

# 札幌新まちづくり計画市民会議 環境・都市機能分科会第2回会議

会 議 録

平成15年12月22日(月)午後3時開会  
札幌市本庁舎 5階 会議室

## 1 開 会

事務局（企画部長） 本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。それでは小林先生お願いします。

## 2 議 事

### （１）前回のまとめ

小林会長 前回の議論の整理をしていただきたいと思います。

事務局（北海道総合研究調査会） 前回の皆さんのご意見をグルーピングし整理させていただきました。

大きく3つの論点があったと思います。1つは、まちの歴史・文化を尊重し活かす取り組みが大事だという点。2つ目は、循環型社会を目指した具体的な取り組みは何かを探るといふ点。3つ目はパブリックと市民との関わりを深めていくという点。

都心についてのご発言が多かったかと思います。都心を都市再生の象徴として力を入れていく。特に駅前通の都市空間は一つのシンボルになるのではないかという議論がありました。

また、1960～1980年代につくられた地区の空洞化、高齢化の進むコミュニティの問題が重要だという議論がありました。長期総合計画で広域交流拠点、地域中心核などと位置付けられている地域の中心となる場所をコミュニティエリア再生のためにどのように活かすのかがもう一つのターゲットになるのではないかというお話でした。なおかつ、これからの時代は安心・安全という切り口から具体的に考えていく必要があります。

こういった形で議論を整理させていただきました。

### （２）事務局説明（配布資料）

小林会長 それでは、前回の議論を思い出していただきながら、次のステップに移ろうと思います。

資料2のご説明をお願いします。

事務局（調整課調整担当係長） それでは資料2と資料3についてご説明をさせていただきます。資料2は「施策の基本方針」、資料3は第1回分科会でお話がありました総交審（札幌市総合交通対策調査審議会）の答申の概要版です。

#### 資料2「施策の基本方針」説明

事務局（調整課調整担当係長） 資料2の「施策の基本方針」は、第1回分科会でご説明した重点戦略課題における現状と課題を踏まえて市の庁内プロジェクトで検討したもので、本日議論をする上でのご参考としてお示ししています。長期総合計画の方向性に沿ってこの3年間で重点的に取り組むべき施策の基本方針と具体的な施策を取りまとめ

たものです。1つの重点戦略課題ごとに1ページの構成になっていますので、計4枚になっています。構成は「現状と課題」「施策の基本方針」「施策」の3段の構成になっています。「施策の基本方針」は今後3年間の施策を進めていく上の方向性を示すものとお考えいただきたいと思います。「施策」は「施策の基本方針」に沿って、具体的にはどのようなことをするべきなのかをまとめたものです。

#### 重点戦略課題：水とみどりのうるおいと安らぎのある街の実現

それでは、1枚目「水とみどりのうるおいと安らぎのある街の実現」について説明させていただきます。はじめに「現状と課題」ですが、市政世論調査の結果からおわかりいただけるように、多くの市民が自然と調和した都市イメージを好ましく思っています。一方で、近年は都市化の進展にともなって水環境やみどりの量が減少したり地域間の格差が生じている状況です。こうしたことを踏まえて、施策の基本方針では、人間活動による負荷を低減し、良好な水環境の維持・回復を図るとともに水辺の保全、せせらぎの回復をしていくこと、また、札幌の魅力形成しているゆたかなみどりを30%増やすことを目指して緑のボリュームアップを図っていくこととしています。なお、この30%については上田市長が選挙公約として掲げたもので、施政方針「元気ビジョン」でも取り上げて重点的に進めていきたいと考えているものです。

施策については4つの柱を立てており、1つ目は「水やみどりを楽しむ心の醸成」としています。水やみどりを守り育てていくためには、まず、それらに親しんだり、大切にすることを育てていく必要があるという認識によるものです。施策の内容としては、既存の施設を活用してみどりを楽しむための活動拠点の充実、あるいは水やみどりに関する情報の収集・発信を行っていくというものです。

2つ目は「水辺の保全・創出」です。施策の内容は、河川などにおける良好な水質の確保や枯渇した河川への導水などを通じて水の流れを回復したり、自然に配慮した河川整備を行うことによって自然と人が触れ合える水辺の保全・創出をしていこうというものです。

3つ目の柱は「みどりの保全・創出」で、今あるみどりを守り育てていこうという趣旨です。施策の内容としては、緑地保全地区の指定をはじめとして様々な制度を活用した都市の近郊あるいは街なかのみどりの保全や、市民による公園緑地の保全・育成活動の推進です。

4つ目は「みどりのボリュームアップとネットワーク化」で、まさしくみどりを増やすことを政策目標として掲げるものです。施策の内容としては、都心部や特にみどりの少ない地区、環状グリーンベルトを形成する地区などにおいて公園整備などの重点的な緑化をしていく、あるいは公共施設や民有施設のみどりを増やすしくみづくりをしていこうというものです。

## 重点戦略課題：地球環境問題への対応と循環型社会の構築

2 ページ目は「地球環境問題への対応と循環型社会の構築」です。「現状と課題」は、札幌で排出される二酸化炭素は民生部門の占める割合が高いという特徴がありますが、その一方で、市民や事業者の地球環境問題に対する危機意識は高くないということが確認できました。また、ごみ処理については多額の費用がかかる一方で、新たな埋立地の確保も難しい状況にあります。

こうしたことを踏まえて、施策の基本方針では、まず大きな政策の目標として地球温暖化の防止に向けて行政・市民・事業者が一体となって二酸化炭素排出量を10%削減することを目指した取り組みを推進するということを掲げています。この10%削減という数値も市長公約及び施政方針「元気ビジョン」に掲げた目標であり、また、既存の行政計画である環境基本計画などの中でも長期的な目標として位置付けをしています。

次の2つは二酸化炭素を削減することへのアクション的な部分です。一つは、市民の日常生活のなかに環境行動のムーブメントと書いてありますが、環境に配慮した行動に関する社会現象等ともいうべき状態を引き起こしていこうというものです。もう一つは、まず、行政が率先的な環境行動を推進して、その成果を市民や事業者に波及させる取り組みを進めるというものです。

最後の方針はごみの問題で、ごみの3R運動とよく言われますが、発生抑制（リデュース）、再利用（リユース）、リサイクルを推進するとともに環境に配慮したごみ処理を徹底していくというものです。

施策の1つ目の柱は「環境意識の醸成と行動の喚起」です。施策の内容としては、深刻な地球温暖化などの現状を理解してもらうための環境教育や解りやすい情報提供などを通じて市民の環境行動に結びつくような意識を醸成していこうというものです。または、先ほどムーブメントと表現しましたが、市民の環境行動を加速させるような広報、目に見える活動指標の提供などに取り組んでいこうというものです。

2つ目の柱は「行政の率先行動と市民・事業者などへの波及」です。施策の内容は、環境マネジメントシステムの運用管理の徹底や公共施設の長寿命化等の取り組み、公共施設における省エネルギーの計画的な推進と新エネルギーの導入に向けた取り組みの推進、そしてこうした取り組み成果の市民、事業者への普及促進を行うというものです。

3つ目の柱はごみの発生抑制のしくみづくりです。施策の内容としては、ごみの発生抑制やリサイクルなどに係る普及啓発拠点機能の充実やごみの発生抑制などにかかわる実践活動の支援、市民・事業者との協働による多様なリサイクルルートの確保、そして、こうしたことに加えて、経済的手法を含めた効果的なごみ発生抑制のしくみづくりの検討を進めるというものです。

4つ目の柱は「環境に配慮したごみ処理体制の確立」です。施策の内容は、ごみ処理施設への搬入指導の徹底やリサイクルの推進などによって、ごみの埋立処分量を減らすこと。あるいは事業系ごみの排出事業者の処理責任を徹底していくというものです。

#### 重点戦略課題：ゆたかな冬の暮らしの実現

3ページ目は重点戦略課題「ゆたかな冬の暮らしの実現」です。「現状と課題」は、札幌は積雪が5メートルもあり、世界でも屈指の多雪・寒冷の都市です。こうした気候特性がスキーや雪まつりといった個性的な市民文化を育んできましたが、一方でエネルギーや雪対策という課題も生じさせてきました。また、近年はテレビゲームや携帯電話等のコミュニケーションツールの発達、景気の低迷などを背景にして、冬場の戸外遊びの減少やウィンタースポーツ離れが顕著になっているという状況です。除雪への市民要望は、極めて高いものの、財政的な制約があります。

こうしたことを踏まえた施策の基本方針ですが、1つ目は冬の遊びやスポーツなど市民が雪に親しんだり楽しんだりする機会を大切にしたい北国らしい暮らしを創造していくことです。2つ目は雪を貴重な資源という視点で見つめなおし、上手に活用するような取り組みを推進することです。3つ目は市民・企業・行政が協力しあいながら、地域の特性に応じた雪対策を推進していくというものです。

施策の1つ目は「北国らしい暮らしの創造」です。施策の内容は、冬場の公園利用の拡充に向けた取り組みや冬の遊びを促進するような市民活動や遊びの指導者を発掘・活用すること、北方圏の都市などとの国際交流を通じた冬の暮らしに係る知識や技術を共有していくことです。

2つ目の施策の柱は「ウィンタースポーツの推進」です。札幌ならではの特性を活かした取り組みを重点的に進めていくという内容です。

3つ目の柱は「多雪・寒冷な気候特性の活用」です。すでに取り組みが進められている雪の冷熱エネルギーの活用に関する実験など、雪を貴重な資源として見直す取り組みの推進や、雪まつりなど市民が楽しむ冬を国内外に発信して集客交流を促進していこうというものです。

