

第2章 再開発を取り巻く状況

第2章 再開発を取り巻く状況

2-1 都市再開発方針の見直しの経緯

(1) 都市再開発法制定以前の再開発の動向

札幌市では、都市再開発法が制定される以前から、市街地再開発事業の前身である市街地改造事業¹⁵などを効果的に活用してきました。再開発を通じて、都市構造の再編、良好な居住環境や市街地環境の形成、都市の防災構造化、公共施設の整備などを進め、既成市街地¹⁶が抱えていた過密、用途混在、生活環境の悪化、地区の老朽化などの解決を図ってきました。

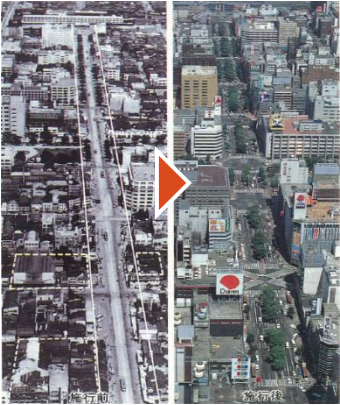


図 2-1 都市再開発法制定以前の再開発の例（札幌駅前通）

(2) 都市再開発方針の策定とこれまでの見直しの経緯

昭和55年度（1980年度）の都市再開発法の改正により、人口集中が特に著しい大都市において都市再開発方針の策定が義務付けられたことを受け、札幌市では昭和59年度（1984年度）に初めて都市再開発方針を策定しました。その後、まちづくりの進展や社会経済情勢の変化に合わせて見直しを行い、時代のニーズに対応した再開発を促進してきました。

平成25年（2013年）、超高齢社会の到来など大きな転換期を迎える中で、札幌市ではまちづくりにおける最上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を策定しました。この中で、都市空間の創造に関して基本的な考え方などが示されたのを受け、都市づくりの全市的な指針である「第2次札幌市都市計画マスタープラン」及びその一部として「札幌市立地適正化計画」を策定しました。

こうした上位計画の策定動向を踏まえ、市民、企業、行政が連携して取り組む再開発の役割について、これまでの都市構造の再編、良好な居住環境の形成、都市の防災構造化などに加え、新たな時代にふさわしいまちづくりを戦略的に進める観点を取り入れるため、平成28年（2016年）3月に前回の都市再開発方針の見直しを行いました（以下、この時点の都市再開発方針を「前方針」という。）。



図 2-2 都市再開発方針策定後の再開発の例（豊平橋南）

¹⁵ 市街地改造事業：昭和36年（1961年）に制定された「公共施設の整備に関する市街地の改造に関する法律」（市街地改造法）に基づく、道路・広場の整備とこれに関連してその付近の土地の高度利用を図るための建築物・建築敷地の整備を行うことを目的とする事業

¹⁶ 既成市街地：ここでは、既に都市としての開発が一定程度進んでいる地域のこと

(3) 今回の都市再開発方針見直しの背景

前方針の策定から約10年が経過し、この間、札幌は人口減少局面を迎え、都市のリニューアル時期が到来するなど、社会経済情勢は大きく変わり続けています。

こうした情勢の変化を踏まえ、札幌市では令和4年度（2022年度）に最上位計画である2次戦略ビジョンを策定し、これに伴い、3次マスタープランと2次立地適正化計画を策定することにしました。

