

提言書

札幌駅交流拠点再整備構想案

人間環境都市“さっぽろ”の起点

A Base for Making Sapporo a “Human City”

～人・モノ・情報・ビジネスの交流により創造性と活力を育む～

Developing Creativity and Vitality through Active Interactions
of People, Things, Information and Business

平成24年3月

札幌駅交流拠点再整備構想案策定委員会

グローバルリーダー 人間環境都市“さっぽろ”の創造へ

現在、あらゆる人・モノ・情報などが、世界中の都市と都市の間を移動し、文化や観光、人材や経済の交流が地球規模で拡大しています。こうしたグローバル化の進展によって、国を単位とする文化活動、経済活動などが成立しなくなりつつあり、むしろ、地域がどれだけ努力して世界的な動きを作り出していくのかが大きなテーマになっています。

このような 21 世紀の国際社会の中で札幌がより信頼された都市として成熟していくためには、目標とそれを実現するプロセスが重要となります。

この成熟都市に向けたチャレンジは、近年、世界の各地域がそれぞれ独自の考え方に基づいて進められており、今、私たちは、そのサッポロ・ヴァージョンを創り上げていかなければなりません。

ギリシャの哲学者アリストテレスは「人間は、より良い生活の質を享受するために都市に集まる」と言いました。「より良い生活の質を享受できる」21 世紀型のモデル都市とはどのようなものでしょうか。

これからの札幌には、ここで生活する人々、訪れる人々にとって、十分に配慮された心地よさ、あるいは人間らしさを実感でき、十分に世界と戦える可能性のある資源や人材がいる、呼び寄せることができる、こうした世界的にも意味を有する人間環境都市“さっぽろ”の新しい社会目標が求められています。

そして世界とつながる札幌駅交流拠点、北海道・札幌の将来を支える拠点として、どのような役割と機能を担っていくべきなのか、その将来像を関係者が共創し、質の高いヴィジョンを世界に対して強く打ち出していくことが必要となります。

この再整備構想案は、市民、企業、行政などの関係者が共通認識の下に、札幌駅交流拠点のまちづくりを進めていくための青写真として提言するものであり、有効に活用していただくことを期待しています。

目 次

I	札幌駅交流拠点再整備構想案策定の背景	1
I-1	構想案策定の背景・必要性	1
I-2	都心まちづくりの目標	3
II	札幌駅交流拠点の位置づけ・役割	5
II-1	世界から投資や人材を呼び込むことができる成熟都市へ	5
II-2	札幌駅交流拠点の役割・拠点形成の方向性	7
III	札幌駅交流拠点再整備コンセプト	11
IV	札幌駅交流拠点再整備の基本方針	12
IV-1	再整備に向けた基本的な取組	12
IV-2	街区再整備の基本的考え方	39
V	実現に向けた基本的考え方	46
V-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	46
V-2	今後に向けて	48
	参考資料	54
	資料1 関連計画等の概要	55
	資料2 用語解説（五十音順）	63
	資料3 構想案策定過程	65

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。

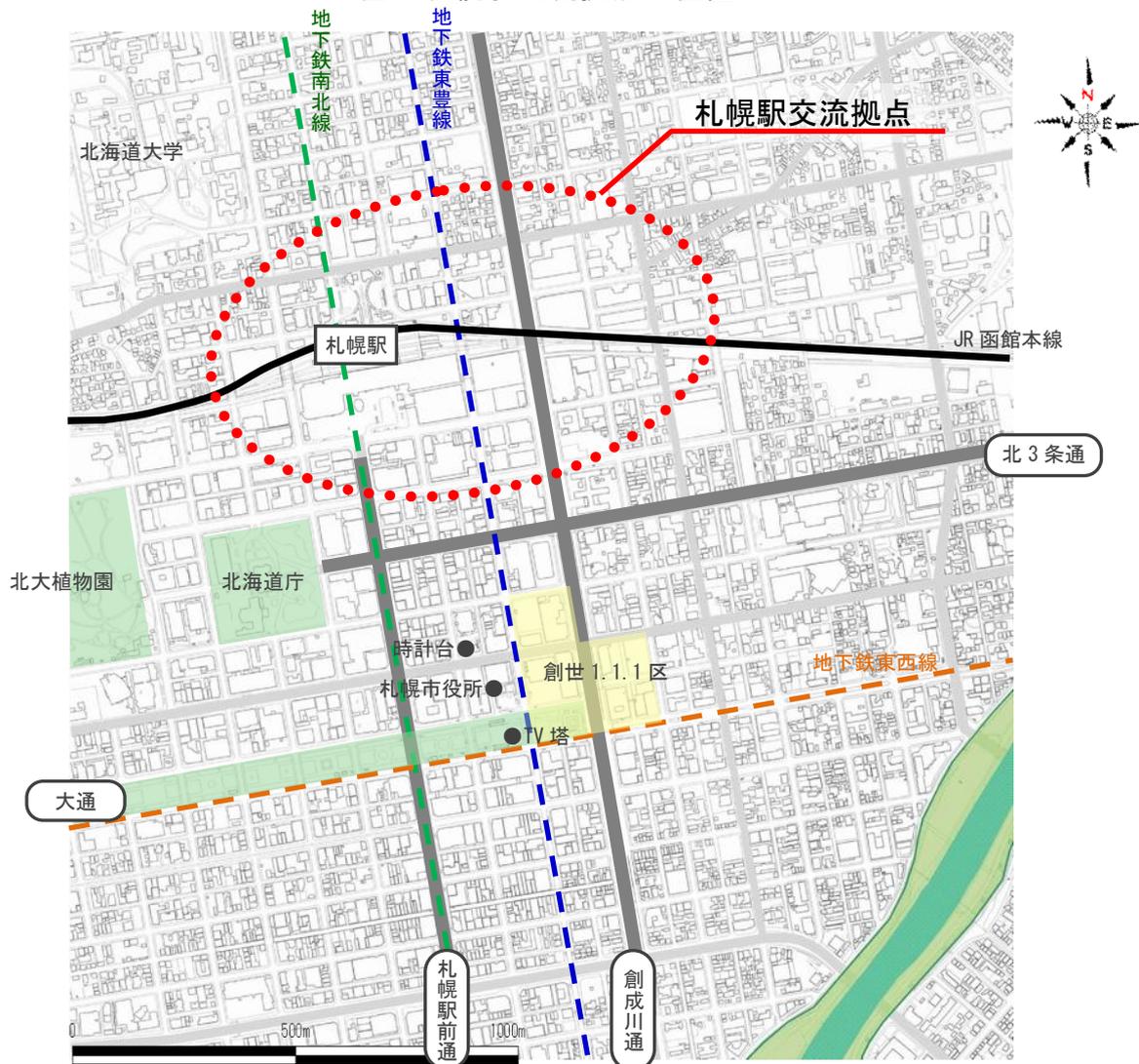
その後、南口駅前広場の竣工（H12.3）、JRタワーのオープン（H15.3）などにより、これまで業務機能が中心だった札幌駅周辺での商業機能集積が進み、人の流れやにぎわいが駅周辺に偏るなど大きく変化したが、平成23年3月に開通した札幌駅前通地下歩行空間により、都心全体として均衡ある発展が期待される。

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。

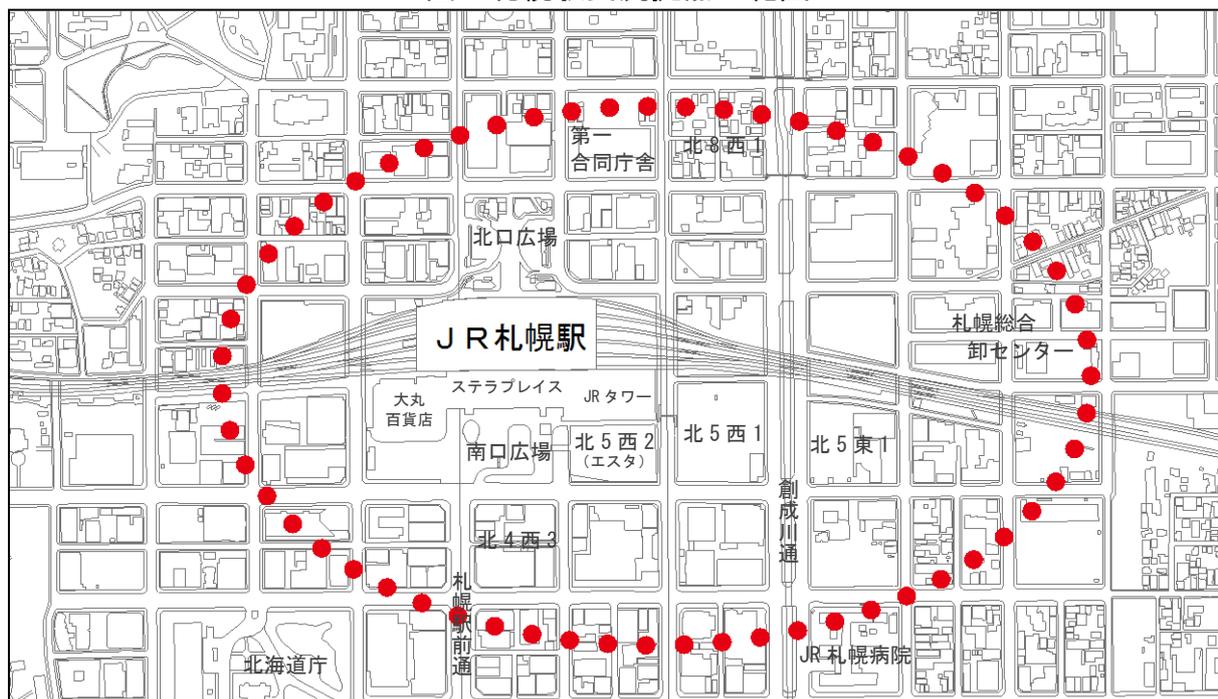
このような観点から、札幌の国際競争力を高めるため、その一翼を担うべく札幌駅交流拠点においては、都心構造の変化や将来の北海道新幹線・路面電車の札幌駅延伸への対応を含め、目指すべき将来像を明確にし、戦略的に札幌の新たな魅力や価値を発信していくことが求められる。

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。

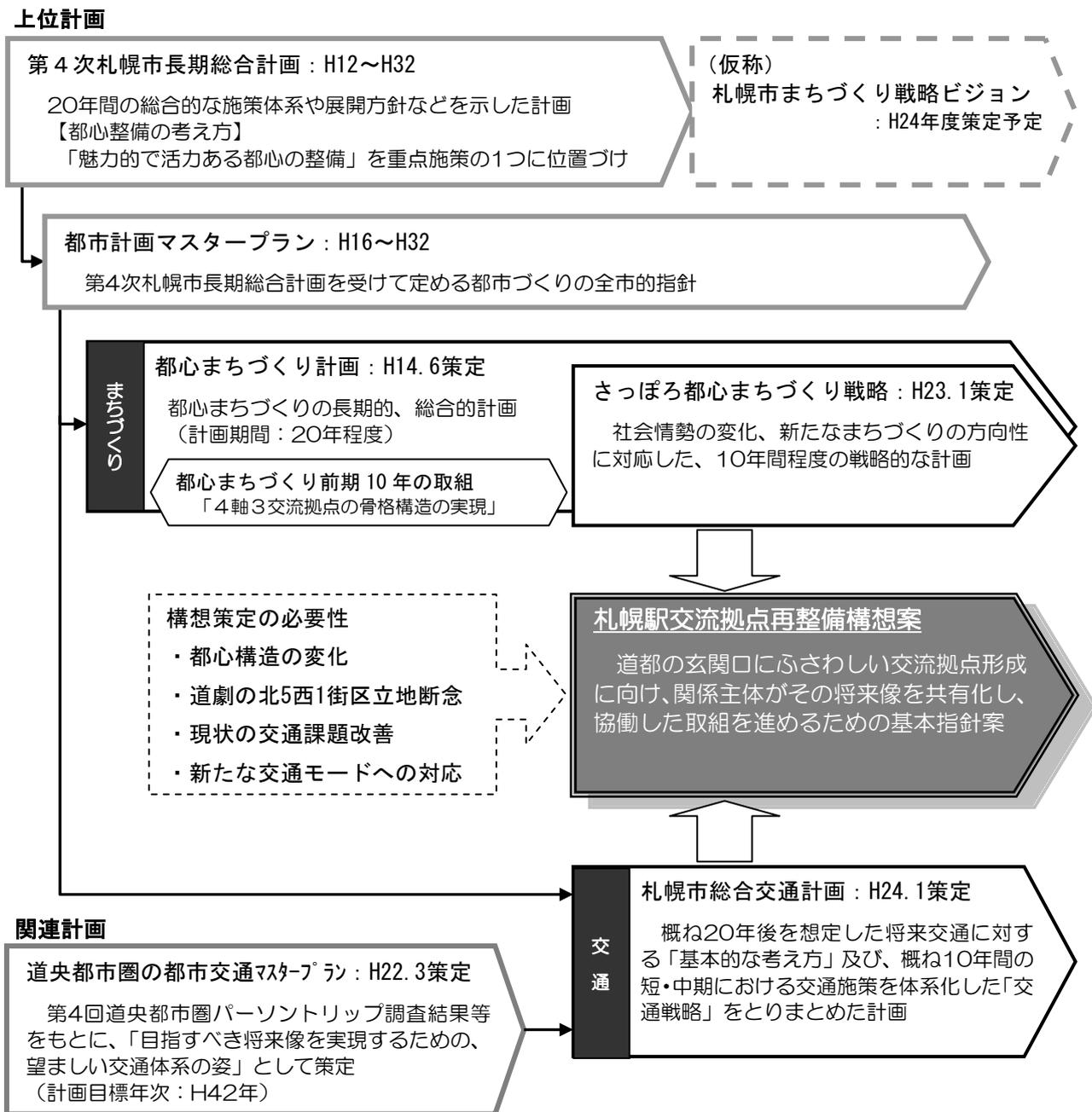
そして、平成24年1月、都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」である「札幌駅・大通駅周辺地域」の一部が、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な全国11地域のひとつとして「特定都市再生緊急整備地域」の指定を受け、今後、都心まちづくり戦略が示す将来像の実現に向けた、重点的なまちづくりの推進が期待される。

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

II 札幌駅交流拠点の位置づけ・役割

II-1 世界から投資や人材を呼び込むことができる成熟都市へ

「成長」から「成熟」へ、札幌の都市づくりは今大きな転換期を迎えている。

これまでの人口の増加や産業の発展など都市の成長に合わせた市街地の拡大から、少子高齢化、人口の伸び悩み、人々の価値観やライフスタイルの多様化といった成熟社会を迎え、持続可能なコンパクト・シティへの再構築が求められている。

また、北海道の長引く経済低迷からの脱却に向け、北海道の中心都市である札幌は、より一層その存在価値を高め、北海道経済を牽引していくことが極めて重要である。

このような中、多くの市民に愛され、世界に誇れる-アジア・世界レベルでの都市間競争の中で確固たる地位を確立できる-札幌であり続けるためには、市民生活の質向上を目指して、札幌がひととき優れたまちづくりを展開し、まちづくり自体によって世界から投資や人材を呼び込むことができる都市へと成熟していくことが必要である。

もとより、札幌は、東アジアと北米を結ぶ線上に位置し、日本海側と太平洋側に3港湾（小樽・石狩・苫小牧）、さらには2空港（新千歳・丘珠）が立地または隣接している地理的優位性を有している。

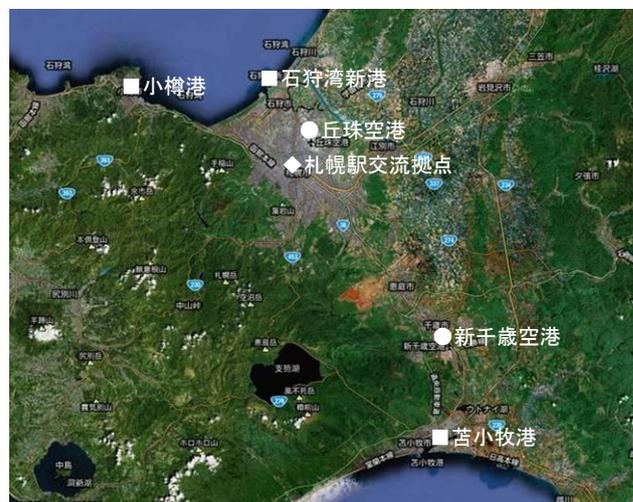
今後、世界及び東アジア各地域の成長と活力を取り込みながら札幌が成熟していくためには、人・モノ・情報など様々な面での交流促進が重要であり、そのためにはこれら2空港3港湾の機能強化に加え、札幌都心と2空港3港湾をスムーズに結ぶ広域アクセスの強化が必要である。

さらに、全国各地を訪れる外国人観光客や国内外のビジネスパーソンなどとの交流促進を図るためには、北海道新幹線が有する広域的機能が不可欠であることから、札幌延伸の早期開業を実現し、その整備効果を最大限に活かしていくことが重要となる。

これら総合的な取組によって、国内外に高い知名度を誇る北海道・札幌と国内外主要都市との結びつきが強化されることで、国が進めるビジット・ジャパンに貢献するとともに、都市としての国際競争力向上が期待される。



