

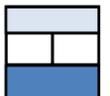
まちづくり戦略ビジョン審議会

第1回 都市構造部会

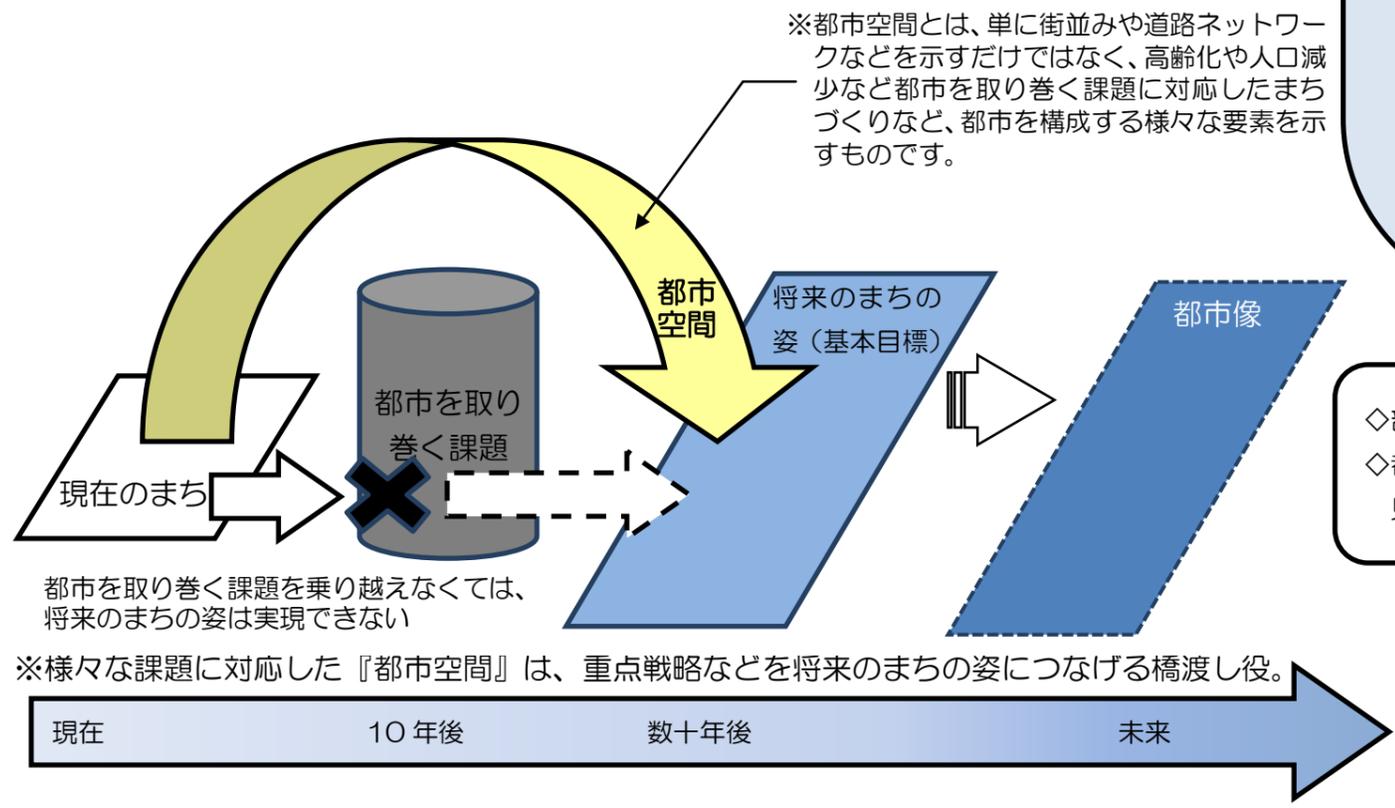
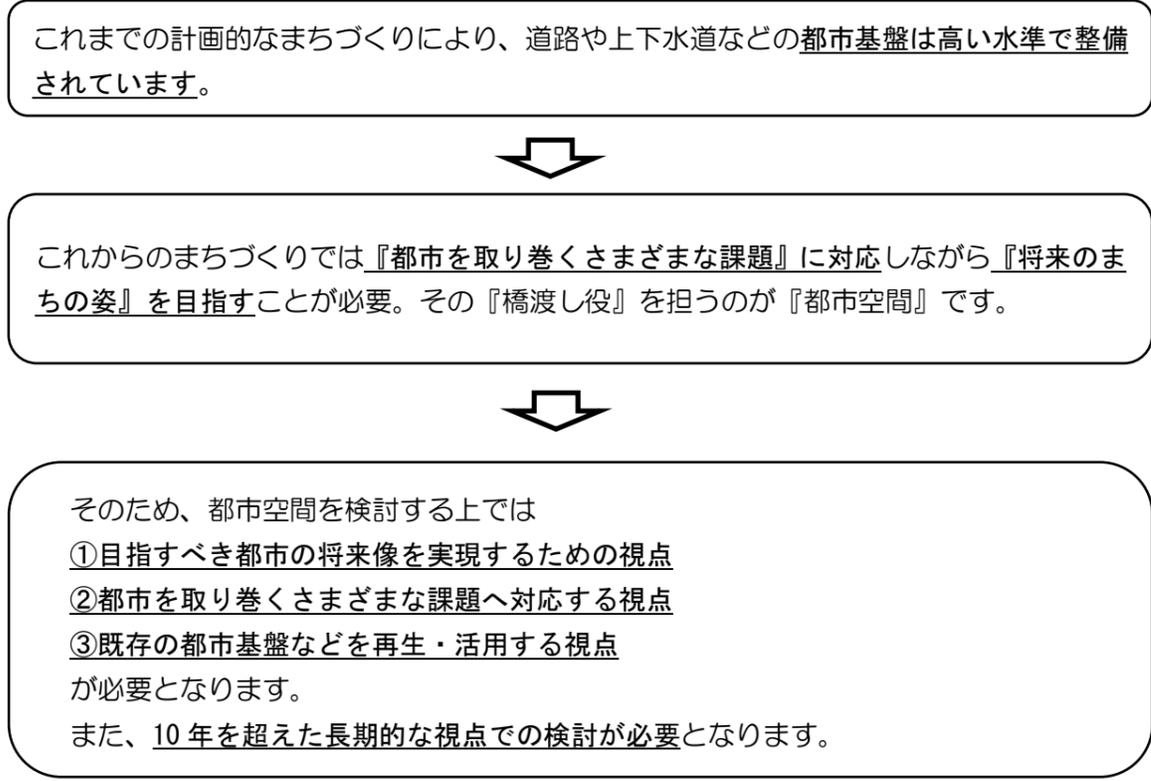
- 1 札幌市の都市づくりの理念・原則と基本目標
- 2 第7章「(仮)将来の都市空間像」の役割と必要な視点
- 3 都市構造部会に関連する主な部門別計画
- 4 まちづくり戦略ビジョンと都市計画マスタープランの役割分担
- 5 これまでの札幌市の取り組み
- 6 論点の洗い出し

