

令和5年度第3回

第123回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和5年9月13日（水）午前10時00分開会
札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

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 |
| | ◎北4西3地区関連について | 2 |
| | ◎篠路駅周辺地区関連について | 13 |
| | ◎時計台周辺地区について | 22 |
| | ◎平岸駅周辺地区について | 37 |
| 4 | 閉会 | 53 |

第123回（令和5年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和5年9月13日（水）午前10時00分～午後15時5分

2 場 所 札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ18名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都心まちづくり推進室長 稲垣 幸直

まちづくり政策局都市計画部長 長谷川 豊

まちづくり政策局事業推進担当部長 星野 清統

まちづくり政策局総合交通計画部長 宮崎 貴雄

まちづくり政策局都市計画部都市計画課長 村瀬 尚久

まちづくり政策局都市計画部地域計画課長 阿部 賢

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【篠路駅周辺地区】

議 案 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更【篠路駅周辺地区】

議 案 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更【篠路駅周辺地区】

議 案 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通公共地下歩道】

議 案 第5号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線、高速鉄
道東豊線】

議 案 第6号 札幌圏都市計画地区計画の変更【篠路団地】

議 案 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【時計台周辺地区】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【平岸駅周辺地区】

第123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【篠路駅周辺地区】
- 議 案 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更【篠路駅周辺地区】
- 議 案 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更【篠路駅周辺地区】
- 議 案 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通公共地下歩道】
- 議 案 第5号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線、高速鉄道東豊線】
- 議 案 第6号 札幌圏都市計画地区計画の変更【篠路団地】
- 議 案 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【時計台周辺地区】

【事前説明案件】

(市決定)

- 事前説明 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【平岸駅周辺地区】

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 | 北4西3地区関連 | 道路の変更 高速鉄道の変更 | 議案第4号 議案第5号 | 第1号 |
| | ② | 篠路駅周辺地区関連 | 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6号 | 第2号 |
| | ③ | 時計台周辺地区 | 地区計画の決定 | 議案第7号 | 第3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 |
| | ① | 平岸駅周辺地区 | 地区計画の決定 | 事前説明第1号 |

1. 開 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

委員24名のうち、17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、ただいまから令和5年度としましては第3回目となります第123回札幌市都市計画審議会を開催いたします。

私は、事務局を担当しております札幌市まちづくり政策局都市計画課長の村瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議会は、午前の部と午後の部に分けて審議を進めさせていただきます。午前の部が終わり次第、途中で1時間程度のお昼休みを挟みます。委員の皆様におかれましては、長時間のご審議となり、大変ご負担をおかけいたしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

次に、連絡事項です。

岡本委員、奥村委員、かんの委員、椎野委員、福田委員、渡邊克仁委員につきましては、本日、欠席される旨のご連絡をいただいております。

また、午前の部につきましては鳥形委員が欠席、そして、伴委員が途中で退席されることのご連絡をいただいております。午後の部につきましては、石嶋委員が欠席される旨、ご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

議案書とパワーポイント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られていない委員の方がいらっしゃいましたらお知らせください。

本日、各委員のお席には、配付資料1として会議次第、配付資料2として案件一覧、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。

なお、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、事業推進担当部、総合交通計画部、都心まちづくり推進室、交通局高速電車部の関係職員が出席いたします。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃいます皆様にご連絡がございます。

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きますようお願いいたします。議事に入るのは、この後、会長による議事録署名人の指名の後となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては岸本会長にお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 当審議会の議長を務めます岸本です。どうぞよろしくお願いいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

議事録署名人は2名で、1名は学識経験者の回り番、もう1名は市議会議員と市民委員が交代で行い、それぞれの回り番でお願いしております。

今回は、池田委員と能瀬委員をお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入ります。

初めに、確認事項でございます。

当審議会における採決ですが、札幌市都市計画審議会条例第7条第4項にございますように、出席委員の過半数をもって決しており、その確認は賛成の方の挙手により行っております。ご承知おきをいただきますよう、お願いいたします。

さて、本日は、諮問案件7件、事前説明案件1件について審議いたします。

審議の進め方ですが、お配りしている配付資料2の案件グループ分けにありますように、案件ごとにご説明をいただく形で進めたいと思います。

なお、説明やご発言に当たりましては、要点を明確に、かつ、簡潔に行っていただきますよう、ご協力をお願いいたします。

◎北4西3地区関連について

●岸本会長 それでは、議案第4号及び5号の北4西3地区関連から始めます。

準備が整いましたら、ご担当からご説明をお願いします。

●星野事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の星野でございます。

諮問案件グループ1の北4西3地区関連について説明させていただきます。

本件は、北4西3地区の市街地再開発事業に関連する都市計画について、1号高速鉄道南北線さっぽろ駅及び3号高速鉄道東豊線さっぽろ駅の出入口等の位置並びに8・4・35札幌駅前通公共地下歩道の区域の一部を変更する軽易な変更でございますことから、事前説明を省略して本日の諮問とさせていただきます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明内容です。

地区の概要、北4西3地区市街地再開発事業の概要、都市計画の変更内容、スケジュールの順で説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、札幌駅南口駅前広場の正面に位置しておりまして、市街地再開発事業の都市計画決定がなされております。

地区の北側は北5条・手稲通、東側は市道西3丁目線、南側は市道北4条線、西側は札幌駅前通に四方を囲まれております。

地下においては、地下鉄南北線さっぽろ駅、東豊線さっぽろ駅と接続し、さらに、札幌

駅前通公共地下歩道とも接続します。

続きまして、今回、都市計画変更を行う道路及び都市高速鉄道に関連して、北4西3地区市街地再開発事業の概要について説明いたします。

北4西3地区は、平成21年の西武百貨店本館、ロフト館の閉館以降、札幌市と街区内の地権者により、街区一体での再開発に向けて意見交換を重ねてまいりました。

そして、令和元年5月に街区内の地権者により再開発準備組合を設立し、施設計画等の検討が進められ、令和4年3月に、今回変更する都市計画道路及び都市高速鉄道のほか、市街地再開発事業や都市再生特別地区、地区計画などの都市計画を決定しております。

その後、都市再開発法に基づく市街地再開発組合設立認可に向け、施設計画の設計が進められてきておるところでございます。

続きまして、施設概要についてです。

北4西3地区市街地再開発事業では四つの整備方針を掲げておりまして、地下鉄南北線さっぽろ駅の機能拡張や地下ネットワークの整備、良好な都市空間・景観形成、ビジネス機能の強化やにぎわい・交流促進エリアの強靱化の先導を実施いたします。

今回の都市計画変更は、画面に赤色の字で表示しております地下通路と地下鉄地上出入口について、施設計画との整合を図るためのものがございます。

現在、地下6階、地上31階、高さ約170m、容積率約1,570%の施設が計画されております。

施設は北棟と南棟に分かれておりまして、2棟はガレリアによってつながって、一体的な空間を形成するガレリアを形成します。

ガレリアは、地区内のオープンスペースでありながら、地下鉄南北線さっぽろ駅との接続部として、待合空間など、駅の機能を拡張し、さらに、地上と地下での街区東西の貫通動線ともなります。また、ガレリアの地上部は、画面中央のパースのように、吹き抜けの開放的な空間となります。

ガレリアと連動する地下空間の整備内容についてです。

画面は、左から、地下2階、地下1階、地上1階の平面図です。矢印は、画面下に表示している各階のイメージの方向を示しています。

南北線さっぽろ駅においては、札幌市による真駒内方面行きのホームの増設事業が予定されておりまして、地下2階ではホームやコンコースの増設、地下1階ではコンコースの拡張や駅務室等が新設される予定です。

本再開発事業は、これと連動しながら、地下鉄南北線さっぽろ駅、東豊線さっぽろ駅に接続し、図の赤色の位置に地下鉄出入口の階段やエレベーターを整備します。また、東豊線さっぽろ駅の地下鉄出入口の整備に合わせて東豊線さっぽろ駅コンコース内のトイレを再整備します。

次に、ガレリアについてです。

図の黄色で塗られた部分がガレリアです。

ガレリア内の駅の待合空間など、駅の機能を拡張し、地上と地下での街区東西の貫通動線ともなる空間です。

ガレリア内のエレベーターやエスカレーターによって南北線さっぽろ駅の東西方向の動線を拡充します。また、コンコースに隣接する北棟エスカレーターによって地下1階と地下2階の動線を拡充します。これらのエレベーターとエスカレーターはあくまで民間施設でありまして、都市計画決定されるものではありませんけれども、事業者との協定によって地下鉄出入口と同様の開放時間で運用される予定でございます。

また、地下1階においては、北5条・手稲通の地下に南北線さっぽろ駅コンコースからA P I A地下街方面や東急百貨店方面に連絡する地下歩道を整備します。

さらに、地下1階のガレリアの東側と市道西3丁目線の地下には地区施設として歩行者専用通路を整備します。

このように、本市街地再開発事業では、ガレリアと地下歩道、歩行者専用通路に整備により、街区北東方向で整備が計画されているバスターミナルや新幹線駅方面を踏まえ、地上と地下において歩行者ネットワークを拡充し、札幌駅周辺の回遊性や交通の乗換利便性を高めます。

続いて、現在の施設計画について、令和4年3月の都市計画決定時点からの変更概要を説明いたします。

主な変更点は、主要用途の宿泊滞在について、ホテルから業務と一体となった宿泊滞在施設の導入に切り替えたこと、施設の高さ、階数、延べ面積が減少したことの2点でございます。

主要用途の宿泊滞在について、令和3年度の都市計画審議会においては、宿泊滞在用途としてホテルの導入を検討しておりましたことから、スライド上においては表中左側の断面図のように宿泊と表示し、説明しておりました。

一方で、当地区におきましては、ホテルだけではなくて、オフィスを高質化させるオフィスサポートのような滞在空間も含めて、幅広い形態を想定しておりましたので、市街地再開発事業の都市計画においては、当初から、宿泊ではなく、宿泊滞在として都市計画をしております。

現在の施設計画においては、昨今の工事費の高騰などの影響から、一般的なホテルはやめて、オフィスと連動し、オフィスの質を高めるビジネスパーソン向けの宿泊滞在施設を、業務と併せ、右側の図の青色の範囲に設置いたします。

また、高さや階数、延べ面積が減少しているにもかかわらず、容積率は変わっておりません。これは、業務や宿泊滞在の各階において、例えば、吹き抜けを減らす、階高を低くするなど、設計を合理化したことで最小限の高さで、かつ、施設の概況を変えずに容積率に算入される床面積を増やしたためでございます。

なお、先ほど説明したガレリア整備や地下鉄動線の拡充など、公共貢献につきましては令和4年3月時点から変更はございませんので、都市再生特別地区や地区計画、市街地再

開発事業などの都市計画において変更を要するものはございません。

今回の都市計画の変更内容について説明します。

今回の都市計画を変更する箇所は、図面の緑色の破線で示している地下通路の北東角の形状、南北線さっぽろ駅の地下鉄出入口階段とエレベーターの位置、東豊線さっぽろ駅コンコースのトイレの位置の3か所でございます。

初めに、地下通路8・4・35札幌駅前通公共地下歩道の変更についてです。

A P I A地下街方面や東急百貨店方面に連絡する既存の地下通路に接続する部分について、地下歩道の形状を変更いたします。

北4西3地区の施設の地下1階及び新設する地下歩道の床レベルは、接続先の既存の地下通路より高い位置にあります。変更前の計画では、このレベル差の解消として、階段とスロープを整備する計画としておりました。

施設計画の具体化によりまして、北4西3地区の施設及び地下歩道の床レベルを調整し、床レベルを下げたことによってスロープのみでの接続とすることが可能となりました。

これによりまして、変更前では地下通路の北側にあったスロープ部分が不要となったことから、地下歩道の形状を変更するものでございます。

次に、1号高速鉄道南北線及び3号高速鉄道東豊線の変更についてです。

北4西3地区の施設計画と整合を図るため、1号高速鉄道南北線については施設内に取り込む地下鉄駅出入口階段及びエレベーターの位置、3号高速鉄道東豊線についてはコンコース内のトイレの位置をそれぞれ変更いたします。

1号高速鉄道南北線の変更内容についてです。

お示ししている図面は変更前のものです。地下1階と地上1階をつなぐ階段が施設の北西角にありまして、また、階段の南側に、地下2階から地上1階まで、エレベーターを設置する計画でした。

こちらが変更後の図面です。施設計画と整合を図るため、階段とエレベーターを施設中央部に集約し、地下鉄駅の動線を明快にします。また、地下1階までの計画であった階段を地下2階まで延長します。

なお、エレベーターについては、車椅子利用者等に配慮したバリアフリー対応のものを計画しております。

次に、3号高速鉄道東豊線の変更箇所についてです。

東豊線さっぽろ駅コンコース内のトイレについては、令和3年度の都市計画変更時点においては、新設する地下鉄出入口階段の横に移設する計画としておりました。

北4西3地区の施設は、エネルギーネットワークの形成のため、地域冷暖房と接続する計画です。施設計画の具体化に伴い、画面の緑色の破線の位置に地域冷暖房の熱導管を新設する必要が生じました。新設する熱導管がコンコース内のトイレに干渉してしまう状況となったことから、施設計画との整合を図るため、コンコース内トイレの位置を西側に変更しています。

最後に、スケジュールについてです。

都市計画法に基づく案の縦覧の報告です。

本年8月17日から31日までの2週間の期間、案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。本日の審議会でご同意を得られましたら、変更告示は10月中旬を予定しております。以降は、令和6年1月に市街地再開発組合の設立を予定しておりまして、令和6年度に都市再開発法に基づく権利変換計画の認可を経て、既存建物の解体工事に着工する予定でございます。建築工事は令和7年度着工の予定でありまして、工事完了は令和10年度を予定しております。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明についてご質問等ございましたら伺いたします。

なお、ご発言に当たりマイクをお渡しいたしますので、議事録作成のためにマイクをご使用いただきますようお願いいたします。

●阿部委員 スライドの10ページの北4西3地区市街地再開発事業の概要の施設計画の変更概要というところです。

上の階が宿泊で、下が業務となっていますが、それを変更し、業務宿泊滞在型になっているのですが、業務宿泊滞在型というのは、宿泊と業務の棟を別にしたものとどう違うのか、どんな感じになるのかのイメージがつかないので、具体的にありましたら教えてほしいです。

●星野事業推進担当部長 都市計画上は宿泊滞在機能、主要用途は宿泊滞在ということでございますが、当初、一般的なホテルをピンク色のところに計画しており、そこがホテルになっていました。

右側の業務宿泊滞在となったところですが、例えば、宿泊という意味ではナップルームというちょっと寝られる空間のほか、シャワールームやラウンジエリア、あるいは、区切ったブースになっており、集中して仕事ができるようなオフィスサポート機能を持つものとなりまして、そうしたものを青色の業務宿泊滞在のフロアに複数配置していくということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●わたなべ委員 スライドの18ページのコンコース内のトイレの位置の変更についてです。

