

第3回 札幌駅交通ターミナル検討会

日 時 : 令和2年9月2日(水) 13:00~
会 場 : 北海道経済センタービル 8階 Bホール
(札幌市中央区北1条西2丁目)

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事
 - 1) 検討事項の確認
 - 2) 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題
 - 3) 札幌駅周辺全体での機能検討の方向性

3. その他

4. 閉 会

札幌駅交通ターミナル検討会 規約

(名称)

第1条 この会は、「札幌駅交通ターミナル検討会」(以下「検討会」という。)と称する。

(目的)

第2条 検討会は、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想を踏まえ、札幌駅交通ターミナルの事業計画の策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

(審議事項)

第3条 検討会は、第2条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行うものとする。

- (1) 事業計画に係る検討
- (2) その他、第2条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 検討会は、第2条の目的を達成するため、各有識者、各行政機関、各関係民間事業者等をもって組織し、委員の構成は別紙のとおりとする。

- 2 委員の追加・変更は、検討会の承認を得るものとする。
- 3 委員は、やむを得ない事情により検討会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。
- 4 委員の任期は事業計画の策定が完了するまでとする。

(座長)

第5条 検討会に座長を置き、委員の互選をもって充てる。

- 2 座長は、検討会を代表し、会務を総括する。
- 3 座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、あらかじめ座長が指名する委員がその職務を代理する。
- 4 座長は必要に応じて、委員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(検討会の運営)

第6条 検討会は、第3条に規定する事項を検討するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 検討会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。

(守秘義務)

第7条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(検討会の公開)

第8条 この検討会の審議は原則公開で行うものとする。なお、非公開とする必要がある場合には、検討会の承認をもって行うものとする。

(検討会資料の公表)

第9条 検討会の資料（参考資料を除く）及び議事要旨については、後日公表するものとする。

(規約の変更)

第10条 本規約の改正等は、検討会の審議を経て行うことができるものとする。

(事務局)

第11条 検討会の運営に係る事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

- 2 事務局は、札幌市まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課、国土交通省北海道開発局建設部道路計画課及び札幌開発建設部都市圏道路計画課に置くものとする。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか、検討会の運営に関して必要な事項が生じた場合には、検討会において都度審議して定めるものとする。

附 則

本規約は、令和2年1月29日より適用する。

札幌駅交通ターミナル検討会 委員名簿

(敬称略)

区分	氏名	所属等
有識者	高野 伸栄	北海道大学 公共政策学連携研究部 教授
	羽藤 英二	東京大学大学院 工学系研究科 教授
	岸 邦宏	北海道大学大学院 工学研究院 准教授
交通事業者等	三木 正之	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 地域計画部長
	中嶋 雅之	札幌駅総合開発(株) JRタワー再整備推進本部 調査役
	三戸部 正行	一般社団法人北海道バス協会 常務理事
	木原 淳	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 札幌駅周辺開発部長
行政機関	本田 肇	国土交通省 北海道開発局 建設部 道路計画課 道路企画官
	福原 英之	国土交通省 北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 都市事業管理官
	村上 睦	国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 次長
	山本 隆志	国土交通省 北海道運輸局 交通政策部 計画調整官
	久原 賢一	国土交通省 北海道運輸局 自動車交通部 旅客第一課長
	大須賀 康高	北海道 総合政策部 交通政策局 交通・物流担当課長
	佐藤 匡之	北海道 建設部 土木局 道路課長
	坪田 靖	札幌市 まちづくり政策局 総合交通計画部長
高橋 秀士	札幌市 まちづくり政策局 都心まちづくり推進室 札幌駅交流拠点推進担当部長	

(事務局) 国土交通省 北海道開発局 建設部 道路計画課
国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課
札幌市 まちづくり政策局 総合交通計画部 交通計画課

検討事項の確認

- 整備の方針
 - 今後の検討課題とスケジュール
 - 基本コンセプトと必要な機能
 - 第2回検討会の主な指摘と対応
 - 検討項目と検討スケジュール
-

札幌駅交通ターミナルの整備の方針

ポテンシャル

- 北海道新幹線の札幌延伸 [2030年度末]
- 冬季五輪の招致 [2030年]
- 都心アクセス道路(創成川通の機能強化)の検討



提供: JR北海道

課題

- 都市間・都市内バス乗降場の分散
- 国道5号を含む面的な交通混雑
- 災害時の交通と受入空間の確保



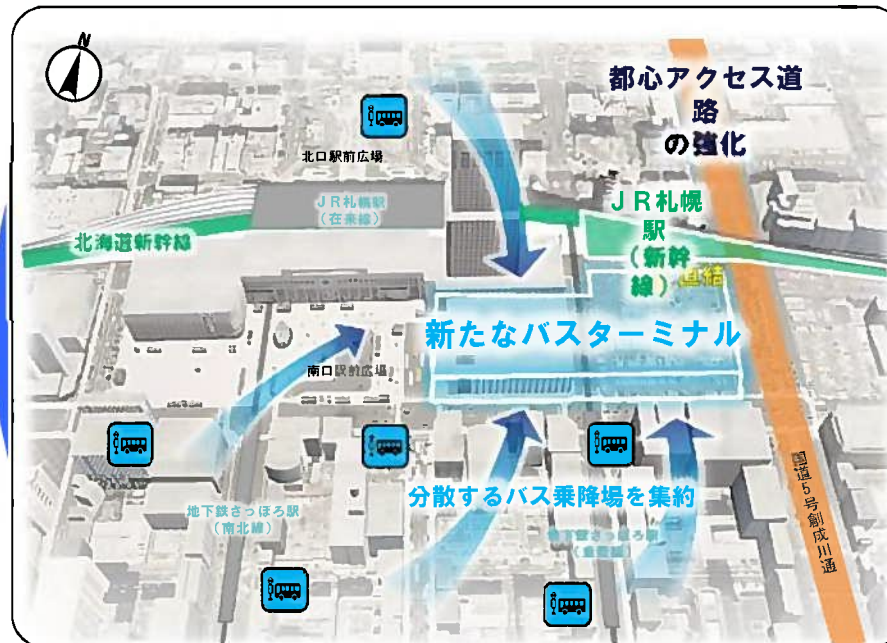
北海道胆振東部地震時の状況
(札幌駅地下歩行空間)

世界とのゲートウェイ・札幌

『北海道新幹線と高速バスが直結するバスターミナルの整備』

～全道に効果を波及させ、食と観光で全国に貢献する「生産空間」を支えます～

高速道路と連携した全道各地へインバウンド観光等の新たな人流を創出



① 観光機能の強化

- ・ インバウンドを含む観光案内所の設置
- ・ 観光MaaSの導入 等

② 防災機能の強化

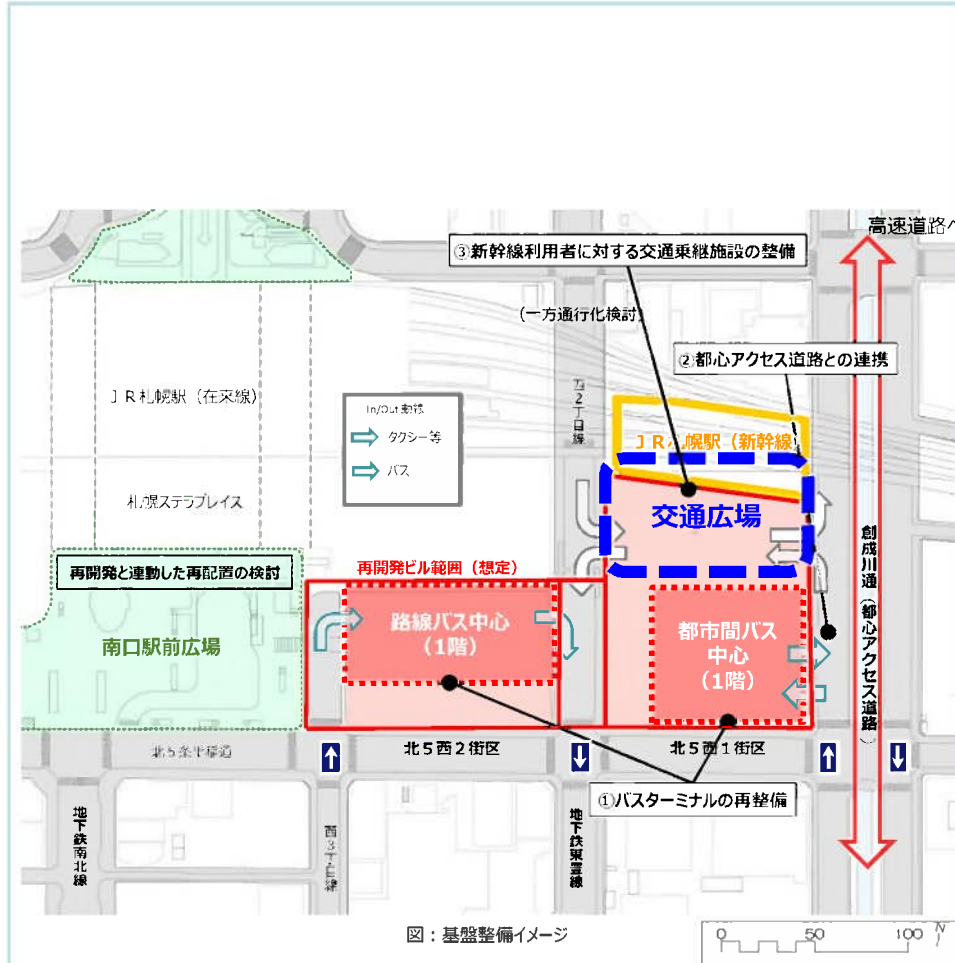
- ・ 帰宅困難者等の受入空間
- ・ 情報提供施設の整備 等

③ 多様なモビリティとの連携

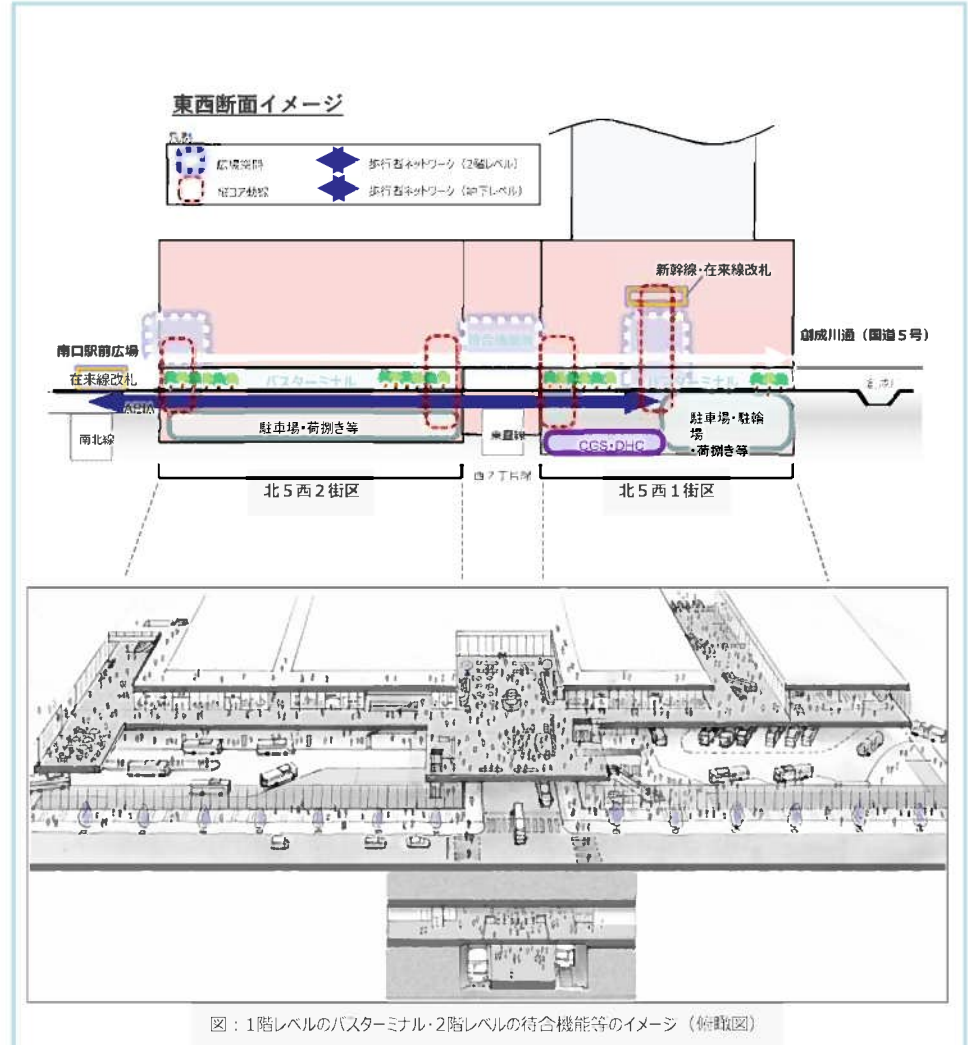
- ・ シェアサイクル
- ・ 新たなモビリティ 等

(参考) 札幌駅交通ターミナルの施設配置イメージ

平面



東西断面



※「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(R1.10.31_札幌市)、「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設立のお知らせ」(R1.11.11_札幌市・JR北海道)より作成
 ※「新幹線札幌駅について」(R2.1.16_JR北海道)の計画変更案(新幹線改札口、交通広場)を反映

整備の方向性・コンセプト

1. 北海道新幹線と高速バスが直結するバスターミナルの整備

・北海道新幹線札幌駅と直結するとともに、駅周辺に分散する都市間・都市内バス乗降場等の集約や、都心アクセス道路との連携強化により、モーダルコネクタ機能の強化を図ります。これにより、全道に効果を波及させ、食と観光で全国に貢献する「生産空間」を支えます。

2. 新たなバスターミナルは、あわせて、以下の機能強化についても検討を進めます

(1) 観光機能の強化

・わかりやすい案内やシームレスな移動を実現し、利用者の利便性・回遊性を向上させ、ICTを活用した観光MaaSも導入しながら、インバウンドを含めた観光機能の強化を図ります。

(2) 防災機能の強化

・帰宅困難者の受け入れ空間や災害時の情報提供機能を確保するなど、防災機能の強化を図ります。

(3) 多様なモビリティとの連携

・シェアサイクルや新たなモビリティ等、多様な交通と連携し、移動利便性や回遊性向上を図ります。

3. 官民連携による計画の具体化

・本整備方針に基づき、民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携で計画の具体化を図ります。

今後の検討課題とスケジュール

《今後の検討課題》

①施設計画の検討 【第2回(論点整理)、今回(基本計画)、今後(詳細検討)】

札幌駅周辺の価値を高める道都の「顔」としてのトータルデザイン
北海道新幹線札幌延伸以降の時代の変化にも柔軟に対応する構造と配置計画

②機能・運営の検討 【第2回(論点整理)、今回(基本計画)、今後(詳細検討)】

交通結節点・観光・防災の各機能の強化
多様なモビリティとの連携
運営・維持管理の委託を前提とした「稼げる」空間の実現

③事業制度の検討 【今後検討】

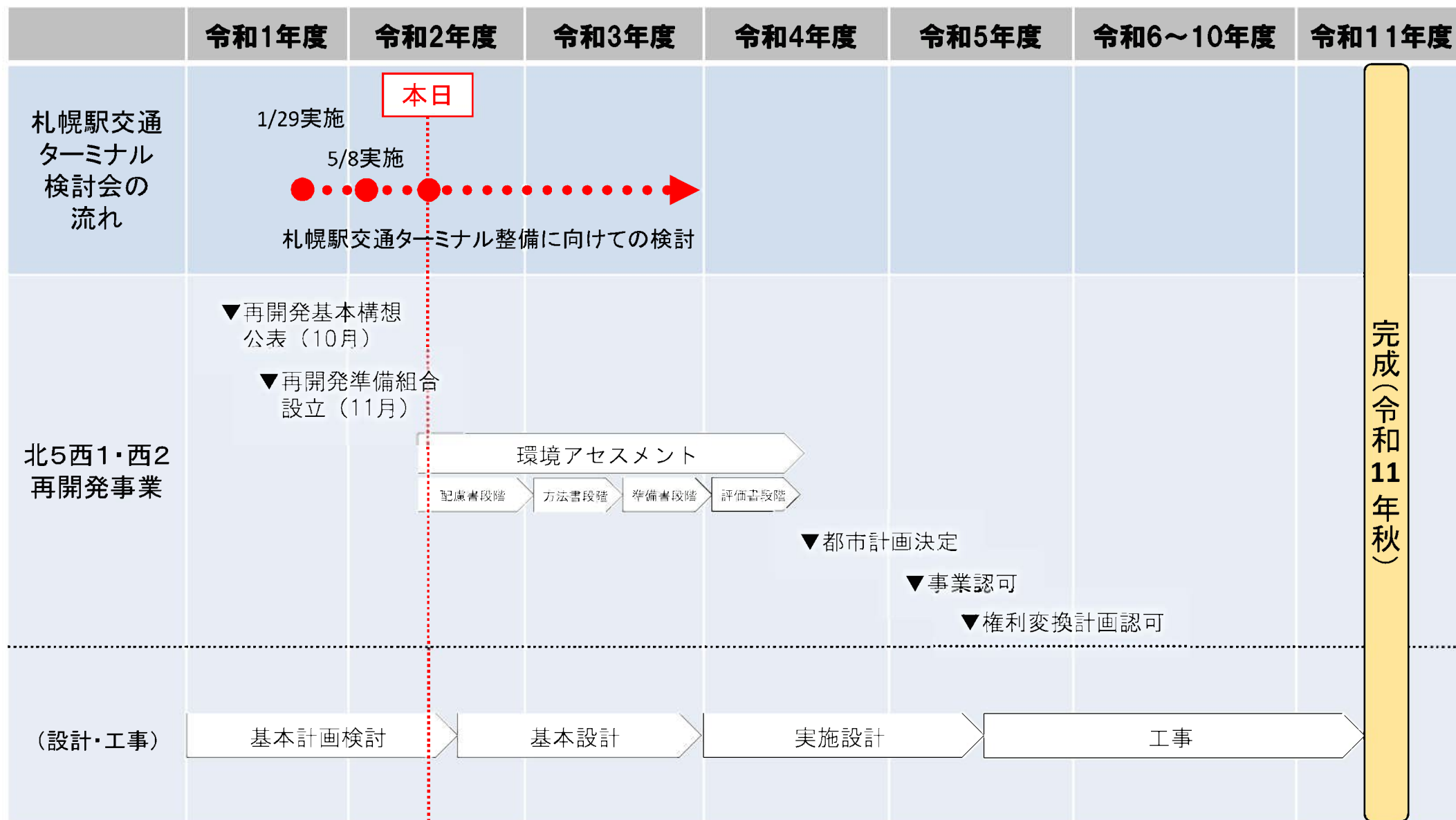
都市計画法や道路法をはじめとした法令上の位置づけの整理
将来的な運営・維持管理を念頭に収益を考慮した事業スキーム

