

■札幌市まちづくり戦略ビジョン審議会 第6回都市構造部会

[日時] 平成24年12月17日(月) 15:00~17:00

[場所] ホテルニューオータニイン札幌 2階「北斗の間」

<浅村計画担当課長>

定刻となりましたので只今より、第6回都市構造部会を開催させていただきます。本日はお忙しい中また、お足下の悪い中のご出席、ありがとうございました。まず、会に先立ち、出席委員の確認となりますが、本日は全委員の参加となっております。また、前回と同様、関係各課からの職員も出席させていただいておりますので、よろしく願いいたします。

本日は第7章の都市空間について議論させていただきたいと思います。以降の進行については小林部会長をお願いいたします。

<小林部会長>

こんにちは。国政選挙後の第1日目にタイミングよくこういう話ができると思っています。

まず、これからの札幌の10年間、わかりやすく都市空間に落としながら分かり易く戦略ビジョンを示していくことがこの部会のタスクフォースとなります。

これまでの皆さんのご意見、庁内議論でも何度もご議論された内容かと思っておりますので、その資料のご説明をお願いします。

(1) 前回のご意見とその対応方法について

<浅村計画担当課長>

まず、今回、資料の作成に時間を要してしまい、事前の送付ができなかったことをお詫びいたします。今後はこのような対応がないように留意したいと思いますのでご了承頂ければと思います。

資料のご説明に先立ち、もう1つ、今後のスケジュールについてご説明差し上げたいと思います。本日の第6回を経て、2月の中旬に第7回を開催し、これを以て部会の最終回とします。その内容を3月に開催されます2回の審議会で議論し、戦略編の答申案を固めていただきたいと思います。

資料の確認ですが、次第、資料1~10までがお手元にあるかと思っておりますので、ご確認ください。また、参考資料として第5回都市構造部会議事録、並びに札幌市の図面を添付しております。

まず、議事の1番目として、前回のご意見とその対応方法についてご説明したいと思います。特に、都市空間についてご指摘いただいた内容とそれへの対応についてご説明

します。

～資料説明（札幌市 浅村計画担当課長）

- ・資料1 「第5回都市構造部会でのご意見と対応の方向（都市空間関連）」

<小林部会長>

特にこの内容にご質問等なければ、続けて資料説明をお願いします。

（2）第7章 将来を展望した都市空間の創造（案）

～資料説明（札幌市 浅村計画担当課長）

- ・資料2 「将来を展望した都市空間の創造」
- ・資料3 「将来を展望した都市空間の創造【構成の考え方】」
- ・資料4 「都市基盤の整備状況」
- ・資料5 「課題抽出シート1 人口減少・超高齢社会への対応」
- ・資料6 「課題抽出シート2 都市基盤の維持・充実（1）」
- ・資料7 「課題抽出シート2 都市基盤の維持・充実（2）」
- ・資料8 「課題抽出シート3 都市活動の活性化」
- ・資料9 「課題抽出シート4 より高まる環境問題への対応」

<小林部会長>

色々な資料を使いながら、第7章の構成の前半の二つの組み立てのロジックといくつかのコンセプトについてご説明いただきました。

これは冒頭申し上げましたように、これまでの部会での皆さんのご発言、庁内での関係する部局とのやり取りの中で整理していただいたものとしてご説明いただきました。今の説明を聞いて、皆さんそれぞれが感じになった点、気になる点、整理の視点等についてご意見をいただきたいと思います。

まず、第1節、2節が概ね20年先を見越したものとなっていて、それを前提として10年間で取り組むべき事が第3節に位置づけられています。第3節については次回の議論にするとして、まず20年の長期的な視点から整理したものの内容としてはどうでしょうか、ということをごくばらんに皆さんと議論したいと思います。少しマクロな話から入るのが良いかと思います。

<田村委員>

10月1日から札幌に来て驚くことは多いのですが、この計画の中で雪の話は織り込み済みだと思って良いのでしょうか。一連の説明を聞いて、雪の話がどこに入ってくるのかが気になりました。

世界には雪に強い都市づくりの例もあり、それがコンパクトシティにどう関わるのか

を考えると、強烈な打ち出しのようなものがあるのではないのでしょうか。事務局の説明にあったことは確かにそうで、課題として4つの事柄がある、その際にこれまで積み上げてきたものに違う社会に変えていくのだというメッセージをどこから読み取ることができるのかと感じました。特にこの章は空間に結びつく要素が多いので、そうすると月並みですが、「冬に強い、歩いて暮らせるまちづくり」のような新しいキーワードを含むメッセージ性のある節にすることが必要になるのではないかと思います。

<小林部会長>

「(仮称)札幌型の集約型連携都市」というものをコンセプトにしたいということが事務局の現在の頭の中だと思います。その際に「札幌型」というものを如何に理解するかがポイントになるのではないのでしょうか。田村先生がおっしゃっているのは、そのコンテンツの一つ、頭出しの一つとして加えるべきというご提案として受け止めました。そういうお話が加わると右側の部分がさらに付加されてくるのでしょうか。

