

戦略の設定

地球規模での温暖化の進行や東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所の事故を踏まえ、今後、低炭素社会と脱原発依存社会¹⁵³を実現し、先人たちが築いてきた財産を未来に引き継いでいくためには、環境負荷の少ない低炭素型の都市構造¹⁵⁴を形成していくことが大切です。また、新たな技術などを取り入れたエネルギー政策をまちづくりの中心に位置付け、エネルギー転換や効率的なエネルギー利用を進めていくことが、エネルギーの大消費地である札幌にとってますます重要になります。そこで、「低炭素社会・エネルギー転換」のテーマでは、2つの創造戦略を掲げます。

創造戦略 7

低炭素都市創造戦略

～環境負荷の少ない都市の形成～

創造戦略 8

次世代型エネルギー創造戦略

～エネルギー効率と安定性の向上～

¹⁵³ 【脱原発依存社会】ここでは、再生可能エネルギーの普及促進や省エネルギーの取組の推進などにより、原子力発電がなくても暮らしていけるようになった社会をいう。

¹⁵⁴ 【都市構造】ここでは、自然環境や鉄道・道路・上下水道・公園・緑地・学校や区役所等の建築物など、都市を構成する基盤となる構造物などで構成されるもので、地理的な条件などを踏まえながら、どこか自然環境を保全するか、道路や公園などをどのように配置するか、土地の利用形態やそこに建つ建物の密度（ボリューム）などを市街地の中にどう設定するか、といった都市の構造をいう。

10年後の目指すべき姿

地下鉄駅などの交通結節点¹⁵⁵を核に都市機能が集約しており、買い物や通院など日常生活に利用する公共交通の利便性も確保されることで、自家用車等での移動による温室効果ガス¹⁵⁶の排出量が抑制される、環境に優しい交通体系が確立した持続可能な集約型の都市が構築されています。さらに、豊かな自然と調和することで、都市を取り囲む自然の恩恵も享受できるみどり豊かで環境負荷¹⁵⁷の少ない都市が形成されています。

パラダイム
シフト

実現するために変わります！

環境に優しいコンパクトな都市の構築

- ◆環境負荷の少ない都心のまちづくりの推進
- ◆地下鉄駅周辺などへの生活関連機能の導入支援



7-① 持続可能な集約型の都市への再構築

現状分析と施策の方向性～SWOT分析より～（138ページ参照）

高齢化の進行により、自家用車を利用できない市民の増加が見込まれます。

また、地球環境問題に対する関心が高まる中で、これまで計画的に整備してきた公共交通ネットワークを生かし、二酸化炭素の排出をできるだけ抑えていくことが重要になっています。

このためには、地下鉄駅周辺などに都市機能を集積する、集約型の都市への再構築を進めることが必要です。

将来的な人口規模、年齢構成などを見据えながら、エネルギー効率の良い集約型の低炭素都市への再構築を進めます。そのため、地下鉄などの公共交通体系を基軸とした土地利用の高度化を図るとともに、都心や地下鉄駅などの交通結節点を核に都市機能の集積を促進していくことにより、都市活動による環境負荷を低減します。

¹⁵⁵ 【交通結節点】 複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。

¹⁵⁶ 【温室効果ガス】 地表面から宇宙空間に放出される熱の一部を吸収し、大気温の上昇を引き起こすガス。主なものに CO₂、フロン、メタンなどがある。

¹⁵⁷ 【環境負荷】 人の活動により自然環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となるおそれのあるものをいう。

||||||| 主な取組 |||||

低炭素都市への再構築を進めます。

計画的な二酸化炭素の排出抑制

●都市計画マスタープラン¹⁵⁸の見直し

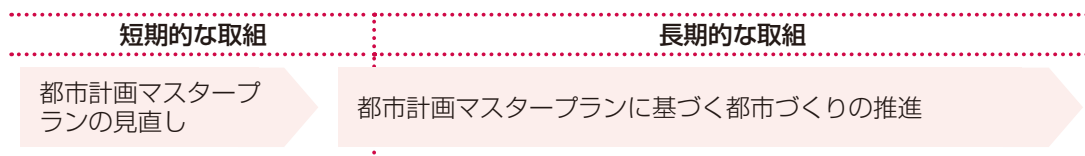
都市活動による環境負荷の低減や効率的なエネルギー利用を進める都市構造への転換を図るため、札幌の都市計画の基本的な考え方を示した都市づくりの指針となる札幌市都市計画マスタープランを見直します。

