

第2回 札幌駅交通ターミナル検討会

日 時 : 令和2年5月8日(金)

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) 前回審議のふりかえり 資料1
 - ・ 札幌駅交通ターミナルの整備の方針
 - ・ 今後の検討課題とスケジュール
- 2) 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題 資料2
- 3) 必要な機能の具体化 資料3

3. その他

4. 閉 会

前回審議のふりかえり

- 札幌駅交通ターミナルの整備の方針
- 今後の検討課題とスケジュール

札幌駅交通ターミナルの整備の方針

国土交通省
札幌市

札幌駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、平成 30 年 9 月、札幌市が『札幌駅交流拠点まちづくり計画』を策定し、また、昨年 10 月には、市民の皆様のご意見も広く取り入れながら、『札幌駅交流拠点 北 5 西 1・西 2 地区再開発基本構想』を策定し、まちや経済の活性化、国際競争力の向上を目指しています。

このたび、これら計画や構想を踏まえ、国土交通省と札幌市は、北海道新幹線と高速バスが直結するバスターミナルの高機能化の実現に向け、「札幌駅交通ターミナルの整備の方針」を取りまとめました。

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、モーダルコネクト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》

①施設計画の検討

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

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

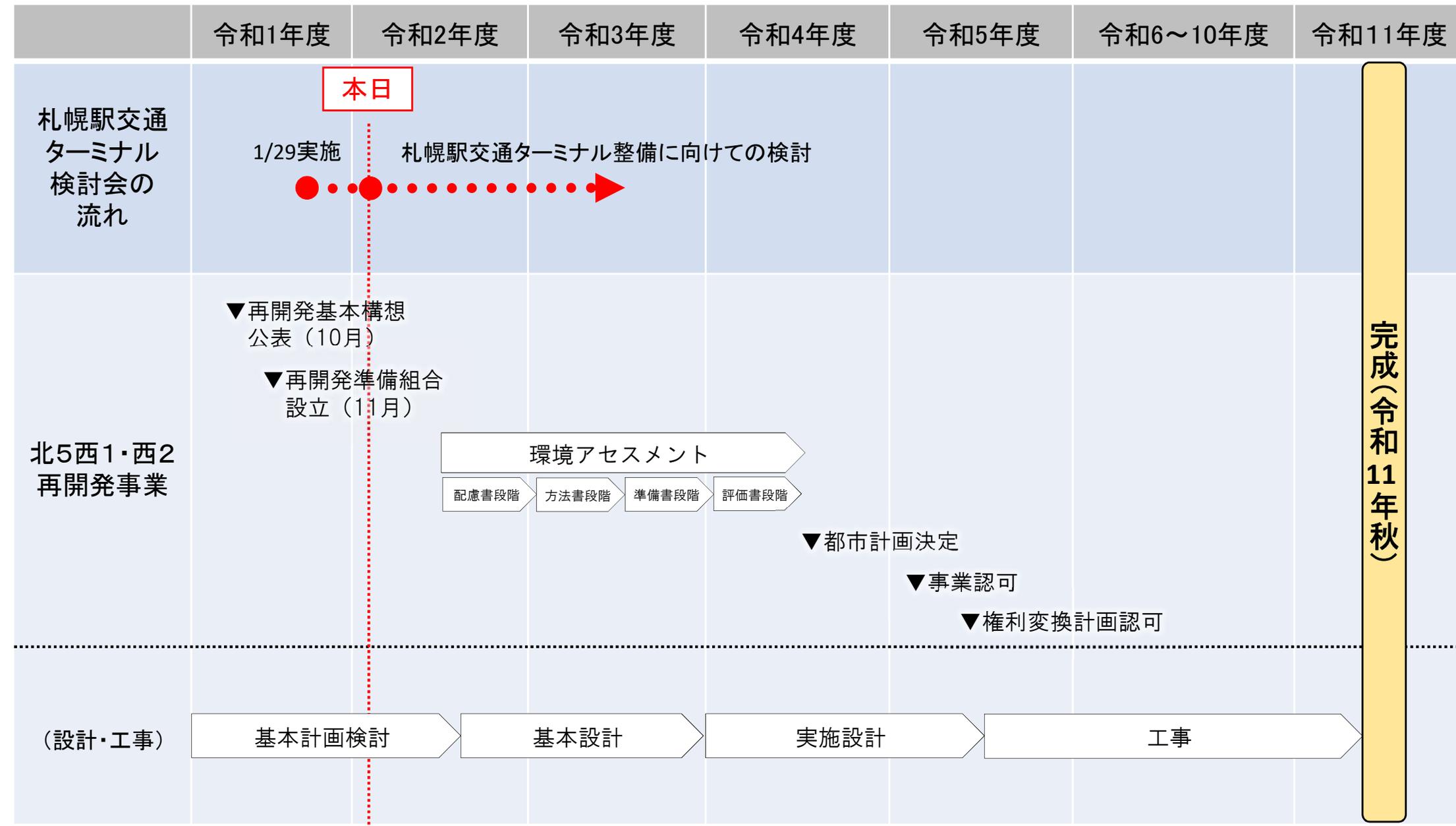
都市計画法や道路法をはじめとした法令上の位置づけの整理
将来的な運営・維持管理を念頭に収益を考慮した事業スキーム

④施工計画の検討

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》



札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

- 1.1 北海道全体を支える交通拠点
- 1.2 高速バスの要衝
- 1.3 地区を取り巻く動向
- 1.4 交通結節点としての課題
- 1.5 まちや道路交通の課題
- 1.6 防災における課題

1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.1 北海道全体を支える交通拠点

札幌市は北海道の交通のカナメとして機能しています。

札幌市は、北海道の経済の中心であるとともに、JR在来線に加え、延伸される整備新幹線や高規格道路を活用した都市間バスなどの広域交通が集積する交通の要衝です。
 また、札幌駅周辺から小樽港や丘珠空港、年間乗降客数が20,000千人を超える新千歳空港へは、いずれも1時間以内でのアクセスが可能です。

