

札幌駅交通ターミナル事業計画

令和5年3月31日

国土交通省 北海道開発局・札幌市

目次

1. 札幌駅周辺の現状と課題	P02
2. 事業の概要・コンセプト	P11
3. 事業の具体イメージ	P15
4. 魅力的な駅前空間の創出	P17
5. 持続可能性とまちへの貢献	P21
6. 交通拠点形成とモビリティネットワーク	P27
7. 情報空間との連携やイノベーションの受容	P33
8. 駅前防災拠点	P37
9. 整備管理・運営手法	P42
10. 今後の進め方	P45
11. 札幌駅周辺の将来の姿	P46

1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-1 北海道全体を支える交通拠点

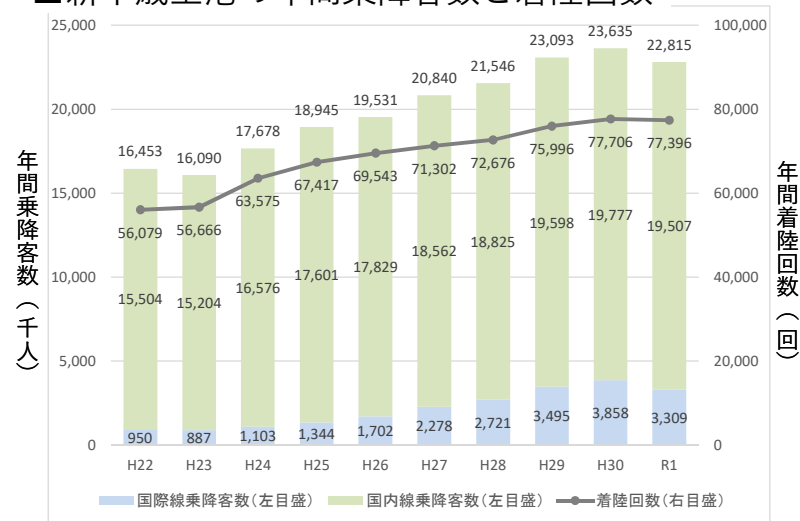
札幌市は北海道の交通のカナメとして機能しています。

- 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、いずれも自動車による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



1. 札幌駅周辺の現状と課題

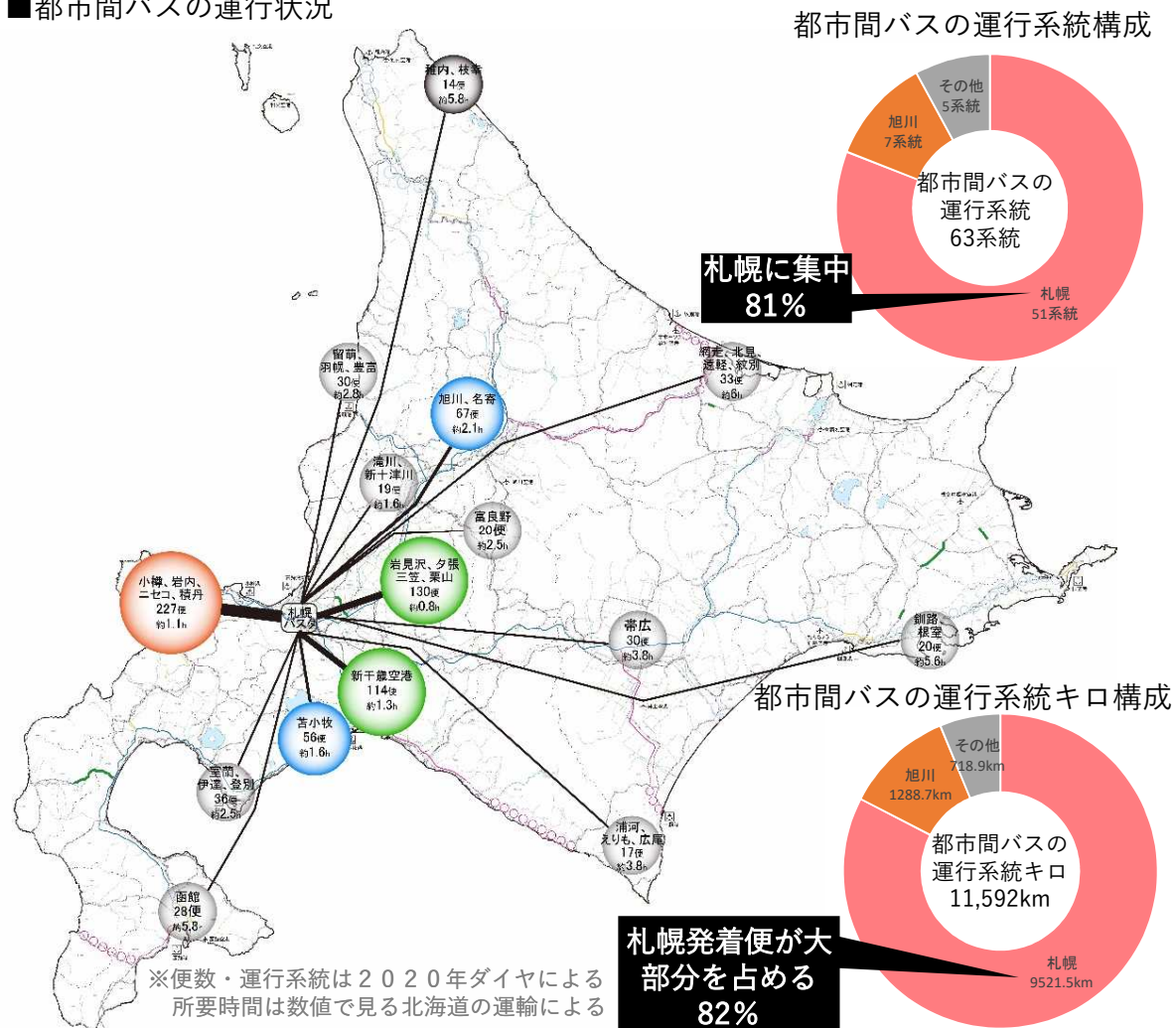
1-2 高速バス交通の要衝

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（63系統）のうち、81%（51系統）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



■多様な交通が集積する札幌駅



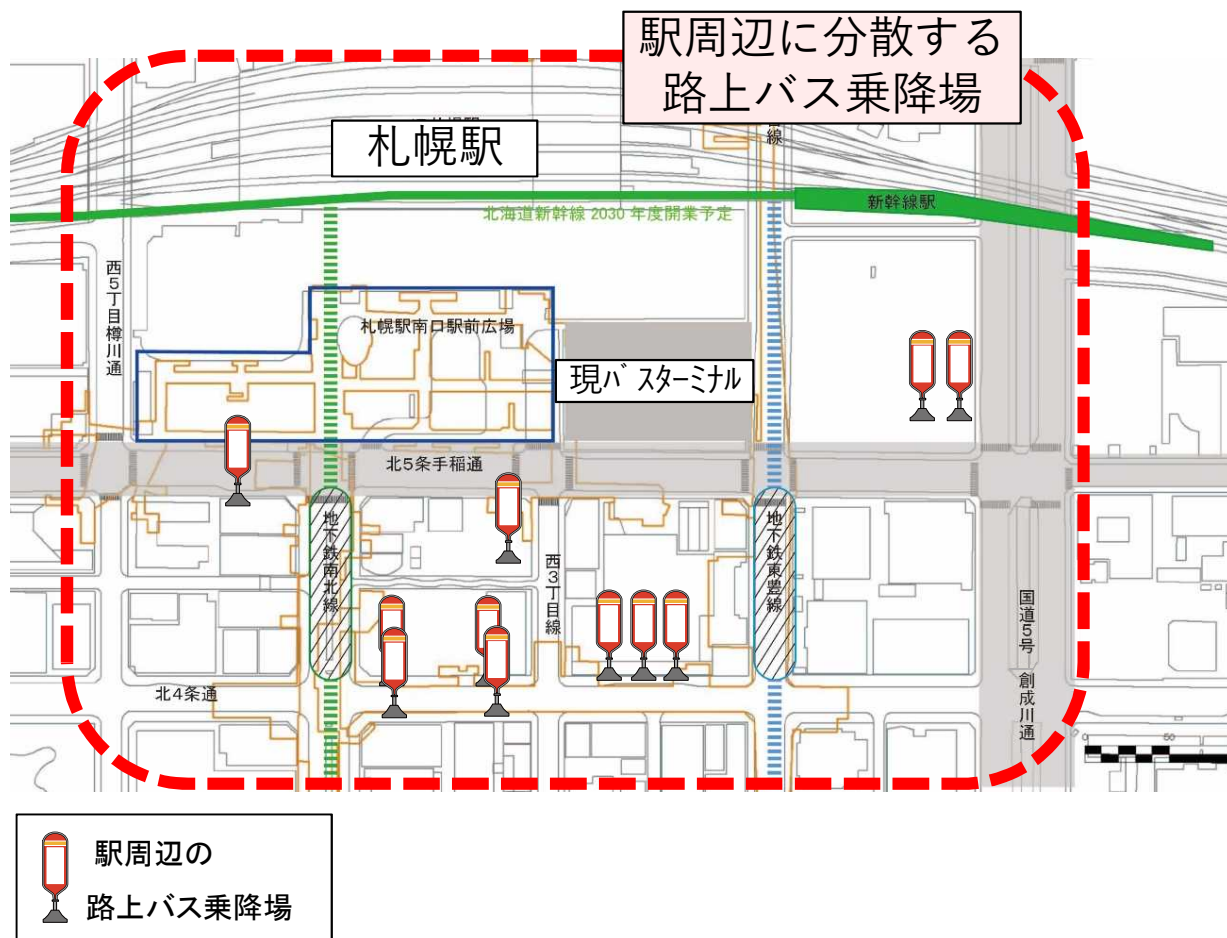
1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-3 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や現バスターミナルの通路幅が狭く、待合空間が不十分などの課題を抱えています。

- ・ 駅周辺の路上バス乗降場が分散しており、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、明確な待合空間がないことから、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。
- ・ 冬期の路上バス停におけるバス待ち状況は、寒さなどの悪環境の中、屋外でバスを待つ必要があります。

■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



・ 冬期のバス待ち状況



・ 路上バス停の状況



1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-3 交通結節点としての課題

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

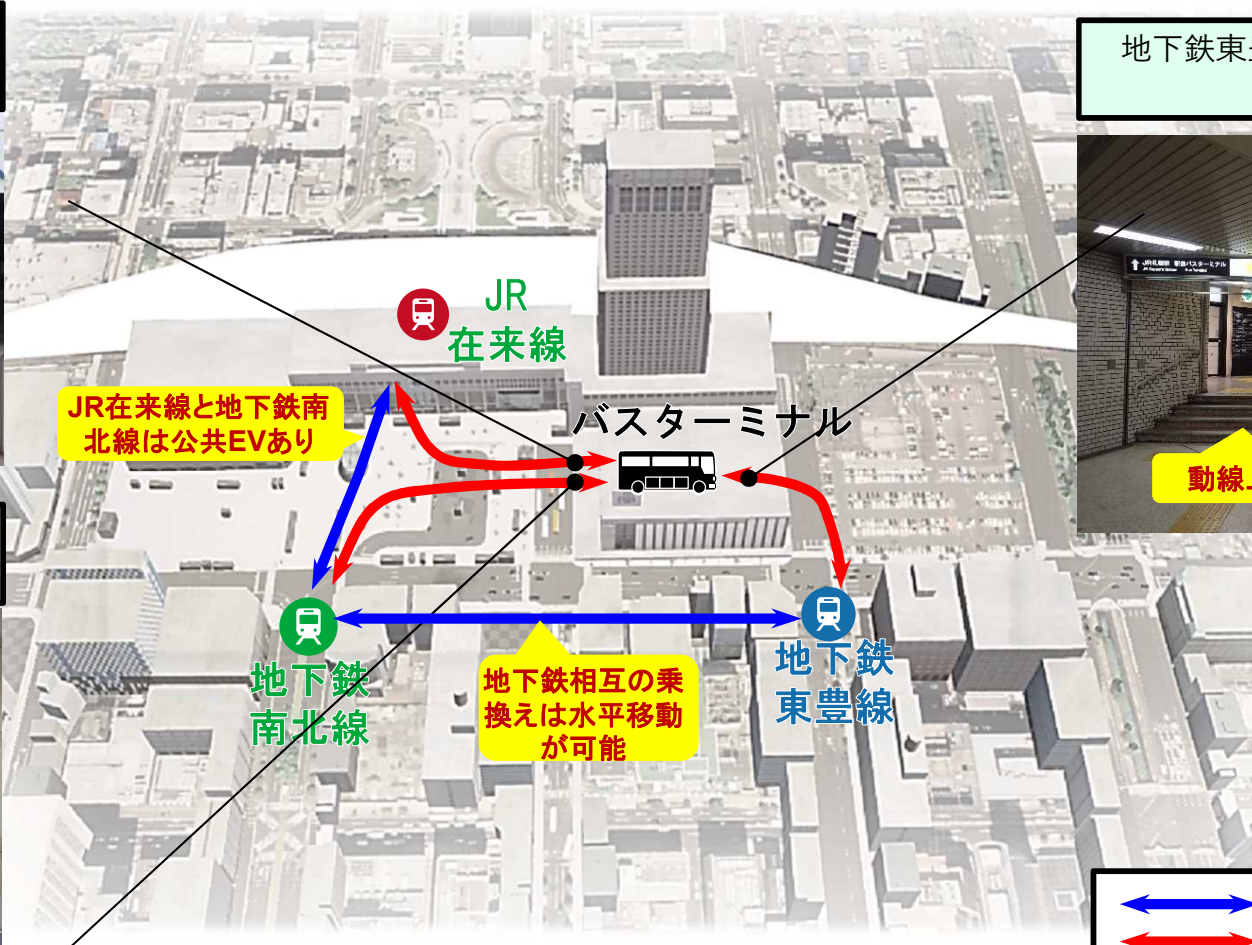
JR在来線⇄バスターミナル
1F→1F



地下鉄東豊線⇄バスターミナル
B1→1F



地下鉄南北線⇄バスターミナル
B1→1F



⇄ 動線上に課題なし
⇄ 動線上に課題あり

1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-4 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



国道5号創成川通
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）



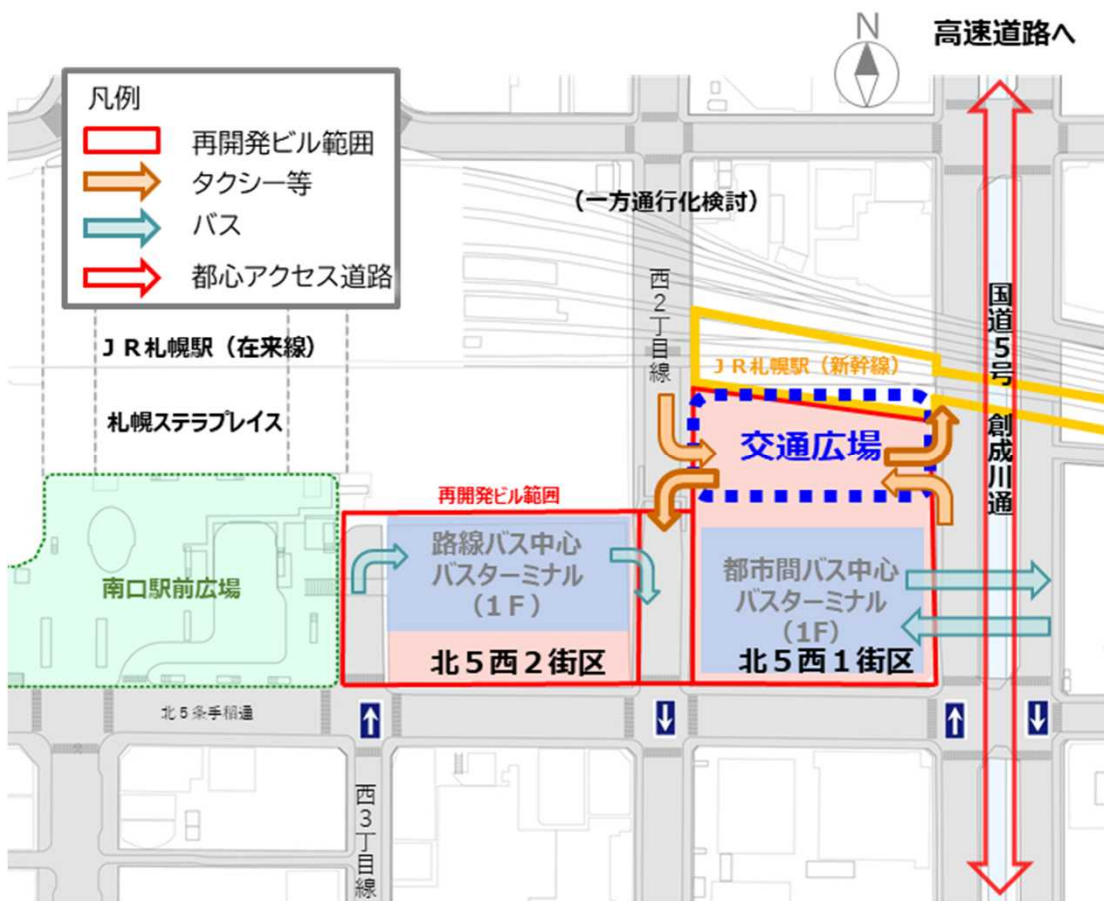
1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-6 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、及び札幌駅交流拠点北5西1・西2再開発との接続など一体となって整備します。

■新幹線札幌駅と再開発ビルの関係



1. 札幌駅周辺の現状と課題

1-6 地区を取り巻く動向

札幌市は、2030年の冬季オリンピック・パラリンピック招致を目指しています。

- 札幌市は2030年の冬季オリンピック・パラリンピック招致に向けて活動中であり、現在、**国内候補地として札幌市が決定しています。**冬季オリンピック・パラリンピックが開催された場合には、選手、役員、観客の移動について、既存の交通基盤を有効活用を図ることを検討しています。

