

都心における地下歩行ネットワーク形成方針(案)

令和2年度

第1篇 方針

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ・・・・・・・・P5

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針策定の背景・目的
2. 本方針の位置づけ
3. 方針検討対象区域
4. 上位計画及び関係計画等の整理

2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果・・・・・・・・P14

1. 地下歩行空間の整備実績
2. 地下歩行空間と沿道ビルとの接続
3. 地下歩行ネットワーク形成による効果

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題・・・・・・・・P19

1. 札幌市の現状
2. 第2次都心まちづくり計画の検討路線の課題
3. 現状の地下歩行空間の課題

4. 地下歩行ネットワーク形成に向けた取組方針・・・・・・・・P26

1. 現状と課題を踏まえた取組方針における重視すべき視点
2. 取組方針

5. 取組のロードマップと進行管理・・・・・・・・P30

1. 取組のロードマップ
2. 進行管理

方針(案)

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

1 都心における地下歩行ネットワーク形成方針策定の背景・目的

札幌の都市づくりは、近い将来訪れる人口減少下においても持続可能な都市づくりを進めるため、20年後の将来を見据えた都市づくりの全市的な指針として、平成28年（2016年）に策定された「第2次札幌市都市計画マスタープラン」に基づき進めており、特に都心のまちづくりは平成28年(2016年)に策定された「第2次都心まちづくり計画」に基づき進められています。

この計画の中では、市民が四季を通じて憩い、活動できる豊かな都心空間を官民連携により創造することを戦略の1つに掲げ、「交流空間の創出」「地上・地下の重層的なネットワークの形成」「界わい性と奥行きのある公共的空間の連鎖」を都心全域の空間形成指針としています。

都心における地下歩行ネットワークは、南北に札幌駅北口地下通路から地下鉄すすきの駅までの約2km、東西に地下鉄バスセンター前駅から大通駅までの約1kmが基軸となって形成されており、季節を問わず歩きたくなるまちに寄与しています。

本方針では、回遊性向上に資する地下歩行ネットワーク形成への取組の方向性を示し、今後の展開につなげていくことを目的とします。

【札幌の地下歩行空間】



札幌駅前通地下歩行空間（愛称：チ・カ・ホ）



チ・カ・ホ（広場空間）



オーロラタウン

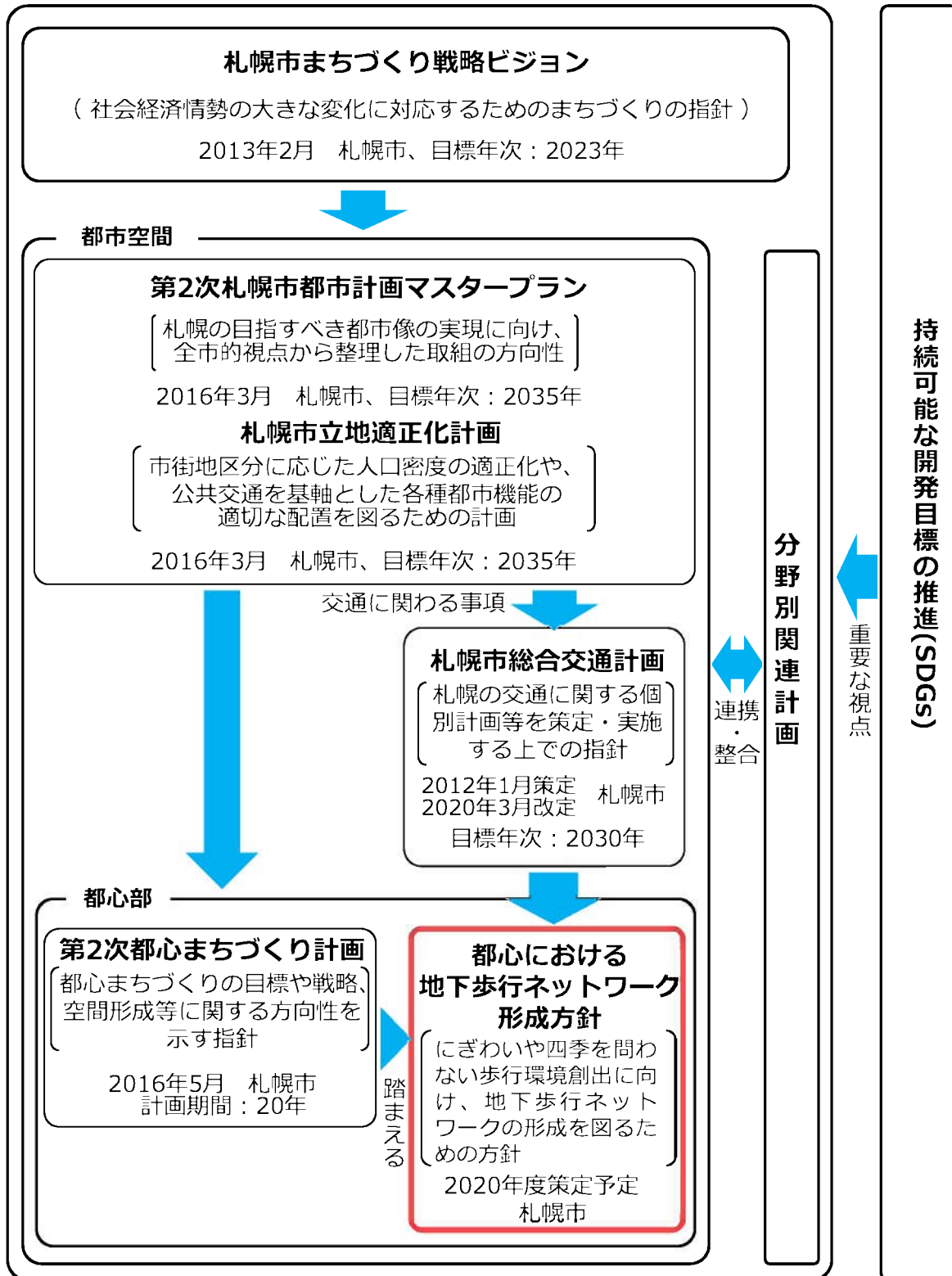


アピア

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

2 本方針の位置づけ

本方針は、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次札幌市都市計画マスタープラン」等の計画、関連計画との整合・連携を図った方針とします。



1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

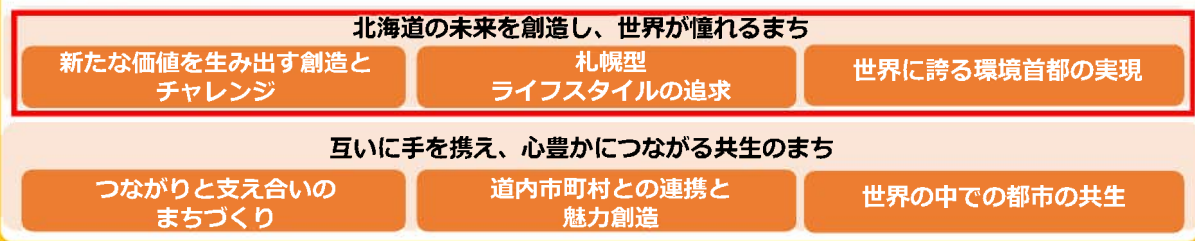
■ 札幌市まちづくり戦略ビジョン 平成25年（2013年） 札幌市

「札幌市まちづくり略ビジョン」は、新たなまちづくりの基本的な指針となるものであり、札幌のまちづくりの計画体系では、幅広い分野にわたる総合計画として最上位に位置付けられます。

札幌が目指すべき都市像としては、札幌・北海道の様々な魅力資源を、一人一人の創造性によって、より磨き上げながら、それを国内及び世界に発信することで、世界との結び付きを強め、投資や人材を呼び込むなど、世界が憧れ、活力と躍動感にあふれる、心ときめくまちを実現することを目指しています。

