

## 札幌駅交通ターミナルにおける施設計画・機能の検討

---

2-1 札幌駅周辺に関する考え方

2-2 新しいバスターミナルに関する考え方

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

---

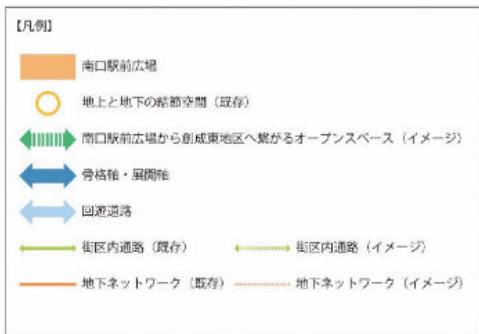
# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-1 魅力的な駅前空間の創出 1)札幌駅周辺地区のまちづくり計画

北海道新幹線札幌開業・札幌駅周辺の開発を見据え、道都札幌の玄関口にふさわしい魅力的な駅前空間を創出します。

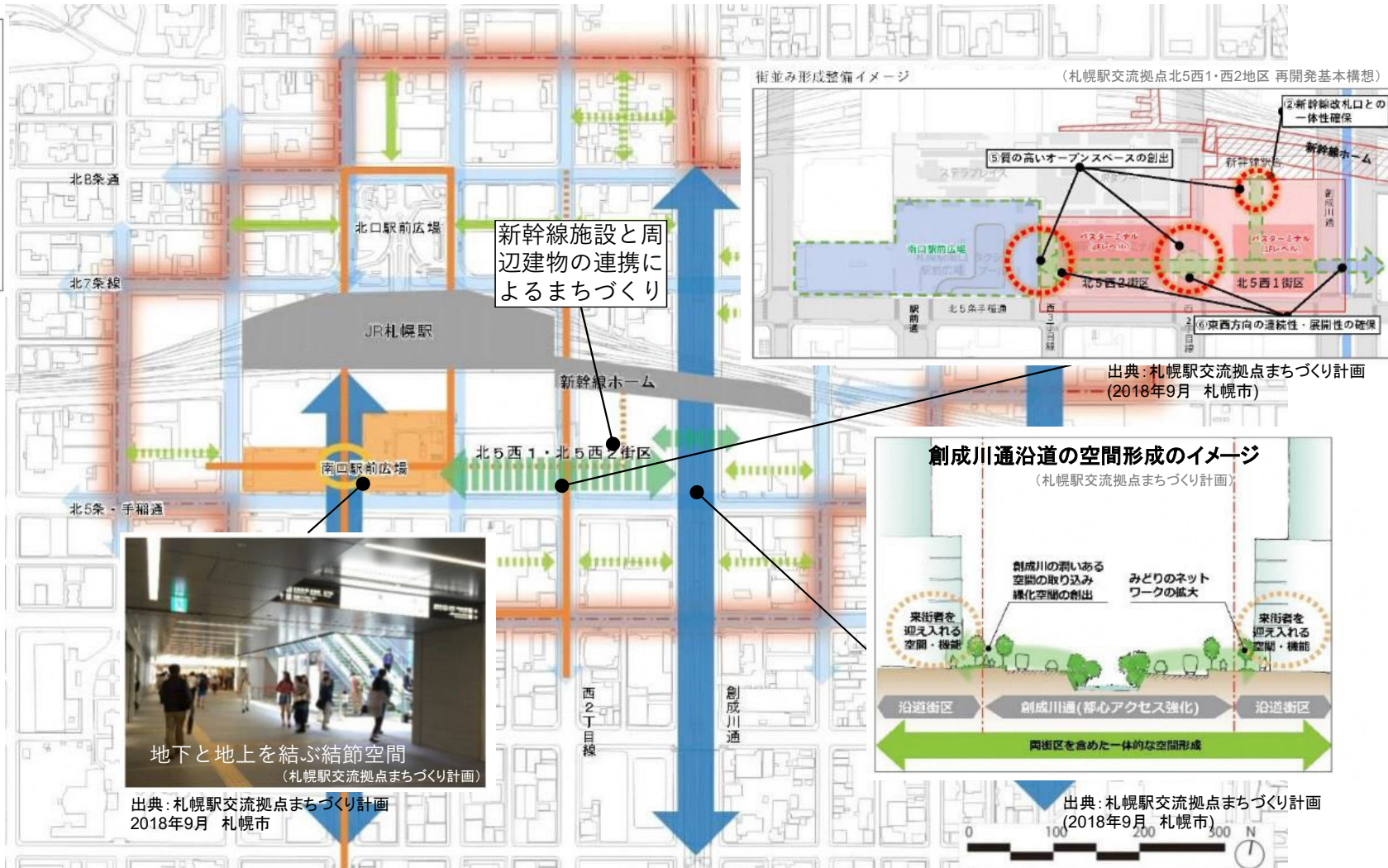
### ■札幌駅交流拠点まちづくり計画のイメージ

- 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ます。



回遊性を高める街区内の半屋外貫通通路のイメージ（京橋エドグラン）

出典：札幌駅交流拠点まちづくり計画（2018年9月 札幌市）



出典：札幌駅交流拠点まちづくり計画（2018年9月 札幌市）

出典：札幌駅交流拠点まちづくり計画（2018年9月 札幌市）

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

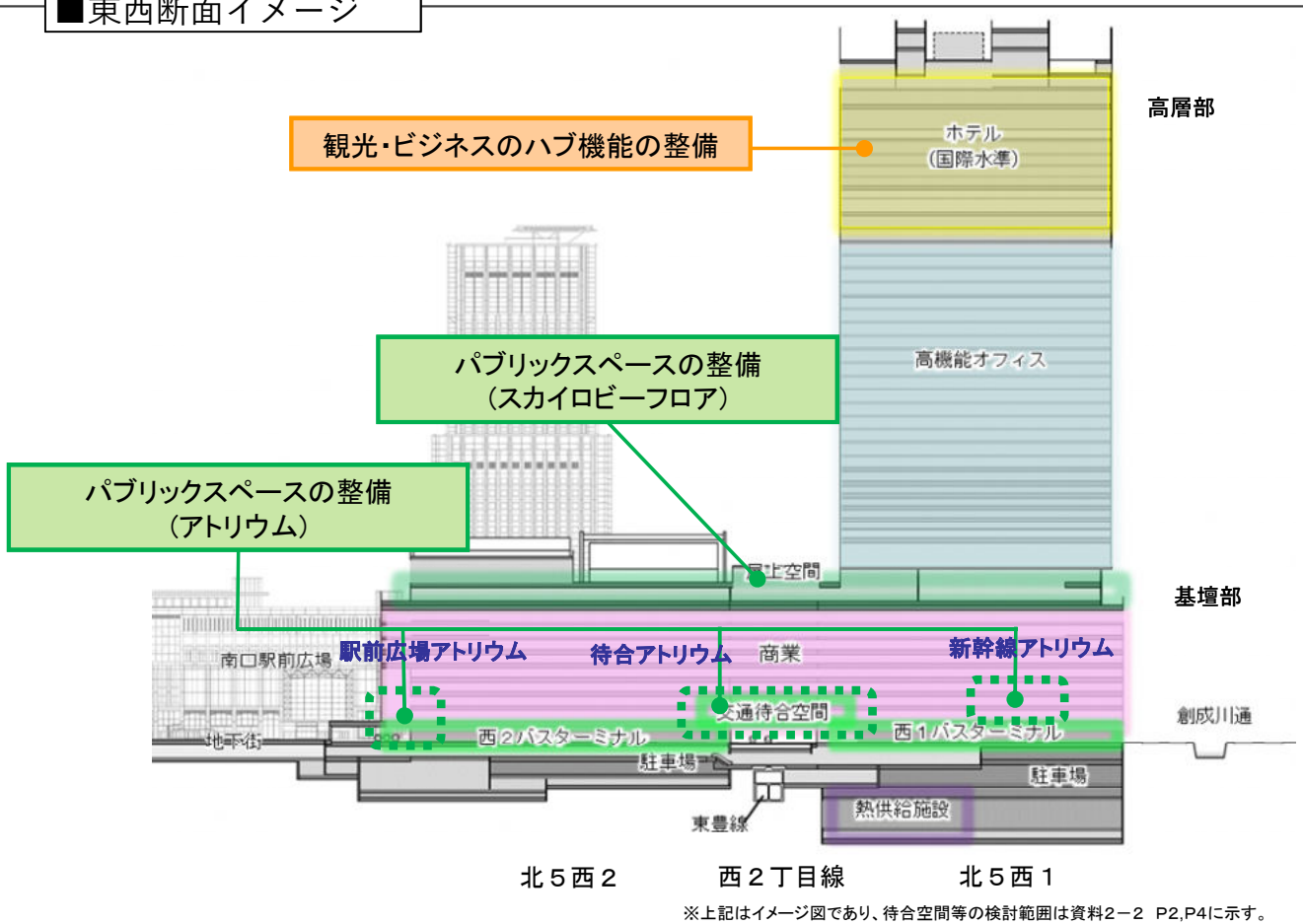
# 1 新しい札幌駅周辺に関する考え方

## 1-1 魅力的な駅前空間の創出 2)ランドマークとなるような空間形成

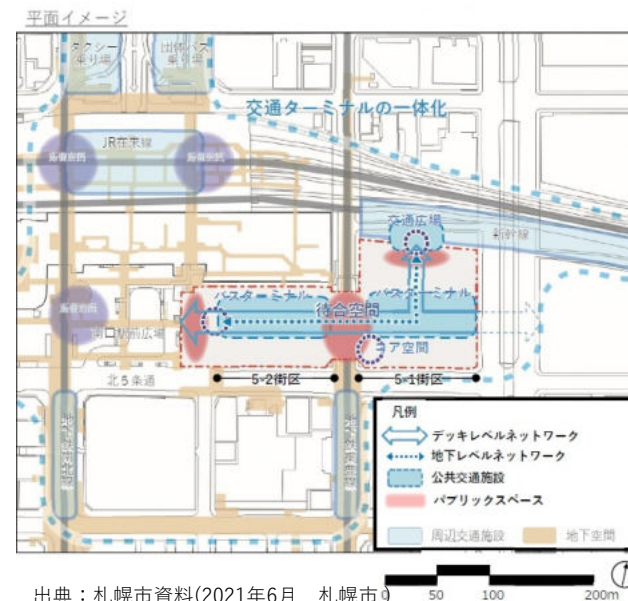
札幌駅周辺地区のまちづくりや周辺開発を踏まえて、道都札幌の玄関口としふさわしい、ランドマークとなるような空間を整備します。

- 北5西1・西2再開発では、周辺施設と一体感が感じられる景観形成を図り、バスターミナル等の交通施設のほか、国際水準ホテル、高機能オフィスなど、観光・ビジネスのハブ機能を整備します。
- 多様な交流を創出のため、基壇部の最上階に設けられる大規模な屋内広場（スカイロビー）や駅・まち・人をつなぐ3つのアトリウム（駅前広場・待合・新幹線）を整備します。
- 新たなシンボルとなる緑ゆたかな空間を形成します。