■北海道・札幌 2030オリンピック・パラリンピック 冬季競技大会概要（案） 更新版



世界が驚く、
冬にしよう。

北海道・札幌 2030
オリンピック・パラリンピック
冬季競技大会概要（案） 更新版

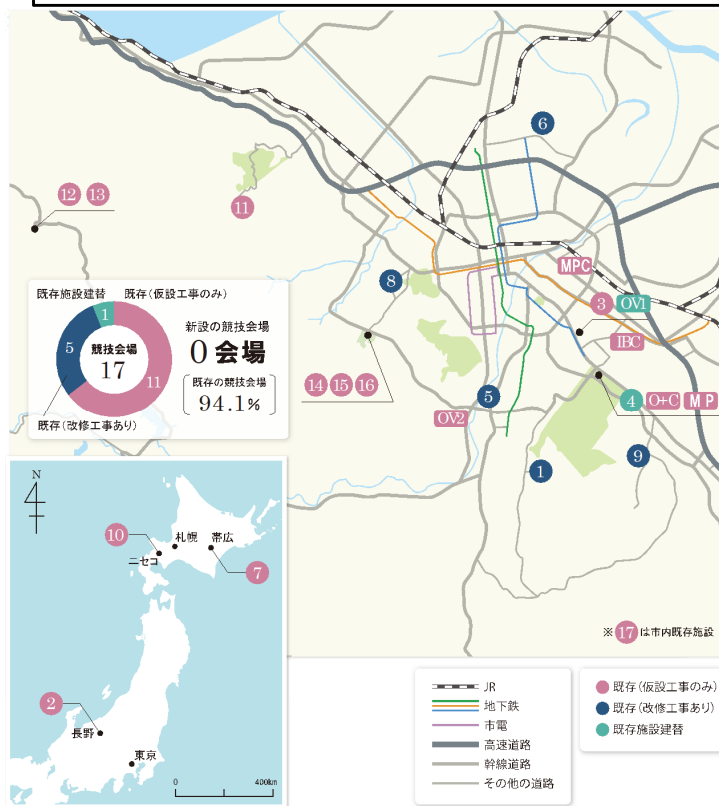
Hokkaido Sapporo 2030
Olympic And Paralympic Winter Games

札幌市 100th Anniversary
札幌が、もっとはじまる。

■会場配置計画

（北海道・札幌 2030オリンピック・パラリンピック 冬季競技大会概要（案） 更新版 に加筆）

- 札幌1972大会時の会場等、すでに市民利用されている施設を最大限活用します。
- 都心の近くでウインタースポーツを楽しめる、札幌の特徴を活かします。
- 樹木の伐採等は、競技に必要な最小限の範囲内におさめ、脱炭素化に貢献する新たな技術を導入するなど、環境保全に努めます。



番号	会場	競技種目等 ● オリンピック ▲ パラリンピック
競技会場		
1	西岡バイアスロン競技場	■ バイアスロン ▲ パラバイアスロン / バルクロスカントリースキー
2	長野市ボブスレー・リュージュバーク（スパイラル）	■ ボブスレー・ボブスレー ボブスレー・スケルトン / リュージュ
3	月寒体育館	■ カーリング ▲ 車いすカーリング
4	新月寒体育館	■ アイスホッケー1 ▲ パラアイスホッケー
5	真駒内公園屋内競技場	■ アイスホッケー2
6	スポーツ交流施設コミュニティドーム（つどいむ）	■ スケート・フィギュアスケート スケート・ショートトラック
7	帯広の森屋内スピードスケート場	■ スケート・スピードスケート
8	大倉山ジャンプ競技場	■ スキー・ジャンプ スキー・ノルディック複合ジャンプ
9	白旗山競技場	■ スキー・クロスカントリースキー スキー・ノルディック複合クロスカントリースキー
10	ニセコエリア	■ スキー・アルペンスキー（滑降、スーパー大回転、複合） ▲ パラアルペンスキー
11	サッポロテニススキー場	■ スキー・アルペンスキー（大回転、回転）
12, 13	札幌国際スキー場	■ スキー・フリースタイルスキー / スキー・スノーボード （スロープスタイル、パラレル大回転、クロス） ▲ パラスノーボード
14, 15, 16	さっぽろばんけいスキー場	■ スキー・フリースタイルスキー / スキー・スノーボード （リフパイプ、モーグル、エアリアル）
17	市内既存施設	■ スキー・フリースタイルスキー / スキー・スノーボード （ビッグエア）
非競技会場		
O+C M P	札幌ドーム	■ 開会式 / 閉会式 / メダルプラザ ▲ 開会式 / 閉会式 / メダルプラザ
MPC	札幌コンベンションセンター	■ メインプレスセンター
IBC	新展示場	■ 国際放送センター ▲ 国際放送センター（メインプレスセンターの機能を含む）
OV1	市営住宅月寒団地	■ 選手村 選手村から離れた競技会場を利用する選手のため、OV1・OV2は団地に選手村を誘引した選手用宿泊施設を配置予定
OV2	アパホテル & リゾート（札幌）	▲ 選手村

※この計画は現時点での予定です。今後、変更となる場合があります。
※スキー場については、フィニッシュエリア前に会場建物をカウントしています。

2.事業の概要・コンセプト

2-1 札幌駅周辺地区のまちづくり計画における札幌駅交通ターミナルの位置づけ

札幌駅交流拠点まちづくり計画において、「街並み形成」、「基盤整備」、「機能集積」、「環境配慮・防災」の4つの基本方針が掲げられています。

■札幌駅周辺の現状と課題踏まえた札幌駅交流拠点におけるまちづくりの目標

《札幌駅周辺の現状と課題》

- ・北海道の玄関口として賑わい空間・滞留空間の充実
- ・東西市街地の一体的な街並み・賑わいの創出
- ・積雪寒冷都市の快適な都市空間の充実

- ・街区ごとの特性を活かした機能集積
- ・国際水準のホテルや高機能オフィスが不足
- ・駅利用者や観光客等に対する情報発信機能や案内窓口の強化
- ・札幌駅北口地区、創成東地区の機能の充実

- ・北海道新幹線札幌開業に対応した交通基盤の再整備
- ・札幌駅南口のバス乗降場の路上分散
- ・バスターミナル内の通路幅・待合空間が狭い
- ・地下鉄、JR在来線、バス等のバリアフリー化が図られていない
- ・路上駐停車や駐車場入庫待ち車両等による交通混雑が発生

- ・地域冷暖房ネットワークが整備
- ・地下歩行空間は一時滞在施設としての機能を有している
- ・環境低減への対応の強化
- ・災害時の滞留者等への対応の強化

目標①: 北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成

目標②: 北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進

《基本方針》

【街並み形成】

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

【機能集積】

多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積

【基盤整備】

多様な交流を支える、利便性の高い一大交通結節点の形成

【環境配慮・防災】

低炭素で強靱なまちづくりの推進

2.事業の概要・コンセプト

2-1 札幌駅周辺地区のまちづくり計画における札幌駅交通ターミナルの位置づけ

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空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化を目指します。

■目指す姿

世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり
道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化

■4つの基本コンセプト

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

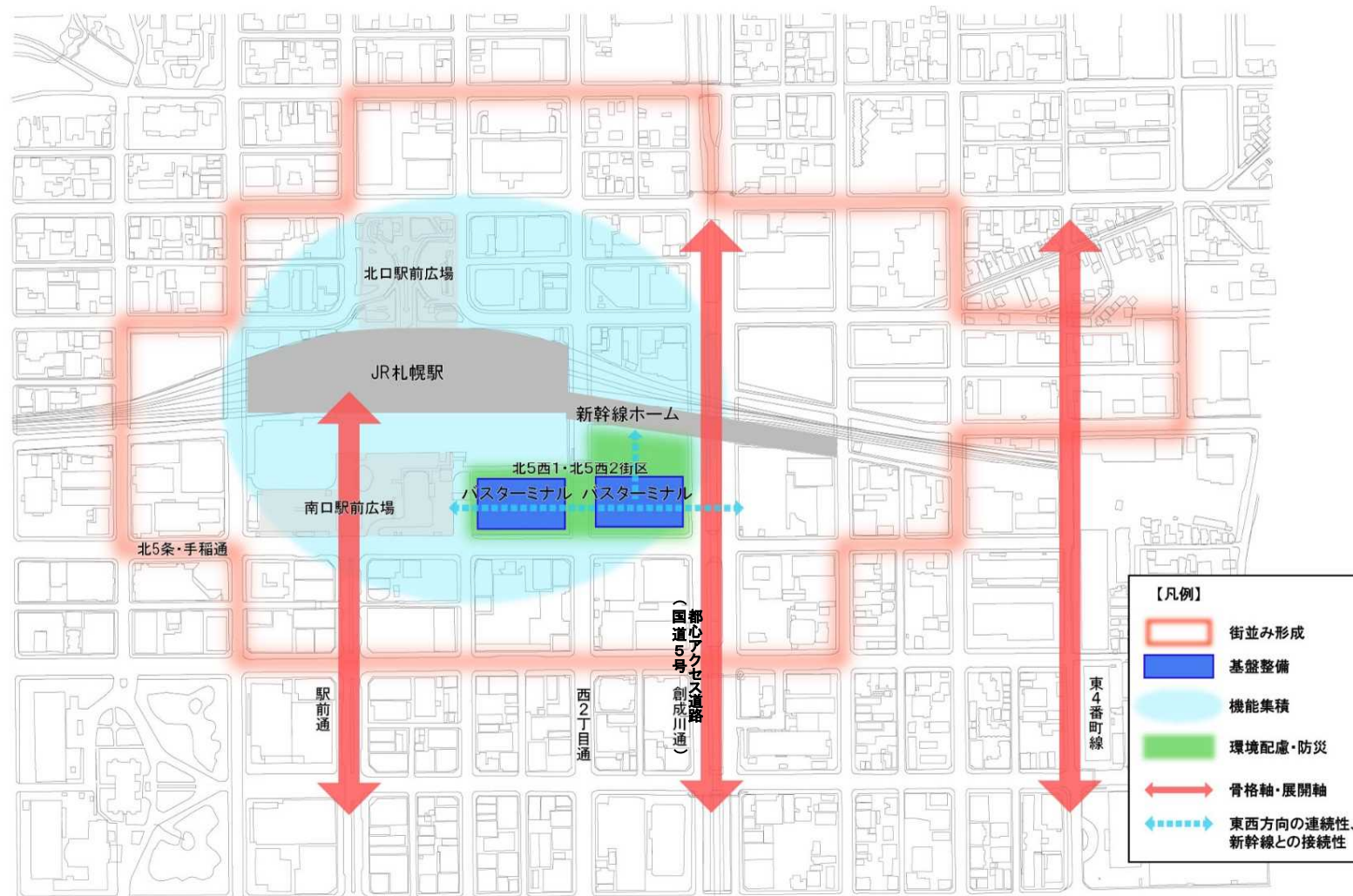
多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節点機能の充実と
バリアフリー化の推進

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

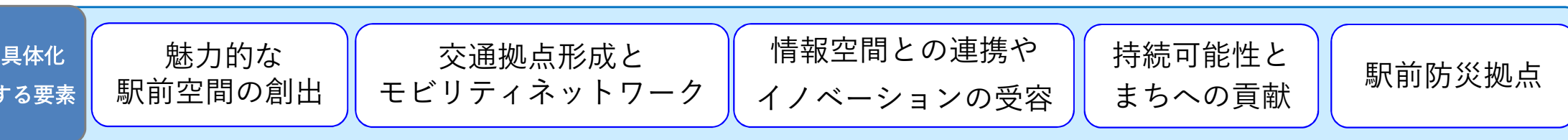
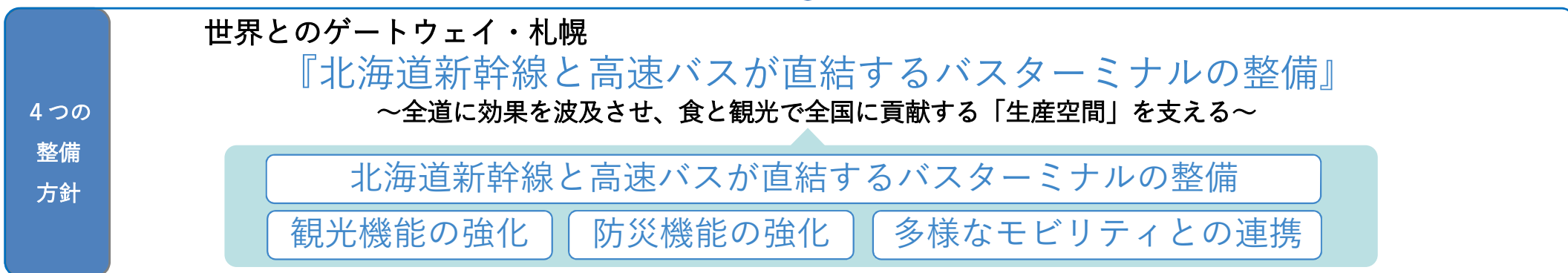
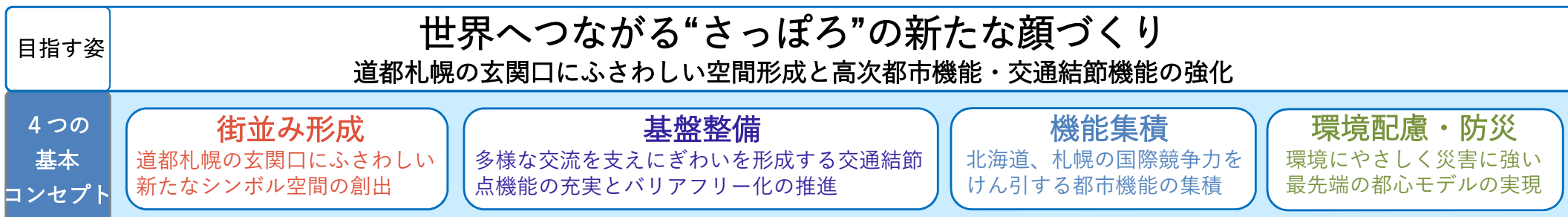
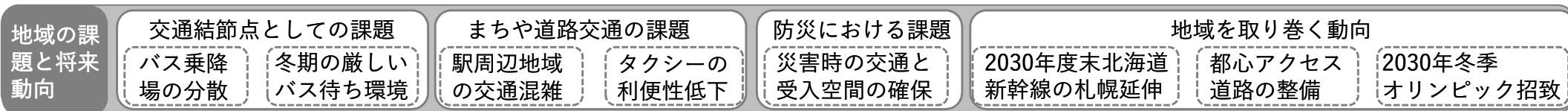


※イメージであり、整備内容を決定するものではない

2.事業の概要・コンセプト

2-2 基本コンセプト

4つの基本コンセプト、4つの整備方針に基づき、計画の具体化を目指します。



2.事業の概要・コンセプト

2-3 具体化する施設・機能

整備方針の実現に向けて、以下の具体化する要素に基づき、施設整備と機能確保を目指します。

具体化する
要素

魅力的な
駅前空間の創出

持続可能性と
まちへの貢献

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

駅前防災拠点

※第1回～第5回までの検討会結果を踏まえ、5つの要素に基づき『具体化する施設・機能』を下記のとおり整理

具体化する
施設・機能

魅力的な
駅前空間の創出

持続可能性と
まちへの貢献

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

駅前防災拠点

分かりやすい乗換動線

待合空間

集約型公共交通ターミナル

札幌駅周辺のトータルデザイン

ランドマークとなるような空間形成

道都札幌の顔としての情報発信

環境首都・札幌（ゼロカーボンへの貢献）

モビリティの活用

MaaSの活用

防災機能

待合空間等の利活用

代替輸送の確保

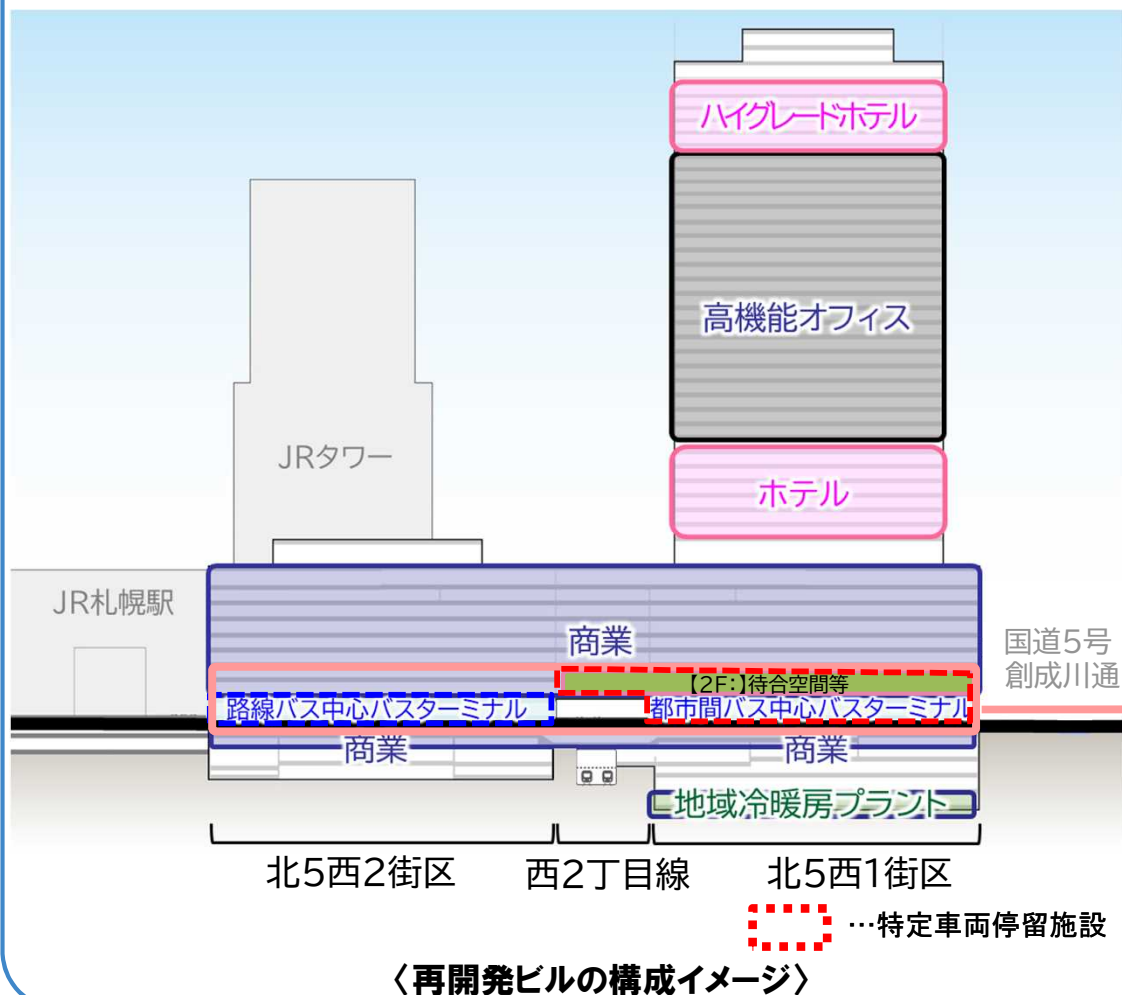
事業者間連携

3.事業の具体イメージ

3-1 事業の具体イメージ

北5西1街区・北5西2街区を対象に、再開発事業と連携し、世界のゲートウェイ・札幌として、北海道新幹線と高速バスが直結する新しいバスターミナルの整備を目指します。

再開発ビル



新しいバスターミナル

世界のゲートウェイ・札幌として、北海道新幹線と高速バスが直結する新しいバスターミナルを整備することで、観光機能の強化、防災機能の強化及び多様なモビリティとの連携を図る。



