第３回大通公園・中島公園あり方検討会

議　　事　　録

日時：2024 年３月 18 日（月）　13 時 00 分～16 時 30 分
会場：ホテルライフォート札幌　２階ライフォートホールⅠ

目　　次

１　開会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

２　報告事項・資料確認・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

３　建設局みどりの推進部長・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

４　議事
　４－１大通公園について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４

　４－２中島公園について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

５　閉会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34

１．開会

○事務局（小松みどりの推進課長）　本日は、お忙しいところ、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、只今から、第３回大通公園・中島公園あり方検討会を開催いたします。

私は、検討会の事務局を担当しております建設局みどりの推進部みどりの推進課長の小松と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、報道関係者のみなさまにおかれましては、会場内での撮影は議事に入る前までとさせていただきますので、ご協力どうぞよろしくお願いいたします。

２．報告事項・資料確認

○事務局（小松みどりの推進課長）　始めに、事務局から２点ご報告がございます。

１点目、委員の交代についてです。令和６年２月１日付で国土交通省 北海道開発局 事業振興部 都市住宅課　玉田　都市事業管理官が人事異動となりましたことから、その後任であります佐々木　都市事業管理官に新たに本委員会委員としてご就任いただいております。

なお、佐々木管理官につきましては、本日出席予定でありましたが、急遽の所要により欠席となっております。

２点目、本日の出席状況についてです。本日は委員 10 名にご参加いただいております。なお、椎野委員及び石川委員はオンライン参加となっております。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。全部で７点ございます。

１　第３回大通公園・中島公園あり方検討会次第
２　委員名簿
３　座席表
４　資料１　大通公園のあり方の検討について
５　資料２　中島公園魅力アッププランの検討について
６　大通及びその周辺のまちづくり方針（概要版）
７　中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想（概要版）

その他、委員の皆様には大通公園と中島公園のパンフレットのほか、大通公園については本日の議題に関連した参考資料をお配りしております。

ご確認のうえ、資料に不備がありましたらお知らせください。

（特になし）

よろしいでしょうか。

３．挨拶

○事務局（小松みどりの推進課長）　それでは検討会の開会に当たりまして、みどりの推進部長高橋より、ご挨拶申し上げます。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　札幌市建設局みどりの推進部長の高橋でございます。開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日、委員の皆様には年度末の非常にお忙しい中、貴重なお時間を割いてご出席いただき誠にありがとうございます。

このあり方検討会ですが、昨年の 11 月２日に第１回の検討会を、12 月 18 日には第２回の検討会を開催し、大通公園、中島公園それぞれの設定テーマに対して、委員の皆様から様々な角度からご意見・アドバイスを頂いてまいりました。

本日、今年度最後となる第３回検討会では、大通公園については「沿道と連携したみどりの軸の強化について」を、中島公園については「周辺エリアも含めて活性化させることについて」を議題とさせていただき、資料を準備いたしました。

前２回でのご議論と同様に、皆様から様々なご意見を頂きご議論いただけますとありがたく存じます。

また、このあり方検討会は、引き続き来年度も３回の開催を予定しております。今年度までは、各テーマについて委員の皆様から幅広い意見を頂戴し受け止める段階でしたが、来年度は、頂いたご意見を分解整理してアウトプットとして取りまとめていく段階に入っていく予定です。その概要や素案を順次お示しする予定ですので、引き続きご助言いただければと思っております。

また、前２回は大通西１丁目のテレビ塔の会議室で開催していましたが、今回は中島公園横のホテルライフォート札幌の会場を用意しました。委員の皆様には今回も長時間にわたってご議論いただくことになり、ご負担おかけしてしまいますが何卒お力添えを賜りますことをお願い申し上げます。

本日もどうぞよろしくお願いいたします。

４．議事

４－１大通公園について

○事務局（小松みどりの推進課長）　ここから議事進行に入りたいと思います。

撮影はここまでとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

また、本日の議題については、公園周辺のまちづくりの動向とも関連が深いことから、都心部のまちづくりの所管部局であります　まちづくり政策局都心まちづくり推進課　の職員も出席しております。のちほど両公園周辺のまちづくり計画等の内容について説明をしていただきます。

それでは、本検討会の座長であります、愛甲座長に議事進行をお願いしたいと思います。

愛甲座長よろしくお願いいたします。

○愛甲座長　皆様、お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

３回目の検討会ということで、よろしくお願いいたします。

先程ご説明ありました通り、大通公園と中島公園、それぞれ「沿道との連携」と「周辺エリアも含めた活性化」というテーマになります。

途中で一度休憩を挟みたいと思いますが、まずは『大通公園　沿道と連携したみどりの軸の強化』について、資料の説明をお願いします。

○事務局（乾係長）　みどりの推進課の乾です。

それでは大通公園について、ご説明いたします。

資料はＡ３横版でタイトルに「大通公園のあり方の検討について」と、後程、都心まちづくり推進室から説明いただく「大通及びその周辺のまちづくり方針（概要版）」を用意しています。

はじめに、Ａ３資料から説明させていただきます。

１頁目は左上タイトルに「大通公園のあり方検討について」と記載のある資料です。

資料上半分は、これまでの検討会でご説明した内容と同じため、本日の説明は割愛させていただきます。

前回の検討会の振り返りをしますので、資料中段部をご覧ください。

第２回検討会では、「『いこい』と『にぎわい』の両立」のテーマでご議論いただき、委員の皆様より様々なご意見をいただきました。

いただいたご意見を４つのテーマごとに、資料の下段でまとめてございますが、

「日常利用とイベント利用の使い分け」では公園におけるイベントの考え方のヒントなどを様々いただきました。

右上、「エリアごとの特徴を活かした公園の利活用」では、空間形成の視点から、いこいとにぎわいの両立を図るべく、

・いこいとにぎわいの両立を考えるには大通公園の位置付けを明確にすべき。

・公園の使い方でも両義性がある。具体的に何を両立させるか、何に重心を置くのかを考える必要がある。といったご意見をいただきました。

左下、「公園の憩い機能を発揮する公園敷地内外の空間形成」では、イベント時における道路の利活用に関するご意見や、イベント時期および占有期間に関するご意見をいただきました。

右下、「多様な園内利用の検討と実現に向けた仕組みづくり」では、イベントマネジメントの必要性や、公園ルール策定の考え方に関するご意見をいただきました。

いただいたご意見を踏まえ、今後のあり方検討を取りまとめていきたいと考えております。

また、下段右側には、前回お答えできなかった指定管理者が実施している利用者アンケートについて補足事項を記載しています。
前回検討会ではグラフに利用した数値の一部の出典が「利用者アンケート」だったため、そもそも利用者アンケートとはどのようなものかとのご質問をいただきました。
下段「回答」に記載のとおり、指定管理者が実施している利用者アンケートは、大通公園の利用満足度を高めることを目的とし実施しているもので、記入用紙は西７丁目の案内所兼売店に配架し、通年受理しています。
短期的に対応が可能な意見の把握とともに、結果は年度ごとに取りまとめて管理運営の向上に向けて活用しています。
以上が前回までの振り返りになります。
そしてここから、本日のテーマについてご説明します。
資料中段右、「沿道と連携したみどりの軸の強化」の表題をご覧ください。今回の資料も表題の下に記載した４つの取組イメージを２頁目以降でそれぞれまとめております。
１つ目が「公園と沿道が連携したにぎわい空間の創出」
２つ目が「公園～道路～民間敷地が一体となったみどりの空間の創出」といった内容です。
次のページ以降、４つのテーマごとに現状と課題、考察等をまとめております。
委員の皆様には、課題や考察に関してご意見やアドバイス等をご議論いただければと考えております。
資料をおめくりください。
最初に「公園と沿道が連携したにぎわい空間の創出」についてご説明します。
紙面上段左側に、現状①として、大通公園の変遷についてお示ししています。
明治時代にまちの基軸・火防線として作られた緑地帯ですが、昭和にかけ市民活動空間となる都市公園としての変貌を遂げました。平成では、快適で潤いのある街並み形成を図るため、街区・道路・公園の一体的なまちづくりを目指した整備が行われました。
令和に入り、これまでの取組を更に推進し、次の時代につなげるため、「大通及びその周辺のまちづくり方針-札幌都心はぐくみの軸強化方針-」を策定しています。
ここで本日は、この「大通及びその周辺のまちづくり方針」について所管するまちづくり政策局都心まちづくり課よりその概要をご紹介いただきます。
それでは、よろしくお願いします。

○事務局（都心まちづくり課佐藤係長）　札幌市都心まちづくり課の佐藤と申します。
私から、大通及びその周辺のまちづくり方針の概要についてご説明いたします。お手元にお配りした概要版をご覧ください。
この方針は、タイトルの下に記載している通り、大通及びその周辺の将来像や、取組の方向を明確にし、市民・企業・行政などで共有し、協働でまちづくりを展開していくための指針として、令和５年 10 月に策定いたしました。
はぐくみの軸とは、このページの右上図に記載している通り、西は札幌市資料館周辺から、東は豊平川近辺までの大通公園を含んだエリアのことです。
策定の背景としては、現在北海道新幹線の札幌駅までの延伸を見込み、先行して札幌駅周辺の開発が進んでおりますが、都心の均衡ある発展のため、都心を東西に貫くこのエリアのまちづくりの強化を図る必要性があることや、当該エリアでの開発の機運が高まっていることからこの方針を策定することといたしました。
目的は、このページ中段に記載している通り、大通公園などの地域特性を活かして大通及びその周辺のまちづくりを促進していくことを掲げております。
次のページをご覧ください。
この方針ではエリアを取り巻く、現状課題の分析を行っておりますが、その中で本日のテーマに関連するものとして、例えば「大通公園と沿道の一体感の不足」ですとか、「大通公園の景観・観光資源としての価値」など、大通公園と一体となったまちづくりの検討の必要性を導き出しております。
これらの分析を踏まえ、右側のページにございます通り、目指すべき将来像とこれを実現するための取組の方向性を定めております。

将来像のうち、大通公園と関連するものとしては、「１【象徴性の継承】」の「c：大通公園・大通・沿道建物を一体的な空間として捉えられるような機能配置」、「９【資源を活かした景観】」の「a：大通公園や周辺の歴史的資源、大通沿道との街並みとの調和を考慮した、一体感のある景観形成を図る」、「10【連続的につながるみどり】」の「b：大通公園と沿道のみどりとの一体的な繋がりを創出する」などを掲げております。

次のページをご覧ください。

この図の通り、はぐくみの軸は東西に長いことから、この方針では沿道の地域特性に応じて４つのゾーンに区分けして、それぞれの強化の考え方を示しております。

大通公園があるのは創成川より西側の西Ａから西Ｃゾーンですが、例えば右のページの西Ａゾーンでは、「世界に誇れる価値を創造する象徴的な拠点をはぐくむ」という強化の考え方を掲げており、イメージ図にございます通り、沿道建物におけるオープンスペースの創出や緑化などを実現していくために、主な取組として沿道建物から大通／大通公園までの空間を繋ぐ公共的な空間の創出や利活用などを掲げております。

次のページをご覧ください。

この方針では、方針策定後に重点的に進める取組として４つの取組を掲げております。

例えば「１.大通・創成交流拠点における象徴的空間の創出」の中の当面の取組として、札幌市時計台、大通公園、創成川公園、さっぽろテレビ塔などの地域資源との連携を考慮した民間開発の誘導ですとか、右側のページの上側ですが、道路空間の利活用検討の中の当面の取組として、市民・企業・行政などの協働による道路空間を活用した実証実験と必要な調査の実施などを掲げております。

次のページをご覧ください。

下段に記載しております通り、この方針の最後に、方針実現に向けた展開といたしまして、「実験的な手法も交えて課題や効果を検証しつつ、地区計画などの都市計画制度の活用を図りながら、段階的・総合的に取組を展開していく」こと、このエリアは「特に大通公園という札幌都心を象徴する広大なみどりの空間を有していることから、まちづくりとみどりづくりを一体的に推進していく」ことを掲げております。

大通及びその周辺のまちづくり方針の概要の説明は以上です。

○事務局（乾係長）　ありがとうございます。

それでは、大通のまちづくりの考え方を踏まえ、大通公園と沿道・道路の連携にむけた説明に戻ります。改めて、資料１、２頁目をご覧ください。

資料中段に、現状②として、大通公園沿道の現状をお示ししています。

大通沿道では、各所で今後のまちづくりの検討がされており、新たな土地利用の気運が高まっています。次に沿道施設は東側に商業施設が多く、西側に行くにつれて行政施設や文化施設等が位置しています。

また、沿道の建物出入口や駐車場出入口の多くが公園に面しており、公園においては樹木や施設等により沿道側から見たときに裏側感のある状況となっています。

こうした現状を踏まえ、紙面下の青枠内に課題を２つ挙げております。

１つ目は、大通公園と沿道の空間的な一体感に欠け、利活用及びにぎわいの連続性が不足していること。

２つ目は、沿道施設は公園との親和性の良い商業施設が少なく、大通公園側に多くの駐車場出入口が面していることなどもあり、回遊性が十分とは言い難いこと、としております。

２つの課題を踏まえ、紙面左下の考察として３点整理してございます。

１つ目は、歴史的に境界軸としての役割が強かった大通公園は、かねてから沿道施設との関係性に課題がありましたが、平成の再整備を通じて、沿道との連携を試みている点、

２つ目は、平成の再整備以降で達成しきれていない沿道との連携について都心のみどりづくり方針等を踏まえ、公園と沿道が機能的・空間的連携が一層図られる公園のあり方を検討していく必要があること、

