

令和6年度（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会

第1回居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会

議 事 録

日 時：2024年8月29日（木）午後2時開会
場 所：さっぽろテレビ塔 2階 はまなす・すずらん

1. 開 会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

定刻となりましたので、ただいまから（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会第1回居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、事務局の札幌市まちづくり政策局都心まちづくり推進室都心まちづくり課の伊関でございます。本日は、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、開会に当たりまして、札幌市まちづくり政策局長の浅村よりご挨拶を申し上げます。

◎挨拶

○浅村まちづくり政策局長

札幌市まちづくり政策局長の浅村でございます。

この度は、ご多忙の中、居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会の委員のご就任をお引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。

本検討部会は、来年度末に予定をしております（仮称）第3次都心まちづくり計画の策定に向けまして、居心地が良く歩きたくなる都心まちづくりの視点で、委員の皆様からご意見をいただく場として開催するものでございます。

本市では、都心における中長期的なまちづくりの在り方、将来像を示す都心まちづくり計画を2002年に策定をいたしまして、その後、改定を重ねながらまちづくりを推進してまいりました。

こうした中、2023年に、本市の最上位の計画でございます第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンを策定いたしまして、目指す姿の一つとして、「快適な交流・滞留空間やみどりの創出、移動環境の充実により、魅力的でうるおいのある歩きたくなる都心」を形成することを掲げたところでございます。

これまでも、歩きたくなるまちの実現に向けまして、チ・カ・ホやアカプラ、大通すわろうテラスの整備や運営管理をはじめ、都心における様々な課題の解決を目指した社会実験などに官民が連携して取り組んでまいりました。

今後、さらなる取組を推進していくためには、官民が持つ様々なパブリックスペースを一体的に捉え、人と人が出会い、滞留し、交流することができる活動しやすい空間に変えていくとともに、様々な活動を支える交通機能の維持・向上を図りつつ、積雪寒冷地ならではの居心地が良く歩きたくなるまちづくりを計画的に推進していく必要があると考えております。

しかしながら、これらは札幌市単独では解決できない課題でございまして、市民の皆様、企業の皆様、関係する団体、行政機関の皆様と協働を進め、引き続きまちづくりを加速させていくことで、先人たちが築き上げてきたこの魅力的なまちを引き継ぎ、将来にわたって共に持続、発展させていきたいというふうに考えております。

改めまして、この検討部会では、委員の皆様、事務局が提示いたします課題認識や検討の視点等につきまして過不足がないか、また、将来的な観点を適切に踏まえているかなどにつきまして、専門的視点からご意見をいただきたいと考えております。

今後、皆様の忌憚なきご意見、そして、ご関連なご議論をいただけますよう、何とぞよろしくお願い申し上げます。

◎資料確認

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

まちづくり政策局長の浅村は、次の公務の予定がございますため、会議の途中で退席をさせていただき予定となっております。あらかじめご了承願います。

それでは、次に進ませていただきます。

本日は、第1回目の開催のため、部会長選出までの間、私が進行を務めさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元に配付いたしました資料は、次第、資料1の座席表、資料2の委員名簿、資料3の設置要綱、資料4の第1回説明資料、また、この後、続きまして、参考資料といたしまして、（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会の設置要綱、6月6日に開催をいたしました第1回（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会の資料とその議事録、続きまして、7月29日に開催いたしました第1回都心の脱炭素化に向けたエネルギー施策検討部会の資料とその議事録、最後に、第2次都心まちづくり計画の本書と概要版を配付させていただいております。

以上でございますが、不足等はございませんか。

2. 委員紹介、事務局紹介

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

続きまして、委員とオブザーバーの皆様を資料2の名簿順にご紹介をさせていただきたいと思っております。

お名前を読み上げますので、ご着席のままご一礼をいただければと存じます。

北海道大学大学院農学研究院教授の愛甲哲也委員です。

本日、オンラインにてご参加をいただく予定となっております北海道大学大学院工学研究院非常勤講師、一般社団法人新渡戸遠友リビングラボ理事長の小篠隆生委員です。

続きまして、北海道大学大学院工学研究院土木工学部門教授の高野伸栄委員です。

札幌駅前通まちづくり株式会社代表取締役社長の内川亜紀委員です。

独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部北海道まちづくり支援事務所所長の大谷英基委員です。

札幌大通まちづくり株式会社取締役事業部長の服部彰治委員です。

一般社団法人SAPPORO PLACEMAKING LABO代表理事の林匡宏委

員です。

札幌商工会議所都市・交通委員会委員長、北都交通株式会社代表取締役社長の渡邊克仁委員です。

一般社団法人札幌ハイヤー協会常務理事の伊藤隆裕委員です。

札幌地区バス協会の井元秀樹委員です。

札幌駐車協会会長、遠藤興産株式会社取締役社長の遠藤隆三委員です。

一般社団法人札幌地区トラック協会特別積合せ部会部会長、共同運送株式会社営業2部次長の長谷川竜一委員です。

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課長の酒井聡佑様です。

国土交通省北海道開発局事業振興部都市住宅課計画・景観係長の片井浩太様です。

国土交通省北海道運輸局交通政策部交通企画課長の若杉貴志様です。

国土交通省北海道運輸局交通政策部環境・物流課長の松本憲一様です。

北海道警察本部交通規制課課長補佐の葛西直人様です。

続きまして、事務局を紹介させていただきます。

本会議の事務局を務めます札幌市まちづくり政策局都心まちづくり推進室でございます。

また、本会議の運営に当たりまして、お手伝いをいただいております本市の委託業務の受託者でございます株式会社ドーコンの皆様でございます。

3. 部会長選出

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

続きまして、部会長の選出に移らせていただきます。

配付資料3の設置要綱第5条におきまして、検討部会に部会長1名を置き、委員の互選によりこれを定めることとしております。

候補者につきまして、立候補あるいは推薦等がございますか。

○愛甲委員

部会長には、北海道大学大学院工学研究院の高野委員が交通都市計画に豊富な見識をお持ちなので適任だと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

ただいま、高野委員を推薦するご意見がございましたが、皆様、いかがでございましょうか。

賛成される方は拍手をお願いいたします。

（賛成者拍手）

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

皆様、ありがとうございます。

賛成をいただきましたので、本会の部会長は高野委員をお願いすることといたします。

それでは、部会長から、一言、ご挨拶をお願いしたいと思います。

○高野部会長

進行役を仰せつかることになりました北海道大学の高野でございます。

居心地がよく、話したくなる場づくりというのを、なるべく努力してまいりたいと思いますので、どうぞご忌憚のないところで色々な意見をたくさん出していただければというふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

ありがとうございます。

高野部会長は、部会長席へのご移動をお願いいたします。

〔部会長は所定の席に着く〕

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

ここで、誠に恐縮ではございますが、まちづくり政策局長の浅村は、次の公務のため、これを持ちまして退席とさせていただきます。ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

○浅村まちづくり政策局長

本日はよろしくお願いいたします。

〔まちづくり政策局長退席〕

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

また、報道各社の皆様におかれましては、以降の写真、映像等の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

本日の会議につきまして、個人に関する情報など非公開情報を除き、会の次第、出席者氏名、発言者等を記載しました議事録を作成し、公表いたしますので、ご了承ください。

それでは、高野部会長に、以降の会議の進行についてお願いしたいと存じます。

高野部会長、よろしくお願いいたします。

4. 資料説明

○高野部会長

それでは、早速でございますけれども、次第に従いまして会議を進めてまいりたいと思います。

次は、4番の資料説明になっております。

資料説明の後、意見交換になっております。今回、初回ということもございますので、これから事務局から今回の目的あるいは問題意識、課題について資料説明がございますので、それをきっかけといたしまして、日頃、皆さん方がお考えになっていること等を、大変恐縮ですけれども、自己紹介も兼ねまして順番でお話しいただければと思います。

一応、心の準備等がございますでしょうから順番だけ申し上げておきますと、内川委員から、スクリーンに向かって、皆さん、お一人ずつお話しいただき、今度は伊藤委員からずっとオブザーバーの方も含めてお話しいただき、愛甲委員に戻ってきまして、最後に、小篠委員にオンラインでお話しいただくというような流れでお願いしたいと思います。

私を入れると全員で17名おりますので、1人3分で51分ということになりますので、大体その辺りでお話しいただければと思います。

それでは、資料説明をお願いいたします。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

都心まちづくり推進室歩きたくなるまちづくり担当係長の野上と申します。

資料4につきまして、私の方から説明させていただきます。なお、資料につきましては、委員の皆様事前に共有させていただいたものから若干の修正が入っておりますので、あらかじめご了承願います。

2ページ目をご覧ください。説明資料の目次です。

1の部会における検討の前提についてご説明します。次に2の現行の計画とこれまでの取組、3の国や他都市の動向をご説明します。そして、2や3を踏まえて、事務局として考えている4の検討の方向性をご説明しまして、5の課題認識と検討の視点といった流れでご説明します。

3ページ目をご覧ください。本日は、後ほど詳しくご説明させていただきますが、課題認識と検討の視点について委員の皆様からご意見を頂戴できればと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

4ページ目をご覧ください。過去のものも含め、関連計画を整理しております。一番左の列に最上位計画を記載しておりますが、第2次まちづくり戦略ビジョンを2022年に策定しました。

