

## みちづくりシンポジウム in 札幌

11月9日(木)、J Rタワーホテル日航札幌で「みちづくりシンポジウム」が開催されました。

街路事業の重要性をPRする趣旨で全国27都市が加盟する「Think Our Street 推進委員会」の主催で、全国会員都市の職員と札幌市民合わせて約80名が参加し、これからの道路整備のあり方について議論が展開されました。

### 基調講演

#### 街路事業の現状と課題

廣瀬 隆正 氏 国土交通省都市・地域整備局街路課  
街路事業調整官



最近の大きな問題として、2004年から始まった人口減少がさらに加速していく見込みで、これまでの人口増加を前提とした都市計画は見直しを迫られていることが挙げられる。また、運輸部門で21%の炭酸ガスを排出しており、自動車におけるCO<sub>2</sub>対策を進めることが急務となっている。

自動車での移動を前提とした大規模商業施設の郊外進出により市街地が拡大し、中心市街地の空洞化が広がっている。自動車依存の結果、公共交通機関の利用者が減り、以前と比べて徒歩による移動が激減している。このままでは、移動の手段が限定された高齢者の自立的な生活を阻害することとなる。

今後は、自動車依存と都市拡散の連鎖（モータリゼーション・スパイラル）を断ち切り、公益による公共交通の支援を進めていく必要がある。各地域の関係者により構成された協議会でサービスレベルや目標年次を明確にした交通戦略を策定し、高齢者の移動や都市全体のユニバーサルデザイン化に配慮した誰もが使いやすい交通施策を展開していくべきである。

具体的には、行政のみならず市民相互の取り組みにより、相互の乗換えの利便性向上を目的とした交通結節点の整備、環状幹線道路の整備に併せた都心部の公共交通整備を進めていくこととなる。



### 報告

#### 今後の道路整備の方向性

高野 伸栄 氏 北海道大学大学院工学研究科助教授

平成17年度の札幌市の「今後の道路整備の方向性に関する検討委員会」についての報告。

札幌市の道路整備の課題として、限られた財源の中で既存ストックの維持管理や市民要望の高い除雪を行っていかねばならず、従来の幹線道路の拡充整備から、生活の質を向上させる整備に移行していく必要がある。

委員会として「想いが伝わる。想いをつなげる。」をキーワードに、アンケート調査やフィールドチェック等により道路利用者のニーズを把握した上で、事業者・市民・来訪者などの多様な「想い」を双方向で伝えていくという方向性を提案する。

具体的な施策例としては、歩きやすい歩行空間の整備や冬期の道路安全対策、自転車道路の整備、インターネットによる公共交通情報の提供などが挙げられる。都市の活力向上策として、駅における自由通路・駅前広場の整備や、現在工事中の札幌駅前通地下歩行空間事業や創成川通アンダーパス連続化事業などがある。

本日紹介した委員会報告については、今後の道路整備計画策定のほか、都市計画やマスタープランなどの長期計画の策定に活用していく予定である。



## パネルディスカッション

## パネリスト

- 廣瀬 隆正 氏 国土交通省都市・地域整備局街路課  
街路事業調整官
- 高野 伸栄 氏 北海道大学大学院工学研究科助教授
- 坂本 晴則 氏 札幌四番街商店街振興組合副理事長
- 成田眞利子 氏 オフィスタウンクリエイイト代表
- 二階堂恭仁 氏 中央バス観光商事(株)観光事業本部  
副本部長
- 長利 秀則 氏 札幌市建設局土木部長
- コーディネーター  
酒本 宏 氏 (株)グランドデザイン代表取締役

## 坂本 〈道路空間の利用〉

札幌市においても大通地区の中心市街地が苦戦しているが、古くから行われている「札幌プロムナード」という歩行者天国による道路空間利用の歴史がある。最近では、関係者の連携によりYOSAKOIソーラン祭りや大道芸パフォーマンスなどの大規模な事業を展開している。



〈シャワー通の取り組み〉 最近の画一化されたビルと真っすぐな道路には、昔の「みち」の楽しさにぎわいが感じられない。自ら会長を務めるシャワー通では、車道を1車線に減少し、荷さばき時間を限定することで、歩行者中心の道路整備を行った。今年9月のリニューアルイベントには大勢の人々が集まり、わずか11m幅の道路でも人と共存できる「みちづくり」ができることを実感した。

〈関係者の連携〉 「にぎわい」を「創造」していくことが大切で、関係者一人ひとりが、「何をしたいのか」、「誰がどういう役割に立って話を進めていくのか」を話し合うことが必要である。

## 二階堂 〈路線バス〉 現在の札幌におけるバス事業の問題点として、郊外店舗増加により都心に向かうバス利用者が減少していること

や、バス停付近の違法駐車や冬季の堆雪により、低床車両を導入しても高齢者や車椅子の方の乗降に支障をきたしていることなどが挙げられる。



〈観光〉 目的地の情報が容易に入手できるインターネットの普及やカーナビの普及によるレンタカーの利用増加により、個人型の旅行が増加

し、貸切バス利用者が減少している。細かなサービスが可能な循環型観光バスを導入して努力しているが、定時性の確保や利用者にわかりやすい案内標示の工夫、外国人観光客の取り込みなどが課題である。

〈公共交通のあり方〉 バス事業者としては、公共交通を維持していくための努力は行っているが、利用者の多様なニーズを全て満足させることは難しい。行政には、都市づくりの中で公共交通を検討していただきたい。