３つ目は、周辺ではまちづくりの動きもあり、沿道とより一層連携することで賑わいの創出が期待されること、

最後に、大通公園と沿道の関係づくりの検討に向け、街区、地下空間を含む道路、公園の３つを一体的に考えていく、としております。

３頁目以降、これらの視点でまとめておりますので、資料をおめくりください。
「公園～道路～民間敷地が一体となったみどりの空間の創出」についてです。
現状①②では、大通公園とその沿道のみどりの状況を示しています。
資料上段左側には札幌市における象徴的なみどりの軸をつくる大通公園の写真をお示ししています。右側では、公園周辺の公共施設におけるまとまったみどりや、近年の大通公園周辺の開発案件において、大通公園を踏まえた建物が計画されている事例をお示ししています。
資料中段左、現状③では平成の再整備時における大通公園内の植栽計画をお示ししています。
平成の再整備時は象徴的なみどりの軸をつくるため、従来は無秩序だった樹木構成を３列構成として計画しており、内側に花木、中段には丁目ごとに異なる中高木、外側に景観軸をつくる高木を配置しています。
整備から30年以上経過し、日々の維持管理により現在の姿となり、大きく育った大通公園の樹木は象徴的である一方、公園と沿道との視界を遮る状況なども生んでおり、今後のあり方に向けて見直しの時期が来ていると考えています。
資料中段右側には、現状④として大通公園の主な樹木の現状をお示ししています。
大通公園の植栽コンセプトは、西６丁目のケヤキ・西９丁目のハルニレは明治・大正時代からの姿を現在に伝え、空間のアイストップの役割を果たしています。
樹木の構成については高木が全53種類、約780本植栽されており、紅葉類、サクラ類、イチョウが多く、四季折々の変化を楽しむことができる構成となっています。
また大通公園を代表するライラックは各丁目で植栽されており、多様な花の色で園内の彩を創出しています。
こうした現状を踏まえ、紙面下の青枠内に課題を２つ挙げております。
１つ目は、平成の再整備時より樹木が大きくなり、遮蔽部分の増加、維持管理費の増加、道路への越境が課題となっていること
２つ目は、近年の沿道施設は大通公園のみどりに配慮した開発もみられますが、まだまだ、みどりによる一体的な空間創出には課題があること、としております。
２つの課題を踏まえ、紙面左下の考察として３点整理してございます。
１つ目は、公園としての良さと沿道との一体感を両立させる適切な公園内の緑量（歩道側の樹木の間引き等）を検討する必要があること
２つ目は、効率的かつ効果的な剪定・補植などを行っていくための維持管理手法も検討していく必要があること
３つ目は、札幌市の象徴である大通公園のみどりの軸を活かしながら、沿道開発の機会を捉えて、より一体性のあるみどり空間の創出を誘導していく必要があること、としております。
資料右下には考察を受けて、既存のみどりを活かした民間開発の事例として北３条広場（アカプラ）を掲載しています。
資料をおめくりください。
次は「公園敷地と隣接した歩道部分の活用」についてです。
こちらの資料では、大通公園と隣接した道路本体の歩道部分との関係性や、大通公園が沿道の歩道側から見てどのようにあるべきかという視点で取りまとめています。
はじめに、現状①では、歩道部の歴史的変遷として昭和63年に行った大通シンボルロード整備についてお示ししています。
かつての大通は、沿道側歩道ならびに大通公園に隣接する歩道はいずれも４ｍでした。それが、歩行者の増加や快適性を高めるために沿道側歩道部の幅員を６ｍに拡幅し、車道も自動車がスムーズに流れるように車線の機能維持や平坦性を確保することとして、現在の大通の姿となりました。
資料右上に整備前後の写真を掲載しました。公園部と一体化した札幌の美しい景観軸を構成すべき要素として位置付け、沿道側歩道の拡幅整備により余裕のある歩行空間を設け、金融・官公庁など業務中心の機能から、ホテル・店舗等文化的機能の立地を促進することとしました。
資料中段左側に、現状②がその後の現在の姿です。
シンボルロード整備において２ｍとなった公園側の歩道部の現状を示しています。
夏季においては、狭さ、歩きにくさ、駐輪などにより歩行空間としてあまり利用されておらず、冬季においては、雪まつり準備のため園内の通行ができず、またこの部分を歩道除雪していることもあり、夏季よりも多く通行者を見受けられるものの、狭さや路上喫煙が目立つ状況にあります。
現状③では、沿道に背中を向けている大通公園側の歩道部の状況をお示ししています。

２ｍの歩道部分は、沿道側からは視認しづらいほか、樹木やプレハブ、駐輪などが人の目線に入ることで公園内との一体感が弱まっています。
資料中段右側には、沿道と公園との一体感を生み出す必要性を整理しました。参考事例「居心地が良く歩きたくなるまちづくりの事例」をご覧ください。はじめに、はぐくみの軸強化方針、道路を活用した実証実験を行った道庁南エリアや上野広小路広場の事例を掲載しています。
こうした現状を踏まえ、紙面下の青枠内に課題を２つ挙げております。
１つ目は、平成の再整備時、歩行空間と緑化空間を沿道と公園でわける構想であったが、公園側の歩道部は現状のような設えとなり、歩行空間とも緑化空間とも言えない空間になっていること
２つ目は、沿道から見た現状の大通公園は日常的に駐輪、路上喫煙、イベント時のプレハブセットなどにより、沿道とのつながりが薄れている、としております。
２つの課題を踏まえ、紙面左下の考察として２点整理してございます。
１つ目は、沿道に対して裏側感がある道路・公園部分の一体的な活用に向けて、その位置づけやあり方を整理するとともに、沿道との空間的な一体感を生み出す必要があること、
２つ目は、市民ニーズなどを踏まえ道路・公園全体で歩行空間機能を検討していくことが考えられること、近年では居心地が良く歩きたくなるまちづくりの推進といった社会潮流を背景に、道路空間の活用の動きもあることから、こういった観点からの検討も考えられること、としております。
資料をおめくりください。
次は「地下鉄などからのアクセス性を高める地下空間との連携」についてです。
この資料では公共交通の結節点や地下空間と大通公園について整理しました。
現状①では、大通公園周辺では、沿道建物の地下空間（地下鉄・地下街）への接続が増加しているものの、地下からは大通公園が認知しにくいとして、その現状を写真などでお示ししています。
現状②では、大通公園周辺の歩道はバリアフリー化されており、公共交通機関による公園へのアクセス環境は一定程度整備されているとして、バス停やエレベーターを併設した地下空間からの出入口を図示しています。
平面図は大通公園直下の地下空間である西１１丁目駅周辺と大通駅・地下街オーロラタウンの配置、接続箇所等をお示ししています。
現状③では、都心部の地下空間は札幌駅からすすきの駅まで広がり都心の回遊性向上に寄与していることをお示ししています。
資料中段右側には、地上と地下の連携を図る事例として渋谷駅周辺アーバンコアを掲載しています。近年、多くの建物が建て替わるJR渋谷駅周辺ですが、地下から地上部へのいざない方や建物感をつなぐ駅前広場などを図示しています。
こうした現状を踏まえ、紙面下の青枠内の課題です。
課題は、地下空間やバリアフリー化の促進により、公園へのアクセス性は高まっているものの、地下から公園が視認しづらいなど、街区、地下空間、公園がさらに一体感を生む必要があると整理しました。
課題を踏まえ、紙面左下の考察として２点整理してございます。
１つ目は、大通公園の横移動のみならず、地上と地下の縦移動にも配慮した空間の設えが求められること
２つ目は、特に沿道建物の建替え等に合わせた地上と地下の往来時の利便性を向上が進む中、大通公園は象徴的な屋外空間として、訪れやすい・訪れたくなる公園のあり方の検討の必要があるとしました。
以上で、「沿道と連携したみどりの軸の強化」についての説明を終わります。

○愛甲座長　ありがとうございました。
大通公園の「沿道と連携したみどりの軸の強化について」と、都心はぐくみの軸強化方針「大通及びその周辺のまちづくり方針」についてご説明いただきました。
最初の資料で４つポイントが示されておりますが、特にどれからということはなく、ご質問やご意見を皆様から頂きたいと思います。
どちらからでも結構ですのでお願いいたします。
○森委員　簡単なところから質問させてください。
平成の再整備の前は大通公園の方に４ｍの歩道があったというご説明だったのですが、その時のことを存じ上げないので、どのような感じだったのか教えて頂けたらありがたいです。

○事務局（乾係長）　資料４ページ目ご覧ください。
　左上の断面図をご覧いただければと思いますが、平成の再整備前の断面図がシンボルロード整備前と書かれている内容です。
　こちらの断面図、真ん中に大通公園がございまして、その右側と左側に、北大通と南大通りの道路断面があります。さらに道路断面を拡大しているのが下の図。断面としては全 20mの道路でして、歩道が両サイドにあり、どちらも４ｍの歩道、真ん中の車道が 12mで、全 20mです。それが当時、大通シンボルロード整備事業と位置付けた道路の整備と合わせて、公園と景観を一体的に整備する事業があり、その機会に、道路は街並みの統一を図り沿道の歩行環境を快適にしようという考え方の元、総幅員は変えずに、公園側の２m 部分を歩道側に寄せて、建物が建っている側の歩道を６ｍにし、車両機能は維持してその分公園側を２ｍに整備し、今の形になっています。
○森委員　ありがとうございます。
　現状の歩道は、先程ご説明いただいたように、あまり歩道の機能を果たせていないのかなと思っていて、これをどう考えるかが今回重要かなと思いましたので、４ｍのときは人が歩いていらっしゃったのですか。
○事務局（乾係長）　記録としては残っていないが、空間としては４ｍで、委員の皆様のお手元の参考資料の方に、整備前の航空写真を載せております。
　１ページ目に昭和 63 年の整備前の航空写真を載せておりますが、それを見る限りでは歩道付近は結構しっかり残っていたのがわかります。
○森委員　自転車置き場ではなかったのでしょうか。
○事務局（乾係長）　申し訳ございません。そこまでは把握しておりません。
○森委員　ありがとうございます。後ほどの議論の参考にさせていただきます。
○吉岡委員　４つの項目がございますので、４つについてひとつずつお伝えします。
　１つ目の「公園と沿道が連携したにぎわい空間の創出」。
　説明の中で、沿道の機能や建物の駐車場ですとか、駐車場出入口が大通公園側にあるということなので、すぐには難しいと思いますが、道路を活用した歩行者の空間を作っていくことを将来的な方向で検討していくことを望んでいます。
　既に実証実験で歩道を活用した様々な取組を行っておりますが、例えば週１回、毎週日曜日は、大通公園の両サイドの道路を活用した歩行者専用の場を作り、市民が「毎週日曜日は大通公園に行こうか」という話になると非常に利用しやすいと思いました。
　その時々で設定して活用するという形になると、１回１回調べないといけないので、週一度日曜日は必ずそうなっているという設えだと、市民は使いやすいだろうなと思いました。
　２つ目のＰ３「公園～道路～民間敷地が一体となったみどりの空間の創出」のところですが、みどりに対しては、私自身もそうですが、大事なものだ、保全していかなければならないという想いがあると思うので、ここで間引きや伐採、撤去という言葉を使うときには慎重であって欲しい、表現の仕方を工夫して欲しいと思います。
　積極的にみどりを守っていく、みどりの空間を大事にしていくということが市民に伝わるような書きぶりや、説明の機会を持つことが必要になってくるだろうと思いました。
　次に３つ目の「公園敷地と隣接した歩道部分の活用」について、議論の中で渋谷の宮下公園の事例が紹介されていました。
　大通公園ですとしっかり座るベンチが設定されており、それはそれで大変ありがたいですが、そこまでしっかりしたベンチではなく、ステンレスのパイプのようなものに少し寄りかかって休めるものが宮下公園には設置されていました。
　それでも十分休憩できるなという実感がございましたので、現状のようなベンチとは違う形の、少し寄りかかって体を休められるような設備を整備してもよいのではという印象を持っています。
　４つ目の「地下鉄などからのアクセス性を高める地下空間の連携」について。
　こちらも渋谷の状況が資料として掲載されておりますが、私も渋谷に行くときに、何か目的の商業施設があって、そこに行くために地下から上がっていくという利用の仕方をします。
　例えば渋谷スカイができた時も、渋谷スカイへ行くにはこの道を通って行く、という地上に出る理由があって利用しており、その方が利用しやすいという感覚があります。
　大通公園の場合、地下にアクセスする出入り口はありますが、何か目的があってその出入口を使うのではなく、何丁目のここに出口があるからということで、正直利用しづらく、ここを出たらここに出るというのがイメージしにくいので、利用が進まない側面があるのではないかと思います。

近隣の商業施設など、これから再開発をされる場合、何か目指す目的となるものが今後できていくと、地下と地上との行き来が活発になっていくのではないかと思います。
○愛甲座長　ありがとうございます。小篠先生どうぞ。
○小篠委員　「沿道と連携としたみどりの軸の強化」ということですが、今までずっと「公園は」という主語で話していましたが、沿道と連携するということは、公園の外側との関係の中でどういう計画論を差し込んでいくのかという話になります。
今の話も、再開発側で公園と連結するということを言わない限り生まれなくて、渋谷のアーバンコアはそれをやっているわけですよね。
再開発側で公共空間に接続するということをやっており、それができなければこの話は成立しない。
前提を聞きたいのですが、そこまでの話をするのか、それとも公園という枠の中だけで話をしようとしていくのか、どちらなのか定義していかないと話は発散すると思います。
○事務局（高橋みどりの推進部長）　小篠先生がおっしゃる仕掛けが非常に重要ですが、第１回の検討会でも民間再開発とどう連携していくかということをテーマにしていますので、このあり方を取りまとめるには、整備にあたってどういう手法を用いていくか、アウトプットとしてあると思います。
公園エリアだけのアウトプットではなく、周辺の再開発と連動した事業手法ということは書くことになると思います。
具体の丁目の会社というところまではいかないでしょうけども、そこはマストな部分で、非常に重要な書く項目の一つになると思います。
３人の先生にご意見いただき、ひっくるめてになりますが、今回資料を作っていく中で部内議論をしていて私も改めて感じたことですが、２ページの左上に昔の防火帯の写真があります。私は札幌生まれではないですが、まさに大通公園は歴史的にバッファーだったんですよね。
北側は役所の土地で南側は民間地で、空間的にもバッファーだし、セクター的にも、官地、防火帯、民地みたいな仕分けがあったんですね。
今日も民地があって道路があって公園があって、と仕切りがあります。
つきつめると過去２回の議論も含めて、そういう部分を空間的にもセクター的にもどうシームレスにしていくかというテーマだと思い、まさに今日そこの本論に入っていくのかなという気はしています。
森先生から意見があった２ｍの歩道の部分は、道路としても機能していない面もありますし、公園側から見てもお尻向けているような感じで、縁が切れているんですよね。
そこをどう解くかというのは、渋皮一枚くるんでいるような公園をどう解くかというのは実に重要なところだとは思っています。
吉岡先生からいただいた、周辺からどう地上に上がっていくかは、目標というか、スポットに良い再開発がこれから起こるので、札幌の再開発は、地下空間のネットワーク充実を一つの公共の機能にしていますが、見通しの良い部分や、公園も気持良い、隣にあるというのを上手に誘ってくれる空間づくりが開発側であれば良い、そこがアウトプットとしてどう仕掛けていくかというところだと思っております。
○小篠委員　道路の話をまずはしたいと思います。
例えば駅前通りであれば、接続空間を民間側が作ればそれに対して容積のボーナスがあるというインセンティブがあり、再開発のルールは決められているわけですよね。
だから民間にインセンティブを出すわけですよね。
民間が主導する再開発は、必ずそれがないと動かないわけですけども、大通公園に隣接している敷地の再開発をやった場合に、どういうメリットを公園側に与えて、それに対してどんなキックバックがあるのかという、そこのルールを設けるのか設けないのかという議論が出てくるかなと思う。
単純に再開発側に利便性が高まるようなものをインセンティブにすると、公園側にメリットはないので、では公園側のメリットは何なのか、という話になると思う。
みどりの軸の強化ということが出てくるので、大通公園の中でのみどりの評価をやろうとすると、高木を切れないという話になってくるのですが、この辺は笠さんがいるのかもしれないけども、もともとそんなに木は生えていなかったからという話もあって、切ってはいけないと言うとどんどん切らなくなる方向に行ってしまう。
それを民地側でサポートしてくれとなると、例えば屋上緑化や壁面緑化など、民間側で緑地のサポートをしてくれるのであれば、そこのところでインセンティブを与え、しかも公園と接続することも条件になるかもしれないですね。

