

令和6年度（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会

第2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12月4日（水）午前10時開会
場 所：TKPガーデンシティPREMIUM札幌大通 ルーム6B

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2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いたします。

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。どうぞよろしく願いいたします。

◎資料確認

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

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A4判横カラーの第2回検討部会資料です。また、委員及びオブザーバーの皆様には、本日の議論の参考資料としてA3判の札幌市都心の地図を配付しております。

ここで、本日の委員とオブザーバーの皆様の出席状況をご報告させていただきます。

本日、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と札幌商工会議所都市・交通委員会委員長の渡邊克仁委員は、ご都合によりご欠席されております。

続きまして、事務局として、札幌市、業務受託業者である株式会社ドーコンが出席しております。

また、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。その点をご了承ください。

それでは、高野部会長に以降の会議進行をお願いしたいと思います。

高野部会長、どうぞよろしく願いいたします。

2. 資料説明

○高野部会長

皆さん、おはようございます。

お寒い中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、次第に沿って進めてまいりたいと思います。

議論は三つに分けていきたいと思いますが、資料説明は一括でお願いしたいと思います。

まずは、資料説明をよろしく願います。

○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3につきましてご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をしておりますので、ご了承いただければと思います。

2ページをご覧ください。本日は、こちらに記載の四つの項目について、資料に基づいてご説明させていただきます。

次に、3ページ目をご覧ください。本日の論点はこちらの二点とさせていただきます。まして、特に議論いただきたい内容につきまして、論点1は19ページに、論点2は23ページに整理をしております。

4ページ目をご覧ください。ここからは、「これまでの検討会・検討部会の振り返り」についてご説明させていただきます。

まず、「検討体制」についてです。本検討部会では、左側の居心地が良く歩きたくなる都心まちづくりについて検討を進めてまいります。

次に、5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。

第1回部会につきましては、8月29日に開催しまして、その後、第2回検討会を9月17日に開催いたしました。

本日は2回目の検討部会となりますが、次回の第3回は2月頃に予定をしております。その後、第3回検討会を経て、今年度中に計画骨子（案）を策定する予定としております。その後、下段のとおり、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等を経て計画を策定するといったスケジュールとなっております。

6ページ目をご覧ください。「第1回検討部会での主な意見」についてです。

左側には、前回お示しました課題認識と検討の視点を記載しており、皆様からいただいた主な意見を右側に記載しております。

まず、「ストリートの形成」に関しては、「居心地が良い景観などがあることで様々な活動が生まれる」「場所や通りの性格を分けて考える」「まちなかのみどりが意外と少ない」などのご意見をいただきました。

また、「交通機能の維持・向上」に関するご意見としましては、「バリアフリーの視点」「乗降場の確保」や「駐車場のあり方」や「物流や通行の確保」などのご意見をいただきました。

7ページ目をご覧ください。前回、第1回部会のご意見の続きですが、「戦略的なマネジメント」に関しましては、「プレイスメイキングや人と人の交流の視点」や「公開空地活用の仕組みづくり」などのご意見をいただきました。

また、下段の全般的なご意見として、「実現したいことを明確にする」「どういった活動を生み出したいか」「季節による違いを考慮する」などの幅広い視点からご意見をいただきました。

次に、8ページ目をご覧ください。ここからは、第2回検討会の概要についてご説明させていただきます。

本計画では、図のとおり、まちづくりの理念・目標、目標実現に向けた基本方針及び重点戦略を定めたいと考えております。

また、下段にありますけれども、具体的取組・施策については、中期アクションプログ

ラムにて位置付けることを想定しておりまして、本検討部会では、こちらの構成イメージを踏まえて検討を進めていきたいと考えております。

次に、9ページ目をご覧ください。「計画構成案と検討の進め方」についてです。

本検討部会では、後ほどご説明させていただきますが、目標2について重点戦略等を検討することとしております。

次に、10ページ目をご覧ください。「都心の構造」についてです。

左側の図のとおり、下段にあります骨格構造と地域特性を踏まえたゾーンをベースレイヤーとして設定し、戦略ごとのアクションレイヤーを重ねていきたいと考えております。本検討部会では、後ほどご説明させていただきます歩きたくなるまちづくりの視点でアクションレイヤーの検討をしていきたいと考えております。

続きまして、11ページ目をご覧ください。「都心まちづくりの理念と目標（案）」についてです。

さきの検討会におきまして、都心まちづくりの理念の案として「世界が憧れ、市民が誇れる、札幌・北海道の都心」というものを提案させていただきました。

また、下にあります都心まちづくりの目標としましては、こちらの三つをご提案させていただき、そのうち、目標2「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」について、本検討部会での議論を踏まえて具体化していきたいと考えております。

続きまして、12ページ目をご覧ください。ここまでご説明しました第2回検討会での議論の状況を踏まえまして、本検討部会における検討内容と本日の論点を整理したスライドになります。

まず、左側の「目標、基本方針、重点戦略等」につきましては、本日の論点1とさせていただきます。また、右側の「アクションレイヤー（歩きたくなるまちづくりの視点）」の「今後の検討に向けた視点」を本日の論点2とさせていただきます。

なお、下段に記載のとおり、個別路線の取組等につきましては、計画策定後に整理する「中期アクションプログラム」に位置付けていきたいと考えております。

13ページ目をご覧ください。ここからは、「目標の具体化」についてでございます。

先ほどご説明しましたとおり、検討会において「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」という目標が掲げました。

先ほどのスライドでもご説明しましたが、第1回検討部会でのご意見をご紹介しましたけれども、「実現したいことを明確にすると良い」というご意見もいただいております。そこで、「四季を通じて」「居心地が良く」「歩きたくなる」の三つのパーツに分解して目指す状態を検討しました。

また、目標の実現には、下に書いていますが、都心における様々な活動を支える交通環境の構築も重要な視点と考えております。

続きまして、14ページ目をご覧ください。「それぞれの空間において目指す姿」についてです。前回の検討部会におきまして、「どういった活動を生み出していきたいか考え

るべき」といったご意見もいただいております。そこで、こちらのスライドでは、官民が持つ主な空間において目指す姿とその空間における活動イメージを整理しました。

左側の三つが屋外の空間となりますけれども、広場等のみどりやゆとりのある空間、表通りの四季の彩りが感じられる空間、下段の中通りのニーズに応じた空間運用などに取り組むことで、資料に記載のような様々な活動が生まれていくことを目指していきたいと考えております。

右側の二つが屋内や地下の空間となっておりますけれども、地下広場や地下街、沿道ビルの公開空地等の空間において、季節や天候を問わず、にぎわいや憩いを生むような様々な活動が生まれていくことなどを目指したいと考えております。

次に、15ページ目をご覧ください。ここからは、「目標の実現に向けた基本方針等(案)」についてでございます。基本方針の一つ目は、「ストリートにおける四季を通じた多様な活動の創出」としております。

具体的には、「多様な活動が生まれる魅力的な空間」に改変すること、その空間を「柔軟に活用できる仕組み」を構築していくこととしております。

次に、二つ目は、「様々な活動を支える安全・安心かつ円滑な交通環境の構築」としており、「人やモノの『移動環境』」「人々の乗降や荷さばきなどの沿道への『アクセス環境』」の向上を図り、その空間を「『効果的・効率的に運用ができる仕組み』」を構築するとしております。

今ご説明しました二つの基本方針に基づく重点戦略としまして、重点戦略1から重点戦略3の「札幌都心ならではの『魅力的なストリートの形成』」「都心のまちづくりを支える『機能的な交通環境の構築』」「多様な活動や交通環境を充実させる『戦略的なマネジメント』」の三つを掲げています。

次に、16ページ目をご覧ください。「重点戦略1の内容と取組の方向(案)」についてでございます。

1-①は、「格子状の街路網の特徴を生かした、ストリートの魅力や個性の向上」としてしております。札幌特有のストリートを形成するという視点では、「見通しの良さを活かすこと」や「官民の敷地を一体に捉えて空間のデザインや活用をすること」「象徴的なストリートの形成」などが重要と考えております。

1-②は、「選択性が高く、多様性に富み、みどり豊かな、回遊したくなるストリートの形成」としてしております。屋内、屋外などの選択性や活動の多様性、みどり豊かな空間を充実させることで、来街者が自然と回遊したくなるようなストリートを形成していくことが重要と考えております。

1-③は、「積雪寒冷地ならではの屋外空間における魅力的な景観形成や賑わいの創出」としてしております。積雪期におきましても雪を生かした魅力的な景観などを創出していくことは、札幌ならではの視点として重要と考えております。