〈待合空間のイメージ(2階)〉



〈バス乗降空間のイメージ(1階)〉



防災拠点

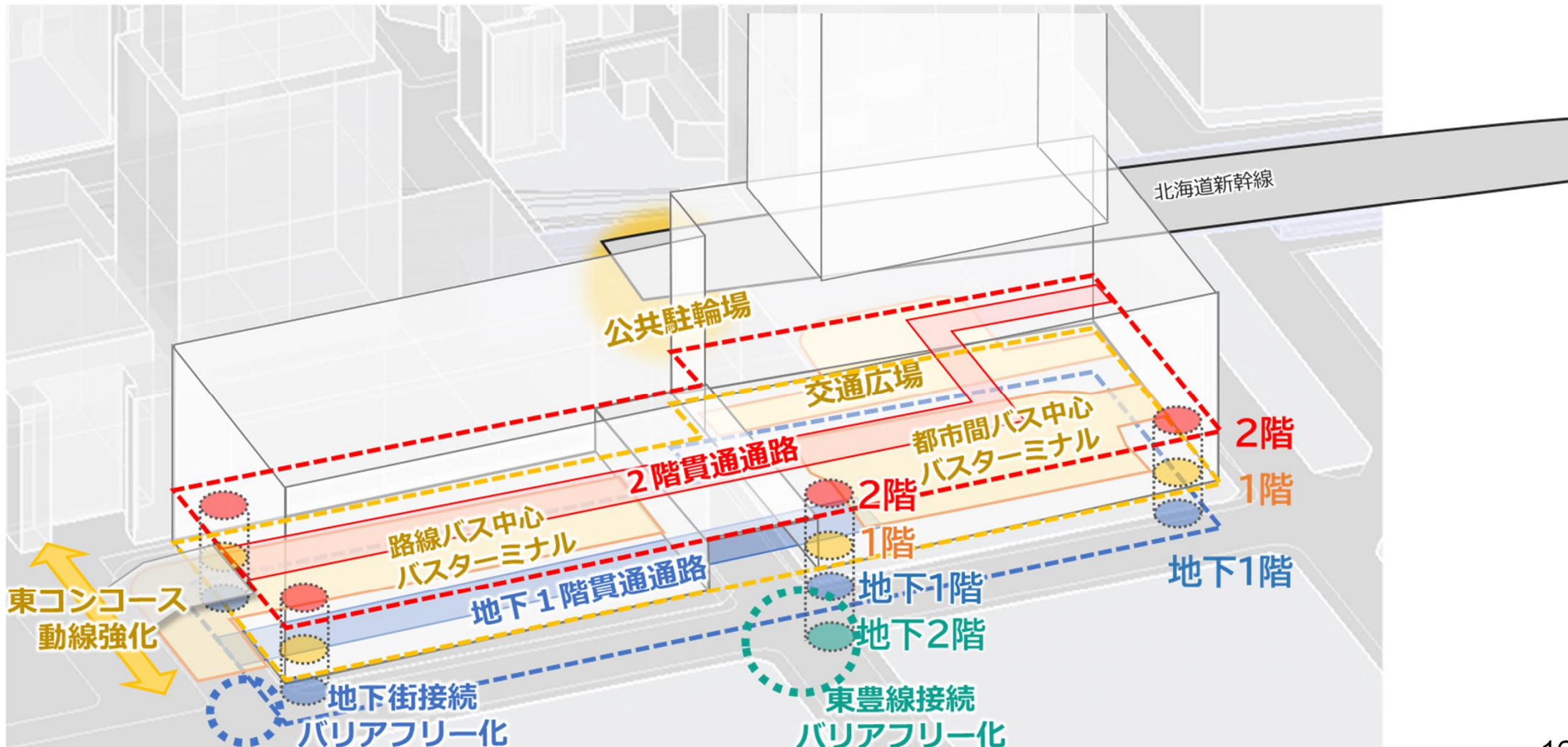
災害時に再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新しいバスターミナルに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出する。

3.事業の具体イメージ

3-2 空間活用の考え方

新幹線駅、地下鉄やJR在来線等と周辺開発とも連携し、シームレスな移動空間を確保します。

- 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空間を確保します。



4.魅力的な駅前空間の創出

4-1 札幌駅周辺のトータルデザイン

札幌駅エリアを「駅まち空間」として一体的に捉え、官民が連携しながら一体的な空間形成と、戦略的な機能連携を図ることが重要です。

北5西1・西2地区再開発

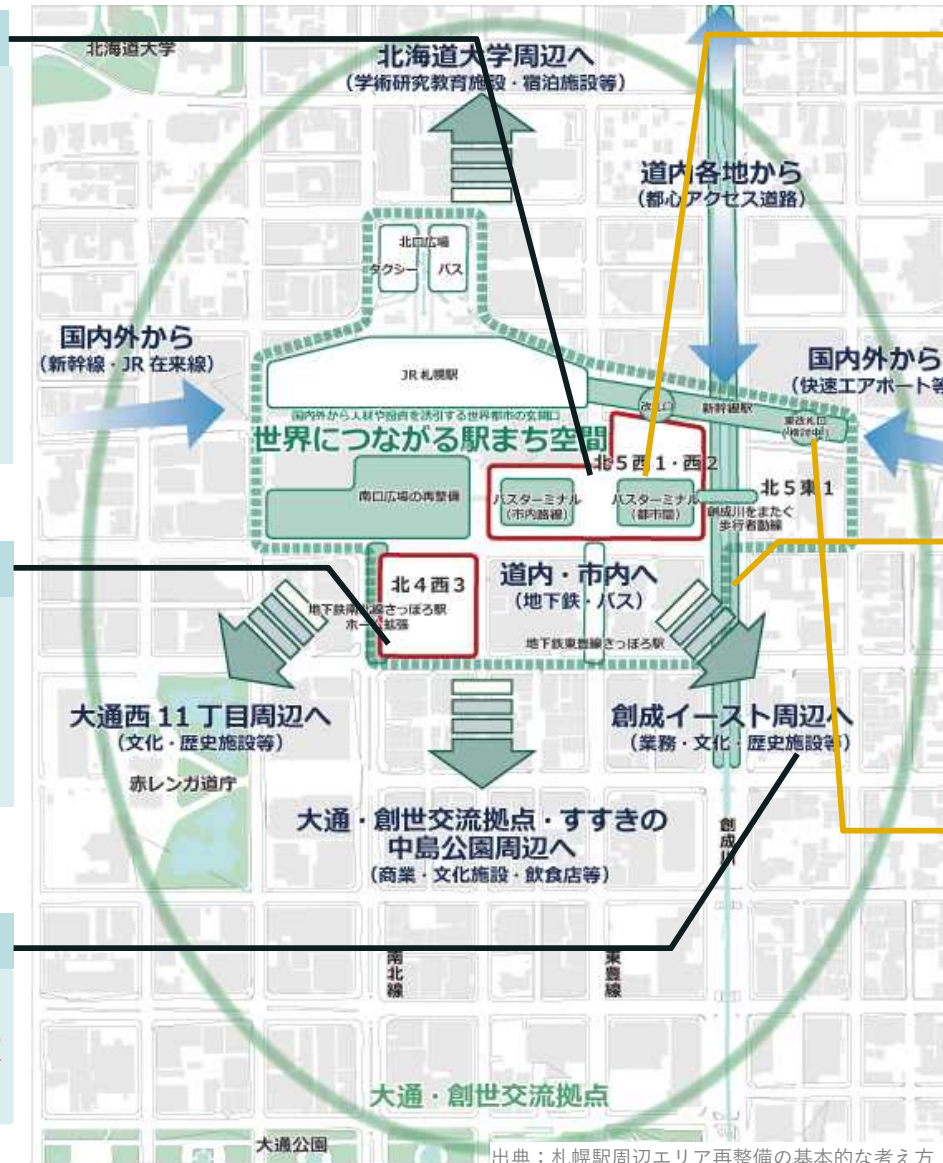
- 「再開発基本構想」を策定(令和元年10月)
 - 道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔づくりを推進
 - 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成
 - 積雪寒冷地の気候特性に対応し、災害時の帰宅困難者の受入空間ともなる屋内空間などを充実
 - インバウンドを踏まえた観光案内機能や、産業情報発信機能を強化
- JR北海道グループと「市街地再開発準備組合」を設立(令和元年11月)
 - 公募により選定された民間事業者を加え、具体の検討を推進

北4西3地区再開発

- 北4西3街区の全地権者が参加する準備組合を設立(令和元年5月)
 - 街区全体の再開発事業により地下歩行ネットワークの強化やにぎわいのある空間形成を実現
 - 隣接する地下鉄南北線さっぽろ駅のホーム増設と連携

創成東地区のまちづくり

- 新幹線札幌延伸を見据えたまちづくりのあり方について、関係機関による勉強会を開催
 - 北6東3周辺地区において、業務・医療・居住等の複合用途が立地する地区計画を策定



バスターミナルの再整備

- バスと鉄道・新幹線・地下鉄等の公共交通拠点の利便性を向上
- 駅周辺の路上バス停を集約し、周辺道路の交通課題を解消
 - 北5西1は都市間バス中心、北5西2は市内路線バス中心とし、それぞれ1階にバスターミナルを配置
 - 2階部分に待合空間等を配置

都心アクセス道路(国道5号 創成川通)

- 北海道新幹線延伸効果を全道に波及させ、都市機能を最大化
 - 都心立地施設への物流の安定性向上により企業・経済活動を支援
 - 高次医療施設への速達性向上により安心できる暮らしを確保

新幹線東改札

- 新幹線東改札の設置に向けた検討の実施

新たな公共交通システム

- LRTの利点を活かした新たな公共交通システムの導入可能性の検討

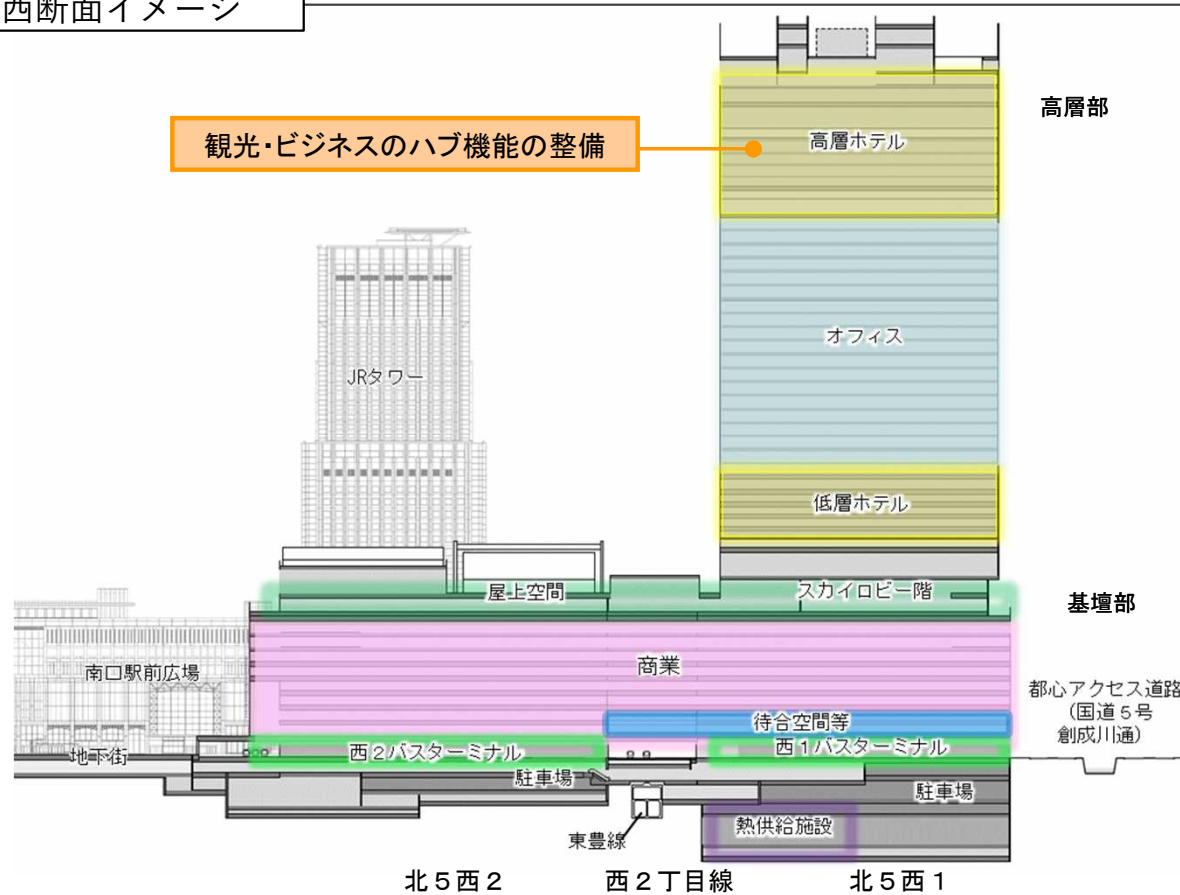
4.魅力的な駅前空間の創出

4-2 ランドマークとなるような空間形成

札幌駅周辺地区のまちづくりや周辺開発を踏まえて、道都札幌の玄関口としてふさわしい、ランドマークとなるような空間を整備します。

- 北5西1・西2再開発では、周辺施設と一体感が感じられる景観形成を図り、バスターミナル等の交通施設のほか、国際水準ホテル、高規格なオフィスなど、観光・ビジネスのハブ機能を整備します。
- 建物の象徴となる頂部のガラスボックスは展望の機能を持ち、シンプルでシンボリックな形状であるガラスの立方体をイメージし、端正で透明感のある札幌の灯台となるシンボルを作り出します。

■東西断面イメージ



4.魅力的な駅前空間の創出

4-3 道都札幌の顔としての情報発信

道都札幌の顔として、北海道・札幌の魅力や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を整備します。

- ・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
- ・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。

■札幌・北海道の魅力・情報を発信する機能



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



Tokyo City i (出典元：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



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

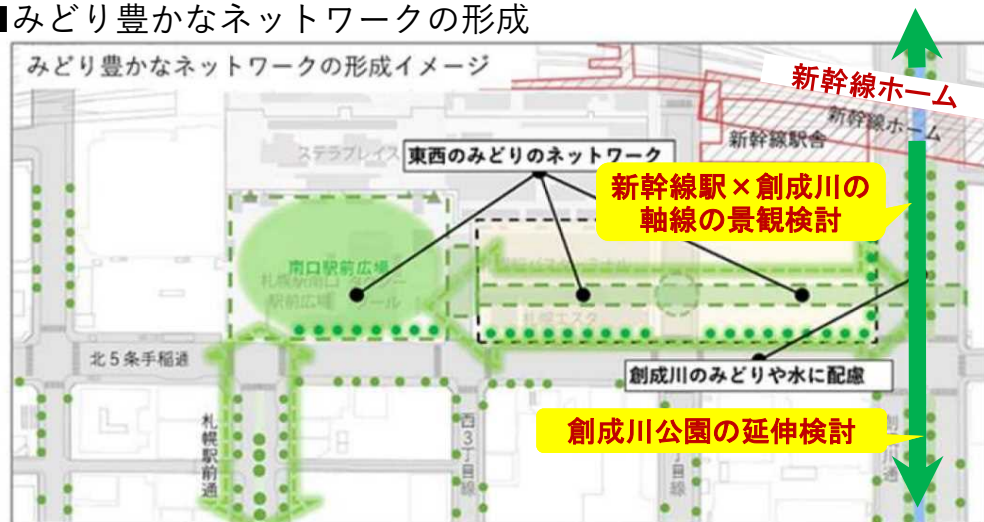
4.魅力的な駅前空間の創出

4-4 環境首都・札幌(ゼロカーボンへの貢献)

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。
また、エネルギーセンターの整備及びエネルギーネットワークへの接続、CO₂排出削減に
寄与する環境配慮技術の活用により、都市の脱炭素化に向けた取り組みを進めます。

- ・ 南口駅前広場から創成川通までの緑化や創成川のみどりや水に配慮した空間の形成など、緑のネットワークの形成を図ります。
- ・ CGS・DHC プラントの整備など、札幌市の都心エネルギープランに基づき、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発事業にて低炭素で持続可能なまちづくりに貢献します。
- ・ BEMS（ビルエネルギー管理システム）の導入などにより省エネ、省資源に向けた取り組みを進めます。

■みどり豊かなネットワークの形成

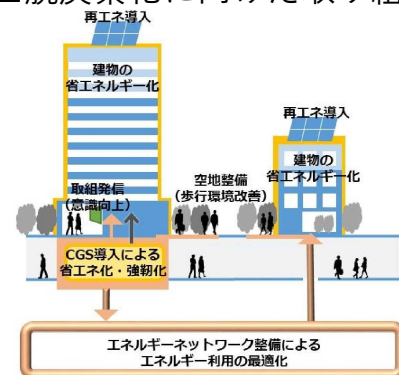


■みどりと憩いの空間（歩道沿い空地とスカイガーデン）



※イメージであり、実態と異なる場合がある。

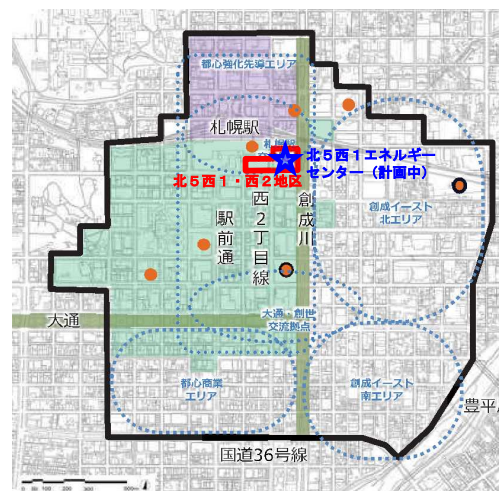
■脱炭素化に向けた取り組み（イメージ）



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

CGS(Co Generation System)
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。
札幌駅南口エネルギーセンター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。

■都心エネルギープラン対象区域とエネルギーセンター



<凡例>

- エネルギープランの対象区域
- エネルギーセンター（既存）
- エネルギーセンター（計画中・整備中）
- 北海道熱供給公社熱供給エリア
- 札幌エネルギー供給公社熱供給エリア
- 第2次都心まちづくり計画における位置づけ

出典元：都心エネルギーマスタープラン(2018年3月 札幌市)