公園と接続した民地であれば、そこも公園としての範疇と見てあげて、公園の緑地面積に編入してあげましょう、その代わりにボーナスとして何かを与えましょうみたいな、そういうアーバンデザイン上のルールが必要になってくるのではないかと、この再開発の話を考えると思います。

Ｐ３は、現状のこれからの開発計画を書いてくれていますが、説明が欲しいところは、大通西４丁目の再開発とロイヤルパークキャンパスは全然違っていて、ロイヤルパークキャンパスはここの開発に対して、公園側のことを意識しているわけではない。

民間が自分でやったというだけの話で、たまたま公園に開いたという話ですね。

２階の部分、それから一番特徴的なのは、写真はないが屋上を使えるようにしたということ。屋上から大通公園を眺められるようにしたことが、ロイヤルパークキャンパスの一番すごいところです。

西４丁目は、断面に書いてあるように、大通公園の魅力向上を再開発が採り図るということを言ってくれているので何かしらのインセンティブを与えるという話になっている、ということで、民間とのバーターをどう考えるのかというのは議論の対象として大きく入れておかないといけないと思うので、補足的に説明させていただいたということです。

もう一つは、民地を考えた時に今議論になってくる道路空間について。

道路空間の話をするときに、確かに歩道の幅員が変わったという話と、今高橋部長がおっしゃっていましたが、公園が全部裏を向けていて良いのかというのは考えないといけない話。

そうではない方向に整備していく必要はあると思います。

もう一つは、昭和 63 年のロマネットをやったときから変わってきているのは、交通量ですよね。

この後、都心の駅前通りの話のときに交通量の話で非常にもめた。

創成川の連続アンダーパスを考えようとした時に、都心に入ってくる交通量がすごくあるということを、当時商業者の方々が言っており、通過交通に使用することはできないと言われた。

それが今どうなっているかというと、直近のパーソンでは結構交通が減っているんですね。

というように考えていくと、車道部分をどうするのかと考えていくと良いかもしれない。

歩道部分だけの道路空間の再配分だけを考えるのではなく、全体の再配分につなげていくということを考えても良いのかもしれない。

そうすると例えば、全区間は難しいですが、例えば３ブロックくらいで日曜に歩行者天国をするなどは可能になるかもしれない、やりやすくなるかもしれない。

このように車道と歩道の区分けだけではなく、車道が限りなく歩道寄りになっていくというか、共存道のような区間がどこかにあっても良いかもねという話が出てくるかもしれない。

今まで南北の道路をどうするかという議論がありましたが、東西に出る道路についてもそういう形で、歩行者空間寄りの交通整備が考えられる区間があってもよいかもしれないとは思っています。

精緻な分析をしないとわからない部分はありますが、可能性としては考えても良いのかなと思いました。

そうするとひょっとしたらアーバンコアみたいな話も作り出すことが可能になるかもしれない。

これをやるのが良いのかどうかというのはありますが、今日の題目の「沿道と連携したみどりの軸を強化する」というテーマの中にこのような話も一つあるのかなと思い発言させていただきました。

〇愛甲座長　ありがとうございます。笠さんどうぞ。

〇笠委員　まずは３ページの資料の中で、南北の民地との関係もあるのですが、さきほどのまちづくり方針でも４つのゾーンに分けている中の西Ｃゾーンの問題です。昔からの課題の一つというのが 13 丁目は大通公園ではないのかということで、一般市民はほとんどの方が大通公園だと思っているんです。

管理が教育委員会の直営から指定管理になった段階で、管理レベルがものすごく落ちてしまって、荒れ放題になっています。なぜなのかと市民はみんな思っているのです。

民地をどうのというよりも、まずは市役所内部の話として、13 丁目は教育委員会の所管のままでいのですが、施設整備や維持管理は大通公園と一体でやるべきだと思います。

あそこの緑地の管理は全く何もしていないし、雨が降ると園路の水たまりもひどくて歩けないとか。前の花壇も草が繁茂してひどい状態ですよね。これはやはり一般市民から見ても一体としてきっちり管理していくべきだと私は思っています。

同じく、大通公園の創成川から東側というのは、昔から延伸という話が出てもあまり話が進んでいなくて、今回もその話題はないのですが、豊平川までの東ゾーンとしてまちづくり方針に位置づけられているのであれば、わずかな緑地帯ではありますが、方針をちゃんと立てておく必要があると思い

ます。例えば道新が移るとか、新しいビルが建った時に、方針があれば将来的ににぎわいの空間にすることもできると思います。この東側の話は何らかの形でこの中に入れておかないといけないのではないでしょうか。

今まで全く話題に出てこないのでどうなったのかなと思っていましたが、今日このまちづくり方針にあったので、やはりこれは是非入れていただきたいと思いました。

それから４ページの歩道について、これは昔からの課題ですが、歩道空間として残していく意味がほとんどないわけですよね。

実際には照明柱やＲＨ盤などの障害物があるので車いすが通れないということもありますが、道路でなくするというと面倒な話になるので、今歩道という扱いですが例えば中央分離帯にして緑化してしまえば、大通公園の中と一体化することができます。

昔は両側の木の下には芝生を張っていたのですが、今は木が大きくなって全く芝生が育たなくなり、裸地のままになっています。そうなると雨が降っても全部流れてしまい、地面の中に水が全くしみこまない状態になっています。

名古屋の久屋大通は、そこに20～30cmと少し背が高いですがカナリーキヅタというグランドカバーを一面に植えて全部緑にしています。そうすると雨が降ってもそこに全部水が溜まって地下浸透します。

ここの木の下もそういう形で道路と一体化して緑にしてしまえば、例えば乱横断して公園に入るとか、車を止めてそこから中に何かを買いに行くとか、そういうことができなくなりますよね。もちろん駐輪とかもできなくなります。

それで実は10年前に植栽試験をやって、今でも十分その同じカナリーキヅタが残って生育できています。樹林の下を全部やる必要はないかと思いますが、部分的には緑地帯として一体的に管理すれば見た目にもよいし、水分が地中へ浸透すれば、少しでも都心のクールダウンに役立つので、そういうことも十分考えられて、ここの歩道の関係は、道路との協議の上で是非ともそういう形でやって頂ければと思っていました。

○愛甲座長　ありがとうございます。

皆さん手を挙げられているので、池ノ上先生最後にお願いします。

○池ノ上委員　もう皆さん色々お話されたので、重なる部分も多いかもしれませんが、小篠先生がおっしゃっていた、大通公園を都心の中でどう位置づけるかが私も重要だと思っています。

これまでの委員会でも少し申し上げていたことと重なるところがありますが、例えば札幌の都市の利益ってなんなのと考えた時に、市民もそうですし観光客がどう考えているかというと、例えばですが、トリップアドバイザーで札幌のメインストリートと検索すると大通公園が出てきます。

札幌駅前でもなく、いわゆる道路として大通公園がメインストリートというイメージで出てくる。それは間違いではなく、北海道らしくて面白いと私は思っています。

例えば旭川買物公園もそうですし、函館は沢山あって使いこなせていないですが、みどりが、いわゆる公園空間が都市の中にあり、それが一つのメインストリートとして、北海道の都市として認知されるのでとても大切なことだと思います。

最初は火防線で、先程部長が仰っていたようにバッファーゾーンだったかもしれないですが、今や札幌を代表する一つの地区であり、そこに都市が展開しているというところが重要ではないかと思います。

それが市民プライドを醸成していったり、さらに都市や地域としてのブランディングを進めていくことに繋がっていくのだという位置づけができれば良いと思います。

今回のテーマのみどりの軸の強化で考えると、みどりの軸を強化していくことが、結果的に札幌という都心部エリアにおいて、都市の価値を上げていくことに繋がるのであれば、再開発や民間事業者の取り組みも巻き込んでいける。

ここに関わらないと逆に損するくらいの形が作っていけると良いのかなと思います。

福岡市の天神ビックバンも、公園ではないですが、駅前通りをメインストリートにするという話で、都市計画上のいろんな話とか、航空法の制限を緩和した話など技術的な話は沢山出ていますが、やはり民間事業者にお金を出させて、自ら投資をしてビルを更新させていく。

でもそこに都市として大きな戦略があって、このタイミングに乗らなければ民間としても逆に機会損失になるくらいの流れができればよいと思います。

そう考えると、今日の話の中でもやはり大通公園は緑が少ないですよね。

それは空間的にもそうですし、笠さんが仰っていたように、今の公園の領域だけ見ても少ない。

今冬で雪が覆っているというのもあるのですが。
今日お昼ご飯に、先程少し話に出ていたロイヤルパークキャンパスで、２階から眺めていたのですが、やはり狭いし少ないと思っていました。
そう考えると東西に伸ばしていくことも当然重要ですし、さらに、今日は道路の話もあるので、ゆくゆくは車線をつぶして公園領域を広げていくことが必要だと私は思います。
なんなら１車線で良いんじゃないかと、今日上から見ていました。
それくらい、車が入りにくいというか、入るのに遠慮しないと入れない状態。
逆に言うと車がガンガン入ってくるので、人がとても歩きづらい雰囲気の空間を作ってしまっているんですね。
あんなに一生懸命車が入ってくる必要のない領域として、都市としての位置づけを直していかないといけないのではないかと。
賑わいとは、人が集まるからウォーカブルという言葉もありますが、人間が行きたい場所でないと賑わいは生まれないですよね。
今雪で１車線つぶれているにもかかわらず、あれだけ車がスピードを出して入ってきて、たまに事故も起こるという状況は決して良くないし、観光客もカートを引っ張りながら恐々と渡っている様子が今日も見られ、決してコンフォータブルな空間ではないなと思いました。
まずは今の公園の領域内の緑をより充実させることが大事ですよね。
コンクリートのタイルも剥がして、緑にしていったら良いのではないかと私は思っています。
イベントは、前回もお伝えしたかもしれませんが、道路でやっていくとか、あるいは先程都心のはぐくみ軸の話がありましたが、賑わい軸として位置づけられている駅前通り、北三条広場も含めて、南北方向をどう繋げるかは、ある意味札幌のこれからの都心を考える上では重要で、一つの課題だと思います。
新しい商業施設ができたらそっちに移っていき、札駅前にオフィスビルが整備されるとそっちに集まっていくとか。
だけど一方で、全体のキャパシティというか、ここで活動している投資の総量はそんなに大きく増えていないので、そうすると老朽化したところはどんどん下がっていく。
ある意味共食い、都市の中での無駄な争いをしているということにもなります。
もう少し大きな構想の中で大通公園をしっかり位置づけていくことが重要かなと思います。
３次元の視点みたいな話も重要かなと私は思っています。
そういう意味で言うと、地下歩行空間との連携もしっかりできると良いのかなと思いました。
それをどう実現するのか、大きな話ほどなかなか実現できないし、これを PPP でやろうとなったとしても、従来の方法論では民間企業の方々へのサウンディング調査になりますが、民間事業者が個別に話をされても、こんな答えが出せますとか、これに乗っかります、という話はなかなかできないですよね。
道路の多目的活用も含めて、段階的に PPP で実現していくが、でもそれをさらにゼロワンでスタートさせるために、その前のサウンディング調査よりも一歩進めたような仕掛けというのが重要なのかなと思います。
勉強会レベルでも構わないと思いますが、実際にシミュレーションを行ってお金として成り立つのか、企業はそれで持っていけるのかとか、そういうことも方法論としては重要かと考えました。
○入澤委員　先程ありましたように、いかに民間企業側にインセンティブを持たせるかというのが私もすごく大事だと思っています。
地下歩行空間に接続しているビルを建てたら建蔽率を上げて良いという条例が確かあったと思いますが、似たような形で、大通公園を補完する機能を付けてくれるようなところには建蔽率を上げられるというインセンティブを与えるのはすごく良い取組だと思いました。
例えば今喫煙所の問題が出ていますが、これから建てるビルに喫煙所を設けて、市民等を受け入れる方は建蔽率を上げてよいとか、トイレとか公園の機能を補完するものを周りの民間企業に担ってもらうというのはとても良いアイデアだと聞いていて思いました。
この前笠さんがおっしゃっていた、木を１回も切ったことがないということを初めて聞いて、本当にそうなのかなと大通公園を改めて通ると、本当にそうだなと思いました。
木が多くて鬱蒼としているということに言われて初めて気づきました。
比較すると良いと思ったのは、札幌駅前通り。
地下歩行空間をつくるときに、中央部分の木を切っているんですよね。

その写真を今見ると結構恐ろしくて、鬱蒼としていて、昔はこうだったんだと思いました。
創成川のところが連続する前の時代も、柳が大きく育ったのがあって、すごく鬱蒼としていました。
逆になくなってすっきりして良い、というのが市民の感想なのではと私は思います。
なくすことに抵抗感を覚えるのではなく、昔あったものが今なくなったらこんなに今良いでしょという比較を見せるのもありなのではと思っていて、是非次回こういう資料に入れてもらえると嬉しいなと思いました。
最後に、東側への延伸について、大通公園の連続性については是非議論いただきたいと私も思いますが、１回目の検討会でも言ったかと思いますが、札幌に泊まりに来るビジネスマン、外国人の方が朝ジョギングされている。
ジョギングする連続的な道路が札幌にはないという話をしたのですが、大通公園がもし東に延びて豊平川に接続して、豊平川まで行って堤防沿いを走り、中島公園の方まで戻ってくる、というような連続性のあるジョギングコースを作ると、国際的な面でも非常に良いまちづくりなのではと思います。
信号がどうしても要所要所に入ってしまうので、どこまで連続性を担保できるかというのはあるものの、それでも今の普通の歩道よりも、ちゃんとしたコースになっているところを走らせるのが、札幌を訪れた方々にも良いイメージを持っていただけるのではと思っております。
○高野委員　私は小篠先生の後半の方のご発言で、交通道路の関係についてです。
今日の課題を大きく言うと、普通の道路空間の再配分という議論は良くするのですが、ここでは道路・公園空間の再配分。
公園といっても、メインの部分ではなく、道路に面している端の部分の公園との再配分を考えるべきということですよね。
一つは交通量の話がありましたが、今の片側３車線の道路が十分なのか見極めも必要だと思いますし、もう一つは、はぐくみの軸と言っているくらいなので、札幌にとっては移動の軸としても大通公園は非常に重要ですよね。
移動としては自動車もありますし、地下鉄で移動される方も非常に多く、自転車で移動する人も多い。
将来的には自転車以外にも電動キックボードなど、そういうものも考える中で、ここは自転車移動にとっても非常に大きな意味のある地区だと思います。
それをどう再配分していくかということ。
大きく考えると、日本は左側通行なので、左端を空間再配分として歩行者側に空間を明け渡し、イベントをするという発想が通常ですが、場合によってはここでは道路の右側車線、というと道路側も反発しますが、ある意味道路を少しシフトして、道路の右側、公園の左側を空間再配分し、そこを例えば自転車空間に明け渡すということもないわけではないだろうなと。
相当難しそうな気はするのですが、議論としてはそうしたほうが、先ほどよりの大きな目的である、公園と沿道の一体化を考えたときに、道路の右側を自転車や新しい交通システムに明け渡す。
かつ公園の設えも、先程久屋大通公園の写真や動画を見ていたら、そんなに全部美しくなっているわけではないですが、やはり一部かなり中を見通せる良い区間があるので、その合わせ技でやると、右側車線を歩行者、自転車系に明け渡す方法もあるのかなと思います。
前提としてはやはり、交通量として今の３車線が２車線にしても十分かという見極めがあっての話だと思いますが。
そういう議論をしながら展開していく上では、自転車等の交通も忘れてはいけないと思います。
ウォーカブルの議論があって、ウォーカブルゾーンをつくろうという話があり、ウォーカブルゾーンの中はウォーカブルでないといけないですが、そこに行くまでは必ずしもウォーカブルでなくてよい。
自動車でしか行けないと逆に行けなくなってしまうので、ウォーカブルゾーンに行くまでは自動車を含めたあらゆる交通機関で、なるべく行きやすくするというのがポイントだと思います。
エスコンフィールドは駐車場をちゃんとつくろうとしている動きがありますが、札幌ドームの駐車場は制限的にしか使用できなくて、だから今の状況だという話にはならないとは思いますが、やはりあらゆる交通手段で行けるようにして、行ったらそこはウォーカブルゾーンにするというパターンにしないと、人口減少の中でなかなか賑わいゾーンを作ることは難しいのではと思います。
そういう意味でも、自動車の人も大通公園に行きやすくするというのはすごく重要な課題だと思います。

