

第11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10月14日（水）午後14時30分～午後16時00分

2 場所 札幌市役所 14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 教授	高野 伸栄
商工会議所 住宅・不動産部課 部会長	中村 達也
公益財団法人はまなす財団 理事長	濱田 康行

札幌市： 市長政策室政策推進担当部長	佐藤 博
市長政策室政策企画部政策推進担当課長	池田 秀利
市民まちづくり局都市計画部長	三澤 幹夫
市民まちづくり局都市計画部都市計画課長	村瀬 利英
市民まちづくり局都市計画部都市計画課計画調整係長	村瀬 尚久
市民まちづくり局総合交通計画部長	佐藤 達也
市民まちづくり局総合交通計画部交通施設担当課長	三栖 広之
環境局みどりの推進部長	北原 良紀
環境局みどりの推進部みどりの推進課長	西川 英一
都市局事業推進担当部長	阿部 芳三
都市局市街地整備部市街地整備課長	星野 清統
都市局市街地整備部市街地整備課計画係長	長南 成明

(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、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

(3) 討議

(高野委員)

- ・立地適正化計画について。パブリックコメントなどで、この区画をなぜ誘導区域に入れないのかという意見が出る可能性があると思うが、誘導区域に入れる・入れないの判断基準は説明できるのか。
- ・現状の機能集積の状況や開発動向、或いは実際の土地利用変更の容易さなども判断の理由として考えられると思うが、如何か。

(小林委員)

- ・それと合わせて、立地適正化の誘導区域に入れることにより、住人、土地所有者、建物利用者にとって、どういう影響・意味が生じるのか、少し分かり易く説明した方がいい。

(都市計画課長)

- ・今回作る立地適正化計画では、多くの人々が利用する公共施設を誘導施設と設定し、都市機能誘導区域にできるだけ配置する考えを打ち出した。商業や医療・福祉も、国のガイドラインには例示されているが、今回はそこまで踏み込めていない。
- ・今後、この計画を見直す際に、医療・福祉機能等の配置も考えた場合は、区域を変更することもあり得るし、都市機能誘導区域における都市再生整備計画を立てれば、それにより国からの交付金なり補助金が充当できる可能性もある。そういう観点から、個別に都市再生整備計画を立てる際に、この都市機能誘導区域を少し広げたいという場合は、各拠点の計画や取組を進める中で、適宜変更することはありうる。
- ・今回の区域の設定により、用途地域のような規制が掛かるものではない。法律上明確な線が求められるので、引いているものである。

(小林委員)

- ・そこは、都計審でも分かり易い説明が必要な部分である。つまり、拠点で整備計画を作ると、行政ばかりでなく民間事業に対しても国から補助金等が出ますよというスキームを図示し、具体の中身については、今後計画を作るときに協議していくという説明があると、都計審の委員の方に対しても、もう少し分かり易くなるのではないかと。

(都市計画課長)

- ・立地適正化計画自体が初めて策定する計画で、かつ結構分かりにくい制度でもあり、その辺りは工夫が必要と考える。

(濱田委員)

- ・資料1-1の最初の図で、様々な計画がどのように関連しているかを書いており、理解は出来るかと思う。ただ、図の中に「踏まえて」、「対応する」、「踏襲をする」とか、いろいろな微妙に異なる言葉が書かれており、説明のときに質問が出ると思うので、少し表現を考えては如何か。
- ・その下の章立ての表現は賛成である。3章までを読むと、次に続くのは4章だろうと感じる。5章は言わば各論なので、後ろに持ってくる構成はよい。
- ・資料1-2の裏側については、前回、17カ所の拠点にメリハリをつけるべきではという意見があった中で、4カ所と13カ所にまず分け、更に13カ所を3つのケースに分けているところで、優先順位が見えて良いのでは。読む側が、一定の優位性や何を先にやるかを読み取れる書き方が良いので、概ね賛成である。
- ・素案本編の「背景と目的」のところ。「都市づくりを推進する一助とするものです」とあるが、具体的な取組を書き込んでいる基本計画が「一助である」というのは、表現として合わないのでは。
- ・P3の位置付けの図、これを見れば各計画の位置付けが分かるが、戦略ビジョンから「連携整合」という形で伸びている黒い矢印がマスタープランを飛び越えているが、これは少し疑問を持った。
- ・P3の下にある、「具体的な都市計画等の関係」の記述について。「即すことが求められる」というのは、「従う」という意味なのか、「その通りにする」という意味なのか、「尊重する」という意味なのか、微妙な表現でわからない。読む方がなるほどと思う書き方をしていただきたい。
- ・「札幌型」とか「札幌らしい」という言葉があるが、札幌市らしさを書くのが「札幌市都市計画マス

タープラン」であり、その中に「札幌市らしい」という記述が入ってしまっていると、物の書き方としてちょっとオフサイド気味になっている気がした。

- ・ P 2 9 の 3 - 2 で、「前都市計画マスタープランの考え方を変化させる必要があります」とあるが、「変化」させると「継承」できないのでは。
- ・ 資料の 1 - 2 から 1 - 3、1 - 4、資料 3 以外の資料は、このマスタープランの計画書に含まれるのか。

