



都心まちづくりフォーラム2010
 今、都心が変わる
 ～新たな時代を切り拓くまちづくりの戦略～

札幌市市民まちづくり局
 都心まちづくり推進室

平成22年8月24日(火)、札幌市教育文化会館で「都心まちづくりフォーラム2010」を開催しました。

このフォーラムでは、「今、都心が変わる～新たな時代を切り拓くまちづくりの戦略～」と題して、はじめに学識経験者による基調講演、次いで札幌市が検討を進めている「都心まちづくり戦略」や路面電車の延伸の考え方について説明し、それらを踏まえて札幌都心のまちづくりをどう進めるべきか、パネルディスカッションを行いました。

本稿では、パネルディスカッションの概要をご紹介します。

基調講演

グローバルリーダー
 人間環境都市さっぽろの創造戦略

小林 英嗣 氏 北海道大学名誉教授
 一般社団法人都市・地域共創研究所代表理事

プレゼンテーション

テーマ1 新たな時代の都心まちづくり

① 都心まちづくり戦略

芳村 直孝 札幌市市民まちづくり局
 都心まちづくり推進室都心まちづくり課長

② 札幌大通まちづくり株式会社の取組

廣川 雄一 氏 札幌大通まちづくり株式会社代表取締役社長

テーマ2 まちを変える路面電車

① 路面電車延伸の考え方

佐々木康之 札幌市市民まちづくり局
 総合交通計画部地域交通担当課長

② 公共交通を基軸としたまちづくり

谷口 博司 氏 富山市都市整備部路面電車推進室長



パネルディスカッション



コーディネーター
山重 明 氏
苗穂駅周辺まちづくり協
議会アドバイザー

山重 今回のテーマは、「新たな時代を切り拓くまちづくりの戦略」となっています。基調講演の際にも小林先生から、今日、世界の都市が戦略的な動き方をしている中で、札幌も世界の都市と競い合える、あるいは世界から尊敬される都市となる戦略が必要だというお話がありました。

まず、はじめに倉田先生から、札幌で展開していく新しい都市の戦略という視点で、事例なども交えながらお話をいただきたいと思います。

札幌らしい生活の質、「サッポロスタイル」



パネリスト
倉田 直道 氏
工学院大学建築都市デザ
イン学科教授

倉田 世界と肩を並べる札幌というお話がありました。札幌における生活の質というものをいかに向上させていくかが重要だと思っています。

札幌の将来像を考える中で、一つには分かりやすい空間像という面で札幌の街がどのように変わっていくかということがあります。

それは常に、そこでの生活像、ライフスタイルがどういった方向を目指すのかということが裏付けになります。

特に私のように外から札幌を訪れる人にとっては、豊かな自然環境を享受することを前提とした札幌らしいライフスタイルがあるのではないかと考えています。

本日、富山の事例もご紹介いただきましたが、世界的な大きな流れとして、「コンパクトシティ」や「TOD[※]」という考え方で、車に頼らない、逆に言うと車以外の選択肢のあるまちづくりを目指しています。

この中では、基本としては歩行者を大事にすることによって、失われた人々の交流機会を回復しようとしています。公共交通を中心としたまちづくりのなかで、

公共交通駅周辺を密度高く開発して、駅から歩ける距離での生活を実現しようとする考え方です。

これには、新しい都市空間のあり方として、環境への配慮、つまりエネルギーをあまり消費しない都市という概念も込められています。また、地域にある歴史的な資源を活用するという思想も入っています。こういったものを併せて考える必要があります。そうでないと交通だけを整備して単なる移動手段の選択肢が増えるということになるのではないのでしょうか。

札幌はこれまで紹介した考え方を適用しうる街であると思いますし、その先には「サッポロスタイル」と呼ぶべき生活像が見えてくるのではないかと思います。

山重 今後の札幌市において、新たなまちづくりを展開する中でも、土地利用や交通、住宅、ストックの活用を含め、様々な政策をトータルに動かしていく、マネジメントの仕組みが必要になると思います。

なおかつ、低炭素社会や環境共生社会といったものも束ねていく中で物事を動かしていくことが重要なのではないのでしょうか。

タウンマネジメントの視点

村木 私は、イギリスの「タウンセンターマネジメント」の勉強をしてきました。その中で強調される4つの「A」から始まる言葉というものがあります。

それが、「アクセシビリティ (Accessibility)」「アメニティ (Amenity)」「アトラクション (Attraction)」「アクション (Action)」の4つですが、最初に出てくる「A」がアクセシビリティだということです。