それも含めて道路、公園の再配分を様々なデータを踏まえながら検討して、具体的な絵を描くというのが非常に重要ではないかと思います。
○愛甲座長　ありがとうございます。
お応えいただく前に、一通り委員の方からご意見を伺います。椎野先生いかがでしょうか。
○椎野委員　会場の音声が聞き取りにくい部分があり、皆様のご発言と重複しているところがあるかもしれませんがご容赦ください。
２ページのにぎわい空間の創出について、課題の２つ目で公園と親和性の良い商業施設が少ないという指摘がありますが、逆も成り立つのかなと思っております。
以前はカフェやお菓子屋さんが大通公園の沿道の反対側にいくつかあったように思うのですが、いつの間にかなくなっていたような覚えがございます。
申し上げたいのは、親和性の良い商業施設が少ないのではなく、それが経済的に成り立たない、集客力が見込めないので出店をやめてしまったお店もあるのではないかと。
先程高野先生から片側３車線が必要かどうかというご議論も頂いていたかと思いますが、南北の移動と言いますか、沿道との移動みたいものが公園利用者にとってはなかなか発生しにくい状況が現状あるのかなと思いました。
途中で車道を渡って公園にわざわざ行く人はあまりいないと思うので、交差点の横断歩道で南北の移動をする方が多いと思いますが、交差点、角の部分の繋がりから、公園と沿道との繋がりを考え始めていくというような、全面的にやるよりは、割と南北の移動が見込めそうなところから何か繋がりを作るような仕掛けをしていく必要があるのかなと思いました。
３ページ目のみどり空間の創出については、考察で「公園としての良さと沿道との一体感を両立させる適切な緑量（歩道側の樹木の間引きなど）を検討する必要がある」というご指摘は、おっしゃる通りかと思っています。
一方で中心部のみどりを伐採すること対して、非常に反対意見が多いと想像しておりますので、それによって伐採に踏み切れないところはあると思います。
ですが一方で、現状で植栽の密度は高すぎる状況かなと思いますし、植樹してからもかなり年数がたち、少し危険木とまでは言わなくとも、倒壊の危険が高まっているものも少なからずあろうかと想像しますので、ある程度危険と見込まれるものから優先的に間引きをしていく必要があると思います。
それによって沿道からの見え方もかなり変わってくるかなと思います。
視線が通らないので、現状だと恐らく遮蔽植栽のような感じで、眺めのみどりとしては良いが、そこに行ってみたいという気持ちは起きにくい状況かなと思いますので、本来想定していた沿道との一体感が逆に分断要素のようになってしまっている側面があるのかなと想像します。
その部分でまずは間引き、あるいは中木くらいのものをある程度除伐して、外側から視線が通るようにするといった工夫は必要になってくるかなと思いました。
４ページ目の歩道部分の活用については、あまりここを歩道と認識されている人は少ないのかなと思いますし、ご提示いただいている現状３の写真も、どちらかというと利用しやすい場所というよりは、人が近づきにくい空間、デットスペースみたいになってしまっているのかなと思います。
やはりこういうところで喫煙したりとか、もしかするとごみのポイ捨ても少なからずある場所なのかなと想像して伺っておりました。
沿道から歩道に行く人はあまりいないですが、公園内の利用者でもここを積極的に利用しようと思う人は恐らくあまりいなくて、自転車を置くとか。
自転車が置かれている場所は、人目に付かないところとか人通りがないところだと思うので、どちらかというとマイナスの空間になりつつあるかなと思います。
園路の作り方、歩道の作り方についても、現状課題があるためこのような状況になっていると思うので、ここは時間をかけて整備の仕方、園路の作り方等も含めて検討する余地があると思います。
地下空間との連携については、上下の移動が、特に冬季では地下空間の利用が高まるので重要な視点だと思いますが、公園に限らず地下から外に出ると方角がわかりにくくなるところがあるかと思いますので、出口から公園に出たときの自分の位置を分かりやすく提示するようなサイン等の設置や誘導などが考えられると良いのかなと思いました。
○事務局（高橋みどりの推進部長）　石川推進官から先にお伺いしたほうがよろしいですか。
○愛甲座長　そうですね。石川さんお願いします。
○石川委員　私の方から何点かコメントさせていただきたいと思います。
まず２ページ目のにぎわい空間の創出のところ。

今回の資料を拝見すると、回遊性やハード面での留意点や課題に議論が行きがちかなと思いましたが、本来であれば第２回の議論と同様にソフト面も含めて、はぐくみの軸の強化方針でも道路空間の社会実験の話があったと思いますが、その取組と一体的にどういう課題解決が図れるかというところを議論した方が良いかなと感じました。

気になったのが、図面の中で地区計画やまちづくりが検討されているエリアということで、南北の街区と大通公園を一体的な形で取り込んで検討されているエリアも西３，４丁目あたりであると思いますが、その取り組みの中で、今後何かしら全体の議論でのヒントになるようなポイントがあればご紹介いただいても良いのではと感じました。

続いて３ページ目の緑の空間の創出のところで、色々都市計画的な手法で民間開発の際に広場空間、公園緑地広場を作っていただくような仕組みもあると思います。

例えば総合設計制度でいくと、一定規模以上の開発の時はどのくらいの広場をつくると容積ボーナスがあるという仕組みは全国どこでもやられていると思うのですが、例えば隣接するみどりとの連携みたいな部分では、容積ボーナスを計算するときの数値に色がつくという方法を採っている自治体さんもあるので、札幌市さんが運用されている、民間事業者によるみどりの開発へのインセンティブ策がどのようなものなのか、検討材料の一つとして出されても良いかなと思いました。

今回、事例で挙げていただいている再開発の大通西４南地区やホテルの事例についても、何かしら民間事業者さんの創意工夫だけで実現したものなのか、行政からインセンティブ的な仕掛けがあったのかなども、もしあれば整理頂くと良いのかなと感じました。

全体的な「みどりの軸の強化」というテーマに対するコメントとしては、単純に緑といっても多様な機能があり、大通公園ひとくくりで語るのは難しいかもしれないですが、みどりのどういう機能に着目して、今後強化をするのか、という議論もあって良いかなと感じました。

どなたかの意見の中で雨水浸透のお話もあったかと思いますが、グリーンインフラという形で雨水浸透機能を強化するような植栽を目指すのか、あとはにぎわいを考えたときに、どのようなみどりの形態があった方が良いのかなど、みどりに対してどうアプローチしていくか、どういう機能を伸ばしていきたいか、という目線での議論があってもよいかなと思いました。

○愛甲座長　ありがとうございます。では、事務局からお願いします。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　沢山いただいたので受けが漏れてしまうかもしれませんが。

まず道路空間の再配分について、歩道の２ｍだけをどうするかではなく、道路としての 20ｍ全体を見た再配分という視点はもちろんあると思います。

現況の交通量等を見ながら本質的なニーズで歩行者、あるいは車線構成をどうするかというのは議論としてあるかと思います。

都心部なので、経済的ポテンシャルも集中しているところですので、交通量だけでは車線減少などをなかなか言えない部分があり、過去にお騒がせしたこともあります。

道路と公園、みどりとの関係というのは色々な目線で見る人がいるので、丁寧に慎重にやらないといけないとは思います。

それから道路と公園との関係でこの歩道の２ｍはあるのだと思います。

このライフォート前の道路をよく見ると、公園側の道路は歩道がないんですね。

あの部分を公園としての一体的な使い方をするという、どちらが所管するかという役所的なことは置いておいて、そちら側のアプローチもあると思います。

場合によっては通路的な部分を残して、先程入澤社長から言われたようなジョギングや、信号で毎回切れてはしまいますが、あるいは回遊ゾーンみたいなことを考えられないこともなく、工夫の余地はあるかなと思います。

一方通行の道路なので、いずれにしても沿道機能は右側をどうするかという部分があるので、そこの解き方なのかなと思います。

それから、笠先生からの西 13 丁目の件は、ご指摘ごもっともなところがあります。

所管が違う部分もあり、なかなか踏み込んだ事はできないのですが、全体的にリニューアルする場合には、資料館を挟んで裏になってしまいますが、視界に入れておかないといけないところだとは思っております。

東側は、はぐくみの軸の強化方針ではまちづくりの軸線として重要なものと位置付けていますが、その中での開発や土地利用の中で、軸線の中でみどりを創出していくことをすり合わせていきたいと思っています。

大通公園そのものを延長するのは、物理的なことも含めて難しい部分はありますので、中央分離帯はありますけども、できるだけまちづくりや土地利用の中で考えていければよいと思っています。

あまり専門的なことではないですが、入澤さん、椎野先生からあった、樹木の適正な管理をしていく意味で伐採や間引きが必要ということ。

まさに今回のテーマのように、民地・道路・公園が一体として見通しのきく空間として、鬱蒼としている部分をどう整備していくかというところだと思います。

一方でオフィス街の建物とは隔離されたオアシス空間的な部分もあって良いと思うので、丁目によってはコンセプトを変えて、そういう部分もあっても良いのかなと思いました。

最後石川推進官からありましたが、札幌の開発のボーナス制度として、オープンスペース創出の場合に容積緩和していくということはありますが、具体的にみどりに踏み込んで、それにプラスのボーナスを付けるということには制度的には至っておりません。

この前段として取りまとめた都心のみどりづくり方針でも、そういう中でみどりを創出していくという方向性を定めていますので、制度化も含めて検討していく課題ではあるのかなと思っています。

西４丁目の再開発はまさに、都市計画決定済みの、再開発組合の立ち上がった事例ですので、大通公園の機能向上ということをインセンティブとして容積を上積みしているという制度でございます。

これについては、今日も出席して頂いていますが、まちづくり政策局の都心まちづくり推進室の方が、法定再開発でもありますし、行政としてここまで進めてきたかなり前段から、まちづくりのアドバイス、お手伝い、関与してもらい、ここに至っています。

ここに至るまでそういう接点はあったという状況です。

その他、西１丁目のホテルは、それほど濃くなかったとは思いますが、様々な場面で開発相談ということでまちづくり分野でも絡んできた物件だとは思っております。

○愛甲座長　ありがとうございます。

大体質問があった部分にはお応えいただいたのではないかと思いますが、さらに今皆さんのお話を聞いていて、私からいくつか質問させていただきたいと思います。

今の西４丁目について、大通公園の魅力向上というのは、具体的にはどのようなことが大通公園の魅力向上につながると評価したということになるのですか。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　実は漠然としている面も多分にありますが、都市計画の段階でもイメージパースくらいはあったと思います。

こんな感じで魅力向上について、この再開発事業でも貢献していきますという位置づけだけなんですよね。

それでよいのかという話なのですが、そうではなく、そのためには大通公園の在り方で、西４丁目をどういう姿にしていくかということが追い付いていないんです。

これを皆様の意見もいただきながら、公園全体、その中に西４丁目の姿を示して、大きなフレームとして再開発事業がお手伝いいただけるということはできているので、そのイメージをこちらからご提示しないといけないという状況になっています。

○愛甲座長　ということは、ここについてはまだ、こちら側で考える余地があるということですね。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　こちら側でもありますし、一方で再開発事業の方でも、向こうの建築プランからイメージする大通西４丁目のイメージもあると思うので、デザイン的なことも、動線的なことも含めてすり合わせていくことになると思います。

○愛甲座長　わかりました。

もう一つ、これは都心まちづくり課の方に聞いた方が良いのかもしれないですが、先程から東ゾーンの話が出ていますが、今日配っていただいた、大通及びその周辺のまちづくり方針の５ページ目の左下には、東ゾーンのイメージ図が書いてあります。

「大通公園の東側に新たな公共空間の創出」ということが方針として書かれていて、これが皆さんのイメージされていた、ずっと通しで歩いていける、自転車等で移動できる空間になると、ここでは描かれていますが、先程いくつかコメント頂きましたけども何か補足でご説明いただけることはありますか。

