

未来のまちづくり推進特別委員会行政視察概要

- 1 視察月日 令和8年8月18日（火）～8月19日（水）
- 2 視察先及び視察事項
 - （1）札幌駅前通まちづくり株式会社
札幌駅前通まちづくり株式会社の取組について
 - （2）北海道江別市
江別市における駅周辺のまちづくりと子育て世代誘導について
- 3 視察委員
委 員 藤 崎 浩太郎

視察概要

1 視察先

札幌駅前通まちづくり株式会社

2 視察月日

8月18日（火）

3 対応者

代表取締役社長 （受入れ挨拶・説明）

4 視察内容

（１）札幌駅前通まちづくり株式会社の取組について

ア 会社概要と設立の経緯

札幌都心部は明治期の開拓使による碁盤の目状の都市計画を基盤とし、昭和47年の札幌オリンピック開催を機に下水道整備をはじめとする都市基盤や建物の更新が一気に進んだ。同社設立の15～16年前（2000年代半ば）の時点では、駅前通り沿道は銀行・証券会社が中心で、賑わいという言葉からは遠い場所だった。

象徴的な転機となったのが、平成23年3月12日にオープンした札幌駅前通地下歩行空間（以下、チ・カ・ホという。）である。1日あたりの通行量は夏場で約6万人、冬場は約10万人に上り、この立地特性を活かす形で沿道ビルの建て替えが加速している。同社の事業エリアは駅前の約17ヘクタールの範囲を中心としつつ、実際には周辺へも活動が広がっている。

整備に先立つ平成15年には、地下歩行空間や大通公園の整備方針を議論する市民参加型ワークショップが開催された。実動スタッフを含め1000人規模が集まり、市役所内でも部局横断の議論が毎週重ねられた。当時、実施設計の直前で市長選が行われ、「地下歩行空間整備の是非を問う」ことを公約に掲げた弁護士出身の候補が当選した。着手の可否や白紙撤回も含め、改めて市民意見を聴取した上で整備継続が決定された。この過程で「ただの通路ではなく賑わいのある空間に」との市民の声が反映され、現在の地下歩行空間の姿になった。

平成17年に整備が始まると同時に、駅前通り沿道の地権者31社が「駅前通り協議会」を結成し、平成20年には地区計画を地元から提

案した。地下歩行空間へ接続することで容積率緩和を受けられる仕組みを導入し、これが現在の沿道再開発を後押ししている。常時賑わいのある公共空間を運営するには法人格を持つ組織が必要との認識で市と地元の利害が一致し、３年間の協議を経て平成22年９月に会社が設立された。現代表取締役は同年10月に入社し、２年前から４代目を務められている。設立時は数名だった体制も、現在は13名まで拡大している。

株主構成は、地元商業者約40社が加盟する「駅前通り振興会」が筆頭株主で、その他に地元不動産オーナー、三井不動産・三菱地所などの大手デベロッパー、石屋製菓（白い恋人ブランド）などが出資し、札幌市も約３％を出資している。出資者への配当は行わず、利益はまちづくり活動へ再投資する前提で運営されている点が特徴である。

イ 独立採算の収益構造

同社は市からの継続的な財政負担（指定管理料の恒常的な支出等）に依存しない自走型の運営を、設立当初から志向してきた。昨年度の売上高は約３億2000万円で、内訳は施設管理収入（チ・カ・ホ、札幌市北３条広場（以下、アカプラという。）の指定管理業務に伴う、広場利用料収入等）が47％、壁面広告収入（地下歩行空間内の札幌市道・国道部分）が45％、残りが人材育成事業や受託事業等の収入である。

このうちチ・カ・ホ分の指定管理料はゼロで、利用料収入のみで運営を賄っている。指定管理料が発生しているのはアカプラ分のみで、年間1200万円程度である。もともとチ・カ・ホは交通系のセクション、アカプラは都心まちづくりのセクションと担当課が分かれていたが、最近統合されたため、今後アカプラの指定管理料の扱いも見直される可能性がある。サイネージ等の更新時期を迎える設備についても、市の予算措置を待たず同社の収益で更新し、最終的に市へ寄付する仕組みを取ることで、市の財政負担軽減にも寄与している。

