

(仮称) 第3次都心まちづくり計画検討会

<第一部会>

第4回 居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会

2025年6月13日

札幌市 都心まちづくり推進室



1 これまでの検討会・検討部会の振り返り・・・P.4～5

2 計画の構成等の整理・・・・・・・・・・・・・・P.6～7

3 イメージパースの検討・・・・・・・・・・・・・・P.8～10

論点1

4 成果指標及びモニタリング指標の検討・・・・・・P.11～16

論点2

5 空間形成の考え方の検討・・・・・・・・・・・・・・P.17～26

論点3

本日、ご議論いただきたいこと

【論点1】 イメージパースについて・・・P.8～10

- ・パースの各要素 など

【論点2】 成果指標及びモニタリング指標について・・・P.11～16

- ・設定項目
- ・基準値(現況値)及び目標値 など

【論点3】 空間形成の考え方について・・・P. 17～26

- ・基本的な考え方
- ・主要検討路線等
- ・重点的に検討を進める路線 など

1 これまでの検討会・検討部会の振り返り

(1) 見直しのスケジュール

令和6年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
検討会			①(6/6) ▼			②(9/17) ▼					③(2/27) ▼	議会中間報告
第一部会					①(8/29) ▼				②(12/4) ▼		③(2/12) ▼	

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
検討会			④(6/30予定) ▼			⑤ ▼	庁内合意形成			議会報告	パブコメ	⑥ ▼
第一部会			④(今回) ▼			⑤ ▼						策定 ▼

部会の検討テーマ（案）		
令和6年度	第1回	課題認識、検討の視点
	第2回	目標、基本方針、取組の方向
	第3回	骨子案
令和7年度	第4回	パース、指標、空間形成、素案
	第5回	計画案

1 これまでの検討会・検討部会の振り返り

(2) 第3回検討会・検討部会での主な意見

○ 第3回検討部会（2/12開催）、第3回検討会（2/27開催）での主な意見は以下のとおり。

分類	【主な意見】	【主な対応等】
1. 目標	・ 市民などの記憶に残るような工夫が必要。	・ 目標1と3の内容とのバランスを考慮して目標2は原案通りとし、PR等は別途検討する。（例：パンフレット作成）
2. イメージパース	・ 作画の意図（魅力的な理由）を整理するとよい。 ・ 建築側に魅力的な空間を演出してもらうなど、点（ポイント）も重要。	・ 本日の論点1として改めて意見交換
3. 基本方針、取組の方向等	【重要な視点】 ・ 積雪寒冷地ならではの屋外の緑化（針葉樹の活用） ・ 民間開発へのインセンティブなどの都市デザインの誘導 ・ 案内サインの充実、外国語表記、観光客の手荷物預かり所 ・ 冬に屋外を歩いている途中で温まれる屋内空間、雪に触れて自由に遊べる場所 ・ バリアフリーや公共交通の利便性向上 ・ 札幌ならではの冬の特色や夏の歩きやすさ ・ にぎやかに過ごせる空間と落ち着いて過ごせる空間 など	・ 意見を踏まえて計画内容を検討
4. 重点取組路線の選定等	・ 歩行者の回遊性と車両の通行機能の両立や駐車場施策も重要。 ・ 色々なまちづくりのプレイヤーがマネジメントをしている（していく）エリアも重要。 ・ にぎわいの軸は特に重要。歩行者や自転車中心の空間を検討するとよい。 ・ 大通地区では南1条通が特に重要。 ・ 回遊・滞在の単位は、300mの大きなブロックで構成されている。 ・ 新幹線延伸を見据えると、今後、西2丁目の地下通路が重要となる。 ・ 札幌駅交流拠点の北側と北海道大学との連携も考えるとよい。 ・ 「うけつぎの軸（北3条通）」と「いとなみの軸（東4丁目線）」の結節点に拠点的なものがあるとよい。 ・ 今後の大規模事業を踏まえて札幌の玄関口としてどういうまちづくりを描くかが重要。	・ 本日の論点3として改めて意見交換
5. 成果指標	・ 緑化、気軽に休憩・滞在ができる場所の数、滞在時間、立ち寄り店舗数、消費額なども候補として考えられる。 ・ まち巡りが楽しいという市民が増える、観光客がもっと来るようになる、夏と冬のデータ、バリアフリー、夜間の過ごし方、他都市との比較、時点での比較、様々な指標の事例を調べてみる、オープンデータ化などの視点もある。	・ 本日の論点2として改めて意見交換
6. 全般	・ 時間軸（短期・中期・長期）で考えていく視点もある。 ・ 長い時間軸の中で、その時々にかかる機運に柔軟に対応していく書き方をするとよい。	・ 意見を踏まえて計画内容を検討

2 計画構成等の整理 【計画の全体構成】

序章 計画策定の背景

1章 計画の目的と位置付け

2章 現状と課題

3章 都心まちづくりの理念・目標と都心の基本構造

3.1 理念と目標

〈理念〉

世界が憧れ、市民が誇れる、札幌・北海道の都心

〈目標〉

第一部会で検討

目標 1

多様なひと・もの・ことが集まり新たな産業・文化・交流が生まれる都心

目指す姿(成果指標)

目標 2

冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心

目指す姿(成果指標)

目標 3

気候風土に即した先進的な取組により脱炭素化・強靱化が進む都心

目指す姿(成果指標)

3.2 都心の基本構造

(1)骨格構造

都心まちづくりを牽引する中核的な軸と拠点



(2)エネルギー施策のエリア区分

地域特性に応じたエネルギー施策を進めるエリア



4章 取組の方向

4.1 目標に向けた取組の方向

(1)目標1の実現に向けた取組の方向

(2)目標2の実現に向けた取組の方向

(3)目標3の実現に向けた取組の方向

4.2 都心の骨格構造の強化に向けた取組の方向

骨格軸

展開軸

交流拠点

展開拠点

5章 重点的に進める取組

第一部会として組み込むべき要素を検討

6章 取組の進め方

仕組みと体制

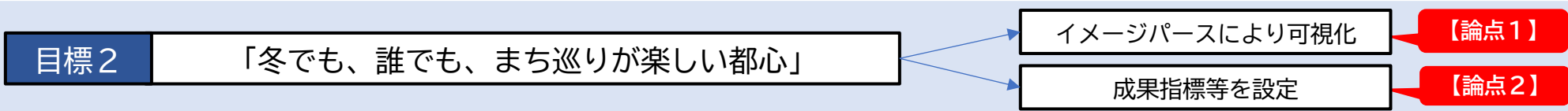
連鎖的な取組の展開

(本計画策定後に整理することを想定)

中期アクションプログラム 基本方針に即した具体的取組・施策

【取組ごとの活動指標を設定】

2 計画構成等の整理 【目標2に関連する構成】



【基本的な考え方（案）】

前回までの論点

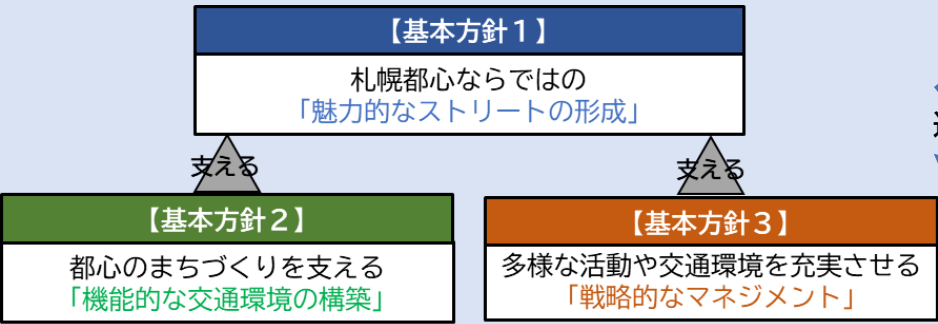
- I ストリート（※1）における四季を通じた多様な活動の創出
- ・積雪寒冷地の特性を踏まえつつ、官民が持つ様々なパブリックスペース（公共的空間※2）を一体的に捉え、人と人の出会い、滞留、交流、自己表現などの「多様な活動が生まれる魅力的な空間」に改変するとともに、空間を「柔軟に活用できる仕組み」を構築する。
- ※1 ストリート：街路のみならず沿道等も含む
※2 パブリックスペース：道路、公園、広場などの公共空間や民間施設（公開空地等）の半公共空間。来街者が自由に出入りできる場所
- II 様々な活動を支える安全・安心かつ円滑な交通環境の構築
- ・都心における人やモノの「移動環境」、人々の乗降や荷さばきなどの沿道への「アクセス環境」の向上を図り、空間を「効果的・効率的に運用できる仕組み」を構築する。