最後の柱は、地域特性に応じた効率的・効果的な雪対策の推進です。主要な道路、公共施設周辺、通学路といったそれぞれの場所の特性に応じた除排雪を行っていくこと、市民や企業との協働という視点からパートナーシップ排雪や市民・企業の雪対策活動に対する支援の充実、福祉除雪を推進していこうというものです。

#### 重点戦略課題：歩いて暮らせるゆたかで快適な街の創造

最後は、「歩いて暮らせるゆたかで快適な街の創造」です。「現状と課題」では、公共交通については、環境にやさしいだけでなく車を運転できない人の重要な交通手段ですが、利用者は年々減少を続けている状況です。人が多く集まる交通の要所（交通結節点）など地域の中心となっている場所については様々な課題を抱えているところがあるという状況です。都心は札幌の顔となる場所ですが、生活の質を高めるような多様な選択ができる機能が求められています。

施策の基本方針の1つ目は公共交通機関を軸とした環境に負荷をかけない交通体系を確立すること。2つ目は交通の要所（交通結節点）に視点をおいたまちづくりを推進していくこと。3つ目は人と環境を重視した都心の再生を推進していくことです。

施策の1つ目は「環境に負荷をかけない公共交通の利用促進」です。施策の内容としては、公共交通の利便性の向上に向けた取り組みを進めるということです。具体的には地下鉄やJRなどのバリアフリーの推進や利用しやすい料金制度の検討などです。

2つ目の柱は「交通の要所（交通結節点）のまちづくり」です。この趣旨としては、人が多く集まる場所を大切にするとともに公共交通の利便性の向上といった観点からも交通結節点のまちづくりに視点をおいてやっていくというものです。施策の内容は地域の課題などを踏まえてまちづくりを総合的に進めていくということ、歩道のバリアフリー化や自転車の走行環境整備に向けた取り組みを進めていくというもの、公共交通機関の乗り継ぎを向上させるような施設の整備を進めていこうというものです。

柱の最後は「都心の再生」です。施策の内容としては、都心において魅力的な歩行空間や親水空間を創出するとともに、民間による都市開発やまちづくり活動への支援をしていくというものです。また、都心の再生を支える交通については、通過交通低減など適正な自動車利用の実現に向けた取り組みや、道路空間の再配分などによる交通問題解消に向けた取り組みをするというものです。

資料2についての説明は以上です。

資料3「公共交通を軸とした交通体系の確立について（札幌市総合交通対策調査審議会答申）」説明

事務局（交通企画課長） 続きます。資料3、総合交通対策調査審議会（以下、総交審）の答申の内容について概略をご説明させていただきたいと思います。

総交審は市長の諮問に基づいて議論、答申をいただいているものです。前回は20年前に一度、議論、審議をしていただいておりますが、その特徴的な中身は軌道系の交通のあり方を大きな柱として審議していただいたことです。その後、札幌市の社会環境・交通環境の変化にともない、今後必要とされる交通政策はどういう視点で考えるべきかということについて審議をしていただきました。

資料の1ページ目にその概略を図示、説明していますが、平成11年3月に市長から「地下鉄などの軌道系公共交通機関網のあり方について」「公共交通の利用促進策について」という2点について諮問されています。この審議に2年間費やし、1年目に1項目の軌道系の公共交通機関のあり方、2年次目に公共交通の利用促進策について審議していただいております。

「答申の特徴」であります。今後の社会構成、社会環境を考えたときに公共交通を中心としたまちづくりが必要であることから、それに則した公共交通網のあり方の整理も必要であるという視点で考えなくてはならない。公共交通を軸としたまちづくりを推

進んでいくべきという観点からすると、自動車交通との適切な役割分担が必要でありそれに則した今後の展開が求められている。

答申の構成としては「札幌の現状と将来像」「今後の都市交通の基本的考え方」、目標を実現するために公共交通と自動車の適切な役割分担をしていくべき「今後の都市交通に係る施策の方向性」としては、公共交通を軸に据えて交通体系を確立していくべきであり、適切な自動車交通の実現とのバランスをどのようにとっていくかが大きな課題になっていくという視点です。「施策を推進するにあたって」では留意すべき点について述べられています。

2ページ目以降については1ページ目右の図「公共交通を軸とした交通体系の確立について」に沿って説明します。

「第1章 札幌の現状と将来像」については、交通を取り巻く社会状況の変化が非常に大きく自動車の保有台数が年々増加している状況を考えると、都市環境が悪化してきている。また、少子高齢化、人口の伸びも期待できない状況にあることが根底にあります。公共交通と自動車交通のあり方についても、今後の社会環境を考えたときに、やはり公共交通を軸とした交通体系の確立が必要であるという視点です。

公共交通を軸とした場合に公共交通がどの程度の充足を果たすべきかということについての議論もいただきました。まずは公共交通のネットワークの充実という観点から捉えたときに、今ある公共交通機関網をどう整備していくべきか。まずは路面電車、バス、JR、地下鉄、それぞれの充足度合い等からすると、特に地下鉄については今後充足が必要な地域についての議論をいただきました。バスのネットワークについては、今のサービス水準は適切なのかについても議論いただきました。さらに現況の交通機関の利便性をいかにして高めていくかについても議論いただきました。その中で特に移動の連続性や快適性の向上という観点でのサービスの提供も必要であり、利用する側としては情報の提供が進まなければいけないのではないかと、様々なサービスの提供も必要。利用していただく観点で考えた取り組みについてはもう少し進めるべきではないかと。そして交通バリアフリー法がこの時期に制定されていまして、バリアフリーについても今後進めなければならないという視点です。

3 - 4については、札幌市の交通体系を考えたときに地下鉄、JRを基幹としてバスがフィード的に結節した交通体系をとっているところに合わせ、それぞれの地域特性に応じた地域の交通計画の策定の必要性が述べられています。適切な自動車交通の実現方法については、公共交通の利用促進を中心としたTDM（交通需要マネジメント）の政策を今後進めていくべき。それと平行してTDMに欠かせないのが市民の理解であり、考え方が転換されなければなかなか進んでいけないという視点も盛り込まれています。

第4章では施策を推進するにあたっての視点について述べられています。市民、民営事業者等と一緒に進めなければならないパートナーシップによる施策の推進。総合的かつ弾力的な計画の推進。公共交通の事業経営についても考慮しながら進めなけれ

ばならない。適切な事業評価による施策の推進。公共交通網という観点から広域的な行政としても推進を進める必要があるという観念の施策があります。

このような形で答申が示され、この答申に基づいて平成14、15年に総合交通計画を策定している最中で、15年度末までにはこの答申を受けた札幌市の総合交通計画をつくるということで今動いています。

### (3) 意見交換(施策の基本方針など)

小林会長 確認ですが、資料2は現在の札幌市の第4次長期総合計画を背景としながら、これからの3か年、重点的に政策を展開していくところはどこかを整理して、内部的に検討しているということですね。

事務局(調整担当係長) はい。

小林会長 資料3の総交審の内容はこれとほぼ同時に長期総合計画が組み立てられていますので、総交審の骨格というのは長期総合計画に組み込まれていると理解してよろしいですか。

事務局(交通企画課長) 交通の面ではそうです。

小林会長 資料についてご質問ありますか。

中島委員 確認ですが、資料2は市のプロジェクトチームが今回の会議に合わせて考えたのではなく、以前から考えていたものですか。

事務局(調整担当係長) 今回プロジェクトをつくり検討したのですが、その方向は長期総合計画に沿っています。

小林会長 総合計画は細かい項目が網羅的に色々ありますが、それが縦糸で3年間で重点的にしなければならないことを横糸だと考えると、横糸は今ここで議論していただければいいのかと思います。

中島委員 私たちが議論するのはプロジェクトチームと並列して横糸を考えていくということですね。

小林会長 そのように私は理解しています。

それでは今お集まりいただいているメンバーの方から、これから3年間、もしくはプラス5年間になるかもしれませんが、どのように重点的に考えていくべきなのかそれぞれの立場で提案、発言をいただこうと思います。

太田先生からお願いします。

太田委員 メモは前回までに考えていたものと、議事録を見ながら書いたものです。今後の3年間で実行可能な政策・対策ということでしたので、細かいことと大きなことが混ざっています。まず、雪を楽しむということは非常にいいことですが、何よりも市民からは除雪対策、冬期の交通対策を何とかしてくれという要望が非常に多いということで、それをもう少し積極的にやれないかということです。私は郊外に住んでいまして除雪排雪には個人的に苦労しています。このまま歳をとるとここに住めないのではないかと

と思っています。ところが最近民間業者で3～4万円で1週間ごとにやってくれるところがどんどん出てきています。札幌市に全てをやれというのは費用の点で無理でしょうから、民間業者の事業展開をより積極的に援助していくということを考えられたらいいのではないかと。土木・建設関係の人たちの冬の仕事にもなると思います。

小林会長 雪さっぽろ21のことを説明できる方はいますか。

事務局（雪対策室計画担当係長） 札幌市の雪対策基本計画は平成12年度から21年度の10か年の計画として第4次長期総合計画に沿った形でつくっています。基本方針が3つあり、冬期道路交通の円滑化・安全化の向上、パートナーシップによる冬期生活環境の充実、人と環境にやさしい雪対策の実現です。3つの基本方針にもとづき5つの目標、効率的な幹線道路ネットワーク除排雪の実現、冬期路面管理基準の確立、パートナーシップによる除排雪の充実、環境にやさしい雪対策システムの追求、情報共有体制の構築があり、これに基づき17の施策をつくり現在実施しているところです。これにもとづいて同じくアクションプログラムを定めて執行しているところです。