また、戦略ビジョンの右に記載の都市計画マスタープランも現在改定の検討を進めており、これらを踏まえまして、2025年度末に（仮称）第3次都心まちづくり計画を策定したいと考えております。

右上の枠には、今回の見直しにあたり、都心まちづくり計画とエネルギープランを統合すること、また、現在検討を進めております、（仮称）札幌市ウォークブルビジョンの策定と整合を図りながら本計画の検討を進めることを記載しております。

5ページ目をご覧ください。計画の検討体制についてです。計画全体の検討にあたり検討会を設置させていただきまして、特に深掘りすべき論点として今日の検討部会の「居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり検討部会」と「都心の脱炭素化に向けたエネルギー施策検討部会」を設置することとしました。本検討部会では、官民が持つ様々なパブリックスペースを一体的に捉え、人と人が出合い、滞留し、交流することができる活用しやすい空間に変えていくこと、また、様々な活動を支える交通機能の維持向上を図りつつ、積雪寒冷地という札幌特有の特性を踏まえて検討を進めたいと考えております。

6ページ目をご覧ください。見直しのスケジュールについてです。上段に検討会、下段に検討部会のスケジュールを示しています。今年度は検討会と検討部会での議論を経て、今年度中に骨子案を策定し、来年度も引き続き議論を進めまして、パブリックコメントも経て、計画を策定していきたいと考えております。

7ページ目をご覧ください。現行の第2次都心まちづくり計画の概要です。計画で定めている「目標」や「都心の構造」等を記載しております。右側の赤い吹き出しに記載していますが、現在の計画においても「歩きたくなるまちの実現」や「豊かなパブリックライフの実現」などに取り組んでまいりました。

8ページ目をご覧ください。計画全般の視点でこれまでの主な取組と今後の課題を整理しています。本部会で検討する「歩きたくなるまちづくり」に特に関連するものを赤枠で囲っています。

これまでもチ・カ・ホやアカプラなどの整備により、オープンスペースや地下空間のネットワークの形成に取り組んできましたが、今後の課題としましては、「オープンスペースネットワークやみどりの拡充」「多様な主体による柔軟な空間活用の展開」などが必要と考えております。課題認識につきましては、後ほど詳しくご説明させていただきます。

9ページ目をご覧ください。ここからは、これまでの主な取組をご紹介します。上段左側のチ・カ・ホの整備では、回遊性向上や地下の上昇など様々な効果がありました。また、上段右側の地下ネットワークにつきましては、再開発事業における公共貢献として地下通路を整備した事例です。

中段の北3条広場につきましては、もともとは歩車道区分のある一般的な道路であったところを広場化することで、四季を通じた魅力的な空間が創出されています。下段には、路面電車のループ化とループ化に合わせて整備をした大通すわろうテラスの事例を掲載しています。駅前通の魅力向上や賑わいの創出の効果に加え、写真にもありますが札幌ならではの魅力的な風景と捉えておりますし、また、周辺道路には荷捌きやタクシーの駐停車スペースを配置するなど、交通機能の確保にも努めてまいりました。

このページの取組に共通して言えることは、民間事業者などとの官民連携によりハード整備を進めてきたこと、また、ハード整備だけではなく運営管理の体制等も含めたソフト面での取組もまちづくり会社などと連携しながら進めてきたことがポイントと考えています。

10ページ目をご覧ください。上段の大通交流拠点につきましては、地下広場に滞留空間や自然光を取り込む吹き抜けなどゆとりある空間を整備することで、多くの来街者に利用されています。中段の開発誘導につきましては、民間開発におけるオープンスペースの整備や共同荷捌き場などの交通施設整備、地下歩行空間への接続等の誘導を進めてきました。

写真には、オープンスペースの整備事例としてD-LIFEPLACEとモユクサツポロの写真を載せさせていただきましたが、魅力的な空間ですし、柔軟な利活用にも取り組んでいただいております。下段の自転車に関する取組ですが、矢羽根型路面標示の設置による走行空間の明確化や民間事業者によるシェアサイクル事業の展開なども進んでおり、都心内の回遊性向上としても重要な取組と認識しております。

11ページ目をご覧ください。ここからは近年の社会実験の取組についてです。こちらの

ページの事例は、大通まちづくり株式会社が事務局を担っていただいております、札幌都心交通研究会が主体となって取り組んでいるものです。

上段の令和4年に実施した南1条通の社会実験ですが、片側2車線を1車線にして、キッチンカーや滞留空間を設置して賑わいを創出した事例です。また、賑わい空間だけではなく、荷捌きやタクシーのスペースなど交通機能の確保の視点も取り組みました。

下段左側の中通り①の社会実験につきましては、現在まさに実施しているものですが、パルコさんの裏側にある「さっぽろシャワー通り」において中通りの魅力向上を目指した取組です。また下段右側の中通り②の社会実験につきましては、9月11日から実施する予定でして、将来の中通りの魅力化に向けて、まずは、荷捌きの効率化と安全・安心な歩行空間確保を目指して取り組むものです。

12ページ目をご覧ください。上段は大通公園プレイスメイキングの取組です。本日ご出席の林委員が代表理事を務めていらっしゃいます、SAPPORO PLACEMAKING LABOが主体となって実施していただいております。プレイスメイキングは「居場所づくり」という視点での取組でして、この社会実験では大規模イベントとは異なり、日常の公園使いをより豊かにすることを目指しており、写真にありますとおり、様々な活動や交流が生まれていました。

下段の道庁南エリアについてですが、道庁赤れんが庁舎の南側のエリアにおいて、地権者の皆様を中心となって、まちづくりに取り組んでおります。その一貫として令和4年度から社会実験に取り組んでおり、当初は民間敷地内での取組でしたが、その後、道路空間の活用など実験範囲を拡大しております。また、このエリアの取組は、国の「官民連携まちなか再生推進事業」に採択されて進めているものです。

13ページ目をご覧ください。市民アンケートについて、主要な項目を抜粋したものです。都心の利用実態としては、「ほぼ毎日」と「週1～2回程度」を合わせると3割程度となっています。都心内の主な移動手段としては、徒歩が多く、また天気の良い日は地上を歩く人が多いといった結果となっています。

滞在時間につきましては、若干減少傾向にありますが、調査年次を考えるとコロナの影響もあったかと考えています。主な利用目的としては、買い物や外食が多いですが、下から2番目の項目の「目的なくぶらぶらする」という方も一定数いることが特徴と捉えています。こうした結果からも「歩きたくなるまちづくり」が求められていると考えております。

14ページ目をご覧ください。ここからは国の動向についてです。2019年の懇談会を契機として取組がはじまっており、右上に載せていますが、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のポイントとなる、ウォーカブル、アイレベル、ダイバーシティ、オープンの4つの頭文字をとって「WE DO」というキーワードを掲げています。札幌市もこの取組に賛同し、ウォーカブル推進都市として取組を実施しております。また、ウォーカブル推進事業や官民連携まちなか再生推進事業など様々な支援事業もあります。

15ページ目をご覧ください。引き続き国の動向です。自治体等が取組を進めるにあたって参考になるストリートデザインガイドラインや、将来を見据えた2040年、道路の景色が変わるといった道路政策のビジョンも掲げております。また、歩行者利便増進道路制度という道路占用が柔軟に認められる制度の策定など、取組を支援する様々な動きがあります。

16ページ目をご覧ください。ここからは、国内の他都市の動向についてです。大阪市では、御堂筋将来ビジョンを策定し、将来的には御堂筋を左上にあるようなシンボリックな空間にすることを目指しております。現在は側道部分の歩行者空間化などの取組を進めております。

また神戸市では、サンキタ通りという中通りのような通りにおいて、さきほど紹介した「歩行者利便増進道路制度」を活用して、沿道店舗がオープンカフェとして道路空間を活用しています。また、下の写真にあるようなパークレットといわれる滞留空間を設置する取組も進めております。

17ページ目をご覧ください。引き続き国内の他都市の動向についてですが、主に交通関係に関連する事例として紹介させていただきます。まず姫路市ですが、姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通りにおいて、道路空間の再編に合わせて駅側の一部を路線バスとタクシーだけ入れるトランジットモールとした事例です。

富山市では、路面電車を生かしたまちづくりを進めており、社会実験として、路面電車と歩行者が共存した空間を創出する取組を進めております。こうした取組事例からも、札幌市における今後の取組を検討するにあたっては、交通面もしっかりと考えていく必要があると考えております。

18ページ目をご覧ください。このページは、海外事例についてです。左上はパリのシャンゼリゼ通りですが、沿道の店舗によってさまざまなデザインのテラス席が設けられており、賑わいが創出されています。

左下のタイムズスクエアですが、一部を広場化することで、歩行者が増加するとともに、交通事故が減ったといった効果が出ている事例です。

右上のバルセロナですが、緑の軸線を強化する方針でまちづくりを進めており、景観のみならず環境対策にも寄与している事例です。右下もバルセロナの事例ですが、札幌の都心部と同様に格子状の道路となっておりますが、自動車交通を重視する通り（図の黒色）と歩行者優先の通りを分けて考えている事例です。また、上の写真にもありますが、歩行者優先の通りや交差点には、ベンチやテーブルなどの滞留スペースも多数設けるなどの工夫もしております。

