

	現状の評価度		施策の必要度	
Sustainability	1.都心内で車の移動がしやすい	26.2	56.9	1.都心内で車の交通量を減らすこと
	2.都心内で自転車の移動がしやすい	28.8	61.3	2.都心内で自転車が走りやすい環境を整備すること
	3.みどりが豊かにある	55.1	73.9	3.都心全体にみどりを充実させること
	4.災害に強いまちだと感じる	23.1	88.2	4.災害に強いまちづくりを進めること
	5.地球環境にやさしいまちだと感じる	24.5	80.2	5.地球環境にやさしいまちづくりを進めること
Management	6.街なかで行われているイベント・催しの情報がわかりやすく、入手しやすい	47.2	68.4	6.街なかで行われているイベント・催しの情報をわかりやすく発信すること
	7.まちの案内表示がわかりやすい	50.1	74.8	7.まちの案内表示をわかりやすくすること
	8.まちが清潔で美しい	66.8	86.3	8.まちを清潔で美しくすること
	9.札幌らしさを感じる街並みがある	75.1	81.6	9.札幌らしさを感じる街並みを維持・整備すること
	10.建物の更新（建替え）が進んでいる	75.5	52.9	10.建物の更新（建替え）を進め、まちをリニューアルすること
	29.冬の街並みが美しい	62.9	72.0	29.冬の街並みを美しくすること
Innovation	11.様々な学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場が多い	45.2	61.5	11.学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場を増やすこと
	12.日常的に芸術文化にふれる機会や場が多い	38.6	60.4	12.日常的に芸術文化にふれる機会や場を増やすこと
	13.公園や広場など、快適に過ごせる場所が多い	65.0	75.6	13.公園や広場など、快適に過ごせる場所を増やすこと
	14.気軽に休める場所（ベンチ等）が多い	51.3	73.7	14.気軽に休める場所（ベンチ等）を増やすこと
	15.国内外から多くの人が集まり交流が生まれている	47.7	50.2	15.国内外から多くの人を呼び込む場や交流の機会を増やすこと
	16.新たなビジネスや企業が生まれている	30.4	62.8	16.新たなビジネスや起業を支える場や機能を充実させること
Livability	17.快適に歩きやすい	70.9	81.3	17.快適に歩ける屋内外の歩行者空間を充実すること
	18.バリアフリー化が進んでいる	37.3	82.6	18.街なかのバリアフリー化を進めること
	19.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）を利用して都心へ行きやすい	75.5	79.6	19.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）を利用して都心へ行きやすくすること
	20.都心内を移動するための公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）が充実している	68.5	77.2	20.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）での都心内の移動をしやすくすること
	21.働きやすい、働きやすそう	48.9	71.7	21.都心で働きやすい環境を整えること（保育・託児施設を充実させることなど）
	22.暮らしやすい、暮らしやすそう	60.1	64.4	22.都心で暮らしやすい環境を整えること
	27.降雪、積雪時でも地上部が歩きやすい	27.2	83.0	27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること
	28.降雪、積雪時でも地下通路が整備されていて、移動しやすい	72.8	80.4	28.地下通路を充実させること
Energy, Economy,...	23.四季折々のイベントや祭りが多い	71.9	66.1	23.行ってみたくなるようなイベントを増やすこと
	24.まち歩きを楽しめる通りや場所が多い（買い物、飲食、休憩できるなど）	70.4	75.3	24.まち歩きを楽しめる通りや場所を増やすこと
	25.行ってみたくなるような魅力的な店や場所が集まっている	57.7	75.2	25.行ってみたくなるような魅力的な店や場所を増やすこと
	26.商店街や店舗・企業などの活気やにぎわいが感じられる	49.7	78.1	26.商店街や店舗・企業の活気を高めること
	30.冬・雪を楽しめるイベントが多い	57.4	58.7	30.冬・雪を楽しめるイベントを増やすこと

※平均値（評価度 52.7%、必要度 71.8%）より 10%以上高い値は赤、低い値は青で表記

(2) 都心の構造に係る検証

1) 骨格構造

①骨格軸

■駅前通／にぎわいの軸

展開指針：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

取組の骨子	現況の検証	課題
象徴的な軸空間の形成	<p>【空間の適切な誘導に係る素地の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○第2次都心まちづくり計画の作成を受けた「札幌駅前通地区まちづくりビジョン」の作成 ○ビジョンの具現化に係る「駅前通北街区地区計画」の変更、実行指針としての「まちづくりガイドライン」「景観まちづくり指針」の策定 ○後述する「都心商業エリア」における象徴的空間 T ゾーンにおける複合型の地区計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> ●骨格軸に関連するまちづくりのコーディネーターである2つのまちづくり会社との連携による開発の適切な誘導への支援
多様なネットワークの形成	<p>【重層的ネットワークのハブ空間の創出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿道開発に伴う地下接続の促進 <p>【エネルギーネットワークの拡充】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿道開発に併せたエネルギーネットワークへの接続物件の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ●沿道の老朽ストックの更新に併せた地下接続の促進 ●都心エネルギーマスタープラン並びにアクションプランに基づくプロジェクト展開
軸双方向からの資源・資産の高質化によるにぎわいの軸の強化	<p>【交流拠点の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○北5西1・2地区市街地再開発事業に係る都市計画決定 <p>【都心南のゲート空間創出の機運】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中島公園における新 MICE 施設整備計画の策定に伴う、交流拠点強化と都市観光・交流支援機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●COVID-19 を契機とした観光産業の低迷化に伴う新 MICE 施設整備事業の停滞への対応

■大通/はぐくみの軸

展開指針：札幌のまちを形成する根幹となる歴史を備える東西軸として、潤いあるみどりを中心に、札幌の都市文化・新たな価値をはぐくむ空間の創出

取組の骨子	現況の検証	課題
骨格軸の強化	【軸強化の機運】 ○はぐくみの軸強化方針の策定に向けた検討の推進 ○都心のみどりづくり方針（仮称）におけるフラッグシッププロジェクトとして的大通公園再整備検討の推進	●公園と沿道空間の一体的かつ連鎖的な空間形成促進のための将来像と施策、官民の連携方策の明確化
都心東西市街地の連携強化	—	●回遊性を支える空間・機能並びにみどりの強化のための空間像・機能像の明確化

■創成川通/つながりの軸

展開指針：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・つながりの創出

取組の骨子	現況の検証	課題
広域交通ネットワーク機能の強化	【都心アクセス強化への機運】 ○都心アクセス強化（ダイレクトアクセス）に向けた都市計画決定並びに国土交通省新規事業への採択	●地上部（創成川公園）の再整備に伴う空間形成と、東西市街地の連続性の強化の具体策の提案
創成川以西・以東の市街地の連続性強化	【創成川横断環境の強化検討】 ○札幌駅交流拠点の整備に伴う創成川上空の移動環境の整備可能性の検討（北5西1・東1街区を結ぶ空中歩廊）	●はぐくみの軸、うけつぎの軸、軸沿道開発機運等との連携による東西市街地の連携強化に向けた具体的施策の明確化
狸二条広場の活用による地域活性化の促進	—	●狸二条広場の活用と連動した狸小路・二条市場周辺における活動の活性化による回遊・交流の誘発

■北3条通/うけつぎの軸

展開指針：札幌発展の歴史・文化を活かした街並み、空間の形成とその活用

取組の骨子	現況の検証	課題
歴史を活かした街並み形成の促進	○北3条通（創成川以東）における電線地中化、歩道再整備による景観の向上 ○旧永山邸並びに三菱鉱業寮の指定管理を通じた新たな交流資源創出	●アカプラ⇄創成川間における沿道空間の整備に係る機運づくり
北3条広場を起点とする広場空間の連鎖	○北2西3、北3西3街区における建替え更新を通じた地下空間の連鎖	●今後の北3条通沿道における建替え更新を見据えた回遊環境強化に資する誘導・支援策の具体化

②展開軸

■東4丁目線/いとなみの軸

展開指針：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

取組の骨子	現況の検証	課題
都心まちづくりを支える軸の一つとしての空間・機能の強化	○東4丁目線のクランク解消並びに断面の変更（歩行環境強化）に係る都市計画決定	●いとなみの軸を形成する大通以南の区間に係る方針の明確化
まちづくりへの通りの活用	○創成東地区まちづくり推進支援を通じたプレイスメイキングの展開	●歩行者利便増進道路制度の適用等、これまでの地区まちづくり検討の蓄積を踏まえた官民連携策、新たな道路活用方策の具現化

③交流拠点

■札幌駅交流拠点

展開指針：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

取組の骨子	現況の検証	課題
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	○北 5 西 1・2 地区市街地再開発事業における開発主体の立ち上げと都市計画決定等の事業化推進	●新幹線駅東口に隣接する北 5 東 1 街区における土地利用、地区施設整備等に係る地権者との合意形成 ●新幹線東地区まちづくり勉強会との連携促進

■大通創世交流拠点

展開指針：質の高い文化的なライフスタイルを支える機能・空間の形成

取組の骨子	現況の検証	課題
札幌の都市文化を発信・体感する拠点機能の展開	○北 1 西 1 地区市街地再開発事業（創世スクエア）の完了に伴う新たな交流拠点機能の創出 ○都市文化創造拠点まちづくり研究会の支援を通じたまちづくりガイドラインの作成 ○時計台周辺における建替え更新を視野に入れた勉強会の組成	●小康状態にある大通東 1 丁目街区における民間主体の開発検討の再起動支援 ●庁舎建替え更新、大通西 1 街区活用の方向性等の明確化 ●大通沿道における民間主導のまちづくり検討活動の低迷
交流拠点を核とした、人とまちをつなげるネットワークの強化	—	●はぐくみの軸強化方針検討を通じた創成川東西市街地並びに大通公園と南北街区の連携方策の具体化

骨格軸 総評

【骨格構造の形成に係る成果】

- 骨格軸については、象徴性の発揮を重視する駅前通/にぎわいの軸（札幌駅～大通間）における地下歩行空間の整備を機に、沿道の都心まちづくりのモデル的建替え更新が推進されたことが大きな成果である。
- さらに同区間におけるエリアマネジメント主体による今後の適切な更新・開発誘導の方向性を定める官民が共有するルールが明確化されたことから、これらのモデル的开发に追従する形でまちづくり計画に定める空間形成と空間活用の促進が見込まれる。

- 同軸については大通～すすきの区間においても、民間を中心としたガイドライン・地区計画の策定が行われ、エリア固有の商業地にふさわしい都市機能・空間更新が見込まれることから、にぎわいの軸の空間形成については、概成しつつあるものと考えられる。
- 大通/はぐくみの軸については、現在策定が進められている都心のみどりづくり方針に於いて都心の象徴的パブリックスペースである大通公園のあり方と、はぐくみの軸強化方針により、パブリックスペースと呼応・共生する沿道空間のあり方について方向性を示すこととしている。
- この取組を機に、今後の沿道地権者による協調型の更新が進むことで都市軸の強化に資するまちづくりが展開される期待感が高い。
- 創成川通/つながりの軸は、既に実現している主要動線としての交通機能の高次化と都市公園の整備による空間強化が、今後の都心ダイレクトアクセス整備に伴う拡充が見込まれる。
- 以上の観点から、骨格軸（4 + 1 軸）については、その半分を占める上記3軸において、目指す方向性が概成しつつあることが、都心まちづくりにおける大きな成果となる。
- 残る北3条通、東4丁目線については、前者は都市計画広場の整備、後者については道路の線形・断面の変更に係る都市計画決定を経ており、今後の地区のまちづくり機運の高まりに併せて軸形成に係る取組を進める初期段階にあるものとする。
- 交流拠点については、2拠点それぞれに於いて、前者は北海道新幹線札幌延伸を機に大規模再開発事業が進められていること、後者については大通側が概成しつつあることと、前述の都市軸の方向性検討に係る取組が進められていることから、これらのまちづくりの方向性に呼応し、今後の都市開発機運の高まりに応じてまちづくりが促進されるものと思われる。

【骨格構造の形成に係る課題】

- 骨格軸については、左記のとおり、高幅員の3軸（にぎわい・はぐくみ・つながりの軸）がそれぞれ都市基盤整備、計画策定等が進められるため、軸の目指す取り組みが概成しつつあると言える。
- ただし、つながりの軸については、公共投資に追従する民間開発が不透明であること、加えて民間開発を誘発・誘導する指針がないことから、この策定が急務となる。
- 同様にうけつぎの軸、いとなみの軸の2軸についても、前者は都市計画広場整備や、創成川以東の区間における電柱地中化整備等の整備効果が軸全体に波及せず、沿道の更新が活性化しないことが大きな課題となる。
- 同様に後者（いとなみの軸）についても、創成東地区まちづくりの基軸として定め、人を中心とした道路整備を推進していく中で沿道との連携可能性が低く、波及効果が現状では見込まれないため、誘導方策を具体化すべきであるとする。
- 交流拠点については、特に大通・創世交流拠点に於いて、旧創世交流拠点のエリアにおける開発促進が停滞しており、都心東西市街地の連携促進、回遊の創出等の観点からも、ゲートとなる当該エリアにおける開発機運の再活性化が急務となる。

2) ターゲット・エリア／空間形成指針

①ターゲット・エリア

■都心強化先導エリア

展開指針：都心まちづくりの目標を先導的に具現化する都市空間・都市機能の誘導・形成

取組の骨子	現況の検証	課題
骨格軸・交流拠点を中心とした象徴的な都市空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○4つの都市軸における空間形成の取組の推進（前述の通り） ○2つの交流拠点における空間形成に係る取組の推進（前述の通り） 	<ul style="list-style-type: none"> ●前述の骨格軸並びに交流拠点に係る課題点の通り
成熟都市さっぽろのショーケースとなる都市空間の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前通沿道における民間開発を通じた接続空間形成の増進 ○駅前通周辺におけるコワーキングスペース、シェアオフィス等の開設増進 	<ul style="list-style-type: none"> ●民間施設における特定用途以外のバリアフリー化の促進のための制度補完 ●建物低層部への誘導用途・機能に対する導入インセンティブの明確化（既存コンバージョン含む）
都心強化に資する機能・空間の高次化（札幌駅以南、創成川以西において、居住機能ではなく業務機能の高次化を図る）	<ul style="list-style-type: none"> ○立地適正化計画における都市機能誘導区域の指定 ○開発誘導方針における「高機能オフィス整備ボーナス」の設定 	<ul style="list-style-type: none"> ●業務機能の高次化に対する民間の積極的導入促進を図るための、インセンティブ等の見直し（既存コンバージョン含む）

