

## 札幌駅周辺全体での機能検討の方向性

---

- 1 魅力的な駅前空間の創出
- 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク
- 3 情報空間との連携やイノベーションの受容
- 4 持続可能性とまちへの貢献
- 5 駅前防災拠点

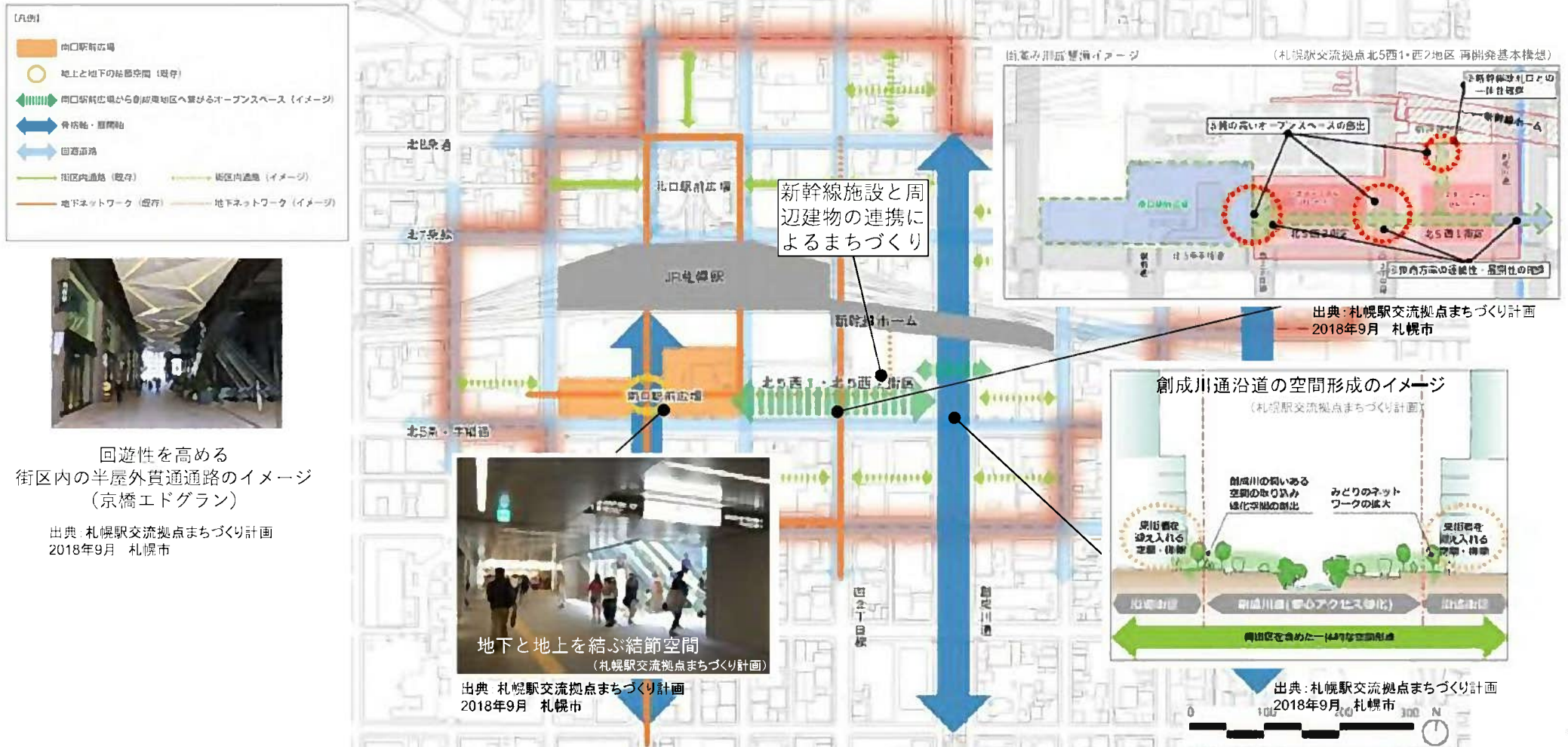
# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-1 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。



# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-2 道都札幌の顔のイメージ

シンボル空間は、北海道らしさを利用者目線で実感できる空間を目指します。

### ①アイヌ文化を発信する空間「ミナパ」（地下鉄南北線さっぽろ駅構内）

- 札幌観光・北海道観光の玄関口の一つである地下鉄南北線さっぽろ駅構内において、2019年3月21日にオープン。
- 札幌市アイヌ施策推進計画に定める「アイヌ民族の誇りが尊重されるまちの実現」に向け、市民や国内外からの観光客に対するアイヌ文化への理解を深めるきっかけづくりと、道内のアイヌ関連施設の情報を発信。
- 天井にはアイヌ文様が描かれ、音や映像を使った演出のほか、道内作家によるアート作品を展示。時間表示や天気予報などの身近な情報をアイヌ語で発信。



ミナパ（地下鉄南北線さっぽろ駅）（出典：札幌市HP）

### ②都心部のにぎわい創出の場「北3条広場（愛称アカプラ）」

- 札幌のメインストリートである札幌駅前通と歴史的観光資源である北海道庁赤れんが庁舎の間に位置しており、2014年7月にオープン。
- 周辺のまち資源と調和した上質なデザインを採用することをデザインコンセプトとしている。
  1. 歴史的資産を受継ぎ、未来へつなぐ素材・形態を採用  
…イチョウ並木※、木塊レンガ※、赤レンガ庁舎に敬意を払いつつ、未来を感じさせる
  2. 場所の特性を踏まえ、まちの活力を上品に演出  
…札幌らしい、いきいきとした屋外生活を誘導・演出する
  3. 連続的な景観づくりのための、シームレスなデザイン  
…周辺との調和・一体化・つながりをつくる
- 広場の利活用に関しては、広場の目標像に合致した活動であることを申請時に規定することで、イメージを損なわないよう配慮

※札幌で最初の舗装道路（大正13年）である木塊舗装と、北海道最古の街路樹（大正14年）であり、当時の道路設計を今に伝える現存最古のものである。



北3条広場でのイベント風景

（出典：札幌市北3条広場オフィシャルサイト）

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-2 道都札幌の顔のイメージ

北海道らしさを象徴する素材の効果的な活用で魅力的な駅前空間を創出します。

### ①土木遺産「創成橋」の解体・復元

- 札幌創成橋は、明治43年に木橋から架け替えられた石造アーチ橋であり、北海道内に現存する石造アーチ橋3橋のうちのひとつである。当時としては珍しく、路面電車などの重量物の通行を視野に入れた設計となっている。
- 創成川通アンダーパス連続化事業及び親水緑地空間の整備に合わせて、技術検討委員会による検討を開始し、土木遺産として、往時の姿による復元を行った（2009年）。復元は、現橋の石材（札幌硬石、登別中硬石）を再利用または同石種を使用した。
- また、緑地親水空間には、魅力の向上と散策の促進を目的に、アートワークを設置しており、3人の芸術家による彫刻作品や芸術作品、全18作品を配置。



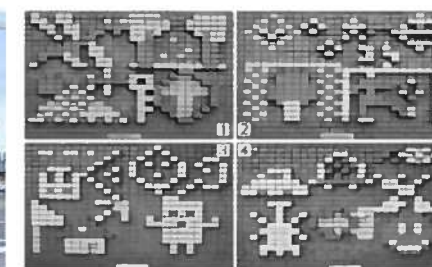
復元後の創成橋

### ②JR白石駅周辺整備に歴史的素材「白石レンガ」を活用

- JR白石駅の自由通路や駅前広場の整備（2011年）に、かつて同地域で生産されていたレンガを活用。白石地区の土を採取し、かつて同地域で生産され、道庁赤れんがなどに使用された「白石レンガ」を復活させた。
- 駅周辺の小学生が参加し駅前広場のレリーフを制作する「つむつむレンガプロジェクト」や、5,000人の市民が参加し名前の入ったレンガを駅前広場に敷きつめる「思い出レンガプロジェクト」などの、白石レンガの歴史を後世に伝える取組を実施。



JR白石駅（出典：札幌市HP）



JR白石駅に設置されたレンガ塀 1白石小学校、2本通小学校、3北郷小学校、4白石小学校の児童が作成。（出典：広報さっぽろ）

### ③その他の事例

- 「どうぎんカーリングスタジアム」（2012年・札幌市）  
…道産木材をカーリングホールの壁面等に使用
- 「中央図書館」（2014年・札幌市）  
…道産材を展示棚や読書スペースに使用



どうぎんカーリングスタジアム（出典：札幌市HP）



札幌市中央図書館（出典：札幌市HP）

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-2 道都札幌の顔のイメージ

国内、海外の先進事例を参考に、北海道・札幌らしさを象徴する「シンボル空間やオープンスペース形成」などを取り入れた駅前空間を目指します。

### ■完成事業における対象例（熊本桜町バスターミナル）



熊本城と庭つづき、すべてをつなぐ「おもてなしの庭」  
(出典：施設HP)

### ■計画事業における対象例（神戸三宮バスターミナル）



(出典：神戸市HP)

緑とオープンスペースをまちに導入

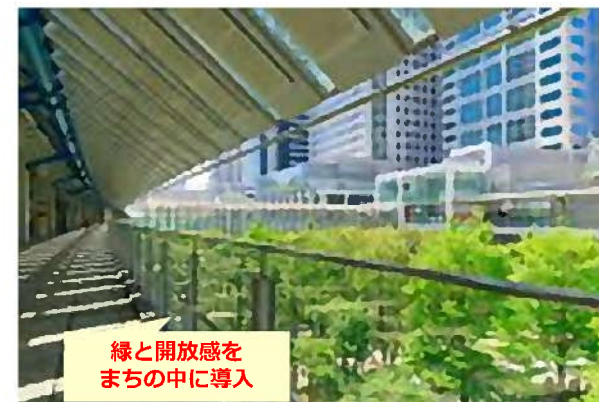


### ■完成事業における対象例 (サンフランシスコ トランスベイ・トランジットセンター)



(出典：施設HP)

