

## 資料2

令和5年（2023年）6月26日 総務委員会説明資料  
まちづくり政策局 都市計画部

# 真駒内駅前地区まちづくり計画〈案〉

札幌市



# 目次

<b>第1章 計画の目的・位置付け</b> .....	<b>1</b>
1-1 背景・目的 .....	1
1-2 位置付け .....	2
1-3 札幌市が目指すまちづくり.....	2
1-4 対象区域.....	6
1-5 計画期間.....	7
1-6 これまでの取組 .....	7
1-7 計画策定の検討体制 .....	8
<b>第2章 真駒内地域の現状・課題</b> .....	<b>9</b>
2-1 真駒内地域の歴史 .....	9
2-2 人口の推移.....	11
2-3 土地利用・建物の立地状況 .....	12
2-4 交通の現況.....	18
2-5 地価の推移.....	21
2-6 みどり・公園の現況 .....	21
2-7 エネルギー.....	23
2-8 地域資源.....	23
2-9 区民の意識.....	25
2-10 まとめ .....	26
<b>第3章 まちづくりの方向性</b> .....	<b>27</b>
3-1 まちづくりの基本方針.....	27
3-2 再編コンセプト.....	29
<b>第4章 土地利用計画</b> .....	<b>31</b>
4-1 土地利用の考え方.....	31
4-2 各街区の機能・役割.....	34
4-3 街並み・ネットワークの形成 .....	43
4-4 土地利用計画図 .....	45
<b>第5章 まちづくりを支える取組</b> .....	<b>47</b>
5-1 みどり・景観形成 .....	47
5-2 地域主体のまちづくり.....	49
5-3 周辺地域への波及・展開 .....	50
<b>第6章 スマートコミュニティの形成に向けて</b> .....	<b>53</b>
6-1 基本方針と施策の方向性 .....	53
6-2 導入・拡充を目指す技術・設備とその進め方 .....	55
<b>第7章 今後の流れ</b> .....	<b>57</b>



## 第1章 計画の目的・位置付け

### 1-1 背景・目的

南区は豊かな自然に恵まれ、ゆとりある居住環境が形成されているとともに、芸術の森や定山溪などの芸術文化拠点や観光拠点、札幌市立大学をはじめとする教育機関など、多様な地域資源を有しています。

このうち真駒内地域は、みどり豊かな住宅地として計画的な整備がなされ、昭和47年(1972年)には札幌冬季オリンピックの主会場となり、真駒内屋内競技場などのスポーツ施設をはじめ、現在の真駒内地域を特徴づける施設整備が集中的に進められるなど発展を遂げてきました。

しかしながら、南区では平成10年(1998年)に10区で初めて人口が減少に転じ、少子高齢化も進行しており、真駒内地域においても、昭和60年(1985年)以降人口が減少し続けています。

また、真駒内駅前地区(以下「駅前地区」という。)には、札幌冬季オリンピックや政令指定都市移行の前後に集中的に建築された市有施設等が多く立地しており、今後それぞれが更新時期を迎えることとなります。

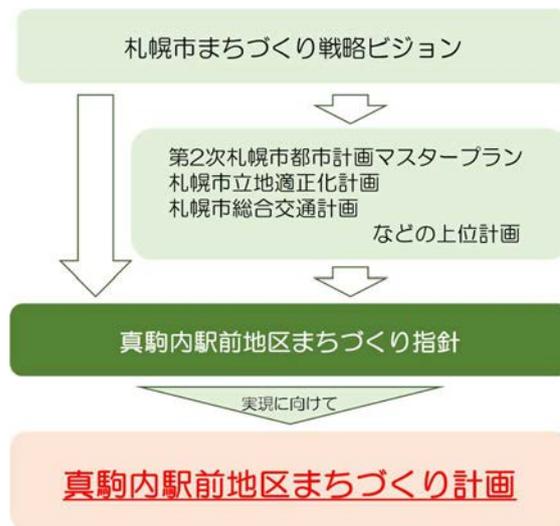
そのような状況のもと、「札幌市まちづくり戦略ビジョン」においては、真駒内駅周辺を交通結節点であり、区の拠点としての役割を担う地域として「地域交流拠点」に位置付け、多様な都市機能の集積、快適な歩行空間の創出を図ることとしています。

また、平成25年(2013年)5月に「真駒内駅前地区まちづくり指針」(以下「指針」という。)を策定し、現在の「通過型」から人が集まる「滞留・交流型」の駅前地区を目指すことや、駅前地区の活動と交流の広がりによって南区全体の魅力の向上へつなげるため、真駒内地域はもとより南区全体の拠点として駅前地区の再生に向けた取組を展開することとなっています。

こうした状況を踏まえ、真駒内地域はもとより南区全体の魅力向上に向けた先導的な取組として真駒内駅前地区を再生するため、土地利用再編の方向性を具体化し、駅前地区のまちづくりの取組の方向性を示す「真駒内駅前地区まちづくり計画」を策定することとしました。

## 1-2 位置付け

本計画は、札幌市のまちづくりにおける最上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」をはじめ、各分野の上位計画に即しながら、平成25年（2013年）に策定した「真駒内駅前地区まちづくり指針」の実現に向け、駅前地区のまちづくりの取組の方向性を示すものです。



## 1-3 札幌市が目指すまちづくり

### (1) 札幌市まちづくり戦略ビジョン

「札幌市まちづくり戦略ビジョン」は札幌市の計画体系で最上位に位置し、様々な分野における個別計画はこれに沿って策定されます。「札幌市まちづくり戦略ビジョン」では、真駒内など、「主要な交通結節点周辺や区役所周辺などで、商業・サービス機能や行政機能など多様な都市機能が集積し、人々の交流が生まれ生活圏域の拠点となっているエリア」を『地域交流拠点』として位置付けています。

#### ① 札幌市まちづくり戦略ビジョン 【平成25年（2013年）策定】

地域交流拠点における施策の方向性として、再開発などによる都市機能の誘導、地下鉄始発駅（ゲートウェイ拠点）の重点的な整備の促進、快適な歩行空間の創出促進、区役所等の拠点などへの配置を掲げているほか、真駒内駅周辺については、市内におけるリーディングプロジェクトの一つとして位置づけ、大規模な土地利用転換などに合わせて、その拠点の特徴を踏まえたまちづくりを進めることとしています。

#### ② 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン 【令和4年（2022年）策定】

今後は人口減少の緩和を進めることはもとより、人口構造を始めとする様々な変化に大きな影響を受けず、その変化を積極的に生かし持続的に成長していくことが必要となるため、今後のまちづくりを進めていく上での重要な概念として、「ユニバーサル（共生）」、「ウェルネス（健康）」、「スマート（快適・先端）」を掲げています。

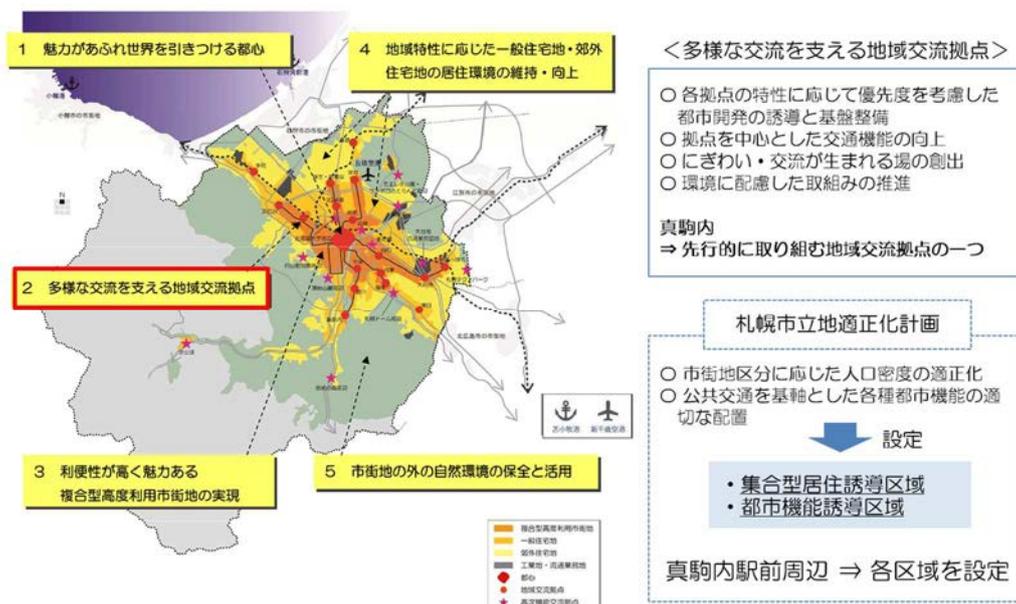
また、地域交流拠点の目指す姿として、「『地域交流拠点』では、「商業・サービス機能や行政機能など多様な都市機能の集積が進み、快適な交流・滞留空間や歩きたくなる空間が形成され、様々な活動が行われています。」を定めています。

地域交流拠点の目指す姿の実現に向けた施策の方向性として、都市機能の向上・集約や歩きたくなる空間の形成や、エリアマネジメントの推進を掲げているほか、真駒内については、引き続き地域交流拠点の中でも先行的に取り組む拠点として位置付け、「真駒内地域はもとより南区全体の魅力の向上に資する拠点の形成に向けて、土地利用の再編による利便性の向上やにぎわいの創出、交通結節点として機能の向上などを行う」こととしています。

(2) 第2次札幌市都市計画マスタープラン・札幌市立地適正化計画【平成28年(2016年)3月】

札幌市の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を示した「第2次札幌市都市計画マスタープラン」においても、地下鉄駅周辺などを「多様な交流を支える地域交流拠点」とし、都市開発の誘導・基盤整備、交通機能の向上、にぎわい・交流が生まれる場の創出、環境に配慮した取組の推進を優先的に行っていくこととしています。そのうち、真駒内については、先行的に取り組む地域交流拠点の一つとして位置付けられています。

また、市街地区分に応じた人口密度の適正化や公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図るため、都市計画マスタープランとともに策定された「札幌市立地適正化計画」においては、真駒内駅周辺に、集合型の居住機能の集積を目指す「集合型居住誘導区域」や、日常生活を支える利便機能や公共サービス機能の集積を目指す「都市機能誘導区域」を設定しています。



### (3) 札幌市総合交通計画【令和2年(2020年)3月改定】

「札幌市総合交通計画」は、20年後を想定した将来交通について整理した「基本的な考え方」と、令和元年度から概ね10年間の交通施策・事業をまとめた「交通戦略」から構成されています。

真駒内駅周辺地区については、「交通戦略」のうち、市民の『多様な暮らし』を支える交通施策の中で「主な交通施策・事業」の一つに位置付けられています。

#### ◆実施目標（市民の多様な暮らしを支える施策）

地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点を形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます。

## (4) 真駒内駅前地区まちづくり指針【平成25年(2013年)5月】

平成25年(2013年)5月に策定した「真駒内駅前地区まちづくり指針」においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点として、駅前地区の再生に向けた取組を展開することとし、「通過型から人が集まる滞留・交流型の駅前地区を目指す」ことや「駅前地区の活動と交流の広がり」で南区全体の魅力の向上へつなげる」ことを基本方針としています。

当面は、旧真駒内緑小学校を活用した先導的な取組(後段1-6参照)を進めることでまちづくりの機運を醸成し、将来的には、土地利用を計画的に再編することで、拠点機能の向上と環境にやさしいまちづくりの実現を目指すこととしています。

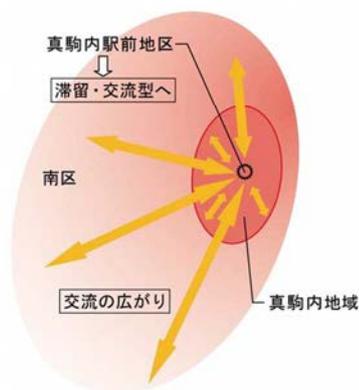
**基本方針**

真駒内地域はもとより南区全体の拠点として、駅前地区の再生に向けた取組みを展開する。

- 通過型から人が集まる滞留・交流型の駅前地区へ
- 駅前地区の活動と交流の広がり」で南区全体の魅力向上へ

**基本目標**

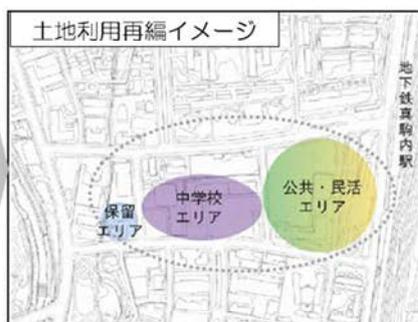
- 駅の拠点性を活かしたにぎわい・交流の創出
- 安全で安心な暮らしを支える機能の確保
- 多様なコミュニティ活動が展開する場の形成
- みどりと歴史を感じ、環境にもやさしい街並みづくり



### 将来的な取組の方向 ～駅前地区の土地利用の再編～

#### <取組の考え方>

- 多くの人々が利用しやすいよう、行政・公共サービス機能を地下鉄駅に近づけて配置
- 生活利便機能や滞留・交流空間等の充実のため、民間活力の導入可能性を検討
- 新たな機能配置に対応し、交通結節点機能の向上を検討



※具体化する段階で改めて検証・協議し、柔軟に対応

**【公共・民活エリア】**  
老朽化した市有施設を再配置するとともに、余剰地への民間活力の導入を図る。

**【中学校エリア】**  
公共・民活エリアの予定範囲に立地している真駒内中学校の建替え用地とする。

**【保留エリア】**  
上記2つのエリアでの施設配置が困難な場合、公共用地として活用

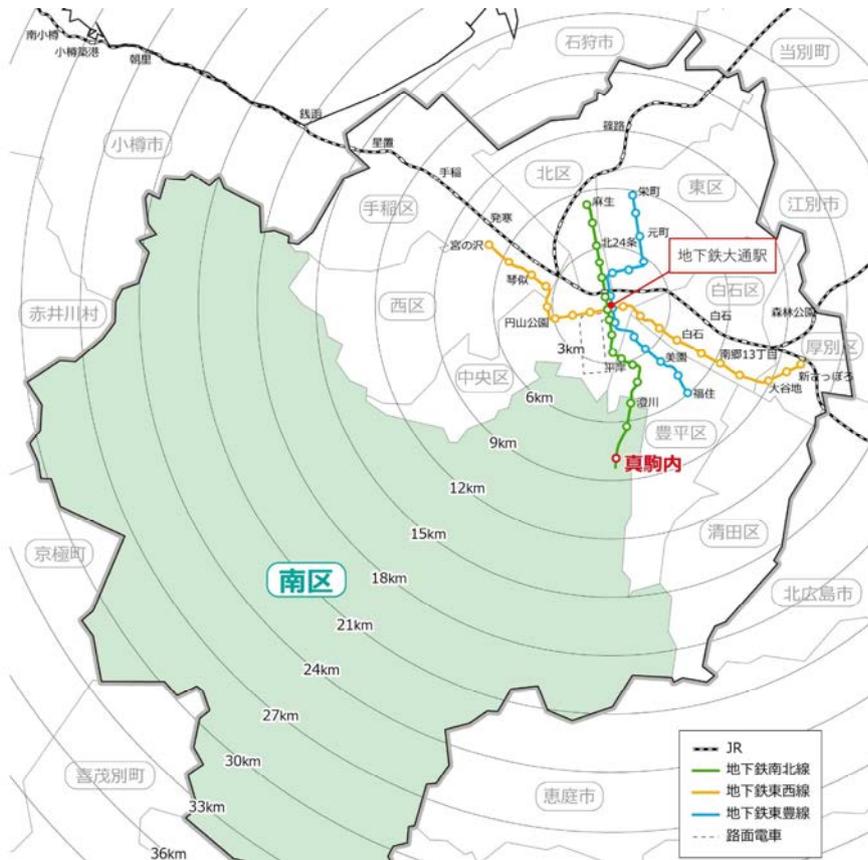
#### <土地利用再編に合わせた総合的な取組>

- 市有施設以外の更新動向も踏まえた連携・協調など、土地利用再編の区域の拡大
- 滞留空間の充実など、駅前にふさわしい空間づくり
- 施設更新に当たってのデザインの調整など、駅前の街並みの魅力向上
- 駒岡清掃工場の廃熱を利用した地域熱供給の活用・発展など、環境にやさしいまちづくり

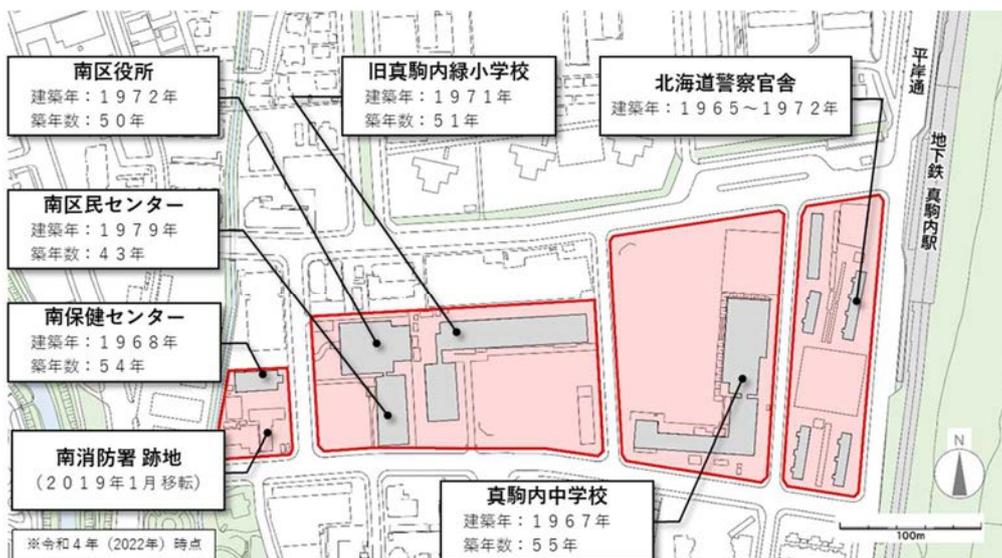
1-4 対象区域

真駒内駅は、札幌市営地下鉄南北線の南端の始発駅で、札幌の都心部（地下鉄大通駅）から約8km南方に位置しています。南区の各地域が後背に広がっており、南区の交通結節点としての機能を有しています。

真駒内駅周辺のうち、市有施設等が集積した下図赤枠内の区域（約5ha）を土地利用再編の対象とし、その周辺の道路も含めて本計画の対象区域とします。また、対象区域周辺で、将来的に土地利用転換等がなされる場合は、より効果的なまちづくりが進められるよう、本計画を踏まえた連携や土地利用計画等についても検討していきます。



対象区域



## 1-5 計画期間

計画期間は、計画策定から概ね15年程度を想定しています。

※真駒内中学校が対象区域外に移転することが予定されており、その後、行政施設を移転させながら段階的に施設整備を進めるため、全体として概ね15年程度を見込んでいます。

## 1-6 これまでの取組

### (1) 真駒内の未来を考えるまちづくりアイデアコンペ【平成26年(2014年)】

まちづくりの気運を高めるため、「真駒内 2014～2040 ～駅前の交流の広がりから南区の魅力創造へ～」をテーマに、全国から広くまちづくりのアイデアを募集するコンペを開催しました。