■札幌駅から各交通拠点への所要時間



■新千歳空港の年間乗降客数と着陸回数



※暦年・年度別空港管理状況調査より



1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.2 高速バス交通の要衝

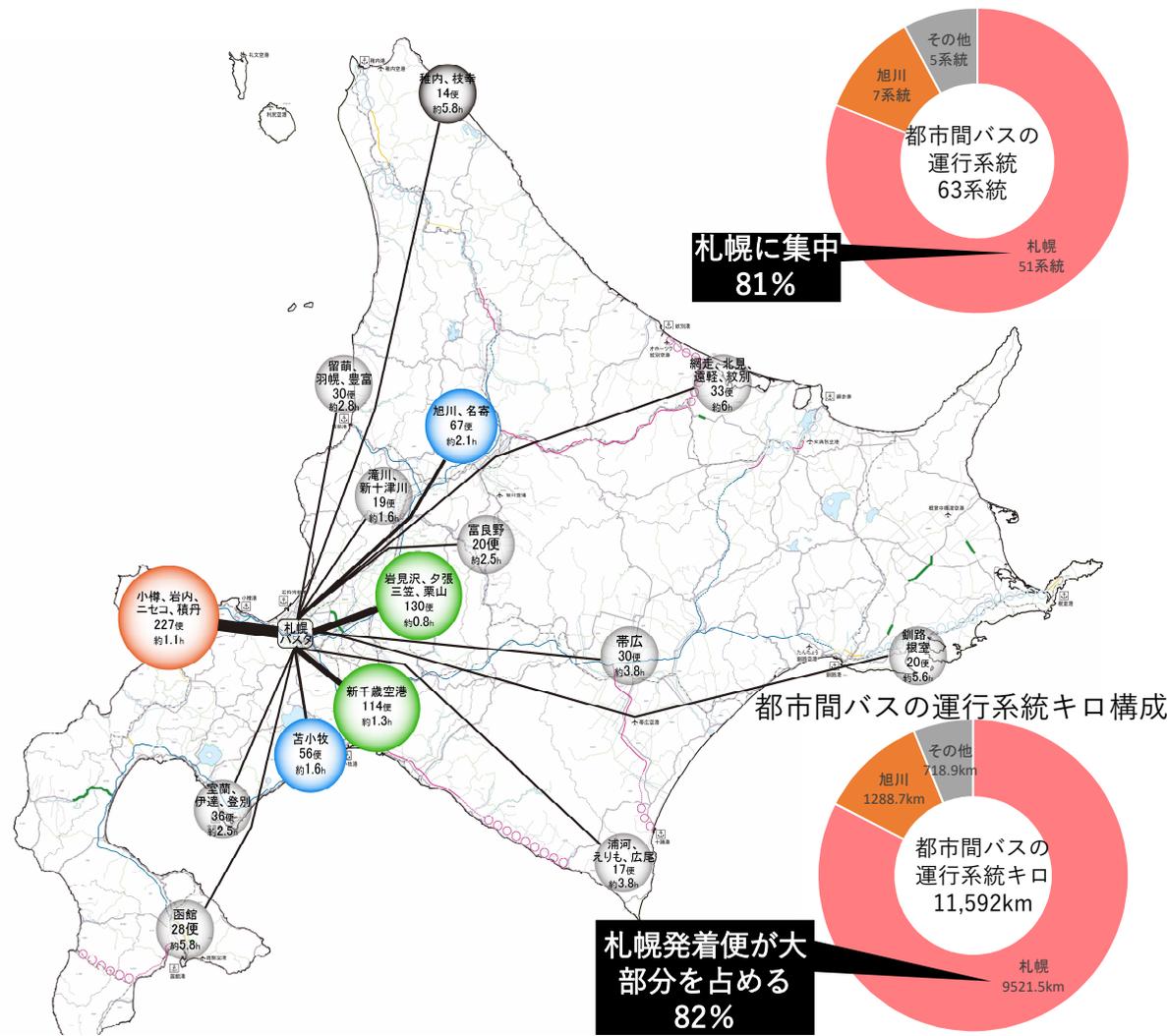
札幌駅は都市間バスのゲートウェイとして機能しています。

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%が発着しています。また、札幌駅はJR、バス、地下鉄、新幹線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となっています。

■都市間バスの運行状況

都市間バスの運行系統構成

■多様な交通が集積する札幌駅



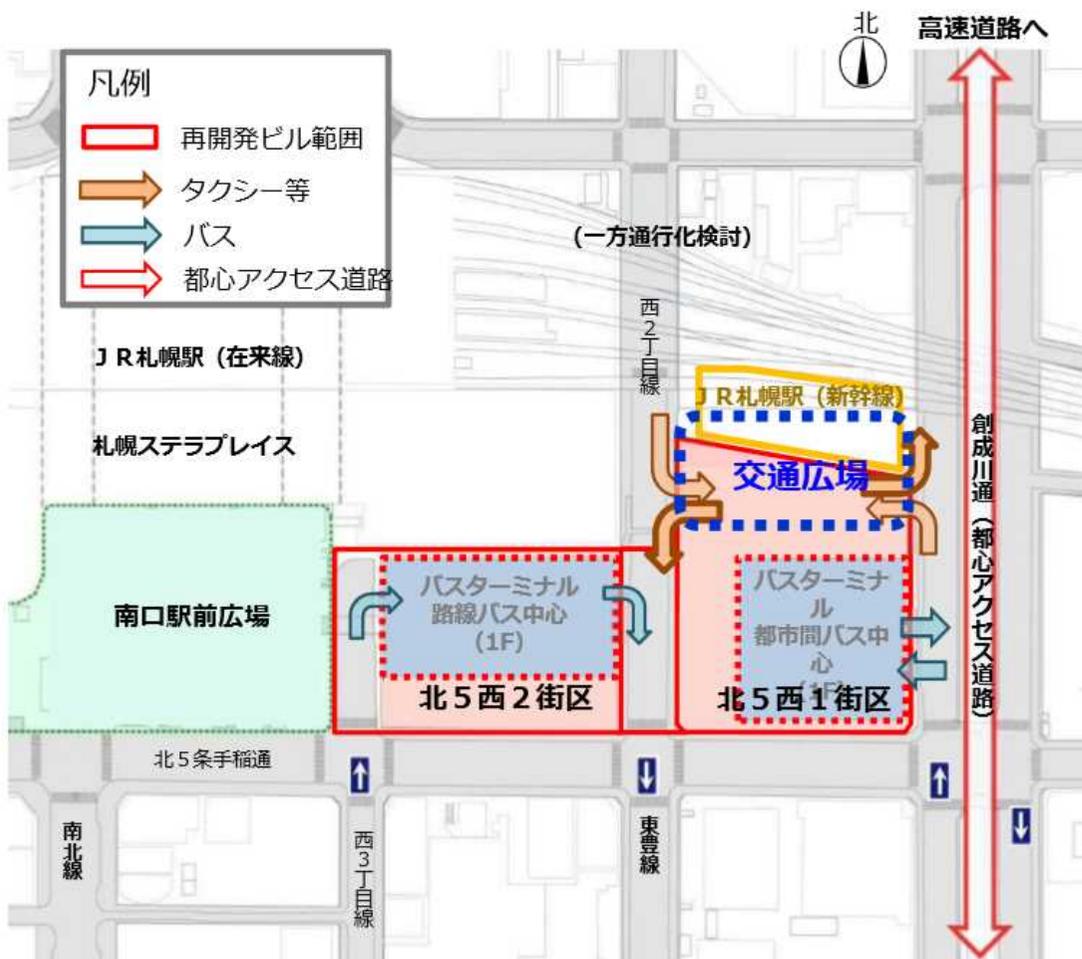
1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.3 地区を取り巻く動向