④施工計画の検討 【今後検討】

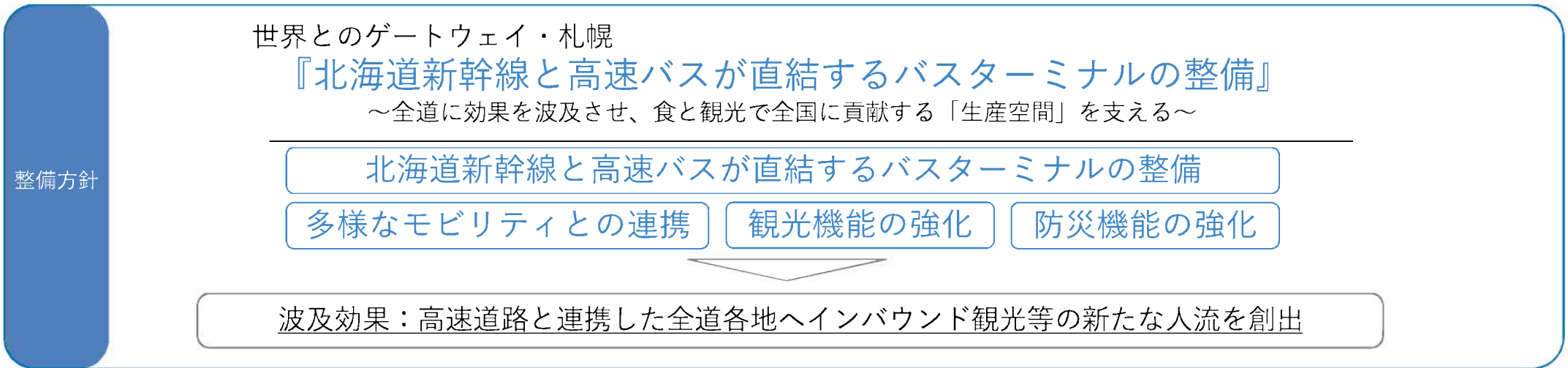
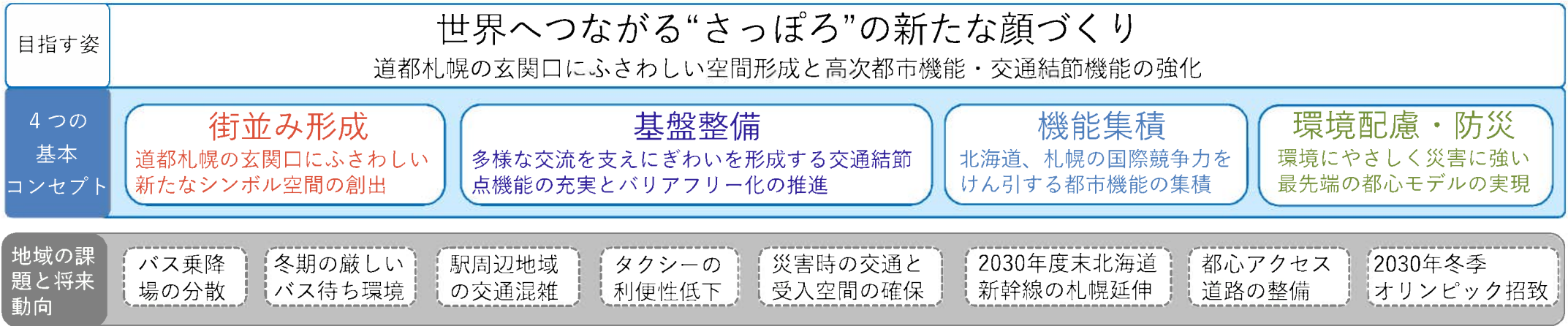
北海道新幹線札幌延伸や招致活動予定の札幌冬季五輪等を見据えた施工スケジュール
施工期間中のバス停配置等、札幌駅周辺への影響を考慮した施工ステップ

今後の検討課題とスケジュール

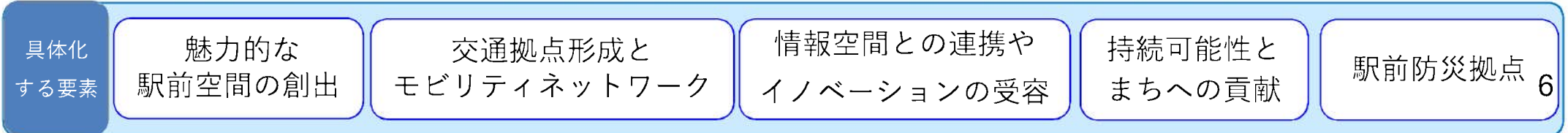
《今後のスケジュール》



基本コンセプトと必要な機能



当検討会では事業計画とりまとめに向けて、整備方針を具現化するために必要な『要素の具体化』を図る



第2回検討会の主な指摘と対応

第2回検討会の主な指摘と対応

議題	委員からの主な意見	対応 第3回検討会資料該当箇所	資料
(1) 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題	・ 国際的な都市間競争力強化、直接的な交通利用者の利便性向上のみならず、都市全体や全道への波及効果を見据えて検討することが重要。	・ 世界のゲートウェイ・札幌における都市全体や全道への波及効果を見据えるため、北海道・札幌市の拠点としての役割を把握	資料2 P1 資料2 P2
	・ 新幹線延伸、オリパラ招致、周辺の再開発を見据え、札幌駅周辺全体として各交通モードの結節性を検討していくことが重要。	・ 札幌駅周辺の将来動向を見据えた検討を行うため、各交通モードの乗換動線における現状の課題を把握	資料2 P3
	・ 札幌駅周辺の再開発が進む中で、一般車両による混雑に対応するため、面的なマネジメントを検討することが重要。	・ 札幌駅周辺の再開発を見据えた検討を行うため、現状の交通課題・面的なマネジメントの必要性を把握	資料2 P4
(2) 必要な機能の具体化	・ バスターミナルへの流出入について、創成川通とバスターミナルの連携が重要で今後検討を進めるべき	・ 国道5号創成川通との連携のために有効な接続方法を検討	資料3 P14
	・ ダイヤが乱れた場合の影響や観光バス・貸切バスについても今後検討を進めるべき。	・ 将来需要を考慮し定期観光も含めたバスターミナルの規模決定の考え方を整理 ・ ダイヤが乱れた場合の影響や貸切バスへの対応については、バスターミナルの運用面や周辺地域での対応も含めた考え方を整理	資料編①P1
	・ オリパラ招致を見据え、円滑な歩行者動線やシームレスな交通体系の実現、バリアフリー、ユニバーサルデザインという観点で高い目標を掲げて今後検討を進めるべき。	・ オリンピック・パラリンピック招致を見据えたバリアフリー化の推進において、札幌駅の主要な交通機関の結節性の課題を把握 ・ シームレスな移動を促進する歩行者動線の設定方法を検討	資料2 P3 資料3 P20
	・ 将来の自動運転技術や情報インフラとの連動による情報提供なども視野に入れた検討が必要。	・ 将来の自動運転技術を前提とした多様なモビリティの活用を考え方を整理 ・ 情報インフラとの連動によるMaaSを活用した情報提供の考え方を整理	資料3 P15 資料3 P18
	・ 札幌駅周辺の総合的なサイン計画が重要で、全体で統一感のある分かりやすい案内となるよう、ICTの活用なども含めて関係機関で今後検討を進めるべき。	・ 札幌駅周辺地域の関係機関と連携した総合的なサイン計画の考え方を整理	資料3 P5
	・ 避難空間としての活用やバス輸送といった災害時の総合的な運用計画を検討すべき。	・ 避難空間としての活用も含めた災害時の必要な機能を検討 ・ 代替のバス輸送に必要な連携体制等の総合的な運用計画の考え方を整理	資料3 P24 資料3 P25
	・ 創成川のみどりや水に配慮するとともに、東西方向の一体感の醸成、歩行者をはじめとした多様な移動モードに対し、創成川通地上部や上空（デッキレベル）の利用に向けた検討が必要。	・ 創成川公園延伸等の創成川のみどりや水を有効に活用する考え方を整理・創成川の東西方向の一体感の醸成と歩行者を始めとした多様な移動モードを支援する創成川通上空活用の考え方を整理	資料3 P6 資料3 P14

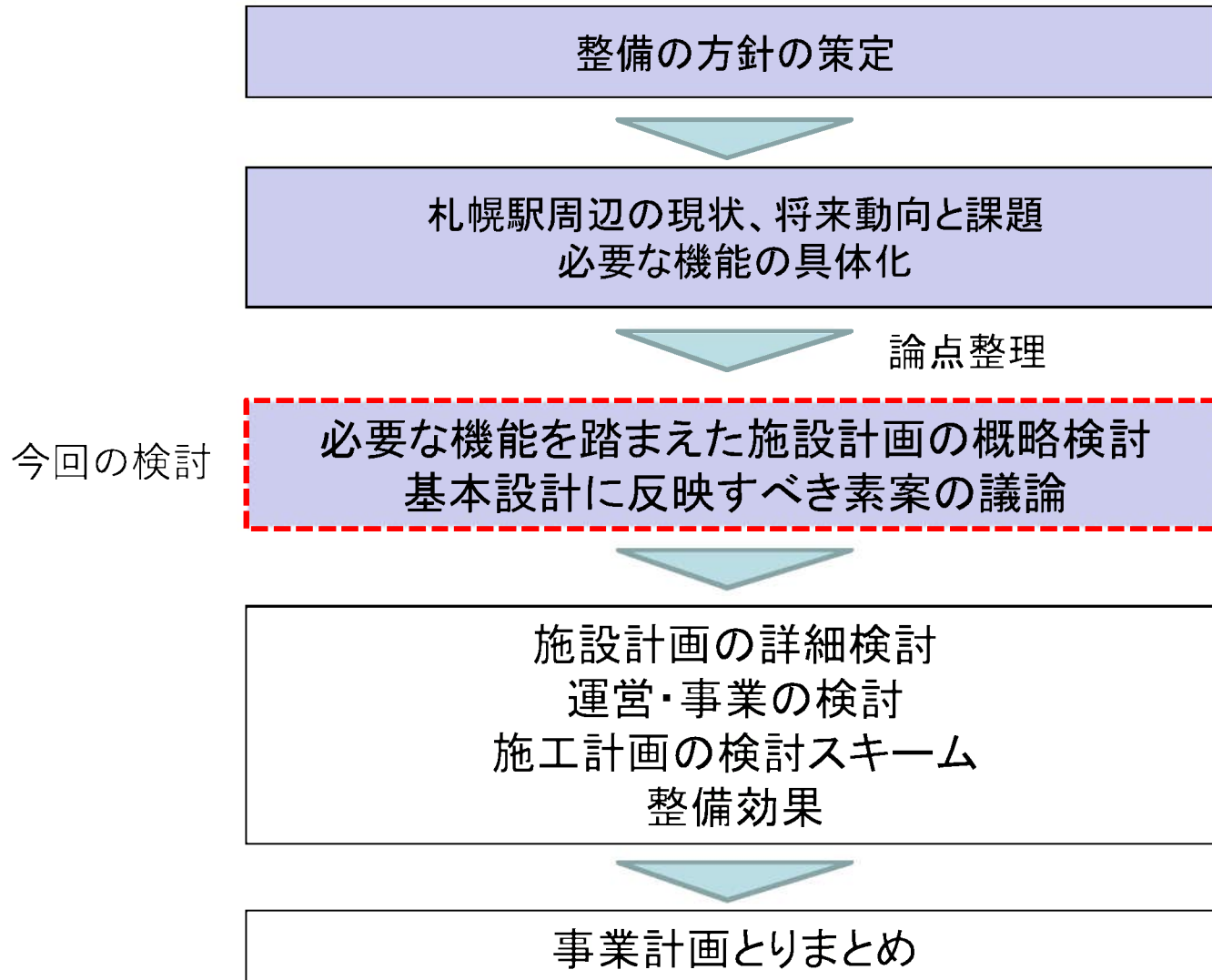
第2回検討会の主な指摘と対応

第2回検討会の主な指摘と対応

議題	委員からの主な意見	対応 第3回検討会資料該当箇所	資料
(3) その他 (今後の進め 方、全般につ いて等)	・バスターミナルの施設計画、事業期間や 施工計画について、社会情勢の変化を踏ま え再開や新幹線駅などの関係機関と調整 しながら進めていくことが重要。	・今後、関係機関と協議しながら施工計画について検討（次回以降）	-
	・利用者目線での景観、北海道を実感でき る空間という点においても配慮し検討をし ていくことが重要。	・北海道らしさを利用者目線で実感するための空間についての考え方を整理	資料3 P2 資料3 P3
	・ディスタンスという視点も重要。	・札幌駅周辺の総合的なサイン計画の必要性を把握 ・コロナ禍の新しい生活様式の実践例としてシェアサイクルの実態と今後の方向性を 把握	資料3 P5 資料3 P16
	・新たなモビリティについて、他都市事例 を参考に将来のイメージを関係者間で共有 することや受容空間を確保しておくことが 重要。	・札幌駅周辺も含めた多様なモビリティの受容空間の確保と形成するネットワークの 将来イメージを検討	資料3 P15 資料3 P17
	・観光案内や災害時の情報提供機能など総 合的なインフォメーション機能について、 関係機関と連携し検討していくことが重要	・観光案内と災害時の情報機能などの総合的なインフォメーション機能の考え方を 整理	資料3 P23
	・ターミナルの規模・待合空間の機能につ いて、再開と連携して進めていくことが 重要。	・ターミナルの規模決定の考え方を検討 ・待合空間に必要な機能の考え方を検討	資料3 P12 資料編① P1 資料3 P22,P23

検討項目と検討スケジュール

検討フロー



具体化する要素と検討項目

具体化する要素と必要な検討項目

具体化する要素

魅力的な
駅前空間の創出

交通拠点形成と
モビリティネットワーク

情報空間との連携や
イノベーションの受容

持続可能性と
まちへの貢献

駅前防災拠点

主な意見を踏まえた
具体化する要素に
必要な検討項目

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
- 1-2 道都札幌の顔のイメージ
- 1-3 道都札幌の顔としての情報発信のあり方
- 1-4 環境首都・札幌
 - 1) 緑のネットワーク
 - 2) エネルギーネットワーク

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
- 2-2 再開発とあわせた交通マネジメント
- 2-3 バスターミナルの集約
- 2-4 バスの経路の検討
- 2-5 国道5号創成川通との接続

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
- 3-2 既存のモビリティの活用
- 3-3 モビリティネットワーク
- 3-4 MaaSによる円滑な乗換えの実現

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
- 4-2 シームレスな移動を実現
- 4-3 ユニバーサルデザインに対応した乗換え動線の設定
- 4-4 待合空間の検討

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
- 5-2 J R や航空機の代替となるバス輸送の検討

札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

(第2回検討会を踏まえた追加項目)

1-1 北海道の拠点としての役割

1-2 札幌駅周辺地区の役割

2 交通結節性における課題

3 札幌駅周辺の開発を見据えた交通課題

札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1-1 北海道の拠点としての役割

札幌駅周辺地区は、世界とのゲートウェイ・札幌の対外的（海外・道外）な流動と道内流動を結節する北海道の拠点としての役割が求められています。

上位計画で目指す「北海道の玄関口・北海道の顔」として、目指す社会像にあるモビリティハブを担うことが必要です。

【目指す社会像】

北海道の生産空間を守るために、道内各地でどこにいても、誰もが自由に移動し、交流や社会参加できる社会を目指すことが必要

【目指す社会像の具体イメージ】

様々な交通モードの接続・乗換拠点（モビリティ・ハブ）が道路をはじめとした交通ネットワークに階層的に整備され、自動運転バス・タクシーや小型モビリティなどの円滑な乗換の実現が必要

北海道の交通ネットワークに階層的に整備される接続・乗換拠点(モビリティ・ハブ)

