

第 2 章

現状と課題

2.1 都心の現状

(1) 気候風土・歴史

■ 過ごしやすく四季ごとの変化がある気候

札幌は、夏は爽やかで比較的過ごしやすく、冬は積雪寒冷な気候です。降雪地域に存在する大都市は世界的にも珍しく、札幌の特徴のひとつとなっています。

都心では、大通公園をはじめとする都市公園や街路樹などの豊かなみどり、季節ごとに開催される祭り・イベント等が、四季折々の変化を感じられる風景を生み出しています。

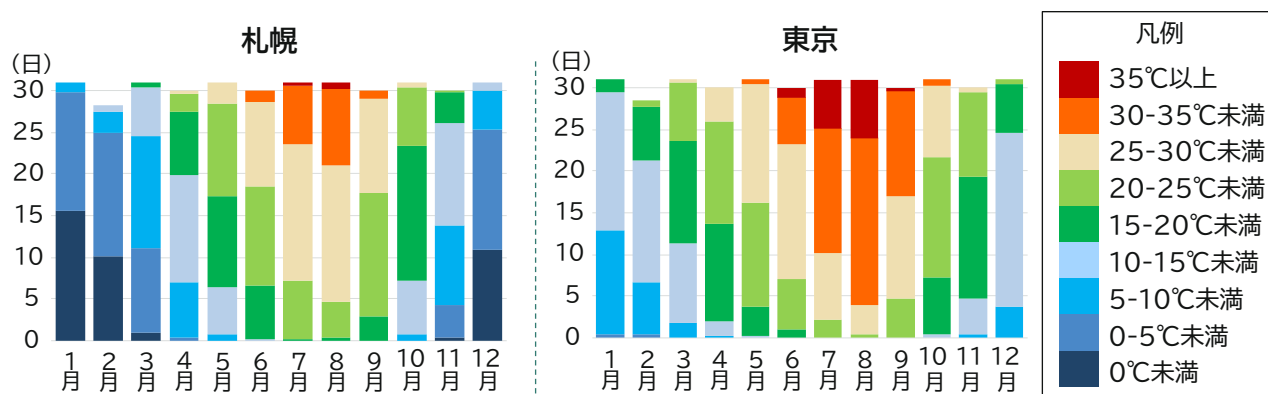


図2.1.1 札幌と東京における最高気温の比較 (月別の日数内訳、2020年～2024年平均)

■ 明治期の歴史を感じられるコンパクトな都市空間

札幌都心は、格子状の街区や大通公園・創成川などの公共空間から成る都市構造、北海道庁旧本庁舎(赤れんが庁舎)や札幌市時計台といった歴史文化資源など、明治期からの都市遺産が現代に引き継がれています。

また、対角線約2.5kmのひし形の区域に多様な都市機能が集積するコンパクトで回遊しやすい都市空間であること、多くの都市機能が集積する道都の中心地でありながら藻岩山や豊平川などの自然が身近にあることも、都心の特徴となっています。



図2.1.2 明治6年(1873年)頃の市街図

(2) まちの資源

■ 充実した都市基盤と人をひきつける地域資源

都心には、札幌駅をはじめ、三つの地下鉄の主要な駅、中央区を循環する市電の駅が集積しており、市内外から多くの人を訪れやすい環境が整っています。今後は新幹線札幌駅や広域交通の拠点となるバスターミナルの整備、国道5号(創成川通)で進めている、都心部と高速道路を結ぶ都心アクセス道路の整備など、交通環境の更なる強化が予定されています。

また、札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)や地下街など地下の歩行空間が札幌駅前通を中心に整備されているほか、全蓋式アーケードが特徴の狸小路商店街や、サッポロファクトリー周辺の空中歩廊など、四季を通じて快適に移動できる歩行空間が充実しています。

札幌の都市形成の歴史を受け継ぐ赤れんが庁舎などの歴史資源や商店街などの商業集積エリア、そして文化・交流施設も、その多くが都心に点在しています。

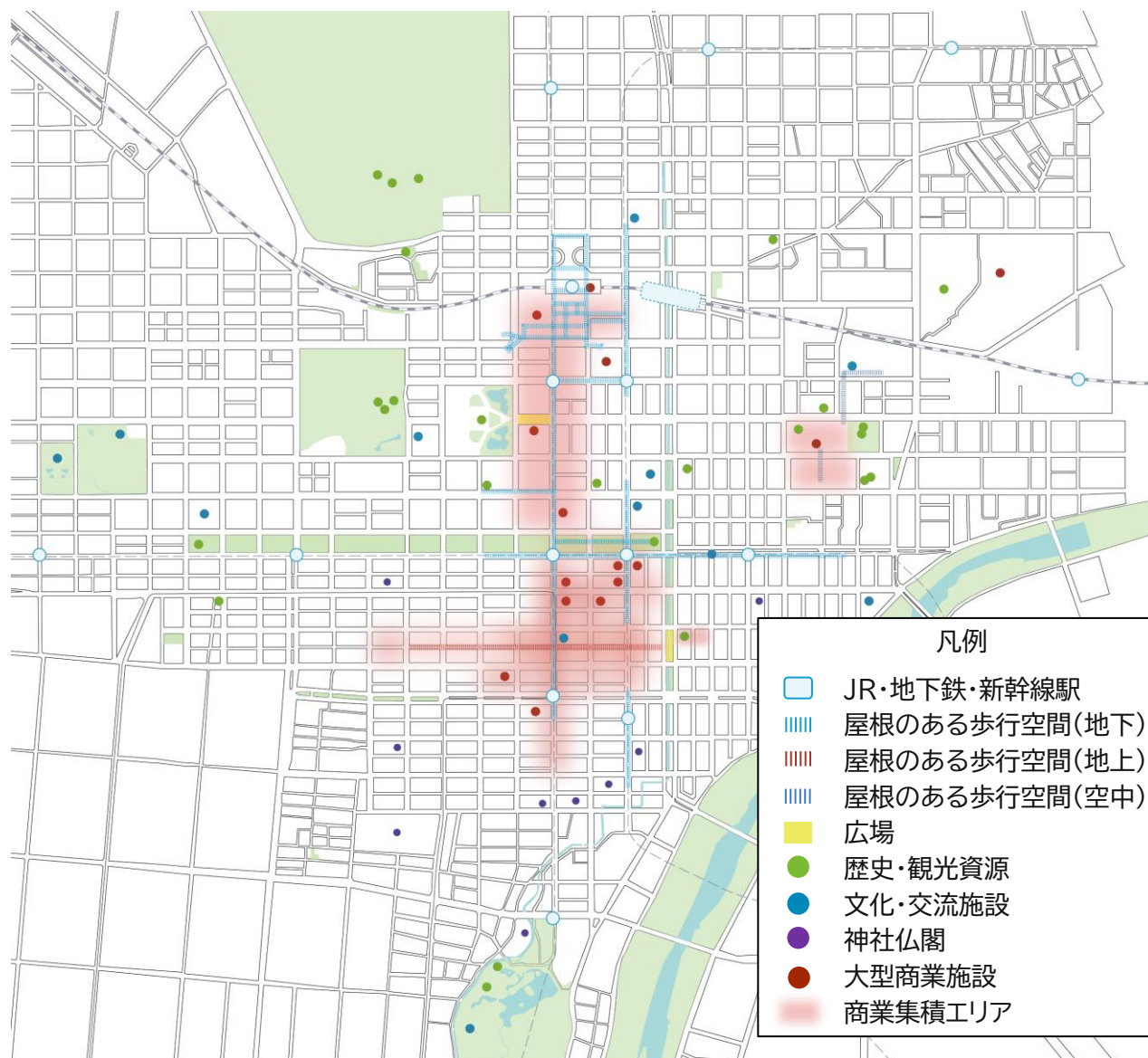


図2.1.3 まちの資源

(3)土地利用の状況

■ 更新の可能性

都心では昭和47年(1972年)の冬季オリンピックを契機に建てられた建物が存在しており、建替え時期を迎えています。特に大通以南の札幌駅前通周辺では築年数が経過している建物が多くみられることから、建替えや大規模改修などによりまちの更新が進むと考えられます。また、比較的小規模な建物の建替更新が進んでいない状況が見受けられます。

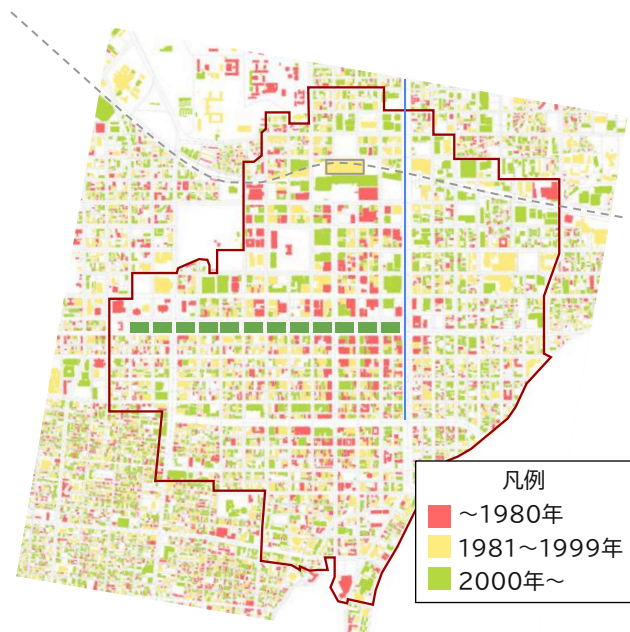


図2.1.4 建築年次分布図

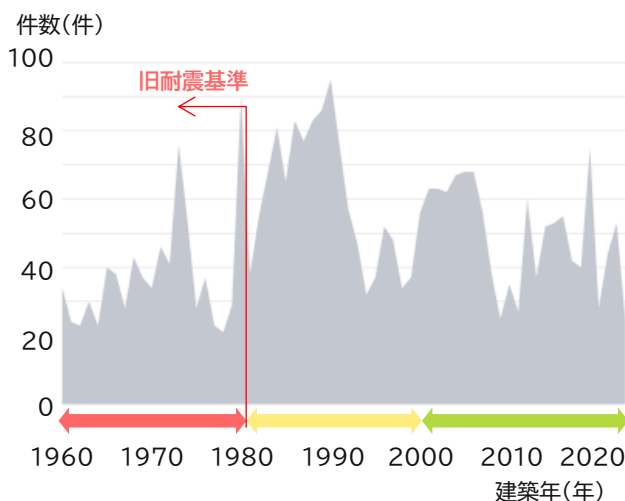


図2.1.5 建築年別の建物件数の状況

■ 建物の床面積の状況

札幌駅から大通周辺にかけては建物の床面積が大きく、今後も高度な土地利用が図られると考えられます。創成川以東においては、直近10年で延床面積が大きく増加しています。また、北海道新幹線札幌延伸を見据えた開発機運の高まりにより、今後も床面積が増加していく可能性があります。

