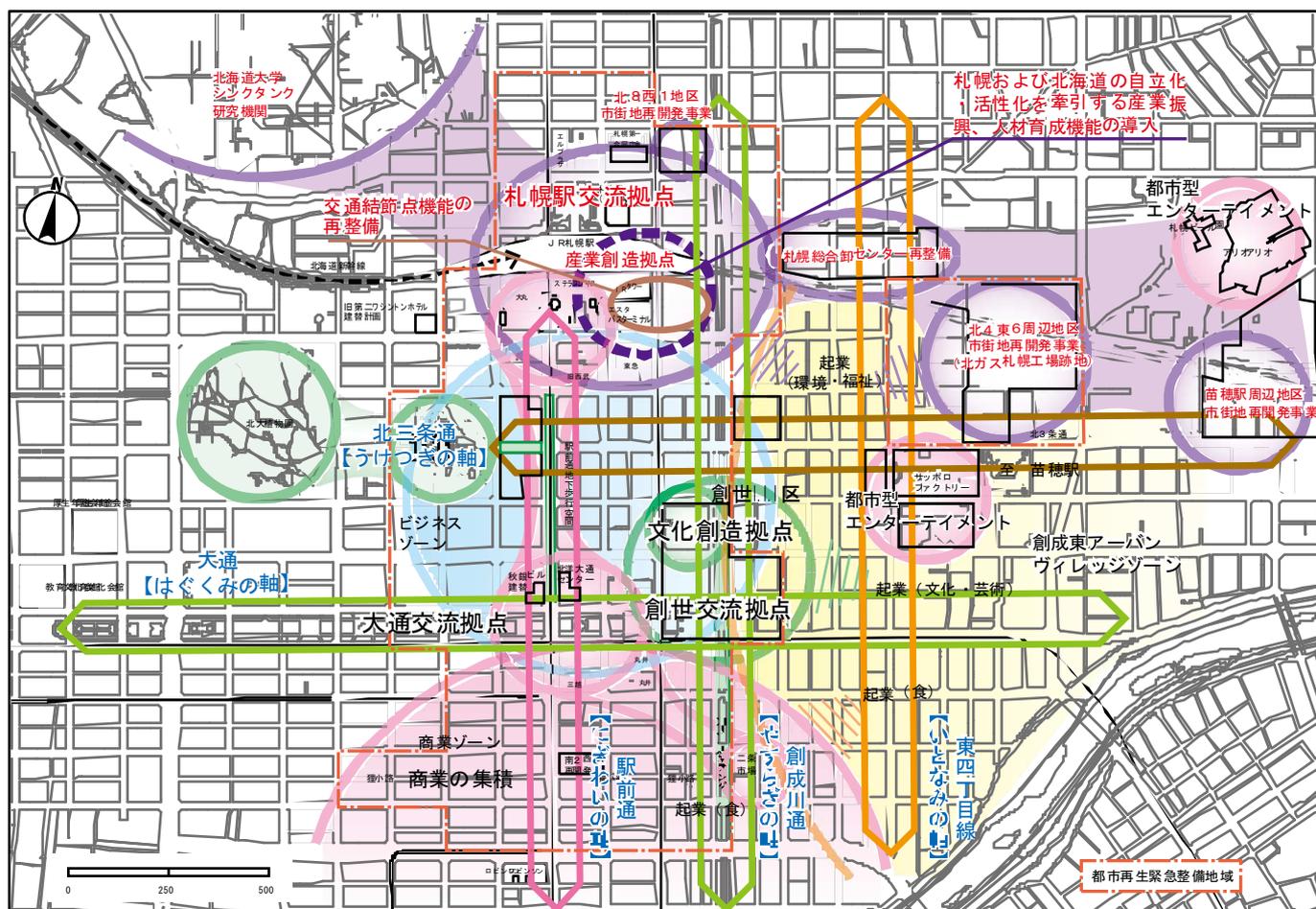


図 札幌駅交流拠点周辺の機能集積状況と開発動向からみる役割



(3) 『環境』“環境首都・札幌の実践空間の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【環境首都・札幌】

札幌市では、“地球環境問題への対応”を市政の最重要課題の一つと位置づけ、2008年には、世界に誇れる環境都市を目指す「環境首都・札幌」を宣言した。昨年度には「札幌市温暖化対策推進ビジョン」を策定し、温室効果ガス排出量を長期（2050年）で80%削減（1990年比）、中期（2020年）で25%削減を目標に取組を進めている。