地下歩行ネットワークにおいては、季節を問わずに歩ける空間を形成することで、さらなる魅力と活力にあふれた都心にしていくことを目指します。

○ 目指すべき都市像



○ まちづくりの基本目標

7つの分野	重要な視点	24の基本目標
地域	地域での支え合いと つながりづくり	1. 共生と交流により人と人がつながるまちにします 2. 様々な担い手が地域のまちづくり活動に参加するまちにします 3. 多様な地域課題を解決できるまちにします
経済	暮らしと雇用を 支える経済の発展	4. 強みを生かした産業が経済をけん引するまちにします 5. 様々な連携により産業が高度化するまちにします 6. 市民の雇用が安定的に確保されるまちにします 7. 強みを生かし世界とつながるまちにします 8. 地域コミュニティを支える産業を大切にすまちにします
子供・若者	将来を担う子ども・若者の 健やかな育み	9. 安心して子どもを生育てられるまちにします 10. 将来を担う子どもの成長と自立を支えるまちにします 11. 若者が社会的に自立し活躍できるまちにします
安全・安心	安心して暮らせる 「人に優しい」まちづくり	12. 誰もが健康的で安心して暮らせるまちにします 13. 地域防災力が高く災害に強いまちにします 14. 安全な日常生活が送れるまちにします
環境	次世代へつなげる 持続可能なまちづくり	15. 豊かな自然と共生するまちにします 16. 資源やエネルギーを有効活用するまちにします 17. 市民が環境について学び行動するまちにします
文化	文化芸術・スポーツによる 創造性の育み	18. 創造的な活動により活力あふれるまちにします 19. 文化芸術やスポーツの魅力によりにぎわいが生まれるまちにします 20. 市民一人一人が魅力を再認識し発信するまちにします
都市空間	都市空間魅力と活力を 持続的に高める 集約型のまちづくり	21. 公共交通を中心とした集約型のまちにします 22. 札幌の顔となる魅力と活力あふれる都心にします 23. 都市の価値を高めるみどりを生かしたまちにします 24. 都市基盤が適切に維持・保全されるまちにします

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

■ 第2次札幌市都市計画マスタープラン 平成28年（2016年）3月 札幌市

「第2次札幌市都市計画マスタープラン」は、札幌の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理したものです。

本方針は、今後予測される人口減少のほか、超高齢社会の到来など、札幌を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえつつ、地域特性に応じた交通体系の構築の中で、新たな価値を創造し、成熟社会を支える都市づくり、地域特性に応じたコミュニティの活力を高める北国らしい都市づくりの観点から、安全で快適な歩行環境の充実を図ることを目的としています。

○ 総合的な取組の方向性

1 魅力があふれ世界を引きつける都心

- ◆ 世界が注目する都心強化の推進
- ◆ みどりが豊しられ、低炭素化の進んだ都心の形成
- ◆ 都心でのライフスタイル・ワークスタイルの環境形成
- ◆ 持続的な都心発展の仕組みづくり

4 地域特性に応じた一般住宅地・郊外住宅地の居住環境の維持・向上

- ◆ 良好な居住環境の維持・向上
- ◆ 持続可能な居住環境形成エリアの設定による持続的な地域コミュニティの形成

2 多様な交流を支える地域交流拠点

- ◆ 各拠点の特性に応じて優先度を考慮した都市開発の誘導と基盤整備
- ◆ 拠点を中心とした交通機能の向上
- ◆ にぎわい・交流が生まれる場の創出
- ◆ 環境に配慮した取組の推進

5 市街地の外の自然環境の保全と活用

- ◆ 良好な自然環境の維持・保全・創出
- ◆ 市街地の外ならではの特質を生かす土地利用の模索

3 利便性が高く魅力ある複合型高度利用市街地の実現

- ◆ 高密度で質の高い住宅市街地の形成
- ◆ 複合型居住誘導区域の設定による複合型の居住機能の集積

○ 部門別の取組の方向性

土地利用	交通	エネルギー	みどり	各種都市施設
①基本的な考え方 ②市街地の範囲 ③市街地の土地利用 ④市街地の外の土地利用	①基本的な考え方 ②総合的な交通ネットワークの確立 ③地域特性に応じた交通体系の構築	①基本的な考え方 ②効率的なエネルギーの面的利用の推進 ③再生可能エネルギーの活用	①基本的な考え方 ②市街地のみどり ③市街地の外のみどり	①河川 ②上水道 ③下水道 ④廃棄物処理施設

○ 取組を支える仕組み

【基本方針】都市づくりの取組における「市民参加」と「多様な協働」の仕組みの充実

取組の内容に応じた「市民参加」と「多様な協働」

- ・ 取組の各段階を通じた市民参加と協働
- ・ 対象の広がりに応じた市民参加と協働
- ・ 協働による地域の取組の推進
- ・ 行政の総合的な取組

都市づくりにかかわる情報の共有

- ・ 都市づくりについて考える素材となる情報の収集・提供
- ・ 行政における相談・支援体制の充実

都市計画制度の運用におけるわかりやすさと透明性の確保

- ・ 都市計画の案への市民意向の反映
- ・ 都市計画手続きの透明性の確保

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

■ 2016札幌市立地適正化計画 平成28年（2016年）3月 札幌市

平成26年（2014年）には立地適正化計画制度が創設され、住宅や医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めた都市全体の構造の見直しを進め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを取り組むこととしています。

この考えを受け、札幌市では「第2次札幌市都市計画マスタープラン」の一部として「札幌市立地適正化計画」を策定し、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図ることとしています。

(スマイルズ・シティ・サッポロ)
S・M・I・L・Es City Sapporo
～誰もが笑顔でいきいきとすごせるまちへ～

○ 都市づくりの基本目標

<都市づくり全体の視点から>

- ・ 高次な都市機能や活発な経済活動により、都市の魅力と活力を創出し、道内をはじめ国内外とつながり北海道をリードする世界都市
- ・ 「超高齢社会を見据え、地下鉄駅の周辺などに、居住機能と生活を支える多様な都市機能を集積することなどにより、円滑な移動や都市サービスを楽しむコンパクトな都市自然と調和したゆとりある郊外での暮らしや、利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしが選択できるなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルが実現できる都市
- ・ 「公共交通を基軸としたまちづくりの推進や、新たなエネルギーネットワークの構築などによる低炭素都市
- ・ 「都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる安全・安心な都市

<身近な地域の視点から>

- ・ 多様な協働による地域の取組が連鎖する都市

○ 都市機能誘導区域（都心）における交通に関する取組

<公共交通ネットワークの活用、質的充実>

- ・ 公共交通機関の持つ個々の特性や役割を活かし、連携を強化することによりネットワークの充実を図ります。
- ・ 主要な駅とその周辺道路を含めた公共空間や車両のバリアフリー化を一体的に推進します。

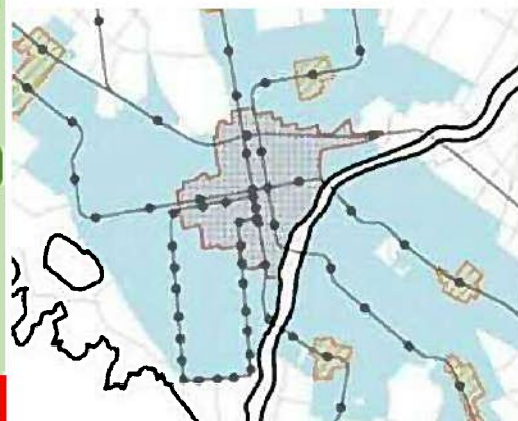
<道路ネットワークに関する取組>

- ・ 骨格幹線道路網の機能を強化し、地域の交通状況やニーズに応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実を進めます。
- ・ 過度な駐車場整備を誘発しないため、駐車場の集約化や既存施設の有効活用などを検討します。

<地域特性に応じた交通体系の構築>

- ・ 人と環境を重視した交通環境の創出に向け、歩行者ネットワーク、公共交通、自転車、荷捌きや観光バス等について、まちづくりの取組と連携しながら、一体的に方向性の検討や取組を進めます。
- ・ アクセス性の向上や交通結節点の機能改善、歩行者・自転車等の移動性の向上を図るための取組を進めます。
- ・ 地下通路や空中歩廊など、季節や天候に左右されない、安全で快適な歩行環境の充実を図ります。

○ 各区域及び誘導施設の設定



集合型居住誘導区域 (5,833 ha)

※都市再生特別措置法に規定する居住誘導区域

都市機能誘導区域（都心）(480 ha)

