

平成30年度第3回

第100回札幌市都市計画審議会

議 事 録

平成30年9月26日（水）  
ニューオータニイン札幌 2階 鶴西の間

札幌市まちづくり政策局

## ■ もくじ ■

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	1
3	議事	2
	◎ 屯田中部地区関連について	2
	◎ 新さっぽろ駅周辺地区関連について	5
	◎ 北3東11周辺地区関連について	22
	◎ 北8西1地区関連について	24
4	閉会	32

第100回（平成30年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 平成30年9月26日（水）午後1時30分～午後3時49分

2 場 所 ニューオータニイン札幌 2階 鶴西の間

3 出席者

委員：高野 伸栄会長を初め17名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 中田雅幸

まちづくり政策局都市計画部長 阿部 芳三

まちづくり政策局事業推進担当部長 清水 英征

まちづくり政策局総合交通計画部長 米田 智広

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更

【屯田中部地区、新さっぽろ駅周辺地区】

議 案 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更

【屯田中部地区】

議 案 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更

【屯田中部地区、新さっぽろ駅周辺地区】

議 案 第4号 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更

【新さっぽろ周辺地区】

議 案 第5号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更

【北3条東11周辺地区】

議 案 第6号 札幌圏都市計画地区計画の決定

【新さっぽろ周辺地区】

議 案 第7号 札幌圏都市計画地区計画の変更

【屯田中部地区】

議 案 第8号 札幌圏都市計画地区計画の変更

【JR苗穂駅周辺地区】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更

【高速鉄道東豊線】

事前説明 第2号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更

【北8西1地区】

## 第 100 回 都市計画審議会 案件一覧

### 【諮問案件】

#### (市決定)

- |    |       |                                      |
|----|-------|--------------------------------------|
| 議案 | 第 1 号 | 札幌圏都市計画用途地域の変更【屯田中部地区、新さっぽろ駅周辺地区】    |
| 議案 | 第 2 号 | 札幌圏都市計画特別用途地区の変更【屯田中部地区】             |
| 議案 | 第 3 号 | 札幌圏都市計画高度地区の変更【屯田中部地区、新さっぽろ駅周辺地区】    |
| 議案 | 第 4 号 | 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更【新さっぽろ駅周辺地区】    |
| 議案 | 第 5 号 | 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更【北 3 東 11 周辺地区】 |
| 議案 | 第 6 号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【新さっぽろ駅周辺地区】           |
| 議案 | 第 7 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【屯田中部地区】               |
| 議案 | 第 8 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【J R 苗穂駅周辺地区】          |

### 【事前説明案件】

#### (市決定)

- |      |       |                                   |
|------|-------|-----------------------------------|
| 事前説明 | 第 1 号 | 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道東豊線】         |
| 事前説明 | 第 2 号 | 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更【北 8 西 1 地区】 |

# 第 100 回 都市計画審議会 案件グループ分け

## 【諮問案件】

順番等		案件概要			
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号	採決
市 決 定	①	屯田中部地区関連	用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 地区計画の変更	議案第 1 号 議案第 2 号 議案第 3 号 議案第 7 号	第 1 号
	②	新さっぽろ駅周辺地区関連	用途地域の変更 高度地区の変更 防火地域及び準防火地域の変更 地区計画の決定	議案第 1 号 議案第 3 号 議案第 4 号 議案第 6 号	
	③	北 3 東 11 周辺地区関連	第一種市街地再開発事業の変更 地区計画の変更	議案第 5 号 議案第 8 号	第 2 号

## 【事前説明案件】

順番等		案件概要		
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
市 決 定	①	北 8 西 1 地区関連	都市高速鉄道の変更 第一種市街地再開発事業の変更	事前説明第 1 号 事前説明第 2 号

## 1. 開 会

●事務局（大山調整担当課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、16名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから、第100回、平成30年度としましては第3回目となります、札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、事務局を担当しておりますまちづくり政策局都市計画部地域計画課調整担当課長の大山でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それではまず、資料の確認をさせていただきます。

議案書、パワーポイント抜粋資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、本日も都合によりお持ちになつておられない委員の方は事務局までお知らせください。

また、各委員のお席には、配付資料1として、向かって左手に、会議次第、配付資料2として両面印刷の案件一覧・案件グループ分け、配付資料3として両面印刷の委員名簿・座席表がございます。向かって右手には、事前送付していない議案第1号、第2号、第3号、第7号の屯田中部地区関連の補足資料及び添付資料、議案第5号、第8号の北3東11地区関連の補足資料がございます。

ご確認をお願いいたします。

次に、新たな委員の委嘱につきましてご報告させていただきます。

国土交通省の人事異動に伴いまして、関係行政機関の北海道開発局開発監理部次長が平野令緒委員にかわられております。

なお、本日は、代理人として、開発監理部開発調整課上席開発計画専門官の高橋浩幸様をご出席です。

今後ともよろしくお願ひいたします。

続きまして、連絡事項でございますが、岡本委員、濱田委員、松浦委員、篠田委員、及び齊藤拓男委員からは本日欠席する旨の連絡を、福田委員及び巽委員からは遅参する旨の連絡をそれぞれいただいております。

また、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局都市計画部、総合交通計画部及び交通局高速電車部から関係職員が来ております。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃいます皆様に連絡がございます。

本審議会での場内の撮影につきましては、議事に入りました後はご遠慮いただいております。議事に入るのは、この後、会長による議事録署名人の指名がありました後となりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、高野会長、よろしくお願ひいたします。

## 2. 議事録署名人の指名

●高野会長 議長を務めます高野です。どうぞよろしくお願ひいたします。

それではまず、今回の議事録署名人を指名させていただきます。  
椎野委員とこじま委員にお願いいたします。  
よろしくお願いいたします。

### 3. 議 事

●高野会長 では、早速、議事に入ります。

場内の写真撮影は、以後、ご遠慮いただきますよう、お願いいたします。

お手元に配付されております配付資料2をごらんください。

表には本日の議案があります。諮問案件として第1号から第8号までの8件が、事前説明案件として第1号、第2号の2件があります。おめぐりいただきますと、関連の強い案件ごとに整理された案件グループ分けがあります。

前回同様、①から③に分けております。これに沿って質疑させていただきますが、採決は、議案第1号、第3号が①と②に共通してかかわりますので、これらを一緒にし、③は単独で採決をとります。

このように進めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ◎屯田中部地区関連について

●高野会長 最初に、屯田中部地区関連についてです。

担当からご説明をお願いします。

●二宮地域計画課長 地域計画課長の二宮でございます。

諮問案件グループ分け①の屯田中部地区関連について、議案第1号から第3号及び第7号を一括でご説明いたします。

本案件は、郊外住宅地において長期的に未利用となっている土地を活用し、良好な市街地形成を誘導することを目的に、都市計画提案制度に基づき、用途地域、特別用途地区、高度地区、地区計画の変更の提案があり、それに基づいて都市計画の変更を行うものです。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

説明事項といたしましては、地区の概要、都市計画提案内容、本市の判断、都市計画法に基づく案の縦覧の順にご説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅から北へ約9kmのところに位置しています。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。黄色の線で囲まれている部分が地区計画区域です。当地区は、北側は屯田防風林、西側は安春川に接する平坦地です。また、地区内には、屯田第2横通や屯田4番通などの都市計画道路が整備されております。

当地区は、平成5年に土地区画整理事業の都市計画決定が行われ、北海道住宅供給公社施行の土地区画整理事業によって開発されました。本市では、この開発に合わせて、将来

にわたって調和のとれた良好な市街地が形成されるよう、平成8年に地区計画を決定しました。

次に、当地区の用途地域と地区計画の地区の区分についてです。

用途地域は、スクリーンに示すとおり、幹線道路沿道に主に第一種住居地域、その後背には主に第一種低層住居専用地域を指定しております。

また、集合住宅や商業施設、工場などを立地できるようにするため、部分的に第一種中高層住居専用地域、近隣商業地域、準工業地域を指定しております。地区計画では、用途地域の規制を補完し、その地区の実情に応じたよりきめ細やかな制限を行うため、スクリーンに示すとおり、当地区を8地区に区分しております。

このような用途地域や地区計画の指定により、戸建て住宅を主体としながらも、幹線道路沿道などでは店舗や事務所などの多様な用途が立地できる地区となっております。

前回の事前説明時に当地区の空き家などに関するご質問をいただいておりますので、ここで空き家の状況についてご説明いたします。

札幌市と当地区の空き家率は、スクリーンに示すとおりです。

なお、この中には、共同住宅の空室など、賃貸や売買用の住宅も含んでおります。

当地区は、全市に比べて空き家率が低く、空き家の数も40戸程度であり、そのうち、戸建て住宅は数件です。また、そのまま放置すれば倒壊などの危険性があるなど、適切な管理が行われていない特定空家等は当地区には存在していません。

次に、都市計画提案の内容についてです。

提案の趣旨としましては、長期的に未利用の状況にある土地の活用を目的に、用途地域、特別用途地区、高度地区、地区計画の変更を行うこととしております。

まず、提案要件への適合状況ですが、計画提案者の資格について、本案件の提案者は提案区域の土地所有者である北海道住宅供給公社ですので、その他の条件も含めて法的要件を満たしております。

次に、今回提案された変更区域ですが、地区計画区域内の中心部付近の屯田8条7丁目の一部にある1街区です。都市計画道路の屯田第2横通の西側に位置する街区で、スクリーンに示しますように、現在、屯田第2横通沿いでは、児童会館や保育所、事務所などが立地しておりますが、その他大部分は未利用の状況です。

