

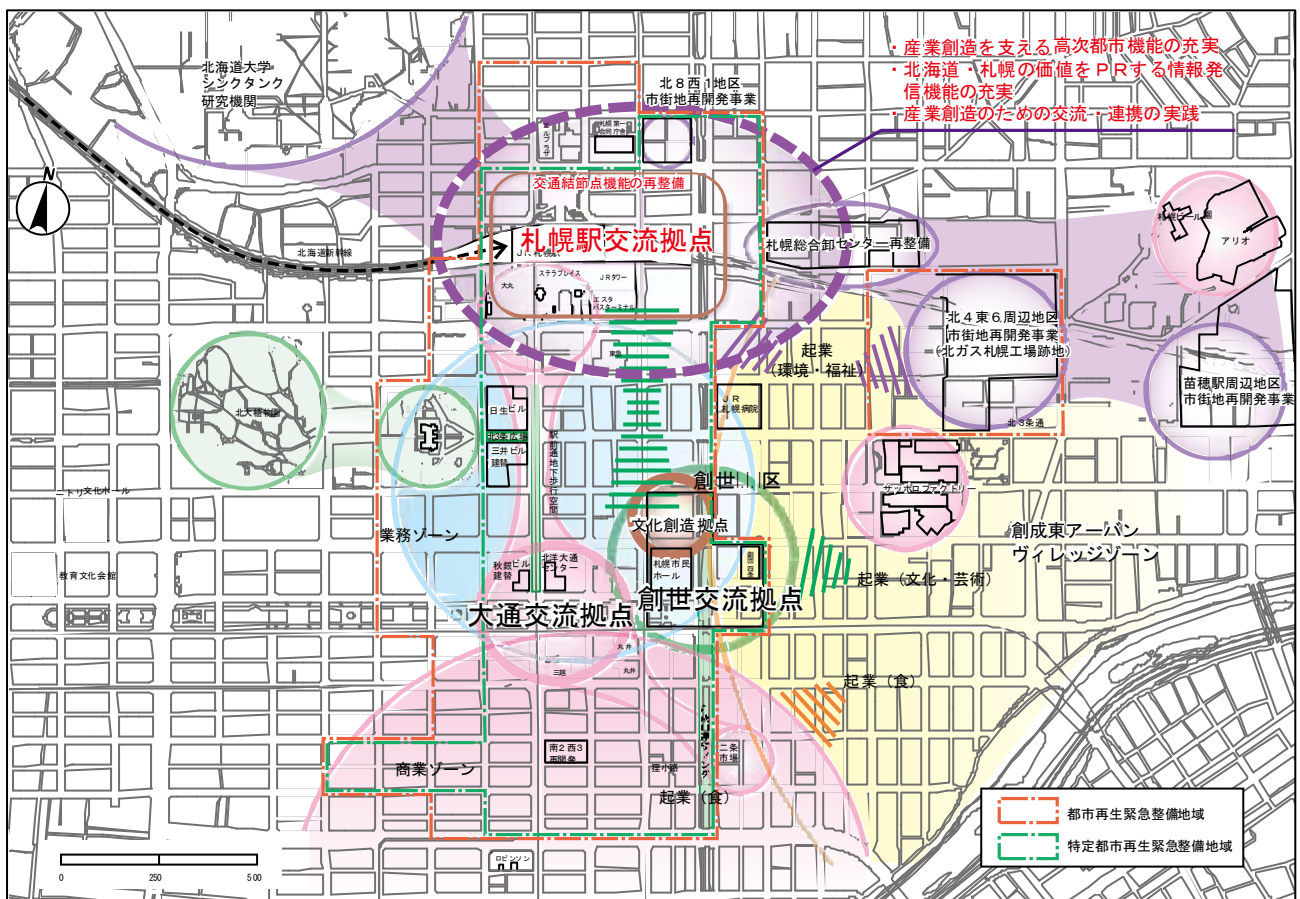
【今後北海道で成長が期待される分野の展開イメージ】

- 「環境首都・札幌」の実現を念頭に置き、**環境・エネルギー分野**では、例えば市内の企業が有する高い寒冷地技術を活かした新分野への進出や海外への販路拡大および、北4東6周辺地区の再開発等と連携した環境ソリューションビジネスなどの展開
- 食分野**では、例えば「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」と連携した高付加価値商品の開発・販売などの食ビジネスの展開
- 観光分野**では、例えば定山溪等の温泉地と連携したヘルスツーリズムなど、札幌のさまざまな資源を活用した新たな観光ビジネスの企画開発
- 健康分野**では、例えば国の新健康フロンティア戦略^{※7}を見据えた新たな健康産業の展開や、今後の更なる少子高齢化の進展を踏まえた都心居住を支える医療・健康・福祉ビジネス等の展開

※7：新健康フロンティア戦略の趣旨（新健康フロンティア賢人会議）

国民の健康寿命の延伸に向け、国民自らがそれぞれの立場等に応じ、予防を重視した健康づくりを行うことを国民運動として展開するとともに、家庭の役割の見直しや地域コミュニティの強化、技術と提供体制の両面からのイノベーションを通じて、病気を患った人、障害のある人及び年をとった人も持っている能力をフルに活用して充実した人生を送ることができるよう支援する。