都市機能誘導区域（地域交流拠点）(530 ha)

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

■ 札幌市総合交通計画 平成24年（2012年）1月策定、令和2年（2020年）3月 改定 札幌市

「札幌市総合交通計画」は、札幌の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での“指針”となるものです。

計画では6つの基本方針を掲げており、地下歩行ネットワークに関連するものとして、『安全・安心なまちづくり』と『都心まちづくり』を掲げております。

また、「交通体系の基本的な考え方」の中で「都心」の今後の方向性等を整理しており、「誰もが安心して歩くことができる、重層的かつ多様な地上・地下の歩行空間ネットワークや交流空間を形成し、歩行者の回遊性を向上」することとしています。

さらに、「各交通モード・施設の基本的な考え方」の中で、「地下歩行空間・空中歩廊」の今後の方向性等を整理しており、「都心における開発誘導方針に基づく容積率の緩和や事業支援等の民間開発方策も活用しながら、重層的な回遊ネットワークの形成を図る」ことや、「公民連携による民間建物地下の活用や建物同士の接続等について検討を進め、地下歩行ネットワークの充実に係る方針やガイドラインの策定を目指す」こととしています。

○ 基本方針

暮らし

<さっぽろの「安全・安心なまちづくり」を支える>

- 一年を通じて安定した生活・社会経済活動を送ることができる信頼性の高い都市の構築を目指し、交通基盤の適切な維持・保全や更なるバリアフリー化、効果的な交通情報の提供等により、災害にも強く、誰もが安全・安心に移動できる交通環境の形成を図ります。

<市民の「多様な暮らし」を支える>

活力

<道都さっぽろの顔となる「都心まちづくり」を支える>

- 都心においては、通過するだけの不必要な自動車流入を抑制し、人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります。

<さっぽろの「観光まちづくり」を支える>

<道内・国内外との「広域連携」を支える>

環境

<交通システムの充実ににより「環境首都・札幌」の実現を支える>

○ 各交通モード・施設の基本的な考え方（地下歩行空間・空中歩廊の今後の方向性）

- 都心における開発誘導方針に基づく容積率の緩和や事業支援等の民間誘導方策も活用しながら、重層的な回遊ネットワークの形成を図ります。また、公民連携による民間建物地下の活用や建物同士の接続について検討を進め、地下歩行ネットワークの充実に係る方針やガイドラインの策定を目指します。

○ 交通体系の基本的な考え方「都心」



図 都心交通の方向性

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

■ 第2次都心まちづくり計画 平成28年（2016年）5月 札幌市

「第2次都心まちづくり計画」は、都心部において求められている高次な都市機能の集積や魅力ある都市空間の創出など、札幌の顔にふさわしいまちづくりを重点的に進めていく上で、都心まちづくりの指針です。

地下歩行ネットワークについては、まちづくりと連携した実践的な取組による、歩きたくなるまちの実現に向け、地上・地下の重層的なネットワーク形成を視点として掲げています。

○ 都市まちづくり計画の目標

国内外から活力・投資を呼び込む
札幌都心ブランドの確立

魅力的な都心のライフスタイル・
ワークスタイルの実現

○ 戦略

戦略3

市民や来街者にとって魅力的なライフスタイル・ワークスタイルを生む都市空間の形成

戦略の骨子

- 公共交通を軸とした歩行者優先の交通環境の形成

【現状と課題】

札幌駅前通地下歩行空間（チ・カ・ホ）の整備や民間施設の地下接続による地下歩行ネットワークの拡充

【ねらい】

まちづくりと連携した実践的な取組による、歩きたくなるまちの実現

- 都心らしいライフスタイル・ワークスタイルの実現

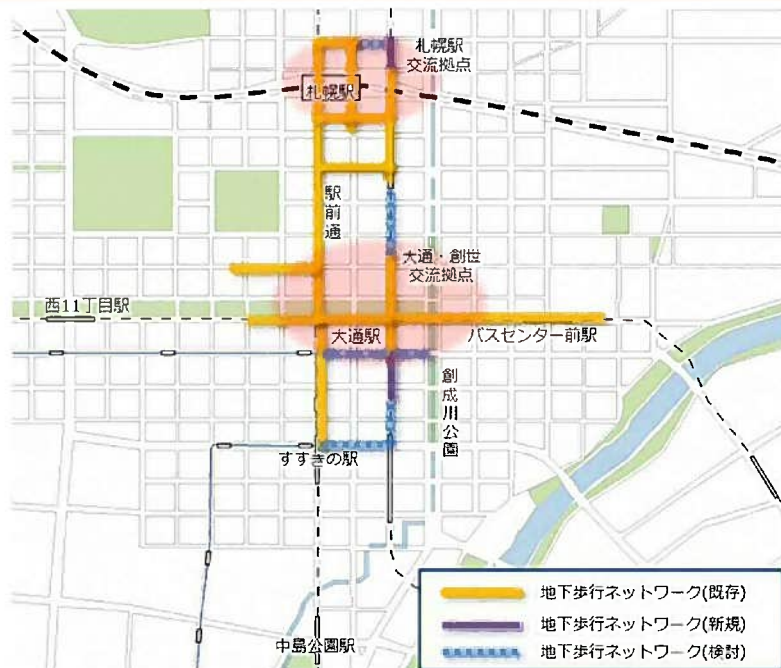


図 都心における地下歩行ネットワーク

【第2次都心まちづくり計画（平成28年5月）より抜粋（一部修正）】

○ 都心全域を視野に入れた空間形成指針

- 交流空間の創出

回遊の基軸となる結節点を交流空間とし、新たな回遊、交流を創出・強化することを目指します。

- 地上・地下の重層的ネットワークの形成

都心の重要な資産である地下空間ネットワークを活かし、沿道の民間ビルの建替え更新等を通じた接続により、地上地下のネットワークを強化・拡充します。

- 界わい性と奥行きのある公共的空間の連鎖

建物内の貫通通路など多様な歩行者動線を配置・活用して、奥行きのある都市空間の形成を促進します。

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項 11

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 上位計画及び関係計画等の整理

■ 持続可能な開発目標（SDGs）の推進

「持続可能な開発目標（SDGs）」は、地球規模での環境問題を解決し、持続可能な社会の形成に世界全体で取り組むため、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。このアジェンダでは、人間、地球及び繁栄のための行動計画として、2030年までに解決すべき17のゴールと169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」が設定されています。

札幌市は、平成30年（2018年）に「SDGs未来都市」として選定され、「札幌市SDGs未来都市計画」に基づき「環境」の取組の推進を“起点”とした「経済」や「社会」への波及を目指すとともに、北海道という地域特性を活用した取組を進め「寒冷地における環境都市」の世界モデルの構築を目指しSDGs達成に向けた取組を進めることとしています。

今後、地下歩行ネットワークを考えるうえで、SDGsは重要な視点となります。



地下歩行NWに関する開発目標の例



目標3 [保健]
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
ターゲット3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。



目標9 [インフラ、産業化、イノベーション]
強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
ターゲット9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。



目標11 [持続可能な都市]
包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
ターゲット11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



目標17 [実施手段]
持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。
ターゲット17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