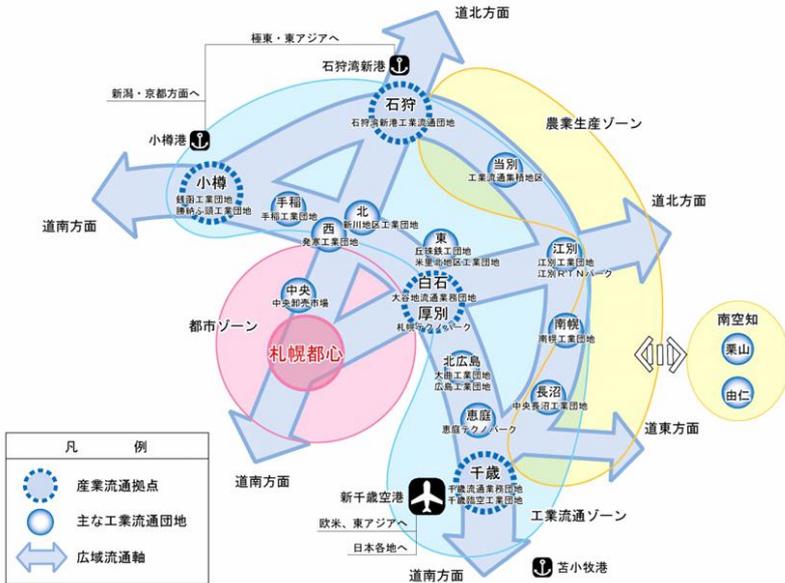
資料：道央都市圏の都市交通マスタープラン



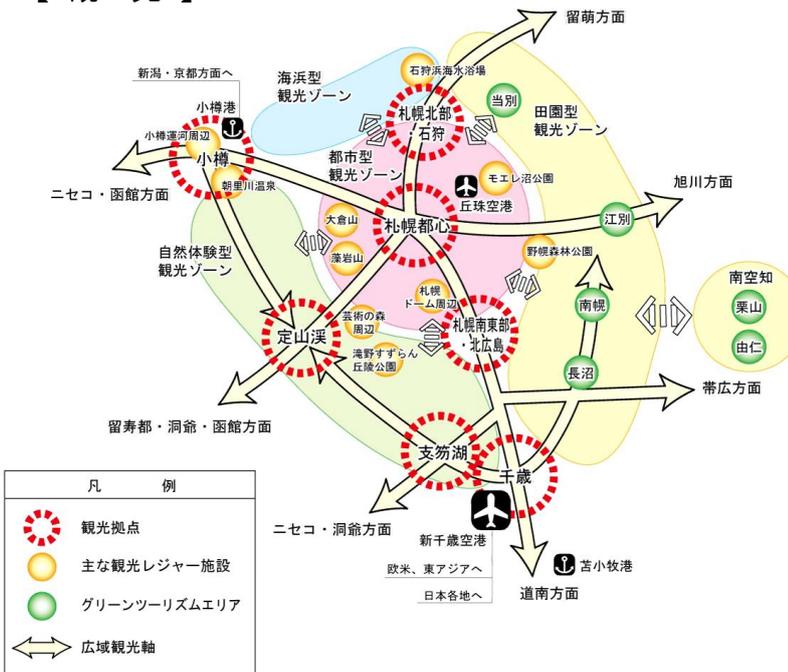
参考：道央都市圏における交流・連携概念図

国際競争力の強化、都市の経済活動の維持・向上に向け、札幌都心部を核として2空港3港湾が連携した交流・連携機能の強化が重要

【産業・流通】

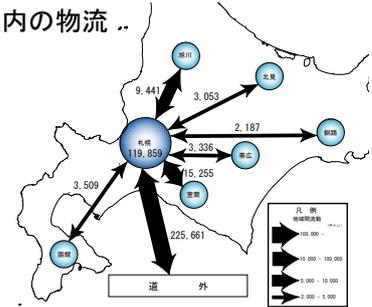


【観光】



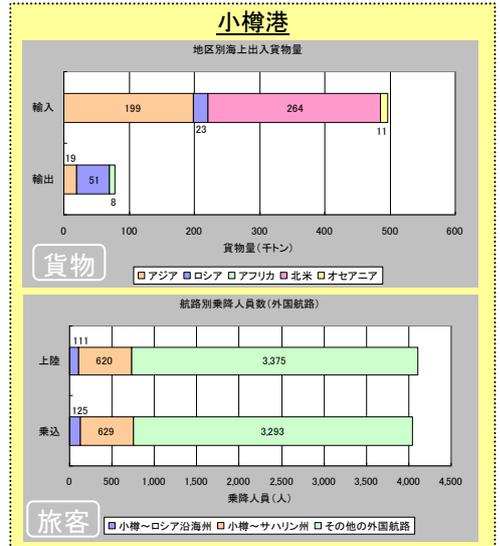
資料：道央都市圏の都市交通マスタープラン

■道内の物流

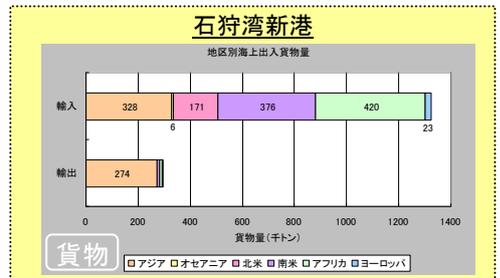


資料：貨物地域流動調査（平成17年）

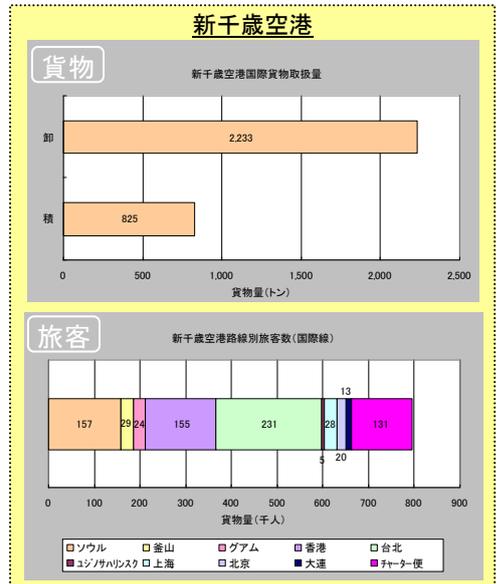
■空港・港湾における国際化



資料：平成21年小樽港統計年報



資料：平成21年石狩湾新港統計年報



II - 2 札幌駅交流拠点の役割・拠点形成の方向性

札幌駅交流拠点は、外部からの来訪者にとって最初に足を踏み入れる玄関口であり、札幌という都市の印象が大きく決定づけられる場所である。

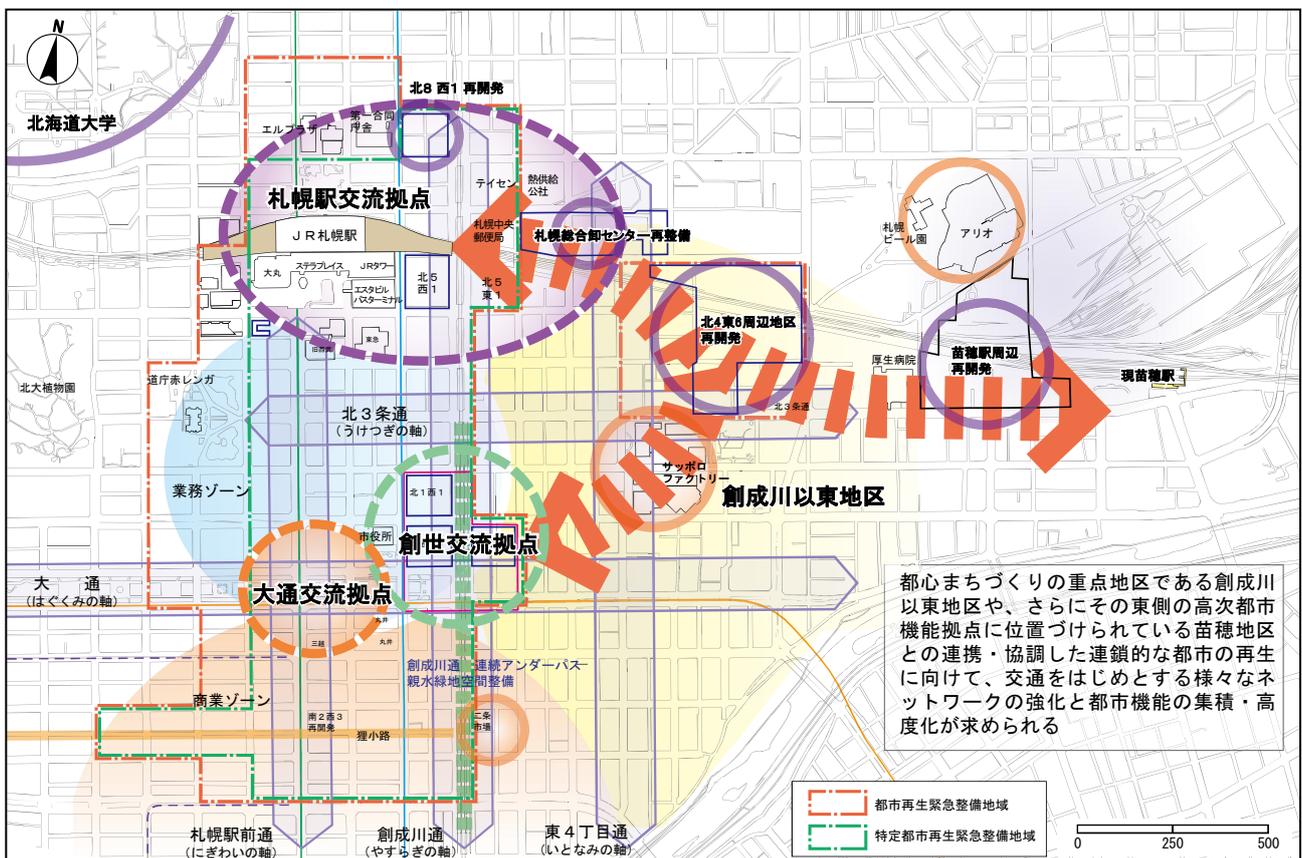
札幌に住んでいる市民にとっても都心部はまちの顔であることから、特に本交流拠点においては、道都さっぽろの“玄関口”にふさわしい顔づくりとともに、北海道・札幌をアピールする場の形成が求められる。

したがって、本交流拠点では、「さっぽろ都心まちづくり戦略」における『人』『創造』『環境』の3つの視点によるまちづくりの具現化を図ることで、北海道・札幌の魅力を発信し、市民生活を豊かにする都市空間を形成していくことが必要である。

また、本交流拠点は道内最大の交通結節点であり、北海道・札幌における人々の活動の起点であることから、ここに集まる国内外、市内外のヒト・モノ・情報等のあらゆる交流を創造するとともに、人々の活動を道内、市内、都心内へと展開させていくことで、北海道・札幌の発展・活性化を牽引していくことがその大きな役割となる。

このうち都心においては、大通交流拠点や創世交流拠点との連携・協調はもちろんのこと、今後は、都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や、さらにその東側の高次都市機能拠点に位置づけられている苗穂地区との連携・協調した連鎖的な都市の再生が求められることから、交通をはじめとする様々なネットワークの強化と都市機能の集積・高度化がより一層必要になる。

図：創成川以東地区・苗穂地区とのネットワークの強化、連携・協調



加えて、今後の日本全体の発展に向けては、**北海道と東北地域との結びつきをこれまで以上に高め、あらゆる面で両地域の連携・交流を活性化**することで、その潜在能力を活かしていくことが大切であり、また、東日本大震災によって甚大な被害を受けた東北地域の復旧・復興を促進するうえでも、両地域の連携強化は極めて重要である。

さらに、今後、**札幌が世界及び東アジア各地域の成長と活力を取り込みながら、都市としての国際競争力を向上**させていくためには、本交流拠点は**東アジアにおける北の一大交通拠点としての役割を担っていくことが必要**となる。

これらのことから、札幌駅交流拠点は、「さっぽろ都心まちづくり戦略」における『人』『創造』『環境』に加え、道内最大の『交通』結節点としての機能強化の4つの視点によるまちづくりを推進していくことで、北海道・札幌の魅力を象徴的に発信する場の形成や、国内外、市内外とのアクセス性をより一層強化し、その活力を北海道全体に波及させていくなど、**集客交流都市としての国際競争力を高めるための拠点**としていくことが求められる。

(1) 『人』：魅力的で質の高い人中心の空間の形成

都市の魅力と活力を高めるためには、人々の活動やにぎわい、交流、憩いの風景が日常的に見える、魅力的なパブリックライフ^{※1}が展開されていることが重要である。

道内最大の交通結節点である札幌駅交流拠点^{※2}は、都心におけるパブリックライフの起点であることから、駅前広場を中心として、都心に住む、あるいは訪れる人々の多様な価値観に込め得る“魅力的で質の高い人中心の空間の形成”を図っていくことで、大通・すすきの方面や都心まちづくりの重点地区である「創成川以東地区」など、都心全体にパブリックライフを展開させ、都心の生活に厚みを増すための取組を進める必要がある。

また、世界と交流する世界都市さっぽろとして、人々の集散や交流、情報発信、円滑かつ快適な交通結節点、文化や産業交流など、人々の活動を支える機能が適正に配置された中で、札幌駅を降り立った瞬間から、「世界都市さっぽろ」を実感できる魅力的な都市の風景^{※2}の形成が求められる。

- ※1：パブリックライフとは、働く、学ぶ、遊ぶ、住む、といった基本的な都市の生活を支える人と人、人と都市とのコミュニケーション活動であり、イベント交流や文化活動、ビジネス交流などを通じて育まれる人々の連帯感や都市を楽しみ、誇りに思う姿が、魅力的な都心の風景を創出する。ここでいうコミュニケーション活動とは、都市のもつ空間や歴史・文化、人々等と出会い、触れ合うことによって、都市のよさ、素晴らしさを体感する、あるいは自らが都市活動に参画することによって、新たな都市の歴史・文化等の創造することをいう。これらの行為により、結果として人々の都市に対する愛着や誇りが醸成される。
- ※2：都市の風景とは、都市を形成する建物や街路・広場および植栽といった都市景観要素に加え、そこでの都市生活・都市活動を含めた総体をいう。

(2) 『創造』：産業や文化を創造する交流の場の形成

札幌市では、平成18年3月に「創造都市さっぽろ (sapporo ideas city)」宣言を行い、市民の創造性を活かした、新しいまちづくりの方向性を打ち出している。

近年、グローバル化の流れの中で、世界中の都市間での文化や観光、人材や経済の交流活性化が求められており、札幌市においても、国内外のあらゆる交流を活性化させ、そこから生み出される創造的な力によって、都市課題の解決に取り組むことが重要になっている。

札幌駅交流拠点では、この「創造都市さっぽろ」の推進に向け、道内最大の交通結節機能という特性を生かし、市内外、国内外とのヒト・モノ・情報等のあらゆる交流を創出することにより、人々の創造性を誘発し、新しい産業や文化を生み出すための起点となる場を形成することが求められる。

このことにより、様々な交流から誘発される創造性を原動力としたまちづくりの活性化が期待される。

(3) 『環境』：環境首都・札幌の実践空間の形成

地球環境の保全に対する意識や資源の有効利用といった環境意識が世界的な規模で高まっている中、環境問題は、全社会的に取り組を進めるべき課題であり、札幌市においても、平成20年6月に「環境首都・札幌」宣言を行い、最も重要な市政課題のひとつとして位置付けている。

札幌駅交流拠点では、天然ガスコージェネレーションや雪冷熱を利用した地域熱供給など、既に先進的な取組が行われているが、「世界都市さっぽろ」の“玄関口”として、これまでの取組をベースに、北海道・札幌らしいみどり豊かな景観の創出や、公共交通の利用促進、太陽光等の再生可能エネルギーの有効活用など、更なる環境保全・低炭素都市づくりに向けた先進的な取組を推進し、「環境首都・札幌」を象徴的に表現していくことが求められる。

(4) 『交通』：東アジアにおける北の一大交通拠点の形成

札幌駅交流拠点は、東アジアをはじめとする国際観光客や国内外のビジネスパーソンにとって北海道・札幌の玄関口であることから、はじめて訪れた人々にとっても円滑にアクセスでき、移動、乗継・乗換がストレスフリーな「交通結節点」を形成することが必要である。

さらに、今後、札幌が国際競争力を向上させていくためには、北海道新幹線の札幌延伸や自動車交通の都心アクセス強化などの広域アクセス機能の整備効果を最大限に活かすことが重要であり、そのため本交流拠点においては、こうした新たな交通機能を受け止め、東北地域との連携・交流の促進や、その活力を札幌・道内全体に展開させていくなど、東アジアにおける北の一大交通拠点としての交通結節点機能を備えていくことが求められる。

III 札幌駅交流拠点再整備コンセプト

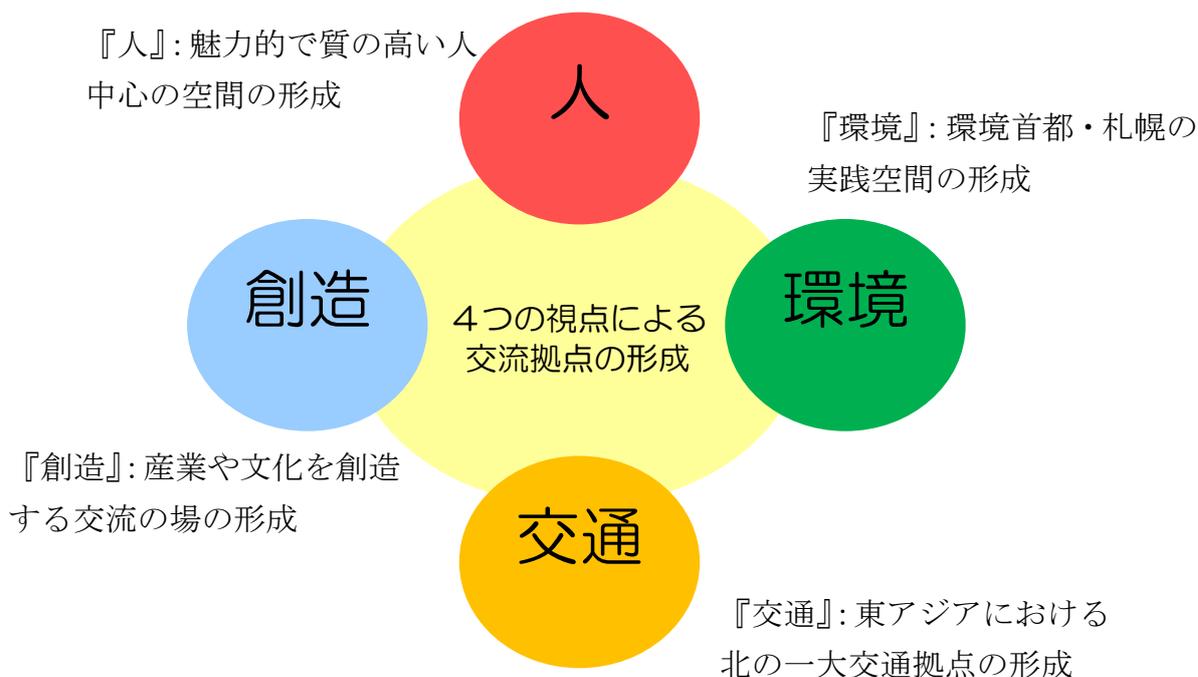
II章で整理した、“札幌交流拠点の役割・拠点形成の方向性”から、再整備に向けたコンセプトを「人間環境都市“さっぽろ”の起点 ～豊かな人間環境が創造を促し、世界と交流する～」とする。

コンセプトの実現に向けては、II-2に示す『人』『創造』『環境』『交通』の4つの視点に基づき、それぞれの視点に応じた取組を進めていくことが必要である。

I-2 都心まちづくりの目標
(背景・上位計画)

II-1 世界から投資や人材を呼び込むことができる成熟都市へ

札幌駅交流拠点の位置づけ・役割：4つの視点による拠点形成



札幌駅交流拠点再整備コンセプト

人間環境都市“さっぽろ”の起点

～人・モノ・情報・ビジネスの交流により創造性と活力を育む～

IV. 札幌駅交流拠点再整備の基本方針

IV-1 再整備に向けた基本的な取組

札幌駅交流拠点の拠点形成・コンセプトの実現に向け、これまでに整理した4つの視点に応じたそれぞれの基本的な取組事項について、考え方を整理する。

(1) 『人』“魅力的で質の高い人中心の空間の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【パブリックライフの現状】

人を中心とした魅力的な空間とは、充実したパブリックライフを享受できる空間である。札幌駅交流拠点におけるパブリックライフは、南口駅前広場を中心にその展開が図られているが、現状では点としての展開に留まっており、大通・すすきの方面への連続性や創成川以東地区へのネットワークが弱い状況である。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

札幌都心部における今後のパブリックライフの展開は、供用が開始された創成川公園や札幌駅前通地下歩行空間をはじめとする、都心の4骨格軸－1展開軸－3交流拠点を中心に展開が強化されると考えられるが、その際、**出会い・ふれあい**といった都市の極めて大きな魅力を醸成するため、**公共空間や民有地内の公開空地等における質の高い空間づくり**が重要となる^{※3}。

このことから、札幌駅交流拠点では、道都札幌の玄関口・顔としてのイメージ向上と北海道・札幌らしさを演出するため、みどり、雪、赤レンガといった自然、歴史・文化性の表現^{※4}を念頭に置きながら、広場や美しい街並み・景観といった来訪者を迎え入れる機能の充実を図るとともに、**都心全体にパブリックライフを展開していくための起点としての空間形成**を図っていくことが必要である。

※3：ヤン・ゲール（Jan Gehl：デンマーク王立芸術学院建築学部アーバンデザイン科主任教授）は、その著書「屋外空間の生活とデザイン」の中で、公共空間で行われる屋外活動を、学校や仕事に行くといった必要活動と、散歩などのレクリエーション活動に代表される任意活動、およびこれらの発展形で他の人々との出会い・ふれあいといった交流を伴う社会活動の3つに大別している。このうち必要活動は屋外空間の質に左右されにくい、任意活動とその発展形である社会活動は影響を受けやすいことから、**出会い・ふれあい**といった都市の最も大きな魅力のひとつを醸成するためには、屋外空間の質が極めて重要であると指摘している。

※4：市民意見等調査においては、札幌の顔・シンボルとしてイメージを高めるために必要なもの、札幌らしさの演出等について、次のような意見が出されている。

- ・札幌駅周辺地区の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）
- ・国際都市を目指すには赤レンガや雪といった歴史・文化性を表現することが重要である。（留学生・学生WS）
- ・札幌らしさを表現する上でも、「みどり」を増やすことが必要である。みどりは、都市空間との調和も重要な視点である。（留学生・学生WS）

【札幌都心におけるパブリックライフ】

- 札幌都心におけるパブリックライフは、これまで大通公園を中心に展開されてきている。ここで大通公園におけるパブリックライフの歴史をひも解いてみると、明治4年に火防線として整備されて以来、競馬や農業博覧会の開催、逍遙地や運動場、スケート場のほか、戦時中には食糧確保のための畑としても活用された。その後、雪まつりをはじめ、夏まつり（ビアガーデン）、ホワイトイルミネーションなど、様々な展開が図られ、今日に至っている。
- 都心におけるパブリックライフは、働く、学ぶ、遊ぶ、住む、といった基本的な都市の生活を支える人と人、人と都市とのコミュニケーション活動^{※5}であり、イベント交流や文化活動、ビジネス交流などを通じて育まれる人々の連帯感や都市を楽しみ、誇りに思う姿が、魅力的な都心の風景を創出する。
- 都心ならではの豊かなパブリックライフは、多様性・選択性に富み、いつも何か起きていて刺激に満ちていること、また逆に、都心にいながらホッとする居心地のいい空間があること、そしてそこでは、都市に生活する人同士の、あるいは観光で訪れた人々との「コミュニケーション活動」がなされ、都心の魅力が伝播されていくこととなる。
- ここで重要なのは、これらの展開が単なる商業的展開ではなく都市への愛着や誇りを醸成し、それが人々のコミュニケーションによって広く伝播していくものかどうかという点である。