小林会長 今、太田先生がおっしゃったようなパートナーシップの話がありますよね。

事務局（雪対策室計画担当係長） パートナーシップに係る除排雪の充実という部分では、市民・行政の共同体性の充実、現在行われている生活道路のパートナーシップ排雪をさらに推進していくということがあります。市民・企業の雪対策活動に対する支援として、現在札幌市では融雪施設の資金融資幹旋事業を行っています。除雪機械の購入費の補助も行っています。それから計画除雪への転換、福祉除雪への推進なども行っています。

小林会長 市民が知らないということがあると思います。

太田委員 2つ問題があって、道路を全部除雪してくれるのはありがたいけれど、家の前の雪をよけなければならないのが非常に辛い。民間業者はそこをやってくれることが売りになっているということがあります。

もう一つは融雪槽、融雪機がどんどん普及するということは地球温暖化対策的にいいことなのかということです。札幌市で検討していただきたいことですが、ある家庭において融雪機、融雪槽をつくって雪を処理する費用およびエネルギーと、そのままトラック等で運んでいった場合の費用、エネルギーを算定していただきたい。多分、結果は火を見るより明らかだと思います。それでどのくらい温暖化対策、エネルギー対策になるのかということのを定量的に評価していただきたい。

もう一つの問題がツルツル路面です。特に老人や主婦の方にとっては辛いです。まちの真ん中はロードヒーティングで歩きやすいですが、郊外に出るとツルツル路面で辛い。公共車、ごみ収集車やパトカー、除雪車などはスパイクタイヤを履いたらいいのではないかと。スパイクタイヤが悪いのは全ての車が履くからで、一定量の車が履けばかえって良いだろうということです。これは前に議論したときにスパイクタイヤを履いている車と履いていない車では運転性能に差があって危険だということでした。ただ、そ

それはごみ収集車やパトカー等の特別な車であればいいのではないかと思います。もうひとつは砕氷車、砕氷機のようなものを試作してやってもらいたいということです。氷を砕くようなもので、人通りが多いけれども溶けなくてツルツルになっているところを積極的に砕くようなものをつくってこないかということです。

年間を通しての交通対策としては、中心部は自家用車の乗り入れを禁止して無料あるいは低料金の循環バスを走らせたらいいのではないかと。前回の会議で出た駅前から大通の新設される地下街を開放感のある空間にするということには大賛成です。それによって大通への客の誘致になるのではないかと思います。それからサスティナブルシティ、持続可能なコンパクトシティとしての札幌、これはどんどん推進すべきでCO<sub>2</sub>排出を削減するようなまちづくり、除雪に要するエネルギーを削減するまちづくり、渋滞のない交通システムへの転換、コージェネレーションシステムの推進をしていく。ただしコージェネレーションシステムは排ガス対策だけは気をつけていただきたい。小さいからといってそれを見逃すと、数で大気汚染がひどくなるので、チェックした上でコージェネレーションシステムを推進していただきたい。

ごみについてはリサイクルの問題があります。もう一つは街路樹を増やすと枯葉等がでますが、こういった木質の物はしっかりと燃やしてエネルギーを回収すればいいのではないかと思います。そしてプラスチック系ごみも今は完璧に燃やせるので積極的にエネルギーを回収することを考えられたらいいのではないかと思います。

最後は少子高齢化の問題で、私は今郊外に住んでいますが、先ほどの除雪問題等を踏まえると今後妻と二人きりであと何年ここに住めるのかと深刻に考えています。お金をかけても住めるようにするか、まちなかで住めるところに移るかしかありません。今言われているように子供の数が減ると、仮に子供が後を継いでくれても2軒の家で1軒分しかできない、一緒に住むしかないわけで、空家がたくさん出てくるのではないかと。この辺は非常に疑問を持っているので専門の方のご意見をぜひ伺いたしたいと思います。以上です。

小林会長 最後の住み替えの話ですが、今は民間にすべて任せているんですね。そうではなくて持続活用するための法的なところがサポートするバンクみたいなものを実行すべきではないか。札幌ぐらいの規模になるとできるかもしれません。それは住宅基本計画ではやっていない。

事務局（調整担当係長） 住対協（住宅対策協議会）の中でそういう受け皿づくりは検討しているように記憶しています。

小林会長 その議論は出ているんですね。プラットホームづくりについては。

中島委員 明らかに高齢化社会になったときに、太田さんが今言われたような都会の中にみんなが戻ってくるということは、現実にそういう兆候が出ていますから、高齢者がゆっくり歩いて楽しめる構造がまちなかに必要になるだろうと思います。

小林会長 その他関連することで何かありませんか。

中井委員　そういう場合、マンションだけで考えるのではなく、マンションと地域が一体となって高齢者を受け入れられるような再生をしていくことが必要だと思います。当然、バリアフリーのリフォームをしなくてはならないし、マンションに付随させて地域のコミュニティ施設や高齢者向けのデイケアセンターをつくるなどして、地域として高齢者だけでなく色々な人が住めるマンションづくりをしていくことが必要ではないかと思います。若年層が郊外で高齢者が都心部というのは分かりますが、あまりにも極端になると地域を年齢的な偏りが出してしまうので混在させていけるような施設をつくっていくということが、一般的なまちづくりなのではないかと思います。

小林会長　郊外が大好きなお年寄りもいますし。

中島委員　まちの古い建物の再活用のやり方としては、今は中古マンションというのが若いデザイナーたちの間でブームになりつつある。新築を買うより中古を自分たちの部屋にしようという動きが強くなってきていることがありますから。

小林会長　今札幌市ではオフィス需要の変動で中規模のオフィスビルが余りはじめていますが、そこをコンバージョンして住居兼用にするという建設省の方針があります。ああいったものを何か独自にやっていますか。法的なこともあるし、なかなかやりにくいけれども。

事務局（調整担当課長）　やっていません。

小林会長　コンバージョンをどう進めるかというのは非常に大きな問題ですよ。要するにオフィスとして使われていたものが住宅として使われると建築基準法に合わない。それを建築基準法に合わせるようにするか、そうではなくてもっと緩く、片目をつぶって独自の基準をつくっていくと良いのではないかと思います。

中島委員　市の政策という形にはならないのかもしれないけれど、私の地域では自分たちで地域通貨をやろうと提案しています。地域通貨というのはいい実験材料になります。マンション型のコミュニティ的なつながりが少ないところに提案するということを広報さっぽろ等でやるということも考えられます。

小林会長　その他、まちなか居住、あるいは住み替えの話が切り口としてあるのではないかと思います。

中島委員　具体性が少ない傾向にあるので、前回のおさらいをするような形で自分なりに簡単に意見を述べたいと思います。

素人なりにどのようにこの会議に望めばいいのかをずっと考えていて、要するにこれはソフトなんだなということが実感として分かりました。都市計画というのは物づくりだとばかり思っていました、何のためにつくるのかということとここで議論しようということなんだとやっと気付きました。やはりハードの物づくりが先行していて、よく言われるように、中に心が入っていないという傾向が強かったのではないかと。心というソフトの部分を素人なりに考えた方がいいだろうと思いました。

象徴的なものでいえば、東京都庁のような物をつくっていくのか、古くからある赤レ

ンガのような物をきちっと残していくのかというシンボリックな意味でのお話です。そういうような中心部のあり方を発想し、具体的に考えてみたい。例えば一番の中心部を外観だけでも50年くらいは変えないくらいの覚悟でやってみてはどうか。今の子供たちが老人になっても自分たちのまちがこうやって残っていくんだという感じをつくれなにかということです。今回3か年という重点政策がありますけれど、ビジョンはとにかく語っておきたいと思います。そのビジョンを考えていきたい。

もう一つは前回小林先生から出た地域をどうするかということですが、地域に溜まり場をたくさんつくりたい。溜まるということが重要であるということをお願いしたい。ですから上田市長の連絡所を活用したいというのはすごくいいと思う。連絡所の活用の仕方は非常に重要だろうと思います。まちづくりセンターにするということですが、できるだけ多くのボランティアで成立させるような場所だと思います。用事がなくても出入りできるような形で、そこに若いNPO的な組織がからんでいたらいいというイメージを持ちました。

都市機能としては、最終的にシンボリックに提案をまとめたいという気持ちがあります。みどりに関しては、もっと積極的に大通公園を完全なグリーンベルトにしたいです。地下通路をつくる際に駅前通のみどりを大通公園に移植できないかと素人考えで思いました。グリーンベルトという大通公園の象徴性と駅前通だと思います。長期的にはLRTの導入だと思いました。導入によって歩けるまちにしたい。

他の分科会とからみますが、前回出た大通小学校の跡地利用の問題については、例えば校庭を利用して植樹するとか、そういうことに積極的に活用したいということ盛り込みたいと思います。色々な意味でこれからは規制をしていくのか市民の自発性にゆだねるのかという大きなポイントがあると思います。

理想論的になりますが「なごり雪」という映画の撮影で使った城壁には柵がなかったんです。落ちるかどうかは市民の勝手という発想です。現実にはそこでけがした人は50年間で一人しかいません。つくってしまうことによって余計危険になるという考えからです。市民の自発的な意識を高めていくことを考えると、つくってしまうと駄目になります。

細かいところはプラスアルファする形で言っていきたいと思います。私なりの重点はやはり長期のビジョンを理想論で語りたいということです。それと、市民が具体的にシンボルとして思えるものをつくりたいということです。

