

# 道内・道外WEBアンケート調査の結果

## (1) 目的

札幌駅交流拠点を利用する北海道内（札幌市以外）や道外の利用者を対象にアンケート調査を実施して、観光や出張などで利用する広域的な視点からの将来札幌駅交流拠点に望む機能やイメージなどについて意見傾向を把握する。

## (2) 調査方法など

	市内	道内	道外
調査対象	札幌市民から無作為抽出された2,000人	道内（札幌市以外）在住の札幌駅交流拠点の利用者	道外在住の札幌駅交流拠点の利用者
調査人数	498名（回収率：24.9%）	535名	522名
調査期間	平成22年1月8日発送 回収締め切り2月20日	平成22年9月29日から10月1日まで	平成22年9月29日から10月1日まで
調査方法	調査票の郵送、郵送により回収	WEBアンケート	WEBアンケート

## (3) 回答者属性

### 性別

	市内	道内	道外
男性	37.0%	52.0%	50.8%
女性	62.2%	48.0%	49.2%

### 年齢

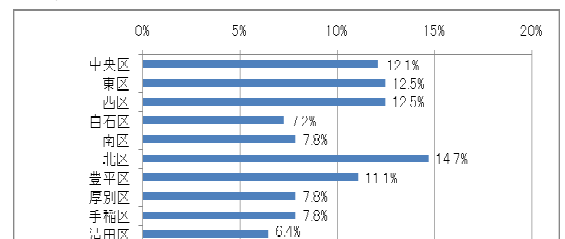
	市内	道内	道外
10歳代	4.8%	9.7%	10.3%
20歳代	9.1%	12.5%	12.5%
30歳代	15.3%	14.4%	15.7%
40歳代	18.3%	13.3%	14.2%
50歳代	18.1%	17.2%	15.7%
60歳代	21.3%	20.7%	16.1%
70歳以上	12.9%	12.1%	15.5%

### 職業

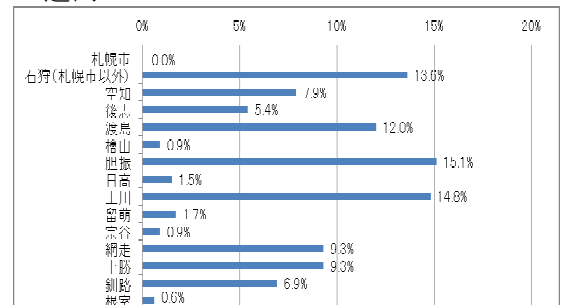
	市内	道内	道外
商業・サービス業	18.5%	10.5%	12.8%
製造業	3.4%	3.4%	8.4%
建設業	3.8%	4.1%	3.4%
農業	0.2%	1.7%	1.0%
卸小売業	2.6%	4.1%	4.8%
運輸・通信業	2.6%	1.9%	2.7%
公務員	2.4%	9.3%	4.8%
団体職員	2.4%	2.8%	1.3%
パートなど臨時の仕事	13.3%	12.1%	9.2%
専業主婦	18.7%	17.6%	18.0%
無職	19.5%	23.6%	20.3%
その他	12.3%	9.0%	13.2%

### 住まい

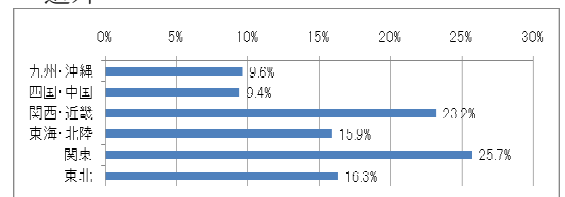
#### 市内



#### 道内



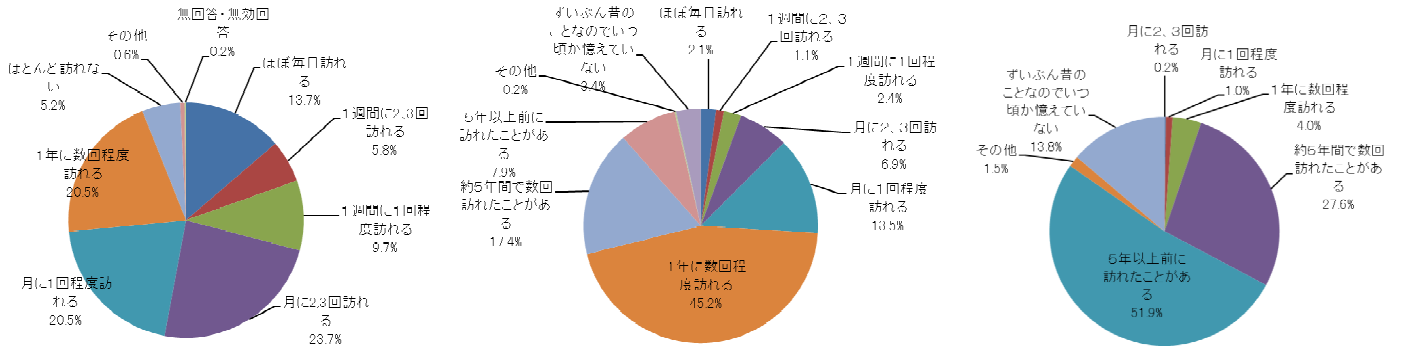
#### 道外



#### (4) 回答内容

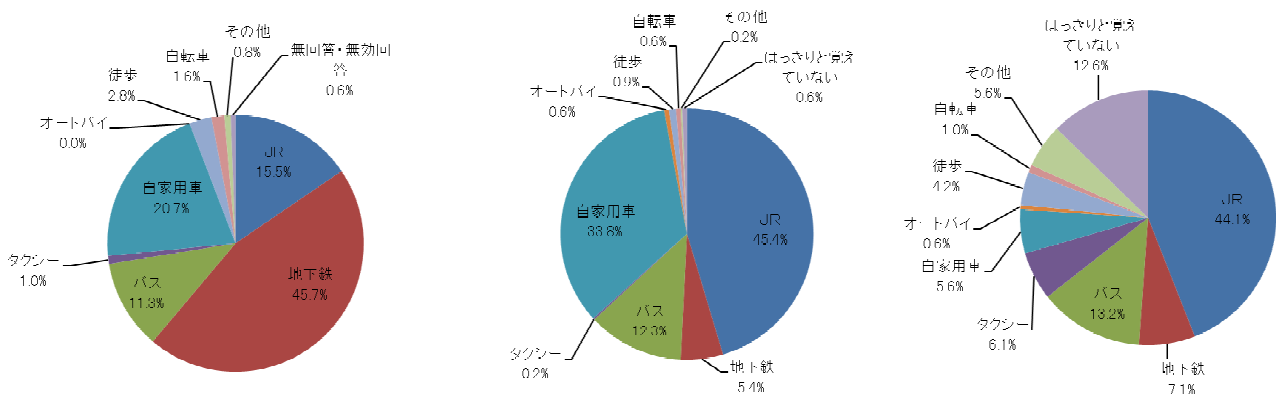
##### ① 札幌駅周辺地区を訪れる頻度

市内	道内	道外
半数以上は「月に2、3回」以上訪れている。	「年数回程度訪れる」が最も多く(45%)、ついで「約5年間で数回訪れた」が多い(17%)。	「5年以上前に訪れたことがある」が最も多く(52%)、ついで「約5年間で数回訪れた」が多い(28%)。



