

さらに、札幌駅交流拠点の再整備による活力を効果的に都心全体に波及させていくためには、本交流拠点を起点とした人々の回遊性をより一層高めていくことが必要であり、大通・すすきの方面との一体化を実現した札幌駅前通の再整備や上述した路面電車の札幌駅延伸に加え、都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や文化拠点の形成を目指している創世交流拠点などとのアクセス強化が重要となる。

また、高齢者などの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、国際的な観点からも様々な機能向上を図ることが求められる。

よって、北5西1街区及び北5西2街区の土地利用と併せた、既存の交通課題を含めた札幌駅における交通結節機能の再編について、検討を進めていくことが必要である。

以上を踏まえ、国際色豊かで多様な人々が行き交う“北海道・札幌の玄関口としての「交通結節点」の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 北海道新幹線を含めた多様な交通モードによる広域連携軸の強化
- ② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化
- ③ 再整備効果を都心内に波及させる都市基盤の整備
- ④ 多彩な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

3) 具体的な取組イメージ

① 北海道新幹線を含めた多様な交通モードによる広域連携軸の強化

- ・北海道新幹線の実現に向けて、多面的な建設促進活動を展開していく。
- ・新幹線の整備時期、規模などが明らかとなった場合にでも柔軟に対応できる札幌駅周辺の土地利用や施設計画について検討を進める。

② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化

- ・広域的な交通を受け持つ自動車高速ネットワークの考え方について、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、整備方針の検討を進めるなど、都心アクセス強化の実現に向けた取組を進める。
- ・自動車交通の都心アクセス強化と連携した、観光支援のための観光バス待機スペースやレンタカーサービスの集約といった観光客の利便性に応じた機能導入を検討する。

③ 再整備効果を都心内に波及させる都市基盤の整備

- ・路面電車のより積極的な活用を図ること、札幌駅交流拠点の再整備効果を都心全体に波及させることの両面から、その延伸および導入空間について具体的な検討を進める。
- ・札幌駅前通地下歩行空間の整備により連携強化が図られた大通・すすきの方面に加え、創成川以東地区や創世交流拠点および札幌駅北口方面など、札幌駅から各方面への歩行者動線の機能強化を図る。

《創成川以東地区》

創成川の東西の連携強化を図る、創成川通の空間整備、街区再整備時における歩行者ネットワークの形成

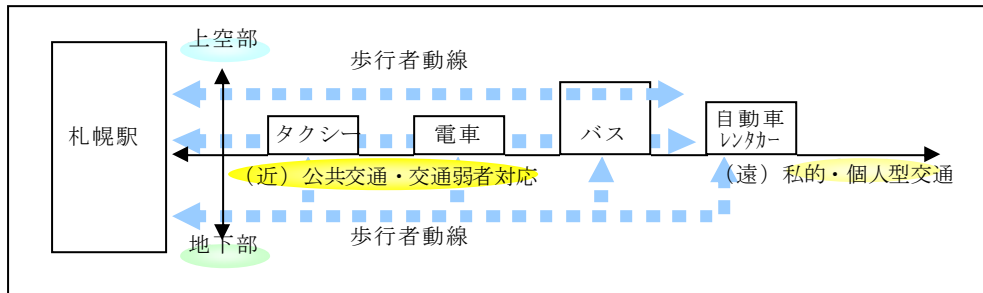
《創世交流拠点、札幌駅北口方面》

西2丁目地下空間の延伸

④ 多彩な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

- ・土地利用に併せて、交通結節機能の再編に向けた交通施設配置の基本的な考え方や方針について検討する。

例) 各交通施設は駅を中心として水平方向に「(近)公共・弱者→(遠)個人」といった配置にするとともに、上空部または地下部を活用することによって、四季を通じた円滑な歩行者動線を確保する。