次に、17ページ目をご覧ください。「重点戦略2の内容と取組の方向(案)」につい

てです。

2-①は、「都心に必要な交通機能やアクセス環境の確保」としております。オフィスや商業、繁華街などのエリアの特性や沿道の状況によって、特に必要となる機能も異なってくると考えられることから、路線相互の機能分担を検討することや、荷さばきや人々の乗降などの空間を確保する視点、都心を目的地としない通過交通の分散等が重要と考えております。

2-②は、「四季を通じて快適に移動できる環境の充実」としております。安全・安心な歩行環境に加え、各種交通の接続の円滑化などによって移動環境の充実を図っていくことは、来街者の回遊を促す上でも重要と考えております。

次に、18ページ目をご覧ください。「重点戦略3の内容と取組の方向（案）」についてです。重点戦略1と重点戦略2をより充実させていくためには、重点戦略3の戦略的なマネジメントが重要と考えております。

3-①は、「パブリックスペースにおいて多様な活動を生み出すため、ルールなどの仕組みや持続可能な体制を構築していく必要があること」、3-②は、「札幌の個性である雪を活かした空間の利活用を促進すること」、3-③は、「多様なニーズがある都心の道路空間を効果的・効率的に運用する視点」、3-④は、「歩きたくなるまちづくりとの関連性があるウェルネス（健康）の視点」や、もう一つの検討部会で議論を進めております「脱炭素（エネルギー）の視点での連携した取組」などを示させていただいております。

次に、19ページ目をご覧ください。こちらは、三つの重点戦略に関連して、本日、特にご議論いただきたい論点を整理させていただいたものです。

まず、重点戦略1に関連する論点としまして、1点目は、都心の回遊の基軸となるような象徴的なストリートの形成に向けて、さらなる魅力化を図るべき通りや四季の変化を感じられるストリートのしつらえについて、2点目は、中通りの魅力化によりかかわりやすさや奥行きを創出するための考え方を主な論点として挙げさせていただきました。

重点戦略2に関連する論点としまして、1点目は、地上・地下ネットワークの重層的な歩行者ネットワークということで、札幌では、地下ネットワークが重要である一方で、事業実現性に課題がある中、地上と地下のそれぞれの役割や官民連携による効果的な取組について、2点目は、今後の都心のまちづくりの大きな動きの一つである新幹線延伸の効果を都心において最大限発揮する上で必要な取組について、3点目は、歩きたくなるまちづくりと密接に関連する駐車場施策や2024年問題への対応としても重要な荷さばきの効率化に向けた取組についてを主な論点として挙げさせていただきました。

重点戦略3の関連としましては、冬季におけるパブリックスペースの利活用についてを論点として挙げさせていただきました。

この19ページのスライドまでが目標、基本方針、重点戦略等の説明となりますが、それぞれの内容につきましては、本日の議論も踏まえまして、引き続き検討を深めていきたいと考えております。

次に、20ページ目をご覧ください。ここからは「アクションレイヤーの検討に向けた視点」についてです。

まず、「自動車交通からみた道路機能の分類事例」についてご紹介させていただきます。

歩きたくなる都心の実現には、道路における歩行や滞在機能の拡充が重要となりますが、一方で様々な活動を支える交通機能を確保していく視点も重要と考えております。

参考としまして、平成16年に策定した「さっぽろ都心交通計画」におきまして、車両の走行空間としての機能（トラフィック機能）を重視する路線と、沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能（アクセス機能）を重視する路線の分類を行った事例でございます。

次に、21ページ目をご覧ください。こちらは、主に「歩行者から見た道路機能の分類事例」についてご紹介させていただきます。

こちらは、リンク&プレイスと呼ばれる分類方法ですけれども、事例の写真にありますとおり、立ち止まる、座るなどの活動が行われる「プレイス（滞在機能）」の視点を踏まえて分類する手法でございます。

また、右側にありますように、通行機能と滞在機能の2軸でそれぞれの高低によって分類するという点も特徴となっております。

先ほどご説明しましたアクションレイヤーを検討していくに当たりましては、こうした考え方も踏まえつつ、札幌特有の季節による環境変化も踏まえて整理をしていく必要があると考えております。

次に、22ページ目をご覧ください。こちらのスライドでは、先ほどご説明したリンク&プレイスの考え方に加えまして、札幌特有の季節による環境変化も踏まえ、歩行者の視点で空間を分類するイメージとして作成したものでございます。

上段に屋外と屋内を合わせて五つの空間を分類しておりまして、夏季と冬季それぞれの違いを整理したものでございます。

縦軸の通行機能の視点では、「地下通路や屋内の広場等は季節を問わず通行機能が高い一方、表通り、中通りや屋外の広場等は、夏季に比べ冬季は通行機能が低下する」といったことを示しております。

また、滞在機能の視点では、「夏季は屋外、屋内の両方の広場等の滞在機能が高く、屋外の広場等については、夏季に比べ冬季は滞在機能が低下する」といったことを示しております。

今後の検討に当たりましては、こうした評価もしながら、アクションレイヤーの検討を進めていきたいと思っております。

次に、23ページ目をご覧ください。ここまでご紹介しました分類事例を踏まえまして、今後のアクションレイヤーの検討の視点についてご説明させていただきます。

歩きたくなるまちづくりの視点でのアクションレイヤーにつきましては、左に記載のとおり、自動車交通の視点での「通行機能重視路線」と歩行者の視点での「滞在機能重視路

線」の二つの視点で、右の図のイメージのように、通りの性格を分類、整理していきたいと考えております。

なお、アクセス環境として図示しております人や荷さばきのための駐停車等も重要と考えておりますが、こちらは中期アクションプログラムの個別路線の取組を検討する際にしっかりと組み込んでいきたいと考えております。

下段には、アクションレイヤーの検討に向けて、本日、特にご議論いただきたい点を整理させていただきました。

1点目は、アクションレイヤーで通りの性格を整理していくに当たって考慮すべき視点です。

2点目は、先ほど重点戦略でも論点として挙げさせていただいたものを再掲しておりますが、都心のさらなる魅力化を図るべき通りとしております。

24ページをご覧ください。本日の論点の再掲となります。繰り返しになりますけれども、特に論点1の19ページと論点2の23ページに整理した論点につきましてご議論をいただければと考えております。

25ページ以降につきましては、本日の論点に関連する参考資料をつけさせていただいておりますが、説明は割愛させていただきます。

資料3の説明は以上となります。

○高野部会長

今、一気にご説明いただきましたが、最初から12ページまでが前回までの振り返りで、これまでご説明いただいたものや意見を記入しております。13ページから19ページが重点戦略における論点ということで、戦略ごとの論点が載っておりまして、文言上でどういものを整理していくかです。20ページから23ページ目は、最終的には路線ごとの色々な戦略を立てるわけですが、まず性格分けをしていく、面的にどう変えていくかという話です。今日は具体的な場所までは話をしませんけれども、面的にどう落とし込んでいくかという話です。

3. 意見交換

○高野部会長

三つありますので、最初は12ページまでのこれまでの振り返りについて、疑問や不足のことがあればご指摘いただきたいと思います。

何かございませんか。

○愛甲委員

8ページに書いてある第3次都心まちづくり計画の構造図を見ていて、今日、基本方針や重点戦略の歩きたくなるまちのところを議論するわけですが、これについて、目標の指標は必要ないのかと資料を事前に見ていて思っていました。

この図を見ると、都心まちづくりの目標について成果指標を設定することと、この後に

策定される中期アクションプログラムで活動指標を設定するとなっているのですが、その指標と今回議論する基本方針、重点戦略の関係を多少意識した上で、どういうふうに評価するかと言ったら変ですけども、重点戦略と基本方針を評価しやすいように、どういう関係になって成果指標や活用指標につながるのかがよく分からなかったのので、それを質問させていただきます。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の成果指標及び取組ごとの活動指標の設定という点につきまして、基本方針、重点戦略との関係も含めて、どのような形で整理していくのかをこちらでも議論している最中です。特に、これまで、エネルギーの関係のマスタープランではそのあたりの関係性が非常に明確になっておりました。その取組につきましても、こちらの都心まちづくり計画全体の中でもそういった進め方を埋め込んでいきたいと事務局では議論しております。

まだ皆様方にお示しできるほど事務局の整理が追いついていない段階で恐縮ですが、3回目の部会、全体会で、その点についてもお示しできればと思っております。

○愛甲委員

では、もう片方ではもう少し具体的な指標の話をしているということですか。

成果指標を都心まちづくり計画の目標としてここで設定することになってはいますけれども、基本方針や重点戦略でやっていること自体の評価をして、それを積み上げてこれにつながるのか、どういう構造になっているのでしょうか。この時点でもそういうことに少し意識しておいたほうがいいのかどうかという意味で伺っているのですが、その辺はどうでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

