

## 3-4 基盤整備の基本的な考え方

## ＜取組の目標＞

## 国内外との連携・交流を促進する利便性の高い基盤整備の推進

札幌駅は札幌・北海道を代表する玄関口として鉄道、バス、自動車の広域交通結節点を形成していますが、今後の社会潮流の変化や国際競争力強化に対応した、更なる交通結節機能の強化が求められます。

特に、新幹線延伸に伴う乗換利便性の強化や滞留空間の創出、ビジネスパーソンや観光客の更なる増加への対応、都心と高速道路を結ぶ都心アクセス強化、オリンピック・パラリンピック開催を視野に入れた、乗換空間のバリアフリー化や多言語対応の案内整備など誰もが利用しやすい環境づくりを推進します。

また、周辺街区と連続した歩行者ネットワークを形成し、安全かつ快適な歩きやすい都心回遊の拠点となる空間整備を目指します。

## ＜取組の方針＞

## 方針1：世界と都心・周辺都市をつなぐ交通結節機能の強化

- 広域交通結節機能の強化（新幹線・都心アクセス強化）
- 街区整備にあわせた交通施設の再整備
- 各交通施設をつなぐ人を中心とした動線の整備、バリアフリー化
- 乗換動線におけるゆとりある滞留空間の創出（待合空間など）
- ユニバーサルデザインに対応した施設整備や国際対応の案内サイン表示などによる乗換利便性の向上



鉄道や地下鉄を認識しやすい吹抜け空間  
（ベルリン中央駅）

## 方針2：交流と創造を促進するオープンスペースの連続的配置

- 多様なアクティビティが展開し、連続的につながる立体的なオープンスペースの整備
- オープンスペースにおける、札幌・北海道を象徴する開放的な設え



サンクンと地上が立体的に連続した広場  
（姫路駅北駅前広場）

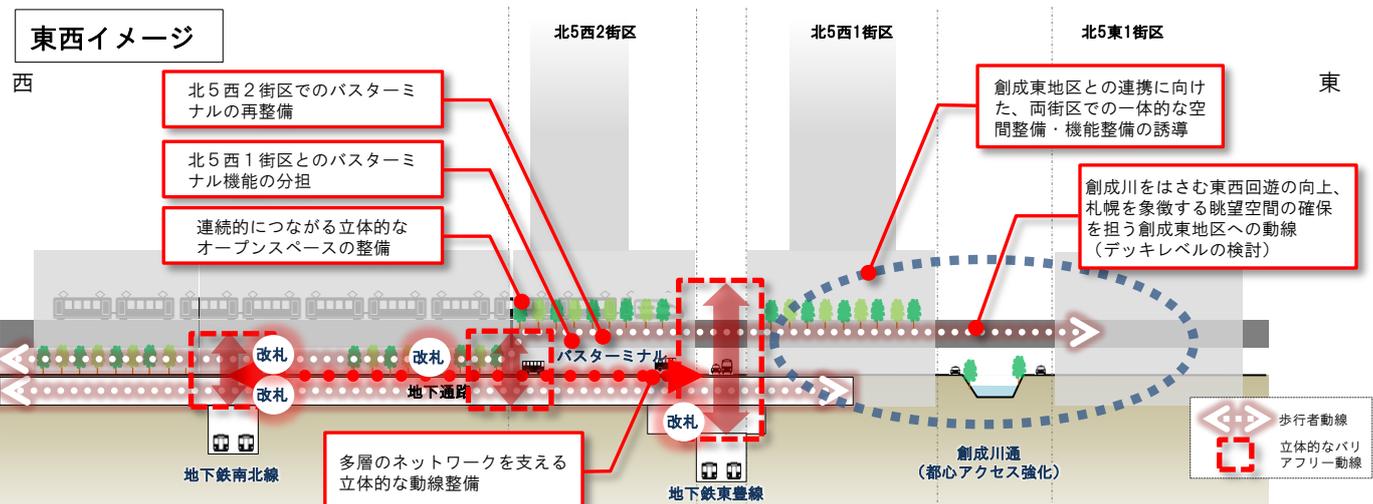
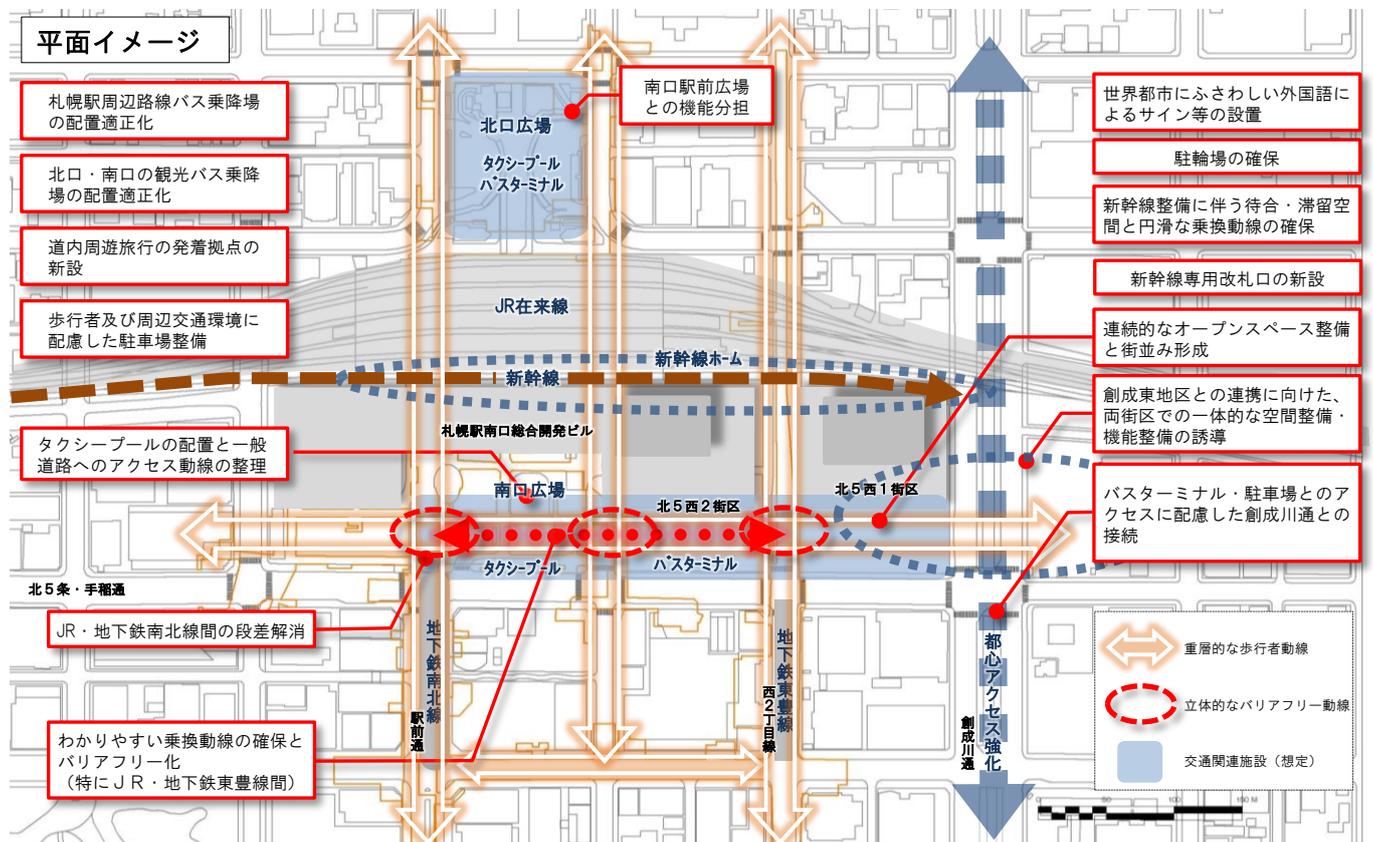
## 方針3：周辺街区とつながる重層的なネットワークの構築による回遊性の向上