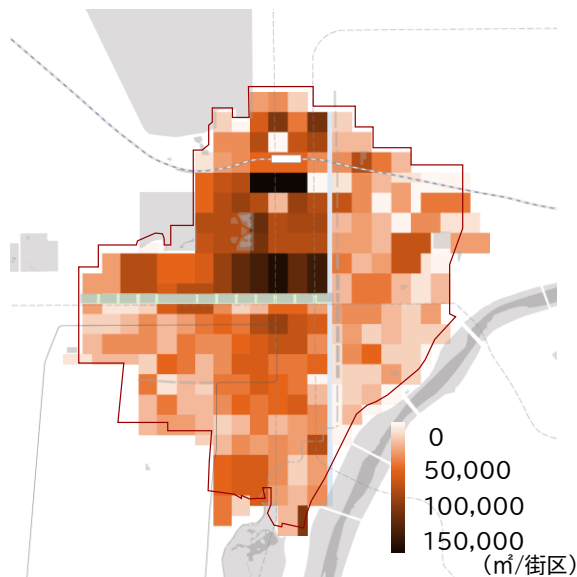


図2.1.6 街区ごとの床面積(令和5年(2023年))

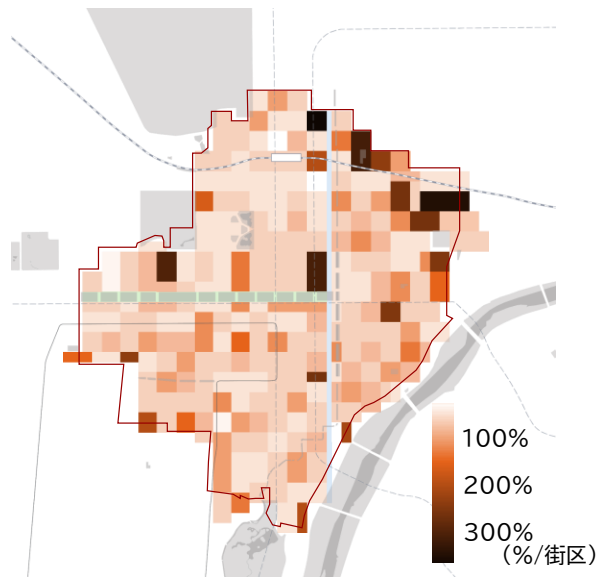


図2.1.7 床面積の伸び率(令和5年(2023年)/平成25年(2013年))

■ 用途構成の状況

建物の主要用途をみると、札幌駅前通並びに大通公園を中心に業務機能の集積がみられます。また、札幌駅周辺及び大通以南において商業機能の集積がみられ、その周辺には居住機能が分布しています。

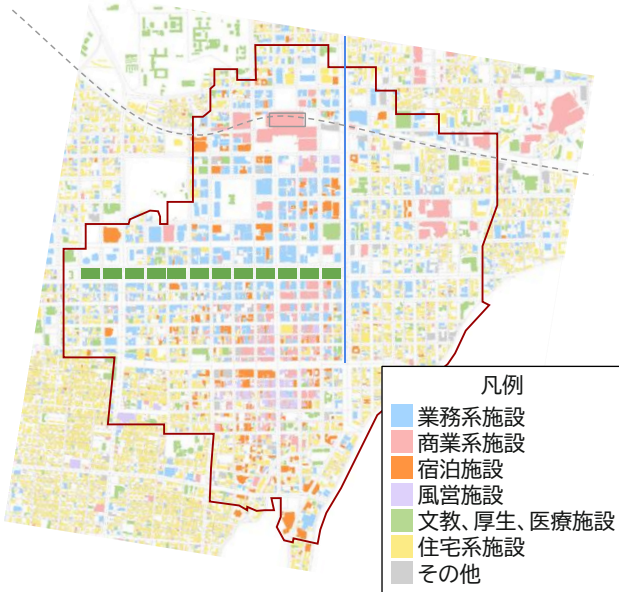


図2.1.8 主要用途の分布

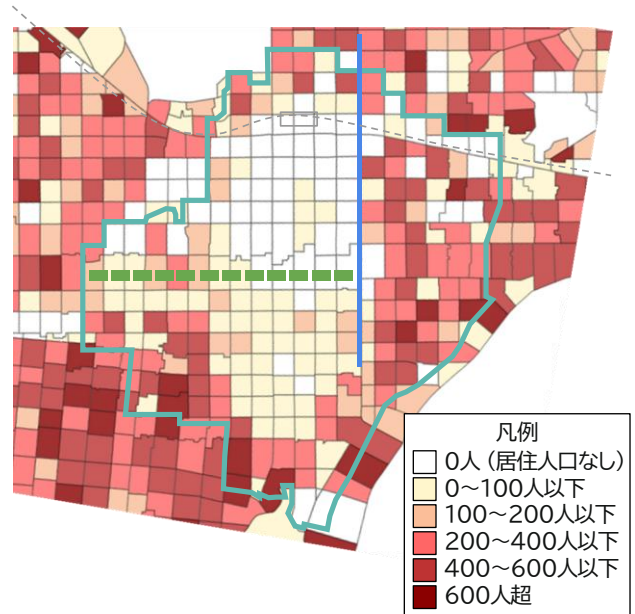


図2.1.9 人口分布

土地利用の状況を踏まえ、下図の区分により場所ごとの人口推移と主要用途構成を整理しました。



図2.1.10 区分図

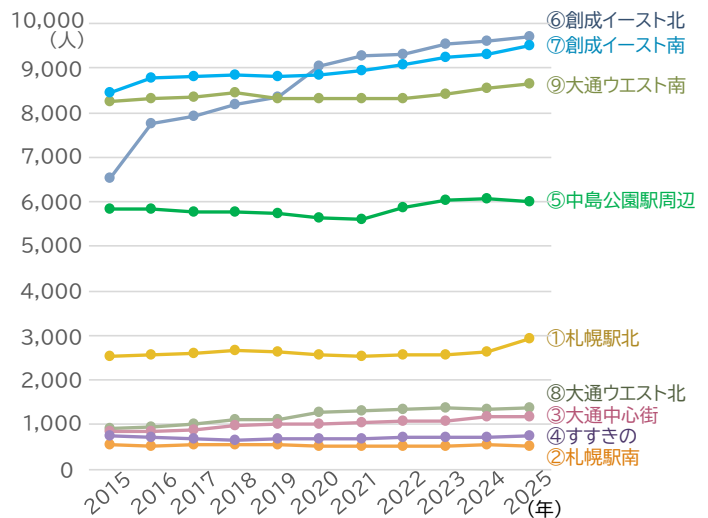


図2.1.11 区分ごとの人口推移

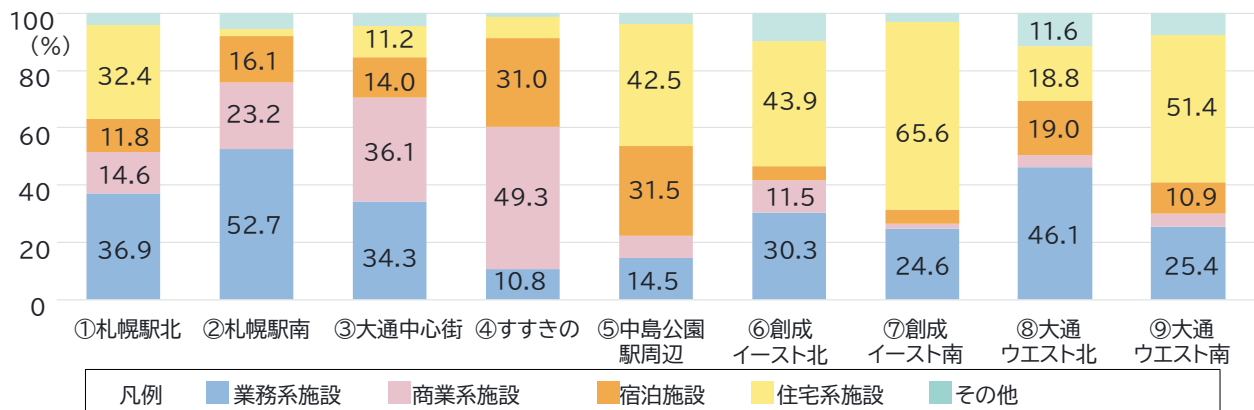
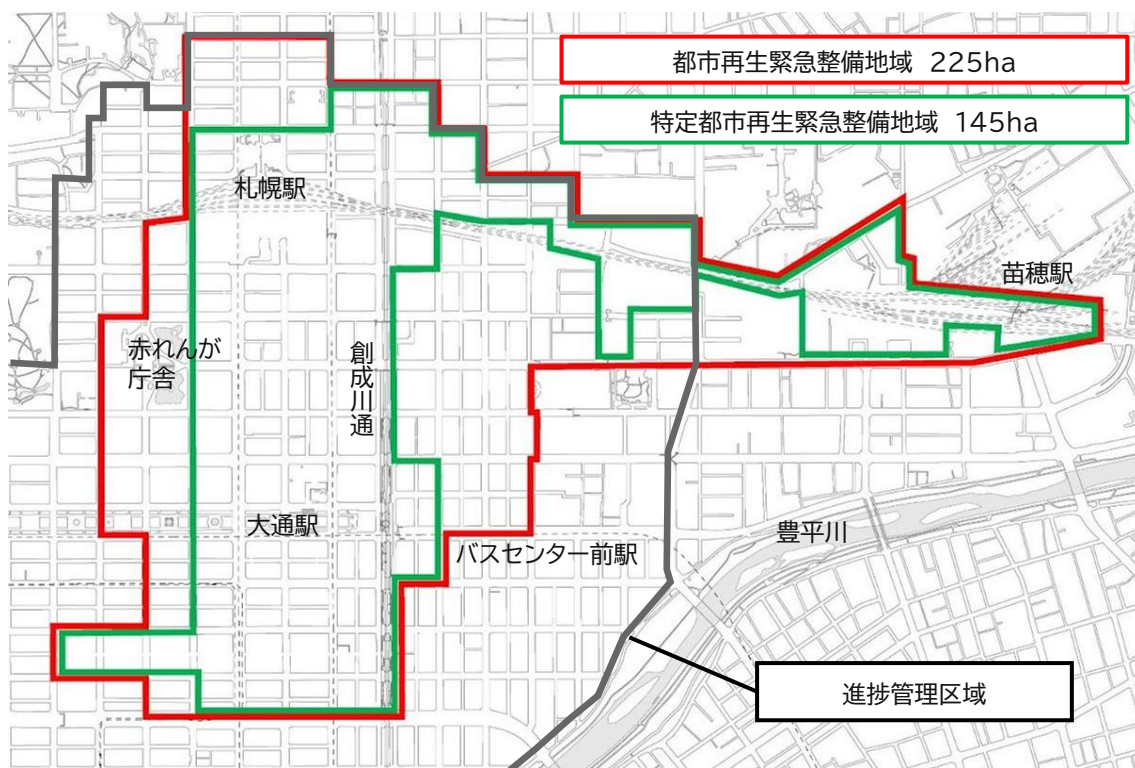


図2.1.12 区分ごとの主要用途構成

■ 都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定

札幌市は、都市再生特別措置法により「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」として平成14年(2002年)の初の指定以後、区域変更等を重ね、現在は「札幌都心地域」として図2.1.13のとおり国の指定を受けています。

