

札幌駅交流拠点まちづくり計画の策定にあたって

道都札幌の玄関口である札幌駅周辺地区ではこれまで、鉄道高架事業や札幌駅南口土地区画整理事業などを契機としたまちづくりが進められており、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、このエリアを「札幌駅交流拠点」と位置づけ、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」の形成を図っていくこととしています。

札幌では、北海道新幹線の札幌開業（2030年度予定）が予定されており、新幹線開業の効果を活かしたまちづくりを進めることで、札幌はもとより北海道全体の活性化を図っていく必要があります。

今後のまちづくりを展開していくためには、官民が連携し協働で進めていく必要があります、そのためには札幌駅交流拠点の再構築に向けた目標・取組の方向を明確にし、それを市民・企業・行政等が共有することが重要です。

本計画は、その指針となるものであり、これに基づき北海道新幹線札幌開業を見据えた札幌駅交流拠点の再整備を確実に推進させることで、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っていきます。

最後に、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました札幌駅交流拠点まちづくり協議会の皆様と、貴重なご意見をいただきました市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

平成30年（2018年）9月



札幌市長 秋元克広

目次

I 目的と位置づけ

1. 背景と目的 ……P. 1
2. 位置づけ ……P. 2
3. 対象区域 ……P. 3

II 目標と基本方針

1. まちづくりの経緯 ……P. 4
2. 目標と基本方針 ……P. 5

III 現状・課題と取組の方向

1. 街並み形成 ……P. 8
2. 基盤整備 ……P. 15
3. 機能集積 ……P. 20
4. 環境配慮・防災 ……P. 25

IV 計画の推進

1. 先導プロジェクト等の推進 ……P. 28
2. ロードマップ ……P. 33
3. 取組体制 ……P. 34

参考資料

- 策定の経緯 ……資 1
- 上位計画等 ……資 4
- パブリックコメント ……資12

I 目的と位置づけ

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。

超高齢社会が到来し、生産年齢人口の減少に伴う経済規模の縮小が見込まれるなか、地球環境問題に対応した低炭素社会の実現、東日本大震災を契機とした災害に強い都市づくりの必要性が高まっています。また、近年特に海外からの観光客が増加しているほか、札幌市においては冬季オリンピック・パラリンピック招致に取り組んでいることから、札幌を世界にアピールするとともに、一層のバリアフリー化を推進することも重要です。

こうした社会情勢の変化を受け、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。

札幌駅交流拠点では、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していますが、低未利用の街区もあることから、さらなる土地の高度利用を図るとともに、官民協働でまちづくりを進めるための新たな指針を定める必要性が高まっています。

■ 目的

以上の認識のもと、本計画は以下を目的として策定します。

- 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

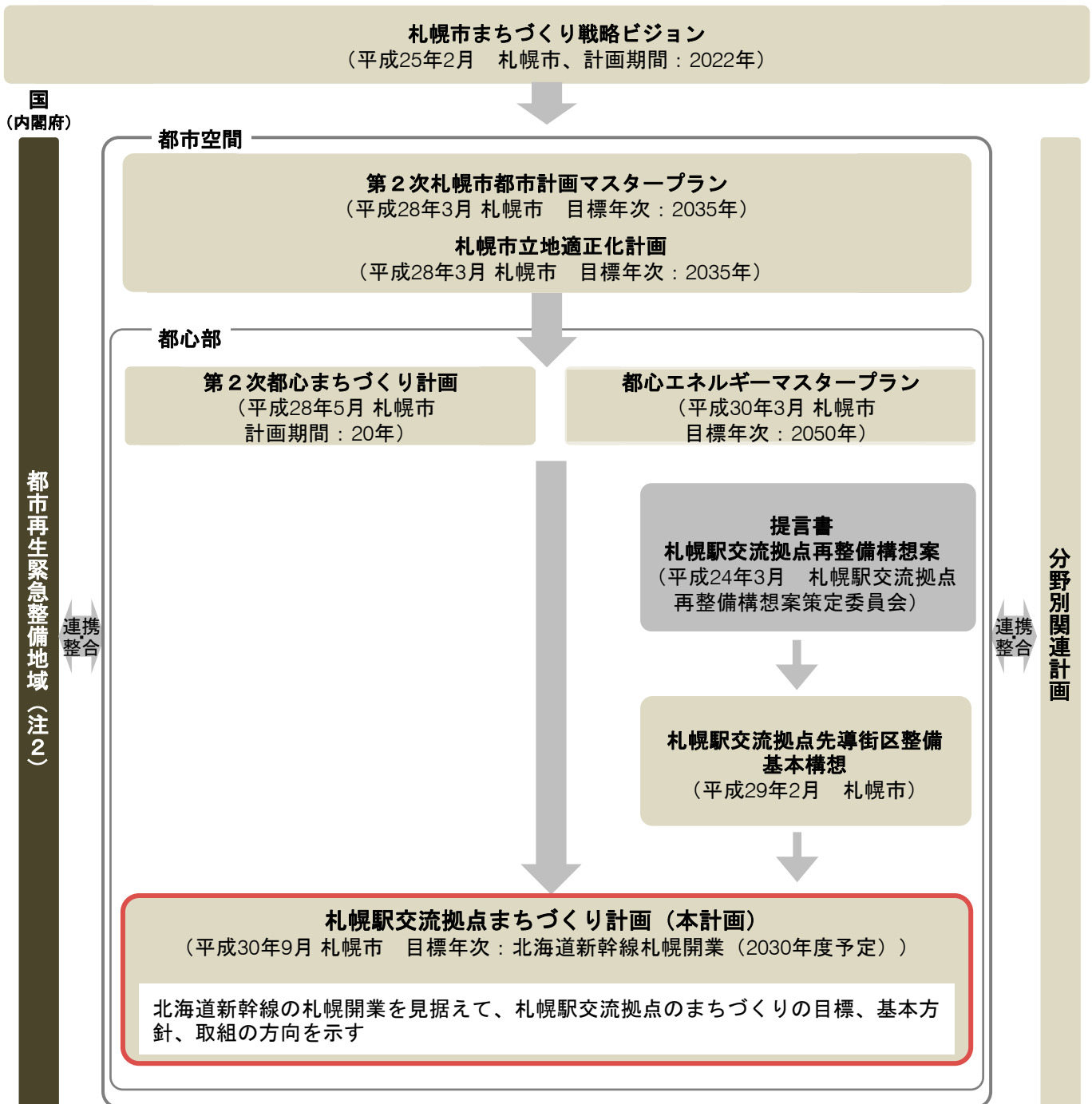
2. 位置づけ

本計画は、「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を最上位計画、「第2次札幌市都市計画マスタープラン」及び「札幌市立地適正化計画」を都市空間に関わる上位計画とし、都心部における空間形成や機能集積の方向性を示す「第2次都心まちづくり計画」や、都心のまちづくりを支える環境エネルギーの施策を示す「都心エネルギープラン」を踏まえて、特に札幌駅周辺における具体的な整備の方向性などを位置づけるものです。

また本計画は、平成24年（2012年）に有識者を中心とした委員会でもとめられた「札幌駅交流拠点再整備構想案」における提言内容を踏まえているほか、平成29年（2017年）に北5西1・北5西2街区などまちづくりの中核となる街区の整備に向けた基本的な考え方を札幌市として示した「札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想」に基づきとりまとめる計画です。

本計画の目標年次は、北海道新幹線札幌開業（2030年度予定）とし、官民協働で本計画で示す目標を実現することを目指します。

なお、本計画は国土交通省住宅局所管の交付事業である基本計画等作成等事業における市街地総合再生基本計画（注1）として策定します。



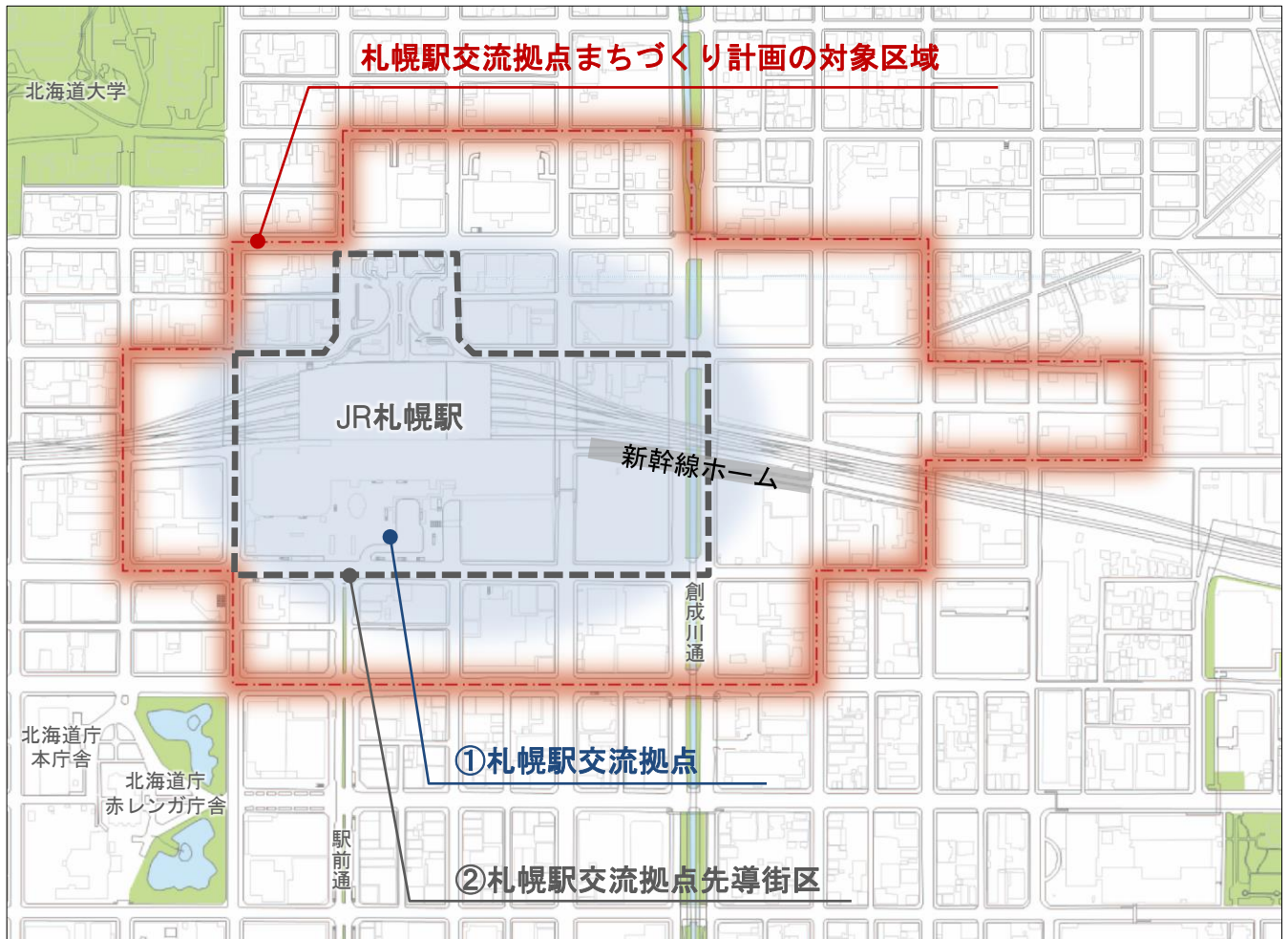
(注1) 市街地総合再生基本計画：既成市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用及び市街地環境の整備改善が必要な地区について、現況調査並びに地区整備の方針、再開発が必要な地区及び整備手法の選定等を行うもの。

(注2) 都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法により、「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」と定められ、政令により現在、札幌都心地域が指定されている。

3. 対象区域

本計画の計画区域は、既定のまちづくりに関する計画等において、札幌駅交流拠点や札幌駅交流拠点先導街区として位置づけられた区域を基本とし、現時点の開発の動向を踏まえ、地域の将来像を共有しながら具体的にまちづくりを推進していくことが可能な区域として、下図の赤枠内に示す範囲を対象とします。なお、当該計画区域に隣接する街区についても、道路等のネットワークの構築や機能集積、景観形成など調和のとれたまちづくりを推進する観点から、必要に応じて計画区域と連携した施策について検討します。

なお、これ以降の「札幌駅交流拠点」という表現は、本計画の対象区域を指します。



【区域の定義】

- ① **札幌駅交流拠点**（第2次都心まちづくり計画（平成28年5月））
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
- ② **札幌駅交流拠点先導街区**（札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想（平成29年2月））
札幌駅交流拠点のまちづくりを先導する街区

II 目標と基本方針

1. まちづくりの経緯

札幌駅交流拠点においては、過去に二度、整備構想が策定されています。

第一次整備構想は、札幌駅付近の鉄道高架化に併せて昭和54年に策定され、鉄道高架後の駅南北の土地利用や基盤施設整備について検討がなされました。

その後、鉄道高架工事の完成（平成2年）、地下鉄東豊線の開業（昭和63年栄町～豊水すすきの間）などを踏まえ、南口駅前広場等の公共施設の配置計画や事業手法、駅前の空間形成等について議論がなされ、平成4年に第二次整備構想が策定されました。

平成5年3月には札幌駅南口土地区画整理事業の都市計画決定・事業認可、札幌駅南口駅前広場の都市計画決定がなされ、現在の札幌駅周辺地区の骨格が固まりました。

その後、南口駅前広場の竣工（平成12年）、JRタワーのオープン（平成15年）などにより、これまで業務機能が中心だった札幌駅周辺での商業機能集積が進み、さらには、札幌駅前通り地下歩行空間が整備（平成23年）されたことにより、人の流れやにぎわいが大きく変わりました。

年	主な事業等	
1978年 11月 (昭和53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	 <p>札幌駅南口駅前広場</p>
<p>札幌駅周辺地区整備構想（第一次）（昭和54年3月 札幌市）</p>		
1988年 11月 (昭和63年) 12月	札幌駅鉄道高架化（一次開業） 地下鉄東豊線開業	 <p>札幌駅北口駅前広場</p>
<p>札幌駅周辺地区整備構想（第二次）（平成4年5月 札幌市）</p>		
1990年 9月 (平成2年)	鉄道高架化完成	
1993年 3月 (平成5年)	札幌駅南口土地区画整理事業 都市計画決定・施行認可	 <p>札幌駅南口駅前広場</p>
1998年 4月 (平成10年)	北口駅前広場供用開始	
1999年 10月 (平成11年)	札幌駅南口広場地下 「APIA」開業	
2003年 3月 (平成15年)	札幌駅南口開発ビル完成 (JRタワー開業)	 <p>地下歩行空間</p>
2011年 3月 (平成23年)	札幌駅前通地下歩行空間（チ・カ・ホ）供用開始	
2012年 3月 (平成24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】	
2016年 11月 (平成28年)	2026北海道・札幌オリンピック ・パラリンピック冬季競技大会開 催提案書提出	
<p>札幌駅交流拠点まちづくり計画（平成30年9月 札幌市）</p>		

2. 目標と基本方針

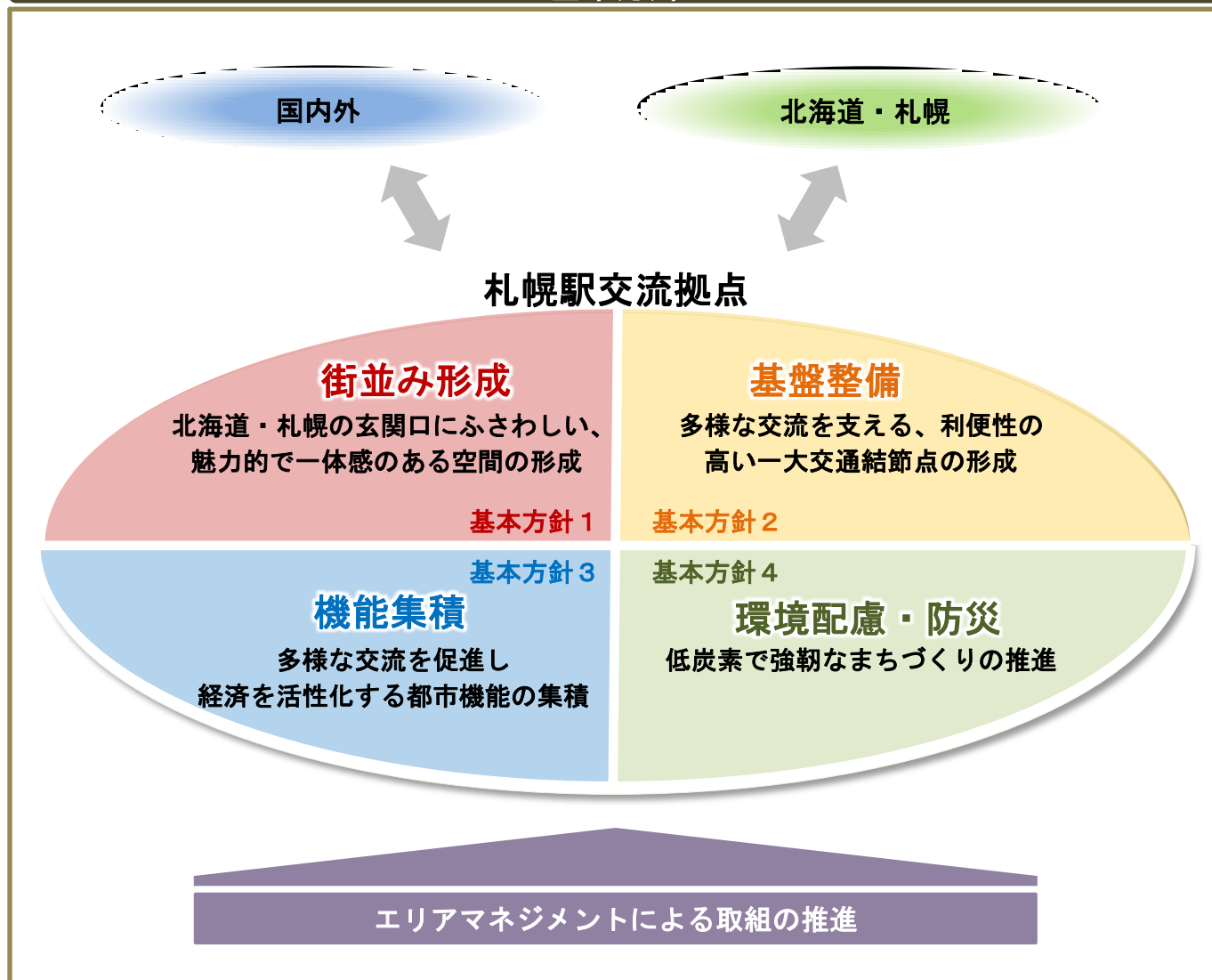
前頁までの内容を踏まえ、札幌駅交流拠点におけるまちづくりの目標と、目標を実現するための4つの基本方針を定めます。