（全般的な視点）

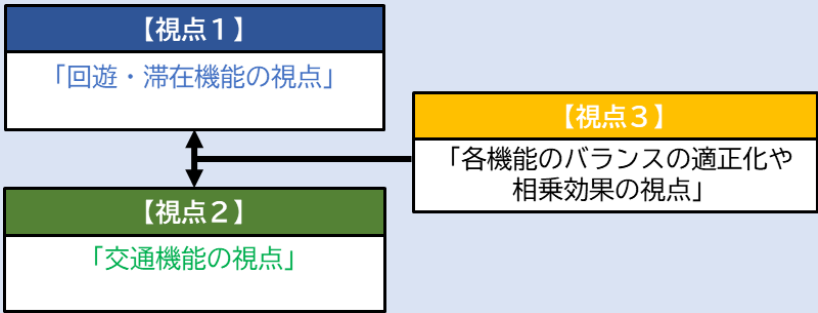
（空間形成の視点）

【基本方針（案）】

前回までの論点



【空間形成指針（案）】



（具体化）

（具体化）

【取組の方向、取組例】

前回までの論点

【主要検討路線、重点的に検討を進める路線等】

【論点3】

目標2

冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心

【イメージパース1：商業エリア、初夏、休日（昼間）のイメージ】

- ・ゆとりのある歩行者空間や通りに開かれた魅力的な店舗などがあり、通りと沿道が一体となった魅力的なストリートが形成されている。
- ・訪れる人それぞれが安心・快適に過ごせ、交流できる居場所があり、歩きやすく、街にみどりやにぎわい、変化が感じられ、居心地が良く、まち巡りを楽しめる空間になっている。
- ・街のにぎわいや人々の回遊など様々な活動を支えるために必要な、公共交通、自転車、荷さばき等の交通機能の空間が確保されている。

木質化や再生エネルギーの利用などの環境に配慮した建物

沿道ビルの公開空地などから、街の風景やにぎわいを感じられる

荷さばきや人々の乗降など複合的な用途として使用可能な空間の確保により、都市活動が円滑に行われている

新たな公共交通を利用することで、都心及び周辺エリアの回遊がしやすい

自転車などの走行空間やシェアサイクルポート（駐輪場）が確保されていて、都心へのアクセスや回遊がしやすい

街路樹はもとより、足元や沿道ビルにも花やみどりがあり、歩いていて楽しい



見通しの良さを活かした奥行きのある空間デザイン

通りに対してにぎわいのある路面店が連続しており、歩いていて楽しい

オーニング（日よけ）や街路樹による緑陰の下で快適に休憩ができる

ガラスの外装やオープンカフェ等により、通りに開かれた店舗が立ち並んでいる

辻空間が魅力的でにぎわいが通りに滲み出ている

歩道や沿道建物がバリアフリーになっており、誰もが移動しやすい

シェアサイクルが充実しており、移動手段の選択性が高い

目標2

冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心

【イメージパース2：象徴的な通り、冬、夜、地上・地下のイメージ】

- ・地上は、来街者が思い思いに雪と触れ合える広場的な空間が充実している。
- ・雪と光を活かした札幌都心ならではの美しい景観が形成されており、沿道建物からは美しい景観や人々の活動を眺められる。
- ・地下は、四季を通じて安全・安心かつ円滑に移動ができ、にぎわいが感じられる歩行空間が形成され、天候に左右されず回遊できる。
- ・その時々状況や目的に応じて、屋外と屋内（沿道・地下）を行き来できるなど選択性が高い。

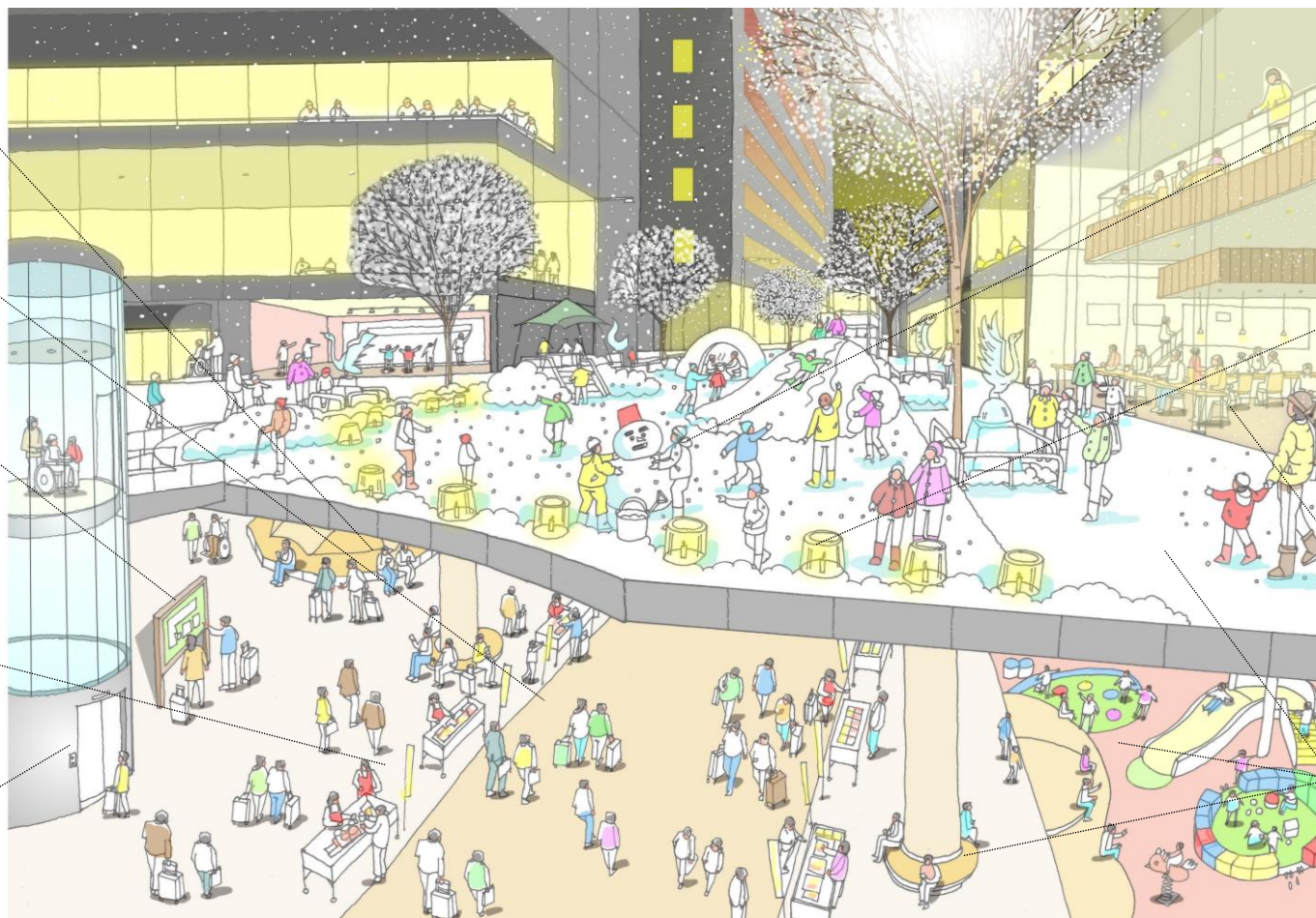
【地下】ベンチ等が設置された滞留空間があり、来街者が暖かい空間で休憩したり、ワーカーが移動の合間にちょっとした仕事などができる

