

(4) 『交通』“東アジアにおける北の一大交通拠点の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【札幌都心部における交通施策の考え方】

札幌都心部の交通に関する考え方は、「都心まちづくり計画（H14）」の方向性を受けた、「都心交通計画（H16）」において“人や環境を重視し、都心の活性化を目指す”という計画理念が打ち出され、これを達成するために、公共交通を軸とした交通システムの充実、適正な自動車等の利用による交通の円滑化、道路空間の再配分による都心再生の具体化、といった方針が策定されている。

また、「札幌市総合交通計画（H24.1）」では、基本方針のひとつに“道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える”を掲げ、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出するとともに、全道各地からの都心部への速達性の向上を図ることで、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援することとしている。

【札幌駅交流拠点における交通施設の状況】

札幌駅交流拠点におけるJR及び地下鉄の乗車人員（平成21年度）は、JR札幌駅が8.6万人/日、地下鉄さっぽろ駅では南北線が5.9万人/日、東豊線で2.7万人/日となっている。

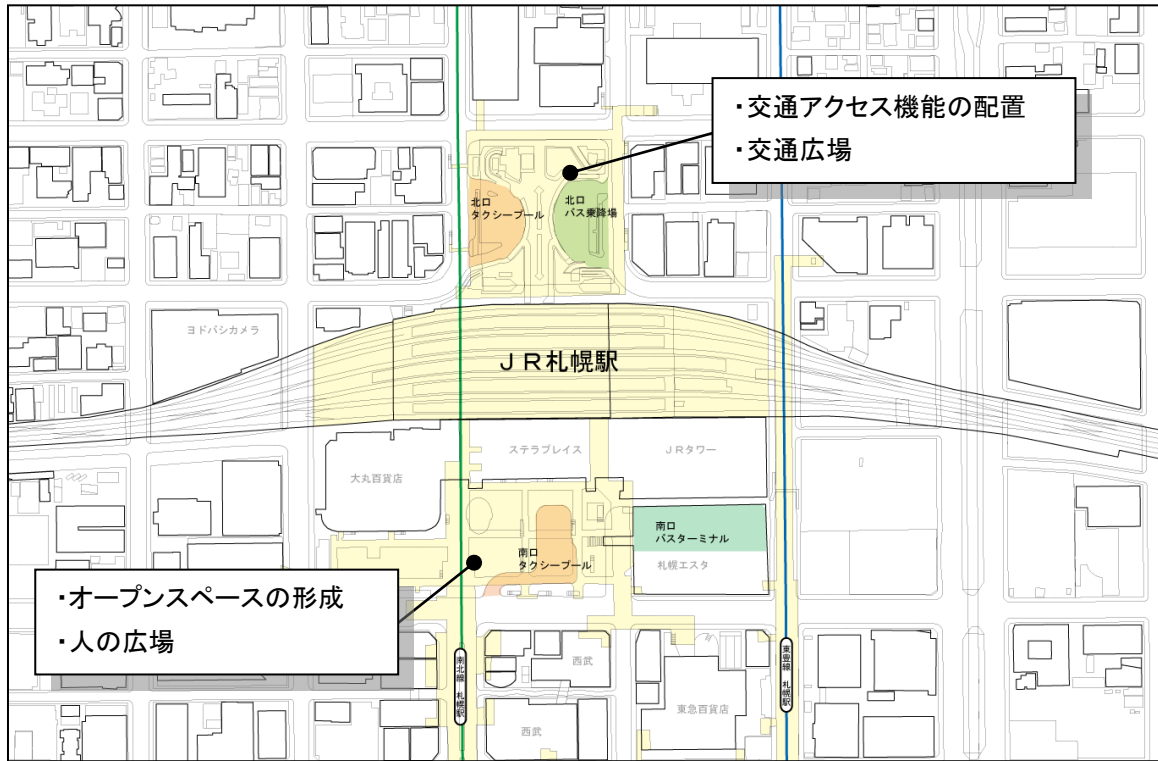
駅前広場は、平成10年に北口（約19,500㎡）、平成12年に南口（約19,000㎡）が整備されている。