図：札幌都心部における創造都市の展開



(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エネルギーの開発・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、この熱供給にあたっては、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（北2西4三井・郵政共同プロジェクト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。

また、このうち2つのエネルギーセンターでは熱源に加え電力供給も可能であり、今後、このような防災面でも優位性のある分散型エネルギー供給拠点の整備が順次進められる予定である。

【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、本交流拠点は札幌における人々の活動の起点であり、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。**

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、人々の活動起点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、本交流拠点周辺では、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、これまでの取組を下地として、**緑などの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。

また、こうした取組を本交流拠点の周辺にも波及させていくことで、都心全体が低炭素都市づくりを先導する場となることが望まれる。

例えば、今後、順次整備が進められる予定である、**先進的な省エネルギーシステム**と、東日本大震災によりその重要性が再認識された**防災機能をあわせ持つ、分散型エネルギー供給拠点を活用した、札幌の地域特性を踏まえたスマートエネルギーネットワーク^{※8}構築**や、公共交通機関の利用促進を促す**本交流拠点への路面電車の延伸**などが、具体的な取組として挙げられる。

これら官民連携の取組により、地球環境に優しく、防災性にも優れた、まちづくりの実現を目指していく。

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

※8：冬期間の暖房、給湯等に多くのエネルギーを必要とする札幌の地域特性から、熱エネルギーの効率化をベースに据え、分散型地域熱供給プラントのガス・コージェネレーション・システムにより製造される熱・電気を、熱供給ネットワークと系統電力ネットワークを活用して結びつけ、北海道の再生可能エネルギーをも取り込んだ次世代エネルギーシステムを構築

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。

また、北海道・札幌の自然をより感じさせる景観形成を図るためにも、みどりは重要な要素となる。

したがって、人々の活動の起点となる札幌駅南口広場を中心として、豊かなみどりを備えた拠点の創出を図っていく。

- 現在の南口広場（北5西3・北5西4街区）は、みどり、雪など北海道・札幌の自然をより感じさせる景観を形成。
- 今後、再整備が見込まれる街区では、公開空地などによる緑の空間を確保。
- 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を推進。

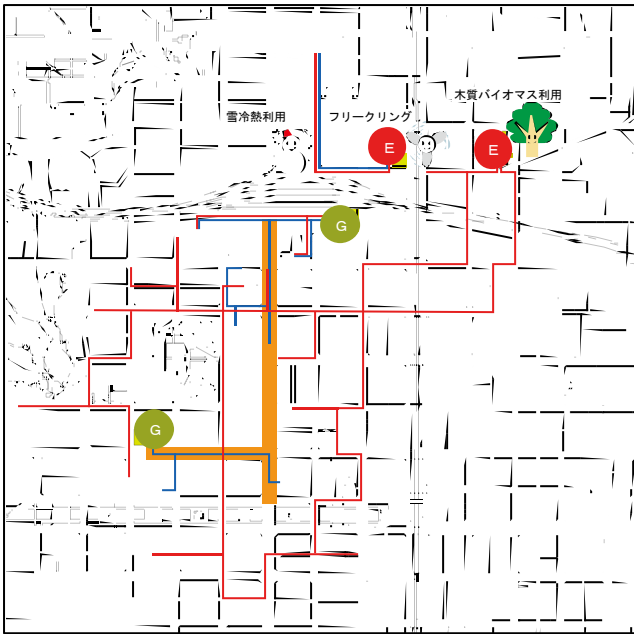
② 環境低負荷型のまちづくりの先駆的な展開

「環境首都・札幌」の顔・起点にふさわしい、低炭素都市づくりのショーケース・牽引役として、札幌市温暖化対策ビジョンに掲げる「2020(平成32年)に温室効果ガス排出量を25%削減(1990年比)」の実現に向け、環境低負荷型まちづくりの先駆的な展開を図る。

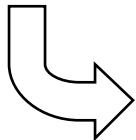
そして、その取組を都心全体に波及させていくとともに、広く国内外にPRする拠点形成を目指していく。

- 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を図る。
- 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、利用拡大を図る。
- 札幌駅前通地下歩行空間に設置した熱導管ピットの有効活用による、都心全体のエネルギーネットワークを構築する。
- 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・活用及び防災機能の向上を図る。
- エネルギーネットワーク周辺建物への地域熱供給の受給を促す施策展開を行う。
- 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貢献する。
- 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を図る。
- 路面電車などの公共交通の利用促進を図る。
- CO₂排出量の「見える化」を推進する。