国内外から合計78件の作品応募があり、まちづくりへの自由な提案が集まりました。



### (2) まこまる(旧真駒内緑小学校)の活用【平成27年(2015年)～】

平成24年(2012年)3月に閉校となった旧真駒内緑小学校を、子どもを中心とした連携・交流の場「まこまる」としてリニューアルし、平成27年(2015年)4月にオープンしました。現在、南区保育・子育て支援センター(ちあふる・みなみ)、子どもの体験活動の場(Coミドリ)、札幌市立大学まこまないキャンパス、教育支援センター真駒内・まこまる教育相談室として活用されています。

また、真駒内及び南区の食べ物やクラフトなどを販売する「まこマルシェ」など、地域の各種イベントも開催されてきました。



1-7 計画策定の検討体制

まちづくり計画策定に当たっては、様々な意見聴取方法を組み合わせ、幅広く多面的な視点から検討を実施しました。

積み上げ型の検討	適時の意見聴取
<p><b>◆検討委員会</b> 有識者や事業者の専門的視点から検討 地域コミュニティ、都市計画 交通、経済、観光等 12名で構成</p> <p><b>◆地域協議会</b> 地域住民の視点から検討 連合町内会、まちづくり活動団体 子育て世代、学生等 23名で構成</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>《実施状況》</b>  <b>第1回</b>：南区・真駒内地域の現状や課題 検討委員会（H30.11） 地域協議会（H31.2）  <b>第2回</b>：まちづくり基本方針について 検討委員会（R1.7） 地域協議会（R1.8）  <b>第3回</b>：再編コンセプトについて 検討委員会（R2.3） 地域協議会（R2.10）  <b>第4回</b>：土地利用計画について 検討委員会（R3.2） 地域協議会（R3.3）  <b>第5回</b>：まちづくりを支える取組について 検討委員会（R4.3） 地域協議会（R4.3）  <b>第6回</b>：まちづくり計画素案について 検討委員会（R4.11） 地域協議会（R4.11）</p> </div>	<p><b>◆アンケート調査・オープンハウス</b> 地域住民を対象に、幅広く地域の意向を把握</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>《実施状況》</b>  <b>第1回アンケート調査</b>（H31.4～5） 調査内容：駅前地区再編にあたり重視すべきこと  <b>第2回アンケート調査</b>（R3.5） 調査内容：土地利用計画案 （各街区の使い方、2つの案に対する評価）</p> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>《実施状況》</b>  <b>第1回オープンハウス</b>：南区民センター（R3.12） 展示内容：土地利用計画案 交通解析 真駒内駅と駅前街区の接続方法検討  <b>第2回オープンハウス</b>：まこまる（R4.5） 展示内容：土地利用計画案 交通解析 真駒内駅と駅前街区の接続方法検討 まちづくりを支える取組</p> </div> <p><b>◆事業者ヒアリング・サウンディング型市場調査</b> 民間事業者を対象に、事業の実現性等を把握</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>《実施状況》</b>  <b>第1回事業者ヒアリング</b>（H31.1～2） 調査内容：真駒内への評価 まちづくりを進める上での課題  <b>第2回事業者ヒアリング</b>（R2.1） 調査内容：真駒内駅前地区の評価と事業可能性  <b>サウンディング型市場調査</b>（R3.5） 調査内容：土地利用計画案の評価と各街区の 事業可能性</p> </div>

## 第2章 真駒内地域の現状・課題

### 2-1 真駒内地域の歴史

真駒内地域の歴史は、明治9年（1876年）にエドウィン・ダンが放牛場、後の真駒内種畜場を開いたことから始まり、昭和21年（1946年）には、真駒内種畜場が米軍に接収され第11空挺師団が駐留し、その基地であるキャンプ・クロフォードの建設が始まりました。その後、昭和34年（1959年）にキャンプ・クロフォードの返還が完了し、北海道施行による真駒内団地の造成が開始されました。また、昭和46年（1971年）に地下鉄南北線の北24条駅から真駒内駅間が開通し、昭和47年（1972年）には、札幌冬季オリンピックが開催されるとともに、政令指定都市移行に伴い南区が誕生しました。こうして、現在の真駒内地域のまちの骨格がつけられてきました。

年代	できごと
明治9年（1876年）	エドウィン・ダンが真駒内に放牛場（後の真駒内種畜場）を開く
大正7年（1918年）	白石から定山溪に定山溪鉄道開通（1969年廃止）
大正12年（1923年）	真駒内種畜場内にモーテン・ラーセン農場開設
昭和21年（1946年）	真駒内種畜場が米軍に接収され、キャンプ・クロフォードの建設が始まる
昭和30年（1955年）	キャンプ・クロフォードの返還開始、代わって自衛隊が駐屯
昭和34年（1959年）	キャンプ・クロフォードの返還終了、真駒内団地の造成開始（北海道施行）
昭和36年（1961年）	札幌市と豊平町合併
昭和41年（1966年）	真駒内団地区画整理事業完了／札幌が1972年冬季オリンピックの開催地に決定
昭和44年（1969年）	定山溪鉄道の廃線
昭和46年（1971年）	地下鉄南北線開通（北24条駅～真駒内駅）
昭和47年（1972年）	札幌冬季オリンピックの開催 / 政令指定都市移行に伴い南区誕生
昭和50年（1975年）	真駒内公園開園
昭和54年（1979年）	南区民センター完成
昭和59年（1984年）	南区体育館・真駒内児童会館オープン
昭和60年（1985年）	駒岡清掃工場操業開始
平成6年（1994年）	真駒内五輪児童会館オープン
平成17年（2005年）	さっぽろ雪まつり真駒内会場が廃止
平成24年（2012年）	真駒内地域の4小学校を統合し、真駒内公園小学校と真駒内桜山小学校が設置
平成25年（2013年）	「真駒内駅前地区まちづくり指針」の策定
平成27年（2015年）	「まこまる」として旧真駒内緑小学校の跡活用開始
平成29年（2017年）	「みなみの杜高等支援学校」が開校



真駒内団地の造成（1972年）



冬季札幌五輪（1972年）



地下鉄建設（1970年）



真駒内駅前（2022年）

## 第2章 真駒内地域の現状・課題

真駒内地域では、急増していた札幌市の人口を受け止める住宅団地として、北海道や独立行政法人都市再生機構などによる大規模な団地造成が行われました。造成に当たっては、「近隣住区」の思想に基づいた基盤整備が実施されました。近隣住区とはまちづくりの手法の一つで、小学校や公共施設を中心に住宅を配置して一つの「住区」を形成し、通過する自動車交通は外縁の幹線道路を通行させることで、住区内は主に徒歩での移動を想定した都市基盤を整備するものです。

真駒内団地の造成においても、小学校を中心に戸建住宅ゾーン、それらを囲むように集合住宅ゾーンが配置されました。また、みどり豊かな中央分離帯を有する広幅員道路が団地を南北に縦断しており、沿道には店舗用地や医療施設用地を配置し、公園や緑道とのネットワークも形成されるなど、住区内は主に徒歩での連絡が想定されていました。

このように、道路や公園などの都市基盤の整備水準は非常に高く、造成当初から「歩いて暮らせるまちづくり」が進められてきたと言えます。

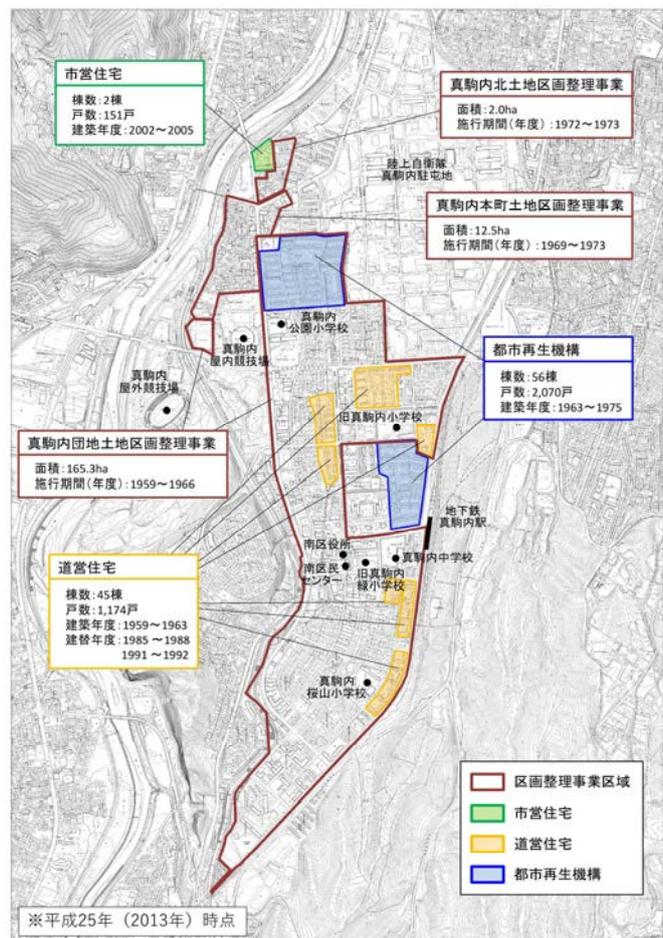
なお、真駒内駅は団地造成が概ね進んだ昭和42年（1967年）に地下鉄南北線の整備計画が市議会で可決され、現在の位置に設置されたものです。

### 団地造成時の計画

資料：北海道真駒内団地二期計画地区基本計画概要書  
第1期計画 施設配置図（1962年）に加筆



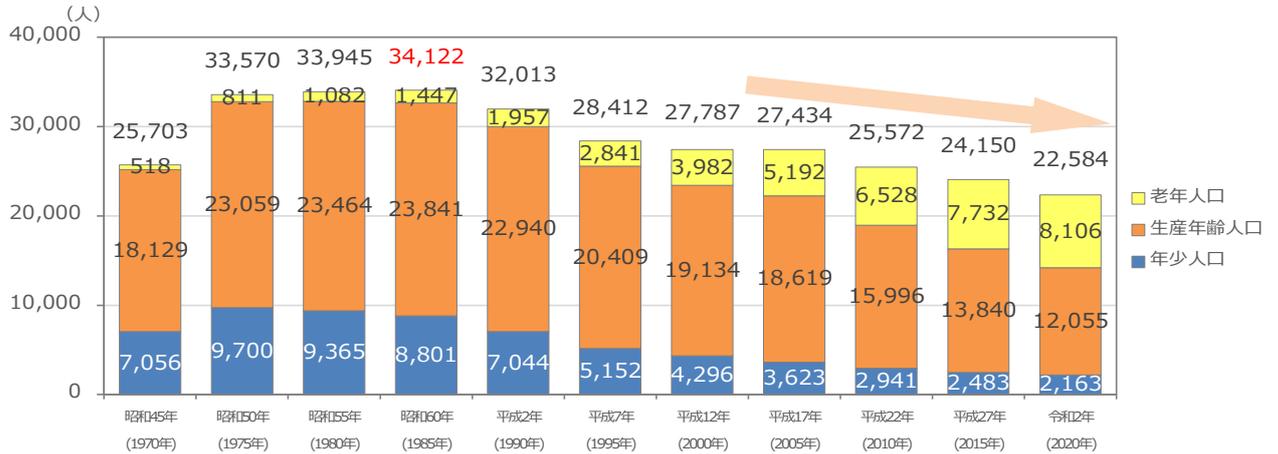
### 真駒内地域の公的開発状況



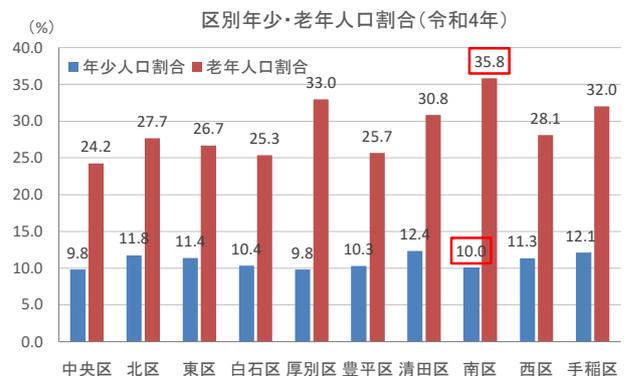
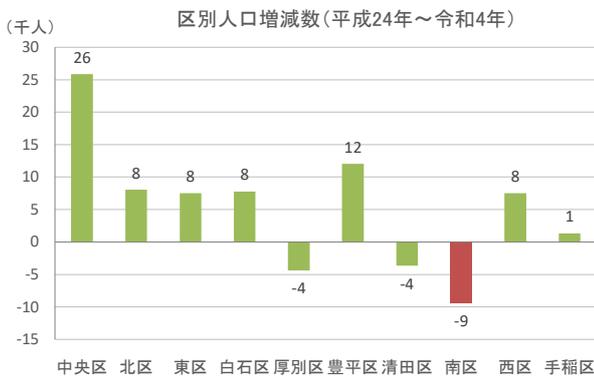
2-2 人口の推移

- ・真駒内地域では、昭和60年をピークに人口が減少し、同時に少子高齢化が進行。
- ・南区においても、人口減少・少子高齢化が進行している。
- ・真駒内地域を含む南区は、将来的にも大きな人口減少が予測されている。

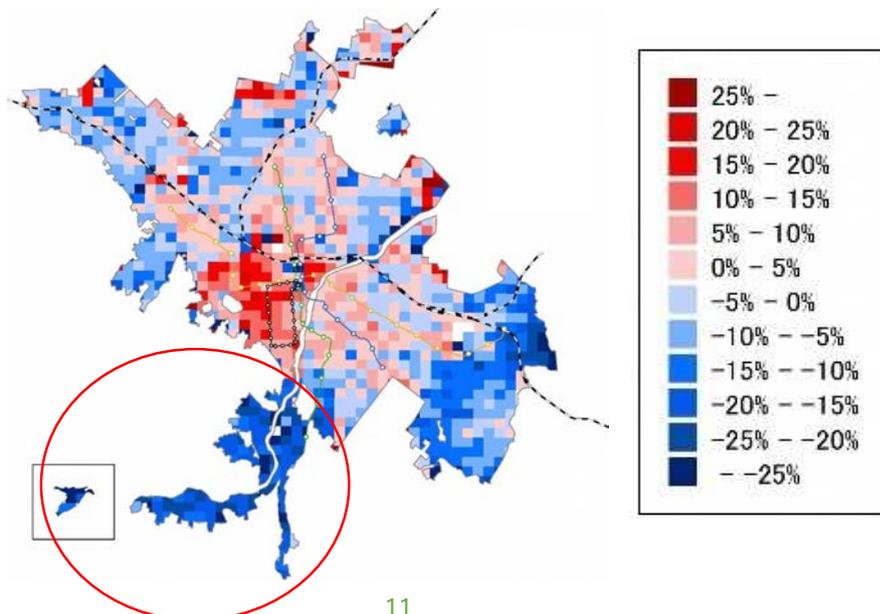
真駒内地域の人口推移 資料：国勢調査



区別人口増減数、年少・老年人口割合 資料：住民基本台帳（平成24年1月、令和4年1月）



将来人口総数増減率 (H23~R12) 資料：「国土数値情報 (500mメッシュ別将来推計人口 (H30 国政局推計))」(国土交通省)

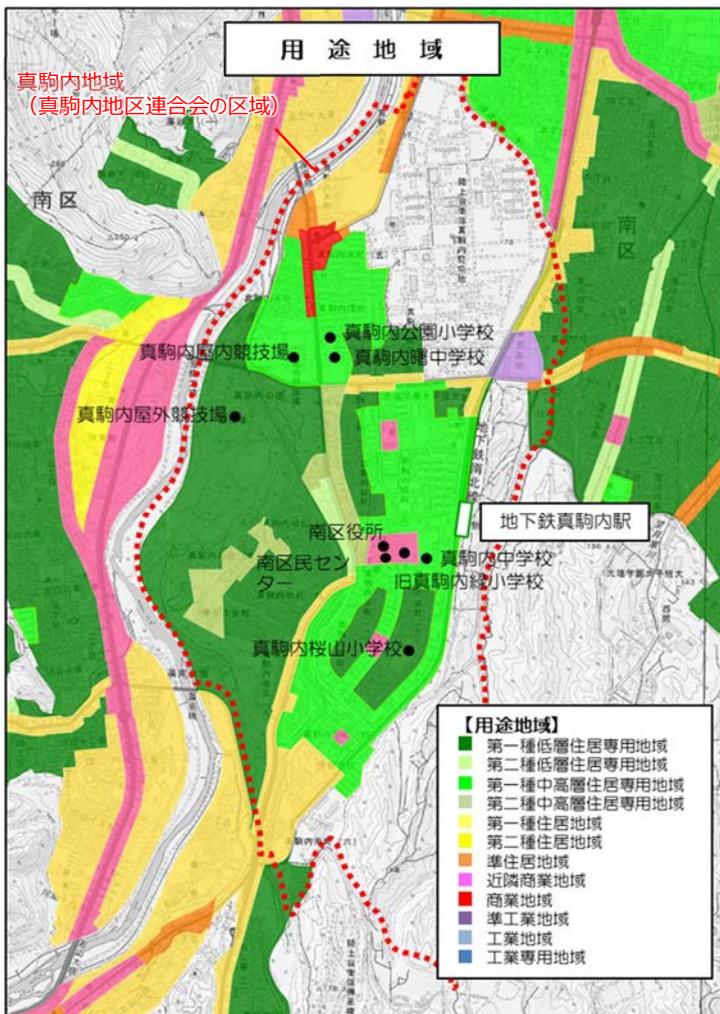


## 2-3 土地利用・建物の立地状況

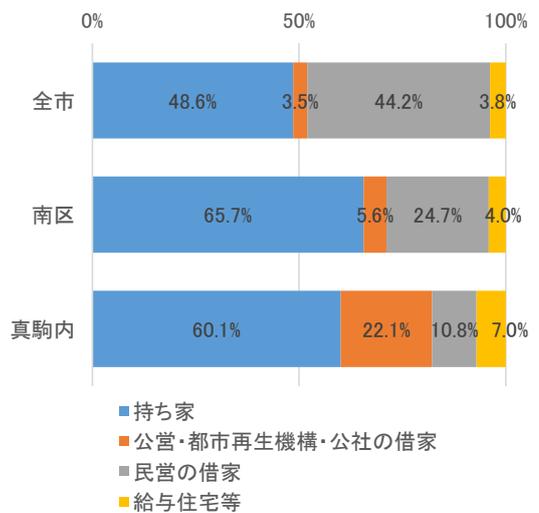
### 《真駒内地域》

- ・住宅地として造成された経緯から、用途地域は主に住居系用途が中心で、商業系は分散して局所的に指定されている。
- ・住宅の所有状況は、「持ち家」と「公営・都市再生機構・公社の借家」の割合が高く、「民営の借家」の割合が低い傾向にある。
- ・共同住宅が減少する一方で、戸建住宅が増加している。

