

「Hiroba」から「チ・カ・ホ」まで ～二つのプロジェクトを振り返る～

1. はじめに

1995(平成7)年3月に建設部門の技術士として登録、25年の節目に本企画の執筆を託され、10年振りにコンサルタンツ北海道に投稿させて頂くことになりました。

折角の機会という思いで、土木技術者としての40年間を振り返るとともに、当時、札幌市の次代に向けてという気概で取り組んだ、私としては連動した二つのプロジェクトを追想したいと思います。

(1) 自己紹介としてプロジェクトに至る職歴

1980(昭和55)年4月、札幌市役所に土木の技術職員として採用され、最初の配属先は建設局土木部道路建設課工事一係、主に郊外部における幹線道路の新設及び拡幅改良工事の設計積算、施工管理の補助員が職歴のスタートです。

1981(昭和56)年8月、二度にわたる広範な豪雨により札幌市内の随所で大規模な道路被害に見舞われます。10月には災害査定を受け、12月にはとりわけ危険な箇所への復旧工事に着手。職場全体が帰宅は深夜、土日も出勤が常態化しました。

結果として、翌2月には採用から2年足らずの新米職員が、南区豊滝地区の復旧工事を任される機会を得ることになります。「56災」は、私にとって、土木技術者としての思わぬ節目となりました。

採用から4年後、同課道路事業係に異動。札幌市の道路事業の企画・予算策定、執行管理、関係官庁との調整など総合監理部署に7年3か月在任。この間、札幌都心部ロマネット計画¹⁾や幌平橋などのシンボルロード事業の企画調整を担当する機会を得て、後述する二つのプロジェクトにも繋がる貴重な職務経験をさせて頂きました。1991(平成3)年7月、同部特定街路課工事係長に昇任。主にJR北海道との協定事業である駅前広場やこ線橋などの整備

工事の実行管理を担当し、この機に1級土木施工管理技士の資格を取得。技術者として、市職員として、欠かせない節目の1年9か月となりました。

そして、1993(平成5)年4月、採用後まもなくから憧れていた同部道路課道路計画係長への就任が叶い、札幌市内の道路整備プログラムを統括するとともに、個別事業の計画、設計、工事着手までの関係者との折衝の監理を6年2か月担い、成長期の札幌の街づくりに深く関わることができました。

また、道内で最初にゾーン30を導入した月寒中央西地区コミュニティゾーン形成事業²⁾、第39回北海道開発局長賞に名を連ねた「人にやさしい道路整備に関する調査研究³⁾」、ITS世界道路会議、PIARC国際冬期道路会議⁴⁾への投稿に至った札幌市地域ITS基本計画など、現在に繋がる基礎的なプログラムを策定できたのも、時代の要請という期せずした節目に遭遇できたからでしょう。



写真-1 PIARC 国際冬期道路会議スウェーデン大会
日本ブースにて(1998年3月)

1999(平成11)年6月、担当者時代に在籍した道路事業係の係長に異動。在任わずか10か月後、2000(平成12)年4月に市民局スポーツまちづくり推進室ドーム施設担当課長(新設)に昇任、ここから「私のプロジェクト X」が本格的に始まります。

(2) 本文の前に、技術士試験の受験歴

最初の受験は、1990(平成2)年8月、就職して10年を機に、当時担当していた札幌都心部ロケット計画を題材に挑戦。全く歯が立たず途中退席、長期戦を覚悟した暑い一日でした。

二度目は1992(平成4)年、6月にアキレス腱を断裂、7月の1級土木施工管理技士の学科試験準備に手間取り、結果として準備不足により途中退席。おぼつかない足取りと悔しい思いで家路についたことが思い起こされます。

そして、三度目の正直で臨んだ1994(平成6)年8月、午前の業務経験は、当時、計画段階だった旧鉄道トンネルを活用した変形五差路交差点の渋滞解消策。午後からも時間一杯まで粘り、やっとの思いで筆記試験の合格通知を受け取ることになりました。12月の口頭試験も無事通過、念願の建設部門、道路、道路計画の技術士資格を得ることができ、その後交差点の改良工事も実現し、市内の交通ボトルネックの一つが解消されるに至りました。

資格取得は、「私のプロジェクトX」が始動する2年前です。二つのプロジェクトを遂行する上で、道路計画の技術士であることが、多様な視座から大変有用であったことは言うまでもありません。と言うことは、受験を始めた時から「私のプロジェクトX」は始まっていたのかもしれませんが。

2. 札幌ドーム周辺の交通マネジメント

一つ目のプロジェクトは、全天候型多目的施設札幌ドームの周辺交通対策の立案、そして、2002年FIFAワールドカップサッカー大会(以下、ワールドカップ)を成功裏に終えるための交通マネジメントの構築、そして、実践を図るもので、1997年4月から2002年3月までの5年間の職務です。

(1) 愛称「Hiroba」までの経緯⁵⁾

1981(昭和56)年、ドーム構想が発表されたのは、私が札幌市役所に採用された翌年、そして、紆余曲折を経て、15年後にサッカー場のドーム化が決定され、設計技術提案競技(以下、コンペ)が実施されます。技術士になって2年目の夏でした。