<丸山委員>

第1節の内容はなかなか難しいところだと思います。都市づくりの目標と方向性でマトリクスになっている事柄についてまず質問したいと思います。この図の見方として、縦に「暮らし」「活力」「低炭素」の3つの枠があると捉え、そして、それぞれに対応して「まとまりのある市街地とゆとりのある住宅地」、「支えるネットワーク・基盤」という事柄に対してどのようなことを目指していくのかという内容が記載されているのだと思います。まず、この3つの枠組みの分け方、考え方についてももう少し説明が欲しいと感じました。例えば、「みどり豊かな都市」というものが、産業・活力という枠組みに組み込まれており、都市を豊かにする必要条件とされていますが、個人的には全ての事柄に対する下支えになる、もっと大きな土台のような捉え方が出来るのではないかと思います。20年を見据えて、10年間でやっていくこととしては、産業・活力を下支えするものとして、みどり豊かな都市を目指すのだと読み取り方でよろしいのでしょうか？

<浅村計画担当課長>

下の部分については、今回の都市構造において特にネットワークということを強めに書いていきたいと思っています。その中でみどりのネットワークというものは後ほどの3節でも記載されることとなります。

都市構造を支えるということでは多義的であり、様々な目標、目的がある性格のものであると我々も理解しております。今回は「魅力の創出」という捉え方でみどりを捉えると、ここに記載されるのではないかとということで一旦の整理として理解しています

一方ではネットワークというと、多義性、複合性、相互性のような観点も重要になると思います。そこについてはしっかりと明記していく必要があると思います。

整理上はそれぞれを分類して記載しておりますが、ネットワークというものが、3つの要素を全て支えていくものであると捉えて頂ければと思います。都市基盤を支えるものであり、単に産業・活力のためだけに緑を活用していくことを考えているわけではありません。実際の記述の中ではもう少し工夫が必要だと考えております。

<小林部会長>

丸山委員委員のご提言は、このマトリクスの中で、ネットワークには階層性があるので、暮らし・コミュニティなど個別につながるものもありますが、全体につながる、支えるものがあり、それぞれの要素を支えるのみではなく、全体を支えるものもあるとして理解すべきではないかというお話だったかと思います。それについては私も同感で、エネルギーについても同様だと思っています。

<近久委員>

全体的には特に問題ない、これ以外にはないのかなと思いつつも良い方向性を示されているのではないかと思います。

私はすぐに先のことを考えがちなのですが、その際に気になるのは、これだけのインフラ整備をどういう財源で進めていくのか、そこが今の段階では仕方がないとは思いますが、見えないということがあります。これだけのことをやろうとすると膨大な財源が必要になります。そこを何とか少ない税金を投入しながら一般の投資を誘導する作戦がなければ絵に描いた餅になります。

では、その投資を如何に呼び込むことができるのか、そのためにはまず、分散する拠点の絵をしっかりと描いて、新しいビルの建て替えが野放しに行われるのではなく、新しいビジョンを示しながらインフラ作りを誘導していく、あるいは高速道路の絵もありましたが、どこにどういった道路を作ってどういった将来イメージを持つのかという像をなるべく早く提示することで、一般的な投資を誘導するなどの作戦がなければ、ここで留まると先には進まないだろうと感じました。

<小林部会長>

それは第3節にも係る非常に重要なポイントになると思います。次の部会の際にはわかりやすく議論できる資料をご提示いただきながら考えていきたいと思っております。

<志済委員>

本日のテーマでネットワークということが再三出てくることに大きなポイントがあると思います。第3節が非常に気になっていて、それが今後の議論ということであれば、ひとまず置いておきたいと思っております。

「集約連携都市」としてネットワーク化していくということは、一番の目的としては

先ほどの先生のお話にもありましたように、個別最適で乱立するのではなく、街としてあるいは札幌市としてエネルギーや交通など色々なネットワークが最適化するためにはつながらなければならないということだと思います。ですから、最適化、優先順位を決めるといふ時に全体を把握し、ネットワーク化の中でプライオリティをつけていくということが狙いになるのだと思います。

今後、個別と言う形になるかと思いますが、エネルギーを含めグリッド化するものがいくつか出てきて、最終的にはどこでその最適化のための分析をするかという意味で、「情報ネットワーク」が全てにおいて必要になると感じています。

情報ネットワークというものを、社会的・物理的なインフラと別に持っておくべきではないかと思っています。そこから最適化のための情報、分析の結果が生まれてくると思いますので、ネットワークには必ず「情報」という視点を入れてほしいと思います。