【パブリックライフの展開】

- 今後の公共空間等におけるパブリックライフの展開は、都心まちづくり戦略でいう重層的なエリアマネジメント^{※6}を推進し、札幌流の持続可能な生活文化の創造をめざすべきである。
- 2010年の夏まつり（ビアガーデン）は、夜間の営業時間の短縮やスピーカー音量の制限が行われたが、こうしたマネジメントを主催者や地域住民だけでなく、広く札幌市民やその他の民間企業も参画し、継続的に展開してはじめて生活文化の創造につながるのである。なぜなら、都心におけるパブリックライフはあらゆる市民が享受すべきだからである。

※5：ここでいうコミュニケーション活動とは、都市のもつ空間や歴史・文化、人々等と出会い、触れ合うことによって、都市のよさ、素晴らしさを体感する、あるいは自らが都市活動に参画することによって、新たな都市の歴史・文化等の創造することをいう。これらの行為により、結果として人々の都市に対する愛着や誇りが醸成される。

※6：エリアマネジメントとは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取組（国土交通省「エリアマネジメント推進マニュアル」より）」として定義され、個人の活動や画一的な行政サービスによっては得にくい、地域自らが取り組むことによって、地域全体の公益的な価値を創造する取組を意味する。

2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点においては、来訪者が最初に降り立つ南口駅前広場をパブリックライフの起点として捉え、**起点に相応しい南口広場の再構築と新たな顔づくり**を図るとともに、隣接する街区等では南口広場と呼応する**協調的な空間を形成すること**によって、街路・広場等の都市インフラと建物とが調和した美しい街並み・優れた都市環境を構築するなど、札幌駅を降り立った瞬間から「世界都市さっぽろ」にきたことを実感できる象徴的な都市の風景^{※2}を創出することが求められる。

そして、駅前通地下歩行空間の利活用促進に加え、**都心内での移動を様々なシーン・歩行形態で楽しめる主要な「まち歩きの基軸回廊」の形成**などにより、札幌駅周辺と大通・すすきの周辺の両方の商業ゾーンの一体的な享受や、今後、重点的にまちづくりが行われる創成川以東地区等を含めた都心内の回遊性を高めていくなど、南口広場を起点としたパブリックライフの展開を都心全体に波及させ、都心の生活に厚みを増していくための取組を進めていくことが必要である。

これらの取組にあたっては、みどり、雪、赤レンガといった北海道・札幌の自然、歴史・文化性の表現や既存の財産を大切にしながら、人々が様々な交流活動に参加する、まち歩きを楽しむ、豊かな時間を過ごす、そういった活動を可能にする都市空間を創造していくことが重要となる。

また、今後は公共空間等におけるパブリックライフの展開についても、都心まちづくり戦略でいう**重層的なエリアマネジメントを推進し、札幌流の持続可能な生活文化の創造**を目指すべきである。

本構想案では、こうした市民・企業・行政の共創によるパブリックライフの展開を札幌流と定義し、“『人』魅力的で質の高い人中心の空間の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 札幌駅南口街区（北5西1～北5西4街区）の機能強化・魅力向上
- ② 協調的呼応空間の形成
- ③ まち歩きの基軸回廊の形成
- ④ 魅力的なパブリックライフの展開

※2：（再掲）都市の風景とは、都市を形成する建物や街路・広場および植栽といった都市景観要素に加え、そこでの都市生活・都市活動を含めた総体をいう。

3) 具体的な取組イメージ

① 札幌駅南口街区（北5西1～北5西4街区）の機能強化・魅力向上

札幌駅南口街区を一体的な空間として捉え、南口街区全体で象徴的な空間形成を図り、都市の魅力を高める。

- 現在の南口広場（北5西3・北5西4街区）は、みどり、雪など北海道・札幌の自然をより感じさせる景観形成や、人々の交流を活性化する設えなど、パブリックライフの起点として機能の強化を図る。
- 北5西1街区及び北5西2街区は、場所の特性を踏まえた機能の導入や、南口広場から創成川以東地区までの連続性を生み出す景観を形成するなどにより、新たな顔づくりに向けた取組を展開する。

② 協調的呼応空間の形成

札幌駅南口街区や、札幌駅交流拠点から連なる骨格軸沿いでは、大通・すすきの方面や都心まちづくりの重点地区である“創成川以東地区”など、都心全体への人々の誘引・パブリックライフの展開を導くための、協調的呼応空間の形成を図る。

- 札幌駅交流拠点から骨格軸に連なる都市空間の協調的・一体的な形成を図るため、協議会など関係者間で意見を交わし、まちづくりの考え方を共有するための場の設置や実施に向けた体制をつくる。
- 南口広場に隣接する街区は、道都札幌の玄関を降り立った瞬間の印象を決定づける重要な場所であるため、南口広場と呼応した広場空間の形成を図る。
- その際、各街区相互の連携強化と界限空間の形成を図るため、単調なグリッドパターンを楽しく裏切る屋内外のフットパスが連絡しあうことが望まれる。
〔例：アスティ45内の札幌駅と道庁をつなぐ斜めパス など 〕

③ まち歩きの基軸回廊

まちの景色や歩行形態が様々に変化する「基軸となる歩行者動線」を形成することにより、都心内の回遊性の向上を図る。

- 4骨格軸（札幌駅前通、創成川通、大通、北3条通）及び1展開軸（東4丁目線）に加えて、北5条・手稲通、北8条通で、ストリート文化が感じられ、パブリックライフが楽しめるまち歩きの基軸回廊の形成を図る。
- 創成川通は、創成川公園の整備により、札幌都心の新たなパブリックライフを演出する空間となった北2条通以南に加え、北2条通以北も緑化空間・水辺空間など、札幌駅と都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区との連携を強化する空間形成を図り、通り全体として隣接する街路や建築物の間で人々の「見る・見られる関係」を様々な形態・仕掛けにより創出する。

- 北5条・手稲通および北8条通は、南北駅前広場から創成川以東地区を含めて東西方向に円滑な人の流れをつくり出す役割を担うことから、今後の沿道街区の再整備時にオープンスペースのネットワーク化を図るなど、潤いのある快適な歩行者空間を形成する。

【歩行者回遊のイメージ】

- ・ 札幌駅と創成川以東地区とを結ぶデッキ等により、創成川通を挟んだ東西の市街地を歩行者が自由に行き来している。
- ・ 創成川以東地区につながるデッキ等には、「創成川を見る、見通す広場空間」が創出され、歩行者は直接創成川に降り立つことができる。そして、芸術と緑につつまれた創成川通を散策して、創世交流拠点を経由し、大通公園を西に進むと駅前通にいたる。駅前通は晴れた日は地上を、雨・雪の日は地下を選択できる。
- ・ 創成川に面している北5西1街区の東側は、「四季折々の変化や創成川でたたく人々、また、イベント時の見る・見られる関係をつくる」ため、カフェ・レストラン、展望デッキなどを配置する。

④ 魅力的なパブリックライフの展開

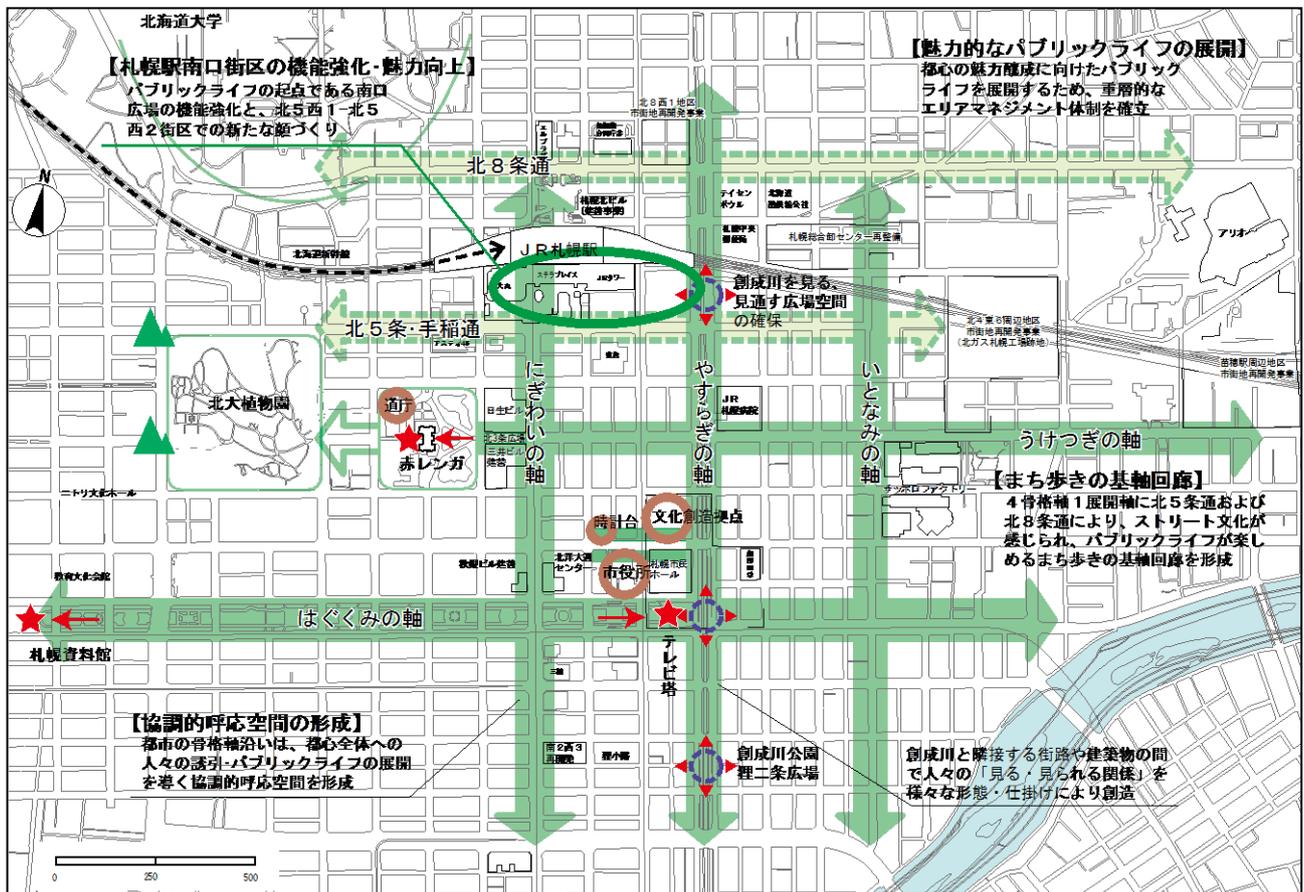
上記による空間形成とともに、札幌駅南口駅前広場を起点としながら、4骨格軸－1展開軸－3交流拠点を中心に、日常的な憩いの空間としての活用のほか、各種イベントやフェスティバル等により、魅力的なパブリックライフの展開を図る。

- 都心の魅力醸成に向けたパブリックライフを展開するため、行政、民間、市民など関係者間で意見を交わし議論する場の形成により、重層的なエリアマネジメント体制を確立する。
- 関係者がまちづくりの考え方を共有し、パブリックライフの展開による持続可能な生活文化の創造を図るため、まちづくりにかかわるルールづくりを官民で共創していくとともに、魅力ある都市空間の形成とその利活用を実践する。

【パブリックライフの展開イメージ】

- ・札幌都心におけるパブリックライフは、札幌駅南口駅前広場を基点として都心全体に展開され、都心のいたる所で市民が憩い、出会い、ふれあう光景があふれている。
- ・新しい名所となった創成川通では、創世交流拠点を核にして、芸術家のみならず、市民参加による様々なアートイベントがいつも行われている。駅前通や大通では「だい・どん・でん」をはじめとする大道芸が繰りひろげられている。
- ・札幌を代表するお祭りとなった「よさこいソーラン祭り」や、長い歴史をもつ「北海道神宮御神輿」も毎年祭典区を変えながらも、必ず札幌の顔である「まち歩きの基本軸回廊」を渡り歩く。
- ・四季の変化を楽しむ工夫として、例えば北海道の短い夏を満喫するビアガーデンは大通のみならず、創成川の水辺とともに、あるいは駅周辺の屋上でも西方の山々を眺望しつつ楽しむ。また、長い冬を満喫するため、夏のビアガーデン会場は歩くスキーコースやスケートリンクとしても活用されている。

図：パブリックライフの展開に向けた考え方



(2) 『創造』“産業や文化を創造する交流の場の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【創造都市さっぽろ（sapporo ideas city）】

近年、人口減少、超高齢社会の到来のほか、経済活動のグローバル化や、環境問題の深刻化など、都市を取り巻く環境は大きく変化している。こうした中、芸術文化など市民の自由で創造的な活動により、まちづくりや産業を活性化することで新たな魅力を放ち、自立的かつ持続的に成長している都市が存在している。このような文化と産業が創造性に富む都市は「創造都市」と呼ばれており、近年の都市戦略のモデルとして注目されている。

札幌市においては、平成18年3月に、「創造性に富む市民が暮らし、外部との交流によって生み出された知恵が新しい産業や文化を育み、絶えず新しいコト、モノ、情報を発信していく街」を目指す意思を明確にするため、「創造都市さっぽろ（sapporo ideas city）」を宣言した。

【北海道・札幌の可能性】

北海道は、明確な四季の変化、豊富な自然や食資源など、多様な資源を有しており、さらに札幌は、充実した教育・研究機関、高度な医療機関、便利な公共交通機関などの都市機能や、文化・芸術・IT・コンテンツ産業などが集積されていることから、創造的な力によって潜在的な可能性が引き出され、新たな産業の創出などにより発展していく可能性を多く秘めている。

【創造都市さっぽろの推進に向けた取組】

「創造都市さっぽろ」の推進にあたって都心においては、これを象徴的・集約的に具現化する場を形成することとしており、創世交流拠点で文化芸術振興及び創造活動の拠点となる市民交流複合施設の実現に向けた取組が進められ、また、駅前通地下歩行空間などの公共空間では、文化・芸術活動などの創造的な活用が行われている。

さらに、現在、ユネスコ創造都市ネットワークにメディアアート分野（デジタル技術と芸術を融合した新しい芸術表現）での登録を目指している。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

道内最大の交通結節点である札幌駅交流拠点は、「創造都市さっぽろ」を推進するうえでの重要な要素となる、市民の創造性を刺激する市内外、国内外の様々な知識や才能を持った人々が集まる場所である。

したがって、本交流拠点では、北海道・札幌の環境・歴史・文化等の情報集積や、本交流拠点周辺に立地する教育・研究機関などと連携しながら、ここに集まる人々の創造性を誘発・支援する交流の場を形成することで、「創造都市さっぽろ」を推進していくうえでの起点となることが、その大きな役割となる。

2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点とは、道内最大の交通結節点であり、市内外、国内外から様々なヒト・モノ・情報が集まる場所である。また、周辺には、北海道大学をはじめとする教育・研究機関、高度医療機関などの都市機能立地や、IT・コンテンツなど創造産業の集積、そして、創世交流拠点では文化芸術振興及び創造活動の拠点形成に向けた取組が進められている。

このような特性を活かし、本交流拠点においては、周辺にある様々な機能や、市内外、国内外から集まるヒト・モノ・情報などの融合を促し、産業や文化の創造につながる交流の場を創出することが求められる。

その際、「人」や「環境」の視点による、北海道・札幌らしさを前提とした空間形成が、人々の交流や創造の誘発を促す大切な要素になるとともに、併せて、ここを訪れる人々の創造性を刺激する、北海道・札幌の魅力、奥行きを深く理解、共感してもらうための情報発信を行うことで、交流の場としての機能強化を図っていくことが重要となる。

また、「創造都市さっぽろ」を推進していくうえでの重要な要素として、人材集積・人材育成があげられるが、元来札幌は、交通利便性、充実した教育環境、高度な医療機関、芸術文化などの都市機能が整っているうえ、食、四季、自然など、人を惹きつける魅力と、育てる環境を十分に備えていると考えられる。

そうした中で、本交流拠点においては、その特性を活かし、ビジネスパーソン等の創造的な人材集積・滞留を支援するための、オフィス、宿泊施設などの高次都市機能の立地を図るとともに、札幌駅周辺地域と北海道大学を始めとする教育・研究機関や、今後、成長が期待される創造産業などが連携し、学生等のアイデアを実現する実験・実体験・人材育成の場を創出することが望まれる。

これらの取組で生み出される、様々な人々の交流を通じて、産学連携・異業種連携の促進などによる新しい産業、文化の創造の誘発と同時に、地域の活性化・魅力向上が図られることが期待される。

以上のことから、“産業や文化を創造する交流の場の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 産業創造を支える高次都市機能の充実
- ② 札幌・北海道の価値をPRする情報発信機能の充実
- ③ 産業創造のための交流・連携の実践

3) 具体的な取組イメージ

① 産業創造を支える高次都市機能の充実

産業創造・人材育成を支える商業・業務、宿泊、アミューズメント等の高次都市機能の充実を図る。

- 今後、再整備が見込まれる札幌総合卸センター、北8西1地区や既集積地区等において、様々な創造活動を支えるとともに、グローバル化を見据えた24時間対応可能な高次都市機能の充実を図る。
- 本交流拠点における街区再整備の際には、その立地特性を踏まえながら、創造的な人材集積・滞留を促すための、インキュベータ・オフィス等の起業化支援機能や宿泊施設などの高次都市機能を導入・集積を図る。

② 北海道・札幌の価値をPRする情報発信機能の充実

北海道・札幌の魅力・財産・特性から発現される創造性を誘発し、その付加価値を高めるため、北海道・札幌のあらゆるモノ・コト・文化などの情報発信機能の充実を図る。

- 札幌を訪れる外国人や道内外の来訪客に対して、誰もがわかりやすい観光インフォメーション機能の充実を含め、北海道の環境、食、観光、歴史、文化、産業や、低炭素都市づくりのための札幌都心における先進的取組など、北海道・札幌の良さ、奥行きを深く理解、共感してもらうための「PR・インフォメーション拠点」を形成する。

③ 産業創造のための交流・連携の実践

道内最大の交通結節機能と北海道大学等の教育・研究機関などに近接しているという優位性を生かし、札幌および北海道全体の自立化・活性化を牽引する「産業創造・人材育成」のための交流・連携を実践する。

- 創造性を刺激する市内外、国内外の様々な知識や才能を持った人々が集まる特性を活かし、札幌駅交流拠点として、周辺の教育・研究機関や創世交流拠点および産業界などと連携しながら、学生等のアイデアの実践および産学のコラボレーションを誘発する場を提供することで、人材育成と地域の活性化・魅力向上を同時に実現する。
- 「創造都市さっぽろ」を支える文化・芸術・IT・コンテンツ産業や、“札幌市経済の成長をけん引する重点分野”として位置づけられている「食」「観光」「環境」「健康・福祉」において、マーケティング機能の導入やMICE等の誘致によるヒト・モノ・情報の交流を促進・充実により、市内外、国内外との産学官連携・異業種連携による人材・知財を蓄積し、これら分野の産業の活性化の支援及び産業創造を推進する。