### ■東西断面イメージ



出典：札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発事業 環境影響評価準備書



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

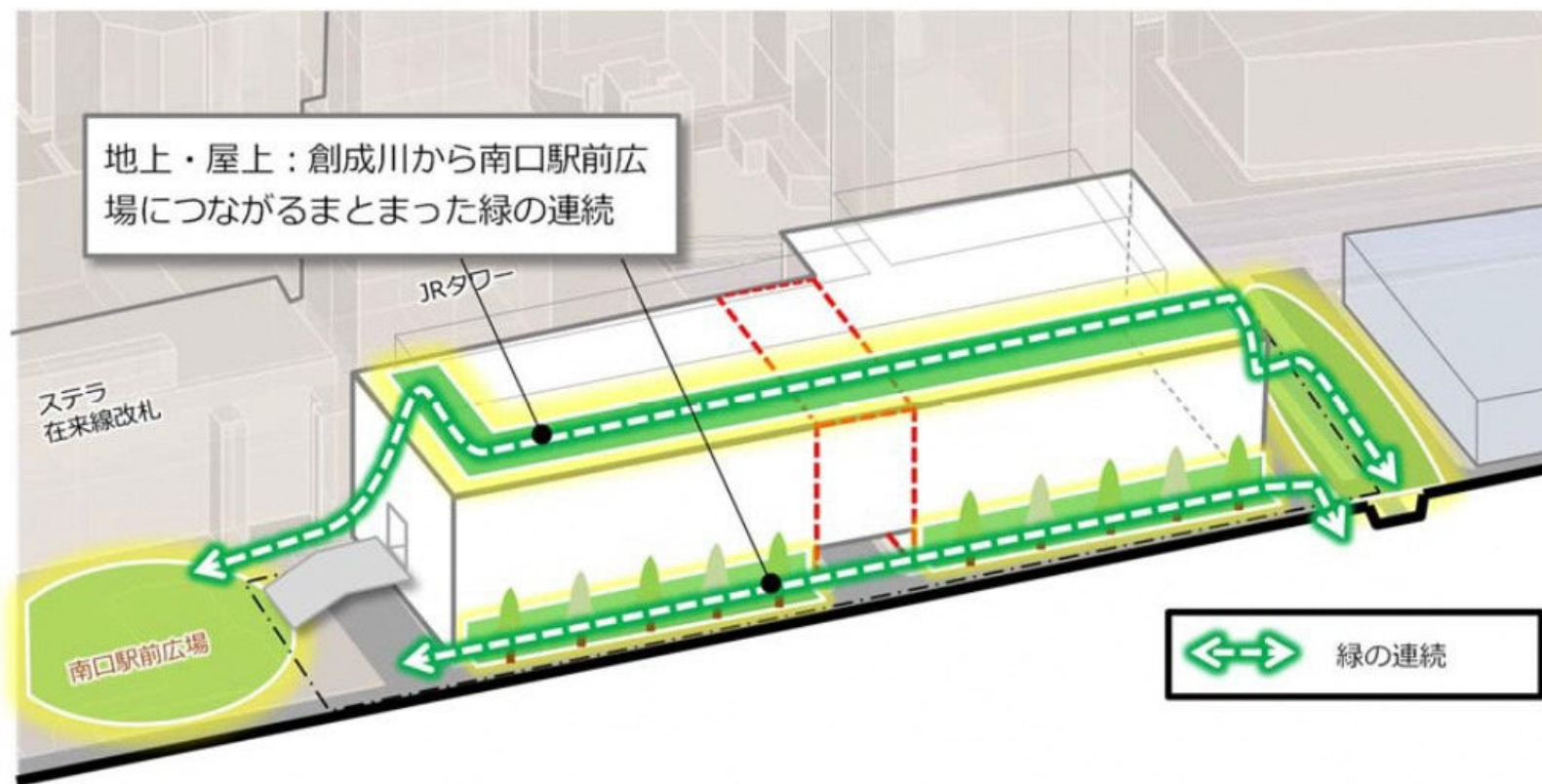
# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-1 魅力的な駅前空間の創出 3) 緑ゆたかな空間形成

新たな札幌のシンボルとなる”つながりのあるまとまった”緑ゆたかな空間を整備します。

- 北5条手稲通沿い（地上・屋上）に連続感やにぎわい・快適な歩行空間を形成するため、連続的な植栽帯・みどりが感じられる緑化を行います。

### ■周辺地域との緑の連続



出典：(仮称)札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業環境影響評価準備書(2022年1月 札幌市)

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-2 交通拠点形成とモビリティネットワーク 1)バスターミナルの集約

都心部バス乗降機能の札幌駅交通ターミナルへの集約化を図ることで、交通結節機能を向上するとともに、都心部の交通円滑化を図ります。

### ◆都心部のバス乗降機能の集約化の考え方

#### 【札幌駅南口周辺バス停留所の集約】

- バスターミナルは、駅南口周辺に点在するバス停留所を集約することを基本とし、北5西2街区は市内路線中心、北5西1街区は都市間中心として、それぞれ1階に配置します  
 「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(札幌市・令和元年10月策定)

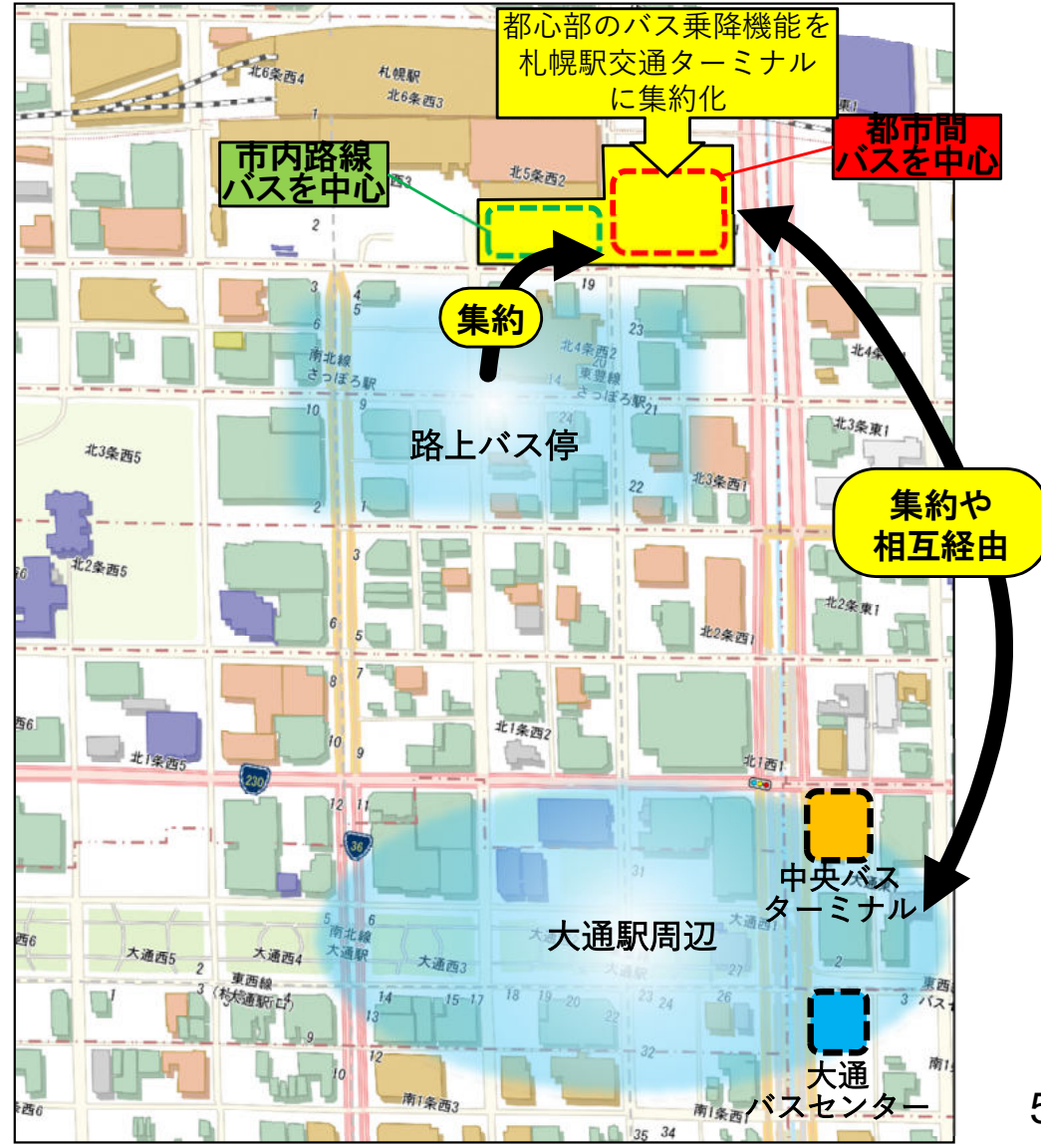
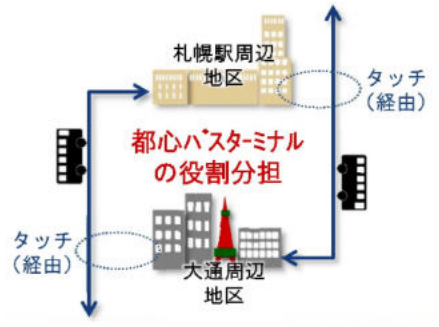
#### 【都市間バスの集約】

- 北5西1街区の都市間中心のバスターミナルは、札幌駅南口周辺の路上発着便および大通バスセンター発着便を集約することを基本として検討を進める。

#### 【札幌都心部のバスターミナルの機能配置】

- 利用者の利便性の向上や、バス運行上の効率性の観点から、札幌駅周辺地区と大通周辺地区にバスターミナル機能を配置し、運行は相互の地区にタッチ(経由)することを基本として検討を進める。

「札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想」(札幌市平成29年2月策定)



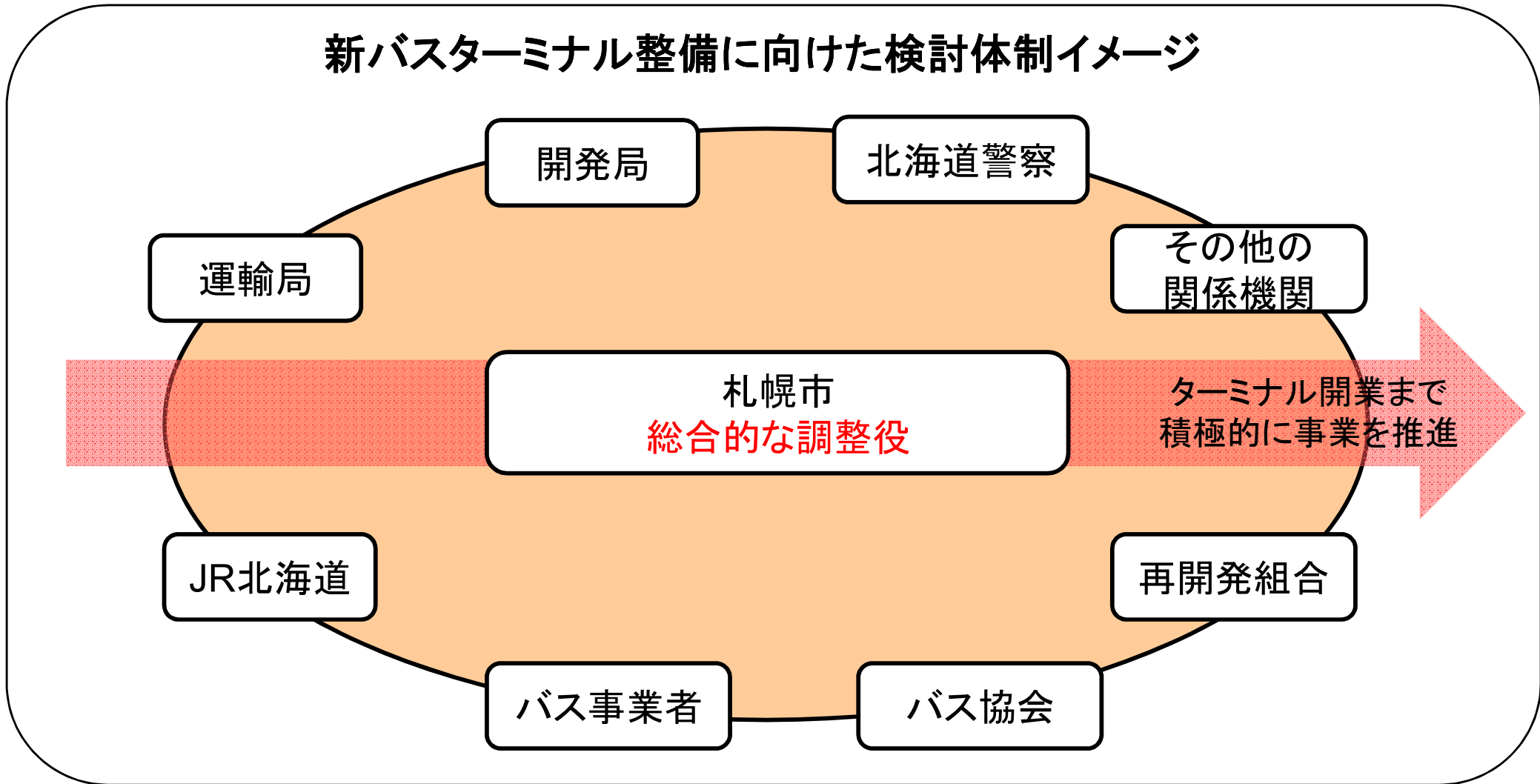
⇒ これらにより、都心部バス乗降機能の札幌駅交通ターミナルへの集約化を図ることで、交通結節機能を向上するとともに、都心部の交通円滑化を図る。

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-2 交通拠点形成とモビリティネットワーク 2) 集約に向けた検討体制

新たなバスターミナル整備に向けて、札幌市が総合的な調整役として事業を推進していきます。

- ・新たなバスターミナルに路上のバス停留所を集約するためには、バス事業者と綿密な意見交換が必要です。
- ・そのため、札幌市がバス事業者との総合的な調整役を担います。
- ・札幌駅交通ターミナル開業まで、札幌市の関連する部局とも調整を図り、事業を推進します。



# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-2 交通拠点形成とモビリティネットワーク 3)札幌駅周辺の交通影響検討

札幌駅周辺の再開発事業等による将来の面的な交通需要を考慮して検討します。

- 札幌駅周辺の再開発事業等による交通需要、北海道新幹線の札幌延伸に伴う二次交通、バスターミナル整備によるバス運行経路等の面的な条件を考慮します。

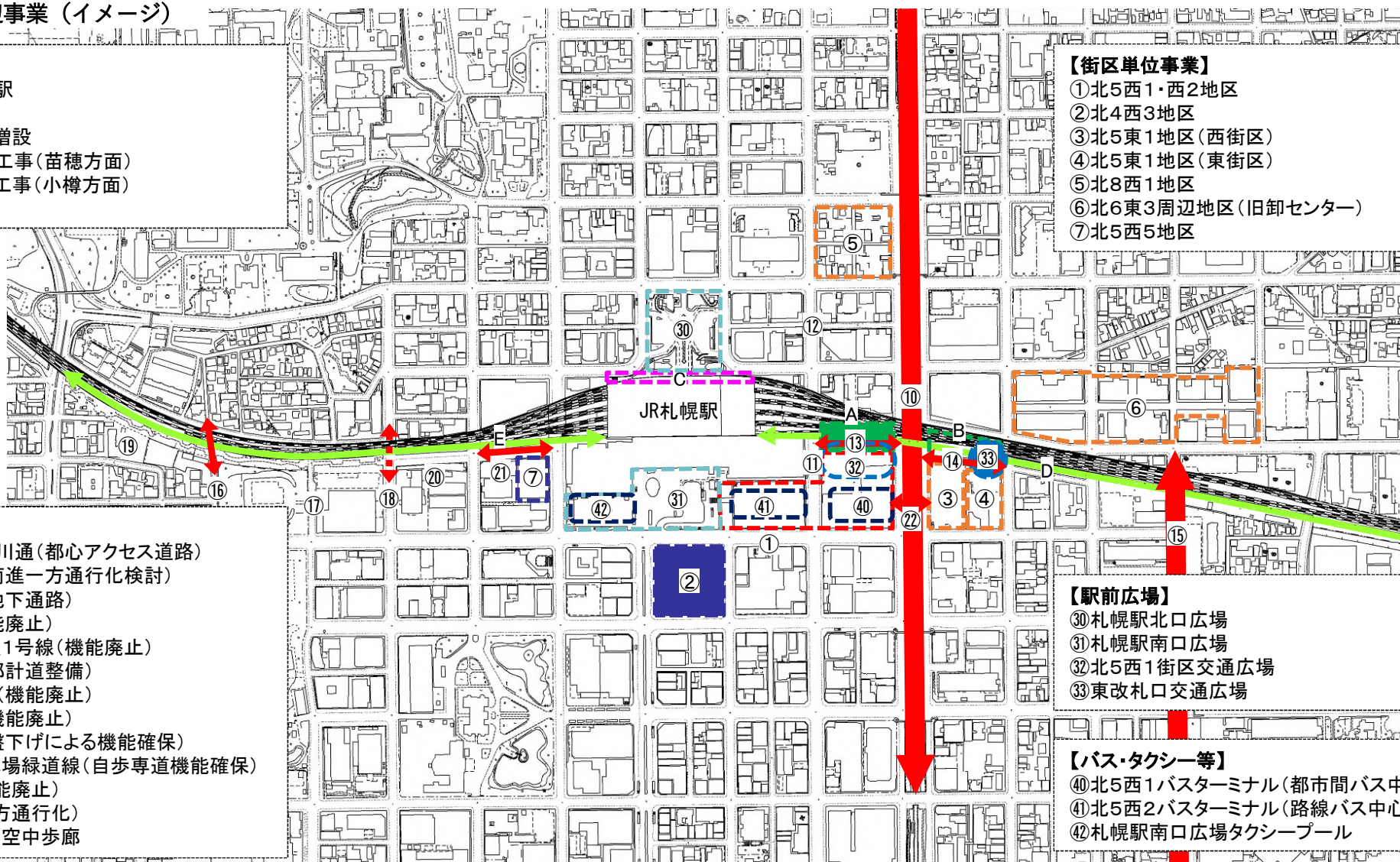
### ■札幌駅周辺事業（イメージ）

#### 【新幹線関係】

- A.新幹線札幌駅
- B.東改札口
- C.11番ホーム増設
- D.新幹線高架工事(苗穂方面)
- E.新幹線高架工事(小樽方面)

#### 【街区単位事業】

- ①北5西1・西2地区
- ②北4西3地区
- ③北5東1地区(西街区)
- ④北5東1地区(東街区)
- ⑤北8西1地区
- ⑥北6東3周辺地区(旧卸センター)
- ⑦北5西5地区



#### 【道路等】

- ⑩国道5号創成川通(都心アクセス道路)
- ⑪西2丁目線(南進一方通行化検討)
- ⑫西2丁目線(地下通路)
- ⑬北6条線(機能廃止)
- ⑭鉄道高架側道1号線(機能廃止)
- ⑮東4丁目線(都計道整備)
- ⑯西9丁目中線(機能廃止)
- ⑰西8丁目線(機能廃止)
- ⑱西7丁目線(盤下げによる機能確保)
- ⑲札幌桑園停車場緑道線(自歩専道機能確保)
- ⑳同上(車道機能廃止)
- ㉑同上(東進一方通行化)
- ㉒創成川通上空空中歩廊

#### 【駅前広場】

- ⑩札幌駅北口広場
- ⑪札幌駅南口広場
- ⑫北5西1街区交通広場
- ⑬東改札口交通広場

#### 【バス・タクシー等】

- ④北5西1バスターミナル(都市間バス中心)
- ⑤北5西2バスターミナル(路線バス中心)
- ⑥札幌駅南口広場タクシープール



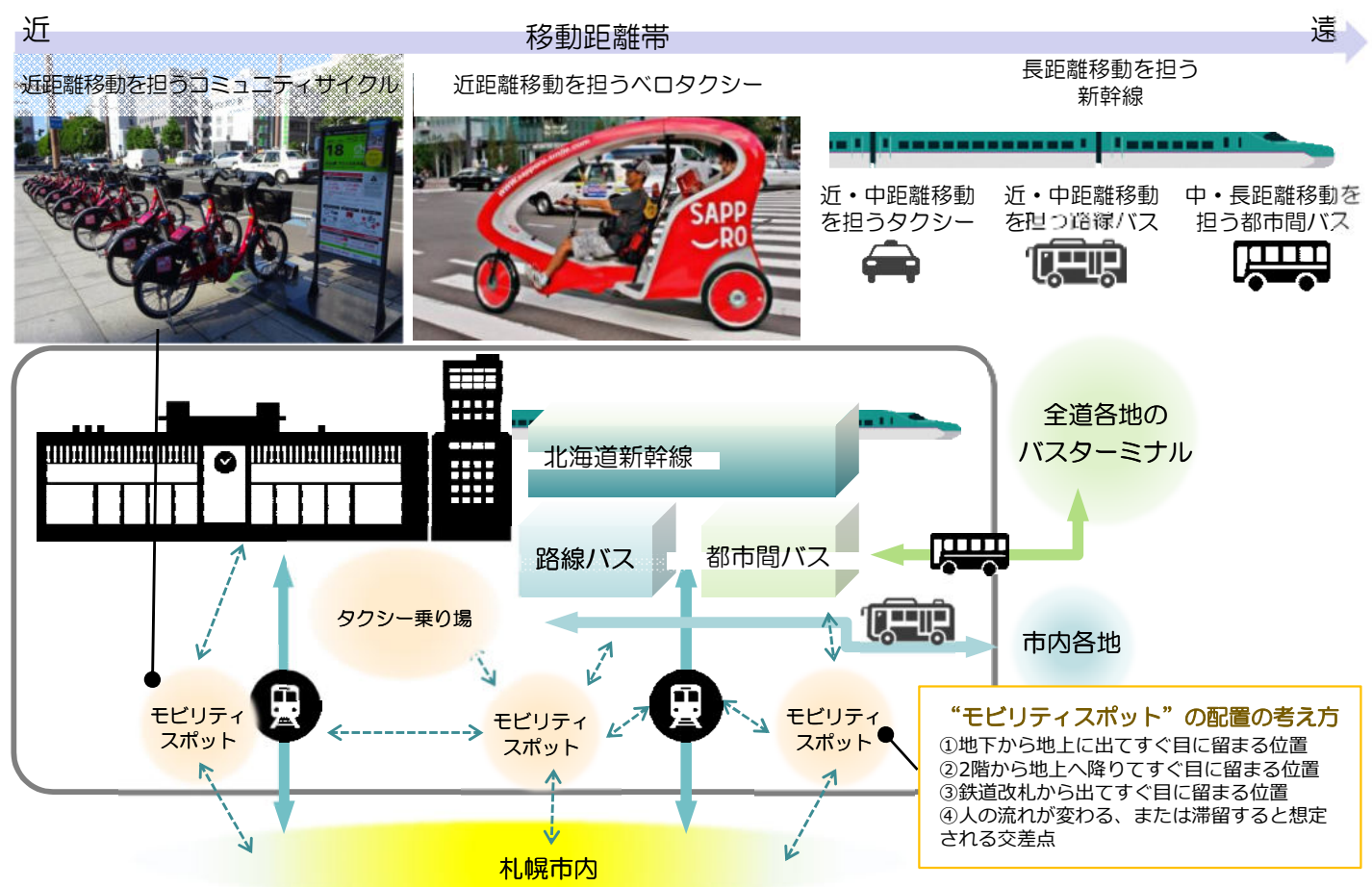
# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-2 交通拠点形成とモビリティネットワーク 4)モビリティ・ネットワークの検討

札幌駅周辺地域全体で新たなモビリティが連携したモビリティ・ネットワークの形成とアクセシビリティの向上のために、モビリティ・スポットの配置等を検討します。

- 北海道新幹線札幌延伸等の北海道や札幌駅周辺を取り巻く将来動向を見据えて、多様なニーズに対応した移動サービスを利用できるような工夫が必要です。
- 新たなモビリティの受容を考慮し、複数の交通モードが連携したモビリティ・ネットワークの形成に向けて、モビリティ・スポットを利用しやすい場所に配置します。

### ■モビリティネットワーク考え方



### ■新たなモビリティ



○外国人がはじめて訪れる場所でも安心して観光ができるよう、デジタルサイネージやスマホアプリ等による多言語の道・まち案内や高速道路・道の駅・駐車場・燃料ステーション等におけるすべてのキャッシュレス化の実現

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～ (2020年6月 国土交通省)

**“モビリティスポット”の配置の考え方**  
 ①地下から地上に出てすぐ目に留まる位置  
 ②2階から地上へ降りてすぐ目に留まる位置  
 ③鉄道改札から出てすぐ目に留まる位置  
 ④人の流れが変わる、または滞留すると想定される交差点

○公共交通機関での普及が始まったばかりである、QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段を想定し検討



キャッシュレス決済

出典：日本版MaaSの推進(国土交通省HP)

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

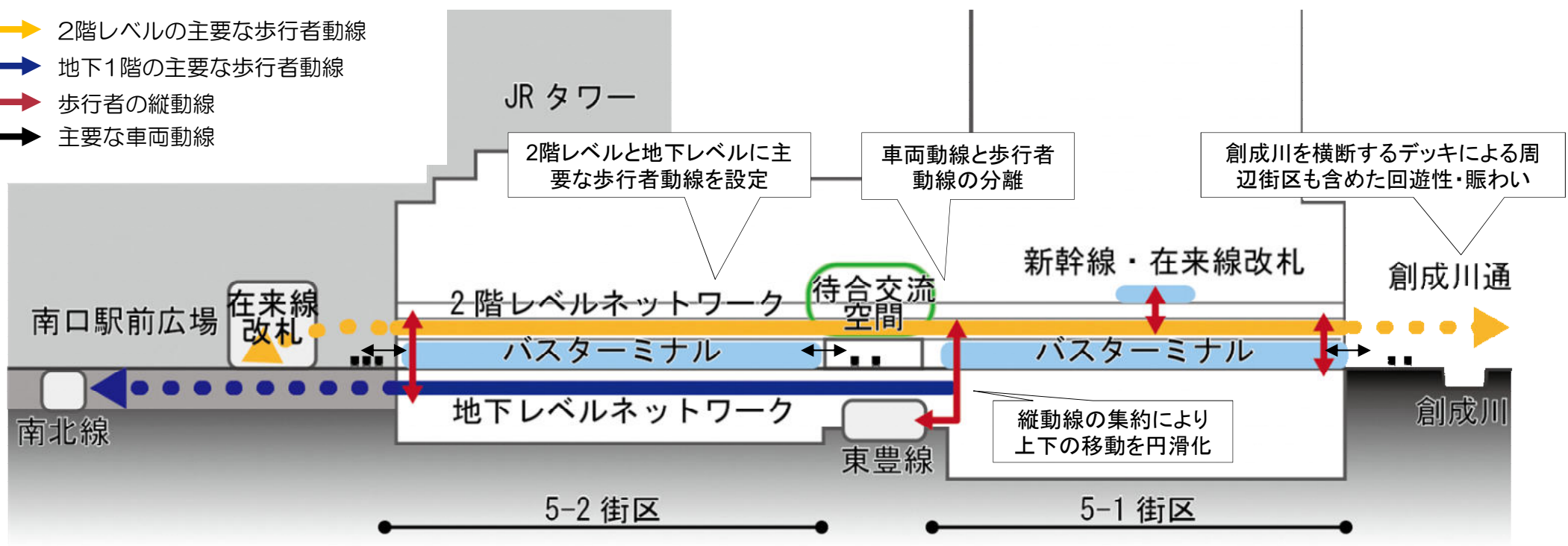
## 1-4 持続可能性とまちへの貢献 1)歩行者動線等の検討

車両動線と歩行者動線が交錯しないよう主要な歩行者動線を2階レベルと地下レベルに設定し、周辺街区も含めた回遊性・賑わいに配慮します。

- 車両動線と歩行者動線が交錯しないよう、主要な歩行者動線を2階レベルと地下1階に設定し、エレベーター・エスカレーターの縦動線の集約により、上下の移動の円滑化を図ります。
- 周辺街区も含めた回遊性や賑わいのため、創成川通を横断するデッキの検討を行います。