表-1 札幌ドームの構想から建設までの主な経緯

1981年 1月	北海道がドーム建設構想発表
1990年 4月	経済界中心のホワイトドーム構想公表
1992年 5月	2002年FIFAワールドカップサッカー招致活動
1993年 1月	国内開催候補地に決定
1994年 1月	札幌市が羊ヶ丘にワールドカップ開催可能なサッカー場を中心にスポーツエリア整備を表明
1995年 2月	日本と韓国がFIFAに正式立候補表明
1996年 1月	サッカー場のドーム化を正式決定
5月	2002年大会、日韓同時開催に決定
7月	札幌ドーム設計技術提案競技受付開始
1997年 2月	最優秀作品が原広司グループに決定
6月	北海道農業試験場の一部用地を取得
7月	ドーム周辺交通対策推進協議会設置(北海道開発局、道警、札幌市で構成)
1998年 6月	建設着工
10月	運営会社(株)札幌ドームを設立
1999年 3月	公募による愛称が「Hiroba」に決定

1997(平成9)年2月、コンペの最優秀作品が決定し、ドーム施設の全体計画が固まったのを受けて、同年7月、関係する行政機関の代表者で構成された「ドーム周辺交通対策推進協議会」(以下、推進協議会)が設置され、交通対策の議論が本格化しました。ワールドカップまであと5年です。

表-2 コンペの主な設計条件

座席数	サッカー/約43,000席、野球/35,000席以上
アリーナ	天然芝・人工芝・コンクリート床の転換システムを設置
工事費	総額340億円以内(消費税3%を含む)、負担金・備品費・電波障害対策費を除く

(2) 危ぶまれた周辺交通対策

私が周辺交通対策に関わり始めるのは、第1回推進協議会に向けて、通常の職務として関連する道路整備の計画立案に着手した同年4月頃からです。

ドーム施設の整備内容が明らかになり、大規模イベント開催時、特に、40,000人を超える観戦・鑑賞型イベント時には、札幌ドームの施設諸元及び周辺土地利用や道路整備状況などから、周辺交通環境等に関し、以下の問題点が指摘されていました。

- ・観客輸送の中心となる地下鉄利用者(歩行者)の安全確保
- ・発生集中する自動車交通に伴う周辺幹線道路の深刻な渋滞の発生
- ・周辺住宅地域での路上駐停車やウロツキ交通に伴う生活環境の悪化

このため、道路管理者が行うハード対策としては、ドームへのアクセス道路の拡幅及び交差点改良などとともに、ドーム施設と連動したI型立体横断施設の新設などの整備計画を費用対効果、タイムテーブルを勘案し取りまとめ、イベント時のピーク交通量に対しては、先進事例や知見も踏まえ公共交通機関の利用促進や自家用車の抑制などソフト施策とのスマートな連携を提案することにしました。

同年9月、第2回推進協議会が開催され、課題認識の共有、基本的な方向性は整理されたものの、歩行者交通対策については継続審議となります。

主な論点は、最大観客動員数42,000人規模のイベント時の交通分担の想定と地下鉄利用者の安全な入退場動線の確保でした。そして、庁内はもとより関係機関との水面下での協議調整が進められることになり、別事案の場合においてもドーム関連の意見交換が日常茶飯事という状況に陥ります。

議論の途中経過としては、国道36号に併設して歩行者専用空間を整備する案、国道南側の住宅地内の市道をイベント時の歩行者専用道として整備する案なども調査検討しましたが、庁内での最終的な選択肢となったのは、来場者動線の分離を図る国道上空を占有するペDESTリアンデッキ案と歩行者専用地下通路案、そして、ソフト対策を併用した国道交差点部のL型に更新された立体横断施設案に絞られ、掘り下げたケーススタディに取り組みました。

1998(平成10)年6月、札幌市の最終的な政策決定を諮る市長助役会議で、ペDESTリアンデッキ案と地下通路案について審議されます。

この段階で、デッキ案は来場者の安全性、進入路としてのシンボル性は評価されたものの、国道36号及び沿道への恒久的な負荷や維持管理の面から不採用となり、地下通路案については再検討が求められます。

翌7月、再度市長助役会議が開催され、将来の地下鉄延伸計画を見越した地下通路案と当初からの提案をベースとしたI型立体横断施設案について審議されます。結果は、皆様ご承知の通りです。

この決定経緯に直接関わり、立ち会えたのは技術者として果報な事だと受け止めています。そして、様々な計画立案を遂行できたのは、関係機関の皆様との真摯な意見交換とともに、多くの技術士の方達からの職域を超えた親身なアドバイスの賜物で、技術士としても貴重な経験を積むとともに、特段の成果に繋げることができたと考えています。

先の会議で、当時の市長はパリでのワールドカップ開催状況を視察してきた結果も踏まえて、「空中や地下の通路では対応できない。世論を味方にしながら頑張って整備計画を実現しよう」とリーダーシップを発揮されたのがとても印象に残っています。ワールドカップまであと4年に迫っていました。