また、海外や国内から多くの人を訪れる札幌駅交流拠点においては、北海道の玄関口、案内窓口として、再配置にあたっては、動線としての明確さ、分かりやすさが求められる。

- ・JR、地下鉄、バス共通に利用できるICカードの導入を図る。
- ・外国語表記、ユニバーサルなサイン表記などにより、誰もが理解でき、安心して移動できるサイン等の整備および情報の提供を行う。
- ・土地利用や上位計画での位置づけ、駅利用者のニーズ・特性に応じて、交通施設配置を再検討し、高齢者や観光客などにも利用しやすいように移動サービスの公平性を確保する。

Ⅲ－２ 街区再整備の基本的考え方

札幌駅交流拠点の再整備にあたっては、「世界都市さっぽろ」としての都市の成長戦略を踏まえた上で、将来のあるべき望ましい姿を展望し、その実現に向けたプログラムを組み立てていくことが必要である。

１）基本（現状）認識

札幌駅交流拠点の再整備に向けた主要街区

- 北5西1街区（青空駐車場）
- 北5西2街区（商業施設・宿泊施設・バスターミナル等）
- JR札幌駅および南北駅前広場

【北5西1街区】

- ・経緯
 - H15.3 北側用地を国鉄清算事業団より取得
 - H16.3 南側用地を劇場用地として日本通運より取得
 - H22.2 道が北海道劇場の建設を断念
- ・当初の用地取得から10年近く経過する中で、土地利用については紆余曲折もあり、公共駐輪場及び青空駐車場として暫定利用
- ・駅前の一等地にふさわしい土地の有効活用が早急に求められる街区

【北5西2街区】

- ・バスターミナル施設、商業施設として土地利用（竣工昭和53(1978)年）

【駅前広場】

- ・北は「交通広場」、南は「人の広場」として位置づけられ整備
- ・「人の広場」である南口広場は、都心のパブリックライフの起点
- ・南口広場のタクシープールは、変則交差点として整備したため、タクシー専用の信号現示を設けており、北5条手稲通の青時間比が低い

【その他街区】

北4西3街区

- ・街区の一体的な再編に向けた地元の検討会が開催
- ・旧西武百貨店（ロフト館含む）は、ヨドバシカメラが取得、建物は解体工事中（検討会への参加は不透明）

北5東1街区

- ・民間レンタカーのほか、青空駐車場及び立体駐車場として利用

2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点における街区再整備にあたっての基本的な考え方について、Ⅲ－1で示した4つの視点による“具体的な取組イメージ”から、下記のとおり整理する。

【魅力ある都市の風景づくり】

- ・札幌駅南口街区（北5西1～北5西4街区）全体を一体として捉え、象徴的な都市景観を形成
- ・札幌の“顔”である南口広場（北5西3-北5西4街区）は、人々の交流を活性化させる設え等、パブリックライフの起点としての機能を充実・強化
- ・創成川以東地区へのまちづくり連鎖・都心活性化等に向け、北5西1街区と北5西2街区の一体的な活用により“新たな顔”を形成

【土地利用と交通施設の一体的再編】

- ・早急な土地の有効活用が求められている北5西1街区を中心に、北5西2街区と一体的な活用を図りながら、立地特性に応じた機能導入を図る等、土地のポテンシャルを最大限に発揮する街区再整備を推進
- ・土地利用と併せ、北海道新幹線・路面電車の延伸、都心アクセスの強化等による交通環境変化および既存交通課題への対応に向け、交通結節機能を再編

【「環境首都・札幌」への取組】

- ・南口広場を中心に北海道・札幌らしい緑豊かな交流空間を形成
- ・既存の地域熱供給、雪氷冷熱利用等の取組をベースに、北海道の自然・再生可能エネルギーの積極的な活用等、環境低負荷型都市づくりに向けた先進的な機能導入を図り、「環境首都・札幌」を象徴的に表現

【プロジェクト間の連携】

- ・交流拠点及び周辺街区でのプロジェクト（北8西1地区、札幌卸センター、将来的な北5東1地区を始めとする創成川以東の開発等）との機能連携・歩行者ネットワーク形成等を推進