■都心商業エリア

展開指針：路面の魅力の再生と中心商業地としての歴史・伝統の活用による活性化

取組の骨子	現況の検証	課題
ストリーットの個性化と遺産の活用	<ul style="list-style-type: none"> ○大通 Tゾーンにおけるガイドラインの作成 ○開発機運に応じた、ガイドライン実現化に資する地区計画の策定 ○南1条通における建替え更新を視野に入れた地区計画策定への検討着手 ○狸小路商店街におけるウォークアブルなまちづくりの推進 	—
移動環境の向上と公共・共用空間の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○路面電車ループ化に伴う駅前通の公共交通機能の強化 	—
まちのデザインとおもてなしの充実	<ul style="list-style-type: none"> ○西2丁目地下駐輪場の整備による街なかの駐輪による移動環境・景観阻害の改善への期待 	—

■すすきのエリア

展開指針：観光交流・市民生活を充実させる歓楽街づくりと、中島公園をはじめとする周辺資源との連携

取組の骨子	現況の検証	課題
すすきのエリアの方向性検討	○MICE 施設を核とした中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想の作成 (R2.3)	●新型コロナウイルス感染拡大の影響による事業実施の延期と再起動の必要性
安心感と魅力の向上	－	●すすきのエリアにおけるステークホルダーのプラットフォームの不在により、目指す方向性を自発的に定めることが難しい状況にある ●都心の歓楽街における治安維持、安全性の向上の観点からも、都市空間・都市活動の両面におけるあり方を関係者が危機感を持ち、定めていくことが必要
資源活用と周辺との連携・連鎖	－	●観光交流、MICE の高質化を踏む上での歓楽街・観光拠点としてのユニークベニユーの発掘と回遊を高める演出・活用の促進

■創成東地区（創成イースト北・南エリア）

展開指針：人を中心としたコンパクトシティの実現を支える複合型市街地の形成と、観光・歴史資源を活かしたエリアマネジメントの展開

取組の骨子	現況の検証	課題
北エリア 連鎖・連携の創造・波及	○いとなみの軸を中心とする民間開発の推進（北4東6、北6東2・3等） ○公共施設の更新（小学校）並びに中央体育館跡地活用検討	●公共事業を皮切りとした連鎖・連携を誘発するインセンティブとなる制度等の検討
南エリア 資源活用を視点としたマネジメントの推進	○二条市場を中心とする観光交流の促進に向けた拠点形成に向けた取組の検討（COVID-19の影響を受けて休止） ○地元観光事業者（ホテル等）との連携からエリアツアープログラムを検討・立案	●エリアマネジメントの素地は顕在化しつつあるが、その実行力・持続可能性の観点から盤石な事業基盤を持ち合わせていないことが資源の積極的な活用の推進に結びつかない状況にある ●エリアマネジメント基盤の強化と持続可能性の発揮から事業展開余力を生み出すことが急務
南エリア ストック活用の促進	○地元まちづくり団体によるストック活用（通り、神社仏閣等）	●ストック活用に係る関係主体の連携・協働を促進する体制の構築

■大通公園西周辺エリア

展開指針：地区に集積するホール・ホテル等の施設を活かした集客交流機能の向上

取組の骨子	現況の検証	課題
交流機能強化	○札幌文化芸術劇場（hitaru）の開館に伴う、さっぽろ芸文館の閉館・解体 ○跡地活用に係るサウンディング型市場調査の実施	●ユニークベニユアの発掘と位置づけ、アフターMICEプログラムの立案と運営
他のターゲット・エリアとのネットワーク強化	—	●回遊を高める街路空間（歩道及び沿道）の強化

②空間形成指針

■交流空間の創出

取組の骨子	現況の検証	課題
都心のにぎわい・活力を体感できる豊かな空間を備えるべき場としての「交流空間」の設定、骨格軸の結節点に対する「拠点的交流空間」への位置づけ、並びに大通公園等のみどりの空間や交流拠点の「骨格的交流空間」としての位置づけの設定。	○駅前通等、軸周辺開発に伴う骨格的交流空間となる滞留・交流機能の創出	●交流空間の必要性及び具体像（導入空間のイメージ・役割・機能）の明確化

■地上・地下の重層的ネットワークの形成

取組の骨子	現況の検証	課題
既存の地下空間ネットワークを活かし、沿道の建替え更新等を企図した地上・地下空間の重層的かつ多様なネットワークを強化・拡充	○駅前通沿道の民間開発を通じたチカホへの接続増進（前述の骨格軸に係る記載の通り） ○北1西1地区再開発事業を通じた西2丁目地下通路の整備 ○都心の地下歩行ネットワーク拡充手法に関する基本方針案の作成	●地下ネットワークの将来像の明確化 ●ネットワーク拡充のための具体的手法並びに整備促進に資する誘導策の明確化

■ 界わい性と奥行きのある公共的空間の連鎖

取組の骨子	現況の検証	課題
建物貫通路、建物間の路地空間、中通の充実等を通じた、界限性を備え、まち歩きを通じた新たな都心の魅力発見につながる空間の形成促進	○北4西3街区五番館西武跡における暫定利用（コバル）の展開 ○都心の開発誘導方針における推奨事項としての公共的空間整備の明確化	●整備・活用の促進を図る上での都心まちづくりにおける中通りやアイレベルでのヒューマンスケールの動線のあり方や具現化方策の明確化

ターゲット・エリア／空間形成指針 総評

【ターゲット・エリアの強化に係る成果】

- 都心強化先導エリアにおいては、駅前通における地権者並びにまちづくり会社の連携によるルール策定から、自主管理・運営によるまちづくり展開の素地が形成された。
- 都心商業エリアについてもこれに追従する形で開発機運を活かしたエリアルールの策定への取組が進みつつある。
- 創成東地区においては、これまでの公的なまちづくり支援の継続から、担い手となる人材や企業・団体の顔が見えつつあり、さらに進展する開発や東4丁目線の整備を機に具体の活動の加速へと結びつき得る期待感がある。
- 大通公園西周辺エリアについてはさっぽろ芸文館跡地の開発等を起点に土地利用更新、機能再編が進みつつある。
- 交流空間の創出については、計画に定める「骨格的交流空間」の形成は、駅前通における一部の開発を通じて具現化しつつある。
- 重層的ネットワークの形成についても、上記の骨格的交流空間の形成と併せて具現化しつつあり、今後の開発誘導を通じたチカホへの結節点の増進も見込まれる。

【ターゲット・エリアの強化に係る課題】

- 前述の骨格構造に係る評価の通り、都心まちづくりに資する官民連携の取組は公共投資とそれに追従する民間開発群、そしてコーディネーターとなるまちづくり会社の活動が好循環を生み出すという形で推進してきている傾向が強い。
- 今後の開発機運の高まりが複数みられるエリアについては、個々の取組ではなく、波及性のあるまちづくりの動きを生み出す上で、地権者の意志疎通・連携意識の醸成を図ることが必要となり、その仲介機能が必須となり、まちづくり会社に代わるコーディネーター機能が必要となる。
- また、すすきのエリアや大通公園西周辺エリア等、個別の開発機運の高まりがみられるものの、それに追従する動向、ステークホルダーの一体性が生み出せていないエリアについては、まちづくりに対する意識醸成を継続的に進めることが求められる。

- 骨格的交流空間の形成が軸の交点に隣接する開発に依存する部分が多いが、昨今のウォークブル推進の動きを捉え、地上部における公共財産の活用による実現可能性も視野に入れる必要がある。
- 重層的ネットワークの形成については、接続可能な地下空間が限定的であるため、その効果を促進しづらい状況にある。
- 都心のオモテとウラの二面性創出に資する「界わい空間」の創出については、大規模開発等に依存しない形での推進が望ましいが現状ではその機運はない。沿道地権者の機運の高まりやウォークブルなまちづくりを追い風とした公的支援等を通じて推進することが求められる。

(3) 都心のまちづくり戦略に係る検証

1) 戦略 1

戦略 1	世界が注目する魅力と活力、ライフスタイルを実現するビジネス・都市観光機能の強化と成熟型都市環境の実現
骨子	◎北海道・札幌を先導する都心のビジネス・都市観光機能の強化 ◎成熟社会における市民生活の高質化と豊かな都市文化を享受できる環境の充実

■施策 01 国内外からの人・情報・投資を呼び込み活力を創造・象徴する都心のビジネス環境・機能の強化

推進施策	現況の検証	課題
①国内外の企業誘致の受け皿となる高機能オフィスの整備促進 ②多様な企業の立地・成長産業の創造を支え、札幌都心における起業環境の整備 ③国際対応のビジネス・観光情報（観光案内サイン等）、都市 PR（企業誘致のためのシティセールス、外国企業が安心して立地出来る国際対応の生活支援施設整備等、生活情報の提供）の強化 ④多様な階層、ビジネス・観光需要を受け入れる宿泊滞在施設の強化 ⑤多様なビジネスニーズに応える都心の ICT 環境の強化 ⑥都心と高速道路間のアクセス強化	①開発誘導方針の策定に伴う高機能オフィス誘導を促進する開発インセンティブの明確化 ②札幌市によるベンチャー育成・支援事業の展開。No Maps によるスタートアップ支援のプラットフォームの持続的運営 ③— ④開発誘導方針の策定に伴うハイグレードホテル立地を促進する開発インセンティブの明確化。 ⑤札幌市 ICT 活用プラットフォームの構築。札幌市オープンデータ推進方針に基づく、DATA-SMART CITY SAPPORO の開設とオープンデータの公開。一般社団法人札幌圏地域データ活用推進機構（SARD）によるプラットフォーム運営。 ⑥都心アクセス強化（ダイレクトアクセス）に向けた都市計画決定並びに国土交通省新規事業への採択（再掲）	①北 5 西 1・2 地区再開発、北 4 西 3 地区開発等の今後のオフィス床の増加を見据えた先行開発の進展が見込まれる中での供給過多への懸念もあり、開発誘導用途としての適性を検証する必要がある ②スタートアップ支援の受け皿整備の支援に係る公的支援事業の確立 ③— ④観光需要が伸び悩む中でのハイグレードホテルの誘致の必要性、観光 MICE 戦略の再構築 ⑤— ⑥地上部（創成川公園）の再整備に伴う空間形成と、東西市街地の連続性の強化（再掲）の具体策の提案並びに集中交通の増大に伴う交通処理計画の明示

■施策 02 災害リスクの低い地理的優位性を活かした、エネルギー多重化による BCD の形成

推進施策	現況の検証	課題
<p>①災害に強いビジネス環境の整備</p> <p>②大規模開発や更新の機会を捉えたコージェネレーションの整備による災害に強い分散電源確保と自営線整備等による災害時の電力ネットワークの構築</p> <p>③多くの来街者が訪れる中心部における災害時マネジメント体制の構築</p>	<p>①、②都心エネルギーアクションプランにおける『プロジェクト3：低炭素で強靱な電力利用』並びに『プロジェクト4：スマートエリア防災』の明確化</p> <p>②北海道ガス本社の移転並びに「北ガス札幌発電所」の設置に伴う電熱併給拠点の構築</p> <p>③札幌市都心地域帰宅困難者等対策協議会による「札幌都心地域帰宅困難者対策ガイドライン」の策定</p>	<p>①アクションプランに基づくアウトプットの獲得</p> <p>②小規模電力事業の普及支援</p> <p>③災害時マネジメント体制の構築</p>

■施策 03 札幌・都心の資源や資産を活かした観光交流の促進や MICE 環境の充実

推進施策	現況の検証	課題
<p>①コンパクトな都心の機能集積と各エリアの多面性を活かした都心型 MICE のプログラム構築と、利便性を活かしたコンベンション機能の高度化</p> <p>②都心南北の結びつき・連携を支える『にぎわいの軸（駅前通）』の回遊環境、資源活用・強化の促進</p> <p>③停留場のバリアフリー化や低床車両の導入等による路面電車の利便性向上</p> <p>④観光バスの乗降場や待機場の確保</p> <p>⑤都心と高速道路間のアクセス強化（再掲）</p>	<p>①—</p> <p>②札幌駅交流拠点並びに中島公園 MICE 施設整備に係る計画検討・事業化準備。札幌駅前通まちづくり会社によるエリアビジョンの作成</p> <p>③ループ化に伴う一部区間のサイドルイザベーションの導入と新型低床車両の導入</p> <p>④大通東 2 丁目における観光バス暫定駐車場の設置。観光バス駐停車対策に係るエリアマネジメント実証実験の実施</p> <p>⑤都心アクセス強化（ダイレクトアクセス）に向けた都市計画決定並びに国土交通省新規事業への採択（再掲）</p>	<p>①都心型の MICE プログラムの構築とユニークベニューの強化・再整備等による高質化の推進</p> <p>②すすきの・中島公園周辺における観光交流環境の強化</p> <p>③—</p> <p>④観光需要の回帰を見越した観光バス受け入れ環境の見直し</p> <p>⑤地上部（創成川公園）の再整備に伴う空間形成と、東西市街地の連続性の強化の具体策の提案（再掲）</p>

■施策 04 都市開発や企業立地を促進するインセンティブの構築

推進施策	現況の検証	課題
<p>①都心強化先導エリアへの企業立地を促進する開発・税制面等でのインセンティブの明確化</p> <p>②グリーンビル化を促進する都市計画・再開発と連動した支援・緩和策の構築</p>	<p>①都心の開発誘導方針の作成による開発インセンティブの明確化</p> <p>②都心エネルギーアクションプランにおける『プロジェクト6：都市開発の誘導・調整』における【(仮称)低炭素で持続可能な都市開発誘導推進制度】の設置の明確化</p>	<p>①企業立地の促進に係る容積ボーナス以外の移転インセンティブの明確化</p> <p>②グリーンビル化の促進に係る容積ボーナス以外の開発インセンティブの明確化</p>