なぜ中心市街地活性化にアクセスという言葉が最初に出てくるのか、それは、イギリスの場合、高齢者や障がい者、車を持っていない方、まだ免許を持っていない方など、交通手段にハンディキャップがあり、街に来るのに問題を抱えている人も、街に来やすくす



パネリスト
村木 美貴 氏
千葉大学大学院工学研究
科准教授

※ TOD (Transit Oriented Development)
公共交通機関に基盤を置き、自動車に依存しない社会を目指した都市開発。

ることを考えるのが重要であるからだと言われています。

そうすると、必ずしも公共交通には限らず、自転車であったり、ハンディキャップを持つ方が街に来られた際に車椅子で街の中を移動し、お店に入ることができる環境をつくるのが大事になります。

今日の基調講演を聞きながら、小林先生がおっしゃっていた言葉の中で非常に印象に残ったのは「電車だけ走らせても意味がない」というものです。

交通手段はとても重要ですが、電車が来ることによって街に与える効果を、どうやって100%、120%にしていくのかを考えることが重要だと思います。

その先に私が重要だと考えることが2点あります。一つには新たなまちづくりをして公共交通を入れていく際に誰がどの役割を担うのかということです。交通事業者の方はもちろんのこと、行政の方もそうです。交通が入ったときにそれを支えるのは市民の方ですから、どれほどの方に利用していただけるのかということもとても重要なことではないかと思えます。

二つ目には、「コンパクトシティ」です。地区を小さくしていくことは色々な取組を進める際には非常に都合が良く、例えば、エリアのマネジメントを考えた際に、地区が小さければ、商業の状況、店舗の数、来街者数といったデータを取りやすく、効果も見えやすいなど、地区の状況を知ることにも容易になります。

そういう観点からも、コンパクトな都市をつくっていくための取組を札幌では進めるべきではないでしょうか。

山重 都心まちづくり戦略についてのプレゼンテーションや、小林先生の基調講演のなかで、「人・創造・環境」というテーマで、新しい都心のまちづくりの展開を考えるという話があったと思います。それらを踏まえ、今後、札幌市が特に重点的に進めるべき事柄についてお聞かせください。

新たな時代に対応したまちづくりの戦略



パネリスト
丸田 剛久
札幌市市民まちづくり局
理事

丸田 まちづくりの基本というのはその街が好きかどうか第一なのだろうと思います。私もやはり札幌という街が大好きです。

これまで、札幌市の公共交通は、地下鉄が導入され、併せてバス路線が連絡し、非常に便利になってきた経緯があります。

これからは「ゆっくり」であるとか、「豊かである」「人に優しい」「歩いて暮らせる」といったキーワードが重要になるのではないかと常に思っています。

先ほど、「人・創造・環境」といったキーワードに関連して、小林先生からもお話がありましたが、そういった中から目指すものとして「コンパクトシティ」という考え方が生まれてくるのではないのでしょうか。

こうした点から「歩いて暮らせる」「コミュニティが豊かな優しい街」「心の豊かさ」といったものに結びつくまちづくりが必要になると考えています。

「コンパクト」という言葉が出てくると、どうしても街を「圧縮」していくものととらえられがちですが、今ある住環境を無理やり排除して街を小さくしていくことが「コンパクト」というものではありません。

それぞれの場所に、昔から中心を担ってきた地区があり、中心には昔からのコミュニティがあり、多くの市民がそこで生まれ育ってきました。こうした「街」が歩いて暮らせる範囲になるのだろうと思っています。

こうした昔からある核となる場所が市内には多くありますから、そこを中心として、もう一度、地域のコミュニティのあり方を考えていくこと、それがコンパクトシティのまちづくりになるのではないのでしょうか。

都心まちづくり戦略の中でも、創成川以東地区を「重点地区」として位置付けるというご説明をしました。

どうして創成川以東地区なのかというと、都心に隣接していながら開発余地が多く残っているため、都心の便利さを享受しながら暮らせるという、これからのまちをつくっていくことができる可能性がある地区だからです。

こうした東側を含めた都心全体をつなぐバリアフリーな交通機関として、路面電車の可能性があるのではないのでしょうか。

山重 都心の中では、札幌駅前通というものが札幌を象徴する場であるのではないかと思います。大通はその中心にあり、札幌都心の中心にあるとも言えるかと思えます。

都心全体の中での大通のまちづくり

廣川 札幌駅と大通、すすきのという都心のなかで、私たちは恵まれた環境で仕事をさせていただいていると思っています。昔から市電もあり、その後、地下鉄も通りました。そのような中で、売り上げが伸びないという課題も抱えています。