なお、コロナ禍では公共施設としての休館措置により売上が約１億円減少し、一部補填はあったものの利用控えの影響もあって稼働率が大きく落ち込み、その後ようやく回復してきた。

ウ 公共空間の柔軟な利活用を支える制度

チ・カ・ホ、アカプラともに市の公の施設として位置づけられて

いるが、独自条例「駅前通り地下広場条例」により、都市公園法等の縛りを受けずに商業行為やイベント開催など柔軟な利活用が可能になっている。加えて、道路法第20条に基づく「兼用工作物管理協定」により、通常であれば警察や道路管理者と個別に協議が必要な道路空間の利用について、包括的な協定のもとで手続きを簡略化している。

地下歩行空間は全長520メートルを区画分けしながら運用し、年間約1600件、1日あたり10数件のイベントに貸し出されている。営業時間は5時45分から24時30分までである。平成21年の地下歩行空間開業前と比較して沿道の従業者数等は約2割増加し、地下歩行空間に接続するビル数は平成22年比で3.1倍に拡大している。

アカプラは、隣接する札幌三井JPビルディングの整備に合わせ、公共貢献の一環として整備された広場である。樹齢約110年の街路樹（東京・荒川由来）が保存され、土木遺産に指定されている。整備にあたっては3回の社会実験を経て市民から提言を募り、計画開始から広場供用まで約10年を要した。地域のビルオーナーや町内会等で構成する「活性化委員会」（年間予算約4500万円）が、地域の祭り、市民参加型のフラワーカーペット（毎年約500人が参加）、綱引き大会など多彩なイベントを企画・運営している。冬季は、道路管理を市役所任せにせず市と協議しながら遊具の無料貸出等を行い、保育園児から観光客まで幅広い層が冬の公共空間を楽しめる工夫がなされている。

エ 防災・帰宅困難者対応の実績

チ・カ・ホは過去2回、一時滞在施設として開設された実績がある。1回目は平成30年の北海道胆振東部地震（ブラックアウト）発生時で、3日間開設した。当時は備蓄品が不足し、自衛隊による物資搬送を要請する事態となった。2回目は令和8年、記録的な大雪でJRが運行停止した際、23時頃から翌未明にかけて約346人（体感としては5分の1程度が外国人観光客）を受け入れ、毛布を1000枚以上配布した。

これらの経験を踏まえ、地域と共同で「帰宅困難者対策の手引き」を策定し、冬季対応や多言語対応を検討したほか、定期的な受け入れ訓練を実施している。通信事業者（KDDI）とは災害時の通信重点確保について契約を締結しているほか、施設内サイネージでは災害時にNHKの放送を流せる体制も整えている。指定管理協定に

において施設開設時の協力義務が定められており、備蓄品保管場所や施設の鍵の管理も同社が担っている。

オ 人材育成事業とまちづくりビジョン

同社は「シンクスクール」(アートとまちづくりを学ぶ、約10年継続)、「ストリートデザインスクール」(令和6年開始、道路空間の利活用を実践的に学ぶプログラム)という2つの人材育成事業を展開している。後者は本州のエリアマネジメント組織「アーバンデザインセンター大宮」と連携し、受講生自らが社会実験の企画から効果測定までを行う実践型プログラムである。

北海道新幹線の札幌延伸を見据え、地元協議会を主体として約3年かけて「まちづくりビジョン」を策定した。仕掛けは同社が担い、最終的な提案主体は地域協議会である。新規開発に際しては、地域独自ルール「地区街ルール」の遵守が市の要綱で義務付けられており、地域のエリアマネジメント組織、事業者、市の所管部署、第三者専門家等で構成する「開発検討委員会」が、開発段階から街の使われ方や防災訓練への参画等、質的な観点で協議する仕組みが設けられている。

