１．背景と目的・位置づけ

１－１．背景と目的

■背景

札幌駅は道内最大の交通結節点であり、道内外から札幌を訪れる多くの人にとっての玄関口となっています。

札幌駅周辺ではこれまで、鉄道高架事業、札幌駅南口土地区画整理事業などの駅周辺の基盤整備を契機に周辺街区を含めたまちづくりの考え方や整備指針が示され、まちづくりが進められてきました。

平成28年（2016年）に策定した第２次都心まちづくり計画では、札幌駅周辺のエリアを「札幌駅交流拠点」と定め、北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」を形成することとし、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能の強化を図ることとしています。

平成30年（2018年）3月には北海道新幹線札幌駅の位置が決定したことを受け、同年9月に札幌駅交流拠点のまちづくりの新たな指針として「札幌駅交流拠点まちづくり計画」を策定しました。

札幌駅交流拠点まちづくり計画では、目標として「北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成」「北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進」を定め、街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の観点でそれぞれ基本方針を掲げて、官民連携でまちづくりを進めることとしています。

北５西1・西2地区については、この計画の中で「先導プロジェクト街区」とし、地権者等による事業化を推進し、札幌駅交流拠点のまちづくりを先導していく地区として位置付けたところであり、事業化へ向けた具体的な整備の考え方等を示す必要性が高まっています。

■目的

以上の認識のもと、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想（以下「本構想」という。）は以下を目的として策定します。

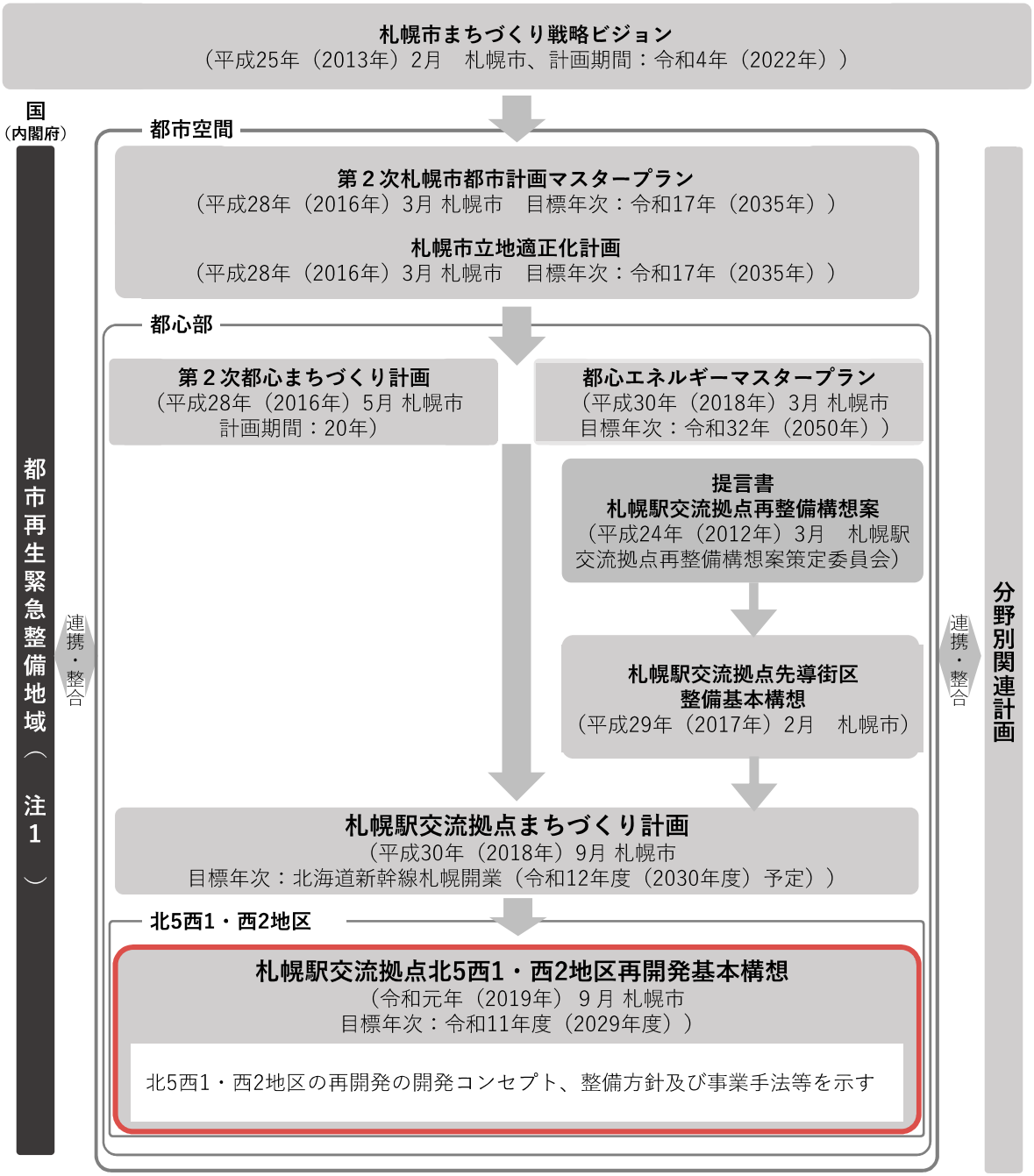
■札幌駅交流拠点まちづくり計画において先導プロジェクト街区に位置づけた「北５西１・西２地区」の再開発を推進する