上記地域では整備方針において、広域的交通結節点としての機能の強化や自立・分散型エネルギー供給拠点の整備、道路等と敷地内通路等の連携や広場空間の整備・活用による地上・地下の重層的な歩行ネットワークの充実などにより多様で高次の機能が複合した市街地の形成と環境負荷の低いエネルギーの有効利用都市の実現を図ることとしており、都心のまちづくりを進めていく上では、都市再生の動向と連動した施策展開が求められます。



※基盤地図情報(国土地理院)を基に都市再生緊急整備地域・文字等の情報を追記

図2.1.13 都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定

(4) 都心交通の状況

■ 交通モード及び交通施設の状況

札幌都心では、歩行者、自転車、公共交通、荷さばき、観光バス、自動車などの様々な交通モードが通行していることに加え、駅やバスターミナル、駐車場、駐輪場などの交通施設が多く存在しています。

表2.1.1 各交通モード及び交通施設の主な状況

交通モード・施設	主な状況等
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 札幌市バリアフリー基本構想に基づき、点字ブロック設置や勾配緩和などの歩道バリアフリー工事や交通施設のバリアフリー⁸化等を進めている。 また、札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)や地下街、地下鉄駅コンコースをはじめとする地下歩行ネットワークが発達している。
自転車・駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> 札幌市自転車活用推進計画等に基づき、自転車通行空間(矢羽根型路面表示)や公共駐輪場の整備等を推進している。
公共交通 (乗継施設等)	<p>【JR、地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの来街者が利用しており、都心の移動の主要な拠点となっている。 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌駅バスターミナル(令和8年(2026年)3月現在、一時閉鎖中)及び大通バスターミナル等を発着する多くのバス路線が存在している。北1条通や西2丁目線、西3丁目線など特に主要な路線においてはバスレーンが設けられている。 <p>【路面電車】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既設路線を機能向上し、都心部への移動の利便性を高めることはもとより、デザイン性の高い低床車両や施設等の導入によりまちの魅力向上にも寄与している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 都心部を中心に中央区内に約50か所のタクシー乗り場を設置している。
荷さばき・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 都心内で荷さばき・集配作業を行う貨物車両に限り、貨物の集配については駐車禁止の法規制の対象から除外される「荷さばき規制緩和区間」を設置している(規制緩和は北海道公安委員会が実施)。 また、「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例(附置義務条例)」において、建築物の規模に応じた荷さばきのための駐車施設の附置を規定している。
観光バス	<ul style="list-style-type: none"> 観光バス駐車場やバス乗降場を設置している。
自動車・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の自動車交通量は減少傾向であるが、都心を目的地としない通過交通が都心内のルートを選択している状況が見受けられる。 また、「附置義務条例」において、建築物の規模に応じた駐車施設の附置を規定している(公共交通利用促進等による台数緩和制度や隔地駐車施設⁹の特例承認制度がある)。 大通地区を中心として「札幌都心共通駐車券事業」が実施されており、利用者の利便性向上や駐車場の利用分散等に寄与している。

⁸ 【バリアフリー】高齢者や障がいのある方などが社会生活をしていく上で障壁となるものが除去された状態。道路、建物、交通手段などの物理的な障壁のほか、制度面、文化・情報面や意識面のものを含めた全ての障壁をなくすことを意味している。

⁹ 【隔地駐車施設】建築物の構造若しくは敷地の状態により市長が特にやむを得ないと認める場合又は交通の安全及び円滑化、良好な景観の形成若しくは土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合に、建築物の敷地から一定以内の場所に設置することができる駐車施設。

(5) エネルギー利用の状況

■ CO₂排出量の状況

令和5年(2023年)における札幌市のCO₂排出量の状況をみると、市全体では民生部門¹⁰(民生業務部門・民生家庭部門)の割合が多く、全体の約70%を占めています。

この民生業務部門におけるCO₂排出量について都心に着目すると、都心の面積は市全体の市街化区域の約1.8%しかないにもかかわらず、全体の22.6%を占めており非常に多くのCO₂を排出していることがわかります。

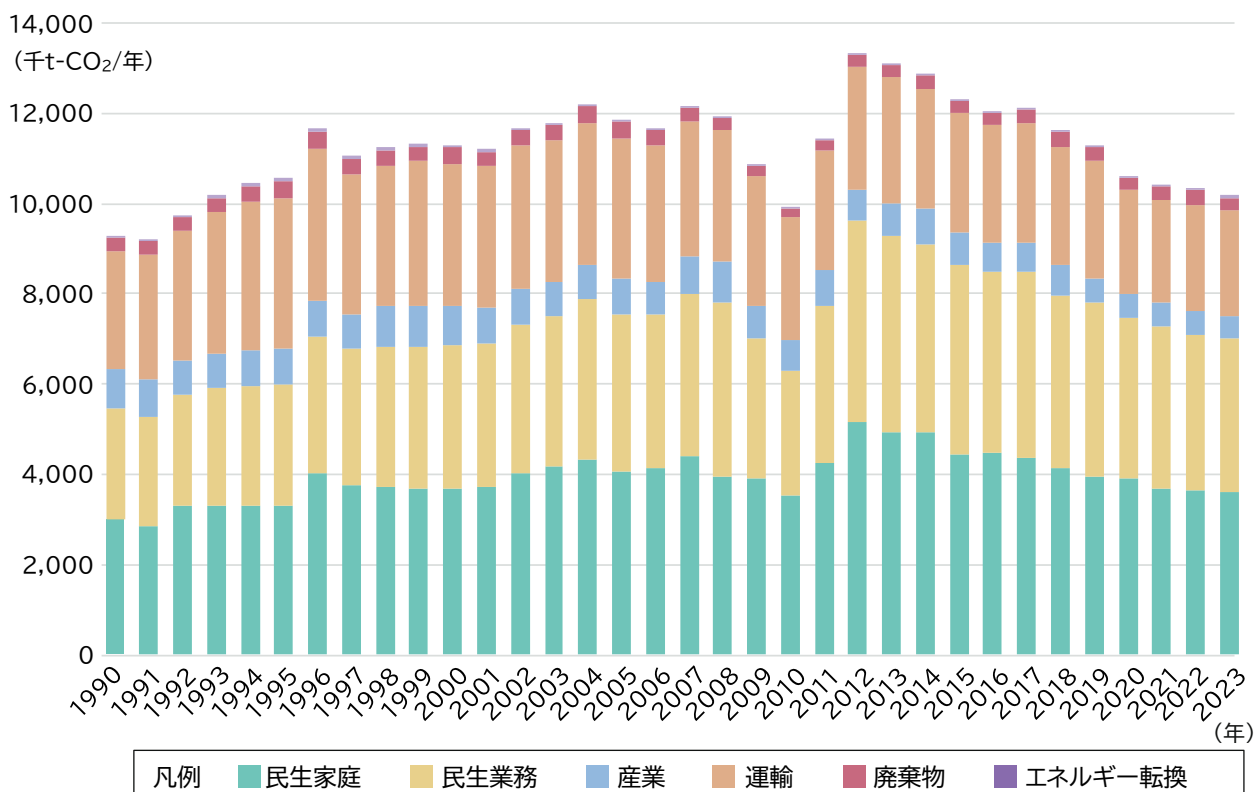


図2.1.14 札幌市の部門別CO₂排出量の推移

表2.1.2 民生部門における都心及び札幌市全体のCO₂排出量(令和5年(2023年))

	CO ₂ 排出量(t-CO ₂ /年)		全体に占める 都心の割合
	都心	札幌市全体	
民生業務部門	754,617	3,335,849	22.6%
民生家庭部門	126,362	3,528,297	3.6%
合計	880,979	6,864,146	12.8%

¹⁰ 【民生部門】国内における温室効果ガスの排出を構成する部門の一つであり業務部門と家庭部門からなる。事務所、百貨店、ホテルといった事業所や家庭からの電気、ガス、石油系燃料等、燃料の消費に伴って排出される温室効果ガスが対象となる。

都市機能が高度に集積している都心では、特に札幌駅周辺から大通周辺の間においてCO₂排出量が突出して大きい特徴があります。

一方で、創成イースト、大通ウエスト南においては、全般的に低い傾向が示されています。また、用途別では業務、商業、宿泊からの排出が多くを占めています。

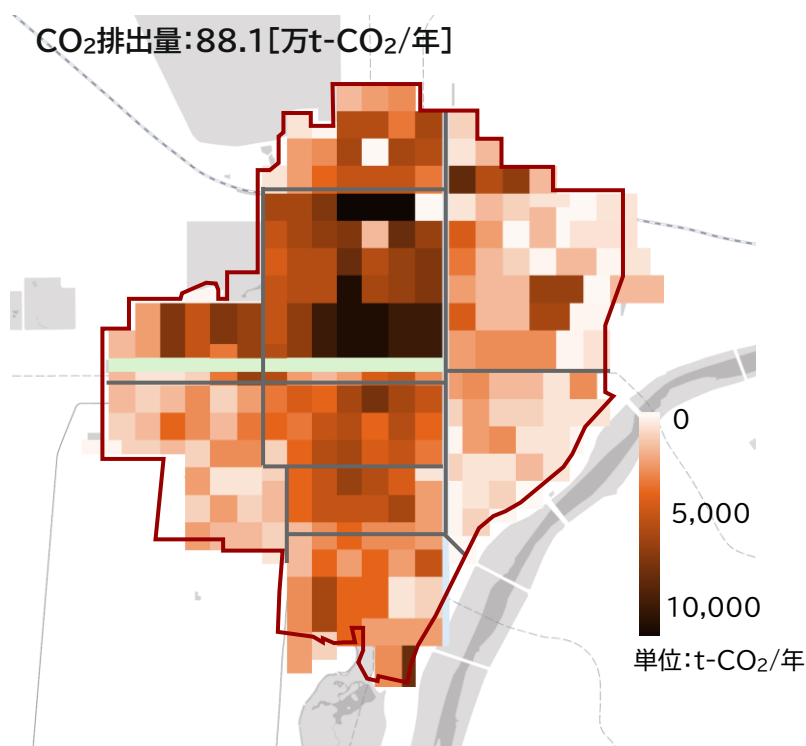


図2.1.15 都心におけるCO₂排出量の状況(令和5年(2023年))

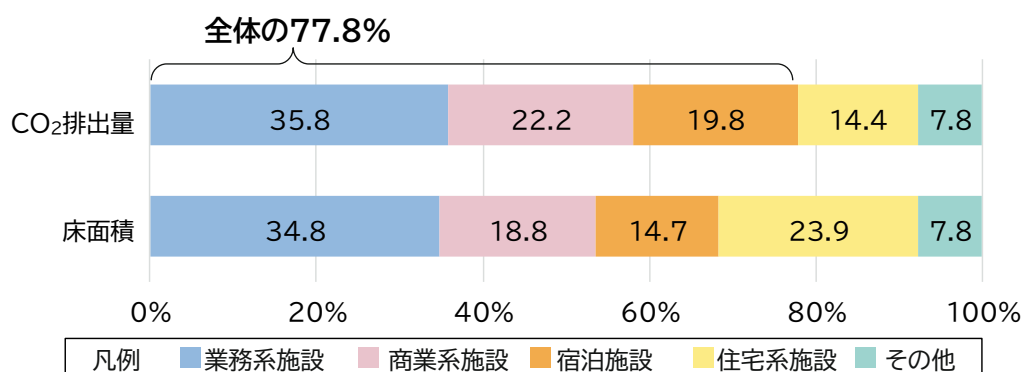


図2.1.16 都心におけるCO₂排出量及び床面積の用途別内訳(令和5年(2023年))

