

第2回 札幌市都市計画マスタープラン等見直し検討部会 要約版

- 1 日時 平成26年7月30日(水)午後17時00分～午後18時30分  
2 場所 本庁舎18階 第1常任委員会会議室  
3 出席者 委員：北海道大学名誉教授

一般財団法人 都市・地域共創研究所代表理事	小林 英嗣
北海道大学大学院 工学研究院 准教授	高野 伸栄
商工会議所 住宅・不動産部会 部会長	中村 達也
道都大学長	濱田 康行
千葉大学大学院工学研究科 建築・都市科学専攻 教授	村木 美貴

札幌市：市民まちづくり局都市計画部長  
市民まちづくり局都市計画部都市計画課長  
市民まちづくり局都市計画部都市計画課計画調整係長  
都市局事業推進担当部長  
都市局市街地整備部市街地整備課長  
都市局市街地整備部市街地整備課計画係長

(1) 開会のあいさつ(札幌市市民まちづくり局都市計画課長)

(2) 部会長のあいさつ(小林委員)

(3) 資料説明

- ・市民まちづくり局都市計画部都市計画課長、都市局市街地整備部市街地整備課長による資料の概要の説明

(4) 討議

(小林委員)

- ・なぜ都市マスと再開発方針を一緒に議論しなければならないか、事務局から補足してほしい。

(市街地整備課長)

- ・再開発方針では、都市づくりに民間等を巻き込んで都市づくりを誘導していく考え方を示すことになるので、都市マスで示された理念を実現するために再開発方針がきわめて重要であり、委員の皆さまに都市マスと再開発方針を同時にお示ししながら進めていく必要があると考えている。

(村木委員)

- ・国の会議では人口減少の話題が多い。いま国はお金をばらまかず、やる気のある、成果のあがるところに手当する。子供が増えるのは東京ではなく地方だから地方の若者を奪わないことが重要になるが、しかし職だけで人が住むわけでない。いかに質の高いものをつくるか、再開発の個別事業のほか、その周辺への波及、そこからヒトが流せるか、アクティビティが起こせるか、食べる、ものを売る、といった都市のクオリティをコントロールできないといけないと思った。あとは評価、モニタリングのあり方を計画にどのように盛り込んでいくかが重要。

(小林委員)

- ・評価ということは、都市マスのPDCA、成長させるようにすることも含めてか。

(村木委員)

- ・そうである。都市計画のPDCAもあるが、その範疇から外れる部分かもしれないが、都市空間の質

が高くあり続けるためにどう評価していくか、民間のメリットをどうつくっていくかが重要。

(濱田委員)

- ・コンパクトシティは、今までの拡大志向をやめて札幌市のファシリティを活かして住みやすい、安全なまちを作るという理解でよいか。190万の大都市にコンパクトという表現はあわないと思った。

(都市計画課長)

- ・拡大しない、中を充実させるということであり、ぎっしりつまったという意味もある。そう意味ではコンパクトでもある。

(濱田委員)

- ・コンパクトという考え方をすると、札幌駅、大通の都心にいろんな機能、再開発の1号地区、2号地区が集まるイメージだが、再開発方針見直し資料のP4はそれと違って点在するのはなぜか。

(都市計画課長)

- ・都心は都心で成り立つ高次の機能、公共施設のホール機能、民間の大きな商業施設などがある。一方地域交流拠点では、地下鉄駅周辺、生活に便利な機能などで構成される。この場合のコンパクトは1つに集めるのではなく多極型で都心、地下鉄駅等に機能を構成する考え方である。

(市街地整備課長)

- ・1号市街地は地下鉄を中心にするエリア(水色)である。高度利用等を黄色の整備促進、赤は市街地再開発事業を実施していく場所ということを念頭において位置づけている。

(高野委員)

- ・モビリティの観点からだと、H16年のパーソントリップ調査でどういうふうにな人が動くかを明らかにしている。ただ、H16年から10年のタイムラグがあり、ライフスタイルの変化の読み込み不足があるが、量的な把握はしている。