### ■北5西1・西2地区の車両・歩行者動線のイメージ

- ↔ 2階レベルの主要な歩行者動線
- ↔ 地下1階の主要な歩行者動線
- ↕ 歩行者の縦動線
- ↔ 主要な車両動線



※上記はイメージ図であり、待合空間等の検討範囲は資料2-2 P2,P4に示す。

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

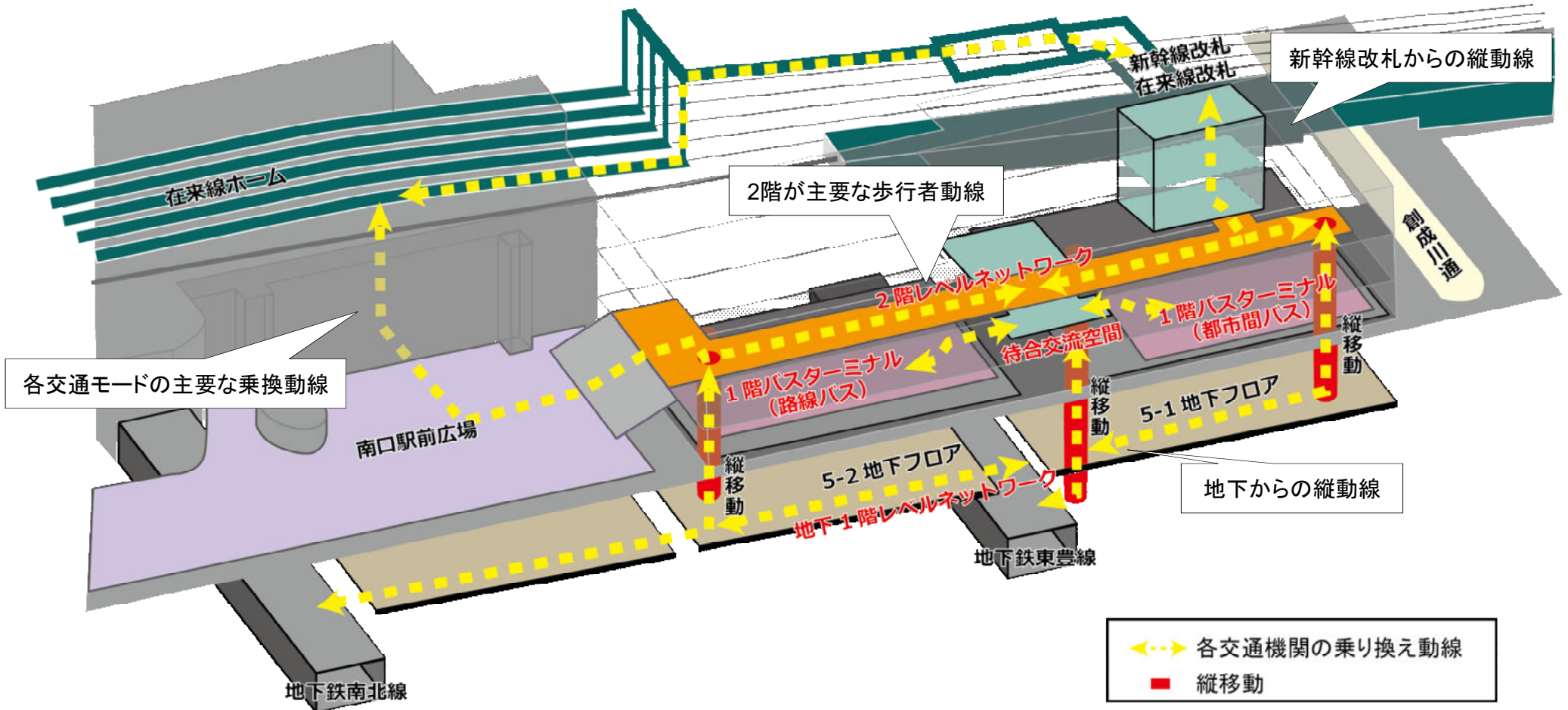
# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-4 持続可能性とまちへの貢献 2)分かりやすい乗換動線の検討

駅周辺の交通モードの乗換動線を確保し、バリアフリーにも配慮した移動動線を確保します。

- 在来線・地下鉄・新幹線・バスターミナルの乗換動線を確保し、各交通モードで連携して、誰にでも分かりやすい案内等を検討します。

### ■各交通モードの乗換動線



※上記はイメージ図であり、待合空間等の検討範囲は資料2-2 P2,P4に示す。

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-4 持続可能性とまちへの貢献 2) 分かりやすい乗換動線の検討

駅周辺の公共交通利用者が見やすく分かりやすい案内サイン計画を検討します。

- 各交通モード間の「乗り換えルート案内」「エレベータ経由のりば案内」「デジタルサイネージによる運行情報案内」など、統一的な案内サインを検討します。

### ■現在の札幌駅前周辺案内



### ■現在の運行案内（運休時）【JR札幌駅（左写真）・札幌駅バスターミナル（右写真）】



### ■“見やすくわかりやすい”交通拠点のサイン（例）



### ■デジタルサイネージによる案内表示（例）



出典：「見やすくわかりやすい”交通拠点のサイン計画の手引き」(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

出典：東京都 交通局 (報道発表資料 2017年04月27日)

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 1) 平常時・災害の空間の使い方

札幌駅周辺および札幌都心の安全な避難や円滑な誘導を担う駅前防災拠点を形成します。また、各施設の平常時の機能を災害時には防災機能として活用します。

- 大規模災害が発生した場合、駅周辺では多くの帰宅困難者が発生し混乱する恐れがあります。
- 駅周辺全体として機能が発揮できるよう災害時に求められる機能や役割、各組織が連携したオペレーションの検討が必要です。

札幌駅（駅前広場）

再開発ビル

バスターミナル

### ■ 平常時



### ■ 災害時



一時的な避難場所

出典：大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集(2018年3月 内閣府)



帰宅困難者の受入れ

出典：札幌市資料

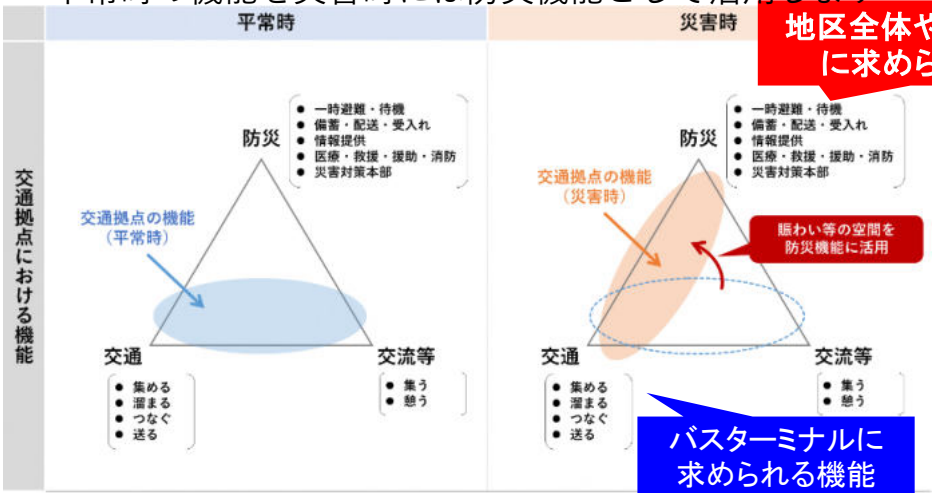


輸送手段の提供

出典：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会 中間とりまとめ(2019年12月)

### ■ 平常時/災害時の交通拠点の機能

- 平常時の機能を災害時には防災機能として活用します



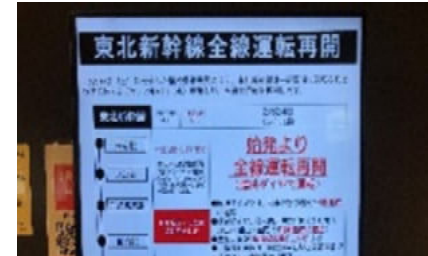
出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(2021年3月 国土交通省)

### ■ バスターミナルに求められる役割

- バスターミナルには「バスによる帰宅困難者の輸送」のほかに、「待機等のため待合空間の活用」や「災害時の情報発信」が求められています。



交通利用者の待機場所



災害情報の発信

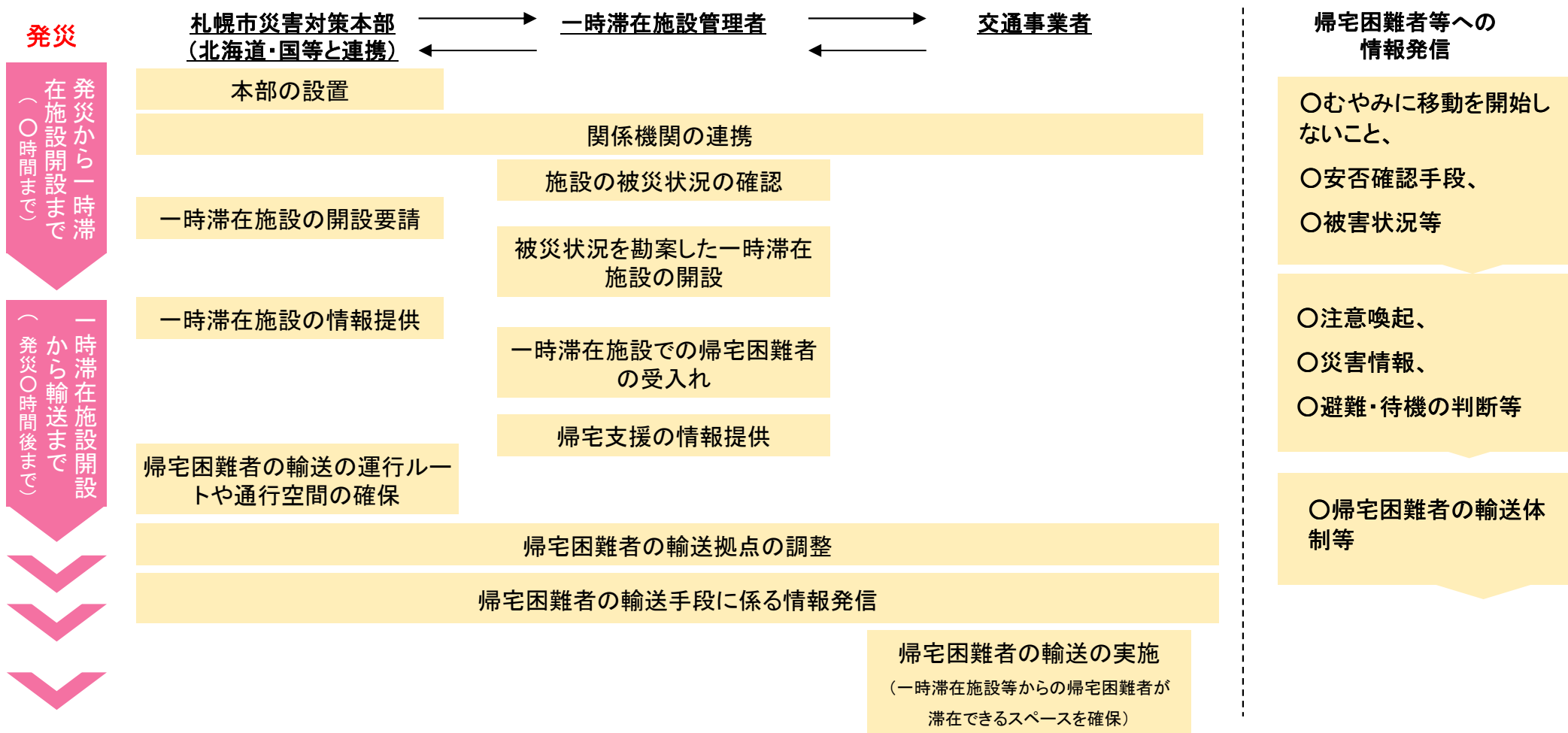
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 新しい札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 2)災害時の組織間連携（札幌駅周辺全体）

