

令和4年度第2回

第117回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和4年7月6日（水）午後1時開会
札幌市民交流プラザ 3階 クリエイティブスタジオ

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
	◎都心創成川東部地区について	2
	◎札幌駅前通公共地下歩道について	11
	◎高速鉄道東西線について	14
	◎北5西1・西2地区関連について	17
4	閉会	51

第117回（令和4年度第2回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和4年7月6日（水）午後1時00分～午後4時38分

2 場 所 札幌市民交流プラザ 3階 クリエイティブスタジオ

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ22名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 村瀬 利英

まちづくり政策局札幌駅交流拠点推進担当部長 山田 晋

まちづくり政策局都市計画部長 高久 政行

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

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第1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2号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道東西線】

議 案 第3号 札幌圏都市計画地区計画の変更【都心創成川東部地区】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更

事前説明 第2号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更

【札幌駅北口地区第一地区、札幌駅南口地区】

事前説明 第3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4号 札幌圏都市計画道路の変更

【札幌駅前通、札幌駅前広場3号地下歩道】

事前説明 第5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6号 札幌圏都市計画自動車ターミナルの変更

【札幌駅バスターミナル】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定

【北5西1・西2地区】

事前説明 第8号 札幌圏都市計画地区計画の決定【札幌駅周辺地区】

第117回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

- 議 案 第1号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通公共地下歩道】
- 議 案 第2号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道東西線】
- 議 案 第3号 札幌圏都市計画地区計画の変更【都心創成川東部地区】

【事前説明案件】

(市決定)

- 事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更
- 事前説明 第2号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更
【札幌駅北口地区第一地区、札幌駅南口地区】
- 事前説明 第3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4号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通、札幌駅前広場3号地下歩道】
- 事前説明 第5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6号 札幌圏都市計画自動車ターミナルの変更【札幌駅バスターミナル】
- 事前説明 第7号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定【北5西1・西2地区】
- 事前説明 第8号 札幌圏都市計画地区計画の決定【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	都心創成川東部地区	地区計画の変更	議案第3号	第1号
	②	札幌駅前通公共地下歩道	道路の変更	議案第1号	第2号
	③	高速鉄道東西線	都市高速鉄道の変更	議案第2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	北5西1・西2地区関連	用途地域の変更 高度利用地区の変更 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 自動車ターミナルの変更 第一種市街地再開発事業の決定 地区計画の決定	事前説明第1～8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、22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、ただいまから今年度の第2回目となります第117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す。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、委員の皆様にお知らせがございます。

本日は、新型コロナウイルス感染症対策としまして、できるだけ各座席を離すようにしておりますので、このような配置にさせていただきます。

また、質疑の際にはマイクをお渡しいたします。ご利用の都度、消毒いたしますので、議事録作成のためにマイクをご利用いただきますよう、どうかよろしくお願いいたします。

なお、本市では、現在、エコスタイルでの勤務を実施しております。今回の審議会におきましても私たち事務局員並びに説明員はこのエコスタイルで出席させていただいていることにもご了解をいただきたいと思っております。

次に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。椎野委員と渡邊委員からは本日欠席される旨の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でない方がいらっしゃいましたら挙手にてお知らせ願います。

また、本日、各委員のお席の左側には、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・座席表をご用意しております。

そして、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、札幌駅交流拠点推進担当部、総合交通計画部、交通局技術担当部の関係職員が出席しております。

ここで、傍聴席と報道席にいらっしゃる皆様に連絡がございます。

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。議事に入るタイミングは、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、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、岸本会長、よろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 当審議会の会長を務めます岸本でございます。

本日は、お暑い中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

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、前回からの順番で、池田委員と相内委員をお願いいたします。

よろしくをお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入りますが、場内の写真撮影は、以後、ご遠慮いただきますようお願い申し上げます。

さて、本日は、諮問案件3件、事前説明案件8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き、質疑応答をしていくという形で進めたいと思います。

また、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、ご協力のほどをよろしくお願い申し上げます。

◎都心創成川東部地区について

●岸本会長 それでは、諮問案件のグループ①の議案第3号の都心創成川東部地区から始めたいと思います。

準備が整い次第、担当部局からご説明をよろしくお願い申し上げます。

●阿部地域計画課長 地域計画課長の阿部でございます。

諮問案件①の議案第3号の都心創成川東部地区地区計画の変更についてご説明いたします。

本案件に関しては、5月13日に開催しました前回の都市計画審議会にて事前説明を行っておりますので、一部省略してご説明いたします。ご了承ください。

説明事項としましては、地区の概要、現在の地区計画の概要、地区計画の変更の経緯、地区計画の変更案、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。黄色の線で囲まれている部分が当地区の地区計画区域です。

区域は創成川の東部に位置しており、西側が都市計画道路東3丁目通、東側が都市計画道路東8丁目・篠路通、北側がJR北海道函館線、南側が都市計画道路月寒通、国道36号線となっております。

また、地下鉄東西線のバスセンター前駅が地区内に立地しており、当地区の中には、後ほどご説明いたしますが、第2次都心まちづくり計画でいとなみの軸に位置づけられている都市計画道路東4丁目通が南北に走っております。

次に、当地区周辺の上位計画における位置づけについてご説明いたします。

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含まれております。

都心では、札幌の最も中心的な拠点として、都市機能の集積・高度化に取り組んでいくことにより、魅力ある都市空間の創出や環境に配慮したエネルギーネットワークの形成を進めることとしております。

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、地区内に位置する市道東4丁目線は、創成東地区のまちづくりの基軸として、展開軸のいとなみの軸に位置づけられております。

さらに、当地区は、ターゲットエリアである創成イースト北エリア及び創成イースト南エリアに含まれております。

まちづくりを進めるための取組としましては、いとなみの軸では、職・住・遊を支える多様な機能の複合化と回遊性の向上を支える通りの形成が示されており、創成イースト北エリアと南エリアでは、通年の安全・安心な回遊環境の実現及び民間開発を通じたエネルギーネットワーク形成の推進などが示されています。

続きまして、当地区における用途地域等についてご説明いたします。

当地区の用途地域は商業地域と近隣商業地域となっており、指定容積率は、商業地域が400%、近隣商業地域が300%、また、建蔽率は両地区ともに80%となっております。

次に、現在の地区計画の概要についてご説明いたします。

まず、平成18年の地区計画の当初決定に至るまでの経緯です。

当初は、工場地帯として発展してきましたが、産業構造の変化などに伴い、都心にありながら開発余地が多く残されており、マンションなどの民間開発が進み、人口の大幅な増加が見られる状況でした。

そこで、平成14年に策定された前の都心まちづくり計画において、創成川東部地区では、オープンスペースのネットワーク化や都心居住の促進などがまちづくりの目標として定められ、安心・安全な歩行環境の整備等が求められることとなりました。

このような状況を踏まえ、平成18年3月に都心創成川東部地区地区計画を決定し、マンション等の民間開発に合わせてオープンスペースや商業業務機能などを誘導し、多様な機能が複合化した質の高い複合市街地の形成を目指すこととしました。

次に、現在の地区計画の内容をご説明いたします。

こちらには、当地区の全域を対象とした地区整備計画の複合開発促進地区の区域と内容を示しております。

複合開発促進地区では、敷地の狭小化を抑制し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることや安全で快適な歩行空間の創出を図ることなどを目的に、容積率の最高限度及び最低限度、建築面積の最低限度、高さの最高限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域の工作物の設置の制限を定めております。このうち、容積率の最高限度について詳しくご説明いたします。

地区内の安全な歩行者空間の創出や利便性の確保を促進するため、容積率の最高限度は、幅1.5m以上の歩道状空地及び敷地面積の10%以上かつ100㎡以上の広場といったオープンスペースの整備や建築物の低層部分に店舗や病院などの誘導用途を導入した建築物の整備に対して容積率を加算することとしております。

なお、加算する容積率の上限は、近隣商業地域、商業地域のどちらもプラス100%となっております。

続きまして、今回の地区計画の変更の経緯についてご説明いたします。

まず、当地区の上位計画における位置づけを改めてお示しします。

第2次札幌市都市計画マスタープラン及び第2次都心まちづくり計画において、当地区では、回遊環境の実現やエネルギーネットワークの形成を図り、魅力ある都心空間の創出などが求められております。

そして、本市では、これら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していくことを目的として、都心における開発誘導方針を平成30年12月に策定しております。

なお、対象の範囲は、赤枠で示しております立地適正化計画で定められた都市機能誘導区域（都心）の全域であり、黄色で示している当地区も含まれております。

次に、都心における開発誘導方針では、容積率の加算に当たって評価する取組として、質の高いオープンスペースの整備や重層的な回遊ネットワークの形成などの11の取組を明示しており、加算容積率などの考え方も併せて示しています。

また、令和4年5月に、検討を進めておりました脱炭素化推進などの取組に関しまして、制度として運用を開始したことから、その内容を反映させる形で改定を行いました。

以上のように、都心に位置する当地区においても、安全・安心な回遊環境の実現や民間開発を通じたエネルギーネットワーク形成などの取組の誘導が求められていることから、地区計画の変更を行い、新たに拡充した脱炭素化の推進なども含む都心における開発誘導方針で示した取組を誘導し、魅力的な都市空間の創出と質の高い複合市街地の形成を目指すことといたします。

それでは、今回の地区計画の変更案についてご説明いたします。

まず、建築物の容積率の最高限度の変更についてです。

現在の地区計画の内容は、先ほどご説明しましたとおり、歩道状空地や広場などのオープンスペースの整備や低層部分への誘導用途の導入で容積率を加算することができるというものです。

今回の変更では、新たに追加する取組として、都心における開発誘導方針で示した取組のうち、当地区において誘導する取組の基準を別に定め、その基準に適合した建築物の整備に対して新たに容積率を加算することができるようになるというものです。

なお、別に定める基準に適合することで容積率の最高限度を加算する場合には、地上部の歩行者環境の改善のため、必ず1.5m以上の歩道状空地も整備しなければならないことと

しております。

ここで、さらに容積率加算の取組について詳しくご説明いたします。

こちらの赤色で囲っている項目は、都心における開発誘導方針で示す11の取組のうち、当地区において誘導する取組で、これを別に定める基準として整理しております。

そして、こちらの表がその内容を示したもので、各種取組の整備内容とその取組に応じた加算容積率を併せて定めております。

なお、これらの数値は開発誘導方針で示している加算容積率を目安にして定めております。

次に、加算する容積率の上限の変更についてです。

これまで容積率加算の取組としていた歩道状空地や広場といったオープンスペースの整備や低層部分への誘導用途の導入に加え、変更後は先ほどご説明した新たな取組についても誘導を図ることから加算容積率の上限の引上げを行います。

具体的な数値としましては、地区の道路などの基盤整備の状況から支障がないと判断できることから、開発誘導方針で示している指定容積率の1.5倍までとする考え方を反映し、これまでプラス100%だったものを用途地域が商業地域の場合はプラス200%、近隣商業地域の場合はプラス150%に変更いたします。

次に、今回の変更に合わせて行います壁面後退区域の工作物の設置制限の変更についてご説明いたします。

当地区では、通年の安心・安全な歩行者環境の整備のため、道路境界線から0.5mの壁面後退を定めており、その壁面後退区域における工作物の設置を禁止しております。今回の変更では、歩行者環境に直接影響のない地上から3m以上の部分に位置する工作物については工作物の設置制限の適用を除外することとしました。

以上が今回の地区計画の変更案の説明となります。

次に、都市計画法に基づく案の縦覧についてご説明いたします。

本案件に関しましては、都市計画法に基づく案の縦覧を6月8日から6月22日まで行い、特に意見はありませんでした。

今後の手続については、本審議会にて同意が得られましたら、7月下旬に告示する予定で考えております。

以上で議案第3号の都心創成川東部地区地区計画の変更の説明を終わります。

ご審議のほどを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意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

ご発言に当たりましては、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利用させていただきますようお願いいたします。

●相内委員 この都市計画が変更され次第、恐らく、新しいパンフレットなどをつくられることになると思うのですが、この資料にも載っていた平成30年につくられた都心における開発誘導方針ではユニバーサルデザインにはそんなに触れられていなかったと思うのです。オープンスペースガイドラインではユニバーサルデザインについて幾つか触れられていたので、そこで補完されているのかなとも考えたのですが、札幌は福祉に手厚い都市だと私は思っていますし、せっかく頑張られておられますよね。それに、ユニバーサルデザインというか、合理的配慮は、法律上、当然検討しなければならないことなので、加算率云々のところに直接関わってくるのではないと思いますが、今後つくられるパンフレットの中では事業者を検討を促していくような文言が入ってもいいのではないかなと考えたところです。

