

緑を感じる都心の街並み形成計画

札幌市

平成 17 年（2005 年）9 月

個性豊かなストリート文化づくりを目指して

都市間競争の時代と言われて久しいなか、札幌は恵まれた自然環境などの風土特性と大都市としての魅力を十分に活かしながら、世界に誇れる環境と文化のまちをつくっていくことが重要です。

この緑を感じる都心の街並み形成計画では、「個性豊かなストリート文化づくり」というキーワードを掲げました。

風土性を背景とした美しい街並みと、そこで展開される人々の活動によって生みだされる「ストリート文化」は、都市の魅力を高めるために重要な要素です。

札幌の都心は、道路が基盤の目状になっており、初めて訪れる人々にも非常にわかりやすい一方で、それがまちの特徴の薄さにつながっていると言われることがあります。しかし、札幌駅前通を始めとする各ストリートがそれぞれの個性を際立たせ、訪れる人々がまち歩き自体を楽しめるような魅力的な空間をつくり出すことによって、そこに人々が集まり、ストリートごとに特色のある文化が生まれ、都心全体の魅力を高めていくことができるものと考えています。

ストリート文化を築くのは、実際にストリートを使う市民の皆さまであり、沿道で事業を営む地元の皆さまです。

今後、この計画のもとで関係者が思いを同じくして、具体的な取り組みを進めることにより、都心を訪れる市民はもとより、世界の人びとが、それぞれのストリアートの個性を楽しみながら巡り歩くことができる。

そんな魅力的な都心づくりを進めたいと考えています。



平成 17 年(2005 年)9 月

札幌市長 上田文雄

計画の構成

1 計画の位置付け、目的、及び対象範囲

計画の位置付け、目的、及び対象範囲などを整理

2 計画の基本目標

「緑を感じる個性豊かなストリート文化の創造」を目指すこととし、その意義や目標、基本的な取り組みを整理

3 ストリート文化創造の基本的な考え方

アクティビティとオープンスペースによってストリート文化を創造していくうえで踏まえるべき基本的な事項を整理

4 ストリート文化を展開するネットワーク

ストリート文化展開の場を4つの骨格軸を中心とするネットワークとして設定し、各骨格軸の誘導方向を整理

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

空間整備、空間活用、沿道まちづくりなどに関する基本的な考え方を再整備の基本方針として整理

6 札幌駅前通及び創成川通における主要な樹種の選定

樹木の育成条件、都心に見られる樹種等を踏まえ、並木等に用いる樹種について検討

7 ストリート文化創造のための重点的な取り組み

本計画の具体化に向け、今後取り組むべき事項を整理

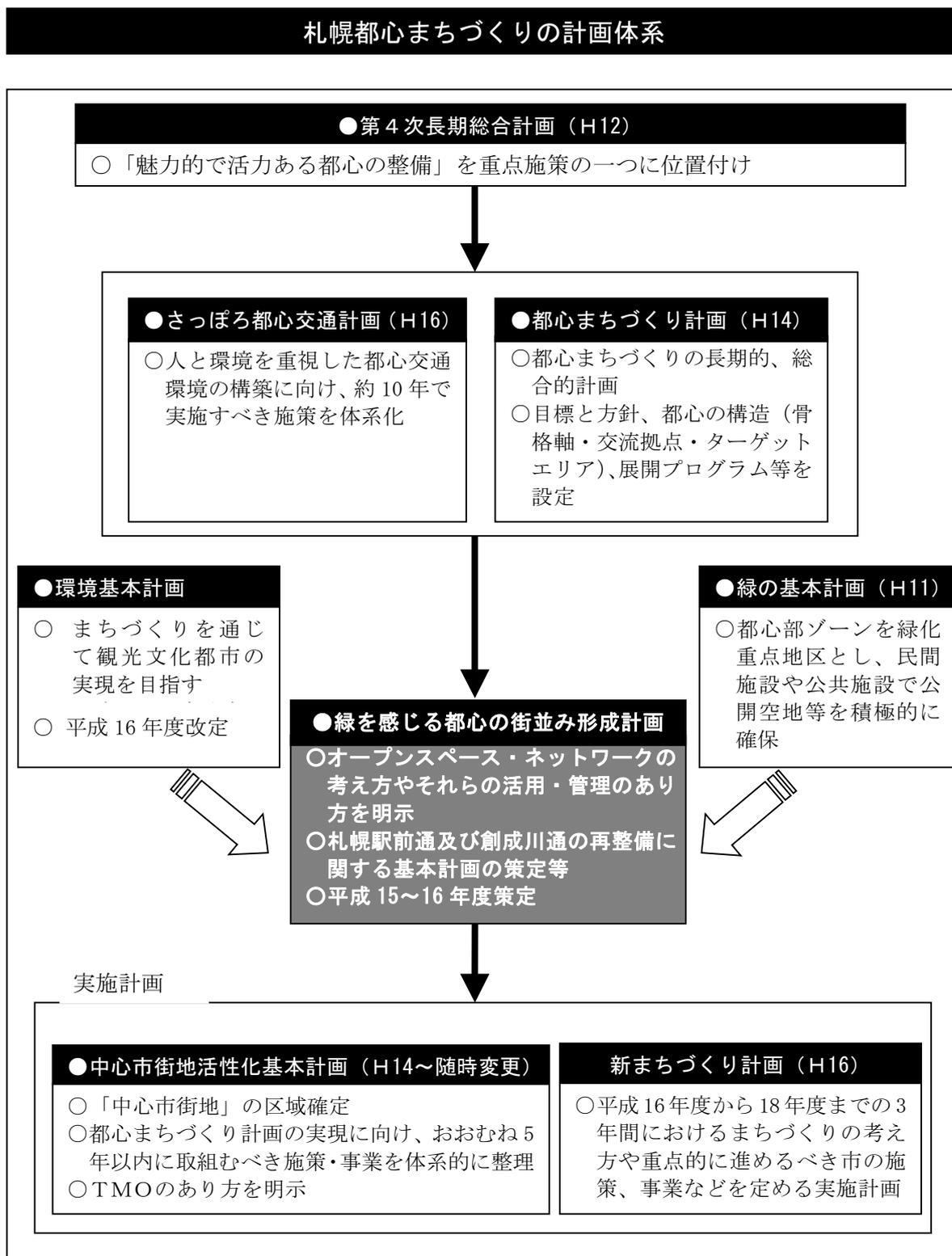
目 次

1	計画の位置付け、目的、及び対象範囲	1
(1)	計画の位置付け	1
(2)	計画の目的	2
(3)	計画の対象範囲	3
2	計画の基本目標	4
(1)	都心の魅力づくり	4
(2)	基本目標 ～個性豊かなストリート文化づくり～	5
3	ストリート文化創造の基本的な考え方	7
(1)	ストリート文化づくりの要素	7
(2)	都心において誘導すべきアクティビティ	8
(3)	アクティビティ誘導のための多様な空間づくり	9
(4)	緑豊かなオープンスペースづくり	12
4	ストリート文化を展開するネットワーク	14
(1)	ストリート文化展開の場	14
(2)	4つの骨格軸におけるストリート文化の誘導方向	15
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	19
(1)	札幌駅前通	19
(2)	創成川通	39
6	札幌駅前通及び創成川通における主要な樹種の選定	52
(1)	札幌駅前通	52
(2)	創成川通	55
7	ストリート文化創造のための重要な取り組み	60
	参考資料1：緑を感じる街並み形成計画に係る検討体制等	61
	参考資料2：緑を感じる都心の街並み形成計画（素案）に対する意見募集の結果について	65

1 計画の位置付け、目的、及び対象範囲

(1) 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第4次長期総合計画」、「都心まちづくり計画」及び「都心交通計画」を受け、「緑の基本計画」、「環境基本計画」との整合を図りながら策定したものです。



(2) 計画の目的

札幌の都心部は、札幌市民の生活の場であると共に、北海道経済の中心、観光の拠点としての位置付け、役割を持っており、近年都心部における「都市の再生」に取り組んでいるところです。

第4次長期総合計画において、都心の魅力と活力を高めることを重点施策の一つに掲げ、その推進に取り組んでいます。またオープンスペース(*1)のネットワークを、都市構造を規定する要素の一つとして捉え、都心においても重点的に検討すべきであるとしています。

また、「緑の基本計画」においては、都心部を緑化重点地区とし、民間施設や公共施設において公開空地等を積極的に確保することなどを通して、緑のネットワークの形成を図ることとしています。

平成14年度に策定された「都心まちづくり計画」では、「これからの時代の生活・文化をつくる」と「“世界都市さっぽろ”をつくる」の2つの目標掲げ、4つの骨格軸、3つの交流拠点、5つのターゲット・エリアにより都心の基本的な構造を示すとともに、これら構造要素の形成に向けた長期的展開プログラムを設定しています。さらに同計画の実行性を高めるためには、オープンスペースのネットワークに関する具体的な計画の策定が重要な課題の一つであることが謳われています。

また、平成16年度に策定された「都心交通計画」では、まちづくりを交通面から支えるため、人と環境を重視した都心交通環境の構築に向け、約10年で実施すべき施策を体系化しています。

さらに、平成16年度に改定された「環境基本計画」においては、今後のまちづくりを通じて環境文化都市を実現するため、都市化の過程で失われてきた水や緑の回復及び強化を図り、自然との共生型都市を目指すこと、オフィスビルなど事業所のエネルギー消費量を削減すること、自動車に頼らないまちづくりを進めることなど、環境への負荷の少ない持続可能な循環型都市を目指すこととしています。

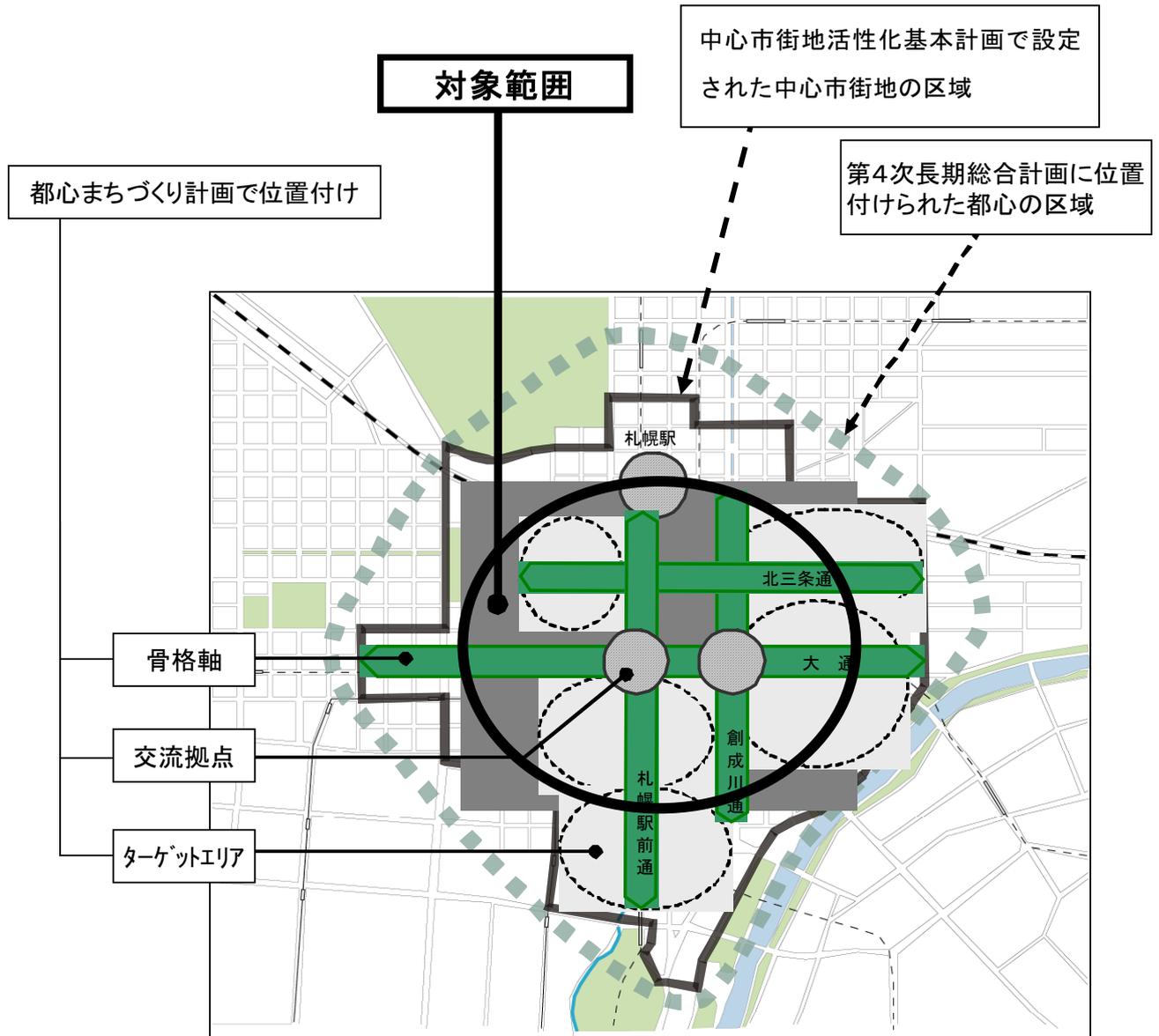
本計画は、これらの上位・関連計画の具体化を図るため、新しい時代の都市文化（ストリート文化）の創造、環境負荷軽減に寄与する都市づくり、また、うるおいとやすらぎある都市空間の創造などを目指し、都心のオープンスペースネットワークの考え方やそれらの活用・管理のあり方、周辺の建築物の機能、形態のあり方などを総合的に捉え、都心の魅力を受け止めながら気持ちよく過ごせる環境を整えるための重点的な取り組みをまとめることを目的とします。

とりわけ、都心の魅力向上に大きく寄与することが期待される、札幌駅前通及び創成川通の再整備に関する基本的計画の策定を行ないます。

(*1)オープンスペース：開放的な空間。道路、広場、緑地、公園等の公共空間。民間施設等の屋内外の公共的空間。
例えば、街角広場、建物内のアトリウム等。

(3) 計画の対象範囲

本計画は、概ね「都心まちづくり計画」に位置付けられた4つの骨格軸、都心中心部のターゲット・エリアが含まれる範囲を計画対象とします。



2 計画の基本目標

一 緑を感じる個性豊かなストリート文化の創造

(1) 都心の魅力づくり

ア 魅力づくりに向けた基本姿勢

札幌は、人口や産業の集積による発展を続けた時代を終え、人びとのこころのゆとりや生活の幅を拡大させ、より豊かな生活を営む場となることが求められています。また、知識集約型産業や集客交流産業の集積による活力の向上を図るため、これまで蓄積された特質を際立たせ、より鮮明な都市イメージ・都市魅力を構築することが必要です。

このような中では、芸術文化のみならず、身近な生活文化、コミュニティ・ビジネス (*2)、サブ・カルチャー (*3) など人びとが学び伝え織り成す生活のあり様、さらにはそれを展開する都市空間のあり様を広く都市の文化と捉え、魅力的な文化を育む場となるよう都心のまちづくりを進めることが重要です。また、大都市であるが故の没個性化を抑え、札幌固有の魅力に溢れた文化を世界にアピールしていくことを目指します。

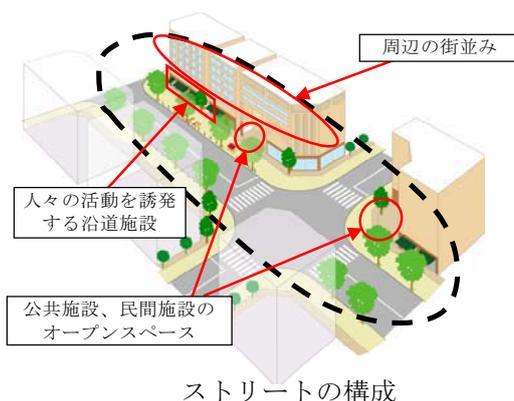
イ 魅力づくりの方向性

札幌都心においては、格子状市街地に起因する単調さ、雰囲気や景観の変化の乏しさ、街にうるおいを与える要素（緑、水）や、人々の活動を促す要素となる空間の少なさなどの問題、賑わいを生む機能集積の偏りという構造上の問題が見られます。

本計画では、都心の魅力づくり、文化づくりに対する取り組みの必要性、都心の構造、空間特性上の問題への対応を踏まえ、「都心まちづくり計画」に示された4つの骨格軸（札幌駅前通、創成川通、大通、北三条通）を始めとする様々な「通り（＝ストリート）」に着目し、それぞれの特性に応じた文化の創造の展開を表現した景観（光景、風景、情景）を生み出していく「ストリート文化」の創造を目指します。

ストリート文化創造の意義は、美しく魅力的なストリートを創出し、そこで多様な文化が展開され、それらによって札幌の本質的な強さ、魅力を高め発信していくことにあります。

ここでいうストリートとは、公共施設と民間施設の区分なく、だれでもが利用する施設、空間全体で構成される公共空間と捉えることが重要であり、道路、公園、河川等の公共施設、建築敷地内オープンスペース（広場、アトリウム等）に加え、周辺の街並みや人々の活動を誘発する魅力的な沿道施設（店舗、飲食店等）も含むものとします。



(2) 基本目標 ～個性豊かなストリート文化づくり～

前項に整理したようなストリート文化の創造による都心の魅力づくりを具体化するため、以下の5項目を基本的な目標として取り組みを進めます。

ア アクティビティとオープンスペースによるストリート文化づくり

多くの人々が訪れる都心部の本質として、それらの人々にとってのお気に入りの場所がある、色々なことをしたいという欲求に応えるだけの受け皿がある、あるいは街歩きを楽しめること等が挙げられます。

札幌都心において、これらを実現していくため、展開される人々の活動（アクティビティ（*4））と活動の場となる空間（オープンスペース）の2つの面を捉えて、個性的なストリート文化づくりを進めます。

(7) 多様なアクティビティが生まれる空間づくり

散歩・買い物・食事・交流・鑑賞・休憩など都心における様々なアクティビティが、各ストリートの特性に応じて個性的に展開されることで、街の多様性や奥行きが増します。訪れる人はストリートからストリートへと回遊することにより、多様な情景をつくり、また楽しむことができます。

また、これらを実現するため、来街者が利用できる、人が集まる、街を楽しむことをサポートする施設の立地を誘導するなど、道路と沿道を一体的に捉えた取り組みを進めます。

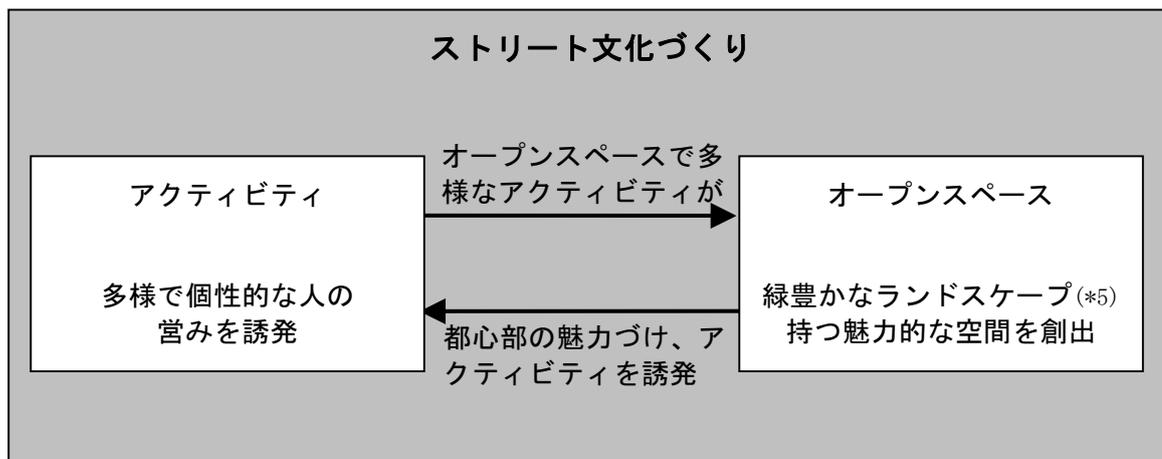
(4) 緑豊かなオープンスペースの創出

札幌は、大都市でありながら近傍に豊かな自然が広がること、都心部においても広い空や山並みを望めること、変化に富む四季折々の季節感があることなどの特性を活かし、人のさまざまなアクティビティに応えられる多様性と、上質で豊かな緑を配したオープンスペースを創出します。

(*2) コミュニティ・ビジネス：地域資源（労働力、原材料、技術力等）を活用した、地域の需要を満たす小規模ビジネス。例えば、介護サービス、子育て支援等の生活密着型ビジネスなど。

(*3) サブ・カルチャー：ある社会に支配的にみられる文化に対し、一部の人々による独特な文化。例えば、若者文化・都市文化など。

(*4) アクティビティ：活動、行動。遊び。



イ 札幌が誇る新しい名所の創造

アクティビティの誘発、オープンスペースの創造などの取り組みにより、個々のストリートが持つ個性を際立たせ、それぞれが札幌の誇る新たな名所となり、全体で札幌の鮮明な都市イメージを表現します。