19ページ目をご覧ください。ここまで、本日の論点ともつながるような、これまでの取組や国や他都市の動向をご紹介させていただきました。ここからは、現時点で事務局として考えている、今後の検討の方向性についてご説明させていただきます。まず、第2次まちづくり戦略ビジョンについてですが、2022年にビジョン編、2023年に戦略編を策定したところです。

戦略ビジョンでは、左側に記載のとおりウェルネス（健康）の視点や、右側に記載しているとおり、都市空間として、魅力化や最大限利活用する視点でも「歩きたくなる都心の形成」を目指す姿として掲げております。

具体的には、上の赤枠の「快適な交流・滞留空間やみどりの創出、移動環境の充実により魅力的なうるおいのある歩きたくなる都心が形成」、下の赤枠の「道路や広場などの都市基盤等の空間が有効に活用され、まちにゆとりやにぎわいがうまれている」を目指す姿としております。

20ページ目をご覧ください。上段には、さきほどのまちづくり戦略ビジョンで掲げる目指す姿を再掲しております。

中段には、目指す姿の実現に向けて、本日の資料でご説明させていただいた、これまでの取組や、国・他都市の動向、市民ニーズ等を踏まえ、今後、更なる取組を推進に必要な検討の方向性について、事務局として3つの方向性を示させていただきました。

こうした方向性で取り組むことによって、下段にあるような様々な効果が発揮されるというふうに考えております。

21ページ目をご覧ください。前のページでお示した3つの方向性について、特に重要と考える課題認識と検討の視点を整理させていただきました。

まず「魅力的なストリークの形成」についてです。ストリークの魅力や個性を高めることが課題と考えており、その検討の視点としては、見通しの良さや交差点の魅力付け、変化のある空間の形成が重要な視点と考えております。

また、選択性や多様性に富み、安全・快適な移動経路、地下での移動ニーズと地上部に賑わいの両立が重要と考えており、その検討の視点としては、地上・地下の重層的な歩行者ネットワークの形成や札幌ならではのストリークの形成が重要な視点と考えております。

次に「都心のまちづくりを支える交通機能の維持・向上」についてです。都心には様々な交通機能が必要ですが、限られた道路空間を効果的、効率的に活用することが重要と考えており、その検討の視点として、交通機能と滞留機能のバランスや面的な機能分担、荷捌きや人々の乗降などの空間確保、通過交通の分散等が重要な視点と考えております。また、今後、新幹線延伸やバスターミナル、都心アクセス道路の整備や新たな公共交通システムの導入などの交通環境の変化を踏まえることも重要と考えており、新幹線駅からの回遊動線の充実、交通全体の機能分担、公共交通との接続の円滑化などが重要な視点と考えております。

22ページ目をご覧ください。次に戦略的なマネジメントについてです。まず、道路、公園、河川、公開空地等の公共的空間において、賑わい・交流を促進することが重要と考えており、検討の視点としては、エリアや建物等にあった利活用の促進、規制緩和やプレーヤー、資金、情報発信などの持続可能な仕組みや体制の構築、札幌ならではの冬季の利活用の視点が重要と考えております。

また、限られた区間での効果的、効率的な運用をするため、時間帯のニーズに応じたタ

イムシェアなどの仕組みも考えることや、健康や脱炭素など関連分野との連携した取組も重要と考えております。資料4の説明は以上となります。ありがとうございました。

○高野部会長

ありがとうございました。

5. 意見交換

○高野部会長

今回のこの検討会の問題意識等々についてご説明いただきました。

歩きたくなる空間ということですが、ただいまご説明いただきましたように、快適な歩行空間だけを整備するということではなくて、もちろん歩行空間ということも重要ですが、たまりの空間や、たまりとたまりをつなぐ空間だったり、その歩きたくなる空間にたどり着くまでの自転車や公共交通、あるいは、場合によっては、他の公共交通機関との連携というものも必要ですし、やはり歩きたくなるまちづくりということには深い色々な思いが込められているということをご理解いただけたのかなと思います。

最後、20ページから方向性というものをお示しいただきましたけれども、まず、今日は初回でございますので、これにとらわれずに、今まで色々な形で携われてきたことでしたり、日頃お考えの点について、どのような点でも結構でございますので、先ほど申し上げましたように、内川委員からずっと一巡りお話を頂戴できればと思います。

○内川委員

札幌駅前通まちづくり株式会社の内川と申します。

普段は札幌駅前通地区のエリアマネジメントを行っているのと、チ・カ・ホとアカプラという二つの公共空間の施設の運営をして運営している視点からお話をさせていただきたいと思います。

説明いただきまして、ありがとうございました。私もこの論点はそのとおりだなと思ったので、追加で何を入れたら良いかなと思った点についてお話をしていきたいと思います。

居心地が良く歩きたくなる都心のまちづくりということなので、私の目線でいくと、まず歩行者の視点ということでいくと、滞留とか回遊という話がポイントになってくるのですけれども、その滞留だったり回遊しやすいというところで、例えば、どういった行動を生み出していきたいのかも一つちゃんと考えたほうが良いかなと思っていました。

有名なヤン・ゲールさんの著書の中で、休息とか散歩といった任意の活動や市民同士の交流とか対話といった社会活動というのは空間の質に左右されてきて、空間の質が高くない状態だと、そういった行動が起こりづらいというのが書かれていたのですけれども、一回、ヤン・ゲールさんの必要行動、任意行動、社会活動がアカプラでどういうふうになっているのかを調査したことがありまして、コロナの期間中ではあったのですけれども、アカプラでは個人個人が過ごす任意活動が一番多くて利用者同士の交流はあまり見られず、

各々が距離を取って空間を過ごすというのが見られていました。

同時に、全国の色々な広場と呼ばれる場所を調査していた人たちに乘っかり一緒に調査したのですけれども、他のところでは、意外と交流みたいなことも生まれていたりしまして、何でアカプラでは任意活動だけが多かったのかなと思ったのですけれども、意外と広場の面積が大きくて対話や交流がしづらい密度感なのかなということもあったので、そういった面でいくと、札幌だと、街区の単位が100メートルと比較的広い単位なので、そういったサイズとか規模感といった視点も入れても良いのかなと思った次第でした。

滞留にしても、回遊にしても、居心地の良い風景というか、景観が大事だと思いますので、変化が感じられるから様々な行動が起きると思いますので、この検討のアウトプットがどういうふうになっていくかは分かりませんし、これから決めていくことだと思うのですけれども、土地柄といった視点も大切だなと思いました。

1点だけ、交通のところで視点に入れていただいたほうが良いかなと思ったのが、札幌駅前通地区は、割とレンタカーの拠点が多くて、札幌の土地柄に不慣れな方が運転しているケースが多く見られます。一方通行のところを逆走してくることがたまに見受けられて、ちょっと危ないケースが中通りを中心にありますので、そういった点でいくと、例えば、サインなのか何なのか、そういったものも歩きたくなるまちづくりにとっては必要なことかなと思いました。

○大谷委員

UR、都市再生機構北海道まちづくり支援事務所の大谷でございます。

UR、前身の日本住宅公団、住宅・都市整備公団、都市基盤整備公団等々、日本全国でのまちづくりを行ってまいりまして、これまでも自らのまちづくりも行いましたし、行政、民間企業が行うまちづくりのお手伝いもしてきているところでございます。

札幌では、創世スクエアの再開発のお手伝いもさせていただいたところでございます。

UR全体としても過去から色々公的空間の整備というのを行ってきているのですが、やはり最近考える中では、賑わい醸成のためには単にハード整備するだけでは勿論駄目で、プレイスメイキング含めた公的空間等の形成・再生が必要だというふうに今認識しているところでございます。

そういうこともありまして、過年度、有識者を含めたまちの改善に向けたプレイスメイキング検討会というものをUR本社で実施いたしまして、公的空間の形成・再生のソフトを含めた方法論という議論を行いまして、取りまとめを行ってまいりました。これらの検討結果につきましては、弊機構のホームページで公開しておりますし、また、それを使って幾つかのエリアで今色々実践をしていこうと、ただ、そこも色々模索しながら進めているところでございます。

先ほど、今回の部会の資料説明をいただきまして、方向性につきましては、もう何も異論はないところでございます。

1点、私個人として気になるのは、歩きたくなるというキーワードが出てきているので

すが、それは誰にとっての歩きたくなるかということに分けて考える必要があるのかなと思っております。

札幌都心ですと、観光でこのまちに来た人もいますし、市の内外からデパートなり地下街に色々なショッピングに来た人もいれば、この都心で働いている人、また、それ以外にも搬入などまちで働いている人もいらっしゃると思います。

例えば、観光客にとってみますと、駅から時計台やテレビ塔にスムーズに行けたり、疲れたときに気軽に休めるような場所があることが歩きたくなるかもしれませんし、オフィスで働く人にとっては、逆に、駅から降りてオフィスに行こうとするときにスーツケースを持った人がうろうろしていて真っすぐ歩けないということがないようになることかもしれないと思っています。