●低炭素まちづくり計画の策定検討

低炭素型のまちづくりを推進するため、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく低炭素まちづくり計画の策定に向けた検討を進めます。



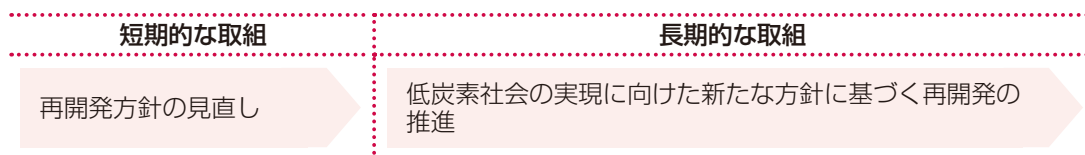
〔ロードマップ〕



再開発などの推進

低炭素型のまちづくりを推進するため、集約型の都市への再構築に向けて都市再開発方針を見直すとともに、新たな方針に基づく再開発などを推進します。

〔ロードマップ〕



都心や地下鉄駅周辺などに都市機能の集積を促進します。

都心の利便性を高めるまちづくりの推進

●都心まちづくり計画の見直し

集約型の都市への再構築を進めるとともに、環境首都・札幌を象徴する環境低負荷型の都心を構築するために、将来の社会経済情勢の変



¹⁵⁸ 【都市計画マスタープラン】 これからの札幌の都市づくりの指針として、目指すべき都市の将来像と、その実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理した計画で、平成4年の都市計画法改正により規定された市町村の都市計画に関する基本的な方針のこと。

化を見据えて、都心まちづくり計画の見直しを行います。

● 重点的なまちづくりの推進

都心への機能集積や利便性の向上を図るため、交流拠点（札幌駅、大通、創世）の整備や創成川以東地区のまちづくりを重点的に推進します。

〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
創世交流拠点の再開発事業の検討・調整	市民交流複合施設の供用開始、地下歩道の整備、コージェネレーションシステムの導入・ネットワーク化検討

地下鉄駅周辺などでの重点的な取組の推進

交通結節点への機能集積等による低炭素型の都市への再構築を進めるため、新さっぽろ駅周辺、真駒内駅周辺、篠路駅周辺、苗穂駅周辺といった、地下鉄駅周辺などでの重点的な取組を推進します。また、地下鉄白石駅では、直結する区役所を中心とした街区の整備を進めます。



さらには、これら以外の地下鉄駅周辺等に、区役所など公共施設の重点的配置を進めるとともに、生活関連機能の導入などへの支援を行います。

〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
新さっぽろ駅周辺まちづくり計画策定	低炭素まちづくりの推進、歩行者ネットワークの充実
拠点機能強化支援策の枠組みや制度の検討	地下鉄駅周辺への都市機能の集積の推進、公共施設の重点的配置

成果指標

指標選定の考え方	指 標	現状値	目標値
都心と地域交流拠点の機能集積状況を示す指標	都心の区域内実容積率 ¹⁵⁹	219% (平成 23 年度)	250% (平成 34 年度)
	地域交流拠点 ¹⁶⁰ の区域内実容積率	93% (平成 23 年度)	105% (平成 34 年度)

¹⁵⁹ 【区域内実容積率】 ここでは、対象区域内の建物の延べ床面積の合計に対する対象区域の面積の割合をいう。

¹⁶⁰ 【地域交流拠点】 この戦略編の第2章「戦略を支える都市空間」で設定。交通結節点である主要な地下鉄・JR駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える主要な拠点としての役割を担う地域や、区役所を中心に生活利便機能が集積するなど、区の拠点としての役割を担う地域。

7-② 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立

現状分析と施策の方向性～SWOT分析より～（138 ページ参照）

札幌市では、自家用車などの運輸部門¹⁶¹からの二酸化炭素の排出割合が高いことに加え、公共交通の利用率の低下が見込まれています。

そのような中、都市活動による二酸化炭素の排出量を抑制し、持続可能な都市を構築していくためには、市民・来訪者の多様な活動を支える、公共交通を中心とした環境に優しい交通体系の確立が必要です。



持続可能な都市を支える交通体系を実現するため、地下鉄や路線バスなど公共交通の利用促進を図るとともに、地域の特性に応じた効率的で使いやすい地域公共交通体系を確立していきます。また、路面電車の積極的な活用を図るとともに、都心や地下鉄駅周辺における歩行空間ネットワークの充実、自転車利用環境の改善などにより、市民・来訪者の移動の快適性や交通環境の向上を図ります。