2次戦略ビジョンや3次マスタープランなどの上位計画を踏まえ、時代のニーズに対応した計画的な再開発を促進するため、前方針を見直し、本方針を策定しました。

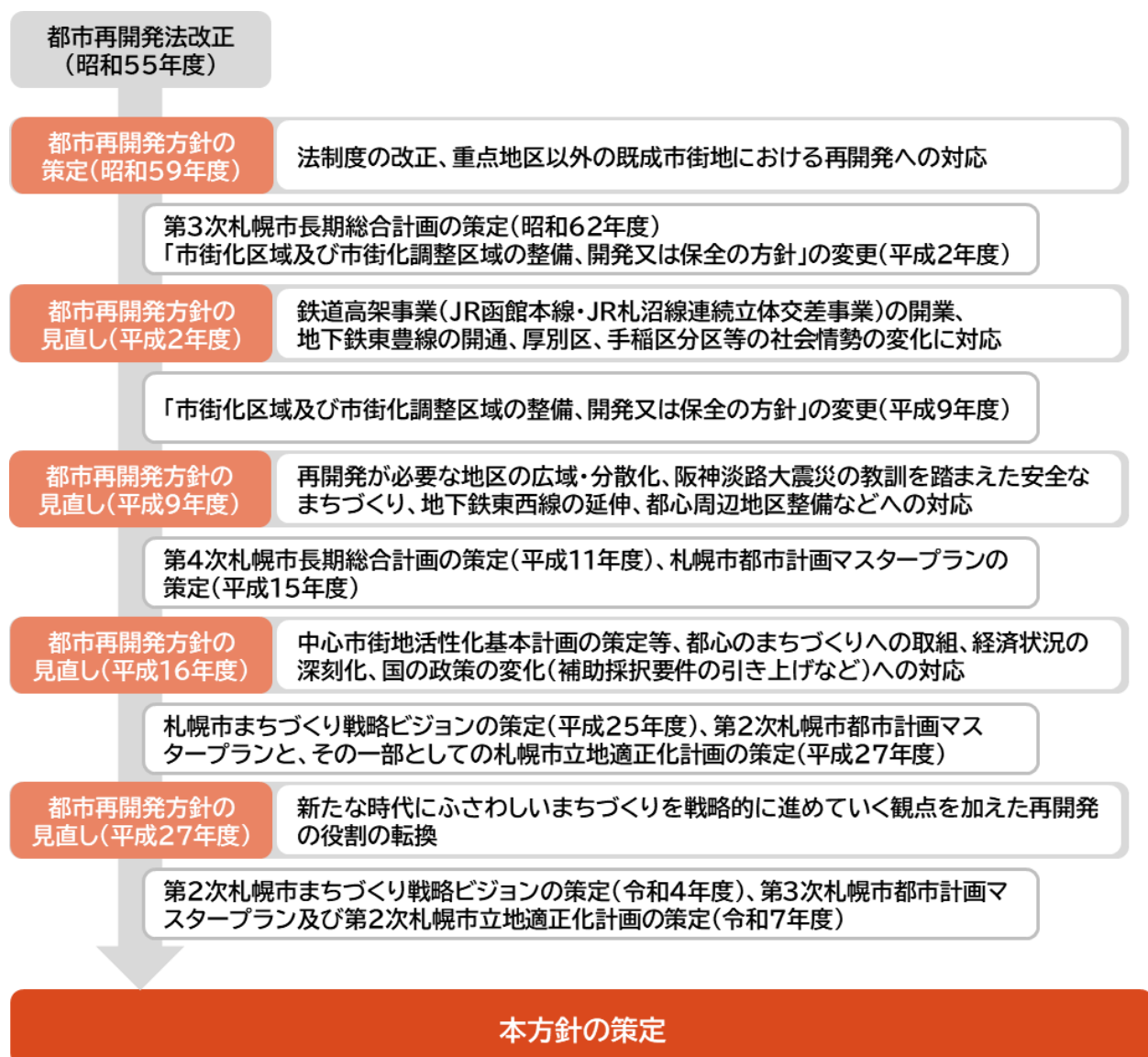


図 2-3 主な見直しの経緯

2-2 前方針の振り返り

(1) 前方針の概要

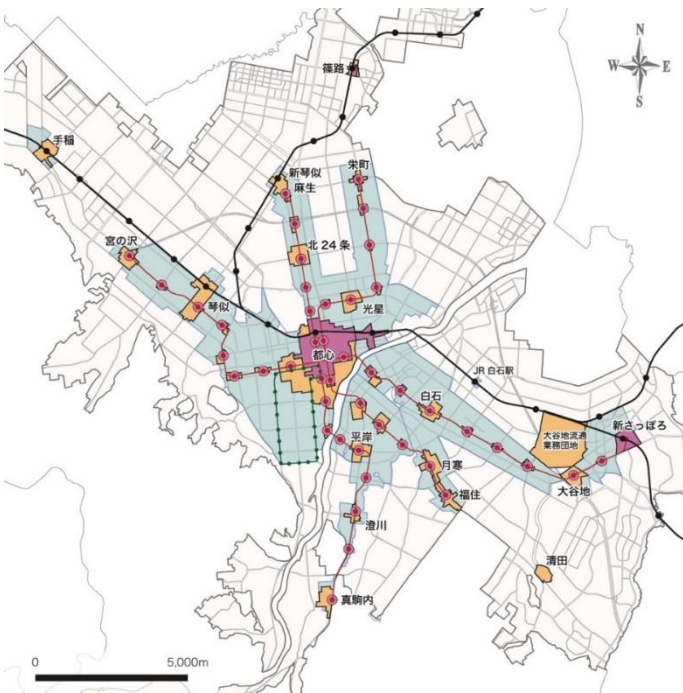
1) 基本目標

前方針では、都市サービスが充実している地下鉄沿線など、整備効果が期待される地区を中心に再開発を活用し、持続可能なまちづくりを推進することを目指しました。

特に、事業による整備効果や波及効果が高いと予想される都心や拠点で重点的に取組を進め、それぞれの地域特性に応じたまちづくりを推進することで市民生活を豊かにすることを目指し、「魅力的で活力ある都心の創造」、「個性あふれ生活を豊かにする拠点の形成」、「生活の基盤となる持続可能なまちづくりの推進」の3つの基本目標を設定しました。

2) 地区の指定

基本目標を踏まえるとともに、「公共貢献¹⁷⁾」の誘導により都市の魅力向上と都市構造の強化を図る視点、及び地域特性に応じた課題や防災課題の解決により都市機能の更新を図る視点から、1号市街地、整備促進地区及び2号地区を指定しました。また、地区ごとに支援の基本的な考え方を示し、特に2号地区において積極的に再開発を促進することを目指しました。



地区	地区指定の考え方
1号市街地	立地適正化計画における集合型居住誘導区域 ¹⁸⁾ 等
整備促進地区	立地適正化計画における都市機能誘導区域 ¹⁹⁾ (都心と地域交流拠点 ²⁰⁾)等
2号地区	■再開発を活用して市が指定する公共貢献を促進する地区 ・都心 ・地下鉄駅周辺(地上駅等除く) ■まちづくり計画策定エリア等 ・苗穂駅周辺 ・新さっぽろ駅周辺 ・篠路駅周辺