北口広場は、ゆとりのある交通機能を持った「交通広場」として位置づけられ、バス、タクシーに加え、自家用発着場および地下駐車場を備え、主に自動車類によるアクセス機能を重視した機能配置となっている。

南口広場は、旅立ち、帰着としての空間、人々が出会い、滞留する空間として、人々の様々な生活が展開される「人の広場」と位置づけられており、交通機能に加え、人を中心としたオープンスペース確保に重点が置かれ、都心部の正面性を高める空間形成が図られている。

また、札幌駅交流拠点においては、昭和27年に札幌駅南口広場に地下街が完成したことを始めとし、昭和53年には札幌駅バスターミナルの開業とともに新たな地下街が整備され、平成10年には札幌駅北口地下歩道、平成11年には札幌駅南口の再開発に併せた地下街の統合により“アピア”が誕生するなど、まちづくりの進展にあわせて地下歩行空間ネットワークの拡充が図られてきている。

図：交通施設の状況



▼札幌駅北口駅前広場



▼札幌駅南口駅前広場



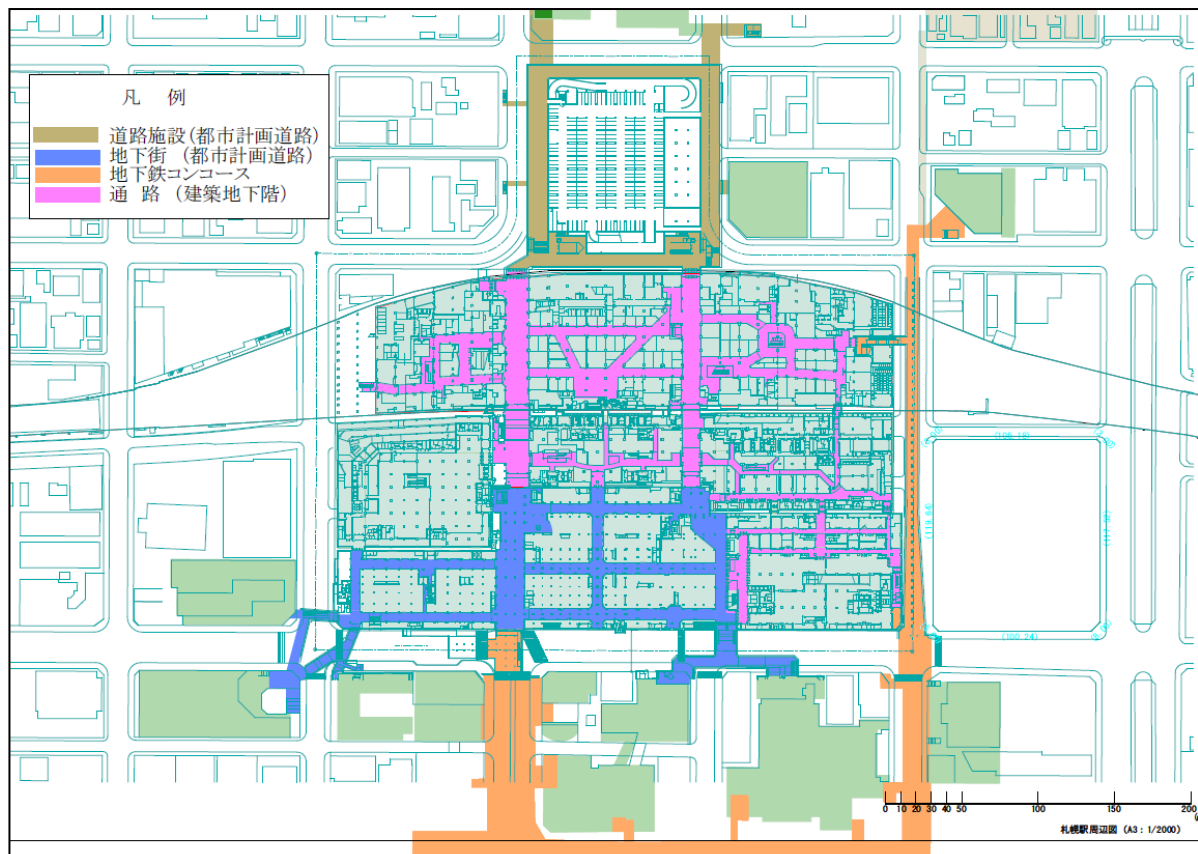
【札幌駅北口】

- ・北口駅前広場 1998年（平成10年）4月供用開始、駅前広場総面積／約19,500㎡
- ・バス乗降場 … 1998年（平成10年）4月開業、5バース（待機10バース）
- ・タクシープール … 40台
- ・自家用乗降場 … 10台
- ・一般駐車場 … 北口地下駐車場、230台