平成 24 年(2012 年)1 月 19 日

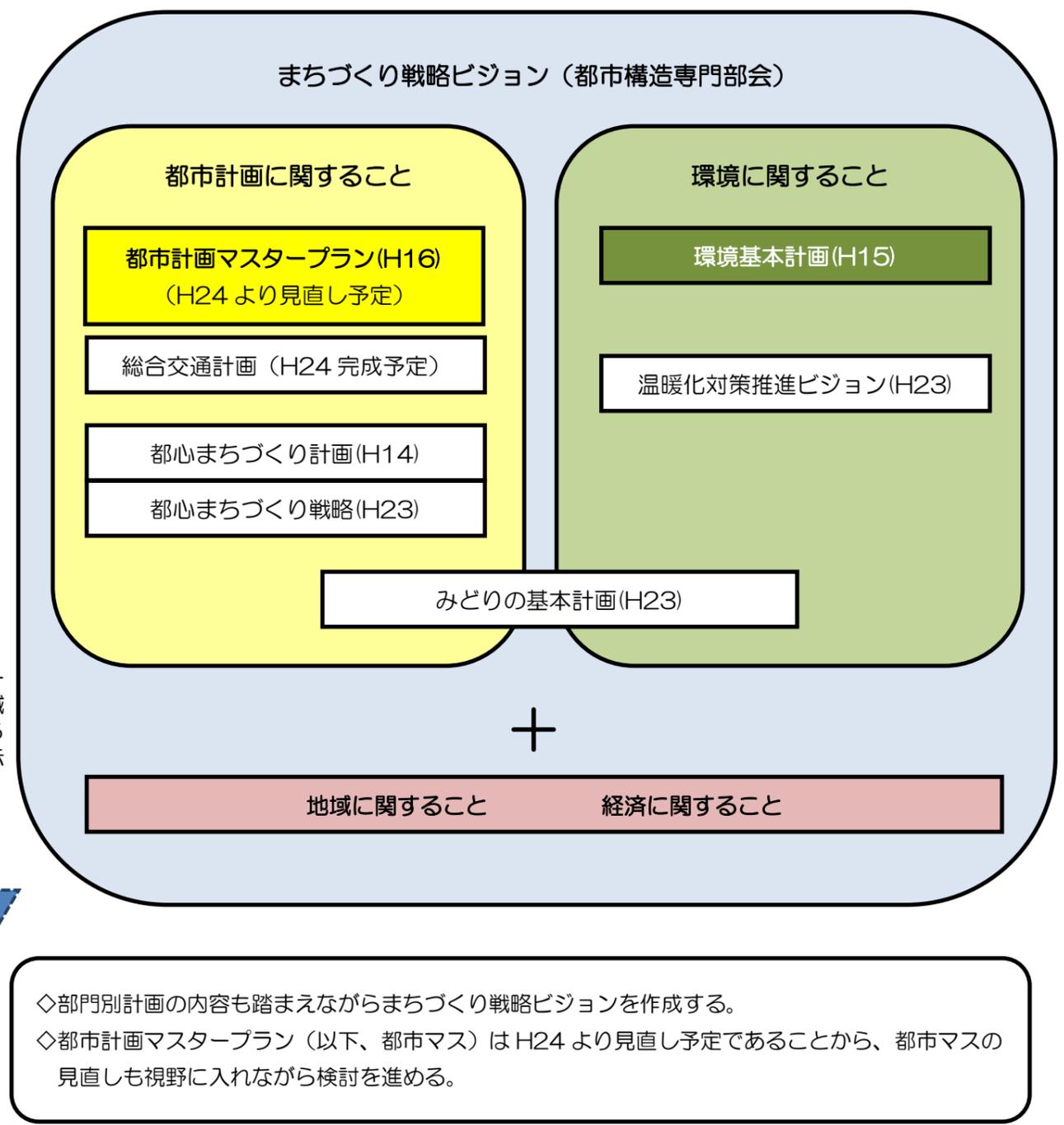
札幌市 市長政策室 政策企画部



2 第 7 章「(仮) 将来の都市空間※」の役割と必要な視点



3 都市構造部会に関連する主な部門別計画



4 まちづくり戦略ビジョンと都市計画マスタープランの役割分担

【現状：4次長総と都市計画マスタープラン（以下、都市マス）】

- ◇4次長総では個別の拠点の目標を示すなど、都市マスとの記載内容の重複が見られる。
- ◇上位計画で詳細な内容を記載しすぎると、都市マスの記載内容が制限される。

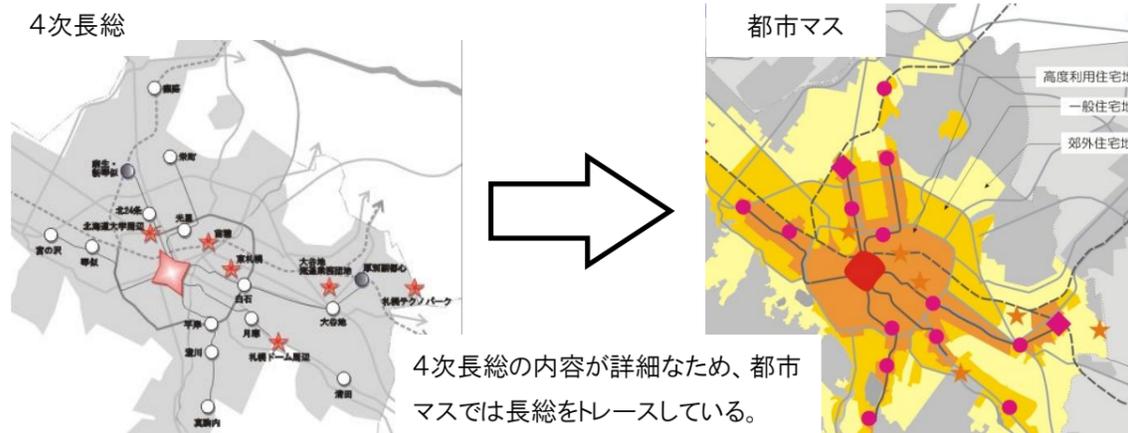


【今後：戦略ビジョン（第7章）と都市マス】

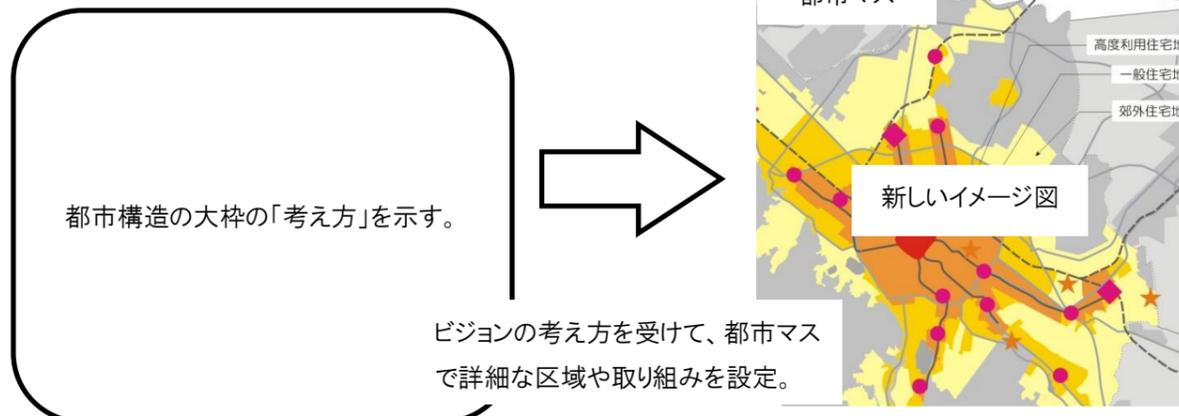
- ◇ビジョンと都市マスの『役割分担』を明確にする。
- ◇ビジョンでは都市構造の大枠の「考え方」を示し、都市マスではビジョンの『考え方』を受けて、具体的な取り組みや区域の設定などを行う。

まちづくり戦略ビジョン	都市マス
都市構造の大枠の『考え方』を示す	ビジョンの『考え方』を受けて、具体的な取り組みや区域の設定などを行う。

これまでの4次長総と都市マス



これからのビジョンと都市マス



5 これまでの札幌市の取り組み

(1) 温暖化対策推進ビジョン

ア 札幌市の掲げる温室効果ガス排出量の削減目標

- 長期目標
2050年（平成62年）に温室効果ガス排出量を80%削減する
- 中期目標
2020年（平成32年）に温室効果ガス排出量を25%削減する。

イ 温室効果ガス削減のための10のアクションによるシナリオ展開

アクションシナリオ	2020年までの-CO ² の削減量
1. 北国基準の省エネルギー住宅の普及に向けた展開	【約29万t-CO ² の削減】
2. 高効率給湯・暖房機器の普及に向けた展開	【約108万t-CO ² の削減】
3. 次世代自動車や公共交通機関等の利用拡大に向けた展開	【約58万t-CO ² の削減】
4. エコライフの定着・拡大に向けた展開	【約58万t-CO ² の削減】
5. 事業活動によるCO ₂ 削減に向けた展開	【約45万t-CO ² の削減】
6. 太陽光発電設備の導入拡大に向けた展開	【約9万t-CO ² の削減】
7. 木質バイオ燃料の導入・利用拡大に向けた展開	【約13万t-CO ² の削減】
8. 再生可能エネルギー等の利用拡大に向けた展開	【約5万t-CO ² の削減】
9. ごみ減量・リサイクルの定着・拡大に向けた展開	【約6万t-CO ² の削減】
10. 地域のみどりの育成に向けた展開	【約9万t-CO ² の削減】
	【合計 約340万tの削減】

