

札幌駅交流拠点北5西1・西2地区
再開発基本構想

令和元年（2019年）10月
札幌市

目次

1. 背景と目的・位置づけ	
1-1. 背景と目的	……P. 1
1-2. 位置づけ	……P. 2
2. 対象区域	……P. 3
3. 地区をとりまく動向と課題	
3-1. 地区をとりまく動向	……P. 4
3-2. 課題	……P. 6
4. 開発コンセプト	……P. 7
5. 整備方針	
5-1. 整備方針（街並み形成）	……P. 8
5-2. 整備方針（基盤整備）	……P. 11
5-3. 整備方針（機能集積）	……P. 14
5-4. 整備方針（環境配慮・防災）	……P. 16
6. 土地利用の考え方と施設構成	……P. 17
7. 事業手法	
7-1. 事業推進にあたっての基本的な考え方	……P. 19
7-2. 事業推進のための具体的な手法等	……P. 20
8. 事業効果を高めるための取組	
8-1. 周辺街区等との連携	……P. 21
8-2. エリアマネジメント	……P. 22
9. 事業スケジュール	……P. 23
〈参考資料〉	……P. 24
〈パブリックコメント〉	……P. 35

1. 背景と目的・位置づけ

1-1. 背景と目的

■背景

札幌駅は道内最大の交通結節点であり、道内外から札幌を訪れる多くの人にとっての玄関口となっています。

札幌駅周辺ではこれまで、鉄道高架事業、札幌駅南口土地区画整理事業などの駅周辺の基盤整備を契機に周辺街区を含めたまちづくりの考え方や整備指針が示され、まちづくりが進められてきました。

平成28年（2016年）に策定した第2次都心まちづくり計画では、札幌駅周辺のエリアを「札幌駅交流拠点」と定め、北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」を形成することとし、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能の強化を図ることとしています。

平成30年（2018年）3月には北海道新幹線札幌駅の位置が決定したことを受け、同年9月に札幌駅交流拠点のまちづくりの新たな指針として「札幌駅交流拠点まちづくり計画」を策定しました。

札幌駅交流拠点まちづくり計画では、目標として「北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成」「北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進」を定め、街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の観点でそれぞれ基本方針を掲げて、官民連携でまちづくりを進めることとしています。

北5西1・西2地区については、この計画の中で「先導プロジェクト街区」とし、地権者等による事業化を推進し、札幌駅交流拠点のまちづくりを先導していく地区として位置付けたところであり、事業化へ向けた具体的な整備の考え方等を示す必要性が高まっています。

■目的

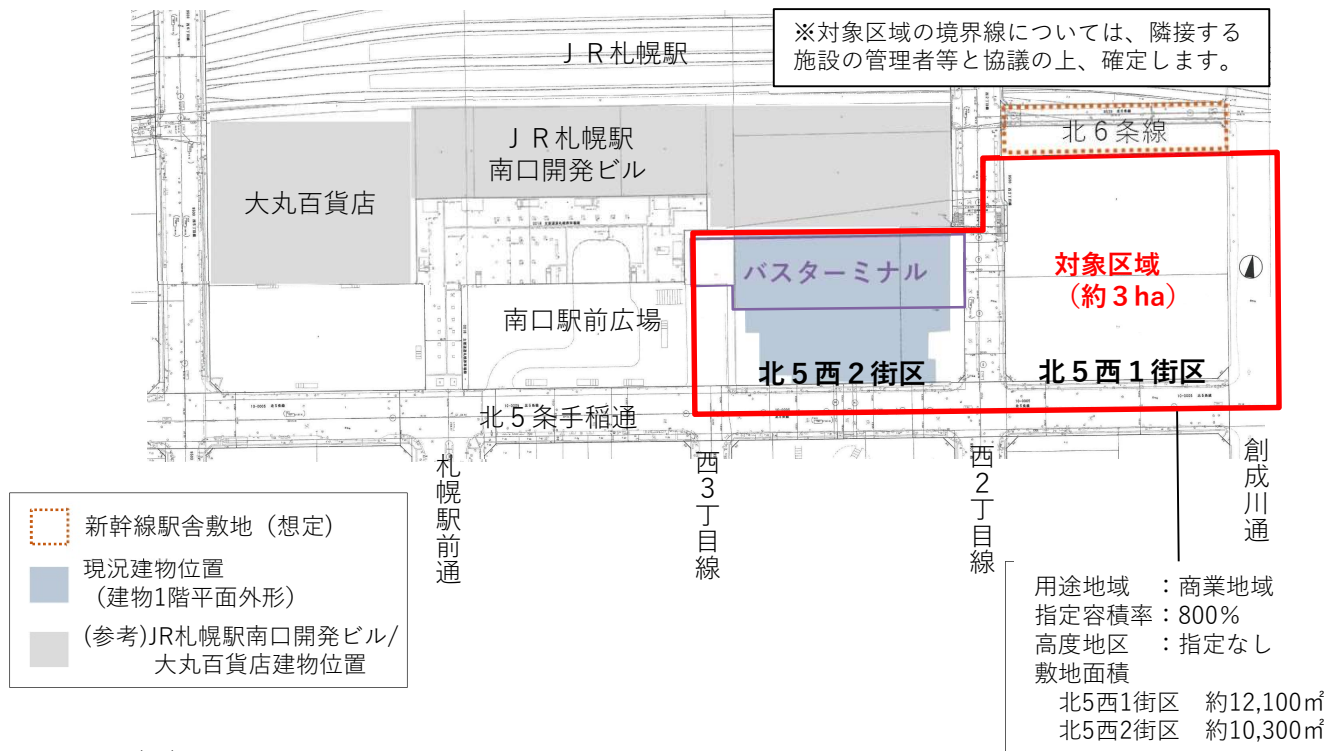
以上の認識のもと、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想（以下「本構想」という。）は以下を目的として策定します。

■札幌駅交流拠点まちづくり計画において先導プロジェクト街区に位置づけた「北5西1・西2地区」の再開発を推進する

■再開発にあたっての整備の基本的な考え方を明確にし、官民連携で具体的な取組を進める

2. 対象区域

本構想は、北5西1及び西2街区を中心とする以下の赤枠内に示す範囲（以下「北5西1・西2地区」という。）を対象とします。



(1) 土地建物の状況

- ・北5西1街区は、札幌市が土地を所有し、現在駐車場（約350台）及び公共駐輪場（約2,200台）として利用されています。
- ・北5西2街区は、北海道旅客鉄道（株）、札幌駅総合開発（株）、ジェイ・アール北海道バス（株）及びJR北海道ホテルズ（株）が土地及び建物（エスタ）を所有しています。
- ・北5西2街区にはバスターミナル（昭和53年（1978年）都市計画決定）が設置されています。
- ・北5西1街区北側には、北海道新幹線札幌開業に伴い、駅施設等が設置される予定です。

(2) 隣接街区及び周辺道路の状況

- ・北5西2街区はJR札幌駅南口開発ビル及び南口駅前広場と隣接しています。
- ・北5西1・西2地区の南側は北5条線（北5条・手稲通）（市道・幅員約27m）、両街区の間は西2丁目線（市道・幅員約20m）、北5西1街区の北側は北6条線（市道・幅員約10m）、東側は一般国道5号（創成川通）（幅員約57m）とそれぞれ接道しています。
- ・南口駅前広場にはタクシープール（乗車用3、降車用5、待機用28）が設置されています。
- ・JR札幌駅南口開発ビルにはエネルギーセンター（熱電供給）が設置されています。

(3) 各交通機関等の状況

- ・JR在来線の乗降人数は1日平均約19.4万人、地下鉄南北線・東豊線の乗降人数は約17.4万人、駅周辺のバス利用者数は約3万人（いずれも平成28年（2016年））となっています。
- ・札幌駅前通地下歩行空間を始めとして、地下街、地下鉄コンコースなどの地下歩行ネットワークが充実しています。

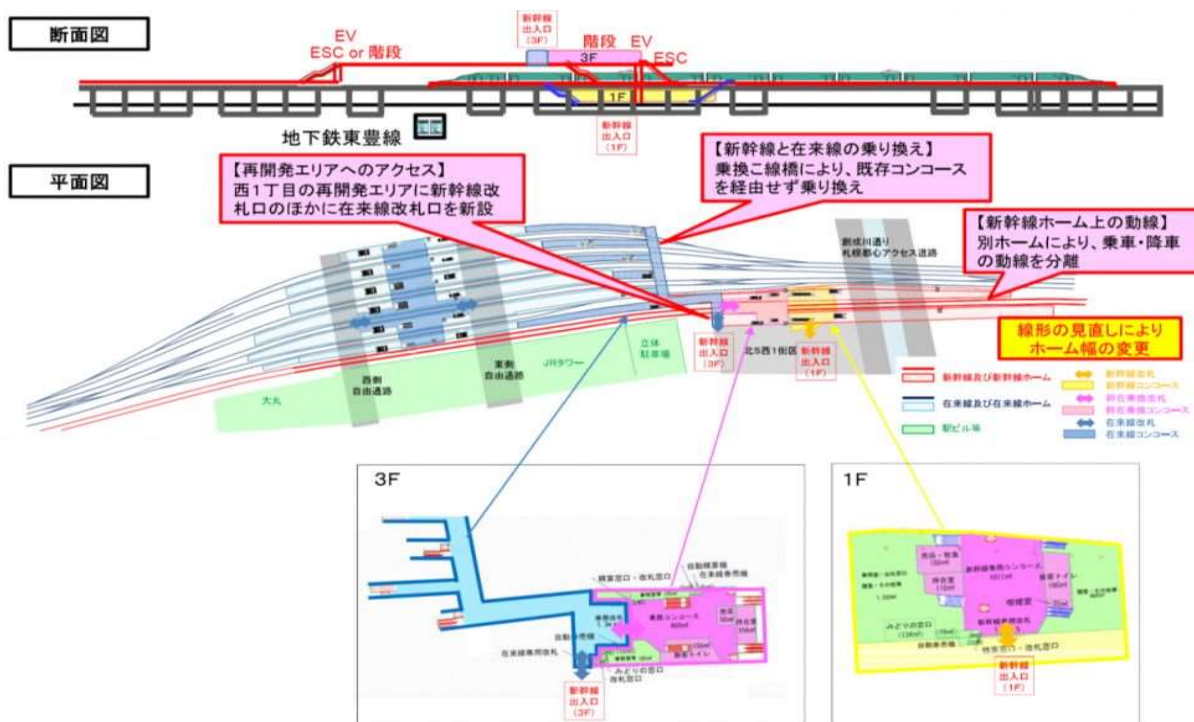
3. 地区をとりまく動向と課題

北5西1・西2地区をとりまく動向とそれらに起因する課題を以下のとおり整理します。

3-1. 地区をとりまく動向

①北海道新幹線札幌開業

北海道新幹線札幌開業（令和12年度（2030年度）予定）に向けて、平成30年（2018年）3月に新幹線ホーム位置が決定しました。北5西1街区では、今後新幹線駅施設等の整備が進められます。新幹線ホームは高架上に設置され、新幹線駅の改札口は1階に専用改札口が、3階に在来線乗換改札口が設置される予定です。



北海道新幹線札幌駅の概要（2018年3月 J R北海道公表資料）

②冬季オリンピック・パラリンピックの招致および共生社会の実現

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活動を行っています。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等を行うことにより共生社会の実現を目指すとともに、ホテルのグレードアップや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。

③都心アクセス道路（創成川通の機能強化）の検討

都心と道内各地域や空港・港湾等の交通拠点とのアクセス性向上に向けた取り組みとして、創成川通の機能強化の検討が進められています。平成30年度（2018年度）からは、国土交通省において、学識経験者等の第三者から構成される委員会（北海道地方小委員会）や地域の意見を聞き、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検討する「計画段階評価」の手続きが始まっています。

④都心部における開発の動き

前回のオリンピックを契機に建設された都心部の多くの建物が更新時期を迎える中、平成30年（2018年）に完成した創世スクエアを始め、南2西3南西地区、北4東6周辺地区において市街地再開発事業が進んでいます。

札幌駅交流拠点においても北8西1地区、北4西3地区で再開発準備組合が設立されるなど、民間開発の動きが活発化しています。北海道新幹線札幌開業を見据え、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。



創世スクエア（札幌市）

⑤安全安心・持続可能なまちづくりに対する意識の高まり

平成30年（2018年）9月に発生した北海道胆振東部地震では、ブラックアウト（大規模停電）が起こり、札幌駅周辺をはじめとする都心部の多くのビルでは平常どおり機能せず、企業活動に大きな影響があったほか、平成31年（2019年）2月に発生した地震では、札幌駅周辺でも多くの帰宅困難者が発生しました。

平成27年（2015年）9月に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ある「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals・SDGs[エス・ディー・ジーズ]）」は、発展途上国のみならず、先進国も含めた全ての主体が取り組む普遍的なものであり、札幌市においても積極的に取組を進めています。

また、「交通」「自然との共生」「省エネルギー」「安全安心」「資源循環」等、都市が抱える諸課題に対してICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区である「スマートシティ」を目指した取組が世界中で増加しており、分野横断的な課題解決に向けた新技術の活用が進んでいます。

SDGsに掲げるゴールのうち、本事業に密接に関係するもの



3 - 2. 課題

【街並み形成】

- ・北海道新幹線札幌開業を見据え、市民や国内外から多くの観光客等が集い、交流する、道都札幌の玄関口にふさわしい顔づくりを進める必要があります。
- ・世界都市にふさわしい基盤整備、都市機能の集積を図りながら、札幌の次の100年へつながるまちづくりを進めることが重要です。
- ・第2次都心まちづくり計画で「つながりの軸」として位置づけている創成川通に面した東西市街地の連続性の強化、にぎわいの創出が求められます。

【基盤整備】

- ・新しく設置される新幹線駅と他の交通機関との間で円滑な乗換動線の形成が求められるとともに、老朽化し一部わかりにくい動線となっている現在の交通基盤の更新・再配置が必要です。
- ・誰にでもわかりやすく、バリアフリーに配慮した環境が求められます。
- ・都心アクセス道路（創成川通の機能強化）と連携し、新幹線からの円滑な二次交通ネットワークの形成を図る必要があります。

【機能集積】

- ・北海道・札幌の国際競争力をけん引する商業、文化・交流、観光、宿泊業務等の高次都市機能を強化する必要があります。
- ・民間開発の動きを加速し、まちのリニューアルを進めるとともに、都心部の均衡ある発展を図ることが重要です。

【環境配慮・防災】

- ・北海道・札幌の経済活動の中心である都心部において、企業の事業継続性を確保する必要があるほか、帰宅困難者等に対応した十分な防災機能を確保する必要があります。
- ・札幌駅周辺はCO2排出量が多いことから、持続可能で低炭素なまちづくりを目指すことが重要です。
- ・創成川など都心のみどりとのネットワークに配慮することが求められます。



(北5西1・西2地区周辺の状況・Googleマップから転載)

4. 開発コンセプト

「札幌駅交流拠点まちづくり計画」の目標と基本方針及び北5西1・西2地区をとりまく動向・課題を踏まえ、本開発の開発コンセプト及び4つの視点を以下のとおり定めます。

【開発コンセプト】

世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり

【4つの視点】

街並み形成

道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出

基盤整備

多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実と

バリアフリー化の推進

機能集積

北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積

環境配慮・防災

環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現

5. 整備方針

開発コンセプト及び4つの視点を踏まえ、北5西1・西2地区の整備方針を「街並み形成」「基盤整備」「機能集積」「環境配慮・防災」の4分野に分けて整理します。

5-1. 街並み形成「道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出」

街並み形成の視点『道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出』を実現するため、①～⑦の整備方針を定めます。