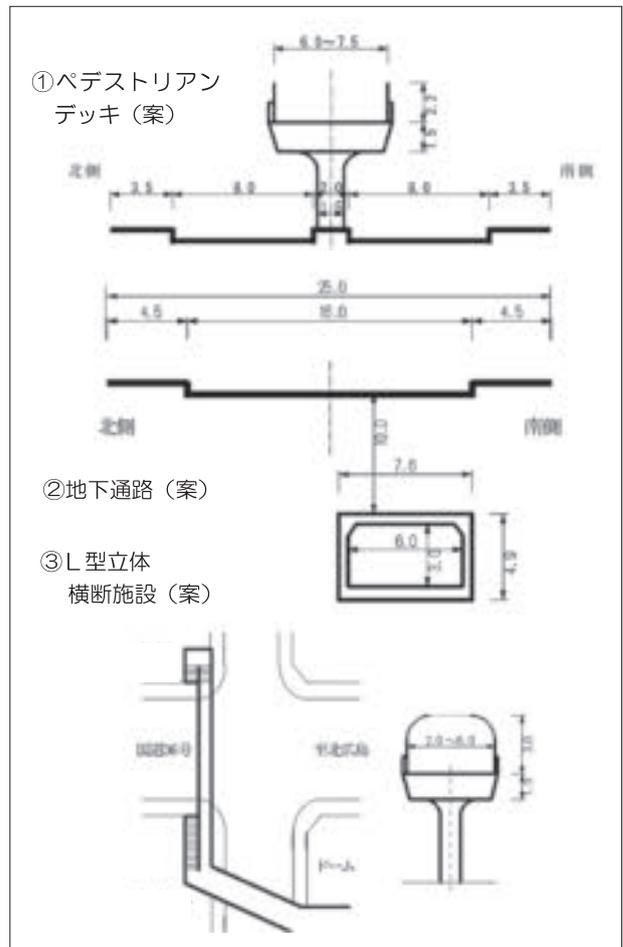


図-1 歩行者交通対策案(当時の検討資料より)

(3) 交通マネジメントの実践

市長助役会議後、関係機関との協議調整を精力的に進め、翌年度の工事着手の見通しを付けた所で異動となりますが、前述の通り、10か月後の2000(平成12)年4月に市民局スポーツまちづくり推進室ドーム施設担当課長の任に着きました。この時、昇任辞令の他に2通の辞令書を頂きました。

1通は株式会社札幌ドームへの派遣辞令、もう一通は、社内の施設部長(新設)への就任辞令です。そして、派遣辞令には以下の通り記載されていました。「派遣期間は平成14年3月31日までとする。派遣期間中は株式会社札幌ドームの業務に従事する場合につき職務に専念する義務を免除する」とあり、一人二役を命じられた訳です。

そして、一つ目のプロジェクトの後半戦、怒涛の日々が始まります。ワールドカップまであと2年。



写真-2 工事中の札幌ドーム(2000年8月)

最初のミッションは、第4回推進協議会を開催し、開業に向けた周辺交通対策マニュアルとしての「札幌ドーム周辺交通対策基本計画⁶⁾」(以下、基本計画)を取りまとめることで、既に、ベースとなる構成、内容はまとまりつつありましたが、この間決着できなかった懸案事項について検討調整を急ぎ進めなければなりませんでした。

1点目は歩行者交通処理計画について、開業後に検証評価するための分かり易い指標設定でした。そこで、サービス水準は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(建設省都市局都市交通調査室：平成11年8月)」に準拠し、指標には「歩行者の空間-理論とデザイン：ジョン・J・フルーイン」の歩行密度イメージを採用することにします。これはその後の

地元説明等にも大いに役立つことになりました。

2点目はソフト対策の取りまとめです。3年前の立案段階からハードとソフトのスマートな連携が重要だと考えていましたので、「交通需要調整」を章立てし、交通需要マネジメント(以下、TDM)の考え方を導入しました。この施策展開は、その後の道警との協議調整により、交通システムマネジメント(以下、TSM)に発展します。

そして、3点目がまとまった周辺交通対策の具現化、検証評価、改善策の立案を確実に実施する体制の構築でした。そこで、推進協議会後に、各関係機関の事務方による「札幌ドーム周辺交通対策連絡会議⁷⁾」(以下、連絡会議)の設置を提案し実現します。この連絡会議が交通マネジメント実践の立役者と言って過言ではないと思っています。

2000(平成12)年5月末に、第4回推進協議会が開催され、基本計画(案)の段階でおおよそ承認され、連絡会議に引き継がれることになり、同年10月、第1回連絡会議が開催。正式に基本計画がまとまり、最重要ミッションである札幌ドームの開業、ワールドカップに向けた本格的な取り組みがスタートしました。この連絡会議は、2002(平成14)年3月までに要所要所で計6回開催されます。

さらに、2001(平成13)年4月からは、札幌道路事務所、豊平消防署、そして、地下鉄、バス、タクシー等の交通事業者を加えた「札幌ドーム連絡協議

表-3 札幌ドーム周辺交通対策連絡会議

幹事	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課
	北海道開発局札幌開発建設部道路維持課
幹事	北海道警察本部交通部交通規制課
	北海道警察本部交通部警備課
	北海道札幌方面豊平警察署交通第一課
	札幌市建設局管理部道路管理課
	同建設局土木部道路課
	同豊平区市民部総務企画課
	同豊平区土木部維持管理課
幹事	同教育委員会生涯学習部ワールドカップサッカー推進室
事務局	同市民局スポーツまちづくり推進室施設計画担当課