### ■品川セントラルガーデン



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-3 道都札幌の顔としての情報発信のあり方

道都札幌の顔として、札幌・北海道の魅力・情報を発信するとともに、海外からの観光客等にもわかりやすい国際水準・多言語対応の総合的なサイン計画を検討します。

### ■札幌・北海道の魅力・情報を発信する機能

- ビジネスや観光で札幌を訪れる方々の市内滞在や周遊に資する総合案内・サービス窓口（コンシェルジュ）機能
- 札幌・北海道の魅力を発信するPR・ショールーム（シティプロモート）機能
- 札幌駅から周辺街区へのにぎわいの連続性を生み出すとともに、北海道の魅力を発信する商業・娯楽機能



JNTO カテゴリー3の観光案内所 SAPPORO TOURIST INFORMATION CENTER



Tokyo City i (出典：施設HP)



二宮インフォメーションセンター (計画)

### ■総合的なサイン計画

誘導サインを利用者目線で分かりやすい位置に配置するとともに、管理者によらないデザインの統一感に配慮します。あわせて、コロナ禍に端を発したソーシャルディスタンスについてサイン面での対応が必要かどうかについても検討します。



札幌市多言語対応の案内表示



地下ネットワークでの案内サインの例 地下鉄大通駅 札幌地下歩行空間



コロナに対応したサイン

# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-4 環境首都・札幌

### 1) 緑のネットワーク

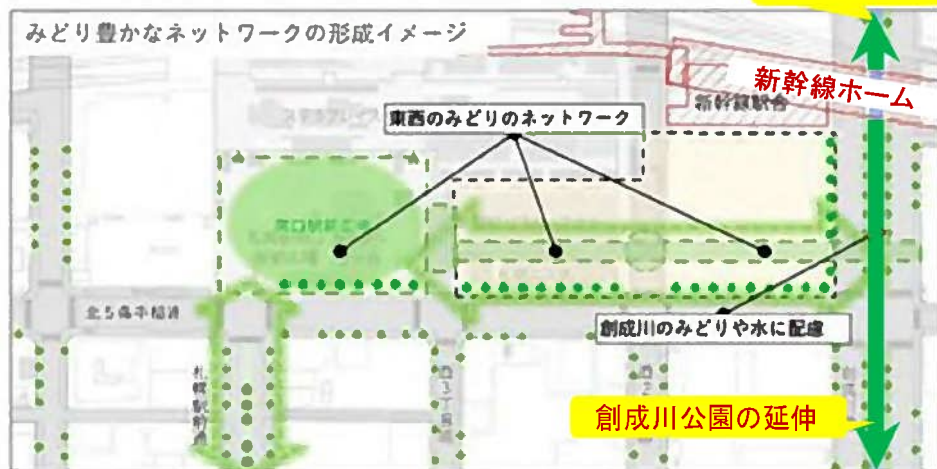
当該地区から創成川につながる連続的な緑化による緑のネットワークを整備します。特に創成川を重要な景観要素として位置づけ、創成川公園の延伸や新幹線駅からの軸線の景観について、視点場の設定も含めて検討します。

#### ■みどり豊かなネットワークの形成

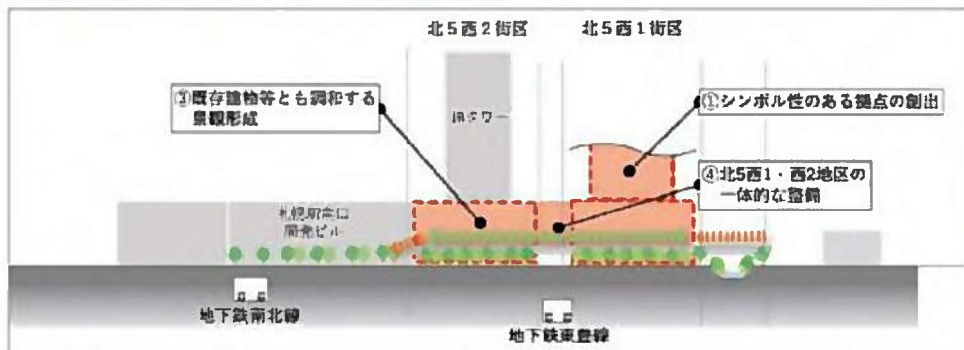
南口駅前広場から創成川通までの緑化など、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。

創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を図ります。

新幹線駅×創成川の  
軸線の景観検討



街並み形成整備イメージ 東西断面図



出典) 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想

#### ■東西のみどりのネットワークの整備イメージ



東京都大崎センタービル

出典) PIXTA

#### ■創成川公園の延伸 (写真: 現在の様子)



出典) 創成川公園HP

※周辺の関連計画との調整が必要。

# 1 魅力的な駅前空間の創出

## 1-4 環境首都・札幌

### 2) エネルギーネットワークとの接続

コージェネレーションシステムの導入など、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を目指します。

#### ■都心まちづくりの戦略

「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」

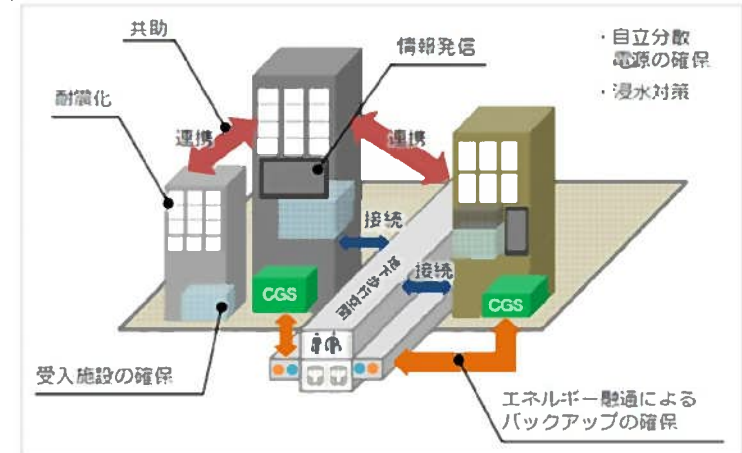
#### ■戦略推進のための施策

- ・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
- ・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
- ・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



※出典：第2次都心まちづくり計画  
・都市まちづくり戦略推進のための施策

#### ■整備イメージ



※出典：札幌駅交流拠点まちづくり計画

#### ■防災性の向上

- 建物更新による耐震化
- 自立分散電源の確保
- 浸水対策

#### ■ビル間での連携した共助の仕組み

- 災害情報や避難情報の積極的な発信
- エネルギーネットワーク間でのエネルギーの融通

DHC(District Heating and Cooling)ー地域冷暖房プラント

CGS(Co Generation System)ー一つのエネルギー源から電気、熱など複数のエネルギーを同時につくりだすトータルエネルギーシステムです。

札幌駅南口では天然ガスを活用したコージェネレーションシステムにより「電気」、「蒸気」、「融雪温水」、「冷水」を供給しています。

※周辺の関連計画との調整が必要。

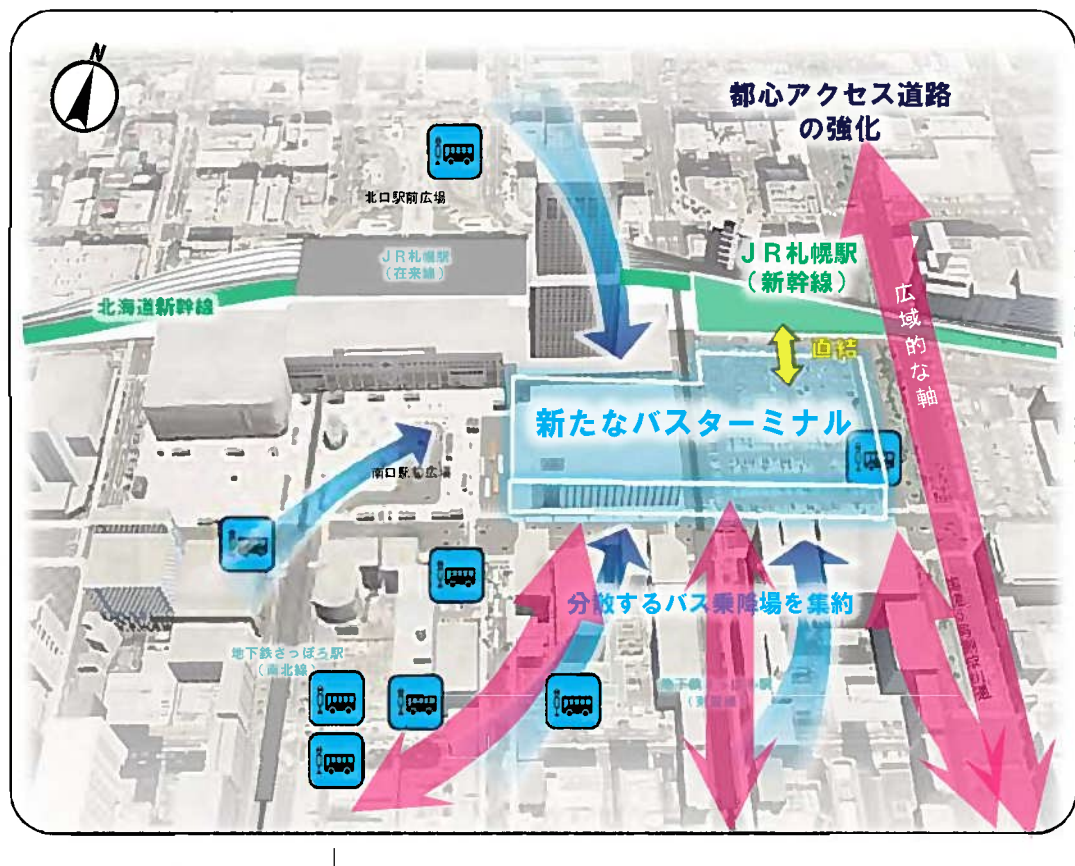


## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-1 札幌駅周辺の交通円滑化の考え方

都心アクセス機能強化による都心内への通過交通の流入抑制と札幌駅周辺のバスの乗降場の集約によるバス乗降に伴う混雑を回避し、都心アクセス道路と連携する「広域的な軸」と都市内の「まちへの面的なつながり」とのモーダルコネクトの強化を担うバスターミナルを目指します。