これら基本的な考え方を踏まえ、将来の街区再整備に向けた方針を次のように設定する。

- ① “新たな顔”の形成と“現在の顔”の機能強化
- ② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編
- ③ 「環境首都・札幌」の顔づくりの推進
- ④ プロジェクト連鎖による段階的再整備

3) 具体的な取組イメージ

① “新たな顔”の形成と“現在の顔”の機能強化

- 北5西1街区と北5西2街区は、市街地再開発事業などの適用を検討し、一体的な再整備により土地の高度利用を図る。
なお、一体的再整備の方法は、以下のパターンが想定される。
 - ・ 事業として一体ではあるが街区は個別利用
 - ・ 事業としても街区としても一体
- 北5西1-北5西2街区の再整備にあたっては、北5西1街区のポテンシャルを最大限に発揮するとともに産業創造・人材育成を支えるための、商業・業務、宿泊、アミューズメント等の高次都市機能の導入を検討するほか、新幹線が延伸した際のインパクトをより高めるため、北5西1街区側に新幹線連絡口の設置を検討するなど、札幌の“新たな顔”の形成を図る。
- 札幌の“現在の顔”である南口広場は、北5西1-北5西2街区の再整備と併せ、人々の交流を活性化する設えや北海道・札幌らしさが感じられる緑豊かな空間を創造するなど、パブリックライフの起点としての機能の充実により強化を図る。
- 南口広場と駅前通との交点では、南口広場と呼応したオープンスペースの確保などを図り、大通・すすきの方面へのつながりを意識した空間形成を図る。
- 南口街区全体で魅力あるシンボリックな都市景観を形成するため、建物の景観ラインの形成を検討し、南口広場から創成川以東地区への空間の連続性創出や、北5条通沿道の周囲への圧迫感軽減などを図っていく。

② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編

- 北5西1-北5西2街区の再整備に併せて、北海道新幹線・路面電車などの新たな交通モードや、新千歳空港等からのゲートウェイとしての創成川通の都心アクセス強化などによる交通環境の変化および、既存の交通課題などへの対応に向け、北5西1～北5西4街区までの南口街区全体で交通結節機能の再編・再整備を図る。

③ 「環境首都・札幌」の顔づくりの推進

- 北海道の自然や太陽光など、再生可能エネルギーの積極的な活用を図る。
- 街区再整備に併せ、スマートエネルギーネットワークの形成・活用に向けた検討を行うなど、環境低負荷型都市づくりに向けた先進的な取組を進める。

④ プロジェクト連鎖による段階的再整備

- 北5西1-北5西2街区や北4西3街区の再整備、周辺街区で既に動きのある北8西1再開発、札幌卸センター再整備などを起爆剤として、北5東1街区からさらに創成川以東地区へ、これらプロジェクトと呼応する連鎖的・段階的な再整備の誘発を促していく。
- 都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や周辺街区と、歩行者動線、協調的なパブリック空間、オープンスペースなどのネットワーク形成を図っていく。