それから、もう1つ、ネットワークという点では、「人のネットワーク」という視点を忘れるべきではないかと思っています。例えば、現在、京都市などでは SNS を使って、観光客あるいは市民との対話を進めています。それは行政と市民と言うことに限らず、市民同士、あるいは札幌市以外の様々なコミュニティ、産業などが人のネットワークの中で生まれてくるものだと思います。

札幌市は「ものづくり産業が脆弱である」とありますが、ビジョン編にも出てくるように、コンテンツ産業を始めとするソフト面での産業があり、必ずしも物理的なものづくりだけが新しい産業ではないかと思っています。札幌市の特色を生かした新しい産業、新しいビジネスの可能性が人のネットワークの中から生まれてくるものだと思います。ネットワークといっても非常に多くの要素が含まれていますので、どのネットワークなのかということにも配慮すべきではないかと思っています。

<小林部会長>

要するにネットワーク化したときに、如何にスマートに物事を判断して、適切に次のステージに持っていくことをここで考えなければならない、そのためのコンセプトはどこになるのかを明確にすべきというご指摘だと思います。それが「集約連携」という言葉に含まれているのだとは理解していますが、単なるネットワークではないでしょう、ということをおっしゃっているかと思っています。

それから非常に些細なことで、志済委員さんのお話を聞いて感じたのですが、札幌市の方はどなたもものづくり産業が弱いとおっしゃいます。私は、弱いのではなく、札幌がものづくりの力を活用していないにすぎないのだと感じています。例えば、ビール、お酒、お味噌など発酵産業は札幌が北海道の中では先進的にやってきたと思います。それは西の方の発酵産業と同じ材料でやろうとすると負けるかもしれませんが、例えば乳製品に置き換えると別な展開も可能です。東京の方などで見られるものと同じものがないから、「弱い」と捉えられがちですが、コミュニティベースで考え、コミュニティビジ

ネスのようなものに結びつけながらやっていける可能性すら頭から否定すべきではないと思います。如何に育てていくべきかということは当然経済局の方でもお考えになっていることかと思いますが、あまりネガティブに理解する必要はないと思います。

それから、「観光」という言葉についても、観光資源がないから、観光産業が弱いと思われるのですが、旧来型の観光は世界中の誰もが求めています。観光業の半分は旧大全の観光に寄り添っています。

例えば札幌市の南区の方でがんばってシーニックバイウェイとつなげようと思いました。その時も200万都市があって、そこから車で30分行くとまったく違う風景に出会えるということ、つまりアーバンツーリズムが大事だということが発想としてありました。巨大都市のすぐそばにそういうものがあるということをきちんと評価して都市型観光を考える資源はあると思います。物見遊山の観光を払拭しようとしてツーリズムという言葉を使っていますが、創造すべき観光とは何かという幅は、「都市型観光の魅力」を意識して捉えると見えてくるのではないのでしょうか。

<村木専門委員>

前は参加できなかったのですが、色々と気になっているところがあります。本日の資料ですと、まず「札幌型集約連携都市」とありますが、集約とはどこに集約するのか、それからここで言うところの「郊外」とはどこなのか、それがわかりません。資料を拝見すると図中に星で書いてある拠点がいわゆる「集約拠点」だとすると、それ以外は全て郊外ということなのではないでしょうか。

つまり、まちづくり戦略ビジョンが策定されて、それに基づいて関係各課が個別計画の作成に移行する時に、集約と連携、郊外のゆとりを如何に考えるか、それぞれが思い描くものが異なってくるのではないかと思います。私自身は非常に曖昧な印象を受けています。

つまり、郊外といっても集約する郊外拠点もあるでしょう。現況のデータをみて、人口減少、高齢化の進展が現実のものであると考えると将来の札幌の状況は怖いものがあるかと思えます。人口が増加している現在ですら空家が増加している状況にある中で、郊外のゆとりある住宅地を守るということは、札幌市としては「縮退を考えない」ということなのか、と捉える事ができました。

関連して市街地をどうするのかということがあり、人口は増えていても空き家は増えている、高齢人口が増えて税収も減り、先ほどの資料にもあるようインフラへの再投資も求められている。そうすると実は市街地を小さくしなければ成り立たないのではないかと思います。

最後に、インセンティブを与えて、駅周辺等に機能を誘導するという考え方がありますが、インセンティブとは、そもそも多くの人にはそれがインセンティブだとわかる状況が必要だと思います。そのためにはデメリットの提示がないことには、インセンティブ

であることが理解できないでしょう。やはり、インセンティブに映るようにするためには規制も併せて見せていく必要があります。

丁度 2 週間前までイギリスに行っておりましたが、市場のコントロールをして、思ったような市街地に誘導しようとする際には、やはり二つの抱き合わせがなければならぬと強く感じました。

<小林部会長>

「集約型連携」というときに、簡単に都心と既成市街地と、郊外という見取りで考えると、郊外に当たる部分については、札幌市はかつて住区整備基本計画を策定してきました。郊外の人口が 20 年後にどうなるか、その際には半分くらいの容量で済むのではないかと概念的には感じています。