会」(以下、協議会)を別途立ち上げ、ドームでのイベント運営について、都度綿密な連携を図ることになります。

同年6月2日、人々の感動と興奮に包まれて、札幌市民はもちろん、広く道民から待望されていた全天候型多目的施設札幌ドームは開業します。

6月26日のセ・リーグ公式戦 巨人 VS 中日、7月1日のキリンカップサッカー 2001、そして、7月7日のB'zコンサートでは、各種の交通量調査及びアンケート調査を実施し、基本計画及びドーム本体も含めた施設の課題抽出を行い、様々なケーススタディの検討に着手しました。

とりわけ、ワールドカップに向けたテストマッチとして開催された、7月1日のキリンカップ(日本代表 VS パラグアイ代表)では、本番さながらの大変有意な経験を積むことができ、徹底した議論のう



写真-3 (株)札幌ドームの自席にて(2001年3月)

えで、交通対策全般に渡って改良を図るとともに、北側エントランス階段及びバス停口の拡幅や照明増設など具体的な改修工事にも繋がりました。

また、7月21日のJリーグ コンサドーレ札幌 VS 横浜マリノスでは、試合終了後に北ゲートから歩道橋にかけて退場者が密集し、一時マヒ状態になりました。翌日、同時刻頃に明石花火大会歩道橋事故が発生したのを知り、身が竦む思いだったのは、私一人ではなかったでしょう。さらに、9月29日のSmapのコンサートでは、中高年の女性ファンの思いもよらない行動で混乱、入退場動線の弱点改善に繋がりました。

11月3日のJリーグ コンサドーレ札幌 VS 浦和レッズでは、熱狂的な浦和サポーターがドーム内で逮捕される事件が発生。奇しくも本番のフーリガン対策に向けた再点検に繋がりました。また、アメリカ炭疽菌事件に端を発した白い粉事件への対応や異常気象が重なった雪氷落雪の発生など大規模集客施設としての危機管理の点検も確実に図れました。

一方で、ドーム施設全体の管理運営を統括する株式会社札幌ドーム施設部長としては、各イベント主催者と共に、収益を挙げなければならないジレンマの日々でもありました。制約が多くて使いづらい、経費が高むといった評価は、ワールドカップ以降の経営の足かせになってしまいます。

周辺交通対策を含めた安心安全と主催者の貸館としての評価がトレードオフに陥らないよう、一人二役の奮闘でもありました。

私が在籍した2002年3月末までに開催したイベント日数は59日間、4万人規模のイベントも

表-4 主なイベント開催実績(2001/6/2～12/31)

開催日	イベント名	実券数
6/2	札幌ドーム オープニングセレモニー	19.4
6/3	WE LOVE コンサドーレ	23.2
6/16	10周年記念	18.3
6/17	YOSAKOI ソーラン祭り	22.3
6/26	セ・リーグ公式戦 巨人 VS 中日	39.6
6/27		39.6
6/28		39.5
7/1	キリンカップサッカー 2001	39.1
7/7	B'z コンサート LIVE - GM2001	37.7
7/21	Jリーグ VS 横浜Fマリノス	39.3
7/24	2001 サンヨーオールスターゲーム	39.0
8/18	Jリーグ VS FC東京	33.0
9/1	セ・リーグ公式戦 ヤクルト VS 阪神	33.9
9/2		30.2
9/15	Jリーグ VS 清水エスパルス	35.7
9/29	Smap Tour コンサート	36.0
9/30		38.7
11/3	Jリーグ VS 浦和レッドダイヤモンズ	38.6
11/24	Jリーグ VS セレッソ大阪	39.2
11/25	NPB OB オールスター	38.7
12/31	GLAY DOME TOUR	34.4

単位：千人

15日間に及び、来場者は150万人を超えました。

この間、TDMを導入し、本格的なTSMを目指した基本計画を運営マニュアルとし、連絡会議、協議会の皆様の全面的な協力のもと、必要に応じて適切な対処を確実に実施することで、諸処の問題は生じたものの、重大な事柄や不測の事態を生じさせることなく、職責を全うすることができました。

無事に、一つ目のプロジェクト「札幌ドーム(Hiroba)周辺の交通マネジメント」は成功裏に終わることができたと考えています。ワールドカップまであと3ヶ月。

3. 札幌都心部における交通マネジメント

札幌ドーム開業の一月前、2001(平成13)年5月、当時の市長、そして、(株)札幌ドーム代表取締役社長は新たな将来構想を市民に提起していました。多くの市民が驚き、関係する行政機関が当惑し、百家争鳴の議論が巻き起こりました。それが、二つ目のプロジェクト「札幌都心部における交通マネジメント」の起点となる「都心交通ビジョン⁸⁾」(以下、ビジョン)です。

札幌ドームの開業、そして、ワールドカップに向けて、連絡会議、協議会メンバーとの徹底した白熱の議論、地域住民との膝詰めの説明会、そして、イベント主催者との鎗を削るギリギリの交渉に奔走していた私は、そうした経緯を後に、異動の内々示を受けてから初めて知ることになります。