ウ 周辺のまちづくりガイドラインの策定と継続的な進行管理

共有された目標像を関係主体が協働して実現していくためのガイドラインを主要なストリートごとに策定し、各主体が参加した協議体制のもとでガイドラインにもとづく具体的な取り組みを継続的に確認します。

ガイドラインの策定にあたっては、沿道関係者、行政が協力し、通りと沿道のあり方を一体に捉えた中での誘導方向を明らかにし、合意形成を図ることにより実効性の高いものとしていきます。

エ 市民による活用を通じたストリート文化の育成

市民が訪れ、仕事をし、買い物をするだけでなく、市民自らの手で賑わいややすらぎの創出につながる活動を行い、ストリート文化を創造し続けるための多様な取り組みを行ないます。

オ 風土的都市デザインの実現

公共空間の整備や各ストリートの街並みづくりにおいて、伝統的デザイン要素の導入や地元素材の活用、新しく独創的なデザインの創出などを通して、北海道・札幌の風土に立脚した都市デザインの実現を目指します。

(*5) ランドスケープ：景観。建物や基盤施設、自然要素等から構成される総合的な空間の構成。

3 ストリート文化創造の基本的な考え方

(1) ストリート文化づくりの要素

アクティビティとオープンスペースによって文化を育むストリートづくりは、公共施設である道路、民有地である沿道敷地とそこに建つ建物などを含めて一つの「通り」として捉えることが適切であり、次の要素によって総合的に展開する必要があります。

ア 公共空間の整備

人や物の移動を円滑にするなどの固定的な目的だけではなく、多様なアクティビティへの対応が可能な空間整備を良質なデザインで進め、オープンスペースの骨格的なネットワークを形成します。

イ 公共空間の活用

アクティビティ展開の場として公共空間を多面的に活用することを可能とするための規制緩和や新たな仕組みづくりを進めます。さらに、管理の主体や方式について柔軟な運用が可能な仕組みを整えます。

ウ 沿道まちづくりの誘導

それぞれのストリートにおいてアクティビティを誘発するため、沿道建物の機能、とりわけ低層部の機能として魅力的な商業・文化施設などを誘導します。また、各ストリートの特性に応じて、建物周辺や内部の公共的空間を確保し、公共空間と合わせてきめ細かなオープンスペースのネットワークを形成します。

エ 実現化のための体制づくり

「公共空間の整備」、「公共空間の活用」及び「沿道まちづくりの誘導」を一体的に進めるため、沿道関係者、まちづくり組織、公共施設の管理・運営を行なう行政など、まちづくりの各主体が協働して取り組みます。その際、アクティビティの主体となる市民や来訪者の需要に的確に応えられるストリートづくりを進めます。

(2) 都心において誘導すべきアクティビティ

アクティビティとは、人が行なう様々な活動であるとともに、その結果もたらされるまちの雰囲気であると言えます。都市中心部、特に大都市の都心部では多様なアクティビティが生まれますが、これをより積極的に誘導することにより、都市空間に変化を与え、賑わいや落ち着きをもたらし、それらによりさまざまな都市文化が育まれます。

生活の質を高め、都市の魅力を高めるためには、買物や事務所での仕事などの当然にして展開されているアクティビティに加え、次のような観点からアクティビティを拡大していくことが必要となります。

ア まち歩き自体を楽しむ

さまざまな風景を楽しみながらの散歩、新たな発見を求めてのまちの探索など、まちなかを歩き回ること自体を楽しむ。

このため個性的で魅力的な街路景観や魅力スポットの創出が必要となりますが、特に次のようなストリート商業の展開が重要です。

(7) 路面店の展開

積雪寒冷な冬季間への対応や大型店が多いことなどから箱形商業や地下街による商店構成が主流となっており、地上部で街に賑わい与える効果が十分発揮されるには至っておりません。

多様なアクティビティによりストリート文化を創造していくうえで重要な要素となる商業については、ストリートの特性に応じた路面店の展開が望まれます。

(4) 大通周辺地区と札幌駅周辺地区の一体化

従来からの商業地区である大通周辺地区と近年の開発により急速に発展した札幌駅周辺地区のそれぞれの特性を活かしつつ、人びとの回遊性を高めることで、二極化する2つの商業核を一体化して、都心の多様性を増すことが可能となります。

イ 気分や状況に応じて豊かに時間を使う

都心で過ごす時間の中に、読書、休憩、食事などの精神的なゆとりをもたらす活動を挿入します。また簡単な仕事を済ませること、電子メールの読み書きをすることなどを、気持ちの良い環境の中で行ないます。

ウ 人を見る～人に見られる

道行く人と道端の人が互いに「見る～見られる」という関係をつくることにより、さまざまな距離での人と人の関係が生み出されます。オープンカフェや休憩スペースでの相互観察、チャレンジショップ(*6)の売店による関心のひきつけ、ストリート・ミュージシャンやスト

リート・パフォーマーが自らの作品を表現することなど、さまざまな関係が想定できます。

エ 遊び、スポーツ、娯楽を楽しむ

子供から大人まで、それぞれの場にふさわしい遊びやスポーツ、娯楽を行い、あるいはそれを観察します。非日常的には公共空間を活用したイベントの展開も重要です。

オ さまざまな情報を得る

最新ニュースやイベント・観光関連情報などを、さまざまな媒体を通して入手します。

(3) アクティビティ誘導のための多様な空間づくり

アクティビティを誘導する上では、それが展開される、あるいはきっかけとなる空間を用意することが大きな効果を持つものであり、このような観点からは以下のような空間づくりに取り組んでいくことが重要です。

- ①「個性」がある空間—— 独自性、伝統、らしさ、誇り、愛着
- ②「包容力」がある空間—— 自由空間、無限定性、なんでもあり
- ③「発見」、「感動」がある空間—— 意外性、妖しさ、怖いもの見たさ、複雑、面白味
- ④「参加感」が得られる空間—— 一体感、共感、精神的エネルギーの発散の場
- ⑤「双視性」がある空間—— “見る”と“見られる”の関係が成り立つ場、おしゃれが映える場、人の流れ・動きが楽しめる場
- ⑥「建築が街に開かれている」空間—— 建築の外向性、建築が人に開かれている
- ⑦「居心地」が良い空間—— 安心感がある場所、オレの場所、2人の場所、入り隅
- ⑧「やすらぎ」が得られる空間—— 調和、関係性、デザイン性、美しさ、静けさ、癒し
- ⑨「奥」が感じられる空間—— 奥行きのある空間、神秘性、平面・立体での多層性
- ⑩「あそび心」がある空間—— 楽しさ、あそび心のある場所
- ⑪「時代」が感じられる空間—— 歴史の重層性、時代性、物語性、“都市は文化の記憶装置”（ルイス・マンフォード(著名な建築・都市研究家)の言葉)
- ⑫「時間」、「自然」が感ぜられる空間—— 四季の変化、一日の変化、水、緑、風、光、音、空、・・・

(*6) チャレンジショップ：企業を目指す人が短期・仮設的に営業する店舗。

アクティビティ誘導のための空間の事例



①-1 ワルシャワ市街における他国から寄贈された威圧的な建物（左）と、市民が愛着と誇りを持って第二次大戦後修復した市民広場と周辺の建物（右）



①-2 第二次大戦後ワルシャワ市街に短期間に建てられた特色のない住宅地（左）と修復再建された伝統的な住宅地（右）



②-1 全く平らで何も造られておらず芝生だけの、何にでも自由に使える帯広市のグリーン・パーク



②-2 既存の樹木を整理し、芝生広場を設け、しかも持ち運び自由な椅子を入れ、どこにでも座れるように利用の自由度を高めたニューヨークのブライアント・パーク



③-1 親しみやすい幅員で、レベルが変わり、折れ曲がっているために複雑で面白みがあり、次の発見、展開を期待させる通り（左：京都三年坂（産寧坂）、右：渋谷スペイン坂）



③-2 折れ曲がり、曲線状であるために変化があり、楽しみながら歩ける歩行者路（左：ブタペスト、右：プラーハ）



④-1 道路空間で大勢の人と一緒にたこ焼きを食べる楽しみ（渋谷：NHKそば）



④-2 まつりで精神的エネルギー発散の場になる花巻駅近傍の多目的広場（左）、道路上にテーブルを出し、屋外空間にも参加しながら食事を楽しめるブリュッセルのレストラン街（右）



⑤ “見る”と“見られる”の関係が成り立っている皇居前の和田倉門公園



⑥ 街に対して閉じている東京有楽町の東京国際フォーラム（左）と街（駅前広場）に大きく開いている丸亀市現代美術館（右）



⑦-1 日本の農村集落の多くは安心感が得られる里山を背にした位置に発達する



⑦-2 それは都市空間の中では広場を囲む建物の一階に発生する



⑦-3 そこには椅子やテーブルが出され、居心地の良い空間、オレの場所、二人の場所が設えられます



⑧-1 美しく静かな場所はやすらぎが得られ、読書をしたり、新聞を読む人も現れる（ニューヨークのペイリー・パーク）



⑧-2 美しい空間は恋人達が憩う場所になる（リオンのベルラーシ公園の一角）



⑨-1 奥のある空間は街の通りに奥行きを与える（東京都大田区の通りに面する神社）



⑨-2 この効果を現在の都市空間の中で造り出した渋谷・代官山のヒルサイドテラス



⑩-1 すべり台を組み込んだパブリックアートは美しいだけではなく子供達を引きつける（札幌大通公園）



⑩-2 VとEの間を通り抜ける若い女性はずばらしい恋に恵まれるとのストーリーがあるパブリックアート（東京新宿アイランド・タワー前）



⑪-1 16世紀に建てられた市庁舎を多様な色でライトアップし、都市空間を演出する（ブリュッセル市庁舎）



⑫ 四季の変化を感じさせる公園内の春、夏、秋、冬の演出

(4) 緑豊かなオープンスペースづくり

オープンスペース（道路、公園、河川等の公共空間や建物敷地内の公共的空間）は、アクティビティを展開する場であるとともに、その空間のあり様自体がストリート文化を表現するものでもあります。ストリート文化の創造を都心で展開するにあたり、次のような観点からオープンスペースづくりに取り組んでいくことが重要です。

ア 札幌都心の魅力を高める空間づくり

(7) 市民、来訪者に鮮明な都市イメージを印象づける環境づくり

西部の山並みへの見通しや広大な空を感じられる街並みづくり、明快な季節感の表現、大都市がゆえに持ち得る多様性の確保など、札幌の魅力的な都市イメージを高め、それを鮮明に表現します。

(4) 緑豊かな空間づくり

行政と沿道関係者が協働して、既存の緑（街路樹、公園内樹木、民地内樹木等）を拡張、再生することに加え、上質にデザインされた緑をきめ細かく配置していくことにより、多様で豊富な緑を市街地の中に確保し、緑のネットワークを形成していきます。

(4) 街の魅力資源の活用

民間の緑や歴史的な建造物など、公共空間以外の見過ごされている数多くの街の魅力を発掘、活用することにより、都心の空間づくりに役立てます。

イ 札幌都心部の市街地構造上の課題への対応

(7) 格子状区画の単調性の解消

札幌の市街地構造の特徴である格子状区画の単調さやわかりづらさの解消を図ります。このため、次の点に配慮して全体の構成を検討します。

a 各ストリートに方向を与える

都心の構造や方位を容易に確認できるよう、各ストリートの物語性を想定し、その中で部分部分のアクティビティや景観に変化を与えます。

b 結節点を特徴づける

上記 a を強化するとともに魅力ある街角をつくるため、主要なストリートが交差する結節点を特徴あるものにします。

(4) 地区相互の連携強化

a 創成川が分断している東西市街地を融合する

創成川を境とした東西市街地は、その成り立ちの違いにより、現在も市街地の様相、イメージなどが大きく異なっていることが、都心におけるまちづくり上の課題となっています。

さらに、創成川通は河川の姿が外から見えないこと、また主要幹線道路として機能していることが東西の市街地を分断する要素となっており、上記のような課題解決に向けて、創成川通の再整備を契機として東西市街地の連携強化を図ります。

b 2つの商業核を一体化し波及させるための仕掛けをつくる

大通周辺地区と札幌駅周辺地区に二極化する商業集積の魅力や創出された賑わいを強化し、広く都心部の魅力を高める効果を発揮していくため、両地区を一体化し、人の回遊性を高めるためのメインストリート（札幌の顔、中心となる主要な通り）をつくります。

4 ストリート文化を展開するネットワーク

(1) ストリート文化展開の場

ア 4つの骨格軸を中心とするストリート文化づくり

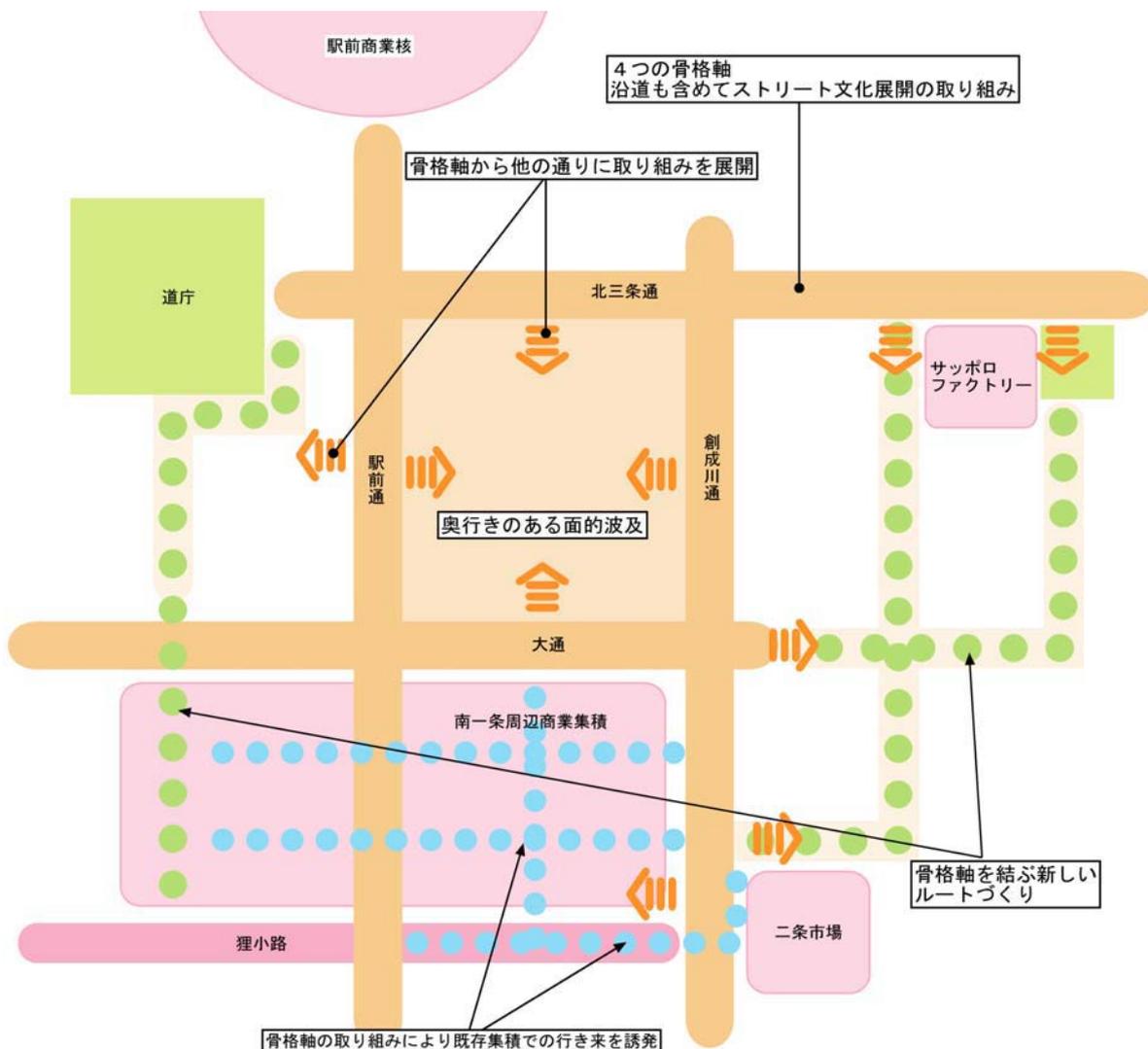
都心まちづくり計画に示される4つの骨格軸（駅前通、創成川通、大通、北三条通）は、都心まちづくりの基軸に位置付けられ、また異なる特色や潜在力を持っていることから、これらを中心に札幌都心部を彩り、個性のあるストリート文化づくりを進めます。

イ 周辺への波及的展開

4つの骨格軸における取り組みを、さらにその他の道路や中通りに面的、波及的に展開し、都心全体でのストリート文化の創造へと発展させていきます。

その対象としては、狸小路、南1条通、南2条通等の副次的な軸、中通り、路地裏といった、まちの奥行きを演出するストリート、建物敷地内のオープンスペースなどが想定されます。

【ストリート文化展開のイメージ】



(2) 4つの骨格軸におけるストリート文化の誘導方向

ア 札幌駅前通

地上と地下それぞれの魅力がいまって賑わいを創出するメインストリート

都心でも多くの人々が行き交う通りの一つです。現在は単に通過するだけの交通も多いものの、それら歩行者に対し多様なサービスを提供することにより、都心の中でもアクティビティが最も活発に展開されることが期待できるストリートです。

また、優れた景観資源である豊かな並木により、明確な緑の中心を形成する通りであり、市民が誇りに思う札幌を代表するストリートです。

地下歩行空間の整備、地上部の再整備により、地上と地下の歩行者空間それぞれに機能的、空間的な特徴を与え、季節、時間、目的により歩く場所を選択できる重層的な歩行空間を構成します。また、地上、地下に空間的なつながりを持たせるとともに、相互を認識しやすい工夫を凝らすことにより、一体的な歩行者空間、賑わい創出空間としての厚みを持たせます。

(7) アクティビティの誘導方向

- 物販、飲食、業務、娯楽などの都心の主要なアクティビティが周辺に集中しており、そのための移動の中心軸であることから、目的地へ行く道すがらの風景や散歩、探索を楽しめる環境をつくります。
- 現状では少ない「その場に留まって何かする」というアクティビティ（「休憩する」、「気分や状況に応じて豊かに時間を使う」、「人を見る～人に見られる場に身を置く」、「様々な情報を得る」等）を増加させます。

(4) オープンスペースの誘導方向

- 豊かな並木と沿道建築物により明確な景観軸を形成します。
- 滞留型アクティビティが可能になるよう、小規模広場の確保、しつらえの工夫などを施します。
- 地上と地下の空間的な一体性を演出します。
- 大通、北三条通との交差部において、沿道建築物と一体的な整備を行なうことにより、結節点の特徴付けを行ないます。

(ウ) 空間づくりのテーマ

- ・先進性、独自性による賑わいの演出（次々と新しいアクティビティを誘発）
- ・日々更新される街（街の風景、機能・活動の変化）
- ・札幌らしさの折り込み（先進性等を持ちつつも地域性を大事に）

イ 創成川通

新しい活動、文化、交流、緑を育む川辺ストリート

明治の開拓期当初から、時代の要請に応じて常に札幌の発展、そして市民生活を支えて来た創成川の歴史的価値を重んじつつ、緑、水を活かして時代に合った市民のための空間として新しい価値を与えます。

水辺を最大限に活かすとともに、これと調和する多様な緑の姿を創出し、都心には少ない自然を活かした空間とすることにより、今までの都心にはない新しいアクティビティを生む个性的な空間としていきます。また、両岸からアプローチできる空間とすることにより、東西市街地を相互に連携させる場へと質的な転換を図ります。

(ア) アクティビティの誘導方向

- 休憩、読書、食事、喫茶、散歩、自然観察などにより、ゆったりとした時間を過ごすことにより精神的なリフレッシュをもたらします。
- 水辺を活かしたイベント、子供の遊び、またジョギングを始めとする激しい動きを伴わないアクティビティを、相互に干渉し合わない適度な距離感をもって行なうことができるようにします。
- 観光客が札幌らしさ（札幌の歴史）に触れるために訪れます。
- 活用の企画、運営や日常的な維持管理を周辺のまちづくり組織や市民が行なうことを通して、親しみの持てる環境をつくります。

(イ) オープンスペースの誘導方向

- 都心の中での貴重な自然的空間（豊かな緑、親水性、地形の変化、多様な植生等）を創出します。
- その中で、創成川沿いならではのアクティビティが展開可能な施設を質の高いデザインで配置します。
- 札幌の歴史性を表現し、それを訴えかける空間を形成します。
- 居心地の良いオープンスペースとするため、植栽、造成の工夫により、車道に隣接することでこもり影響を抑制します。

(ウ) 空間づくりのテーマ

- ・開拓期から現在に至るまでの歴史性（札幌の都市開発の基点、かつての姿）
- ・利用される空間（人が入り込み易い）

ウ 大通

魅力的な緑環境を持ち、市民が憩い、活動するストリート

広い空を感じ、また山並みを望むことができ、都心の中で強く札幌を感じることもできる空間であり、都心を訪れるあらゆる人にとっての憩いの場です。格子状の道路パターンにアクセントを与えるためにブロックごとに特徴を持たせることにより、各ブロックに多様なアクティビティを誘導することが期待できます。