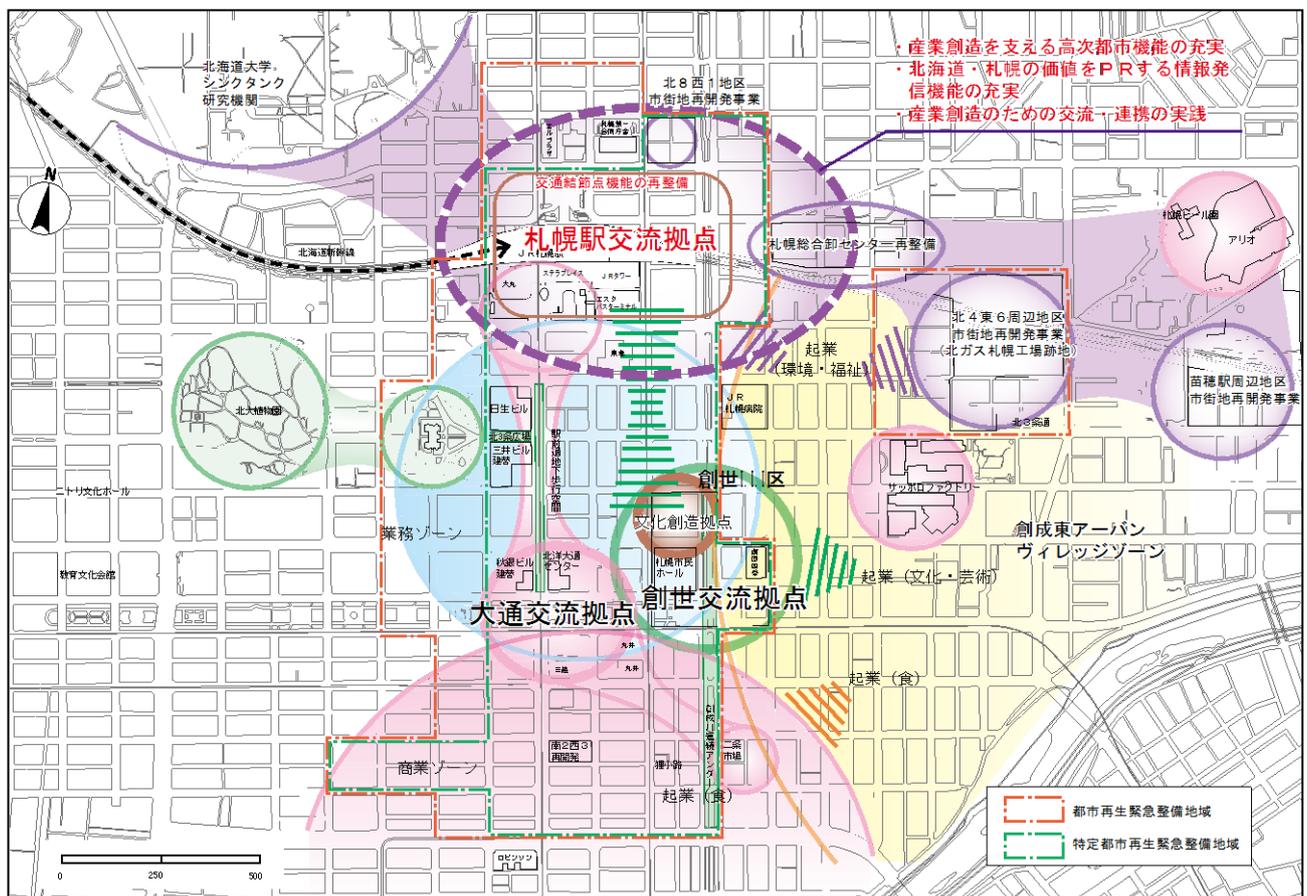
【今後北海道で成長が期待される分野の展開イメージ】

- 「環境首都・札幌」の実現を念頭に置き、**環境・エネルギー分野**では、例えば市内の企業が有する高い寒冷地技術を活かした新分野への進出や海外への販路拡大および、北4東6周辺地区の再開発等と連携した環境ソリューションビジネスなどの展開
- 食分野**では、例えば「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」と連携した高付加価値商品の開発・販売などの食ビジネスの展開
- 観光分野**では、例えば新たなインバウンド（国内外の旅行者を札幌に呼び込むこと）を創出するため、北海道・札幌の多様な資源を活用した、体験型、交流型メニュー等、着地型ニューツーリズムなどの企画開発
- 健康分野**では、例えば国の新健康フロンティア戦略^{※7}を見据えた新たな健康産業の展開や、今後の更なる少子高齢化の進展を踏まえた都心居住を支える医療・健康・福祉ビジネス等の展開

※7：新健康フロンティア戦略の趣旨（新健康フロンティア賢人会議）

国民の健康寿命の延伸に向け、国民自らがそれぞれの立場等に応じ、予防を重視した健康づくりを行うことを国民運動として展開するとともに、家庭の役割の見直しや地域コミュニティの強化、技術と提供体制の両面からのイノベーションを通じて、病気を患った人、障害のある人及び年をとった人も持っている能力をフルに活用して充実した人生を送ることができるよう支援する。

図：札幌都心部における創造都市の展開



(3) 『環境』“環境首都・札幌の実践空間の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【環境首都・札幌】

札幌市では、“地球環境問題への対応”を市政の最重要課題の一つと位置づけ、2008年には、世界に誇れる環境都市を目指す「環境首都・札幌」を宣言した。昨年度には「札幌市温暖化対策推進ビジョン」を策定し、温室効果ガス排出量を長期（2050年）で80%削減（1990年比）、中期（2020年）で25%削減を目標に取組を進めている。

さらに、「札幌市産業振興ビジョン（H23.1策定）」では、札幌市経済の成長をけん引する重点分野の一つに「環境」を位置づけ、木質バイオ燃料をはじめとしたバイオマスエネルギーの開発・製造や、雪冷熱エネルギー、寒冷地に適した冷暖房システムである地中熱ヒートポンプシステムの導入促進など、北海道・札幌市の強みを活かした新分野での環境関連産業の創出・促進を図ることとしている。

【現在の札幌都心部における取組】

札幌都心部においては、北海道熱供給公社及び札幌エネルギー供給公社により、126haにわたるエリアに地域熱供給が行われており、この熱供給にあたっては、木質バイオマスや天然ガスの利用など、CO2排出削減に向けた取組を実践している。

札幌駅交流拠点周辺では、中央エネルギーセンターをはじめとして4つのエネルギーセンター（北2西4三井・郵政共同プロジェクトでの整備予定も含め）が集積しており、駅北口には都心融雪槽利用地域冷暖房システム（融雪槽 4,000m³）が設置されているなど、既に低炭素都市づくりに向けた先進的な取組が行われているところである。

また、このうち2つのエネルギーセンターでは熱源に加え電力供給も可能であり、今後、このような防災面でも優位性のある分散型エネルギー供給拠点の整備が順次進められる予定である。

【みどりの基本計画】

環境面のもうひとつの重要な柱である“みどり”について、札幌市では「みどりの基本計画（H23.3策定）」により、都心を「環境首都・札幌」にふさわしい街並みにつくりあげるため、大通公園や創成川公園のほか札幌駅前通などの道路空間による軸と、公共施設による拠点的なみどりを主体に、民有地も活用したみどり豊かな景観づくりを行い、街並みのにぎわいやうるおいづくりを進めることとしている。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

札幌市が重要課題として位置付けている「地球環境保全」は、言うまでもなく、今や、全社会的に取組を進めるべき課題であり、札幌駅交流拠点のまちづくりを進めていくうえでも、十分に意識していくことが必要である。さらに、本交流拠点は札幌における人々の活動の起点であり、既に先進的な取組が実践されていることから、**低炭素都市づくりのための取組を象徴的に表現し、国内外に向け「環境首都・札幌」をアピールしていくことが重要である。**

2) 基本的な考え方

全社会的に取組を進めるべき「地球環境保全」は、札幌都心部のまちづくりを進めていくうえでも、必ず意識しなければならない課題である。そして、今や、環境問題に対する社会的責任が企業活動においても重要な位置を占めてきている中で、札幌が国内外からの投資を呼び込むためにも、人々の活動起点である札幌駅交流拠点の役割は極めて重要となる。

折しも、本交流拠点周辺では、以前より地域熱供給など先進的な取組が進められてきており、さらなる環境低負荷型のまちづくりを推進していくうえでのベースが整っているエリアである。したがって、今後は、これまでの取組を下地として、北海道の冷涼な気候を最大限に活かした環境技術の導入や太陽光等の再生可能エネルギーの積極的な活用など、より先進的な取組を展開していくことが望まれる。

また、“みどり”については、CO2の吸収源であるとともに都市気候を緩和する機能を通じて間接的に冷暖房等に起因するCO2排出量の低減効果を有すること、そして、北海道・札幌の自然をより感じさせる景観形成を図るうえでも重要な要素であることから、さらに充実していくことが望まれる。

これらのことから、本交流拠点では、先進的な環境技術の導入を図るとともに、みどり等の自然環境が充実している北海道・札幌の魅力を端的に表現するなど、札幌駅を降り立った人々が「環境首都・札幌」を実感できる、シンボリックな空間の形成を目指していくことが必要である。

そして、こうした取組を本交流拠点の周辺にも波及させていくことで、都心全体が低炭素都市づくりを先導する場となることが求められる。

例えば、順次整備が進められる予定の、先進的な省エネルギーシステムと東日本大震災によりその重要性が再認識された防災機能をあわせ持つ、分散型エネルギー供給拠点を活用した、札幌の地域特性を踏まえたスマートエネルギーネットワーク^{※8}構築や、公共交通機関の利用促進を促す本交流拠点への路面電車の延伸などが、具体的な取組として挙げられる。

これら官民連携の取組により、地球環境に優しく、防災性にも優れた、まちづくりの実現を推進していくことが期待される。

以上のことから、“環境首都・札幌の実践空間の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 豊かなみどりを備えた拠点の創出
- ② 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開
- ③ 次世代型都市基盤「スマートエネルギーネットワーク」の形成

※8：札幌版スマートエネルギーネットワーク

冬期間の暖房、給湯等に多くのエネルギーを必要とする札幌の地域特性から、熱エネルギーの効率化をベースに据え、地域熱供給のための分散型エネルギー供給拠点におけるガス・コージェネレーション・システムで製造される熱・電気を、熱供給ネットワークと系統電力ネットワークを活用して結びつけ、北海道の再生可能エネルギーをも取り込んだ次世代エネルギーシステムを構築

3) 具体的な取組イメージ

① 豊かなみどりを備えた拠点の創出

CO₂の吸収源であり、北海道・札幌の自然をより感じさせる景観を形成するうえで重要な要素となる“みどり”について、人々の活動の起点となる札幌駅南口広場を中心に充実させ、豊かなみどりを備えた拠点の創出を図る。

- 現在の南口広場（北5西3・北5西4街区）は、みどり、雪など北海道・札幌の自然をより感じさせる景観を形成。
- 各街区における再整備の際には、公開空地等によるみどりの空間を確保。
- 建物の屋上緑化や緑陰道路の整備など街路の性格に応じた緑化を推進。

② 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開

「環境首都・札幌」の顔・起点にふさわしい、低炭素都市づくりのショーケース・牽引役として、札幌市温暖化対策ビジョンに掲げる「2020(平成32年)に温室効果ガス排出量を25%削減(1990年比)」の実現に向け、環境低負荷型まちづくりの先駆的な取組を展開し、その取組を都心全体に波及させていくとともに、広く国内外にアピールする拠点の形成を図る。

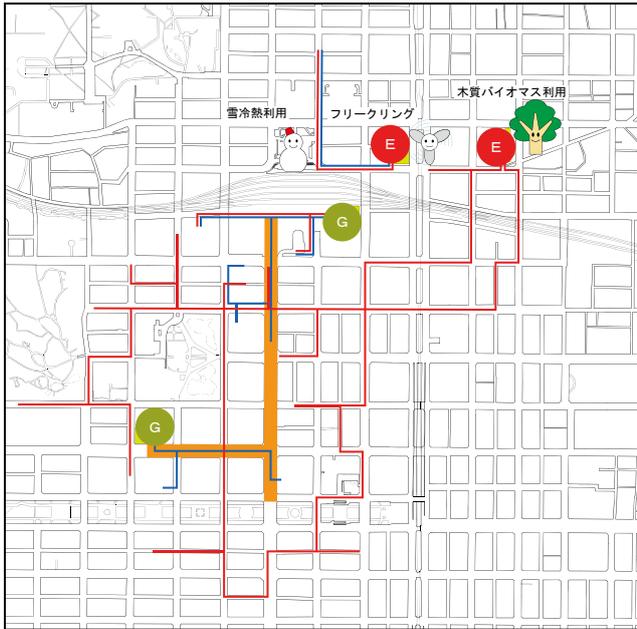
- 太陽光発電や積雪寒冷地ならではの雪冷熱エネルギー、寒冷地に適した冷暖房システムである地中熱ヒートポンプなど、再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。
- 北海道が豊富に有する森林を活かした木質バイオ燃料等のエネルギー供給拠点などでの積極的な活用、利用拡大を図る。
- 分散型エネルギー供給拠点の整備による、“札幌版スマートエネルギーネットワーク”の形成・活用及び防災機能の向上を図る。
- 地区単位でのグリーン電力の購入など、北海道の自然・再生可能エネルギー活用に貢献する。
- 高密度・複合的土地利用展開によるエネルギー需要の集約化やエネルギー需要の平準化を図る。
- 路面電車などの公共交通の利用促進を図る。
- CO₂排出量の「見える化」や環境低負荷型まちづくりに向けた取組の情報・成果の発信など、市民や来訪者などの環境意識を啓発し、国内外にアピールする場を形成する。

③ 次世代型都市基盤「スマートエネルギーネットワーク」の形成

上述の“②環境低負荷型まちづくりの先駆的な展開”のうち、特に先進的な取組となる、地域全体で熱や電気を融通する次世代エネルギーシステム“札幌版スマートエネルギーネットワークの形成”に向け、以下の取組等の計画的な推進を図る。

- エネルギー供給事業者などの関係者間で、スマートエネルギーネットワークの形成に向けた考え方を共有し、実現に向けた方策を検討する場を設置する。
- 既存のエネルギーセンターを活用しながら、都心全体として適切な配置となる分散型エネルギー供給拠点の整備を進める。
- 札幌駅前通地下歩行空間に設置済みの熱導管ピットの有効活用などによる、分散型エネルギー供給拠点同士の相互接続により、都心全体のエネルギーネットワーク構築を進める。
- 分散型エネルギー供給拠点では、ネットワーク化によるエネルギーの面的利用の利点を活かし、より一層の再生可能エネルギーの積極的な導入を図るなど、将来に渡って環境負荷低減に向けた取組を追及していく。
- 相互接続された分散型エネルギー供給拠点及び系統電力を含む、エネルギーの最適化統合制御に向けた検討を進める。
- ネットワーク周辺建物への地域熱供給によるエネルギーの面的利用を促す施策展開を行う。

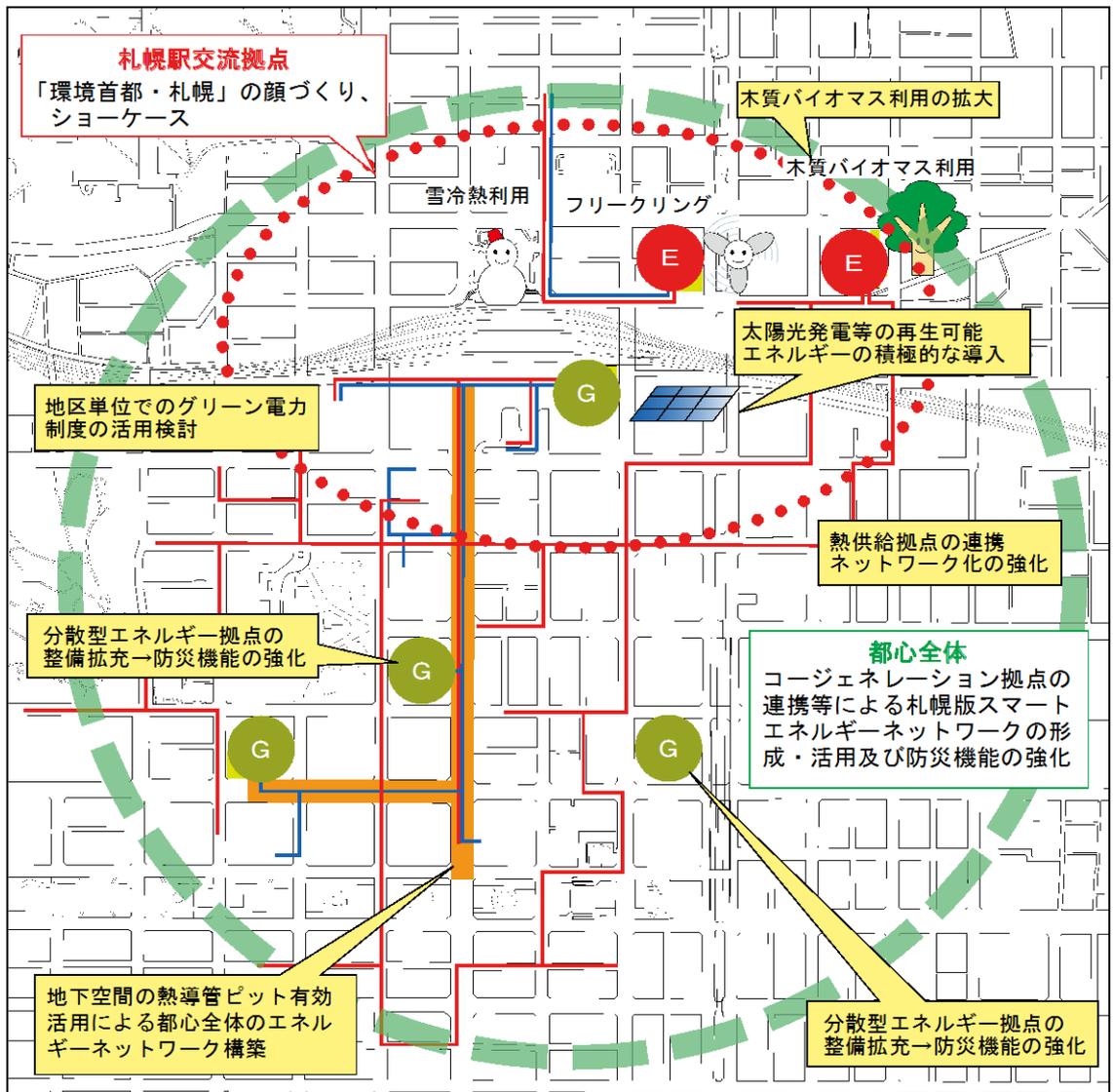
図：現状のエネルギーネットワーク



凡 例	
	エネルギー供給拠点
	エネルギー供給拠点 (ガスコージェネ)
	冷水管
	高温水・温水管



図：エネルギーネットワークの展開イメージ



(4) 『交通』“東アジアにおける北の一大交通拠点の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【札幌都心部における交通施策の考え方】

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。

また、「札幌市総合交通計画（H24.1）」では、基本方針のひとつに“道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える”を掲げ、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出するとともに、全道各地からの都心部への速達性の向上を図ることで、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こととしている。

【札幌駅交流拠点における交通施設の状況】

札幌駅交流拠点におけるJR及び地下鉄の乗車人員（平成21年度）は、JR札幌駅が8.6万人/日、地下鉄さっぽろ駅では南北線が5.9万人/日、東豊線で2.7万人/日となっている。

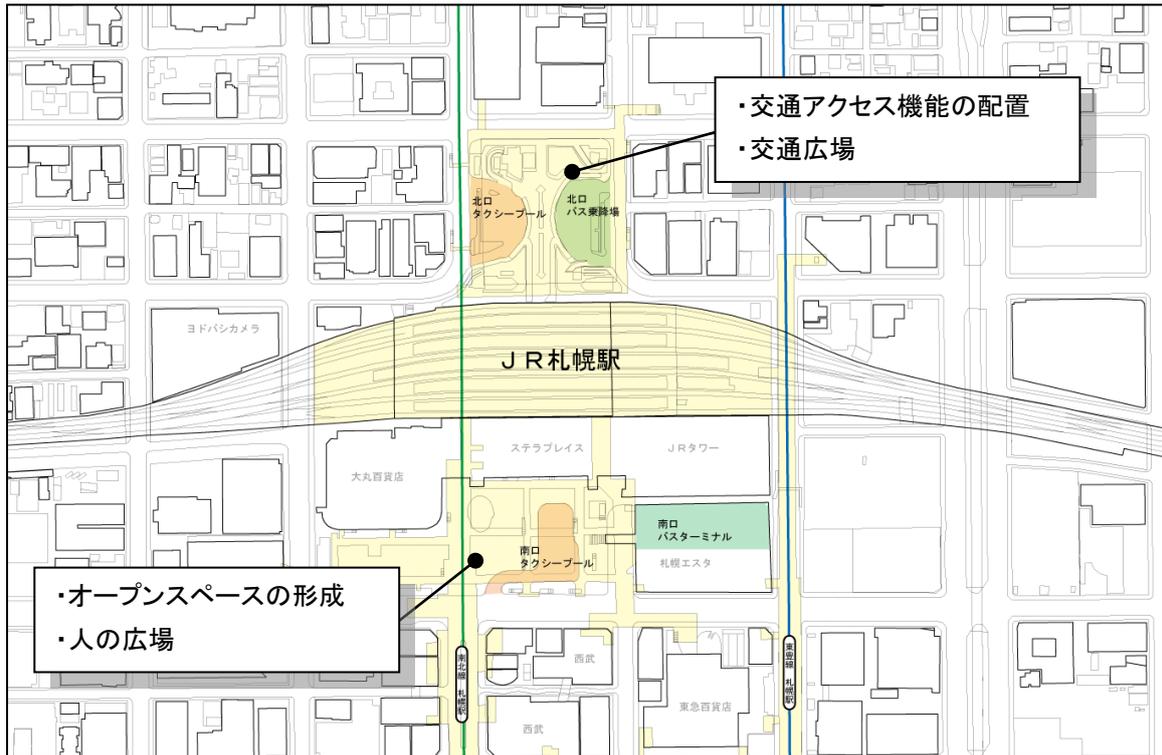
駅前広場は、平成10年に北口（約19,500㎡）、平成12年に南口（約19,000㎡）が整備されている。

北口広場は、ゆとりのある交通機能を持った「交通広場」として位置づけられ、バス、タクシーに加え、自家用発着場および地下駐車場を備え、主に自動車類によるアクセス機能を重視した機能配置となっている。

南口広場は、旅立ち、帰着としての空間、人々が出会い、滞留する空間として、人々の様々な生活が展開される「人の広場」と位置づけられており、交通機能に加え、人を中心としたオープンスペース確保に重点が置かれ、都心部の正面性を高める空間形成が図られている。

