



### 2.3 周辺の開発動向

平成15年3月に、札幌駅南口の「札幌駅南口総合開発」(デパート等商業施設、ホテル、オフィスなど)がオープンし、札幌駅周辺と大通周辺地区の商業床面積も拮抗するなど、商業機能の二極化が進んだ状況となっている。

また、札幌駅前通沿線には、昭和30年代、40年代に建設され、築30年以上を経過し、具体的な開発構想があるビルもあるなど、今後建替え時期を迎えるビルが多くある。

### 2.4 都心のまちづくり計画

第4次長期総合計画を受け、都心のまちづくりの長期的な(おおむね20年)目標と基本方向などを示す「都心まちづくり計画」を策定している。

この中では、都心の構造として骨格軸・交流拠点・ターゲットエリアを設定し、それぞれの目標と展開プログラムを示している。

札幌駅前通は、「にぎわいの軸」として、札幌の目抜き通りにふさわしいにぎわい、多様性、美しさを創出することなどを目標とし、地上及び地下における重層的な歩行者空間ネットワークの形成やにぎわいを呼ぶ沿道機能の連続的な確保などを主要課題として、以下のとおりの軸形成を進めることとしている。

- ① 沿道ビルとの連携により、地上・地下の一体性のある空間を形成するとともに、現在事務所としての利用が多い沿道ビル低層階を「にぎわいの軸」にふさわしい利用用途へ誘導する。
- ② 沿道において、一部にビル建替えの動きがあるほか、今後、更新時期をむかえる建物も多く、地下歩行空間整備を契機に沿道民間開発を誘導するとともに、札幌の顔となる札幌駅前通の景観形成を図る。

## 3. 札幌駅前通地下歩行空間計画の目的と概要

### 3.1 目的

札幌駅前通地下歩行空間は、都心まちづくりの一翼を担う事業として、以下を目的として計画を進めている。

- ① 札幌駅周辺地区と大通周辺地区を結ぶ、四季を通じて安全で快適な地下歩行空間ネットワークの形成により、回遊性を高め、都心の一体化・活性化を図る。
- ② 地下歩行空間整備を契機として、地上・地下・民地が連携した、札幌駅前通にふさわしい活力と風格のある空間形成を先導する。

### 3.2 計画概要

- ① 区間：札幌駅前通の北3条～大通  
(地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅)
- ② 延長：465m、幅員：20m

### 4. 計画に対する市民意向

この施設は、多くの市民等が利用する公共施設になるとともに、札幌市のシンボルロードに位置する施設であることから、計画内容に市民や来街者の意向を反映するため、様々な意向調査を行った。

### 4.1 必要性に関するアンケート調査

この地下歩行空間整備についてどのように考えるか市民及び来街者、高齢者にそれぞれアンケート調査した。その結果は、図-3,4に示すとおりである。

市民への調査では、「天候に左右されず快適に歩ける」や「都心の中の行き来が楽になる」、「交通事故やツルツル路面での転倒事故が減る」が高い評価となっている。

このことは、札幌の厳しい気象条件を反映し、四季を通じて安全性と快適性を確保し、都心内での活動を楽しみたいという市民意識の表れであり、地下歩行空間によせる期待が大きいと考えられる。

また、高齢者へのアンケート調査では、「街の中で買い物を楽しむ時間が増える」や「買い物などが楽になり街に行く機会が増える」と思う人の割合も高い結果となった。このことにより、安全で快適な空間がつくられれば、都心の活性化にもつながることがうかがえる。

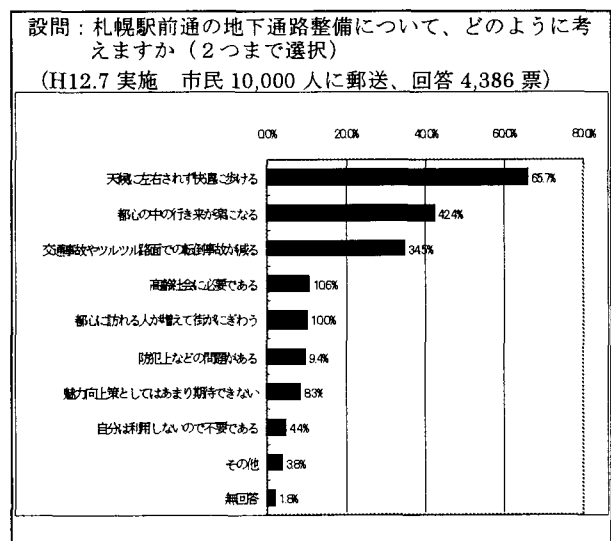


図-3 市民アンケート調査の結果(必要性)

