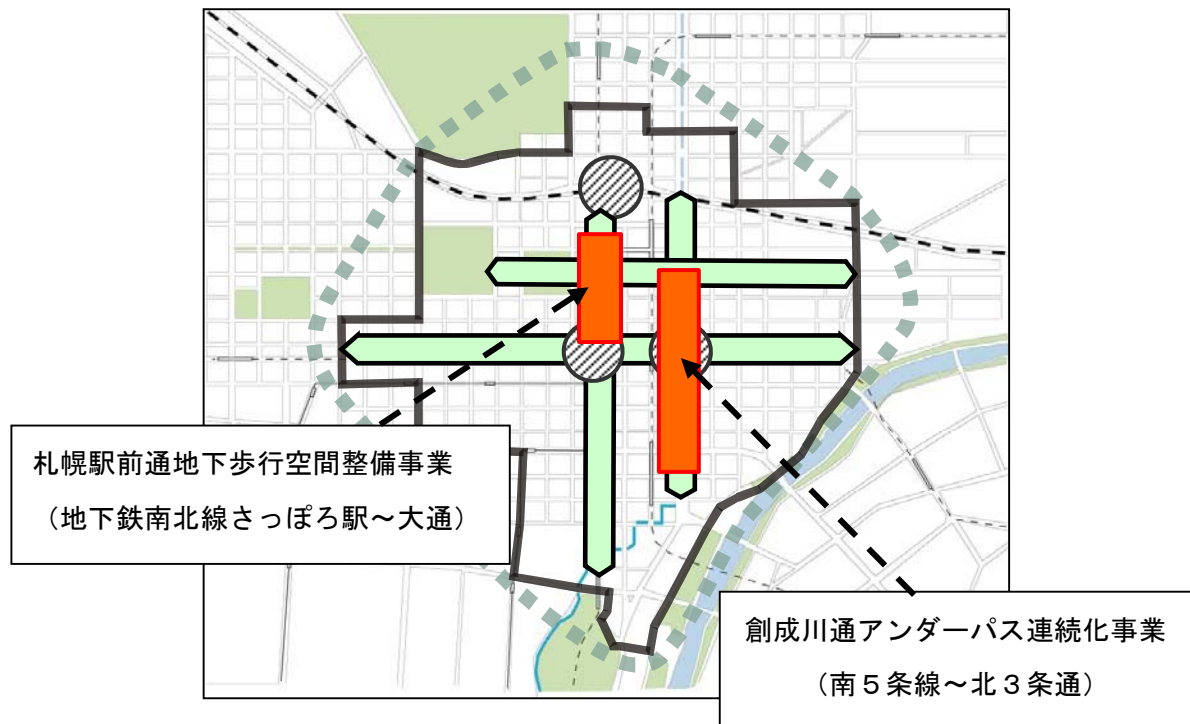


## 5 札幌駅前通及び創成川通におけるストリート文化創造の方針

### ～両事業に伴う再整備の基本計画～

ここでは、札幌駅前通地下歩行空間整備事業（地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅）及び創成川通アンダーパス連続化事業（南5条線～北3条通）に伴う再整備の基本計画として、空間整備の基本方針、整備イメージ、活用イメージなどについて明示します。



### (1) 札幌駅前通

#### ア 施設の基本構成（既定条件）

後段に示す空間整備の基本方針等の検討において、与件となる交通施設などの基本構成として整理します。

#### (7) 車線数を減らし、歩行者のための空間を大きくします。

- 6車線の車道を4車線（両側）へ減らし、歩道部を広くします。
- この場合、荷捌車両、タクシー、バスの停車による交通への影響を考慮し、停車スペース（荷捌ベイ、タクシーベイ等）を設けます。
- また、必要に応じて右折車の為の付加車線を設けます。

#### (4) 交差点ごとに地下出入口を設けます。

- 歩道部の交差点付近に地下出入口を設けます。
- 歩行者への圧迫感を軽減するため、地下出入口は車道よりに配置します。
- 1街区につき1箇所は、階段に加えエレベーターを設けます。

