

## 札幌市まちづくり戦略ビジョン審議会 <第7回 都市構造部会>

日時 平成 25 年 2 月 27 日(水)13:30~16:30  
会場 ホテルニューオータニ札幌 2 階 北斗の間

### 1 開会・挨拶

---

【浅村計画担当課長】

・開会案内

【小林部会長】

お久しぶりです。本日は 3 時間と長丁場の議論となりますが、非常に重要な内容となりますので、最後までよろしくお願いいたします。

### 2 議事

---

(1) まちづくり戦略ビジョン<ビジョン編>について

【浅村計画担当課長】

去る 2 月 13 日をもって札幌市基本構想が廃止になり、それに代わり札幌市まちづくり戦略ビジョン<ビジョン編>が発効となっております。

【浅村計画担当課長】

・資料説明（資料 1、2、3）

【小林部会長】

ここまでの説明で何かご質問や確認事項はありますか？

【丸山委員】

キッズコメントについて質問させていただきたいと思います。まずは、今回の計画が子供たちの世代までの 10 年間の計画であるということ踏まえると、子どもの意見を求め、反映しているという点では目論んでいることが成功していると感じました。その上で、キッズコメントの反映がほとんど本文修正になっています。その中で主語が「子供が」となっているものが大半だと思います。

「子供が」という主語を設定した考え方についてお知らせいただければと思います。特に敢えて「子供が」と記載する必要があるのかどうかという部分でどういうご議論があったのかお知らせください。

一方で「子どもの頃から」という形で全ての主体に対してという表現になっている部分とキッズコメントを受けて修正したものの差別化に関する考え方をお聞きしたいと思います。

【浅村計画担当課長】

子供が主語になっている部分の取り組みの考え方として、キッズコメントを受けて修正したものに

ついて、意見として大きく2分類されるということをお伝えしました。キッズコメントを通じて様々な形で子供自身がまちづくりに関わる意向を示しているということ进行分析しており、学校教育や地域教育を通して、子どもたちにまちづくりへの参加機会を提供していく、そうした環境を生み出すことを重視すべきという意図から修正・追記しております。一方では環境・エネルギーや高齢者の見守りという面では、ボランティア活動に参加しやすい機会についても子供にも参加機会を提供すべきと考えております。地域防災力ということで防災教育を取り上げておりますが、子供から大人まで継続して考える必要のある部分については「子供の頃から」という形で差別化しております。

#### 【丸山委員】

学校教育との連携を確認したうえで可能性のあるところに「子供が」という主語が盛り込まれていることに安心しました。教育サイドも間もなく、様々な教育を統合した新たな基本計画づくりを進めていると聞いておりますので、今後の推進力になるかと感じています。

#### 【小林部会長】

ビジョン編については先日、議会で承認されたということで、今後深堀りする必要がある事柄については戦略編の議論を通じて、この部会としてわかりやすく丁寧に確認、翻訳すべきだろうと思います。ほかになれば続けて戦略編についてご説明いただきたいと思います。

#### (2) まちづくり戦略ビジョン<戦略編>について

#### 【浅村計画担当課長】

- ・資料説明（資料4、6-1、6-2）

#### 【小林部会長】

資料5は後のご説明の関連で詳細にお話しただけということでしたので、今ご説明のあった資料の内容について、まずベンチマークの内容についてご意見があればお聞きしたいと思います。

2番の⑤の部分でエネルギー消費量の大きい都心において、ネットワークそのものも重要ですが、今議論されているのは、一つ一つの建物の環境性能を上げることについて、すでにCASBEE等のランキング制度があります。企業もコンバージョンの際にそうした方向で投資することが大きく、それによって企業貢献度合いが明確になっています。

ネットワークの議論をする以前に、都心には老朽化した建物が多く立地していますので、それらの性能を上げていく、全体の底上げをしていくようなことを位置づけることを何らかの要素を提示しながら位置付けていくことはできないでしょうか。全ての企業が当てはまるわけではないですが、環境報告書を作成することになる中で、環境首都札幌らしい、個別の建て替え更新と全体としての環境性、それらを支える新しいエネルギー供給システムなどといった、2段階、3段階の議論をしていく必要があるのではないかと感じています。少し工夫が必要かなと思いますが、これは今すぐに対応すべきというものでもないのかもしれないです。

【浅村計画担当課長】

今後、検討していきたいと思います。先日開催された地域部会の中でも施策の方向性別のベンチマークの必要性がご指摘ありました。本日ご欠席の志済委員からも細かな PDCA を実施できるようなベンチマーク設置の必要性、創エネルギー・省エネルギーに関してもエネルギー収支の将来的な設定の可能性などについてもご指摘がありました。