今回太田先生が言われたように、一番要望が多い除排雪等をきちっとやりつつ、まだ少数かもしれないような夢を提案としてまとめていくべきだと思います。

小林会長 中島さんがおっしゃる夢というのは、まちなかを題材にしてということですね。

中島委員 そうです。都心再生についてです。

小林会長 今のご意見に関連して、どなたかいらっしゃいますか。

大坂委員 私も中島さんと同じようなことを考えている部分があります。レジュメにいくつか書いたのですが、溜まり場をつくりたいというのは私も思っているんですが、例えば地下通路にカフェができたりしたらいいなと思います。その前段階としてベンチをたくさん置いて、パブリックアートのような形で提起するというのもやってみたら面白いんじゃないかと感じています。

それと廃校で大通小学校のことが出ましたが、地域の要望がたくさん出ていると伺っています。私が聞いたのでは「札幌の劇場を考える会」が「中心部芸術文化アトリエ構想検討」を提案されています。「札幌演劇人連合」というグループの方からは、演劇創造の場として活用したいという要望が出ています。「札幌の廃校利用をめざす会」では、札幌市内の小学校の統廃合による跡地施設の活用について要望書を出して回答もいただいています。「これから小学校跡地等の有効な活用方法を検討していきたい」という回答でした。それで、動きがあるのであれば、どういう動きになっているのかという現状を教えてください、その上で議論をしていきたいと考えているのですが。

小林会長 どなたかご存知の方。

事務局（調整課長） 廃校になるのは、大通と曙と豊水の3つです。先日、豊水の地元説明会をやりました。また、廃校利用をめざす会をはじめ、いろいろなところから要望をいただいております。ただ、行政需要があるものですから、そういったものをにらみながら3つの学校の跡地利用について考えていきたい。今はそういった状況です。

大坂委員 ここでは3年間のアクションプランを考えるわけですが、そのスケジュールと合いそうなペースで進んでいるのかとか、もう少し具体的に教えてほしいのですが。

事務局（調整課長） その3年間の中で当然、できるだけ早く活用を決めていきたいと考えています。

事務局（企画部長） 演劇団体などからもご要望は上がっているのですが、地元からも要望書は上がっています。

大坂委員 そうだと思うので、どのくらい、どういう要望があるのかが分かればと思ったんですが。

事務局（調整課長） 今、手元にないので後でお出しします。

小林会長 いずれにしても、土地は売らない、建物は再利用するという前提で進んでいるんですね。

事務局（企画部長） そうですね。場合によっては壊すものもあります。耐用年数の問題もありますので。

中井委員 都心部にマンションが建ち始めていますね。それから、都心居住ということが言われていますが、そういうときにまた小学校が必要になるということはありませんか。

事務局（企画部長） 今回もそれは議論になりました。ただ、マンションは確かに増えており人口も増えているのですが、子供の数は増えていないんです。ある程度、お年寄

りの方が都心に住まれていることです。ですから、何十年先くらいまでの将来的には増えないということです。

林委員 それに関連してですが、新しい学校の設定規模にはゆとりがあるのかどうか。

事務局（企画部長） 若干あります。

大坂委員 廃校と同じように、地下通路も要望がいろいろと上がっているというふうに聞いているのですが、それについて教えていただくことはできますか。具体的にどういうふうに活用したいという要望や活用のアイデアがあるのかとか。

事務局（交通企画課長） アイデアはたくさん出てきています。先ほど言われましたオープンカフェとしての利用だとか、そういう指向をされる方は多いです。単純な通路で終わってほしくないという意見が大半だと思います。先月、1,000人ワークショップをした中では、確かにそういう意見が出されています。

大坂委員 廃校みたいにそれに対して何か説明会があるとか、計画がつけられているということはあるのですか。

事務局（交通企画課長） 駅前通路について皆さんにご説明した市側の案というのは、できるだけ単純な通路ではなくて、沿道のビルとの再開発などと合わせて空間を確保していこうということです。今までなかなかそういう考えはできませんでした。

道路としては限界があるのだが、そこをもう少し幅を広げて公園的な要素の空間も抱き合わせて、中間の形態の地帯もつくりながら、そこを活用できるようなものとしていきたい。

日本の社会では道路は道路以外の用途に使えない仕組みになっています。オープンカフェは基本的に道路上ではできないという規制の問題があります。そこをいかにクリアするかと一工夫、二工夫して、今、何とかできるかなというレベルまでに行っていると思います。そこはもう少し深く煮詰めなければいけないのですが。

小林会長 幅12メートルの通路の両側に4メートルのスペース、そういう構造です。両側4メートルのスペースができるのですが、そこはいろいろなこと、お金をかせぐこと、楽しめることができるような場所にしようということを言っているのです。

ちょっと近寄りたいたいような人が占拠し始めるとまずいという問題がありますが、警官とガードマンが歩いているのも不思議な世界だから、そこを市民のボランティアを含めながらきちんといい環境に整えていくことがもう一つの課題だと思います。それは実際に使う側、われわれの責任も含めて出てくるのではないのでしょうか。ガーディアン・エンジェルズとタイを張るような、ボランティアの方も出てきています。

大坂委員 駅前通路以外の既存の地下通路は道路ということになってしまうのですか。

事務局（交通企画課長） 既存の地下通路は基本的には道路部分は道路としてしかやりようがなく、それを広げられるような構造物になっていないのが現状です。オーロラタウン、ポールタウンの商店は道路から離れたところにできています。

まさしく規制のあり方なり使い方は今後の議論だと思います。もう少し規制緩和によ

って道路の使い方の発想を変えようというような議論がどんどん進めば、そういうふうになる可能性もあるのかなと思います。

大坂委員 どこで進めばいいのでしょうか。

事務局（交通企画課長） 道路管理者が「いいですよ」というところまで合意がとれるかということです。道路管理者には、道路を管理している方と交通面で管理しているところがあります。平たく言いますと、道警であったり、それを管理している国であったり、市道であれば市が絡みます。市民がこういう使い方があっていいのではないかということが合意できて、法を緩和しようというところまでいけば、そうなるだろうと思いますが、まだそこまで至ってなくて、非常に壁は厚いです。それは1か所規制を緩和すると全国的な規制緩和ということになるからで、全国がそれでうまくいくかということになります。札幌だけがうまくいくということになったとしても、なかなかそこまでいきません。そこが行政が規制するという難しさなのかもしれません。

中島委員 それでは前例をつくろうと、積極的に考えたいですね。

小林会長 福岡の川端商店街という、そばに川が流れている古い商店街で、1軒つぶれたお店があってそれをどうするかという話になったのですが、変なものができたら困るということで市が買い上げたのです。そこで川端ぜんざいというのをやり始めたのですが、そこはいつでも中島さんが言われるような溜まり場になっている。そういうふうにしなごら、人通り、休み処を公費で担保している。道路うんぬんを議論する以前にそういうことを積極的にやり始めたという例があります。

中井委員 両サイドの建物へのアプローチはつくることができますよね。ですから、地下部分が店舗になればいいわけですね。かなりガラス面が多いような。例えば、銀座の地下通路にあるソニープラザはそんな使い方をしているわけです。だから、既存の建物が地下を商店街として使ってくれて地下通路から出入りができるようにすれば、問題なくにぎやかな空間になっていくはずですよ。

事務局（交通企画課長） そういうアプローチもつくるようにしています。ただ、沿道のビルにはオフィスビルが多いので、そこまでの発想を持っていただけるとかどうかがあります。

小林会長 ただ、近い将来、グランドホテル側は中井さんがおっしゃったような状況にどんどん変わっていくでしょうね。逆サイドは小さなビルが多いので、そんなにすぐにはならないでしょうが。

その他、どんどん言ってください。

大坂委員 思いつきですが、道路では荷車や台車のような形で物を販売するということはできるのですか。パセオの地下で、通路の真ん中で物を売っているところがあると思うのですが。

事務局（交通企画課長） あれには抜け道があるのです。いわゆる占用的な固定物ではだめなのですが、車がついていつでも動かせるものは可だということが若干あることは

あります。ただ、そこで商売をするという行為はひっかかります。ですから、何かの情報を提供する程度で、時間がきたらなくなるようなものは許されるかなという、今のところはその程度だと思います。

大坂委員 販売はだめだけど、宣伝活動や営業活動みたいなことはできるのでしょうか。

事務局（交通企画課長） 営業に直接つながることはまだ難しいと思います。

大坂委員 移動しながら活動をアピールならできるということですね。

中井委員 地下街でも菊祭りのときに真ん中に机を置いて菊を並べてという、あの程度はいいということですね。

事務局（交通企画課長） そうですね。

中島委員 NPOがやれば大丈夫だというような、そういう基準づくりだと思います。

小林会長 札幌の地下通路を、店舗側は別だけれども、通路部分の管理を力をつけたTMOが丸々引き受けるというのは、安全性も含めてあり得ないですか。

事務局（交通企画課長） 管理面ではあり得ないことではないと思います。

小林会長 屋台やワゴンが出るような場合、全部、そのTMOがコントロールする。

事務局（交通企画課長） そこに独占的にやらせていいかという議論は出てくるかもしれないですね。屋台だとか、商業的な行為をそこに独占的にやらせることに対しては、いろんなところからご意見が出ると思います。

小林会長 でも、大通ではやっているんだから、できるのでは。

事務局（交通企画課長） 大通は公園ですから、という逃げになってしまうのですが。

小林会長 ただ、少し頑張ればできるような状況というのは見えてつある。すぐにできるわけではないけれど。

大坂委員 連絡所をまちづくりセンターに、という話があると思います。市役所のOBの方がいらっしゃるのもいいと思いますが、従来どおりの町内会との付き合いみたいなイメージになってしまうとあまり変わらないのかなと思うので、そういう方を活用するのであれば、市民活動やNPO活動についての一定の知識を、例えば研修をするなどしてつけていただく。もしくはNPO活動をしている方が、その地区に住んでいなくても、そこに出向き、相談を受けられる、対応できるという形にするといいんじゃないかなと思います。