**(ウ) 歩道部に自転車通行可能スペースを設けます。**

- 現在混在している歩行者と自転車のスペースを分離します。
- 自転車の走行安全性を考慮すると車道沿いに設置すること(停車車両からの出入りとの交錯、ルート線形等)は望ましくなく、また地下出入口の位置も考慮し、自転車通行可能スペースはユーティリティ(\*7)空間の外側(沿道宅地側)に配置します。

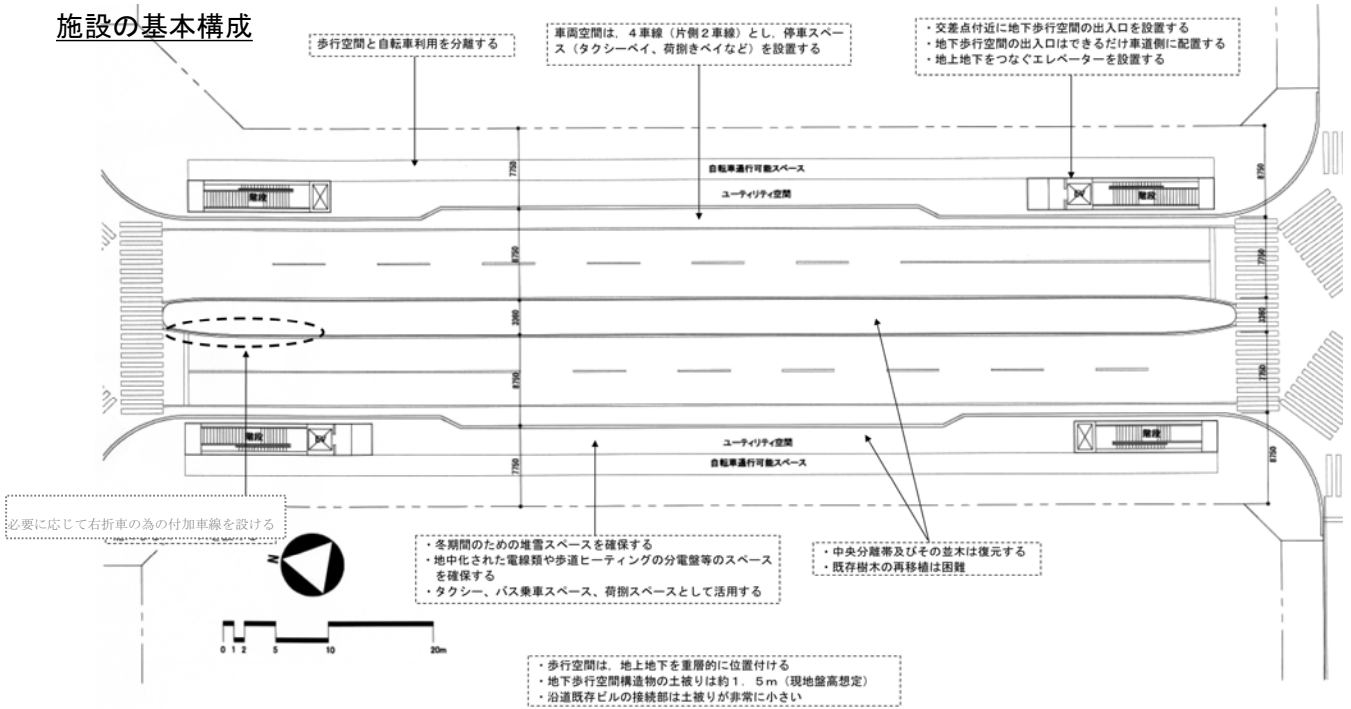
**(イ) 多様な活用を図るユーティリティ空間を確保します。**

- 車道(停車スペース)と自転車通行可能スペースの間に、交通機能、施設管理上必要な設備等(地下出入口、配電盤等)を配置します。
- 停車スペースの設置に伴って必要となるタクシー乗り場、荷捌スペース等を配置します。
- これらを除くスペースについては、多様なアクティビティを受け入れるスペースとして活用します。
- 冬季間は堆雪スペースとしても活用します。