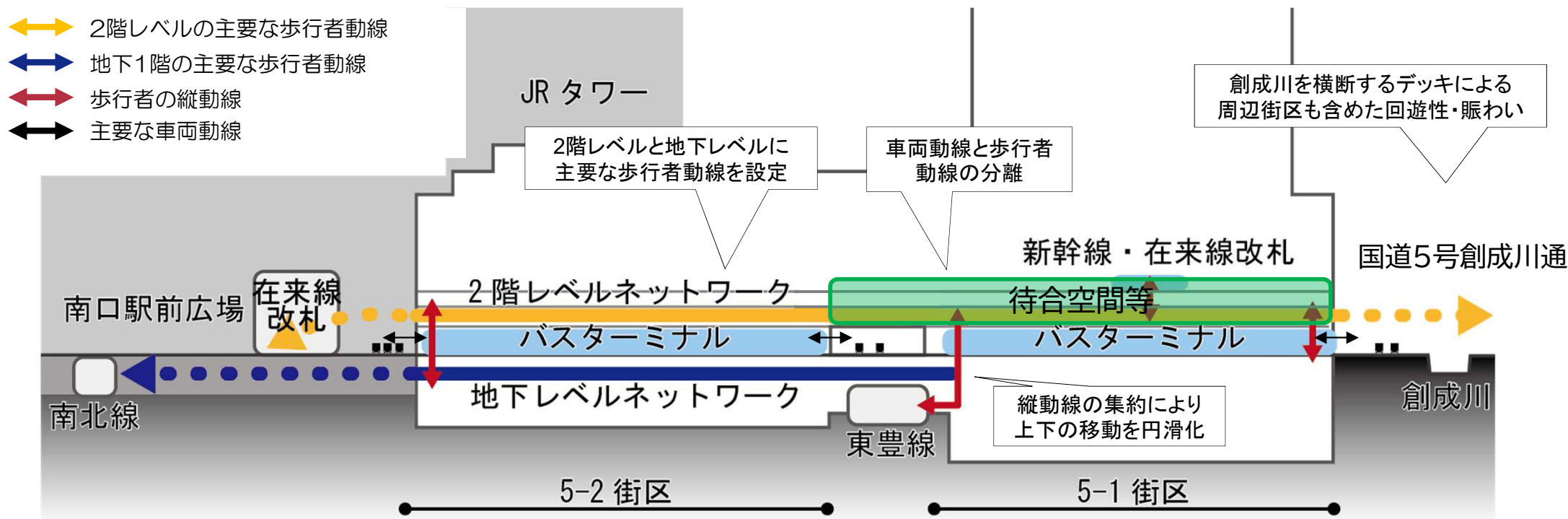
5.持続可能性とまちへの貢献

5-1 分かりやすい乗換動線（回遊性・賑わいに配慮）

車両動線と歩行者動線が交錯しないよう主要な歩行者動線を2階レベルと地下レベルに設定し、周辺街区も含めた回遊性・賑わいに配慮します。

- 車両動線と歩行者動線が交錯しないよう、主要な歩行者動線を2階レベルと地下1階に設定し、エレベーター・エスカレーターの縦動線の集約により、上下の移動の円滑化を図ります。
- 周辺街区も含めた回遊性や賑わいのため、創成川通を横断するデッキの検討を行います。

■北5西1・西2地区の車両・歩行者動線のイメージ



5.持続可能性とまちへの貢献

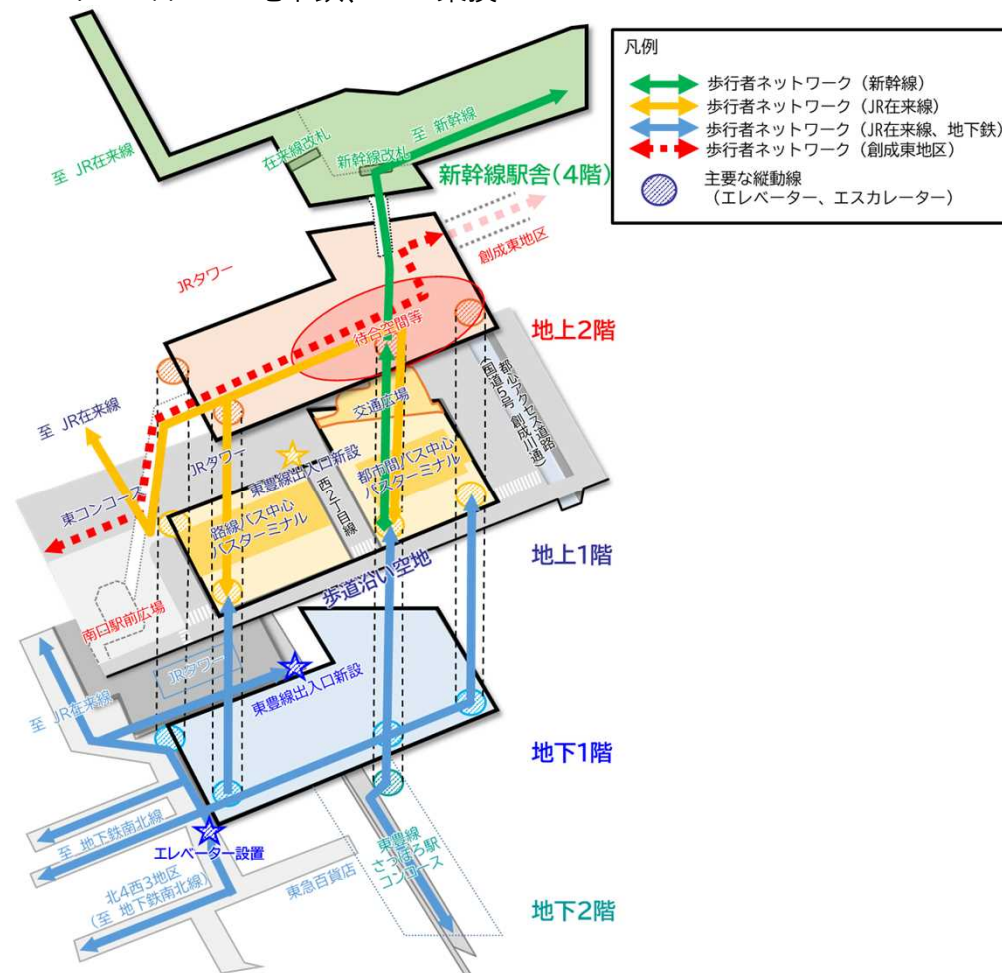
5-1 分かりやすい乗換動線（歩行者ネットワークの拡充）

地下・地上1階・2階、地下2階から4階までの主要縦動線の接続により、歩行者ネットワークが拡充され、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確保します。

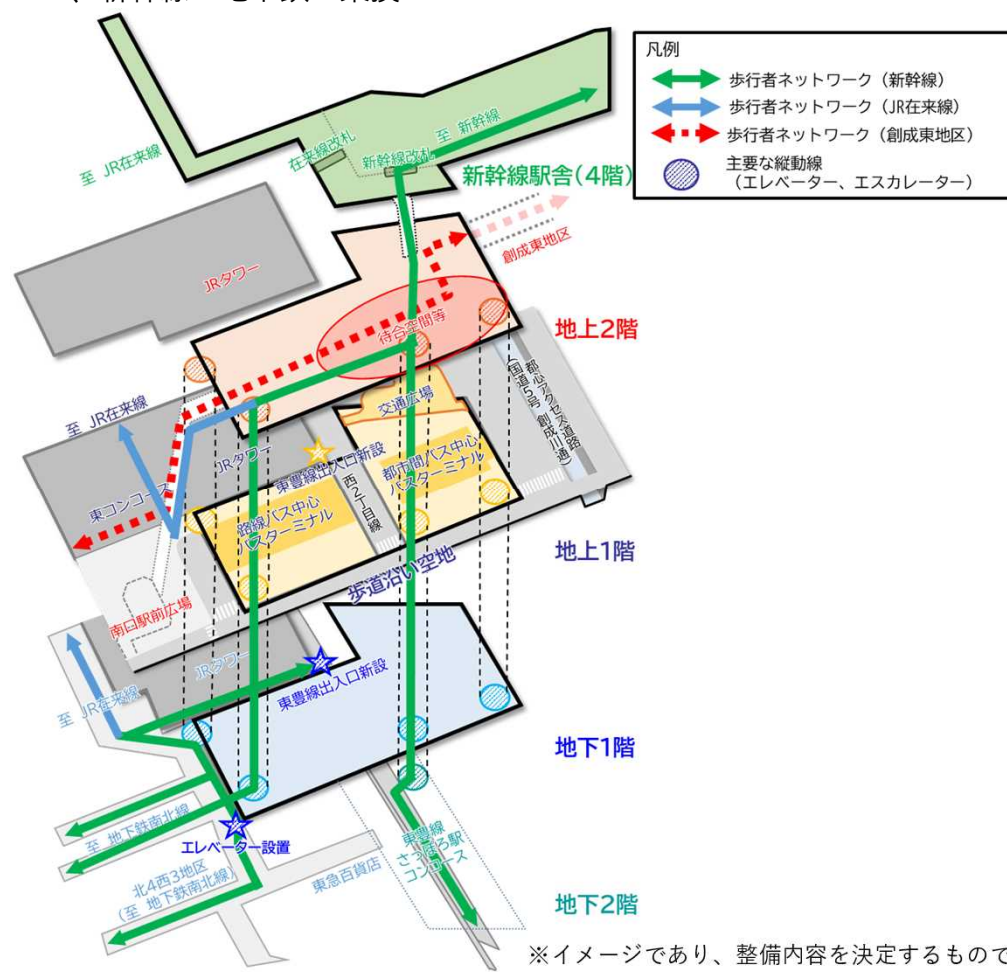
- 地下・地上1階・2階、地下2階から4階までの主要縦動線の接続により、歩行者ネットワークが拡充され、ユニバーサルデザインに対応したわかりやすい乗換動線を確保します。
- 高齢者や車いす利用者、スーツケースを持った利用者、外国人などを考慮し、札幌駅周辺と新しいバスターミナル間を誰もがスムーズに移動できる動線を確保します。

■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



5. 持続可能性とまちへの貢献

5-1 分かりやすい乗換動線（案内サイン）

駅周辺の公共交通利用者が見やすく分かりやすい案内サインを整備します。

- 各交通モード間の「乗り換えルート案内」「エレベータ経由のりば案内」「デジタルサイネージによる運行情報案内」など、統一的な案内サインを検討します。

■現在の札幌駅前周辺案内



■現在の運行案内（運休時）【JR札幌駅（左写真）・札幌駅バスターミナル（右写真）】



■“見やすくわかりやすい”交通拠点のサイン（例）



出典元：「“見やすくわかりやすい”交通拠点のサイン計画の手引き」
（公財）交通エコロジー・モビリティ財団

■デジタルサイネージによる案内表示（例）



出典元：東京都 交通局（報道発表資料 2017年04月27日）

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

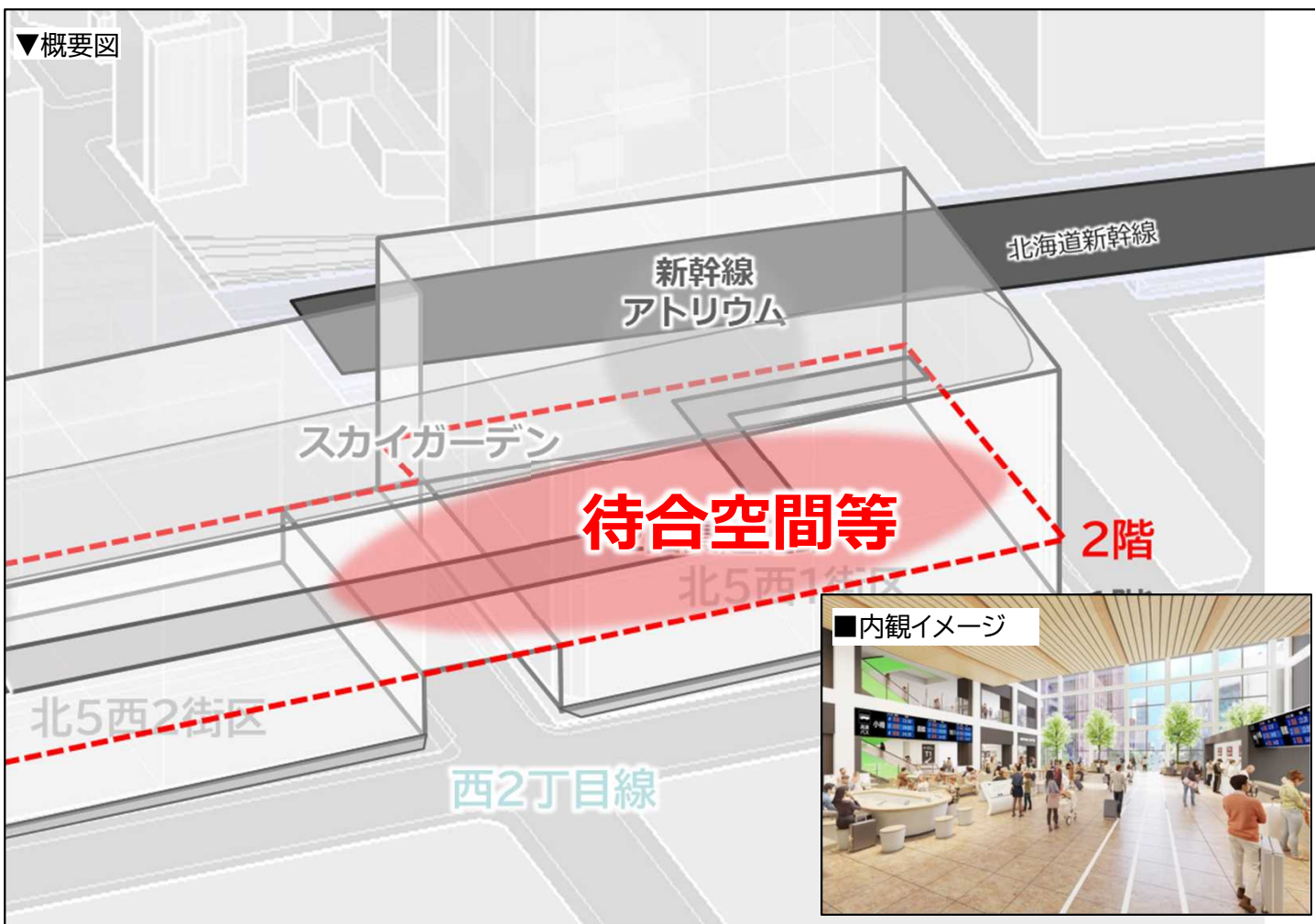
5.持続可能性とまちへの貢献

5-2 待合空間（整備イメージ）

新たな旅への期待感が膨らむ交通待合交流拠点として他の交通モードとの連携はもとより、北海道らしい広く余裕を持った空間を整備します。

■再開発ビルと連携した交通待合交通拠点の機能

- ・2階部分に快適で利便性の高いバスターミナルの待合空間等を整備します。
- ・サイネージによる運行情報の提供など情報発信機能を配置を行います。



▼バスロケーションシステムを活用した 運行情報の発信（熊本桜町バスターミナル）

バス会社	バス番号	行先	経由	発着時刻
産交	AP	熊本空港 Kumamoto Airport	【空港リムジン】 グランメッセ・ [Airport Limousine] Grandmesse Techno	10:02 通過済み
産交	AP	熊本空港 Kumamoto Airport	【空港リムジン】 グランメッセ・ [Airport Limousine] Grandmesse Techno	10:22 もうすぐ
産交	特急	大分 Oita	【やまびこ号】 大津駅南口・阿 [Yamabiko Express] Ozu Sta. Aso Sta.	10:30 運行中
産交	AP	熊本空港 Kumamoto Airport	【空港リムジン】 グランメッセ・ [Airport Limousine] Grandmesse Techno	10:42 運行中
産交	AP	熊本空港 Kumamoto Airport	【空港リムジン】 グランメッセ・ [Airport Limousine] Grandmesse Techno	11:07 運行中

お知らせ:

▼ソファや化粧室などにより、 ゆとりある高質で快適な待合空間を提供 （HEARTSバスステーション博多）



▼バスターミナルに隣接したフードホール （広島バスターミナル）



5.持続可能性とまちへの貢献

5-2 待合空間（利便性の高い空間）

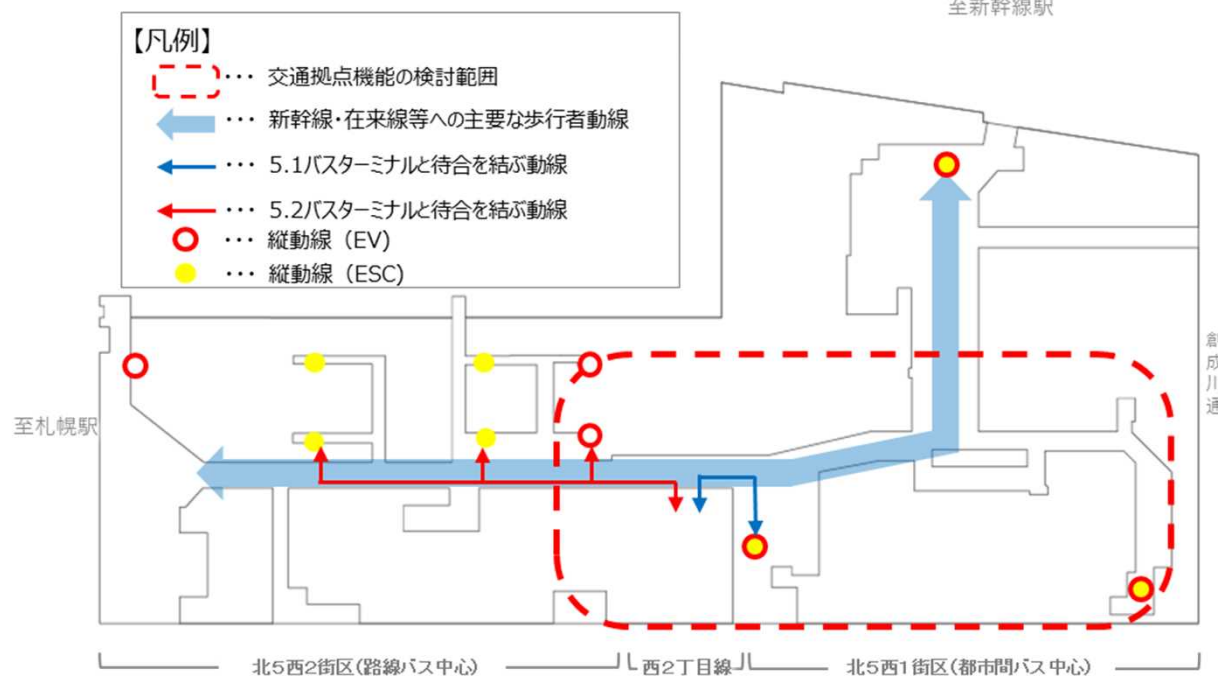
新しいバスターミナルの待合空間などの交通拠点機能は、乗換動線に沿って機能を配置し、北海道らしさを感じられる快適で利便性の高い空間を整備します。