※市民・事業者・札幌市の役割分担を示し、各主体がシナリオの達成に向けて取り組む。

【まちづくり戦略ビジョンの基本目標】

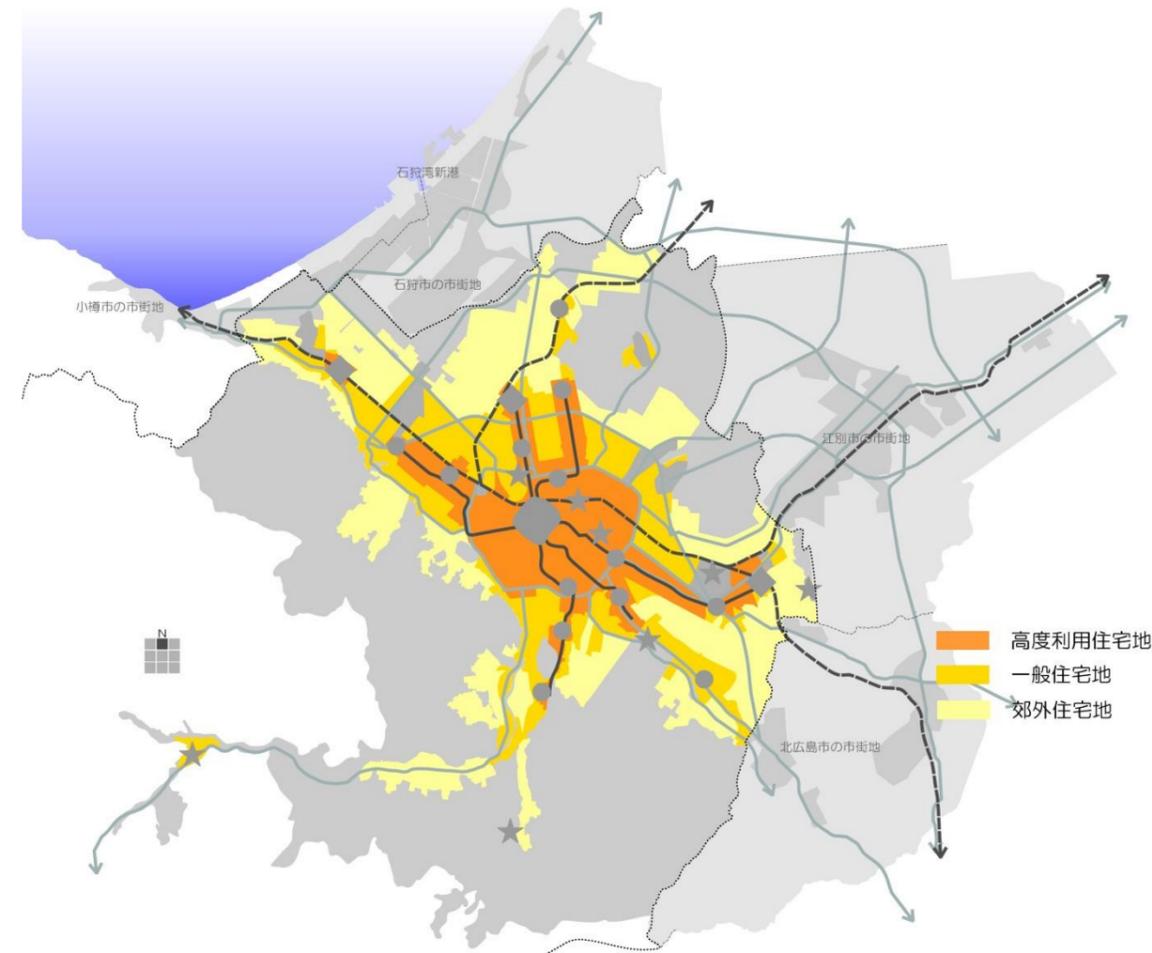
省エネルギー技術や太陽光発電などの再生可能エネルギー活用のほか、天然ガスなどの既存エネルギーの新たな活用技術については、スマートグリッドなどのシステム化とも連動しながら、官民の連携により研究・開発・普及が進められたことにより、これらの技術の利用が促進されています。これにより、効率的なエネルギー利用が図られるとともに、環境関連産業の振興にもつながっています。

(2) 都市計画マスタープラン

ア 住宅市街地

住まい方の多様性を支えるとともに、交通基盤の体系と対応した秩序ある土地利用を誘導する観点から、住宅市街地の基本的な区分を次のとおり定め、各区分に応じた住環境の保護と利便性の確保を図ります。

○高度利用住宅地（高密度な住宅地）	
大量公共交通機関の沿線、都心周辺部、広域交流拠点・地域中心核とその周辺の区域	利便性が高く多様な都市サービス機能を楽しむことができるよう、集合型の居住機能と居住者の利便を支える機能が複合化した住宅市街地の形成を目指す。
○一般住宅地（中密度な住宅地）	
都心からほぼ 6 km 以内の区域のうち、高度利用住宅地を除く区域	戸建住宅から集合住宅までの多様な居住機能と居住者の利便を支える機能が、地区特性に応じて相互の調和を保って立地する住宅市街地の形成を目指す。
○郊外住宅地（低密度な住宅地）	
都心からほぼ 6 km 以遠の区域のうち、高度利用住宅地を除く区域	低層住宅の住環境の保護を図ることを基本に、戸建住宅を主体としながら地域の住環境と調和する集合住宅や生活利便施設が必要に応じ立地する住宅市街地の形成を目指す。



■ 住宅市街地

【まちづくり戦略ビジョンの基本目標】
 都心周辺や地下鉄沿線など利便性の高い地域には多くの市民が住まい、通勤や通学には地下鉄などの公共交通機関を積極的に利用することにより、効率的で環境負荷の小さな都市が形成されています。
 【関連：札幌市都市計画マスタープランは H24 より見直し予定】

イ 多中心核都市構造

地域の利便性を確保するとともに、都心への過剰な都市機能・交通の集中を避ける観点から、地域の生活利便機能等の提供を担う拠点を交通結節点などにおいて位置づけ、機能集積を図るための基盤整備や土地利用誘導を進めてきました。

(ア) 都心

多中心核都市構造を構成する最も中心的な拠点として、市民はもとより来訪者もが、都市生活の魅力をもっとよく享受できる機能と環境を備える。

(イ) 高次都市機能拠点

国際的・広域的な影響を持って札幌の魅力と活力の向上を先導する機能で、都心を補完するものや、都心への立地が必ずしもないものが特徴的に集積する拠点。

札幌ドーム周辺	札幌ドームと相乗効果の発揮できる機能を集積することにより、スポーツ文化や集客交流産業の振興にかかわる拠点としての形成を促進する。
札幌テクノパーク	札幌エレクトロニクスセンターを核とし、情報関連産業にかかわる企業間の連携・協働による新たな事業の創出を促進する。
大谷地流通業務団地	団地機能の高度化により物流の効率化を進め、交通混雑の緩和、環境への負荷や物流コストの低減に資する拠点としての役割の向上を図る。
東札幌	コンベンションセンターや産業振興施設、商業・業務施設などの集積により、集客交流産業の振興と活力ある企業や人材の育成を先導する拠点としての整備を進める。
苗穂	豊平川の水辺環境や都心との近接性、交通利便性の高さ、地域の産業資源などを活用しながら、居住機能の充実、集客交流産業の育成、オープンスペースの創出、歩行者ネットワークの強化などを段階的に進め、産業文化・交流地区の形成を目指す。
北海道大学周辺	新しい産業の振興の源泉となる技術の研究開発、活力ある企業や人材の育成などに向けて、産・学・官が協働して取り組むための中心的な拠点としての形成を促進する。
芸術の森周辺	芸術、文化や産業の振興、産・学・官連携による研究開発機能強化などを図る。
定山溪	ゆたかな自然環境を生かし、スポーツ・レクリエーション活動のための拠点として、また、集客交流産業の振興の一翼を担う宿泊・滞在拠点として、その機能強化を図る。

(ウ) 広域交流拠点

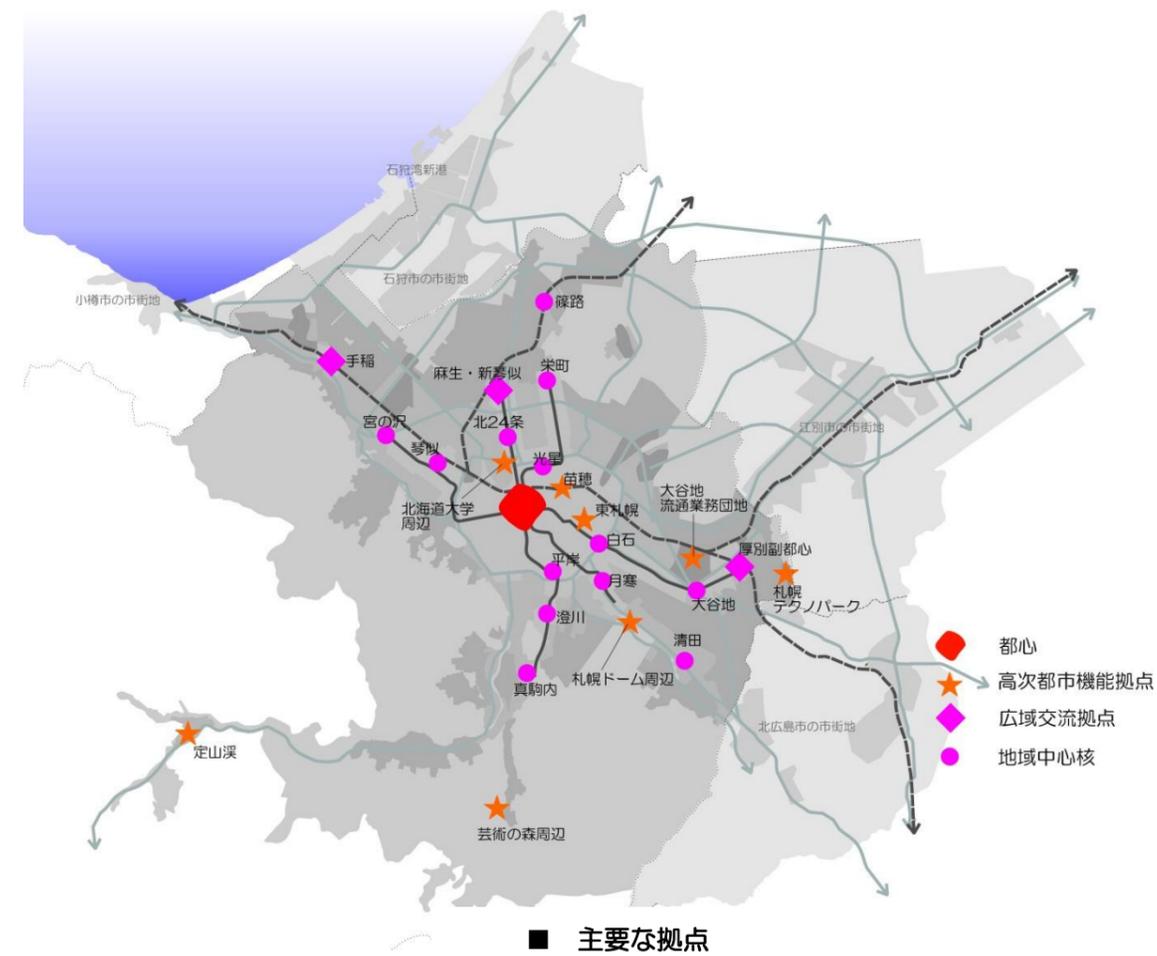
市内だけではなく、隣接都市も後背圏に持ち、多くの人々の日常生活を支える機能が集積する拠点として以下を位置づけ、後背圏に応じた生活関連機能や人の交流を促す機能の集積を図るとともに、居住機能との複合化について検討を進めます。