■バスターミナルが担う結節点機能のイメージ



まちへの面的なつながり

■創成川通の混雑



都心内への通過交通  
流入による混雑

■バス乗降による混雑



バス乗降による周辺  
道路の混雑

## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-2 再開発とあわせた交通マネジメント

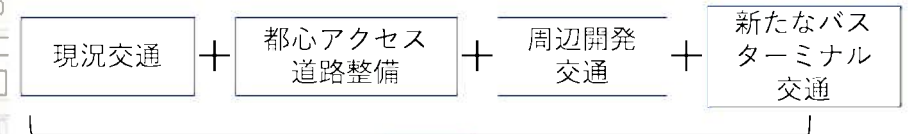
札幌駅周辺の開発を見据え、最新の開発条件を踏まえた上で、将来交通による周辺交通への影響検証とあわせて、札幌駅周辺の交通環境の改善策を検討します。

#### ■周辺開発交通により懸念される札幌駅周辺交通への影響イメージ



※ あくまでイメージであり今後諸条件の変更により変わる可能性がある。

#### ■周辺交通の検証に用いる将来交通



将来交通による  
バスターミナル周辺交差点の検証

#### ■必要な対策の検討

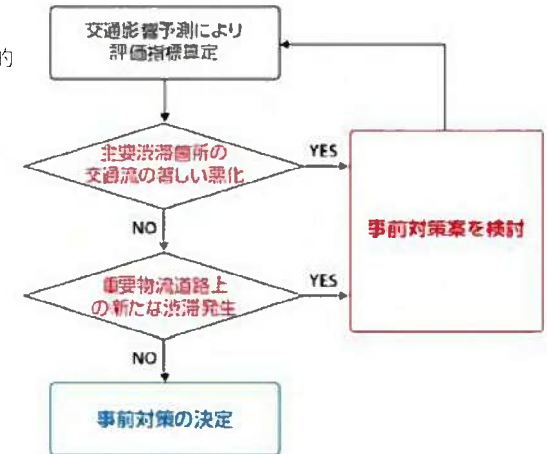
事業者による面的な対策の検討  
(主要渋滞箇所と重要物流道路への影響を対象)

事業者  
再開発エリア周辺面的

北5条、北8条

創成川通 北5条  
～北8条

隔地駐車場 等



※重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアルより

## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-3 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】

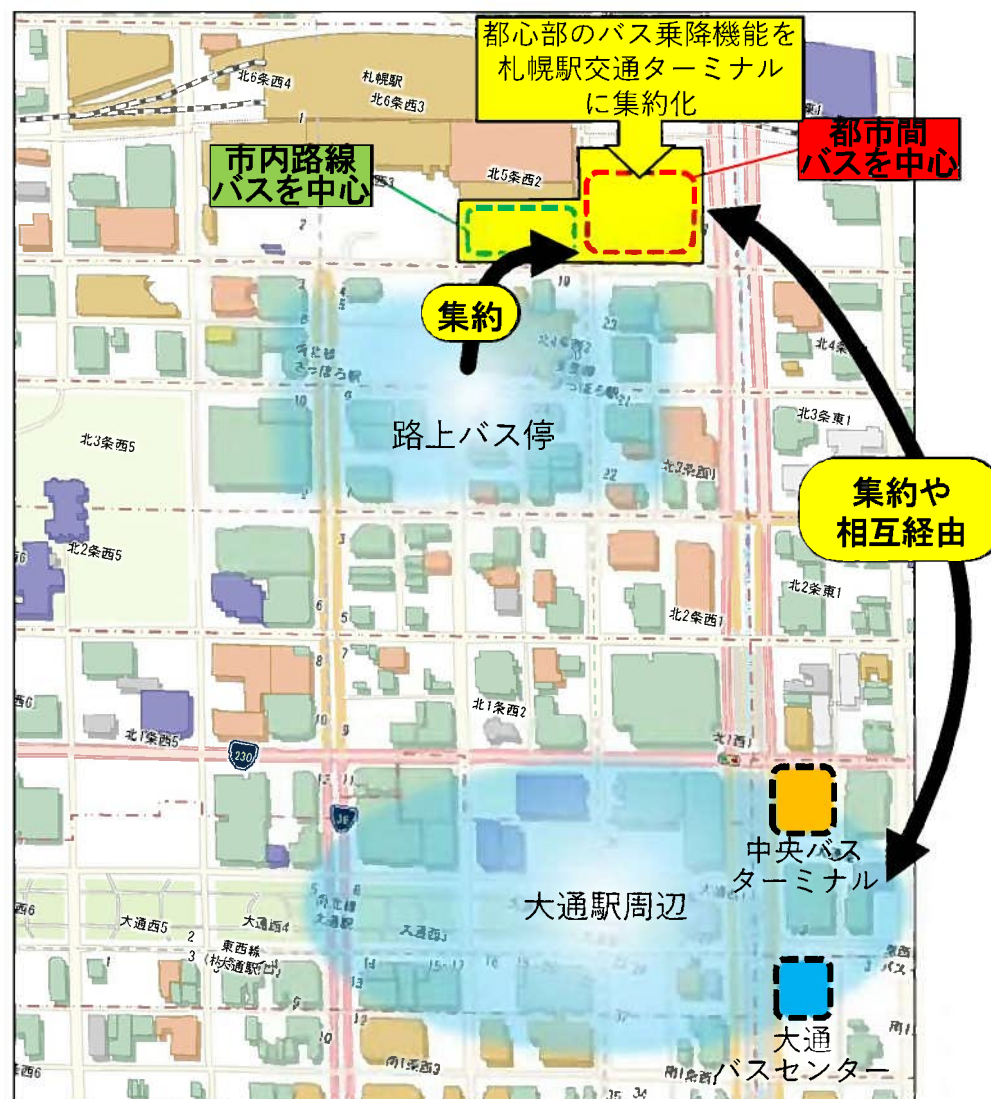
- 北5西1街区の都市間中心のバスターミナルは、札幌駅南口周辺の路上発着便および大通バスセンター発着便を集約することを基本として検討を進める。

##### 【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。

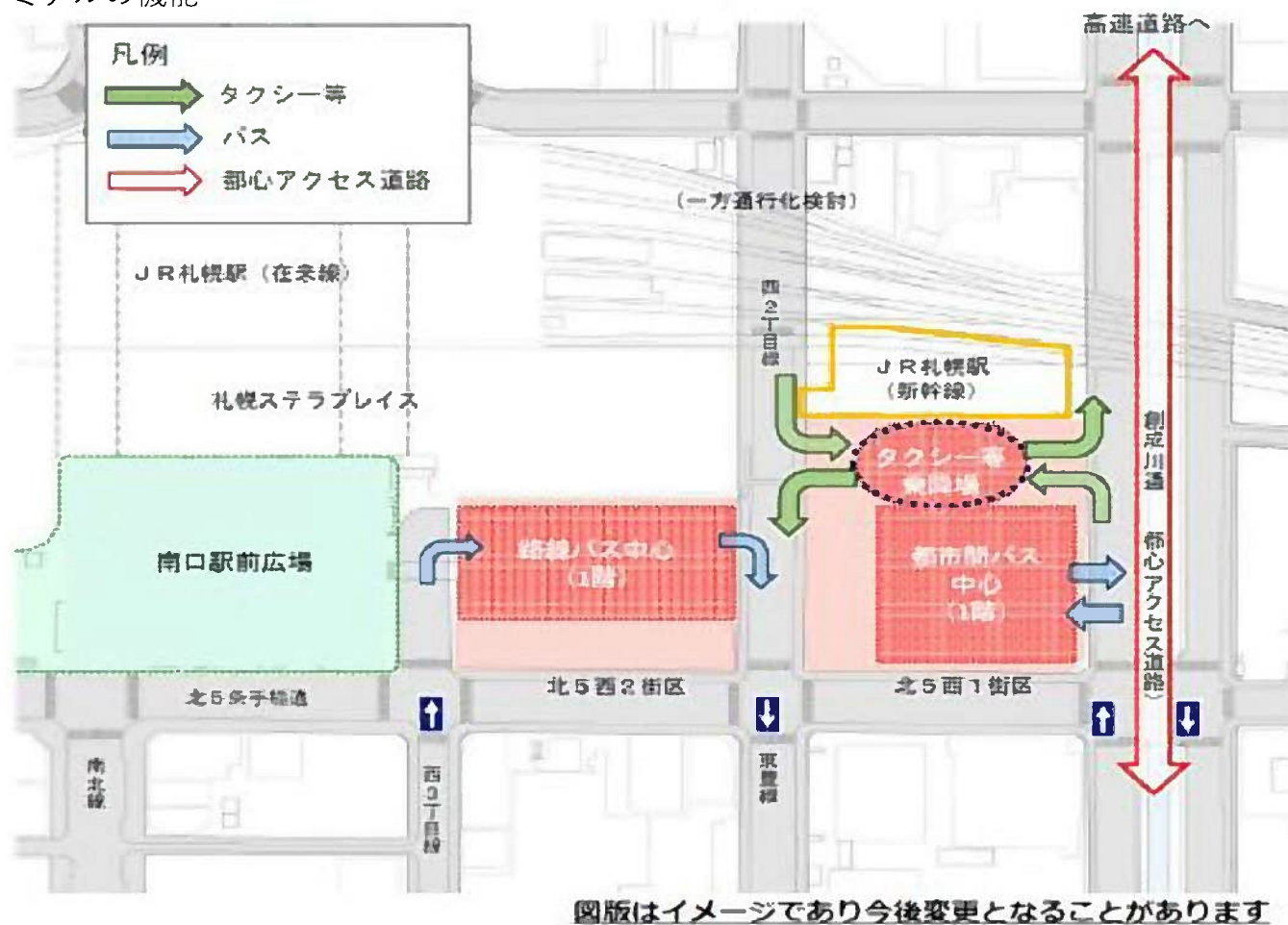


## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-3 バスターミナルの集約

北5西2街区は路線バス中心、北5西1街区は都市間バスを中心に集約します。北5西1街区のバスターミナルは出入口を国道5号創成川通に接し、広域的な軸として有効活用することで周辺交通の円滑化を図ります。