■交通拠点の機能

- ・新幹線、再開発ビル及びバスへの乗車にかけてスムーズな動線となるよう、施設配置を検討します。
- ・バスチケット販売に関する機能を集約し、バス発着状況等を運行管理室にて管制することでバス利用者の利便性向上を図ります。
- ・バス利用者等を支援するインフォメーションや北海道の魅力発信につながる機能により北海道らしさを感じられる快適な待合空間（来訪者に目に留まりやすい空間）を検討します。



■交通拠点機能の検討範囲（2階レイアウト【イメージ図】）



再開発ビルとの共用を想定

再開発ビルとの共用を想定

※イメージであり整備内容・レイアウトを決定するものではない

5.持続可能性とまちへの貢献

5-2 待合空間（食と観光を担う「生産空間」を支える機能の整備）

北海道の玄関口として、北海道の豊かな観光・文化資源、多様な農海産資源等を発信する拠点を官民で連携して検討・整備します。

■豊かな観光・文化資源の発信



■多様な農海産資源等の発信



各地の魅力を伝えるための物産販売店舗の充実

各地の魅力を伝えるための物産販売店舗の充実



情報発信の充実



北海道の多様な農海産資源等



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

6-1 集約型公共交通ターミナル（札幌駅周辺の交通円滑化）

都心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）

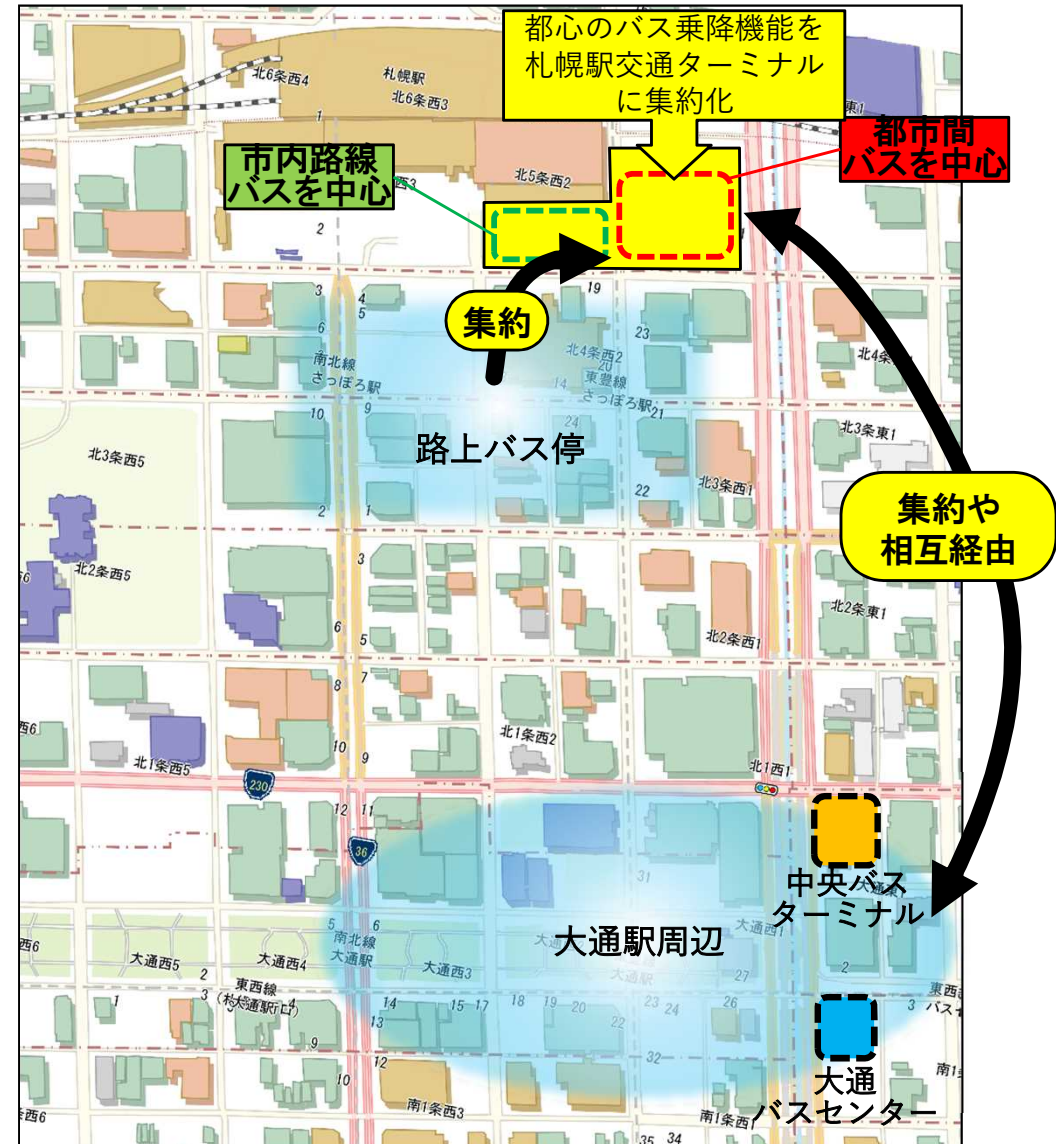
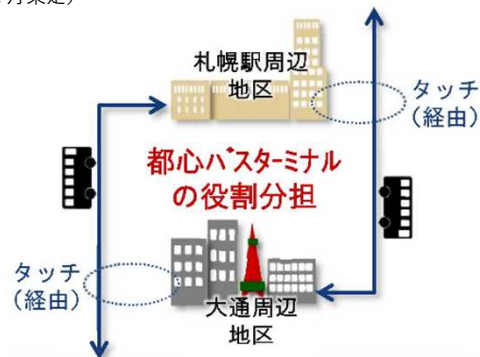
【都市間バスの集約】

- 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）



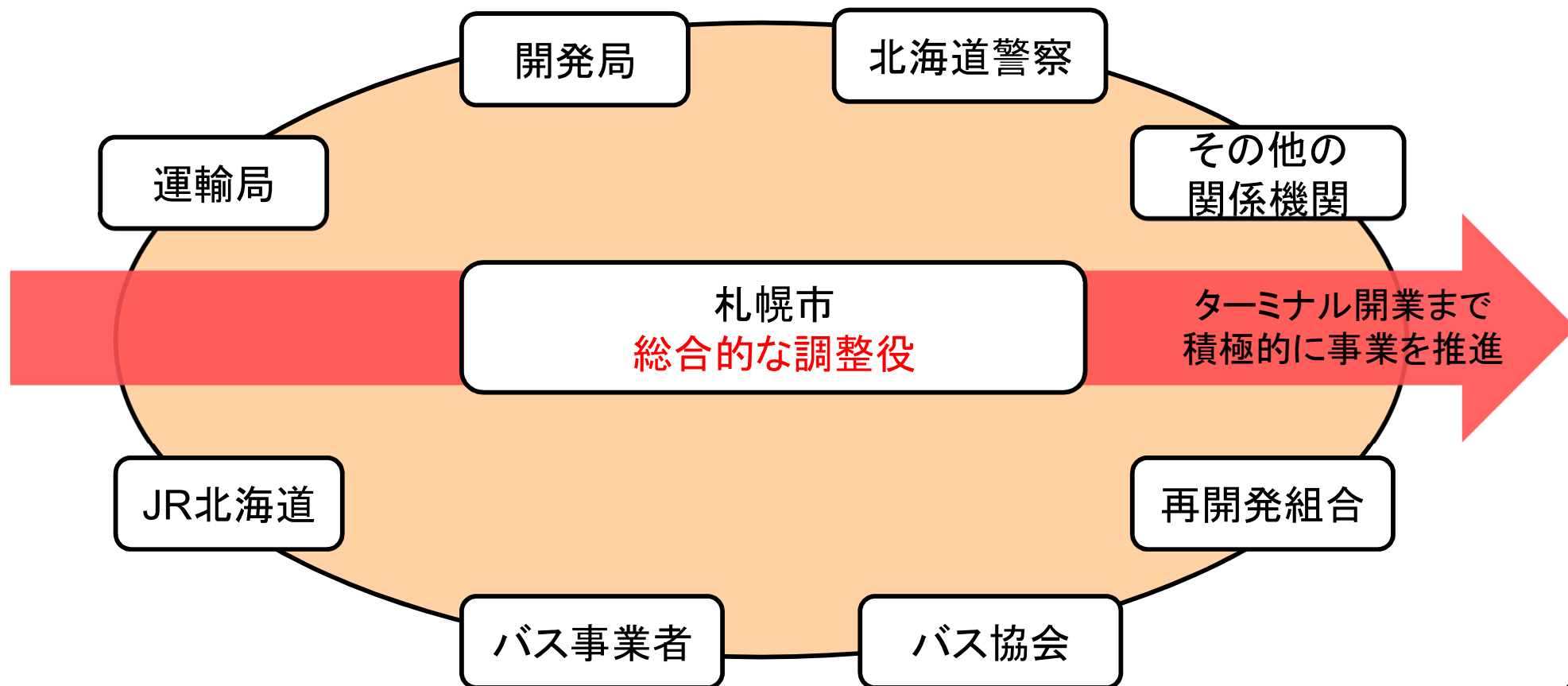
6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

6-1 集約型公共交通ターミナル（バスターミナルの集約）

新しいバスターミナル整備に向けて、札幌市が総合的な調整役として事業を推進します。

- ・路上のバス停留所を新しいバスターミナルへ集約するためには、バス事業者と綿密な意見交換が必要です。
- ・そのため、札幌市がバス事業者との総合的な調整役を担います。
- ・札幌駅交通ターミナル開業まで、札幌市の関連する部局とも調整を図り、事業を推進します。

新バスターミナル整備に向けた検討体制イメージ

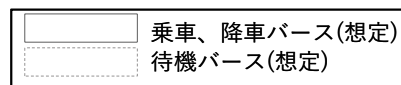
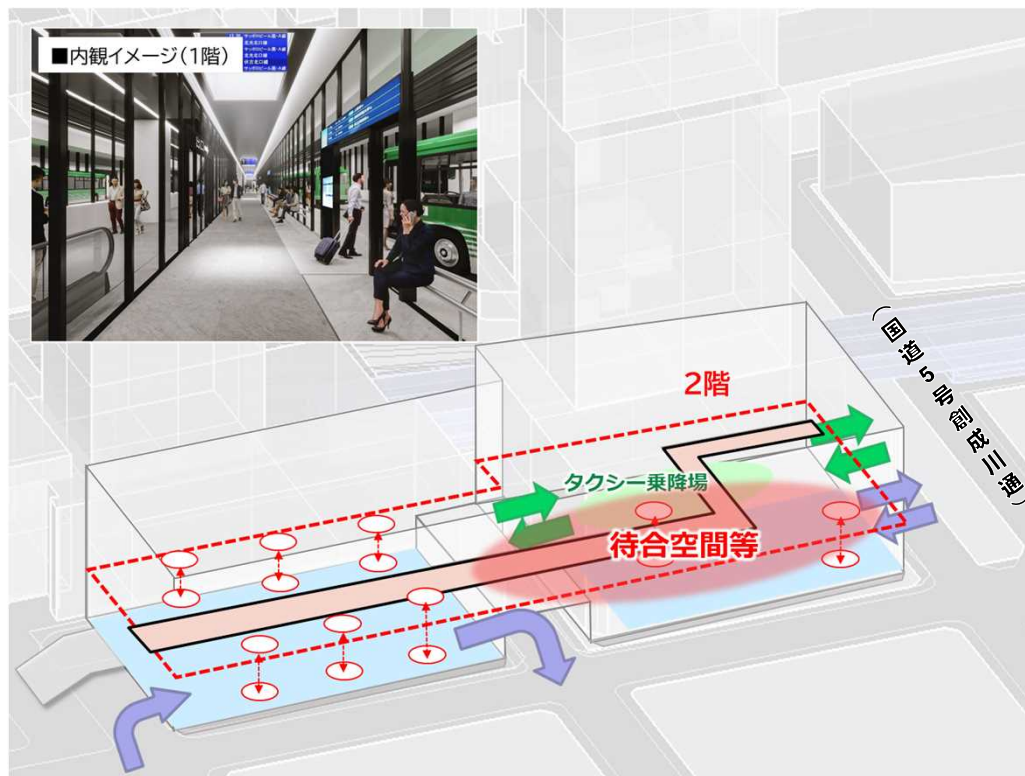


6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

6-1 集約型公共交通ターミナル（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とし、札幌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、待合空間等を含め、一年を通して快適な屋内型の新しいバスターミナルを整備します。

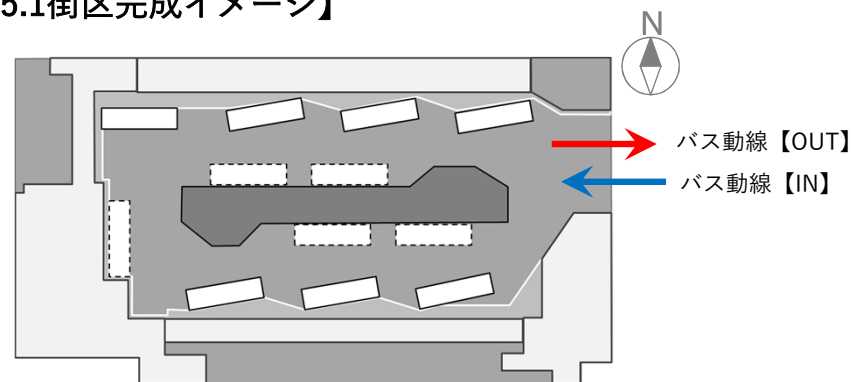
■新しいバスターミナルの空間イメージ



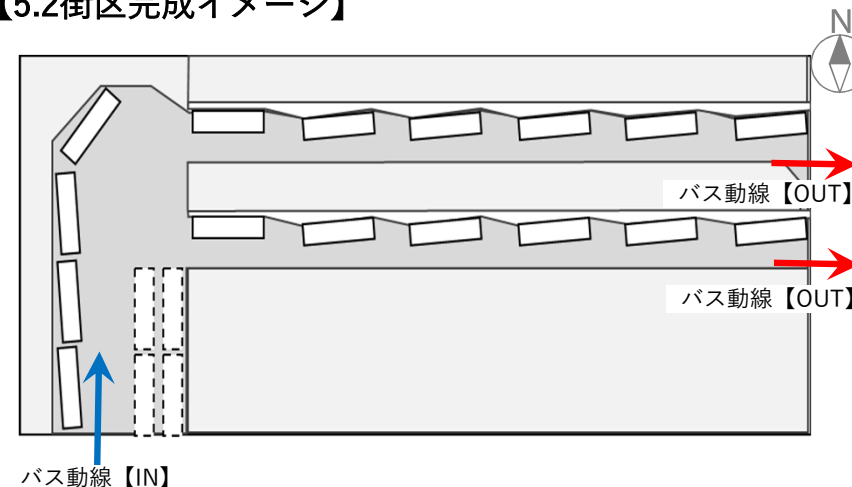
■新しいバスターミナルの平面イメージ

・バス動線については、引き続き、バス事業者と調整し検討を進めていきます。

【5.1街区完成イメージ】



【5.2街区完成イメージ】



6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

6-1 集約型公共交通ターミナル（分かりやすく快適なバスターミナル）

実走実験や全国他事例などの知見を踏まえ、利便性及び安全性に配慮したバスターミナルの整備を目指します。

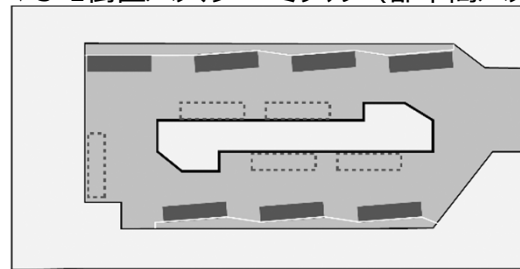
■限られた空間での事業者・利用者共に使いやすいバスターミナルの整備

- ・ 実走実験や継続した意見交換会により、事業者および利用者の利便性・安全性に配慮した車路空間を整備します。
- ・ バス動線については、引き続き、バス事業者と調整し検討を進めていきます。

▼5-2街区バスターミナル（路線バス）



▼5-1街区バスターミナル（都市間バス）



※現時点のイメージであり、整備内容を決定するものではない

■第一回実走実験

柱位置や運転手の視野、バースへの正着性等を確認し、軌跡検討だけではわからない事象を検証。



■第二回実走実験

バース正着性に加え、マウントアップなどを再現し、荷物積み込み等の円滑性等も確認。

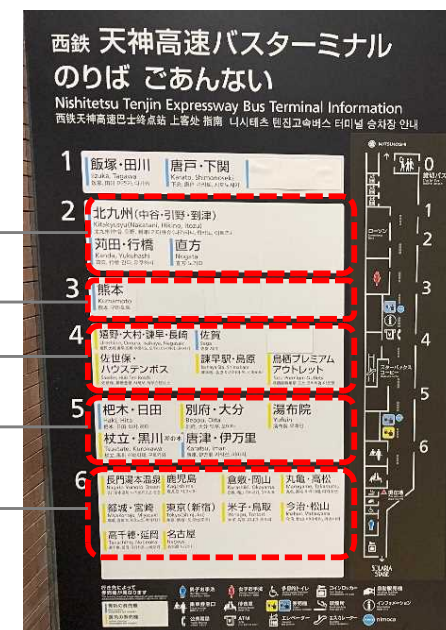


■利用者にわかりやすい運用の継続検討

- ・ 都市間バスは、日常利用が少なく、初めて使う利用者が多いという特徴がある一方、路線バスの利用者は日常利用が多いという特徴があり、それぞれの特徴を考慮することが必要です。
- ・ バスターミナルの運用面については、全国の他事例などの知見も踏まえながら、引き続き、バス事業者と調整し検討を進めていきます。

◆参考事例(天神高速バスターミナル)

- ・ 高速バスの乗り場を、同じ方面であれば概ね同じ乗り場で発車できるように配置。



※イメージであり、運用方法を決定するものではない

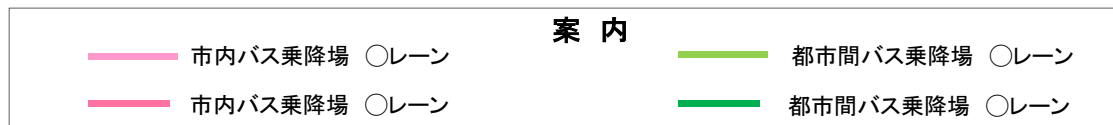
6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