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ります。

- 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します。

基本方針



■ 1. 街並み形成の基本方針

基本方針

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

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

- 北海道新幹線札幌開業という一大プロジェクトを見据え、道都札幌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ます。

2. 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する

- 駅とまちをつなぎ、回遊性を高めることで札幌駅交流拠点全体でさらににぎわいを生み出すため、歩行者中心の空間形成を進めます。

3. 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する

- 積雪寒冷地の気候特性に対応した地下空間や屋内空間などの空間の充実を図ります。



■ 2. 基盤整備の基本方針

基本方針

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

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

- 新幹線施設とまちづくりの緊密な連携により、まちづくりの効果を最大限発揮します。

2. 各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させる

- 都心アクセス強化（創成川通の機能強化）により、各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させます。

3. 利便性の高い交通結節機能の充実を図る

- 各交通モードの将来需要を見据え、必要となる交通結節機能の充実を図ります。

4. 人とにぎわいの形成に配慮した交通環境を実現する

- 誰にでもわかりやすく使いやすい、にぎわいの形成に配慮した、ユニバーサルデザインの交通環境を実現します。

■ 3. 機能集積の基本方針

基本方針

多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積

1. 街区ごとの特性を踏まえた都市機能の集積を図る

- ・ 計画エリアを、高次都市機能集積ゾーンと複合市街地形成ゾーンの2つのゾーンに分け、それぞれにふさわしい機能の集積を図ります。

2. 新たな交流・活力を生み出す都市機能の集積を図る

- ・ 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します。
- ・ 北海道経済を支える観光や産業振興に資する情報発信機能を形成します。

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

- ・ 交通利便性や多様な都市機能の集積を活かし、就業者、来街者、居住者のビジネス・滞在・生活等を支える機能の充実を図ります。

■ 4. 環境配慮・防災の基本方針

基本方針

低炭素で強靱なまちづくりの推進

1. 低炭素で持続可能性が高く、みどり豊かなまちづくりを実現する

- ・ エネルギーネットワークの活用・拡大により、環境にやさしく、快適な環境形成を図ります。
- ・ 先進的な環境技術を取り入れ、環境負荷の低減を図ります。
- ・ まちづくりに合わせて豊かなみどりの創出を図ります。

2. 強靱で安全な都市環境を形成する

- ・ 札幌への来訪者や居住者が安心して活動・生活できる、強靱で安全な都市環境形成を図ります。

Ⅲ 現状・課題と取組の方向

基本方針 1

1. 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

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



南口駅前広場

・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



創成川通

・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



札幌駅前通地下歩行空間
(チ・カ・ホ)

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

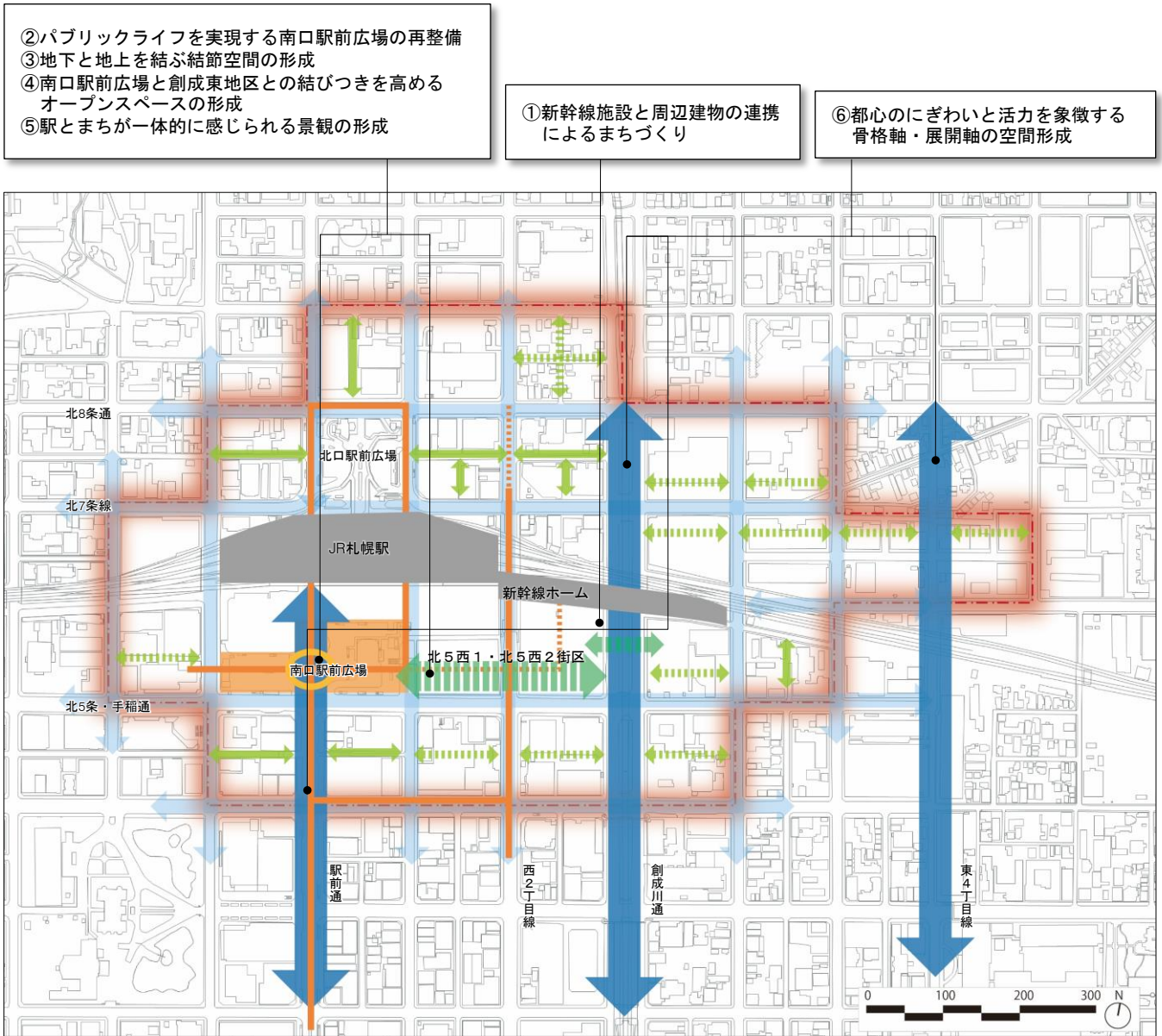
2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する

- 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
- ⑦ 回遊性を高める歩行者空間・辻広場の形成
- ⑧ 界わい性を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

- ⑨ 1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

【対象区域における取組の方向の全体イメージ】



【凡例】

- 南口駅前広場
- 地上と地下の結節空間（既存）
- 南口駅前広場から創成東地区へ繋がるオープンスペース（イメージ）
- 骨格軸・展開軸
- 回遊道路
- 街区内通路（既存）
- 街区内通路（イメージ）
- 地下ネットワーク（既存）
- 地下ネットワーク（イメージ）

- ⑦回遊を高める歩行者空間・辻広場の形成
- ⑧界わい性を感じられる多様な通抜け空間の形成
- ⑨1年を通じて快適な屋内公共空間の形成
- ⑩地下歩行ネットワークの充実

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

北海道新幹線札幌開業という一大プロジェクトを見据え、道都札幌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ます。

① 新幹線駅施設と周辺開発の連携によるまちづくり

- ▶ 北5西1街区において、新幹線駅施設と連携し、道都札幌の新しい顔づくりを進めます。
- ▶ 新幹線駅施設と周辺開発が相互に連携したまちづくりを進めます。

② パブリックライフ(※)を実現する南口駅前広場の再整備

- ▶ 駅前利用者の滞留空間の確保や、市民や来街者の交流を促進するイベント等の開催が可能な、まとまった広場空間を確保します。
- ▶ 広場空間を中心とする街区全体で、ゆとりある空間と札幌駅前にふさわしい景観形成を図ります。

※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、人と都市空間とのコミュニケーション活動。



南口駅前広場の滞留空間

③ 地下と地上を結ぶ結節空間の充実

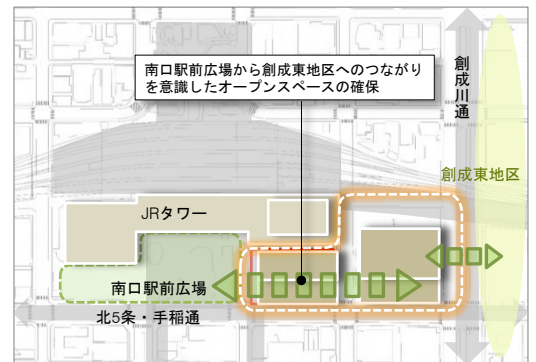
- ▶ 複数層にまたがる地下鉄駅等の交通施設を円滑につなぎ、回遊性を高める結節空間を確保することで、縦動線と一体となった広場空間を充実させます。



バリアフリー動線を備え地上とつながる空間のイメージ
(左：札幌駅地下街 (APIA)、右：JRゲートタワー名古屋の地下通路)

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

- ▶ 南口駅前広場と創成東地区の間の人の流れを促すオープンスペースを形成します。



南口駅前広場からの連続した空間確保のイメージ

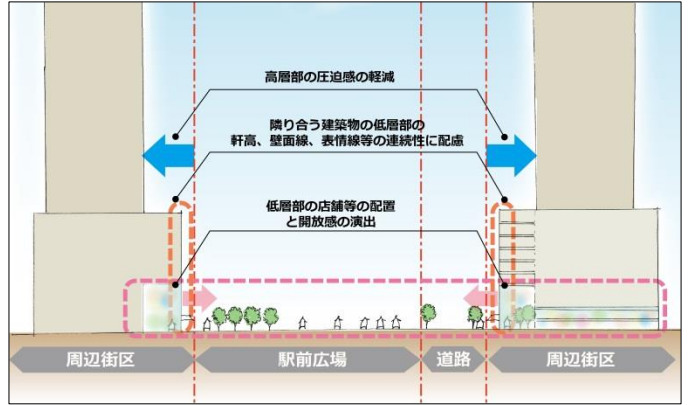
⑤ 駅とまちが一体的に感じられる景観の形成

▶ 駅前広場の周辺建物については、壁面のデザインや素材を駅前広場との調和に配慮するとともに、基壇部を設けることで圧迫感を軽減します。

▶ 建物低層部の軒高、壁面線や表情線（※）などは、隣り合う建物との連続性に配慮します。

※表情線：建物のデザイン線・デザインの切り返し線など。

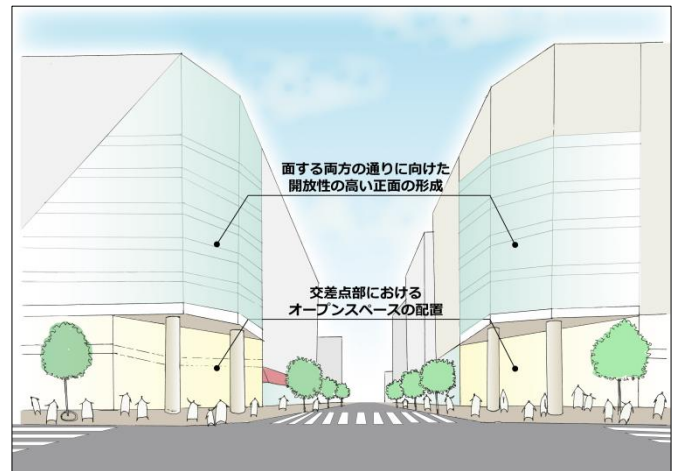
▶ 広場に面する低層部については、ショーウィンドウ・カフェテラス・レストラン等を配置し、人々の活動やにぎわいの様子が感じられる空間形成を図ります。



駅前広場周辺の空間形成イメージ

▶ 主要な街区の辻空間（※）においては、札幌の顔としてデザイン性が高く、開放性の高い設えとします。

※辻空間：街区の角（辻）に置かれる広場空間。



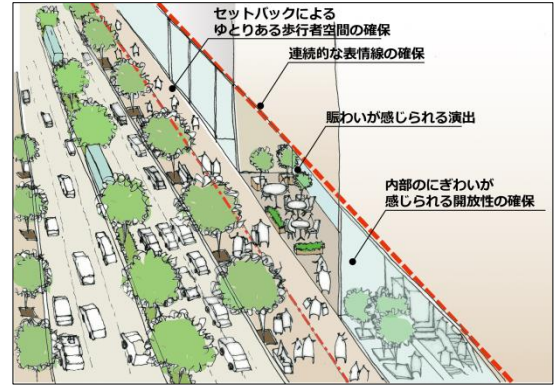
通りに向けた開放性の高い正面のイメージ

取組の方向2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する

駅とまちをつなぎ、回遊性を高めることで交流拠点全体でさらににぎわいを生み出すため、歩行者中心の空間形成を進めます。

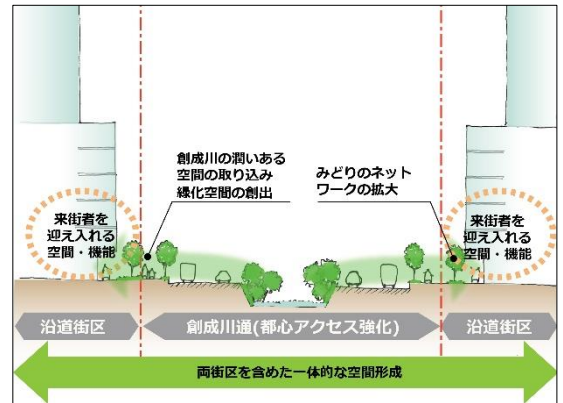
⑥ 都心のにぎわいと活力を象徴する骨格軸・展開軸の空間形成

- ▶ 駅前通（にぎわいの軸）は、札幌駅から大通方面へ人々を誘うため、低層部に店舗を配置するほか開放感を演出することでゆとりある歩行者空間を創出し、軸性を意識したにぎわいが感じられる街並みを形成します。



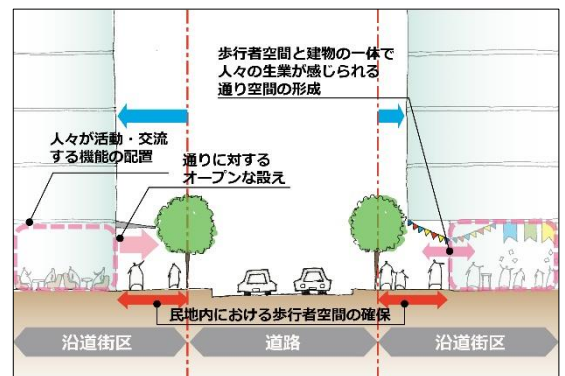
札幌駅前通の空間形成のイメージ

- ▶ 創成川通（つながりの軸）は、川を挟んで一体的にみどりが感じられる空間を形成します。



創成川通沿道の空間形成のイメージ

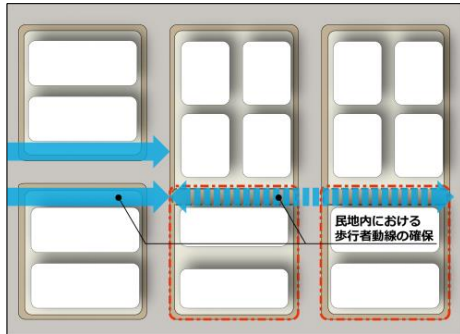
- ▶ 東4丁目線（いとなみの軸）では、民間開発との連携により、にぎわいとゆとりのある歩行者空間を創出します。



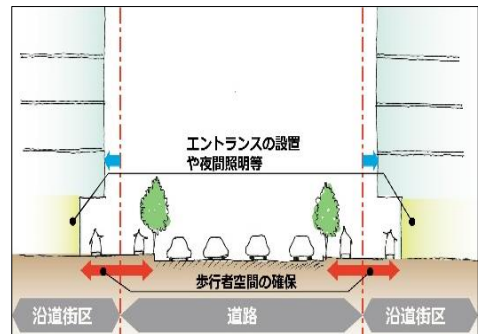
東四丁目線の空間形成のイメージ

⑦ 回遊性を高める歩行者空間・辻広場の形成

- ▶ 建物の建替動向を踏まえ、ゆとりのある歩行者空間を確保するとともに、オープンスペースのネットワーク化を図り、明るく安全な歩行者環境を形成することで回遊性を高めます。



民地内における歩行者動線確保のイメージ



安全かつ快適な歩行者空間のイメージ

- ▶ 主要な通りの結節点等では辻広場（※）を設けて、うるおい、みどり、水等が感じられる滞留空間を確保します。

※辻広場：十字路やT字路（辻）に置かれる広場空間。



歩行者回遊を支える辻広場のイメージ
（日本橋YUITO）

⑧ 界わい性が感じられる多様な通り抜け空間の形成

- ▶ 仲通りに面する建物は内部の雰囲気を出させるなど、界わい性（※）を感じられる空間を形成します。
※界わい性：商店街のにぎわいや活気といった、生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的な街並み。
- ▶ 地区の特性に応じて、街区内に貫通路や歩行者専用通路などを確保することで、回遊性を高める通り抜け空間を形成します。