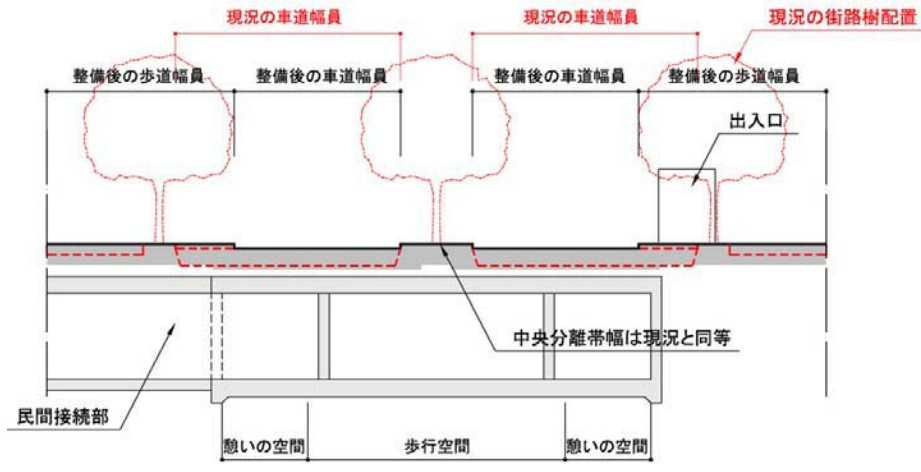
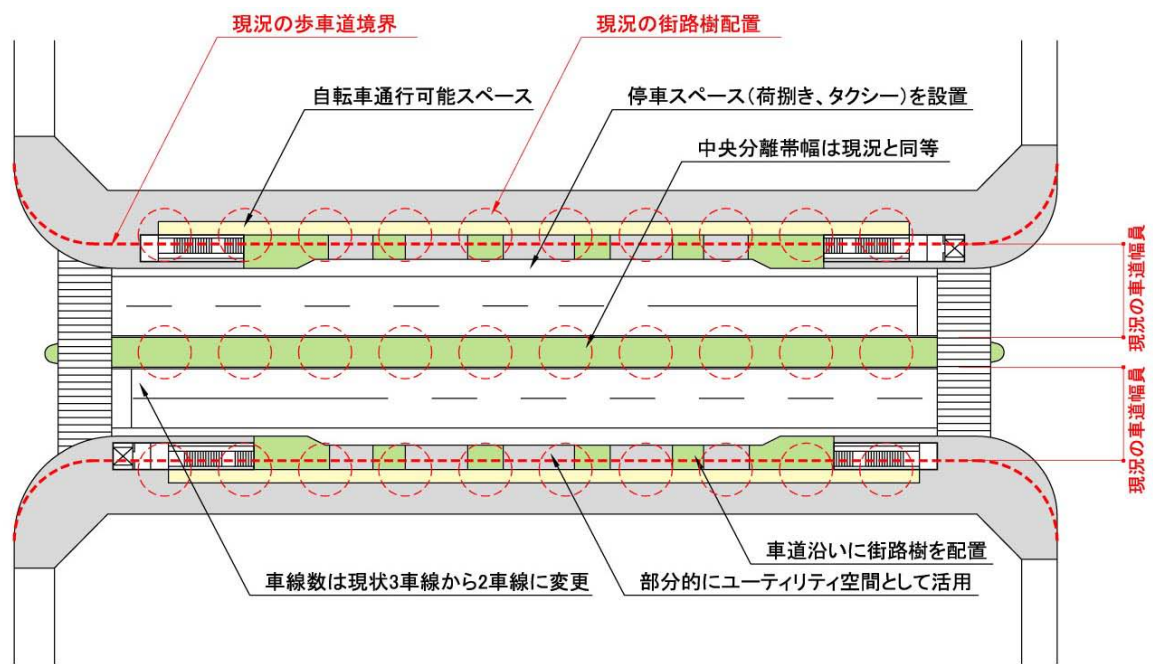
---