■ 都心における温熱、冷熱、電力の消費量の状況

札幌駅周辺から大通にかけては、大規模な建物が多く立地しており、温熱、冷熱、電力の消費量はいずれも大きくなっており、年間を通じて消費量が多いことからコージェネレーション¹¹や地域熱供給¹²に適していると言えます。

一方、創成イーストや大通ウエスト南では全体的に消費量が小さい傾向にあります。したがって、都心の脱炭素化を効果的に進めていくためには地域特性を踏まえて取組を進めることが重要です。

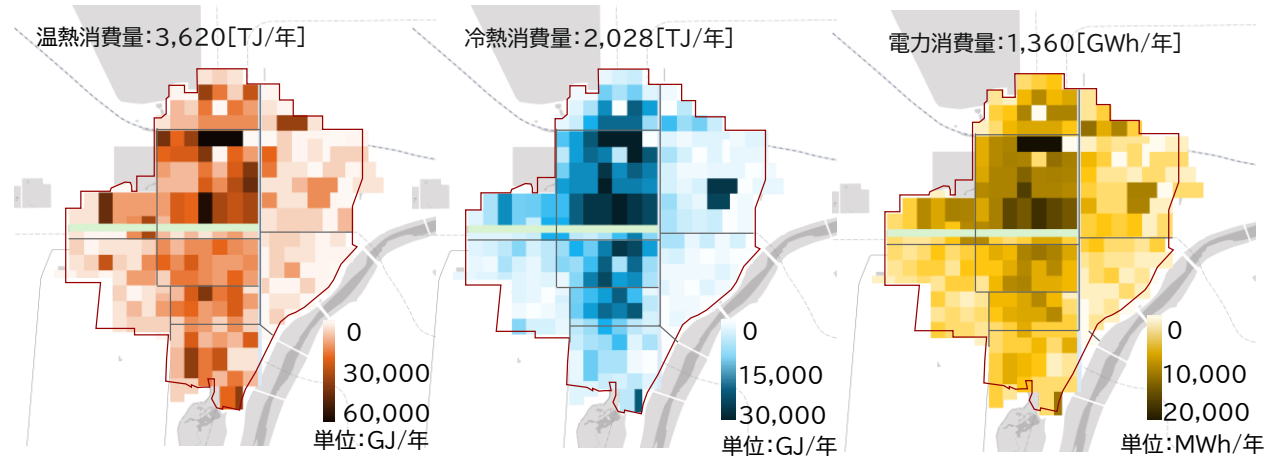


図2.1.17 都心における温熱・冷熱・電力の消費量の分布(令和5年(2023年))

■ 都心におけるエネルギー消費の特性

札幌都心においてエネルギー消費の多い業務、商業、宿泊用途について、エネルギー消費の構成を東京都心と比較しました。

札幌都心ではいずれの用途においても温熱需要が大きく、積雪寒冷である札幌の気候特性が顕著に表れています。

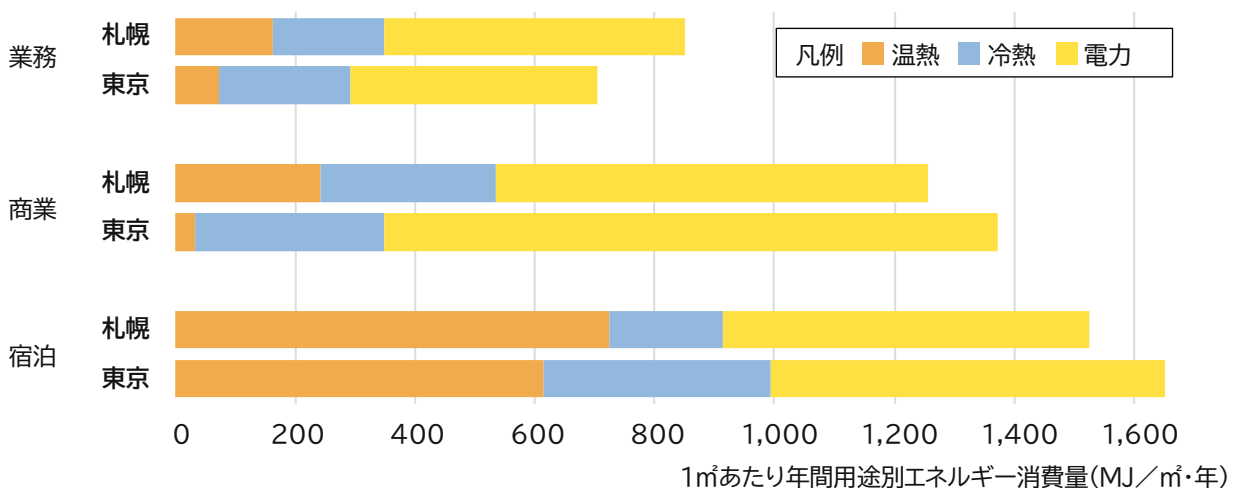


図2.1.18 札幌と東京のエネルギー消費構成の比較(令和5年(2023年))

¹¹ 【コージェネレーション】天然ガスなどを燃料として発電を行い、その際に生じる廃熱も同時に利用すること。熱電併給ともいう。

¹² 【地域熱供給】一定の地域内で冷房、暖房、給湯などの熱需要を満たすため、1か所あるいは数箇所の熱供給設備で集中的に製造された冷水、温水、蒸気などの熱媒を、熱導管を通じて複数の建物へ供給するシステム。

■ 地域熱供給の状況

札幌都心では、昭和47年(1972年)の冬季オリンピック開催に向けた大気汚染対策として地域熱供給が導入され、国内では有数の規模である約130haのエリアにおいて様々な用途の建物に熱供給が展開されており、都心部における重要なエネルギーインフラの役割を担っています。

2000年代以降は、天然ガスによるコージェネレーションシステム(CGS)¹³の導入や、木質バイオマス¹⁴などの再生可能エネルギー源の積極的な活用により、都心の環境性と強靱性の向上に寄与してきました。

近年では、エネルギーセンター¹⁵間の冷水導管の連携によるエネルギー利用の効率化や、エネルギーセンターにおけるカーボン・オフセット都市ガス¹⁶の導入などエネルギーネットワーク¹⁷の脱炭素化に向けた取組が進められています。

熱供給エリアのCO₂排出量は都心全体の中でも多く、今後もエネルギーネットワークを活用した脱炭素化の取組を進めることが重要です。

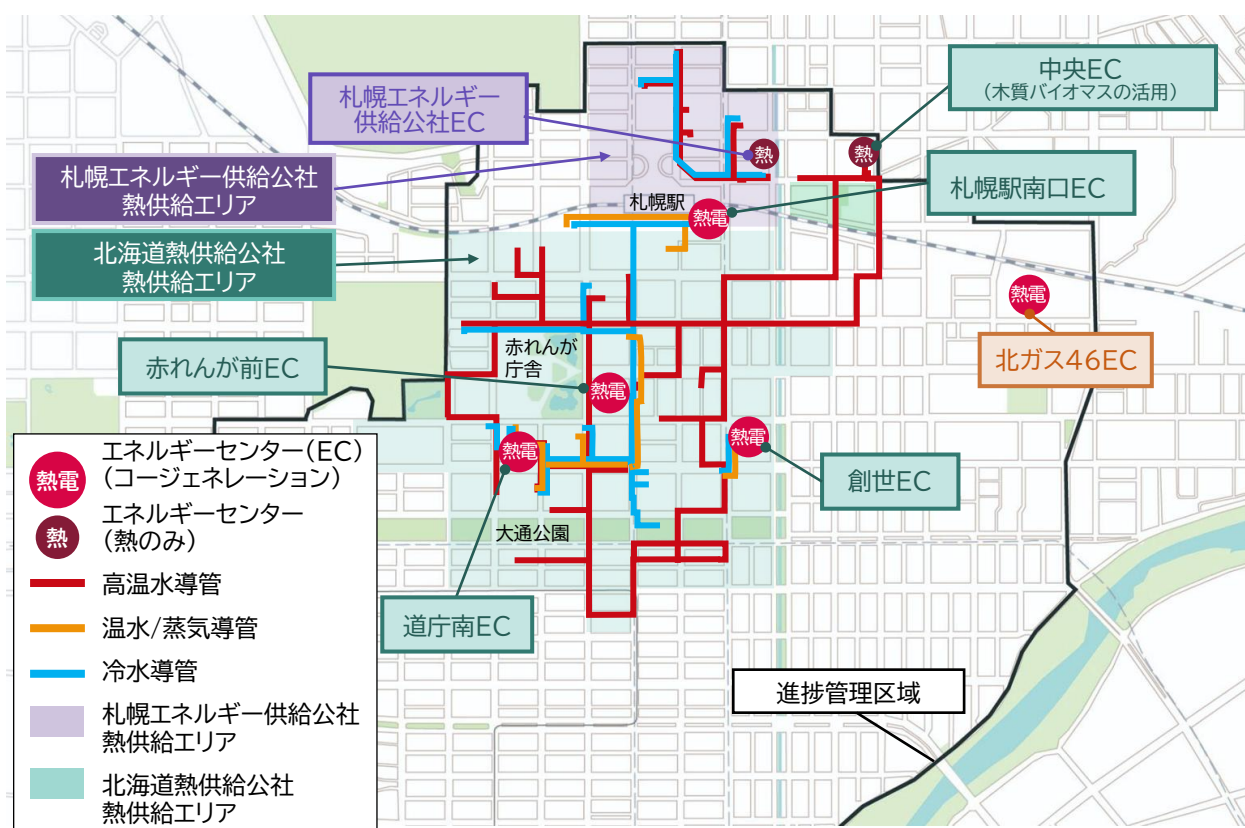


図2.1.19 都心における地域熱供給の整備状況

¹³ 【コージェネレーションシステム(CGS)】Co-Generation Systemの略で、天然ガスなどを燃料として発電を行い、その際に生じる廃熱も同時に利用するシステム。

¹⁴ 【木質バイオマス】生物由来の有機物をエネルギーとして利用するバイオマスエネルギーのひとつで、チップや製材端材、樹皮や間伐材、木質ペレットなどのこと。

¹⁵ 【エネルギーセンター】建物ごとに設置している冷暖房のための熱源設備や熱源供給するコージェネレーション設備(発電と同時にその際生じる排熱も同時に利用する熱電併給システム)を1か所に集約設置して、周辺の建物に冷水や温水などを供給する施設。

¹⁶ 【カーボン・オフセット都市ガス】天然ガスの採掘から燃焼までのすべて、または、その過程の一部により発生する温室効果ガスを、別の場所の取組で吸収・削減したCO₂で相殺することにより、地球規模でのCO₂削減に貢献可能な都市ガス。