●阿部地域計画課長 今ご指摘をいただきましたオープンスペースに関してのユニバーサルデザイン、バリアフリー等の考え方については、我々札幌市としても非常に重要な視点だと認識しております。

先ほどオープンスペースガイドラインというお話が出ましたが、まさにそのとおりでありまして、我々は、都心におけるオープンスペースガイドラインを準備しており、設計者、事業者等と協議をする際にはこの内容に即して進めているところです。

具体的には、バリアフリーにより段差のない通路やスロープを設置すること、見通しや人目の確保に配慮してほしいこと、自然光や照明によって安心感のある明るさを保ってほしいことなどを明示しておりまして、バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点に立って、誰もが安心して、かつ、快適に利用できるものとしていただくよう、事業者と協議をしながら整備を進めておりますので、パンフレット等への記載についても検討をさせていただきたいと考えております。

●岸本会長 それでは、岩崎委員からお願いいたします。

●岩崎委員 容積率加算に当たって評価する取組のうち、脱炭素化の推進について少し教えていただければと思います。

スライドの20ページでは、建築物をエネルギーネットワークへ接続と省エネ性能のZEB、ZEH、それから、地域熱供給プラントの整備が示されていますが、この三つだけが該当するのかどうかということです。

エネルギーネットワークへの接続とプラントの整備はそれがなされているかどうかで評価できると思うのですが、省エネ性能については、ZEH、ZEBに属していなくても、小さいものを積み重ね、環境に配慮する取組というものもあるのかなと思うのです。例えば、ガラスの性能や建築資材等で、どのように脱炭素化されているかといった背景をどう評価していく考えなのか、教えてください。

●阿部地域計画課長 例えば、今ご指摘がありましたガラスや外壁の素材の評価の一つ一つを積み重ねていくことによってZEB、ZEHの評価がされていくというところがございます。ですから、最終的には、個別の素材の評価というより、ZEB、ZEHをトータルして容積率加算の評価対象としたいと考えているところです。

●岩崎委員 では、あくまでもZEBとZEHの基準を線として、それに行っているかどうかというところだけを見るということですか。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 今、岩崎委員からもお話がありました脱炭素についてです。

脱炭素ボーナスと言ってしまいますけれども、札幌市としてのこの制度や取組というのは何回目になるのでしょうか。初めての取組なのか、それとも、今までも同じような取組をやっていたのか、教えてください。

●阿部地域計画課長 先ほどご紹介した平成30年につくりました都心における開発誘導方針の中でエネルギー関係の加算については既に示しているところがございます。ただ、前回もご説明したように、事業者等との意見交換の中で加算容積率が整備と合っていないというご意見があったことや今回新たにZEBとZEHを追加したことから、令和4年5月に改定し、それを取り入れたということです。

●能瀬委員 そうしますと、令和4年5月の改定後初めてのものということですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●能瀬委員 であれば、せっかくやるので、実効性のあるものにするために、より脱炭素に取り組んでいることのアピールというか、事業者あるいは市民各位への広報にぜひ力を入れていただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●牧委員 ご質問したいのは、スライドの22ページの壁面後退区域の工作物の制限に関することです。

この点に関しては、前回の審議会の中でも様々な議論になっていたところですが、改めて、今回の変更によって、敷地に接する歩道の地盤面からの高さが3mを超える部分については例外として設けてもよいということになったのだと思います。ただ、例えば、看板を設置して何年かたつと、当然、劣化が進んでくるわけで、そうすると、落ちてくるのではないかという不安の声が市民から寄せられたり、歩いている身としても恐怖を感じるような場面というのは少なくないと思います。

ですから、劣化してきた看板や長く設置されている看板に関して、札幌市側としても、事業者側と協力して発見したり、傷んだものは指導していったりというスタンスを取るとい認識で合っていますでしょうか。

●阿部地域計画課長 おっしゃるとおりでございます。

札幌市では屋外広告物条例を制定しておりまして、その中で、設置に係る許可申請が必要な規模の広告物の場合、有資格者による安全点検と報告書の提出を義務づけております。

また、建築基準法でも外壁に取り付けられた看板などは定期報告の対象になっていることから、そういったことを通じ、札幌市がチェックできる体制となっているところです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田中委員 今、牧委員からも質問があったことについて、前回もスライド22ページの関係について質問させていただいたのですが、改めて確認したいことがあります。

2015年の事故以降、安全対策が強化されて、今の説明の中にあつたように、有資格者の方の安全点検をということになったのだと思いますが、札幌の場合は、積雪寒冷地であることから、冬の期間に雪が積もります。実際に駅前通なんかを歩いていると、看板の下の歩道上に、落雪注意ということで、道路工事をするとき規制するカラーコーンが設置されているのですね。

そこで確認ですが、有資格者の方の安全点検について、具体的にどれくらいの回数になっているのか、また、雪がない時期と冬の時期で頻度を変えているのかどうか、確認したいです。

●阿部地域計画課長 まず、建築基準法では、先ほどお話しさせていただいたように、外壁に取り付けられた看板は定期報告の対象になっているのですが、実は建築物に付随した規定なものですから、建物の種類によって、1年や3年のものもあれば、5年のものもあつたような気がしますけれども、報告の間隔が違います。ただ、そのような間隔で定期報告され、我々がチェックすることになっているところです。

また、積雪に関してですが、札幌市では、広告物の設置に関するパンフレットをつくっておりまして、積雪時期に道路管理者で全てを見て回るのはなかなか困難なところもあり

ますので、そのパンフレットで積雪対策について気をつけてくださいということを周知しているところです。また、その中で、雪の落下等が気になる場合は、先ほどお話があったように、カラーコーン等で囲って立ち入れないようにするといった措置をしている状況です。

●田中委員 今回の計画では、歩道状空地を確保するなど、歩行者の環境をよくしたら容積率を緩和するよということが一つの大きなポイントだと思うのですが、そもそも通年の安全・安心が必要ですよね。3m以上ですから、歩行者にぶつかることがないという意味では、直接の影響はないにしても、先ほど牧委員もおっしゃっていたように、もともと駄目だったものをよくすると。前回も答弁の中で経済のためということを書いていましたけれども、安全については後退させてはいけないと思いますので、一言、意見として述べさせていただきます。

●阿部地域計画課長 安全については非常に大事なものだと思います。我々としましても、容積率加算に当たって、認定をしていく際には改めて注意喚起をしながら進めていきたいと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 今の看板のお話についてです。

安全ももちろんですけども、市街地、中心部、都心部のビルが突き出し看板を出しているような表情のまち並みを都心創成川東部地区でも同じように再現できる可能性を残しておくというふうには僕には読み取れるのです。集合住宅が増えたりしている中で、必ずしも都心にあるような風景や景観が同じように実現できる可能性を残す必要はないのではないかなと思うのです。そういう意味から、突き出し看板をオーケーにするのではなく、まちの個性として、もう少しすっきりとした景観といいますか、立ち並んでいるという見せ方も一方で必要ではないかなと思ったので、付け加えさせていただきます。

もう一つは質問です。

身近な場所なので、気になったのですが、誘導用途（店舗等）です。

例えば、スライド11ページの容積率の最高限度では、①から③に該当すると100%プラスしますよと書かれているのですが、新築の建物で、どう考えてもお店が入るようにデザインしていて、テナントを募集しているのだけれども、数年たっても入らないところがあるのですね。そういうのは、店舗用の入れ物を用意したからそれでいいのですという話なのか、何か工夫をしたり、支援をしたりすることまでつながっていくのか、ただ用意をして入らなくてもシステム上は容積率を加算しなくてはいけないのか、場所や立地によるので一概には言えないと思いますが、そういう状況になったときに想定している手法や対策は

あるのかを聞いてみたいです。

●阿部地域計画課長 誘導用途に関して、容積率加算の仕組みとしましては、誘導用途を入れるというか、器を用意することで加算の対象になるのですが、当然、その後の誘導用途を維持していくということも重要になってくると思います。そのため、我々としては、歩道状空地なども含めて、協定を交わしながら進めているところですが、一方で、もともと入っていた店舗等がなかなか維持できないというご相談も受けております。とはいえ、誘導用途を入れていただくことを前提にしながら協議を進めているところです。

●岡本委員 分かるようで分からないような答えだったのですが、歯抜けにならないようにといたしますか、もともと設定していた目的が達成されない状態が長く続くのは非常によろしくないと思うので、そうならないように、空間の使い方がきちんとリアルになるような仕組みを用意しておく、あるいは、もう既に考えられていると思いますけれども、そういうところまで配慮して計画を立てることが大切ですよというアドバイスなどを当初からしていただけるとありがたいなと思いました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●佐々木委員 私からも、2点、確認の質問をさせていただきます。

先ほどから出ています壁面後退区域の工作物、いわゆる看板について、0.5m後退しているところの図によりますと、厚さとしては25cmぐらいのものまでがオーケーとされているのか、また、幅が25cmだとして、大きさはどこまででもいいという考えなのか、確認させていただきたいと思います。

もう一つは、隣のページのハイグレードホテルの整備についてです。魅力をアップするためということで全く異論のないところではあるのですが、ハイグレードホテルとはどういったものをイメージされているか、また、普通のホテルでもグレードアップしたものはハイグレードであるのかどうかを教えてください。

●阿部地域計画課長 まず、一つ目の工作物についてです。

スライド22ページでは壁面後退区域の50cmの半分ぐらいの看板を例示しておりますが、特段、看板の長さに関し、例えば25cmなどと規定しているものではないかと聞いています。もちろん、屋外広告物条例で大きさの規定はありますが、その範囲内であれば問題ないということです。

次に、2点目のハイグレードホテルの整備に関してです。

ハイグレードホテルに関しましては、規定がございまして、例えば、最低客室面積が40㎡程度、客室の総数が50室以上、国際会議の出席者のニーズに対応可能なスイートルーム

の設置のほか、スイートルームやバンケットルームなどを兼ね備えたものをハイグレードホテルと定義しているところです。

●佐々木委員 看板については規定の50cm以内で、あとは屋外広告物条例にのっとる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。

●佐々木委員 ハイグレードホテルについては、ハイグレードの機能を持っていればハイグレードホテルであると理解いたしました。

●岸本会長 ほかにご質問やご意見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、採決を行います。

議案第3号の都心創成川東部地区につきまして、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、本案については当審議会として同意することにいたします。

◎札幌駅前通公共地下歩道について

●岸本会長 次に、諮問案件のグループ②の議案第1号の札幌駅前通公共地下歩道につきまして、準備ができ次第、担当部局からのご説明をお願いいたします。

●宮崎総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の宮崎と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

議案第1号の札幌圏都市計画道路の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、8・4・35札幌駅前通公共地下歩道の出入口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しております。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

説明の内容ですが、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールの順にご説明させていただきます。

まず、全体概要として、都市計画道路の概要についてです。

今回変更する都市計画道路の札幌駅前通公共地下歩道は、通称チ・カ・ホの一部であり、図のオレンジ色で示す範囲となっております。

札幌市の上位計画では、札幌駅前通をにぎわいの軸として位置づけており、札幌駅からつながる地上・地下の歩行者空間を中心に沿道ビルとの接続を促進することにより、重層

的な回遊ネットワークを強化し、四季を通じた快適な移動を可能にしております。

札幌駅前通公共地下歩道の都市計画上の概要についてです。

左の図のオレンジ色の線は、当該都市計画道路の区域を示しており、幅員20mの通路部分に加え、歩道上の出入口階段や接続ビル内の出入口階段も都市計画決定しています。

延長は北5条から大通までの約680mで、起終点は、矢印で示しているとおおり、北5条西3丁目から大通西3丁目となっております。

平成15年3月に都市計画決定し、平成23年3月に供用を開始いたしました。

以上が全体概要のご説明となります。

続きまして、都市計画の変更案についてです。

今回、都市計画道路の区域を変更する箇所は、オレンジ色の破線で囲まれた北2西4地内の民間開発に伴う歩道上の出入口階段の廃止と建物内への階段の取り込みを行うものです。

また、民間建物の建て替えイメージパースは図のとおりでございます。

変更箇所の地上部の現況ですが、写真①は建物の全景で、写真②はチ・カ・ホの6番出入口階段を南側から撮影したものです。歩道上の出入口階段を撤去し、建物内に取り込むことで歩行空間を拡大します。

次に、地下部の状況ですが、写真①と②は地下の6番出入口階段で、現在は階段の踊り場部分でビルと接続しています。この階段を撤去し、建物内に取り込むことで、地下の歩行空間が広がります。