当地区の周辺には、戸建て住宅が立地しており、地区公園である屯田公園があります。

当地区は、地区計画において、街区の形状にふさわしい店舗や事務所等と住宅が協調できる一般住宅B地区として決定されましたが、大部分が長期にわたり未利用な状態にあることから、提案では、当地区外の南北にある地区と同様に、屯田第2横通沿道は店舗や事務所と住宅が協調できる土地利用を誘導する地区に、その後背の地区は専用住宅や小規模な店舗、事務所を兼ねる住宅等が立地可能な土地利用を誘導する地区に土地利用計画を変更する内容となっております。

具体的な変更内容について、用途地域の変更からご説明いたします。

現在の用途地域は、第一種住居地域に指定されておりますが、屯田第2横通の中心から西側に50mを超える部分については、先ほどご説明した考え方にに基づき、低層住宅に係る良好な住環境の保護を目的とした用途地域である第一種低層住居専用地域に変更することとしています。

次に、特別用途地区の変更についてです。

特別用途地区とは、地区の特性に応じた特別の目的の実現を図るため、用途地域の指定を補完して定めるものです。札幌市では、第一種低層住居専用地域のうち、容積率が80%、建蔽率が40%の区域について、戸建て住宅を主体とした住環境を守るため、特別用途地区である戸建住環境保全地区を指定しております。これは戸建て住宅等以外の用途に供する部分の容積率の限度を60%とするものです。

この全市的な指定の考え方にに基づき、用途地域を第一種低層住居専用地域に変更する提案に合わせて、新たに戸建住環境保全地区を定めることとしています。

次に、高度地区の変更についてです。

高度地区とは、秩序あるまち並みの形成のため、全市的に定めるもので、用途地域に応じて、建築物の高さの最高限度を段階的に定めております。この変更の提案につきましても、ただいまご説明いたしました特別用途地区の変更と同様、全市的な指定の考え方にに基づき、用途地域の変更に合わせて行うものです。現在、変更する区域は、建築物の最高の高さが18mまで建てられる18m高度地区を指定していますが、用途地域を第一種低層住居専用地域に変更する区域は北側斜線高度地区に変更することとしています。

次に、地区計画の変更についてご説明いたします。

用途地域を第一種低層住居専用地域に変更する区域は、一般住宅B地区から、専用住宅のほかに小規模な店舗や事務所を兼ねる住宅等が立地できる土地利用を前提とした低層一般住宅地区に変更することとしています。

低層一般住宅地区は、地区計画で建築物の用途の制限は定められておりませんので、第一種低層住居専用地域で建てられるものを建てることができます。

その他の変更はスクリーンに示しているとおりでありますが、大きな変更としましては、敷地面積の最低限度が1,000㎡から200㎡に変更となります。これにより、大きな敷地面積を必要としない戸建て住宅などが建築可能になります。

当地区の西側を変更することで、一般住宅B地区の土地利用の方針にある大きな街区形状が変更となることから、当地区の東側は、一般住宅A地区に変更することとしています。

こちらの変更につきましてもスクリーンに示しているとおりでありますが、大きな変更としましては、先ほどの変更と同様に、敷地面積の最低限度が1,000㎡から200㎡に変更となります。

次に、以上のような提案を受けました本市の判断についてです。

当地区は、本市の都市づくりに関する基本的な指針である第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて位置づけられている郊外住宅地に位置しており、地域特性に応じた郊外

住宅地の居住環境の維持・向上などが求められております。

本提案は、長期未利用地について、周辺の住環境と調和した土地利用の誘導を図ることを意図したものであり、変更後の土地利用計画の内容も第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて郊外住宅地の基本方針として位置づけている、戸建て住宅を主体としながらも一定の生活利便施設を有し、地域コミュニティが持続できる住宅地の形成を目指すという考えに適合しております。

また、取り組みの方向性における土地利用動向の変化により、地区計画を導入しながら長期遊休地を抱える地区について、土地利用の基本枠組みを踏まえつつ必要な対応を検討するという考えにも適合することから、提案に基づいた都市計画の変更が必要と判断いたしました。

本市で作成した地区計画の案については、提案内容から一部字句の整理を行ったものですが、制限内容は提案のとおりです。

最後に、都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

都市計画法に基づく案の縦覧を8月17日から8月31日まで行いましたが、意見はありませんでした。

以上で諮問案件グループ分け①の屯田中部地区関連の説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●高野会長 ただいまの屯田中部地区関連について質疑を行います。

事前説明の段階では空き家率について質問が出ましたが、先ほどご説明されました。

それでは、ご質問やご意見はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 採決については、先ほど説明したとおり、一括で行います。

◎新さっぽろ駅周辺地区について

●高野会長 次に、新さっぽろ駅周辺地区関連につきまして、準備ができましたら担当からご説明をお願いします。

●清水事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の清水です。

諮問案件グループ分け②の新さっぽろ駅周辺地区関連につきまして、議案第1号、第3号、第4号、第6号を一括で説明いたします。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本件は、新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画に基づき、市営住宅余剰地の土地利用転換が行われる予定となっていることから、これらを契機とした都市計画の決定、変更を行うものです。

ご審議いただくに当たって、まず、ここに示す地区の概要から事業の概要までご説明し、

その後、本日ご審議いただく都市計画の内容についてご説明いたします。

なお、再開発事業ではございませんので、第一種市街地再開発事業の都市計画決定はいたしません。また、事前説明の際にご質問をいただいていたものについては関連する項目の中で説明させていただきます。

それでは、地区の概要についてです。

まず初めに、地区の位置です。

新さっぽろ駅周辺地区は、札幌都心部から東南東約11kmのところに位置し、札幌市の東部の拠点となっています。

続いて、スライドには、新さっぽろ駅周辺地区の主な施設配置をお示ししております。ちょうど図の中央あたりで交差するようにJR新札幌駅と地下鉄新さっぽろ駅が重層的に配置され、また、JR高架と並行するようにバスターミナルやタクシー乗り場が設けられております。さらに、地区の北側に目を向けますと国道12号が、南側には南郷通といった幹線道路があり、札幌市の中でも交通至便な地域となっております。

駅の近くには、凡例でお示ししているような商業、宿泊、医療といった多様な機能が集積し、加えて、区役所や広場、公園といった公共施設も充実しております。赤色の枠にグレーで表示しているA、B、Cの土地は、現在、暫定駐車場として使用されており、また、市営住宅下野幌団地G、H、Iが図の右下のHに集約されたことによって、G団地、I団地には余剰地が発生しております。

このたび土地利用転換が行われる予定となっているのは、このG・I街区になります。

次に、現在の用途地域の指定状況です。

地下鉄新さっぽろ駅を中心に商業地域、近隣商業地域が指定されており、周辺の住宅地は第一種住居地域や第二種中高層住居専用地域などが指定されております。G・I街区については、市営住宅団地が立地していたことから、主に住居系の用途地域が指定されております。

写真を用いて、G・I街区それぞれの現況をご説明いたします。

ただいまごらんいただいているのはG街区周辺の航空写真です。

黄色の枠で囲っているのがG街区でして、もともと建っていた市営住宅が解体され、現在は、札幌市が所有する更地となっております。周辺では、地下鉄駅からG街区への動線上に科学館公園やふれあい広場が位置しており、2021年の供用開始を目指した再整備が予定されております。

続いて、I街区です。

航空写真には建物が残っておりますが、こちらも平成28年度に市営住宅の解体工事が完了して更地となっており、札幌市が所有する団地の跡地と札幌副都心開発公社が所有するB駐車場を合わせまして、黄色で囲われた範囲がI街区です。

周辺では、街区の東側で厚別区における子育て支援の中心的役割を担うちあふるあつべつの整備が始まっております。また、副都心開発公社が所有する青色囲みのA街区は、現

在、暫定駐車場として利用されております。

続いて、G街区の周辺を撮影した様子です。

街区の東側には、写真①に示す幅員12mの副都心団地3号線という道路があり、この道路を挟んで反対側、写真①では右側に青少年科学館がございます。街区の南側は南郷通に面しており、また、北西側では、一部、厚別中央通にも接しております。

続いて、I街区の様子です。

右上の航空写真に街区内の道路を赤色の線で示してありまして、これらは市営住宅の配置を前提に整備された生活道路でございます。写真①に示す副都心団地9号線は、総幅員8mとなっております。I街区裏手の住宅地からは、写真②の階段からI街区に至る歩行者動線が整備されております。

また、I街区南側とJR千歳線との間にある写真③の副都心団地7号線は、幅にばらつきのある道路で、最も狭いところで幅員8mとなっており、特に冬期は通行に課題がある状況です。

次に、地区のまちづくりの経緯について説明します。

新さっぽろ駅周辺地区のまちづくりは、昭和46年にまちづくりの指針である札幌市長期総合計画において副都心として位置づけられたことに始まります。その後、昭和47年に厚別副都心開発基本計画を策定し、JRや地下鉄、バスターミナルなどによる一大交通結節点として、また、江別市や北広島市を后背圏に持つ生活拠点として、公共施設や、商業、業務など、さまざまな機能集積が進められてまいりました。平成11年には、改めて基盤整備の計画を策定し、厚別青葉通の再整備や公共交通機関や道路のバリアフリー事業などを展開しながら、時代に合わせたリニューアルを進めております。その後、平成25年に策定した札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて、地域交流拠点として位置づけたことを背景に、先導的な拠点にふさわしいまちづくりを目指し、平成27年には、地域住民の皆様との協働により、新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画を策定しました。

札幌市まちづくり戦略ビジョンは、本市のまちづくりの計画体系では、幅広い分野にわたる総合計画として最上位に位置づけられるものです。戦略ビジョンの中では、主要な地下鉄駅、JR駅の周辺において地域の生活を支える主要な拠点としての役割を担う地域や区の拠点としての役割を担う地域を地域交流拠点に定め、地下鉄始発駅周辺の先導的な取り組みとして、大規模な土地利用転換などに合わせ、拠点の特徴を踏まえたまちづくりを進めることとしております。特に、新さっぽろ駅周辺は、市営住宅余剰地等を核とした多様な機能集積や新たなまちづくり計画の策定等を主な取り組みとして定めております。