界わい性のある街並みの形成や道路舗装等により歩行者中心の歩行者空間が創出された仲通り（道路）空間（日本橋室町地区仲通り）



街区内の半屋外貫通路のイメージ
（京橋エドグラン）



建物の雰囲気が表出した屋内貫通路（アトリウム空間）のイメージ
（ベルリン Potsdamer platz Arkaden）

取組の方向3) 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する

積雪寒冷地の気候特性に対応した地下空間や屋内空間などの空間の充実を図ります。

⑨ 1年を通じて快適な屋内公共空間の形成

- ▶ 1年を通じて多様な活用ができ、市民が快適に憩うことのできる屋内広場空間を形成します。



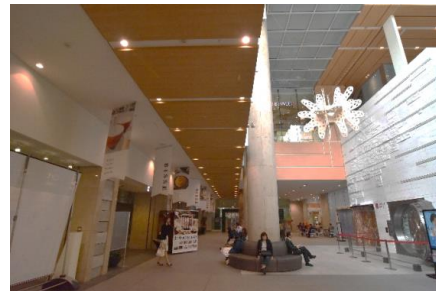
屋内広場空間のイメージ
(丸ビル)

⑩ 質の高い地下歩行者ネットワークの形成

- ▶ 周辺の再開発等との連携を図りながら、地下歩行ネットワークを形成して交流拠点全体で地下歩行ネットワークの充実を図ります。
- ▶ 地下空間の整備にあたっては、札幌の玄関口にふさわしい空間が形成されるよう、設えに配慮します。

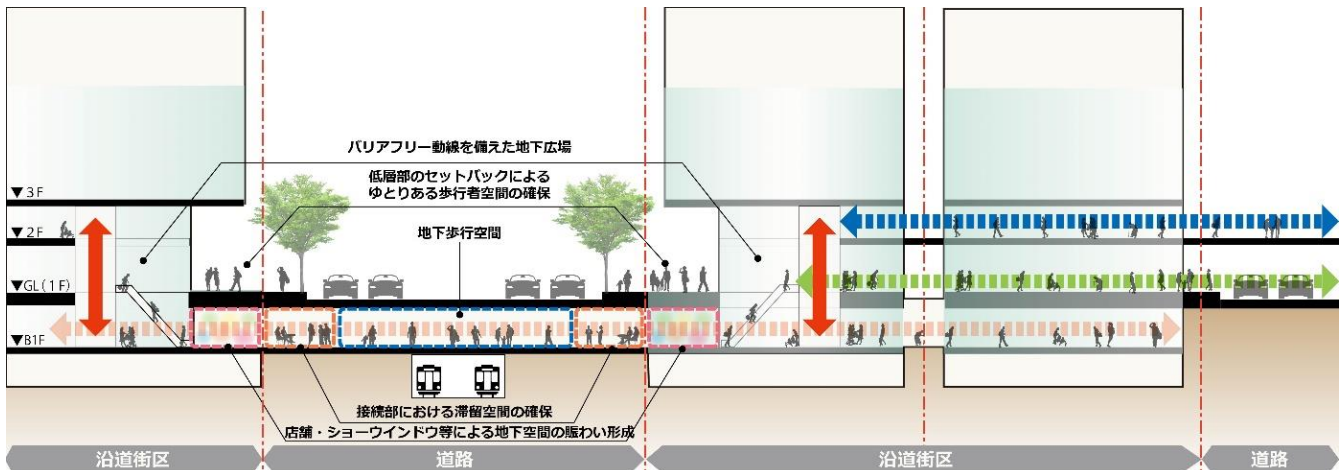


接続部における滞留空間のイメージ
(札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ))



地上の様子が感じられる明るい地下広場のイメージ
(大通ビッセ)

- ▶ 建物間で相互に協調しながら、まち全体で重層的な歩行者ネットワークを形成します。



地下歩行空間沿道のにぎわい形成のイメージ

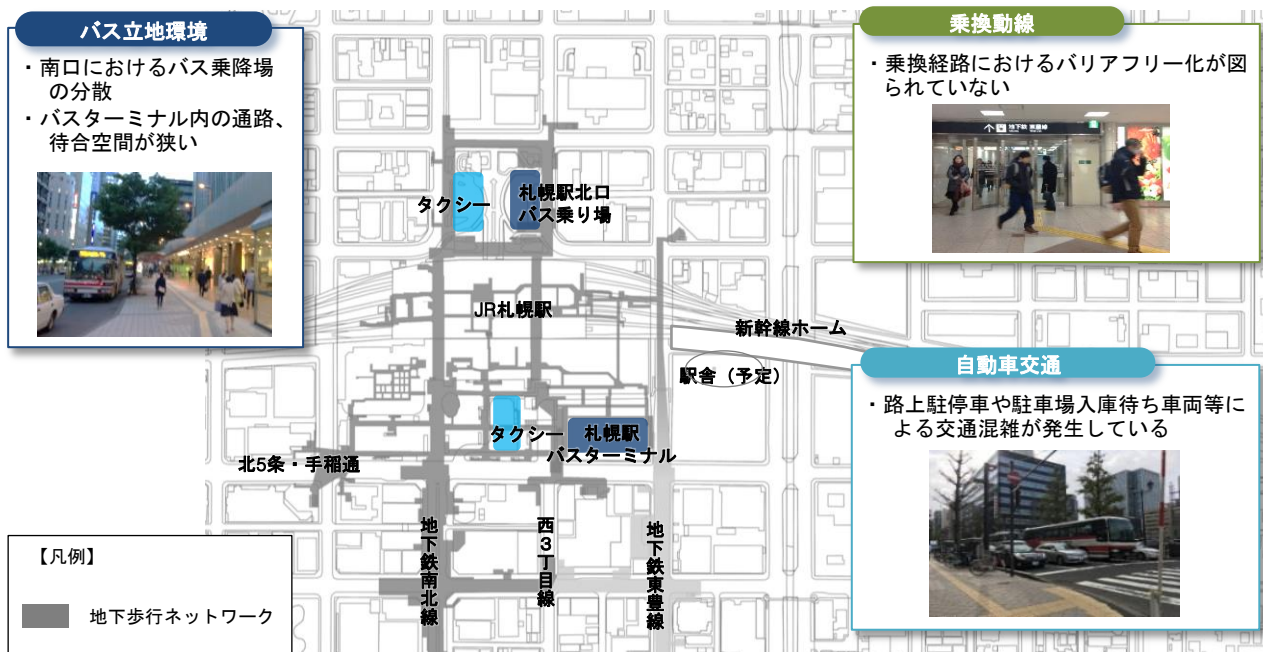
2. 基盤整備

基本方針 2

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

- ・北海道新幹線札幌開業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

現状・課題



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

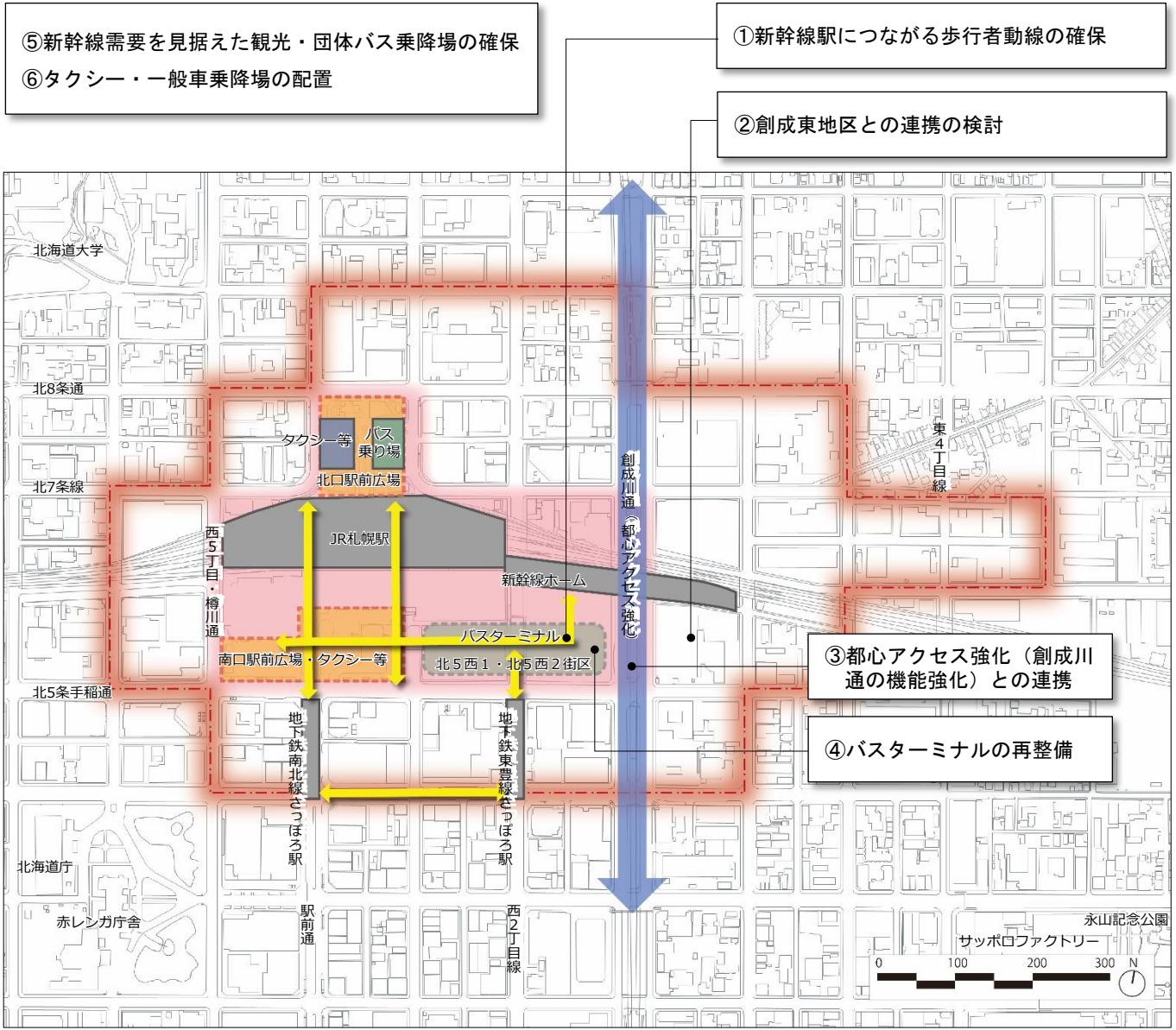
3) 利便性の高い交通結節機能の充実を図る

- 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) 人と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

【対象区域における取組の方向の全体イメージ】



- 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
- ⑦誰にでもわかりやすく使いやすい歩行者動線の整備
- ⑧駐車場・駐輪場の適切な確保

【凡例】

- 札幌駅交流拠点先導街区
- 鉄道駅
- バス乗降場
- タクシー等乗降場
- 公共交通機関の主要な乗り換え動線
- 駅前広場

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

新幹線施設とまちづくりの緊密な連携により、まちづくりの効果を最大限発揮します。

① 新幹線駅につながる歩行者動線の確保

- ▶ 今後整備される新幹線駅をはじめ各交通施設が相互につながる乗換動線を整備します。
- ▶ 北5西1・北5西2街区の再開発をはじめとする周辺の再開発等と連携しながら交通基盤整備を進めます。

② 創成東地区との連携の検討

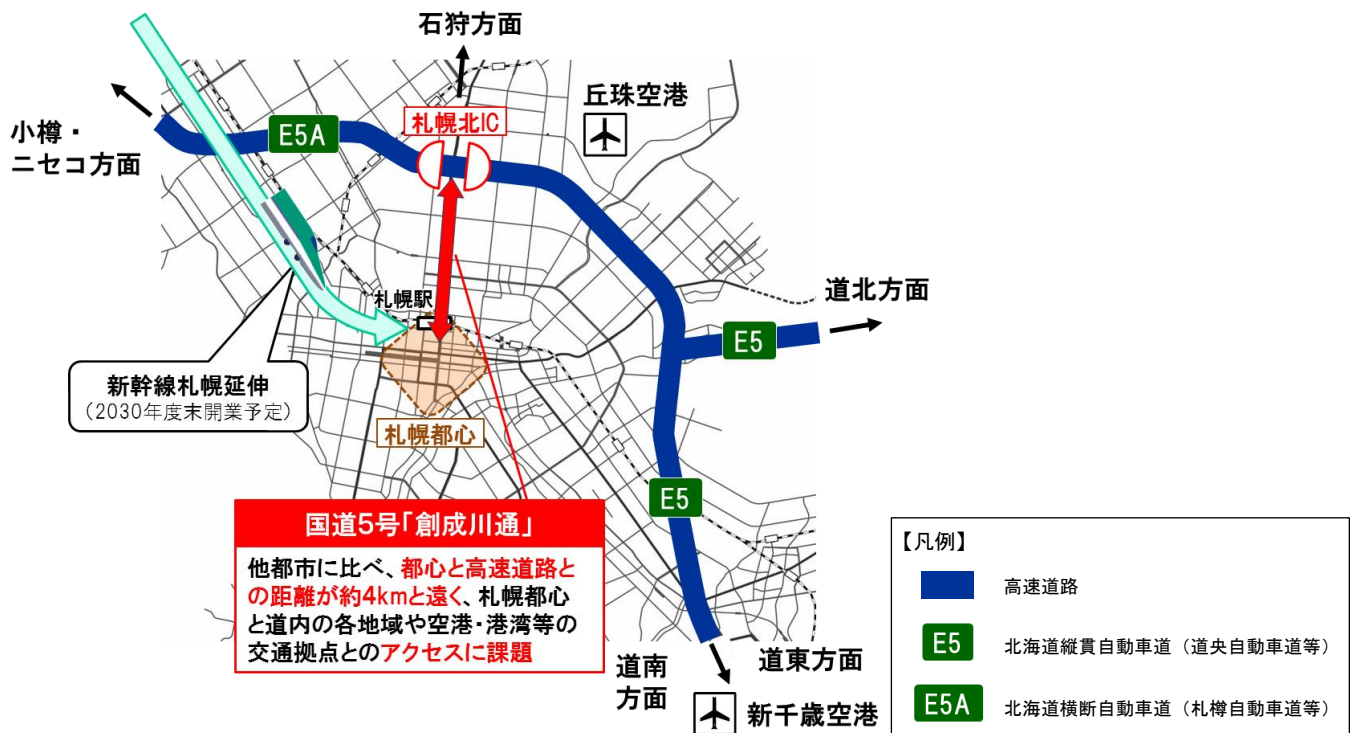
- ▶ 新幹線開業の効果を創成東地区へ波及させるため、新幹線駅施設と創成東地区とをつなぐ歩行者動線の確保等、連携のあり方について検討します。

取組の方向2) 各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させる

創成川通の機能強化により、各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させます。

③ 都心アクセス強化（創成川通の機能強化）との連携

- ▶ 都心アクセス強化と連携して、北海道新幹線札幌開業の効果を全道に波及させます。



都心アクセス強化の検討対象箇所

取組の方向 3) 利便性の高い交通結節機能の充実を図る

各交通モードの将来需要を見据え、必要となる交通結節機能の充実を図ります。

④ バスターミナルの再整備

- ▶ 北5西1・北5西2街区の再開発と一体的に利便性の高いバスターミナル施設の再整備を行います。
- ▶ バスターミナルは北5西2街区を基本とし、必要に応じて北5西1街区にも確保します。
- ▶ 札幌市と各都市の交通結節機能を強化するため都市間バスを集約するとともに、路線バスについても可能な限り集約します。
- ▶ バス利用環境の向上のため、快適な待合空間を確保します。
- ▶ バスターミナルの整備に合わせて、西2丁目線の自動車交通の円滑性確保について検討します。



利便性の高いバスターミナルのイメージ
(上：バスタ新宿)
(下：名古屋駅バスターミナル)

⑤ 新幹線需要を見据えた観光・団体バス乗降場の確保

- ▶ 観光・団体バスについて、新たな乗降場整備の必要性や既存の北口乗降場の効率的な運用方法を検討し、新幹線開業に伴う需要増加に対応する乗降場を確保します。

⑥ タクシー・一般車乗降場の配置

- ▶ 新幹線利用者に対応したタクシー乗降場や、一般車の車寄せ等を確保します。
- ▶ 南口駅前広場において、タクシー乗降場の再配置について検討するとともに、滞留空間の確保を図ります。