広域交流拠点 厚別副都心、麻生・新琴似、手稲

(エ) 地域中心核

区やそれに準じた地域の日常生活を支える拠点として以下を位置づけ、それぞれの特性に応じて、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能の集積を図るとともに、居住機能との複合化について検討を進めます。

地域中心核 北 24 条、篠路、光星、栄町、白石、大谷地、平岸、月寒、清田、澄川、真駒内、琴似、宮の沢



【まちづくり戦略ビジョンの基本目標】
 地下鉄駅の周辺など多くの人が集まる場所には、店舗や事務所などの商業・業務施設や行政施設などが集積しており、周辺住民の生活を支えています。

ウ 交通

基本方向（交通）

■総合的な交通ネットワークの確立

- ・交通混雑の緩和や交通公害の防止、エネルギー消費量の削減、安定的な交通サービスの提供などのさまざまな利点がある公共交通を軸とした交通体系を確立します。
- ・公共交通機関による移動が難しい目的や区間にかかわる交通を支えるとともに、環境への負荷の低減や安全で快適な歩行者空間の確保などを図るため、必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより、適切な自動車交通を実現します。
- ・札幌や札幌複合交流圏^{*28}の発展のため、広域的な交通にかかわる安定的で利用しやすいネットワークの確立を図ります。

■地域特性に応じた交通体系の構築

- ・魅力と活力ある都心の実現を支えるための交通体系の確立など、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた交通体系を構築します。

基本方針（公共交通ネットワーク）

- 軌道系交通機関を基軸に、後背圏からのバスネットワークが各駅に接続する公共交通体系を今後とも基本とします。
- 多中心核都市構造を実現していくために各拠点へのアクセス機能を向上するなど、都市づくりの目標を支える観点から公共交通ネットワークを活用します。
- さまざまな人が安心して移動できる交通環境の実現のためにも、将来に向けて公共交通を安定的に維持していく必要があることから、乗継機能の強化や利便性の向上など、公共交通の質的充実に取り組みます。

基本方針（道路ネットワーク）

- 札幌都市圏^{*31}の均衡ある発展を支えるため、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点が有機的に連結する道路ネットワークを確立します。
- 札幌都市圏の都市相互を結ぶ連携道路、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る環状道路・バイパス道路、都心部と地域拠点や周辺都市を結ぶ放射道路により、主要幹線道路網を強化します。
- 主要幹線道路を補完し、地域相互の連絡を確保する幹線道路や、生活幹線道路としての補助幹線道路の充実を図ります。
- 既存の道路をより有効に活用することを通じて、自動車交通の円滑化を図ります。

基本方針（広域的な交通ネットワーク）

- 国や北海道、周辺市町村などと連携しながら、空港、港湾およびそれらへのアクセス並びに鉄道、高速自動車道路、主要幹線道路など広域交通機能の確保に努めます。
- 広域的な交通ネットワークと市内交通ネットワークとの有機的な連携を図ります。



【まちづくり戦略ビジョンの基本目標】

公共交通を皆で支える市民意識が醸成されるとともに、利用者の利便性の向上が図られることにより、公共交通を軸とした交通体系が実現されています。一方で、必要な道路が整備されるとともに、市民がかしこい自動車利用を心がけることにより、適切な自動車交通が実現されています。また、北海道経済を支える広域的な交通にかかわる安定的で利用しやすいネットワークの確立が図られるとともに、都心の活性化に寄与する都心ならではの交通が検討されています。今後も公共交通及び広域交通ネットワークを確立を目指す。

【関連：札幌市総合交通計画を現在策定中（H24.1 中に完成予定）】

エ みどり

基本方向 (みどり)

- 行政による緑化に加えて、市民や企業による民有地緑化を推進するなど、市民・企業・行政等の協働によりみどりを充実していきます。
- 市街地周辺のみどりや市街地内の貴重なみどりなど、いまあるみどりを保全・育成し、次代に継承します。
- 身近なみどりを増やすことにより、均衡のとれたみどりの街並み形成やみどりのネットワーク化を進めます。

基本方針 (みどりの配置)

- 核となる貴重なみどりの存在や全市的な均衡に配慮しつつ、大規模な公園や緑地など、拠点となるみどりを配置していくとともに、都心部には札幌の顔にふさわしいみどりを創出します。
- 札幌のみどりの特徴づけている南西部に広がる丘陵や山並みのみどり、北東部の平地に広がる農地や河川のみどりとこれらにつらなる新たな緑地空間の創出により、市街地を取り巻くみどりを配置します。
- 河川や幹線道路などにより、まちを囲むみどりや拠点となるみどりを相互にネットワーク化します。

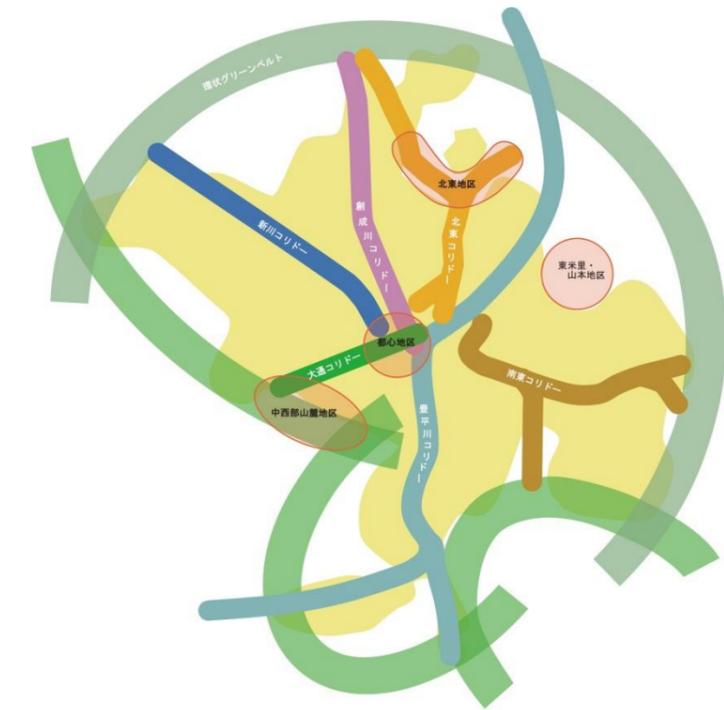
基本方針 (みどりの質的充実)

- 量としての確保だけでなく、機能分担や相互連携、景観形成への寄与、都市と自然との共生、生物の多様性の確保といった観点にも配慮し、多様なみどりを創出します。
- 市街地における建物更新などの動向と連動しながら、市街地内できめ細かなみどりを効果的に創出します。
- 大規模な公園から住宅の庭に至るまで、また、施設の計画から管理まで、さまざまな場面において総合的に緑化を推進するため、協働型の取り組みを充実していきます。