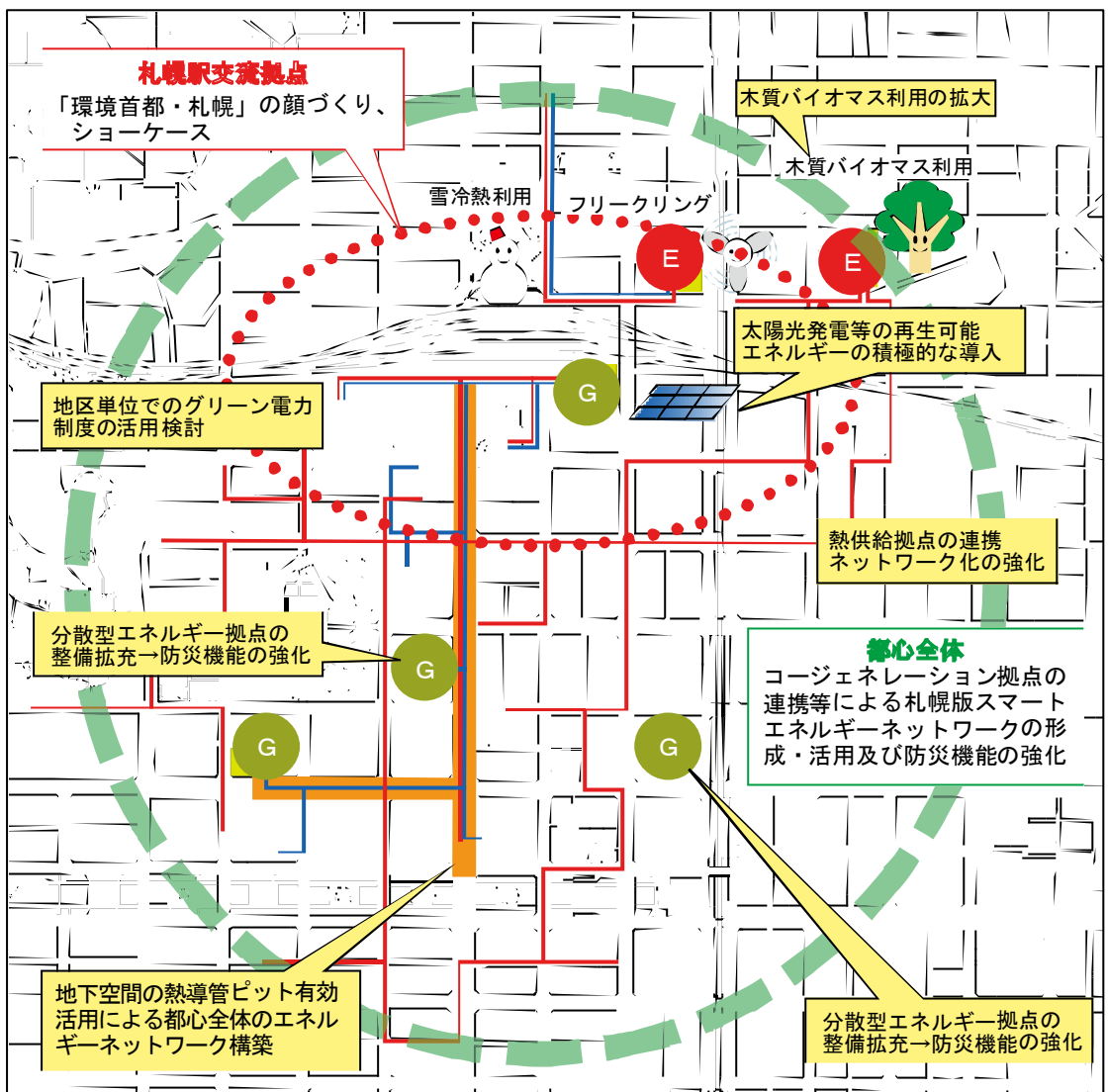
図：現状のエネルギーネットワーク



| 凡 例 | |
|---|------------------------|
|  | エネルギー供給拠点 |
|  | エネルギー供給拠点 (ガスコージェネ) |
|  | 冷水管 |
|  | 高温水・温水管 |



図：エネルギーネットワークの展開イメージ



(4) 『交通』“北日本の一大交通拠点の形成”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。

また、「札幌市総合交通計画（H24.1）」では、基本方針のひとつに“道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える”を掲げ、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出するとともに、全道各地からの都心部への速達性の向上を図ることで、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援することとしている。

【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21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5.9万人/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。

図：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（H21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5.9万人/日（H21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（H21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】

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り、ここに集中する交通モード・交通量から、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。

◆路上駐停車による交通障害

・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障害している。

◆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ないが、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。

【札幌駅交流拠点が果たすべき役割】

現在、路面電車事業のまちづくりへの活用等を図るため、「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、近い将来、路面電車の札幌駅乗り入れが見込まれる。

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や、自動車交通の都心アクセス機能強化などについての検討も進められている。

道内最大の交通結節点である札幌駅交流拠点では、こうした新たな交通機能を受け止め、東北地域との連携・交流の促進や、その活力を札幌・道内全体に展開させていくなど、その整備効果を最大限に活かしながら、人を中心とした交通結節点機能の強化を図り、北日本の一大交通拠点として、その存在価値を高めていくことが必要である。

図：地下通路ネットワーク現況



図：札幌駅周辺交通課題