もう一つの部会では、脱炭素というところを大きく目標に掲げて検討しております。こちらの部会でもそうですし、都心まちづくり計画全体の中でも、今、大きな都心まちづくりの目標を案としまして3点ほど定めておりますが、それぞれに対して成果指標が設定でき、そこからバックキャストする形で活動指標まで落とし込んでいければ理想的だと思っておりますが、今まさにそのあたりの組立ての検討をしているところでございます。方向性としてはそのように考えております。

○高野部会長

極めて重要な論点だったと思います。

ほかにいかがですか。

○林委員

今の愛甲委員のご質問に重なるのですが、ビジョンをつくった後、それをどうやって実現していくのかというチェック機能も気になりました。ありがちな議論かもしれませんが、指標をどの段階でチェックして、どういう仕組みでやっていくのか、先ほどの指標で言うと、環境とは別の評価視点が必要だと思います。もしかしたら、都心で暮らしやすくなっているかについては、内閣府のウェルビーイング指標が参考になるかもしれませんが、全く

の別軸で評価指標を考えなければいけないという思いと、それをどうチェックしていくのかというところで、ビジョンをうまく機能させていかなければいけないなという感想です。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の件につきましても、とても必要なことと事務局側も認識しております。

スライドの11ページ目をご覧ください。

一番下の三角の実効性を高める仕組み・推進体制というところですが、今、林委員におっしゃっていただいたことを都心まちづくり計画の中にも埋め込んでいきたいと考えております。予定では、第3回の親会で示させていただければと思いますが、何らかの委員会的なものを設置し、チェックできないかと考えているところでございます。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

私から一つ確認です。今、新幹線の開業、バスターミナル等の再開発事業が盛んに行われています。新幹線開業については、今は2024年ですけれども、10年たってもできていない可能性も考えられる中で、来年にこの計画が出来上がるわけですが、10年間、新幹線が未開業の状況が続くこともあり得ます。そのときに、駅周辺は地上も地下も商業施設がかなり少なくなる状況の中で、この10年間はどう捉えるのですか。そこは工事期間中ですから完成後を考えるのか、空白の10年間をよりましたなものにしていこうと考えるのか、その辺はいかがですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の点は非常に難しいところがあまして、まだスケジュールが明確に示されていないので、情報収集を進めながら考えていかなければいけないと思います。

まず、大きく考える方向としましては、新幹線が開業した後のことを想定して組み立てていきますが、それまで期間が生じるのであれば、それに対する数々の課題についても対応していかなければいけませんので、そういったことをどこまで盛り込めるのか、具体的には都心まちづくり計画の後のアクションプログラムのところに盛り込まれるかもしれませんが、こちらでも状況を確認しながら整理していきたいと思います。

○高野部会長

各論の中で少し整理していただくということですね。

ほかにいかがですか。

○林委員

本質的ではないですが、全体の構成のところでジャストアイデアがあります。

やはり、中身が難しいのです。今後、色々な方々がこれを見ることになると思いますし、この都心まちづくり計画で今後頑張っていきたいと思いますとなるところなので、分かりやすい見せ方も最後に必要だと思います。

私は渋谷区の土木部にも所属していますが、渋谷区は「ちがいをちからに変える街。」だけなのです。一番上位の計画が「ちがいをちからに」だよなということで、民間事業者

も、区民のおじいちゃん、おばあちゃんも、「ちがいをちからに」と言い始めています。コピーライターも入っていますので、言いやすいし、分かりやすいのです。

手法論になりますが、クリエイターも入れながら、分かりやすく、色々な方に浸透していく方法が最後のところにあってもいいと思いました。

○高野部会長

広報の方法だけではなく、これから議論する目標の立て方ですね。今、我が部会については、「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」と出ておりますが、その辺も非常に重要で、もっとさくっといくものにすべきではないかというご意見だと思いますので、次のところでそこも含めてご議論をいただきたいと思います。

ほかはいかがですか。

○小篠委員

今の林委員の話も含めてですが、まず、第2次都心まちづくり計画をベースとして、その発展形を考えるということでもいいのでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

そのように考えております。

○小篠委員

そうすると、第2次都心まちづくり計画を検証しなければいけませんね。

4軸の骨格軸をつくって、1軸を増やしたわけですが、さらに展開軸と言って5軸のような形になってきていますけれども、これからのまちづくりに対して、軸と拠点という構成がうまくいくのかどうかの検証はあまりされていないと思うのです。

一方で、今日のご紹介のとおり、さっぽろ都心交通計画でトラフィックとアクセスの軸で指定している道路と都心まちづくり計画で言っている「にぎわいの軸」、「つながりの軸」、「いとなみの軸」というものと微妙にずれるではないですか。ですから、道路の性格をどちらにシフトさせていくのか、今、曖昧にしているところがあります。

例えば、いとなみの軸ができたときにどういう議論がされていたのか、ここにいる方で知っている人もいれば知らない人もいるのですが、そこは大事な話だと思うのですが、軸で囲まれた範囲は全て3掛ける3の9街区セッティングでブロックが出来上がっているのです。1街区100メートルですけれども、それが縦に3個、横に3個で9街区の升目が切られています。さらに、今、軸は設定されていないけれども、北5条のところも軸として位置付けるのであれば、新幹線が来ることも含めて、9の升目が都心の中に出来上がってくるわけです。9の升目は300メートルぐらいで歩行距離としては良好な長さですから、それを含めて考えていくということが歩きたくなるまちの基本的な構造だという共通理解をつくらないと駄目ではないかと思います。

それは、第2次の検証も含めてです。今のお話は軸を生かすという話になるから、それでいいのかという議論も当然出てくるかもしれないけれども、縦と横で何となくこの道路はこういう位置付けだよという形で切り取られている骨格軸と展開軸が、むしろ回遊

動線としての外郭をなす、すごく重要なブロックを構成するための一つの基準線になっているとすると、第2次都心まちづくり計画が発展的になるわけです。そのところを曖昧にしていたというより、第2次ときは歩きたくなるという話はあまり入れていないと思います。

計画のつくり方のベースはちゃんと議論したほうがいいと思いますし、それを位置付けないと話が散漫になると思いました。

○高野部会長

今の論点は、20ページからのアクションレイヤーというところですね。そして、今回、大きな地図で4軸が分かりやすく示されているものがありますね。これと20ページにあるトラフィック、アクセスとの関係性をよく議論した上で、なおかつ、今日の中では通行、滞在という話になっていきますが、その関係を面的に整理した上で議論しましょうという話ですね。

○小篠委員

最後にその議論は当然入ってくるのだけれども、前提として、個別の議論に入っていくと、なぜその議論をしていくのかが分からなくなってしまうので、最初のところで、回遊動線をちゃんとつくろうということをベースに、歩きたくなるまちをつくろうということベースにこの9街区がセッティングされていること、また、9街区をベースにしながら歩きたくなるまちをつくりましょうという話で、林委員が言うようにキャッチーな言葉があってもいいのかもしれないけれども、そういうところを共通の理解にしたほうがいいと思います。

また、愛甲委員が最初に言ったように、もう一個の部会でやっている環境指標も、9街区を一つの単位としてマイクログリッドをつくっていこうという話になっていく可能性もなくはないです。

だから、レイヤーに9の升目が入っていて、全てが一気通貫で切り取られていく話になっていると、二つの部会の議論が重なるだろうし、全体の計画に分かりやすく反映できると思ったのです。

○高野部会長

一番大きな話としては、今日の大きな図面に書いてある4軸を我々の部会としてどう受け止めていくかであって、特段、「4軸」イコール「トラフィック機能」でもないし、アクセス機能でもないし、微妙な違いがあるわけです。それが第2次から第3次への移行にもつながるのだと思うのです。

それも非常に重要な話ですが、事務局、いかがですか。

例えば、4軸は必ずしも通行機能ということではないでしょうし、大通公園も含めて滞在機能もあるのでしょうけれども、4軸と歩きたくなるということの関係性についてはどう考えたらいいでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

この4軸につきましては、今、高野部会長もおっしゃっていただきましたように、第1次都心まちづくり計画の前後で策定されましたさっぽろ都心交通計画でもトラフィックとアクセスの位置付けがされているのを踏まえまして、これまで都心のまちづくりを進めてきたと認識しているところです。