こうした上位計画の視点や厚別区の状況、厚別副都心地区としてのまちづくりの経緯を踏まえ、当地区における今後のまちづくりの方向性を示すものとして新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画を策定いたしました。

まちづくり計画の策定に当たっては、区民協議会や町内会の方々のご協力のもと、ワークショップやアンケート調査によりまちづくりの方向性を共有し、また、これと並行して

学識経験者を中心としたまちづくり検討委員会で議論を行い、計画案をつくり上げ、パブリックコメントを経て策定に至っております。

こういった場でいただいた代表的な市民意見として、2階レベルの歩行者ネットワークの充実や現在不足している店舗や集客力のある商業施設の充実といった意見があり、そういった声を踏まえながら計画の内容を整理しております。

このように整理されたまちづくり計画の内容についてより詳しくご説明いたします。

初めに、計画の理念や方針についてです。

新さっぽろ駅周辺地区は、厚別区において核となる中心的な地域であり、当地区が魅力あふれる地区となることで、厚別区全体並びに札幌市全体へ波及的に好影響を与えることが期待されます。そこで、本計画では、スライドに示す魅力あふれる新さっぽろ駅周辺地区の再構築を基本理念に掲げております。

これに基づくまちづくりの基本方針として、「様々な世代の人々が楽しく集うまち」「たくさんの方が訪れる、魅力あふれるまち」「歩きやすく、わかりやすい、人と地球にやさしいまち」「文化や教育、市民活動の拠点となるまち」といった四つの基本方針を設定いたしました。

また、整備方針については、G街区、I街区の余剰地の望ましい利活用方法を意識しまして、都市機能の集積、歩行者ネットワークの充実、低炭素型まちづくりの推進といった三つを定めているところでございます。

次に、まちづくりの重点エリアについてです。

市営住宅の跡地であるG街区、I街区の利活用を検討するに当たっては、G街区を含む南エリア、I街区を含む北エリアのそれぞれに対し、地区全体の特徴などから求められる役割を検討し、どのような機能を集積すべきかといったまちづくりの方向性を整理しております。

北エリアでは、商業機能を中心とし、多様な機能が複合する新規開発を誘導、南エリアでは、文化・教育機能を中心とした多様な機能の複合による交流促進によって区のコミュニティ機能を向上をコンセプトとし、それぞれ、商業・複合・新規開発ゾーン、文化・教育・地域コミュニティゾーンとして位置づけております。

まちづくり計画では、こうしたまちづくりの整備方針や、重点エリアの役割を念頭に置き、本計画に基づいた余剰地の利活用方法について、公募提案型のプロポーザル手法を用い、民間企業による創意工夫を取り込みながら検討するといった考え方を記載しております。

あわせて、多様な機能集積や高度利用によりまちづくり計画の実現を目指す上で、土地利用計画制度の適切な運用を検討することを記載しております。

このように取りまとめられたまちづくり計画をもとに、いよいよ具体化に向けた環境が整ってきたことから、平成28年9月から平成29年3月にかけて公募提案型プロポーザルを実施いたしました。

公募提案型プロポーザルでは、まちづくり計画に適合するよう、札幌市として条件を明示した上で公募を行い、これを踏まえた事業計画の提案を受け、これまでに協議を重ね、今後の土地利用の具体的な計画が決定したところです。

このたび、余剰地における今後の土地利用が明確化し、用途地域の変更や地区計画の決定などについて審議会にお諮りできる段階になりましたので、後ほどご審議いただきたいと思えます。

次に、公募提案の実施概要についてです。

公募提案型プロポーザルの実施に当たっては、現在、G・I街区は、住居系の用途地域であること、また、I街区は四つの小街区となっており、建築計画などが限定されることから、基盤整備として、I街区の街区内道路を改廃し、二つの街区へ大街区化することで建築計画の可能性を高めることとしております。また、まちづくり計画を踏まえた開発提案であれば、現在の土地利用の制限にとらわれない計画も可能として募集を行いました。

最優秀提案を選定するに当たっては、民間提案の内容をスライドに示す審査委員で構成される委員会において審査することとしました。

まず、平成28年9月に第1回審査委員会を開催し、募集要項を決定し、10月から募集を開始したところ、2者からの応募申し込みがありました。そこで、平成29年2月と3月に審査委員会を開催し、書類審査やヒアリングを実施した上で最優秀提案を選定し、仮契約を締結しました。

続いて、G街区、I街区における事業の概要についてです。

繰り返しとなりますが、新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画では、本市の最上位計画であるまちづくり戦略ビジョン等を踏まえ、魅力あふれる新さっぽろ駅周辺地区の再構築を基本理念とし、スライドに表示している三つの方向性を示しております。

この理念や方向性を踏まえ、事業者による企画提案では、都市機能の集積から複合用途の導入による都市機能の強化、歩行者ネットワークの充実や低炭素型まちづくりの推進から、2階レベルの動線やエネルギーネットワークなどのインフラネットワークの整備、また、まちづくり計画に示されたその他の内容を踏まえ、持続可能なまちづくりを支える広場等の空間整備とエリアマネジメントといった本市のまちづくり計画に即した三つの整備方針を掲げております。

ここからのスライドは、まちづくり計画の理念や方向性と事業計画の適合について具体的に整理しております。前回、事前説明案件としてご説明した内容と重複する部分がありますので、ポイントを絞ってご説明させていただきます。

G街区については、スライドにお示しするまちづくり計画上の都市集積の集積を踏まえ、街区の東側に大学を、街区の西側に専門学校を配置し、教育機能を中心とした多様な機能集積を図る計画となっております。

なお、事前説明の際にご質問がありました大学内の産学連携施設のイメージについてですが、事業者を確認したところ、企業や地域など、学外と連携し活用できる施設として、

イベント等ができるフリースペースや、講演やセミナーができる多目的ホールの整備を検討しているということです。

また、まちづくり計画に掲げられたゆとりと潤いのある広場や緑地の創出を踏まえ、G街区の中央に当たる位置に広場空間を整備する計画となっております。これにより、日常の憩いの場やイベント時のにぎわいの場を創出いたします。

I街区については、まちづくり計画上集積を促す機能を踏まえ、パースに表示しているように、商業施設、ホテル、集合住宅や4棟の医療系施設などが整備される予定です。

また、事前説明の際にご質問がありましたこの四つの病院が急性期病院を目指すのか、地域包括ケアも視野に入れているのかというご質問に対してお答えします。

まず、急性期病院と地域包括ケアという言葉の意味を再確認いたしますと、急性期病院とは、急性疾患などで緊急、重症な状態にある患者の治療を行う病院のことを指し、地域包括ケアとは、地域において医療、介護、福祉、住まいなどが一体的に提供されることであります。

事業者を確認したところ、医療系施設Aと医療系施設Bは急性期病院であり、医療系施設Cはリハビリや長期的な医療を提供する回復期と慢性期をあわせ持った病院になる予定と伺っております。三つの病院が連携して地域医療を担うとともに、地域包括ケアシステムにおいても、周辺の事業者と連携して、各病院の機能に応じた役割を担っていく考えを持っているとのことです。

また、医療系施設Dには、A、B、Cとは別の診療科目のクリニックを誘致する構想となっており、地域医療をI街区全体で補完していく予定となっております。

そして、I街区では、まちづくり計画に掲げられたゆとりと潤いのある広場と緑地の創出、駐輪場の適切な配置を踏まえ、商業施設側の交差点に面してI街区の顔となる広場を整備するなど、にぎわい創出の核となるような広場を整備するとともに、地下鉄コンコースからアクセス可能な公共駐輪場を整備する計画となっております。

続いて、歩行者ネットワークの充実について、まちづくり計画を踏まえ、安心、快適な歩行者ネットワークの整備を図るべく、破線で描かれている既存の歩行者動線を考慮しながら、赤色で示す2階動線、茶色で示す地上動線、青色で示す地下動線といった重層的な動線を確保するため、図に示す空中歩廊や敷地内貫通通路などを整備する計画となっております。

まちづくり計画には、余剰地の土地利用転換による多様な機能の集積や高度利用を支える都市基盤の整備の必要性について定め、大街区化を実現する新設道路の整備を開発条件とした公募を行っており、開発で整備する予定です。

また、I街区とJR千歳線との間にある副都心団地7号線については、札幌市が実施する工事として拡幅を行う予定です。

最後に、低炭素型まちづくりに関しては、まちづくり計画を踏まえた開発計画として、エネルギーセンターの整備によるスマートコミュニティの形成を行うという内容になっ

ております。

具体的には、天然ガスコージェネレーションシステムにより、I 街区内の各施設へ電気や熱を供給することが計画されております。医療系施設Dにエネルギーセンター機能を設け、効率的にエネルギーを運用することで、まち全体の省エネルギー化を図り、札幌市の低炭素型まちづくりの実現に寄与するものと考えております。また、災害時にはエネルギーセンターから各建物へ非常用電源の共有が可能になる計画となっており、地域全体で災害時における社会活動の継続性が高まり、札幌市の防災力向上に寄与するものと考えております。

こうした開発が周辺の交通に与える影響をどのように推計しているかという点に関して、事前説明の際に幾つか質問をいただいた内容も含めてご説明いたします。

まず、地区の交通需要のピークをどのように見ているかということについてです。

スライドのグラフは、実際の交通量調査の結果を、平日は青色の線、休日は赤色の線で、1時間ごとの交通量としてまとめたものです。交通量のピークは平日と休日で異なっており、平日は朝の8時と夕方の17時、休日は16時が最も交通量が多い時間帯となっております。