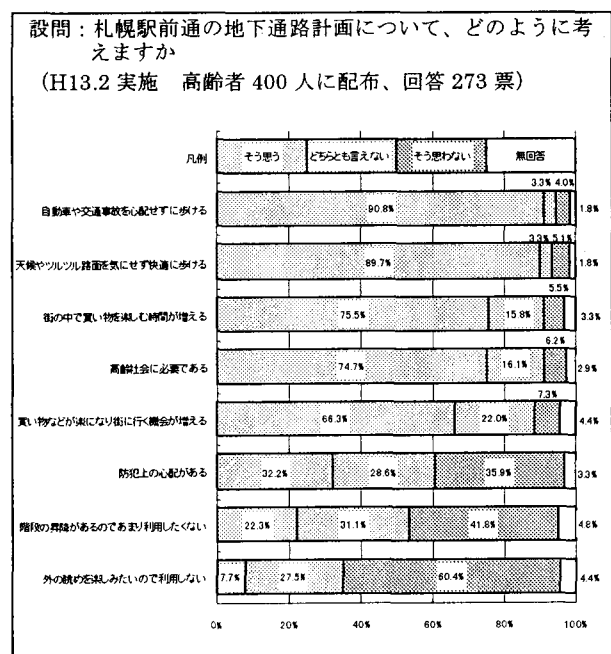


図-4 高齢者アンケート調査の結果(必要性)

#### 4.2 都心内の回遊性向上効果に関するアンケート調査

都心内で買い物する場所を、現在（平成12年時点）、JRタワー供用後、地下歩行空間整備後でそれぞれ聞いた。その結果は、図-5に示すとおりである。

JRタワーの供用により、買い物する場所は大通周辺から札幌駅周辺にシフトする一方、両方で買い物する人の割合は大きな変動はないが、地下歩行空間整備により、両方で買い物する人が夏は2倍、冬は4倍に増え、夏冬とも8割の人が両方で買い物するという結果となった。

このように、地下歩行空間整備は、都心の回遊性を向上させる効果が大きく、都心の活性化につながる事が期待される。

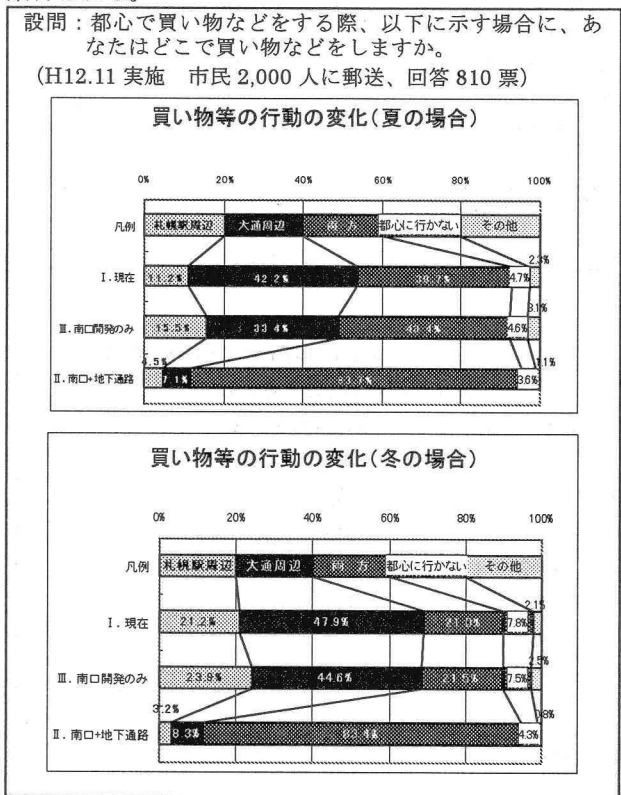


図-5 市民アンケート調査の結果（回遊性）

#### 4.3 施設内容に関するアンケート調査

施設づくりに望むことをアンケート調査した結果では、明るさや潤い、憩いなどを求める意見が多くを占めた(図-6参照)。このことは、地下空間の閉鎖的なイメージや都心部での憩いのスペースが少ないことを反映していると考えられる。