(\*7) ユーティリティ：いろいろなことに使えること。ユーティリティ空間＝利用目的を限定しない空間。

### 施設の基本構成



### 施設の基本構成（現況との比較）



## イ 整備の基本方針

### 地上、地下が融合する緑豊かな空間づくり

#### (7) 空間整備の方針

##### a 並木の維持、再生による緑の中心軸の強化

駅前通の並木は優れた景観資源として市民や来訪者の中で定着したイメージ要素となっており、また札幌駅～中島公園間において当面の再整備を検討する区間は限定されるため、ビスタ（景観軸）の維持の観点からも三列並木を維持、再生します。

##### b 快適に利用できる歩行者空間の創出

都心の最も重要なメインストリートとして、歩行者空間としてのゆとりを確保するとともに、歩行者と自転車との安全な共存を図ります。

沿道の機能と連動して、さまざまな滞留型のアクティビティが、気持ちの良い環境の中で日常的に起きることを促すように、交通機能や安全性の確保に配慮しながら空間整備を行います。

##### c 地上と地下の空間的連続性の確保

駅前通及び沿道において地上・地下の移動空間（階段等）を設けることにより、地上・地下間のオープンスペースのネットワークを構築するとともに、移動空間付近での緑の配置や光を落とすことなどにより、空間的な連続性を認識できるような整備を行います。

##### d 安全・安心に利用できる場づくり

非常に多くの人々が行き交う空間であり、誰もが歩きやすい、利用しやすい空間づくり（ユニバーサルデザイン（\*8））に取り組みます。

地下空間については、居場所の確認や施設、出入口への誘導などが分かり易いサイン計画を導入します。更に、災害発生時等には適切な誘導が図られるようにする。また、閉鎖的な空間であり、夜間には歩行者も少なくなることから、防犯への対応についても取り組みます。

#### (4) 空間活用の方針

##### a 道路空間も活用した多様なアクティビティ展開の仕掛けづくり

沿道のオープンスペースはもとより、道路空間においても滞留型のアクティビティが可能となるよう、柔軟な管理を行います。

大通以南の地区で行われているさまざまなイベントを大通以北へ拡大していきます。

##### b 地下歩行空間の積極的な活用

「憩いの空間」と沿道ビルとの「接続空間」を多面的に活用し、滞留型のアクティビティを積極的に促す管理運営方式を確立します。

(\*8) ユニバーサルデザイン：「すべての人のためのデザイン」の意味。年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすること。

#### (ウ) 沿道まちづくりの誘導方向

##### a 高質なストリート商業の展開

開発計画との連動、既存ビルの改修等を契機として路面店（魅力的な飲食、物販等）の立地を誘導し、札幌駅と大通の両地区を結ぶ連続的なストリート商業の展開を促進します。

##### b 通りのアクティビティを高めるオープンスペースの確保

建物低層部の壁面後退、小広場やサンクンガーデン(\*9)等の確保により、駅前通でのアクティビティの多様性と質を高めます。

##### c 明確な景観軸を演出する沿道建物の形態誘導

連続的な並木と相まって、美しく印象的な駅前通の景観軸を形成するよう、沿道の建築物の更新、改修に際してのルールを確立します。

##### d 波及的展開

上記については、まちの奥行きを演出するため、駅前通と交差する道路や中通りに波及的に展開していきます。

### ウ 空間デザイン

#### (7) 基本的考え方

##### a 活用の自由度の高い空間の確保

多様なアクティビティを受け止める空間（地上のユーティリティ空間、地下の憩いの空間）は、それぞれ季節や天候、イベント開催等に対応し得る自由度の高い空間としていきます。

##### b 豊かな緑の確保

緑を感じる駅前通とするため、3列の高木による並木の再生に加え、低木や地被植物の植栽、ユーティリティ空間へのプランターの設置、沿道での緑化等により、質・量ともに充実した緑を確保します。