今回、トイレの変更をするというのはトイレを新設されるという意味合いかと思うのですが、この際、ユニバーサルトイレ、あるいは、ジェンダーに配慮した男女ともに

使えるトイレとなるのか、そういった考え方はあるか、お伺いさせていただきます。

●星野事業推進担当部長 現在、既設のトイレがございますが、その位置を変え、新しくなるということですが、当然、バリアフリートイレのほか、男子トイレ、女子トイレそれぞれの内部にもバリアフリートイレが整備される予定です。

●わたなべ委員 それでは、男性トイレ、女性トイレ、そして、バリアフリーといいますが、ユニバーサルな多目的トイレをつくるということによろしいでしょうか。

●星野事業推進担当部長 多目的トイレだけではなく、男子トイレ、女子トイレそれぞれの内部にもバリアフリートイレを整備する予定だということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●脇元委員 今のわたなべ委員の質問と似通っているところがあるかもしれないですけども、今、男子トイレ、女子トイレにバリアフリーのトイレを設けるということでしたよね。ジェンダーフリーのトイレ、男女共用のトイレはどうなりますか。

●星野事業推進担当部長 多目的トイレとしてLGBTに配慮したトイレとなります。ですから、男子、女子それぞれにもありますし、多目的トイレとしてLGBTの方にも配慮したトイレが整備されるということです。

●脇元委員 認識としては、男子トイレと女子トイレが分かれていて、男子トイレに入ったら多目的トイレ、女子トイレに入ったら多目的トイレとなっているということなのか、それとも、男子と女子で入り口が分かれており、その間に多目的トイレが別個にあるのか、そうしたイメージを教えていただきたいのです。

●星野事業推進担当部長 介助者が同性の方、異性の方ということがあろうかと思えます。同性の介助者であれば、男性用トイレ、女子用トイレということになろうかと思えます。しかし、異性の介助者であれば多目的トイレとなろうかなと考え、別々にしております。

●脇元委員 簡単に言ったら、フリージェンダーだったらどうなのだという事です。要は、男子、女子で分かれていたらフリージェンダーにならないではないですか。

●星野事業推進担当部長 入り口は三つありまして、男子、女子、そして多目的トイレということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●相内委員 先ほど阿部委員も触れていたスライドの10ページのところです。

前の段階でもしかしたらご説明されていたかもしれず、恐縮な質問ですが、変更後はビジネスパーソン向けの宿泊機能を持ったものだというお話がありましたけれども、変更前のターゲットはどういう層としていたのか、教えていただければと思います。

●星野事業推進担当部長 ここは宿泊滞在としておりましたけれども、この立地特性から、観光客やビジネスパーソンなど、多様な来街者が来ることを想定し、宿泊滞在機能としてございました。そして、今回の変更で特に変わったのは、観光ではなく、ビジネスパーソンに特化したところです。

ビジネスの価値を高質化させることで建物の価値を高めるといった目的で、今回、計画を変えたということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 1点目は、スライドの14ページのところです。

階段にプラスしてスロープという形状からスロープのみに変更したということですが、実はこれは非常にいいことだと私は思っています。

今回、この建物についてはこのように変更されたのですが、今後も同じようなことを検討されるような方針があるのかどうか、差し支えなければお聞かせをいただきたいと思います。これが1点です。

2点目は、スライドの10ページのところです。

先ほどもご説明をいただいたのですが、私の理解不足なので、補足していただけないかと思うことがあります。建築面積、敷地面積は変わらず、延べ面積は若干少なくなっているのですが、容積率は変わらないということについてもう少し丁寧に分かりやすくご説明をいただければと思います。

●星野事業推進担当部長 まずは、地下歩道のスロープのことですが、当初はできることならばスロープにしたいと考えておりました。しかし、階高がかなり違ったものですから、どうしても階段処理をしなくてはならず、それに合わせ、長いスロープになっていたということです。しかし、できる限り下のような形のほうがよいと考えておりましたので、こういった変更をしたということです。

続きまして、容積率が変わらないのに延べ床面積が小さくなっていることについてです。

これは、設計をする中で合理化していったといいますか、なるべく建設費を抑え、容積

率に算入できる部分を増やしていくことを考え、設計をしてきた結果で、かなり工夫や合理化しております。

例えば、エレベーターのシャフト部分、昇降機のところは、当初、上部にホテルがございまして、そこに行く専用エレベーターがあったわけですが、その部分は容積率には算入されないということがありまして、なくなったことで使える面積が増えたというように考えていただければといいかなと思います。

●能瀬委員 ある意味、利用効率を高めたことで事業の全体の採算性も確保し、事業が円滑に動くようになったということで理解いたしました。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 この点は私も気になっていたところで、今、市の部局からのご説明があったと思うのですが、こういう理解で間違いはないですか。

当初予定されていた宿泊部分がなくなることによって建物の高さが30mぐらい下がるわけですが、なくなる宿泊というピンク色で書かれているところの床面積は外観に比べると実は意外とない、なぜならば中が吹き抜けになっているからということですよ。

周辺部分が吹き抜けになっていて、周辺部分にある床面積が下がってくるのだけれども、容積率が変わらないのはなぜなのかといったとき、吸収される床面積分を吸収するに当たって階高を変更したということが一つの大きな要因ですよ。

今まではこれで床面積だったものが、階高が下がることにより、床をもう一つつくることのできるわけですよ。そのため、高さは減っているのだけれども、階高を修正することによって床面積を稼ぐということかと思えます。

もう一つは、今言われたように、今まで上に宿泊施設があるということを前提に必要とされていたエレベーターの部分の床面積があって、本来、そこは容積率算入がされていないところだったけれども、要らなくなったことによって新たに浮いた床が容積率に算入できるようになったわけですよ。それで、各フロアの機能、あるいは、今まで容積率算入外だった部分を容積率算入することによって、一見すると高さは減っているけれども、容積率自体は変わらないのだということかと思えます。

そして、重要なのがスライドの10ページの下のところ、公共貢献することを前提に指定容積率を800%へ、当初は商業用途地域のところを1,570%まで上げているわけですが、その公共貢献部分については一切手をつけません、むしろ、今ご指摘がありましたように、可能な限りスロープにするなど、設計をとにかく詰められるだけ詰めていったということだと理解しておりますけれども、それで間違いはないですか。

●星野事業推進担当部長 分かりやすい説明をありがとうございます。

●岸本会長 後押しするつもりではなくて、理解するためにまとめただけなのですけれども、いかがでしょうか。

●岸委員 だとするならば、分からないことが出てきました。それは、ここにある延べ面積と延べ床面積の定義は違うのかということです。延べ床面積割る敷地面積掛ける100が容積率だと大学の授業で私は教えているのですけれども、こういう特殊な容積率の計算の仕方があるのですか。

●星野事業推進担当部長 特殊な容積率の計算というか、容積率にカウントしない床があるということです。

実際に容積率を計算するとき、ただ単に延べ床面積を敷地面積で割ればいいということではなく、そこに算入しなくていいものが特例的にあるのですね。そういうものを除いて割ったものが容積率ということです。

基本的な考え方は延べ床面積を敷地で割ったものですが、そこから特例的に減ずることができる床が出てくるということです。例えば、先ほどご説明したとおり、エレベーターシャフトの面積を除くことができますし、バリアフリーに関するもので特例的に減ずることができるものがあります。

分かりにくいかとは思いますが、そういったものを減じて計算すると同じ容積率になるということです。

●岸委員 だとするならば、そんな数字の書き方をしてくれたほうがいいのかと思うのですけれども、都市計画審議会の流儀というのはそんなものなのですか。そんなものと言ったらおかしいのですけれども、そういうことだというような資料作成なのでしょうか。

今の説明では延べ床面積と延べ面積の違いが回答されていないと思います。ここは延べ面積になっていますよね。延べ床面積と延べ面積というのは同じなのですか、違うのですか。

●星野事業推進担当部長 延べ面積と延べ床面積は一緒でございます。

●岸委員 これは一緒と理解していいのですね。

●星野事業推進担当部長 ここは延べ床面積と理解していただければと思います。

●岸委員 そうであれば、容積率に算定する延べ床面積はこうだというものがあったら分かりやすいなと思います。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます、これを割っていただくと同じ値になるということです。容積率に算入する延べ床面積と書くと割った数字と同じ数字が左に出てくるというようなイメージです。

●岸委員 でも、この延べ面積を敷地面積で割っても1,570にならないのですけれども、別な数字があるということですか。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 私としてはまとめたつもりだったのですが、要するに、ここで言う延べ面積が従来よりはむしろ増えていますよね。建物の高さは低くなっているのに、階高を調整したり、必要だったエレベーターが要らなくなったことでエレベーター予定の床面積が床として使えるようになったりして、延べ面積は増えているわけです。ただし、バリアフリーとして使うから、あるいは、そういった特例が幾つかあって、延べ面積の中に容積率算入されないものがある、まだ残っている、ただ、計算すると1,570%という範囲に収まることは間違いがないのだということによろしいですか。

なお、岸委員はそれをやることがおかしいとおっしゃっているのではなく、記載表記の仕方としてもうちょっと正確にしてもらいたいという指摘だったと思うのです。

ここは重要なところだと思うのですけれども、延べ面積から容積率算入されるべき延べ床面積を敷地面積で計算すると1,570%の範囲に本当に収まっているということは間違いのないですか。

●星野事業推進担当部長 それは間違いありません。

延べ床面積を敷地面積で割るということで考えたとき、算入部分の面積を分かりやすく書くということはあろうかなと思います。

●岸本会長 今後、ご配慮をいただければと思います。

●星野事業推進担当部長 承知いたしました。

●岸本会長 ほかにご質問等はございますでしょうか。

●池田委員 今も話題になりましたが、今回、建蔽率を変えないために階高を下げる、低くする、あるいは、宿泊施設をなくすという話がありましたよね。宿泊滞在機能は持たせるけれども、宿泊施設をやめる、階高を低くするということで建物全体の価値といいます

か、クオリティーといえますか、居住性が下がるのではないかなと考えられるのですよね。

施設の概要方針に照らしても問題はない、変更はないと考えられるレベルなのでしょうか。

●星野事業推進担当部長 施設の方針に関しましては変わっておりません。また、今回の変更でこの建物の価値が下がるのではないかということですが、かえってビジネス床の高質化が図られたと考えております。ですから、観光客に泊まっていただくということではなく、ビジネス床としての価値は高まったと考えているところです。

●池田委員 ビジネスユースとしてナッブルームなどがあるということがどのくらい価値になっているのかは私にはあまり分かりませんが、この案件だけではなく、札幌市全体としての宿泊施設が足りないからここにも宿泊施設をつくるのだという議論がこの会議でも何回かあったと思うのです。

そういったことも含め、ナッブルームをつくれればむしろ価値が上がるということについてももう少しご説明があるといいと思います。

●星野事業推進担当部長 宿泊滞在機能についてですが、例えば、丸の内2丁目に Point O という施設があり、ナッブルームのほか、メディテーションルームといって、集中するために瞑想する部屋があります。あるいは、フリーアクセスで集中して仕事ができるようなものもあります。さらには、ラウンジ機能を持たせ、ビジネスパーソンがここで働きたくなるような機能を持たせたいと考えていますし、こういった施設が東京や福岡などにございますけれども、非常に使われておると聞いてございます。

例えば、ナッブルームは、飛行機の待ち時間、または、これから新幹線が通ったとき、乗るまでの時間を過ごせたり休憩したり、そうした時間調整にも使えるような機能でして、ビジネス床の高質化につながるものと認識してございます。

●池田委員 施設そのものの価値は今の説明ですごくよく分かりました。

一方で、それが宿泊施設の代わりになるのかと言われると、やっぱり、それはそうではないのかなというふうに思いますし、こういう部屋があるから長時間労働をしても大丈夫だという話にもならないと思います。

宿泊施設と法規上も同じなのかは私には分かりませんが、やっぱり別のものなのかなという理解でおります。

●星野事業推進担当部長 そのとおりで、宿泊施設、ホテルとは別のものでございます。

●岸本会長 要するに、ここで言うところの宿泊滞在というのは、あくまでもオフィスを

利用する方々、あるいは、出張されてきた方々に開放される場所であって、一般客の方々に開放される、いわゆる旅館業法等上のホテルではなくなるということですよね。ただ、その分、業務フロアの業務との関連で見ると高質化される、建物利用の比重がそちらに方向転換されているということは間違いないかと思います。

ただ、都市計画法上の利用用途としては、当初はホテルと業務という意味での宿泊滞在というものから業務及びそれに関連する宿泊滞在機能を持っているものへと変わったわけです。しかし、都市計画法上は業務宿泊滞在の枠内に収まるという理解でよろしいですか。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第4号及び5号の北4西3地区関連につきまして賛成の方は挙手を願います。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきましては当審議会として同意することにいたします。

◎篠路駅周辺地区関連について

●岸本会長 それでは次に、議案第1号から第3号及び第6号の篠路駅周辺地区関連についてでございます。

準備ができましたらご担当部局からのご説明をお願いします。

●星野事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の星野でございます。

諮問案件グループ分け②の篠路駅周辺地区関連についてご説明いたします。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

説明事項としましては、地区の概要、まちづくりの経緯、地区の現況、都市計画変更の内容、法に基づく案の縦覧結果の順にご説明させていただきます。

初めに、地区の概要についてです。

篠路駅周辺地区は、JR札幌駅から北へ直線距離で約9kmのところに位置してございます。

平成28年3月に策定した第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて、当地区は地域交流拠点に位置づけられており、その中でも先行的に取り組む拠点の一つとされています。

続きまして、まちづくりの経緯についてです。

篠路駅周辺地区は、昭和60年代から地域より土地の有効活用に向けた再開発が求められてきた地区でございまして、これまで地域の方々とともにワークショップや勉強会などを

積み重ね、地域と札幌市との協働によるまちづくりを進めてきたところでございます。

平成20年頃には篠路駅西側の再開発が行われましたが、東側については、引き続き社会基盤が脆弱で、有効な土地利用が図られていない状況となっていました。さらに、地域が長年抱えているJR札幌線による東西市街地の分断といった課題もあることから、これらの課題の解消を目的として、鉄道の高架化、駅東側の区画整理を柱とした一体的なまちづくりを行うため、平成25年度に篠路駅周辺地区まちづくり実施計画を策定しました。

この実施計画で具体的に定めた各種整備を実現するため、鉄道高架事業、土地区画整理事業、周辺道路整備に係る都市計画を定め、現在、それぞれの整備が進められているところでございます。

なお、前回の事前説明において、鉄道高架事業の事業費に関するご質問をいただきました。総事業費は約184億円でございます、札幌市の負担額は68億円、約37%の負担割合となっております。

札幌市では、これらの社会基盤整備を契機として、篠路駅周辺地区の低未利用地の利活用等による地域交流拠点にふさわしいまちづくりを進めるとともに、新たなまちづくり計画を定めることとし、令和2年度より検討に着手いたしました。

策定に当たっては、地域住民が意見交換を行う地域協議会とまちづくりに関する知見のある方のご意見を反映する検討委員会の二つを設置し、並行して複数回の協議、検討を重ねてまいりました。また、この検討の過程では、まちの居場所づくりなどを目的として、駅前のオープンスペースを活用したシノロビングという社会実験も実施しております。こうした検討を経て、今年度の2月に篠路駅周辺地区まちづくり計画を策定いたしました。

