

第3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10月6日(月)午後16時00分～午後17時30分
- 2 場所 札幌市役所 12階 4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
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
- ・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

(小林委員)

- ・都市マスの肝の部分は8・9ページ位を前提にしながら、10ページの絵を明確にしたことである。
- ・これまで地域中心核を示してきたがほとんど動かなかったのは、責任を持ち、他部局と連携して進めるセクションが明確ではなかったのではないか。いつどこで誰がやるかについてはどうか。

(都市計画課長)

- ・関係部局の連携でやるということになる。その体制づくりについて、市長政策室も含めて、今まで以上に役割分担を考えてやっていこうと議論をしようとしている。

(小林委員)

- ・庁内でタスクフォースチームのようなものがあると理解していいのか。

(都市計画課長)

- ・今あるわけではない。都市マスが出来るまでにはそういう体制を整えたい。

(高野委員)

- ・「歩いて暮らせるまち」の実現は、地域交流拠点から何キロ以内の人は歩いて暮らせるというところらえ方か。地域交流拠点から何キロ以内に何人とか何割の人が住んでいるなどの分析はしないのか。

(都市計画課長)

- ・歩いて暮らせるまち、公共交通機関も使って、自家用車に頼らないということで、市街地全般でそういう考え方は持つべきであり、拠点では公共交通の利便性がより高く、歩いて暮らせる環境がよりよく形成されるエリアと考えている。

(高野委員)

- ・交流拠点から離れた所に住む人は、バスを使って交流拠点に行くというより、その下のレベルの交流拠点の商業施設に行くという言い方か。交流拠点の下のレベルの商業施設が見えてこない。

(都市計画課長)

- ・小さい生活利便があり、もう少し大きい生活利便にはバス等による移動で地下鉄等の拠点に行く、広域交流には地下鉄を使って都心まで来るという考えである。

(高野委員)

- ・小さい生活利便の有無について、ゾーンの的に大体あるかなどの吟味はしないのか。

(都市計画課長)

- ・都市マス策定後、各市街地の課題に応じた取り組みが行われる。その時にあるエリアを考える場合、そこで足りない、求められている機能を考える。

(小林委員)

- ・ハートビル法の制定後、オリンピック・パラリンピックの時のコンセプトの展開、つまり、パラリンピックに対する行政の姿勢を都市の再整備にどのように適用するかが大事だと思う。
- ・建物が連担しているときに、日常的な買い物だけではなく、誰にとってもスムーズな移動に配慮する。札幌的な建物改造のガイドラインを作る方向なども「歩いて暮らせる」の一つではないか。
- ・観光入込数の中で車いすの人も多い。車いすの人も働きやすい場所はどこかということとも係わりながら施策展開できるのではないか。建築まで落とし込んで考えられるのではないか。

(都市計画課長)

- ・第4回目が住宅地の議論になるため、第4回目の時に改めて分かり易く説明できればと思う。

(高野委員)

- ・地域交流拠点を強化することが、「歩いて暮らせるまち」に繋がるロジックが見えない。

(都市計画課長)

- ・「歩いて暮らせるまち」の概念は市街地全体に対してであり、歩きと公共交通という意味である。

(濱田委員)

- ・青い丸の中が本当に歩いて暮らせる、出かける際は地下鉄かバスに乗るという話か。おそらく2040年には人口が減るため、何人位便利に住めれば札幌市全体として便利に住むことになるか、青い丸と幹線道路などの交通拠点圏域に何人住んでいるか概算出来そうだ。
- ・8 ページの図に書かれている施設にはかなり老朽化したものと新しいものがあるため、更新やかかる費用に関連し、耐用年数や後何年ぐらい使えるなどの情報を入れた方がいいと思う。
- ・その他の拠点の中で性格が違うのがあり、地下鉄がない清田だけ質が違うという問題がある。地下鉄も JR も無いのに何だということちょっと気になった。
- ・宮の沢は JR 発寒駅がかなり近い。括弧付きで発寒駅を書いてはどうかという気がした。こういうものを総合して、どのように便利な地域を多く作っていくかという話である。

(村木委員)