図 2-4 前方針の地区指定

¹⁷⁾ 公共貢献:ここでは、再開発に合わせて整備を促進することで、札幌市が目指すまちづくりに貢献する取組のこと

¹⁸⁾ 集合型居住誘導区域:集合型の居住機能の集積による人口密度の維持・増加を目指す地域

¹⁹⁾ 都市機能誘導区域:都市に必要な都市機能を集積させることで、効率的なサービスの提供を実現し、市民の利便性と福祉の向上を図るとともに、都市の魅力を高めることを目指す区域

²⁰⁾ 地域交流拠点:主要な交通結節点周辺や区役所周辺などの生活圏の拠点となるエリア。後背圏(地域交流拠点で提供される機能やサービス等を主に利用する人が住んでいると想定される範囲)を含めた地域の生活を支える日常的な生活利便機能や多様な都市機能の集積を図るとともに、公共交通の利便性を確保し、来訪者を受け入れる魅力ある交流空間を形成が求められている。

(2) 前方針に関わる主な取組結果

ここでは、前方針の3つの基本目標の実現に向けた取組と、戦略的に進めた公共貢献の誘導について、主な取組結果を整理しました。

1) 基本目標1 魅力的で活力ある都心の創造

<取組結果>

都心及び隣接する苗穂駅周辺では、都市のリニューアル時期の到来に伴う再開発機運の高まりを的確に捉え、市街地再開発事業と優良建築物等整備事業を積極的に活用し、環境性や防災性を備えた高次な都市機能の集積、にぎわいや憩いの空間の創出などにより、都市の魅力と活力を大きく向上しました。また、令和4年(2022年)には、「北4西3地区」、「北5西1・西2地区」及び「大通西4南地区」の市街地再開発事業を都市計画決定しました。これら都心で進行中の大規模な市街地再開発事業は、都心全体のまちづくりを先導する札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点²¹に位置し、札幌の国際競争力をけん引する将来のまちの顔となる重要な事業として、非常に大きな期待を集めています。

さらに、「都心における開発誘導方針」に基づき緩和型土地利用計画制度等を運用し、市街地再開発事業と合わせて実施したものを含め20棟以上の計画的な再開発を誘導しました。

引き続き、都心においては、都市の魅力と活力を向上するため、将来のまちの顔となる札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の市街地再開発事業を促進するとともに、緩和型土地利用計画制度等の運用をはじめとした多種多様な手法を効果的に活用し、都市のリニューアルを着実に推進していく必要があります。

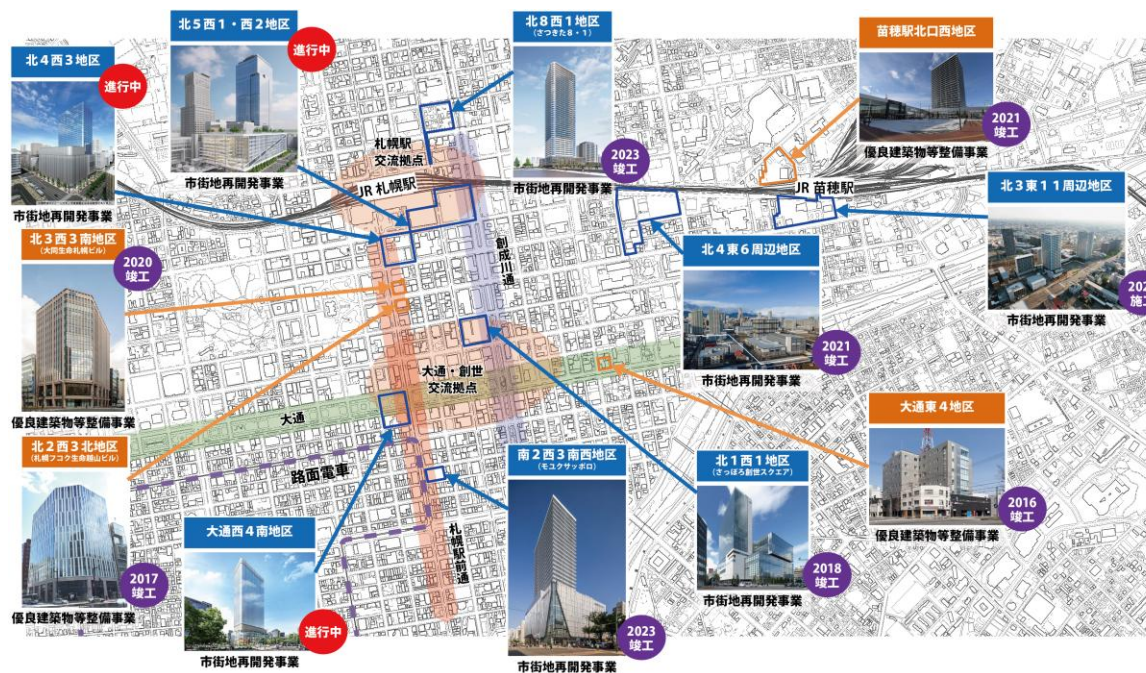


図 2-5 前方針下における市街地再開発事業と優良建築物等整備事業の実施状況

²¹ 札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点:ここでいう交流拠点とは、令和7年度中に策定予定の「第3次都心まちづくり計画(都心のまちづくりの長期的な目標、方針、まちづくりの各主体が協働して取り組むための仕組み等を示した計画)」における骨格構造のうち、骨格軸の交点や交通結節点に位置し、多様な機能や活動が集積・連鎖することで新たな価値と交流を創造する、札幌都心の象徴的な拠点のこと。