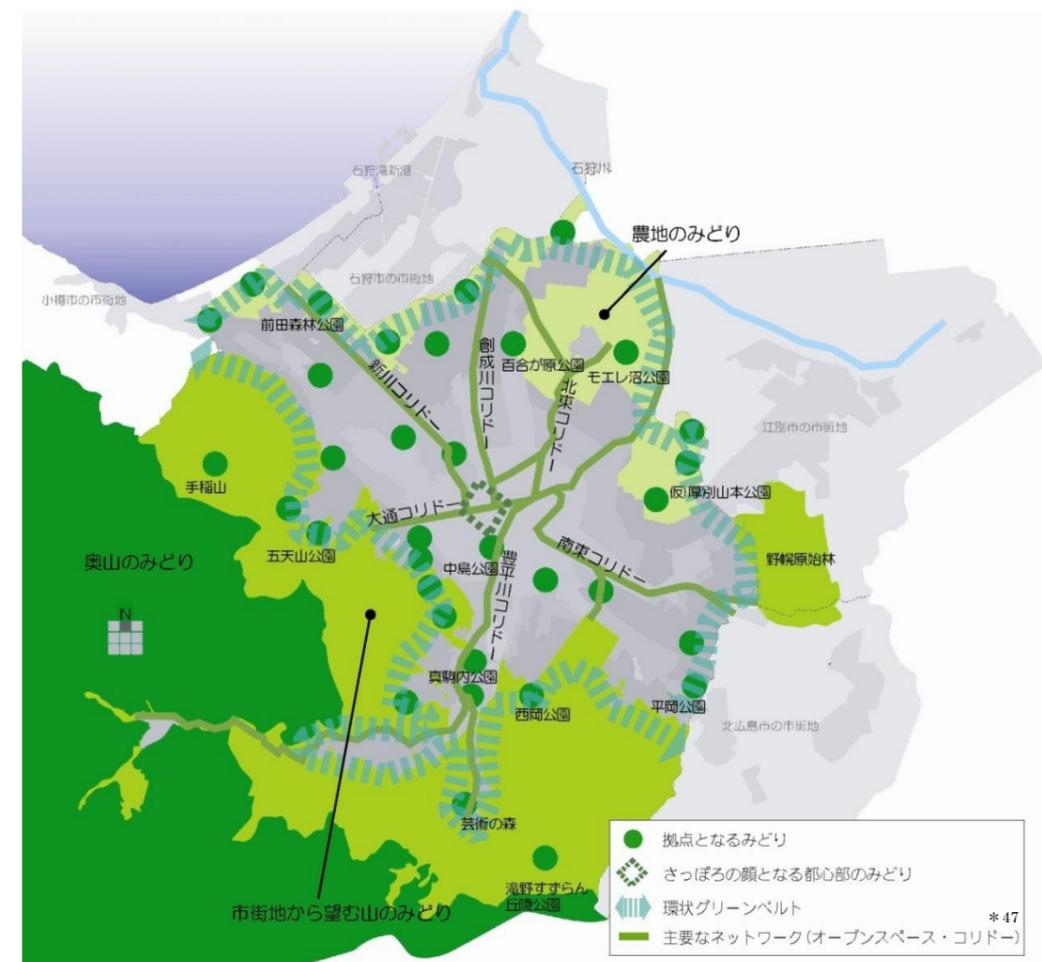
【まちづくり戦略ビジョンの基本目標】

河川や街路樹などのほか、民有地も含めた市街地内のみどりと共に、市街地の外の山並みや農地、公園・緑地の保全・創出が進められることにより、みどりのネットワークづくりが推進されています。

【関連：札幌市みどりの基本計画を H23.3 に策定】



骨格的なネットワークと重点的に検討すべき地区



■ 主要なみどりの配置

(1) 少子高齢化、人口減少への対応

現況又は将来に起こりうる現象

- ・車を運転できない単身高齢者などは、車に依存した社会では生活が困難になっています。(買い物難民)
- ・公共交通の利用者の減少により、廃止されるバス路線も見られます。
- ・利便性の高い地域への住み替えが進み、郊外住宅地には空き家が目立っています。
- ・地域コミュニティの低下が見られます。

想定されるまちづくりの方向性

- ・歩いて暮らせるまちづくり
- ・バス路線の維持
- ・ニーズに応じた住み替え支援
- ⋮

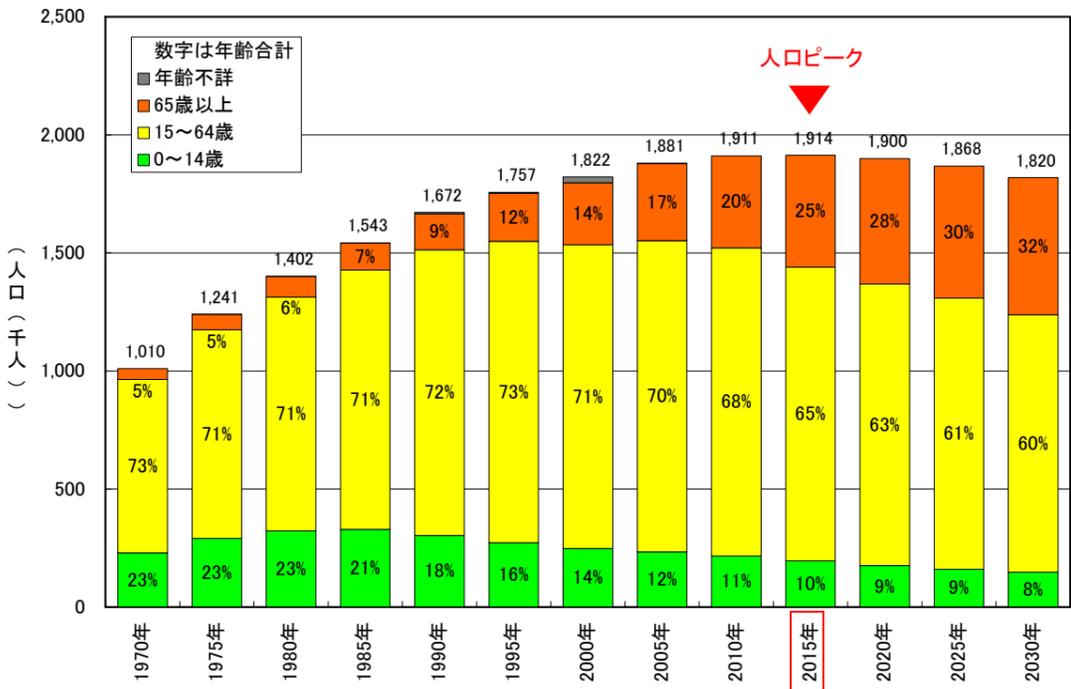
超高齢社会においても、誰もが自立した生活を送ることができるまちづくりが必要です。

想定される都市空間に関する取組み

- ・地域の生活拠点が適切に配置された「多中心核都市構造」を構築
- ⋮

想定されるソフト的な取組み

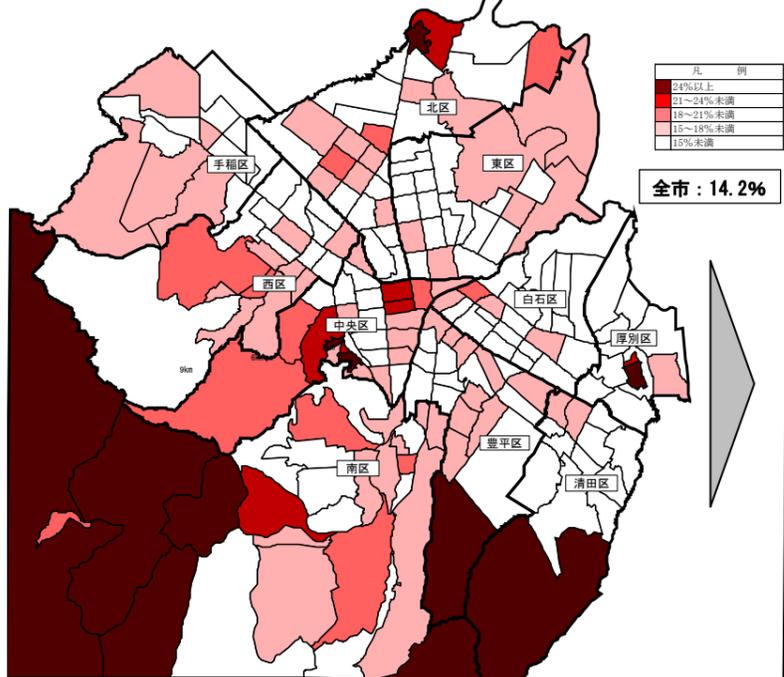
- ・地域コミュニティを支える地域のまちづくりの展開
- ⋮



資料：国勢調査（2005年まで）、国立社会保障・人口問題研究所推計値（2010年以降）

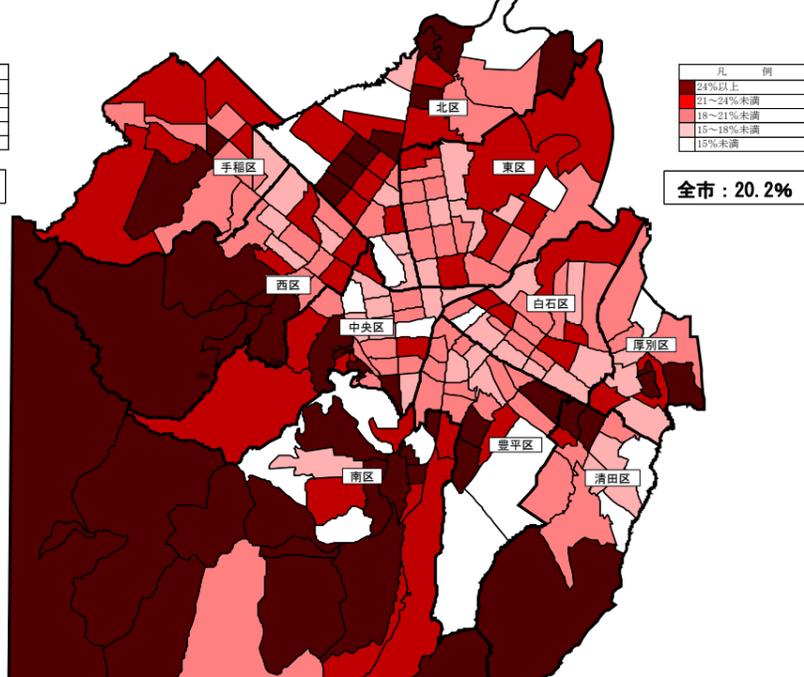
年齢構成比の推移

住民基本台帳人口による統計区別高齢化率（平成12年10月1日現在）



注：人口が皆無の6002、6007、6008統計区を除く。

住民基本台帳人口による統計区別高齢化率（平成22年10月1日現在）



注：人口が皆無の6002、6007、6008統計区を除く。

(2) みどりの保全・創出の取り組み

現況又は将来に起こりうる現象

- ・市内のみどりの総量は減少しています。
- ・市街地内のみどりは政令市の中でもやや少ない状況です。
- ・市街地を取り囲む緑が減少すると、都市の良好な環境が損なわれます。
- ・市街地のみどりが減少すると、都市の潤いと風格が損なわれます。

