

(仮称) 第3次都心まちづくり計画検討会

第4回居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会

議 事 録

日 時：2025年6月13日（金）午前10時開会
場 所：札幌市役所本庁舎 12階 4・5号会議室

1. 開 会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

定刻となりましたので、ただいまから（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会第4回居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会を開催いたします。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、昨年度に引き続き事務局を務めます札幌市まちづくり政策局都心まちづくり推進室都心まちづくり課長の伊関でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元に配付しました資料は、次第、資料1の座席表、資料2の委員名簿、資料3の第4回検討部会資料、参考資料の計画全体構成（案）です。

ご不足はございませんでしょうか。もし途中でお気づきになりましたらお声かけをいただければと思います。

ここで、今年4月の人事異動に伴いまして、本日が初回のご出席となります委員とオブザーバーの皆様をご紹介します。

お名前を読み上げますので、ご着席のまま、ご一礼いただければと存じます。

独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部北海道まちづくり支援事務所長の興村英樹様です。

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課長の尾野定巳様です。

国土交通省北海道運輸局交通政策部環境・物流課長の山本裕幸様です。

北海道警察本部交通規制課長補佐の上野貴弘様です。

続きまして、本日の委員とオブザーバーの皆様の出席状況をご報告させていただきます。

本日、札幌駐車協会会長、遠藤興産株式会社取締役社長の遠藤隆三委員、一般社団法人札幌地区トラック協会特別積合せ部会部会長の長谷川竜一委員のお二方は、ご都合によりご欠席されております。

また、事務局として札幌市と受託業者であります株式会社ドーコンが出席しております。

これより、報道各社におかれましては、写真、映像等の撮影はご遠慮いただきますよう、お願いいたします。

なお、本日の会議につきましては、個人に関する情報など、非公開情報を除き、会の次第、出席者氏名、発言者等を記載した議事録を作成し、公表いたしますので、ご了承いただきたいと存じます。

それでは、高野部会長、以降の会議の進行をお願いいたします。

2. 資料説明

○高野部会長

おはようございます。

年度が改まりまして、新しくご参加の方がおられます。どうぞよろしくお願ひいたします。

進め方ですけれども、資料説明ということで、資料3について一括してご説明をいただいた後、三つに論点を分け、一つずつに質問やご意見を頂戴したいと思います。

まず、資料3の説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

都心まちづくり推進室の野上と申します。

資料3につきまして、私から説明させていただきます。

なお、資料につきましては、委員の皆様事前に共有させていただいたものに若干の修正を加えておりますので、あらかじめご了承願ひします。

2ページをご覧ください。

こちらは目次になりますが、記載のとおり、振り返りと計画構成等の整理についてご説明した後、論点1から論点3に関する内容をご説明させていただきます。

次に、3ページをご覧ください。

こちらは、論点を整理したものとなります。

論点は三つとも重要と考えておりますけれども、論点3の空間形成の考え方につきましては、今回初めてご提示する内容も含んでおりますので、重点的にご議論をいただければと考えております。どうぞよろしくお願ひいたします。

4ページをご覧ください。

ここからは、これまでの検討会、検討部会の振り返りになります。

まず、スケジュールです。

本日、第4回の検討部会を開催後、6月30日に第4回検討会、9月頃に第5回の検討部会、検討会を開催しまして、その後、議会報告やパブリックコメントを経て、今年度末の策定を予定しております。

5ページをご覧ください。

こちらは、前回の検討部会と検討会でいただいた主な意見を整理したものです。

本日の論点に関する項目についてご説明させていただきます。

2のイメージパースにつきましては作画意図の整理や建築側の魅力的な空間も重要といったご意見、4の重点取組路線の選定等につきましては、歩行者の回遊性と車両の通行の両立や駐車施策の重要性、色々なプレーヤーがマネジメントをしているエリアやにぎわいの軸、南1条通の重要性、また、回遊、滞在の単位は300メートルの大きなブロックで構成されていること、そして、新幹線延伸を見据えた西2丁目線の重要性、骨格軸の結節点への拠点的なものの必要性などのご意見をいただきました。

次に、5の成果指標につきましては、こちらに記載のとおり、候補と考えられる指標や

検討の視点についてご意見をいただきました。最後に、6の全般につきましては、時間軸の視点やその時々機運に柔軟に対応していける計画の書き方をするといったご意見もいただきました。

6ページをご覧ください。

ここからは、計画構成等の整理についてです。

これまでお示ししてきましたとおり、こちらにあります序章から第6章までの構成となっております。このうち第一部会につきましては、水色の枠で示しておりますが、目標2に関連することが検討の範囲となっております。

次に、7ページをご覧ください。

こちらは、第一部会の目標2に関連する各項目の関係性と本日の論点の構成を整理したものでございます。

目標2は「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」としておρισまして、この目標につきまして、イメージパースによる可視化と成果指標等の設定をしたいと考えております。

中段には基本的な考え方を示しておρισまして、これまで検討してきた内容となっております。この基本的な考え方に基つきまして、左側の基本方針と右側の空間形成指針を定め、相互に連動、連携して施策を進めるといった構成としておρισます。

次に、8ページをご覧ください。

ここからは、イメージパースの検討についてでございます。

こちらのパースは商業エリアの初夏をイメージしておρισます。建物側につきましては、環境への配慮や公開空地などの整備、路面店やオープンカフェ、魅力的な辻空間などを示しておρισます。また、道路側につきましては、街路樹に加え、足元のみどり、自転車などの走行空間や路肩部分の柔軟な利活用、バリアフリーやシェアサイクル、そして、現在検討中の新たな公共交通などを示しておρισます。

9ページをご覧ください。

こちらのパースは、象徴的な通りの冬の夜間をイメージしておρισます。

地上では、来街者が雪と触れ合っている風景、雪と光を生かした景観、低層部の公開空地などを示しておρισます。また、地下のほうに目を向けますと、ベンチなどの滞留空間、安全・安心な通行空間、充実した案内サイン、広場空間の活用状況などを示しておρισます。そして、左側には地上と地下を結ぶバリアフリー動線を示しておρισます。

次に、10ページをご覧ください。

こちらのパースは、アイレベルで主要な通りの秋をイメージしたものです。

これまで出てきたパースと重複する視点もありますけれども、通りに開かれた沿道や気軽に休憩ができるベンチ、道路や沿道の緑化とその手入れをしている沿道の人たち、そして、誰もが安心して移動できる歩行空間などを示しておρισます。

次に、11ページをご覧ください。

ここからは、成果指標とモニタリング指標の検討についてです。

前回の議論を踏まえ、改めて検討を進めてまいりました。このページでは検討した結果を示しております。記載のとおり、二つの成果指標と九つのモニタリング指標を案としておりますけれども、選定理由等の詳細につきましては次ページ以降でご説明させていただきます。

次に、12ページをご覧ください。

ここからは、様々な事例などを改めて収集した結果、候補として考えられる指標を幅広く列挙したものとなっております。

この候補の中から、目標との関連性やデータの性質、取得の容易性などを踏まえて指標を選定いたしました。右上の凡例にありますとおり、成果指標とモニタリング指標の案として選定した項目にはそれぞれ着色をしております。

①の安全・安心につきましては「交通事故件数」、②の快適につきましては「気軽に休憩、滞在ができる場所が充実し、利用しやすいと評価している人の割合」、④の居心地の良さにつきましては「公開空地の箇所数と面積」、⑤の歩きやすさにつきましては「歩道バリアフリー整備率」と「地下接続しているビル数」を選定しました。

13ページをご覧ください。

こちらは続きになりますけれども、⑥の緑化につきましては「緑被率・緑視率」、⑦のにぎわいにつきましては「主要地点における歩行者交通量」を成果指標としておりまして、こちらはまち巡りが楽しい都心という目標を定量的に評価できるものとして選定しております。

また、目標の「冬でも」という視点では「冬の歩行者交通量」を選定しておりますけれども、ビッグデータを活用していきたいと考えておりまして、夏と冬などの相対的な比較をしていければと考えております。そして、「乗降人員」につきましても、来街者の動向を把握するため、モニタリング指標の案としております。

次に、14ページをご覧ください。

⑧のまち巡りににつきましては、「まち歩きが楽しめる通りや場所が多いと評価している人の割合」を成果指標の案としております。

次に、15ページをご覧ください。

⑨のその他、全般につきましては、「来街者の滞在時間」をモニタリング指標として選定しておりまして、こちらもビッグデータを活用して季節や地点による相対的な比較などができればと考えております。

次に、16ページをご覧ください。

こちらは、二つの成果指標（案）の現況値と目標値の設定を検討したものになります。

まずは、左側の主要地点における歩行者交通量の平均値についてです。

表に数値を示しておりますように、新型コロナの影響によって令和2年度から令和4年度にかけて一時的に歩行者交通量が減少いたしました。令和5年度にはコロナ前の水準まで回復しております。この状況も踏まえまして、現況値を直近の令和6年度の1日当た

り1万8,800人としまして、目標値を2万500人としております。

この目標値の設定の考え方ですけれども、将来の人口推計では約20年後に約9%減少すると予測されておまして、本計画の策定後、様々な施策を展開し、来街者を20%増やすことを目標としまして、人口減少と増やすという目標を掛け合わせて記載の計算式のとおり2万500人という案としております。