※赤枠範囲は地下歩行ネットワークとの関連事項

1. 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

4 方針の検討対象区域

本方針における検討対象区域は、「第2次都心まちづくり計画」において示されている地下歩行ネットワークの検討区域とする。

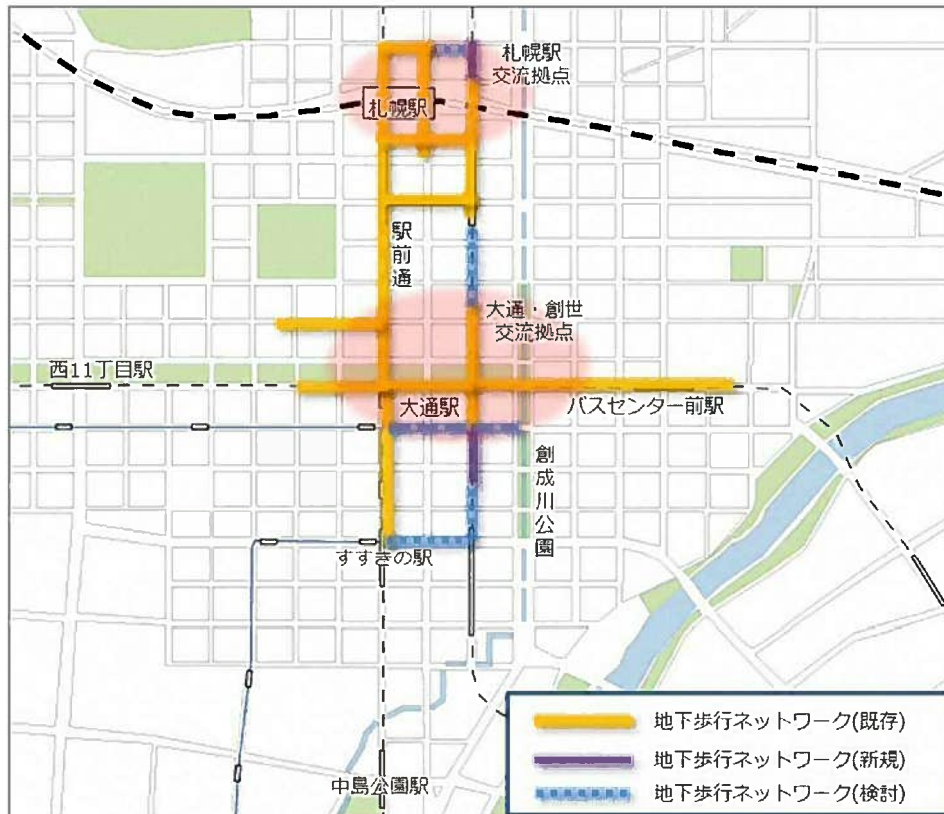


図 都心における地下歩行ネットワーク形成方針の検討対象区域

2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果

1 地下歩行空間の整備実績

札幌における地下歩行空間は、昭和27年（1952年）に札幌駅南口広場に地下街（現：アピアの一部）の完成をかわきりに、昭和46年（1971年）には大通駅周辺地区において、地下鉄南北線の整備にあわせて地下街のポールタウンやオーロラタウンが、さらに昭和51年（1976年）には地下鉄東西線、昭和63年（1988年）には東豊線のコンコースが整備されました。

平成10年（1998年）には、札幌駅北口地下駐車場の整備にあわせて地下歩道が整備され、平成13年（2001年）には、北一条地下駐車場の整備にあわせて、地下通路が整備されました。

平成23年（2011年）には、札幌駅周辺地区と大通駅周辺地区を結ぶチ・カ・ホが開通し、両地区間の回遊性が格段に向上するとともに、沿道ビルの建て替えが促進される等、都心のまちづくりに大きな効果をもたらしています。

平成27年（2015年）には、地下鉄南北線大通駅コンコースにおいて、円滑な人の流れと見通しの確保や滞留機能、利便機能を確保するため、「大通交流拠点地下広場」の整備を行いました。

平成30年（2018年）9月には、歩行者の安全性や回遊性向上のため、さっぽろ創世スクエア（札幌市市民交流プラザ）の開発と合わせて、「西2丁目地下歩道」を整備しました。西2丁目地下歩道は、札幌市役所本庁舎とも接続されています。

昭和27年	昭和46年	昭和51年	昭和63年	平成10年	平成13年	平成23年	平成27年	平成30年
札幌駅南口に地下街（現・アピアの一部）完成	ポールタウン・オーロラタウン完成	地下鉄南北線開業	地下鉄東西線開業	札幌駅北口地下歩道整備	北一条地下通路整備	チ・カ・ホが開通	大通交流拠点地下広場の整備	西2丁目地下歩道の整備



現アピアの一部
(札幌駅名店街S47年頃)



オーロラタウン(S46開業当時)