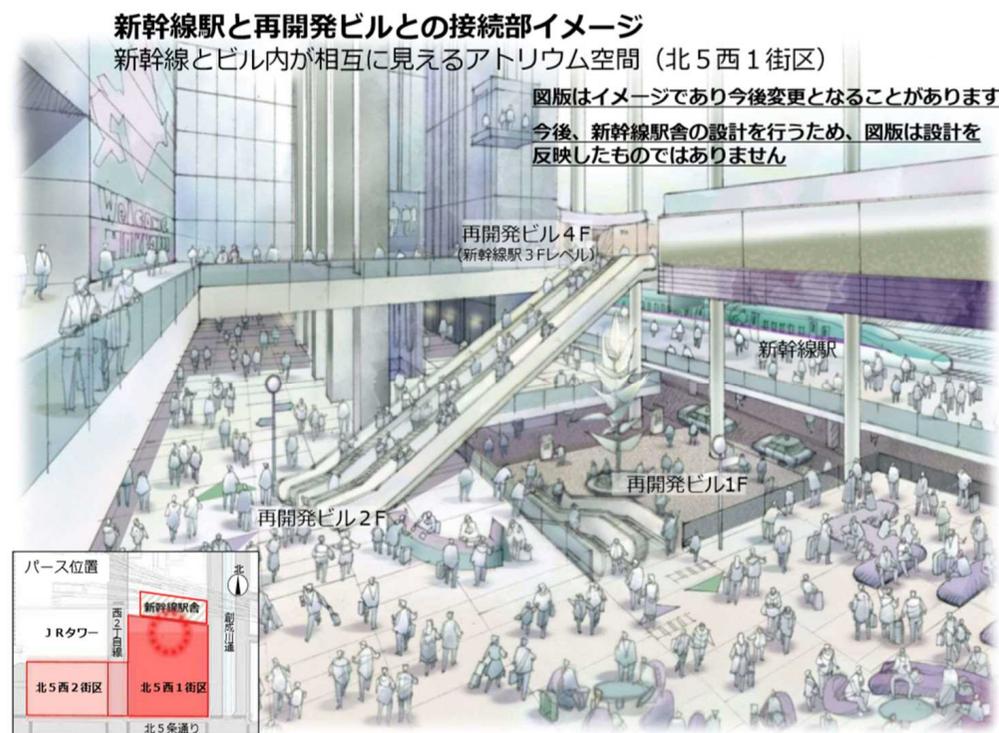
2030年度末には北海道新幹線が札幌に延伸します。

北海道新幹線は2005年（平成17年）新青森～新函館北斗間が着工し、2016年（平成28年）開業、**2030年度末の札幌延伸**に向けて工事が進められています。札幌延伸では、北5西1街区に新幹線新駅の改札を整備予定であり、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必要です。

■新幹線札幌駅と再開発ビルの関係



2019年11月11日JR北海道・札幌市記者発表資料



2020年1月16日JR北海道記者発表資料

1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

創成川通－都心アクセス道路の検討が進められています。

一般国道5号は函館市を起点とし、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線です。都心アクセス道路は札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmを対象としており、社会資本整備審議会道路分科会北海道地方小委員会において審議を頂き、国土交通省にて地下整備案を対応方針として取りまとめました。今年度は事業化に向けて都市計画変更を進めるための調査を行います。