①シンボル性のある拠点の創出

- 札幌の新たなシンボルとなる拠点の創出を目指します。

②新幹線改札口との一体性確保

- 新幹線改札口と本再開発ビルとが一体感を持つよう接続するとともに、道都札幌の玄関口にふさわしい開放感のある設えを確保します。

③既存建物等とも調和する景観形成

- 高層部のセットバックにより圧迫感を軽減するとともに、建物低層部の軒高、色彩、意匠等、南口駅前広場や周辺建物との調和に配慮します。
- 南口駅前広場からの景観に配慮し、北5西2街区の建物高さは抑える一方で、北5西1街区は高度利用を図り、2街区間でメリハリのある景観を形成します。

④北5西1・西2地区の一体的な整備

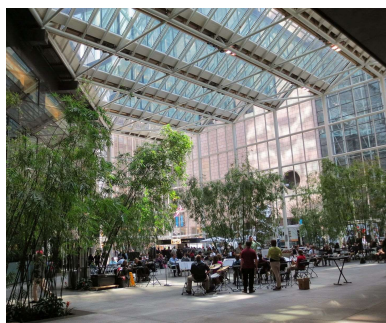
- 新幹線駅施設から既存の各交通機関とをつなぐ歩行者動線を連続的に確保でき、スケールメリットを活かすことができることから、北5西1・西2地区を一体的に整備します。
- 2街区の一体性確保のため、西2丁目線上空（デッキレベル）の利用を図ります。

⑤質の高いオープンスペースの創出

- 東西の人の流れを促し、両街区一体のにぎわいを生み出すオープンスペースを整備します。
- 四季を問わず快適に利用でき、災害時の一時滞在施設としての利用も考慮したゆとりある空間を整備します。



みどりが感じられる屋内空間のイメージ
三井JPビル（札幌市）



オープンスペースのイメージ
IBMビル（ニューヨーク）



1年を通してにぎわいある活動が展開される
オープンスペース
富山グランドプラザ（富山市）

⑥東西方向の連続性・展開性の確保

- 南口駅前広場と一体的なにぎわいを作り出し、創成東地区へ波及させるような空間を整備します。
- 南口駅前広場と連続する駅前の新たな顔となる空間を整備します。

【関連事項】

- 人の広場として南口駅前広場の再配置（タクシープール等の再配置）を検討します。
- にぎわいを創成東地区へも波及させるため、創成川通上空（デッキレベル）の利用を検討します。



駅前広場と一体的な空間作りのイメージ
博多駅前広場（福岡市）



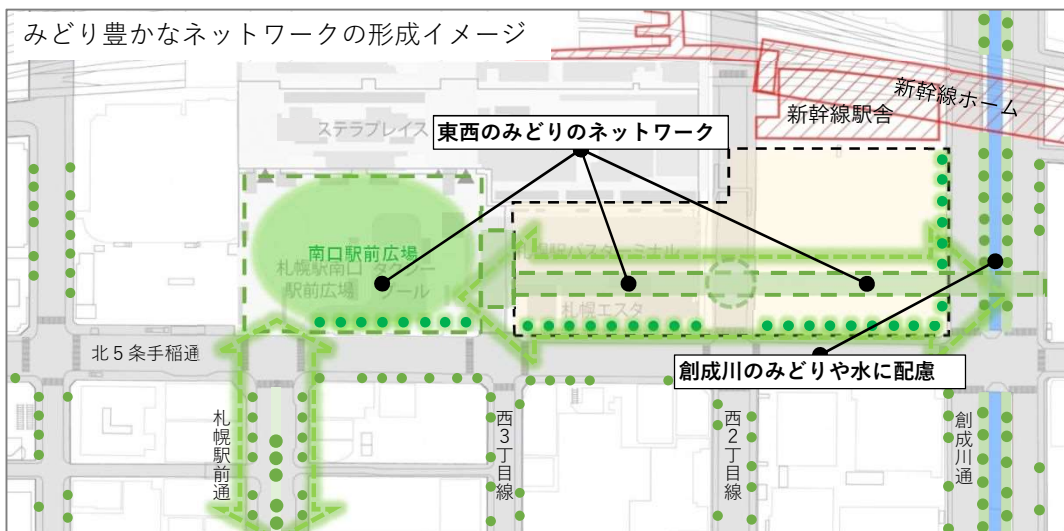
街区を横断した道路上空利用のイメージ
梅田一丁目一番地（大阪市）

⑦みどり豊かなネットワークの形成

- 南口駅前広場から創成川通までの緑化など、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。
- 創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を図ります。

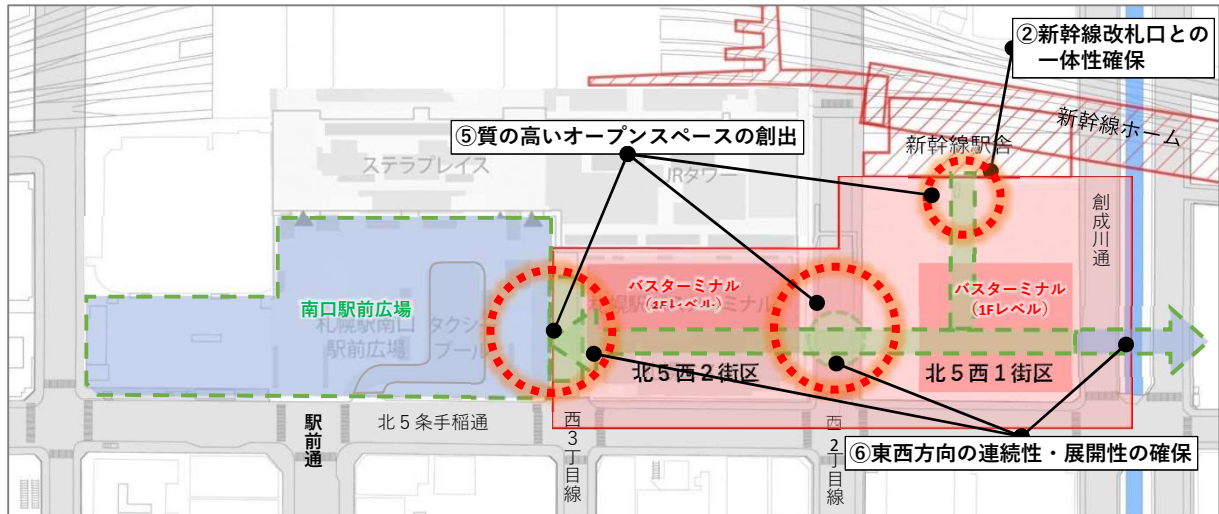


多様な緑化（街路樹や壁面緑化）のイメージ
東京スクエアガーデン（東京都 中央区）

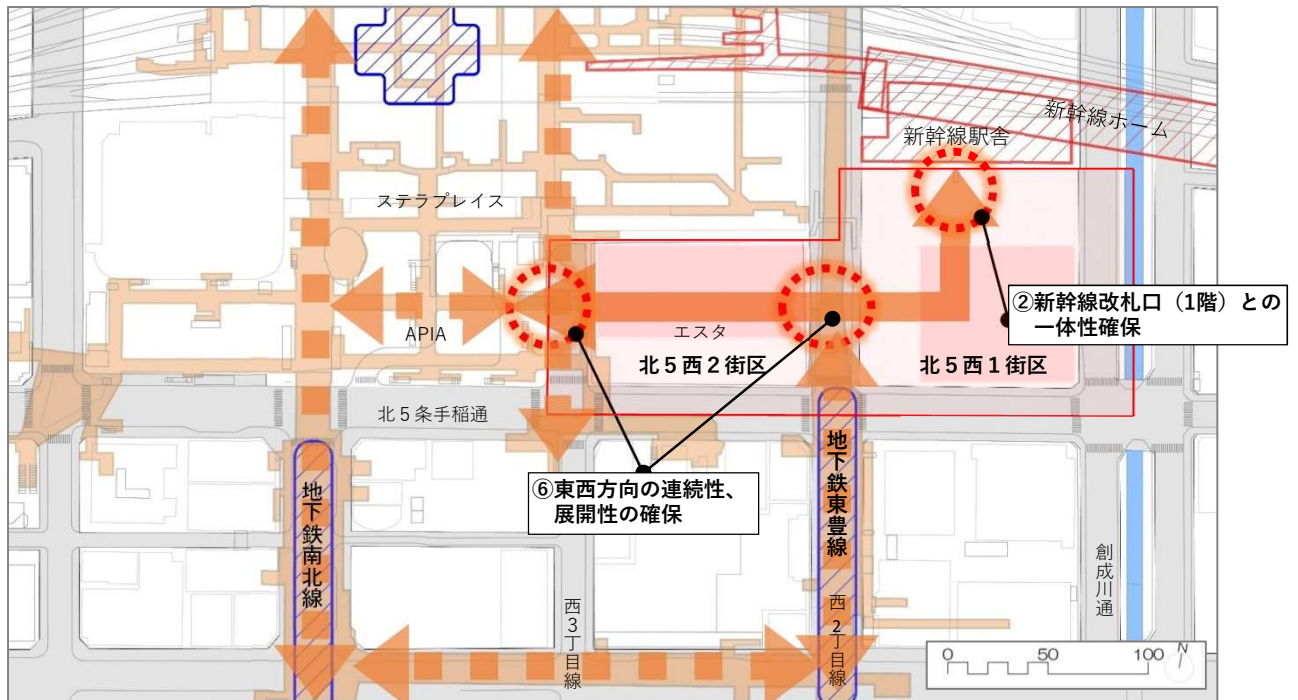


【対象区域における整備方針の全体イメージ】

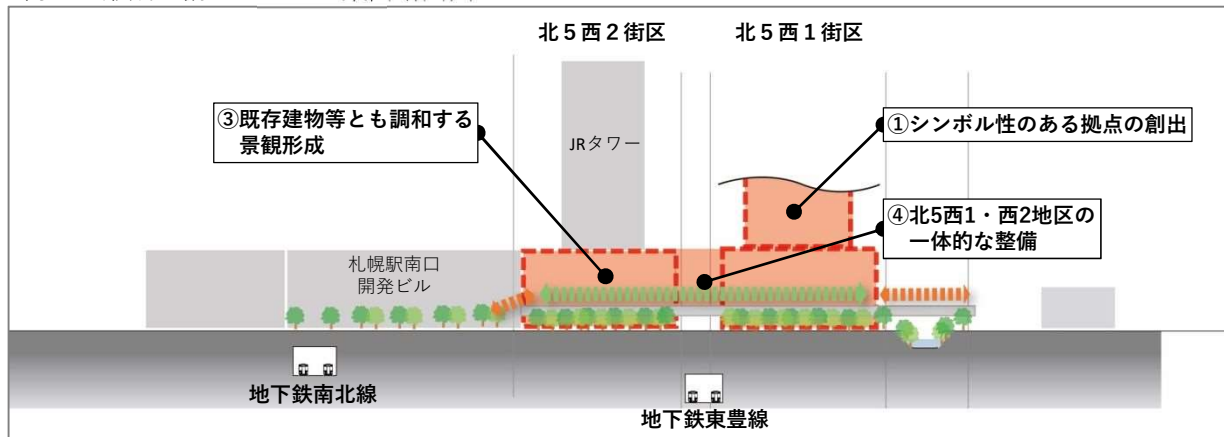
街並み形成整備イメージ 地上・デッキレベル



街並み形成整備イメージ 地下1Fレベル



街並み形成整備イメージ 東西断面図



5-2. 基盤整備「多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実とバリアフリー化の推進」

基盤整備の視点『多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実とバリアフリー化の推進』を実現するため、①～⑦の整備方針を定めます。

①バスターミナルの再整備

- 再整備するバスターミナルは、駅南口周辺に点在するバス停留所を集約することを基本とし、北5西2街区は市内路線中心、北5西1街区は都市間中心として、それぞれ1階に配置します。また、効率の良いバスターミナル運用を目指し、周辺交通の状況に配慮しつつ、2つの街区と併せ、エリア全体でバス乗降機能を確保することも検討します。
- 利用者の待合空間は、両街区にまたがるバスターミナルへのアクセスを考慮した配置を基本とするとともに、商業施設等との連携を図るなど、利用者の快適性と利便性が向上するよう検討します。また、交通運行情報をリアルタイムで提供するほか、災害や雪害の発生時も想定した情報の発信や施設機能の確保等についても検討します。
- 北5西2街区のバスターミナルには、現状を踏まえ西3丁目線を北進して入り西2丁目線へ出て南進し、北5西1街区のバスターミナルには、創成川通からの出入りをそれぞれ基本とします。
- 周辺の交通状況等に配慮し西2丁目線の円滑性確保策について、南進一方通行化を含めて幅広く検討します。
- 再整備するバスターミナルの規模は22～25バース程度を基本とし、駅周辺エリア全体で一般車駐車場、荷捌き、タクシー、車寄せ等の配置および必要な諸機能を考慮して配置を検討します。



バスターミナルのイメージ
オアシス21（名古屋市）



バスターミナルのイメージ
バスタ新宿（東京都新宿区）

②都心アクセス道路（創成川通の機能強化）との連携

- 都市間バスが中心となる北5西1街区のバスターミナル出入口を創成川通に配置することを基本とし、都心アクセス道路（創成川通の機能強化）との連携を図ります。

③新幹線利用者に対する交通乗継施設の整備

- 新幹線利用者に対応したタクシー乗降場、一般車乗降場を新幹線駅前に整備するとともに、観光・団体バス乗降場、レンタカー受付等については、当地区を含む駅周辺エリア全体で確保します。

④乗換動線の整備

- デッキレベルの歩行者動線、既存の地下歩行ネットワークと接続した地下動線、それらをつなぐ縦コア動線の形成等により、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など、多様な交通モード間の円滑な乗換動線を確保します。



縦コア動線のイメージ
クイーンズスクエア（横浜市）



多様な交通モードのイメージ

⑤公共自転車駐車場の確保

- 現在の北5西1街区の公共自転車駐車場と同程度の台数を保持する前提で、当地区を含む駅周辺エリア全体で確保することを検討します。

⑥誰にでもわかりやすく、使いやすいユニバーサルデザインの歩行者動線の整備

- 公共交通施設間の乗換利便性や回遊性の向上、バリアフリーに配慮した動線を形成します。
- 周辺施設とも連携し、施設間相互においてもバリアフリー化を図ります。
- わかりやすい誘導サインを適切な位置に配置するとともに、海外からの観光客等に対応した誘導サインの多言語化を推進します。