##### ② 札幌駅周辺地区を訪れる交通手段

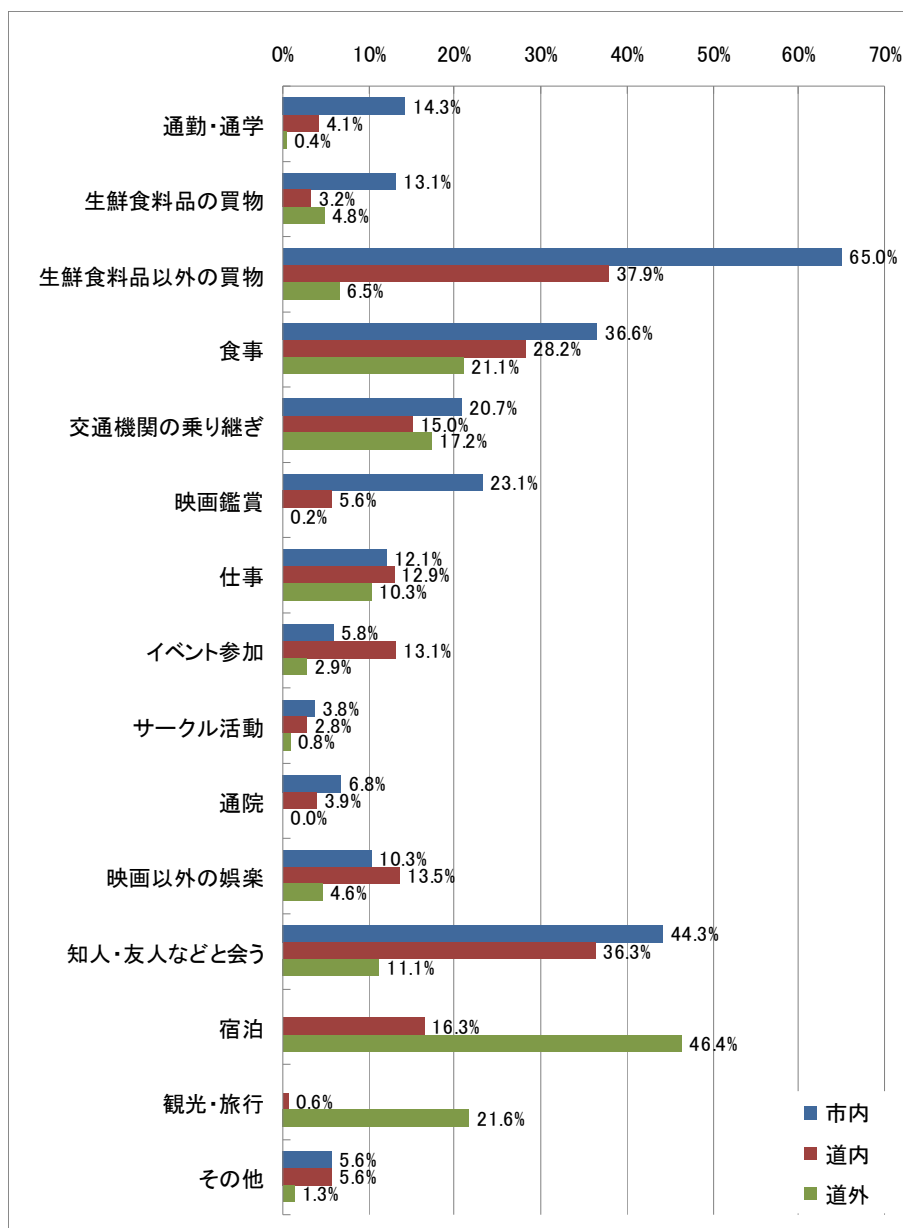
市内	道内	道外
地下鉄が最も多く、7割以上が公共交通機関を利用して訪れている。自家用車は20%である。	「JR」が最も多く(45%)、ついで「自家用車」が多い(34%)。	「JR」が最も多く(44%)、6割以上が公共交通機関を利用して訪れている。



③ 札幌駅周辺地区を訪れる目的

■エリア別の回答傾向

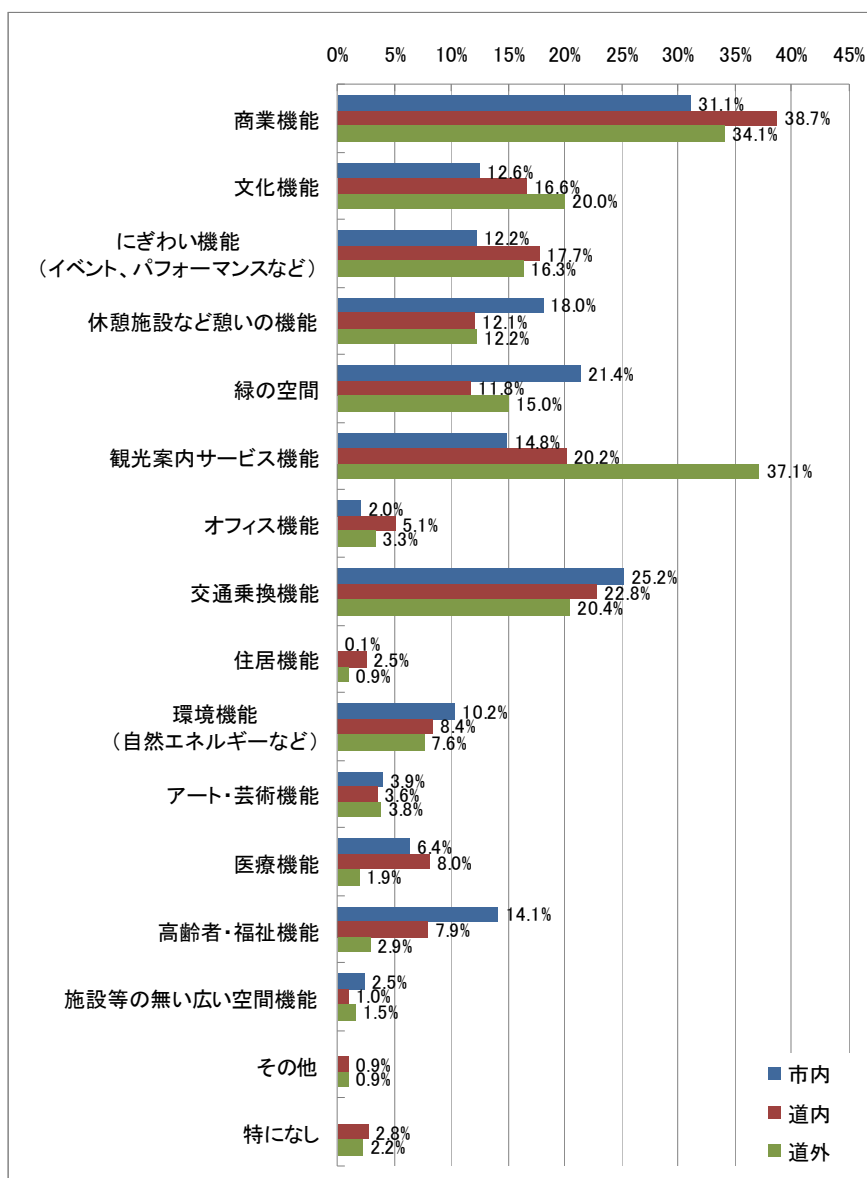
市内	「生鮮食品以外の買物」(65%)、「友人・知人と会う」(44%)、「食事」(37%) といった余暇活動が中心。
道内	「生鮮食品以外の買物」(38%)、「友人・知人と会う」(36%)、「食事」(28%) といった余暇活動が中心。
道外	「宿泊」が最も多く(46%)、ついで「観光・旅行」(22%)、「食事」(21%)、「乗り継ぎ」(17%)が多い。



④ 札幌駅周辺地区の20年後を見据えた場合、今後のまちづくりで重視すべきだと思う機能

市内・道内・道外において商業機能や交通乗換機能を重視すべきとの回答が多い。商業機能と交通乗換機能に加え、市内は「みどりの空間」、道内は「観光案内機能」や「にぎわい機能」、道外は「文化機能」を重要と考えていることがわかる。

道外だけではなく、市内・道内でも普段の利用目的とは異なる観光案内機能に関する回答も比較的多いことや、若干であるが市内よりも道内の方が「医療機能」を重視すべきと回答していることも特徴的である。



■エリア別の回答傾向

市内	「商業機能」(31%)、「交通乗換機能」(25%)、「みどりの空間」(21%)の回答が多い。市内を対象にしたアンケートだが、「観光案内機能」(15%)に関する回答も比較的多い。
道内	「商業機能」が最も多く(39%)、ついで「交通乗換機能」(23%)、「観光案内機能」(20%)、「にぎわい機能」(18%)が多い。道内の「医療機能」(8%)に関する回答が市内(6%)よりも若干多い。
道外	「観光案内機能」が最も多く(37%)、ついで「商業機能」(34%)、「文化機能」(20%)、「交通乗換機能」(20%)が多い。