■再開発にあたっての整備の基本的な考え方を明確にし、官民連携で具体的な取組を進める

１－2．位置づけ

本構想は、「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を最上位計画、「第２次札幌市都市計画マスタープラン」及び「札幌市立地適正化計画」を上位計画とし、「第2次都心まちづくり計画」及び「都心エネルギーマスタープラン」を踏まえるとともに、平成24年（2012年）の有識者からの提言である「札幌駅交流拠点再整備構想案」、平成29年（2017年）の「札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想」及び平成30年（2018年）の「札幌駅交流拠点まちづくり計画」に基づきとりまとめるものです。

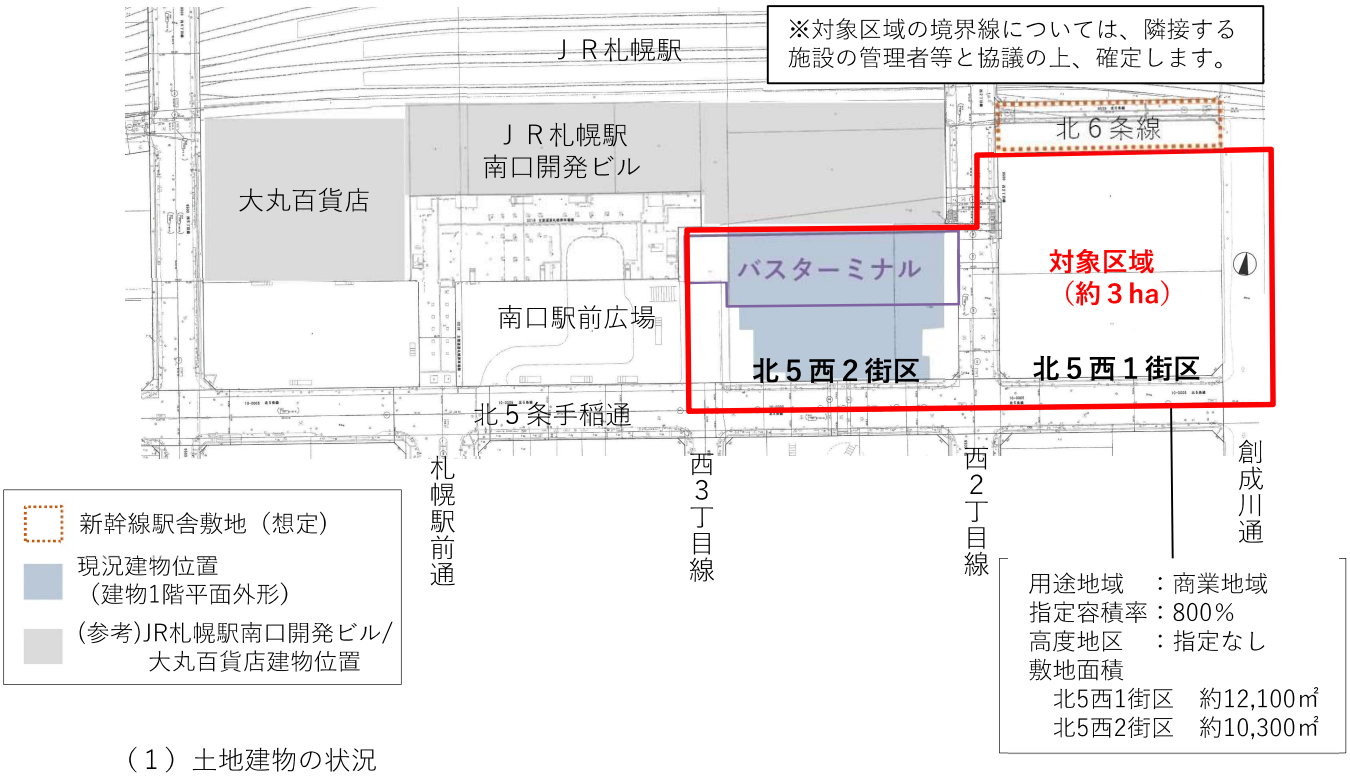
本構想の目標年次は、北海道新幹線札幌開業及び2030年の招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックを見据えた令和11年度（2029年度）とします。



