

第7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27年3月19日(木) 午後15時00分～午後16時30分
- 2 場所 市役所本庁舎8階1号会議室
- 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 |
| 道都大学長 | 濱田 康行 |
- 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部都市計画課長)

(2) 資料説明

- ・市民まちづくり局都市計画部都市計画課長による資料の概要の説明

(3) 討議

(小林委員)

- ・資料の中で、幾つか表現に留意すべき言葉がある。今までの都市計画では予測をベースに考えていたが、予測ではなくビジョニングをしなければならなくなったことを受け、単純に「予測」という言葉を使っているものか、それから「景気」という言葉が経済的な意味合いにとれるので、言葉として適切なのか、「価値観」については日本全体、世界、アジアの価値観も変わるし、地域社会、個人個人の価値観も変わる。そういうことで20年間のことを考えなくてはならない。
- ・「市民」という言葉に関しても、例えば、札幌市の市民参加は、ポートランドの市民参加と違うといわれる。ポートランドでは、市民の意見を吸収するのはもちろん、現場で説明会を重ね、市民の価値観、市民のエゴを変えていく、ということを実践する。その結果として、議員の選挙や市長選挙などを通して政策をかなりクリエイティブにしている。
- ・それに対し札幌の市民参加は、市民の価値観が変わるからそれに追随する姿勢だけでいいのか、ということが問われることになり、都市マスでどのように扱えばいいのかがこれから結構大事になると思う。行政の姿勢ばかりではなく、これからは本当に信頼できる市民・企業とタッグを組み合わせながら、委ねる部分と行政が引っ張っていく部分と仕分けしながらやっていくことを意識しなければいけない。それを都市マスの中にどう位置付けるかが大事である。それが札幌の特徴の一つになるのではないか。
- ・例えば、岩手の紫波町で、そこで都市計画的に都市マネジメントをしている。注目されるのは、町の中心部、駅近くの土地を民間企業が再生をしたが行政負担は殆どゼロである。かつての20世紀的な行政が計画を作って云々というのではないことも念頭におきながら、都市経営をしていかなければならない。そのときに札幌は面積が広いから、民間に委ねることを前提に考えるエリアと、行政がちゃんとドライビングしていかなければならないところが発生すると思う。そういうことをどう意識しながら将来の見通し・予測の文章の中に読み込めるように書いていくのかが大事ではないか。

(都市計画課長)

- ・小林委員からの話のように、トレンドでやる部分よりも、むしろこうすべきというビジョンがあり、そのためにどうすべきか、を考える重要性が高まっていると我々も認識している。それが、今思えばあまり表現されておらず、まわりの状況やトレンドからもってきたとみえる部分もあるかもしれないので、その辺は今後工夫していきたい。
- ・そういう意味では特に強調する部分については、P2の視点で4つある。その中で冬、積雪寒冷、雪を地域資源として活用し、冬だからあるいは雪が降るからこそ、それを活かして都市づくりをしていく、ということは強調していくべきと感じている。
- ・それから、歩行者の視点は歩いて健康になる話も含め、高齢者のまちなか歩き、バリアフリーも含め、あるいは自然を感じながら日々の暮らしを送るということである。
- ・さらに交流については、コミュニティの交流、経済の創造的な交流とか、いろんなレベルの交流があると思うので、そういう空間を屋内・屋外のいろんな場所、あるいは都心・拠点郊外のいろんな場所で確保していくのが大事ではないか。
- ・あとは、以前から話にあったエネルギー・低炭素分野、その他にも国際都市、MICE、ブランディングなどいろいろあるが、そのうち3つ4つくらいが特に今後に向けて強調していくべきかと捉えている。
(小林委員)
- ・今回の都市マスでは前回使った「コンパクトシティ」という言葉は使うのか。
(都市計画課長)
- ・これまでの議論を踏まえると、違う言葉に変えた方がいいかと考えている。
(小林委員)
- ・戦略ビジョン策定時には、地方創生の話はなかった。それ以降の都市マスとして、地方創生の計画を独自で作らなければならないこととのつながりをどう考えているか。連携、関連付けをすることをどこにも書かなくてもいいのか、と思うが。
(都市計画課長)
- ・今の段階では判断がつかないところである。
(濱田委員)
- ・計画を見直すときには当然、前の計画があり、いくつかキーワードがあって、その後の何年間に新しいことが起きて、新しい計画はこうなる、となるが、新しい都市マスをつくる20年後にどんな風になるかという輪郭がないと、総論が書けないのではないか。
- ・事務局もすごく苦労していると思ったが、資料の中で「将来の見通し・予測」将来はああなる、こうなると書いてあるが、※がついていて、一方で予測が難しいと書いてある。計画は、まず総論があつて、何年前にこういうものを作った、しかし情勢はこう変化した。さらに、20年後を見越すとこういう変化が見通せる、よって、新計画の必要性があるんだと。そこに、人為的にどうこうできない問題と、そうすべきだと書ける部分と、分けて書くことになるのでは。
- ・それで、人口動向やエネルギー、年齢構成や産業構成、それに伴う税収見込み、使えるお金の見込み、そういうことについてある程度の予想は書いておかないといけないのでは。
- ・3Pのキーワードについては、これだけ挙げられたら一つの言葉にならない。前計画の「コンパクトシティ」は一語でイメージできるが、今回、「価値」のように言葉としては難しい部分も入っている。
- ・あと、冬、雪の問題は20年経っても自然現象だから変わらない。それにどう対応するかは、当然20年後には違ってくるのでそこはやはり書くべきである。
- ・あと、加えたい話は、ごく最近出てきた地方創生問題。地方創生の計画というのは、基本的には札幌