さらに、「札幌市産業振興ビジョン（H23.1策定）」では、札幌市経済の成長をけん引する重点分野の一つに「環境」を位置づけ、木質バイオ燃料をはじめとしたバイオマスイエネギーの開発・製造や、雪冷熱エネルギー、寒冷地に適した冷暖房システムである地中熱ヒートポンプシステムの導入促進など、北海道・札幌市の強みを活かした新分野での環境関連産業の創出・促進を図ることとしている。

【現在の札幌都心部における取組】

札幌都心部においては、北海道熱供給公社及び札幌エネルギー供給公社により、126haにわたるエリアに地域熱供給が行われており、このほか、木質バイオマスや天然ガスの利用など、CO₂排出削減に向けた取組を実践している。

札幌駅交流拠点周辺では、中央エネルギーセンターをはじめとして4つのエネルギーセンター（三井ビル建替での整備予定も含め）が集積しており、駅北口には都心融雪槽利用地域冷暖房システム（融雪槽 4,000m³）が設置されているなど、既に低炭素都市づくりに向けた先進的な取組が行われているところである。

【みどりの基本計画】

環境面のもうひとつの重要な柱である“みどり”について、札幌市では「みどりの基本計画（H23.3策定）」により、都心を「環境首都・札幌」にふさわしい街並みにつくりあげるため、大通公園や創成川公園のほか札幌駅前通などの道路空間による軸と、公共施設による拠点的なみどりを主体に、民有地も活用したみどり豊かな景観づくりを行い、街並みのにぎわいやうるおいづくりを進めることとしている。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

札幌市が重要課題として位置付けている「地球環境保全」は、言うまでもなく、今や、全社会的に取組を進めるべき課題であり、札幌駅交流拠点のまちづくりを進めていくうえでも、十分に意識していくことが必要である。さらに、札幌駅交流拠点は札幌の玄関口であり、既に先進的な取組が実践されていることから、低炭素都市づくりのための取組を象徴的に表現し、国内外に向け「環境首都・札幌」をアピールしていくことが重要である。