■都心において進行中の市街地再開発事業の一覧（※令和7年（2025年）10月時点）

北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業

【事業の目的】

札幌の玄関口にふさわしい魅力ある空間の創出と、国内外からの来街者や市民が交流する交通結節点の形成のため、札幌駅のアクセス性が向上する交通施設や都心の回遊性を高める歩行者ネットワーク等の都市基盤を整備し、土地の高度利用により、交通結節機能の強化、国際競争力をけん引する都市機能の集積、環境性・防災性を備えた拠点形成を図ることを目的とする。

【経過】

- ・令和4年（2022年）10月
：都市計画決定告示
- ・令和5年（2023年）3月
：事業着手（組合設立認可）

【施行区域】



※現時点のイメージです。事業計画見直しのため、今後、イメージは変更となります。

北4西3地区第一種市街地再開発事業

【事業の目的】

交通結節点として各交通機能の利便性を高めるため、地下鉄機能の強化及び各種交通機能の乗り換え動線強化を図るとともに、札幌都心への多様な人々の誘引と交流の促進により札幌駅前のにぎわいを形成し、魅力ある都市空間の整備、環境や防災性に配慮した都市機能の集積により、札幌の国際競争力強化に資する拠点を形成することを目的とする。

【経過】

- ・令和4年（2022年）3月
：都市計画決定告示
- ・令和6年（2024年）1月
：事業着手（組合設立認可）

【施行区域】



※現時点のイメージです。今後変更となる可能性があります。

大通西4南地区第一種市街地再開発事業

【事業の目的】

建築物の共同化、土地の高度利用を図るとともに、商業・業務・交流機能の充実、国際水準の宿泊機能としてのハイクレイドホテルの導入、広場空間や重層的な歩行者空間の整備、大通以南初のエネルギーセンターの整備をはじめとする自立分散型のエネルギー拠点と環境啓発機能の整備、新たな防災拠点の形成等を行うことにより、札幌都心の“大通”の価値向上に寄与し、持続可能で魅力ある札幌都心をけん引する拠点を形成することを目的とする。

【経過】

- ・令和4年（2022年）12月
：都市計画決定告示
- ・令和6年（2024年）7月
：事業着手（組合設立認可）

【施行区域】



※現時点のイメージです。今後変更となる可能性があります。

2) 基本目標2 個性あふれ生活を豊かにする拠点の形成

<取組結果>

第2次札幌市都市計画マスタープランでは、地域交流拠点のうち、新さっぽろ、篠路、真駒内及び清田について、各拠点の特性を踏まえたまちづくりを先行的に進めることとしました。

新さっぽろでは、札幌市が平成27年（2015年）3月に策定した「新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画²²」に基づき、公募提案型売却の手法で市営住宅跡地等の再開発を進め、商業機能や教育機能を中心に多様な都市機能を集積しました。一方、駅前には青空駐車場などの低未利用地²³が残っており、引き続きゲートウェイ拠点にふさわしい土地利用を進める余地があります。

篠路では、駅東側で土地区画整理事業、鉄道高架事業、道路整備事業などの社会基盤整備が進められています。また、令和5年（2023年）2月に「篠路駅周辺地区まちづくり計画²⁴」を策定し、計画に沿った土地利用を実現するため、同年10月に用途地域²⁵などの都市計画変更を行いました。引き続き、駅周辺の低未利用地の活用に向けた取組が求められています。

真駒内と清田では、令和5年（2023年）11月に策定した「真駒内駅前地区まちづくり計画²⁶」と令和3年（2021年）2月に策定した「地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方²⁷」に基づき、都市機能の集積や魅力向上に向けた取組を進めています。

このほか、平成28年（2016年）9月に策定した「地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針」に基づき、琴似と平岸では、地域の中心的な拠点としてののにぎわいの創出を図るために地区計画を策定するなど、地域特性やまちづくりの機運に応じた取組を進めています。

引き続き、地域交流拠点では、地域特性を生かした生活利便機能の集積や良好な街並みの創出等のため、まちづくりの機運を捉えながら、多種多様な手法を活用して再開発を促進する必要があります。



図 2-6 新さっぽろ駅周辺地区G・I街区の完成後の姿（左：G街区、右：I街区）

²² 新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画：地域交流拠点としての役割や、当地区及び当地区が含まれる厚別区、ひいては札幌の発展に向け、周辺との一体的なまちづくりを目指し、市営住宅余剰地の利活用並びに暫定駐車場等の望まれる利活用について方向性を示すもの

²³ 低未利用地：居住の用、業務の用、その他の用途に供されておらず、又はその利用の程度がその周辺地域における同一の用途若しくはこれに類する用途に供されている土地の利用の程度に比し、著しく劣っていると認められる土地

²⁴ 篠路駅周辺地区まちづくり計画：北区北部3地区を後背圏とする地域交流拠点にふさわしいまちづくりを目指し、篠路駅東口駅前や低未利用な市有地の利活用及び地域主体の多様なまちづくり活動の方向性・展開を示すもの

²⁵ 用途地域：機能的な都市活動と良好な都市環境の保護を目的に、住居や商業・工業などの都市の諸機能を適切に配分するための土地利用上の区分を行う都市計画で、用途や形態、密度などの規制を通して、目的にあった建築物を誘導しようとするもの

²⁶ 真駒内駅前地区まちづくり計画：真駒内地域はもとより南区全体の魅力向上に向けた先導的な取組として真駒内駅前地区を再生するため、土地利用再編の方向性を具体化し、真駒内駅前地区のまちづくりの取組の方向性を示したもの