取組の方向4) 人とにぎわいの形成に配慮した交通環境を実現する

誰にでもわかりやすく使いやすい、にぎわいの形成に配慮した、ユニバーサルデザイン（※）の交通環境を実現します。

※ユニバーサルデザイン：個人差や国籍の違い、障がいの有無に関わらずさまざまな人が利用できるように意図して建物や製品、情報などの設計を行うこと。

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

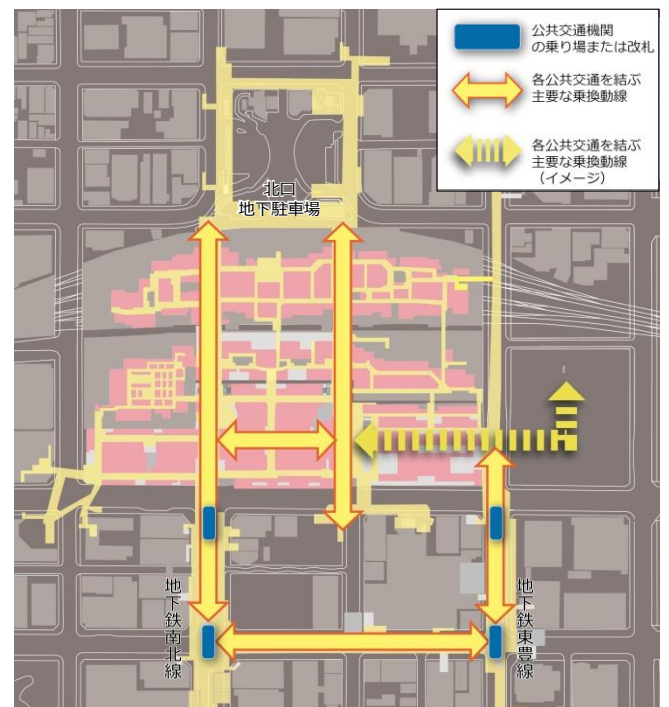
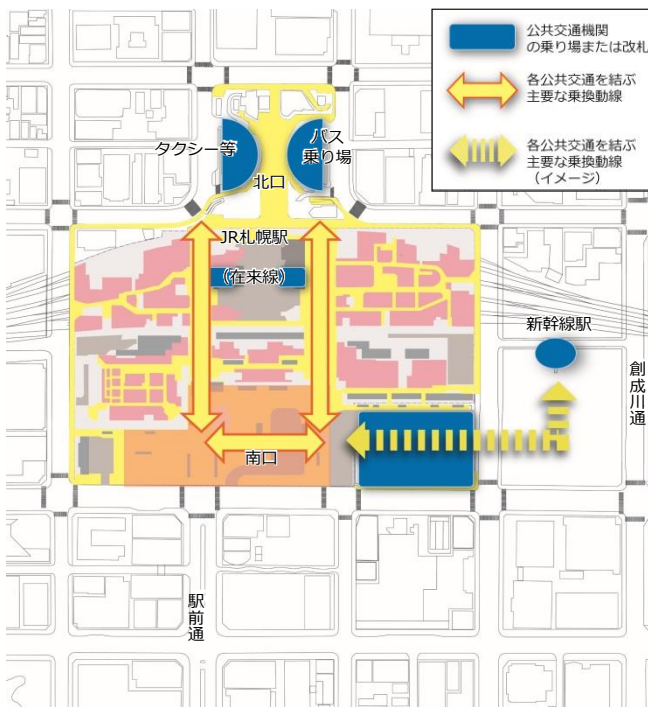
- ▶ 公共交通施設間の乗り換え利便性や回遊性の向上、バリアフリーに配慮した動線を形成します。
- ▶ 個別の建物内においてもバリアフリー化を図るとともに、地下ネットワークや建物相互の連携も検討します。
- ▶ わかりやすい誘導サインを適切な位置に配置するとともに、海外からの観光客等に対応した誘導サインの多言語化を推進します。



見通しが利き、ゆとりある幅員が確保された乗換空間のイメージ（コペンハーゲン空港）



バリアフリー動線や滞留空間等を併設した結節空間のイメージ（羽田空港第2ターミナル）



歩行者乗換動線のイメージ（左：地上、右：地下）

⑧ 駐車場・駐輪場の適切な確保

- ▶ 将来需要を見据え、駐車場・駐輪場を確保します。
- ▶ 駐車場・駐輪場の整備にあたっては、民間再開発との連携を図ります。
- ▶ 駐車場出入口の設置位置については、周辺交通及び歩行者動線への影響を十分考慮します。

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

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

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

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

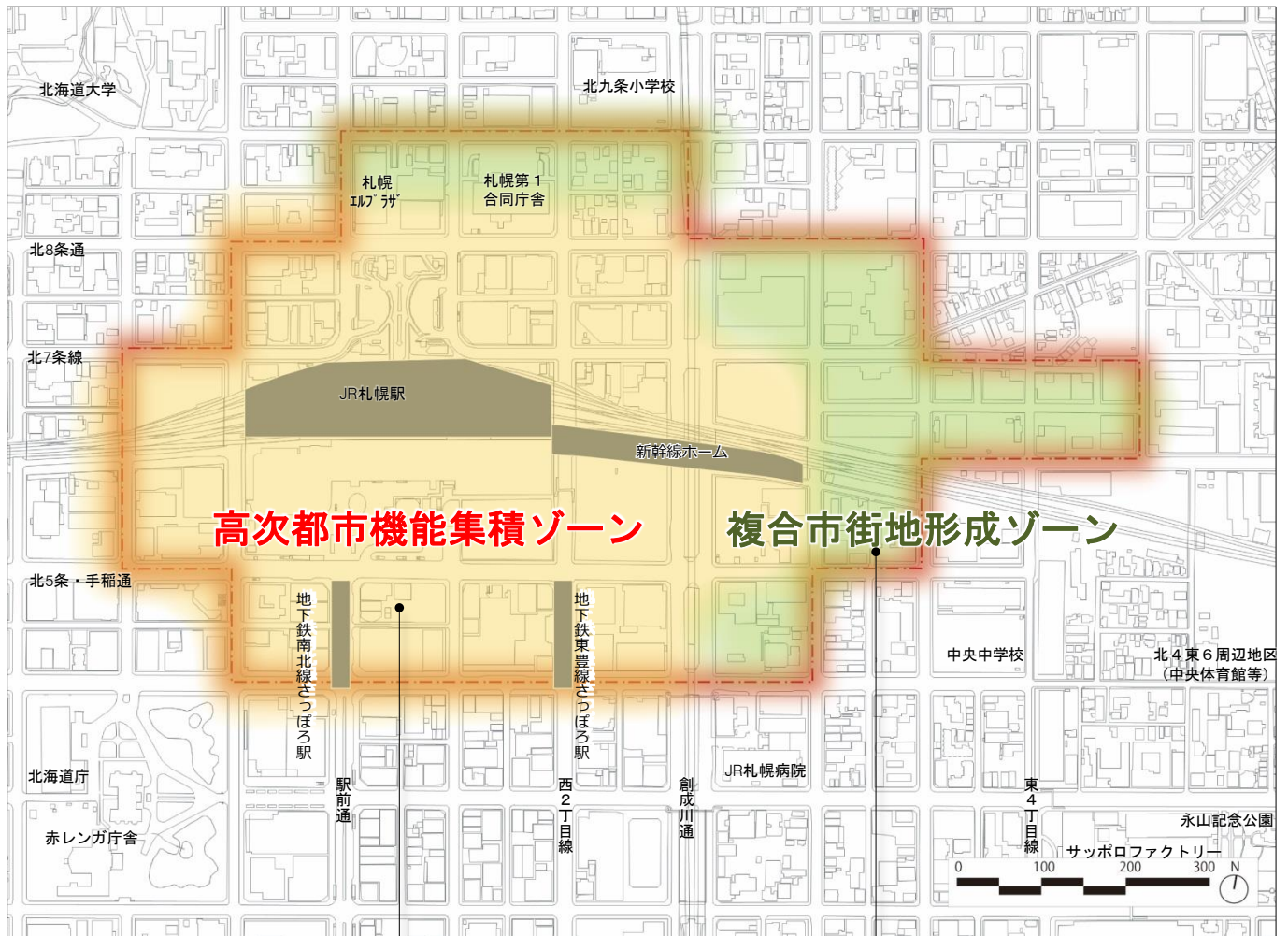
- ⑦ 居住機能の適正な立地
- ⑧ 仕事や暮らしを支える機能の形成

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

計画エリアを、高次都市機能集積ゾーンと複合市街地形成ゾーンの2つのゾーンに分け、それぞれにふさわしい機能の集積を図ります。

① エリア特性に合った機能の配置

- ▶ 計画エリアを、高次都市機能集積ゾーン、複合市街地形成ゾーンの2つにゾーン分けします。
- ▶ それぞれのゾーン特性を踏まえ、適切な機能の配置を図ります。



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

取組の方向2) 新たな交流・活力を生み出す都市機能の集積を図る

- ・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します。
- ・北海道経済を支える観光や産業振興に資する情報発信機能を形成します。

② にぎわい・交流機能の強化

高次都市機能集積ゾーン

- ▶ 都心への来訪を促す商業機能の充実を図ります。

(イメージ例)

- ・複合専門店
- ・アンテナショップ（道内の特産品・商品等）
- ・体験型商業施設

等



アンテナショップのイメージ



学習・体験機能を併設する商業施設のイメージ

- ▶ 来街者のまち歩きを支える機能の充実を図ります。

(イメージ例)

- ・まちのコンシェルジュ機能
（都心内の買物、エンターテインメント、イベント等の情報を案内する機能）
- ・子育て支援施設（一時預かり等）
- ・荷物預かり施設

等



荷物一時預かり所のイメージ



託児所のイメージ

- ▶ 多目的に活用できるイベント空間の整備や情報発信機能の導入を図ります。

③ 宿泊機能の多様性の向上

高次都市機能集積ゾーン

複合市街地形成ゾーン

- ▶ 国際水準の宿泊機能を備えたホテル（※）等、来街者のニーズやゾーン特性に応じた宿泊機能の充実を図ります。

※国際水準のホテル：十分な広さの客室やスイートルーム、バンケットルームなどが設置されたホテル。



国際水準のホテルのイメージ

④ ビジネス環境の充実

高次都市機能集積ゾーン

複合市街地形成ゾーン

- ▶ 本社機能やバックアップオフィスの立地を誘導する、高機能オフィス（※）の整備を推進します。

※高機能オフィス：高い耐震性や自立電源等による業務継続性の確保や、省エネ対策等による環境負荷低減にも配慮したオフィス。

- ▶ 多様な働き方を可能とするオフィス環境の充実を図ります。

（イメージ例）

- ・会員制サテライトオフィス
（セキュリティ性やネット環境が確保され、コピー機やテレビ会議設備等が充実したオフィス）
- ・貸会議室 等

多様なワークスペースと
ビジネス設備が充実した
サテライトオフィスのイ
メージ



高機能オフィスのイメージ



⑤ 観光・産業振興に資する機能の強化

高次都市機能集積ゾーン

- ▶ インバウンドを踏まえた観光案内機能や、北海道・札幌ならではの産業情報発信機能の強化を図ります。

（イメージ例）

- ・観光サービス施設（各種手配・荷物預かり・荷物宅配サービス・チケットセンター等）
- ・観光インフォメーション施設
- ・食文化体験施設
- ・Wi-Fi機能の充実 等



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

⑥ 起業支援機能の創出

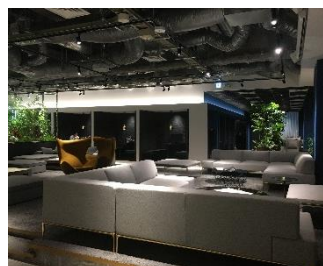
高次都市機能集積ゾーン

複合市街地形成ゾーン

- ▶ 起業やビジネスマッチングを支援する窓口の創出を図ります。

（イメージ例）

- ・ビジネスコンシェルジュ
（起業コンサルティングや法人設立時の諸手続き支援を行うサービス窓口） 等



会員制 coworking スペースのイメージ
（左：WORKSTYLING八重洲、右：baseQ（東京ミッドタウン日比谷））

- ▶ 起業初期の活動をサポートするオフィス環境の充実を図ります。

（イメージ例）

- ・小区画オフィス
- ・会員制 coworking スペース
- ・会員制貸会議室 等

取組の方向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

交通利便性や多様な都市機能の集積を活かし、就業者、来街者、居住者のビジネス・滞在・生活等を支える機能の充実を図ります。

⑦ 居住機能の適正な立地

複合市街地形成ゾーン

- ▶ 居住機能については、複合市街地形成ゾーンで対応することを原則とします。
- ▶ 都心部で働く就業者の生活や、ビジネス・観光等を目的とした中・長期滞在等、多様なライフスタイルに対応する居住機能の形成を図ります。

(イメージ例)

- 多様な世代・世帯向けの住宅（ファミリータイプ、高齢者向け、単身者向け等）
- サービスアパートメント（フロントサービスやハウスクリーニングサービス等のホテルサービスと居住に必要な家具・家電等生活用品等が備わった中・長期滞在者向けの賃貸住宅）等

⑧ 仕事や暮らしを支える機能の形成

高次都市機能集積ゾーン

複合市街地形成ゾーン

- ▶ 就業者、居住者を支える機能の形成を図ります。

(イメージ例)

- 商業施設
- 医療・福祉施設
- 教育施設
- 飲食店、カフェ
- ジム、フィットネス
- エンターテインメント施設
- 子育て支援施設
- シェアスペース、レンタルスタジオ 等



居住者の健康増進を担う医療モールのイメージ（まちのすこやかステーション（千葉県柏市柏の葉））

- ▶ 居住者や就業者、来街者が憩い交流することができる、多様な空間の形成を図ります。

(イメージ例)

- 広場空間（仕事や暮らしを支える機能と一体的に活用できる空間）
- 親水空間 等



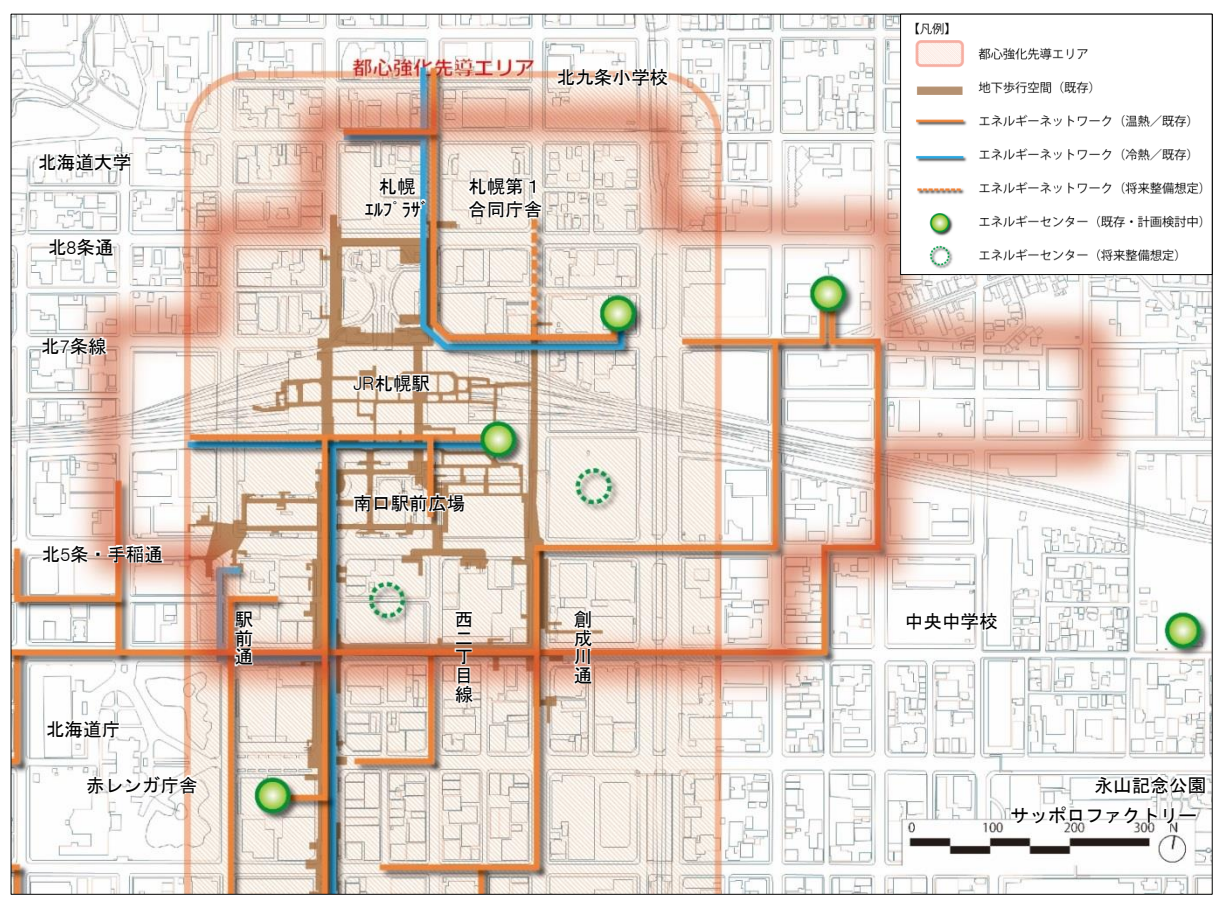
広場空間のイメージ（左：新宿三井ビル55広場、右：創成川公園）

4. 環境配慮・防災

低炭素で強靱なまちづくりの推進

- ・ 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

現状・課題



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 省エネビル化への誘導
- 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

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

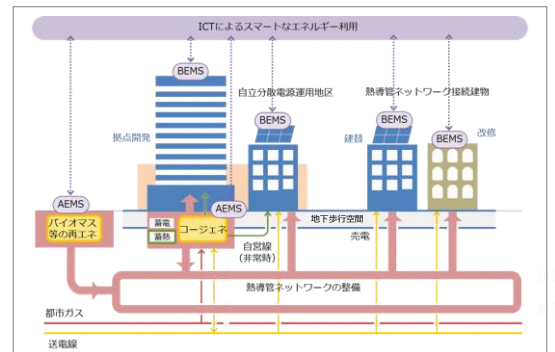
- ・エネルギーネットワークの活用・拡大により、環境にやさしく、快適な環境形成を図ります。
- ・先進的な環境技術を取り入れ、環境負荷の低減を図ります。
- ・まちづくりに合わせて豊かなみどりの創出を図ります。

① 省エネビル化への誘導

- ▶ 建物の建替や改修時に合わせて低炭素で持続可能なまちづくりを推進するために、札幌市独自の「誘導推進制度」の構築を検討します。
- ▶ 都心部におけるまちづくり施策と連携しながら、最適な省エネ対策の誘導を図ります。

② スマートなエネルギーの面的利用の拡大の検討

- ▶ 整備・運用のあり方などを検討した上で熱導管ネットワークを構築し、周辺の建物の建替に合わせてネットワークとの接続を図ります。
- ▶ ICTの活用等による、エリアでのエネルギーマネジメントの実現を図ります。



エネルギーの面的利用のイメージ
(出典：札幌市都心エネルギーマスタープラン)

③ みどり豊かで快適な屋外・屋内環境の形成

- ▶ 道路などの公有地のほか、民間開発に合わせて質の高いみどりを確保するなど、多様な緑化空間の整備により、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。
- ▶ ヒートアイランド抑制に向けた緑化、親水空間の形成を図ります。
- ▶ 低炭素で効率的なエネルギー利用を進めながら、みどりを感じられ、快適な屋内空間の形成を図ります。



