用計画案について

各街区の機能⑤

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街区を補う機能**（商業、医療・福祉、住宅など）
- **教育機能**や**創造活動機能**
- スポーツなどの**健康づくり機能**
- B1街区以外の公的機能 など

⇒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



1972年札幌五輪 モニュメント



＜これまでの意見＞

- 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

など

＜今後検討を要する事項等＞

- **民間事業者ニーズや事業実現性の確認が必要**
- 当該区の事業化は、A街区・B1街区の後となるため、**改めてニーズを把握し機能を検証**

④土地利用計画案について

ネットワーク等①

駅前通

- 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」を形成
- 桜山や既存の街路樹等、みどりを意識した街並みづくりを目指す



にぎわいやみどりが感じられる歩行空間のイメージ
(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)

街区間連絡動線

- 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



連絡通路の事例
(札幌市 北4東6地区)



④土地利用計画案について

ネットワーク等②

既存地域資源とのつながり

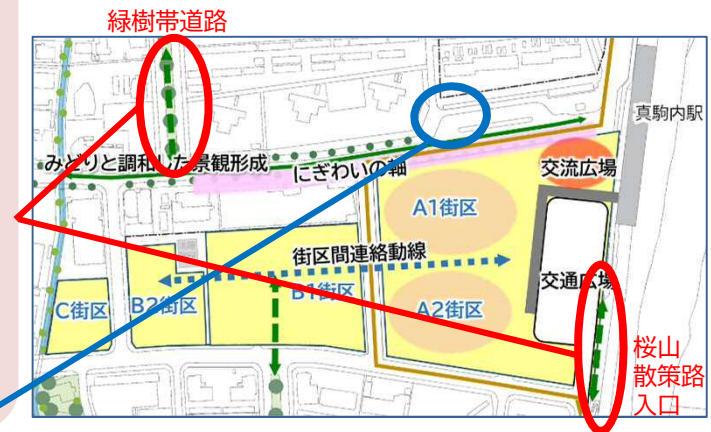
- 緑樹帯道路や桜山散策路等の**既存の地域資源とのネットワークを強化し、**駅⇔駅前地区⇔真駒内各地域の**回遊性を高める**



緑樹帯道路



桜山散策路



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を利用した**地域熱供給**を、既存のB・C街区に加え**A街区への拡大**を目指す
- 既存の駅前広場に、**水素・EVステーション**を暫定的に整備



エア・ウォーター株式会社 提供



©岩谷産業株式会社

水素ステーションの整備事例 移動式(左) 定置式(右)

④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方



【平岸通の迂回化に係る比較】

	(1) まちづくりの コンセプト実現	(2) 道路交通環境 への影響	(3) 駅と駅前街区間の 歩行者ネットワーク	(4) 地域交通課題への 対応	(5) 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、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"> 平岸通を通過する利用者にとっては <u>走行距離・時間が長くなり(約340m)、車と歩行者の交錯が増える</u> ※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内、半数近くは通過ではなく駅前で右左折している 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で連続した歩行者ネットワークにより、<u>バリアフリーな空間が創出</u>される 	<ul style="list-style-type: none"> 各交通モードの課題に<u>概ね対応が可能</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 平岸通を通過する道路利用者を対象とした情報提供や、理解を得る必要がある A・B街区間の道路幅が必要となる
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、<u>にぎわいの連鎖が期待しにくい</u> 	<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<u>道路横断を伴う</u> ※駅と駅前街区を直結する場合は、歩道橋等の整備が必要になり、複数の上下移動が発生する 	<ul style="list-style-type: none"> 平岸通の<u>横断に係る課題が残る</u> 	<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)

④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方

【平岸通の迂回化に係る比較】

(1) まちづくりのコンセプト実現	
<p>案1</p> <p>迂回する 場合</p> <p>(駅直結化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>駅と各街区が密接につながる</u>ことで、駅から人が誘導され、さらなる<u>にぎわいや交流の創出</u>が期待される ・ <u>民間投資意欲の向上</u>につながる
<p>案2</p> <p>迂回しない 場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と各街区のつながりがやや弱く、<u>にぎわいの連鎖が期待しにくい</u>



④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方

【平岸通の迂回化に係る比較】

(2) 道路交通環境への影響	
<p>案1</p> <p>迂回する 場合</p> <p>(駅直結化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平岸通を通過する利用者にとっては <u>走行距離・時間が長くなり(約340m)、車と歩行者の交錯が増える</u> ※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内、半数近くは通過ではなく駅前で右左折している
<p>案2</p> <p>迂回しない 場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現状と変わらない

【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)