また、札幌駅交流拠点においては、昭和27年に札幌駅南口広場に地下街が完成したことを始めとし、昭和53年には札幌駅バスターミナルの開業とともに新たな地下街が整備され、平成10年には札幌駅北口地下歩道、平成11年には札幌駅南口の再開発に併せた地下街の統合により“アピア”が誕生するなど、まちづくりの進展にあわせて地下歩行空間ネットワークの拡充が図られてきている。

図：交通施設の状況



▼札幌駅北口駅前広場



▼札幌駅南口駅前広場



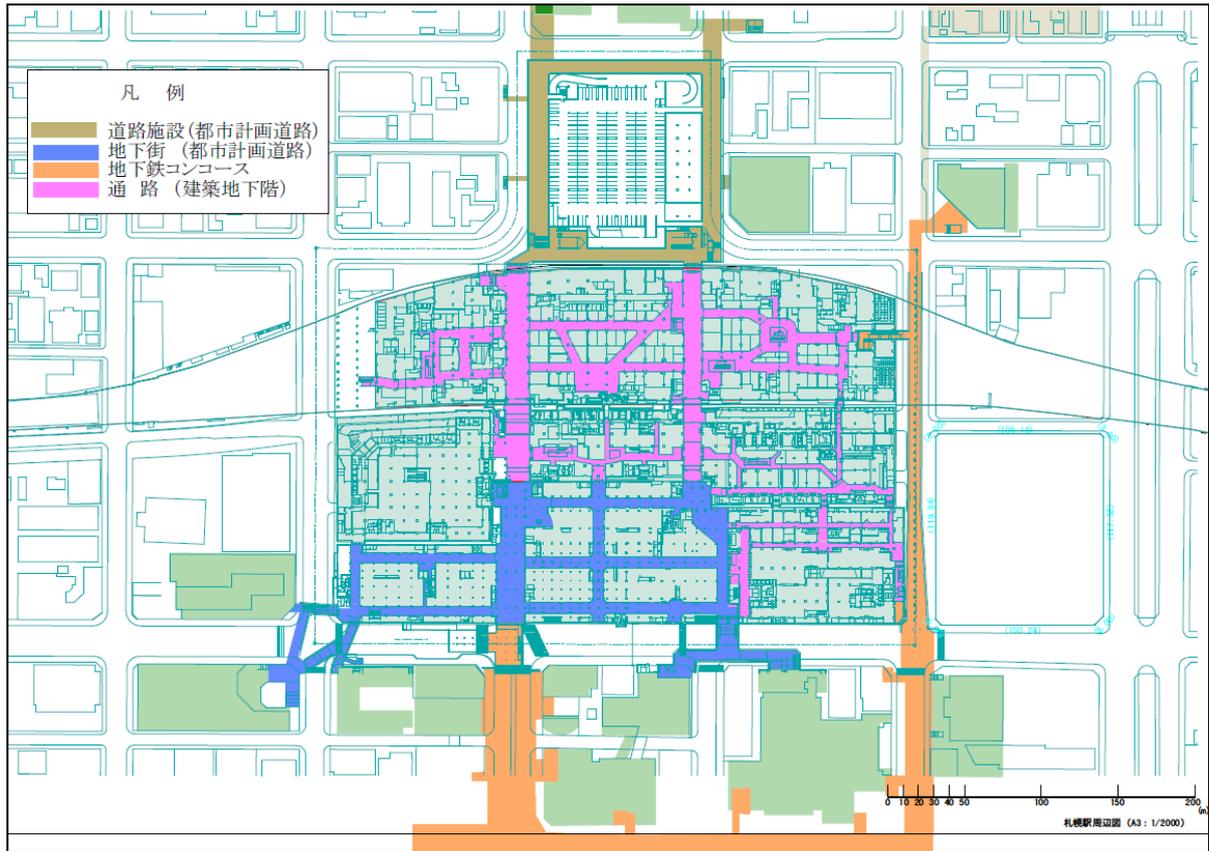
【札幌駅北口】

- ・北口駅前広場 1998年（平成10年）4月供用開始、駅前広場総面積／約19,500㎡
- ・バス乗降場 … 1998年（平成10年）4月開業、5バース（待機10バース）
- ・タクシープール … 40台
- ・自家用乗降場 … 10台
- ・一般駐車場 … 北口地下駐車場、230台

【札幌駅南口】

- ・南口駅前広場 … 2000年（平成12年）3月供用開始、駅前広場総面積／約19,000㎡
- ・JR札幌駅 … 1880年（明治13年）11月開業、乗車人員8.6万人/日（H21年度）
- ・地下鉄 南北線 さっぽろ駅 … 1971年（昭和46年）12月開業、乗車人員5.9万人/日（H21年度）
- ・地下鉄 東豊線 さっぽろ駅 … 1988年（昭和63年）12月開業、乗車人員2.7万人/日（H21年度）
- ・バスターミナル … 都市計画決定（S51.5.18）、1978年（昭和53年）9月開業
19バース（発着1,779便/日）
- ・タクシープール…45台

図：地下歩行空間ネットワークの状況



【現状の交通課題】

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、ここに集中する交通モード・交通量から、以下に示す交通課題を抱えている。

◆交通動線の輻輳

・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。

◆路上駐停車による交通阻害

・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阻害している。

◆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。

◆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、北口か南口か、バスターミナルか点在する路上バス停か、サイン不足などもあって分かりづらい。
- ・南口バスターミナルは、券売所・乗降場などが分かり難く、利便性等に課題がある。
- ・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。

このような状況に加え、新たな要素として平成23年3月12日に「札幌駅前通地下歩行空間」が開通し、札幌駅交流拠点と大通交流拠点とが地下歩道でつながった。

このことにより、札幌駅周辺と大通・すすきの周辺とに二極化していた都心商業圏が、四季を通じて安全で快適な歩行空間によって一体化されるとともに、沿道ビルとの地下接続や多様な空間活用により人々が憩い楽しめる空間が創出されたことで、人の流れや動きが活性化し、都心全体の歩行者交通量が増大しつつある。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

札幌都心部は、様々な交通機関や地下歩行空間ネットワークなど、既に充実した都市インフラを備えていることに加え、現在、路面電車事業のまちづくりへの活用等を図るため、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を対象に路面電車延伸の検討が進められており、近い将来、路面電車の札幌駅乗り入れが見込まれている。

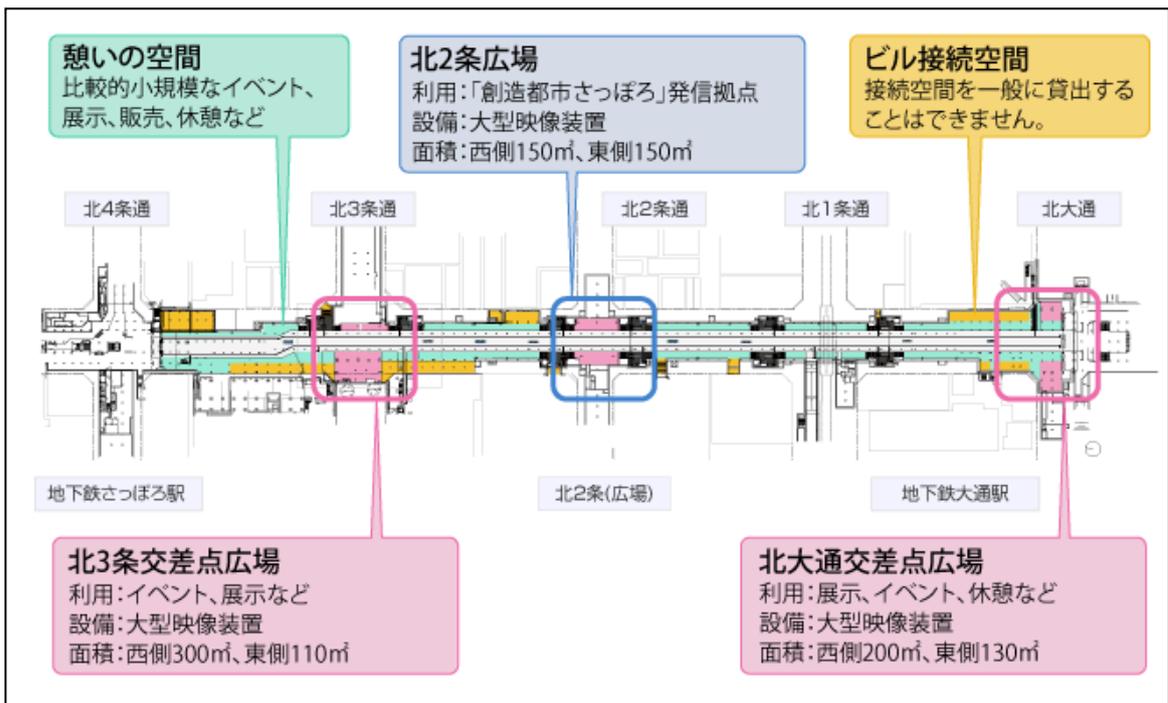
そして、北海道・札幌の活性化に不可欠である北海道新幹線の札幌駅乗り入れや、自動車交通の都心アクセス機能強化などについての検討も進められている。

道内最大の交通結節点である札幌駅交流拠点では、既存の都市インフラの有効活用を図りながら、新たな交通機能を受け止め、国内外主要都市との連携・交流の促進や、その活力を札幌・道内全体に展開させていくなど、本交流拠点の再整備効果を最大限に活かし、都市としての国際競争力向上を支える東アジアにおける北の一大交通拠点として、その存在価値を高めていくことが必要である。

参考：札幌駅前通地下歩行空間事業概要

■事業概要

区 間 地下鉄南北線さっぽろ駅から大通駅
 延 長 約520m（うち国道区間は約160m）
 幅 員 20m（歩行空間12m + 憩いの空間4m×2）
 事業期間 平成17年度から平成22年度まで（地下部）
 平成23年度まで（地上部）
 供用開始 平成23年3月12日（土）



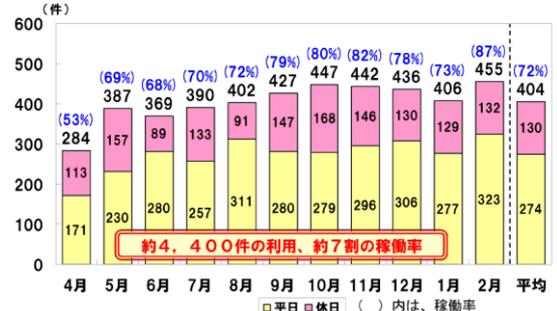
（札幌駅前通まちづくり株式会社HP）

【札幌駅前通の通行量の変化】※1（ ）内は、開通前の通行量からの伸び



※1:札幌駅前通地下歩行空間の開通から1年の歩行者通行量と利用状況(札幌市HP)

【憩いの空間の利用件数・稼働率】※1



2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点、東アジアにおける北の一大交通拠点として、より一層の国内外、道内外とのアクセス強化を図り、これまで以上にその存在価値を高めていくことが求められる。

そのためには、以下のとおり、現在検討が進められている新たな交通機能を実現し、その整備効果を最大限に活かすための機能を備えていくことが必要である。

(北海道新幹線の札幌延伸)

北海道と東北地域の新たな連携軸を形成し、両地域が一体となって発展するためにも、安定的な交通ネットワークの提供により、主要都市と短時間でアクセス可能な大量輸送機関である新幹線の札幌延伸は不可欠である。

また、東日本大震災によって甚大な被害を受けた地域の復旧・復興の促進にあたっては、東京方面だけではなく北海道方面との効率的な人流・物流面の連携や情報交流が重要と考えられることから、両地域のアクセス性を高める交通基盤の整備は、日本全体の強靱な国土づくりという観点からも非常に有効である。

そして、新幹線の札幌延伸は、札幌のみならず道内各地方拠点と道外とのアクセスも向上させ、観光産業の活性化等、その効果は北海道全体に及ぶものである。

このような観点から、北海道新幹線の札幌延伸により、広域的で安定的な輸送能力の発揮が大きく期待される。

(都心アクセス機能の強化)

道内の観光地や札幌周辺の工業団地・流通団地等の物流拠点は広範囲に立地しているため、鉄道駅から遠い観光地への移動は自家用車、レンタカー、貸切バスなどが主体であり、物流のほとんどは自動車となっている。

これらの観光・物流交通と日常の交通とは輻輳し、都心内の交通混雑に拍車をかけ、特に冬期の遅れは大きな課題となっており、国際競争力低下の一因になることが懸念されている。

このようなことから、道外、国外からの窓口であり、国際線ターミナル機能の充実に加え新たなICが着工されている新千歳空港や、小樽港などとの連携向上を図るため、創成川通を活用した都心アクセス機能の強化が必要である。

さらに、北海道新幹線の札幌延伸効果を北海道全体に波及させていくうえでも、道内各都市を結ぶ自動車高速ネットワークと都心部とのアクセス機能の強化は重要である。

(路面電車の札幌駅交流拠点への延伸)

路面電車は、軌道や停留場が地域の目印になるなど、土地勘のない観光客や高齢者を含めた誰もが利用しやすく、デザイン性に優れた車両や施設が個性的な街並みを演出し、沿線の新たな魅力を創出することなどから、まちづくりへの積極的な活用が求められており、現在、延伸に向けた検討が進められている。

今後、北海道新幹線の札幌延伸による観光客等の新たな来札者の移動の受け皿となることや新たな回遊行動の誘発などにより、賑わいを運ぶことが期待できる観点から、路面電車活用にあたり、札幌駅交流拠点への延伸の実現に向けた検討が必要である。

そして、札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開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ることから、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“東アジアにおける北の一大交通拠点の形成”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 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備
- ④ 多様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

東アジアにおける北の一大交通拠点形成するうえで不可欠である、北海道新幹線の札幌延伸に向けた取組を進める。

- 北海道新幹線の札幌延伸の早期開業に向けた取組や、その整備効果を最大化する広域的な交流・連携方策などを検討する。
- 新幹線の開業時期、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を検討する。

② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化

創成川通を活用した、広域的な交通を受け持つ自動車高速ネットワークとの都心アクセス機能強化に向けた検討を進める。

- 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、整備方針などについて検討する。
- 自動車交通の都心アクセス機能強化と連携した、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 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備

札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開を効果的に都心全体に波及させるため、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、札幌駅北口方面など、都心全体とのアクセス性を強化し、本交流拠点を起点とした人々の回遊性のより一層の向上を図る。

- 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バリアフリーな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重層的な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》

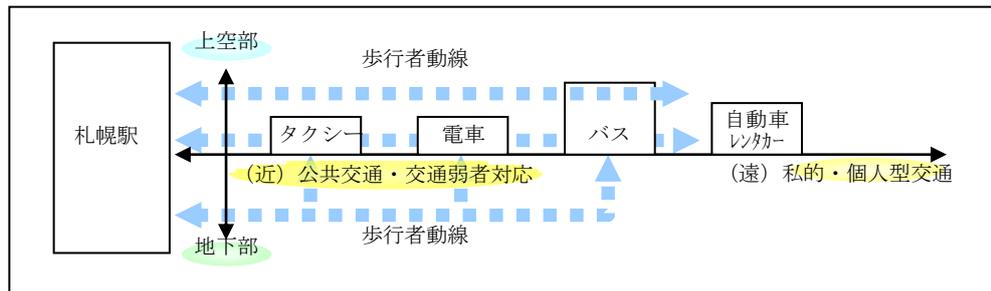
西2丁目地下空間の延伸

④ 多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

道内外を結ぶ広域的な交通機能や、市内全体あるいは都心内を結ぶ交通機能および、歩行者ネットワークなど、それぞれの役割、特性等を総合的に踏まえたうえで、土地利用と一体的な交通結節機能の再編により、より一層の機能向上を図る。

- 現在の「南口広場：人の広場」、「北口広場：交通広場」の位置付けを基本に、各交通機能の役割や特性、新たな交通機能の整備方針、上位計画での位置づけ、駅利用者のニーズ・特性などから、総合的に交通施設の機能、規模、配置等を再検討し、交通結節機能の再編に向けた考え方や方針を検討する。
- 歩行者の移動経路円滑化や、外国語表記、ユニバーサルなサイン表記等により、高齢者や観光客などにも利用しやすい、公平性が確保された移動サービスを提供する。

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も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々が訪れる札幌駅交流拠点においては、人々の活動起点および案内窓口として相応しい、明確な歩行者動線、分かりやすい案内、施設配置とする。

IV-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

【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

【その他街区等】

北4西3街区

- ・街区の一体的な再編に向け、街区内地権者等で構成する検討会を設置
- ・旧西武百貨店およびロフト館は、ヨドバシカメラが取得、建物は解体（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

北8西1地区

- ・木造老朽家屋もしくは更地が大半を占めている
- ・現在、再開発準備組合を設立し、市街地再開発事業の実施に向け検討中

札幌総合卸センター地区

- ・当初整備から40年以上が経過し、建物の老朽化が進行している
- ・現在、建替再整備に向けた事業計画の検討中

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、IV-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。

【土地利用と交通施設の一体的再編】

- ・北5西1街区と北5西2街区は、一体的な活用を図りながら、立地特性に応じた機能の導入など、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

【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
- ・“現在の顔”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

【プロジェクト間の連携】

- ・その他街区等でのプロジェクト（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地区の開発等）との機能連携・重層的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。

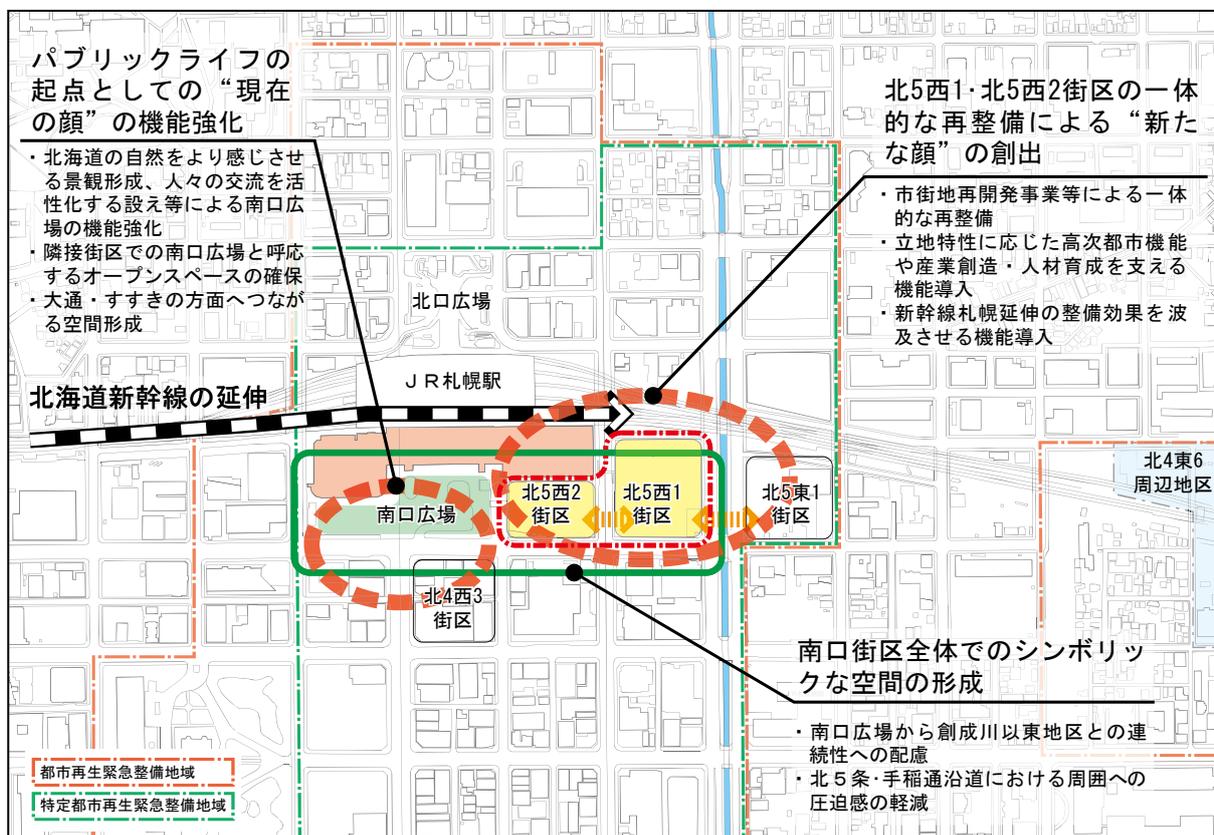
- ① 北海道の活力を牽引する“新たな顔”の創出と人々の活動起点である“現在の顔”の機能強化
- ② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編
- ③ 「環境首都・札幌」をアピールする環境低負荷型まちづくりの先駆的な展開
- ④ プロジェクト連鎖による段階的再整備

3) 具体的な取組イメージ

① 北海道の活力を牽引する“新たな顔”の創出と人々の活動起点である“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。
- ▶ 北5西1-北5西2街区の土地利用にあたっては、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、新幹線延伸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”の創出を図る。
- ▶ 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させる設えや北海道・札幌らしさを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、南口広場と呼应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・手稲通沿道の周囲への圧迫感軽減などを図っていく。

