

第1回 まちづくり戦略ビジョン審議会 都市構造部会 議事録

日時 平成24年(2012年)1月19日(木) 14:00~16:30
会場 札幌市役所本庁舎 地下2階 2号会議室

1 開会

【浅村課長】

定刻になりましたので第1回都市構造部会を開催します。本日はお忙しい中のご出席ありがとうございます。

2 挨拶

【可児部長】

本部会は、審議会で議論しているまちづくり戦略ビジョンのうち、主に都市空間、環境の分野に重点を置いた議論をするために設置したものである。

昨今の少子高齢化や原発を契機とするエネルギー問題の見直しなど、様々な面で大きな時代の転換を迎えており、そのような時代の中でのまちづくりの指針となる戦略ビジョンの策定を進められており、役割の重さを認識している。

昨今の地球規模で取り組むべき環境問題への対応、地域のまちづくりに係る経済活動を支えるなど、札幌の都市空間の在り方は大きな役割を担うものであると認識している。他の部会に先駆けて設置している。忌憚のないご議論を進めていただき、よりよいまちづくり戦略ビジョンを策定していきたいと考えているので、よろしくお願いいたします。

3 部会委員及び事務局の紹介

～委員紹介～(浅村課長計画担当課長より)～

【小林部会長】

6月まで骨太な議論を進めることになるがよろしくお願いいたします。

議論に先立ちお話ししたいことが、二つある。

先ほど可児部長さんの方からお話があったように、札幌は昭和35年以降、人口増が顕著な変化を見せた都市で、極めて急速に成長した都市の在り方、ビジョンを総合計画あるいは都市計画の中で工夫して進めてきた。

こうした先輩たちの努力が評価され、日本の中でも計画的な都市形成が進められてきた都市のひとつだと認識されている。

ところが、世界中で20世紀の都市化がターニングポイントを迎え、シュリンク、都市の縮退という言い方をしているが、札幌がこれまで試みてきた計画モデルが適用できなくなりつつある状況に皆さん気づきつつある。

人口減少、産業構造の変化、少子高齢化等、様々な要因が重層する中で、札幌のアイデンティティを明確

に示しながら次の都市のモデルをどう作るのか問われている。

都市空間というと、日常的に暮らしやすい、働きやすい、高齢者にやさしいといった身近な話もあるが、20 年先の次の世代にどういう都市を提供するか、21 世紀型のモデルを提供することがこの部会の大きな役割だと思う。皆さんのそれぞれの視点から今挙げたような事柄に対して、きちんとした方向性を示す考え方、お知恵を頂戴したい。

二つ目として、今回は戦略ビジョンと呼んでいるが、今までは長期総合計画と称してきた。長期総合計画は庁内で専門的な知識、考え方を集積させながら自らの手で作り上げてきたものであった。

今、市長政策室が中心となって動いているが、実際にはこれからの世代の市職員が 20 年間、何を責任もって取り組むかというシナリオが見えるビジョンが必要になると思う。

そういう観点から、皆さんから明確なポイント、チャレンジしなければならない方向を打ち出して、この部会で答えを作り上げるのではなく、そのポイントを巡って庁内で大いに議論し、方向を共有する、そこにさらに我々の知見を加えていく進め方が重要だろう。

4 回の部会が予定されているが、庁内ではその 10 倍くらいの議論が求められ、我々もそこに期待しつつ進めていきたい。

そういう意味でのご協力をよろしく願いたい。

～参加市職員の紹介(浅村課長計画担当課長より)～

4 部会の運営について

～都市構造部会の運営について(浅村課長計画担当課長)～

部会の役割としては審議会の審議を効率的に行うための事前審議を行う場である。

特に第 6 章の環境、第 7 章の都市構造について議論していただきたい。地域に係る議論をする部会、経済・雇用について議論する部会が別途されることになる。

テーマによっては各部会にまたがる議題も生じられるので、適宜情報の共有化を図りたい。

部会は計 4 回の実施を予定している。環境、都市構造に係る検討と部会としての案の取りまとめを進めていきたい。その成果を来年度 6 月の審議会に提案することとしたい。