世界とのゲートウェイ・札幌

『北海道新幹線と高速バスが直結するバスターミナルの整備』
全道に効果を波及させ、食と観光で全国に貢献する「生産空間」を支えます

連携

地方部のモビリティ・ハブ

『札幌駅交通ターミナルと連携したローカルバスタ／ミニバスタ』
札幌と連携し地域の公共交通の維持・自由な移動の実現を後押し

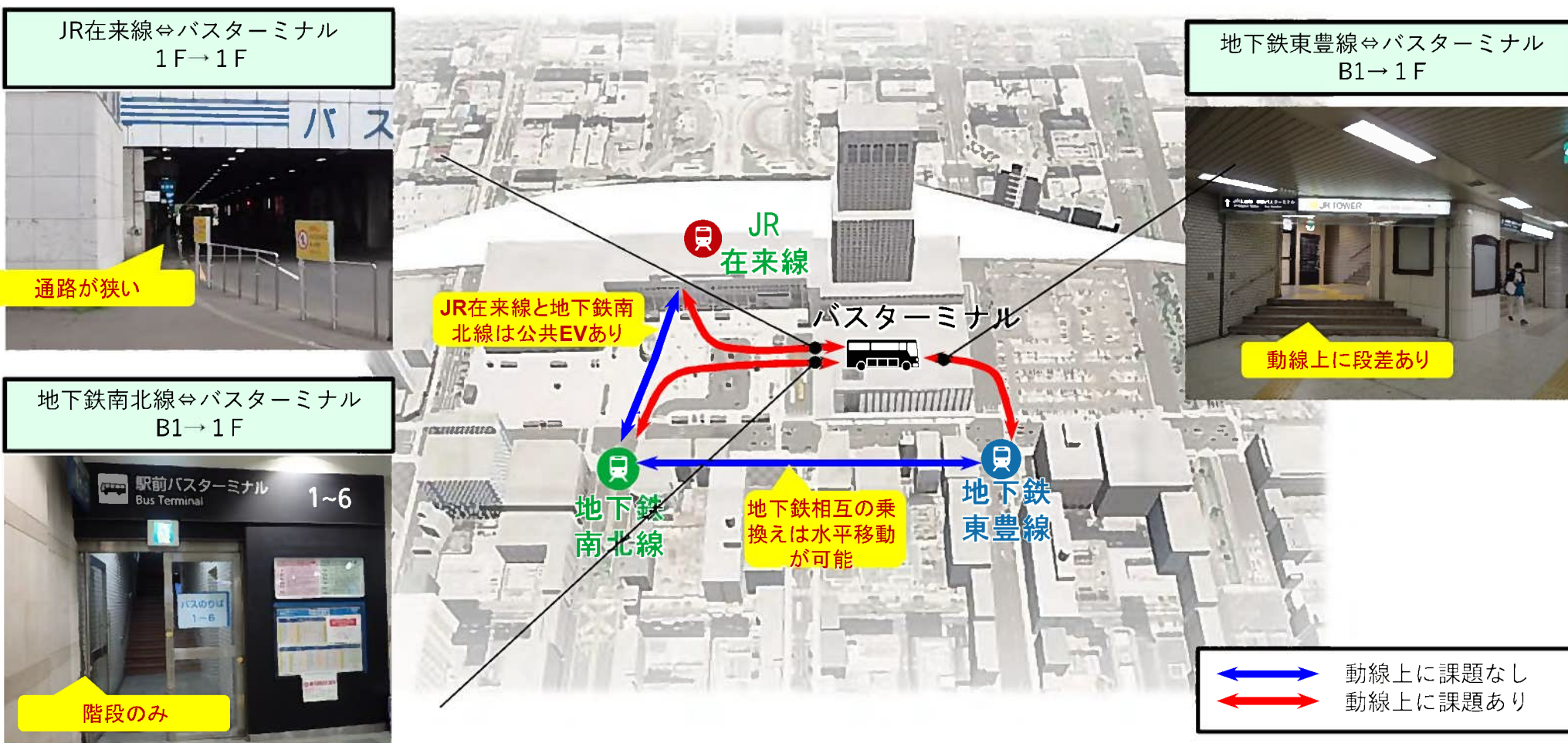
札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

2 交通結節性における課題

札幌駅周辺の公共交通機関における乗換動線の現状課題を把握し、各交通モードの乗換動線について検討が必要です。

地下鉄・JR在来線・バス等の主要な交通機関を結ぶ経路においてバリアフリー化されているものの、段差等があり、メイン動線や、複数経路によるバリアフリー化が必要な状況。

■札幌駅の公共交通機関の乗換動線上の課題



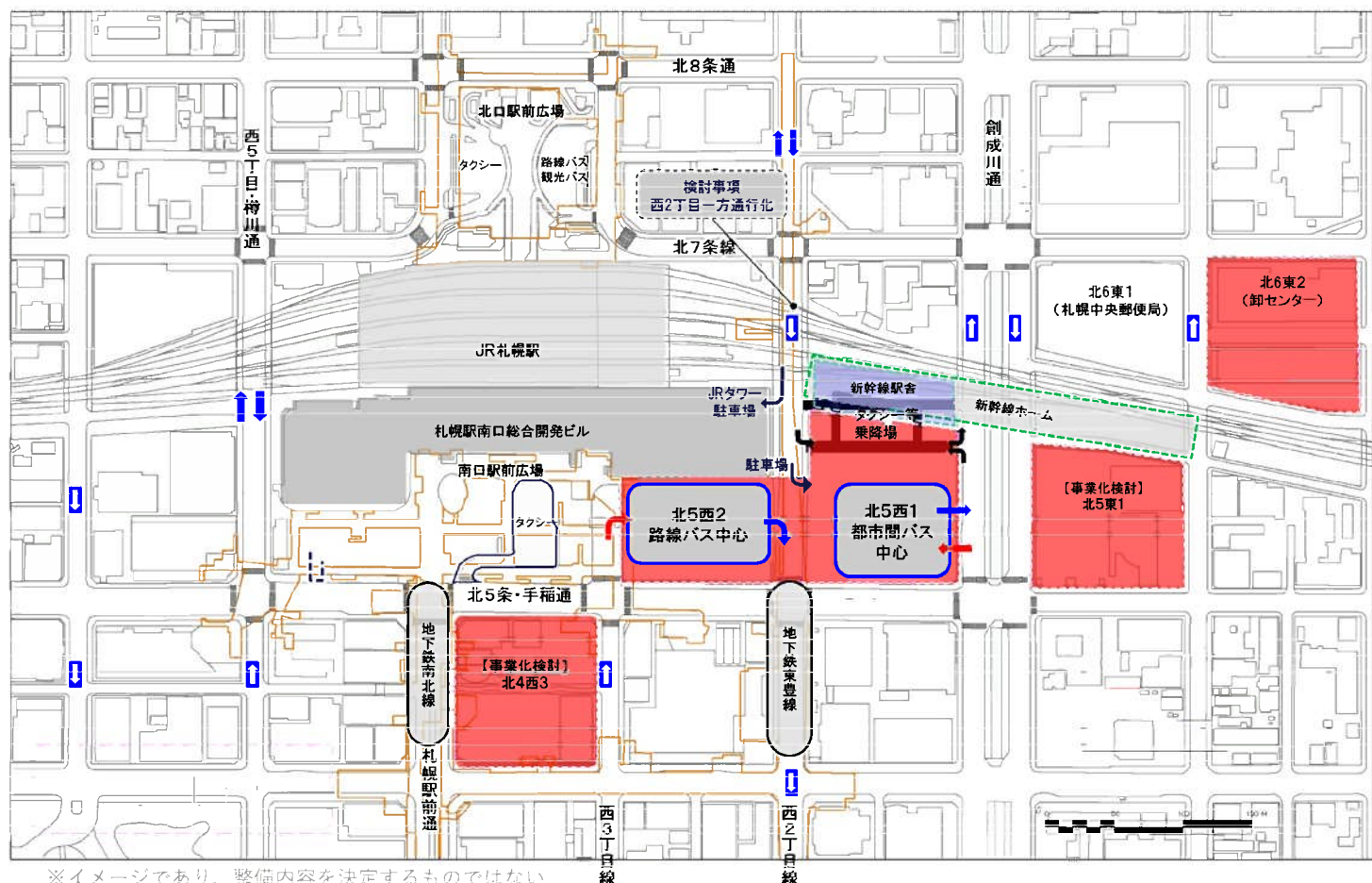
札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

3 札幌駅周辺の開発を見据えた交通課題

札幌駅周辺の再開発・駅前広場の再整備計画を踏まえ、札幌駅周辺の交通円滑化が求められています。

札幌駅周辺の駐車待ちやバスの乗降による通行障害、札幌駅前への通過交通流入による混雑が発生しており、現在事業化検討が進展している札幌駅周辺の再開発による発生交通や駅前広場の再整備も踏まえた面的なマネジメントが必要です。

■札幌駅周辺の再開発イメージ



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

■札幌駅周辺の混雑状況



バスの乗降による通行障害



札幌駅周辺への通過交通流入による混雑



バス、一般車、路上駐車、駐車待ち車両による混雑

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。

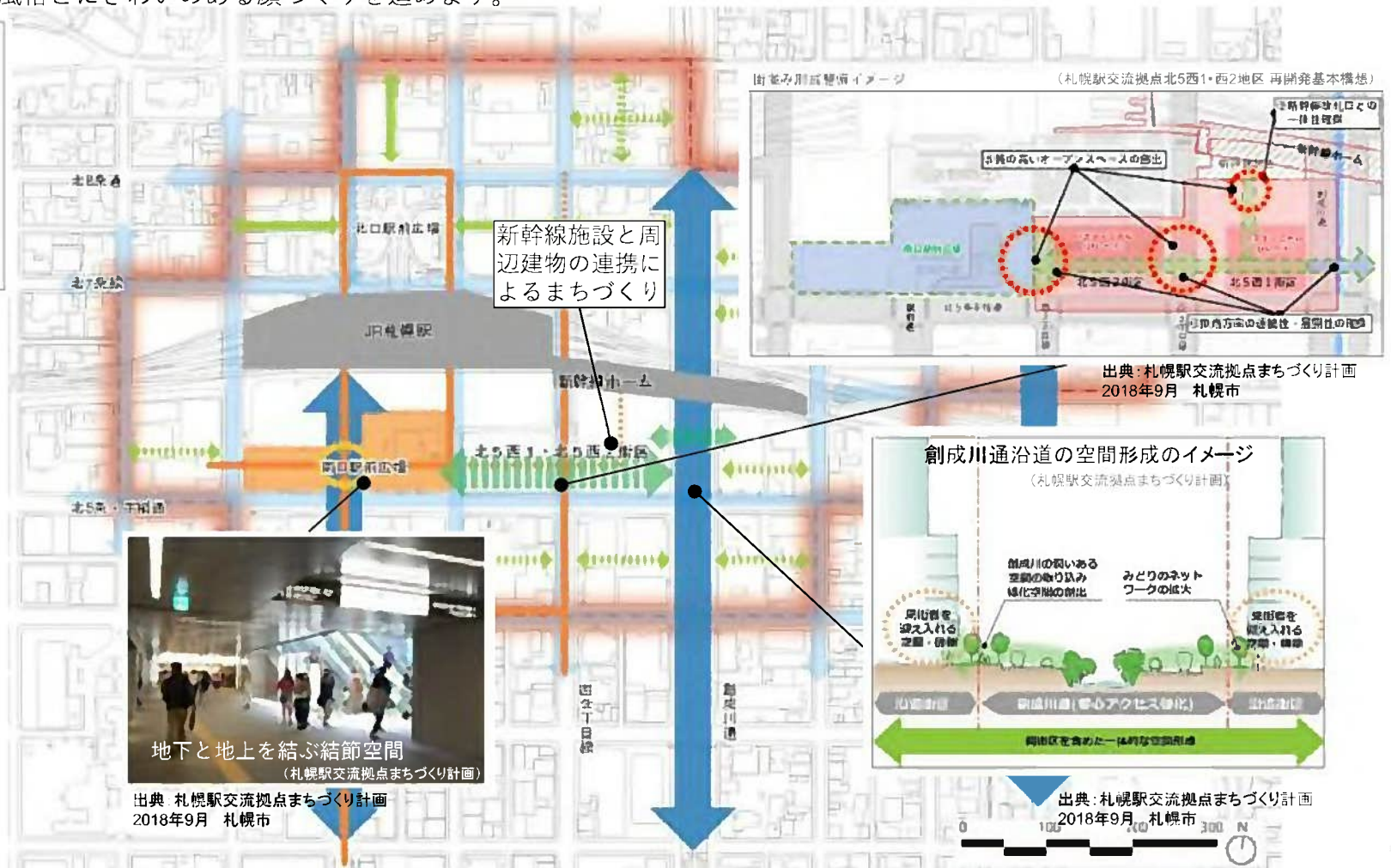
■札幌駅交流拠点まちづくり計画のイメージ

- ・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。



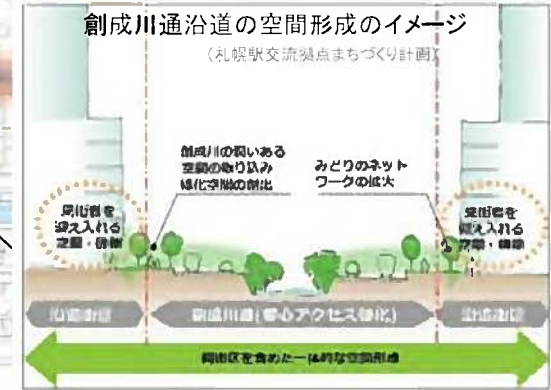
回遊性を高める
街区内の半屋外貫通通路のイメージ
(京橋エドグラン)

出典：札幌駅交流拠点まちづくり計画
2018年9月 札幌市



地下と地上を結ぶ結節空間
(札幌駅交流拠点まちづくり計画)

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

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。



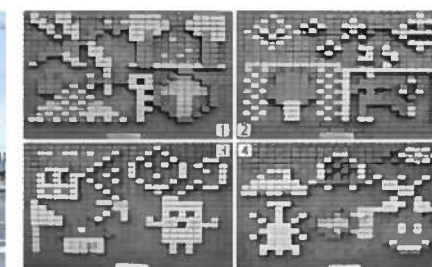
復元後の創成橋

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壁。1白石小学校、2本通小学校、3北郷小学校、4北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



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

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）

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

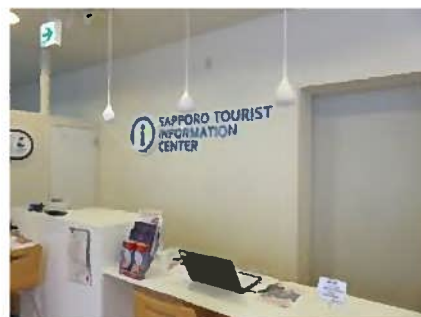
道都札幌の顔として、札幌・北海道の魅力・情報を発信するとともに、海外からの観光客等にもわかりやすい国際水準・多言語対応の総合的なサイン計画を検討します。

■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)



三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

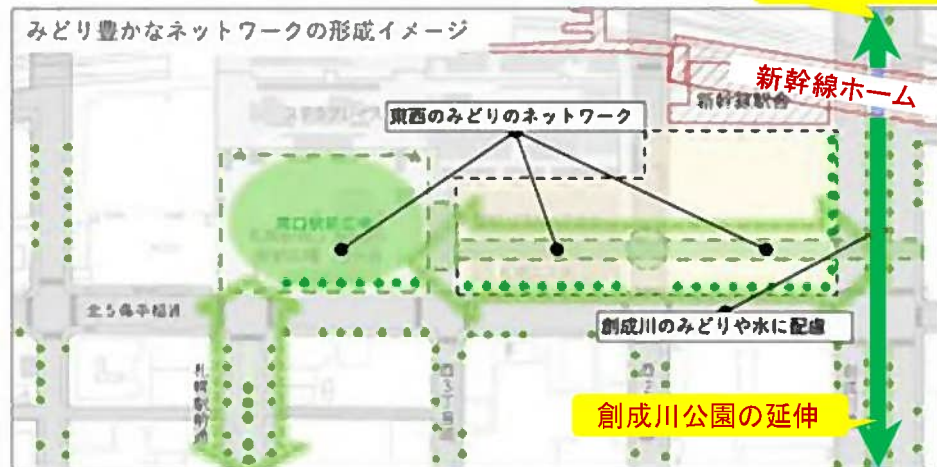
当該地区から創成川につながる連続的な緑化による緑のネットワークを整備します。特に創成川を重要な景観要素として位置づけ、創成川公園の延伸や新幹線駅からの軸線の景観について、視点場の設定も含めて検討します。

■みどり豊かなネットワークの形成

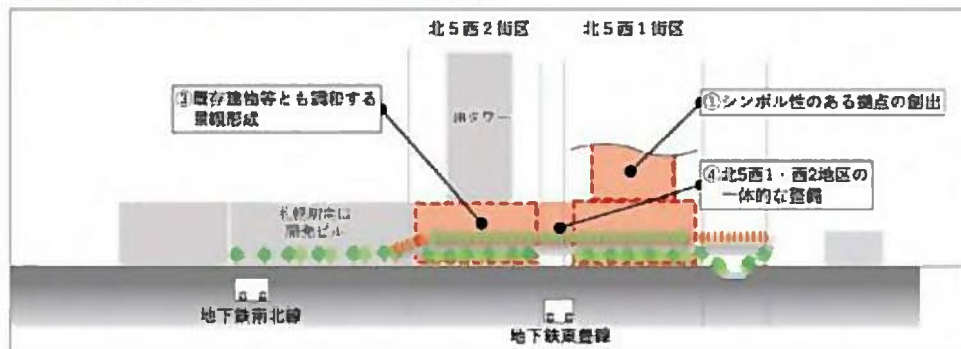
南口駅前広場から創成川通までの緑化など、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。

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」

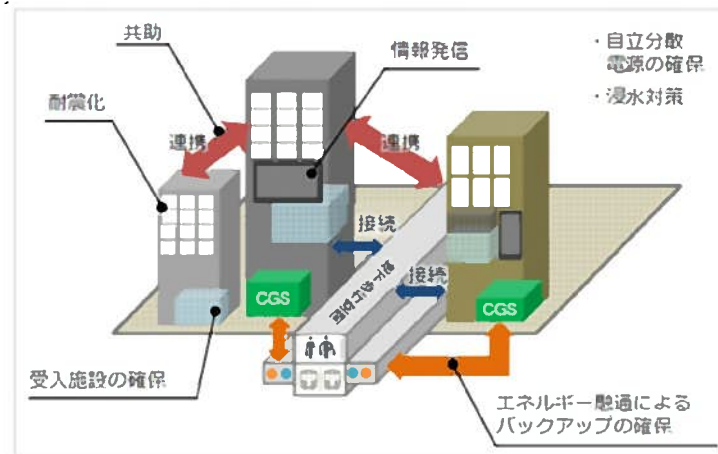
■ 戦略推進のための施策

- ・北海道、札幌を象徴する豊かなみどりを感ずる空間の創出
- ・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。