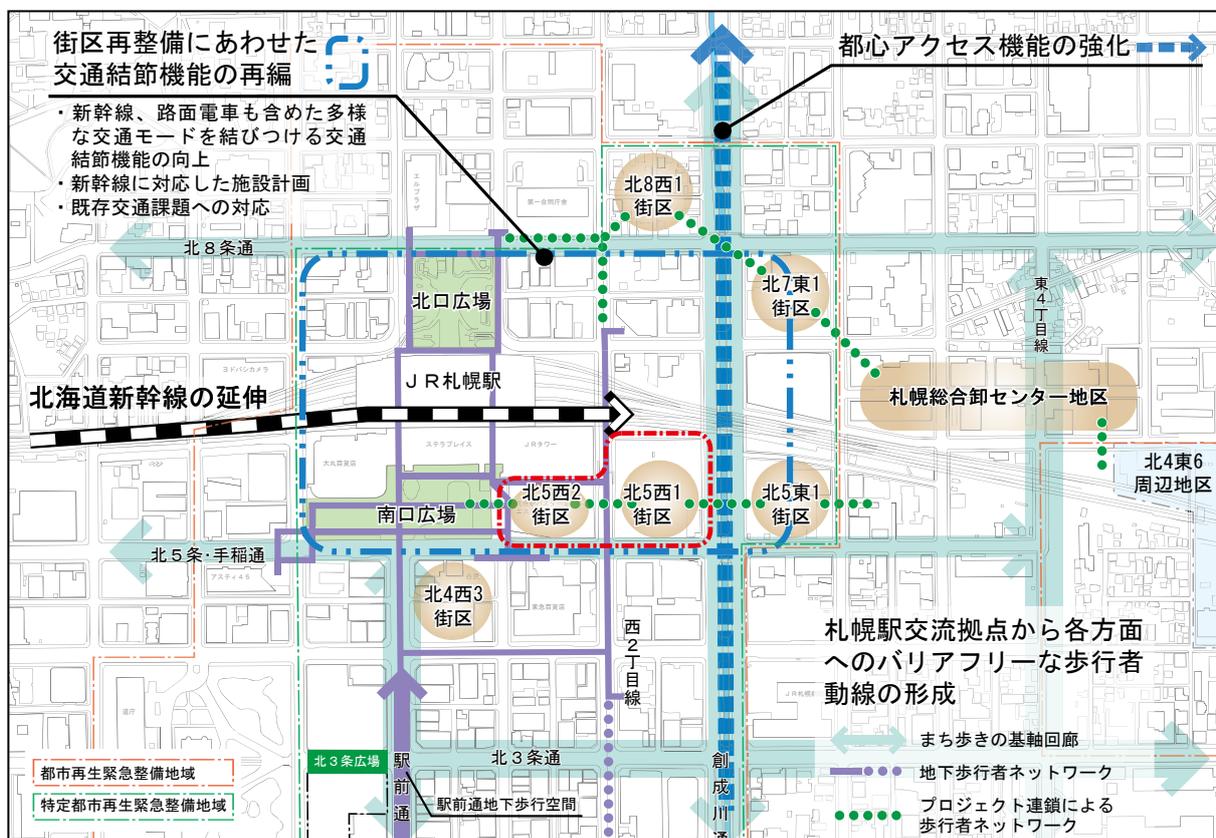
図：“新たな顔”の創出と“現在の顔”の機能強化



② 街区再整備にあわせた交通結節機能の再編

- ▶ 北5西1-北5西2街区の土地利用と併せて、北海道新幹線や路面電車、創成川通の都心アクセス機能強化等による新たな交通機能による環境変化および、既存の交通課題等への対応など、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を再編し、より一層の機能向上を図る。
- ▶ 南口街区全体の再編・再整備の際には、“人の広場”である南口広場との機能・役割分担を踏まえ、“交通広場”である北口広場を含め検討を行う。

図：街区再整備にあわせた交通結節機能の再編



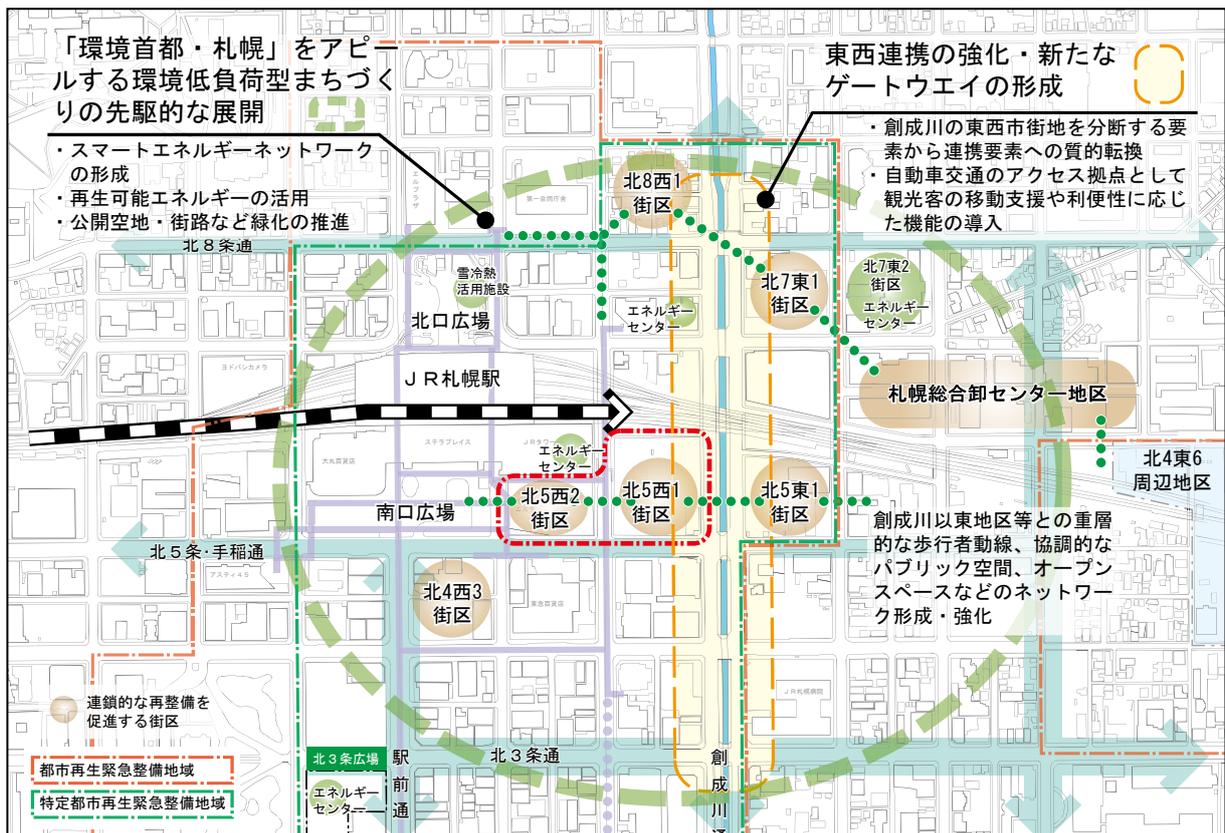
③ 「環境首都・札幌」をアピールする環境低負荷型まちづくりの先駆的な展開

- ▶ 人々の活動の起点となる南口広場を中心に、公開空地など緑の空間を確保するとともに、建物の屋上緑化や街路の性格に応じた緑陰道路の整備などを推進する。
- ▶ 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、地球環境に優しく、防災性にも優れた、まちづくりの実現を目指す。

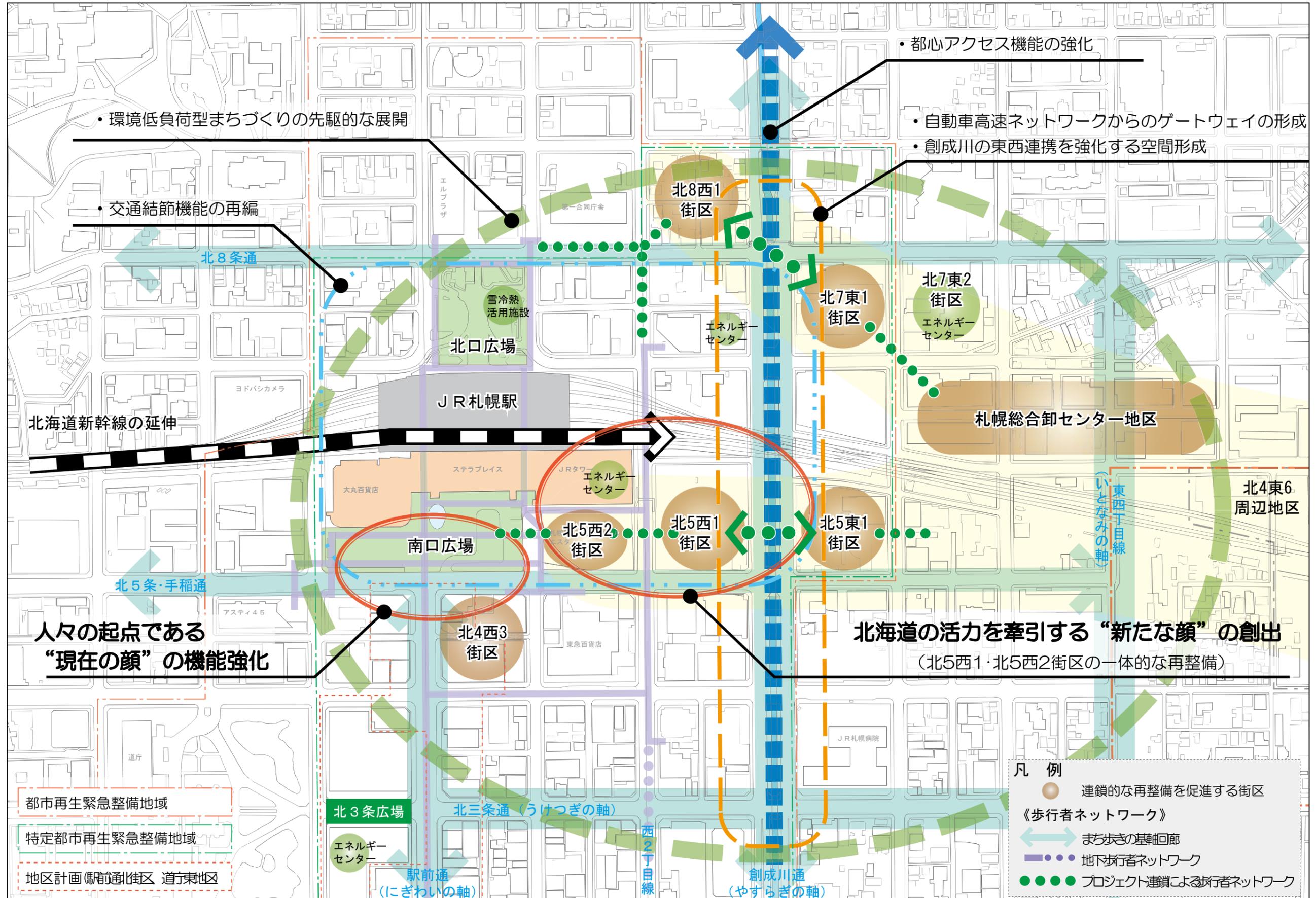
④ プロジェクト連鎖による段階的再整備

- ▶ 北5西1-北5西2街区や北4西3街区の再整備や既に動きのある北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、創成川通沿道など、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。
- ▶ 都心アクセス強化軸である創成川通の沿道には、自動車交通のアクセス拠点として、観光客の移動支援や利便性に応じた機能などの導入を誘導する。
- ▶ 都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や創世交流拠点、駅北口方面等と、重層的な歩行者動線、協調的なパブリック空間、オープンスペースなどによるネットワーク形成・強化を図っていく。
- ▶ これらの取組にあたっては、国が政令で指定する都市再生緊急整備地域の区域拡大を含め、都市再生に係る制度の活用を検討する。

図：「環境首都・札幌」の顔づくり・プロジェクト連鎖による段階的再整備



図：目指すべき方向性のイメージ(長期展望)



V 実現に向けた基本的考え方

V-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、“現在の顔”である南口広場と“新たな顔”となる北5西1-北5西2街区は、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。

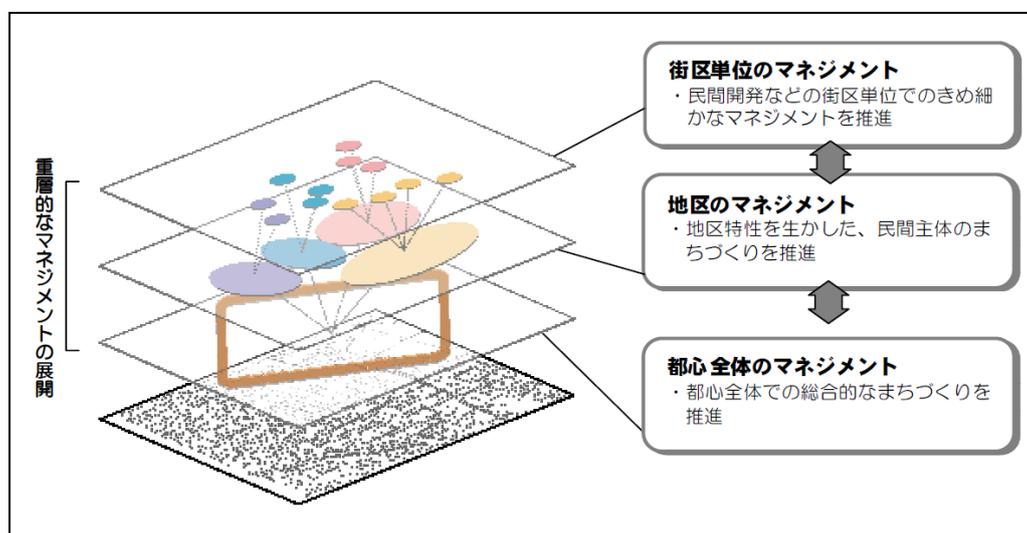
そのためには、現在開発の動きのある北8西1地区や卸センター、さらに創成川以東地区などの個別事業主体を含めた協議の場を設置し、建築規制やデザイン誘導、満たすべき環境性能、機能の連携、オープンスペースの配置、歩行者ネットワークの形成、自動車交通動線(駐車場配置)の調整、低炭素型まちづくりに向けたスマートエネルギーネットワークの形成などの取組が求められる。

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、札幌市が主体となって「(仮)札幌駅交流拠点再整備協議会」を創設することが必要である。協議会では、行政や事業者、地権者などの関係者間で意見を交わし、全体を調整するとともに、エリアマネジメントの実践に向けた枠組みについて検討を深めていく。

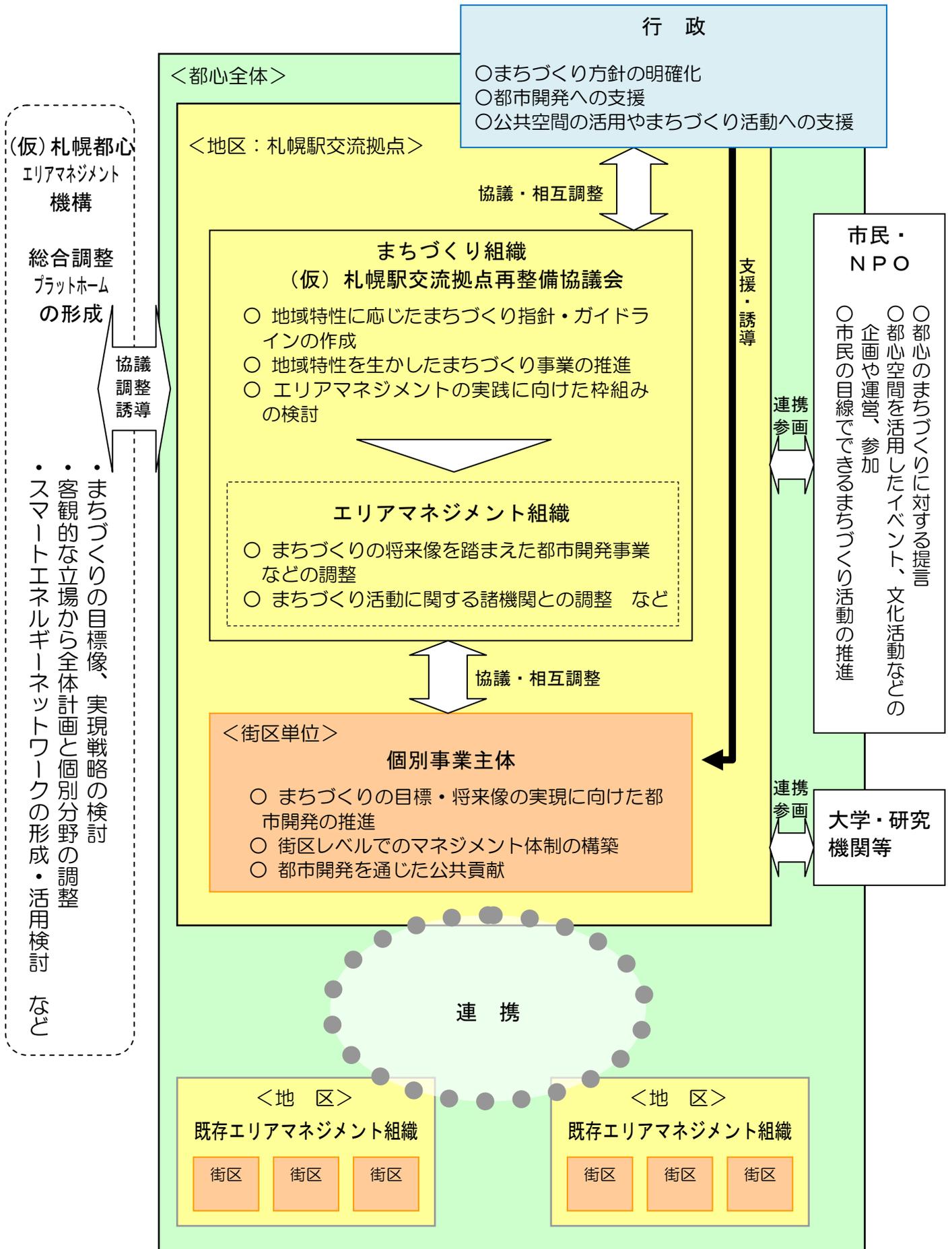
そのうえで、交流拠点全体の価値向上を目的とした、多様な取組を実践する役割を担う地区単位のエリアマネジメント組織の確立を目指すことが必要である。

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



図：札幌駅交流拠点におけるエリアマネジメント体制イメージ



V-2 今後に向けて

札幌駅交流拠点が目標とする将来像の実現に向けては、まず始めに、札幌市が北海道新幹線札幌延伸の動向を見据えながらまちづくりの方針を明確にし、地権者や事業者などの関係者とともに、協働したまちづくりを推進する組織となる「(仮)札幌駅交流拠点再整備協議会」を創設する。

協議会は、既に動き出している開発事業との協議・調整を図りながら、将来のまちづくりに向けた指針の策定や、交流拠点全体の価値向上を目的として多様な取組を実践する地区単位のエリアマネジメントの枠組み等について検討を進める。

次に、これら検討成果に基づき、各事業間の連携・調整をしながら、札幌駅南口街区（北5西1～北5西4街区）やその他街区における再整備および、エリアマネジメント組織の立ち上げに向けた取組を進めるなど、指針に基づいたまちづくりの具体化の実現を図っていく。

このように、様々な取組を積み重ねていくことによって、主要な開発事業やスマートエネルギーネットワークなどの都市基盤の具体化、並びに北海道新幹線や路面電車など新たな交通機能の整備効果の最大化などが図られ、まちづくりの将来像や目標を実現することが可能となることから、札幌駅交流拠点の形成にあたっては、計画的にまちづくりの取組を連鎖させていくことが必要である。

また、これらの取組は、北海道新幹線札幌延伸の早期開業を実現するためにも、概ね10年でのまちづくりの具体化を目指し、積極的に推進していくことが重要である。

(1) 早期に着手する主な事項

本構想案の具体化に向け、早期に着手する主な事項およびその際の各主体の役割について、以下のとおり整理する。

なお、取組に際しては、本構想案の提言後、近々正式決定が見込まれる北海道新幹線札幌延伸の動向を見据えながら、速やかに札幌市がまちづくりの方針を明確にしていくことが求められる。

① まちづくり方針の明確化

本再整備構想案を踏まえた、行政によるまちづくり方針の明確化

取り組み内容と各主体の役割

○まちづくり方針の明確化	札幌市 <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用、導入機能等の考え方 ・基幹的都市基盤施設（駅前広場等）の検討・整備 ・各街区間で連携・調整すべき機能の方針 など
--------------	---