先ほど、小篠委員から、第2次の中で明確な位置付けがなされないまま来たというご発言があったと思いますが、今、歩きたくなるまちづくりが注目を浴びる中で、道路の性格づけを改めて明確に示して、林委員にご指摘いただきましたように、皆様方に分かりやすく伝えていくことが大事ではないかと思っています。そういう思いを持って、改めて通りの性格づけにチャレンジしていきながら、官民で通りの性格を意識して進めていければと考えて課題設定をさせていただきました。

今、基礎データ等を集めている最中ですので、ここがトラフィックで、ここがアクセスで、どちらを重視するということを皆様方に明確にお示してきる状況ではございませんが、本日の議論も踏まえて、3回目の検討部会で事務局の案として一旦お示ししながら議論できればと考えていたところです。

質問に答え切れていないかもしれませんが、今はそのように考えています。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

今、小篠委員がおっしゃっていたブロックで分けるということは大事だと思っておりました。第1回の検討部会でバルセロナのスーパーブロックの事例をご紹介させていただきましたが、これも九つのブロックを一つの大きなブロックとして捉えています。この場合は黒色が交通なので、外を回るということですから、札幌都心にはなじまないかもしれませんが、歩ける範囲は限られてくると思いますので、軸というか、路線だけではなく、面的にどういった範囲でどういうことをやっていくかという視点で考えていく必要があると思いました。今後、それを踏まえて検討していきたいと考えております。

○高野部会長

非常に重要なのは、今後検討する上で、四つの軸は一体何者なのかということです。沿道に都市施設としての集積を求めるという考え方もあるでしょうし、この軸を中心に移動を考えるということもあると思います。大通と北3条通、さらに創成川通と東4丁目通ということで、ある意味、道路としてはかなり違う性格のものが軸として四つあるわけです。

この軸をどう考えるかについて、小篠委員にお話をいただいたほうがいいと思いますが、いかがでしょうか。

○小篠委員

両方考えられると思います。道路として軸を捉えることも、人の移動の流れということで捉えることも当然できますけれども、まさに言われたように、この軸を介して両サイドに波及効果を強烈に及ぼす重要な機能を持っています。3掛ける3のブロックを接着させるための重要な境界的な位置付けなので、そこが魅力的になれば、人がさらに3掛ける3を超えて回遊していく可能性を持っていると思います。

300メートルも行けば疲れたかなとなるので、その先まで行こうとならないような気持ちで働いてしまうところを、その境界部分がアトラティブになっていることによって、次の3掛ける3に行こうかなと思わせるような機能を持つ場所であると。

そう捉えると、今度は、その道路だけではなくて、沿道空間に対してどうなっていかなければいけないのかという都市デザインの話が建築側にも及んでくるという話になっていく、こういう二面性があると思います。

○高野部会長

その二面性があるがゆえに、それぞれの軸に、「はぐくみ」、「うけつぎ」、「つながり」、「いとなみ」という名称がつけられていて、それが分かりやすいかという林委員の言う議論にもなるのでしょうけれども、わざわざ名前をつけたというところに意味があるのでですね。非常に重要なポイントですね。

前提の部分についてはよろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○高野部会長

それでは、13ページからの目標の具体化の話について、それぞれ空間において目指す姿があります。

16ページの重点戦略1、17ページの重点戦略2、18ページの重点戦略3ということで、19ページにはそれぞれ論点ということでそれらについて整理がなされています。

それぞれの空間において目指す姿から戦略についてはいかがですか。

○酒井オブザーバー

札幌開発建設部の酒井です。国道の道路維持管理を担当しておりまして、今回、オブザーバーとして参加しております。

先ほど、小篠委員からご指摘いただいていた軸をどうするかという考え方は、おっしゃるとおりだなと思って聞いていました。にぎわいの軸やつながりの軸に指定されている国道部分があるのですけれども、例えば、にぎわいの軸の札幌駅前通、北1条よりも南側は国道36号ですし、つながりの軸、創成川通は北1条よりも北側が国道5号になります。今、創成川通は都心アクセス道路事業の最中でして、その地上区間をどうするかというのは我々も密接にかかわってくる話だと考えているところです。

今回、アクションレイヤーを議論されるという話をいただいているのですけれども、アクションレイヤーを議論する前に、ベースレイヤーの道路、骨格をどう位置付けるかを考えなければいけません。建物でも基礎がしっかりしていないと揺らいでしまうように、ベースレイヤーはどういう位置付けで何をしたいのかを考えないと、例えば、札幌駅前通は今のままでいいのか、歩行者空間を広げるべきなのか、はたまた、車道空間を広げるべきなのか、アクセス機能を重視するか、トラフィック機能を重視するかによっても性格が全然変わってくると思います。我々も札幌市計画にできる限り協力をしたいと考えている中で、そもそも我々はどのように協力すればいいかが見えにくい状況だと感じておりました。

特に、これから道路空間を再配分するとなったときに、警察や周りの沿道の方など色々な関係者に説明をして理解を得ていかなければいけないと思うのですが、その際には、林委員がおっしゃったように、全体的にどういうビジョンを描いているか、キャッチーなフレーズや絵にするなど、みんなが分かりやすい打ち出し方をされると、我々としても、札幌市がどういうまちづくりを進めているのかを理解して協力しやすいですし、我々がほかの関係者に説明するときも、札幌市のこういうビジョンに基づいてやっていますと説明しやすくなると思っておりますので、今後、検討が深まることを期待しております。

○高野部会長

今のご指摘は非常に重要だと思います。

今、札幌駅前通、創成川通というお話が出てきましたが、12ページを見ていただきますと、個別路線の取組や施策は、中期アクションプログラムで基本は議論するということになると思います。その前段のアクションレイヤーというところでそれぞれの関係性を議論していくことになっていくと思います。

今日も20ページ以降でそういう話が出てくると思いますので、よろしく願いいたします。

「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」という目標が本日の議論としては一番重要なところですが、ほかにございませんか。

○内川委員

札幌駅前通まちづくり会社の内川です。

13ページの目標は、まさに都心部での願望を明確に表したという点でいくと確かにそのとおりですが、さっき林委員が言っていたとおり、ここから市民の皆さんはどのくらい読み取ってくれるかなと思いました。

下に書いている説明文を見ると、確かに分かると思うのですが、下にある写真がこういうものを目指しているというイメージだと思いますし、最終的にまとめるときには絵が出てくると思いますけれども、絵を見せながらつくっていくといいなと思ったのが1点です。

また、14ページに掲げられている空間が幾つかありますが、先ほどから言っている現行の第2次都心まちづくり計画との関係があると思いますが、今、ここがどう評価されているかがあまり見えていないと思っています。

その評価がもしあるのであれば、それを明確に言っていただいたほうが、そこからさらに高めるための工夫が検討しやすいと思いました。

○高野部会長

事務局にお聞きしますが、14ページにあるような空間やそれぞれの軸の評価ですね。前回の都心まちづくり計画の議論もあるわけですが、これが欠けている、これはうまくいっているという評価はされるのでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

これまでも、本年度の検討に至る前に、事務局の中でも都心まちづくり計画の振り返り

や評価はしております。どうしても分量が非常に多くなってしまうということもありまして、これまでの検討会や部会でも一部しかお示ししておらず、今、内川委員からもありましたように、皆様から見えないところもあると思います。そのあたりはお示しできるように考えていきますが、その示し方も含めて検討させていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○高野部会長

よろしくお願いいたします。ほかにいかがですか。

○小篠委員

14ページの話が続けますと、白丸のところに「官民が持つ様々なパブリックスペースにおいて、空間の特性を活かした多様な活動が生まれていくことを目指し、官民連携により、空間の整備、設えの工夫や活動しやすい仕組みの構築を目指す」と書いてありますが、道路空間の利活用をベースにしながらかえていくということを言っているわけですね。だから、さっきのトラフィックやアクセスとはまた別の話で、例えば、軸を捉えたいと言うのか言わないのかという話だと思います。

しかし、実際に内川委員たちがやっている活動はまさにこういうものですから、既に軸に二重の意味がかかってしまっていると思うのです。

今後、道路をどういうふうに整備してくのかという話の中に、利用的視点で見たときのパブリックスペースという視点が強く押し出されてきているのが第2次の見取りだと見たほうがいいのかという気がしています。

○高野部会長

23ページに通行機能、滞在機能のイメージ図があります。これは一般論ですが、路線の性格分けだけではなく、14ページにあったように、広場がどこにあって、それと軸との関係もきちんと表していかなければいけないということですね。チ・カ・ホは広場だらけですから、一般概念図に広場機能もきちんと落とし込んでいくことが必要なのですね。