真駒内地域の用途地域指定状況 資料：国勢調査

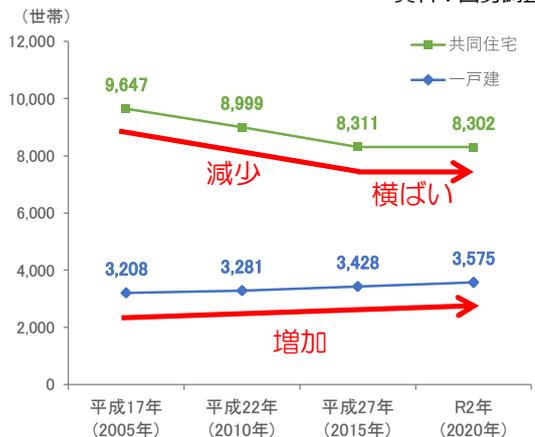


住宅所有種類別の割合 資料：令和2年国勢調査



### 真駒内地域における共同住宅・一戸建てに住む世帯数の推移

資料：国勢調査

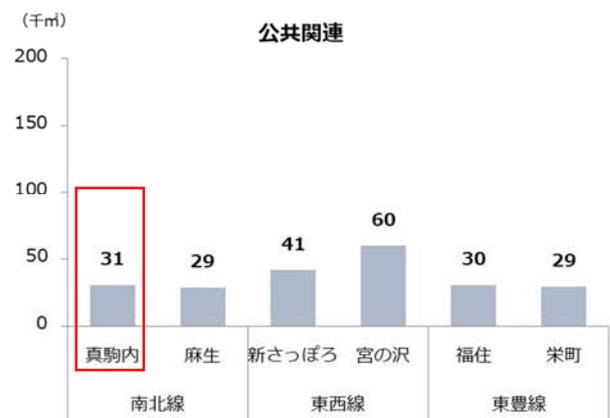
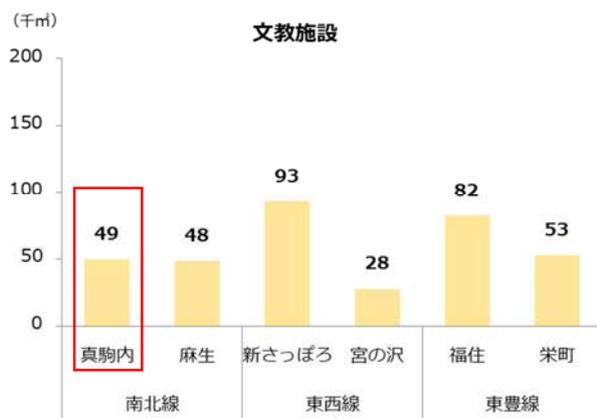
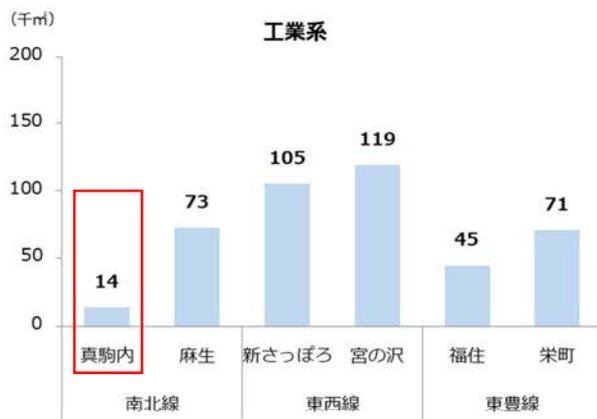
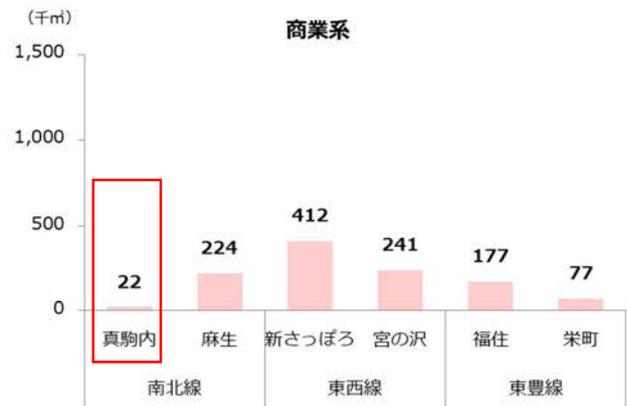


《真駒内駅周辺》

- ・真駒内駅周辺は、他の地下鉄始発駅と比べて、文教施設や公共関連施設（官公署施設、社会福祉施設）はある程度集積している一方、商業系施設、工業系施設、医療施設は非常に少ない。
- ・また、事業所数・従業者数が最も少なく、駅周辺に働く場が少ない。
- ・駅前に公共施設が多く集積しているが、築40年以上経過し、更新時期を迎えている。

地下鉄始発駅周辺（800m 圏内）に含まれる施設床面積

資料：札幌市都市計画基礎調査（令和3年3月31日時点）  
 ※真駒内：800m 圏内のうち澄川エリアを除く

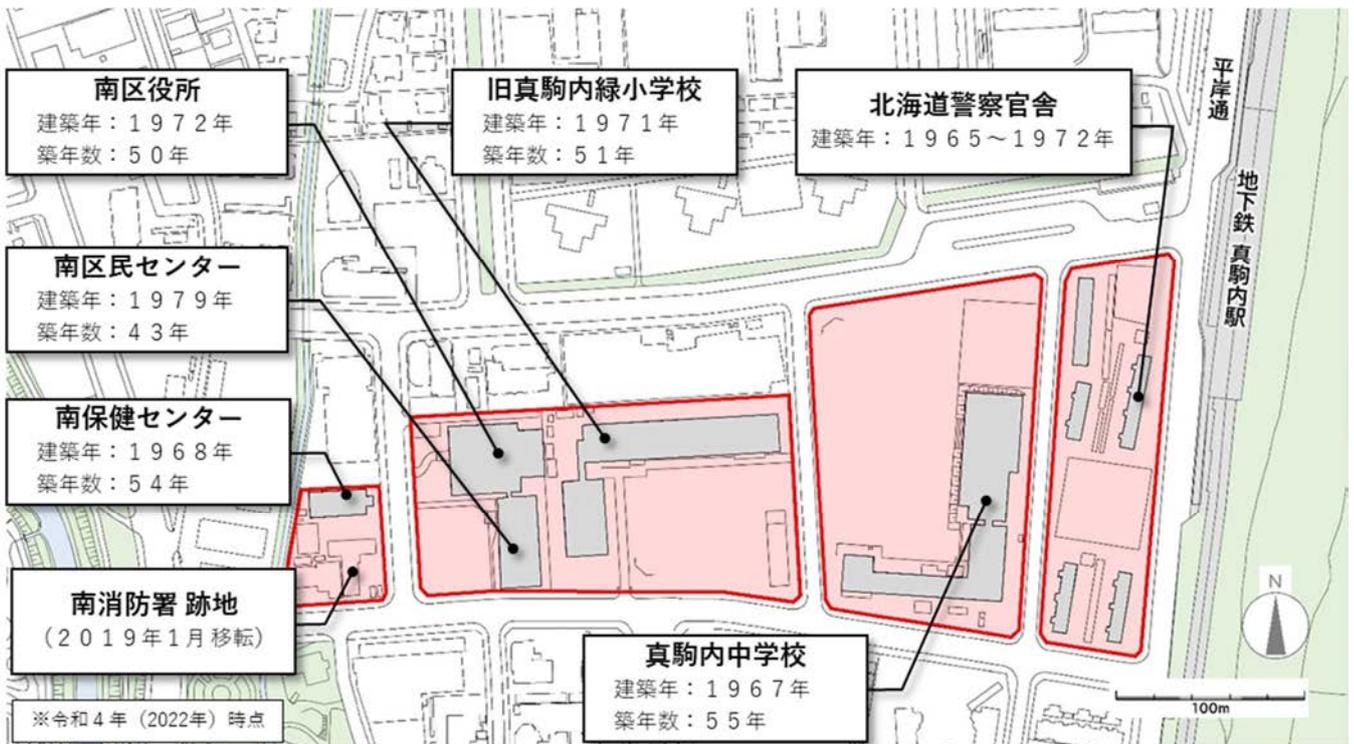


第2章 真駒内地域の現状・課題

事業所数・従業者数 資料：平成28年経済センサス ※真駒内：800m圏内のうち澄川エリアを除く



真駒内駅前地区の市有施設等の立地状況及び建築年



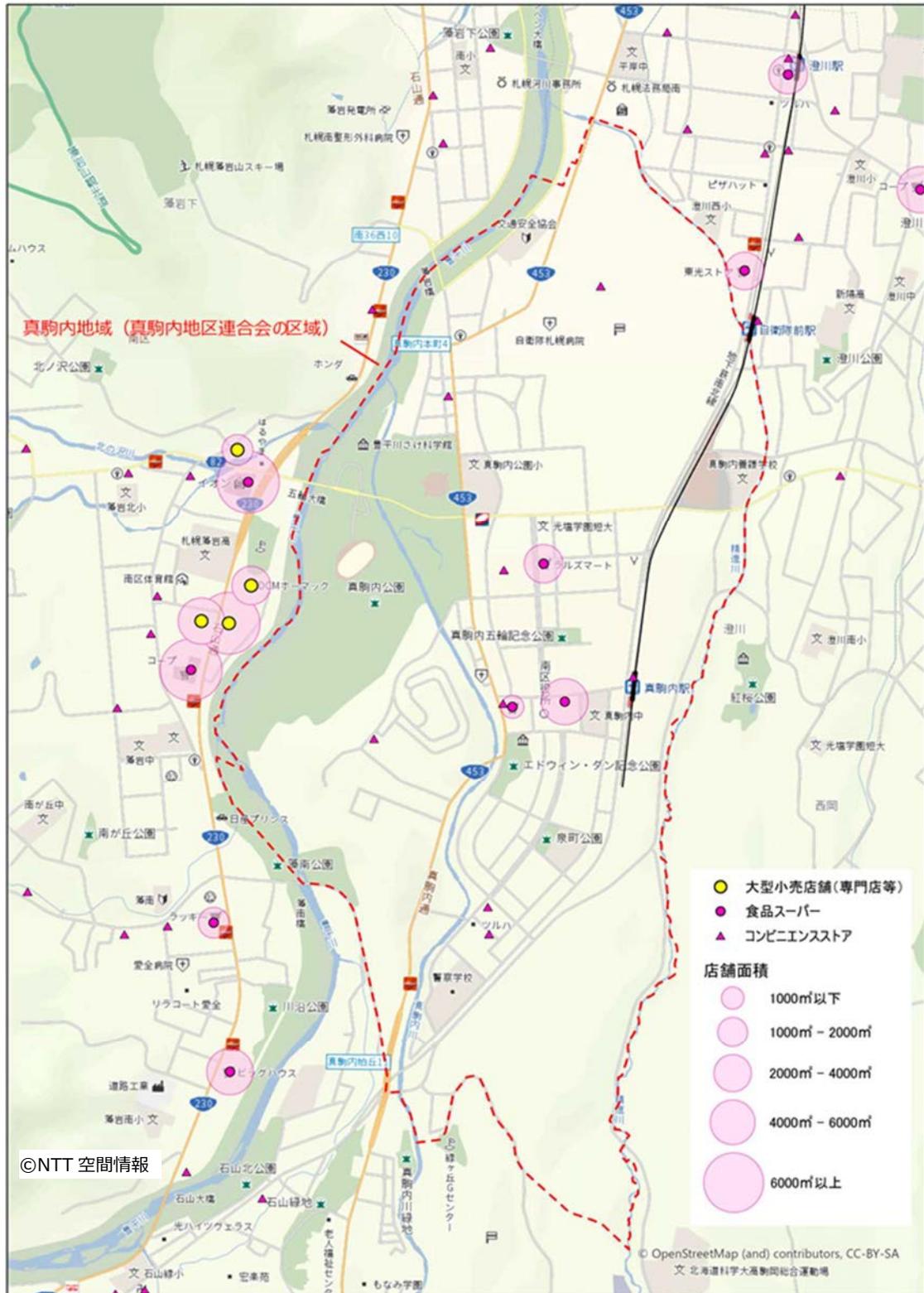
生活利便施設等の立地状況

《商業施設等》

- ・商業施設等は、真駒内地域に一定程度立地しているが、国道230号（石山通）沿線に、より多く集積している。

生活利便施設等（商業施設）の立地状況

資料：東洋経済「大型小売店舗総覧2022」、コンビニ各店舗ホームページ

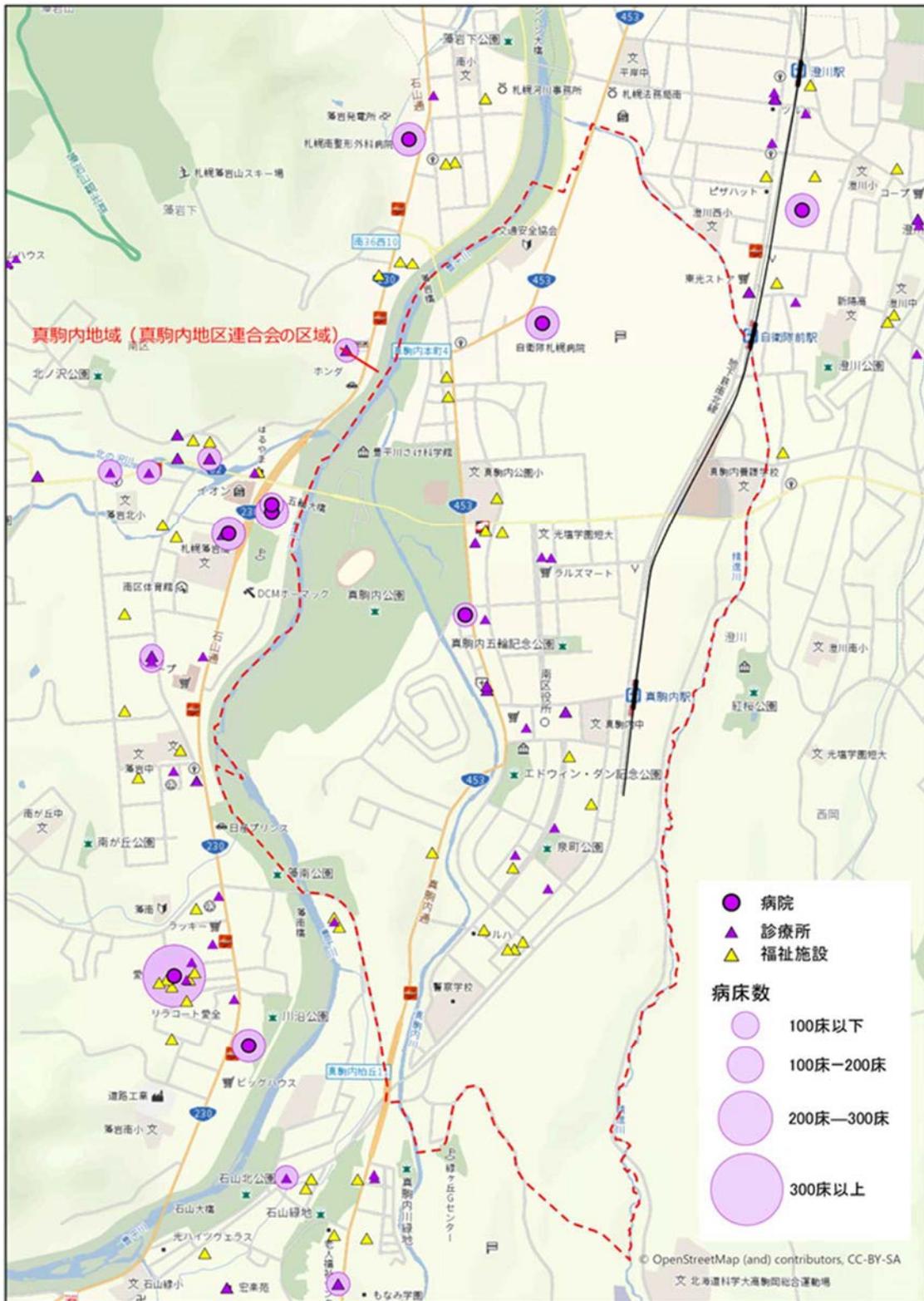


《医療・福祉施設等》

・医療、福祉施設は、大規模な病院を中心に国道230号（石山通）沿線に集積しており、真駒内地域の中では特に真駒内駅周辺が少ない。

生活利便施設等（医療・福祉施設）の立地状況

資料：北海道「道内医療機関名簿」、札幌市「札幌市内の介護事業所や施設の一覧表」



《教育・子育て関係施設等》

- ・教育施設や子育て関連施設は、真駒内地域とその周辺地域に一定程度立地している。
- ・また、真駒内地域の後背圏には、札幌市立大学や東海大学などの教育・研究機関が立地している。

生活利便施設等（教育・子育て関係施設）の立地状況

資料：国土交通省「国土数値情報」、札幌市「さっぽろ子育て情報サイト」、札幌市「児童会館・ミニ児童会館施設一覧」



2-4 交通の現況

《道路・交通施設の状況》

- ・真駒内地域では、真駒内通、五輪通、平岸通が主要な道路網となっている。
- ・真駒内駅前には、バスやタクシーの乗降場、駐輪場、パークアンドライド駐車場などの交通施設が配置されている。
- ・幹線道路の中では平岸通の交通量は少なく、近年減少傾向となっている。
- ・バス待ち環境や乱横断の発生等の乗り継ぎ環境に係る多くの課題を抱えている。

都市計画道路及び真駒内駅前の交通施設の配置状況



周辺道路の交通量 (平日12時間 7:00~19:00)

平岸通	: 7,800台(H16) ⇒ 6,700台(H30)	(↘)
五輪通	: 13,800台(H20) ⇒ 13,300台(H29)	(→)
真駒内通	: 15,400台(H20) ⇒ 15,300台(H30)	(→)

真駒内駅前の交通環境に関する主な地域要望



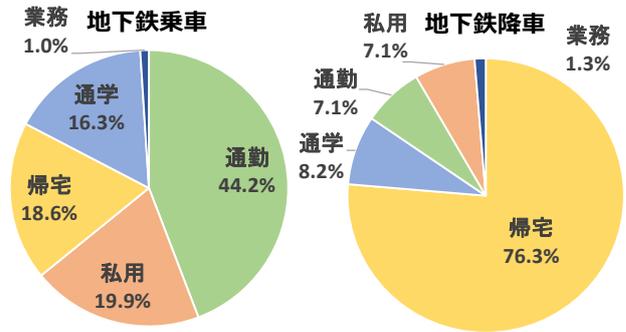
《真駒内駅（地下鉄・バス）の利用特性》

- ・真駒内駅の地下鉄乗車人数は約 13,000 人/日であり、主な利用目的は通勤・通学となっている。
- ・地下鉄利用者のうち約 6 割がバスに乗り継いでおり、他の始発駅と比較しても、その割合が高い。
- ・真駒内地域をはじめ、川沿方面、石山・定山溪方面、常盤方面の後背圏から、約 1,000 便/日程度のバスが発着している。

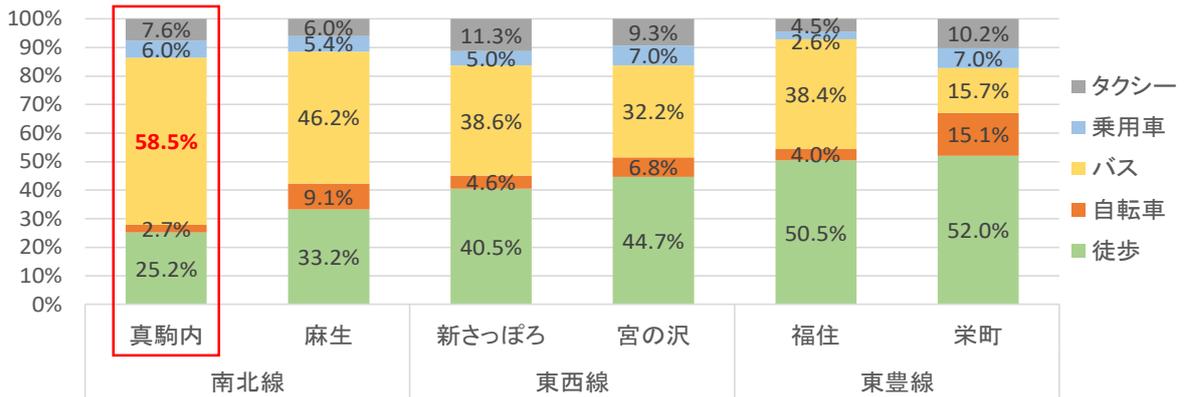
真駒内駅の乗車人員 資料：2019 札幌の都市交通データブック

(人/日)		
路線	駅	乗車人員
南北線	麻生	20,678
	真駒内	13,087
東西線	宮の沢	14,671
	新さっぽろ	21,089
東豊線	栄町	8,322
	福住	16,126