また、平常時とピーク時の差はどうかというご質問についてですが、ピーク時とそれ以外の平常時を比べますと交通量に大きな差がない結果となっております。これは、新さっぽろ駅の周辺に商業施設や区役所があることから、交通が同じ時間帯に集中するのではなく、分散している特徴があらわれたものと考えられます。

開発の影響を考える上では、新たに整備される施設にどのくらいの数の自動車がやってきて、交通量がどうふえるかという整理が必要になります。各施設で規模や移動手段の考え方が異なりますので、それぞれの特徴を考慮した条件設定を行い、開発により増加する1日当たりの自動車交通量を整理しております。

この増加する1日当たりの交通量に一般的な交通解析で用いられるピーク率という割合を乗じ、現在のピーク時間帯の交通量に上乘せすることで周辺の道路交通に問題がないかを確認しております。

開発により増加する交通量を上乘せする際は、どの方面から自動車がやってきて、どの道路を通るかという視点も重要であり、前回にご質問をいただいております。

現況において、どの方面の自動車が多いかということも調べてありますので、その割合を掛け合わせ、現況に上乘せする交通量を分配し、交差点の需要率を解析しております。

こうした交通解析を行い、整理された交差点の需要率をスライドにお示ししております。

交差点の需要率とは、交差点で信号処理できる交通容量に対する実際の交通量との割合であらわされるものであり、0.9以下が望ましいとされています。表にあるように、信号交差点での需要率は全てが0.9以下となっております。また、一部、信号機のない交差点においては、一時停止制御による解析を行っており、問題がないことを確認しております。

次に、こちらも事前説明の際にご質問をいただいております地区周辺の路線価について

てです。

I 街区周辺の路線価につきましては、公募を行った当時の価格で、1㎡当たり7万円から8万3,000円となっております。G 街区については、1㎡当たり6万9,000円から7万5,000円となっております。

なお、事前説明の際にお示しさせていただいた平米当たりの売却予定価格は、賃貸借契約を結ぶ副都心開発公社の土地を含めて割り返しておりましたので、これを除いた場合で改めて計算しますと、平米あたり約9万円となります。また、単価を比較しやすいよう、開発地全体の面積で割り返した金額でご説明させていただきましたが、実際の土地売却額の算定に当たっては、筆ごとに細かく不動産鑑定評価を行い、算出していることを補足いたします。

●二宮地域計画課長 まちづくり政策局都市計画部地域計画課長の二宮です。

ここで、改めて、都市計画の決定、変更についてご説明いたします。

前段でご説明したとおり、まちづくり計画では、多様な機能集積等の方針や市営住宅余剰地を核とした重点エリアの方向性など、魅力あふれる新さっぽろ駅周辺地区の形成のため、目標の明確化が図られております。

このたび、まちづくり計画に沿って土地利用転換が実施されること、土地利用転換に必要な道路等の都市基盤の整備が行われることを契機として用途地域等の変更を行います。また、道路などの整備について担保するとともに、まちづくり計画に示す都市機能の集積や歩行者ネットワークの充実、低炭素まちづくりの進展の実現を進めるため、地区計画を定めます。

続きまして、都市計画の内容についてご説明いたします。

まちづくり計画に示す多様な機能集積を図るとともに、地域交流拠点にふさわしい質の高い複合市街地の形成を支えるため、スクリーンに示す四つの都市計画の決定、変更を行います。

初めに、開発提案の公募を行った2カ所の市営住宅余剰地における都市計画の案のうち、用途地域の変更、高度地区の変更、防火地域及び準防火地域の変更についてご説明いたします。

まずは、G 街区における変更案です。

初めに、議案第1号の用途地域の変更についてです。

市営住宅の建てかえ、集約化により生じた余剰地における土地利用転換を見据え、地域交流拠点として土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要があることから、用途地域を第一種住居地域から近隣商業地域に変更します。用途地域の変更に合わせて、指定容積率は200%から300%に、建蔽率は60%から80%に変更となります。

次に、議案第4号の防火地域及び準防火地域の変更についてです。

防火地域及び準防火地域は、高密度な市街地の形成に対応した防災性の向上のため、用

用途地域による指定容積率に応じて定めております。G街区においては、用途地域による指定容積率を300%に変更することに伴い、当該区域に準防火地域を指定します。

続いて、I街区についてです。

初めに、議案第1号の用途地域の変更についてです。

I街区においても、市営住宅余剰地における土地利用転換を見据え、地域交流拠点として土地の合理的、かつ、健全な高度利用を図る必要があることから、用途地域を図のように変更します。

新たに整備を予定している道路の西側の部分は、既に商業地域が指定されている区域と一体になることから商業地域を指定します。用途地域の変更に合わせて、指定容積率は600%、建蔽率は80%となります。

また、道路の東側の部分は、商業地域に隣接していること、地域交流拠点としての機能を高め、高度利用を図る必要があることから、近隣商業地域を指定します。用途地域の変更に合わせて、指定容積率は300%、建蔽率は80%となります。

なお、黄色の丸で示す区域は、道路中心線を用途地域の境界と定めております。このたび、新たな道路整備によって道路中心線が変更となることに伴い、用途地域の境界についても変更を行います。

次に、議案第3号の高度地区の変更についてです。

用途地域の変更に伴い、高度地区を図のように変更します。具体的には、指定容積率が600%となる部分は指定を解除する変更を行います。

次に、議案第4号の防火地域及び準防火地域の変更についてです。

用途地域の変更に伴い、防火地域及び準防火地域の指定を図のように変更します。具体的には、指定容積率が600%となる部分には防火地域を指定し、指定容積率が300%になる部分には準防火地域を指定します。

以上が用途地域の変更、高度地区の変更、防火地域及び準防火地域の変更についてのご説明となります。

次に、議案第6号の地区計画の決定についてです。

名称は新さっぽろ駅周辺地区地区計画とし、市営住宅余剰地の建てかえを契機に、新さっぽろ駅周辺地区全体で高度利用を図るため、再開発等促進区を定めます。

次に、地区計画、地区整備計画の区域設定の考え方を説明いたします。

G・I街区の開発に当たっては、用途地域等を変更するとともに、公共施設整備と一体となった開発を適切に誘導するため、この区域に地区整備計画を定めます。また、平成27年に策定したまちづくり計画において、都市機能の集積等の観点から特に重要なエリアとして位置づけられた重点エリアのうち、住居系の用途地域が定められている区域を除く商業・近隣商業地域を地区計画の区域とし、広く地区計画の方針を定めることによって、計画で目指している多様な機能の集積や歩行者ネットワークの強化などによるにぎわいとつながりのある開発を誘導し、G・I街区を含めた新さっぽろ駅周辺地区全体の再構築を促

していきます。

次に、地区の区分と地区施設についてです。

G街区については、教育・地域交流複合地区とし、地区施設としては、街区の中心の広場と、南郷通と副都心団地3号線を接続する敷地内貫通通路、副都心団地3号線沿いの歩道沿い空地を位置づけ、安全・安心な歩行者ネットワークを形成します。

I街区については、まず、土地利用転換に当たって基本となる都市基盤施設である主要な公共施設として、開発で整備する道路1号と今回の開発に合わせて拡幅整備する副都心団地7号線を位置づけます。新たに整備する道路を挟んで南西側を商業・業務地区、南東側を集合住宅地区、北東側を医療・業務A地区とします。また、医療・業務A地区と北側に隣接する区域は、医療・業務B地区とします。

地区施設については、地域住民が安心して利用できる歩行者ネットワークとして、街区内の各施設を結ぶ空中歩廊や、医療・業務A地区から後背の住宅地に通じ抜けできる敷地内貫通通路、歩道沿い空地や歩道状空地を位置づけるとともに、地区のにぎわいや憩いの場となる広場や公共駐輪場を位置づけます。

続いて、建築物の用途の制限についてです。

商業・業務地区、集合住宅地区については、地区にふさわしい健全な高度利用を図る観点から、商業地域に建てられる建物のうち、戸建て住宅や工場、倉庫、マージャン・ぱちんこ屋、風営法に係る施設などを建てられない制限としています。

さらに、商業・業務地区は主要な交差点に面し、歩行者ネットワークの構築によるアクセス性も高まることから、1階及び空中歩廊が接続する2階部分を共同住宅の住戸の用に供するものは建てられない制限とし、低層部におけるにぎわいづくりに配慮します。

教育・地域交流複合地区、医療・業務A地区、医療・業務B地区についても、健全な高度利用を図る観点から、近隣商業地域に建てられる建物のうち、戸建て住宅や倉庫、マージャン・ぱちんこ屋などを建てられない制限としています。

また、土地の高度利用を図るため、容積率の最低限度、敷地面積の最低限度及び建築物の建築面積の最低限度を表のとおり定めます。

なお、容積率の最高限度については、地区計画では定めていないため、用途地域で定めている内容となります。また、用途地域が商業地域となる商業・業務地区、集合住宅地区については高度地区の指定がありませんが、周辺の市街地環境に配慮し、高さの最高限度をそれぞれ60m、100mと定めます。

次に、壁面の位置の制限についてです。

G街区では、道路や隣地境界線から2mの壁面後退を行い、圧迫感の軽減を図ります。具体的には、スクリーンに示す青色の区域には建物が建てられないようにします。

I街区では、新設する道路1号や拡幅整備する副都心団地7号線から2mの壁面後退を行うとともに、都市計画道路である原始林通、厚別青葉通からは3mの壁面後退を行います。さらに、後背の住宅地と接する敷地境界からは2mの壁面後退を行い、圧迫感の軽減

を図ります。

以上が都市計画の決定及び変更等の内容になります。

地区計画の決定に当たっては、平成29年度に、新さっぽろ駅周辺地区のまちづくりについて、区内各地区の市民活動団体や企業等からなるあつべつ区民協議会や区内各町内連合会の会長が参加する厚別区町内連合会連絡協議会に説明を行ってきました。