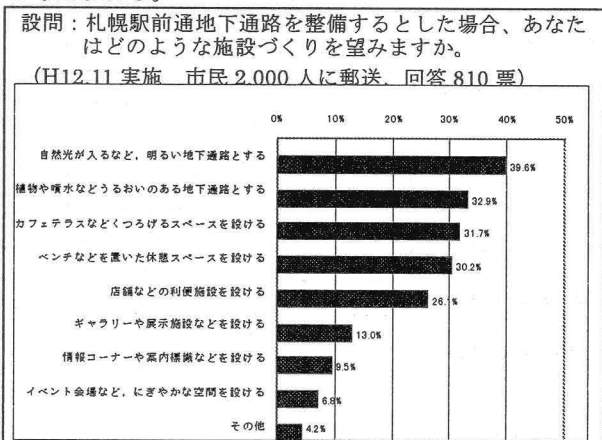


図-6 市民アンケート調査の結果（施設内容）

#### 4.4 施設づくりを考えるワークショップ

市民の望む施設をより具体的に把握するため、13年度に公募市民50名からなるワークショップを4回開催し、施設のイメージづくりを行った。

この中で把握された、地下歩行空間整備にあたっての重点要素は以下のとおりである。

- ① 周辺ビルと連携するなど、にぎわいをつくる
- ② 誰もがわかりやすい、利用しやすいユニバーサルデザインに
- ③ 広場のようなたまりの空間を
- ④ 明るさと広がり
- ⑤ 地上も一体的に考える

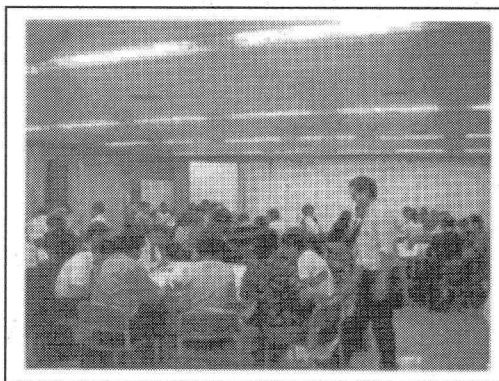


図-7 ワークショップの状況写真

#### 4.5 バリアフリー化に関する調査

地下歩行空間をバリアフリーな歩行動線の軸とするため、車椅子などの肢体に障がいのある人と視覚に障がいのある人に既存の地下空間を現地調査してもらい、施設計画での留意事項を聞いた。

その結果は、表-1のとおりであり、段差解消や点字ブロックなど他の公共施設にも共通する事項のほか、案内表示や音の反響など地下空間に特有の事項があった。

表-1 身体障がい者現地調査で出された意見概要

整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1人で自由に移動できることにより買い物などで選ぶ自由が増え、生活の質が高められる</li> <li>・交差点がなく、移動時間が短くなり、安心して移動できるようになる</li> <li>・雪や雨の影響がなく、使いやすい</li> </ul>
整備する上で	<ul style="list-style-type: none"> <li>・床はできるだけ平坦に</li> <li>・混雑していても移動しやすいようなゆとりある幅員</li> </ul>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スロープやエレベーターの設置</li> <li>・階段は弱視や高齢者にもわかりやすい色分けをする</li> <li>・点字ブロックの設置</li> <li>・案内表示 <ul style="list-style-type: none"> <li>・背景と字のコントラストを強調して見やすく</li> <li>・目的地までの距離の表示</li> </ul> </li> <li>・点字ブロックの曲がり角は、方向感覚がなくならないように、直角に設置</li> <li>・トイレ <ul style="list-style-type: none"> <li>・男女別がわかるように、案内展示が必要</li> <li>・様々な障がいのある人が使えるように、便器は左右とも使えるよう斜めに設置</li> </ul> </li> <li>・扉 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動ドアを設けるほうが良い</li> </ul> </li> <li>・音 <ul style="list-style-type: none"> <li>・音が反響すると、位置や方向がわからなくなるので、反射しないつくり方とする</li> <li>・主要箇所にはチャイムや音声案内</li> </ul> </li> </ul>

## 5. 施設の基本計画

まちづくりに果たす役割や市民意向などをもとに、施設の基本計画を以下のとおり定めた。

### 5.1 沿道ビルとの連携

大通と札幌駅間の歩行機能に加え、図-8 に示すとおり、空間の広がりや地上との一体性の創出、ビル低層階への楽しさを支える機能の導入及び民間都市開発の誘発など、官民一体となった空間形成を先導するため、沿道ビルとの一体的接続を進める。

これらを実現するため、地下歩行空間の施設計画にあたっては、接続しやすい本体構造や広い幅で接続できる新たな接続基準づくりなど、沿道ビルとの接続を容易にするための検討を行う。

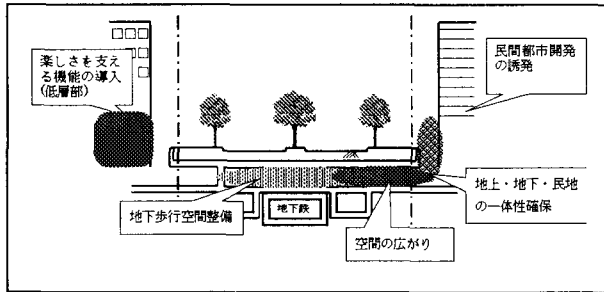


図-8 沿道と一体となった空間のイメージ

### 5.2 様々な活用を図る空間の設置

市民の求める「にぎわい」、「憩い」、「うるおい」などを地下空間内で実現するスペースとして、「憩いの空間」を設ける。(図-9 参照)