6-1 集約型公共交通ターミナル（分かりやすく快適なバスターミナル）

北海道や札幌市を訪れる観光客など、初めて利用する人にも分かりやすい案内や待ち時間を快適に過ごせる環境を整備します。

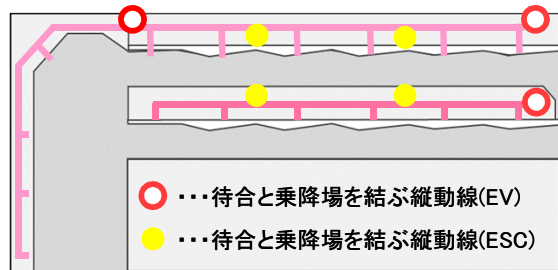
■分かりやすい案内の考え方

- 案内サインをレーン別に色分けする等、初めて利用する人も迷わないようなバスターミナルを整備します。
- 案内サインは視覚的な分かりやすさだけでなく、音や触覚等の案内、ピクトグラムや表記の共通化を図ります。
- 交通ターミナル全体で統一的な案内サインを検討します。

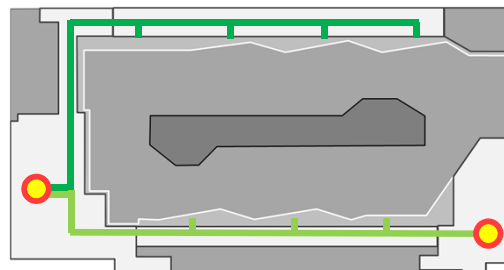


1階バスターミナル【イメージ図】

【北5西2】



【北5西1】



行先別の分かりやすい路面誘導表示(案)



分かりやすい案内の他都市事例：熊本桜町バスターミナル

■快適に過ごせるバスターミナル

- 車路と乗降場を空間的に分けるための壁（ホームドア）を設け、安全で快適なバスターミナルを整備します。

【現状】



寒風等が吹き込む乗降場

【将来】



ホームドアにより車路と乗降場を空間的に分けて快適な待合環境を確保

■通行しやすいバスターミナル

- 車イスやベビーカー利用者も使いやすいような（すれ違い可能な）広い通路幅をもったバスターミナルを整備します。

【現状】



バス乗車の待機列で埋まる通路

【将来】



バス乗車の待機列を加味した十分な通路幅を確保

6.交通拠点形成とモビリティネットワーク

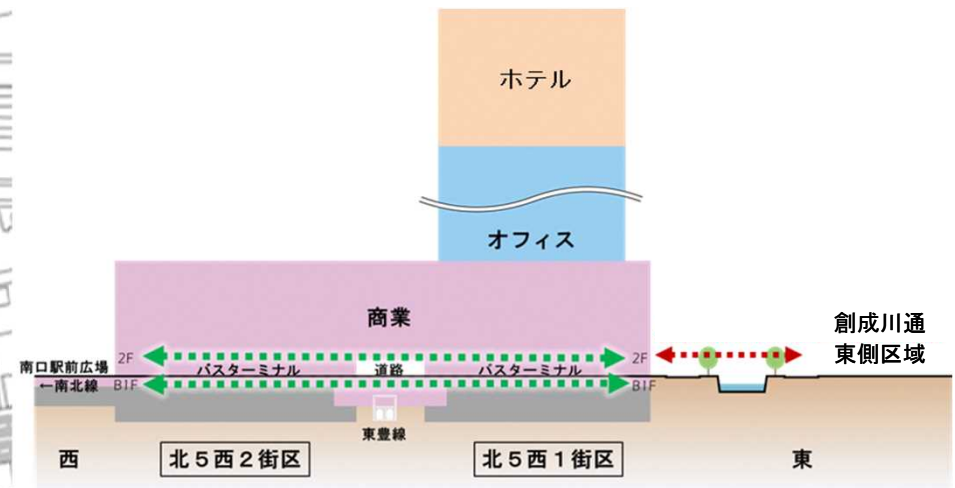
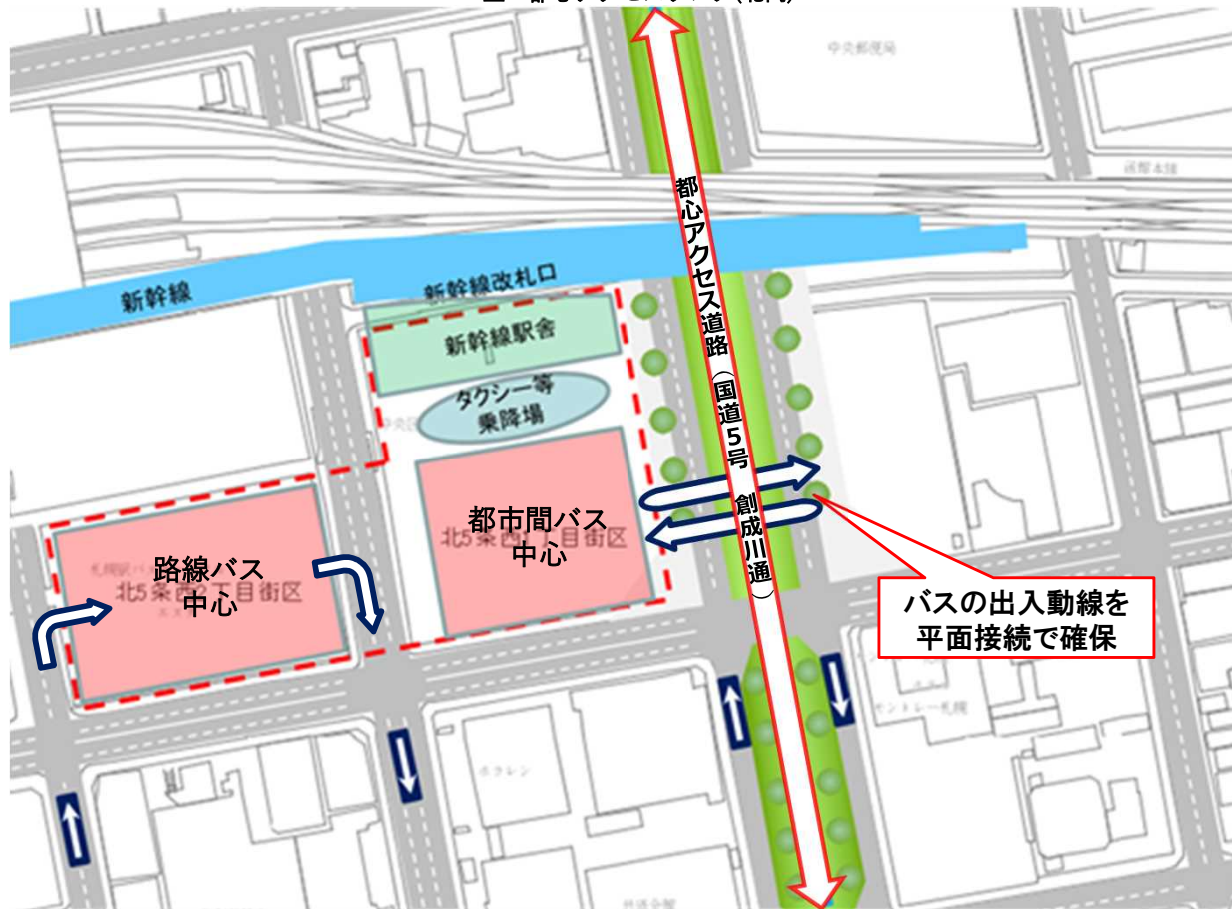
6-1 集約型公共交通ターミナル（都心アクセス道路との連携による効率的なバス経路）

北5西1街区の都市間バスは都心アクセス道路（国道5号創成川通）と連携強化を図ることにより、効率的なバス経路を確保するため、平面接続が可能な動線を整備します。

■都心アクセス道路（国道5号創成川通）との接続方法の検討イメージ

■創成川通東側地域との連携イメージ

至 都心アクセスランプ(北向)



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る

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

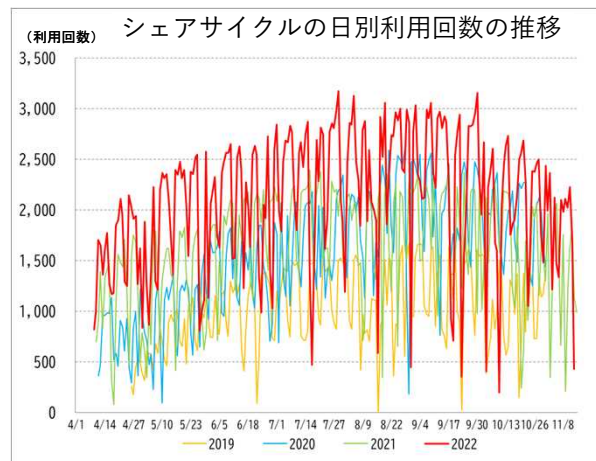
7.情報空間との連携やイノベーションの受容

7-1 モビリティの活用（既存）

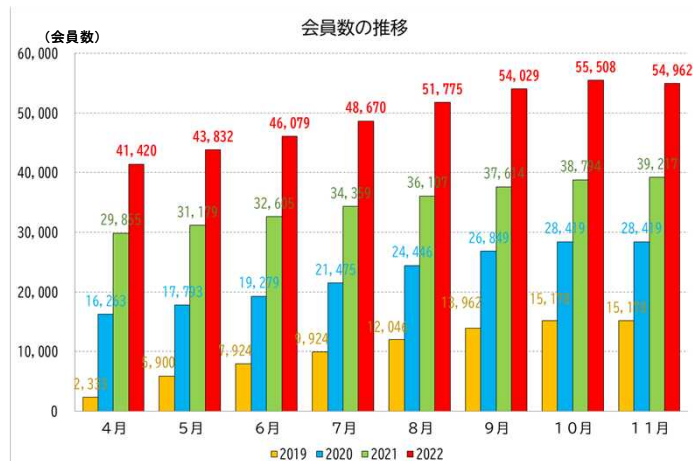
まちへのアクセシビリティの向上や社会課題の解決に向け、公共交通としての役割が高まっている既存のシェアサイクルをまちの軸として活用することを図ります。

- ・ 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おり、観光客のモビリティとしても有効です。
- ・ 札幌都心部では、自動車交通量や車道幅員等の指標による路線評価を実施して自転車ネットワーク計画を立案しています。この評価を参考に、新たなモビリティネットワークについても検討します。

■札幌市内のシェアサイクルの日別利用回数と登録会員数の推移



出典元：認定NPO法人ポロクルより提供



出典元：認定NPO法人ポロクルより提供

■札幌市内のシェアサイクルのポートマップ（抜粋）



出典元：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

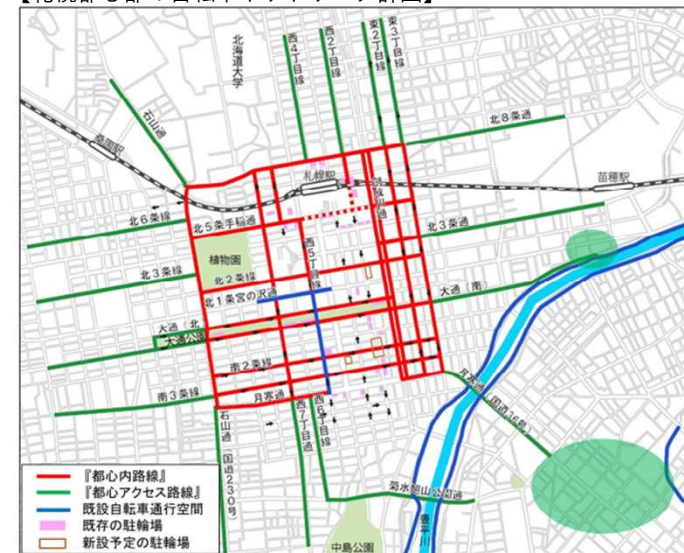


【写真】近距離移動を担うペロタクシー

■新たなモビリティネットワークの考え方

下記に示す自転車ネットワーク計画の視点に加え、冬期の視点を踏まえて新たなモビリティネットワークの検討を推進。

【札幌都心部の自転車ネットワーク計画】



【優先整備等の視点】

視点	路線の特徴	主な路線
車道への転換効果が高い	・路肩幅員が広い ・一車線当たりの自動車の交通量が少ない	・大通（北） ・大通（南）
ネットワークの早期形成が可能	・既設自転車通行空間に繋がる ・都心部の中央を縦横断している	・西5丁目線 ・西7丁目通
他の取り組みとの連携効果あり	・今後完成する駐輪場の近辺 ・歩道のバリアフリー工事等の予定あり ・荷さばき対策が行われる区域内	・南2条線 ・南3条線

出典元：札幌都心部自転車通行位置の明確化の取り組み（平成30年3月）

7.情報空間との連携やイノベーションの受容

7-1 モビリティの活用（多様性）

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のため、全ての人への移動手段を提供することを想定した新たなモビリティ・ハブを検討します。

■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箇所で道の駅等を拠点とした自動運転サービスを実施（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）



バスや鉄道等の集約型公共交通ターミナル
（兵庫県神戸市）

※全国17か所で集約型ターミナル（バスタ）を推進中（2020年4月時点）
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間整備事業計画

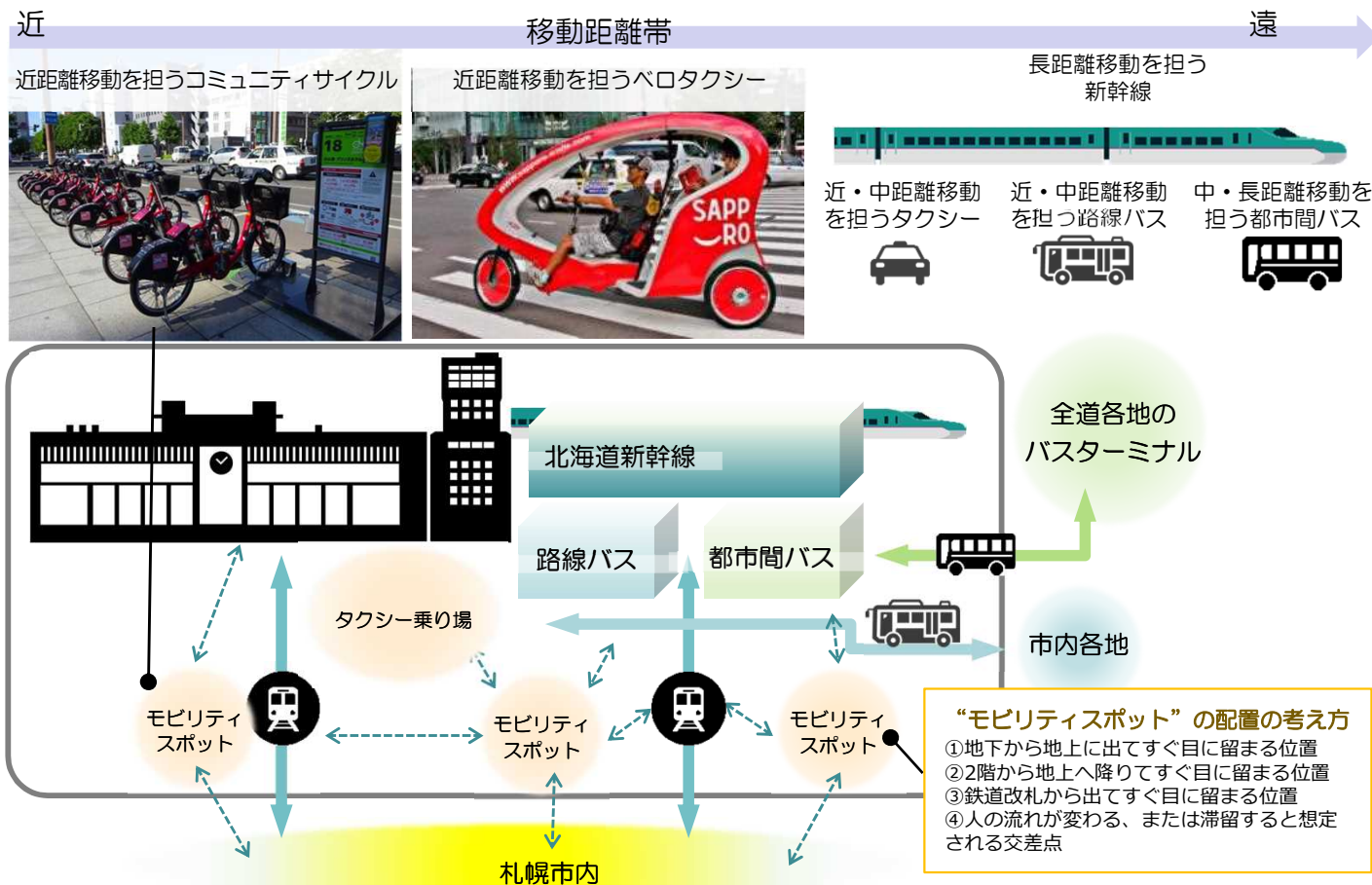
7.情報空間との連携やイノベーションの受容

7-1 モビリティの活用（モビリティネットワーク）

札幌駅周辺地域全体で新たなモビリティが連携したモビリティ・ネットワークの形成とアクセシビリティの向上のために、モビリティ・スポットを配置します。

- 北海道新幹線札幌延伸等の北海道や札幌駅周辺を取り巻く将来動向を見据えて、多様なニーズに対応した移動サービスを利用できるような工夫が必要です。
- 新たなモビリティの受容を考慮し、複数の交通モードが連携したモビリティ・ネットワークの形成に向けて、モビリティ・スポットを利用しやすい場所に配置します。

■モビリティネットワーク考え方



■新たなモビリティ



出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～
(2020年6月 国土交通省)

○公共交通機関での普及が始まったばかりである、QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段を想定し検討