- ・8 ページに商業床が書いてあるが、売り上げを合わせて記載しないとどの位好まれているかが見えないため、その辺の情報を入れるとよいと思う。
- ・10 ページに赤丸や青丸があるが、これはどのように決めたのか。例えば、公的不動産を核に機能の再編ができる、それはどれを見るとよいのか。

(都市計画課長)

・青丸は区役所・区民センターが基本的にある所、或いはその他の公共施設が集中する所である。

(村木委員)

- ・築年が若いもの、古いものなど、本当に集約ができるのか。
- ・低炭素都市づくりを先導する際に、郊外では先導のしようが無く、全拠点に必要とされるコジユネなど、BCP の観点から災害時でもエネルギーがあるということをやっていく。それが公的不動産を核にすることと連動する話にするとよりいいと思う。800m圏内でどういう市街地を作るか、各拠点で何をするかをもう少し丁寧に見た方がいいのではないかと。

(都市計画課長)

- ・優先順位が当然あり、建物の老朽度はどこの拠点が古い建物が多いかなどと関連すると思う。更に、作り上げていく過程で、20年を3分割位にして、それぞれのステージのターゲットを決める事ができるかどうかなど、今の話をきいて考えている所である。

(小林委員)

- ・公的施設の統廃合の議論は、地域交流拠点と結びつけるような分析はやっているのか。

(都市計画課長)

- ・市有建築物の配置基本方針を年内に策定予定であり、小学校の複合化がメインになっている。

(小林委員)

- ・札幌の場合、図書館の配置計画やリニューアルなどの方針はどのようなものか。

(都市計画部長)

- ・市有建築物の配置計画に含まれると思う。

(小林委員)

- ・イギリス北部の工業都市などの人口減少地域では、図書館がコミュニティ施設のような地域を支える非常に重要な役割になっている。札幌は図書館をどのように考えようとしているのか。

(都市計画課長)

- ・基本方針は最後の段階に来ているため、次回以降の部会の際に資料を提供したいと思う。

(小林委員)

- ・スーパーや大規模なショッピングセンターに行くのも一つのモチベーションだが、函館の蔦屋のようなまちの居間のようなものがこれからの高齢社会に必要であり、車に乗ってスーパーに行って物を買うのが人の住む行動を支えるのではない状況があることを考えてはどうかと思う。

(中村委員)

- ・都心の方向性だが、都心まちづくり計画との連携とは、他にまちづくり委員会などがあって、そこで計画を立てているのか、現況がどのような形か解らないが。

(都市計画課長)

- ・この部会のほか、空間に係わる計画として都心まちづくり計画と都市景観基本計画の見直しを並行的に進めている。都心まちづくり計画は都心まちづくり策定協議会を今日発足させ、議論をし始めたところである。都市景観基本計画は、都市景観審議会ですら今年度から本格的に議論をして、4つの計画を今年度と来年度で一体的に整合させながら作り上げていく。

(小林委員)

- ・都心まちづくりを考える時にお願いしたのは、商工会議所と札幌市がタッグを組んで都心のことを考えていくということであり、都心まちづくり策定協議会には商工会議所の成長戦略委員会のメンバーも参画しているため、委員会の議論に都心まちづくりの内容を反映させていくという話であった。

(中村委員)

- ・都心部については、地権者の意見・意向がその周辺部に比べて特に強いため、地権者の意向を

どのように誘導するかが問題かと思う。具体的に、駅前通りには古いビルがかなりあり、建替えの時期に来ているが、容積率など非常に制限が厳しく、地権者の意向通り建替えができない。そのため、都心まちづくり計画の方向性を誘導する手段、地権者に対する優遇策など、経済的な援助などを具体的に考えたほうがよいと思う。

(事業推進担当部長)

- ・都心の様にすでにまちの動きが出ているところは、今年度詳細計画をつくる予定になっている。その中で、どこに力を入れるのかを明らかにし、土地利用の緩和などの都市計画的な視野に加え、資金的な支援の在り方を整理していこうと思う。

(濱田委員)

- ・都心について、11 ページの図では高密度のところが高齢化率が減少している。普通はマンションが出来るとシニア層が住むと考えがちだが、必ずしもそうでもないという事か。高密度の所に比較的若年層が住み始めていると理解していいのか。

(都市計画課長)