○事務局（都心まちづくり推進室　永井事業調整担当課長）　今ご指摘の部分で補足するところはあるかということで、概要版の６ページをご覧いただきたいと思います。

こちらに、大通創成交流拠点における象徴的空間の創出ということで、目指すべき姿を概略的に描いています。

こちらの図の創成東の部分において、みどりで延長を表現していますが、東側の新たなオープンスペースの創出を、こちらの方針の中でも行政の考え方として盛り込んでいます。
ご承知の方もいるかもしれませんが、以前東１丁目街区自体では民間の再開発の動きが一時期ございました。
それがコロナや様々な民間事業者さんの社会情勢の中で一旦ストップはしていますが、ここに関係する地権者さまにも、この策定にあたっては情報を共有しておりまして、札幌市のまちづくりの考え方は理解しますと言っていただいているところではあります。
どういう形でオープンスペースになるかは未知数ですが、将来的にいつかの段階でここがまちづくりとして動くときには、この方針の考え方に沿った形で、何らかの計画が進んでいくだろうと我々は思っています。
○愛甲座長　ありがとうございます。
今までお話いただいて、今日のテーマが「沿道と連携したみどりの軸の強化」ということですが、石川さんから、どういった大通公園のみどりの機能を、どこに注目して強化していくのか、というご指摘もありました。
連携というのが実はぼんやりしていて、話を伺っていても、皆さんのイメージも様々で、多様なご意見を頂きました。
人流のことなのか、車、自転車の流れのことなのか、景観的な連続性のことだったり、空間の繋がりだったり、あと公園そのものが持っている機能、もしくはその周辺の街区が持っている機能など、そういったものを繋げていく、連携させることなのか、それによっても大分話が違うだろうなと思って伺っていました。
こう考えていくと、何名かが仰っていたように、道路空間と公園の部分の関係性を、物理的なことも含めて、ソフト的なこともちろん含まれると思いますが、作り直していくような思い切ったことをしないと、これは私のイメージですが、今の丁目ごとにぶつ切りになっている大通公園が、周囲と連携するというのは、なかなかそんな簡単な話ではないという気がするんですね。
ただそれには、１、２回目にも話していた利用の話やイベントの関係の話等ももちろんありますし、先程からご説明いただいているように、道路も、流通関係の他、ビルが現状建っていて駐車場もこちら側を向いているという状況で、いろいろな理由があるので、そんな簡単にはここの関係性は切れないと思います。
ですが、丁目ごとに長期的な方針をもって、例えば北側のここの丁目の通路については、右折左折は禁止にして、信号が一旦止まればどこからでも公園に入れるようにしようとか。
結局大通公園の出入り口は、椎野先生が仰っていましたが、全部横断歩道を通らないと公園に入れない、もしくは限られた地下の出入口から上がるか、非常に公園としては珍しく出入り口が固定化されています。
また、いくつかの丁目には、道路の途中に出てくる斜めの通路がありますが、あれはほとんど使われることがなく、イベント時の物資を搬入する車用の道としか使われていないという現状もあります。
もう少し人の動きの観点だけを見ても、出入りが自由になるような作り方、道路の関係の持ち方を整理しても良いのかなと、具体的にどうするというのはわかりませんが、先ほどまでの話を聞いていて思いました。
もう少し皆さんに追加でご意見があれば伺いたいと思うのですがいかがでしょうか。小篠先生お願いします。
○小篠委員　今の件ですが、南北の道路にかかる横断歩道を渡らないと公園に入れないという、やはりそこが魅力をなくしていると感じます。
追加資料で、昭和 63 年の航空写真と平成 28 年のものを比べると、一番わかりやすいのは、先ほど話題になった資料館の 12、13 丁目の交差点のところ。
ここを見ると、昭和 63 年当時はあまり高木が茂っていなくて、平成 28 年ではかなり茂っているのが上からの写真でもわかります。
これによって、入口付近の交差点の空間が狭くなっていると思います。
四つ角の交差点のところだけは、少し緑量を下げて低木程度にしておいて、資料館も歴史的建造物なので、例えば交差点を北から渡ってきたらすぐ見えるような形にするとか。
さらに言えば、交差点に広場を付けて、斜めに入ってこられるようにしてもよいのかなと。

入口が狭まっているのでそれを広げて、周辺街区との接続性を高めるということに一番効果的なのは、北大通、南大通と、南北に貫通する各丁目の通りの交差点の角、大通公園の交差点の角を広場化してポケットパークにするということ。

これを全街区で行えば、相当入りやすいし、中で何が行われているのかもよくわかるようになる。

これくらいの改造というのは、そんなに全体の樹木量を減らさなくてもできるし、効果的な対策なのではないかなと思います。

資料館の話で、民間との連携を考えたときに、公園側に対してのインセンティブはお金でもよいかなと思います。

それはどういうことかというと、管理の質を下げないということ。

下がったところに対して、お金を入れて管理レベルを公園と同じようにする。

公園と同じ管理レベルというのは、すごくお金がかかるわけです。

それを誰が担保するのか、教育委員会では担保できないというのならば、それは民間で担保してくださいと、もしそうしてくれるなら何かのボーナスをあげましょうと。

そういう形で、いわゆる民間と協働しながら公園を維持管理しましょう、とすれば先程言われていたような、鬱蒼とした、裏になってしまっている、という部分は防げるかもしれないと思います。

それはここだけでの話ではなく、今後の話を考えると、行政だけがお金を使って今の大通公園の姿をキープするための管理という形でお金をかけようとすると、相当年間の支出はかかってくると思いますが、それをどうやって担保するかということに対して、一つの方策になるかなと思います。

先程西４丁目でイメージがないと言われている部分は、ある部分はお金というのも十分あり得るのではないかと思っていて、地区計画的には一街区だけかもしれないですが、その管理レベルをしっかり維持するとか、今までできなかった新しい管理方法を取り入れる、ということもあり得るかなと思いました。

○吉岡委員　皆さん方のご意見の中で、インセンティブの話が出ていましたが、みどりの量によってというご意見の中で私がイメージしたのは、札幌はユニバーサルなまちづくりということを戦略ビジョンでも位置付けていますので、障がいのある人もない人も使いやすいようなつくりをしたところにもインセンティブを付ける、というのも一つ案として大事なのではないかと思いますので、一言付け加えます。

○愛甲座長　そういうのってあるんでしたっけ。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　今新しいビジョンでも掲げている非常に重要なテーマの一つなので、まちづくり開発ビジョンの中でどう動機づけしていくかなど、十分考えられることだと思います。

そうでなくても個々の事業者が自ら意識して頂くことも非常に重要だと思いますから、そういう部分を、行政と民間で連携して実現していくように、公園に限らずあるべきだと思っています。

○愛甲座長　ありがとうございます。他にいかがでしょう。

○森委員　インセンティブのところで一言。

私の私的な思いかもしれませんが、大通西４丁目のところは、この絵だけ見ると良い取り組みで、民間の事業の中で公共貢献をしていただけるということではあるかとは思いますが、その緩和の先が高さを引き換えにしているのは、一方では負の要素かなと個人的には思っているということをお伝えしておきます。

ここの公園の魅力向上はこれからだということとか、北３条は道路を広場に変えて、ここはもともと公園だと。

元々がパブリックなエリアに対してどう貢献するかということで、今の管理費の問題だとか整備の仕方などがあるとは思いますが、よくある都心部の中の公開空地で、特に公開していなくて、下手すると三角コーンとかを置いて私物化しているところも市内にはいくつか、申し上げにくいですがこの近くのホテルでもあるかなと思っております。

公園という公のところに対してのインセンティブをしたということで、私物化されないように、先程再開発組合さんの意向もあると言われていたので危惧しました。

そこは慎重にしていただきたいと思います。

初めの頃のお話の通り、大通公園に対してのインセンティブゾーニング、デザインのやり方みたいなものはなにか要るのではないかと思いました。

緩和の引き換えにするのが容積だけでなく、例えば駐車場の縁、台数とか、わかりませんが他に何か事業者さんにメリットがあるようなことを盛り込んでいくというような、公園の周辺ならではのやり方を模索することも一方では必要かなと思います。

もう一つだけ申し上げたいのは、お話を伺っていると、連続性のお話が出てきていて、私はそれはすごく可能性があると思います。

東側のゾーンのお話もありましたが、創成川公園と大通公園は本来接しているのに、これも管理の問題かもしれませんが、テレビ塔の下の一部は、管理主体が違うのでしょうか。

または道路の問題とか。

本当は一体的に整備される案が昔あったのではと思って昔の資料も拝見したのですが、創成川を越えた東側へ行く、その前の部分の一体化は、先程の道路の話も関わりますが、もう一回やっても良いのではと思います。

そうすると創成川から大通公園、中島公園もつながっていって、エメラルドネックレスではないですが、ちょっとした小さな空間、都心部のみどりのネットワークを札幌市は頑張ってやっているというメッセージになります。

それに民間や、周辺の方たちへのインセンティブと兼ね合わせて何かをやっていくという、そんな方向性が今後議論できれば良いのになと、皆さんのご意見を伺って思いました。

○笠委員　創成川の整備を担当していた 10 数年前のことですが、せっかくこれだけ新しい緑地ができてなぜＴ字型にきっちり接続できないのかという議論はものすごくありました。

当時はテレビ塔の社長がとても立派な人がいたもので、なかなかそれを言い出せる人がいなかったこともありますが、もう一つは西１丁目の東側の部分は公園ではなくて道路敷地のままなので、公園自体が直接繋がっているわけではなかったんです。

何とか気持ちよく迂回できる方法はないかとか、とうきび置き場や倉庫状態になっていた見苦しい部分を何とかできないとか、そのあたりはある程度の改善はできて、少なくとも北側と南側を歩けるようにはなりました。

それは、公園と直接繋がっていないということがいちばんの問題であったと思います。

○愛甲座長　ありがとうございました。

そろそろ時間も来ましたので、中島公園の議論もしないといけないので、一旦この辺で今日の話を締めようと思いますが、伺っている中で、インセンティブの話が結構出ていました。

都心部のみどりづくり方針も作り、インセンティブまでいくのかガイドラインになるのかわかりませんが、今回の大通公園の議論で皆さんがおっしゃったことを考えると、大通公園は札幌の中心であり、そこで民間の周りの開発とどう関係を作っていくかということに対しては、やはりここは特殊なルールが必要なのではないかと、他と全く同じで良いというわけにはいかないのではないかと思いました。

大通公園に面しているところにはそれなりのご配慮をいただくとか、逆に札幌市さんの方でも、それがインセンティブになるのかはわかりませんが、そのようなことをこの場所では考えないといけないのではないかという気がしました。

そういうことが可能かどうかは考えていただき、それから時間的にも周りの開発行為は進んでいくので、それに合わせて大通公園をどう変えていくかということもあります。

先程あったような連携をどうやって作っていくか、今日は具体的なイメージもいただきましたので、その辺も整理していただいた上で、この後の議論に繋がるようなことをやって頂ければ良いと思います。

もう一つ今日出なかった話で、私が都心のまちづくり方針、はぐくみの軸強化方針を作った時にも気になったことを追加します。

植栽や道路の話が出ていましたが、もう一つ連携を妨げているのが、建物。

公園内の建物も街路に背中を向けて建っているものが多いので、それも何とかしないと、公園の外から眺めると建物の後ろ側を見ていて、テレビ塔もそういう状況がありますが、その辺は改善の余地があるのではと思います。

インセンティブは、空間的なことや周辺で開発される方へのインセンティブは出ていましたが、可能かどうか話わかりませんが、イベントの事業者に対しても考えられます。

２回目の議論とも関係ありますが、イベント時のテントの建て方や運営の仕方も含めて、普段使い等にも配慮してイベントの企画や運営をされている場合に、運営面でのインセンティブを与えるなど。

要は公園の日常利用ユーザーにフレンドリーなイベント運営をされる方にはインセンティブを与えるという工夫もあって良いのではと思いました。
物理的な変更をしなくても、にぎわいと日常使いの両立といった面では効果があるのでは、ということも皆さんのお話を聞いていて思いました。
小篠先生どうぞ。
○小篠委員　もう一つ今日出なかったのでどうしても言っておかないといけないと思ったのが、はぐくみの軸の強化方針の６ページの図について。
テレビ塔の東側は先程触れて、もう少し再考する必要があるかなと思っていますが、もう一つはいよいよやろうとしている、時計台までのオープンスペースの創出と言われている縦側の矢印。
ここを本格的にやる際の主導は、市がやらないといけないことになると思いますが、ここには先程のテレビ塔の教訓を生かして欲しいなと思います。
というのは、大通公園へのダイレクトアクセスを考えるのも良いのではないかということ。
立体的に考えて、どうするか考える余地はあると思いますが、時計台からダイレクトに、北大通を超えて公園側にアクセスできるような動線を考えることもありかもしれないなと。
様々なものが地下道には埋まっていそうなので、地下は難しいかなと思いますが、空中でやることもありかもしれない。
なぜそれを思ったかというと、新しい視点場を公園ユーザーに提供して、それがテレビ塔を見せるもう一つの市民ポイントになり得る。
それと公園がダイレクトに繋がっているというのは、魅力の一つを作り出すことに繋がり得るかもしれないと思っています。
地下駐車場への入口の関係も出てきてしまうので難しいところはあるかもしれませんが、そういうことを少し考えていただいても良いのかなと思います。
条件がテレビ塔の東側と似ている部分もありますので、もう少しじっくり考えていただいて、市でイニシアチブをとれるプロジェクトであるような気もしますので、その辺も見える形で検討していただけると良いかなと思いました。
○愛甲座長　非常に重要なポイントで、ありがとうございました。
地下だけでなく空中を使うというのは、東西の連結を図るという意味でも考えられる手段であるかもしれません。
○愛甲座長　それではここで大通公園の議論は終わりまして、次に中島公園の魅力アッププランの検討に入りますが、一旦休憩を挟みたいと思います。
今 15 時 05 分ですので、短くて申し訳ありませんが 15 時 10 分くらいから皆さんがお戻りになったら再開しようと思います。

（　休　憩　）

４-2 中島公園について

○愛甲座長　では、再開しようと思います。
最初に一つだけお願いがあります。
マイクを近づけないとオンラインの方で聞き取りづらいそうです。
皆さんご発言いただけるときは、できるだけマイクを近づけてご発言いただけると助かります。
それでは続きまして中島公園の魅力アッププランの検討についてということでご説明をお願いいたします。
○事務局（能代係長）　それでは、中島公園魅力アッププランの第３回検討について、ご説明させて頂きたいと思います。
みどりの推進課　調整担当係長　の能代です。よろしくお願いいたします。
資料はＡ３横版の資料２、全部で５ページとなっております。
それから、中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想概要版ということで用意させていただいております。
では、１ページ目をご覧ください。
１　考慮に入れる主な事柄については、第２回目の検討資料から変更ありませんので割愛させていただきます。