【地下】冬期間においても誰でも安全・安心かつ円滑に移動ができる

【地下】案内表示に掲載されている情報（※）が充実しており、観光客などでも迷わずに目的地まで移動できる。
※主要な商業・観光・業務・宿泊施設、公開空地等の休憩・滞在ができる空間、トイレ、コインロッカー等の情報

【地下】沿道や広場的空間には、思わず立ち寄りたくなるような店舗やコンテンツが充実している

【地上・地下】地上と地下を結ぶバリアフリー動線が充実している



【地上】イベントだけではなく、来街者が思い思いに雪と触れ合える広場的な空間が確保されている

【地上】雪と光を活かした積雪寒冷地ならではの美しい景観

【地上】低層部に屋内外の公開空地等の開放された空間があり、来街者が自由に滞留でき、ストリートの景色や人々の活動などを眺められる

【地上・地下】来街者それぞれの目的や状況に応じて、移動経路や滞留場所が選択できる

目標2

冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心

【イメージパース3：主要な通り（アイレベル）、秋、夕暮れ（平日）のイメージ】

- ・道路と沿道敷地が一体となったゆとりのある連続した歩行空間があり、誰でも安全・安心かつ楽しく移動ができる（家族連れや目の不自由な方、車いす利用者などへ配慮されている）
- ・街路樹などにより四季の移り変わりを感じられる街並みが形成されている。
- ・新たな公共交通などのモビリティが通行する、象徴的な通りとなっている。

・移動途中にちょっとした休憩ができるベンチ等が設置されている

・道路だけではなく沿道の敷地（屋内・屋外）も緑化されている

・道路と沿道が一体となったゆとりがあり、連続した歩行空間があり、誰でも安全・安心かつ楽しく移動ができる

・オフィスワーカーが移動中や空き時間にちょっとした仕事ができる



・街路樹などにより四季の移り変わりを感じられる街並みが形成されている

・思わず乗ってみたいくなる、札幌らしい魅力的なデザインの公共交通が通行している

・自転車の通行空間が確保されていて、路上駐停車両が少なく、安全に通行できる

・地域や沿道の関係者がボランティアなどの手入れなどのまちづくり活動への参加を通じて、交流をしている

3.1 都心まちづくりの理念と目標（目標2）

目標2

冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心

「春季・夏季・秋季はもとより、積雪のある冬季においても、訪れる人それぞれが安心・快適に過ごせ、交流できる居場所があり、歩きやすく、街にみどりやにぎわい、変化が感じられ、居心地が良く、まち巡りを楽しめる都心」

成果指標
(案)

- 回遊性を評価 → 主要地点における歩行者交通量
- 満足度を評価 → 「まち歩きが楽しめる通りや場所が多い」と評価している人の割合

<成果指標とは別にモニタリングを行う指標(案)>

評価の視点	モニタリング指標（案）	調査方法
①安全・安心	交通事故件数 ※要詳細検討	統計データ
②快適	「気軽に休憩・滞在ができる場所が充実し、利用しやすい」と評価している人の割合	アンケート調査
④居心地の良さ	公開空地の箇所数、面積	個別調査
⑤歩きやすさ	歩道バリアフリー整備率	個別調査
	地下接続しているビル数（地下歩行空間と接続し、段差なく利用できるビル数）	個別調査
⑥緑化	緑被率・緑視率	個別調査
⑦にぎわい	冬の歩行者交通量（相対比較）※要詳細検討	ビッグデータ
	駅乗降人員（主要駅の乗車人員を算出）	統計データ
⑨その他、全般	来訪者の滞在時間 ※要詳細検討	ビッグデータ

※番号は次頁以降と連動

- 目標2に関連する評価の視点を踏まえ、成果指標として可能性があるものを整理し、目標との関連性、データの性質（客観・主観）、取得の容易性などを踏まえて検討を行った。
- ①札幌市の関連計画における評価指標（まちづくり戦略ビジョン、札幌市総合交通計画、自転車活用推進計画、都心のみどりづくり方針等）
 - ②他都市の都市再生整備計画（ウォーカブル推進事業）における評価指標の項目
 - ③関連する文献・書籍等（「センシュアシティ」、「ウォーカブルなまちを評価する」、「LEED ND」等）

◆ 整理結果 ：成果指標 ：モニタリング指標

評価の視点	指標（案）	調査方法	客観	主観	判定（データ取得等）	
① 安全・安心	交通事故件数	統計データ	✓		○	データの取得が比較的容易
	歩行者転倒事故件数（冬季）	統計データ	✓		△	データの取得が可能だが、冬期間に限定した評価となる
② 快適	「気軽に休憩・滞在ができる場所が充実し、利用しやすい」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	○	データの取得が比較的容易
③ 交流	イベント来場者数、開催件数	独自調査 （他都市事例）	✓		×	都心全域での調査は困難
④ 居心地の良さ	居心地の良さを図る指標（国交省）	現地調査		✓	×	都心全域での調査は困難 （特定の小規模なエリアや通りを対象とした調査に適した指標）
	公開空地の箇所数、面積	個別調査	✓		○	データの取得が比較的容易
⑤ 歩きやすさ	歩道バリアフリー整備率	個別調査	✓		○	データの取得が比較的容易
	地下接続しているビル数（地下歩行空間と接続し、段差なく利用できるビル数）	個別調査	✓		○	データの取得が比較的容易
	「バリアフリーになっていること」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	データの取得が比較的容易だが、客観的な指標を優先的に採用
	「家族連れで過ごしやすいこと」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上

◆ 整理結果（続き） ：成果指標 ：モニタリング指標

評価の視点	指標（案）	調査方法	客観	主観	判定（データ取得等）	
⑥緑化	緑被率・緑視率	個別調査	✓		○	データの取得が比較的容易
	「みどりが豊かにあること」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	データの取得が比較的容易だが、客観的な指標を優先的に採用
⑦にぎわい	主要地点における歩行者交通量	交通量調査	✓		○	データの取得が比較的容易であり、目標2を総合的に評価可能と判断
	冬の歩行者交通量	交通量調査 ビッグデータ	✓		○	冬季の交通量調査は困難なため、ビッグデータの活用による夏と冬の相対比較を検討（要詳細検討）
	駅乗降人員（主要駅の乗車人員を算出）	統計データ	✓		○	データの取得が比較的容易
	「人が多く賑わっていること」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	データの取得が比較的容易だが、客観的な指標を優先的に採用
	施設来館者数	聞き取り調査	✓		×	データの取得が困難
	小売業の販売額（売上）	経済センサス 活動調査	✓		×	データの取得が困難（都心部に限定した把握は困難）
	沿道の商業施設数 （主要道路に接している商業施設数）	都市計画基礎データ 現地調査	✓		△	データの取得が困難（主に商業用途となっている施設は把握可能だが、特に重要な低層階の状況把握には現地調査が必要）
	観光客数	観光動態調査	✓		×	データの取得が困難（都心部に限定した把握は困難）

◆ 整理結果（続き）

：成果指標

：モニタリング指標

評価の視点	指標（案）	調査方法	客観	主観	判定（データ取得等）	
⑧まち巡り	「まち歩きが楽しめる通りや場所が多い」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	○	データの取得が比較的容易であり、目標2を総合的に評価可能と判断
	「行ってみたくなるような物販店がある」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	データの取得が比較的容易だが、上記の指標の方が目標2を総合的に評価できると判断
	「行ってみたくなるような飲食店がある」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上
	「行ってみたくなるようなイベント（ビアガーデン、雪まつりなど）が開催されている」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上
	「個性や魅力を感じられる場所や建物がある」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上
	「個性や魅力を感じられる街並みがある（札幌駅前通、大通など）」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上

