

令和6年度（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会

第3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：2025年2月12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7B

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3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、事務局を務めます札幌市まちづくり政策局都心まちづくり課の伊関と申します。どうぞ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、A4判縦の次第、資料1の座席表、資料2の委員名簿と続きまして、資料3が本日のメインとなります第3回検討部会の資料がついております。

続きまして、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、北海道大学大学院農学研究院教授の愛甲哲也委員、札幌商工会議所都市・交通委員会委員長の渡邊克仁委員、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の長谷川竜一委員の3名がご都合により欠席されております。

続きまして、事務局を務めます札幌市でございます。

また、業務受託業者である株式会社ドーコンの皆様が同席しております。

なお、報道各社の皆様がこれからいらっしゃる場合は、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。

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まして、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、どうぞよろしくお願いいたします。

2. 資料説明

○高野部会長

皆さん、おはようございます。

進め方ですが、メインとなる資料3を一括してご説明していただいた後に、論点が三つありますので、論点について一つずつ議論を進めてまいりたいと思います。まずはご説明を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

○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の野上です。資料3につきまして、私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修正しておりますので、あらかじめご了承ください。

まず、2ページ目をご覧ください。

本日は、こちらの四つの項目についてご説明させていただきます。

次に、3ページをご覧ください。

本日は、こちらの三つの論点につきましてご議論をお願いいたします。

論点は三つとも重要と考えておりますが、本日は、今後の重点取組路線の設定に向けて、特に論点2について重点的にご議論いただければと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、4ページをご覧ください。

ここからは、これまでの検討会・検討部会の振り返りになります。

まず、見直しスケジュールについてですが、第一部会につきましては、第1回を8月29日、第2回を12月4日に開催してまいりました。本日は第3回目の検討部会となりますが、その後、2月27日の第3回検討会を経て、議会への中間報告を行う予定となっております。そして、こちらのスケジュールにもありますとおり、来年度も引き続き検討を進めまして、パブリックコメント等を経て計画を策定するスケジュールとなっております。

次に、5ページをご覧ください。

こちらは、第2回検討部会で皆様方からいただいた主な意見を項目ごとに整理したものとなっております。

まず、1の目標につきましては、フレーズや絵にして分かりやすくするといったご意見、2の魅力的なストリート形成につきましては、緑化の視点や民地と道路との関係性といったご意見、3の機能的な交通環境の構築につきましては、駐車場の在り方や新幹線延伸を見据えた視点でのご意見、4の戦略的なマネジメントにつきましては、目指す姿の共有や対話の重要性、様々な仕掛けづくり、誰がやるのかといった役割の明確化、持続可能な仕組みの必要性などのご意見をいただきました。

次に、6ページをご覧ください。

前回の部会の意見の続きとなります。

5の骨格軸・展開軸につきましては、軸などで囲まれる街区で大きなブロックを構成していること、両側のブロックを接着させる役割があるなどといった都心の構造に関するご意見、6の通りの機能分担につきましては、広場、駐車場、荷さばき、自転車などの視点も重要、目的地同士を結ぶ立ち寄りたくなるといった視点、自転車等での周遊、バスの発着動線の重要性、通行機能と滞在機能は明確に分かれないのではないかというご意見もいただきました。

最後に、7のその他、全般的な意見としては、計画を実現する仕組みや、誰がいつ行うのかを整理すること、沿道施設の利用状況を把握する視点、歴史的背景を踏まえる視点、カナダのエドモントンの冬のガイドラインが参考になるといったご意見をいただきました。

次に、7ページをご覧ください。

ここからは、2、計画骨子（案）についてです。

まず、計画構成案についてですが、前回もご説明しましたとおり、本検討部会では、三つの目標のうち、目標2とこれに関わる取組の方向等についてご議論をいただいております。

右側には、本日の論点1から論点3と各ページの対応関係を示しておりまして、詳細はそれぞれのページにてご説明させていただきます。

次に、8ページをご覧ください。

こちらは、目標（案）についてです。

前回の検討部会では、「四季を通じて居心地が良く歩きたくなる都心」とご提示させていただいたところですが、先ほどもご説明したとおり、浸透しやすいフレーズにしたほうが良いといったご意見もいただきました。

そこで、事務局で再検討いたしまして、「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」という案を考えてまいりました。

この目標につきましても、本日、ご意見をいただきながら、引き続き分かりやすいフレーズとなるように検討していきたいと考えております。

また、資料の右側に記載しておりますが、目標に応じた評価指標（案）を検討してまいりました。こちらの評価指標につきましては、後ほどご説明させていただきます。

資料の下には、基本的な考え方（案）と基本方針（案）を記載しておりますけれども、前回から大きな変更はしておりません。

次に、9ページをご覧ください。

こちらは、基本方針1から基本方針3について、全体の項目を整理したものでございます。

まず、基本方針1の内容としましては、①格子状の街路網を生かした、ストリートの魅力や個性の向上、②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、③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おります。

基本方針2につきましては、①都心に必要な交通機能やアクセス環境の確保、②四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。

基本方針3としましては、①パブリックスペースにおける多様な活動や魅力的なコンテンツの創出による賑わい・交流、②雪という札幌の個性を生かした、パブリックスペースの冬の利活用の促進、③限られた道路空間の運用の全体最適化、④関連分野と連携した取組としております。

各項目の内容につきましては、次ページ以降でご説明させていただきます。

次に、10ページをご覧ください。

ここからは、基本方針を踏まえた取組の方向についてご説明させていただきます。

まず、1-①についてです。

一つ目の回遊の基軸となる象徴的なストリートの形成につきましては、骨格軸などの主要な通りのさらなる魅力化などによって、回遊の基軸となる象徴的なストリートを形成していきたいと考えております。

二つ目の街路と沿道が一体となった魅力的な街路空間の形成につきましては、右側の参考イメージの写真にもあるような街路と沿道が一体となった魅力的な空間を形成していきたいと考えております。

三つ目の見通しの良さを生かした通りの景観形成や交差点における辻空間の魅力の向上につきましては、空間デザインや交差点の特徴づけ、変化のある空間形成などを図っていききたいと考えております。

次に、11ページをご覧ください。

1-②についてです。

一つ目の気候や天候、目的等による選択性が高い滞在空間や回遊動線の創出につきましては、屋外環境に左右されにくい地下や公開空地などの屋内空間やピロティなどの半屋内空間における滞在空間の創出や、みどり豊かな空間の充実、界わい性などの意識した中通りの魅力化などに取り組んでいきたいと考えております。

二つ目のパブリックスペースにおける滞留や交流などの多様な活動ができる空間の創出につきましては、取組例にあるように様々な活動が生まれるような空間を創出していきたいと考えております。

1-③につきましては、右側には、札幌駅前通で雪とイルミネーション、さらには路面電車が通っている風景の写真を載せておりますが、冬の魅力的なまち並みの創出や、その魅力的なまち並みを眺められる空間の充実などに取り組んでいきたいと考えております。

次に、12ページをご覧ください。

ここからは、基本方針2の取組の方向についてです。

まず、2-①についてです。

一つ目の各路線相互の機能分担と各路線における必要な機能の配置については、交通機能やアクセス環境などの必要な機能の配置を路線ごとに考えるのではなく、一定のエリアで機能分担することや、各路線の沿道の状況等に応じて必要な機能を適切に配置していくといった考え方で取り組んでいきたいと考えております。

二つ目の都心を目的地としない通過交通の適切な誘導等については、本日の論点2の重点取組路線の設定の検討にも関連しますが、都心を目的地としていない自動車交通の通行機能として特に重視される路線の交通円滑化などを検討していきたいと考えております。

三つ目の都市活動を支える、荷さばきや人々の乗降などの空間確保については、取組例に記載のとおり、荷さばき、バス、タクシー、駐車場に関連する各種取組を実施していきたいと考えております。

次に、１３ページをご覧ください。

２－②についてです。

一つ目の安全・安心かつ円滑な歩行者動線の充実については、新幹線駅からの都心各所への移動経路の充実や歩行者動線のバリアフリー化などの視点で取り組んでいきたいと考えております。

二つ目の広域交通結節点と都心内の移動手段との接続の円滑化につきましては、様々な交通の接続環境の充実に向けた取組や利便性向上に資する情報提供の充実などの視点で取り組んでいきたいと考えております。

三つ目の公共交通などの待合い、休憩環境の充実については、沿道施設への公共交通の待合スペースの整備誘導、暑さや寒さなどをしのげる空間や休憩できる空間の充実に取り組んでいきたいと考えております。

次に、１４ページをご覧ください。

ここからは、基本方針３の取組の方向についてです。

まず、３－①についてです。

一つ目のエリアや建物等のコンセプトに合ったパブリックスペースの多様な利活用の推進については、公共空間の利活用の促進につながる規制緩和やルールの特典化の検討や、必要に応じて社会実験の実施などにも取り組んでいきたいと考えております。