■道路混雑状況

- ・北19条交差点付近 夏期



- ・北19条交差点付近 冬期

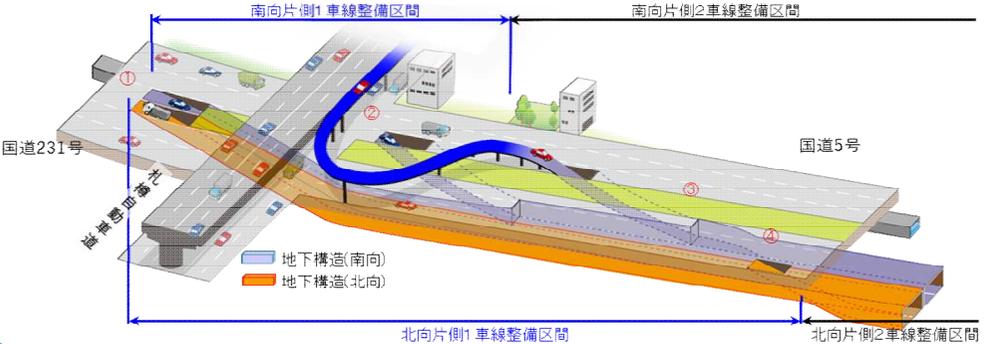


■地域の課題

■創成川通-都心アクセス道路



■整備イメージ（札幌道との交差点付近のCG）



都心機能の最大化（都心アクセス強化）	企業・経済活動支援（産業）	暮らし（医療）
<ul style="list-style-type: none"> ○北海道新幹線札幌延伸に伴う都心周辺の再開発と観光需要増加が想定され、北海道全体の成長力をけん引するためにも、<u>札幌都心部と高速道路のアクセス強化</u>が必要。 ○商業施設や宿泊施設等が集中する札幌都心と周辺地域とのアクセスに重要な最寄り高速IC間では、<u>幹線道路との交差点で連続的に混雑が発生し、円滑な交通移動に支障。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○企業や商業、宿泊施設等が集積し、再開発が進む札幌都心部においては、今後はますます<u>人流・物流の需要増加が想定。</u> ○高速道路へのアクセス道路において<u>混雑や事故が発生し、札幌都心部の企業・経済活動に支障。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○二次医療圏内の市町村から高次医療施設の集積する<u>札幌市への救急搬送は全体の約4割と大きな割合を占める。</u> ○一次搬送の約3割が高速道路を利用し、<u>うち6割が中等症以上の速達性が重要な搬送</u>であり、<u>救命率向上のためには高次利用施設への速達性向上が課題。</u>

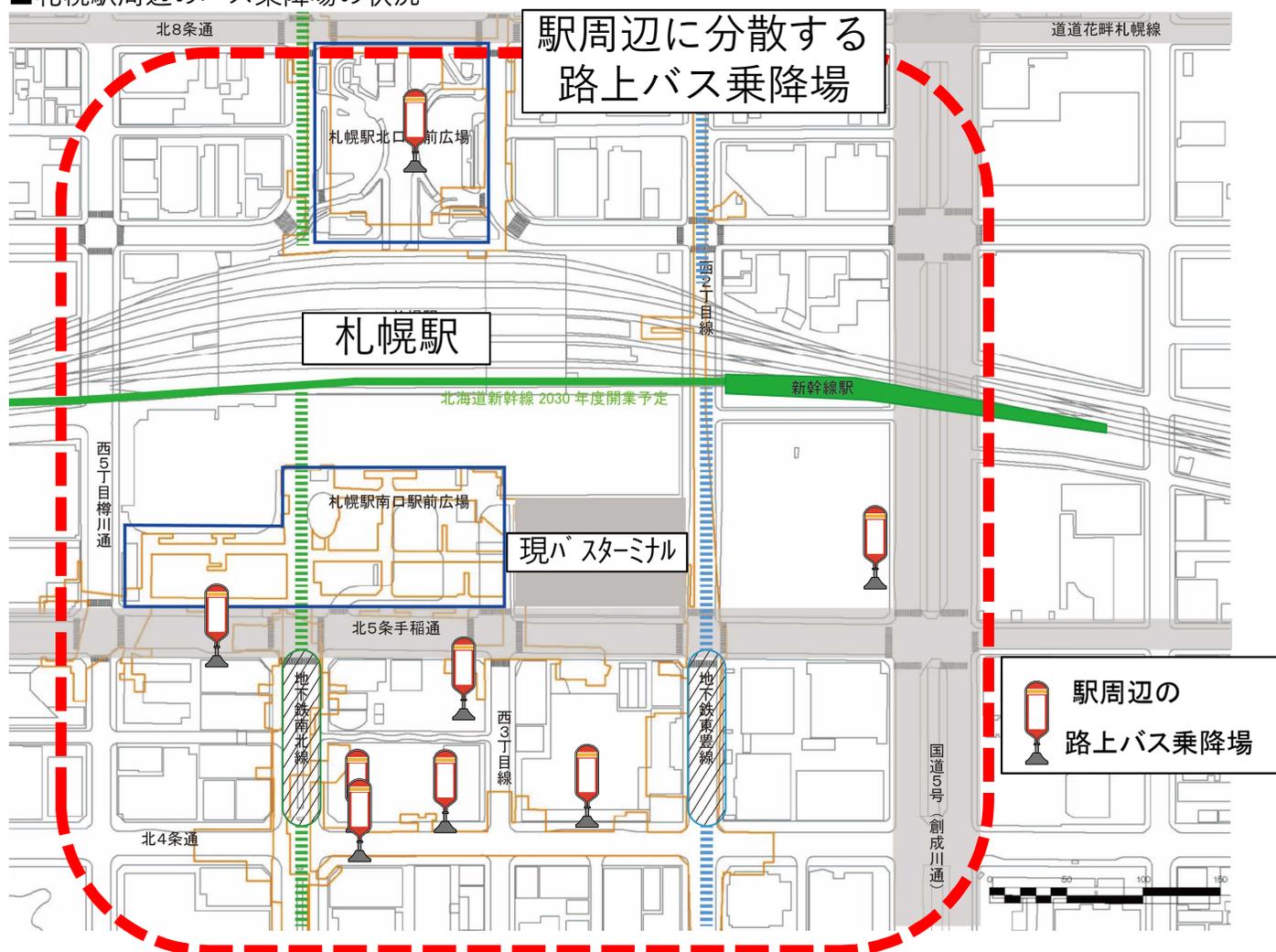
1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.4 交通結節点としての課題

駅周辺の路上バスの乗降場が分散しているため、相互利用の利便性が低く、円滑な歩行空間が確保できていないことなど課題を抱えています。

駅周辺の路上バス乗降場が8箇所に分散しており、乗り換えの利便性が低下しています。また、現バスターミナルにおいても、**通路幅が狭くバス待ちの列と通過する利用者が錯綜**し、円滑な利用を阻害しています。

■札幌駅周辺のバス乗降場の状況



・現バスターミナルの通路状況



・札幌駅周辺バス乗降場利用者による歩道通行阻害



1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.5 まちや道路交通の課題

札幌駅周辺は、国道5号を含む面的な交通混雑が発生しています。

札幌駅周辺は、都市機能が集積していることや幹線道路が集中していることにより、面的な交通混雑が発生しています。冬期は夏期に比べ速度が低下し一層の交通混雑が発生し、バス乗降場付近の交通阻害によりバス運行にも影響が出ています。