そうすると、中学校区くらいのエリアに置き直した際に、半分を居住環境として有効利用し、あとの半分以上を緑に戻す、量を増やすなどで活用していくということも考えられます。そうすると郊外部に当たるところが、たくさんの特徴を有する豆のようなものができて、そこでは居住者像も住まい方も異なってきます。

かつては住宅地という土地利用コントロールをしてきましたが、将来に亘って同じように住宅専用の土地利用という考えでいくべきなのでしょうか。つまり札幌市と言う区域の中でみると郊外に当たる場所なのかもしれませんが、それぞれの地域に住む側からすると、一万数千の街に住んでいて、そこには小さな仕事をする場もあり、商業系のものがあるのもよいということにもなり得ます。

札幌型の集約連携型都市の「郊外」というものは用途地域的に住居系なのではなく、いくつかの 2 万人程度規模の街が連携していく、そしてもっと力強い中心部が存在しているという構造も考えられます。それをどうするのが札幌型集約都市という概念につながるのではないのでしょうか。

一方ではマネジメントという視点からいうと、それら全てを同じように手当する必要はなく、やりたい意欲があるところは支援していく、マイナス要素が多ければそこには支援をしない、そういう考え方も重ね合わせて都市構造を考える必要があります。

どういう概念で札幌の集約連携型の都市の将来の姿を分かり易く見える化していく必要があります、現状の図では残念ながらそれが読み取れず、第 3 節の大きな課題になるのではないのでしょうか。極めて 21 世紀的な意味で、政令市でありながら田園都市システムを備えたものに持ち込もうとすればそれも可能でしょう。それが札幌型になるかもしれません。横浜、神戸とは違う集約型の姿を考える必要があると思います。

<田村委員>

先生のお話を聞いて思ったのですが、高齢者が地方からどんどん入ってくるときに、分かり易いというと、郊外には住んではいけない、地下鉄周辺に誘導するということにな

るのでしょうか。札幌型で周辺部の緑の部分にも戸建住宅があり、そこに一万人、二万人のコミュニティ、仕事があり、エネルギー的にも完結したものがあるという部分と、昔から言われている「歩いて暮らせるまちづくり」、つまり地下鉄沿線の駅を中心とした高度利用された市街地、そして都心部の話、そのフォーカスが見たいと思います。

室蘭のほとんど雪がない所から来て、外に出るのも嫌になりました。2週間も歩くことに拘束されなければならない。そういう人たちも含めて考えると、歩いて暮らせるまちづくりの都心部のところが、他都市から来るお年寄り、これまで郊外の戸建住宅に住んでいた人達、駅周辺に移り住もうとする人達のみならず、ある瞬間的に雪や氷を避けて集まってくるような人たちがいて、そうでないときには郊外の北海道型ライフスタイルを享受することができる、そういう住まい方をするかもしれません。そう考えると北海道らしい集約型のイメージがあって、自分がイメージしたのは、地下鉄の周辺に名古屋のように集まって住むというインセンティブ付きのイメージでした。そのあたりがもっと重層的であり、なおかつ夏冬の二地域居住も含んだ様々な発想ができる集約型というのは、極めてオリジナリティを有する、市民にとっても地方の人にとっても魅力的なものになるのではないのでしょうか。そこがにじみ出すような「集約型都市連携」の話は出来ないのでしょうか。エネルギーの話を含め、市民ベースで見ると様々なライフスタイルが発案できるような書きっぷりは出来ないものかと感じました。具体的なイメージと、それをもとに進化する、住んでいくことでどんどん変わっていきけるような奥行きのある集約連携の姿が求められるのではないかと思います。

<小林部会長>

田村先生のイメージをもっと明確にすべきだと思います。これからの土地利用の在り方や都市マスとも絡んでくる、様々なことを含めて札幌型にチャレンジするかどうかだと思っています。

私は2年前からクリチバを行き来しています。クリチバは人口で言うと札幌と同等の都市で、バスを中心とした交通計画と、その沿道には空中権も含めて売買が可能で日本の都市計画的に言うところの容積アップと形態規制を徹底していて、ヒトデ状の街になっています。交通計画と都市計画がうまく連携し、非常に評価の高い都市となっています。先日のリオサミット+20 の際にも環境都市として改めてユネスコから評価されました。

東北のいくつかの街とお話する際に、LRT と絡ませて用途制限は可能かという話もやり取りしています。

本当に高度利用住宅地をやるのであれば、クリチバに倣えとは言いませんが、制度設計も含めて、そこまで踏み込んでやるという方向性を示して、札幌型を実現しようとする腹があるのかどうかこれがこれからの議論だろうと思います。そこに村木先生のお話も被せるとエネルギーネットワークの話についても200万の都市に無限にネットワークを作