(都市計画課長)

- ・ 本編の後ろの資料編として入れたいと考えている。

(濱田委員)

- ・ 今日の資料の 1 7 拠点のグラフデータを見ると、人口が増えているが商業施設が減っているところや、医療施設が非常に増えたところがある。拠点ごとに特色があり、その特色をよく考えて対策を立てるべきという説明をする基礎資料として、非常に説得力がある。

(小林委員)

- ・ ここは非常に大事なポイントなので、熟慮してきちんとしたものにしませう。

(中村委員)

- ・ 円山、山鼻地域といった、昔から札幌の高級住宅街と言われるところが、地域交流拠点、都市機能誘導区域に選ばれないのには理由があるのか。

(都市計画課長)

- ・ 都市機能誘導区域については、まず、上位計画であるまちづくり戦略ビジョンで位置付けた「地域交流拠点」としている。そして、何故、まちづくり戦略ビジョンで円山周辺が地域交流拠点に位置付けられていないかという、特に中央区は、都心という大きな拠点の後背の地域であるので、地域交流拠点ではない、ということが 1 つ。
- ・ それから 1 7 カ所の地域交流拠点は、地域のバランスを考慮して配置しているため、都心に近い円山周辺は地域交流拠点として位置付けていないというのが 2 つ目の理由。
- ・ 1 7 カ所を位置付けた具体的な根拠は、地下鉄 3 路線の始発駅 6 カ所、都心と始発駅の間位置 6 カ所、距離が長い区間として白石と新札幌の間の大谷地、平岸と真駒内の間の澄川の 2 カ所、更に離れた手稲・篠路・清田と 3 カ所位置付けて合計 1 7 カ所となる。
- ・ 3 つ目は都心の西側、円山から山鼻にかけては、都心周辺全体、環状通内側全体に面的に都市機能が集積しているので、拠点として位置付けるような考えを持たなかったということもある。
- ・ これらを総合的に考え、円山周辺は電車沿線も含めて地域交流拠点に位置付けていない。その一方で、居住誘導区域として集合型の居住機能を集積させるエリアには含んでいる。

(小林委員)

- ・ 背景として、地域交流拠点は、都心を補完し市民の生活を支える拠点として、札幌市が第 3 次長期総合計画の中で謳い始めたものである。しかし、指定はしたが、具体的にどこをどうするかということ

を戦略的に進めてこなかった。今回、戦略ビジョンと都市マスで具体的な内容を定めるという点が、これまでとの大きな違いの一つかと思う。これから、市の各部局の計画、或いは民間の整備計画・事業計画についても行政側が少し調整しながら、その中身をより精緻なものにしていくことになる。

- ・山鼻に関しては、今後、市電がループ化することを受け、市電沿線を点でなく線で捉え、路線沿いの歴史的な市街地を生かしながら価値や利便性を高めていく施策を展開していくことになる。
- ・この間、(国交省) 都市局との議論の中で、キーワードがいくつか出てきた。立地適正化計画と都市再開発方針に関連して重要なのは、「高齢者対応の事業・施設」の扱い方。また、立地適正化計画においては、働く人たちの働き易さに繋がる「事業所内保育所」の扱い方。もう一つは、「駐輪場」の扱い方。駐輪場については、単にマナーや公共の駐輪場対策だけではなく、事業所の駐輪場と再開発における公共貢献とを絡めていく方法も考えられる。
- ・それから、都心にできた北3条の広場のように、市民の生活を支え、豊かにするパブリックスペースをどう作るか。これは都心ばかりでなく、今後は周辺部も含め、生活をよりエンジョイするために、あのような場が必要になってくる。そうした時に、道路部局と公園緑化の部局が相乗りしながら、これまでの制度を少し緩和する等々を含めて積極的に作っていくことが必要で、札幌市でもいろいろな場所で検討する必要がある。
- ・総合交通計画部の佐藤部長に質問。立地適正化計画は、土地利用と機能誘導と交通の3本で考えないといけませんが、特に拠点の実態から課題を解決し、機能を誘導していく基盤を作るにあたって、交通に対する投げ掛けが必要ではないか。

(総合交通計画部長)

- ・現状のデータやまちの成り立ちに対して、交通にもっとこういうのがあれば改善されるのでは、という主旨かと思う。先ほども広場の話があったが、道路や広場などの空間にどんな人たちが集まるのか、建物と一体化、若しくは連携して何ができるのかは非常に重要である。拠点の多くは地下鉄駅やJR駅なので、そこで乗り換えが生じるが、単純に交通結節点としての利便性強化のほかに、冬の利用もあるので分析が必要だが、例えば待合機能を持たせるとか。今、土地利用のデータに基づいているので、これにもう少し交通のデータも加味する必要があるかもしれない。手稲、琴似など、第3次長期総合計画以降に謳われた交通とまちづくりをセットでとらえた拠点整備のように、交通の機能面から見たまちづくりの一体性みたいなものが見えると、先ほどの話と繋がると思う。