出入口階段を取り込む部分の詳細な図を左に示しておりますが、図に示すとおおり、図の黄色で示す変更前の区域が赤色の区域に変更となります。

この変更による効果をまとめますと、出入口階段を撤去し、建物内に取り込むことで、地上の歩行空間が広がり、視認性が向上し、安全・安心な歩行空間が確保されます。また、チ・カ・ホと建物が広幅員でバリアフリーに接続し、建て替えビル内のエレベーターを利用することで、地上・地下を結ぶ新たなバリアフリー経路が確保されるとともに、下の写真の事例のように接続空間を整備し、地下空間のにぎわいを創出することも期待できます。

以上が都市計画変更についてのご説明となります。

最後に、今後のスケジュールについてです。

法縦覧を今年の6月8日から22日までの2週間で行い、意見書の提出はございませんでした。本日、ご審議の上、同意をいただきましたら、7月下旬の変更告示を予定しております。

都市計画道路の変更のご説明は以上となります。

ご審議のほどをどうぞ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意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

●相内委員 今回の説明の中にあつたバリアフリー接続の部分についてです。文言から何となくイメージは伝わってくるのですが、昨今、バリアフリーという言葉が一部の身体障がいの方や視覚障がいの方にコミットしたものだけを指している場合が結構あるのですね。この場合のバリアフリー接続はどういったものを想定されているのか、もし分かれば教えていただければと思つて質問をさせていただきました。

●宮崎総合交通計画部長 チ・カ・ホと建て替えビルが段差がない状態で広く接続され、建物内のエレベーターやエスカレーターなどの動線を利用することができるという意味でバリアフリー経路のご説明をさせていただきました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田中委員 パワーポイントの10ページのバリアフリーについて聞きたいと思つます。

階段とエスカレーターはチ・カ・ホに近い部分にある一方で、エレベーターは奥まったところにありますよね。せつかくバリアフリー接続と言うのであれば、エレベーターももっとチ・カ・ホ側に寄せればと考えるのですが、そもそも構造上できないのかをお聞きしたいと思つます。

もう一つは、パワーポイントの9ページですが、歩道上の6番出入口が撤去されるということですよ。歩道は札幌市、建築物そのものは民間でということだったと思つますが、壊したり建てたりするのにかかる費用について、札幌市がどれだけ負担するのかをお聞きしたいです。

●宮崎総合交通計画部長 まず、エレベーターの位置ですが、民間建物の計画に関する様々な検討の中でこの位置に計画されております。階段と比べれば少し奥まったところにあるのですが、例えば、このエレベーターの前にあるチ・カ・ホの広場空間が使える時間に開放していただくなど、そういった利用しやすい環境づくりについて事業者の方と今後も調整してまいりたいと考えております。

また、歩道上の階段の撤去費用についてですが、建物の事業者の負担で階段の撤去と新たな階段の設置をお願いすることになってございます。

●岸本会長 まさに公共的な空間への接続のところを整備することから、その上に建つ建物について、場合によると容積率の緩和が行われていくという理解でよろしいですか。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 したがって、建物内に取り込まれた地下歩行空間への接続のところは、建物の中にあるとはいっても、法的には都市施設や道路という位置づけになるから、今後、勝手にこれを廃止したり形状を変えたりすることはできないという理解でよろしいでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 今回は、歩道上にある階段を撤去し、建物内に階段を取り込んでいただくものでありまして、この階段について都市計画道路の札幌駅前通公共地下歩道と位置づけ、それを札幌市道に認定し、市道として管理をしていくということです。

エレベーターは民間の建物内の施設を使うことになりますが、そちらについても、先ほど申し上げた利用時間など、チ・カ・ホや地上を利用される方々の利便に十分配慮していただくことを事業者に求めることとしております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 出入口を撤去する地上部について伺います。

ほかの並びで見ると、街路樹等が並んでいる駅前通の緑豊かな空間を支えていると思うのですが、撤去する部分については、ドライで何もない真っ平らな仕上げになるのか、駅前通の雰囲気に合わせて適切なデザインなり植栽なりとするのか、今後の予定を教えてくださいたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 撤去する階段の部分は基本的に歩道となりますが、具体的なしつらえについては今後の協議となつてございます。

●岡本委員 駅前通の雰囲気を大切にデザインしていただきたいと思います。

●岸本会長 ほかにご質問やご意見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、採決を行います。

議案第1号の札幌駅前通公共地下歩道について、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 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することにいたします。

◎高速鉄道東西線について

●岸本会長 次に、議案第2号の高速鉄道東西線についてです。

準備ができましたら担当部局からのご説明をお願いいたします。

なお、本日は夕方の5時ぐらいに終わることを目安にしております。審議の進み具合にもよりますが、諮問案件のグループ③の議案第2号の審議が終わりましたら休憩を取らせていただきますので、よろしくお願いいたします。

●宮崎総合交通計画部長 引き続き、総合交通計画部の宮崎からご説明させていただきます。

議案第2号の札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、2号高速鉄道東西線のバスセンター前駅の出入口階段の区域のみ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。

説明の内容は、先ほどと同様に、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールの順で行います。

こちらは今回変更する高速鉄道東西線の変更箇所を示しており、ビルの建て替えに伴い、バスセンター前駅の7番出入口をビルに取り込むものでございます。

変更箇所は、札幌市の上位計画である第2次都心まちづくり計画におけるはぐくみの軸の大通といとなみの軸の東4丁目通の交点というまちづくり上の重要な地点に位置しております。大通の地下の歩行空間に沿道ビルの接続を促進することで、四季を通じ、地上・地下を快適に移動できる重層的な回遊ネットワークの強化を図ることとしています。

2号高速鉄道東西線は、昭和48年に都市計画決定され、その後、変更を繰り返し、現在では、宮の沢駅から新さっぽろ駅までの全19駅、総延長20.8kmが都市計画決定されております。

続きまして、都市計画の変更内容についてです。

今回、区域を変更する箇所は、オレンジ色の破線で囲まれたバスセンター前駅の中央区南1東4地内の歩道上にある7番出入口階段です。黄色で示す区域が変更前の現在の階段の区域、赤色で示す区域が変更後の新しい階段の区域です。薄い青色で着色している敷地内で民間開発計画があり、歩道上の7番出入口階段を撤去し、建物内に取り込むことに伴う変更でございます。

地上部の状況です。

現在更地になっている建物敷地の前に7番出入口階段があり、写真①は東側から、写真②は西側から撮影したものです。この出入口階段を建物に取り込み、撤去することで歩道が広がり、通行環境や安全性が向上いたします。

地下部では、写真①の7番出入口を撤去し、写真②の中央改札口の前に新たな出入口を設置することで利便性が向上いたします。

区域の変更内容についてです。

民間ビルの建て替えに伴い、建物内に出入口階段を取り込み、既存の出入口を撤去いた

します。これに合わせた都市高速鉄道の都市計画としては、黄色で示す区域を廃止し、赤色で示す区域に変更するものでございます。

また、都市高速鉄道の都市計画の区域には含みませんが、接続ビル内の青色の線の範囲に新たにエレベーターを設置し、地上・地下のバリアフリー経路を確保する計画となっております。

最後に、今後のスケジュールについてです。

法縦覧を6月8日から22日までの2週間で行い、意見書の提出はございませんでした。本日、ご審議の上、同意をいただけましたら、変更告示については7月下旬を予定しております。

都市計画都市高速鉄道の変更のご説明は以上となります。

ご審議のほどをどうぞ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意見やご質問等がございましたらお願いしたいと思いますが、議案第1号と性質は全く同じと理解してよろしいでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 つながる先が道路であるチ・カ・ホなのか、鉄道施設である地下鉄駅なのかの違いはございますが、歩道上にある既存の階段を撤去し、建物内に取り込むという意味では同じ内容となります。

●岸本会長 ということは、従来からある出入口階段の撤去やその費用も、先ほどと同じように、新たにビルを建設し、階段を取り込む事業者が公共貢献として行うということですか。

●宮崎総合交通計画部長 おっしゃるとおりでございます。

●岸本会長 エレベーターによるバリアフリー接続はするけれども、都市計画の区域の中に入れ込むことはしないということですね。

●宮崎総合交通計画部長 おっしゃるとおりです。現状、歩道上にある階段の部分が都市計画決定されておりますので、その階段について都市計画変更を行いますが、近い場所にエレベーターを設置していただき、バリアフリー動線を確保するという計画です。

●岸本会長 階段の部分というのは、先ほどのケースでは道路と道路をつなぐことから札幌市道という位置づけになっていたと思いますが、この階段についてはどういう位置づけになりますでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 建物側の事業者にも所有、管理をしていただきますが、下の地下鉄駅に接続するものですから、交通局と建物の事業者で協定を結びまして、適切に維持管理をしていただくことになります。

●岸本会長 先ほどの案件と若干違うところもありますが、基本は同じということですね。ただ、道路ではないことから、事業者と協定を結んで適切に維持管理をしていただくということです。維持管理費用も事業者持ちになりますね。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりです。

●岸本会長 こういったものが公共貢献として、場合によると容積率緩和ということになるのかなと理解しております。

ほかにご質問等はありませんか。

(「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2号の高速鉄道東西線につきまして、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 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することにいたします。

これからは全てが事前説明となります。時間的には始まってまだ1時間ということもありますが、事前説明という性質上、一括して説明していただいたほうが分かりやすいかと思えますし、途中で休憩を入れると話の流れを止めかねないということがあります。ですから、ここまでを一つの大きな区切りとして、10分間の休憩を取りたいと思いますので、水分補給等をお願いいたします。

ぴったり10分の14時13分から開始いたします。

[休 憩]

●岸本会長 それでは、時間になりましたので、再開いたします。

◎北5西1・西2地区関連について

●岸本会長 今からは事前説明案件でございます。北5西1・西2地区関連は議案が8本ございますが、相互密接に関連するため、一つとして取り扱いたいと思います。

準備が整い次第、担当部局からご説明のほどをお願いいたします。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 札幌駅交流拠点推進担当部長の山田でございます。

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させていただきます。

本件は、北5西1・西2地区の再開発事業の実施に必要となる都市計画として、第一種市街地再開発事業をはじめ、関連する都市計画の決定、変更を行うものです。

お時間が少々長くなりますが、よろしく願いいたします。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

事業の説明に入る前に、再開発事業の前提となります周辺環境や背景について説明いたします。

事業区域は、赤枠で示すとおり、JR札幌駅に隣接し、周囲には、地下鉄南北線さっぽろ駅、東豊線さっぽろ駅、南口駅前広場にはタクシー乗降場、事業区域内には札幌駅バスターミナルがあり、これら公共交通機関の駅や乗り場が地上や地下の歩行者ネットワークで接続されており、一帯で札幌最大の交通結節点が形成されております。

さらに、令和12年度末には、北海道新幹線の札幌延伸が予定されており、北5西1街区の北側に新幹線札幌駅が設置されます。これにより、今まで以上に多様かつ多数の人々が集まる交通結節点となるため、当地区の事業を通じて、歩行者ネットワークの強化や人々の交流空間の整備を行い、札幌の顔となる空間の形成を図ります。

これを念頭に以降の説明をお聞きください。

それでは、事業の説明を始めます。

本日の説明は、画面のとおり項目、順番で説明いたします。

地区の概要についてです。

当地区の事業区域は、JR札幌駅の南口にある札幌駅前広場の東側に隣接する北5西2街区、さらに、その東の北5西1街区から成る写真の赤枠内に示す範囲で、2街区一体での再開発を予定しています。

次に、道路状況等の周辺の施設の状況です。

まずは、道路についてです。

当地区の東側は創成川通、南側は北5条・手稲通に面しており、北5西1街区と西2街区の間を南北に市道西2丁目線が走っています。また、当地区の西側は、札幌駅前交通広場、いわゆる南口駅前広場に面しております。

軌道系の交通施設として、当地区の西側にはJR札幌駅や地下鉄南北線さっぽろ駅、街区の南側には地下鉄東豊線さっぽろ駅が立地しております。

また、北5西1街区及び東1街区の北側に、創成川通をまたぐ形で新幹線の駅舎とホームが令和12年度末に設置される予定です。

そのほか、当地区の周辺では、北8西1地区、北4西3地区、北6東3周辺地区などの開発事業が進んでおります。

続いて、地下の施設の状況についてです。

当地区周辺においては、既存の地下歩道、地下鉄コンコースにより、地下歩行ネットワークが形成されており、さらに画面の上の黄色い矢印で示すとおり、北8西1地区、北4

西3地区の再開発事業により新たな地下歩道などが整備されます。

当地区については、西側で札幌駅前広場3号地下歩道、北5西1街区と西2街区を南北に縦断する形で地下鉄東豊線さっぽろ駅のコンコースと接しています。

現況写真です。

①は、札幌駅前広場側から見た北5西2街区の既存建物である札幌ターミナルビルの状況です。建物は、地上11階、地下3階、築44年のバスターミナルと店舗から成る建物です。北5条・手稲通側からバスや一般車が入場、出庫しています。

