

2) 札幌駅周辺の交通の問題点

現状における札幌駅周辺の主な交通問題を整理すると以下のとおりである。

交通動線の輻輳

- 札幌駅周辺は、市民・来街者・観光客・外国人など様々な人々が訪れる交通の要衝であり、特に駅利用に関するバス、タクシーといった交通に加え、周辺の商業施設を利用する一般車両との交通動線の輻輳、さらにはこれら自動車類と歩行者との輻輳によって、常に混雑状況を呈している。

路上駐車による交通障害

- 荷さばき車両、タクシーの待ち行列、駐車場への入庫待ちといった車列が走行車線を狭め、円滑な交通の流れを障害している。

変則交差点によるタクシー処理

- 南口タクシープールは、変則交差点のため、タクシー専用の信号現示を設けなければならず、北5条手稲通の青時間比が低い。

ターミナル施設の老朽化

- 南口バスターミナルは開業（1978年（昭和53年））から30年以上が経過し、新耐震以前の建物であり、耐震性に課題がある。

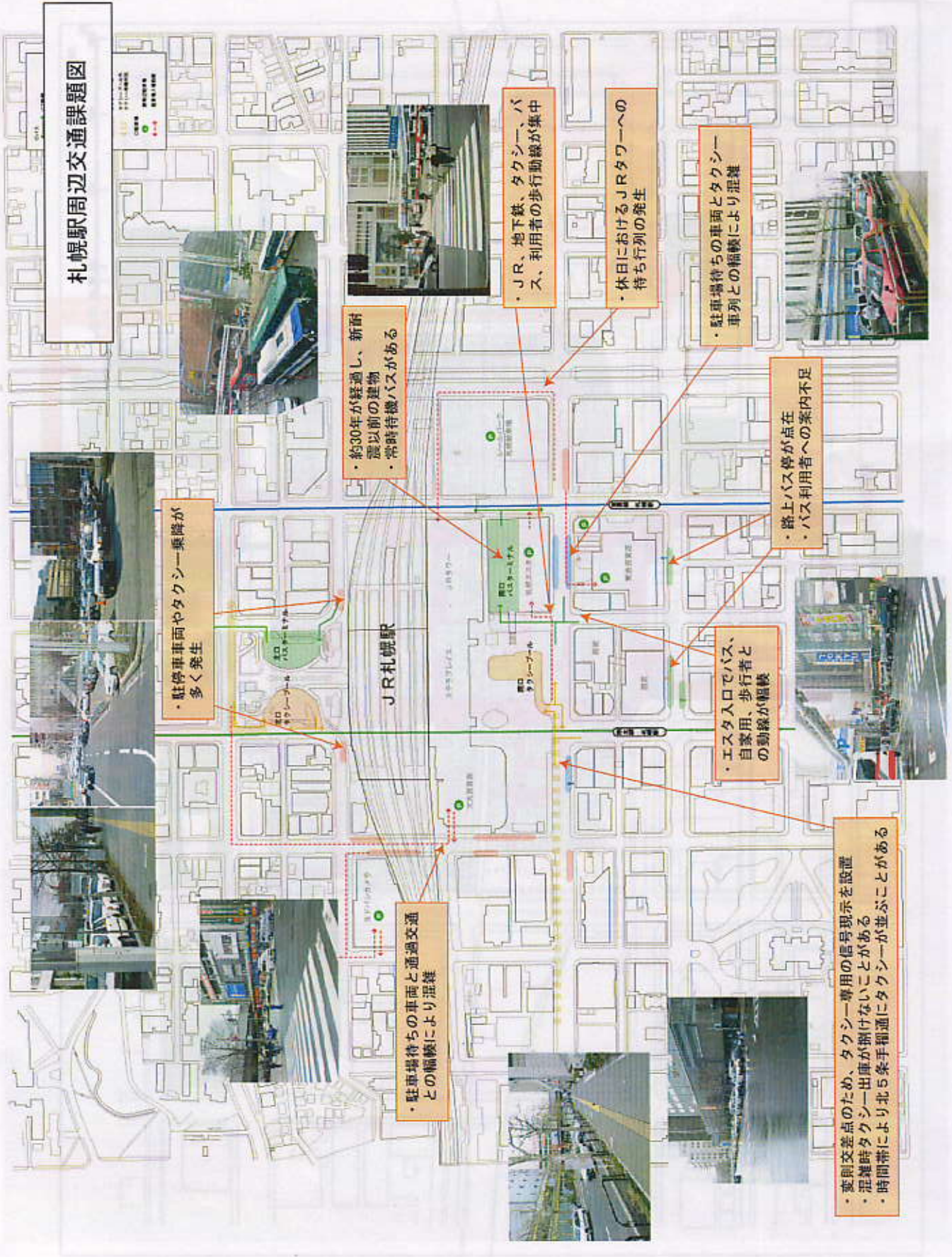
分かりづらい乗り換え動線