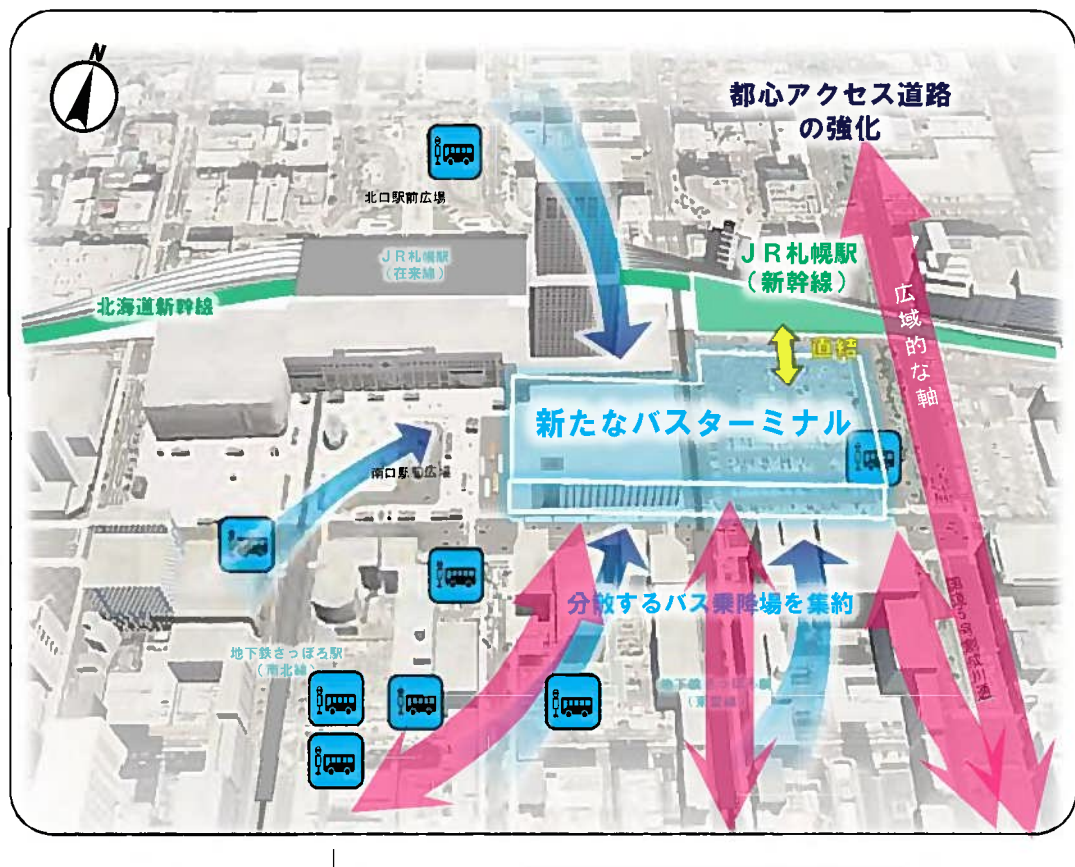
※周辺の関連計画との調整が必要。

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



■創成川通の混雑



■バス乗降による混雑

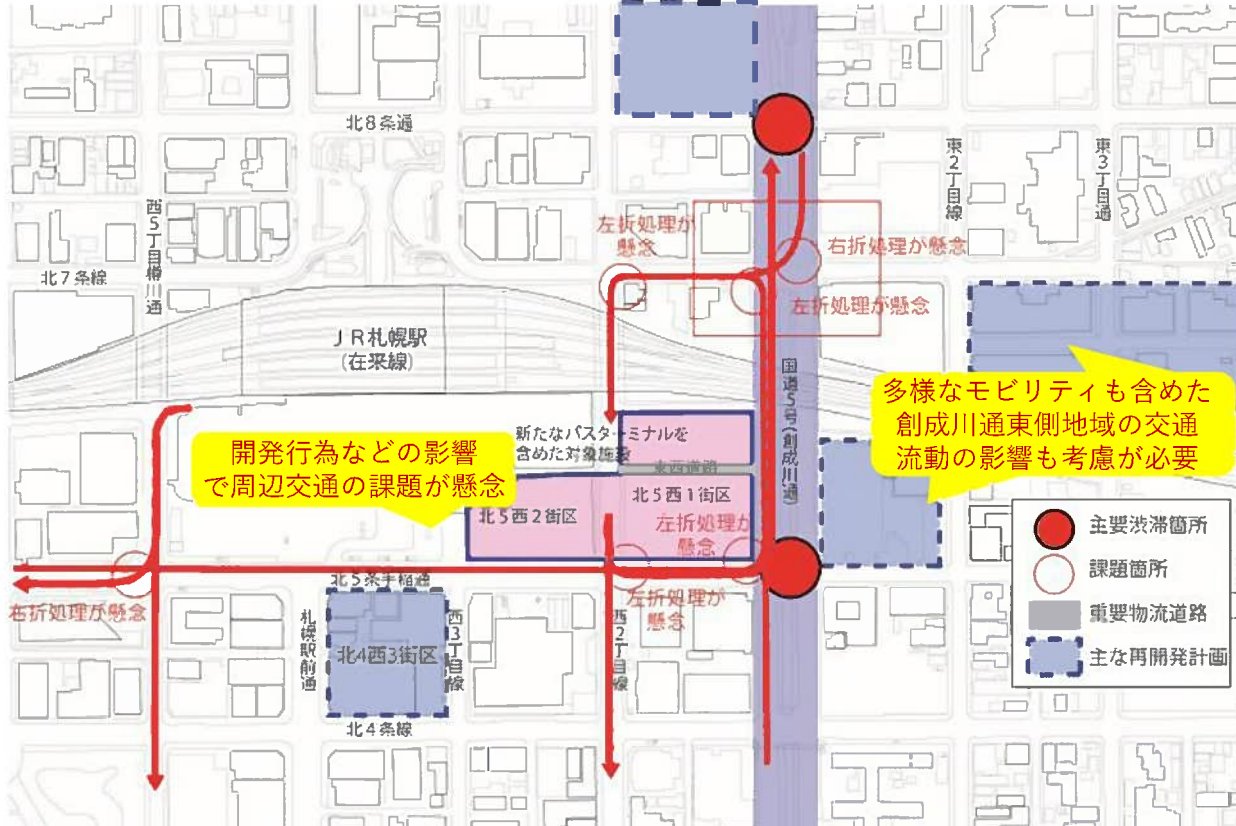


2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

2-2 再開発とあわせた交通マネジメント

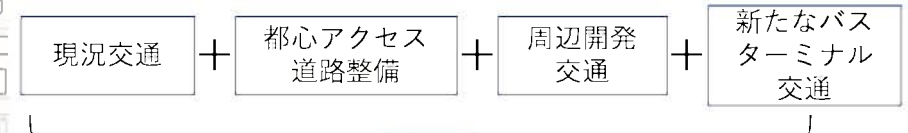
札幌駅周辺の開発を見据え、最新の開発条件を踏まえた上で、将来交通による周辺交通への影響検証とあわせて、札幌駅周辺の交通環境の改善策を検討します。

■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

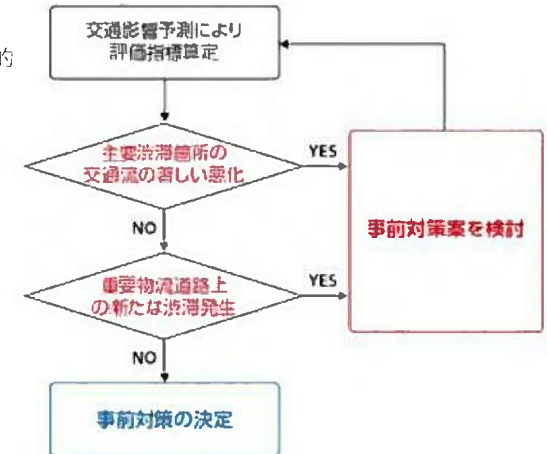
事業者による面的な対策の検討
(主要渋滞箇所と重要物流道路への影響を対象)

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】

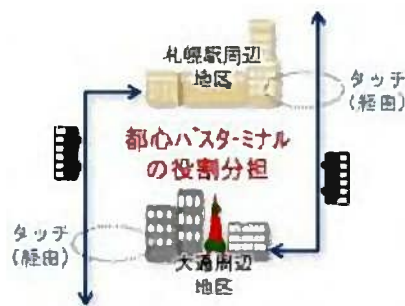
- バスターミナルは、駅南口周辺に点在するバス停留所を集約することを基本とし、北5西2街区は市内路線中心、北5西1街区は都市間中心として、それぞれ1階に配置します
〔札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想〕（札幌市・令和元年10月策定）

【都市間バスの集約】

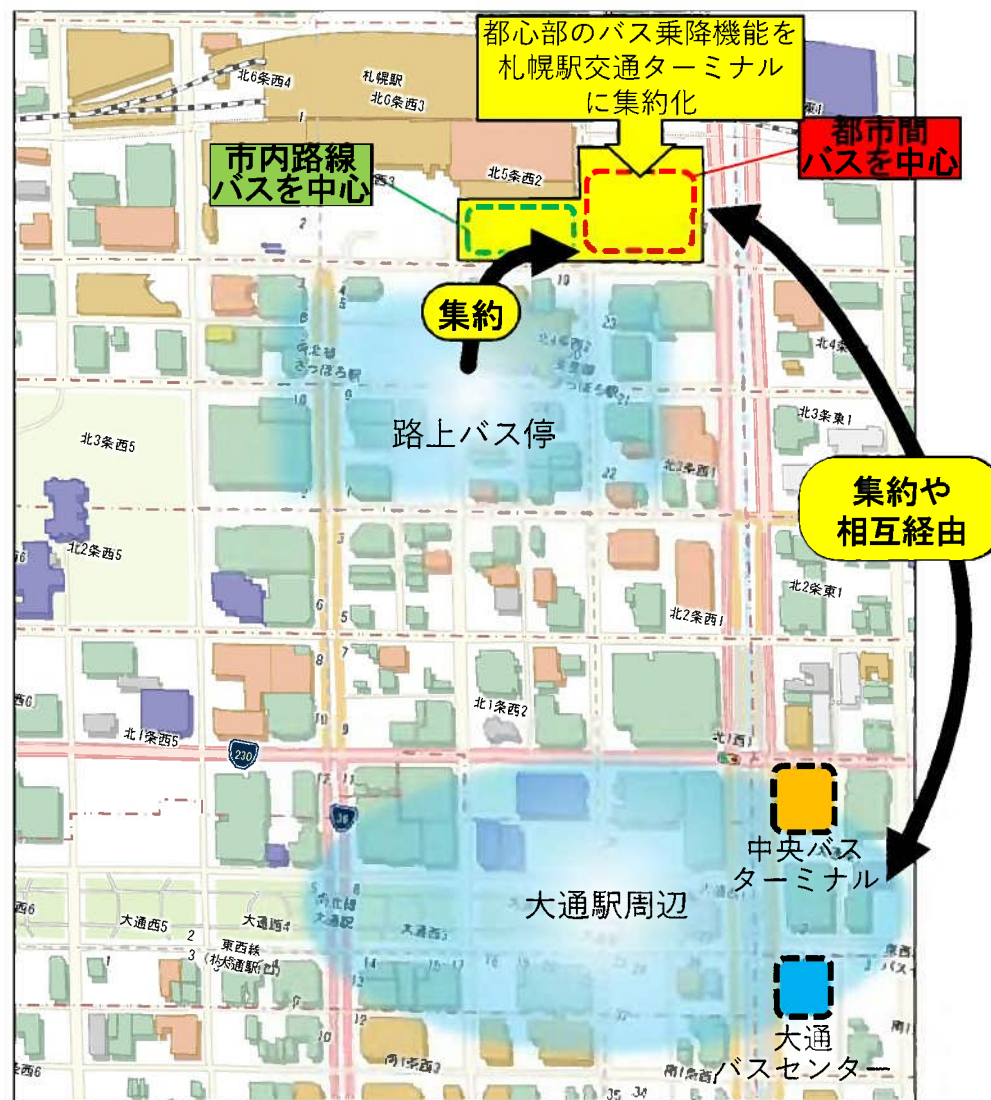
- 北5西1街区の都市間中心のバスターミナルは、札幌駅南口周辺の路上発着便および大通バスセンター発着便を集約することを基本として検討を進める。

【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。

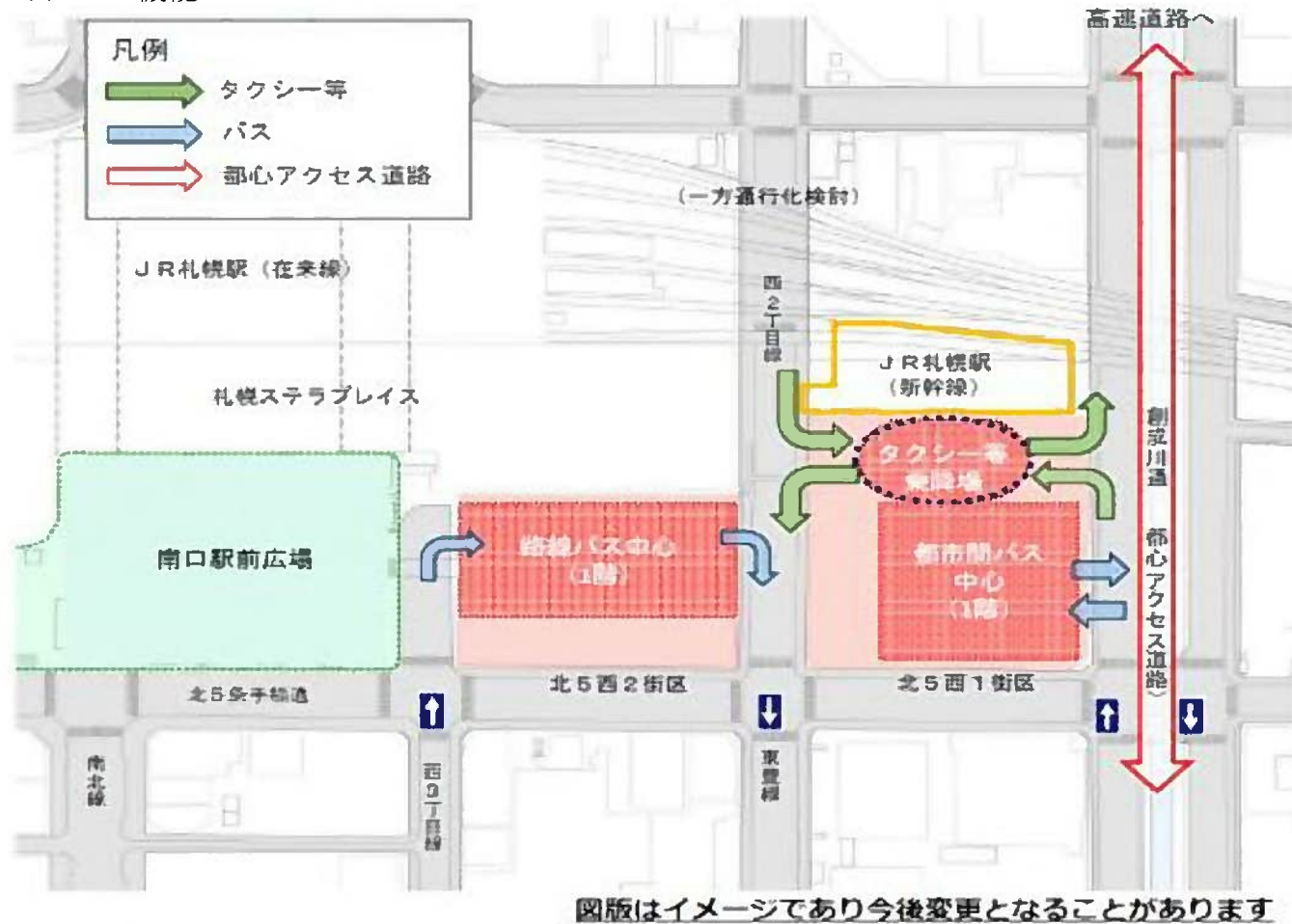


2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

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



※「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(R1.10.31_札幌市)、「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設立のお知らせ」(R1.11.11_札幌市・JR北海道)より作成

2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

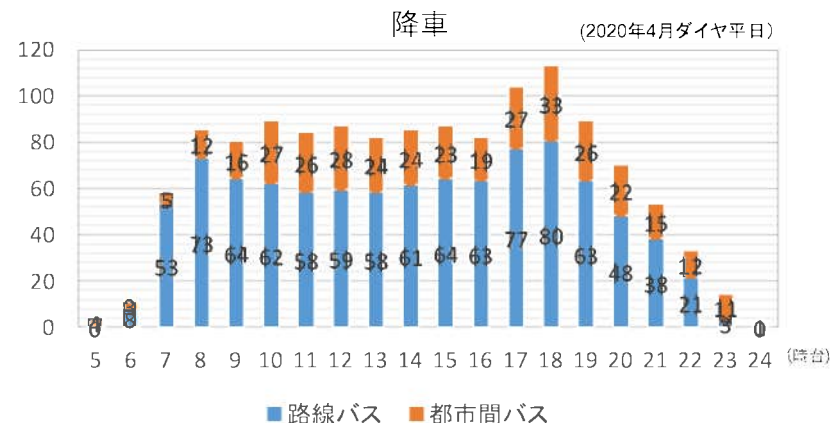
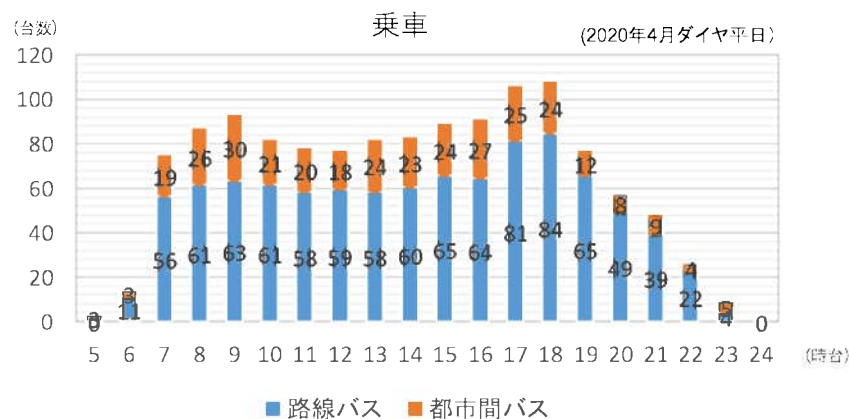
2-3 バスターミナルの集約