【丸山委員】

事前配布資料と今回の資料が若干異なっているが、今日はどちらを使うのか。

【浅村課長】

重点戦略のうち、戦略の名称、文言が若干異なっている。ご確認いただきたい。

5 議事

【小林部会長】

16時半というのは約束になっているのだろうか。エンドレスにやるつもりはないが、最初なので、色々と議論したい。

では、次第に従って資料説明をお願いしたい。

～資料説明～(市長政策室 松本企画担当係長)

- 1 札幌市の都市づくりの理念・原則と基本目標
- 2 第7章「(仮)将来の都市空間像」の役割と必要な視点
- 3 都市構造部会に関連する主な部門別計画
- 4 まちづくり戦略ビジョンと都市計画マスタープランの役割分担
- 5 これまでの札幌市の取り組み
- 6 論点の洗い出し

【小林部会長】

札幌市がこれまで何を考えてきたのか、これから何を考えようとしているのか概説していただいた。

少し、ディメンションを共有したいのだが、浅村課長さん、25年後、何もしないでいると、札幌市の人口はどれくらいになっているのだろうか。

【浅村課長】

現在想定しているトレンドをみると、180万を切って、170万人台になっているかと思われる。

【小林部会長】

田村委員先生、その時、北海道全体はどれくらいの人口になっているのだろうか。

【田村委員】

2030年と2050年の二つの情報しか持っていないが、2030年には510万人、2050年には340万になっていると推計されている。

【小林部会長】

つまり、北海道全体が人口減少する中、札幌は全体のシェアを大きく担うことになる。そういうことを頭に置きながらこれからの10年の方向について議論していきたい。

議論に先立って、私自身、分からないところが多いので、まずは色々と質問させてほしい。坪田さん、新しい総合交通計画の特徴は何だろうか？

【坪田課長】

ほぼまとまりつつある状況で、この前段として、道央都市圏で議論してきたものがある。人口増加に対処した交通をどう考えるかというのがこれまでの姿勢だったが、今回は 20 年後、道央都市圏でも人口減少がみられる中、交通をどう取り扱っていくかという議論だった。

一番大きな切り口であったのは、これまでではどんどんと増やしてきたが、これからは今あるものをしっかり使っていくということが大きな論点だった。パーソンでは、圏域に係る骨格的なものが中心だったが、地域内の移動について取り扱っていくのが、札幌市の総合交通計画の中での議論だった。

人口動態については数年後にピークを迎えて減少傾向に入るという現実がある。道路についても、都市計画道路としては 90%を超える整備率であるが、不足している部分があり、そういうネットワークの不足を補っていくことが重要な視点となっている。

また、同じく人口減少の中で、利用者の利用料金で成立している公共交通を如何に維持していくかという論点もある。そういった点では、利便性を高めていくという視点とともに、如何に今あるものを利用していただくかということが大きな論点である。

【小林部会長】

次に、環境基本計画は前のものがずっと続くのだろうか。それとも次のバージョンのものが想定されているのだろうか。

【高木課長】

現行の環境基本計画は一度改訂されたものとなっている。昨年の 3.11 を受けて、今後、エネルギーの関係をもっと考えていく必要があること、あるいは、環境要因として放射能も昨今では重要なものとなっている。そうしたものを視野にいれた計画の見直しの必要性は感じている。

【小林部会長】

札幌市の審議会は事務局を作った資料をそれぞれのお立場でコメントするやり方だが、それもいいが、本日、論点を整理した後、それぞれのメンバーがこういう札幌全体あるいは部分を念頭において、自分のお立場から有り様を提言したいのかというプレゼンテーションをしていただくことも必要かと思っている。

事務局の資料をたたくのではないやり方を加えていきたい。そうすることで、メンバーのお考えになっている全体像が見えてくるのではないだろうか。

【浅村課長】

部会の終了後、委員の皆さんに個別にご相談していきたい。

【可児部長】

そうすると部会 4 回ということに加えてプレゼンテーションの機会を設けてもよいかと考えている。

【小林部会長】

通常の委員会とは違うやり方で、庁内の次代を担うスタッフの方々も参加していただきながら議論していきたいと思う。

まず、本日の資料について、もう少し詳しく知りたい、補足してほしい、あるいは不足している情報等あれば、お知らせしていただきたい。

【田村委員】

今後の進め方について少し質問したいのが、資料 2 の説明をしていただきましたが、資料 2 の1～3P までの部分は市の全体の合意の下で作られたものとして理解してよいか。