#### ■新たなバスターミナルの機能



## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

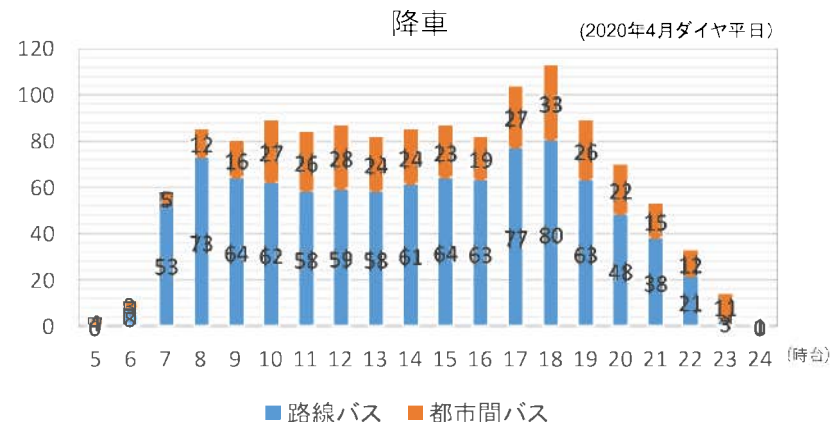
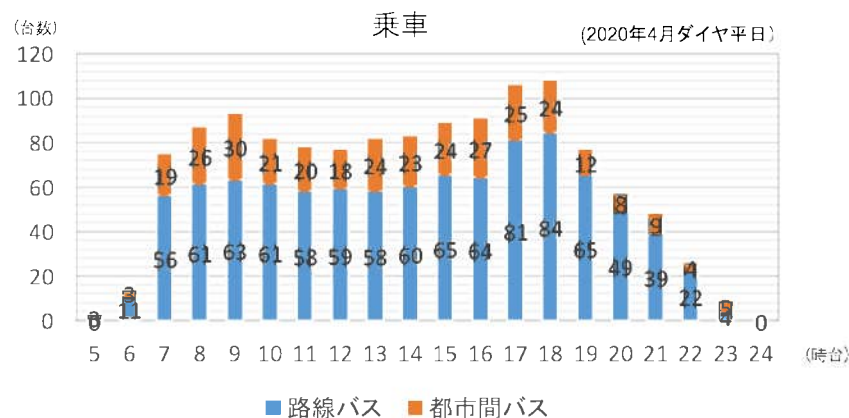
### 2-3 バスターミナルの集約

将来のバス利用者を見据え、路線バス・都市間バスの便数集約シミュレーションを行いバスターミナルの規模を検討します。

#### ■集約対象のバス乗降場

札幌駅周辺の路上バス乗降場の集約を基本として、建築上の制約等を踏まえ必要なバース配置を検討します。

#### ■便数集約のシミュレーション

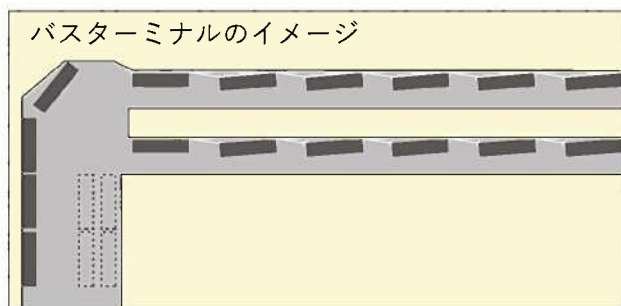


シミュレーションに用いた時間帯別の便数  
(現況実績(ピークの18時台)をベースに将来推計を実施)

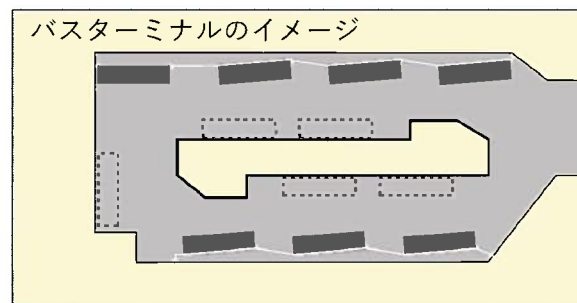
#### ■バスターミナルの規模

集約シミュレーションを行った結果、円滑な乗降に必要なバース数は路線バスで16バース程度、都市間バスで7バース程度となります。

【北5西2】



【北5西1】



■乗車、降車バース(想定)  
□待機バース(想定)

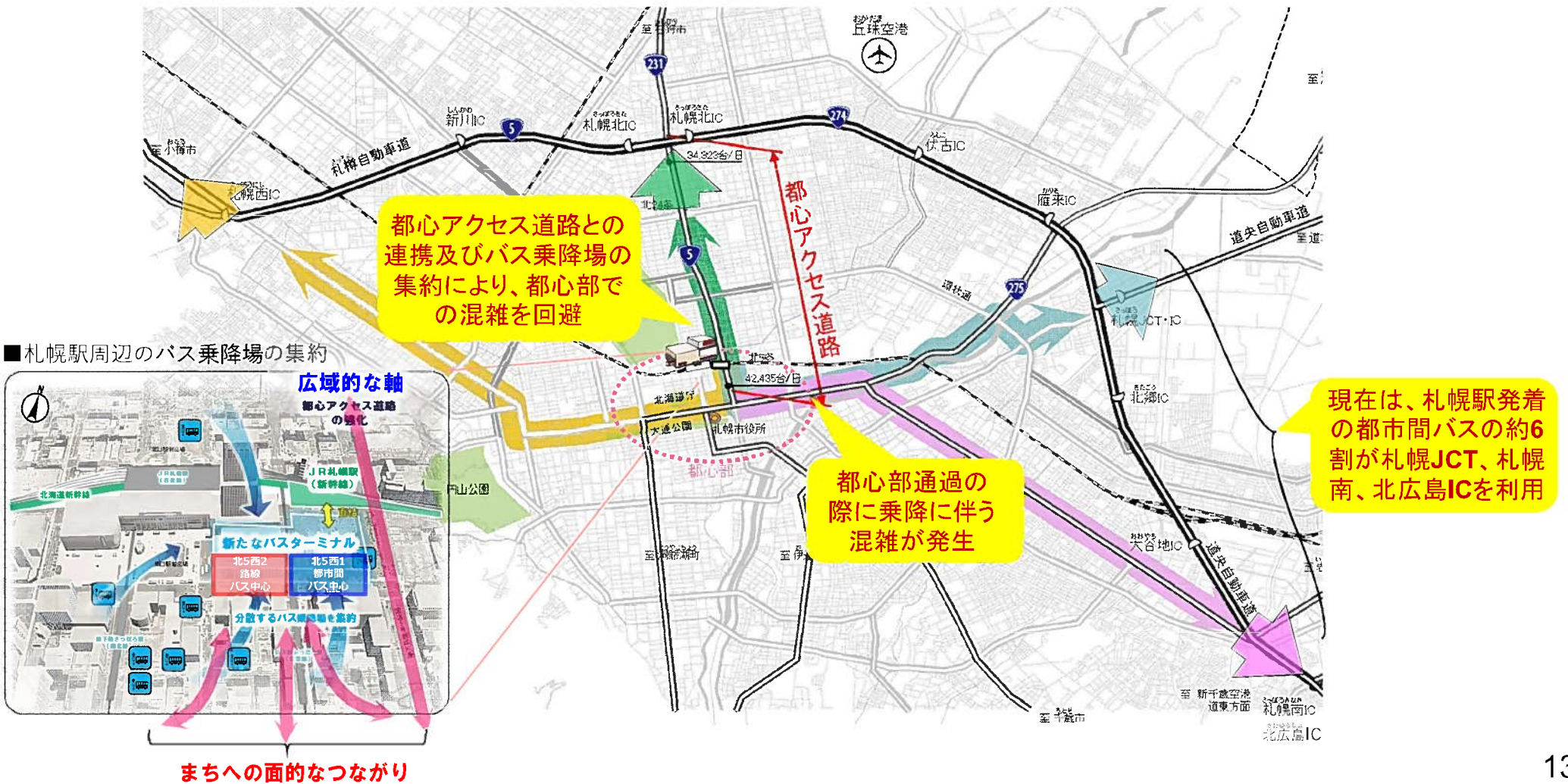
※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。また、必要バース数は、今後の検討において変更の可能性があります。

## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-4 バスの経路の検討

札幌駅周辺のバス乗降場を新たな交通ターミナルへ集約し、都心アクセス道路と連携することで得られる都心の混雑回避など、連携による相乗効果を検討します。

#### ■都市間バスのIC利用状況

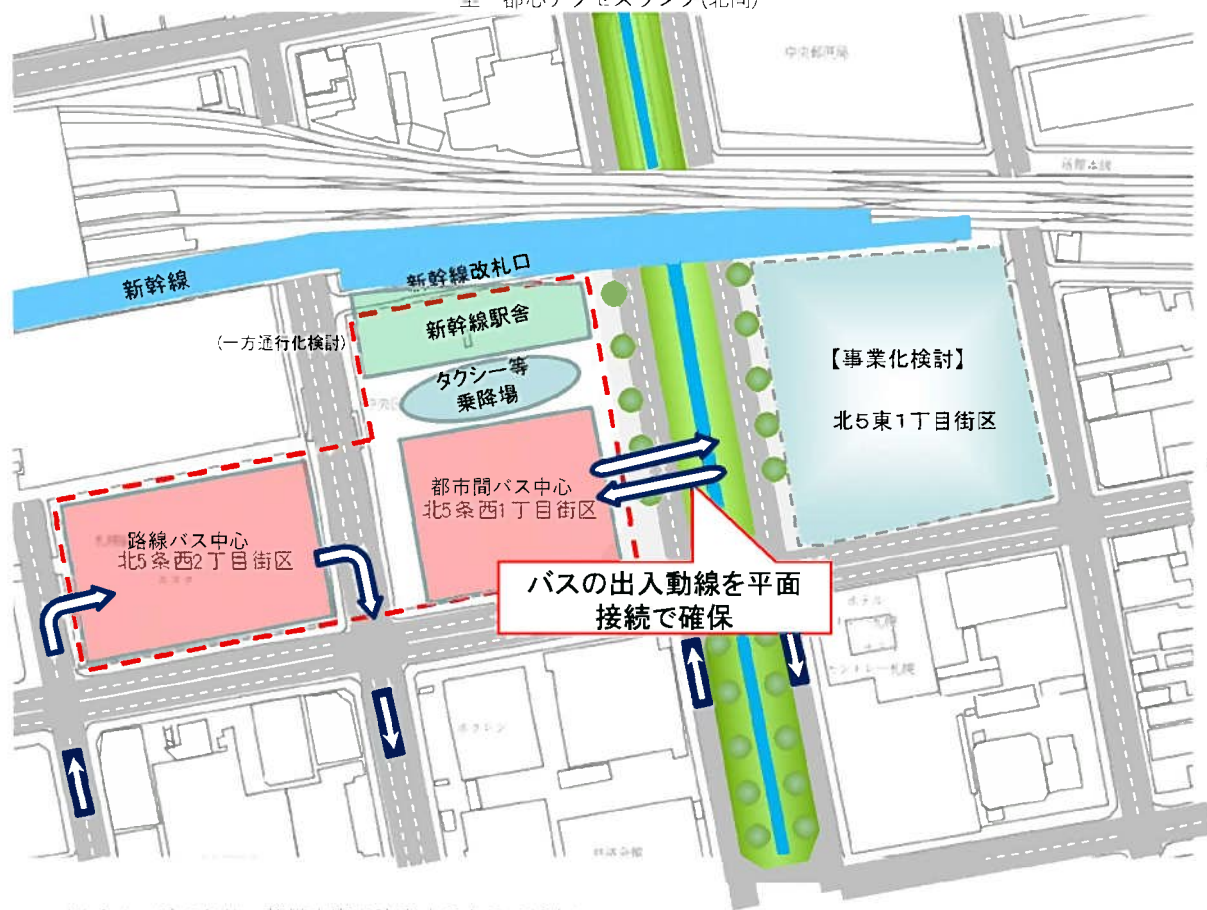


## 2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

### 2-5 国道5号創成川通との接続

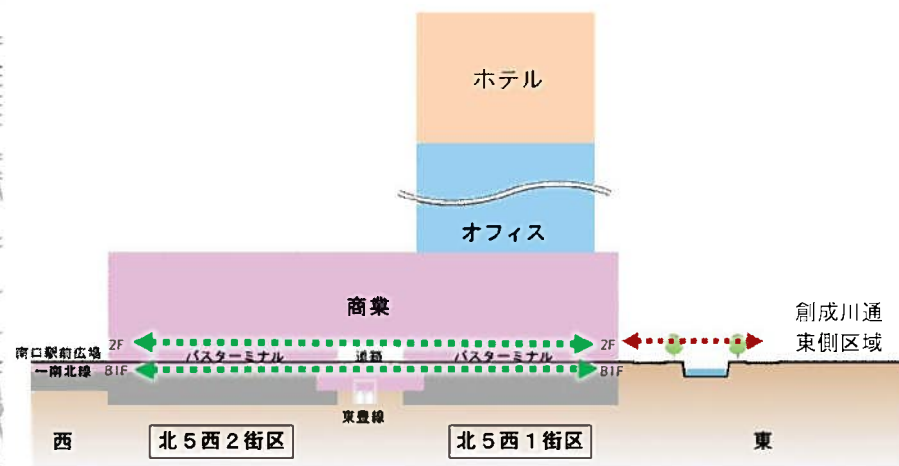
国道5号創成川通との連携強化のために、バス交通が円滑に出入りするための動線確保について検討します。

#### ■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

# 3 情報空間との連携やイノベーションの受容

## 3-1 多様なモビリティの活用イメージ

将来的にマイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービスが、すべての人に移動手段を提供することを想定して交通ターミナルに必要な機能を検討します。

■MaaSが実現するマイカーなしでも便利に移動できる道路のイメージ



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

### 具体イメージ

- 様々な交通モードの接続・乗換拠点（モビリティ・ハブ）が道路ネットワークに階層的に整備され、自動運転バス・タクシー、小型モビリティ、シェアサイクル等のシームレスな利用が実現
- 道の駅等を拠点に提供される無人自動運転乗合サービスが、中山間地域において高齢者等に移動手段を提供
- オンデマンド自動運転車の利用者に対し、到着時間や利用可能な乗降スペース等の情報を提供することで、高齢者や障がい者等にドアツードアの移動サービスを提供
- バスタの整備やSA/PAの乗り継ぎ拠点化により、高速バスサービスが全国ネットワーク化

### 最近の取組例



日本で初めて本格導入された道の駅を拠点とした自動運転サービス  
（道の駅「かみこあに」(秋田県上小阿仁村)  
※全国18箇所での道の駅等を拠点とした自動運転サービスの  
実証（2017年～2019年）



公道上で実施された電動キックボードの  
シェアリング社会実験  
（千葉県千葉市）



公道を活用したワンウェイ（乗り捨て）型の  
小型モビリティのシェアリング社会実験  
（東京都千代田区）



バスや鉄道等の垂約型公共交通ターミナル  
（兵庫県神戸市）  
※全国17か所で垂約型ターミナル（バス）を推進中（2020年4月時点）  
出典：国道2号等神戸三宮駅周辺整備事業計画

※出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」



# 3 情報空間との連携やイノベーションの受容

## 3-2 既存のモビリティの活用

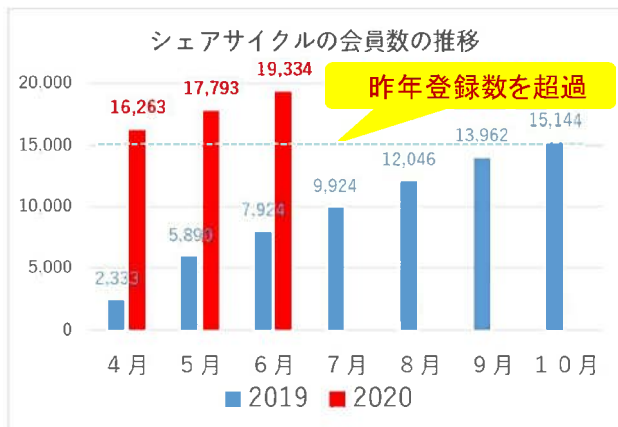
まちへのアクセシビリティの向上や社会課題の解決に向け、公共交通としての役割が高まっている既存のシェアサイクルをまちの軸として活用することを検討します。

・コロナ禍で公共交通機関の使われ方が変化。シェアサイクルの利用が増加しています。

### ■札幌市内のシェアサイクル登録会員数の推移

### ■コロナ禍の新しい生活様式の実践例

### ■札幌市内のシェアサイクルのポートマップ（抜粋）



### (3) 日常生活の各場面別の生活様式

- 公共交通機関の利用**
- 会話は控えめに
  - 混んでいる時間帯は避けて
  - 徒歩や自転車利用も併用する

厚生労働省HPより



※出典：ポロクルHP

### ■まちへの貢献



札幌の街づくりへの貢献として観光魅力づくりを推進

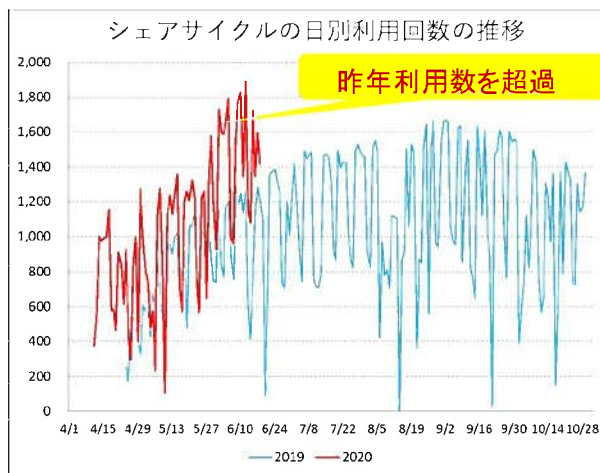
【写真】ラグビーワールドカップ時の外国人旅行者の利用



地域の防災力向上への寄与

【写真】災害時の応急・復旧支援として災害協定の調印の様子  
札幌市、国土交通省と締結

### ■札幌市内のシェアサイクルの日別利用回数の推移



※出典：認定NPO法人ポロクルより提供

### 3 情報空間との連携やイノベーションの受容

#### 3-3 モビリティネットワーク

札幌駅周辺地域にモビリティスポットを始めとした多様なモビリティの受容空間を確保し、モビリティネットワークの形成と札幌駅周辺地域全体のアクセシビリティの向上の支援について検討します。

