

0 札幌駅交流拠点再整備構想策定の背景

0-1 構想策定の背景・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。

第一次の整備構想は昭和53年度、札幌駅付近の鉄道高架化工事が開始された時期（S53.11着工）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）などの開発により、これまで業務機能が中心だった札幌駅周辺において商業機能の集積が進み、人の流れやにぎわいが駅周辺に偏るなど大きく変化してきたが、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。

こうしたことから、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、道都札幌の玄関口として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必要となる。

このような観点から、道都札幌の玄関口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、まちづくり目標を明確にする札幌駅交流拠点再整備構想を策定するものである。

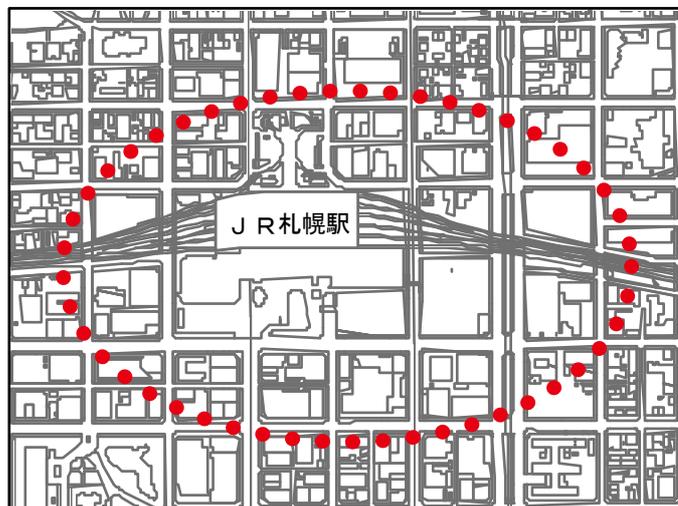


図 札幌駅交流拠点の範囲

0-2 都心まちづくりの目標

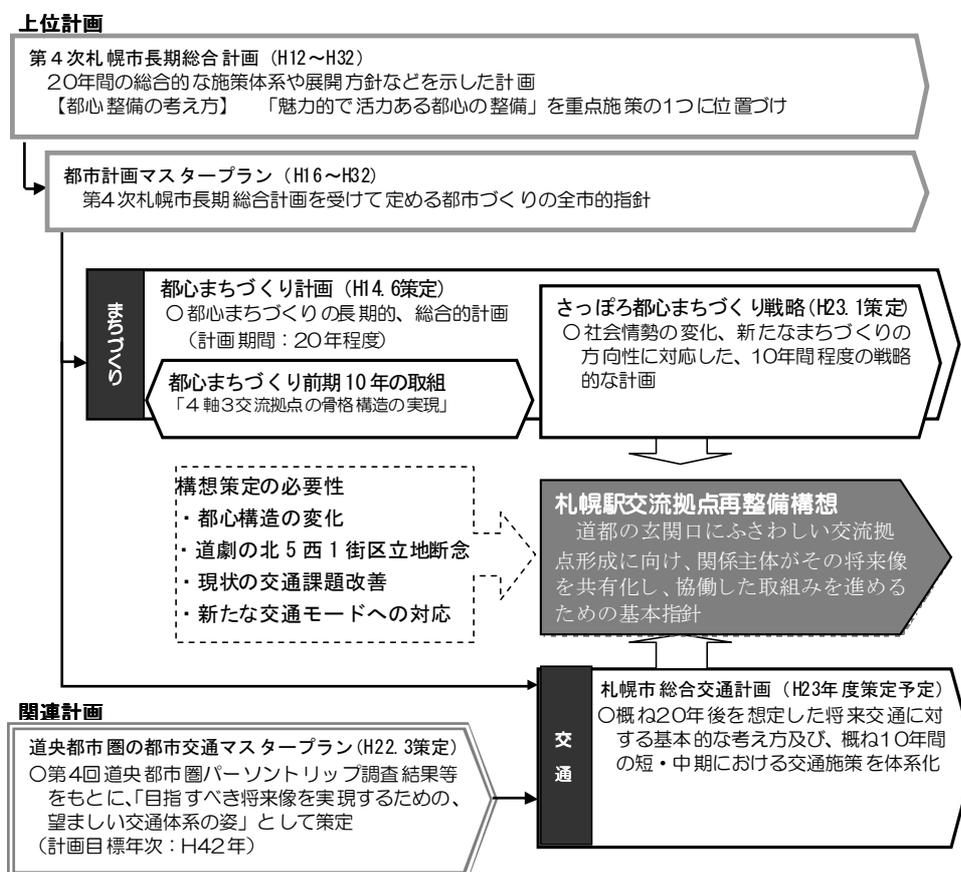
札幌市では、都心を取り巻く社会潮流の変化や新たなニーズに対応するため、「都心まちづくり計画(H14.6)」を補完する戦略的な計画である「さっぽろ都心まちづくり戦略(H23.1)」を策定し、目指すべき都心の将来像を示している。