【可児部長】

まちづくりの理念等はいわゆる都市マス(札幌市都市計画マスタープランのこと)での考え方となっており、都市計画に係る現状の基本的な考え方となっている。長期総合計画と都市マスが重複していることもあり、今度の戦略ビジョンでは少し役割分担を明確にしていきたいと考えている。ビジョンは都市マスの上位概念となるものとして作り上げていきたい。

【小林部会長】

そのロジックは市長政策室の方で考えることになる。

【田村委員】

その構造が分からなくなる要因の一つとして、親委員会の掲げているのが、「まちづくり戦略」となっている。いたるところで「まちづくり」という言葉が使われており、我々もさることながら、市民の皆さんも理解できないのではないか。そのあたりを含めての言葉の統一をされるのだろうか。

最初の資料に出てきた都市づくりの理念原則の出展は何かを教えてください。

【松本係長】

これは都市マスで掲げているものをそのまま抜粋したものになっている。

【田村委員】

我々は都市マスの上の理念を作るという解釈でよいのだろうか。

都市計画マスタープランというものを理解したうえで、お話しすると、当初、私たちが担う部分は市街地での住まい方、市街地像を模索するところから始めるのかと理解していた。一方では、他の部会での福祉の議論等も含めていかなければならない。

都市計画マスタープランよりも少し上の大きな概念の部分から議論すべきではないだろうか。

というのは、顔が見えない状況に陥ってしまう。これが欠けると、都市の縁辺部、都市計画的な話、交通などの話題に尽きてしまうのではないだろうか。どこにどのような層の住民がいて、そこをどう手当てしていくべきか、そういう議論から始めていく必要があると思っている。

4 次長総で扱っていた図を辞めることには賛成だが、一般市民との情報の共有化を図る際には、都市空間の可視化は非常に重要な作業になる。そこへの対応としてはどうするのだろうか。

【松本係長】

何かしらの図は必要だと考えている。

【小林部会長】

田村委員さんがおっしゃったのは冒頭の話とも関連するが、4 次長総に準じていく部分と、その後で都市マスとして議論してきたものがある。これと同じ構造で議論する必要は全くない。皆さんから自由にご提言いただいて、それをシナリオ化することは後でやればよい。出来合いの目次を埋めていく作業ではない形で進める必要があると考えている。

札幌市は都市マスを作ったようで作っていない。全体の札幌の拡大をやめるという大きな方針を決めただけで、部分を如何に組み立てるかという議論はされてこなかった。だから、新たな都市マスのつくり方とも関係するが、これまでとは全く違うものになるのではないだろうか。先を見ながら、まずこの5～10年でどういう方向に向かっていくべきか、ビジョンとプログラムを同時に組み立てていけるような内容にしていきたい。

自分としては、ビジョニングとプログラムがバラバラなのが良くないということで「戦略」と銘打っているのだろうと意図を理解している。

米田さん、都市マスの今後のシナリオというものはあるのだろうか。それは作業計画の話ではなく、これまで議論してこなかった部分への手当という意味であるが。

【米田課長】

まだ、そこまで具体的なものは持っていない。単純に言うと、構想に基づいて計画を決めていくことになる、つまり親が変わるので子も変わるという観点で考えている。事務レベルでは都市マスの守備範囲をどこまでにするべきかという議論はしている。

【可児部長】

ビジョンが如何に作られるかによって、都市マスのつくり方も変わるということだろう。

【小林部会長】

4 次長総の際には、3 次長総までに記載されていた道路ネットワーク図を入れていないように理解していた。また、3次、4次長総の大きな違いは、土地利用は 4 次長総はほとんど入れていないことにあると理解している。

そこで確認したいのは、交通の方で考えた将来の道路のネットワークをベースにしながらビジョンを組み立てていくという位置づけでよいのだろうか。

【可児部長】

大きく変えるということは考えにくいと思う。

【坪田課長】

どこまでビジョンに書くかという整理の問題もあるが、今回の戦略ビジョンで考えるベースとしては総合交通計画に掲げたものがあると思っている。そっくりそのままの形で載るかどうかは全体の議論の中で調整していきたい。