篠路駅周辺地区は、交通軸と機能集積の状況から、スクリーンにお示ししている三つのエリアで捉えることができます。

左側の黄色の西エリアは、交通量の多い東8丁目・篠路通に沿って機能立地が進んだエリアであることから、既に商業機能などが集積している状況にあります。

一方、真ん中の赤色の駅前エリアは、現在、低未利用な状態ではありますが、土地区画整理事業が進められていることに加え、都市機能誘導区域にも位置しており、今後、新たな土地利用が期待されるエリアです。なお、多くは民有地となっております。

そして、東エリアは、篠路コミュニティセンターや福祉施設、商業施設が立地していますが、すけれども、エリアの中心には大規模な低未利用地となっている市有地A、B、Cがありまして、有効な利活用が求められている状況です。これらの状況を踏まえ、駅前エリアと東エリアを、低未利用地の利活用を図る重点エリアに設定いたしました。

篠路駅周辺地区は、幹線道路やJRといった南北方向の交通軸が形成されていることから、周辺の住宅地に暮らす人々の日常生活を支える機能を、東西方向に展開する三つのエリアにバランスよく配置し、東西一体の拠点を形成することが重要であると考えています。そのため、重点エリアに位置づけた駅前エリアと東エリアについて、求められる役割と期待される機能を整理いたしました。

駅前エリアは、令和4年に機能拡充を行った篠路出張所を備えており、北区北部3地区の行政機能を支えるエリアとなっていますが、利便性や魅力の向上が求められ、様々な世代が多様に交流できる場が期待されております。

こうした状況から、駅前エリアに求められる役割は、生活利便機能などの立地による駅周辺の利便性向上や地域のコミュニティ形成に寄与する交流機能の創出、地域の資源を生かした活動や取組の醸成であるとして、「利便・交流ゾーン」と位置づけ、この実現に向け、現在、土地区画整理事業を施行している駅前街区の利活用のイメージを整理しました。

駅前街区に期待される機能は、駅前の生活利便性を向上する商業機能や地域コミュニティの拠点となる交流機能を中心としたスクリーンにお示しした内容となっております。

なお、駅前街区は大部分が民有地でございますので、区画整理事業の進捗と合わせて、地権者の方々の理解と協力を得ながら具体的な取組や検討を進めていく必要がございます。

一方の東エリアにつきましては、継続的な人口流入と活発な活動につながる機能が必要であると考えられます。横新道や篠路通といった広域からのアクセスがよい道路に接する大規模な低未利用地、それも、市有地であることから、多様な機能が集積できる可能性を有していると言えます。

こうした状況から、東エリアに求められる役割は、住みたくなる・住み続けたくなるまちとなるための魅力を創出する、そして、多様な活動と生活の受皿となって地域の活力を向上することであるとして、「にぎわい・交流・福祉・複合ゾーン」と位置づけ、この実現に向けて、市有地A、B、Cの利活用のイメージを具体的に整理しております。

期待される機能は、まちに活力を生む業務・教育機能や家族で利用できる商業機能を中心としたスクリーンに示した内容となっています。しかしながら、現況の土地利用規制は、これらの期待される機能を誘導できるものとはなっていないため、まちづくり計画で定めた土地利用の実現に向けては土地利用計画制度を適切に運用して対応する必要があると考えてございます。こうした背景から、今回、用途地域等の都市計画を変更する必要があると判断したものです。

それでは、今回の都市計画変更の対象となる地区の現況についてご説明いたします。

こちらは、市有地A、B、Cの周辺の空中写真です。

市有地Aと市有地B・Cの間には都市計画道路横新道が通っており、周辺には篠路コミュニティセンターや篠路小学校のほか、上篠路公園などがございます。

ここからは、市有地A、B、Cとその周辺の土地利用状況を写真でお示しします。

スクリーンの矢印は、写真の撮影方向を示しています。

ご覧のとおり、現在、いずれも低未利用の状態で、一部を周辺施設の駐車スペースや近隣工場のヤードとして暫定的に貸し付けております。

なお、前回の事前説明におきまして、現在の市有地の利活用状況についての質問に対し、「雪堆積スペースとしては活用していない」とご説明したところでございますけれども、

実は、令和3年度の大雪時に緊急的に雪堆積場として活用したことがあったため、ここで訂正させていただきます。

続いて、市有地Aの周辺の状況です。

④は市有地Aの西側の敷地で、児童養護施設が立地しています。⑤は市有地Aの南側の敷地で、保育園が立地しています。また、⑥は児童養護施設と保育園の間の市有地を撮影した写真ですが、隣接する福祉関連施設の駐車スペースやグラウンドなどとして一部を貸し付けている状況です。これらの土地につきましては、各施設の運営に必要な面積を、今後それぞれの運営団体に売却、貸し付けるなどの対応を取る方向で現在調整を行っております。

⑦は特別養護老人ホームと障がい者支援施設の複合施設、⑧は市営住宅グリーンピア篠路中央団地やその関連施設です。

続いて、市有地Bの周辺の状況です。

⑨は市有地Bの西側の敷地で篠路コミュニティセンター、⑩は市有地Bの北向かいで、戸建て住宅地となっています。⑪は市有地Bの南東と市有地Cの南西に位置する敷地でございまして、この一角は民有地となっております。

続いて、市有地Cの周辺の状況ですが、北向かいには医療施設、そして、東隣には複数の商業施設があります。

次に、当地区の都市計画決定状況についてです。

まず、用途地域です。

市有地Aを含む横新道より南側の区域は第一種住居地域となっており、容積率は200%、建蔽率は60%となっております。一方、市有地Bと市有地Cを含む横新道より北側の区域は第一種低層住居専用地域となっておりまして、容積率は80%、建蔽率は50%でございます。

なお、市有地Cの南側の横新道に接する部分については、幹線道路の土地利用を想定した第一種住居地域を指定しております。

特別用途地区につきましては、市有地Bと市有地Cを含む横新道より北側の区域について、第一種低層住居専用地域の指定に合わせ、戸建住環境保全地区を指定しております。

次に、高度地区についてですが、市有地Aを含む横新道より南側の区域は18m高度地区、市有地Bと市有地Cを含む横新道より北側の区域は北側斜線高度地区を指定しております。

ただし、市有地Cの南側の一部につきましては18m北側斜線高度地区を指定している状況でございます。

さらに、当地区の一部は、篠路団地地区計画の区域に含まれております。

篠路団地地区計画は、篠路地区住宅団地造成事業の分譲に合わせて決定された地区計画でございます。図に示すとおり、市有地Aの全てと市有地Cの一部が篠路団地地区計画の区域に含まれている状況です。

地区整備計画としまして、市有地Aは、公共施設と福祉関連施設の立地を図る地区であ

る公共・福祉関連地区に指定しています。市有地Cの一部については、幹線道路の沿道にふさわしい土地利用と良好な街区の形成を図る地区である沿道B地区に指定しています。

以上が当地区の現在の都市計画決定状況でございます。

それでは、今回の都市計画の変更内容についてご説明いたします。

篠路駅周辺地区まちづくり計画では、市有地A、B、Cにおいて、業務・教育機能や商業機能を中心とした機能の集積を期待するところ、現況の市有地Bと市有地Cに指定している第一種低層住居専用地域は主に低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するために定める地域でございます。その土地利用規制についても、多様な用途の建築物が建築できるものとはなっておりませんので、まちづくり計画の策定を踏まえ、適切な都市計画に変更を行う必要がございます。

このため、スクリーンの図の赤色の枠で示した市有地Bと市有地Cを含む街区を、第一種低層住居専用地域から第一種住居地域へ変更します。この変更により、現在は、住宅、学校、保育所や老人ホームなどしか建てられないところ、病院や大学のほか、3,000㎡以下の店舗や事務所、ホテル、ボウリング場なども建てるのが可能となります。

特別用途地区につきましては、戸建住環境保全地区の指定を解除いたします。

高度地区につきましては、現在、第一種低層住居専用地域を指定している区域について、北側斜線高度地区を指定していますが、用途地域の変更に合わせて18m高度地区に変更いたします。

また、市有地Cの南側の一部は、現在、18m北側斜線高度地区を指定しておりますけれども、こちらの指定は、低層の戸建て住宅を主体とした土地利用が想定されている第一種低層住居専用地域の南側に接する土地であるため斜線制限を課していたものでして、北側敷地の用途地域の変更に合わせ、斜線制限を行わない18m高度地区に変更いたします。

ここで、前回の事前説明で質問がございました「18m高度地区とする理由」について補足説明させていただきます。

今回の変更対象地である市有地A、B、Cは、JR篠路駅の徒歩圏内に含まれる土地であることを踏まえ、今回策定したまちづくり計画において、地域交流拠点にふさわしい都市機能の集積を進めていく方向性を決めました。

一方、当該地は、これまではそうした土地利用の方向性が具体化していなかったことや周辺の開発経緯などを背景として、都市計画マスタープランにおける住宅市街地の区分では郊外住宅地に位置づけられています。

札幌市では、全市的な観点から定める土地利用制限である高度地区の指定の考え方として、郊外住宅地の中で第一種住居地域を指定する区域の場合、安定的な住環境を保護すべき区域については18m高度地区を定めることとしてございます。

これは、建築物の階高にもよりますが、およそ5階から6階の建物が建築できる区域となります。

市有地A、B、Cの土地利用については、地域交流拠点にふさわしい活用により、地区

の魅力創出と活力向上を図る一方で、周辺には住宅地が展開しているため、周辺環境に配慮した土地利用を進める必要があることから、この高さが妥当であると考えているところ
です。

また、事前説明において、「北側斜線制限を課す必要はないのか」といったご質問もい
ただきましたことから、高度地区における斜線制限の指定の考え方についても補足説明さ
せていただきます。

札幌市では、高度地区で定める斜線制限として、「北側斜線高度地区」と「18m、27m、
33m北側斜線高度地区」の大きく2種類の斜線制限を指定しておりまして、これらの指定
の考え方はそれぞれスクリーンにお示ししているとおりでございます。

ご質問の対象である18m北側斜線高度地区などにつきましては、下の図の赤点線の部分
のように、第一種または第二種低層住居専用地域の土地の南側に異なる用途地域の土地が
直接接している場合のみ、南側の土地に対して高度地区で北側斜線制限を課すこととして
おり、図の青点線の部分のように土地が区画道路等により分断され、異なる用途地域の土
地が直接は接していない場合には、北側斜線制限を課すことはしてございません。

ここからは、より分かりやすく説明するため、例示の敷地を使ったイメージ図をお見せ
いたします。

建築基準法において、各敷地には様々な斜線制限が現に課されておりまして、左上の図
の青点線で囲んだ箇所のように、道路を挟んだ敷地同士の場合、南側の敷地は建築基準法
に基づく道路斜線制限がかかりまして、左下の図のグレーの部分の形に建築可能範囲が限
定されます。

一方、オレンジの点線で囲んだ箇所のように、道路等を挟まない状態で敷地が直接接し
ている場合、南側の敷地には、右上の図のように隣地斜線制限が適用されることとなりま
す。この隣地斜線制限は、今回例示している敷地のような条件の場合、図のとおり、北側
に隣接する敷地との境界線すぐのところから上限いっぱいの高さ18mの建築物の建築が可
能となります。

これでは、主に低層の戸建て住宅が建つことを想定している北側の第一種低層住居専用
地域の敷地に対する日照や通風、採光への配慮に欠けることから、都市計画法に基づく高
度地区において北側斜線制限を加えることによって、右下の図のグレーの部分の形に建築
可能範囲を限定するというのが、高度地区における18m北側斜線高度地区などの指定の趣
旨となっております。このため、例示のように、北側斜線制限の上乗せを必要とする第一
種または第二種低層住居専用地域の南側に直接接する場合にのみ限定して指定しているも
のでございます。

これらの指定の考え方にに基づき、今回の変更対象地は、北側斜線制限のない18m高度地
区を指定することになります。

なお、参考までに、変更対象地に適用される建築基準法に基づく斜線制限のイメージを
表したのが右の図です。

変更対象地につきましては、北側の戸建て住宅地との間に10mの区画道路を挟んでいることから、高度地区において北側斜線制限を課さずとも、建築基準法に基づく道路斜線制限により、右の図のグレーの部分のような建築可能範囲となります。

高度地区に関する補足説明は以上でございます。

続きまして、地区計画の変更内容についてご説明いたします。

市有地Bと市有地Cを含む街区についてです。

篠路コミュニティセンターを含む市有地のほとんどが地区計画の区域外であることから、篠路団地地区計画の区域に編入し、新規の地区整備計画の区分として機能複合地区に指定します。

また、市有地Cを含む街区の南側の一部で、現在、沿道B地区が指定されている区域につきましても、街区の一体的な土地利用の方向性を示すため、北側敷地と併せて機能複合地区へ変更します。

機能複合地区では、変更後の用途地域である第一種住居地域で建てられる用途のうち、まちづくり計画で定めた「期待する機能」に該当しない、神社、寺院、教会等の宗教施設や自動車教習所、15㎡を超える畜舎が建てられないよう制限します。

その他の制限につきましては、敷地面積の最低限度を200㎡とするほか、壁面の位置の制限を定めます。壁面の位置の制限は、都市計画道路の境界線から外壁等の面までの距離を3m、それ以外の道路境界線からは1.5mとし、隣地境界線からは2mとします。

なお、沿道B地区から機能複合地区に変更する区域については、スクリーンでお示ししている制限の変更が生じます。

用途の制限につきましては、機能複合地区に変更することにより、住宅やホテルに係る制限はなくなる一方、宗教施設や自動車教習所の建築が新たに制限されます。

敷地面積の最低限度は、隣地境界線からの距離に係る制限が新たに付加されます。

また、沿道B地区の北側境界には、現在、幅6mの植樹帯を地区施設に位置づけています。こちらは、北側敷地との緩衝帯として整備することとしているものですが、今回の変更において、街区一体として機能複合地区に指定することを踏まえ、植樹帯の地区施設としての位置づけを廃止します。

次に、横新道より南側の市有地Aを含む街区についてです。

こちらは、現在、公共・福祉関連地区を指定していますが、このうち、現在の土地利用が今後も継続する土地の部分を、福祉関連施設の立地を図る地区として福祉関連A地区に名称を変更します。

一方、新たな土地利用が想定される土地の部分につきましては、まちづくり計画の考え方も踏まえつつ、福祉関連施設や周辺施設との調和に配慮した施設の立地を図る地区として福祉関連B地区に変更します。

公共・福祉関連地区では、現在、用途の制限として、住宅や共同住宅、寄宿舎等が建築できない制限となっています。また、敷地面積の最低限度は1,000㎡としています。今回、

地区の名称を福祉関連A地区に変更する区域につきましては、この制限が引き続き維持されることとなりますが、福祉関連B地区に変更する区域につきましては、スクリーンの右側の制限内容に変更となります。

変更点ですが、昨今の福祉関連施設においては、より家庭的な環境のほか、そういった規模での生活や養育が求められている傾向にあることを踏まえまして、小規模なグループホーム・ファミリーホームなどの立地も可能となるよう、現在の制限では建築できないこととしている共同住宅や寄宿舎を建築できるようにします。また、これに伴いまして、敷地面積の最低限度につきましても、現在の1,000㎡から戸建て住宅程度の規模でも建築が可能な200㎡に緩和いたします。