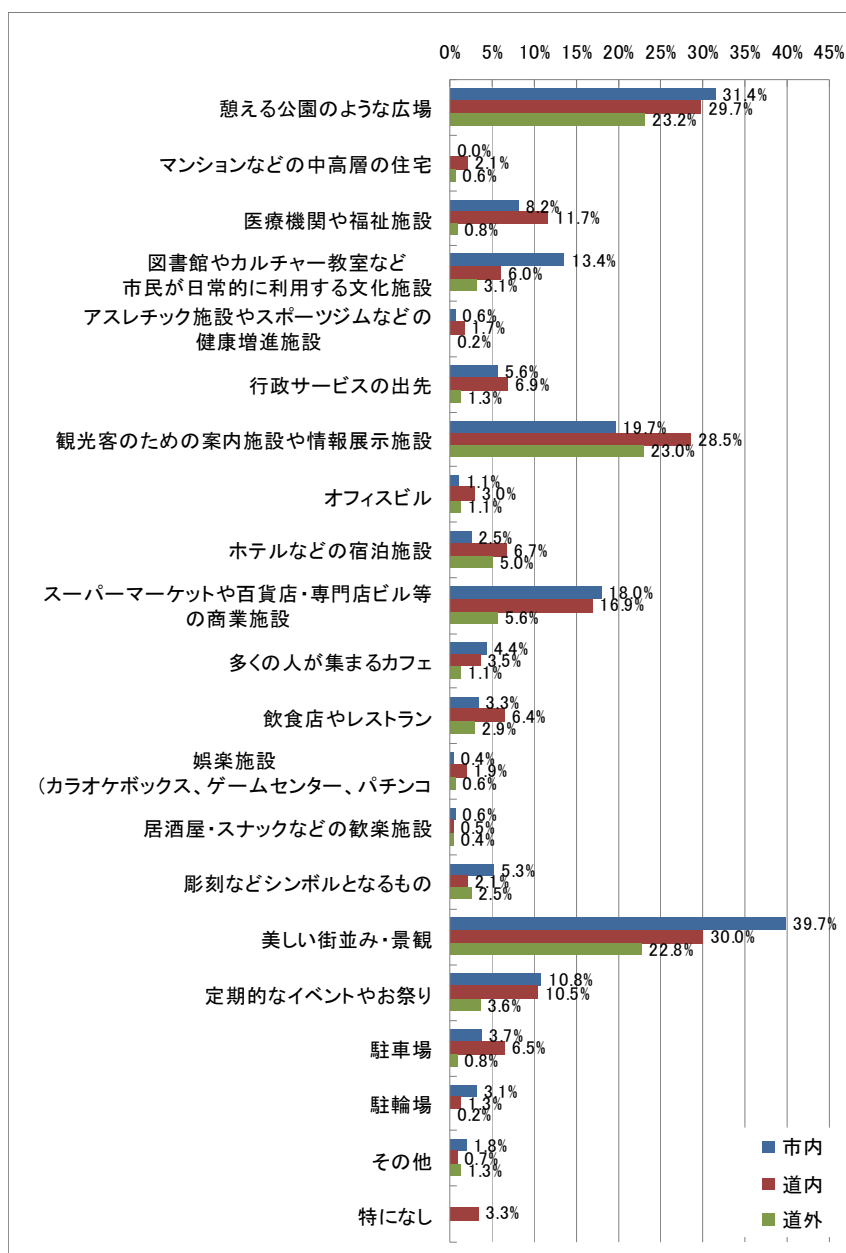
⑤ 札幌駅周辺地区を札幌市の顔・シンボルとしてイメージを高めるために必要なもの

前問の「重視する機能」では商業機能や交通乗換機能の回答が多かったが、「イメージを高める」ためには市内・道内・道外の全てにおいて広場、景観、観光案内といった来訪者を迎え入れる演出や機能が必要との回答が多い。

特に道外は「広場」、「観光案内」、「景観」に回答が集中しており、その他は6%未満であった。前問と同様、市内・道内の普段の利用目的とは異なる観光案内機能に関する回答が多い。道内は道外よりも「観光案内」が必要と回答していることも特徴的である。

「商業施設」が重要との回答は、市内・道内で2割程度であったが道外では6%程度であり、市内・道内と道外で意見傾向が異なる。

若干ではあるが市内よりも道内の方が「医療機能」が必要との回答が多い。



※3つ回答、1位を5点、2位を3点、3位を1点に換算して百分率表示

■エリア別の回答傾向

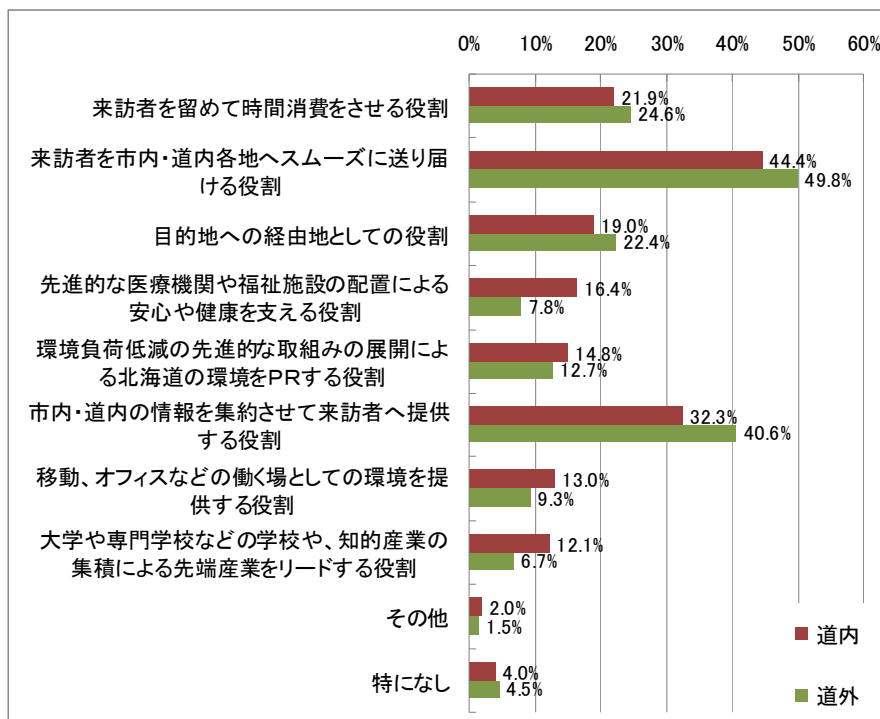
市内	「景観」(40%)、「広場」(31%)、「観光案内」(20%)、といった来訪者を迎え入れる演出や機能に関する回答が多い。 普段市民の利用する機会の少ない「観光機能」が必要との意見が多い。
道内	「景観」(30%)、「広場」(30%)、「観光案内」(29%)が最も多く、ついで、「商業施設」(17%)が多い。 道内の利用目的とは異なる「観光機能」が必要との意見が多い。
道外	「広場」(23%)、「観光案内」(23%)、「景観」(23%)が最も多く、その他は6%未満である。

⑥ 北海道や札幌市において、札幌周辺地区がはたすべき役割

道内・道外ともに、「来訪者を目的地へ送り届ける役割」が最も重要で、次いで「市内・道内の情報を来訪者へ提供する役割」が重要との回答となった。この2つの項目については、特に道外の回答が多く、半数近くに上っている。

「時間消費をさせる役割」と「経由地としての役割」という相反する内容の回答も比較的多かった。

ここでも道内の「医療・福祉を支える役割」に関する回答が比較的多かった。



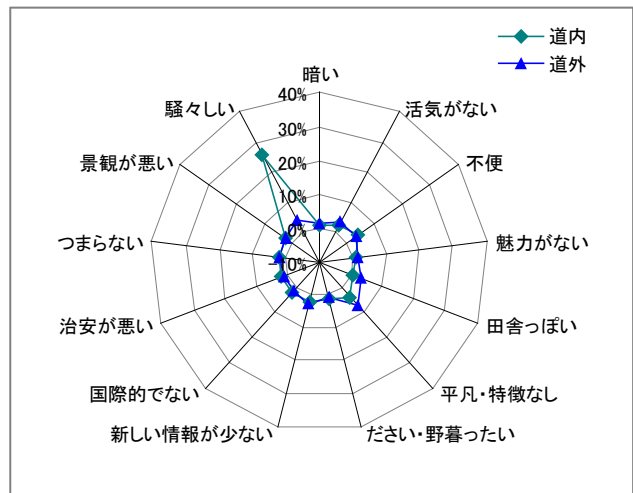
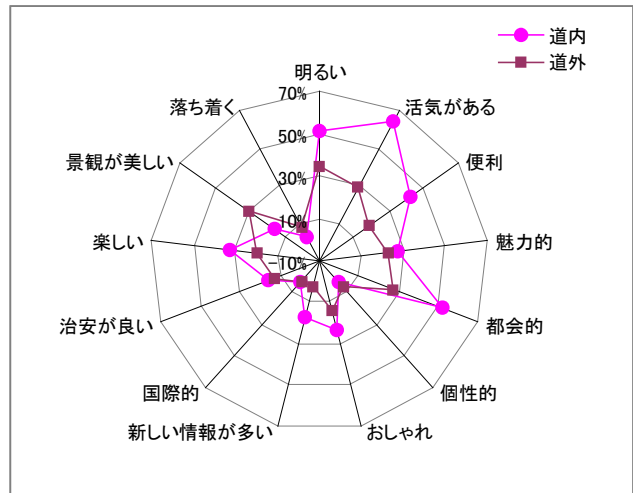
■エリア別の回答傾向

道内	<p>「来訪者を目的地へ送り届ける役割」が最も多く（44%）、ついで「市内・道内の情報を来訪者へ提供する役割」が多い（32%）。</p> <p>「時間消費をさせる役割」（22%）、「経由地としての役割」（19%）という相反する内容や、「医療・福祉を支える役割」（16%）の回答も比較的多かった。</p>
道外	<p>「来訪者を目的地へ送り届ける役割」が最も多く（50%）、ついで「市内・道内の情報を来訪者へ提供する役割」が多い（41%）。</p> <p>「時間消費をさせる役割」（25%）、「経由地としての役割」（22%）という相反する内容も比較的多かった。</p>

⑦ 札幌駅や周辺に降り立った時の印象

札幌駅周辺への印象については、道内・道外ともに「活気がある」、「都会的」、「明るい」といった良い印象の回答が多い。ほとんどの項目において道内の評価の方が高いが、景観は道外の評価のほうが高い。