【田村委員】

質問に近いのですが、公共交通に対する満足度をベンチマークの1つに挙げています。今日、中央で議論されているのは受益と負担について、どこまでが受益の範囲で、それに対してどこまで施策の効果を読み取れるのか、ということがあります。例えば、高速道路であれば全国ネットワーク、国道ですと都道府県間のネットワークであり、それぞれに階層性があり、公共交通についてもオール札幌でのサービス水準を上げようとする施策は非常に抽象的だと思います。どういう人たちに対して、どういう狙いで施策を導入するか、それに対しての満足度を測るのか、効果の範囲を見据えた上での満足度の概念の設定が必要になると思います。

成果指標については、全てが公共サービスの中での特定の部分を指しています。ここで挙げている指標全体が他の札幌市が抱える指標の中でどういう位置づけになるのか明確にすべきではないでしょうか。公共サービス全体の中で、どのサービスに着目し、その指標を取り出している、それは何を明らかにする指標なのだとすることを語ることで説得がしやすいものになるのではないのでしょうか。

何故、これを申し上げるかということ、交通そのものには目的はなく、医療福祉等の公共サービスがどれだけ上がったかということ測るための一部を担うのが交通だと思います。そこで交通サービスの満足度だけ取り出してもなかなか評価しづらいのではないのでしょうか。医療、教育等のサービス面で多くの方々が反応しがちなのではないかと思います。海外においては少なくともその辺りを見通して、2000年くらいから公共サービス全体の中での緑や交通の満足度を測っています。そのあたりの工夫が必要になるのではないかと思います。

【小林部会長】

成果指標の（案）が取れるのはどういうプロセスを経ていくのでしょうか。

【浅村計画担当課長】

成果指標の項目について審議会としてご提言いただくこととなります。その後、庁内議論を経て目標指数を設定していくこととなります。まずは項目の妥当性についてご議論いただきたいと思います。

【近久委員】

成果指標の利用のされ方が今一つわからないというのが実感です。

【丸山委員】

田村委員のご指摘の通りだと思います。緑の満足度もこうした聞き方もあるのですが、緑の基本計画において詳細な指標がある中で、どれを読み取るかということになるかと思います。

満足度という指標も大事ですが、やはり数字としての信ぴょう性のあるものも必要になるのではな

いでしょうか。例えば、効果の範囲という面でも交通については利用度の変化など、誰でも一目でわかるものが必要になると思います。

さらに成果指標の都市構造についても交通とみどりの2点のみということでは不足があるのではないかと思います。集約型の都市構造ということについてもっと聞いていくべきことがあるのではないかと感じています。都市基盤が適切に維持・保全されることが重要となりますので、都市の機能に対して聞いていく指標も必要になるかと思っています。

#### 【小林部会長】

一つには市民計画と名乗っている中で、意図としては計画づくり、さらには10年間の達成に向けて、市民並びに市民企業が役割分担の下で参加していくことになるかと思っています。そうすると、計画策定のプロセスのみではなく、市民の関わり度合いもインデックス、ベンチマークとして想定する必要があるかと思っています。

単にワークショップをやりますとか、出前講座に出ます、ということではなく具体的に关われる内容を設定してそれを達成できるかどうかが問われます。市民が自らの街にどれだけ責任を持って関わるかということが重要になると思います。

例えば、シュツトガルドの取り組みは一市民、一家庭、一企業が自らの資産、行動の中で緑づくりに関わったかということの成果になっています。お題目だけの市民計画ではなく、ベンチマークの中でもその視点を忘れるべきではないと思います。

交通については、実際に公共交通を考えると、地下鉄と路面電車、バスのみですね、その中で札幌市が責任を持てるのは地下鉄と路面電車のみです。バスに対しては責任を持てませんよね。そのうえで公共交通の満足度を聞く意図が良くわかりません。

#### 【浅村計画担当課長】

軌道系、バス等が公共交通の中で大きな役割を果たします。行政と実施主体がそれぞれ連携して公共交通の充実を図る必要があるという政策意図を持っています。そこに対してどのような施策を打っていけるのか、現状では総体として公共交通の満足度となっていますが、そこに我々も政策的に関与したいという意図をもって示しています。

#### 【小林部会長】

今回の計画の中では札幌市は広域圏の中核であるという意図を持っています。広域圏で札幌と結びつきながら生活できるかどうかを成果として考えるべき内容だと思います。その時の公共交通は何か、対象とする住民はどこに住むのか、具体的に考えないとお題目だけの交通計画になります。そのあたりについても吟味してほしいと思います。そういうことも含めながら更なる庁内議論に期待したいと思います。

続いて6-1、6-2の内容についてご意見等いただきたいと思います。

#### 【浅村計画担当課長】

- ・資料説明（資料6-1、6-2）

【丸山委員】

旧案の④に「循環型社会の構築」と元々あったものが、変更後は⑦の方に移動し、重点分野の柱立ての中での位置付けが変わっています。これについて政策の位置づけ、盛り込まれる箇所が変わった意図についてももう少し補足いただきたいと思います。