カ 現地視察：D－L I F E P L A C E 札幌からチ・カ・ホ、アカプラへ

事務所でのヒアリング終了後、現地視察を行った。最初に竹中工務店が設計を手がけた第一生命ビル「D－L I F E P L A C E 札幌」を視察した。自然光がふんだんに降り注ぐ吹き抜け空間が印象的で、家具やベンチも可動式になっており、撤去してイベントを開催できる設計になっている。同ビルの建て替えに伴い、これまで一箇所に集中していたバスの待合機能が分散したことから、待ち合いのための滞留空間としても活用されており、渋谷の宮下公園を思わせる公園的な雰囲気を持つ広場となっていた。

このエリアのデザインは同社が直接手がけたものではなく、設計者が作成したたたき台をもとに、イベントスペースとして貸し出す際の基準やルールを同社側と意見交換しながら調整していった。段差を利用した休憩スペースは互いの視線が合いにくいよう配慮されており、電源や備蓄の配置など実務的な視点からの提案も設計に反映されている。同社は各施設に対し、地下歩行空間との接続部分に休憩スペースを設けるよう働きかけており、その基準の範囲内で各施設がオリジナリティーのあるデザインを競い合う形になっており、

中にはグッドデザイン賞を受賞した施設もある。

D－L I F E P L A C E 札幌から地下に降り、チ・カ・ホの備品倉庫を見学した。倉庫は交差点の直下、道路の地下に設けられており、所有者は札幌市である。イベントで備品を利用したい事業者は、まずこの倉庫を訪れ、自ら備品を持ち出す仕組みになっており、テーブルと椅子のセットが100円など、極めて安価な料金設定がされている。予約システムにより、誰がいつどの備品を使用するかが管理されている。なお、この倉庫にある備品はチ・カ・ホ所管のものであり、同社自身が所有する備品は別に用意している。

続いて、地下から地上へ移動し、アカプラを視察した。赤れんがの舗装には約21万個のれんがが使用されており、隣接する重要文化財である赤れんが庁舎と同系色にそろえたデザインになっている。広場の一部にはテント状の民間施設も設置されており、官民協定に基づき官地と民地が併存する形で運営されている。もともと床面は土だったところを、保存対象であるイチョウの根を守るために一部かさ上げし、その段差を利用して自然と木陰ができる休憩スペースへと造成した。広場の一角には、札幌が「舗装道路発祥の地」であることを伝える展示があり、百年以上前の当時の舗装の実物が保存・展示されている。

この一帯は東京オリンピック開催時にマラソンコースの一部として使用されることになり、通常は固定されている設置物を急遽、可動式に改修し、大会当日に取り外せるよう整備した経緯も伺った。大通公園がゴールとなるコース設定であったため、沿道の広告物は少なく抑えられていたとのことである。なお、周辺道路の無電柱化についてはオリンピックにあわせて行われたものではなく、5年ほど前からの周辺整備にあわせて順次進められてきたものである。

キ 質疑概要

Q 財政的には独立採算という理解でよいか。

A その通りである。指定管理料等を市が恒常的に負担し続ける仕組みは市財政上も持続的でないため、壁面広告収入などで自走できる仕組みを設立当初から構築した。地下歩行空間の開業翌日が東日本大震災だったこともあり、想定していた収益が得られないリスクを早い段階で経験したため、ある程度の内部留保を確保する方針も持っている。

Q 事業内容がかなり多いという印象を受けるがどうか。

A 施設管理と言っても、広場の貸し出しに伴う業務が中心である。空間全体の空調や警備などは、札幌市から別の事業者へ直接発注されている。

Q 地下歩行空間とアカプラの両方について指定管理を受けているという理解でよいのか。

A そのとおりである。ただし指定管理料が発生しているのはアカプラ分（年間1200万円程度）のみで、地下歩行空間分は利用料収入のみで運営し指定管理料はない。両施設はもともと担当課が別だったが、最近統合されたため、今後の扱いが変わる可能性がある。