一個人の商業者という視点から申し上げると、個店が弱ければ、どんなに街が立派になってもお客様が集まってこないのではないのでしょうか。

ただし、それは全体の商店街に波及しないため、自分がそこに手を入れてもなかなか脱却できないのではないかという懸念もあります。

全体のマネジメントをしていかないことには、まちとしての変身ができないのではないかと思います。変身できないことには、お客様から認めていただけないことがあります。

都心全体を見据えた中での大通のこれからの役割というものは、これまでは駅前、大通といった地区が際立っていましたが、これからは「都心部」という広がりの中でどのように生き残っていくか、またはどういう展開を図っていくかを考えることが必要でしょう。



パネリスト
廣川 雄一 氏
札幌大通まちづくり(株)
代表取締役社長

大通まちづくり会社も大通地区だけではなく、この都心の広がりの中で何かできないかと考えています。各地区のまちづくりを担う三者の間で歩調を合わせながら、合意していくまちづくりが必要だと思います。

来年春に供用開始となる駅前通地下歩行空間によって、新しい回遊のパターンが生まれてきます。この空間と一体となりながら、何ができるか、考えて実施していきたいと思っています。

山重 富山市の取組について、もともと自動車交通の利用率が高い中で、路面電車を中心としたまちづくりを進めるにあたって、利害関係の異なる方々の間での合意形成というものは、どのように行われてきたのでしょうか。

これからの時代の公共交通の役割



パネリスト
谷口 博司 氏
富山市都市整備部路面電車推進室長

谷口 我々は色々な機会をいただきながら、市民の皆様「公共交通が大事だ」ということを一貫してご説明させていただきました。

富山市の実態は、やはり自動車がないと生活できないということがあります。そこで「自動車=悪」とはとらえませんでした。ただ、

これ以上自動車利用が進み、公共交通が使われないと、崩壊する寸前まで来ている状況にありました。

「独りで暮らしているおばあちゃんには移動する手段となる足がない。じゃあ、皆さんで100円ずつでも負担しあって、公共交通を良くしていきませんか？」という議論を積み重ねてきました。

確かに路面電車というのはまちづくりの道具としては街との相性が非常に良く使いやすいのですが、いきなりそこから始めるのではなく、まずは偏りすぎた交通の比率を是正するというところから説明をしています。

もう一点大事なこととしては、公共交通はよく収支で議論されます。「赤字は悪で、黒字が正しい」、そう

いう考えはやめてくださいと訴えてきました。

公共交通はCO₂を減らすためのツールとしては非常に優秀ですが、それと赤字・黒字は関係ありません。また、富山については少子高齢化が急速に進展しています。実際にそういう方々の足を助けていくためにも、公共交通は必要になります。そのような中で、赤字だから止めるのか？という議論をしてきました。

富山ライトレールをJRから引き取って3セク化する時にも、「収支は赤字です」ということで議会に諮りました。ですが、議会は全党が「赤字でもやるべきだ」ということで賛成でした。市民の皆様にも理解していただけたものと思っています。アンケートでも、8割の方から「やって良かった」という評価をいただきました。

山重 最後にもう一度パネリストの方々から一言ずつお話をいただき、会を閉じさせていただきたいと思います。

まずは実験的な取組を

谷口 今回札幌を訪れて、初めて札幌の路面電車に乗らせていただきましたが、やはり残っていて良かったと感じました。

やはり良いものは見ていただく、感じていただくことが重要だと思います。勝手なことを申しますが、低床車両の電車を一両購入し、これに併せて電停もバリアフリー対応にし、市民の皆様には社会実験と称して走らせてみてはどうでしょうか。それからでも遅くはないのではないかと思います。

個店から商店街、商店街から地区へ

廣川 まずは個店から商店街、地区と広げて考えていかなければならない、その際には自分で考えて自分で行動しなければならないと思います。

商店街や個店からなる「街のブランド」というものについて議論を深めて、その将来像により近づいていくことが大事だと感じています。

商業者の次の世代として息子等が帰ってくることを楽しみにしながら、札幌の大学を含めた若者たち、近

隣の商店街等と広がりを持ちつつ取り組んでいきたいと思っています。

特にこれからは仲通が重要なテーマになると考えています。そういったことも目指して頑張っていきたいと思っています。

行政と民間で「win-win」の体制を構築

村木 私自身、渋谷のセンター街と長くお付き合いさせていただいています。そこで私と研究室の学生がしていることは、地域のデータを集め、それを基に、どうすべきかをご提案しています。最終的に判断し、行動するのは地域の方で、私たちはあくまで黒子であるという精神でいます。