■施策 05 都心強化先導エリアにおける札幌駅交流拠点、大通・創世交流拠点の形成

推進施策	現況の検証	課題
<p>①駅前広場や北5西1、北5西2街区の一体的な整備による、シンボリック空間の創出や、国際水準の業務・観光・宿泊・商業等の高次都市機能の集積</p> <p>②札幌駅交流拠点における交通結節機能の強化</p> <p>③国際対応の観光情報・都市PR施設の強化</p> <p>④市民交流プラザの整備を進める北1西1街区や時計台やテレビ塔、大通公園、創成川公園といった観光・交流資源との連携強化により都市文化を育成、体感できる場の整備</p> <p>⑤官民連携による連続的なパブリックスペース及び良好な景観の形成と大通公園と連携したパブリックスペースの活用</p> <p>⑥創成川東西の市街地をつなぐゲート機能、交流を生み出す機能の整備</p> <p>⑦『はぐくみの軸（大通）』の機能の拡大による大通の南北の連続性強化と創成東地区への空間とにぎわいの波及</p> <p>⑧拠点形成に資する市有地の活用</p>	<p>①札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合による事業化推進。札幌駅周辺エリア再整備の基本的な考え方の策定に伴う交流拠点全体の都市基盤、高次都市機能誘導の考え方の整理</p> <p>②北5西1、2地区開発に伴うバスターミナル機能の強化、北海道新幹線札幌駅の整備等、交通結節点機能の強化推進</p> <p>③シティギャラリー、託児機能、コンシェルジュサービス等、観光支援機能の導入検討</p> <p>④北1西1地区市街地再開発事業による市民交流プラザの整備、文化交流事業の展開。時計台周辺における建替え更新を視野に入れた地権者によるまちづくり検討の推進</p> <p>⑤都市文化創造拠点まちづくり研究会によるまちづくりガイドラインの作成。はぐくみの軸強化方針及び都心のみどりづくり方針の策定に向けた検討作業の推進</p> <p>⑦はぐくみの軸強化方針及び都心のみどりづくり方針の策定に向けた検討作業の推進</p> <p>⑥一、⑧一</p>	<p>①拠点開発の波及効果を生み出すための周辺のまちづくり動向への支援・連携の促進</p> <p>②集中交通の増大に対する対応</p> <p>③一</p> <p>④「都市文化の育成・体感」を支える機能、空間像の明確化</p> <p>⑤はぐくみの軸に係る都市景観のあり方の明示と、大通公園との連続性、一体性の高いパブリックスペース像の明確化</p> <p>⑥「ゲート機能」の明確化とまちづくり計画へのフィードバック、創成川以東における展開・波及の可能性の明確化（はぐくみの軸強化方針等）</p> <p>⑦はぐくみの軸の具体像、官民連携方策の明確化</p> <p>⑧大通西1・2街区における活用可能性の明確化</p>

【戦略1に係る評価】

- ビジネス・都市観光機能の強化に資する拠点形成として北5西1,2街区開発が北海道新幹線札幌駅の整備、都心ダイレクトアクセスの整備と連動して進展
- エネルギーアクションプランの策定に伴い、都心の強靱化の方向性を定めるとともに、民間の動きにおいても北ガスによる発電所の整備、開発に伴うオンサイトプラントの増設等の動きが進められている。
- 都心 MICE については中島公園周辺における開発計画と連動した MICE エリアの形成が構想として明確化
- 都心のビジネス基盤創出のための民間施設整備については開発誘導方針において誘導機能を明確化
- 交流拠点に係る取組については前述の骨格構造の部分に記載の通り

【戦略1に係る課題】

- 北5西1,2地区における開発に触発される都心のオフィス床供給競争による供給過多の発生への懸念がある。
- 都心 MICE をエリア全体に波及させるためのアクションプランが必要となる。
- 将来的にオフィス床に特化した高度利用を適正規模にコントロールするための開発インセンティブの検討が必要となる。
- 大通・創世交流拠点における、今後の創成東地区との連携・回遊の波及等を促す上での創成川と大通の結節点における機能・空間像の具体化が必要となる。

2) 戦略2

戦略2	北海道らしい豊かなみどりや地球にやさしい環境を守り育てる持続可能なまちの実現
骨子	◎北海道・札幌を象徴する豊かなみどりの空間の創出・拡充 ◎「環境首都さっぽろ」を象徴する都心の低炭素化

■ 施策06 北海道・札幌を象徴する豊かなみどりを感じる空間の創出

推進施策	現況の検証	課題
①交流拠点の整備を通じた都心の新たなシンボリックなみどりの拠点形成 ②官民連携による緑化の推進 ③みどり豊かで魅力ある都心景観の形成	①— ②、③都心のみどりづくり方針の検討を通じた都心緑化の方向性、官民の連携による都市緑化手法等（民有地緑化助成制度等）の検討	①大通・創世交流拠点における「はぐくみの軸強化方針」並びに「都心のみどりづくり方針」と連動した緑化施策の展開 ②、③民有地緑化の促進による都心の主要ストリートにおける緑量増加に資する取組の推進

■ 施策07 エネルギーネットワークの構築と、同ネットワークへの接続の推進

推進施策	現況の検証	課題
①積雪寒冷地の低炭素化に効果的な地域熱供給ネットワークの構築 ②大規模開発や更新時の機会を捉えたコージェネレーション等を導入した自立分散型エネルギー供給拠点の整備 ③エネルギーネットワーク構築・接続に関する都市計画制度等と連動した誘導策の整備 ④自然エネルギー等、多様な再生可能エネルギーの積極活用 ⑤地域全体での最適なエネルギーマネジメントへ向けた体制構築 ⑥札幌駅交流拠点整備に合わせたコージェネレーション導入やエネルギーネットワークへの接続等、防災拠点機能の強化	①市街地再開発事業に併せたオンサイトプラントの誘導とDHCの展開 ②北1西1再開発事業を通じた「創世エネルギーセンター」の設置 ③都心の開発誘導方針における容積緩和策としての「低炭素・省エネルギー化推進」の取組の位置づけ ④公有地における水素エネルギーステーションの設置検討、「ZEB_ZEH-M 設計支援補助金制度」等の支援策の敷設 ⑤— ⑥北5西1、2地区開発におけるエネルギープラントの整備と熱供給ネットワーク強化策の検討。プラント整備と併せた72時間供給可能なオイル備蓄	①建替え更新を通じた熱供給ネットワークの受入建物の増加 ②面開発の展開可能性のあるエリアにおけるオンサイトの導入検討・誘導 ③開発誘導方針を通じたエネルギーネットワーク普及実績の蓄積 ④都心において誘導促進を図るべき再生可能エネルギーの具体の導入手法並びに民間施設内における導入促進を図る上でのインセンティブの明確化 ⑤エネルギーマネジメントの実施体制・主体の明確化 ⑥—

■施策 08 環境負荷を低減した環境にやさしいグリーンビルの普及促進

推進施策	現況の検証	課題
①LEED やC A S B E E 認証等と支援策を組み合わせた更新時のグリーンビル化の誘導 ②積雪寒冷地の地場のノウハウを活かしたグリーンビル化技術の開発 ③グリーンビル化を促進する都市計画・再開発と連動した支援・緩和策の敷設（再掲） ④エネルギーの見える化・モニタリング	①札幌市の LEED for City プラチナ認証の獲得、都心における開発誘導方針におけるグリーンビル化方策の明確化 ②— ③都心の開発誘導方針における容積緩和策としての「低炭素・省エネルギー化推進」の取組の位置づけ（再掲） ④—	①、②、③グリーンビル化の先進事例の構築・普及促進のためのインセンティブの明確化 ④—

戦略2 総評

【戦略2に係る評価】

- 都心の持続可能性の高い環境づくりのための「みどり」という観点からは、都心のみどりづくり方針の策定により、都心における官民連携によるみどりづくり、拠点的パブリックスペースである大通公園のあり方が定まりつつある。
- 同じく持続可能性の高い環境づくりのための「エネルギー」という観点からは、都心エネルギープラン並びにアクションプランの策定を通じて、具体的な方向感を定めるとともに、開発誘導方針における推奨手法としての低炭素・省エネルギーの推進に係る取組を位置付けている。
- また、総合的なエリアの持続可能性の具現化に向け、LEED 認証の獲得等、都市ブランドとしての環境施策のあり方を明示している。

【戦略2に係る課題】

- みどりづくり方針等のマスタープランは定まりつつあるものの、その具現化のための施策、官民連携による緑化促進の仕組みづくりが必要となる。単に緑化に対するインセンティブとしての容積ボーナスを提示するのみではなく、その効用、企業にとっての導入メリットを明示することが必要となる。
- 開発機運が高まりつつある中、開発に併せたエネルギーネットワークの構築を自律分散型で実現する上でのオンサイトプラント拠点の形成、全体のネットワーク化、民間のグリーンビルディング化を促進するための手法構築が急がれる。

3) 戦略3

戦略3	市民や来街者にとって魅力的なライフスタイル・ワークスタイルを生む都市空間の形成
骨子	◎公共交通を軸とした歩行者優先の交通環境の形成 ◎都心らしいライフスタイル・ワークスタイルの実現

■施策09 快適に過ごせる人を中心とした回遊環境の整備

推進施策	現況の検証	課題
<p>①地下歩行ネットワークの拡充や民間施設による公共的な歩行機能の確保等による積雪寒冷地にふさわしい地上地下の重層的な回遊ネットワークの形成</p> <p>②まちづくりと連携した歩行者ネットワーク、公共交通、自転車、駐車場、荷捌き等の一体的な方向性の検討や社会実験による検証</p> <p>③過度な駐車場整備を誘発しないための駐車場の集約化や既存施設の有効活用</p> <p>④自転車のルール・マナーの浸透と通行空間ネットワークの形成や駐輪場整備による自転車利用の適正化</p>	<p>①にぎわいの軸における駅前通沿道開発に伴う地下接続の促進、地上地下の重層的な回遊ネットワークの強化</p> <p>②自転車専用レーンの敷設、駅前通の歩道形状の改良に伴う荷捌きスペースの設置</p> <p>③市街地再開発事業等を通じた駐車場機能の増強</p> <p>④大通地区における押し歩きの啓もう活動の持続的展開。西2丁目駐輪施設の整備推進</p>	<p>①市街地再開発事業等の面整備、交通結節点機能の整備等、回遊のハブとなる拠点形成に併せた重層的な回遊ネットワークの波及・展開</p> <p>②—</p> <p>③今後の建替え更新や面整備等を通じた駐車場機能の集約化、隔地化等、合理的な土地利用のための緩和施策の実装・事例の構築</p> <p>④—</p>

■施策10 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークの充実

推進施策	現況の検証	課題
<p>①札幌駅交流拠点における交通結節機能の強化（再掲）</p> <p>②歩行者動線の改善やバリアフリー化等による乗継施設の機能強化</p> <p>③公共交通に関する情報提供の高度化、分かりやすさの向上、市民の意識醸成</p> <p>④停留場のバリアフリー化や低床車両の導入等による路面電車の利便性向上（再掲）</p>	<p>①北5西1、2地区開発に伴うバスターミナル機能の強化、北海道新幹線札幌駅の整備等、交通結節点機能の強化推進（再掲）</p> <p>②地下鉄駅改札周辺等におけるエレベーターの設置事業の展開</p> <p>③—</p> <p>④ループ化に伴う一部区間のサイドリザベーションの導入と新型低床車両の導入（再掲）</p>	<p>①集中交通の増大に対する対応</p> <p>②—</p> <p>③—</p> <p>④—</p>

■施策 11 誰もが都心の魅力と活力を享受できる生活環境・公共空間の整備

推進施策	現況の検証	課題
<p>①都心の豊かで多様なパブリックライフを支えるきめ細やかなパブリックスペースの創出</p> <p>②創成東地区における都心居住の展開を支える公共機能・空間の強化</p>	<p>①チカホ、西2丁目地下歩行空間等の回遊環境と接続する開発を通じたパブリックスペースの創出</p> <p>②いとなみの軸（東4丁目線）の道路改良に係る都市計画決定を機とする歩行環境の強化。中央小学校の建替え更新。北6東3地区における開発を通じた都市公園の整備に係る地区計画の策定</p>	<p>①地下空間ネットワーク等を活かした今後の建替え更新によるきめ細やかなパブリックスペースの創出・連鎖</p> <p>②公共空間、市有地の有効活用等、創成東地区まちづくり事業の持続的な展開・波及</p>

■施策 12 都心における多様なワークスタイルを支える就業環境の強化

推進施策	現況の検証	課題
<p>①リノベーション等、既存ストックの有効活用の促進により、个性的かつ魅力的で多様な都心のビジネス環境を創出</p> <p>②ビジネスパーソン支援やオフィス環境の充実</p>	<p>①—</p> <p>②—</p>	<p>①都心部におけるリノベーション促進のための方策検討（容積を対価とする開発誘導方針とは異なる支援方策の検討）</p> <p>②ビジネス支援機能の明確化、誘導方策の検討</p>

戦略3 総評

【戦略3に係る評価】

- 元来、地上の歩行空間については広幅員道路となっており回遊の快適性は備わっているが、近年のチカホとの接続空間の増強に伴い、重層的回遊ネットワークが強化されつつある。
- エリアマネジメントとの連携による啓もう活動等、人を中心とした空間創出に向けたソフト面のアクションについても、大通を皮切りに芽生えつつある。
- 多様な交通モードの結節する都心部において、その利用利便性を高めるための取組が充実している。
- 開発誘導方針を機に、都心におけるオープンスペースのあり方、必要性が見直されつつあり、かつウォークアブルなまちづくりの促進やプレイスメイキングアクションの芽生え等から、今後の都心まちづくりにおける人を中心としたまちづくりの進展への期待は高い。

【戦略3に係る課題】

- 歩車共存、自転車との共存等、多様な交通モードが存在する中での人を中心とした都心のあり方については、通過交通の流動抑制、自転車との空間分離等、人の空間を守り、高める策が必要。
- 建替え更新、高度利用が進む中、既存ストックの再有効利用に向けた取組は顕在化していない。
- エリアに応じて、高度利用が適さないエリアについては、こうしたリノベーションの促進に資する支援策、啓もう活動等を展開する必要がある。

4) 戦略4

戦略4	札幌の持続的・発展的成長をけん引する都心マネジメントの展開
骨子	◎札幌都心の重層的エリアマネジメントの仕組みの構築

■施策13 都心の魅力と活力を束ね発信するプラットフォームの組成

推進施策	現況の検証	課題
①関係主体からなるプラットフォームの前身となる研究会や協議会の設置と都心マネジメントの仕組みづくりに関する協議 ②都心まちづくりのプラットフォームの運営を担うマネージャーの発掘・起用 ③タスクフォース方式によるまちづくり事業の展開	①COVID-19の影響下における民間の負担金による体制づくりの保留。課題解決型PJを創出する仕組み検討へのシフト ②— ③実証実験の実施等を通じた、都心の課題解決型PJに特化した官民連携の仕組みの立ち上げ	①、②都心まちづくりにおけるプラットフォームの役割・機能の再定義と、それに応じて必要となる運営体制の検討 ③課題解決型PJの持続的展開、発展のための仕組みの検討・構築