¹⁷ 【エネルギーネットワーク】地域熱供給(一定の地域内で冷房、暖房、給湯などの熱需要を満たすため、1か所あるいは数箇所の熱供給設備で集中的に製造された冷水、温水、蒸気などの熱媒を、熱導管を通じて複数の建物へ供給するシステム)の熱導管や配電線、通信線などをネットワーク状に整備し、情報通信技術を用いて効率的なエネルギー利用を図るシステム。

2.2 都心まちづくりのこれまでの取組と市民・来街者意向

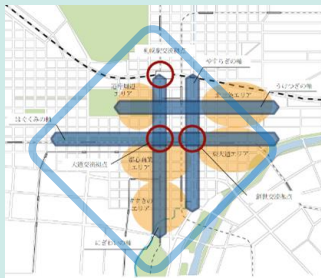
(1) 都心まちづくりに係る計画の変遷

札幌市は、緩やかな人口増加が予想されるなか、市民生活の質向上と都市間競争力の強化を目指し、平成14年(2002年)に「都心まちづくり計画」を、平成16年(2004年)にはまちづくりを交通面で支える「都心交通計画」を策定しました。その後、まちづくりの動向や社会背景の変化などを受け、平成23年(2011年)には計画を補完する「さっぽろ都心まちづくり戦略」を、平成28年(2016年)には「第2次都心まちづくり計画」を策定し、時代に応じた都心のまちづくりを進めてきました。

また、平成30年(2018年)には深刻化する地球環境問題へ対応するため「都心エネルギーマスタープラン」を策定し、都心まちづくりと連動したエネルギー施策を進めてきました。

都心まちづくり計画(平成14年(2002年)～)

- ・ 都心まちづくりの基本方向を示す計画として策定
- ・ 都心まちづくりの拠り所となる要素として『骨格構造(骨格軸、交流拠点)』、『ターゲット・エリア』を設定



さっぽろ都心まちづくり戦略(平成23年(2011年)～)

- ・ 計画を補完するため策定
- ・ 創成東地区を重点地区として位置付け、東4丁目線を「展開軸」として設定



都心交通計画(平成16年(2004年)～)

- ・ 都心まちづくり計画を交通面で支える計画
- ・ 人と環境を重視した都心交通、人と車が共存する道路のあり方を設定

統合

第2次都心まちづくり計画

(平成28年(2016年)～)

- ・ 前計画から骨格構造(骨格軸、交流拠点、展開軸)を継承・再構築
- ・ 都心の動向を踏まえ新たなターゲット・エリアを設定
- ・ 特に強力に推進すべき取組を『都心まちづくりの戦略』として設定



都心エネルギーマスタープラン

(平成30年(2018年)～)

- ・ 第2次都心まちづくり計画と連携した環境エネルギー施策を示す個別計画
- ・ まちづくりと連動した環境エネルギー施策による高い効果が期待できる区域を計画対象区域として設定
- ・ 令和32年(2050年)にはCO₂排出量を平成24年(2012年)比80%削減することを計画目標として設定



図2.2.1 都心まちづくりに係る計画の変遷

(2)これまでの都心まちづくりの成果

これまでの都心まちづくり計画では、まちづくりの目標の具体化を先導し、その形成による周辺への波及効果が期待される力点を『骨格構造』として定め、「都市基盤の強化」、「都市空間・都市機能の充実」、「エリアまちづくりの推進」などへ取り組んできました。

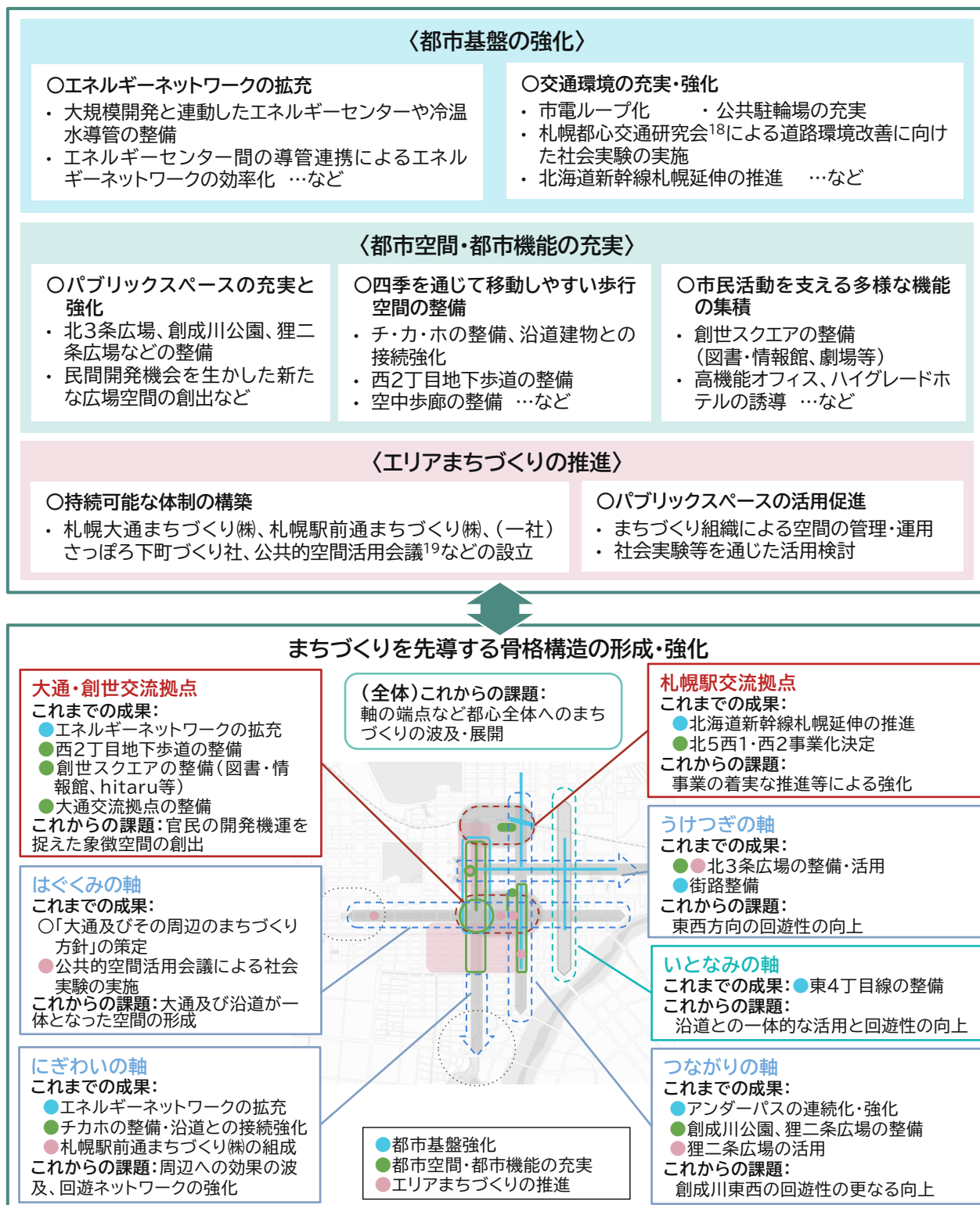


図2.2.2 これまでの都心まちづくりの成果

¹⁸ 【札幌都心交通研究会】地域、関係団体、関係行政機関等で構成され、長年に渡り交通とまちづくりの視点で様々な取組を推進している組織。

¹⁹ 【公共的空間活用会議】札幌都心の魅力と価値の向上のため、札幌都心におけるプレイスメイキングや公共的空間を活用した実証実験等を官民で連携して企画立案することを目的とした会議。

にぎわいの軸(札幌駅前通)においては、札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)の整備を契機とし、開発誘導の仕組みを通じた民間開発による歩行者空間やエネルギーネットワークの拡充、パブリックスペース²⁰の創出のほか、エリアマネジメント体制の構築によるパブリックスペースを活用した恒常的なにぎわいづくりなどを実現してきました。

ほかの骨格構造においても、公共空間の整備や公民による将来像の検討などを進めており、今後も場所ごとの特性や周辺動向を踏まえながら、骨格構造の強化に向けてこれまでの成果を生かして進めるとともに、その効果を軸や拠点の周辺、さらには都心全体へ波及させる必要があります。

○これまでの成果から更に推進すべきこと

<都市基盤>

- ▶ 脱炭素社会²¹の実現に向けた更なるエネルギー施策の推進が必要
- ▶ 公共交通や物流など様々な交通機能²²の維持・向上が必要

<都市空間・都市機能>

- ▶ 移動しやすい歩行ネットワークの更なる充実と質の向上が必要
- ▶ パブリックスペースの更なる充実と柔軟な活用の促進が必要
- ▶ 高次機能の更なる集積が必要

<エリアまちづくり>

- ▶ 多様なエリアまちづくりの醸成と持続可能な体制の構築が必要

<進め方>

- ▶ これまでの成果を生かした、場所特性に応じたまちづくりの推進が必要

²⁰ 【パブリックスペース】道路、公園、広場等の公共的空間(民間所有の公開空地等も含む)。不特定多数の人が利用できる空間。

²¹ 【脱炭素社会】温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること(ゼロカーボン)を実現する社会。

²² 【交通機能】人や物が移動するための機能(徒歩、自転車、公共交通、乗用車、貨物車等による目的地までの移動。駐車施設等も含む)。

(3)市民・来街者の意向

市民・観光客を対象にした意向調査(令和6年度(2024年度)実施)から以下のような傾向が見られました。

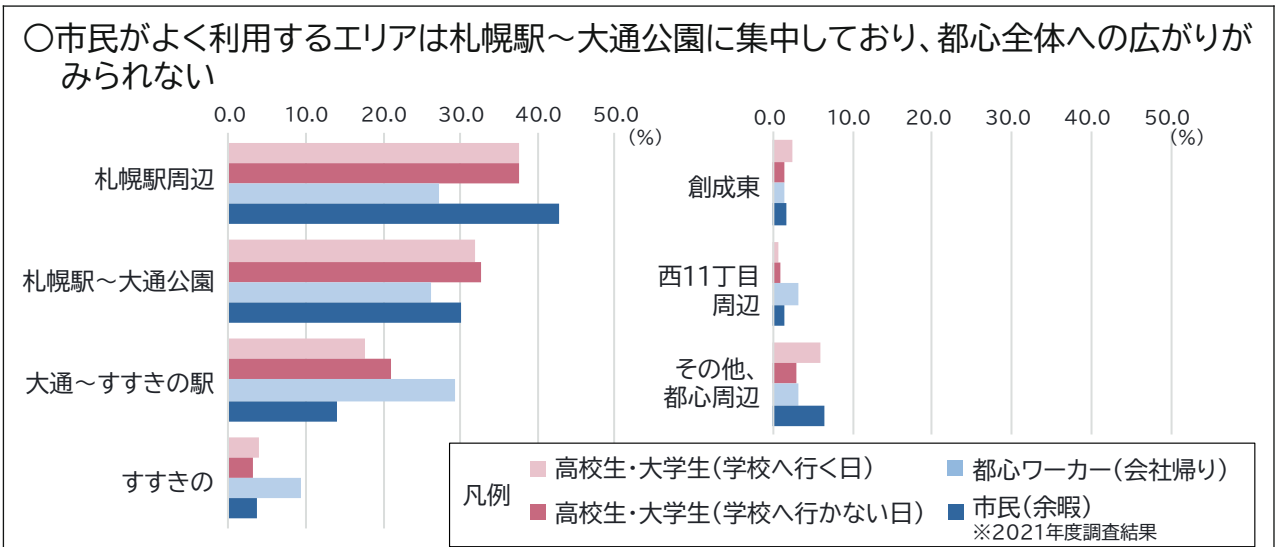


図2.2.3 よく利用するエリア(市民)