②は、北5西1街区の南西側から見た市道西2丁目線の状況です。札幌ターミナルビルのバスや一般車の出口が設けられており、この出口部分には、歩道は設置されていません。

③は、創成川通側から見た北5西1街区の状況です。現在は青空の駐車場及び駐輪場として利用され、長期にわたり低未利用の状態が続いております。

④は、創成川通側から今年4月に廃道になった北6条線と北5西1街区の北東部の状況です。廃道した道路の一部は、新幹線駅舎の敷地となる予定です。

地下の現況写真です。

⑤は、3号地下歩道、いわゆる地下街のアピアから見た札幌ターミナルビルの接続箇所状況です。現状においても、地下鉄東豊線や札幌駅バスターミナルからの地下鉄南北線、JR在来線への乗換え動線にもなっています。

⑥は、地下鉄東豊線コンコースと札幌ターミナルビルの接続状況です。現在は、接続部に段差があり、エレベーターやスロープが設置されておりません。

次に、現在の都市計画の指定状況についてです。

用途地域は商業地域、建蔽率は80%、容積率は800%を指定しています。建物の最高高さを定める高度地区は指定しておりません。

次に、地区の経緯について簡単にご説明いたします。

平成24年に学識経験者を中心とした委員会によって札幌駅交流拠点を目指すべき将来像が再整備構想案として提言され、以降、順次、まちづくりの計画を策定してきました。

令和元年11月には、地区の地権者の全員が参加する札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合が設立され、事業計画及び施設計画の作成、地権者の合意形成を図る等、市街地再開発事業の実施に向けた検討を進め、本年4月に準備組合から札幌市に対して再開発事業に関する企画提案がなされました。

次に、当地区に関連する本市の上位計画での位置づけについてです。

第2次都心まちづくり計画においては、当地区を含む札幌駅周辺のエリアを都心の骨格構造を構成する札幌駅交流拠点に位置づけ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化に取り組むエリアとしております。

札幌駅交流拠点まちづくり計画では、まちづくりの基本方針を街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の四つの視点から掲げております。

次に、事業の概要についてです。

計画建物の概要です。

建物のイメージパースを右側に示しております。地上43階、地下4階建て、建物の最高高さは約245m、延べ床面積は約38万8,500㎡、容積率は約1,500%となっています。

計画建物の施設構成です。

こちらの断面図は、南側から見たものです。建物は基壇部と高層部に分かれ、高層棟は西1街区に配置する計画です。既存の西2丁目線の道路上空と地下に建築物を整備することで2街区一体での開発とします。両街区の1階にバスターミナルを整備し、基壇部は主に商業、高層部には業務・宿泊機能を、西2丁目街区の地下には地域冷暖房プラントを配置する計画です。

本事業の開発コンセプトは、世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくりであり、整備方針は、①の交流を促す多様なパブリックスペースの形成、②の交通結節点の機能強化、③の札幌の観光・ビジネスハブ機能の整備、④の都市の脱炭素化・強靱化に寄与する拠点の整備の4点としています。

続いて、計画建物の整備内容について、四つの整備方針に沿って説明いたします。

初めに、1点目の交流を促す多様なパブリックスペースの形成についてです。

交通結節点としての機能強化により、当地区への来街者は、乗換えのための通過も含め、大幅に増加することが予想されます。これら来街者の交流を促したり、季節のイベントを楽しんだり、観光情報や特産品の展示などから旅への期待を膨らませたり、その活動の場として多様なパブリックスペースを整備します。

具体の整備内容は大きく三つあり、一つ目は、三つのアトリウムと2階貫通通路の整備です。計画建物の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、待合アトリウム、新幹線アトリウムの三つのアトリウムを整備し、これらをつなぐ動線として2階貫通通路を整備します。

二つ目は、基壇部の屋上にまとまった緑の空間としてスカイガーデンを整備します。

三つ目は、北5条・手稲通に面した歩道沿い空地に連続する緑と憩いの空間を整備します。

それでは、それぞれの内容についてご説明いたします。

三つのアトリウムの一つである駅前広場アトリウムは、駅前広場と建物内部のにぎわいをつなげる空間として整備します。駅前広場に面した2階から9階のアトリウム空間で、駅前広場にデッキで接続し、創成東地区への東西動線の起点となります。

こちらは、アトリウムのイメージパースです。

4階に180㎡程度のイベントスペースを確保し、クリスマスツリーの設置やストリートピアノのような日常使いからコンサートのようなイベント利用まで、駅前広場との見る見られるの関係によるにぎわいの表出を意識した活用を想定しています。

続いて、待合アトリウムについては、新たな旅への期待感が膨らむ交通待合交流拠点として整備いたします。市道西2丁目線の道路上空にアトリウム空間を配置し、飲食店舗等

の附帯機能とも連携することで良好な待合機能を整備します。

こちらは、アトリウムの南方向を見たイメージパースです。

チケットカウンターやサイネージによる運行情報の提供などの機能を配置します。

続いて、新幹線アトリウムについては、新幹線駅舎と直結するおもてなし空間として整備します。断面イメージで示すとおり、北5西1街区の北側に整備予定の新幹線駅舎は、アトリウムの3階レベルにホームが整備され、改札は4階に整備されます。アトリウムは、この改札口と4階で直接接続し、吹き抜け空間を介して、2階貫通通路や地上1階に整備する交通広場などにつながります。

また、吹き抜け空間の中には、北海道の食文化を体験できるボックス空間と呼ばれる特徴的な飲食店のほか、北海道の工芸品の展示や、道内、本州の各地に関するイベントが開催可能なPR空間も配置します。

2階貫通通路については、三つのアトリウムをつなぐにぎわいの動線であると同時に、南口駅前広場から創成東地区をつなぐ重要な歩行者ネットワークの役割を担います。幅員は6mを基本とし、地下鉄などの公共交通機関の運行時間と合わせて開放します。

通路沿いの店舗は、通路に面し柱や界壁を設けないなど、統一したデザインとし、あわせて、通路側ににぎわいを表出することで通りとしてのまち並みを形成します。

次に、パブリックスペースの形成に係る2点目でありますスカイガーデンの整備についてです。

スカイガーデンは、基壇部の屋上に当たる計画建物の10階に、二つの街区をまたぐ東西の長さ約250mの緑化空間として整備いたします。

札幌駅周辺に不足する大規模な緑化空間として、都市と自然が近接した札幌らしい豊かな緑を目指すとともに、エリアごとにそれぞれ特徴のある緑化を行います。ファームガーデンやブドウ畑では、飲食店舗との連携やワインづくりを通じたコミュニティーの形成など、食文化を実際に体験できる空間として整備します。

左のイメージ図のイベント広場は、四季を通じて自然の中でイベントが展開できる空間として、また、これに面する屋内空間は、右のスカイロビーのイメージのとおり、大きなガラス面で外の景色を取り込み、屋外と連携してイベントで使用できるよう整備いたします。

最後に、パブリックスペースの形成に係る3点目として、北5条・手稲通沿いに連続する緑と憩いの空間の整備についてです。

北5条・手稲通の歩道沿いに建物を約4mセットバックし、空地を確保します。既存の歩道幅員4mと一体となった通行機能を確保した上で滞留機能を確保し、積極的な緑化も行います。歩道の街路樹に加えて、空地側にも高木を植え、2列の植栽とし、さらに、低木や草花を植えたプランター等も設置することで2街区に連続した緑の空間を整備します。

次に、再開発事業の整備方針の2点目の交通結節点の機能強化について説明いたします。

新たに整備される新幹線駅舎と計画建物との一体的な整備やバスターミナルの機能強化、

乗換え動線となるバリアフリーな歩行者ネットワークの拡充により、交通結節点としての機能強化を図ります。

具体の整備内容は大きく三つあり、一つ目は、バスターミナルの機能強化として、北5西2街区に加え、北5西1街区の1階にもバスターミナルを整備します。

二つ目として、北5西1街区の1階レベルに交通広場を整備するとともに、高架下を活用し、公共駐輪場を整備します。

三つ目は、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して、2階貫通通路に加え、地下1階にも貫通通路を整備するほか、これらをエレベーターでつなぐ縦動線を整備します。あわせて、周囲の地下歩道や地下鉄コンコースへの接続をバリアフリー化します。また、南口駅前広場のJR札幌駅の東コンコース前の動線を強化いたします。

それでは、それぞれの内容について説明します。

バスターミナルについては、既存の北5西2街区における再整備に加え、北5西1街区の1階にも新たにバスターミナルを整備します。行き先やルートに合わせ、北5西2街区は路線バスを中心に16バース、北5西1街区は都市間バスを中心に7バースとし、一年を通して快適な屋内型の乗降場を整備します。

また、2階には、さきに説明しました待合アトリウムやその周辺において、待合空間、チケットカウンター、インフォメーション、手回品の購買施設等をバスターミナル機能として整備し、エレベーターやエスカレーターで1階の乗降場と接続します。

続いて、交通広場と公共駐輪場についてです。

交通広場は、左側の断面イメージのとおり、新幹線の改札口と新幹線アトリウムからアクセス可能な北5西1街区の1階レベルにタクシーと一般車の乗降場として整備します。

また、新幹線や在来線の高架下などの計画建物の周辺に約1,000台分の公共駐輪場を整備し、札幌駅周辺へ自転車で来られる方の利便性を確保するとともに、路上放置自転車を抑制し、良好な歩行空間の確保を図ります。

次に、三つ目の重層的かつバリアフリーな歩行者ネットワークについて説明いたします。

現在、バリアフリーの動線が整備されていないJR在来線と地下鉄東豊線の乗換えの動線を強化するため、地下1階に貫通通路を整備します。

地下鉄東豊線コンコースと計画建物は、地下2階でフラットに接続し、エレベーターとエスカレーターにより地下1階貫通通路に接続します。

地下1階貫通通路の幅員は6mで、2階貫通通路と同様に、公共交通の運行時間に合わせて自由に通行できるように開放します。幅員6mは、将来の歩行者交通量の予測に対し、併設される店舗前に利用客が立ち止まったとしても通行に支障がない幅員となります。

これら地下1階や地上2階の貫通通路などの重層的な歩行者ネットワークを縦につなぐ動線として、また、計画建物周辺のまちからの歩行者を受け止める建物の入り口として、敷地南側の3か所と南口駅前広場に面した敷地の北西角の計4か所にエレベーターとエスカレーターを備え、外部からの視認性のよいバリアフリーの縦動線を整備します。

スライドの左側の写真をご覧ください。

周囲の地下歩道のバリアフリー化については、当地区と北4西3地区や東急百貨店をつなぐ3号地下歩道の階段部分にエレベーターを設置します。これにより、北4西3地区の再開発事業により整備される地下鉄南北線コンコースへのバリアフリー動線と併せ、広域的なバリアフリー動線の確保に寄与します。

続いて、スライドの右側の写真をご覧ください。

地下鉄東豊線コンコースとの接続は、現況は、接続部に階段があり、エレベーターも設置されていませんが、計画建物では接続口を北5西1街区側に付け替え、フラットに接続することでバリアフリー化します。

続いて、南口駅前広場内の歩行者動線についてです。

スライドの左側の写真のとおり、JR札幌駅の東コンコースから南に抜ける動線は、地下街からの階段が支障となり、幅員がかなり狭くなっています。支障となる階段を東側へ移設することで、青色の矢印のとおり、余裕のある幅員の動線として再整備します。

次に、再開発事業の整備方針の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。

国内外から人、物、投資を呼び込むため、企業の本社機能の誘致や市内企業の増床ニーズに対応できる高機能なオフィスや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。

高機能オフィスについては、1フロアの専有面積を3,000㎡以上とし、事業継続性の確保のため、停電時でも72時間運転可能な非常用電源設備を設置し、さらに、10階にはラウンジや貸会議室等のオフィスサポート機能、ホールを整備します。

高層棟の高層階に整備するホテルは、最低客室面積を約45㎡とし、広いスイートルームを含む約200室の客室と、多言語対応するほか、スパ、ラウンジ等の各種付帯施設を備えたハイグレードホテルとして整備します。

最後に、再開発事業の整備方針の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説明いたします。

環境配慮技術の活用や地域冷暖房プラントの整備、災害時に機能する一時滞在施設等の整備を行うことで都市の脱炭素化・強靱化を図ります。

建物内に地域冷暖房プラントを設置して、地震に強い中圧ガス管からのガスの供給によりコージェネレーションシステムで発電を行うとともに、同時に発生する熱を活用し、周辺の建物へ熱の供給を行います。