【札幌駅南口】

- ・南口駅前広場 … 2000年（平成12年）3月供用開始、駅前広場総面積／約19,000㎡
- ・JR札幌駅 … 1880年（明治13年）11月開業、乗車人員8.6万人/日（H21年度）
- ・地下鉄 南北線 さっぽろ駅 … 1971年（昭和46年）12月開業、乗車人員5.9万人/日（H21年度）
- ・地下鉄 東豊線 さっぽろ駅 … 1988年（昭和63年）12月開業、乗車人員2.7万人/日（H21年度）
- ・バスターミナル … 都市計画決定（S51.5.18）、1978年（昭和53年）9月開業
19バース（発着1,779便/日）
- ・タクシープール…45台

図：地下歩行空間ネットワークの状況



【現状の交通課題】

札幌駅周辺は、市民・来街者・観光客・外国人など様々な人々が訪れる交通の要衝であり、ここに集中する交通モード・交通量から、以下に示す交通課題を抱えている。

◆交通動線の輻輳

・駅利用に関するバス、タクシーといった交通に加え、周辺の商業施設を利用する一般車両との交通動線の輻輳、さらにはこれら自動車類と歩行者との輻輳によって、常に混雑状況を呈している。

◆路上駐停車による交通阻害

・荷さばき車両、タクシーの待ち行列、駐車場への入庫待ちといった車列が走行車線を狭め、円滑な交通の流れを阻害している。

◆変則交差点によるタクシー処理

・南口タクシープールは、変則交差点のため、タクシー専用の信号現示を設けなければならず、北5条手稲通の青時間比が低い。

◆分かりづらい乗り換え動線

- ・JRや地下鉄からバスを利用する際、北口か南口か、バスターミナルか点在する路上バス停か、サイン不足などもあって分かりづらい。
- ・南口バスターミナルは、券売所・乗降場などが分かり難く、利便性等に課題がある。
- ・地下1階レベルでは、地下鉄東豊線への動線が分かりづらい。

このような状況に加え、新たな要素として平成23年3月12日に「札幌駅前通地下歩行空間」が開通し、札幌駅交流拠点と大通交流拠点とが地下歩道でつながった。

このことにより、札幌駅周辺と大通・すすきの周辺とに二極化していた都心商業圏が、四季を通じて安全で快適な歩行空間によって一体化されるとともに、沿道ビルとの地下接続や多様な空間活用により人々が憩い楽しめる空間が創出されたことで、人の流れや動きが活性化し、都心全体の歩行者交通量が増大しつつある。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

札幌都心部は、様々な交通機関や地下歩行空間ネットワークなど、既に充実した都市インフラを備えていることに加え、現在、路面電車事業のまちづくりへの活用等を図るため、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を対象に路面電車延伸の検討が進められており、近い将来、路面電車の札幌駅乗り入れが見込まれている。

