令和８年度第３回

第１３８回札幌市都市計画審議会

議　　事　　録

令和８年９月１１日（金）午後１時３０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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
◎丘珠空港緑地について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
◎札幌市景観計画の変更について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８
◎北５西１・西２地区関連について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　20

４　閉会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　32

第138回（令和８年度第３回）札幌市都市計画審議会

１　日　　時　　令和８年９月11日（金）午後１時30分～午後３時52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　邦宏会長をはじめ19名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画部長　小林　伸樹
まちづくり政策局都市計画部都市計画課長　滝上　慶太郎
まちづくり政策局都心まちづくり推進室
札幌駅交流拠点推進担当部長　二本柳　昌哉
建設局みどりの推進部長　浜岸　俊也
まちづくり政策局空港活用推進室長　小澤　宏亘
まちづくり政策局都市計画部地域計画課長　勝見　元暢

４　議　　事

【諮問案件】

（市決定）

議　　案　第１号　札幌圏都市計画緑地の変更【丘珠空港緑地】

【景観行政団体からの意見聴取案件】

議　　案　第２号　札幌市景観計画の変更について

【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再生特別地区の変更【札幌駅周辺地区】

事前説明　第２号　札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前広場３号地下歩道】

事前説明　第３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４号　札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更
【北５西１・西２地区】

事前説明　第５号　札幌圏都市計画地区計画の変更【札幌駅周辺地区】

第138回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

（市決定）

議　　案　第１号　札幌圏都市計画緑地の変更【丘珠空港緑地】

【景観行政団体からの意見聴取案件】

議　　案　第２号　札幌市景観計画の変更について

【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再生特別地区の変更【札幌駅周辺地区】

事前説明　第２号　札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前広場３号地下歩道】

事前説明　第３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４号　札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の変更
【北５西１・西２地区】

事前説明　第５号　札幌圏都市計画地区計画の変更【札幌駅周辺地区】

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	丘珠空港緑地	緑地の変更	議案第１号	第１号

【景観行政団体からの意見聴取案件】

順番等	案件概要	
	名称	番号
①	札幌市景観計画の変更について	議案第２号

【事前説明案件】

	地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
①	北５西１・西２地区関連	都市再生特別地区の変更 道路の変更 都市高速鉄道の変更 第一種市街地再開発事業の変更 地区計画の変更	事前説明第１号 事前説明第２号 事前説明第３号 事前説明第４号 事前説明第５号

１．開　　会

●事務局（滝上都市計画課長）　定刻となりました。

本日は、お忙しいところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、18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138回札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、札幌市まちづくり政策局都市計画部都市計画課長の滝上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本日の委員の出欠状況についてですが、池田委員、野村委員、藤井委員、渡部（典）委員、今井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、渡辺隆太委員からは遅参する旨のご連絡をいただいております。

次に、資料の確認をさせていただきます。

議案書、補足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、ご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、挙手にてお知らせいただければと思います。

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として委員名簿及び座席表をお配りしております。

また、直前の変更となり大変恐縮ですが、事前説明第１号から第５号の北５西１・西２地区関連の補足資料につきまして、文言修正等に伴って差し替えさせていただきました。お手数をおかけしますが、差し替え後のデータ、または、机上に配付した資料にてご確認をお願い申し上げます。

それから、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局の都市計画部、都心まちづくり推進室、事業推進担当部、総合交通計画部、空港活用推進室、建設局のみどりの推進部の関係職員が出席しております。

ここで、傍聴席、報道席の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をいただいております。議事に入るのは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会長にお願いいたします。

２．議事録署名人の指名

●岸会長　本日の議長を務めます岸です。よろしくお願いいたします。

早速ですけれども、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いるところです。

今回は、大島委員と小竹委員にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

３．議　　事

●岸会長　それでは、議事に入っていきます。

初めに、確認事項です。

当審議会における採決については、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って行っておりますので、ご承知おきくださいますようお願いいたします。

本日は、諮問案件１件、意見聴取案件１件、事前説明案件１件について審議いたします。

ご発言に当たっては、いつものように、要点を明確に、かつ、簡潔に行っていただきますよう、皆さんのご協力をお願いいたします。

◎丘珠空港緑地について

●岸会長　それでは、諮問案件である議案第１号の丘珠空港緑地について、準備ができましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●浜岸みどりの推進部長　これより、議案第１号の丘珠空港緑地の都市計画変更についてご説明いたします。

前方のスクリーンまたはお手元のファイルの01－３補足資料をご覧ください。

なお、ページ数は資料の右上に記載しております。

まず、本日の説明内容についてです。

１ページをご覧ください。

初めに、今回の都市計画変更の概要を説明いたします。その後、丘珠空港の概要と都市計画変更の背景をまちづくり政策局空港活用推進室より説明させていただきます。次に、緑地の概要と空港用地拡張に伴う緑地の取組から今後の予定までをみどりの推進部よりご説明させていただきます。

まず、今回の都市計画変更の概要についてです。

３ページをご覧ください。

今回の変更は、札幌圏都市計画緑地のうち、46号丘珠空港緑地の区域及び面積を変更するものです。

資料下段の概要図をご覧ください。

現在の計画は、図の黄色の枠線で示した範囲が都市計画の区域となっております。後ほどご説明する空港用地の拡張に伴い、黄色で塗り潰した範囲を区域から除外する一方、赤色で塗り潰した範囲が新たに区域に追加されることになります。

上段の表をご覧ください。

現緑地の都市計画の面積は約52.4haですが、変更後の面積は約52.8haとなります。

なお、前回の事前説明において質疑で回答させていただきましたが、空港敷地につきましては今回の都市計画の決定事項とはなっておりません。丘珠空港は国が管理する空港であり、用地の拡張に伴う空港敷地の変更に関しては、別途、国が告示を行うことになっております。

それでは、丘珠空港に関する内容及び今回の都市計画変更に至る経緯などについて空港活用推進室よりご説明いたします。

●小澤空港活用推進室長　丘珠空港の概要と都市計画変更の背景となる安全運航の確保に向けた空港用地の拡張についてご説明させていただきます。

５ページをご覧ください。

丘珠空港は、札幌市の中心部から約６㎞と非常に利便性の高い場所に位置する都市型の空港です。防衛省と国土交通省が管理する共用空港となっております。

民間旅客機の利用のほか、陸上自衛隊丘珠駐屯地が所有するヘリコプターの飛行訓練が行われております。丘珠空港の設置管理者は防衛大臣であり、白色の枠で示す防衛省の所管エリアと赤色の枠で示す国土交通省の所管エリアに分かれて運用されており、現在の滑走路長は1,500ｍとなっております。

続いて、６ページをご覧ください。

丘珠空港の沿革についてです。

丘珠空港は、昭和36年に公共用施設に指定され、国土交通省と防衛省が所管する共用空港としての利用が開始されました。その後、滑走路の延長に関する議論が行われ、平成11年に丘珠空港周辺のまちづくり構想を策定し、騒音や風雪の緩衝となる緑地の整備などの取組を進めることとしました。平成16年には滑走路を100m延長し、現在の滑走路長である1,500ｍとなりまして、平成25年にはフジドリームエアラインズによるリージョナルジェット機の実証飛行が行われております。

その後、丘珠空港を取り巻く環境の変化を踏まえ、令和４年11月には、丘珠空港が進むべき方向性を取りまとめた丘珠空港の将来像を策定しました。さらに、令和７年３月には、札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想を策定し、安全運航の確保に向けた空港用地の拡張や緑地機能の維持、向上などを含めた丘珠空港を核とした周辺まちづくりの考え方を取りまとめたところです。

続いて、７ページをご覧ください。

現在の丘珠空港の就航路線について、図の記載のとおり、道内６路線、道外７路線が就航しております。特に、令和５年以降、道外の新規路線が就航しておりまして、航空ネットワークが拡充しております。

年間の旅客数につきましても、新規路線の就航などによって近年増加してきており、令和７年度には57万6,000人を記録し、平成４年の現ターミナルの開業以来、３年連続で過去最高を記録しております。

続いて、８ページをご覧ください。

丘珠空港の将来像についてです。

札幌市では、令和４年に丘珠空港の将来像を策定し、市民・道民の安全・安心な暮らしに寄与するとともに、多様な交流を支える広域交通拠点となる空港を目指す姿として掲げております。

この将来像を実現するための主な取組としまして、滑走路の延長に関しては、現在、夏ダイヤ期間のみ運航しているリージョナルジェット機や医療ジェットの運航が冬季も含めて１年を通して可能となるよう、国に対して300m程度の滑走路の延長を要望しております。また、路線の拡充にも取り組んでおりまして、道内外のネットワークを拡充し、将来的に通年で１日70便程度、年間旅客数は100万人程度に拡大することを目指しております。

こうした取組を進めていく上では地域との共生が不可欠であり、運航便数などにつきまして、国が定める航空機騒音の環境基準を超えない範囲での運用としていく方針です。

続いて、９ページをご覧ください。

丘珠空港における民間旅客機の利用状況についてです。

民間旅客機の定期便が令和４年４月時点で１日30便であったところ、令和８年の４月時点で１日50便と増加しております。プライベートジェットなど、民間小型機も含めた丘珠空港の着陸回数は、令和２年度が6,939回であったところ、令和６年度には１万540回と、約1.5倍に増加しております。近年の民間旅客機の増便に伴い、離発着回数が増加しているということです。丘珠空港では、このほか、陸上自衛隊丘珠駐屯地や他の駐屯地から飛来するヘリコプター等による訓練も行われております。

続いて、10ページをご覧ください。

将来的に民間旅客機が１日70便程度増加することを想定しておりますが、１日約50便の現状においても大きな課題となっているのが民間旅客機の運航と自衛隊機の訓練との両立です。

現在、自衛隊機は、滑走路周辺に設定された幅300ｍの着陸帯の内側で訓練を行っております。そのため、民間旅客機が離着陸する際には、安全のため、自衛隊機の訓練を一時停止し、地上で待機しなければなりません。ダイヤが過密化する中で、安全運航を確保しながら民間旅客機の運航と自衛隊機の訓練との両立を図っていくことは、丘珠空港の喫緊の課題であり、早急な対応が必要と考えているところです。