2002年(平成14)4月、(株)札幌ドームへの派遣期間を終え、企画調整局総合交通対策部都心交通担当課長に就任、「私のプロジェクト X」第2幕が始まります。

(1) 交通をテーマに市民議論が始まる

当初、与えられたミッションは、そのビジョンを念頭に、道都札幌の都心部における交通環境の再構築に向けて、今後10年間で実現可能な取り組みをまとめた「さっぽろ都心交通計画」(以下、都心交通計画)を、市民議論と共に交通社会実験を展開のうえ、2年間で策定することでした。

ビジョンについては事前の関りは無く、スケール

も桁違いではありましたが、ドームと同様に先駆的な交通マネジメントの立案、構築であり、後述しますが、共振する思いでのスタートとなりました。

さて、そのビジョンとは。

将来に向けた都市再生の動きを積極的に受け止めるために、ポストモタリゼーションを志向するもので、都心部の交通混雑増幅の誘因となっている路上駐車や荷捌きの広まり、急増する放置自転車や自転車走行マナーの低下などの交通課題を解消するため、人と環境を重視した交通環境の創出を目指し、トラフィックセル等の先進的な交通施策を都心部に導入するものでした。

具体的なイメージとしては、駅前通をモール化するとともに、札幌駅と大通を地下街で結び、創成川通はアンダーパスを連続化することで、創成川の水辺を活かした空間整備を図り、大通は連続化し緑あふれる魅力的な空間とする将来像が示されています。市民のライフスタイルを大きく変えようとする大胆な試みが描かれました。



トラフィックセル導入による
自動車利用のイメージ

図-2 都心交通ビジョン(当時のパンフレット等より)

(2) 駅前通と創成川通再整備の可否へ

私は、前述の札幌都心部ロマネット計画の策定を契機に、都心の再整備をテーマに海外派遣研修⁹⁾に応募し、1991(平成3)年9月末から3週間、欧米の都市再生の実例を見聞する機会を得ました。

岡並木氏監修の「都市再生のパラダイム」にも触発され、パリやロンドンにおける再開発、ミュンヘンやその周辺都市、そして、ニューヨーク、ボストンでの歩行者優先の街の再生を羨望の思いで調査しました。ビジョンが提起される10年前です。

その後職務として取り組んだ、ゾーン30を取り入れるコミュニティゾーン形成事業も、ノーマライゼーションに向けた人にやさしい道路整備も、ITSを活用した交通施策も、まさに人と環境を重視した都市再生に繋げる取り組みでしたので、蓄積できた知見を活かすことも叶い、気概に満ちて計画立案に向き合うことができたと思っています。

さらに、3月までの連絡会議や協議会メンバーとは、札幌ドームの延長戦といった様相の中、有難いことに仲間意識も手伝ってか、とてもスムーズに調整を進めて頂くことも叶いました。

2002年7月、着任してわずか3ヶ月後に第1回さっぽろ都心交通検討会¹⁰⁾が設置されます。産学官民25名の委員による正に議論百出の意見交換が始まり、翌年3月までに6回開催し、ビジョンを背景にした都心交通計画に求められる課題整理と施策展開の基本的な方向性に概ね理解が得られます。

都心へのアクセス性の向上とともに、適切な自動車需要への誘導を図り、道路空間の再配分による魅力的な社会空間の形成を目指し、具体的には都心道路への機能分類(トラフィック重視とアクセス重視)の導入、歩行者優先の重点ゾーン(道庁東、南1条)の設定、全市的なTDM施策の展開等をパッケージ化するものでした。

この時点では、何とか予定通り、翌年の都心交通計画の策定プロセスに繋げることができると安堵していたところ、状況が急変します。

2003(平成15)年4月、札幌市長選挙が行われます。当時の現職市長は不出馬を表明し後継指名を行いませんでした。結果、複数の立候補者による混



図-3 都心部道路機能分類図

戦となり、得票一位者が法定得票数に達せず、6月に再選挙となり、ようやく新市長が決まります。そして、長きに亘った選挙戦では、様々な政策課題について大論戦が繰り広げられました。

その一つが、都心部における大規模公共事業である札幌駅前地下歩行空間と創成川通アンダーパス連続化で、テレビや新聞などメディアにも大きく取り上げられる事になります。新市長は、前市長の下での政策全般について、是々非々で検証し市民議論を経て、先送りや中止することを公約に掲げており、二つの事業もその対象となりました。

都心交通計画は、20年後の将来構想であるビジョンに向けて、概ね10年間で実現可能な交通施策を取りまとめるもので、当初は個々の事業計画を設定することは求められていませんでしたが……。

しかし、すでに担当部局において、着手に向けた各種調整が進んでいた二つの事業は、ビジョンの要の提起で、都心交通計画においても重要施策ということもあり、翌年3月末までの策定プロセスを通して、市民議論と交通社会実験を踏まえ、事業の是非を判断することを覚悟しました。

私のミッションは新市長が二つの事業の可否を判断できる材料と状況を整え、そのうえで、計画策定を目指すものへと重く膨らみました。残り8か月程、再び荒波に翻弄される日々が始まります。

都心交通計画の策定に向けた市民議論の開催については、策定のための委員会の運営や交通社会実験とパッケージで補助金等を含めて予算化する必要がありましたので、2002年の秋口から検討会の運営と並行して、ニューヨークで開催された大規模市民ワークショップ「Listening to the City」を事例に、既に企画立案、関係者との協議調整、会場手配を含めた各種段取りに取り掛かっていました。