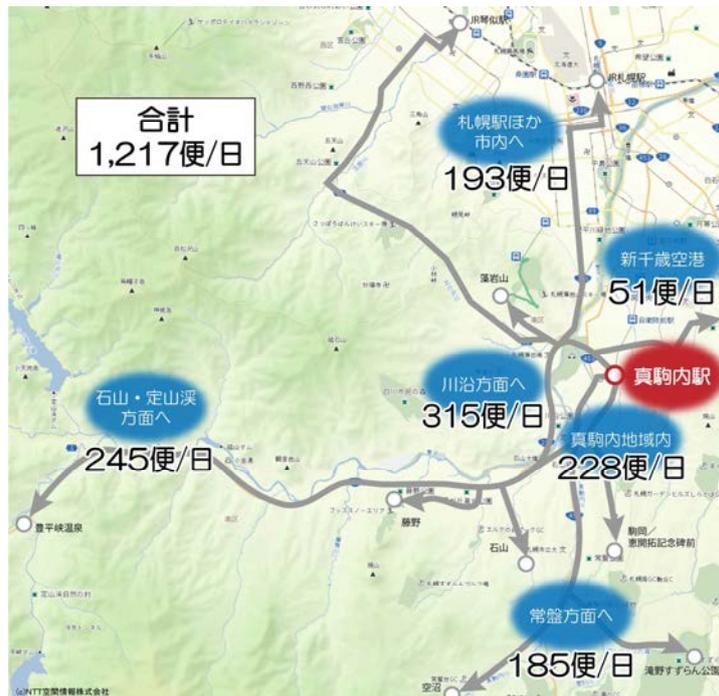
真駒内駅利用目的の割合 資料：平成 18 年パーソントリップ調査



地下鉄利用者乗り継ぎ手段割合 資料：平成 18 年パーソントリップ調査



真駒内駅を発着する主なバス路線・便数（平日） 資料：2019 札幌の都市交通データブック、各バス会社時刻表

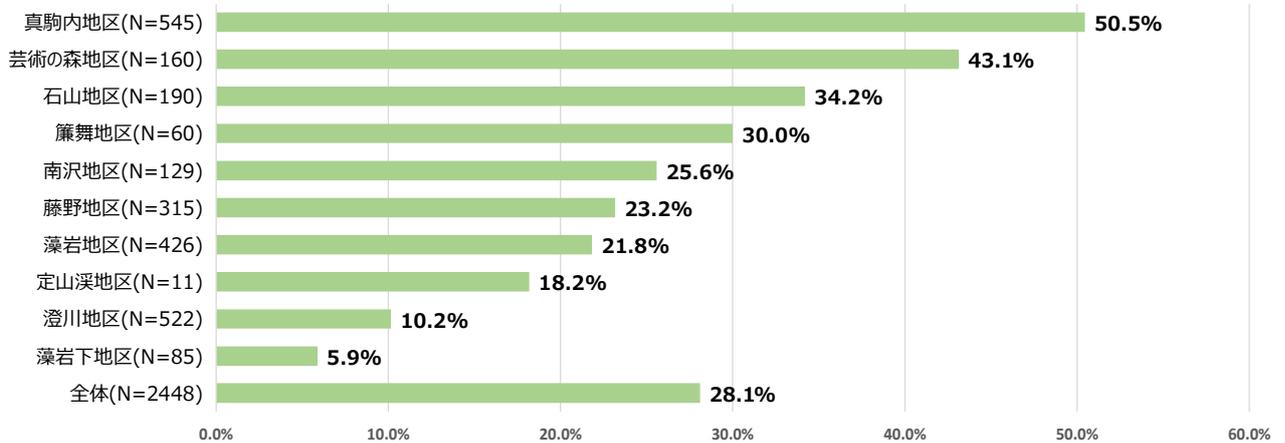


《南区の交通特性》

- ・真駒内駅を週1回以上利用する人の割合は、南区全体で3割近くを占め、真駒内駅以南の  
後背圏の地域においても利用頻度は高い。
- ・南区内の私用（買物・娯楽等）での目的地は、川沿周辺が最も多い。

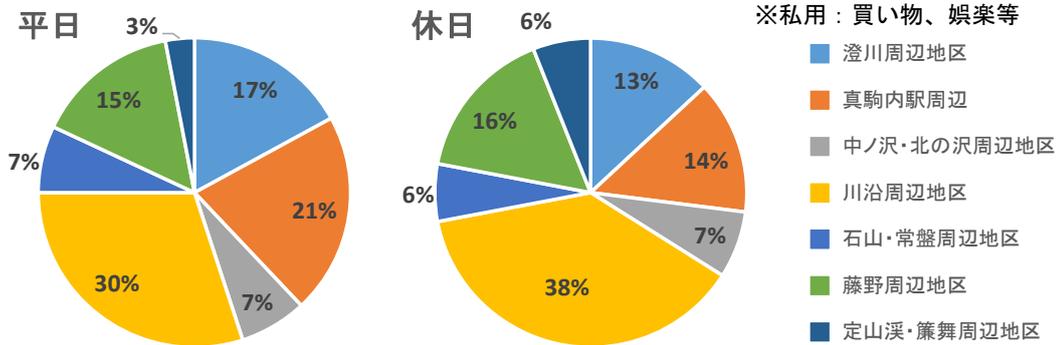
真駒内駅を週1回以上利用する割合

資料：真駒内駅前地区まちづくりに関する意識調査結果（第2回）から集計



南区内における私用での目的地の割合

資料：平成18年パーソントリップ調査

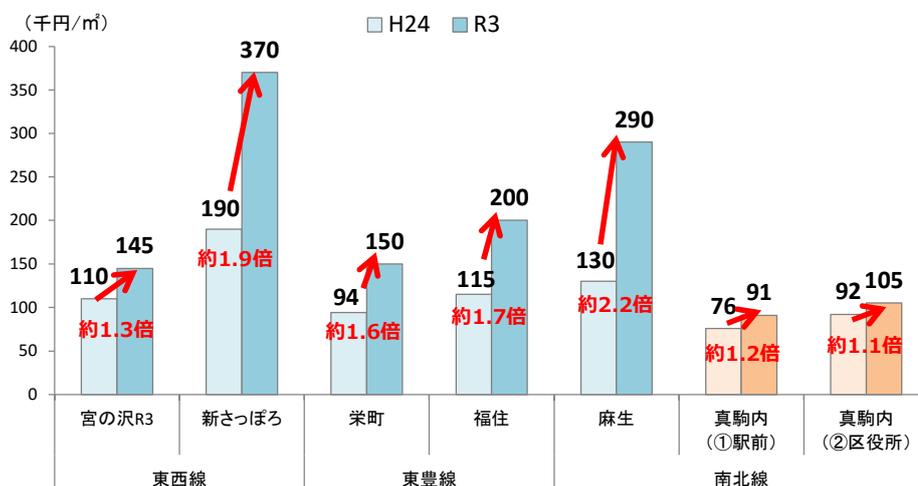


## 2-5 地価の推移

- ・真駒内駅周辺の地価は近年微増しているが、他の地下鉄始発駅と比べて上昇率は低い。

### 地下鉄の始発駅における路線価の推移

資料：国税庁「平成24年分財政評価基準書 路線価図」、「令和3年分財政評価基準書 路線価図」



## 2-6 みどり・公園の現況

- ・真駒内公園やエドウィン・ダン記念公園などの大規模な公園があり、また、地域内の道路には街路樹が多く、みどり豊かな住環境が形成されている。
- ・真駒内公園では日常的に大規模なイベントが開催されており、地域の公園においても夏まつりや雪あかりイベントなどが開催され、地域のイベント・行事に活用されている。



真駒内公園



エドウィン・ダン記念公園



豊富な街路樹

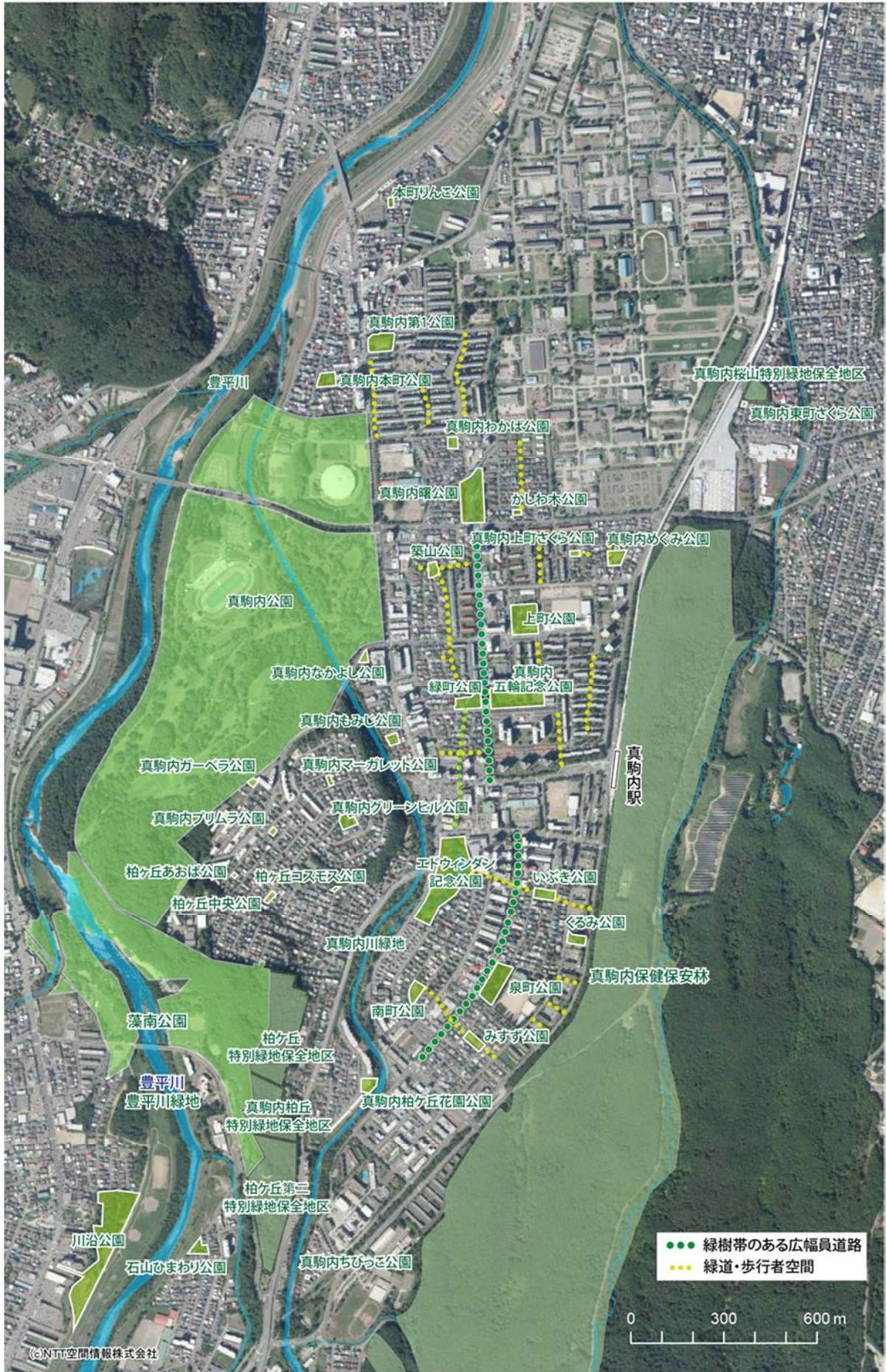


真駒内公園での大規模イベント



真駒内地区ふれあい「雪あかり」

みどり・公園の配置



## 2-7 エネルギー

・駒岡清掃工場の排熱を利用した地域熱供給が整備されており、公共施設や団地などへ供給されている。

**地域熱供給ネットワークの状況** 資料：北海道地域暖房株式会社ホームページから抜粋



## 2-8 地域資源

・真駒内公園や真駒内屋内・屋外競技場、真駒内駅裏の保安林（通称：桜山）をはじめ、定山溪温泉や芸術の森、滝野すずらん公園など、自然や文化に触れる様々な地域資源を有する。

### 地域資源（真駒内地域）

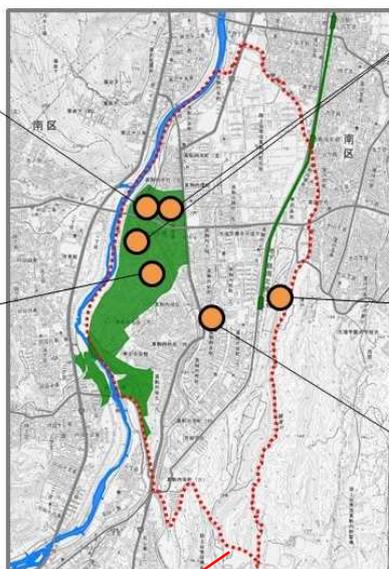
札幌市豊平川さけ科学館



真駒内公園



緑道



真駒内地域  
(真駒内地区連合会の区域)

真駒内屋内・屋外競技場



真駒内保安林（通称：桜山）



エドウィン・ダン記念館



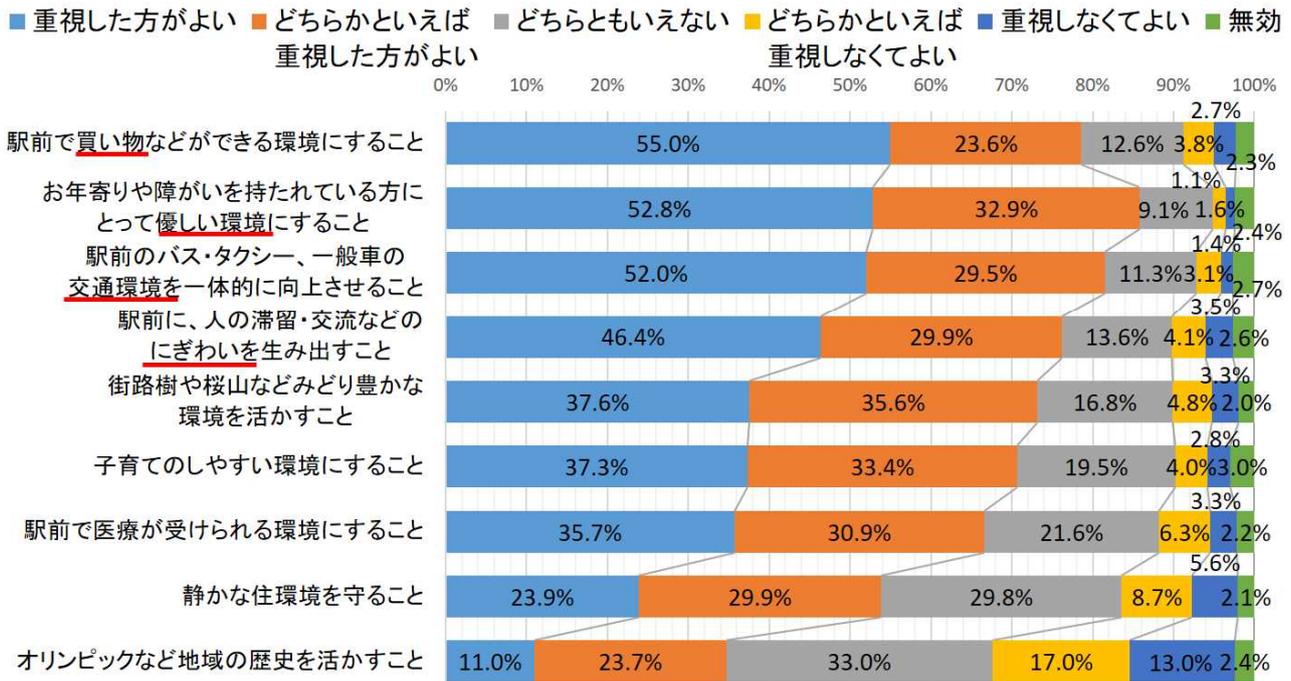


2-9 区民の意識

・真駒内駅前の再編で重視することとして、買物などの生活利便の向上、バリアフリーや交通環境の向上、滞留や交流などのにぎわいを望む人の割合が高い傾向にある。

真駒内駅前の再編で重視すること 真駒内駅前地区まちづくりに関するアンケート調査（第1回）平成31年4～5月実施

Q9 再編で重視すること（全体）



## 2-10 まとめ

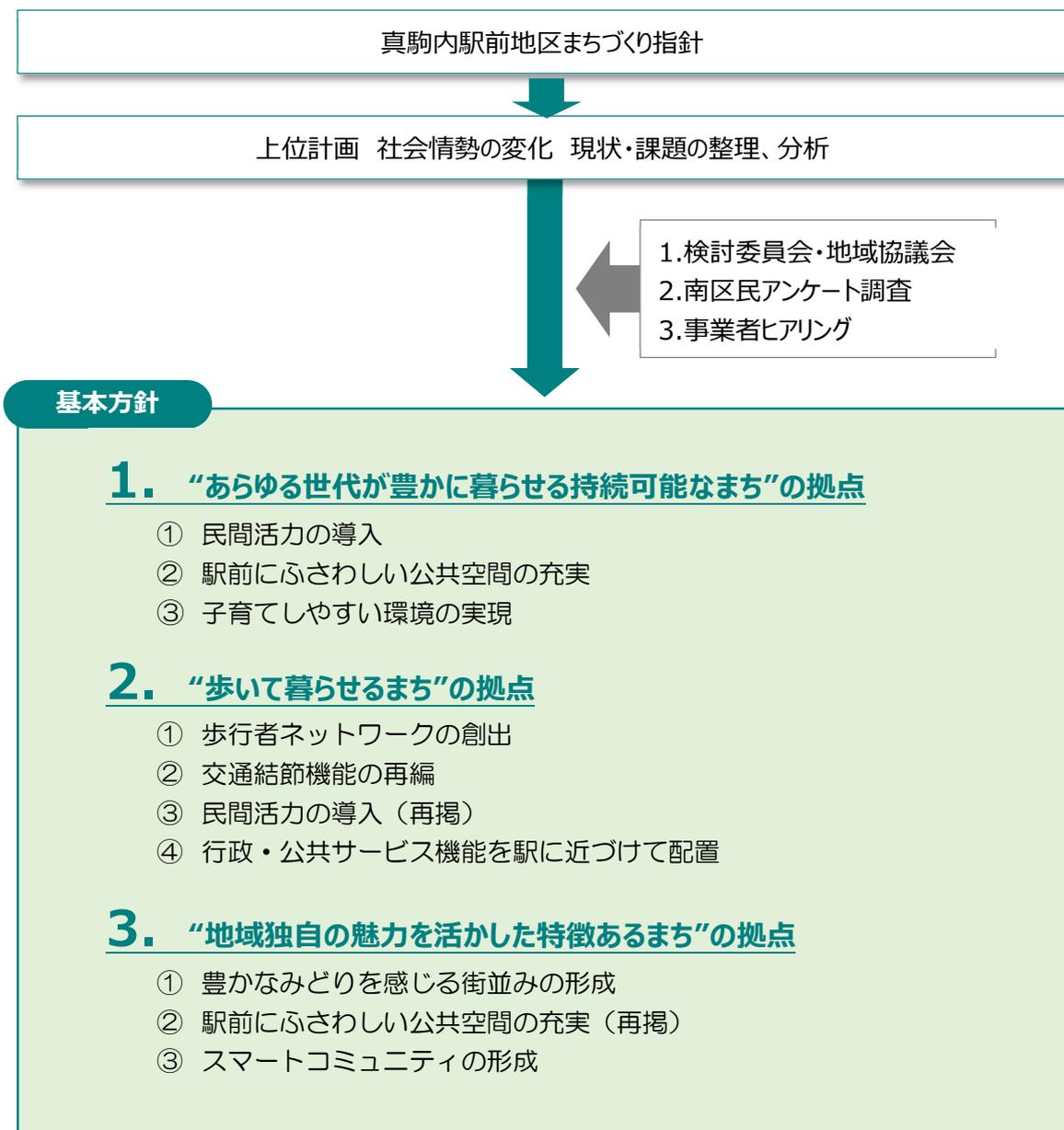
- 南区は、芸術、文化、観光、自然、教育・研究機関など札幌を代表する豊富な地域資源を有しています。
- 真駒内地域は、札幌冬季オリンピックの開催、地下鉄南北線の開通を契機に、計画的な住宅地としての開発が進み、豊かな自然とみどりに囲まれた良好な住環境を形成している地域です。また、地域熱供給が整備されており、かねてより環境にやさしいエネルギーの活用が進められています。
- 真駒内駅前地区は、公共交通により南区内外の各地と結ばれており、南区の玄関口としての交通結節機能を担っています。
- 一方、高齢化や人口減少の進行、公共施設等の老朽化が進行している状況であり、さらに、生活利便機能や交通結節機能の面において多くの課題を抱えています。
- 真駒内駅前地区のまちづくりを進めるに当たっては、豊かなみどりや豊富な観光資源といった南区及び真駒内駅前地区の特徴的な地域資源やポテンシャルを生かしながら、駅前にふさわしい土地利用や交通機能の再編を行うことにより拠点機能を向上させ、まちの価値を高める取組が求められています。