北1条地下通路



大通交流拠点地下広場



西2丁目地下歩道

2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果

1 地下歩行空間の整備実績

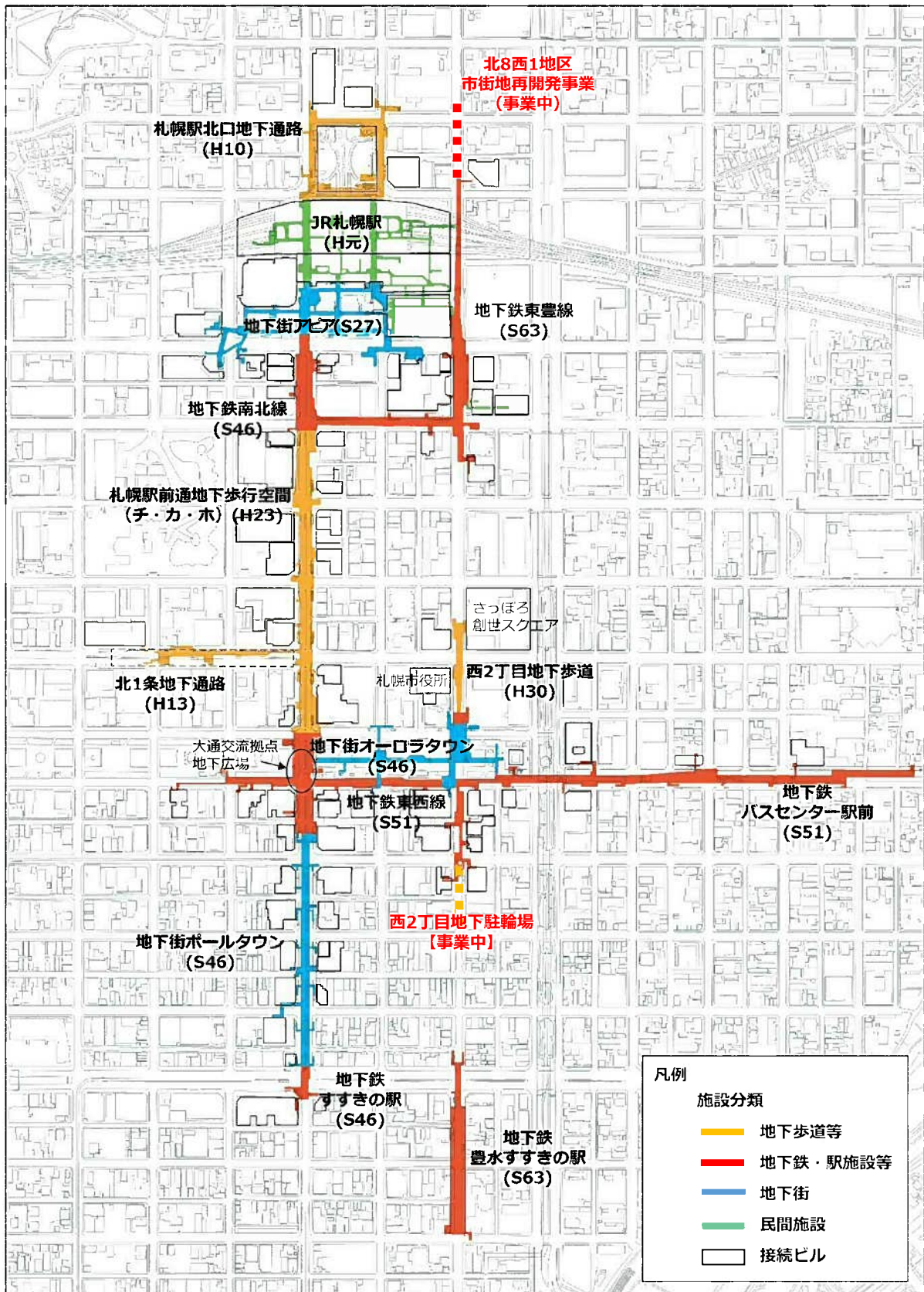


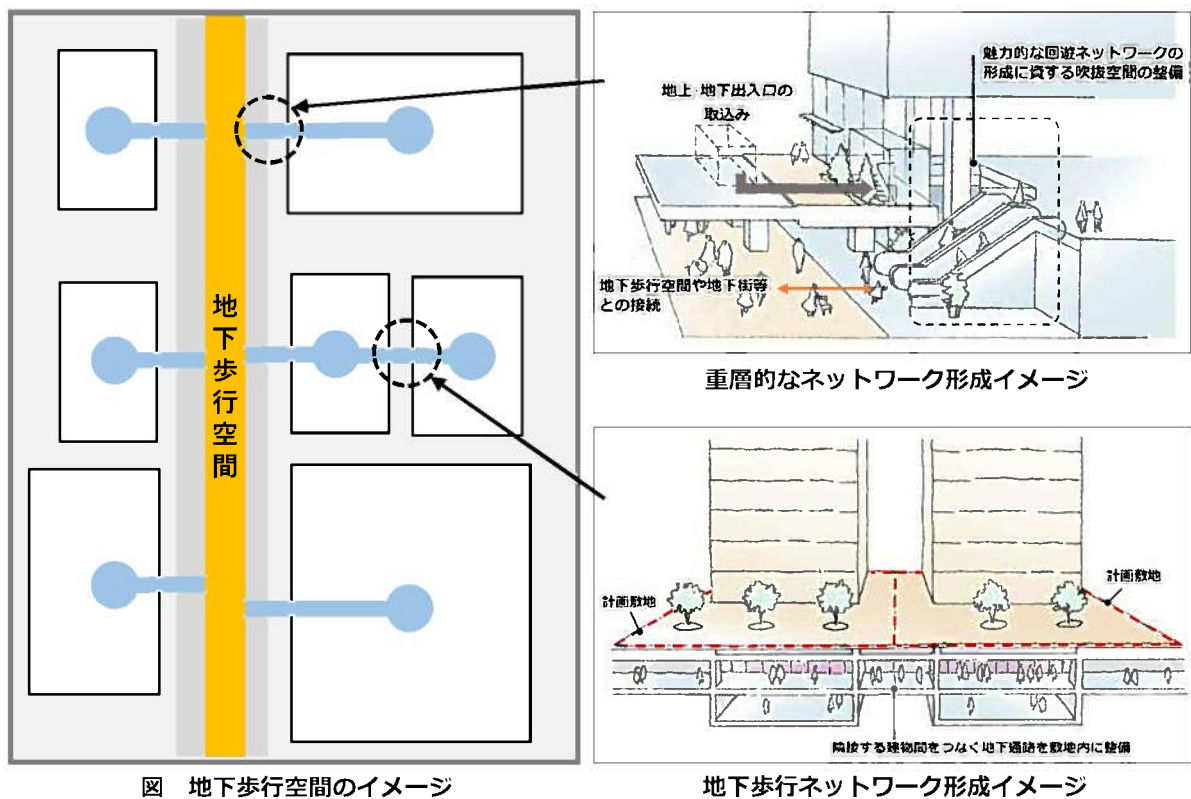
図 既存地下歩行空間現況図 (概要)

2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果

2 地下歩行空間と沿道ビルとの接続

地下歩行空間と沿道ビルは、地下歩行空間の整備にあわせて、またはビルの建替え機会を通じて接続されてきました。一部では、隣接ビル同士が建物敷地等の地下通路で繋がっています。

地下歩行空間と沿道ビルが接続することで、地上地下を結ぶ重層的なネットワークの形成など既存の地下歩行ネットワークを補完し、回遊性を高め、都心の魅力と活力の向上に寄与しています。



2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果

3 地下歩行ネットワーク形成による効果

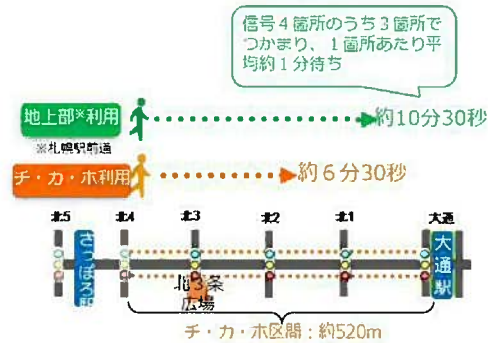
地下歩行ネットワークが形成されることで、様々な効果が期待できます。一般的な効果の事例として、チ・カ・ホ整備時に調査した資料を含めて説明します。

(1) 四季を通じた安全・快適な歩行環境

- 地下鉄さっぽろ駅・大通駅間の徒歩による所要時間が**約4分短縮**されました。
- 地上部の人対車両の交通事故が**減少**しました。自動車や自転車との錯綜がなくなり、安全になったとの声が挙げられています。
- バリアフリー化が施されたチ・カ・ホは利用者から**高評価**を得ています。

移動時における円滑性の向上

【札幌駅前通の所要時間（地下鉄さっぽろ駅～大通駅）】
地下鉄さっぽろ駅・大通駅間を通行する際の信号交差点は4箇所。チ・カ・ホでは信号待ちがなく、特に冬期は路面状態に影響されないため、約4分短縮となり、円滑性が向上。



移動時における安全性の向上

【札幌駅前通地上部の交通事故件数】



集計区間：札幌駅前通（地下鉄さっぽろ駅～すすきの駅間）
集計期間：開通前（H19.4～H22.12）、開通後（H23.4～H25.12）

利用者の声

歩いていて、車や自転車など危険なものなくて、安全に歩けます。
（30代赤ちゃん連れ家族）

出典：チ・カ・ホ利用者ヒアリング調査（札幌開発建設部調べ）（H26.2実施）

(2) にぎわい性・回遊性の向上

- チ・カ・ホを含めた札幌駅前通の地上・地下の歩行者通行量は開通後9年間で、平日は4.7万人増加して、8.4万人になりました。
- この4.7万人とアンケートにて大通まで往来する人の割合が増加したことが、回遊性の向上であり、都心のにぎわい性が向上しました。

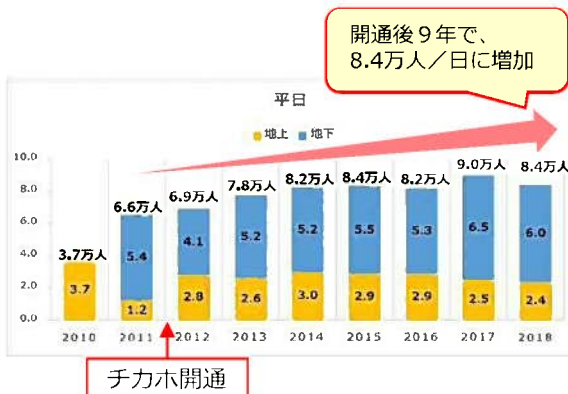
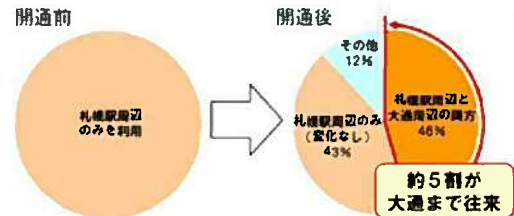


図 札幌駅前通（チ・カ・ホ区間）の通行量



開通前に札幌駅前周辺のみを利用していた方の約5割が大通の間を往来するようになりました。

図 都心の回遊性向上

2. 地下歩行ネットワークに関するこれまでの取組・効果

3 地下歩行ネットワーク形成による効果

(3) 冬季のバリアフリーへの寄与

札幌では冬季の間、積雪や路面の凍結により、地上部分の歩行環境が悪化し、高齢者やベビーカーの利用者、大きな荷物を持った観光客など、様々な人々の移動の快適性や安全性が制限されている状況が見られます。しかし、地下歩行空間の整備された都心部等においては、季節や天候を問わずに誰もが歩きやすいバリアフリー化された歩行環境が確保されてきており、冬季のバリアフリーへの寄与が期待されます。