次に、右側のまち歩きが楽しめる通りや場所が多いと評価している人の割合についてです。

こちらの評価は毎年札幌市が実施しているアンケート調査の結果となっておりまして、他都市の類似の指標を比較すると現況値の60.6%が比較的高い数値となっておりますので、約10%増の70%を目標とする案としております。

次に、17ページをご覧ください。

ここからは、空間形成の考え方でございます。

上段の枠内に記載しておりますが、空間を点、線、面の視点で考えまして、回遊性や界わい性が高い空間形成を目指したいと考えております。

このページは回遊・滞在機能の視点になりますが、魅力的な目的地や滞留空間などの点を増やし、質を高めること、そして、点と点をつなぎ、強化するための線として、魅力的なストリートや界わい空間を形成し、それらが面としてネットワーク化することで都心全体の回遊を促進するという考え方としております。

こうした考え方をイメージできる図を今後作成していきたいと考えておまして、右側には既存のもので面的な回遊のイメージや沿道と通りの関係性をイメージした図の事例を掲載しております。

次に、18ページをご覧ください。

こちらは、交通機能の視点での整理となります。

まず、移動の拠点や沿道へアクセスするための空間などの点の強化等を行いまして、自転車や公共交通の通行空間などの線の空間を確保、充実させていき、それらがネットワーク化することで面としての交通ネットワークが形成されるといった考え方としております。

こちらにも、今後、右の図にあるような交通結節点や公共交通、自転車、駐車場などの関係性のイメージを図で表現していきたいと考えております。

19ページをご覧ください。

こちらは空間形成の三つ目の視点になりまして、先ほどご説明しました回遊・滞在機能と交通機能のバランスの適正化や各機能の連携による相乗効果を発揮するといった考え方を示しております。

右側には、参考として、国のガイドラインに掲載されています自動車交通や物流などの交通と周辺のにぎわいのある通りとの機能分担をイメージした図を掲載しております。

次に、20ページをご覧ください。

今ご説明しました点、線、面といった考え方に基きまして、実際に都心に当てはめて

整理をしていくため、まず、主要な施設や目的地等の点の整理を行いました。凡例にありますとおり、主要施設や駅、公園緑地、広場や歩行者専用道路などを示しております。

なお、中心部のエリアにつきましては、主要な施設が多いことは明確でありますし、紙面上、多くを掲載すると煩雑になってしまうこともありまして、掲載していないことをご了承願います。

次に、21ページをご覧ください。

こちらは、主要回遊エリアの設定についてです。

先ほど整理した点を踏まえまして、主要回遊エリアを設定したいと考えております。具体的には、右下の凡例にありますとおり、駅や主要施設からの徒歩での移動を想定した円を描きまして、それらの重なりが多い範囲をエリアとして設定することを考えました。多少の濃淡はありますけれども、色が濃くなっているところを特に回遊を促進していくエリアと考えております。

次に、22ページをご覧ください。

主要検討路線等の選定についてです。

ここまで整理しました点と主要回遊エリアに加え、都市の骨格構造や関連計画での位置付け、各エリアのまちづくり団体の状況等を踏まえまして、主要検討路線と拠点的交流空間検討箇所を選定しました。

主要検討路線は、凡例のとおり、重要度を色の違いで表現しております。また、主要な通りの交点につきましては、拠点的交流空間検討箇所として青丸で表示しております。各通りの重要度や選定の理由につきましては次ページ以降に整理しておりますので、そちらで説明させていただきますが、赤色で示している駅前通と大通は特に重要と考えております。

次に、23ページをご覧ください。

各路線の主な選定理由を表に整理したものです。

整理に用いた要素としましては、左から、骨格構造（軸・拠点）、主要施設等、関連計画等、関連するまちづくり団体・取組等としております。

これらの要素は全て重要でありますけれども、関連するまちづくり団体につきましては、先ほどもご紹介しましたが、前回の部会で「プレーヤーがマネジメントをしているエリアも重要」といったご意見をいただいております、重要な要素として考えております。

このページに記載の南北方向の通りにつきましては、特に重要な通りの赤色につきましては先ほど申しあげました札幌駅前通、重要な通りのオレンジ色につきましては西6丁目線の道庁より南側、西2丁目線、創成川通、東4丁目線としております。

次に、24ページをご覧ください。

こちらは、東西方向の通りについてです。

特に重要な通りの赤色は大通、重要な通りのオレンジ色につきましては北3条通、南1条通、狸小路と考えております。

次に、25ページをご覧ください。

今ご説明しました主要検討路線や拠点的交流空間検討箇所に関する今後の検討の考え方を示しております。

まず、主要検討路線についてですが、大きな考え方としましては、地域や沿道等の関係者の皆様と将来像を共有した上で取組を検討、推進していくことが重要と考えております。

また、具体の考え方として3パターンを示しておりますけれども、上段の人中心の魅力的なストリートの実現に向けた空間形成を目指したハード、ソフト両面での取組、中段の歩行環境の充実に向けた地上、地下の重層的な歩行者ネットワークの拡充、下段の既存道路空間の有効活用などの方向性が考えられます。

そして、丸で示している拠点的交流空間検討箇所につきましては、地域の活動や回遊を生み出す拠点として、骨格軸等の主要な通りの結節点において官民が連携して魅力的な空間を創出するといった考え方で進めてまいりたいと考えております。

この考え方に対応した参考事例を右の列と下段の写真で示しておりまして、ハード的な改変を伴うものから既存空間を有効活用するものまで、幅広い事例がございます。

繰り返しになりますけれども、今ご説明したような様々なことが考えられますので、地域や沿道等の関係者の皆様としっかり将来像を共有しながら各路線での取組を検討、推進していくことが重要と考えております。

次に、26ページをご覧ください。

こちらは、重点的に検討を進める路線等についてでございます。

先ほどのページで整理した内容を踏まえまして、重点的に検討を進める通りを選定いたしました。

なお、計画本書では目標1や目標3として整理する取組もありますので、そちらと合わせて第5章の重点的に進める取組として今後整理していきたいと考えております。また、資料にも記載しておりますが、現時点で位置付けがない路線等につきましても、今後のまちづくりの動向等によって必要な検討を柔軟に進めていく考えでおります。

右の表には各路線の検討の方向性を整理しております。

駅前通と大通につきましては、それぞれ回遊の基軸となる象徴的なストリートの形成に向けた検討を進めていきたいと考えております。

また、北3条通は中心部と創成東・苗穂エリアとの東西の回遊性向上、南1条通の西1丁目から西3丁目はさらなるにぎわいの創出や上質なまち並みの形成、創成川通は新幹線や都心アクセス道路の事業を見据えた憩いの空間などの検討を進めていきたいと考えております。

そして、西2丁目線は拠点間をつなぐ地上、地下の重層的な歩行者ネットワークの検討、東4丁目通は街路整備事業の推進と空間活用等の検討、西6丁目線は道庁赤れんがと大通公園を結ぶ回遊動線としてまちづくりの動きと連携した魅力的なストリートの形成を検討していきたいと考えております。

次に、27ページをご覧ください。

冒頭でお示ししました論点の再掲となります。

繰り返しになりますけれども、本日は論点3について重点的にご議論をいただけると幸いです。

資料3の説明は以上となりますけれども、別冊の参考資料についても簡単にご説明をさせていただきます。

計画全体構成（案）の3ページをご覧ください。

こちらは目次となっておりますけれども、第4章の下に米印で第一部会関連（目標2）の内容は31ページから40ページ参照と書いておりますので、これまで議論させていただきました基本方針や取組の方向につきましては、必要に応じてこちらをご参照いただければと思います。

私からの説明は以上です。

3. 意見交換

○高野部会長

資料3を説明していただきました。

4ページにスケジュールがございますけれども、昨年度から検討してまいりまして、今日は④の第一部会、検討会が6月30日にありまして、9月初旬にまた第一部会が開かれるということです。その後、庁内合意形成とパブコメを経て策定となります。

この部会での検討は今回と次回になりますが、そういう意味では、まとめの方向に行っている状況であることをご理解いただければと思います。

論点1が8ページから10ページまでのパースの図について、論点2が11ページから16ページの成果指標とモニタリング指標について、論点3が17ページから26ページの空間形成の考え方で、点、線、面といった考え方について整理されております。

論点を三つに分けた上でご議論をいただきます。

まずは、8ページ、9ページ、10ページの初夏、冬、秋のイメージパースについてです。これについて、考え方や、こういうことを加えたほうがいいのではないかなど、色々あるのではないかと思います。あるいは、これは無理ではないかということもあるかもしれません。どのような点でも結構でございますので、お気づきの点がございましたらお願いいたします。

○興村委員

都市再生機構の興村と申します。本年度からよろしくお願いいたします。

昨年度来、議論されている内容でしたら、ご容赦ください。

本検討の居心地が良く歩きたくなる空間の位置付けとして、通りのイメージパースが出ていると思うのですが、札幌における空間という意味で、大通公園をどのように考

えるのかは特に重要ではないかと思っています。

大通公園は、大通りという通りの中にある公園という言い方ももちろんできるのですが、そのものが横に長いということもあり、歩きたくなるような空間に位置付けられるのかなと思っています。私も4月に札幌に来てから何度も歩いていまして、非常に心地良い空間だと思います。