■施策14 エリア・場の特性に応じたマネジメントの促進

推進施策	現況の検証	課題
①都心のエリアマネジメントを先行的に展開する大通、駅前通の二つのまちづくり会社の取組の促進・支援・連携 ②エリアマネジメント組織がまちづくりの観点から地域の開発に事前に関与できる仕組みの検討 ③創成東地区におけるエリアマネジメントの仕組みづくり ④都心内の公園や広場、中通り、みどりなど様々な資源を活用したまちづくり活動を起点とした持続的マネジメントに向けた支援・連携	①2つのまちづくり会社が所掌するエリア資源を活かした活動の推進 ②駅前通、大通エリア内における建替え更新の促進を視野に入れたエリア開発ルール策定と法定計画（地区計画）への位置づけ、並びに開発事前協議の仕組みの構築（駅前通、Tゾーン） ③地元有志による一般社団法人さっぽろ下町づくり社の組成。創成東地区まちづくり推進支援業務を通じたエリア協議会の設立検討。 ④都心プラットフォーム検討を通じた都心域における公共空間、公共的空間の有効活用に向けた社会実験等の展開	①各エリアマネジメント団体の都心まちづくり計画と連動した事業の明確化による今後の活動持続性の把握 ②エリアマネジメント組織が所掌しないエリアにおける開発コントロールの仕組みの検討 ③地域由来の活動団体の「エリアマネジメント主体」としてのレベルアップ、持続的運営の仕組みづくり ④課題解決型PJの展開を通じた公共空間・公共的空間の持続的かつ柔軟な活用に向けた仕組みづくり

■施策 15 周辺エリアとの連携による北海道・札幌の魅力発信の推進

推進施策	現況の検証	課題
①プラットフォームを基軸としたプロモーション活動の促進	①ー	①都心まちづくりプラットフォームの位置づけ、役割、事業の整理

戦略4 総評

【戦略4に係る評価】

- 都心全体のマネジメントの担い手となるプラットフォームはその全体像、具体の事業が未だ不透明ではあるが、エリア横断的な公共空間における「プレイスメイキング」の展開に向けたタスクフォースは実装化しつつある。
- 特定エリアにおけるエリアマネジメントの機運は高まりつつあり、特に駅前通、大通については2つのまちづくり会社によるコミットメントの下、エリア主体の地区開発コントロール・誘導に向けた仕組みが構築され、自走可能な開発誘導の仕組みづくりが実現化している。
- 草の根まちづくり的なプレイスメイキングや、昨今のコロナ禍中での道路活用等の動きが芽生えつつあり、都市空間の民間主体での活用素地が整いつつある。

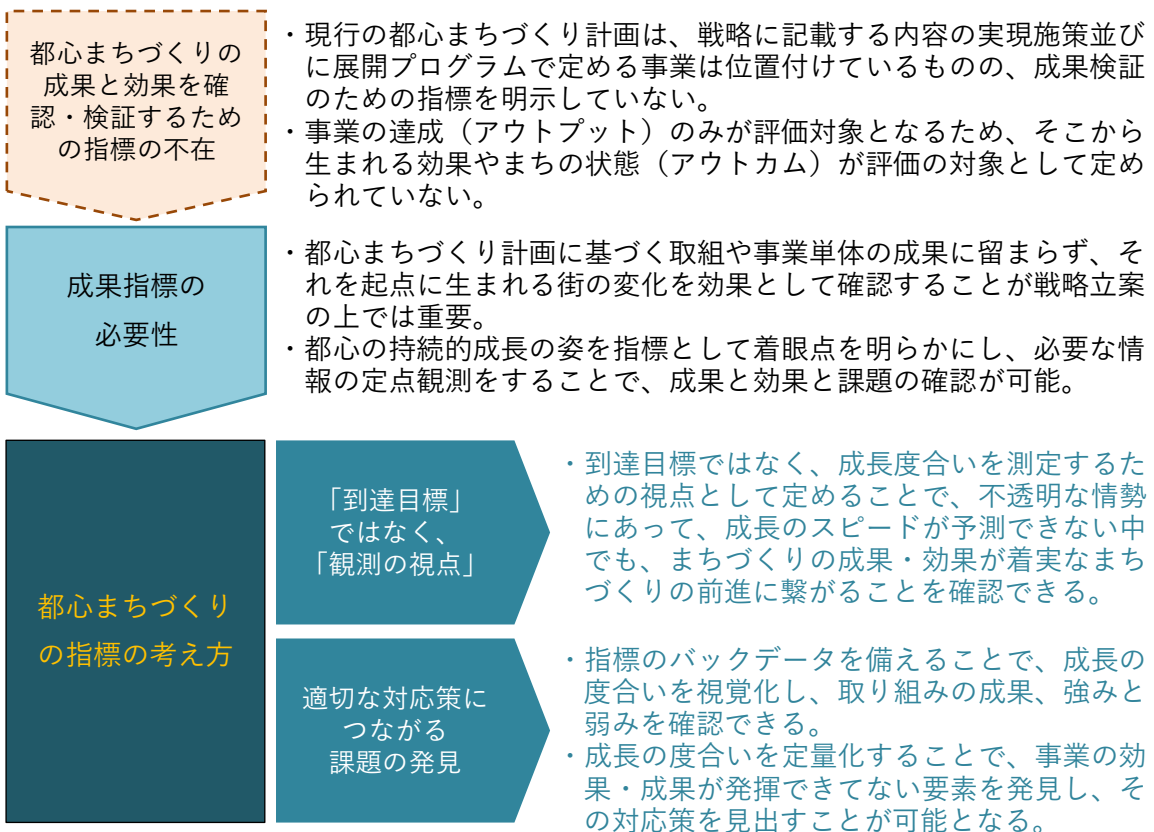
【戦略4に係る課題】

- エリアにおけるステークホルダーを中心とする開発の適切な誘導、まちづくり支援等に携わるコーディネーターとなる中立的な第三者（まちづくり会社）の存在の有無が、面的なまちづくりにおいては重要となることが今日までの取組で見えつつある。
- 既存のまちづくり会社等が所掌するエリア内ではこれらの取組が成功例として顕在介しているが、今後の建替え更新の活性化に際して、上記の組織がカバーしえないエリアにおけるコーディネーターの存在が必須となる。
- これを民間コンサルタントに委ねるのみでは、都心まちづくりとして包括的にエリアに応じた役割・必要な機能を実現化するためのマネジメントを進めることが難しく、やはり、都心を俯瞰的に観測し、都心まちづくり計画の実現化のためのマネジメントを執り行う仕組みが必要となる。
- 行政による役割に留まらず、官民の意識共有、方向感の共有を図る上でもエリア横断的にオール都心でのまちづくりを考え、エリアに落とし込むための仕組み＝プラットフォームの存在が必要となる。

2 都心まちづくりの持続的な成長管理のための指標の考え方

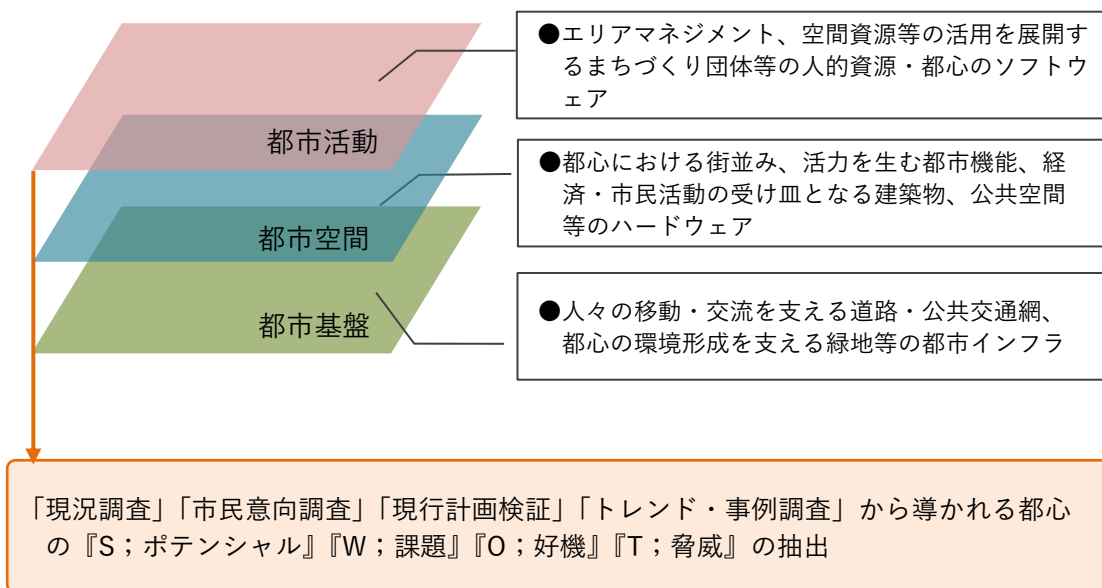
2-1 社会経済情勢や都心の特性を踏まえたまちづくりの視点

(1) 指標の考え方



(2) 評価ポイントの抽出

- ・ 都心まちづくりの評価指標の抽出に向け、現況調査、市民意向調査、現行計画検証、トレンド・事例調査等の各種基礎調査の結果から、SWOT分析のためのキーワードの抽出を行う。
- ・ 都心の特性・課題を明らかにするために、以下に示すように、「都市基盤」「都市空間」「都市活動」の3つのレイヤーを設定し、基礎調査において抽出されるキーワードの分類を行うものとする。



①現況調査（表中の○はポテンシャル（強み）、◎は好機、△は課題点（弱み）、▲は脅威として整理）

		都市基盤	都市空間	都市活動
交通	広域交通網	○JR在来線、都市間バス等の広域交通ネットワークの結節点である。 ◎北海道新幹線札幌開業、都心アクセス道路の整備を機に広域交通網の強化が図られる。	—	—
	道路ネットワーク	○市内東西南北の市街地と結ぶ主要幹線道路が都心において結節し、自動車交通網の観点においても、要となるエリアである。 △一方では、こうした結節性が故に通過交通を許容せざるを得ないため、飽和度の高い交差点等が数多く存在する。	—	—
	歩行空間（地上部）	○主要幹線沿いをはじめ、3m以上の広幅員歩道が確保されているため、現状でも回遊を支える環境は整っている。 ▲全国的な「ウォーカブルなまちづくり」のトレンドを勘案した場合、3.5m以上の有効幅員を確保することが難しく、沿道の無余地性を支え得る空間的余裕が備わっていない。	○都心の目抜き通りに当たる駅前通は沿道機能が商業・飲食・物販機能等、歩行者への親和性の高い機能が配置されている。 ◎今後の建替え更新や都市計画的誘導に伴い、低層部の透明化、沿道の回遊との親和性が促進されうる。 △駅前通を除く4軸については、沿道機能が業務系、居住系、駐車場等が配されている傾向が強く、歩行者との親和性が低いことから、まち歩きの楽しさを提供しえてない。 ▲地区計画等における誘導にあつては、緩和型の建替え更新を採用しない場合には、誘導機能が適用せず、地権者にとっての合理性優先の土地利用が継承され得る。	◎ウォーカブル推進に係る政策的な追い風に伴い、沿道利用の文化が生まれる可能性が見込まれる。
	地下ネットワーク	○チカホを背骨とする地下歩行空間のネットワークが整備されており、重層的な歩行環境が備わっている。 △地下歩行環境の拡充に資する基盤整備等の大規模投資が見込まれず、今後のネットワークの拡充余地が低い。	◎開発誘導方針と現状の沿道建物の老朽度、今後の更新ポテンシャルを踏まえると、地下空間の接続、拡充による重層的歩行環境の強化が見込まれる。 △接続可能な地下施設が限定的であり、重層的ネットワークの拡充可能性が低い。	—
公共空間	公園	○大通公園、創成川公園、中島公園といった拠点都市公園が存在し、加えて道庁、植物園等の大規模緑地も存在する。 △創成川以東においては、元来の土地利用の影響から公園緑地が少ない。 ◎大通公園の連続化、創成川公園の拡充、北6東2地区における街区公園の整備等、都市公園強化の機運がある。	—	—
緑化	緑被	○大規模な公園、緑地等の影響から都心の緑被は高い。 ◎民有地における建替え更新に伴う条例に基づく緑化の進展が見込まれ、今後も都心における緑被は増進し得る。	▲条例に伴う緑化の進展が見込まれる一方で、みどりの将来像、誘導策が不明確であり、官民の一体的な取組を進める上で、都市景観を形成するみどりのあり方が必須。	—
土地利用	建物用途分布	—	▲既存ストックの建替え更新が見込まれる中、オフィス床の供給過多、空室率の増進が想定される。 ▲市民のライフスタイルの変化に即応可能な都心商業のあり方、次代を見据えた商業地の姿の再構築が必要。	—
	築年次分布	—	◎老朽建物が都心中心部に分布する中、これらの建替え更新機運の顕在化によりまちづくりの加速、再投資による経済効果が見込まれる。 ▲建築資材を含む建築費の高騰に伴い、開発余力のないステークホルダーの建て控えの懸念。 ▲大通以南の老朽建築物の密集が見られる中、これらの建替え更新に際して商業地としての一体性、次代の姿を描き、適切な誘導を図るためのステークホルダーと共有するルールが必須。	—
	高度利用分布	—	△高度利用の促進に伴う都市景観の変化。	—
	低層部用途	—	◎更新適齢期の既存ストックの建替えに際しての開発誘導方針とのマッチングから低層部の透明化・通りとの親和性の向上が見込まれる。 △主要動線上の沿道機能の歩行者との親和性が低い。 △特に大通沿道については接道部分の駐車場出入口が数多く見られ、歩行空間の安全・快適性、分断を生み出しうる。	—
	地価推移・分布	—	▲地価上昇基調の継続に伴う賃料水準の向上、床価格の高騰等により、都心への入居層が限定的になり得る。	—
経済成長	建物集積動向	—	○商業業務・都市観光の中心地としての機能集積の増進が見られる。 ◎今後の建替え更新を背景に、更なる機能強化・高次化が見込まれる。 ▲都心への一極集中の度合いが高まり、他の拠点との機能配分・役割分担がコンパクト+ネットワークの実現の上では必須となる。	—
	観光客入込	○交通利便性、宿泊施設、文化資産、アミューズメント等、都市観光を支える機能の集積がある。 ▲新型コロナウイルス蔓延の影響によるインバウンドの消滅、国内観光者の減少等、札幌の主要産業である観光の弱体化への対応が必要。	—	—