【浅村計画担当課長】

「循環型社会の構築」については、従来は「環境負荷の少ない都市構造」の中に含めていましたが、今回、「エネルギーの利用効率と安定性を高める総合的な施策の展開」の中に位置付けるということに致しました。これについては、循環型社会を進めることによって、それがまたエネルギーにも利用されていくような廃棄物処理の在り方や市民意識の向上などに繋がっていくような形でのまとめ方がより分かり易く適切だろうという判断から項目の移動を行いました。

【石川政策企画部長】

補足しますと、元々はごみの収集・リサイクルという「循環」の観点から考えておりました。ところが、庁内議論を通じて自立分散エネルギーとしてみた際には、札幌市には現在3つの大規模清掃工場がございます。そこでは、熱供給、発電もできるということで、ごみというものを単なる廃棄物ではなく、エネルギーという側面からも検討できるのではないかという見解に至りました。そうして見ると単に循環型ということに留まらずエネルギー効率の向上という観点が必要だという結論に至りました。

【小林部会長】

以降の議論で、関連する事柄があった場合にはまた立ち戻ることもあるということで、次の議論に進みたいと思います。

(3) 重点戦略の内容について

【浅村計画担当課長】

- ・資料説明（資料6-3～11）

【小林部会長】

ご説明のあった内容についてご意見をいただければと思います。

【近久委員】

全体として人口減に対して新たに都市を集約していくのだという観点は表に出ていると感じられますが、今後、空き家、空き地が増えていくという問題についてどう対処していくのかということは記載されていません。その手当については盛り込むべきではないかと思います。

【浅村計画担当課長】

地域部会の方で空き家、空き店舗への対応の必要性が挙げられています。都市構造の中でも適切な

対処の必要性について言及したいと思っています。

#### 【小林部会長】

近久先生が仰ったのは、細かく書くのは7章でよいのですが、6章の中でもインデックスとして記載すべきではないかというご指摘だったかと理解しています。

細かなことで申し訳ないのですが、6-3に挙げている高次な都市機能の集積について、頑張って民間の力、国内外の投資を前提とした都心の利便性、賑わいの向上とうたっていますが、もうそろそろ、200万都市で「賑わいを高める」ということを記載する必要はないと思います。商業活動あるいは来訪者の増加という意図以外に、東アジア含めて、国際戦略の中で自立している、あるいは、受発信できる都心であるべきだということの方が重視されるべきで、中小都市で商業活性化を通じて賑わいを取り戻そうとするレベルと政令市を同じ次元で考えるべきではないと思います。

持続可能な集約型都市構造というのは低炭素に結びつきやすいのですが、3.11以降、発災の際に、1週間、3週間、1カ月、市民あるいは広域の住民を支えていく機能を有していること、危機管理性能を高めていくことが持続可能性の中に含まれ始めていると思います。持続可能＝省エネということではなく、被災の多い日本国内の中にあるわけですからその中での持続可能性を考えるべきで、日本全国的にみると少し能天気な印象を受けます。国土強靱化といわれていますが、生活を支えるインフラを維持するために自治体を含めて頑張らなければいけない、その時のベースとなる安全性に対しての投資、メンテナンスの必要性という意味合いもあるのではないのでしょうか。

資料6-4で交通のことを書いていますが、手段と利用者との関係での交通体系も重要ですが、もうそろそろ、それに加えて交通とまちづくりがセットであるという視点も必要ではないのでしょうか。土地利用も含めてまちづくりと裏表で「交通まちづくり」に積極的にチャレンジしていく時期だと思います。意識的に考えて頂きたいと思います。

6-5で「自然との共生」とあります。札幌はこれだけ都心に近接して大自然を有する珍しい都市なので、基本的にそれでよいと思いますが、実際に書いてあることは半分以上が緑のことです。どう使い分けているのか分かりませんが、「自然との共生」と「みどりを都市生活の中に浸透されること」は意味合いが違っているかと思います。みどりには自然のみどりと作ったみどりがあると思います。作ったみどりは「自然」とは言いませんよね。みどりの部局とも相談しながら、どういうタイトルをつけるべきかももう少し考えていただきたいと思います。

#### 【田村委員】

確認になりますが、資料6-3、4、5を見ると短期的な取り組み、長期的な取り組みが記載されていますが、これは例示と理解してよいですね。

7章に出てくる空間的な図の中で、都市づくりと交通の関係を考えると、例えば資料6-4の内容で、都心部周辺と縁辺部などゾーンの括りに並び方がるように思います。つまり、都心部についてはこう考えるし、内環状のリノベーションを展開できそうな地域、核を作るべき地下鉄駅周辺、縁辺部など、そのあたりの話が順番立てて設定されて後に繋がるようにすべきだと思います。

#### 【丸山委員】

重点戦略の③の内容について、先ほど、小林先生からもご提言ありましたが、想定される主な取り

組みの中に「市街地を取り囲むみどりの保全」ということに対して、「自然をもっと生かした都市づくり」として考えるべきではないでしょうか。もしくは「もっと自然の恩恵を受けられる」、「生態系サービスを最大限享受できる都市づくり」というニュアンスになるのだろうと感じています。