■札幌駅周辺の混雑状況など



札幌駅周辺の混雑状況（北6条）



国道5号創成川通の混雑状況



創成川通バス乗降場による交通阻害

■札幌駅周辺の旅行速度

・夏期（平成30年10月 ETCプローブ）



・冬期（平成31年2月 ETCプローブ）



1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

駅周辺の混雑により札幌駅南口交通広場のタクシー乗降場の利便性が低下しています。

- ・北5条手稲通は、バス、一般車と路上駐車による混雑に加え、創成川通交差点に主要渋滞箇所があることから、タクシー乗降場からの出入りが阻害されており、札幌駅でのタクシーを利用する際の利便性が低下しています。
- ・札幌駅交流拠点北5西1・西2再開発と連動した札幌駅南口駅前広場の再配置計画を踏まえた交通施設の検討が必要です。

■札幌駅周辺の混雑状況など



北5条通の混雑状況（北5西1付近）



主要渋滞箇所(北5条×創成川通)の混雑状況

1. 札幌駅周辺の現状・将来動向と課題

1.6 防災における課題

北海道胆振東部地震の教訓を踏まえ、災害時の受入空間の確保と避難の支援が必要です。

平成30年の北海道胆振東部地震では、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等に課題があります。日中での地震発生では、都心部に帰宅困難者がさらに多数発生することが想定されるため、一時受け入れや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）の活用や丘珠空港、新幹線、新千歳空港との連携により帰宅困難者の安全な搬送が必要です。

■北海道胆振東部地震による札幌駅周辺の影響



・札幌駅待合所に滞留



・観光客に地下歩行空間を開放

■創成川通の活用と丘珠空港、新千歳空港と連携した避難の支援



必要な機能の具体化

- 2.1 札幌駅前交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想
- 2.2 札幌駅前交通ターミナルの整備の方針
- 2.3 基本コンセプトと必要な機能
- 2.4 4つの必要な機能を具体化するための要素

2. 必要な機能の具体化

2.1 札幌駅前交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想 —札幌駅前（北5西1・西2地区）の整備方針—

【概要】

- ・札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想
- ・北5西1・西2地区の再開発にあたっての整備の基本的な考え方を明確化
- ・令和元年10月31日策定

【開発コンセプト】

世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり

【4つの視点】

街並み形成

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

基盤整備

多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実とバリアフリー化の推進

機能集積

北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積

環境配慮・防災

環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現

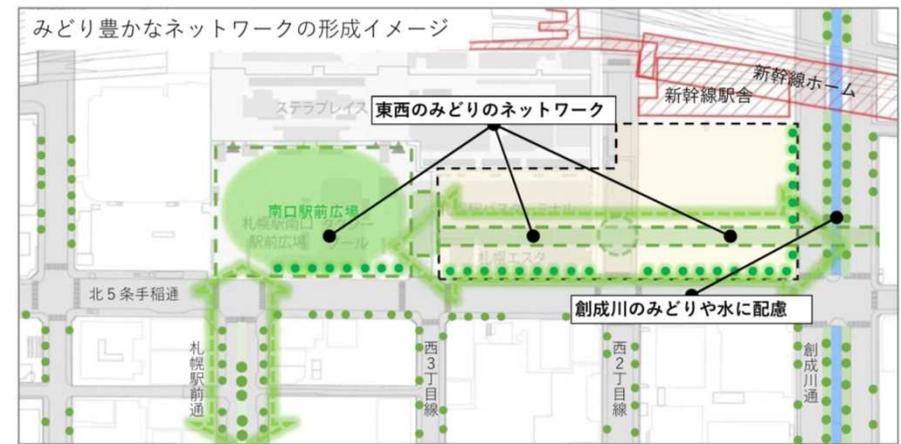
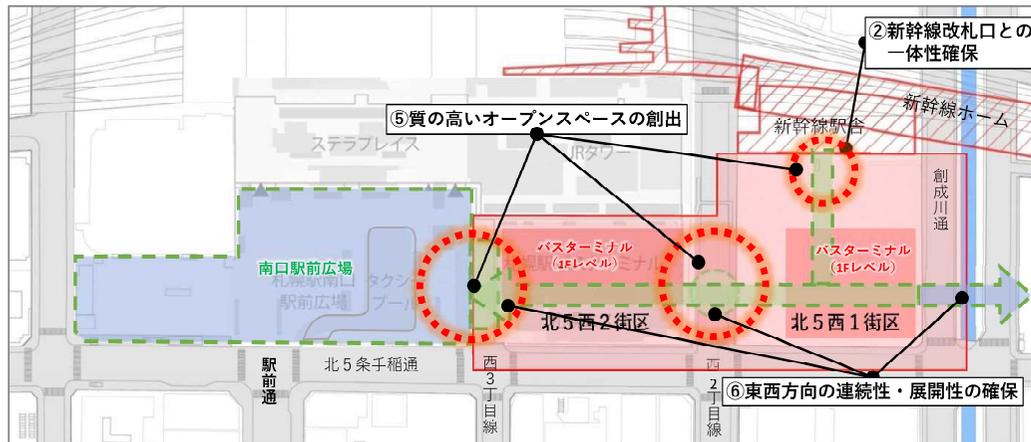
2. 必要な機能の具体化

2.1 札幌駅前（北5西1・西2地区）の整備方針 「札幌駅前交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」

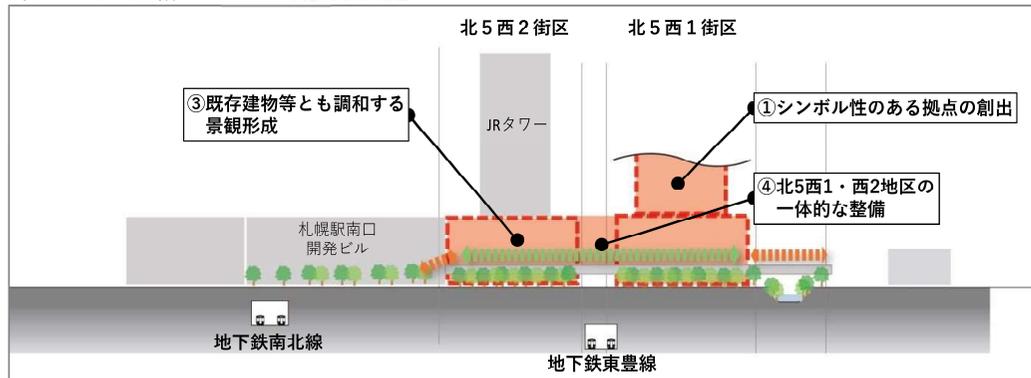
街並み形成 ～道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出～