二つ目の柔軟かつ持続可能な利活用を実現する仕組みや体制の構築と情報発信については、社会実験の実施などを通じたプレーヤーの発掘・育成や、資金確保の仕組みの検討、機運醸成のための情報発信などに取り組んでいきたいと考えております。

次に、３－②についてですが、雪を生かしたイベント実施など、札幌らしい利活用を促進していきたいと考えております。

次に、１５ページをご覧ください。

３－③についてですが、道路には、歩行者の通行やにぎわい空間、荷さばきなど様々な利用ニーズがありますので、これらのニーズに対して道路空間が不足する場合には、利活用の工夫や、それに合った道路の構築などの視点も踏まえて検討していきたいと考えております。

最後に、３－④は、健康や脱炭素など他の分野の視点での波及効果も踏まえながら施策を検討していきたいと考えております。

次に、１６ページをご覧ください。

ここからは、３、重点取組路線の設定の検討についてでございます。

まず、都心の骨格構造（案）についてです。

左側には軸と拠点の今後の考え方、右側にはそれぞれの軸と拠点の目指す方向の案を示しております。

左側をご覧いただきたいのですが、軸につきましては、これまでの４骨格軸－１展開軸を継承しまして、周辺街区への面的な波及などの基軸として、引き続き先導的な取組を実

施していきたいと考えております。

次に、拠点としましては、現行計画の二つの交流拠点は都心のまちづくりを先導する拠点として、引き続き取組を推進していきたいと考えております。

これに加えて、新たな展開拠点として、はぐくみの軸の西端には大通公園西展開拠点、にぎわいの軸の南端に中島公園駅展開拠点を設定したいと考えております。

なお、このページの骨格構造（案）につきましては、親会の検討会でも引き続き議論を進めていきたいと考えております。

次に、１７ページをご覧ください。

こちらは、各機能による評価（案）についてでございます。

上段の枠内に記載しておりますけれども、前ページでご説明した都心の基本構造も踏まえつつ、各路線の性格づけを整理した上で、計画策定に向けて重点取組路線や各施策の検討を進めたいと考えております。

検討の流れとしましては、まず、上に記載の１の回遊・滞在機能による評価、２の通行機能による評価の大きく二つに分類しまして、資料に記載の複数の視点から総合的な評価を行っております。

そして、中段に記載の３の検討に当たり必要な要素も踏まえた上で、その下に記載の目標２の実現に向けた重点取組路線を本計画に位置付けまして、その後、各路線の具体的な施策等について検討を進めていきたいと考えております。

次ページ以降で、それぞれの機能による評価の案をお示ししておりますので、今日、委員の皆様からは、路線の検討にはこういった視点も踏まえたほうが良いですとか、この路線は将来を見据えて特に重要なのではといった具体的なご意見もいただけると大変ありがたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、１８ページをご覧ください。

こちらは、回遊・滞在機能の視点での評価（案）です。

左側の図は、前のページに記載しました評価の視点などに基づきまして、都心まちづくり計画の範囲内の主要な通りにつきまして、回遊・滞在機能の視点で評価を行ったものでございます。

色分け等につきましては、凡例に記載のとおりですけれども、右側の表には赤色やピンク色で示した通りについての評価の主なポイントを記載しております。

南北方向の通りでは、例えば、①札幌駅前通（にぎわいの軸）は、ご存じのとおり、札幌駅から大通、すすきの、中島公園を結ぶ象徴的な通りであり、チ・カ・ホや地下街などが充実していることや、札幌市の関連計画においても重要な位置付けがあり、特に重要と考えております。

また、骨格軸以外でも、将来を見据えますと、④西６丁目線、②西２丁目線も今後は重要になってくると考えております。

また、東西方向の通りでは、例えば、④大通（はぐくみの軸）につきましては、創成東

地区からテレビ塔、資料館などを結び、札幌を象徴する大通公園が位置していることで、回遊や滞在の視点で特に重要と考えております。

東西の方向の骨格軸以外でも、例えば、⑩の南1条通は、現行計画におきましても、大通地区では、駅前通とともに、大通地区の顔「Tゾーン」として位置付けておりますし、⑪の月寒通については、すすきの地区の玄関口として、また、駅前通との交差点は象徴となっていますし、東西方向の回遊動線といった視点でも重要と考えております。

こちらの評価は、本日いただいたご意見も踏まえて、引き続き検討、見直しをしていきたいと考えております。

次に、19ページをご覧ください。

こちらは、通行機能の視点での評価（案）でございます。

こちらの図も17ページの評価の視点に基づいて、通行機能の視点で評価を行ったものです。

色分けは凡例のとおりとなっておりますけれども、紺色の線は、都心の外から都心の外を結ぶ経路として特に重要と考えられる通りを示しており、それぞれの通りが主にどの方面につながっているかも端のほうに記載しております。

青色の線は、都心内の交通として特に重要と考えられる主要なバス路線を示しております。バス路線については、紺色の線にも一部含まれております。

こちらの評価につきましても、本日いただいたご意見も踏まえて、引き続き検討、見直しをしていきたいと考えております。

次に、20ページをご覧ください。

ここからは、4の評価指標（案）についてでございます。

先ほど目標案のページで若干触れましたが、目標2に対応した評価指標を設定したいと考えております。

評価の視点と評価指標（案）、調査方法を整理した表を載せておりますが、現時点では、目標2を全般的に評価していく指標として、一番上の「まち歩きが楽しめる通りや場所が多い」と評価している人の割合を第一候補として考えております。

一方、目標2については、資料に記載の視点をはじめ、様々な視点での評価が考えられますので、複数の補助的な指標を設定することも検討していきたいと考えております。

この評価指標につきましても、本日、皆様からご意見をいただければと考えております。

次に、21ページをご覧ください。

本日の論点の再掲です。

繰り返しとなりますけれども、本日は、特に論点2につきまして、重点的、具体的にご議論いただきければと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

21ページ以降につきましては、前回いただいたご意見も踏まえまして、参考資料として、主要施設の状況、自転車や荷さばき、関連計画など主に論点2の議論に関連する情報を整理させていただきましたので、必要に応じてご参照いただければと思います。

資料３の説明は以上です。

ありがとうございました。

３．意見交換

○高野部会長

２１ページにございますように、論点が三つあります。それぞれが結構盛りだくさんですので、一つ一つ進めてまいりたいと思います。

論点１について、欠席されている愛甲委員からご意見を頂戴しておりますので、まず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推進係長）

私から愛甲委員から事前にいただいた論点１に関するご意見を紹介いたします。

「積雪寒冷地ならではの屋外空間として、緑化に関しては空き地などでの針葉樹の活用なども考えられると思います。」理由としましては、「落葉樹では若干寂しくなる場所がありけれども、既に札幌でも上手に常緑の針葉樹を民間敷地側に植栽されている場所もあることです。また、除雪の状況や雪を堆積する場所の工夫によっても滞在場所が異なりますので、そういった細かい配慮も考えられると思います。」というご意見をいただきました。

○高野部会長

それでは、資料の中で論点１はたくさんの分量がございますが、１番の目標は、「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」と前回から変更されまして、歩きたくなるという表現を改めたところが一番大きな展開だと思います。目標の展開もありますが、それぞれの基本方針等に基づく取組の方向が色々記されておりまして、最初から１７ページまでございます。

どの点でも結構でございますので、この目標も含めて、お気づきの点、ご意見、ご質問があればお願いいたします。

○林委員

分かりやすいキャッチコピーとイラストを入れていただいて、ありがとうございます。

改めて、事務局に確認いたします。

８ページの目標と評価指標のところ、論点１と論点３にまたがってしまうかもしれないですけども、目標を掲げて、それが達成できているかどうかのチェックをするための評価指標だと思うのですが、これをチェックし続けると、どんなまちになっていくのかということを確認したいと思いました。

まち巡りが楽しいという市民が増えるのがゴールなのか、観光客がもっと来るのか、人が増えると沿道の開発誘導につながるのか、そういったところで評価指標も結構変わってくるのではないかと考えています。全部かもしれないですけども、どこに重点を置くのか、説明をお聞きしながらもやもやしたのです。

今後、目標を掲げて評価指標をチェックしていくと思うのですけれども、その先に、誰が何をするまちになったほうがいいというイメージがあるのかどうかの確認です。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の点は、我々事務局の中でも非常に難しい論点だと考えていました。

これまでの親会でも、部会の中でも、ターゲットはどこに置くのかというお話を何人かの委員の方々にいただいておりますが、どこか一つに絞るのは少し狭過ぎると思っているところもございます。一方で、こういった評価指標を取る際に、例えば、誰にアンケートや調査をするのかによって、当然、関係性が変わってまいります。

今、評価指標としてお示ししているものは札幌市民に対して取っているアンケートでございますが、目標2に対して、札幌市民しかモニタリングしないのかということ、それでは不足しているのではないかと考えております。そこで、論点3で幾つか指標の案をお示しさせていただきながら、各委員がお持ちのご知見、アドバイス等をいただきながら、最終的に固めていければと思っております。

ここは、また後ほど、委員の皆様のご意見をいただきながら議論していきたいと考えているところでございました。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○小篠委員