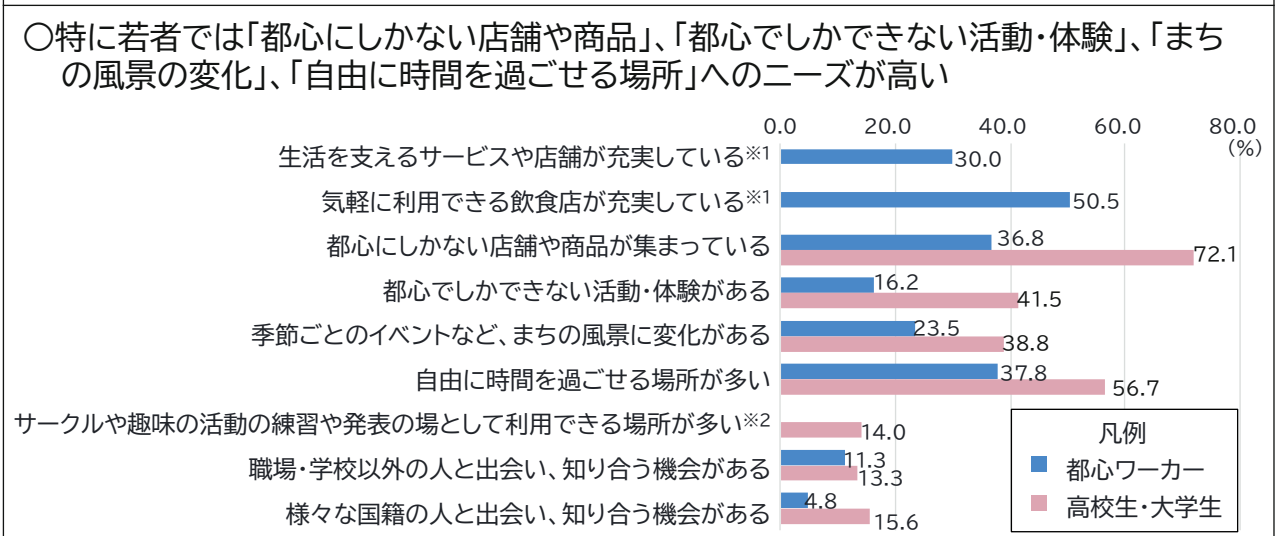


図2.2.4 都心を利用する理由(市民)

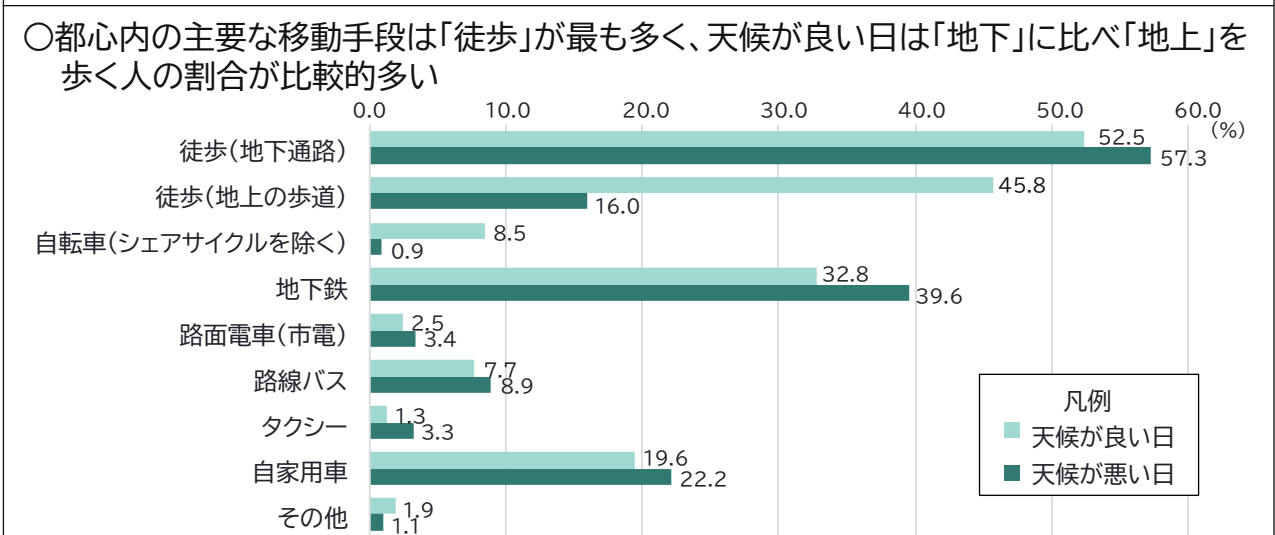


図2.2.5 都心内の主な移動手段(市民) ※2021年度調査結果

○市民は「災害に強いまち」、「誰もが快適に移動しやすいまち」等への関心が高い

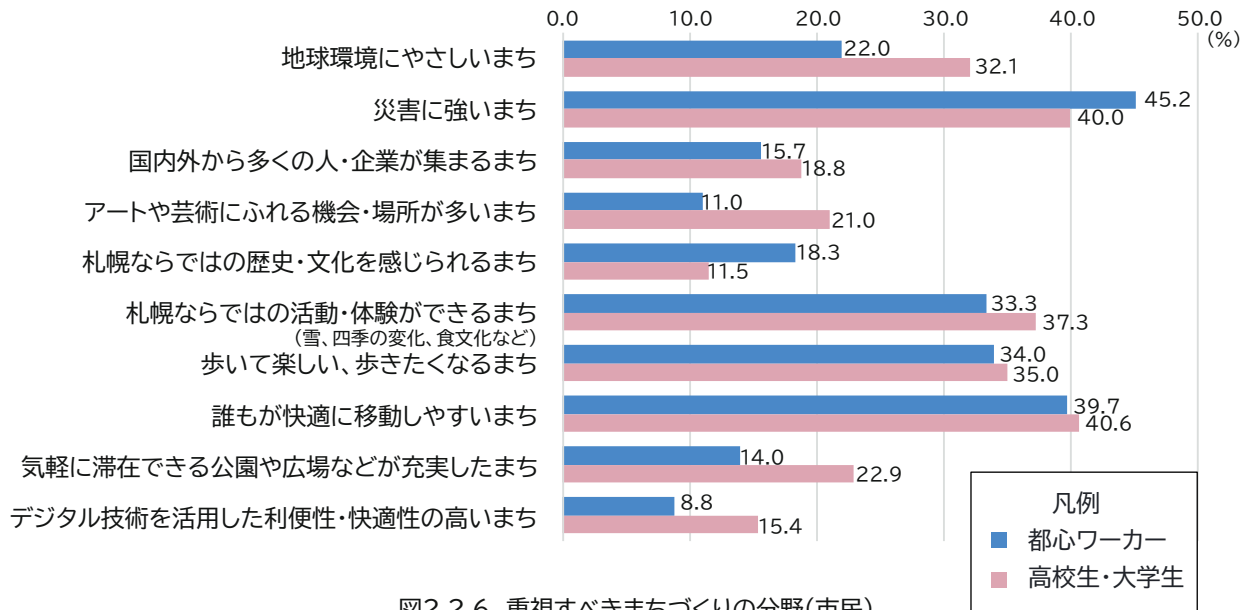


図2.2.6 重視すべきまちづくりの分野(市民)

○外国人観光客は”まちそのもの”への関心が高い

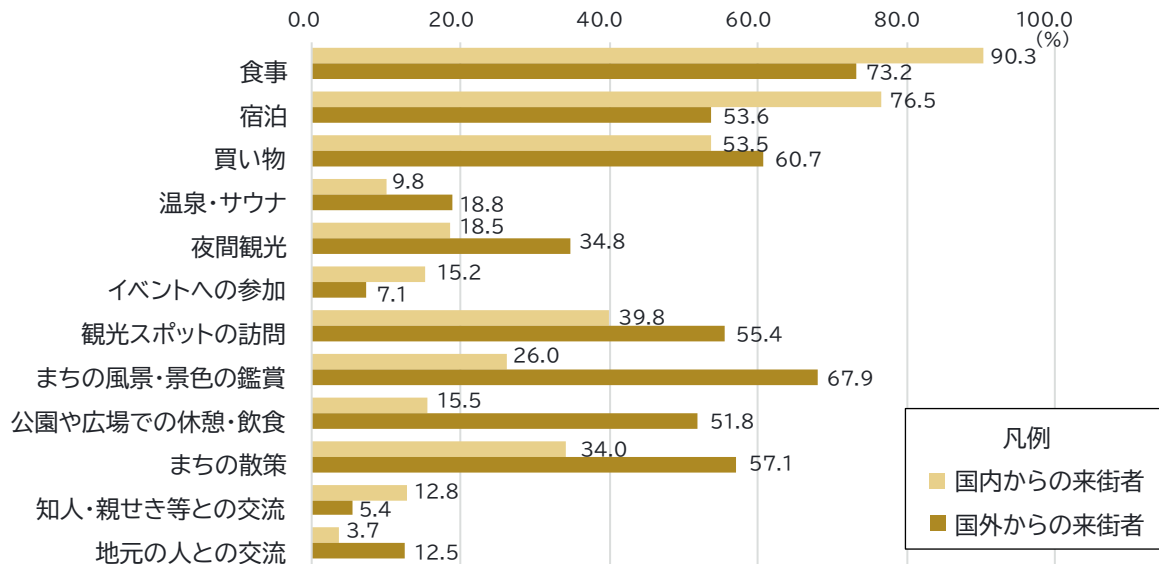


図2.2.7 都心での活動(来街者)

- ▶ 市民をはじめ、多くの人々が豊かな時間を過ごせる場や機会の充実が必要
- ▶ パブリックスペースの更なる充実と柔軟な活用の促進が必要(再掲)
- ▶ 移動しやすい歩行ネットワークの更なる充実と質の向上が必要(再掲)
- ▶ 札幌ならではの魅力や多様なエリアの個性を強化・発信することが必要

2.3 社会・経済・環境の変化と札幌市のまちづくりの動向

■ 人口減少局面への移行による市内経済規模の縮小

これまで増加傾向が続いてきた札幌市の人口は令和3年(2021年)から減少局面に移行しています。少子高齢化の進展や生産年齢人口の更なる減少も予想されることから、産業の担い手不足による市内経済規模の縮小、長期的な市税収入の減少や社会保障などの財政需要の増大による行政サービスの低下なども懸念されており、これまで以上に人や企業、物、投資などを呼び込んでいくことが求められています。