想定されるまちづくりの方向性

- ・みどりを保全・創出し、ネットワーク化を図る
- ・民有地の緑化を推進

自然と共生したみどり豊かなまちづくりが必要です。

想定される都市空間に関する取組み

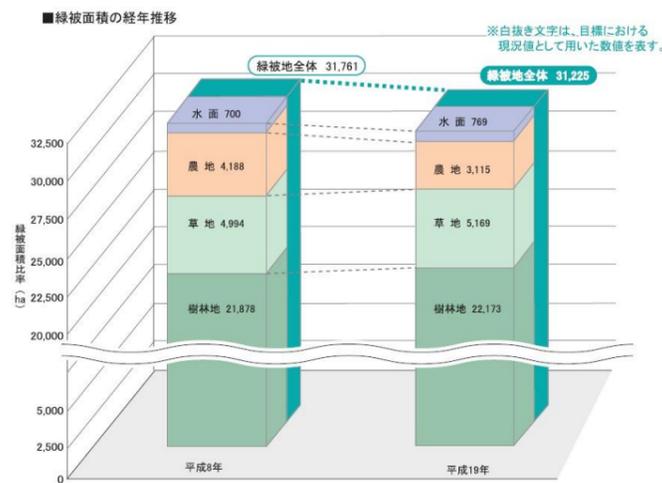
- ・市街地では、公共のみどりに加え、民有地に良好なみどりを創出

想定されるソフト的な取組み

- ・市民や企業による森づくりの場の提供
- ・花とみどりのまちづくりに対する様々な支援

みどりの総量

みどりの総量は減少しています。



札幌市内のみどりの分布

空から見ると、みどりの大部分は南西部森林で占められ、市街地内のみどりは少ない。



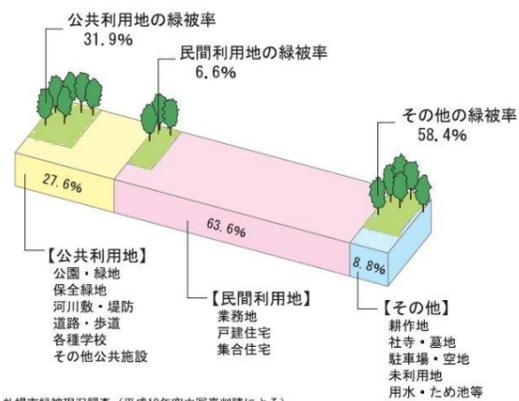
政令市の緑被率 (市街化区域)

政令市の中では平均をやや下回り、緑被率は高くはない。



札幌市の市街化区域の土地利用別緑被率

市街地のみどりは、公園緑地や公共施設などのみどりに大きく依存しています。



緩和制度により創出された緑地 (日本生命札幌ビル)

容積率等の緩和により民地へ緑地を創出した事例



(3) 広域的な連携強化への対応

現況又は将来に起こりうる現象

- ・道外や海外からの来訪者の多くは、新千歳空港を利用して札幌にやってきます。
- ・観光客は札幌だけではなく、札幌の周辺の観光地も意識しています。
- ・グローバル化に対応した物流ルートの拡大が求められてきます。
- ・北海道新幹線の着工が決まりました。

想定されるまちづくりの方向性

- ・周辺の空港・港湾との連携強化
- ・北海道新幹線の乗り入れを前提としたまちづくり

人や物の流れを支える広域的な連携の強化が必要です。

想定される都市空間に関する取組み

- ・広域連携道路の整備、JRと各交通モードとの連結性の向上

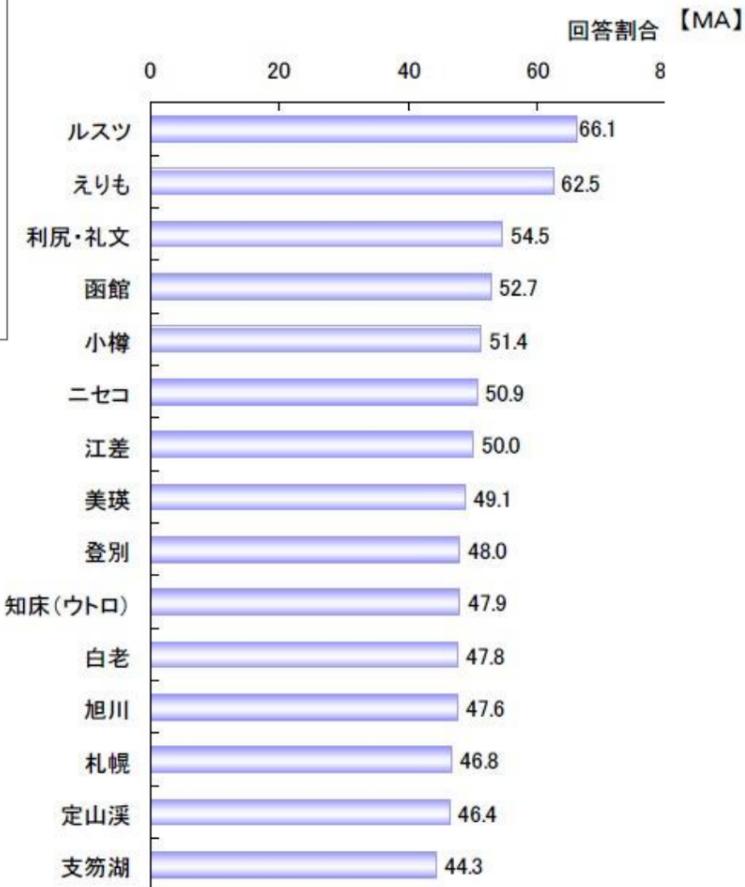
想定されるソフト的な取組み

- ・石狩湾新港などとのより一層の連携を図ります。



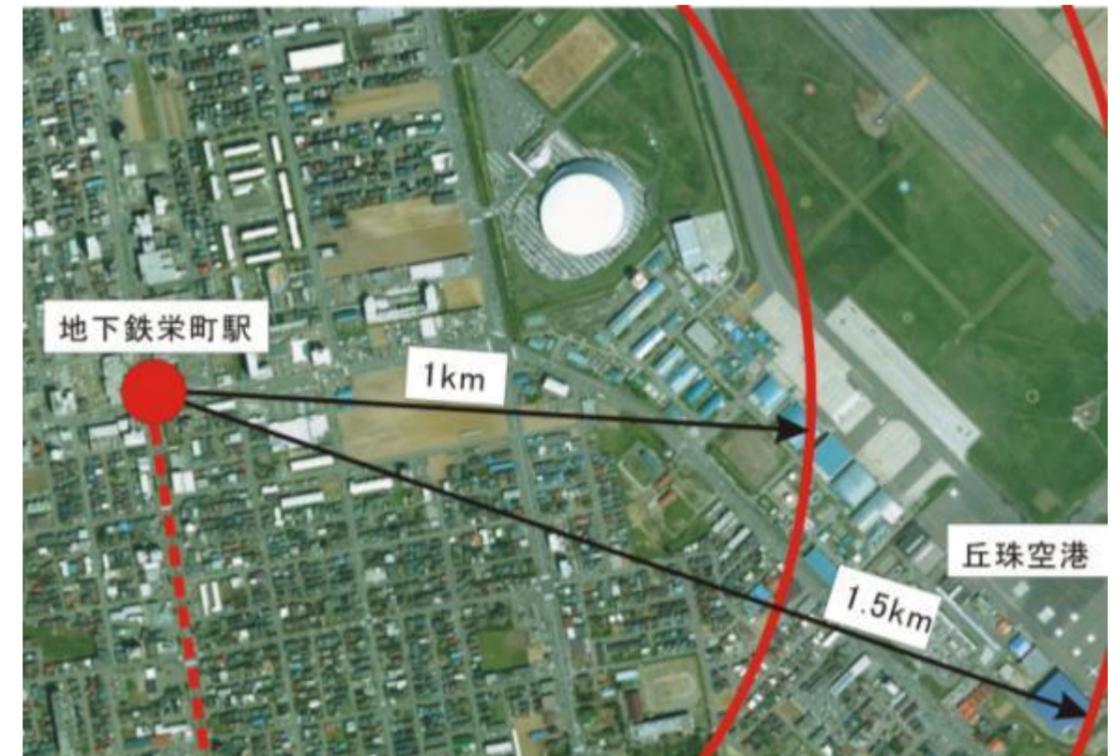
都心～新千歳空港の道路所要時間 資料:道路交通センサス

訪問地の満足率 (MA)