２　３つの方向性と具体化に向けた検討の視点ですが、本日、第３回目のテーマは、方向性３「周辺エリアも含めて活性化させる」になります。
検討の視点ですが、①周辺事業者による公園の活用、②公園と周辺事業者との連携。
③周辺に波及させる公園の魅力、④周辺と補完関係を築き回遊機能を高める公園運営としており、２ページ目からは視点に沿って資料を作成しております。
３、第２回の振り返りです。
第２回では、「新たな機能により魅力を向上する」をテーマに３つの視点に基づいてご議論いただき、様々なご意見をいただきました。
また、その他、マネジメント体制の検討についての多くのご意見をいただきました。
右側をご覧ください。第２回検討会の補足事項になります。
中島公園、校外学習の利用届ですが、公園の自然や生き物を活用しての内容が主なものとなっております。
中島公園の満足度ですが、左の円グラフをご覧ください。
非常に満足、満足を合計すると 92%となり、多くの皆様に公園の良さをご理解いただけているものと考えております。
一方で右のグラフを見ると、「非常に満足」と答えた割合については、他公園と比較すると高い状況ではありません。なお、掲載している公園の他、14 の総合公園等を対象に調査しており、中島公園の割合は、10 番目となっております。
その下が中島公園周辺の人口ですが、人口は増えておりますが、一番下の青色部分、年少人口については減少が見られるところです。
それでは２ページ目をご覧ください。
本日のテーマは、「周辺エリアも含めて活性化させる」としておりますが、公園北口周辺においては、「中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想」が令和３年 11 月に策定されており、魅力アッププラン策定にあたっても連携が必要となってきますので、まずは、こちらの基本構想の説明を「都心まちづくり推進室」にお願いしたいと思います。
〇都心まちづくり推進室の山田と申します。よろしくお願いいたします。
私から、中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想についてご説明いたします。
資料はそのまま A3 の資料２をご覧ください。
こちらに地図が載っておりますが、対象のエリアは、中島公園駅を中心として半径 400m の範囲としております。
①～⑤まで色を付けておりまして、そのエリアの中でも特徴があるエリアということで、
①札幌駅前通りエリア
②鴨々川沿いエリア
③中島公園北口周辺エリア
④豊平川近接エリア
⑤重点再整備エリア
ということで、こちらに対して取り組み方針を定めて、取り組みを進めていくというものになっております。
こちらの構想は書いてある通り、令和３年 11 月に策定しております。
⑤のパークホテルの敷地のところに新 MICE 施設を整備することに決定しましたので、施設に関してはアフターコロナを見据えて再検討中ではございますが、きっかけとしてにぎわいの軸、札幌駅前通り南端の、新たな拠点を目指して策定したものとなっております。
まちづくりのコンセプトとしましては、「『地域に培われた歴史・文化』と『新たな集客・交流機能』が調和した都心南端の拠点の形成」を目指していきたいということでございまして、先ほど申し上げました①～⑤までのエリアを対象としまして、にぎわいの創出や地域資源の活用により、回遊性を向上させていくということや④、⑤に書いておりますが、マイス施設と連携するような機能、空間を誘導していくということを目指していきたいと考えているところでございます。
その下に、今後の進め方というところに書いておりますが、今後具体的な検討を進めてまいりまして、まだ未定ではございますが、（仮称）まちづくりガイドラインと書いてございます。
まちづくりの指針的なものを定めて参りまして、ハード・ソフト両面から具体的な取り組みを進めていきたいと考えております。

⑤重点再整備エリアにつきましては、MICE 施設の敷地及び公園の北口もエリアに入っておりますので、こちらの検討はMICEの再検討の進捗に応じて再整備の方向を具体化していきたいと考えております。
今回のあり方の検討の中身とも、連携・連動させながら取り組みを進めていきたいと考えているところでございます。
以上になります。
○能代係長　ありがとうございます。
それでは続きまして、１　周辺事業者による公園の活用状況ということでご説明に入りたいと思います。
周辺ホテルの宿泊客の公園活用状況についてヒアリングした内容を掲載しております。
中島公園周辺の宿泊客は、ビジネスではなく、観光での目的が多いとのことです。ビジネスでの利用は札幌駅周辺のホテルが多いとのことです。
宿泊客は、「ホテルのカフェから見える中島公園の景色は建物に邪魔されることなく自然を体感できるように感じる」と言っていただいているとのことです。
また、海外の観光客は日本文化を感じるもの、その土地に根付いた行事などを求めているとのことです。
宿泊客の公園利用状況ですが、雪中サッカーや雪だるまづくり、岡田山、天文台にある小高い山ですが、そこでのそり遊び、ランニング、散歩といったものが見られるようです。
周辺ホテルでの情報発信としては、右に掲載してある「中島公園散策マップ」を作成して、魅力スポットや、季節ごとの植物を紹介しているホテルもありますが、多くのホテルでは公園の内容を紹介しているものは少ない状況です。
周辺飲食店の公園活用状況ですが、一つのカフェで、公園側の店先にイスやパラソルを設置したり、公園でのキッチンカーの出店を行っておりますが、ほかの周辺施設での、公園を活用している状況は確認できませんでした。
下の位置図をご覧ください。
中島公園周辺には、様々な目的に利用される施設が点在しております。
右側に利用目的別に施設数をまとめてありますが、数多くの宿泊、飲食のほか、音楽活動等のスタジオ、生活支援等の福祉施設も複数ございます。
また、南西側は居住エリアとなっており、人口が多く、事業者は少ない状況です。周辺住民の意見については、来年度、把握していく方法を検討してまいりたいと考えております。
右側の事例ですが、北谷パークでは、周辺の様々なプレーヤーが公園を活用してエリアの価値向上に寄与しております。
その下、京都市おそとチャレンジですが、民間企業の企画を公募選定し、市と共催の社会実験として実施している事例です。
船岡山公園では、事業者による清掃活動、トークセッションやライブ、工作ワークショップなど、好きなことを朝から夜までシェアする場となっています。
課題をご覧ください。
「ホテルからの公園の景観を活用している事例はあるものの、周辺事業者による公園の積極的な活用は見られない」
「周辺事業者が公園の魅力を積極的に発信している事例は少なく、公園が近接していることをメリットとした集客方法を選択していない」ということがあります。
考察ですが、「周辺事業者に対して公園の活用を促す仕組みとはどういったものか」
「周辺施設を訪れる目的の一つとして、中島公園の魅力を事業者に活用してもらうことができないか」、これは、中島公園の魅力をＰＲしていくことで集客につなげることができないかとの視点でもあります。
「周辺事業者に対して、利用目的に応じた公園の活用方法・事例を周知することや、公園を活用したい時に、いつでも相談できる専用の窓口を設置することが活性化につながるか」、例えば、公園から福祉施設へ散歩にいい季節やコースを紹介する、逆に事業者から公園の活用を考えていただくといった、双方向からの活用の視点となります。
３ページ目をご覧ください。
２　公園と周辺事業者との連携です。

中島公園地域コミュニティ推進協議会ですが、開催状況や公園内の構成員については、２回目までの検討会で触れさせていただきましたが、今回、公園周辺の施設・団体の構成員についても掲載させていただきました。
ホテルや、児童会館の利用者の保護者によるグループ、北海道演劇財団シアターZOO などが協議会に入っており、公園と周辺施設が定期的に情報交換できる唯一のツールとなっております。
公園と周辺事業者の連携アイデアとして、周辺ホテルからは、公園内施設のチラシ等の設置や案内、ホテルに囲まれた公園を生かした連携イベントの実施というアイデアをいただきました。
また、指定管理者からは、中島公園の清掃活動等、各施設が公園全体を見る機会を設けるようなイベントの実施というアイデアをいただきました。
自由広場の活用ですが、中島公園の自由広場は、民間企業等が単独で興行を実施できる市内の公園でも限られた場所となっております。物販には制限がありますが入場料を設けてのイベントが可能で、これまで、さっぽろまつりやプロレスが行われております。
下の事例ですが、図書・学習機能を備えた複合施設である武蔵野プレイスと、隣接している境南ふれあい広場公園を、指定管理者が一体的に管理しており、周辺地域で活動する事業者や住民、大学からなる活性化委員会と連携して、公園使用や業務委託、広報、イベントなどで双方向の定期的な協力が行われている事例となっております。
その右側、３、周辺に波及させる公園の魅力です。
時間帯別の魅力として、夜の天文台は、都心の中で天体観測をできる唯一の場所として人気が高く、子どもを連れての利用も多い状況です。
周辺ホテルからは、ホテルの宿泊客は、日中、中島公園周辺にいるわけではないので、滞在している早朝や夜間に行きたくなるような仕掛けがあればよいということで、モーニング散歩企画や、アジアの屋台等が出る夜市といったアイデアが出されました。
右側の鴨々川ノスタルジアですが、こちらは中島公園からすすきのにかけて流れる鴨々川流域のお寺、ギャラリー、ホテルなどが連携して2014年にスタートしました。当初は新善光寺、東本願寺、中島公園内日本庭園の３か所を中心としており、日本庭園では、写真にあるように和装をして、昔ながらの園芸や商売の様子を再現したイベントを実施しておりました。
日本庭園の活用の模範となるようなイベントでしたが、コロナ以降は人員の関係もあり、規模が縮小し、お寺中心のイベントとなり、中島公園は利用されていない状況です。
下の事例では、中島公園同様に池や日本庭園がある大濠公園での活用事例を掲載しております。水景を楽しめるカフェ、レンタル着物屋など公園を生かした施設が設置され、様々な楽しみを提供しております。
その下、周辺にホテルが立地している公園事例として、新宿中央公園を掲載しております。早朝からのランニングやウォーキング、夜間の映画上映等、１日を通して楽しめる工夫がされております。
２ と ３ 合わせての課題ですが、「公園と周辺事業者の関りが希薄である」こと。「周辺の事情を考慮した魅力の提供や連携事業が少ない」こと。「公園と周辺事業者が活かし活かされる関係となっていない」こと。が挙げられます。
考察ですが、「公園と周辺事業者が連携を深めるための方法とは何か」、「時間帯毎の取組や文化が感じられる取組は、周辺施設との連携が可能か」、「自由広場のように制限を設けない区域を増やすなどの柔軟な対応が必要か」
といった視点を挙げさせていただきました。
４ページ目をご覧ください。
４　周辺と補完関係を築き回遊機能を高める公園運営です。
回遊性向上のツールとして、中島公園をルートに含む各種散策マップを４ページと５ページに掲載しております。
各種マップについては、札幌市の各部局や民間などで作成しており、中島公園を含む周辺の魅力が紹介されております。
下に掲載しております「札幌ぶらり手帖」は、観光・MICE 推進課が、付加価値の高い観光コンテンツを観光関連事業者が集まるワークショップにより作成したものです。
「中島公園界隈編」では、おすすめ街歩きコースとして、池や川を見て回る「自然満喫コース」、こぐま座や芝生広場、飲食店を回る「子供満足コース」、歩くスキーやゆきあかりなど冬の楽しみを掲載した「冬を楽しむコース」が紹介されています。

また、アートスポットとして中島公園の彫像などが紹介されているほか、公園周辺の飲食店なども紹介されています。
右側に掲載しているのは、創成川・鴨々川、川めぐりマップです。これは、河川事業課が市民に川のことをよく知り、親しんでもらうための普及啓発の一環として作成したもので、中島公園と鴨々川・菖蒲池との歴史的な関係性、川やまちを再発見できる見どころなどが掲載されています。
５ページをご覧ください。
中央区ウォーキングマップは、中央区健康・子ども課が、楽しく歩いて身体も心も健康、元気になるということを目的に、近郊にお住いの方々に魅力スポットなどを伺いながら作成したもので、全25コースのマップがあります。
そのひとつのコースとして、「豊かな川の流れと花と緑いっぱいロード」があり、豊平川緑地や中島公園を散策するコースが紹介されています。
その右側、さっぽろサイクリングマップは、レンタサイクルを運営するポロクルが、札幌の街中に置かれた、専用駐輪場、いわゆるポートをつないで、自転車で巡り、まちを楽しんでいただくために作成したもので、３種類あります。
その一つが中島公園を通り、豊平川河川敷をかけ抜けるルートとなっており、中島公園周辺が拡大して掲載されております。その中で、中島公園について、春の桜や秋の銀杏並木など、四季折々の美しい姿を楽しませてくれる憩いの場として紹介されております。
その他、慢性閉塞性肺疾患の一環として作成されているＣＯＰＤウォーキングＭＡＰや、バイク、ラン、ウォークの頭文字からとった北海道ブロウマップでも中島公園を通るルートが作成されております。
左下に川とみどりを活用した回遊性の創出事例を掲載しております。
右図の中央上部にある籠田公園で、イベント空間やキッチンカーを設置、河川敷では、ベンチやサインを設置、駅や公園にはレンタサイクルのステーションを置くなど、回遊性を高める機能を整備した結果、緑道に面した通りにショップや飲食店がオープンし、回遊性が向上して地域が活性化した事例となっております。
課題ですが、中島公園やその周辺は多くのＭＡＰで魅力的な場所として紹介されておりますが、それぞれのＭＡＰが目的別にバラバラに作成されて、独立しており、公園からの情報発信もない状況です。
また、様々な魅力の回遊資源はありますが、回遊性向上の取組はＭＡＰが作成されている程度となっております。
考察ですが、「各種まち歩きマップと連携することで、周辺のまち歩きをするきっかけを公園から作れないか」これは、様々な目的に合わせて作られたＭＡＰを、公園が統括することで、利用者が求めるＭＡＰを提供することができたり、回遊性の向上につながったり、利用者の声や結果を分析・反映することなどもできるのではないか。というようなことです。
次に具体的な回遊性の向上として、「川、サイクルポート、市電などを生かした回遊性の向上が考えられないか。」
「歴史・芸術・文化をテーマにした回遊性の向上が考えられないか」
最後ですが、公園運営という視点から、「周辺との連携・回遊機能を高める公園運営には、運営を担う人材、民間の人材などが必要か」以上を挙げさせていただきました。
資料の説明は以上です。

○愛甲座長　ありがとうございました。
周辺エリアも含めて活性化させるということについてご説明をいただきました。
ご質問やご意見があれば、内容ごとにではなくどこからでも構いませんのでご意見いただければと思います。いかがでしょうか。
○愛甲座長　私から一つ質問をしてもよいでしょうか。
中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について質問なのですが、これを作ったときにはどういうメンバーで作られたか教えていただいてよいでしょうか。
誰がこれを話し合って作って、さらに基本構想を実現していくためには、もちろん市の計画として作っているので市がもちろん中心にはなるのでしょうけど、どういった方々がこのまちづくりの方針を実際に動かしていくのか、どのような想定をされていたのでしょうか。

○事務局（都心まちづくり推進室山田氏）　このまちづくり基本構想を策定した際は、こういった学識者の皆様方に議論していただくということは特段しておらず、地域方々とディスカッションしたり、内部で検討したり、そういったところで策定をしたものになっております。

今後、ここに書いてございますまちづくりガイドラインを作っていくにあたっては、さらに地域の方なのか学識の方なのか未定ではありますが、なにかしら意見交換をさらに密にさせていただく必要があるのかなと思っております。

策定の経緯としてはこのようなものになっております。

○愛甲座長

地域の方々というのは具体的に誰のことを指しているのですか。

○事務局（都心まちづくり推進室山田氏）

連合町内会です。

○愛甲座長　連合町内会の聞き取りとかをしたうえで作ったということですね。

会議をやったわけではないということですね。わかりました。

中島公園の魅力アッププランを作るにあたっても、地域の方とどういうコミュニケーションを取ってこのまちづくりの動きと連動させていくのかということがあると思います。

○池ノ上委員　今のご質問にも少し重なるかなとは思いますが、感想として、中島公園はパークマネジメントというようなことが今後仕組みづくりも含めてできると良いなと思っていましたが、周辺地域が入った時に、エリアマネジメントは求められるのかどうかというところが、私としてもどちらが良いのか、選択肢ではないかもしれないですが悩んでいます。

そういう意味で言うと、基本構想はこれからという話でしたが、エリアマネジメントの組織のようなものをつくることが想定に入っているのか教えていただきたいと思います。

○事務局（都心まちづくり推進室事業調整担当永井課長）

前段の検討の流れもあった通り、連合町内会含め地域の方々と対話をしながら進めてきましたし、今後の地域別のガイドラインの策定にあたっても、引き続き地域の方々と話し合いを重ねながらガイドラインを策定していこうと思っております。