そういうことなので、もしかすると、場所や通りによって色々性格を分けて考えていくことになるのかもしれないと資料を拝見して思ったところでございます。

○服部委員

札幌大通まちづくり株式会社の服部です。どうぞよろしく願いいたします。

今、誰が居心地よくというお話が大谷委員からありましたけれども、僕は、どこを居心地よくして歩きたくしていきたいのか、ここの中でパブリックスペースのある公共的な空間と書かれていて、米印で公園や道路や公開空地みたいに書かれていますけれども、それぞれに特徴もあり、それぞれの使い方も違うところもあるので、一緒くたに語れないところもあるのだろうなと思っています。

特に、私の場合は、大通地区で道路空間の活用を非常に多くやらせていただいておりますので、単純に活用ありきの話ではないというところも実は非常に感じているところもあります。活用できるというのは、ここに書いてある交通機能の維持向上という交通面の話、あとは、制度の話、マネジメントの話などを非常にバランスよく考えていかないと、活用だけではなかなか進まないというか、それだけでは関係する皆さんには理解いただけないというところもあると思いますので、それありきではないだろうと。活用というのは、できると見定めている場所があるのだろうなと思っておりますが、どこでもかしこでも活用しましょうという話でもないと思っておりますので、どの場所でどういう形でやっていくのかという、その在り方なり仕方は考えていかなければいけないだろうなと思っております。

特に、パブリックスペースだからこそここには書いていないのですけれども、都心部に来ている理由は、やはりそこに多くの商業施設があり、働く場所があるということなので、実は、建物の用途なり在り方みたいなことも非常に関係してくるところもあるのだろうなと思っております。そこで、本当は、機能面をきちんと建物内の中で収めなければならない附置義務みたいなことがうまくいっていないと、道路上に車両だとか色々なものが溢れて、結局、自転車も道路にもあるね、色々なものがあるねという話になるので、実は、パブリックスペースのことばかりではなくて建物の在り方もどこかで一緒に考えていかないと、こういうものは解決していかないのだろうなと思っております。

先日、札幌市の区政課とお話をしているときに、最近行った札幌市のアンケート調査の中で、歩道を歩いていて危ないと感じた市民は80%いると。自転車でひやっとしたということだと思います。ただし、アンケート調査をよくよく見ていくと、若年層になると、そういうことをあまり感じていないというような結果にもなっていると聞いて、僕の中では、みんな、もうすごく感じているのだろうなと思っていたのですけれども、案外、そうではないということそのお話を聞いて知りました。

もしかしたら、市民や実際に使っている人たちが今現在どういうふうに思っているのかは、自分がやっていた頃と意識が結構変わってきている可能性も十分にあるので、そういうことをきちんと理解をしないと、単純に我々だけが歩きたくなるまちを進めようといっても、一般の市民の人たちが、そんなこと必要ない、別に、若年層は別に怖いとは思っていないという話になれば、そこはミスマッチになる可能性が非常にあるので、外の意見や対外的な視点や評価は取り入れていく必要があるのだろうなということを感じました。

あとは、ここの中で足りないのは、バリアフリーの視点はやはり入れていかないといけないと思いますので、そこは追加したら良いのではないかと考えています。

○林委員

先ほど、事務局からご説明でもご紹介いただきましたが、SAPPORO PLACE MAKING LABOという組織で社会実験を続けております。

このラボは、地場の企業に加えて全国規模の企業だったり個店など、本当に大小様々な方々40企業ぐらいで構成していて、協力会社も含めて80社ぐらいでやらせていただいています。都心まちづくり推進室に協力いただいて、毎年、大通公園や各パブリックスペースで、大谷委員からもありましたプレイスメイキングを軸に活動している団体です。

そこで、やはり、今回のテーマにある歩きたくなる、居心地が良くなるは、本当にみんな考えながらやっているのですが、なかなか難しいところはあるのです。歩きたくなるを言い換えると人間中心と最もよく言うのですけれども、さらに、言い換えると、人間くさいみたいな、そういう本当に人間らしい暮らし方とか時間の過ごし方ができる公共的空間がつくれると良いなというふうなことを考えております。

例えば、ニューヨークのブライアント・パークがよく例に出されると思うのですけれども、公園に穴の開いているゲームみたいなものがあって、別に説明書きはないのですけれども、小さい子どもがそこにお手玉みたいなものを投げるわけですね。なかなか入らないのです。何とか入ったときに周りの全然関係ない人がおおっという感じになるのがめちゃくちゃ人間くさいなと思って見ていたのですよね。

それが良いというわけではないのですけれども、先ほどの内川委員のヤン・ゲールさんの社会活動にも通じるところかもしれませんけれども、イベントではないのですが、何かちょっとしたきっかけで人と人がつながり合ったり、関係性を持ったり、そういうことができる公共的空間はすごく豊かだなと思います。

我々の活動は、教育委員会の公式プログラムとしてもやらせていただいています、毎年2、

000人ぐらいの高校生が関わりながら大通空間を活用させていただいています。その中で、高校生は単位を取って、また次のキャリアに結びつけるというものがもう公式のプログラムであるのですけれども、そういった公共的空間でのちょっとした出会いや学び、色々な人と出会うということが若者の教育面でも非常に大事になってきています。課題解決型の人材育成とよく言われますけれども、そういった公共やパブリックを自分ごとにして捉える若者がすごく増えてきているなどという印象です。何かそういった教育の視点も入れていけると本当に豊かな都心の空間ができるのではないかと思って今日はお話を聞いていました。よろしく願いいたします。

○渡邊委員

札幌商工会議所都市・交通委員会の委員長を務めております渡邊と申します。

私どもの委員会で行っていることは、先ほどの資料の21ページの下段に結構網羅されておりますけれども、何が一番違うかということ、私たちは商工会議所なものですから経営陣の集まりなので、提言するだけではなくて、それらを具体的に形になるように提言をしたいということで運動しております。

現実に予算がつかしました都心アクセス道路はもとより、今、駅前再開発を実行中ですが、丘珠空港もそうですね。先般、札幌市との政策提言のところでもお話をしたのですけれども、やはり我々としては安心できる暮らしやすいまちづくりという考え方の下で、例えば、丘珠空港でいいますと、今も実証実験やっております、お客様が大変増えているので、シームレスと言われておりますけれども、お客様にストレスなくお運びしようということで、栄町と丘珠空港の間の便数を増やしたりもしているのですけれども、結果的には、どうしても札幌駅行きの直行便を選ぶ方がほとんどで、栄町駅は利用度が少ないです。これは、せっかく札幌は地下鉄が栄町駅まで伸びているにもかかわらず、なぜ使わないのかということ、例えば、栄町駅はエスカレーターが半分まではあるのですが、残りの半分は階段です、降りるエスカレーターはないのです。エレベーターは、本当に小さな1台しかないので、要するに、大きなバケージを持った人たちや高齢者の方々は全く使えないのです。そういうところを今から早く準備をしないと、空港が大きくなったときに、お客様から大変不評を買うという大きな危惧をしております、そういった使いやすさ、住みやすさを切り口にした色々な活動をしているところでございます。

また、視点を変えると、大通であっても、10丁目より西側に行くと、雑草だらけです。教育文化会館は工事をやっているのですが、なおさらのことすごいのですけれども、観光客の方々は、タクシーなどで観光されている方もいらっしゃいますし、観光バスの方々もいらっしゃいますけれども、ガイドさん方によく言われるのは、札幌は素敵なまちだけれども、雑草が多いねと。これはなぜかということ、自分の家の前を綺麗にされている町内会もあって、北1条通も花を植えている方々もいらっしゃいますけれども、一方で、中通りに入ると、立ち木の下枝がたくさん生えていて車椅子とか目の不自由な方のための黄色いレーンがありますけれども、そこに枝が出ていてもそのままになっているのが結構あるのです。

決してハードの部分ではなくてソフト的な部分でのまちづくりとして、そこに住む方々が家の前をきれいにしていれば、まち全体が観光都市札幌としてきれいになると私は思っているのです。

これは別に裏通りだけではなくて国道だって大変です。一番気になるのが某区役所の角ですけれども、身の丈もあるような雑草がどんどん生えているのですけれども、夏も終わりがという時期にもかかわらず何も手が加えられていないということがあります。そういったところが散見されるのです。

大きなフレームで考えることももちろん大切ですが、実は、それぞれそこに住む人たちの心の中で住み良いまちをつくるという意識を、条例ではないのですけれど、できればやりませんかというような運動だけでもするというような視点が必要ではないかと思っています。

また、市電ですけれども、まちの真ん中にビルがたくさんありますけれども、看板等は札幌市によって審査をさせていただいて掲示することで勝手に立てられるわけではないのですけれども、これもよくお客様から指摘されるのですが、市電は色が派手過ぎるというか、要するに、見苦しいといったら怒られるのですけれども、何でもない広告もありますが、そうでもないものがあつたりして、まち全体のイメージはいかがなものかという声もいただいていることも事実です。そういったソフトの部分においても、まちのイメージアップをするために、住みやすい、それこそ本当に歩きたくなるようなまちづくりの一步になるのではないかと思っています。