新市長は就任して間もなく、この市民ワークショップでの議論の結果を受け止めて、駅前通と創成川通における二つの事業の可否を判断する意向を表明します。すなわち市民の声を聴く場として準備中のワークショップに政策判断を委ねるというもので、庁内関係者はもちろんですが、様々なステークホルダーは大きな戸惑いを持ちましたし、私自身は言いしれないプレッシャーを抱えることになりました。

開催まで残り5か月程、職場は「56 災」に引けを取らない勤務状態となりました。プログラムの内容を大幅に見直し、プレ・ワークショップによる論点整理を行い、延べ100人のファシリテーターを公募、研修会の開催、各テーブル議論をリアルタイムで集計できるシステムの構築、そして、何より参加者が十分理解し判断可能な資料作成に力を注ぐことになりました。

参加者募集にあたっては、市の広報誌や新聞広告等に加え、無作為抽出の市民1万2千名に参加案内を郵送しました。また、市内14か所でパネル展を実施、市民団体主体の全12回にわたる連続ミニフォーラムも開催頂くなど広報展開も図りました。

そして、2003(平成15)年11月14日(金)、15日(土)の2日間、午前10時から午後5時まで、札幌メディアパーク「スピカ」を使用して、「さっぽろ夢ストリート 市民1,000人ワークショップ¹¹⁾」が開催されます。

参加市民は517名(1日目266名、2日目251名)、テーブルファシリテーターと補助員が延べ200名、見学者は両日で100名程、運営システムや会場管理に延べ170名のスタッフが加わり、文字通り2日間で概ね1,000人が参集するワーク

表-5 市民1,000人ワークショップのプログラム

10:00	開会
10:15	[第1部] 都心のまちづくりと交通
12:00	休憩
13:00	[第2部] 都心の代表的通り(1) 札幌駅前通
14:45	休憩
14:55	[第2部] 都心の代表的通り(2) 創成川通
16:40	成果の発表とまとめ
17:00	閉会



写真-4 市民1,000人ワークショップの会場

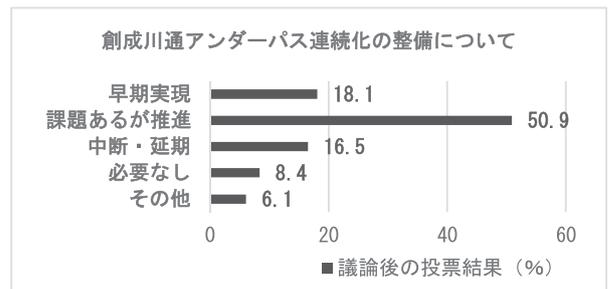
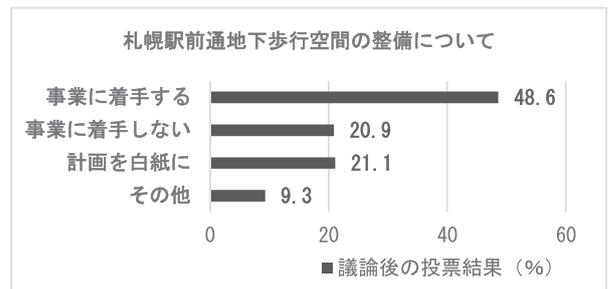
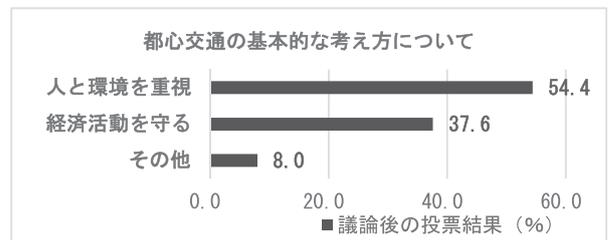


図-4 市民1,000人ワークショップの結果

ショップが実現しました。

市民ワークショップの結果については、多くの関係者がそれまで認識してきた市民意向や評価が、予想以上に偏らずに反映された事に、多少の驚きと深い安堵で受け止めることになりました。

札幌駅前通の地下歩行空間は賛否が拮抗し、創成川通のアンダーパス連続化は事業推進が過半を超えたものの、異論のある課題の調整継続が求められました。結果として、二つの事業の可否判断は見送られ、当初の目論み通り交通社会実験も含め、委員会における計画策定プロセスを通して、事業の是非を判断することになります。

(3) 札幌発「交通まちづくりのすすめ」

市民ワークショップと並行して実施したのが、南1条重点ゾーンをフィールドに、都心部荷さばきシステム複合実験(10月1日～11月14日)と街路空間の魅力づくり社会実験(10月23日～11月22日)をパッケージ化した交通社会実験¹²⁾です。

関係する事業者、事業者や町内会、運輸関係者、そして、行政機関の皆様の方ならぬご理解ご協力により「社会実験実行委員会」を設置し、都心道路の機能分類を模擬的に再現、各種実態調査及びアンケート調査の結果をもとに、道路空間の再配分の具体的な方向性やルール化に向けた交通施策の効果、影響及び市民評価などを包括的に取りまとめることができました。

こうして、市民ワークショップと交通社会実験の結果が出揃い、都心交通計画の策定に向けた本格的な議論のための構図が整い、残すところ4か月余り。様々なステークホルダーとの調整、交渉も、再び百家争鳴の様相となりました。