今回、スケッチを入れていただいて、イメージパースが入っています。これは今までの資料から比べると特徴的だと思っているのですが、例えば、8ページの目標2に関わる将来像イメージパースの作画意図というか、ここで何を示しているのかを説明していただくと、評価のポイントと関連するかしらないかが出てくると思いました。いかがでしょうか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

まだ着色もしておらず、これから仕上げていく段階にありますが、次のページも含めて全部で三つ出しております。

8ページのパースにつきましては、まずはイメージとしては商業エリアで沿道と一体となってにぎわっているという状況を示していきたいと思っています。

ほかのパースと比べて季節などの少し違う視点を入れて、今、画面に映っているところ

でいきますと、冬の地下も含めた話も考えていきたいと思っています。

8ページのパースに戻りますけれども、少しゆとりのある歩行空間もあり、沿道もあり、上の階層でもまちの状況が見えるような、最近増えてきているようなシーンをイメージしております。あとは、見づらいののですけれども、ところどころにトラックなどの車両もありまして、交通環境ともバランスを取りながらやっていきたいという意図で作成しております。

○小篠委員

この絵に引き出し線を入れて、今ご説明いただいたことを書かれているほうがみんなの共通イメージになると思います。そして、それができていることが評価のポイントになると言えればいいですね。

もう一つは、大事な話ですけれども、特にこのパースで出てくる道路空間の配分ということで言えば、歩道が非常に広い絵になっているのですが、それはそれで道路側の話として、沿道側の建築がどうなっていなければ駄目なのかに関してかなり言及していて、これをやるのかという話があります。

道路の交通量や歩きやすい舗装面をどうするか、街路樹がどうかなど、道路側でできることはたくさんありますけれども、建築側でもやらなければ駄目だと言うのか言わないのか、これは建築側で随分やっているのです。

こっちの右側でオープンカフェを出してやっているから、道路と官民の境界線は全部みたいで利用しましょうというイメージに見えるのですが、何となくさらっと絵で描かないで、言葉でちゃんとここはこうすると描いたほうがいいと思うのです。

これは駅前通をイメージして作画されていると思うのだけれども、もう一個重要なのは、札幌の都市構造で街区の形が、特に目抜き通りの街区が隅切りされているのです。ですから、建ぺい率100%近くで建てようとしたら、四辻のところで確実に外壁面が斜めになっているのです。駅前通に建っている四辻の古いタイプの建築は必ず斜めになっています。

今、総合設計制度でセットバックすれば容積をもらえたりするので、そこを公開空地にすると斜めの壁は出てこないけれども、民地側というか、道路側との境界線を斜めにしたのはすごく意味があると思っています、そこがある種の受皿というか、人が信号待ちをしたり、沿道の建物のにぎやかな部分がしみ出してきたり、エントランスがありますので、そこからビルの中に入れるようになっているものも多いわけですが、そういう形で、四辻ににぎわいがしみ出してくるというように道路側で誘導して狙っているという話が当初の都市デザインの中に実はあったのではないかと思います。

それを誰ともなく、そうになっているのだったらこう建てるわという感じで民間で建てて、ある種、暗黙の都市デザインが誘導されてきたというのが今の目抜き通りかと思っているのです。

これは、南北だけではなくて東西として「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」と

になったときに、人は何を見て歩いているのかというと、例えば、ビルの1階部分の交差点に対してどんなアトラクティブな状況があるのかを見ながら歩いていると思うのです。それがどういう感覚で出てくれば一番気持ちよく歩けるのか、それは信号の赤青の関係にもよるかもしれません。歩いて信号にあまり捕まらない歩行速度で歩けるような感じのとき、あるいは、信号待ちをしているときに斜めのところからビルのにぎやかな感じが見えているから立ち寄ってみようと思うなど、そういうところが基本ベースとして街区構造として誘導されているので、それを生かす形を評価指標の中に盛り込むなど、ここから得られるものはすごくたくさんあると思うのです。

ですから、それを全て項目として並べてみて、指標として使えるのか、使えないのかという議論をしていくといいと思っています。

今日、僕は、わざわざ南2条の通りを11丁目ぐらいからここまでずっと歩いてきたのです。そうすると、自分の歩く速度と信号の変わり方で感じが分かってくるのだけれども、やはり交差点のところの角のビルを必ず見ているのです。おいしそうなものがあるカフェができたねと色々思いながら歩いているわけです。今回は重要路線と言っていますが、これは路線ではないのだけれども、そのポイント、ポイントで大事な部分があると思っています。これは全部の官民の境界線がこうなっていないから目抜き通りしかできないけれども、目抜き通りのところはこうやるというルールにして、そこからエントランスをつくってほしいとか、もっと極端に言うと、斜めの壁を設けてほしいという形で、建築にアトラクティブな空間を演出してください、建築に誘導させるような仕掛けを取りましょうということがあってもいいと思いました。

○高野部会長

この絵の作画意図ですね。全部が全部、細かい説明を加えたものが必要であるとは思えないですけれども、ある時点で細かい説明を加えたものを整理して、それに対応するような指標の検討や、それが実現可能となるような施策や戦略があるのかどうか、ある意味、絵に描いた餅にならないように、そうではないですよということと見比べながらですね。

冬バージョンの絵も必要ですし、これは目抜き通りですけれども、それ以外の街路の状況も色々な意図を踏まえた形で描いていただくと、我々が考えなければならないことや、市民への見せ方という意味で非常に重要になってくるということですね。

○小篠委員

そうですね。パブリックスペースという言葉も躍っていますが、パブリックスペースはこの中のどこを言っているのかという話をちゃんとしなければいけないと思うのです。パブリックスペースとはどこを指す言葉であるかを明確にする必要がすごくあると思っています。

基壇部の上にテラスみたいなものがあって、そこで人がご飯を食べていたり、集まって

いたりする絵がありますが、そこをパブリックスペースと呼ぶのだということで、上空をパブリックスペースとしてカウントできるような再開発の誘導をかけていくというふうにやっていかないと、いわゆる民間の開発で必ずこうなるかどうかは分からないわけであって、こうさせたいのだったらインセンティブも含めた都市デザインの誘導を図っていく必要があるのではないかと強く思っています。

○高野部会長

今の小篠委員のご意見に私も非常に賛同するのです。

指標に話が飛んでしまうのですが、20ページに、「気軽に休憩・滞在ができる場所が充実し」というフレーズがありまして、これを聞いて答えてもらうという話ですが、この気軽に休憩・滞在ができる場所は、ここがそうですという定義をつけていただきたいと思います。もちろん、定義の問題で何か所かというのは非常にぶれる可能性もあるのですが、行政として見たときに、気軽に休憩・滞在ができる場所は、例えば、無料であること、冷暖房機能があること、少なくとも10人ぐらいが滞在できる場所などということチェックしていったら、もちろん、喫茶店だって普通にその機能があるのだけれども、それを数え出すと訳が分からなくなってしまうので、何か定義が必要かと思うのです。

サードプレイスとかよりどころなど色々言っていますが、ほかの自治体でそれについて定義したところはあまりないですね。

○小篠委員

ないことはないと思います。深く読み込んでいくと、事例を見せながら、こういうものがあれば評価しますとなっているところはあります。

○高野部会長

赤れんがテラスの中とか、ニッセイビルの広いソファの前など、あの辺は最高にいい場所ですね。ああいうところもカウントできるようにしていくとすごくいいと思うのです。

○小篠委員

そうですね。

○高野部会長

ほかにいかがですか。

○内川委員

今の小篠委員のお話に関連するのですが、この将来像のパスで分かりやすくなったと思ったのです。全体像を示しているのだから、見せたいシーンというか、こういうシーンが実現できると目標増につながるということが分かるというなと感じました。

例えば、いずれの暫定版のイメージも、こういう環境が生まれることによって魅力的なストリートが形成されるということだと思えるのですけれども、なぜ魅力的なのかをもう少し深掘りできるというなと率直に思っています。駅前通地区まちづくりビジョンでもこういうイメージを描いているのですけれども、今、なぜを説いているところで、なぜこれが

必要なかを説き起こせるといいなと思っています。

最後になると思うのですが、評価の指標のところに、今、割と定量的な評価が多いと思っています。LIFULL HOME' S 総研のセンシユアス・シティー・ランキングの中の定性的な指標としてをこういうシーンがあることによって魅力的だ、魅力的ではないみたいな感じの話があったと思うので、そういったものを参考にすると、今言っているところも少し説けると思いました。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今、2点のお話をいただきましたが、深掘りできるかというところは、まさにそのとおりだと思います。そのあたりは、今後の具体の施策も含め検討する中でしっかりと考えながら進めていかなければいけないと思っています。

評価の指標の話で、定量的評価が多いので定性的な指標も取り入れたらというところですが、ここも、一つの指標だけにするのがいいのか、幾つかの指標と合わせながら総合的に考えていくのがいいのかは事務局内で議論をしていたところです。どうしても、定量的なものと、数値の動きはダイレクトに分かってくるのですが、一側面を切り取るような形の見え方がしてしましまして、目標と指標がストレートに結びつかないところもあらうかと思います。このあたりも、後ほどの論点3の中でご議論いただき、こちらでも検討に反映させていければと思いますので、併せてよろしくお願いいたします。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