(小林委員)

- ・現行は札幌の都市づくりとして成長拡大する方向ではない、限界線から拡大しないという仕切りをしてきた。しかしこれからはコンパクトという言葉を使うと自分の住んでいるところなくなるのか、などの心配や誤解を生む。札幌は、現在190万人だが、30万都市がいくつか集まったと思えば30万都市がなくなることは考えられない。市民サイド、企業サイド、文化などにおいてより成熟した都市にどうもっていくのが重要。
- ・日本が東京一極集中ではなく、地方の都市が一定のクオリティ、質の高いものにしなければ日本が崩壊してしまう。そのことを背景に札幌がどのようにクオリティを高めるか、良いものにどう切り替えていくか。都市マスで考えていかなければならない。整備促進地区(黄色部分)は公共投資をこれまでやってきている。地下鉄を延伸、民間デベが投資、商業投資など、投資が重なる、あるいは区役所等が立地する、そのようなところを責任持って成長させる必要がある。再開発という手法では黄色の部分は救えなくても、医療、福祉など別の手法で質の高いものにしていく考えがある。そのように理解しながら議論するとよいのではないか。

(濱田委員)

- ・これまで東京一極集中が問題視されたが、それも最近薄れてきた。経済状況が変化し全てを救えないという考えになり、日本全国うまくみんなが住める国土という考えがなくなっている。地方中核都市がどれだけのものを作っていくのか。東京だけでは国はもたないから地方も考える、しかし札幌だけよければいいのかという議論もある。札幌は日本全体を考えて、都市づくりを考えて

いくべきである。副都心構想など機能分散するという話を考えるとコンパクトという意味が違っている。都心に集中すべきものと琴似、新さっぽろ等に集中すべきものが違うということ認識すべき。そのうえで、札幌の都市構造がうまくいくのか検証すべき。東北では仙台以外の周辺の県庁所在地は酷いことになっている、第2の都市の危機的状況がある。機能分散の考え方だけでよいのか。中心だけが繁栄するのがこの10年間だったのではないか。考え方を考える必要がある。

(小林委員)

- ・都市全体のマネジメント、交通、モビリティマネジメント (MM) が重要。札幌の都心、拠点は周辺の自治体の方も利用している。周辺も含め MM を考えると、札幌の特徴、投資したくなるにはどうしたらよいか。

(高野委員)

- ・20年先を考えると新幹線が開通していることは大きな話である。燃料電池車も普及し燃料補給の形が違って来るし、電気自動車も普及する。また札幌では12万人人口が減るが北海道全体ではさらに大きく減少し、札幌への依存度が大きくなる。周辺からくる人へのサービスなど、広い範囲の MM を考える必要があるところが今と違うのではないか。また全産業で人手不足が考えられ、外国人の受入が必要になる。20年後は外国人を含めた複雑な MM になるのでは。
- ・もう一つは札幌市の財政状況は今より悪化し、税金での開発はできなくなってくる。交通機関についても税金でやる仕組みではなくなってくる。民間主体のいろいろな活動を支援する必要がある。都市マス資料の3ページの図がどう変わるかといえば、図柄はあまり変わらず、やり方が変わってくる可能性がある。新幹線が東京と直結するのは違って来る、中身がどうやって変わってくるかについて議論すべき。札幌の魅力を高めていく必要があり、どういうプロセスで示していくかが重要。

(小林委員)

- ・日本創成会議、2040年の札幌をみると、高齢者の人口が1.7倍、生産年齢人口が3割減になる。札幌市域の人口だけで考えてはいけない。MM を考えるとき、生産を支えることを考えるとき、生活と経済を支えるのはモビリティ、それらをどう考えていくべきか。

(高野委員)

- ・距離の克服については交通機関だけでは克服できない、情報技術、交通、商業が融合した形で動く。公共と民間が一体で動く必要がある。情報システムや商業のメカニズムとの合体が重要。あと市民の意識をどう保つか。公共心がないとマネジメントが成り立たない。個人の幸せと全体の幸せを一致させるための意識づけ、異文化が入ってきた際の意識づけも重要。