²⁷ 地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方：清田の拠点機能の向上に向け、官民連携によるまちづくりを展開するに当たっての基本的な方向性を示すもの

〈コラム〉緩和型土地利用計画制度等の運用

「緩和型土地利用計画制度等」とは、都市計画法に基づく地区計画と都市再生特別地区、建築基準法による総合設計制度などの容積率の緩和(最高限度の割増)等に関する仕組みのことです。

かつての容積率の緩和の考え方は、主に公開空地の整備を評価してきましたが、札幌市では、「都心における開発誘導方針」と「地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針」を定め、都心と地域交流拠点等のまちづくりに貢献する取組をそれぞれの方針に沿って評価することで、良好な民間都市開発を誘導しています。

こうした取組も、都市再開発方針で想定する再開発を促進する取組の1つです。

都心における開発誘導方針

都心における、容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示するとともに、開発を後押しする補助制度等を紹介することで、建築物の建て替え更新を促進し、都心に関連する各種計画の目標実現に資する民間都市開発を積極的に誘導することを目的としています。



都心における開発誘導方針

地域交流拠点等における 緩和型土地利用計画制度等の運用方針

地域交流拠点等(地域交流拠点及びその他の地下鉄駅周辺等)において、建築物の建て替え更新を促進し、質の高い空間づくりを進めるため、容積率の緩和の考え方を整理し、緩和型土地利用計画制度等の運用の方向性を明示することで良好な民間都市開発を誘導することを目的としています。



地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針に関するパンフレット

〈コラム〉琴似と平岸の地区計画

琴似と平岸では、地域住民と行政との間で意見交換を重ね、その成果として、琴似では令和4年(2022年)12月に「琴似本通地区地区計画」を、平岸では令和5年(2023年)12月に「平岸駅周辺地区地区計画」を策定しました。

これら地区計画では、まちづくりの目標、土地利用の方針、目指すまちの姿を定めるとともに、目標等の実現に向けた建築物の建て方のルールとして、建築の制限やまちづくりに貢献する取組が行われた場合の容積率の緩和についても定めています。



琴似本通地区地区計画の区域



平岸駅周辺地区地区計画の区域

3) 基本目標3 生活の基盤となる持続可能なまちづくりの推進

<取組結果>

札幌市では、地下鉄駅のバリアフリー化に向けてエレベーターの設置を進め、平成23年（2011年）7月に全地下鉄駅でホームから地上までの移動等円滑化経路²⁸を1つ以上確保しました。さらに、超高齢社会の到来を見据え、利便性の向上や上下移動の負荷軽減のため、地下鉄駅エレベーターの充実に向けた取組を進めています。

こうした取組を踏まえ、地下鉄駅周辺では、建築物の建て替え更新の機会を捉えて、建築物と地下鉄コンコースの接続やバリアフリー化を進めるためのエレベーターの設置を誘導し、駅周辺の利便性や歩行環境の向上を図ることにより、歩いて暮らせるまちづくりを目指しました。

都心と新さっぽろでは、再開発を通じて建築物と地下鉄駅との接続を誘導できましたが、その他の地下鉄駅では接続を誘導できた事例はありませんでした。

地下鉄駅周辺は、図2-7のとおり築30年以上の建築物が約54%を占めており、今後建て替え更新が進むと予想されます。このため、地下鉄駅と近接する敷地で建て替え更新が行われる場合には、更新機会を的確に捉えて地下鉄駅との接続を誘導するなど、計画的な再開発を促進する必要があります。

また、計画的な再開発を促進するためには、地下鉄駅との接続をはじめとする地域に求められる公共貢献や活用可能な支援策など、札幌市と地権者等との間で積極的に情報共有や意見交換を行っていく必要があります。さらには、地権者等のニーズに合わせた実効性の高い支援策の運用も求められます。

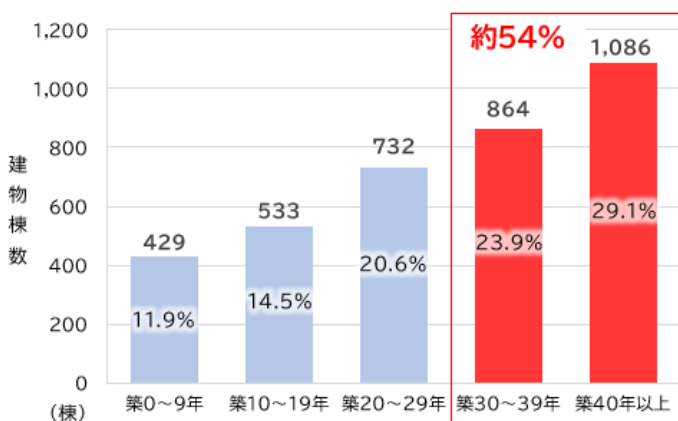


図 2-7 地下鉄駅周辺の築年数別建築物棟数
（令和3年都市計画基礎調査を基に集計）
※集計範囲は前方針の地下鉄駅周辺2号地区内



図 2-8 再開発を活用した
地下鉄駅エレベーターの整備事例
（新さっぽろ駅周辺地区Ⅰ街区）

²⁸ 移動等円滑化経路：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）による、高齢者、障がいのある方等が円滑に利用できる経路のこと