○服部委員

パスについて、続きのお話をさせていただきます。

こういう将来像イメージ暫定版を外に出すのは相当勇気の要ることだと思っていて、なぜかという、色々な批評というか、色々なことにさらされる部分もあるし、小篠委員がおっしゃったように、これで説明していることは何なのかということになるからです。

僕がこの絵を見て思ったのは、15年前とほぼ変わらないではないかというところが若干気になっていて、何がどう変わったのかがよく分からないのです。分からないから、小篠委員が言ったように、引き出し線をつけての説明とか、これが以前とはこう違うのだとか、こういう考え方に基づいているのだとか、色々なものを盛り込んでいかないと、この絵では、日本はこのままずっと成長していくのか、こんなに人がずっといるのかというぐらいいるわけです。僕の中でネガティブに見ると、将来、こういうことが本当に起きるのだろうかと思うのです。

そういうことを踏まえて、実際に意図するのは、平日の何のときで、夏の間のこういうことを描いているのですということが分かれば、そういうことはあるよねと。でも、見ていると、ほぼほぼ夏の時期の週末のような写真になってくるので、冬の期間はどうかという話も盛り込んでいかなければいけないのです。やはり、季節によって時間の使い方は変わってくるわけですが、それについて札幌は相当数の社会実験などをやってきてい

るわけですから、どういうことが起きるかは大体分かると思いますので、それをベースにしながら次のことを想定していくということにもうそろそろ入ってもいいのではないかと思います。

もう一つは、これは1回目の部会でお話ししたのかもしれませんが、これは今後5年間で起き得ることも想定する将来像イメージだったら、こうなるのでしょうかけれども、これが10年後、15年後、20年後となると、まるっきり変わったものになるのだろうと思うので、5年間なら5年間でいいですが、ある時間軸の設定の中で今ある課題を解決するからこういう姿にしていきたいのですという目線も結構あるのだろうと思いながら見ていました。

基本方針2の都心に必要な交通機能やアクセス環境の確保は、ほぼほぼ公共的な空間の中でも道路のことを言っていると思います。道路は、もちろんアクセス機能を担保するための空間ですけれども、ストック機能というそもそも持っている機能もあるはずです。ストック機能とは何かというと、インフラです。皆さん、テレビで見てご存じだと思いますけれども、インフラ機能ほかを含めて今後どうしていくのかというベースラインが実はあるような気がしています。実は、そのものを抜きにして上だけをにぎわいのある空間として使いましょうなんて話にはならないのではないかと思います。それは、もう現実のものとしても見えているし、見て見ぬふりはもうできないでしょうということがあるような気がするのです。

これは今すぐ答えられない話ですから答えなくていいですけれども、そういうことではないかというのが二つ目です。

つい最近のテレビを見ていて思ったのは、冬に、空港もしくは鉄道路線で何かの事故があると、結局、空港に行けなくてバスに乗り換えなければいけないなどとなって、それに対応し切れなくて、駅前の寒い道路上に観光客がずっと長蛇の列になる姿がよく映し出されて、大変ですねとなります。これは何回も経験していることですが、なかなか果敢できないのです。

この姿を見ていて思い出すのは、胆振東部地震のときの一時待機や一時避難をどうしましょうねということを話し合ってきているはずだけれども、そこに対してオペレーションをやる体制が整っていないのか、横連携ができていないのか、分かりませんが、結局できないまま今に至って、ああいう状況をつくっています。にぎわいをつくりましょうというのと真逆のことが起きていて、それはどういうふうに対処するのですかという話もどこかで考えておかないと、良い話ばかりにはならないだろうと思っているところでした。

○高野部会長

一つは、この図について、時間軸や季節や場所も考えた中での検討が必要というお話ですね。

○服部委員

意図するのは、それを評価するということです。

○高野部会長

そうだとすると、枚数が足りないというところもあるかもしれませんね。

あとは、交通アクセスですが、昨日も雪まつり最終日でＪＲや飛行機が止まってしまいました。

これは、新幹線駅の再開発ビルと交流センターの中に災害時に待っていただく機能をつくる予定ですが、駅自体の予定がまだ十数年先とになっているので、その間はどうするかですね。チ・カ・ホの利用も考えておられるのでしょうか。ただ、非常に重要なことだと思うのですが、ここで議論することではないのではないかと思います。

ほかにいかがですか。

○遠藤委員

１１ページと１４ページのパブリックスペースで、服部委員は方法論としてより詳しいと思うのですが、地下のビルドインのパブリックスペースと屋外のパブリックスペースは明確に違う部分があって、このパースの中で、特に冬ならではのというものを見たときに、屋外をどうするかが主題だと思うのです。屋外だからこそできる運用方法を市やまちづくり会社でより深掘りして行って、地下ではできない熱源を使ったイベントをより重視する、音が出るものをより具体的に示して、パブリックスペースを民間事業者が整備するのであれば、ハードの部分で、電源だったら推奨電源、パブリックスペースで水回り、給水を整備しても排水を整備しているところは絶対ないと思うので、そういったところを推奨するハードはもうそろそろある程度パッケージしてもいいと思います。

よその話で恐縮ですが、東京の宮下公園は、給水、電源があるのだけれども、排水の管は通さなかったらしいのです。それで結構大変だったと三井さんがおっしゃっていましたので、そういうものがあるといいと思います。

あとは、これは細かいところですが、我々は、この地図を見て、何通り、何通りとすぐ認識できるのですが、多分、中央区で商売している人が毎日のように通勤する人以外は、駅前と大通以外は何通りかが分からないのではないかと思います。一応書いてあるのですが、その表記について、観光客にとってももう少し分かりやすい表記を入れたほうがいいと思います。

それから、ここは若干外れますけれども、スマホだと東西南北が意外に分からなくて、きょろきょろ、ぐるぐる回っている観光客が多いので、そういったものに関してももう少し親切な表記をしていただけたらと思います。

あとは、滞留、滞在のところで、私は昨日、子どもを連れて雪まつりを端っこだまで全部見てきたのですが、昨日は吹雪いていて、公園内の人が暖まれるところも満杯で、端っこだまで行くと、屋内空間がほぼないのです。特に冬に端っこだまで行ったところで動線としてつらいということがあるのであれば、大通公園の整備のときに何かしら考えてもらえると利用者としてありがたいと思います。プランニングなさる方がみんなで実際に歩い

てみるというところも足元目線であってもいいと思いました。

○高野部会長

パブリックスペースを考えるときに、インフラ、上下水道、荷物の運搬のしやすさはすごく重要ですね。

また、自分がどこにいるのか、よく地下街の議論では方向感覚の話がありますが、まちなかに入ってしまうと、おっしゃるとおり、テレビ塔が見えなくなってしまうと、方向感覚がほとんどなくなってしまう可能性ありますね。

○遠藤委員

夜になると、碁盤の目だからこそ観光客が方向を見失ってしまうのです。たまに中島公園まで歩いてきていて、札幌駅はどこですかという方がいらっしゃいます。

○高野部会長

グーグルも、どっちがどっちか分からないことがありますね。自分の位置が分かるような仕掛けも本当に必要ですね。

私からで恐縮ですけれども、機能的な交通環境の構築の中に入ると思うのですが、今年の雪まつりは、コインロッカーが前に出てきてスペースがなくなってしまったせいだと思うのですが、札幌駅の中に手荷物一時預かりが設置されていなかったと思うのです。

今、インバウンドだけではなくて、日本人も転がす荷物を持っている人がかなり増えていますが、冬の間は転がせないこともあるし、夏でも、大きいスーツケースを持って歩くと、まち巡りにとっては非常に大変ではないですか。

札幌市は、今年、定山溪に送迎サービスというか、荷物の運搬サービスをやられていますけれども、手荷物を預かってあげるとするのは、駅だけに任せておいてはいけなくて、まちとして必要ではないかと思うのです。

札幌駅は、インバウンドの方が大きいスーツケースを入れようとして、どこにも何もないうわということで色々巡ったあげく、諦めている人をいっぱい見かけていて、そういう人たちが路線バスに乗ってきているので、手荷物を預けるという役割がまちとして必要だと思うのです。多分、ホテルでも宿泊のお客のものは預かっているのでしょうけれども、他のお客でも有料で預かるということも必要ではないかと思いました。

特に冬場は大変で、がたがたになった道を引っ張って歩くのは、重りを引っ張って歩いているようなものですから、ぜひ札幌の機能としては、もちろん有料で良いと思うので、手荷物を預けようと思ったら都心内であればどこでも預けられるというものをこの中のどこかに書いておいたらどうかと感じておりましたので、ご検討いただければと思います。