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

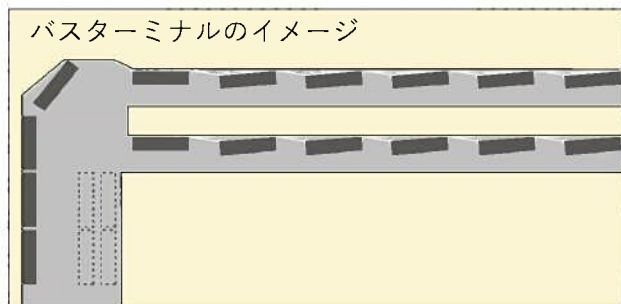


シミュレーションに用いた時間帯別の便数
(現況実績(ピークの18時台)をベースに将来推計を実施)

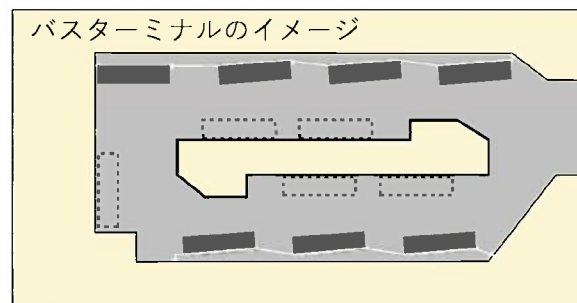
■バスターミナルの規模

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)

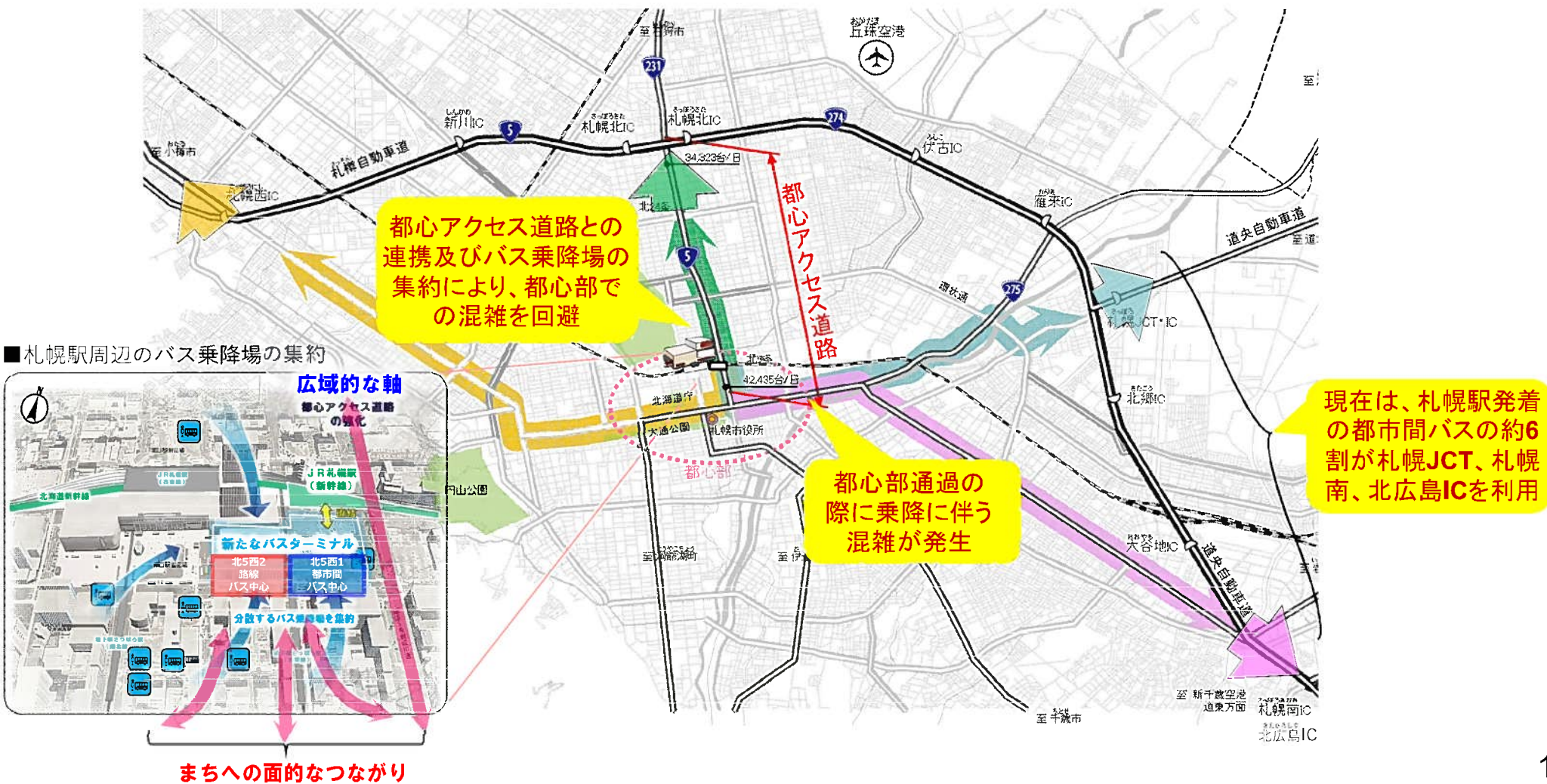
※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。また、必要バース数は、今後の検討において変更の可能性があります。

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

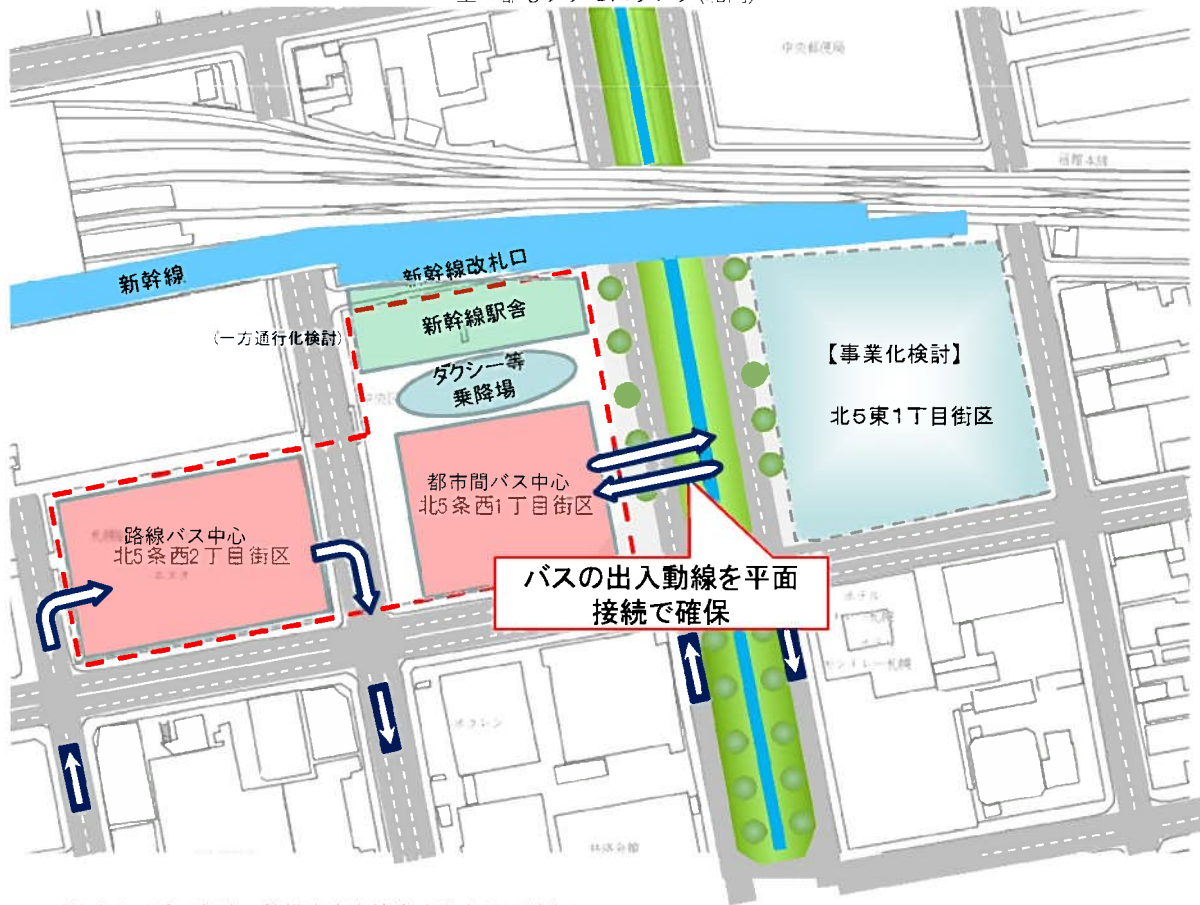


2 交通拠点形成とモビリティネットワーク

2-5 国道5号創成川通との接続

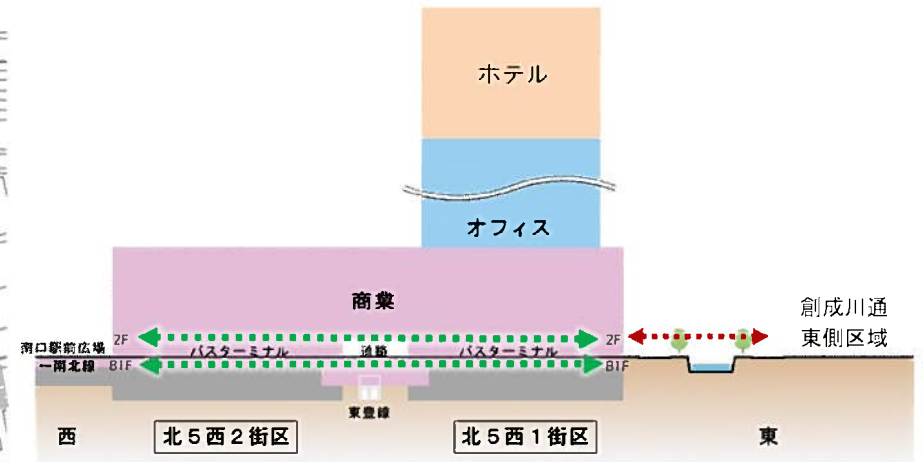
国道5号創成川通との連携強化のために、バス交通が円滑に出入りするための動線確保について検討します。

■ 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施（2017年～2019年）



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）



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）



バスや鉄道等の集約型公共交通ターミナル（兵庫県神戸市）
※全国17か所を集約型ターミナル（バスタ）を推進中（2020年4月時点）
出典：国土交通省「神戸三宮駅周辺空間整備事業計画」

※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

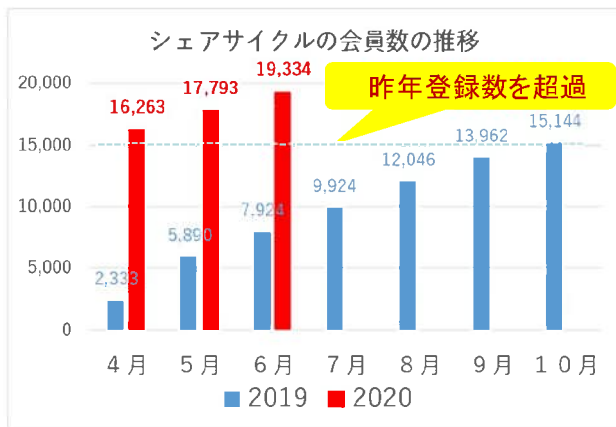
まちへのアクセシビリティの向上や社会課題の解決に向け、公共交通としての役割が高まっている既存のシェアサイクルをまちの軸として活用することを検討します。

・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

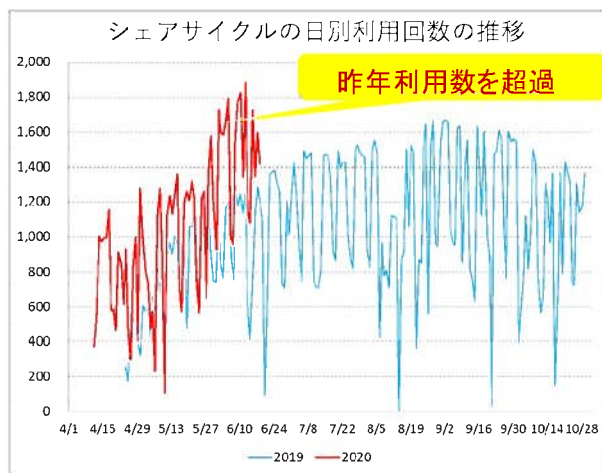
- 公共交通機関の利用**
- 会話は控える
 - 混んでいる時間帯は避けて
 - 徒歩や自転車利用も併用する