あとは、将来的には、住みやすいという部分では、昨日、ちょうど大口敬さんという東大の先生をお呼びして、自律分散型交通信号機のシステムを入れたいということで、お話を聞きました。これは何を言うかということ、信号機は時間で赤とか青と表示されているのですけれども、自律分散型交通信号システムというのは、その信号の周りの10本から15本くらいの信号機と小さなエリアで情報をやり取りしながら流動性を高めるシステムです。今は、道警の交通管制センターで大きくやっているのですけれども、どうしても情報が多過ぎてなかなかリアルタイムになれないというところで、これをもし実行できれば、車も人も来ないのに何十台もの車が停まってアイドリングし、発進するときは大変多くの二酸化炭素を排出していくということを少しでも抑えることになれば、カーボンニュートラルの考え方にもものすごく大きな影響を与えるということがございまして、実は、昨日、そのセミナーをやりました。

ただ、その場でも、皆さんと最後に議論しているときに、ハードの部分はもちろんだけれども、自分たちのまちにどうやって住むかというソフトの部分の気持ちのありようが原点だねという話がたまたまありましたので、それを申し上げて、私の説明とさせていただきます。

○伊藤委員

ハイヤー協会で常務理事をやっております伊藤と申します。どうぞよろしくお願ひいた

します。

私は、一言だけ言わせていただきたいのですけれども、タクシーに関しましては、コロナ以降、人が減ったというふうに言われていましたけれども、最近、徐々にですけれども、人は増えてきております。台数は足りてきているということです。平均年齢も若干ですけれども、若くなってきているというのがタクシーです。そして、昔、足りないと言われた時間帯にはライドシェアという自家用車活用事業で保有をしていますので、タクシー自体については十分足りているという状況になっております。

今回、お話ししたいのはアプリ配車です。皆さん、駐車場やタクシー乗り場を設けなくて配車アプリで良いのではないかとされる方もいるかもしれませんが、配車アプリも使用の方がだんだん増えてきている状況にあると思うのですけれども、その反面、まだアプリを使えない方もいらっしゃるのです、その方のためにはどうしたら良いかと言えば、先ほどの資料にもありましたが、タクシーがそこで待機できる、乗りたいときに乗れるという駐車スペースは必ずつくっていただきたいと思います。

ただし、これも身近になれば、100メートル先にありますよというところで、高齢者の方は行きづらいという面もあるので、やはり利用者が乗りたいときに乗れる場所にあるというのが理想かなと思っていますので、その点を一言話したいと思います。

○井元委員

札幌地区バス協会の井元でございます。

私どもはバス協会ということですので、都心にアクセスする手段としてバスをうまく活用できるようにしていければと思っております。

また、都心までのアクセス、利便性を考えた場合、定刻での運行が大切ですので、渋滞対策等の環境の整備も必要になると思います。

バス停の関係についても、後続車の渋滞や、乗降時の交通事故の発生も懸念されるので、その様な観点で乗降場所の検討を行っていく必要もあると感じております。

今、札幌駅前のバスターミナルが工事中ですが、その様な乗降施設は、利用者の利便性が良くなるように作っていただければと思っております。

○遠藤委員

札幌駐車協会会長を務めております遠藤と申します。

会社としてはこのエリアでコインパーキングを運営しております、あとは、狸小路界限でテナントビル等を運営している会社でございます。

まず、協会としてですけれども、駐車場というのは付随施設で、それをメインにして来るお客様は当然いらっしゃいませんので、業界としては厳しいところですが、一定エリア内においては、例えば、一定の規模以下の駐車場はつくらせないといった試みは検討事項としてあるのかなど。業界としてはマイナスになりますけれども、まちの魅力向上という意味では、駐車場ばかりのまちは魅力的ではないので、そういったものは確かに必要なのではないかなと思います。

あとは、歩きたくなる都心ということの読み替えですけれども、私は、個人的に歩いて楽しいかというふうに読み替えたのです。歩いて楽しいということは人それぞれだと思うのですが、我々住んでいる人間にとって楽しいものが観光で来られる方も楽しいと個人的には思っておりますので、やはり地域住民、又は、そこで商売、働いていらっしゃる方々にとって歩いて楽しい魅力的なまちづくりを目指すというのが根本的にあるのではないかとこのように、まず、大本の入り口として考えております。

その上で、ハードの面ですけれども、細かいところで色々ございまして、弊社が地権者としております街区の道路整備の際に、再開発に先立ち、事業者が道路整備をなさろうとしたのですけれども、その際、地権者の方全員の賛同がなければ事業として認められないということで、ある地権者が反対した結果、当初のプランはできなかったということです。これは、例えば、札幌市が道路や歩道の形状変更をする際には地権者の同意というのは当然必要ないのですけれども、事業者が再開発でそれをやるということには地権者の同意が必要だと。それはいかがなものか、もしくは、もう少し魅力的なハードの道路形成に関して行政として寄り添っていただける姿勢があっても良いのではないかとこの事例がつい最近ございましたので、そこに関して、まちづくり政策局ではないのかもしれないのですけれども、札幌市内部の他部署でもより強力的に運用していただきたいなというのが一つございまして。

あとは、弊社の商売は狸小路界隈ですけれども、実は住まいが薄野の中にありまして、薄野は昼間はほとんど車が走っておらず、主に荷さばきの方、配送の方々が使っている道路ですが、夜になるとほぼ駐車場状態で、これもどうなのよと。それだったら、荷さばきの場所とタクシーの乗り場さえ確保されていれば、道路の形状変更を積極的に行っても良いのではないかと思います。そうすることが、少なくとも薄野エリアにとっては歩かれる方の魅力向上につながるのではないかなと個人的には思っております。

あとは、今回のエリアとは異なるのですけれども、札幌はどうしても冬の問題があって、道路に限らず、例えば、公園も冬になるとほぼ利用者がなくなると。最近、百合が原でしたか、P a r k - P F I をやっていたと思うのですけれども、本州の東京や大阪に行くと、住宅地の中の大きな公園でも P a r k - P F I だと思うのですが、公園敷地内にカフェ等が整備されておりまして、そこが地域住民の方々の交流の場となっている事例もございまして、中央区外になるとは思うのですが、ぜひ札幌市も比較的規模の大きい公園について、そういったものを実施していただいて、地域住民の方々の交流拠点、特に公園とカフェとは相性が良いものだと思いますし、さらに事業者にも公園整備の一助を担っていただくというようなことをご検討いただきたいなと思っております。

どうしても、案件が大規模開発によると思えますし、こんなことを言うと、大手不動産屋さんに怒られるのですけれども、なぜか理屈は分かりませんが、大きいビルが建てば建つほど、あまり歩いていて楽しくないです。ですから、やはりより個性の豊かな札幌だと、それこそ狸小路とか大通地区とか薄野になってきますけれども、そういった小規模な

事業者が多いエリアにおいて歩いて楽しいしつらえにするため、行政で何かしらのシステムや制度上の助けがあると良いのではないかと思います。

あとは、ソフト面ですけれども、札幌は特に札幌駅周辺で大規模開発の結果、公開空地が多く整備されていると思うのですが、ビル内の公開空地がどれほど利用されているのかと言われると、そうではないのではないかと個人的に感じています。勉強するのが悪いとは言わないですけれども、ほぼ学生の勉強場と化して、その建物の利用者が使えないという場所も結構散見されますので、この公開空地をもっと有効利用できるような制度化もしくは運用上の工夫というのをもっと積極的にしていって、例えば、そこがもっと使いやすければ、使う許可がもっと簡単であれば、そこでパフォーマンスをしたいといった方々もより多くいらっしゃると思うので、地域の方々がより地域の営みをそこで発揮できるようなしつらえをよりつくっていただきたいと思います。

○長谷川委員

札幌地区トラック協会の長谷川と申します。

まずは、協会側のお話しさせていただければ、居心地が良く歩きたくなる都心まちづくりということで、視覚からの情報でそういう感覚になるのかなということ考えたときに、やはりまち並みにトラックが止まって荷さばきをしている風景がたくさんあると、やはりあまり好ましくないのかなと思います。

ただ、やはり我々協会側としては、お客様にお荷物を届けるときはどうしても大きなトラックで伺ったりする場合がございますので、どうしても止めざるを得ないという環境です。この課題を推進していく上で、車が入っていけないとか、止めるスペースが規制されるという何らかの部分がもしあるにしても極力抑えていただくよう、我々協会のことを考えていただければなと一番思うところです。

あとは、個人的にお話しさせていただければ、先ほどバリアフリーとか高齢化というお話もありましたけれども、やはり高齢化でございます。やはり、お年寄りの方が1人で歩いても心地良いまちづくりも大変必要だと思いますし、先ほど視覚からの情報とお話ししたのですけれども、当然、障がい者の方は車椅子に乗ったり、もしくは、目の不自由な方は、目が見えない分、耳でとなりますので、もしできれば、耳からも入る情報で何か良いまちづくりができればなと思います。漠然としていますけれども、そういう部分でも何か考えていただければ良いかなと思っております。

○酒井オブザーバー

札幌開発建設部の酒井と申します。

国道の維持管理を担当しております、そのご縁で今回オブザーバーとして参加をさせていただいております。

そもそも論ですけれども、私は、今回の検討部会の居心地が良く歩きたくなる都心まちづくりというコンセプトが、居心地が良くというのと歩きたくなるは一緒になるのかなとすごく感じています。居心地が良くというのは、その場所にとどまることがすごく良い