この3枚のイメージパースの中に特定の場所を書くのは難しいと思うのですが、象徴空間としての大通公園プラス南北の通りも含めた大通公園周辺の空間のイメージを市民に方向性を示すという意味で出してもいいと思っています。特に、イメージパース3は、1と2との重複感があるという話が事務局のご説明の中にもありましたし、私も重複している部分が結構多いと思っているので、そのあたりはどうかと考えております。

大通公園と南北の通り、さらに沿道の関係性について、アクセスのしやすさ、見えやすさなどもあると思いますが、特出しして書いてもいいのではないかと思います。

○高野部会長

大通公園については、後ろにあります主要検討路線にもなっていますし、都心に近いところについては重点的に検討を進める路線にも位置付けられています。

大通公園については、これまでも別途検討されてきておりまして、その関係もあってこの中にパースとして取り上げていないと思うのですが、いかがですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今、高野部会長からもありましており、令和5年10月に、はぐくみの軸の強化方針で、大通公園について都心まちづくり推進室と公園を所管する部局とで協議し、まとめた冊子がございます。

また、これを受けて、昨年度、本会議にもご出席をいただいています愛甲委員、小篠委員、高野委員に大通公園の在り方についてご議論をいただいております。そういった中で、今、庁内で整理をさせていただいているところでございます。

また、論点3のお話に移りますけれども、大通を重点検討路線としてお示ししている中で、その場所を特化した形でお示しすることもできようかと思っておりますので、今回のご意見も踏まえ、こういった形で市民の皆様に分かりやすくお伝えできるか、検討してまいりたいと思います。

○高野部会長

大通公園が歩く空間として極めて重要ということは、まさにご明察でございます。逆に言うと、重要過ぎて、公園としての検討、軸としての検討を既にやった上であるということなのです。

ほかにいかがですか。

○内川委員

駅前通まちづくり会社の内川です。どうぞよろしくお願いたします。

パースについて幾つかあります。

まず、このパースは何年後くらいを想定しているイメージでしょうか。

というのは、既の実現できているところもあると思っていて、それを深めたいという意図でつくられているのか、どうなのかと思ったのです。例えば、イメージパース1だと、通りに対して路面店は既に連続していると思うのです。これは東西方向の図だと思うのですが、今の連続では違うということでコメントを書かれていると思ったので、そちらの意図を知りたいと思いました。

もう一つは、いずれのパースもどうしてもハード側に目が行ってしまっていて、人の過ごし方が見えないのです。描いてはあるのですけれども、どれも単調に描かれていると思うのです。3ページ目のアイレベルになると人の過ごし方がやや見えるのですけれども、それ以外のパースは、人に目が行かないのです。

居心地が良く歩きたくなるためには、営みや過ごし方などもターゲットにするべきだと思っていて、それを補うためにハード側の整備などを描き込んでいるのだと思うので、最終的にここで過ごすことでどんな景色が創出されるのか、もう少し明確にできたらいいのかなと思いました。

○高野部会長

2点のご質問とご意見ですが、事務局、いかがですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

まず、最初のご質問の何年後くらいを想定しているのかについてです。

本計画は20年の期間の指針とすることを目指しておりますので、当然、全て一遍にはいきませんし、ばらつきもあろうかと思えますけれども、早いものであれば5年ぐらいのスパンで実現するものもあるでしょうし、10年、15年というところももちろんあろうかと思えます。明確に何年後というところまではイメージしていないのですが、今言ったような形で、順次、実現していければと考えております。

次のご意見のもう実現しているところもあるのではないかということについてです。

確かに、内川委員にご参画いただいております駅前通など、シンボルとなるストリートに関しては実現している部分も多いかと思えますけれども、後ほど論点に出てきますほかの通りにつきましては、まだまだこのパースには満たない部分もあると我々は認識しているところです。

また、人の活動を大事にしていきたいと考えていますので、厳しいご意見を頂戴したなと思っておりますが、例えば、目標2でも、雪で遊んでいたり、地下で活動されている様子などをなるべくお示ししながら、建物との関係性等も示したかったことから、少し引いた視点でパースを描いておまして、そのあたりを両立させるのが難しいところもあるのですけれども、ご意見を踏まえて、描けるところがあれば考えていきたいと思えます。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

○愛甲委員

まず一つは、三つ共通して街路樹が大き過ぎないかということです。

樹木の高さとボリューム、また、細かいことで申し訳ないのですが、この幹の太さでこの木を維持できるのか、不自然で、これは何の木を描いているのだろうとすごく気になってしまいました。枝下が異常に大きくて、樹高も高く、都心にこんな木が生えていたかどうかと思うぐらいの大きさと、それが街路全体の絵のバランスを不自然にさせているように私には見えてしまいました。

緑陰をつくり出すことが特に初夏の絵では重要なはずで、それがうまく伝わっていないのではないかという気がしました。秋のイメージもそうですけれども、せっかくだったら木がつくり出す緑陰が表現されているといいのかなと思います。

次に、冬のイメージ図ですが、歩道を含めて都心部の全部が雪で覆われているのでしょうか。これは都心部ではほとんど見ない光景ではないか、歩道は除雪されているのではないかと思うのです。真ん中の遊び場になっているところは雪があってもいいのでしょうか、逆に不自然な感じがしてしまいます。

また、私が調査したときには冬でもベンチに座って休憩されている方を見ていまして、外に座る方がいないわけではないので、滞在という要素がないわけではないという面も含め、もう少し現実に寄せて描いていただいたほうがイメージしやすいなと思いました。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○小篠委員

点景がどんどん盛り込まれてきたので、なかなか魅力的な空間が描かれているのですが、はたと気がついた大きな話は、歩道幅員がとても広い絵になっていることです。一般の市民はあまり気にならないかもしれないけれども、本当にこんなにあるのかというぐらいの広さです。

要は、道路の再配分をしたいのです。LRTが通っているのだけれども、この車線は1車線としているところも含め、車道空間を縮めて歩道空間を思いきり広げているわけですね。そういう方向で整備し直すよという話がどこかに書かれないと、わざと隠しているかもしれないですが、ここまで描いてしまっても大丈夫かと思えますし、ここまで出さならその意思を示すためにどこかに少し書いてもいいと思うのです。

それから、10ページの詳細の絵ですが、今度は民地側がセットバックしていますね。床のタイルの色を変えていて、多分、黒い線が官民の境界線のつもりで書いていると思うのですが、大幅に外壁部分がセットバックしていますね。そこを公開空地とするイメージで、やれるところはやってねということだと思います。

今、通りでやっているところはまだそんなに多くなくて、赤れんがプラザのところだけがこうなっていて、それを通り沿いに展開したいのだという意思表示でもあろうかと思うのですが、その辺も含めて何か書かなければいけないのではないかと思います。

そうしたときに、割とパブリックにセットバック空間が使われているイメージが描かれていますね。赤れんがテラスのところは、ほぼオープンカフェという形で利用されているのですけれども、この利用になると自由に座れるようになるので、ここの空間のマネジメントをどうやるのかという話が出てくるわけです。店舗にやらせるのではなく、マネジメントする団体をちゃんとつくって維持管理をしていくことになるのかと思いつつ、お金をどうするのかと思うわけです。その辺のこともキーワードで触れたいとすごく思いました。

それから、9ページの冬の絵ですが、これはどこを描いているのかが気になっています。札幌にはあまりない空間で、ニューヨークの路地にありそうな感じがするのです。それはそれでイメージとしてはいいのですけれども、例えば、札幌の中通りで交通を遮断して子どもたちに雪遊びをさせるような空間をつくりたいというイメージでやるとこうなるのだという断り書きを入れたほうがいいのではないかと思います。先ほどの雪がずっと積もっていて真っ白な歩道は都心にはないという話と一緒にです。

オープンカットになっているところをつくりたいと言っているわけではなく、両方を見せるところなるよということなので、地面が続いているイメージを下で入れたらしないと穴ぼこが開いているように見えてしまいます。こういうふうにオープンカットになっているところがあってもいいのかもしれませんが、あるのなら言葉で少し入れておいたほうがいいと思いました。

その辺は、見る人が見ると、何十年後ということエクスキューズしたとしても、これを本当にやるのねというふうになると思います。やっては駄目と言っているわけではないですが、わざとオブラートに包むのではなく、宣言をして議論したほうがいいのではないかと思います。

○高野部会長

愛甲委員と小篠委員から何点かご指摘をいただきました。事務局からいかがでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

まず、現時点で場所の特定を行うのは非常に難しいと我々も考えております。確かに、目標2のイメージパース2は一体どこを想定しているのかと言われると、我々としても答えにくいです。

ただ、先ほど内川委員からもありましたように、この計画は短期で見ているものではなく、10年、20年先を見据えた形で、今よりも居心地が良く歩きたくなるまち巡りができる都心を目指していきたいという我々の思いも乗せていければというところもあります。