のような大きい都市よりも、消滅しそうな地方をどうするかという話が前面に出ている。おそらくそれは、消滅しそうなまちに対して、札幌市がどうやって支えられるか、という話を書かざるを得ないと思う。向こう5年間、現政権が続けば莫大なお金をかけて行われることになるので、それに来年度発表される都市計画マスタープランが言及しない訳にはいかないと思う。

- あと一つは新幹線が延伸してターミナル駅ができることについて、それにふさわしい、駅の顔、駅前通り、周辺地区について触れた方がいいのでは。そうでないと、「もう決まっているのになぜ書いていない」と指摘されるのでは。
- 今回の都市マスが、前回と同じような読み物になるのであれば、市民や外の人に対し、前のプランと新しくなったプランの「どこが違うのか」がわかるように書く必要がある。

(高野委員)

- 濱田委員と重なる部分が多いが、地方創生に関して札幌市が単に北海道の各都市と連携する、対等の立場ではなくて、他の都市がどんどん衰退・停滞する中で、それを補う機能が求められてくると思う。そういう立場を表明することが、大事でないか。

(小林委員)

- その時に、今提案されたことは、総合計画的には具体的に描かれる必要があると思うが、それを都市計画のセクションに委ねることは、酷だと思う。そうすると都市計画的にはどういう風に受けて、都市マスに書かれるべきとお考えか。

(高野委員)

- 交通に偏って答える部分があるかと思うが、札幌市民以外の人々が札幌の都市機能を楽しむような、都市間バスの機能だとか、そういった交通を札幌市内に位置付ける。そういうことも他の都市のことを考えた都市計画的な考え方になるのではないか。

(小林委員)

- 例えば新幹線の延伸には地方自治体も金を出すか、今のままなら利便性を享受できない。享受するために地方の首長は、何等かの形でバス等のネットワークの中に自分達が入るための条件を出すことになる。そうするとその広域のバス網を経営・運営するのは、一つの自治体・札幌市ではなくなる。そういった、新幹線と結びつけたターミナル機能を強化するとか、位置づけるという話へ結びつけばいい、と理解できる。

(高野委員)

- もう一つ、同じ6Pにモビリティマネジメントという言葉がある。本来の意味は、交通・モビリティ、動くという行為をどうマネジメントしていくかということだが、日本では利用者の気持ちを変えて、自動車よりも公共交通の方が良いというふうな、利用者の気持ちを変えるという心理的な方策に重きを置いているかたちが広く実践されている。このことから単に市民と協働するのではなく、(単に市民が意見を言い、行政が吸い上げるものではなく)まちづくりをより良い方向に進めていく気持ちに変えていく、心理的、MM的な方法を考えていくことも、都市マスの中で考えるべきかと思う。

(小林委員)

- 交通で思い出したが、低炭素、環境と共生する低炭素型という切り口で、バスシステムも含めて考えればいいかなと思った。例えば、エネルギーとの連携であれば、総務省で蓄エネ、省エネの補助金で社会実験的な取り組みをやっている。交通配分ではなく、バス利用を前提にしながら、全体の環境負荷を下げていく、あるいは「洗脳」という言葉がいいかわからないが、そういうことを推進している。今すぐ答えは出ないが、ああいう動きを都市マスの中に加えたりしながら、エネルギーと連携した都