また、施策の方向性について、「生物多様性の保全や美しい景観の創造を図るために～」とありますが、美しいという表現については、自然と共生するという方向性の中では、美しいということも重要なのですが様々な価値観がありますので、例えばみどりの基本計画の文言を採るとすれば、「札幌らしい景観」という方がふさわしい表現になるのではないのでしょうか。札幌を特徴づける景観、北国の気候風土の適した環境の創造などについて基本計画では謳っています。それに合わせてはどうでしょうか。

また、市街地と市街地の外という区別で言及されていますが、市街地というのはどこを指すのか、不明確であると感じました。現状・課題をみると市街化区域とあります。市街地＝市街化区域と捉えて良いのか、不明確に感じます。市街地における緑の創出と連携とありますが、これについても市街地に限定する必要はないと思います。エネルギー創出についても市街地の外に限定する必要はないと感じています。大規模なエネルギー創出の場を想定しているようにも受け取れますが、例えば、雪冷熱を使ったマンションですとか、除排雪という観点では輸送コストも掛りますので、除雪のレベルに留めて活用を図るという考え方もあるように思います。また、みどりのリサイクルの点、森林緑地そのものが温湿度調整機能を有することなども勘案すると、市街地の外だけがエネルギー創出の場とはならないように感じます。むしろもっと街なかに工夫を盛り込むという発想も必要になると思います。

#### 【小林部会長】

一番最後のお話はみどりということよりもエネルギー創出のお話なので、もう少し配慮して整理すべきかと思います。

#### 【近久委員】

公共交通の発達というのはごもっともなのですが、採算性を見ると今後も赤字が増えてくるという課題もあります。公共交通は受益者負担で回すものではないと思います。まちとしての利便性の高い公共交通の実現が必要であり、小林先生からも同様のご指摘があったかと思います。

それから、駐輪場のお話が出ていますが、気になるのは「自転車等放置禁止区域の拡大」が随分と目立っているように思います。基本的に駐輪場が整備されていれば、禁止区域の拡大を行わずとも自ずと整然とした街になるようなまちづくりが望ましいと思います。ややもすると放置禁止区域の拡大ということだけが独り歩きしてしまう危険性もあります。敢えて禁止区域の拡大について触れる必要はないのでむしろ削除すべきではないかと思います。

資料6-5の創エネルギーについては、非常に素晴らしい観点だとは思いますが。一方では民家の屋根にまでパネルを広げていくという考え方は時代遅れだと思えます。市が主導して土地を確保し、そこで太陽光パネルの設置が誘致されるような取り組みを推進し、自宅に屋根がないような市民の方でも太陽光発電に投資してFIPの恩恵を受けられる仕組みづくりをイメージできるような記載内容にはなっていないように思います。家を持っている人だけが参加できるのではない、そういう仕組みを意識すべきだと思います。

【小林部会長】

近久先生のお話に関連して、この部会でいうべきレベルが違うので分かりませんが、附置義務駐車場の考え方がありますよね。都心に超高層が立地することを前提としない時の付置義務の算定の考え方だったと思います。昨今の取り組みでいえば、創世1.1.1区は少し違うカウントの仕方を使っていて考え方を見直しています。先ほどの公共交通の議論にも関連するのですが、今後の都心のまちづくりの中で駐車場附置義務の数値というのが本当に今のままで良いのかということも、すぐに答えは出ないのかもしれませんが、考える必要があり、駐車場の配置計画と合わせて考えていかないと都心は惨憺たる事態に陥るのではないのでしょうか。少しシステムチックに組み立ててほしいと思います。

【浅村計画担当課長】

- ・資料説明（資料6-6～11）

【小林部会長】

エネルギーに関する重点戦略についてご説明いただきましたが、いかがでしょうか。

【近久委員】

資料6-6の中で次世代型自動車として電気自動車をイメージしたような記載が見られますが、電気自動車については、札幌は適地ではないので想定に組み込まない方がよいと思います。では、それに代わる次世代型というのはプラグインハイブリッドになるのではないかと私は思っています。基本的には短距離移動となりますが、電気自動車と同様の効果は得られるものと思います。特に寒冷地においては電気自動車は適しないということを配慮していただきたいと思います。

資料6-7、11に関連してですが、エネルギーセンター、熱供給導管の接続推進とあります。おそらくヨーロッパ型のイメージをお持ちなのかと思いますが、この仕組みは日本には適しないと思います。熱需要の大きなところに小型のCGSを入れて電気系統をネットワーク化する、要するに余剰電力を系統に戻してネットワーク化することによって温水のパイプラインをなくしても同じような効果を得ることができます。ヨーロッパ型の温水管のネットワークは投資が大きな割には効果が薄いと思います。