⑦各交通施設等への対応

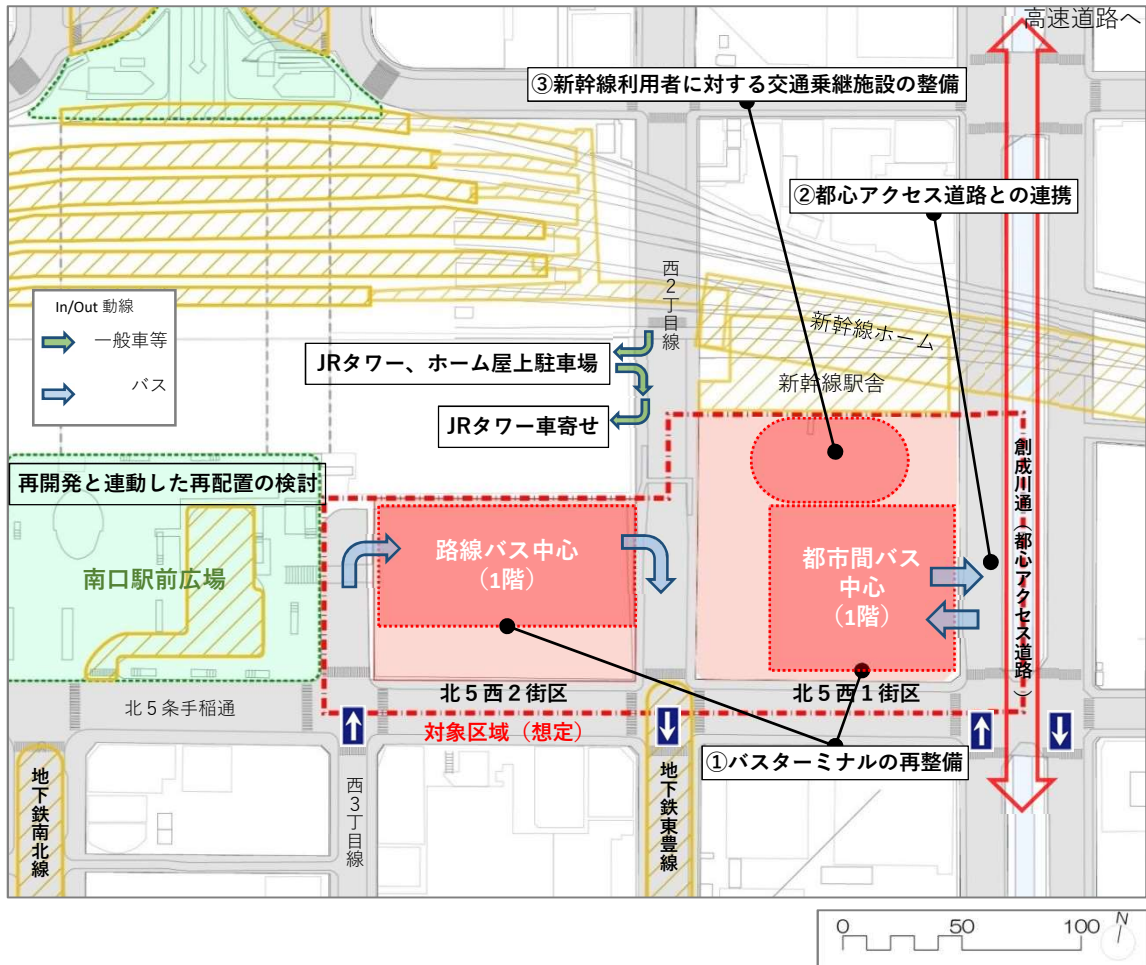
- 北5西1・西2地区及び周辺の再開発等による新たな交通・駐車需要想定を適切に行い、周辺交通に十分配慮します。
- 路面電車については、都心・創成川以東・桑園の3地域への延伸検討が進められていることから、当該検討状況を十分踏まえます。
- 公共交通を補完するシェアサイクルやカーシェアリング等の利活用への対応を検討します。
- 研究が進められる自動運転技術等の技術革新による次世代モビリティの動向や社会的ニーズの変化を踏まえて対応することを目指します。



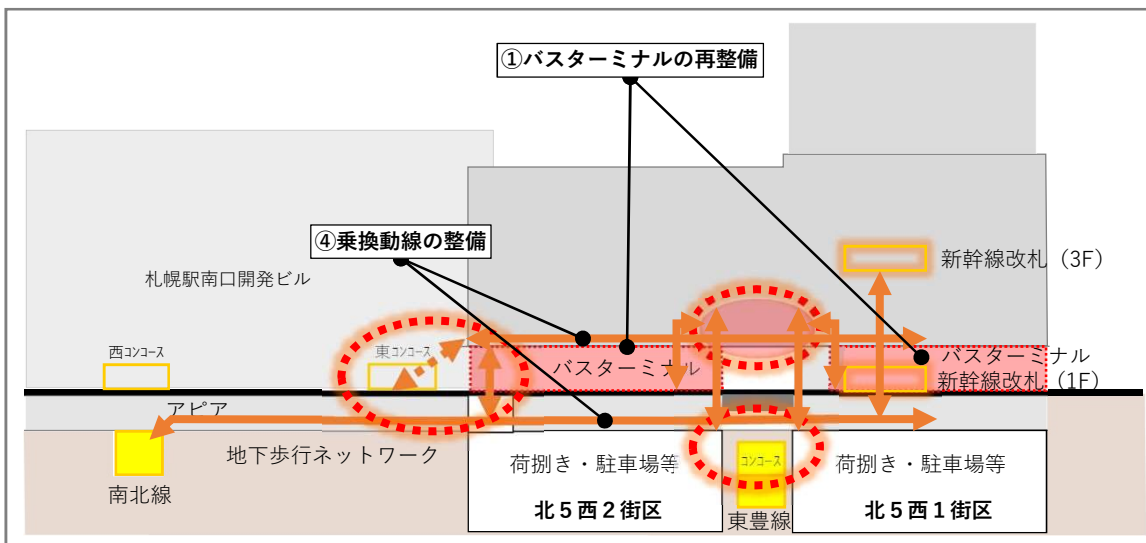
次世代モビリティのイメージ

【対象区域における整備方針の全体イメージ】

基盤整備イメージ 自動車動線



基盤整備イメージ 歩行者ネットワーク



5-3. 機能集積「北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積」

機能集積の視点『北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積』を実現するため、①～⑥の整備方針を定めます。

①にぎわい・交流機能の導入

- にぎわいを創出し、連続感を生み出すために両街区の低層部に商業施設を導入します。
- 多様な交流を生み出し質の高い時間消費を支えるエンターテインメント機能等の導入を検討します。
- 導入機能の集積にあたっては、都心全体の需要の見通しを踏まえるとともに、商業施設の集積のバランスを十分考慮します。



商業施設のイメージ



エンターテインメント機能のイメージ①



エンターテインメント機能のイメージ②

②宿泊機能の導入

- ビジネス面および観光面での北海道・札幌の国際競争力をけん引する、国際水準のホテルを導入します。



国際水準のホテルのラウンジイメージ



国際水準のホテルの客室イメージ

③オフィス機能の導入

- 道外からの本社機能やバックアップオフィスを誘導する、高い耐震性や自立電源等による業務継続性を備え、省エネ対策等による環境負荷低減に配慮した高機能オフィスを導入します。
- 多様な働き方に対応し、それらをサポートするビジネス環境の導入を検討します。
- 経済の活性化に資する起業を支援し、起業初期の活動をサポートする機能の導入を検討します。

④交通施設利用者に対応した待合空間との連携

- バス等の交通機関利用者のための待合空間とにぎわい・交流機能が連携して、交通施設利用者の利便性向上を図ります。



待合空間とにぎわい・交流機能の連携のイメージ
JR東京駅（東京都千代田区）



利便性の高い待合空間のイメージ
バスタ新宿（東京都新宿区）

⑤観光・産業振興機能等の導入

- 増加する国内外からの観光客に対応するため、札幌はもとより北海道やさっぽろ圏※の観光情報を提供する観光案内機能を導入します。
- 札幌はもとより北海道やさっぽろ圏の多彩な魅力を国内外の観光・ビジネス客に紹介することで、ビジネスチャンスを創出し、産業振興につなげるシティギャラリー等の導入を検討します。
- 来街者のまち歩きを支える託児所、コンシェルジュ、荷物預かり等の機能の導入を検討します。

※さっぽろ圏：札幌市、小樽市、岩見沢市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村、南幌町及び長沼町で構成する「さっぽろ連携中枢都市圏」のこと



観光案内機能のイメージ
東京観光情報センター（東京都新宿区）



シティギャラリーのイメージ

⑥附置義務駐車場等の整備

- 店舗等の駐車場、自転車駐車場、オフィスやホテル等の車寄せ、荷捌き施設については、各施設の需要及び附置義務台数等を考慮し、敷地外を含めて必要な規模を適切に整備します。

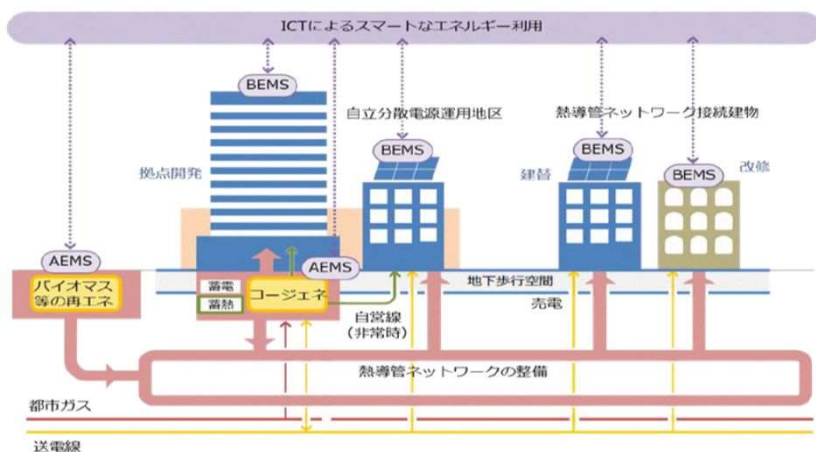
5-4. 環境配慮・防災「環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現」

環境配慮・防災の視点『環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現』を実現するため、①～③の整備方針を定めます。

①低炭素なまちづくりを先導する拠点としての整備

- ・ 設備システムの高効率化、自然エネルギーの利用などによる、環境性能の高い省エネビルを整備します。
- ・ シティギャラリー、次世代モビリティ等を活用した先進的な環境技術の見える化や、LEED[※]等の国際的な環境認証を取得についても取り組みます。
- ・ エネルギーセンターの整備と地域のエネルギーネットワークとの接続により、スマートなエネルギーの面的利用の拡大に貢献します。

※LEED：Leadership in Energy and Environmental Design の略。
省エネと環境に配慮した建物・敷地利用についての環境性能評価システム。



エネルギーの面的利用のイメージ（都市エネルギーマスタープラン（札幌市 H30）より）

※BEMS：建物の室内環境とエネルギー性能の最適化を図るためのビル管理システム。
※AEMS：複数の建物（エリア）の省エネ改善と維持管理を行うシステム。BEMSの機能を地域レベルで集約するもの。



環境技術の見える化のイメージ①
（国土交通省資料）



環境技術の見える化のイメージ②
柏の葉スマートシティ（千葉県柏市）

②防災機能の確保

- ・ 地震や雪害などの災害時における帰宅困難者の受入空間を整備し、ICT技術を活用した情報提供機能の導入を図ります。
- ・ 企業等の業務継続性を確保するために、施設全体でエネルギー自給システムを導入するなど、災害に強い建物とします。



北海道胆振東部地震の際の状況（左：札幌駅前通地下歩行空間、中：創世スクエア、右：三井JPビル）

③多様なみどり空間の確保

- ・ 1年を通じてみどりが感じられるような屋内空間の整備を図ります。
- ・ 屋上緑化などを積極的に取り入れ、みどり豊かな街並みの形成を図ります。

6. 土地利用の考え方と施設構成

開発コンセプト及び整備方針を踏まえ、再開発における具体的な土地利用の考え方及び施設利用構成の
 ※施設利用構成のイメージはあくまでも想定であり、確定したものではありません。

街並み形成

- 人のためのゆとりあるオープンスペースの確保
- 南口駅前広場や駅ビル施設と調和した低層部の形成
- 低層部・地下を大きな空間でつなぐ縦コア動線の形成
- 二つの街区間でのメリハリをつけた土地利用

基盤整備

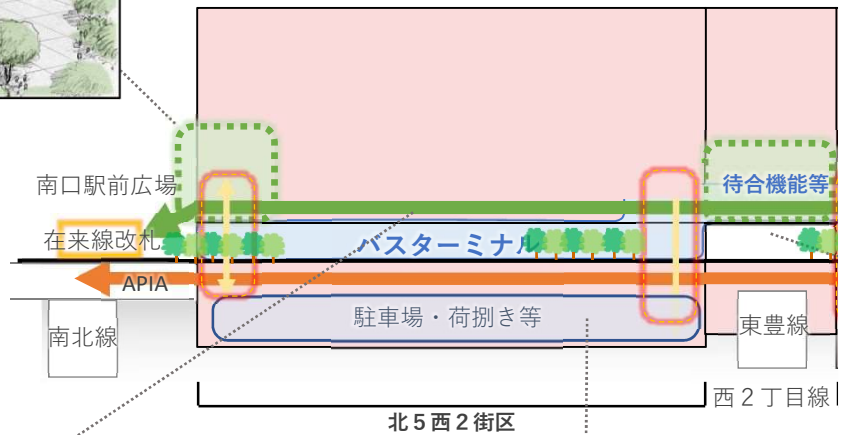
- バスターミナルを両街区の1階部分に配置
- 西2丁目線の保持・最適化及びバスターミナル待合機能の上空配置
- 各交通機関をつなぐ歩行者ネットワークの確保
- その他必要な交通施設を両街区に適正に配置



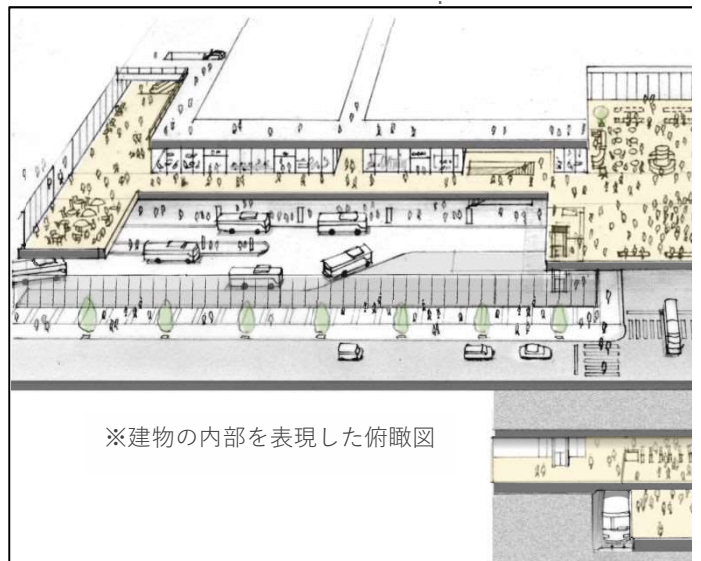
(南口駅前広場からのイメージ)

東西断面イメージ

凡例



(東西方向の歩行者空間のイメージ)



