

I 札幌駅交流拠点再整備構想案策定の背景

I-1 構想案策定の背景・必要性

札幌駅交流拠点においては、過去に二度、整備構想が策定されている。

第一次整備構想は、札幌駅付近の鉄道高架化に着工（S53.11着工）した昭和53年度に策定され、鉄道高架後の駅南北の土地利用や基盤施設整備について検討がなされた。

その後、札幌駅北口駅前広場の都市計画決定（S56.10）および事業認可（S63.8）、鉄道高架工事の進捗（S63.11一次供用、H2.9全面供用）、地下鉄東豊線の開業（S63.12栄町～豊水すすきの間）や、第一次構想策定後の時間の経過などを踏まえ、構想の再検討の必要が生じているとして、昭和63年12月に「札幌駅周辺地区整備構想策定委員会」が設置された。

第二次の整備構想は、南口駅前広場等の公共施設の配置計画や事業手法、歩行者動線、駅前の空間構成等について検討がなされ、平成4年5月に策定された。

平成5年3月には札幌駅南口土地区画整理事業の都市計画決定・事業認可、札幌駅南口駅前広場の都市計画決定がなされ、現在の札幌駅周辺地区の骨格が固まった。

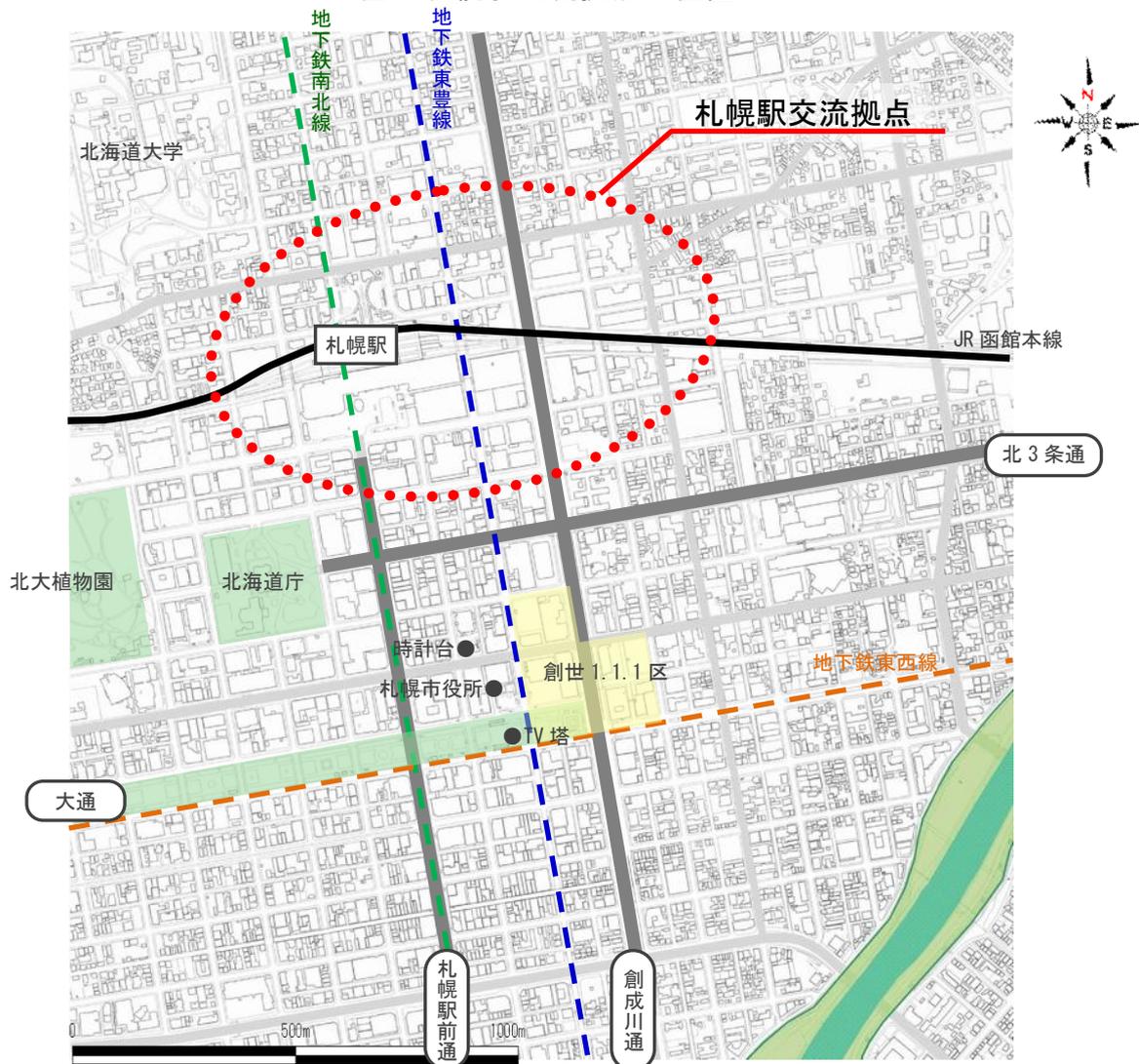
その後、南口駅前広場の竣工（H12.3）、JRタワーのオープン（H15.3）などにより、これまで業務機能が中心だった札幌駅周辺での商業機能集積が進み、人の流れやにぎわいが駅周辺に偏るなど大きく変化したが、平成23年3月に開通した札幌駅前通地下歩行空間により、都心全体として均衡ある発展が期待される。