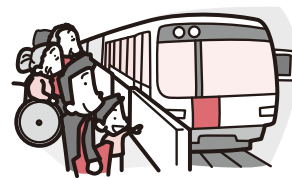
||||||| 主な取組 |||||

公共交通の利用促進を図ります。

重層的な取組による公共交通の利用促進

●利便性向上などによる公共交通の利用促進

持続可能な公共交通体系を維持していくため、再開発を活用したバリアフリー化の促進等により、駅周辺施設などの利便性の向上や、地下鉄駅構内の未利用空間を活用したにぎわいや交流の場の創出などにより、公共交通の利用を促進します。

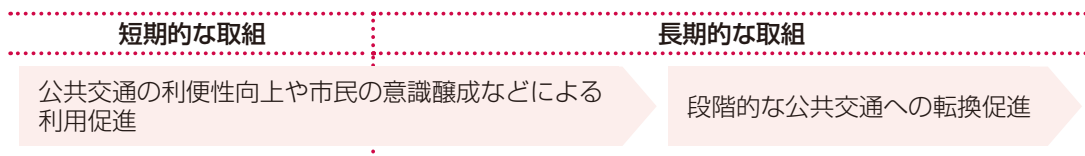


●公共交通に対する市民の意識醸成

自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、学校や地域などで、公共交通について学ぶ機会を設けることなどにより、「自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える」という市民の意識醸成を図ります。

●地下鉄駅周辺などでの重点的な取組の推進（再掲 71 ページ）

〔ロードマップ〕

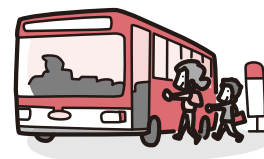


¹⁶¹ 【運輸部門】 エネルギー消費量や温室効果ガス排出量のうち、自動車、航空、船舶、鉄道などの利用によるものを示す際に使用する表現。

使いやすい地域公共交通体系を確立します。

生活交通の確保やバスの利便性向上

自家用車への過度な依存を避けながら、地域での生活が維持できるよう、地域の需要に応じた路線バスルートの見直し等の運行の最適化を図る取組や、多様な主体と連携した生活交通を確保する取組などを推進します。また、ノンステップバスの導入支援などによるバスの利便性向上を図ります。



〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
地域との協働による生活交通の在り方の検討	必要に応じたルートの見直しも含めた生活交通の確保

都心や地下鉄駅周辺の移動の快適性や交通環境の向上を図ります。

路面電車の延伸の検討や沿線の魅力づくりの推進

●ループ化の整備と延伸の検討

二酸化炭素の排出が少なく、環境に配慮した公共交通機関のシンボルでもある路面電車の更なる活用を図るため、現路線のループ化により利便性を向上させるとともに、3地域（都心・創成川以東・桑園）への延伸を検討します。



●利便性と沿線の魅力の向上

路面電車の利便性を高め、利用を促進していくため、観光情報や沿線地域のイベント情報などを電停から発信するシステムの導入や、バリアフリー化を推進します。また、路面電車沿線の魅力の向上を図るため、地域と協力しながら、沿線の魅力づくり指針を作成し、景観まちづくり¹⁶²を推進します。

〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
路面電車のループ化整備、沿線の魅力向上の取組	沿線の魅力向上の取組（沿道のにぎわい創出、再開発の実施）
路面電車の3地域への延伸検討	延伸に向けた計画策定など

¹⁶² 【景観まちづくり】ここでは、良好な景観の形成に関する様々な取組を通して進めるまちづくりをいう。

地下歩行ネットワークへの接続や歩行空間の整備促進

快適な歩行空間の創出により環境負荷の少ないまちづくりを進めるため、再開発や沿道ビルの建て替えなどの機会を捉えて、地下歩行ネットワークへの接続や、空中歩廊、民有地におけるオープンスペース¹⁶³の整備などを促進します。

また、都心での歩行者の利便性を高めるために、まちづくりと連携した地下歩行ネットワークの拡大を検討します。



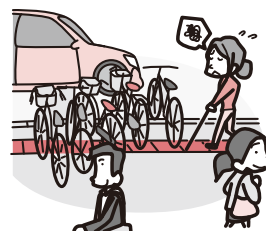
〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
地下歩行ネットワークへの接続の促進	沿道ビルの地下歩行ネットワークへの接続
拡大整備可能箇所の検討	拡大整備可能箇所への整備の推進