など思うという意味だと思えるのですけれども、それと歩きたくなるは、何か背反しているような気がしております。もちろん、魅力的な都市をつくる上でどちらも大事だと思うのですけれども、しっかり分けて考えたほうが魅力的な計画ができるのではないかなと考えていたところでした。

我々道路管理者として、どちらかという、歩きたくなる交通の面にフォーカスをして考えるところですが、やはりまとめていただいたように、都心の車道をなくして人中心のまちをつくろうというのは、世界的、全国的な潮流としてありまして、その流れは良いのですけれども、やはり道路空間として通行というものはしっかり確保しないとイケないかなと考えております。

特に、今回、色々な論点を挙げていただいているのですけれども、そもそも都心に誰がどうやって来ているのか、アクセスしているのかというところはもう少し検討が必要かなと思っています。先ほど委員の方からも観光の面とかターゲットを明確にみたいなお意見をいただいたと思うのですけれども、札幌都心に誰がどうやって来ているかというものの検討をもう少し深めていただいて、それに対して国道管理者としてできることは協力させていただきたいと思っておりますので、これから計画を策定するに当たっては、そういう議論も必要かなと考えておりました。

○高野部会長

居心地が良くと歩きたくなるは、ある意味、矛盾するのではないかなということでした。時間があつたら、事務局からその辺の解釈の仕方を教えていただきたいと思えます。続けてお願いします。

○片井オブザーバー

私は、北海道開発局都市住宅課で係長をしております片井と申します。どうぞよろしくお願いします。

私がこの場にいる理由としましては、恐らく、皆さんで集約された意見が計画としてまとまった後に事業支援できることになるかどうかを助言させていただくような立場での参加と考えております。

私の業務としては、都市計画とか立地適正化計画、都市再生整備計画関連事業を担当しておりまして、この関連事業の一つに、まちなかウォークブル推進事業、まさに名前のとおりの事業を扱っております。このまちなかウォークブル推進事業を実施するに当たって、マニアックな名前を言うのですけれども、滞在快適性等向上区域という分かりづらい言葉ですが、いわゆるまちなかウォークブル区域と呼んでいまして、要は、この区域は重点的に整備していこうという区域を定める必要がございます。札幌都心のどこの区域をやっていこうという皆さんの意見をここの場で集約していければ良いかなと期待しているところでございます。

また、一方で、今、GXという言葉が皆さんよくお聞きになられていると思うのですけれども、今回、まちづくりGXという言葉が都市局の柱として進めておりまして、このま

ちづくりGXには、気候変動への対応、生物多様性、ウェルビーイングという3本の柱が
ございます。ウェルビーイングは聞き慣れないかもしれませんが、幸福とか幸せを感じ
るみたいなことで、この3本の柱がございます。今回の歩きたくなるに関連するのは気
候変動に対応したもので、例えば、緑を増やそうとか、札幌も最近は暑いので暑熱対策で
ミストをつけてみようといったご意見が出ると、都市局側としてはうれしく思うところで、
今日は、このとおり情報提供させていただきました。今後とも、どうぞよろしくお願いし
ます。

○若杉オブザーバー

北海道運輸局の若杉と申します。どうぞよろしくお願い致します。

私は、主に地域公共交通の確保、維持の関係の仕事をしておりまして、これまでの地域
公共交通といいますと、問題となるのは主に郡部といいますか、過疎地がメインだったと
思うのですけれども、昨今では、この札幌でも運転者不足に起因するような減便なども多々
見られるようになりまして、本当に、こういった大都市の問題でもあるのだなということ
を、今、痛感しているところです。

交通というのは、あくまでもそれに乗ることが目的になるのではなくて、それ自体は手
段にすぎないというところがあります。そうすると、乗ってもらうためには、目的地がな
いと公共交通は乗ってもらえないということになりますので、その目的地になり得よう
なまちづくりというような視点で考えていただくのもよろしいのかなと思っています。

そういう意味では、我々も交通だけのことを考えるのではなくて、まちづくりと交通を
セットで考えていかなければと思っていますところ。

また、日頃からMaaS (Mobility as a Service) というもの
なのですけれども、こちらの目的地までの検索、予約、決済を一気通貫にできるようなア
プリなどを使って、それで、鉄道、バス、タクシーなどもシームレス、つなぎ目なく使える
ような仕組み、システムをつくらうと、日々動いているところです。

先日、学識の方とお話ししたときに、そうなのだと思ったのですけれども、シームレ
スにつなぎ過ぎると歩かなくなるのだよねというようなことを言われまして、例えば、バ
スからタクシーに乗り継ぐ、鉄道からタクシー、バスに乗り継ぐ際に、ある程度、時間が
あったとしても、その空間で楽しめるような仕組みがあれば、良いのではないかという
ような視点でお話しされて、確かに、そのような視点もあるのだなということを思った次
第です。

そういった意味では、歩くことによって健康増進にもつながると思いますので、我々交
通を考える意味で、このまちづくりと健康増進というような視点を取り入れてこれから考
えていきたいと思っております。

○松本オブザーバー

私は、北海道運輸局環境・物流課の松本と申します。

今回色々お話を聞かせていただきまして、色々資料を見せていただきまして、資料の中

でも、都心の主な利用目的の中で一番多いのがやはり買物、そして、外食や飲み会に出てくる、そういうことで都心を利用するのが多いというのがアンケートでもありました。

もちろん、こういう買物、外食は、店に物がないと成り立ちません。その物は、やはり物流で、トラックに運んでいただいて成り立っているものです。まちを歩く楽しみのために必要な物があるということ、そこを考えなくてははいけません。先ほど、トラック協会の長谷川委員からも停めざるを得ないというお話ありましたけれども、本当に物流のことを考えていただいて、そういう議論も必要かなと思っております。

それから、先ほどバリアフリーの話が色々出てきたと思いますが、私は3月までバリアフリー推進課という違うところにいまして、服部委員や渡邊委員からもバリアフリーの視点が重要だとありましたが、私も本当に思います。ただ、札幌は福祉にはすごく力を入れている都市だと思っております。たしか、今月の初めの頃にも大きなバリアフリーの大会ありましたし、たしか福祉のまちづくり学会全国大会も明日からやるような感じですし、札幌市の地下鉄も全国でも珍しい高齢者や障がい者の方に優先ではなく専用という席をつくっていて、とても優しいまちになっておりますので、そういう人たち全ての方が歩きやすいまちづくり、まちという視点も必要だと思いますので、物流の部分、そして、バリアフリーの部分の議論もこれからしていただければなと思っております。

○葛西オブザーバー

北海道警察本部交通規制課の葛西でございます。

私の担当は、交通規制課ということで、交通規制や信号に絡む部分で、特に、私は、都市交通の対策の担当ということで、まさに今日色々な事例を紹介いただきましたけれども、そういった政策的な部分の担当になります。

道路使用許可が中心になりますけれども、これまでも札幌市とは色々連携をさせていただいております、数々の実験あるいは再開発の部分で交通量をどうするかというところで色々協議を重ねてまいりました。都市交通をよりよくしていくという部分では、今回の部会の方向性と一緒の部分がありますので、警察行政の面で、引き続きご協力をさせていただきたいと思っております。

冒頭に、官民連携したまちづくりの加速、あるいは、スライドで様々な事例の紹介を受けましたけれども、警察として総論で反対したり意見したりということはないのですけれども、やはり各論で色々協議を進めていくとなると、色々な課題も出てきて、その調整をしていくのがなかなか厳しいかなという部分も本当に多いところがございます。

やはり、色々なことをやっていく上で、警察としては、中立・公平な立場で判断をしていかなければならない、行政を推進していかなければならないというところがありますので、それがやはり本当に市民全員のためになるのかといった部分ですとか、何かを優先すると何か犠牲になる部分が出てまいりますので、特定の企業のためにならないか、特定の車のためのものではないか、あるいは、一部の住民のためのもではないか、中立・公平な立場でご相談を色々させていただきたいと思っております。

交通管理と道路管理で色々ご意見がありましたけれども、やはり切っても切り離せない部分になります。やはり、何か新しいことをやろうとすると、道路交通法上の課題というものが必ず出てくるものでございまして、やりたいことと法的整理が難しいというものがございまして。やはり、全く駄目ですよというわけにも参りませんので、先ほど言ったとおり、向いている方向性は一緒でございまして、そこをどう法的な調和を図っていくか、調整をしていくか、整理をつけていくかという部分で、協議を重ねて実現に向けて動いていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○愛甲委員

北海道大学の愛甲と申します。

私は、北大農学部で造園をやっております。造園ですから、緑に関することについてやっておりますが、先ほども草や樹木の維持管理の話も出ていましたけれども、そういったことが専門です。

それで、特に、都心のまちづくり計画の検討会議には造園の立場からということで入らせていただいている、札幌市は都心のみどりづくり方針をつくったり、それから、今ちょうど大通公園、中島公園の再整備を念頭に置いて今後の在り方を検討する会議もやったりして、それにも関わっていることから、ここに呼んでいただいたのではないかと理解しています。

その私の観点から考えると、要は、札幌市は、郊外には大きな緑地とか、それこそ住宅地と接したところで熊が出たりするような豊かな緑がある一方で、まちなかでは、実は緑が意外と少なかったり、逆に、碁盤の目になっている街路の影響でアイストップになるところに緑が見えないということで、いわゆる緑視率と呼ばれる目で感じることのできる、体感できる緑の量は、実は、各都市に比べると少ないと、それから冬の問題ももちろんあります。