- JRや地下鉄からバスを利用する際、北口なのか南口なのか、バスターミナルまたは点在する路上バス停のどちらを利用すればよいのかが、サイン不足などあって分かりづらい。
- また地下1階レベルでは、地下鉄東豊線への動線が分かりづらい。

【市民意見等調査より】

- 重視すべき機能としては、商業機能や交通乗換機能などが多くなっている。（市民アンケート、WEBアンケート）
- 来訪者を目的地へ送り届ける役割が最も重要で、次いで市内・道内の情報を来訪者へ提供する役割が重要である。（WEBアンケート）
- バスターミナルをはじめとして、交通機関の乗降場所や行き先・ルートをわかりやすくするべき。（留学生・学生WS）
- 札幌駅交流拠点創成は創成以東につなげる重要な場所である。緑や路面電車でネットワーク化してはどうか。（留学生・学生WS）
- 車から人重視の都心にすべきである。30年先のビジョンを持って、車の乗り入れ規制や車の乗り入れ禁止などを段階的に行っていくべきである。（留学生・学生WS）
- 路面電車は、行き先までのルートがわかりやすく、風景が楽しめるので、観光にも寄与するのではないか。（留学生・学生WS）
- 本来札幌駅には、大通地区や道内各都市へ人を流す弁のような役割がある。（事業者ヒアリング）