		都市基盤	都市空間	都市活動
日常行動	都心居住動向	—	○創成東地区を核に、都心居住は増加基調にある。 ◎都心居住に対する市民ニーズも増加基調にあり、今後の住宅立地の進展に伴い、更なる流入の可能性はある。 △人口構造においては年少及び生産年齢人口前半の流入が停滞し、一方で生産年齢人口後半並びに老年人口の増加傾向が続いており、高齢化の増進基調となっている。 ▲地価高騰、建築費の高騰に伴い、販売価格、賃料の増加がみられる中で、都心においては居住層が高所得者、あるいは登記目的の所有形態の増加が見込まれ、アフォーダブルではないハイブランドな居住環境となり得る。	—
	回遊行動	○都心域における回遊は地上地下の歩行が大半を占める。 △公共交通の利用は地下鉄を除いてはすべて低調であり、自家用車による移動の利用比率が高い。 ◎回遊が域内移動の主軸であることからウォークラブルな市街地形成がより意義を持ち得る。 ▲交通飽和、環境負荷等の観点から現在の自家用車によるショートトリップを抑制する必要がある、代替手段となる利用利便性の高い交通機能の導入検討が必要となる。	△市民の行動範囲が札幌駅周辺並びに札幌駅~大通公園に集中し、南下するほど利用率が減少していることから回遊行動が限定的である（他エリアの目的性が低い）。 ▲札幌駅交流拠点の高次化が促進される中で他のエリアとの差別化、競争力の乖離が広がり、回遊行動の偏重化が促進される可能性が高い。	◎コロナ渦中にあり、パブリックスペースにおける活動ニーズ、都心への来街ニーズが高まりを見せていることを踏まえ、吸引力のある都市活動の展開が見込まれる。
	消費行動	—	△市民の行動範囲が札幌駅周辺並びに札幌駅~大通公園に集中し、南下するほど利用率が減少していることから消費活動が限定的である（他エリアの目的性が低い）。 ▲札幌駅交流拠点の高次化が促進される中で他のエリアとの差別化、競争力の乖離が広がり、消費活動の偏重化が促進される可能性が高い。	○飲食・物販・芸術鑑賞等の機能利用が大半を占める。 △ライフスタイル支援（文化活動、学習、健康等）のための機能の利用実態が低い。 ▲都心における活動の多様性、選択性が損なわれ、消費活動が大半を占めることで、現状の機能分布から活動の場の偏重化がさらに進むことが想定される。
	市民ニーズ・満足度	○都心の美観に対する市民評価並びに今後の期待感が高い △レジリエンシーに対する評価は低く、その強化へのニーズが高い。 △バリアフリー化への評価は低く、その充足へのニーズが高い。 △積雪寒冷地におけるウォークビリティへの評価が低く、その向上へのニーズが高い。	○都心の機能更新が促進されている現状に対する評価が高い。（一方では今後の期待感・必要性は低い）	△都心における芸術文化活動の充実に対する評価は低く、その向上に対するニーズが高い。
市民活動	まちづくり活動	—	—	○活動の担い手の中心的存在となるまちづくり会社の存在。 ○都心に拠点並びに活動フィールドを有する NPO やボランティア等の担い手が多く存在する。
	イノベーション資源	—	○都心におけるイノベーション誘発のポテンシャルが高い交流の場であるコワーキングオフィス、シェアオフィスの賦存量は確認できる。	◎都心プラットフォームが中核となり、まちづくり活動の担い手のコラボレーションの促進をプロデュースすることで都心に関わるまちづくり主体の増進が加速し得る。
	活動資源	—	○公開空地等の民有オープンスペースは都心における地区計画策定動向とともに増進している。 ◎都心における公共空間の活用を支えるステージとなる都市公園並びに公開空地等の民有施設は今後の開発等を通じて増加し得る。 ▲積雪寒冷地における弱みとなる冬季間の活動を支える公共空間が備わっていないため、活動期間が限定的となり、活動主体の収益性並びに事業継続性への不安へとつながる。	

②現行計画の検証（表中の○はポテンシャル（強み）、◎は好機、△は課題点（弱み）、▲は脅威として整理）

		都市基盤	都市空間	都市活動	
現行計画の評価	市街地構造	骨格軸	<p>○骨格軸については、象徴性の発揮を重視する駅前通/にぎわいの軸（札幌駅～大通間）における地下歩行空間の整備を機に、沿道の都心まちづくりのモデル的建替え更新が推進。</p> <p>○大通～すすきの区間においても、民間を中心としたガイドライン・地区計画の策定が行われ、エリア固有の商業地にふさわしい都市機能・空間更新が見込まれることから、にぎわいの軸の空間形成については、概成しつつある。</p> <p>◎大通/はぐくみの軸については、現在策定が進められている都心のみどりづくり方針、はぐくみの軸強化方針策定を機に、今後の沿道地権者による協調型の更新が進むことで都市軸の強化に資するまちづくりが展開される期待感が高い。</p> <p>◎創成川通/つながりの軸は、主要動線としての交通機能の高次化と都市公園の整備による空間強化が、今後の都心ダイレクトアクセス整備に伴う拡充が見込まれる。</p>	<p>◎官民が共有するルールの明確化されたことから、これらのモデル的開発に追従する形でまちづくり計画に定める空間形成と空間活用の促進が見込まれる。</p> <p>△つながりの軸については、公共投資に追従する民間開発が不透明であること、加えて民間開発を誘発・誘導する指針がないことから、この策定が急務となる。</p> <p>△うけつぎの軸、いとなみの軸の2軸についても、前者は都市計画広場整備や、創成川以東の区間における電柱地中化整備等の整備効果が軸全体に波及せず、沿道の更新が活性化しないことが大きな課題となる。</p>	—
		交流拠点	<p>◎交流拠点については、2拠点それぞれに於いて、前者は北海道新幹線札幌延伸を機に大規模再開発事業が進められていること、後者については大通側が概成しつつあること、前述の都市軸の方向性検討に係る取組が進められていることから、これらのまちづくりの方向性に呼应し、今後の都市開発機運の高まりに応じて、交流拠点のまちづくりが促進される</p>	<p>△交流拠点については、特に大通・創世交流拠点に於いて、旧創世交流拠点のエリアにおける開発促進が停滞しており、都心東西市街地の連携促進、回遊の創出等の観点からも、ゲートとなる当該エリアにおける開発機運の再活性化が急務となる。</p>	—
		ターゲット・エリア	—	<p>◎交流空間の創出については、計画に定める「骨格的交流空間」の形成は、駅前通における一部の開発を通じて具現化しつつある。</p> <p>◎重層的ネットワークの形成は、骨格的交流空間の形成と併せて具現化しつつあり、今後の開発誘導を通じたチカホへの結節点の増進も見込まれる。</p> <p>△前述の骨格構造に係る評価の通り、都心まちづくりに資する官民連携の取組は公共投資とそれに追従する民間開発群、そしてコーディネーターとなるまちづくり会社の活動が好循環を生み出すという形で推進してきている傾向が強い。</p> <p>▲今後の開発機運の高まりが複数みられるエリアについては、個々の取組ではなく、波及性のあるまちづくりの動きを生み出す上で、地権者の意志疎通・連携意識の醸成を図ることが必要となり、その仲介機能が必須となり、まちづくり会社に代わるコーディネーター機能が必要となる。</p> <p>△また、すすきのエリアや大通公園西周辺エリア等、個別の開発機運の高まりがみられるものの、それに追従する動向、ステークホルダーの一体性が生み出せていないエリアについては、まちづくりに対する意識醸成を継続的に進めることが求められる。</p> <p>◎骨格的交流空間の形成が軸の交点に隣接する開発に依存する部分が大きい、昨今のウォークアブル推進の動きを捉え、地上部における公共財産の活用による実現可能性も視野に入れる必要がある。</p> <p>△重層的ネットワークの形成については、接続可能な地下空間が限定的であるため、孫効果を促進しづらい状況にある。</p> <p>◎都心のオモテとウラの二面性創出に資する「界わい空間」の創出については、大規模開発等に依存しない形での推進が望ましいが現状ではその機運はない。沿道地権者の機運の高まりやウォークアブルなまちづくりを追い風とした公的支援等を通じて推進することが求められる。</p> <p>◎大通公園西周辺エリアについてはさっぽろ芸文館跡地の開発等を起点に土地利用更新、機能再編が進みつつある。</p>	<p>○都心強化先導エリアにおいては、駅前通における地権者並びにまちづくり会社の連携によるルールの策定から、自主管理・運営によるまちづくり展開の素地が形成された。</p> <p>○都心商業エリアについてもこれに追従する形で開発機運を活かしたエリアルールの策定への取組が進みつつある。</p> <p>◎創成東地区においては、これまでの公的なまちづくり支援の継続から、担い手となる人材や企業・団体の顔が見えつつあり、さらに進展する開発や東4丁目線の整備を機に具体の活動の加速へと結びつき得る期待感がある。</p>

		都市基盤	都市空間	都市活動
都心まちづくりの戦略	戦略1	○エネルギーアクションプランの策定に伴い、都心の強靱化の方向性を定めるとともに、民間の動きにおいても北ガスによる発電所の整備、開発に伴うオンサイトプラントの増設等の動きが進展している。	○ビジネス・都市観光機能の強化に資する拠点形成として北5西1、2街区開発が北海道新幹線札幌駅の整備、都心ダイレクトアクセスの整備と連動して進展している。 ○都心 MICE については中島公園周辺における開発計画と連動した MICE エリアの形成が構想として明確化している。 ○都心のビジネス基盤創出のための民間施設整備については開発誘導方針において誘導機能を明確化している。 ▲北5西1、2地区における開発に触発される都心のオフィス床供給競争による供給過多の発生への懸念がある。 △将来的なオフィス床に特化した高度利用を適正規模にコントロールするための開発インセンティブの検討が必要となる。 △大通・創世交流拠点における、今後の創成東地区との連携・回遊の波及等を促す上での創成川と大通の結節点における機能・空間像の具体化が必要となる。	△都心 MICE をエリア全体に波及させるためのアクションプランが必要となる。
	戦略2	○都心の持続可能性の高い環境づくりのための「みどり」という観点からは、都心のみどりづくり方針の策定により、都心における官民連携によるみどりづくり、拠点的パブリックスペースである大通公園のあり方が定まりつつある。 ○同じく持続可能性の高い環境づくりのための「エネルギー」という観点からは、都心エネルギープラン並びにアクションプランの策定を通じて、具体の方向感を定めるとともに、開発誘導方針における推奨手法としての低炭素・省エネルギーの推進に係る取組を位置付けている。 ◎また、総合的なエリアの持続可能性の具現化に向け、LEED 認証の獲得等、都市ブランドとしての環境施策のあり方を明示している。	△みどりづくり方針等のマスタープランは定まりつつあるものの、その具現化のための施策、官民連携による緑化促進の仕組みづくりが必要となる。単に緑化に対するインセンティブとしての容積ボーナスを提示するのみではなく、その効用、企業にとっての導入メリットを明示することが必要となる。 ▲開発機運が高まりつつある中、開発に併せたエネルギーネットワークの構築を自律分散型で実現する上でのオンサイトプラント拠点の形成、全体のネットワーク化、民間のグリーンビルディング化を促進するための手法構築が急がれる。	
	戦略3	◎元来、地上の歩行空間については広幅員道路が備わっているため、回遊の快適性は備わっているが、近年のチカホとの接続空間の増強に伴い、重層的回遊ネットワークが強化されつつある。 ○多様な交通モードの結節する都心部において、その利用利便性を高めるための取組が充実している。 ◎開発誘導方針を機に、都心におけるオープンスペースのあり方、必要性が見直されつつあり、かつウォークアブルなまちづくりの促進やプレイスメイキングアクションの芽生え等から、今後の都心まちづくりにおける人を中心としたまちづくりの進展への期待は高い。 △歩車共存、自転車との共存等、多様な交通モードが存在する中での人を中心とした都心のあり方については、通過交通の流動抑制、自転車との空間分離等、人の空間を守り、高める策が必要。	△建替え更新、高度利用が進む中、既存ストックの再有効利用に向けた取組は顕在化していない。 △エリアに応じて、高度利用が適さないエリアについては、こうしたリノベーションの促進に資する支援策、啓もう活動等を展開する必要がある。	◎エリアマネジメントとの連携による啓もう活動等、人を中心とした空間創出に向けたソフト面のアクションについても、大通を皮切りに芽生えつつある。
	戦略4	—	—	○都心全体のマネジメントの担い手となるプラットフォームはその全体像、具体の事業が未だ不透明ではあるが、エリア横断的な公共空間における「プレイスメイキング」の展開に向けたタスクフォースは実装化しつつある。 ○特定エリアにおけるエリアマネジメントの機運は高まりつつあり、特に駅前通、大通については二つのまちづくり会社によるコミットメントの下、エリア主体の地区開発コントロール・誘導に向けた仕組みが構築され、自走可能な開発誘導の仕組みづくりが実現化している。 ○草の根まちづくり的なプレイスメイキングや、昨今のコロナ禍中での道路活用等の動きが芽生えつつあり、都市空間の民間主体での活用素地が整いつつある。 △エリアにおけるステークホルダーを中心とする開発の適切な誘導、まちづくり支援等に携わるコーディネーターとなる中立的な第三者（まちづくり会社）の存在の有無が、面的なまちづくりにおいては重要となることが今日までの取組で見えつつある。 △既存のまちづくり会社等が所掌するエリア内ではこれらの取組が成功例として顕在介しているが、今後の建替え更新の活性化に際して、上記の組織がカバーしえないエリアにおけるコーディネーターの存在が必須となる。 △これを民間コンサルタントに委ねるのみでは、都心まちづくりとして包括的にエリアに応じた役割・必要な機能を実現化するためのマネジメントを進めることが難しく、やはり、都心を俯瞰的に観測し、都心まちづくり計画の実現化のためのマネジメントを執り行う仕組みが必要となる。 △行政による役割に留まらず、官民の意識共有、方向感の共有を図る上でもエリア横断的にオール都心でのまちづくりを考え、エリアに落とし込むための仕組み＝プラットフォームの存在が必要。