るといふことはあり得ない話であり、ではどこに投資をして、誰がやるのかという話にもつながるのではないのでしょうか。その際には村木先生が仰るように、現在の日本の制度では基幹を入れづらいという課題があります。それへの対応を制度設計も含めて札幌型にチャレンジするといふことは非常に重い意味を持っています。

そうすると、担当部局はどこまでやるのかということにもつながります。委員サイドで話をするだけではなく、担当のセクションにもお考えをうかがう必要があります。10年間それをがんばると横浜を追い抜いて札幌が評価されるかもしれません。私はぜひチャレンジをすべきだと思います。

<米田都市計画課長>

4次長総でコンパクトシティを謳って以来、このまま進めばコンパクト化につながる様な流れは既に生まれています。実際に郊外の低層住宅地の土地価格が全国的に下落している傾向にあり、傾向としてコンパクト化の動きが見られます。その中で従前からお住まいの居住者の方々の高齢単身化が起こっています。

集約化をする際に、現在郊外にお住まいの方々がいらっしゃり、また新たに郊外へのニーズも発掘される中では、簡単に縮退に踏み切るのではなく、そこへのケアを積み重ねていくと、このような図解になるのだと理解しています。

役所としては大胆になれない部分があり、計画としてまとめてしまうと、学識の方々から見るとつまらないとお感じになっているかと思えます。

将来的には郊外はさらに低密になり、一方では郊外部へのニーズが残る中では、郊外住宅地同士の集約化、つまり救う住宅地と自然に淘汰される住宅地のようなオペレーションが遠くない将来には必要になるだろうと認識しています。現時点ではどこを取捨選択していくのかという具体的なことには、手を付けるべきではないということも認識しています。郊外住宅地における少子化への対応としての小学校の統廃合や、高齢化したコミュニティへの対応など、目先のところをやりながら、その一歩先をどう考えるかということも内部でも議論を進めています。言い訳にはなるかもしれませんが、次の時代にはもう一歩踏み込んでいけるのではないかと思います。

<小林部会長>

地図をみてどこを潰して、どこを救うかは判断できませんが、例えば、「災害に強い都市」ということでこういう区別になっていますが、内閣府の防災担当と話をする際には、全国ベースで入り口は南海トラフです。それを全国に回しましょうという前提でやっていますが、要するに、ここで言うように「耐震化の促進」や「防災拠点の重点配置」ということを考えているわけではなく、基本的に地域コミュニティの強さのようなものが災害時に復元する、つまり復元力のあるコミュニティを如何に形成するかが災害に強い都市だということに捉えられます。

その際に、内閣府で地域を支える予算を出していくのですが、それは基本的に地域で協議会を形成し、そこをベースとして地域の脆弱性を補っていくことを考えることになります。ただ、それが出来るところと出来ないところがあります。ですからそういう協議会が出来るところに諸々の上乘せをする、あるいは民のお金が入り易いようにする、そういうマネジメントの仕組みになるのだと思います。

災害に強い都市というのは、ここではインフラのことしか触れていませんが、実は地域を支えるコミュニティを如何に作るかということに関連します。人口減少の際に生き残ることができる地域とそういうことを考えない地域に自然と二分化されるのだらうと思います。

そういうものを少し見定めたり、俯瞰してマネジメント出来るようなものを札幌市が考える姿勢を持つかどうか重要なのではないのでしょうか。北海道でやる場合には、開発局との連動も含めて、単に都市計画ではない対応が必要になるかと思っています。

<米田都市計画課長>

我々が議論する際の一つの指標として、交流、つまりお年寄りが外に出て他人と交流する接触の回数というのが考えられないかと思っています。交流の回数を増やすためには、どうするかということでの指標になりえないかと考えています。要は人口が少なくても、外にでて他と触れ合う回数が多いかどうかというのが見極めの指標になると考えています。

もう一つ現実的な問題として空き家の問題があり、固定資産税の側面から考えると、家屋のまま存続させる方が税が安いという現実があります。それが更地になってくれるように固定資産税を下げるような手立てを全国レベルで考える必要があると思っています。更地になった時に公的な利用をするとさらに下がるようなオペレーションもあり得るのではないかと国の方にも働きかけていこうと思っています。

<小林部会長>

今のお話と防災の話を結びつけると、新年度に内閣府では、防災について現状では非常に固定的な法律しか使えないので地域では何もできないという課題を乗り越える法律を作ろうとしています。そういうことを前提に札幌は考えるべきではないでしょうか。

<佐藤エコエネルギー推進課長>

自分の担当としては、低炭素社会ということになるかと思っています。10年後を見越して何が大切かというエネルギー抑制が一つ大きな視点になると思います。

交通手段の抑制と併せて暖房性能の向上など、国の方では省エネ法の対応の中で基準を設けようとしています。生活の中でのなるべくエネルギーを使わないまちづくりを進めることが視点になるかと思っています。