##### ■札幌駅周辺地域のモビリティネットワーク



■歩行支援(歩行者と一緒に歩道を通行)と超小型モビリティによる回遊性向上(自動運転技術を活用)のイメージ



上部空間を活用した人の移動をサポート



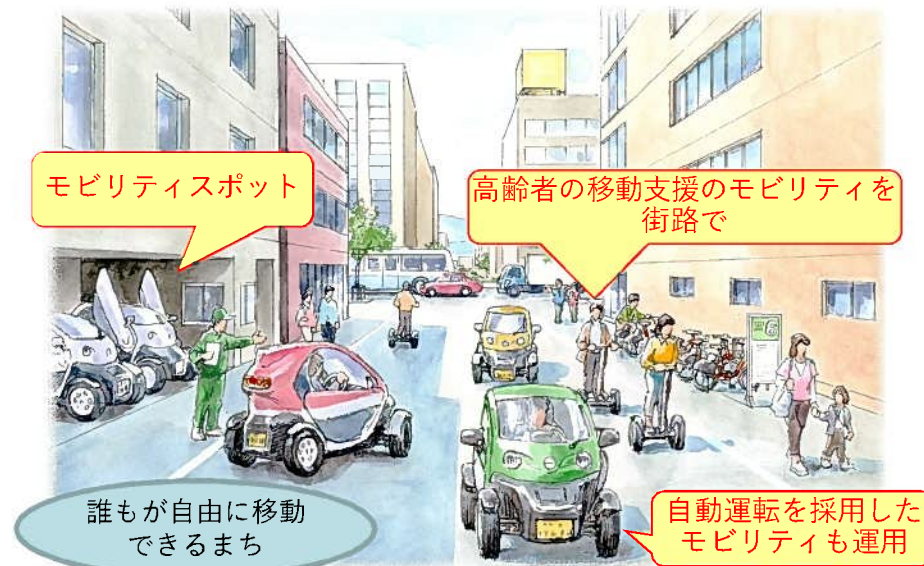
札幌駅周辺地域との往来に利用

##### ■超小型モビリティの利用の考え方(札幌駅周辺地域との連携イメージ)



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

##### ■超小型モビリティの札幌駅周辺地域での利用イメージ

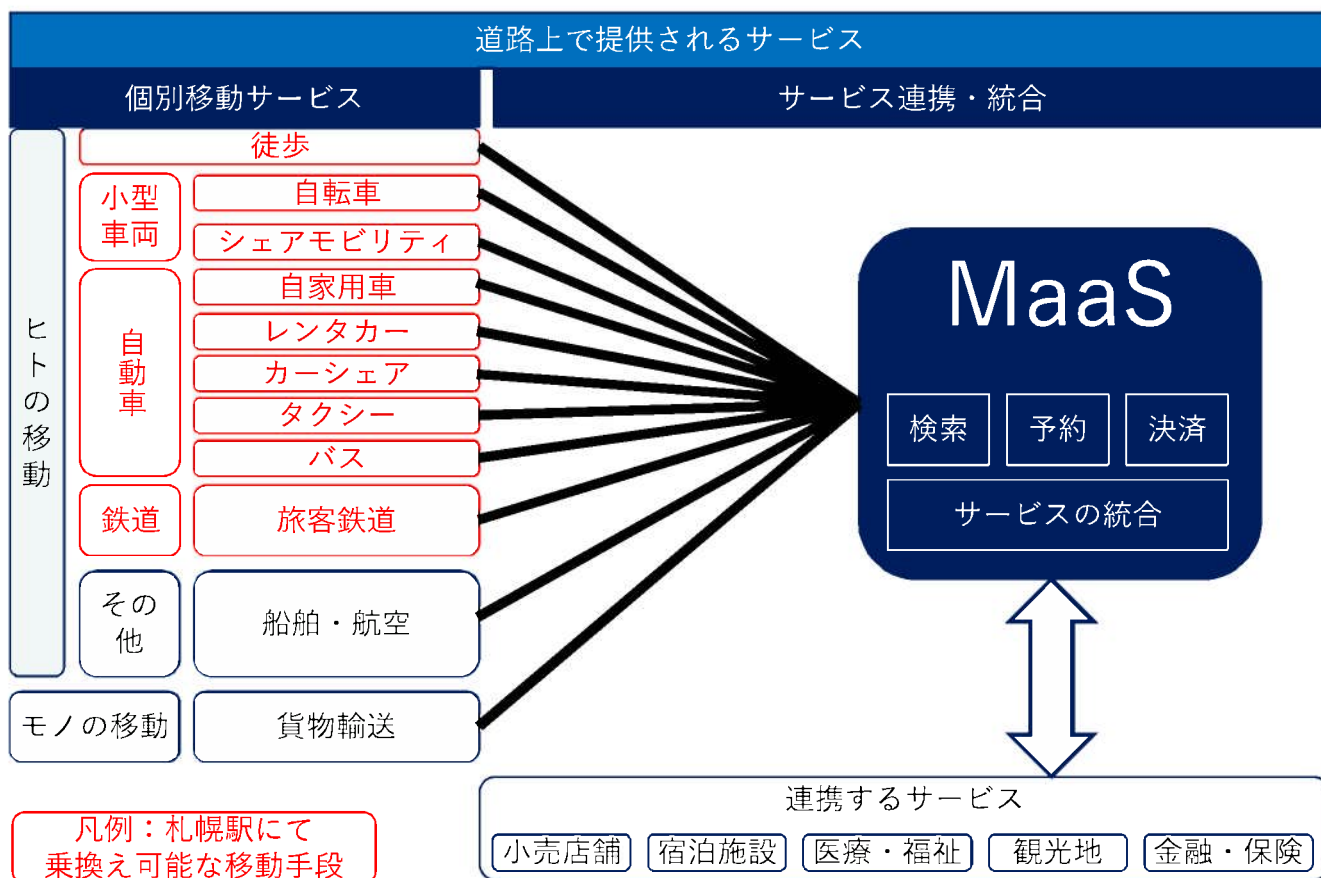


### 3 情報空間との連携やイノベーションの受容

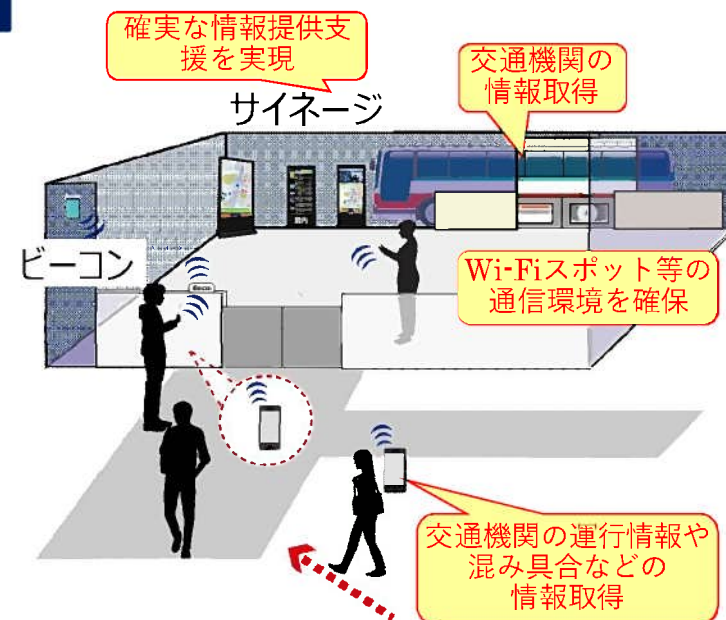
#### 3-4 MaaSによる円滑な乗換えの実現

複数の交通機関が乗り入れる札幌駅で、北海道・札幌のニーズに対応するMaaSと連携した情報提供空間について検討します。

■MaaSのイメージと札幌駅で乗換が可能なモビリティ



■MaaSを支援する情報提供空間（イメージ）

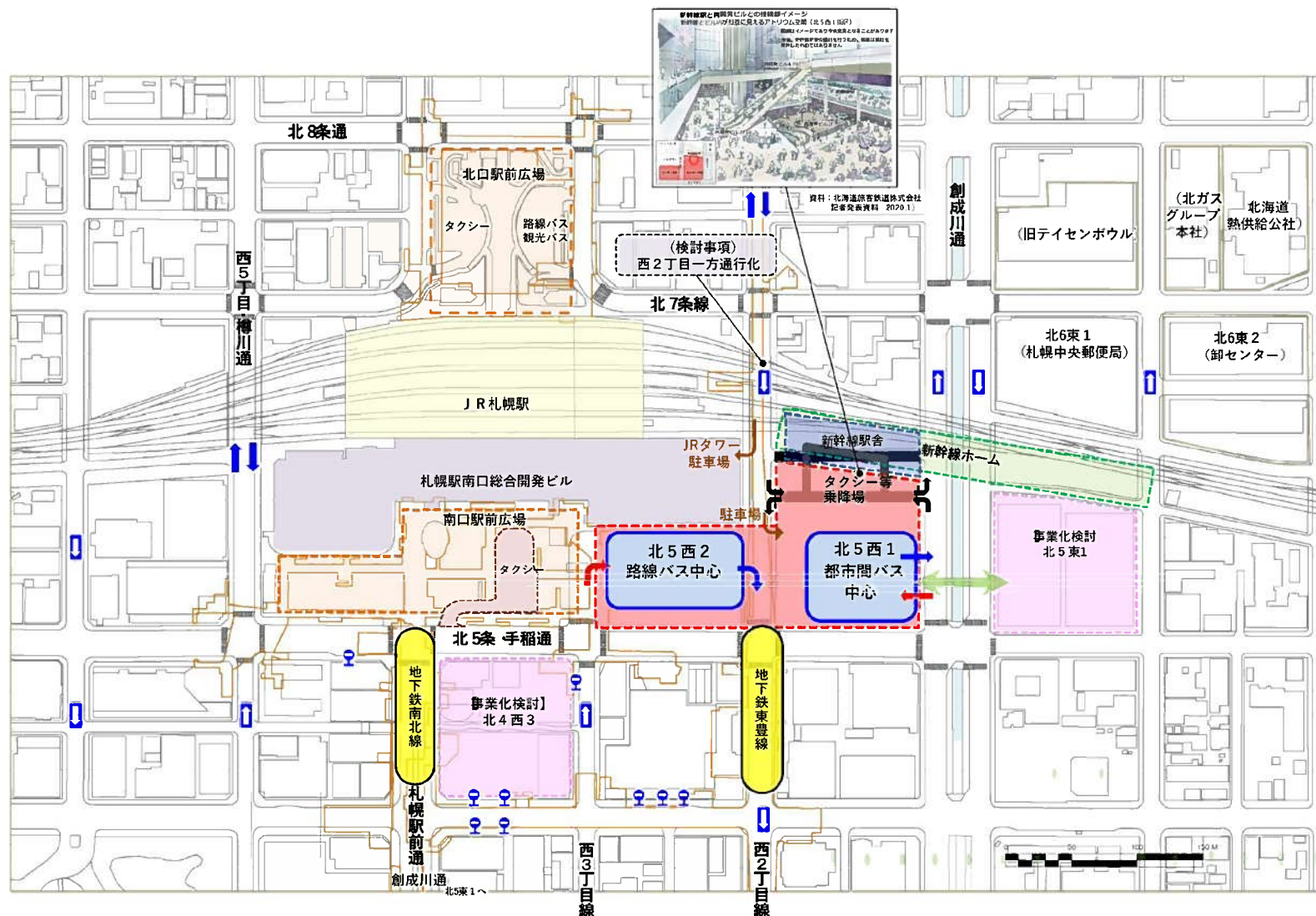


## 4 持続可能性とまちへの貢献

### 4-1 駅周辺の回遊性の考え方

北4西3再開発や北5東1（事業化検討中）などの札幌駅交流拠点周辺の開発と連携し回遊性を検討します。