一方では、ヒートポンプについては全く記載がありません。札幌ではCGSを普及させるべきだと思いますが、一部、地中採熱型のヒートポンプの可能性もあります。新築建物の基礎杭の中に採熱配管を施しておく技術があります。適材適所ということでヒートポンプも視野に入れるべきではないかと思いました。

それから、ごみからのエネルギー回収は結構ですが、今のままのシステムではなく、生ごみとそうでないものを分離しないと発熱量の面では非常に損をしていますので、そのあたりを視野にいれているのかを伺いたいところだと思います。

【小林部会長】

札幌市のこれからの全体的な施策として個別の住宅や自家用車の性能を如何に変化させていくか、ライフスタイル面での意識改善など、総論の部分と、戦略的に進めながら、開発研究を進めていく部分の2種類の議論があるかと思います。今はそれが混在しているように感じています。

6-6にある、「次世代型エネルギーシステム」も年々技術が変化していくことを前提に市民、企業の中に性能を上げながら導入していくのだということだと理解しています。一方で、今ある技術を最大限生かして、まずチャレンジしていく部分、つまり札幌型のアクションとなるものの内容と場、それに対する投資と効果についてかなり戦略的に設定していく事柄というのが別にあるはずですが、その内容をちゃんと区分すべきではないでしょうか。

都心の熱供給もいうのは簡単ですが、導管に関して道路下の占有などの法制度な面、ガス事業者と電気事業者の調整を全体的にやるのは非常に難しいと思います。一方では都心の特定のエリアで実験的にやることは可能だと思います。総論と戦略的チャレンジという点ではここでも配慮が必要になるのではないのでしょうか。

そういう段階的なものがないと、非常にバフっとした感じで、戦略のはずなのに、あまり戦略的に見えないということになるのではないのでしょうか。

年々成長していく分野ですから見直して内容を変えながら進めていく必要があり、固定的にスタートすべきではないと思います。そういうニュアンスに対して工夫が必要なのではないかと思います。

#### 【丸山委員】

資料6-8のタイトルについて市民、企業が強調されていますが、内容をみるとそれに限らないように思うのですが、いかがでしょうか。

#### 【浅村計画担当課長】

⑥については、できるだけ市民、企業を巻き込むための戦略性に特化したいという思いから柱を立てています。公共施設への先導的な導入によりどれだけ促進できるかということと、環境教育を併せて一つのムーブメントを作っていくという意図を持っています。もし、その意味合いが読み取れないということであれば再考したいと思います。

#### 【小林部会長】

ゴシックで表現されているものは、所管する部局がイメージされているかと思います。横浜が環境未来都市にエントリーして先導的に展開していますが、そこでは、ちゃんと横串が入って横断的な体制ができています。札幌市内部の構造改革がないことにはあまり成果が出ないのではないかと感じています。

横浜以上の内容、体制、組織化の可能性、持続性について検討していただきたいと思います。単に縦割りでは先々、霧散していくのではないかという危惧を持っています。それを部会として如何に思いを盛り込むかということに期待したいと思います。

#### 【石川政策企画部長】

新年度以降、当面はエネルギー担当部を市長政策室内部に持とうと思っています。そこで大綱を作ったうえで推進体制をどうするかということを考えていきたいと思っています。横浜を目指しながら強力な組織体制を構築したいと思っています。

(4) 第7章「将来を展望した都市空間の創造」の内容について

【浅村計画担当課長】

第7章のご説明に先立ち、本日ご欠席されている志済委員から第6章に対して事前にご意見をいただいております。その内容についてご紹介させていただきたいと思っております。

- ・交通体系について、路面電車の整備に際してはシミュレーションの上で投資効果を測定し、最適な基盤整備を行うべき
- ・交通流動性については最新のセンサー技術の導入によりモニタリングを行って、交通マネジメントを行う可能性がある
- ・市民・企業の環境低減取り組みの推進に際しては、公共施設の先導的な取り組みと環境推進の拠点として小中学校が有効であり、これらにおけるエネルギー教育が重要である
- ・省エネ行動については、市民へのインセンティブの付与が重要であり、例えば SAPICA の活用も視野に入れるべき

以上のようなご意見をいただいております。中には事業ベースの部分もありますが、さらに検討を深めて、可能なものはビジョンに盛り込めるものは重点戦略の内容に反映して次回の審議会までに整理を行っていきたいと思っております。

【浅村計画担当課長】

- ・資料説明（資料5、資料7）

【浅村計画担当課長】

7章についても志済委員の方からご指摘をいただいておりますので、併せてご紹介させていただきます。

- ・交通ネットワークについては、3つのセグメントに分ける必要があるのではないか。つまり、来訪者・観光客をターゲットとした観光という面からのネットワーク、コミュニティ、市民の生活という観点から歩いて暮らせるに代表される、市民の移動手段としてのネットワーク、更には国内外に北海道の魅力あるサービスを届けるという観点から都市の経済を支える物流のネットワーク、といったものをセグメント別に如何に最適化するかを検討すべき
- ・都市空間の図面について、資料7-4にある丘珠空港の役割、位置づけを意識する必要があり、新しい役割を付与できるかどうかという点も含めて検討が必要である
- ・図中に矢印が多すぎるなど、表現の工夫が必要