④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方

【平岸通の迂回化に係る比較】

	(3) 駅と駅前街区間の歩行者ネットワーク
<p>案1</p> <p>迂回する 場合</p> <p>(駅直結化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 安全で連続した歩行者ネットワークにより、バリアフリーな空間が創出される
<p>案2</p> <p>迂回しない 場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現状と変わらず道路横断を伴う ※駅と駅前街区を直結する場合は、歩道橋等の整備が必要になり、複数の上下移動が発生する



④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方

【平岸通の迂回化に係る比較】

(4) 地域交通課題への対応	
<p>案1</p> <p>迂回する 場合</p> <p>(駅直結化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各交通モードの課題に概ね対応が可能
<p>案2</p> <p>迂回しない 場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平岸通の横断に係る課題が残る

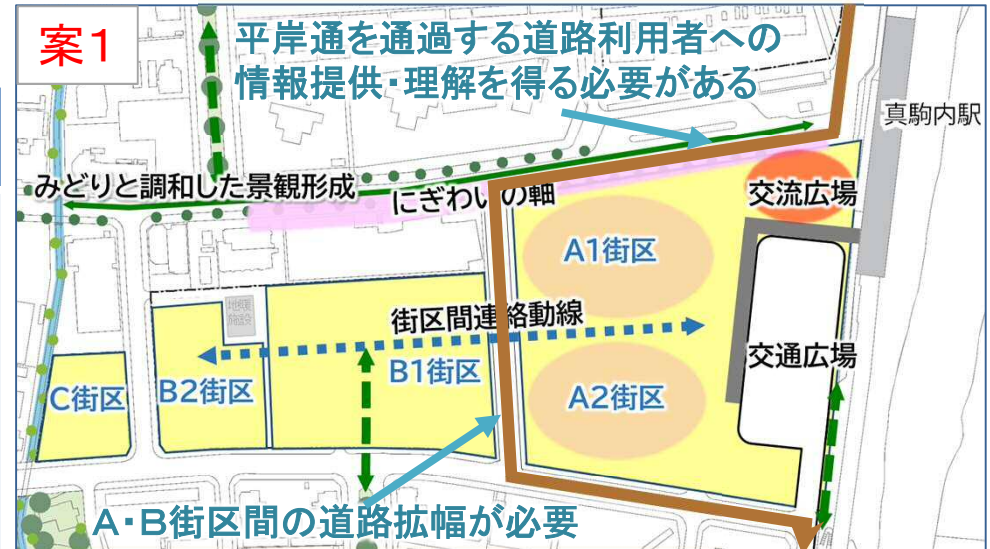


④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方