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、現在、これを踏まえながら、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」の策定に向け検討が進められている。

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ることが期待される。

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】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必要がある。

都心まちづくりの計画体系



【関連計画の概要】

(1) 都心まちづくり計画・戦略

◆都心まちづくり計画（H14.6 策定）における、まちづくりの目標

これからの時代の
生活・文化をつくる

成熟社会に対応した都市生活の魅力を誰もが十分に味わえる都心

“世界都市さっぽろ”
をつくる

国の枠組を越えネットワーク社会に対応した“世界都市さっぽろ”の魅力を発揮し続ける都心



◆都心まちづくり戦略（H23.1 策定）

世界に向け魅力を発信し、**市民生活**を豊かにする都心の創出

「道都さっぽろ」の中核として、世界に札幌の魅力を発信し続け、市民生活の豊かさを享受できる場を創出

【人・創造・環境】を視点としたまちづくり

目指すべき都心の将来像

人を中心とした
魅力あるまち

人々の多様な価値観に応えうる魅力的で質の高い人中心の空間づくり

新たな文化と活力を
創造するまち

交流から生み出される新たな産業や文化の創造

みどり豊かな
環境にやさしいまち

札幌らしい美しい街並みの創出と環境負荷の低減に向けた取り組み

○都心まちづくりの目標（都心まちづくり戦略より抜粋）

都心のまちづくりは、「北方圏の拠点都市」「新しい時代に対応した生活都市」（札幌市基本構想）の2つの都市像の具体化を先導する場をつくることを目指すものです。

札幌は、20世紀における都市化の進展に対応するための計画的な都市づくりにより、時々の市民の生活や産業の需要に対応することを精力的に進めてきました。今後は、これまでに構築した都市基盤を有効に活用し、多様な価値観、属性の人びとの生活の質を上げていくことがまちづくりの中心課題となり、これを都心が先導していく必要があります。

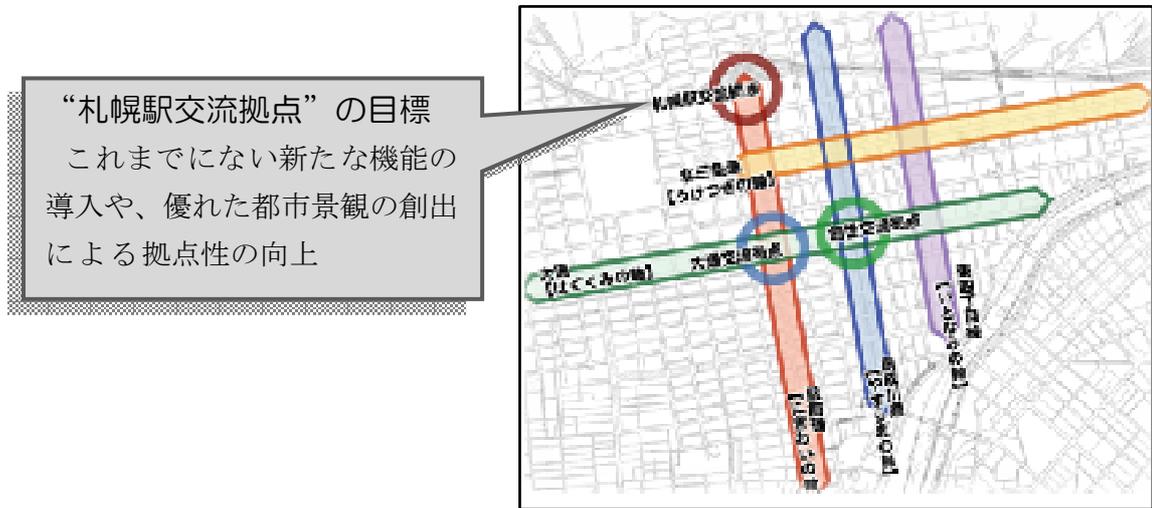
また世界的な都市間競争の中で確固たる地位を確保するため、市民生活の質を高めることについて札幌がひときわ優れたまちづくりを展開すること、すなわち、まちづくり自体によって世界都市となることを目指し、これを都心で象徴的に表現していくことが重要です。