また、平成30年6月26日には、地区計画の原案の縦覧に合わせて説明会を実施し、地区計画区域の土地所有者やG・I街区の周辺住民等、合計約130名が参加しました。

説明会においては、交通環境への影響の確認や、ちあふるあつべつに配慮して工事を行ってほしい、空中歩廊や道路の除雪をどのように行うのか、大学や商業施設など、実際に入るところは決まっているのかなどの意見や質問がありましたので、これらを踏まえ、安全面への配慮などについて事業者とともに対応してまいりたいと考えております。

また、都市計画法に基づく案の縦覧を8月17日から8月31日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本審議会において同意が得られましたら、10月中旬に告示する予定で考えております。その後、今年度中にG・I街区の土地の売買契約と土地造成工事に着手する予定です。来年度より建築工事に着手し、G街区の工事竣工は2020年度、I街区の工事竣工は2022年度の予定となっております。

以上で事前説明案件グループ分け②新さっぽろ駅周辺地区関連の説明を終わります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

●高野会長 それでは、ただいまの新さっぽろ駅周辺地区関連について質疑を行います。いかがでしょうか。

●伊藤委員 副都心として、医療や学校を配置し、住んでいる住民の皆さんにとって利便性の高いまちづくりをしていくことについては重要だし、大切なことだと私も思っております。ただ、事前説明の際にもお話しさせていただきましたが、この地域が民間業者に売却されてしまって本当にいいのだろうかということについては納得できないところです。

前回の議論において、東札幌の事例として、10年間の事業が終わった後に外資系の事業者へ売られてしまったということをお話を聞いたところ、清水部長からは、現在も継続、維持されているというお答えがありました。でも、これは、今すぐのことではなく、20年先や30年先のまちづくりにとってどうなのかということなのです。

20年や30年がたてば、今いる人たちではない方たちが住むわけで、そうになっていきますと、まちづくりに対する要求も変化していくと思うのです。そういうときに、市民の財産であるとても大事な地域が民間企業に売られてしまっている中、新たにどういうまちにしていきたいかを考えたとき、支障が出てくるのではないかと懸念します。そういう意味か

ら、地域の方々にきちんと説明されてきたのかについても質問をさせていただいたわけ  
です。

今、住民説明会をしてきたというご説明がありましたけれども、その中では、この場  
所が民間企業に売却されるのだということがきちんと報告されているのか、伝わっている  
のか、そして、そう報告したときに住民の方々からどのような意見が出されたのかにつ  
いてお聞きしたいと思います。

●清水事業推進担当部長 土地の売却について、住民にどのような説明をし、どのような  
反応があったかについてです。

先ほど説明の中でもお話ししましたとおり、まちづくり計画をつくる際に住民の皆さん  
に集まっていたワークショップは計5回開催しておりまして、5回目に公募型のプ  
ロポーザルによる開発、売却を予定しているというご報告をさせていただいておりま  
すが、その際、参加された方々から特に異議を申し立てるようなお話はございません  
でした。

それ以降、議会を通じていろいろなやりとりや質疑をさせていただいてありますが、  
それを受けた形で地域住民から売却に関するご意見を改めていただいたことはござい  
ません。

●伊藤委員 売却の報告をしたときのワークショップに参加された人数はどのくらいで  
すか。また、各町内会でもきちんと説明がされたのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 5回目のワークショップでご説明させていただいたときの参加  
人数は20名程度です。また、参加者の構成ですが、区民協議会の委員や町内会長など、  
地域の代表者となっております。そういった方々にご参加いただいた中でご説明させ  
ていただいておりますので、改めて広く町内会などに説明の場を設けるのではなく、  
そうした代表の方にご周知をさせていただき、ご理解をいただいた形としております。

●伊藤委員 そういう手法しかなかったのかなと思います。やはり、住んでいらっしゃる  
方のほとんどが売却されたことを知らないのではないかと思います。

今、そこの地域のまちづくりをすることはいいと思うのですが、いろいろな変化  
がある中、市民の財産である大事な土地が売却されていたということで将来的に何かの支  
障を来すのではないかと不安があります。

これからさらに説明していくことにはならないのかもしれませんが、この問題に  
ついてはどうなのかなというふうに懸念せざるを得ないという意見を表明しておき  
たいと思います。

●高野会長 今の意見に関連してお聞きします。

ことしの6月26日に地区計画の原案に関する説明会が開かれておりますが、そのときに

も民間業者との関係についてのご説明やご議論はなかったのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 そのような議論はございませんでした。

●高野会長 わかりました。

では、岸本委員、お願いいたします。

●岸本委員 意見と質問です。

従来、市営住宅が立地しており、市の所有地であったところについて、公募型のプロポーザルによる土地の売却契約ということで、札幌市から所有権が民間事業者に移ることについて、近隣住民の方々のご意向や意見を十分に聞くという重要性はあってしかるべきだと思いますが、他方では、市の財産を売却するというものですから、最終的には市議会の同意を得られるかという観点も重要だろうと思います。

この場合、市議会では、公募型のプロポーザル方式を通じて応募を待って、その中から事業者を選択し、土地の売却契約を結び、都市計画決定をやっていき、都市の再開発を行っていくことについて、市議会からは同意を得ていることは間違いのないわけです。

そこで、1点お伺いいたします。

これは事前説明でもあったかもしれませんが、2者から応募があり、そのうち、1者に選んだわけです。そのことについて市議会はどの程度関与なさったのか、確認のためにお伺いいたします。

●清水事業推進担当部長 市議会におきましては公募型プロポーザルで提案を受けるといご説明はさせていただいており、申請委員会で審査させていただいた結果、2者のうち、1者を選定したことも報告させていただきましたが、議決案件ではありません。

しかし、先ほど委員がおっしゃられましたとおり、土地を売却する行為において、売却する時点で議決案件としてお諮りする予定です。

●岸本委員 先ほどのスクリーンには載っておりませんでしたけれども、議決案件になるときには、この内容や提案内容がこれまでのまちづくり指針にも合致していることを議員に説明した上で、1㎡当たりの土地価格がこうなるから幾らで売却契約を結びたいという議論が進められてから事業に着手するという理解でよろしいですか。

●清水事業推進担当部長 そのとおりです。

●高野会長 それでは、齋藤委員、お願いいたします。

●齋藤委員 売却価格の妥当性を理解したいので、質問いたします。

43億円を平米で割ると9万円だということでしたね。それは、公示価格を筆ごとに積み上げていって割り戻すとうなると理解したのですが、その場合の公示価格とはいつの時点のものなのか、至近の3月のものなのかを知りたいです。

2点目ですが、今後、用途地域変更がなされ、一部では容積率が5割増しになるわけです。そうすると、当然、土地の価値が上がると思うのですが、それは価格設定に当たり考慮するのもしないのか、今回はどう考えているのかを知りたいです。

●高野会長 公示価格ではなく、取引事例ということで、不動産鑑定士がやったということだと思いますが、そのことについてご説明ください。

●清水事業推進担当部長 先ほどスライドでご説明させていただいたものを補足させていただきます。

34ページをごらんください。

このページはご質問があったことについて説明しているものですが、これは路線価として、先ほど私が説明しましたI街区では幾らから幾ら、G街区では幾らから幾らというのは路線価となります。実際の売却価格の算定におきましては、路線価ではなく、不動産鑑定で筆ごとに一筆ずつ行いまして、平米数を掛け、総額を算出します。先ほど目安として9万円と言いましたのは、賃貸借する部分を除き、売却する土地面積の総面積で割り返した平均価格です。

次に、算出したときの不動産鑑定調査をした時期ですが、平成27年です。

これは、当時、価格設定をする際の直近の価格として、その後、委員がおっしゃられるように、用途地域の変更等が行われると価値は高くなると思われまじ、一方では、開発業者としては、基盤整備ということで、さまざまな施設を整備するに当たってのいろいろな準備を売る前に施していくという作業を行った上での売却にもなりますので、土地の価格は高くなるわけです。しかし、そうなる以前の更地の状態での不動産鑑定として都市計画変更する前の状態のものを算定しております。

●齋藤委員 では、仮契約というのはどういうことなのでしょうか。向こうはそれで準備してしまっているから今さら上げるわけにはいきませんということなのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 仮契約をする意味ですが、事業者として開発を行う側では、用地買収、用地取得により支出がありますので、仮として固定し、工事費や売り値、さらにはリーシング、その他収入や支出のバランスをとるためということがあります。

また、大きな価格変動がない限り、今回の仮契約の額に基づき本契約を結ぶものと考えております。

●齋藤委員 もう一点です。

今回の事業に対する札幌市のかかわりについてです。

フィージビリティスタディーというのは私どもの審議会の役割ではないので、これがうまくいくいかないということについて掘り下げるとはしませんけれども、不幸にうまくいかなかった場合です。何年後かは知りませんが、札幌市としてとらなければいけないリスクの見通しについてです。大体、数億円ということで、道路や公園だけだということでしたが、そこで確認です。

出資するということですが、破綻した場合に負債を背負い込むリスクがないのでしょうか。また、ここで用途地域の変更をするわけですが、うまくいかなかった場合、変更された用途地域はそのまま残るのか、あるいは、見直しをするのか、その辺について教えてください。

●高野会長 2点目の質問について、後から議題として出てきますが、現状に合わなければ、当然、土地利用制度の見直しは随時行われるということが原則だと思います。

1点目の破綻時のリスクについてはいかがでしょうか。

●清水事業推進担当部長 我々としましては、もし破綻が起り得る状況を把握することができましたら、その根拠や原因をしっかりと把握し、それが是正できるのか、どういうふうには是正すれば破綻せずに済むのか、行政としてどういう支援の仕方があるのか、金銭的なものだけに限らず、制度的なものも含め、いろいろと検討することになるかと思いますが、現時点でそうなるとは想定しておりません。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●高田委員 今のことについて、別な観点でご質問いたします。