道庁の横には北海道立市民活動促進センターというところがあります。その管理運営は財団がやっているのですが、相談窓口には実際に活動をしているNPO団体の方たち数名が当番制でいらっしゃっていて、相談に受け答えしているということがあります。そういうイメージが各地域、市民にとって身近な場所にあると実際に行動できるようになるのではないかと思います。

小林会長 今、学校の体育館は文科省の方で地域開放の話が進んでいます。小学生は夜9時、10時までいるわけじゃないから、全面的に市長と教育長がやろうと言えば、空き教室は夜6時から地域に開放というようなことはできるんでしょう。

事務局（調整課長） やればですね。

小林会長 校長先生がバリアになるけれど。

事務局（調整課長） 今は教頭先生が残って鍵を閉めて帰るという状況ですから、なかなか難しいと思います。

小林会長 でも、あれも札幌市の職員ですからね。

中島会長 この話は共生・地域づくりの分科会でも絶対に出てきていると思います。

大坂さんがおっしゃった地域のまちづくりセンターについてですが、研修を受けさせるといのはかわいそうという気もします。逆に、町内会でもNPOをつくってくれば自主運営できるという基準をつくるのです。NPOをつくるというのは勉強になりますので。

町内会には町内会なりの問題点がありますが、今まで地域のコミュニティをつくってきたということがあります。地域にいらっしゃる方が率先して行動するということが重要ですから。

小林会長 だから、教育施設も公共的な施設だと考えると、それを時間でシェアリングしながらみんなで使いましょうというふうにする。そうするとよけいな建物をつくらなくていいというような展開ができるという気がします。誰が責任をとるのかさえはっきりしていればいい。

大坂委員 レジユメは基本的に前回言ったことをもう少し詳しく言いたいということで書いてきたものです。

1つ目の「ごみ削減のためのアクションプラン」です。「札幌のイベントにおけるごみ分別ナビゲーション活動」とありますが、正確には「ごみゼロナビゲーション活動」です。これは実際に「ごみゼロナビゲーション活動」をやっている団体があるので、どういったことをしているかを具体的に紹介します。ホームページに説明があったのですが、大きなイベントを想像してください。そのときにごみゼロナビゲーションをするボランティアがいるのですが、ボランティアが会場に設置しているごみ箱の前に立って、ごみを捨てに来る人にごみの分別を呼びかける。ボランティアは捨てる人の代わりに分別をやってあげるのではなく、捨てる人に来て人に分別を促し自分自身で分別をしてもらう。それで、そのときにリサイクルの重要性を呼びかけて、ペットボトルだったらキャップを外すとかそういうアドバイスをします。そして、この小さな一歩から環境問題を含む社会問題に対して一つのきっかけを生むことが目的です。それで、イベントで多分今だったら事業ごみで全部一緒に捨てられているものを分別してリサイクルに回せるようにします。そういったごみゼロナビゲーション活動です。

ごみを拾う活動をやってもごみを捨てる人の意識は変わらないので、捨てる人と直接会話をしながら分別を促すということ、札幌を象徴するようなイベントでやればいいと私は強く思います。特にこれから行われる雪まつりでは運営のサポートをするボランティアを募集されていると思うのですが、その活動の一つとして、このごみゼロナビゲ

ーションに取り組む。YOSAKOIも実行委員会形式でボランティアがたくさんいると思うのですが、ここでも一部スタッフがごみゼロナビゲーション活動に関わるということを行うと、ごみ削減を札幌市として大きくキャンペーンにできるのではないかとこのように思います。

札幌にも「エゾロック」という専門的にその活動を行っている団体があります。ごみゼロナビゲーション活動は「A SEED JAPAN」という東京にある団体が行っている活動ですが、その活動から生まれた、学生を中心とした団体です。そこには、ごみゼロナビゲーションの活動のアドバイスというか指導ができる人もいますので、大規模イベントで、ただ、ごみを拾うボランティアを募るんじゃなくて、ごみ分別を訴えるようなキャンペーンをしたらいいのではないかと思います。とても目に付くと思います。

この団体はイベントでほかにもいくつかの活動をやっていて、分別してたくさん集まったペットボトルを、リサイクルキャンペーンとして、お客さんにラベルをはがしてもらうとか、キャップを外してもらうとか、楽しむ形で分別を一層進める活動をしています。例えば雪まつりでも、ある一角でそういうキャンペーンをやるということもできるのではないかなと思います。

小林会長 すでにそういうことをしている人がいるということですが、大坂さんとしてはどうしたいのですか。

大坂委員 その団体は主に屋外の大規模なライブイベントで活動しているのですが、札幌都心部でやっている雪まつりやYOSAKOIソーランまつり、北海道神宮のお祭りなど大規模なイベントでもやるといいのではないかなと思います。

ごみに関連しては、前回も言いましたが、仙台市は「ワケルくん」というごみ分別のキャラクターを使っています。仙台市は人口100万人ですが「100万人のごみ分別大作戦」としていろんなグッズをつくっています。これはちなみにアドカードで、ショップの店頭などに置いておくような、ちょっとおしゃれな感じで作っています。企業とも一緒にキャンペーンをやっていて、リース会社にこのステッカーをプリンタやコピー機に貼ってもらうということをしています。とても面白いなと思いました。

もし札幌市に代わるアイデアがなければ、ワケルくんを仙台市から派遣してもらうということも考えられるのではないのでしょうか。一応、仙台市のキャンペーンは全国的なニュースにもなったので、いいものは真似してもいいのではないかと思います。

中島委員 雪まつりでそれをやるというのは、起爆剤としてはすごくいいかもしれません。市の方も積極的にやった方がいいと思います。リサイクルは僕ももちろん分別はやっており、回覧でまわってくるものを台所に張っていますが、やっぱりぴんとこないというところはあります。

YOSAKOIの方は長谷川君に紹介しますから、今度やってよと言えいいと思います。

中井委員 先ほど、A SEED JAPANの話が出ましたが、私の息子がこの間そこ

にボランティア参加に行ったのです。イベントのときにはごみがたくさん出ますよね。だから、主催者は清掃係を雇わなければいけないわけです。そういうことをしないで、主催者側がA S E E D J A P A Nに依頼するそうです。学生にはおしゃれなマークの入ったTシャツを配るのです。それを着させて、時間があればタダで見ているそうですが、見られないくらい忙しいそうです。そういうふうにしてボランティアを募っています。

ただごみ分別だと言っても誰が行くでしょうか。そこに行くとは絶対に手に入らないものが手に入るとか、それは一つの名誉だというようなそういう仕掛けがないと来ないですね。ここでは確か夜のお弁当が出ます。それとTシャツです。人を呼んで動かすというのはすごく危険も伴いますから、保険もかけていたと思います。そういう裏の仕組みを見ないと難しいこともあるんですね。

大坂委員 それは夜通しやっているようなライブイベントのボランティアです。石狩浜では100人くらいだったと思います。

中井委員 学生バイトがかなり行ったようですが、寝られないわ暑い虫は多いわで、だいたい1年生の時行って、2年生からは行かないという人が多いようです。

大坂委員 会場の端から端まで30分どころじゃないような広い会場でした。ただ、例えば雪まつりだと大通という限られたエリアですよね。他のボランティアも動いているし、募集で人が集まらないということは聞いていません。

中井委員 やっぱりそういうTシャツや何か魅力を付加しないと、学生はバイトをやっていた方がいいということになります。その辺を動かす仕組みが必要だと思います。

大坂委員 でも工夫のしようでできると思います。雪まつりでも例えばミス札幌と同じ衣装を着られるとか。肉体的に、音楽イベントよりハードではないと思うので、検討の余地はあると思います。

イベントのことは、札幌市で今年「アラエール号」という食器洗い機を載せた車を1台つくったらしいですが、そういうものを雪まつりやY O S A K O Iなどまちなかの目立つイベントに引っ張ってきてもらって、使い捨て食器を使わないお店に出店してもらうということも考えられます。例えば、使い捨て食器を使わない業者は安く出店できるとか工夫をして、ごみ削減が必要だと思わせるようなイベントにしたらいいいのではないかと思います。

小林委員 観光部局と環境部局がセットで行動するということですね。

大坂委員 それをやるとコミュニケーションが生まれ、札幌市民だけではなくて観光客も楽しい気分になるのではないかと思います。

2つ目は、まちづくりの活動が市民にあまり知られていないという話が前回あったという気がしますが、まちづくり活動を知ってもらうのにコミュニティFMを活用したらいいのではないかと思います。ちょうどこの間「さっぽろ村ラジオ」という東区にあるコミュニティFMに話を聞きに行ったのですが、そこでは今ボランティアで関わって

いる方が200人くらいいるそうなのです。そういうところで情報をどんどん流すと、そこに関わっている人も知ることができるし、地域限定で聞けるわけですから、効果が高いのではないかと思いました。今、区単位の広報番組が決まった曜日にあると聞いたのですが、札幌市全体の広報の番組はないと聞いたので、そういうのをやるとインパクトがあるのではないかなと思いました。

メモに「広報テレビ番組のリユース」と書きましたが、広報さっぽろを見るとテレビとラジオ番組が載っているのですが、その時間に見られる人、狙って見る人はあまりいないと思うんです。でも、番組は市民が関わってアイデアを出したりしてよくつくられていると思うので、例えばビデオにして市の施設などで貸し出すとか、市役所のロビーで再放送するということが考えられます。また、市が企画するイベントの開場から開会までの待ち時間にそういう番組を流すと多くの人に知ってもらえるんじゃないかと思います。私は著作権には詳しくないのですが、工夫のしようがあるのではないかと思います。

