

図3 バスプロジェクトマップ 3)

3. 札幌駅周辺の現状・課題・将来動向

(1) 札幌駅周辺の現状・課題

札幌駅と道内の主要な都市は都市間バスで結ばれており、札幌駅は道内で運行されている都市間バスの81%が発着しているうえ、JRやバス、地下鉄といった複数の交通機関が集積する地区であり、道内でも重要な交通拠点である(図4) 4)。そのため、札幌駅は都市間バスのゲートウェイとして機能しており、道内の階層的な交通結節機能の最上位にあるといえる。

しかし、札幌駅周辺では、路上バスの乗降場の分散による乗り換え利便性の低下、円滑な歩行空間の阻害、面的な交通混雑等の様々な課題を抱えている(図5) 4)。

さらに、2018年の北海道胆振東部地震時には、全道的に電力供給が停止したことにより、札幌駅周辺では多くの観光客が行き場を失い、帰宅困難者が滞留する等、災害時の公共交通機能確保や避難場所の確保が課題となっている(図6) 4)。



図5 札幌駅周辺バス乗降場利用者による歩道通行阻害



図6 北海道胆振東部地震により地下歩行空間を観光客向けに開放 4)

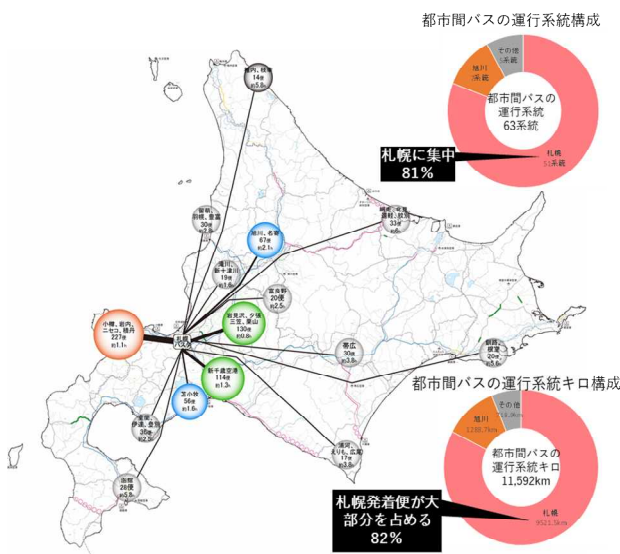


図4 都市間バスの運行状況 4)

(2) 札幌駅周辺の将来動向

札幌駅の南に位置する北5西1、西2地区は、札幌市の札幌駅交流拠点まちづくり計画において、札幌駅周辺のまちづくりを先導する地区として「先導プロジェクト街区」と位置づけられており、再開発事業が進められている。2030年度末には北海道新幹線の札幌までの延伸が予定されており、北5西1街区に新幹線新駅の改札を整備する予定であるため、札幌駅交流拠点北5西1・西2再開発との接続など一体となった整備が求められている(図7) 4)。

一方で、一般国道5号の創成川通(都心アクセス道路)の検討が進められており、札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmを対象としている都心アクセス道路と連携することで、札幌駅周辺への更なるアクセス性向上が期待できる(図8) 4)。

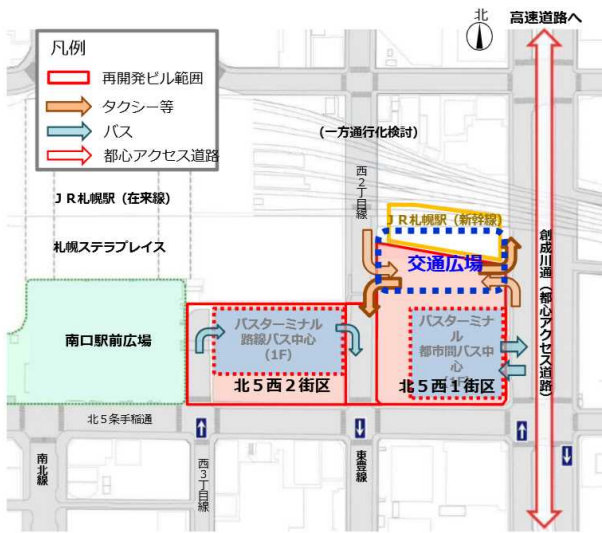


図-7 新幹線札幌駅と再開発ビルの関係 4)

区分	機能	機能の具体例
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能 乗降空間 待合空間
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能 次世代交通ターミナル モビリティハブ
防災機能	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能。 帰宅困難者の一時滞在 災害時の代替輸送
	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能 イベントの実施 賑わい広場
交流等機能	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能 購買施設 トイレ
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能 特徴的な建物外観 緑地空間

図-9 交通拠点機能の概要 5)