地下空間での点字ブロック利用者の例



地下空間でのEV利用者の例

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

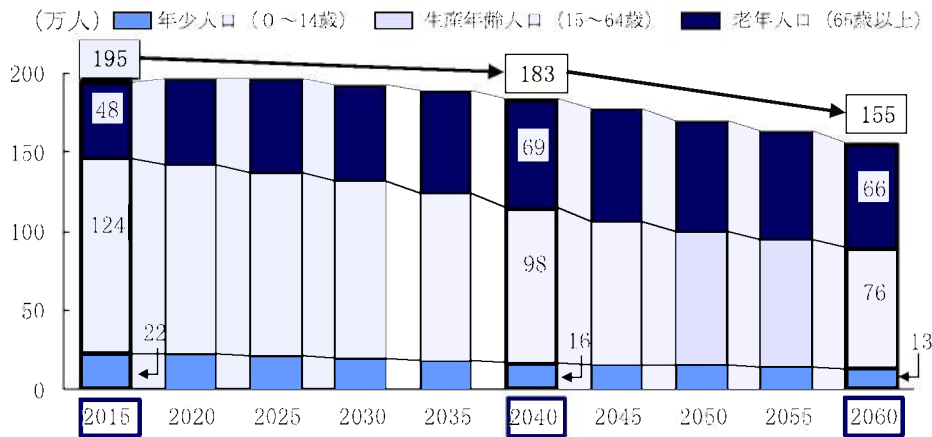
1 札幌市の現状

より良い地下歩行ネットワークを形成するにはどのように考えていくのが良いのか、ここでまとめている現状や、後ほどまとめている課題を踏まえる必要があります。

(1) 人口

札幌市の人口は、ここ数年のうちに減少局面に転じると見込まれており、高齢化率の更なる上昇も見込まれています。

また、少子化に加えて、生産年齢人口については既に減少に転じている状況です。



注：2015年の総数には年齢「不詳」を含む。

図 札幌市の人口の将来見通し

出典：総務省「国勢調査」、札幌市

(2) 財政状況

社会構造の変化の中で、市税を始めとする歳入の大幅な伸びは期待できません。

また、歳出面では、高齢化の進展等に伴い社会保障費の増加やこれまで整備してきた公共施設の更新費用が増加する見込みです。

【歳出の長期見通し】

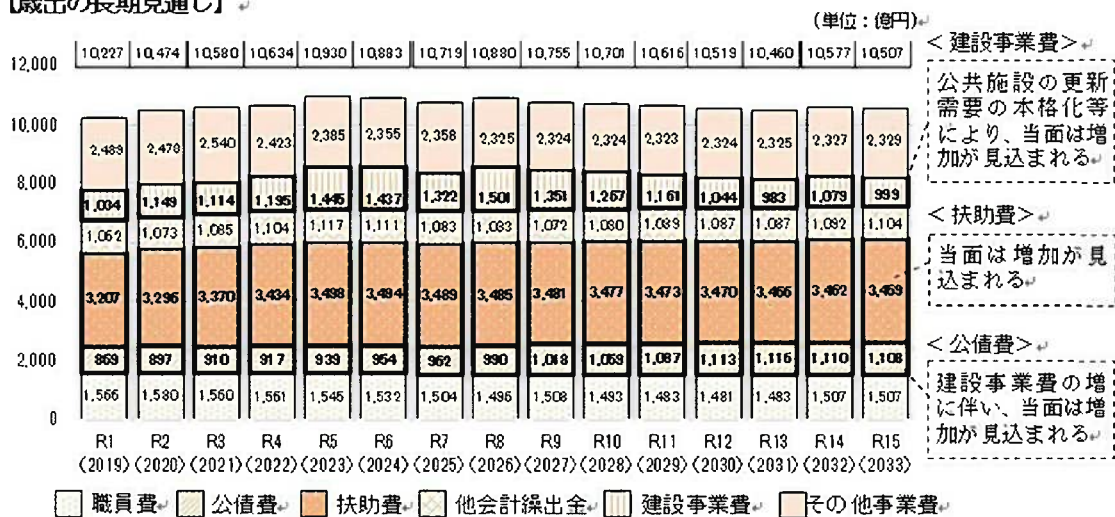


図 札幌市の歳出の長期見通し

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

1 札幌市の現状

(3) 公共施設の更新

札幌市における公共施設は、1970年代から1980年代前半に多くを整備したため、築30年以上の施設が全体の6割を占めており、更新時期の平準化を図っていく必要があります。

また、今後人口の減少局面に差しかかることを踏まえると、これまでと同じ水準で公共施設を維持・更新していくことは困難であることから、集約化や複合化の手法を活用し、機能は維持しながら施設総量を抑制し、計画的に更新していくことが必要です。

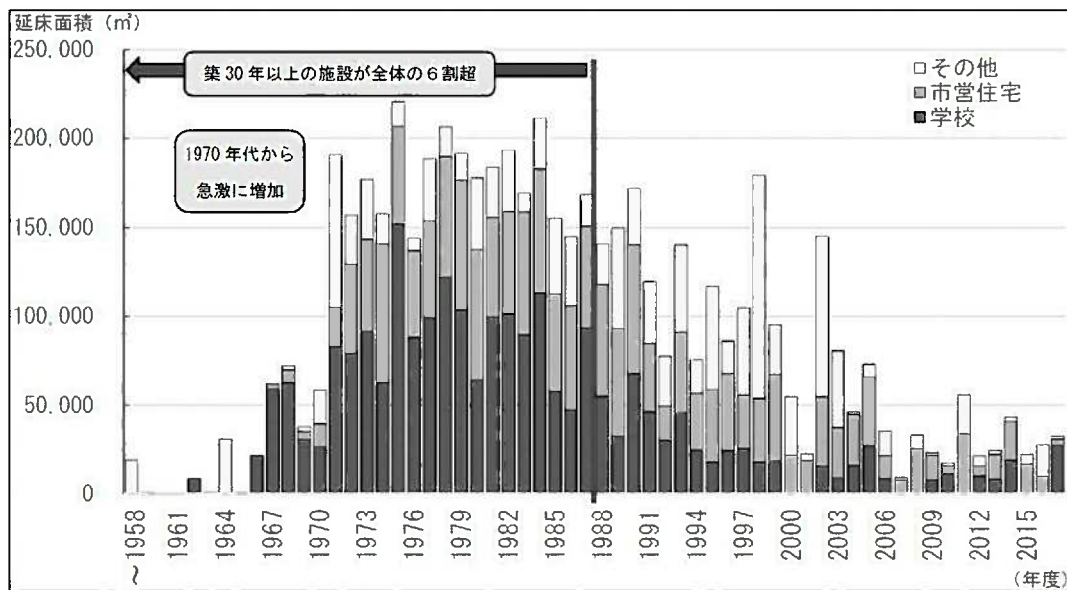


図 公共施設の築年別整備状況（平成29年度（2017年度）末現在）

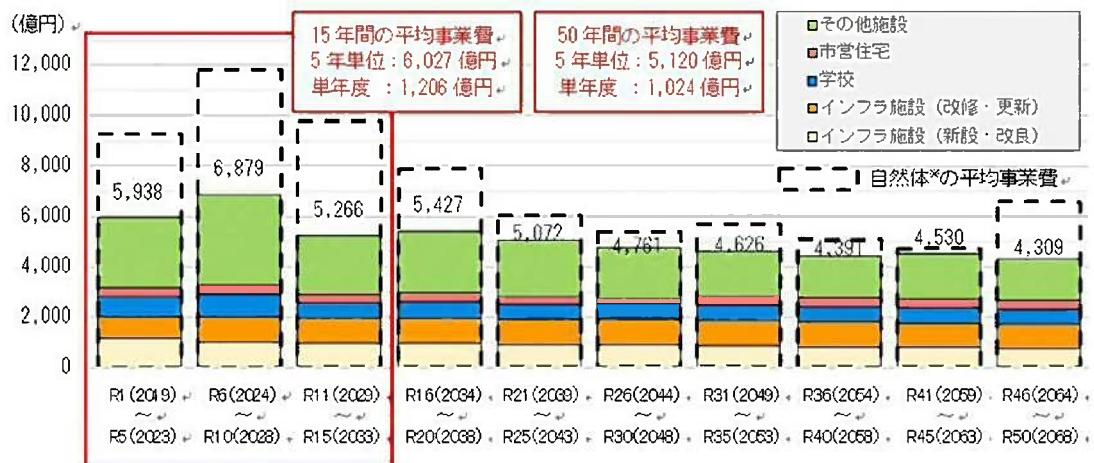


図 建設事業費の見通し

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

1 札幌市の現状

(4) インバウンド需要

近年、アジア諸国をはじめ、海外での北海道・札幌の人気が高まっており、外国人観光客が大幅に増加しており、経済・地域の活性化につなげていくことが重要です。



図 観光客及び外国人宿泊客数の推移

(5) 冬季オリンピック・パラリンピック開催招致

札幌市では、2030年冬季オリンピック・パラリンピックの招致を目指しています。

国内外から多くの選手・観客が訪れるこの大会を契機として、ユニバーサルデザインの拡充などを行うことにより共生社会の実現を目指すとともに、民間ビルの建替えを支援し、再開発などの手法を活用しながら、民間投資を促し、まちのリニューアルを進めることが求められます。