Q コロナ禍の減収は市から補填されたのか。

A 一定の補填はあったが、利用控えの影響もあり稼働率が大きく落ち込んだため、完全な補填には至らなかった。その後ようやく回復してきている。

Q 有料貸し出しが可能な床の範囲は今後も拡大するのか。

A ビルの建て替えが進むごとに地下歩行空間へ接続する範囲が増えるため、管理・清掃の対象範囲も拡大している。ただし、ビル側に店舗ができると当該部分は貸し出し対象から外れるため、随時調整が必要である。

Q 地下歩行空間全体の清掃も同社が受託しているのか。

A 通路部分の清掃は札幌市が毎年入札を行い別の事業者が発注している。広場部分の清掃のみ同社が5年契約で別の業者に委託しており、結果的に同一事業者になることが多い。

Q 新幹線延伸に関連する再開発は、これまで地権者の合意形成が難航していたのか。

A 地権者数が多く調整に時間を要していた。現在はヨドバシカメラが組合の事務局を担い、着手に至っている。

Q 札幌都心部の他のエリアマネジメント団体は、どのような組織形態か。

A 株式会社形態は同社と「大通まちづくり株式会社」の2社のみで、他の約6団体（道庁南側のNTT中心の団体、郊外の新札幌エリアマネジメント（大和ハウス工業中心）など）は基本的に任意団体である。構成は地域の自治会・振興会・商店会・企業が中心で、都心部のエリアマネジメント団体による連絡会も発足し、意見交換や勉強会を行っている。

Q 容積率緩和の基準や運用要領、まちづくりビジョンの策定に、市の各課はどのように関わっているのか。

A 市は必ずオブザーバーとして参画している。所管する都心まちづくり推進室の職員は日常的に地域と接する体制にあり、都心部のハード・ソフト施策を一元的に調整する総合窓口として機能している。

Q エリアを拡大する際には、その都度行政の法規制対応が必要になるはずだが、これまでどのように進めてきたのか。

A 現在の事業エリアは、母体である駅前通り振興会がもともと中心エリアと定めていた範囲である。会社設立当初の4～5年は行政側の主導・支援が大きなウエートを占めていたが、会社の自立度が高まった現在は、行政は側面支援・調整役に軸足を移している。近年は市の各種ビジョン・計画の見直しが重なったこともあり、行政側から地域へ相談を持ちかける形での連携が再び活発化している。

Q 経済部局との連携はあるか。

A ある。特に観光部局との連携が多く、フラワーカーペット等のイベントでも窓口となってもらっている。公共空間を貸し出していると、市役所の様々な部局からも利用相談が寄せられる関係性ができている。

Q パークナイズやウォークアブルといった標語が先行し、実態と乖離して評価されがちな懸念もあるが、社会実験を継続的に実行できた原動力は何か。

A 札幌には明治期の開拓使以来、行政が主導し民間がそれに協力するという土壌があり、官民連携といっても行政側の主導力が比較的強い傾向がある。同社としても、外部から生まれた流行語をそのまま用いず、自分たちの言葉で活動を説明することを心がけている。

Q エリアマネジメント団体は、形式的な連絡調整の場にとどまり実行力を伴わないケースも多いと思うが、貴社が実行組織として機能している要因は何か。

A スタッフ構成に特徴がある。設立時からの出向者に加え、美術作家、アートディレクター、デザイナー、ジャグリングパフォーマーなど、多様な前職を持つ人材を公募採用しており、それぞれの知見や経験を活かしてイベント運営等を実行している。

Q 帰宅困難者対応について、大雪によるＪＲ運行停止時の受け入れでは、市職員11名と貴社社員が対応したとのことだが、社員の参集体制はどうなっているのか。

A 事前に受け入れ訓練を行った際、調整担当者間でＬＩＮＥグループを構築していた。当日は交通機関の状況を踏まえ、地下鉄で参集可能な職員かつ翌日出勤の予定がない職員を絞り込んで対応し、実際に参集したのは同社スタッフ３名だった。