そういうようなことが言われるので、そういったことうまく組み合わせて、この歩きたくなる居心地が良くなるというのが実現できればなというふうに思っているのがまず1点です。

ただ、実は、今日いただいた資料を見て一番思ったのが、検討の方向性のところで、札幌市まちづくり戦略ビジョンの説明もあったので、そこの関係を見れば大体理解はできるのですが、では、この居心地が良く歩きたくなる都心をつくるのがアウトカムとして一体何につながるのだというところがよく分からないというのが私の最初の感想です。まちづくり戦略ビジョンで言っている目指すべき都市像、それから、都市空間、さらに、都心に絞り込んだ場合に一体この居心地が良く歩きたくなるような都心をつくることで、それが何につながるのだというようにところを考えないと、後ろのほうに整理していただいた課題の認識とか検討の視点が、ただ単に居心地が良くなって歩きやすくなればそれで良いのかというと、そういうことではないのだろうと思うのですよね。その先にあるまちづくり戦略ビジョンで掲げられているようなウェルビーイングやウェルネス、ユ

ニバーサルみたいなことにそれがどう貢献するのか、それが札幌市全体ではなくて都心なりにというところの整理をもう少ししていただいたほうが良いのではないかと感じました。

それと、私は、アウトドアレクリエーションの研究をやっている、まさに、アウトドアレクリエーションの中心は登山とかハイキングとか歩くこと、ウォーキングなどがその中心になるわけで、公園利用などでそれはほぼ達成されたりするわけですが、一方で、では、都心で歩いてもらうというのは何なのだろうと考えたときに、これも先ほどから何人かの方もおっしゃっていましたが、一体誰が何のためにいつそこを歩くのかは整理をする必要があるのかなと思います。

基本的には、ある場所から場所への移動というのが主目的に、先ほどのアンケートの結果を見ても買物とか通勤といったようなものが都心の中では中心になるにもかかわらず、チ・カ・ホを歩いていると、どうもこの人はここでウォーキングをしているのではないかなと思われる方が歩いていらっしゃる、それから、先ほどもありましたように乗換えとか物を運ぶために歩いていらっしゃる方もおられます。あとは、観光客がぶらぶらと歩いたり、その目的によっても都心の歩き方が違いますので、それがどういう目的で、いつ、どのように発生するのか、どこで休むのか、居心地が良い空間をどこにつくるべきなのかみたいな話につながってくると思います。

大通公園の再整備の中でも、実は、一番重要な話として出てきているのが、色々と報道で批判もされたりしますが、回遊性の向上というものがあって、条丁目を接続すると私はここでは絶対言いませんけれども、そういうところの回遊性を増すことによって、大通公園の魅力と周辺の街区との連続性を高めて魅力を高めようみたいなことが議論されています。それもただ単につなげば人が歩いてくれるわけではないですから、どういう空間をつくっていくかというような議論が必要だと思います。

あとは、実は、都心部にある公開空地について、去年、おととし、私の研究室の大学院生が研究をやっておりまして、一体、どれぐらいの人がそこを歩いているかというのを四季を通して、それも朝早くから夜遅くまでずっと記録を取るという調査を1年やりました。結構大変な調査だったのですが、皆さん、屋外の公開空地のところを意外と冬も歩いていらっしゃるのですよ。寒い日でも座って休憩していらっしゃる方もいらっしゃいます。場所によっては、たばこを吸ったり、意外と用途として多かったスマホを見たりしていました。そういったような季節や時間帯による違いも結構重要で、夏は緑陰の重要性がだんだん増してきています。この暑さが増してくる中で、札幌でも緑陰は交差点の周辺とか建物周辺で非常に必要とされています。あとは、春、秋は、花が咲いたり紅葉したりというのを歩いている途中で、通勤や買物の途中で近寄って写真を撮ったりするような行動も結構見られます。そういったようなことがまちの魅力につながるのかなと思いますので、時間や季節による観点というものも入れて考えていくと良いのかなと思いました。

○小篠委員

多分、皆さんは相当お疲れになっているのではないかと思いますけれども、私も皆さん方のお話をずっと黙って聞いていて、すごく色々幅のあるお話がされているので、何を話そうかなと思ったのです。

今日の会議は、課題認識と検討の視点を考えようかというテーマというところで、皆さん、発散気味にそれぞれ自分の思いを話されているということで、話題が非常に発散しているので、最後なので、少し整理をしたほうが良いかなと思いました。

高野部会長と愛甲委員と私は、本当に色々なことをやってきましたね。高野部会長とは札幌都心交通研究会というものをもう20年以上ずっとやっています。そこでは服部委員も一緒にやってきて、今も社会実験を中通りでやっていますけれども、いよいよ中通りのマネジメントを本格化させようというところを見据えての社会実験ということで、段階としては実現に向けた社会実験になってきております。

また、先ほど愛甲委員からお話があった都心のみどりづくり方針は、大通公園と中島公園の在り方検討会も実は高野部会長と3人でやっているのです。

そういうようなこともあり、とにかく都心のことを色々させていただいております。そういった視点の中で少しお話を差し上げたいと思います。

研究的な専門分野は、建築に軸足を置いた都市計画ではありますが。一方で、建築の設計や実際のまちづくりの実践といったようなこともやっております。

資料に、官民が持つ様々なパブリックスペースを一体的に捉えて云々というフレーズがあったと思うのですが、まずここは官と民が持っている様々なパブリックスペースとはどんなものがあるのかをしっかりと認識して話さないと、このことだけということにはならないよねということです。もともと、民は、パブリックスペースなんて持っていなかったわけで、ここも大事な視点です。ところが、先ほどお話があったような公開空地をつくと開発のインセンティブがもらえるという制度が一方であることによって、民がパブリックスペースを持つような時代になってきたということが言えます。

官は、道路空間もそうですし、公園もそうですし、広場というのは、アカプラができましたけれども、もともと道路だったわけですし、日本には広場文化というのは実はないのですけれども、挙げれば、そういうものがあると。

まず、そういう認識に立った上で、先ほど長きに亘って色々なことをやってきたと言いましたけれども、今までのプロジェクトの趨勢をきちんと評価したほうが良いのではないかとすごく思います。やってきてやりっ放しではなくて、札幌はどんなものをやれてきているのかというようなことを少し整理することが必要かなと思っています。

内川委員がいるのでということではなく、チ・カ・ホの話をしたと思いますけれども、チ・カ・ホができたのは2011年で、今年で13年目ぐらいになるわけですね。この13年で、チ・カ・ホが変わったというよりも、沿道空間の建物と地下歩行空間の接続の仕方というものに着目すると、それが変わったということがごく最近言えます。

これも資料の写真にありますけれども、第一生命のD-L I F E P L A C Eが実はそれ

なのです。最近できたばかりですが、最初に札幌市が地下歩行空間を整備しようとしたときに、周辺の隣接するビルオーナーたちに、地下歩行空間と接続しますかということをしているのです。したいですというふうに手を挙げている人たちに対しては、最終的にはこういうインセンティブがありますよ、要は、接続空間というものを自分たちで整備して地下歩行空間とつなげたら開発に対しての容積割増しをしますというようなインセンティブを与えられたわけなのです。第一生命ビルは、そのときに地下歩行空間とは接続しませんというふうに言って、そういうつもりではなかったのです。けれども、14年のこの歳月を見る中で、やはり接続すると良いかもというふうにビルオーナーの考え方が変化したというのがあの結果です。

そのために、実は、大変な工事になってしまったのは、土木的にあそこをつなぐような仕様になっていなかったの、地下道をセットするための様々な土木的な補強工事を行った上で接続をしているのです。そのときのつくり方ですね。もうこれはご覧になって写真もありますから見て分かると思うのですけれども、要は、一番おいしい店舗、商業をチ・カ・ホに面させて、そこで歩いている人たちを寄らせるというような形で、一番高く売れる床の部分を全部広場にしてしまって、一番奥のところにローソンがあるだけなのです。あるいは、地上部分の横に飲食の店舗が入っているということになっているのです。

これは何を狙ったのかというと、まさに滞留空間をそこにセットするということのほうが魅力的なまちなかをつくるということに対して効果があるだろうということまでビルオーナーが考えたということです。もちろん、設計者がそれを誘導したということもあると思いますけれども、大きくはビルオーナーがそのように決断しました。だから、単純に自分のお財布の中にお金を入れることよりも公共貢献をすることの意味がむしろ地域全体を発展させるためには必要であるというふうに民間が思い出した13年だったということになるかと思うのです。

これは、最初はそういうことは全くなかったのです。接続してとにかく入りやすくして雪の日も地上にでなくて大丈夫なように地下道に接続して集客を上げようということだけ考えていましたから、全然変わったということになると思います。こういう思考の変化と仕掛けで、仕掛けというのは空間のつくり方ですが、こういうものが札幌でもできるようになったというのは、相当進歩したのではないかと私は評価をしております。