駅前通と並ぶ景観軸として、豊富で連続的な緑を確保するとともに、沿道との関係に着目しながら誘導するアクティビティに対応したランドスケープを形成します。

(7) アクティビティの誘導方向

- 大通公園全体としてのストーリーにもとづいて、1丁目から13丁目に至る長大な空間を複数のブロックに区分し、周辺市街地の特性とも関連する特徴的なアクティビティが展開されます。
- 芸術文化の鑑賞、快適な居住など、大通公園を庭に見立てた質の高いアクティビティが沿道で展開されます。

(4) オープンスペースの誘導方向

- ブロック毎のアクティビティに対応した面的な広がりを持つ緑の空間を、個性を持たせながら形成します。
- 各ブロックの一体性を高め、空間活用の可能性を高めるため、交通機能の確保とのバランスに配慮し、段階的に公園の連続化を進めます。
- 公園と周辺との関連性を強化するため、沿道に対する望ましい大通空間のあり方について検討を行ないます。

(4) 空間づくりのテーマ

- ・人々に親しまれる都市公園、緑の森（活動空間、緑の多様性）
- ・都心部での存在感を際立たせる緑（全体の一体感、連続性）

エ 北三条通

札幌の歴史と文化を感じながら新たな活動を育むストリート

北海道庁からサッポロファクトリー、永山記念公園へと続く歴史的な意味を持つ通りです。現在はその歴史性を強く感じることはできないが、それを継承していくためにも一つの通りとして強く意識できるようにすることで、市民の関心や観光要素としての価値を高め、多様な活動の展開が期待できる通りです。

通りとしてのイメージを高めるため、道庁前のイチョウ並木や点在する歴史的な資源を活かしながら景観的な連続性を表現します。また、これと連動して創成川以東の地区で見られる小さく個性的な創造的活動など、新しい文化を育むための活動を展開することにより、(古き場所だが)新しい札幌の価値を創造する場としていきます。

(7) アクティビティの誘導方向

- 都心を探索する東西方向の中心軸としてまち歩きの楽しさを演出します。
- レンガ倉庫等、沿道の資源の特徴やそれを活かした小さな活動の積み重ねにより、創成川以東の地区イメージを向上させます。

(4) オープンスペースの誘導方向

- 並木の統一、共通のデザイン指針の導入などにより通りとしての統一感を創出します。
- 創成川を挟んだ東西市街地の心理的距離感を縮めるため、滞留型のアクティビティを挿入するための一息つけるスポットを随所に設けます。

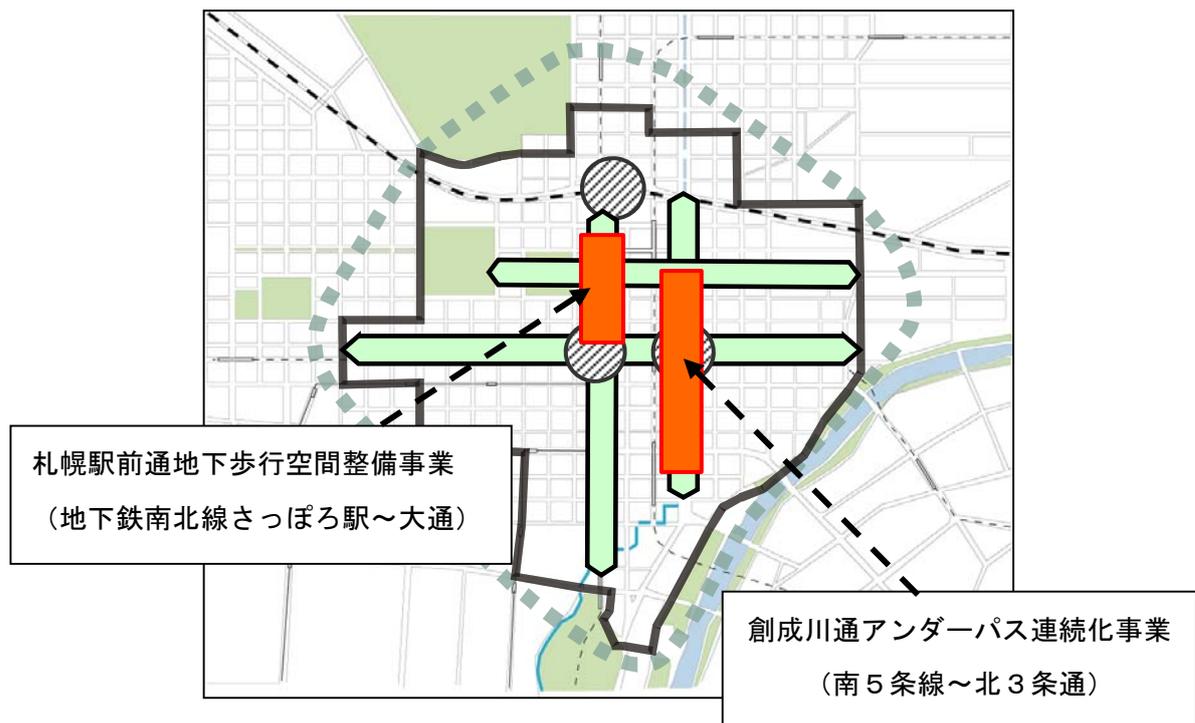
(ウ) 空間づくりのテーマ

- ・旧道庁を基点とする歴史を感じるストリート (昔をしのばせるデザイン)
- ・沿道と一体となった風景、活動の舞台づくり (通りと沿道の関係)

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。

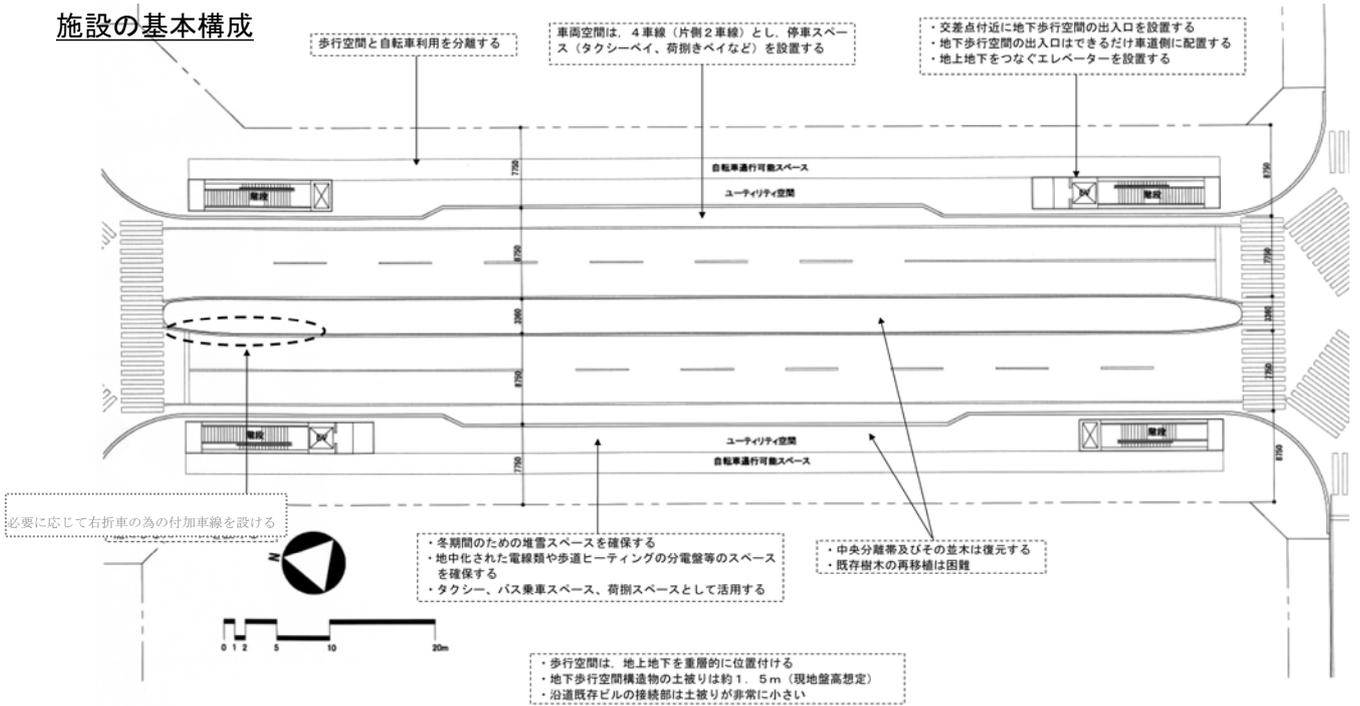
- 現在混在している歩行者と自転車のスペースを分離します。
- 自転車の走行安全性を考慮すると車道沿いに設置すること(停車車両からの出入りとの交錯、ルート線形等)は望ましくなく、また地下出入口の位置も考慮し、自転車通行可能スペースはユーティリティ(*7)空間の外側(沿道宅地側)に配置します。

(イ) 多様な活用を図るユーティリティ空間を確保します。

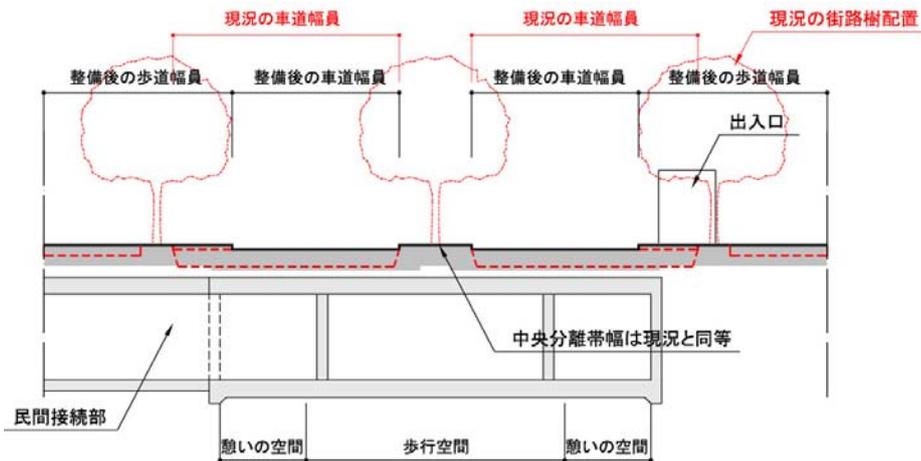
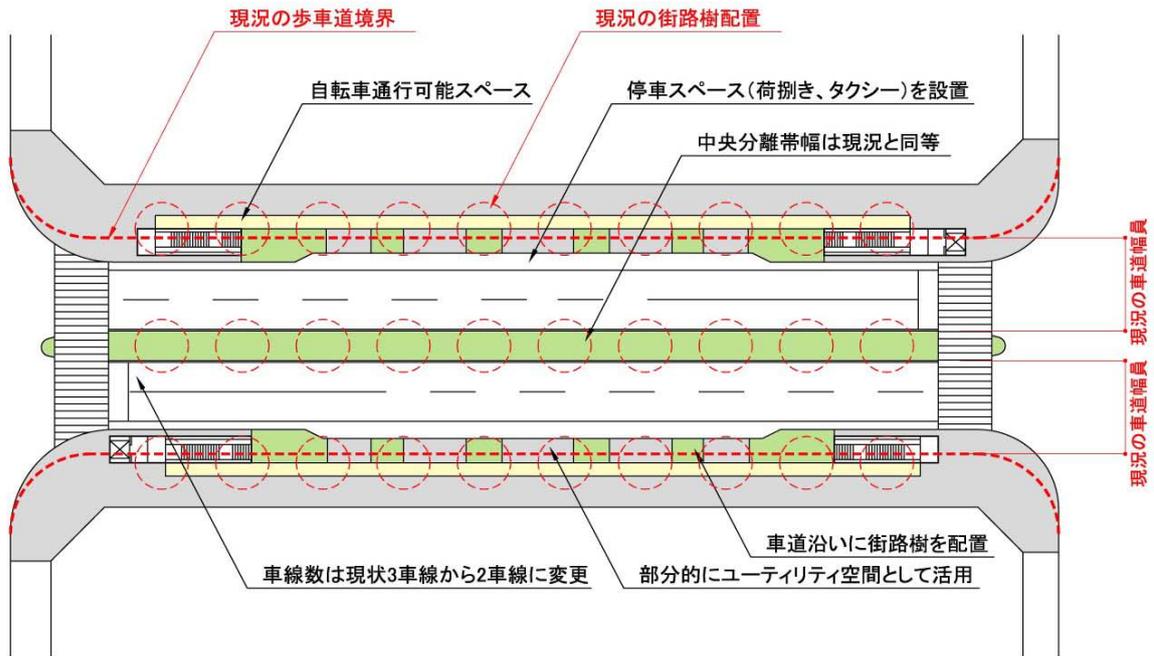
- 車道(停車スペース)と自転車通行可能スペースの間に、交通機能、施設管理上必要な設備等(地下出入口、配電盤等)を配置します。
- 停車スペースの設置に伴って必要となるタクシー乗り場、荷捌スペース等を配置します。
- これらを除くスペースについては、多様なアクティビティを受け入れるスペースとして活用します。
- 冬季間は堆雪スペースとしても活用します。

(*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。

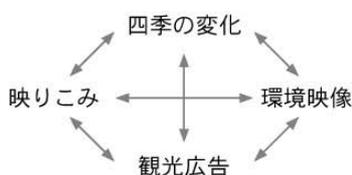
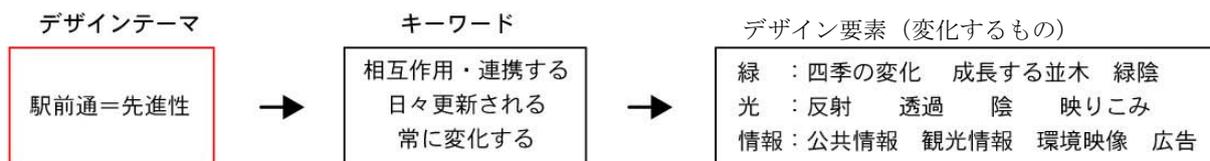
(*10) スルーホール：直訳は「通し貫く穴」。本計画では「地上と地下をつなぐ穴（施設）」の意味。

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

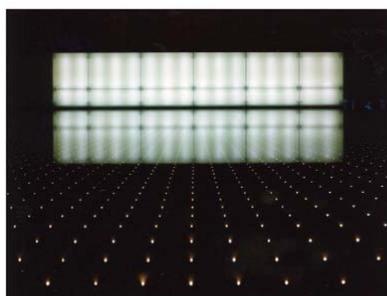
デザインテーマからキーワードを抽出し、そこから駅前通のデザイン要素（形態要素）を以下のようにイメージします。



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。



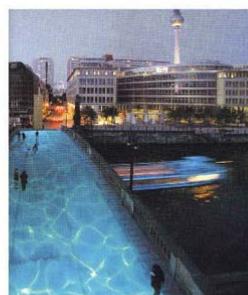
都市照明となる光の出入口



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～

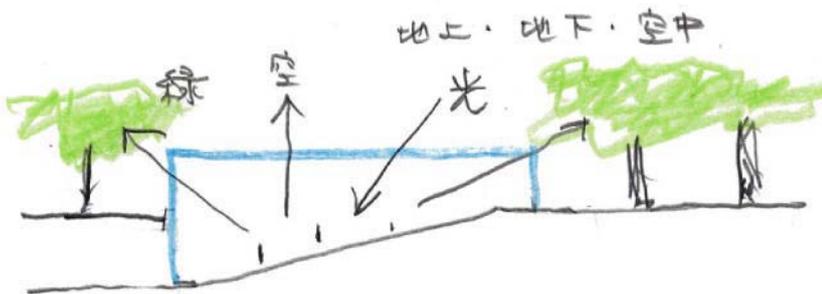
—— 光、視線、活動、人・・・等により、地上と地下を結びつける工夫をします。

【機能の連続】

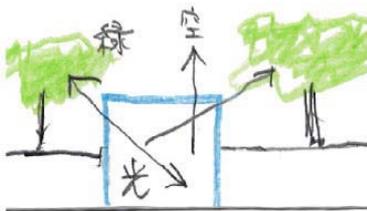
- ・経路の選択性や回遊性を持つ
- ・地下の賑わいを地上から眺める
- ・沿道建物とのスムーズな接続と賑わいの創出

【環境の連続】

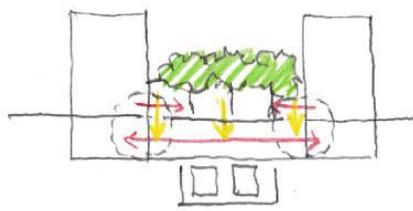
- ・空と緑を見上げる
- ・光が差し込む
- ・天候の変化を感じる地下空間



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



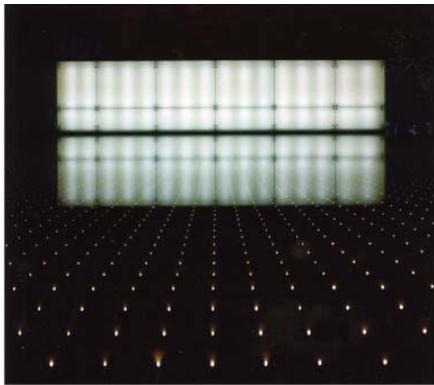
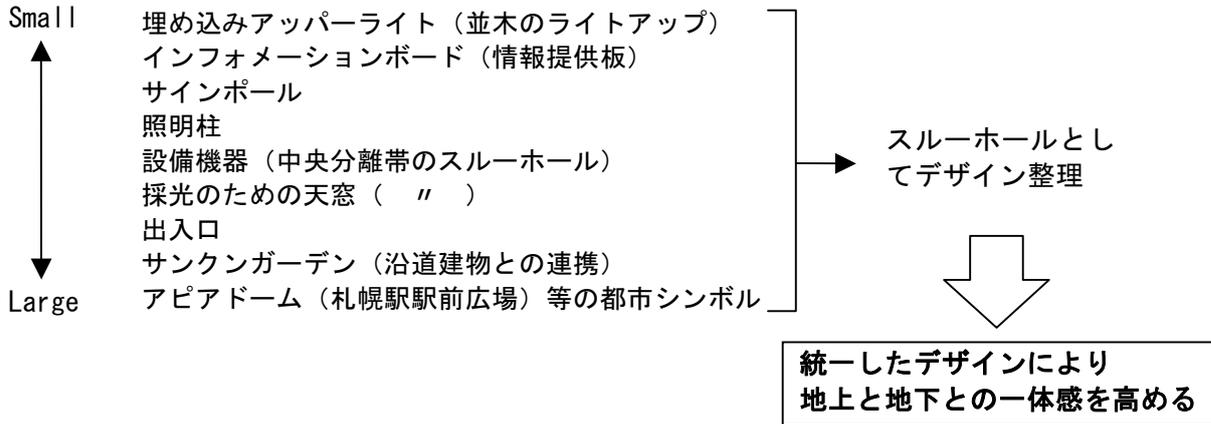
b スルーホールによる駅前通シンボルづくり