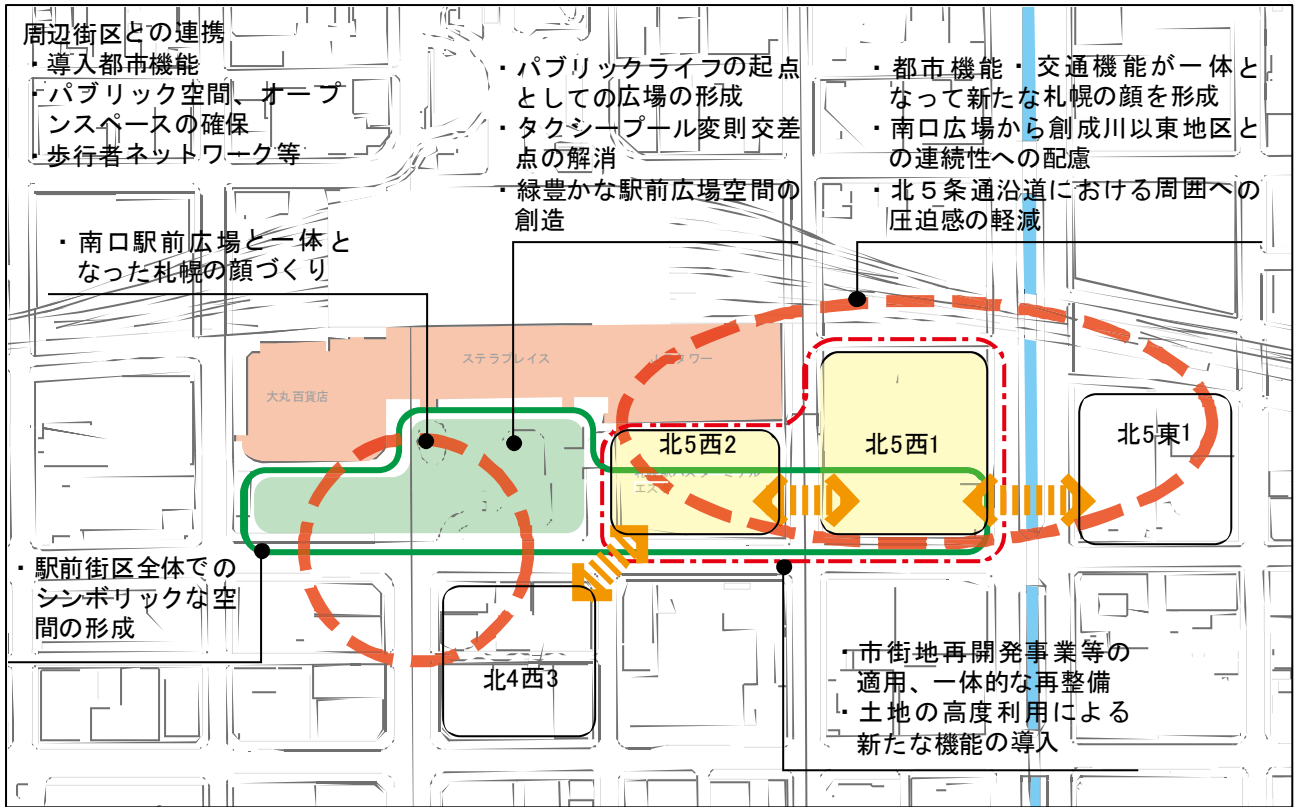


図 札幌駅交流拠点における街区再整備の考え方

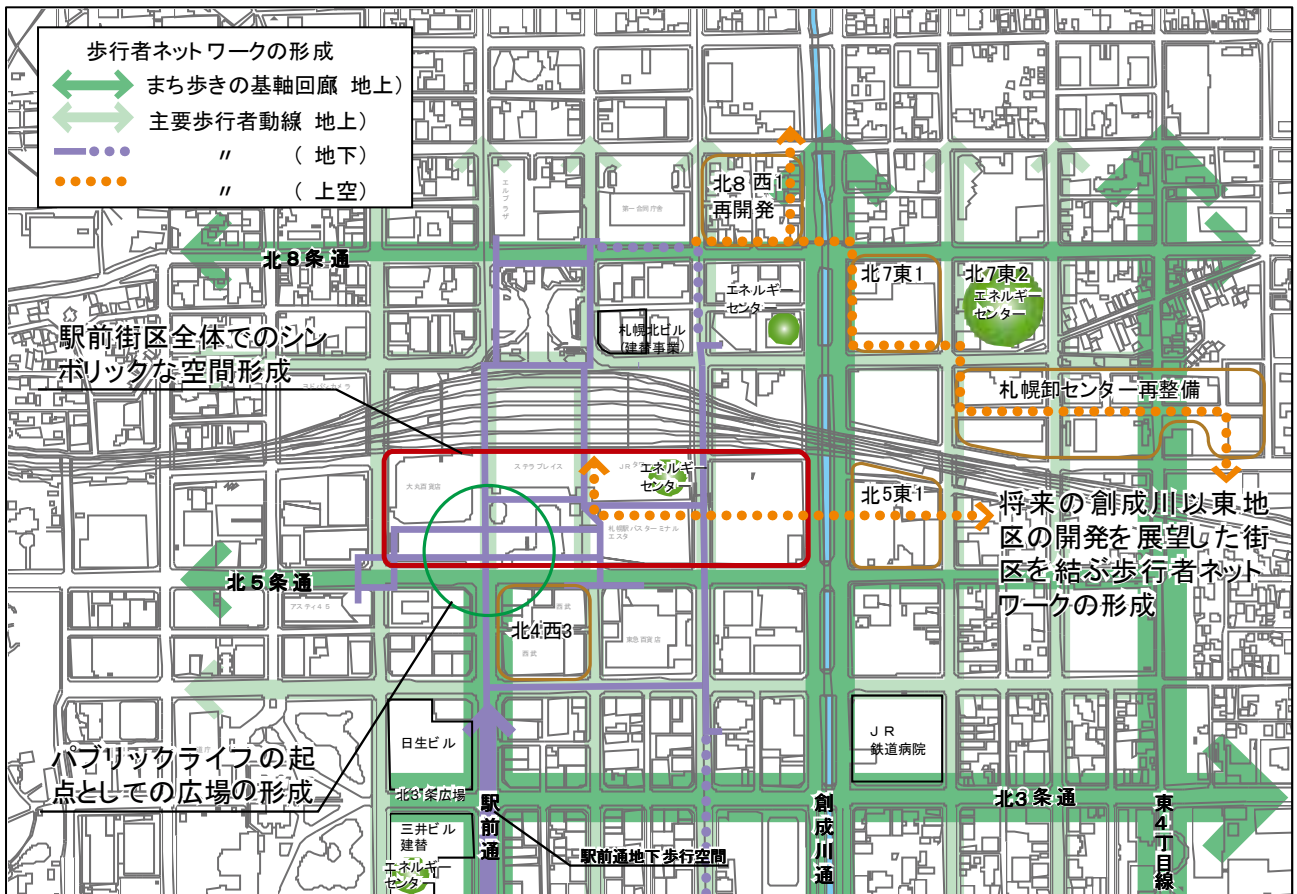


図 札幌駅交流拠点における空間形成・歩行者ネットワークの形成の考え方

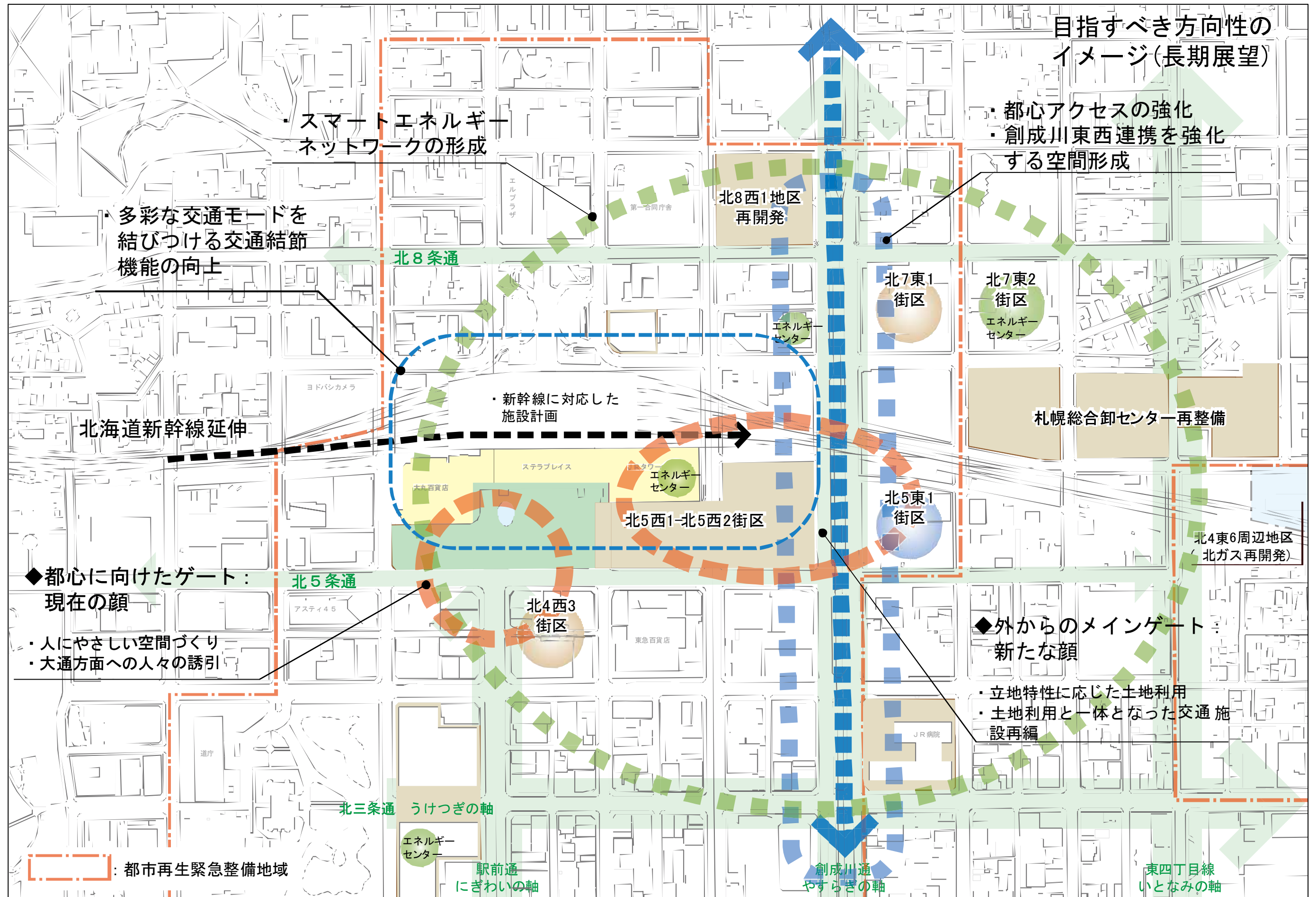


図 目指すべき方向性のイメージ(長期展望)

IV 実現に向けた基本的考え方

IV-1 札幌駅交流拠点におけるエリアマネジメントの方向性

札幌駅交流拠点においては、“新たな顔”となる北5西1-北5西2街区と“現在の顔”である南口広場は、互いに調和し交流拠点の魅力を相乗的に高めることが求められる。