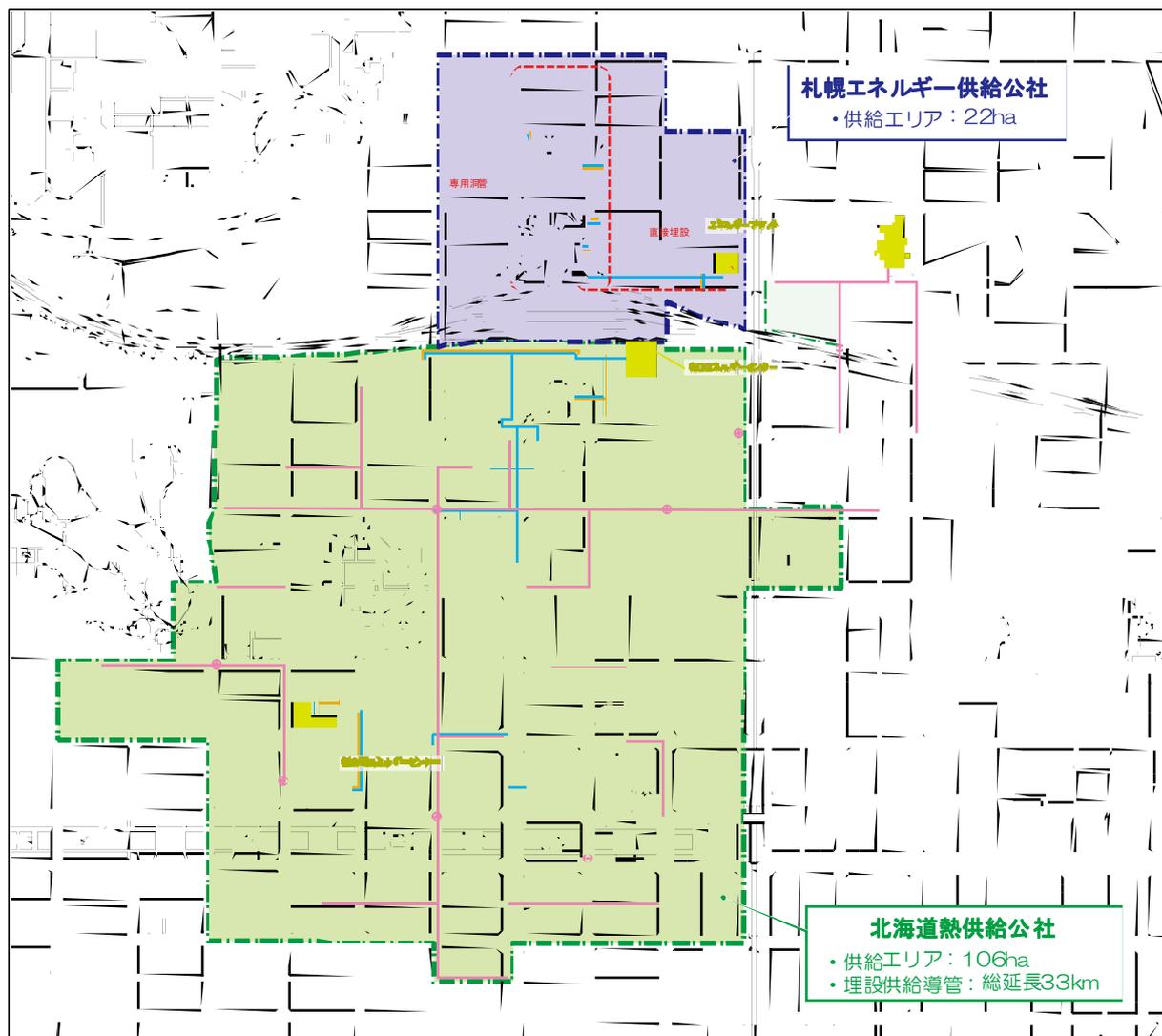


図 札幌都心部における熱供給エリア

2) 基本的な考え方

全社会的に取組を進めるべき「地球環境保全」は、札幌都心部のまちづくりを進めていくうえでも、必ず意識しなければならない課題である。そして、今や、環境問題に対する社会的責任が企業活動においても重要な位置を占めてきている中で、札幌が国内外からの投資を呼び込むためにも、その“玄関口”である札幌駅交流拠点の役割は極めて重要である。

折しも、札幌駅交流拠点周辺では、以前より地域熱供給など先進的な取組が進められてきており、より先進的な環境低負荷型のまちづくりを推進していくうえでのベースが整っているエリアである。

これらのことから、今後は、これまでの取組をベースとして、自然環境が充実している北海道・札幌の魅力を端的に表現するとともに、北海道の冷涼な気候を最大限に活かした環境技術の導入・アピールや太陽光などの再生可能エネルギーの積極的な活用など、札幌駅を降り立った人々が「環境首都・札幌」を実感できる、シンボリックな空間形成を目指していくことが必要である。

さらには、道内最大の交通結節点として、公共交通機関の利用促進を促す、札幌駅交流拠点への路面電車の延伸、自動車利用の適正化なども、同時に図っていくべきである。

以上のことから、“環境首都・札幌の実践空間の形成”に向けた取組として、次のような方針を設定する。

- ① 豊かなみどりを備えた拠点の創出
- ② 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開

3) 具体的な取組イメージ

① 豊かなみどりを備えた拠点の創出

みどりは、都市の景観や憩いといった面で重要な要素であるとともにCO₂の吸収源であり、都市気候を緩和する機能を通じて間接的に冷暖房等に起因するCO₂排出量を低減する効果がある。

今後の再整備が見込まれる街区においては、公開空地などによる緑の空間の確保や駅前広場等の公共空間における豊かな緑を備えた拠点の創出を図る。

また建物の屋上緑化や緑陰道路の整備など街路の性格に応じた緑化の推進を図る。

② 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開

「環境首都・札幌」のショーケースとして、環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開を図る。

- ・ 太陽光発電や、積雪寒冷地ならではの雪冷熱エネルギー、寒冷地に適した冷暖房システムである地中熱ヒートポンプなど、再生可能エネルギーの積極的な導入
- ・ 北海道が豊富に有する森林を活かした木質バイオ燃料等の地域熱供給プラントなどでの積極的な活用、利用拡大
- ・ 高密度・複合的土地利用展開によるエネルギー需要密度の向上やエネルギー需要の平準化
- ・ 地区単位でのグリーン電力の購入など、北海道の自然・再生可能エネルギー活用への貢献
- ・ 分散型エネルギー供給拠点の整備によるスマートエネルギーネットワークの形成・活用検討
- ・ 路面電車などの公共交通の利用促進、自動車利用の適正化

(4) 『交通』“北海道・札幌の玄関口としての「交通結節点」の形成”に向けた取組

1) 基本（現状）認識

【札幌都心部における交通施策の考え方】

札幌都心部の交通に関する考え方は、「都心まちづくり計画（H14）」の方向性を受けた、「都心交通計画（H16）」において“人や環境を重視し、都心の活性化を目指す”という計画理念が打ち出され、これを達成するために、公共交通を軸とした交通システムの充実、適正な自動車等の利用による交通の円滑化、道路空間の再配分による都心再生の具体化、といった方針が策定されている。