◆ 整理結果（続き）

評価の視点	指標（案）	調査方法	客観	主観	判定（データ取得等）	
⑨その他、全般	幅広い自転車活用機会の創出 （シェアサイクルの1日平均利用回数）	事業者データ	✓		△	データ取得が比較的容易だが、関連計画の指標として扱うのが妥当と判断
	自転車通行空間の整備 （矢羽根型路面表示の整備対象路線における自転車の車道通行率）	個別調査	✓		△	同上
	立ち寄った店舗の数	アンケート調査	✓		×	データの取得が困難（別途アンケート調査等が必要）
	公示地価平均価格の上昇率	公表データ	✓		△	データ取得は比較的容易だが、目標1に関連性が高い指標と判断
	都心の来訪頻度	アンケート調査			×	データの取得が困難（別途アンケート調査等が必要）
	来訪者の滞在時間	ビッグデータ	✓		○	季節や地点の相対的な比較は可能と思われる（要詳細検討）
	夜間の過ごし方や滞在時間	アンケート調査 ビッグデータ	✓	✓	×	データの取得が困難（別途アンケート調査等が必要）
	「都心内の移動がしやすい（公共交通や自転車等）」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	データ取得が比較的容易だが、関連計画の指標として扱うのが妥当と判断
	「駐車場が利用しやすい」と評価している人の割合	アンケート調査		✓	△	同上
	公共交通利用者割合（地下鉄、ＪＲ、バス、路面電車、タクシーの利用者数を人口で除して算出）	個別調査	✓		×	データの取得が可能（都心エリアでの整理が困難）
	札幌観光の満足度（観光スポットへのアクセス）観光客の満足度を集計	個別調査		✓	×	同上
	札幌観光の不満足度（観光スポットへのアクセス）観光客の不満足度を集計	個別調査		✓	×	同上
	市内CO2排出量（運輸部門）	個別調査	✓		×	同上

○ 成果指標（案）について、これまでの推移等を踏まえて、現況値（基準値）と目標値を設定する。

成果指標
（案）

- 主要地点における歩行者交通量の平均値
※地上と地下の約50地点

年度	歩行者交通量（人／日）
H29（2017）	約17,500
H30（2018）	約17,000
R1（2019）	約17,300
R2（2020）	約13,600
R3（2021）	約11,900
R4（2022）	約14,300
R5（2023）	約17,500
R6（2024）	約18,800

【考察】

- ・新型コロナの影響により、R2からR4には歩行者交通量が一時的に減少したものの、現在はコロナ前の水準まで回復している。

目標値
（案）

【現況値】 18,800人／日（R6年度）
【目標値】 20,500人／日（R26年度）

【考え方】

- ・人口減少（2025：約197万人→2045年：約179万人の約9%減少）が予想される中でも、来街者の総量の増加を目指す。
- ・「18,800人／日（現況値）×91%（人口減）×120%（来街者の増加目標）＝約20,500人／日」を目標値とする。

成果指標
（案）

- 「まち歩きが楽しめる通りや場所が多い」と評価している人の割合

年度	評価している人の割合（%）
R3（2021）	57.2
R4（2022）	52.3
R5（2023）	58.3
R6（2024）	60.6

【考察】

- ・アンケート調査のため、各年度の調査対象の違い等による変動も一定程度含まれていると推測される。
- ・目標値を論理的に設定ができるほど、データ数が揃っていない。

目標値
（案）

【現況値】 60.6%（R6年度）
【目標値】 70.0%（R26年度）

【考え方】

- ・他都市の類似の指標と比べると現況値が比較的高い数値であることを踏まえつつ、他都市のウォークブルに関する評価事例を参考として、60.6%（現況値）から約10%増の70.0%を目標値とする。

(1) 空間形成指針（案）

- 都心の骨格構造等をベースとし、都心全体への波及効果やエリアのつながりによる相乗効果を発揮するため、空間を「点・線・面」の視点で考えることで、より回遊性や界わい性が高い空間の実現を目指す。
- そのうえで、都心に必要な交通機能を確保するとともに、各機能のバランスや相乗効果を発揮する視点も踏まえる。

【I. 回遊・滞在機能の視点】

点

～ 増やす、質を高める ～

- 魅力的な目的地や滞留空間の形成
 - ・公園や広場、沿道の施設・店舗などの来街者にとって魅力的な目的地が多く、回遊の途中で休憩・滞在・交流ができる質の高い空間を形成

線

～ つなぐ、強化する ～

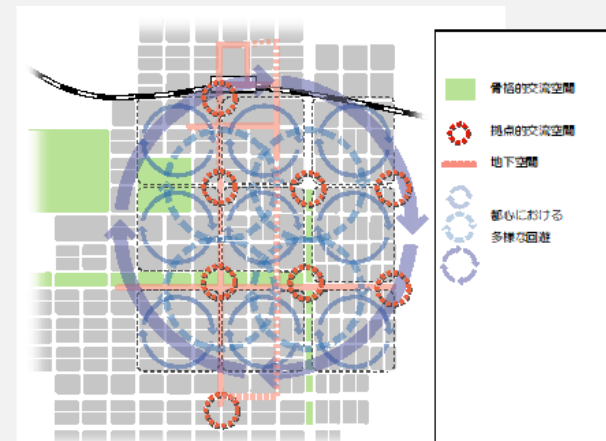
- 魅力的なストリート空間や界わい空間の形成
 - ・緑化などの魅力的な景観、オープンカフェや路面店、広場空間などにより魅力的なストリートが形成され、移動中にもまちの新たな魅力・価値が発見できる
 - ・街区を割る中通りや建物内の貫通通路など、奥行きのある空間が形成され、表通りとは違った変化や個性を感じられる

面

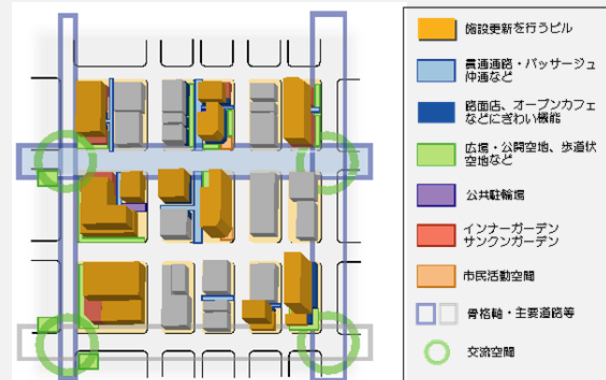
～ ネットワーク化する ～

- 都心全体の回遊促進
 - ・大きな単位のブロック（概ね3×3街区）同士をつなぐ骨格軸を強化し、都心全体の更なる回遊性の向上を図る
 - ・季節や天候、目的によって選択性や快適性が高い地上・地下の重層的な歩行者ネットワークを形成

<左記の考え方を示すイメージ図を作成予定>



【都心部の多様な回遊】



【界わい空間の考え方】

出典：都心まちづくり戦略(札幌市) より

(1) 空間形成指針（案）

○ 前頁からの続き

【Ⅱ. 交通機能の視点】

～ 強化、充実、適正化する ～

点

- ヒトやモノの移動の拠点、沿道へのアクセス環境の確保
 - ・交通結節機能の強化やモビリティスポットの充実
 - ・公共交通への乗降や沿道施設への荷さばきなど、アクセス環境の確保
 - ・駐車場整備量の適正化や集約化等