多層階にみどりを配置した多様な緑化のイメージ



1年を通じてみどりを感じられる屋内空間のイメージ
(アトーチャ駅(スペイン))

④ モデル都市としての情報発信

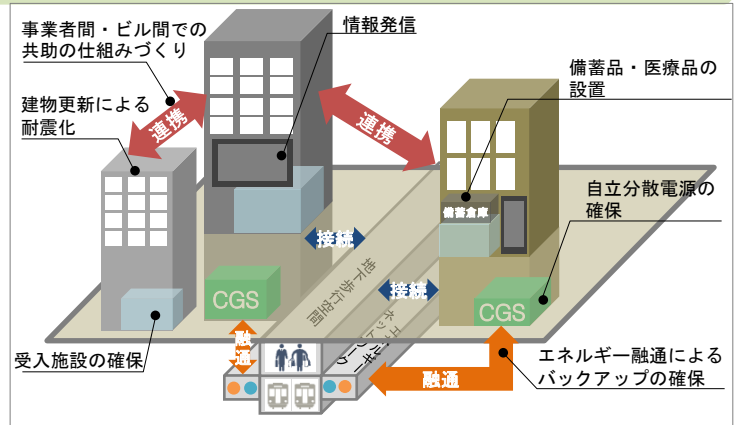
- ▶ 先進的な環境技術を見える化し、環境負荷が少ないまちづくりに向けた取り組みを国内外へ発信するショーケースの整備を図ります。

取組の方向2) 強靱で安全な都市環境を形成する

札幌への来訪者や居住者が安心して活動・生活できる、強靱で安全な都市環境を形成します。

⑤ 業務継続性の向上

- ▶ 建物更新による耐震化や、自立分散電源の確保、浸水対策等による、防災性の向上を図ります。
- ▶ 災害情報や避難情報の積極的な発信や、エネルギーネットワーク間におけるエネルギーの融通を可能にするなど、ビル間での連携した共助の仕組みづくりを推進します。

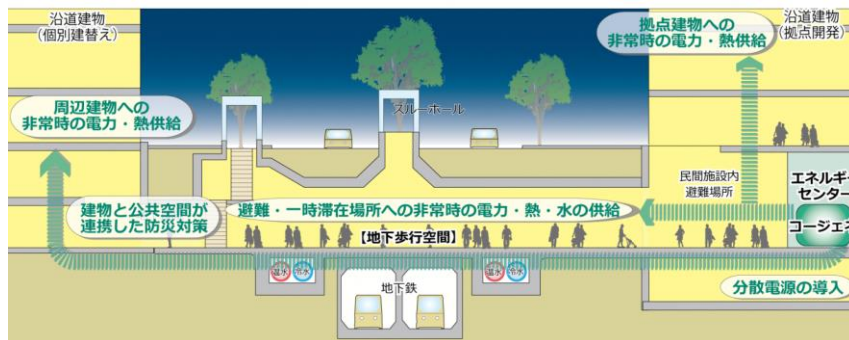


業務継続性のためのビル間連携のイメージ

⑥ 安全な都市環境の形成

- ▶ 地下歩行空間のネットワーク化や地上道路部等のロードヒーティング化、空中歩廊の整備等による、冬季も安全に歩行できる空間の整備を推進します。
- ▶ 建物の更新等に合わせて、冬季の災害発生も想定した防災環境の整備を推進します。
- ▶ スマートシティ（※）を目指して、ICT等の先進的な情報通信技術を活用します。
- ▶ 災害発生時に、一時滞在施設への誘導等を迅速に行えるよう、施設に関する周知や関係者間で情報共有ができる体制の構築を図ります。

※スマートシティ：先進的な情報通信技術を用いて安全で快適かつ効率的に交通やエネルギー、情報などの都市基盤を管理・運営する都市のこと。国内では千葉県柏市の柏の葉地区等において、取組が進められている。



都心強化先導エリアにおける「強靱」の取組のイメージ
(出典：札幌市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

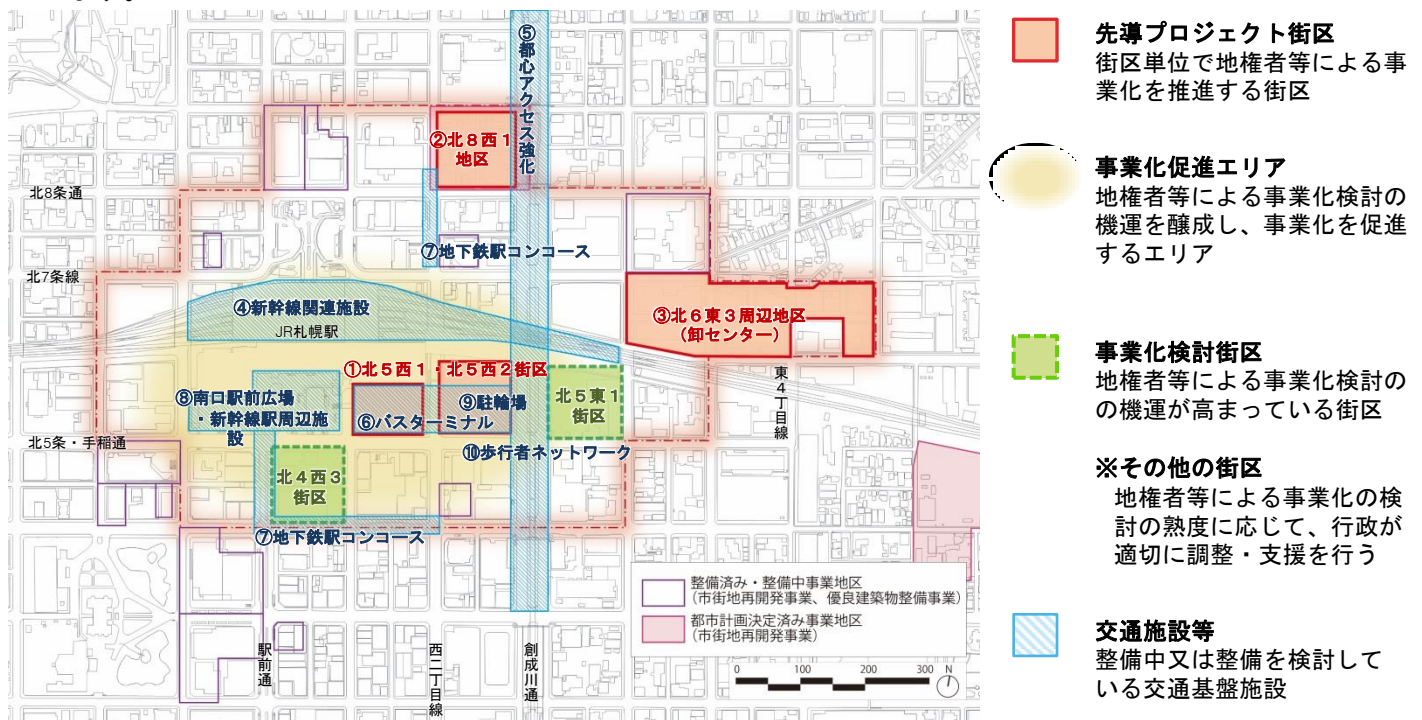
(1) 先導プロジェクト街区等の位置づけ

本計画の対象区域のうち、街区単位で地権者等による事業化を推進する街区については、「先導プロジェクト街区」として位置づけます。

また、地権者等による事業化検討の機運を醸成し、事業化を促進するエリアを「事業化促進エリア」として位置づけるとともに、地権者等による事業化検討の機運が高まっている街区は「事業化検討街区」として位置づけます。なお、そのほかの街区についても、本計画に基づき、地権者等による事業化の検討の熟度に応じて行政が適切に調整・支援を行います。

交通施設等については、必要に応じて再開発等と連携を図りながら、官民協働で交通結節点としてふさわしい基盤整備を進めます。

さらに、以上の取組を適切に推進していくため、景観や土地利用に関するルール等の見直しも検討していきます。



(ア) 先導プロジェクト街区

整備事業地区	整備内容(想定)	備考
①北5西1・北5西2街区(想定)	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通結節空間(バスターミナル、乗換動線等)の整備 新幹線駅施設と連携した新しい顔づくり 高次都市機能の導入 環境・防災への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 平成29年2月に札幌駅交流拠点先導街区再整備基本構想を策定 関係権利者と検討中
②北8西1地区	<ul style="list-style-type: none"> 居住・宿泊・業務・商業機能等の複合機能の導入 歩道沿い空地等のオープンスペースの創出 エネルギーネットワークとの接続 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業 平成21年準備組合設立 平成26年都市計画決定
③北6東3周辺地区(卸センター)	<ul style="list-style-type: none"> 事務所などの業務機能、生活利便機能の整備 札幌駅と創成東地区方面をつなぐ歩行者空間の整備 エネルギーネットワークとの接続 広場空間の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年都市計画決定予定 地区計画

(イ) 事業化検討街区

北4西3街区、北5東1街区

(ウ) 基盤整備

整備施設	整備内容（想定）	備考
④新幹線関連施設	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線ホーム整備 ・駅舎の整備（新幹線改札・コンコース等） 	鉄道事業者を中心に整備内容の検討中
⑤都心アクセス強化	<ul style="list-style-type: none"> ・都心と高速道路を結ぶ創成川通の機能強化 	国、道及び市が連携し、機能強化を検討中
⑥バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発と一体的なバスターミナルの再整備 ・バス乗降場の集約 ・待合空間等附帯施設の整備 	整備検討中
⑦地下鉄駅 コンコース	<ul style="list-style-type: none"> ・南北線コンコースの空間整備 ・西2丁目地下空間の改善等 	南北線コンコースは平成30年度整備完了予定 西2丁目線については、再開発と連携し、今後検討
⑧南口駅前広場 ・新幹線駅周辺交通施設	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施設の再配置と滞留空間の充実等 ・タクシー・一般車乗降場の適切な配置 	今後検討
⑨駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な確保 	今後検討
⑩歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・創成川の東西を結ぶ歩行者ネットワークの確保 ・乗り換え利便性や回遊性の向上、バリアフリーに配慮した動線の形成 	今後検討

(エ) その他

景観計画重点区域や地区計画、附置義務条例の見直し等を検討します。

(2) 事業化にあたって重視すべき視点

基本方針及び取組の方向を実現するため、地域全体で調和の取れた、効果的な街区整備を図るとともに、それを支える事業・制度の活用により、共同化や個別建替え等の民間による開発を促進します。

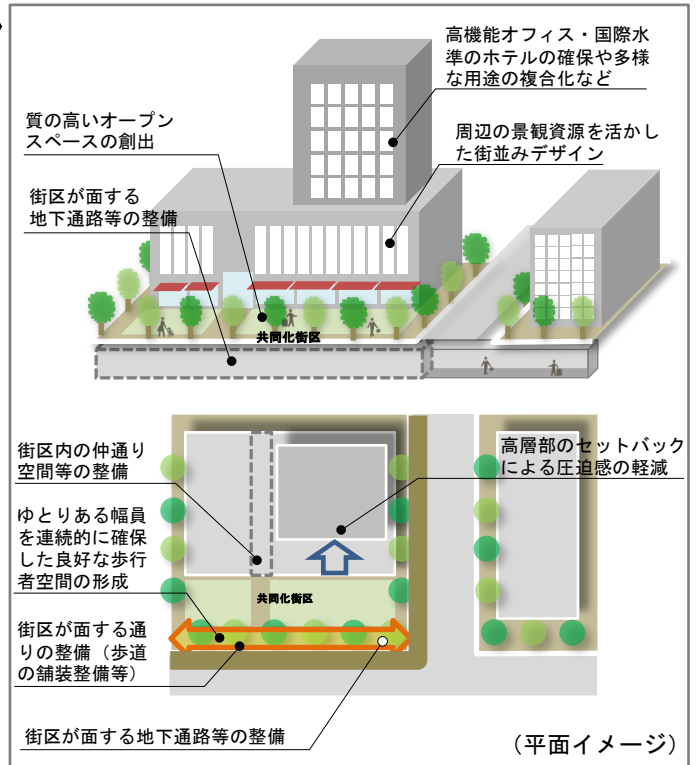
①民間施設と都市基盤との連携確保

〈民間施設の整備にあたり重視すべき視点〉

ア 共同化による施設整備の促進

▶ 街区のスケールメリットを活かした施設整備

- ・隣接する建物との共同化等を促進し、街区のスケールメリットを活かした高質な機能導入や施設・基盤整備と札幌駅交流拠点にふさわしい高度利用を実現します。

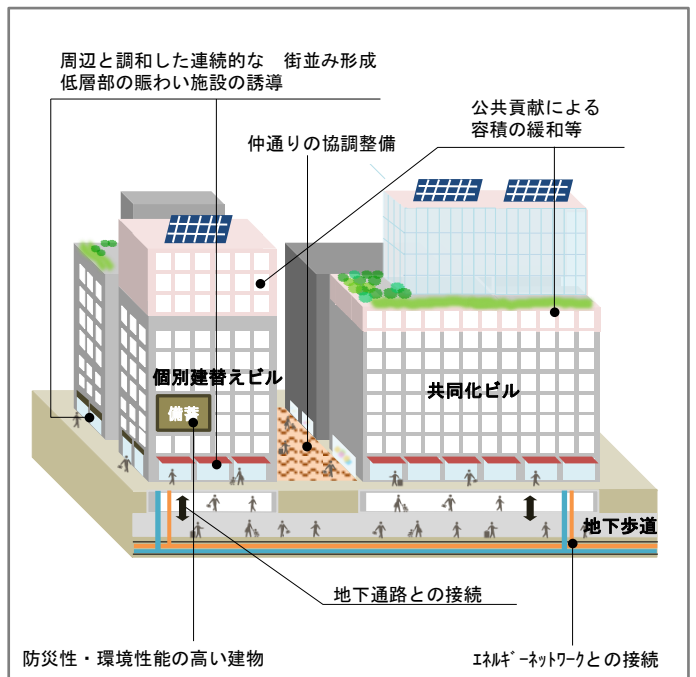


共同化による競争力の高い施設整備のイメージ

イ 個別建替えにおける周辺との調和

▶ 地区のまちづくりに資する個別建替えの誘導

- ・個別建替えを行う場合においても、地区の特性やまちづくりの熟度に応じたまちづくりの方向性を共有して、地区内・街区間で調和したまちづくりを推進します。



周辺と調和した個別建替えのイメージ

〈都市基盤の整備・活用において重視すべき視点〉

ウ 道路空間の再編・活用

▶ 仲通り等の道路敷地を活用した街区再編の推進

- ・街区再編を行う際には、周辺道路とのネットワークに配慮し、道路機能の向上と周辺道路における交通の円滑化が図られるよう留意します。
- ・地域の環境改善や課題解決などまちづくりへの総合的知見から判断した上で、街区再編等に伴う道路敷地について柔軟な活用を図ります。

▶ 道路敷地の柔軟な活用

- ・仲通り等の道路を付替える場合には、将来交通予測等を踏まえ、道路ネットワークを構築し、周辺に過度な負担をかけないよう配慮します。
- ・従前の通行機能を確保するため、通路等を適切な位置に確保するとともに、都市計画法に基づく地区施設として位置づけ、空間・機能の担保を図ります。
- ・道路の上空や地下空間において、街区や敷地間の歩行空間や建築物の一体化により、街区間の連続性が高まる等、まちづくりへの寄与が期待される場合には、立体道路制度やその他の都市計画制度等を活用し、道路敷地の柔軟な活用を行うこととします。

エ エネルギーネットワークの充実

▶ 建物建替時等の省エネビルへの誘導

- ・建物の建替や改修時などに合わせて低炭素で持続可能なまちづくりを推進するために、札幌市独自の「誘導推進制度」の構築を検討します。
- ・省エネ目標は、基準を設定したうえで30～50%程度の削減を目指し、建物の建替や改修時などに合わせて効果的な省エネ対策の誘導を図ります。

▶ 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

- ・平常時の環境性と経済性のバランス、非常時に必要な電源容量の確保等を勘案しながら、開発建物の地下などにコージェネを導入したエネルギーセンターの設置を検討します。
- ・建物側には、運用時の省エネを管理するビルディング・エネルギー・マネジメント・システム（BEMS）の導入を検討します。

②各種事業手法等の適切な活用

▶ 市街地再開発事業等の活用

- ・街区の立地特性や土地利用状況に応じた柔軟なまちづくりが図られるよう、市街地再開発事業等の適切な事業手法を活用します。

▶ 補助事業の活用

- ・各種補助事業の活用により、低未利用地の活用や細分化された敷地の共同化、建物の機能更新の促進、まちづくりに資する公共施設の整備や街区再編等を一体的に実現します。

▶ 金融支援・税制優遇措置の適用

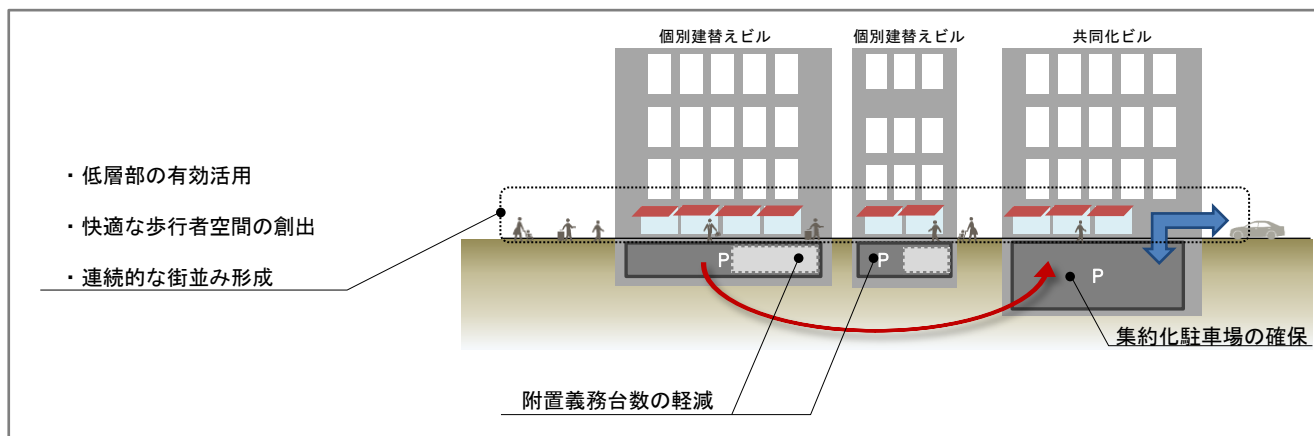
- ・民間都市再生事業計画を活用した、税制特例、金融支援により、民間事業における公共施設創出に対するインセンティブを付与します。