市づくりを土地利用ではなく交通の方で加えていくのが都市マスの一つのモードの有り方かと思う。

- そのときに、交通的なモビリティマネジメント的な発想をすると、キーワード、書き方をどう書けば都市マスの中に柱として加えていけるか。低炭素だけだとできないと思うので、市民参加でもあるし、省エネでもあるし、低炭素でもあるし、それらを踏まえるとどういう書き方になるだろうか。

(高野委員)

- MMというと、そういう心理的な方向を示した戦略ということになると思う。

(小林委員)

- そうすると、低炭素型でもあるし、MMを前提にした都市づくり、と書くことになるだろうか。そうした時に都市計画の方でそのように書けるのか。

(都市計画課長)

- 今すぐ答えられないが、内部で少し議論したい。

(小林委員)

- 市民参加型のまちづくりといったときに、こうしてほしい、こんなまちがいい、という抽象的な話よりも自分たちもチャレンジできるな、という箱が幾つかあると思うが、その箱の一つが省エネや低炭素だと思う。そうすると自分達で行うまちづくりで低炭素に貢献するプログラムをつくと、それに対しての何らかのインセンティブがある、ということ都市計画マスタープランに位置づける、つまり、低炭素を推進、誘導していくとかエリアを積極的に考えることも、都市計画マスタープランとしてはありうるかなと思った。今はその部分をあまり議論していないが、そういうことも次年度で吟味できるようにしておいた方がいいと思う。

- さっきの20年先をどう理解するかについて、理屈的には、戦略ビジョンを背景に、10年間を一応検討し、都市計画マスタープランとして土地利用等、都市計画制度に落としていながら、どう展開するのかを責任をもって言わなければならないと思う。ところがその先の10年は戦略ビジョンでは言っていない。その部分を全て都市計画で考えるのは酷なので、見直しのサイクルみたいなもの考えることをもう少し明確にしては。それは、前期の10年間についてはきちんと都市計画的に吟味し、後期の10年間はやはり長期ビジョンもあるだろうからそこと結びつけてもう一度考えなければいけない、と言う方がいいのではないか。行政の立場もそうだが、都市計画審議会で責任を持って決めるわけで、委員も決めた立場で責任とれるところとよくわからないところが出てくるので、そういうふうしておかないと、お互いつらいと思う。

- これは27年度で工夫すればいいが、理念や考え方を市民に分かりやすく伝えなければいけないので、文字だけでなく、なるべくダイアグラムを多用しながら、きちんと記憶に残るものを作った方がいい。

- それと、札幌で起業する人、投資をしようとする人にとって魅力的な国際性のあるまちにしようというのがビジョンに書かれているが、どこで展開されるのか、もしくは展開することを都市計画的に支援するのか、ということ戦略的に考えた方がいいのでは。今は十分議論していないが、新市長の体制で動き出した時には、アピールの一つとして、忘れずに意識した方がいいのでは。

- それから、拡大した市街地をいわゆる古いコンパクト化の概念でシュリンクするのではなく、それぞれ特徴あるライフスタイルに対応させた方がいい。つまり都心に集まるだけではなく、自然とのアクセシビリティを担保してその価値が上がるか、ライフスタイルを自覚できるか、そこに別な投資が入るとか、そういうことをこの5Pの類型ごとの施策の中で少し意識した方がいいと思う。

(濱田委員)

- 「住まい方」という言葉は、日本語としておかしいのではないか。人々の住み方とか難しくいうと人々

の居住様式とかが適切では。

- ・また以前、「環境」を大事にすること、これ以上まちを大きくしないことも継承する中で札幌市の外側のみどりについて議論をした。みどりというのは公園とか緑地がイメージされるのだが、いわゆる都市近郊農業というのは、含まれていないのか。

(都市計画課長)

- ・分かりにくいですが、みどりの中で「農地のみどり」という言い方をしており、その中に含まれている。

(濱田委員)

- ・札幌市に都市のフリンジや都心などにどんな年齢構成の人が住むのかまだ見えない部分があるが、近郊農業といったときにそれが「業」にならなくともいいので、自分たちの居住地の近くで一定程度体が動かして、何かを作る家庭菜園的なものも含めて「農」というものを考えれば、そういう展開があってもいいと思う。毎日手入れするから、みどりの維持につながる。そういうところが見えないと思いつつ資料を読んでいた。

(都市計画課長)