～ 確保、充実する ～

線

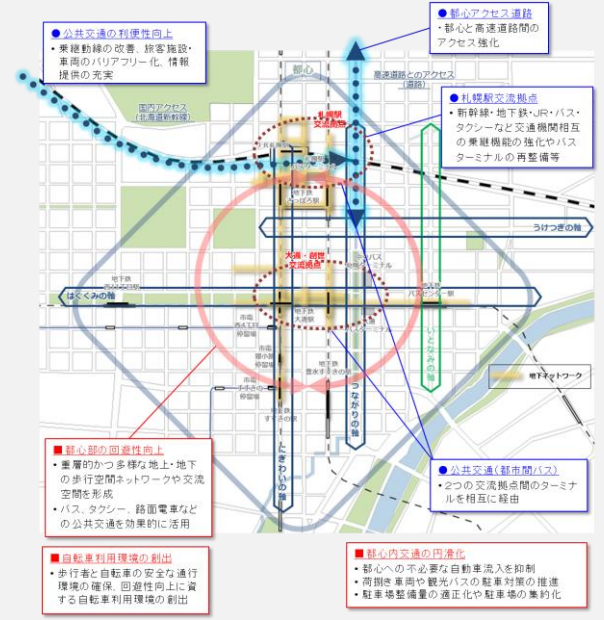
- 都心に重要な交通モードの通行空間の確保・充実
 - ・自転車、公共交通（路面電車、バス、タクシー、新たな公共交通（予定）等）の通行空間の確保

～ ネットワーク化する ～

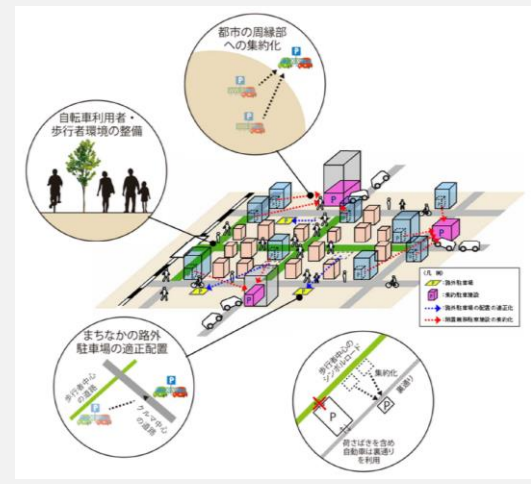
面

- 面的な交通ネットワークの形成
 - ・多様な交通モードが充実した、選択性の高い交通ネットワークの形成
 - ・通過交通の分散等に資する取組の実施

＜左記の考え方を示すイメージ図を作成予定＞



【都心交通全般の考え方】 出典：札幌市総合交通計画



【駐車場集約化等のイメージ】
出典：多様なニーズに応える道路ガイドライン（国交省）

(1) 空間形成指針（案）

○ 前頁からの続き

【Ⅲ. 共通の視点】

共通

～ バランス、連携、相乗効果 ～

- 各機能のバランスの適正化や連携による相乗効果の発揮
 - ・エリアや通りの特性や沿道用途等により求められる機能に応じた回遊・滞在機能と交通機能のバランスの適正化
 - ・交通とまちづくりの連携による相乗効果の発揮

【Ⅰ. 回遊・滞在機能の視点】（再掲）

点

～ 増やす、質を高める ～

- 魅力的な目的地や滞留空間の形成
 - ・公園や広場、沿道の施設・店舗などの来街者にとって魅力的な目的地が多く、回遊の途中で休憩・滞在・交流ができる質の高い空間を形成

線

～ つなぐ、強化する ～

- 魅力的なストリート空間や界わい空間の形成
 - ・緑化などの魅力的な景観、オープンカフェや路面店、広場空間などにより魅力的なストリートが形成され、移動中にもまちの新たな魅力・価値が発見できる
 - ・街区を割る中通りや建物内の貫通通路など、奥行きのある空間が形成され、表通りとは違った変化や個性を感じられる

面

～ ネットワーク化する ～

- 都心全体の回遊促進
 - ・大きな単位のブロック（概ね3×3街区）同士をつなぐ骨格軸を強化し、都心全体の更なる回遊性の向上を図る
 - ・季節や天候、目的によって選択性や快適性が高い地上・地下の重層的な歩行者ネットワークを形成



【Ⅱ. 交通機能の視点】（再掲）

点

～ 強化、充実、適正化する ～

- ヒトやモノの移動の拠点、沿道へのアクセス環境の確保
 - ・交通結節機能の強化やモビリティスポットの充実
 - ・公共交通への乗降や沿道施設への荷さばきなど、アクセス環境の確保
 - ・駐車場整備量の適正化や集約化等