(小林委員)

- ・国内の先行例では、東急電鉄、東急不動産が戦略的に進めている。黄色のところをぼちぼちと位置づけるのではなく、地下鉄駅と黄色のエリアを連動させて戦略を考えていくべきという理解でよいか。

(高野委員)

- ・例えば地下鉄東豊線延長、公共だけではない方法で何が出来るか。電鉄がやってきた仕組みをつくる、ニュータウンの再構築など、都市再生のなかでやっていく。民間の利益を与えることになるが、それを公共が許さない限りは目標を達することは多分できない。

(小林委員)

- ・地下鉄沿線を活用して産業を支え、質を上げるとなると、今までの論理が通用するかわからないが、不動産価値があがると市の税収があがる、公共が金を入れることになる。開発者に便宜を図る理屈で

はなく、結果として税収につながるというロジックを組み立てながら話をすべきではないか。そんなことも考えながら再開発方針を成長させていくべき。

- ・都市は民間企業の投資の対象、将来に向かって、投資しやすい、投資の価値があるというようにするためにどうしたらよいか。

(中村委員)

- ・民間事業者が再開発の当事者になるが、経済的な動機、収益があるかということが前提である。都市マスは憲法的で一般論しかかけないのか。具体的な札幌市の将来のイメージを入れられないのか。

(都市計画課長)

- ・P2の左側の3段目がこれまで力をいれてきた事項である。これからについてもそういった流れで検討していくことになると思う。あとは書き込むレベルがどれだけ具体性も持たせられるかによる。

(小林委員)

- ・都市マスに盛り込めるかどうか別として、リアルな意見をだしてもらいたい。都市マスで救うのか、再開発方針など他で救うのかは、別として。

(中村委員)

- ・再開発方針見直し資料のP3左側 基本目標に関連してのべていく。
- ・コンパクトな都市については、3年前地下歩行空間ができたが、市民が有効に利用している。費用は別にして地下歩行空間を格子状にネットワーク化にすることを将来の夢として、考えていってはどうか。
- ・ライフスタイルが実現できる都市については、札幌は最近海外からも人気のあるまち、多くの観光客が来札している。札幌に住みたい、別荘を持ちたい場合、郊外にどう住宅地を確保するのか、ある程度余裕のある敷地を確保するため、開発できるように、規制がかからないようにすべきではないか。
- ・もう一つ、多様な交通ネットワークについては、高速道路が市中心部に入ってきていない。都心から高速にのるまでが大変。人口が減る中では低炭素化の自動車が伸びる、そうなれば公共交通よりも自動車の方が伸びるのでは。札幌駅の入り口の近くに高速出口を、というのが経済界の一致した希望である。
- ・エネルギー問題については再生可能エネルギーだけでいいのか、このまま泊原発を稼働しなければ20%UPになり、そうなると中小企業にも大ダメージを被ることになる。北海道のエネルギーをどうするのかもマスタープランに盛り込むべきではないか。

(小林委員)

- ・そういった戦略的なチャレンジで評価されている都市にポートランドがあるが・・・。

(村木委員)

- ・ポートランド市は歩いて暮らせるまちであるが、札幌市はどうするのか。
- ・拠点まで歩ければよいのか、住宅地は自動車に依存するのか。依存でいいとなると、歩かない人が出てくる。歩かなければ寝たきりの割合が高くなる。健康な高齢者を増やさなければ医療費の増大につながる。生産年齢人口が減っていくことを考えると、なるべく歩けるまちにすることは重要だと思う。
- ・その辺、ポートランド市は歩いて暮らせるまちづくりを考えている。そこでは地価が上がってくるので所得の低い人には若干住みにくくなるが、将来を考えると学ぶところがあるのではないか。

- ・あとは質の高さ、民間の活力をどういかしていくか。ポートランドの都心部はタックスインクリメンタルファイナンスといって、ある地区では所得の高い人が住み、そこでの税収で公共投資が積極的に行われているようなくみがある。日本では難しい手法だが、郊外拠点をいかに民間に関心をもってもらうか、検討していく必要がある。