11ページをご覧ください。

札幌市では、令和７年３月に札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想を策定し、安全運航を徹底するため、民間旅客機と自衛隊機の物理的な安全距離を確保することとしまして、現在の緑地の北東地区の活用を中心とした空港用地の拡張を想定することといたしました。また、空港用地の拡張後も緑地の代替機能を確保することとしております。

続いて、12ページをご覧ください。

空港用地の拡張により想定される効果としまして、現状は、着陸帯の内側で訓練を実施し、民間旅客機の離着陸の際、自衛隊機は訓練を一時中断して待機しなければいけないところ、拡張後は、自衛隊機が着陸帯の外側で訓練を実施することができるようになります。

その結果、民間旅客機の離着陸時に着陸帯の内側に自衛隊機が待機している状況が解消され、離着陸に当たっての安全性がより一層向上するとともに、自衛隊機は、民間機の離着陸にかかわらず、訓練が可能となります。加えて、民間旅客機、自衛隊機双方の運用時間が短縮されることが期待されるとともに、航空機の安全運航をより一層確保できると考えております。

続いて、13ページをご覧ください。

空港用地の拡張範囲についてです。

空港用地の拡張に当たりましては、空港管理者である防衛省と協議を行ってまいりました。

資料に対象となる範囲のイメージ図をお示ししております。

自衛隊機の訓練に必要な範囲は下側の青色の部分となっており、現緑地の北東地区に当たる箇所、それに隣接する民有地を合わせて幅約125mとなっております。この範囲は、新たな空港用地として防衛省が取得する方針です。

したがいまして、現在、緑地となっているエリアを空港用地に転用することとなり、これが今回の都市計画変更の背景となります。

空港活用推進室からの説明は以上です。

●浜岸みどりの推進部長　みどりの推進部より、丘珠空港緑地の都市計画変更についてご説明いたします。

まずは、緑地の概要と空港用地拡張に伴う緑地の取組についてです。

15ページをご覧ください。

本緑地は、丘珠空港周辺のまちづくり構想に基づいて空港周辺の生活環境を保全することを目的として整備したもので、緑地部分の面積が約48.8haとなっております。これまでの経緯として、平成13年８月に都市計画決定しまして、その後、造成工事に着手し、平成29年３月に全ての工事が完了し、現在に至っております。

次に、緑地の施設概要についてです。

16ページをご覧ください。

本緑地は、丘珠空港を取り囲む形で配置されております。具体的には、図の左側から、北西地区、北東地区、南東地区の三つの地区で構成されております。航空機の地上騒音のほか、風や雪の影響を和らげるための緩衝機能、市民が日常的に利用する園路や遊具、休憩施設などのレクリエーション施設を有した緑地となっております。

17ページをご覧ください。

緑地の現況と周辺状況についてです。

まず、左下の写真①は、北西地区に整備されているきたかぜ広場と呼ばれる遊具広場です。北西地区には、このほかに北西地区内を一周できる園路などが整備されております。次に、北東地区は、横に細長い形状をしておりまして、北西地区と南東地区をつなぐ役目をしております。左上の写真②に示しますとおり、ウオーキングやジョギングなどに利用されている園路や休憩施設などが整備されております。

また、北東地区の北側には、写真③に示す市道飛行場北東２号線が位置しており、緑地内には、写真④に示す準用河川の航路川があります。北東地区に隣接する土地は、写真⑤のように農地となっております。最後に、南東地区には、右下の写真⑥に示すみなみかぜ広場と呼ばれる遊具広場が整備されておりまして、苗穂・丘珠通沿いには、航空機の地上騒音の軽減や防風・防雪対策として樹林帯や築堤を整備しております。

続いて、空港用地拡張に伴う緑地に関する取組についてです。

18ページをご覧ください。

先ほどの説明でもありましたように、丘珠空港の安全運航の確保のため、緑地の北東地区を活用して空港用地を拡張する計画としております。具体的には、基本構想を踏まえ、現緑地が有している緩衝機能やレクリエーション機能を確保するため、赤色で示す範囲の約65mの民有地を新たに取得し、緑地を新規に整備するものです。

続いて、前回の審議会の質疑応答で回答した件について、幾つか補足説明をさせていただきます。

20ページをご覧ください。

１点目は、緑地の新規整備に伴う用地取得費及び整備費についてです。

用地取得費については、今年度に行う用地測量及び不動産鑑定評価の結果を踏まえ、今後、算定する予定としております。また、緑地整備費については、今年度の基本計画策定業務において整備内容の検討を行う中で算定していく予定です。

なお、今年度から令和10年度にかけての想定スケジュールは図に示すとおりです。

２点目は、防衛省との費用負担及び協議状況についてです。

現時点で、国とは協議中ですけれども、緑地の用地取得及び整備に関する費用については都市計画事業の事業主体である市が負担することとし、既存の緑地を防衛省が取得することによって札幌市に支払われる用地買収費や移転補償費を主な財源とする考えです。

あわせて、防衛省の補助金を一部活用することも検討しておりまして、今後の用地取得の進め方などを含め、詳細については、現在、防衛省と協議、調整しているところです。

21ページをご覧ください。

３点目は、空港用地の拡張に伴う航空機騒音の影響についてです。

図にお示しするとおり、自衛隊の飛行訓練に関しては、現在、主に黄色で着色した滑走路周辺の草地で行っております。空港用地拡張後は、青色で着色した範囲の中で訓練を行うと想定されておりますので、訓練場所が北側の家屋に近づくことになります。

これに対する取組としては、航空機騒音の影響に配慮し、緩衝機能を有する緑地を現状と同様に整備したいと考えております。

また、防衛省からは、訓練の内容や回数、時間などについては空港用地拡張後も現在と大きく変わらないと想定していること、また、可能な限り騒音の負担の軽減に努めていく考えであることを聞いておりまして、札幌市としましては、航空機騒音に関して、国が定める環境基準の範囲内であることを確認するとともに、訓練地拡張による騒音の影響が小さくなるよう、防衛省等と引き続き連携してまいりたいと考えております。

続いて、都市計画変更の内容について改めてご説明いたします。

23ページをご覧ください。

冒頭でも説明したとおり、空港用地の拡張に伴い、黄色で塗り潰した範囲を区域から除外する一方、赤色で塗り潰した範囲が新たに区域に追加されます。これにより、都市計画の区域が約0.4ha拡大し、面積は約52.4haから52.8haに変更になります。

続いて、前回の事前説明の後に行った法縦覧の結果についてです。

25ページをご覧ください。

今回の変更案について、令和８年８月７日から８月21日までの２週間、札幌市建設局みどりの推進部みどりの推進課において、都市計画法に基づく法縦覧を行いました。縦覧の結果、本案に対する意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定についてです。

27ページをご覧ください。

本日の諮問においてご同意をいただければ、10月下旬頃に都市計画変更の告示を予定しております。その後、12月頃に都市計画事業の認可を受け、令和９年度以降から用地交渉や用地取得を進めていく予定としております。

以上で、議案第１号の丘珠空港緑地の都市計画変更についての説明を終わります。

●岸会長　これから質疑に入ります。

発言に当たっては、マイクをお渡ししますので、議事録作成のためにマイクをご利用くださいますようお願いいたします。

では、ただいまの説明に対してご質問等がございましたらお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

●長屋委員　私から２点の質問をさせていただきます。

20ページです。

前回、私が質問したことに対しての説明が加えられたのかなと思っております。この点についてですが、札幌市が新規取得予定の用地取得費、整備費は、それぞれどの機会で示され、市議会に諮るのかどうか、伺います。

２点目は国との費用負担についてですが、仮に市の負担が生じるとすれば、防衛省の運用上の都合に起因する費用を市民が負担することになります。こちらについても、どの時点で市議会に諮られるのか、伺います。

●浜岸みどりの推進部長　２点ほど質問をいただきました。

まず、１点目のどの機会に整備費などが明らかになるのかについてです。

用地補償費に関しては、今年度、測量業務、不動産鑑定業務をしております。その結果が今年度末から来年度の初めぐらいまでにまとまってくると思いますので、それを踏まえて用地交渉に入っていきます。

整備費については、基本計画の中で具体的にどういう整備をするかという検討をしておりますので、これも今年度いっぱいはかかってくることになります。概略の費用はここで出てくるのかなと思っておりますが、基本設計や実施設計をしていかないと最終的な金額は出てこないと思っております。いずれにしても、令和９年度ぐらいには概算が分かっていくのではないかと考えております。

市議会に関しては、その予算を編成する作業の中、もしくは、執行する中で、お諮りすることになるのかなと考えております。

次に、２点目の国との費用負担について札幌市の負担が出てくるのではないかについてです。

最初に申しましたとおり、どれぐらいのお金と負担がかかるかは、まさに今、検討しているところであり、具体的には申し上げられない状況です。

ただ、基本構想の中で、緑地の維持、向上がうたわれております。つまり、現在持っている緑地を維持するだけではなく、その機能を向上することも基本構想の中でうたわれておりますので、維持だけではなく、機能向上を図ることに関してはある程度の費用は発生してくるのかなと考えております。

●長屋委員　いずれにしても、二つとも予算化されたら市議会に諮っていただけるということでよろしいですか。

●浜岸みどりの推進部長　当然、予算化して、札幌市が執行するときには市議会に諮るという手順です。

●長屋委員　今回は諮問なので、意見も述べさせていただきます。
　今、ご答弁をいただきましたけれども、私たちは今回の件については反対です。
　前回、市民から、自衛隊機の訓練回数の増加や騒音悪化の懸念が示されていたにもかかわらず、総合交通政策調査特別委員会での実質的な議論はないまま、反対意見なしと総括されておりました。
　本審議会では、諮問案件として、今回、採決が求められております。
　２点目ですが、現時点でも費用負担の考え方は協議中とされております。防衛省側の運用上の必要性に起因して生じております。当然、市民は全額が防衛相負担と認識していると思います。仮に市側の負担が生じるとすれば、防衛省の運用上の都合に起因する費用を市民が負担することを意味すると思います。この点について、市民の納得が得られるのかどうか、この点は全く未検証であり、議会にも諮られておりません。
　緑地の付け替えに同意することは、実質的に空港用の用地拡張全体を追認することに等しいのですけれども、その本体部分は本審議会の関与の外に置かれております。この根幹の部分についても議会に諮るべきでした。