厚生労働省HPより



※出典：ポロクルHP

■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

■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

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



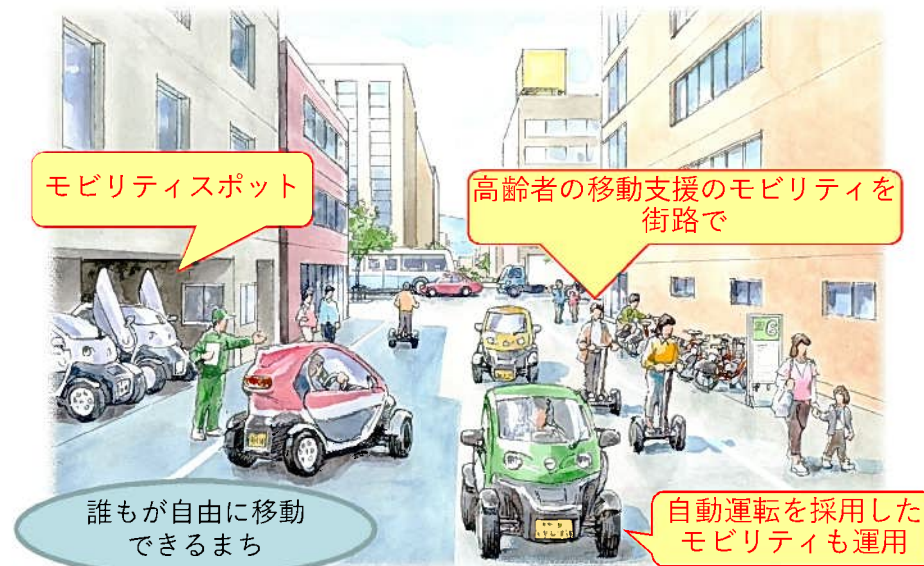
札幌駅周辺地域との往来に利用

■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

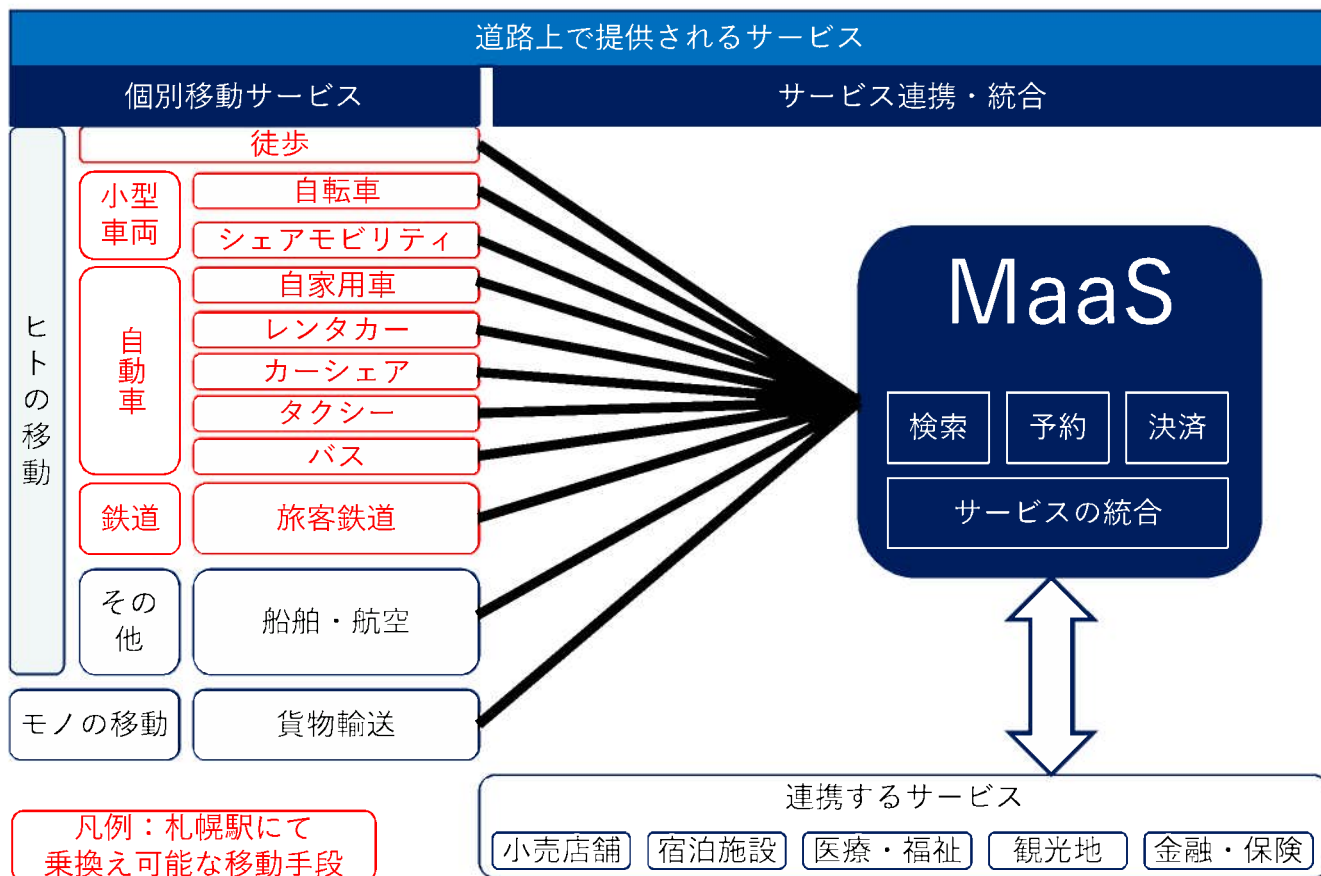


3 情報空間との連携やイノベーションの受容

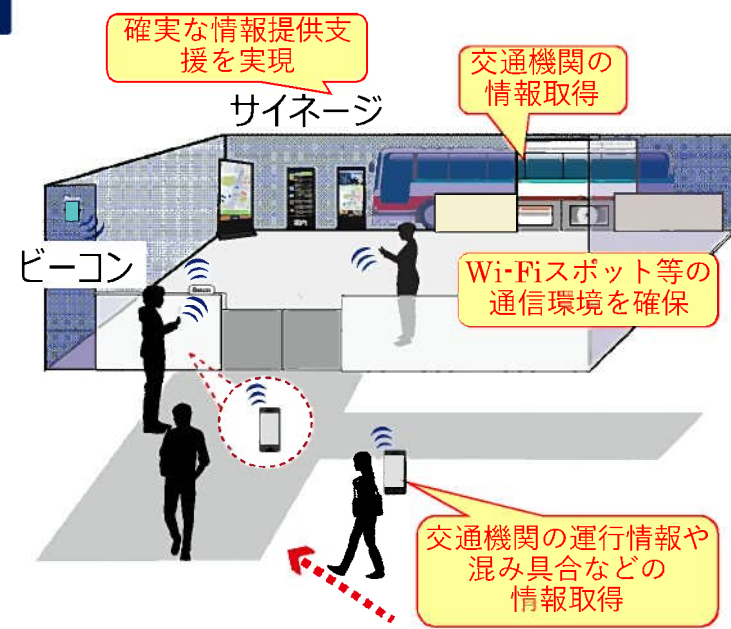
3-4 MaaSによる円滑な乗換えの実現

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）

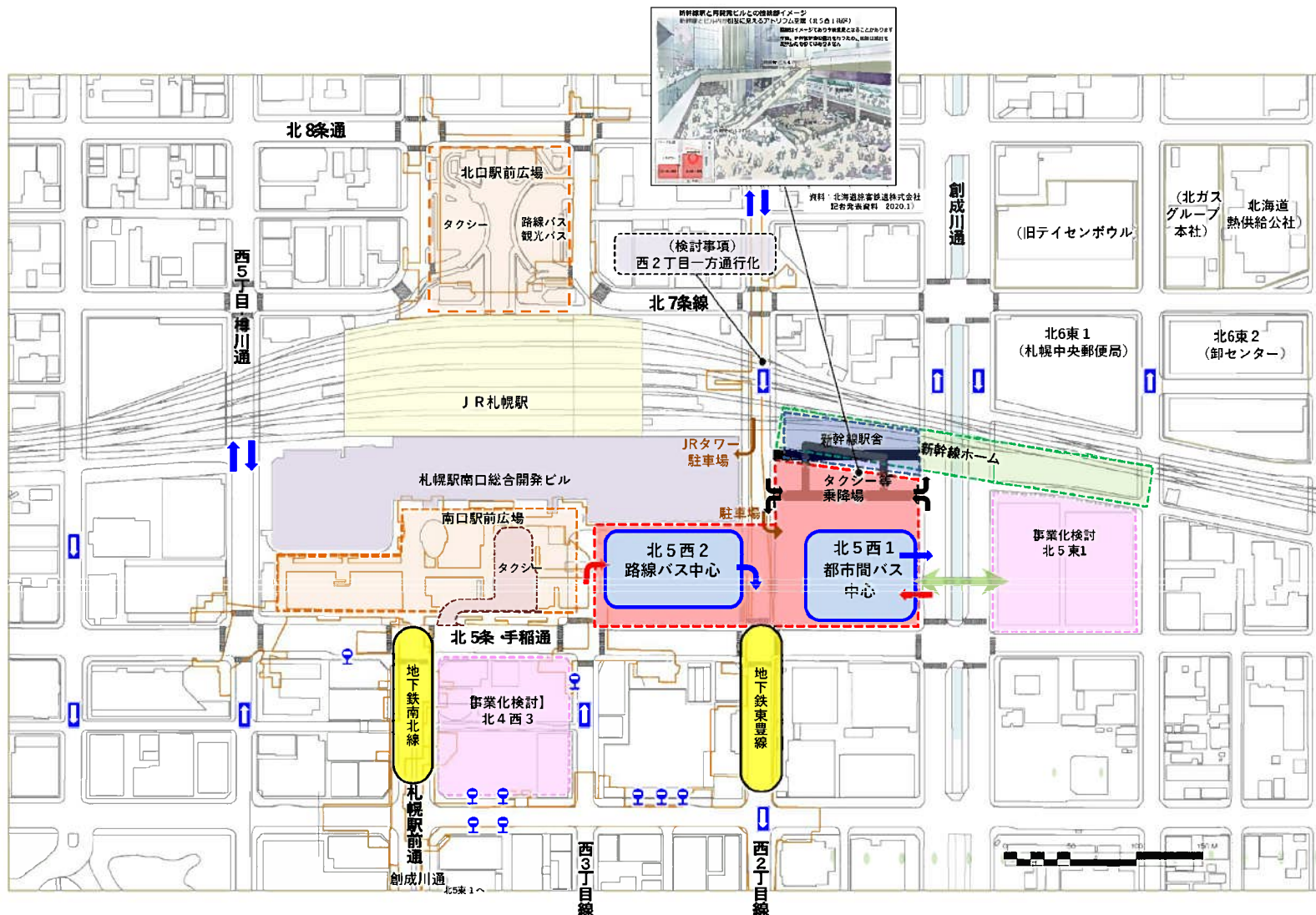


4 持続可能性とまちへの貢献

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



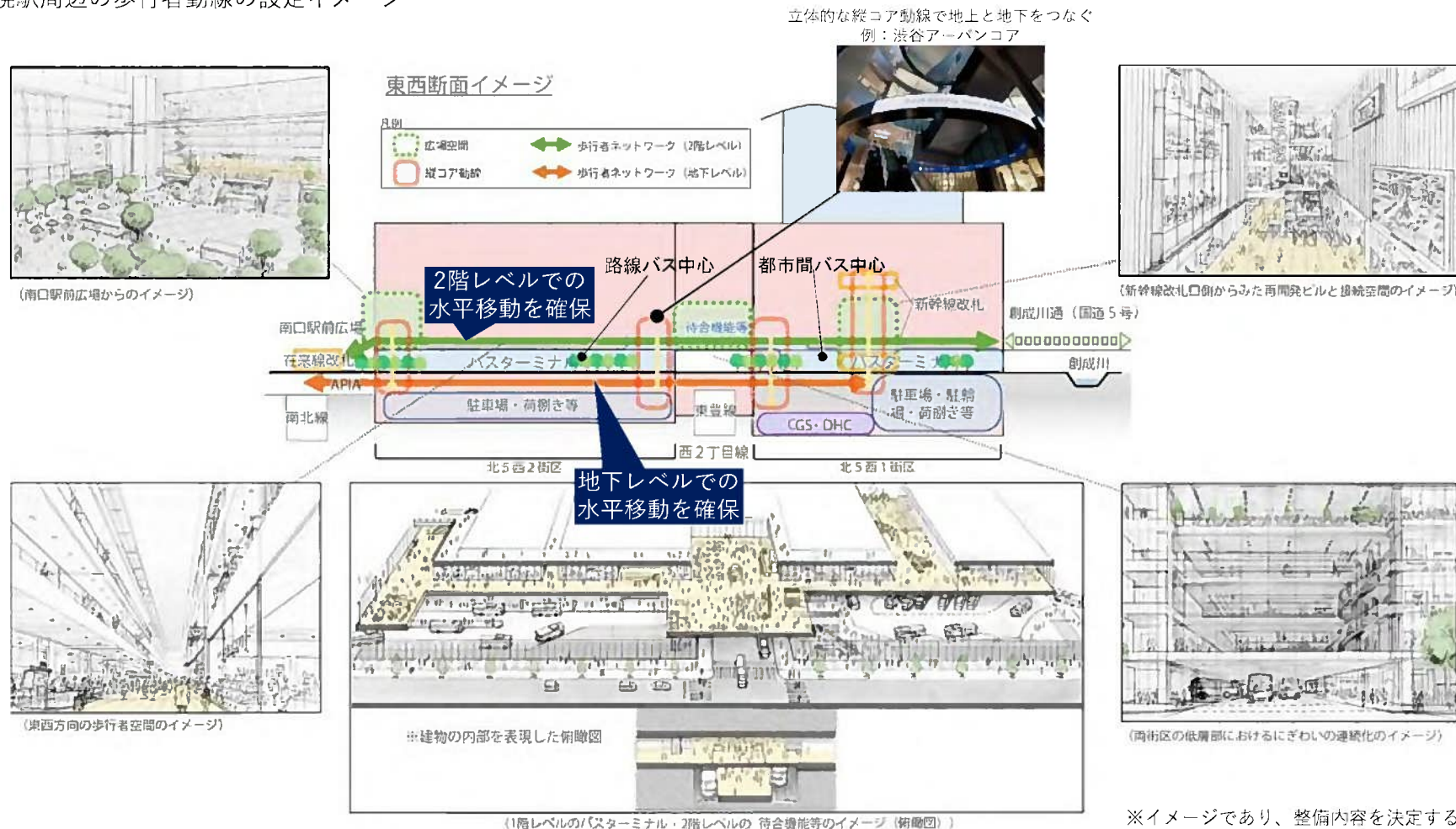
4 持続可能性とまちへの貢献

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



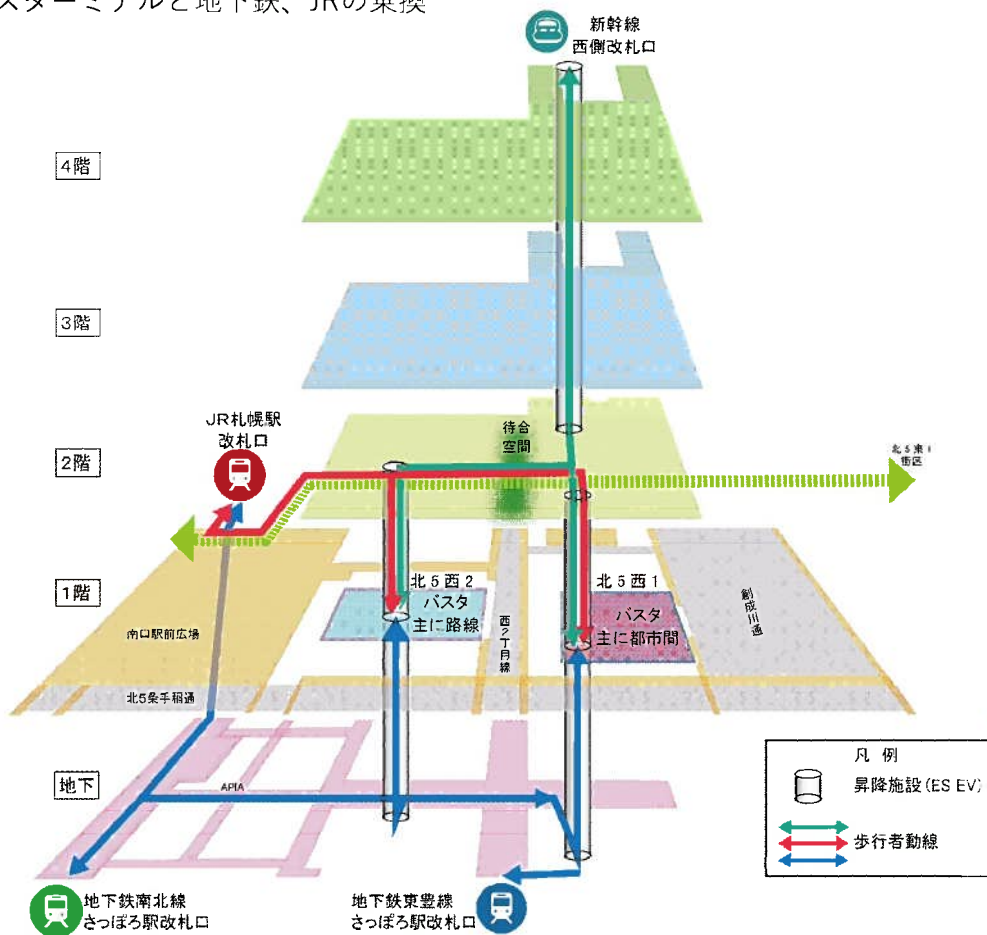
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

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



JR、新幹線と地下鉄の乗換 ※イメージであり、整備内容を決定するものではない



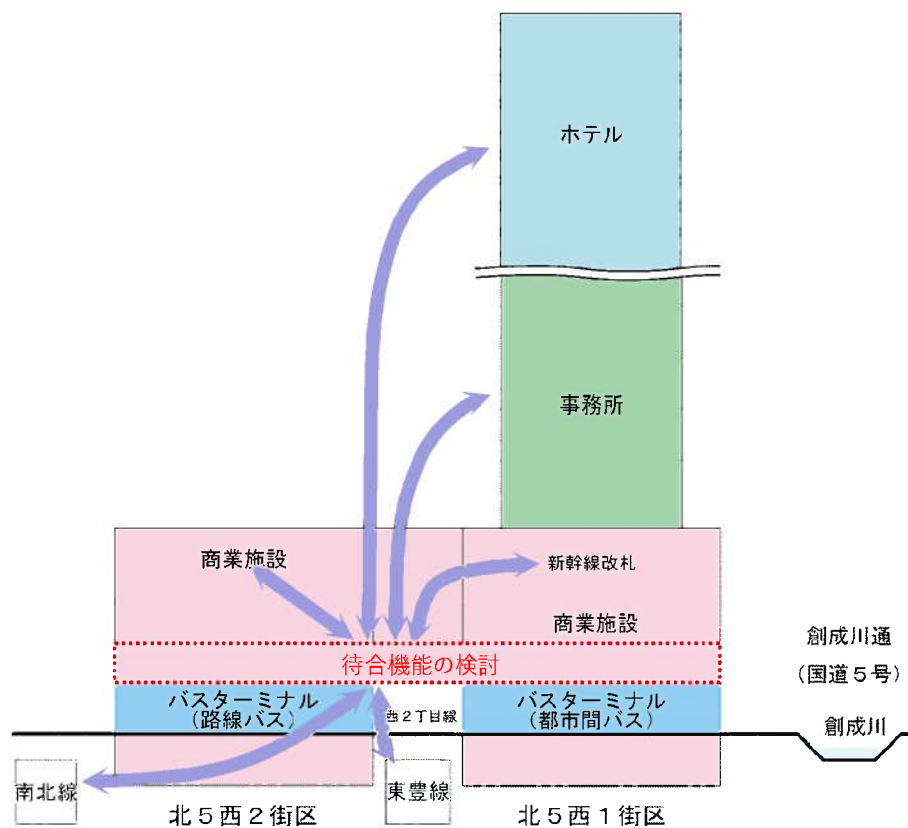
4 持続可能性とまちへの貢献

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。



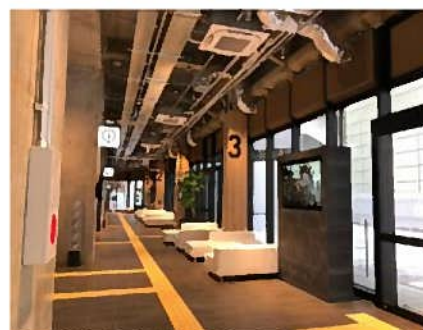
※イメージであり、整備内容を決定するものではない

■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



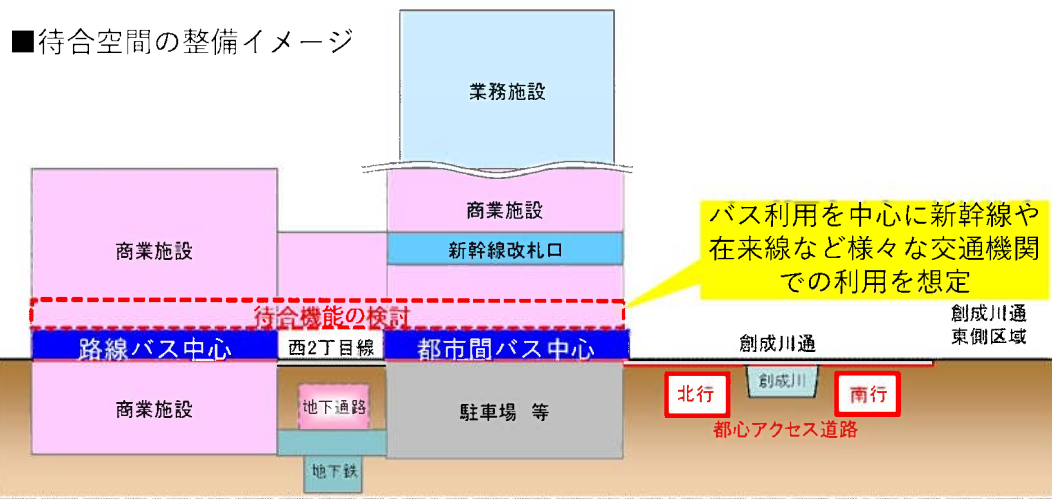
大規模な待合空間 三宮 計画

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。

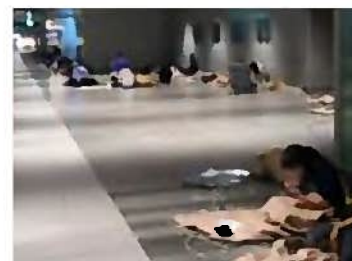
■待合空間に必要な防災機能の検討イメージ



災害情報の提供(多言語)