また、街区の再整備に伴う交通結節点の再編やエネルギーネットワークの形成を実効性のある物にするためには、各街区単位ではなく、交流拠点全体としての整備・活用が必要である。このため、街区ごとの個別の事業だけでなく交流拠点全体をマネジメントする取組が求められる。

さらに、交流拠点全体の調和はもとより、周辺街区との調和を図るため、現在開発の動きのある北8西1地区や卸センター、さらに創成川以東地区などの個別事業主体間との協議の場を設定し、建築規制やデザイン誘導、オープンスペースの配置、歩行者ネットワークの形成、スマートエネルギーネットワークの形成などに向けた取組が求められる。

このことから、目標とする将来像の実現に向け、協働によるまちづくりを推進していくため、行政や事業者、地権者などの関係者間で意見を交わし、全体を調整するまちづくり組織「(仮)札幌駅交流拠点まちづくり協議会」を創設することが必要である。

そのうえで、交流拠点全体の価値向上を目的とした、多様な取組を実践する役割を担う地区単位のエリアマネジメント組織の確立を目指すことが必要である。

また、今後は都心全体のマネジメントに向けて、(仮)札幌都心エリアマネジメント機構として、自ら都心の目標像や実現化戦略の検討を進めながら、開発や都市計画などの総合調整などを行う、プラットフォームとなる組織の設立が求められる。

《参 考》重層的なマネジメント体制の考え方

