

第 6 回 札幌駅交流拠点再整備構想案策定委員会 議事要旨

日 時：平成 23 年 9 月 13 日（火）午後 1 時

場 所：ホテルニューオータニ札幌 北斗の間

議事要旨

委員長挨拶

当初は、駅周辺が整備されてから残された課題等々があるので、交流拠点をどう再整備するかというところからスタートしたが、政府の成長戦略の話、地域主権の中で政令市の札幌市がどう振る舞いつつ国際間との競争に伍していくか、そういうような課題も顕在化してきた。

札幌市がこれから国土の中である振る舞いをしていく、あるいは、北東アジアも含めながらどう振る舞っていくかというときに、非常に重要な結節点であるということもだんだん社会的に共通になりつつあると思う。

そういう意味で、議論の幅が当初よりも少し広がってきたが、10年、20年先を見据え、この戦略的な拠点整備について考えていくということの頭の片隅に置きながら、議論を加えていっていただければありがたいと思う。

1. 前回委員会議事、今年度スケジュール等について

～資料説明：前回委員会議事要旨について(資料 1)～

～資料説明：今年度の委員会スケジュール、検討テーマ等(資料 2)～

異議なく承認

2. 札幌駅交流拠点再整備構想案について

～資料説明：札幌駅交流拠点 再整備構想案の構成イメージ(資料 3)～

～資料説明：札幌駅交流拠点再整備構想(案) (資料 4)～

【エネルギーインフラと防災機能について】

- ・スマートエネルギーネットワークは、長期的にはマクロで見てそういったものを求めていく必要がある。今回、拠点形成に伴って拠点を支えるエネルギーインフラとして、環境はもとより、これからは防災機能も求められる。環境にあわせて防災機能もあわせ持ったエネルギーシステムの形成を目指すというような考え方も入れてほしい。

- ・例えば、電力で言うと、系統電源と連携しつつ、なおかつ災害時にもある程度の自立性は保てるもの。ほかには蓄熱槽の有効利用。ピークカットという環境性ばかりではなくて、災害時の防火用水とか生活用水にも使えるといった機能も拠点を支える一つの機能になり得る。

【取り組みのアピール、可視化】

- ・環境の取り組み等についても、せっかくやっていることがあるのにうまく発信ができていないというところがある。取り組みについて効果的に発信をして、来訪者がこういう取り組みをしているのだということがわかるようにしなければいけない。

【まちづくりの主体について】

- ・まちづくりの主体について、札幌の外から訪れる人、来訪者という視点と、北大等の研究機関等が主体に入ってくるのではないか。

【コンセプトについて】

- ・世界と交流する環境首都札幌で、その下にサブの文言がついていて、これはこれですごくよくわかるが、一方で、世界とだけでいいのかということがある。
- ・創造、人、環境、交通という四つの視点を考えたときに、人と創造というものはより強調されてもいいと思う。例えば、人の創造を促進する拠点として環境首都札幌があって、その中には、当然、世界との交流もあるし、道内との交流もあるという形でコンセプトが出てくる方が、四つの視点で整理した趣旨にフィットする。

【投資対象としての札幌駅周辺のポテンシャル】

- ・基本的には、成長が見込めるのであれば投資するということが大前提。札幌駅周辺は、トレードオフの関係がややあり、札幌のほかの地域が衰退しても札幌駅周辺は成長するポテンシャルがあるだろうという判断がなされる可能性はあると思う。
- ・当面の間は、ほかの場所が衰退しても札幌駅周辺は成長するだろうというのが、金融機関の見方になると思う。

【ソフトを含めたリノベーション】

- ・札幌駅周辺も大通も、建物を中心としたインフラのリノベーションが随分進んでいる。建物のリノベーションは、都市再生も含めて10年前のはやりネタで、その種が、今、花咲いている。これから10年先を考えたときに、ハード系のみならずソフトも含めた種をここに位置づける。ソフトを含めたリノベーションの要素をこの議論の中に入れ込んでおく必要がある。
- ・世界都市というキーワードも含めて、新たな、個性的な、地域のビジョンを語れる、

そういう空間もでき、札幌市全体も浮揚するし、北海道もアジアも日本も浮揚するというストーリー性が必要。つくり方が変わったのだという気持ちをこの次の事業展開プログラムのあたりに、意気込みを書き込んでほしい。

【交通の位置づけ】

- ・新幹線や創成川通のダイレクトアクセス、市電。これらは確定していないが、位置づけとしてはある。「札幌駅交流拠点の位置づけ・役割：4つの視点による拠点形成（13ページ）」の「交通」の足し算の足すというのとはとるべき。交通は畑が違いますよという位置づけにするものではない。ぜひ、そういうふう議論してほしい。