○小篠委員

そうですね。もともと日本の文化の中に広場という概念がないので、ヨーロッパみたいなきちんとした広場は存在しないという流れで進化してきました、今まさに札幌の中心部はそういう状況だと思うのです。

一方で、チ・カ・ホのようなちょっと歩こうというところで人がたまり広場的に使われているのです。それは民地によっていいと思うのですけれども、民地側でそういう広場的な使われ方がされているところもありますので、そういう場所がこの軸上には連なって出てくるということを明確に共有すればいいと思います。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○遠藤委員

今、通りに議論が集約されているので、ちょっと違う視点です。

それ以外の街区がおろそかになってはいけないということもあると思いますが、ある本によると、都市の幸福度合いは緑化率にある程度比例するらしいので、第2次から現在に至るまで、札幌の都心の条例があったと思いますが、緑化率がどの程度進んだのかという検証もあっていいと思います。今の条例がいつ制定されたのか、私は知見がないのですが、大規模再開発や、集約化された駐車場もしくはフリンジをつくったときに、ただ1階から上まで全部を駐車場にすればいいのか、一部緑化を入れるのか、そういう議論を踏まえて、やはり札幌においては面として緑化率を高めるという視点も必要だと思います。

同時に、これは行政の役割かもしれないですが、札幌で弱いと思うのは、緑化された下の花壇の部分がほぼ整備されていないということです。ヨーロッパやアメリカの西海岸に行くと、花壇のところは、それぞれ花が植えられて、夏の間は非常にきれいになっているので、そういったものを民間が整備するような仕組みもこれからは必要ではないかと感じました。もともとの議論の中に緑化が入っていたと思うので、入れていただければと思います。

○高野部会長

居心地が良いという意味において緑化は非常に重要だと思います。

愛甲委員、今のご意見に対して何かございませんか。

○愛甲委員

一昨年、都心のみどりづくり方針もつくってございまして、そこでは、都心部の緑化の在り方や、今言われたように変化が起きていることを含めて議論しておりますので、それとも連動する形でこちらもやっていったほうがいいと思います。

今、遠藤委員が言われた緑化率で言えば、緑化されている面積自体も重要ですが、歩きたくなるという観点からいくと、歩いている人の目から見た緑視率も大事です。壁面や花壇の話もされましたけれども、固定的な花壇だけではなくて、例えば、札幌駅前通でもやっていらっしゃるプランターやコンテナなどの移動させられるものの活用も考えなければいけないと思います。

特に、交通の関係や中通りの荷さばきの関係を考えると、実は動かせるもののほうが利便性が高かったり、場合によっては荷さばきの時間をずらしておくという動かせる緑化空間だったり、冬は除雪の問題もあるわけだから動かせばいいので、季節に応じた柔軟な緑化の在り方を探る必要があると思いました。

それから、気になったのですが、重点戦略1から重点戦略3とあって、19ページにそれをまとめた課題認識と論点が書いてあります。

16ページから18ページに書いてある重点戦略の項目から19ページの内容はかなり絞り込まれていると思うのですが、これはどういう意図でしょうか。

これに絞り込んでしまいますという意味なのか、特に議論していただきたいところをただ抽出しているだけなのか、確認したいと思いました。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

説明が不足していたと思います。19ページにつきましては、後半でおっしゃっていたように、絞り込んだわけではなくて、特に重点的に本日ご議論をしていただきたいという趣旨で書いたものですので、よろしくお願いいたします。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○大谷委員

今の19ページで感じたことです。若干感想めいた話になるのですが、重点戦略1の象徴的なストリート形成で、通りや軸の話があるのですけれども、人は行くときに、その軸がきれいだから歩くのではなくて、どこかからどこかへと目的があって動くと思っているので、今後、色々整理をしていくときには、目的物同士を結ぶ、例えば、駅から時計台なのか、駅からどこかという観点でアクションプランの中では整理していく必要があると思いました。

そういった観点で、この軸は象徴的なストリートとして、行政も魅力的に整備するし、沿道の人も整備していくとなっていくと、それで価値が高まって、今度はそこに新たな目的物が立ち上がってくるのではないかと思いました。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○内川委員

今、大谷委員がおっしゃったことに関連して、目的性ということについてです。

居心地が良く歩きたくなる都心ということで、ただ歩くだけではない、目的があるということで、歩きたくなるの後ろに立ち寄りたくなるが入ってくるのだと私は思っています。これはマネジメントとも絡んでくると思いますけれども、立ち寄る先の通りがどんなに歩きやすくなったとしても、目的物に立ち寄りたくなる工夫がないと立ち寄りません。今日はそこが論点には入っていませんが、そういうところも考えておくべきではないかと思いました。

立ち寄りたくなるというのは、道路という公共ではなく、民間側と連携することがマストになってくると思うので、その在り方も整理いただけたらいいと思いました。

○高野部会長

大谷委員のご意見もそうですが、居心地が良く歩きたくなる都心というのがウォークアブルという用語に引っ張られ過ぎている気がします。人は基本的にはあまり歩きたくないと思うのですが、色々なところを訪れたい、ここへ行ったらここに行って、薄野へ行って4次会に行くみたいな感じですね。それが歩きたくなるというのか、訪れたいというのか、長く居座りたくなるというのか分からないのですが、極端に言えばあまり歩きたくないのではないかという気がするのです。

○林委員

ウォークブルというのは色々な訳し方があるのですけれども、人間中心というふうに訳す方もいますよね。人中心ということかと思しますので、歩くということに縛られなくてもいいと思いました。

あとは、今の太谷委員と内川委員の発言につながるのですが、この計画の中に入れるか入れないかは置いておいて、官民の協働という仕組みも絶対に必要だと思いますし、ビジョン実現のためにはその仕組みを考えていかなければいけないと思います。

内川委員の会社でチ・カ・ホの接続空間のデザイン会議をやっていると思うのですが、そのレベルでやっていかないと、ここはこういうストリートですと決めて、次の時代にそうなるのか。

やはり、道路と沿道のグランドレベルが重なって一つのストリートの特徴が出てくると分けていくと、軸を決めるのはいいことだと思いますが、対話の仕組みを決めておかないとビジョン実現には至らないのではないかと思います。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○小篠委員

今までの軸の議論は縦断面で考えていたのだけれども、横断面で考える、しかも、民地側も入れると。まさにグランドレベルで言っている1階部分から道路、そして向かいの民地まで、建築を含めてですが、そういうところがどういう関係を持てばいいのか、それが先ほど言った接着剤になり得る関係をつくり出すことにつながると思っています。

そこを明確に打ち出せるかどうかだと思います。大丸有を例にするまでもないけれども、土・日はシャッターで閉まっているようなオフィス街が全部お店になったことで立ち寄りが生まれてきたわけです。そして、人が歩くようになりました。立ち寄りたから人が歩いて訪ねたくなるというロジックです。歩かせて立ち寄らせるではないのです。

そうするためには、道路内でどう魅力化するかも色々やっていかなければならないですし、民地側の協力で道路側に開いていただくということをルール化できるかどうかは分からないですけれども、方針として打ち出していくということが詳細な計画にはあっていいと思います。

○高野部会長

皆さんのお話に共通しているのは、次の個別路線の議論の前には絶対必要だと思うのは、個別の路線沿いにどういう施設があって、民地も含め、地下も含め、どういう施設の立地があり、どういう人がどれぐらい訪ねていくかですね。全商業施設ではできませんが、目立ったところでそういうことを考えて、再開発計画があるところもあるでしょうから、路線における施設の利用度合いや性格づけを分析した上で個別路線について議論しなければいけないという話ですね。そういう分析をやらなければいけないのではないかとご提案だと思います。

また、大目標の「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」は、「歩きたくなる」

と入れなくてもいいように思うのですが、林委員、分かりやすくいい言葉はないですか。

○林委員

これはプロを入れたほうがいいと思います。この会議では方向性だけを議論して、最後のアウトプットは……

○高野部会長

コピーライターですか。

○林委員

そう思います。あとは、誰目線の言葉にするのかということもすごく大事かと思っています。居心地が良く歩きたくなる、滞在したくなるというのは、歩いている人だと思いのですけれども、そこをつくる担い手の視点ももちろんありますので、表現ができるとか、ここで仕事がしたいとか、アクションをしたくなるような都心もすごく魅力的だと思っています。