※建物の内部を表現した俯瞰図

(1階レベルのバスターミナル・2階レベルの

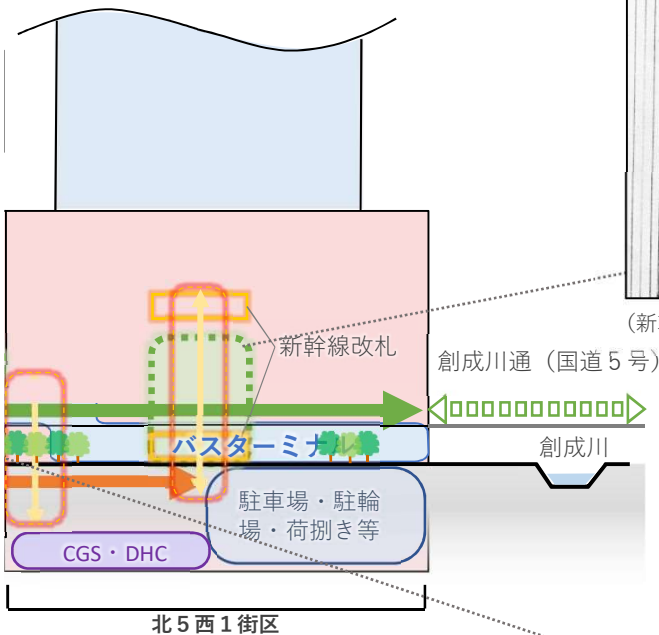
イメージを以下のとおり整理します。

機能集積

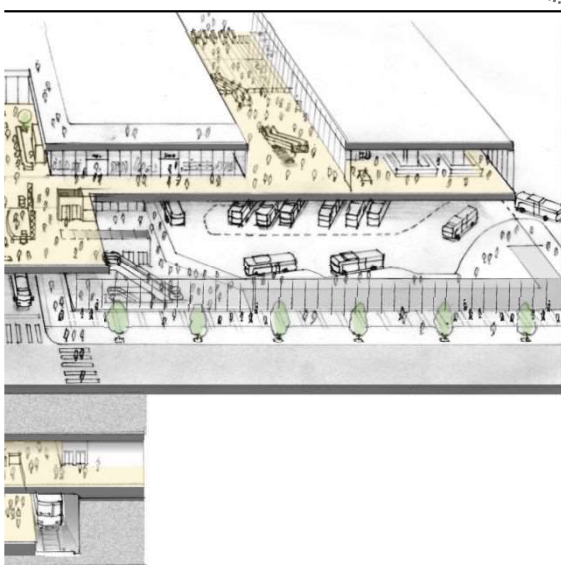
- 機能の複合化によって多様な交流を生み出すよう、様々な機能を適切に配置
- 両街区の低層部におけるにぎわい・交流機能の連続化
- 中高層部における宿泊・オフィス機能の導入

環境配慮・防災

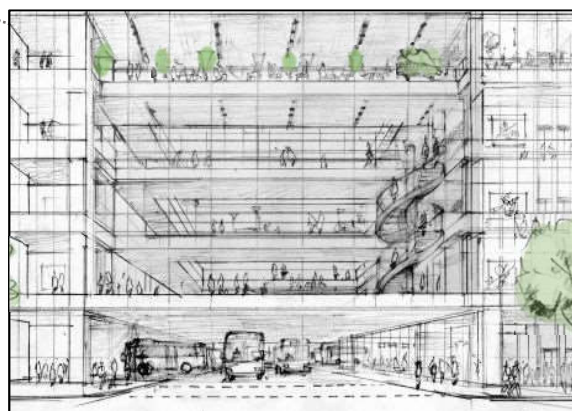
- 災害に強く低炭素化に寄与するエネルギーセンターの設置
- オープンスペースと連動しながら両街区においてみどりを感ずる空間を適切に創出



(新幹線改札口側からみた再開発ビルと接続空間のイメージ)



待合機能等のイメージ (俯瞰図)



(両街区の低層部におけるにぎわいの連続化のイメージ)

7. 事業手法

7-1. 事業推進にあたっての基本的な考え方

本事業を推進するにあたっての基本的な考え方は以下の①～⑥とします。

① 関係地権者間の連携・協力

- 本事業の開発コンセプト、整備方針を具現化していくためには、北5西2街区の地権者（北海道旅客鉄道（株）等）との連携・協力が不可欠であり、関係地権者の意向を踏まえたうえで市民等の利便性向上に資する合理的な施設計画となるよう事業を推進します。

② 市有地（北5西1街区）の適正かつ有効な利用

- 札幌市の所有地である北5西1街区は、公共の財産として適正な利用が求められるとともに、駅前でありながら低未利用であることから、都市機能の向上に資する高度利用を図る必要があります。
- 北5西1街区に設置される新幹線駅の整備と併せて道都札幌の玄関口にふさわしいまちづくりを進めます。
- 土地所有のあり方については、将来的なまちづくりを見据えながら検討を進めます。

③ 民間事業者の事業への参画

- 新幹線駅前にふさわしい高度利用と市有地の有効活用の観点から、民間活力を最大限導入するため、適切な時期に民間事業者に事業への参画を求めます。

④ 交通基盤施設等の整備に関する国等との連携

- バスターミナルをはじめとする交通基盤の整備にあたっては、国において検討が進められている都心アクセス道路とも連携しながら検討を進めます。

⑤ 持続可能なまちづくりの視点

- 2016年から2030年までの国際目標である「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals・SDGs[エス・ディー・ジーズ]）」、「スマートシティ」の考え方や先進事例などを踏まえながら、持続可能なまちづくりの実現に向けて検討を進めます。

⑥ 事業の柔軟な推進

- 札幌を取り巻く社会経済情勢は今後も刻々と変化し、複雑多様化する地域課題や市民ニーズに的確に対応していくことが求められます。そのため、情勢の変化に応じ広域的な視点での内容の見直しや新たな機能の導入などにより、柔軟に事業を推進します。

7-2. 事業推進のための具体的な手法等

本事業を推進するための具体的な手法等は以下の①～④とします。

① 2街区一体の開発を円滑に事業化する市街地再開発事業の適用

- 2街区の土地建物の権利関係を権利変換により整理しながら、都市機能の更新と公益的施設の整備を同時に実現する「市街地再開発事業（組合施行）」の活用を図ることを想定します。
- 公益的施設の整備を含む本事業を進めるにあたっては、国等の各種補助制度による支援を受けながら事業を推進します。

② 緩和型土地利用計画制度等の活用

- 本事業エリアは、都市再生特別措置法に基づく「特定都市再生緊急整備地域」に指定されており、その「地域整備方針」では、「交通結節機能の強化・再配置」、「地上・地下の重層的な歩行者ネットワークの充実・強化」、「環境負荷の低減に寄与する都市開発事業の促進」などを進めるとしています。
- 本構想の開発コンセプト、整備方針を実現していくことで都市再生に貢献するとともに、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の維持・強化を図ることが期待されていることから、その実現へ向けて、「都市再生特別地区」「地区計画」「立体道路制度」等の手法を適切に選択・活用します。
- 周辺と調和した景観を形成するため、早期の段階で専門家との意見交換を行う制度（景観ブレ・アドバイス）等を活用します。
- 既存の都市計画等との整合を図りつつ、この地区の有するポテンシャルを引き出し、良好な開発を推進します。

③ 市有地の有効活用のための民間事業者の公募

- 市有地の適正かつ有効な活用と円滑な事業化のため、まちづくり・再開発等の専門知識、技術力、資金力のある民間事業者を公募します。
- 公募する民間事業者は、事業化に向けた具体的な検討を支援することに加え、必要に応じて準備組織の運営支援、ノウハウの提供、資金協力等を担うものとします。

④ 環境アセスメントの実施

- 本事業が環境に与える影響について調査・予測・評価を行ってその結果を公表し、有識者等の意見を参考にして、事業を環境保全上より望ましいものとするため、札幌市環境影響評価条例に基づき、環境アセスメント（環境影響評価）を実施します。

8. 事業効果を高めるための取組

8-1. 周辺街区等との連携

本事業の効果をさらに高めるためには、周辺街区等とも連携したまちづくりの観点が不可欠であり、以下の①～④について、それぞれの検討の主体と連携しながら今後検討を進めます。

①新幹線駅施設との接続

- 新幹線駅との一体的な空間形成により、道都札幌の玄関口にふさわしい空間を創出します。
- 新幹線駅利用者にとって分かりやすい円滑な歩行者ネットワークを確保します。
- 新幹線利用者の乗継利便性を確保します。

②南口駅前広場との連続性・一体性確保

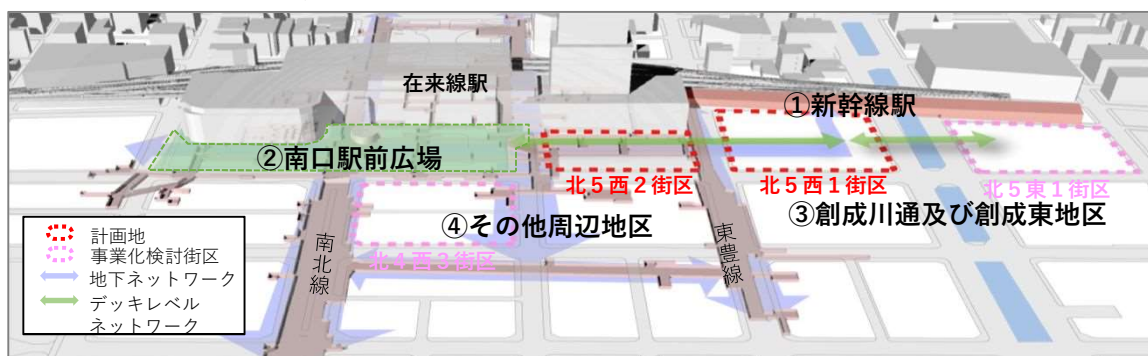
- 北5西1・西2地区との連続性の確保による、南口駅前広場と連続した、道都札幌にふさわしい広場空間を創出します。
- 広場利用状況や周辺の自転車・歩行者交通への影響等も考慮しながらタクシープールや進出入口の再配置を検討します。
- 各交通機関を円滑につなぐ歩行者ネットワークを確保します。

③創成川通及び創成東地区との連携

- 創成川を挟んで東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出を目指します。特に、札幌駅交流拠点まちづくり計画において「事業化検討街区」と位置付けている北5東1街区について、本事業と連携した土地利用が図られるよう、地権者の意向を踏まえつつ、事業化に向けた検討、支援を実施します。
- 南口駅前広場から創成東地区への円滑な人の流れを促すため、創成川通上空（デッキレベル）を利用して歩行者動線を確保します。
- 国土交通省が検討を進めている都心アクセス道路との連携を図ります。

④その他周辺街区との連携

- 南口駅前広場や建物との調和に配慮した設えとします。
- 各交通機関や建物間を円滑につなぐ地下歩行者ネットワークの強化・充実を図ります。
- 低層部におけるにぎわいの創出を図ります。
- エネルギーネットワークと防災施設の連携を図ります。
- 工事期間中の自動車や歩行者の動線及びバス乗降機能の確保について、周辺街区の開発動向も踏まえて対策を検討します。
- 安全・安心な移動経路の確保に向けて、地下鉄コンコース等の既存施設の安全性・防災性の向上について検討します。



8-2. エリアマネジメント

多くの市民・来街者が訪れる当地区はシティブランド（イメージ）の確立という観点において非常に重要なエリアであるため、北5西1・西2地区の再開発の検討と併せてエリアマネジメントのあり方についても検討を進めることとします。併せて、既存のエリアマネジメント組織との連携についても検討します。

(1) 取組の方向性

- 地権者及び事業協力者を中心とした検討体制を構築します。
- 官民連携による都心マネジメント体制の構築（プラットフォーム事業）の動きとも連携し、都心全体の「価値向上」「経済成長」に資する取組のあり方について検討します。

(2) 想定される主な取組

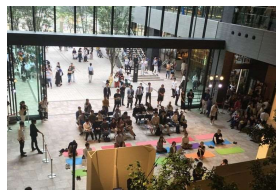
- ① 再開発によって生み出される資源の活用
 - 四季を問わず快適に利用できる屋内広場空間
 - 東西の人の流れを促すオープンスペース
 - 新幹線改札前等の縦コア空間
 - 西2丁目線上空の待合空間 等
- ② 道都札幌の玄関口にふさわしい取組
 - にぎわいの創出
 - 来街者を対象としたシティプロモート 等
- ③ 災害への対応
 - 帰宅困難者への対応と情報収集・発信
 - 周辺ビル等との連携によるエリア防災の推進 等

(参考事例)

にぎわいの創出（屋内広場空間）



東京 丸の内ビルディング
Marunouchi Bright Christmas
三菱地所株式会社
・クリスマス限定で、歩行者天国に面したガラス張りのアトリウム広場で開催された、スケートリンクイベント



名古屋 ささしまライブ
グローバルゲート
ささしまライブ24特定目的会社
・大窓を開放し、屋内外の広場を一体的に活用したライブイベント

災害時対応力の向上



コバルドオリ 食べて高める防災意識
札幌駅前通まちづくり株式会社
・非常食を使った簡単なコース料理の食体験。非常食をより身近に感じてもらい、日ごろからの備蓄や防災意識につなげる取組



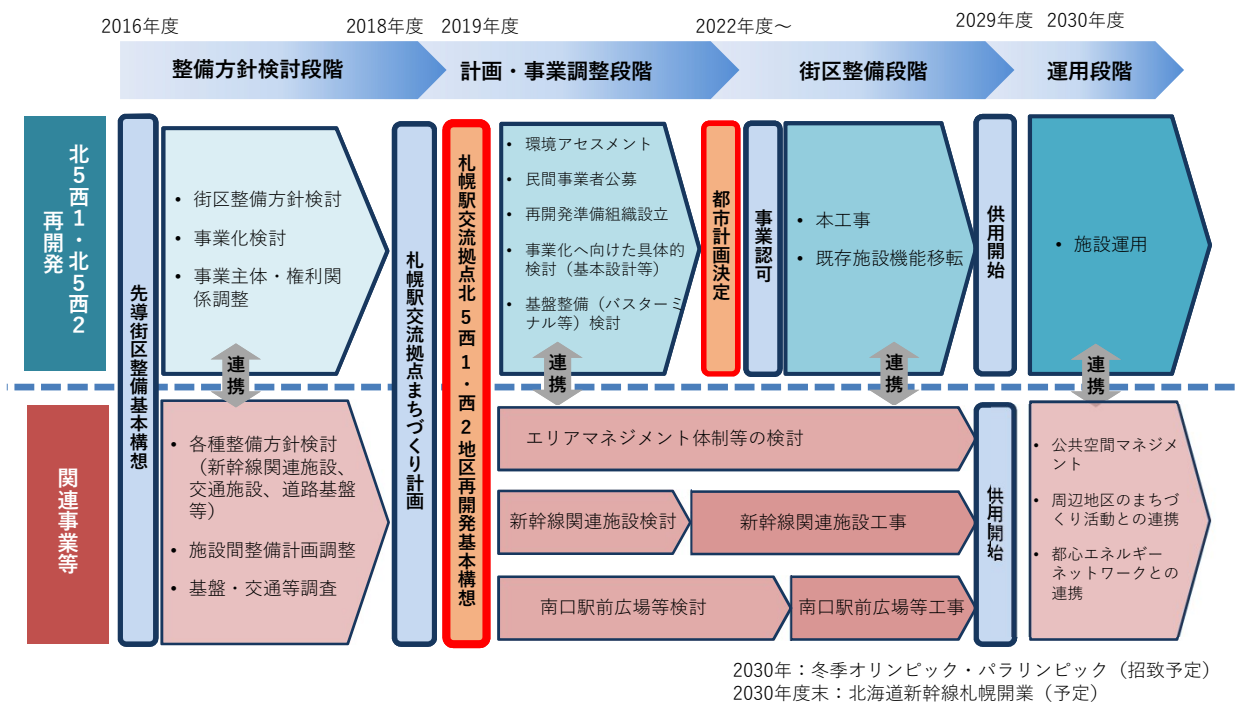
大通情報ステーション
新千歳空港ターミナル
ビルディング株式会社
・来街者へ飛行機の運行状況を知らせるため、新千歳空港発着情報を掲示