また、エネルギー効率の高い都市ということで、これまでのエネルギー基盤を生かした取り組みを進めたいと思います。また、再生エネルギーについては、みどりと再生エネルギーは共存できると考えております。

<長谷川みどりの活用担当課長>

現状では役所のセクショナリズムに起因して、突っ込み不足だというご指摘がありました。みどりという観点から関連する課長会議等にも我々も一翼を担うべき分野として参加させていただいておりますが、やはり、環境負荷の低減、排出抑制とは異なり我々の担うべきみどりというのが、街の中での唯一の二酸化炭素の吸収源となることが大きいと思います。

先程来、縮退に合わせた空地のみどりへの転換というお話もありますが、必ずしもみどりになればよいということで済まされるものではないと認識しています。つまり、みどりの中でも質的な観点が重要で、縮退して人がいなくなる中で、その維持管理を誰が担うのかも重要な課題になります。単に色のみどりにするのではなく、その先に縮退によって生まれる広大な空き地を質の高いみどりに置き換えていくことが一番大事な視点だと思っています。

<小林部会長>

非常に重要なご指摘だったと思います。市の土地を如何に管理するかということだったと思います。これまでは公園をベースとしながら公共財として管理されてきましたが、市民共有の土地を管理していくときに民の財源、人材を含めて如何に連携してマネジメントするかということだったと思います。

その先例としてシュツッドガルドが良い事例になっているかと思います。シュツッドガルドでは20年前にみどりの博覧会をやって、それを契機にみどりの管理の体系をガラリと転換しました。良い意味で市民とともにみどりを創造的に再生していく、そこへの高齢者の活用なども含めて考えていく可能性があるのではないのでしょうか。

<坪田交通計画課長>

交通基盤については本日、資料4として情報提供させていただいた通りです。都市計画道路の整備率が政令市の中でも高いという結果になっておりますが、決して数字を高くすることを追い求めてきたわけではないのですが、結果として92%と高い水準となっております。

一方、四季を通じて市民が使いやすい状況があるかということと、未だ課題を有しています。また、「魅力と活力ある都市づくり」の中でも触れております、広域的な交通の有り様については札幌市だけの問題ではなく、全道、日本、世界の中での役割が求められる問題にもなります。現在の国の制度設計に基づいて10年間の取り組みを考える必要があります。

また、公共交通、とりわけ、軌道系の交通については、市民の中でも議論になる地下鉄や路面電車がありますが、採算性が一つ重要な要素となります。札幌市に何が求められているのか、それが成立するのかどうかを見極めながら考えていく必要があると認識しているところであります。

<有塚都市交通課長>

市内の移動については JR、地下鉄、バスによりほぼ公共交通で移動できるだけの環境は整っています。その中で、公共交通の利用が減りつつあるという課題があり、今後は、既存のネットワークを如何に維持していくかが重要な課題となります。需要の減少に対して如何に利用を促進するかということでは、過度な自動車利用を抑制して自発的に公共交通利用に転換する取組などを考えている状況です。これから地域ごとに状況が変わっていく中で、今あるものを如何に利便性高く効率的に維持していくかを検討していく必要があると思います。

<小林部会長>

先ほど田村先生もご発言なさっていましたが、地下鉄沿線と都市型の住まい方、集約をどうするのか、つまり、土地利用と交通を規制市街地において如何に考えていくかが大事なチャレンジになると思います。

<高森事業調整担当課長>

都心まちづくりの中で、自分は都市開発、プロジェクト調整を担当しています。その立場で申しますと、都心全体の話は後程あるとして、如何にプロジェクトで都心の魅力と活力を高めるか、都心の有する多様性を生み出し、来街者に選択機会を与えることが重要であり、そのための公共と民間の投資の調整を如何に進めていくかが役割だと思っています。都市開発においては、如何に民間投資を誘発しながら、まちづくりとしての公共貢献を果たしていくか、都心のエリアのみで公共貢献を考えることに限界があると思います。

札幌型の集約連携都市の創造といった中で、都心のまちづくりと郊外のまちづくりを連携させることを可能にすべく、議論、検討を重ねていきたいと思っています。

<小林部会長>

自分なりに理解すると、札幌型の集約連携都市を考える際に、資料のダイヤグラムには都心が入っていません。都心まちづくり計画は当時の状況下で作られてきました。これからの10年にはもう役に立たない計画になりつつあります。コリドールとしての地下鉄、コリドールに連携した住宅地があり、今よりもより意味のある都心づくりを考える必要があります、そう考えると、これから10年の都心のまちづくりを考えなければ、他の政

令市に負けてしまうのではないのでしょうか。神戸のような新しいチャレンジを札幌も考え、民間の投資が生まれやすい場を生み出す上でも都心を見直す必要があるのではないのでしょうか。連携を考える際に、へそのない連携は考えづらいのではないのでしょうか。