## 第3章 まちづくりの方向性

### 3-1 まちづくりの基本方針

本計画の検討に当たっては、前述の通り、検討委員会や地域協議会の開催、南区民を対象としたアンケート調査や民間事業者へのサウンディング型市場調査等の実施を通じ、様々な視点から意見（以下「地域議論等」という。）を伺いながら検討を進めてきました。

はじめに、南区及び真駒内地域の現状分析や地域議論等を踏まえ、3つのまちづくりの基本方針を設定し、それぞれの基本方針について、導入する機能の方向性を整理しました。



◆持続可能な開発目標（SDGs）

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals、SDGs）は、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」において、令和 12 年（2030 年）までの国際目標として定められました。持続可能な世界を実現するための 17 のゴール（目標）と 169 のターゲット（取組・手段）から構成され、地球上の誰一人として取り残さない（no one will be left behind）ことを明確に掲げています。

札幌市は、SDGs の達成に向けた優れた取組の提案が認められ、平成 30 年（2018 年）に内閣府より「SDGs 未来都市」として選定されており、市全体として SDGs の推進につながる取組を行うこととしています。



本計画においては、まちづくりの推進を通じ、SDGs を構成する 17 のゴール（目標）のうち下記について達成を目指します。

まちづくりの基本方針	関連するゴール
<p><b>基本方針 1</b> “あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち”の拠点</p>	  
<p><b>基本方針 2</b> “歩いて暮らせるまち”の拠点</p>	  
<p><b>基本方針 3</b> “地域独自の魅力を活かした特徴あるまち”の拠点</p>	  

## 3-2 再編コンセプト

まちづくりの基本方針を実現するため、地域議論等を踏まえながら、導入する機能や役割、それぞれの関係性を明確化し、9つの再編コンセプトを整理しました。これらの再編コンセプトに基づく取組を実施することで、真駒内地域全体ひいては南区全体に、にぎわいや交流、良好な住環境としての魅力を波及させていくことを目指します。

### 基本方針

#### 1

“あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち”の拠点

#### 2

“歩いて暮らせるまち”の拠点

#### 3

“地域独自の魅力を活かした特徴あるまち”の拠点

### 再編コンセプト

#### ①都市機能の集積による生活利便の向上

商業施設などの「生活利便機能」、区役所などの「行政・公共サービス機能」、バス接続などの「交通結節機能」を駅前での主要な機能とし、相互間の人の流れを促すことによるにぎわいや交流の創出や、子育て世代を中心に多様な世代に向けた住環境としての魅力創出を目指します。

#### ②真駒内独自の魅力の活用・向上

自然、スポーツ、文化・芸術など、南区・真駒内らしさのある機能の導入や地域資源の活用を図り、地区の魅力向上を目指します。

#### ③駅前にふさわしい公共空間の充実

駅前にふさわしい公共空間を充実し、駅前を滞留・交流の拠点や南区各地域の魅力発信の場とすることを目指します。

#### ④交通結節機能の再編

南区の玄関口として、複数の交通手段のスムーズな乗り継ぎが可能で、快適な待合ができる空間を確保し、年間を通じて利便性の高い交通結節機能の実現を目指します。

#### ⑤スマートコミュニティの形成

駒岡清掃工場からの排熱の活用や、先進的な環境技術や ICT 技術の導入などにより、スマートコミュニティの形成を目指します。

#### ⑥真駒内駅からの人の誘導（人優先の空間）

駅と駅前地区のアクセス性を高め、駅前地区への人の流れを誘導することで、にぎわいの創出を目指します。

#### ⑦快適で安心・安全な歩行者ネットワークの形成

駅、駅前、街区間、周辺地域へ接続する安心・安全な歩行者ネットワークの形成により、バリアフリーな空間を創出するとともに、地域の回遊性向上を目指します。

#### ⑧にぎわいの軸の形成

駅前地区と既存の商業機能が連携し、にぎわいのある駅前通りの形成を目指します。

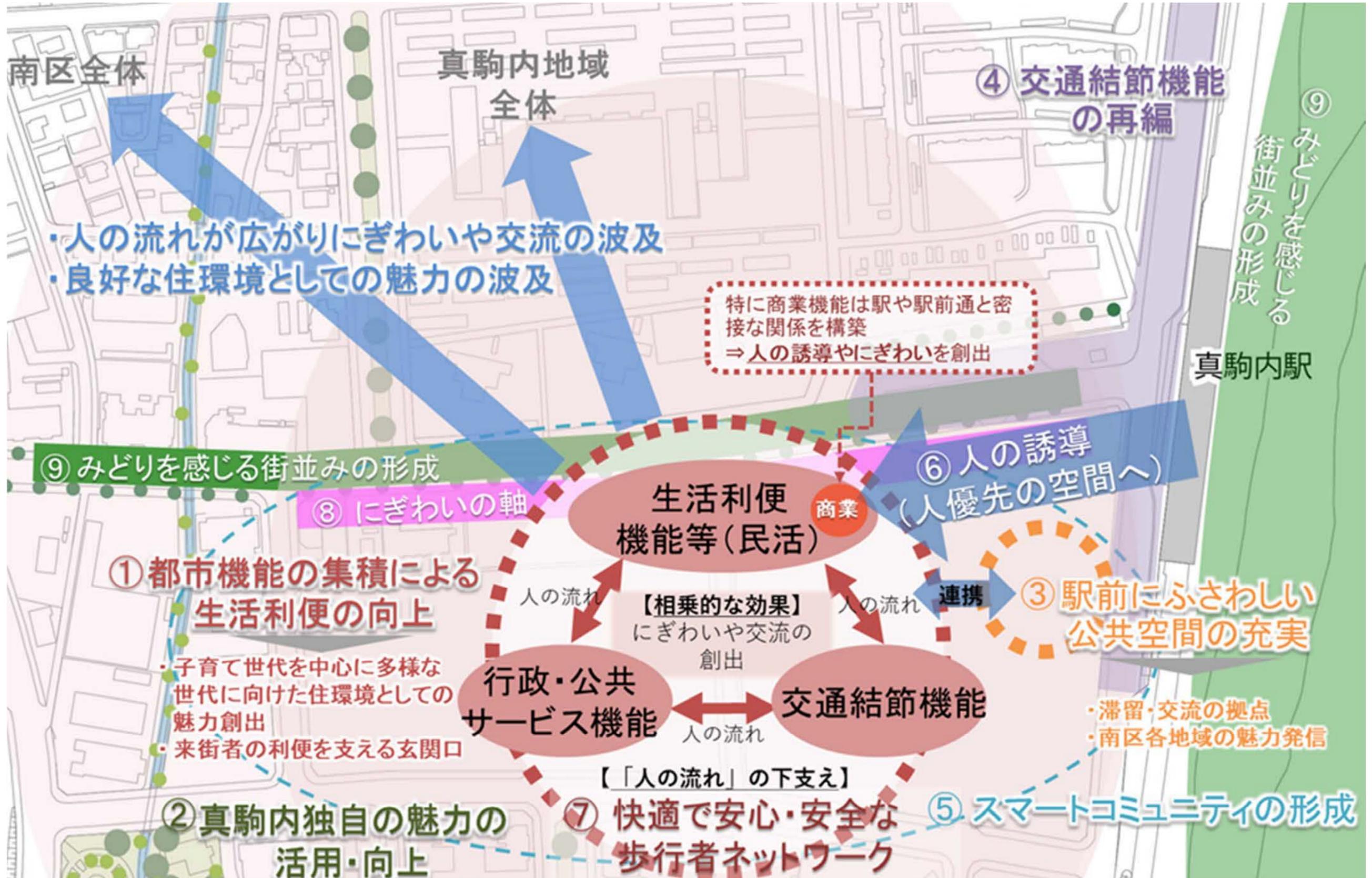
#### ⑨みどりを感じる街並みの形成

桜山や駅前通りの緑豊かな景観を活かし、「みどりを感じる街並み」の形成を目指します。

### 真駒内地域全体・南区全体に効果を波及

駅前地区における取組により、真駒内地域全体や南区全体に、にぎわいや交流、良好な住環境としての魅力を波及させていくことを目指します。

◆再編コンセプトのイメージ図



## 第4章 土地利用計画

### 4-1 土地利用の考え方

再編コンセプトに関するこれまでの地域議論等をもとに、それぞれのコンセプト実現のための条件を整理し、「導入する機能・配置」「ネットワーク・街並みの形成」の観点から「土地利用の考え方」を次のように設定しました。

#### ◆導入する機能・配置

(※各街区の配置や土地利用の考え方については、p44.4-4 土地利用計画図を参照)

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>① 都市機能の集積による生活利便の向上</p>	<p>《生活利便機能等（民間施設）》 【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前に南区の拠点にふさわしい十分な都市機能を配置する。</li> <li>● 駅から人を誘導するとともに、多くの市民が利用しやすい配置とする。</li> <li>● 駅前通り沿道の商業核化を目指し、既存商業施設との並びを考慮した配置とする。</li> <li>● 事業者ヒアリング結果を踏まえた実現性を考慮する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅近接かつ駅前通り側に主に商業機能を配置する。(A1 街区)</p> <p>▶ 駅前に拠点として必要とされる多様な機能を導入する。(A2 街区)</p> <p>▶ 道警官舎用地と中学校用地の一体的な利用を図る。(大街区化)</p> <p>《行政・公共サービス機能》 【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス・地下鉄等でのアクセスが容易な配置とする。</li> <li>● 来庁者の利便性を向上するため機能を集積・複合化する。</li> <li>● 事業者ヒアリング結果を踏まえ、民間の需要が少ない街区の活用を図る。</li> <li>● 駅前地区全体の歩行者の回遊性に寄与</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 比較的駅に近接し、一定規模を有する街区に配置する。(B1 街区)</p> <p>※交通結節機能については、再編コンセプト④を参照。</p>
<p>② 真駒内独自の魅力の活用・向上</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 真駒内用水、エドウィン・ダン記念館等の周辺環境を生かした活用をする。</li> <li>● 目的を持った来街者の利用を想定する。</li> <li>● 先行街区整備後の民需・ニーズを捉えた機能を導入する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 周辺環境を活かし、真駒内の魅力を向上させる機能を配置する。(B2・C街区)</p>

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>③ 駅前にふさわしい 公共空間の充実</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●南区の玄関口にふさわしいにぎわい・交流を創出できる配置とする。</li> <li>●民間施設（商業等）と一体的な活用を図れる配置とする。</li> <li>●本空間の活用価値を高めるため、駅前地区の主動線（駅⇔バス乗り場）上に配置する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 南区の玄関口にあたる駅及び駅前通りと民間施設に隣接した位置に「<b>交流広場</b>」を配置する。</p>
<p>④ 交通結節機能の再編</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地下鉄との乗継利便性確保のため、駅に近接した配置とする。</li> <li>●利用者の利便向上のため、バス待合と民間施設（商業等）を一体化できる配置とする。</li> <li>●各交通モードの課題解決を図る配置とする。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅と民間施設に隣接した位置に「<b>交通広場</b>」を配置する。</p>
<p>⑤ スマートコミュニティの 形成</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の地域熱供給施設を活用する。</li> <li>●新駒岡清掃工場からの排熱を活用して地域熱供給の供給エリアや供給量の拡充を目指す。</li> <li>●先進的な環境技術や ICT 技術の導入を目指す。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 既存の熱供給施設は存続。 ▶ 熱供給エリアについて、A 街区への拡大を目指す。</p>

◆ネットワーク・街並みの形成

再編コンセプト	土地利用の考え方
<p>⑥ 真駒内駅からの人の誘導（人優先の空間）</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅利用者を円滑に駅前地区に誘導し、駅前地区全体ににぎわいと交流を創出する。</li> <li>● 再編した駅前地区に動線を引き込むことにより、住民の生活利便を向上させる。</li> <li>● まちづくりに欠かせない民間投資意欲の向上につながる環境を創出する。</li> <li>● 真駒内地域全体の歩行者の回遊性を高める起点を形成する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅⇔交通広場⇔交流広場⇔民間施設間の一体化。（平岸通の迂回化）</p>
<p>⑦ 快適で安心・安全な歩行者ネットワークの形成</p>	<p>《歩行者の回遊性向上》</p> <p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人や公共交通主体でバリアフリーな空間を整備し、駅や広場、各街区間の移動の円滑性を確保する。</li> <li>● 駅前地区周辺（既存道路や桜山散策路等）との回遊性を考慮する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 駅⇔広場⇔各街区間を安心・安全な歩行者ネットワークで連絡する。（街区間連絡動線）</p> <p>▶ 周辺地域とのネットワーク強化（既存道路・桜山散策路とのネットワーク強化）</p> <p>《歩行者と車の分離》</p> <p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車と交錯しない歩行者動線の整備により、安心・安全な空間を構築する。</li> <li>● 自動車交通の円滑性を確保する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 歩行者と車の分離の実現（平岸通の迂回化）</p> <p>▶ 道路線形改良等による自動車交通の円滑性・安全性の確保</p>
<p>⑧ にぎわいの軸の形成</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「交流広場」等と連携しながら、地区内のメインストリートである駅前通りを通じて、にぎわいを広域へ波及させる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ A 街区の施設と既存商業施設等との連携により、にぎわいある駅前通りの形成を図る。（にぎわいの軸）</p>
<p>⑨ みどりを感じる街並みの形成</p>	<p>【コンセプト実現のための条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 真駒内の特徴である豊かなみどりを生かし、都市機能と自然が調和した魅力ある空間とネットワークを創出する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">▼</p> <p>▶ 桜山への景観や既存街路樹などを生かし、みどり豊かな街並みの形成を図る。</p>

## 4-2 各街区の機能・役割

## (1) A 街区 ～南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積～

A 街区は真駒内地域の顔となる街区であり、まちのにぎわいや交流を創出する上で極めて重要な役割を担います。

A 街区のうち、にぎわいの軸を目指す駅前通りに面した北側を「A1 街区」とし、主ににぎわいの核となる商業系の機能や地域コミュニティの形成に資する機能の導入を図っていきます。

A1 街区の南側を「A2 街区」とし、A1 街区と一体になって、南区民の豊かな生活を支える多様な都市機能の導入を想定しています。

駅前の最も人通りの多い場所には、人々が滞留・交流し、にぎわいの核となる交流広場を設けます。また、真駒内駅と接続した利便性の高い交通広場を設け、バスやタクシー乗場を集約します。

A 街区にこれらの都市機能を集積するため、北海道警察宿舍用地と真駒内中学校用地の間に位置する市道（真駒内団地東 4 号線）を廃止して大街区化し、約 2.8ha のまとまった土地利用を図っていきます。また、真駒内駅と A 街区を地上で直結することにより、駅との往来を活性化し、「通過型」から「滞留・交流型」の駅前地区への転換を実現します。

A1 街区と A2 街区については民間活力の導入を目指し、今後、公募型プロポーザルによる事業者選定を進めていきます。



### 【A 街区】 南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積

#### 【駅直近に配置する機能】

- ▶ 交流広場
- ▶ 交通広場

#### 【A1 街区に導入を図る機能】

- ▶ にぎわいの核となる商業系の機能（買い物、飲食、サービスなど）
- ▶ 交流広場と連携し地域コミュニティの形成に資する機能 など

#### 【A2 街区に想定される多様な機能】

- ▶ A1 街区を補う商業系の機能（買い物、飲食、サービスなど）
- ▶ 医療・福祉系の機能
- ▶ 業務機能
- ▶ 住居系機能

など

#### ＜導入が期待される機能の地域意見例＞

- ・ 食料品や日用品が揃う店舗
- ・ バス待ち時間に気軽に立ち寄れるカフェ、飲食店
- ・ 子どもが遊べる空間
- ・ 勉強や打合せができるスペース など

### ◆「交流広場」の機能イメージについて

駅直近に配置する「交流広場」では、各種イベントの開催、観光案内や地域資源の情報発信、南区らしいクリエイティブな活動を表現する場、教育・研究機関の学びや研究の成果を発表する場など、持続的ににぎわい・交流が創出されながら、居心地が良く、品格のある真駒内らしい空間、冬季も含めて通年で活用できる空間の実現を目指します。

A 街区に導入される民間施設との一体的な活用を想定し、駅ともつながる連続的・一体的な空間を形成することで、多様な人々が行き交い、滞留する広場空間を創出し、交流広場の価値を高めます。さらに、交流広場からにぎわいの軸となる駅前通りへの人の流れを誘導し、にぎわいの相乗効果を生み出すことも期待されます。

また、交流広場を拠点としたエリアマネジメントの活動を推進し、様々なアクティビティを生む舞台として活用することで、真駒内・南区での暮らしや地域の魅力を高めることを目指します。

#### 交流広場 ～人々の交流・にぎわいの創出を促す広場空間～

- ▶ 人々の滞留・交流を促す空間
- ▶ 地域イベントの開催
- ▶ イベントや観光案内などの情報発信
- ▶ 災害時の一時避難場所

##### <交流広場の使われ方に関する地域意見例>

- ・ 待ち合わせや、ベンチ等で会話を楽しむ交流の場
- ・ 盆踊りやアイスクャンドルなど四季折々のイベント
- ・ 南区各地域の観光情報発信
- ・ 屋台やキッチンカーが並んだフードショー
- ・ 地産地消のマルシェ
- ・ スポーツのパブリックビューイング
- ・ 新たなチャレンジを実現するスペース
- ・ 多くの人が集まるシンボルの設置
- ・ 学びの成果を発表するなど、学生と地域が交流する場 など