【小林部会長】

まずは、既存計画との関係を知りたい。市長も市長政策室もそうだと思うが、広域連携を大事にしながらやっ
ていこうとしている。

最初にも話したように、北海道全体と札幌市、あるいは札幌圏のバランスが将来的には今日と全く異なる。そ
うすると、知事が考えること以上に札幌市長が考えることが北海道全体にとって重要になるかもしれない。

その際に、広域圏をパーソンで捉えたように、周辺市町村に対して、手は出さないが連携しながら北海道を支
えていくという意識を置きながら、北海道全体に影響を与えていくというスタンスが明快でなければならない。広
域連携と総合交通計画にも書いているが、どこまで議論したのだろうか。

【坪田課長】

都市計画のマスタープランにどうフィードバックしていくかということはまだ十分に議論できてない。いずれにして
も広域連携を考える際には、札幌市の考えを一方向的に押し付けることにはならないので、そこは色々な部門別
計画の中でも交通という目線で連携を進めていきたい。

【小林部会長】

計画としてはどこまで書くべきかというものはある一方で、まちづくり戦略ビジョンはそこを飛び越して、議論して
よいのだろうか。札幌圏まで意識した議論をしながら、どこまで書き込めるかということを整理していくことになるの
だろう。委員の皆さんの方で何か気になることがあれば。

【丸山委員】

札幌という地域の捉え方を見直すということだったと思う。今回のビジョンは大きな目標として、市民と共有す
るものとする、そのためには市民に分かりやすい内容にまとめていくことも重要な視点となっている。

市民目線では身近なところから考えることも必要だろう。現在の総合計画では地域のまちづくりにあたっては各
区で目標設定することとなっている。そういう点では区の役割は大きいと理解している。今日ではまちづくりセンタ
ーの役割が大きくなりつつある中、区の捉え方をどうすべきとお考えなのかをお伺いしたい。

【小林部会長】

ついでにまちセンの捉え方も教えてほしい。

【可児部長】

区の取り扱いについては、4 次長の際には区ごとのビジョンを作った。それが生きていて、それを活かしながら実施プランが更新されている。

今回のビジョンは区ごとのビジョンは区に委ねていこう、ビジョンは全体を見据えたものにしていきたいと考えている。区の特徴を盛り込まないということで、例えばまちづくりセンター等、共通した機能の考え方は示すことになるだろう。市としてはまちセンに期待する部分が大きく、それを明確にしていきたい。ビジョンの中で区の役割を限定することはしない。

【小林部会長】

そこはしっかり議論しなければならない。4 次長総は全体の議論と区の話がバラバラに動いていた。まとめる際に、それを無視するわけにいかないの、後ろに添付している。

今回は市全体をみながら、ビジョンをまとめていく際に、区という単位がマネジメントの単位として捉えることが正しいかという部分を議論しなければならない。区は便宜的に作ったものにすぎない。ビジョンとマネジメントがセットで動かなければならない。その単位がどうあるべきか、それが区という既存のインターフェイスを使うことが正しいのか。

例えば、都心を考える際には、中央区という括りではなく、都心まちづくり推進室という横断的なインターフェイスを構築している。そういうインターフェイスを市内で作ることも可能性はある。その際のまちセンの扱い方、これからの考え方も含めて係り結びを導き出さなければならない。

【近久委員】

お話を聞いていると、色々なことが絡み合っているのはわかった。それに囚われずに、我々自身が 20 年後の札幌市がどうなっているかということ自体がクリアになっていない。議論を単純化していくべきではないかと思っている。

【小林部会長】

その通りで、既存のものバージョンアップではない形で議論をしていきたい。シナリオを組上げるのは市内の方と議論しながら進めていきたい。

【村木専門委員】

本日の資料を見ながら気づいたのが、都市構造を考える前提として、都心と郊外の構図を如何に捉えるかがない。それがないとこれからどうしたいのかという議論は出来ないのではないか。資料にある論点の洗い出しについても、単に受け取るセクションがどこかを想定して当てはめているに過ぎないという印象を持っている。

人口減少社会の中で低炭素に取り組んでいかなければならないという観点からすれば、人口減となると郊外は縮退せざるを得ない。縮退すれば低炭素になる。一方で人が集まることで賑わいが生まれて、賑わいを生むためには質の向上を図ることになる。そのあたりをもう少し整理すると札幌の目指すべき都市のビジョンが見えてくるのではないだろうか。