札幌駅周辺交通課題図



・駐停車車両やタクシー乗降が多く発生

・約30年が経過し、新耐震以前の建物
・常時待機バスがある

・駐車場待ちの車と通過交通との幅狭により混雑

・JR、地下鉄、タクシー、バス、利用者の歩行動線が集中

・休日におけるJRタワーへの待ち行列の発生

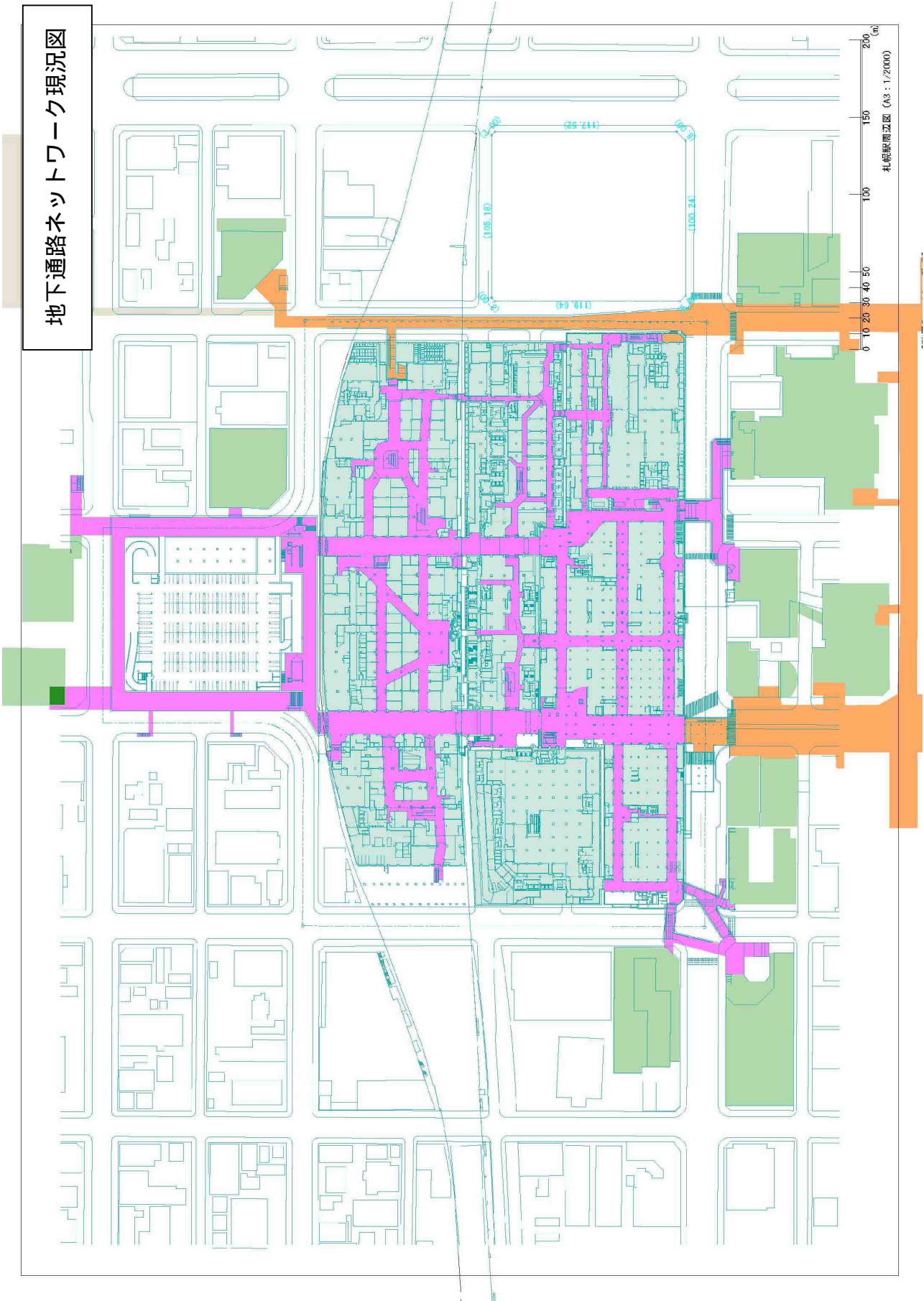
・エスタ入口でバス、自家用、歩行者との動線が複雑

・路上バス停が点在
・バス利用者への案内不足

・変則交差点のため、タクシー専用の信号現示を設置
・混雑時タクシー出庫が滞りがないことがある
・時間帯により北5条手稲通にタクシーが並ぶことがある

・駐車場待ちの車とタクシー車列との幅狭により混雑

地下通路ネットワーク現況図



(2) 既存の将来計画

1) 札幌駅前通地下歩行空間事業計画

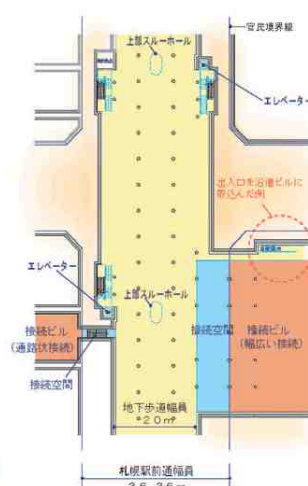
- 札幌駅周辺地区と大通地区とを地下歩道でつなげることにより、二極化している都心商業圏の回遊性を高め、四季を通じて安全で快適な歩行空間を確保するものである。
- また、沿道ビルとの地下接続や多様な活用を行うことにより、人々が憩い楽しめる空間を創出し、都心全体の魅力と活力の向上を図る。