若干、チャレンジの部分はあろうかと思えますけれども、イメージパースの中ではなるべく前向きで積極的な部分を表現できればという思いもあります。ご心配をいただいたとおり踏み込み過ぎているのではないかとこのところもありますが、書き込みも含めて様々なご指摘をいただきましたので、木のバランスなども含めて検討を深めてまいりたいと考えています。

○高野部会長

検討を進めていくということですが、いかがですか。

○小篠委員

なるべく高い目標を持つということは大事だと思いますので、そこは堅持してやっていただければと思います。現実には落とそうとすると、いきなりシュリンクしてしまって寂しくなってしまうので、そうではなくて、こういう絵を描いたならば、それをどうやって実現するかという方向で頑張ってもらいたいと思います。

○高野部会長

一つだけ確認しておきたいのは、8ページ、10ページの図で出てくる道路は、先ほどご指摘もありましたけれども、片側2車線の道路を歩道側に拡幅しているというイメージですね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

もともとが2車線か3車線かもございますけれども、イメージとしてはそうです。

○高野部会長

それを歩道側に1車線あるいは2車線持って行って片側1車線にしているということですね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

そういうことをイメージしております。

○高野部会長

それを暗示的に表現しているということですね。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

そのイメージはそうですが、決して交通をないがしろにしているという話ではなく、後ろの議論で出てくるバランスなどはしっかり大事にしていきたいと思っています。

○高野部会長

交通量が減少してきて減らしても問題なかったらということは大前提ですね。

ほかにございませんか。

○服部委員

いくつか質問しようと思っていたことを内川委員や小篠委員、愛甲委員もお聞きになっていたのでも、回答も踏まえながら今思っていることをお話しさせていただければなと思います。

まず一つは、何年後なのかということです。内川委員も質問され、これから先の話をここではしているということが分かりましたが、これから先の話だとしても、このパースの絵の前提になっていることは何かということが気になっています。

愛甲委員も、小篠委員も、内川委員もおっしゃったかもしれませんが、既に二十数年前に都心まちづくり計画ができ、第2次ができ、それに伴って色々なインフラ整備も行われ、チ・カ・ホができて、創成川のアンダーパスができて、路面電車のループ化ができて、建物もすごく建て替わって、建物の公共貢献もたくさん起きていて、ポロクルなども

出てきましたし、それによって解決してきたことがきつとあるのです。解決したことは解決したこととして継続的に運用していくなり、時系列で何かをしなればいけないから直しましょう、直すときにリニューアルしましょうという話はあるかもしれません。

でも、解決できていない課題がまだあるのではないではないか、それは何なのか、それは何を想定しているのかというところがあります。

このパースがその先の話であって、その課題も解決されている形で描かれているのだとすれば、どういうアクションをしてそれを解決したのかという話が裏側にあるのではないかと思うのです。解決できていない課題とアクションは何であって、それがあからこそ今の絵姿があるのですねと。

20年前からずっと残っている課題は、例えば、大丸をはじめ、札幌駅周辺、丸井今井など我々のエリアの駐車場待ちの車列は相変わらず解消していませんね。これをどうしましょう。この中でなければ、それはどうやって解決してどういうふうにしたのかという話も出てくるでしょう。

また、荷さばきの問題もあります。既に人材が不足していると言われている状況です。でも、この絵を見ると、駅前通に相変わらず荷さばきの車両が置いてあります。本来だったら、効率を上げてやってかなければいけない、色々ところで隔地集約しましょうとまで言われているのに、それはどういうふうを設定しているのでしょうか。

それから、自転車です。内閣府の調査によると、札幌市は駐輪状態が全国ワースト2位という話を聞きましたが、それが徹底的に解決されていて、駐輪状態もよくなっていて、駐車する場所もできていて、だから、止まっている自転車の絵姿がなく、歩行者が歩きやすくなっているのでしょうか。

近々で言うと、LUUPという新しい電動キックボードが7月から走るという話があります。未来ではなく、すぐ目の前です。でも、ここに描かれているのは、そういうものはなく、みんなちゃんと車道を走りなさいという話ですが、本当にそうなりますか。そうなのであれば、新しく入ってくる事業者に対し、ルールやマナーを含めてどうアプローチをして解決していくのか。

パースの中に描かれている内容は、大半が道路空間です。建物と道路みたいに区分けをしていくと、大半が道路空間です。道路空間のことをやろうとしたら、都心まちづくり推進室だけではなく、関係する部署との中でどういうふうに調整するか、もしくは、僕の目の前にいらっしゃる皆さんとどういうふうに調整していくか、また、我々がやっている地域とどうやって折り合いをつけてやっていくかという話も出てくると思います。

いきなり調整して解決する話ではないのでしょうかけれども、それをやるための必要なものとしてこれを描いているのだったら、そう認識するのですけれども、そういうものも必要なのだらうと思っています。

○高野部会長

大変重要なお指摘だと思いますが、今日、参考資料で配られている都心まちづくり計画

の全体構成の中にそういう課題を書き込むことになっているのだと思います。

そこを書き込むときに、今、服部委員からご指摘をいただいた点等についてもきちんと書き込んでいただき、そういうものを前提にし、それらが解決した上でこのパースが出来上がるということだと思いますが、現状とのギャップをある程度明確にした上でパースを描くことはすごく重要というご指摘だと思います。

全体構成の中にもそういう話を取り込んでいただき、これとの関連性をつけていただくことでお願いします。

ほかにいかがですか。

○林委員

皆さんの色々な意見も踏まえて申し上げます。

すごく単純で個人的な見解ですけれども、絵の中に偶発的な出会いみたいなシーンも描かれていると豊かだと思いました。例えば、子どもが雪だるまをつくっていて、行き交う人がよくやったねとか、ビジネスシーンでもそういうものがあるかもしれないですが、2019年の都心まちづくり推進室との検討の中で、世界一コミュニケーションが誘発される都心みたいなお話があったことを思い出していました。

20年後にどういうふうにもちがかわるか、予想をするのは難しいと思うのですが、人口減少が進んでいく中で、アクティビティの質が変わってくるのではないかと考えています。ただ歩くとか、ただ個人的な行為でたたくだけではなく、人と人のつながりが何となく生まれてくるとか、今、デジタル庁が出しているWell-Being指標もそうできて、人間らしいとか、人間関係が広がっていくとか、そういうものが多いのです。

そんなに難しいことではなくて、ストリートピアノを置いてみたら、ぼろんぼろんと鳴らしているところにわっと人が集まって、イベントではなく、日常の中でゲリラ的に祝祭空間が生まれたりするのです。

ある事例ですが、ぼろんぼろんと弾いていたら、おじさんが通りかかって、ごそそとポケットからハーモニカを出してきて、そこでセッションが生まれて豊かな公共空間が生まれていました。

これから人口も変わっていく中で、パブリックスペースにおいてどんなアクティビティや行動、つながりがあるのか、もう未来的な思考で絵の中に落とし込んでいくことが大切かなと感じました。

○高野部会長

先ほどもご指摘がありましたが、これはハードを中心に描かれていて、人は単純に人の形が乗っかっているだけで、その物語とといいますか、どういうコミュニケーションをしているか、どういう喜びがあるかはなかなか伝わりにくい状況ということだと思います。

パースの中でそれを完璧に伝えることができるかどうかはあるのかもしれませんが、注釈のような形でそういうものを付け加えていただくなど、喜んだり悲しんだり楽しんだり

という表情が分かるようにしていただくなど、ご要望があるというように受け止めていただければと思います。よろしくお願いします。

私から1点ですが、まち巡り空間、歩きたくなる空間ということで、ふと考えてみると、旭川の買物公園は、50年以上前の1972年にできたものでありながら、道路を全て潰して歩く空間にしました。みんなすごく努力して、9ページのパスのように、開業当時は遊具が結構いっぱい置いてあったのです。ですが、今の買物公園は10ページの空間に近いものになっていますよね。だから、買物公園は、いい面も悪い面も含めて歩く空間としてお手本になると思っています。

狸小路もそうですが、全国のアーケード街は、歩く空間をつくろうとした結果として今も存在していて、古くなってしまってやっぱり誰も通らないとか、店もほとんどなくなってしまったというところもありますが、ウォークブルとは言いませぬけれども、歩く空間を昔からつくろうとしていたという意味で、アーケードや買物公園をよく研究した上でやっていただきたいと思っています。

そのときのポイントは、先ほどご指摘もありましたが、自転車をその空間からどう除くかです。これは、旭川でも全国のアーケードでも大きなテーマになっていますが、歩く空間という意味ではすごく重要なポイントではないかと思っています。

その辺は、パスというか、実際にどうやっていくかという次の指標にも関係してくると思うので、考えていくべきではないかと思っております。

もしよろしければ、論点2に移りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○高野部会長

それでは論点2ですが、11ページから始まっています。11ページはまとめで、12ページからがそれぞれの指標で、薄い肌色がモニタリング指標で、濃いオレンジ色が成果指標です。成果指標は二つございまして、その他、色々検討したけれども、なかなかということで色がついていない状況です。