悪い印象についての回答は、道内の「騒々しい」(26%)や道外の「平凡」(7%)といった回答が見られるものの、その他は4%未満であった。



### ⑧ 自由回答

市内・道内・道外全てにおいて自由回答の回答率が7～8割と非常に高いことから、市民はもとより日本全国から札幌駅周辺地区の将来に対する関心が高いことがうかがえる。

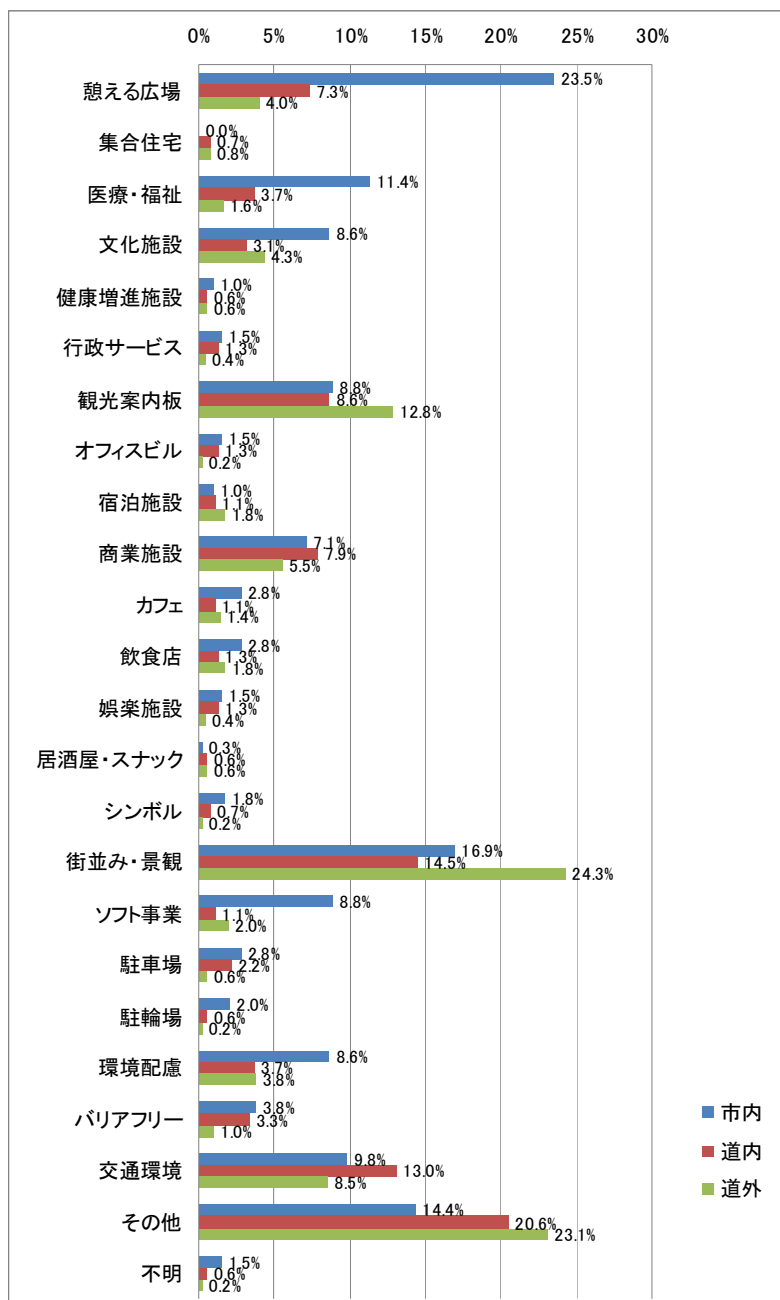
全体的には、広場や景観といった来訪者を迎え入れる空間についての回答が多かった。特徴的な傾向としては、市民の医療・福祉に関する回答が多いことや、道内・道外は交通環境についての回答が多いことがあげられる。

#### ■エリア別の回答傾向

市内	「広場」(24%)、「景観」(17%) といった来訪者を迎え入れる空間のほか、「医療・福祉」(11%)に関する回答も多い。
道内	「景観」(15%)、「交通環境」(13%)に関する回答が多く、ついで「観光案内」(9%)、「商業施設」(8%)、「広場」(7%)に関する回答が多い。
道外	「景観」(24%)、「観光案内」(13%)、「交通環境」(9%)に関する回答が多い。

#### ■自由回答の回答率

	全回答者数	自由回答の回答者数	自由回答の回答率
市内(郵送)	498名	396名	79.5%
道内(WEB)	535名	369名	70.0%
道外(WEB)	522名	370名	70.9%



※自由回答の内容から各種キーワードを抽出してポイント化



## (5) 道内・道外WEBアンケート調査結果の考察

市民と道内・道外の意見傾向について、共通点及び相違点の視点で考察する。

### ○ 「将来重視すべき機能」について

<共通点>

- ・ 3者共通して、「商業機能」は3割以上、「交通乗換機能」は2割以上が重要と回答している。

<相違点>

- ・ 「観光案内機能」が重要との回答は、道内・道外で2割以上であり、市内と比較して多い。特に道外の回答が37%と突出して多い。
- ・ 「文化機能」や「にぎわい機能」が重要との回答は、市内よりも道内・道外の方が多い。

### ○ 「イメージを高めるために必要なもの」について

<共通点>

- ・ 「将来重視すべき機能」では「商業機能」や「交通乗換機能」の回答が多かったが、「イメージを高める」ためには3者共通して「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回答が多い。
- ・ 特に道外は「広場」、「観光案内」、「景観」に回答が集中しており、その他の項目は全て6%未満であった。
- ・ 道内は道外よりも「観光案内」が必要と回答していることも特徴的である。

<相違点>

- ・ 「商業施設」が重要との回答は、市内・道内で2割程度であったが道外では6%程度であり、市内・道内と道外で意見傾向が異なる。

### ○ 「札幌周辺地区が果たすべき役割」について ※道内・道外のみへの設問

- ・ 道内・道外ともに、「来訪者を目的地へ送り届ける役割」が最も重要で、次いで「市内・道内の情報を来訪者へ提供する役割」が重要との回答となった。この2つの項目については、特に道外の回答が多く、半数近くに上っている。
- ・ 「留めて時間消費をさせる役割」と「経由地としての役割」という相反する内容についても、道内・道外ともに2割以上と比較的が多い。

## 留学生・学生ワークショップ 実施結果

---

### (1) 留学生・学生ワークショップの実施概要

#### 留学生・学生ワークショップの実施目的

- ・ 将来にわたり札幌駅交流拠点の利用者となる学生からの意見やアイデアなどを把握するために実施した。
- ・ また、国際都市として札幌都心部や札幌駅交流拠点のあり方や国際交流（観光・ビジネス）のを促進するための札幌駅交流拠点の役割などを検討するため、留学生に参加してもらい意見やアイデアを出してもらった。

#### 留学生・学生ワークショップの実施概要

開催日：10月2日（土）・10月3日（日）の2日間

開催場所：札幌市民ホール（会議室1）

参加者：合計26名

大学別 北海道大学13名、札幌国際大学8名、札幌市立大学1名、室蘭工業大学4名

国籍別 日本15名、中国4名、台湾2名、マレーシア1名、タイ1名、イラン1名、フィンランド1名、ポーランド1名 計8カ国

- ・ 留学生・学生には、情報提供を行った後、札幌駅交流拠点や大通地区、創成以東（ファクトリーなど）を歩いてもらい、札幌の都心についての感想などについて話をしてもらいながら、将来の札幌駅交流拠点のあるべき姿や導入機能について検討してもらった。
- ・ まち歩きでは、地下歩行空間や創成川親水緑地などの現在進行中の事業や、各交流拠点や北3条広場などの状況を確認してもらった。



自己紹介の様子



情報提供の様子

## 留学生・学生ワークショップのプログラム

1日目 (10月2日(土)) 開催場所：札幌市民ホール会議室1

時間	項目	内容
10:00	開会あいさつ	
10:05	オリエンテーション	・ 自己紹介
10:35	情報提供	・ ワークショップの目的 ・ 札幌駅交流拠点再整備構想案の概要 ・ ワークショップの結果と成果イメージ ・ 都心まちづくり戦略 ・ 都心におけるプロジェクト
11:00	グループ毎にまち歩きルートの検討	・ 札幌駅交流拠点の第一印象評価 ・ 情報提供についての質疑応答 ・ まち歩きルートの検討
12:00	休憩・昼食	
13:00	まち歩き	・ 札幌駅周辺、大通エリア(すすきのエリア、その他エリア)
15:45	ディスカッション まち歩き結果の整理	・ まち歩き後の札幌の都心および札幌駅交流拠点の評価 ・ まち歩きマップの作成 ・ 地区や地点毎の魅力と課題の整理
17:00	結果発表	・ 学生によるまち歩き結果の発表
17:30	終了	
18:00	(交流会)	テレビ塔2階 すずらんの間