- ・バブルが崩壊しリーマンショックがあり、その後 10 年間で地価が下落していた時期があり、値ごろ感のあるマンションが供給されたのではないかと思う。

(濱田委員)

- ・まちづくりにおいてある程度若い世代に入ってもらうために、マンションの値ごろ感を出し、その地域の高齢化をある程度阻止できるのであれば、それは開発業者にすごく参考になると思う。

(都市計画課長)

- ・こういう所に若い世代が入って欲しい、高齢者が入って欲しいなどと言うべきか悩ましい。若い人が住んで欲しいと言った時に、それはなぜかということもあり、そこまでコントロールするものなのかどうか。

(濱田委員)

- ・世界の都市で若返った都市の例があり、どのような年齢層を配置すると町が発展するのかという一般論は聞いてもいいのではないか。

(高野委員)

- ・戦略ビジョンからの引き続きという事もあるが、篠路を地域交流拠点として整備していった時に本当に核になるのか、可能性をある程度議論していかないといけないのではないか。

(事業推進担当部長)

- ・現在計画している鉄道高架事業に合わせて、駅前の土地区画整理や再開発などを考えている中で、区役所機能も含め庁内で議論を始めたところである。北区は非常にエリアが広く、北部 3 連合町内会のエリアは区役所のサービスが受けづらく、住民の希望もある。

(村木委員)

- ・拠点は一度拠点と言ったらずっと拠点であり続けるのか。横浜では都市マスの際に拠点の数を減らした。拠点のそれぞれの意味が違っており、全部同じ役割を持たず事にならないと思われるため、もう少し色分けがあってもいいのかもしれないという感じがした。
- ・複合型高度利用市街地の方向性について、丸や楕円などの囲みではなく微妙なエリア分けをする場合は、少し考えた方がよいのではないか。

(都市計画課長)

- ・昭和 63 年に策定した札幌市の第 3 次長期総合計画で、初めて拠点という概念が出来、平成 12 年の第 4 次長期総合計画で拠点の位置づけを出し入れしている。今回の戦略ビジョンでは、出しは無いが、入れはある。

- ・17カ所の拠点のほとんどは地下鉄沿線であり、手稲と篠路はJR駅、軌道系がないのが清田となっている。地下鉄沿線が拠点というのは感覚的に理解でき、手稲も旧手稲町の中心だったため拠点性がある程度理解できるが、篠路と清田の拠点性、拠点の位置付けの是非が若干ある。市内にバランスよく配置するという考え方が基本にある。手稲も清田も篠路もこの拠点を中心にそれなりの后背圏を持っているということで、清田はJRも地下鉄も何もない十数万人の都市の中心部という考え方である。

(小林委員)

- ・清田や篠路に限っても、ある時から突然出てくるわけではなく、ステージごとに、その17のメニューは具体的にどんなことをするのかと重ねながら、庁内で議論せざるを得ないのではないかな。
- ・路面電車とまちづくりというのは非常に重要だ。路面電車をこれからどう扱うのかと、これから可能性・必要性があるエリアのまちづくりとどのように絡ませながらこのメニューを作るのか、かなりこれは戦略的だと思う。もう少し広いエリアで、ステップごとにまちが変わっていくのが実感できるメニューを少しソフトも含めて考えなければいけない。都市マスで書けない部分もあり、どうやってやるか結構知恵を出さなければいけない。

(濱田委員)

- ・4ページに防災の話が出ており、危険度3以上の所を抽出し、104カ所あるが、総合評価の結果、再開発で早急に対応すべきものは抽出されなかったという表現は適切か。1個1個見れば結構な家が建っている。せっかくなきちんと算出しているのにこの地域に何か手を打たなくていいのか。

(市街地整備課長)

- ・危険度3が即何か防災上の対応策を行政が遂行しなければいけないという事ではなく、例えば、延焼危険度についても、建替え更新により減少しているという実態も把握している。そのため、地区ひとつが危険度3だからといって何か行政として手を加えなければならないというふうには考えていない。仮にそれが連担していくならば、一時避難地までの距離などを総合的に評価して考えていく必要があるという整理である。総合評価の結果、再開発で早急に対応すべき場所は抽出されなかったということになるが表現について、少し誤解があるようなところは改めて整理したいと思う。

(高野委員)