線

～ 確保、充実する ～

- 都心に重要な交通モードの通行空間の確保・充実
 - ・自転車、公共交通（路面電車、バス、タクシー、新たな公共交通（予定）等）の通行空間の確保

面

～ ネットワーク化する ～

- 面的な交通ネットワークの形成
 - ・多様な交通モードが充実した、選択性の高い交通ネットワークの形成
 - ・通過交通の分散等に資する取組の実施

<左記の考え方を示すイメージ図を作成予定>

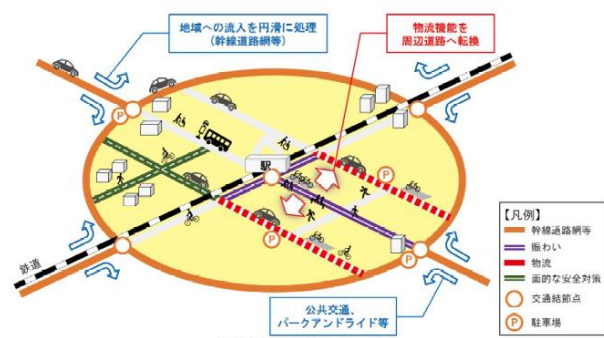


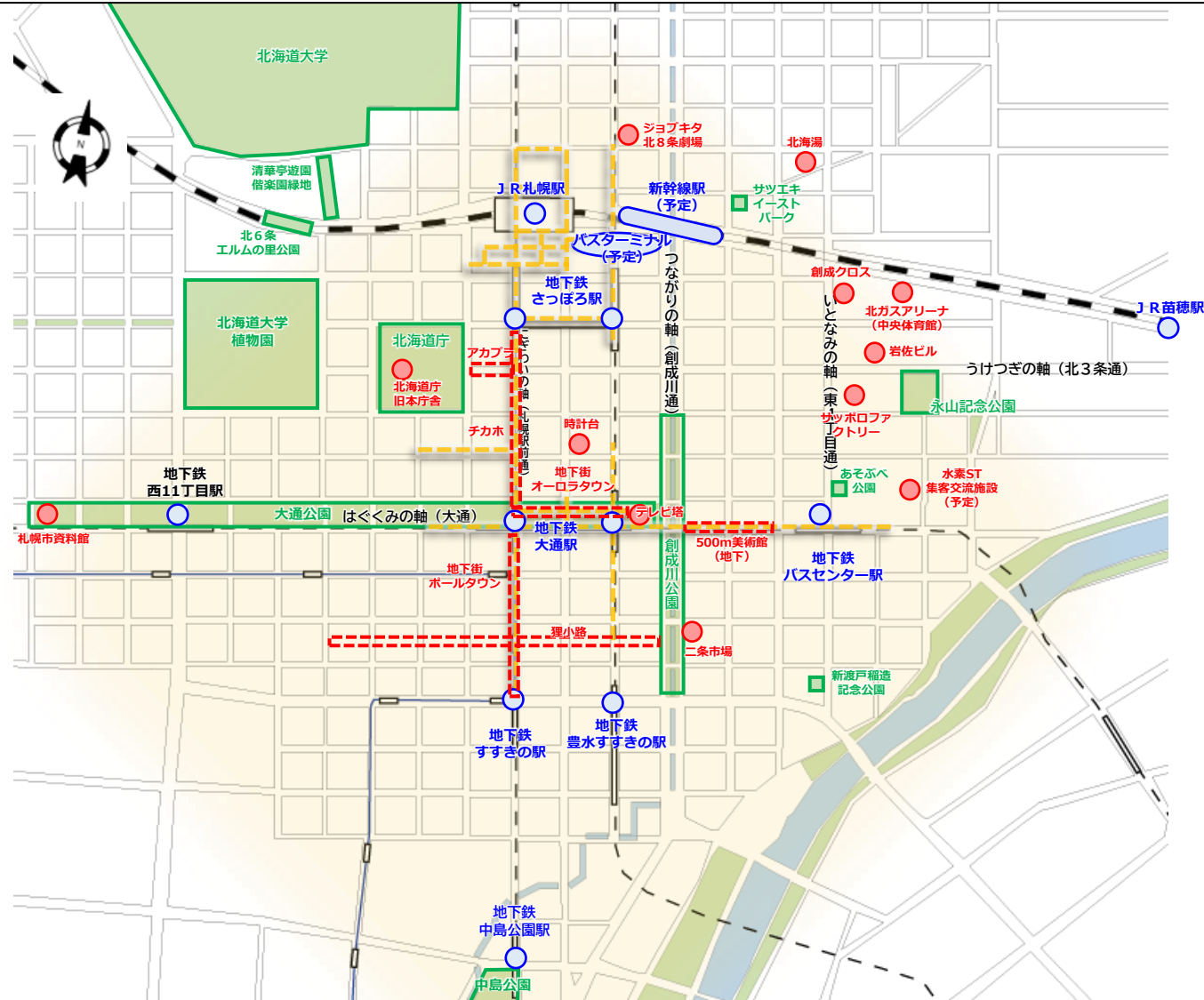
図 3-17 機能分担のイメージ

【機能分担のイメージ】

出典：多様なニーズに応える道路ガイドライン（国交省）

(2) 主要な施設や目的地等（点）の整理

○ 本頁では、前頁で示した都心の空間形成指針の視点に基づき、主要な施設や目的地等（点）の視点で整理を行う。



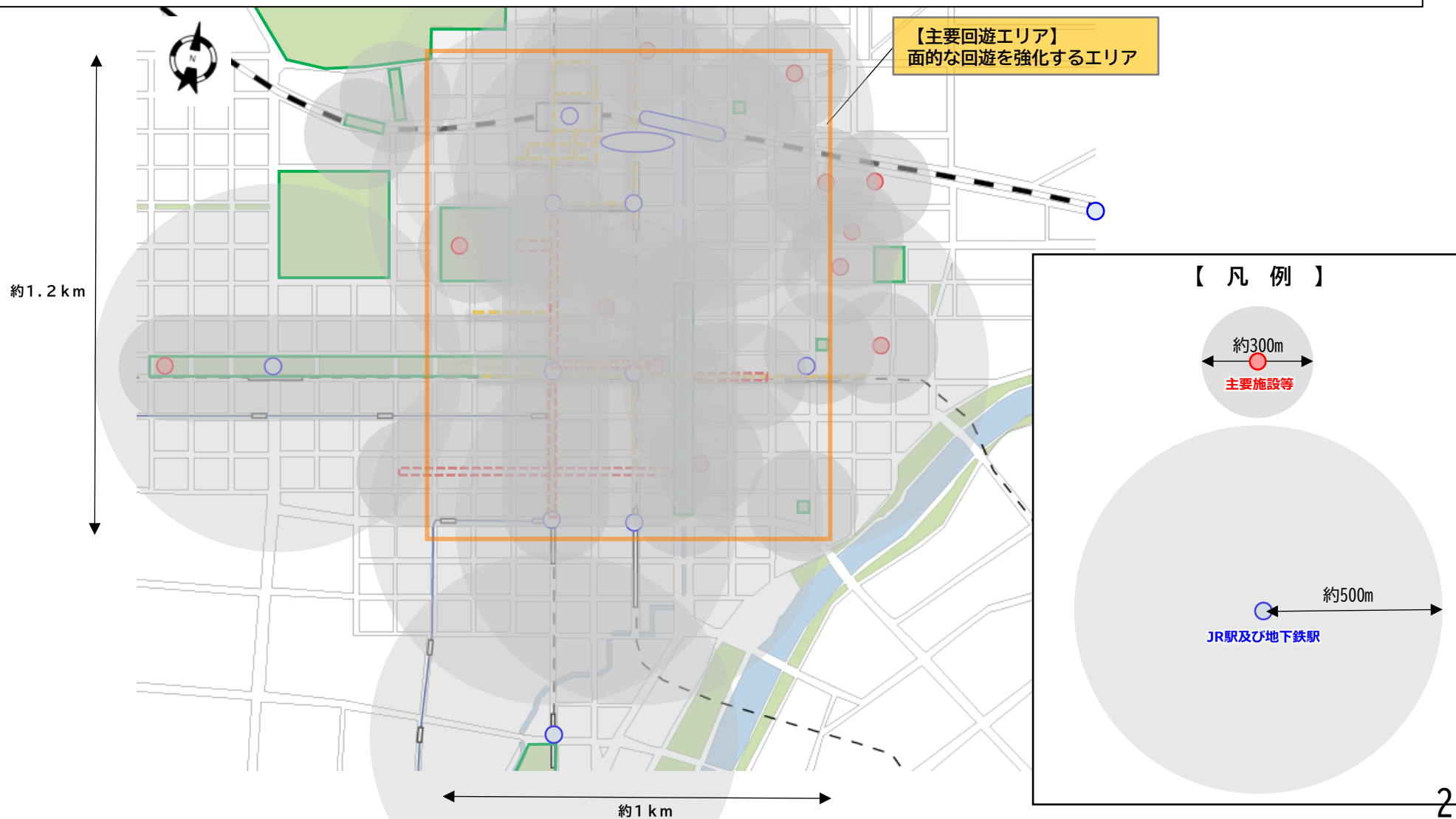
【凡例】

- 主要施設
- JR・地下鉄・新幹線駅
- 公園・緑地等
- 広場・歩行者専用
- JR
- - - 地下鉄
- - - 地下歩行ネットワーク

【図】主要目的地等

(3) 主要回遊エリアの設定（案）

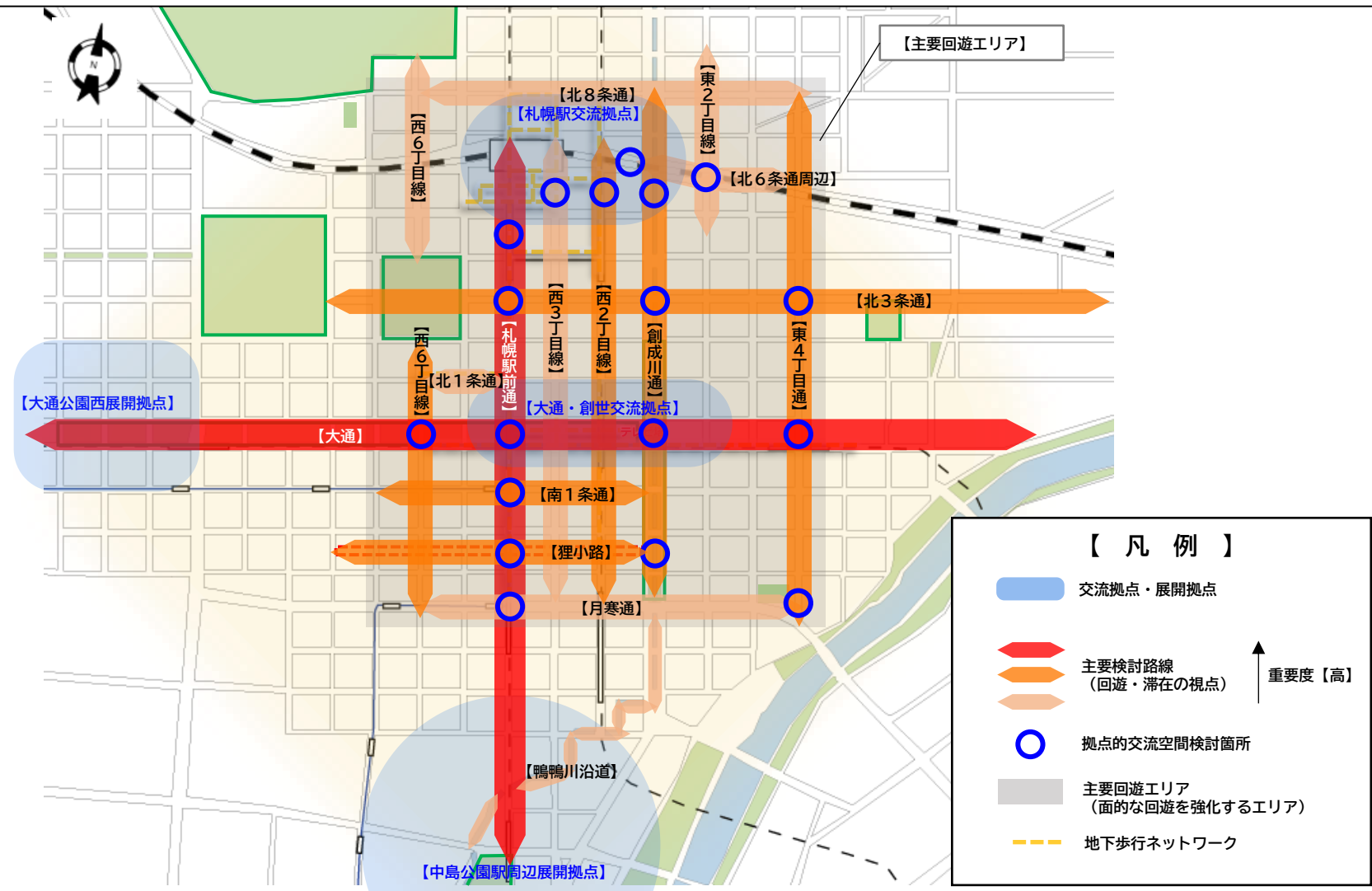
- 前頁で整理した主要な施設や目的地等（点）から「主要回遊エリア」を設定する。
- 具体的には、点から点へ徒歩での移動を想定した範囲の円（※）を描き、重なりが多い（＝色が濃い）範囲を「主要回遊エリア」とする。
 ※JR駅及び地下鉄駅を中心とした半径500m（まちなかウォーカブル推進事業の要件を参考とした範囲）
 ※主要施設等を中心とした直径300m（概ね3×3の街区を想定した範囲）



5 空間形成の考え方

(4) 主要検討路線等の選定（案）

- 前頁にて整理した「点（主要な施設・目的地等）」や「主要回遊エリア」を踏まえ、点と点を結ぶ通り（線）とエリアの回遊を促進する「面」の視点に加え、都心の骨格構造や関連計画、関連するまちづくり団体やその取組状況等を加味して、回遊・滞在の視点での「主要検討路線」と「拠点的交流空間検討箇所」を選定する。



(4) 主要検討路線等の選定（案） 選定理由

○ 前頁に示した主要検討路線の選定理由として、各通りに関連する主要要素を下表に整理する。（南北方向の通り）

【南北方向の通り】 主要な通り（特に重要 重要） 特に主要な項目 ※関連する団体は通りの一部区間の場合を含む

通り	骨格構造（軸・拠点）	主要施設等	関連計画等	関連するまちづくり団体・取組等
西6丁目線（北）	—	・道庁赤れんが庁舎 ・北海道大学（南門）	・都心のみどりづくり方針（みどりの補完軸）	—
西6丁目線（南）	—	・道庁赤れんが庁舎 ・大通公園	・都心のみどりづくり方針（みどりの補完軸）	・道庁南エリア研究会 ・道路空間活用社会実験