4) 目標実現に向けた公共貢献の戦略的な誘導

<取組結果>

都市空間は、公共が所有する空間と民間が所有する空間が有機的に組み合わさって形成されています。都市づくりにおいて公共単独の取組には空間的にも財政的にも限界があり、建築物や敷地の所有者をはじめとする民間との協働や役割分担がなされて初めて、札幌市が目指す都市づくりの実現につながります。

前方針の下で実施した再開発では、基本目標の実現に向けて、補助金の交付に限らない多種多様な手法を活用して図 2-9 のとおり公共貢献を戦略的に誘導し、官民連携のもと魅力的で個性あふれるまちづくりを推進しました。

また、再開発を通じて環境性能や業務継続性²⁹の高いオフィスビルの整備を進めるとともに、道外からの企業進出を呼び込むために首都圏等で誘致活動を行うなど、ハードとソフトの両面からまちづくりを推進しました。

引き続き、再開発の機会を捉えて公共貢献を戦略的に誘導することにより、官民連携のもと札幌市が目指すまちづくりを進める視点が求められます。

図 2-9 前方針下において実現した公共貢献の例

再生可能エネルギー ³⁰ の導入	都市機能や交流機能の集積	災害時の帰宅困難者対策	公共交通のバリアフリー化
 ■北4東6地区 再生可能エネルギーを活用するエネルギーセンターの設置	 ■北8西1地区 都心に新たにぎわいや交流を生む民間劇場の整備	 ■札幌創世1.1.1区北1西1地区 災害に強いまちづくりに貢献する一時滞在施設の整備	 ■大通東4地区 地下鉄駅と接続するエレベーターの設置によるバリアフリー化の推進
空中歩廊の整備	駐輪場の整備	地下ネットワークの接続	オープンスペースの整備・緑化
 ■苗穂駅北口西地区 まちの南北をつなぐネットワークの一部を担う空中歩廊の整備	 ■南2西3南西地区 自転車の利用環境と歩行環境を向上する公共駐輪場の整備	 ■北2西3北地区 回遊性向上とにぎわいづくりに貢献する地下歩行空間への広幅員接続	 ■北3東11地区 駅前にふさわしいゆとりあるオープンスペースと緑地の整備

²⁹ 業務継続性：災害や予期せぬ事態が発生した際に、企業や組織が重要な業務を中断することなく継続できる能力

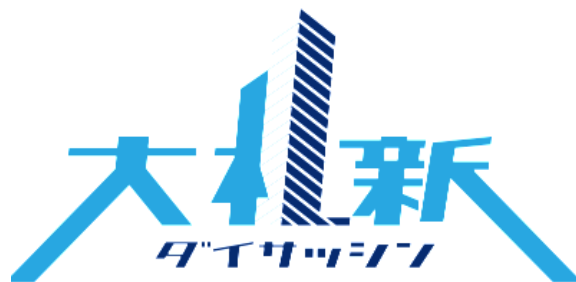
³⁰ 再生可能エネルギー：太陽光、地熱、風力など、エネルギー源として持続的に利用することができるものの総称

〈コラム〉大札新

都市のリニューアル時期を迎えた札幌都心では、市街地再開発事業をはじめとする大規模な再開発が続々と進んでおり、高機能なオフィスビルの供給が見込まれています。

この状況を絶好の機会と捉え、「札幌が、大きく、新しく、変わる。」という意味を込めた「大札新」というスローガンを掲げるとともに、豊富な人材、便利なアクセス、暮らしやすさなど札幌の強みを生かしながら、官民一体となって企業誘致に取り組んでいます。

このように、札幌市ではハード・ソフトの両面から効果的にまちづくりを進めています。



企業誘致スローガン・ロゴ「大札新」

2-3 再開発を取り巻く状況の変化

ここでは、人口減少や人口構造の変化（以下「人口減少等」という。）をはじめとする再開発を取り巻く状況の変化を整理し、それらを踏まえてこれからの再開発に求められることを考察しました。

(1) 人口減少等と限りある経営資源

<状況の変化>

札幌の人口は、令和3年（2021年）から減少局面を迎えています。令和22年（2040年）時点の将来推計人口は約187万人となり、令和2年（2020年）時点から約10万人減少する見込みの一方、市街化区域内では郊外部を含め一定の人口密度は保たれる見込みです。

しかし、令和22年（2040年）以降は人口減少等が更に進行することが見込まれています。

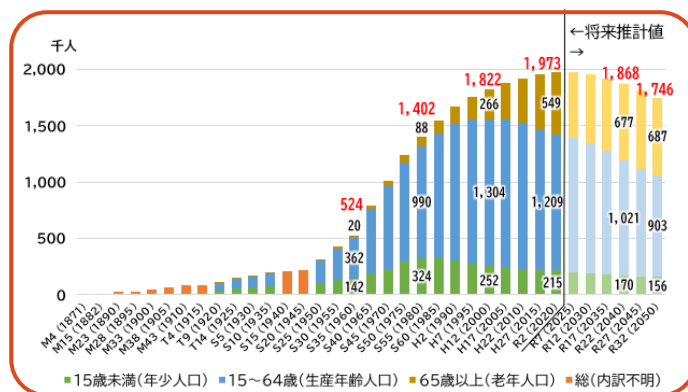


図 2-10 人口推移と将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」
を基に札幌市作成)

3次マスタープランではこうした動向を踏まえ、市街化区域の範囲は変更しないことを基本としつつも、将来的な範囲の在り方などについて検討を進めることとともに、引き続き、高次な都市機能が集積した都心と地域生活の中心となる複数の地域交流拠点の形成や、住宅地において身近な生活利便機能の立地などを図る、コンパクトな都市を目指すこととしています。