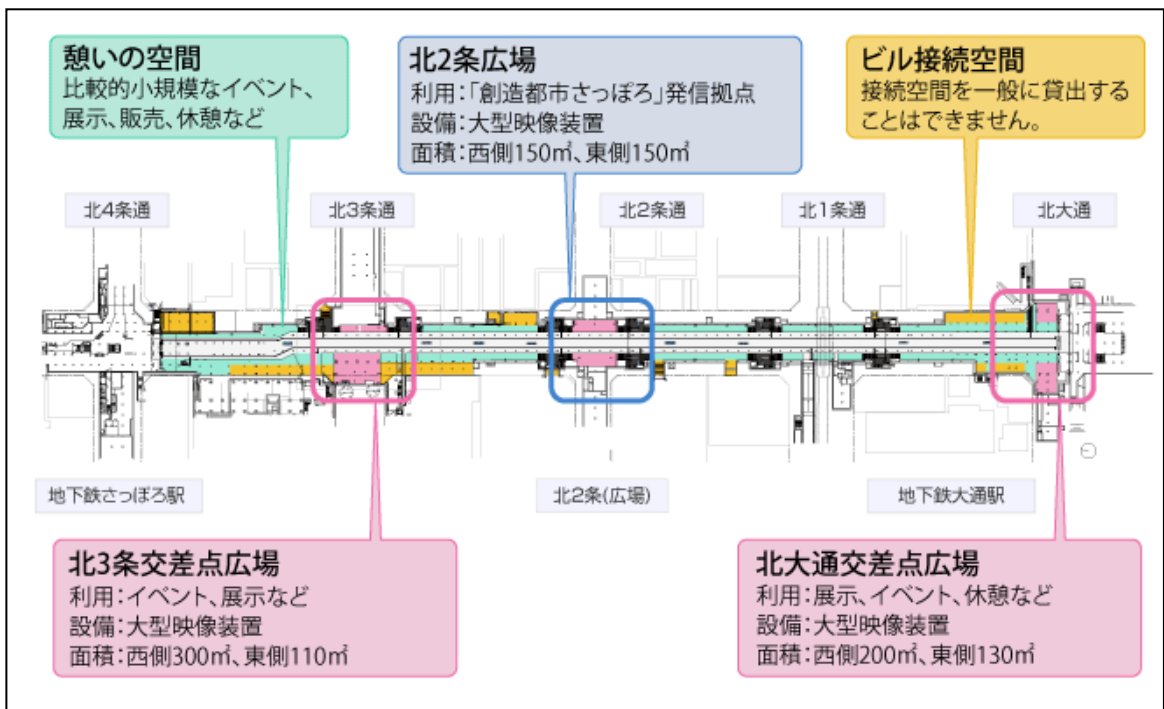
そして、北海道・札幌の活性化に不可欠である北海道新幹線の札幌駅乗り入れや、自動車交通の都心アクセス機能強化などについての検討も進められている。

道内最大の交通結節点である札幌駅交流拠点では、既存の都市インフラの有効活用を図りながら、新たな交通機能を受け止め、国内外主要都市との連携・交流の促進や、その活力を札幌・道内全体に展開させていくなど、本交流拠点の再整備効果を最大限に活かし、都市としての国際競争力向上を支える東アジアにおける北の一大交通拠点として、その存在価値を高めていくことが必要である。

参考：札幌駅前通地下歩行空間事業概要

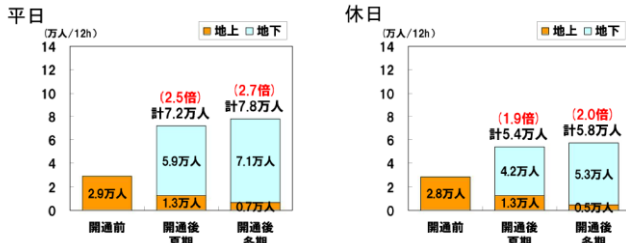
■事業概要

区 間 地下鉄南北線さっぽろ駅から大通駅
 延 長 約520m (うち国道区間は約160m)
 幅 員 20m (歩行空間12m + 憩いの空間4m×2)
 事業期間 平成17年度から平成22年度まで(地下部)
 平成23年度まで(地上部)
 供用開始 平成23年3月12日(土)



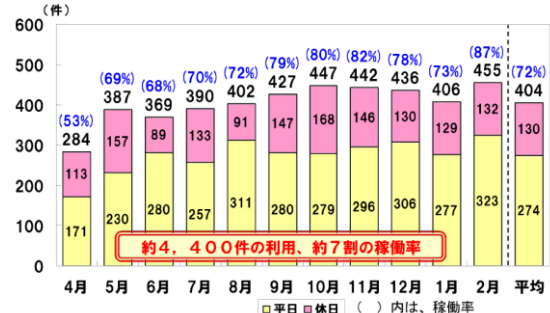
(札幌駅前通まちづくり株式会社HP)