（注１）都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法により、「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」と定められ、政令により現在、札幌都心地域が指定されている。

2．対象区域

本構想は、北5西1及び西2街区を中心とする以下の赤枠内に示す範囲（以下「北5西1・西2地区」という。）を対象とします。



（１）土地建物の状況

・北5西1街区は、札幌市が土地を所有し、現在駐車場（約350台）及び公共駐輪場（約2,200台）として利用されています。

・北5西2街区は、北海道旅客鉄道（株）、札幌駅総合開発（株）、ジェイ・アール北海道バス（株）及びJR北海道ホテルズ（株）が土地及び建物（エスタ）を所有しています。

・北5西2街区にはバスターミナル（昭和53年（1978年）都市計画決定）が設置されています。

・北5西1街区北側には、北海道新幹線札幌開業に伴い、駅施設等が設置される予定です。

（２）隣接街区及び周辺道路の状況

・北5西2街区はJR札幌駅南口開発ビル及び南口駅前広場と隣接しています。

・北5西1・西2地区の南側は北5条線（北5条・手稲通）（市道・幅員約27m）、両街区の間は西2丁目線（市道・幅員約20m）、北5西1街区の北側は北6条線（市道・幅員約10m）、東側は一般国道5号（創成川通）（幅員約57m）とそれぞれ接道しています。

・南口駅前広場にはタクシープール（乗車用３、降車用５、待機用28）が設置されています。

・ＪＲ札幌駅南口開発ビルにはエネルギーセンター（熱電供給）が設置されています。

（３）各交通機関等の状況

・ＪＲ在来線の乗降人数は1日平均約19.4万人、地下鉄南北線・東豊線の乗降人数は約17.4万人、駅周辺のバス利用者数は約3万人（いずれも平成28年（2016年））となっています。