●岸会長　ほかにございませんか。
（「なし」と発言する者あり）
●岸会長　それでは、採決に移ってまいります。
　議案第１号の丘珠空港緑地につきまして、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。

◎札幌市景観計画の変更について
●岸会長　続いて、意見聴取案件である議案第２号の札幌市景観計画の変更についてです。
　準備ができましたら、事務局からご説明をお願いいたします。

●勝見地域計画課長　議案第２号の札幌市景観計画の変更についてご説明させていただきます。
　本案件は、一昨年度から景観審議会で検討を重ね、このたび取りまとめた改定計画の案について都市計画審議会へ意見聴取を行うものです。
　それでは、スクリーンでご説明いたしますので、前方をご覧ください。

本日は、補足資料に沿い、大きく６つの項目に分けてご説明いたします。

１の景観法の制度概要、２の札幌市のこれまでの景観施策の経緯、３のスケジュール、４の札幌市景観計画（案）のポイント、５の札幌市景観計画（案）の概要について、６のパブリックコメントの概要の順で説明いたします。

まず、景観法の制度概要についてです。

３ページをご覧ください。

景観法は平成16年に制定されたもので、全ての政令市が景観法に基づく事務の実施主体として位置づけられております。また、良好な景観の形成に関する計画、すなわち景観計画を定めることとされておりまして、景観計画の区域、方針、制限事項などを定めて届出制度などによる誘導などの取組を進めるものでございます。

景観計画のうち、都市計画区域に関する部分につきましては、景観法第８条におきまして、都市計画マスタープランへの適合が規定されており、また、同９条で計画の変更に当たり都市計画審議会で意見聴取が必要とされておりまして、このたびお伺いするものです。

４ページをご覧ください。

第３次都市計画マスタープランでの景観に関する記載の抜粋についてです。

景観計画で基本方針としております札幌ならではの美しい景観の形成は、都市計画マスタープランでも同様の記載としておりまして、建築物の景観誘導や景観資源の活用など、景観計画で定めている取組の方向性についてもマスタープランと整合させて定めております。

次に、札幌市の景観施策のこれまでの経緯についてです。

５ページをご覧ください。

札幌市では、昭和56年以降、自主条例等に基づいて景観施策を行っておりましたが、その後、法に基づく計画体系へと変更し、直近の見直しからは10年弱が経過しております。

今回は、都市開発の進展や社会状況の変化などに加え、まちづくり戦略ビジョンや都市計画マスタープランの見直しに合わせ、景観施策についても、都市としての魅力を高めるべく、見直しを行うこととしたものです。

続いて、景観計画の改定スケジュールについてです。

６ページをご覧ください。

今回の改定では、表の上段に示しておりますが、令和６年度から２か年にわたって景観審議会において審議を重ねながら計画案の作成を進めてまいりました。

中段になりますが、市民の皆様へ周知し、意見を反映させるパネル展などの取組を行い、また、今年の６月10日から７月13日にかけて行ったパブリックコメントでは、９名の方から18件のご意見をいただきました。この意見の概要については、計画案について説明した後にご報告いたします。

本日は表の下段の赤色で囲んだところになりまして、意見聴取をさせていただきます。そして、上段の右上になりますが、９月末の開催を予定している景観審議会の意見聴取を経て年内の計画策定を目指しております。

７ページをご覧ください。

今回の変更案のポイントについて、２点ご説明させていただきます。

まず、１点目は、都市の魅力向上を目指す取組です。

札幌の魅力を高め、活力のあるまちづくりにつなげていくことや札幌に住んでいる方の暮らしの満足度を高めていくためには、札幌らしさをより感じられる景観の形成が不可欠です。この札幌らしさを感じられる景観を形成するため、今回の見直しでは、眺望、夜間景観、雪・冬季の景観の三つに着目して計画を改定し、景観配慮や創出に向けた誘導や普及啓発などを推進します。

画面の左側の眺望については、札幌の特徴を感じられる場所を生かしていくこと、真ん中の夜間景観では、昼とは異なる都市の魅力を高めていくこと、そして、雪・冬季の景観では、雪に包まれ、雪に親しんでいる風景を札幌の都市の魅力と捉えて計画の改定を行っております。

８ページをご覧ください。

ポイントの二つ目は、きめ細かな景観誘導です。

建物を建てる際のルールとして、外観のデザインや素材、色彩などについて定める景観形成基準につきましては、現在の計画では、大通や駅前通などの一部の地域を除いて市域一律の基準となっております。今回の変更では、市街化区域内を四つに区分し、それぞれのゾーンの特性に応じて景観形成基準に項目を追加してきめ細かく誘導いたします。

都心ゾーンは、立地適正化計画で定めた都心にふさわしい高次な都市機能誘導区域の範囲とし、以下、その他のゾーンについてはご覧の範囲を設定しております。

９ページをご覧ください。

ここからは、議案書として提出させていただいた札幌市景観計画（案）について、計画の概要版を基にご説明いたします。

各ページの左側の帯の部分にはそれぞれの章の要約を記載しております。

10ページのはじめにと記載のページには、計画の構成を示しております。

景観計画は、第１章から第11章までの本編と議案書の94ページからの具体的な景観形成基準などを記載した別紙１から別紙４及び用語集などの参考資料で構成しております。

次に、11ページをご覧ください。

第１章の目的と位置付けについてです。

本計画は、景観法第８条に基づく良好な景観の形成に関する計画として定めるものであり、札幌市景観条例と一体となって推進いたします。計画期間は、おおむね20年後の令和27年―2045年までとし、対象区域は札幌市の行政区域全域としております。

続いて、12ページをご覧ください。

第２章のこの計画のポイントについてです。

先ほどご説明した眺望などの都市の魅力向上の取組、また、ゾーン区分を設けたきめ細かな景観誘導といった二つのポイントに加え、今後も見込まれる大規模開発、デジタルサイネージの増加などの社会情勢の変化を踏まえたガイドラインの策定など、改善、強化する取組をまとめております。

ここで、ゾーンごとの基準について補足します。

ゾーン区分は、市街地の景観を構成する建物などの形態や規模などに関連する都市空間の構造や都市の成り立ち、景観の土台となる地形に着目して区分しております。景観のルールとしましては、全市共通の基準をベースに、ゾーンごとの特徴に合わせて、例え

ば、低層部のデザインや色彩など、追加のルールを設けてよりきめ細かく誘導してまいります。

13ページをご覧ください。

第３章は、札幌の景観の特徴についてまとめております。

取組の前提となる札幌の景観の特徴を地形・自然、都市の成り立ち、街並み、活動・営みの四つの要素に分けて整理しております。また、景観として把握する際は、これらの要素を個別に捉えるのではなく、これらが重なり合って全体として先ほどの都市の魅力につながっていくという重層的に捉える視点が大切としております。

14ページをご覧ください。

第４章は、計画の基本理念、目指す姿、基本姿勢について記載しております。

札幌市景観条例の基本理念に基づき、札幌ならではの美しい景観の形成されたまちを目指す姿として掲げております。

15ページをご覧ください。

第５章は、良好な景観の形成に関する方針を記載しております。

まず、札幌の景観の特徴として、先ほどの第３章で整理した四つの要素に着目した景観形成の方針を示しております。下段ですが、都市の魅力向上を目指した各要素を重層的に捉えた景観形成の方針として、眺望、夜間景観、雪・冬季の景観に関する方針をそれぞれ示しております。

先ほど計画のポイントとしてご説明したきめ細かな景観誘導については、街並みの要素に着目した方針として、右側の四つのゾーン区分ごとに景観形成の方針を定めております。

16ページをご覧ください。

第５章の後半では、特定の地区の特徴を踏まえた景観形成の方針等として、景観計画重点区域として指定している４地区について、それぞれ個別に方針を定めております。

内容につきましては、議案書の106ページ以降にそれぞれの地区ごとに基準と併せて示しております。

次に、17ページをご覧ください。

ここからは各具体の取組について記載しております。

まず、第６章は、建築物等の景観誘導に関する取組についてです。

建築物や工作物、屋外広告物は、届出制度や許可制度などを通じてよりよい計画となるよう景観誘導の取組を進めております。建築物と工作物については、議案書の94ページから104ページまでに今回の計画改定に合わせて見直した景観形成基準を示しております。なお、景観法に基づく届出の対象自体については変更はございません。

今後の取組についてですが、大通地区は札幌を代表する場所として広く認知されている重要なエリアです。後ほど説明しますが、眺望に関する取組等を踏まえ、大通地区景観計画重点区域における景観形成基準等の見直しに着手いたします。

次に、中段の記載の景観プレ・アドバイス等による事前協議についてです。

景観プレ・アドバイスを活用した景観誘導は、周辺の景観に与える影響が大きい大規模な建物を建てる際に構想段階や設計段階から専門家が関わって助言を行うもので、平成29

年に制度化したものでして、よりよい景観の形成に向けて対話を重視した前向きな仕組みとして引き続き運用してまいります。

18ページをご覧ください。

夜間景観の創出や一律の規制になじまない屋外広告物のデザインにつきまして、ガイドラインの策定を検討するとともに、特にデジタルサイネージについては、先ほどの景観計画重点区域とおおむね同じ区域に定めておりますが、景観保全型広告整備地区において新たな基準の策定を検討してまいります。

19ページをご覧ください。

第７章は、公共施設等に関する取組として、道路や河川などの公共施設で良好な景観の形成に重要な景観重要公共施設を定める場合の方針等を記載しております。

20ページをご覧ください。

第８章は、歴史や文化などの地域の景観を特徴づけている景観資源の保全・活用に関する取組についてです。

景観資源を広く周知するため、市民からの提案を促すほか、今回のポイントである眺望などに着目した登録にも取り組みます。

21ページをご覧ください。

第９章は、地域の景観まちづくりに関する取組についてです。

景観まちづくりは、景観法に基づく制度の活用のみで実現するものではないことから、現在、都市計画審議会の検討部会で見直しを進めております土地利用計画制度の見直しの検討などとも連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。