～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】

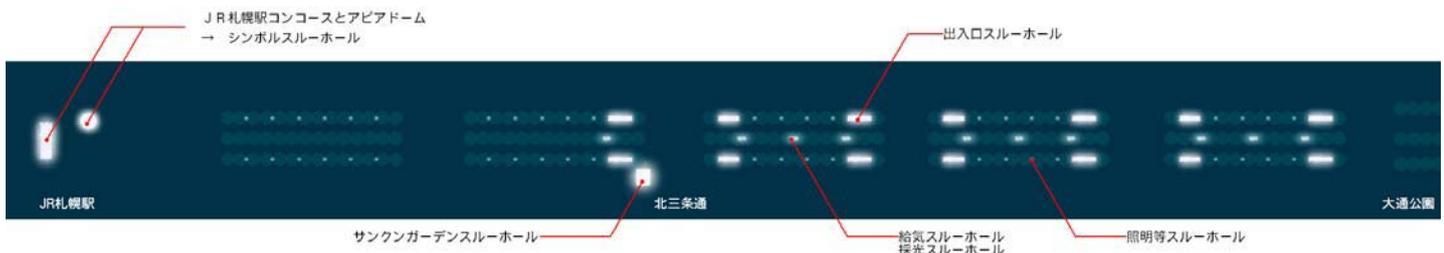


出入口（階段）の
スルーホールイメージ



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。

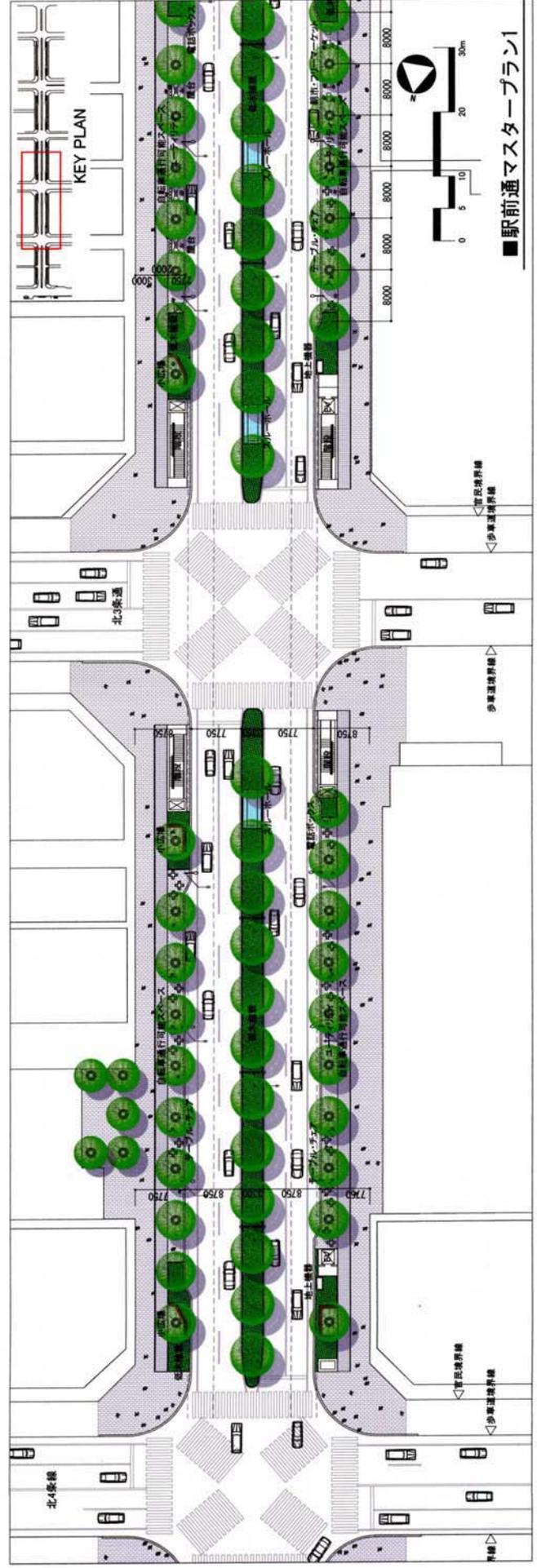
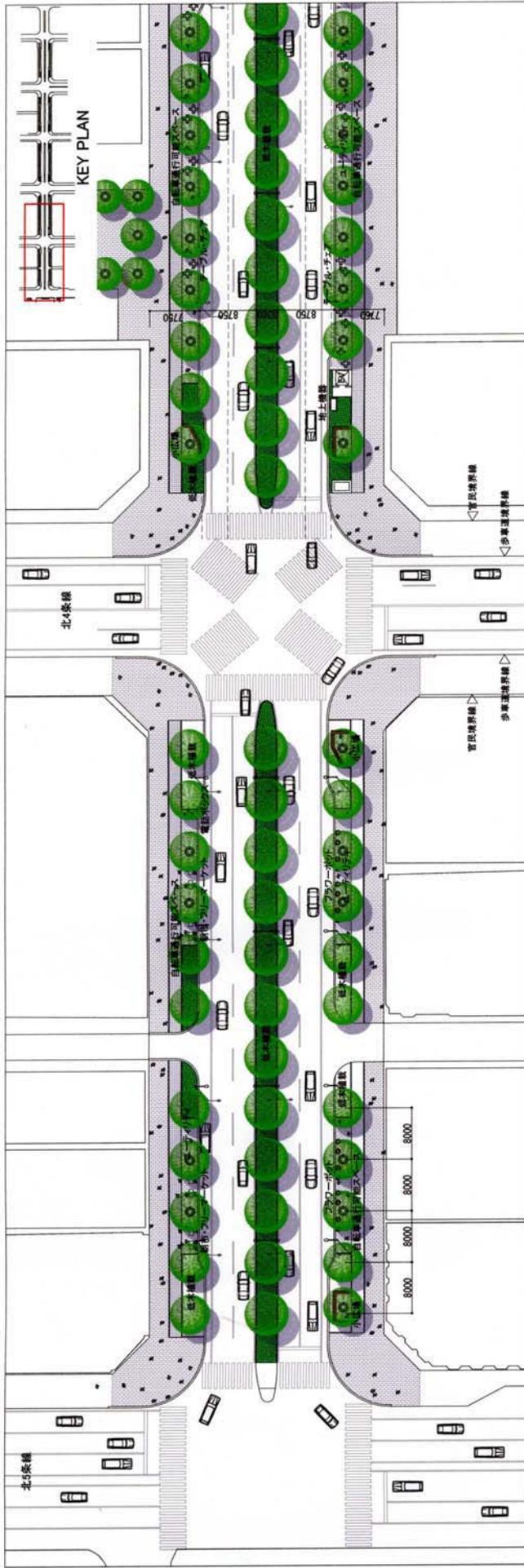
- (a) 高木の3列並木（歩道部（ユーティリティ空間）、中央分離帯）を設けます。
- (b) ユーティリティ空間をできるだけ広く確保し、多様な活用（可動式プランターによる植栽、冬季間の堆雪など）を可能とします。
- (c) 公共空間における歩行者の溜まり機能の確保、豊かな緑量の確保のため、ユーティリティ空間であっても地下出入口近傍に限り小広場や低木植栽の設置を検討します。
- (d) 地下出入口の設置による交差点部での極端な緑量減少を防ぎ、緑の連続性を維持する、歩行者が緑を感じることができるようにするため、植樹、プランター等の設置を検討します。
- (e) 道路沿道の敷地では、壁面線の後退、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

■空間デザイン（マスタープラン）

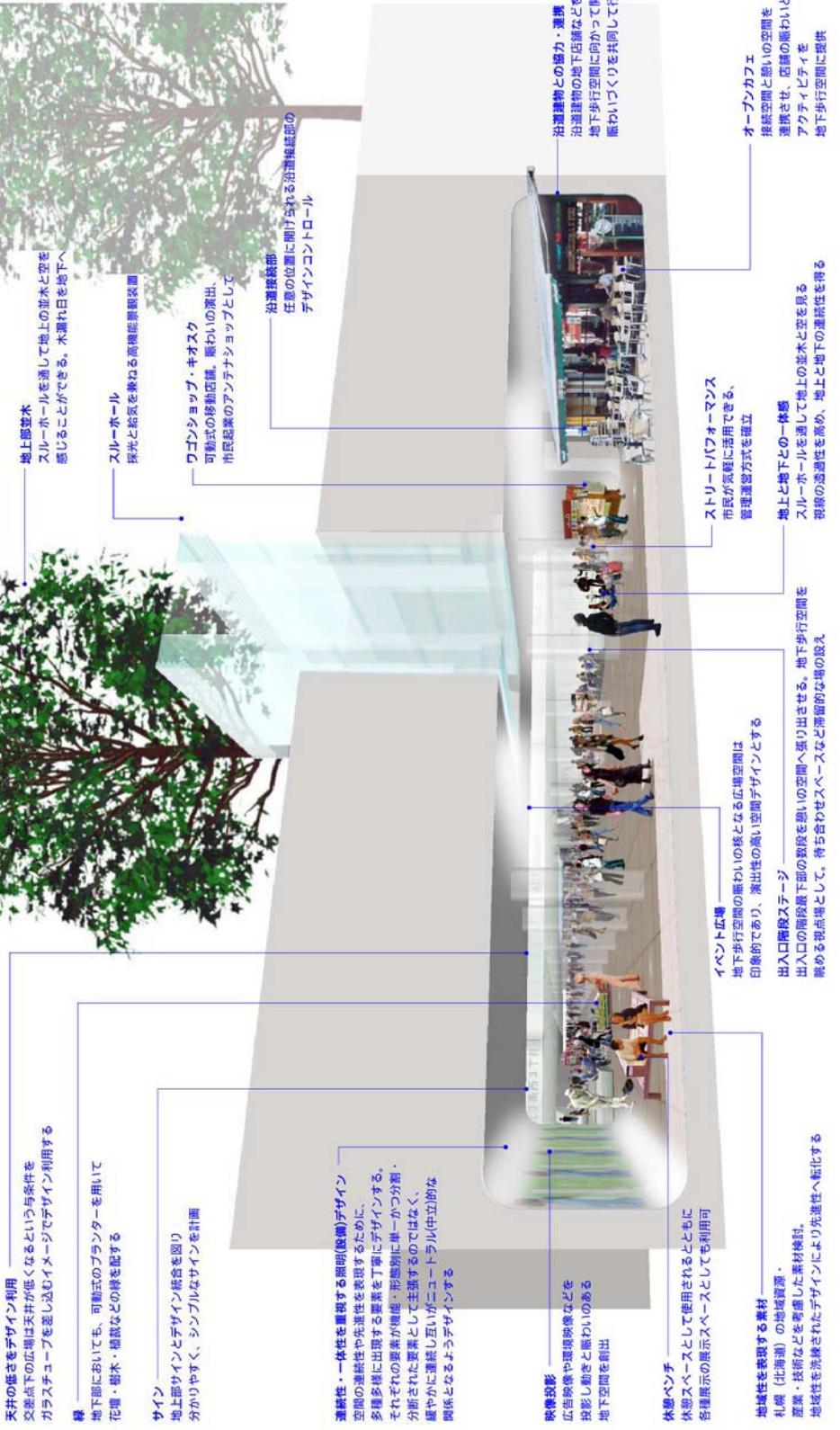


■駅前通マスタープラン

駅前通地上部の整備イメージ



駅前通地下空間の整備イメージ



地下美術館 (水ローニャ)
長い壁面を利用した展示



植村直己冒険館 (設計：栗生総合計画事務所)
情報の刷り込まれた壁面



夕留地下歩道 (夕留)
空間のアクセントとなる内照するガラス壁



可変する映像 (アート・広告・環境映像) の投影
MOMA QMS (アメリカ)

(I) 施設デザイン

a スルーホール

(a) スルーホールは、以下の方向で計画します。

- ・ 景観要素として優れたデザイン性
- ・ 札幌オリジナルとしての先進性、独自性
- ・ 地上と地下とをつなぐシンボル性

(b) 素材にガラスを用いること等により、地下空間では自然光が落ち、地上の景色（樹木等）を見せ、地上部では景観、デザインに配慮し、照明的な役割を持たせませす。

(c) スルーホールは中央分離帯に1丁間ごとに3箇所配置します。このうち中央の1箇所は採光、非常時排煙の機能を、他の2箇所は採光、給気、非常時排煙の機能を備えます。

b 地上地下出入口

(a) 地上地下出入口は、以下の方向で計画します。

- ・ スルーホールの一部として、共通したデザイン
- ・ 光が豊かに差し込み、安全で軽快なデザイン
- ・ これらを実現するため、地上、地下ともに構成する要素を限りなく少なく

(b) 地上部は、透過性が高い構成とすることにより、以下を検討します。

- ・ 昼間は光を反射し、風景を映しこみ、夜は発光
- ・ 映像や都市情報、観光情報等を投影、掲示

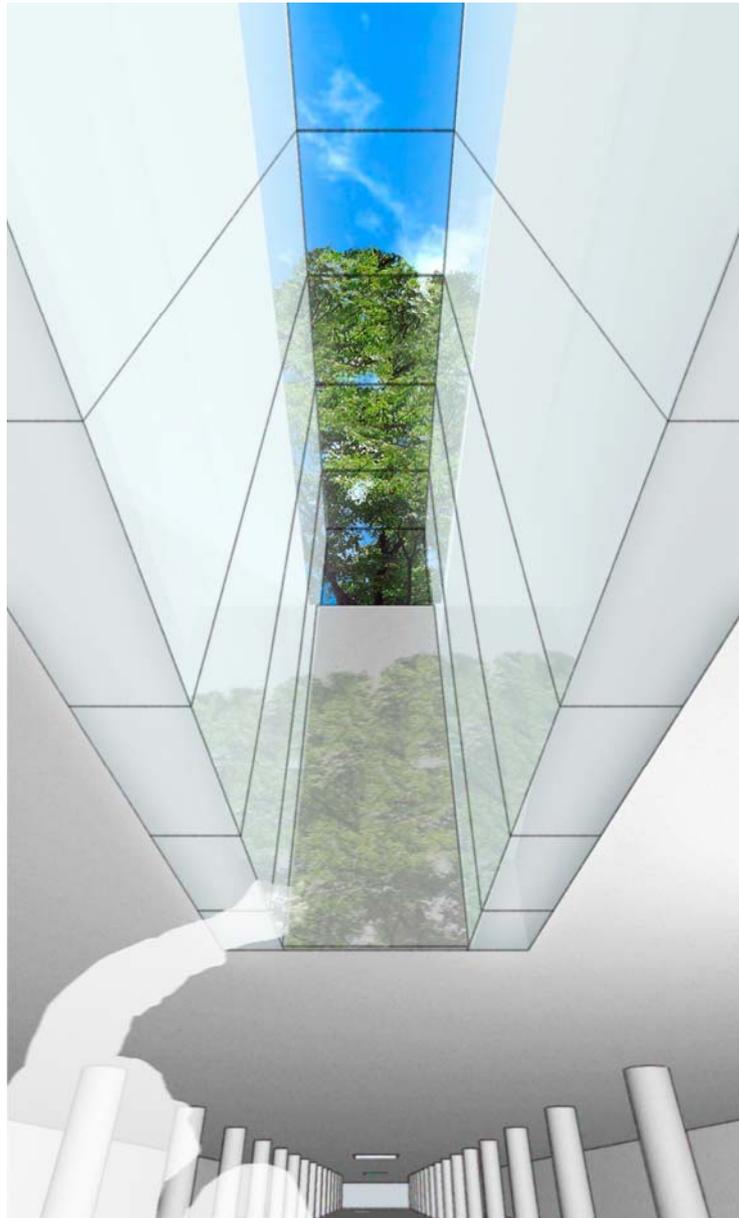
(c) 階段部は側壁に光を反射させ、地下空間内部に光を導く。

(d) 階段部上部は踏み板ヒーティング等により冬季間の安全性に配慮する。

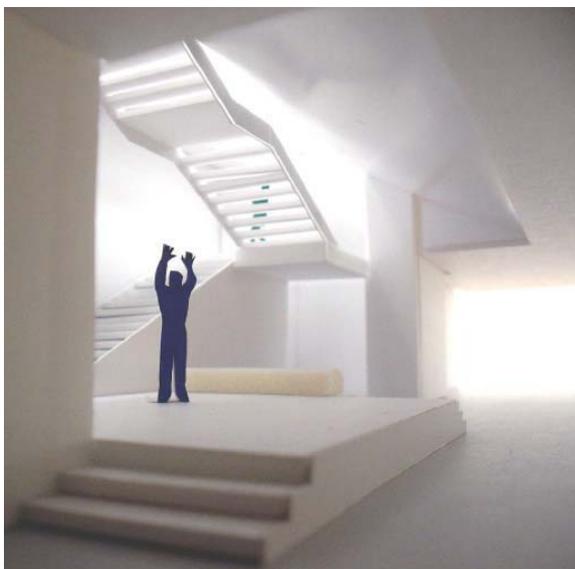
(e) 階段部下部は軽快なデザインとし、人々が上下する風景を地下空間のアクティビティと連携させる。

(f) 階段部では空間にアクセントを与えると同時に、地下空間に対する視点場として、可能な限り憩いの空間に張り出しを設ける。

スルーホールのイメージ



地上地下出入口（階段）のイメージ



地下空間を眺めることのできる視点場



地下空間に太陽の光をもたらす出入口

エ 空間の活用方針

(7) ユーティリティ空間の活用

a 活用の基本的考え方

ユーティリティ空間は、歩行者の様々な活動を可能にし、まちの賑わいを創出する場として積極的に活用します。

沿道に立地する機能と併せて、道路空間でも様々な活動が起きることにより、街に新しい活気、賑わいをもたらすため、以下のような活用を想定します。

- ・花、緑を置く
- ・椅子等を置き、休憩ができる
- ・将来的にはオープンカフェ等が展開
- ・イベント時のその他の活用（展示、路上パフォーマンス、物販等）が多様に展開

b ユーティリティ空間の活用イメージ

○可動式の椅子やテーブルを置き、飲食、休憩などができる。



歩道の車道側と店先にテーブル等を置き、そこで飲食
(左：メルボルン、右：ポートランド)

○キオスク、ワゴン等を置き、販売スペースとして活用する。



移動式の店舗、ワゴン（名古屋市久屋大通）



簡易な店舗（キオスク、ローマ）

○イベント等で活用する。



フリーマーケット（徳島県徳島市）



フリーマーケット（山口県柳井市）
麗都路通り（レトロ通り）

○パフォーマンス等を行う。



（フランクフルト）



（ストロイエ）

c ユーティリティ空間活用のための施策の考え方

多様性、柔軟性を持ちつつ空間を活用していくためには、一般的な公共施設管理のあり方では対応できません。沿道関係者と行政、さらにはまちづくり組織も一体となって、活用・管理のための総合的な施策を確立する必要があります。

(a) 可動式設備の設置、管理等

- ・歩行者が利用する椅子やテーブルの設置（可動式）、管理（冬期間、夜間の撤去等も含めて）
- ・プランター等の設置、管理（冬季間は室内で花木を育成）

(b) 緑化に対する取り組み

- ・ユーティリティ空間の利用に配慮しながら、緑量の確保、緑の質の向上

(c) 交通管理に対する取り組み

- ・自転車駐車
- ・停車スペース及び荷捌スペースの適正運用（冬季間も含めた適正な運用）

(d) ユーティリティ空間の活用への取り組み

- ・空間の適正な活用、運用
- ・飲食事業の展開可能性の検討

(e) これらに対する取り組み体制

- ・沿道関係者、行政、まちづくり組織等の役割分担
- ・必要に応じて一括した取り組み体制

(4) 地下空間の活用

地下空間では、憩いの空間、広場（交差点下部）、長距離にわたる壁面、さらにはスルーホール、出入口を効果的に活用、多様なアクティビティを生む場としていきます。

想定される活用方法（地下広場・憩いの空間）

憩いの空間では様々な活用方法が考えられます。ストリートパフォーマンス、ストリートライブ、オープンカフェ、フリーマーケット、物産展、アートスペース、広告ギャラリー、映像投影、休憩スペースなどの多様なプログラムをサポートするための空間とします。

活用事例：

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 1 休憩スペース | 9 市民起業アンテナマーケット |
| 2 沿道建物との協力によるオープンカフェ | 10 キオスク販売 |
| 3 フリーマーケット | 11 ワゴン販売 |
| 4 ストリートライブ・ストリートパフォーマンス | 12 自動販売機・銀行郵便局ATM |
| 5 アートギャラリー（絵画・立体作品・映像作品） | 13 イルミネーションイベント |
| 6 見本市・物産展 | 14 行政情報サービス（出先窓口業務・公共交通情報提供） |
| 7 広告（映像・掲示） | 15 観光情報サービス（市・道情報、市町村） |
| 8 図書スペース | |

オ 整備、活用、管理に係る今後の取り組み

(7) デザインイメージの具体的設計への反映

本計画で示したデザインイメージを基本として、技術的、制度的、経費的検討を深め、具体的な設計内容へ反映していきます。

その際、民間都市開発事業の気運が高まっている大通との交差点においては、本計画の上位計画である「都心まちづくり計画」に示す「サッポロ広場」の実現に向け、沿道関係者との詳細な協議・検討を行います。

また、既に民間都市開発がすすめられている、北三条通との交差点においても、地上と地下及び公共施設と沿道が一体となった良質な空間形成を目指し、沿道関係者との詳細な協議・検討を行います。

(4) 公共空間活用のルールづくりと管理体制の確立

地下の憩いの空間や地上ユーティリティ空間の自由度の高い活用、可動式緑化施設の設置、自転車通行可能スペースの安全な運用管理、地上の適正な交通管理など、公共空間の活用管理のため新たなルールづくりを沿道関係者、行政、まちづくり組織が協働して進めます。