「コミュニティFMと公共施設の連携」と書いているのですが、まちづくり活動は区民センターだとか公共施設を使って行われることが多いと思います。例えばイベントをしたいので公共施設に会場の予約に行ったときに、そこでコミュニティFMでもイベントを紹介してもらうことが簡単にできるような連携体制にあったら、もっと情報を発信できるんじゃないかなと思います。

小林会長 ポートランドは札幌の姉妹都市ですね。ポートランドでは、通常の広報活動をやってもせいぜい10パーセントくらいの人にしか伝わらない。だけれども、これからのまちづくりに参加してもらったり、大きな動きにコンセンサスをつくるためにはこの問題を考えなければいけないということになりました。それで、やっぱり行政のおじさんたちが考えていても、ぜんぜんだめだということで、民間の広報メディアにいた人を入れて、ぜんぜん違う作戦を取り始めたんですね。

だから、今大坂さんが言われたことは大事だけれども、市の広報課に頼んでもだめですよ、センス悪いから。もっと戦略的に、いろんな媒体を使いながらやらないといけません。そういうことをポートランドはやっています。

大坂委員 姉妹都市から学ぶということですか。

小林会長 ぜんぜん学んでいないんです、札幌市は。

中島委員 私も地方のCMの審査員をやっていますが、市のラジオとかのセンスは悪い。もちろん、広告代理店も含めてやっていらっしゃると思うのですが、広告代理店の方も市が相手だとどうしても固めの発想になってしまうと思うのです。情報の使い方に関してはどうも、単純な観点で民間の知恵を使った方が絶対にいいと思いますね。

今、コミュニティFMとおっしゃいましたが、例えばICC（札幌市デジタル創造プラザ）のメンバーが、いろんな形で若いスタッフがアイデアを出して、面白いショートフィルムをつくっています。今はデジタルカメラがありますので安い費用でできます。

単純に市のCMを公募してしまえばいいと思いますね。それは若いスタッフに育つチャンスを与えることにもなります。広告代理店からは仕事を奪うことになりませんが、電通から奪ってもいいと思いますし、むしろ、小さな若い人を育てる場として利用した方がいいと思います。ICCのチーフをしている久保君などいいスタッフがいいますから、ぜひご相談されるといいと思います。

小林会長 大坂さん、あと5分くらいで説明してください。

大坂委員 公園などの管理運営にももっと市民が関わると面白いまちづくりができると思っています。モエレ沼公園のイベント「ホワイトクリスマス」のチラシを見ると、主催は札幌市公園緑化協会ですが「モエレ沼公園の活用を考える会」や「モエレファンクラブ」とかいろんな市民団体が関わってイベントを企画しているのです。こういったことはもっとほかの公園でもできるのではないかな、今までそのチャンスがなかったのではないかなと思っています。そういうきっかけをつくる場があればと思います。

次は「公共施設の超活用」です。「図書室など」と書いているのですが、区民センターの図書室はだいたい5時くらいに閉まってしまい、本の貸し出しは5時前には終わってしまうと思うのですが、区民センターは9時くらいまで貸し出ししているはずなので、せめてその時間まではボランティアを使うとかで活用できるんじゃないかと思います。図書室では本や資料、報告書などのいろんな情報にアクセスできるはずなので、そういうところで行動を起こす人を増やしていくことがまちづくりに役立つのではないかなと思います。

小林会長 今ので思い出しましたが、この間、森ビルの「森文化財団」の理事の人と話をしていたんですけども、六本木ヒルズに24時間オープンな図書館ができたんです。そこで月に1回くらい、世界から人を呼んで座談会だとかシンポジウムをやるんですが、それを希望があれば地方に配信しますと言っているのです。地方がそれをきちんと受けてくれるのであれば、通常はそれに参加できないような人たちに対する情報が生まれるのです。そういう格差をなくしていきたいということです。何でもかんでも東京に行かなければならないという状況ではなくなりつつあるというメッセージをもらいました。

大坂委員 次は交通に関係してですが、地下鉄駅や札幌市内のJR駅でレンタサイクルをやったらいいのではないかと思います。去年から札幌駅北口の近くにある北海道環境サポートセンターでレンタサイクルをやっていて、それは確か、利用するときに1,000円のデポジットを払う仕組みだったと思います。そういうことを地下鉄全駅でやると、公共交通の利用も増えるのではないかなと思います。

車の良さは目的地に直接行けるというところですが、地下鉄を降りてから歩くのが苦痛という人にレンタサイクルがあれば、車ではなくて地下鉄でもいいかなと思う人は結構いるのではないかと思います。

小林会長 それで今思い出したのですが、あるアメリカ人は、なぜ日本の地下鉄には自転車に乗せないんだ、と言っていました。

太田委員 それに関連して一つ。自転車ロードを札幌市で計画できませんか。特にまちの中ですが、車が入ってこられないようにしてバスを走らせるのもいいのですが、特に夏なんかは自転車ロードがあればもう少し利便性は高まります。はるばる歩いていくのは辛いという人にはバスのほかに自転車があればいい。もちろん、中心部だけではなくて外側もそうですが。そういう計画は今のところないのでしょうか。

事務局（交通企画課長） 計画的には優先の自転車道の整備というところまでできるかどうか分かりません。ただ、今ある道路空間の再利用の仕方、自転車をどのように盛り込むかということは当然考えていかなければならない課題としてとらえています。また、特に上田市長は自転車に関してはかなり積極的な姿勢を示されていますので、自転車の利用は課題の一つだととらえています。

レンタサイクルについても実験等を踏まえているいろいろな展開をしており、やり方については考えていかなければならないと思っております。ただ課題としては、バス輸送との関わりがあります。レンタサイクル、パークアンドライドはバス利用減の方向に作用します。みなさんが自転車に乗るとバスの利用が減ってしまい、バスの経営的には苦しくなるということです。自転車に転換されたときに維持できない路線も生まれかねないという話もあります。札幌は冬期間がありますのでバスはそこを確保するというとも言えますが、バスを冬期間だけ走らせるわけにはいきません。

それと地下鉄の車内に自転車というのは、かなり昔から言われているのですが、持ち込みの種類としては危険物になってしまうので、今はご遠慮くださいということになっています。そこをどう整理していくのかという課題が今後あるのかなと思います。一両だけスペースをとるというやり方が考えられます。また問題としては、車輛に持っていくまでのアクセスが地下鉄はそういう構造になっていないということがあります。

難しい問題は多々あるのですが、外国の例を見ますと、混んでいても乗ってきて、それをみんなが許容しているというところがあります。特に自転車のための施設があるかという点ですね。自己責任で担いでくるという、そういう状況に市民みんなが慣れるということだと思います。危ないと思う人がまだ大半だと思うので、意識の醸成も必要だという気がします。

中島委員 それを3か年に盛り込めるかどうかは分からないけれども、ビジョンの方針としては人が歩くことと自転車というのは明らかに出ているので、そういう方向を打ち出す形で提言していかないといいけません。その方向で論議をした方がいいと思います。

林委員 それと、一気に変わるの難しいと思いますが、重要なのは徐々に変わるための試行だと思います。この期間だけ試みますということをきちんと広報してやってみて、多分、新たな課題も見つかると思いますから、それを改善していく。そういうステップを踏んでいくということが大事じゃないかだと思います。

太田委員 札幌駅北口の駐輪場は非常にありがたいのですが、札幌の中心部、三越の近くに自転車で行くような場合、停める場所がないのです。それで停めると非常に嫌な顔

をされる。それから、大きいホテルなどに自転車で行くと、また、ホテルのボーイさんに嫌な顔をされる。ですから、自転車を勧めておきながら周りの人は嫌な顔をするのです。これはおかしいんじゃないかと思うのです。自転車を勧めるならば、自転車に乗りやすくする、駐車するところをつくってくれないと、やっぱり市民は乗らなくなると思います。その辺を少し考えていただきたいと思うのです。

中島委員 それは単純に空地利用だと思いますね。狸小路には宣伝されてはいませんが、5丁目に駐輪場があるのです。だけどそれが有効活用されていない。そのようなことがむしろ問題です。先ほどの商店街のお話ではないですが、空き店舗の有効活用として駐輪場はかなりあり得る話とは思いますが、そこだけあってもだめです。バスのお話もありましたが、総合的な形で、自転車も乗り入れられる交通ということを考えなければいけない。自転車も明らかに市民の公共性だと僕は思います。だから、その方向で何か施策を考えたいと思います。

小林会長 3年くらい前かな、アメリカで交通平等法というのができたんです。「Transportation Equity Act」、「T21」という名称だったのでしょうか。要するに、人も車も自転車も身障者の車椅子も、全部まちを使う平等な権利を持っている。それはデンバーから始まったのですが、今、それでまちの中の修正をいろんなところでやり始めているのです。すぐに札幌、日本に定着はしないと思いますが。自転車なら自転車の文化をちゃんとマナーも含めてやらなければいけない。でも、大きな方向としてはそうなっていくんだろうなと思います。

では、林さん。

林委員 基本的にみなさんのご提案については非常に賛同するところです。それから、事務局からいろいろな施策についてご説明いただいていますけれども、基本的には私も賛成しています。ただし、コンパクトシティという論点については、もう少し私どもの研究チームのスタンスからすると、もう少し慌ててもいいのではないかと考えています。なぜ慌てなくてはいけないのか、少しお話ししたいと思います。