これについて、ご意見あるいは質問をいただければと思います。

○林委員

今のパスのところにも関係する論点ですが、これから人口減少が始まる中で、本当に数の評価でいいのかと全体を通して思っています。滞留の質、行動の質が反映されているところもあると思うのですけれども、そういったところもすごく大事ではないかという意見が一つあります。

その中で、これはご意見を聞かせていただきたいのですけれども、12ページの④の居心地の良さのところは公開空地の箇所数、面積となっておりますが、20年後もまだここなのかなと思いました。もちろん、公開空地で豊かな公共空間が多くあるのはすごく大事

だと思いつつ、何にも使われていない公開空地が本当にいいのかという論点がこれまでもあったと思うのです。そうなると、質で、活用されている度合いも評価指標に入ってくると思うのですけれども、そのあたりのお考えを聞かせていただければと思います。

もしかしたら、ほかの指標でそれが読めるのかもしれないですが、事務局のお考えを聞かせていただきたいと思います。

○高野部会長

事務局、いかがですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

まさに、今、林委員がおっしゃっていた質は非常に重要だと思っておりますし、先ほどパースのところでもありました人の活動も非常に大事だと認識しておりますというところが大前提になります。

目標2を評価する成果指標ということで、都心全体を大きな視点で総合的に評価するものとしてどういう指標がいいのかと考え、今回ご提示した案にしました。例えば、質を測るということであれば、「④居心地の良さ」のところに記載の「居心地の良さを図る指標」という国交省が例示している指標があるのですけれども、こちらは、実際に現地に出て、空間の質や人の活動などを評価するものです。ただ、「判定」の欄にも書いていますが、特定の小規模なエリアや通りを対象とすると非常に良い指標だろうと思いつながらも、都心の広範囲を評価するというのはなかなか難しいなど、様々葛藤があった中で、公開空地の指標を候補として選定したところです。

もしこういうことで空間の質や人の活動を評価できるのではないかというものがあれば、ぜひ教えていただけるとありがたいという思いです。

○高野部会長

ということですが、林委員、いかがですか。

○林委員

恐らく、小篠委員がいいアイデアをお持ちではないかと思っています。

○高野部会長

私もそう思っていました、いかがですか。

○小篠委員

強烈な振りをいただきました。

私も林委員が言われるとおりの状況を感じていました。ここでも一生懸命やろうとしているアンケート調査の項目をどう設定するかということで、アンケート調査の項目を各評価の視点にもっとばらけさせることができるはずで。

例えば、快適のところでは評価している人の割合という数値で置き換えようとしていますけれども、主観的な評価をするのであれば、どういう場所で、どういうシチュエーションで、何をしている人がどう思っているのか、活動と意思をつなげていくテキスト分析をしながら出していくほうが正確な主観の分析ができると思いますので、そういう手法をやっ

ていけばいいと思います。

ただ、全部を自分で書くというのは大変ですから、少し長い1センテンスをつくって、どれを選んでくれますかというふうにして選ばせると、その量とセンテンスが持っている意味合いと、いつだったらそう思えるのかというような場所という空間、活動の内容、時間と内容と掛け合わせていくことによって、人は、どうしてこういう活動をするときにこういうものがあるかと思うのかというつながりが全部分析できるようにアンケートの項目を調整することができると思うのです。ですから、自由筆記という形にしなくても、それで分析をかけていくことは、テキストマイニングをやっていくことは可能だと思いますので、それをかなり入れていっていただきたいと思います。

今言われた居心地のよさ、快適性、にぎわいの真ん中ぐらいにあるように、人はどういふところがにぎわっていると思うのかということアンケートしようとしています。そこはまさに千差万別だと思いますので、場合分けをしながら評価することができると思います。

また、その前の緑化のところの緑が豊かにあると思えるということも同じような手法でやっていけると思いますので、全部に係るようなアンケート調査を設計してやられるといいと思います。

これからは、物的な評価と主観的な評価がリンクして評価していますよという評価基準の構成が鉄則だと思うので、そういう評価指標のデザインを根本に据えて、それでやっていかれるといいのかなと思います。

○高野部会長

よろしいでしょうか。

○林委員

言ったとおりでしたね。ありがとうございます。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○興村委員

今のは居心地の良さという評価視点の議論だったと思うのですが、私が見たところ、今、⑨その他、全般に入っている来訪者の滞在時間は、全般なので、当然、居心地の良さにも関わってくるという理解です。

そう言ってしまうとそれで終わるのですが、人はやはり居心地の良い空間には長くいたいと思うのではないかとこのところに特化すると、⑨の全般に入れておくのもあるかもしれませんが、④の居心地の良さという指標と捉えられてもいいのかなというのが一つです。

もう一つは、1人当たり平均滞在時間ということになるのかもしれませんが、単なる滞在時間だけではなくて、人数と時間を掛け合わせて、結局、どれぐらいの時間帯にどれぐらいの人がいたのかというところで、来訪者としてその空間にいたかを示す数値としては

人数掛ける時間のほうがよりふさわしいと思ったという2点です。

○高野部会長

事務局からお答えはありますか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

まず、1点目の居心地の良さで滞在時間というのは、まさにおっしゃるとおりだなとお聞きしておりました。2点目の人数掛ける時間としたほうがいいのではないかもおっしゃるとおりだと聞いていました。こちらは記載のとおり、いまだに詳細に検証しているところではあるのですが、ビッグデータを活用して、属性なども含めて、色々データを取れると思いますので、今いただいたご助言も踏まえまして、どのように整理して分析していくのかを検討していきたいと思います。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○愛甲委員

先ほど、林委員と小篠委員が言われた点は、私も全く同じことを考えておりました。少なくとも、この計画を立てる段階において、目標2をはかる成果指標とモニタリング指標については、個別調査やビッグデータが非常に多くて、判定のところを見ると、データの取得の容易さにすごく目が行っていて、それで○×がほぼ決まっている状態になっているのですが、本当にそれでいいのだろうかと思って見ておりました。

緑化についても、緑被率、緑視率だけでいいのかと言われると、そうではないのだろうと思っています。緑が豊かになることと評価している人の割合はアンケートで取ったりしますが、同じような緑被率や緑視率が異なる場合、それを見た人がどう反応するかは過去の研究で大体分かっているものもありますので、質をはかるような過去の研究例とうまく組み合わせ、それをただ数字で示すだけではなく、数値の評価の仕方ですらそういう観点を入れるというやり方をして、その質的な評価との組合せをはかることもあると思います。

あとは、現段階で都心全体を全てをはかることは難しいので、それは客観的に取れるデータで取りますが、部分的にでも主観的な評価ができるものについてはやっておいて、後でそれが検証できるようにしておくと思います。これは計画全体でいくと一番後ろのところにある目標の進行管理に当たると思うのですが、何年置きにそれをやるかという観点で、ただ、アンケート調査も結構手間がかかりますので、毎年やる必要はないにしても、その辺の頻度と組み合わせで考えられてもいいのではないかと思います。

もう一点、少し気になったのが季節の問題です。

目標2自体、冬でも、誰でもという指標を上げているところからいくと、季節性も考えてもいいのではないかと思います。それは、居心地の良さを公開空地や、滞在の人数という話も先出ていますけれども、その季節差も結構重要かと思っています。

実は、公開空地も冬になると雪置場になっているなど、箇所数や面積では見えない実際の利用状況、管理状況で問題が発生しますので、そういったことも見ておく必要があります。

すし、緑視率も冬になると状況が大分変わりますので、個別調査の対象になっているものの中でも、もう少し季節や地点の違いの検討をしてもいいと思いました。

○高野部会長

事務局、何かございませんか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

今、緑化に関して人の反応を調べた研究もあるというご助言をいただきましたので、改めて調べていきたいと思います。

それから、6ページに計画全体の構成が書いてあるのですが、計画策定後には、中期アクションプログラムということで、具体的取組、施策をしっかりと続けていきたいと考えております。その右側に取組ごとの活動指標の設定もありますので、計画全体として評価するもの、活動の取組を評価するもの、そのあたりも意識しながら、今ご助言いただいた内容も踏まえまして、今後、引き続き検討していきたいと思っております。

○高野部会長

よろしく願います。ほかはいかがでしょうか。

○服部委員

公開空地の話が出たので、それに関連してお話しします。

公開空地そのものは、建替時の容積緩和などにおいて、どうしても生み出さなければいけないというところがあると思いますので、それは数を調べても確かに意味がないと思います。そうすると、林委員がおっしゃったように、その質でしようねという話はそのとおりだと考えております。

質は、時系列的に昔からある公開空地とこれからできていくものによって使われ方も色々変わってきますので、そこら辺の現状把握をするために、今、まちなかにある公開空地がどう使われているかを把握した上で、それをどう変化させたいか、つまり、この先のことを考えるための評価であればそう考えたほうが良いと思います。

特に、それを公開空地と言うかどうかは分かりませんが、私どもが活動する大通地区の4PLAの3階にまちのリビングという新しい空間ができましたが、若い方々が非常に面白い使い方をしていて、今までにないような使い方をしているというのは評価できると思うところだと思います。そういうふうに変ってきているところがあるという話の一つ目です。