更に、当該ルールにもとづき、公共空間が魅力的なものとして活用されていくための管理体制を、確立します。

(5) 沿道まちづくりのルールづくりと協議体制の確立

「沿道まちづくりの誘導方向」(P24)に即し、公共空間と相まって魅力的なメインストリートが形成されるよう、沿道のまちづくりの目標共有化とルールづくりを進めます。

このため、全体としての方針と各街区の特徴に応じた具体的なルールの両面から検討すべく、沿道関係者と行政との協議体制を確立します。

(2) 創成川通

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を基本構成として整理します。

(ア) 車線数を減らし、創成川沿いの空間（以下、「親水空間」と言う）を広げます。

- ・現状片側4車線の車道のうち、2車線を地下化し、地上部は2車線（片側）のみ
- ・アンダーパス構造物の上部空間は親水空間として整備、活用

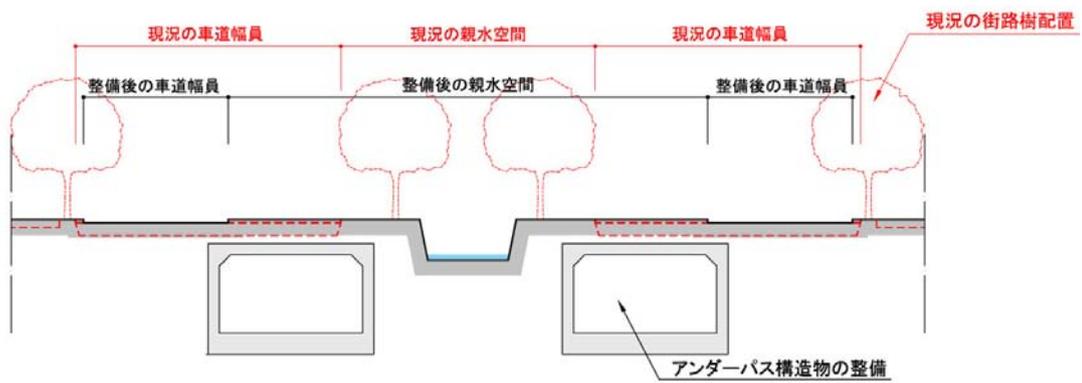
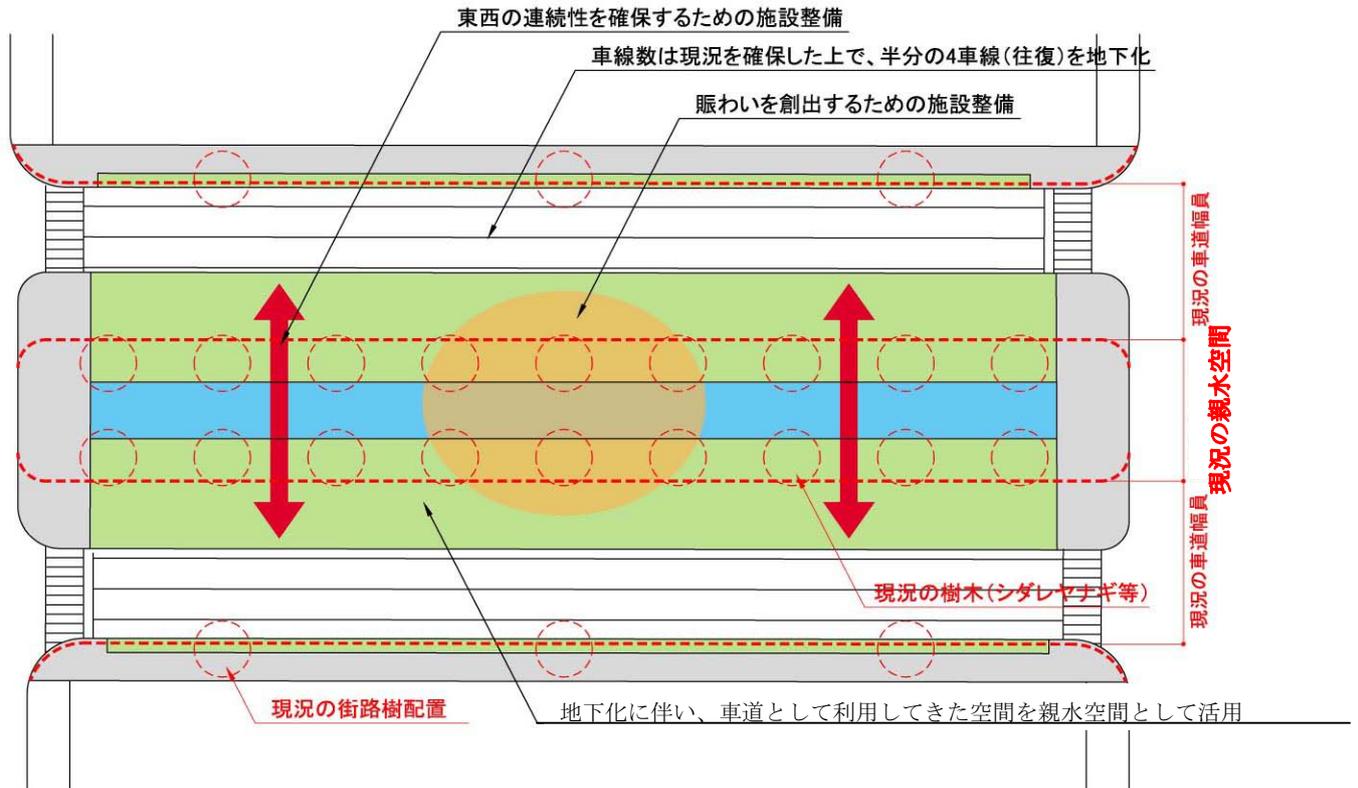
(イ) 親水空間を活用するために必要な施設を整備します。

- ・川沿いの空間を歩行者が有効に活用できるように必要な施設や設備を整備
- ・河道の横断施設、トイレ等の利便施設の他、より多くの人々が活用できる空間としていくため、また、賑わい創出を促すために必要な施設（休憩施設、広場等）も設置

(ウ) 地下化事業、河川改修に伴って必要となる施設、設備を整備します。

- ・道路の地下化事業に伴っては、緊急避難施設等の設置が必要となることから、親水空間の一部にこれらの施設を整備
- ・地下化事業に伴って実施する河川改修では、平常時、災害時に必要となる条件（平常時1.5 m³/秒、最大9 m³/秒）で河道等を整備する必要があり、その条件を満たしながら親水空間を整備

施設の基本構成（現状との比較）



イ 整備の基本方針

水が遊び、水で遊ぶ空間づくり

(7) 空間整備の方針

a 創成川の特徴を活かした空間づくり

現状では水面に近づけず、活用しづらい空間ですが、河川沿いの樹木は札幌都心における一つのランドスケープを形成する重要な要素となっています。

これらのことを踏まえ、再整備においては都市の質を高める貴重な水辺の活用、豊かな緑の再生による自然度の高い空間の形成に取り組み、さらにこれらの空間要素を活かしながら、沿道とともに様々なアクティビティを誘導し受け止める空間を創造します。

b 主要な結節点の特徴づけ

東西の市街地から人々が訪れ、活発なアクティビティの展開を誘導するため、多くの人々が行き来する動線と交差する箇所（結節点）については、人々が訪れ易くなる、あるいは人々を引きつける活動が行われるような特徴を持つ空間とします。

c 水の表情、遊びによる魅力づくり

創成川の水は、札幌都心では他には見られない特徴であり、水に変化を与える事などにより「印象的な景色をつくり出す」、「人が水に触れられるようにする」ことが可能です。

これにより、単に歩くだけの空間ではなく、景色を眺め、水に触れることができる、新たな価値を持つ貴重な空間として整備します。

d 安全・安心に利用できる場づくり

水、緑といった自然要素を活用した空間づくりを進める中で、より多くの人がこの空間に接し、気持ち良く過ごせるようユニバーサルデザインに配慮します。

また、道路に挟まれた場所にあり、夜間は利用者も少なくなることから、防犯対策を考慮し、必要な設備等の設置についても対応していきます。

(4) 空間活用の方針

河川空間及びその周辺の緑地を一体として捉え、多様なアクティビティの展開が可能となるよう柔軟な管理を行います。さらに、市民自らがアクティビティを誘導する活動を展開することも可能な管理体制を整えます。

(7) 沿道まちづくりの誘導方向

a 創成川沿いの環境と調和した空間の創出

敷地内にオープンスペースを確保し、創成川沿いの空間に呼応した緑の空間を整備します。

b 創成川沿いの環境を活かした機能導入

芸術文化、宿泊、居住、飲食など、新たな環境を活かし、またここでのアクティビティの質を高める機能を導入します。

c 明確な景観軸を演出する沿道建物の形態誘導

沿道敷地も含めた通りとして景観を形成するため、並木等による軸性の強調に加え、建物の更新等に合わせて沿道建物の形態、意匠等を誘導します。

ウ 空間デザイン

(7) 基本的考え方

a 札幌の歴史を「つなぐ」

札幌の発展を支えとともに、市民生活の場として利用されてきた創成川の姿を残す。

(a)創成川は、灌漑用水、物資輸送（水運）のために整備された後、明治以降は、生活用水、イベント空間等として利用され続けました。産業を支える役割からスタートし、その後は市民の生活の場として利用されてきました。（ただし、現在は利用されていません）

(b)札幌都心部では札幌の都市としての歴史を残す数少ない空間、要素であり、これからの創成川通を考えていく場合、市民生活の場としての歴史的な姿を後世に残していくことが重要です。



慶応2年（1866年）～明治中期
（運河、灌漑用水路として利用）



～昭和初期（1940年代）
（生活水路として利用）



～現在
（近づきづらくなった）

b 市街地を「つなぐ」

創成川を挟んだ東西の市街地を結びつける場としての役割を持たせる。

(a)創成川の東側市街地は、その特色を活かしながら西側とは異なる市街地の形成を目指すべきですが、市街地としての魅力を高め、生活しやすい、働きやすい市街地としていくためには、西側市街地（都心中心部）とのつながりを強く意識することも重要です。

(b)創成川通は両市街地をつなぐ空間であることを考慮すると、東側市街地に目を向けるきっかけとしての役割を期待します。

(c)また、東側市街地の魅力を高めていく要素としても重要な役割を担います。

c 軸として「つなぐ」

直線河川の空間的特徴と水と緑の要素を活かし、緑の軸、歩行者の軸をつくります。

(a)南北方向の基軸である創成川通は、河川空間を活かしながら軸性を強調する水と緑の空

間として、札幌市の新しいシンボルとしていくことが期待できます。

- (b) 一方、水、緑は、景観要素、修景要素、シンボル性に加え、歩行者にとっての価値も高い。創成川通が単なる交通機能空間ではなく、楽しく歩ける道路、歩く楽しみがある道路としていくためにも、水と緑に接しながら歩ける空間としていきます。

(4) 基本方針

a 南北軸としての一貫したデザイン要素の導入

(a) 直線的な河道

大友堀以来、人工河川として一貫して維持されてきた姿を踏襲し、直線的な河道を基本的な形状とします。

(b) 緑（並木）の連続性

大通と直交する緑の南北軸としての存在感を強調するため、連続的で豊かな並木を形成します。

b 東西市街地をつなぐ水と緑の空間としての魅力づけ

(a) 水との親しみ

周囲から水面を感じることができ、また、人が水辺を歩くことができる場を確保します。

(b) 四季を感じる場

きめ細かな植栽計画によって四季の移りかわりが感じられる緑の空間とします。

(c) 防犯性の確保

死角の排除、見通しの確保などに配慮し、安心して過ごせる空間とします。

(d) 親近性の確保

沿道から魅力を感じることができるよう、東西方向の見通しがきく断面構成、植栽配置とします。

(e) 視点場の設置

東西道路の橋上の小広場、人道橋など、川や緑を眺められる場を設置します。

c 街区ごとの特徴付け

(a) 結節点の強化（大通、狸小路）

大通との交差点及び狸小路～二条市場との交差点を、都心の回遊動線の中での創成川通への導入口として、また、まちづくりの展開の起点としての象徴的な場として、他の一般街区とは異なる空間とします。

(b) 街区ごとの変化

南北の一貫した軸性を阻害しない範囲で、水の表情の変化、休憩・子供の遊び・イベントなどの多様な活動を受け止められる空間の確保、緑の多様性、動物の生息等による街区の特徴づけを行います。

特に、大通以南においては、古くからの商店街や周辺住民との関わりを深め、計画・管理の両面からの工夫により、まちと一体となった活用の実現を図ります。

(ウ) 空間デザイン

a 基本デザイン

基本方針を踏まえ、再整備区間の空間デザイン（一般部のデザイン）は、以下を基本とします。

(a) 緑（並木）

- ・河道沿いには大木となる樹木を植栽します。緑の連続性を確保するとともに、河川に対する視界を遮らないよう、ブロックごとに3～5本程度植栽
- ・植栽にあたっては根が護岸に影響を与えないように配慮
- ・緑の連続性の確保、快適な歩行者空間づくりを目指し、「豊かな緑」、「四季の移り変わり」を効果的に演出するため、高・中・低木を織り交ぜた豊かな緑を創出
- ・死角の排除、歩行者の安全に配慮し、部分的に視線の抜けを確保した粗密感のある植栽配置

(b) 河川

- ・河道は直線的な形状を基本としながら、部分的に曲線区間などを設けることにより空間的な変化を施す
- ・河道沿いには、人々が憩い、河川と向き合うことができる緩やかな斜面の開放的な空間を確保
- ・護岸の高さは1.0m程度を上限とすることで、河道内を歩く人への圧迫感を軽減するとともに、親水空間内で死角をつくらない
- ・これ以上の高低差が生じる箇所は、階段形状とすることなどにより大きな段差を解消
- ・人々がより近くに水を感じられるような工夫を施す
- ・河道については、水の流れに変化を与える（見て飽きない）、水に入れる、水音を楽しめるような工夫を施す

(c) 歩行者空間

① 散策路（地上とほぼ同じレベル）

- ・南北方向の歩行者の主要動線は、ア．に示した並木沿い（アンダーパス構造物の上部）に設置
- ・散策路は、楽しく歩けるように線形をスラローム形状とし、縦断方向にも起伏をつける
- ・散策路から絶えず河川が見える断面形状とするほか、散策路と河道との間は、芝生を中心とした開放的な空間とする

② 河道沿いの歩行者空間（河道に近いレベル）

- ・アンダーパス構造物等の制約が小さい区間については、河道沿いにも歩行者動線を設置

(d) その他

①小広場等

- ・人々が滞留する場として小広場等を設ける
- ・芝生を中心とする緑、舗装仕上げ等、各ブロックの特性、利用方法などに応じた整備を行なう

②橋梁

- ・歩行者の利便性向上を図るため、河道を渡るための施設を設置
- ・ブロックごとに異なる利用条件や空間的な特性を踏まえた規模、数、デザインとする
- ・創成川通を横断する橋梁（道路）には橋詰め広場などを設けることにより、親水空間への視点場とするなど、通行する人々に対する認知度を高める効果などを創出
- ・札幌の歴史を象徴する創成橋は、現在外観がうかがえないものの、歴史性をデザインに反映する要素としての価値は高く、市民の思い出もあることから、その再生を図る

③歩行者横断施設

- ・現在立体横断施設が設けられており、整備にともない撤去する場合には、平面横断により機能を代替
- ・具体的には、大通の歩道橋、狸小路の地下通路は再整備に伴って撤去するが、これらと創成川通との交差部は人の賑わい創出等の観点から車道横断が極めて重要な場所であることから、横断歩道の設置等により平面での横断機能を確保

④視点場

- ・創成川通の親水空間を見通す、テレビ塔を見上げる等、新たに整備する空間を効果的に見せる、あるいはここから効果的に見せるための視点場を設けることを検討
- ・現在は南大通の横断歩道橋がこのような機能を持っており、これと同等の機能の確保を検討

⑤その他

より多くの人々が利用する空間、興味を持てる空間としていくため、上記のような空間づくりの他、ハード、ソフトの両面から様々な仕掛けを検討します。

例) ・健康の道づくり：健康の維持・増進に役立つ場所、ルートの設定

- ・子供の遊び場づくり：子供が裸足で遊べる緑の広場、子供が入れる水辺の空間
- ・憩いの場づくり：オブジェ、水辺への階段等の人が座って憩える場所

b 主要交差部（大通、狸小路・二条市場）のデザイン（案）

東西市街地の繋がりを強めるという観点から、空間的な連続性を重視すべきブロック（大通）、人が集まり易いブロック（大通、狸小路・二条市場）は、その特性に合わせたデザインとします。

また、これらのブロックについては親水空間への渡り（車道横断）にも配慮します。

なお、主要交差部については、より多くの人立ち入り、自ら活用する場となることから、整備、活用等の具体的なあり方について、今後市民を交えた検討を行います。

(a) 大通

札幌市発展の基点にふさわしいシンボリックな空間とします。

- ・東西市街地のつながりを高めるため、多くの人が集まる拠り所として象徴的な広場を設けることを検討
- ・イベント利用が可能なステージや階段等の装置を備え、水という貴重な環境要素を持つ特殊な広場としての整備を検討
- ・創成川に対する視点場となる一方で、大通や創成川から見た場合のアイストップ(*11)となる施設を設けることを検討

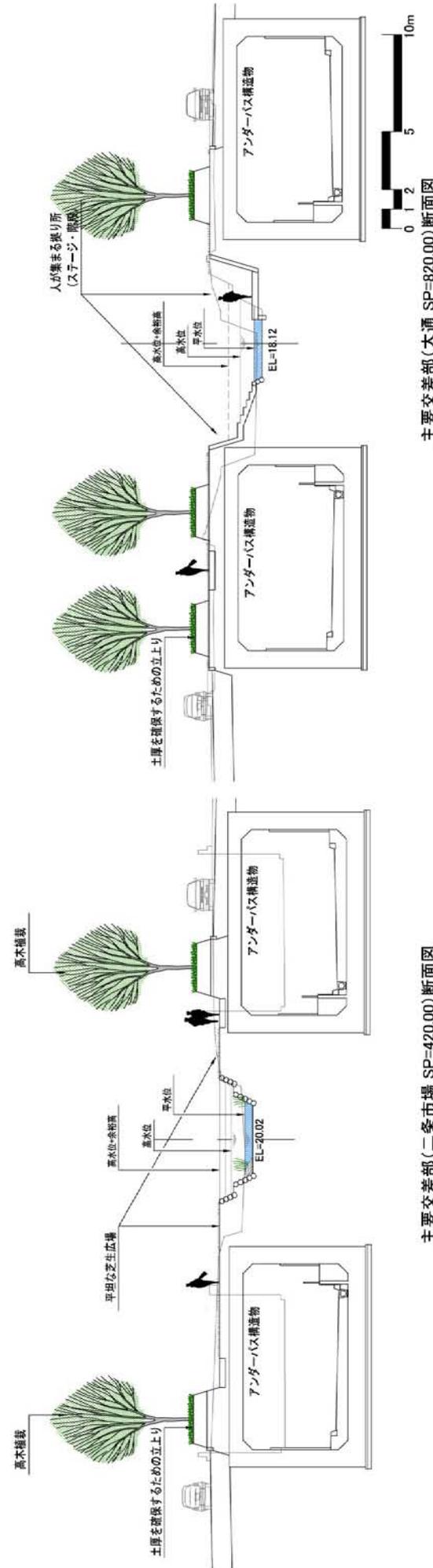
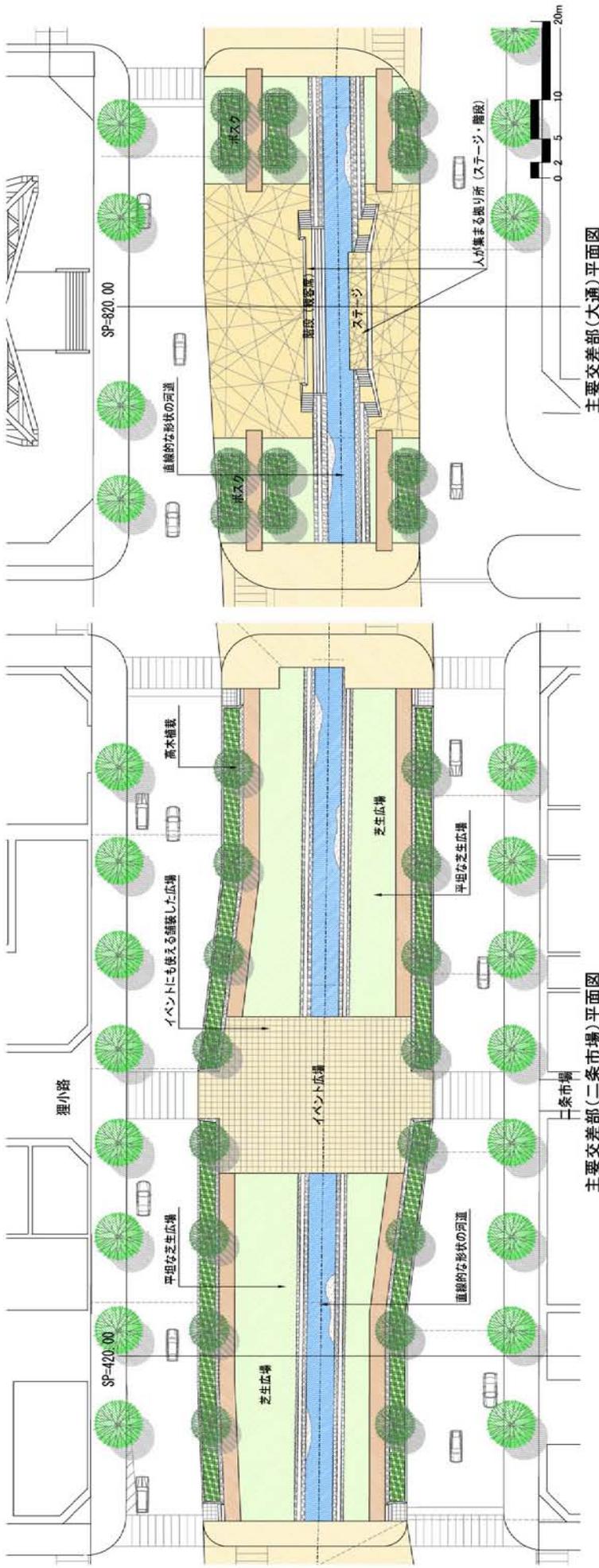
(b) 狸小路・二条市場