##### c 地上と地下の連続性

地上と地下の一体的な空間を実現するため、出入口、採光、換気設備などの様々な都市装置を「スルーホール(\*10)」と捉え、地上と地下の空間的なつながりを生みます。また、この「スルーホール」について、地上と地下で一体性を感じさせるデザインとすることにより、空間の連続感をより一層高めます。

##### d 地上、地下の特色づけ

地上と地下が持つ空間的な特性、機能性を活かし、連続性を持たせながらも、それぞれが特色ある空間としていくことにより、歩行、活動に対する選択性を与えていきます。

---

(\*9) サンクンガーデン：地上から一段低く掘り下げてつくられた庭や広場。

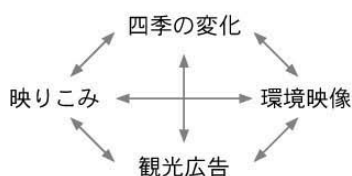
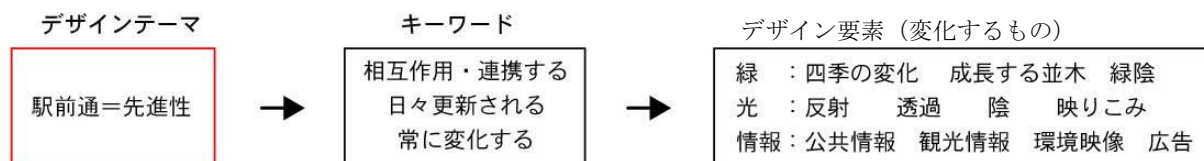
(\*10) スルーホール：直訳は「通し貫く穴」。本計画では「地上と地下をつなぐ穴（施設）」の意味。

## e 沿道まちづくりとの連携

緑化の充実、ユーティリティ空間の活用、建築更新によるまちなみの形成等の活動、また地下における接続空間の活用等に、沿道関係者の協力を得ながら取り組んでいくことにより、メインストリートとしての魅力をさらに高めていきます。

### (イ) 基本方針

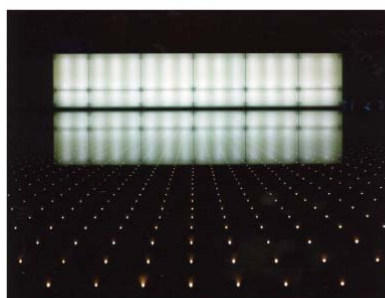
デザインテーマからキーワードを抽出し、そこから駅前通のデザイン要素（形態要素）を以下のようにイメージします。



各々のデザイン要素が相互に関係しあうことで、変化に富み刻々と変化する景観を形成

札幌、北海道は、自然、食等を始め、訪れる人達に強いイメージ、あるいは期待を持たせる地域であります。また、住んでいる人々の多くも地域性（ローカル色）を強く意識していることが容易に想像できます。

札幌都心においても、住み、働き、訪れる人達が持つイメージを大切にすることは重要であり、上記のようなデザイン要素を取り込みつつ、地域や歴史を感じさせることにも配慮しながら（地域、歴史を感じさせる要素や素材の活用）、以下のようなデザインイメージを具体化する方向で空間デザインを展開します。