【小林部会長】

そこはぜひやっていきたい。つまり、インフラのメンテナンスも含めて考えていかなければならないと思っている。

例えば、総合交通計画の 76P で出ている図面に DID ベースのものがある。黄色い部分とオレンジ、黒い部分が成立の仕方、機能、住民の顔が全く異なっている。それを仕分けしながら議論しないと、広域 200 万の議論はできない。どこの部分に対してどのような方向性を導くかを考えなければならない。

都市の構図をどう捉えるかは一つ、重要な視点だと思う。

もう一つには環状線が一つ、シンボリックにあり、その内側に既存市街地が形成され、外縁は急速に広がったエリアで、今後の手当てが全く異なる。そういう観点も持たなければならない。

【志済委員】

拡大した市街地をコンパクトにしていこうというのは今年来年で議論して、長期的に解決できるものだろう。一方ではエネルギー問題など、今すぐ解決すべき課題に対して札幌市がやれることがあるだろう。取組として記載されているものは、要はアクションプランであり、計画としては、大きな概念とこうしたアクションプランの両方があって良いだろう。

【小林部会長】

どこでそういう芽を出すべきかということが重要となる。

ビジョンをどうするか、どういうスパンでどういう内容にしていくかは皆さん頭の中で異なっている。一つ考えにくいのはマネジメントする主体、規模等は避けて通れないテーマだと思っている。それを市とのやり取りの中で議論していかなければならない。一篇に動かすことはできないが、どこから何から仕掛けるのかを見定めていきたい。

【可児部長】

重点戦略の中で書き込むべきかもしれない。実現可能性との折り合いをつけながらではあるが、その議論はぜひ進めたい。重点戦略は実施するためにどうするかということを明確にすることになる。そのためにはどう動かししていくかは見定めていきたい。

【小林部会長】

少し具体的は話しをしていきたい。

ヨーロッパの都市、アメリカの都市、いずれも如何にスマートにシュリンクしていくのかが議論されている。札幌という街の将来の計画のシナリオとして、イギリスやポートランド、クリチバなどがモデルになりやすいと思っている。札幌の縮退の議論は如何にしていくべきだろうか。

【村木専門委員】

自分の研究対象を見るとシュリンクするよりも拡大する場所をどうするかというものが多い。札幌は人口のピークがある中で縮退の議論をする際には、自分の土地がどうなるのか、サービスがどうなるのかというあまり話したく

ない部分が多いだろう。

昨年まで、横浜の都市マスの改定をお手伝いしていた中では、横浜市の人口は 25 年が人口のピークだった。今からどこがまずくなりそうかを想定する必要があるということを議論してきた。高齢人口がどう分布し、交通不便地域がどこにあり、なおかつそこが買い物不便地域であれば、生活の持続性を考えることが難しいエリアになる。高齢者にとっては 500m 圏で移動できることが重要であり、ポートランドもそうなのだが、15 分間の移動で生活に必要なサービスを楽しむように行政が指導するというをやっている。

札幌の資料を見ていると、外側に高齢者の割合が多い。縮退をそこから考える必要がある。縮退の議論をする際に、横浜でも市民委員の方々にご理解いただいたのは、人口が減少し、生産年齢人口が減少することで税収は減少するということと、その状況の中で人口がスプロールしていると、行財政を圧迫してしまうということがあった。そうすると縮退を真面目に議論しなければならないという認識を市民の皆さんにももっていただくことが出来た。さらに高齢化する中では都市サービスの維持が難しいということが市民に理解されることが上位計画では重要な役割になる。

まだ海外では縮退はないが、成長するにも考えながら成長しないと暮らせないエリアが増えていくというのが自分の取り扱っている事例には多い。そのためのツールを考えることが重要で、例えば郊外型の大型店舗の立地を規制する条例もその一つかもしれない。

【小林部会長】

ヨーロッパと違って、日本は移民政策をクロスさせることが出来ないので、縮退を是とするしかないのだろう。

田村委員先生の領域でもシュリンクというものの考え方はあるかと思う。それを札幌の如何にクロスさせるべきだろうか。

【田村委員】

少なくとも5～6年前までは低炭素の話を含めて、交通の拠点に人を集めるという議論だった。名古屋や富山もその代表だろう。

しかし、限界が見えつつあり、最近の議論としては、コンパクトシティ的な発想よりは、公共交通に頼るよりは自家用車、相乗りタクシーのような仕組みがコミュニティ単位で出来上がっていくことが重要とされている。つまり、公共交通と自家用車という定義がなくなりつつある。震災の話は典型的であり、被災した次の日から透析等の通院患者のためのバスは走っていた。