ほかはいかがですか。

○内川委員

基本方針3の2の雪という札幌の個性を生かしたというパブリックスペースで、今年の赤れんがテラスの前のアカプラは、スケートリンクの会場が大通公園になったということもございまして、今年はイベントを特に何もしなかったのですが、雪が降ってからは昼も

夜も多くのお客様がいらっしゃっています。みんな好き勝手に遊び、気がつくと雪だるまがいくつもできていったところを見ると、雪にふれられて遊べる場所が圧倒的に足りないのかもしれないと感じ、自由に遊べるフリースペースは一定程度必要だと思いました。

後半になると、想定以上に人が来過ぎて雪が踏み固められて、最終的には遊べる雪がなくなってしまったので、つくれなくなってしまったのですが、観光客の皆さんは、当然、雪像を見に来るのだと思うのですが、体験できるという価値がすごく大切ではないかと思っています。ですから、パブリックスペースでイベントをやるということではなくて、過ごせる場を提供するという視点が必要ということを実体験として感じました。

○高野部会長

北大の中央ローンも冬は子どもたちが雪遊びをしていて、インバウンドの方も転がったりしてよく遊んでいます。おっしゃるとおり、そういうものはすごく重要ですね。

ほかはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○高野部会長

よろしければ、次の論点に行きたいと思います。

ただ、関連性が非常に高いので、またこちらに戻っていただいても結構でございます。

次の論点は、16ページから始まるのですが、分かりやすく言うと、18ページが回遊・滞在機能で、19ページが通行機能ということで、それぞれ重点取組路線を設定しようという話です。

これについては、少し分かりにくい点もあるので、ご質問もお受けしたいと思いますけれども、重点取組路線の設定についていかがですか。

○大谷委員

18ページの回遊・滞在機能の視点の評価ということで、ここで重点取組路線の設定となっているのですが、前々からこの部会の中で、誰にとって「歩きたくなるのか」、観光客も通勤客もいるでしょうという話もありましたし、目的地となる場所を結ぶという話もありましたが、この絵の中に時計台が入っていないことに非常に違和感を覚えています。軸線からは外れるのかもしれないですが、それを入っていないことの意味合い、もしくは、入れなかったのか、入れ忘れたのか、そのあたりを教えていただければと思います。

○高野部会長

22ページの図には入っていますが、18ページに入っていない理由はありますか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

22ページには、大事なスポットとして、市役所の目の前に多くの人が集まっているというところもあるので、今回整理したのは、点ではなくて、線で色々なところを結んでいったときに、どこが浮かび上がってくるかというような視点でしております。

西2丁目線は書いていますけれども、西3丁目線は書いていない状況でして、時計台も重要なところですから、西3丁目線も重要ではないかというご意見もあるのであれば、そ

こは引き続きしっかり検討していきたいと考えています。

時計台に関しては、点として、歩道も人であふれているケースも散見されますので、そういった視点で、スポット的に状況を解決できるようなことは考えていく必要があるとは考えていますが、現時点では線として西3丁目は引かなかったところです。

○大谷委員

確かに、線として考えるかどうかは別の話としても、先ほども、観光客がグーグルマップを持ってうろうろしているとか、逆にスクエア過ぎて分からなくてうろうろされていることもあります。これは、もしかしたら案内などの別のもので対応できることかもしれませんが、そのあたりを意識していただければと思います。

○高野部会長

時計台については、がっかりする施設とか色々言われていますけれども、札幌市として、移設するという話は全くないですね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今のところ、そのような議論は私の耳には届いていません。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

○酒井オブザーバー

骨格が大事という話を前回も申し上げたのですが、きれいに図に示していただきまして、札幌開発建設部としても協力できるところは協力していきたいと考えているところです。

私から3点のお話をさせていただきたいと思います。

17ページの青色のほうの通行機能による評価（案）で、結構大事な視点が抜けていると感じています。①が都心外相互を結ぶ経路、都心に用のない車の経路で、②が都心内の移動経路、都心の中でどう回遊するかという話だと思うのですが、一番大事なのは、札幌市民がいかに都心に来るかというアクセスの問題かと思っています。幾ら都心が魅力的な空間になったとしても、アクセスしにくかったら、都心には行かないで郊外のショッピングセンターに行こうかなという話になってしまう気がしております。誰がどこからどうやって都心に来ているかをもう少し掘り下げていただく必要があると感じているところです。

折しも、来年度、札幌圏でパーソントリップ調査をやられると伺っていますので、それを現状として、将来10年後にどういう結果が見たいのか、もう少し議論を深めていただくとよいと思います。内川委員からご指摘があったように、定性的な評価も大事だと思うのですが、市内のどういうエリアからどういう年代の層が札幌都心に来ているのか、定量的な細かい分析もできるのではないかと考えておりました。

2点目ですけれども、最初の「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」という目標は、とてもキャッチーな言葉でいいなと思って私も聞いていたのですが、やはり「誰でも」と言うからには、もう少し弱い立場の人をしっかりと検討に入れなければいけないと思

っています。

先ほどから遠藤委員や大谷委員もおっしゃっていたように、案内の問題で、外国人の観光客が分かりやすいように案内サインを充実させることは国道管理者としても協力できる範囲かと思っておりますので、そういうことを考えていただきたいと思います。

それから、バリアフリーは、身体障がい者の方は特にそうですけれども、まちなかでバスの乗降は、バス自体はノンステップバスですけれども、路上駐車があたりするときちゃんと歩道に着かないので乗り降りが大変難しいです。もちろん、車椅子の方だけではなくて、お年寄りやベビーカーの方が結構大変な様子を見るので、そういった公共交通の利便性向上施策もこれから大事になってくると感じました。

最後の3番目は、ここで問題提起をするのもどうかと思うのですが、地図で、特に新幹線の札幌駅前が非常にあやふやな感じでまとまっているのが気にかかっております。新幹線の開業年度がどうなるか、何とも分からない状態ですけれども、我々も、まさに目の前で都心アクセス道路や札幌駅交通ターミナルの事業を抱えている中で、これから札幌の玄関として札幌市がどういうふうにもちづくりを描かれるのかは非常に気にかかっているところですが、そういう議論も必要かと感じています。

○高野部会長

3点ありまして、特に、車での都心アクセスをどう考えるかという点についてはどうですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

おっしゃるとおり、札幌の都心に住んでいない方々が都心にどうやって来るのかというのは非常に大事な視点です。今回、評価の観点として、通行機能、特に自動車に関わるものを中心に路線の評価をさせていただきました。札幌の都心にいらっしゃる方々は、色々な交通モードを使ってこられる方がいまして、先ほどもご指摘いただきましたとおり、パーソントリップ調査等を行う中で交通の分担率等も明らかになってくると思います。公共交通で来られる方も多いと認識しておりますが、札幌の都心部では環境面も含めて推進していきたいという思いもございますので、公共交通の利用の促進と併せながら、自動車で都心に来られる方々のアクセスのさせ方といいますか、どういったところを中心に通ってきていただきたいのかという視点も関係部署と一緒に議論しながら整理をしていければと考えております。今いただいた視点はしっかり受け止めていきたいと思います。

そのほかにも、弱い立場の方々への視点ということで、案内サインやバリアフリーは大事だと考えておまして、13ページの取組の進め方にも書かせていただいておりますが、まだまだ深掘りできていないところもあろうかと思っておりますので、そこはしっかりと受け止めていきたいと考えております。

また、新幹線の札幌駅周辺のお話につきましても、今回、我々も、交流拠点ということで札幌駅の交流拠点を位置付けて関係の皆様方としっかり取組を進めていきたいと思っております。今回の検討部会の中で、まだそのあたりを具体にお示しできていませんが、札

幌駅を検討しているチームともしっかりと情報共有しながら、都心まちづくり計画の中に位置付けていきたいと考えておりますので、引き続き、ご協力、アドバイスをいただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

○高野部会長

最初の都心アクセスはすごく重要な問題です。都心内の駐車場の整備計画等々もあるでしょうし、現実として、札幌駅周辺は再開発等によって駐車場が大分なくなっているということで色々な問題も起きているようです。もちろん、皆さん車で来ていただく必要もないわけで、公共交通を使って来ていただいたほうがいいわけですが、さりとて、駐車場がなくて皆さんがうろうろしてもまた困ることになるので、その辺、ベースとしてある規定の計画や隔地駐車場への誘導などという話は資料として少し整理していただいたほうがいいかもしれませんね。

ほかはいかがでしょうか。

○服部委員

重点取組路線ということで、質問と意見です。

既に19ページや25ページに第1次・第2次都心まちづくり計画の中でも位置付けられている軸があって、今言っている重点取組路線はこの軸の中から選ぶ話なのか、それとは別にこういうことだからここにしてもいいという話なのか、そこら辺の線引きはよく分かっていなかったもので、それがどうなっているかが一つ目です。

二つ目は、何にとって重点取組路線なのかという話があって、車や色々な人が通過するためのアクセス機能を強化するという視点もあるでしょうし、歩きやすいということによつての評価もあるでしょうし、バス路線やタクシーほか、色々なものが通っているからここは公共交通が結構大切だねという路線もあるので、複合的に考えればいいのか、単発で考えればいいのか、そこら辺はどうするのですかという話です。