(6) 北海道新幹線札幌開業

2030年度末の北海道新幹線札幌開業に向けて、北5西1街区では、新幹線駅施設と連携し、道都札幌の新しい顔づくりが進められます。新幹線開業により、北海道全体の交流人口の増加が予想されており、新幹線の効果を最大限に波及させるため、交通基盤の再整備及び歩行者動線の確保が求められます。

(7) 札幌駅交流拠点の再開発

札幌駅交流拠点北5西1・西2街区では、令和元年11月に再開発準備組合が設立され、官民連携でまちづくりを進めています。将来を見据えて必要となる交通結節機能を充実に加えて、にぎわいの形成にも配慮した交通環境を実現することが求められます。



3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

1 札幌市の現状

(8) 都心における民間開発の動き

都心において、約40%の建物が建設されて約40年経過しており、昭和56年以前の旧耐震基準の建築物となっており、建物の更新が見込まれます。

都心の多くの建物が更新時期を迎える中、さっぽろ創世スクエアを始め、南2西3南西地区、北8西1地区などにおいて市街地再開発事業が進んでいるなど民間開発の動きが活発化しています。北海道新幹線札幌延伸を見据え、こうした動きがさらに加速していくことが見込まれます。

都心に関連する各種計画の目標を実現していくためには、官民連携により、民間開発をきめ細かく誘導・調整してまちのリニューアルを進めることが求められます。

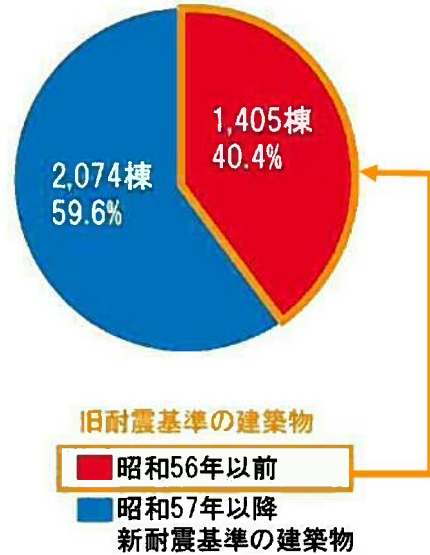


図 都心の老朽建築物

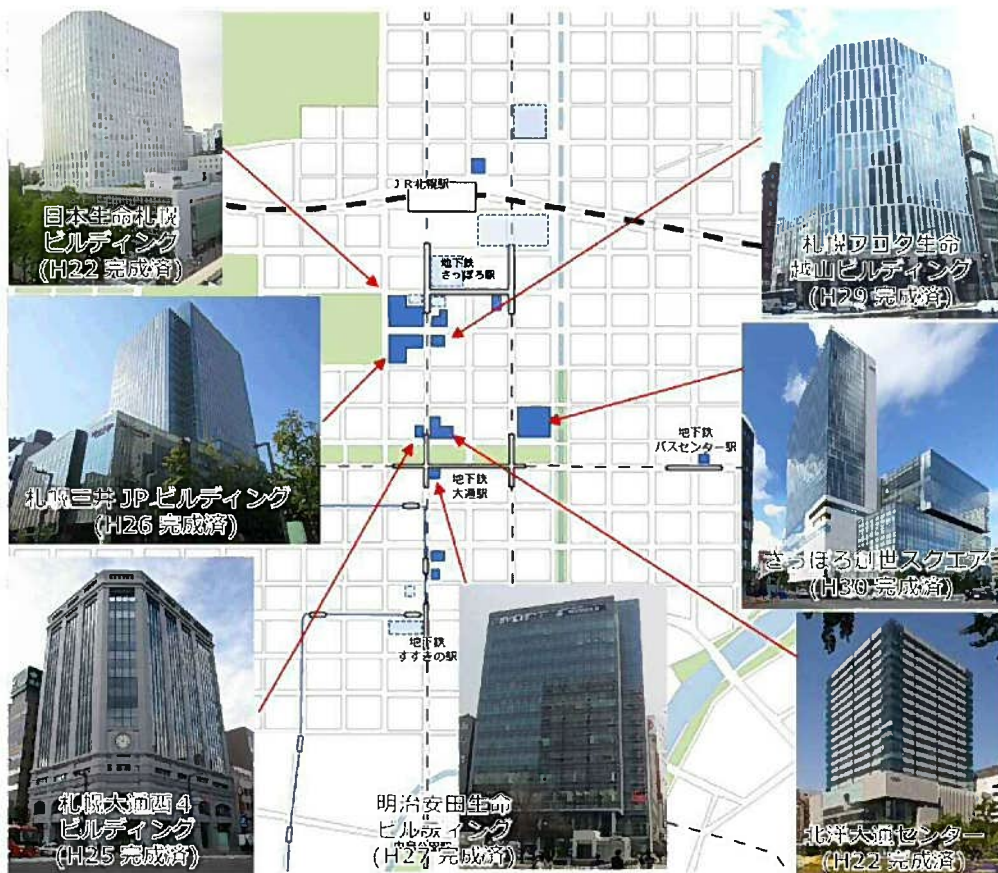


図 都心における民間開発の動き

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

2 第2次都心まちづくり計画の検討路線の課題

「第2次都心まちづくり計画」においては、検討路線が位置付けられており、それらの路線を検討した結果、接続先の地下空間の深さや移設が困難な地下埋設物といった物理的な制約条件から、地下2階、3階相当とチ・カ・ホよりも深くなることや、推定地下歩行者数がチ・カ・ホよりも少ないことなど、検討路線を調査した結果は以下のとおりとなります。