東西市街地の結びつきが最も期待される場所である一方で、軸全体としてのデザインの一貫性が重要であることを踏まえ、以下の空間づくりを進めます。

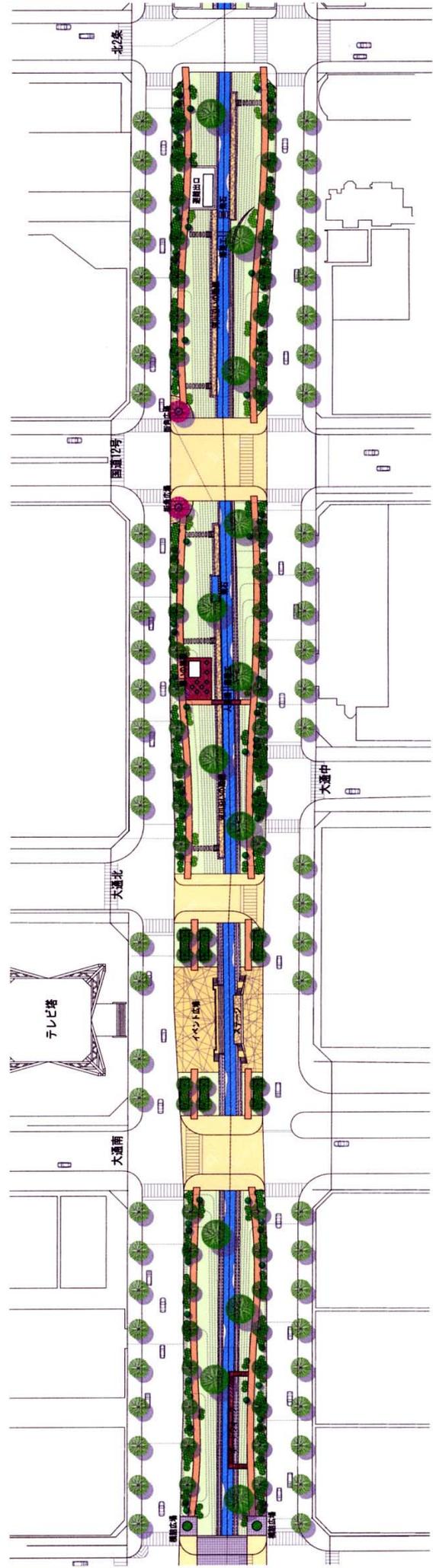
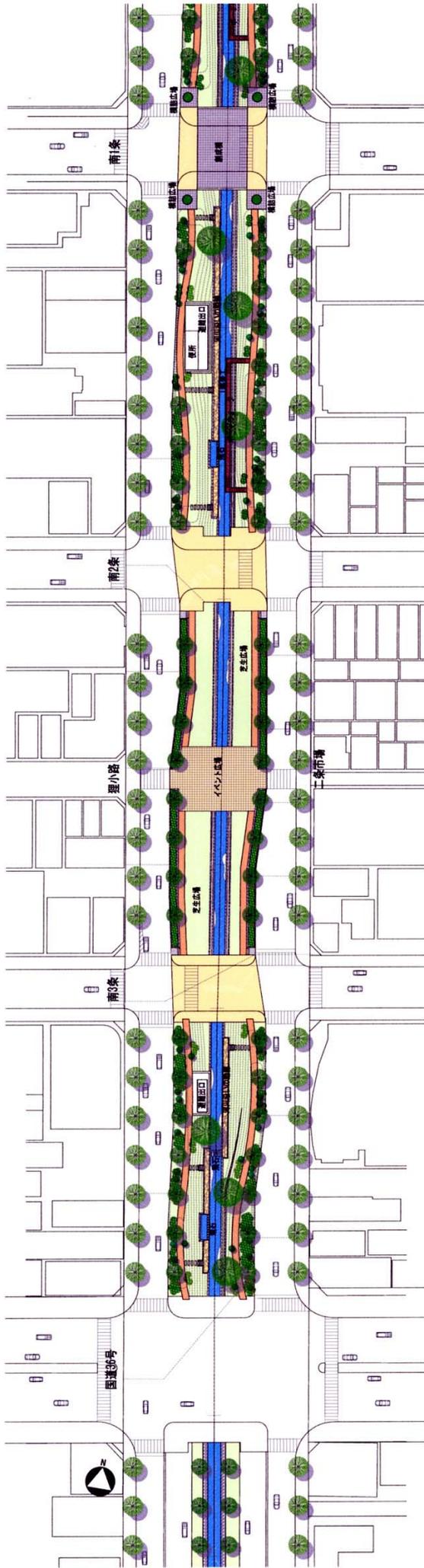
- ・河道沿いは緩斜面ではなく平坦とし、歩行者が入れる空間をできるだけ広くします。また、この空間は他区間とのデザインの一貫性を求めるため、芝張り等を基本として検討
- ・狸小路から直結する部分には東西のつなぎ、イベントにも使える広場を設けるが、利用面での多様性（多くの人を通る、止まる、集まる等）に対応するため舗装することを基本に検討

(*11)アイストップ：目にとまるもの。例えば大通公園のテレビ塔のように道路等を軸線方向に眺望した際に目にとまる施設等。

■空間デザイン（その2・主要交差部のデザイン）



■空間デザイン（マスタープラン）



■創成川通マスタープラン

創成川通地上部の整備イメージ



エ 整備、活用、管理に係る今後の取り組み

(ア) 結節点の整備内容の検討

大通との交差点及び狸小路～二条市場との交差点の具体的な活用、管理と整備のあり方を、周辺の事業者や商店街、市民とともに検討し、都心のまちづくり上の重要な結節点（まちづくり展開の起点）となり得る場づくりを進めます。

(イ) 管理、活用母体づくり

親水空間の魅力をさらに高め、また、その魅力を活かした活動展開を図るため、公共空間の活用・管理と沿道建築物の誘導を通して創成川通のストリート文化づくりを継続的に進めるための管理、活用に関するガイドラインをつくとともに、これを運用するための組織（管理・活用の母体）を、沿道関係者、行政、まちづくり組織などを中心に確立します。

(ウ) 沿道の魅力づけを誘発

上記(ア)や(イ)をきっかけとしながら、魅力的な店舗の導入、建替え時における緑地空間の確保など、新しい創成川の空間と呼応する沿道での魅力づけを誘発するためのルールづくりにつなげていきます。

6 札幌駅前通及び創成川通における主要な樹種の選定

(1) 札幌駅前通

ア 現状

(7) 樹木の現況

- 中央分離帯に植栽されているハルニレは、昭和 48 年（1973 年）、千歳市内の山林から根回しによって養成された樹木が植栽されたものです。（南 4 条まで同一時期に植栽されています）
- 歩道部のニセアカシアも同時に植栽されたが、風倒や危険木による伐採等で、かなりの本数が植え替えられています。（北 1 条・宮の沢通～南 4 条線の国道部分にはトチノキが植栽されています）
- ハルニレの生育は良好であるが、地下の土壌が薄いところや乾燥が激しい部分の樹木では既に衰退期に入っているものがあり、限られた植栽基盤での生育には限界があります。
- 根系は浅根性であり、分離帯全域に根を広く張り巡らせています。
- 垂下根も発達しており、低下する水分を求めて深く根を伸ばしたことも考えられます。

(4) 移植への適応性

- ハルニレは根回しによる発根性も良好であり、作業性もよいので、根回しをして移植することは十分に可能です。ただ、その際にはかなりの枝落としが不可欠となり、そのダメージからの回復にはかなりの時間を要するものと考えられます。
- ニセアカシアは小さな植樹ますに植えられており、作業性が悪く根回しをすることが不可能であるため適期の移植で対応するしかありませんが、植え傷み（衰弱や枯死）は相当出でくると考えられます。
- トチノキはまだ植栽後数年しか経っておらず、移植は可能です。

(7) 再移植への適応性

- 樹木が老齢化するにつれ、移植のダメージからの回復には時間がかかるとともに個体差がでてくるため、統一した並木景観形成の視点からは、再移植には適さないと判断されます。

イ 検討条件等

- 既存のハルニレは良好地に移植し、駅前通の整備後は新しい樹木を植栽します。
- 厚さ 1.5m の植栽基盤は、理論的には高木の生育可能な植栽基盤であるとはいえ、下には地下通路の躯体が、両サイドには駅前通の路盤があることから、地下水の涵養が十分に行われません。（より乾燥に耐える樹種を選定する必要があります）
- 根系の張りが十分でなくなると、風倒に対する抵抗性が著しく低下します。

ウ 街路樹の選定

(7) 中央分離帯の街路樹

a 選定樹種

オオバボダイジュ

b 選定理由

- ・中央分離帯にふさわしい、ゆったりと大きな樹冠を形成
- ・ハルニレに比べ樹木そのものの強度が高く、強風による枝折れも少ない
- ・郷土樹種
- ・根系が浅根性であり広がらず、限られた植栽基盤に適応しやすい
- ・ハルニレは、大通以南での生育状況から判断すると、整備後に 1.5m という植栽基盤の厚さでは、十分な生育が望めない
- ・ハルニレは、本来、適潤性であることから、創成川沿いの緑地空間を都心における新たな生育の場として確保

(4) 歩道部の街路樹

a 選定樹種

ニセアカシア

b 選定理由

- ・今から 120 年近くもの昔に植えられた歴史性を重視
- ・外来種とはいえ、様々な詩にも詠われ、札幌の街のイメージを醸し出す素材

c 課題

平成 16 年度の台風 18 号による緑化樹の被害報告書（石狩支庁、平成 17 年 3 月）において、倒木被害の多い緑化樹にあげられており、事業実施に向けては詳細の技術検討が必要です。

(ウ) 大通以南における植樹の考え方

- 中央分離帯のハルニレは、土厚の状況は違うものの、地下街の躯体及び道路路盤に囲まれた空間であることから十分な生育がされていない状況にあります。このため、将来、枯損等が生じた場合にはより適応しやすいオオバボダイジュに植え替えます。（今回の再整備区間外となる北 4 条線～北 5 条・手稲通区間についても同様の扱いとします）
- 歩道のトチノキは、植樹して間もないこと、既存樹木の生育状況が良好なこと、街並みの違いがあること等を踏まえ、現状のままとします。

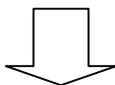
札幌駅前通 中央分離帯候補樹種の比較

樹種名	ハルニレ	オオバボダイジュ (シナノキ)	トチノキ	アカナラ
科名	ニレ科	シナノキ科	トチノキ科	ブナ科
分布	全道に分布	全道に分布	道内では西南部に分布	外来種 (北アメリカ原産)
将来樹高	20～25m	15～20m	20～25m	20～25m
陰陽別	好陽性	好陽性	陰樹だが陽地でもよく育つ	好陽性
耐乾性	適潤からやや湿ったところを好む 多少の乾燥には耐える	適潤地を好む 湿地乾燥地は好まない	湿り気のある肥沃な 深層土を好み 乾燥を嫌う	やや乾燥地でも耐えられる
対公害性	普通	普通	普通	普通
生長の度合い	早い	普通	やや早い	やや早い
移植性	容易	普通	容易	よくない
根系の広がり	浅根性で 広がりは大きい	浅根性で 広がりは中間性	深根性で 広がりは小さい	深根性で 広がりは小さい
その他	現在の駅前通植栽樹種 北海道を代表する落葉広 葉樹でアイヌの時代から シンボリックな扱いをされ てきた	東西線の上の南大通 円山付近の中央分離帯 植栽樹種 近縁種のフユボダイジュ はリンデンバウムとして ヨーロッパの主要街路樹	石山通の中央分離帯 植栽樹種 近縁種のセイヨウトチノ キはマロニエの名で知ら れている	東西線の上の南郷通 東札幌付近の中央分離帯 植栽樹種

※『北海道の緑化樹』北海道造園建設業協会編 より抜粋、一部付記



完成当初のイメージ



10年後のイメージ



※このイメージは、現況写真に計画樹種を挿入したものであり、歩道及び車道の幅員等は既存のままとなっています

(2) 創成川通

ア 現状

(7) 樹木の現況

- 緑地の主木を構成するシダレヤナギは、昭和46年（1971年）アンダーパス建設に伴って植栽されたものが主体となっています。（樹木は愛知県の苗圃より植樹）
- 生育は良好であるが、幹に胴枯菌が侵入して内部が腐朽しているものが多く、危険木として伐採されたものがあるほか、順次補植も行われているため樹木の大きさにはばらつきがあります。
- 根系は樹木の特性のとおり深根性であり、地中深くにまで太い垂下根を伸ばしています。

(4) 移植への適応性

- シダレヤナギの移植適応性は一般に良好であり、健全な小～中径木であれば、移植は容易であると考えられます。
- ただし、以前の樹木調査から時間が経っていることや、今回の根系調査によって地下の状態を確認できたことを踏まえ、大径木が多いこと、幹に腐朽が入っているものが大多数である現状などを考慮すると、移植の困難なものが多数を占めていると考えられます。
- ライラック等の中低木は、移植することは可能です。

(7) 再移植への適応性

- シダレヤナギは枝だけでなく、根の傷からも腐朽が進行しやすく、移植によるダメージはかなり大きいものと考えられます。
- 短期間での再移植では、移植のダメージからの回復すら困難になると考えられ、再移植には適さないと判断されました。

イ 検討条件等

- 都心部では貴重な親水空間である環境を活かします。
- 札幌のシンボリック緑地軸として、ボリューム感のある緑の固まりをつくり出します。
- 河道沿いにはアンダーパスの躯体が無く、十分な土厚が確保できるため、大木となる樹木を植栽します。
- 大木は、緑の連続性を確保し、河川への視認性を遮らない適度なピッチで配置します。
- 両側の車道際には、低木類を列植することにより、通行車両の遮蔽植栽を行い、緑地利用者のアメニティを高めるように配慮します。
- 緑の連続性を確保しつつ、通行車両に対してリズム感を与えるために、一定のリズムで中木を配置します。
- 散策路と河川との間は、絶えず河川が見えるよう、開放的な空間とします。
- 具体の植栽計画は地上部の実施設計時に行うこととするが、その際、冬季の景観（樹形等）を考慮のうえ、検討するものとします。

ウ 街路樹の選定

(7) 河道沿い

a 選定樹種

ハルニレ

b 選定理由

- ・北海道を代表する落葉広葉樹で適潤性の樹種
- ・駅前通のハルニレの代替として、数十年から百年をかけて、大きな緑の固まりを作り出すことが可能

(4) エッジ部（車道際）

a 選定樹種

ハシドイ、ライラック等（シロライラックほか、ライラックの多彩な品種群等）を中心とした高、中、低木

b 選定理由

- ・土被りが薄く、高木の植栽が難しい場所には、札幌のシンボルツリーであるライラックの並木を育成
- ・既に川下公園に導入されている多彩な品種群に合わせ、既存の早咲きのシロライラックを植え戻すことにより、大通と合わせた見どころ空間を作り出し、回遊効果を高めることを期待
- ・緑地利用者にとって、通行車両を遮蔽することにより、車からの負荷が軽減されることが研究からも明らかになっており、連続性のある低木植栽を行なうことが効果的

(7) 歩道部の街路樹

a 選定樹種

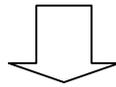
カツラ

b 選定理由

- ・イタヤカエデ、シダレヤナギからカツラに樹種転換が進められている、北1条以北の国道部と協調



完成当初のイメージ



10年後のイメージ



参考：樹木の特徴

	ハルニレ	オオバボダイジュ (シナノキ)	トチノキ
将来樹高	20～25m	15～20m	10～15m
生長	早い	植栽当初は遅いが、生長が始まると早い	植栽後2～3年は極めて生長が遅いが、その後の生長早い
根系	浅根性で広がりは大きい	浅根性で広がりは中程度	深根性で広がりは小さい
耐性	耐乾燥性：適潤～やや湿でもっとも良く育つ、多少乾でも育つ 耐公害性：普通	耐乾燥性：適潤地を好む。湿地、乾燥地は好まない 耐公害性：普通	耐乾燥性：多少湿り気のある土地を好み、乾燥地を嫌う 耐公害性：普通
見どころ	主幹は自立たないが、上方側方ともに勢いよく枝を伸ばし、雄大な樹形となる 秋の黄葉が美しいが、場所によっては褐変して見苦しいまま終わることがある。	卵形の美しい樹形で、ヨーロッパではセイヨウボダイジュ(リンデンペンバウム)が多用され、世界の3大街路樹と称される 6～7月中旬に淡黄色の小花を房状に付ける。花は甘い香りがある。葉は秋に美しく黄葉する。	初め盃状、のち広卵形の整った樹形をしており、世界3大街路樹の一つである 花は植栽後10～15年しないとなかなか咲かないが、白に紫と黄が混じった花が房状につき、大変見事である。また、市街地では秋に葉が褐変する事が多い。
長所	<ul style="list-style-type: none"> 耐雪性や耐寒性はある 北海道における沖積平地の森林でよく見られる樹木で、雄大な樹形の大本に生長することから、北海道を代表する樹種である 	<ul style="list-style-type: none"> 樹冠がまとまるため剪定は不必要 病虫害の心配は少ない 秋の黄葉が美しい 耐雪性や耐寒性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹として有名 花が美しい 緑のボリュームは十分である
短所	<ul style="list-style-type: none"> 黄葉するがあまり鮮やかではない 根張りが浅く、歩道の舗装を持ち上げることがある ケムシが発生することがある 	<ul style="list-style-type: none"> 花に昆虫が集まりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 葉が大きく落葉時期の清掃が大変 病虫害が起ることがある 乾燥に弱く、乾燥が続くと葉が褐変して見苦しくなりやすい 大きな実が落下して車を傷つけることがある
写真			
その他	湿生林構成種	山地・丘陵林構成種	溪畔林構成種

	アカナラ	ニセアカシア	イタヤカエデ
将来樹高	20～25m	15～20m	15～20m
生長系	やや早い	早い	早い
根性	深根性で広がりは小さい 耐乾燥性：やや乾燥地でも耐える 耐公害性：普通	浅根性で広がりは大きい 耐乾燥性：低湿地より乾燥地の方がよい 耐公害性：強い	浅根性で広がりは中程度 耐乾燥性：低湿地、過乾燥地は嫌う 耐公害性：普通
臭どころ	若木の間は樹形が不整形であるが、成木になると広卵形で雄大な樹形となる。道庁から植物園の間の街路樹は特にすばらしい。 葉には深い切れ込みが入り、特徴的な形をしている。秋には赤褐色の美しい紅葉をし、11月中旬まで枝に付いてなかなか落ちないことが多い。 ・耐雪性や耐寒性はある ・紅葉は遅いが、在来樹種の葉が落ちる頃に真っ赤に色づいてよく目立つ	若木の間は枝が暴れやすいが、壮齢木になると自然樹形は雄大で、整った樹形になる 6月中旬に白い花が房状に咲いて美しい。花は甘い香りがあり、密も豊富なため昆虫がよく集まる。 ・札幌では古くから植えられており、歌に詠まれるほどゆかりがある ・土質を選ばず、やせ地やせき悪地にもよく生育する	若木のうちは新梢の伸びが大変強く、勢いよく枝を伸ばして逆円錐形の樹形を形成する。ある程度樹齢が重なると、自然にこんもりとした樹形となる 葉は秋に黄葉、ときに淡紅色となる。 ・北海道の森林ではごく普通に見られる ・生長は早く、強健である
長所			
短所	・10月中旬頃、雑沓の先の大きなドンズリが大量に成り、バラバラと落下して道路を汚すことがある ・樹勢が大変強く、どんどん大きくなるので定期的に剪定が必要である	・厳しい都市環境下では寿命も短く、幹や根に腐れも入りやすい ・根は浅根性で、風倒が多い	・放任すると葉張りが大きくなるので、ある程度の誘導管理が必要である ・モミジのように繊細な趣には乏しく、むしろモダンな感じである
写真	 南郷通南水から東札幌付近。地下鉄東西線の上の中央分離帯	 札幌駅前通。歩道上の街路樹	 北4条通。歩道上の街路樹
その他	北アメリカ原産、山地・丘陵林構成種	北アメリカ原産、山地・丘陵林構成種	海岸・山地・丘陵林

7 ストリート文化創造のための重要な取り組み

ア 札幌駅前通および創成川通の整備等

本計画で示したデザインイメージを具体的設計内容へ反映するべく、施設の計画、設計作業の進捗に対応し、引き続き委員会等による検討体制を設けます。

また、公共空間が魅力的なものとして継続的に活用されるよう、市民自らがその運用（活用、管理）を行う具体的仕組み等について検討を行います。

さらに、公共空間とあいまって魅力的なストリートが形成されるよう、沿道まちづくりのルールづくりを進めます。

また、これに必要な沿道関係者と行政との協議体制を確立します。

イ 大通、北三条通の質の向上

周辺における各民間都市開発事業の動向などの相互連携を強めながら、ストリート文化の創造に寄与する活動を展開します。また、その取り組みを進めるための検討、協議体制を確立します。

ウ 新しいまちづくり手法の活用

それぞれの地区でのまちづくりの意思を明確に示すため、地区的なまとまりでの協議結果を具体化する意味で、民間事業者自らの発意を喚起するための仕組みや景観法の活用など、担保性を高めるための手法についても検討します。

エ 周辺への波及

骨格軸での取り組みによって生まれる効果を市街地に面的に波及させるため、まちづくりや街並み誘導等に関する啓発活動等の取り組みのあり方、関係者、行政による協議体制や取り組みの進め方について検討します。