総合的な自転車利用環境の改善

●総合的な駐輪対策の推進

都心や駅周辺の都市景観を改善するとともに、歩行者の移動環境を向上させるため、再開発等による民間敷地への駐輪場の拡大や公共駐輪場の整備、駐輪場附置義務条例の見直し、自転車等放置禁止区域の拡大など、総合的な駐輪対策を推進します。



●安全な自転車利用に向けた取組の推進

安全な自転車利用を促進するため、自転車利用者に対するルール・マナーの周知・啓発に加え、自動車ドライバーに対しても自転車の車道走行に配慮する意識啓発を行うとともに、自転車走行空間の明確化に向けた取組を推進します。

〔ロードマップ〕

短期的な取組	長期的な取組
駐輪台数の確保や禁止区域の拡大などの検討	駐輪台数の確保と条例の見直し、禁止区域の拡大、利用環境の改善などの実施

¹⁶³ 【オープンスペース】ここでは、公園、広場、河川、農地、建築物の敷地内の空地など、建築物などによって覆われていない空間をいう。

成果指標

指標選定の考え方	指 標	現状値	目標値
公共交通の質的充実度を示す指標	公共交通に対する満足度	74.7% (平成 24 年度)	90% (平成 34 年度)
公共交通の利用度を示す指標【再掲 25 ページ】	公共交通の利用者数	108 万人／日 (平成 24 年度)	110 万人／日 (平成 34 年度)

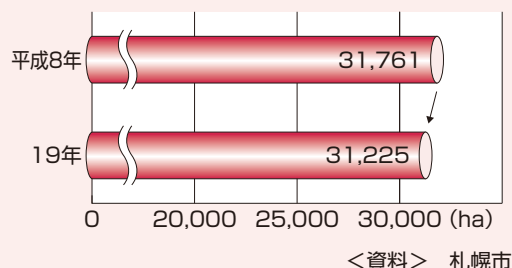
7-③ 自然との共生とみどり豊かな都市づくりの推進

現状分析と施策の方向性～SWOT 分析より～（138 ページ参照）

自然と共生したライフスタイルは札幌の魅力である一方で、自然環境を象徴するみどりの総量は、開発などを要因として減少傾向にあり、また、札幌市の市街化区域の緑被率¹⁶⁴は、政令指定都市の平均を下回っています。

こうした中、札幌の魅力を維持・向上し、環境負荷を低減していくためには、自然環境の保全を図るとともに、都市を取り囲む豊かな自然と共生する、みどり豊かな都市づくりが必要です。

図 1-8 緑被面積



都市を取り囲む自然の恩恵を享受できる札幌らしい豊かな都市環境と景観を次世代に引き継ぐために、生物多様性¹⁶⁵や森林などの自然環境の保全、みどりの創出とネットワーク化を推進します。また、市街化調整区域¹⁶⁶については、自然環境の保全を前提としつつ、その特質を生かした土地利用の在り方の検討を進めます。

¹⁶⁴ 【緑被率】一定の広がり地域で、樹林・草地、農地、園地などの緑で覆われる土地の面積割合で自然度を表す指標の一つ。

¹⁶⁵ 【生物多様性】地球上の多種多様な生き物全てがそれぞれ支え合い、つながり合いながら生きている状態を表した概念であり、生態系・種・遺伝子の3つの多様性からなるもの。

¹⁶⁶ 【市街化調整区域】都市計画法（第7条）により、都市計画に定める区域区分の一つであり、無秩序な市街化を防止するために、市街化を抑制すべき区域をいう。

||||||| 主な取組 |||||

生物多様性の保全を推進します。

生物多様性の理解を深める機会や場の創出と調査の実施

●生物多様性に関する普及啓発の推進

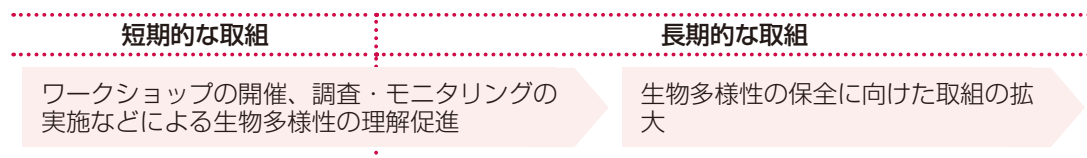
自然との共生に配慮した低炭素社会の実現に向けて、生物多様性に対する意識を醸成するため、ワークショップの開催などにより、生物多様性に関する普及啓発を推進するとともに、円山動物園における学習機能の強化を図ります。