以上が都市計画の変更内容となります。

最後に、法に基づく案の縦覧結果についてです。

本審議会に先立ち、都市計画法に基づく案の縦覧を令和5年8月17日から8月31日まで行いましたが、意見はございませんでした。今後の手続ですが、本審議会にて同意を得られましたら、令和5年10月中旬に告示する予定でございます。

以上で、諮問案件グループ分け②の篠路駅周辺地区関連の説明を終了いたします。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●岸本会長 それでは、ご質問等がございましたらお伺いいたします。

事前説明を受けておりますけれども、追加で補足説明があった点も含めていかがでしょうか。

確認です。

今まで第一種低層住居専用地域だったところが第一種住居地域になったということで、高度地区については今まで北側斜線高度地区だったものを一括して18m高度地区にするということですよ。

なお、ここは第一種住居地域であって、18m高度地区がかかっているから、五、六階の建物が建つ可能性が出てくるわけです。ただし、地区計画のところでもご説明があったように、そこに建てられる建物として、福祉関連であればこういうものなど、用途については様々な制限がかかってくるけれども、物理的な高さとしては五、六階建てのものが建ち得るということですよ。

ただ、そうなったとき、北側の第一種住居地域にある一、二階建ての住居に対する日照の問題等が出てこないかということなわけです。しかし、境界に10mの道路があり、直接隣接していないということがポイントで、建築基準法上の道路斜線制限が既にかかっているから、壁面後退した上でさらに斜線制限がかかるので、ここを北側斜線高度地区としなくても、道路斜線制限で同じ効果、規制がかかっているに等しいという理解でよろしいですか。

これは全く同じになりますか。北側斜線高度地区を隣接してかける場合と10m道路があ

って道路斜線制限がかかる場合とでほとんど一緒なのかなと思ったのですけれども、厳密に言うとうどうですか。

●星野事業推進担当部長 厳密に言いますと、同じではございません。ただ、影響があるかということでは、10mの道路があって、道路斜線制限で建てられない部分がございますので、影響がないと考えているところでございます。

●岸本会長 北側にある低層住居の日照や通風などに悪影響を及ぼすようなことはないという意味において大丈夫だという理解でよろしいですか。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 今お話があった点にも少し関係するかもしれないのですけれども、要約すると、市有地Bの北側の現況の戸建て住宅が立地している辺りの方々から見ると、今までは戸建て住宅地になるのかなと思われていたところがそうではない機能になる、そうした都市計画上の規制へと変わるのだということかなと思います。

この辺りに住んでおられる方々への何らかの情報発信やご意見を伺う機会が今までにあったのか、あるいは、これからあるのか、どうなのでしょう。

●星野事業推進担当部長 地域説明会を開催してございまして、ご理解をいただいているものと考えてございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第1から第3号及び第6号の篠路駅周辺地区関連につきまして賛成の方は挙手をお願いいたします。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきましては当審議会として同意することにいたします。

それでは、午前の部はこれで終了し、お昼休憩となります。しかし、今から1時間取って12時半ぐらいから始められるかといいますと、午後の部から参加していただく委員がおられる関係上、午後の部は1時ぴったりにスタートさせていただきたいと思っています。休憩時間が30分ぐらい長くなりますけれども、1時開始でよろしく願いいたします。

それでは、1時まで休憩をお願いいたします。

[休 憩]

●岸本会長 これより午後の部を開始いたしますので、よろしく申し上げます。

◎時計台周辺地区について

●岸本会長 それでは次に、議案第7号の時計台周辺地区についてでございます。

準備ができましたら、ご担当部局からのご説明をお願いいたします。

●阿部地域計画課長 地域計画課長の阿部でございます。

議案第7号の時計台周辺地区地区計画の決定についてご説明いたします。

本案件は、都市計画提案制度に基づき、地区計画の決定の提案があり、それに基づいて都市計画の決定を行うものです。

説明事項としましては、地区の概要、都市計画提案までの経緯、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。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。

当地区は、JR札幌駅から南へ約700mのところ position しています。

時計台を中心とした赤色の線で囲まれている部分が地区計画の区域となっております。

主要な周辺道路の状況としましては、地区を南北に走る市道西3丁目線、地区を東西に走る都市計画道路北1条・雁来通があり、また、地区の南側には都市計画道路の大通が通っています。

次に、都市計画の決定状況についてです。

まず、用途地域の指定状況です。

用途地域は商業地域に指定されており、容積率800%、建蔽率80%となっております。

次に、高度地区の指定状況です。

当地区周辺を含めて、高度地区の指定はありません。

その他の都市計画の決定状況です。

当地区の周囲には、スライドで示したように、既存の地区計画などを決定しており、地区の特徴を踏まえたまちづくりを誘導しております。

次に、当地区の上位計画における位置づけについてです。

当地区は、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都心に位置しており、高次な都市機能を集積すること、にぎわいや憩いの場となる豊かな空間を備えることなど、より魅力ある都心空間を創出することが求められております。また、都心のまちづくりの指針である第2次都心まちづくり計画において、ターゲットエリアの一つ

である都心強化先導エリアに位置づけられており、さらに、都心まちづくりの骨格構造である大通・創世交流拠点に位置づけられているほか、地区の南側に位置する大通は、骨格軸であるはぐくみの軸に位置づけられています。

これらの上位計画において当地区で求められることは、市民、来街者、誰もが安全、快適かつ文化的に過ごせる成熟都市札幌を象徴する都市空間と都市機能の形成、質の高い文化的なライフスタイルを支える機能、空間の形成の展開、札幌の都市文化、新たな価値を育む空間の創出となっています。

また、本年10月に策定予定の大通及びその周辺のまちづくり方針－札幌都心はぐくみの軸強化方針－において当地区で求められることは、地域資源との連携を考慮した民間開発の誘導や大通公園と時計台をつなぐオープンスペースの創出となっています。

さらに、本案件に係る制度として、都心における開発誘導方針についてご説明いたします。

以降のご説明の中では、開発誘導方針と呼ばさせていただきます。

本市では、先ほど示した上位計画に即して、用途地域や地区計画などの土地利用計画制度の適切な運用を図ることとしております。都心エリアでは、土地利用計画制度の運用を通じて、都心に関連する各種計画の目標実現に資する民間都市開発を積極的に誘導することを目的とし、開発誘導方針の運用を平成31年4月から開始しました。

開発誘導方針では、スライドに示した質の高いオープンスペースの整備などの11の取組を容積率緩和に当たって評価する取組として明示しており、整備基準や緩和容積率などの考え方を示しています。

それでは、都市計画提案までの経緯についてご説明いたします。

まず、地区の状況についてです。

初めに、当地区の中央に位置しております時計台についてご説明いたします。

時計台は1878年に札幌農学校演武場として建設され、1906年に旧札幌区が時計台を買い上げ、現位置より約130m北東から曳家し、現在に至ります。1970年には国の重要文化財に指定されるなど、北海道・札幌の歴史性を代表する建築物です。

また、1963年に制定された札幌市市民憲章の前章においても時計台の鐘がなる札幌の市民とうたわれているとおり、札幌市民にとって象徴性の高い建築物です。

さらに、施設利用者が年間20万人を超えるなど、札幌を代表する観光名所であり、多くの市民や来街者が時計台やその周辺を訪れています。

次に、写真で地区内の状況を詳しく説明いたします。

①は、大通方面から見た状況です。時計台は西3丁目線に面して正面を向いており、時計台を感じる沿道空間となっております。

②は、札幌駅前通から北1条沿いに西から東に向けて見た状況です。国道12号でもある北1条・雁来通は幅員が25mあり、交通量が多い道路です。

③は、時計台の敷地の北側の状況です。現在、北側の部分には民間建物が公開空地を設

けており、時計台を感じられる時計台ガーデンとして多くの市民に利用されています。

最後に、④は、時計台の東側の市道西2丁目中通線沿いに北から南に向けて見た状況です。交通量の少ない中通ですが、先ほどの時計台ガーデンを介して市道西3丁目線とを行き来する歩行者も見られます。

それでは、都市計画提案に至った地区のまちづくりの経緯についてご説明いたします。

まず、時計台を中心とした当地区内の建築物は、昭和40年代から60年代に建築されたオフィスビルが立地しており、また、時計台北側には民間開発に合わせて整備された広場があります。

建築物の築年数が40年から60年経過している当地区において、平成30年に地区内の地権者等が中心となり、時計台周辺まちづくり勉強会を発足させ、まちづくりの検討を開始しました。

勉強会においては、地区の課題として、回遊や滞留を促す空間の不足、来街者等による混雑、大通公園などとのアクセス性が不十分などの声が挙げられました。

このような検討を踏まえ、今後予想される建築物の建て替えを契機に、時計台と周辺の街区が一体となって時計台の魅力向上や地区全体の価値の向上を目指し、さらなる検討を進めてきたところです。

そして、令和3年には、それまでの勉強会で話し合いを行ってきたまちづくりの理念や目標を地権者間で共有するため、時計台周辺地区まちづくりガイドラインを策定し、時計台の象徴性と大通公園との協調性を高め、憩いと活動を生み出す札幌時計台スクエアをまちづくりの理念として掲げました。その理念の実現に向けて、時計台、大通と調和したまち並みをつくることや時計台を囲うオープンスペースをつくることなど、五つの目標を設定しました。また、五つの目標に対し、取組のイメージを示し、具体的な取組に向けたイメージを地域で共有しました。

例えば、象徴的な沿道景観を形成し、時計台や大通と調和したまち並みをつくることや時計台を眺めることができる視点場を形成することの取組イメージを共有し、また、オープンスペースをつなげ、時計台を中心とした回遊空間の形成することの取組イメージを示すとともに、開発誘導方針に即した地区の用途のコントロールや安心・安全なまちづくりを促進することとしています。

地域の勉強会では、建築物の形態等を制限すること及び各種取組を評価することで容積率を緩和することなどによって、開発を誘導する地区計画に加えて、地域が自主的に策定し、地区計画と連携してソフト的な開発の誘導を実現していく地区まちづくりルール の運用により、まちづくりの理念を実現していくことを検討しました。

そこで、令和4年に地区計画の決定と地区まちづくりルールの策定を目的に勉強会を発展、継続する形で時計台周辺地区まちづくり協議会を設立し、今後の検討を進めていくこととしました。

なお、当協議会は、将来にわたって地区まちづくりルールを主体的に運用し、まちづく

りの実現を図る組織となります。

このように、当地区では、時計台周辺地区まちづくりガイドライン実現の推進により、時計台周辺ならではの景観形成やにぎわいの形成を図りつつ、開発誘導方針に示す都心のまちづくりに資する各種取組を促進することで都心にふさわしい都市機能の集積と時計台を中心とした魅力ある都心空間を創出することを目標とし、このたび都市計画提案が行われました。

次に、提案された都市計画の内容についてです。

初めに、当地区のまちづくりガイドラインで示されたまち並み形成の考え方をどのように実現していくのかについてですが、今回提案された地区計画でハード整備等を誘導するとともに、地域が主体となって策定した地区まちづくりルールによって、地区計画で定めることが難しいソフト面での整備なども適切に誘導し、地区計画と一体的な運用でまちづくりの実現を図ります。

以降、これらの関係性についても併せてご説明していきます。

まち並み形成としては、建築物の部分を中高層部、低層部、沿道部と分けてご説明します。

なお、時計台の屋根の高さが13mであることを踏まえ、16m以下の部分を低層部に設定しています。

まず、中高層部のまち並み形成の考え方です。

ガイドラインでは、中高層部は時計台の背景になることから、時計台を際立たせることや高層部を主張し過ぎないように配慮を行うほか、時計台や沿道への圧迫感に配慮することとしています。それを受けて、地区計画では、高さの最高限度やきめ細かな壁面後退を定めるほか、建築物の分節化なども誘導し、良好なまち並みの形成を促進します。

また、地区まちづくりルールでは、景観形成として、空に溶け込むような外壁面の材料やデザイン、また、広告物の配慮事項についてを誘導します。

次に、低層部のまち並み形成の考え方です。

低層部も、時計台の背景になることによる形態、意匠の配慮のほか、時計台を眺める視点場の整備や質の高い落ち着いたきのある空間を演出していくこととしています。それを受けて、地区計画では、視点場となる展望スペースやそれと一体となる広場空間の創出を誘導するほか、壁面後退による分節化の促進や時計台に配慮した壁面後退を定めます。

また、地区まちづくりルールでは、時計台と調和したスケール感や色彩の配慮、時計台の意匠を安易に模倣しないことを定めるほか、展望スペースなどの快適なしつらえを誘導します。

最後に、沿道部のまち並み形成の考え方です。

ガイドラインでは、沿道部は、通りににぎわいを連続させることやゆとりある歩行環境を整備するとともに、質の高い落ち着いたきのある空間を演出することとしています。それを受けて、地区計画では、にぎわいを生む用途の導入や歩道沿い空地の形成を誘導するほか、

貫通通路や地下接続の整備を誘導し、アクセス性の向上を図ります。

また、地区まちづくりルールでは、歩きたくなるまち並みの整備や誘導用途のしつらえ、オープンスペースの整備や活用について誘導します。

このように、地区まちづくりルールでは、地区計画で誘導する各種取組の質をより高めていくため、ソフト面や運用面などの基準も定めることでより魅力的な都心空間の形成を誘導します。

実際の地区計画の運用について改めてご説明します。

当地区では、地区計画において、建築物の制限に加えて、容積率の最高限度の緩和を定めることで空間の整備や用途の誘導を図ります。さらに、地区まちづくりルールでは、地区計画を補完し、景観やオープンスペースのデザイン、しつらえなどのソフト的な整備も誘導します。

このように、地区計画と地区まちづくりルールを一体的に運用することで地域でルールを共有し、調和の取れたまち並みに加え、憩いやにぎわいを生み出し、より質の高い空間の創出を目指していくこととしております。

なお、当地区において開発が行われる際には、本市が認定した地区まちづくり協議会と開発事業者がより質の高い空間を目指し、協議を行います。この地区まちづくり協議会では、開発計画と地区まちづくりルールの適合の確認も行うこととなります。

それでは、ここから具体的な地区計画の内容についてご説明します。

地区計画の目標は、時計台との調和の取れた景観の形成や多様な活動が生まれる空間づくりを誘導することや別に定める地区まちづくりルールとの一体的な運用を通じて時計台周辺地区まちづくりガイドラインの実現を推進することにより、時計台を中心とした魅力ある都心空間の創出を図ることとしています。

土地利用及び建築物等の整備の方針です。

まず、地区施設についてです。

当地区では、時計台の北側の民間敷地部分に地区施設広場1号を定めています。これは、現在も民間事業者によって公開空地として整備されている時計台ガーデンと同規模の広場で、将来の建て替えに当たっても同規模の空地を確保し、時計台と一体となった広場空間の形成を目指します。

次に、地区整備計画についてです。

地区整備計画の区域は、スライドに表示している黄色及びオレンジ色の部分で、二つの地区整備計画を指定しています。道路を挟んで時計台に面している時計台周辺街区地区、そして、時計台と隣地境界を接している時計台隣接街区地区となっており、それぞれ展望スペースや広場1号の整備を促進します。