発電能力は、計画建物が通常時に使用する電力の30%程度、熱の供給能力は、計画建物に加え、周辺建物約19万㎡分の熱供給を行うことが可能です。

さらには、環境配慮技術の活用を図ることでCO₂の排出量を約30%削減いたします。

都市の強靱化に資する取組としては、災害時における約1,000人分の一時滞在施設や備蓄の確保を図るほか、地震等により軌道系の交通施設の復旧に時間を要する場合などにはバ

スによる代替輸送の発着場としてバスターミナルを活用します。

四つの整備方針を実現する計画建物の整備内容に関する説明は以上です。

次に、事業計画のうち、景観形成についてです。

景観形成の大きな考え方として、高層部は、駅前広場や北5条・手稲通からセットバックし、圧迫感を軽減いたします。また、10階レベル相当の基壇部については、周囲の建物と軒高を合わせて、連続したまち並みを形成いたします。さらに、駅前広場や北5条・手稲通、創成川通に面する建物の外周部は、内部のパブリックスペースや店舗等の場所や、そこの活動風景が表出したまち並みを形成いたします。

次に、周辺環境への影響についてです。

令和4年2月に実施した環境アセスメント手続における都市計画審議会の関連説明においてもご説明いたしましたが、日影規制については、事業区域周辺の日影規制対象区域に対し、法令に定められる日影規制に適合しております。

風環境についてです。

評価指標に基づき、中高層市街地相当の領域Cまでが許容される地域として検証を行いました。計画建築物の完成後の風環境は、緑色の丸である住宅地相当の領域Aから青色の丸である低中層市街地相当の領域B、黄色の丸である中高層市街地相当の領域Cまでの風環境となっており、強風地域に相当する領域Dはないものと予測しております。

続いて、駐車場確保の考え方についてです。

駅周辺への車の集中抑制などを目的に計画地外の駐車場を活用します。大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数を超える687台を確保します。このうち、125台を計画地内に整備し、残りの562台を計画地外に確保します。JRタワー駐車場や地区内駐車場の利用に加え、地区外駐車場の利用を促すことにより円滑な交通を確保します。また、今後さらに計画地外で提携駐車場の駐車可能台数の拡充を目指します。

計画地内には、北5西1街区に地下駐車場への動線を整備し、南北の両方向から駐車場に出入りできるよう、西2丁目線と創成川通の2か所に出入口を設置します。

計画地外の提携駐車場への誘導等の取組として、JRタワー内に車列形成スペースを確保するほか、ウェブ、アプリ、館内外サイン等による提携駐車場に関する分かりやすい情報提供や駐車場別の割引対象料金の設定等を行うこととしています。

また、交通状況評価についてです。

当地区のほか、北4西3地区や北8西1地区等の周辺の開発、計画地外の駐車場利用交通を加味した上で、周辺交差点における交通処理が可能かを検討した結果、交差点需要率は、いずれも処理可能とする上限値の0.9を下回っています。

次に、都市計画の内容についてご説明いたします。

本件は都市計画の変更の内容が多岐にわたることから、都市計画の内容ごとに、建築物の整備に係る都市計画、既存道路と建築物の一体的な整備に係る都市計画、交通施設等の都市施設に係る都市計画、その他の都市計画の4点に分けてご説明いたします。

まず、1点目の建築物の整備に係る都市計画についてです。

初めに、第一種市街地再開発事業の決定です。

施行区域は隣接する道路の中心線までを含んだ範囲で約3.1ha、主な決定内容として、建築面積は約2万2,000㎡、延べ床面積は約38万8,500㎡、主要用途は、業務、商業、宿泊、駐車場、バスターミナルとなっています。

次に、都市再生特別地区の変更です。

都市再生特別地区とは、都市計画法に定める地域地区の一つで、都市再生緊急整備地域内において、民間事業者などによる都市開発を積極的に誘導し、優良なプロジェクトを実現するための制度であり、用途地域等による一般的な規制に代わり、容積率や最高高さ、壁面の位置などを特に定める制度です。

都市再生特別地区は、現在、5地区が決定しておりますが、今回の変更は新たに札幌駅周辺地区を決定するものです。

当地区では、既存施設と一体的に歩行者ネットワークを形成するとともに、札幌駅前広場を中心に調和したまち並みの形成を図るため、再開発敷地のA地区、既存施設のあるB地区、C地区を含めて、全体で約9.2haの区域を設定しております。

定める容積率の最高限度については、地区全体として1,000%とします。その内訳として、A地区は1,500%、B地区及びC地区は、それぞれ指定容積率と同様に800%と700%です。

高さの最高限度については、札幌駅前広場を含む基壇部を既存の建築物と合わせて55mとし、高層部は、札幌駅前広場や北5条通への圧迫感の軽減や隣接するJRタワーとの隣棟間隔などにも配慮し、北5西1街区の北側へ寄せる計画としております。

次に、地区計画の決定です。

用途地域や都市再生特別地区が全市的な都市構造の観点から定める地域地区であるのに対し、地区計画は、一団の区域単位において、その区域の特性に応じたきめ細かい市街地形成の計画を定める制度です。

本件の場合は、都市再生特別地区を補完する制限として、詳細な建築用途の制限や地区内の公共的空間の配置及び規模を定め、良好な地区整備を誘導するものです。

地区計画の名称は、札幌駅周辺地区地区計画であり、再開発敷地を含む札幌駅周辺を一体として区域に設定しております。再開発敷地である北5西1・西2地区と新幹線駅が立地する札幌駅東地区に地区整備計画を定めております。

用途の制限では、通常、商業地域で建てられる建築用途のうち、居住系、自動車工場等、風俗関係施設を制限しており、形態または意匠の制限では、札幌市景観計画重点区域における行為の制限に準じることなどを定めております。

次に、地区施設についてです。

地区施設とは、地区内に必要な道路や公園、広場などを位置づけ、公共空間として担保するものです。

地上部については、さきに説明しました2階に整備予定の東西に抜ける貫通通路を歩行

者専用通路として位置づけます。また、北5条・手稲通からセットバックした4mの範囲を歩道沿い空地として位置づけます。さらに、新幹線駅とまたがる形で交通広場を位置づけております。

地下部については、地下街のピアと東豊線さっぽろ駅をつなぐ通路を歩行者専用通路として位置づけます。

2点目の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。

既存道路である西2丁目線と建築物を一体的に整備するため、道路、建築物及び地下鉄のそれぞれの範囲を立体的に定めます。このために、都市再生特別地区においては、道路区域のうち、建築物の敷地として併せて利用すべき区域として重複利用区域、建築物の建築が可能な上下の範囲として建築限界を定め、道路の範囲及び建築物の建築が可能な範囲を定めます。

また、都市高速鉄道である3号高速鉄道東豊線についても、立体的な区域を明確にする必要があるため、既存の地下鉄東豊線の範囲を立体的に定めます。

3点目の交通施設等の都市施設に係る都市計画についてです。

札幌駅バスターミナルの都市計画について、北5西2街区の施設計画に合わせて変更します。

北5西1街区のバスターミナルについては、事業手法を検討中のため、その結果に応じ、必要な手続を実施します。

また、区域の境界の一部をバスターミナルの境界としている道路の札幌駅前交通広場について、バスターミナルの境界の変更と併せて一部区域を変更します。

建築物との接続や出入口階段に関連する変更として、道路の札幌駅前広場3号地下歩道は、写真の①に示す出入口階段の撤去に伴い区域を変更するほか、写真の②に示す建築物との接続の形状が変更となることから、これに合わせて一部区域を変更します。

都市高速鉄道の東豊線については、写真の①の左側に示す既存建築物の接続が変更となり、写真の右側に新たに地上への出入口階段が整備されることから、一部区域を変更します。

最後に、4点目のその他の都市計画のうち、高度利用地区の変更についてです。

札幌駅の北口と南口につきましては、図で示す区域のとおり、高度利用地区として札幌駅北口地区第一地区及び札幌駅南口地区を指定しております。高度利用地区で定めていた制限項目は、今回新たに指定する都市再生特別地区において網羅されることから、高度利用地区の区域から都市再生特別地区の区域を除外いたします。

次に、用途地域の変更についてです。

図の黄色の線は市道北6条線であり、容積率700%と800%の区域の境界をその市道の中心線としていましたが、市道が廃道となったことに伴い、境界を道路中心線から地番界に変更します。

次に、4の環境アセスメント及び近隣説明についてです。

札幌市環境影響評価条例に基づく手続については、配慮書手続、方法書手続を終え、現在は準備書手続段階です。

令和4年2月の都市計画審議会において環境影響評価準備書の内容について参考説明をしたところです。この後、準備書手続について市長答申を受け、その結果を踏まえて都市計画審議会に諮問し、都市計画決定の告示と併せて環境影響評価書の公告を行う予定となっております。

近隣への説明は、札幌駅前通協議会への説明会と周辺町内会や札幌駅前通振興会への説明を実施しております。計56名が参加し、参加者から事業への反対意見はございませんでした。

次に、5の条例に基づく原案の縦覧についてです。

令和4年6月6日から6月20日まで、札幌市地区計画等の案の作成手続に関する条例に基づき原案の縦覧を実施しましたが、意見はございませんでした。

最後に、6の今後のスケジュールについてです。

本日の都市計画審議会への事前説明の後、8月には都市計画案の縦覧手続を開始し、9月12日の第118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れば、年度内に決定告示を行い、本年度中に再開発本組合の設立、令和5年度に権利変換計画の認可を経て、工事着手、竣工は令和10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。

長時間にわたり、ありがとうございました。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 本案件が都市計画決定として採決の対象になるのは次回の都市計画審議会ということで、本日は事前説明に関わる質疑応答ということですね。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 それでは、多岐にわたりますが、どこからでも結構ですので、ご質問をお願いいたします。

●前川委員 周辺環境への影響（交通の影響・駐車場確保の考え方）についてです。

以前にも議論になったことがあるかもしれないのですが、今回の再開発地区内に125台分の駐車場を確保しているというお話でしたよね。エスタの駐車場なども含め、なくなっていくわけですけれども、現在持っている駐車場のポテンシャルと再開発後の駐車場の台数のポテンシャルというか、台数の増減というのはどうなるのでしょうか。

もう一点、やはり交通量が気になっています。北4西3の再開発も併せて行われていく

ように、大型再開発がどんどん進むということですよね。また、バスのバース数については、都市間と市内のとで23バースあるということで、バスの走行量や現在との比較、そして、周辺のほかの再開発等のことを踏まえても交通円滑性は問題ないというご判断なのかどうかを併せて教えていただきたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 総合交通計画部の宮崎でございます。

お答えをさせていただきます。

まず、今ご説明をさせていただきました北5西1街区、北5西2街区の既存の建物としてはエスタになりますが、このエスタがなくなって、新たに北5西1と北5西2にビルが建つということです。

その建物についてですが、低層階が商業で、北5西1街区ですと、上に宿泊施設やオフィスが積みさるということで床の総量が増えますことから、そこに向かう車の駐車需要も増加します。

ただ、その増加した駐車需要の全てを当地区内で受け止めようとすると、こちらに交通が集中することになるため、そうならないように分散させ、集中を抑制させようとするのが今回の計画となります。

今、スライドの表示をさせていただいておりますとおり、地区内には125台分の駐車場を用意し、それ以外の562台分については、青色の地区外の駐車場を確保することを考えております。そうすることによって、今お尋ねをいただきましたように、ここに向かう駐車需要は増加するのですけれども、ここに交通の集中が起きないようにするということです。

ただ、地区外に駐車場をご用意するだけでは地区外の駐車場をなかなかご利用していただけないのではないのかという観点もあると思います。そのため、58ページでご説明させていただいておりますとおりの施策を行います。

なお、①は既存のJRタワーの中の話で、道路で待たせることなく、建物の敷地内に車列形成スペースを確保して入庫待ちの車列を減少させるということを既に行っております。

今のお尋ねに関連することとしては、②と③がありますけれども、ウェブ、アプリ、館内外サイン等により、地区外に駐車場を確保している、使っていただけるということをしっかりとお伝えすること、そして、駐車場別の割引対象料金を設定し、地区外の駐車場も利用していただきやすい環境をつくることによって交通の分散を図っていくという計画にしております。

また、周辺の再開発やバスターミナルの整備も加味しながら交通円滑性の確認を行ったのかというお問合せについては、そのとおりでございますが、そうした開発やバスターミナルの整備なども考慮しながら交通量推計を行い、街区周囲の交差点需要率を評価したところ、交通円滑性が低下するほどの影響は生じないことを確認しております。

●前川委員 それはよく分かるのですけれども、周辺の駐車場も以前からあるわけです。

市民の皆さんもよく知っている駐車場ですから、そこに誘導することによって分散させようというお考えも分かるのです。

ただ、最初に聞いたように、今のエスタが持っている駐車場も結構使われていると思うのですが、駐車台数が減るのか、現状と変わらない程度なのか、どんな感じなのでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 地区内の駐車台数については減ることになると思います。