二つ目ですが、評価というのは、課題があって、それを解決するためのアクションがあって、その課題とアクションがあるからこそ評価する軸や視点が生まれるのではないかという話があると思っています。例えば、先ほど色々な課題を言いましたが、通過交通の話、駐停車の話、荷さばきの話、交通需要の話があって、通過交通が多いねという課題があったら減らすような取組をして、減ったからこそ評価できるというお話かと思っています。

その中で、それをどう課題設定して、どういうアクションを取るかということがないと、評価も考えられないのではないかという話です。

特に、自転車の中で言いたいのですけれども、先ほど言ったシェアサイクルは本当に考

えたほうがよくて、現状、既存のシェアサイクルは、9万人のユーザーがいて、400台から500台の自転車があって、40か所近いポートがありますが、どのくらいの量が適正なのか考える必要があると思います。その適正値をオーバーさせるのが本当に評価できることですかという話があって、そういうことを守っていきましょうということも評価の考え方としてあるのではないかと思います。

最後に、ここに書かれてる評価軸は、はっきり言うと、あまりにもマッチョ過ぎます。交通事故件数などは大切ですけども、怖いんです。最近で言うと、「インフォーマル・パブリック・ライフ」という本が出ていまして、ここにいる方は読んだことあると思いますが、女性の視点とか、全然違う方々がどう考えて、どう行動して、その人たちが怖いと思ったり、その人たちが快適と思ったり、色々なことがあるわけで、あまりにもマッチョな視点というのはもう少し考え直した方がいいのではないかと思います。

もう一つ、サードプレイスという言葉が出ていましたけれども、実は、その意味をよくよく調べると、ニュートラルグラウンドという考え方があって、中立的な領域をどういうふうに押さえましょうというものであって、つまり、サードプレイスとはカフェの話ではないのです。自宅と職場とカフェの話ではなくて、いかに自分が中立的に存在できる場所があるのかという話です。ただカフェの数とサードプレイスが増えていますよねという話にはならないですから、そういう本質的な視点をもって考えたほうがいいのではないかと思います。サードプレイスの話は出ていませんけれども、そういうことも本質的な目として持ったほうがいいのではないかと思います。

○高野部会長

ご意見を頂戴しましたので、検討の材料にさせていただければと思います。ほかにいかがですか。

○内川委員

いずれの委員の話聞いて思ったのですが、特に質的な話になったのですが、居心地の良さやにぎわいは、人それぞれに主観が違い過ぎて、さっき課題があって、アクションがあってという話がありましたが、仮説は必要だと思っています。例えば、チ・カ・ホは、人が多く、にぎわっているけれども、居心地が良いかと言われると、人が多過ぎて嫌という人も多分いますよね。にぎわいというのは結構曖昧な言葉なので、これは誰も検証したことがないから難しいと思うのですが、どういった状態が質がいいのか、何がにぎわいなのかという定義といますか、にぎわいに代わる言葉を少し考えないといけないのかなと思いました。

私たちが色々な施設のアンケートを取るときも、結局はにぎわっているかどうかみたいな話で取りますし、イベントの来場者や開催件数というのが指標になるのですが、それがあってパブリックライフが豊かになりましたというところを読み解くのが今回の計画かと思ったので、もしやるとしたら、少なくとも数値ではかれないものを指標にしているものに関しては、仮説なり、あるアクションを事前に把握しておいたほうが

いいかなと思いました。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○小篠委員

今のお二人の話を受けてですが、多分、どっちかに振り切れるという指標にはならなくて、その中間ぐらいのところが多数の人にとって気持ちいいという形になるのが、人間が主観的なものを捉えようとしたときの重要なポイントだと思います。人がたくさんいて、人数が多ければ多いほどにぎわいがあって、にぎわいがあるというふうに指標で捉えることはできるかもしれないけれども、それが本当に気持ちいいのかというと、そうではないのです。

一方で、人が全然なくて、自分一人がぼつんと広場にいたとしたら、何か気持ち悪くて、ここにはいたくないよねと思って、もう少し人がいてくれるといいよねという話になるのです。どういうことかということ、中間ぐらいのところの人にぎわいがあって、気持ちいい場所ですねと思う人の意識が固まってくる、そのように分析すると多分出てくるのです。

それがどれくらいの幅で出てくるのかというのは、それぞれの地域、季節、あるいは、そこでしつらえられているまち並みが影響してくると思います。そういう分析と結果がある程度予測できるので、その辺を着実に狙っていくようなアンケートや評価指標の設計をしていくということが大事です。

データはたくさんあるので、取ってこようと思えば何でも取ってこられるのですが、この答えを出したいからこのデータを使うというふうに、もう少し精査することが大事で、それは服部委員が言ったとおりだと思います。

だから、ここでも、明確には言っていないけれども、自転車の数をどうするのかということが歩行空間にとっては非常に大事だという話は、今までずっとやってきている調査などから出てきているので、それはちゃんと値として取ろうという話や、今までやってきた活動の中で、札幌は絶対にこれだよねというものは欠かさず入れておくこともすごく大事かと思いました。

○高野部会長

パースから来る話として、これだけ歩道が広いのであれば、自転車専用通行帯に2メートル50センチぐらい取ることも可能だと思うのです。このぐらいの幅があれば十分できると思うのですが、そうなったら、歩行者と自転車の分離がほぼ100%図られるわけで、そういう意味では、歩行者と自転車がどのぐらい交わって通行しているかが一つの指標ではないかと思うのです。矢羽根をどのぐらい設けているかというよりも、実際に歩行者と自転車がどのぐらい交わって通行しているかというのも指標の一つではないかと思います。

それから、このパースには軌道のない新交通と思われるものが二つ描かれていますが、

路線に平行して移動できる交通機関がある、なしということも関係してくると思います。市電もありますし、地下鉄は上下移動があるので、それにそぐわない可能性があるのですけれども、こういう新交通がある路線はやはりポイントを高くしてあげないと、せっかく新交通を走らせる意味がないのかなという感じがしました。

もう一つは、南1条で服部委員と社会実験をやったことがあるのですが、あそこ三越などは、商業施設があっても意外と壁なのです。出入口にもできないし、ウインドショッピングのウインドウもないのです。歩行者に開かれたものがどのくらいあるかという割合は一度歩けばすぐに分かりますし、データとしても容易に取れると思いますが、それもすごく重要ではないかと思います。歩行者に開かれた店舗がどのくらいあるかということを入れていただくといいなと感じました。

ほかにはいかがですか。

(「なし」と発言する者あり)

○高野部会長

それでは、続いて論点3でございます。

これは、回遊・滞在機能の視点、交通の視点の点、線、面ということで、共通の視点としてバランス、連携、相乗効果になっております。

そして、21ページに主要回遊エリアが出ておまして、いわゆる都心の範囲よりも東側に広く南側に狭いという感じで設定され、22ページには、主要路線が赤色とオレンジ色で示され、最後に、26ページには、重点的に検討を進める路線ということで示されております。

コンセプトと具体的な路線でございますが、いかがでしょうか。

○井元委員

バス協会の井元でございます。

路線ということですので、私からはバス路線の関係でお話をさせていただきたいと思っております。

現在、建設予定となっております、北5条西1丁目・西2丁目にバスターミナルが建設されます。このバスターミナルは、北5条西1丁目都市間バスの発着を担うバスターミナル、そして、西2丁目路線バスのターミナルになります。

このバスターミナルの発着バス路線として計画されているのが、まず、路線バスがバスターミナルに向かう路線は西3丁目線です。その西3丁目線からバスターミナルに入った路線バスは、西2丁目線を通して市内のそれぞれの目的地に向かう予定となっております。

都市間バスは、創成川通から西1丁目のバスターミナルに入り、そのまま、また創成川通に出てくる予定で、今、計画を進めているところです。

そこで懸念されるのが、路線バスのターミナルに向かう西3丁目線と、出発した西2丁

目線の渋滞です。これは、発着バスの交通量が多くなるためです。

もう一つがバスの待機スペースの問題です。バスターミナルは、当然、始発になります。始発時間に遅れるわけにはいきませんので、始発時間の前にはそのバスが近くで待機している必要があります。ただ、バスターミナルの中にすべてのバスが待機できるかという点、それは当然無理で、あふれた車両は西3丁目線のいずれかの場所で待機しなければいけないという問題が生じてきます。

この辺の問題について、外国の例のように、バス路線については一般車両を通させないといった検討や、待機スペースをどこかに設けるなどの検討をしているのかということをお聞きしてみたいと思います。

○高野部会長

お話しいただいたように、西2丁目線、西3丁目線はバスにとって極めて重要な南北方向の移動路線ですから、これを踏まえた形でなければいけないとすると、先ほどの片側1車線を潰すということは、そんな問題ではないということになるわけですが、その辺はいかがでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

まさに、今、バスターミナルの再整備について検討しておりますし、当然、そこに至るルート、行き来の路線について我々も把握しているところでございます。前回の検討部会で交通面の視点で資料を出させていただいた中でも、バス路線を大事に考えながら、一方で、居心地が良く歩きたくなるような空間形成をどうやって両立させていくのかという両面の視点、バランスが大事だと考えております。ですから、まさに今ご指摘いただきましたように、一般車両を通さないとか待機スペースのお話も丁寧にお聞かせいただきながら、例示していただきました西3丁目線、西2丁目線の在り方についても、今後、ご議論させていただければと思います。