9. 事業スケジュール

本開発の実現に向けた進め方のイメージは以下のとおりです。

北5西1・西2地区の一体的な整備の検討に加え、民間事業者や各種公的機関等、様々な主体が検討している関連事業との連携・調整を図りながら、本構想の実現に向け検討を進めます。

- 北海道新幹線札幌開業及び2030年の招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックを見据えて、令和11年（2029年）秋に全体竣工・供用開始することを目指します。
- 全体竣工・供用開始までの時間が限られることから、本構想策定後速やかに環境アセスメント等の必要な手続きを進め、令和4年度（2022年度）の都市計画決定を目指して検討を進めます。



■ 第2次都心まちづくり計画：平成28年(2016年)5月 札幌市

- 「都心まちづくり計画」(平成14年度策定)と「さっぽろ都心まちづくり戦略」(平成22年度策定)を受けて、都心の象徴的な空間の創出やエリアマネジメントの推進など札幌都心において新たな都心の魅力発信によるにぎわいの創出を図ってきました。一方その後の社会情勢の変化に対応するため、上位計画の見直しが行われており、都心まちづくり計画においてもこれからの20年間における都心のまちづくりの指針とするための見直しが行われました。
- 第2次都心まちづくり計画では、都心まちづくりの骨格構造やターゲットエリアなどの位置づけが見直されました。
- 本計画の対象討区域は、「都心まちづくりの骨格構造」として既存計画より位置づけが一層強調された札幌駅交流拠点を含むとともに、北海道・札幌の経済発展をけん引する「都心強化先導エリア」、創成川東西市街地の連携と回遊・交流を高める「創成イースト北エリア」が該当します。

○都心まちづくりの目標

- ・ 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

○位置づけ

【都心まちづくりの新たなターゲットエリア】

都心強化先導エリア

高機能オフィス環境の整備やエネルギーネットワークの形成等により国内外からヒト・モノ・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済発展をけん引する都心まちづくりを先導するエリア

創成イースト北エリア

多様な生活支援サービスや起業環境の強化とともに、地区の歴史的なストックを最大限に活用し、創成川東西市街地の連携と人々の回遊・交流を高めるエリア

【都心まちづくりの骨格構造】

札幌駅交流拠点

- ・ 広域的な交通ネットワークが結節する札幌の玄関口にふさわしい広域交流を先導する拠点

にぎわいの軸：駅前通

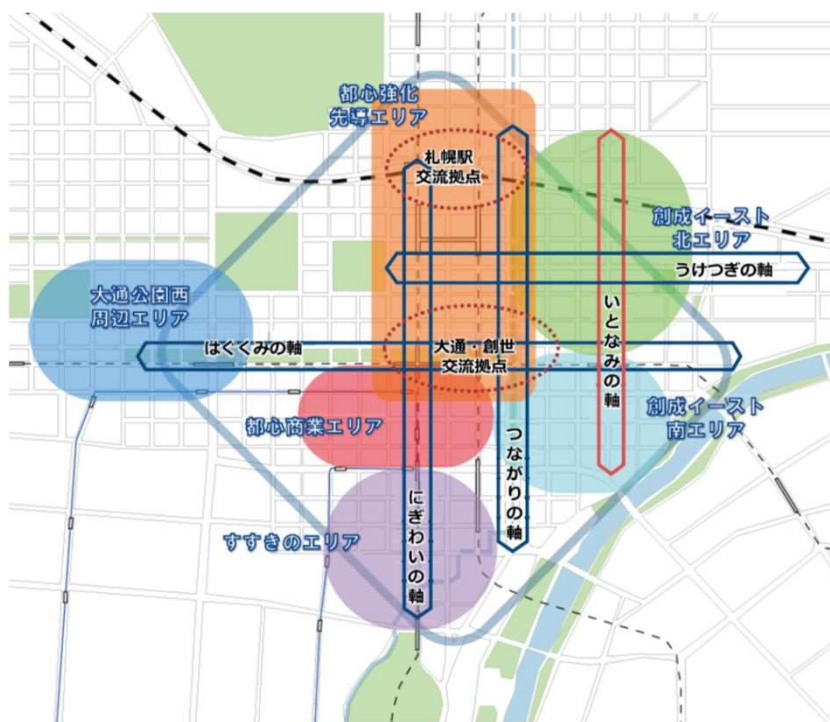
都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化

つながりの軸：創成川通

広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流と、つながりの創出

いとなみの軸：東四丁目線

創成東地区の職・住・遊を支える多様な機能の複合化と創成イースト南北の回遊性の向上を支える通りの形成



都心の骨格構造

■ 都心エネルギーマスタープラン：平成30年(2018年) 3月 札幌市

- 「都心エネルギープラン」は、都心のまちづくりを支える環境エネルギー施策を示すものであり、「第2次都心まちづくり計画」と一体的に展開することで、まちの魅力向上と市民生活の質の向上を図り、世界都市にふさわしい札幌らしい都市像を都心部で先導的に実現し、札幌市さらには北海道全体の持続的な発展へとつなげる役割を担います。

○ 都心エネルギープランの目標

まちの更新に合わせて、都心部の建物から排出されるCO2を削減することを目指します。
CO2削減目標については、「2050年までに建物から排出されるCO2排出量を2012年比で80%削減」と設定します。

○ 基本方針

『低炭素』、『強靱』、『快適・健康』の3つを、環境エネルギーに関する取組の基本方針として定め、取組を通じて都心からイノベーションを創出していきます。

低炭素

- ・建物建替時等の省エネビルへの誘導
- ・コージェネを核としたスマートなエネルギーの面的利用の拡大
- ・地域新電力による再生可能エネルギー電力の利用拡大

強靱

- ・分散電源比率を増やし非常時の自立機能を強化
- ・非常時の避難・一時滞り場所に対する電力・熱・水の供給継続
- ・エリアマネジメントによる建物と公共空間等が連携した防災対策の推進

快適・健康

- ・健康増進に向けた歩きやすいまちづくり
- ・札幌らしい季節感を感じる屋外空間の充実に向けた対策
- ・四季を通じて快適に過ごせる屋内空間の創出への貢献

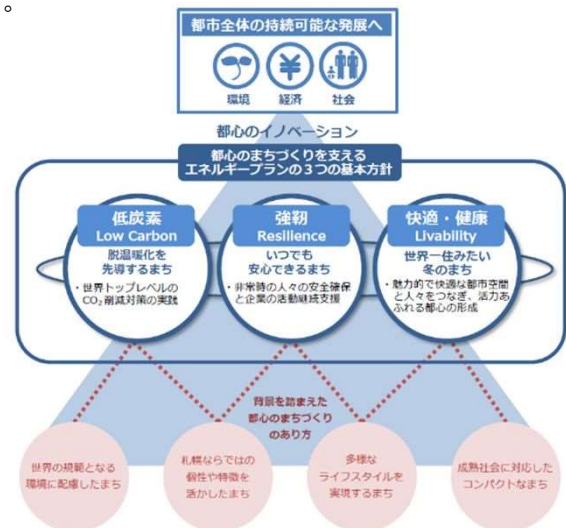


図 2-2 取組の基本方針

取組の基本方針

○ 取組を推進するエリア区分

都心強化先導エリア

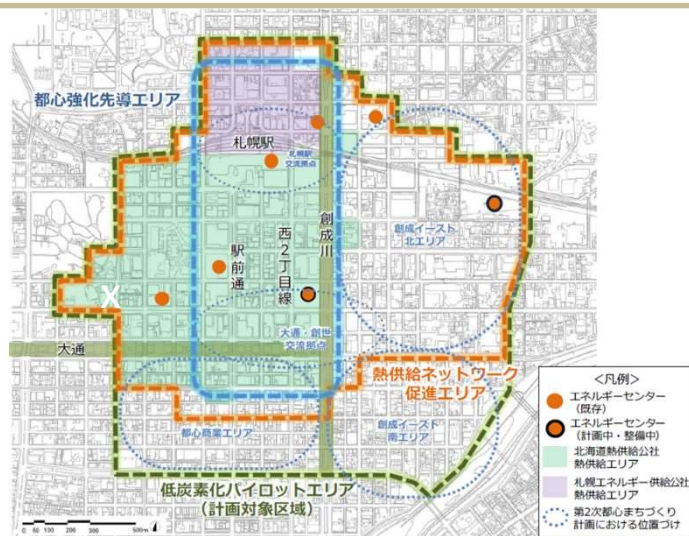
第2次都心まちづくり計画で設定されたエリアであり、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動や行政機能を支えるエリアとして、**先進的な取組を積極的に進めるエリア**

熱供給ネットワーク促進エリア

業務、商業、住居など多様な機能がみられるエリアであり、既存の地域熱供給の供給エリアをベースとして、**将来的に面的なエネルギーネットワークを構築するエリア**

低炭素化パイロットエリア

計画対象区域全域において、小規模な建物も含めて都心にふさわしい先進的な取組により**低炭素化を推進するパイロットエリア**



計画対象区域とエリア区分

■ 札幌駅交流拠点再整備構想案：平成24年(2012年) 3月 札幌駅交流拠点再整備構想案策定委員会

- 札幌の国際競争力を高め、かつ都心構造の変化や交通機能強化に対応するため、道内最大の交通結節点にふさわしい交流拠点の形成することを目標に、有識者も含めた委員会により、札幌駅交流拠点再整備構想案が提言されました。
- 多様な関係主体がその将来像を共有化し、共同の取組を進めるための指針として、札幌駅交流拠点の位置づけ・役割と再整備の基本方針が取りまとめられました。

○ 策定の目的

道都の玄関口にふさわしい交流拠点形成に向け、**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の基本指針案**

○ 札幌駅交流拠点の役割・拠点形成の方向性

【札幌駅交流拠点の位置づけ・役割】



【札幌駅交流拠点再整備コンセプト】

人間都市“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～

○ 札幌駅交流拠点再整備の基本方針

「人」魅力的で質の高い 人中心の空間の形成

- ・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
- ・協調的呼応空間の形成
- ・まち歩きの基本軸回廊の形成
- ・魅力的なパブリックライフの展開

「交通」東アジアにおける 北の一大交通拠点の形成

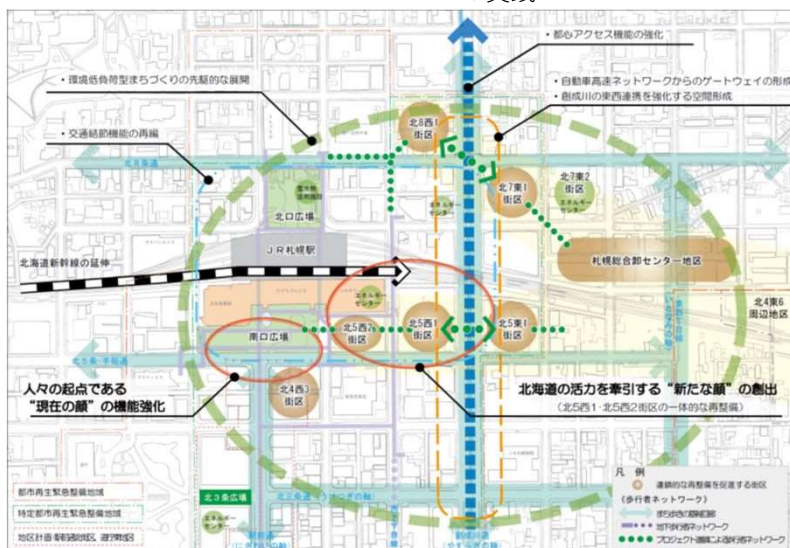
- ・北海道新幹線を含めた多様な交通モードによる広域連携の強化
- ・道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能の強化
- ・再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備
- ・多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

「環境」環境首都・札幌の 実践空間の形成

- ・豊かなみどりを備えた拠点の創出
- ・環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開
- ・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

「創造」産業や文化を創造する 交流の場の形成

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



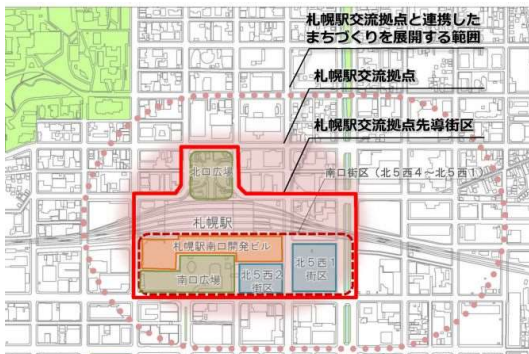
目指すべき方向性のイメージ（長期展望）

■ 札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想：平成29年(2017年) 2月 札幌市

- 札幌駅交流拠点のなかでも、主要交通施設や関連開発が見込まれる、JR札幌駅、南北の駅前広場、北5西1・北5西2街区を含んだ範囲を、札幌駅交流拠点のまちづくりを先導する街区として位置づけました。
- 先導街区の整備や関連事業に対する市の基本的な考え方を整理するため、札幌駅交流拠点先導街区の役割を位置づけ、その実現に向けた取組の目標と整備の指針となる整備方針を定めました。

○策定の目的

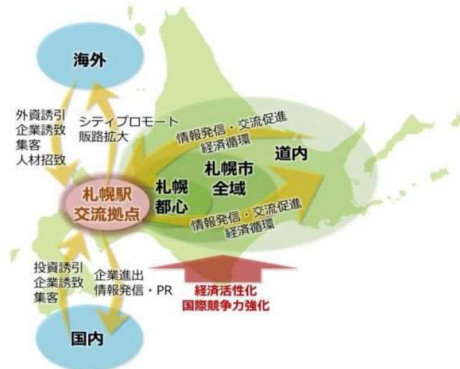
- ・ 札幌駅交流拠点の先導街区の整備や関連事業に対する市の基本的な考え方を整理
- ・ これを基に、今後策定予定の（仮称）札幌駅交流拠点まちづくり計画や、関連事業の整備計画等について、関係する事業者や行政機関との検討を行う



▲札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想の対象範囲

○札幌駅交流拠点先導街区の役割

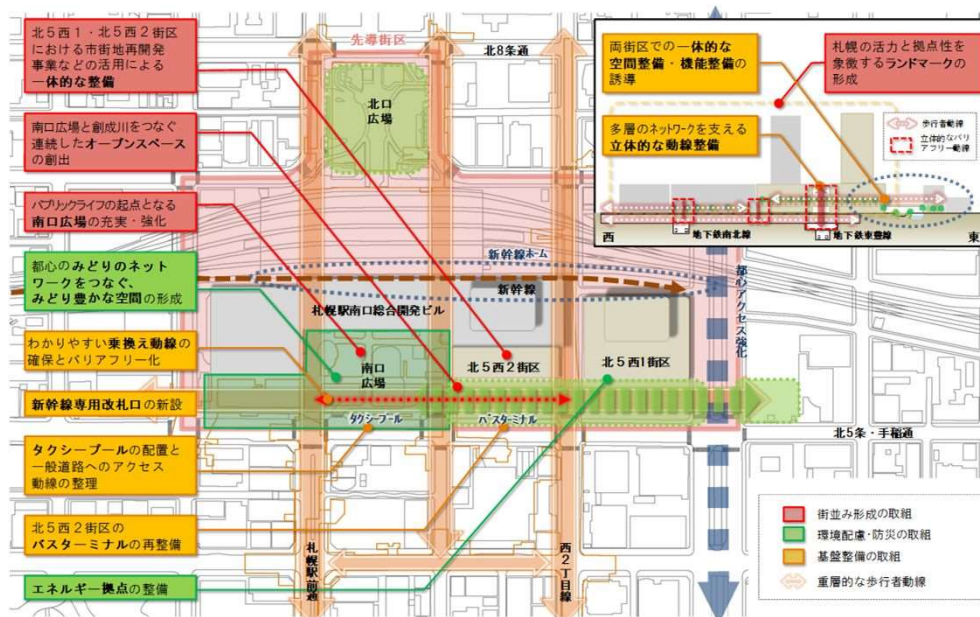
1. 世界とつながる国際ビジネス・観光促進のハブ
2. 都市と自然が融合した、札幌・北海道のシンボル
3. 都心の回遊・にぎわいの起点となる顔