計画内容

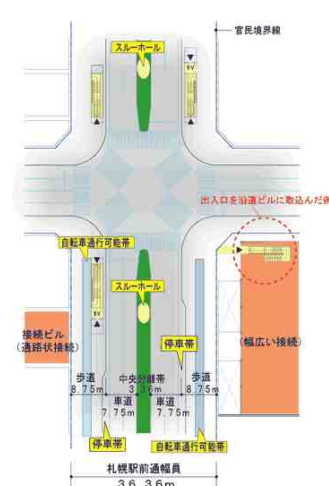
区 間	地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅（北3条～大通）
延 長	約460m（国道約160m含む）
幅 員	20m（歩行空間12m＋憩いの空間4m×2）
事業期間	平成17年度～平成22年度（予定）



地下平面計画



地上平面計画



断面計画



2) さっぽろ都心交通計画(2004年(平成16年)7月策定)

- 札幌都心部の交通に関する考え方は、都心まちづくり計画(H14)の方向性を受けた、都心交通計画(H16)において「人や環境を重視し、都心の活性化を目指す」という計画理念が打ち出され、これを達成するために、公共交通を軸とした交通システムの充実、適正な自動車等の利用による交通の円滑化、道路空間の再配分による都心再生の具体化、といった方針が策定されている。

~~~~ さっぽろ都心交通計画 ~~~~

### 【計画の理念】

人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出  
都心の活性化に寄与する交通施策の推進

### 【計画の目的】

人と環境を重視した都心交通の目標設定  
都市再生を実現する都心交通計画の策定  
概ね10年間における施策展開プログラムの策定

### 【計画の目標】

四季を通じて安心安全な交通環境の創出  
多様化するニーズに対応した歩行環境の創出  
適切な自動車需要による円滑な都心交通の創出  
荷さばき効率の改善及び路上駐車対策など走行環境の向上  
公共交通の利用促進を図る多様なサービスの向上

### 【計画の基本方針】

公共交通を軸とした交通システムの充実

- 都市の将来像であるコンパクトな市街地形成に向け、都心へのアクセス機能向上やターミナル機能向上とともに料金制度などソフト施策の展開を進め、環境にもやさしい公共交通を軸とした交通システムの充実を図る。

適正な自動車等の利用による交通の円滑化

- 都心に目的のない通過交通を迂回させることや、他の交通モードとの連携による自動車需要の低減及び都心内における荷さばき効率の改善のほか、違法駐車、自転車利用に関するルールづくりなどを進めることにより、都心部の交通の円滑化を図る。

道路空間の再配分による都心再生の具体化

- 都心道路の機能分担(トラフィック機能とアクセス機能)により歩行者、自転車、自動車共存する空間形成を進め、都心再生につながる四季を通じて円滑で安全な交通環境の具体化を図る。

社会実験の継続と市民と協働によるプロジェクトの展開

- 都心の魅力を楽しむ公共空間の活用・再生に向け、交通動向のモニタリングや多様化するニーズに対応した社会実験を継続しつつ、市民、企業、行政などによる協働プロジェクトを展開する。

### 3) 札幌市路面電車活用方針(平成22年(2010年)3月策定)

- ・路面電車事業の経営基盤の強化や、まちづくりへの活用を図るため、路線の延伸は実施すべきと考えており、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を対象に、今後、延伸の具体的な検討を進めていく事としている。
- ・また、今後の路面電車の活用については、パンフレットの配布やパネル展の実施により市民に広く情報提供をするとともに、フォーラムや市民会議等で十分な議論を行う中で、延伸の実施や具体的な延伸ルートなどの検討を進めていく事としている。

パンフレット発行(H22.6)



フォーラムの開催(H22.8)

#### 「都心まちづくりフォーラム2010」

路面電車の活用などの具体的な取組を交えながら、さまざまな視点から都心のまちづくりについて考えた。