路線価については私が質問しておりました。詳しく出していただきまして、ありがとうございます。

路線価は土地に面している道路の価格であり、通常土地価格よりかなり安いというのが一般的です。

そこで、ご参考として、もしわかれば教えてほしいのですが、一筆一筆積み上げて予定価格を算出したというのはわかりました。ただ、国土交通省の出している公示価格があると思うのです。それによると平成27年の額がG・I街区それぞれで幾らぐらいなのか、教えていただきたいと思います。

それから、先ほど契約で価格が急騰した場合は云々とあったことについてです。

9月19日に北海道の土地の価格について出ていて、厚別中央3条6丁目は7,000円ぐらい

上がっているのです。これが急騰していることに当たるのかはわかりませんが、気になりますので、教えてください。

また、25ページの事業概要についてです。

医療系施設にAとBがあり、急性期病院ですというご説明がありました。その関連で、エネルギーセンターの整備によるエネルギーの集中管理をし、緊急時には自家発電で対応しますということでしたが、一般的な自家発電だと2日ないし3日かなと思うのです。そこで、この自家発電が何日ぐらいもつのかを教えてください。

というのは、急性期病院だと救急搬送もあると思うからです。

●清水事業推進担当部長 まず、1点目の、路線価ではなく、公示価格を押さえているかについてです。

申しわけございませんが、現在、手元に資料を持ち合わせておりません。

2点目の、最新の土地の単価の状況から平米当たり7,000円ぐらい上がっているが、それが仮契約から本契約に向けて変更する可能性があるのかについてです。

我々として具体的に調査しておりませんので、今すぐどうするという判断をこの時点で申し上げることができませんが、仮契約に基づき事業計画を立てているという経緯もありますので、それを尊重しつつ、社会通念上、大きな乖離を示しているのかを見きわめながら判断したいと考えております。

3点目の、エネルギーセンターのBCPといいますか、耐えられる日数についてです。

エネルギーセンターについては、各建物で非常用電源を供給できる自営線を布設し、災害時に備えるとの提案を受けておりますが、その中では、災害時にセンターとしての役割をしっかりと果たせるよう、BCPに基づき機能させられるよう検討しているというところで、最低限でも3日はもたせるようにしようとしているようです。

●齋藤委員 通常は3日間と言われており、普通の中核病院では3日間ぐらいですね。しかし、今回の北海道胆振東部地震でも電源が全てストップしたわけですから。また、札幌市は月寒断層を抱えておりますので、5日から1週間ぐらいないと不安なのかなという気がします。

これだけ大きい施設ですので、耐えられるような体制をとってほしいと思います。というのは、これからの施設ですので、そういったことを考えたほうがいいのかと思います。

次に、公示価格についてです。

本当は実勢価格も聞こうと思っていたのですが、聞き忘れちゃったので、いいです。ただ、公示価格については予定価格をつくる時に調べているはずだと思うのです。でも、それが無いということであれば結構です。

●清水事業推進担当部長 エネルギーセンターについて説明が漏れていましたので、補足

いたします。

今、委員から3日だけではというお話もありましたが、熱源を天然ガスとしているコージェネレーションシステムを導入する予定です。今回の北海道胆振東部地震においても中圧ガスを採用しているところは全く損壊することなく機能し続けました。そういったことから、長い間、電力を供給できるシステムになるのではないかと、震度6程度までは耐えられるのではないかと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●丸山委員 低炭素化への取り組みについて質問させていただきます。

29ページでI街区についての取り組み案が出されておりますが、今回は、I街区とG街区を一緒に考えていくということで、二つの街区を一つの事業者でやっていくことです。でも、G街区での低炭素化の取り組みについてどこにも記載されていないように思いますので、情報を頂戴できればと思います。

●清水事業推進担当部長 委員からご指摘のありましたとおり、エネルギーセンターからのエネルギーの供給につきましてはI街区を対象としております。

一方、G街区における低炭素型まちづくりに向けての取り組みとしては、自前のエネルギーを使うこととは違う観点で、大学や専門学校の生徒などの公共交通機関の利用を促進すること、実際に建築される建物について、建築物環境配慮制度、これはCASBEE札幌というものですが、それで高いランクの評価を受けるものを整備するなど、そういったことがG街区で実現できるよう、大学関係者と調整しているところでございます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、採決に移ります。

先ほどご説明しましたように、議案の第1号と第3号が重なっておりますので、屯田中部地区関連と新さっぽろ駅周辺地区関連につきまして、一括して採決を行います。

議案第1号から第4号、第6号及び第7号につきまして、賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

●高野会長 賛成多数と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

それでは、ここで3時10分まで休憩とさせていただきます。

[ 休 憩 ]

●高野会長 それでは、時間になりましたので、再開いたします。

◎北3東11周辺地区関連について

●高野会長 北3東11周辺地区関連について、ご説明をお願いいたします。

●清水事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の清水です。

諮問案件グループ分け③の北3東11周辺地区関連について、議案第5号及び第8号を一括で説明します。

当案件については、北3東11周辺地区第一種市街地再開発事業の施行区域の変更とJR苗穂駅周辺地区地区計画の地区整備計画の区域変更を行うものです。

前方のスクリーンをごらんください。

本日は、地区の概要、事業の概要、都市計画の変更内容、今後のスケジュールの順番でご説明いたします。

それでは、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅から東へ約2kmのところに位置し、移転橋上化事業が行われているJR苗穂駅新駅の南口周辺の事業です。また、JR苗穂駅の北口を含む形でJR苗穂駅周辺地区の地区計画が決定されています。

地区の北側にはサッポロビール園やアリオ札幌があり、西側には札幌厚生病院があります。JR苗穂駅周辺では、先ほど説明したJR苗穂駅を西側に約300m移転し、橋上化する事業が現在進行中です。また、JR苗穂駅の南北をつなぐ自由通路、南口駅前広場、北口駅前広場と苗穂駅連絡通をつなぐ苗穂駅北通が整備中です。

JR苗穂駅周辺地区地区計画区域内のその他の事業としては、JR苗穂駅北口は青色の枠の部分で民間開発事業が計画中であり、JR苗穂駅南口は今回ご説明する北3東11周辺地区再開発事業が進められています。

次に、これらの事業について経緯をご説明いたします。

JR苗穂駅についての移転橋上化については、平成2年にJR苗穂駅北口の開設要望をきっかけにまちづくりの機運が高まったものですが、その後、平成13年に苗穂駅周辺地区まちづくり協議会が設立され、平成14年には苗穂駅周辺地区まちづくりガイドライン、平成18年には苗穂駅周辺地区まちづくり計画が策定されています。また、平成24年には、南北の駅前広場やそれらをつなぐ自由通路、苗穂駅北通等が都市計画決定され、同年、JR苗穂駅周辺地区地区計画について、方針のみになりますが、都市計画決定しております。

その後、北3東11周辺地区における再開発事業の進捗に合わせ、平成27年に北3東11周辺地区第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行うとともに、JR苗穂駅周辺地区地区計画に当再開発事業の計画に合わせて地区整備計画を追加する変更を行っています。

なお、平成29年にJR苗穂駅北口における民間開発事業に伴い、北口の地区整備計画を

追加し、地区計画を変更しています。

続きまして、再開発事業の概要についてです。

建物の敷地は四つの街区に分かれており、東側からA街区、B街区、C街区、D街区となります。

建物用途については、駅前にふさわしいにぎわいの創出と駅利用者や地域住民の利便性の向上を図るために、A街区の低層階には商業施設を、B街区の低層階には商業・医療施設を整備します。そして、高層階には、A・B街区を合わせて共同住宅を約400戸整備します。また、B街区の奥には高齢者向け住宅、C街区には従前から存在する寺院、そして、D街区には業務施設を整備します。また、A・B街区と苗穂駅南口昇降棟は、冬期間でも安全に通行することができる2階レベルの空中歩廊が建設予定です。

敷地面積など、施設の概要はスクリーンのとおりです。

続いて、都市計画の変更内容についてです。

今回、第一種市街地再開発事業の変更と地区計画の変更を行います。冒頭でご説明したとおり、今回の変更は図の赤塗り部分を北3東11周辺地区第一種市街地再開発事業の施行区域とJR苗穂駅周辺地区地区計画の地区整備計画の区域から除くものです。この土地については、鉄道・運輸機構が新幹線延伸に伴う車両基地として使うことが想定されており、鉄道・運輸機構と北3東11周辺地区再開発準備組合との間でこれまで協議が進められてきたものです。

鉄道・運輸機構とは平成24年に当該用地の範囲に関する基本協議を行っており、これに基づき、平成29年度に再開発準備組合が再開発事業の進捗に合わせて敷地内の測量を行いました。このたび、鉄道用地とする範囲が確定できたことから、再開発事業の施行区域と地区計画の地区整備計画から当該用地を除外するものです。

なお、再開発事業の施設計画に関して、敷地面積以外の変更はございません。

次に、議案第5号の第一種市街地再開発事業の変更についてです。

変更点としては、先ほどのとおり、施行区域内の一部を鉄道用地として施行区域から除くものです。この変更により、施行区域は約2.5haから約2.4haに減少します。あわせて、建築敷地面積も約1万4,700㎡から約1万4,400㎡に減少します。

次に、議案第8号地区計画の変更についてです。

地区の名称は、JR苗穂駅周辺地区地区計画です。

第一種市街地再開発事業の変更と同様ですが、地区計画の地区整備計画の面積も鉄道用地を区域外にすることにより減少します。この変更該当する整備計画の名称は住宅・商業複合B地区で、変更前の1.5haのところ、変更後は1.4haになります。また、これに付随し、地区計画全体の地区整備計画の面積の合計は、4.0haから3.9haに減少します。