○取組の目標

- 国際的な交流拠点にふさわしい札幌・北海道を象徴する街並み形成
- 国内外からの投資を促進する国際ビジネス・観光ハブの形成
- 環境首都・札幌をリードする環境・防災拠点の形成
- 国内外との連携・交流を促進する利便性の高い基盤整備の推進

○実現に向けた取組のイメージ



■ 札幌駅交流拠点まちづくり計画：平成30年(2018年)9月 札幌市

I 目的と位置づけ

1. 背景と目的

■ 背景

- ・第2次都心まちづくり計画（平成28年）において、北海道・札幌の国際競争力をけん引する広域交流の先導的な拠点として札幌駅交流拠点を位置づけ
- ・海外からの観光客増加、冬季オリンピック・パラリンピック招致
- ・北海道新幹線札幌開業（2030年度予定）を見据え、再開発の動きが活発化する一方、低未利用の街区も存在

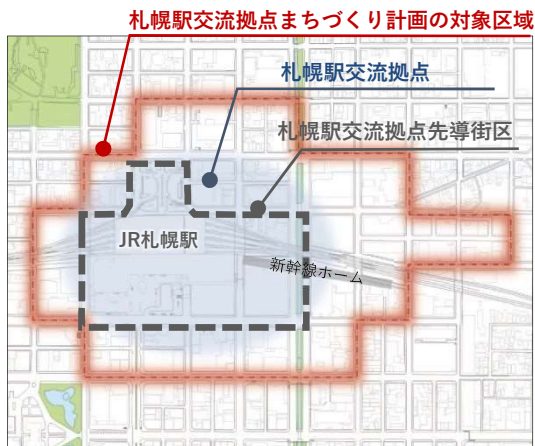
■ 目的

- ◆札幌駅交流拠点の再構築へ向けた目標・取組の方向を明確にする
- ◆市民・企業・行政等がまちづくりの目標・取組の方向を共有することで、今後のまちづくりを協働して推進する

2. 位置づけ

- ・「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次都心まちづくり計画」等の各種上位計画に即す
- ・平成24年の有識者委員会による提言及び平29年2月策定の「札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想」を踏まえる
- ・目標年次は、北海道新幹線札幌開業（2030年度予定）とする
- ・市街地総合再生基本計画（国交省所管・交付金交付対象）として策定する

3. 対象区域



II 目標と基本方針

1. まちづくりの経緯

1978年 札幌駅付近高架化工事着工 札幌駅バスターミナル開業	1988年 鉄道高架化（一次開業） 地下鉄東豊線開業	1993年 札幌駅南口土地区画整理事業 都市計画決定・施行認可	2003年 札幌駅南口開発ビル完成	2012年 北海道新幹線（新函館（仮称） ・札幌間）工事実施計画認可 【2030年度末開業予定】
---------------------------------------	----------------------------------	---------------------------------------	----------------------	---

札幌駅周辺地区整備構想（第一次）
(1979年3月)

札幌駅周辺地区整備構想（第二次）
(1992年5月)

札幌駅交流拠点まちづくり計画
(2018年9月)

2. 目標と基本方針

目標

1 北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成

第2次都心まちづくり計画における札幌駅交流拠点の位置づけを踏まえ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化を図る。

2 北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進

北海道新幹線札幌開業（2030年度予定）の効果を高めるため、道内外からの来訪者の増加も見据えながら、札幌駅交流拠点の再整備を確実に推進する。

基本方針

街並み形成

北海道・札幌の玄関口にふさわしい、魅力的で一体感のある空間の形成

基本方針1

基盤整備

多様な交流を支える、利便性の高い一大交通結節点の形成

基本方針2

基本方針3

機能集積

多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積

基本方針4

環境配慮・防災

低炭素で強靱なまちづくりの推進

エリアマネジメントによる取組の推進

III 現状・課題と取組の方向

1. 街並み形成

現状・課題

- ・北海道の玄関口としてにぎわい空間や滞留空間を充実させる必要がある
- ・札幌の開拓の象徴である創成川に面した東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出が求められる
- ・積雪寒冷都市の気候特性を踏まえた快適な都市空間の充実を図る必要がある

取組の方向

(1) 道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔づくりを進める

- ①新幹線駅施設と周辺開発の連携によるまちづくり
- ②パブリックライフ※を実現する南口駅前広場の再整備
- ③地下と地上を結ぶ結節空間の充実
- ④南口駅前広場と創成東地区との結びつきを高めるオープンスペースの形成
- ⑤駅とまちが一体的に感じられる景観の形成

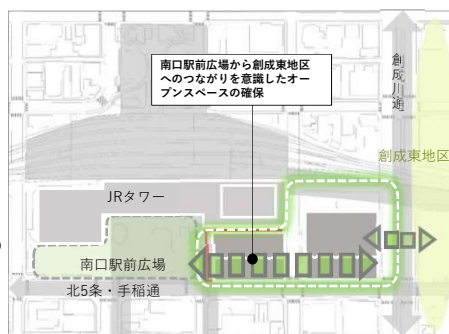
(2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する

- ⑥都心のにぎわいと活力を象徴する骨格軸・展開軸の空間形成（駅前通、創成川通、東四丁目線）
- ⑦回遊性を高める歩行者空間・辻広場の形成
- ⑧界わい性が感じられる多様な通り抜け空間の形成

(3) 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する

- ⑨1年を通じて快適な屋内公共空間の形成
- ⑩質の高い地下歩行者ネットワークの形成

※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交流・社会活動。言葉を交わす直接のやり取りだけでなく、人と人、人と都市空間との間の豊かなコミュニケーション活動。



▲南口駅前広場からの連続した空間確保のイメージ

2. 基盤整備

現状・課題

- ・新幹線札幌延伸に対応した交通基盤の再整備が求められる
- ・札幌駅南口のバス乗降場がバスターミナルのほかに路上にも分散している
- ・バスターミナル内の通路幅・待合空間が狭い
- ・地下鉄・JR在来線・バス等の主要な交通機関を結ぶ乗換経路において段差等があり、バリアフリー化が図られていない
- ・路上駐停車や駐車場入庫待ち車両等による交通混雑が発生している

取組の方向

(1) 新幹線駅施設とまちをつなぐ交通基盤整備等を進める

- ①新幹線駅につながる歩行者動線の確保
- ②創成東地区との連携の検討

(2) 各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させる

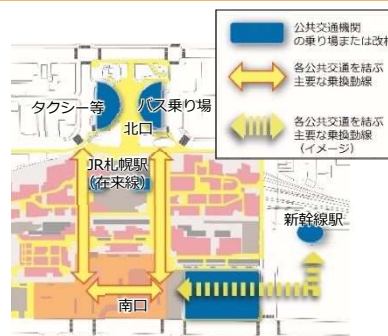
- ③都心アクセス強化（創成川通の機能強化）との連携

(3) 利便性の高い交通結節機能の充実を図る

- ④バスターミナルの再整備
- ⑤新幹線需要を見据えた観光・団体バス乗降場の確保
- ⑥タクシー・一般車乗降場の配置

(4) 人のにぎわいの形成に配慮した交通環境を実現する

- ⑦誰にでもわかりやすく、バリアフリーに配慮した歩行者動線の整備
- ⑧駐車場・駐輪場の適切な確保



▲歩行者乗換動線のイメージ（上：地上、下：地下）

3. 機能集積

現状・課題

- ・街区ごとの特性を活かした機能集積が求められる
- ・国際水準のホテルや高機能オフィスが不足
- ・駅利用者や観光客等に対する情報発信機能や案内窓口の強化が必要
- ・札幌駅北口地区、創成東地区における居住者や就業者の生活を支える機能の充実が求められる

取組の方向

(1) 街区ごとの特性を踏まえた都市機能の集積を図る

① エリア特性に合った機能の配置



高次都市機能集積ゾーン

◆新幹線・バスターミナル等と直結する広域交通結節点として、札幌・北海道の国際競争力をけん引し、観光・交流機能やビジネス機能等の核となる高次都市機能の集積とそれを支える機能の導入を図るゾーン

複合市街地形成ゾーン

◆広域交通結節点に近接した利便性を活かしながら、居住者や就業者の生活を支える多様な機能の導入を図るゾーン

(2) 新たな交流・活力を生み出す都市機能の集積を図る

- ②にぎわい・交流機能の強化
- ③宿泊機能の多様性の向上
- ④ビジネス環境の充実
- ⑤観光・産業振興に資する機能の強化
- ⑥起業支援機能の創出



▲多様な案内・サービスにより来街者をサポートする観光案内機能イメージ
▲まちの様々な情報発信を行うシティギャラリーのイメージ

(3) 多様なワークスタイル・ライフスタイルに対応した都市機能の集積を図る

- ⑦居住機能の適正な立地（複合市街地形成ゾーン）
- ⑧仕事や暮らしを支える機能の形成

4. 環境配慮・防災

現状・課題

- ・地域冷暖房ネットワークが整備されている
- ・地下歩行空間は一時滞在施設としての機能も有している
- ・環境負荷低減への対応を強化する必要がある
- ・災害時の滞留者等への対応を強化する必要がある

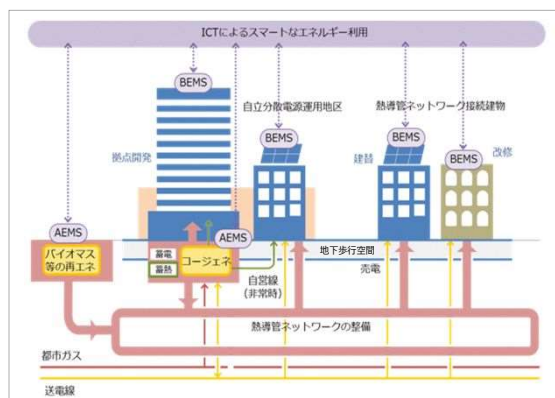
取組の方向

(1) 低炭素で持続性が高く、みどり豊かなまちづくりを実現する

- ①省エネ化への誘導
- ②スマートなエネルギーの面的利用の拡大の検討
- ③みどり豊かで快適な屋外・屋内環境の形成
- ④モデル都市としての情報発信

(2) 強靱で安全な都市環境を形成する

- ⑤業務継続性の向上
- ⑥安全な都市環境の形成

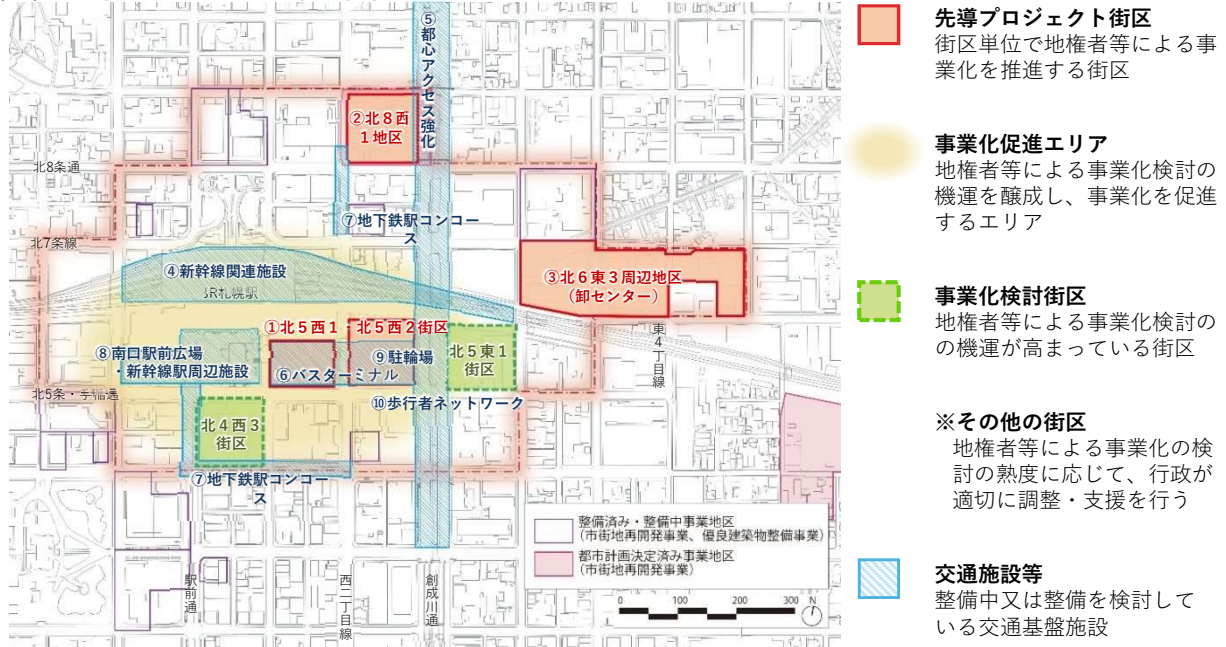


▲エネルギーの面的利用のイメージ
(出典：都心エネルギーマスタープラン)

IV 計画の推進

1. 先導プロジェクト等の推進

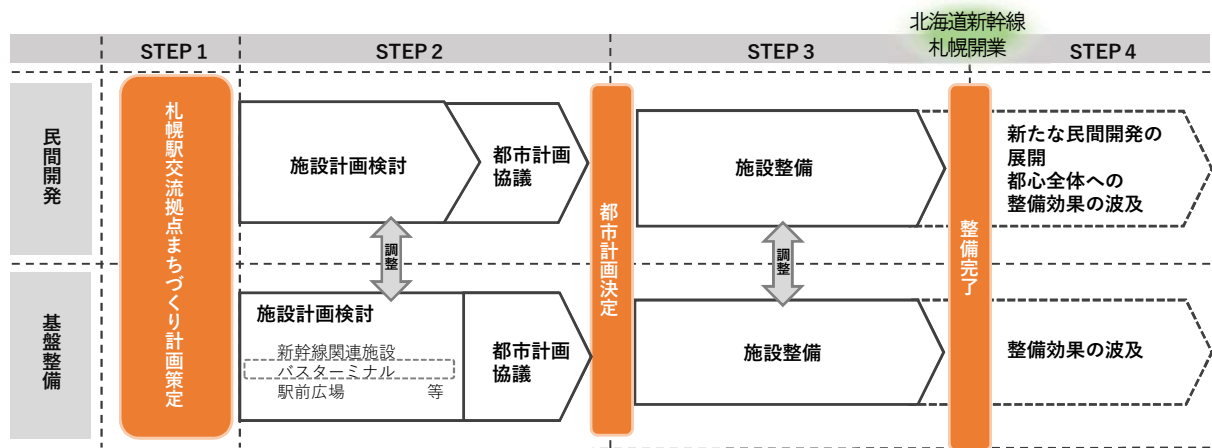
(1) 先導プロジェクト等の位置づけ



(2) 事業化にあたって重視すべき視点

- ①民間施設と都市基盤との連携確保
- ②各種事業手法等の適切な活用
- ③計画の柔軟な推進

2. ロードマップ



3. 取組体制

(1) 基本的な考え方：官民協働によるまちづくりの推進

民間→本計画を踏まえ、他の事業者等と適宜協力しながらまちづくりを主体的に推進
行政→民間事業者によるまちづくりの支援・調整と必要に応じた基盤整備

(2) 当面の取組体制：まちづくり協議会の継続

まちづくりの動向の情報共有等を今後も継続

(3) 中長期的な取組体制：エリアマネジメントの強化

既存のまちづくり組織とも連携しながら、エリアマネジメント組織のあり方等について検討
公共空間の有効活用によるにぎわいづくり等を持続的に展開

■ 札幌市景観計画：平成29年(2017年) 2月 札幌市

- 札幌の景観形成の総合的な指針として、理念や目標、方針等を明らかにするとともに、その実現に向けた取組などを定めるものです。
- 今後、この計画を市民・事業者・行政等が共有し、相互に連携して、持続的かつ計画的に良好な景観の形成に向けた取組を推進することを目的とします。