<奥村都心まちづくり課長>

都心まちづくり計画は平成14年に策定され、早くも10年が経過しています。これからの10年、20年を考える際には新たなあり方と考え方を整理していく必要があります。制度設計も含めて考える準備を進めています。

先ほど、コミュニティのお話も出ていましたが、郊外もさることながら、都心におけるコミュニティということで都心のプレイヤーから成る復元力のあるコミュニティが都心のまちづくりを進める上では非常に重要になると考えています。

まちづくりにおけるプレイヤーのネットワークがこれからの都心のまちづくりのキーになると思います。

<村木専門委員>

皆さんのお話を伺って思ったのは、課長の皆さんのお話というのは、まちづくり戦略ビジョンがあって、自分のセクションでやること、対応することは何か、行政は結局は縦割りなのですが、自分の課としてやるべきことを仰っていました。一方ではそうした縦割りを崩しているのが都心まちづくり推進室で、エリアが決まっているがゆえにそこで生じる開発やエネルギー、マネジメントを包括して考えているように捉えています。

以前も感じたことですが、戦略ビジョンを読んでいくと、次を誰が何をやるか、顔が見えやすいのですが、次の都市づくりは本当にそれで良いのかと強く思っています。

日本の縦割り行政が崩せないのならば、その良さを最大限生かす都市づくりとは何かと開き直って考えることがあっても良いのではないのでしょうか。

全市的に低炭素を考える必要がある中で、例えば都市計画でいえば、自分達の考えられる範囲のことしかできないでしょう。それをサポートしてくださるのがエコエネルギー推進課であり、一方でエコエネルギー推進課としては個別単体で出来る事は仰っていますが、それを面的に捉えるとそれは都市計画課のサポートがないと成立しないものではないのでしょうか。

つまり、間をつなぐものが必要になると感じています。それを市長政策室がやるのか、役割を作っていくことが他の政令市ではやっていない取り組みになるのではないかと思います。

官民、市民との連携など、ビジョンの中でもそれぞれの役割が記載されていますが、それぞれのメリットは何か、メリットを大きくしてあげるために公共に出来ることは何か、それが示されるとより推進力が高まるのではないのでしょうか。それは庁内で見ても、支援をすることで自分達の課にとってもメリットがあるなど、メリットを評価すること

ができる仕組みがあれば推進力が増すのではないのでしょうか。

例えば、イギリスの事例をお話しますと、今日のお話をお伺いしていても、やはりまだお金があるのではないかと感じました。イギリスは本当にお金がないので、行政側の事業を進めようとする際には、結果的に市民や民間に頼まざるを得ない状況にあります。将来のことを考えると確実に財源は減りますので、今からそれに対して備えをすべきではないかと私は思っています。

<志済委員>

先ほど田村先生が仰ったように、具体のイメージが湧くまちづくりが重要だと思います。札幌は非常に面白い都市で、高齢者が緑の下で住みやすいという面もありますが、都心のように大都市として若者を中心とした活気もあり、アーバンツーリズムの可能性、エコというようにいくつかのキーワードがあるかと思えます。こうした多面的な可能性に対して、「高次都市機能拠点」、「広域交流拠点」と謳っても地区像が分からないので、ある特定のエリアで「エコゾーン」「ツーリズムゾーン」など、モデル都市をそれぞれの課でつくるとどこでどういうことができるのかというイメージを持って、市の内部での特区のような形で規制を排除していくような思い切りのあるモデルづくりを仕込んで、それを20年、30年かけて評価していく、他の地域にも広げていくという戦略もあるのではないのでしょうか。

内閣府を始め、各府省が総合特区などの取り組みを進めています。それが自民党政権になった際のプライオリティがどうなるかは分かりませんが、今までは特区の予算を農業などに傾注してきましたが、それが経済に代わるかもしれません。そこは政権が変わる中ではどういう部分をキャッチしていくか、東京事務所の方でアンテナを張りつつ、お金を持って来れるようにして社会インフラとして札幌に実現していくことをやっていくと多面的なまちづくりが展開できるのではないのでしょうか。

最終的にはネットワークということで最適化する必要はあると思います。札幌が「こう変わるんだ」というイメージが持てるような絵を描くことが必要になるのではないのでしょうか。

<田村委員>

土木もデザインを語るようになりました。市民を含めてデザイン力をつけることが大事だと思います。膨大なインフラの整備をどのようにしていくのか、それもデザインです。そういったものを市民も含めてデザインしていく時代になったのではないのでしょうか。落とし処を見定めた中で市民参加、市場の力を借りてデザインしていく時代になってきたのではないかと思います。

<小林部会長>

随分前のことになりましたが、ポローニャが「ポローニャ方式」というものに踏み切りました。それは、行政が色々なことをするのではなく、市民が隣の人を助けるなど街に関わっていく、一代で稼いだお金を行政に寄付するなど、自分達のコミュニティの集合体としての街があるのだという思想の転換の動きがありました。それがコミュニティのデザインにもつながりますし、地域デザインにもつながります。デザインとマネジメントの違いが見えづらくなってきていますが、絵をかきだけのものづくりではなく、社会のデザインが一つの切り口になるのではないのでしょうか。その時に共感できる図やダイヤグラムを示しながら、札幌オリジナルのソーシャルデザインがわかるものを対外的に示していく必要があるのではないのでしょうか。