次に、地区計画の計画図2についてご説明いたします。

計画図2では、当事業で定められている公共施設や地区施設を表記しております。スク

リーンのとおり、今回の変更により地区整備計画の範囲は減少しますが、既に定められている公共施設や地区施設には変更はございません。

なお、第一種市街地再開発事業と地区計画の変更案について、8月17日から8月31日まで縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

J R 苗穂駅の移転橋上化に関連する事業としては、J R 苗穂駅が2018年11月に開業する予定であり、駅前広場については2019年度に竣工する予定です。当再開発事業については今年度中の工事着手を予定しており、工事竣工は3年後の2021年度となる予定です。

以上で諮問案件グループ分け③の北3東11周辺地区関連についての説明を終わらせていただきます。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●高野会長 再開発事業及び地区計画区域の変更の案件です。

ご質問等がございましたらお願いいたします。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、採決に移ります。

議案第5号及び第8号につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●高野会長 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

#### ◎北8西1地区関連について

●高野会長 続きまして、事前説明案件に移ります。

北8西1地区関連につきましては、都市高速鉄道及び第一種市街地再開発事業の変更に関するものです。

準備が整い次第、ご説明をお願いいたします。

●清水事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の清水です。

事前説明案件グループ分け①の北8西1地区関連につきまして、事前説明第1号、第2号を一括で説明いたします。

当案件については、地下通路の整備に伴い、北8西1地区市街地再開発事業と高速鉄道東豊線の区域等を変更するものです。

前方のスクリーンをごらんください。

本日の事前説明では、地区の概要、これまでの再開発事業の経緯、地下通路の整備、近隣町内会役員、沿道ビルへの説明状況、都市計画の変更内容、今後のスケジュールの順番でご説明します。

それではまず、地区の概要についてです。

北8西1地区は、JR札幌駅の北口に位置し、創成川通に面する面積約2.0haの地区です。周辺の状況としましては、JR札幌駅北口周辺に業務機能が、その北側と東側には居住機能が主に集積しており、当地区はそれらの境界に位置しています。また、JR札幌駅南口には商業機能が集積しております。

北8西1地区は赤色で示したエリアで、その周りには、東側に創成川、南側に商業・業務施設、北側に北九条小学校、西側に合同庁舎が立地しています。

続きまして、北8西1地区の現況についてです。

こちらは、隣接する札幌第一合同庁舎から東側を撮影した写真です。このように、計画地は、JR札幌駅に近接しているにもかかわらず、低利用な状況であり、木造家屋の老朽化や防災上の課題を有した地区となっております。そのため、地権者が主体となって当地区での市街地再開発事業の検討を進めてきたところです。

続いて、当地区の経緯についてです。

北8西1地区については、昭和63年に地権者による再開発研究会が設立され、再開発に向けた検討が始まりました。その後、再開発協議会、準備会、準備組合と、検討の熟度に応じて組織改編し、平成26年8月に都市計画決定をいたしました。そして、昨年9月、当初参画を予定していた医療・福祉事業者の撤退に伴い、導入用途を宿泊、業務に変更する都市計画変更を行ったところです。

こちらが再開発事業にて整備する建物の概要です。

左側が整備後のイメージで、右側の配置図のとおり、住宅、宿泊、業務、商業等の機能を導入する予定です。

以上、北8西1地区の概要とこれまでの経緯についてご説明しました。

さて、今回の都市計画変更は、北8西1地区市街地再開発事業とあわせて、地下鉄東豊線さっぽろ駅のコンコースの一部となる地下通路を整備することとなったため、第一種市街地再開発事業の施行区域の変更と都市高速鉄道の区域の変更を行うものです。

ここからは、地下通路の整備に関する内容についてご説明します。

まず、全般的な内容となりますが、地下通路の特長についてです。

地下通路の例としては、札幌駅前通地下歩行空間や地下鉄コンコースなどがありますが、その特長としては、スクリーンに示しているとおり、安全、快適、災害に強いという性質があります。このように、地下通路はまちづくりにおいて重要な機能を持っており、本市のまちづくりの最上位計画である札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいても、再開発、沿道ビルの建てかえなどの機会を捉え、超高齢社会に対応した積雪寒冷地にふさわしい安心、快適な歩行空間を確保するため、地下歩行ネットワークの拡大の検討を進めることを掲げております。

同様に、第2次札幌市都市計画マスタープランにおいても、地下通路や空中歩廊など、季節や天候に左右されない安全で快適な歩行環境の充実を図ることを掲げております。

また、本市では、市街地における再開発の目標や各種施策を示す再開発の長期的かつ総合的なマスタープランとして札幌市都市再開発方針を策定しております。

この都市再開発方針では、札幌市が目指すまちづくりに貢献する取り組みを公共貢献と表現し、地下ネットワークの接続についても公共貢献として評価しています。都心地区等においては、民間建てかえ更新に合わせ、積極的に公共貢献を求めるとともに、市街地再開発事業等による支援を行い、民間の活力を活用したまちづくりを誘導していく方針となっています。

また、平成28年に都心のまちづくりの指針として策定された第2次都心まちづくり計画においては、快適に過ごせる、人を中心とした回遊環境の整備、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークの充実などを施策として位置づけ、都心における公共施設、民間施設の連鎖による重層的、かつ、多様な地上地下のネットワークを強化、拡充することを掲げております。また、スクリーンに表示の図のように、都心における地下歩行ネットワークの検討対象路線を具体的に設定しています。

第2次都心まちづくり計画の図において、青色の点線で示す検討対象と位置づけられた路線のうち、北8西1地区に隣接する路線は北8条通と西2丁目線の2路線があります。東西方向が北8条通です。これは、札幌駅北口地下歩道に接続するルートです。南北方向が西2丁目線です。これは、地下鉄東豊線さっぽろ駅に接続するルートになります。

検討対象であるこの2路線について、札幌市まちづくり戦略ビジョンや札幌市都市再開発方針にのっとり、本市としても再開発事業の機会を捉えて整備を進めていきたいと考えており、また、北8西1地区の市街地再開発準備組合としても、この再開発事業に合わせ、周辺地域の利便性向上など、まちづくりに貢献したいとの思いがあったことから、準備組合とともに地下通路整備の検討を進めてまいりました。

検討対象の2路線について検討したところ、北8条通については、地下鉄東豊線などが支障となり、通路に約10m、階数で言うと3フロア相当の上下移動が生じることがわかりました。

これは、地下鉄東豊線がさっぽろ駅から北に向かうにつれてだんだん浅くなっており、送電線等の地下埋設物が支障となることから、新たにつくる地下通路は東豊線の下をくぐるように整備する必要があるためです。一方で、西2丁目線は、幅員の制約は生じるものの、地下鉄東豊線に沿って整備することでおおむね平たんに整備できることがわかりました。

以上より、当該再開発事業においては、北8条通の地下通路は整備せず、西2丁目線の地下通路を整備することとし、検討を進めてまいりました。

スクリーンに示している写真は、新たに整備する地下通路の位置を示したものです。北7条西1丁目にある東豊線さっぽろ駅の16番出口から北側へ地下通路を約140m延伸する計画です。出口については、北8西1の再開発ビル内に設けるほか、防災上や利便性の観点から中間に1カ所設ける予定です。

こちらが地下通路の図面で、水色に着色した部分が通路部分を示しています。

上が平面図です。左側が北となります。

北7条西1丁目の16番出口から北へ約140m通路を延伸する計画で、出口は途中の秀英予備校前に1カ所と再開発ビル内に1カ所設けます。再開発ビル内の出口には地下鉄専用のエレベーターを設ける予定です。

下が断面図です。

右が16番出口付近の部分、中央が秀英予備校前の新設出口部分、左側が北8条通部分の断面図です。

さきに説明したとおり、地下鉄東豊線の躯体が北に行くにつれてだんだん浅くなっており、送電線等の地下埋設物が支障となることから、地下通路は地下鉄東豊線の横に沿って整備し、通路の幅員は約4mとなる計画です。

次に、この地下通路の整備により期待される効果についてです。

まず、新たに整備する地下通路は、地下鉄駅、JR駅、バスターミナルへ接続する地下歩行ネットワークの一部となります。安全で快適なアクセス経路が創出されることにより、公共交通機関への利便性が高まり、利用促進につながることを期待されます。

また、先ほど上位計画の一つとしてご説明しました第2次都心まちづくり計画では、札幌駅交流拠点における取り組みとして、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能、交通結節機能の強化を図っていくことを掲げており、将来的な北海道新幹線の札幌開業などに伴い、地下歩行ネットワークの役割がより高まることが想定されます。

次に、バリアフリー化の推進です。

東豊線さっぽろ駅には北4条西1丁目の23番出口にエレベーターがありますが、それより北側にエレベーターはありません。通路を延伸した先の再開発ビル内の出口にはエレベーターを設ける予定であり、新たなバリアフリー経路が創出されます。

続いて、地下通路の整備手法についてです。

まず、整備主体についてです。

準備組合としては、再開発事業と合わせて地下通路の整備をすることで、周辺地域の利便性の向上など、まちづくりに貢献したいとの思いや、再開発ビルの魅力を一層高め、再開発事業の事業性を確保したいとの考えがあることから、地下通路の整備費の一部を負担する意向です。

そこで、北8西1地区再開発事業における公共貢献の一環として再開発組合が地下通路を整備することとし、市としてもまちづくりに資する再開発事業であると評価できることから、再開発組合に対し、再開発事業の補助金を交付し、支援していく考えです。

次に、整備後についてです。

再開発組合の整備後に、札幌市交通局へ帰属し、地下鉄東豊線さっぽろ駅の一部として運用します。地下鉄駅として一般に開放されますので、誰もが自由に通行できる地下通路となります。今般、これらの整備手法について準備組合や交通局との協議が調ったことか