各管理者・事業者が連携して札幌駅周辺エリア全体で「帰宅困難者対策オペレーション」を検討します。

- 発災時には、むやみに移動を開始しないことが、混乱の抑制に繋がることから組織間が連携した情報発信（案内・誘導）が重要です。



資料) 札幌駅・大通駅周辺地区帰宅困難者等対策ガイドラインを踏まえて一時滞在及び帰宅までの流れを作成

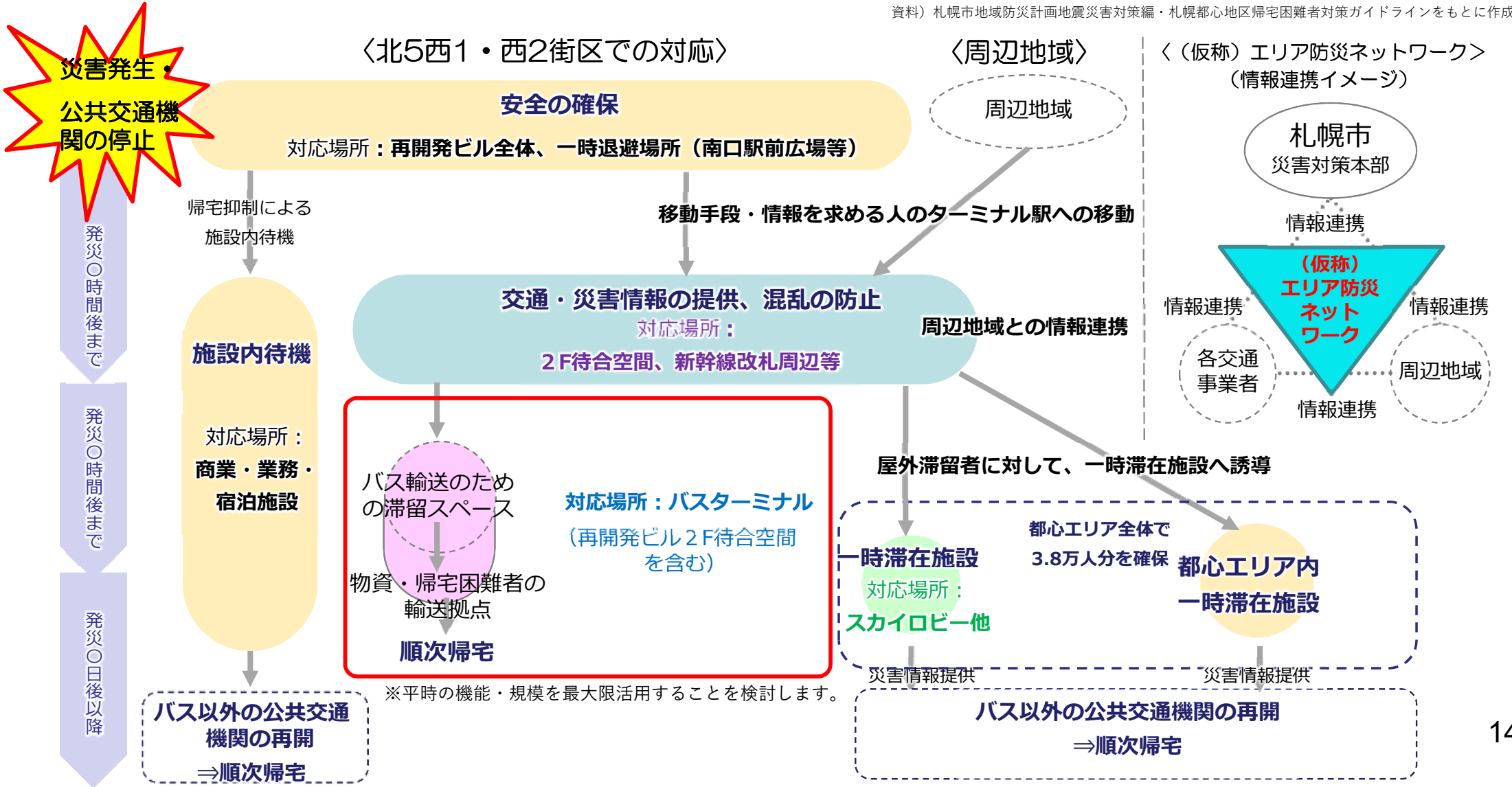
# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 2)災害時の組織間連携（北5西1西2街区）

札幌駅交通ターミナルに集中する帰宅困難者を安全で円滑に誘導するため、交通・災害情報の提供、一時滞在機能・輸送等の各機能が連携する災害時の対応を検討します。

- ・ 周辺地域との情報連携・災害時の体制強化のため、（仮称）エリア防災ネットワーク体制を検討します。

資料) 札幌市地域防災計画地震災害対策編・札幌都心地区帰宅困難者対策ガイドラインをもとに作成



# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 4)災害時の組織間連携 《参考》 災害時における関係機関の連携による情報提供

災害時における関係機関の連携・情報提供の方法について、（仮称）エリア防災ネットワーク体制を活用して検討します。

### 【イメージ図】



《むやみに移動した場合のイメージ》

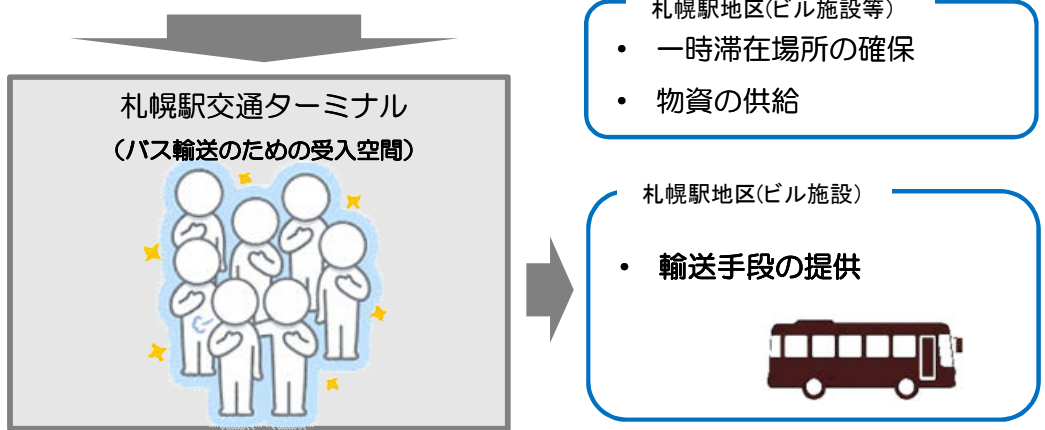


札幌駅交通ターミナルに市民や施設利用者が避難のために集中

《情報提供によりむやみに移動しなかった場合のイメージ》



札幌市災害対策本部及び（仮称）エリア防災ネットワークが連携し、被災状況や周辺状況等を踏まえた情報提供により、帰宅困難者を安全な場所に誘導（安全を確認できた施設内に一時滞在して安全確保）



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

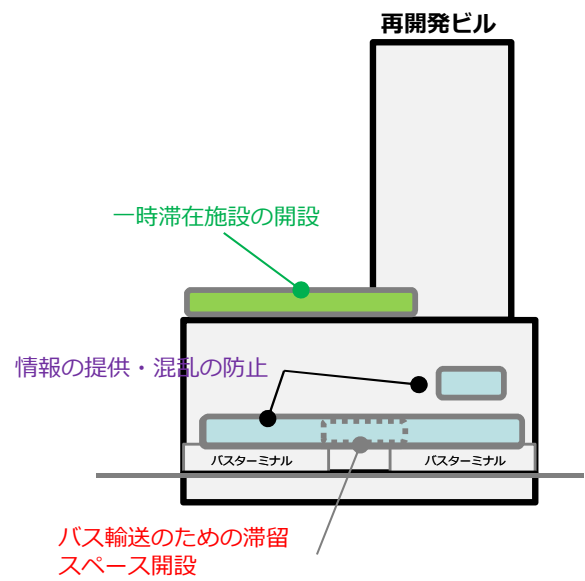
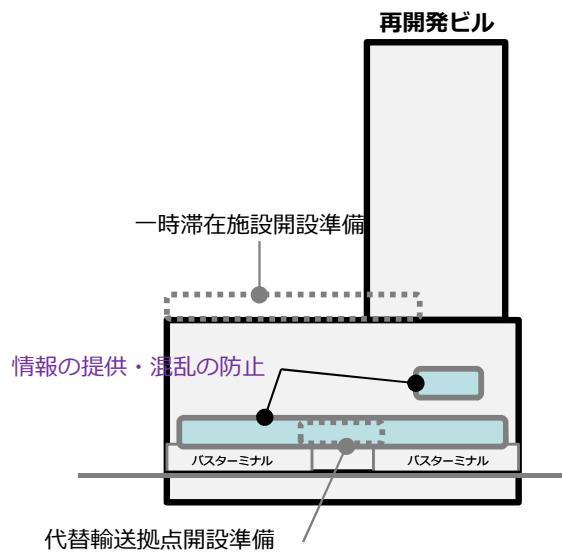
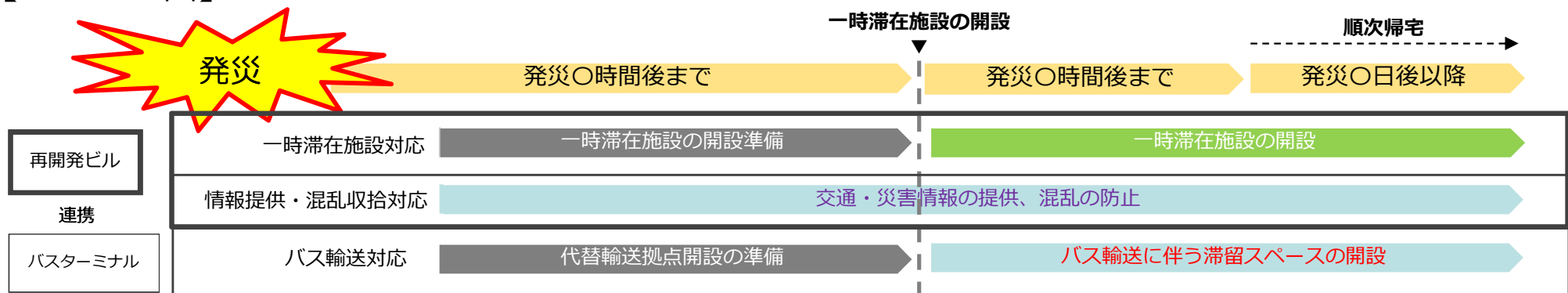


# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 4)災害時の組織間連携 《参考》 災害時における再開発ビル内での運用想定

再開発ビルやバスターミナル等の各機関が連携して各段階に応じた適切なオペレーションを検討します。

【イメージ図】



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-5 駅前防災拠点 4)災害時の組織間連携 《参考》 災害時のエネルギー供給

発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所等として空間を活用するとともに、非常用発電機やコジェネレーションシステム等によるエネルギー自給により、電力・熱の供給を確保します。