22ページをご覧ください。

第10章は、都市の魅力向上を目指す取組についてで、今回の計画改定のポイントに関する記載となっております。

眺望、夜間景観、雪・冬季の景観に着目し、景観形成基準に新たな基準を定めて届出、協議による誘導などの取組を行います。

上段に記載の眺望の魅力向上を目指す取組としまして、本計画では、七つの視点場を定めて眺望に関する景観形成基準を追加しております。

また、札幌の眺望を代表し、特段の景観配慮や創出を求められるものとして、パネル展などでも札幌らしい景観として市民の皆様からの評価が高かったさっぽろテレビ塔展望台から西方向の眺望、また、大通公園と札幌駅前通の交点付近から東方向の眺望を重点眺望として設定します。

この重点眺望の対象となる敷地で建物を建てる際は、真ん中のイメージ図にございますように、高層部のセットバックや頂部のデザイン、また、山並みとの調和などを景観形成基準として定め、先ほどの景観プレ・アドバイス制度などを通じてきめ細かく誘導してまいります。

前回の事前説明では、誘導の実行性についてのご質問をいただいたところです。

景観法には勧告や命令などの規定も置かれているところですが、景観は関係者の協力の下につくり上げていくものと考えておりまして、重点眺望の魅力向上につきましても、一律に高さ規制を行うのではなく、山並みとまち並みが調和する魅力的な景観が創出されるようデザインの協議などを行ってまいります。

次に、23ページをご覧ください。

第11章は計画の推進についてです。

計画の進行管理として、先ほどの眺望の取組で定めた主要な視点場で定点観測を行いまして、景観の変化を把握し、また、札幌の景観を魅力的だと思う市民の割合も把握し、おおむね５年をめどに検証を行ってまいります。

議案書の90ページからの別紙には、景観計画区域における届出対象行為と景観形成基準、また、札幌の景観色70色を用いた色彩景観基準などについて記載しておりまして、今回の見直しでは、基準の細分化やゾーンごとの基準の追加などを行っております。

続いて、パブリックコメントの概要についてです。

24ページをご覧ください。

パブリックコメントでいただいたご意見とそれに対する札幌市の考え方を計画案の章ごとに説明させていただきます。

まず、第１章の目的と位置付けに対してのご意見についてです。

景観は、住民の生活や文化の積み重ねである先人の思いを尊重し、住民自らが維持、更新できるまちづくりを推進すべきといったご意見です。右側が札幌市の考え方ですが、計画の第１章にも記載のとおり、良好な景観は住民の理解や取組によって形づくられるものと認識しております。また、第４章でも、都市の成り立ちを大切にし、人の活動や営みによりまち全体の魅力が高まっていく姿を目指す姿と定めておりまして、良好な景観の形成に取り組む考えでございます。

次に、第３章に対するご意見についてです。

都心部の碁盤の目の街路、通りからの山への眺望など、札幌らしさが近年の高層化で失われつつあるため、時代の変化に応じつつも、歴史的背景と札幌らしさを基軸に据えた計画としてほしいとのご意見です。札幌市の考え方ですが、碁盤の目の街路や山並みへの眺望、雪と共存するまち並みなど、札幌らしさの根幹に関する認識はご意見のとおりでして、今回の改定する計画でも、眺望の創出に関する取組などを通じて札幌らしさをより感じられる景観形成を推進していく考えです。

最後に、第６章に対するご意見についてです。

普及啓発の取組として例示しておりました表彰制度について、屋外広告物等の取組を応援する仕組みは、事業者に限定せず、個人や団体の活動も対象とすべきとのご意見をいただいております。この意見に対しましては、意見を踏まえて、記載内容を一部修正しております。表彰制度を検討することについては変更はございませんが、事業者だけではなく市民の皆様の取組も対象となるよう変更しております。

具体的な記載内容は、25ページの赤色の枠で囲った部分になります。「事業者や市民の景観形成の向上に貢献する取組を応援する仕組みの構築を検討します」という文言を追加させていただきました。

これらのほか、パブリックコメント以外では、誤字脱字や助詞、接続詞、いわゆるてにをはの修正など、本計画が分かりやすくなるような文言修正等を行っておりますが、前回の事前説明の内容から変わるような変更は行っておりません。

以上で札幌市景観計画の変更についての説明を終わります。

●岸会長　前回も意見聴取とは何だろうかという話がありましたので、改めて位置づけを確認したいと思います。

本件は、景観行政団体である札幌市が景観計画を策定するに当たり、景観法に基づき、あらかじめ都市計画審議会に対して意見を聞くものです。したがいまして、賛否を問うような採決ではなく、札幌市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの方向性と照らして計画案が適合していない、あるいは、この案では支障があるといった観点から、当審議会の立場として計画案そのものに修正を加えるような意見を付すのかどうかを今日は議論することになります。

皆さんから、ご質問のほか、前回もそうですけれども、ここはこうしたほうがいいのではないかとかという日頃の中でのお考えを聞きました。その要望をいただいた上で、当審議会としては意見なしとなる場合においても、皆さんからのご意見を軽視するものではなく、参考までに都市計画審議会ではこういった意見が出ましたと持ち帰っていただくことになりますので、ご承知おきください。

それでは、ただいまの説明に対してご質問等がございましたらお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

●小竹委員　私から、２点の確認をさせていただきたいと存じます。

景観形成の方針ということで、歴史的、文化的なまちの景観資源を生かした景観形成を図りますとありました。

札幌市の市民文化局においても文化財の活用や保存についての取りまとめがあり、進めているところでありますけれども、市民文化局との連携や横のつながりに関して教えていただきたいと思います。

もう一点は札幌の景観色70色に関わると思うのですが、札幌市内でも、超高層建築物などがたくさん建っている状況ですけれども、一定の高さを持った建築物、建造物に関して、空に溶け込むような色を使うようにというお話があったと記憶しておりまして、その辺についての確認です。

例えば、飛行機からの視認性を高めるために、昔であれば、航空法で定められて赤色の目立つようなものにするとなっていたものが、今はそうではないとも伺っているのですが、その辺は今どうなっているのかを確認したいです。

●勝見地域計画課長　まず、１点目の歴史的、文化的な景観に対する文化財部局との連携等についてです。

画面の概要版には記載がないのですけれども、本編の74ページにそちらについても掲載しておりまして、記載内容を紹介しますと、「文化財や観光振興等といった関連分野と連携し、景観資源を活用した情報発信を行います」と計画にも記載しております。

具体的な連携としては、文化財でも、例えば、札幌軟石など、地域の特徴があるものが複数ございますので、共通の歴史的背景のあるものにストーリーをつけて紹介するなどの取組を行うことにより、文化財施策とも連携しながら普及啓発に努めていく計画としております。

２点目の札幌の景観色70色の活用、航空法との関係、高層部の高さの色彩についてです。

航空法におきましては、場合によっては目立つ色は塗らなくてもいいのですが、景観色70色につきましては、高層ビルにつきましても、周辺との調和のほか、空だけではなく、山並みとの調和も意識しながら、見え方という点で景観色70色のカラーチャートで使うべき色の割合を意識しながら協議、誘導をしながら進めていきたいと考えております。

●岸会長　ほかにございませんか。

●横田委員　前回もお尋ねさせてもらったのですけれども、屋外広告物のことについてです。

前回、デジタルサイネージのことが出たので、トラックに広告をつけて走っているアドトラックについてもどうなのでしょうという話をさせてもらったのですけれども、後で調べてみましたら、アドトラック、いわゆる広告宣伝車も屋外広告物に入っているのですよね。

●勝見地域計画課長　屋外広告物になっております。

●横田委員　札幌市でも規制をされているとインターネット上では出てきたのです。市の建設局が窓口で、許可を得て広告の宣伝車が走っていると書かれていました。

ここは個別具体の話をする場ではないことは承知しているのですけれども、私の念頭にあるのは求人広告トラックです。ご存じですか。高収入になるというキャバクラやホストの求人です。看板だったらそこに行かなければ見なくて済むのですけれども、暴力的ですし、例えば、子どもを連れているときにあれと遭遇してあれは何と聞かれたら困るなと思います。昼間に歩いているとそれがすごく気にかかるのです。

今回、第６章の屋外広告物のところにデジタルサイネージが今回の目玉のように提示されていますけれども、屋外広告物の中に、広告物のデザインのガイドラインの説明のところにでも、どこでもいいのですけれども、走る広告物も屋外広告物であるということを示していただけるといいなと思うのです。

どこで規制したらいいか、分からないのですが、求人広告トラックは全国組織だそうで、東京では規制が厳しくなったので、トラックからバスに変更し始めているそうです。また、京都はより厳しいので、地味なものにしていると書いていました。

バスにもいろいろな広告物が載っていますけれども、そういうことに関しても、好むと好まざるとにかかわらず、目の前を通っていく広告物として重点的に考えていただけたらありがたいなと思います。

●勝見地域計画課長　大変貴重なご意見をありがとうございます。

一部、前回の繰り返しになってしまうかもしれませんが、許可の制度の仕組みについて触れながらお答えしますと、いわゆる車体のラッピング広告等につきましては、景観法に

基づく建物の届出とは別に、建設局の道路管理課で屋外広告物条例を所管しておりまして、そちらで広告物の許可、掲出等の手続を所管しております。
　今おっしゃられたアドトラックについては、例えば、見た目の広告の色だけではなく、音の問題を含めていろいろな問題が全国的にもあると考えております。また、関係部局でも、規制といいますか、コントロールの在り方について検討しているとお聞きしております。
　今回、改定する建物の広告物についても、ガイドラインの策定等で建設局の広告部局と景観部局が連携して進めていくことになりますので、アドトラックについてもそういったご意見があったということはお伝えし、今後の取組についても連携していけるよう検討してまいりたいと思います。

●横田委員　この章の屋外広告物の中には、移動するものは入らないということなのでしょうか。

●勝見地域計画課長　現在の景観計画では対象にはなっておりません。

●横田委員　ならないものなのでしょうか。とても景観に関わるところだなと思うのです。
　ここの例でも、ベンチのペンキの色を替えるなど、本当に細やかなことの積み重ねが景観をつくっていくように思いますし、動かないものだけが景観を形成しているわけではありません。
　ひっくり返すようなことを言って申し訳ないのですけれども、屋外広告物という文言にはああいうものも入っていると解釈してしまったので、先ほど、そのような意見を申したのですけれども、景観法第８条第２項第４号の屋外広告物には、あれは入っていないということですか。