数字が手元にないのですが、エスタにある駐車場はなくなりまして、北5西1地区に125台分の駐車場をご用意することになります。ただ、この125台分については、商業施設などを利用する方にお使いいただくというより、オフィスやホテルの利用者の駐車場として想定をしております、その分を再開発ビルの地区内に確保いたします。そして、それ以外の商業施設の利用者については周辺の地区外の駐車場をご利用していただくことを考えております。

なお、先ほどご回答ができておりませんでしたエスタの既存の駐車容量は248台となっております。ただ、この駐車場がなくなり、北5西1地区に125台分の駐車場をご用意し、それ以外は地区外を使うということです。

そうすると駐車場が足りないのではないかとのご心配もあろうかと思うのですが、今回、地区外に確保している駐車場の4か所の稼働率を確認しております、それぞれの駐車場のピーク時の稼働率は60%程度であり、空きがあることを確認しております。ですから、各駐車場が一番使われているピーク時の空き容量を踏まえた上で再開発地区外の提携駐車場として確保しているということです。

●前川委員 取りあえず、足し算、引き算では何とかなるのではないかとのお話でしたが、今の東急デパートのところでも、毎度、車列が並んでいますし、商業施設はそんなに増えないかもしれないけれども、オフィスの需要が増えて、駐車需要も増えたり、車の走行も増える、また、バスも増えるということになるということですよね。今のような計算どおりにうまいこといけばいいなと思うのですが、なかなか大変ではないかなという不安があります。

そういう意味では、今の計画の考えに加え、駐車スペースをさらに増やしていくような、走行が円滑に進むような施策を今後とも検討していくことが必要なのではないかなということをお聞きいただき、質問を終わりたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●齊藤委員 2階の貫通通路と地下1階の貫通通路についてお伺いいたします。

現在、こちらの2通路の歩行者の通行量の推計はされていらっしゃるのでしょうか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 推計しております。

まず、2階の貫通通路については、区間ごとに多少の増減はあるのですが、1日当たり4万9,000人、また、地下1階の貫通通路については1日当たり4万6,000人という推計になっております。

●齊藤委員 重層的かつバリアフリーな歩行者ネットワークということを出されていますけれども、特に2階の貫通通路については距離が結構長いんですよね。今お話いただいた想定の通行量の中で、例えば、シニアの方や障がいを持っていらっしゃる方でも円滑に歩行できるかということになると、多くの観光客やオフィスに勤めている方などがいろいろ利用される中ではあまり想像できないというのが正直なところですが、そうした施策は考えていらっしゃるのでしょうか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 先ほどお話ししたそれぞれの通行量だけで貫通通路の必要幅員を考えると、2階は3.6m、地下1階は3.4mとなるのですが、今回、実際はそれぞれ6mと余裕を持って計画しておりますので、その中で障がいのある方なども通行できるのではないかと考えております。

●齊藤委員 シニアの方や障がいをお持ちの方に向けて優先通路をつくるということを今のところは考えていらっしゃるのですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 そうした専用通路は特に考えてございません。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岩崎委員 私も駐車場関係について少しお話を伺いたいと思います。

前川委員はお優しいので、途中で止めたのだと思うのですが、私はどう見ても無理があると思っています。あの近辺には青空駐車場がたくさんありますけれども、今回の再開発の敷地にも入っているということです。あれだけの駐車場がありながらも、シーズンの繁忙期になると、あの周辺は非常に混んでいるのが日常なのです。ですから、スライド58ページ④の追加施策の検討についてはかなり議論を深めてほしいなと思っています。

というのも、ここは紛れもなく札幌市の玄関になるからで、どなたでもご自宅の玄関前がいつも渋滞しているというのは非常に辛いと思うものだと思いますし、札幌市民にとって札幌駅前が過ごしやすい環境であるためにも、道路が車で埋まっているという状況はできるだけ解消していくべきだと考えます。

これは私の意見ですから、これについてのお答えは結構です。ただ、ここの交通環境は

もちろん、バスもたくさん出入りしますし、工事も長く続くということを考えれば、札幌市民にとっては、非常に長い間、この交通が不便になるということも考えられますので、可能な限り手当てをしていただきたいと思います。

●岸本会長 それでは、田中委員、お願いいたします。

●田中委員 私からは、前川委員と岩崎委員が発言されたことを含め、大きく三つについて質問させていただきたいと思います。

一つは、この事業にかかる建設費というか、総経費はどれくらいを見込んでいるのかです。

事業者は札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合で、その理事長が吉岡副市長になっていますが、その事業費のうち、札幌市の負担額、つまり市税がどれくらい投入されると見込んでいるのかお聞きします。加えて、その見込んだ試算についてです。現在、建設資材価格が高騰し続けていますけれども、どの段階で参考にした数値なのでしょう。

次に、パワーポイントの資料の38ページから40ページぐらいにかけてのバスターミナルの機能強化についてです。

北5西2街区の路線バスが16バースで、北5西1街区の都市間バスが7バースと計画されているということだと思うのですが、現在はそれぞれ何バースになっているのかをお示しいただければと思います。

次に、パワーポイント39ページのバスの動線についてです。

路線バスに関しては、西3丁目線から入って西2丁目線から出るという感じで、これは今と同じかなと思うのですが、都市間バスに関しては創成川通に面したところが入り口になっていますよね。それを踏まえ、パワーポイント40ページになると、今度は、交通広場ということで、タクシーや一般車両の乗降場の出入口のことがあり、それぞれ西2丁目線、創成川通で出入りするということだと思うのです。さらに、パワーポイント57ページにあったように、建築物に入る地下駐車場も同じように西2丁目線と創成川通で出入りするということになると、この二つの道路はかなり渋滞するのではないかなと思うのですが、その懸念はどういうふうに考えているのでしょうか。

先ほど岩崎委員や前川委員も話していましたが、週末はここに車が集中するということがあるかと思いますが、加えて、冬の時期は1車線がほぼ使えない状態になるわけですが、そうしたことも含め、どう考えているのかをお聞きしたいと思います。

次に、先ほど話されていた駐車場のことについてです。

パワーポイント58ページですが、三つの対策を取るとあることに加え、今年度より試行し、誘導効果等を確認しながら本格導入を目指すと書かれているのですが、この効果がどうだったかは広く市民に公表されるのでしょうか。

岩崎委員の発言とも関連するのですけれども、①から③で実際にやってみたけれども、効果がなかったという場合、④である追加施策の検討となるかと思いますが、現在でどんなことを考えているのか、お聞きしたいです。

それから、そもそも、今、気候危機対策として、できるだけ都心に車を乗り入れないようにというのは世界の都市が共通で取り組んでいることだと思いますし、札幌市も環境首都・札幌を標榜している中で、これまで都心に車を乗り入れないような取組、対策としてどのようなことをしてきたのか、また、やってきた効果や推移がもし分かれば教えていただきたいと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 まず、1点目について私から回答をさせていただきます。

この事業の建設費、総事業費についてです。

現在、工事費等も含めて検討している最中ですが、概算総事業費は約2,500億円と試算しております。資材価格等の高騰についてはどう考えているのかということもありましたけれども、現在、その中で、どのように工事費をかけないようにやっていけるかも含めて検討している状況です。

また、再開発準備組合の理事長が札幌市の吉岡副市長であるということについては、今、北5西1にあるのが札幌市の土地でして、それで札幌市が準備組合に入り、理事長を吉岡副市長が務めているということです。しかし、次の本組合になるときは、札幌市は、将来的な計画建物の中に床を持たないことを考えているため、本組合から抜けるといいますか、組合には入らないことを想定しております。ですから、市が負担する事業費はないのですけれども、再開発事業に補助金を出す立場になります。

なお、その補助金として想定しているのは約300億円ほどです。これは国費と札幌市費での半分ずつの負担となりますが、札幌市としてはおおむね150億円の負担になるのではないかと想定しております。

●岸本会長 総事業費等についてのご質問には答えられましたが、駐車場の件やまちなかに車を入れないような施策というご質問についてもお願いいたします。

●宮崎総合交通計画部長 多岐にわたるご質問をいただいたので、もし漏れがあればご指摘をいただければと思います。申し訳ございません。

まず、バスターミナルの機能強化に関し、現在、北5条西2丁目にある札幌駅バスターミナルは何バースかというお尋ねについてですが、乗降で19バースとなっております。

次に、バスの動線と駐車場の動線などが近くにあり、ふくそうするのではないかとのお尋ねについてです。

バスターミナルの位置と駐車場の出入口の位置は少し離れているのですけれども、同じ

く創成川通を使うということはお指摘のとおりです。そうしたこともありますし、それだけではなく、先ほどお尋ねをいただきましたように、一般車がこの地区に集中してしまうと交通混雑を起こすのではないかと懸念もありますので、この地区内において全ての駐車需要を受け止めるということではなく、地区外の駐車場を含め、うまく交通を分散させることによって交通の円滑化を図ることを考えております。

なお、ご指摘のように、計画地内にはバスターミナルを整備する予定ですので、まさにバスターミナルへの影響という観点からも交通の分散化を図り、バスが円滑に運行できる交通環境を確保していくことが重要だと考えております。

その上で、岩崎委員からもお尋ねをいただきました追加施策についてです。

まず、今年度より試行しということについては、①の車列形成スペースは既に実施しております。再開発ビルそのものはこれから建てるものなので、そこについては今後のこととなりますけれども、本日ご説明したような施策について、その誘導効果を確認しながらさらなる追加施策の検討を進めていきたいと考えております。

また、提携駐車場のさらなる確保についても検討しております。追加施策の検討の内容については、まさにこれから実施していく施策の効果を検証しながら考えていくことなので、今の時点でどのようなものをとすることはありませんが、公共交通の利用をさらに促進するような方法のほか、地区外の駐車場をさらに確保することを考えていく予定と事業者からは聞いております。

それから、都心に交通を入れない施策についてです。

これまでも公共交通の利用促進に本市としては取り組んできており、地下鉄の1日乗車券や路面電車の1日乗車券、あるいは、土・日・祝日の割引券なども設定しながら公共交通の利用促進に努め、都心への自動車の乗り入れの抑制に取り組んできたところでございますが、その効果について数値的に取りまとめたものはありません。

●田中委員 まず、1点目の総事業費のうちの札幌市の負担は150億円だということへの確認です。

建設資材価格の高騰により、総事業費の2,500億円がもっと膨れ上がれば、札幌市の負担も、補助金だけでも、増えると考えていいのでしょうか。

また、パワーポイント58ページの駐車場のことについてです。

①は既にやっているということだったのですが、改めて聞きたいのは、今年度より試行し、誘導効果等を確認しながら本格導入を目指すとわざわざ赤色の字で書かれていることについてです。実際にやった結果、どうだったのか、それを広く市民に公表するのかについての答弁がなかったため、改めて確認します。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 まず、建設資材価格の高騰の関係でさらに建設工事費が上がったときに補助金も増えるのかどうかというご質問についてです。

2,500億円というのはあくまでも大まかな概算でして、これから、都市計画決定後、今年度末の組合の設立を目指して詳細な検討を進めてまいりまして、その中で詳細な工事費や事業費の内訳が出てきますが、その時点で札幌市として補助をすべきかどうかを判断することになります。ですから、今の時点で補助をすることが正式に決まっているわけではございませんで、組合設立の認可のときに出てきた金額を見た上で札幌市として補助をするかどうかを判断するということです。

●岸本会長 その点に関連して1点確認いたします。

これは第一種市街地再開発事業ということですが、やり方としては組合施行型で行くわけですね。

先ほどもおっしゃっていましたが、今は準備組合ということで、市は土地所有者ですから、準備組合に参加し、この計画の策定段階でも参画しているわけですね。しかし、これから正式に組合設立の認可を受け、組合が設立された段階では、組合からは抜けるとおっしゃったように記憶しているのです。

一般の私人であれば、例えば、去就決定のとき、言うなれば補償金をもらって出ていくという立場ですね。つまり、この土地の所有権を組合に売り渡すと理解してよろしいですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 私の説明に一部正しくなかった部分があります。

組合設立の時点でも札幌市がまだ地権者であることには変わりないので、その時点で抜けるということにはなりません。ただ、来年度に予定しております権利変換を行うとき、札幌市は新しいビルの床を取得しないということで、補償金といいますか、土地相応分の金額を受け、組合から抜けるということになります。

●岸本会長 今後も組合員としているのだけれども、今まで土地に対する所有権だったものが、今度建つビルの中の区分所有権に切り替わるときの、言うなれば権利変換の計画が立ち、それが終わった段階で、札幌市としては新しい建物の中に区分所有権は要りませんが、その分を補償してくださいということでお金を精算するのですね。