○景観形成の理念

北の自然・都市・人が輝きを織りなす美しい札幌の景観を創り上げる

○目標

札幌固有の景観特性と街の成り立ちを尊重し、秩序と調和のある景観づくり

札幌全体の景観特性を踏まえることはもとより、地域ごとの街並み形成の履歴や現況を読み解き、これらに対して違和感のない、つり合いのとれた景観づくりを目指します。

地域の個性が際立ち、多彩な輝きを放つ景観づくり

地域ごとに異なる街の歴史や暮らし、街並みなどの特長を最大限に生かし、それぞれの地域で魅力的な景観を創出することが大切です。地域の魅力ある景観づくりを積み重ねることで、札幌全体の景観の魅力を高めることを目指します。

多様な主体がつながり、持続的に取組を重ねる景観づくり

良好な景観を形成するためには、市民、事業者、行政等が関わり合いながら取り組むことが欠かせません。札幌全体の景観を魅力的にするため、多様な主体が絶えず取組を積み重ねていくことを目指します。



札幌駅前通の街並み



郊外の住宅地（清田区）



市民の手によるベンチ塗り替え（大通公園）

○特定の地区の特性を踏まえた景観形成の方針

景観計画区域の内、地区の特性を踏まえ、特に良好な景観の形成を図る必要がある区域を「景観計画重点区域」とします。

大通地区

都市形成の基軸となり、現在、業務地域と商業地域の間にある大通公園とその沿道地区

札幌駅南口地区

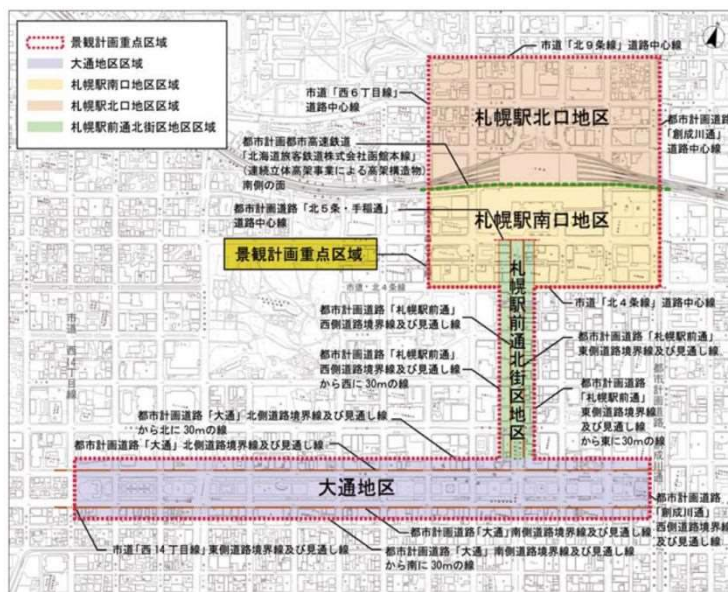
札幌の玄関口 JR 札幌駅の南側一帯の商業と業務が混在する地区

札幌駅北口地区

札幌の玄関口 JR 札幌駅の北側一帯の業務と住居が混在する地区

札幌駅前通北街区地区

札幌の玄関口 JR 札幌駅と地下鉄3線が集中する大通駅の交通拠点をつなぐ札幌のメインストリートとその沿道地区



景観計画重点区域の区域

【景観重点区域：札幌駅南口地区】

○景観形成の方針

- ・ 緑豊かで四季の彩りにあふれる街
- ・ すべての人に開かれた、魅力的で活気とやすらぎのある街
- ・ 文化のかおり高い、美しく洗練された空間を共有できる街



札幌駅南口駅前の交差点付近



札幌駅南口駅前広場

○景観形成基準

広場の演出	○駅前広場は、活気とやすらぎに満ちた人の広場として、出会い・集い・語り・憩い・楽しむことができるよう演出する。	
建築物等	敷地・緑化計画	○駅前広場からの空間の連続性を重視し、歩行者の視線レベルにある建築物の低層部の開放感を演出し、ゆとりある歩行者空間を創出するよう、建築物等の配置に配慮する。 ○歩行者にうるおいとやすらぎを与えるよう、敷地内には植栽や花壇等を設け、緑化に努める。特に道路側のオープンスペースは、緑化修景に配慮し、建築物等との調和を図る。 ○街区全体に緑があふれるよう、オープンスペースの緑化の他、屋上や壁面等への立体緑化にも努める。 ○四季の彩りを演出するよう、植栽の種類や配置に配慮する。
	形態	○駅前広場からの広がり感を演出するよう、中高層部の圧迫感の軽減や、隣り合う建築物等とのスカイラインの連続性に配慮する。 ○駅前広場からの空間の連続性を図るよう、隣り合う建築物の低層部の軒高、壁面線、敷地際のしつらえに配慮する。 ○歩行者が楽しさとやすらぎを感じられるよう、低層部にはショーウィンドウ・カフェテラス・レストラン等の設置に努める。 ○歩行者が文化・芸術にふれられるよう、低層部にはギャラリー・モニュメント・オブジェ等の設置に努める。 ○低層部の開放感を演出し、閉店後でも歩いて楽しくなるようしつらえる。 ○歩行者空間は、四季を通してすべての人が移動しやすいよう、形態や材質・段差解消等に配慮する。 ○目新しさや話題性でデザインするのではなく、時間とともに建築物等の味わいを深め、社会環境の変化に対応できるようなデザインにする。 ○窓等のガラス面には広告物等を掲出しない。ただし、ショーウィンドウや掲示スペースとして計画的に確保されているなど、良好な景観を損なわないものは除く。
	外壁の色彩・材質	○外壁の色彩は、周囲との調和や、連続する街並みに配慮する。 ○外壁のアクセントとなる色彩は、面積を抑えた効果的な使い方を ○外壁の材質は、駅前広場や通りの質感・素材感との調和を心がけ、汚れが目立たない工夫をする。 ○なお、色彩は、別表3「色彩景観基準」に準じて行う。
	塔屋・附帯設備等	○駅前広場や通りから見えないように計画する。 ○縮小・集約化等を図り、建築物等と一体的になるよう計画する。 ○スカイラインを乱さない形状とする。
	夜間景観	○夜の歩行空間を演出する照明装置やショーウィンドウ等の活用により、昼とは異なる魅力的な夜間景観の創出に努める。
	仮設物等*	○仮囲いやバリアード等の工事用仮設物や仮設建築物等は、良好な景観を損なわないよう、設置場所・形態・色彩等に配慮する。 ○なお、色彩は、別表3「色彩景観基準」に準じて行う。
	自動販売機類	○自動販売機類は、建築物等と一体的になるよう計画する。なお、駅前広場や駅前通に面して設置しない。
	景観の維持管理*	○土地・建築物所有者等と行政は、協働により良い景観の形成と維持管理に努める。

* 景観法及び札幌市景観条例に基づく景観形成基準

■都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針
：平成25年(2013年) 7月 都市再生本部



〈地域整備方針〉 (一部抜粋)

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
札幌都心地域	<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、都心の骨格軸や展開軸、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で高次の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</p> <p>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>○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>○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</p> <p>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>○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> <p>○大規模災害を想定した訓練の実施や災害時における一時退避場所のルールの策定など、ソフト対策を充実</p>
	<p>〔特定都市再生緊急整備地域〕</p> <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>○幹線道路及びそれを補完する道路の機能向上を図ることにより、空港や駅などの交通拠点とのアクセスを強化</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>

1. 意見募集概要

(1) 意見募集期間

令和元年 9月 10日（火） ～ 令和元年 10月 9日（水）

(2) 意見募集方法

持参、郵送、ファックス、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム

(3) 資料配布・閲覧場所

○札幌市役所本庁舎 1階ロビー/2階市政刊行物コーナー/5階都心まちづくり推進室

○各区役所総務企画課

○各まちづくりセンター（本府・中央、東北、鉄西、鉄東）

2. 意見の内訳

(1) 意見提出数及び意見提出件数

○意見提出者数 16人

○意見提出件数 67件

再開発基本構想案の項目	意見数	割合
1 背景と目的・位置づけ	0	0.0%
2 対象区域	0	0.0%
3 地区をとりまく動向と課題	2	3.0%
4 開発コンセプト	0	0.0%
5 整備方針	57	85.0%
6 土地利用の考え方と施設構成	0	0.0%
7 事業手法	3	4.5%
8 事業効果を高めるための取組	3	4.5%
9 事業スケジュール	2	3.0%
合計	67	100.0%

(注) 構想案と直接の関係がないご意見（他事業へのご意見等）については、非公開とし、ご意見に対する本市の考え方は記載していません。

(2) 意見の概要と札幌市の考え方

3 地区をとりまく動向と課題			
意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
1	4	ユニバーサルデザインの拡充やホテルのグレードアップ等のハード面の整備と共に、ソフト面のバリアフリーや札幌市福祉のまちづくり条例により取組を進めている、心のバリアフリーが更に進んだ街になると良いと思う。	バリアフリーの推進については、ご意見のとおり、ハード面だけでなくソフト面の取組も重要ですので、今後の計画の参考にさせていただきます。
2	4	冬季オリンピック・パラリンピックの招致が正式に決定していない中で、まちづくり政策局がフライングして計画を進めるのは許されない。	当地区の再開発は、北海道新幹線札幌開業及び2030年の招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックを見据えて、令和11年（2029年）秋に全体竣工・供用開始することを目指しています。 冬季オリンピック・パラリンピックの招致は決定しておりませんが、新幹線開業時期は決定しているため、その開業までに道都札幌の玄関口にふさわしいまちづくりを進めてまいります。
5 整備方針			
3	8	札幌のシンボルとなるよう、超高層ビルを建築し、魅力のある街にしてほしい。 類似意見1件	駅前にふさわしいシンボル性のあるビルを建築するにあたり、事業性や周辺環境への影響などを考慮しながら、検討を進めます。
4	8	既存建物との調和も必要だが、現在のJRタワーのデザインにとらわれない「あたらしい札幌、リニューアルした札幌」を象徴する美しいデザインを希望する。 また、東1地区への動線も非常に重要であり、北5西1・西2地区との一体的なグランドデザインを描くべきである。	本構想では、街並み形成の整備方針として、シンボル性のある拠点の創出及び既存建物とも調和する景観形成を位置づけています。また、駅前のにぎわいを創成東地区へ波及させるため、創成川通上空（デッキレベル）の利用を検討するなど、創成東地区との連携を図ることとしています。 なお、具体のデザインについては、今後検討を進めます。
5	8	北5西2街区には開放的なバスターミナル、タクシーの乗り入れ等の広場を設置し、札幌駅南口と新幹線駅南口広場との"一体感"を大事にしてほしい。JRタワーや北5西1街区に新しく建設されるビルの存在感を出すような綺麗で開放感のある駅前広場の整備を期待する。 類似意見2件	本構想では、南口駅前広場と連続する駅前の新たな顔となる空間を整備することとしています。また、東西の人の流れを促し、両街区一体のにぎわいを生み出すオープンスペースを整備することとしています。道都の玄関口にふさわしい空間を創出するよう、今後具体の検討を進めていきます。
6	8	オープンスペースや通路は、札幌の厳しい気象条件を考慮し、屋内型の整備を基本としてほしい。	多くの市民や観光客等が集い、交流が生まれるよう、四季を問わず快適に利用でき、ゆとりあるオープンスペースを整備します。
7	9	冬期間に見当たらない緑を確保できるようなスペースの設置を希望する。	オープンスペースの整備にあたり、屋内外ともに一年を通してみどりを感じられる空間の創出を図ります。
8	9	減少してきた札幌駅前界隈の緑化を、多様な対応により、幅広く展開してもらいたい。	

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
9	9	<p>創成東地区への連続性・展開性の確保においては、2階デッキレベルの利用を検討しているが、利便性・安全性等の観点から地下接続が理想的だと思う。創成東地区へのにぎわいの波及だけでなく、札幌駅から苗穂駅までの地下接続も検討して頂きたい。</p> <p>また、2階デッキレベルでの接続とする場合でも、屋内型の通路となることを期待する。</p> <p>類似意見3件</p>	<p>南口駅前広場からのにぎわいを創成東地区へ波及させるため、北5西2街区から北5東1街区へと段差なく連続・展開することが可能な2階デッキレベルの利用を基本としております。整備手法については今後検討してまいります。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、P21の記述を修正しました。</p> <p>【修正前】P21 8-1③ 南口駅前広場から創成東地区への円滑な人の流れを促す歩行者動線を整備します。</p> <p>【修正後】P21 8-1③ 南口駅前広場から創成東地区への円滑な人の流れを促すため、創成川通上空（デッキレベル）を利用して歩行者動線を確保します。</p>
10	10	<p>地下鉄東豊線に接続する地下通路はどのように整備するか。また、地上への出入口にはエレベーターやエスカレーター等の昇降設備は設置するか。</p> <p>類似意見3件</p>	<p>誰にでも分かりやすく、昇降設備などを配置するなどしてバリアフリーに配慮した乗換動線を確保します。</p> <p>本事業に伴い、既存の歩行者動線を見直すこととなりますが、具体については今後検討してまいります。</p>
11	10	<p>10ページの赤線で囲われた範囲が、3ページ・13ページの図に示された対象区域（想定）とは異なるため、「建物想定位置」等の明示が望ましい。</p>	<p>対象区域をすべての図において統一しました。</p>
12	11	<p>バスターミナルにはバスを待つ機能だけでなく、北海道・札幌の情報発信やお土産・特産品の販売等、居心地の良い整備を期待する。</p>	<p>本構想では、バス等の待合空間とにぎわい・交流機能を連携させるとともに、観光案内機能を導入することとしています。具体については今後検討してまいります。</p>
13	11	<p>都心アクセス道路の事業効果は検証中であり、都心アクセス道路との連携を記載することは適切ではなく、削除すべき。</p>	<p>都心アクセス道路が検討されている創成川通は本構想の対象区域に隣接しており、北5西1街区に配置するバスターミナルとの連携が重要であるという考えの下、基本構想に記載しています。</p>
14	11	<p>平成29年2月に策定された先導街区整備基本構想において、バスの運行は札幌駅周辺地区と大通周辺地区の相互タッチを基本とするとあり、都心部の道路交通状況を踏まえ、良い解決策を期待する。</p>	<p>札幌駅バスターミナルの配置やバスの運行ルート等については、都心部の道路交通状況に十分配慮し、バス利用者の利便性の確保に努めながら検討してまいります。</p>
15	11	<p>再整備する札幌駅バスターミナルは、大通バスセンター、中央バス札幌ターミナルの機能も含めて集約することも検討してほしい。</p>	<p>大通地区周辺に発着するバスを札幌駅バスターミナルと相互に経由させることで、バス利用者の利便性の向上を考えております。</p>