第1部では富山市都市整備部路面電車推進室長である谷口氏をはじめとした路面電車やまちづくりをテーマとしたプレゼンテーションが行われ、第2部では学識者などによるパネルディスカッションで活発な議論が行われた。

日時 平成22年8月24日(火)18時00分～20時30分

場所 札幌市教育文化会館

<第1部>

テーマ1 新たな時代の都心まちづくり

テーマ2 まちを変える路面電車

<第2部>

テーマ 今、都心が変わる

～新たな時代を切り拓くまちづくりの戦略～

市民会議の開催(H22.10)(H22.11)

#### 「路面電車の活用を考える市民会議」(30人規模)

無作為抽出した市民2,000人から参加者を募集し、その中から居住区・世代等を考慮して決定した26人の市民が参加して「路面電車の活用を考える市民会議」(30人規模)を開催した。

今回の会議では、5～6人のグループに分かれて「路面電車の課題と可能性」等をテーマに議論を行ったほか、実際に路面電車に乗車して意見交換を実施した。

日時：平成22年(2010年)10月16日(土)、17日(日)  
10時00分～

会場：すみれホテル 3階「ヴィオレ」

#### 「路面電車の活用を考える市民会議」(100人規模)

無作為抽出した市民5,000人に会議の案内文を送付し、希望者の中から決定した100人が、10月に開催した市民会議の意見や、観光客・商業者などの視点を踏まえ、路面電車の課題と可能性について議論した。また、会議の1日目には、市民や団体の意見発表を聞く「オープンヒアリング」を行った。

日時：(1日目)平成22年11月28日(日)10時00分～  
(2日目)平成22年12月5日(日)10時00分～  
(3日目)平成22年12月19日(日)13時00分～  
会場：STV北2条ビル 6階会議室

パネル展の開催 平成22年6月10日(木)～7月28日(水) ... 各区民センターを中心に全10箇所で開催

## 【基本方針】

国外・道外・市外から札幌へ至る広域交通について、空港・港湾や他都市とのリンクをより一層高めるためのアクセス機能強化が求められる。

さらに、札幌駅は市民や市外からの来訪者のみならず、道外さらには外国から訪れる人々にとっても交通の要衝であり、札幌駅交流拠点においては、移動制約者や地理に不案内な人への対応はもちろんのこと、国際的な観点からの様々な機能向上が求められる。

このため、国際色豊かで多様な人々が行き交う札幌駅交流拠点における交通機能の形成方針を下記のように整理する。

空港・港湾・他都市との広域的なアクセス機能の強化

ユニバーサルデザインを用いた分かりやすい回遊ネットワーク・サイン・情報の提供

市民などの通勤・通学・買い物といった日常生活において、移動の抵抗感を軽減し、速達性の高い交通サービスの提供

高齢者などに配慮したシームレスな交通サービスの提供

冬にも安心・安全に利用できる交通施設の提供

## 【具体的な取り組みイメージ】

< 移動の連続性確保 >

( 短期的な取り組み )

- ・ 外国語表記、ユニバーサルなサイン表記などにより、誰もが理解することができる行き先方面の情報提供を行う。
- ・ 駅における乗継施設のバリアフリー化を促進する。
- ・ JR、地下鉄、バス共通に利用できるICカードの導入を図る。

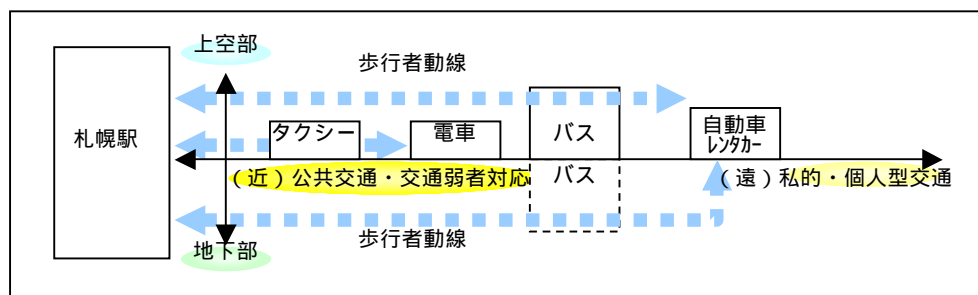
( 中長期的な取り組み )

- ・ 各種交通機能間のスムーズな連携・連結を果たすために、上空・地上・地下を立体的に活用して歩行者動線を確保する。同時に、現在地下歩行空間の整備により機能強化が図られている大通方面のみならず、北口方面や創成川以東地区方面を含めて、札幌駅から各方面への歩行者動線の機能強化を図る。