【札幌駅前通の通行量の変化】※1 () 内は、開通前の通行量からの伸び



※1:札幌駅前通地下歩行空間の開通から1年の歩行者通行量と利用状況(札幌市HP)

【憩いの空間の利用件数・稼働率】※1



2) 基本的な考え方

札幌駅交流拠点、東アジアにおける北の一大交通拠点として、より一層の国内外、道内外とのアクセス強化を図り、これまで以上にその存在価値を高めていくことが求められる。

そのためには、以下のとおり、現在検討が進められている新たな交通機能を実現し、その整備効果を最大限に活かすための機能を備えていくことが必要である。

(北海道新幹線の札幌延伸)

北海道と東北地域の新たな連携軸を形成し、両地域が一体となって発展するためにも、安定的な交通ネットワークの提供により、主要都市と短時間でアクセス可能な大量輸送機関である新幹線の札幌延伸は不可欠である。

また、東日本大震災によって甚大な被害を受けた地域の復旧・復興の促進にあたっては、東京方面だけではなく北海道方面との効率的な人流・物流面の連携や情報交流が重要と考えられることから、両地域のアクセス性を高める交通基盤の整備は、日本全体の強靱な国土づくりという観点からも非常に有効である。

そして、新幹線の札幌延伸は、札幌のみならず道内各地方拠点と道外とのアクセスも向上させ、観光産業の活性化等、その効果は北海道全体に及ぶものである。

このような観点から、北海道新幹線の札幌延伸により、広域的で安定的な輸送能力の発揮が大きく期待される。

(都心アクセス機能の強化)

道内の観光地や札幌周辺の工業団地・流通団地等の物流拠点は広範囲に立地しているため、鉄道駅から遠い観光地への移動は自家用車、レンタカー、貸切バスなどが主体であり、物流のほとんどは自動車となっている。

これらの観光・物流交通と日常の交通とは輻輳し、都心内の交通混雑に拍車をかけ、特に冬期の遅れは大きな課題となっており、国際競争力低下の一因になることが懸念されている。

このようなことから、道外、国外からの窓口であり、国際線ターミナル機能の充実に加え新たなICが着工されている新千歳空港や、小樽港などとの連携向上を図るため、創成川通を活用した都心アクセス機能の強化が必要である。

さらに、北海道新幹線の札幌延伸効果を北海道全体に波及させていくうえでも、道内各都市を結ぶ自動車高速ネットワークと都心部とのアクセス機能の強化は重要である。

(路面電車の札幌駅交流拠点への延伸)

路面電車は、軌道や停留場が地域の目印になるなど、土地勘のない観光客や高齢者を含めた誰もが利用しやすく、デザイン性に優れた車両や施設が個性的な街並みを演出し、沿線の新たな魅力を創出することなどから、まちづくりへの積極的な活用が求められており、現在、延伸に向けた検討が進められている。

今後、北海道新幹線の札幌延伸による観光客等の新たな来札者の移動の受け皿となることや新たな回遊行動の誘発などにより、賑わいを運ぶことが期待できる観点から、路面電車活用にあたり、札幌駅交流拠点への延伸の実現に向けた検討が必要である。

そして、札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開を効果的に都心全体に波及させていくためには、本交流拠点を起点とした人々の回遊性をより一層高めていくことが必要であることから、大通・すすきの方面との一体化を実現した札幌駅前通の再整備や上述した路面電車の札幌駅延伸に加え、都心まちづくりの重点地区である創成川以東地区や文化拠点の形成を目指している創世交流拠点などとのアクセス強化が重要となる。

また、高齢者などの移動制約者や地理に不案内な人への対応はもちろんのこと、国際的な観点からも様々な機能向上を図ることが求められる。

よって、北5西1街区及び北5西2街区の土地利用と併せた、既存の交通課題を含めた札幌駅における交通結節機能の再編について、検討を進めていくことが必要である。

以上を踏まえ、国際色豊かで多様な人々が行き交う“東アジアにおける北の一大交通拠点の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 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軸の強化
- ② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化
- ③ 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備
- ④ 多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