Q 施設開設や対応にあたっての権限や許可の枠組みはどうなっているのか。

A 指定管理協定において、施設開設時には協力する旨が定められている。備蓄品の保管場所や施設の鍵の管理も同社が担っているため、開設判断は市と連携して行う。対応にかかった経費や、翌日以降のイベント貸し出しがやむを得ず中止となった際の補填については、市から手当てされる。

Q D－L I F E P L A C E 札幌は第一生命が全て建てたビルという理解でよいか。

A その通りである。デザインは竹中工務店が手がけている。

Q このスペースのデザインは、まちづくり会社の皆さんで検討されたのか。イベント貸し出しの基準やルールも一緒に検討したのか。

A 基本的なたたき台は設計者側が作成し、実際の運用を見ながら同社側と調整を図った。基準に沿った上で、各施設が独自のデザインを取り入れている。

Q ここまで多様なデザインになったのは意図的に計算されたものか、それとも結果としてそうなったのか。

A 各施設側から、周辺ににぎわいがにじみ出すようにしたいという要望が多く寄せられ、調整を重ねる中で自然とこのような姿になった。

Q 備品の貸し出しは全て無料なのか。

A 品目ごとに料金が設定されている。テーブルと椅子のセットで100円など、非常に安価な設定である。予約システムにより、誰がどの備品をいつ使うかを管理している。

Q この備品倉庫はどのビルの地下にあるのか。

A ビルの地下ではなく、交差点の下、道路の地下にあり、所有者は札幌市である。

Q チ・カ・ホの空間活用について、イベントの貸し出し単位はどのように管理されているのか。

A 基本的には柱と柱の間、6メートル×4メートルを1区画とし、面積（平米数）に応じて料金を設定している。1日単位で入れ替わる場合もあれば、2週間程度同じ内容で貸し出す場合もあり、全区画を使った大規模イベントが行われることもある。区画ごとの貸し出しになると、日々の調整はかなり煩雑になる。

Q アカプラのイチョウ周りの段差のある床は、もともとどのような形だったのか。

A もともとは土の床面だったが、保存対象であるイチョウの根を守るために一部をかさ上げし、その段差を利用して自然に木陰ができる休憩スペースとして整備した。

Q 周辺道路の無電柱化は、東京オリンピックの開催に合わせて行われたのか。

A オリンピックにあわせたものではなく、5年ほど前からの周辺整備にあわせて順次進めてきたものである。

（２）委員所見

札幌駅前通りまちづくり株式会社の取り組みで特に印象的だったのは、「自走できる収益モデル」を設立段階から明確に設計していた点である。壁面広告収入を主な財源とし、指定管理料に頼らない運営体制を構築することで、市の財政負担を抑えつつ、会社としての意思決定の自由度も確保している点は、エリアマネジメント組織のあり方を検討する上でも参考になる。

また、平成15年の市民参加型ワークショップから約20年をかけて、地下歩行空間・広場整備・容積率緩和という都市計画上の仕組み、そして運営会社の設立・自立化という段階を着実に踏んできた経緯は、単なる行政主導ではない、市民・地域主導という側面がある。市民参加によって政策形成を行い、自立したエリマネ会社が運営を担っていくという手法はなかなか簡単ではない。