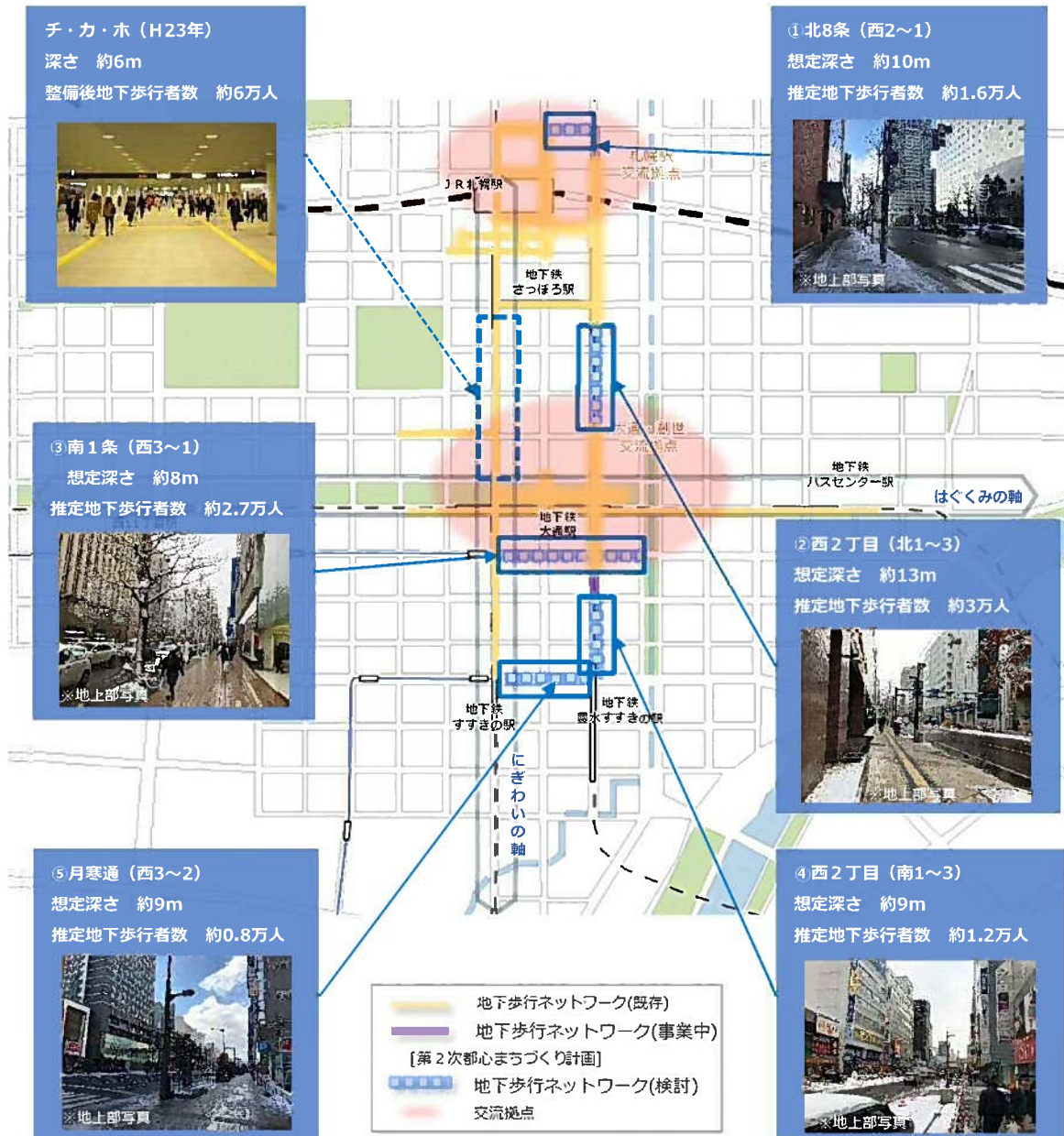


図 第2次都心まちづくり計画の検討路線の検討結果

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

2 第2次都心まちづくり計画の検討路線の課題

課題 既存地下施設や地下埋設物の影響による深さの課題

西2丁目地下歩道など既に建物の地下3階相当の深さにある箇所では、道路下に縦断的に地下通路を新設する場合、深さ相応の工事費用を要し、多数の地下埋設物の防護や移設対応が生じます。

地下通路が深い場合、沿道建物が接続しようとした際には、民間側においても深さ相応の費用が生じることとなり、接続自体が困難となることが考えられます。

地下通路が地上から深くなるほど地上と地下の移動に時間を要し、心理的抵抗が生じることや、地上と地下の連続性が乏しくなることが懸念されます。

また、地下通路は閉鎖的な空間となりやすいことからぎわいの創出などの歩行環境への配慮が必要になってきます。

仮に地下通路を浅い位置に新設しようとした場合は、建物との接続は期待できますが、多数の地下埋設物の移設先の確保等、広範囲に影響が及び公共、民間ともに多大な費用が掛かる見込みです。

想定地下歩行者数が多く見込めない中で多大な費用を掛けて、整備することは困難な状況となっています。

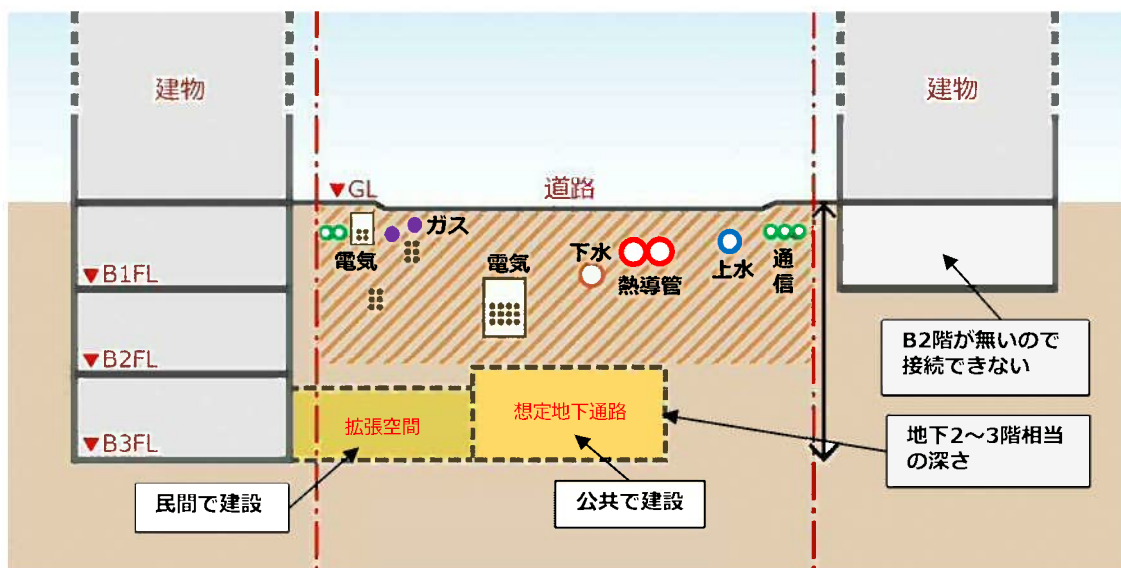


図 第2次都心まちづくり計画の検討路線の断面イメージ

3. 地下歩行ネットワーク形成に取り組む上での現状と課題

3 現状の地下歩行空間の課題

課題 ユニバーサルデザイン未対応箇所の課題

今後、北海道新幹線札幌開業や冬季オリンピック・パラリンピック開催の招致をきっかけに、外国人来訪者が増えていくことが予想される中で、ユニバーサルデザインに対応した地下歩行者空間の創出や、バリアフリー化、サインの多言語化、各事業者のサイン様式の統一ルール作成等により、ユニバーサルデザインに未対応の箇所について対応が望まれます。

※ユニバーサルデザイン

バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方

出典：内閣府HP



4. 地下歩行ネットワーク形成に向けた取組方針

1 現状と課題を踏まえた取組方針における重視すべき視点

上位計画等のまちづくりの方向性を踏まえ、地下歩行ネットワークの形成を考える際に、現状を整理すると、人口減少社会が到来しており、限られた財源での公共施設の効率的維持・更新を行うことが必要という状況ですが、インバウンド需要の増加、北海道新幹線札幌開業への動きや、都心における民間開発の動き等、大きな開発機運が起こってきています。

しかし、これまでの道路下での地下歩行ネットワーク形成では、費用に対する推定地下歩行者数がそれほど多くないことや、地下埋設物等による深さの課題等が見えて来ています。

地下歩行ネットワークが形成され、回遊性にあふれ、滞在時間が多くなり、にぎわいがあり、魅力あふれる都心となるよう、取組方針を決めるうえで重視すべき視点を整理しました。

まちづくりの方向性

札幌市まちづくり戦略ビジョン

札幌の顔となる魅力と活力あふれる都心にします

第2次札幌市都市計画マスタープラン

魅力があふれ世界を引きつける都心
総合的な交通ネットワークの確立

2016札幌市立地適正化計画

地域特性に応じた交通体系の構築

札幌市総合交通計画

誰もが安心して歩くことができる重層的かつ多様な地上・地下の歩行空間ネットワークの形成

第2次都心まちづくり計画

市民や来街者にとって魅力的なライフスタイル・ワークスタイルを生む都市空間の形成

現状

- 人口減少
- 財政状況の変化
- 公共施設の更新
- インバウンド需要の増加
- 冬季オリンピック・パラリンピック開催招致
- 北海道新幹線札幌開業
- 札幌駅交流拠点の再開発
- 都心における民間開発の動き

課題

検討路線の課題

現状の課題

課題：既存地下施設や地下埋設物の影響による深さの課題

課題：ユニバーサルでデザイン未対応箇所の課題

重視すべき視点

回遊・快適性の向上

- ・ 都心における回遊性向上
- ・ 来街者の誘発
- ・ 居心地がよく歩きたくなるまちなか

にぎわいの創出

- ・ にぎわいのしみ出し
- ・ 回遊性向上による来街者誘発

都心のリニューアル推進

- ・ 民間建物の建替え促進
- ・ 既存都市基盤施設の活用
- ・ コンパクトなまちづくり

取組方針策定