2日目(10月3日(日)) 開催場所：札幌市民ホール会議室1

時間	項目	内容
9:00	オリエンテーションと 情報提供	・ 昨日の検討結果のおさらい ・ プログラムの確認 ・ 情報提供(札幌市の現状、札幌駅周辺および札幌駅の変遷)
9:50	ディスカッション	・ 札幌駅交流拠点再整備にあたって大切にすべきテーマを検討 ・ 大切にすべきテーマを5つ選択 ・ 特に重要なテーマを3つ絞込む(午後の検討テーマ)
11:40	中間発表	・ 各グループから5つの大切にすべきテーマについて発表 ・ 午後の検討テーマとなる3つのテーマを発表
12:00	休憩・昼食	
13:00	ディスカッション	・ 検討テーマ1の検討
13:40	中間まとめ	・ 検討テーマ1の中間まとめ
13:50	ディスカッション	・ 検討テーマ2の検討
14:30	中間まとめ	・ 検討テーマ2の中間まとめ
14:40	ディスカッション	・ 検討テーマ3の検討
15:20	中間まとめ	・ 検討テーマ3の中間まとめ
15:30	検討結果とりまとめ	・ ディスカッション後の札幌駅交流拠点の評価 ・ 各テーブルでパワーポイント10枚程度で整理
17:40	結果発表	・ グループごとにディスカッション結果をまとめて発表
18:00	終了	

1日目の主な意見（まち歩きを終えての札幌都心と札幌駅交流拠点の印象など）

#### 【都心全体の印象】

- ・ 札幌らしさを感じるランドマークがない。
- ・ 全体的に新しい建物が多く、歴史性がない。国際都市になるのであれば、歴史性や文化性は必要である。
- ・ 大通公園は、イベントの拠点である。仮設の小屋が景観的に良くない。
- ・ サッポロファクトリーは、札幌らしく歴史性を感じる施設である（赤レンガは、札幌らしい）。
- ・ 創成川は、良い空間になると思われるが、周りが建物に囲まれているのが残念である。
- ・ 都心部には、国際性豊かなお店がならぶ通りもある。

#### 【札幌駅交流拠点の印象】

- ・ 札幌駅全体は、ショッピングセンターとなっており、はじめて来た人や観光客にわかりにくい。
- ・ 札幌駅は、海外の鉄道駅に比べ鉄道駅らしくない。
- ・ 札幌駅に機能が様々な機能が集中しており、南北の回遊の壁になっているのではないか。
- ・ 札幌駅北口の広場がヒューマンスケールで親しみやすい。
- ・ 札幌駅南口は、周りに大きな建物があり、オーバースケールとなっている。
- ・ 札幌駅南口は、タクシーベイやバスターミナルなどがあり、ごちゃごちゃしている。
- ・ バスターミナルの位置がわかりずらく、目的地までの行き方やそのルートもわからない。
- ・ 札幌駅の観光案内所の所在がわかりにくい。改札口を出て一番分かりやすい場所にあるべき。



まち歩きの様子



まち歩きの結果発表



## 2日目の主な意見（将来大切にすべき内容）

### 【都心全体に関する意見】

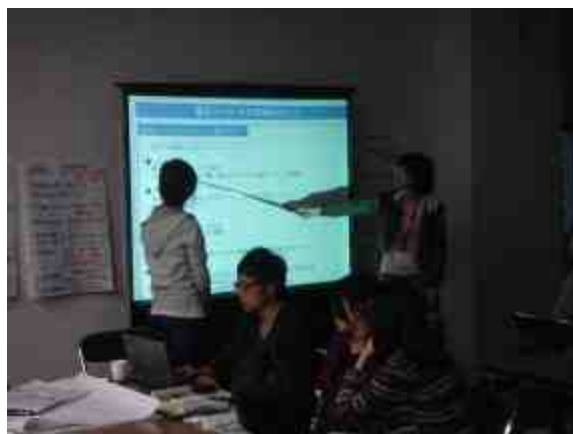
- ・ 歴史性や文化性を大切にすべきである。
- ・ 国際的な都市を目指すには、歴史性や文化性は大切であり、赤レンガの建物（道庁、ファクトリー、旧西武など）は、歴史を感じる。
- ・ 都心全体をわかりやすくするために、サインやMAPを充実させるべきである。
- ・ 車から人重視の都心にすべきである。30年先のビジョンを持って、車の乗り入れ規制や車の乗り入れ禁止などを段階的に行っていくべきである。
- ・ 札幌らしさを表現する上でも、「みどり」を増やすことが必要である。みどりは、都市空間との調和も重要な視点である。
- ・ 施設と公共空間を一体的に捉えて、魅力を線や面で創出していくべきである。
- ・ 「雪」がきれいにみえる都心にすべきである。
- ・ 「自転車利用」を考えた道路構造や駐輪場を設置すべきである。
- ・ それぞれの通りの特徴を活かして個性を持たせ、滞留できる都心部にすることが必要である。
- ・ 市民や学生が参加できる仕組みがあると良い。

### 【札幌駅交流拠点に関する意見】

- ・ 札幌駅交流拠点は創成以東につなげる重要な場所である。
- ・ 札幌駅とサッポロファクトリーや苗穂の再開発区域などを路面電車で行きつなげるとともに、緑のネットワークを形成する。
- ・ 路面電車は、行き先までのルートがわかりやすく、風景が楽しめるので、観光にも寄与するのではないかと。車両デザインによっては景観形成への効果も期待できる。
- ・ 札幌駅から大通地区に人が流れるようにすることが大切である。
- ・ 札幌や北海道の情報発信をすべきである。観光案内の人材を育成すべきである。コンシェルジュなどにより気軽に相談しやすい環境をつくってはどうか。
- ・ 札幌駅で南北をつなげるようにすべきである。
- ・ 環境に配慮して、環境首都をPRすべきである。
- ・ そのことが札幌の経済の活性化につながる。
- ・ 駅空間にふさわしい大きな広場を確保することが必要である。視界が開けることが大切である。
- ・ 女性が多い都市らしく、駅に教育施設や保育施設等を配置することも考えられる。



学生自身によるプレゼン資料の作成



学生によるパワーポイントを使用した発表

## (2) 留学生・学生ワークショップ発表会の実施概要

### 留学生・学生ワークショップ発表会の実施概要

開催日：11月14日(日)

開催場所：アスティ 45 12階札幌市立大学サテライトキャンパス

発表者：8名(うち、留学生2名)

参加者：33名

### プログラム

開会、あいさつ

A グループ発表・質疑応答

B グループ発表・質疑応答

学生研究成果発表(旧札幌西武再開発への提案)

(休憩)

C グループ発表・質疑応答

D グループ発表・質疑応答

まとめ、閉会あいさつ



学生による発表の様子

## 質疑応答の内容

### 観光機能の強化

- ・ わかりやすい案内表示、写真・動画使用、インターネットでの世界への情報発信が必要。
- ・ 札幌だけでなく、北海道の資源をPR することが必要。

### 都心や北海道の機能配置

- ・ 札幌駅に機能を集中しすぎている。札幌駅の機能が壁になっているので、北から南へ人を移動させるような工夫をしなければいけないと思う。北海道の都市機能配置は広域分散型であるので、一極集中にしない方が良い。

### 駅前通を魅力的にするには

- ・ オープンカフェのように点ではなく、線で魅力をつくっていただけると良い。建物は、低層階に商業機能を入れて、デザイン性の高くして景観を良くすることが重要。

### 観光案内の手法

- ・ 日本語のわからない外国人も気軽に話しかけることのできるコンシェルジュを育成してはどうか。

### 札幌らしい自然の演出

- ・ 沿道の建物も一体的に考えたとなった調和を考えてはどうか。ナチュラルに見えるものが良いと思う。

### 市民参加

- ・ 学生が提案をするだけでなく、実際に実行するまでの機会を頂きたい。

### 機能のネットワーク化

- ・ 既存の魅力を活かすために創成川東地区とメインストリートを繋げるものが必要だと思う。苗穂駅周辺の開発と連携した緑のネットワークが必要ではないか。

### 交通機能

- ・ 荷捌きなどの自動車は通行可能にし、通過交通だけを進入禁止にするのが良いと思う。

## 【全体を通しての参加者からの感想】

- ・ 市民が使っていく札幌駅の視点についても検討があるとより論点が明確になるかもしれない。
- ・ 札幌は魅力的な資源がたくさんあるが、結びつけるものが必要
- ・ 緑や歩行者を優先することや、まちづくりは人づくりという話があり、やはり開発を進めるのではなく、あるものを大切にする、必要のないものを排除していくという考え方も必要。
- ・ 道都として環境への配慮があって、それが一目でわかる街づくりが必要ではないか。
- ・ 30年後は都心へ自動車を入れないという提案のよう、30年、100年先のビジョンが必要。



質疑応答の様子

### (3) 留学生・学生ワークショップのまとめ

#### 各グループで共通していた意見

##### <都心全体>

- ・ 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。
- ・ 車から人を重視した都心にすべきである。

##### <札幌駅周辺地区>

- ・ 交流の中心は大通であるので、札幌駅から大通地区に人が流れるようにすることが大切である。札幌駅の商業施設が回遊の壁となっているのではないか。
- ・ 現在の札幌駅全体はショッピングセンターであり、はじめて来た人や観光客にわかりにくい。
- ・ バスターミナルをはじめとして、交通機関の乗降場所や行き先・ルートをわかりやすくすべき。
- ・ 札幌や北海道の情報発信を強化すべきである。