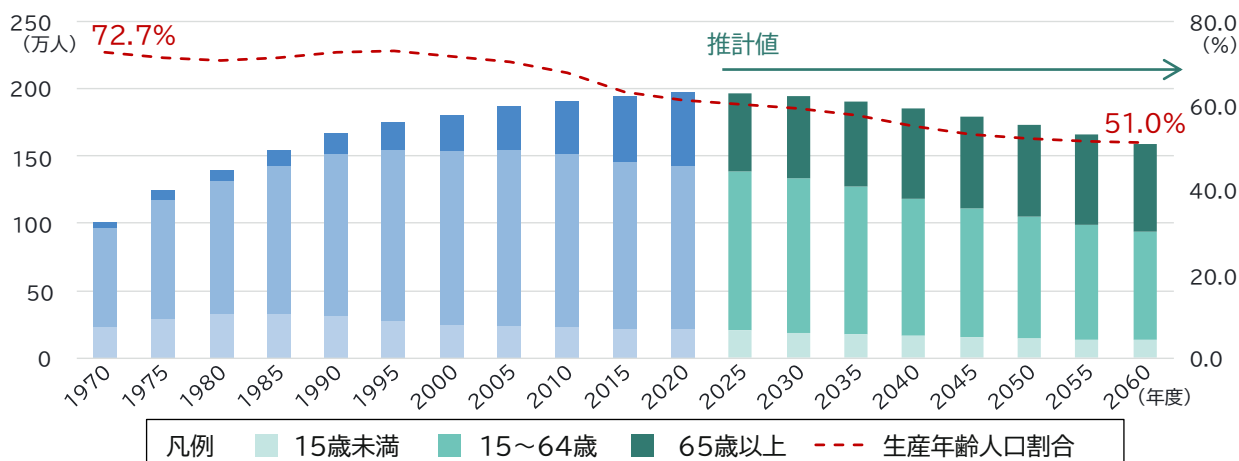


図2.3.1 札幌市の将来推計人口(札幌市)

■ 外国人市民・観光客の増加

札幌市における外国人市民の数は増加傾向にあり、労働力不足に伴う国の外国人材の受入拡大や投資活性化などを背景に、更なる増加が予想されています。

また、国際観光市場の規模は今後も拡大していくことが見込まれており、札幌においても、訪日外国人観光客数は増加していくことが予想されます。

加えて、観光客が求める視点も変化しており、従来は有名な観光地などを巡る観光が主流でしたが、近年は、観光ガイドに載っていないような魅力的な場所を求めるなど、より満足度の高い体験価値が重視される傾向があります。

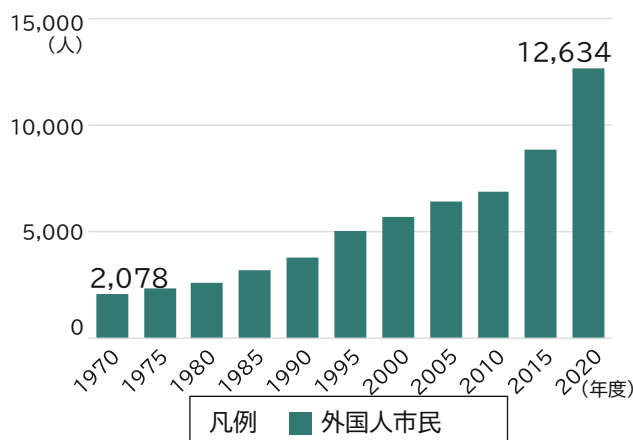


図2.3.2 外国人市民の推移(各年国勢調査)

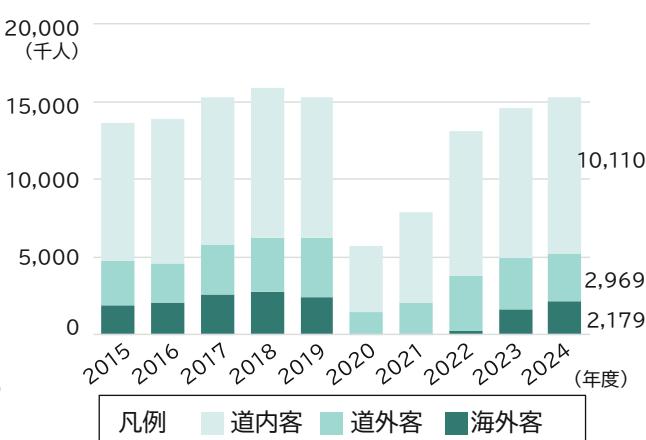


図2.3.3 観光入込客数の推移(札幌市)

- 高次機能の更なる集積が必要(再掲)
- 観光やビジネスを含め多様な目的で訪れる人々の受入環境の充実が必要
- 札幌ならではの魅力や多様なエリアの個性を強化・発信することが必要(再掲)

■ 脱炭素社会の実現

平成28年(2016年)のパリ協定²³発効以来、世界各国の地球温暖化対策に対する機運が高まっており、脱炭素社会の実現は世界的な潮流となっています。

国内では、令和2年(2020年)10月に国による「2050年カーボンニュートラル²⁴宣言」がなされました。その後、「環境基本計画」や「地球温暖化対策計画」、「エネルギー基本計画」が改定されるなど脱炭素化に向けた動きが加速しています。

また、民間企業においては、RE100への参加企業の増加や、ペロブスカイト太陽電池²⁵など新技術の研究、開発が活発に行われているなど、国内においても脱炭素社会に向けた関心は年々高まっています。

札幌市では、令和2年(2020年)2月に「令和32年(2050年)には温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指すこと(ゼロカーボンシティ)」を宣言し、「札幌市気候変動対策行動計画」に基づき取組を進めています。脱炭素社会の実現に向けては、社会動向を的確に捉えながら着実に取組を進めていくことが求められます。

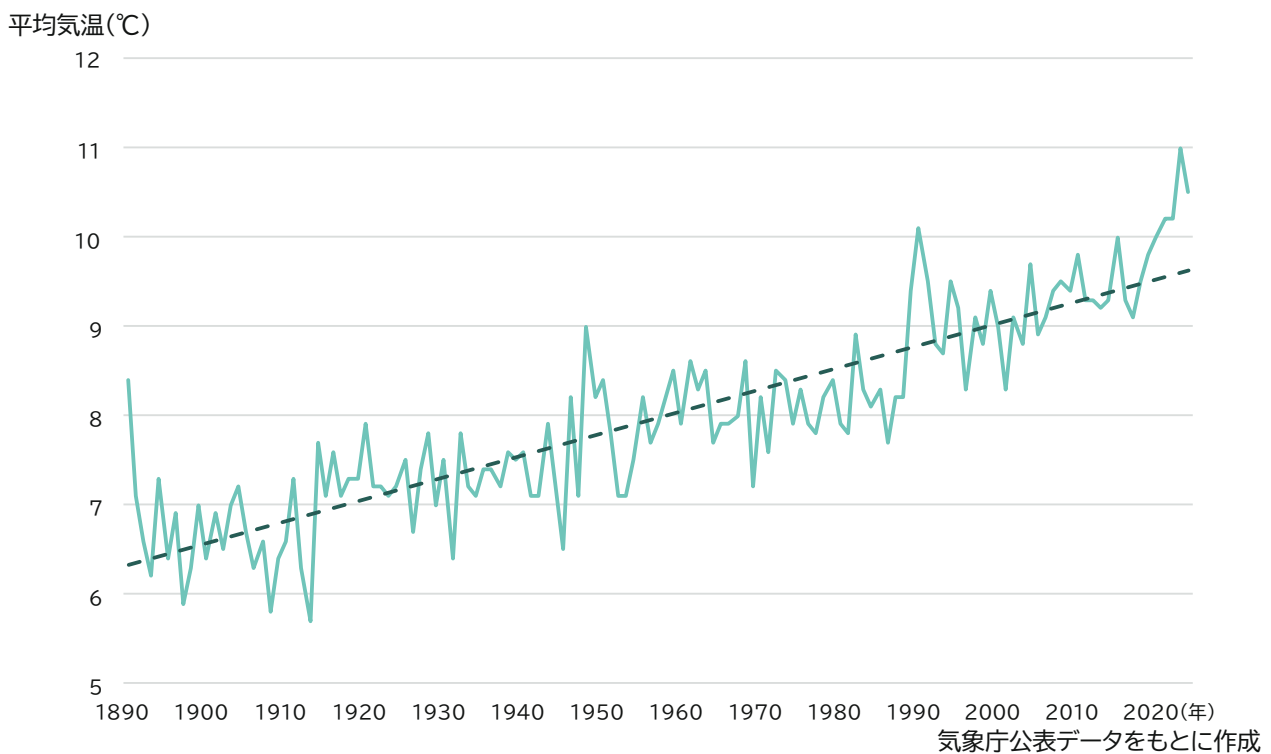


図2.3.4 札幌市における年平均気温の経年変化

▶ 脱炭素社会の実現に向けた更なるエネルギー施策の推進が必要(再掲)

²³ 【パリ協定】平成27年(2015年)12月、フランスのパリで開催された「第21回国連気候変動枠組条約締約国会議(COP21)」において採択された、令和2年(2020年)以降の温室効果ガス排出削減などを定めた国際的な枠組。

²⁴ 【カーボンニュートラル】温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡が保たれている状態。

²⁵ 【ペロブスカイト太陽電池】ペロブスカイトと呼ばれる結晶構造を持つ化合物を用いた太陽電池。曲げに強く、軽量化が可能であることから従来型の太陽電池では設置できない様々な場所へ設置が期待されている。

Column

RE100参加企業の増加

都心エネルギーマスタープラン策定以降、企業が事業活動で使う電力の100%を再生可能エネルギーでまかなうことを目標に掲げる国際的なイニシアチブである「RE100」への国内参加企業は急速に増加しており、脱炭素社会の実現に向けた民間企業の関心が年々高まっています。

このような環境配慮への意識が高い企業から選ばれるオフィスを確保することは、都市の競争力を高める上で重要な要素の一つとなっています。

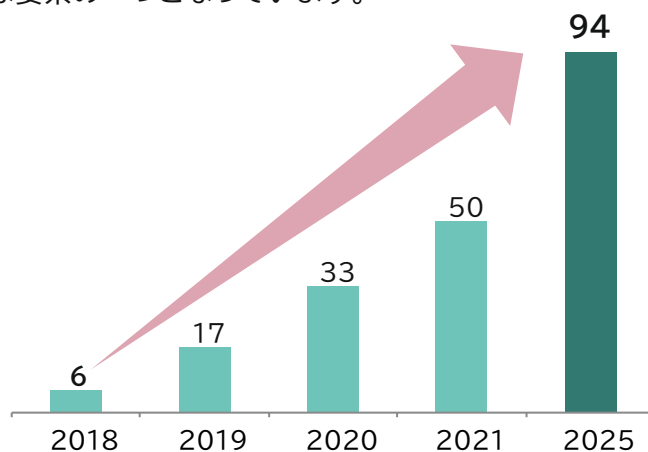


図2.3.5 RE100の国内参加企業の推移

■ 自然災害の頻発化・激甚化

日本各地では、気候変動により暴風、豪雨、洪水などの自然災害のリスクが高まっています。また、北海道胆振東部地震(平成30年(2018年))の経験や冬季間に発生した能登半島地震(令和6年(2024年))の発生により、いつ起こるかわからない地震への備えの重要性を再認識しました。