また、それとは別に、市の立場として、今回の事業に対し、場合によっては国と折半しながら補助金を出すことも可能性としてはあるという理解でよろしいですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 田中委員のご質問に関連することについてでした。

また、田中委員がおっしゃっていた駐車場についてのパワーポイント58ページの①から③のことについてです。

これは確認であり、田中委員もそこをお伺いされたかったのではないかなと思うのですが、建物が建つ前の今の段階で効果を調べても、現実に物が無いわけですから、恐らく限定的になってしまうだろうと思うのです。ただ、完璧ではないにしても、シミュレーションをして、例えば、市民の人たちにこういう場合はこちらに止めますかというアンケートを取らないのかということです。

実際にそうなるかどうかは建って見ないと分からない、使ってみないと分からない、ここに来た人が使うときにどう判断するかというのはずれる可能性があるけれども、こういう建物が建ち、駐車場が足りない場合にこういったところを使いますかというアンケート調査等やるなど、可能な限りシミュレーションをしながら、どうやったらどの程度の誘導効果が発生するかを調べ、その結果を市民の方々に公表するおつもりはあるのかというご質問だったのではないかと思うのです。

田中委員、違いますか。

●田中委員　そうです。それに、わざわざ赤色の字で今年度よりと書いてあるのです。

●岸本会長　その意味をご確認されたいということかと思うのですが、お答えは本日の段階でご用意できていますでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長　本日お答えできる範囲でお答えをさせていただきたいと思いません。申し訳ございません。

今年度より試行しということについて、④は追加施策の検討ですので、今までにもありませんが、①から④までの全てを今年度から試行するということでもありません。ただ、①については既に実施しております。また、それ以外のものについても、先ほど来から話題になっていきますとおり、再開発ビルそのものについての施策で、再開発ビルが建ってから施策を実施し、その効果を確認していく必要があるものです。とはいえ、既存のJRタワーなどについても、一部、提携駐車場を拡大したり、しっかりと案内することにより誘導したりするという事は伺っております。

ですから、一度に全てのことを実施し、全てのことを確認することができ、さらに検討するというのではなく、その段階に応じ、その状況の中でできる取組を行い、その効果を確認しながら、本格導入したり、必要に応じてさらなる追加施策を検討したりしていくということです。

ここは、ここに書いてある①から④の全てを今年度より試行し、効果を確認しながらというふうに受け止められかねない記述となっており、分かりにくくなっていたことについてはおわびを申し上げます。

なお、その効果を市民の方に公表するのかについてですが、それぞれの段階で様々な取組を確認していくことになりまして、再開発の事業主体のご意向もありますので、今の時

点でこういうことをというものを断定的にお伝えすることはできませんが、どのようなことを市民にお伝えすることができるのかを考えるとともに、いずれにいたしましても、地区外駐車場を使って分散させるということが実効性の高い施策となるよう、その実現方策について再開発の事業主体とともに検討してまいりたいと考えております。

●田中委員 改めて意見として一言申し上げます。

岩崎委員の発言ともかぶるかもしれませんが、同じ58ページの交通円滑性の確認のところについてです。

実際、おおむね0.9以下で、0.35、0.42、0.55で影響は生じないと書かれていますよね。数字上はそうなのかもしれないですけども、実態として、札幌駅前というのは、週末になると、大丸やいろいろな店舗に入る車で渋滞が現実には起きているのです。ですから、実態と合わない数字を出さないで、本当に実態に即した数字をしっかりと示していただきたいと思います。また、それに対しては、今お答えになったように、本当に実効性のある対策を講じる必要があるなと思います。

そういうことから実態に合った数字を示していただきたいということを一言申し上げておきます。

●宮崎総合交通計画部長 回答は要らないとご示唆をいただいたのですが、一つだけ補足をさせていただきます。

渋滞というご指摘があったのですけれども、ビルが建つことによって増える交通の状況には、駐車場を探す車と駐車場に入るために並ぶ車の2種類があるかと思います。今回、その影響を抑えるため、例えば、②のように、どこに駐車場があって、今入ることができるのかを正しく分かりやすく伝えることによって、うろつき交通といいますか、駐車場を探すために周辺を走る車をなくし、円滑に移動してもらえよう取組を事業者に求めたいと思います。

もう一つ、目的とする駐車場があって、その駐車場に入るために並んでいる、車列ができることへの対策についてです。

今日、私がお説明しているのはそれが中心になっているのですけれども、そもそも、この地区で並ばないように、この地区ではない駐車場をご案内する、地区外の駐車場をしっかりとうまく使っていただけるようにしたいと考えております。

このとき、少し離れたところに駐車場がありますと言うだけではなく、駐車場別の割引対象料金を設定するなど、駐車場ごとに差をつけることによって地区外の駐車場を使っていただくことの実効性を高めることにしっかりと取り組んでいきたいと思っております。そうしたことを事業者にも求めたいと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●佐々木委員 私からは、3点ほど確認させていただきたいと思います。

一つ目は、先ほど来からお話があります駐車場についてです。

エスタの248台分がなくなって、再開発地区内に新しく125台分ができるけれども、これはホテルやオフィスの方々为中心で、今まで利用していた方々やこれから利用する方々は、分散化することにより、今までより遠くの駐車場を使っただけのように誘導していくということでした。

ただ、買物により荷物を持っている方、お子さんがいらっしゃる方、そして、高齢者や障がいをお持ちの方など、少しでも近いところに止めたいという方々も絶対いらっしゃいますので、そうした方々のために近くのブースを、今、商店街でもそういったブースがありますけれども、そうしたことも追加施策の中でぜひ検討させていただきたいと思います。

二つ目として、先ほどバスの動きについてもそうですが、建物の下のところに公共の交通場所があり、タクシーもということですね。ということは、タクシー乗り場は、今の南口と北口とこの建物の下の3か所になるのか、それを確認させてください。

最後は、全く別件ですが、アトリウムの上のスカイガーデンにブドウ畑をつくるという構想についてです。なぜブドウ畑なのでしょう。札幌市の木からの選定なのか、ワイン用のブドウと食用のブドウでは根の生え方が違うのですけれども、どのようなお考えなのかをお伺いしたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 まず、1点目の駐車場についてお答えをいたします。

125台分の北5西1地区の駐車場については、先ほどホテルやオフィスの利用を主に想定しているというご説明をさせていただきましたが、障がいをお持ちの方のための駐車スペースもこの街区内にご用意することを考えておりまして、エレベーターの位置など、バリアフリー経路を踏まえた場所につくることを検討しております。それ以外のところについては、実際の使われ方や状況などを確認しながら検討することにさせていただきたいと思っております。

2点目のタクシー乗り場は3か所かというお問合せについてです。

その3か所に加え、現在、JR北海道に請願をさせていただいておりますが、東1丁目地区の新幹線の改札口のところにもタクシーに乗降できるスペースを確保することを計画中でして、駅直近という意味では4か所となります。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 スカイガーデンになぜブドウなのかというご質問についてです。

まず、スカイガーデンにブドウを植えることについては事業者側からの提案となっており、ブドウ畑を配置し、そこで育てたブドウを使ったワインづくりなどを通じた地域の方々とのコミュニティ形成、あるいは、ブドウ以外のファームガーデンで栽培され

る野菜などを飲食店で使用するなど、そういう工夫を凝らした緑化に取り組みたいという提案でした。

ですから、ブドウ畑については、ワインに用いるほか、コミュニティーの形成に役立てることを考えられているということです。

●佐々木委員 125台分の駐車場内にはそうした方々に優しいスペースもあるということでしたので、そこについては安心しました。ただ、絶対量がやはり足りないのかなと感じますので、追加の施策を期待するところです。

タクシーの乗降場は大きく4か所になるということでした。利用される方には便利になるかと思うのですが、右折や左折で結構な時間を待たされるという現在の状況も伺っています。交通が円滑になるような出入口になるよう考えていただければ幸いです。

ブドウ畑については事業者の企画ということでした。専門家にご意見も聞かれているかとは思いますが、ぜひ札幌の気候に合ったものをつくっていただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 2点ほど質問させていただきたいと思います。

1点目ですが、先ほど佐々木委員からなぜブドウなのかという質問が出たとおり、私もなぜブドウなのかについてはすごく気になっています。

現在、エスタの屋上にもそらのガーデンという屋上庭園がありますけれども、そちらでは、たしか、国内でも珍しい草花をメインに、北海道の自然や気候に即したガーデンを設計したという経緯を聞いておりました。札幌でブドウ畑、しかも屋上でというのはイメージがつきにくいので、事業者からの提案という話でしたけれども、札幌らしさとしての豊かな緑を目指しているのであれば、札幌市からも意見を積極的に言っていただければいいのではないかなと思いました。

それから、スカイロビーについてです。

イベント空間は、水場がイメージの中ではあって、冬にはスケートをしている風景が描かれているのですが、中途半端な広さのものを用意してしまうと、逆に混雑してしまってもうまく使えないということもあると思うので、規模も考慮しながら魅力のある空間をつくってほしいなという意見です。

さらに、新幹線アトリウムのつくりについてお伺いします。

スライド26ページや27ページなどの断面イメージを見ておきますと、計画建物と新幹線駅舎の間に空間がある描き方になっていますが、これは実際にこのようなスペースがあるのでしょうか。というのも、壁面を共有していないのかどうかというところが気になっています。

せっかく新幹線のコンコース及びホームに面して立体的なつながりを持ったアトリウム

を設計するということですね。子どもたちの中には新幹線に興味のある子がすごく多いと思いますし、もちろん、大人でも新幹線がすごく好きな方々が多いですから、そういった方々がこのアトリウムに集まり、ホームに停車している新幹線をすごくいい場所から見るようなデザインにさせていただいたらうれしいなと思っております。

その場合、この間のスペースがあるのとないのとではかなり違ってくるのではないかなと思っていたのですが、どのような接続の仕方をするのでしょうか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 最初のブドウ畑やイベント空間のお話については、ご意見ということでしたので、回答はしなくてもよろしいでしょうか。

●福田委員 そうですね。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 それでは、2点目の新幹線アトリウムのつくりの関係、新幹線駅舎との関係についてです。

確かに、27ページの絵では、便宜上、建物の間が開いてしまっているような描き方になっていますけれども、新幹線駅舎と計画建物は別の建築物です。ですから、建物としては別々のものですが、壁は間にできず、行き来できるようになっております。

また、新幹線の車体を建物内から見られるようにということについてです。

この絵では、少し見づらいのですが、3階部分から新幹線のホームが見られるようになっていますが、新幹線の車体は水色っぽく描かれています。実際、この絵だと分かりづらかったと思うのですが、商業施設というか、こちらのビルから新幹線も見られるように配慮した建物となる予定です。

●福田委員 イメージを見ると、恐らく北海道新幹線であろう絵が描かれているので、そうなるのだろうなどは思っておりましたが、今ご説明していただいたとおり、3階部分がホームと同レベルに近いところと見受けられるのです。ただ、アトリウムがあるばかりに、3階のフロアと新幹線までの距離があるのかなとも思ひまして、特別なルートといいますか、間近でというのは難しいですが、窓などを隔て、少しでも近くから見られるような工夫がされてもよろしいのかなという気がしましたので、今後の設計段階でもいろいろと検討していただき、魅力ある空間をつくっていただければと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 今後も、なるべく近くで見られるようなスペースを設けることを引き続き検討していただくよう、事業者にも伝えてまいりたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●村上委員 私からは、スライド47ページの観光・ビジネスハブ機能の整備についてです。

この図でいくと、高機能オフィスを挟んでハイグレードホテルと中層ホテルがあるのですけれども、中層ホテルについては説明書きが何もないなど思いながら見ていました。この中層ホテルというのはオフィスに置き換わることも考えられるのか、ちゃんと設置する方向になっているのか、お聞きしたいと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 確かに中層ホテルには色がついていないのですけれども、今回計画している建物には2種類のホテルが計画されております。高層にあるのがハイグレードホテルということで、いわゆる高級なホテルとなります。中層ホテルは、高層棟では下のほうになりますが、こちらはビジネスホテルより少し格が高いぐらいのイメージのもので、これら2種類のグレードのホテルを計画しており、これが後からオフィスに入れ替わることは考えてございません。

●村上委員 差別化を図り、ハイグレードと中間のホテルがこの一つの建物内に存在するということになりますか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 そのようになっております。