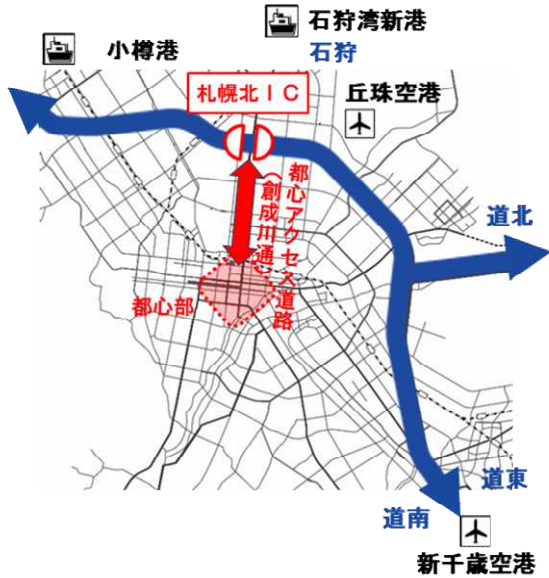


図-8 創成川通での都心アクセス道路の検討状況 4)

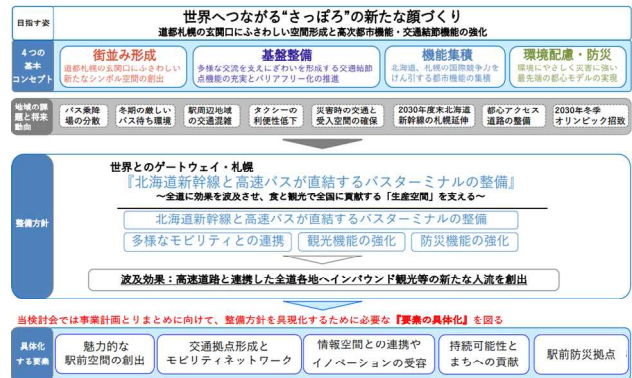


図-10 基本コンセプトと必要な機能 6)

4. 札幌駅交通ターミナル検討会

札幌市と北海道開発局は、将来の札幌駅周辺の交通課題について検討を行い、多様な交通モード間の交通結節機能の充実に向け、関係者と連携し、具体的な取り組みの検討を実施するとして、2022年3月までに計4回の検討会を開催している。

札幌駅に求められる交通拠点機能に関しては現状の交通課題の解消に加え、バスタプロジェクトの計画ガイドラインに記載されている交通拠点機能の概要などを参考に検討を進めている(図-9) 5)。

また、新たなバスターミナルの整備方針を『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」を支える～』とし、札幌駅交通ターミナルに必要な機能等の検討を行っている(図-10) 6)。

5. 情報発信拠点としての札幌駅交通ターミナル

第4回札幌駅交通ターミナル検討会では、動線計画や、整備運営手法、防災時の運用などについて議論を行った。また、北海道の玄関口として、北海道の豊かな観光や文化資源、多様な農水産資源等を発信する情報発信拠点としての機能に関する検討方針の議論を実施した。

前述の通り、交通拠点に必要な機能として交通機能、防災機能、交流等機能があるが、北海道特有の地域構造である生産空間を維持するという観点では、交通ネットワークでの物理的なつながりのほかに、地域の魅力の発信を通じて、地域の資源を維持するという間接的な機能も重要と考えられる。

そこで、本稿では、交流等機能のうちサービス機能に着目し、北海道の魅力発信を行い、生産空間を支えるために必要な情報発信拠点としての機能について、他事例をもとに考察する。

6. 交通結節点の他事例の状況と考察

(1) 他事例の状況

(a) バスタ新宿

バスタ新宿は道路事業と民間ターミナルの官民連携で整備が行われ、2016年4月に開業に至っており、19箇所に点在していた新宿駅周辺の高速バス停をターミナル内に集約させることを実現した。

バスタ新宿の施設内には東京観光情報センターと呼ばれる観光案内所が設置されており、高速バスに乗車する前に目的地の情報を知りたい人や観光プランを一から考えたい人など様々なニーズを抱えた観光客に対して、適切なサービスを提供している(図-11)。また、観光案内窓口は英語にも対応しており、配布する観光パンフレットに関しては計10言語に対応し、東京の多様な観光情報を正確に発信する役割を担っている。

(b) 広島バスセンター

広島バスセンターは広島県のバスネットワークの中心を担っており、郊外行き路線バスや広島県内外を結ぶ高速バスの乗降が可能なバスセンターである。広島バスセンター施設内には、「バスマチ FOOD HALL」と呼ばれるフードホールが設置されており、バスを待つ時間を活用して食事を楽しむことができる空間を提供している(図-12)。フードホール内には計11店舗の飲食店が並び、広島県内の自然農園から発送された新鮮な野菜を扱う店舗や中四国エリアのギフトや食品、雑貨を扱うセレクトショップなど、広島県の豊かな資源を伝えることができる空間となっている。バスを待つ時間を活用し、広島県の多様な資源を「食」を通じて伝えることができるフードホール施設は、広島バスセンターに欠かせない交通結節機能の1つとなっているといえる。