## 成田 〈所感〉 自分の電車

通学の経験から考えると、子供たちは公共交通の利用によって社会性を学ぶ面があるように思う。道路へのニーズは人によってさまざまであるが、ベビーカーや高齢者の方など、安心して安全な道路を求めている人が多い。



〈あんしん歩行エリア〉 「あんしん歩行エリア策定協議会」の取り組みを紹介すると、地域の人々が実際に歩き、目で、体で感じて、危険な箇所がないかチェックし、その対策を考えている。現在の協議会には住民だけではなく、地元企業も参加しており、社員の協力によって店舗前の駐輪自転車対策が進むなどの効果が現れている。

〈公共交通のあり方〉 「まち」の成り立ちの中で鉄道の衰退が心配である。駅が消えると、まちの中心が消え、「まち」そのものが消えてしまう。JRから転換し助成金でまかなっているバス路線も、採算がとれずに維持が困難となれば、自動車しか移動の手段がなくなってしまう。その結果、高齢者の足を奪ってしまうことになるため、もう一度総合交通を見直していくべきではないのか。

〈まちづくりのあり方〉 まちの50年、100年後の姿を、行政、市民、企業の皆さんで考えながら、良いまちづくりをしてほしいと願う。

## 高野 〈札幌市のバス事業〉

2年前に全て民間委譲した路線バスの赤字路線への支援について議論し、最寄りの地下鉄やJRへ接続する路線については補助を行う基準を決めた。まちづくりとして路線計画や路線の維持をどのようにしていくのが課題である。



〈冬期交通渋滞の要因〉 学生などの自転車利用者は、冬期は親に車で送迎してもらうことになる。雪で道幅が狭くなるのに加え、夏期の自転車利用者が自動車利用者に移行するため、さらに渋滞を発生させる要因となっている。

〈環境対策〉 環境対策としてTFP（トラベル・フィードバック・プログラム）の取り組みを紹介する。CO<sub>2</sub>に関する診断カルテを実行してもらうことで、直後には1～2割の削減効果が見られる。この取り組みは子供の総合学習の時間に実施することで、親と子供本人への行動思考に訴える効果がある。

〈バスターミナルの効用〉 都心部に必要な「たまり」空間として、老朽化したバスターミナルの再編が課題と考えている。名古屋市の先進事例として、店舗・広場・文化センターなどからなる「オアシス21」という複合的ターミナルがある。

〈「想い」の伝え方〉 秋口には「予算消化のための道路工事が多い」との苦情が多いが、実際には水道やガス管の工事も多く、そういった情報が市民に伝わっていない。フィンランドのように、年度初めに工事の予定を全て市民に提供していくようなことをしないと、「想い」のずれを解消することはできない。「想いを重ねる」ためには、情報提供もマーケティングととらえ、いつ、どのように行うのが効果的かということを考えていくべきである。



**長利** 〈冬期の実態〉 札幌は冬期間、夏と比較して主要道路では7割、生活道路では4割程度の幅員となる。運搬・排雪は郊外の堆積場まで雪を運ぶ必要があり、大変費用がかさむ。除雪は29年連続で市民要望の第1位であるが、一晩で1億2千万円の費用がかかっており（雇用に繋がっているという面もあるが…）、さらなる予算の上積みは厳しい。つるつる路面対策を求める声も多い。

〈少子高齢化に向けて〉 国勢調査の結果を見ると、札幌には全道人口の3割が住んでいるが、高齢化、出生率の低下が顕著であり、特に少子化のペースが全国レベルより速い。中央区の人口は平成7年までは減少してきたが、以降は全年齢層で増えてきており、今後は少子高齢化に対応したまちづくりが重要となる。ハード施策のほかに、

地域の目線を活かしたソフト施策が必要であり、その体制づくりとして、87箇所のまちづくりセンターが重要になってくる。また、さまざまな団体との双方向の連携が必要である。

**廣瀬** 〈道路事業の方向性〉 個人的な意見として、都市計画道路の整備率が高い都市は、道路の使い方に目を向け、既存施設を大切にす政策に転換する時期にきているのではないかと思う。

道路構造令の改定で、車道と歩道の幅員の規格は別個に決めることとなった。これは自動車優先から、別の視点に変えようという趣旨である。

街中の道路は、誰のための空間で、何のための空間なのか、1本1本それぞれ考えていくことが大切である。このため、占用許可などを緩めようという考え方もある。あんしん歩行エリアも全く同じ考え方であり、生活の中で、住民がどんな道路にしてもらいたいかを一緒に考えていこうというものである。そういう議論ができる時代になっているのではないかと、私は考えている。



〈トランジットモール〉 日本では制度的な問題で、バスは可能だが、路面電車は難しい。国交省として、今後検討していかなければならない課題であると認識している。トランジットモールは、公共交通の最終形態なので、何とか実現していきたい。

〈札幌市へのエール〉 札幌は道路等に関しては、先進的なことができる街である。どんどん新しいことに挑戦して、全国の先駆けとなしてほしい。



**酒本** 中心市街地の活性化や高齢化社会への対応を踏まえると、市街地の道路は、単に車と人を流すだけではなく、人を集め、にぎわいを創出する役割があり、まちづくりに極めて重要であることがわかった。これからも市民と一緒に議論を重ねて、これまで以上にまちづくりと一体となった道路のあり方を考えていかなければならない。

Think Our Street 推進委員会

<http://www.tos.or.jp/>