●勝見地域計画課長　計画の中の取組の中にはということですか。

●岸会長　今、イエスかノーかの質問をされているのです。
　景観法に基づいて景観計画を策定する中で、アドトラックは対象になっているのか、なっていないのかをご質問されているので、なっていないなら、なっていないと。しかし、なっていないのなら、根拠があってなっていないのか、それはノーマークでしたということでなっていないのかで意味合いが変わってくると思うのです。
　今の委員の思いは、何とか入れることができないのかということなので、イエス、ノーの問題で、入っていないのだったら、入っていない理由は何なのかということだと思いました。

●勝見地域計画課長　結論から言いますと、今のこの計画の中には入っておりません。
　課題につきましては、景観審議会でも議論がございまして、アドトラックについても話題にはなりました。動くということだけではなく、音の問題等も含めて様々な課題がある

ので、景観の計画の中で解決していく課題には入っておりませんが、課題認識については広告物分野と連携してまずは情報共有をしている段階でございます。

●岸会長　私から質問です。
　今の話でいうと、法律の対象外なのでしょうか。法律の中でそれは含めなくていいということで入っていないのか、入れる入れないの判断は各自治体に委ねられているのか、どちらなのですか。

●勝見地域計画課長　景観法に基づく届出の対象が建築物と工作物になっているので、動くトラックの広告については対象にできないことになっております。

●岸会長　そこをばしっと言ってくれれば。思いは分かるのだけれども、今回は対象外なのですよ、ただ、いただいたご意見は関係部局があるのでというのがエレガントな答弁かなと思って聞いていました。
　今回はそもそも対象外だということですが、横田委員としては、それも入れるべきではないかということだと思いますし、私も毎日歩いていてそう思います。今のお答えとしては、関係部局に意見を持っていくということです。都市計画も法律に基づいて決めているではないですか。ですから、そこはしっかりと明確にしたほうがいいなと思いました。
　今出た意見は、関係部局にこういう意見があったということでお話しいただければと思います。
　ほかにございませんか。

●小口委員　中身をよくよくは読んでいないものですから、書いてあるのかもしれないのですけれども、建築物についてです。
　今、壁の垂直の部分も太陽光などに使い、土地も少ない中でエネルギーも効率よく使っていきたい、吸収していきたいという世の中の流れもあります。色は非常に分かるのですけれども、ガラス材でぴかぴかな壁もあれば、艶消しの黒色もありますが、艶というか、反射については規定されているのでしょうか。

●勝見地域計画課長　今回の景観計画の中での規制としては、別紙の97ページを見ながらご説明させていただきますと、景観形成基準では素材・色彩と記載しておりまして、光の反射が強い素材の採用を避けるとともに、周辺との調和や汚れへの対応などを踏まえた素材を選定するよう配慮するという基準がございます。
　色に加え、素材の選定についても配慮を求めるという内容をこの基準の中に入れております。

●小口委員　光学的な話をしてすみませんが、反射率というか、吸収率は決まっていますか。

●勝見地域計画課長　具体的なパーセンテージで決まっているものではございません。

●岸会長　ほかにございませんか。

●長屋委員　前回、累積的な景観阻害について意見が出されていまして、一件一件は基準に合っていても、積み重なれば山が見えなくなる状況になるのではないのかということも言われていました。その状況を制御する仕組みは検討されているのか、地区全体として眺望の総量規制をしていくという発想はあるのか、ここで言うのは変かもしれませんけれども、伺いたいと思います。

もう一つですが、パブコメが載っておりました。一応、パブコメの全文もいただきまして、提出者９人の年代の内訳は、20代が１人、40代が２人、50代が１人、60代が５人、ほかの年代は０人で、過半数が60代という状況でした。

2045年までの約20年といった長いスパンでの計画ですから、若年層を含む幅広い年代から意見をどういうふうにいただくかという点でもっと様々な工夫をすべきだったなと思うのですけれども、若い方々の意見聴取をどう補うのか、この点についてお考えを伺いたいと思います。

●勝見地域計画課長　２点のご質問をいただきました。

まず、１点目の累積的な景観阻害についてどういう取組があるのかということで、眺望に関してのご意見かと思います。

先ほど、テレビ塔から大通公園を通して大倉山のほうを重点眺望と位置づけたとご説明させていただきました。大通公園の沿道につきましては、公園沿いに複数の建物が建ち並び、公園と隣接する建物で公園沿いの沿道景観をつくることになるかと思います。沿道の建物につきましては、公園とストリートウオールといいますか、壁面がそろって大通公園を通して山並みにつながるような、ビスタの利くような壁面の形成を目指し、複数の建物が更新されていくことによって形成されていくものと考えております。

一方、山並みにつきましては、たくさんの高い建物が建って山が隠れるという趣旨のご意見かと思いますけれども、今回の景観形成基準の中では、高層部のセットバックのほか、厚みを抑えてスリムにするなどの基準を定めております。個別に建物を誘導していくことになりますが、全ての建物が敷地いっぱいにびたびたに建つということではないと考えておりますので、一件一件の建築計画の誘導の中で、テレビ塔の展望台の高さである90ｍを超える建物について、アドバイスをしながら誘導していくことを考えております。まずは個別の建物の協議、誘導を通じて山並みと調和した建物の計画を誘導していきたいという考え方です。

２点目の若い方の意見聴取に関する取組についてです。

パブリックコメントの年代別につきましては、冒頭では説明しませんでしたが、20代が１名、40代が２名、50代が１名、60代が５名ということで、９分の５が60代となっております。

パブリックコメントだけではなく、景観計画策定の段階では、多くの人が歩くチ・カ・ホにて、子どもたちも含め、比較的いろいろな方が参加しやすいようなイベントと併せてパネル展を通じた意見聴取の取組を行っております。そういった普及啓発や計画の検討案

のＰＲについては工夫をしてきたつもりですし、今後、計画案ができた後につきましても、計画を市民の皆様に周知していくために、若い人に関心を持ってもらえるような普及啓発も併せて進めていきたいと考えております。

●長屋委員　やっぱり、私は、高さの問題では、90ｍを基準として、それを超える場合は景観プレ・アドバイス制度があるのだと、あたかも高さを制限する制度があるように説明して、従わなければ勧告や変更命令もあるとしておりましたけれども、結果的には、規制緩和をしてどんどん建物を高層化していくことになっていくと思うのです。

パブコメの中に、近年の高層化により、札幌らしさは失われつつある、歴史的背景と札幌らしさを確固たる基軸に据えた景観計画としてほしいといった意見がありました。こういう意見がきちんと反映される計画であるべきだと思います。つまり、効力を持たせる仕組みが必要だと思っております。でも、実態としては、聞き置くだけで、規制緩和になってしまうなと思いました。

市民の意見やここでの議論がどのように意味を持つのか、私は矛盾を感じております。

●勝見地域計画課長　確かに、今回の計画の枠組みでは、協議、誘導を通じた景観プレ・アドバイス等を活用してと記載しておりまして、法律に基づく勧告等はあるものの、一旦は事業者も含めた市民の協力の下、みんなでよい景観をつくっていこうという姿勢で掲載しております。

一方で、高さそのものの具体的な数字を決めて、例えば、建築確認と連動して制限するためには、景観だけの仕組みではなく、都市計画の地区計画などの仕組みも活用しながら進めていく必要があると考えております。

今、土地利用計画制度の運用方針について部会を設置して議論しているところですので、そちらでも、引き続き、景観形成の観点からも検討を掘り下げていきたいと考えております。

●岸会長　ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●岸会長　まとめたいと思います。

今、それぞれの委員の方々から出た意見については、まずはお持ち帰りいただき、こういう意見があったということで今後もそれぞれの担当部局で議論を続けてほしいなと思います。

その上で、都市計画審議会として意見を付すということを考えます。

冒頭に申し上げたとおり、札幌市の都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの方向性と照らして計画案が適合していない、あるいは、この案では支障が出るといった観点から、計画案そのものに修正を加えるような意見を付すかということを今ここで皆さんと審議しなければいけないのですけれども、例えば、今、高さ制限の意見が出てきましたが、これは恐らく都市計画審議会マターで、再開発の話などは、当然、諮問があって議をすることになりますし、今、ご説明がありましたように、土地利用や都市計画との連動も考えていかなければいけないのかなと思いました。

ですから、私自身は、今までの皆さんの話を聞きながら、景観計画の変更自体については、都市計画審議会においては意見なしとしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

●岸会長　異議なしということで、本件については、当審議会としては意見なしとさせていただきます。

ただ、いろいろな重要な意見が出てきました。景観は日常生活に関係するもので、私たちがふだんまちを歩いていてダイレクトに関わってくる問題ですので、その重要性が大きいというところは今の皆さんの意見交換で改めて確認できたと思います。

この先、いろいろな再開発がまだまだ続くと思いますけれども、しっかりと皆さんと一緒に審議をしていければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

ここで、10分弱の休憩を入れたいと思います。

15時まで休憩とさせていただきます。

〔　休　　憩　〕

●岸会長　再開します。

◎北５西１・西２地区関連について

●岸会長　続いて、事前説明案件である議案第１号から議案第５号の北５西１・西２地区関連についてです。

準備ができましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　事前説明案件グループ①の北５西１・西２地区関連についてご説明をさせていただきます。

03－７補足資料をご覧ください。

本日の案件の概略についてご説明いたします。

本日の目的は、北５西１・西２地区の市街地再開発事業の見直しに伴い、2022年に決定した都市計画の一部を変更するものです。これまでの経緯は、2022年の都市計画決定後、再開発組合を設立し、事業を進めてきましたが、全国的な著しい工事費高騰などの影響を受けまして、2025年には再開発の計画を見直すこととし、その方針を公表しております。

今般、見直し後の事業計画がまとまったことを受け、本再開発事業を推進するために必要な都市計画の変更を行います。

本日ご説明する都市計画の変更は、スクリーンに表示しております五つの都市計画についてです。

それでは、こちらの項目順に案件の説明を行います。

資料の５ページをご覧ください。

まず、地区の概要についてです。

本案件で取り扱う北５西１・西２地区は、2022年に都市計画決定している第一種市街地再開発事業の施行区域で、図の赤色の枠の部分になります。当地区は、札幌駅南口駅前広

場の東側に隣接する二つの街区で構成されており、２街区一体での再開発を予定しております。また、同時に決定した都市再生特別地区が図の青色の枠の部分、札幌駅周辺地区地区計画が図の黄色の枠の部分になります。