(c) 新千歳空港

北海道の空の玄関口として知られる新千歳空港は、3,000mの滑走路2本を有する北海道最大の拠点空港である。新千歳空港の2階は、国内線や国際線、連携施設の全てを合わせて約180店舗もの土産物店や飲食店が集まっており、その中でも、大きな吹き抜けを有するセンタープラザは2階～4階の施設の中心に位置し、正面には大きなデジタルサイネージが設置されており、様々な映像コンテンツにより北海道各地の魅力を発信している(図-13)。北海道を旅立つ観光客がデジタルサイネージを一目見ることで、再度北海道を訪れたいと感じるきっかけになっていると考えられる。



図-11 東京観光情報センター (新宿バスタ)

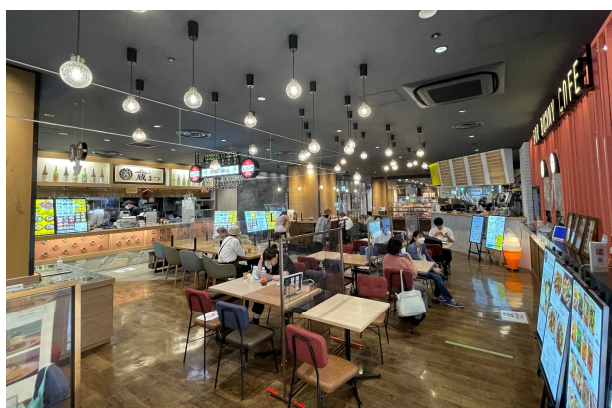


図-12 バスマチ FOOD HALL (広島バスセンター)



図-13 センタープラザ正面のデジタルサイネージ (新千歳空港)

(2) 札幌駅交通ターミナルでの検討

北海道新幹線の開通などにより、札幌駅の観光利用者は更に増加することが想定される。北海道の強みである「食」と「観光」を担う「生産空間」を支えるため、重層的な交通機能分担や交通ネットワーク強化を推進していくことは極めて重要である。しかし、それらと同様に、北海道の顔である札幌駅交通ターミナルにて生産空間の観光資源や、農林水産資源を様々な方法で観光利用者や

地域住民に発信していくことも交通拠点の役割の一つとして非常に重要である。

全国の交通結節点の他事例を参考に、札幌駅バスターミナルにおける地域資源の発信手法を考察した。

例として、ハード面では、道産木材を活用した内装の設備や、生産空間の食材を提供する飲食店を隣接させるなどの検討が必要と考える。また、ソフト面では、MaaSを活用した道内交通・観光の検索・予約・決済を一元化し、さらにレコメンド機能や、旅程提案を一括で行うサービスなどの導入を検討することが必要と考える。これにより、新たな観光資源の発見、ニーズとシーズのマッチングにつながると考えられる。

札幌駅交通ターミナルにおける魅力の発信手法として、ハード面とソフト面の両輪で検討の熟度を深めていく必要がある。また、技術革新を横目に、常にアップデート可能な拠点整備としていくことが重要と考える。

7.おわりに

北海道では、食や観光だけでなく医療などについても、近接の圏域中心都市や札幌に依存しているが、各都市間の距離が長く長距離移動が強いられており、移動における安定性や速達性などの課題解消が重要になってくる。加えて、生産空間である地方部を守るためにも、距離のある道内各地を結ぶ交通網を整備することが求められる。

コロナ禍で減少してしまったが、北海道には多くの外国人観光客が来道しており、アフターコロナにおいては道外、国外からの人流が回復することが予想されている。そのため、札幌から圏域中心都市、圏域中心都市から地方部の市街地や生産空間への効率的な移動のための交通網の整備だけでなく、交通結節点として北海道の魅力の情報を発信する拠点としての役割の強化もこれから求められると考える。

謝辞：本稿を執筆するにあたり、株式会社ドーコン 須田徹央氏、遠坂拓也氏、渡辺陸氏にご助力賜りました。ここに記して感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 平成30年北海道水産現勢（北海道）
- 2) 令和3年4月 新広域道路交通計画（北海道ブロック版）
- 3) 令和3年4月 国土交通省 記者発表資料
- 4) 令和2年5月8日 第2回札幌駅交通ターミナル検討会
【資料2】札幌駅周辺の現状・将来動向と課題
- 5) 令和3年4月 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン
- 6) 令和2年5月8日 第2回札幌駅交通ターミナル検討会 【資料3】必要な機能の具体化