商業施設と一体的に活用された広場の様子



イベントが開催されにぎわう広場の様子  
(札幌市 北3条広場)

## ◆「交通広場」の機能イメージと各交通施設の配置について

現在、真駒内駅にはバスやタクシーの乗降場などの交通機能が分散して配置されていますが、バスの待合環境の改善を望む多数の意見をはじめ、駅に近接したタクシー乗降場の不足、一般送迎車両向けスペースの不足など様々な課題を抱えています。

今回の土地利用再編の機会を捉え、交通結節機能の効果的な再編を行い、地下鉄とバス・タクシーの乗継利便の向上等を図っていきます。

特に、南区の重要な生活動線である地下鉄とバスの乗継環境の向上のため、バス待合スペースについては、A街区に参画する民間事業者と連携し、真駒内駅及び民間施設と接続された年間を通じて利便性の高い屋内型施設の整備を目指します。

また、タクシー乗り場については、既存の乗り場に加えて、交通広場内の駅に近接した専用スペースの確保を図ります。

一般送迎車両向けスペースについても、周辺交通環境への影響の低減、送迎待ち時間の有効活用のため、A街区に参画する民間事業者との連携などにより確保することを検討していきます。新たに開発される商業施設などの駐車場についても、過不足の無い適切な容量と入庫待ち車列が周辺道路交通に影響を及ぼさないような施設レイアウトとなるよう誘導を図ります。

駐輪場については、方向別の自転車需要や自転車及び歩行者の動線、民間施設の配置計画等を踏まえながら、整備場所などの具体的な検討を進めていきます。

## 真駒内駅前の交通環境に関する主な地域要望（再掲）



## 交通広場 ～地下鉄とバス・タクシーの乗継利便性の向上等を目指す広場空間～

### <交通広場>

路線バス	<p>&lt;乗車場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●集約し、初めて利用する際にも分かりやすい乗り場とする。</li> <li>●待ち時間の有効活用のため、<b>A 街区の民間施設（商業等）側に配置</b>する。</li> <li>●民間事業者と連携し、駅及び民間施設と接続された屋内型施設の整備を目指す。</li> </ul> <p>&lt;降車場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地下鉄への乗継利便性向上のため、<b>駅舎側に方面別に配置</b>する。</li> </ul> <p>&lt;待機場場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●広場内の空間を有効活用し、<b>待機場を整備</b>することで、効率的な運行に寄与する。</li> </ul>	 <p>待合と商業施設が一体的に整備・運用された事例 (福岡市 西鉄天神バスターミナル) 西日本鉄道株式会社 提供</p>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の乗降場とタクシープールに加えて、広場内にも<b>駅に近接した専用スペース</b>を整備する。</li> </ul>	

### <その他交通施設>

送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>駅に近接した専用スペース</b>を確保し、観光資源の活用や医療・福祉施設の利便性向上に寄与する。</li> </ul>
一般送迎車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>●方面別に<b>駅に近接したスペース</b>を確保する。 (バリアフリースペースも整備)</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>●A 街区内に含まれる駐輪場については、A 街区の施設レイアウトに応じ、過不足の無い適切な容量を整備する。</li> <li>●A 街区以外の駐輪場（2箇所）については、既存施設を活用し、引き続き各方面別の駐輪需要に対応する。</li> </ul>

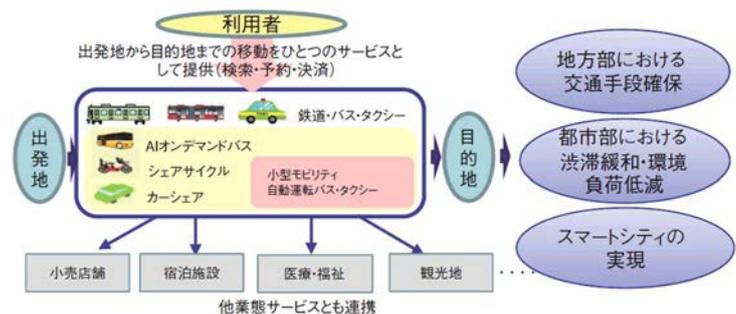
### <将来の交通施策を見据えて>

近年、交通結節点においては、待合環境改善やバリアフリー化などのハード面での取組に加え、MaaS などの取組、バスロケーションシステム、需要に合わせて車両規模や運行ルート・ダイヤを設定するデマンドバスの導入等、社会情勢に応じた様々な交通施策が進められています。

真駒内駅は南区における重要な交通結節点であり、今後もその役割を担い続けることから、バス専用のターミナル型ではなく将来の輸送手段の変化に柔軟に対応できる可変性の高い広場型の整備とし、時代に追随したシームレスな移動環境の実現を目指します。

### MaaS の概念と将来の多様な輸送手段のイメージ

資料：国土交通省総合政策局作成



◆真駒内駅と駅前街区の連続化について

真駒内駅は、真駒内団地の造成開始後に計画され、かつて運行していた定山溪鉄道の軌道跡に整備されたこともあり、団地から平岸通を隔てた桜山の麓に立地しています。現状では、駅前に生活利便施設が少ない土地利用とも相まって、来街目的が地下鉄とバスの乗継ぎのためだけである、いわゆる「通過型」の利用が多い状況です。

また、駅と駅前街区の往来には道路の横断をしなければならず、冬季における凍結路面を横断する際の危険性や、横断歩道を通行しない乱横断の多発などの交通課題も指摘されています。

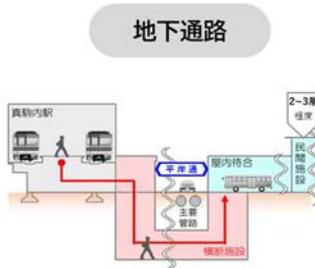
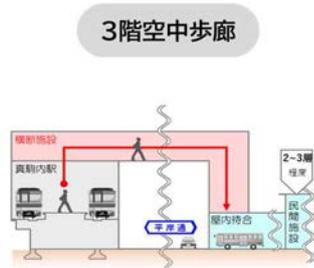
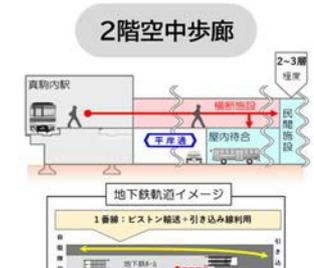
真駒内駅前地区のまちづくりを進める上では、乗継利便性の向上はもとより、歩行者の安全性を確保するほか、真駒内駅利用者を駅前地区に誘導しにぎわいと交流の創出につなげていくことが重要です。このため、駅と駅前街区の接続性向上に向けて、これまでの地域議論を踏まえた「駅前地区に求められていること」及び「交通の現況・検討」の視点から検討を行いました。

《接続性向上に向けた検討① 真駒内駅前地区に求められていること》

	地域議論における意見※	
全体傾向	○アンケート調査（第2回） ⇒歩行者空間連続化案の支持が過半数以上	◇駅前の歩行者空間を確保した 「人・公共交通主体」のまちづくり
景観・みどり	●駅を出た視点での景観づくり ●品格を感じる駅前空間 ●みどり・にぎわい等、景観要素の効果的演出	◆駅前から駅前通（にぎわいの軸）を みどり・にぎわい空間で一体化
地域活動	●交流広場の日常的なにぎわい ●持続可能なエリアマネジメント （広場の効果的な運用） ●多くの方が交流広場へ立ち寄り寄る駅や各施設 からのアクセシビリティ	◆駅・交通広場・民間施設（商業等）の 各施設と交流広場を地上レベルで一体化
都市機能集積	●商業・医療等の都市機能の集積 ●地域が求める様々な機能の導入 ●民間需要を呼び込む魅力的な立地の創出	◆駅・交通広場・民間施設（商業等）間を 快適な歩行者空間で直結
交通結節	●乗継利便性の向上 ●快適なバス待ち環境	◆駅と駅前街区間において歩行者と自動車の 交錯を上下移動を伴わず解消
歩行者ネットワーク	●安心・安全（歩行者の安全性） ●高齢者・子育て世代にやさしい上下移動の 少ない移動環境 ●駅前での歩行者空間の確保	
展開・波及	●にぎわいの連続化（駅⇔広場⇔駅前通り） ●駅前地区全体の回遊性確保 ●周辺地域（地上レベル）も見据えた回遊性	◆駅前通から周辺地域への回遊を促すため 地上レベルでの動線を構築

※検討委員会、地域協議会、アンケート調査、オープンハウス、サウンディング型市場調査等での主な意見

《接続性向上に向けた検討② 交通の現況・検討等》

<p>自動車交通の現況・今後の情勢</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前の平岸通の交通量は近年減少傾向、半数近くが駅前で右左折</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>周辺道路の交通量 (平日 12 時間 7:00~19:00)</b></p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>平岸通 : 7,800 台(H16) ⇒ 6,700 台 (H30) (↘)</p> <p>五輪通 : 13,800 台(H20) ⇒ 13,300 台 (H29) (→)</p> <p>国道 453 号 : 15,400 台(H20) ⇒ 15,300 台 (H30) (→)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少、高齢化の進展、若者の自動車離れ等により、自家用車利用者が減少の予測</li> <li>● 自動車中心から人中心のストリートづくり (ウォークブル)</li> </ul>
<p>交通解析の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 迂回化や新たな開発を考慮した交通解析を行い「混雑度」「交差点需要率」「動的解析」から、渋滞の可能性は低いことを確認</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑度：道路の混雑度合を示す指標</li> <li>・ 交差点需要率：交差点の混雑度合を示す指標</li> <li>・ 動的解析：シミュレーション動画を作成し、自動車交通の流れを確認</li> </ul>
<p>平岸通の横断手法の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地下接続や空中接続の可能性を検討し、いずれについても困難</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>地下通路</b></p>  <p>・ 上下移動が多く利便性が低下</p> <p>・ 相当深度の掘削が必要であり費用対効果が見込めない</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>3階空中歩廊</b></p>  <p>・ 上下移動が多く利便性が低下</p> <p>・ 既存駅舎の構造では新たな構造体を支持できず建替えが必要</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>2階空中歩廊</b></p>  <p>地下鉄軌道イメージ</p> <p>1番線：ヒストン輸送・引き込み線利用</p> <p>2番線：ヒストン輸送のみ(引き込み線利用不可)</p> <p>・ 2番線から引込線が利用不可 → 通常の運行が困難となり、旅客営業に著しい影響が発生する</p> </div> </div>

これらの検討を踏まえ、今回のまちづくりにおいて様々な効果を生み出すため、駅と駅前街区の接続方法の考え方を以下のとおり整理しました。

**【基本的な方向性】**

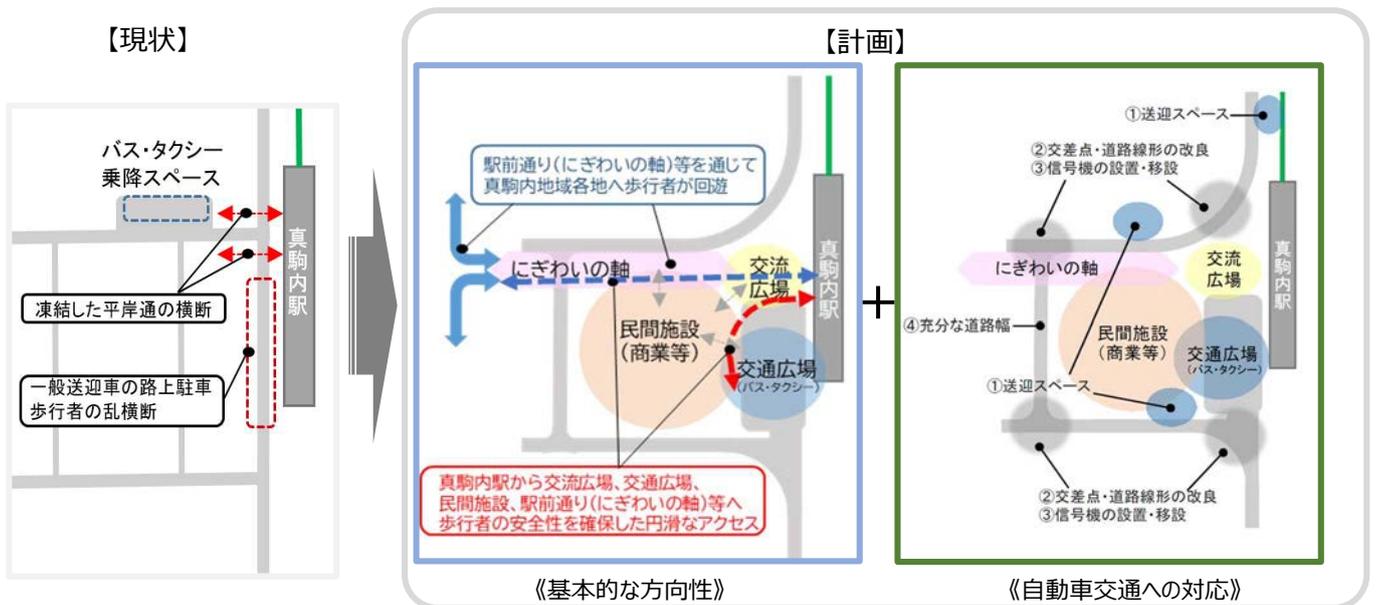
- 誰もが安全・快適に移動し、にぎわいや交流が生まれ、南区の拠点としての利便性を享受できる「人・公共交通主体」のまちづくりを実現するため、駅前に歩行者空間を確保し、平岸通を迂回化することにより、駅、交流・交通広場、民間施設（商業）を地上レベルでつなぎ、切れ目ない人の動線を構築する。
- あわせて、交差点・道路線形の改良や一般車送迎スペースの設置など、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組の実施を検討する。

**【自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組の実施検討】**

- ①「送迎スペース」 … 一般車用の送迎スペースを A 街区の向かいの北側と南側のそれぞれに設置（A 街区の民間施設駐車場との連携も視野）
- ②「交差点・道路線形の改良」 … 隅切りの整備等による見通しの確保、右左折レーンの設置、スムーズに走行ができる道路形状
- ③「信号機の設置・移設」 … 信号制御による安全性の確保
- ④「十分な道路幅」 … 冬季の堆雪、見通しも考慮したゆとりある道路幅確保

**【期待される効果】**

- |                           |                     |
|---------------------------|---------------------|
| 「各交通施設間の円滑な乗継」            | 「地域利便に供する都市機能集積の実現」 |
| 「平岸通の道路横断や乱横断発生等の交通課題の解消」 | 「真駒内各地域への回遊性創出」     |
| 「品格やにぎわいが感じられる駅前空間の形成」    | 「交流広場の活用の可能性の拡大」    |



◆（参考）自動車中心から人中心のストリートづくり

元来、高度経済成長期におけるモータリゼーション（自動車利用）の進展に伴い、道路は自動車を円滑に通行させることを重視していましたが、昨今では、人口減少や少子高齢化、自動車保有率の低下といった自動車利用動態の変化を踏まえ、「自動車中心から人中心のストリートづくり」が全国的に進められています。

南区の拠点となる真駒内駅前地区においても、今回の土地利用再編の機会を捉え、将来のまちの姿を見据えたまちづくりを実践し、高齢者や障がいのある方、子育て世代の方などもスムーズかつシームレスに移動が可能となる「人・公共交通主体」でバリアフリーな移動環境の創出を目指していきます。

ストリートデザインガイドライン

資料：国土交通省より引用



**Walkable**

歩きたくなる

**Eye level**

まちに開かれた1階

**Diversity**

多様な人の多様な  
用途、使い方

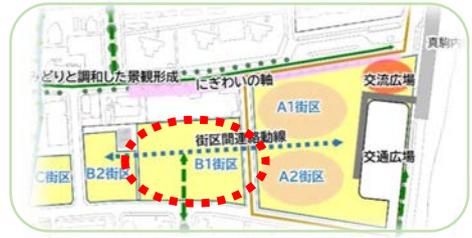
**Open**

開かれた空間が  
心地よい

## (2) B1街区 ～行政機能・公共サービス機能の集積・複合化～

B1街区は、現在まこまる（旧真駒内緑小学校）が立地する約1.3haのある程度まとまった規模を有し、真駒内駅からも比較的近接していることから、区役所をはじめとする南区内の行政・公共機能の集積・複合化を想定しています。

区役所や区民センター、保健センターなどを集積し、現在の位置よりも真駒内駅に近接させることでアクセスを向上します。また、将来の効率的な行政・公共施設の施設配置を見据え、その他の施設についてもこの機会を捉えて集積・複合化することで、来庁者の利便性向上を図るとともに、多世代が交流できる地域コミュニティ機能を強化します。



### 【B1街区】行政機能・公共サービス機能の集積・複合化

#### 【集積・複合化する機能】

- ▶ 南区役所等の行政機能
- ▶ 南区民センター等のコミュニティ機能
- ▶ その他子育て支援、情報発信、交流等を促す機能 など

## (3) B2・C街区 ～真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入～

B2街区は現在区役所と区民センターが立地する街区（約0.5ha）、C街区は保健センターが立地する街区（約0.3ha）とし、これらの街区は、現行の行政施設をB1街区に整備する行政・公共施設へ移転したのち、活用が可能となります。

エドウィン・ダン記念館や真駒内用水に近接した街区であり、真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入を目指すにはふさわしい街区と考えられます。

B2・C街区は、B1街区整備後に現区役所等を解体の後の着手となり、事業化までに期間を要することから、事業着手の段階で土地需要や地域ニーズ、公有施設の更新動向等を踏まえ、あらためて導入する機能について、検討していきます。



### 【B2・C街区】真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入

#### 【想定される多様な機能】

- ▶ A街区を補完する機能（商業、医療・福祉、住宅など）
- ▶ 教育機能や創造活動に資する機能
- ▶ スポーツなど健康づくりに資する機能
- ▶ B1街区以外の公的機能 など

### 4-3 街並み・ネットワークの形成

#### (1) 駅前通り ～にぎわいやみどりが感じられる歩行空間～

真駒内駅から真駒内川方面へ伸びる駅前通りは、立ち並ぶ街路樹が四季折々の表情を見せ、人々が行き交う真駒内駅前メインストリートを形成しています。駅の後背に桜山を望む様子は、みどりと共存する住宅地である真駒内を代表する景観となっています。その豊かなみどりを生かし、沿道の建物には駅前通りと調和した緑化に配慮するなどといった取組を推進します。

また、駅前通りは、地域の「にぎわいの軸」として交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわいを真駒内広域に波及させる重要な役割を担います。A街区に整備される建物についても、既存の商業施設などと連携し、店舗の顔を駅前通り側に向ける、オープンカフェを設けるなどといった取組を推進していきます。