配布資料の3ページ目、これは事務局から前回お配りいただいた資料だと思うのですが、市から提起されたコンパクトシティのイメージがあって「これからは…」というところに「市街地の拡大抑制を基調とし」というふうにあります。抑制することはいいと思いますが、私どもはもう少し積極的に、これから少子化で世帯数も減っていくということ踏まえると、集約するということまで踏み込むべきだろうと思っております。

1ページに戻ってください。これは私どもの研究会の考え方を整理したペーパーですが、左側の方から今、市街地を取り巻く環境、現況があり、それを踏まえてどういう方向に行くべきかという基本理念があって、方針、方向性、それではどうしていったらいいのか、そして、それを集約したポイントというふうに整理しています。この中でも特に重要と思っているのは、左から2つ目の基本理念というところです。私たちのスタンスの根幹にあるのは、環境負荷の低減と財政の問題の2つです。

財政については事務局の方にもう少しお示しいただけるものがあればお示しいただきたいとお願いしてあります。私たちは環境負荷の低減ということを根拠に、もっと慌てた方がいいのではないかというふうに考えております。その関連の資料が2ページ目です。真ん中のグラフは二酸化炭素排出量のグラフです。一番左の棒グラフは、私たちが人間として1日に消費している二酸化炭素の量で、150グラムらしいです。ただ、人間は呼吸だけで生きているわけではありません。焼いて食べるものであれば焼いて食べなければいけませんし、寒ければ火を焚かなければいけません。そういう最低の生活をするとなると2キログラムぐらい消費するでしょう。一番右に「都市的生活」とありますが、これは私たちの生活を指しています。1日あたり40キログラムぐらいの二酸化炭素を出しているそうです。最低の生活と比較すると、二酸化炭素だけで見ても20倍ぐらいのオーダーの生活をしています。こういう認識で、二酸化炭素を減らすことができる部分があれば、積極的に減らしていく必要があるだろうというのが私たちが立つスタンスです。

たまたま分かりやすいので二酸化炭素を出しましたが、私たちの生活に絡んでいるのは二酸化炭素だけではありません。都市的な生活をする上では別の有毒ガスなんかも出しているわけです。最低限の生活に必要な量の桁違うぐらいのオーダーで環境に負荷を与えていると受け止めるのが自然な考え方ではないかなと思います。

4ページ目をご覧ください。ではこの会議を踏まえて、3年間でコンパクトシティに関連してどんなことに取り組めるだろうかということ考えたときに、コンパクトシティというのはそう簡単に実現できるものではございませんから、とりあえずこの3年間でできることといえば、まず札幌市としての目標像を掲げることと、それを踏まえてどういうステップで実現していくのかというプログラムをつくる、このぐらいのことではないかと思います。

「目標像」と「行動計画」と書きましたが、この2つは同じようであって違う仕事だと思いますので、組織についても2通り考えた方がいいのではないかという趣旨で「専門会議A」と「B」2つの組織を設定した方がいいのではないかと考えました。

どういう点について検討すべきかということは5ページ目に書いています。これは前回もお示ししたのですが、例えばこんなことについて検討する必要があるのではないかというたたき台のようなものです。

それから、先ほどの中島さんのご発言にもあったのですが、LRTについては市の方もよくご存知だと思いますし、上田市長もLRTの視察をされたというふうに聞いております。たまたま私が持っているのは「LRTさっぽろ」という団体のレポートです。かなり具体的な検討内容が書かれた提言書がありますので、そういう活用できるものは積極的に活用していかれるのがいいかと思います。

小林会長 札幌市でも路面電車をどういうふうにつくり直せばいいかという検討を昨年、一昨年ぐらいにやったんですね。

事務局（交通企画課長） 路面電車に関する検討委員会は、平成10年くらいにやっていますね。

小林会長 答えは出ていないけれど、止まっているわけではなく粛々とやっているんですよ。

林委員 その検討結果で公開されたものはあるんですか。

事務局（交通企画課長） 報告書があります。

小林会長 新聞にも出ました。

中島委員 イメージとしては、市電、スローというのは大賛成なのですが、フランスで低床化が考えられたように、障がい者の方が車椅子で乗れるように変えていかなければならないということがあります。どうせ変えるのであれば、新しいものの方がいいという気はします。

小林会長 だからといって、今の交通局に路面電車を任せても絶対にできない。これをJRに移管するかどうかというレベルの話も同時に進めながら、それではどうするかという話になります。今、札幌市にこれができるかということ、今の枠組みではできないと答えざるを得ないので、ぜんぜん違う筋書きの話を用意しながら議論した方がいいと思います。

林委員 今まで私が言ってきたのは市街地内部の話なのですが、市街地がコンパクト化されると、今の都市縁辺部の整備、保全が新しい課題として持ち上がってくるでしょう。ここは、放っておいてもすかすかになってくる可能性が高いのですが、それを書いた、別の組織でプレゼンテーションしたときの資料を最後のページにつけています。市街地内部だけではなくて、縁辺部をどう管理していくかということも検討課題の一つだと思います。

小林会長 それはやっているんですよ、都市計画課の方。

事務局（調整課調整担当係長） はい。

林委員 以上です。

中島委員 日本にはコンパクトシティのモデルケース的なものはあるのですか。

小林会長 日本にはまだないのですが、カナダでは、連邦政府と州とバンクーバーと、バンクーバーの民間も入っていたと思いますが、きちんとした協議会をつくって、実際にコンパクト、サステイナブルな状態にするにはどうすればいいかというプロジェクトをずっと連鎖型でやっているんです。30年、40年くらいの計画でしょうか。日本にはモデルケース的なものはないのですが、バンクーバーの動きは、規模、周辺環境を含めてすごく参考になると思います。それは別にまちを小さくすることではなくて、まちなかに緑を増やしていくとか、河川沿いの古くなった市街地を別な形、例えば公園にするとかということです。サステイナブルなまちにしていくという部分では先端をいっているのではないかと思います。

中島委員 問題のリアリティはみなさんすごく感じており、急がないといけないとは思

っているのですが。素人なりにバンクーバーの例は非常にいいと思います。

小林会長 英文だけど資料はありますよ。市の方にお渡ししましょうか。

中島委員 バンクーバーは姉妹提携都市ではないんですか。違うんですね。いいまちですよ、あそこは。

太田委員 今、林さんが出されたLRTさっぽろの報告書は、かなりちゃんとしたものなんですか。

林委員 そうですね。これがその報告書です。非常に具体的に、数字まで書かれています。

太田委員 これは市で出されたんですか。

林委員 LRTさっぽろという政策提言団体です。ちなみに、コンパクトシティ研究会に代表ほか数人が入っています。

フランスにはストラスブールというLRTで非常に先進的で有名なまちがあるのですが、市長が市長選のときに「私はLRTをやる」と言って当選したらしいです。これは間違っているかもしれませんが、3、4年で全部完成させたそうです。

小林会長 それは、市民が応分の負担をしなければならないから大変ですよ。

林委員 ですから、割と短期間でも実現できる政策だと思います。

小林会長 このことについて、運営母体をどうするかとか、基盤をどうするかとか、上下分離をどうするかという検討は内部ではやっているわけですよ。

事務局（交通企画課長） やっています。

中島委員 しつこいかもしれませんが、地上の問題を抜きに地下通路だけができるというのは絶対におかしいと思います。地上が再生するイメージがあり地下通路があるということでない、成立しないと思います。それを後で考えようということでは絶対にだめだと思います。

小林会長 ある地域の人がこういう話をしたので。LRTが来たらまちは変わるとずっと自分たちは言い続けてきた。だけど、これからは自分たちのまちを自分たちで質の高いもの、魅力的なものにしていき、そこにLRTが入るといいなと思うようなまちにしていきたい。つまり、LRTが入ればまちは変わるということではなくて、自分たちが、まちが変わればLRTが入るといふうに考えたい。すごく彼らは理解しているなという気がします。

中井さんどうぞ。

中井委員 「参考資料 - 1」をご覧ください。これは2001年に作成した「居住環境計画における屋外環境デザインの視点からの考察」という論文からですが、今回の資料2とだぶる部分が相当あったものですから、ご参考までに一部をご紹介しますものです。

今回、都心部の話が多いと思いますが、別に札幌市の都心部だけではなく札幌市の居住環境を考えることもとても大事な視点だと思います。それを3つの大きな基本的視点から考えてみたものです。

1つ目は「快適環境づくりの視点」ということで、その中には当然、緑、水を含めた自然や景観、環境に関するまちづくりということがあるのですが、そのキーワードとしては「緑・水などのアメニティ環境の整備」「地域らしい街並景観の形成」「地域コミュニティ形成とまちづくり」というキーワードで考えてみようということです。

考え方としては、地域の気候・地形、歴史・文化、景観等の地域資源を読み取った地域にふさわしい居住環境の計画とか、緑の量とか効果的配置の問題、それでまちの個性や雰囲気形成していくということ、それから、既存の樹木、樹林を活用しながら防風・防雪林を景観形成に活かしていきたいということ、それから、緑の連続性とか公園緑地と緑のネットワーク化を図り、それで季節感を形成するという。あるいは、道路も道路軸や景観の視線軸を活かしながら地域アイデンティティを認識しやすい居住環境づくりを図る。例えば都心部だと駅前通とか大通とか、軸線をはっきり考えながらまちづくりをしていくことがこれからは大事だと思うのです。

街並景観を構成するいろいろなエレメントのデザインの秩序化を図り、街区や街路に視覚的まとまりを創出する。これは、まちというのは建物と道路だけでできているのではなくて、例えば警察、札幌市、道路管理者が道路空間に出しているものがいろいろあります。そういうものが、現状ではおのこの事業でつくられているので、色とか配置など全部ばらばらなんですね。そういうものを整理していかないと、すっきりしたわかりやすいまちにならないと思うのです。特に支柱の類、電柱とかサイン類、信号機、案内表示です。最近ではこれらを共架化しなさいということになっていますが、札幌市は特に遅れているという気がします。釧路や帯広など、北海道でも地方の方が進んでいるということがあります。