●調査・モニタリング¹⁶⁷の実施

生物多様性に関する科学的知見やデータの充実を図るため、生物生息状況を把握するための調査・モニタリングを実施します。



〔ロードマップ〕



みどりの創出とネットワーク化を推進します。

みどり豊かなオープンスペースの創出とネットワーク化

●民有地への緑化の促進

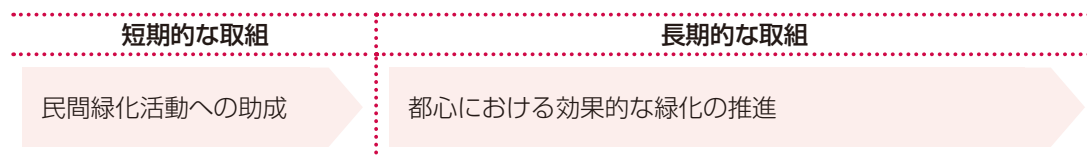
都心や地下鉄駅周辺の良好な生活環境や街並みの創出と低炭素型のまちづくりの実現に寄与するため、再開発や緩和型土地利用計画制度の運用、緑化活動への助成などにより、民有地における緑化を促進します。



●都心のオープンスペースの創出

都心におけるみどり環境を向上させ、更に魅力を高めていくため、花やみどりを主体とした潤いのある景観づくりに取り組むとともに、新たなオープンスペースの創出を図ります。

〔ロードマップ〕



¹⁶⁷ 【モニタリング】 監視、あるいは観察すること。

公園の機能再編や子どもの遊び場づくりの推進

●公園の機能再編・再整備などの推進

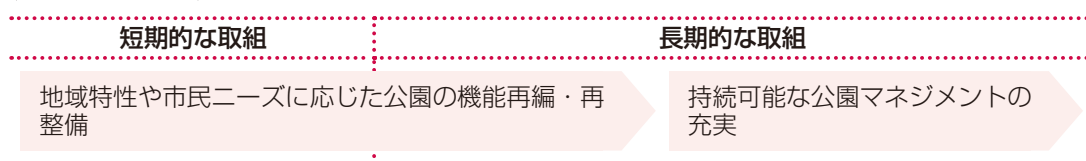
市民の日常的な公園の利用を促進し、健康増進やコミュニティの活性化を一層図るため、都心周辺部などの既成市街地¹⁶⁸における公園整備や、地域特性・市民ニーズに応じた公園の機能再編・再整備に取り組み、持続可能な公園マネジメントを進めます。



●子どもの主体性を育む遊び場づくりの推進

子どもの自主性、創造性、協調性を育むために、子どもを見守るボランティアの養成などを通じて、既存の公園や公共空間などを活用しながら子どもが自由に遊べる場(プレーパークなど)の拡充を図ります。

〔ロードマップ〕



森林の保全や市街化調整区域の特質を生かした土地利用を進めます。

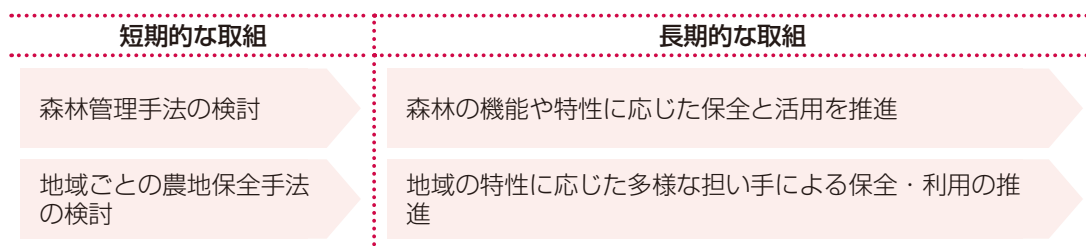
森林管理や農地保全の推進

二酸化炭素の吸収源や水源の涵養といった、森林機能を保全するために、天然・人工林の区分に応じた森林管理手法を検討・実施します。

また、農作物の生産のほか、良好な景観形成、健康づくり、レクリエーションの場など、多面的機能を持つ農地を保全し、その機能を生かしていくため、地域の特性に応じた多様な担い手による取組を推進します。



〔ロードマップ〕



成果指標

指標選定の考え方	指 標	現状値	目標値
市民の生物多様性の理解度を示す指標	生物多様性の理解度	33.1% (平成 23 年度)	70% (平成 34 年度)
札幌市のみどりの豊かさを示す指標	保全されているみどりの面積	21,422 ha (平成 24 年度)	21,800 ha (平成 34 年度)

¹⁶⁸ 【既成市街地】ここでは、都心の周辺部など、古くから開けている市街地をいう。