- ・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を創出）
- ・新幹線改札口との一体性確保（新幹線改札口と再開発建物とが一体感を持つように接続）
- ・既存建築物等とも調和する景観形成（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査に配慮）
- ・北5西1・西2地区の一体的な整備（北5西1、北5西2の一体性確保のため、西2丁目線上空を利用）
- ・質の高いオープンスペースの創出（東西の人の流れを促すオープンスペースを整備）
- ・東西の連続性・展開性の確保（南口駅前広場から創成東地区までにぎわいを波及させる空間を整備）
- ・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、みどりのネットワークを形成）

街並み形成整備イメージ 地ト・デッキレベル



街並み形成整備イメージ 東西断面図



2. 必要な機能の具体化

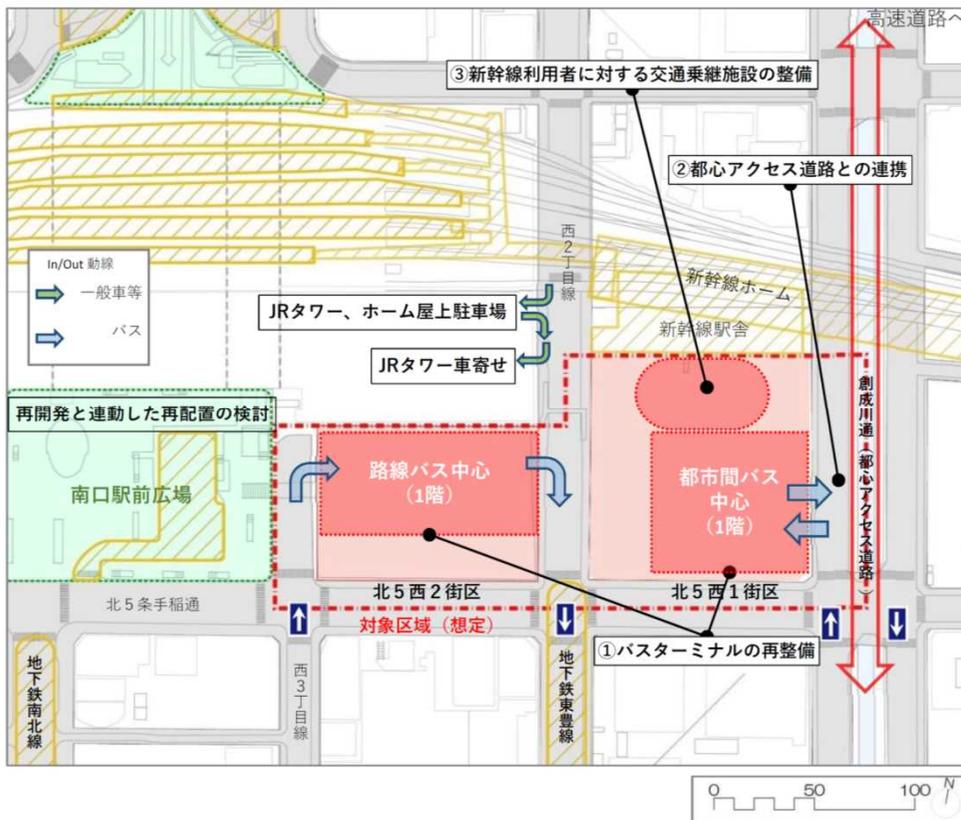
2.1 札幌駅前（北5西1・西2地区）の整備方針 「札幌駅前交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」

基盤整備

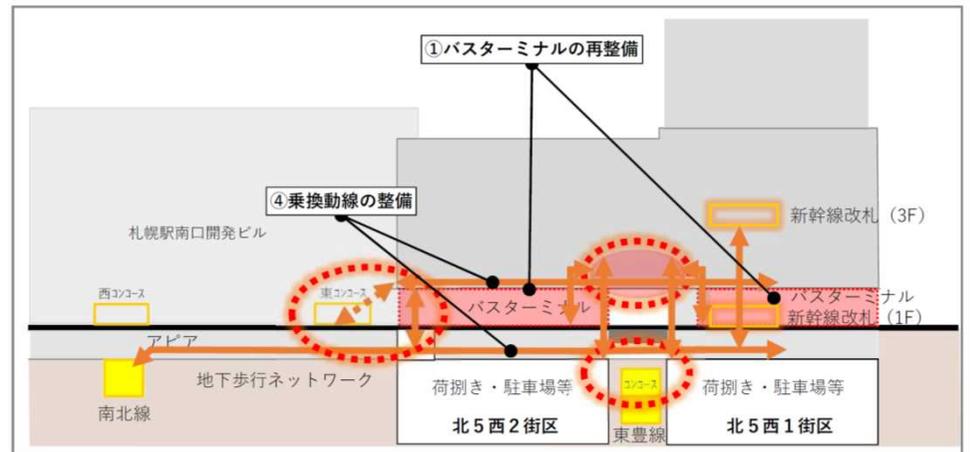
～多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節点機能の充実とバリアフリー化の推進～

- ・バスターミナルの再整備（駅周辺のバス停留所を集約）
- ・都心アクセス道路との連携（北5西1街区のバスターミナル出入口を創成川通に配置を基本）
- ・新幹線利用者に対する交通乗継施設の整備（タクシー、一般車乗降場を新幹線駅前に整備）
- ・乗換動線の整備（多様な交通モード間の円滑な乗換動線を確保）
- ・公共自転車駐車場の確保（現在の北5西1街区と同程度の台数を保持する前提で駅周辺のエリア全体で確保）
- ・誰にでもわかりやすく、使いやすいユニバーサルデザインの歩行者動線の整備
- ・各交通施設等への対応（次世代モビリティの動向を踏まえた新たな交通、駐車需要の適切な予測と影響把握）