次に、建築物の制限についてご説明いたします。

まずは、用途の制限についてです。

用途は、都心強化先導エリア及び当地区にふさわしい機能の集積を図るため、居住系の

用途、入院施設を備えた病院などの用途、工場系の用途、風俗系の用途を規制します。

次に、土地の適切な高度利用を図るため、表に示しているとおり、容積率の最低限度300%、建蔽率の最高限度80%、敷地面積の最低限度1,000㎡、建築面積の最低限度800㎡を定めます。

壁面の位置については、各道路や建築物の高さに応じてきめ細やかに設定し、にぎわいを感じられる快適な歩行者空間の創出や時計台及び大通公園に対する良好なまち並みの形成を促進します。

まず、こちらは、地区内外から時計台に向かう際の動線となる都市計画道路北1条・雁来通及び市道西2丁目線の制限で、壁面の後退距離は、高さ4m以下の部分が2m、高さ16mを超える部分が3mとなっております。

次に、時計台の正面の通りとなる市道西3丁目線の制限ですが、壁面の後退距離は、高さ16m以下の部分が2m、高さ16mを超える部分が3mとなっております。

こちらは、市道西2丁目中通線、北1条中通線、北2条線の制限ですが、壁面の後退距離は、高さ16m以下の部分が1m、高さ16mを超える部分が3mとなっております。

こちらのスライドは今ご説明した三つを並べたものですが、これらの壁面の位置の制限の目的は、高さ4m以下の沿道部については、安全な歩行空間と憩いやにぎわいの空間を創出するため、道路境界線から1mまたは2mの壁面後退を定めています。また、高さ16mを超える中高層部や低層部は、時計台を囲う景観形成と時計台を見上げた時の背景の形態に配慮するため、道路境界線から3mの壁面後退を定めています。さらに、都市計画道路大通の道路境界線の部分では、壁面の後退距離は、高さ4m以下の部分では3m、高さ60mを超える部分では12mとなっております。これは、特に景観に配慮する部分として、隣接する地区計画と同じ制限を設け、大通沿道の統一したスカイラインの形成を図るためです。

また、時計台隣接街区地区では、時計台に面する部分で、高さ4mを超える部分は隣地境界線から12m壁面を後退します。これにより、地上部分の地区施設広場1号とともに、時計台への圧迫感を低減させ、良好な空間形成及びまち並みの形成を図ります。

加えて、都市計画道路北1条・雁来通と市道西3丁目線の交差点の隅切り部分と都市計画道路北1条・雁来通と市道西2丁目中通線の交差点に関しては、敷地の角に空地を形成するため、壁面の位置の制限を設けています。敷地の隅切り及び角の部分に道路境界線からの壁面後退距離を定め、各敷地における建築物の壁面の位置は図中の赤線のような制限となり、建築物の高さに応じて道路境界線から建築物を後退させる必要があります。これらの制限により、時計台に面した辻空間を形成し、交差点部分における空間的な広がりや時計台との一体感の形成を図ります。

次に、建築物等の高さの最高限度についてです。

当地区には、高度地区の制限がありませんが、容積率を緩和せず、800%以内で建築する場合、高さの最高限度は50mに定めます。ただし、時計台周辺街区地区では、都心の各種

計画の目標実現に資する取組などを行い、容積率が800%を超える建築物においては、高さの最高限度は85mとなります。また、そのうち、高さ50mを超える部分で市道西3丁目線及び西2丁目中通線に面する部分を5m以上外壁等の面を後退させ、時計台や沿道のまち並み形成に寄与した場合は高さの最高限度を100mとします。

なお、時計台隣接街区地区においても同様に都心の各種計画の目標実現に資する取組などを行い、容積率が800%を超える建築物では高さの最高限度は100mとなります。

形態または意匠の制限として、時計台などに配慮、調和した意匠や形態とすること、3階以下の範囲で意匠を分節することを定めています。これらの制限は、地区まちづくりルールと連携し、きめ細やかに誘導を図ります。

なお、本地区区計画においては、これまでに説明した建築物の規模や高さ、壁面の位置、形態、意匠を制限することにより、良好なまち並みの形成と周辺環境への配慮を行っていることから、道路斜線制限と隣地斜線制限を緩和し、時計台及び大通公園と調和したまち並みの形成を誘導していくこととします。

最後に、建築物の容積率の最高限度についてご説明いたします。

まず、容積率の緩和の条件についてです。

容積率を緩和する建築物は、時計台と調和したデザインの採用と広さ25㎡以上の展望スペースまたは地区施設広場1号の整備を行うこと、また、建築物の1階ににぎわいや憩いの空間の導入と安全な歩行空間の整備を行うこと、これらの取組を実施した建築物で、さらに、時計台周辺の地区で定めた地区まちづくりルールに準拠していると認められるものに限ります。

協議会において、地域全体で取り組んでいきたい事柄として共有したものは、地区計画における容積率の最高限度の緩和の必要前提条件として定めております。なお、容積率の緩和に当たっては、緩和の条件に適合した上で、時計台周辺地区の魅力向上に資する取組やさきに説明しました開発誘導方針に掲げる都心の機能強化の取組を実施し、魅力ある都心空間の形成に寄与すると市長が認めたものは、指定容積率800%のところ、1,200%を限度として容積率を加算できることとしております。

なお、容積率の緩和を評価する各種取組は、スライドの表のとおりです。

今回は、この中でも主要な取組として、赤線で囲った取組について詳しく説明します。

スライドで示したまちづくりガイドラインの目標を踏まえ、時計台周辺街区地区では、時計台と調和した外壁の素材や、色、デザインの採用、時計台を望む地上2階以上かつ高さ16m以下の部分に展望スペースを整備することを景観資源配慮ボーナスとして評価します。これらの整備により、容積率を50%加算いたします。

なお、展望スペースは、原則、広さは50㎡以上の展望スペースの整備に限って評価します。

次に、時計台隣接街区では、周辺街区地区と同様、時計台と調和した外壁の素材や色、デザインの採用に加え、時計台に面する地区施設広場1号の整備に当たり、時計台と一体

性のある居心地のよい空間を整備し、時計台周辺地区の魅力向上に資すると市長が認めたものに対し、容積率を150%加算いたします。

なお、広場1号は、面積550㎡以上で整備することとしております。

また、広場に面して誘導用途なども設け、広場のにぎわい創出に寄与する場合は200%の加算となります。

それから、時計台の周りの歩行者空間の整備としては、時計台に面する部分の建物低層部ににぎわいを生み出す用途を導入すること、地内外からの動線となる道路の沿道に歩道沿い空地を整備することで安全な歩行者空間と地区全体の回遊性向上に資する取組に容積率を30%加算いたします。

まちづくりガイドラインで示す地区の用途のコントロールや安心・安全なまちづくりといった目標を踏まえ、開発誘導方針で示すオフィス用途の誘導や防災施設整備などを容積率の緩和に当たって評価します。

地区計画の運用に当たっては、開発誘導方針に基づく基準を別に定め、運用していきます。

別に定める基準は具体的には表のとおりとなっていて、都心のまちづくりに資する各種取組内容とその取組に応じた加算容積率を定めていますが、これらの数値は開発誘導方針に示す緩和容積率を目安にして定めることとしております。

なお、実際の基準につきましては、提案内容を踏まえ、本市が都市計画とは別に策定する予定です。

以上が提案された地区計画の内容です。

次に、以上の提案を受けました本市の判断についてです。

まず、提案要件への適合状況ですが、計画提案者の資格、提案の規模、土地所有者等の同意の条件は、いずれも法的要件を満たしております。

なお、お手元の資料を送付した時点からの状況の変化についてですが、事前説明の段階で同意書が提出されていなかった地権者1名の同意書が本審議会の前に提出されました。これにより、区域内の全ての地権者から本計画への合意が示されていることをご報告いたします。

次に、上位計画等との整合についてです。

提案の内容についてですが、今回の提案は、都心強化先導エリアや大通・創世交流拠点、はぐくみの軸で目指す都心のにぎわい、活力の創出や札幌の象徴的な都市文化や新たな価値を育む空間の創出を図るとともに、時計台周辺地区まちづくりガイドラインの実現を推進することにより、都心強化先導エリアにふさわしい機能の集積と時計台周辺にふさわしい魅力ある都心空間を創出するものです。

これは、さきにご説明いたしました第2次札幌市都市計画マスタープランや第2次都心まちづくり計画で目指している都市機能の集積、高度化のほか、魅力ある都心空間の創出などにつながると考えられることから、提案に基づいた都市計画の決定が必要と判断いた

しました。

なお、本市で作成した地区計画の案は、提案時から内容の変更はありません。

次に、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。

以上で議案第7号の時計台周辺地区地区計画の決定の説明を終わります。

●岸本会長 それでは、ただいまの説明についてご質問やご意見等がございましたらお願いいたします。

●伴委員 私からは大きく二つ質問させていただきますが、個別には4件あります。

振り返りもあるので、既に重複した質問があったら申し訳ありませんが、お許してください。

まず、経緯、経過のところで市の関わりがどうだったのかを確認したいと思います。

一つ目は、都市計画提案までの経緯という中で、時計台周辺地区まちづくり勉強会発足とありますけれども、これが発足したときの経緯といいますか、市も含めてどうなっていたのか、それをお聞きしたいと思います。

●稲垣都心まちづくり推進室長 本案件は都市計画部が地区計画の内容決定を担当しておりますけれども、地域の皆さんとの検討のお話しは私ども都心まちづくり推進室が最初の窓口となって一緒に進めてきましたので、その立場からお答えをさせていただきます。

今、スライドにも出していますけれども、この地区で勉強会が2018年に立ち上がったところがスタートです。駅前通やチ・カ・ホの整備に合わせて建て替えが進む中、この地区にあっても、将来に向けてまちづくりについて考える必要があるだろうという問題意識を地権者の方がお持ちになり、私ども都心まちづくり推進室にまちづくりを検討したいという相談があったことが契機となりまして、それ以降、地域の勉強会の開催の都度、私どものスタッフが同席し、札幌市のまちづくりの考え方をお伝えしたり、地域の皆さんの話合いのまとめを促していったり、伴走する形で支援してきたという経緯があります。

●伴委員 伴走型だったということですが、次に、スライドの22ページのところについて同じ趣旨でお伺いします。

時計台周辺地区まちづくり協議会を設立したということですが、この協議会での市の立ち位置、役割や役職についてお伺いします。

●稲垣都心まちづくり推進室長 引き続き、私からご説明いたします。

これは、勉強会から話合いの熟度を一段上げ、内容を深めて、さらに、ルールづくりを

目指すということで次の段階に進んだわけですが、札幌市の立ち位置は変わっておらず、引き続き、ルールづくり、あるいは、今回のご提案の地区計画を目指し、地域の皆さんの話し合いをお手伝いする、支援する、伴走するという形で関わり続けてきました。

●伴委員 協力したということでした。

次に、上位計画における都心づくりの概念について大きく2問聞きます。

スライドの10ページでございます。

都心の概略地図があり、黄色の都心強化先導エリアとあります。詳しく定めているのかどうかは分かりませんが、東西南北の境界ラインはどの辺りなのか、条丁でお聞きします。

●稲垣都心まちづくり推進室長 都心まちづくり計画も当室の所管ですので、引き続き私からお答えをさせていただきます。

おおむねということで表示をしまして、条丁名で明確に区域を区切っているわけではありませんが、ご覧いただいておりますとおり、都心強化先導エリアは、都心の中でも特に機能集積を図るべき都心の中の中心部ということで、東西に関しては創成川通から駅前通の1丁もしくは2丁西側まで、南北に関しては札幌駅の北口側から大通の1丁目程度南側までの範囲で定めています。

●伴委員 確認しました。

今回は、時計台の関係でございますので、非常に興味があるのですが、時計台は、言葉は抽象的ですが、象徴的な拠点で、きっかけがあったと私は見えています。

今回もきっかけがあったわけですが、一般論として、こういった指定の文化財に限らず、時計台のような象徴的な拠点があるなしにかかわらず、都心強化先導エリアというものは、例えばスライドの11ページから13ページにコンセプトが書いてあって、具体的に開発誘導方針まで定めてあるわけでありまして、先ほどおっしゃった都心強化先導エリアと言われるところでは魅力ある都心空間づくりが求められるものなのかどうか、最後に確認させていただきます。

●稲垣都心まちづくり推進室長 都心強化先導エリアにおいて、機能集積と同時に空間の質を高めるということに関しては、程度の違いこそあれ、必要なことだというのが私どもの認識です。しかしながら、建物の建て替えは、地区の状況といいますか、例えば、そこに立地している建物の古さのほか、検討の熟度も場所によって異なるので、こういう空間がよいと行政が全て決め切るとは難しいと思っています。

そのため、地域の皆様の話し合いの熟度や建て替えの動向などを丁寧に見ながら、皆様の地域のまちづくりの取組を応援していく形で取り組んでいるところでございます。

●岸本会長 ほかにございますか。

●牧委員 私からは二つほど質問があります。

まず、一つ目は、スライドの28ページの中高層部におけるまち並み形成の考え方についてです。

地区まちづくりのルールとして提案されている二つ目に統一感のあるシンプルな広告物とあるのですが、私にはこれがよく分かりませんでした。何か、民間企業などの広告物を張り出すようなとき、時計台地区の地域独自のフレームやレイアウトみたいなものをご用意するという認識なのでしょうか。

それから、二つ目は、もしかしたら前回の議論でも出ていたのかもしれませんが、スライドの53ページの容積率の最高限度についてです。

50%や30%といった数字の基準はどのように算定されたものなのかです。例えば、(1)の展望スペースなどを設けたら容積率を50%緩和するということですが、特にやってほしいようなものについては数字を大きめに設定しているなど、そういうことがあれば教えていただきたいなと思って質問させていただきました。

●稲垣都心まちづくり推進室長 都市計画の地区計画とは別に同時に定めている地区まちづくりルールの広告物に関する考え方についてということでしたので、私からご回答させていただきます。

地区まちづくりルールの中では、イメージ図などを掲載しながら考え方の整理はしているのですが、明確にデザインを厳格に規定するといったことまではしておりません。例えば、建物を個別に際立たせ、言葉は悪いですが、悪い形で目立たせるということではなく、この地区の雰囲気を生かした全体として調和が取れる広告の出し方が大事であろうという考え方で地域の皆さんはお話をしています。

そして、明確にこのデザインがいい悪いということについては、今後、運用の中で実際の届出に応じて地域の皆さんで議論していただくという立てつけになっています。

●阿部地域計画課長 次に、2点目の容積率の緩和の数字についてです。

まず、スライドの53ページにある数字については、スライドの12ページと13ページにある都心における開発誘導方針を基に数字を定めています。

13ページではいろいろと例示してはいますが、例えば、展望スペースに関して言うと、時計台は国の重要建造物として、5の景観資源配慮というところから数字を持ってきて、その数字を当てはめてはじめて、特段、そこからアップダウンさせているわけではなく、あくまで開発誘導方針を基にして決めているということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 前回のときも少し議論があったかと思いますが、せっかく、今回、いろいろな規定を定めるわけですから、緑地といいますか、みどりをどのように配置するかということも都市計画の中に入れていってもいいのかなと思っています。