■ 駅周辺の回遊性と周辺開発との連携を考える対象範囲



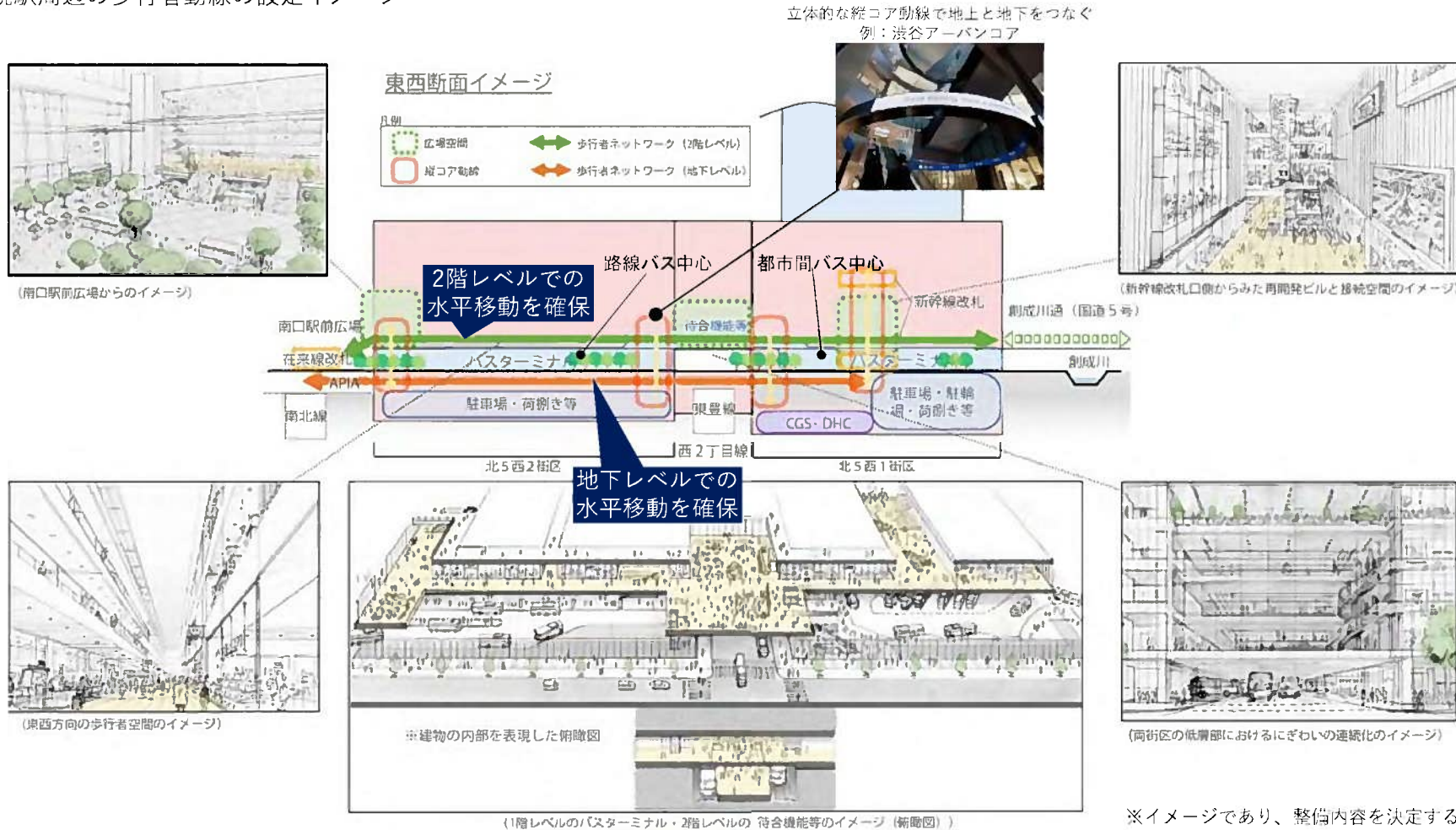
# 4 持続可能性とまちへの貢献

## 4-2 シームレスな移動を実現

新幹線駅、地下鉄やJR在来線等と周辺開発とも連携し、シームレスな移動を検討します。

- 歩行者動線は、地上2階と地下レベル（既存の地下歩行ネットワークと接続した地下動線）での水平移動、それらをつなぐ縦コア動線の形成等により、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など、多様な交通モード間の円滑な乗換動線を確保します。また、南口駅前広場等の広場空間を連携し賑わいの創出や周辺地域間との円滑な移動についても検討します。

### ■札幌駅周辺の歩行者動線の設定イメージ



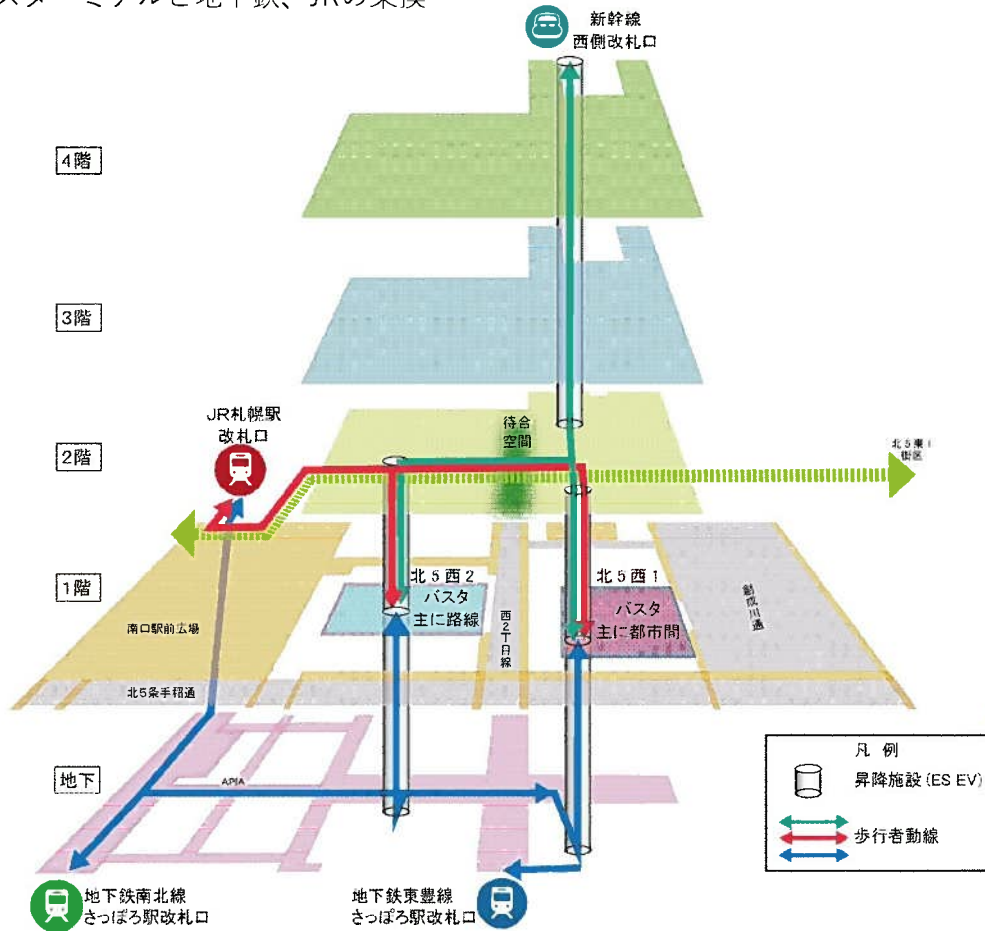
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

# 4 持続可能性とまちへの貢献

## 4-3 ユニバーサルデザインに対応した乗換動線の設定

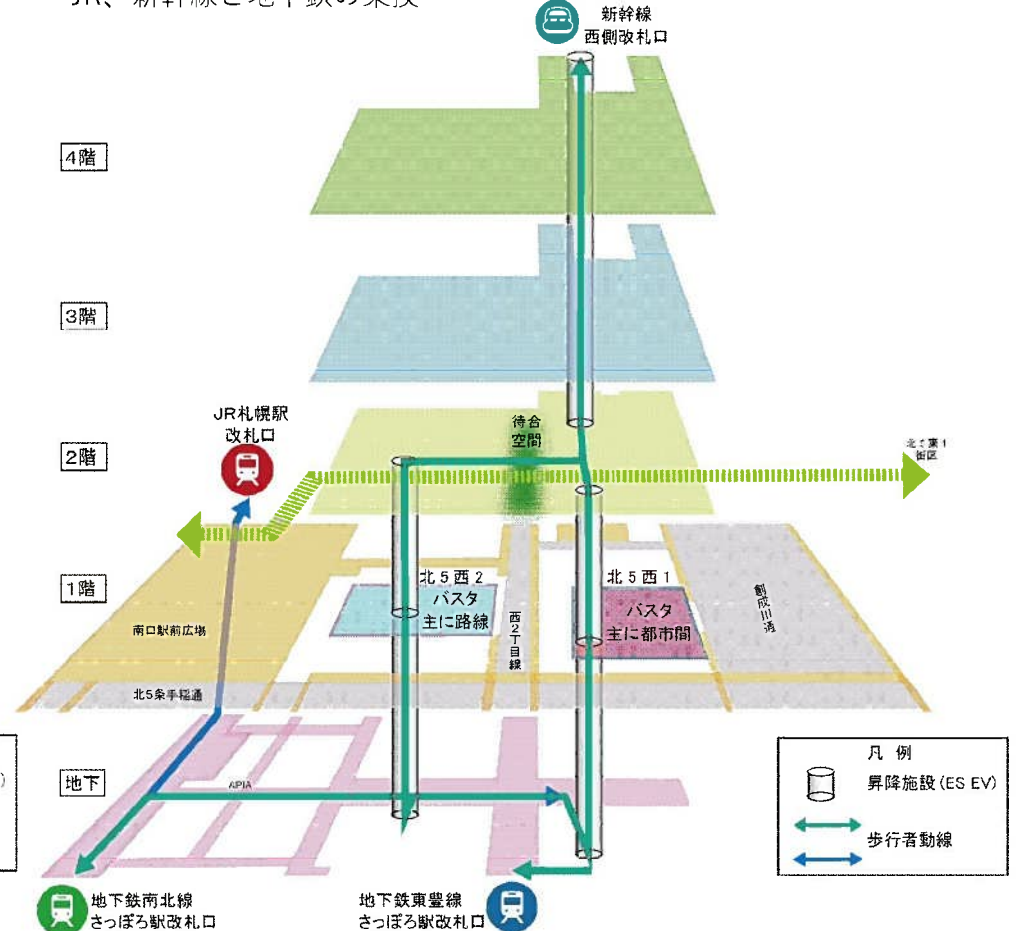
水平移動を地上2階と地下1階に集約し、さらに鉛直移動を集約することで、ユニバーサルデザインに対応したわかりやすい乗換動線を設定します。