多様な都市機能が集積し、多くの人々が集まる札幌都心においても、防災・減災への取組を一層加速していく必要があります。



図2.3.6 北海道胆振東部地震における札幌市内の被害状況

▶ 気候変動等による災害リスクの高まりを踏まえた対応が必要

■ グリーン・トランスフォーメーション(GX)の推進

化石燃料に依存した産業・社会構造をクリーンエネルギー中心へと転換するグリーン・トランスフォーメーション(GX)を推進する動きが全国で活発化しています。北海道と札幌市は、令和6年(2024年)の「GX金融・資産運用特区²⁶」の決定を受け、国内随一の再生可能エネルギーのポテンシャルと、都市と自然が調和した札幌の魅力を生かし、GXに関する資金・人材・情報が集積するアジア・世界の金融センターの実現を目指しています。

そのため、洋上風力、蓄電池、水素など「8つのGXプロジェクト」を中心にGX関連産業の集積を推進しており、都心においても、大通東5・6丁目を水素モデル街区とし、令和7年(2025年)4月に道内初の大型車両にも対応可能な水素ステーションが供用開始されたほか、令和10年(2028年)3月までに水素エネルギー²⁷を身近な存在として実感できる集客交流施設を整備する予定です。

加えて、札幌は充実した都市基盤や研究機関の集積等の優れたビジネス環境を生かして、国内外から資金・投資家・情報を呼び込む拠点となることが期待されています。



図2.3.7 GXにより北海道・札幌が目指す姿
(出典: Team Sapporo-Hokkaidoホームページ)



図2.3.8 エア・ウォーター
水素ステーション札幌大通東

- ▶ 高次機能の更なる集積が必要(再掲)
- ▶ 投資を呼び込む都市の環境性・強靱性の更なる向上が必要

²⁶ 【金融・資産運用特区】金融・資産運用業にとって魅力的な環境を整備する観点から、特定の地域において国や地域が規制改革や運用面での取組等を重点的に実施するエリアの総称。なお、札幌市を含む北海道全域が、世界で1番ビジネスをしやすい環境を作ることを目的に大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度「国家戦略特区」に指定されている。

²⁷ 【水素エネルギー】水素と酸素を反応させることによって発生するエネルギー。水素は、酸素と結び付けることで発電したり、燃焼させて熱として利用することができる。その際、CO₂は排出されない。

■ 交通面での変化

札幌都心の自動車交通量は、全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)などによると、多くの箇所では減少傾向にあります。また、令和6年(2024年)4月からトラック事業における時間外労働の上限規制等が適用されたことに伴う、運ぶことができる荷物の量の減少や担い手不足などの懸念への対応が求められます。加えて、将来、北海道新幹線札幌延伸やバスターミナル、都心アクセス道路の整備が予定されていることや、燃料電池車両(FCV)²⁸等を用いた新たな公共交通システムの導入の検討を進めているなど、都心部の交通環境は大きく変化していくことが予想されます。

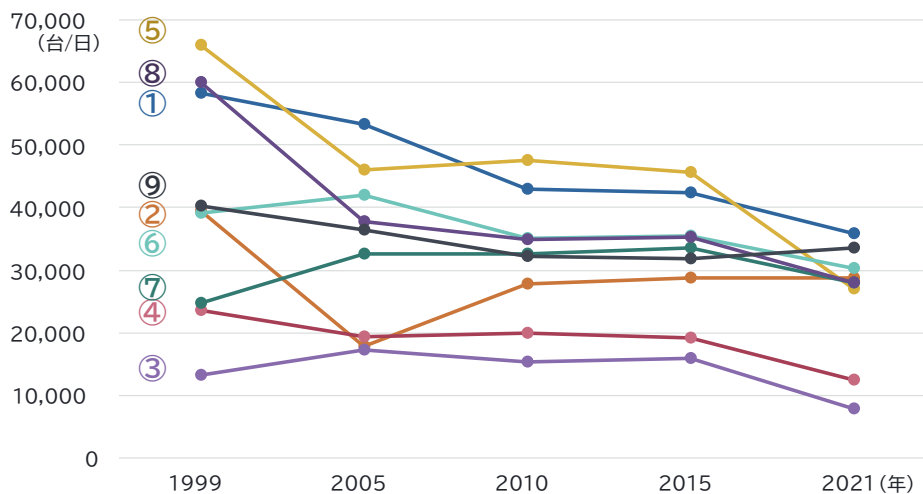
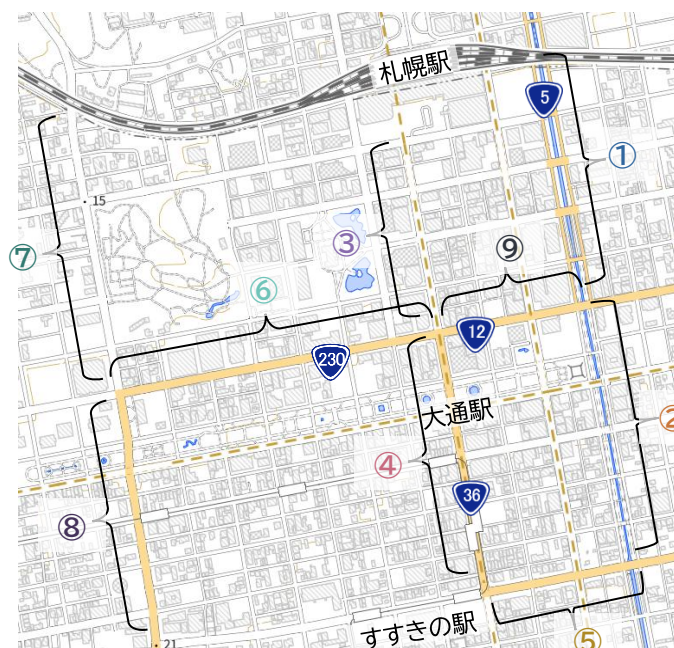


図2.3.9 都心部の自動車交通量の推移(出典:全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス))

- ▶ 社会経済を支える物流の効率化が必要
- ▶ 交通環境の大きな変化を見据えた対応が必要

²⁸ 【燃料電池車両(FCV)】水素と空気中の酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」を搭載し、そこで作られた電気を動力源としてモーターで走行する車両のこと。走行中に排出されるのは、水のみで二酸化炭素の排出はゼロ。

■ ウォーカブルシティの推進

国土交通省では、まちなかにウォーカブルな公共空間を創造することは新たな都市政策の重要課題であるとし、車中心から人中心のまちづくりへと転換する「居心地が良く歩きたくなるまち(ウォーカブルシティ)」づくりを推進しています。

札幌市もこれに賛同し「ウォーカブル推進都市」へ登録するとともに、令和7年度(2025年度)にはウォーカブル施策を発展させた新たな都市空間ビジョンとして「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン～いつでもどこでも誰もが心地よく、心も一緒に動くまち～」を策定し、車中心から人中心の都市空間への転換を目指しています。



図2.3.10 Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン 都市空間コンセプト

- ▶ 魅力的なストリートを増やし回遊性を高めることが必要
- ▶ パブリックスペースの更なる充実と柔軟な活用の促進が必要(再掲)

■ 公共空間の利活用にかかる法令及び補助制度

道路や公園などの公共空間の柔軟な利活用に向けて、国により法令の改正や新たな補助制度の導入が進められています。例えば、令和2年度(2020年度)に道路法が改正され、「歩行者利便増進道路²⁹制度」が創設されたことで道路の活用に関する規制が緩和されるとともに、「まちなかウォーカブル推進事業」や「官民連携まちなか再生推進事業」などの公共空間の将来像の検討や実現に向けた社会実験、公共空間の再整備などに活用できる補助事業が創設され、民間や自治体の取組への支援が拡充されています。

- ▶ 新たな制度・仕組みの積極的な活用が必要

²⁹ 【歩行者利便増進道路】「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すもので、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資することを目的とした道路。

■ 先行きが不透明で、予測が難しい時代

平成28年(2016年)に策定した「第2次都心まちづくり計画」以降、北海道胆振東部地震(平成30年(2018年))や新型コロナウイルスの感染拡大(令和元年(2019年)～)など、市民生活や市内経済活動に大きな影響を及ぼす出来事や、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の完成・開業の遅れ、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招致活動の停止、建設費の高騰など、まちづくりに係る大きな環境の変化がありました。

こうした負の側面があった一方、リモートワークをはじめとするワークスタイル・ライフスタイルの多様化やキャッシュレス決済、オンライン診療、行政の手続きのオンライン化などのDX(デジタルトランスフォーメーション)³⁰の進展など、利便性が大きく向上しました。

このように、様々な分野における技術革新の急速な進展など、今後もまちづくりを取り巻く環境や背景は予想をし得ない要因により大きく変化する可能性があります。

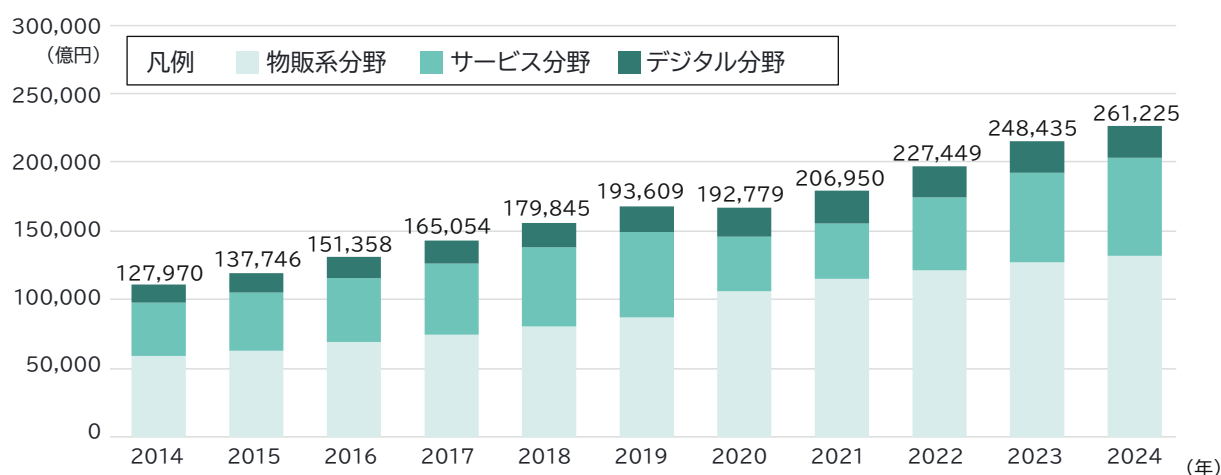


図2.3.11 電子商取引市場規模の推移(経済産業省)

▶ 確実な進捗管理と機動的な見直しを行うことが必要

³⁰ 【DX(デジタルトランスフォーメーション)】デジタル技術の活用により、ビジネスモデルの改変や市民生活の質の向上をはじめとした社会や経済、生活といったあらゆる面における大きな変革をもたらすこと。

2.4 都心まちづくりの課題(まとめ)

「2.2 都心まちづくりのこれまでの取組と市民・来街者意向」及び「2.3 社会・経済・環境の変化と札幌市のまちづくりの動向」から明らかになった課題を以下に整理します。これからも変化する環境に柔軟かつ機動的に対応し、次代につながる都心のまちづくりを着実に進めていきます。