オープンスペースをつくったり、沿道にエリアをつくったりする中で、どのくらいのみどりなり木を配置するということも併せて考えていくということです。例えば、背景として、建物だけではなく、大きな木が映り込むようにすると景観的にも非常によくなりますし、観光客にとっても写真映えするということになるかなと思います。

都市における緑地、グリーンスペースも非常に重要なかなと思いますので、そういったことについての追加の規定ができそうであれば考えていただけるといいかなと思います。

●阿部地域計画課長 みどりについてです。

今回、みどりに関しては、特別、それに絞った容積率緩和項目は設けていないのですが、我々としてはオープンスペースにみどりを盛り込んでほしいという思いを持っております。それは、歩道状空地等の質を高めるという意味でも非常に効果があるからです。

そういったことから、我々はオープンスペースガイドラインというものを別に準備しております。その中でみどりに関する質の考え方をうたっています。また、我々が最後に認定行為をして容積率を緩和するのですが、その際には、オープンスペースガイドラインなどの基準も踏まえて、みどりにも十分配慮してほしいということ、事業者と協議していきたいと思っております。

●池田委員 あわせて、今の時計台の北側のオープンエリアなんかにはかなり大きな木が生えていると思いますので、再開発に当たってそういう木が切られないようにといたしますか、樹木を維持してほしいのですが、それは今回の計画の中に盛り込まれるのでしょうか。

●阿部地域計画課長 計画に具体的に盛り込むことまでは考えていないのですが、当然、今後の建て替えにおいては事業者と我々で協議していく場がありますし、地区まちづくり協議会で協議する場もございますので、そういった中で事業者にはみどりを守っていくことを促していきたいと考えております。

●池田委員 都市におけるみどりは非常に重要だと思いますので、よろしく願いいたします。

●岸本会長 1点確認です。

容積率を緩和し、特に800%を超える場合は壁面後退することが条件になっていますよね。

その場合、壁面後退区域に工作物を設けてはならないというのは、ある意味、当たり前で、ここに看板や自動販売機があると、何のために壁面後退したのだとなりますよね。

ですから、スライドの37ページにある工作物を設けてはならないとあって、当然ながら、ここには看板も入るのですよね。

先ほど景観の問題も出されましたが、建物に看板みたいな形で工作物が設置され、壁面後退しました、時計台を際立たせるようにしますと言いながら、出来上がった建物に大きな看板がどんと出され、おい、景観はどうだったのだということも考えなければいけないと思うのです。

これは管轄の問題ですが、屋外広告物条例や景観審議会での規制で対応するのか、それとも、地区計画の中のみどりや景観のところで書き込むことになるのか、そうしたことが制度上できるのか、それを確認したいのです。

具体的な建物についてはまだなので、イメージができればいいのは分かるのですが、その際の看板規制については地区計画に落とし込めるものではないのですか。

●阿部地域計画課長 まず、屋外広告物条例の中での規制もなかなか難しいものになりまして、地区計画でもなかなか難しいということがあります。ただ、先ほど広告物の話が少しありましたけれども、地区まちづくりルールの中で、広告物に対する配慮事項を定め、事業者とまちづくり協議会とで話し合い、適切といいますか、上質な広告物やサインを採用することを考えております。

●岸本会長 では、時計台周辺地区まちづくり勉強会から、今回、地区計画の提案がなされたわけですがけれども、今後は地域ルールの運用主体ともなるわけで、自主規制という感じで、地域ルールについて、その中で広告の在り方について、市と対話しながら、規制を考えていくという理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 文化的に過ごせる地区にするとの説明があり、また、時計台移転論が浮上しても、現在の場所、旧農学校敷地から動かさない、それを議会で決めたと前回の審議会でご答弁されておりましたよね。それが市民の思いであり、議会の一致点だということですよ。

そこから時計台は市民の誇りなのだという強い思いを感じました。しかし、今どうかということなのですよ。それができておらず、多くの観光客のがっかりポイントになっているということなのだと思います。

やはり、文化財を生かすということは、建物を通して当時の風景などが感じ取れるよう、一体で考えなければならないと思います。地域一帯で、高さや外見など、いろいろと工夫をされているようですが、強い規制が必要です。

あわせて、関係する地域や地権者の意見だけではなく、市民のシンボルですから、何よりも市民の合意が必要だと考えております。

そもそも、この地区計画について、どれだけの市民が分かっているのでしょうか。市民のふるさと意識の象徴として愛されてきた建物ですので、この計画も、市民の合意の下、市民にとって誇れる計画にすべきだと思います。

ですから、私は反対を表明しておきます。

●阿部地域計画課長 これは地域が提案してきた内容で、最後のところで提案内容からの変更はなしとご説明いたしましたけれども、先ほど稲垣から説明したとおり、提案されるに至り、札幌市もその話合いに入り、伴走しながら作り上げてきたもので、そういった意味から変更はないという結果になったということです。

それに、壁面制限も含め、時計台に配慮した厳しい規制になっていると考えておまして、そういったこともからも時計台の魅力向上に資する必要な地区計画であると我々は判断しております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岸委員 スライドの37ページの工作物ということについてお尋ねします。

定義が分からなかったので、教えてください。例えば、壁面後退区域にオープンカフェみたいなものでテーブルや椅子を置くのはオーケーなのでしょうか。また、門や塀や柵ではありませんが、植樹するのはオーケーなのかも教えてください。

●阿部地域計画課長 工作物についてですが、門や塀や柵、自動販売機と書いてありますが、固定されているものを考えております。

一方、今、岸委員からお話のありましたテーブルやベンチ、植樹など、動かせるような、あるいは、空地の魅力をさらに高めるようなものは話合いの中で認められる可能性は十分にありまして、我々としてもよりよいものを設置していただきたいという思いがあります。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 地区まちづくりルールに関してはまちづくり協議会が定め、運用していくものだと理解していきまして、それと一体で地区計画を運用していくということで、それ自体はすごくいいことだと私も思っております。

ただ、地区計画の本文では、例えば、容積率の緩和のところ、別途定める地区まちづくりルールに準拠するものとして市長が認めた場合に緩和しますとなっているのです。

そこで気になるのは、地区まちづくりルールを定める主語で、それが地区計画の中に登場しなくてよいのかということです。提案は協議会だったのかもしれませんが、決定するのは市ですね。でも、これをさらっと見ると、地区まちづくり計画も市が定めるというように何となく受け止めてしまえるのです。別途の中にそれが入っているのかもしれないですが、主体が誰なのかが分かりませんでした。

ただ、あえて書いていないのかなとも思いましたので、そのご説明をお願いいたします。

●阿部地域計画課長 地区まちづくりルールの主体についてです。

あくまで、地区まちづくりルールそのものについては地域がまとめたものとなります。ただ、地域が定めたそのままかという、そうではなくて、札幌市としてはそのルールを認定することとなります。

●能瀬委員 認定しているものであるという前提があるので、最終的には市が定めたものになるということになるのですか。

●阿部地域計画課長 定めたという言い方だと地域なのかなという気はしますが、先ほどの話ともかぶりますけれども、札幌市が伴走しながら地区まちづくりルールを仕上げたということもありました。ですから、策定段階から札幌市は関わっていますし、最終的にそのルールを認定するというのが市の関わり方になるかと思えます。

●能瀬委員 そうすると、例えば、容積率緩和が必要な開発計画の申請があったとき、そのときの運用というのは、地区まちづくり協議会で適合しているかどうかを検討された上で、それとは別にといいますか、それを踏まえてなのでしょうけれども、最終的に市で判断されるということでしょうか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(なしと発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第7号の時計台周辺地区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)

●岸本会長 賛成多数と認めます。

よって、本案につきましては当審議会として同意することにいたします。

ここで5分間の休憩の休憩を取ります。

[休 憩]

●岸本会長 それでは、再開いたします。

◎平岸駅周辺地区について

●岸本会長 次に、事前説明第1号の札幌圏都市計画平岸駅周辺地区地区計画の決定についてです。

準備ができましたら担当からご説明をお願いします。

●阿部地域計画課長 引き続き、地域計画課長の阿部からご説明させていただきます。

事前説明第1号の平岸駅周辺地区地区計画の決定についてご説明いたします。

説明事項としましては、地区の概要、まちづくりの経緯、地区計画の原案、条例に基づく原案の縦覧、今後のスケジュール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。

平岸駅周辺地区は、都心から南に約4kmのところに位置する地下鉄南北線平岸駅を中心とした地区となります。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。赤色の線で囲まれている部分が地区計画の区域となります。

区域は、都市計画道路平岸通と都市計画道路白石・中の島通の沿道である南北約0.8km及び東西約0.7kmの十字の区域となっております。

区域の中心には、地下鉄平岸駅があるほか、区域内には平岸まちづくりセンターを含んでおります。また、区域の北端には、都市計画道路米里・行啓通、南端には都市計画道路環状通が走っております。

当地区における都市計画の決定状況についてです。

まず、当地区周辺の用途地域の指定状況はご覧のとおりとなっております。

地区の中心周辺は商業地域、それ以外の都市計画道路の沿道については主に近隣商業地域が指定されています。地区計画では、平岸通と白石・中の島通の沿道部分の商業地域及び近隣商業地域を区域としております。

なお、商業地域の指定容積率は400%、建蔽率は80%、近隣商業地域の指定容積率は300%、建蔽率は80%となっております。

次に、当地区の高度地区の指定状況です。

平岸駅を中心とした水色の部分が60m高度地区となっており、それ以外の濃い紫色の部分が45m高度地区となっております。

こちらは、当地区内の状況です。

メインストリートである平岸通、白石・中の島通の交差点である当地区の中心には、オフィスビルやマンション、地下鉄駅出入口、商業施設が立地しているなど、多様な人々の生活を支える拠点となっております。

また、平岸通や白石・中の島通沿道には、商業施設やマンションが多く集積しています。特に、平岸通は、地域を結ぶ主要幹線道路であり、交通空間の役割を果たすとともに、YOSAKOIソーラン祭りの会場になるなど、人々が集う地域のにぎわい創出の中心地となっております。

次に、当地区周辺の上位計画における位置づけについてです。

当地区は、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多様な交流を支える地域交流拠点に含まれております。

地域交流拠点は、交通結節点である主要な地下鉄駅やJR駅の周辺で、地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域や区役所を中心に区の拠点としての役割を担う地域など、市内全17か所が位置づけられております。また、地域交流拠点においては、安全で快適な歩行環境の充実やにぎわいを生み出す多様な交流空間の創出、環境に配慮した取組の推進を図ることとしております。さらに、各拠点の特性に応じ、容積率の緩和といった土地利用計画制度等を活用し、民間都市開発の誘導、調整を積極的に進め、都市機能の集積を図ることとしております。

このような上位計画の位置づけを踏まえまして、本市では、地域交流拠点等において個別の都市開発による建て替え更新を促進し、質の高い空間づくりを進めるため、平成28年に地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針を策定しております。

この中では、容積率の最高限度の割増しの考え方を整理し、緩和型土地利用計画制度等の運用の方向性を明示することで良好な都市開発を誘導することを目的としております。

当運用方針の中では、容積率の割増しに当たって評価する取組としてスライドで示した取組などを例示しております。

快適な歩行空間や滞留空間の創出、生活を支える都市機能の導入などの取組を容積率の割増しに当たって評価することで地域交流拠点等の魅力向上に資する民間開発を誘導しているところです。

次に、当地区におけるまちづくりの経緯についてです。

1871年——明治4年に、当地区の南北を横断する平岸通が開拓使により開削され、その後、地域のメインストリートとして栄えるほか、当地区周辺はリンゴの栽培地として栄えてきました。その後、1970年代には、地下鉄南北線の開業などにより、地域の拠点的な機能が集積するようになり、住宅街や商店街としてより一層発展し、それに伴って沿道の建物の建て替わりも進行しました。

地域のにぎわいの中心として発展し、地域交流拠点平岸としての魅力を形成している当地区ですが、現在では、築40年を経過し、建て替え更新時期を迎えた建物が多数存在しております。また、当地区の利便性の高さから住宅系用途としての需要も高く、近年の建て

替え更新を契機に住居系の建物の土地利用が進んでいるところであります。

本市では、平成29年より、地域の住民や事業者の方々とともに、今後も住みやすく、人々が訪れたいくなるまちづくりを進めるため、計6回のワークショップの開催や計2回のアンケート調査、意見募集を実施するなど、平岸の課題や目指す姿などを共有してきました。そして、その結果を基に、令和元年5月には平岸まちづくり指針を策定し、より魅力的なまちづくりを推進するための地域のまちづくりの目標、方針、ルールなどを定めたところ です。

左の図は、平岸まちづくり指針の対象区域を示しています。

平岸通、白石・中の島通の沿道を重点区域として定め、積極的な取組を図ることとして おります。

なお、当地区計画の区域は、この重点区域を基に定めています。

右の図は、平岸まちづくり指針の取組によって目指すイメージです。

上の図に示すとおり、夜間には飲食店などの明かりが灯るなど、にぎわいを創出すると ともに、下の図に示すとおり、YOSAKOIソーラン祭りなどのイベント時には楽しく 散策できるにぎわいのある地域を目指すこととしています。

こちらは、平岸まちづくり指針にも掲載している地域の課題です。

建物の老朽化に加え、にぎわい、店舗などの不足から、交流スペースの創出、歩行環境 の改善などが挙げられています。

こちらの図は、平岸まちづくり指針で示す地域の魅力を高めるまちづくりのルールの一 例として、目指すべきまちづくりの実現に向けて取り組むものです。通りに面する建築物 等はできるだけセットバックし、歩行者が安全に安心して歩行できる空間を確保すること や建築物の1階部分には店舗などの人が集まる用途を導入するなどの取組のルールを定め ています。

以上、地域の意見を踏まえながらまちづくり指針を策定したところですが、指針の取組 をより一層誘導していくため、平岸通及び白石・中の島通に面する建物の低層部分に商業 機能の導入やオープンスペースの整備を誘導するための地区計画の検討をさらに行ってき ました。

地域の方々とは令和5年2月に勉強会を実施し、また、リーフレットを作成し、当地区 内の地権者や住民の方々に配布や郵送するなど、検討状況について周知してきました。ま た、令和5年6月には地域説明会を計3回実施し、合計で約50名の土地所有者や住民の方々 などにご来場をいただきました。

このように、地区計画の目標や内容については地域とともに検討し、また、説明会の開 催などを通じてご理解、ご賛同をいただいた上で、このたび平岸駅周辺地区地区計画の原 案の作成に至った次第です。

続きまして、地区計画の原案についてご説明いたします。

まず、地区計画の目標についてです。

当地区計画は、平岸通及び白石・中の島通沿いに商業機能などのにぎわいを生む機能を誘導するとともに、魅力的なオープンスペースの創出を促し、地域交流拠点にふさわしいにぎわい創出を図ることを目標としております。

地区整備計画の区域は、左の図で示すとおりとなっております。

次に、建築物の制限などについてです。

まず、当地区には全域に地区整備計画平岸駅周辺地区を指定しております。

制限の内容は、容積率の最高限度、最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度、壁面の位置の制限となっております。