コミュニティ単位の足をどうするかという議論で縮退を考えるべきであろうということがある。それを支える理屈は、既にヨーロッパでは議論されており、供給側の視点ではなく、需要者のニーズに合わせた活用を考えるマネジメントも含めた議論が主流になっている。ヨーロッパの都市交通は需要と供給をコーディネートすることが主流になっている。どういうサービスが必要とされていて、質を高める議論がまだ日本ではなされていない。

【小林部会長】

おそらくということと、EV、スマートということがセットで議論されていることが出てくるだろう。西鉄がすでにその議論をしていると思う。

【可児部長】

コンパクトな市街地になったとしても人々は転居するわけではなく、薄く残っている。人がいる限りはインフラとサービスは残り、おそらく減らないのではないかと考えている。一方では公共交通は破たんする可能性が高く、田村委員先生のお話が現実的な解になるのではないだろうか。

【小林部会長】

九州では西鉄が旗をふるが、北海道ではどこが旗をふるのだろうか。

【田村委員】

交通事業者は動かないだろうから、市民が申し立てていくしかないだろう。市民が車両を借り受けて自分達で動かすことがあるかもしれない。札幌はそれくらい市民の力を借りないとだめなのではないだろうか。

【可児部長】

田舎では必要に迫られて同じような取り組みを進めているものがある。

【田村委員】

正確に言えば、困れば手を付けている。ルール違反であろうとなかろうと、それをやらなければ生活できない。運輸局の方では公共交通事業者が手を引いても地域で自活しているという認識も持っている。

【小林部会長】

横浜の都市マスの際に、郊外部の買い物弱者について議論したのか。

【村木専門委員】

横浜はそこまでの交通不便地域はない。それよりも高齢化した住宅団地、敷地のロットが大きく若者が入ってこない住宅地の取り扱いが重視されていた。

【近久委員】

ビジョンとしては、そういう薄く広がる街を作るということは活性化という観点では書けないだろう。薄く残ったところはもう取り扱っていか、そこは小さなソフト、プログラムで考える。

【小林部会長】

少し冷静に考えなければならぬのは、札幌は中心が一つであり、郊外が住宅地という構造になっている。今、郊外が高齢化しつつあり、若者が回帰してこない。その富士山の裾野のような 180 万の都市を考えるのか、20 万の街が都心周辺にあるというモデルを提言するのか、この二つのモデルには限らないが、考えていく必要がある。

健全な生活を支えるために、高齢者が騒げる場をつくり、行政が手放して民間が経営していく、委ねていくことも方法としてはあり得るのではないか。

札幌という街がどういう手法をかけ合わせていくのかを考えていく必要がある。札幌の人口が減少する中で、札幌らしさ、価値を生み出していくために、緑、環境というものを如何に取り込んでいくべきだろうか。

【丸山委員】

現在の街並みの中では札幌はシンボルとしての緑づくりに長けている、うまく見せていると思っている。一方では緑自体も老朽化しつつあり、作り替える時期を迎えている。

また、札幌は地の利があり、札幌と周辺市町村の境目に豊かな緑があることが大きい。考えるべきことは、札幌は自然から頂く水や空気、食べ物も含めた生態系サービスを消費することが大きな動きになっている、つまり自然からサービスを頂いている街であり、それを維持してくれている緑のネットワークとして、外縁部のみどりをコリドーを通じて街なかに誘導していく考え方を採ってきた。これを札幌圏として考えることをもう一度やっても良いのではないだろうか。そこに札幌市も協力してやっていかなければ、なかなか維持できないのではないだろうか。

新しい緑の基本計画では民有地の緑化に取り組むことを謳っている。どのように指導していくかという観点が必要。コリドーがうまく働かなければ、園芸風な緑になってしまう。緑のビジョンとして、都市部、コリドーの緑の姿を描いていく必要がある。