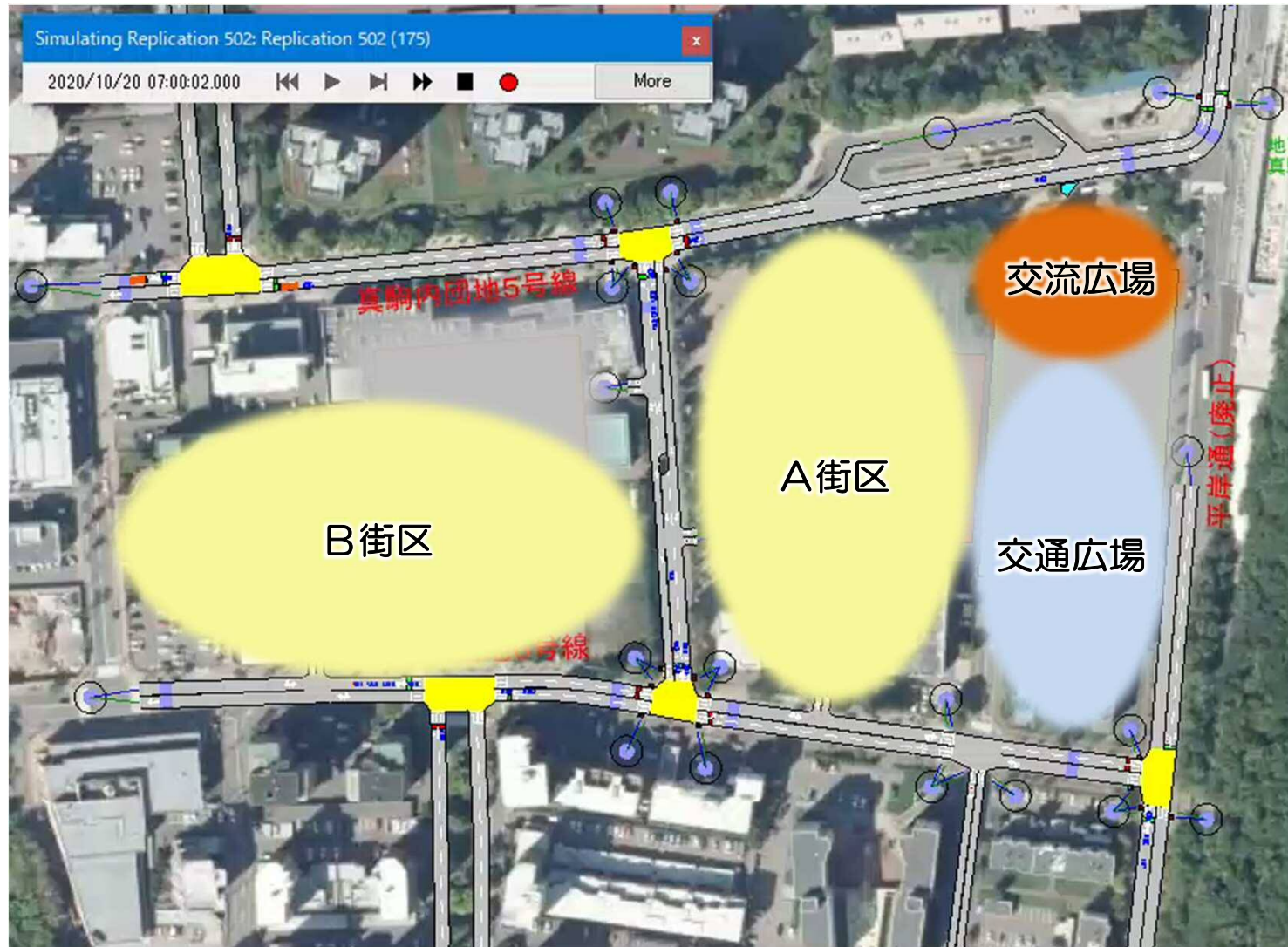
【平岸通の迂回化に係る比較】

(5) その他 特記事項	
<p>案1</p> <p>迂回する 場合 (駅直結化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平岸通を通過する道路利用者を対象とした情報提供や、理解を得る必要がある A・B街区間の道路拡幅が必要となる
<p>案2</p> <p>迂回しない 場合</p>	<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)



④土地利用計画案について

真駒内駅と駅前街区の関係性の考え方【動的解析：案1 平岸通迂回案】



④土地利用計画案について

42

第4回検討委員会 実施結果

【実施概要】

開催日時：令和3年2月15日（月）15：00～16：30

開催場所：北海道経済センタービル 8階Bホール

参加者：10名

【議題】

土地利用計画案について

案に対する意見

- 交通施設の集約によりバス利用者の利便性が向上
- 案1はバス・地下鉄乗り継ぎ動線、道路横断等の様々な交通課題の解決に有効
- 今後の人口構成の変化、駅前の機能・風格の観点から案1が魅力的

その他配慮等が必要な事項に関する意見

- 円滑な交通確保や駐車場整備
- 駐輪場や自転車の活用
- 既存商業施設との関係性
- 立地する建物の景観的配慮
- 水素ステーションのあり方
- エリアマネジメント組織のあり方