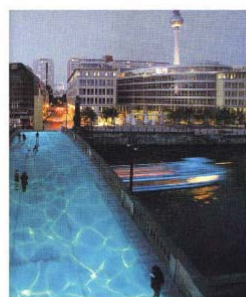
都市照明となる光の出入口



反射・透過による  
緑の再構築



観光情報や広告などの投影



可変する環境映像の投影



## (ウ) 空間デザイン

### a デザインの狙い

～地上と地下を様々な要素で連続化する～

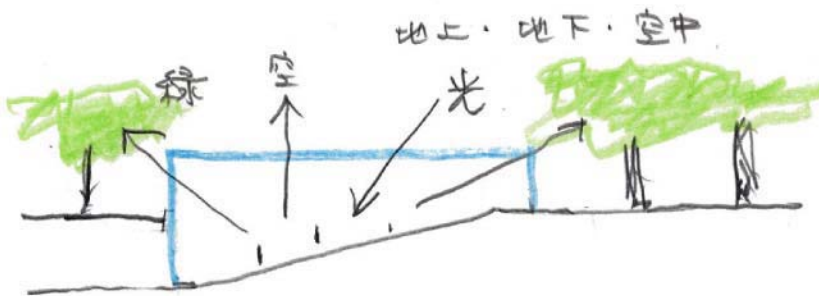
—— 光、視線、活動、人・・・等により、地上と地下を結びつける工夫をします。

#### 【機能の連続】

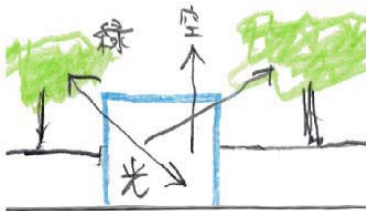
- ・経路の選択性や回遊性を持つ
- ・地下の賑わいを地上から眺める
- ・沿道建物とのスムーズな接続と賑わいの創出

#### 【環境の連続】

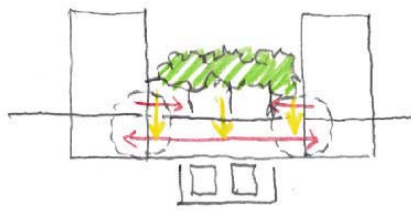
- ・空と緑を見上げる
- ・光が差し込む
- ・天候の変化を感じる地下空間



出入口を利用して様々な要素で地上と地下を連続化



地上と地下とを結びつける  
スルーホール



地上と地下とが有機的に連携する  
立体回遊路



地上部では緑量豊かな景観を形成

### 駅前通の断面イメージ



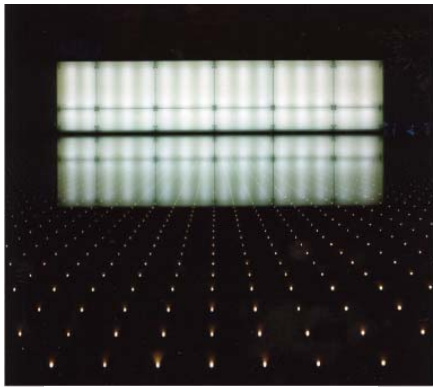
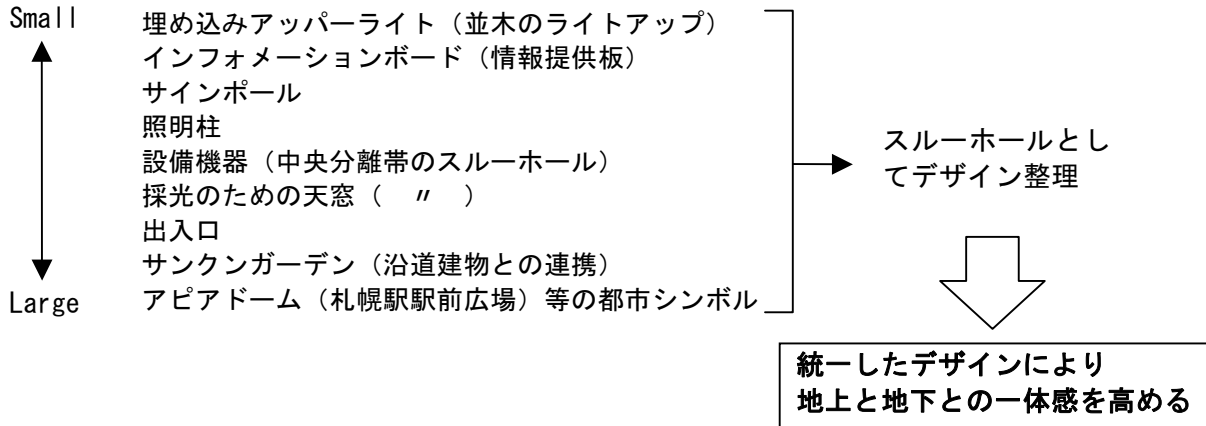
b スルーホールによる駅前通シンボルづくり