次に、周辺の道路等についてです。

都市計画道路は、当地区の東側に創成川通、南側に北５条・手稲通が指定されています。当地区西側の札幌駅南口駅前広場は札幌駅前交通広場として指定されています。西１地区と西２地区の間には南北に市道西２丁目線が位置し、その地下には地下鉄東豊線さっぽろ駅があり、都市高速鉄道の３号高速鉄道東豊線として都市計画決定されています。また、西２地区の西側の地下には都市計画道路の札幌駅前広場３号地下歩道が都市計画決定されております。

７ページをご覧ください。

当地区周辺に立地している交通施設などの状況についてです。

まず、当地区の西側の札幌駅前通の地下には地下鉄南北線さっぽろ駅、北側にはＪＲ札幌駅があります。また、北５条西１丁目と東１丁目の北側及び創成川通の上空では北海道新幹線札幌駅の駅舎工事が進められております。加えて、西２地区には自動車ターミナルの２号札幌駅バスターミナルが都市計画決定されており、本事業にて再整備する予定です。

都市計画の指定状況についてです。

当地区の用途地域は商業地域で、建蔽率80％、容積率800％が指定されております。なお、建築物の高さの最高限度を定める高度地区は指定されておりません。

９ページをご覧ください。

当地区における上位計画の位置づけについてです。

2025年度に策定した第３次都心まちづくり計画において、当地区は、第２次都心まちづくり計画に引き続き、札幌駅交流拠点に位置づけられております。目指す姿を広域的な交通網が結節する札幌の玄関口として国際競争力を先導する拠点とし、取組の方向として、魅力的な空間形成、一大交通結節点の形成、都市機能の集積、脱炭素化の先導と強靱なまちづくりの推進を掲げております。また、2018年度に策定した札幌駅交流拠点まちづくり計画においては、街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の四つの基本方針を掲げております。

11ページをご覧ください。

ここからは、当地区の見直しまでの経緯についてです。

札幌駅交流拠点まちづくり計画の策定後、本再開発事業を進めるため、2022年に札幌駅周辺地区関連として、スクリーンにお示しするとおり、第一種市街地再開発事業や都市再生特別地区などの都市計画を決定しております。2023年には市街地再開発組合を設立し、スクリーンに示す開発コンセプトや四つの整備方針に基づき、検討を進めてきたところです。その後、事業実施に向けた検討の過程において、全国的な著しい工事費高騰の影響に対応するため、2025年に計画の見直しが公表されたところです。なお、事業計画の見直しに当たっては、従来、掲げていた開発コンセプトや整備方針などの基本的な考え方は変更しないこととしております。

事業計画の見直しはスクリーンに示す方針に基づいて行われました。当初計画では両街区を一体の建物として整備する予定でしたが、見直し計画では、建物を２棟に分割して段階的に整備することとし、西２地区を先行して整備いたします。これにより、一度に発生する工事量を平準化し、労務負荷の軽減を図ります。

なお、当地区のまちづくりに関する基本的な考え方や導入する用途については大きな変更はせず、魅力ある都市空間の実現を目指します。

計画の見直しに伴い、都市計画の変更を要する部分が発生しましたので、2022年に決定した都市計画のうち、スクリーンに示した五つの都市計画を変更します。

17ページをご覧ください。

続いて、見直し後の事業概要について、当初からの変更点にも触れながら簡潔にご説明いたします。

見直し後の建築計画はスクリーンのとおりです。事業の完了予定は、西２地区は2030年度末、西１地区は2034年度末を予定しております。

19ページをご覧ください。

見直し前の建築計画との比較はスクリーンのとおりです。

敷地面積は、段階的な整備に伴い、建物の接続形状が変更されたことにより、市道西２丁目線の道路上空部分において建築敷地として利用する面積が減ったため、約600㎡減少しております。また、施設構成の見直しにより、延べ床面積は約39万㎡から約33万㎡に、建物の最高高さも約245ｍから約230ｍになる予定です。容積率については、両街区を合わせて最大約1,500％から約1,400％に見直しております。

本再開発事業の開発コンセプト及び整備方針等についてです。

開発コンセプトは、「世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり～国内外からの来街者や市民が交流する交通結節点の形成～」です。整備方針として、交流を促す多様なパブリックスペースの形成、交通結節点の機能強化、札幌の観光・ビジネスハブ機能の整備、都市の脱炭素化・強靱化に寄与する拠点の整備の四つを掲げております。

この整備方針については、スクリーンに示すような具体の整備内容を掲げておりますので、この内容に沿って整備内容をご説明いたします。

22ページをご覧ください。

まず、交流を促す多様なパブリックスペースの形成に関する整備内容についてです。

建物の２階のそれぞれ特徴的なポイントに駅前広場アトリウム、待合交流広場、新幹線アトリウムの三つの交流、滞留に資する空間を整備し、これらをつなぐ動線として２階貫通通路を整備することでまちのメインストリートを形成します。

なお、２階の貫通通路は、当初は幅員６ｍの整備を予定しておりましたが、施設計画の見直しに伴い、幅員4.5ｍに変更します。これは、歩行者の円滑な移動に必要な幅員3.5ｍにゆとりを加えた幅です。

三つの交流・滞留空間のうち、駅前広場アトリウムの整備の考え方についてです。

南口駅前広場に面する部分に設ける駅前広場アトリウムは、２階の貫通通路からの歩行者ネットワークと南口駅前広場及びＪＲ札幌駅を円滑に結びながら、まちのにぎわいを波及させる建物の顔となる空間です。

当初計画からの変更点として、駅前広場アトリウムから南口駅前広場につながるデッキを取りやめ、駅前広場に突き出して設ける予定だった階段などの縦動線を建物の内部に取り込みます。これにより、南口駅前広場の南北の空間的、視覚的なつながりを改善するとともに、建物の北西角にも新たなエントランス空間ができ、南口駅前広場とのスムーズな動線が確保できます。

次に、待合交流広場の整備の考え方についてです。

当初、西２丁目線の道路上空部分に予定していた待合機能やバスターミナルの附帯機能を有する空間は、西１地区において待合交流広場として整備することとしました。また、西２丁目線の道路上空部分には、立体的な回遊によるまちのつながりや多様な人々の往来を誘発する結節空間を新たに位置づけ、２街区の一体感を創出する空間形成を目指します。

パブリックスペースの形成に係る整備内容として、このほか、両街区の基壇部の屋上にまとまったみどりの空間としてスカイガーデンを整備するとともに、北５条・手稲通に面した幅員約４ｍの歩道沿い空地を整備し、連続したみどりと憩いの空間を創出します。

26ページをご覧ください。

続いて、整備方針の２点目の交通結節点の機能強化についてです。

バスターミナルの機能強化として、両街区の１階に一年を通じて快適な屋内型乗降場を備えたバスターミナルを整備します。西２街区は16バース、西１街区は７バースを設け、両街区の整備完了後には、西２地区は路線バスを中心に、西１街区は都市間バスを中心に運用します。また、新幹線駅舎に直結する交通広場に加え、新幹線整備などによって減少した駐輪台数を回復するために公共駐輪場を整備いたします。

続いて、重層的かつバリアフリーな歩行者ネットワークの拡充についてです。

ＪＲ在来線と地下鉄東豊線の乗り換え動線を強化するため、地下１階に貫通通路を整備し、地下２階の地下鉄東豊線コンコースに接続する動線を設けます。また、西２地区が先行して開業するため、新たに西２地区と東豊線を接続する動線を追加しております。地下１階の貫通通路の幅員については、地上２階の貫通通路と同様、当初計画の６ｍから4.5ｍに変更いたします。

このように、複数階にわたって配置される貫通通路や各公共交通機関等を円滑に結ぶため、エレベーターやエスカレーターなどのバリアフリーに配慮した縦動線を集約し、地区内の主要な地点に分かりやすく配置します。こうした縦動線の集約部分を本計画では縦動線コアとして計５か所を整備します。

29ページをご覧ください。

続いて、整備方針の３点目の札幌の観光・ビジネスハブ機能の整備についてです。

具体的な整備内容として、国内外からの来街者や企業の多様なニーズに対応するオフィスとホテルの整備を掲げております。こちらも当初計画から基本的な考え方は変更しておらず、企業の本社機能の誘致や市内企業の増床などの多様なニーズに対応できる高機能オフィスのほか、十分な広さの客室と国際水準にふさわしい内装や機能を備えた質の高いホテルを整備します。

整備方針の４点目の都市の脱炭素化・強靱化に寄与する拠点の整備についてです。

具体的な整備内容としては、地域冷暖房プラントの整備と一時滞在施設等の整備です。地域冷暖房プラントの整備に当たっては、先行する西２地区にプラントの一部を分割して整備することで早期に周辺建物への熱供給をできるようにします。また、一時滞在施設については、施設計画の見直しに伴い、当初の1,000人分から若干少なくなりますが、約900人規模の大規模なものを西１地区に整備します。

整備内容に関する説明は以上です。

31ページをご覧ください。

バスターミナルの暫定運用の考え方についてです。

本再開発においては、事業スケジュールの変更に伴って仮設バス乗降場の運用が長期化しており、市民や来訪者の皆様に大変なご不便をおかけしております。このため、2030年度に先行して完成する西２地区のバスターミナルについて、西１地区が完了するまでの間、暫定的な運用として、旧エスタのバスターミナルを利用していた路線バス及び都市間バスの乗車機能を集約いたします。これにより、現在、路上に点在する仮設バス乗降場を可能な限り解消していく方針です。

また、この暫定運用時を含めた西２バスターミナル利用者の利便性確保については、西２バスターミナル内での待合機能や発券機能の整備、西２地区の駅前広場アトリウムでのバス運行状況の情報発信などを行う予定です。

32ページをご覧ください。

続いて、これまで説明した整備を進めるために必要な都市計画変更の内容についてです。

都市計画の変更の説明に当たっては、１の建築物の整備に係る都市計画、２の既存道路と建築物の一体的な整備に係る都市計画、３の交通施設等の都市施設に係る都市計画の順にご説明いたします。