③市民意向（表中の○はポテンシャル（強み）、◎は好機、△は課題点（弱み）、▲は脅威として整理）

		都市基盤	都市空間	都市活動
都心の利用実態	利用頻度	—	—	△余暇を過ごす場としての都心の利用頻度は月 1~2 回と比較的低く、経年で見た場合で利用頻度が減少傾向にある。 ○通勤・通学後の時間消費の場としての利用頻度は、経年で見ると増加傾向にあり、特に 20~30 歳代の利用層が確認される。
	アクセス手段	○都心域へのアクセス手段では地下鉄利用、または公共交通機関の乗り継ぎのみでのアクセスが顕著である。 △一方では自家用車でのアクセスも地下鉄と同じくらい高い。 ○経年比較では、徒歩または自転車と比較的近距离移動の手段によるアクセスが季節を問わず顕著に増加している。 ○域内での移動手段としては徒歩（地上・地下）が顕著で、次いで地下鉄の利用が目立つ。 △ポロクル、ペロタクシー等の移動手段については利用がほとんどない。	—	—
	利用目的	—	○余暇、通勤通学後に依らず、利用目的の中では物販、飲食、観劇の利用が目立ち、消費行動については 20~30 歳代が顕著である。 ○また無目的での回遊の利用層も一定数見られ、特に年齢層による差は見られない。 △学び、健康、芸術鑑賞等の利用は低い。	—
	消費地としての位置づけ	—	○時間消費、経済的消費活動の場としての都心の消費対象は観劇に係るものが最も顕著である。 ○日用品については都心を消費地とする層はほぼ見られず、その他、服飾、電化製品、趣味、飲食等に係る消費も都心に優位性は見られない。	—
	時間消費エリア	○余暇、通勤通学後の時間消費の場として、札幌駅周辺並びに札幌駅から大通公園までの区間での活動が選ばれている。 △大通~すすきの駅の商業地においては、札幌駅周辺のほぼ半分の割合で消費地として選ばれ、札幌駅周辺開発以降、大きな変化はない。	—	—
都心まちづくりの評価	現在の都心の評価	○都心の Sustainability に係る評価では「みどりが豊か」であることへの評価が高く、50%強の回答率を占める。 △Sustainability 分野では「災害に強い街」「環境にやさしいまち」への評価が低く、25%弱の回答率となっている。 ○Management 分野に係る評価は「SMILE s」の 5 分野の中では最も高く、中でも基盤分野に関わる場所では「札幌らしい街並み」が 75%強、「まちが清潔で美しい」が 66%、「冬の街並みが美しい」ことが 63%弱の回答率を占め、都市景観に係る評価が高い。 ○Livability 分野では「快適で歩きやすい」ことへの評価が 70%強でウォカビリティに対する評価は高い。 △同じく Livability 分野では「冬季間の地上部移動利便性」については評価が低く、25%強となっている。 ○対して、Livability 分野における「地価の移動環境」に対する評価が高く 70%強を占める。 ○同じく Livability 分野で「公共交通を利用して都心に行きやすい」「都心内を移動するための公共交通が充実している」等、都心内外の移動利便性、アクセス性への評価が 70%前後を占める。	○Management に係る評価は「SMILE s」の 5 分野の中では最も高く、中でも空間分野に関わる場所では「建替え更新が進んでいる」が 75%強の回答率を占める。 ○Management 分野では「まちの案内表示が分かりやすい」ことへの評価が 50%強を占める。 ○Innovation に係る分野では「公園、広場など快適に過ごせる場所が多い」ことが 65%、「気軽に休める場所（ベンチ等）が多い」ことが 50%を占め、パブリックスペース等滞留交流機能への評価が高い。 ○Es (Energy, Economy) 分野において「まち歩きを楽しめる通り・場所が多い」「魅力的な場所・店舗の集積」への評価が高い。	△Innovation 分野では「芸術文化に接する機会」「新たなビジネスの創造」に係る分野への評価が低く、30%強の評価となっている。 ○Livability 分野における「暮らしやすい」ことへの評価が 60%と高い。 ○Es (Energy, Economy) 分野では、都市活動に関連し、「イベントの多さ」「冬季間のイベントの多さ」への評価が高い。 △Es (Energy, Economy) 分野では「商店街や店舗、企業等の活気を感じる」評価が 50%と中間値を示している。
	今後の施策の必要性	▲Sustainability 分野における「災害への韌性獲得」「地球環境への負荷軽減」への必要性が高く 80%強を占める。 ▲Sustainability 分野では、次いで「みどりの充実」に対するニーズも高く、75%強を占める。 ▲Sustainability 分野のモビリティについても「都心内の交通量抑制」「自転車通行のしやすさ」へのニーズが 60%前後を示す。 ▲Management 分野では、現状評価が高い「都市美化」「札幌らしい街並みの維持」「冬の街並み」へのニーズが高くいずれも 7~80%のポイントを示している。 ▲Livability 分野における「屋内外の歩行空間の快適性」「バリアフリー」「降雪時の歩きやすさ」「地下ネットワークの充実」へのニーズは高く、80%強を占める。 ▲Livability 分野における「都心内外の公共交通」の利便性向上に対するニーズは高く、共に 75%強を占める。	▲Innovation 分野では「公園や広場」「気軽に休める場所」へのニーズが高く 75%前後のポイントを示す。 ▲Es (Energy, Economy) 分野における「まち歩きを楽しめる通り」「魅力的な店舗や場」へのニーズは高く、共に 75%強を占める。	▲Management 分野における「情報発信」に係るニーズが高く 70%弱のポイントを示す。 ▲Innovation 分野では「芸術文化、スポーツ」に接する機会等、活動の多様性へのニーズが高く、60%強のポイントを示す。 ▲Innovation 分野では「ビジネス・起業支援」等新たな都市活力の創造へのニーズも高く、60%強のポイントを示す。 ▲Livability 分野における「職・住の快適さ、利便性」へのニーズは高く 60~70%強を占める。 ▲Es (Energy, Economy) 分野における「イベント」「冬季のイベント」へのニーズは 5~60%を占める。同分野における他の項目と比較すると比較的低調なニーズを示している。 ▲Es (Energy, Economy) 分野における商店街、店舗、企業の活気の向上へのニーズは同分野において最も高く 80%弱を占める。

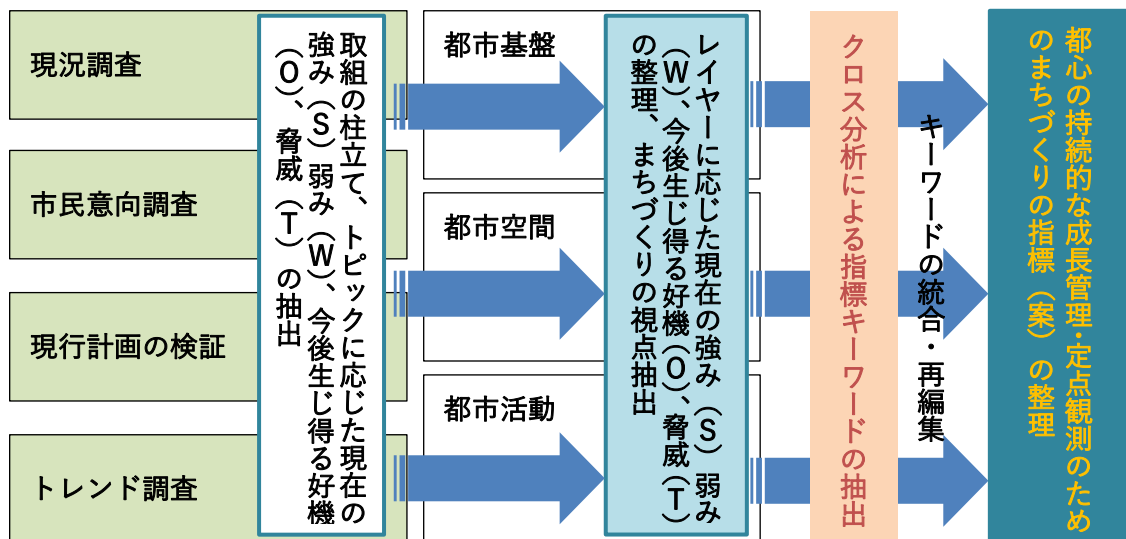
④まちづくりのトレンド（表中の○はポテンシャル（強み）、◎は好機、△は課題点（弱み）、▲は脅威として整理）

		都市基盤	都市空間	都市活動
社会経済情勢の変化	人口構造の変化	—	▲札幌の経済・社会活動を支える生産年齢人口の維持が重要となり、経済活動の中心地たる札幌都心に於いてその受け皿となる活動環境を向上させることが重要となる。	△社会動態によって支えられてきた札幌市の人口増加の構造が今後、少子高齢化の進展に伴い、自然減が社会増を上回ることで予想されている。
	経済成長の停滞	—	—	▲商業・業務集積地である都心に於いては、労働生産性の向上を支える環境確保のに向けた支援を展開する必要がある。
	働き手の多様化	—	—	△生産年齢人口に属する女性の労働力率が低い M 字カーブを描いていることが特徴とされている。
	ライフスタイル・志向の変化	—	—	△消費行動に係る価値の変化、「シェア文化」の普及等、生活を取り巻く価値観の変化が進展している。
	働き方の変化	—	—	▲都心におけるワークライフバランスの提案・普及促進し、労働生産性の向上と市民の日常の充実の両輪での札幌に暮らし、働く生きがいを高質化していくことが重要となる。
	まちづくりの担い手	—	—	○全国的なエリアマネジメント機運の高まりの中、札幌都心においては、札幌駅前通、大通の二つのまちづくり会社を有し、特定エリアにおけるまちづくり活動を展開している。 △都心全域におけるストックマネジメント、エリアプロデュースの担い手が不在であることが課題である。 △第2次都心まちづくり計画においてはその観点から「都心まちづくりプラットフォーム」設置の重要性を位置付けたが現時点では実現化に至っていない。
危機による変化・課題とその対応	社会存続基盤の維持困難化	○北海道新幹線及び在来線等の鉄道に加え、周辺都市との結びつきを高める広域道路ネットワークを活かした都市間交通網の充実が図られているため、選択性、アクセス性の高い市街地である。 ○都心域及び隣接市街地等へと誘導する二次交通網となる地下鉄網、バス交通網、路面電車が敷設されていることから二次的な公共交通網にも恵まれている。 △都心域内における新公共交通サービス導入による回遊性と域内の連絡性を高めることが今後の課題となる。 △観光資源の最大活用を視野に入れた場合、より目的性の高い都市観光コンテンツの構築、例えば都心における MICE 戦略の具体的推進策の具現化等から資源の再活性化を図ることが必要となる。 ○中心核となる都心部においては、集積する高次都市機能の立地に恵まれた優位性を活かし、来街者の多様なニーズに応えるポテンシャルは高い。 ◎地下空間のネットワークを有することから、重層的な歩行者の回遊を支える都市基盤が備わっており、これらの拡充・強化により、域内における回遊・交流の多様化を展開し得る。	◎ウォーカブル推進都市にエントリーしている札幌市において、街なかでの滞留・交流を促進する「居心地の良い歩きたくなるまちづくり」への関心が高まりつつある。 ◎開発誘導方針をはじめとする諸制度や地区におけるまちづくり動向においてグランドレベルの再編集とパブリックスペースや道路空間の活用によるウォーカブルな空間づくりに向けた意識と具体的なアクションが芽生えつつある。 ◎コロナ禍を背景とした屋外空間におけるパブリックライフへの関心の高まり、街なかの居場所へのニーズの高まりが見えつつあり公共空間の活用機運が高まりつつある。 ◎ウォーカブルなまちづくりに向けた取組が進む中、積雪寒冷地における取組の事例はなく、札幌都心における現在の機運を活かしながら、今後の積雪寒冷市におけるウォーカブルシティのプロトタイプとなる先行的な取組の推進が期待できる。	△札幌市観光統計データによると、2021 年度の来訪者数は 352 万人。前年度比で 17%ほどの回復が見られるものの、コロナ禍以前との比較では 63.7%減となっている。 △外国人宿泊者数は約 7,000 人。前年度比で 22%ほどの回復が見られるものの、コロナ禍以前との比較では 99.4%減と甚大な被害を被っている。 △コロナ禍の影響によって飲食・物販等、小売・サービス業の事業持続性、従事者の雇用等に係る不安・危機感依然継続している。
	災害リスクの増大・老朽インフラの増加	△商業・業務に加え、都市観光の中心地でもある都心部においては、来街者の安全確保、危険回避を果たすことが重要である。 △胆振東部震災時においては、ブラックアウトの影響から事業継続が困難な宿泊施設での滞在が不可能となった観光客等の来街者が居場所を失う事態が発生した。このような状況下にあっても都心に於いて来街者の居場所を備えることはより信頼の高いまちを生み出す上では重要。	—	—
	多様性を支える社会への変革の遅れ	—	◎国交省が支援するテレワーク拠点整備の動向等も勘案し、札幌都心の多目的・機能集積による利便性等を活かしたテレワークの場としての都心の新たな側面を生み出すことも想定される。	△現状の札幌市における就業構造上の課題である女性の社会参加並びに高齢化社会における高齢者のための就業環境の整備は官民連携から進めるべき重要な課題。 △様々なオンラインサービスの普及・高次化に伴い、人々、特に若者の消費価値も所有から利用へとシフトしつつある。 ▲商業集積地としての都心におけるサービス業等の持続可能性、商業地としての都心の社会潮流に即した次代のあり方へと見直し、変容することが求められる時期に来ている。
	DX の立ち遅れ	◎ポロクルやペロタクシー等のヒューマンスケールでの移動手段が定着しつつある中、こうした移動手段を活用した都心ツーリズムは前述のウォーカブルなまちづくりとの親和性が高い。 ◎これらの交通システムの運用に際しての DX の展開を支える技術を積雪地において構築することは、札幌の技術産業、IT 産業等への追い風となる取組であり、都市間競争における優位性の発揮にもつながり得る。	▲商業・業務集積地である都心における「働く場」としての機能・役割にも変化が生じる可能性がある。 ▲都心に求められる機能、役割を再定義する中でそれらを支える技術・サービスのあり方と具現化を官民のスキル・ノウハウを共有し、展開していくことが求められる。	—
地球温暖化の進行	◎エネルギーマスタープランの策定を機に、都心における環境まちづくりの基本的方向性が示されている中、国策との連携による一層の低炭素型まちづくりの進展が期待される。 ◎都市緑化推進に向けた機運が高まりつつあることも勘案し、都心におけるグリーンインフラの構築に向けた取組を進める好機にある。	△経済・市民活動の中心地である都心部は、民生業務部門のエネルギー消費量、CO ₂ 排出量が突出して大きいエリアである。 ▲温暖化対策としてのエネルギー消費の削減と CO ₂ 排出抑制は急務となる。	—	