それから、快適な居住環境形成は、美しい街並景観を創出し、美しい街並景観ができ上がっていけば、それが地元住民の愛着心やふるさと意識を成就し、質の高いコミュニティを形成していくのではないかとということです。ですから、そういうまちづくりをサポートする人材育成とまちづくり手引き書が必要ではないかとということです。

2つ目は「福祉のまちづくりの視点」ということで、キーワードとしては、「高齢者とか障がい者、妊産婦、子供等、ハンディキャップの視点で考える」ことが重要だということです。次のキーワードは、「安全・安心で自由な活動ができるバリアフリー化」、「誰もが認識できるまちのサイン・情報システム」、これも札幌市は遅れているのではないのでしょうか。まちなかのサインと情報システムが、観光担当で出してみたり道路担当で出してみたりというようにすごく場当たりのです。だから分かりづらいし、認識できない。札幌はまちの構造がはっきりしているから救われていると思うのですが、これが東京だったらほとんど分からないでしょう。これだけまちの骨格がはっきりしているのですから、サインや情報システムをもっときちんと分かりやすくできるはずだと思います。この辺もこれからのまちづくりでは絶対に考えていかなければなりません。

考え方としては「車と人の関係に考慮した、安全で楽しく歩ける歩行者空間を整備す

る」「障がい者、高齢者、妊産婦、子供等、日常生活で何らかのハンディキャップを持つ人々が、自由に活動できる都市空間のバリアフリー化をめざす」「冬期間の歩行者空間の安全性の確保を図る」「公共施設と歩行者専用道、緑道、サイクリングロード等のネットワーク化をはかる」ということがあります。最後については、ただ歩行者専用道をネットワーク化するのではなく、公共施設とのからみで考えていけないのではと思います。

それから、3点目が「北方型（積雪・寒冷）のまちづくりの視点」ですが、キーワードとしては「雪や寒さに強い都市づくり・居住環境づくり」「雪や寒さに親しみ、楽しみ、活用する、生活文化や都市環境づくりを提案する」「利雪・親雪で地域の総合的活性化の促進」ということです。考え方としては「屋根雪の落下や宅地内の雪の除排雪は、敷地内での雪処理が原則である」ということがあります。これは何度も言われているのですが、最近宅地が狭くなったこともあって、先ほど太田先生も言われましたが、宅地内で処理しても道路からの除雪がまた押し寄せてくるという難しい問題があります。

「前面道路へ敷地内の雪を除雪しないよう、消融雪装置の採用を各戸で検討する」というのは、これも先ほどエネルギー負荷のお話がありましたが、太陽エネルギーなども活用できれば本当にいいと思います。

「雁木やカバード化された歩行者道路、流雪溝の設置など、地域に適切な手法の検討と地域エネルギーの活用をはかる」というのは、都市の骨格的な構造の中に、除雪をしなくても歩行者空間が確保できるような仕組みが本来はある方がいいと思うのです。かつて札幌市内のまちというのは、コリドールがあったはずなのです。道庁の別館やかつての三越はそうになっていたのですが、それがつながらないのでやめてしまったという感じでした。三越などはそこで喫茶店をしたりしている状況ですから。本来はああいうコリドールがずっとつながっていけば、除雪もしなくていいしロードヒーティングもしなくていい。構造的にきちんと雪が防げるような形になっていくはずなのです。それはまさに地下空間も同様で、地下空間がネットワーク化されていけば冬の北海道にとってはとてもいいことです。あるいはスカイウェイのような形です。エネルギー負荷のことを考えた場合には、都市機能として、そういった歩行空間がネットワーク化されていくような建物のあり方が再検討されてもいい時期だという気がしました。

それから、「地域が連携して道路の除排雪をしたり、堆雪スペースを確保する」ということ、「冬に親しみ、楽しむ生活文化の育成と、都市空間や居住環境の施設づくりを図る」ということがあります。

こういった大きく3つの視点から見て、次の表は各都市空間を想定して細かい要素に落とし込んだのがこの表です。2001年につくったものです。今回の資料2はこれらの内容をばらして、別の視点から組替えまとめたという気がします。

最後の「参考資料 - 2」ですが、これは都市とは何かということを改めて考えてみようと思ってつくったものです。磯村英一さんというのは都市計画に関する研究者の方で

すが「人間にとって都市とは何か」ということを10項目で表しています。「都市は人間の集積（Accumulation）である」「都市は人間が定着（Settle）する空間である」

「都市は人間の生活機能のメタボリズム（Metabolism）によってつくられる」「都市の人間は生活に移動性（Mobility）を持つ」「都市は人間に第3空間（Public space）を与える」「都市は人間を組織（System）のなかに入れる」。

「都市は人間の生活を一日という周期（Life cycle）で規定する」。これは農業の場合は1日の周期ということは考えられないわけで、1日という周期は都市生活者だから考えるというところはすごく面白いなと思いました。

「都市は人間の定着コンセンサス（Residential consensus）でその範囲を決定する」「人間は都市の空間を变形（Renovation）する」「都市は人間のパーソナリティの表徴シンボル（Symbol）である」。これらの内容は、都市の文化とかそういうものを全部含んだ上での表現だと思います。

これらは都市を考えるときのベースとなる考え方であって、それを札幌市の都市計画、札幌市という個性とを、現代という時間的な空間の中で具体的にどう位置付けるかということ、われわれは検討して考えていくということではないかなと思いました。以上です。

小林会長 ありがとうございます。基本的な視点を出されたのですが、そんなに違わないのかなと思います。

それと中井さんのお話を聞いて思ったのですが、この資料2の基本目標、戦略では、僕が国交省の役人だったら「せっかく基本法をつくって美しい国づくり政策を地域で展開しようと事業費をつけているんな施策をやろうとしているのに、札幌市はいらないんだね」と言うと思います。あの国づくり戦略の中に書いている電信柱がどうだということとは非常につまらない話なのです。美しい環境というのは形がきれいだとということばかりではなくて、コミュニティも含めて、本当に世界中から信頼される安心・安全、そして美しいまち、そういう意味です。

五全総でも言っていますよね、かつて江戸時代は美しかった、それが20世紀の100年で失われてしまったと。それをもう一度再生しよう、生活を効率化しようということが、非常に大きな流れをつくり始めている。世界の先進国で景観、まちの美しさをつくりだして維持する担保となる法律がないのは日本だけでした。「それをやっとなんか、いろいろなことをやろうとしているさなか、札幌はそれをいらないと言うんですね」と嫌味な役人だったら言うんじゃないかな。

中島委員 それだったらお金はいらない。

小林会長 最後に余計なことを言ってしまいましたが、それぞれ最後に補足することがあれば。最後の中井さんのご発言は頭の整理をするのには非常にいい素材です。

中井委員 先生のおっしゃったとおり、資料2の中には「美しいまちなみ、景観」という言葉はどこにもないんですね。結果としてそうなるかもしれませんが。

大坂委員 分科会の最初に、キャッチコピーを考えたらと中島さんがおっしゃっていた気がするのですが、この資料2の文言はこのままなのですか。

小林会長 いや、いいんです。これは役人がつくった資料ですから。

中島委員 僕がキャッチコピーと言ったのは、市民サイドで抽象的に理念を語ってもだめなので「大通公園をこうします、これが目的です」というイメージができるようなコピーを考えようという提案です。

小林会長 この分科会に3回目はあるのですか。

事務局（企画部長） 4回目まであります。間に全体会議が入りますが。

小林会長 今、中島さんがおっしゃったようなキャッチコピーを伴いながら、こういうことをしましょうという具体的な施策が提案できるといいのかなと思います。果敢に札幌市が考えていないことを提案してください。

中島委員 4分科会全部につながるフィルムコミッションの積極的な活用をぜひ打ち出しておきたいなと思います。先日、朝日新聞に「フィルムコミッションが乱立し、早くも淘汰の影」という記事がありましたが、要するに自治体がこれはいけるなど、わーっといったけれど、知恵も何もなく、参加しさえすればいいというよくあるパターンになってしまって、それでもう淘汰されつつあるんですね。しかし、それはむしろ今札幌がシティセールスとして売り出すチャンスだと僕は思っています。それはもう一度整理して次にお持ちします。積極的な活用は絶対にはならないと思っています。

小林会長 それから、中島さんが1回目から古いものの活用ということをおっしゃっていますが、世界的な常識として、まちをコンバージョンするというのは当り前のことなんです。それには規制緩和や助成などいろんなことが必要となるのでしょうか。そういうことも裏にあるということも確認していただければと思います。

時間をオーバーしました。申しわけありません。

#### (4) 全体会議への報告内容の確認

事務局（調整課調整担当係長） 全体会議の第3回目への報告内容をご確認していただければと思うのですが、第1回目の議論のまとめが出されていますが、このような形で議論の経過を報告されるということになるのでしょうか。

小林会長 そうですね。それ以外にないでしょう。

中島委員 前回の分もとてもうまくまとめていただいていますので、2回目もこのようにまとめていただいて、それを小林先生に報告していただくということでしょうか。

小林会長 事前に3回目の全体会議で提出する資料を委員の方に送っていただいて、補足しなければいけないことがあればいただき、それを確定バージョンにしませんか。少し忙しいとは思いますが。

#### (5) その他

(全体会議、分科会の日程の通知について。省略)

### 3 閉 会

小林会長 それではどうもありがとうございました。