【小林部会長】

では、具体的にどこに緑のマスを維持、構築する必要があるか、プレゼンテーションをできるだろうか。

【丸山委員】

自分なりの考え方でやってみたいと思う。

【長谷川課長】

都市マスの中でのみどりの記述について、前回のみどりの基本計画が都市マスのベースになっている。今回の改訂の中では市民との協働の視点を重視している。みどりは市民の協力を得られやすいテーマであり、街中のガーデニング、郊外の植樹など、市民との協働に基づく取り組みに力を入れていきたい。

【高木課長】

環境計画としては、温暖化対策推進ビジョンを昨年策定している。札幌市における温暖化対策の進め方としては、再生可能エネルギー、省エネ的な話の2本柱となっている。市民の立場で考えた際には従前から環境局が取り組んできた家庭の中での省エネもあれば、公共交通の整備やあり方という観点からのCO2削減対策に強力に取り組んでいく必要があると感じている。

【小林部会長】

運動論だけではだめだろう。スイスでは住宅レベルでは環境性能の高い建材の活用から、都市全体のサステ

イナビリティまで一体的にやっている。札幌も住宅の性能を上げることと都市がバラバラに動いている。一気に通貫で取り組む政策を札幌市は持てるのではないかと。そういうことが経済と結びついていくのではないかと考えている。そういうことに期待したい。

【浅村課長】

かなり組織横断的になり、それを如何にマネジメントするかということがもう一つの課題として出てくると思っている。今の体制を前提とせず、如何に対応すべきかをテーマオリエンテッドで考えていきたい。

【小林部会長】

札幌のダウンタウンで企業の協力を得ながら環境会計をやっているかというのとやっていない。今後の環境のスタンダードの描き方を持ってよいのではないかと。

今回はどこから何を取り組んでいくか、それを明快にするチャンスなのではないかと考えている。スマートシティの先を行かなければならない。

【志済委員】

暮らしの中で気づきを生み出す上でも可視化していくことが重要だと思っている。行政が先導すると公共施設のエネルギーマネジメントをやっているのが秋田市である。エネルギーを可視化するインフラを市が自ら投資して構築している。札幌では民生部門の排出量が非常に大きいので、中小企業にもそうしたものを義務付けるような発想が必要になるかもしれない。自分の場合は IT という観点から、こうした行政、企業そして家庭でのエネルギーのマネジメントをやるべきではないかということをご提案している。市の一部局、一住宅地では全体のシステムにはならないだろう。

また環境負荷低減を議論する際には交通の課題は大きい。単に交通網の議論ではなく、そこでどういう規制・誘導を掛けていくかというマネジメントも重要だと思う。例えば、バスに対する信用度が札幌は低いようだが、これも巡行管理など IT の側面から支援していくことは考えられると思う。

【小林部会長】

都心のスマートグリッドの議論をした時期がある。システムをどこに着地させて住民、企業に何をプラスになるかを詰めなければならない。それに再度取り組む時期に来ていると思う。環境の方で戦略性を持って取り組む必要があるのではないだろうか。

【佐藤課長】

企業の大きな資本がないと取り組みが難しい。札幌は大きな企業がなくて、そうした投資を見込めない。札幌に合った形での環境共生を考えなければならない。

【近久委員】

スマートグリッドの中心は CGS だろう。熱に併せて運転をすれば電気が余る。それを既存の電気系統に逆徴さ

せていかないことには成立しない。そのなかで北電と北ガスの関係が大きな障壁になる。両社にとって良い話になる組み立てをしなければならない。

【小林部会長】

札幌全体を一つのシステムで完結させるのは難しい。札幌の中で戦略的に成果があげられる場所はあるだろうか。

【近久委員】

やれば成功するのは間違いない。それをモデル的にやるのは良いが、大きなエリアにすると北ガスが得をして、北電が損をすることになる。社会システムとしては良いものなのだが、利益配分のルール作りなどが求められる。

【小林部会長】

そういうことにも挑戦したいと思うがどうだろうか。

【近久委員】

ガスタービンとは JR タワーのようなものだが、あれは効率が悪い。効率を考えると、コンバインドでタービン+ボイラーでやるのが良いだろう。都心で比較的大きなものを置くのであれば、コンバインドである必要がある。加えて、余剰熱を既存の熱供給ラインに乗せればよい。