(小林委員)

- ・それは、総合交通計画部が行う解析を待てばいいのか。例えば、真駒内の駅周辺はお年寄りが増えてきているが、地下鉄駅を降りたら、周りの住宅地へは全部バス移動になる。お年寄りが住むまちの拠点とは絶対に言えない。交通サイドから、ターミナルの作り方や連結の仕方を含めて工夫して欲しい、というような投げ掛けが必要ではないのか。

(総合交通計画部長)

- ・本来、全体として、お年寄りが住みやすい拠点、移動しやすい拠点をどう作るのかという視点は当然必要で、その辺の理念がもう少し書かれるべきである。
- ・バリアフリー基本構想を去年見直したときにも、高齢者の団体や障がいをお持ちの方も含め、拠点はもう少しこうだといいいという議論や検討をした資料もあるので、反映できるものはしていきたい。

(小林委員)

- ・それは、市の内部で都市計画部と総合交通計画部とのキャッチボールができ始めていると理解しているということか。
- ・市長政策室の佐藤部長、エネルギー分野のキャッチボールをするための材料は、この段階では特にないのだろうか。

(市長政策室政策推進担当部長)

- ・この段階では、例えば拠点において、ビルの建替え時に、自立分散型エネルギーなどを優遇していきたい思いもあって、都市マスの中にも記載している。しかし、それは個々の条件で変わるので、それらの誘導を目指しながら拠点の整備を進めたい。

(小林委員)

- ・拠点とか機能誘導のところを前提に、再開発の公共貢献も念頭に置きながら、グリーンビルディングを施行していくという書き込みをするのは余計だろうか。

(市長政策室政策推進担当部長)

- ・グリーンビル化、低炭素化を目指すのはこれからの当然の方向性なので、盛り込むことは必要である。

(小林委員)

- ・北原部長、公園とのキャッチボールはどうなっているか。

(みどりの推進部長)

- ・拠点で考えると、例えば、新札幌駅のすぐそばはビルで埋め尽くされ、外れたところに科学館公園や厚別の広場があるが、本当は商業施設等と広場が一体化する方が、まちの賑わいやゆとりを生み出すことに対しては効果的だろうと思うので、拠点を見直すときにはその辺りの作り込みをいろいろ検討する価値があると思う。各拠点にとって何がいいか、賑わいとゆとり、歩行者への安心感みたいなものを上手く組み合わせる方法を一緒に考えていきたい。
- ・再開発で考えている公共貢献のベースになるような議論をする時に、公園のあり方についても一緒に検討していけるといい。

(高野委員)

- ・資料2-1について。札幌市全体の運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出割合が高いことは事実だが、札幌市の中では、札幌市の鉄道分担率は3割を超えており、自動車は非常に少ない都市である。札幌のCO<sub>2</sub>排出量の運輸部門の割合が高いのは、実は工業系の排出量が非常に少ないからである。また、自動車分担率は、3大都市圏と比べると高いが、札幌市ではかなり小さい方であり、軌道系の占める割合が大きい。この辺は背景として、書きぶりを少し検討いただきたい。
- ・P84のところで「2高速・3連携・2環状・13放射を強化します」とあるが、3連携目の「南環状」といわれる連携が、13放射とちょうど重なった表現になっている。この230号と453号がスムーズに連携しているように描けないなら、3連携目は本当に連携として成立するのだろうか。これでは連携ではないという印象なのでご検討いただきたい。

(総合交通計画部長)

- ・この図は、パーソントリップ調査の後、「南方面の主幹の連携」とする考え方を示し、それを総合交通計画策定の時にここに書いたという経緯があり、具体的に何をやるかは決まっていない。
- ・また、これは総合交通計画を受けて書いているものなので、今はこれ以上書きようがないが、図としてどう示すかについて整理したい。

(高野委員)

- ・確認だが、丘珠空港の記載について、P 8 5 の下のアで、「航空ネットワークの充実や利便性を向上」とあり、これまでの総合交通計画よりも若干進んだ表現にしていると理解してよいか。「航空ネットワークの充実」は、今まで示されてなかった気がするが。

(小林委員)

- ・そもそも、この都市マスの見直しと立地適正化計画の策定は、総合交通計画と同時にスタートしたわけではないので、少し時間をずらしながら加えられていると考えていただきたい。例えば、都市マス確定後においても全く変わらないということではなく、その後、総合交通計画部も含めた各部局の検討を踏まえ、追加、補強、或いは内容を変えていくことになると思う。

(高野委員)

- ・分かりました。「航空ネットワークの充実」と書いたとたんに、やはりどうしても滑走路延長を視野に入れてしまうと思った。

(総合交通計画部長)

- ・変に読まれないように、的確な表現を再度整理する。

(小林委員)。

- ・各委員のご発言等あったので、次回12月1日まで、都市計画部内部や関連する部署とも協議し、今の意見を受けてより中身の良いものにし、加えて審議会の説明時にも分かり易いような資料作りを念頭に置きながら整理していただきたい。