キャッシュレス決済

出典元：日本版MaaSの推進(国土交通省HP) 35

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

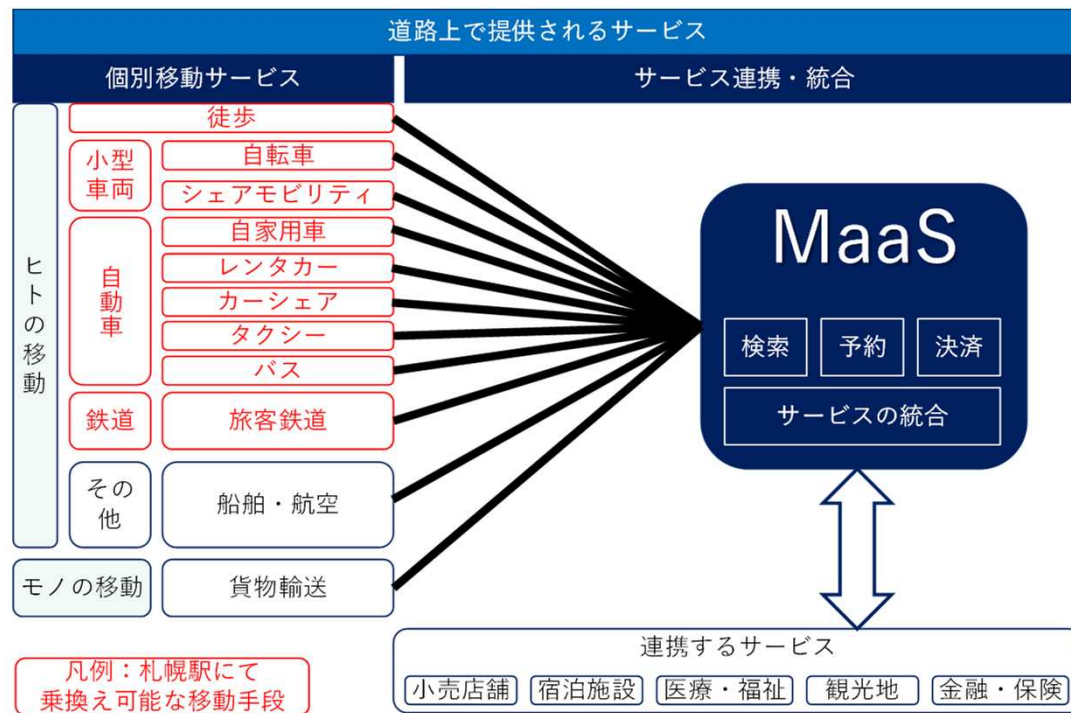
7.情報空間との連携やイノベーションの受容

7-2 MaaSの活用（MaaSによる円滑な乗り換えの実現）

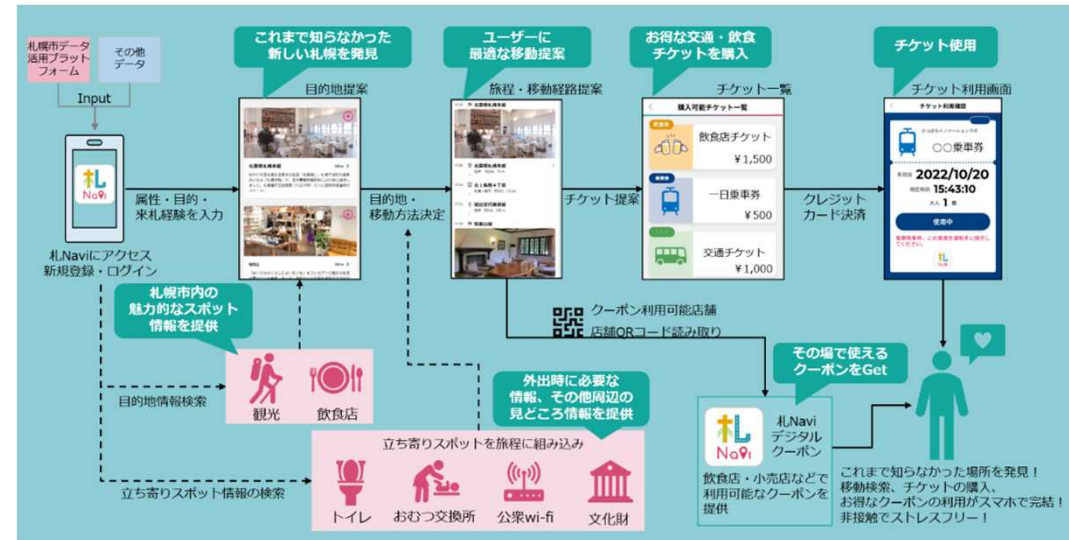
複数の交通機関が乗り入れる札幌駅で、北海道・札幌のニーズに対応するMaaSと連携した情報提供空間を整備します。

- ・ 自家用車依存などによる交通サービスの縮小やコロナ禍による移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じています。
- ・ 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS（Mobility as a Service）の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつあり、札幌ではデジタルチケットによる札幌型観光MaaS『札幌Navi』の実証実験が実施されたことから、これらシステムとの連携についても検討します。

■MaaSのイメージと札幌駅で乗換が可能なモビリティ



■札幌型観光MaaS『札幌Navi』の概要



出典元：札幌Naviホームページより

■札幌型観光MaaS『札幌Navi』の利用実績 (2021年2月1日～2021年2月21日 実証事業) 「令和2年度日本版MaaS推進・支援事業」に選定

項目	目標値 (国交省へ提出)	実績(人数)	実績(件数)
サービス利用者数（属性データの入力）	150名	378	-
札幌市内観光周遊の促進 (レコメンドサービス利用者数)	90名	215	785
最新観光情報の提供 (現在地周辺の観光情報の検索数)	60名	136	256

出典元：札幌イノベーションラボホームページより

8.駅前防災拠点

8-1 災害時に備えるべき防災機能

札幌駅周辺および札幌都心の安全な避難や円滑な誘導を担う駅前防災拠点を形成します。また、各施設の平常時の機能を災害時には防災機能として活用します。

- 大規模災害が発生した場合、駅周辺では多くの帰宅困難者が発生し混乱する恐れがあります。
- 駅周辺全体として機能が発揮できるよう災害時に求められる機能や役割、各組織が連携したオペレーションの検討が必要です。
- 大規模災害や、冬期の大雪時などの発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所として空間を整備します。
- 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日間程度収容する一時滞在施設としての空間を整備します。

■ 平常時

■ 災害時

■ 平常時／災害時の交通拠点の機能

札幌駅（駅前広場）



一時的な避難場所

出典元：大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集(2018年3月 内閣府)

再開発ビル



帰宅困難者の受入れ

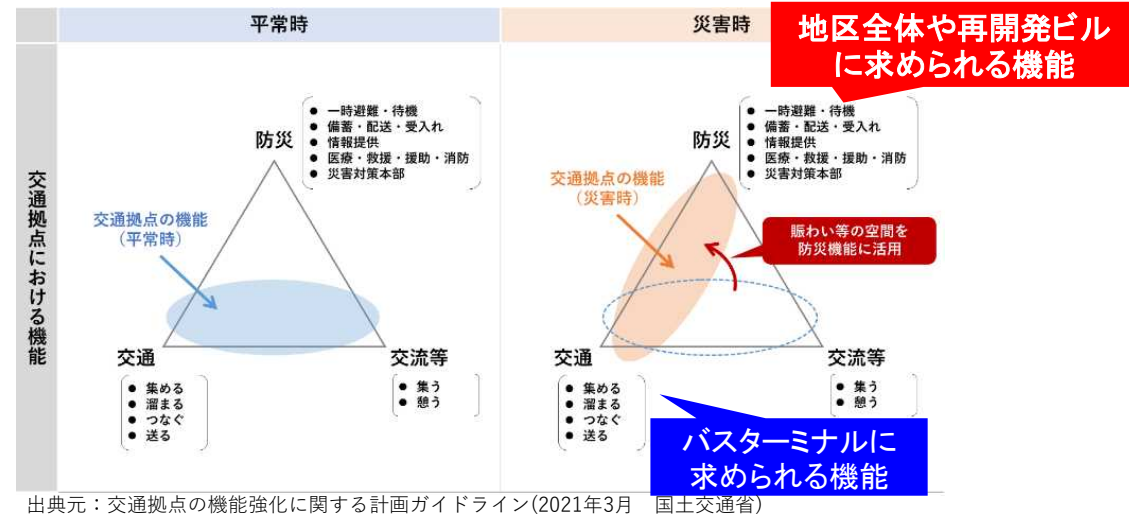
出典元：札幌市資料

バスターミナル



代替交通手段の発着

出典元：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会 中間とりまとめ(2019年12月)

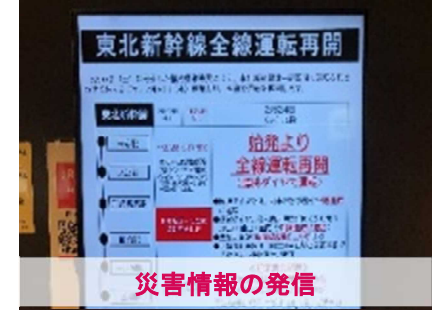


■ バスターミナルに求められる役割

- バスターミナルには「バスによる代替輸送」のほかに、「待機等のため待合空間の活用」や「災害時の情報発信」が求められています。



代替交通利用者の待機場所



災害情報の発信

※イメージであり、整備内容を決定するものではない

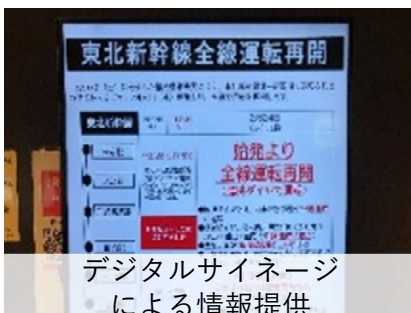
8.駅前防災拠点

8-2 待合空間等の利活用

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整備します。

- ・ 平常時に待合・通行等で利用される空間は、災害時に帰宅困難者の一時滞在施設に切り替わります。
- ・ 災害時には、再開発ビルと協力をし、札幌駅前空間全体で帰宅困難者の受け入れを検討し、「札幌駅・大通駅周辺地区都市再生安全確保計画」と整合を図り、面的なマネジメントを行います。

■待合空間に必要な防災機能イメージ



導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	・ 発災時における身の安全の確保
一時滞在施設	・ 徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容
備蓄倉庫	・ 帰宅困難者向けの物資の備蓄
退避経路	・ 行き場のない人の一時退避場所や一時滞在施設への移動経路の確保
情報通信施設等	・ 災害情報の提供 ・ 災害情報の多言語対応
非常用発電機・エネルギー施設	・ 災害時の持続性の向上（非常用発電機の導入）

8.駅前防災拠点

8-3 代替輸送の確保

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（国道5号創成川通）と最寄空港と連携し、災害時の交通ネットワーク拠点として機能する交通ターミナルを目指します。

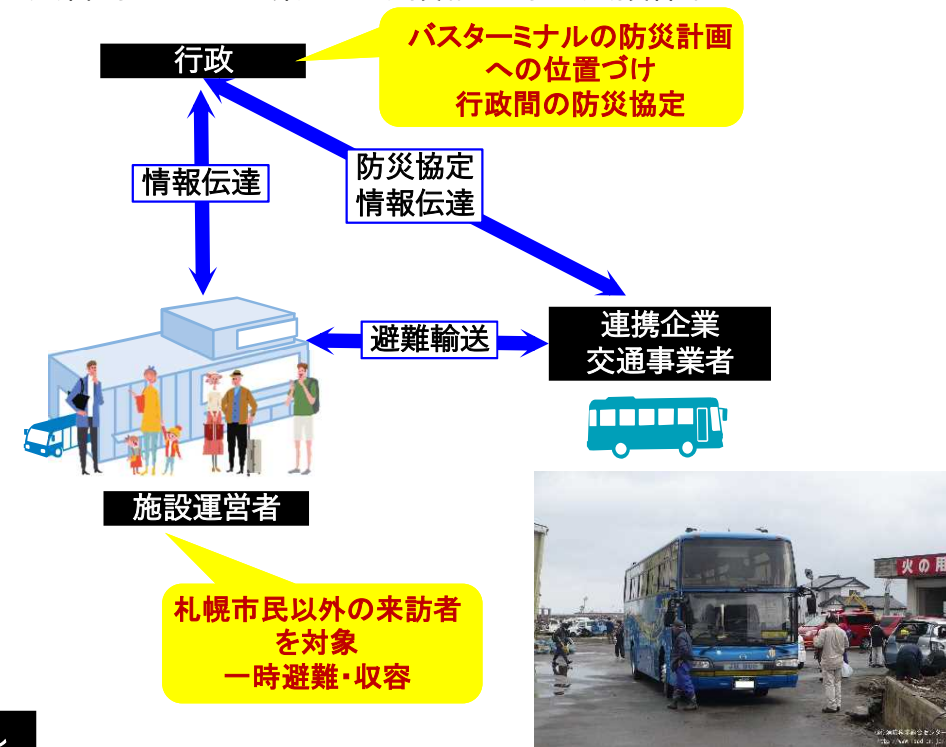
- 各交通機関の運行が乱れた際には、公共交通利用者が長時間待機することが想定されます。
- 悪天候時にバスの代替輸送となった場合、待合空間を活用した帰宅困難者の受入れ、空港と連携した帰宅困難者の輸送を支援します。

■ 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

■ 災害時における緊急・救援輸送等の支援体制イメージ



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



災害時の避難・支援輸送
出典元：災害写真データベース

導入を検討する機能	導入の目的
代替輸送の確保	- 帰宅困難者への対応 - 冬期災害への対応

8.駅前防災拠点

8-4 事業者間連携（情報空間と連携した一体性をもったサービス提供）

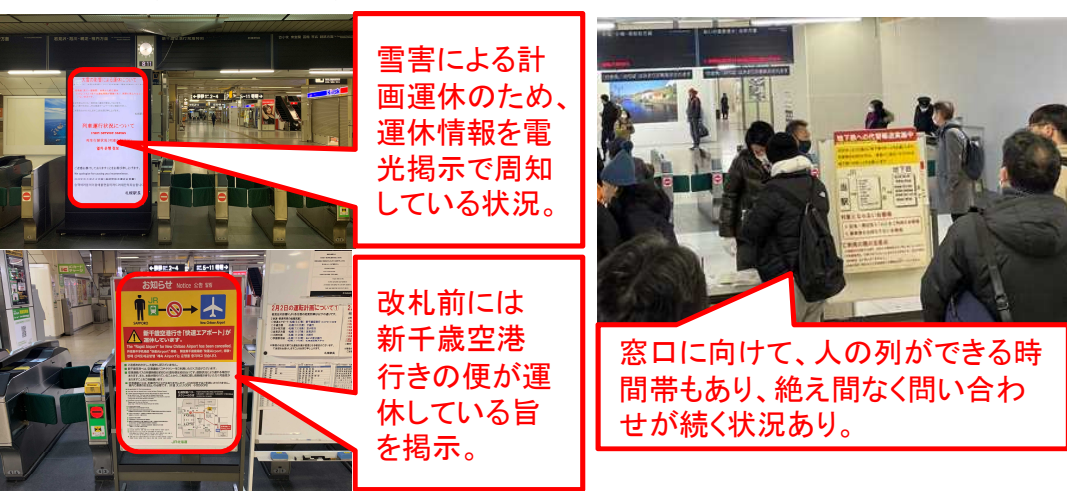
冬季の交通機関の運行乱れにより、公共交通利用者が迷わないよう、事業者間で連携が図られる情報案内を行います。

- 現在の札幌駅周辺では、大雪時に鉄道が遅延・運休した場合、新千歳空港までの代替バス待ちの際は、路上で待機しています。また、交通障害時には公共交通機関の運転再開情報の取得が困難です。
- 各交通機関の復旧までの待機場所として待合空間の活用や駅前防災拠点の防災機能とも連携することが必要です。