■乗換動線の設定イメージ  
バスターミナルと地下鉄、JRの乗換



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

JR、新幹線と地下鉄の乗換



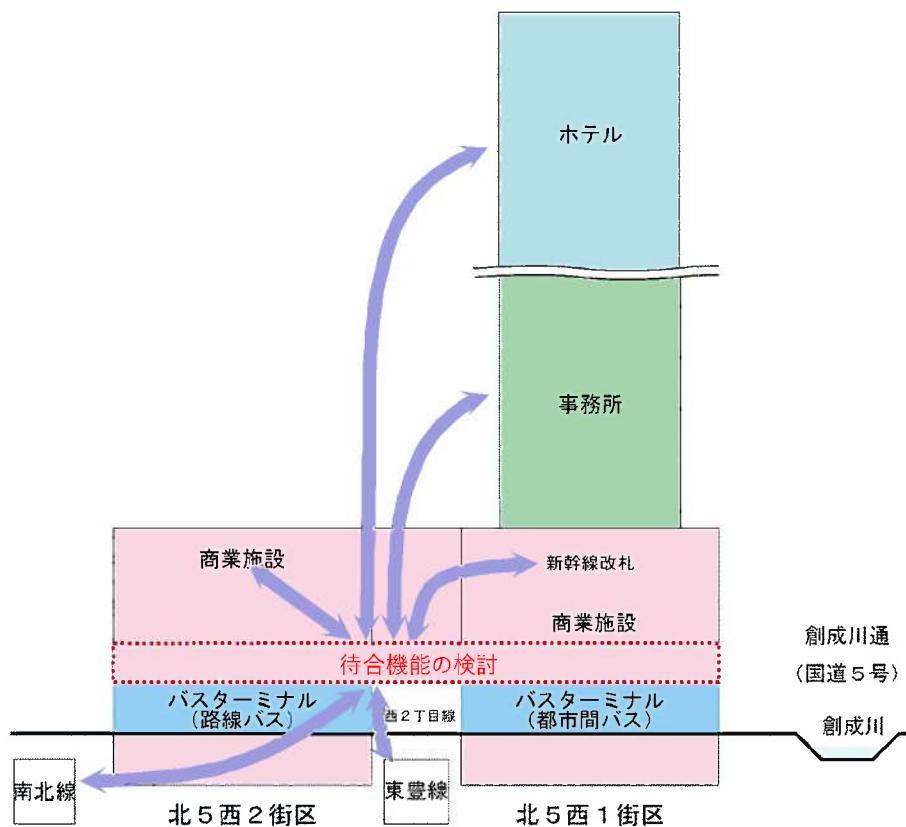
## 4 持続可能性とまちへの貢献

### 4-4 待合空間の検討

都心の限られた空間を立体的に活用し、様々な交通機関や商業施設等の利用者も想定した待合空間の整備について検討します。

#### ■待合空間の利用イメージ

- ・新たなバスターミナルの待合空間を中心にオープンスペースを有効に活用し、再開発ビル全体からの活用を想定した空間を検討します。



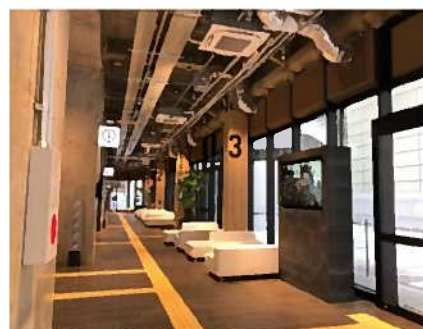
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

#### ■限られた空間を立体的に活用した待合空間内部のイメージ



準備組合発表資料より

#### ■他都市における待合区間の事例



通路とソファ 福岡 HEARTS博多



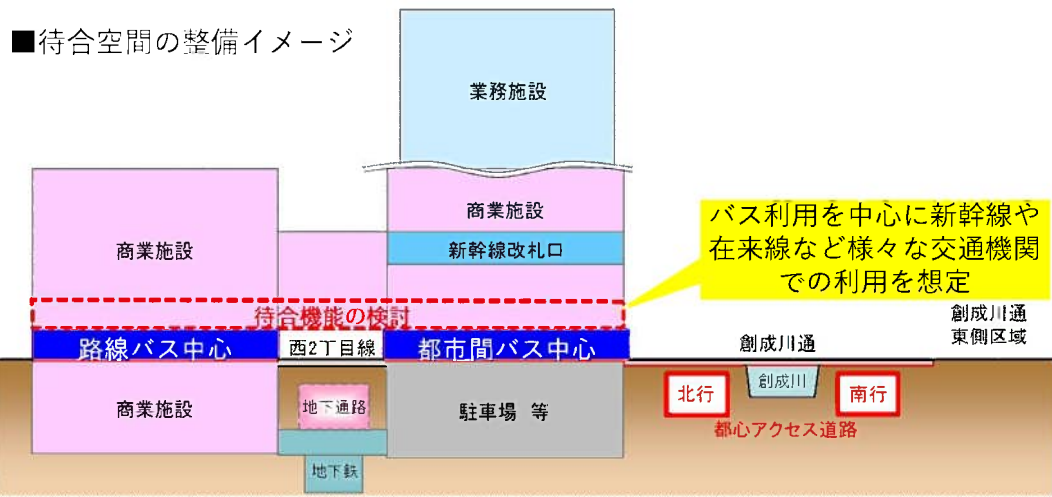
大規模な待合空間 三宮 計画

出典 神戸市 再開発資料

# 4 持続可能性とまちへの貢献

## 4-4 待合空間の検討

乗換動線上の滞留空間として機能するとともに、観光も含む総合案内機能を持ったインフォメーションセンターの整備など必要な機能を検討します。



■滞留空間としての機能イメージ



観光案内所とサイネージ 福岡 西天神



広々した待合空間 沖縄 那覇

■待合空間に必要な機能のイメージ



インフォメーションセンター バスタ新宿



パウダールーム 福岡西天神バスターミナル



コンビニ 熊本桜町バスターミナル



併設された飲食店 広島バスセンター  
出典 上記全て 神戸三宮駅前空間事業計画

※イメージであり、整備内容を決定するものではない



## 5 駅前防災拠点

### 5-1 帰宅困難者受入れ空間と情報発信機能・手法の検討

災害発生時に当該施設の利用者などを対象に、施設全体と札幌駅周辺の各施設とが連携し、交通ターミナルの待合空間への帰宅困難者の一時収容や災害時の情報提供機能を検討します。

#### ■待合空間に必要な防災機能の検討イメージ



一時避難場所  
(札幌駅前通地下歩行空間)



出典)東京都防災ホームページ  
一時避難場所



非常用発電機  
出典)三宮事業計画



備蓄倉庫  
出典)三宮事業計画



災害情報の提供(多言語)



デジタルサイネージ活用  
Sapporo \* north2



支援物資の配布  
出典)災害写真データベース

# 5 駅前防災拠点

## 5-2 JRや航空機の代替となるバス輸送の検討

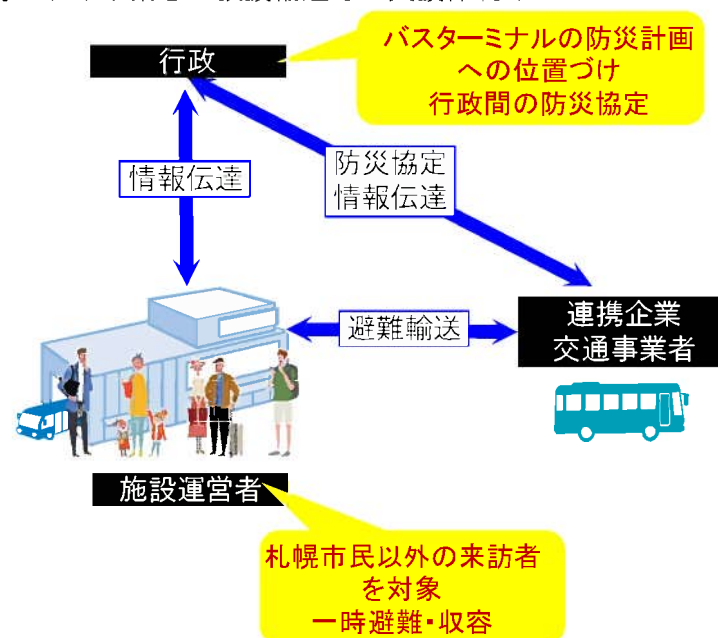
胆振東部地震等の経験を踏まえ、避難者の各地への効率的な輸送において第1次緊急輸送道路である都心アクセス道路（創成川通）と最寄空港と連携した避難支援の考え方を検討。あわせて、災害時の支援体制の中での新バスターミナルの位置づけについても検討します。

■ 都心アクセス道路の活用と丘珠空港、新千歳空港と連携した避難の支援



胆振東部地震の交通マヒにより札幌駅に滞在した一時滞在者

■ 災害時における緊急・救援輸送等の支援体制イメージ



災害時の避難・支援輸送  
出典) 災害写真データベース