なお、これらの制限の適用は、平岸通と白石・中の島通に接する敷地の建築物に限り適用されることとしております。

各制限についてですが、土地の合理的かつ健全な高度利用の促進や敷地の狭小化の抑制、安全で快適な歩行・滞留空間の創出のため、ご覧のような制限を設けております。

次に、容積率の最高限度について詳しくご説明いたします。

容積率の最高限度については、各種取組の内容に応じて容積率を加算いたします。

なお、容積率の加算に当たっては、平岸通または白石・中の島通に接する敷地の建築物であること、平岸通及び白石・中の島通に面する建物の1階部分に住戸、住室を設けないことを条件として定めております。

容積率加算の取組は大別して三つの項目となっており、取組（1）の誘導用途やオープンスペースの取組、取組（2）の地下鉄平岸駅との接続、取組（3）の地域交流拠点平岸の魅力さをさらに高める取組となっております。

これらの三つの取組でそれぞれに加算される容積率を合計した数値が当該敷地における容積率の最高限度となります。

ただし、加算容積率の上限は、当地区の都市基盤の整備状況等を踏まえ、指定容積率の1.5倍を上限とし、当地区においては、商業地域に指定されるエリアはプラス200%となる600%を、近隣商業地域に指定されるエリアはプラス150%となる450%を上限として設定しました。

それでは、容積率の加算の取組について、三つの項目を順にご説明いたします。

まず、誘導用途やオープンスペースの取組についてです。

店舗などの商業施設を建物1階部分に導入することやゆとりあるオープンスペースの創出を促進するため、表の左側にあるとおり、①として、幅1.5m以上の歩道沿い空地の整備、②として、50㎡以上かつ敷地面積の10%以上の広場の整備、③として、建築物の1階に30㎡以上かつ敷地面積の10%以上の店舗、飲食店やクリニックなどの誘導用途を導入した建築物の整備を容積率加算の評価項目といたします。

なお、①の歩道沿い空地の整備は必須条件とし、取組の組合せによって表の右側にある容積加算となります。

次に、地下鉄南北線平岸駅との接続についてです。

当地区の中心には地下鉄平岸駅があり、地階を地下鉄平岸駅と接続することでプラス30%の加算とします。

最後に、平岸の魅力をさらに高める取組として、地区計画図書の別表2に記載した取組に適合するものには80%を上限に容積率を加算いたします。

平岸の魅力をさらに高める取組としては、ご覧のような五つの取組に大別して整理しております。

各取組にはそれに応じた加算容積率を設定しており、加算容積率については地域交流拠点等における緩和型土地利用計画等の運用方針などに基づき、また、地域特性も勘案し、設定しております。

別表2で定める平岸の魅力をさらに高める取組の内容について、抜粋してご説明いたします。

まず、誘導用途の取組としては、建物1階部分に導入する誘導用途部分をガラスのファサードとし、歩道沿い空地や広場などと一体的に機能する空間を創出する取組には容積率を10%加算いたします。

次に、歩行空間の取組として、歩道沿い空地の全面を屋根で覆われた空間とし、天候や季節を問わず安心な歩行空間を創出する取組には容積率を10%加算いたします。

環境配慮の取組としては、省エネ性能に優れた建築物として、ZEBやZEHマンションの基準を満たす建築物を整備する取組は1階部分の誘導用途の有無によって20%から30%の容積率を加算いたします。

交通施設整備の取組として、敷地内に公共の駐輪場や公共交通機関の待合機能を整備する取組には容積率をそれぞれ30%加算いたします。

その他の取組についても、別表2にあるとおり、容積率の加算を実施するものとなっております。

以上が当地区の地区計画の原案の説明となります。

次に、条例に基づく原案の縦覧についてです。

本案件に関しましては、条例に基づく原案の縦覧を8月10日から8月24日まで行いましたが、意見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。

本日の事前説明の後、都市計画法に基づく案の縦覧を10月中旬に予定しております。その後、都市計画審議会への諮問は次回の11月21日の審議회를予定しており、同意が得られましたら12月下旬に告示する予定で考えております。

以上で平岸駅周辺地区地区計画の決定の説明を終わります。

●岸本会長 本日は、事前説明という位置づけですが、ただいまのご説明についてご質問、あるいは、次回までに調べておいてほしいことも含め、何かございませんか。

●齊藤委員 何点か確認をさせていただきます。

スライドの18ページのまちづくり指針についての中で地域の課題が幾つか挙げられていますよね。それに関連してのことですが、この地区計画の区域の中の店舗数というのはここ10年から20年で減っているのでしょうか。また、空き店舗の数は増えているのか、確認させていただければと思います。

次に、スライドの24ページの容積率の最高限度についてです。

説明をお聞きしている限りでは、駅近に大きな建物を建て、駅直結で商業施設を建てるようなイメージに見えるのですけれども、こういったものを要望しているということが様々な話合いの中で実際にあったのかどうか、教えていただければと思います。

●阿部地域計画課長 1点目の指針の中で指摘されている店舗数等についてです。

平岸の地区計画区域内では商業店舗数は減少しているという傾向が見られます。

1階部分からマンションとなっているようなものを建ててしまうなど、にぎわいの低下につながるような建て替えが見られており、そうしたことが地域住民も課題として認識されていることから、今回、地区計画をつくろうということのきっかけになっています。

なお、空き店舗については、申し訳ございませんが、今、手元に資料がございませんので、次回にご説明したいと思います。

次に、3点目の駅との接続についてです。

平岸駅の構造上、ある程度限定された敷地に適用される取組かなと思います。例えば、駅から離れているところも接続してほしいという要望があったわけではなく、平岸駅の周辺で開発が起こるのであれば、地下が接続すればいいなということが挙げられたということです。

かつ、我々の地域交流拠点における誘導方針の中でも地下鉄駅との接続を誘導しておりますので、そうしたことから容積率加算の取組として入れたところではあります。

●齊藤委員 なぜ3番目の質問をしたかということ、地域の商店街の方が中心となってまちづくりの話合いがされていく中で、駅近に大きな商業施設のようなものができると、両立したまちづくりというのは大丈夫なのかなという思いがあったもので、実際にそういった意見があったのかどうかを確認させていただきました。

●阿部地域計画課長 補足します。

平岸駅には三つの出入口があるのですが、それぞれ独立したといいますか、真駒内方面と麻生方面で別になっている地下構造でして、地下でのにぎわいについてはどうなのかというところがあります。また、地域の方からも地上部分でのにぎわい創出という声がどちらかというところが多かったような気がしております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 1点確認です。

今回、容積率を加算するということですがけれども、高度に関してはこれまでどおりでよろしいのでしょうか。

●阿部地域計画課長 高度地区に関しましては、60mまたは45mの高度地区が指定されておりますけれども、この緩和はいたしません。今までどおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●脇元委員 地下鉄の話とかぶるかもしれないのですがけれども、3か所の出入口があると言っていましたよね。白石・中の島通になると思うのですがけれども、どこからどこまで接続できるのか、教えていただけますか。

●阿部地域計画課長 今スライドで示しているのが地下鉄駅の構造で、これら3か所ございます。

●脇元委員 要は、再整備して新しく建物をつくり、地下鉄駅に接続させますというとき、駅から何mまでは接続可能かを知りたいのです。

●阿部地域計画課長 長い通路をつくれればどこまでも可能だと言えなくはないのですが、現実的な話としては近接していなければ難しいと思います。その上で申しますと、右側は中の島・白石通と平岸通の交差点の十字街まで、左側は、今、ポインターで示しておりますところに出入口があるのですが、その辺りまでが限界かなと思っております。

●脇元委員 東光ストアの隣に1か所、バスターミナルのところに1か所、北洋銀行のところに1か所だと思います。

北洋銀行のところで限界だと思いますが、エネオスのところも行けますか。

●阿部地域計画課長 我々としてもここはあり得るかなと思っております。

●脇元委員 あとは、豊平川のほうに向かう東光ストアの先ぐらいが限界ですよ。

やはり、隣接していなければ接続はできないというのが実際に、先ほどの容積率の緩和についてはここしかできないということではよろしいですか。

●阿部地域計画課長 容積率の緩和メニューはつけていますけれども、これが適用される方は限定的になってくるかなと思います。

●脇元委員 地域との話し合いには地権者なども入っていたと思うのですが、建て替えようとしているところはあるのでしょうか。

●阿部地域計画課長 具体的に建て替えを考えているということまでは聞いていないのですが、地域説明会では、地権者のみならず、地権者と一緒に計画等を考えるゼネコンやディベロッパーの方にも参加していただいておりますので、この地区計画を活用した計画を考えていただけるのではないかと手応えは感じております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 私からは2点質問させていただきます。

スライドの25ページでは、必須条件ということで、この通りに面した建物、歩道沿いの空き地や広場と書かれておりました。

こういった取組によりこういうふうになればいいなとも思うのですが、先ほど回答されておりましたけれども、店舗が減少しているということですね。また、今の状況の中、事業者が撤退しますということが起こったとき、まち並みが凸凹するようになってしまうのではないかと思います。

そこで、うまくことが運ばなかった際の対応、対策については検討されておられるのかをお聞きします。

もう一点、このエリアにはマンションが多く建っているということが最初の説明でありました。1階部分を商業施設にして、上階をマンションにという考えもあるかと思うのですが、人口減少の中、果たして入居者はいるのかということも考えられた上での案なのかについて説明していただければと思います。

●阿部地域計画課長 まず、1点目の歩道沿い空地についてです。

①の幅1.5m以上の取組というのは容積率を加算するための必須条件となります。一方、容積率を加算しないで建てるということもできまして、その場合は、スライドの23ページが一番下のところですが、0.5m以上の壁面後退とあります。これに関しては、容積率の緩和を受ける受けないにかかわらず、必ずセットバックする最低限の数値として定めているところです。ですから、0.5mは必ず確保されるので、そうしたことから歩道沿い空地が形成されていくものと考えております。

次に、2点目についてです。

人口減少というお話のとおり、札幌市全体としては減少局面に入りつつありますけれど

も、地域別に見ますと、平岸につきましては増えているという状況がございます。その要因としてマンションが増えているということもありますし、建築物が古いということもあり、今後、建て替えがさらに進んでいくことが想定されることから、今回、地区計画を策定するに至った次第です。

●長屋委員 今後、こういうふうに通一してセットバックされていく計画ではあると思うのですが、その途中でここだけがセットバックされないというようなことも起こり得るのではないかと思ったのです。そのため、そうした対策と申しますか、調整を考えていらっしゃるのかをお聞きしたところです。

●阿部地域計画課長 今回、地区計画で0.5mを定めますので、これは守らなければいけない条件になります。ですから、今後は引っ込めないということができないということです。

●岸本会長 今、長屋委員がご質問されたかったのは、最低限0.5mのセットバックというのは分かるけれども、容積率緩和を受けるためにはさらにセットバック率を上げなければいけないわけですね。そうすると、道路の沿道から0.5mは下がるけれども、さらに下げているところと下がらずにいるところがあり、凸凹が生じるのではないかと、そのご確認をされたかったのではないかと思うのです。

建物が一律きれいにそろうということではなく、0.5mのところもあれば、容積率緩和を受けるために1.何mのところがあるかと思えば、また0.5mしかセットバックしていないところがあるというように凸凹になるのではないかということなのですが、これはそうすると答えるしかないのですよね。

●阿部地域計画課長 それは、ご指摘のとおりでございます。

●岸本会長 可能な限りそろっていくのがいいということはあるのだけれども、どの程度の緩和を受けるかということはどうしても違いが出てくるのかなと思います。

●阿部地域計画課長 我々としても制限と緩和のバランスは考えております。ほかにも地区計画を定めているところがありますけれども、その際も0.5mや1.5mという数字を使い、また、容積率緩和を絡め、できるだけ空を整備してほしいという気持ちを持ちながら整備しているところでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●伴委員 私からは、スライドの15ページ、16ページについてです。

先ほども関連して質問したのですが、平岸駅周辺地区におけるまちづくりの経緯を見ますと、平成29年からワークショップなどを実施したとあります。この主語は地域住民と事業者ということになっているのですが、市はどう関わったのでしょうか。特に、実施前に市がどう関わったかを教えてほしいです。

●阿部地域計画課長 平岸地区につきましては、平成29年からワークショップなどを開催しています。札幌市も一緒にやっているのはもちろんですが、きっかけとしては、スライドの12ページにあります地域交流拠点における都市利用緩和制度の運用方針というものを平成28年度に定め、それを受け、どこの地域をターゲットにしていこうかと考えたとき、平岸地区において建物が老朽化している、商業店舗が減っている、今後、建て替えや更新が起これば、マンションになる可能性もあるという特性を踏まえ、札幌市から語りかけながら結びつけていきました。

●伴委員 あくまで、市民が、住民が、関係する事業者が実施したという文章になるのでしょうけれども、市がそこにどう関わったかで、15ページから16ページに行くとき、飛んでいると僕は思っているのです。

つまり、15ページでこういう課題がありますとあり、16ページで立ち上がりましてなっています。先ほどの案件でもこんな印象を受けたのです。地域交流拠点が市内に十何か所ありますよね。そこで降って湧いたかのように市民なり事業者が始めましたという書き方は少し雑だと思うのです。真駒内や大谷地や新さっぽろなどは別の立てつけがあったということはありますけれども、同じように老朽化している、地域的に課題があるというところはほかにもあるのです。

平岸でこういうものが立ち上がり、地域住民や事業者がいいなと思うものを計画し、まちづくりを行っていくというのは大賛成ですよ。でも、では、何で平岸だけなのかとふとってしまうのです。いきなり住民から湧き上がったかのように見えてしまうのです。先ほどの札幌駅の案件もそうです。

これは言い方といいますか、書き方の問題かと思うのですが、市がそこにどう関わっているのか、市のランドデザインなりまちづくりなり地域への思いがあるではないですか。それが15ページから16ページで飛んでしまっているのです。何で平岸なのかとなってしまいます。

一般市民がいますから、あえて言わせてもらいますけれども、その説明をしっかりとすべきだと思います。その中に優先順位があるのかもしれませんが、でも、地域から声が上がったから、市がやります、オーナーたちから声が上がったからやりますという言い方は事実ではないのではないかと考えております。

ただ、立てつけとして、主語や述語がこうなることは理解しますよ。それに、こうしたことが進むこと自体もいいことだとは思っています。

次回以降といいますか、今後、地域から声が沸き上がったからまちづくりをしますという言い方は、僕としてはいかがかなと思います。

●阿部地域計画課長 地域交流拠点が17か所ある中、都市計画マスタープランの中で重点的に取り組む拠点を定めておりまして、先ほどお話がありました真駒内や新さっぽろなどとなっており、そうしたところに重点的に取り組むこととしていますし、拠点の中でも特徴分けをしております。そういった中で、平岸というのは地域の機運に依拠してといいますか、踏まえながらやってきたということです。ただ、地域の思いやまとまりは前提として必要だと考えております。