これについては、交通事業者の皆さんもそうですし、地域の皆様や市民の皆様ともしっかり議論していきながら検討を進めていきたいと思っておりますので、その点をご理解いただければと考えております。

○井元委員

分かりました。よろしく願いいたします。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○渡邊委員

私は、商工会議所の都市・交通委員会という立場でここに来ております。

今、バスのお話がありましたけれども、まちの中の歩きやすさや、カフェみたいなものや、歩道を広げるという話もありました。実は、大通界隈の実態をお話ししますと、時間的にもよりますが、バスよりも、大型トラックの貨物、トレーラーの退避場所ですね。工事現場に行きたいのだけれども、工事現場の周りも都市部なので渋滞を起こすため、退避

しなければならないということで、特に大通20丁目から15、16丁目の3車線の大通公園側によく止まっています。その先に行くと、大通公園の5丁目、6丁目、7丁目、8丁目の辺りの歩道側にもたくさん止まっています。これは時間帯によって違うのですが、夕方になると貸切りバスが増えて、早朝だとトラックが並ぶということになっています。駅前通ではそういうことはないのですが、事実上、止められないということもあります。

そういう中で、仮にカフェなどで外を楽しむということになったときに、大型車両が渋滞してエンジンかけているという状態ですと、心地良いという話にはなりません。また、先ほど申し上げた荷待ちのトラックの方々も、エンジンを止めてくれればいいのですが、結構かけたままです。

居心地の良いまちづくりのためには、バスだけではなくて、商業、貨物関係のトラックの待機場所を都心周辺部に優先的につくってあげるなど、環境の部分、運用の部分併せて考えていかないと、現実的にはなかなか難しいであろうと感じています。

また、パースを見ると、バスやタクシーが一台も入っていないのです。ですから、何となくすかっとしていてる感じを受けますけれども、実はそうではないのです。

もう一つは、札幌は降雪期がありますから、雪が降ると、1車線は基本的に使えなくなるわけです。さらに、先ほど自転車の話も出ましたけれども、歩道側にも大型トラックがどんどん止まるようになると、自転車は本当に危険で、よく事故が起きないかと冷や冷やしています。

そういった自転車や降雪の関係も含めて、ハードだけではなくて、規制、運用について考えていただかないと、円滑な都市交通が確保できなくなって、なかなか難しくなるということをお話しさせていただきたいと思っております。

○高野部会長

極めて重要なご指摘だと思いますので、よく踏まえていただきたいと思います。

また、タクシーも都心内では極めて重要な移動手段なので、どこにタクシーの乗降スポット、待機場所をつくるかということも極めて重要だと思いますが、伊藤委員、何かご発言はございませんか。

○伊藤委員

ハイヤー協会の伊藤と申します。よろしくお願いたします。

タクシーの待機場場については、以前、トラックの荷下ろしを午前中にやって、昼からタクシーの待機場場とするということを実験的にやったと思いますけれども、それも一つの手段だと思いますし、自動運転も2年後ぐらいから実用化するという件もあります。ですから、20年後を考えれば、自動運転のタクシーも出てきているのかなと感じます。

そうすると、アプリ配車が多くなっていくのかなと思います。ですから、そういう場所にあってもピンポイントでマッチングして移動するというように、客待ちしなくてもいい形にはなっていくのかなという未来像を考えております。

○高野部会長

その辺の読み込みも必要なポイントだということですね。ほかにございませんか。

○渡邊委員

自動運転の話はしなかったのですけれども、将来、このプランが実現する頃には自動運転でどんどん走っていると思います。

ただ、それは乗用車タイプの自動運転をイメージされていると思いますけれども、アプリの関係もあって、これがどんどん発達したら何が起きるかということ、バスが必要なくなるのです。四、五人乗りの乗用車タイプの自動運転がどんどん増えてくると、わざわざバスに何十人も乗せて走る必要はなくなるわけで、なおかつ、アプリケーションを利用すると、色々な人が勝手に相乗りするのは嫌かもしれないけれども、通学などでは、同じ学校の学生同士だったら相乗りでどんどんピックアップしていくことも現実に計画されています。実現するかどうかはこれからの話ですけれども、15年後、20年後には交通環境が大幅に変わる可能性があります。

冬の札幌は雪があるから走れないだろうと関係者からよく言われるのですけれども、雪の降らない季節は8か月ぐらありますから、降雪も克服できると思うのですが、8か月の間だけでも札幌地区でも自動運転の交通システムが早々に進んでいくということもまちづくりの中に入れていただきたいと思います。

○高野部会長

ほかにご意見はありませんか。

○服部委員

私が冒頭に言ったことは、今、3人の皆さんがまだ課題として残っているということを強く言っていただいたので、どうアクションして解決していくのかということは本当に大切だと思いました。

20ページ目の主要施設の選び方というのが気になっていて、北海湯があり、創成クロスとありますが、この創成クロスというのは何ですか。

○林委員

建物です。

○服部委員

建物ですね。岩佐ビルはなぜ選ばれたのですか。

では、なぜ大通地区のAOAOはないのか。AOAOは人を集めている都市型水族館です。もう少し言うと、ココノスキノだって、行けば分かりますけれども、非常に多くの若い人たちがすすきのをあいう使い方をするのかというくらいで、非常に違った形になっています。それだって集客施設になるでしょうと思うのです。

これに答えなくてもいいですが、選び方をもう少し工夫していただけるといいのかなと思いました。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

お答えさせていただきます。

資料の説明の中で口頭だったので分かりにくかったかもしれませんが、中心部については、主要な施設が密集しているため、全部プロットするとすごいことになってしまうと考えまして、中心部については表現できていないことをあらかじめご了承くださいというご説明をしたところでした。

北海湯など、歴史がある景観資産として指定されているところをピックアップしていますが、回遊エリアを定めていくという意図の中で、エリアの境界部分は特に重要になってくるところから、エリアによって表現のばらつきが出ているのはご指摘のとおりだと思っております。

答えになっているかどうか分かりませんが、そういう考えで作成したものとなっております。

○高野部会長

そういう意味では、多過ぎて丸をつけ切れなところはハッチをかけていただいて、ここは表示対象外ということを明記していただかないと、なぜうちは入らないのかという話になりますよね。時計台だけがぼつんとあつたりしますが、きっと、これだって除くべきなのでしょう。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

時計台は、前回の部会で「時計台があるのに」というご意見もいただいていたので、こうした状況を踏まえて記載することにしました。

○高野部会長

多過ぎて描き切れな部分はハッチしていただいて、その外れにあつて、重要な部分だけ丸をつけたということが明確に分かるようにしないと、何だか分からないということになりますね。

ほかにはいかがですか。

○小篠委員

点、線、面という伝統的な考え方を批判しているわけではなくて、この考え方で色々なことが解けるとするのはそのとおりだけれども、ばらばらに考えているのではないというところが大事だと思っております。点は点、線は線、面は面ではなくて、点と線と面はつながっているということです。点を考えていって、それが線状になり、さらに面状になっていくという考え方であつて、それぞればらばらな項目があるわけではないということです。

ですから、もっとそれに踏み込んで言うと、北海道、札幌は冬期間があるということを言うのなら、その重ね合わせは、回遊性ということを重視しようとしたらすごく重要なポイントになっていくわけで、それはどこに配置されるのかということを考えてもいいと思います。

うまく配置されなければ面的な回遊は生まれないだろうということも出てくると思うし、

冬期間の回遊性を担保するための気候防御エリアというのは変な言葉ですが、あまり寒さを気にしないで歩けるチ・カ・ホや地下街が冬場の回遊性をどういうふうに担保するのかという話がすごく重要な視点になってきますね。

今回、絵では地上部分をすごくたくさん描いていますけれども、地下のところはどれだけ快適なのかということが冬場は非常に大事になってきます。空間形成指針ですから、点、線、面がつながっていて、地上部分も、地下部分も、ひょっとしたら上空もというところが出てくるかもしれませんよね。そういうところも含めて言っていくと、積雪寒冷地の北海道、札幌らしい都心空間形成の指針が出てくるのではないかと思います。

そうしたときに、東西のことを考える必要があると思っています。大通公園のときにさんざん議論しましたがけれども、東西線の西11丁目駅周辺エリアとバスセンター駅周辺は、よくよく観察する必要があると思います。その二つの交通結節点がどれだけ周辺エリアの人の回遊性を担保しているのかという話はもう少し検討の余地があると思います。

西11丁目は、単独になっているので、地上とどうつながるかという話だけになってしまいますけれども、バスセンターのほうは、東西に相当長い通路を持って、ずっとつながっているわけで、下を通っていけば東4丁目、5丁目ぐらいまでは行けます。

今後、開発が予想される東側のエリアは、人口も増えている中で、今まで見過ごしていた人の動きが非常に起きていくであろうし、もう既に起きていると私は感じておりますので、回遊性において東側のアンカーポイントになる可能性が高いこのエリアをどう位置付けるかということも、計画上、ちゃんと見据えていく必要があります。