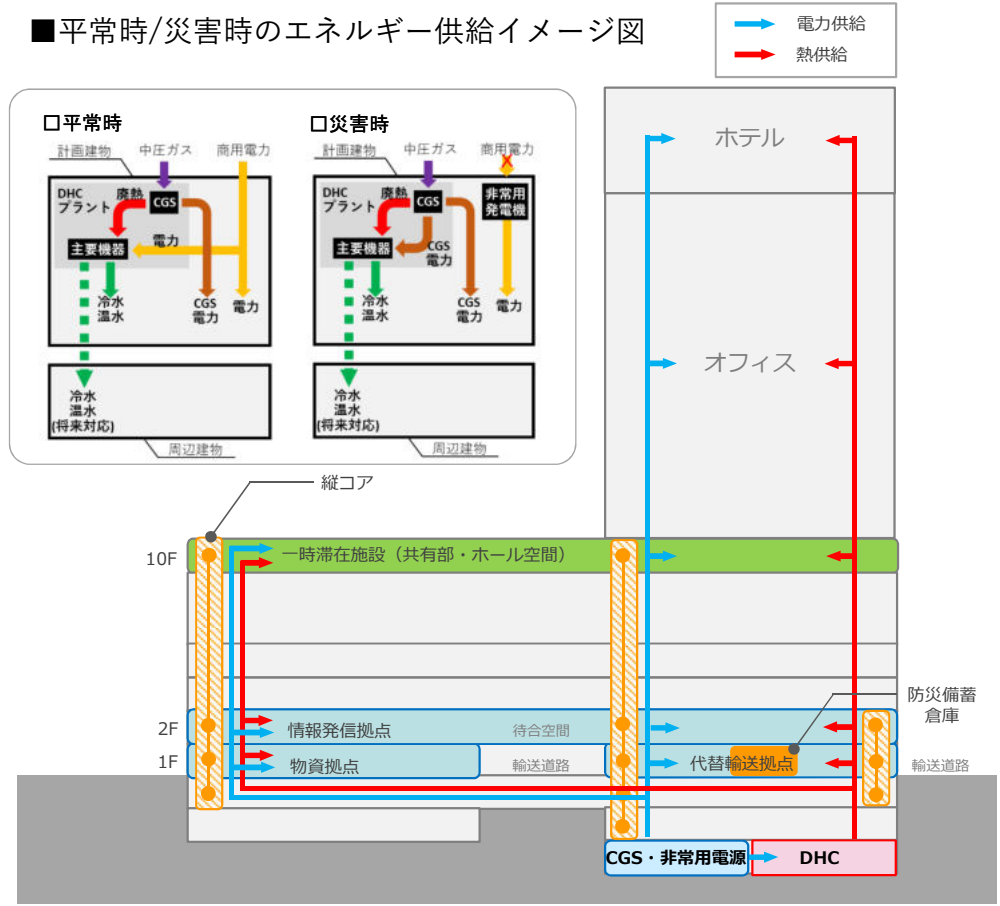
- 北5西1西2再開発ビルでは、災害時に帰宅困難者の受入れや防災拠点としての活用されるため、災害時でも機能を維持する必要があります。
- 避難動線を確保するために、一時滞在施設となる屋内空間と各階を結ぶエレベーターは災害時も部分運転可能な耐震性の高い設備を採用します。

### ■北5西1・西2再開発ビルに導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>発災時における身の安全の確保</li> </ul>
一時滞在施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容</li> </ul>
備蓄倉庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難者向けの物資の備蓄</li> </ul>
退避経路	<ul style="list-style-type: none"> <li>行き場のない人の一時退避場所や一時滞在施設への移動経路の確保</li> </ul>
情報通信施設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害情報の提供</li> <li>災害情報の多言語対応</li> </ul>
非常用発電機・エネルギー施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の持続性の向上 (非常用発電機の導入)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震安全性の向上</li> </ul>

- 発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所として空間を活用を検討します。
- 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日間程度収容する一時滞在施設として空間を活用を検討します。
- 併せて、帰宅困難者向けの物資の備蓄のために、備蓄倉庫を整備します。

### ■平常時/災害時のエネルギー供給イメージ図



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

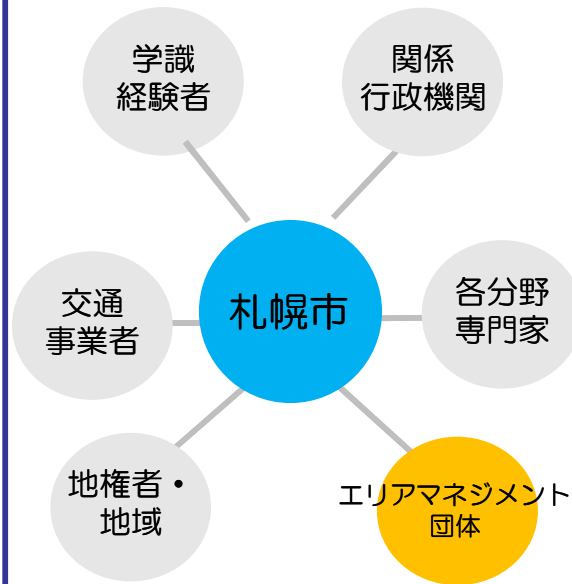
## 1-6 エリアマネジメントの推進

整備にあたっては、都心まちづくりとの調和を図るために各々の事業計画が連携するよう、札幌市が中心となり、札幌駅拠点にふさわしいエリアマネジメントの仕組みを検討します。

交通・都市・まちづくりに関する計画  
札幌市等の

### 札幌駅周辺や都心部に 関する検討体制

札幌駅周辺の土地利用や社会基盤整備、景観等に関する方向性について、札幌市が主体となり、マネジメントの仕組みを検討



### 都心まちづくりとの調和と交通ターミナルの 持続的発展に関する継続的な検討

- ✓ 道都札幌の顔としてのデザイン
- ✓ 札幌駅交流拠点の整備効果を更に高めるための南口広場の活用
- ✓ 様々なモビリティとの連携
- ✓ 情報空間との連携とイノベーションの受容
- ✓ 札幌駅交流拠点の整備効果を他のエリアに波及させるための各種取組
- ✓ 駅前防災拠点整備とオペレーション

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-6 エリアマネジメントの推進 《参考》 主な取組み案

交通需要マネジメントやエリア防災力向上等の観点で取組みのテーマや対象とするエリア、解決策を官民連携で検討するエリアマネジメントの考え方を取り入れることによって、北5西1・西2街区と他街区での一体的な取組みの推進を図ります。

■エリアマネジメントの取組み案

	交通需要マネジメント	エリア防災力向上
テーマ(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>札幌駅周辺の自動車交通渋滞の抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害時での避難者に空間・物資・情報を提供</li> <li>事業継続性の向上</li> </ul>
エリア(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>南口周辺＋駐車場の課題解決に取り組むエリア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南口周辺＋駅前通など</li> </ul>
解決策の一例(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の分散利用による交差点負荷の低減 ⇒共通駐車券、駐車場空き情報の一元化・一般提供、公共交通利用促進</li> <li>次世代モビリティの活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自助・共助・公助の可能性の最大化 公助: 公共施設管理者としての空間の管理運営 共助: 防災協力会による情報や機器の連携推進 自助: 防災教育、発災時の連携依頼</li> </ul>

札幌駅周辺の渋滞の様子



カモンチケット対象駐車場



防災教育 (避難訓練)



防災教育



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 札幌駅周辺に関する考え方

## 1-6 エリアマネジメントの推進 《参考》札幌市都心まちづくり推進室の役割

札幌駅交流拠点にふさわしい、エリアマネジメントによるまちづくりを推進します。

### 札幌市都心まちづくり推進室の役割

- 「都心まちづくり計画」により、都心における中長期的なまちづくりのあり方、将来像を示す
- 民間主体の都市開発プロジェクトについて、事業化の支援や適切なハード整備の誘導
- まちづくりと一体的に展開する環境エネルギー施策のあり方、将来像を示す
- **都心の各地区のエリアマネジメントによるまちづくりを推進**

《参考：都心におけるエリアマネジメントの活動事例（札幌駅前通まちづくり株式会社）》

- 札幌駅前通の整備開始をきっかけとして、地上デザインや景観等を検討するため、地権者により「札幌駅前通協議会」が発足。
- 以降、札幌駅前通地下歩行空間の活用や管理を行いながら地域の価値や魅力を高める組織である「まちづくり会社」の設立に向けた検討を行い、2010年9月に設立。
- 現在は、札幌駅前通地下広場及び北3条広場の指定管理を行いながら、エリアビジョンの策定や都市計画制度の活用など、幅広くエリアマネジメント活動を展開。



都心まちづくり推進室は様々な検討の場に参加し、地域の合意形成支援など、その活動を下支え

## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

---

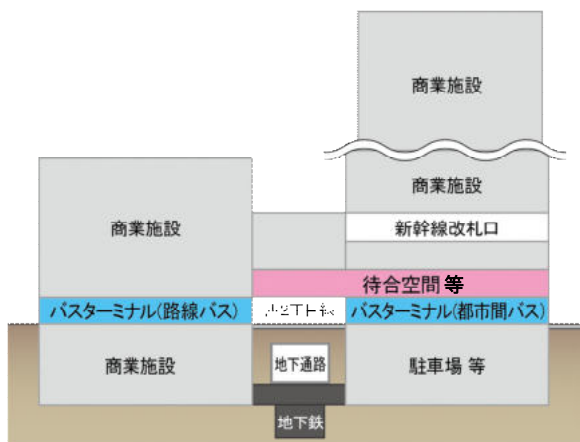
# 2 新しいバスターミナルに関する考え方

## 2-1 新しいバスターミナルの整備コンセプト

世界とのゲートウェイとして、北海道の魅力を感じられ、快適にバスターミナルを利用できる環境を整備します。

### 再開発ビル

商業施設・業務施設と、新幹線駅や地下鉄駅、バスターミナルなどの交通施設が一体化し、多様な機能が集約することで賑わいを創出



至新幹線駅

2階

1階

北5西2街区

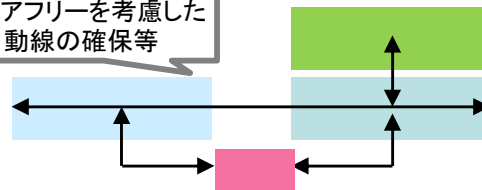
北5西1街区

【1階 バスターミナル、2階 商業施設・待合空間の動線イメージ図】

### 世界とのゲートウェイ・札幌として 快適に利用できる環境の整備

#### ● 分かりやすく快適なバスターミナルの整備

バリアフリーを考慮した  
動線の確保等



#### ● 利便性の高い空間・機能の提供



チケットカウンター等の配置



北海道らしさを感じられる空間等

#### ● 食と観光を担う「生産空間」を支える機能の整備



情報発信の充実



魅力を発信する空間等

#### ● 国道5号創成川通との円滑な接続



創成川通との接続

#### ● 情報空間との連携によるシームレス化



既存システムの拡張等



動的な情報発信等

#### ● 駅前防災拠点としての利活用



帰宅困難者の受入れ等



代替輸送の拠点等

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

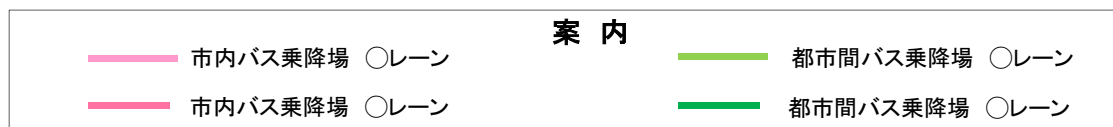
## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-2 分かりやすく快適なバスターミナル

北海道や札幌市を訪れる観光客など、初めて利用する人にも分かりやすい案内や待ち時間を快適に過ごせる環境を整備します。

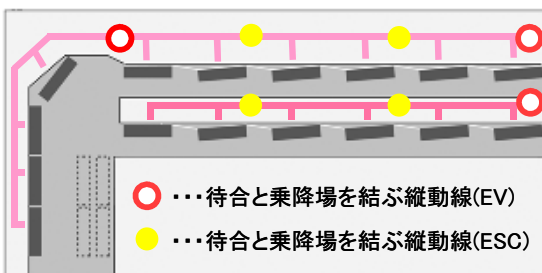
#### ■分かりやすい案内の考え方

- 案内サインをレーン別に色分けする等、初めて利用する人も迷わないようなバスターミナルを整備します。
- 案内サインは視覚的な分かりやすさだけでなく、音や触覚等の案内、ピクトグラムや表記の共通化を図ります。
- 交通ターミナル全体で統一的な案内サインを検討します。

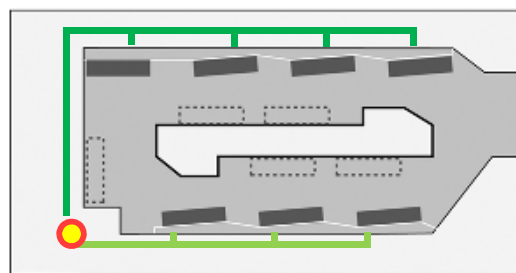


#### 1階バスターミナル【イメージ図】

##### 【北5西2】



##### 【北5西1】



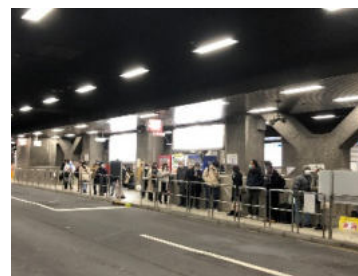
行先別の分かりやすい路面誘導表示(案)