<近久委員>

一番デザインの基本になる考え方が一旦は示されているのではないかと思います。そういうものがOKであれば、具体的にどういうデザインの街づくりを進めていくのかという段階に入りますが、そこには大きなギャップがあります。

そのギャップで一番問題になるのは、例えば空家が出来てきた、他の居住者を移住させて集約化していきたいというときに、それをどういう仕組みで移していくのか、どういうメカニズムで組み替えを起こしていくのが課題になると思います。仕組みがなければ、いくら青写真を作っても実現しないのではないのでしょうか。

もう一つには如何に投資を誘導していくのかということがあるかだと思います。税金の操作を始め、規制緩和の課題もあるかだと思います。

この2点が次の大きなハードルになると思っています。そこを勘案しながら妥協できるデザインが生まれてくるのではないかと思います。

<小林部会長>

ある目的で作った公共施設を作り替える、例えば学校を福祉施設に作り替える際に、それぞれの機能に建築的な要件があり、如何にすれば転用できるかがわからないということがあります。これが事例の積み重ねによって少し見えてつあります。行政側はこの研究をかなり進めて情報を蓄えていく必要があると思います。

<丸山委員>

札幌型の集約を考える上で、個人の意見が通りづらい状況が出てきました。

市民とまちづくりをともにするという事は様々な価値観、事情を勘案したうえで将来を決めていくことになり、非常に難しいとおもいます。その際に如何に情報を受発信するか、それを如何に整理していくかということがなければ、なかなか理解できないのではないのでしょうか。市民同士の反応が起こり、市と市民、市の内部の反応が起こってくるのではないのでしょうか。ここから先にはそういう反応を起こしていくことが大事に

なるのではないのでしょうか。

個人的には緑豊かな都市ということを手台としてほしいと思います。新しいまちづくりのための公園緑地というものに挑戦してはどうかと思います。まちづくりセンターの緑地版のようなものも考えてはどうかと思います。緑地空間があればすべての循環、交流が可能になるのではないかと思います。上手く作り出せる場があるのであれば、そこを市民、企業とともに考えていくべきではないかと思います。

<小林部会長>

造ったものは管理しなければならないので他に委ねていくことになります。

明治のころの公園で出来たことができなくなりました。そうやって作ってきた公園を如何に多元的に最大活用するか、それもある意味では札幌方式ではないかと思います。そうすると法律に上乘せして札幌型の条例で場のマネジメントをすることにもつながっていくのではないのでしょうか。

こうした皆さんの意見を組み込んでいくことが可能か、検証しながら包含できる枠組みなのかどうかを踏まえて、資料 10 の説明をしていただきたいと思います。

(3) 第 7 章 将来を展望した都市空間の創造（案）

～資料説明（札幌市 浅村計画担当課長）

・資料 10 「都市空間創造戦略の概要」

<小林部会長>

今回は 2 月の開催ということですが、それに向けてお願いしたいのが、先ほど村木先生からもどこのセクションが受け持つのか分かる様な計画になっているというお話にもありました。私は資料 10 を見てもどの部局が所管するのか分からないということがあります。内部調整をするために、各部局がどのように関わるか、内部的には分かるのかもかもしれませんが、具体的に言うと、例えば「市街地再構成戦略」とありますが、これはどこが担当するのでしょうか。現在の市の体制で言えば、これを担当できる部局はないと思われま。

先ほど例示した都心まちづくり計画も策定から 10 年が経過しました。長いようすがあつという間に過ぎてしまうものです。そうすると、どこが担当して、国の制度も入れ込みながらどうお金を投入し、あるいは民間とどう協議体を作るのかをしたたかに考えないと先が見えないと思います。ですから、実は資料 10 の裏をみるとそれが見えるようなものにしていただきたいと思います。

もう一つ、図についてですが、内部調整用としてはこういう図でもよいとしても、対外的に札幌の街がどうなっていくのか端的にわかるものにならなければならないと思いま

す。市長が札幌の将来ビジョンを 5 分間で説明できるような図にする必要があります。それは市民がなるほど、それなら自分たちがどういう風に関わっていくのかが分かるというものであるべきでしょう。それをやるのが戦略ビジョンという名を付けた意味でもあると思います。独り歩きするときもなるほどと見えて、忘れないものにする必要があるかと思います。

<浅村計画担当課長>

予定時間を過ぎてしまいましたが、本日の議論はこれにて終了したいと思います。第7回の開催については別途お知らせ差し上げたいと思いますので、次回もよろしく願いいたします。

以上