#### 各グループでの特徴的な意見

##### <都心全体>

- ・ 札幌駅交流拠点とは創成以東につなげる重要な場所である。緑や路面電車でネットワーク化してはどうか。
- ・ 大通公園は、イベントの拠点のようである。初めて見る外国人にとっては、仮設の小屋が景観的に良くない。
- ・ サッポロファクトリーや旧西武などは、札幌らしく歴史性を感じる施設である（赤レンガは、札幌らしい）。
- ・ 創成川は、良い空間になると思われるが、周りが建物に囲まれているのが残念である。
- ・ 車から人重視の都心にすべきである。30年先のビジョンを持って、車の乗り入れ規制や車の乗り入れ禁止などを段階的に行っていくべきである。
- ・ 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。
- ・ 「雪」がきれいにみえる都心にすべきである。北海道は自然というイメージだが、札幌は雪のきれいな都会というイメージである。雪のきれいな都会は世界的に見ても少ない。
- ・ 路面電車は、行き先までのルートがわかりやすく、風景が楽しめるので、観光にも寄与するのではないか。車両デザインによっては景観形成への効果も期待できる。
- ・ 施設と公共空間を一体的に捉えて、魅力を線や面で創出していくべきである。

##### <札幌駅周辺地区>

- ・ 札幌駅は、（ショッピングセンターとなっており）海外の鉄道駅に比べ鉄道駅らしくない。
- ・ 札幌駅の観光案内所の所在がわかりにくい。改札口を出て一番分かりやすい場所にあるべき。
- ・ 観光案内の人材を育成すべきである。コンシェルジュなどにより気軽に相談しやすい環境をつくってはどうか。案内所には、事務的なスタッフを配置するだけでは不足である。
- ・ 環境に配慮して、環境首都をPRすべきである。そのことが札幌の経済の活性化につながる。
- ・ 札幌駅北口の広場がヒューマンスケールで親しみやすい。
- ・ 札幌駅南口は、周りに大きな建物があり、オーバースケールとなっている。タクシーベイやバスターミナルなどがあり、ごちゃごちゃしているようにも感じる。



- ・ バスターミナルの位置がわかりずらく、目的地までの行き方やそのルートもわからない。目的地までのルートを見えるようにすることが重要である。
- ・ 駅空間にふさわしい大きな広場を確保することが必要である。視界が開けることが大切である。
- ・ 女性が多い都市らしく、駅に教育施設や保育施設等を配置することも考えられる。

## 事業者ヒアリング 実施結果

### (1) 事業者ヒアリング実施概要

#### 目的

札幌市の全国的な評価は、都市の魅力度や観光面では全国で上位にランクする。その一方で札幌は人口 190 万人を有する政令指定都市でありながら、その中心部の地価は政令指定都市の中で最下位レベルであるなど、企業の視点からは評価が低い。加えて、人口減少社会の到来に伴い、駅前通周辺などの事業者数も既に減少傾向にある。

札幌駅交流拠点再整備構想には、札幌都心や札幌駅交流拠点の経済的価値（地価、投資効果など）を高める視点が必要になる。このため、都心に事務所を構える事業者を対象にヒアリングを行い、将来の札幌都心及び札幌駅交流拠点における経済活性化のために必要となる考え方を把握する。

#### 対象

8 事業者、札幌駅周辺地区 6 事業者、その他都心地区から 2 事業者  
(業種等：まちづくり関係者、小売・建設・不動産・IT・観光・ホテル・予備校関係)

#### ヒアリング対象事業者

エリア	業種	備考
札幌駅周辺地区	札幌駅南口周辺 ・ 札幌駅南通まちづくり株式会社 ・ 小売業 ・ 小売業・賃貸業 ・ 不動産業	札幌駅南通まちづくり株式会社に所属する事業者
	札幌駅北口周辺 ・ IT 事業 ・ 予備校	札幌駅北口周辺の代表的な業種
大通地区	・ 大規模小売業 ・ 旅行業	

#### ヒアリング内容

札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 札幌都心の事業環境に関する現状と課題
- ・ 地球環境問題に対する取組み

都心のまちづくりについて（役割分担、回遊性、民間の関わり方など）

事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 札幌駅周辺地区の 20 年後を見据えた場合、今後のまちづくりで重視すべき機能
- ・ 札幌駅周辺地区を札幌市の顔・シンボルとしてイメージを高めるために必要な機能

## (2) 事業者ヒアリング実施結果

### < 札幌駅南口周辺地区 >

札幌駅前通まちづくり株式会社：札幌駅南口周辺

札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 札幌都心の課題は都心から魅力が発信されていないことがある。
- ・ 札幌駅南口開発（商業開発）は、都心のにぎわい再生という意味では成功したと考えている。
- ・ 現状、都心には郊外の大型商業施設の利便性、回遊性などに勝るような魅力がないことが都心の客離れにつながっているのではないかと。
- ・ 駅前通地下歩行空間の整備が沿道の地価高騰へ直接影響することはないようである。再開発などにより、一体的に魅力を高めることが必要となる。
- ・ 都心の商業施設へのアクセスは十分な利便性が確保されているのではないかと。

都心のまちづくりについて

- ・ 札幌駅周辺地区と大通地区の役割分担について、札幌駅周辺地区は交通機能と一定の商業施設の集積により機能的であることが特徴であり、空港アクセスも含めた広域的な商圏を持っていると考えられる。これに対し、大通地区はまち歩きや創造的な店舗展開が行われる都心の奥深さを感じることができる地区と考えている。
- ・ 市民にとっては札幌駅周辺地区と大通地区、両方の選択肢があることが重要なのではないかと。
- ・ 札幌駅から大通地区の間はオフィスビルなどが中心となっており、地区間連携の少ないことが課題として残っている。
- ・ 地下歩行空間は、まちの表情がいつも変わることを感じられる場になるのがよいのではないかと。それを求めて来る人もいるかもしれない。
- ・ 駅前通はオフィスビルが並んでおり、大手企業では本社（東京）で集中管理をしているため、人が見えない。
- ・ 一方、大通は商店街などもあり人がよく見える。人とのコミュニケーションから文化やにぎわいが生まれるのではないかと。人とのコミュニケーションが郊外との違いである。

事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 20 年後を考えると、北海道や札幌の必要性自体が大きく変わっているかもしれない。時代の変化は激しく、20 年後の札幌や札幌駅に求められることは、現在の延長線上にはない可能性がある。例えば、北海道は日本の食糧基地になっている可能性もある。
- ・ 郊外との比較という意味合いも含め、「人の顔の見える = 人とのコミュニケーションがある」という考え方は都心にもあるのではないかと。IT 革命が起こっても依然として人の交流の必要性は低下していない。
- ・ 都心には常に新たな魅力を創造することが求められている。市民に都心の記憶を深めてもらうためには、ハードと交流・活動の両方が必要となる。
- ・ 地球環境問題や少子高齢化への対応は、20 年後は当然取り組んでいることであろう。
- ・ 今後は、都心には住むための装置が必要でないかと。都心の住宅整備を推進するだけでなく、周辺の住区地区とのネットワークも重要である。

#### 小売業：札幌駅南口周辺

##### 札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 大通地区と札幌駅周辺地区の商業集積により、その間の商業施設は徐々に少なくなり、現在のオフィスビル街となった。
- ・ 都心に事業所を構えるデメリットは、駐車場がわかりずらく、利用しにくいことではないか。
- ・ 消費者のニーズは大型量販店に向いている。量販店以外の商業者は価格競争とは異なる個性が必要になる。都心には郊外には無い専門店があると良いが、消費者がそれを望んでいない状況がある。

##### 都心のまちづくりについて

- ・ 民間事業者と一緒に議論できる場が必要である。その場合、大型施設が参加することが重要である。
- ・ 札幌駅前通地下歩行空間の整備により、地上と一体となったまちづくりの展開が一層必要になる。
- ・ 都心への車の乗り入れを規制するには国道との調整が必要である。
- ・ 自転車専用道路を整備する場合、自動車や歩行者の通行量の多い通りではなく、少ない通りに整備することが望ましい。
- ・ 札幌駅前通には中央分離帯に大きな植栽があり、見通しが悪い。メインストリートとしては、札幌駅に降り立つ観光客が観光施設見通せることが必要ではないか。
- ・ 観光都市として観光客のための喫煙所やゴミ箱が必要である。
- ・ 行政には長期的な計画に基づいて個別事業を進めてほしい。民間事業も公共事業も一貫性を持って効率的に進めることが重要である。

#### 小売業・賃貸業：札幌駅南口周辺

##### 札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 経済が停滞して各業種の事業が縮小しているにも関わらずオフィスビルは微増しているため、空き物件が増えている。
- ・ かつては都心にも製造業や製紙会社などが立地していたが、通信・交通環境が整備されるにつれ、製造業は広くて安価な土地がある郊外に移動していった。
- ・ 従業員の多い企業は都心に事務所を構えていたほうが便利である。
- ・ JR 線高架化により JR を利用する通勤者が増加した。それに伴い商業施設も整備されていった。
- ・ 札幌駅には全てのサービスがそろっている所以他の場所に行く必要がない。札幌駅に不足しているものは駐輪場くらいである。
- ・ 札幌駅は JR と地下鉄の距離感が札幌駅南口の商業施設を成立させている。
- ・ 憩いの機能がある施設は札幌駅周辺地区や大通公園で十分ではないか。現在は、商業施設などで休憩している人が多い。