○都心まちづくりの5つの展開戦略

【展開戦略1】 さっぽろ象徴戦略 ～さっぽろの持つ魅力を象徴する都心～

- ・世界都市さっぽろを象徴する都心の骨格構造の強化・形成

図 都心まちづくり戦略における4骨格軸1展開軸3交流拠点



【展開戦略2】 創造都市さっぽろ戦略 ～創造性に富む人々が集い、活動する場～

- ・「創造都市さっぽろ」を象徴する場の形成と担い手の育成

【展開戦略3】 環境共生戦略 ～みどりのある美しい街並みと、環境低負荷型のまち～

- ・豊かなみどりを備えた街並みの形成
- ・環境低負荷型のまちづくりの先駆的展開

【展開戦略4】 人を中心とした都心空間戦略 ～界わい性を感じるまち～

- ・多様な活動を支える場としての公共空間の形成とネットワーク化

【展開戦略5】 人を中心とした交通戦略 ～まち歩きを楽しめる都心～

- ・回遊や交流を支える交通環境の充実
- ・地上・地下の回遊ネットワークの形成

○都心まちづくりの重点的取組

都心まちづくりの「重点的取組」

- ・4（骨格軸）－1（展開軸）－3（交流拠点）の骨格構造の実現
- ・交流拠点の形成
- ・地下空間の拡充と活用
- ・界わい空間の創出

都心まちづくりの「重点地区」

- ・創成川以東地区

刺激に満ちた現代的な都市生活を維持させながら、人間性・多様性・内発性を重視したまちづくりを進める

(2) 札幌市総合交通計画（H23年度策定予定）

○計画理念

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現

○基本方針

暮らし

地域特性に応じた『拠点のまちづくり』を支える

- ・ 公共交通が使いやすい環境の創出

活力

道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える

- ・ 人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出
- ・ 北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、全道各地からの都心部への速達性向上を図る

さっぽろの『都市観光』を支える

- ・ 外国人なども含む多様な来訪者へ対応する、利便性の高い交通サービスを提供

圏域連携のための『広域交通』を強化する

- ・ 札幌市と道内外とのゲートウェイとなる空港・港湾施設や、市内における高次医療施設等と道内各地とのアクセス性向上を図る

環境

交通システムの充実により『環境首都・札幌』を支える

- ・ 各交通モードの円滑性や連続性を向上させるなど環境負荷の低減による持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図る

○各交通モードの基本的な考え方

【交通結節点】

- ・ バリアフリー化や、効率的かつ計画的な維持・改修による機能維持
- ・ ICカード導入による利便性向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、連携強化を進める

【路面電車】

- ・ 各種のまちづくり計画等との連携を図りながら延伸実施に向けた検討を進める

【自動車（道路）】

- ・ 都心アクセス強化道路軸（創成川通等）の整備により自動車の円滑性向上を図る

【自転車】

- ・ 都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めるとともに、ルール・マナーの周知・啓発を図る
- ・ 行政・市民・事業者がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策を推進

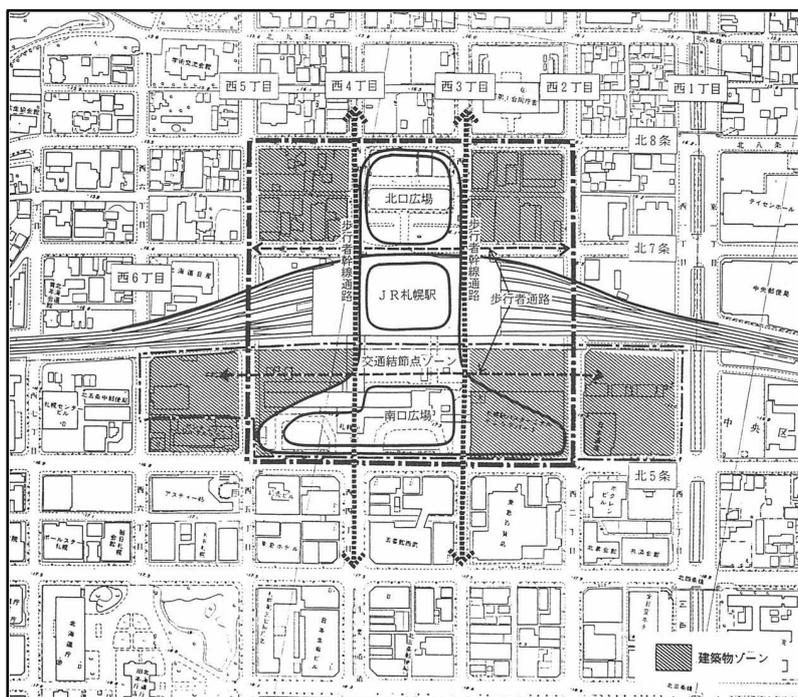
【北海道新幹線】

- ・ 札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組む

【参考】「札幌駅周辺地区整備構想」（平成4年5月）

◆基本的なゾーニング

西3丁目通と西4丁目通の中間及び北5条通に面した西3～4丁目を交通結節点ゾーンとして鉄道駅、駅前広場、バスターミナルなど交通機能が結節する南北一体の公共的空間とする。



◆歩行者動線の考え方

- ・ 地上：南北の一体化と緑のネットワーク形成に配慮した歩行者動線を計画する。
- ・ 地下：地上と一体的なネットワーク構成を図る。地下の主要動線交差部には広場や地上・地下の一体化したゆとりのある空間形成につとめ、快適でわかりやすい地下通路空間の形成を考慮する。
- ・ 空中：地上における通路の確保や横断困難カ所と大規模商業施設等を結ぶ空中回廊ネットワークを形成することが望ましい。