ら、必要な都市計画変更を進めていく考えです。

具体的には、再開発事業にて地下通路を整備することから、市街地再開発事業の施行区域の変更が必要であり、また、東豊線さっぽろ駅の一部として位置づけるため、都市高速鉄道の区域の変更が必要です。

都市計画変更の内容については、後ほど詳しくご説明いたします。

次に、近隣町内会役員及び沿道ビル所有者への説明状況についてです。

まず、近隣町内会役員への説明としては、北8西1地区が含まれる鉄西地区と近接する鉄東地区の町内会の役員の方へ行っています。鉄西地区は水色で示す範囲の連合町内会を対象とし、鉄東地区は創成川通沿いの赤色の枠で示す範囲の町内会を対象としました。都市計画変更に関して反対するご意見はありませんでした。

その他いただいたご意見としては、再開発事業の工事中の安全確保を求めるものなどがあり、準備組合からは安全第一で事業を進めていけるよう対策を検討していく旨、回答しております。

着工前には、再開発組合にて、別途、工事説明会の開催を予定しておりますので、その際には地域の皆様に具体的な対策内容についてご説明できるかと考えております。

また、新設する地下通路の沿道ビルの所有者の方に対しても説明を行っておりますが、こちらも都市計画変更に関して反対するご意見はありませんでした。

その他いただいたご質問としては、地下通路の工事期間中は16番出口を閉鎖するののかというものがありましたが、現時点では未定であり、今後、工事手法等を検討した上で回答することをお伝えしております。

次に、都市計画の変更内容についてです。

地下通路の整備に伴い、変更する都市計画は二つです。一つ目は、新設する地下通路を都市施設の一つである都市高速鉄道として位置づけるものです。二つ目は、地下通路を市街地再開発事業によって整備するため、市街地再開発事業の施行区域を地下通路を含む形に変更するものです。

まず、都市高速鉄道の変更についてです。

変更する路線は、3号高速鉄道東豊線です。地下鉄さっぽろ駅の区域を右の図のとおりに変更します。

次に、第一種市街地再開発事業の変更についてです。

市街地再開発事業の一部として地下通路を整備するため、施行区域を地下通路を含む形にします。面積は、変更前が約2.0haですが、変更後は約2.1haになります。また、公共施設の配置及び規模も変更となります。

まず、施行区域が変わることから、施行区域に含まれる西2丁目線の延長が変更となります。加えて、その他の公共施設として、都市高速鉄道を新たに記載します。

なお、建築面積や延床面積等の建築物の規模等については変更ありません。

最後に、今後のスケジュールについてです。

まず、市街地再開発事業の進め方についてです。

当事業は、地権者が主体となって事業計画を策定し、市街地再開発組合を設立して事業を進めていくものです。札幌市は、検討の段階に応じて、都市再開発法に基づく認可等を行う役割となっております。現在、北8西1地区は都市計画の手続段階であり、都市計画では、まちづくりの観点から、おおむねの事業規模や主要用途を定めるものです。その後、設計の概要や資金計画を取りまとめ、市街地再開発組合を設立します。そして、詳細設計を経て権利変換計画を取りまとめ、解体工事、本体工事に着工していきます。

こちらが今後のスケジュールです。

まず、都市計画の手続としては、本日の都市計画審議会での事前説明後、11月15日開催予定の第101回都市計画審議会にて諮問し、同意をいただきましたら、12月に都市計画変更告示をしたいと考えております。その後、再開発事業といたしましては、今年度末の市街地再開発組合設立を目標としております。それ以降は、スクリーンに表示のとおり、設計や工事を進め、2023年度から開業、供用開始の予定です。

以上で事前説明案件グループ分け①の北8西1地区関連についての説明を終わらせていただきます。

●高野会長 昨年に議論いたしました北8西1地区に向けて地下通路を整備するという事です。組合側で施工することになり、市街地再開発事業に組み入れるというものです。ご質問はいかがでしょうか。

●田中委員 地下通路を見ますと、東側にしか出入り口がないのです。西側は、地下鉄の躯体が浅くなってしまうため、難しいということでした。でも、出入り口が一カ所でもできないものかと思います。というのは、冬は広い道路を渡るのが命がけで、東にも西にも出られるようになればいいと思います。

●清水事業推進担当部長 先ほど申し上げましたとおり、西2丁目線を北上するに当たり、地下鉄東豊線のさっぽろ駅から北13条駅まで行くルートにおいて、地下鉄の走行路面がだんだん浅くなっております。そのため、北8西1の再開発ビルに接続するとなりますと、上をまたぐことができませんので、東側に沿うように整備しないといけません。このようなことから、西側に新しい出入り口を設けることができない状況です。

我々としても苦渋の選択ではございましたが、やむなくそういう状況になることについてご理解をいただければと思います。

●田中委員 18ページの断面図の真ん中の秀英予備校のところを見ると、送電線と地下鉄の間のあたりが通れないかなと思ったのですが、やはり無理なのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 ここに書いてあります右側の青色の躯体、出入口の階段の部分を除いた四角のところだけに注目していただければと思いますが、地下鉄東豊線の天井の床版より若干低いところに床が位置しております。この地下通路をなるべく平たんに、かつ、上にある埋設物を避けながら整備するとなると、高さはここになります。そうなりますと、それを横引きして西側に持ってくるのが物理的に難しい状況です。

行けそうで行けなく、残念な結果ですが、ご理解をいただければと思います。

●田中委員 はい、わかりました。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●伊藤委員 2点質問します。

まず、去年の議論の中では、一部の地権者の方から運営のやり方について意見が出ており、意見の一致、合意が図られるよう、札幌市に努力していただきたいというご意見が出ておりましたが、その後はどういうふうになっているのかをお聞きします。

それから、11ページの地下通路の整備についての災害に強いということについてです。

構造的に地震に強い、ビルの倒壊などの被害を受けないというのはそうだと思いますが、最近では、全国的に、集中豪雨など、強い雨が降ることがあります。特に、北海道は、全国と比べても豪雨の確率が高くなっており、1時間当たり50ミリを超える短時間強雨も発生しておりますので、こうした災害についても記述するほか、どういう検討をしているのかを記載することが大切かと思っておりますので、その点についてお願いいたします。

●清水事業推進担当部長 まず、1点目の前回の都市計画審議会において意見書を提出された地権者の方へのその後の対応と状況について改めてご報告させていただきます。

昨年、この都市計画審議会でもいただきましたご意見も踏まえ、準備組合に対し、当該地権者への丁寧なご説明を行い、事業への同意を得られるよう指導してまいりましたし、現在も指導しているところでございます。

準備組合からは、当該地権者に対して面談の申し入れを行うなど、接触を積極的に図っておりますけれども、残念ながら、受け入れてもらえていない状況です。引き続き、話し合いの場を設けられるよう、努力を重ねていくとの方針でありますし、我々としてもそのような指導をしてまいりたいと考えております。

なお、この当該地権者につきましては、準備組合が開催しております総会や状況報告会にはご出席されていることから、事業の検討状況についてはお伝えできているのではないかと考えております。

また、本市といたしましても、当該地権者から、ことしの3月から4月にかけて、札幌市長宛てに文書の提出があり、順次、回答させていただいております。今後とも適切に対

応じてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、水害の関係についてです。

大雨が降ったらどのような状況になるかですが、現在のハザードマップでの浸水被害に関するものとして、当該地区につきましては、豊平川が破堤しても50センチ以下であろうという推計になっております。一方、開発局において見直し作業をされたものがありますので、現在、それをもとに札幌市でも見直し作業をしているところですが、おおむね50センチ以下となる見込みです。

ただ、水が地下通路に流れ込んでいくことも懸念されます。そういったこともあり、蹴上げと言いまして、地表面より10センチくらい高くし、ストレートに入っこないようにする工夫をしたり、50センチ程度までの止水板のような設備を設けたりすることを検討しております。

なお、今回の諮問に向けてはそういったことがわかるような説明資料にさせていただきたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●小須田委員 工法については具体的に決まっているのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 場所的にかなり浅いところになりますことから、通常の開削工法で行うことを想定しております。

地盤を調査、確認した上で具体的な土どめの仕方などは検討していかなければならないと考えておりますが、地下鉄東豊線を整備したときの断面に近接していることから、当時の工事の状況を把握した上で検討したいと考えております。

●小須田委員 このたびの地震で液状化したなど、いろいろとありますので、工法の検討をよろしくお願いいたします。

●高野会長 次回に説明できることがあればお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、本件については以上とさせていただきます。

この後の連絡事項を除き、以上で本日予定の審議案件は全て終了いたしました。

全体を通してご意見やご質問等があればお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、事務局から連絡事項等をお願いいたします。

#### 4. 閉 会

●事務局（大山調整担当課長） 本日は、長時間にわたるご審議をいただき、ありがとうございました。

次回の審議会は、11月15日木曜日に、会場は北海道経済センタービル8階Bホール第1号会議室を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第100回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

ありがとうございました。

以 上

第100回札幌市都市計画審議会出席者

委員（18名出席）

伊藤理智子	札幌市議会議員
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
こじまゆみ	札幌市議会議員
小須田悟志	札幌市議会議員
齋藤 俊一	市民
椎野亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部准教授
紫藤 正行	札幌商工会議所副会頭
高田 安春	市民
高野 伸栄	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
田作 淳	市民
巽 佳子	市民
田中富美子	市民
中村 達也	札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長
永山 秀明	北海道建設部まちづくり局長
西川 寿典	北海道警察本部交通部長（松木平政行 代理出席）
平野 令緒	北海道開発局開発監理部次長（高橋浩幸 代理出席）
福田浩太郎	札幌市議会議員
丸山 博子	丸山環境教育事務所代表