札幌駅前通	・にぎわいの軸 ・札幌駅交流拠点 ・大通・創世交流拠点 ・中島公園駅展開拠点	・JR札幌駅 ・地下鉄さっぽろ駅・大通駅、すすきの駅・中島公園駅 ・大通すわろうテラス ・中島公園	・都心のみどりづくり方針（重点エリア） ・大通中心街まちづくり指針（大通Tゾーン） ・中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想	・札幌駅前通まちづくり（株） ・札幌大通まちづくり（株） ・さっぽろホコテン（大通地区）
西3丁目線	・札幌駅交流拠点 ・大通・創世交流拠点	・札幌駅バスターミナル（予定） ・北4西3再開発（予定） ・時計台	—	・時計台周辺地区まちづくり協議会
西2丁目線	・札幌駅交流拠点 ・大通・創世交流拠点	・新幹線駅改札口（予定） ・札幌駅バスターミナル（予定） ・地下鉄さっぽろ駅、大通駅、豊水すすきの駅	—	・札幌大通まちづくり（株）
創成川通	・つながりの軸 ・札幌駅交流拠点 ・大通・創世交流拠点	・新幹線駅東改札口（予定） ・札幌駅バスターミナル（予定） ・二条市場	・都心のみどりづくり方針（重点エリア）	・札幌大通まちづくり（株） ・さっぽろ下町づくり社
東2丁目線	—	—	・まちづくりガイドライン（右記勉強会）	・新幹線札幌駅東地区まちづくり勉強会
東4丁目線	・いとなみの軸	・街路整備事業の実施 ・大型商業施設等	・都心のみどりづくり方針（重点エリア）	・さっぽろ下町づくり社 ・（仮称）創成イーストリンク

(4) 主要検討路線等の選定（案） 選定理由

○ 前頁からの続き（東西方向の通り）

【東西方向の通り・その他】 主要な通り（特に重要 重要） 特に主要な項目 ※関連する団体は通りの一部区間の場合を含む

通り	骨格構造（軸・拠点）	主要施設等	関連計画等	関連するまちづくり団体・取組等
北8条通	—	・北海道大学、北8条劇場 等	・まちづくりガイドライン（右記勉強会）	・新幹線札幌駅東地区まちづくり勉強会
北6条通	—	—	・まちづくりガイドライン（右記勉強会）	・新幹線札幌駅東地区まちづくり勉強会
北3条通	・うけつぎの軸	・アカプラ、大型商業施設 等	・都心のみどりづくり方針（重点エリア）	・札幌駅前通まちづくり（株） ・（仮称）創成イーストリンク
北1条通（地下）	—	・北1西5再開発（予定）等	—	・道庁南エリア研究会 ・道路空間活用社会実験
大通	・はぐくみの軸 ・大通・創世交流拠点	・大通公園、各種イベント ・さっぽろテレビ塔 ・札幌市資料館 等	・はぐくみの軸強化方針 ・都心のみどりづくり方針（重点エリア）	・札幌駅前通まちづくり（株） ・札幌大通まちづくり（株） ・道庁南エリア研究会 ・（仮称）創成イーストリンク
南1条通	—	・百貨店、大型商業施設 等	・第2次都心まちづくり計画（大通Tゾーン） ・地区まちづくりルール	・札幌大通まちづくり（株） ・一番街商店街 ・さっぽろホコテン ・道路空間活用実証実験
狸小路	—	・歩行者専用道路 ・狸二条広場 ・大型商業施設 等	—	・札幌大通まちづくり（株） ・狸小路商店街（道路協力団体）
月寒通	—	・地下鉄すすきの駅、豊水すすきの駅 ・すすきの交差点 ・商業施設 等	—	・すすきの観光協会 ・クリーンすすきの活性化連絡協議会
鴨鴨川沿道	—	—	・中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想	・同上