▶ 緩和型土地利用計画制度等の積極的な活用による都心の機能強化

- ・都市計画法に基づく地区計画や都市再生特別地区等、建築基準法に基づく総合設計制度による容積率等の緩和制度を活用し、都心の機能強化と公共空間の創出を積極的に推進します。

▶ 附置義務駐車場の緩和

- ・駐車施設の附置等に関する条例の見直し等により、駐車場整備負担の軽減を図ります。



附置義務駐車場の緩和のイメージ

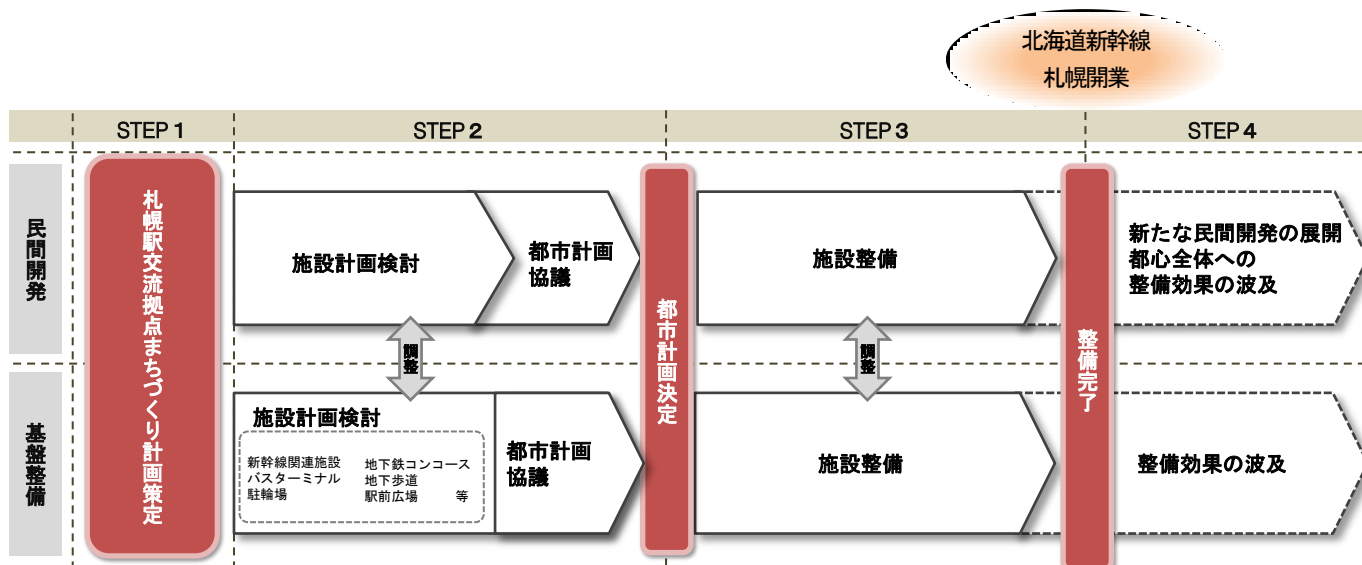
③計画の柔軟な推進

- ・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、常に事業の必要性を検証しつつ適正な執行に努めるとともに、計画事業の見直しや新たな事業の実施などにより、柔軟に計画を推進していきます。

2. ロードマップ

基本方針及び取組の方向に基づき個別の民間開発事業、基盤整備事業の着実な検討や具体化に向けた進め方を示します。

- ・北海道新幹線札幌開業（2030年度予定）を目処に、各種整備事業を推進します。
- ・本計画策定後は、先導プロジェクト街区等において基本計画、推進計画の作成等により実現に向けた方針を具体化するとともに、各種整備事業の施設計画検討や都市計画関連協議の円滑な推進を支援します。



3. 取組体制

取組の方向を具体化するために、以下のような体制づくりを進めます。

(1) 基本的な考え方：官民協働によるまちづくりの推進

- ▶ 民間事業者等は、本計画の内容を踏まえながら、他の事業者等と適宜協力し、まちづくりを主体的に推進します。
- ▶ 行政は、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により、本計画内容の実現を目指します。

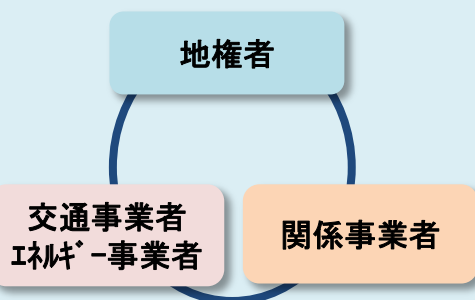
(2) 当面の取組体制：まちづくり協議会の継続

- ▶ 札幌駅交流拠点まちづくり協議会を今後も継続し、まちづくりの動向の情報共有等を行うことで、官民協働のまちづくりを進めていきます。

(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、交流拠点におけるエリアマネジメント組織のあり方等について今後検討します。
- ▶ 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します。

エリアマネジメント組織のイメージ



(想定される役割)

- 公共空間(広場等)の管理・活用
- ICTを活用した国内外への都市プロモーション
- イベント等の企画・運営・開催
- エネルギーマネジメント
- 駐車場・駐輪場管理 等



整備前の空き地を暫定利用したにぎわい創出のイメージ



広場空間におけるイベント開催のイメージ



広場空間におけるイベント開催のイメージ

参考資料. 策定の経緯

■ 札幌駅交流拠点まちづくり協議会

- 「札幌駅交流拠点まちづくり計画」について、関係者で話し合い、地区の将来像を共有化することで、本地区における一体性のあるまちづくりの推進を目指すことを目的とし、平成29年2月に「札幌駅交流拠点まちづくり協議会」を設置しました。また、その下部組織として「まちづくり検討部会」「基盤整備検討部会」の2つの部会を設置し、具体の検討を進めました。

【札幌駅交流拠点まちづくり協議会】

区分	氏名	所属等
地権者	金子 忠勝 (第3・4回)	(株)伊藤組 取締役 ビル・不動産事業部長
	渡辺 淳 (第3・4回)	伊藤組土建(株) 執行役員 営業本部 副本部長(兼)企画開発部長
	守 和彦 (第1回)	協同組合札幌総合卸センター 理事長
	多田 幸治 (第2～4回)	事務局長
	阿部 基良 (第1～4回)	札幌駅北口8・1地区市街地再開発準備組合 理事
	中嶋 雅之 (第1～4回)	札幌駅総合開発(株) 取締役 営業本部 開発企画部長
	坪野 浩孝 (第3回)	住友生命保険(相) 不動産企画室 部長代理
	松村 恭兵 (第4回)	主任
	松田 昭 (第3・4回)	住友不動産(株)北海道支店 支店長
	中井 順一 (第3・4回)	(株)セブンイレブン・ジャパン 法人営業部 マネージャー
	平野 辰雄 (第3・4回)	東カン札幌第一キャステール管理組合 理事長
	金子 弘幸 (第3・4回)	(株)東急百貨店 調査役
	山田 健太郎 (第3・4回)	トラストパーク(株) 札幌営業所 所長
	中村 伸夫 (第1回)	日本郵便(株)北海道支社 郵便物流オペレーション部 担当部長
	保浦 秀敏 (第2・3回)	
	笠谷 忠則 (第4回)	
	藤山 和夫 (第3・4回)	(有)フジヤマ 代表取締役
	伊藤 昌平 (第1～4回)	平和不動産(株) 札幌支店 支店長
	中田 貞志 (第1～4回)	(株)北海道熱供給公社 営業部長
	三木 正之 (第1～4回)	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長
喜多尾 利彦 (第3・4回)	丸好(株) 代表取締役社長	
大島 正也 (第3・4回)	三菱地所(株)北海道支店 支店長	
安藤 修一 (第1～4回)	(株)ヨドバシカメラ 営業部 部長	
交通事業者	菱谷 雅之 (第1回)	札幌市交通局 事業管理部長
	渡邊 寛也 (第2～4回)	
	大友 龍之 (第1～4回)	(一社)札幌地区トラック協会 副会長
	山内 近 (第1～4回)	ジェイ・アール北海道バス(株) 営業部 部長
	原田 寛 (第1～4回)	(株)じょうてつ 代表取締役社長
	中川原 清行 (第1～3回)	北海道中央バス(株) 運輸部長
	田下 義則 (第4回)	
伊藤 芳雄 (第1～3回)	(一社)北海道ハイヤー協会 常務理事	
梶 重雄 (第4回)		
野川 祐次 (第1～3回)	(一社)北海道バス協会 事務局参事	
三戸部 正行 (第4回)	札幌地区バス協会 参与	
地域団体	白鳥 健志 (第1～4回)	札幌駅前通まちづくり(株) 代表取締役社長
金融機関	西山 健介 (第1回)	(株)日本政策投資銀行北海道支店 企画調査課長
	松村 智巳 (第2・3回)	
	岸本 稔 (第4回)	
関係機関	星野 尚夫 (第1～4回)	札幌商工会議所 地域開発委員長
関係行政機関	竹内 正信 (第1回)	国土交通省北海道開発局 事業振興部 都市住宅課長
	渡邊 政義 (第2～4回)	
	谷村 昌史 (第1・2回)	国土交通省北海道開発局 建設部 道路計画課長
	橋本 幸 (第3回)	
	坂場 武彦 (第4回)	
	山本 隆志 (第1～3回)	国土交通省北海道運輸局 交通政策部 交通企画課長
	頼本 英一 (第4回)	
	篠先 光 (第1回)	国土交通省北海道運輸局 自動車交通部 旅客第二課長 旅客第一課長
深尾 尚司 (第2・3回)		
久原 賢一 (第4回)		
長谷川 豊 (第1～3回)	北海道警察本部 交通部 交通規制課 調査官	
小林 英一 (第4回)		
札幌市(事務局)	高森 義憲 (第1～4回)	まちづくり政策局 都心まちづくり推進室長
	稲垣 幸直 (第4回)	まちづくり政策局 都心まちづくり推進室 札幌駅交流拠点推進担当部長
	山形 文孝 (第1回)	まちづくり政策局 総合交通計画部長
米田 智広 (第2～4回)		

【まちづくり検討部会】

区分	氏名	所属等
地権者	金子 忠勝	(株)伊藤組 取締役 ビル・不動産事業部長
	渡辺 淳	伊藤組土建(株) 執行役員 営業本部 副本部長(兼)企画開発部長
	多田 幸治	協同組合札幌総合卸センター 事務局長
	阿部 基良	札幌駅北口8・1地区市街地再開発準備組合 理事
	新保 忠幸	札幌駅総合開発(株) 開発企画部 担当部長
	緒方 雄祐	住友生命保険(相) 不動産部 上席部長代理
	松田 昭	住友不動産(株)北海道支店 支店長
	中井 順一	(株)セブン-イレブン・ジャパン 法人営業部 マネージャー
	平野 辰雄	東カン札幌第一キャステール管理組合 理事長
	金子 弘幸	(株)東急百貨店 調査役
	山田 健太郎	トラストパーク(株) 札幌営業所 所長
	保浦 秀敏	日本郵便(株)北海道支社 郵便物流オペレーション部 担当部長
	藤山 和夫	(有)フジヤマ 代表取締役
	伊藤 昌平	平和不動産(株) 札幌支店 支店長
	中田 貞志	(株)北海道熱供給公社 営業部長
	三木 正之	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長
	喜多尾 利彦	丸好(株) 代表取締役社長
大島 正也	三菱地所(株)北海道支店 支店長	
安藤 修一	(株)ヨドバシカメラ 営業部 部長	
地域団体	白鳥 健志	札幌駅前通まちづくり(株) 代表取締役社長
金融機関	松村 智巳	(株)日本政策投資銀行北海道支店 企画調査課長
関係機関	星野 尚夫	札幌商工会議所 地域開発委員長
関係行政機関	渡邊 政義	国土交通省北海道開発局 事業振興部 都市住宅課長
札幌市 (事務局)	伯谷 浩	都心まちづくり推進室 札幌駅交流拠点推進担当課長
	浜岸 俊也	総合交通計画部 交通プロジェクト担当課長

【基盤整備検討部会】

区分	氏名	所属等
交通事業者	新保 忠幸	札幌駅総合開発(株) 開発企画部 担当部長
	三木 正之	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長
	月宮 広二	札幌市交通局 事業管理部 事業推進担当課長
	川嶋 隆一	高速電車部 業務課長
	代田 和雄	(一社)札幌地区トラック協会 特別積合せ部会
	高橋 利至	ジェイ・アール北海道バス(株) 営業部 副部長
	小林 秀児	(株)じょうてつ 自動車部 部長代理
	研谷 敦	北海道中央バス(株) 運輸部 運行計画課長
	伊藤 芳雄	(一社)北海道ハイヤー協会 常務理事
野川 祐次	(一社)北海道バス協会 事務局参事	
関係行政 機関	谷 聡	国土交通省北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 課長補佐
	松本 一城	建設部 道路計画課 課長補佐
	平澤 礼応人	国土交通省北海道運輸局 交通政策部 交通企画課 課長補佐
	久保田 一好	自動車交通部 旅客第一課 課長補佐
札幌市 (事務局)	松木平 政行	北海道警察本部 交通規制課 課長補佐
	伯谷 浩	都心まちづくり推進室 札幌駅交流拠点推進担当課長
	浜岸 俊也	総合交通計画部 交通プロジェクト担当課長

【開催概要】

会議名	日付	議題
第1回 札幌駅交流拠点 まちづくり協議会	平成29年 (2017年) 2月22日	(1) これまでの検討経緯と動向 (2) (仮称)札幌駅交流拠点まちづくり計画の目的と内容 (3) 検討テーマ(案) (4) 今後の検討の進め方(案)
第2回 札幌駅交流拠点 まちづくり協議会	平成29年 (2017年) 6月27日	(1) アンケート調査結果報告 (2) 地区の現況と課題 (3) まちづくりの基本方針(案) (4) 今後の検討の進め方
第1回 まちづくり検討部会	平成29年 (2017年) 9月8日	(1) まちづくり検討部会の進め方 (2) 空間形成の整備方針 ①ターミナル交流拠点 ②駅とつながるネットワーク空間
第1回 基盤整備検討部会	平成29年 (2017年) 9月26日	(1) 本部会の位置づけ・検討スケジュール (2) 基盤整備に求められる機能 (3) 基盤整備に関する現状と課題 (4) 基盤整備の課題に関する対策の方向性
第2回 まちづくり検討部会	平成29年 (2017年) 12月13日	(1) 計画検討の進め方について (2) 整備方針(案) ①ターミナル拠点の特性を活かした都市機能の集積 ②持続的なまちづくりの展開
第2回 基盤整備検討部会	平成30年 (2018年) 2月16日	(1) 本部会の位置づけ・検討スケジュール (2) 各交通基盤に関する整備方針(案)
第3回 札幌駅交流拠点 まちづくり協議会	平成30年 (2018年) 3月23日	(1) まちづくり計画策定の背景と目的 (2) 札幌駅交流拠点のまちづくりの基本的な考え方 (3) 整備方針(たたき案)の検討
第4回 札幌駅交流拠点 まちづくり協議会	平成30年 (2018年) 6月26日	(1) 札幌駅交流拠点まちづくり計画(案)

参考資料. 上位計画等

■ 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

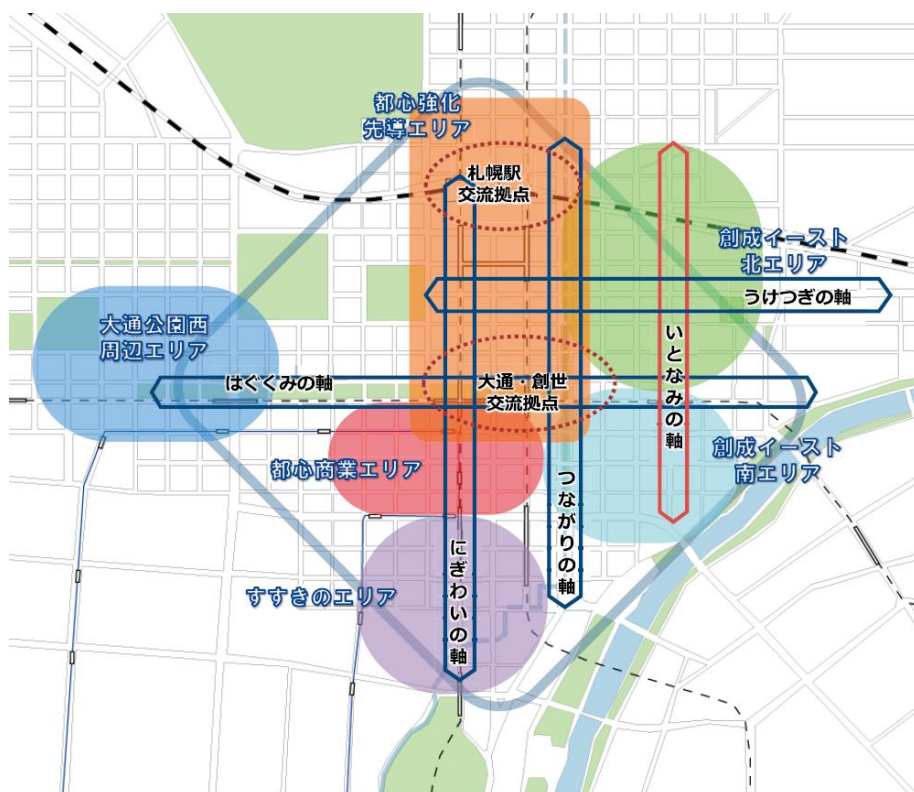
都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化