北海道・札幌の玄関口としての「交通結節点」の形成について検討するにあたっては、基本的にこの考え方を踏襲しつつ、札幌駅交流拠点周辺を取り巻く現実的な交通課題に対応していくことが必要である。

【札幌駅交流拠点の現状】

札幌駅交流拠点におけるJR及び地下鉄の乗車人員（平成20年度）は、JR札幌駅が8.6万人/日、地下鉄さっぽろ駅では南北線が6.1万人/日、東豊線で2.7万人/日となっている。

駅前広場は、平成10年に北口（約19,500㎡）、平成12年に南口（約19,000㎡）が整備されている。

北口広場は、ゆとりのある交通機能を持った「交通広場」として位置づけられ、バス、タクシーに加え、自家用発着場および地下駐車場を備え、主に自動車類によるアクセス機能を重視した機能配置となっている。

南口広場は、旅立ち、帰着としての空間、人々が出会い、滞留する空間として、人々の様々な生活が展開される「人の広場」と位置づけられており、交通機能に加え、人を中心としたオープンスペース確保に重点が置かれ、都心部の正面性を高める空間形成が図られている。



交通施設配置状況

▼札幌駅北口駅前広場



▼札幌駅南口駅前広場



【札幌駅北口】

- ・北口駅前広場 1998年（平成10年）4月供用開始、駅前広場総面積／約19,500㎡
- ・バス乗降場 … 1998年（平成10年）4月開業、5バス（待機10バス）
- ・タクシープール … 40台
- ・自家用乗降場 … 10台
- ・一般駐車場 … 北口地下駐車場、230台

【札幌駅南口】

- ・南口駅前広場 … 2000年（平成12年）3月供用開始、駅前広場総面積／約19,000㎡
- ・JR札幌駅 … 1880年（明治13年）11月開業、乗車人員8.6万人/日（H20年度）
- ・地下鉄 南北線 さっぽろ駅 … 1971年（昭和46年）12月開業、乗車人員6.1万人/日（H20年度）
- ・地下鉄 東豊線 さっぽろ駅 … 1988年（昭和63年）12月開業、乗車人員2.7万人/日（H20年度）
- ・バスターミナル … 都市計画決定（S51.5.18）、1978年（昭和53年）9月開業
19バス（発着1,779便/日）
- ・タクシープール…45台

【現状の交通課題・今後の対応】

札幌駅周辺は、市民・来街者・観光客・外国人など様々な人々が訪れる交通の要衝であることから、交通の混雑など以下に示す交通課題を抱えている。

【交通動線の輻輳】

- ・ 駅利用に関するバス、タクシーといった交通に加え、周辺の商業施設を利用する一般車両との交通動線の輻輳、さらにはこれら自動車類と歩行者との輻輳によって、常に混雑状況を呈している。

【路上駐車による交通阻害】

- ・ 荷さばき車両、タクシーの待ち行列、駐車場への入庫待ちといった車列が走行車線を狭め、円滑な交通の流れを阻害している。

【変則交差点によるタクシー処理】

- ・ 南口タクシープールは、変則交差点のため、タクシー専用の信号現示を設けなければならず、北5条手稲通の青時間比が低い。

【分かりづらい乗り換え動線】

- ・ JRや地下鉄からバスを利用する際、北口か南口か、バスターミナルか点在する路上バス停か、サイン不足などもあって分かりづらい。
- ・ 南口バスターミナルは、券売所・乗降場などが分かり難く、利便性等に課題がある。
- ・ 地下1階レベルでは、地下鉄東豊線への動線が分かりづらい。

このような状況に加え、新たな要素として、平成23年3月12日に、「札幌駅前通地下歩行空間」が開通し、札幌駅交流拠点と大通交流拠点とが地下歩道でつながった。

このことにより、札幌駅周辺と大通・すすきの周辺とに二極化していた都心商業圏が、四季を通じて安全で快適な歩行空間によって一体化されるとともに、沿道ビルとの地下接続や多様な空間活用により、人々が憩い楽しめる空間が創出されたことで、人の流れや動きが活性化し都心全体の歩行者交通量が増大しつつある。

さらに、路面電車事業の経営基盤の強化や、まちづくりへの活用を図るため、「都心地域」「創成川以東地域」「桑園地域」の3地域を対象に路面電車延伸の検討が進められており、路面電車の札幌駅乗り入れが想定される。

そして、北海道・札幌の活性化に不可欠である北海道新幹線の札幌駅乗り入れ実現に向けた取組や、自動車交通の都心アクセス強化などについての検討も進められており、将来に向けた札幌駅交流拠点のあり方として、これらを視野に入れた対応が求められる。