デジタルサイネージ活用
Sapporo * north2



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



支援物資の配布
出典) 災害写真データベース

※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

5-2 JRや航空機の代替となるバス輸送の検討

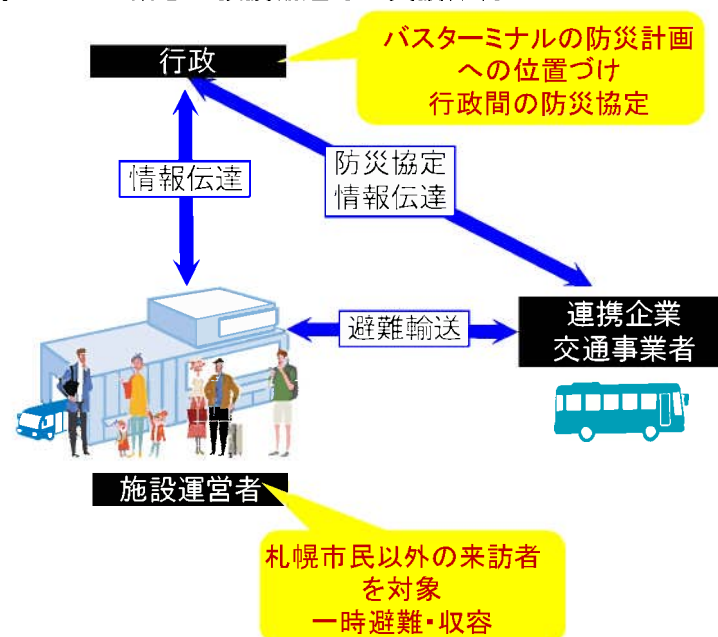
胆振東部地震等の経験を踏まえ、避難者の各地への効率的な輸送において第1次緊急輸送道路である都心アクセス道路（創成川通）と最寄空港と連携した避難支援の考え方を検討。あわせて、災害時の支援体制の中での新バスターミナルの位置づけについても検討します。

■ 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

資料編①

バスターミナルの規模

バスターミナルの規模

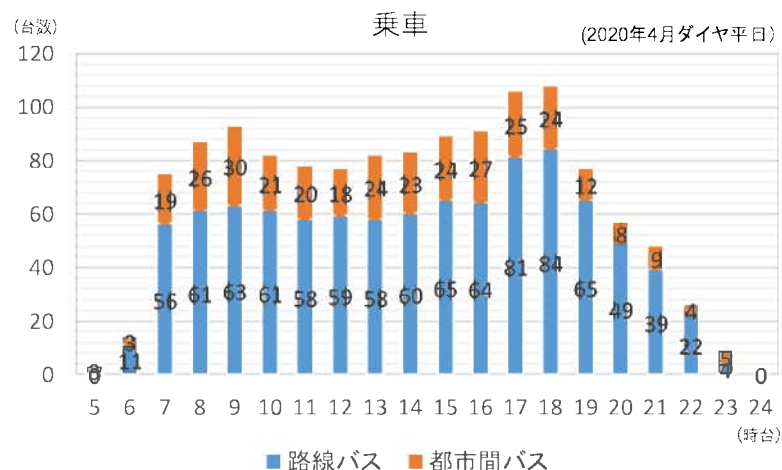
1) シミュレーションによる必要なバース数の設定

現況の実績をベースとして、将来を見据えた路線バス、都市間バスの便数集約のシミュレーションを実施します。

■集約対象のバス乗降所

札幌駅周辺の路上バス乗降所の集約を基本として、必要なバース数の検討を行う。

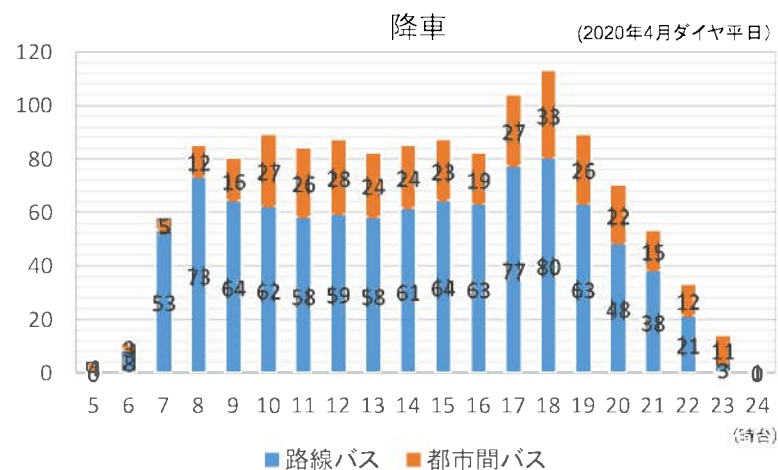
■便数集約のシミュレーション



路線バス

⇒バスの乗客の降車は3分で乗車は7分に設定 ※1

※1 路線バスの乗降の実測時間を基に設定。



都市間バス

⇒バスの乗客の降車は5分で乗車10分に設定 ※2

※2 都市間バスの乗降の実測時間を基に設定。

■必要バース数の設定

現況実績をベースに便数集約シミュレーションを行い、バス利用者の将来推計を反映した結果、円滑な乗降に必要なバース数は路線バスで1.6バース程度、都市間バスで7バース程度となります。(バス利用者の将来推計・バス乗車率を勘案した結果、バス便数の増減無しとして試算している。)

※なお、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。

■今後の検討事項

悪天候時のダイヤの大幅な乱れについての実態の把握とバース数設定への考慮の必要性を検討。
周辺地域における観光バスの駐車実態とバスターミナルへの集約の考え方を検討。

バスターミナルの規模

2) 基準に則ったバスターミナルの仕様の検討条件

他都市の事例も参考にバスターミナルの仕様（走行レーン幅、数、乗降・待機のバースの大きさなど）を検討します。

■バスターミナルの規模を決定する条件

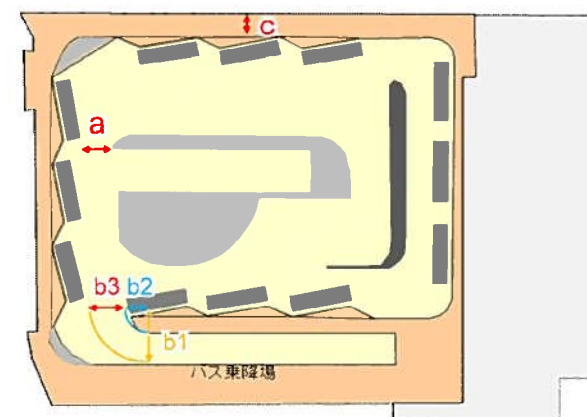
車路などの項目	設計条件等
設計車両	最小回転半径が大きい道路構造令の普通自動車（バス） 既存の利用車両のうち全長・全幅・フロントオーバーハングが大きい車両を考慮
(1) バスの車路幅	<ul style="list-style-type: none"> 車路の幅員は、バスの走行、乗降および待機バースへの出入軌跡による必要幅員を確保する。 車路内に設備機器などの突起物を原則、設けない。
(2) バスの回転半径	<ul style="list-style-type: none"> 道路からターミナルへの出入口は、円滑な通行を確保するため十分な巻き込み形状を考慮する。 ターミナル内の屈曲部は、車路幅と同様にバス軌跡による必要幅員を確保する。
(3) バースの配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> 長さ13m、幅3m以上のバースを確保する。※1 バース間隔6m以上確保する。※2 利用者およびバス事業者が使いやすい計画とする。

■他の主要なバスターミナルでの車路幅など

青字：各バスターミナルを比較した際の最大値
赤字：各バスターミナルを比較した際の最小値

項目	車路の幅員(m)				通路幅員(m)
	a[直線部]	b1[屈曲部 :外側曲線半径]	b2[屈曲部 :内側曲線半径]	b3[屈曲部 :幅員]	c
バスタ新宿【4階】	7	15	11	3	4
熊本桜町バスターミナル【1階】	7	13	8	5	—
博多バスターミナル【3階】	5	10	6	4	—
湊町バスターミナル(OCAT)【2階】	4	12	8	5	—
町田ターミナルプラザ【1階】	5	12	9	3	—
那覇バスターミナル【1階】	5	11	5	6	5

<各幅員の位置>



※国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画検討会 第1回検討資料より抜粋
※通路の幅員については、車路の外周に乗降場が設置されている事例のみ記載

※1 自動車ターミナル法、自動車ターミナルの位置、構造及び設備の基準を定める政令

※2 駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修、平成10年）

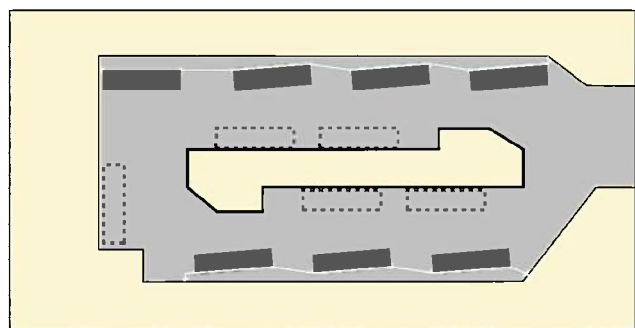
バスターミナルの規模

3) バスターミナルの仕様の検討

バスターミナルの仕様は、走行軌跡による検証に加え、実寸大の走行実験で検証し必要な外形寸法を決定、その上で新バスターミナルの基本計画に反映します。

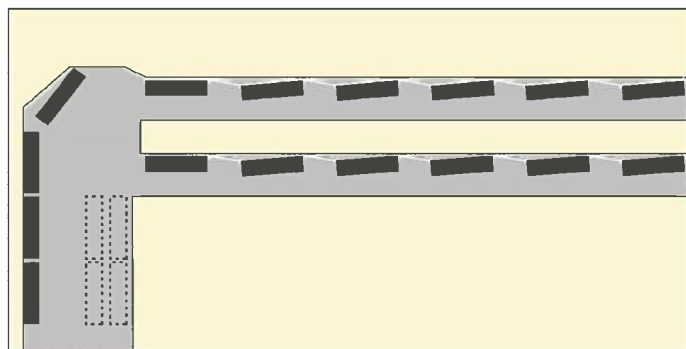
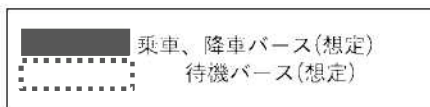
■再開発の基本計画に反映するバスターミナルの仕様の検討結果(概略イメージ)

※イメージであり、整備内容を決定するものではない



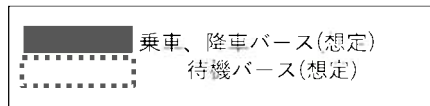
北5西1バスターミナルのイメージ

- バスターミナル敷地規模
【北5西1 都市間バス中心】
乗車、降車バス7バス
待機バス5バス



北5西2バスターミナルのイメージ

- バスターミナル敷地規模
【北5西2 路線バス中心】
乗車、降車バス16バス
待機バス4バス



■実寸大の走行実験 (令和2年7月)



※必要バス数は、今後の検討において変更の可能性があります。

バスターミナルの規模

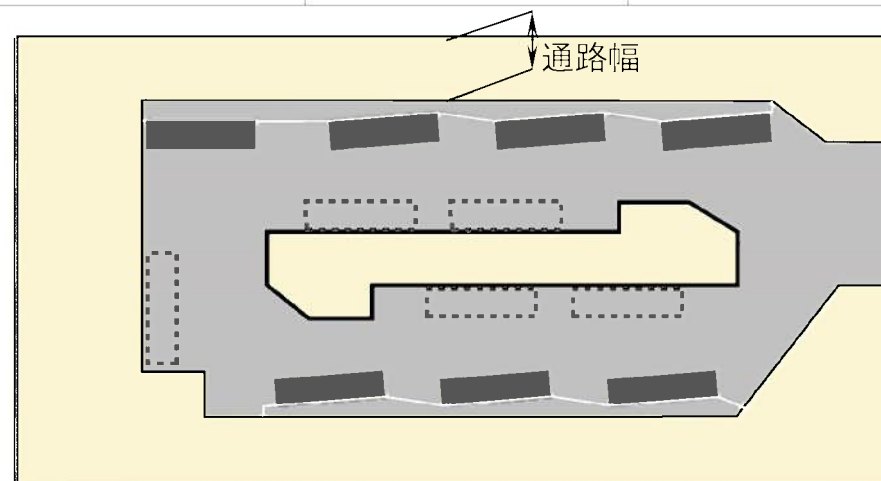
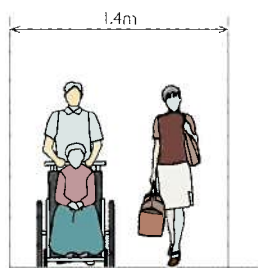
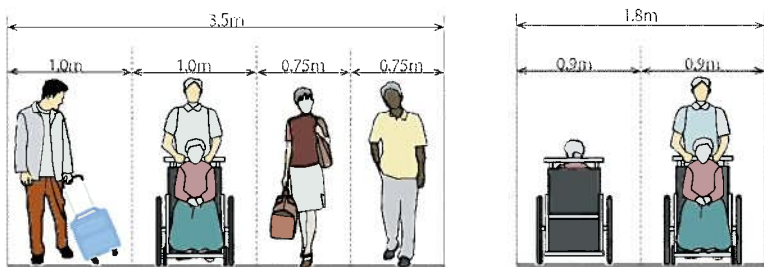
4) 法令等に準拠した通行空間の確保

各種法令やガイドラインに規定される通路幅等に準拠しつつ、大型バッグを持った観光客や、車いす利用者とのすれ違い等の想定される利用シーンに対応可能な通行空間を検討します。

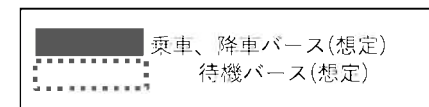
■ 各種法令等に規定される通路幅等

項目	自動車ターミナル法	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	ガイドライン	道路法	札幌市条例	
	自動車ターミナルの位置、構造及び設備の基準を定める政令	移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン	道路構造令	札幌市道路構造の技術的基準及び道路標識の寸法に関する条例	札幌市福祉のまちづくり条例施行規則
乗降場	0.8m以上	—	1.8m以上	記載なし	記載なし	記載なし
通路幅	—	1.4m以上	1.8m以上	記載なし	記載なし	1.8m以上
歩道幅	記載なし	記載なし	記載なし	3.5m以上	3.5m以上	3.5m以上

■ 想定される利用シーンに応じた空間検討例



※イメージであり、整備内容を決定するものではない



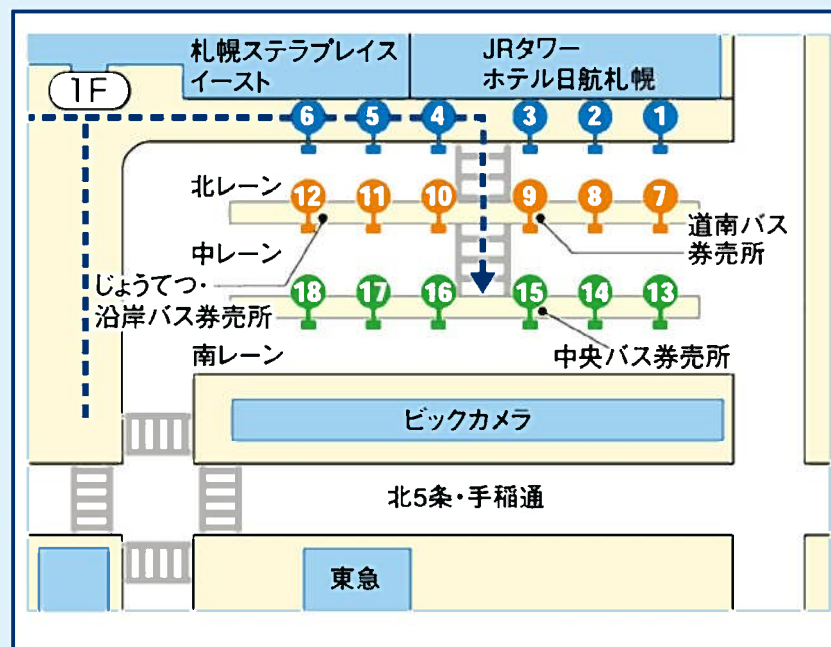
バスターミナルの規模

(参考) 札幌駅バスターミナルにおける乗降場の現状

札幌駅バスターミナル

- ① 小樽駅〈円山・北大経由〉、小樽築港駅、ニセコ、岩内、美国、余市
- ② JR白石駅北口(2)、白陵高校前(5・7・9)、
大麻11丁目(米里経由)(8)
- ③ 新札幌駅(1)
- ④ 北広島西高校(32)、えりも、広尾
- ⑤ 手稲営業所前(55)、手稲鉦山(57)、宮の沢駅前(61)
- ⑥ 手稲鉦山通(快速64)
- ⑦ 啓明ターミナル(51・53)、南町4丁目・真駒内本町(南54)
もいわ山ロープウェイ(50)
- ⑧ 岩見沢、三笠(岩見沢経由)、夕張、栗山
- ⑨ 硬石山・藻岩高校前(南55)、通勤ライナー号(南沢4-3)
- ⑩ 室蘭、登別温泉、伊達、苫小牧、浦河、
洞爺湖温泉、豊浦、白老ウポポイ前
- ⑪ 羽幌・豊富〈留萌経由〉、羽幌〈増毛・留萌経由〉
- ⑫ 定山溪温泉(快速7・8)、かっぱライナー号(定山溪温泉方面)
豊平峡温泉(快速7)、
豊滝(快速7・8)、豊滝〈藤野4-5経由〉(快速7)、
藤野3-2(快速8)

- ⑬ 滝川、新十津川、留萌、苫小牧、室蘭
- ⑭ 旭川、紋別、遠軽(直行便)
- ⑮ 名寄、釧路(昼行便のみ)、北見・網走(昼行便のみ)
- ⑯ 函館(昼行便のみ)、帯広、富良野(芦別経由)
- ⑰ ※定期観光
(ご利用のお客様は2F定期観光バス窓口へ)
ニセコスキー場(冬期間運行)、
札幌国際スキー場(冬期間運行)