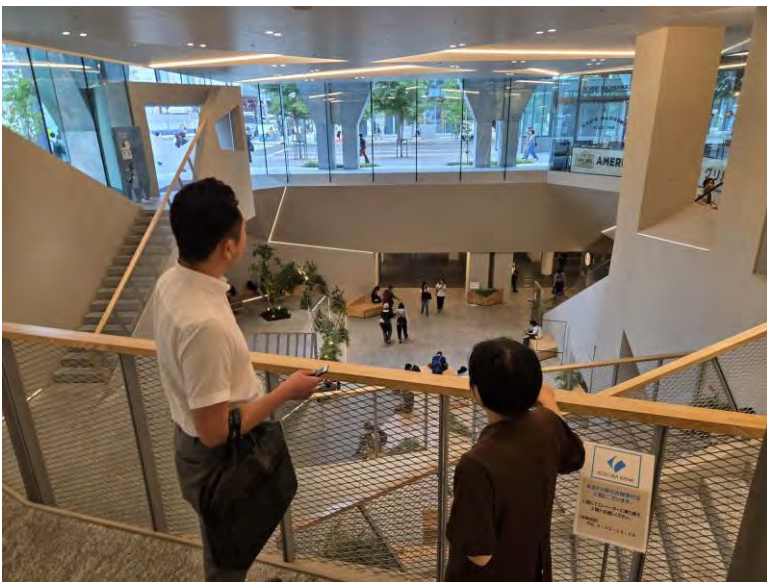
一方で、代表取締役社長からは「札幌には明治期以来、行政が主導し民間が協力する土壌がある」との指摘もあり、官民連携の在り方や推進力の源泉は都市ごとの歴史的経緯に大きく規定される部分もあると感じた。本市においても、都市デザイン行政が果たしてきた役割や、たまプラーザをはじめとする各地域のエリアマネジメント組織の現状を踏まえ、住民や地域コミュニティが一層活躍できる仕組みづくりを

考えていく必要があると感じた。

また、同社では「まちのこそだて研究所 g u r u m i」というプロジェクトに取り組んでいる。まちづくり会社である札幌駅前通まちづくり株式会社が、施設整備などのハード面ではなく「働き方」と「子育て」というソフト面から都心部の環境改善に取り組んでいる点に特徴がある。オフィスワーカーが集中し「北海道で一番、働く親が多い」とも言われるこのエリアで、当事者である社員自身の悩みを起点に平成29年に始動した。研究員という当事者目線での情報発信、インタビューや勉強会・イベントの開催、企業への理解促進の働きかけを通じて、子育てしながら働く人々の孤立感や負担を和らげている。令和5年には「ほっかいどう未来輝く子育て大賞」を受賞し、活動の意義が対外的にも評価された。さらに、子育てしやすい環境づくりを女性の雇用機会の拡大やエリア全体の活性化と結びつける視点を持っており、まちづくり会社ならではの発想で、働く人にとって暮らしやすいまちの魅力向上につなげようとしている点が大きな特徴である。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(D－L I F E P L A C E 札幌にて)

視察概要

1 視察先

北海道江別市

2 視察月日

8月19日（水）

3 対応者

企画政策部都市計画課長（説明）

企画政策部都市計画課（総合調整担当）主幹（説明）

4 視察内容

（1）江別市における駅周辺のまちづくりと子育て世代誘導について

ア 江別市の概要

江別市は北海道最大の面積を誇る石狩平野の中央に位置し、市内を石狩三大河川の一つである石狩川が流れている。市域約187平方キロメートルのうち約4割が農地で、市と札幌市の境には平地の原生林が広がる野幌森林公園があるなど、水と緑に恵まれた街である。人口は約11万7000人で道内7位の規模である。かつて12万人を超えた時期からは微減傾向にあるものの、子育て世代の流入に力を入れており、14歳以下の年少人口の転入超過数が8年連続で全国20位以内に入り続けているとのことだった。一方で、待機児童や学童保育の待機の課題も抱えており、人口減少が見込まれる将来を見据えた慎重な施設整備のかじ取りが求められている。

イ 都市計画の体系（マスタープラン・立地適正化計画）

江別市は札幌市・石狩市・小樽市の一部・北広島市とともに「札幌圏都市計画区域」を構成しており、圏域全体の方針である「札幌圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のもと、市の「都市計画マスタープラン」、その一部である「立地適正化計画」が策定され、これらに基づいて土地利用や道路・公園などの個別の都市計画が定められる体系になっている。

現行の都市計画マスタープランは令和6年改定、計画期間10年で、将来都市像を「幸せな未来が続くまち」とし、「駅周辺を拠点とするコンパクトなまちづくり」を都市づくりの基本目標の一つに掲げている。大麻・野幌・江別の各駅周辺のJR沿線を街の拠点、市街