オ 市民活動の誘発

沿道関係者やまちづくり組織などによる主体的な活動が展開されるよう、様々な環境を整えるとともに啓発活動を継続的に行います。

参考資料 1 : 緑を感じる街並み形成計画に係る検討体制等

(1) 検討体制

本計画(素案)の策定にあたっては、学識委員、市民代表等から構成される「緑を感じる街並み形成計画策定委員会」を設け、そこでの議論に基づいて検討を進めました。また、技術的な検討を進めるにあたっては、「デザイン専門検討部会」を設置し、そこでの議論を基本に検討を進めました。なお、「デザイン専門検討部会」は専門分野に精通している委員会メンバーにより構成されています。

委員会名簿

1	委員長	辻井 達一	北海道環境財団理事長
2	副委員長	篠原 修	東京大学大学院工学系研究科教授
3	委員	一瀬 ヒロ	北野地区町内会連合会副会長
4	委員	岩井 滉	札幌TMO運営委員会委員長
5	委員	かとう けいこ	花新聞ほっかいどう編集長
6	委員	川口 直木	(株)京都デザイン研究所代表取締役社長
7	委員	越澤 明	北海道大学大学院工学研究科教授
8	委員	小林 英嗣	北海道大学大学院工学研究科教授
9	委員	田中 珍彦	(株)東急文化村 代表取締役副社長
10	委員	田村 亨	室蘭工業大学建設システム工学科教授
11	委員	林 美枝子	札幌国際大学人文・社会学部助教授
12	委員	丸山 博子	丸山環境教育事務所代表
13	委員	山田 直美	ヤマダまちづくり工房代表
14	参与	石塚 雅明	(株)石塚計画デザイン事務所代表取締役
15	参与	笠 康三郎	(有)緑花計画代表取締役

デザイン専門検討部会名簿

1	部会長	篠原 修	東京大学大学院工学系研究科教授
2	委員	川口 直木	(株)京都デザイン研究所代表取締役社長
3	委員	越澤 明	北海道大学大学院工学研究科教授
4	委員	小林 英嗣	北海道大学大学院工学研究科教授

(2) 委員会等の開催状況

「緑を感じる街並み形成計画策定委員会」は、平成 15, 16 年度の 2 ヶ年にわたって計 9 回、「デザイン専門検討部会」は平成 16 年度に計 5 回開催しました。

委員会の開催状況

	日時	議題
1	H15/8/18 (月) 15:00~17:00	<ul style="list-style-type: none"> ・運営要領の決定 ・計画策定の今後の取り組み
2	H15/11/12 (水) 9:30~12:00	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部におけるストリート文化の展開について
3	H16/1/20 (火) 16:00~18:30	<ul style="list-style-type: none"> ・中間まとめ（事務局素案）について
4	H16/3/23 (火) 13:30~16:00	<ul style="list-style-type: none"> ・デザイン検討専門部会の設置（案）について ・中間まとめ（案）について
5	H16/6/17 (木) 9:30~11:30	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年度の進め方について ・創成川通の空間デザインの方向について ・札幌駅前通の沿道まちづくりについて ・当計画策定業務の態勢強化について
6	H16/10/7 (木) 10:00~12:00	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅前通の整備・活用について ・創成川通の整備について ・今後のスケジュールについて
7	H16/12/16 (木) 9:30~12:00	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅前通の整備について ・創成川通の整備について ・緑を感じる都心の街並み形成計画の骨子について
8	H17/1/18 (火) 9:30~12:00	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅前通及び創成川通の整備における樹種選定について ・札幌駅前通の整備について ・創成川通の整備について ・緑を感じる都心の街並み形成計画（検討素案）について
9	H17/3/24 (木) 15:00~17:00	<ul style="list-style-type: none"> ・緑を感じる都心のまち並み形成計画（案）について

専門部会の開催状況

	日時	議題
1	H16/4/19 (月) 15:30～18:00	<ul style="list-style-type: none"> ・創成川通の整備について ・駅前通の整備について ・駅前通沿道まちづくりのガイドライン素案について
2	H16/6/7 (月) 14:00～17:00	<ul style="list-style-type: none"> ・プランニングチームの体制強化について ・創成川通の整備について ・駅前通の整備について
3	H16/6/17 (木) 12:40～	<ul style="list-style-type: none"> ・建築家の選定方法等について
4	H16/7/8 (木) 15:00～	<ul style="list-style-type: none"> ・建築家の選定 (審査)
5	H16/8/ 20 (金)	<ul style="list-style-type: none"> ・創成川通の整備について ・札幌駅前通の整備について ・駅前通のオープンハウスについて

※専門部会は、上記以外にも個別の意見交換も実施しています

(3) 市民議論等の経緯

本計画の策定にあたっては、計画（案）に対する市民による議論の場、あるいは計画（案）に対する市民意向を把握する機会等を設け、そこでの意見等を計画策定に反映してきました。

計画策定に関連する市民議論機会等

		開催期間	内容
1	創成川通 市民懇談会	H15/1～（継続）	・創成川通アンダーパス連続化に伴う地上部再整備に関する検討
2	市民1000人ワ ークショップ	H15/11/14～15	・都心のまちづくりと交通の基本的な考え方及び都心の代表的な通りのあり方についての意見交換
3	まち使い会議	H16/8/5	・駅前通地下歩行空間の活用内容等に関する市民との意見交換（パフォーマー、ディレクター等）
4	駅前通まちづくり 広場	H16/9/2～5	・駅前通の整備基本計画に関する意見募集
5	創成川通まちづく り広場	H16/11/11～16	・創成川通の整備基本計画に関する意見募集
6	パネル展	H17/1/11～16	・駅前通地下歩行空間の憩いの空間の活用に関するパネル展
7	市民意見の募集	H17/2/16～3/17	・「緑を感じる都心の街並み形成計画（素案）」に関する市民意見募集

参考資料 2 : 緑を感じる都心の街並み形成計画（素案）に対する 意見募集の結果について

(1) 意見募集の実施概要

募集期間

平成17年2月16日から平成17年3月17日までの30日間

資料配布場所

企画調整局都心まちづくり推進室、市政刊行物コーナー、各区役所市民部総務企画課広聴係（10カ所）、各まちづくりセンター（87カ所）

実施主体

緑を感じる都心の街並み形成計画策定委員会

(2) 募集結果の概要

31名から87項目の意見が提出された。これらを次の6区分に分類し、それぞれ考え方を整理しました。

- ① 意見を受けて素案を修正するもの（◎）・・・・・・・・・・・・・・・・・・7項目
- ② 素案に記載している、又は同趣旨の内容としていることから修正の必要がないもの（○）
・・・・・・・・・・・・・・・・・・11項目
- ③ 素案に盛り込むことにはそぐわないが、事業の具体化の段階で
提案の趣旨に即して検討すべきもの（△）・・・・・・・・・・20項目
- ④ 意見の趣旨を重要なものと受け止め、他の施策によって、
又は将来においての実現を目指すべきもの（◆）・・・・・・・・9項目
- ⑤ 意見を受けての素案修正や実現化が困難なもの（×）・・・・・・・・・・27項目
- ⑥ 本計画の対象外の施策等についての意見（－）・・・・・・・・・・13項目

意見の提出手段

合計31人（内訳：郵送8人、FAX8人、Eメール8人、持参7人）

意見の計画（素案）の該当場所

計画（素案）の該当場所	意見数	◎	○	△	◆	×	-
○ 計画全体について	8	2	3	0	1	2	0
○ 計画内容について（小計）	66	5	8	20	7	25	1
1 計画の位置付け及び対象範囲	1	0	0	0	1	0	0
2 計画の基本目標	1	0	0	0	1	0	0
3 ストリート文化創造の基本的な考え方	2	2	0	0	0	0	0
4 ストリート文化を展開するネットワーク	1	0	0	1	0	0	0
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							
(1) 札幌駅前通	19	1	2	2	2	12	0
(2) 創成川通	34	2	6	14	3	8	1
6 札幌駅前通及び創成川通における主要な樹種の選定							
(1) 札幌駅前通	4	0	0	0	0	4	0
(2) 創成川通	4	0	0	3	0	1	0
7 ストリート文化創造のための重要な取り組み	0	0	0	0	0	0	0
○ 計画対象外	13	0	0	0	1	0	12
合 計	87	7	11	20	9	27	13

(3) 個別意見への対応表

- ◎：意見を受けて素案を修正するもの
- ：素案に記載している、又は同趣旨の内容とすることから修正の必要がないもの
- △：素案に盛り込むことにはそぐわないが、事業の具体化の段階で提案の趣旨に即して検討すべきもの
- ◆：意見の趣旨を重要なものと受け止め、他の施策によって、又は将来においての実現を目指すべきもの
- ×：意見を受けての素案修正や実現化が困難なもの
- ー：本計画の対象外の施策等についての意見

番号	分類	意見の概要	対応	意見に対する考え方及び修正内容
1	● 計画全体 計画全体	<p>計画対象範囲は、都市再生総合整備事業での特定地域（札幌駅・大通駅周辺）と企画書に定義されているが、素案では本地域内の駅前通・創成川の範囲のみに限定されている。この結論に至った理由の明記が必要。</p> <p>「第4次長期総合計画」や「緑の基本計画」などの上位計画では、「みどりの拠点をつくる」、「みどりをネットワークさせる」と謳っていることをふまえた場合、これら上位計画に対する位置付けを明確化する必要がある。</p> <p>創成川通と中島公園、駅前通と中島公園、大通と創成川・駅前通といったネットワーク、さらに大通の豊平川までの延長のあり方と問題点が、どのように素案の効果を増大させるかについて記載が必要。</p>	◎	<p>計画対象範囲は、駅前通・創成川通の範囲のみに限定はしていません。ただし、「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」(P19～)については、予定している各事業の整備区間において記載しています。</p> <p>上位関連計画との関係を明示するため、P 2 (2) 3 段落目及び7 段落目に、次のおり加筆します。</p> <p>「また、緑の基本計画においては、都心部を緑化重点地区とし、民間施設や公共施設において公開空地等を積極的に確保することを通して、緑のネットワークの形成を図ることとしています。」</p> <p>～中略～</p> <p>本計画は、これらの上位・関連計画の具体化を図るため、新しい時代の</p>
2		<p>他都市のコピーではなく、北国の特質を活かした設計をしてほしい。</p>	◎	<p>オープンスペースのネットワーク化の意義、効果については、本計画の上位計画となる第4次札幌市長期総合計画第5章の第3節「オープンスペースのネットワークの形成」に記載されており、本計画もその考え方を踏襲しています。</p> <p>必要な視点であり、その方針を明確にするため、P 6 に次のとおり加筆します。</p> <p>「<u>オ</u> 風土的都市デザインの実現 公共空間の整備や各ストリーートの街並みづくりにおいて、伝統的デザイン要素の導入や地元素材の活用、新しく独創的なデザインの創出などを通して、北海道・札幌の風土に立脚した都市デザインの実現を目指します。」</p>

3	<p>上位計画である都心まちづくり計画では、「風土性をそなえた美しい市街地をつくること及びその都市自体が文化的な個性を備えるようにまちづくりをすることによって、21世紀では成熟した世界市民が交流・生活する世界都市を目指す段階に入るという目標」をたてているが、駅前通と創成川の今回の素案はどのような位置付けにあるのか。そこを明確に記載すべき。</p> <p>また、文化的な個性づくりの全体計画のなかの位置づけについても記載してほしい。さらに、これらに関して市民の学びべきものは何か、どの様な啓発が必要かを考えることも必要。街はハードだけで完成するものではなく、活用する市民による文化的な個性づくりや世界市民が交流・生活して世界都市をつくる。</p>	<p>意見2に対する修正内容のとおり、今後、設計段階において、風土的都市デザインの実現を目指していきます。</p> <p>また、文化的な個性づくりについては、今後、本計画の基本目標である「個性豊かなストリート文化づくり」を展開する中で、実現されていくものと考えています。</p>
4	<p>地震に強い構造にするとともに、非常時に地上に逃げられる道や方法を検討すべき。</p>	<p>神戸での震災以降、構造物においては耐震設計が大幅に見直されており、当計画でもこれを用いています。</p> <p>また、避難経路に関しては、非常に多くの利用者が予想される地下施設であることを考慮し、本来道路施設では必要としない「新・建築防災計画指針（地下街に準じた非難動線の確保）」を適用し、必要な出入口を確保しています。</p> <p>今後は、安全な誘導を可能とするためのサイン計画を検討する予定です。</p>
5	<p>計画に、財政赤字体質回避の背景が感じられない。しかも、ソフト中心ではなく、昔のハード中心の計画のように感じられる。また、長期的な構想と短期的な構想を明確にすることが必要であり、短期的にはポケットパーク構想、プラントアの活用等、ポイント的な計画を活かすのが良い。また、市民との協力事例、PFI的な実現戦略を具体的に提示するべきである。</p>	<p>本計画で示した方針に基づき、今後、沿道建築更新に際してのオープンスペースの確保や、まちづくり活動としてのプラントアの活用等、具体的な検討を進めていきます。</p>
6	<p>一般市民が意見を提案しやすくするためにも、反対の意見を持っていた委員の意見を計画に記載すべきである。</p> <p>また、計画策定後、見直しが必要になった時に、公に反対意見の尊重の必要性や、委員会の進め方・あり方に対するレベルの向上を示すことが可能となる。</p>	<p>計画書にこれまでの委員会の議論の蓄積から「反対意見」を明確化して記載することは困難ですが、反対意見も含んだ議事録の全文を記録し、公開しています。</p>

7	<p>まちづくりにおいて重要なのは、そこに生活している人、仕事に関わっている人、地権者等が、関心を持って参加することである。補助金が付くから事業を行うという考え方はやめるべきである。今からでも遅くはないので、有識者ではなく、地域の全関係者と一緒に計画づくりを進めてほしい。</p>	×	<p>計画策定の各段階で、市民 1000 人ワークショップ、創成川通市民懇談会、札幌駅前通・創成川通のまちづくり広場等、様々な場で市民議論を行い、その意見の反映を図っています。</p> <p>P51「(イ) 管理、活用母体づくり」に記載のとおり、今後は、沿道関係者などととともに、管理、活用のガイドラインをつくっていききたいと考えています。</p>
8	<p>計画を白紙に戻し、駅前通の位置付けを札幌駅南口から中島公園とし、沿道の関係者を中心とした委員会をつくって検討して欲しい。</p> <p>都心まちづくり計画の序文で「市民の参画、協働、協創」等を謳っているにもかかわらず、市民参加、協働の趣旨が生きていない。</p>	×	
<p>● 計画の位置付け及び対象範囲 (P1～3) について</p>			
9	<p>都心の位置付けが狭い。この範囲については、昨年の風害の補修計画に留めるべきである。この計画の範囲としては、中島公園、円山公園、旭山公園や、新しく展開しているコンベンションエリア等を含めた一回り大きな範囲で考えた方が良い。この新しい範囲へ植樹を行い、将来、大きなグリーンベルトとなるような手法を選択すべきである。</p> <p>計画全体に、そのデザインが、悪い意味で北海道的である。それを強みと考えているようだが、美学のないグリーン・デザインは、笑われるだけである。新しい北海道庭園美学の創造を期待している。</p>	◆	<p>札幌市全体の緑のネットワークについては、第4次長期総合計画及び緑の基本計画の中で描いています。本計画は、この緑の基本計画との整合を図りつつ、都心まちづくり計画を具体化するにあたり、その基本的な考え方を明らかにするものであることから、対象範囲を都心部としています。</p> <p>デザインについては、今回は基本的なことを決め、詳細は今後設計を進める中で決定していきませんが、いただいた意見も参考にしながら行っていきます。</p>
<p>● 計画の基本目標 (P4～6) について</p>			
10	<p>ストリート文化の創造が屋外のみでできているような印象を受ける表現である。文化的活動の場をどのようにしつらえるのかを計画に記載してほしい。今の大通は、ストリート文化には不適な構造である。市役所の前庭を改修し、大通に対して緑を感じる都心の街並みを形成するように改修することが必要である。また、市役所を市民活動の場として改修することや、市民会館や資料館、教育文化会館、市民ギャラリーなども大通との関係で街並みと市民活動の融合が検討課題。大通に関する幅広い検討が、駅前通と創成川通の検討には欠かせない要因である。市民が文化を担うという観点からの記載がほしい。</p>	◆	<p>ストリート文化の創造については、P4.イに記載のとおり道路、公園、河川等の公共施設、建築敷地内オープンスペース（広場、アトリウム等）に加え、沿道の街並みや人々の活動を誘発する魅力的な沿道施設（店舗、飲食店等）も含めた空間全体について考える必要があると認識しています。</p> <p>具体的な展開については、P60「イ 大通、北三条通の質の向上」に記載のとおり、今後、検討していきます。</p>

● ストリート文化創造の基本的な考え方（P7～13）について			
11	<p>緑のネットワーク(P12)</p> <p>各公園、緑地等を街路樹でつないで、緑豊かな札幌の魅力を出す。</p>	◎	必要な視点であり、P12ア(イ)を下記のとおり修正します。 「～確保し、緑のネットワークを形成していく。」
12	<p>地元との協働(P12)</p> <p>街路の緑を増やすために、町内会等の地元の人々に、もっと協力してもらおう。</p>	◎	行政だけでなく、市民との協働による緑の確保は非常に重要であり、この点を強調するため下記のとおり修正します。 P12ア(イ) 「行政と沿道関係者が協働して、既存の資源を拡張、～」
● ストリート文化を展開するネットワーク（P14～18）について			
13	<p>南一条通り</p> <p>南1条通りの街並みを段階的に西へと延長し、路面の賑わいストリートにする。</p>	△	都心内の各地区のまちづくりについては、その地区の取り組みの熟度に応じて、必要な検討を進めていききたいと考えています。
● 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			
・ 札幌駅前通（P19～38）について			
14	<p>自転車通行可能スペース(P20)</p> <p>自転車道をもっと使いやすいように工夫してほしい。</p>	◎	今後、運用管理のあり方について検討を進めていききたいと考えています。 P38(イ)一つ目の○を下記のとおり修正します。 「～自由度の高い活用、可動式緑化施設の設定、自転車通行可能スペースの安全な運用管理、地上の適正な交通管理など、公共空間の活用管理のため～」
15	<p>駐輪スペースは積極的に設けて欲しい。無秩序な駐輪は景観上、安全上問題。店舗歩道やユーティリティ空間の一部に明確な駐輪スペースが必要。</p>	△	札幌駅前周辺で必要な駐輪スペースは、現在、別途路外駐輪場の整備を検討しており、限られた空間においてできるだけ魅力を出出するため、駅前通には路上の駐輪施設は設けないこととしています。 安全面に関しては、今後、違法な駐輪車両の取り扱いや、そのためのルールづくり、自転車の走行ルールの周知方法等について、関係機関、沿道関係者とともに検討を進めます。
16	<p>専用スペースを設けることは単なる通行空間と思わせず、歩行者のペースを合わせたい。逆歩行者のペースに合わせた形で曲線化するほうが、制限性が出る。</p>	◆	今回考えているのは、自転車走行の専用スペースではなく、現状では幅狭い歩行者と自転車をゆるやかに分離するため、自転車走行の可能なスペースを位置を限定して設けるといいます。 ただし、より安全な歩道空間とするため、自転車走行ルールの徹底のための活動を展開する必要があると考えています。

17		地下出入口と歩道の間、ユーティリティ空間と歩道の間、自転車スペースがあるのは危険。車道側にする。	×	車道側に自転車スペースを設置した場合、荷捌き車両との交錯の危険性が高くなることや、地下出入口が建物側に移動することにより、歩行者の空間が狭くなるなどの問題点があり、現在のような位置関係にしています。
18	沿道まちづくりの誘導方向 (P23)	札幌駅から大通周辺のビルは、敷地いっぱい建てられているので、かなりの密集度を感じる。建て替え時に、歩道からの20m程度のセットバックを義務付け、一方容積率を2000%程度に緩和し、高さ200m以上の建築も可能にすることで、経済活動を阻害することなく、オープンスペースが確保できるし、コンパクトシティの実現にも近づく。	○	沿道建物の用途、ボリューム、配置、形態、デザインについては、都市構造の秩序維持や経済活動とのバランスに配慮しつつ、楽しく歩け快適にたまためるメインストリートにふさわしい環境と景観の創出を図る方向で、今後検討していきたいと考えています。
19	整備イメー ジ (P32)	水平板状の天井は望ましくない。スリット形式で照明もその中に取り付け、圧迫感のない空間づくりにする。壁も含め、曲線を多様する。	△	地下空間の圧迫感を極力少なくするための工夫を設計段階で具体的に検討する予定です。
20	スルーホール (P33)	地下通路の多くに採光があつた方が良い。少なくとも20m位に1ヶ所、換気・排煙を兼ねたもの。又地下出入口を交差点にこだわらず、中間2ヶ所でも良い。	×	地上の並木の連続性、効率的・経済的な換気機能と地上と地下の空間的連続性のバランスから、スルーホールは一街区に3ヶ所配置しています。また、非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針 (地下街に準じた非難動線の確保)」により検討した結果、避難経路として、一街区に4カ所の出入口が必要です。
21		スルーホール (採光) は3ヶ所となつているが、もつと増やすべき。	×	
22		スルーホールは、アピアの例を見ても、計画図のような採光効果は感じられず、地下から地上を見上げたり、地上から地下の賑わいを眺めるといった場面は見当たらない。そればかりか、天窓の上部が地下の大きな面積を占有し、地上空間の自由な活用の妨げになるので、断固反対。	×	地上と地下の一体性の確保は、多くの市民が求めており、そのための主要な装置としてスルーホールと出入口を位置付けています。さらにスルーホールは、換気設備としても機能するものであり、必要な施設です。具体的なデザイン等については、地下から地上の空や樹木が見え、天候が感じられるなど、地上と地下をつなぐ効果が最大限発揮されるよう、今後の設計において詳細な検討を行います。
23	地上地下出入口 (P31)	上下移動を誘導する最強の手段であるエスカレーターを設置する。また、十数カ所の出入口を4カ所にまとめ、存在感のある建築物をデザインする。	×	エスカレーターは避難経路としての利用は危険なため、階段とは別に設置する必要があり、エスカレーターを設置すると地上空間を大幅に削減することになるため、設置することはできません。また出入口についても、非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針 (地下街に準じた非難動線の確保)」による検討の結果、この計画の配置数が最低限必要なため、減らすことはできません。出入口のデザインについては、本計画におけるコンセプトを具体化するよう設計の中で検討していきたいと考えています。
24		1街区で4ヶ所は都市デザイン的にもマイナス。ビルからの出入口を推進すべきで、半分くらいで充分。	×	非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針 (地下街に準じた非難動線の確保)」により検討した結果、避難経路として、一街区に4カ所の出入口が必要です。