などのご指摘をいただいております。こうしたご指摘も部会から審議会に挙げていく際の修正作業の中で検討していきたいと考えております。

【小林部会長】

この部会が一番責任を持たなければいけないパートだと思います。各委員の方からお気づきの点をご指摘いただければと思います。

**【田村委員】**

1つ、気になっていることを申し上げます。全体の流れからいうと、公共交通シフトという考え方で今に至っていると思います。その中で例えば内環状の中には通過交通を入れないなどということ強く打ち出しながら、都市・地域・交通戦略という計画を作っているところがいくつかあります。そこに一步踏み出すのかどうか、市長の意思も含めて現れていることが必要かと思えます。見ている人から見ると、「公共交通的な交通体系への移行に自分たちも参加して、自動車を排した環境に優しい都市をつくろう」と盛り上がっていきながらも、図面に落とす段階でトーンダウンしているように感じます。

各部局との調整がなければ絵にかいた餅になりますので、どこかに前とのつなぎの部分で、「公共性、自動車を排して公共交通によってまちづくりを進めるのだ」というメッセージ性は残しておくべきではないかと思えます。

新しい公共、コミュニティバスについては、「公共『的』」な交通としての記載が良く目につきます。昔流の交通ネットワークのハードの作り方を肯定しているように見えてしまうため、表現の工夫は必要になると思えます。

**【小林部会長】**

前半のご指摘について市の方でお考えになっていることはありますか？

**【浅村計画担当課長】**

内環状を明確に出していますが、その中で乗り入れ規制・制限を考えるための線を引くことで次に進めるのだと思えます。この先の展開については、交通体系と一体的に考えていきたいと思えます。

**【坪田交通計画課長】**

かつて都心交通ビジョンとして、車で来づらくする都心ということをも市民に提案し、検討した時期もありました。通過交通は排除するというので基本的な考え方を整理しています。メッセージ性等については今後検討していきたいと思えます。

**【丸山委員】**

まず、質問ですが、資料7-2の一番下に記載のある図についてですが、前回の部会でも質問、意見を述べたと思えますが、緑豊かな空間の創出、連携というのは、この部会で話し合っている重点戦略の中で扱われている「自然と共生する都市づくりの推進」とは別のものであり、別な部会等で話し合われているものと理解してよいでしょうか。

**【浅村計画担当課長】**

図の中での位置づけが低炭素・エネルギー転換という視点になっていないということだったかと思えます。もちろん、この部会で議論されている緑について意図しているつもりですので、表現については見直したいと思えます。やはり横串が刺されているような緑の多義性を意識したいと思えます。

## 【小林部会長】

気になるところがいくつかあるのでお話しします。環状線の位置づけと公共交通・公共的交通については、十分に吟味してほしいと思います。この空間計画としての構造は札幌周辺の市町村の特徴・役割と連携しながらお互いを生かしつつ伸ばしていこうとするものだと思います。そういう視点で7-4を見ると、田園の緑、食の文化が深いつながりがあり、「田園のみどり」と書いてしまうと、ただの緑を指すのですが、これが田園と書かれると札幌の振る舞いの姿勢が全く異なると思います。そこをもう少し理解してほしいと思います。

それから、交通との関係でいうと、小樽から苫小牧にかけての位置づけというのが国の集中投資で行われてきました。そうしてまた、エネルギーネットワークをそこに重ねると石狩と苫小牧が浮かび上がります。広域的な構造を見ると、南との関係が薄いように感じます。図を見るとすべて JR に依存しているように見えてしまいますが、本来はそうではないはずです。

総交審の議論はストップしていますが、北広島、恵庭を視野に入れた交通体系をきちんと考える必要があると思います。その際には、ゲートウェイとして札幌が南に対してどういう考えを持っているのか、姿勢を示す必要があると思います。そう見ると政治的な問題も絡みますが、清田をどう見るのかという話もあります。地下鉄の延伸は難しいでしょうが、BRT の可能性はあると思います。生産性の高い街と札幌がどうつながるのか、その時、清田は外れになるのではなく、南に対するゲートウェイなのだと思います。

空き家空き地の問題については、全国的にはバンクの話がありますが、もう一步進めて信託方式で土地・建物を管理するということが札幌がチャレンジするかどうかということにもつながります。高齢者に依存して維持管理することの次のステップを考える必要があります。札幌の中で価値あるものにするためには、企業との連携も含めて可能性を議論して、旧ニュータウンの方向性を考えてほしいと思います。