と言いつつ、それをやることによるインセンティブはもらっているわけであって、そのところは考えているわけです。

また、もっとすごいのは、今、遠藤委員がいらっしゃいますが、第三者の私が言うのなら大丈夫かと思いますが、最近、遠藤委員の遠藤興産の本社ビルが狸小路に建て替えられました。行かれたことがない方もたくさんいらっしゃるかもしれませんが、狸小路はアーケードがついていて、当たり前ですが、ほぼアーケードにぴったり建物がくっついて建っているのです。皆さん、そういうイメージをお持ちになると思います。ところが、遠藤興産の新しいビルは、自分でセットバックをしてアーケードの境界線から自分の土地

を自分で下げて、それで小さい広場をつくっているのです。そこから店舗が始まりまして、セットバックした吹き抜けになっているところに2階に上がる階段があって、2階にテラスがあってカフェがあるというつくり方をしたのです。これは、狸小路のビルでは初めてのやり方だったのです。

何を言いたいかというと、これは民間が民間の力でパブリックスペースをつくってまちに提供してしまったというやり方なのです。全くインセンティブをもらっていません。だけれども、それは遠藤委員が言ったほうが良いのかもしれませんが、そうやったほうが自分たちがこのまちに暮らしている、あるいは、そこで商売をやっているということに対して、商売そのものだけではなくて、色々情報発信したり、パフォーマンスをやったりという形で使える場所を生み出すことは価値のあることなのだと考えて、それを実現させたということになるわけです。ここに居心地というのが入ってくると思うのです。

今、私は、道路との接点の話ばかりしていますけれども、ずっと歩くのが道路でしょう、歩道でしょうという話を皆さんずっとされていて、そのところはあえて踏み込みませんけれども、パブリックスペースは民地側にも広がっていますよねという視点で話をしたいわけです。そのところに居心地が良くなるという場がつくられていっているというのが一番新しい現状で、それも含めて考えることが必要ではないかということを検討の視点で出しておきたいと思うわけです。

もちろん、道路空間はどうするのかという話は皆様方がたくさん言われていますし、もちろん、マネジメントしていかなければいけないということは、もう全員が分かっている話なので、それはそれで考えていくだけです。

もう一つ言っておきたいのは、今度はチ・カ・ホのマイナスなことですけども、私は、外国人はそこに連れて行って、どうだと思せたら、人の歩くスピードが速過ぎるのではないかというふうにすごく言われました。その方は、こんなのは全然魅力を感じられないとすごくおっしゃっていたのです。なので、さっきのヤン・ゲールの話ではないけれども、目的を持って必要行動をやっている人は急いで行きたいからそれは早歩きをするのだろうけれども、ヤン・ゲールも、それは魅力的ではなくて、任意あるいは社会行動をやっているほうが良いのだよ、行動があふれているパブリックスペースのほうが良いのだよと言っているわけです。

では、そのときに滞留しているということもあるけれども、ゆっくり歩いているということがあられるわけです。人が歩くスピードで認識を得るということです。歩くスピードで楽しみながら感じられる情報というのはまちなかにたくさんあるわけです。田舎に行ったら別にそういうものはないかもしれないけれども、まちなかには色々な店舗があったり、色々情報発信をしているような場所があったり、色々なことをやっている人がいるので、その人たちを歩きながら観察して情報を得ていく、あるいは、店に寄ってみるということが必要で、そのためにはスピードダウンさせないとならないのではないかということの一つ指摘しておきたいと思います。

最後に、居心地が良いというのは道路だけではやはり駄目ですよ。最終的には、そこには空間が必要だと思っていて、これは空間的というと抽象的ですから建築的な要素というふうには言わざるを得ないと思っています。

ポートランドの事例では、道路上にビル側からひしが出ていることを容認するという形で、要は、ルール上で、民が公の空間に越境するということをオーケーにしているのです。今までは民側に公が入り込んでくるようなスタイルの話在先ほどしていましたが、逆に、民が公に出張ってきて、でも、そのところはみんなが使えるパブリックスペースになっているという状態です。やはり、これをつくり上げる、境界を介して相互に相乗りしてしまうというか、重複してしまうというか、乗り入れるということが最終的には居心地が良く歩きたくなる都心のまちづくりの一つの方向性ではないかなと思っています。

ただ、これには越えなければならないルールが山積みになっています。それをどうやって解決していくのかももちろんあります。だけれども、やれているところもあるので、その辺のところを狙いになるのではないかなと思って、まとめではないけれども、少しお話をさせていただきました。

○高野部会長

遠藤委員の話が出ましたので、補足的な話があればお願いします。

○遠藤委員

ありがとうございました。

今回、唯一、事業者にとってメリットが感じられたのは、確かに、商売的には当然賃料収入が減少するのですが、空間を気に入っていただいたテナントから非常に多く応募いただきました。あそこは75坪程度の敷地ですが、通常、それを目いっぱい建てても来なかったであろうテナントが非常に多かったです。

今、やはり歩いて楽しい居心地が良くなるということで、ハード面の議論をされていますけれども、事業者からすると、テナントがあってこそその空間ですので、その空間をつくることによって、その空間特性を最大限生かしてくれるテナントが集まってくるということで、長い目で見ればメリットがあるのではないかなというのがこの場に即したお話だと思います。

○高野部会長

小篠委員に総括的に要点をまとめていただきましたので、私から一委員として少しだけお話しさせていただきます。

去年の学生の卒論で、あなたの住んでいるまちの中心部はどこだと思いますかという調査をしたのです。札幌はまちが大き過ぎるので、札幌ではやらずに、旭川、帯広、釧路、苫小牧、岩見沢でやったのですが、ほぼみんな大型ショッピングモールがまちの中心だと言います。そういう意味では、大型ショッピングモールがあるようなまちにとっては、今やまちの中心部になってしまっているということですね。

大型ショッピングモールまでは車で行く場合が多いですけれども、行ってしまえば、夏冬関係なく快適で、しかも、歩きたくなる、別にお金を取られるわけでもなくいられます。夏暑い中でも快適にいられるという意味では、居心地が良く歩きたくなるという空間の一つではあると思います。別に、特段何を買おうというわけではなくても土・日に時間があれば行くということでみんなが集まり、なおかつ、それがまちの中心というふうを考えていると思うのです。

みんな中を歩いているわけですから、居心地が良く歩きたくなるということも考えられるのですが、都心部を大型ショッピングモール化するというのは目的が違うといえますか、全部に屋根をかけるわけにもいかず、全部を歩けるようにするにはとても広いわけです。何より、大型ショッピングモールは、どこもほぼ同じようなしつらえで、つくりで、店舗で、なおかつ、商業施設でということで、多様性はほぼないです。逆に、それが安心感を生むわけですけれども、都心部は、それに比べて雨風は当たるし、人が多いから結構苦労して移動しなければいけないけれども、多様性は抜群だと。そういう意味で、北海道の人たちもまちの中心と思っているような空間を見つつ、では、都心部は大型ショッピングモールと比べて何にアドバンテージがあるのだろうか、何が苦手な部分だろうかということを考えながら、都心部を居心地の良い快適な歩きたくなる空間にしていくということも一つの考え方としては成立するのではないかと思いました。

ちょうど良い時間になりました。皆さん方のご協力に大変感謝するところです。

今日はいっぱいご指摘があったので、それはまた議事録をつくっていただいて、次回以降、事務局からそれらの疑問点等についての方針を出していただきたいと思うのですが、一つだけ、愛甲委員から今回の議論のアウトカムがどこにつながるのか、何につながるのかという大きな質問が出たので、現時点でどういうふうにお考えになっているか、お聞きしたいと思うのですが、事務局いかがですか。難し過ぎればまた次回以降でも結構ですけれども、いかがですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

こちらのほうでも、目指す姿によるアウトカムということで検討しておりまして、一旦、現段階で思いつくものということで、資料の20ページをお示しいただけますでしょうか。

20ページの下に、期待される様々な効果ということで、10項目ほど挙げさせていただいております。

ただ、まだまだこちらは一般的なものも含んでおりますし、ポイントとして絞り切れていない部分もあろうかと思っておりますので、今回の意見も含めまして、またこれから事務局の中でも検討していく中で、愛甲委員からもお話がありました都心部でどのようなアウトカムを目指すのかというところの力点をどこに置くのかもじっくり考えていきたいと考えております。

○高野部会長

ありがとうございました。

ご意見がたくさん出ましたので、それぞれやり取りをしていきたいところではございますが、一応、大体予定されていた時刻が参りましたので、今日のところは、皆さんからご意見をいっぱい出していただいたところで終了とさせていただきたいと思います。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

本日は、多くのご意見を頂戴しまして、誠にありがとうございました。

先ほど部会長からもありましたとおり、本日の様々なご意見を議事録としてまとめさせていただきました。後ほど皆様に内容のご確認をいただきました上で、後日、ホームページ等で公開をさせていただきたいと考えております。

また、次回開催につきましては、11月頃を予定しております。日程調整につきまして、別途、事務局よりご連絡をさせていただきたいと思いますので、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

また、9月17日には、親会でございます（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会の第2回目を開催する予定でございます。開催状況につきまして、逐次、メール等で情報提供もさせていただきたいと思いますので、こちらも含めて、よろしくお願いいたします。

6. 閉 会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

本日は、2時間という長時間にわたり、本当にありがとうございました。

以上で閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

以 上