なお、拠点の分け方については今回の説明で不足していた部分かなと思いますので、今回は補足したいと思います。

●伴委員 ほかと比べ、なぜそこかはあまり詰めませんよ。でも、僕が申したいのは違うのです。

市がコーディネートする、先ほどは伴走型とおっしゃいましたけれども、それは素晴らしいことだと思いますよ。同じように、まちが変わっていくときというのは、立ち上がったから市が関わりましたということではなく、その以前から市が関わっていたのだということであるべきだし、コーディネート、ある一定のアシスト、もっと言えばリーダーシップで、そこには主人公を立てながら、市にもっとしっかり関わっていただきたいと思っているのですね。でも、それがそうではないかのように言われてしまうと、それは事実誤認なのかなということです。

●阿部地域計画課長 ご意見として受け止めさせていただきます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●阿部委員 スライドの13ページに容積率の割増しに当たって評価する取組として、②、③、④として、滞留空間の創出や都市機能の導入とあり、下に絵が描いてあるのですけれども、都市機能の導入というのは、何かをイメージされているとか、想定している具体的なことがあって容積率の割増しを評価するときのものとして入れているのですか。具体的なものをイメージされているのであれば教えてほしいです。

また、滞留空間の創出についてのイメージ図がありますけれども、地上を想定しているのでしょうか。冬場は寒いですよ。そういうときは地下につくるということも想定しているのかなど、容積率の割増しに当たっての具体的なイメージを持っていらっしゃるのでしたら教えてほしいと思います。

●阿部地域計画課長 容積率の割増しを評価する取組についてです。

1点目の都市機能の導入についてですけれども、これは様々あると思っております。商業機能もそうですし、福祉や教育、医療系などですが、地域の特性に応じて何が適切かということも考えながら導入していくということです。ここに書いてあるものは拠点一般的な話として記載させていただいているものですから、具体的なイメージはないのですけれども、実際の導入に当たっては地域特性を考慮しながら考えていくことになりまして、ここでは商業機能を中心に誘導を図るための地区計画をつくっているということです。

次に、2点目の滞留空間の創出についてです。

基本的には地上部分を考えつつも、委員のご指摘のとおり、地下歩道なども十分に考えられるかなと思っております。ただ、それも地区の特性を見ながらということになります。

例えば、平岸について言いますと、地下鉄駅はあるものの、やはり、地上レベルが人のにぎわいの創出に大きく影響するだろう、貢献するだろうと考えておりますので、基本的には地上部分を考えております。その上で、雨よけや雪よけということで、屋根を設けた場合には容積率を10%加算しますなど、雪国の特徴も踏まえた容積率加算を考えているということです。

●阿部委員 都市機能の導入というのはケース・バイ・ケースで、そのときに対応されるのかもしれないのですけれども、どういったことが都市機能に当たるのかがイメージできなかったので、お聞きしました。

●阿部地域計画課長 都市機能といいますと、公共施設や店舗、病院、福祉施設など、いろいろなものがありますが、そうしたものによって都市が構成されているのです。ただ、都市機能という言葉の定義が広いものですから、このような答えになってしまいます。

●岸本会長 一言で具体的な建物が提示されているわけではないので、新しい開発においてどういう都市機能で、どの程度の貢献があるかはなかなか説明しづらいと思うのですね。

ただ、平岸という地区は、商業地域があったり、近隣商業地域があったりということで、この地域は拠点性を持っているということを前提に、平岸を起点に人々が日常生活をする、あるいは、ショッピングを楽しむというときのにぎわいを創出する、そして、地下鉄などの交通施設と接続をするなど、人を呼び込む機能を果たしてくれることがここにおいて重視されている都市機能だということなのですよ。でも、それだけではなく、環境に配慮してということも考慮するのでしょうかけれども、歩道沿い空地や広場を整備してくれるならということもあって、つまり、人を呼び込む意味での都市機能を導入してくれるなら容積率を緩和しますよということの理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 ですから、これだけを都市機能と限定しているわけではないのですけれども、イメージではそういうことかなと思います。

全く同じとは言いませんけれども、似たようなことを琴似でもやりましたよね。

●阿部地域計画課長 おっしゃるとおり、昨年度に琴似の地区計画を定めましたが、分類としては似ています。

●岸本会長 札幌市としては、先ほど伴委員がご指摘されましたけれども、何も、場当たりにピックアップし、その地域の人が言い始めたからということではなく、拠点というものを決め、同じ考え方で地域住民とコミュニケーションを取りながら地区計画づくりを推進していく予定であるということですよ。そういう意味では、市役所が勝手に決めるわけではないといいますか、必ず住民と対話するのだけれども、全く地域住民に丸投げしているわけでもないという理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ですから、先ほどの伴委員のお話も、市が関与すべきところは積極的に関与すべきだ、だからといって、何でもかんでも押しつけろと言っているわけではない、そういうご意見だと承りました。

これはそうかと思えますし、今後、説明の仕方にはご配慮をいただければと思います。そういうつもりではないのでしょうかけれども、こうしたご意見があったということのを承していただければと思います。

●阿部地域計画課長 ありがとうございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岸委員 先ほどの地区計画もそうですが、どうしても歩行者の空間や建物に焦点が当たるのはしょうがないと思いますが、ここは道路空間も何とかしなければならぬと思っています。

具体的に言うと、東光ストアの前にタクシー乗り場があるのですけれども、タクシーベイがないがために、4車線、片側2車線のうち、1車線が潰れてしまっているのです。私もよく通るのですが、中島公園のほうから向かってこの交差点にアプローチするとき、結局、みんな右車線に入るのです。ところが、あそこの交差点は右折専用レーンがないので、そこでごちゃごちゃしてしまうのですね。

せっかく地区計画を打つのであれば、車道についてもやるべきではないかと思っています。ないから位置づけていないのかもしれませんが、どう考えたらいいのか、ご意見を聞かせてほしいと思います。

●阿部地域計画課長 岸委員のご指摘のとおり、タクシーが並ぶというのは私も地域から聞いております。一方、あそこに並ぶと車線を塞いでしまうので、いいのかどうかという議論もあります。例えば、地元のタクシー会社としては、あそこに並ばないようにしようということでは並んでいないのですけれども、全てのタクシー会社にその気持ちが伝わっているかという、そうでもなく、実際には並んでしまっているということです。

さらには、買物をした高齢者が帰りにタクシーを使うということも多いのですが、そういった対策の一つとして、商業施設にタクシーを呼べる電話を置いて、並んでいるタクシーを使わないようにしようということもやっているようですが、根本的な解決にはなっておりません。

ただ、地域の方々も課題と思いつつ、我々も共有しているので、今後、いろいろと話していきたいいけないという思いであります。

また、道路について言いますと、路上駐車についても同じように話が出ており、それもどうかしたいよねという話が地域ではあります。そこで、駐車場への誘導サインを地域で整備する、これは商店街で商売をやっている方の誘導の仕方にもよってくると思うのですけれども、適切な誘導をすることによって路上駐車を減らそうということを地域と共有しているところです。

でも、タクシーのことや路上駐車のことを地区計画に落とし込めるかという、なかなか難しく、地区計画に落とし込めていないのですが、そうした課題を地域の方々も共有し、何ができるかを引き続き話し合っていく必要があると思っております。

●岸委員 大学の先生からしてみれば道路交通と土地利用は一体的にやるべきだと言えますけれども、行政としては縦割りといいますか、管轄が違うのですよね。

でも、例えば、スライドの29ページにヒントがあると思ったのです。交通施設整備の取組のところに容積率30%加算とあって、公共交通機関の待合機能を整備する取組というのは、多分、バスを待っている間、雨風をしのげるということなのかなと思うのですけれども、今、タクシーは重要な公共交通機関と位置づけられていますよね。

そこで、東光ストアという具体的な名前を挙げる必要はありませんけれども、タクシー乗り場をつくってくれるというのであれば30%加算してあげてもいいのではないかと思うのです。そういうことは今後できないですか。

●阿部地域計画課長 おっしゃるとおりで、今回もそういった議論がありましたが、タクシーベイをつくるとなると歩道をいじめなければいけないので、なかなか難しいというこ

とがありました。しかし、今、岸委員がおっしゃったように、民間の建物を建て替える際、タクシーベイも含め、土地を提供してくれる、あるいは、タクシー乗り場に貢献してくれるということがあれば、それを評価として取り入れるということはあると思っております。

●岸委員　すぐに解決できる問題ではない一方、路側帯が十分ではない古い道路で、都市計画決定されているけれども、この先も幅はないだろうなというところが札幌市にはいっぱいあると思うのですけれども、それを意識した計画づくりをしていくべきではないかと思いました。

●岸本会長　岸委員がおっしゃっているのは、例えば、エネオスのところに新しい出入口を設置し、容積率を緩和して建物が建ったとき、その敷地内に、場合によっては公共駐輪場や待合機能を持った広場だけではなく、タクシーの待合場所を整備してくれるのだったら、地区計画のボーナスアップとして明確に位置づけてもいいのではないかということですか。

●岸委員　そうです。

●岸本会長　その点への回答としては、公共施設整備の取組のところで公共駐輪場の整備などがあるから、今後、積極的に評価していきたいということだったと思うのですが、地区計画において、同じ30%アップなのか、それとも、40%として新しい項目を立てるのかなどはあるかと思うのですけれども、それを明確化する可能性はないですか。

●阿部地域計画課長　現状として、今回は平岸の十字街ということがあります。そのため、タクシー乗り場をつくるにしても、交差点にあまり近過ぎてもよくなくて、どの場所がいいかという議論がまだ煮詰まっていないところもあります。そういったこともあって、今は入れていませんし、どこでもいいとはならないとも思っております。

でも、この場所だったらいいということはあるかなと思っておりますので、それについては、今後、検討していくべきことかなと思います。

●岸本会長　先ほど岸委員も東光ストアと言っていいかどうかと言われましたし、私もエネオスと言いましたけれども、その場所だと決めているわけではないのです。それは安全性や道路交通法との関係などもありますから、特定の場所を狙い撃ちしているわけではありません。また、歩道があるわけですから、そこを勝手にタクシー乗り場に想定することもできません。ただ、チャンネルとして、今後、タクシー乗り場を設置することが他の関係法令との関係でも問題がなく、ここにあったらいいよねといったとき、そういう公共貢

献をしてくれるのだったら、何%のボーナスアップをしますよというものをあらかじめ提示することを今後は考えていったいいのではないかということなのです。

ここで何%にしろと言うわけでもないのですけれども、今後、地域交流拠点を考えていく上では積極的に検討素材に入れてもいいのではないかと、岸委員のお話はそういうことだと思うのです。

●阿部地域計画課長 今回の加算の中で、3行目に敷地外の公共的空間の整備のところでは最大50%としているのですけれども、ほかのメニューに含まれないような、今のタクシー乗り場の整備などに関してはここで拾っていいのかと思っております。

●岸本会長 拾う余地はあるということですね。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 岸委員のお話で、私も同じことを感じていましたが、今、十分に議論が尽くされたと思いますので、ご回答は必要ありません。しかし、その課題は大きいかなと思っていますし、やはり、都市計画での施策を何等かひねり出す努力はしていただきたいなと思います。

今、タクシープールの話がありましたけれども、立体駐車場をつくってもインセンティブとするなどですね。難しいのかもしれませんが、それで駐停車する車両を減らすということもアイデアとしてはあるかなと思いますので、意見として申し上げておきます。

次に、質問です。

地域勉強会や地域説明会をされましたとあって、それを踏まえて原案を作成したとあるのですけれども、そこでのご意見を踏まえてといいますか、それが反映されたものがあれば紹介していただきたいと思います。逆に、意見としては出たけれども、これは反映できなかったというものがあればそれもお聞かせください。

●阿部地域計画課長 スライドの20ページに記載しています地域勉強会や地域説明会では、容積率加算等に関し、こう変えてほしいというような具体的なお意見はなかったのですけれども、前段の平成29年からやっていたまちづくり指針をつくる段階ではいろいろなご意見をいただいております。例えば、建物をセットバックしてほしい、にぎわいをつかってほしいということがありまして、我々は、それを実現するための地区計画の策定のお手伝いといいますか、仕立てをしてきました。

ですから、平岸まちづくり指針策定のワークショップ等でいろいろといただいたご意見

を反映させていただいているということです。

●能瀬委員 時系列で言いますと、計画がもうできましたという段階ではなく、これからつくろうという段階で対話されてきたということですね。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 本日は、事前説明となります。今日出されたご意見を基に、次回に補足説明がありましたらご丁寧な説明をお願いしたいと思います。

ほかに質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 先ほどありましたが、11月21日火曜日に本件についての採決を行うことになります。

それでは、以上で本日予定の審議案件は全て終了いたしました。

全体を通してご質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、事務局から連絡事項等がございましたらお願いします。

4. 閉 会

●事務局(村瀬都市計画課長) 本日は、長時間にわたりまして、ご審議をいただき、ありがとうございました。

先ほどありましたけれども、次回の審議会の開催日についてお知らせいたします。

次回の審議会は11月21日火曜日で、会場は本日と同じく札幌市役所本庁舎12階の会議室を予定しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上をもちまして第123回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上

第123回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（17名出席）

| | |
|----------|--------------------------|
| 相 内 雄 介 | 市民 |
| 阿 部 美 子 | 市民 |
| 池 田 敦 子 | 北海道大学大学院保健科学研究院教授 |
| 石 嶋 芳 臣 | 北海学園大学経営学部教授 |
| 遠 藤 達 哉 | 北海道開発局開発監理部次長 |
| 岸 邦 宏 | 北海道大学大学院工学研究院教授 |
| 岸 本 太 樹 | 北海道大学大学院法学研究科教授 |
| 北 村 光一郎 | 札幌市議会議員 |
| 齊 藤 拓 男 | 市民 |
| 佐 藤 源五郎 | 札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長 |
| 長 屋 いずみ | 札幌市議会議員 |
| 能 瀬 与志雄 | 市民 |
| 信 太 一 人 | 北海道建設部まちづくり局長(尾崎孝一 代理出席) |
| 伴 良 隆 | 札幌市議会議員 |
| 牧 真 由 | 市民 |
| 脇 元 繁 之 | 札幌市議会議員 |
| わたなべ 泰 行 | 札幌市議会議員 |

第123回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（17名出席）

| | |
|----------|--------------------------|
| 相 内 雄 介 | 市民 |
| 阿 部 美 子 | 市民 |
| 池 田 敦 子 | 北海道大学大学院保健科学研究所教授 |
| 遠 藤 達 哉 | 北海道開発局開発監理部次長 |
| 岸 邦 宏 | 北海道大学大学院工学研究院教授 |
| 岸 本 太 樹 | 北海道大学大学院法学研究科教授 |
| 北 村 光一郎 | 札幌市議会議員 |
| 齊 藤 拓 男 | 市民 |
| 佐 藤 源五郎 | 札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長 |
| 鳥 形 ちづる | 市民 |
| 長 屋 いずみ | 札幌市議会議員 |
| 能 瀬 与志雄 | 市民 |
| 信 太 一 人 | 北海道建設部まちづくり局長(尾崎孝一 代理出席) |
| 伴 良 隆 | 札幌市議会議員 |
| 牧 真 由 | 市民 |
| 脇 元 繁 之 | 札幌市議会議員 |
| わたなべ 泰 行 | 札幌市議会議員 |