- ・環状通内側を1号市街地に確定するという議論は前からあったのかもしれないが、唐突に出てきているような気がする。環状通の内か外かは都市マスでの議論の有無も含めご説明いただきたい。

(市街地整備課長)

- ・都市マスの方でも複合型高度利用市街地の方向性を示しているが、そういった方向性で持続可能な集約連携都市を目指し、再開発事業を進める可能性もあることを想定して環状通の内側に残している。

(高野委員)

- ・環状通の内側であることで、用途地域の色塗りが違うなど、何か区別はあったか。

(都市計画課長)

- ・環状通内側の幹線道路沿道は高い容積率を指定している。高度利用市街地の設定自体は、一つは地下鉄等の軌道系の沿線と環状通内側だが、環状通は必ずしも軌道系がない部分もあるが、そちらは都心に近接しているというところで区別しているという考えである。

(高野委員)

・環状通については、主要交差点の立体交差化などの話もあった。やはり環状通は区別すべきか。

(市街地整備課長)

・環状通の内側が札幌の原点としてまちが広がる中心地だった所で、これから検討する中では注目すべきエリアではないかと考えている。

(小林委員)

・札幌が急成長する以前の市街地が環状線内側であり、土地の規模や建物の経年の経緯など、急速に増えていった外側と内側とは区別して考えた方がいいという考え方である。

・高野先生の方でご検討いただきたいのは、国道の統廃合の話をどのように考えていけばいいのかお考えをお聞かせ願いたい。

(高野委員)

・交通機能的に見ても、環状通を強化して、その内と外で区別した形で整理を進めていくのはすごく重要な発想だと思う。ただ、一般市民には、環状通がボーダーに意識されていないのも事実である。どのように今の国道の範囲を含めて考えていくか。都心アクセスとも関係する。

(小林委員)

・丘珠空港の位置づけはどのように考えるか。

(市街地整備課長)

・施設があるという認識で、総合交通計画の中で取り上げているが、道内の交通ネットワークは北海道が中心に検討しているため、市の計画の中でどこまで記載できるか難しい所もある。

(小林委員)

・言いにくいところはあるが、札幌市の戦略としては大事な部分ではないか。例えば、観光では、メディカルツーリズムの話なども重なってくる面もあり、これからのいろいろあるのではないか。

(村木委員)

・次回が一般住宅地や郊外住宅地でそのあと素案となっており、都市マスの目次構成で、今までなかった低炭素を章立てするか、それとも拠点の中で整理するかなど、どのように考えるか。

・以前、庁内ヒアリングした際に、太陽光パネルを戸建住宅の3軒に1軒は付けるとあったが、例えば、道外の人が千歳から来て北海道らしい景観が続き、札幌入るとそういう景観があったら、それは環境都市を目指していると評価されるのか。環境と連携して何かしようとするのであれば、郊外住宅地でゼロカーボンを目指すなどを積極的に行い、それが環境に優しいから、そういうものを望む人達が入って来るなど、戦略的にできるものを考えてもいいのではないか。

(小林委員)

・飯田市が代替エネルギーの検討の際に、やはり景観を阻害するから、太陽光パネルの扱い方について市民ワークショップを行い、推進していい所と景観に配慮する所を区別しながらやっていた。

(都市計画課長)

・当初スケジュールがあるが、今まで第1回・第2回は全体的話をして、第3回は拠点の話、第4回は郊外と、全体と地域を行ったり来たりしながら議論を進めている事を考えると、第5回で素案には至らないと想定している。次回の時に修正スケジュールをお示しする。

(中村委員)

・最近、政府の方で、地方再生・地方創成で良いプランを出した所にはお金を出すと言っている。そういう今の政府の政策とこの都市計画マスタープランは何か関連付けることはできるのか。

(都市計画課長)

・今の地方創成の議論は比較的規模の小さいまちが対象と感じている。札幌市も、国の制度が変わりながら交付金等々の措置メニューを出されれば、積極的に適用するという基本的な考えで

ある。

(小林委員)

- ・PDCA を都市マスに入れようとする時に、10 年か、もう少し短いタームで今の制度の所も含めて行うなどがあってもいいのではないか。PDCA についてどこでどう書くのかも大事ではないか。

以上