3) 具体的な取組イメージ

① 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軸の強化

東アジアにおける北の一大交通拠点形成を形成するうえで不可欠である、北海道新幹線の札幌延伸に向けた取組を進める。

- 北海道新幹線の札幌延伸の早期開業に向けた取組や、その整備効果を最大化する広域的な交流・連携方策などを検討する。
- 新幹線の開業時期、規模などが明らかとなった場合にでも柔軟に対応できる札幌駅周辺の土地利用や施設計画を検討する。

② 道内の空港・港湾・他都市とのアクセス機能強化

創成川通を活用した、広域的な交通を受け持つ自動車高速ネットワークとの都心アクセス機能強化に向けた検討を進める。

- 札幌駅周辺のみならず道央都市圏の核となる札幌都心部全体の観点から、そのあり方、整備方針などについて検討する。
- 自動車交通の都心アクセス機能強化と連携した、観光支援のための観光バス待機スペースやレンタカーサービスの集約といった観光客の利便性に応じた機能導入を検討する。

③ 再整備効果等を都心内に波及させる都市基盤の整備

札幌駅交流拠点の再整備による活力やパブリックライフの展開を効果的に都心全体に波及させるため、大通・すすきの方面に加え、創成川以東地区や創世交流拠点、札幌駅北口方面など、都心全体とのアクセス性を強化し、本交流拠点を起点とした人々の回遊性のより一層の向上を図る。

- 路面電車のより積極的な活用を図ること、札幌駅交流拠点の再整備効果を都心全体に波及させることの両面から、その延伸および導入空間について具体的な検討を進める。
- 札幌駅前通地下歩行空間の整備により連携強化が図られた大通・すすきの方面に加え、創成川以東地区や創世交流拠点および札幌駅北口方面など、札幌駅から各方面へのバリアフリーな歩行者動線の機能強化を図る。

《創成川以東地区》

創成川の東西の連携強化を図る、創成川通の空間整備、街区再整備時における重層的な歩行者ネットワークの形成

《創世交流拠点、札幌駅北口方面》

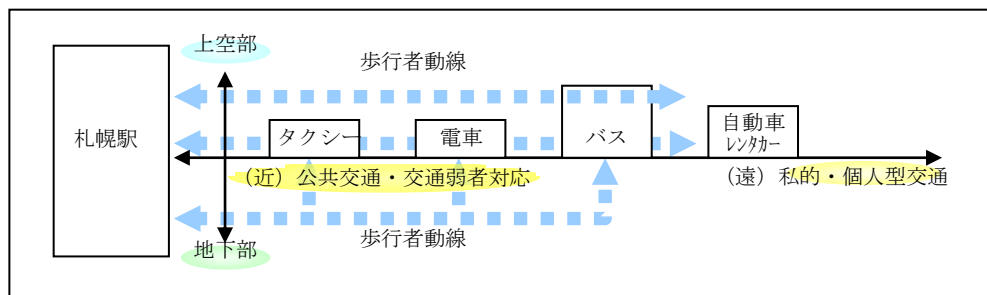
西2丁目地下空間の延伸

④ 多様な交通モードを結びつける交通結節機能の向上

道内外を結ぶ広域的な交通機能や、市内全体あるいは都心内を結ぶ交通機能および、歩行者ネットワークなど、それぞれの役割、特性等を総合的に踏まえたうえで、土地利用と一体的な交通結節機能の再編により、より一層の機能向上を図る。

- 現在の「南口広場：人の広場」、「北口広場：交通広場」の位置付けを基本に、各交通機能の役割や特性、新たな交通機能の整備方針、上位計画での位置づけ、駅利用者のニーズ・特性などから、総合的に交通施設の機能、規模、配置等を再検討し、交通結節機能の再編に向けた考え方や方針を検討する。
- 歩行者の移動経路円滑化や、外国語表記、ユニバーサルなサイン表記等により、高齢者や観光客などにも利用しやすい、公平性が確保された移動サービスを提供する。

例：各交通施設は駅を中心として水平方向に「(近)公共・弱者→(遠)個人」といった配置にするとともに、上空部または地下部も活用することによって、四季を通じた円滑な歩行者動線を確保する。



また、海外や国内から多くの人々が訪れる札幌駅交流拠点においては、人々の活動起点および案内窓口として相応しい、明確な歩行者動線、分かりやすい案内、施設配置とする。