分かりやすい案内の他都市事例: 熊本桜町バスターミナル

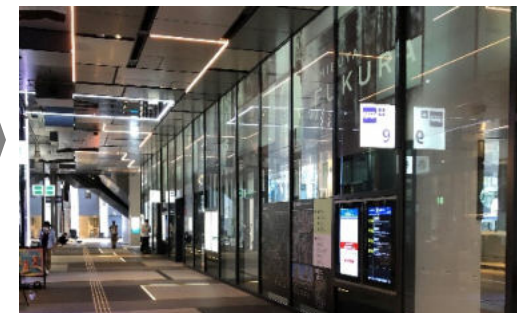
#### ■快適に過ごせるバスターミナル

- 車路と乗降場を空間的に分けるための壁（ホームドア）を設け、安全で快適なバスターミナルを整備します。



##### 現状

寒風等が吹き込む乗降場



ホームドアにより車路と乗降場を空間的に分けて快適な待合環境を確保

#### ■通行しやすいバスターミナル

- 車イスやベビーカー利用者も使いやすいような（すれ違い可能な）広い通路幅をもったバスターミナルを整備します。



##### 現状

バス乗車の待機列で埋まる通路



バス乗車の待機列を加味した十分な通路幅を確保



## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-3 利便性の高い空間・機能の提供

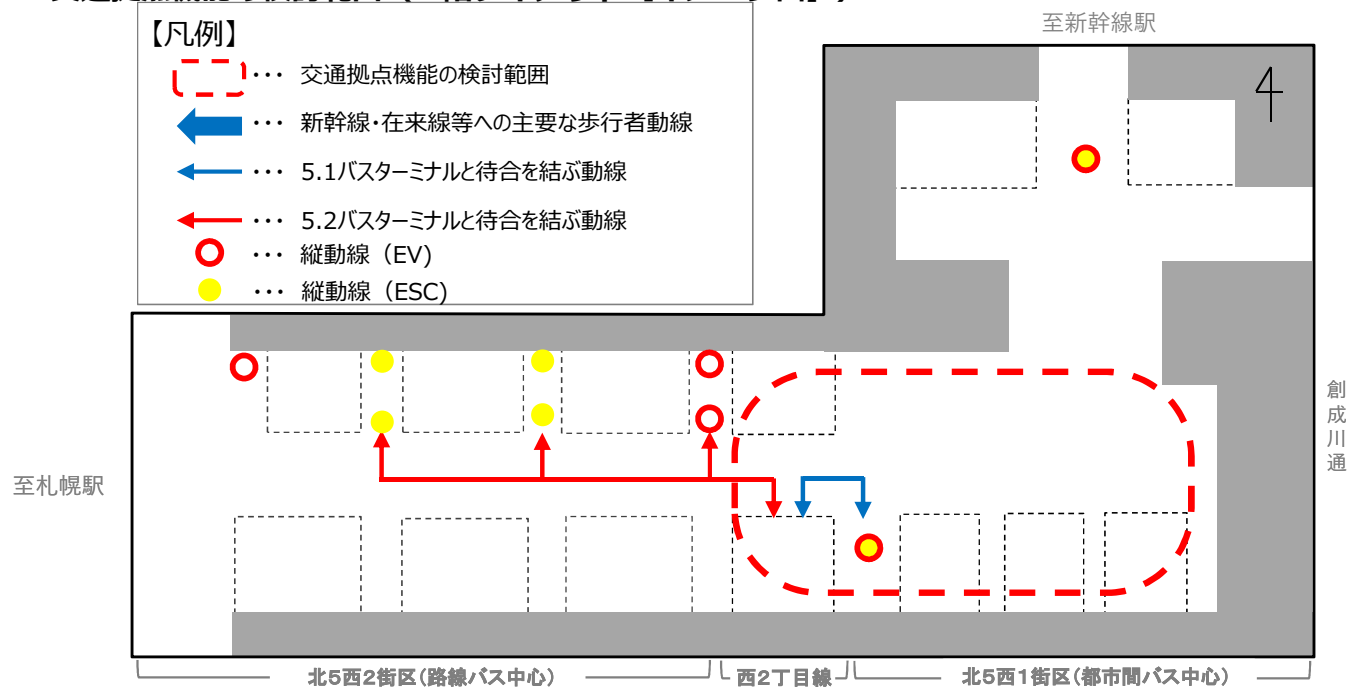
新しい交通ターミナルの待合空間などの交通拠点機能は、乗換動線に沿って機能を配置し、北海道らしさを感じられる快適で利便性の高い空間を整備します。

#### ■ 交通拠点の機能

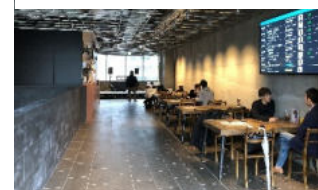
- バス発着状況等を管制することでバスの利便性・円滑性を向上します。
- バス利用者等を支援するインフォメーションや北海道の魅力発信につながる機能により北海道らしさを感じられる快適な待合空間を検討します。



#### ■ 交通拠点機能の検討範囲（2階レイアウト【イメージ図】）



#### 飲食スペース



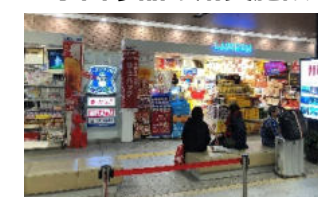
#### 北海道の魅力発信につながる機能



#### 手荷物預かり



#### 手回り品の購買施設



#### トイレ



再開発ビルとの共用を想定

#### 授乳室



再開発ビルとの共用を想定

※今後の検討により変更となる可能性があります。（交通拠点機能検討範囲：約2,500m<sup>2</sup>程度）

※イメージであり整備内容・レイアウトを決定するものではない

## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-4 食と観光を担う「生産空間」を支える機能の整備 1)北海道の魅力の発信

北海道の玄関口として、北海道の豊かな観光・文化資源、多様な農海産資源等を発信する拠点を検討します。

#### ■豊かな観光・文化資源の発信

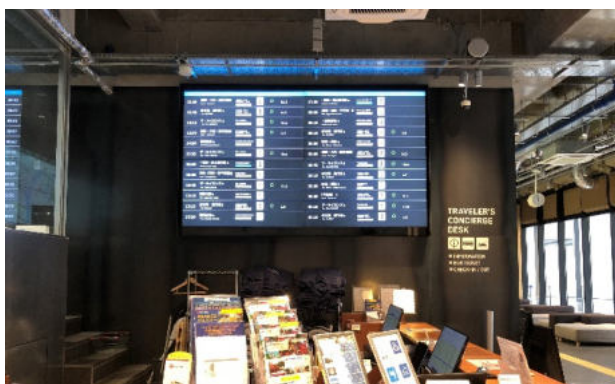


#### ■多様な農海産資源等の発信



各地の魅力伝えるための物産販売店舗の充実

各地の魅力伝えるための物産販売店舗の充実



情報発信の充実



北海道の多様な農海産資源等

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

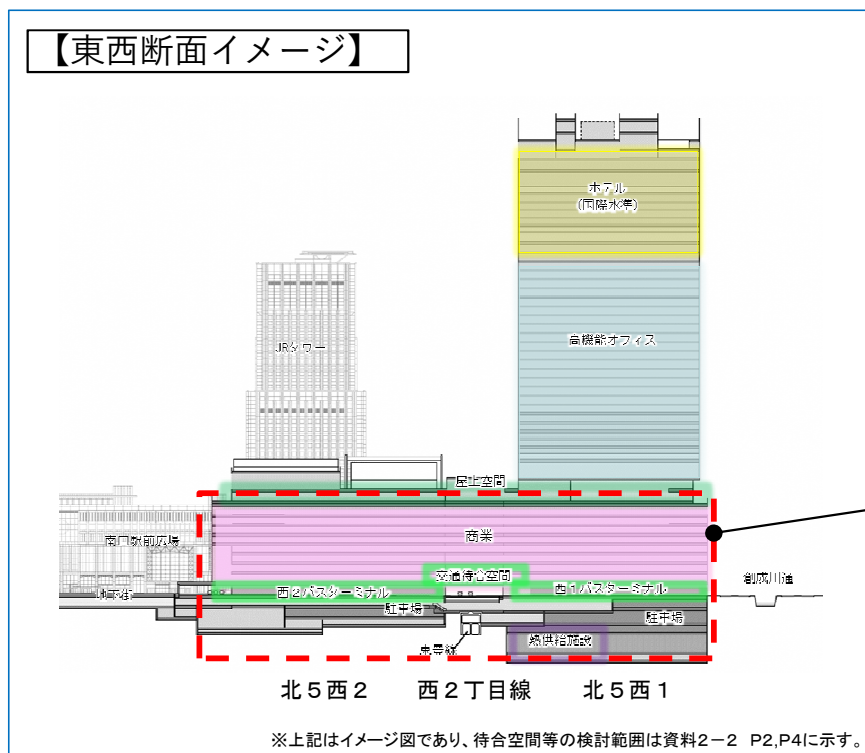
## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-4 食と観光を担う「生産空間」を支える機能の整備 2) 観光案内の役割分担

多様な観光ニーズに対応するため、再開発ビル全体で観光案内機能をもった施設を民間事業者との連携も視野に検討します。

#### ■民間事業者と連携した観光案内機能

- ・ 民間事業者と連携して、北海道の魅力を伝えるためのハブとなる空間の形成を図ります。
- ・ 空間の形成にあたっては、例えば観光案内機能とその他のサービスをひとまとめにするなど幅広いニーズに対応します。



#### ■2階待合空間との役割分担

- ・ 路線及び都市間バスターミナルの2階の待合空間等において、交通情報の提供や手荷物預かり等の機能を配置します。
- ・ 観光案内は、再開発ビル全体の機能配置の中で適切な案内を図ります。