#### 都心のまちづくりについて

- ・ 都心の活性化を考えるには、都心での取組みよりも郊外の取組みが必要ではないか。高齢者や若者の都心回帰が進めば必然的に都心に人が集まるのではないか。
- ・ 都心には日常的なクリニックが立地していることが望ましい。非日常的な機能をもつ総合病院は必ずしも都心にある必要はない。

#### 事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 新幹線が札幌駅に延伸されると、自然発生的に商業施設やホテルは増加する。それらを考慮したまちづくりの検討が必要ではないか。
- ・ 新幹線乗り入れにより乗降客が増加すると、乗降・交通や溜まりのスペースが今以上に必要になる。札幌駅は商業施設を減少させて交通結節点としての機能を拡充させることも考えられる。
- ・ 観光客へのおもてなしという面では、観光都市としての自覚を市民が持つことが重要である。
- ・ 現在も若者の車離れが進んでいるが、今後は少子高齢化が進み、さらに車を所有する人が少なくなるのではないか。郊外の大型量販店ではなく都心に人が集まる可能性がある。
- ・ 長期的な将来ビジョンを持った上で、5～10年ごとに計画を見直すことが必要である。将来は予測不可能なことが多く、細かく見直しを行わないと方向性が現実と乖離してしまう。

#### 賃貸業：札幌駅南口周辺

##### 札幌都心の現状の事業環境について

- ・ ビル事業の視点で東京と札幌を比較すると、建物のハード・ソフト面において5～10年遅れていると言われるが、現況ビル施設で、それほど不自由な感じはない。
- ・ 札幌市の人口、面積等は、「人間が生活する上でちょうどいい」規模であると感じている。

#### 都心のまちづくりについて

- ・ 札幌都心をビル事業の収益性の側面からみると、「札幌駅前通エリア」と「その他のエリア」に二極化するものと思われる。
- ・ 「歩車分離式信号」により、地上での移動に時間がかかるようになった。札幌駅前通地下歩行空間が開通すれば、市民は地下を歩き、地上を歩くのは観光客くらいになるのではないか。
- ・ 札幌駅前通地下歩行空間が開通すれば、オフィスビルの階層別効用比率（不動産の階層別の価値を示す数値）が変化するかもしれない。地上1階よりも地下の階の価値が高くなることも考えられる。
- ・ ビル事業は、まちが賑わってこそ成立する事業であり、今後とも都心のまちづくりには積極的に貢献したいと思う。
- ・ まちづくりを進めるためには、多くの人を集客できる魅力ある札幌になることが重要である。特に富裕層や価値観のある人にどのように札幌の魅力を伝えていくかが鍵となる。
- ・ 世界のVIPが集まるような国際的な施設があるとよい。
- ・ 「駅」は映画に代表されるようにシンボルイメージの強い一面もある。一過性もあるかもしれないがイメージ作りも必要ではないか。

事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 都心に人を集めるには「水」と「緑」と「オープンスペース」が必要である。今後、ビルを建て替える時にはセットバックして緑の空間を創出するなど景観に配慮することが大切である。鉛筆ビルを建設するのではなく、複数のビルが共同で建て替えを進めることも重要である。
- ・ 札幌に人を集めるためには、札幌のファンを増やすことが重要である。ファン作りをするためには外部の知恵を利用したり、チャレンジ精神のある人たちに来てもらい札幌の魅力作りを進めることも大切である。

< 札幌駅北口周辺地区 >

IT 事業：札幌駅北口周辺

札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 札幌は住みやすいまちだと思う。全てがコンパクトにまとまっている。通勤時間も短い。
- ・ 生活環境の水準が高い割には生活費が安いのではないか。
- ・ 都心に会社を構えることのメリットは通勤しやすいことと、顧客にとってアクセス性が良いことである。
- ・ 90 年代後半から 2000 年頃に起こったインターネットの普及時期に札幌駅北口地区に IT 企業が増加した。
- ・ 札幌の魅力を発信する人が少ないのが現状である。外向けの広告宣伝も弱い。

都心のまちづくりについて

- ・ 札幌にどのようにして人を呼ぶかが重要である。
- ・ 札幌駅は観光客や市民を集める場所である。
- ・ 冬場は景観が寂しいので札幌駅内や界隈にみどりがあるとよい。
- ・ 依然として観光への投資が少ないと感じる。

事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 外貨を稼ぐことが大事である。
- ・ 北海道の広大な土地を活かしてまちづくりを進めるべきである。農業が観光資源として成り立つのは国内の中でも北海道だけである。
- ・ 基本的には高級リゾート地を目指すべきで、そのためにホテルの対応など受け入れ体制をきちんと整えるべきである。住民のおもてなしの心や多言語対応も重要である。
- ・ 環境都市を目指すことは「札幌」のイメージがはっきりしやすいのでよいかもしれない。
- ・ 札幌のスマートなイメージを活かして国際化を進めることも重要である。
- ・ ターゲティングをきちんとした取組みを進めるべきである。

## 予備校：札幌駅北口周辺

### 札幌都心の現状の事業環境について

- 札幌駅北口には予備校が集中している。エリアマネジメントをしたというよりは、開校当時、札幌駅北口地区にしか土地が残っていなかった経緯がある。また、北海道大学に近いことも予備校のシンボルイメージを高めることに繋がったのかもしれない。
- 駅の近くに予備校があることは遠方からも通えるメリットがあり重要な立地条件となる。札幌以外の他都市を見ても予備校が駅周辺にあるのが通例である。
- 現在の厳しい経済状況下では、大学を卒業することで就職が保証されるわけではない、しかし、就職活動をするうえで大学卒業は必須条件でもあるともいえる。全国の就職内定率を見ても歴史が古く、規模が大きく、入試難度の高い大学の学生ほど内定率が高くなっているのが現状である。大学への入学後も様々な面で自分自身を徹底的に鍛え上げ続けること以外に就職戦線で勝ち残る方法はない。
- バブルが崩壊した時でも大企業には体力が残っていて、社員採用数はそれほど減少していなかったが、今は大企業にも体力がない。
- 今後、少子化はさらに進み、大学入試の水準は低いものになっていくであろう。

### 都心のまちづくりについて

- 北海道は経済力が弱く国の経済状況に極めて影響されやすい。日本の経済活動が活発化し、その影響により北海道経済が上向き税収が上がらなければ、札幌のまちづくりは困難だと考える。
- 札幌は冬期間の除雪作業や通院が大変なため高齢者は都心に住むようになりコンパクトシティ化が進むのではないか。（政策的に行った青森市の例もある）
- 新千歳空港が国際化することで来道者が増加し、観光収入が高まることや医療ツアー等の新ビジネスが生まれることも考えられるが、新たな大きな問題が起こる懸念もある。（豊かな自然という北海道の大切な宝が、営利目的の外国資本に流出する等）
- 路面電車の札幌駅までの延伸やミニバス路線の創設など交通環境を整備する必要がある。
- 札幌市内の再開発はどの地域でも進められる可能性はあるが、厳しい自治体財政から考えると利便性の高い札幌駅周辺の集中整備が最も効率的であり、市民サービスの強化につながるものとする。（病院、保育園、役所、劇場、デパート、スーパー、量販店、飲食店、図書館、銀行、郵便局、研究機関、広場等）

### 事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- 札幌駅周辺地区では、「学術機関」「商業施設」「医療機関」機能が特に重要であると思う。（上記、都心のまちづくりと同じ）
- 北大という大規模大学を道民、自治体が全面支援して、世界レベルの研究機関とすること。
- これからの日本経済を支えていくために必要なことは、各分野の高度研究の推進とその研究の成果を速やかに技術化・商品化することをもって、各国間の企業競争に打ち勝ってゆく力をつけること。そのためには「教育」が最も重要である。
- 札幌に人を集めるには、札幌にまた来たいと思えるような魅力を創出することが大事である。東京ディズニーランドのように常に集客力が高くリピーターが多い成功事例に学ぶことも必要である。

## < 札幌駅大通地区 >

大規模小売業：大通地区

札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 札幌は官主導で発展してきたまちであるが、公共事業削減により直接的にマーケットが縮小している。現在の北海道は、全体的に農業と観光が主力という考え方もできる。
- ・ 単体の事業者では難しいような面的な取組みなどは、まちづくり活動の中で実現に近づけることもある。
- ・ 札幌駅周辺地区は便利な場所でワンストップサービスが提供される。それに対して大通地区は歩き回る楽しみがある場所ではないか。

都心のまちづくりについて

- ・ 現在の都心は、利用者のニーズに対応できているか疑問である。高齢化、来街者の志向など、暮らしている市民に合ったまちづくりを進めることが重要である。
- ・ 東京をモデルにするのではなく、札幌独自の視点でまちづくりを進めることが重要である。東京と札幌のライフスタイルは異なる。北海道や札幌の人から答えを出さなければならない。
- ・ さらにコンパクトシティを進めることで大通地区と札幌駅周辺地区のマーケットを成立させることはできるのではないか。大通地区と札幌駅周辺地区には交通インフラが集中しているので、都心核の位置づけは変化しないであろう。
- ・ 都心の回遊性を高めるためには商業施設の供給過多を避けるため、商業施設以外の魅力が必要ではないか。
- ・ 個別事業者だけでは来街者ニーズに応えられない部分がある。エリアマネジメントによる面的なまちづくりの展開が必要となる。
- ・ 都心における外国人観光客への対応や、福利厚生施設を充実させるべきである。