2-2 指標抽出のための SWOT 分析の考え方とプロセス

・前節に於いて行った各基礎調査を踏まえた都心まちづくりの評価に対し、今後の評価指標を仮説する上で、以下の整理を行う。

- ①現況調査及び市民意向調査、現行計画の検証、トレンド調査に対して、都市基盤・都市空間・都市活動の3つのレイヤーから整理した各評価内容を、3つのレイヤーを主軸に集約。
- ②「都市基盤・都市空間・都市活動」のそれぞれのレイヤーにおける「S（強み）」「W（弱み）」「O（好機）」「T（脅威）」の4つの評価要素をグルーピングし、各レイヤーの特性と今後への備えの視点を抽出。
- ③それぞれの視点を都心まちづくりの評価指標（案）として、定点観測する上でのバックデータとなる情報を明確化。



(1) レイヤー別 SWOT 整理

1) 都市基盤

①Strength 強み・ポテンシャル

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
広域交通ネットワークの結節性の高さ	<p>○北海道新幹線及び在来線等の鉄道に加え、周辺都市との結びつきを高める広域道路ネットワーク網を活かした都市間交通網の充実が図られているため、選択性、アクセシビリティの高い市街地である。</p> <p>○JR 在来線、都市間バス等の広域交通ネットワークの結節点である。</p>	広域交通を中心とした結節性、連絡性の向上の可能性
にぎわいの軸における自律型のまちづくりの推進	<p>○骨格軸については、象徴性の発揮を重視する駅前通/にぎわいの軸(札幌駅~大通間)における地下歩行空間の整備を機に、沿道の都心まちづくりのモデル的建替え更新が推進。</p> <p>○大通以南においても、民間を中心としたガイドライン・地区計画の策定が行われ、エリア固有の商業地にふさわしい都市機能・空間更新が見込まれることから、にぎわいの軸の空間形成については、概成しつつある。</p>	目抜き通りとしての駅前通の持続的成長と南側への効果波及の可能性
札幌駅交流拠点の吸引力	○余暇、通勤通学後の時間消費の場として、札幌駅周辺並びに札幌駅から大通公園までの区間での活動が選ばれている。	札幌の玄関口としての札幌駅交流拠点の吸引力の発揮の可能性
低炭素型まちづくりに資するアクション	○持続可能性の高い環境づくりのための「エネルギー」という観点からは、都心エネルギーマスタープラン並びにアクションプランの策定を通じて、具体的な方向感を定めるとともに、開発誘導方針における推奨手法としての低炭素・省エネルギーの推進に係る取組を位置付けている。	低炭素型まちづくりの推進の可能性
周辺市街地からのアクセシビリティの高さ	<p>○Livability 分野で「公共交通を利用して都心に行きやすい」「都心内を移動するための公共交通が充実している」等、都心内外の移動利便性、アクセシビリティへの評価が70%前後を占める。</p> <p>○都心域及び隣接市街地等へと誘導する二次交通網となる地下鉄網、バス交通網、路面電車が敷設されていることから二次的な公共交通網にも恵まれている。</p> <p>○都心域へのアクセス手段では地下鉄利用、または公共交通機関の乗り継ぎのみでのアクセスが顕著である。</p> <p>○多様な交通モードの結節する都心部において、その利用利便性を高めるための取組が充実している。</p> <p>○市内東西南北の市街地と結ぶ主要幹線道路が都心において結節し、自動車交通網の観点においても、要となるエリアである。</p> <p>○経年比較では、徒歩または自転車と比較的近距離移動の手段によるアクセスが季節を問わず顕著に増加している。</p>	公共交通の利用利便性の保全・強化の可能性

<p>快適な移動を支える重層的な回遊基盤によるウォークビリティの獲得</p>	<p>○都心域における回遊は地上地下の歩行が大半を占める。 ○主要幹線沿いをはじめ、3m以上の広幅員歩道が確保されているため、現状でも回遊を支える環境は整っている。 ○チカホを背骨とする地下歩行ネットワークが整備されているため、重層的な歩行環境が備わっている。 ○Livability分野における「地下の移動環境」に対する評価が高く70%強を占める。 ○域内での移動手段としては徒歩（地上・地下）が顕著で、次いで地下鉄の利用が目立つ。 ○Livability分野では「快適で歩きやすい」ことへの評価が70%強でウォークビリティに対する評価は高い。</p>	<p>人を中心とした歩行環境の充実・高付加価値化の可能性</p>
<p>札幌らしさを体感できる都市景観</p>	<p>○都心の美観に対する市民評価並びに今後の期待感が高い ○Management分野に係る評価は「SMILEs」の5分野の中では最も高く、中でも基盤分野に関わる場所では「札幌らしい街並み」が75%強、「まちが清潔で美しい」が66%、「冬の街並みが美しい」ことが63%弱の回答率を占め、都市景観に係る評価が高い。</p>	<p>札幌らしい都市景観の保全・向上の可能性</p>
<p>みどり豊かな都心</p>	<p>○大規模な公園、緑地等の影響から都心の緑被は高い。 ○大通公園、創成川公園、中島公園といった拠点的都市公園が存在し、加えて道庁、植物園等の大規模緑地も存在する。 ○都心のSustainabilityに係る評価では「みどりが豊か」であることへの評価が高く、50%強の回答率を占める。 ○都心の持続可能性の高い環境づくりのための「みどり」という観点からは、都心のみどりづくり方針の検討を通じ、都心における官民連携によるみどりづくり、拠点的パブリックスペースである大通公園のあり方も検討されている。</p>	<p>みどりの拠点となる既存オープンスペースの強化の可能性 開発と連動したみどりづくり</p>
<p>活動の多様性を支える機能集積</p>	<p>○中心核となる都心部においては、高次都市機能の立地という優位性を活かし、来街者の多様なニーズに応えるポテンシャルは高い。</p>	<p>多様なニーズに応える機能の複合化の可能性</p>
<p>強靱化を支えるエネルギーネットワーク</p>	<p>○都心エネルギープランの策定に伴い、都心の強靱化の方向性を定めるとともに、民間の動きにおいても北ガスによる発電所の整備、開発に伴うオンサイトプラントの増設等の動きが進展している。</p>	<p>エネルギーネットワークの強化・拡充の可能性</p>

②Weakness 弱み・課題

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
自動車交通利用への高い依存	<p>△歩車共存、自転車との共存等、多様な交通モードが存在する中での人を中心とした都心のあり方については、通過交通の抑制や、自転車との空間分離等、人の空間を守り、高める策が必要。</p> <p>△一方では自家用車でのアクセスも地下鉄と同程度に高い。</p> <p>△結節性が高い故に通過交通を許容せざるを得ないため、飽和度の高い交差点等が数多く存在する。</p> <p>△公共交通の利用は地下鉄を除いてはすべて低調であり、自家用車による移動の利用比率が高い。</p>	人を中心に多様な交通モードの共生する都心の移動環境への改善の必要性
冬でも歩きやすい環境へのニーズの高さ	<p>△バリアフリー化への評価は低く、その充足へのニーズが高い。</p> <p>△積雪寒冷地におけるウォーカビリティへの評価が低く、その向上へのニーズが高い。</p> <p>△同じく Livability 分野では「冬季間の地上部移動利便性」については評価が低く、25%強となっている。</p>	四季を通じて移動の快適性を体感できる歩行環境の確保・拡充の必要性
ヒューマンスケールな移動手段の認知度の低さ	<p>△都心域内における新たな公共交通サービス導入による回遊性と域内の連絡性を高めることが今後の課題となる。</p> <p>△ポロクル、ペロタクシー等の移動手段については利用が少ない。</p>	官民連携による新たな域内交通システムの定着・高付加価値化の必要性
地下歩行ネットワーク拡充の不透明さ	△地下歩行ネットワークの拡充に資する基盤整備等の大規模投資が見込まれず、今後のネットワークの拡充余地が低い。	地下歩行ネットワークを構成するバリエーションの多様化の必要性
都心商業地の集客力・魅力の低下	△大通～すすきの駅の商業地においては、札幌駅周辺のほぼ半分の割合で消費地として選ばれ、札幌駅周辺開発以降、大きな変化はない。	都心商業地のブランド力の回復の必要性
居住エリアにおけるみどりの不足	△創成川以東においては、元来の土地利用の影響から公園緑地が少ない。	暮らしを支えるみどりの強化の必要性
都心観光の強化に資する資源活用	△より目的性の高い都市観光コンテンツの構築、例えば都心における MICE 戦略の具体的推進策の具現化等から資源の再活性化を図ることが必要となる。	新たな観光戦略の構築・実践の必要性
災害に強い街へのニーズの高さ	<p>△Sustainability 分野では「災害に強い街」「環境にやさしいまち」への評価が低く、25%弱の回答率となっている。</p> <p>△レジリエンシーに対する評価は低く、その強化へのニーズが高い。</p> <p>△胆振東部震災時においては、ブラックアウトの影響から事業継続が困難な宿泊施設での滞在が不可能となった観光客等の来街者が居場所を失う事態が発生した。このような状況下にあっても都心に於いて来街者の居場所を備えることはより信頼の高いまちを生み出す上では重要。</p> <p>△商業・業務に加え、都市観光の中心地でもある都心部においては、来街者の安全確保、危険回避を果たすことが重要である。</p>	市民の安心・信頼を獲得するレジリエンシーの実現の必要性

③Opportunity 好機

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
人を中心としたウォーカブルなまちづくり機運	<p>◎開発誘導方針を機に、都心におけるオープンスペースのあり方、必要性が見直されつつあり、かつウォーカブルなまちづくりの促進やプレイスメイキングアクションの芽生え等から、今後の都心まちづくりにおける人を中心としたまちづくりの進展への期待は高い。</p> <p>◎徒歩による回遊が域内移動の主軸であることからウォーカブルな市街地形成がより意義を持ち得る。</p> <p>◎今後はポロクルやペロタクシー等のヒューマンスケールでの移動手段が重要になると想定され、こうした移動手段を活用した都心ツーリズムは前述のウォーカブルなまちづくりとの親和性が高い。</p> <p>◎これらの交通システムの運用に際してのDXの展開を支える技術を積雪地において構築することは、札幌の技術産業、IT産業等への追い風となる取組であり、都市間競争における優位性の発揮にもつながり得る。</p>	ウォーカブルを軸とした分野横断的なまちづくりの展開の可能性
市街地の更新に伴う緑化の促進と高付加価値化の可能性	<p>◎民有地における建替え更新に伴って、条例に基づく緑化の進展が見込まれ、今後も都心における緑被は増進し得る。</p> <p>◎大通公園の連続化検討、創成川公園の拡充、北6東2地区における街区公園の整備等、都市公園強化の機運がある。</p> <p>◎都市緑化推進に向けた機運が高まりつつあることも勘案し、都心におけるグリーンインフラの構築に向けた取組を進める好機にある。</p>	付加価値の高いみどりの創出の可能性
広域交通ネットワークの強化	◎北海道新幹線札幌開業、都心アクセス道路の整備を機に広域交通網の強化が図られる。	高次な広域交通拠点の波及効果活用の可能性
重層的回遊基盤の拡充ポテンシャル	<p>◎地下歩行ネットワークを有することから、重層的な歩行者の回遊を支える都市基盤が備わっており、これらの拡充・強化により、域内における回遊・交流の多様化を展開し得る。</p> <p>◎元来、地上の歩行空間については広幅員道路であるため、回遊の快適性は備わっており、近年のチカホとの接続空間の増強に伴い、重層的回遊ネットワークが強化されつつある。</p>	既存地下空間ネットワークの重層化促進による回遊性の向上の可能性
都市基盤整備、新たなまちづくり方針による骨格構造強化への期待	<p>◎大通/はぐくみの軸については、現在検討が進められている都心のみどりづくり方針、はぐくみの軸強化方針の策定を機に、今後の沿道地権者による協調型の更新が進むことで都市軸の強化に資するまちづくりが展開される期待感が高い。</p> <p>◎創成川通/つながりの軸は、都心アクセス道路の整備に伴い、交通機能の高次化と都市公園の整備による空間強化が、トアクセス整備に伴う拡充が見込まれる。</p> <p>◎札幌駅交流拠点と、大通・創世交流拠点については、それぞれに於いて、前者は北海道新幹線札幌延伸を機に大規模再開発事業が進められていること、後者については大通側が概成しつつあることと、前述の都市軸の方向性の検討が進められていることから、これらのまちづくりの方向性に呼応し、今後の都市開発機運の高まりに応じて、交流拠点のまちづくりが促進されることが期待できる。</p>	骨格軸における都市基盤整備の推進の可能性

低炭素型まちづくりの促進	<p>◎都心エネルギープランの策定を機に、都心における環境まちづくりの基本的方向性が示されている中、国策との連携による一層の低炭素型まちづくりの進展が期待される。</p> <p>◎また、総合的なエリアの持続可能性の具現化に向け、LEED 認証の獲得等、都市ブランドとしての環境施策のあり方を明示している。</p>	エネルギープランの推進の可能性
--------------	--	-----------------