計画策定にあたっては、市長から委嘱された公募による市民、関係団体、学識経験者ら20名の委員と関係する行政機関の5名で構成される「札幌市都心交通計画策定委員会¹³⁾」(以下、委員会)を設置しました。同時に、学識経験者と行政機関による専門部会と委員会代表者6名による起草部会を置き、委員会と連携した審議を組み立てました。

第1回委員会は2003年10月に開催、市民ワー



写真-5 市民ワークショップにて(2003年11月)

クショップの1か月前のことです。そして、翌年3月まで計5回の委員会を開催し、並行して専門部会を5回、起草部会を3回開催するに至ります。

計画の骨格は、市民ワークショップ及び交通社会実験によっても評価されたことから、前年の検討会で整理された内容をベースに、TDMからTSMへ先駆的な交通マネジメントを目指すものとなります。

車中心から「人と環境を重視した新しい時代の都心交通」へのパラダイムシフトを目指し、都心の活性化に寄与する交通施策をパッケージ化し、市民と協働で推進する意欲的な内容です。

残念ながら、具体的な事業展開の見通しについてはまとめきれず、求められる全体プログラム(都心を面白くする50の方法)及び中長期的なプロセスプランを設定のうえ、PDCAサイクルによる継続的なマネジメントを位置づけることで、ようやく総意を得るに至りました。

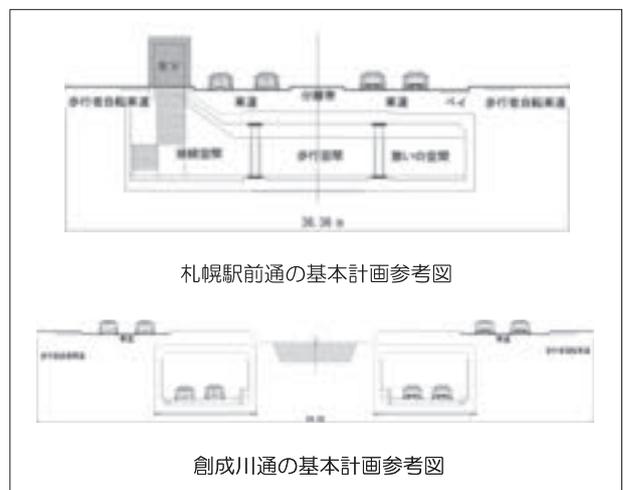


図-5 都心交通計画における基本計画参考図

そして、札幌駅前通の地下歩行空間と創成川通のアンダーパス連続化については、市長から諮問されている委員会の位置づけを思慮し、事業可否に繋がる判断までは示さず、基本計画と将来の可能性の提示に止めることとなります。周辺からは玉虫色と胃癒されましたが、整備イメージを参考図として載せることは叶いました。

2004(平成16)年4月、委員会から市長に手交、5月には市議会総務委員会に諮るとともに、庁内での最終調整を経て、7月に行政計画として位置づけられることになりました。当初のミッションは終了ですが、引き続き、二つの事業の重苦しい協議調整は続くこととなります。

地下歩行空間については、最後まで難色を示した沿道の商業者や事業者の皆さんと膝詰めの交渉を継続、駅前通の整備後をイメージした交通社会実験も実施し、ようやく同意を得るに至ります。アンダーパスの連続化は北大通の東進が焦点となり、市民団体、メディア、そして、市長も交えた甲論乙ばくの協議を重ねました。最終的に憎まれ役を買ってでることになったのが少々残念な経緯ではありますが、およそ半年遅れで二つの事業の可否判断も下され、すべてのミッションを成し遂げるに至りました。

1990(平成2)年11月、道庁前の北3条通のガス灯が点灯し、ロマネット計画による都市再生の第1歩が始まりました。そして14年後、海外研修で訪れたボストンのファニユエルホール周辺をイメージした交通社会実験¹⁴⁾により「赤レンガ」を基点にした都市再生がリスタートしました。札幌における市民参加による交通まちづくり¹⁵⁾の第1歩です。



写真-6 道庁東重点ゾーン社会実験にて(2004年9月)

4. おわりに

二つ目のプロジェクト「札幌都心部における交通マネジメント」についても、札幌駅前地下歩行空間(チ・カ・ホ)の事業化にも道筋をつけ辛くも完結。交通マネジメントの企画、立案、調整、そして、実践を先導する機会を与えられ、1997(平成9)年4月から2005(平成17)年3月までの8年間に亘って駆け抜けた「私のプロジェクト X」は、臥薪嘗胆の末、幕を引きましたが・・・。

札幌ドームは、いま、大きな試練に向かいつつあります。通算5年間、社員として関わった者としては、確実に築き上げてきた交通マネジメントを活かしつつ、きっと新たな知恵と地力によりしっかり乗り切るものと確信しています。

広く道民から待望され、構想発表から20年の歳月を経て開業し、ワールドカップを皮切りに国際的な大規模イベントを開催、来年は東京2020の会場の一つとなる札幌ドームを是非応援してください。