地を4区分、その外側を農村地域とする将来都市構造が示された。

立地適正化計画では、駅から概ね800メートルの徒歩圏や商業系用途地域、都市機能の集積状況、公共交通の配置等を踏まえて「都市機能誘導区域」を設定し、災害リスクの高い区域は除外している。中心市街地と位置づける野幌駅周辺には市役所本庁舎や図書館などの主要機能を集約する一方、スーパーや保育所・幼稚園・小学校などの身近な施設は、あえて誘導区域に限定せず市内に広く配置する考え方が取られている。また、「居住誘導区域」については将来人口分布や公共交通・都市機能の状況を踏まえて設定した結果、ほぼ市街化区域全体をカバーする形となり、今のところ区域の絞り込みは行っていない。

ウ 野幌駅周辺における官民連携のまちづくり

視察の中心となったのが、中心市街地・野幌駅周辺における鉄道高架事業や区画整理と一体となった再開発である。市とJR北海道が保有していた大規模な低未利用地の活用をめぐり、コープさっぽろを加えた3者で連携協定を締結し、「地域の活性化と魅力発信」「若年世帯の定住促進」「防災・安全」「環境」を共通目標として開発が進められた。開発区域は市有地約2.7ヘクタール、JR北海道用地約2.8ヘクタール、コープさっぽろ用地約2.4ヘクタールの合計約8ヘクタールである。市有地はプロポーザルにより事業者へ売却され、ドラッグストア・コンビニ・自治会館に加え、合計約20戸の賃貸住宅・戸建住宅が整備されるほか、JR北海道用地には90区画以上の宅地が造成された。コープさっぽろの敷地には食物販や無印良品、飲食店に加え、放課後児童クラブや学童保育施設も併設されている。

いずれも野幌駅から徒歩10分圏内で、既存の小学校・保育園・幼稚園にも近接する利便性の高い立地であることが評価され、造成工事完了前に宅地が完売するなど非常に高い需要があったとのことである。

エ 子育て世代の転入動向とその要因

住民基本台帳の転入超過数を見ると、江別市は平成30年以降、8年連続で年少人口の転入超過数が全国20位以内に入っている。転入者アンケートでは「希望する物件があったから」が最多回答で、次いで交通の利便性、買い物のしやすさ、子育て環境が挙げられた。背景には近年の札幌市を中心とした住宅需要の高まりがあり、地価

は7年連続で上昇している。市内では民間の大規模宅地造成に加え、市が保有していた未利用地の売却による宅地供給も進んでいる。子育て環境に関する取組の一例として、イオン内に開設された無料の子育て広場「ここあぼっぼ」がある。

オ 質疑概要

Q 住宅供給が急速に進む中、居住誘導区域内に人口や施設をどこまでコントロールできているのか。想定を超える増加に対して、保育園・学童等の整備は追いついているのか。

A 江別市は行政区域全体が都市計画区域に指定され、市街化区域と市街化調整区域に線引きされている。市街化区域内に残っていた大規模な低未利用地について、近年の住宅需要の高まりを受けて民間の開発意欲が強まり、大規模な宅地造成が進んだ。市が長年保有していた未利用地についても、今回のJ R北海道・コープさっぽろとの3者連携のように、官民でタイミングを合わせて開発を進めている。一方で学童保育は待機が生じており、定員を上回る受け入れで対応している状況である。全体の人口トレンドは減少局面にあるため、新規の公共施設整備には慎重にならざるを得ない。

Q 学童保育は学校の中に設置されているのか、それとも外なのか。

A 両方のパターンがある。校長・教頭が教員住宅に住まなくなったことで空いた住宅を改修し、学校敷地内で学童保育施設として活用しているケースが多い一方、コープさっぽろの事例のように学校敷地外で民間と連携して整備しているケースもある。