資料編②

バス実走実験の概要

バス実走実験の概要

1) バス実走実験計画

バスターミナル走行空間の円滑性を確認するためバス走行実験を行い、基本設計に反映します。

- ・バス実走実験については、基本計画におけるバスターミナルの規模（壁や柱）を実寸大で仮設材を用いて再現。
- ・また、バス実走実験にあたり、バス事業者に留意点を伺い、そのご意見を検証ケースに反映。

■北5西1 都市間バスを基本

【実走ケース一覧】

ケース	ケース概要
1	創成川通からの左折in
2	バス⑥in
3	バス④in
4	バス②に停車時にバス①out
5	バス⑥停車時にバス②out
6	バス⑫停車時にバス③out
7	バス④から創成川通りout
8	バス②停車時にバス⑧in (SB)
9	バス③停車時にバス⑩in (SB)
10	バス⑫in (SB)
11	バス⑪停車時にバス⑦in (SB)
12	バス⑫停車時にバス⑨out→周回
13	バス⑥停車時にバス⑫out
14	バス⑪停車時にバス⑦out
15	バス④停車時にバス⑩out
16	バス④out (周回)
17	バス④・バス⑧停車時にバス⑩out
18	バス⑩停車時にバス⑪out
19	バス⑩停車時にバス⑪in
20	バス2台並列待機時に創成川通からの左折in (柱無し)

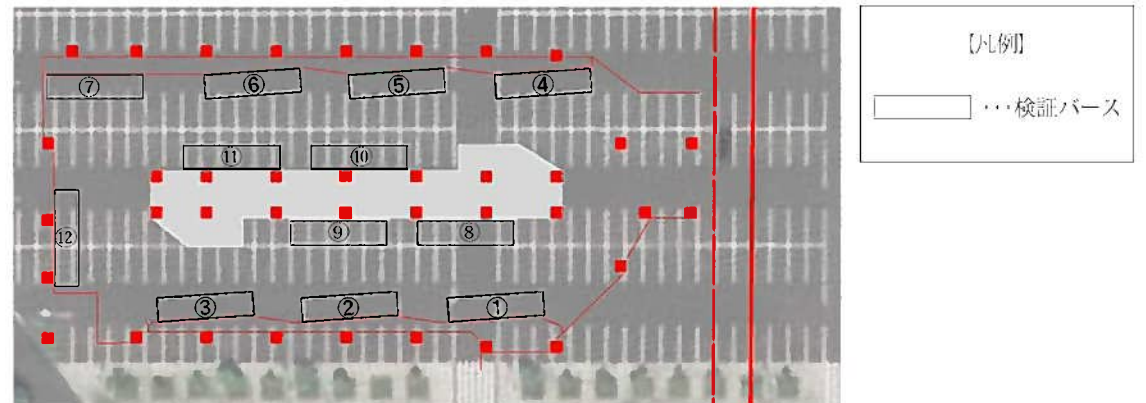
■実験実施日

令和2年7月15日(水) 10時~17時

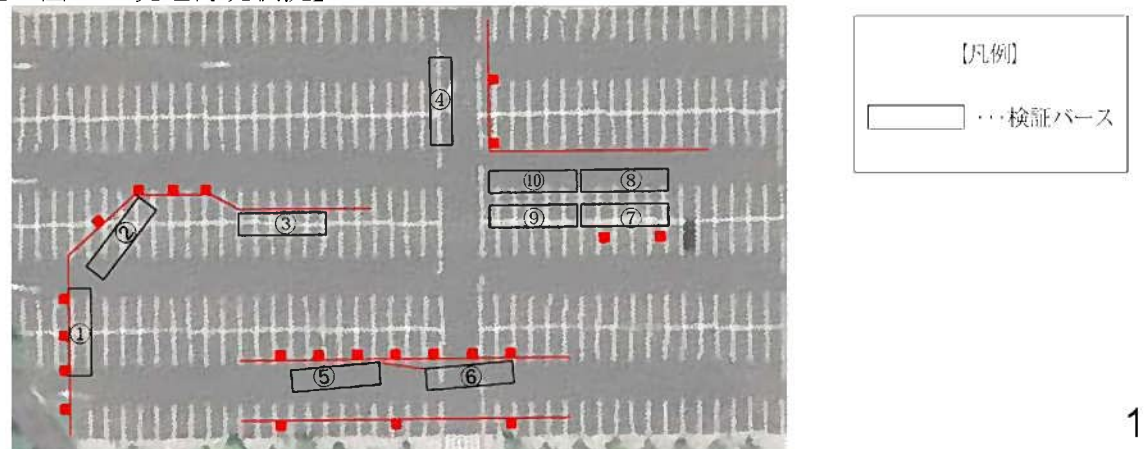
■実験場所 モエレ沼公園 東側駐車場

■使用車両 実際に運用中の車両により実走実験実施

【北5西1 現地再現状況】



【北5西2 現地再現状況】



■北5西2 路線バスを基本

【実走ケース一覧】

ケース	ケース概要
1	バス②in
2	バス③停車時にバス②out
3	バス⑤停車時にバス⑥in
4	バス⑥停車時にバス⑤out
5	バス⑧停車時にバス⑦in
6	バス⑩out
7	バス⑩停車時にバス⑨out
8	バス⑨・バス⑩停車時に南レーンin

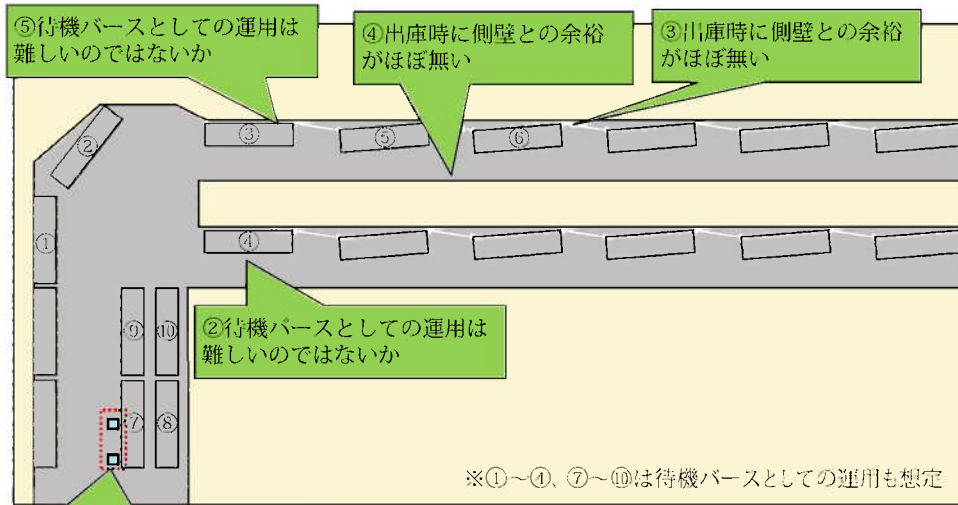
バス実走実験の概要

2) バス実走実験結果

■再開発の基本設計への反映を検討するご意見（参考）

【北5西2】

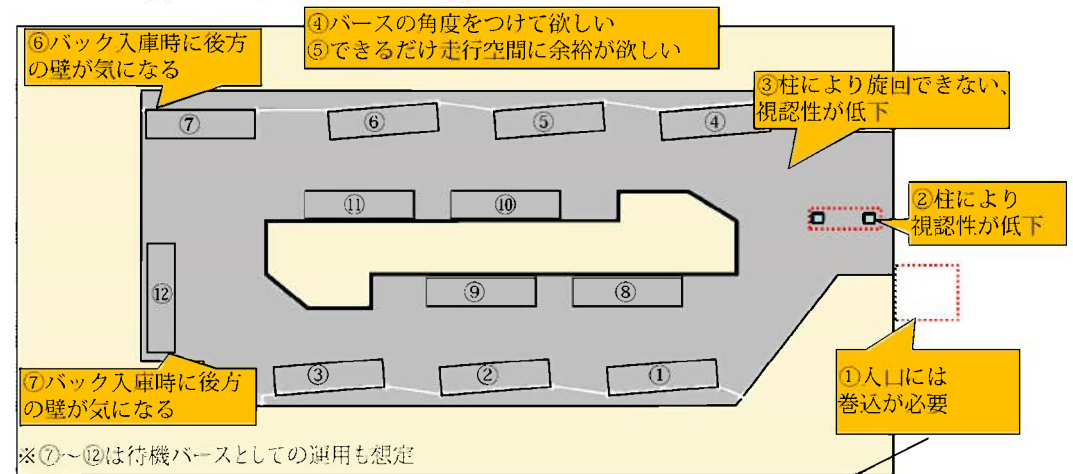
- ①(支障とならないが)可能であれば柱を移動して欲しい
- ②待機バースとしての運用ではなく、降車専用ではないか
- ③出庫時に側壁との余裕がほぼ無い
- ④出庫時に側壁との余裕がほぼ無い
- ⑤待機バースとしての運用ではなく、降車専用ではない



北5西2イメージ

【北5西1】

- ①入口には巻込みが必要
- ②柱により視認性が低下
- ③柱により旋回できない、視認性が低下
- ④バースの角度をつけて欲しい
- ⑤できるだけ走行空間に余裕が欲しい
- ⑥バック入庫時に後方の壁が気になる
- ⑦バック入庫時に後方の壁が気になる



北5西1イメージ

■検証状況



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

資料編③

上位計画関連

上位計画関連

1) 札幌駅交流拠点まちづくり計画

「札幌駅交流拠点まちづくり計画」における、取り組みの方向性を踏襲し、北海道・札幌の玄関口にふさわしい、魅力的で一体感のある空間の形成を目指します。

《取組の方向》

1) 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る

- ①新幹線駅施設と周辺開発の連携によるまちづくり
- ②パブリックライフ※を実現する南口駅前広場の再整備
- ③地下と地上を結ぶ結節空間の充実
- ④南口駅前広場と創成東地区との結びつきを高めるオープンスペースの形成
- ⑤駅とまちが一体的に感じられる景観の形成

※パブリックライフ：働く、学ぶ、遊ぶ、住むといった基本的な都市の生活を支える交流・社会活動。
言葉を交わす直接のやり取りだけでなく、人と人、人と都市空間とのコミュニケーション活動。



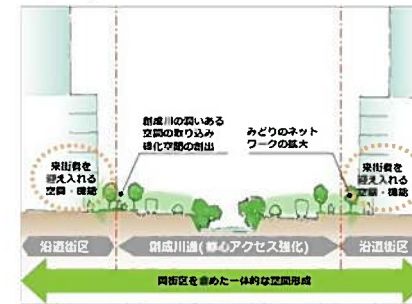
JR札幌駅南口広場



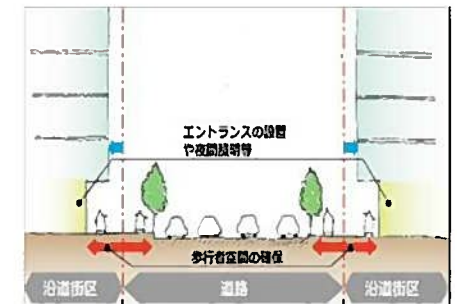
バリアフリー動線を備え地上とつながる空間のイメージ(札幌駅地下街(APIA))

2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する

- ⑥都心のにぎわいと活力を象徴する骨格軸・展開軸の空間形成
- ⑦回遊性を高める歩行者空間・辻広場の形成
- ⑧界わい性を感じられる多様な通り抜け空間の形成



創成川通沿道の空間形成のイメージ



安全かつ快適な歩行者空間のイメージ

3) 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する

- ⑨1年を通じて快適な屋内公共空間の形成
- ⑩質の高い地下歩行者ネットワークの形成



接続部における滞留空間のイメージ
(札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ))



地上の様子が感じられる明るい地下広場のイメージ(大通ビッセ)

上位計画関連

2) 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想

「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」での、道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出を目指します。

《整備方針》「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(2019年10月策定・札幌市)

1. シンボル性のある拠点の創出

- 札幌の新たなシンボルとなる拠点の創出を目指します。

2. 新幹線改札口との一体性確保

- 新幹線改札口と本再開発ビルとが一体感を持つよう接続するとともに、道都札幌の玄関口にふさわしい開放感のある設えを確保します。

3. 既存建物等とも調和する景観形成

- 高層部のセットバックにより圧迫感を軽減するとともに、建物低層部の軒高、色彩、意匠等、南口駅前広場や周辺建物との調和に配慮します。
- 南口駅前広場からの景観に配慮し、北5西2街区の建物高さは抑える一方で、北5西1街区は高度利用を図り、2街区間でメリハリのある景観を形成します。

4. 北5西1・西2地区の一体的な整備

- 新幹線駅施設から既存の各交通機関とをつなぐ歩行者動線を連続的に確保でき、スケールメリットを活かすことができることから、北5西1・西2地区を一体的に整備します。
- 2街区の一体性確保のため、西2丁目線上空(デッキレベル)の利用を図ります。

5. 質の高いオープンスペースの創出

- 東西の人の流れを促し、両街区一体のにぎわいを生み出すオープンスペースを整備します。
- 四季を問わず快適に利用でき、災害時の一時滞在施設としての利用も考慮したゆとりある空間を整備します。

6. 東西方向の連続性・展開性の確保

- 南口駅前広場と一体的なにぎわいを作り出し、創成東地区へ波及させるような空間を整備します。
- 南口駅前広場と連続する駅前の新たな顔となる空間を整備します。

7. 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。



創成川通

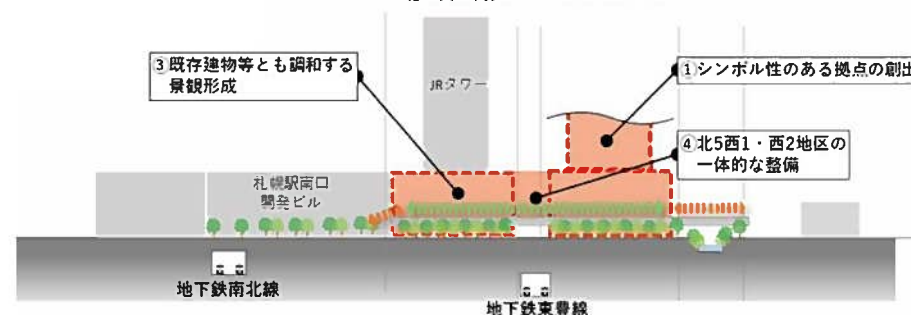


みどりが感じられる屋内空間のイメージ
三井JPビル(札幌市)



街並み形成整備イメージ 地上・デッキレベル

北5西2街区 北5西1街区

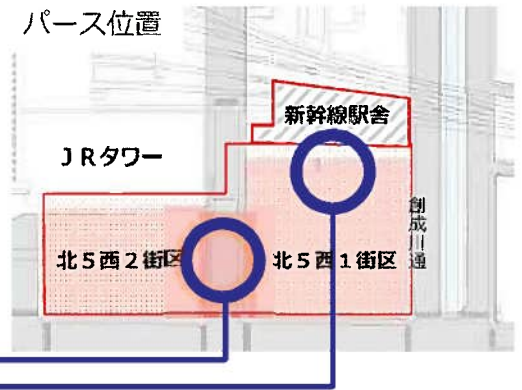


街並み形成整備イメージ 東西断面図

3) 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発計画

検討中の再開発計画で公表されているイメージを踏まえ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成を目指します。

- 2019.11.11「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」設立のお知らせ(札幌市、北海道旅客鉄道株)
 - ・北5西1・西2地区において、「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」を設立。
 - ・早期事業化に向けて本格的な検討に取り組み、「世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔」としてふさわしい開発の実現を目指す。
- 2020.01.16新幹線札幌駅について(北海道旅客鉄道株)
 - ・新幹線専用改札を1階から3階に変更し、在来線改札、幹在乗り換え改札と同じフロアに集約。
 - ・再開発ビルと接続することによりバス、地下鉄、タクシーとの交通結節機能を確保する。あわせて、交通広場の利便性も高める。

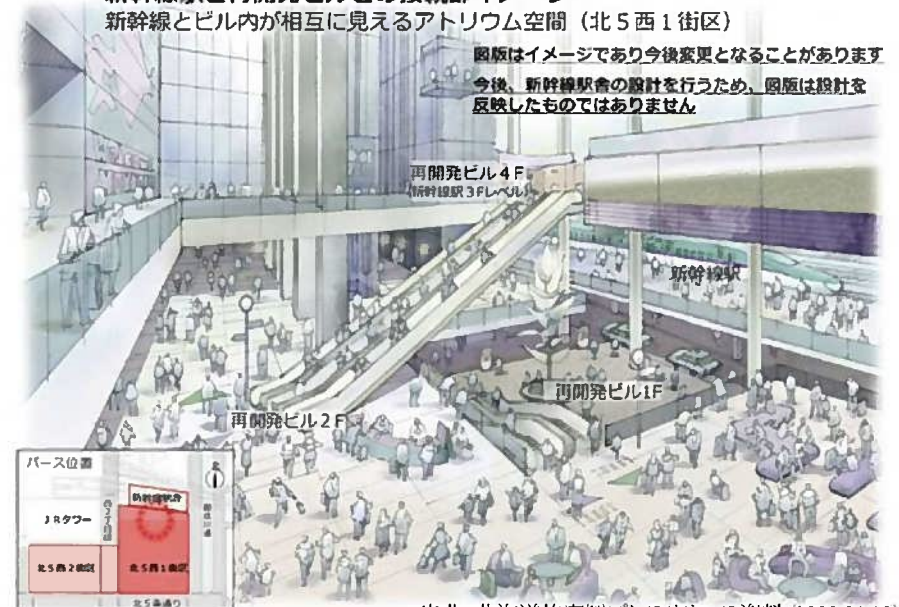


交通待合交流空間



出典:北海道旅客株、札幌市プレスリリース資料(2019.11.11)

新幹線駅と再開発ビルとの接続部イメージ
新幹線とビル内が相互に見えるアトリウム空間(北5西1街区)



出典:北海道旅客株プレスリリース資料(2020.01.16)