第二次構想策定から20年近くの年月が経過した今日、札幌は人口の伸びも落ちつき、成熟社会を迎えた中で、世界に誇れる札幌であり続けるためには、人々の生活の質を高め、国内外から投資や人材を呼び込むことのできる都市へと成長していくことが必要である。

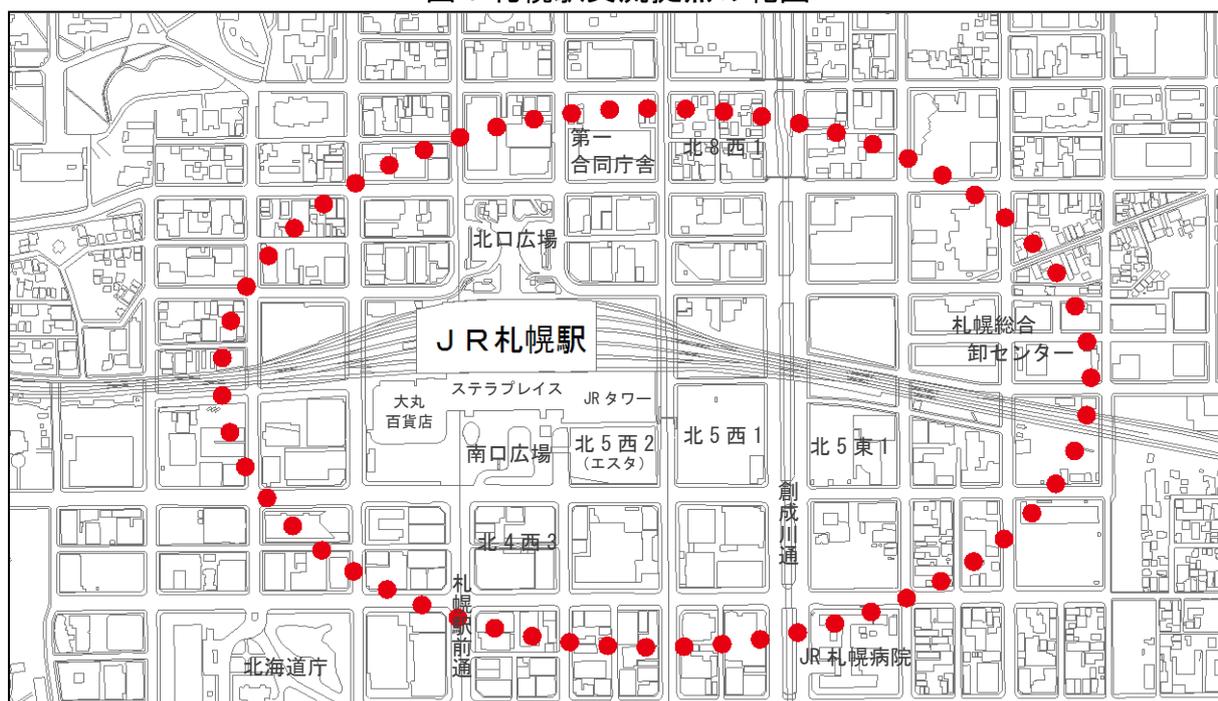
このような観点から、札幌の国際競争力を高めるため、その一翼を担うべく札幌駅交流拠点においては、都心構造の変化や将来の北海道新幹線・路面電車の札幌駅延伸への対応を含め、目指すべき将来像を明確にし、戦略的に札幌の新たな魅力や価値を発信していくことが求められる。

こうしたことから、道内最大の交通結節点にふさわしい交流拠点の形成を目的として、多様な関係主体がその将来像を共有化し、協働の取組を進めるため、「札幌駅交流拠点再整備構想案」を策定し、札幌市に提言するものである。

図：札幌駅交流拠点の位置



図：札幌駅交流拠点の範囲



I-2 都心まちづくりの目標

札幌市では、都心を取り巻く社会潮流の変化や新たなニーズに対応するため、「都心まちづくり計画(H14.6)」を補完する戦略的な計画である「さっぽろ都心まちづくり戦略(H23.1)」を策定し、目指すべき都心の将来像を示している。