第2回事業者ヒアリング 実施結果

【実施期間】 令和元年12月～令和2年1月

【実施結果】

[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える。

(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

終了

60分

意見交換のすすめ方

テーマ：土地利用計画図について考えよう！

具体的に、駅前がどのような使われ方をするかを想像し、土地利用について考えましょう。

- 各街区の土地利用方針について
- 車及び歩行者の動線計画について
- 交流広場の活用方法について

■駅前地区で導入する機能の方向性の振り返り

駅前地区で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

- 各機能の関係性について、
第3回地域協議会で出された意見の振り返り
【駅前に求められる機能の位置関係について】



●各機能の拠点として広場を駅前に配置

- ・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。

●行政・公共サービス機能を駅から離して配置

- ・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。

●交通結節機能を各機能の中心に配置

- ・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。

●駅と各機能の直結

- ・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。

【駅前に求められる新たな機能や考えるべき事項について】

● 駅前空間の活用

- ・人と車の交錯を減らして、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。

● 真駒内らしさ、現状の良いところを活かす

- ・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。

● 南区の中心としての広場機能の活用

- ・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。

● 創造的な活動を支える場

- ・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。

25分

〈意見交換①〉

- ・ 各街区の土地利用方針
- ・ 車及び歩行者の動線計画について考えてみましょう



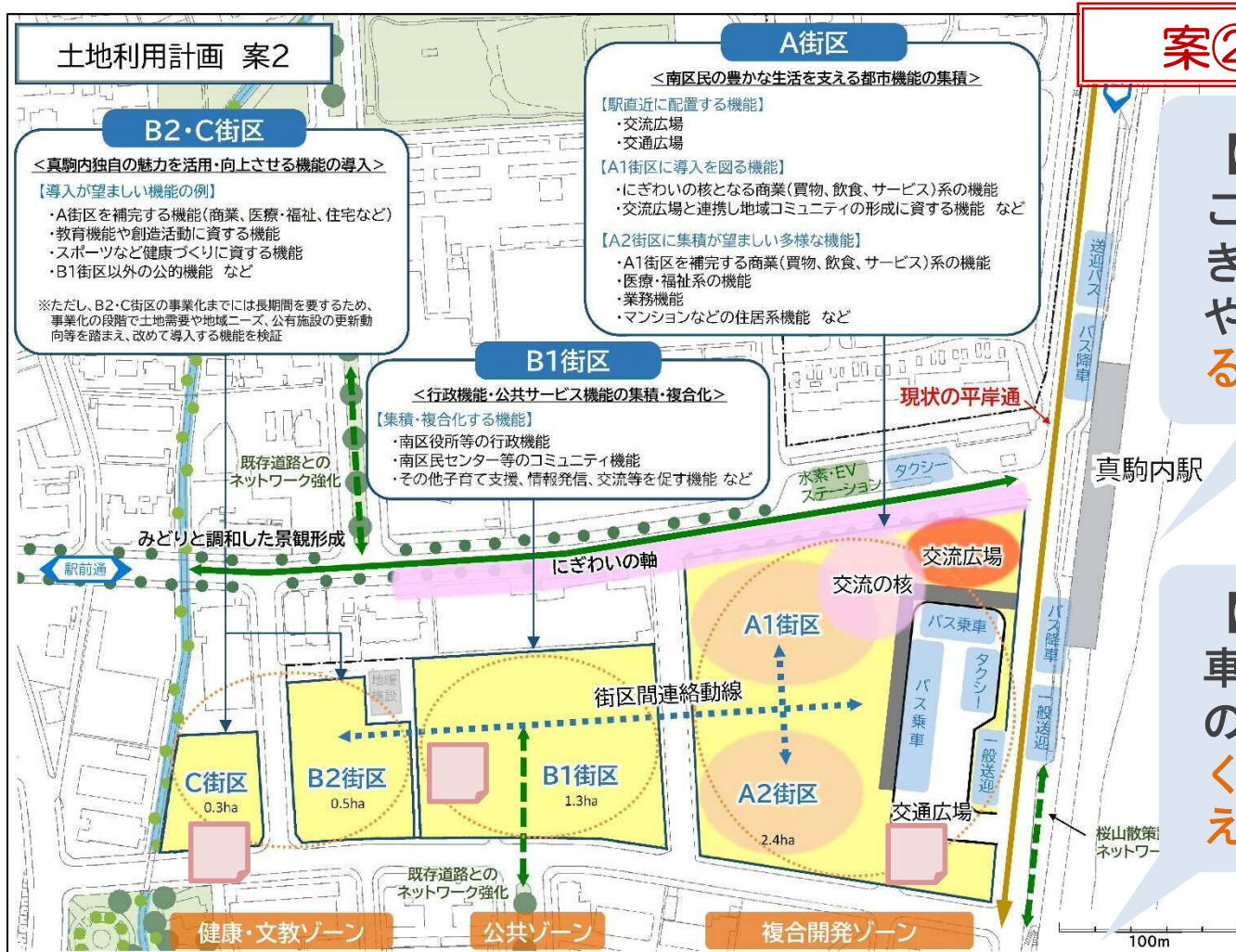
案①

【ポイント1】
 この土地利用を進めたときの、まちへの良い効果や、反対に課題となり得ることは？

【ポイント2】
 車や歩行者の動線は2つの案のどちらが使いやすく、まちに良い効果を与えるでしょう？

〈意見交換①〉

- ・ 各街区の土地利用方針
- ・ 車及び歩行者の動線計画について考えてみましょう



案②

【ポイント1】
 この土地利用を進めたときの、まちへの良い効果や、反対に課題となり得ることは？

【ポイント2】
 車や歩行者の動線は2つの案のどちらが使いやすく、まちに良い効果を与えるでしょう？

〈意見交換②〉

- ・ 今後、交流広場をどのように活用していけるか、そのためにはどのような仕組みがあると良いでしょうか

【ポイント1】

駅前地区で導入する機能の方向性や前回の意見交換の結果などから、広場の役割としてどのような仕様や取組が必要でしょうか



【ポイント2】

ハード（仕様・設備）とソフト（取組・活動）の2つの視点から、どのような活用が考えられるでしょうか