例年、大通公園でプレイスメイキングの実証実験をさせていただいていますけれども、若い人でも自己表現ができる大通公園はいいと思いますし、その先にコミュニケーションがどんどん世界一誘発されるような都心を目指していきましょうというところでやっています。そして、リサーチもした結果、やはり高校生や大学生の世代の方がコミュニケーションを誘発するような仕掛けですね。例えば、ストリートピアノなどをすることで、単純に座っているだけでなく、そこにいる時間がもう少し豊かになるという数字も出始めているので、そういう表現の舞台になるような都心の観点も大事だと思いました。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○愛甲委員

重点戦略を見ていて思ったのですが、特に重点戦略3ですけれども、これは誰がやるのかという主語が見えないです。色々な取組、運用、波及とあって、官民の連携や札幌市で仕組みをつくったりすると思うのですが、そこがもう少し明確になる表現や、先ほどから話が出ているような民間側との連携の仕組みをきちんと位置付けていく必要があると思います。

特に、札幌の都心部の空地の調査をしたときに思ったのは、居心地が良くて長時間いてもらうためには、メンテナンスの状態がすごく影響すると思っています。特に冬です。雪が積まれたままなのか、冬でもちゃんとお掃除してあって使えるようになっているのか、緑化はされているけれども、枯れた木がそのまま放置されているのか、その場所のメンテナンスの状況が滞在している方の快適性や滞在している時間に関わり影響しているように思うので、その辺も含めて、誰がそこを維持していくのかを民地と道路、官と民の連携がすごく大事です。先ほど林委員が対話の仕組みとおっしゃっていましたが、それがメンテナンスも含めて続いていくような仕組みが必要だと思います。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の仕組みの件に関しても、まさにおっしゃるとおりでございまして、つくっても何も手も入れられず放置されてきちんと活用されない空間が増えても仕方がないと思います。そのあたりは、官でできることと、民間の皆様をお願いしなければならないことと、様々あると思いますし、具体的に誰がどういうアクションをするのかというところを明確に示していくのがアクションプログラムではないかと考えておりますので、今の愛甲委員のご指摘もしっかりと踏まえながら、計画の中にアクションプログラムを通じて落とし込んでいきたいと思っております。

○高野部会長

くどくて恐縮ですが、目標の「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」を見直ししていただくことでよろしいですか。

世の中には歩きたくても歩けない方が結構おられて、そういう人にとっては、歩きたくなる都心と言われるのはかなりつらい面もあるのです。そういう意味も込めると、どういう方にも訪れていただくということだったり、場合によってはバーチャルで行くということもあり得る話だと思います。そういう意味では、「歩きたくなる」が「ウォーカブル」に引っ張られ過ぎていると思うので、これについても少し見直ししていただくことでよろしいですか。

表現については、プロではなくてアマでも結構ですので、考えていただければと思います。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今回の4枚目のスライドにお示ししているように、パブリックスペースを一体的に捉えまして、対流や交流することができる活用しやすい空間へ変えていきながら、まさに滞留、滞在していただける空間にしていく。都心に今あるものもより向上させて、必要な場所にさらに増やしていくことができないか、また、そこに交通の観点も忘れずにしっかりと捉えながらということが今回の部会の肝だと思って、このように示しております。

委員の皆様のご意見を聞きますと、大きくずれていないと認識しておりますので、あとは、キャッチーな形にするか、どのように分かりやすくお示しできるのかというところが事務局の宿題かと思っておりますので、お預かりさせていただいて、またご提示できればと思えました。

○高野部会長

それでは、時間もございまして、20ページ以降のレイヤーについて見ていきたいと思っております。

今日はまだこういう路線がという話には至らないですけれども、23ページは通行と滞在を性格分けするようなイメージになっていて、このアクションレイヤーをこれからどういうふうに面的に整備していくか、もう既に色々な話が出ていますが、これを含めて全てのところについてご意見をいただければと思います。

○遠藤委員

戻って恐縮ですけれども、19ページの駐車場の枠が広いと思っていたので、調べてきたのですが、多分、都市再生特別措置法が制定された後、国土交通省からまちづくりと連携した駐車場施策ガイドラインというここにはない資料が令和5年に出ていまして、それを落とし込んだのがこの計画だと個人的に理解してきました。

以前、札幌市が大手を中心に駐車場の需給状況について調査をしていたので、それを前提にしていると思うのですが、その中で、ガイドラインがないところで恐縮ですけれども、ガイドラインにある中で何ができるかも札幌市ではお考えになっているのではないかと推察しています。

具体的にできることは色々あるのでしょうけれども、札幌市は、駐車場は必要だけでも、なるべく少ないほうが良いという大きなコンセンサスがある中で、まず一つは、需給調査の際に附置義務とそれ以外の駐車場と札幌市の公共施設で調査をしていたと思うのです。札幌市の公共施設はいいのですが、附置義務の駐車場は基本的にはビルトインの機械式駐車場とそれ以外の駐車場では稼働が大分違うと思います。その辺を精査しているのであればいいのですが、ビルトインの駐車場はランニングコストが物すごくかかるので、将来的には稼働しなくなってくるのです。私は持っていないのですが、既存のビルでも維持に莫大なお金がかかるから設備更新をしない、でも、なくしてしまうと建物が既存不適格になってしまうので、取りあえず設備は残していますというパターンが結構出てくるのです。

基本的にビルトインの機械式駐車場はつくりたくないという世の中になっていくべきだと思っていますし、ガイドラインもそうなっていますので、そういう分析をしていただきたいというのが第1点です。

札幌市は、遠隔地で附置義務を飛ばしたりしていますし、集約化していくと思うのですが、先ほどの集約化された施設自体もまちの認定であるということにおいて、1階から5階まで駐車場でいいのか、それとも一定の公共的な機能とか1階と2階で店舗を設ける必要があるのか、ぜひ内部で議論していただきたいです。

また、出入口に関しては、札幌都心においても制約を設けることは可能だと思います。その辺は内部でご議論なさっていると思うのですが、例えば、狸小路のところに駐車場の出入口を設けようという人は誰もいないですし、地区計画で狸小路1丁目から7丁目まで出入口を設けないでほしいと言って反対する人は誰もいないので、入りやすいところから地区計画をつくっていくのも一つ選択肢としてはあると思います。

札幌駅前通は個別に色々な地区計画があるので、もしかしたらその中にあるのかもしれないですけれども、札幌駅前通も札幌駅から薄野まではなるべくないほうが良いね、にぎわいを創出するストリートに関してはなるべく出入口をつくらなくてくださいねということを想定してこういう資料をつくっていると思います。

その辺を今回の部会の中でできるかどうか分かりませんが、駐車場問題というのは、駐車場業者にとっても、ビル業者にとっても、採算性や物件をつくる上でもプランに大きな

影響がありますので、専門部会を設けるのであればその中でぜひ議論していただきたいですし、それがないのであれば、どこかの段階でパブリックにしていいただきたいという要望です。

○高野部会長

今の駐車場や荷さばきの話にも関係するかもしれませんが、この辺についてはこれからどういうふうに検討されますか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

まさに今ご指摘をいただいたお話は、総合交通計画部の専門チームも含めて検討を深めていかなければならないと考えております。隔地の話もそうですし、出入口につきましてもご指摘の課題認識は持っています。

また、それについてパブリックな場面での検討をということがございましたけれども、その議論の進め方についても、関係部局も含めて考えてまいりたいと思いますが、この部会の中で具体の部分まで出せるかどうか、また、アクションプログラムの検討の中で個別の議論になっていくということもございしますので、繰り返してはございますが、検討の上、パブリックな形で出して議論できるように検討してまいりたいと思います。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

今、委託業者の協力も得ながら、関連する様々な業界団体にヒアリングをして、深く意見をお聞きすることを検討しております。論点1にも載せていますとおり、駐車施設は非常に大きく密接に関わる問題だと思っておりますので、遠藤委員にもご相談させていただきながら深掘りする場面も設けたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○高野部会長

今日は服部委員がご欠席ですけれども、ご意見をいただいているようなのでご紹介いただけますか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

本日欠席の服部委員から、まず、論点1についてのご意見を事前にいただいておりますので、事務局からご紹介させていただきます。

今後、このまちは何をテーマにして稼いでいくのか考える必要があるということで、観光はその一つのテーマだと考えています。19ページの論点の新幹線延伸を見据えた施策の視点で言うと、観光客がホテルなどの目的地まで円滑に移動できることが重要になります。例えば、キャリーケースなどの荷物を運びやすい移動経路の充実や、案内表示を分かりやすくしていくなどの取組があるといったご意見をいただいております。