まず、建築物の整備に係る都市計画についてです。

第一種市街地再開発事業の変更、都市再生特別地区の変更、地区計画の変更について説明いたします。

34ページをご覧ください。

第一種市街地再開発事業として、当地区では、北５西１・西２地区の施行地区を左の図の赤色の枠の範囲で決定しております。このたび、建築物を段階的に整備することとしたため、施行地区を二つの工区に分割し、西２地区にＡ－１街区、西１地区にＡ－２街区を設定します。それぞれの街区に建築敷地を定め、Ａ－１街区は敷地面積が約8,710㎡、Ａ－２街区は約１万3,750㎡となります。

また、建築物の整備に関する計画については、建築面積、延べ面積、建蔽率、容積率、主要用途などを変更いたします。画面上段が変更前、下段が変更後であり、街区ごとに定めております。

36ページをご覧ください。

次に、都市再生特別地区の変更内容についてです。

札幌市で定める都市再生特別地区のうち、札幌駅周辺地区は左の図の赤色の枠の範囲です。このうち、図中にＡ地区と表記されている部分について、西２地区をＡ－１地区、西１地区をＡ－２地区に分割します。

変更後の都市再生特別地区に定める建築物の制限はスクリーンの表のとおりです。Ａ地区、Ｂ地区、Ｃ地区にそれぞれ建築物の容積率や建蔽率、建築面積の制限などを定めております。また、後ほど説明しますが、建築物の高さの最高限度や壁面の位置の制限なども定めております。

38ページをご覧ください。

建築物の制限内容を変更前後で比較した表です。

まず、容積率の最高限度については、見直し後の建築計画を踏まえて適切に開発をコントロールするため、Ａ地区全体の容積率の最高限度は1,400％としております。これは、当初決定の1,500％から100％縮小したものとなります。なお、各地区の容積率の最高限度については、Ａ－１地区が1,000％、Ａ－２地区が1,650％となります。また、段階整備になることを踏まえ、容積率の最低限度の項及び建築面積の最低限度の項にただし書として道路区域内に設ける建築物を除くという規定を追加します。

次に、建築物の高さの最高限度と壁面の位置の制限についてです。

高さの最高限度の変更点は、表に赤色の字で示すとおりです。建築物を分割して整備するため、接続部分となる西２丁目線上空部分の制限を変更しております。また、Ａ－２地区の高層部における高さの最高限度を230ｍとするなど、計画建築物に即して変更いたします。

これらの高さの最高限度、壁面の位置の制限については、周辺のまち並みとの調和を図るため、高さ55ｍにて基壇部を形成すること、高層部分の壁面後退を適切に定め、高層部分の圧迫感を低減することといった当初計画の考え方を踏襲しながら、具体化された見直し計画の建築形態に即して指定しております。

40ページをご覧ください。

続いて、地区計画の変更内容についてです。

札幌駅周辺地区地区計画は、スクリーンの左の図の黒色の枠の範囲に指定されております。建築物の建築の制限などを定める地区整備計画については、赤色の破線で囲われた部分にのみ決定しております。地区整備計画は２地区を指定しており、市街地再開発事業の範囲となる北５西１・西２地区と新幹線札幌駅の駅舎の部分となる札幌駅東地区です。このうち、今回、北５西１・西２地区について、建築敷地形状の変更に伴い、区域面積が0.1ha減少します。

地区整備計画の制限内容については、こちらのとおり、変更はありません。

42ページをご覧ください。

地区計画に定める地区施設についてです。

当地区では、再開発事業の整備方針、多様なパブリックスペースの形成などに係る貫通通路や歩道沿い空地の一部を地区施設に指定しています。今回、地上２階に整備する歩行者専用通路１号の幅員を６ｍから4.5ｍへ、延長を約230ｍから約220ｍに変更します。また、歩行者専用通路２号に関しては、幅員を３ｍから4.5ｍに、延長を約55ｍから約50ｍに変更します。

続いて、地下部の地区施設についても変更、追加をいたします。

地下１階に整備する歩行者専用通路３号の幅員を６ｍから4.5ｍへ変更します。加えて、東豊線に接続するルートとなる地下１階から地下２階にかけて指定する歩行者専用通

路４号の幅員を３ｍから2.5mに変更します。また、地下鉄東豊線との接続箇所を１か所追加するため、当該部分を新たに歩行者専用通路５号として地区施設に指定し、幅員2.5ｍ、延長約35mとします。

44ページをご覧ください。

次に、既存道路と建築物の一体的な整備に係る都市計画についてです。

ここでは、都市再生特別地区の変更、都市高速鉄道の変更について説明します。

本再開発事業では、西１地区、西２地区の計画建築物と既存道路である市道西２丁目線を一体的に整備するため、立体道路制度を活用します。2022年の都市計画決定の際、都市再生特別地区において重複利用区域と建築限界を、高速鉄道３号東豊線において都市施設の立体的な範囲を定めております。今回、西２丁目線の上空部分の接続形態が変更になったことに伴い、立体道路制度に関する都市計画の区域の変更が必要となりました。

立体道路制度とは、原則として建築物等を建築することができない道路上空などに道路として利用する空間と建築物として利用する空間を互いに定めることで、道路と建築物を一体的に整備できる制度です。当地区においては、道路として利用する範囲、建築物が建築可能な範囲、地下鉄の立体的な範囲を定めています。

46ページをご覧ください。

都市再生特別地区に定める重複利用区域と建築限界の変更点についてです。

重複利用区域は、建築物の外形の変更に合わせて区域を縮小し、あわせて、建築限界の指定範囲も縮小します。重複利用区域などを縮小した部分では、道路区域内に建築物を建築することはできません。

47ページをご覧ください。

都市高速鉄道の変更点についてです。

重複利用区域の範囲が縮小したことに伴い、３号高速鉄道東豊線に定めていた都市施設の立体的な範囲も併せて縮小します。

48ページをご覧ください。

交通施設等の都市施設に係る都市計画についてです。

西２地区の西側には札幌駅南口駅前広場があり、その地下には地下街アピアが立地しております。本再開発事業で整備する西２地区の計画建築物は、既存建物と同様に地下街と接続します。地下街の通路部分は都市計画道路として決定されており、西２地区の建物と接続する部分は札幌駅前広場３号地下歩道が指定されております。今回、計画建築物の形状が変更されたことに伴い、札幌駅前広場３号地下歩道の区域を変更します。

主な変更点は敷地の北側の部分です。当初、駅前広場に設ける予定だった地下街の出入口を計画建築物の内部に取り込みます。これにより、札幌駅前広場３号地下歩道の区域が計画建築物の内部に入り込む形で区域を変更いたします。

都市計画の変更内容の説明は以上です。

49ページをご覧ください。

周辺環境への配慮と近隣説明の状況についてです。

周辺環境への影響の確認についてです。

今回のような大規模な開発にあっては、周辺の環境に与える影響を確認するため、日影、電波障害、風環境、発生集中交通量などの項目について検証しております。これらの

項目については、2022年の当初計画における都市計画決定の際にも確認を行い、都市計画審議会にてご報告したところです。
今回の見直しにより、計画建築物の規模や最高高さが減少するため、周辺環境への影響も減少することとなりますが、今回、各項目について改めて検証し、著しい影響が発生しないことを確認しております。
次に、景観形成の考え方についてです。
景観形成については、本年５月29日に札幌市景観条例に基づく構想段階における景観プレ・アドバイスを実施し、現時点の景観形成のコンセプトに関して委員の方々からご意見を頂戴しました。景観プレ・アドバイスで提示した本地区の景観形成のコンセプトは、スクリーンに示すとおり、基本的な考え方は2022年から大きく変更しておりません。なお、大規模な建物になることから、遠景、中景、近景のそれぞれの考え方をお示ししております。
今後は、いただいたご意見を踏まえながら詳細設計を進め、適切な時期に設計段階における景観プレ・アドバイスを西２地区・西１地区でそれぞれ実施していく予定です。
52ページをご覧ください。
近隣説明会の実施状況についてです。
本年７月30日に当地区に隣接する単位町内会や周辺のまちづくりに関する組織などを対象として近隣説明会を実施しました。参加者は37名で、事業計画に反対するご意見やご質問はございませんでした。
次に、条例に基づく地区計画の原案の縦覧についてです。
地区計画の変更に当たり、札幌市地区計画等の案の作成手続に関する条例に基づく原案の縦覧を2026年８月７日から２週間行いましたが、意見はございませんでした。
55ページをご覧ください。
今後のスケジュールについてです。
本日の事前説明の後、10月には都市計画案の縦覧手続を開始し、11月13日の第139回都市計画審議会において諮問をしたいと考えております。案件についてご同意をいただけましたら年内に決定告示を行い、本年度中に事業計画変更の認可を行う予定です。その後、西２地区から工事に着手し、西１地区の工事完了は2034年度、市街地再開発事業の完了は2035年度を予定しております。
以上で、事前説明グループ１の北５西１・西２地区関連の説明を終わります。

●岸会長　今日は事前説明なので、ご質問やご意見がございましたらお受けいたします。

●上原委員　ご説明いただいた内容の確認です。
28ページの②の交通結節点の機能強化についてです。
高齢者なので、重層的かつバリアフリーな歩行者ネットワークの拡充というところを興味深く聞いていたのですけれども、前に比べて、縦動線コアが追加されていいなと思いました。
そこで質問です。縦動線コアという言葉が私はよく分かっていないのですけれども、ご説明でいきますと、この場所それぞれにエスカレーターとエレベーターを設置し、階段が

登れない方、あるいは、車椅子でエスカレーターにも乗れない方に対応するということでいいのですか。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　ご推察のとおり、今、スライドで示しております樽型の丸い円柱状の場所に縦動線コアというものを設けます。
　具体的には、地下１階ないし２階から地上２階までをエレベーターやエスカレーターでつなぐ場所でして、ガラス張りの空間ですので、あそこに行けばエレベーターやエスカレーターがあると外から見えるように配置し、外から来た人でもどこに行けば地下や２階に行けるかが分かりやすくなるような配置を目指して計画しております。

●岸会長　ほかにございませんか。

●中村委員　43ページの歩行者専用通路について質問です。
　３号（地下１階）の変更後が幅員4.5m、４号と５号の変更後は2.5mとのことですが、点字ブロックの設置に問題は生じないと考えてよろしいでしょうか。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　通路の幅については、今回、建物の規模が縮小したことに伴い、発生する人の流れも変わるということで、改めて、歩行者の交通量がどのぐらいになるかをシミュレーションして必要な幅を定めております。
　その結果、余裕幅も含め、先ほどご指摘のございました4.5mや2.5mとなっておりますけれども、点字ブロックはその幅の中に収めることができますので、支障がないものと考えております。