事業者として考える 20 年後の札幌駅周辺地区について

- ・ 本来、駅が持つ人を流す役割は不変であろう。
- ・ 札幌都心は、北海道におけるハブ機能や中心性を強化する必要がある。そのためには消費機能だけでは不足であり、札幌駅周辺地区のみでは対応しきれないので、都心全体の魅力を高める必要がある。
- ・ 都心における機能分担を進める場合、行政の役割は、民間の動きを察知して「協議の場」を設けることではないか。その協議の場に対して一定の権限を与えるなど、民間主導の取組みが面的なまちづくりにつながるように支援することが必要である（銀座デザイン会議のように）。
- ・ 札幌駅周辺地区は活用可能な土地があり、さらに事業者の連携が図りやすい環境にあるので、札幌駅周辺地区がモデル的にエリアマネジメントを推進してほしい。その先事例をモデルとして都心全体にエリアマネジメントを広げていくことが望ましいのではないか。
- ・ 新幹線の札幌駅延伸について、その影響を具体的に把握する必要がある。



## 旅行業：大通地区

### 札幌都心の現状の事業環境について

- ・ 札幌は、30分、1時間圏内にスキー場、温泉、海などの魅力的な資源がコンパクトにまとまっているのが強みである。
- ・ 鉄道のアクセスにおいては札幌駅がハブになっている。
- ・ 札幌駅は商業施設が多く、交通アクセスへの案内がわかりづらいのではないかな？
- ・ 金沢駅では、改札を出るとすぐにインフォメーションと観光バス乗り場（週末限定100円観光バス）があり、観光客に優しい。札幌駅は駅を出てもどの方向に何があるかがわかりにくい。

### 都心のまちづくりについて

- ・ 札幌の観光に関しては市民一人一人がプロモーターになって札幌の魅力を発信することが重要である。札幌には藻岩山、羊ヶ丘展望台など素晴らしい観光名所があるのだが、市民自身が良くない評判を振りまいている。
- ・ 札幌駅の導入機能という面では、現状で十分だと感じる。来訪者のためにわかりやすくしたり、機能ごとのボリュームをコントロールするなどの再編集は必要である。
- ・ 札幌駅には、駅に着いた時の喜び、安心感、楽しみがあるとよい。
- ・ 札幌駅前通が夏場だけ全てカフェになるような取組みがあってもよいのではないかな。駅前通はその都市の「顔」であり、おしゃれであるべきである。
- ・ 札幌駅の観光案内所のサインは「？」である。インフォメーションは、世界共通で「i」マークであり、サインの基本的事項である。
- ・ 北海道の玄関口として多言語サービスを提供すべきであり、商業施設も同様である。
- ・ 現状、札幌都心のホテルは、6～10月の休日に予約が取れない状況である。平日は空き室が目立つので、都心の活性化のためにはビジネスの交流を促進させることが重要である。
- ・ 札幌駅前通を週末限定でよいので歩行者天国にしてはどうか。にぎわいのためには人を歩かせることが最も重要である。にぎわいがにぎわいを呼ぶ。
- ・ 札幌駅には、大通地区へ人を流す弁のような役割があるとよいと思う。
- ・ 札幌駅にも金沢駅のように文化を感じられるシンボリックな空間が必要ではないかな。

### 事業者として考える20年後の札幌駅周辺地区について

- ・ ホテルを含め、富裕層へのサービスを提供できるのは道内では札幌のみではないかな。そのためには、札幌での滞在日数を増やすことが重要であり、札幌から釧路や稚内へ遊びに行っても日帰りできるようなインフラ整備を進める必要がある。
- ・ 札幌の人材では、国際会議が開催できない。東京から通訳を確保しているのが現状である。雇用や教育に力を入れないと、語学堪能な若者は札幌で活躍の場がないため札幌の外へ出て行ってしまう。
- ・ 今後、世の中はよりスピーディになると考えられる。限られた時間の中で、求められるサービス（移動含め）を提供する必要がある。その拠点は札幌駅である。
- ・ 札幌駅を道内観光の拠点とするためには、丘珠空港と札幌駅のアクセス性をもう少し高めるべきである。丘珠空港には、富裕層の個人用ジェット機やチャーター便を受け入れる体制も必要である。

- ・ 札幌駅の北口は北海道大学の機能・イメージを活用して、戦略的に企業誘致を図ってはどうか。
- ・ 競合店は、近接している方が市民ニーズにも応えられるし、実際売上も増加する。選択肢があるということが郊外店との差になるのではないか。
- ・ 現状東京と札幌は同じような街並みである。大通公園に新幹線をタッチさせたり、日本最大のパティシエ学校を誘致するなど、札幌の強みを強調する大胆な発想も必要ではないか。

### (3) 事業者ヒアリングのまとめ

#### 各社で共通点の多い意見

##### <将来の札幌都心について>

- 札幌駅周辺地区は交通や商業機能が一体となった機能的な地区として発展させ、大通地区は独自の店舗展開や街の奥深さを感じる創造的な展開を伸ばしていくことが望ましい。
- 札幌都心のハブ機能や中心性を強化するためには、札幌駅の消費機能のみでは不足であるので、都心全体の魅力を向上させることが求められる。
- 郊外型ショッピングセンターの利便性に勝り、札幌ファンを増やすためには、人とのコミュニケーションが増進されるソフト的な取組みが重要である。
- 郊外への施策により、コンパクトシティを推進して札幌駅周辺地区と大通地区の2つの商業核を成立させることが求められる。
- 市民のニーズにフィットしたまちづくりが必要である。例えば、競合店は、近接している方が市民ニーズにも応えられるし、実際売上も増加する。選択肢があるということが郊外店との差になるのではないか。

##### <将来の札幌駅周辺地区について>

- 本来札幌駅には、大通地区や道内各都市へ人を流す弁のような役割がある。
- 札幌駅の導入機能という面では、現状で十分だと感じる。来訪者のためにわかりやすくしたり、機能ごとのボリュームをコントロールするなどの再編集は必要である。
- 新幹線札幌駅乗り入れ後の商業施設やホテルの自然増加を踏まえた計画が必要である。
- 新幹線札幌駅乗り入れにより、商業施設やホテルが増加することが予想される。行政には民間の動きを察知して協議の場を設けることにより、エリアマネジメントを推進させていくことが求められる。

#### 各社の特徴的な意見

##### <将来の札幌都心について>

- 都心には常に新たな魅力を創造することが求められている。
- 都心の回遊性を高めるためには商業施設の供給過多を避けるため、商業施設以外の魅力が必要ではないか。
- 札幌の観光に関しては市民一人一人がプロモーターになって札幌の魅力を発信することが重要である。札幌には藻岩山、羊ヶ丘展望台など素晴らしい観光名所があるのだが、市民自身が良くない評判を振りまいている。
- 札幌の人材では、国際会議が開催できない。東京から通訳を確保しているのが現状である。雇用や教育に力を入れないと、語学堪能な若者は札幌で活躍の場がないため札幌の外へ出て行ってしまう。
- 札幌駅前通を週末限定でよいので歩行者天国にしてはどうか。にぎわいのためには人を歩かせることが最も重要である。にぎわいがにぎわいを呼ぶ。
- 現状東京と札幌は同じような街並みである。大通公園に新幹線をタッチさせたり、日本最大のパティシエ学校を誘致するなど、札幌の強みを強調する大胆な発想も必要ではないか。

##### <将来の札幌駅周辺地区について>

- 20、50年後の北海道や札幌の必要性は、現在の延長線上にない可能性がある。時代の変化を踏まえた検討が求められる。例えば、将来北海道は食糧基地になっているかもしれない。

- ・ 都心居住を推進するための装置が必要である。住居機能だけではなく、近隣の住居地区とのネットワーク化も重要である。
- ・ 民間企業が国際的な競争に打ち勝つために、北海道大学の教育と研究の機能をフル活用すべきである。
- ・ 「駅」は映画に代表されるようにシンボルイメージの強い一面もある。イメージ作りも必要ではないか。
- ・ 札幌駅周辺地区は、土地利用の自由度が残されており、商業者の連携も図りやすい環境にある。札幌駅周辺地区がモデル的にエリアマネジメントを推進して、先行事例を都心全体に広げてはどうか。
- ・ 今後、世の中はよりスピーディになると考えられる。限られた時間の中で、求められるサービス（移動含め）を提供する必要がある。その拠点は札幌駅である。
- ・ ホテルを含め、富裕層へのサービスを提供できるのは道内では札幌のみではないか。そのためには、札幌での滞在日数を増やすことが重要であり、札幌から釧路や稚内へ遊びに行っても日帰りできるようなインフラ整備を進める必要がある。
- ・ 札幌駅にも金沢駅のように文化を感じられるシンボリックな空間が必要ではないか。