【札幌駅交流拠点の位置づけ、戦略について】

○街区再整備の基本的考え方について

- ・「Ⅲ-2 街区再整備の基本的考え方 3) 具体的な取り組みイメージ」は、やや抽象的でおもしろ味がない。これは委員会の構想だから、夢のあるような表現も必要と思う。

○札幌駅周辺の戦略 マネジメントと個別事業主体

- ・エリアマネジメントの方向性のダイアグラム（44ページ）の中で、個別主体が何をやるかはアンノウンになっている。事業者任せという前提で書いているが、それは違うと思う。
- ・どういうふうに駅周辺を戦略の拠点にするのかということが問われている。ではだれが考えるのか、そこに知恵が必要。そこを外して、ポテンシャルの高いところのいい果実だけを事業者が吸って、収支が合う事業をやってくださいと読める。
- ・例えば産業創造拠点を人、創造、環境、交通という柱で、国際的な意味も含めてこの戦略をどう編んでいくのかということを考えなければいけない。その部分をきちんと考えていかないと、実現に向けた話にならない。コンセプト、四つ柱は結構だが、これをどこの事業が引き受けるのか。それがどこにもつながっていない。そこは、我々が考えなければいけない宿題としてあると思う。

○東北との連携、国土計画的な位置づけ

- ・新幹線で東京だけと結びついている岩手、青森ではなくて、北海道と結びついた岩手、青森あるいは仙台も含めて、その魅力は国土計画的には意味がある。
- ・これまでの新幹線が来るかもしれないという話ではなく、世界との競争に伍するマーケティングを前提にチャレンジとしようとしている。東北も含めてつなげることに對して、あるいは、つながるということに東北圏全体がそれを応援する。そういうロジックを加えて議論してほしいと3.11以降は強く言われる。
- ・東京方面からの支援だけではなくて、拠点として札幌方面から支援を得られるかどうか、そのときに新幹線があるか、ないかというのは、システムの分散系から言うと全然違う。

- ・空港は東京一極集中で生き延びるしかなくなっている。地方空港は、九州と北海道は生き延びる。国際線はそっちからしか出ない。北東北の人たちにとって、東京を選んで国際に行くか、千歳を選ぶか、あるいは札幌でもいいですね。そのぐらいの勢いで航空の地図ががらっと変わってしまった。北海道は、新幹線も含め、経済的な動きの部分と震災の両面からすごく着目されている。

○交通再編について

- ・札幌の都心と高速道路を結ぶというのは非常に重要であると認識している。今年、震災直後に地下歩行空間がオープンし、この区間だけでもかなりの影響があった。実査すると交流人口が2倍以上にふえているという結果もある。
- ・駅周辺の開発が進むというところで、ダイレクトアクセスだけではなく、バスターミナルの再編、路面電車も含めて、駅周辺で集約されると、道路交通としてどういうふうに考えていったらいいのか。現在も総合交通計画の中で議論されていると思うが、分担を含めて役割は考えていかなければならない。

○創成川通のゲートウェイとしての位置づけ

- ・41ページ「図 目指すべき方向性のイメージ(長期展望)」について、ブルーの創成川の位置づけで、点線で囲んでいるところ、長期的に考えると、もっと南の方、北3条のうけつぎの軸までこのラインを延ばして位置づけておかないと困ると思う。
- ・直近に浮かんでいるもの、新聞に出てくるものを以外に、見えない動きというものをもっとある。そこを札幌市は意識しながらこの戦略を考えて、駅と結びつけながらどうするのか、あるいは、高いところを結びつけながらやるというメッセージを出さなければいけない。優等生的だけれども、余り戦略性がない。ここをゲートウェイとしてどう位置づけるのかは大事なので、再考していただきたい。

【構想案について】

- ・夢のあることを戦略的に考えつつ、その実現をどれだけ担保できるかということは一方向であると思う。それを世界にマーケティングするということは非常に大事であり、その志を忘れてしまうと、せっかくこのタイミングに時間をかけてやったことの意味が半減する。戦略的に、世界に向けてマーケティングできるような内容に。
- ・これは、委員会が提案するものなので、最終的に札幌市の事務局がすべて責任とらなければいけないとは思わなくていいと思う。
- ・これからの札幌はどうなるのかという構想だとしたら、中学生も読む、高校生も読む、お年寄りも読むということになる。横文字がやや多いという印象を受けた。