そういうふうに考え出すと、色々な目線や視点があるので、重点として絞り込むのは相当大変ですねという話になるのですけれども、路線の決め方は、この路線だと決めればいいのか、点から点でもいいのかという話もあります。

手前勝手に申し訳ないですけれども、大通地区では、6商店街全てが重要と考えていますが、その中でも僕が大通地区の中ですごく大切だと思うのは南1条通です。なぜかというと、第2次都心まちづくり計画の中のTゾーンの一つに位置付けられてるし、もっと言うと、路面の中に百貨店が両サイドにあって、ショーウィンドーもあって、歩いて楽しいとか、色々なことができる特性のある通りであり、これはエリアの特徴を含めた路線の設定があり、しかも、その裏通りである中通りも今は荷さばき関係の効率化などの実験もやっているということで、エリアで特徴づけた大切な路線という考え方もあるような気がしているのです。

ですから、その選び方というか、絞り方について、僕らはどういう目線を持てばいいのでしょうかがよく分かっていないというか、どうすればいいのでしょうかということでは

た。

○高野部会長

はぐくみの軸との関係ですね。

バス、タクシーという話は、19ページの通行機能の主体が誰なのかということですね。

それから、18ページはどういう視点でこれを絞り込んでいったのかというお話でしたり、重点取組路線になったことで非重点取組路線と何が違って来るのかについてもご説明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）

そこについて、資料での説明が十分ではなかったことを最初におわび申し上げます。

順にお答えいたしますが、まず、軸以外でもよろしいのかというご質問だったかと思いますが、軸以外でも重点取組路線と位置付けをしていく必要があるところはしていくべきだと考えております。そういった観点で、今、軸以外のところにも色づけをしております。

2点目の複合的に考えるべきなのか、単一の問題で考えるべきなのかでございしますが、この考え方を示したのが17ページでございまして、大きく論点となると考えている回遊・滞在機能、歩行者目線のお話、自動車公共交通を含む通行機能の評価もそうですし、さらに、それ以外にも、先ほど3点目のご質問にもありましたが、我々はどういう呼び方をしようかと考えているのですけれども、路線全体だけではなくて、その路線の中の点と点を結ぶ区間という形でも、同じ通りの中でも性格が全然違うところがありまして、そのあたりも最終的にはそれぞれのまちづくりの進展度合いや様々な要素、17ページの3番にあるような要素も加味しながら選定していきたいと思っております。

まさに、先ほど南1条通を大通地区での重点的な路線と位置付けている区間のご意見を頂戴しましたが、今いただいたように、私は、ここの区間がこういう理由で大事だと思われるというご意見を色々いただけますと、我々も今後の重点取組路線の選定の際に非常に参考になると思いますので、引き続きご意見を頂戴できればと思います。

○高野部会長

そういう意味では、19ページの図を理解するためには、大通の北線と南線で、それぞれ左と右というか、北と南が分かれているのはバス路線との関係もあると思うので、本当は基礎情報としてバス路線がここに何本入っているというものがないとなかなか分からないということだと思います。

18ページ、19ページで、ほかにいかがですか。

○内川委員

18ページの設定の件です。前回の振り返りが6ページに書いてありますが、軸の設定の5の骨格軸、展開軸での軸などで囲まれる街区で大きなブロックを構成していて、これが歩行距離の300メートルとしても適するということだったかと思います。回遊・滞在は大きく300メートルのブロックの中に入ってつくられているということだと思うので、最初にこれを設定するのはとてもいいことだと思っています。

今後、細かく考えていくときに、回遊・滞在機能が高いと言われているところは前に出されていたパスに近いイメージが出てくると思うのですが、中通りなど中に入ってきたときの滞在の仕方といった視点では、まだまだパスが足りないとおっしゃっていると思うのです。さっきの話にも出ていたと思うのですが、この中の過ごし方について、今後細かく見ていけると、この軸の設定は間違っていないねという裏づけにもなると思います。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

○遠藤委員

かねがね言われながら消えていっている話だと思いますが、やはり新幹線ができると、西2丁目の地下が通じているといいなとみんなも思っていると思うのです。これをつながないと、計画性とお金がなかったのだなと後世の人に思われると思います。幸いなことに先に延びたのであれば、札幌市には頑張ってもらいたいと思います。どうしてもつながらないのだったら、ここを歩いた方がここから先に行けないということが早い段階で分かるような表記を工夫していただきたいと思います。ここまで行って、地上に出るのが寂しいみたいになってしまったらかわいそうだと思うので、薄野、大通、札幌駅がすぐにつながることはないと思うので、初めて来られた方でもこの先はつながっていませんと分かるような表記にしていいただければと思います。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

○林委員

質問と意見があります。

まず、質問です。18ページ、19ページに重点取組路線とあるのですが、直接的に申し上げてしまうと、この軸の設定が沿道の開発誘導に関係してくるのでしょうか。

別計画かもしれませんが、例えば、この軸に書いてある沿道は民間の開発のインセンティブになるような容積割増し、税制優遇、色々あると思うのですが、そういう関連性があるのかどうかをお聞きします。

○高野部会長

計画上の規制との関わりですね。いかがでしょうか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の点は、まだ庁内でも具体的な議論まで深められていませんが、今ある都心の開発誘導の方針の中でもエリアごとに誘導内容が変わっているものもございますので、今後そういったところに反映されていく可能性もあると考えているところです。

とはいえ、まだまだ今後の検討、調整次第でもありますので、曖昧な答え方になってしまっていて恐縮ですが、そのように考えているところです。

○林委員

その上で意見ですが、小篠委員の最初のご発言にもつながるのですけれども、ウォークブルとして沿道と道路一体で考えていかなければいけないといったときに、このプランではどこまで沿道の建物のことを言うのかも非常に重要かと思っています。

例えば、西2丁目線は、18ページ、19ページを見ると、滞在は薄くて、通行が強い、ただ、某ホテルなど頑張って公開空地で滞留機能をやろうとしている人がいます。それをまねてやっていきたいという人がいるのですけれども、ここは通行メインなのでご支援ができませんみたいなことになるのか。でも、ここはバス路線ですから交通なのですという話だと思うのですけれども、「協議しろ」を残しておくような書きぶりのほうがいいのではないかと思って見てました。

同じようなことが東4丁目通でもあると思っています。東4丁目通は、滞在は同じ色ですけれども、通行は真ん中のところが濃い通行になっていると思うのです。ただ、沿道で何か機運がありそうなのは真ん中なのかもしれないと思ったときに、真ん中の沿道の方々が滞在機能をつくりたいといったときに、すみません、ここは通行なのですということになるのかどうかですね。今の沿道の機運とこの軸の設定をバランスよく考えて、余白を残した書きぶりにしていったほうが良いと思いました。

これは、今日の最初の話にあった戦略的なマネジメントの仕組み、この計画をどうやって誰が運営していくのか、運用していくのかにも関わってくると思うのです。服部委員も言われていましたが、今考えるならこの軸だけでも、5年後に考えるなら違う、10年後だったら違うという時間軸の考え方もあると思うので、そのとき起こった機運に柔軟に対応していけるような一言があってもいいのではないかと思います。

○高野部会長

先ほどからも出ていますが、軸を設定することによって、どういう実際的な制限がかかったり、逆に容積率が上がったりということがあるのか、そもそも通行機能もたまり機能も両方かかっているところもあるわけで、重点になることの意味合いはもう少しきちんと書いておいていかないと、独り歩きしてしまって、なぜうちは重点ではないのかということが起きたら、逆に通行はやめてよという話が出てくる可能性もあると思うので、その辺は非常に重要ということですね。それは非常に重要だと思います。

愛甲委員からこれについてもご意見を頂戴していますので、お願いします。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり推進係長）

事務局からご紹介いたします。今までのご議論に出ていたかもしれませんが、「歩行者の回遊性と車両の通行機能を両立させる上では、重点取組路線の設定において両者の関係を整理する必要はないでしょうか」というご意見をいただいております。

○高野部会長

ありがとうございます。それから、私からですが、先ほど駐車場の話も出ていましたですけれども、駐輪場のデータもあるので、多分、自転車で都心に来ようとする人は、今、路上に駐輪できなくなっている部分が多いので、まず駐輪場が空いているかどうかを確か

めて、今日はここの駐輪場に止めようということになると思うのです。ただ、札幌市は、月額契約者のみの駐輪場も結構あって、一時利用はなかなかできないところもあるので、あとは一般の商業施設の駐輪場であって、そういう情報サービスはすごく必要だと持っています。

自転車NAVITIMEだと駐輪場を開いているかどうかも含めて出てくるような気がするのですが、駐車場と併せて、駐輪場、ポロクルのポートもそうですけれども、そういうものがないと、なかなか気軽に自転車で都心へ行けないような状況が出てくる気がします。