また、生産年齢人口³¹の減少に伴う市税収入の減少、超高齢社会の進展による社会保障関係費の増加など人口構造の変化による影響のほか、老朽化する公共施設の更新に伴う財政需要の増大などにより、札幌市においては厳しい財政運営が予想されます。さらに、全国的に人手不足や資材価格の高騰に伴う建設費の増加が見られ、市内でも再開発の事業計画が見直されるなど影響が顕在化しており、官民ともに、これまで以上に経営資源の有効活用が求められています。

<考察>

コンパクトな都市を目指す上で、既成市街地をつくり変え、都心や地域交流拠点等に多様な都市機能の集積を図ることのできる再開発の重要性は更に高まっています。

官民の限られた経営資源の「選択と集中」の観点から、多くの市民の生活利便性向上に寄与するなど整備効果が期待できる地域における重点的な再開発の促進や、地域の市場性と経済規模を見極めた上での適切な施設規模や用途の誘導など、メリハリをつけた再開発の展開が必要です。

³¹ 生産年齢人口：15歳～64歳の人口

(2) 交通環境の変化

<状況の変化>

地下鉄、ＪＲ、バスなど市内の公共交通について、人口減少等や新型コロナウイルス感染症の拡大による行動変容などで利用状況が変化しており、市内の公共交通事業者の経営環境は厳しい状況にあります。特に路線バスでは、全国的な運転手不足も相まって、需要と供給の両面で将来的にネットワークの維持が困難になることが懸念されており、これらの状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められています。

こうした状況を踏まえ、札幌市では、令和6年（2024年）11月に「札幌市地域公共交通計画³²」を策定し、運行効率化のためのバス路線のフィーダー化³³のほか、民間開発やまちづくりの機会を捉えた施設整備などの交通結節点³⁴の機能強化を進めています。

<考察>

市民の生活利便性を高めるためには、多くの人が利用する商業・医療などの都市機能の立地状況と公共交通ネットワークとの一体性を維持・確保するとともに、機能集積と合わせて公共交通の利用環境向上に資する空間づくりを進めることが重要です。このため、再開発は、持続可能な公共交通ネットワークの構築に関する取組との連携を意識して進めていく必要があります。

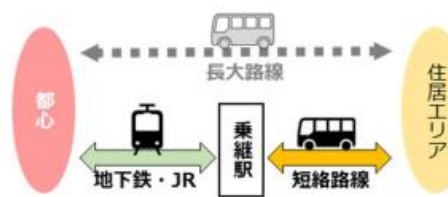


図 2-11 バスのフィーダー化のイメージ



図 2-12 札幌駅の新しいバスターミナルの整備イメージ

³² 札幌市地域公共交通計画：持続可能で地域に適した公共交通ネットワーク構築の指針として、地域公共交通を取り巻く環境を踏まえ、目指すべき方向性やその実現に向けた取組等を整理した計画

³³ フィーダー化：運行効率化のため郊外から都心に直行するバス路線を地下鉄駅・JR 駅に短絡化する取組

³⁴ 交通結節点：様々な交通手段（徒歩、自動車、バス、鉄道など）を相互に連絡させる場所

(3) 都市のリニューアル時期の到来

<状況の変化>

昭和47年(1972年)に開催された札幌冬季オリンピックから約50年が経過し、都心を中心に当時建てられた建築物が更新時期を迎えています。

また、都心では、令和12年度(2030年度)末の北海道新幹線の札幌駅延伸・開業を見据えて、まちづくりや民間投資が活発に進められてきましたが、完成・開業が遅れる見通しとなったことで、都心の市街地再開発事業や民間投資の機運低下につながるおそれがあります。

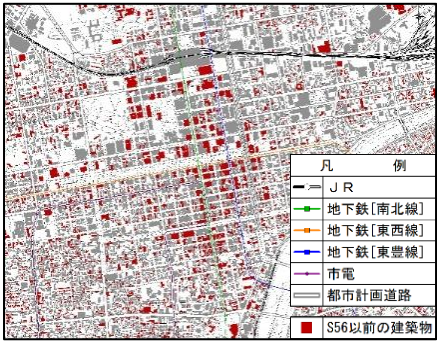


図 2-13 都心における老朽建築物の状況
(令和6年都市計画基礎調査を基に作成)

<考察>

北海道新幹線の完成・開業の遅れによるまちづくりへの影響を抑えることが重要です。

特に、都心では、建築物の建て替え更新時期の到来を都市の魅力と活力を高める絶好の機会と捉えるとともに、北海道新幹線の開業時期に向けた民間投資の機運を維持していくため、札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の市街地再開発事業をはじめ、積極的に再開発を促進する必要があります。

(4) 様々な分野のまちづくりの取組の変化

<状況の変化>

前方針の策定から現在に至るまでには、人口減少等や交通環境の変化のほか、気候変動に伴う地球規模での環境保全の動きや北海道胆振東部地震をはじめとした自然災害による被害など様々な社会経済情勢の変化がありました。

こうした変化に対応するため、グリーン・トランスフォーメーション(GX)の推進や災害に強いまちづくりの更なる推進など、札幌市のまちづくりの取組も変化しています。



図 2-14 北海道胆振東部地震による被害

<考察>

これまで札幌市では、老朽建築物の更新や不燃化・耐震化などの再開発の基本的な役割に加えて公共貢献を誘導し、再開発を通じて魅力的で個性あふれるまちづくりを推進してきました。