その流れの中で、完全にエリアマネジメントの組織体を立ち上げるかは別として、そのような目線での会話を検討の中では交わされるのかなと思っています。

○池ノ上委員　ありがとうございます。

そのあたりはこれからの議論になるのかなと思いますが、今日たまたま午前中に岐阜県の国立公園をどうするかという話のリモートのミーティングをしていました。

もちろん都市公園とは違うのですが、国立公園の方も環境省の中で言われているのは、そもそも日本の国立公園はブランディングされていない。

どこも山はあるし自然はたくさんあるというだけで、では岐阜県の山奥になぜ来てもらうかとか、それこそこの委員会ではないですけど、どういう風にこれから保全活用していくか、ということがそもそも定まっていないというところから始めていくという話。

まさにブランドやそもそもの価値、あるいは価値を超えるような意義があるのかもしれないですが、そういうものを見つけ出していかないといけないという話と、それだけでも足りなくて、組織と、ブランドというか資源というか、大切なものを皆さんに常に知って頂かないといけないので、そのための体験コンテンツも重要ですし、国立公園の拠点整備も始めていて、その拠点整備の中でどうやって公共空間作っていくかみたいな話や、そのための資源調査を持続的にどう続けていくかみたいな話もあると思います。

ここで色々な、繋げたら良いというアイデアを出して頂いていると思いますが、これを誰が繋ぎ続けて行くのかとか、時流というか、いろいろな流行りがあって時代の流れが変わっていった時に、柔軟に環境変化に対応していけるようなコンテンツを生み出したり、ターゲットも変わってくるので、ターゲットに合わせた体験コンテンツをどう作っていくかとか。

さらに、今回の資料は紙ベースや PDF で作られていると思いますが、体験プログラムをユーザーに使ってもらうには、今の時代はいわゆる Online Travel Agent「OTA」の時代になります。

そのためには観光コンテンツタリフという言い方をしますが、そのような旅行会社が持っている特殊な技術が必要で、そこに載っていることで、トリップアドバイザーやじゃらん、楽天などのように、色々なユーザーに届けることができるんですね。

嗜好性や、さらに資金調達にもつなげていけるということがあります。

私としては、当然こういうことができたら良いなとは思いますが、それをどう実現するのかとか、あるいは持続的に続けていくための仕組みづくりが肝心なのかなと思って聞いていました。

○入澤委員　１点質問なのですが、大濠公園の事例はすごく良いと思いますが、大濠公園は民間の運営なのですか、市の運営ですか。

○能代係長　大濠公園については、公募で民間が基本的には運営している公園です。Park-PFI も使っています。

○入澤委員　民間の知恵やアイデアを取り入れることもあると思いますが、違和感を覚えているのが５ページ目の右下の考察で、「川、サイクルポート、市電などを活かした回遊性」「歴史・芸術・文化をテーマにした回遊性の向上が考えられないか」と書いてありますが、先ほどの話を聞いていると、地域住民の方々に使ってもらいたい、意見も聞きながらやりたいという話だと、地域住民は歴史文化を毎日は見たいものでもないのではという気がします。

どちらかというとホテルの宿泊客に日本の良さを見せたいという側面があると思うのですが、そこの公園のテーマが矛盾してしまうのではという気がしています。

地域住民はそこで散歩したり日常を過ごしたり、ウェルビーイングの具体として使われるので、そのテーマにした回遊性は果たして意味があるのかと思います。

もう少し日常的に市民の方々が使われるような施設とか、私はずっとこの委員会でスポーツと言っていますが、ここはなんとしてもスポーツを意地でも入れたいと思って言いますが、体を動かすことをテーマに中島公園は考えていただきたいなと思っております。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　基本的に中島公園の検討の主は、来街者がどう来てくれるかという部分だと思うのですが、大通公園もそうですが、とはいっても札幌市の市民のための、近隣の人のための性格もあります。

そこの部分なくして観光コンテンツ化したら、逆に公園の魅力もなくなるので、普段使いの中島公園の魅力が来街者にとっても魅力にもなる部分があるので、そこの折り合いをどうつけるのかということだと思っています。

○入澤委員　コンセプトの「『地域に培われた歴史・文化』と『新たな集客・交流機能』が調和した」と書いてあるので、まさにそういうことなのだろうとは思うのですが、どうしてもマーケティング的な見方をすると、すごくターゲットがぶれてしまっているなというのが、民間企業として気になりました。

○愛甲座長　その辺は確かに言われる通りで、ぶれているところはあるかもしれません。

○笠委員　今回のテーマの周辺エリアも含めて活性化させるということで色々上がっているのですが、なぜここで MICE が出てこないのですか。MICE ができることで今後公園がどうなるかというのは、ものすごく大きな影響を受けますよね。

MICE というのはただイベントをやって人は来るが、公園と隔絶された単なるイベント施設なのか、ただ眺望景観だけを楽しむ場所なのか、せっかくそういう機能が入るのであればもっと公園の中に影響を及ぼすような施設をその中になぜ取り込めないのかなど色々ありますよね。

MICE の記載が全くないというのはおかしいでしょう。検討対象として。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　非常に厳しい指摘ですが、パークホテルのところにつくる新 MICE 施設というものが、もともとここの検討のトリガーになっているのは間違いありません。

その整備で来る人や経済的なことも含めて、その隣の敷地であるの中島公園とどう連携していくかというところから始まっているので、全くその通りなのですが、ご時世が流れていく中で、MICE そのものが、ホテルや民間事業者の中でコトが進まないという状況です。

なので、仮置きしようにもない部分が多いですが、そうは言っても中島公園の魅力を高める取組そのものを保留するのももったいない。

コロナも明けて様々な会議が進んでいる中で、今公園でやれることは何かということを、ソフト面が多くはなりますが、できるだけ導き出していこうというところなのです。

ただ、笠先生言う通り、そこがもし動くと非常に大きなポテンシャルをこのエリアに引っ張ってくることになり、ガラッと変化が起きると思うので、無視してはいないです。

常に視野には入れて考えていますが、なかなか資料文面化はできないという辛さはあります。

○池ノ上委員　一般論が入るかもしれないですが、MICE とは新しい観光の形態ですよね。

やはり行政とか大きな経済界が動くと、コンベンションとエキシビション、いわゆる大会議、国際会議みたいな話と、日本一みたいな話がメインになります。

日本の MICE だとほとんどそれしかやっていません。

一方、ヨーロッパやアジアでもそうですが、何に力を入れているかというと、もちろんコンベンション施設をしっかり作った上でというのはありますが、ＭとＩ、ミーティングとインセンティブツアーです。

ミーティングは既存のホテルが、この場所もそうですがコンベンションレベルであるので、もう少しミーティングスペースとして日常使いされるようにするとか、あるいはインセンティブツアーは特別な体験なのか、札幌の真の文化体験、暮らしの体験、スポーツの体験など、ここだからできるインセンティブなツアーなどはできると思います。

札幌は観光の戦略の中でも表立って出てきにくいですが、やはりすすきのという大きなデスティネーション、目的地があって、その近くでミーティングをしたいという話はあります。

さらにそこに加えた形での、中島公園も含めたインセンティブツアーを組んでほしいという話もあります。

札幌で小さな旅行会社をやっている人たちは、請け負ってやっていて、一人 100 万円出しますという話もあり、そういう人たちが札幌でミーティングするから来たい、でもどこに行けばいいのかわからないからツアーを作って欲しいという声は沢山あります。

そういうニーズにこの公園がどう応えられるかという話は、少しこじつけかもしれませんが、MICE を介さなくても、ＭとＩに関しては貢献できるかなと思います。

そこにコンベンションなのかエキシビションなのかはわからないですが、そういう施設ができればさらに拡大するかもしれない、くらいのストーリーで良いかなと私は思っています。

〇愛甲座長　念頭に置いて話をしていくということですよね。無視はできないですよね。

〇小篠委員　そういう意味で今回の資料は少しずれているかもしれないと思うのは、公園利用のマップなどのご紹介は沢山あるのですが、今の話にも関係しますが、この公園の一番の特徴は、公園の中にいろんな種の公共施設が建ってしまっている、あるいは公園の周辺に建っている、建とうとしているということ。

その時に公園はどのような役割を担うのかとか、どのようにマネジメントすればよいのかということがテーマであって、そのやり方や方向性を議論するというところなのではと思っています。

それで整理して行かないと話がぶれていくかなと思っています。

組織を作る必要があるのではという議論になった時に、主体も違えば目的も違う公共施設を、一つにしてコントロールするのが公園側のマネジメント主体と言えるのかという話になるので、それは荒唐無稽なところもあります。

そういうことで見ると、前回もこの話は少し出ていましたが、今回の資料の中でもう少し詳しくしてくれたのは、武蔵野プレイスの話。

武蔵野プレイスと、街区公園だと思いますが、その横の境南ふれあい広場公園です。

うろ覚えですが、ここは武蔵境の駅前なので何かの跡地のはずで、その一部分を、図書館を主体とした特殊機能の公共施設、もう一つは広場公園と書いてあるので、残ったオープンスペースを公園化したということだと思います。

それらを一体化して指定管理を出しているということですよね。

それによって何ができるかというと、公園でのアクティビティと公共施設でのアクティビティを連動させることができるということです。

連動して、天気の良い日に屋内でワークショップ的に子どもたちとやってみようかとか、外で絵本の読み聞かせをやってみようかとか、いろんなアイデアが生まれますが、そういうことがここではできているのでしょう。

武蔵野市は、公共施設マネジメントに対して非常に取り組みが高い市で、なに一つ作るにも市民と連動して行わないと、市民が怒り出すという場所です。

武蔵野プレイスも最初の基本計画の段階で相当揉めて、実施設計者のコンペをやった時も、当選をして実際に設計した設計事務所が一度作った案が市民の要望でひっくり返されたというところです。

出来上がったものはすごく良いですが。

市民力があるからできるということもあるかもしれない。

それを考えると今の状態の中島公園では、イニシアチブをとれる人がいるのだろうか、組織はあるのか、ないとするのなら、どういうやり方があるのかというところに話が行くのかなと思っています。

その可能性があるのに、大きな流れが出てくる、乗るかどうかで全然違って来る MICE というものが検討材料に含まれていない。

そのMICEのコンテンツの中に公園利用は必ず入ってきて、公園とどう関係しないといけないかという話は必ず出てくる。
ということは、話を具体化しようとするならば、もう少しそこをイメージしながら、どういう組織体が考えられるかとか、その時に課題になるのは何なのかという議論にしていく方がぶれないかなと思いました。
○愛甲座長　高野先生お願いします。
○高野委員　今日のご説明を聞いていて思ったのは、どういう取り組みをすべきかという話以前に、今小篠先生が言っていたことですが、マネジメント組織が必要だと思います。
組織自体は複数でも良いかもしれないですが、完全に一つの目標を持ったマネジメント組織をつくらないといけないと思います。
今はそれぞれの施設ごとに指定管理者が複数あるという状態ですよね。
私は滝野すずらん国営公園の、国は指定管理とは言わず市場化テストと言いますが、市場化テストを始めるときにその設計に立ちあいました。
市場化テストは、数十項目についてそれぞれ基準を出して、そのすべての項目についてクリアしないといけないというものです。
例えば春夏秋冬の花の数とか、入場者数、レストランの売り上げ、施設の入場者数とか、その他に自主事業もやりますということを、市場化テストをやる組織が提案して、それを徹底的に毎年チェックし、それがだめだったらその理由を、例えば売り上げならば減額するとか。
一つの組織で花の管理から、お客さんをどうやって呼び込むか、どこから客を誘致するかなど、そういうことも考える。
ある意味行政は楽で、行政側がやってほしいことを言えば全てやらなくてはいけない組織と契約をするんですよね。
それを考えると、中島公園は全然目的の違う組織、指定管理者がいて、各施設の人たちはその施設のことだけしか考える必要がないという状況で、MICEが来たときにどう関係づけるかとか、もしMICEができるのなら、その際に一つのマネジメント組織をつくることを目的に入れることも考えられますよね。
そういう意味では、まずマネジメント組織の改編、施設は複数でも良いかもしれませんが、一つの目標をそれぞれシェアして、指定管理者を管理する指定管理者が必要なのかもしれません。
どのような形でも良いですが、そういうやり方をつくることが一番重要で、そのあとに何をやるべきかという話が出てくると感じます。
○愛甲座長　ありがとうございます。吉岡先生お願いします。
○吉岡委員　今おっしゃったように、マネジメントと言いましょうか、どういう方向でということをしっかり議論する場がないと難しいだろうなと思います。
中島公園に関しては、市民が利用しやすい公園、誰もが利用しやすい公園というのも大きな柱として置いているということで間違いないですよね。
MICE のこともあり、観光客等に向けた利用も大事だけど、市民の目線も大事という理解でよろしいですよね。
その場合、魅力アッププランを検討するとき、どうしてもこういう議論をするとき、政治には男性が多くなりがちですので、多様な人から声を出してもらうことがすごく大事だと思います。
子どもだったり、札幌に住んでいる外国人だったり、高齢の方や障がいのある方などからしっかり声を出してもらうような組織作りが大事だと思います。
一つ、前から気になっていたのですが、すすきのの事業者やすすきので働く人も、中島公園としては大事な対象になっているのではないかと思うのですがいかがしょう。
もしも、市民も誰もが利用しやすい公園、先程スポーツ施設というお話もありましたが、健康増進という意味でも中島公園の魅力アップをしていくということであれば、すすきので勤務されている多くの働く人たちの健康増進も意識しながら魅力アップしていくのも大事だと思います。
そういう面で考えると時間帯も大事になってくると思います。
観光客向けに夜市をやるのも素敵だと思いますが、住民にとっては夜遅くまでガヤガヤするのも厳しいかなと思いますので、時間の面での配慮も必要だと思います。
最近のことで言うと、小樽の観光地では、外国人の観光客が市民のバスに沢山乗って、市民の足が確保できないという状況も出てきています。

札幌も近い将来そういうことになる可能性も考えられますので、札幌の中での観光客向けのものを整理して分散していくことも大事だと思っております。

情報発信についても書いてありましたが、情報発信するときも、子供や若者、高齢者など多世代の人たちがワークショップみたいなものを開いてどう発信したらよいのかということを議論できる場があればよいだろうと思います。

それを指定管理の業者一つにやってもらうのも難しいと思うので、そういうことは札幌市としてなにか整理していくとか、仕掛けを作っていくということが必要になってくると思います。

○愛甲座長　ありがとうございます。森先生何かございませんか。

○森委員　３ページの連携のアイデアを色々とヒアリングしていただいているところが、なるほどと思って拝見しておりました。

指定管理者の方からは、清掃活動ですとか公園全体を知る機会とか、大通公園だと花壇等、市民とのかかわりが目で見える形でありますが、中島公園はそういった場が確かにあまりないなと思いました。

なので、こういう清掃活動などに入らせてもらえるのは面白い取り組みだなと個人的には思いました。

今は管理してもらっているところを使わせてもらっている感じがありますが、日常管理の中に市民のボランティア的なものが入ってくるとまた変わるのかなという印象を受けました。