■雪害時の情報案内・バス待ち(千歳空港行き)状況【令和5年2月2日】

【運休情報（JR東口改札前）】

【代替輸送機関の案内状況】



【空港連絡バス停のバス待ち状況】

【乗車制限によるバス待ち状況】



■今後の利用者への情報提供のイメージ



※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。

8.駅前防災拠点

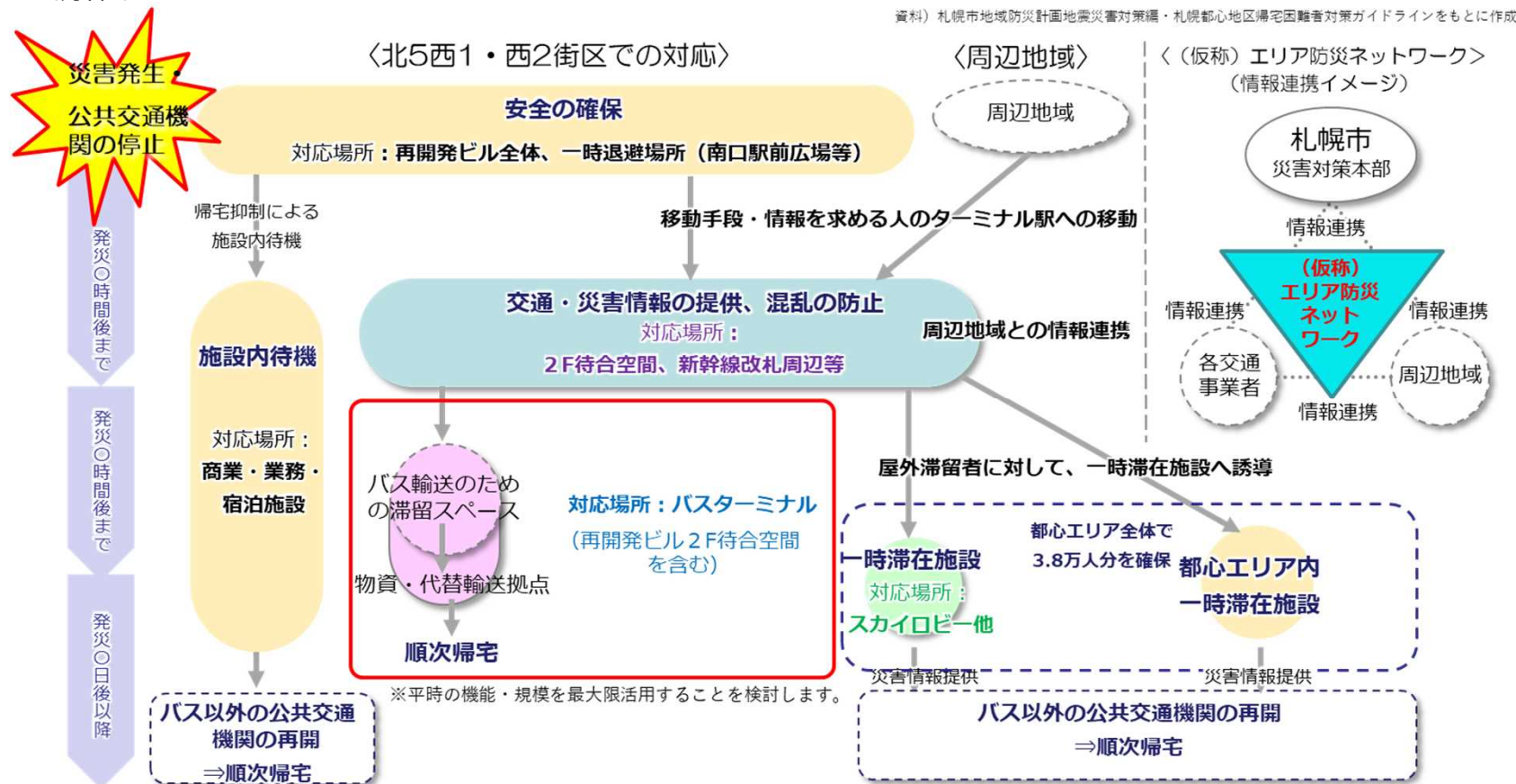
8-4 事業者間連携（災害時の組織間連携）

札幌駅交通ターミナルに集中する帰宅困難者を安全で円滑に誘導するため、交通・災害情報の提供、一時滞在機能・代替輸送等の各機能が連携できるような体制を構築します。

- 発災時には、むやみに移動を開始しないことが、混乱の抑制に繋がることから組織間が連携した情報発信（案内・誘導）が重要です。



■災害時の連携体制イメージ



9.整備管理・運営手法

9-1 バスターミナルの官民の役割分担

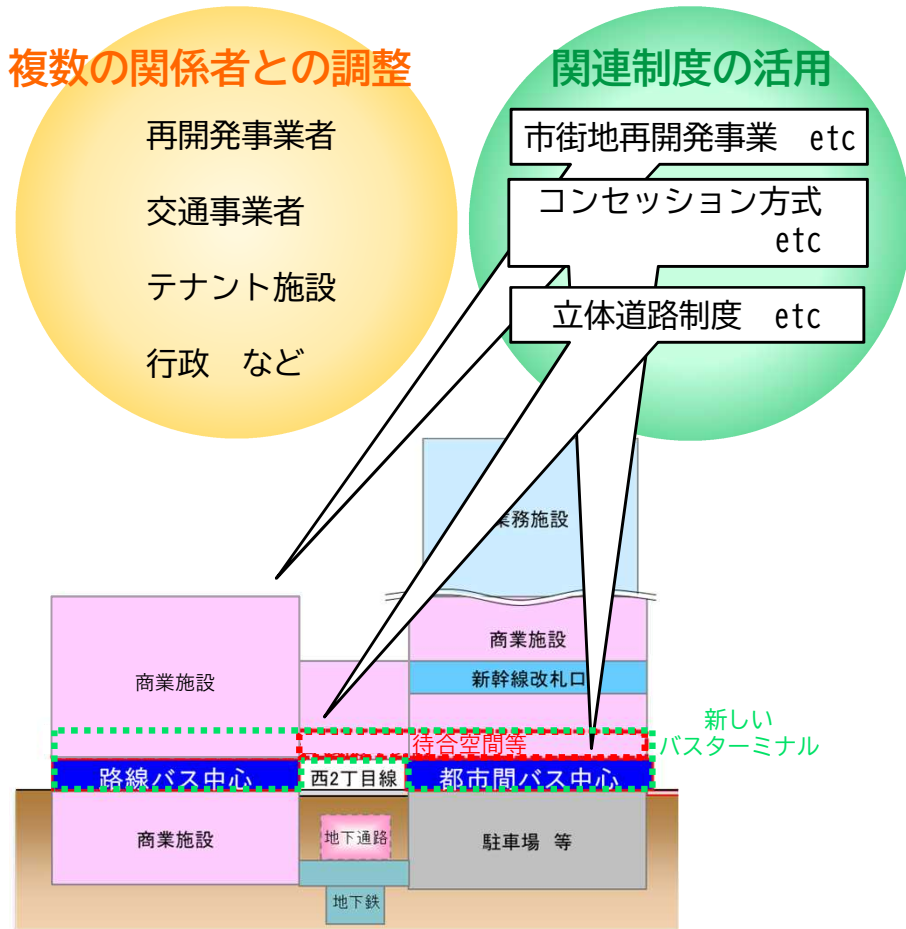
民間事業者の知見を活用しつつ、周辺施設と一体となった管理・運営を検討します。

- ・ コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用も視野に入れ、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討します。
- ・ 民間事業者の知見を活用した他地域のバスターミナルの官民連携手法を踏まえ、周辺施設と一体となった整備・管理・運営を図ります。

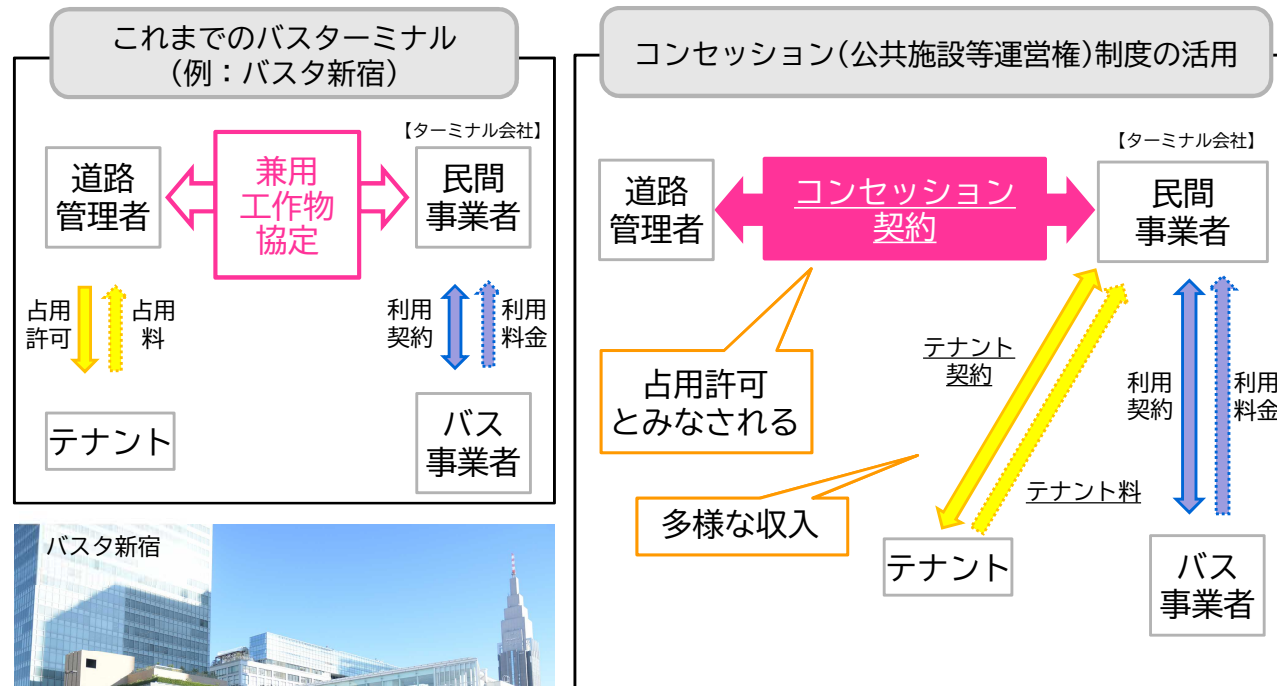
【参考】R4年6月7日閣議決定 経済財政運営と改革の基本方針2022 第2章 2. (1)より

民間の資金・ノウハウを公共施設等に活用するPPP／PFI33について、新しい資本主義の中核となる「新たな官民連携」の取組として、新たなアクションプラン34に基づき、取組を抜本的に強化する。(中略)スタジアム・アリーナ、文化施設、交通ターミナル等へのコンセッション導入、指標連動方式35も活用した道路等のインフラの維持管理・更新での案件形成等活用対象の拡大を図る36とともに、水道、下水道、教育施設等の先行事例の横展開を強化する。(後略)

■整備・管理運営手法に関する制度・調整



■バスターミナルにおける事業方式例



出典元：新宿高速バスターミナル株式会社HPより
<http://shinjuku-busterminal.co.jp/>

出典元：国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所
呉駅交通ターミナルの事業計画（本編）より

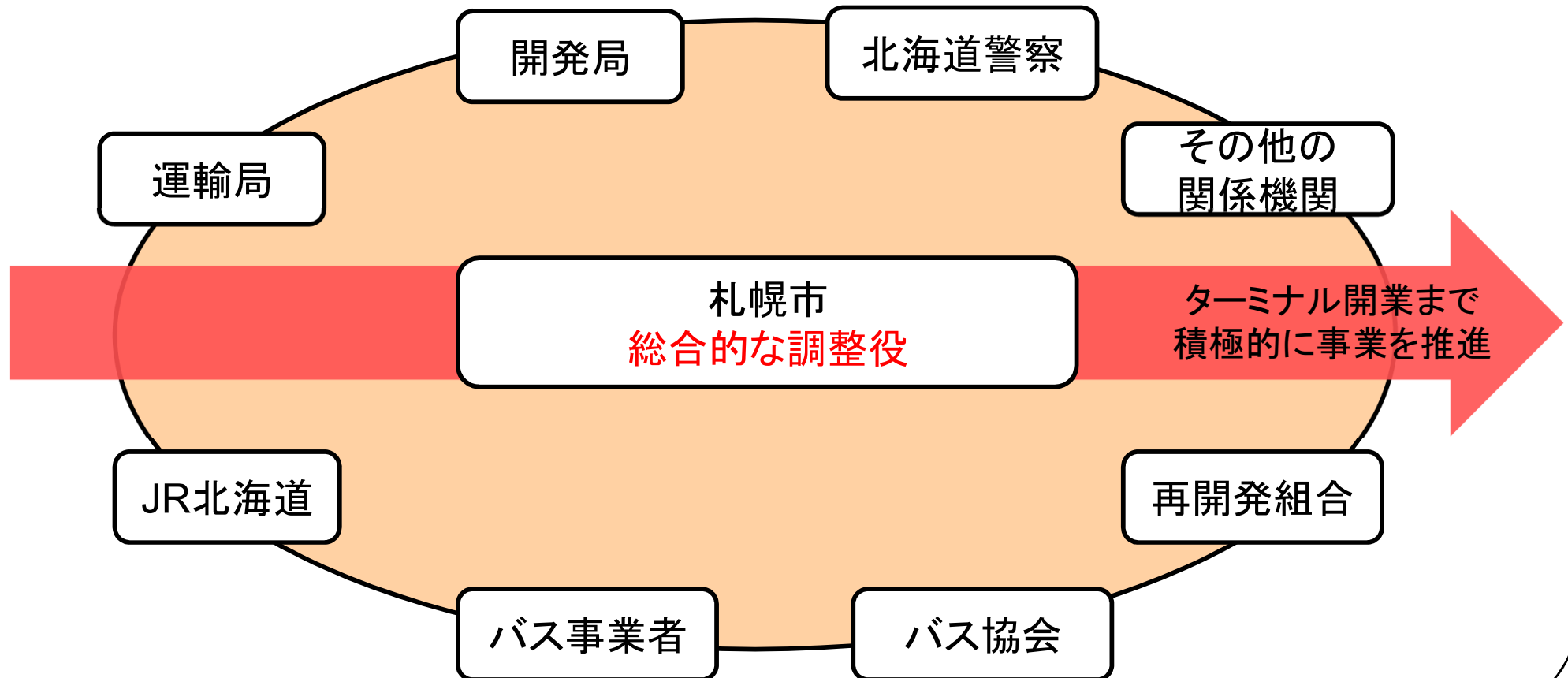
9.整備管理・運営手法

9-2 集約に向けた検討体制

新しいバスターミナル整備に向けて、札幌市が総合的な調整役として事業を推進します。

- ・ 路上のバス停留所を新しいバスターミナルへ集約するためには、バス事業者と綿密な意見交換が必要です。
- ・ そのため、札幌市がバス事業者との総合的な調整役を担います。
- ・ 札幌駅交通ターミナル開業まで、札幌市の関連する部局とも調整を図り、事業を推進します。

新バスターミナル整備に向けた検討体制イメージ



9.整備管理・運営手法

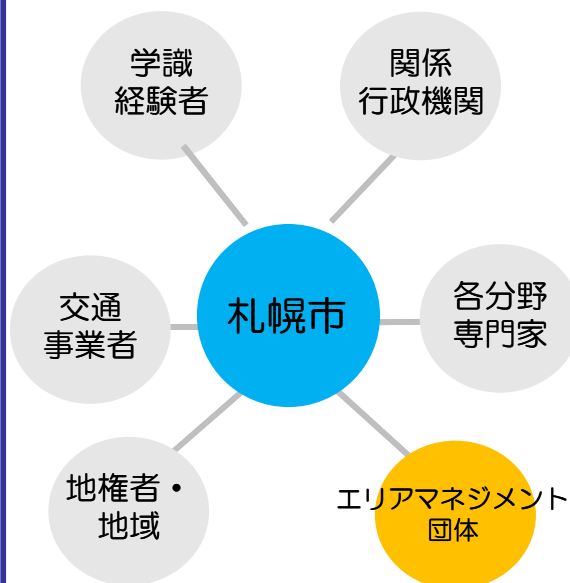
9-3 エリアマネジメントの推進

整備にあたっては、都心まちづくりとの調和を図るために各々の事業計画が連携するよう、札幌市が中心となり、札幌駅交流拠点にふさわしいエリアマネジメントの仕組みを構築します。

交通・都市・まちづくりに関する計画
札幌市等の

札幌駅周辺や都心部に 関する検討体制

札幌駅周辺の土地利用や社会基盤整備、景観等に関する方向性について、札幌市が主体となり、マネジメントの仕組みを検討



都心まちづくりとの調和と交通ターミナルの 持続的発展に関する継続的な検討

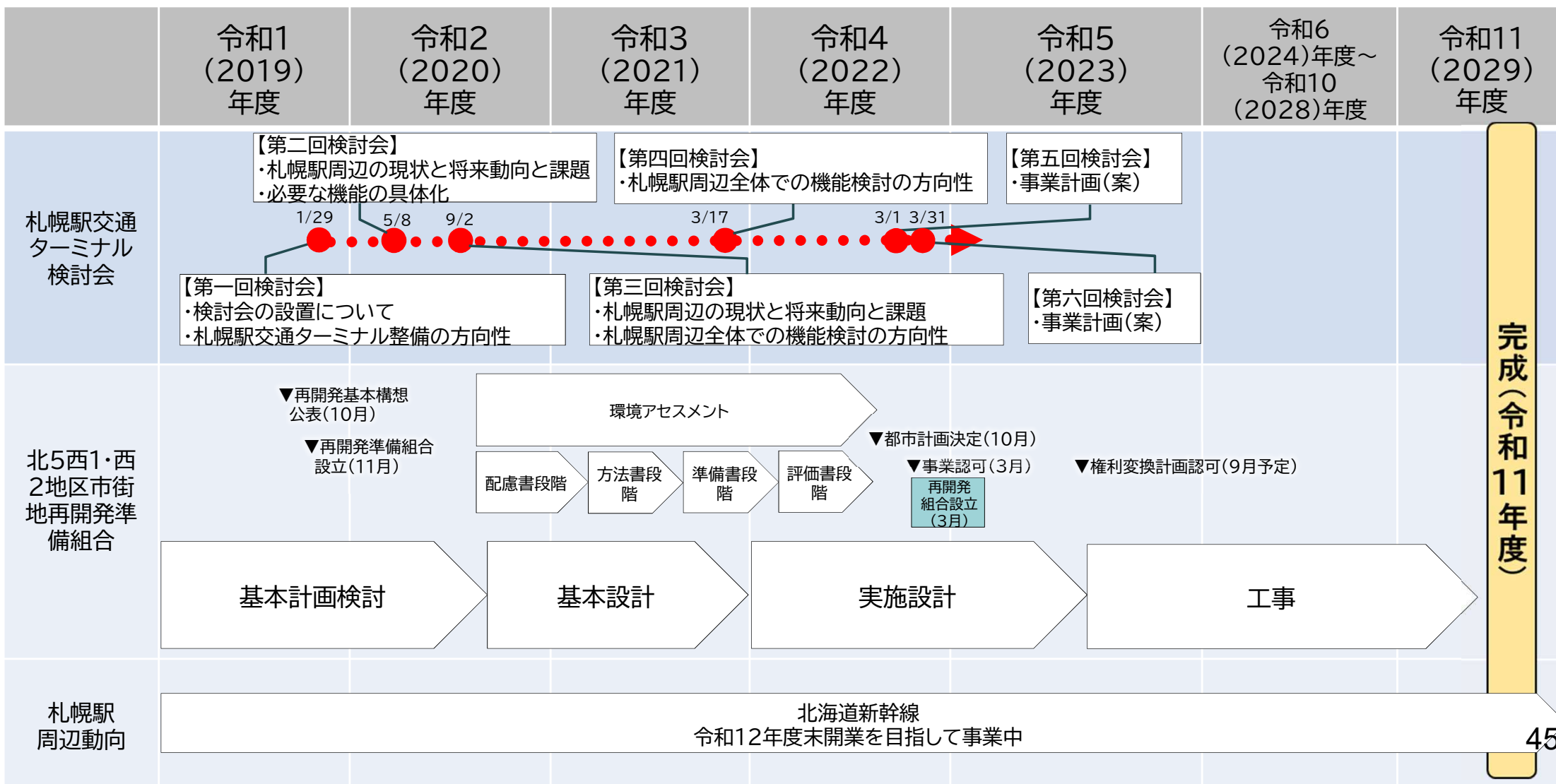
- ✓ 道都札幌の顔としてのデザイン
- ✓ 札幌駅交流拠点の整備効果を更に高めるための南口広場の活用
- ✓ 新幹線や様々なモビリティとの連携、交通ターミナル運営管理への広域的データ利活用
- ✓ イノベーションの創造に向けた産官学連携等の体制構築
- ✓ 札幌駅交流拠点の整備効果を他のエリアに波及させるための各種取組
- ✓ 駅前防災拠点整備とオペレーション

10.今後の進め方

10 スケジュール

再開発ビルや北海道新幹線の整備スケジュールと連携しながら、新しいバスターミナルの開業に向けて、事業の推進に向けた検討を実施していきます。

■施設供用開始までのスケジュール



1 1. 札幌駅周辺の将来の姿

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空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化を目指します。

世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり ～道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化～

歩行者動線と待合空間の整備

利用者がわかりやすく快適にバスを待つことができる待合空間を整備
更に、災害時には一時避難場所として機能し、代替輸送拠点や物資集積拠点として活用



バスターミナルの整備

都市間バス、路線バスの集約を基本としたバスターミナルを整備
更に、札幌駅周辺において新たなモビリティ等多様な交通モードとの連携により交通結節機能を強化



高速バスネットワークとの連携

高速バスネットワークとの連携により北海道特有の広域分散型地域構造に適応した、より快適で効率的な広域移動が可能となり新たな人流を創出



創成川上空歩行者動線の整備

創成川の上空を横断する歩行者ネットワークの形成により、創成東地区との交通結節機能を強化



新幹線駅との連携

北海道新幹線札幌駅との一体的な整備
更に、東改札口および交通広場を整備し、新たな公共交通システム等の二次交通と接続することで、一大交通結節点を形成



都心アクセスの強化

都心アクセス道路(国道5号創成川通)の整備により、交通混雑、交通事故の低減を図り、都市機能を最大化



※建物外観・形状はイメージであり、実態と異なる場合がある。