② まちづくり組織の創設・取組の推進

：(仮)札幌駅交流拠点再整備協議会

各主体が参加した、事業調整や支援を行う中間的な役割を担うまちづくり組織を創設し、まちづくりの方向性を包括的に検討・推進

- ・当面の活動母体となる、まちづくり準備組織の立ち上げ
- ・段階的な組織づくりと将来的な組織体制、事業内容の検討
- ・まちづくり組織による“まちづくり指針”の策定、各主体の役割の明確化
- ・エリアマネジメントによるプロジェクト連鎖、段階的再整備の実践に向けた枠組みの検討

取り組み内容と各主体の役割

○まちづくり組織の創設 ：(仮)札幌駅交流拠点再整備協議会	札幌市、地権者、エネルギー供給事業者 など <ul style="list-style-type: none"> ・協議会への参画 市民、NPO、大学・研究機関 など <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりに関する提言
○まちづくり指針の策定、指針に即した個別事業の誘導・調整	(仮)札幌駅交流拠点再整備協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり指針の策定 ・指針に即した個別事業の誘導・調整 ・エリアマネジメントによるプロジェクト連鎖、段階的再整備の実践に向けた枠組みの検討 札幌市 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画等による指針の担保

③ 南口街区（北5西1～北5西4街区）再整備の実施方針

本構想案の基幹的な街区である、北5西1～北5西4街区の再整備を実現するための実施方針の検討

- ・北5西1-北5西2街区の一体的再整備の方針
- ・パブリックライフの起点としての機能強化方針
- ・交通結節点強化方針

取り組み内容と各主体の役割

○南口街区（北5西1～北5西4街区）の一体的な事業展開	札幌市 <ul style="list-style-type: none">・具体的な事業化に向け関係者間で連携・調整する場の設置・事業に対する支援 地権者、各交通事業者 など <ul style="list-style-type: none">・関係者間で連携・調整する場への参画・まちづくり指針に即した実施方針の策定、事業展開
-----------------------------	---

【上記①～③の検討にあたって見据えるべき事項】

- ・北海道新幹線の札幌延伸の動向
- ・自動車高速ネットワークとの都心アクセス機能強化に向けた検討状況
- ・路面電車の札幌駅延伸に向けた検討状況 など

④地域エネルギー供給に係る更なる低炭素都市づくりの追及（都心全体）

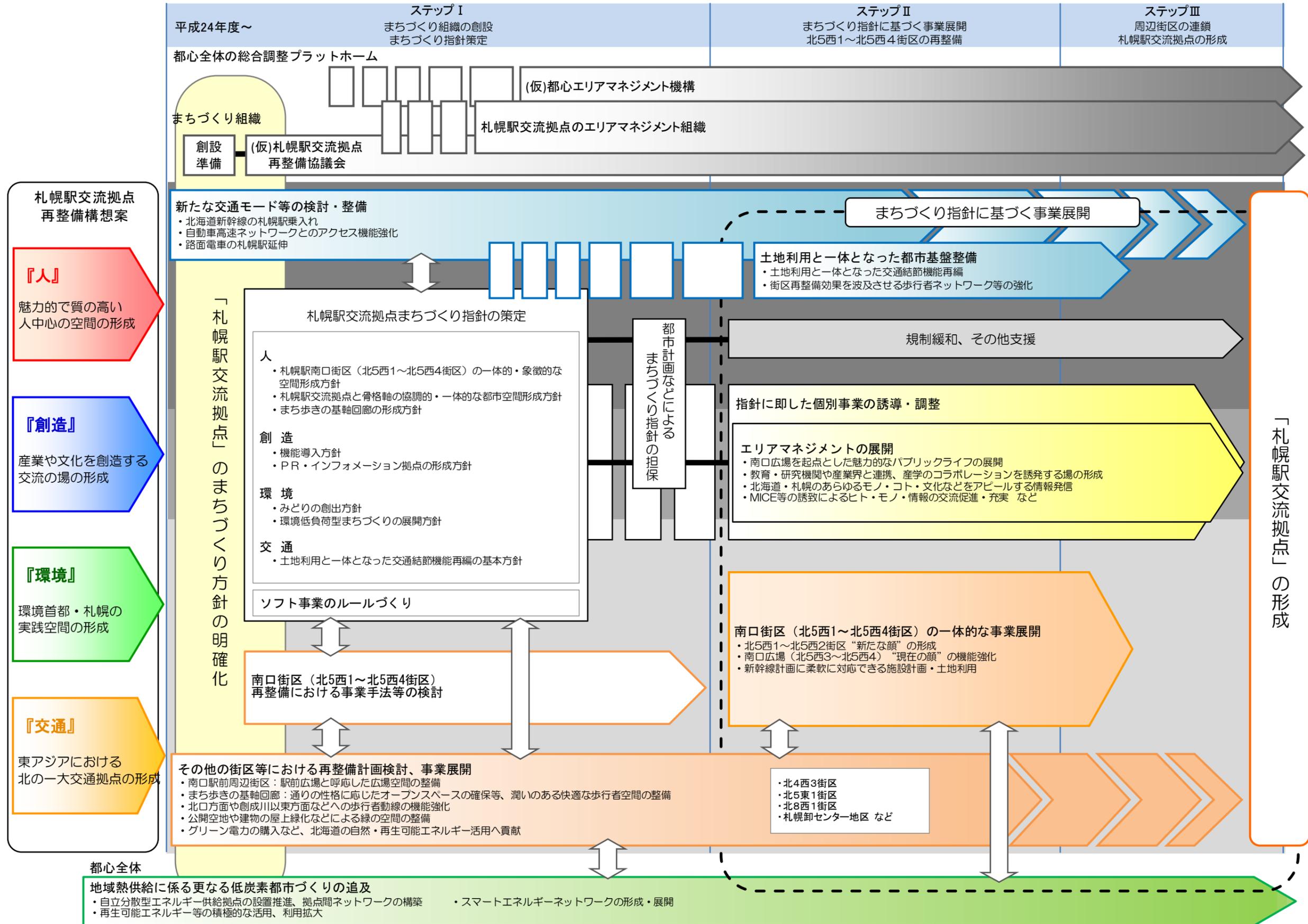
環境首都・札幌の実践空間の形成に向けて、地域エネルギー供給に係る更なる低炭素都市づくりの追及

- ・低炭素都市づくりに向けた札幌駅交流拠点の位置づけの明確化
- ・スマートエネルギーネットワーク形成に向けた基本的考え方、整備方針の検討
- ・再生可能エネルギー等の積極的な活用、利用拡大
- ・建物・街区レベルに求める環境性能及び環境貢献に対するインセンティブの検討

取り組み内容と各主体の役割

<p>○地域エネルギー供給に係る更なる低炭素都市づくりの追及</p>	<p>札幌市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素都市づくりに向けた札幌駅交流拠点の位置づけの明確化 ・事業に対する支援 <p>札幌市、エネルギー供給事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマートエネルギーネットワーク形成に向けた基本的考え方、整備方針の検討 <p>エネルギー供給事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生可能エネルギー等の積極的な活用、利用拡大 ・自立分散型エネルギー供給拠点の設置推進、拠点間ネットワークの構築 ・スマートエネルギーネットワークの形成・展開
------------------------------------	--

(2) 事業展開プログラムの想定 ～北海道新幹線札幌延伸の早期開業を目指して～



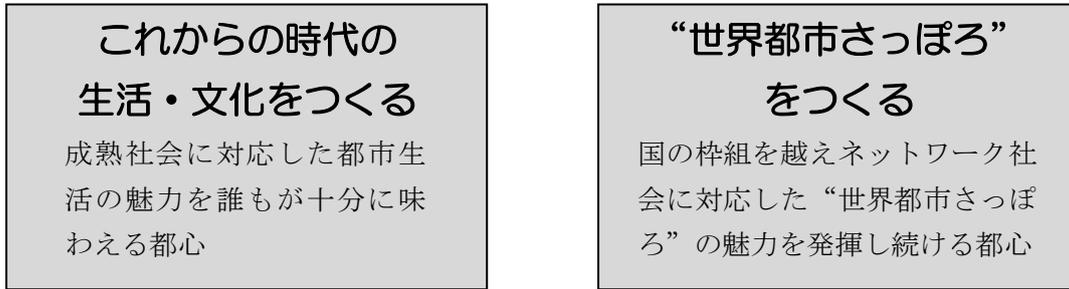
参考資料

資料 1	関連計画等の概要.....	55
資料 2	用語解説.....	63
資料 3	構想案策定過程.....	65

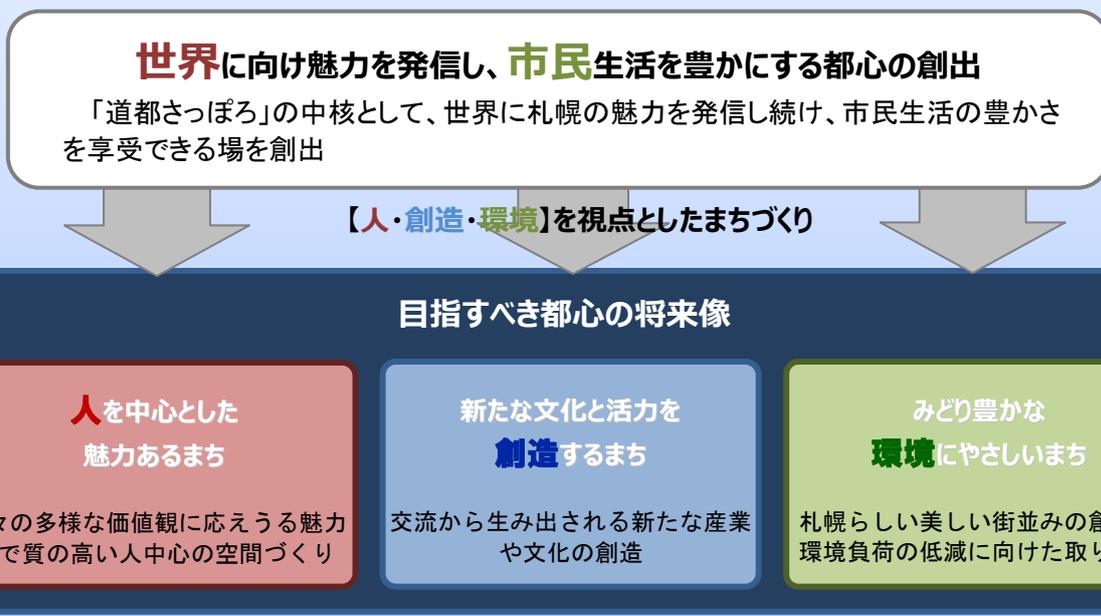
資料 1 関連計画等の概要

(1) 都心まちづくり計画・都心まちづくり戦略

◆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



◆都心まちづくり戦略（H23.1 策定）



○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高め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) 特定都市再生緊急整備地域（平成24年1月指定）

平成22年6月に閣議決定された我が国の新成長戦略では、7つの戦略分野のひとつに「観光立国・地域活性化戦略」を挙げ、この推進に向け“大都市の再生”を主な施策として掲げている。

これを受け、国土交通省成長戦略（H22年5月 国土交通省成長戦略会議）では、“国の成長を牽引するエンジンである世界都市東京をはじめとする大都市について、国際競争力を強化する”とし、大都市の再生や成長を促す仕組みを更に発展させるため、都市再生特別措置法の改正により、全国の都市再生緊急整備地域のうち、“都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域”を、新たに「特定都市再生緊急整備地域」（以下特定地域）に指定する制度を創設した。

この特定地域は、平成24年1月に全国11地域が決定され、「札幌駅・大通駅周辺地域」の一部も、そのひとつとして指定を受けた。

「札幌駅・大通駅周辺地域」における特定地域としての目標は、“優れたまちづくりを通じて世界都市となることを目指し、国際的な活動の拠点にふさわしい市街地を形成”することであり、これに向け札幌駅周辺においては、“世界都市さっぽろの玄関口にふさわしい都市空間・都市景観を形成するとともに、交通結節機能を強化する”ことを掲げている。

図：都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域の区域



◆札幌駅・大通駅周辺地域（144ha（特定地域 109.5ha））

- ・H14.10.25 地域指定（H14政令第318号）
- ・H17.12.6 地域整備方針変更（第15回都市再生本部）
- ・H24.1.18 地域整備方針変更（第22回都市再生本部）
- ・H24.1.20 特定地域指定決定（閣議決定）

◆札幌北四条東六丁目周辺地域（19ha）

- ・H14.10.25 地域指定（H14政令第318号）
- ・H23.11.16 地域整備方針変更（第21回都市再生本部）

表：都市再生緊急整備地域および特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針

地域名称	整備の目標	都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	公共施設その他の公益的施設の整備に関する基本的事項	緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項
札幌駅・大通駅周辺地域	<p>札幌市の都心において、既存の都市基盤と世界有数な多雪寒冷の大都市という地域特性を活かし、人と環境を中心に据えた都心づくりを推進</p> <p>このため、札幌駅前通や創成川通の整備効果を活かし、都心の骨格軸や交流拠点を基軸とする、歩いて暮らせる豊かで快適な都心の創造に向けた多様な高次な機能が複合した市街地を形成</p> <p>併せて、低炭素社会の実現を図るため、雪の冷熱エネルギーの活用等による、環境負荷の低い新たなエネルギー有効利用都市の実現を先導</p>	<p>○札幌駅周辺において、広域的交通結節点としての機能を強化するとともに、情報、サービス、交流機能等を充実・強化 このうち、北口周辺では業務、居住機能等の複合市街地を形成</p> <p>○札幌駅前通沿道において、引き続き業務、商業、交流機能等を充実・強化</p> <p>○大通と創成川通が交差する交流拠点において、創造的活動に資する文化芸術等の機能や、商業、交流機能等を充実・強化</p> <p>○創成川通沿道において、商業、居住、宿泊機能等を充実・強化するとともに、多様な都市機能を創成川以東地区に波及させる交流機能を導入</p> <p>○大通以南の地区において、防災・安全面で課題を抱える老朽建築物の更新を促進することで、商業、交流機能を充実・強化するとともに、業務、居住機能等との複合市街地を形成</p>	<p>○道路等と敷地内通路等の連携や広場空間の整備・活用により、災害時の避難路としても活用可能な地上・地下の重層的な歩行者ネットワークを充実・強化 この際、多面的な活用が可能な敷地内空地等を確保</p> <p>さらに、中長期的には、人と環境を重視し、歩行者主体の交通体系について検討</p> <p>○札幌駅周辺において、北海道新幹線の札幌駅乗入や路面電車の札幌駅方面への延伸を見据え、交通結節機能を再配置</p>	<p>○地下通路との接続により一体的な地下空間を形成するとともに、建築物の低層部及び地下部に、にぎわいを演出する商業、サービス機能等を導入する都市開発事業を促進</p> <p>○大通以南の地区等において、居住機能を導入する際、建築物の低層部に、にぎわいを演出する商業、サービス機能等を導入する都市開発事業を促進</p> <p>○敷地内空地の緑化等、緑豊かなまちづくりに寄与する都市開発事業を促進</p> <p>○自立・分散型エネルギー供給拠点の整備、冷熱・温熱等の供給ネットワークの活用、外気を活用した冷房等の省エネルギー対策等、防災性の向上や環境負荷の低減に寄与する都市開発事業を促進</p> <p>○まちづくり会社などによる、地域の価値向上を目指すエリアマネジメントの取組を推進するとともに、官民協働の都市開発事業を促進</p>
〔特定都市再生緊急整備地域〕	<p>優れたまちづくりを通じて世界都市となることを目指す札幌市の都心において、都市機能の集積・高度化、都市空間・エネルギー等のネットワーク形成、エリアマネジメントの展開を推進し、災害にも強く、国際的な活動の拠点にふさわしい市街地を形成</p> <p>併せて、これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信</p>	<p>○札幌駅周辺において、世界都市さっぽろの玄関口にふさわしい都市空間・都市景観を形成するとともに、交通結節機能を強化</p> <p>○札幌の目抜き通りである札幌駅前通沿道において、高い環境・防災性能を有する国際水準の業務機能を導入</p> <p>○大通と創成川通が交差する交流拠点において、国際水準の文化芸術等の創造的活動に対応可能な集客交流機能を導入</p> <p>○大通以南の地区において、路面電車の延伸や地下通路及び地上部道路の整備検討と一体となった都市開発事業により、商業、業務、交流機能を充実・強化</p>	<p>○国内外の優れた現代舞台芸術等の公演に対応可能な国際水準のホールを有し、文化芸術振興の拠点、集客交流拠点となる市民交流複合施設を整備</p> <p>○駅前通地下歩行空間や創成川公園などの整備効果を活かし、北3条広場や札幌駅前通と大通が交差する交流拠点における地下広場等、国内外の人々の交流を促進する広場空間を整備</p> <p>○大通以南の地区において、路面電車の延伸や、都市開発事業と一体となった地下通路及び地上部道路の整備検討を推進</p> <p>○環境にやさしく、災害にも強いまちづくりの実現に寄与するコージェネレーションなどの自立・分散型エネルギー供給拠点の整備、駅前通地下歩行空間に併設した熱導管収容施設の更なる活用、スマートエネルギーネットワーク化の検討など、低炭素社会・エネルギー有効利用都市のモデルとなるエネルギーネットワークを形成</p>	<p>○都心の回遊性を高め、都市の魅力向上やにぎわいの創出、防災性・安全性の向上に寄与する公共的空間等を整備する都市開発事業を促進</p> <p>併せて、オープンスペースのネットワーク化や、公共的空間を活用する取組を促進</p> <p>○都市開発事業単位、地区単位、都心全体等、各レベルに応じた重層的なエリアマネジメント体制を強化するとともに、まちづくり会社等の都市再生整備推進法人化を促進</p>
札幌北四条東六丁目周辺地域	<p>札幌都心東部に位置する大規模工場の土地利用転換等により、環境共生型市街地のモデルとなる複合市街地を形成</p> <p>併せて、雪の冷熱エネルギー等を活用したエネルギー有効利用都市の実現のための供給拠点を形成</p>	<p>○居住機能と業務機能等が複合した市街地を形成</p> <p>○札幌都心で形成すべき冷熱・温熱等の自立・分散型エネルギー供給ネットワークの拠点機能を導入</p>	<p>○周辺の集客・交流施設との回遊性を高め、災害時の避難路としても活用可能な歩行者ネットワークを形成</p> <p>○都市開発事業に関連した道路整備により、災害時の避難路や緊急輸送道路としても活用可能な地域内道路網を充実・強化</p> <p>○冷熱・温熱等の自立・分散型エネルギー供給ネットワークを形成</p>	<p>○防災・安全面で課題を抱える老朽建築物の更新等災害に強いまちづくりの実現に寄与する都市開発事業を促進</p>

(3) 札幌市総合交通計画（平成24年1月策定）

『札幌市総合交通計画』の“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

～あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して～

『札幌市総合交通計画』の“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

日常生活を支える各拠点の特性に合わせ、地域の魅力を引き出すとともに、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援するため、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活交通を目指し、公共交通が使いやすい環境の創出など安心・安全な交通環境の向上を図ります。

活力

道都さっぽろの顔となる 『都心まちづくり』を支える

都心部においては、通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出する一方で、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ります。

さっぽろの『都市観光』 を支える

年間約1,260万人の観光客が訪れる札幌市においては、外国人なども含む多様な来訪者に対応する必要性が高まっており、さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらうため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

圏域連携のための 『広域交通』を強化する

広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させるため、既存道路を活用しながら多様な都市機能を有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ります。

環境

交通システムの充実により 『環境首都・札幌』の実現を 支える

環境首都を目指す札幌市においては、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図るとともに、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ります。

○各交通モードの基本的な考え方（抜粋）

■公共交通ネットワーク 超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通の役割はますます高まっており、公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。	
全般	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を皆で支えるという意識の醸成を図る。
路面電車	<ul style="list-style-type: none"> ● 創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していく。 ● 延伸検討地域においては、経営面などの課題解決を図りながら、まずは都心地域への延伸実施を具体的に検討し、その他の地域についてはそれぞれの地域特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら検討を進める。
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、乗継施設等の機能維持を図るとともに、改修時には利用者利便をさらに高めるよう検討する。 ● ICカードの導入による利便性の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、交通機関の連携強化を進める。