④Threat 脅威

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
都心への自動車交通の流入への危機感	<p>▲交通飽和、環境負荷等の観点から、都心への自家用車流入抑制を検討することが望ましく、その場合、代替手段となる利便性の高い交通機能の導入検討が必要となる。</p> <p>▲Sustainability 分野のモビリティについても「都心内の交通量抑制」「自転車通行のしやすさ」へのニーズが60%前後を示す。</p>	自動車交通のコントロールによる交通環境の改善の必要性
災害へのレジリエンス獲得へのニーズ	<p>▲Sustainability 分野における「災害への強靱性獲得」、「地球環境への負荷軽減」への必要性が高く80%強を占める。</p>	安全・安心な都心としての信頼性の獲得の必要性
ウォークアブルな都心づくりのための空間的余地の不足	<p>▲全国的な「ウォークアブルなまちづくり」のトレンドを勘案した場合は、有効幅員で3.5m以上の幅員を確保することが難しく、空間的余裕が一部の高幅員道路にしか備わっていない。</p> <p>▲Livability 分野における「屋内外の歩行空間の快適性」「バリアフリー」「降雪時の歩きやすさ」「地下ネットワークの充実」へのニーズは高く、80%強を占める。</p>	ウォークアブルに対応したストックの強化の必要性
みどりの「充実」へのニーズ	<p>▲Sustainability 分野では、「みどりの充実」に対するニーズも高く、75%弱を占める。</p>	量的・質的みどりの増進の必要性
札幌らしい景観の維持・向上に向けたニーズ	<p>▲Management 分野では、現状評価が高い「都市美化」「札幌らしい街並みの維持」「冬の街並み」へのニーズが高く、いずれも70~80%のポイントを示している。</p>	札幌らしい景観の保全・強化の必要性
公共交通の利便性向上へのニーズ	<p>▲Livability 分野における「都心内外の公共交通」の利便性向上に対するニーズは高く、共に75%強を占める。</p>	既存公共交通ネットワークの維持によるアクセス環境の保全の必要性

2) 都市空間

①Strength 強み・ポテンシャル

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
都心のアミューズメント（娯楽・楽しみ）を支える機能の集積	<ul style="list-style-type: none"> ○商業業務・都市観光の中心地としての機能集積の増進が見られる。 ○時間消費、経済的消費活動の場としての都心の消費対象は、観劇に係るものが最も顕著である。 ○余暇、通勤通学後に依らず、利用目的の中では物販、飲食、観劇の利用が目立ち、消費行動については 20～30 歳代が顕著である。 ○また無目的での回遊の利用層も一定数見られ、特に年齢層による差は見られない。 ○日用品については都心を消費地とする層はほぼ見られず、その他、服飾、電化製品、趣味、飲食等に係る消費も都心に優位性は見られない。 	吸引力の高い機能・空間の誘導促進・適正配分の可能性
ウォーカビリティを支える沿道機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> ○都心の目抜き通りに当たる駅前通は沿道機能が商業・飲食・物販機能等、歩行者への親和性の高い機能が配置されている。 ○Es（Energy, Economy）分野において「まち歩きを楽しめる通り・場所が多い」「魅力的な場所・店舗の集積」への評価が高い。 	通りと沿道建物の空間的・機能的連携促進の可能性
建替え更新等、リニューアル動向の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ○都心の機能更新が促進されている現状に対する評価が高い。（一方では今後の期待感・必要性は低い） ○Managementに係る評価は「SMILE s」の 5 分野の中では最も高く、中でも空間分野に関わる箇所では「建替え更新が進んでいる」が 75% 強の回答率を占める。 	建替え動向の高まりによる機能更新の推進・市民ニーズの高まり
適切な機能・空間誘導に資するルール存在	<ul style="list-style-type: none"> ○都心のビジネス基盤（高機能オフィスやハイグレードホテル等）創出のための民間施設整備については、開発誘導方針において誘導機能を明確化している。 	経済活力を支えるビジネス環境強化の促進の可能性
都心の経済成長を支える機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ビジネス・都市観光機能の強化に資する拠点形成として北 5 西 1.2 街区開発が北海道新幹線や都心アクセス道路の整備と連動して進展している。 ○MICE については、中島公園周辺における開発計画と連動した MICE エリアの形成が構想として明確化している。 ○都心におけるイノベーション誘発のポテンシャルが高い交流の場であるコワーキングオフィス、シェアオフィスの賦存量は確認できる。 	都心固有のポテンシャルを活かした活力創の可能性
ホスピタリティを支える機能・空間	<ul style="list-style-type: none"> ○Management 分野では「まちの案内表示が分かりやすい」ことへの評価が 50% 強を占める。 ○Innovation に係る分野では「公園、広場など快適に過ごせる場所が多い」ことが 65%、「気軽に休める場所（ベンチ等）が多い」ことが 50% を占め、パブリックスペース等滞留交流機能への評価が高い。 ○公開空地等の民有オープンスペースは都心における地区計画策定や開発の動向とともに増進している。 	居心地の良い居場所、安心して時間消費できる場づくりの増進の可能性
都心居住の進展を支える場の増加	<ul style="list-style-type: none"> ○創成東地区を核に、都心居住は増加基調にある。 	都心居住の進展の可能性

②Weakness 弱み・課題

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
都心東西市街地の結びつきを生み出すゲート機能・空間の具現化	△交流拠点については、特に大通・創世交流拠点に於いて、旧創世交流拠点のエリアにおける開発促進が停滞しており、都心東西市街地の連携促進、回遊の創出等の観点からも、ゲートとなる当該エリアにおける開発機運の再活性化が急務となる。 △大通・創世交流拠点における、今後の創成東地区との連携・回遊の波及等を促す上での創成川と大通の結節点における機能・空間像の具体化が必要となる。	都心東西のゲート空間の具現化による回遊・交流の強化の必要性
主要動線における歩行者との親和性の低さ	△駅前通を除く4軸については、沿道機能が業務系、居住系、駐車場等が配されている傾向が強く、歩行者との親和性が低いことから、まち歩き楽しさを提供しえてない。 △特に大通沿道については接道部分の駐車場出入口が数多く見られ、歩行空間の安全・快適性、分断を生み出しうる。	通りに開かれた沿道機能の誘導によるウォークアブルな空間づくりの必要性
重層的ネットワークの拡充余地の低さ	△重層的ネットワークの形成については、接続可能な地下空間が限定的であるため、促進しづらい状況にある。	重層的ネットワークの拡充の必要性
目的性の欠如（エリア個性の弱体化）	△市民の行動範囲が札幌駅周辺並びに札幌駅~大通公園に集中し、南下するほど利用率が減少していることから消費活動と回遊行動が限定的である（他エリアの目的性が低い）。 △学び、健康、芸術鑑賞等の利用は低い。	新たな魅力の創造と適正な分担によるエリアの共存の必要性
高度利用に伴う業務機能のオーバーフローへの対応	△将来的なオフィス床に特化した高度利用を適正規模にコントロールするための開発インセンティブの検討が必要となる。	複合用途誘導の奨励による適切な用途バランス確保の必要性
高度利用一辺倒ではない、エリア資源を活かしたまちづくりへの支援	△高度利用の促進に伴う都市景観の変化。 △エリアに応じて、高度利用が適さないエリアについては、リノベーションの促進に資する支援策、啓もう活動等を展開する必要がある。 △建替え更新、高度利用が進む中、既存ストックの再有効利用に向けた取組は顕在化していない。	既存ストックの有効利用による選択肢の多様化と都市景観のメリハリ付けの必要性
官民連携によるみどりづくりのための価値共感の必要性	△みどりづくり方針等のマスタープランは定まりつつあるものの、その具現化のための施策、官民連携による緑化促進の仕組みづくりが必要となる。単に緑化に対するインセンティブとしての容積ボーナスを提示するのみではなく、その効用、企業にとっての導入メリットを明示することが必要となる。	都心のみどりの価値づけと共感の獲得の必要性
ターゲット・エリアにおけるステークホルダー間の共通意志・場の不在	△すすきのエリアや大通公園西周辺エリアは、個別の開発機運の高まりがみられるものの、それに追従する動向が見られない、ステークホルダーの一体性が生み出せていないエリアについては、まちづくりに対する意識醸成を継続的に進めることが求められる。	エリアごとのプラットフォーム・ラウンドテーブル形成の促進の必要性
公共投資の効果促進のための沿道のまちづくり機運醸成	△都心まちづくりに資する官民連携の取組は公共投資とそれに追従する民間開発群、そしてコーディネーターとなるまちづくり会社の活動が好循環を生み出すという形で推進してきている傾向が強い。	骨格軸沿道の民間開発の喚起の必要性

	<p>△つながりの軸は、公共投資に追従する民間開発が不透明であること、加えて民間開発を誘発・誘導する指針がないことから、この策定の検討が必要。</p> <p>△うけつぎの軸は、都市計画広場の整備や創成川以東の区間における電柱地中化整備等の整備効果が軸全体に波及せず、沿道の更新が活性化しないことが大きな課題となる。</p>	
都心居住の高齢化への対応の必要性	△人口構造においては年少及び生産年齢人口前半の流入が停滞し、一方で生産年齢人口後半並びに老年人口の増加傾向が続いており、高齢化の増進基調となっている。	アフォーダブルな住環境の実現による多様な世代の居住支援の必要性
都心における環境負荷低減の推進	△経済・市民活動の中心地である都心部は、民生業務部門のエネルギー消費量、CO ₂ 排出量が突出して大きいエリアである。	アクションプランの展開・促進の必要性

③Opportunity 好機

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
都心リニューアル増進のポテンシャルの高さ	<p>◎都心居住に対する市民ニーズも増加基調にあり、今後の住宅立地の進展に伴い、更なる流入の可能性はある。</p> <p>◎大通公園西周辺エリアについては、現在検討中のさっぽろ芸文館跡地の土地利用の方向性が定まれば、それを起点に周辺の土地利用更新、機能再編が進む可能性がある。</p>	都心リニューアルの促進の可能性
骨格構造の肉付けを支える空間の増進	<p>◎都心における公共空間の活用を支えるステージとなる都市公園並びに公開空地等の民有施設は今後の開発等を通じて増加し得る。</p> <p>◎交流空間の形成については、駅前通における一部の開発を通じて具現化しつつある。</p> <p>◎都心のオモテとウラの二面性創出に資する「界わい空間」の創出については、大規模開発等に依存しない形での推進が望ましいが現状ではその機運はない。沿道地権者の機運の高まりやウォークアブルなまちづくりを追い風とした公的支援等を通じて推進することが求められる。</p> <p>◎駅前通北街区並びに大通Tゾーンにおける官民が共有するルールの明確化されたことから、これらのモデル的开发に追従する形でまちづくり計画に定める空間形成と空間活用の促進が見込まれる。</p>	骨格構造への肉付け、裏表のメリハリ付けによる回遊の楽しさの演出の可能性
建替え更新を契機とする重層的ネットワークの拡充可能性	<p>◎重層的ネットワークの形成は、骨格的交流空間の形成と併せて具現化しつつあり、今後の開発誘導を通じたチカホへの結節点の増進も見込まれる。</p> <p>◎今後の建替え更新を背景に、更なる機能強化・高次化が見込まれる。</p> <p>◎開発誘導方針と現状の沿道建物の老朽度、今後の更新ポテンシャルを踏まえると、地下空間の接続、拡充による重層的歩行環境の強化が見込まれる。</p>	重層的ネットワークの拡充促進の可能性

<p>リニューアルを通じたウォーカブルなまちづくりの進展ポテンシャル</p>	<p>◎今後の建替え更新や都市計画的誘導に伴い、低層部の透明化、沿道の回遊との親和性が促進されうる。</p> <p>◎骨格的交流空間の形成は軸の交点に隣接する開発に依存する部分が大いだが、昨今のウォーカブル推進の動きを捉え、地上部における公共財産の活用による実現可能性も視野に入れる必要がある。</p> <p>◎既存ストックの建替えと開発誘導方針とのマッチングから、低層部の透明化・通りとの親和性の向上が見込まれる。</p> <p>◎開発誘導方針をはじめとする諸制度や地区におけるまちづくり動向において、グランドレベルの再編集とパブリックスペースや道路空間の活用によるウォーカブルな空間づくりに向けた意識と具体のアクションが芽生えつつある。</p> <p>◎ウォーカブル推進都市にエントリーしている札幌市において、街なかでの滞留・交流を促進する「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」への関心が高まりつつある。</p> <p>◎ウォーカブルなまちづくりに向けた取組が進む中、積雪寒冷地における取組の事例はなく、札幌都心における現在の機運を活かしながら、今後の積雪寒冷地におけるウォーカブルシティのプロトタイプとなる先行的な取組の推進が期待できる。</p>	<p>ウォーカブルな都心まちづくりの展開の可能性</p>
<p>ワーク・ライフスタイルの多様性を支える空間の強化機運</p>	<p>◎国交省が支援するテレワーク拠点整備の動向等も勘案し、札幌都心の機能集積による利便性等を活かしたテレワークの場としての都心の新たな側面を生み出すことも想定される。</p> <p>◎コロナ禍を背景とした屋外空間におけるパブリックライフへの関心の高まり、街なかの居場所へのニーズの高まりが見えつつあり公共空間の活用機運が高まりつつある。</p>	<p>ワーク・ライフスタイルの多様性を支える場づくりの可能性</p>

④Threat 脅威

ポイント	各評価・検証において導かれた視点	指標キーワード
<p>過度な機能集積への懸念</p>	<p>▲北5西1, 2地区における開発に触発される都心のオフィス床供給競争による供給過多の発生への懸念がある。</p> <p>▲既存ストックの建替え更新が見込まれる中、オフィス床の供給過多、空室率の増進が想定される。</p> <p>▲札幌駅交流拠点の高次化が促進される中で他のエリアとの差別化、競争力の乖離が広がり、消費活動や回遊行動の偏重化が促進される可能性が高い。</p>	<p>機能偏重の抑制の必要性</p>
<p>周辺エリアとの機能分担によるコンパクト＋ネットワークの具現化</p>	<p>▲都心への一極集中の度合いが高まり、他の拠点との機能配分・役割分担がコンパクト＋ネットワークの実現の上では必須となる。</p> <p>▲都心に求められる機能、役割を再定義する中でそれらを支える技術・サービスのあり方と具現化を官民のスキル・ノウハウを共有し、展開していくことが求められる。</p>	<p>コンパクト＋ネットワークの具体化に資する地域交流拠点との機能分担の必要性</p>
<p>都心居住のハイブランド化への懸念</p>	<p>▲地価上昇基調の継続に伴う賃料水準の向上、床価格の高騰等により、都心への入居層が限定的になり得る。</p> <p>▲地価高騰、建築費の高騰に伴い、販売価格、賃料の増加がみられる中で、都心における居住層が高所得者、あるいは登記目的の所有形態の増加が見込まれ、アフォーダブルではないハイブランドな居住環境となり得る。</p>	<p>ライフ・ワークステージ/スタイルの多様性の獲得による多様な世代・ライフスタイルを支える住環境の実現の必要性</p>