そして、そういうことになれば、地下空間に500m美術館がありますけれども、もう少しアトラクティブにしていかないとちょっと悲しいかなというところもあります。何をどこまでできるのかということはありませんけれども、今まで見過ごしていた部分だと思いますので、そのあたりも検討していただけるといいと思います。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○内川委員

どうしても、地下のことが気になってしまうので、お話しします。

23ページの主要検討路線の選定理由に、なぜオーロラタウン、ポールタウン、チ・カ・ホが載っていないのだろうと思っています。地下鉄さっぽろ駅などの拠点は書いているのですが、立派な主要施設ではないのかと思っていて、特にオーロラタウンやポールタウンは商業エリアとしてのキーになるところですし、それこそ地上と地下の重層的な歩行者ネットワークの拡充を図るときに、とてもキーになる施設だと思っていて、地下の在り方は改めて書き込むべきというか、要素として必要だと思いますので、チ・カ・ホも含めて入れていただけたらうれしいです。

北3条通、うけつぎの軸、東西方向の話が出てきていました。参考資料につけていただいていた52ページに現状の課題や目指す姿があるのですがけれども、目指す姿の中で、歴

史や文化の魅力あふれる街並みを受け継ぐ軸と書いているものの、その主要な施設のところには、アカプラと、大型商業施設というのはファクトリーのことを言っていると思うのですが、うけつぎの軸では、キーワードとその主要施設の対応関係が見えづらいと思いました。ここにどう書き込むといいのか、私も見えていないのですが、目指す姿との因果関係がこの選定理由に書き込まれているほうがいいと思いました。

○高野部会長

事務局、何か答えはありますか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

地下歩行ネットワークが重要というのは、まさに内川委員からご指摘いただいたとおりで、その認識はありまして、22ページにも地下ネットワークがうっすらと下にあるのですが、あまり見えない図になっています。地下のネットワークが点ではなくて線に近いものという認識もありまして主要施設の中に落とし込めていなかったのですけれども、決して重要性が低いと思っているわけではございません。我々も、そこはしっかりと踏まえて主要路線、重点路線を検討しているつもりですが、表現の仕方等については、また内部で検討させていただきたいと思います。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○服部委員

内川委員から地下の話がありましたが、大通で活動している僕としても、オーロラタウンとポールタウンは重要と考えています。

今後のアクションプランなど、色々なことに関わる話でしょうけれども、実際にどういう空間形成にするのかということがまだ見えていないのです。例えば、チ・カ・ホをつくっていったときに、地上部の駅前通の車線を減らして、一部をベイ形式にして歩行者道の幅を広くして、沿道の建物の建替えが起きていって、ああいう空間になっていったわけで、もしあれが目指す先の一つとしてあるのであれば、ああいうことをやり続けるのかどうかという話はどこかで考えておかなければいけないのだろうと思います。

もちろん、道路再配分をしなければいけないのでしょうかけれども、線形だったり、交通規制だったり、活用の仕方だったり、時間帯の考え方だったり、それにセットされるような沿道建物の低層部の在り方はもちろんですが、多分、次のアクションでしょうね。そういう話は、今、内部で調整や議論をしているところだからすぐには答えられないのでしょうかけれども、そういうことを見据えておかないと、単純にこれでオーケーとはなかなか言えないところもあると思いました。

○高野部会長

ほかはいかがですか。

○林委員

2点あります。

1点目は単純な感想ですが、20ページから22ページの図面の見せ方で、目標1で検討されている内容も何となく見えているといいと思いました。

これは検討会でだと思えるのですけれども、多くの人を呼び込む高次機能集積や、多くの人を惹きつける機能や、豊かな時間消費を支える場を考えられていると思うのですけれども、そここの路線の連動は親和性がすごく高いと思います。多分、それを踏まえて考えられているのだろうと思いつつ、目標1と目標2が合体する絵になってくるのではないかと思います。

2点目は、大人の事情で書かないのかどうか分かりませんが、22ページを見たときに、新幹線駅ができて人の流れがどうなるのか、20ページにはプロットされているのですけれども、それを踏まえて、人や交通の流れがどうなるかという記載はどうお考えなのかという単純な質問でした。

○高野部会長

新幹線についてはいかがですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

新幹線については、非常に大きなインパクトのある事業ですので、意識はしてまして、西2丁目線が非常に重要になってくるという認識です。

20ページにある新幹線を22ページで消してしまったというのは、表現したい図が重なってしまって、うまく表現できなかったという理由もございます。

こういった絵については、目標1とも親和性が高いというのは、まさにおっしゃるとおりだと思いますので、最終的な計画書に載せるものにつきましては、プロのお力もお借りしながら、そのあたりをしっかりと図として表現していければと思っております。

○林委員

新幹線駅は、イーストのまちにとっても非常に大事な話だと思うのです。さっきの小篠委員のご指摘にもつながると思うのですけれども、東への書き込みという考え方も追加していけるといいと思いました。

○高野部会長

点から線への転換のときに、歩く視点で考えますと、やはり信号のところに行ったら赤、また行ったら赤というのは、非常に歩きづらい線になります。信号を全部青にするのは不可能ですけれども、標準的な速度で歩いていくと、大体、青になるような、そういう歩行者を優先したような信号があるとか、不要な交差点は除去するとか、点から線に行くときには交差点のサービスがすごく重要かと思います。ですから、その辺をどういうふうを検討していくかということもぜひ考えていただければと思います。

特に、東西方向はサービスレベルを高くするのがなかなか難しいと思うのですけれども、本当に毎回全部信号で止められるというのは、歩きたくなくなると思いますし、非常に重要なポイントだと思うので、そういうことも考慮していただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○愛甲委員

質問ですけれども、空間形成指針は計画ではどういうところに位置付けられるのでしょうか。

7ページを見ると、基本方針（案）があって、それと連動、連携する形として空間形成指針（案）となっていて、参考資料を見ると、まだその中には入っていないですね。参考資料の31ページから37ページまでである基本方針の後ろに空間形成指針が来るというイメージでいいのでしょうか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

そのイメージです。もともと空間形成指針は、あくまで目標2に関わるものと捉えていたのですが、先ほどの林委員からのご意見も踏まえると、もう少し広い視点になってくるのかなと思いましたので、そこにどういう内容が入っていくのがいいのかは再検討したいと思います。

○愛甲委員

分かりました。それも踏まえて考えると、7ページにある絵を見ていて、空間形成指針の視点の1、2、3というのが主要検討路線や重点的に検討を進める路線の具体化に反映されるという絵になっていますけれども、先ほど整理された現状の各路線の表を見てもそれが見えないというか、具体的に路線を挙げているだけで、それはこれからの検討という理解でいいのですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

どこで何をという具体の路線を明確にお示しできていないというのはご指摘いただいたとおりです。

先ほど服部委員からもご指摘がありましたが、中期のアクションプログラムの中で地域や交通関係の皆様のご意見も頂戴しながら、どういう形を目指していくのかを詰めていきたいと考えております。

○愛甲委員

視点のところで、交通機能の交通というのは人の歩行は入らないのですか。空間形成指針の交通機能の視点のところには、点のところには人や物の移動の拠点と書いてあるのですけれども、交通機能の視点の人の移動の方法として、歩行は入ってこないのですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

そこは私も非常に悩んだところでして、前回の部会で少しご紹介しました、国でも推奨されているリンク&プレイスという考え方があります。リンクは通行でプレイスは滞在ということですが、国の資料を見るとリンクの通行に人が入っているというところもありつつ、そうすると、回遊というのは人がメインになってくるということで、どちらも関わってるところをどちらかに分類しようとするのは非常に難しいので、表現が少しぶれてしまっています。

今の考えとしては、人の動きは回遊・滞在に分類するという認識でして、地上地下の重

層的なネットワーク形成と一番下に書いています。

一方で、交通機能にも人と書いてしまっていますので、表現は引き続き検討したいと思います。

○愛甲委員

歩道はどうかということが気になって、先ほどのイメージのところとも関係すると思うのですが、車道と歩道とどういうふうに役割分担して使っていくか、環境整備していくかというときに、その線のどっちに歩道が入るのだろうとふと思ってしまったので、そういうふうに振り分けるなら振り分けるで、どこかに書いてあるといいと思いました。

○高野部会長

時間も12時を超えてしまったのですが、最後にご発言があれば、どの点でも結構でございますので、お受けしたいと思います。

(「なし」と発言する者あり)

○高野部会長

今回のあと1回でこの部会の議論を終える割には、まだまだ検討が必要という感じがありますけれども、たくさんご意見を出していただきまして、さぞや事務局も喜んでいるのではないかと思います。

では、以上で本日の議論は終了させていただきまして、進行をお返しします。よろしくお願いいたします。

4. 閉 会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

高野部会長、ありがとうございました。

また、皆様につきましても、先ほど部会長からお話がありましたとおり、大変たくさんのご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

議事録につきましては、皆様に内容を改めてご確認いただきまして、後日、ホームページにて公開させていただきたいと思います。

また、次回の開催は9月を予定しておりますので、改めて日程の調整等のご連絡をさせていただきます。

以上で閉会させていただきます。

本日は、長時間、本当にありがとうございました。

以 上