- ・現在では、市街化調整区域（農地）では基本は農家の方が住んで農業をします。市民農園のような業ではないかたちで自ら耕し農地みたく利用しながらそこに住むことは、今のところできない。

(小林委員)

- ・今の話は農政サイドと次の10年間のときにやりとりしなければならないが、最近、農水省の委員会の中で「食糧自治」という概念が出始めている。食べもの、エネルギーも含め、広域も含めてどうやって「自治」の範疇に入れていくかが戦略的に大事である、という話である。今すぐ都市計画セクションで言えないが、意識しておいた方がいい。

(濱田委員)

- ・7Pの分野横断的な連携体制に農政が入っており、ここは農地だからいつまでも関係ないとか、そういう話にはならない。

(都市計画課長)

- ・おそらく長いスパンでは、今の市街化調整区域の農家の方々は、後継者がいなければなかなか続けられない状況が出てくるのではないかと、その時に農地がどうなるのかという問題は出てくると思う。

(濱田委員)

- ・農地でなく空き家問題としてみても、おそらく放置された木造空き家は、更地にすることになる。そして、元の地目がよければそこで何かをやれる、それが何軒か連ねれば一定の面積にはなる。そういうかたちの展開もあるのではないかと。例えば札幌市のフリンジにある団地は、何十年か経てばなくなるかもしれない。空き家というより空き地になり、それが草地にもどって山林になるわけだから、みどりを守ることに、そういうものを何とかするという話もあった方がいいのでは。

- ・キーワードの中に「国際都市」はぜひ入れたい。また、旧マスタープランから新マスタープランに移行するときに、日本で起きた大きな出来事はやはり震災だと思う。だから防災は絶対に書くべきでは。「防災都市」も、これだけキーワードを並べているなら、並べておきたい。

(高野委員)

- ・防災でいうと、地震とか風水害だけでなく、頻度を考えれば雪害も大きな災害だと思う。特色を活かす視点があったが、雪害で空港や道路がとまるとか、そういうことも災害の一つとして考えるべきでは。世界の都市なら、冬になったら着くかどうかかわからないのでは良くない。

(小林委員)

- ・その時に、ネガティブな意味で考えるのはまずいと思う。例えば、関西の企業が本社機能移転を考える候補地には札幌と福岡が多いが、そのときに札幌の寒い、つらいが強調されると、福岡が選ばれてしまう。しかし、自然に近いとか、湿度が低くて行きやすいとか、農業と共生できる、となると、札幌移転を考える企業も出てくる。世界の大都市で、寒くて雪の多いところをリードしてきた今までの蓄積をいかして、それをさらに強化していく意味合いで書くのならよい。そうしないと、都市間競争に勝つためのマスタープランではなくなってしまう。ここは注意した方がいい。
- ・「国際都市」に関しては、4次長総のときに、札幌市がそれまでやってきた国際都市化戦略が通用しなくなってきたので、もう少しグローバルとか世界とかいう言葉を意識し4次長総では「世界都市」を標榜したが、戦略ビジョンには記載しなかった。今回はそこにもう一度リベンジした方がいいのでは。今すぐ書き直さなくてもよいが、そういう意識があった方がいいと思う。
- ・交通の話も農政の話も、分野を超えて提言はできないが、そういう方向性にトレンドとしてあることを意識し、何か投げかけがあったときに、それは用意している、と言えるようにしておいた方がいいと思う。
- ・「歩いて暮らせる」と「スマートウェルネス」について。歩いて暮らせるだとアクティビティだけが理解のキーワードになってしまうが、スマートウェルネスだともう少し広い意味で、住宅政策などとも絡むし、濱田委員がおっしゃった農業施策の話とも考えると、どちらを使ったらいいか。
(都市計画課長)
- ・悩ましいところである。今の戦略ビジョンでは、「歩いて暮らせる」としている。歩いて暮らせるとなると、歩くだけで暮らせるわけではないので、そういうところは誤解を受ける部分もある。
(濱田委員)
- ・「歩いて暮らせる」は、コンパクトシティを優しく言った意味なのでは。だから文字通り全て歩いて暮らせることにはならない。
(都市計画課長)
- ・庁内の説明では、従来型の狭い意味の「歩いて暮らせる」ではなく、少し広い意味でスマートウェルネスも含めた広い概念で考えていくべきだと思う。そういう説明をすると、理解できるとなる。あとはどういうお題目をつけるのが、より市民に分かりやすくなるのか、ということかと思う。
(小林委員)
- ・その辺は工夫しましょう。

以上