通常、道路空間は道路法や道路交通法により、様々な制約があることから、「憩いの空間」を条例で「広場」として指定し、道路法に規定する兼用工作物協定により、広場として様々な活用のできる空間とする。

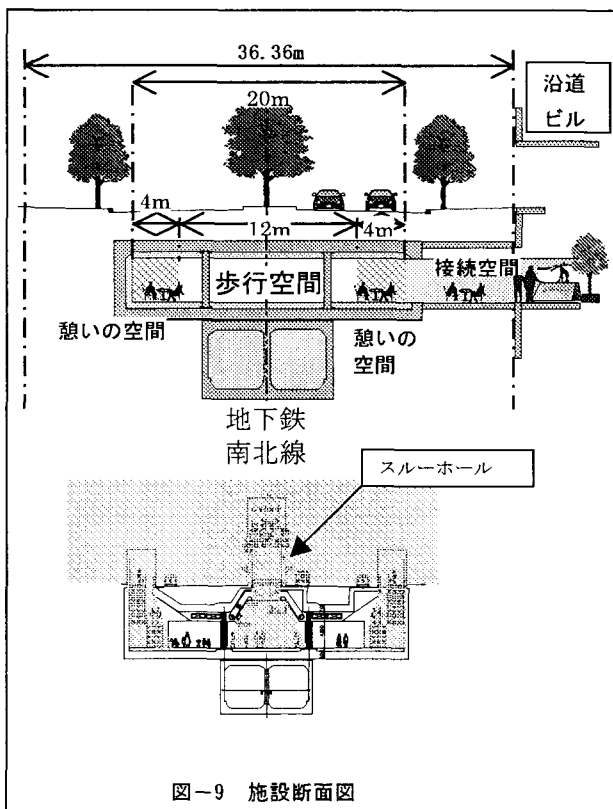


図-9 施設断面図

具体的には、芸術・文化など様々な市民活動の発表の場や各種情報コーナー、イベントスペースの他、沿道ビルとの接続部を活用したオープンカフェ的な空間利用などを想定し、今後、市民意向などを踏まえて検討を進める。

### 5.3 明るさと広がりへの演出

地下空間の閉鎖性を極力解消するため、各交差点付近には明かり取りを目的としたスルーホールを設置するとともに、歩道への出入口については上屋などを透明にして自然光を取り入れる。

また、夜間は逆に地下の光を地上で感じられるようになるなど、光を通した地上地下の一体感をつくる。

なお、スルーホールには、換気塔や火災時の排煙口の機能も複合的にもたせ、地上に出る施設を少なくする。

### 5.4 ユニバーサルデザイン

エレベーターを配置し、地上と地下の昇り降りをしやすくするなど、身体障がい者の意見を踏まえた施設計画を行うとともに、設計や工事の各段階で、意見を聞く機会を設けるなどバリアフリーに努める。

また、既存の地下街なども含めて、都心の地下全体の案内サインについて検討し、わかりやすい地下ネットワークづくりを行う。

## 6. 今後の取り組み

都心のまちづくり計画に示す、地上・地下・沿道が一体となった「にぎわいの軸」を実現するためには、地下だけではなく、地上部分を含めた札幌駅前通全体の将来像を示し、事業化していくこととしている。

地上部のあり方については、今年度、札幌都心部の交通のあり方を示す、都心交通計画を策定する中で、明らかにすることとしている。この検討にあたっては、市民論議の場として、この11月に延べ千人規模の大規模ワークショップを開催しており、これらの市民意見も踏まえながら進めることとしている。

さらには、沿道のまちづくりを誘導するために札幌TMOとも連携しながら、官民協働による都心のまちづくりを進めていくこととしている。

## 7. おわりに

本稿で紹介した札幌駅前通地下歩行空間計画は、都心の魅力づくりを行い、活力向上につながるものとして、期待されているものである。

しかしながら、真に効果的なものとするためには、単に施設を整備するだけでは不十分であり、有効な空間活用など今後も様々なアイデアを出しながら進めていくことが必要である。また、これらを通して、都心のまちづくりにつなげていくことが重要であると考えている。

近年、効果的、効率的な公共投資が求められているが、この地下歩行空間整備が、民間とのパートナーシップのもとに都市再生を進める新たな形の公共投資になればと考えている。