7-4に交流拠点・生活拠点とあります。これまでの札幌のまちづくりでは拠点はうまく成長してきませんでした。誰が所管してこの拠点のマネジメントを仕掛けていくのか、すべてが都市計画で負うべきものではないと思います。それぞれのテーマに応じて部局が絡み、拠点をうまく利用して、いかなる知恵を出していくかということを考えていく必要があると思います。それがこれまでとは違う観点であり、拠点の位置づけが今まで以上に浮かび上がってくるのではないのでしょうか。

7-6を見ると、「都心」の中での内容が気になっています。都心の研究会の中で議論してきたのですが、確かに二つのまちづくり会社が出来たのは事実ですが、これが地域主体のまちづくりというところには至っていないと思います。これは問題が山積している状況のはずです。どうしてこういう記載が出てくるのか、かなり手前味噌なのではないかと感じます。ここは真摯に書くべきだろうと思います。

交流拠点の話で北大の北と苗穂の話が出ていますが、かつて高次都市機能拠点として位置付けましたが、北大はその位置づけがあったから北キャンパスの動きが生まれた訳ではありません。あくまで大学が主体となって官民連携でやってきたもので、当時、位置づけたのはこういうことを支えるために北24条周辺の団地や駅周辺の繁華街などに、投資しやすい状況、つまり筑波の学園都市周辺のような状況を生み出すためにフォローすべきということで位置づけたものです。そういう経緯がありますので、こういう位置づけは非常に違和感を感じます。残念ながら、市と大学のトップは全く顔を合わせませんが、そういうことがないと拠点としての取り組みは何も起こらないのではないのでしょうか。

絵姿で交流拠点として出されても少し違うのではないかと思います。

これから是非、都心のマネジメントは頑張ってもらいたいと思います。その際には都心のゾーンを見ても十把一絡げにはいかないと思います。その際には都心まちづくり推進室だけでは立ち行かないので、いくつかのセクターが横連携・支援が取れる体制づくりが必要だと思います。

繰り返しになりますが、まず、地下鉄、公共的交通ネットワークなども含めて南の位置づけについては改めて吟味してほしいと思います。それから、最後に、スマートエネルギーネットワークとスマートコミュニティの使い分けはどのようにされているのでしょうか。

#### 【浅村計画担当課長】

今回の資料の中では、エネルギーネットワークとスマートコミュニティという二つの表現を使っています。そこで、エネルギーネットワークとは比較的、特定のスポットにおけるネットワークに加えて、広域的な外との関係も含めたネットワークという二つの要素を指しています。

#### 【小林部会長】

特に表現を改めよという意味で言っている訳ではありません。今日、国内外含めて、いずれも区別しないで使っていない実情があります。今回の計画の中では札幌型のチャレンジをしたいのだという意志が込められていると個人的には捉えています。その際には、考え方を1つの展開として整理すべきではないかと思います。それから、くどいようですが、7章でも「交通まちづくり」という考え方をうまく使ってほしいと思います。

#### 【田村委員】

小林先生のお話を聞いていて、皆さん既にお気づきのこととは思いますが、豊平川は実は邪魔になっています。私自身は、BRT に関しては都心アクセスの方からぐるっと回って入ってくるしかないと感じています。南側からの侵入を考えた際には実は羊が丘通から入ってきた方が近いということがあります。

いずれにせよ、橋を含めて豊平川を渡る交通が非常にやっかいで、新幹線が渡れない理由はそこにもあります。物流系統でいうと、苫小牧で入ったものが大谷地に入って、豊平川よりも以東でしかやりません。あとは苫小牧からの荷物をわざわざ美原大橋からずっと外側を回って石狩湾新港の倉庫に入れて、西側にデリバリーしているという実態があります。交通の面から言うと豊平川は大きな障害になっています。一方ではみどりとしては重要性があるのですが、その課題がいよいよ顕在化してきているのがこの空間の使い方なのではないかと思います。

豊平川の課題については皆さん以前から認識されているものとは思いますが、豊平川が邪魔なのではなく、豊平川のある街だから、こうしたいというメッセージが作れると良いなと感じています。

#### 【坪田交通計画課長】

豊平川は札幌の大きな特徴の一つになっていますが、一方で交通の流れという観点から見ると、橋を架けるとすることも難しいところで、田村委員のご指摘の点は昔からの課題になっています。これについては私自身も現時点では答えを持ち合わせていません。

【小林部会長】

では、これまでの議論を踏まえて、市の方からコメントをいただきたいと思います。

【米田都市計画課長】

都市計画マスタープランを所管しておりますが、今回の議論では今後の検討を進める際にも重要なヒントがいくつかいただけたかと思います。都市問題を解決する上では、問題点が複雑に絡み合っているという中で、どこが所管して解決していくのかが、次の都市マス策定の中では重要になると改めて認識しております。今後の予定としましては、平成 25 年、26 年の 2 カ年でマスタープランの見直しを進めますが、特に平成 25 年度については、新たにエネルギーの所管が設けられるということもありますので、都市マスの中でも大きな要素を占める「低炭素型社会」を目指す上での先行的かつ具体的な検討を進めていきたいと思っています。これと並行して水面下では粛々と都市マス本体の改正に向けた準備作業を進めていきたいと考えております。