- 当街区と周辺街区をつなぐ重層的な歩行者ネットワークの形成
- 地下～デッキレベルの多層のネットワークを支える立体的な動線の整備



地下のにぎわいを建物内へ引き込む  
吹抜け空間（渋谷ヒカリエアーバンコア）

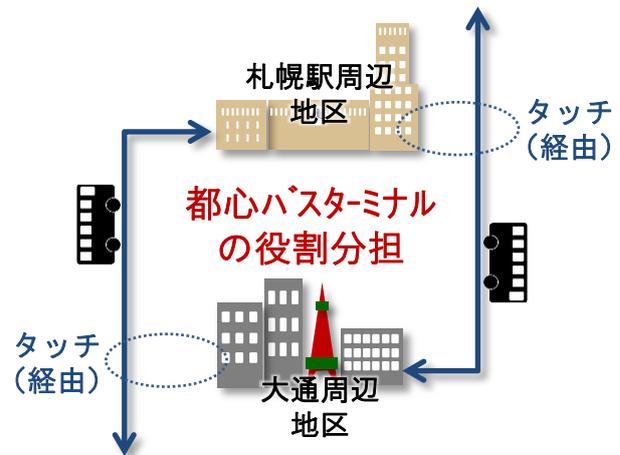
## ＜整備・検討イメージ＞



※図中に記載の内容はイメージです。

### <都心バスターミナルの機能配置について>

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ます。



### <札幌駅バスターミナルの位置について>

- 都心の交通状況やバス停の配置状況から、主な運行経路はバス専用通行帯が設置され南北一方通行道路である西2丁目線と西3丁目線が最適
- 北5西1街区に移転すると、北5条・手稲通や創成川通への負荷が増し、交通状況が悪化
- JR在来線や新幹線、地下鉄などとの乗継を考えると、移動距離が短いことが望ましい

バスターミナルは北5西2街区での建替えを基本に検討を進め、北5西1街区への機能分担については今後の検討課題とします。

### <都心の地下歩行ネットワークについて>

札幌駅交流拠点のまちづくりの取組を効果的に都心全体へ波及させるため、西2丁目線などの地下通路整備や沿道ビルの歩行空間との連携による、地下歩行ネットワークの拡充を検討します。

#### <ネットワーク拡充で期待されること>

- 都心に訪れる市民や国内外からの観光客等にとって、季節や天候に左右されない、安全かつ快適な歩行環境の充実
- 沿道ビルの建替えや新たな接続による、地上地下の回遊性の向上やにぎわいの創出