25	ユーティリティ空間の活用 (P35)	椅子等を置いても車道交通等が多く、落ち着いて休憩できない。また、素案のままでは自転車通行可能スペースに自転車が駐輪されて、走行ができなくなる。よって、ユーティリティ空間に駐輪スペースを設置することを提案する。また、交差点での自転車の走行により歩行者が危険である。	◆	地上部の歩道空間は、固定物の設置を最低限にし、空間活用に関わる規制緩和、ルールの確立、沿道機能の更新、交通量の変化等に応じて臨機応変に活用することができような設計を行います。 札幌駅周辺に必要な駐輪スペースは、現在、別途路外駐輪場の整備を検討しており、限られた空間においてできるだけ魅力を出すため、駅前通には路上の駐輪施設は設けないこととしており、今後、違法な駐輪車両の取り扱いや、そのためのルールの周知の取組を進めます。
26		可動式、椅子やテーブルでの飲食、休憩は、地下空間においては、貧弱な都市景観となるので、国際都市を目指す札幌市としてはふさわしくない。	×	地下空間においても多様なアクティビティの展開が可能となること、札幌都心部の魅力を高めるうえで効果的であると考えています。 指摘のような貧弱な景観とならぬよう、実施に向けては十分なデザイン検討を行います。
27	整備、活用、管理に係る今後の取組 (P38)	創成川通に比べ札幌駅前通の整備、活用、管理に対する取組が遅れているが、沿道関係者から協力が得られるのか。	○	現在も、駅前通沿道まちづくり検討委員会等において、沿道関係者等との協議を進めており、今後も、協力が得られるよう努力していきたいと考えています。
28	その他	市電の存続が決まったことを受けて、地上構造物の再構成を図る必要がある。軌道敷が入る可能性を考慮すると、地下通路との間に土被りを厚くして、高い並木を植えることは難しい。 駅前通地下歩行空間は、各種のお祭りに利用できる広さが必要である。また、防災（特に水害）について考慮すべきである。	×	現計画でも、空間的・強度的に軌道敷を納めることは可能であり、構造的に市電の導入を妨げるものではありません。
29			×	事業費や公共施設として必要な幅員の考え方、完成後の活用等、様々な観点で検討を行い、現在の幅員としました。ただし、民間負担による沿道建物からの接続により広がる部分もあり、これと一体で様々な活用ができるような仕組みを検討しています。 また、防災性の確保は最重要課題として設計を進めています。
30		道庁と三条歴史道の交差点に、シンボルとしてシースルーの展望台を設置してほしい。	×	この場所は、まちづくりの観点での重要性が非常に高いと考えていますが、制度上、及び公共投資の優先度上、当面の計画課題とはなり得ないと考えています。
31		中央分離帯を廃止して、パレードの可能な道路に。道路と歩道の間、夏は自転車道路、冬は堆雪帯となる緩衝帯を設置する。また、樹木は、新時代性のあるトチノキとする。	×	市民に定着した駅前通の景観維持、整備後の景観軸としての連続性確保、豊かな緑の確保等の観点から、中央分離帯を残し、3列並木の再生を基本としています。 また、歩道の樹木については、様々な詩にも詠われ、街のイメージを醸し出す素材として、これまでどおりニセアカシアを選定しました。

32		地下施設をつくるよりも、高架化して防雪屋根をかけた屋上を活用した方が費用がかからず、しかも、歩行者は空を見上げることで、雪、雨、車の影響を受けず、北国に相応しい空間となる。	×	札幌駅周辺と大通・すすきの周辺の地下施設を連結する地下歩行空間により、四季を通じて天候に左右されず、誰もが安全安心に移動できる交通環境が創出されることや、都心の回遊性が高まることによる活性化が期待できることから、多くの方々が地下歩行空間を必要とされていると認識しています。 また、地下だけでなく、地上地下のそれぞれの特性を活かしながら多様な歩行空間を確保することにより、魅力的で活力のある都心が創出されるものと考えています。
創成川通 (P39～51) について				
33	空間デザイン(P44)	多くの人々が憩える場所にするため、単なるベンチではなく、座れるオブジェ、水辺への幅広階段など、川を眺めながら休める場所をたくさんつくる。	◎	今後、設計段階で具体的に検討すべき内容と考え、P45 ⑤(その他)例)に以下の項目を加筆します。 「憩いの場づくり：オブジェ、水辺への階段等の人が座って憩える場所」
34		緑の大切さはわかるが、樹木が多く、目線の高さで視界を遮るので、東西の分断につながる。	○	P44, P47 のとおり、東西の視界の抜けを確保した植栽配置を行うこととします。
35		イメージ画を見る限り大通公園のミニ版で人が集まる要素がない。今後の課題かもしれないが、魚を放すとか釣堀をつくるなどのアイデアを集めなくては、人は楽しめないし、集まらない。	△	今後の設計段階で検討していきます。
36		車椅子、視覚障害者にも配慮した計画にすべきである。散策路に自転車を通さないのであれば、駐輪スペースを設置する。	△	
37		水の曲がりや深さなど、魚が棲めるような工夫を行い、自然観察の出来る場所としてほしい。	△	
38		緑地の車道側にミニ水槽(1×10m)を置く。 また、緑地にはベンチを置く。	△	
39		各ブロックに一カ所づつ、札幌出身の人がつくったモニュメントを設置する。	△	
40		デザインに関しては、従来のイメーজ(木、石)や他都市で想像できるものではなく、未来志向の都市を目指すサッポロ空間を印象づけるデザインとする。	×	創成川は、札幌都心部では数少ない、札幌の都市としての歴史を残す空間、要素であり、市民生活の場としての歴史的な姿を後世に残していくことが重要と考えております。
41	大通との交差点部(P46)	テレビ塔の横の広場は、高さ1～2m、幅50mの流れ滝にする。	×	大通との交差点部デザインについては、今後検討していきますが、河川の勾配を変えて1～2mの落差を設けることは、技術的に困難です。

42	狸小路・二条市場との交差部(P46)	北大通の東伸が実現すると、交通量も増え、北大通での観光・送迎バスの乗降が渋滞の原因になりかねない。緑地の一部を削って、大型バスの乗降場にする。乗降者が、創成川を散策したり、二条市場、狸小路を回遊することなどで東西の活性にもつながる。	△	狸小路・二条市場との交差部デザインについては、今後検討していきませんが、創成川通は、基本的に都心を流れる川としての特徴を活かした整備を行います。観光バスの対策については、別途検討が必要と考えています。
43		狸小路広場に水のカーテンを設置し、ステージの背景等として使う。	△	
44		狸小路と二条市場の交差部は、広場の幅を南側に倍に広げ、強化透明床にして川の流れが見えるようにする。	△	
45		狸小路、2条市場、新2条市場の3団体が1年間かけて考えた案の一部ではなく、全面的に取り入れてほしい。また、大型バス乗降場についても回答がほしい。	△	
46	整備イメージ(P50)	文章としては人が集まり、憩い、散策しながら文化・歴史を感じ取れるのだが、イメージ画は作者の個性がすぎていてリンクしにくい。	×	今後、設計段階での具体的検討に進むこととなりますが、計画書のコンセプトを極力再現できるよう努めたいと考えています。
47	河川全般	川に魚を放流し、見て楽しめるのが良いのではないか。	○	P44 最下段に記載の通り、南北の一貫した軸性を阻害しない範囲で、水の表情の変化、休憩・子供の遊び・イベントなどの多様な活動を受け止められる空間の確保、緑の多様性、動物の生息等による街区の特徴づけを行うことを考えています。
48		札幌発展の原点である創成川を、昔のように澄んだ川にする。子供の頃に見たロマンを何かの形で実現して欲しい。	○	P43 a 札幌の歴史を「つなぐ」に記載のとおり、創成川は、灌漑用水、物資輸送（水運）のために整備された後、明治以降は、生活用水、イベント空間等として利用され続けました。産業を支える役割からスタートし、その後は市民の生活の場として利用されてきました。（現在はあまり利用されていませんが） また、札幌心部では札幌の都市としての歴史を残す数少ない空間、要素であり、これからの創成川通を考えていく場合、市民生活の場としての歴史的な姿を後世に残していくことが重要であると考えています。
49		河川は、東西の自由な行き来を妨げるし、ゴミのポイ捨ての処理の問題もでてくるのでいらない。また、大きな樹木は東西の景観を損なう。樹木よりも、芝生や花壇、池などをくつつたほうが人が集まる。	×	明治の開拓期当初から札幌の発展を支えてきた創成川の歴史的価値を重んじ、都心には少ない水と緑を生かした空間を創出することにより、新しいアクティビティを生む個性的な空間にしていくことが必要であると考えています。
50		川を埋めて、地上部に札幌の物産館を設置することなどにより、札幌で道産物の特徴を市民及び観光客にアピールでき、利便性も良くなる。また、大通との連続で雪像もできる。大きな樹木や川はいらない。	×	

51		川を残すと、そこがゴミ捨て場になるので、全面に蓋をして広場にして、色々な活用ができるようにする。また、樹木はなくし、植栽のみにして、東西の見通しを良くする。地面はウッドデッキのような物にして、雨水、雪解け水が流れるようにするとともに、夏は川から冷風が隙間を通して感じられるようにする。	×	
52	その他	集う・交流するという観点からのデザインが必要である。近代的な都市型文化の地域となった駅前通に対して、大通の南側の商業地区は、触れあい・スロー・あたたかさなどがキーワードになるのではないかと。また、創成川通の親水空間もそれと対応して、大通より南側は、イベント広場も含めて同じようなコンセプトになるのではないかと。創成川沿いに、世界の友も市民同士もふれあええるような空間をつくることはできる。どのようなコンセプトがこの地区の特徴になるのかを記載してほしい。	◎	P43(f) c (b)に下記を加筆します。「特に、大通以南においては、古くからの商店街や周辺住民との関わりを深め、計画・管理の両面からの工夫により、まちと一体となった活用の実現を図ります。」
53		テレビ塔―北1条・南1条―南2条は、水に親しめる、階段スロープを設置。 遊具は出来るだけ設置しない。(子供広場のイメージはダメ)	○	水に親しめるしつらえを施すこととしており (P44)、設計段階で具体化していきます。
54		今回の工事で、柳やライラックの木がなくなり、川が一時的に埋め立てられるのが非常に残念。アンダーパスの建設によって、貴重な自然が失われるのは確かである。人工的なものでかためても緑を感じるとこはできないので、自然に近い緑をもってきて都会のオアシスのようになってほしい。	○	P41「イ 整備の基本方針」に記載のとおり、都市の質を高める貴重な水辺を活用できる緑豊かな自然度の高い空間としていくとともに、単に歩くだけの空間ではなく、景色を眺め、水に触れることができる、新たな価値を持つ貴重な空間として復元したいと考えています。
55		広場は管理面の考慮が重要。	○	P51に記載のとおり、親水空間の魅力をさらに高め、また、その魅力を活かした活動展開を図るため、公共空間の活用・管理と沿道建築物の誘導を通して創成川通のストリート文化づくりを継続的に進めるための管理、活用に関するガイドラインをつくるとともに、これを運用するための組織(管理・活用の母体)を、沿道関係者、行政、まちづくり組織などを中心に確立することに取組みます。
56		河道を渡る人道橋は、各ブロック2カ所は最低設置。(少ないと回遊効果が減少し利用効果が下がる)	△	ご意見を踏まえ、今後設計の中で検討します。
57		北大通の東進は二車線確保。	△	創成川通と大通との交差点に関しては、まちづくりの観点から非常に重要と位置づけており、平成17年度、市民議論を行い、整備内容の検討を行う予定です。
58		北大通の東進がどうなるのか提示されていない。	△	

59	ゆっくりと滞在して楽しんでもらおうためトイレの数を増やす。	△	現在は、既存トイレの復元として、中央1カ所での設置を計画していますが、今後、緑地の広さの確保との関係、周辺の利用可能なトイレの状況等から、適切な数と配置を設計段階で検討します。
60	緑地帯の樹木をライトアップする	△	設計段階の照明計画の中で検討します。
61	創成川通は、自動車交通の動脈となっており、ここに人々がくつろげる空間を創出するためには、地上部の交通量が激減させなくてはならないが、それは難しいのではないか。自動車交通により、東西が分断されないような工夫が必要である。	◆	都心交通計画に基づき、「公共交通を軸とした交通システムの充実」や「適正な自動車等の利用による交通の円滑化」を目指した施策展開を図ることとしており、これを通して交通量の適正な配分を目指しています。一方、東西市街地の一体性を重視し、今後、実施に向けて、交差点での歩行者動線について検討していきたいと考えています。
62	地下施設の設置に伴う空間を有効利用して貯雪施設をつくり、雪冷熱を利用した冷房をつくってほしい。	◆	冷房用の冷水供給は、当面天然ガスコージェネレーションプラントを駅前通を幹線としてネットワークするあたりの構築を進めており、将来において雪氷エネルギーを活用することを目指しています。創成川での貯雪施設整備は、物理的、経済的制約から困難です。
63	創成川通の地上車線は、主要幹線道路として機能を残したままであり、54頁(イ)-b-(c)に述べられている車からの負担軽減がはたして実現するか疑問に思う。水辺に近づき散策するためには、地上構成を考え直した方が良いのではないか。	◆	当面の自動車交通量からは地上2車線が必要であるが、都心交通計画に基づき、「公共交通を軸とした交通システムの充実」や「適正な自動車等の利用による交通の円滑化」を目指した施策展開を図ることとしており、これを通して交通量の減少を目指しています。その実現の段階で、地上の空間構成の再配分を検討します。
64	流水を利用した小型水力発電設置、地下施設からの給排水を利用した小型風力発電、採光によるソーラー発電等を設置し、地球環境に対する関心を啓蒙する。	×	地球温暖化対策のために新エネルギーや未利用エネルギーの活用を促進することは札幌市の重点施策の一つですが、提案の設備を創成川に設置することは、効果が見込めないことから想定していません。
65	創成川の親水空間を分断しないようにするため、東西の道をアンダーパスかオーバーブリッジにしてほしい。各プロックが、車の排気ガス、騒音等で囲まれた状況では人々は憩えない。	×	効果、事業費等の面から、実現は困難です。
66	双視性ではなく、ひきこもりの人などが参加可能な、人に見られず他の人の活動が見れる場所をつくる。認知症の人を、その広場では他人、大勢で協力して見守ることで、その関係者の負担を軽減する。	-	

● 札幌駅前通及び創成川通における樹種選定				
・ 札幌駅前通 (P52~54) について				
67	ニセアカシア (P53)	ニセアカシアよりもハクウンボクの方が良い。5月下旬に白い花が咲き、可憐で清々しい。また、中央が高く、両側がやや低い樹形は、景観上も安定感がある。	×	外来種ではありませんが、札幌の歌に詠まれるほどゆかりがある樹種であり、市民にも親しまれている樹種であることから、ニセアカシアを選定しました。また、強風による倒木を防止するための支柱の設置等については、設計段階で検討します。
68		ニセアカシアは、120年前に導入を誤った樹種で、原始林に侵入するなど、札幌の植生を脅かしている。また、浅根性で風に弱いことに加え、枝張り、幹などの粗雑な表情も札幌のイメージにふさわしくない。	×	
69	オオバボダイジュ (P53)	駅前通は札幌の玄関口であるので、育成条件に関わらず、オオバボダイジュではなく、札幌の郷土樹種としてのイメーヂが強いエルクム (ハルニレ) が相応しい。	×	オオバボダイジュは、P53に記載しているとおおり、ハルニレに比べ樹木そのものの強度が高く、強風による枝折れも少ないこと、根系が浅根性でありあまり広がらず、限られた植栽基盤に適応しやすいこと、ハルニレは、大通以南での生育状況から判断すると、整備後に1.5mという植栽基盤の厚さでは、十分な生育が望めないと考えられること、などの理由から、選定しています。ハルニレは、本来、適潤性であることから、創成川沿いの緑地空間を都心における新たな生育の場として確保します。
70	その他	歩道部の樹種のなかに、若干のモミジ等を加え、季節の変化による色彩の多様化を添える。	×	限られた空間の中での多様な活用や、通りとしての統一した景観を形成するため、ニセアカシアで統一したいと考えています。季節の変化による色彩の多様化という点では、可動式のフラワーポット等による実現を検討します。
・ 創成川通 (P55~59) における樹種選定				
71	カツラについて (P56)	市内街路樹のカツラは、乾燥による落葉等が見られ、生育状況が良くない。北方系の外来種 (ルブルムカエデ、ノルウェーカエデ) も検討の価値がある。	×	通りとしての軸性を重視し、統一した景観を形成するため、既に植栽計画が実施されている、国道部と協調したカツラとしました。
72	その他	選定されている樹種以外に、四季を強く感じさせる、桜、梅、ツツジ、モミジなどを若干配置する。	△	主要な樹種としては考えていませんが、P43の基本デザインにある「四季の移り変わり」を効果的に演出する樹種のひとつとして、設計段階で検討します。
73		桜を植えてほしい。	△	

74	<p>計画の前に、昨年の台風による樹木の被害状況についての学術的な解明と検証が進められるべきである。その理由は、①このような災害が再び起こりうるという考え方に立ち、その検証を行い、それに対しての意見を求めるべき。②今回は倒れなかつたが、樹齢的に限界が来ている樹木がないかの判断が必要。③倒木による危険防止のため、適切な樹種があるのかの事例研究が必要。④樹木のレイアウトによる倒木防止策が果たして可能かの解明紹介が必要。⑤同一樹種による弊害が存在しなかつたのかの検証が必要。以上のような安全面からの視点を、先に持つべきであり、基本目標には、都市の安全という視点が位置づけられるべきである。</p>	△	強風による倒木を起こりづらくするための支柱の設置等については、設計段階で検討を行います。
● 本計画の対象外			
75	<p>樹木を伐採撤去して、新しく樹木を植える本計画は、緑を本当に大事にしているとはいえない。</p>	◆	伐採するのは胴枯れ病になって移植が困難な創成川通のシダレヤナギであり、その他の樹木についてはほとんどが移植が可能です。工事終了後に、再移植することについても検討しましたが、専門家による調査の結果、難しいとの結論に至っており、ご理解いただきたいと思います。
76	<p>市民と行政が一体となって考えることが大事である。4つの軸を中心とする本計画のエリアは良いが、それ以外の地域がどうなるのか不安。</p>	-	
77	<p>路面電車を活用するため、循環路線化、LRTの導入、中心部の自家用車の締め出しなどを検討する。</p>	-	
78	<p>ストリート文化の実態がよくわからず、計画自体が具体性に欠ける。また、電車の存続が決まったのに、計画に何も表現されていないのもおかしい。もともと都心とは何か、まちづくりをどうしていくのか、交通はどうなるのかを示すべきである。また、社会実験として色々やっているが、無駄である。交通量の規制を考えるべき。</p>	-	
79	<p>ある程度の料金を税金で補充しながら、すべての交通機関で使えるドイツのスマートカードのような共通チケットをつくる。</p>	-	
80	<p>市内の電信柱をなくし、電線等を地下に埋める。</p>	-	
81	<p>観光客のためにも、時計台を大通に移して、周囲から見えるようにする。</p>	-	

82		車を通過させながら工事を行うのは、非効率的であり、事故が増えるのではないか。	-	
83		工事にかかる費用の明細がない。見積りは業者に任せているのか。	-	
84		除雪に大金をつぎ込むのではなく、融雪や雪蒸発散等の低廉な費用による雪処理を研究するべきであり、その研究の間は、お金のかかる地下施設をつくるのではなく、地上の防雪屋根の高層道路、大きな道路や広場の空間利用等を検討するべきである。	-	
85		路面電車を単線で、札幌駅前通や創成川通にも通してはどうか。	-	
86		札幌は、いろいろな面で行政の対応が遅れている。	-	
87		完成が待ち望まれる。工事中には観光客や市民に「完成すると素晴らしくなります」というような情報発信ができればと思う。	-	