～地上と地下の様々な要素をスルーホールとして位置付ける～

→地上、地下相互に関連づけられたデザインにより統一感のある景観

→昼夜を通じて光が漏れ合う、印象的な景観

【多様なスルーホールの例】

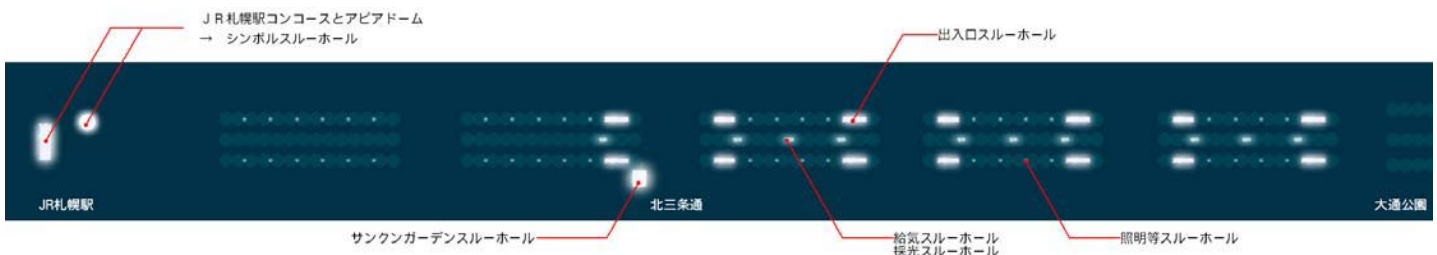


出入口（階段）の  
スルーホールイメージ



設備ユニット・採光トップライト  
のスルーホールイメージ

スルーホールのイメージ





### c 地上部のデザイン

シンボリックな空間を演出する緑の創出、多様なアクティビティを受け止める空間づくりにより賑わいある空間としていくことを目指します。

- (a) 高木の3列並木（歩道部（ユーティリティ空間）、中央分離帯）を設けます。
- (b) ユーティリティ空間をできるだけ広く確保し、多様な活用（可動式プランターによる植栽、冬季間の堆雪など）を可能とします。
- (c) 公共空間における歩行者の溜まり機能の確保、豊かな緑量の確保のため、ユーティリティ空間であっても地下出入口近傍に限り小広場や低木植栽の設置を検討します。
- (d) 地下出入口の設置による交差点部での極端な緑量減少を防ぎ、緑の連続性を維持する、歩行者が緑を感じることができるようにするため、植樹、プランター等の設置を検討します。
- (e) 道路沿道の敷地では、壁面線の後退、敷地内での公共空間の確保等と併せて植樹、壁面緑化等を誘導します。
- (f) 地上と地下をつなぐスルーホールを設け、採光、吸気、排煙機能を持たせます。（吸気、排煙は一部のみ）

### d 地下空間のデザイン

様々な人々のアクティビティによって彩られる地下空間の賑わいをより高めることを促す空間としていくことを目指します。

- (a) 地下であることを感じさせない明るく広々とした空間とします。
- (b) 地上出入口（階段）、スルーホールについては、そこが地上に対する開口となり、光や人、情報や賑わいなどがあふれ出るような効果を持つデザインとします。
- (c) 憩いの空間には立ち止まって休息できるベンチなどを豊富に準備し、歩行空間としての快適性を高めます。
- (d) 交差点の地下部は、その広がりとうまく利用するとともに、出入口とスルーホールの効果（採光等）により空間を緩やかに区切り、賑わいを生む広場とします。
- (e) 沿道建物との接続空間についても、一体的なデザインとするよう誘導します。
- (f) 沿道建物と接続しない壁面については、アートや広告、環境映像、公共情報等の日々更新される情報の提供により動的な歩行空間を演出します。