資料: 来道観光客動態調査報告書(H19)
訪問観光地の満足度
※ルスツや小樽、ニセコなど札幌周辺には人気の観光地が多い。

新千歳空港、港湾へのアクセス



丘珠空港へのアクセス
※地下鉄栄町駅から丘珠空港まではおよそ 1.5km。

(4) 多くの人が集まる場所の魅力向上

現況又は将来に起こりうる現象

- ・都心へは市民はもちろん、道外・海外から多くの観光客が訪れます。
- ・創成川以東地区では新たな開発が進みます。
- ・地下鉄駅周辺などには多くの市民が訪れ、買い物や社会的サービスを受けています。

想定されるまちづくりの方向性

- ・魅力ある都心のまちづくり
- ・拠点の機能を維持
- ・良好な都市景観の創出

⋮

多くの人が集まる場所においては、魅力の向上や生活を支える機能集積が必要です。

想定される都市空間に関する取組み

- ・都心・拠点の機能を高める民間開発を誘導
- ・景観制度の効果的な運用

⋮

想定されるソフト的な取組み

- ・にぎわいや創造性を生み出すイベントの開催

⋮

都心のにぎわいを誘導する手法

■地区計画による容積率の緩和

一定の条件を満たす場合は容積率を緩和することにより、にぎわい用途や広場の設置を誘導する。

(1) 札幌駅前通北街区 (抜粋)

- ア 1Fへにぎわい用途 +50%
- イ 駅前通に面して2mの空地 +50%
- ウ 地下歩行空間と接続し、にぎわい用途を設ける +100%
- エ 地下への出入口を敷地に取り込む +50%
- オ 広場を設ける いずれも+50%

(2) 大通交流拠点地区 (抜粋)

以下のすべてを満たせば +250%

- ア 1Fへにぎわい用途
- イ 地下歩行空間と接続し、にぎわい用途を設ける
- ウ 広場を設け、地下への出入口を設ける (サッポロ広場に寄与する)

(3) 都心創成川東部地区 (抜粋)

- ア 歩道上空地(1.5m)+広場(100㎡)+誘導用途 ⇒ +100%
- イ 歩道上空地+広場 ⇒ +50%
- ウ 誘導用途 ⇒ +50%
- エ 歩道状空地 ⇒ +20%

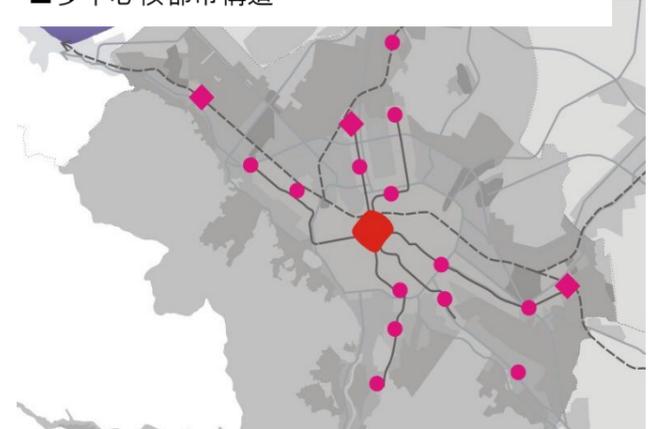
緩和制度により創出された広場 (日本生命札幌ビル)



駅前通地下歩行空間へビルの入口を接続することにより容積率の緩和が受けられる。



■多中心核都市構造



地下鉄駅周辺などの「拠点」に生活利便機能を集積させることにより、周辺住民の生活を支える。

(5) 市街地の質の向上

現況又は将来に起こりうる現象

- ・市民の住要求、景観や住環境に対する意識が高まっています。
- ・都市基盤や市街地は高い水準で整備されています。

想定されるまちづくりの方向性

- ・適切な土地利用計画制度の運用
- ・地域のまちづくりのルールである地区計画の指定

⋮

既存の交通体系との対応や地域の特性に応じた土地利用計画制度の運用が必要です。

想定される都市空間に関する取組み

- ・土地利用計画制度・景観制度を運用
- ・地区計画策定への支援

⋮

想定されるソフト的な取組み

- ・地域のまちづくり活動を支援

⋮

■用途地域等の見直し

今年度に用途地域等の見直しを実施。店舗等の立地を許容する用途地域の緩和、郊外部の大規模店舗の制限、高さ制限の強化などを行う。



■景観計画重点区域

届出や勧告等を行うことで、良好な景観形成を図る。



■住民発意の地区計画

地区内に高層マンション計画が浮上し、住民のみなさんが「現在の住環境を守り続けたい」とマンション事業者に計画の見直し等を協議した結果、その計画は中止されました。

この経験をきっかけに、住民のみなさんは「これからは計画が持ち上がる度に対応するのではなく、自分たちの地区をどのようにしていきたいのか将来像を決めること」が大切だと感じ、地区計画の策定を行いました。



15m

建物の高さ制限が 33m 又は 45m の地域で建物の高さを 15m に制限。

(6) 都市基盤の維持保全、災害に強いまちづくり、市街地の外の土地利用

現況又は将来に起こりうる現象

- ・上下水道や公共施設が一斉に更新時期を迎えます。
- ・東日本大震災の教訓を踏まえた、災害に強いまちづくりの重要性が高まっています。
- ・市街地の外では、秩序ある土地利用が図られています。

想定されるまちづくりの方向性

- ・厳しい財政状況を見据えた都市基盤の計画的かつ効率的な維持保全
- ・建物の耐震化や避難施設の強化

既存の都市基盤の維持更新や災害に強いまちづくりが必要です。

想定される都市空間に関する取組み

- ・コンパクトなまちづくりを推進
- ・都市基盤や建物などの耐震化の推進

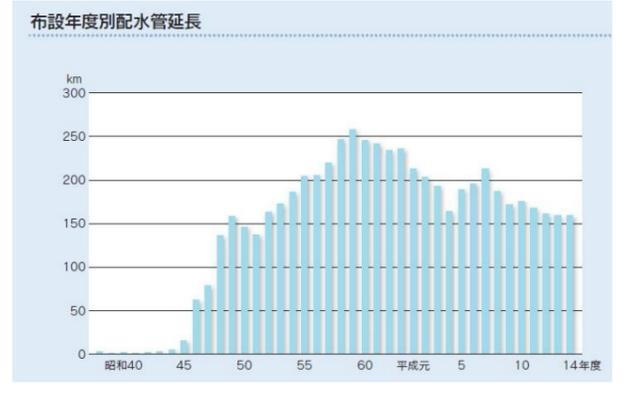
想定されるソフト的な取組み

- ・ハザードマップの作成
- ・地域における防災訓練を支援

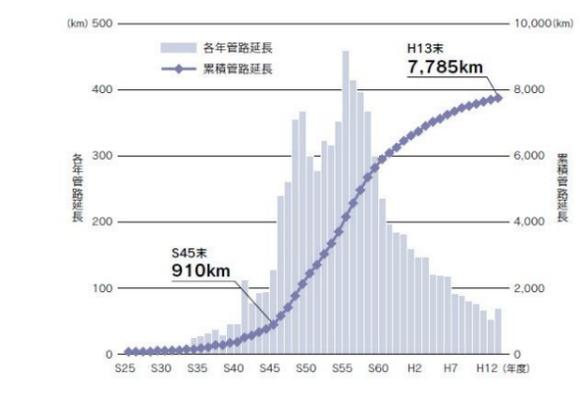
上水道敷設年度別配水管延長

上下水道ともに、今後、次々と更新時期を迎える。

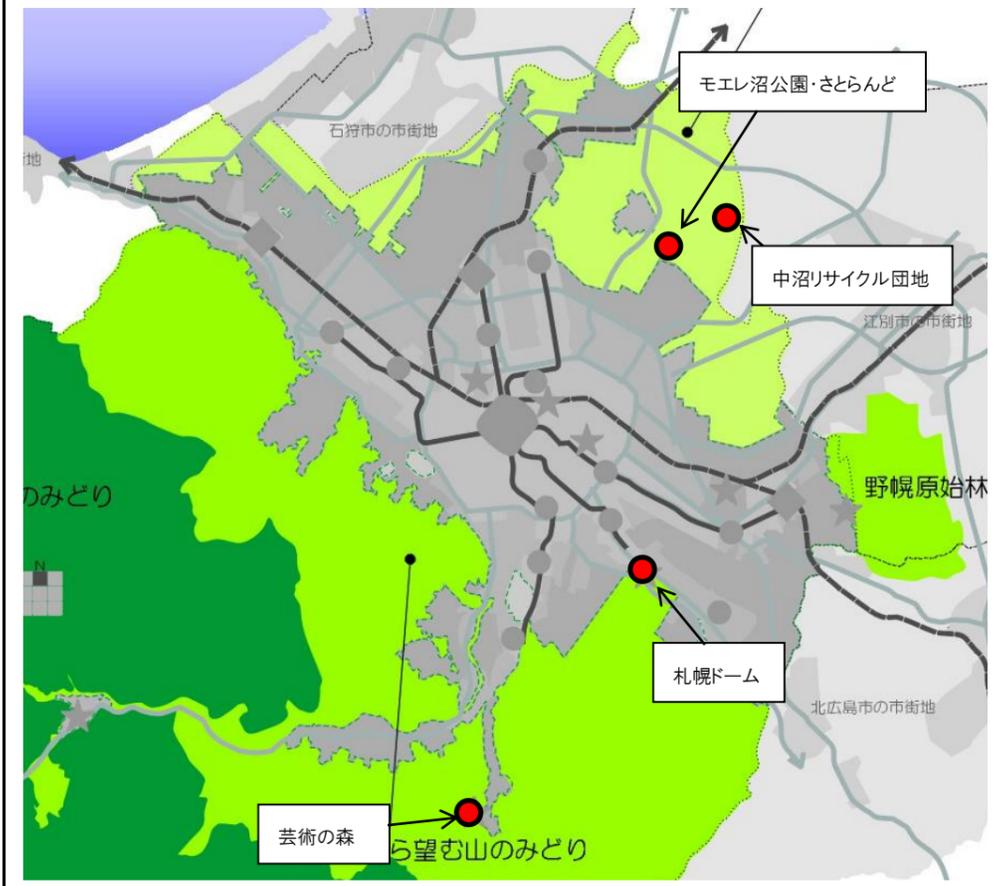
上水道敷設年度別配水管延長



下水道敷設年度別配水管延長



市街化調整区域における代表的な土地利用



ハザードマップ 地震時の揺れの大きな地域や避難施設の場所などを記載



大地震時に想定される帰宅困難者数(冬期間)