## < 交通機能の有機的配置 >

### ( 中長期的な取り組み )

- ・ 都心まちづくり計画と駅利用者ニーズ・特性に応じた機能配置とし、移動サービスの公平性を確保する。
- ・ 例えば、駅を中心として水平方向に「(近)公共・弱者 (遠)個人」といった配置をするとともに、各交通施設は上空部または地下部を活用することによって必要規模を確保する。



## < 新たな交通機能の導入 >

### ( 中長期的な取り組み )

- ・ 環境首都さっぽろを実現するために、路面電車の導入、サイクルシェアポートの確保といった検討を行うとともに、観光支援のための観光バス待機スペースの検討やレンタカーサービスの集約といった観光ニーズに応じた機能導入を検討する。

## 【長期的な展望における課題】

### 新幹線整備への対応

- ・ 新幹線の整備時期、規模などが明らかとなった場合にも柔軟に対応できる施設計画が重要である。

### 広域交通に対応する高速ネットワークへのアクセス強化

- ・ 広域的な交通を受け持つ高速ネットワークの位置づけについては、札幌駅周辺のみならず道央都市圏の核となる札幌都心部全体の観点からそのあり方、整備方針を検討していくことが必要である。



## - 2 機能導入方針（例）

### 【第3回委員会意見より】

- ・構想検討の下地としてまず現状や動向等を把握し、それらを踏まえた構想を策定すること。
- ・まちづくりの中で、大学との連携や産業振興というのは相当エネルギーを必要とする分野であり、実現に向けてはかなり難しいのではないか。



### 【基本認識】

- ・札幌都心の機能集積の状況をみると、これまでは大通以北に業務機能、大通以南に商業機能という分担構造であったが、JRタワー等のオープン以降、札幌駅交流拠点における商業・業務・飲食・娯楽機能の集積が進んでいる。また、札幌駅北口から北海道大学にかけては、札幌バレーと呼ばれるなどIT関連産業の集積が進んだ経緯がある。また、ものづくりの場として札幌の発展を支えてきた創成川以東地区においては、近年人口が急増している。
- ・札幌都心の開発動向をみると、創世I.I.I.区の文化創造機能をはじめとする創世交流拠点や大通交流拠点（北洋大通センター、秋銀ビル建替）の整備が進行中であり、加えて南北の交流拠点を結ぶ駅前通地下歩行空間や創成川通、北3条広場の整備など都心の機能が着実に更新されつつある状況となっている。また、北4東6周辺地区や札幌総合卸センター、北8西1地区等における再開発の動きなど、札幌駅から北・東方面での開発動向がみられる。
- ・一方、上位計画である都心まちづくり戦略の中のさっぽろ象徴戦略において、札幌駅交流拠点は、「これまでにない新たな機能の導入や、交通結節点機能の強化による道都札幌の玄関口にふさわしい拠点の形成」と位置づけられている。

### 【市民意見等調査より】

- ・重視すべき機能としては、商業機能や交通乗換機能などが多くなっている。（市民アンケート、WEBアンケート）
- ・その一方で、イメージを高めるためには、広場、景観、観光案内といった来訪者を迎え入れる演出や機能を必要とする意見が多い。（市民アンケート、WEBアンケート）
- ・女性が多い都市らしく、駅に教育施設や保育施設等を配置することも考えられる。（留学生・学生WS）
- ・コンパクトシティを推進して札幌駅周辺地区と大通地区の2つの商業核を成立させることが求められる。（事業者ヒアリング）
- ・新幹線札幌駅乗り入れ後の商業施設やホテルの自然増加を踏まえた計画（エリアマネジメント）が必要である。（事業者ヒアリング）
- ・民間企業が国際的な競争に打ち勝つために、北海道大学の教育と研究の機能をフル活用すべきである。（事業者ヒアリング）