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・一時滞在場所に対する電力・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

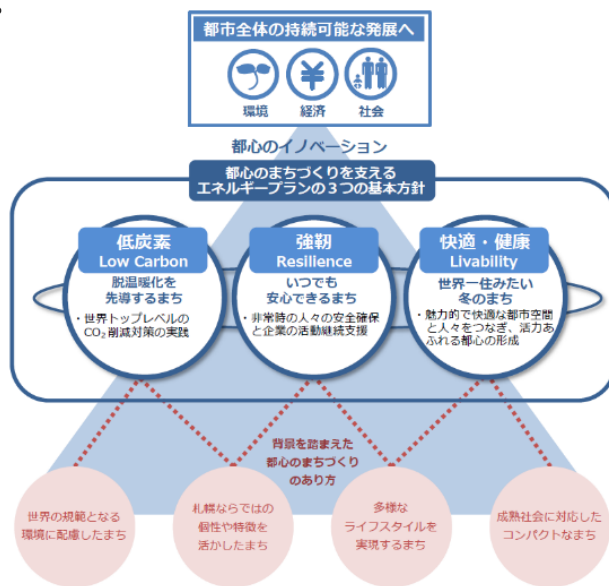


図 2-2 取組の基本方針

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

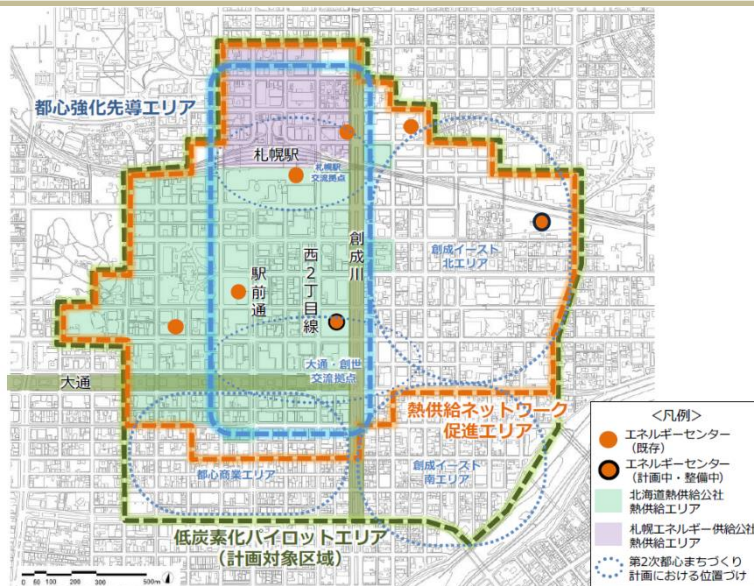
第2次都心まちづくり計画で設定されたエリアであり、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動や行政機能を支えるエリアとして、**先進的な取組を積極的に進めるエリア**

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

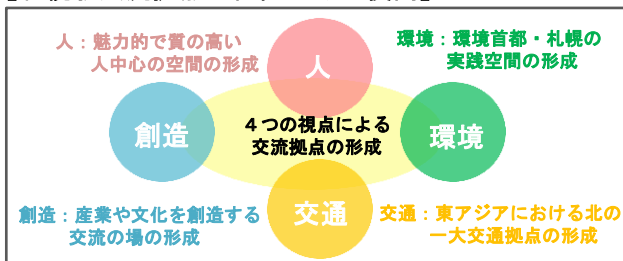
- 札幌の国際競争力を高め、かつ都心構造の変化や交通機能強化に対応するため、道内最大の交通結節点にふさわしい交流拠点の形成することを目標に、有識者も含めた委員会により、札幌駅交流拠点再整備構想案が提言されました。
- 多様な関係主体がその将来像を共有化し、共同の取組を進めるための指針として、札幌駅交流拠点の位置づけ・役割と再整備の基本方針が取りまとめられました。

○ 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
- ・ まち歩きの基軸回廊の形成
- ・ 魅力的なパブリックライフの展開

「環境」環境首都・札幌の実践空間の形成

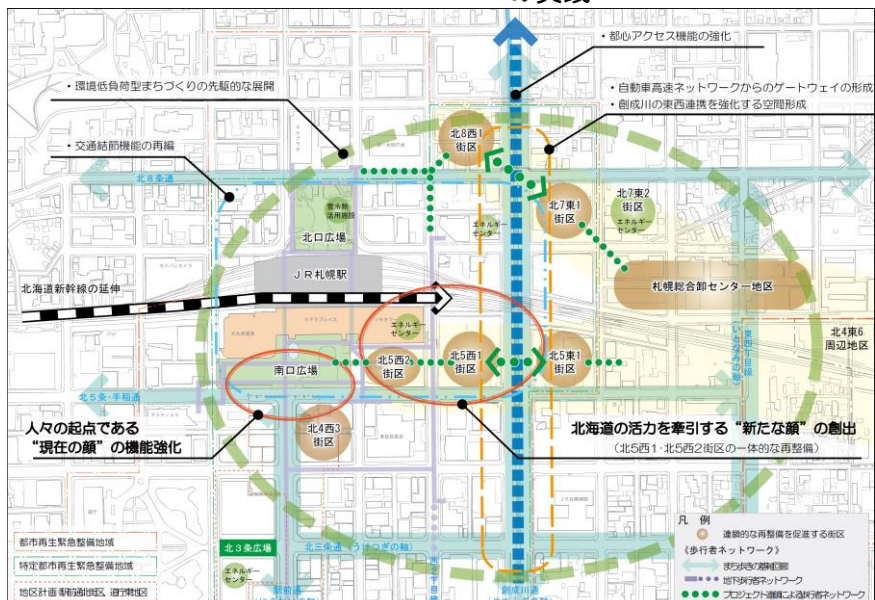
- ・ 豊かなみどりを備えた拠点の創出
- ・ 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開
- ・ 次世代型都市基盤「スマートエネルギーネットワーク」の形成

「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

「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



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

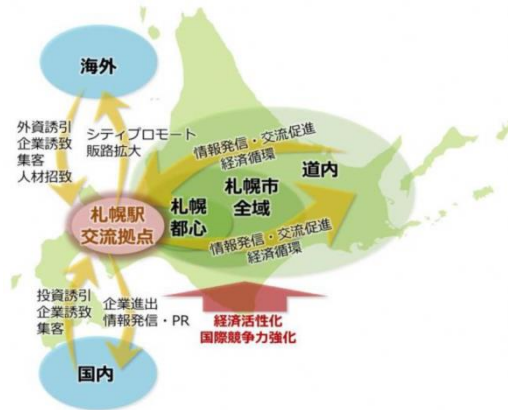
- ・ 札幌駅交流拠点の先導街区の整備や関連事業に対する市の基本的な考え方を整理
- ・ これを基に、今後策定予定の（仮称）札幌駅交流拠点まちづくり計画や、関連事業の整備計画等について、関係する事業者や行政機関との検討を行う



▲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

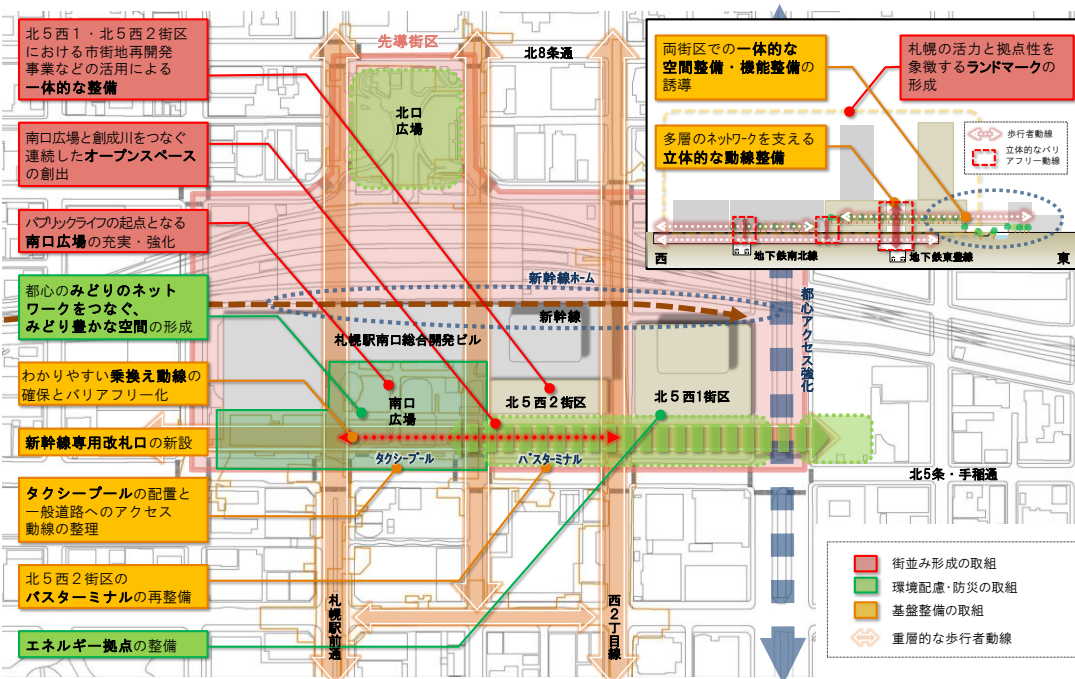
1. 世界とつながる国際ビジネス・観光促進のハブ
2. 都市と自然が融合した、札幌・北海道のシンボル
3. 都心の回遊・にぎわいの起点となる顔



○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中間にある大通公園とその沿道地区

札幌駅南口地区

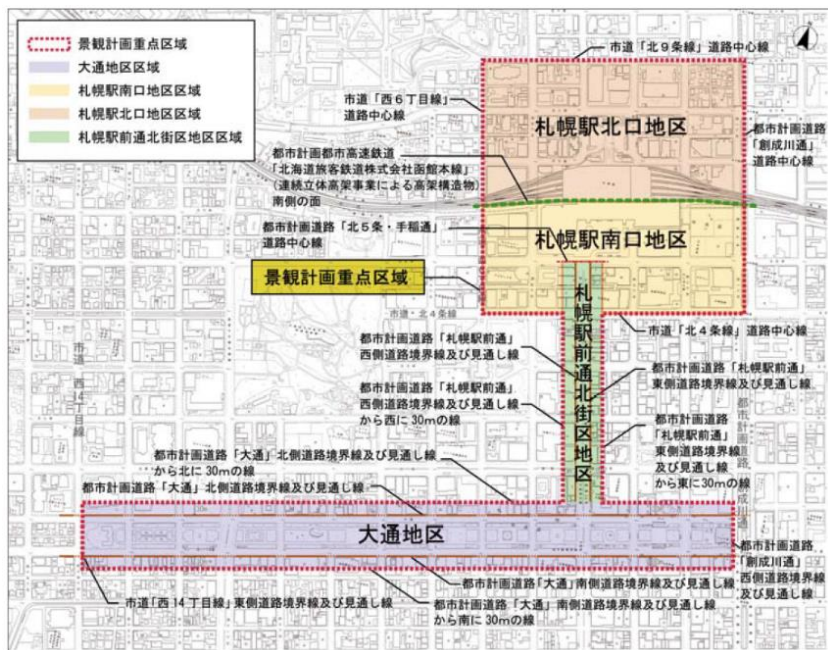
札幌の玄関口 JR 札幌駅の南側一帯の商業と業務が混在する地区

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・語らい・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。
外壁の色彩・材質	○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する ○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*	○仮囲いやバリケ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、協働で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

【景観重点区域：札幌駅前通北街区地区】

○景観形成の方針・景観形成基準

街並みの目標像	建築物等の整備の指針	景観形成基準
1 都市形成の歴史を活かした統一感のある街並み	<p>1-1札幌駅前通の景観特性に配慮する 札幌駅前通は、都心の格子状の道路のなかでも、ゆとりのある幅員と、列の並木による豊かな緑が特徴となっている。また、沿道の建築物の高さがほぼ道幅に近いスケールで揃っており、風格を感じさせる街並みの壁面が形成されている。こうした景観要素により、札幌駅前広場からの見通し景（ビスタ）が効いた統一感のある通りとなっている。 ビスタの効いた通りは、連続性のある強い印象を与える一方で、単調になりがちな面もあるが、札幌駅前通では、道庁赤レンガをアイストップとしたイチョウ並木をはじめ、一定の間隔で道路が交差することにより視界が開け、景観の変化を味わうことができる。今後、土地利用が高度化し、新たなスカイラインが形成されていくことが考えられるが、街並みの統一感や辻ごとの変化を大切にすることが必要である。</p>	<p>中高層部の壁面位置の連続性に配慮した形態意匠とする。</p> <p>街区の角に位置する建築物は、隅切り部のオープンスペースの設置や両方の通りに向けた正面づくりなど、街角の印象を高めるよう配慮した形態意匠とする。</p>
	<p>1-2落ち着いた色彩計画により、周辺との調和に配慮する 札幌駅前通の街並みは、落ち着いた色調の建築物からなり、通りには道庁赤レンガを意識した素材や色の使用も見られる。こうした色彩、素材の特徴や、建築物の高さと道幅とのバランスがとれた通りの困われ感を活かし、周辺と調和した落ち着いた色彩計画とすることが大切である。</p>	<p>建築物等は、別表3「色彩景観基準」(4)札幌の観色70色と、その近似色（限界色票参照）とし、周辺との調和に配慮した色彩計画とする。ただし、れんがや幌軟石などの自然素材を調色せず使用する場合はこの限りでない。</p> <p>建築物の表情に変化を与えるアクセントカラーは、低中層部で使用し、色数や面積を抑える。</p>
2 歩いて楽しいにぎわいを感じる街並み	<p>2-1低層部は、連続したにぎわいが感じられるよう配慮する 歩行者の目線に触れやすい低層部の表情は、にぎわいがある街並みを形成するうえで重要な役割を果たす。低層部に商業・飲食施設などを配置する場合は、建築物内部のにぎわいを感じられるよう、開放性を演出することが大切である。 一方、業務施設等は営業時間外に閉鎖的にならないよう、通りの連続したにぎわいの演出が求められる。また、街並みのにぎわい感には夜間の演出も重要である。札幌駅前通では、地下歩行空間のスルーホールの暖色系の光や冬期間のイルミネーションにより、楽しく歩ける環境が整えられている。沿道の建築物においても、これらと協調しながら夜間景観を演出することが必要である。低層部の連続性、開放性や夜間景観の演出によって、時間帯を問わず、にぎわいを感じられるよう配慮することが大切である。</p>	<p>建築物の2階以下で分節化し、低層部は周辺との連続性に配慮した形態意匠とする。</p> <p>低層部に設ける開口部は、開放性の確保やヨーウィンドウの設置など、機能に応じて配慮した形態意匠とする。</p> <p>ショーウィンドウなど開口部から発せられる光、壁面やオープンスペース等の照明により、昼とは異なる魅力的な夜間景観の創出に努める。また、落ち着いた光や建築物の素材等を活かした照明計画に配慮する。</p> <p>自動車の出入口は、札幌駅前通に面して設置しない。ただし、障がい者用の駐車スペース等はこの限りでない。</p>
	<p>3-1オープンスペースを活用し、様々な活動が行われるよう配慮する 都市の魅力は、街並みや建築物等の美しさだけではなく、訪れた人々がまち歩きをしたり、休憩、読書や軽食をしたり、人の流れや動きを楽しんだりといった様々な活動の展開により、豊かな時間を過ごせることからもつくられていく。人々のまちなかでの様々な活動により、新たな都市文化が育まれるよう、道路と建築物の中間領域にオープンスペースを設け、演出することが大切である。</p>	<p>イベントやオープンカフェなど、にぎわいや憩いの場として活用されるよう、札幌駅前通に面してオープンスペースの設置に努める。</p> <p>オープンスペースが魅力的に活用されるよう、植栽、意匠に配慮されたベンチ、日よけや移動式ワゴン等の設置に努める。</p> <p>オープンスペースの舗装は、歩道と調和するよう仕上げるとともに、段差を生じないものとする。</p>
	<p>4-1品格ある街並み形成のため、質の高い形態意匠とするよう配慮する 札幌駅前通は、札幌の玄関口である札幌駅前広場からのメインストリートであり、この通りの景観は札幌のイメージに及ぼす影響が大きい。品格ある街並みを形成していくために、札幌駅前通沿道及び札幌駅前広場に面する建築物等の形態意匠の質を高めることが重要である。このため、札幌駅前広場からの広がり感や空間の連続性に配慮するとともに、目新しさや話題性を形態意匠の拠りどころとせず、経年変化にも陳腐化しない形態意匠とすることが大切である。</p>	<p>イベントやオープンカフェなど、にぎわいや憩いの場として活用されるよう、札幌駅前通に面してオープンスペースの設置に努める。</p> <p>オープンスペースが魅力的に活用されるよう、植栽、意匠に配慮されたベンチ、日よけや移動式ワゴン等の設置に努める。</p> <p>オープンスペースの舗装は、歩道と調和するよう仕上げるとともに、段差を生じないものとする。</p> <p>建築物等は、周囲と調和しない他の文化様式の模倣や疑似素材の使用をせず、質の高い形態意匠とするものとする。</p> <p>札幌駅前広場に面する建築物は、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。</p>
4 メインストリートとして品格のある街並み	<p>4-2広告物は、街並みの品格を損なわないよう掲出方法に配慮する 広告物は、施設の案内誘導等や街並みににぎわいを演出する役割をもつ一方、掲出方法によっては乱雑な印象を与えるおそれがある。このため、街並みの品格を損なわないよう、広告物の掲出方法に配慮することが大切である。</p>	<p>ショーウィンドウ等の内部の掲出物は、質の高いデザインとするよう配慮する。また、窓等のガラス面の内部には広告物を掲出しない。</p>
	<p>4-3無機質になりがちな付帯設備等は、形態意匠や位置等に配慮する 塔屋・屋上設備等は、必要な機器である一方、その形態意匠は無機質になりがちである。また自動販売機は、設置位置によって乱雑な印象を与える。このため、これらの付帯設備等は、本体建築物と一体となるように形態意匠や設置位置に配慮することが大切である。</p>	<p>塔屋・屋上設備等は、札幌駅前広場及び前面道路から直接見えない位置に配置する。やむを得ず前面道路から直接見える位置となる場合は、建築物の壁面と一体となった目隠し等を設ける。この場合、目隠し等の高さは10mを超えないものとする。</p> <p>自動販売機等は、建築物と一体となるように設置するとともに札幌駅前広場及び札幌駅前通に正面を向けて設置しない。</p>
	<p>4-4景観の維持管理に努める 良好な景観の形成には、建築当初の質の高さを維持していくことが必要である。このため、建築物や敷地内の植栽等を、適切に管理することが求められる。また、建築物除却後の更地は、廃れた印象を与えないよう、適切に維持管理を行うよう努めることが大切である。</p>	<p>より良い景観形成のため、土地所有者等(は)周辺と協調して、土地・建築物の維持管理に努める。</p>