Q J R北海道・コープさっぽろの開発用地は、高層マンションなど、より世帯数を増やせる開発にできなかったのか。

A 売却前に民間事業者への意見聴取を行った際、マンション整備の提案もあった。しかし市場性を見ると、江別市では戸建て住宅のニーズが強く、マンションは現実的でないと判断された。実際、江別市内では10年以上、新築の分譲マンションは建設されていない。現在人気があるのは札幌市内の地下鉄沿線でのマンション開発である。

Q 江別市と札幌市とで、住宅取得にかかる費用にはどの程度の差があるのか。

A 江別市内の標準的な宅地（約60坪・200平米程度）と戸建て住宅（延床100平米程度）を合わせた取得費用はおよそ4000万円前

後である。同規模のものを札幌市内で取得すると概ね5000万円程度となり、地価だけでも半分近く差が出ることもある。この価格差が、札幌圏で戸建てを探す子育て世代にとって江別市が選ばれやすい要因の一つになっている。あわせて、最大200万円程度の中古住宅の取得・リノベーション費用の一部を補助する市独自の制度も今年度から設けており、空き家活用と子育て世代の定住促進を組み合わせで取り組んでいる。

Q 札幌都市圏として、近隣自治体間で人口の奪い合いにならないよう、どのような広域的な協調が行われているのか。

A 都市計画上は「札幌圏都市計画区域」という圏域の枠組みがあり、大規模な商業施設の立地など周辺の経済に影響を及ぼしうる都市計画を決定する際には、圏域内で調整した上で決定する仕組みになっている。ただし、人口誘導そのものについて圏域内でどのような具体的な連携がなされているかは把握していない。江別市はJRで札幌駅まで20分台という通勤圏内にあり、地価が札幌市内より抑えられていることが、結果的に近隣自治体との比較において選ばれる大きな要因になっていると考えている。

Q 札幌の大学等に進学・就職した後、結婚や出産を機に地元近郊に戻ってくるような回帰層について、データで把握しているか。

A そうした層を具体的に示すデータは持ち合わせていないが、実感としてそうしたケースは実際にあると認識している。地理的に札幌との交通利便性が高いことに加え、地価の面での優位性が、札幌で就職・結婚した世帯が江別市に住宅を取得する動きにつながっているのではないかと考えている。

(2) 委員所見

江別市は札幌市のベッドタウンとして、野幌駅周辺という鉄道駅を核に、子育て世帯が求める住宅と生活環境を戦略的に集積させることで、住民増加を狙う姿勢が明確に表れていた。JR北海道・コープさっぽろとの3者連携による野幌駅周辺開発では、戸建て・賃貸住宅の整備とあわせて、放課後児童クラブやドラッグストア、スーパーといった子育て世帯の生活を支える機能を駅徒歩圏内に集中的に配置しており、駅周辺の利便性そのものを転入の呼び水として活用している点が印象的だった。

その成果として、江別市は14歳以下の年少人口の転入超過数が平成30年以降8年連続で全国20位以内に入るといふ、全国的にも有数の実

績を上げている。人口規模自体は微減傾向にある中でも、子育て世代に絞った転入促進策が着実に効果を上げていることがうかがえ、駅周辺整備と子育て支援施策を一体的に進める重要性を改めて認識した。

あわせて、立地適正化計画の考え方も本市の参考になるものだった。江別市では、駅からの徒歩圏や公共交通の配置、将来人口分布などを踏まえて居住誘導区域の分析・設定を行った結果、区域がほぼ市街化区域全体をカバーする形となり、現時点では区域の絞り込みを行わないという判断に至っている。これは、居住誘導区域の設定を機械的に狭めるのではなく、将来人口の推計や公共交通・生活利便施設の分布状況を丁寧に分析した上で、その街の実情に即した結論を導き出した好例であると感じた。人口減少局面を見据えたコンパクトなまちづくりを検討するにあたっては、目標の設定だけでなく、こうした緻密な現状分析のプロセスそのものが重要であるという点を、本市の都市計画の議論にも活かしていきたいと考える。



(会議室にて説明聴取及び質疑終了後に)