【小林部会長】

戦略ビジョンとしては、どこでどういう取り組みにチャレンジするかを書いていくべきだと思う。

【村木専門委員】

チャレンジする際には、接続義務なども合わせて考えないと主道管しかできない。目標を設定してみんなでやる取り組みが必要。ロンドンでは CGS プラントから 500m 圏内は接続義務がある。

【近久委員】

ヨーロッパ型である必要は全くない。温水に繋げなければならないということは必要ない。家庭ごとにプラントを置けばよい。

【村木専門委員】

そういう取組をするのであれば、それぞれの家庭の中でプラントを導入することがルール化される必要があるだろう。

【近久委員】

実際に家庭の低炭素化は出来ている。

【小林部会長】

先ほどの話と繋がるが、場所を分けて議論した方が良いだろう。郊外住宅地は近久委員先生のお話でもよいだろうが、都心では成立しないだろう。住宅の一つ一つにプラントを置くことにはならない。そこで札幌はマイクログリッドにチャレンジしている。家庭ベースでの考え方は近久委員先生のおっしゃるものでも良いかもしれないが、オフィスを考えると、その構図は成立しない。その際は大きなプラントを一つ持つということになる。どのくらいのロットでプラントを作るのか、複数のビルが一つのプラントを抱えるのか、それを短期、中期でやるためのベストアンサーを考える必要がある。

【浅村課長】

都心ベースでやること、郊外住宅地でやることのタイプ分け、システムの考え方の違いがあると思う。そのあたりについては別途ご相談したい。

【志済委員】

キーワードとして、観光客を意識したまちづくりの考え方はないかと思っている。例えば人が集まるというときには住民が集まるだけでなく、来街者が分かりやすいナビゲーションがあってもよいのではないかと思う。札幌は新しいものが散在してネットワークしていない。

【小林部会長】

札幌市が博物館構想を作った時期があった。巨額な投資をして歴史系、自然史系の博物館をやるということより、バーチャルなミュージアムはいくらでもできる。そのゲートがないだけで、大したお金をかけずに札幌全体がバーチャルなミュージアムが構築できるのではないか。

【可児部長】

街全体を博物館として捉えて、拠点は作りつつも移動型、バーチャル型の博物館を作っていこうとしている。

【志済委員】

イタリアは誘導型のナビゲーションを備えているし、自由ヶ丘も実験的に取り組んでいる。

【小林部会長】

ITの話と街の活性化の議論はどこの部会ですることになるのだろうか。ブランディングの話も都市の中で意識しながら議論してよいと思っている。

【浅村課長】

今の枠組みではどこにハマるといってない。どの部会でも議論して良いテーマ、ツールなのではないかと思っている。

【近久委員】

難しいのは更地に街を作るのではなく、既成市街地に新しい街の再生を図ろうとしている。それを如何に実現していくのか、自分には想像がつかない。

【小林部会長】

でもそれにチャレンジしなければならない。

今までの価値観、体制で実現することは難しい。それをブレイクスルーする体制を作るなどやりようはあると思っている。

これはお願いなのだが、インフラ整備の波及と DID 地区の変遷のマップを重ねながら、メンテナンスのプライオリティを見せることは出来ないだろうか。

【可児部長】

今まで考えたことがなかったので、早急に対応するのは実際難しいと思う。まず、何を評価の基準とするか、プライオリティの根拠が難しいと直感的に思う。活用度合い、インフラに張り付いている住民の数で考えていくことになるのだろうか。

【志済委員】

地域のアセットマネジメントをちゃんとしなければならないだろう。それは国全体で問題になっている。とにかく時期が来たら一斉にメンテナンスすることは不可能で、どこを優先すべきかという考え方は必要になるだろう。

【小林部会長】

取捨選択をするのではなく、メンテナンスにどれだけかかるのか、一方でベネフィットがどれくらいあるのかが見えるのもあって良いと思っている。

そういう概念も入れ込んでいかないと、人口減少社会の計画論は組み立てることができないのではないだろうか。今日は少し散漫な議論だったが、1 回目はそういうことでよいだろうか。

【可児部長】

部会長からもお話があったように、個別の委員の皆さまからプレゼンテーションしていただくような形を次回以降採っていきたい。次回以降のスケジュールについてはまた調整させていただきたい。

以上