そして、都心交通計画は、リーマンショック、東日本大震災や胆振東部地震などにもより、この20年間はその進展を阻まれている感は拭えませんが、着実に歩を進めていることも確かです。コロナ禍は未だ進行形ではありますが、冬季オリンピックの誘致を新たな目標に、かしこい道路(みち)づかい¹⁶⁾、街づかい¹⁷⁾による都市再生の実現に向けた更なるリスタートを期待しているところです。

今回の執筆にあたり、この40年間の資料を調べていたところ、(株)札幌ドームに派遣される前の10か月間も「私のプロジェクト X」に確実に繋がっていたことが判明しました。この間にまとめた札幌の道路整備将来計画「2050札幌プラン¹⁸⁾」には、大札幌圏広域幹線道路網構想、情報化推進構想とともに、「さっぽろ都心部モール構想」を提案していました。ビジョン提案の1年前です。

残り30年、まだまだ時間は残されています。

技術士資格を取得して25年、そして、日本技術士会会長表彰の栄に浴する節目に、執筆の機会を賜りましたこと、関係の皆様にあらためて深く御礼申し上げます。また、二つのプロジェクトを遂行する

にあたり、多くの技術士の皆様に公私両面でのご協力、ご示唆を頂きましたこと、この場をお借りしまして御礼申し上げます。同時に、札幌の街づくりにおいて大きな成果を成し遂げたことを、自信をもってご報告させていただきます。

最後に、私を技術士に導き、いつも背中を押し続けて、「私のプロジェクト X」に繋げて頂いた、進藤技術士、高宮技術士、安江技術士そして、故大橋技術士に心から御礼を申し上げます。

参考文献

- 1) 高宮則夫, 城戸寛: 世界に通じる都市をつくる—札幌ロマネット計画を中心に—, しゃりばり: 北海道開発問題研究調査会, No.86, pp4-14, 1989
- 城戸寛, 高宮則夫: 都心部道路のデザイン検討—札幌都心部ロマネット計画—, 土木学会北海道支部論文報告集, 第 47 号/IV-3, pp541-546, 1991, (その 2), 第 48 号/IV-7, 1992, (その 3), 第 49 号/IV-33, 1993, (その 4), 第 50 号/IV-42, 1994
- 2) 城戸寛: 住民主導による地域開発の取り組み, 都市問題調査報: 札幌市企画調整局都市研究室, No. 20, pp55-59, 1997
- 月寒中央西地区コミュニティ・ゾーン形成事業実施計画策定報告書, 札幌市建設局土木部道路課, 1999
- 3) 高森衛, 高木秀貴, 城戸寛: 人にやさしい道路整備に関する研究, 開発土木研究所月報, No.504, pp13-38, 1995
- 城戸寛: アンケート調査による視覚障害者誘導用ブロックの検討, 土木学会北海道支部論文報告集, 第 53 号/IV-30, pp450-453, 1997
- 4) PIARC/WRA 国際冬期道路会議スウェーデン大会 (ルレオ市開催), 会議運営調査団報告書, 1998
- 5) The 10th anniversary (創立 10 周年記念誌), 株式会社札幌ドーム, 2008
- 6) 札幌ドーム周辺交通対策基本計画, ドーム周辺交通対策推進協議会, 2000
- 7) 札幌ドーム周辺交通対策実績評価, ドーム周辺交通対策連絡会議, 2002
- 8) 札幌の都心交通のあり方を考える—都心交通ビジョン懇談会からの提言—, 都心交通ビジョン懇談会, 2003
- 9) 城戸寛: ヨーロッパにみる街づくり, 都市問題調査報: 札幌市企画調整局都市研究室, No.16, pp58-63, 1993
- 10) 10 年後の都心交通を考えてみませんか—魅力的な都市と交通の再生を目指して—, さっぽろ都心交通検討会, 2003
- 11) さっぽろ夢ストリート 市民 1,000 人ワークショップ—結果概要—, 札幌市企画調整局総合交通対策部都心交通担当課, 2004
- 12) 平成 15 年度国土交通省社会実験「人と環境を重視した都心交通計画」社会実験報告書, 札幌市企画調整局総合交通対策部都心交通担当課, 2004
- 13) さっぽろ都心交通計画—人と環境を重視した都心交通に向けて—, 札幌市都心交通計画策定委員会, 2004
- 城戸寛: 人と環境を重視するさっぽろ都心交通計画, 交通工学増刊号: 交通工学研究会, No.40, pp55-61, 2005
- 14) 2004 年都心交通社会実験「あったらいいな」社会実験報告書, 札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室都心交通担当課, 2005
- 15) 交通まちづくりガイド, 札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室都心交通担当課, 2004
- 交通まちづくり—世界の都市と日本の都市に学ぶ—, 交通工学研究会, 2006
- 16) 道づかいのススメ, 札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室都心交通担当課, 2005
- 17) かしこい街づかい, 車づかいのススメ !!, 札幌市市民まちづくり局都心まちづくり推進室都心交通担当課, 2006
- 18) 城戸寛, 土井勝雄: 道路整備の将来計画について (2050 札幌プラン), 第 28 回土木技術報告会: 札幌市建設局道路維持部, pp13-18, 2000

城戸 寛(きど ひろし)

技術士(建設/総合技術監理部門)
APEC Engineer (Civil)

北海道本部防災委員会 委員長
統括本部防災支援委員会 委員
新太平洋建設(株) 常務執行役員