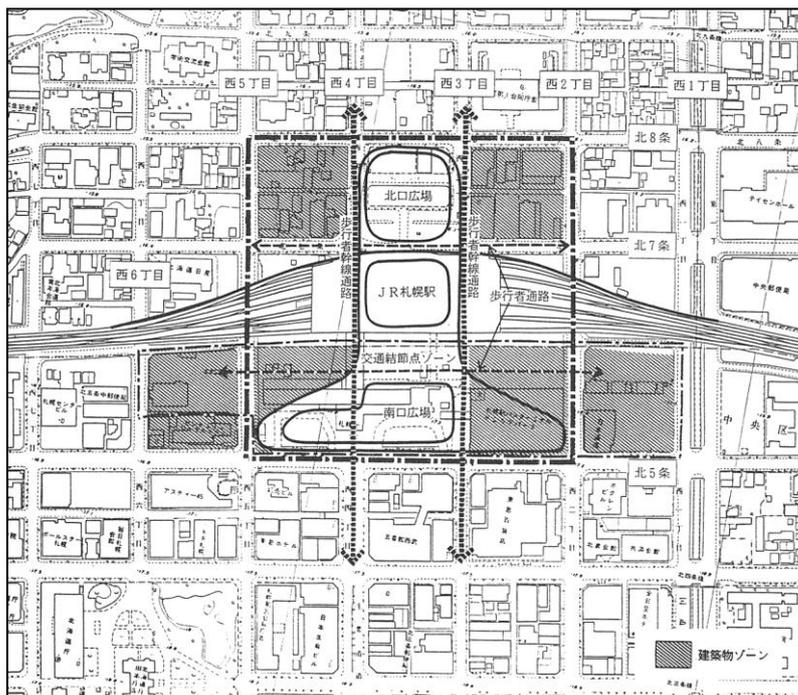
■道路ネットワーク 道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。	
自動車（道路）	<骨格道路網> <ul style="list-style-type: none"> ● 創成川通（国道5号）・豊平川通については、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸（都心アクセス強化道路軸）に位置付け、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携強化を図る。 <都心部の道路網> <ul style="list-style-type: none"> ● 複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、都心部の道路ネットワークの機能強化による渋滞緩和を図る。
徒歩	<地下空間> <ul style="list-style-type: none"> ● 既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下広場空間の拡充を図ることにより回遊ネットワークの強化を図る。 ● 地上・地下が一体となったにぎわいの創出を図る。
自転車	<駐輪環境> <ul style="list-style-type: none"> ● 行政、市民、事業者（施設管理者）がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策（既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など）を推進していく。

■広域的交通ネットワーク 北海道の中核都市としての役割を果たすためには、道内各地から札幌への交通利便性を高める必要があり、札幌都市圏の市町村が様々な機能を分担しながら、全体としてバランスの取れた発展を続けるため、広域的なネットワークの充実が求められています。	
北海道新幹線	<ul style="list-style-type: none"> ● 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んでいく。
航空 （丘珠空港）	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線の利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていく。

(4) 第二次「札幌駅周辺地区整備構想」(平成4年5月策定)

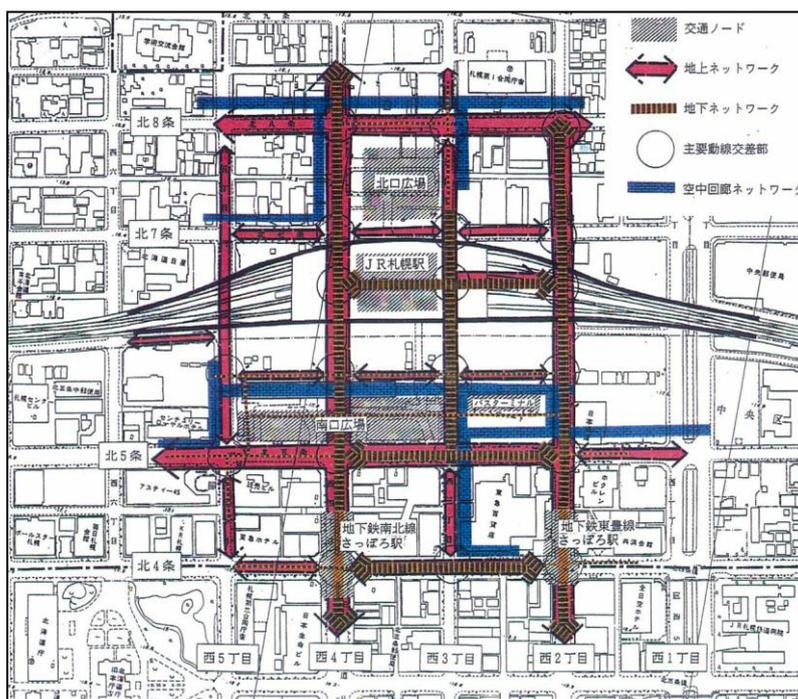
◆基本的なゾーニング

西3丁目通と西4丁目通の中間及び北5条・手稲通に面した西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。



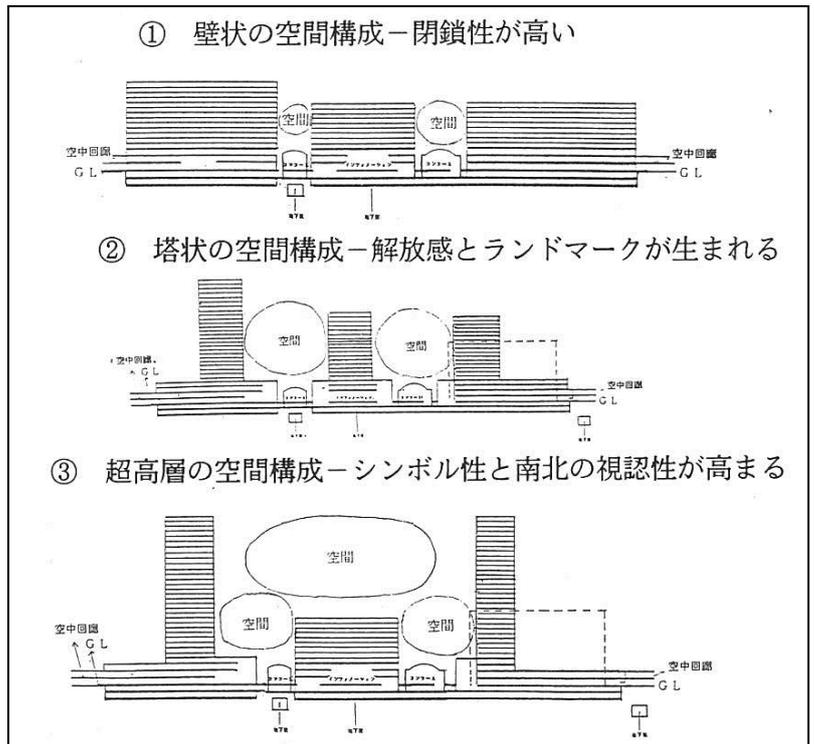
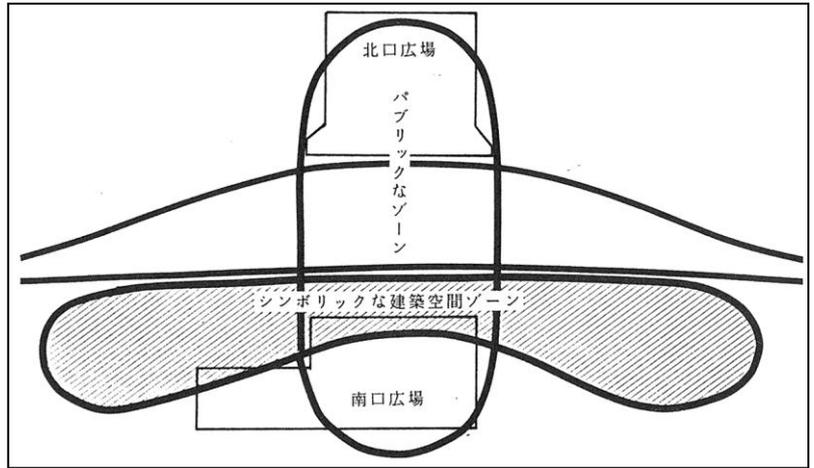
◆歩行者動線の考え方

- ・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。



◆ 建築空間の空間構成の考え方

- ・ 平面：東西両連絡通路並びに南北駅前広場を結ぶパブリックゾーンと、高架南側で東西方向に連なるシンボリックでにぎわいのある建築空間ゾーンのクロスするゾーンとしてとらえる。
- ・ 立体：低層階は、ゆとりある敷地利用でかつにぎわいのある連続性の高い空間の形成を考慮する。
高層階は、閉鎖的な壁面の連続をさげ、札幌の都市エネルギーを象徴するシンボル性の高い建築空間の形成を考慮する。



H3. 8. 4撮影

資料2 用語解説 (五十音順)

エリアマネジメント

一定の地域（エリア）における、安全・安心・美しさ・豊かさなど、環境の維持・向上・管理を実現していくための地域住民・商業者・事業者・地権者などによるさまざまな自主的取り組み。

環境首都・札幌

札幌市が、世界に誇れる環境都市を目指すために宣言（H20年）。宣言文のほか、7つの視点からなる「さっぽろ地球環境憲章」、26項目からなる「地球を守るためのプロジェクト・札幌行動～市民行動編」で構成される。

グリーン電力

自然エネルギー（風力、太陽光、バイオマス、マイクロ水力、地熱など）で発電された電気及び、これを選んで購入する仕組み。

グローバル化

人、物、資金、情報の国境を越えた移動が地球規模で盛んになり、政治や経済などさまざまな分野での境界線がなくなることで、相互依存の関係が深まっていく現象。

コンテンツ

文章、音楽、画像、映像、またはそれらを組み合わせた情報の集合のこと。

コンパクトシティ

従来のような人口増大が見込めない状況下において都市の活力を保持する政策の一つで、市民生活に必要な多様な機能が集積している都市の形態。都市の拡大を抑制し、都心部や各拠点の土地の高度利用により、職住近接による交通渋滞の緩和・環境負荷の低減が見込まれるだけでなく、近郊の緑地や農地の保全が図られるとされる。

再生可能エネルギー

太陽光、地熱、風力など一度使用しても再び同じ形態で利用することのできるエネルギーの総称。

市民交流複合施設

世界都市さっぽろ、集客交流都市さっぽろにふさわしい文化芸術振興の拠点となることはもとより、様々な市民が集い、交流し、札幌の魅力を国内外に積極的に発信していく場となることを目指し、札幌市が整備を検討している施設。

市民が期待する国内外の優れた現代舞台芸術等の公演に支障なく対応できる国際的な水準をもつホール、文化芸術活動の支援、次代の担い手

の育成、文化芸術と異業種・異業界との協働・交流の推進などを通じて、札幌全体の文化芸術を支え、育てていく役割を担う（仮称）アートセンター、創世交流拠点の理念にふさわしい様々な市民の交流を促すとともに、「創造都市さっぽろ」の理念を具現化し、新しい札幌の魅力を発信する機能を有する（仮称）創造活動センターからなる。

スマートエネルギーネットワーク

コージェネを核とした分散型エネルギー供給拠点をネットワーク化し、地域単位で、需要面・供給面を統合した電気と熱の組み合わせ（ベストミックス）による省エネ・省CO₂を目指すシステム。需要地で発電を行い排出された熱も需要地で上手く使い切ることができれば、総合的なエネルギー効率の向上を図ることが可能となる。

創造都市

市民の創造活動を育み、地域のさまざまな課題を市民と共に解決する新たな都市経営戦略。都市の魅力や交流の資源、触媒でもある文化芸術の「創造性」が、新たな創造的産業をふ化させるなど、都市の活力および再生の基盤が、創造性に基づく新たな価値観やライフスタイルの創出にあるとする考え方。

創造都市さっぽろ

創造都市を目指した札幌市の取り組みであり、文化芸術の多様な表現に代表される創造性を活かした産業振興や地域の活性化、多様な交流を図るもの。

天然ガスコージェネレーション

環境負荷の少ない天然ガスを燃料に用いて、必要な場所で電気をつくり、同時に発生する排熱を蒸気・給湯・暖房・冷房などに有効利用するシステム。

ニューツーリズム

テーマ性が強く、人や自然とのふれあいなど体験的要素を取り入れた新しいタイプの旅行全般を指す。テーマとしては、ヘルスツーリズム（病気やけがの治療・療養のほか、美容、ストレス解消、体力増強など健康増進を目的とした観光のあり方）、エコツーリズム（自然環境や歴史文化を対象とし、それらを損なうことなく、体験し学ぶ観光のあり方）のほか、スポーツツーリズム、アートツーリズム、アグリツーリズムなど、多様な形態が見られる。

バイオマスエネルギー（木質バイオマス）

石油などの化石資源を除く再生可能な生物由来の有機性資源のことで、太陽光、風力、地熱などととも、再生可能エネルギーの一つ。この

うち木質バイオマスは、間伐材や製材端材、廃木材などを原料とした燃料。

パブリックライフ

働く、学ぶ、遊ぶ、住む、といった基本的な都市の生活を支える人と人、人と都市とのコミュニケーション活動。イベント交流や文化活動、ビジネス交流などを通じて育まれる人々の連帯感や都市を楽しみ、誇りに思う姿が、魅力的な都心の風景を創出する。

ビジット・ジャパン・キャンペーン

訪日外国人旅行者数を将来的に 3,000 万人とすることを目標とした「訪日外国人 3,000 万人プログラム」を設定し、その第 1 期として 2013 年までに 1,500 万人との目標達成を目指して、国が地方や民間と連携して、海外観光客を日本へ呼び込むための誘致宣伝活動などを行う取組。重点市場として 12 の国・地域（韓国、台湾、中国、香港、タイ、シンガポール、アメリカ、カナダ、イギリス、ドイツ、フランス、オーストラリア）を定めている。その他、今後大きな伸びが期待できる市場（インド、ロシア、マレーシア）を追加し、全 15 市場でプロモーションを展開している。

北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区

日本経済を牽引することが期待される産業の国際競争力の強化を目的として、産業・機能の集積拠点等を形成する、総合特別区域法に基づく総合特区の一つ。申請者は、北海道、札幌市、江別市、函館市、帯広市、北海道経済連合会及び十勝管内全 18 町村。

農水産物の生産体制を強化するとともに、食に関する研究開発・製品化支援機能を集積・拡充し、これを活用して北海道の豊富な農水産資源及び加工品の安全性と付加価値の向上、市場ニーズに対応した商品開発の促進と販路拡大を図ることによって、東アジアにおける食産業の研究開発・輸出拠点化を目指すもの。

ユネスコ創造都市ネットワーク

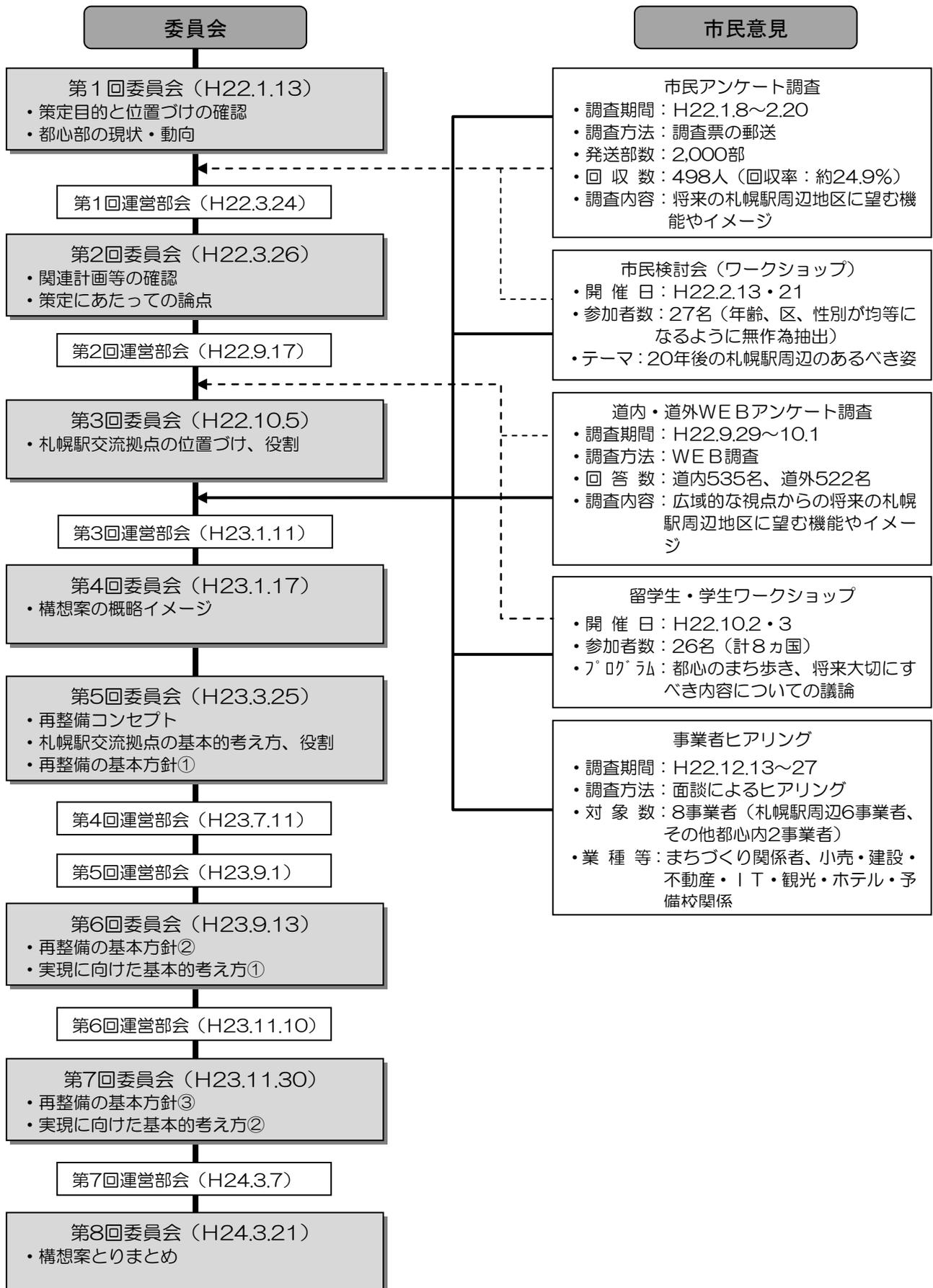
ユネスコ（国際連合教育科学文化機関）が、文学、映画、デザイン、メディアアートなど 7 つの分野から、世界でも特色ある都市を認定し、その都市間交流を通じて文化産業の強化による都市の活性化および文化多様性への理解促進を図る取り組み。

M I C E

Meeting(会議)、Incentive travel/tour(報奨旅行)、Convention（国際会議・学会）、Event/Exhibition（イベント・展示会）の頭文字をとった造語。マイス。

資料3 構想案策定過程

□構想案策定過程



□委員会構成員（敬称略／役職等は当時のもの）

委員長	北海道大学 名誉教授	小林 英嗣
副委員長	室蘭工業大学 建設システム工学科 教授	田村 亨
委員	北海道大学大学院 経済学研究科 教授	平本 健太
	千葉大学大学院 工学研究科 准教授	村木 美貴
	札幌国際大学 観光学部 観光経済学科 教授	市岡 浩子
	札幌商工会議所 部会・産業部長	西川 幸伸（第1・2回） 水落 隆志（第3～8回）
	(株)北海道熱供給公社 理事 営業部長	鈴川 巧
	(株)日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課長	大橋 裕二（第1・2回） 小野寺 聡（第3～8回）
	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長	斉藤 寿
	国土交通省北海道開発局 事業振興部 都市住宅課長	傳法谷眞光
	国土交通省北海道開発局 建設部 道路計画課長	渋谷 元（第1・2回） 後藤 貞二（第3～8回）
	北海道 建設部 建設管理局 建設政策課 参事 新幹線基盤支援担当課長	上谷 誠司（第1～5回） 山田 耕三（第6～8回）
オブザーバー (札幌市関係者を除く)	北海道 環境生活部 生活局 道民活動文化振興課 参事	佐藤 均（第1・2回）
	総合政策部新幹線・交通企画局 新幹線対策室 参事	谷 文雄（第1・2回） 山口 修二（第3～8回）
事務局	札幌市 市民まちづくり局 都心まちづくり推進室	

□運営部会構成員（敬称略／役職等は当時のもの）

北海道大学 名誉教授	小林 英嗣
室蘭工業大学 建設システム工学科 教授	田村 亨
北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長	斉藤 寿
札幌市 市長政策室 政策企画部長	瀬川 誠（第1回） 可児 敏章（第2～7回）
市民まちづくり局 都市計画部長	星 卓志
市民まちづくり局 都心まちづくり推進室長	八柳 壽修
市民まちづくり局 総合交通計画部長	丸田 剛久（第1回） 相原 重則（第2回） 山重 啓司（第3～7回）
市民まちづくり局 総合交通計画部 路面電車担当部長	佐藤 達也（第4～7回）
市民まちづくり局 総合交通計画部 新幹線推進室長	井上 力（第1回） 小笠原倫生（第2・3回） 富田 秀則（第4～7回）
環境局 環境都市推進部長	宮佐 直紀（第5～7回）
観光文化局 観光コンベンション部長	荒井 巧（第2・3回） 小笠原倫生（第4～7回）
都市局 市街地整備部 開発調整担当部長 事業推進担当部長	相原 重則（第1回） 三澤 幹夫（第2・3回） 若松 郁郎（第4～7回）