基盤整備イメージ 自動車動線



基盤整備イメージ 歩行者ネットワーク



2. 必要な機能の具体化

2.1 札幌駅前（北5西1・西2地区）の整備方針 「札幌駅前交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」

機能集積 ～北海道、札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積～

- ・にぎわい・交流機能の導入
- ・北海道、札幌の国際競争力をけん引する国際水準のホテルの導入
- ・道外からの本社機能やバックアップオフィスを誘導する高機能オフィスの導入
- ・交通施設利用者に対応した待合空間との連携
- ・北海道やさっぽろ圏の観光情報を提供する観光案内機能の導入
- ・附置義務駐車場等の整備



待合空間とにぎわい・交流機能の連携のイメージ JR東京駅（東京都千代田区）



利便性の高い待合空間のイメージ バスタ新宿（東京都新宿区）

環境配慮・防災 ～環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現～

- ・低炭素なまちづくりを先導する拠点としての整備
- ・防災機能の確保
- ・多様なみどり空間の確保



北海道胆振東部地震の際の状況
(左：札幌駅前通地下歩行空間、中：創世スクエア、右：三井JPビル)

2. 必要な機能の具体化

2.2 札幌駅交通ターミナルの整備の方向性・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。

2. 必要な機能の具体化

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



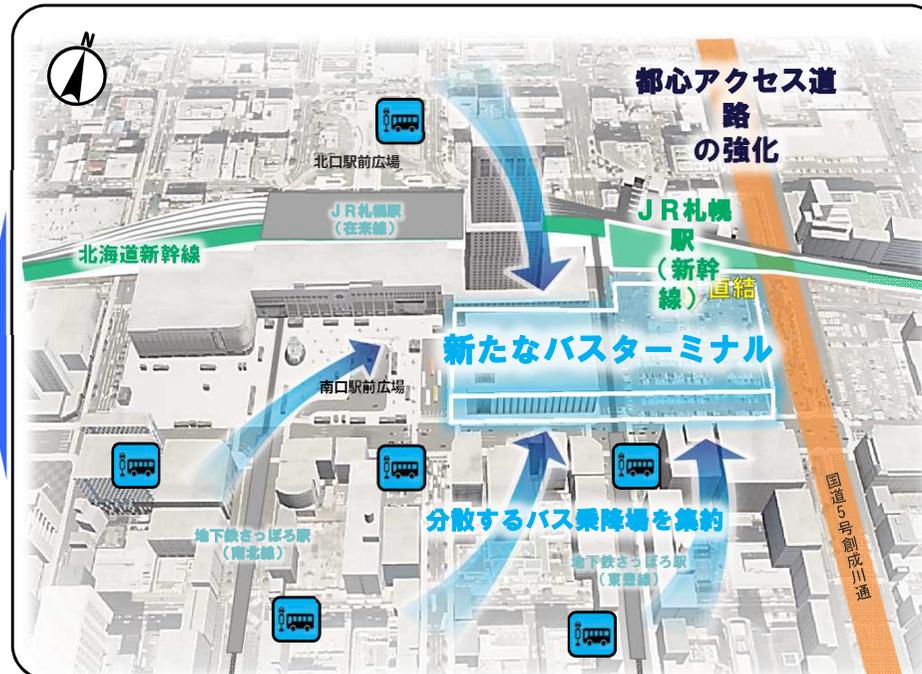
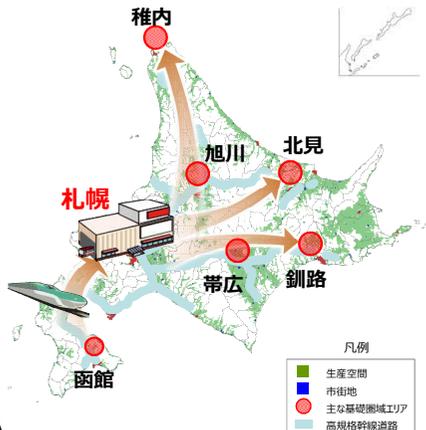
北海道胆振東部地震時の状況
(札幌駅地下歩行空間)