駅前通りの紅葉の様子



にぎわいやみどりが感じられる歩行空間のイメージ

資料：札幌市 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度の運用方針 引用



#### (2) 安心・安全な歩行者ネットワーク ～ネットワーク構築により利便性や回遊性を向上～

真駒内駅や交流広場、交通広場、各街区間の移動の円滑性や、駅前地区周辺との回遊性を確保するため、安心・安全な歩行者ネットワークを形成する取組を推進していきます。

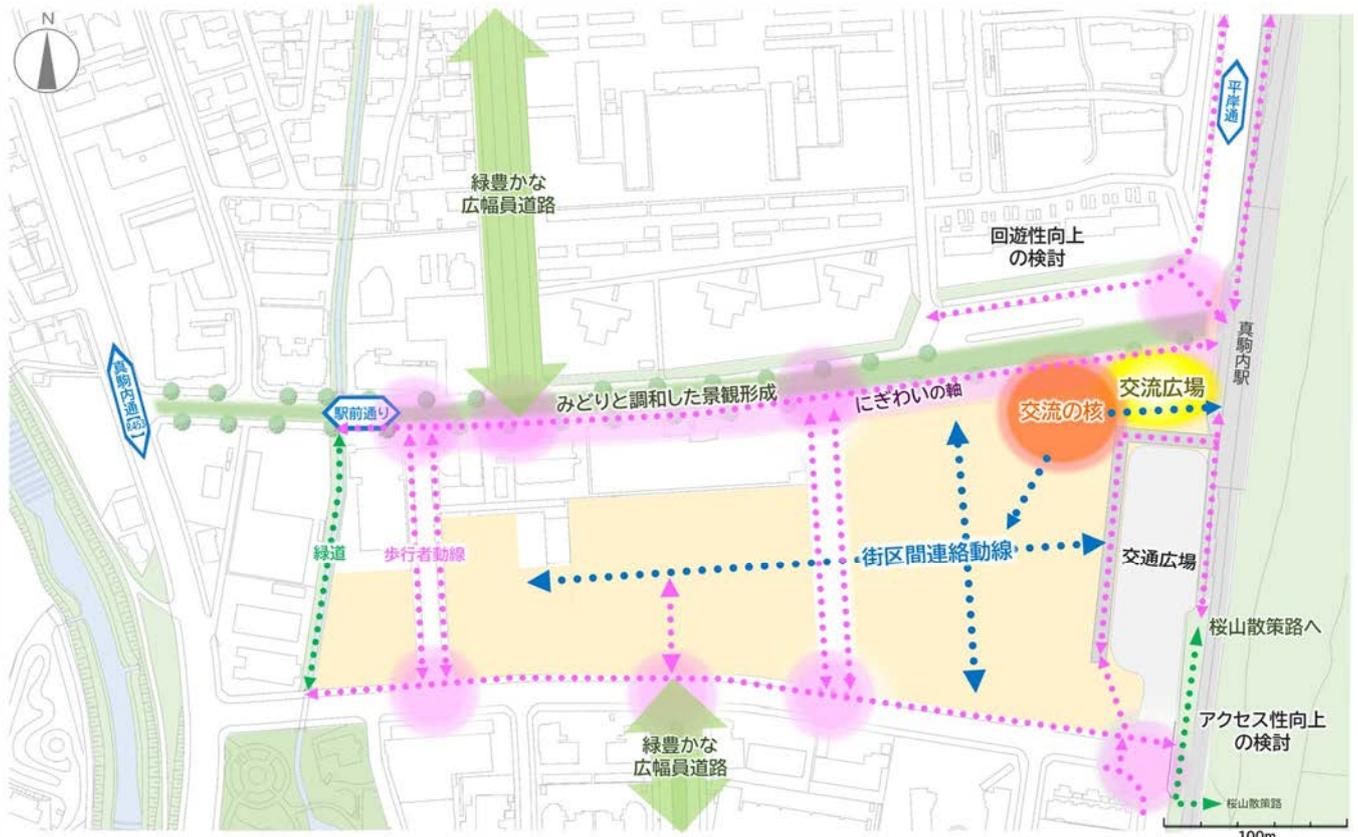
真駒内駅前地区には、地域を支える民間施設や公共施設など南区の中核となる様々な主要施設の立地が想定されることから、真駒内駅から駅前地区全体、さらには広く真駒内地域との人の流れを支えています。

#### ◆街区間連絡動線

各街区に導入される機能をより効果的に発揮するためには、街区間の移動の円滑性確保が必要となります。特に、積雪寒冷地においては天候に左右されない歩行者空間の整備も重要と考えられます。

そこで、交通結節機能・生活利便機能の導入が想定されるA街区及び行政・公共サービス機能の導入が想定されるB1街区においては、街区内に半公共的な通路空間を設け、真駒内駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築を目指します。

## 歩行者動線



## ◆ 既存地域資源とのつながり

真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、その沿線に商店街や公園が配置され、また、地域内の緑道とも接続されていることから、造成当初より地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っています。地域のにぎわいの再生のためには、これらの歩行者のネットワーク機能を高めることが重要であり、駅前地区は広幅員道路の南北の交点となっていることから、緑豊かな広幅員道路のバリアフリー化工事を行い地域の回遊性を高めるなど、駅前地区から人の流れが誘導されるような取組を推進していきます。

また、真駒内駅の南側には地域のシンボルでもある桜山の散策路入口がありますが、現在、駅から散策路を直接結ぶ歩道がない状況です。今回の土地利用再編に合わせて歩道を整備することで、桜山の魅力発信に寄与すると同時に、真駒内駅の南側からの歩行者動線について、アクセス性・安全性を向上します。

## (3) 自転車を利用しやすい環境づくり

真駒内駅周辺では、地下鉄やバスへの乗継をはじめとして、様々な目的で自転車が利用されています。このような自転車の利用動向を踏まえながら、自転車通行空間や駐輪環境の整備など、真駒内駅前地区における安全な自転車の利用環境の確保に向けた検討を進めていきます。

4-4 土地利用計画図

「土地利用の考え方」「各街区の機能・役割」「ネットワーク・街並みの形成」を踏まえ、土地利用計画図を作成しました。



※A街区側の送迎スペースや駐輪場は、民間施設の配置計画とあわせて検討

イメージパース（俯瞰）

※真駒内駅側と五輪団地側をむすぶ、歩行者横断歩道の設置を予定しております。



※このパースは現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません。

イメージパース（駅出口から交流広場を望む）



※このパースは現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません。

イメージパース（駅前通から真駒内駅を望む）



※このパースは現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません。

## 第5章 まちづくりを支える取組

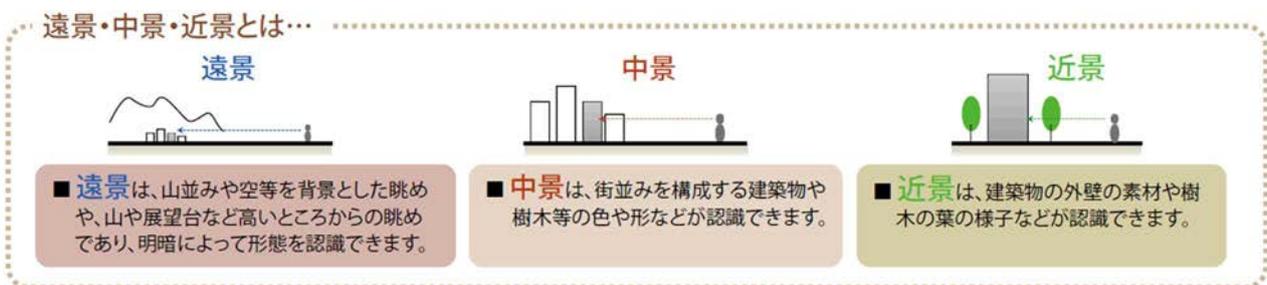
### 5-1 みどり・景観形成

真駒内地域は、行政施設などが集積している一方で、みどりや河川、公園などの豊かな自然に囲まれ、都市機能と自然との調和が特徴的な地域です。

本計画に示す土地利用再編においても、これらの貴重な地域資源である豊かな自然を生かし、真駒内地域らしい魅力ある都市空間の形成を目指します。

前述の「まちづくりの基本方針」や「再編コンセプト」を踏まえ、遠景、中景、近景における景観形成の考え方を整理しました。

資料：札幌市「景観計画区域パンフレット」より



#### (1) 遠景

##### 周辺の山並みの見通しへの配慮

駅前通りから東側（真駒内駅側）を眺めた際の桜山の見え方、真駒内駅から西側（真駒内川側）を眺めた際の南区の山並みの見え方を尊重した建物の形状や配置に配慮します。

#### (2) 中景

##### 真駒内地域らしい豊かなみどりと調和した景観の形成

自然豊かな真駒内地域の街並みの良さをさらに高めるため、既存の街路樹などに加え、積極的に各敷地内の緑化を図ります。また、建築物の色彩などについても街並みとの調和を意識します。

#### (3) 近景

##### 開放的でにぎわいを創出する駅前にふさわしい顔づくり

駅前の交流広場は真駒内の顔、南区の玄関口であるため、開放的でにぎわいを創出する駅前にふさわしいまちの顔づくりを推進します。

真駒内駅前のシンボルとして親しまれている時計塔などについても、引き続き駅前にふさわしい顔づくりのために活用していきます。

### 緑豊かでゆとりある歩行者空間の確保

駅前通りは、交流広場との連続性や道路の景観等を意識しながら、みどり豊かでゆとりある歩行者空間を確保し、駅前地区から周辺の地区への回遊性向上を図ります。また、新たに建てられる建築物には、駐車場出入口や業務用搬入口などの配置にも配慮します。

### 品格ある街並みの形成

駅前地区に立地する建築物は、周辺の自然環境と調和するよう、落ち着いた色彩や素材等の選定を行い、地域特性に応じた魅力的な景観形成を図ることで、品格ある街並みの形成を目指します。



真駒内駅前地区におけるみどり・景観形成のイメージ

### ◆景観まちづくり指針の策定検討について

札幌市では、平成 29 年 2 月に策定した札幌市景観計画において、地域住民等が主体的に関わる「景観まちづくり」を推進し、景観まちづくりの方向性などについて市民・事業者等との協働により検討した内容を札幌市景観条例に基づく指針として位置付ける「景観まちづくり指針」※の制度を創設しました。

今後、地域特性を踏まえたより魅力的な景観まちづくりを進めるため、真駒内地域における「景観まちづくり指針」の策定に向けた検討を進めていきます。

※景観まちづくり指針は、これまで 7 つの地区で作成されており、「目標・方針」「対象区域（景観まちづくり推進区域）」「景観形成基準」「届出対象行為」「景観まちづくり活動」等を定めています。

## 5-2 地域主体のまちづくり

### (1) 持続的なまちづくりにむけて

まちづくりの効果を持続的に発揮するためには、地域が主体となってまちづくりを推進していくことが必要です。特に駅前に整備する交流広場については、イベントの企画・運営、情報発信、チャレンジ支援など、まちの持続的なにぎわいに寄与する活用が求められており、より柔軟な活用を実現するため、当まちづくりに参画する民間事業者と地域住民が主体となった運営と維持管理を目指します。

### (2) エリアマネジメントの検討

地域主体によるエリアマネジメントを展開する上では、地域、教育・研究機関や学生、企業、行政等の多様な主体が協働しながら、持続的に活動するための仕組みづくりを行う必要があります。

特に、「担い手」とともに「運営資金」の確保が課題となることから、交流広場の運営をはじめ、収益を確保できる事業を、まちづくりの方向性を踏まえながら、想定をする必要があります。

このようなことから、まちづくり計画策定後も引き続き、持続的で安定した運営体制や事業を想定するため必要な検討を、関係主体と協働しながら行うこととします。

また、交流広場は、エリアマネジメントの活動や収益の核となることが想定されることから、真駒内駅や交通広場等からのアクセス性の確保や沿道店舗との連携、通年での活動のしやすさ等も踏まえ、そのあり方について検討を進めます。

### (3) エリアマネジメントの展開

まずは、「まこまる」を活用したまちづくりの事前の機運醸成を行い、交流広場整備後は、駅前の人々が行き交う拠点として運営・維持管理を行うなど、交流広場での取組の定着を目標とします。さらに将来に向けては、駅前地区で創出された交流とにぎわいの輪を真駒内広域へ展開させることを目指します。

#### 持続的なマネジメント組織のあり方検討

- ◆ 交流広場を核としたマネジメント
- ◆ イベント・情報発信・チャレンジ支援
- ◆ 「担い手」「資金源」の確保

#### エリアマネジメント展開

- 【当面の取り組み】  
「まこまる」を活用したまちづくりの事前の機運醸成
- ↓
- 【交流広場整備後】  
駅前の人々が行きかう**交流拠点の運営・維持管理**等
- ↓
- 【将来に向けて】  
交流広場での取組や活動を広域へ展開

#### <地域協議会等で出された事業アイデア例>

- ・ 交流広場を使ったイベント運営・管理
- ・ 地域資源・観光資源の情報発信
- ・ 子育て世代の育児フォロー
- ・ レンタサイクル、駐車場運営・管理
- ・ スタートアップ支援
- ・ 広告スペースの設置

5-3 周辺地域への波及・展開

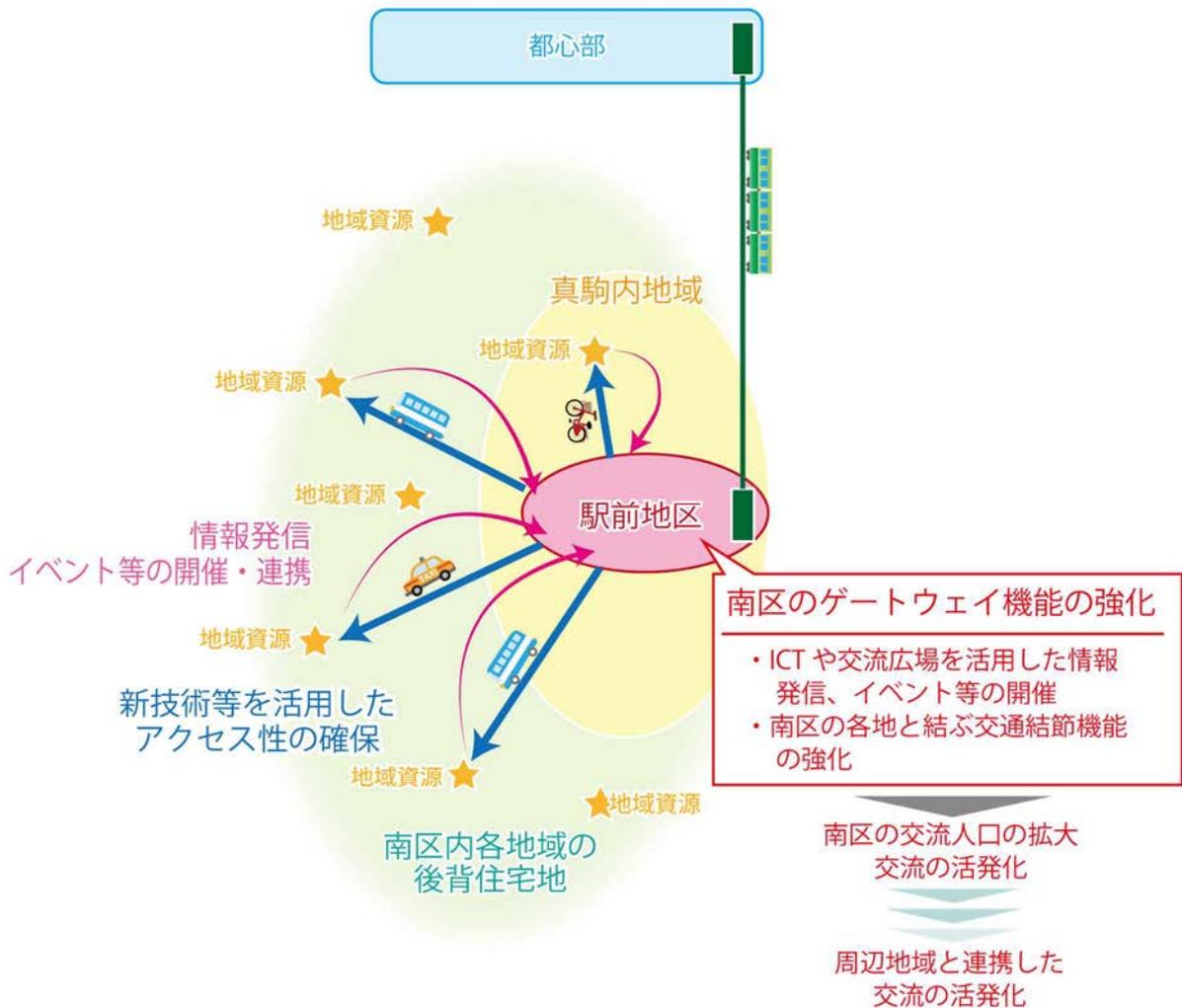
(1) 南区広域

① 地域資源の活用

南区は、自然や文化に触れることができる様々な地域資源を有しており、札幌を代表する観光エリアとなっている地域があります。

そのような各地の魅力を最大限活用するため、多くの人々が利用する真駒内駅前において、ICT技術や交流広場を活用した情報発信等を行うことで、真駒内駅と各地域資源を往来する人やモノ・情報の交流を活発化させます。

また、交通結節機能の強化により、各地とのアクセス性を確保することなどにより、南区のゲートウェイとしての機能を強化し、南区全体の交流人口の増加に寄与することを目指します。



② 生活利便の確保

◆南区の都市構造の課題

現在、南区においては、国道 230 号のような幹線道路沿いに商業施設等が集積しており、交通手段としては主に自家用車が利用されています。一方、真駒内駅前地区には生活利便機能が不足している状況で、真駒内地域の方も、買い物などは川沿地区へアクセスする方が多い状況です。

今後、南区においては高齢化のさらなる進展が予測されており、自家用車の運転が困難となる方の増加も予想され、特に南区の後背住宅地では、生活利便施設にアクセスできなくなる人が増加し、生活利便性の低下、ひいては、人口減少に拍車がかかることが懸念されます。

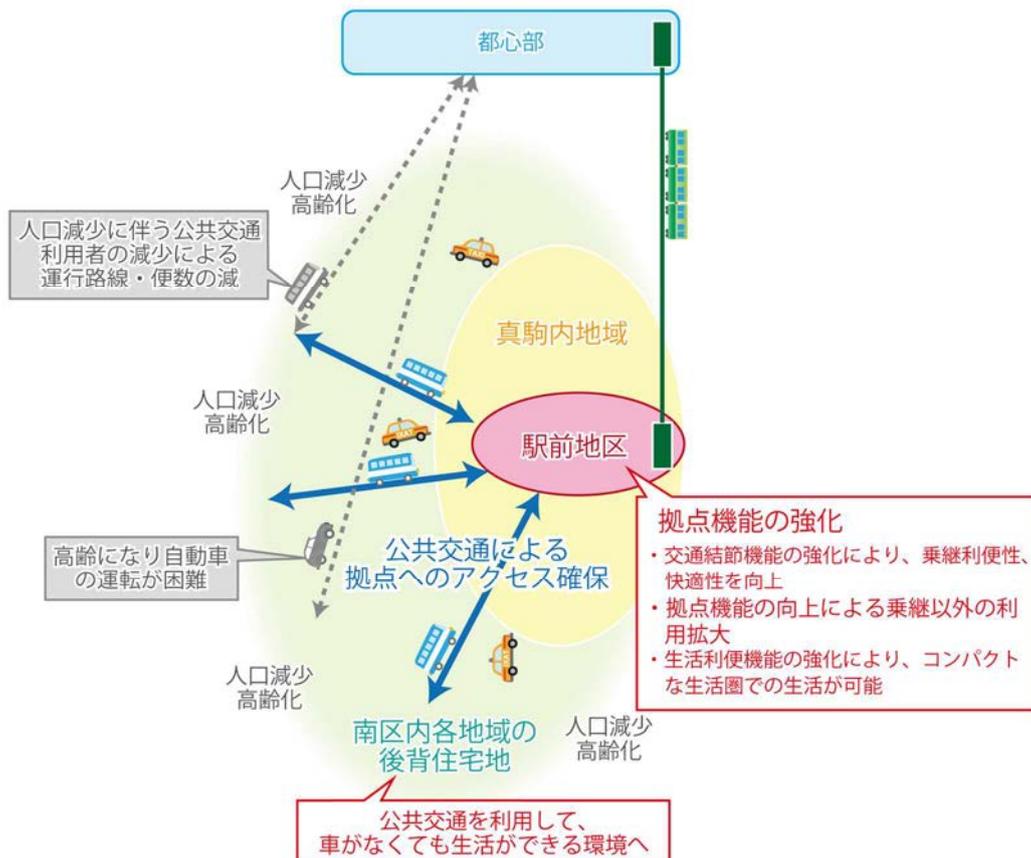
また、公共交通（主に路線バス）の観点では、運転手不足や長距離路線による運行負担等が課題となっており、地域の重要な足となっている公共交通の路線・便数の維持が困難となる恐れがあります。