他のことに関しては、主先生方の意見とほぼ同じですので、以上です。

○愛甲座長　ありがとうございます。

石川さん、中島公園の魅力アッププランについてのコメントいかがでしょう。

○石川委員　私の方から各ページの課題や考察で書いて頂いたところを踏まえてコメントさせて頂きたいと思います。

まず２ページ目の課題で、周辺事業者さんの積極的な活用が見られないということを挙げて頂いていますが、ヒアリング結果からどういう理由で今活用という発想に至っていないのかということを深堀してみると面白いかなと思いました。

考察の中で、専用窓口などの色々なご提案を書かれていると思いますが、初動期は指定管理者や行政の方でプロモーションをかけていかないと、周辺事業者さんも公園を使おうという発想にはならないと思います。

ある程度軌道に乗ってくれば窓口も考えられ、これは受け身の想定なのかなという印象を受けました。

どこまで体制的にできるかということもあると思いますが、最初は仕掛けていくことも視野に入れていかないといけないと思っています。

指定管理者の創造的な活用で有名なところは、西東京市さんの NPO birth というところがやられている指定管理の業務で、市民とのコーディネートという業務を指定管理業務の中にビルドインしてやって頂いています。

やはりコーディネートの部分は、ある程度専門的なノウハウが必要になってくると思いますので、予算との関係も大いにあるとは思いますが、そういう体制をしっかり作るということは何かしらやっていかないと、なかなか進まないのかなと感じております。

続いて３ページ目のところです。

課題のところは先程と一緒ですが、課題が起きている部分はもう少し深堀された方が良いかなと思っております。

あとは公園と周辺事業者が連携を深めるための方法のところで、札幌市さんも色々社会実験等を積み重ねてやられるケースが多いかと思いますが、こういうこともやはり成功事例がないとなかなか民間事業者さんも乗ってきづらいと思います。

中島公園の資源を最大限発揮できるイベントなど、わかりやすいところで先行事例を積み上げることがまずひとつ重要かなと思っております。

３ページ目の最後の考察に書いて頂いている、自由広場のような制限を設けない区域を増やすかどうかというところについては、実態がどうかはあまりよくわからないですが、現状としてスペースが足りないのならばこのような対応も必要になってくると思います。

ですが、今日の説明を聞いている限りでは、自由広場等のオープンにしているところが、人気で民間事業者さんがやりたくてもなかなか使わせてあげられていない、という状況ではないと思うので、別の視点なのかなと感じました。

考察ではないですが、３ページ目左上のオレンジの箱の一番下、自由広場の活用の、利用に関するルールについて。

興行関係はかなりオープンにされているという印象を感じましたが、最後に「物販は他の公園と同様に制限あり」の、物販の解釈が気になりました。

周辺の民間事業者の業態をプロットして頂いていて、カフェなどが多いと思いますが、出店をやるときは興業という扱いなのか物販の扱いなのか、それで制限がかかっているとするならば、何かしら柔軟に認める余地も検討してよいのではと感じました。

○愛甲座長　ありがとうございます。

いくつか質問頂きましたけど、お応えいただけますでしょうか。

○事務局（能代係長）　最後の自由広場の物販について、おっしゃる通りで、入場料はとれるのですが、物販、物を売って収益を得るということについては制限があります。

事業者さんがすぐにはできる状態ではなく、指定管理者さんの自主事業などの中でやらざるを得ないという状況になっています。

今おっしゃられた通り、その辺の柔軟な対応を検討していくというお話かなと理解しました。

○愛甲座長　先程の周辺事業者の活用が進まない理由などは聞かれたりしましたか。

○事務局（能代係長）　その辺はまだ確認が取れていないところです。

○愛甲座長　そのへんを深堀して頂ければということでしたので、探って頂ければと思います。

今言っていただいたように、指定管理者さん、というかここを誰がマネジメントするかはかなり重要な話だと思います。

今の指定管理者さんへのお仕事の出し方だと、今ここで議論されている話とか周辺事業者との連携などはカバーできないですよね。

今協議会もあり、公園周辺施設も含めて構成員になっているということでお話し頂いていましたが、それに対して２ページ目の周辺事業者の位置図に載っている事業者はもっといっぱいありますよね。

先程すすきのの話も出ていましたが、場合によっては、例えばすすきのの観光協会は、周辺事業者というか中島公園について議論するときに入れなくて良いのかとか。

MICE の話も出ていましたが、そこが具体化しないので難しいかもしれないですが、そういうこともあります。

指定管理者さんが自主事業でやる範囲にも限界があるのだろうとも思います。

ある公園で市民団体の活動を活性化しようと、公園を設計する段階からそういう施設をつくって、公園の管理施設と一体化して市民活動もできるようにしようとやったけど、実際には指定管理者さんの業務が週１回は休みで、朝９時から夕方の 17、18 時までなので夜は使えないため、結局市民活動には使えないということが後でわかった、という事例も身近なところで知っています。

このようなこともありますが、中島公園はそういうわけにもいかないと思います。

夜市の話もありましたが、もっと思い切った指定管理者との関係の作り方もあるのかなと思っていました。

私がここでそれを言っていいのかはわかりませんが、中島公園周辺のまちづくり基本構想を誰と作ったのですかと冒頭で聞いたのは実はそういう意味で、本当に必要な人がこの意見を聞いた人たちの中に含まれているのだろうかと思ったんですね。

MICE はなかなか具体化しないのかもしれないですが、周辺の事業者と言った時に、中島公園周辺の町内会を入れないといけないのは当然ですが、それ以外にこの事業者の方々も上手く入れていかないと、市民の日常的な利用と、MICE とか観光客を受け入れた時の利用のバランスをとるという話も議論できないのではないかと思います。

池ノ上先生がさっき言われていたエリアマネジメントみたいなのも、あえて聞かれたというのはそうするべきだと思われているから聞いたんですよね。

○池ノ上委員　そうです。

○愛甲座長　そうではないかと思って聞いていましたので、私はそういう発想がひょっとしたらここでは必要なのではと思って伺っていました。

あと回遊性の向上のところで地図がいっぱい出てきていて、これは質問したかったのですが、なぜ中島公園ではこういう地図がこんなにたくさん作られるのですか。

他の公園でこんなにマップがつくられていたかなと不思議に思って。ひょっとしたら円山とかはあるかもしれませんが。

これは、こういうマップを作る人たちが中島公園を舞台にしたくなるのか、それとも市民にニーズがあるからつくられるのか。
どちらなのでしょう。理由とかはわかりますか。
さらには、こんなに沢山ありますが、使われているのだろうかと思ってしまうのですが、どうなんでしょう。
○事務局（能代係長）　正直どちらなのかはわからないところではあります。
ただ、中島公園を歩いて、とても魅力的と感じている方が大勢いるということは間違いないと思います。
必ず中央区のこの辺を歩くとなると中島公園を通るルートはすごく沢山あるなと、私も資料を調べて感じたところでございます。
その辺の魅力を実際に感じている人は多いと思います。
今おっしゃった通り、つくられてはいますが、実際どれくらい使われていて、どれだけ評価されているのかというのは、どこもちゃんと把握しておりません。
その辺も含めて、どういうものが多く利用されているのか、把握しながらやっていく必要があるかなと思っているところです。
○愛甲座長　周辺の施設に立ち寄ってほしいとか、サイクリングしたいウォーキングしたいとか、そういう人達にとってはすごく魅力的な場所ということですよね。
ここが起点になったりゴールになったりする場所として、みなさんがそういう意義を感じているから使っているけど、逆にこの MAP がなければその魅力は伝わっていないのかもしれないと思いました。
小篠先生、何か中島公園について追加でお願いします。
○小篠委員　エリマネの件は、必要だと思いますが、公園の話だけではなくなってしまい、話がすごく広がるので扱いが難しいそうかなと思います。
公園を一要素にして地域をどう発展させていくのか、という地域まちづくりの話にどうしても入っていくので、単純に公園も含めた公共施設マネジメント話という話にはとどまらなくなってくると思っています。
地域を巻き込みながら公園施設をうまく使っていくにはどうするか、と考えていくと、公園のイニシアチブをとらなければいけないのではという気はします。
公園をベースにしたマネジメントの良い事例というのは、規模は違いますが上野恩賜公園とか。
公共施設が多くあり、それが全部協議会のメンバーに入っていて、その中で地域を動かしていく。
地域というのは、例えば公園口の JR の駅舎と駅広場が変わり、もともと通り抜けの道路が入っていて渡りにくかった場所を、道路を廃道にして広場にして、スムーズに行けるようにしたんですよね。
それは協議会からの発想で、もちろん東京都も入っていますし、台東区も入っていますが、一緒にやっています。
このように、かなり地域で考えていて、公園にお任せでは済まなくて、公園を考えているが、都市計画を念頭に考えられるキーパーソンが必ず入っているという状態にしておかないと、周囲のマネジメントはできないのかなと。
一方であそこは桜森の会というお花見をやる会を作っていて、桜の維持管理をやりましょうということで、樹木林の人たちに関係してもらったり、地元の人に参加してもらいながら一所懸命保っていたりする。
このように、地域の人たちに参加してもらいながら、公園をもっと魅力的にしましょうという活動が、公園をマネジメントするときにやはりあった方が良い。
それが、中島公園の現状を見ると、最初から言っているように１つ１つが全部バラバラの管理をやっていて、逆に良くこれだけ環境が保てているなというくらいの状況になっているので、そろそろそこを連動させる、束ねるという状態を作り上げていかなければいけないのでは、ということが議論のポイントになるかなと思っています。
そこにフォーカスして議論のポイントを作って頂いた方が発展性はあるかもしれないということですね。
このまま進めても落としどころが決まらなくなってしまう、何を議論するのか定まらなくなってしまうので、その辺にフォーカスしてよいと思う。
恩賜公園はレベルが違いますが、開拓使のつくったものを市民要望で頂いて公園を整備したという経緯で、第三者、上の組織から頂いた土地を使って公園化したというところでは、恩賜とまではいかないですが、そういう部分は少し似ているかもしれないと思います。

公園を要らないと思っている人は一人もいないはずなので、皆さんが大事だと思っている場所、みんなの財産をどうやって持続可能にしていくかということを考える、それには一緒になって考える組織がいるのではと思います。

○事務局（高橋みどりの推進部長）　今日も含めて、中島公園の魅力アッププランとしての中核と言いますか、ほぼ肝になるのは、池ノ上先生が言っていたパークマネジメントの体制をどう作るかということだと、私も気づきつつあります。

公園と公園内に立地する複数の施設、それぞれがそれぞれの中でやっている、まずそこを改めないといけない。

武蔵野プレイスのように、所管は違っても一つの指定管理者に発注する、というところまで持っていければ、組織体が一つなのでこれがある意味理想形の一つなのでしょうが、文学館は道の施設、他は市の施設であり、不可能ではない部分はありますが、申し訳ないですがそれぞれ所管があるのでなかなかハードルはあると思います。

まずはその手前として、個々ではなく横の連携をしっかりネットワークしていく、それをどう求めていくかということになるのかなと思います。

その時にリーダーは誰になるのか、地べた部分なのか、各施設の中で一番花形なところがやるのか、大きな施設が来るのかはわかりませんが、その議論はあると思います。

ただこの会議体で、皆さんに議論頂いていますので、このアウトプットとしては、そういうことが必要だという方向にしたいと思っております。

今日のテーマは、周辺のエリアとの関係性ということなので、池ノ上先生が言っていたように、周辺を考えていくとパークマネジメントがエリアマネジメントに発展していくのだと思います。

しかし、都心まち室からもコメントがあったように、エリマネ体制を作る入口が公園からという事例は少なく難しいことで、ただ、もし何らかのまちづくり体と近くなると、そのフィールドとして公園を活用していくことはきっとあると思うので、その発展形としてエリアマネジメントも視野に入れないといけないと思います。

石川推進官が言っていたように、まずは公園内のマネジメント体制をつくり、初動のプロモーションとしては公園側から地域に投げかけていくということで、どのくらい響きがあるのかを見極めていく、そういうところからがやれることかなと思っています。

今日の資料はもしかしたらそこが見えていないので、ヒットしなかったのかもしれないですが、そのきっかけとして、飲食やホテル等これだけ周辺に施設があるので、それはどうなのかという提示をしたつもりです。

各マップもそうですが、様々なとっかかりツールとして、自転車繋がりや、歴史、川水繋がりなど、こういったもので何かを組めないか，という一つの投げかけをしたつもりでした。

それはそれできっとあるとは思います。

グルメ的な繋がりを見ると、２回目の資料に書いたかと思いますが、中島公園に飲食機能って全然ないよね、ということを考えたら、食べ歩きではないですが、そこ足りないよね、という答えの一つになるのかなという気もします。

このマップも、なぜこんなにあるのかというのは、中島公園に色々な面でポテンシャルがあるということだと思うので、そこもツールにして何かを発信していくことを、打ち出していけるように模索したいと思っています。

○愛甲座長　ありがとうございます。

この会議は公園の魅力アッププランなので、誰がリーダーを取るかという話もありましたが、公園がリーダーとした場合、いろんな要素があるでしょうけど、中島公園の持っている資源や歴史を失わない範囲でそれぞれどういう連携をとっていくかということだと思います。

私の個人的な意見になりますが、例えばMICEについても、中島公園側から見ると、できればこういうものになって頂きたい、中島公園に隣接して連携を取っていくのであればこういう形のものになれば、より公園の魅力もアップできるし、お互いに良いものになるのでは、という提案をしていくというのも一つありかなとも思います。

○愛甲座長　他に何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは時間もまわりましたので、議論はここまでにして、頂いたご意見を取りまとめていただければと思います。

それでは議事はここまでで、事務局にお返しいたします。

どうもありがとうございました。

５．閉会

○事務局（小松みどりの推進課長）　本日も長時間にわたり、ご議論いただき本当にありがとうございました。

本日いただきましたご意見につきましては、事務局で取りまとめのうえ、今後の検討会にて事務局としての回答をお示ししたいと存じます。また、本日の資料や議事録につきましても、これまでと同様、後日札幌市公式ＨＰ上にて公開させていただきます。

最後に、来年度の予定をご説明させていただきます。大通公園、中島公園のあり方検討につきましては、令和５年度と６年度の２か年をかけて進めていく予定となっております。

本検討会につきましては、来年度も３回の開催を予定しており、第４回検討会はこれまで同様に個別テーマに基づく議論をしていただきつつ、第５回及び第６回検討会で議論のとりまとめを行ってまいりたいと考えています。

また、中島公園の検討に当たりましては、改めて公園の魅力や課題などを把握するため、第４回検討会に先立ち、公園見学会を実施できないか検討しているところです。

来年度の検討会の日程等の詳細につきましては、別途調整のうえ、事務局から正式なご案内を差し上げたいと思います。

以上をもちまして、第３回大通公園・中島公園あり方検討会を終了いたします。

本日はありがとうございました。