ほかにございませんか。

○小篠委員

ずっと考えながら、名案が思い浮かばないので、どうしたものかなと思っていたのですが、計画に余白を持たせるということは今の計画づくりに常に重要なファクターだと思うのです。

とはいえ、初期の都心まちづくり計画をベースにしながら軸をどう強化していくのかという話にはほとんどの委員の方々が賛同するのだと思うのです。

それをした上で、例えば、これまでの間で動きがあったり、ずっとマネジメントで頑張っているシャワー通りの話とか、今、そこから派生して周辺の中通りのマネジメントの話や、はたまた、アカプラの話ですね。アカプラは車両が通行しない公園のような場所になりましたけれども、そういったことを10年ぐらいかけて頑張ってきたわけです。それを計画の中でどう位置付けてあげられるのかも大事な話かと思うのです。

そうしたときに、今、大きな骨格軸をベースにしながら書いているので、その辺の接続されている道路の位置付けが弱いのです。アカプラは西5丁目通に接しているけれども、そこは色が肌色になっていることや、シャワー通りも、駅前通に接しているのはいいけれども、西3丁目のところに接続しているところはあまり強い軸には設定されていません。

しかし、道路空間のマネジメントをやろうとすると、どこへ流すのかがすごく重要になってくるから、そっちも同時に考えていないと、いつもシャワー通りの話をしたときに必ずどうするのという話になるので、林委員も言われていたようなことも起きるわけですね。東4丁目で活発に道路のマネジメントをやろうという動きがあるところは活発にやっているけれども、そこにトラフィック機能が入ってしまうのはどうかという話があるのです。

これも特徴だと思うのですが、札幌都心部はそういうマネジメントをちゃんとやろうと色々なアクターが頑張っている場所でもあると思うのですが、その頑張りというか、特に回遊のところはその成果をきちんとすくい上げられるような位置付けができるといいと思って見ていました。

ですから、仮に沿道に軸を位置付けるとするならば、沿道にそういった動きがあるような場所は特に重要な場所だとして、沿道の動きとうまく連動させるような形で、軸の扱いも流動的に考えてあげられるように、受け取ってあげられるような位置付けをしたらいい

と思っていました。

○高野部会長

結局、重点になることの意義と、なっていないところの関係性がまだお互いよく分かっていないところもあって、軸を重点として色づけることが必要だろうという皆さんの合意はあると思うのですけれども、実際にこれを受けてどう考えたらいいのかという具体性が少し見えていないところですね。

そこについても引き続き議論していかなければいけないということだと思うのですが、事務局から何かありますか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今いただきましたお話は、特にこの路線はどういう色づけをすべきかというところは我々の中でもかなり議論がありまして、今は一旦３段階で色塗りをさせていただいているのですが、果たしてこれが３段階でいいのかどうかということも議論のポイントの一つだろうと思います。その段階に応じて、今ご指摘いただいたような接続するところの色づけもひょっとしたら変わってきていたのかもしれませんが、階層を複雑にしまっても一方でごちゃごちゃしてしまって分かりにくい側面もあろうかと思いましたが、今回は３段階でお示しをさせていただきながら、接続する通りの重要性、少し飛びますが、先ほど大谷委員からもお話がありました時計台の周辺の位置付けも決して軽視しているわけではなくて、大事なものだとして認識していますので、いただいたご意見としてまた検討に生かしていきたいと考えています。

それから、沿道に動きのある場所が重要ではないかというご指摘は、我々も非常に大事な要素だと思っています。それも、１７ページの３番の検討にあたり必要な要素の左下にエリア別のまちづくりの進展と記載したのは、実はそういう意図も我々で考えておりました。単純に公共としてこの路線が大事なので重点的に取組を進めますというだけではもう動いていかないと我々は思っておりますし、この都心のまちづくり計画そのものが公民合わせて同じ目線で同じ目標に向かって進んでいきたいものを示していきたいという思いもございましたので、実際に重点取組路線として設定していくときに、このまちづくりがどれぐらい地域と一緒にやっていけるのか、その観点を取り入れながら最終的な重点取組路線の設定を我々も考えていきたいと思っておりますので、背中を押していただいたものと受け止めて聞いておりました。

○高野部会長

それでは、会議終了の１２時が迫ってきましたので、大変恐縮ですが、次の評価指標に転じまして、もし時間があれば少し戻っていただいても結構だと思います。

評価指標が２０ページにございまして、来街者からの評価、回遊性、にぎわい、交流ということで、たたき台としてこういう評価指標が出されましたので、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。いかがですか。

○服部委員

端的に話をしていきます。

この指標の評価の仕方は、何かと比較するのだったら、比較するものはどのときのものなのかということです。例えば、歩行者通行量を毎年調べていて、どのときをもって何が良くなったのか、悪くなったのかは比較しないと出てこないわけで、それはいつなのか。

何を言いたいかというと、コロナ禍という2年間があった中で、その前なのか、後なのか、コロナ禍のときなのか、はっきり言えば、今はコロナ禍の前より落ち込んでいるので、コロナ禍ベースまで戻すのが結構大変で、それより先というのはなかなか大変ですねという状況の中で、どういう設定をするのかということは考えておかなければいけないのではないかとすることが一つ目です。

二つ目は、シェアサイクルの利用回数のところだけを取るわけではないですけども、先ほどの重点取組路線や取組評価指標というのは、小篠委員も言ったように、まさに関係する話だと思うのですけれども、例えば、シェアサイクルを進めましょうと進めるのはすごくいいことだと思います。いいことだから、ある意味、それは評価だけでも、本当にそれは誰もがちゃんと応援できるような体制を片方で持っていかなければいけないということはあるし、自転車通行、いわゆるシェアサイクルに乗るのはいいけれども、歩道をばんばん走られていいのですかという話があって、自転車通行帯を含めて、本当は車道を走ってもらわなければいけないではないのですかという評価もあります。でも、それは走れないのですという人がいて、なぜですかと聞くと、車道に車が止まっているから走れないのだようになります。そうすると、商業地域の中で言うと荷さばきの関係があるので、荷物の車両をどうするのですかという話になります。

今日は長谷川委員が出ていないから、そこら辺はちゃんと長谷川委員と話をしなければいけないし、一番悪いのは何かというと、一般車両の駐停車が結構あって、それがすごく悪さをしていて、それをどう解決しますかというように、その評価の裏側に色々なことが隠れているので、そう単純に利用回数が増えればいいですねという話ではないというところはどうしますかという話でした。

○高野部会長

最初の話は割とシンプルで、いつのデータで比較しますかということですね。これまでもずっと調査をされていますね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

どの時点で評価をするかということも非常に大事ですが、その設定をどうするのかというのも悩んでいるところです。

歩行者の通行交通量に関しましては、そもそもの人口といったベースが落ちてきている中でどう評価するのも大事な要素ですが、単純に10年前より減っているのです、前よりいませんねということではないと思います。他都市との比較も必要ではないかと考えておりますが、そのあたりもご意見いただきながら最終的に設定していければと考えているところです。

○高野部会長

過去のものは何月に調査しているのですか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

歩行者交通量については、私の記憶では秋の１０月とか１１月ぐらいです。

○高野部会長

それが積み重ねられているのですね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

各商店街の方々のご協力をいただいて調査したデータが過去何十年もあります。

○高野部会長

それを継続しながら見るということだと思います。だから、夏や冬もやるかどうかと話もあるかもしれませんね。

それと、二つ目のお話は大変重要で、また重い話であって、自転車駐輪場、サイクル、色々と利用は多いけれども、歩道利用が多くて、その根本原因は路駐にあってとか、本当に重要な、あるいは、なかなか簡単に解決できないところがあります。それに対応するような指標みたいなものが本当はできればいいのか、市できちんとした空間を分けた自転車通行帯をこれからつくっていく計画があればいいのでしょうかけれども、そういうところが見えないので、その辺はどうしましょうか、事務局でお考えありますか。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今の話も、少し前にお伝えした内容と重なってしまうのですが、どうしても定量的な指標ですと一つの側面を切り取ってしまうところがあります。先ほど服部委員からもお話がありましたとおり、一つの自転車の問題をたぐっていくと、最終的に一般車両の違法駐車の問題になるということまで遡っていくことになろうかと思います。

それは、ほかの指標でも同様の側面が多々ありまして、我々も、目標２に対しての全体的な評価と、各施策、事業に対する評価指標とも分けなければいけないと思っておりますので、そのあたりの切り分け方と全体の目標を評価する意味で、どの指標を使っていくのかということもご意見いただきながら最終的に整理をしていければと考えています。

今のようなご意見を多々いただくと大変参考になりますし、ありがたいです。

○高野部会長

ほかの委員はいかがでしょうか。

○小篠委員

どんなものが指標になるかという海に出て拾ってくるようなことはできませんので、例えば、今もＬＥＥＤ ＮＤで使われているような世界的に流通している指標はどういう項目があるのか、一回、下敷きにして、札幌らしい特殊な条件も当然あるでしょうから、それは加えてということを一回やったほうがいいと思います。