●岸会長　ほかにございませんか。

●伊田委員　23ページのパブリックスペースについての意見です。
　2023年頃に大通駅の構内で若者が飲酒をしてテーブルとベンチが撤去されるという迷惑な行為があったかと思います。まちの中心部にフリースペースを設置するのはよいと思うのですけれども、そのような迷惑行為があると治安が悪いのではないかと外部から見られてしまうと思いますので、そのような行為が起こらないような対策のほか、万が一、起こった場合の迅速な対応をお願いしたいと考えております。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　パブリックスペースについては、場所と大まかなサイズ感を決めておりますけれども、具体的にしつらえをどうするかは今後の設計の中で詳しく決めていくことになっております。
　今、おっしゃられたご意見も踏まえながら、しつらえをどうするか、また、運用をどうしていくかも大事だと思いますので、しっかりと検討していきたいと思います。

●岸会長　ほかにございませんか。

●長屋委員　私からは２点の質問をさせていただきます。
42ページです。
歩行者専用道路の１号、２号の幅員を６ｍから4.5mへ変更されるということです。これについてですが、この通路は、22ページにある東側へつながる創成デッキ、そして、東１丁目の空中歩廊につながるという理解でよろしいでしょうか。あわせて、創成デッキの幅は何ｍと想定されているのか、伺います。
もう一点は、北５西１街区についてです。
新幹線と在来線の改札から地下鉄、バスへの直通通路ができるという計画ではないので、新幹線や在来線での来街者が地下鉄やバスに乗り継ごうとする場合の動線は、２階の貫通通路から１階のバス停、または、地下１階の貫通通路から地下鉄南北線、東豊線へ行くという動線でいいのか、確認をさせていただきたいと思います。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　まず、１点目の２階の貫通通路についてです。
歩行者交通量の減少に伴って幅が狭くなっていますけれども、こちらについては、今、ご質問にございましたとおり、創成川を渡る部分に創成デッキを整備することを計画しておりまして、これとつながる動線になります。
創成デッキにつきましては、今、幅員は６ｍぐらいを想定しております。これは、必要な幅員に加え、創成川通のテレビ塔が見える景観、あるいは、北を向くと新幹線のホームが目の前にあって車両が見えるといったロケーションもあることから、人が立ち止まって景色を眺めることもあるということで、人が立ち止まっても4.5mの幅を取れるように、広めの設定になっております。
次に、新幹線の改札から地下鉄へ行く場合の動線についてです。
今、おっしゃられたとおり、新幹線の改札は新幹線アトリウムというところで本再開発ビルとつながります。４階レベルぐらいになりますけれども、そこから２階の貫通通路まで一気にエスカレーター等で降りていただき、貫通通路を通って縦動線コアを使って地下２階まで降りて東豊線に行く、あるいは、地下１階で降りて地下通路を通って南北線に行くという動線になるかと思います。

●長屋委員　地下鉄やバスに乗り継ぎたい新幹線や在来線を利用された方は、連絡通路や縦動線コアを利用されることが多いのかなと思います。
昨年７月の第132回都市計画審議会のときに東１丁目の計画変更の議論がありました。その際、想定では、北海道新幹線の札幌延伸後の１日利用者数は１万7,000人、そのうち東改札口の利用者は２割の約3,000人と見立て、西１丁目と東１丁目を幅６ｍの創成デッキでつないで東１丁目の空中歩廊１号にそのまま６ｍでつなげ、利用者想定は１日２万9,000人というご説明でした。
東側は６ｍでつなぐにもかかわらず、西側の貫通通路は、より多くの方が利用されるはずだと思うのですけれども、4.5mに変更されていますが、利用者数はどのように想定されているのでしょうか。新幹線、在来線、地下鉄東豊線、南北線を含め、そういったことを資料でお示ししていただきたいと思います。

世界につながる札幌の新たな顔になる場所ですし、来街者はスーツケースでがらがらと来られる方が多いです。先日、アピアの通路を測定しました。大体５m60cmから６mなのです。ここは横道ですから、それほど多くは歩かないところですよね。でも、６mはありましたから、果たしてこれでいいのか、かなり危惧しましたので、ぜひ、次回に資料を提出していただきたいと思います。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　先ほども申し上げたとおり、建物の規模が縮小されたことに伴い、もう一度、歩行者がどれぐらい貫通通路を歩くのかをシミュレーションしております。そのとき、２階の貫通通路に関しては、ピーク時で約5,500人が歩くという試算結果になっております。

１時間当たり5,500人を通すときに必要な幅は、計算上、3.5mぐらいになっております。それに加え、人が立ち止まっても通行の支障にならないよう、両側に50cmずつを足して4.5mという幅を設定しておりますので、人の通行に関しては支障のないものと思っておりますけれども、地下１階の貫通通路や創成デッキについては、交通量も含め、どういう構成になっているか、次回、数字も含めてお示ししたいと思っております。

●岸会長　ほかにございませんか。

●うるしはら委員　長屋委員の意見と同じなのですが、私も、今、これを見ておりまして、幅員が狭くなる歩道が結構あるのかなと思いました。42ページ、43ページにもあると思うのですけれども、この図を見たとき、どのような人たちがどれぐらい通るのか、イメージがつきません。

子育て世代でベビーカーを押している方、車椅子の方、スーツケースを押している外国の方もいると思いますが、イメージがつかないので、イメージが湧くような図を次回は示していただきたいと思います。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　例えば、建物内の通路で同じ4.5mの幅の同じようなところがあれば、その写真を撮るなど、ほかの事例も踏まえて4.5mがどのような感じなのか、次回、改めてお示ししたいと思います。

●岸会長　長屋委員からの話で、アピアが６mかと思いました。例えば、そこにパーティションがありますが、これは一つ当たり横幅何mでしょうか。4.5mというのが分からないです。パーティションのボード何枚分が4.5mに相当するかが分かるとイメージがつきやすいですよね。１枚90cmぐらいでしょうか。それを５枚分ですね。

●長屋委員　アピアは、およそ５m80cmから７mでした。訂正します。

●岸会長　ここについては関心が高い案件かと思いますので、次回、資料を出してくださると言っていましたけれども、イメージ図みたいなものがあるといいなと思いました。

●うるしはら委員　３mから2.5mになるところもお願いします。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　はい。

●岸会長　ほかにございませんか。

●小口委員　一つ素朴な疑問ですが、工事のスケジュールの中で、西２地区が2030年度、西１地区が2034年度ということですが、これはもっと早くならないのでしょうか。こんなにかかるものなのか、安全側を見て言っている期間なのか、どのような状況なのでしょうか。
　もちろん、現場の人手不足や資材不足など、様々なことがあるのですけれども、今、何がネックになっているかを教えていただければと思います。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　工期に関しては、再開発組合と施工を請け負う建設会社の大手ゼネコンで試算をした結果でして、これを簡単に縮めるような社会経済情勢にはないと考えております。
　今、困っているのは、特に労務です。設備系を中心に、工事をするための人員を確保するのが難しく、たくさん工事をやりたくても人を連れてこれないということです。人をたくさん連れてこようとしたら、道外の業者に高い賃金と宿泊費を払って来てもらうことはできるのですけれども、そうなると工事費が非常に高くなってしまうので、工事費を抑制しながら工事をできるだけ早く進めるという観点では、道外労務をなるべく使わない範囲で工事を進められるよう、スケジュールを組み立てているところです。
　何とか2030年度、2034年度というのが守られるように今後も努力を続けていきたいと思っております。

●岸会長　私からです。
　今の工期の話についてです。
　私は新幹線の有識者会議のメンバーで、開業時期について議論していまして、いろいろなリスクを列挙しているのですけれども、ここでのリスクは何になるのですか。
　トンネルの工事で大きな岩盤に当たってシールドマシンが進まないなどの技術的なリスクはないと思うのですが、主に労務のリスクになるのですか。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長　一気に工事ができるだけの労務を集めようとすると、先ほどと同じ話になりますが、工事費が高くなるので、そことのバランスも考えながら最適な工程を組むとこうなります。
　それ以外に外的な要因があるかというと、工事のスケジュール的には、資材の調達の遅れもございました。今回、中東情勢の関係でナフサの不足もございましたので、そういう事情で特定の資材が入ってこないということはあり得るのかもしれませんけれども、現状でそれを想定するのは難しいです。

会長がおっしゃるように、外的要因で工事が遅れることはこのケースでは考えられないかなと思っております。

●岸会長　ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●岸会長　今日いただいた質問で次回の本審議のときにご対応いただくこともあったかと思いますが、そこについては、引き続き、担当部局でご対応をお願いいたします。

以上で本日予定していた審議案件は全て終了しました。

長時間にわたり、ありがとうございました。

最後に、全体を通して皆さんから何かございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●岸会長　では、事務局から連絡事項等をよろしくお願いいたします。

４．閉　　会

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

また、配付資料に不備がありまして、大変申し訳ございませんでした。

最後に連絡事項です。

次回の審議会は、11月13日金曜日、会場は市民交流プラザ３階のクリエイティブスタジオを予定しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして第138回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以　　上

第138回札幌市都市計画審議会出席者

委員（19名出席）

石　嶋　芳　臣	北海学園大学経営学部教授
伊　田　十　和	市民
岩　崎　靖　一	北海道警察本部交通部長（代理出席　上野貴弘）
上　原　昌　二	市民
うるしはら　直　子	札幌市議会議員
大　島　　卓	札幌市立大学デザイン学部准教授
川　田　ただひさ	札幌市議会議員
岸　　邦　宏	北海道大学大学院工学研究院教授
木　下　和　朗	北海道大学大学院法学研究科教授
空　閑　　健	北海道開発局開発監理部次長 （代理出席　木村康一）
小　口　智　久	札幌市議会議員
小　竹　ともこ	札幌市議会議員
竹　原　慎　雅	札幌商工会議所都市交通委員会委員長
中　村　真　実	市民
長　屋　いずみ	札幌市議会議員
水　上　美　華	札幌市議会議員
山　田　洋　子	市民
横　田　香　世	市民
渡　部　隆　太	市民