(小林委員)

- ・ポートランド市では計画技術・手法が評価されていると言いたいのではなく、住みやすいし、若い人たちが集まって起業しやすくなっているところがよい。企業も本社を移すなどしている。
- ・アメリカでは、かつては、東部が産業・文化をけん引していたが、その後シリコンバレーの発展など西部の方に集積してきた。さらに現在ではそういった起業しようという人たちが、ポートランドなどの北部に移ってきている。
- ・そういった中で姉妹都市の札幌は、コピーする必要はないが、民間投資の戦略を意識して、まちの価値・周辺の価値をつくることを意識しながら都市マス策定を進めてもらいたい。
- ・エネルギーに関しては、札幌は自給できないので、北側、南側から供給してそれを消費する図式はすぐには変えられないので、民間が投資しているのでその辺を意識しながら考えるべき。
- ・エネルギーマネジメントは北国にとっても大事だが都市マスとしてどう考えるべきか。

(村木委員)

- ・イギリスだと、CO<sub>2</sub>排出量もしくはコストをどれだけ下げられるかを戦略的に組み込みながらマネジメントしている。削減量が民間企業に負担にならない工夫も必要。都心では容積率の緩和かもしれないし、郊外については少し難しいが、用地の費用の負担減か、エネルギーの共同購入で安くするしくみなのか、アメとムチのような施策も必要。
- ・都市マスにCO<sub>2</sub>排出量の目標を入れるのもよいと思う。

(小林委員)

- ・いまの話と、第3回以降の都心や拠点の議論とつながると思うが、再開発見直し資料の中に求められる公共貢献の中で、再生可能エネルギーの導入を含めた緑化・グリーン化の考え方をもう少し意識すべき。グリーンビジネス・グリーンビルへの投資、これは企業のCSRに有利に働く。そういったチャレンジに対して再開発・都市計画的に担保してあげることも必要ではないか。

(濱田委員)

- ・イギリスで環境にやさしい企業に投資する投資信託を作ったが、うまくいかなかった。民間の論理では環境配慮への投資は、利潤率が下がるので短期的には評価されないが、どこかで公共がインセンティブを与え継続すれば長期的な視点で評価できるようになるかもしれない。
- ・コンパクトシティの議論は、成長経済を求めるとどうかと非常に似ている。コンパクトシティとは極端にいうと成長不要論である。所得も増えないし、税収も増えない、その中で公共がやるべきことが増える。その時に選別か、総量の削減かのどちらかが求められる。
- ・最近のベンチャービジネスとは、成長経済の観点からみると、既存の経済の組み合わせで新たなものを生み出し活性化を図ることである。そこは似ているかもしれない。

(小林委員)

- ・求められるのは、経済成長と民間に投資しやすくするために、行政がすべきことは成長時代に公共投資してきたものをどう削っていくか。MM、コミュニティマネジメントの話ともクロスする。黄色い部分の議論かと考える。

(高野委員)

- ・冬の話はどこかに盛り込むべき。太陽光・ヒートポンプ（共同で導入）、高気密住宅など、身近で使われることが20年後に想定できるのでは。
- ・「歩く」については、高齢者は、凍結路面で転倒、骨折などがあり、冬は外に出ない人も増えると、医療費の問題にも関連する。都心部では歩行者ネットワークの構築も考えられるが、周辺部において、冬季間安心して歩ける空間を生み出せるかが課題。今実践されているのは砂まき程度であるが。

(小林委員)

- ・3回、4回の議論につながると思うが、今までは平等に差をつけない発想の施策だが、札幌というエリアを同じ考えかたで捉えるべきではない。ヨーロッパでは、古いエリアでコンバージョンによりエネルギーの地産地消でスマートコミュニティの形成をチャレンジしているようなエリアに積極的に支援している。全部のエリアを同じ考え方でやるかどうか、3、4回目で深堀が必要かと思う。

以上