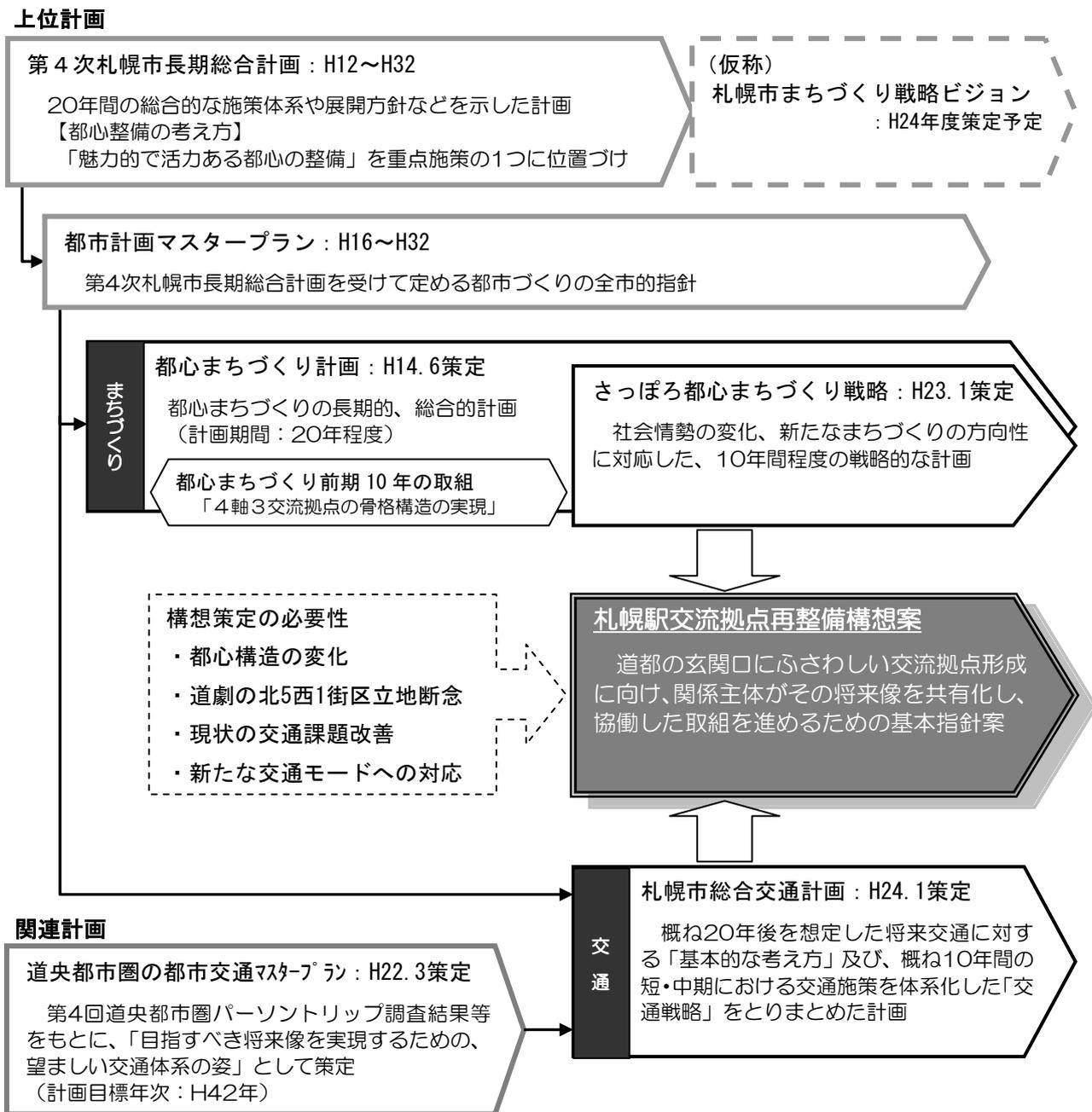
そして、平成24年1月、都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」である「札幌駅・大通駅周辺地域」の一部が、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な全国11地域のひとつとして「特定都市再生緊急整備地域」の指定を受け、今後、都心まちづくり戦略が示す将来像の実現に向けた、重点的なまちづくりの推進が期待される。

また、交通施策面では、平成22年3月に策定された道央都市圏「都市交通マスタープラン」により「あるべき将来都市像」の実現に向けた交通に関する基本方針が示され、平成24年1月、これを踏まえて、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画であるとともに、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう各種交通施策を体系化した「札幌市総合交通計画」が策定された。

これら関連計画等に基づいた都心まちづくりの推進によって、観光・ビジネス分野等における国内外との交流促進と新たな環境産業や文化産業の育成、さらには独自の都市文化の創造を展望し、市民生活の質の向上を図ることを通じ、札幌市、ひいては北海道全体の活性化につなげていくことが期待される。

札幌駅交流拠点とは、「都心まちづくり計画」、「さっぽろ都心まちづくり戦略」における都心の骨格構造【4骨格軸-1展開軸-3交流拠点】のひとつに位置付けられており、また、道内最大の交通結節点であることから、これら上位計画の理念を踏まえながら、計画的に拠点形成に向けた取組を進めていくことが必要である。

図：都心まちづくりの計画体系



※各計画概要は「参考資料 (P55～)」を参照