◆真駒内駅前の拠点機能の充実・強化による効果

今回の土地利用再編により、駅前地区への南区の拠点にふさわしい十分な生活利便機能の導入や、行政・公共サービス機能の集積・複合化により、都市機能の充実を目指します。

また、公共交通によるアクセスのしやすさを確保することにより、今後高齢化が進み、自家用車に頼れなくなっても、バス等の公共交通を利用し真駒内駅を訪れることで、様々な都市機能を利用できるまちを目指します。

公共交通の拠点である真駒内駅前地区への目的性を高めることにより、公共交通の利用者増加が促され、ひいては公共交通網の確保にもつながるものと考えられます。



## (2) 真駒内地域

### ○ 連鎖的な土地利用転換

#### ◆ 真駒内団地の計画思想

真駒内地域は、前述のとおり「近隣住区」の思想に基づいた計画的な基盤整備が進められ、「歩いて暮らせるまち」を目指したまちづくりが進められてきました。

しかしながら、人口減少と少子高齢化の進展と同時に多くの建物の老朽化が進み、現在、地域のにぎわいが徐々に減ってきています。

また、数多く立地する大規模団地も老朽化を迎え、既に一部解体されているものもあり、小学校についても4校あった小学校が2校にまで縮小しています。

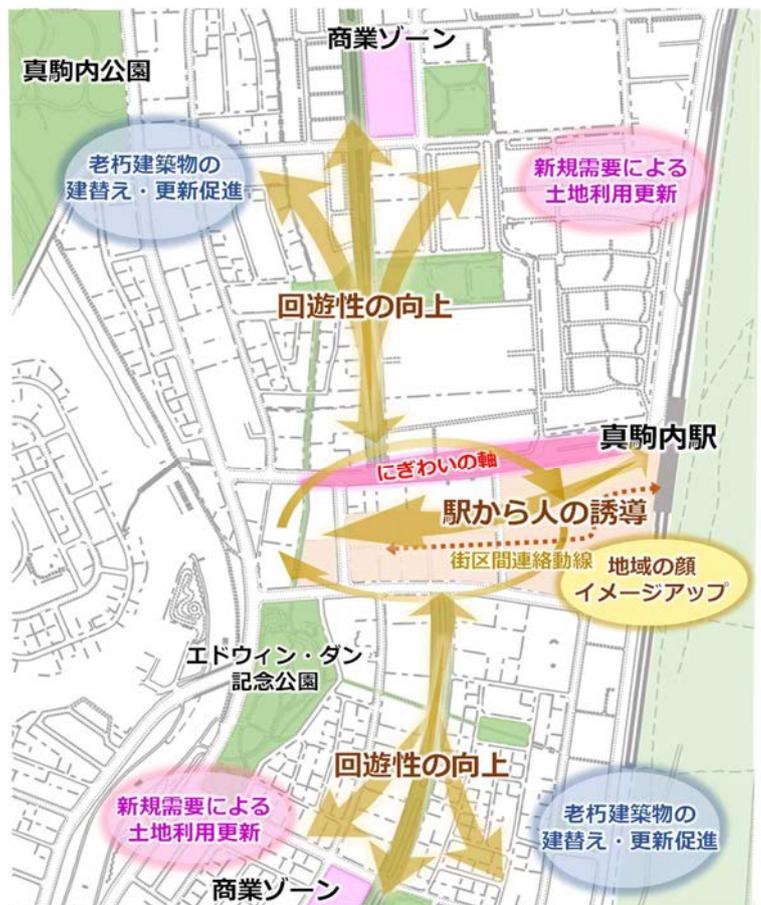
このように、造成当初に想定されたまちの構成は大きく変化してきている状況です。

#### ◆ 駅前地区の取組みによる真駒内地域全体への効果

先導的に駅前地区の取組に着手し、地域の顔となる駅前地区のまちづくりを進めることにより、生活利便機能の充実や持続的なにぎわいの創出を図り、真駒内地域の住宅地の魅力を高めるとともに、駅からの人の流れを、真駒内地域の各地へ誘導することにより、歩行者の回遊性を向上させます。

こうした取組により、広く地域に民間投資を誘引し、老朽建築物の更新など、連鎖的な土地利用転換に繋げることを目指します。

真駒内地域には、北海道や独立行政法人都市再生機構が所有する大規模団地も多く立地しており、中長期的には、他の建築物と同様に老朽化への対応が必要となることが予想されます。大規模な土地利用転換となる場合も考えられることから、本計画も踏まえ、今後も各関係機関と連携し、地域の特性を十分に考慮した真駒内地域の継続したまちの再生について検討していきます。



## 第6章 スマートコミュニティの形成に向けて

### 6-1 基本方針と施策の方向性

近年、温室効果ガスの排出増加に伴って地球温暖化が進行し、それが要因となって異常気象が増加するなど気候変動の影響が顕在化してきており、脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの排出削減の取組を加速させていくことが、世界共通の喫緊の課題となっています。

また、持続可能な社会を構築するためには、甚大な被害をもたらした東日本大震災、北海道胆振東部地震などの地震や豪雨、豪雪などの多発する自然災害に対し、人命の保護や防災・減災の観点を踏まえ、災害に強いまちづくりが必要となります。

こうしたことを背景として、昨今、まちづくりにおいては、脱炭素化や災害対応力の強化などを主眼として、地域の特性や資源を上手に生かしつつ、先進的な環境・エネルギー技術や ICT 技術などを複合的に導入したスマートコミュニティの形成が進められています。

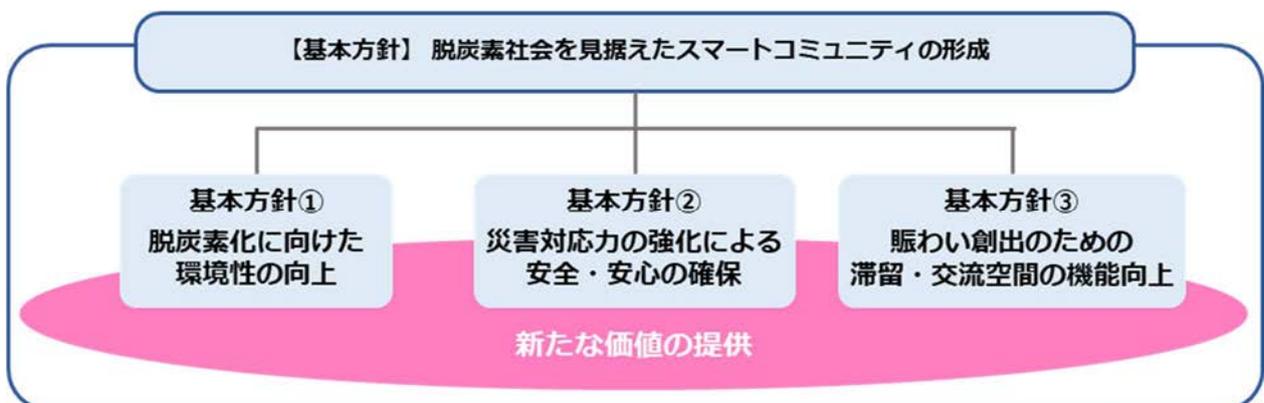
札幌市では、市内から排出される温室効果ガスを 2050 年までに実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目指しており、地域交流拠点として南区の拠点の役割を担う真駒内駅前地区の再編に向けては、こうした視点を最大限取り入れていくことが求められます。

真駒内地域は、駒岡清掃工場の排熱を利用した、全国的にも珍しい地域熱供給ネットワークが整備されているほか、交通結節機能を有しており、スマートコミュニティの形成に向けた先駆的取組が期待される地域です。

真駒内駅前地区の再編にあたっては、官民連携のもとに、事業性や経済性を検討しながら、

- ①脱炭素化に向けた「環境性の向上」
- ②災害対応力の強化による「安全・安心の確保」
- ③賑わい創出のための「歩行者滞留・交流空間の機能向上」

を基本方針とし、以下の施策の方向性に沿って、スマートコミュニティの形成に取り組んでいきます。



真駒内駅前地区スマートコミュニティの基本方針

※スマートコミュニティの定義

真駒内駅前地区におけるスマートコミュニティは、エネルギーを消費するだけでなく、つくり、蓄え、賢く(スマートに)使う取組を通して、より快適で環境にやさしい地域社会を構築するもの

**【施策の方向性】**

○新駒岡清掃工場の排熱を利用した地域熱供給の拡充

真駒内地域の地域熱供給では、駒岡清掃工場のごみ焼却に伴う排熱の一部を熱源に利用していますが、現在、同工場は老朽化に伴って建替工事が進められています。

2025年度の新工場供用開始後は、地域熱供給に活用可能な排熱量が大幅に増加する見込みであるため、土地利用再編に合わせて、脱炭素化や、災害時における公共サービス機能や生活利便機能の維持・向上を図る観点から、熱供給エリアや供給量の拡充を目指します。

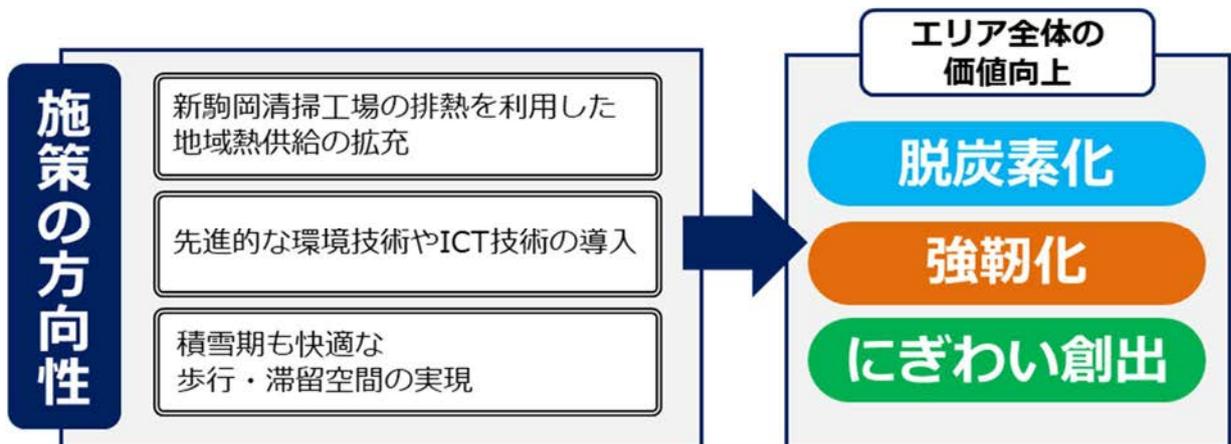
○先進的な環境技術や ICT 技術の導入

土地利用再編に合わせて、ZEB（※）やコジェネレーション（熱電併給）などの省エネ技術、再生可能エネルギー発電設備、水素エネルギーといった先進的な環境技術や、ICT 技術を取り入れて、脱炭素化や、災害時における公共サービス機能や生活利便機能の維持・向上を目指します。

○積雪期も快適な歩行・滞留空間の実現

地域熱供給ネットワークを活用し、積雪期でも快適に移動・回遊することができる歩行・滞留空間の実現を目指します。

※ ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）：高断熱化、空調・給湯機器の高効率化などにより年間で消費する建築物のエネルギー量を削減するとともに、太陽光発電等によってエネルギーを産出することで、エネルギー収支ゼロを目指した建築物。本計画における ZEB には、消費エネルギー量の削減度合いが異なる Nearly や Ready、Oriented なども含む（国のロードマップの定義による）。



本事業の施策の方向性

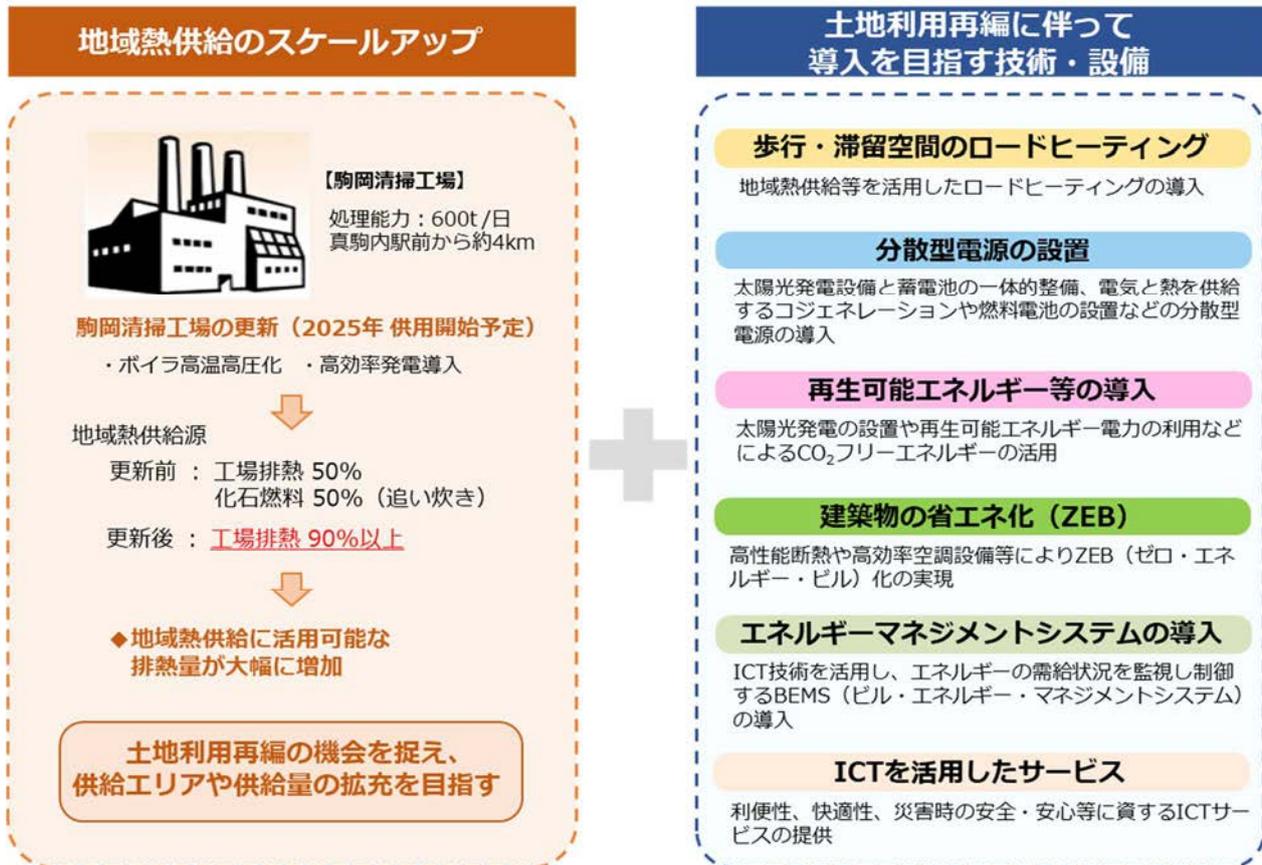
## 6-2 導入・拡充を目指す技術・設備とその進め方

導入・拡充を目指す 技術・設備	概要
清掃工場の排熱を利用した地域熱供給ネットワークの拡充  地域熱供給ネットワークを活用したロードヒーティング設備の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設・更新予定の市有施設や、民間活力の導入が想定される A1・A2 街区の民間施設などを主な対象として、新駒岡清掃工場の排熱を活用した地域熱供給ネットワークへの接続を拡充する。                なお、接続するエリアや箇所の拡大にあたっては、新工場から供給される排熱量規模、温室効果ガス削減効果及び事業採算性などを勘案しながら検討を進める。</li> <li>・ 地域熱供給ネットワークを活用し、地下鉄駅と駅前地区を結ぶ交流広場などを対象として、エネルギー効率が高く、環境負荷の少ないロードヒーティングの導入を検討する。</li> </ul>
災害に強い分散型電源の導入  再生可能エネルギーの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設・更新予定の市有施設や、民間活力の導入が想定される A1・A2 街区の民間施設などを主な対象として、太陽光発電設備と蓄電池の一体的整備、再生可能エネルギー電力の利用、電気と熱を供給するコジェネレーションシステムや燃料電池の設置など、再生可能エネルギーや分散型電源の導入を検討する。</li> <li>・ 駅前地区の交通結節機能を踏まえて、バスなど大型車両の電動化の動向等も見極めながら、燃料電池車両に対応する水素ステーションや、EV 車両に対応する充電設備の整備について検討する。</li> </ul>
建築物の省エネ化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設・更新予定の市有施設や、民間活力の導入が想定される A1・A2 街区の民間施設などを主な対象として、高气密・高断熱化、高効率空調設備機器の導入などにより ZEB 化を検討する。</li> </ul>
ICT を活用したエネルギーマネジメントシステム (xEMS) ※の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設・更新予定の市有施設や、民間活力の導入が想定される A1・A2 街区の民間施設などを主な対象として、エネルギー需給状況の可視化や環境変化 (気温、日照など) に応じたエネルギー制御を行うシステムの導入を検討する。</li> </ul>
ICT 技術を活用したエリア内サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時の安全確保、市民・来街者への便利な情報発信などを目的に、ICT 技術を活用したエリア内サービスの提供について検討する。</li> </ul>

※ エネルギーマネジメントシステム (xEMS) : 情報通信技術を用いて、電力やガス等のエネルギーの見える化や使用状況を適切に把握・管理し、省エネルギーや負荷の平準化を図ることができるシステム。X の部分によって対象が異なり、Building (ビル) の場合は BEMS、Home (家庭) の場合は HEMS、Factory (工場) の場合は FEMS、Community (地域) の場合は CEMS となる。

A1・A2街区の民間施設整備に係る公募プロポーザルでは、上記の技術・設備の導入が進むよう、最大限誘導を図るとともに、市有施設の新設・更新に際して、費用対効果も勘案しつつ、上記の技術・設備の導入・拡充に率先して取り組み、民間事業者へのロールモデルを示すことによって、スマートコミュニティの形成に向け、その実現性を高めていきます。

## 脱炭素化を見据えた真駒内駅前地区スマートコミュニティの形成イメージ



## 第7章 今後の流れ

まちづくり計画策定後は、計画に沿ったまちづくり実現に向けて事業を推進していきます。

真駒内駅の直近となる A 街区については、区域内にある真駒内中学校の移転計画が別途進められており、解体が予定されていることから、その後の着工を想定しながら、民間開発事業者の募集や交通広場・道路等の検討、都市計画などの必要な手続き等を進めます。

B1 街区については、行政機能や公共サービス機能等について、具体的に導入する機能や事業手法等の検討に十分な時間を確保しながら、着工に向けた手続き等を進めます。

B2・C 街区については、区役所などが現存しており、B1 街区の行政・公共施設が完成してから移転・解体が行われることから、その後の着工を想定します。

真駒内駅前地区の事業の流れ（イメージ）