【新津環境事業部企画課長】

我々の方ではごみ行政を担当しておりますが、平成 21 年 7 月有料化を始めとする取り組みを通じて、ごみの大幅な減量を達成しています。現在の高いレベルでの状況を如何に維持し、更なる削減を図ることが今後の課題だと思っています。

本日の議論との関係で言えばエネルギーの高効率な回収ということで、札幌市が有する 3 つのごみ処理場の順次更新・改築に際して、省エネあるいは高効率の清掃工場化に向けた検討を進めていきたいと思っています。

【小林部会長】

リニューアルにはいくらかかかるのでしょうか。

【新津環境事業部企画課長】

概ね 300 億オーダーでの改修費が必要となります。

【小林部会長】

そうすると、周辺のコミュニティが熱をうまく利用することで、単に施設を作るのではなく、地域にとってのエネルギー供給の財産として投資効果、意義があるということになりますね。

【新津環境事業部企画課長】

ご指摘の通りかと思います。現在も駒岡清掃工場では、真駒内地区、保養センターへの供給を行っており、そういった観点が非常に重要になると考えております。

【高木環境計画課長】

前回欠席しておりました。今回の第 7 章で具体的な取り組みの内容がお話いただきましたが、事業を具体的に所管しているわけではないので、具体的なコメントは難しいところがあります。低炭素という視点が大きく取り上げられていることが大きな前進だろうと考えています。低炭素化、いわゆる

二酸化炭素の削減というものは事業のアウトプットとして現れるものですので、第7章に記載の個々の事業取り組みイメージにおいて、低炭素の方向性がどの程度盛り込まれていくのかを確認することが重要になると思います。二酸化炭素の削減は必ずしも数値化できない部分もある中で、低炭素化をどう捉えていくかが大きな課題だと思います。

**【佐藤エコエネルギー推進課長】**

本日の資料の大部分でエネルギーが取り上げられていまして、今後のまちづくりの視点としての重要性を感じています。ビジョンが出来上がる中で、ネットワークに係る大きな投資、事業者との連携が必要になり、その中で市の役割がどうあるべきか、ビジョンの中で立ち位置を明確にするべきだろうということを課題として感じました。

**【長谷川みどりの活用担当課長】**

資料6に挙げられております、自然とみどりの混同についてはご指摘の通りかと思っておりますので、再度調整したいと思っております。一方では自然や緑の捉え方というか人それぞれによって尺度が違ってきますので、一元的に定義できるか難しいところだと思います。併せて、札幌の場合は市域の6割以上が森林で都市近郊林としての重要性、役割は今後、さらに高まるものと思っております。そうした森林資源を水源涵養や景観形成などの機能別にゾーニングし、都市近郊林としての目標林型、どういう姿が望ましいかといったものを定めるような作業を進めておりまして、札幌らしい都市近郊林の実現を目指していきたいと思っております。

**【坪田交通計画課長】**

戦略ビジョンの前提としては人口減少があります。田村委員からもご指摘あったように交通は目的ではなく手段でございますので、人口減少社会においても市民生活を支える上で交通が何を成すべきか、小林先生からご指摘のありましたように、「交通まちづくり」という観点を強く意識していく必要があると考えております。

観光、来訪者に札幌の街を楽しんでいただくということも重要な視点であると認識しております。そのためには、今、何ができるのかということに加え、昨年、悲願でありました新幹線の札幌延伸が認可されましたので、それに先行してどういった備えをしていくべきか、引き続き検討していきたいと考えております。

**【有塚都市交通課長】**

公共交通を重視する方向を示していますが、人口減少の中での維持は大きな課題になります。どうやって利用促進を図っていくかということ、中でもバスの利用者について減少が見込まれているところですが、市だけで行えるものではないので、どのようなことができるのか今後検討したいと思っております。

**【奥村都心まちづくり課長】**

後段に、小林先生の方から大通、駅前通の両まちづくり会社の現況についてご指摘がありました。どちらかというイベントを通じた集客に力点が置かれておりまして、本当の意味での地域主体のま

ちづくりに至っていない弱さがあるというのはご指摘の通りかと思えます。「賑わい」という言葉を使うべきではないというお話がありましたが、今後のまちづくりにおいては、単に都心に多くの市民を集客していくということだけではなく、内外の投資を呼び込み、それによって本当の意味での魅力と活力のある都心づくりとそのためのマネジメントが必要であり、更に議論を深めていきたいと考えております。

**【小林部会長】**

15分ほど、オーバーしてしまいましたが、今後の内部協議に期待して私からは以上としたいと思います。

**【浅村計画担当課長】**

本日の内容を受けた修正については審議会の中で答申に向かって案を示す中でお示ししていきたいと思えます。本日はありがとうございました。

以上