引き続き、再開発を進める際には、様々な分野のまちづくりの取組を踏まえ、地域特性を考慮しながら、公共貢献を戦略的に誘導していく必要があります。

〈コラム〉グリーン・トランスフォーメーション（GX）の推進

グリーン・トランスフォーメーション(GX)とは、化石燃料をできるだけ使わずに、環境に優しいエネルギー中心の社会に変えて、経済の成長も目指すことを指します。

北海道と札幌市は、令和5年(2023年)5月、日本の再生可能エネルギーの供給基地、世界中からGXに関する資金・人材・情報が集積する、アジア・世界の「金融センター」を実現するため、産学官金の21機関で構成されるGX・金融コンソーシアム「Team Sapporo-Hokkaido」を設立しました。

また、令和6年(2024年)6月には、札幌・北海道が「金融・資産運用特区³⁵」の対象地域に決定され、併せて「国家戦略特区³⁶」に指定されました。特区を活用しながら、全道域のGX産業の集積と札幌市域での金融機能の強化集積を図ることを目指しています。



Team Sapporo-Hokkaido

(5) 再開発の効果を高める取組

〈状況の変化〉

再開発は、都市機能の更新等を通じて都市の魅力と活力を高めています。札幌において人口減少等が見込まれ、それに伴い地域経済の規模縮小等が懸念される中では、再開発によって創出された魅力と活力を高める取組がより一層重要となります。

また、これまでの都市化に伴う人口の集中や産業の集積などによって資源やエネルギーが大量に消費され、身近な環境に様々な影響が及んでいることから、都市環境に配慮した取組の重要性が高まっています。

〈考察〉

再開発により創出した魅力と活力を高めるため、開発することと合わせて、整備した空間を有効活用する仕組みづくりなど、再開発と連携したエリアマネジメント³⁷を推進する必要があります。

また、再開発を進める際には、大気質や騒音等の生活環境への配慮に加えて、建築物の適正管理に関する取組や災害リスクを低減する取組と連携するなど、様々な観点から良好な都市環境の形成を図り、再開発の効果を高める必要があります。



図 2-15 札幌市内のエリアマネジメント事例
フラワーカーペット（北3条広場）
（資料：札幌駅前通まちづくり株式会社）

³⁵ 金融・資産運用特区：金融・資産運用業にとって魅力的な環境を整備する観点から、特定の地域において国や地域が規制改革や運用面での取組等を重点的に実施するエリアの総称

³⁶ 国家戦略特区：世界で一番ビジネスがしやすい環境を作ることを中心に、地域や分野を限定し、大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度

³⁷ エリアマネジメント：住民・事業主・地権者などが主体となって地域の現状や課題について話し合い、地域における良好な環境や地域の価値の維持・向上につなげる取組

2-4 今後重視すべきポイント

「2-2 前方針の振り返り」と「2-3 再開発を取り巻く状況の変化」で示した取組結果と考察を基に、再開発を進める上で今後重視すべきポイントを整理しました。また、それらを踏まえて、本方針のテーマを定めました。

(1) 今後重視すべきポイント

<札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の取組をはじめとする都心の再開発の促進>

- リニューアル時期の到来を都市の魅力と活力を高める絶好の機会と捉え、引き続き、札幌の将来のまちの顔となる札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の市街地再開発事業をはじめとする都心の再開発を促進し、高次な都市機能を集積する必要があります。

<コンパクト・プラス・ネットワーク³⁸の推進>

- 官民の限られた経営資源の「選択と集中」の観点から、都心のほか、多くの人々が訪れる地域交流拠点や地下鉄駅周辺などの整備効果が期待できる地域に重点を置いて再開発を促進し、生活利便機能をはじめとする多様な都市機能を集積する必要があります。
- 商業・医療などの都市機能の立地状況と公共交通ネットワークとの一体性を維持・確保するとともに、機能集積と合わせて公共交通の利用環境向上に資する空間づくりを進めるため、再開発と持続可能な公共交通ネットワークの構築に関する取組との連携を意識して進めていく必要があります。

<公共貢献の戦略的な誘導>

- GXの推進や災害に強いまちづくりをはじめとする様々な分野のまちづくりの取組と連携し、ハードとソフトの両面からまちづくりを推進するため、引き続き、公共貢献を戦略的に誘導する必要があります。

<再開発の効果を高める取組の推進>

- 再開発により創出された魅力と活力を高めるためのエリアマネジメントの推進や、再開発と良好な都市環境の形成に関する取組との連携により、再開発の効果を高める必要があります。

(2) 都市再開発方針のテーマ

将来のまちの顔を築き、 市民の豊かな暮らしを支える再開発の展開

人口減少等や都市のリニューアル時期を迎える中、再開発には、まちの魅力と活力を高めることにより、まちに対する市民の誇りと愛着を育むとともに、市民の生活をより豊かにすることが求められます。

将来のまちの顔となる札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の取組、持続可能な都市づくりの要となる地域交流拠点と利便性の高い市街地の形成、公共貢献の戦略的な誘導、そして開発完了以降を見据えた再開発の効果を高める取組の推進などを通じて、市民の豊かな暮らしを支えるべく、このテーマを掲げます。

³⁸ コンパクト・プラス・ネットワーク：医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の拠点となるエリアに誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導するとともに、公共交通ネットワークの形成と連携した取組を進めること