・札幌駅前通地下歩行空間を始めとして、地下街、地下鉄コンコースなどの地下歩行ネットワークが充実しています。

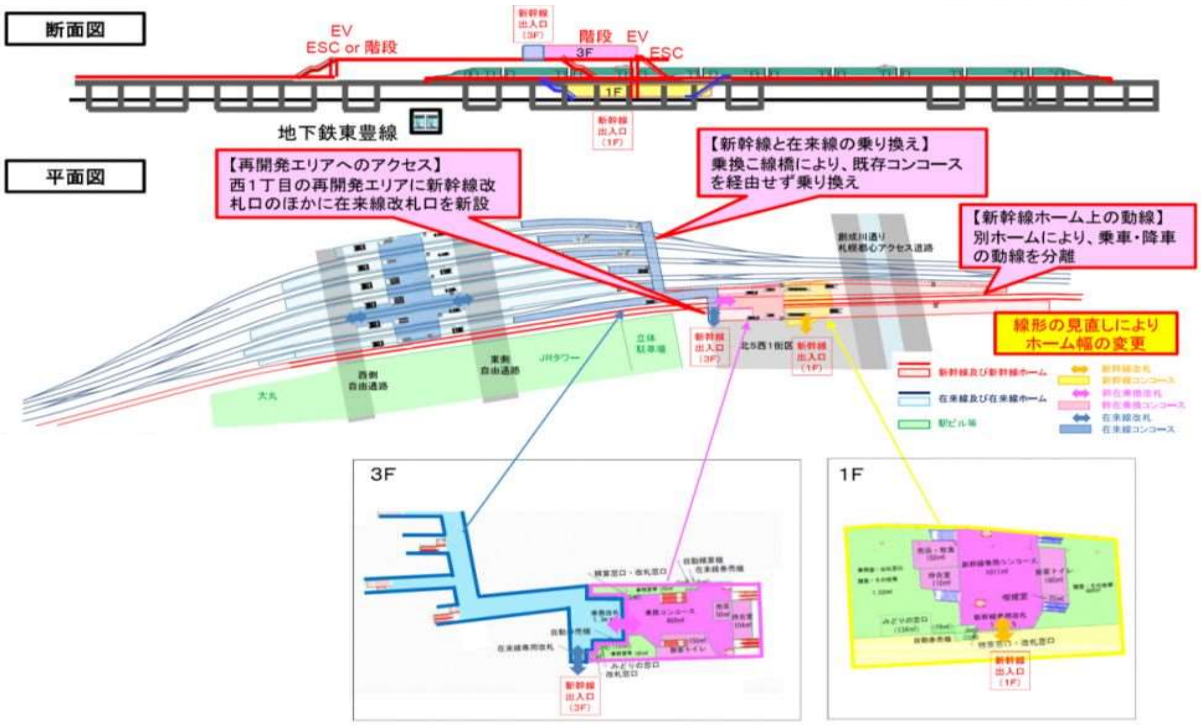
３．地区をとりまく動向と課題

北5西1・西2地区をとりまく動向とそれらに起因する課題を以下のとおり整理します。

３－１．地区をとりまく動向

①北海道新幹線札幌開業

北海道新幹線札幌開業（令和12年度（2030年度）予定）に向けて、平成30年（2018年）3月に新幹線ホーム位置が決定しました。北5西1街区では、今後新幹線駅施設等の整備が進められます。新幹線ホームは高架上に設置され、新幹線駅の改札口は1階に専用改札口が、3階に在来線乗換改札口が設置される予定です。



北海道新幹線札幌駅の概要（2018年3月ＪＲ北海道公表資料）

②冬季オリンピック・パラリンピックの招致および共生社会の実現

札幌市では、2030年冬季オリンピック・パラリンピックの招致活動を行っています。国内外から多くの選手・観客が訪れるこの大会を契機として、ユニバーサルデザインの拡充等を行うことにより共生社会の実現を目指すとともに、ホテルのグレードアップや民間ビルの建替えを支援し、再開発などの手法を活用しながら、民間投資を促し、まちのリニューアルを進めることが求められます。

③都心アクセス道路（創成川通の機能強化）の検討

都心と道内各地域や空港・港湾等の交通拠点とのアクセス性向上に向けた取り組みとして、創成川通の機能強化の検討が進められています。平成30年度（2018年度）からは、国土交通省において、学識経験者等の第三者から構成される委員会（北海道地方小委員会）や地域の意見を聞き、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検討する「計画段階評価」の手続きが始まっています。