#### 【民間事業者との連携メニューの一例】

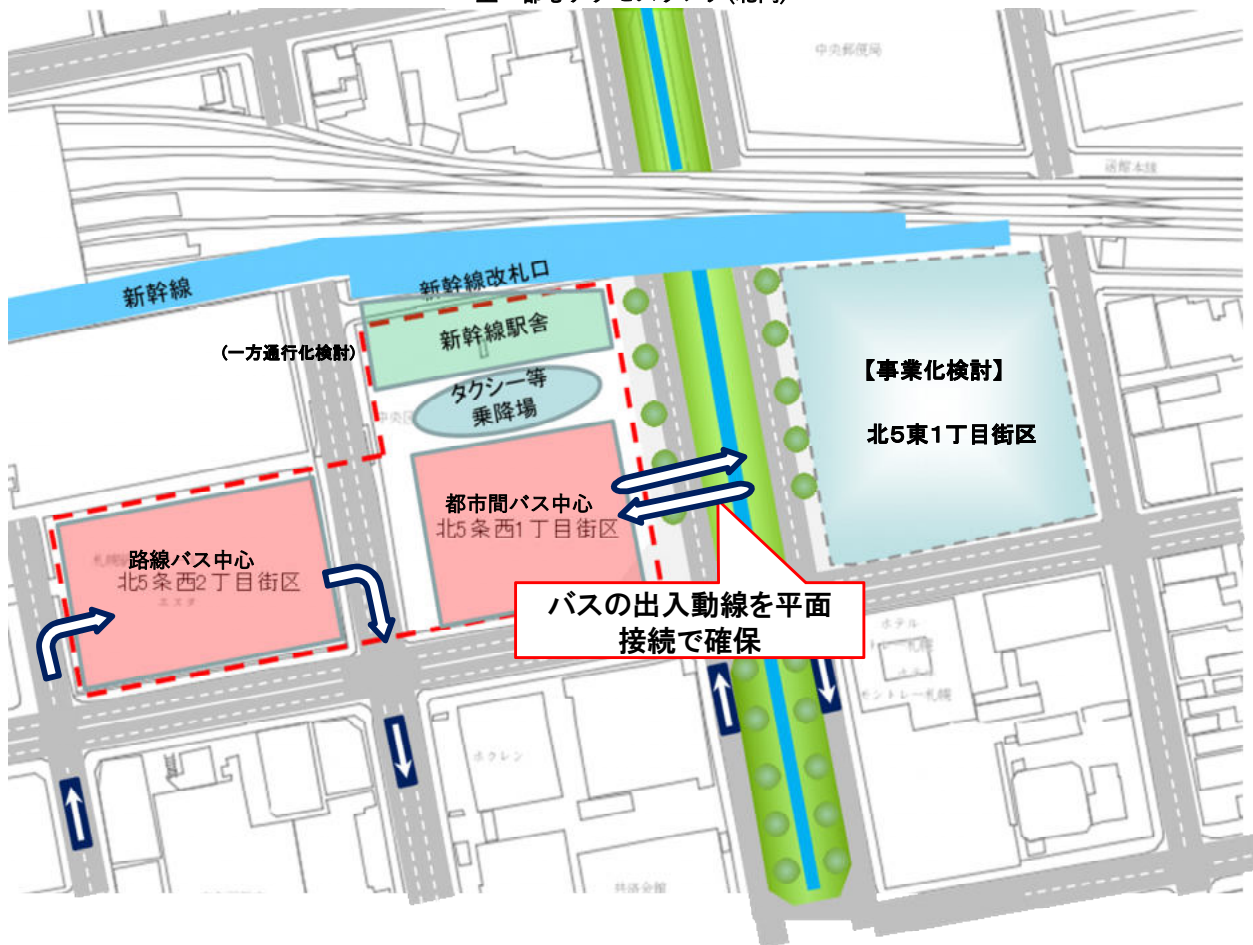


## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-5 国道5号創成川通との円滑な接続

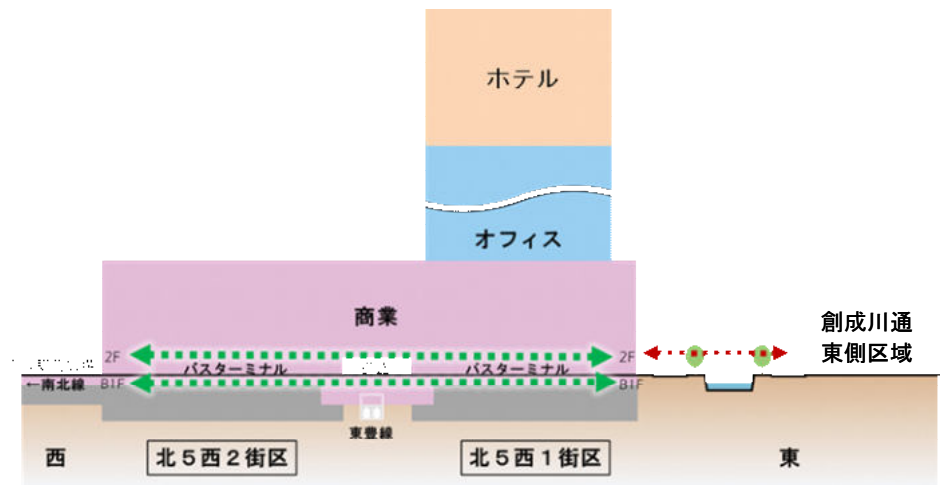
国道5号創成川通との連携強化のために、バス交通が円滑に出入りするための動線確保について検討します。

#### ■国道5号創成川通との接続方法の検討イメージ 至 都心アクセスランプ(北向)



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

#### ■創成川通東側地域との連携イメージ



出典) 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 2019年11月

図版はイメージであり今後変更となることがあります

## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-6 情報空間との連携によるシームレス化(情報空間と連携した一体性をもったサービス提供)

情報空間と連携して、変化する情報に対応する一体性をもった利便性の高いサービス提供を検討します。

- 通常時の空席状況や運行状況の対応に加え、災害・遅延時の状況等の変化する情報に対応するため、複数の交通モードの連携を図ります。
- 各交通モード事業者が隔たりなく、交通障害時でも利用者が使いやすい・分かりやすい案内することを目指します。

#### ■ 交通障害による情報の流動性への対応【イメージ】

《通常時》 各交通機関の運行情報等を表示

運行状況のご案内					
C乗場	8:50	AAバス	●●行	空席あり	
B乗場	8:55	BB交通	●●行	満席	
B乗場	9:00	BB交通	●●行	自由席	



《緊急時》 各交通機関の運行情報等を表示

遅延情報のお知らせ					
C乗場	8:50	AAバス	●●行	空席あり・雪のため1時間遅延	
B乗場	8:55	BB交通	●●行	満席・雪のため到着時間未定	
B乗場	9:00	BB交通	●●行	自由席・通常通り運行	

フルカラー表示のデジタルサイネージ等を活用し、様々な情報を提示

#### ■ 複数の交通モードの連携した一体性をもった案内【イメージ】



複数の交通モードの情報を集約

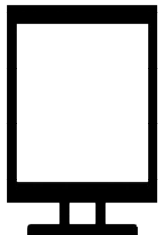


様々な方法で利用者に案内

既存システムの拡張等も検討



さっぽろえきナビなどの既存システム



## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-7 駅前防災拠点としての利活用

大規模災害のほかに、悪天候時にバス輸送となった際の滞留者を受入れられるよう待合空間を活用するとともに、駅前防災拠点としての空間や機能の利活用を検討します。

- 各交通機関の運行が乱れた際には、公共交通利用者が長時間待機することが想定されます。
- 悪天候時にバス輸送となった際の滞留者を受入れられるよう待合空間の活用します。

#### 北5西1・西2再開発ビル役割

##### ■大規模災害時に活用する屋内空間

- イベントスペースやアトリウム
- ホール等

⇒大規模災害時の帰宅困難者の受入れ



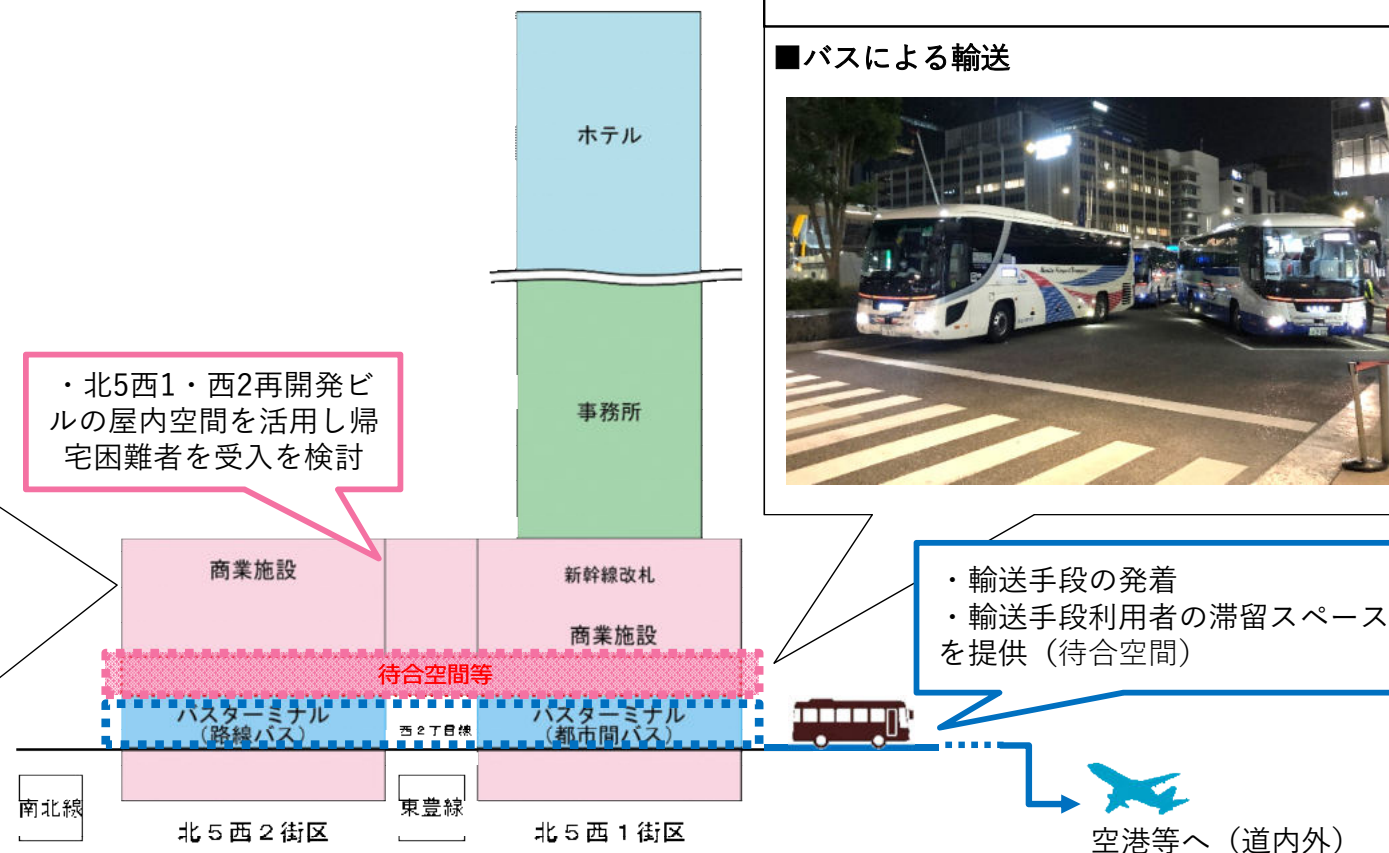
資料：札幌市都心まちづくり推進室提供

#### バスターミナルの役割

##### ■バスによる輸送



- 輸送手段の発着
- 輸送手段利用者の滞留スペースを提供（待合空間）



※上記はイメージ図であり、待合空間等の検討範囲は資料2-2 P2,P4に示す。

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

### 2-7 駅前防災拠点としての利活用

新しいバスターミナルの待合空間を発災時には、再開発ビルの一時滞在施設等の防災機能と連携して災害時の空間として活用を検討します。

#### ■北5西1・西2再開発ビルに導入を検討する防災機能【資料2-1再掲】

- 発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所として空間を活用を検討します。
- 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日間程度収容する一時滞在施設として空間を活用を検討します。
- 併せて、帰宅困難者向けの物資の備蓄のために、備蓄倉庫を整備します。

導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	<ul style="list-style-type: none"><li>• 発災時における身の安全の確保</li></ul>
一時滞在施設	<ul style="list-style-type: none"><li>• 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容</li></ul>
備蓄倉庫	<ul style="list-style-type: none"><li>• 帰宅困難者向けの物資の備蓄</li></ul>
退避経路	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行き場のない人の一時退避場所や一時滞在施設への移動経路の確保</li></ul>
情報通信施設等	<ul style="list-style-type: none"><li>• 災害情報の提供</li><li>• 災害情報の多言語対応</li></ul>
非常用発電機・エネルギー施設	<ul style="list-style-type: none"><li>• 災害時の持続性の向上 (非常用発電機の導入)</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>• 耐震安全性の向上</li></ul>

#### ■待合空間の平常時と災害時の空間の使い方

- 平常時に待合・通行等で利用される空間は、災害時に帰宅困難者の一時滞在施設に切り替わります。



出典：新広域道路交通ビジョン（北海道ブロック版）

## 2 新しいバスターミナルに関する考え方

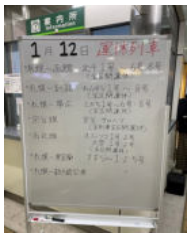
### 2-7 駅前防災拠点としての利活用

冬季の交通機関の運行乱れにより、公共交通利用者が迷わないよう、事業者間で連携が図られる情報案内を検討します。

- 現在の札幌駅周辺では、大雪時に鉄道が遅延・運休した場合、新千歳空港までのバス待ちの際は、路上で待機しています。また、交通障害時には公共交通機関の運転再開情報の取得が困難です。
- 各交通機関の復旧までの待機場所として待合空間の活用や駅前防災拠点の防災機能とも連携して検討します。

#### ■現在の情報案内・バス待ち(千歳空港行き)状況【令和4年1月12日】

【運休情報（JR西口改札前と札幌駅BT）】 【輸送機関の案内状況】



運休情報の速報をホワイトボードに駅員が直接記入。



自動券売機のチケット取扱説明場所の上から紙の運休情報。



待ち列ができる時間帯もあり、絶え間なく問い合わせに人が来る状況。

【空港連絡バス停のバス待ち状況】



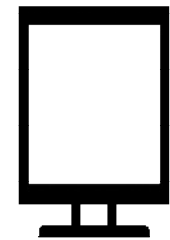
【バス会社の担当者による説明状況】



#### ■今後の利用者への情報提供のイメージ

荒天等による公共交通の遅延・運休  
⇒利用者の滞留の発生

札幌市または（仮称）エリア防災ネットワークによる情報収集、  
交通事業者による情報提供方法の検討  
⇒さっぽろえきバスナビや交通事業者の情報提供サイトの活用等  
で様々な媒体で情報提供



各交通機関の運行情報や輸送状況の案内



バスターミナル  
待合空間への  
案内



鉄道駅  
待合空間への案内



その他交通機関と連携  
して待機場所へ案内

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。