なぜこれが指標なのかという議論はすごく時間がかかる話ですから、一回、下敷きを敷いたほうがやりやすいし、人にも説明しやすいです。それから、必ずどこかの都市と比較

することになると思うのですが、そうしたときに、こういう指標をちゃんと取って評価をやり出すと、うちはL E E Dの指標の中ではこれぐらいのものを取れている、L E E Dで換算すると本当はNDはプラチナで行けるのだよという説明も本当はしたくなると思うのです。その辺のことをやるためには、共通指標が入っているのかどうかは今よく分からないので、そこは整理したほうがいいと思います。

○高野部会長

そういう整理が必要ということですね。とても重要だと思います。

あとは、自転車事故や交通事故といった事故データについても整理できるのではないかと思います。先ほどの服部委員の話も、どういう事故が増えているのか、減っているのかもあると思います。

あとは、つるつる路面転倒、救急車搬送者数も出てきますけれども、それがどう改善していくかはまた別の問題かもしれませんが、そういうデータもあるということですね。

ほかはいかがでしょうか。

○遠藤委員

通行量調査とビッグデータ活用調査は、まちに来られる方はあれですけども、冬のにぎわいというテーマでいらっしゃったので、現状の歩行量調査は秋の定点観測ですから、土・日と平日はやってくれているのですけれども、不動産事業者としては、夏、冬でどれだけ違うのかというのは興味があるというか、そこを埋めていくのが目的になっていくのではないかと思います。

調査員が現地で調査をする方法だとできないと思うのですけれども、ビッグデータでできそうなことでお金のことを抜きにすれば、何かしら取組を行ったことによってどれだけ数と滞在時間が増えたかは、お金をかければビッグデータでできるのではないかと思います。できれば、数字だけではなくて、NHKでたまに見ますけれども、人がどういうふうに通っていくのかを動画で見られると、現況の札幌駅から動線が地下歩行空間は、冬はこうだけれども、夏はこうで、将来予測される札幌であればどういう課題が出てくるかは、もしかしたらデータよりも動画のほうが見やすいということがあります。

ビッグデータのIT関係の専門の方とご相談していただいて、視覚的にも動画で見られる工夫をして、札幌市の内部だけではなくて、再開発を行うような我々民間事業者もそのデータを活用してより良いオープンソースの空間をつくることに役立てるような仕様にしていきたいと思います。

○高野部会長

極めて重要な点だと思います。色々なデータを成果指標のチェックのために使うだけではなくて、皆さん方に事業の参考にしてもらうという発想で、札幌市が都心のデータを積極的に提供していくということですね。それによって、事業者や利用者の皆さんの色々な展開が起きるということだと思うので、そういう視点も非常に重要ではないかという話だと思います。そういう関連するデータについて、都心部についての関連データを整備して

いただいて、それを積極的に提供できる仕組みもすごく重要だと思います。

札幌市は、ビッグデータをある程度確保しているのですね。だから、お金のことはそんなに心配せずにできるという状況にあるようです。

ほかはいかがですか。

○内川委員

今回、目標を見直して、「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」にされたと思うのですが、冬でも、誰でもということは、それに対する視点が必要ではないかと思っています。例えば、誰でもだったら、弱者の方というか、バリアフリーの観点として歩きやすい環境になったのかどうかも必要だと思いますし、冬は、遠藤委員がおっしゃったように、冬の通行量は本当に欲しいと思っています。イベントで使う方から、冬はどうですか、夏はどうですかと絶対に聞かれますし、例えば、チ・カ・ホにビルが接続したいとなったときにも、冬はこれだけの人が歩いているからつながないとメリットにならないですよという言い方もできると思うのです。そういうことを入れたらいいなと思いました。

あとは、定点で通行量を取っていますが、朝9時から夜8時までの通行量だと思うので、実は一番混雑している時間帯の通行量や、夜間はどうなっているかが見えていないのです。最近、ゼンリンで、すすきのだけですが、夜間にどれだけ人がいるかというヒートマップを無料で見られるようになったと思うのですけれども、夜間の過ごし方と滞在時間みたいなものも滞留というところで必要な視点になってくると思います。どこまで切り取るかはありますが、一つのことだけではなくて、多面に検討していく必要があると言っていたので、そういった視点もあったらいいと思いました。

○高野部会長

札幌市で持っているビッグデータは、a uのデータだからインバウンドの方は入っていないですね。

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

今、札幌市デジタル戦略推進局が契約しているのはK D D Iのデータで、それには観光客のデータは入っていないと伺っておりますが、そこもきちんと確認をした上で、こういった形で対応できるのか、データが取れるのかどうかも詰めていきたいと思っています。

○高野部会長

ほかはいかがでしょう。

○林委員

意見です。8ページに戻りますが、評価指標を考える上で、やはり目標との連動だと思いますので、「冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心」はまだ頭に残らないと思っています。半分冗談で半分本気ですけれども、この間、例として出した渋谷は「ちがいをちからに変える街。」ですし、「マチソダテ」と片仮名で書くと、あっ、あのまちだなと皆さんすぐ分かると思うのです。例えば、まち巡りを片仮名で書くではないですけれども、ぱしっとあるといいのかなと思いました。

何を言いたいかというと、もしまち巡りを重点にするなら、評価指標としては、例えば、どこから来てどこからどこに行ったかみたいな前後の行動を入れても面白いと思っていて、さらに言うと、そこで消費活動、どういう経済効果があったかというところまで出せると、ある程度の数字は出てくると思いました。

もう一つ、この目標と評価指標ですけれども、その間に仮説がなくていいのかと思いました。先生方がいらっしゃる中で恐縮ですが、仮説を検証するための調査かなと思うと、そのあたりはどこで読めるのか、何か考えていく必要があるのか、まさに、こういう都心になったらい、誰がこういう行動で動いたほうがいいという仮説だと思うのですけれども、そういった仮説をみんなで考えていったほうがいいと思いました。読めるところがあればそれでいいのか、ご意見をいただければと思います。

○高野部会長

前半について、よくあるのは、都心の滞在時間と寄った店舗数と消費額で、そういうものは調査をすれば出てくると思います。公共交通で来た人のほうが割と滞在時間は長いし、立ち寄る回数も多いというのは、調査をすればかなり出てくると思うので、ご検討いただければと思います。

仮説について、事務局からいかがですか。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

仮説ははっきりと立てられていないのですけれども、第1回の検討部会で、目標2に関連する取組の効果として、にぎわい、交流だけではなくて、先ほどもありました経済の視点の商業の売上げ増加、健康増進や環境負荷低減と、世の中的にはいろいろな効果が言われている中で、この取組を進めていくとどういう効果が出てくるのかという仮説を設定しながらやっていくのがいいと思ってお聞きしておりました。引き続き検討したいと思います。

もう一点は、先ほど小篠委員から、下敷きのようなもの、もう少し評価指標の検討の素材となるようなものかというお話がありました。資料のボリュームの都合上、最終的に選定したものだけを出してしまったのですが、ウォークブルを評価する指標は他都市でも非常に困っているということで、大規模な会議でも話題になるようなテーマでもあるのですけれども、そういったところも色々調べてきていますので、さらに色々な事例を調べることと、皆様に対しては、色々ある中でこういったものを選びましたといった見せ方を今後していければと思っております。よろしくお願いします。

○林委員

今、お聞きして思ったのですが、仮説は、今日の冒頭に話があったイメージパスに引き出し線が出てくると、もしかしたらそれが仮説になるのかなと思います。こんな都心であるといいよなという話だと思いますので、そんな考え方が分かりやすいと思いました。

○高野部会長

それから、目標をもっとかっこいいものかというお話がありましたが、もし案があれば、

事務局にそっとメールを送っていただくと、そっと修正していただけたと思いますので、よろしくお願いします。

大体予定の時間になりましたけれども、最後に全体を通して何かご意見があればお願いします。

○遠藤委員

資料のどこかに緑化のことがありましたね。それは具体的な数値目標として入れておいてもいいのではないかと思います。将来的にどのぐらいにするかを入れられたほうがいいと思います。

○高野部会長

緑化については、別にやっているものでも都心の関係するものはここに入れ込むという形もオーケーだと思いますので、ご検討いただければと思いました。

○事務局（野上歩きたくなるまちづくり担当係長）

分かりました。

○高野部会長

ほかにいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野部会長

それでは、以上で議事を終了しまして、進行を事務局にお返ししたいと思います。

4. 閉会

○事務局（伊関都心まちづくり課長）

高野部会長、長時間の議事進行を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は、多くのご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

先ほどもお話ししましたが、議事録につきましては、皆様に内容を改めて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たいと思います。

また、当部会の次回開催につきましては、年度をまたぎまして、令和7年5月頃の開催を予定しております。日程調整は、改めてご連絡させていただきたいと思います。

加えて、翌々週でございますが、2月27日木曜日に第3回都心まちづくり計画検討会の開催を予定しておりますので、その議論の内容につきましても、別途、メール等で情報提供させていただきたいと考えております。

本日は、以上で閉会とさせていただきます。

長時間、ありがとうございました。

以 上