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
16	11	バスターミナルの乗り場にドアを設け、季節を問わず快適な環境でバスを待てるようにしてほしい。	バスターミナルの乗り場が季節を問わず快適な環境であることは重要であり、具体の整備については今後検討してまいります。
17	11	バスターミナルのほか、オープンスペース等でも運行情報を提供してほしい。また、バス以外にもJR線、地下鉄、新千歳空港発着の航空機などの運行情報が1つの場所で得られるようにしてほしい。	情報の内容や提供方法は今後の検討になりますが、公共交通利用者の利便性の向上につながるよう検討いたします。
18	11	バスターミナルは、次世代モビリティの動向を見据え、過大な規模とならないよう適切な整備を期待する。	本構想では、再整備するバスターミナルは、駅周辺の路上に分散した停留所を集約するとともに、効率的な運用を行うことを前提として22～25バース程度の規模を基本としています。また、研究が進められてる次世代モビリティの動向等の変化も踏まえて検討してまいります。
19	12	基本構想と連動して、苗穂駅周辺の再開発等で発展する創成東地区と札幌駅の路面電車による接続の可能性を検討することが望ましい。 路面電車の延伸検討は、停留所や軌道等の用地を確保するなど、十分な検討の下で進めてほしい。 類似意見1件	創成川以東は路面電車の延伸検討の対象区域の一つであることから、当該検討状況を十分踏まえることとしています。
20	12	現在、週末を中心に札幌駅周辺では駐車場入場待ちの車が長い列を作っており、付近の道路混雑などの問題を引き起こしている。駐車場を適切な規模で整備し、これらの混雑を解消してほしい。	札幌駅周辺の交通混雑は、解消すべき問題と認識しており、周辺街区も含めた交通解析を行うなどエリア全体での混雑解消を図ります。
21	12	現在の北5西1街区の駐車場・駐輪場と同程度の駐車台数を確保してほしい。	
22	12	北5西1街区の現況の駐輪場は台数が多く、同等の台数を確保に拘らずシェアサイクル等の更なる導入と併せ、今後の需要予測を算定した上で、適切な台数とすることが望ましい。積雪時は駐輪場利用がなくなるため、冬場の駐輪場がデッドスペースにならない計画となるように工夫する必要がある。 類似意見1件	当地区の駐輪場については、札幌駅周辺エリア全体で必要な将来需要を予測し、適切な台数を整備します。 また、冬期の活用については、整備する場所や今後の設計を踏まえたうえで、検討してまいります。
23	12	縦コア動線は地下鉄南北線及び東豊線の位置にメインの軸を置き、アーバンコアとして認識させるべき。 バリアフリーは、駅前地区全体で、どの主要動線でも完結されているようバランスよく配置すべき。	乗換動線の整備については、2階デッキレベルと地下レベルでの歩行者動線等をつなぐ縦コア動線の形成等により、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など多様な交通モード間の円滑性を確保することとしており、ご意見は今後の検討を進めるうえで参考といたします。
24	13	北5西1街区のバスターミナルの出入口は創成川通側に配置するのか。	都市間バスが中心となる北5西1街区のバスターミナル出入口は、創成川通への配置を基本として都心アクセス道路と連携を図ることとしており、車両進入の円滑性の確保に向け、さらに検討を進めてまいります。
25	13	都心アクセス道路から都市間バスターミナルへの入場は、北5条通交差点等で渋滞を起こさないために、車両動線の専用化など工夫する必要がある。	

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
26	13	<p>新幹線改札から地下鉄南北線改札までどれくらいの距離があるのか。</p> <p>現況の市道北4条線の地下にある地下鉄東豊線から南北線への連絡通路は長い上り坂であり、身体障がい者に配慮して動く歩道を設置すべきである。</p>	<p>新幹線改札から地下鉄南北線改札までは約500mの距離があります。</p> <p>歩行者ネットワークの整備では、誰にでも分かりやすく使いやすいユニバーサルデザインの歩行者動線の整備に向けて、各交通機関の乗換利便性の向上を図るとともに、バリアフリーに配慮した動線を形成いたします。</p> <p>また、地下鉄東豊線から南北線へのバリアフリーに配慮した乗換動線を周辺街区の開発動向も踏まえながら確保します。</p>
27	14	<p>ホテルは、身体障がい者に配慮したバリアフリー対応の客室を多数備えるのが、パラリンピック招致の国際水準である。富裕層は自動車での移動が容易であるため、駅から離れたホテルであっても不自由はしない。</p>	<p>本構想における国際水準のホテルは、ハイグレードな仕様を想定しており、バリアフリーへの対応についても十分配慮されたものとなると考えております。</p>
28	14	<p>「エンターテインメント機能」として「美術館」「劇場」「博物館」「ライブ会場」、オープンなステージなど多彩な機能を新しい施設には誘致してほしい。</p>	<p>本構想では、多様な交流を生み出し質の高い時間消費を支えるエンターテインメント機能の導入を検討しております。具体的な機能については、ご指摘の点を踏まえながら、今後検討を進めてまいります。</p>
29	14	<p>北5西1の北海道の玄関口という土地柄を活用し、敢えて都心部の中心に巨大焚き火を炊き、その周りに道外の方にも直感的に道内全土を知ってもらうコーナーを設けてはどうか。また、巨大焚き火の火を分けバーベキューが出来るようにするのも面白いと思う。</p>	<p>北5西1に新幹線改札口が設置されることから、道都札幌の玄関口にふさわしい開放感のある設えを確保するとともに、札幌はもとより北海道やさっぽろ圏の観光情報を提供する観光案内機能を導入します。より多くの観光客に北海道・札幌の魅力を伝えることができるよう、今後具体の検討を進めます。</p>
30	14	<p>当地区は、駅から徒歩圏内の距離で観光客以外にも市民も気軽に行ける場所であり、仕事帰りの客や娯楽の場、デートスポット等として見込まれるので、プラネタリウムやプロジェクションマッピング等の手軽感のある30分程の番組を用意し、観光客の列車の待ち時間等を有効に活用してはどうか。</p>	<p>本構想では、多様な交流を生み出し質の高い時間消費を支えるエンターテインメント機能の導入を検討しております。具体的な機能については、今後検討を進めてまいります。</p>
31	14	<p>駅前の大型開発となることから、都心全体と機能分担し、都心全体に寄与するような用途や機能を導入し、札幌都心の魅力を向上させる再開発事業とすることを位置付ける必要がある。</p> <p>類似意見2件</p>	<p>導入機能の集積にあたっては、都心全体の需要の見通しを踏まえるとともに、商業施設の集積のバランスを十分考慮します。北海道・札幌の国際競争力をけん引するような都市機能の集積を図りながら、札幌都心全体の魅力向上を目指してまいります。</p>
32	14	<p>充実する交通アクセスを活かし、交流人口を単に既存の施設に結び付けるだけでなく、イベントを頻繁に行うことで広域からの集客を増加させ、更なる交流人口の創出を目指してはどうか。また、「SIBUYA109」など、若者の文化を象徴する商業施設を誘致してはどうか。</p> <p>建物を建てるだけの再開発が上手くいくとは限らず、ソフトの部分でいかに「にぎわい」を生み出すかが重要である。</p> <p>類似意見1件</p>	<p>にぎわいを生み出し、交流人口の創出を図るうえでは、施設の整備に加え、エリアマネジメントが重要となります。</p> <p>再開発の検討と併せて、都心全体の価値向上や魅力向上に資するようなエリアマネジメントのあり方についても検討を進めてまいります。</p>

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
33	15	バスターミナルの完成予想図はいつ公表されるのか。	具体の施設計画を今後検討していきながら、検討の状況等については適宜公表してまいります。
34	15	多数の利用者が想定されることから、待合空間内の施設（椅子やお手洗い等の数・規模等）は快適でゆとりある計画・検討を期待する。	バスターミナルの待合空間は西2丁目線の上空を有効利用し、整備する方針です。西1・西2の両街区を一体的に利用することで、より広い空間を確保することが可能となることから、必要な椅子やお手洗い等を設置して、利用者の快適性と利便性の向上を図ります。
35	15	札幌駅前周辺では一般車両による駐車場待ち列が発生しているため、隔地駐車場や一般車両の進入制限等の積極的な交通施策等の検討を期待する。 また、駅前のその他の再開発も考慮し、駐車場のキャパシティがバランスよく配置されるよう、駅前地区全体で駐車場の効率的な配分を行う必要がある。 類似意見1件	北5西1・西2地区及び周辺の再開発等による新たな交通・駐車需要の想定を適切に行い周辺交通に十分配慮するとともに、附置義務駐車場等は隔地も含めて必要な規模を適切に整備します。また、札幌駅交流拠点における駐車場の整備は、将来需要を見据え適切な規模を確保するとともに、民間再開発との連携を図ってまいります。 都心部への一般車両の進入については、将来的な検討課題として、今後の参考といたします。
36	15	周辺街区も含めて適切に観光情報等の提供がスムーズにリンクされ、わかりやすくなるよう、広域に役割分担を行う必要がある。	観光情報の発信については、周辺地区の開発動向を踏まえながら、来街者のニーズに即した有益な情報の提供を図ります。
37	16	再生可能エネルギー、特に太陽光発電を取り入れ、地域のエネルギーネットワークとの接続を実現してほしい。	当街区は、「都心エネルギーマスタープラン」の地域熱供給の計画対象区域に含まれており、地域のエネルギーネットワークの整備拡大や再生可能エネルギーの利用拡大を図る取組の実施を検討します。
38	16	環境技術の見える化を実施するか。	シティギャラリー、次世代モビリティ等を活用した先進的な環境技術の見える化の実施に向けた手法については、今後具体的に検討してまいります。
39	16	地震や雪害などの災害時に市民税を納めている帰宅困難者は、チカホやオープンスペースに雑魚寝しろ、と言う事か。収容客数の多いビジネスホテルを多数、確保すべきである。	帰宅困難者の受入空間は、災害時の一時的な収容スペースを想定しており、必要な情報を得ることができ、冬季でも安全・安心に過ごせるよう食料や防寒具の備蓄等の対策を適切に行います。また、海外からの来街者にも情報が伝わるよう、案内表示の多言語化などを進めます。
40	16	災害発生時には、帰宅困難者の他、来札幌観光客・ビジネス客、訪日外国人にもわかりやすい情報提供ができる機能の確保が必要である。 類似意見2件	
41	16	北5西1・西2街区の1階にバスターミナルを配置するとあるが、歩行者動線の確保が心配。札幌駅前周辺のバスの待機・渋滞の解決を期待する。	本構想では、2街区間の歩行者動線を2階デッキレベルと地下1階に整備することとしています。札幌駅前周辺の交通については、再開発等による新たな交通・駐車需要の想定を適切に行い、周辺施設に十分配慮することとしています。

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
7 事業手法			
4 2	1 9	基本構想実現のために、民間事業者を求める役割（経験、ノウハウ、資金力、技術力）を明確化し、早期に民間活力を導入することで効果的な整備を安定して進めることができると考える。	本構想では、新幹線駅前にふさわしい高度利用と市有地の有効活用の観点から、民間活力を最大限導入するため、適切な時期に民間事業者による事業への参画を求めるとしています。具体的には、再開発準備組織の設立後、早期に民間事業者を公募してまいります。
4 3	1 9	収益重視の計画になりがちであるが、本計画の重要意義である「道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボリック空間」となる開発を望む。	本構想においては、「世界につながるさっぽろの新たな顔づくり」を開発コンセプトとして掲げています。再開発の事業性にも留意しながら、道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボルを創出してまいります。
4 4	2 0	北5西1の市有地を無償で貸し付け、多くの民間企業に機会を与えることで、新しい発想を得られると思うため、無償賃貸による公募を望む。	市の所有地である北5西1街区は、公共の財産として有効かつ適正な利用が求められることから、有償による土地利用を基本とし、将来的なまちづくりを見据えながら具体的な検討を進めます。
8 事業効果を高めるための取組			
4 5	2 1	北5東1地区を含めた検討を行っているか。	新幹線ホーム予定地周辺の街区は重要な役割を担うことが出来る街区と考えております。特に、北5東1街区は札幌駅交流拠点まちづくり計画において「事業化検討街区」と位置付けており、地権者の意向を尊重しつつ、当開発と相互に補完する土地利用がなされるよう、連携を図ります。 なお、ご意見を踏まえ、P19とP21の記述を修正しました。
4 6	2 1	今後の札幌駅北東側の再開発（北8西1、北7東1、北6東2～4）を考慮し、新幹線駅の北側に面する北6東1街区が有効に活用されることを期待する。	<p>【修正前】P19 7-1 ⑥ ……そのため、情勢の変化に応じて内容の見直しや新たな機能の導入等により柔軟に事業を推進します。</p> <p>【修正後】P19 7-1 ⑥ ……そのため、情勢の変化に応じて広域的な視点での内容の見直しや新たな機能の導入等により柔軟に事業を推進します。</p> <p>【修正前】P21 8-1 ③ 創成川を挟んで東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出を目指します。</p> <p>【修正後】P21 8-1 ③ 創成川を挟んで東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出を目指します。特に、札幌駅交流拠点まちづくり計画において「事業化検討街区」と位置付けている北5東1街区について、本事業と連携した土地利用が図られるよう、地権者の意向を踏まえつつ、事業化に向けた検討、支援を実施します。</p>

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
47	22	エリアマネジメント体制が、駅前地区から駅前通り、さらに大通地区へと、都心全体に継ぎ目なく広域的に展開されることを望む。	札幌駅周辺のエリアマネジメントのあり方について、既存の駅前通や大通のエリアマネジメント組織と連携も含めて検討を進めます。
9 事業スケジュール			
48	23	スケジュール目標が達成されるよう、詳細な事業スケジュールを公表の上、早期に事業関係者を確定し、安定的に事業推進することが必要である。	本事業においては、全体竣工・供用開始の時期を明確にしていることから、着実な事業スケジュールの設定が非常に重要になります。事業スケジュール等について適宜情報を提供し、民間事業者の知見を得ながら、令和11年（2029年）秋の供用開始を目指してまいります。
49	23	駅前通周辺の建替え事業等、建設工事の動きが、今までにないスケールで、新幹線開業に向けてのゴールに集中・輻輳することが予想されるので、主要再開発街区として、市民の便益を確保するため、駅前エリアでの工程管理を先導されることを望む。	<p>ご意見のとおり、都心部においては北海道新幹線札幌延伸を見据えて建設工事の集中が予想されます。このことによる交通混雑等をできるだけ低減し、市民生活に大きな影響を及ぼすことのないよう、対策を検討していきます。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、P21の記述を修正しました。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【修正前】 P21 8-1 ④ バスターミナルの再整備期間中のバス乗降機能の確保方法について、駅周辺交通への影響も考慮しながら検討します。</p> <p>【修正後】 P21 8-1 ④ 工事期間中の自動車や歩行者の動線及びバス乗降機能の確保について、周辺街区の開発動向も踏まえて対策を検討します。</p> </div>

SAPP_URO

札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想

《発行》 令和元年（2019年）10月
《企画・編集》 札幌市 まちづくり政策局 政策企画部
都心まちづくり推進室 札幌駅交流拠点推進担当
〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目
電話：011-211-2692 FAX：011-218-5112



さっぽろ市
01-B01-19-2200
31-1-152