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

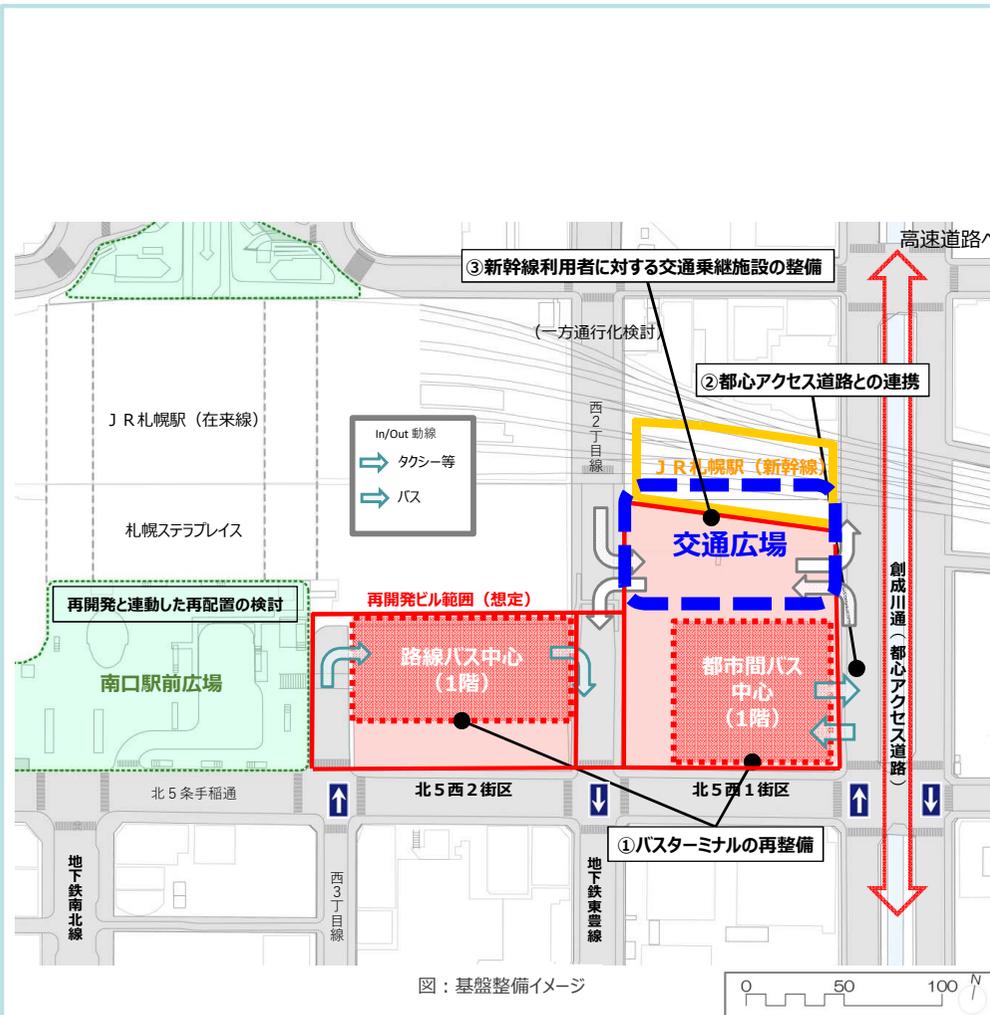
③ 多様なモビリティとの連携

- ・シェアサイクル
- ・新たなモビリティ 等

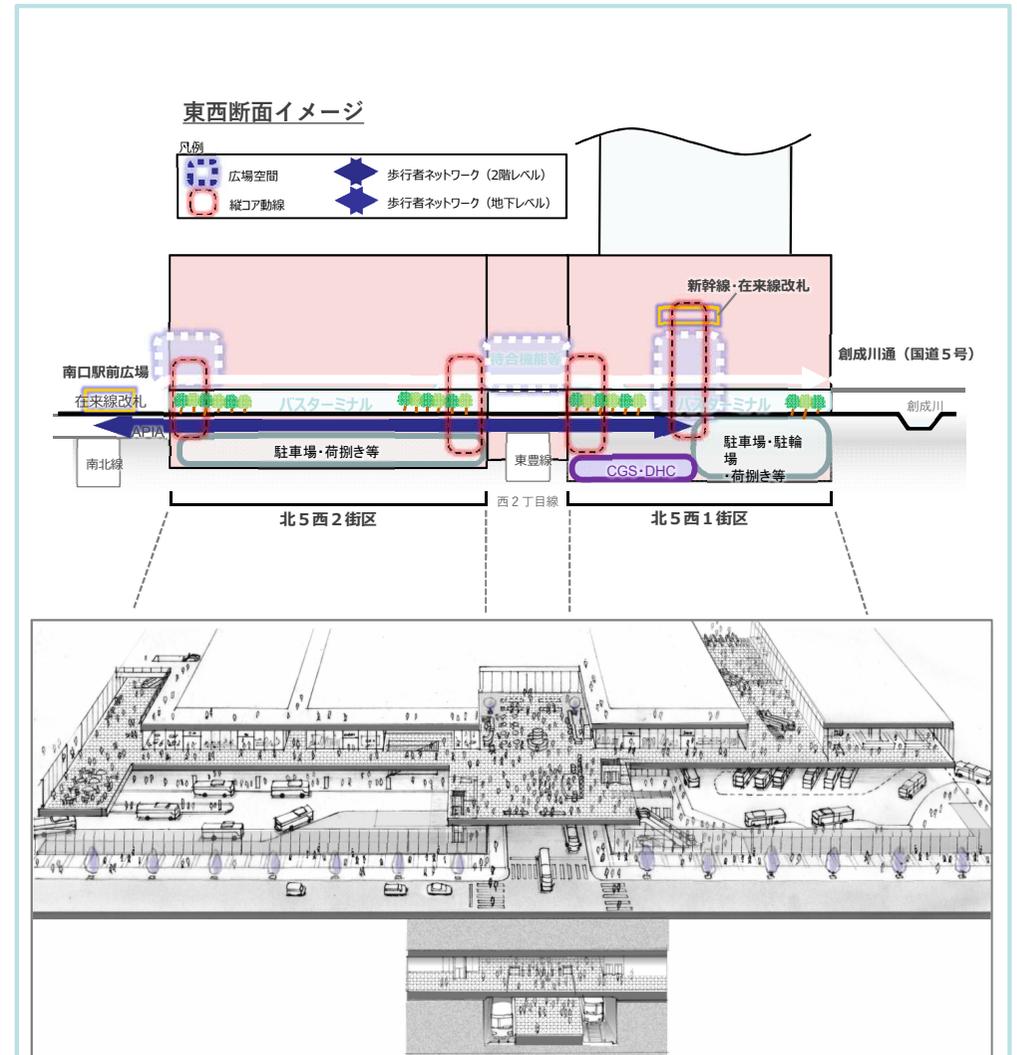
2. 必要な機能の具体化

(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

2. 必要な機能の具体化

2.3 基本コンセプトと必要な機能



2. 必要な機能の具体化

2.4 4つの必要な機能を具体化するための要素

《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

《検討項目》

○拠点機能の形成

- ・ 札幌駅周辺全体での
トータルデザイン
- ・ 新たなモビリティの等の導入

○モーダルコネクトの強化

- ・ 交流環境
- ・ 観光ゲートウェイ

○札幌駅周辺の交通円滑化

- ・ 車両導線

○札幌駅周辺の回遊性の向上

- ・ 歩行者導線

○災害対応力の向上

- ・ 平時/災害時の対応環境

《必要な着眼点》

- ・ 配慮するエリアの設定
- ・ 創成川公園の延伸、新幹線駅×創成川の軸線
- ・ 創成川通東側との連続性

- ・ 将来的な自動運転ビークルや小型モビリティ
等の多様な交通モードの受容空間、
アクセシビリティの確保

- ・ 分かりやすい案内
- ・ シームレスな移動の実現
- ・ 再開発とあわせた交通マネジメントの検討

- ・ 国道5号創成川通との最適な接続
- ・ バスの最適な運行経路

- ・ 新幹線、JR・地下鉄等とのシームレスな
乗り換え

- ・ 帰宅困難者の受け入れ空間
- ・ 災害時の情報提供機能