ずっと札幌の街で活動してこられた方たちが、一番自分たちの発信していきたいものをご存じなのではないでしょうか。それは行政だけがやるのではなく、市民の方、民間の方々とパートナーシップを組みながら、「win-win」の体制をいかに構築するかが重要ととらえています。

その際に私が必ず言うことは、「100%、皆さんが満足できるということは絶対にできません」ということです。それはなぜかという、目標が皆さん違うからです。8割の幸せで多くの方に合意していただけるエリアをつくっていく、これからの札幌のまちづくりにおいても、そのような地区を産み出して発信していくことが重要になるのではないのでしょうか。

「創成川以東地区」の可能性

倉田 最近では東京でも「スローライフ」や「ロハス」といった、これからの時代のライフスタイルについて議論がされていますが、東京という街でその議論をしても少し虚しさを感じるというのが実情です。

私は外から来ているということもありますが、そういう意味では札幌に来ると東京とは違う時間を感じます。この街であれば、「スローライフ」や「ロハス」といったライフスタイルも可能なのではないのでしょうか。

それは単に時間的なものだけではなく、札幌ならではの交流、人々のつながりというものがあり、私はそ

ういう意味でも、もう一度、時間の物差しを変える必要があるのではないかと考えています。

必ずしも車を悪者に行っているわけではありませんが、そういったライフスタイルの中では、歩行者のスケールでもう一度街を見直していくことが大事になるのではないのでしょうか。そうした際に、歩行者を支援する一つの移手段として、公共交通であったり、自転車など、人を中心としたまとまりの中で考えることができるのではないのでしょうか。

こういう視点について、創成川以東地区というのは非常に可能性を秘めた地区であると感じています。特に、最近の国の動きを見ていると、従来のように大きく開発するというよりは、現在ある、非常にコンパクトなスケールのものを上手に生かしながら人間的なスケールで複合的な街をつくりだす取組を進めています。

そうした街は歩いて多様な機能を充足することができ、そういった意味では環境にも優しい街を実現する可能性を持った地区なのではないかと思っています。

札幌の中にありつつも、選択肢が用意されているということが重要になるのではないのでしょうか。

今後コンパクトシティを目指す中には、一つのキーワードとして、「多様性」「選択肢」というものが重要になり、そういう意味では創成川以東地区というのは札幌に新しい、もう一つの選択肢を与える非常に良い機会になるのではないのでしょうか。

札幌の顔である都心が輝き続けるために

丸田 やはり、札幌がこれからも魅力的で、人々を引き付ける街であることが大事だと思っています。

国内外の方々から「札幌は魅力的な街ですね」と言っただけのためには、札幌の顔となる都心が輝き続けなければならないと思います。経済の中心であるに留まらず、環境面をリードし、さらには余暇を過ごすことができる空間でもあってほしいと思います。

今回は路面電車の話も多く出ましたが、こうしたまちづくりを進める際に、路面電車というのは非常に分かりやすく、高齢者にも優しく、街並み・景観、環

境といった面からも、非常に有効なまちづくりのツールであると考えています。

市民の皆様には、こうした有効性があるという判断の下で、路面電車を提案していきたいと思っておりますので、様々なご意見をいただきながら、もう少し議論をさせていただきたいと思っています。

50年先を見据えたまちづくり

山重 札幌に開拓使が設置されたのが1869年で、その時から「札幌本府」として、都心まちづくりが始まりました。それから140年が経過しています。札幌の街は三つの段階を経て発展してきたのではないかと理解しています。

最初の50年、明治初期から大正初期までは、開拓使を中心に都市の建設と殖産興業政策に基づくまちづくりが展開されてきました。創成川以東地区に現在残っている産業遺産の数々はこの時期に形成されました。

それから、昭和戦前・戦後に至るまで、政令市としての行政体が構築されてきました。

三つ目の段階としましては、1970年代に札幌冬季オリンピックが開催されたことがあります。都市建設から100年を経過し、ここから札幌はものすごいスピードで拡大しました。そこから今日まで、ちょうど50年くらいが経過しようとしています。

これから更に都市が拡大することも、人口が伸びることもないものと予想されます。そういった新しい時代の中で何か、新しいきっかけをつくりだしていく時期に来ているのではないのでしょうか。

これからの5年、10年の間というのは、50年先を見据えたまちづくりの方向性が決まっていく大事な時期になるのではないかと実感しています。

そういう意味でも、本日、議論された内容は非常に重要なテーマであり、今後50年を担うまちづくりの取組へとつながるものだと思います。

※ 本フォーラムの詳細は、準備が整い次第、札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室のHP <http://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/> に掲載予定です。