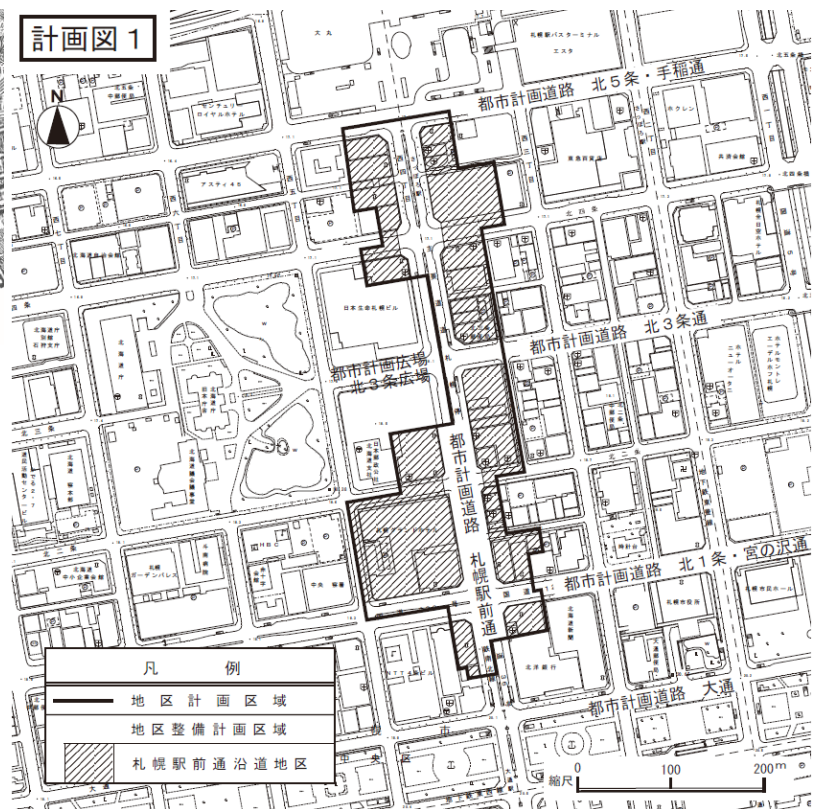
■ 札幌駅前通北街区地区計画：平成28年(2016年)6月 札幌市

○名称、区域等の基本情報

名称	札幌駅前通北街区地区計画	
面積	地区計画区域：7.3ha 地区整備計画区域：5.3ha	
地区計画の目標 (一部抜粋)	にぎわいを呼ぶ沿道機能の導入や重層的な歩行者ネットワーク空間の形成、軸性を演出する景観の形成を図るなど、多様な活動が生まれる空間づくりを誘導することにより、札幌のメインストリートとして魅力ある都心空間を創出すること	
整備計画の概要 (一部抜粋)	用途の制限	次に掲げる建築物は、建築してはならない (1)住宅（兼用住宅を含む。） (2)共同住宅、寄宿舎又は下宿 (3)風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律122号)第2条第6項各号及び第9項に該当する営業に係るもの
	容積率の最高限度ほか	10分の80 下記に示す地区整備計画に定められた条件のいずれかに該当し、かつ、札幌駅前通の魅力ある都心空間の形成に寄与すると市長が認めた建築物の容積率の最高限度は、敷地面積に応じ1050%を限度とする。 地区整備計画に掲げられた用途（以下、「用途」と記載）（別表1）に供するもの又は通りのにぎわい演出に配慮されている用途（別表2）に供するもの、用途（別表3）に供する部分の床面積の合計の延べ面積に対する割合が2/3以上のもの、外壁等の面が道路境界線から2m以上後退しかつ幅員2m以上の歩道沿空地の整備、「札幌駅前取り公共地下歩道」又は「札幌停留場」へ接続しかつ用途（別表1又は別表2）に供するもの、「札幌駅前取り公共地下歩道」の出入口を敷地内へ取り込む又は「札幌停留場」の出入口を敷地内に設けるもの、地区整備計画に定められた条件を満たす屋外広場又は屋内広場を「札幌駅前通」に接して設ける建築物、等。
	高さの最高限度	56m ただし、建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離に応じて60mとする。
	形態又は意匠の制限	1 景観法に基づく札幌市景観計画の「札幌駅前通北街区地区景観計画重点区域」及び「札幌駅南口地区系関係各重点区域」における行為の制限に準ずる。 2 建築物の2階以下の範囲で意匠の分節化を図る。 3 建築物の屋上に設ける目隠し等の工作物で高さが10mを超えるものは設置してはならない。



▲位置図



計画図▶

参考資料. パブリックコメント

1 意見募集概要

(1) 意見募集期間

平成30年8月8日（水）～平成30年9月6日（木）

(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 10人
- 意見提出件数 46件

まちづくり計画案の項目	意見数	割合
1 札幌駅交流拠点まちづくり計画の目的と位置づけ	0件	0.0%
2 札幌駅交流拠点まちづくり計画の目標と基本方針	0件	0.0%
3 現状・課題と取組の方向	33件	71.7%
4 計画の推進	6件	13.0%
計画案全般に関すること	7件	15.2%
合計	46件	100.0%

（注）計画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

3 現状・課題と取組の方向			
意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
1	9	P9の図では西2丁目線の北4条以南に地下ネットワークがイメージとして記載されているが、他の部分ではそのような記載はない。整合を図るべきではないか。	P9の図を修正し、整合を図ります。
2	10	既存のAPIA結節空間以外でも、縦動線と一体となった広場空間が整備されることを期待する。	ご意見のとおり、縦動線と一体となった空間の充実が必要であると考えております。 なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。
3	10	オープンスペース形成の際は、駅前広場から創成東地区への歩行者を中心とした賑わいが形成されることを期待する。	ご意見のとおり、南口駅前広場と創成東地区の間の人の流れを促すオープンスペースの形成が必要であると考えております。 なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。
4	11	北5西1街区において、辻空間については、「バリアフリー」「観光客・来街者にやさしい空間づくり」等を記載してはどうか。	本計画では、北5西1街区を含め、誰にでもわかりやすく、バリアフリーに配慮した空間を形成することを位置づけております。
5	13	駅を含めた回遊性、駅を中心とした回遊性といったイメージ図があった方が分かりやすいと思う。	駅を中心とした回遊性のイメージについては、P9の図で表現しております。
6	14	札幌駅周辺と大通駅周辺の回遊性向上のため、西2丁目線で地下通路を繋げてほしい。 類似意見1件	ご提案の内容は本計画の対象区域外であるため、位置づけておりません。なお、現時点で具体的な整備計画はありませんが、今後の参考意見とさせていただきます。
7	14	西2丁目線においてもチカホのようにぎわいを形成する空間が整備され、既存の地下歩行者空間と一体となったネットワークを形成できることを期待する。	
8	14	新幹線コンコースと地下鉄東豊線コンコースがエスカレーターで繋がると乗り換えがスムーズになる。	本計画では、基盤整備の取組の方向として、新幹線駅と各交通施設が相互に繋がる乗換動線を整備するとともに、バリアフリーに配慮した動線の形成を位置づけております。
9	14	新幹線駅施設と地下が直接接続し、既存の地下歩行者ネットワークと接続するとより利便性が高まるのではないか。	なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。

10	14	<p>高齢者等への配慮として、地下鉄東豊線から南北線への連絡通路に動く歩道を設置すべきである。</p> <p>類似意見2件</p>	<p>既存通路への動く歩道の設置は、構造上の課題等から困難ではありますが、今後本計画を踏まえ、周辺の再開発等との連携を図りながら、交流拠点全体で地下歩行ネットワークの充実を図るなど、様々な手法で高齢者等に配慮した歩行者動線の確保について検討してまいります。</p>
11	17	<p>新千歳空港からの乗客は、大谷地インター経由の空港連絡バスを利用して中心部のホテルへ向かうことなどから、創成川通の機能強化は必要ない。</p> <p>類似意見1件</p>	<p>創成川通の機能強化は、札幌駅交流拠点と連携し各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させるとともに、北海道新幹線札幌開業の効果を全道に波及させることを目標としています。</p>
12	17、18	<p>新幹線駅施設の整備と併せ、都心アクセス強化・バスターミナル再整備・観光団体バス乗降場・タクシーや一般車乗降場等が一体的に再整備され、近距離・長距離移動に応じた交通モードの乗換などが円滑になるなど、利便性の高い交通結節点として整備されることを期待する。</p>	<p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、バスターミナル、観光・団体バス乗降場、タクシー・一般車乗降場などを適切に配置し、利便性の高い交通結節点を形成することを位置づけております。</p> <p>なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。</p>
13	18	<p>旅行カートを引いた観光客や車椅子の団体客に対応したエレベーター数を用意すべきである。</p>	<p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、公共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形成を位置づけております。</p> <p>エレベーターの基数やサイズについては箇所ごとの需要に応じたものとなるよう検討いたします。</p>
14	18	<p>札幌駅周辺の路上に分散するバス乗降場をバスターミナルに集約し、待合スペースの確保等により、分かりやすく利用しやすいバスターミナルを作してほしい。</p>	<p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、バスターミナルの再整備にあたり、交通結節機能の強化のため、都市間バスを集約するとともに、路線バスも可能な限り集約することを位置づけております。</p> <p>また、バス利用環境の向上のため、快適な待合スペースの確保や、バリアフリーに配慮した歩行者動線の確保を位置づけております。</p>
15	18	<p>創成川通の機能強化と北5西1・北5西2街区でのバスターミナル再編を一体的に行うことで利便性が向上することを期待する。</p>	<p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、創成川通の機能強化については、札幌駅交流拠点と連携し各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させることを位置づけております。</p> <p>なお、バスターミナル再編との関係は、今後検討してまいります。</p>
16	19	<p>誘導サインの外国語対応は英語表記だけで十分である。</p>	<p>札幌には様々な国や地域から観光客が訪れており、特に中国・韓国をはじめとしたアジア圏からの割合が多いことから、ニーズに応じた誘導サインの多言語化が進められるべきものと考えます。</p>

17	19	JR 札幌駅と地下鉄東豊線間の動線が分かりにくいいため、通路を拡幅するなど目立たせてほしい。 類似意見1件	本計画では、基盤整備の取組の方向として、公共交通施設間の乗換利便性や回遊性の向上等に配慮した歩行者動線の形成、誘導サインの適切な配置を位置づけております。 なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。
18	22	一部の富裕層向けではなく、よりニーズが高いクラスのホテルの整備を進めるべきである。	現在、札幌には国際水準のホテルが不足していることから、本計画に位置付けております。 またこれに限らず、札幌には様々な国・地域から観光客が訪れていることを踏まえ、宿泊機能の多様性の向上を図ってまいります。
19	23	北海道・札幌の食については、民間の店舗で様々な体験できるので、公共主導の食文化体験施設は不要ではないか。	食は北海道・札幌の魅力の1つであることから、「食文化体験施設」をイメージ例として記載しております。 ただし、これはあくまでも例示であり、施設の必要性含め、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。
20	23	高機能オフィスに誘致する対象は、既に特定しているのか。	本計画において、特定の企業等を誘致対象として限定しているものではありません。なお、高機能オフィスについては、企業の本社機能やバックアップオフィス等の立地を誘導することを目的に整備を推進してまいります。
21	23	高機能オフィスは、エネルギー消費が大きく、省エネの政策と大きく矛盾するのではないか。	高機能オフィスとは、高い耐震性や自立電源等による業務継続性の確保や、省エネ対策等による環境負荷低減にも配慮したオフィスのことであり、省エネ施策と矛盾するものではないと考えます。
22	23	インフォメーションや荷物の預かり所だけでなく、観光の目的となるような施設があわせて整備されると良いのではないか。	ご意見は、今後の取組にあたっての参考とさせていただきます。
23	24	複合市街地形成ゾーンにおいて、居住機能の適切な立地を図るとありますが、都心部に市営住宅を建てるのではなく、郊外市営住宅を建替えるべき。	現在、札幌駅周辺に市営住宅を新たに整備する予定はありません。 なお、既存の市営住宅については、建替・改修・維持管理を計画的かつ効率的に進めてまいります。

24	25	<p>「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」とある。この事を、観光客をはじめとした来街者にも周知する機能があると良いのではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、一時滞在施設の来街者への周知は非常に重要であるため、そのための考え方の一つとして、計画書 P27 に下記を追加いたします。「災害発生時に、一時滞在施設への誘導等を迅速に行えるよう、施設に関する周知や関係者間で情報共有ができる体制の構築を図ります。」</p>
25	26	<p>ICT機器は、外部からのハッキング等の危険があり導入すべきでない。</p> <p style="text-align: right;">類似意見1件</p>	<p>ICTは、エリアでのエネルギーマネジメントを実現する上で、有効な技術であると考えております。ICTを導入する際は、その必要性について十分検討するとともに、危険性、脆弱性についても考慮してまいります。</p>
26	27	<p>浸水対策について、具体的なものが記載されていないが、どのように考えているか。</p>	<p>本計画では、環境配慮・防災の取組の方向として、浸水対策について位置づけております。</p> <p>なお、具体的な浸水対策の内容については、個々の開発の中で検討されるべきものと考えます。</p>
27	27	<p>札幌市も「ICTを活用した官民連携の健康まちづくり推進プロジェクト」という実証実験が行われるとのことで、今後更にスマートシティの実現に向けた取組が進められることを期待する。</p>	<p>本計画では、スマートシティを目指してICT等の先進的な情報通信技術を活用していくことを位置づけております。</p>

4 計画の推進			
意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
28	28	新幹線関連施設が大東案へ決まり、新しい札幌駅の駅前が創出されるものと考え。先導プロジェクト街区を中心に新しい「駅前顔作り」が今後行われていくことを期待する。	先導プロジェクト街区を中心に、今後、新しい駅前の顔作りを進めてまいります。
29	28	北5西1・西2街区や北4西3街区など、駅交流拠点内に大規模街区の開発プロジェクトが進捗・検討されているが、それぞれ高容積化し、類似する用途が導入される可能性もあることから、完成時期と、規模・用途が適正にバランスするような誘導が必要と考える。特に北5西1・西2街区については、高容積の考え方だけにとらわれない札幌駅前に相応しい豊かな空間づくりを期待する。	ご意見の主旨も踏まえながら、今後駅周辺で具体化する開発の相互の関係性にも留意し、適切に誘導、調整を進めてまいります。
30	29	新幹線関連施設、都心アクセス強化、バスターミナルなど、各基盤整備が同時期に整備されることで最大限効果が発揮できるよう、検討が進捗することを期待する。	本計画の目標として、北海道新幹線札幌開業を見据え、バスターミナル等の基盤整備を含む札幌駅交流拠点の再整備の推進を位置づけております。
31	30	ビルの屋上に太陽光発電パネルを設けると、強風や突風で落下する危険があるので、設置は低層階に限定すべき。	太陽光パネルは、省エネビル化を推進するにあたり、有効な設備の一つであると考えております。 なお、その設置の必要性や設置する場合の安全確保については、個々の開発の中で検討されるべきものと考えます。
32	31	立体道路制度やその他の都市計画制度等の活用について、駅交流拠点における開発プロジェクトや基盤整備とあわせた積極的な活用を期待する。	本計画では、各種事業手法を適切に活用しながら、個々の開発や基盤整備を進めていくことを位置づけております。 なお、具体の整備手法については、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。
33	32	駅交流拠点においては、札幌の玄関口にふさわしい魅力的な空間形成、利便性の高い交通結節点の形成が求められていることから、補助事業の活用や、鉄道駅近接の立地であることを鑑みた駐車場の緩和等が積極的に実行されることを期待する。	本計画では、各種事業手法の適切な活用の一つとして、補助事業の活用も位置づけております。 また、附置義務条例については、現在緩和に向けた見直しを検討中です。

計画案全般に関すること			
意見 番号	該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
34	—	歩行者中心の回遊性の高い空間を形成するとあるが、自転車レーンの設置位置について記載がない。	都心部における自転車通行空間の具体的な整備内容については、個別計画の「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」に取りまとめており、本計画では自転車通行空間の具体的な整備内容については記載していません。
35	—	北海道新幹線の札幌駅について、創成川の西側に駅舎・改札口ができ、東側にグランクラス専用改札口の設置を検討していると報道等で聞いている。これらの改札はどのようにつながるのか。	新幹線ホーム位置の決定段階でJR北海道が提示している案では、創成川の東側への改札口の設置は予定されていません。
36	—	喫煙者の意識改革や、受動喫煙による健康被害に配慮したまちづくりを進めてほしい。 類似意見4件	平成30年7月に、改正健康増進法が成立しました。その趣旨の一つに「望まない受動喫煙をなくす」ということがありますことから、法の趣旨に基づき、今後も受動喫煙防止に関する市民や関係団体、事業者等の意識の向上を図り、市民、行政、事業者が一体となった取組を進めてまいります。

SAPP_URO

札幌駅交流拠点まちづくり計画

《発行》 平成30年（2018年）9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-B02-18-1904
30-1-151