続けて、論点2のアクションレイヤーの視点についてのご意見を紹介させていただきます。

人の移動については、駐車場に車を止めてから徒歩、自転車、新たな公共交通などでまちなかを周遊してもらうという視点もあると考えます。アクションレイヤーのイメージ図にある中通りの視点では、今年度実施した中通り社会実験での空間活用や荷さばき効率化

の取組は、今後、他の中通りにも展開していけると良いと思うといったご意見をいただいております。

○高野部会長

中通りでの荷さばきと駐車、公共交通、人との接点という話をいただきました。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

○大谷委員

23ページの論点のアクションレイヤーの整理に当たって云々というところですが。

先ほど愛甲委員からもありましたが、誰が行うか、いつ行うかという整理で、例えば、すぐできるもの、建替えのときに行うもの、将来的には行政がやっていくもの等について、時間軸も含めて整理されると良いと感じました。

○高野部会長

WhoとWhenという二つのWが必要ということですね。

ほかにいかがですか。

○愛甲委員

このアクションレイヤーは移動の観点でつくられていると思うのですが、一方で、さっきのリンクとプレイスの関係だったり、22ページにある広場の位置付け、屋内と屋外を見ると、23ページのアクションレイヤーのイメージ図は、通りだけが書いてあって、広場が図の中に入っていないので、広場をどう位置付けるかがイメージできません。これが部会の成果として上がって都心まちづくり計画のほかのレイヤーと重ねるときに、広場がないと通りの議論だけをしていたようになってしまうので、それもちょうと位置付けなければいけません。

また、屋内というか、地下の問題もありますが、この絵だとそれもイメージしにくいので、どうすればいいのか、今はイメージがぱっと湧かないですけれども、その辺もうまく入れ込めるような形にしないと、今、皆さんと議論している内容を盛り込んだイメージにはなっていないのではないかと思います。そこを何とか工夫して入れていただければと思います。

○高野部会長

せっかくレイヤーという概念があるのだから、通りだけではなく広場も必要だし、1階だけではなく地下も必要でしょうし、夏だけではなく冬も必要ですし、そういう特徴的なレイヤーを幾つかつくっていかなければいけないというご指摘だと思います。

特に、広場レイヤー、駐車場レイヤー、荷さばきレイヤーがあるということですので、そういうものも含めて考えていくことですね。それをどう絵にするのかということが大きな問題かもしれませんが、それはまた考えていけばいいと思います。色々なレイヤーをつくっていくことが重要という話ですね。

ほかはいかがですか。

○井元委員

札幌地区バス協会の井元です。今後、札幌駅にバスターミナルが建設されますが、バスターミナルができますと、路線バスや高速バスなどの多くのバスがそこを拠点として発着いたします。高速バスなどは、国道12号などの主要幹線道路を通りますので、バス発着に伴う動線についてもしっかりと検討していただければと考えております。

○高野部会長

通行機能というところに非常に関わってくるということですね。

ほかにございませんか。

○内川委員

先ほど、レイヤーに地下という話が出てきていたと思うのですが、以前、総合交通計画部で都心の地下歩行ネットワークの方向性を取りまとめていたと思います。今、その方向性はどのような扱いになっているものなのでしょうか。

○事務局（佐藤交通施設担当課長）

交通計画課の佐藤と申します。

19ページにあるのですが、地下ネットワークは積雪寒冷地にとって重要である一方、費用対効果の観点から事業の実現性に課題があるとなっております。

また、地下通路が深く沿道ビルとの接続ができないことによりにぎわいが限定になるとか、地下埋設物があるといった課題もある中で、第2次まちづくり戦略ビジョンでは「地下歩行ネットワークの充実を図る」としていたり、第2次都心まちづくり計画の中では地下ネットワークの検討継続の路線を位置付けていることから、令和元年に外部委員を含めた検討委員会を立ち上げて検討してきたところです。

その中で、例えば、官民連携によって地下ネットワークを拡充していくべきというご意見もいただいたのですが、札幌市の内部で実現の担保について少し検討を深めなければならなかったり、新たな支援制度を設けるにはどうしたらいいかという検討をしており、結果として行政計画には至っていないところです。

ただ、検討委員会でご議論いただいた官民連携の視点や、民間開発の中で公共貢献として地下接続などを行うという視点の中で、例えば、最近ですと、北8西1の再開発とか、北4西3の再開発において、公共貢献の一環で道路下に地下通路を整備するといった事例も出てきております。

今後、この部会で重層的な歩行者ネットワーク確保の視点を持って検討していきたいと思っていますので、地下歩行ネットワークの検討委員会で議論していただいた内容については、官民連携による整備事例なども踏まえ、第3次都心まちづくり計画の中で方向性を示していきたいと考えているところです。

○内川委員

その地下ネットワークの委員会のときに民間と地下道のつながりを結構議論していたと記憶しています。今回、改めてレイヤーを設定するのであれば、せっかくこれまで議論を重ねてきているところもあるので、そういった考え方をここにしっかり入れ込んでいただ

いたほうが、議論がより深まるし、ビジョンの重みも増すのではないかと思います。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○林委員

23ページの通行と滞在ですけれども、これもイメージ図を付していただくなり、どういう通りにしていくか、今後、解像度を上げていくといいという意見です。

例えば、御堂筋はどちらかとか、よく出てくる姫路駅前の大手前通も、交通機能はありながらも歩道空間がすごく豊かですが、それは青色（通行機能重視）なのか、オレンジ色（滞在機能重視）なのかというところもあります。青色（通行機能重視）だとしてもパークレットとか沿道に何か滞在できる機能があってもいいでしょうし、明確には分かれないう気もしているので、そのあたりは今後議論が必要かと思いました。

○高野部会長

それぞれ青色（通行機能重視）は何で茶色（滞在機能重視）は何かということですが、事務局、いかがですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

今、林委員がおっしゃったとおり、私も先月見に行ってきましたが、御堂筋は、車線も広く、歩道も広く、そこをイメージして考えますと、通り全体の機能を受け持てるキャパシティーによっては両方が成り立つケースもありますので、そこを二つにきれいに分けられるかどうか、私も非常に悩んでいるところです。

今、ご意見もいただきましたので、どう分類していくのが色々な方にとって理解しやすいのかを引き続き考えていきたいと思っております。

○高野部会長

本質的な、一番重要な議論だと思いますが、いかがでしょうか。

○小篠委員

今のことで言えば、外郭の部分は青色（通行機能重視）とオレンジ色（滞在機能重視）の2色が入っているものに位置付けたほうがいいと思います。もちろん、この中にシンボルロードがありますけれども、その中にダブルの色が入ってきてもいいのです。しかし、9の街区のところはそういう位置付けだと構造的に明確に言わないと非常に複雑になってくると思います。

○高野部会長

4軸は青色（通行機能重視）と茶色（滞在機能重視）の重なっている意味合いがあるのですね。それを理解すると、ブロック分けという理解がすごく進みやすいですね。

私からですけれども、自転車レーヤーをちゃんとつくらなければいけないと思います。駐輪場整備は着々と進んでいるのですが、どこを走ったらいいのかということです。軽車両は車道の左側を走ることになっていますけれども、実際にはなかなかやりにくい面があって、歩道通行があるのです。

先ほど酒井オブザーバーからありましたが、場合によっては、札幌駅前通も国道部分の1車線を自転車系や歩行者系にという話も近い将来は考えられると思うのです。全てのところに自転車専用通行帯をつくるのは無理だと思うのですが、さっき言ったような通行機能というか、そういうところには自転車専用通行帯をつくるというパターンも非常に重要ではないかと思います。ポロクルのポートが都心部にあれだけいっぱいあって、駐輪ポートや駐輪場は考えるけれども、どこに走ったらいいのかと言われたら、皆さんの自主判断にお任せしているという状況になっています。

通行機能の強い道路には自転車通行レイヤーはつくったほうがいいのではないかと思います。事務局、いかがですか。非常に難しい問題とあるのはよく承知しています。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

現状から、この路線が走りやすい、走りにくいということではなく、さらに一步踏み込んで今後ということになりますので、先ほどお話にありましたような道路空間の再配分も見据えながらなろうかと思っています。いただいたご意見を含めて検討を深めていきたいと思っています。

○高野部会長

ほかにございませんか。

○酒井オブザーバー

高野部会長のご意見に関連して、今、札幌市は自転車ネットワーク計画を立てていて、それに基づいて我々も青矢羽根を整備するなど色々と協力させていただいております。もちろん、都心のネットワークもそれに描かれているので、そことの整合性が合うような形にさせていただくと我々も協力しやすいと思っております。