④都心部における開発の動き

前回のオリンピックを契機に建設された都心部の多くの建物が更新時期を迎える中、平成30年（2018年）に完成した創世スクエアを始め、南2西3南西地区、北4東6周辺地区において市街地再開発事業が進んでいます。

札幌駅交流拠点においても北8西1地区、北4西3地区で再開発準備組合が設立されるなど、民間開発の動きが活発化しています。北海道新幹線札幌開業を見据え、こうした動きがさらに加速していくことが見込まれます。

創世スクエア（札幌市）

⑤安全安心・持続可能なまちづくりに対する意識の高まり

平成30年（2018年）9月に発生した北海道胆振東部地震では、ブラックアウト（大規模停電）が起こり、札幌駅周辺をはじめとする都心部の多くのビルでは平常どおり機能せず、企業活動に大きな影響があったほか、平成31年（2019年）2月に発生した地震では、札幌駅周辺でも多くの帰宅困難者が発生しました。

平成27年（2015年）9月に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された、2016年から2030年までの国際目標である「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals・SDGs[エス・ディー・ジーズ]）」は、発展途上国のみならず、先進国も含めた全ての主体が取り組む普遍的なものであり、札幌市においても積極的に取組を進めています。

また、「交通」「自然との共生」「省エネルギー」「安全安心」「資源循環」等、都市が抱える諸課題に対してICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区である「スマートシティ」を目指した取組が世界中で増加しており、分野横断的な課題解決に向けた新技術の活用が進んでいます。

SDGsに掲げるゴールのうち、本事業に密接に関係するもの

エネルギーをみんなにそしてクリーンに

産業と技術革新の基盤をつくろう

働きがいも経済成長も

住み続けられるまちづくりを

３－２. 課題

【街並み形成】

・北海道新幹線札幌開業を見据え、市民や国内外から多くの観光客等が集い、交流する、道都札幌の玄関口にふさわしい顔づくりを進める必要があります。

・世界都市にふさわしい基盤整備、都市機能の集積を図りながら、札幌の次の100年へつながるまちづくりを進めることが重要です。

・第2次都心まちづくり計画で「つながりの軸」として位置づけている創成川通に面した東西市街地の連続性の強化、にぎわいの創出が求められます。

【基盤整備】

・新しく設置される新幹線駅と他の交通機関との間で円滑な乗換動線の形成が求められるとともに、老朽化し一部わかりにくい動線となっている現在の交通基盤の更新・再配置が必要です。

・誰にでもわかりやすく、バリアフリーに配慮した環境が求められます。

・都心アクセス道路（創成川通の機能強化）と連携し、新幹線からの円滑な二次交通ネットワークの形成を図る必要があります。

【機能集積】

・北海道・札幌の国際競争力をけん引する商業、文化・交流、観光、宿泊業務等の高次都市機能を強化する必要があります。

・民間開発の動きを加速し、まちのリニューアルを進めるとともに、都心部の均衡ある発展を図ることが重要です。

【環境配慮・防災】

・北海道・札幌の経済活動の中心である都心部において、企業の事業継続性を確保する必要があるほか、帰宅困難者等に対応した十分な防災機能を確保する必要があります。

・札幌駅周辺はCO2排出量が多いことから、持続可能で低炭素なまちづくりを目指すことが重要です。

・創成川など都心のみどりとのネットワークに配慮することが求められます。

（北５西１・西２地区周辺の状況・Googleマップから転載）

４．開発コンセプト

「札幌駅交流拠点まちづくり計画」の目標と基本方針及び北5西1・西2地区をとりまく動向・課題を踏まえ、本開発の開発コンセプト及び４つの視点を以下のとおり定めます。

【開発コンセプト】

世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり

【４つの視点】

街並み形成

道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出

基盤整備

多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実と
バリアフリー化の推進

機能集積

北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積

環境配慮・防災

環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現