(5) 主要検討路線等における今後の検討の考え方（案）

○ 前頁で示した主要検討路線や拠点的交流空間検討箇所における今後の検討の考え方（案）を以下に示す。

凡例(前頁参照)	今後の検討の考え方(案)	参考事例(一例)
 主要検討路線	○ 通りに求められる機能や重要度等を踏まえて、下記を参考に <u>地域や沿道等</u> の関係者と将来像を共有し、取組を検討・推進する	
	・人中心の魅力的なストリートの実現に向けて、道路や沿道が一体となった空間形成を目指し、ハード・ソフトの両面から取組を推進する。	【参考事例】 ・北3条広場、御堂筋将来ビジョン…フルモール ・大手前通り(姫路市)、富山市社会実験…トランジットモール ・南1条通社会実験、葺合南54号線…歩道空間の拡幅
	・四季を通じて安全・安心な歩行環境の充実を図るため、まちづくりの動向等を踏まえて、地上・地下の重層的な歩行者ネットワークの拡充を図る。	【参考事例】 ・札幌駅前通地下歩行空間、地下街…通行(回遊)+にぎわい等 ・北8西1地下通路…通行(回遊) ・因幡町通り地下歩道(福岡市)…通行(回遊)
	・歩行者・自転車の通行や沿道へのアクセス環境に配慮しつつ、既存の道路空間の有効活用を図る。	【参考事例】 ・三宮中央通り…パークレットの設置 ・さっぽろシャワー通り…ベンチ等の設置
 拠点的交流空間検討箇所	・地域の活動や回遊を生み出す拠点として、骨格軸等の主要な通りの結節点において、官民が連携して魅力的な空間の創出を検討する。	【参考事例(広場空間)】 ・狸二条広場、Ginza Sony Park(暫定利用) 【参考事例(沿道施設における滞留空間)】 ・ココノススキノ、4丁目PLACEなどの公開空地 【参考事例(辻空間の魅力化)】 ・創成川公園(街路樹やプランター、ベンチ等の配置)

【参考事例】



【参考】御堂筋将来ビジョン
(大阪市)



【参考】トランジットモール社会実験
(富山市)



【参考】葺合南54号線
(神戸市)



【参考】因幡町通り地下歩道
(福岡市)

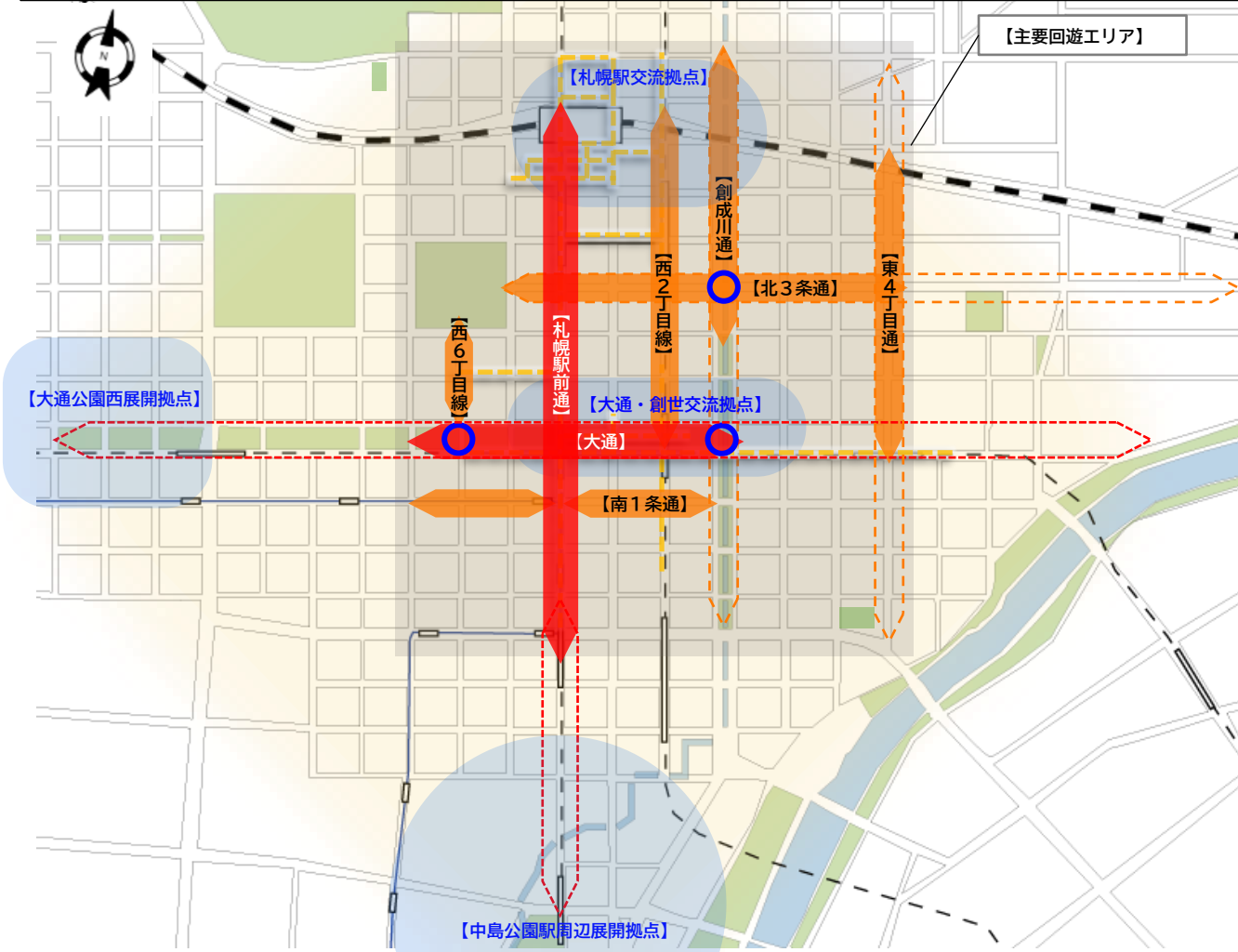


【参考】パークレット
(神戸市)

5 空間形成の考え方

(6) 重点的に検討を進める路線等（案）

- ここまで整理した主要検討路線及び主要回遊エリアに加え、今後予定している関連事業等を踏まえて、重点的に検討を進める通り（区間）を選定する。※計画書では、目標1及び目標3に係る取組と組み合わせて第5章に示す予定。
- 具体の検討にあたっては、市民、地域や沿道の関係者及び関係団体等と将来像を共有し、官民が連携して取組を推進する。
- 現時点で重点検討路線としての位置付けがない路線等についても、まちづくりの動向等を踏まえて必要な検討を進めることとする。



通り	検討の方向性
札幌駅前通	・人中心の回遊・滞在機能を強化し、南北方向の回遊の基軸となる象徴的なストリートの形成 ・札幌駅～大通～すすきのといったエリアの特性を活かして、変化が感じられる街並みの形成
大通	・人中心の回遊・滞在機能を強化し、東西方向の回遊の基軸となる象徴的なストリートの形成 ・街区・道路・公園の一体感がある空間形成の検討 ・大通と創成川通の交点付近における象徴的な都市空間の形成
北3条通	・都心の中心部と創成東・苗穂エリアとの東西方向の回遊性の向上
南1条通	・更なるにぎわいの創出や上質な街並みの形成（西1～西3） ・無電柱化・街路整備事業の推進及び整備後の空間活用等（西4～西6）
創成川通	・新幹線駅や都心アクセス道路の整備の契機を捉えた、創成川公園以北の憩い空間やみどりのネットワークの強化
西2丁目線	・札幌駅交流拠点（新幹線札幌駅、バスタ、東豊線さっぽろ駅の3つの交通結節点）と大通・創世交流拠点（大通公園、東豊線大通駅、地下街等）をつなぐ、地上・地下の重層的な歩行者ネットワーク拡充
東4丁目通	・街路整備事業の推進及び整備後の空間活用等
西6丁目線	・道庁赤れんが庁舎から大通公園を結ぶ主要な回遊動線として、エリアのまちづくりの動きと連携した魅力的なストリートの形成

本日、ご議論いただきたいこと（再掲）

【論点1】 イメージパースについて・・・P.8～10

- ・パースの各要素 など

【論点2】 成果指標及びモニタリング指標について・・・P.11～16

- ・設定項目
- ・基準値(現況値)及び目標値 など

【論点3】 空間形成の考え方について・・・P. 17～26

- ・基本的な考え方
- ・主要検討路線等
- ・重点的に検討を進める路線 など