中央区	40,619	豊平区	5,959
北区	11,975	清田区	1,521
東区	4,437	南区	2,597
白石区	3,217	西区	3,444
厚別区	6,160	手稲区	3,213
		合計	83,142

平成 19 年調査

(7) 環境問題への対応

現況又は将来に起こりうる現象

- ・原発事故を契機に、エネルギー利用のあり方の見直しが強く求められています。
- ・札幌市が定める温室効果ガス排出量の削減目標を達成する必要があります。
- ・都心に既存の熱供給ネットワークが整備されています。
- ・都心では街区単位での大規模な開発が予定されています。
- ・東雁来の区画整理(市施工)では、今後、大規模な住宅地が造成されます。

想定されるまちづくりの方向性

- ・脱原発に向けたエネルギー利用の見直しの推進

新たなエネルギー利用のあり方の検討が必要です。

想定される都市空間に関する取組み

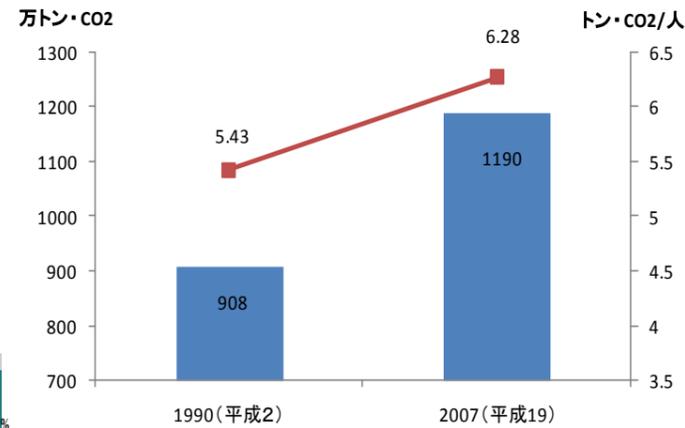
- ・スマートハウスやエネルギーマネジメント・ネットワークの検討

想定されるソフト的な取組み

- ・再生可能エネルギー技術などの研究・普及
- ・環境教育の充実

札幌市が定める温室効果ガス排出量の削減目標

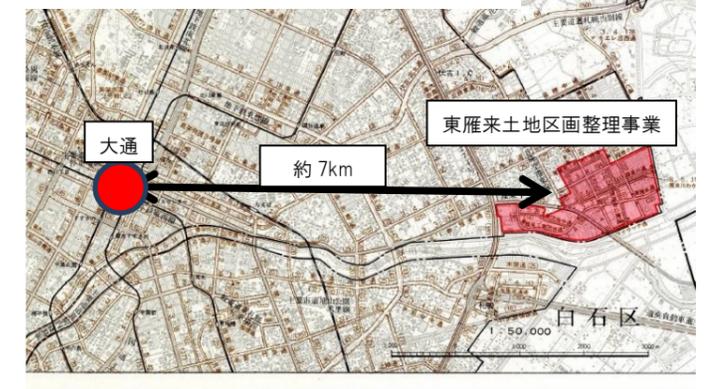
- 長期目標(温室効果ガス排出量の人為的排出と自然の吸収バランスを取る)
2050(平成62年)に温室効果ガス排出量を80%削減する。
- 中期目標(中間年次における削減目標)
2020(平成32年)に温室効果ガス排出量を25%削減する。



資料：札幌市環境局

札幌市内の二酸化炭素排出量

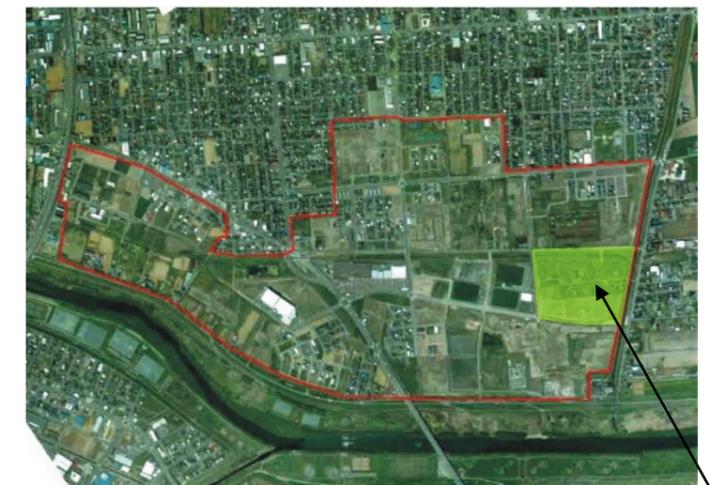
市施工の区画整理において大規模な住宅地を造成



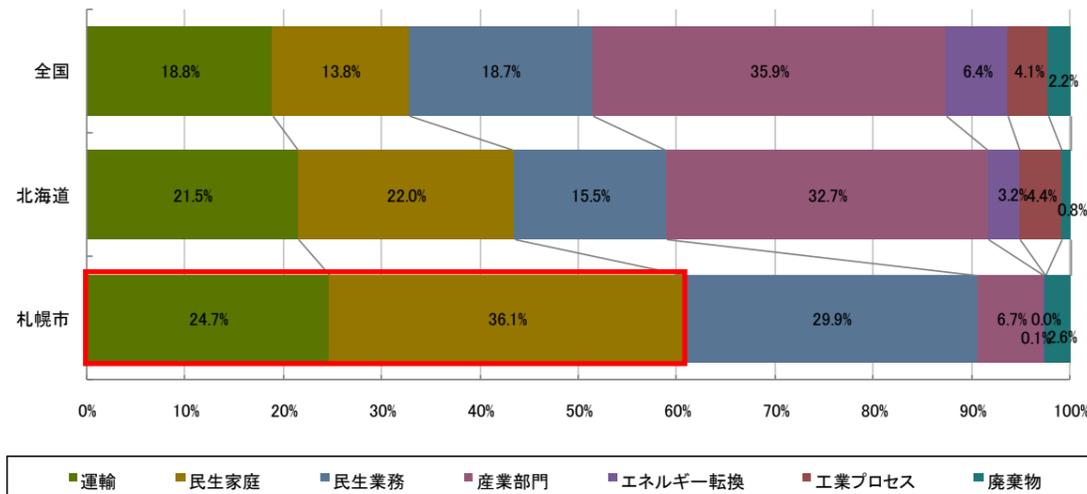
都心部で大規模な開発が想定



都心部で大規模な開発の可能性があるエリア ⇒ 一部で実証実験の可能性



150戸程度の住宅地を新規に開発予定 ⇒ 一部で実証実験の可能性



資料：札幌市環境局、北海道環境生活部、国立環境研究所(2007年度)

部門別の二酸化炭素(CO2)排出量割合

※運輸・民生家庭部門からの排出量が多い。

■他都市の事例（愛知県豊田市、京都府けいはんな学研都市）

1 実験用モデル住宅でシステムの試験運用

実証住宅内では、HEMSによって太陽光電池や家庭用蓄電池・エコキュート、電気自動車、スマート家電をつなぎ、エネルギーの最適化・見える化を行います。HEMSに連携制御された蓄電池は、家庭の電力消費の低コスト化・低炭素化を促します。

2 地域レベルでのエネルギーネットワーク

コミュニティレベルでは、EDMSが家、コンビニエンスストアや学校などを結んで地域内の電力需給バランスを調整し、コミュニティ全体でのエネルギーの「地産地消」を目指します。例えば、地域内で太陽光発電量の不足が予測される場合、生活者に対してエネルギー消費を控える行動をアドバイスし、それに従った生活行動にエコポイントを付与します。さらに専用端末やインターネット、スマートフォンから電力使用実績やエコポイント取得累計などの情報を提供し、無理のない継続的なエコ行動を支援します。

3 電気自動車の活用

家庭電力からPHV・EVへの充電にとどまらず、クルマのバッテリー電力を家庭へ供給するV2Hの実証にも取り組みます。平常時は家庭内・地域内の余剰電力を備蓄し、一層無駄のないエネルギー活用に貢献するとともに、災害時には「動く非常用電源」として地域のエネルギー自立化を支えます。

◇けいはんな学研都市の全体構想