○高野部会長

ほかはいかがですか。

○小篠委員

マネジメントの話で、誰がという話がずっとありましたけれども、マネジメントするためにはお金が必要なので、そのお金をどうやって得るのかまで突っ込まないと机上の空論に終わると思うのです。

日本ではなかなかやりにくいという話があって、機運が持ち上がるけれども、実現していないところ言えば、B I Dの話があると思うのです。札幌版B I Dみたいなことを少し見据えて、固定資産を持っている都心数街区、9掛ける9の中に含まれるところは何かしらの地区の改善という形と新たな事業の進行ということですね。ここで何かが生まれるとか何かができるとかこういう活動がやりやすいということに対して、それがもっと出来上がっていくようにするためには、みんなで協力してまちをよくしていきましょうという話ですね。すごくきれいごとで言っていますが、そういうことをやっていかないと運営者も生まれてこないだろうし、話ができないと思っています。当然、それを全て行政にお任せというわけにもいけないので、そういう団体をつくるべきだと思います。

国交省が指定された都市景観大賞の特別賞で汐留のイタリア街が選ばれましたけれども、あれは特定非営利活動法人コムネ汐留があって、建物をつくるところからもそうですし、どういうデザインガイドラインに入れるかもそうですが、あの広場や街区内道路をどうするかという維持管理はそういうところも入らないとできないと思います。もちろん、行政に協力してもらわなければならないところもあるけれども、その辺を見据えて話さないと駄目な時期に来ているのではないかという気がすごくします。

○高野部会長

内川委員、林委員は、今、まちづくり会社としてそれぞれの地区をやっておられますが、それをどんどん広げていくということですね。その点についてはいかがですか。

○内川委員

マネジメントを継続していくには人材が必要でして、それには当然お金がかかるということですが、人材を集めていくのも結構大変です。当然、有識者の方に入っただけにせよ、デザインのことを判断していく際、それをセルフチェックできるようにしたいもののハードルが高く、それを育成という言い方がいいのか分かりませんが、それも結構大変です。林委員も学生を巻き込んで色々やっておりますし、私たちも今回はストリートに関わる人材を育てていきたいということもあってストリートデザインスクールを始めました。それぞれのエリアでどういう人材が必要かによって変わってくると思いますけれども、それは頭の片隅にはあったほうがいいと思いました。

○林委員

そのとおりだと思っています。パブリックスペースの活用というキーワードが挙がっていて、何を目的にするかということ、もちろん、にぎわいづくりとか収益確保もあるのでありますが、人材が発掘されていくということは非常に大きな特徴です。私は高校生とずっとやっていますが、具体的な話をすると、パブリックスペースの活用が進路にすごく影響してくるのです。そこで進路を変えてこっちの大学に行くということもそうですし、先日、高卒で札幌市役所に入りました。もうまちづくりをやりたいという気持ちでそういう子が出始めているのは非常に価値があって、あまりここまで特化してパブリックスペースに人材育成という視点でやっているところも国内ではまだないと思いますので、そこに振り切るのも面白いと思いました。

その視点でいくと、文化を新しくつくっていく視点も今回の都心まちづくり計画に入ってくると面白いと思います。本当にロジカルな部分と、この不確実な時代にこれから新しいものをつくっていく、それを促していくようなストリートをつくる、パブリックスペースをつくるということもあるといいと思います。

19ページで、先ほどから皆さんがお話をされているマネジメントの話をもう少し厚くしていくのかなど。今日の一連のお話を聞いていても、官民の対話の仕組みもそうでしょうし、この茶色の部分がここからかなり増えていくべきかと思います。今は冬のパブリックスペースのお話しか入っていませんが、そこに今回の話をどんどん付加していくといい

と思いました。

ここにそれを書き入れる前段で、歴史的な背景も学んでもいいと思いました。一連の計画の中でそういう視点があまりないと思います。例えば、カレーライスが生まれたのは札幌ですよ。クラークさんが食べたいと言ったからかもしれませんが、今までなかったことが生まれた経緯があって、都心は本当に国内で新しいものを生み出してきた背景があります。豊平館も当初は宿泊施設として開業しましたが、天皇陛下が宿泊したことで、その後、その部屋は民間人に開放できなくなった経緯などがあり、次は音楽でいこうというところで都心の中に音楽を鳴らすという文化が現れたのかもしれない。

色々なお話がありますが、そういう歴史的な物語を踏まえて次の時代をどうしていくのかという視点があってもいいと思いました。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○小篠委員

今の歴史的な背景というのはすごく重要です。どう重要かという、その背景を共通理解しておく、合意形成がすごく取りやすいのです。やはり、先人たちは、我々の札幌をこうやってつくってきたのではないか、こういう人がいたよね、この道路はその人が頑張っ てつくってきたという公共工事、公共施設に対して貢献した人のまちづくりの苦労話は非常に共有できるのです。ここでこんなにかちがち言っている場合ではないよねという話は最後に合意形成を取るときに非常に必要です。札幌は、今までそういう機運があまりなかったように思うのです。

例えば、福岡の天神は渡辺通りという名前がついていますが、企業家がいて、その通りをつくっていかねばいけないということで、名前もついていますよね。それは官民どっちでもいいのですが、私財をなげうってパブリックなところをちゃんとやってきた人がちゃんといらっしやると思うので、それを皆さんで掘り起こしていくといいのかもしれない。

○高野部会長

そういう中で、次年度以降になるかもしれませんが、個別の議論をする前段では歴史の整理、あるいは、歴史に詳しい方にお話をいただくというプロセスがあったほうが絶対いいですね。

ほかにいかがですか。

○内川委員

重点戦略の論点に冬季におけるパブリックスペースの利活用とちゃんと書いてあったので、ほかに海外でそういうプランをつくっていないのかなと思って色々調べていました。今月、札幌で冬の都市市長会がありますが、そこに参画しているカナダのエドモントンでウィンターデザインのガイドラインができています。ぱっと見たら、その中に基本的な冬期のデザインの項目が幾つかあって、道路の話や使い方の話が結構出てきていたので、

そういうものも見ていただくと、札幌に役立てるところがあると思いました。

○高野部会長

事務局でエドモントンのガイドラインについて情報がありましたか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

不勉強でまだそこまできちんと拝見しておりませんでした。冬は都市市長会でも冬のウォークブルについて意見交換すると聞いておりますので、市長会の議論は大変興味深く我々も拝見させていただきながら、この計画にも取り入れていければと考えていたところ

○高野部会長

よろしくをお願いします。

大分時間も迫ってまいりましたが、全体を通して何かございませんか。

○遠藤委員

今のお話を聞いていて思い出したのですけれども、今、何かと頑張っている池袋で、行政の方のお話を聞いたときに、池袋をストリートカルチャーのまちにみたいなことを言っていて、何てキャッチーで分かりやすいのだと思ったのです。

資料だと、こういうところで読み込むのはいいけれども、多分、一般の方にぼんと出したら、うーんとなると思うので、二番煎じでもいいのでイメージが共有できるものがあつたほうがいいと思います。

前回のときにもありましたけれども、ビルトインの公開空地の使い勝手がいまいち悪くて、ビルのオーナーサイドからも評判が悪く、低活用だと思っております。そもそも何のためにそれをつくったのかというところがぼんとどこかに行ってしまったと思います。文化というところちょっと高いイメージになってしまうので、カルチャーとかキャッチーな言葉を使って、それを目指してどんと動いていくということもあると思います。

大通公園は、そのうちPark-PFIをしていくのだと思っておりますけれども、中島公園だと歩くスキーを無料でレンタルしてくれるので、最近、観光客を中心に利用がすごく多いですが、雪遊びかができる公園にするとか、一言で言えるようなもので意識の共有を図っていくという作業が全体を巻き込むためにやっぱり必要ではないかと思いました。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

議論をする時間はもう一年度ございますが、それに向けて、歴史や各施設や広場をもっと詳細に分析していただくというお話も含めて、たくさん宿題を出していただきました。

全体を通してよろしいですか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野部会長

それでは、議論は以上で終了させていただきたいと思っております。

進行を事務局にお返しします。

4. 閉 会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

高野部会長、ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましても、たくさんのご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。

たくさんのお宿題をいただくのがこの会の目的だと思っておりましたけれども、たくさんいただいたものをしっかり受け止めて消化して、また第3回部会につなげていければと思いますので、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

今日の議事録につきましては、皆様に内容をご確認いただきました上で、後日、ホームページにて公開させていただきます。

また、次回の開催は令和7年2月頃を予定しております。まだ日程調整ができておりませんが、改めてご連絡させていただきます。

本日は、以上で閉会させていただきます。

皆様、長時間、誠にありがとうございました。

以 上