●岸本会長 それでは、よこやま委員、お願いいたします。

●よこやま委員 先ほど来いろいろなお話が出ていますが、私もスカイガーデンについてお聞きしたいと思います。

すごく夢があっていいなと思うのですけれども、全長250mにわたっての屋上緑化空間ということになれば、相当な維持費というか、運営が大変かと思いました。また、札幌らしい豊かな緑の先に何を目的としているのかです。市民に憩いの場を提供すると言うのであればそうかもしれませんが、ブドウ畑にしてブドウを収穫したり、ファームで野菜をつかったりということになれば、営利を目的とするものになるわけで、何が目的かがよく分からないのです。

そして、イベント空間もあるわけです。

10階部分が緑豊かになると、確かに目立ちますから、その狙いは分かるのですけれども、250mでつくる緑化空間が、これから先、何十年も、エスタで44年ですから、本当に長きにわたって存在させるとしたとき、安定して運営、維持させていくためにどんなことを考え、どういうふうになさるのでしょうか。

それから、これは誰を目的にしているのかです。市民なのか、観光客なのか、それとも、ブドウとかなんかをつくる人が相手なのか、そこが曖昧に感じます。

非常に目玉になり得る10階の屋上ガーデンについてももう少し具体的な話はあるのか、そ

れとも、今後、事業者との間で話し合われていかれるのか、そこをお聞きしたいと思いません。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 スカイガーデンについては、基本的には、市民の方の憩いの空間と観光客の方も憩えるスペースとして計画されているものです。ただ、単純に自然のものだけとするのではなく、イベント空間のほか、ブドウ畑や野菜を育てるスペースなど、いろいろなバリエーションを設け、それらを活用したコミュニティーの形成なども併せてやっていきたいという考えに基づいているものだと理解しております。

●よこやま委員 では、ここの維持管理は事業者が全部を担うということですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 建設する時点では再開発組合ということになると思いますが、ビルができた後は、管理組合をつくり、そこがガーデンの維持管理をしていくことになる予定です。

●よこやま委員 雪が非常に多い札幌において緑というのは大事だと思うのですが、ちょっとしたものでも本当に費用がかかりますので、その点で負担が心配なところではありますが、いいものになるように期待しております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 3点ほどあります。

まず、先ほどの駐車場の話についてです。

おおよそ様子は分かったのですが、スライド58ページの②にウェブ、アプリと軽く書いているのです。開発費はかなりかかると思うのですが、そういう費用も事業費の中に含んで検討されているのでしょうか。

また、割引と書いていますけれども、実際は割増しになるのではないかなと思っていて、その考え方を確認しておきたいなと思います。

自分のところの再開発で駐車場を用意しないというか、商業施設に訪れる方々向けにはほとんど用意しないという中で周りに負担してくれという話をしますと、人情としてといいますか、周りとしては嫌な気持ちになると思うのですね。そんな中、さらに割引で差をつけてくれという話はなかなかできないのが実情ではないかなと思うので、割増しになると思うのですけれども、割増しが本当にできるのかが少し気になったので、想定されていたら教えてほしいです。

2点目は、29ページのスライドで、2階貫通通路は、新幹線アトリウムを過ぎ、さらに創成東地区へと書いていることについてですが、創成東地区に延ばす受けがちゃんと担保

されているのかが非常に気になっています。

延ばしますよと書いているだけで、ちゃんと受けてもらえないのであれば、本当に意味がないですし、アトリウムのところでも止めてもいい通路になると思います。この都市計画決定の位置づけとして、その先に延びるという確度が高いものとして決定するのか、そうならいいなというぐらいで決定するのかでは意味がすごく違ってくるとは思いますが、それをどのようにお考えなのか、知りたいです。

三つ目は、細かい話なのですが、スライド36ページの下イメージ図についてです。

敷地境界線から4m幅員で空地を取りますというお話で、歩道沿い空地の解説になっているのですが、このイラストを見ると、さらにその奥に、3mくらいになるでしょうか、パースがかかっているのですが、正しくは分からないのですが、さらにセットバックをして、パラソルのほか、椅子や机を出して皆さんが憩っているという空間のイメージになっているのです。そうしたら、これは合計で7mか8mセットバックするという理解で正しいのかを確認しておきたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 まず、1点目の駐車場関係についてご説明させていただきます。

ウェブ、アプリの開発費などは再開発の建設費に含まれるのかですが、含まれるものではなく、事業者が運営する中で実施をしていただくものとなります。

次に、割引についてです。

建物の事業者と駐車場の事業者との間でどういうやり方をするかにはいろいろなパターンがあるかと思うのですが、例えば、一定の駐車料金が定まっていて、お買物を幾らすると幾ら割り引きますというようなやり方もあろうかと思えます。ですから、駐車料金そのものを割り増しするということではなく、結果として利用者の負担額がどうなるかということについて、駐車場ごとに差をつけることによって地区外駐車場の利用を促すという意味です。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 29ページのスライドに関して、創成川通方面で創成東地区の受けの担保があるのかどうかについてです。

今、南口の駅前広場から創成東地区への人の流れを円滑につないでいくために創成川の上空に歩行者動線の整備が必要だと考えておりますが、現在は、具体的な整備位置のほか、幅員や構造などについて検討を行っている段階です。

こちらは、今、創成デッキと呼んでいるのですが、2階レベルで創成川通を越えて東1丁目側へつなげる、結ぶというものです。なお、これは再開発事業で行うものではなく、札幌市として必要性を感じているものでして、今後、具体的な検討を進めていくことを予定しております。

最後のスライド36ページの緑の空間についてです。

北5条西2丁目の街区について、幅員4mの空地よりもさらに奥のほうに空間が広がっ

ているように見えるというお話でした。実際、北5条西1丁目にはないのですけれども、北5条西2丁目は道路に沿って店舗ができますので、店舗前の空間として建物の1階部分をさらに4m程度セットバックさせ、空間を整備することを計画しております。

●岡本委員 2点目の話についてはあまり納得ができませんでした。必要性は考えているけれども、位置も実施も明確ではない内容について、都市計画として決定を打つのはどうかということが気になります。

新幹線の駅でコンコース等を東側に延ばし、さらに東側に降りられる東口もつくるというお話なのであれば、そちらに抱き合わせ、東側に行ける動線をつくることももちろん可能だと思いますし、そちらのほうが効率的だと思います。

加えて言うのであれば、独立して渡るブリッジを架けるとなると、その冷暖房はどうするのか、創成川の緑地に影が落ちて、ただでさえ新幹線駅で暗くなるのに、もう一度、手前側で暗くなる要素を組み上げるのかということになります。また、そもそも同じような場所に2本の大きいチューブが浮いているという景観が本当に望ましいのかなど、様々な課題が出てくると思います。

ですから、もう一度きちんと検討した上で、2階貫通通路の位置と役割を明確化し、議論にのせてくるのが本当は望ましいのではないかなと思いますし、もし可能であれば、地上2階レベルではなく、地下で東側につなぐということも検討に値するのではないかなと思うので、付け加えておきたいと思います。

●岸本会長 ここは都市再生緊急整備地域内ですよ。都市再生特別地区として、指定容積率が800%のところをこの制度を使って大幅に容積率を緩和していくというやり方だったと思います。

まず、その区域がどこで切れているかも気になるのですけれども、今、岡本委員がおっしゃったように、創成川通を越えて、地下にするか、あるいは、上空の連絡通路にするかはともかく、それは都市再生特別地区の中に形式的には入っていないのですか。

入っていないとするならば、地下案というのは、今後、検討の意味は十分あると私も思いますし、場合によると、創成川を越えた地域との連絡通路というものは、今後、積極的に検討していく意義を十分に認めた上であっても、今回の都市計画決定の区域そのものから外れるがゆえに説明ができない、説明をしていない、まだ決まっていないと理解をしたのですけれども、その理解で間違いはないですか。

だからといって、軽視しているわけでもないし、今後、地下案だとか、上に来るものは考えますと言っているだけで、具体化は全くしていないわけではないのだけれどもという理解でよろしいですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 区域が創成川の中心線までなので、そこを越えると

ということもありますし、札幌市としてもこれから具体的な検討をしていきたいと考えているものです。

ただ、やることは間違いないといえますか、確実に市として検討していきたいと考えてございますので、そういった意味で、今回、地区施設としての通路の位置づけを行いたいと考えているところです。

●岸本会長 場合によると都市施設の可能性も出てきますよね。まだ決まっていないから何とも言えないと思うのですが、いかがですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 まだ決まっておらず、これから具体的な検討を行っていきます。9月の諮問の時点でどこまでお答えできるかは分かりませんが、一定の方向性は示したいと考えております。

●岸本会長 岡本委員がおっしゃっていることを私なりに解釈します。

スライド62ページを見ていただいたら位置関係がより分かるかと思うのですが、ここは、都市再生緊急整備地域の中でも、とりわけ国際競争力の強化を目指した都市再生を行う地域、いわゆる特定都市再生緊急整備地域に入っており、その中に都市再生特別地区というもの、今回、紫色で囲まれていて、しかも、中が赤色っぽいところを決定するということですね。それから見ると、創成川通のところとの関係では外れてはいるわけです。しかしながら、岡本委員がおっしゃっていることは、そこから外れているけれども、少なくとも特定都市再生緊急整備地域には含まれている創成川通を挟んだ東側の地区との関係性を長期的視点に立って見る考えが必要ではないかということなのです。

その意味では、今のところ、緑色の枠内に入っているけれども、白のままになっている東部分について、詳しいことがまだ決まっていないところではあるけれども、接合部分について今後より詰めてくれば、改めて本審議会に上がってくる、いつ上がってくるのかもまだ決まっていないのだろうけれども、そのときにはお互いの連関性なども考えていくという理解でよろしいですか。

そのように聞こえたような気がしたのですが、違うのですか。まだ決まっていない部分もあるので、お答えしづらいところもあるのかもしれないですが、いかがですか。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 札幌市として、今はデッキで接続することを考えておりますけれども、その検討はしたいと思っております。ただ、検討をした結果、都市計画決定を打つ施設になるのか、都市計画として打たないのかも含めて今後の検討となります。

なお、都市計画決定が必要なものになれば、都市計画審議会場でまた改めてご議論をしていただくことになろうかと思えます。

●岡本委員 地区施設として色を塗って位置を決めているものというのは、これまでの案件を振り返ってみますと、計画として決まっているものの中でここを通路にする、ここを広場にするという前提で書かれていることがほとんどだったと思うのです。その上で、これはもう決まっているものではなく、進捗に合わせ、もしかしたら短くなるかもしれないし、泳げるのだというのはこれまでの検討やほかの案件の議論からするとなじまないというのが正直なところでは。

この地区施設が決まったから、東1丁目も地区施設として決まった通路をちゃんと2階で受け止めてほしいのだみたいな頼み方はきつとしてはいけないと思いますし、そういう民間開発の活用みたいなことも望ましくないと思います。そうであれば、先ほどちらっとお話ししたのですけれども、鉄道・運輸機構にきちんと理解を求め、札幌独自のやり方として、新幹線駅の脇を通して東に降りていく口と人の通路の両方を併設しつつ、シンプルかつ明瞭な景観が維持されるようなものを実現させるということにもチャレンジし、交渉を進めてほしいなと僕個人としては非常に思います。

何か、無駄が多過ぎるのです。きっと透明なデザインにしたいという話になってくるでしょうから、熱環境的にも環境負荷的にもいいことはまるでないですし、そういうところを工夫していただければ本当にありがたいと思うので、その点を強調しておきたいと思えます。

●岸本会長 それでは、池田委員からお願いいたします。

●池田委員 私からは、質問が1点と要望が2点になります。

1点目は、先ほど来、駐車場のことがいろいろと議論になっておりますけれども、駐車場とともに、スライド40ページにある交通広場の一般乗降場がどのぐらいのキャパシティーを持っているのかです。

恐らく、新幹線駅ができることで相当の乗客の乗降が見込まれるわけですし、現在の札幌駅と比べて、極端に言えば、千歳に行っている分のある程度の分が札幌で乗り降りすることになるかと思いますが、そうした見込みのところはどうなのかということで、ここに路駐なり渋滞なりができないようにしたほうがいいのではないかという質問です。

次に、要望です。

まず、駐車場に関して、先ほど来、周りのほうに誘導するということがありましたけれども、そういったところに駐車してもあまり不利益にならないように、例えば、シャトルを走らせるなど、そういうことも追加措置の一つの考え方としてはあるのかなと思えました。

もう一点、屋上庭園についてありましたけれども、恐らく、これだけの建物をつくと、エネルギーをどこから取ってくるかということになるかと思いますが、最近であれば、例え

ば、太陽光パネルで自家発電ができるようにするという事も考えられていらっしゃると思いますけれども、例えば、小規模の水力発電をやってみるなど、その建物においてなるべく自然に脱炭素ができるような電力供給を併せてできるように設計する、計画するということが入ってくるとより未来的なまちづくりになってくるかなと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 ご質問の北5条西1丁目の交通広場のバースの数についてです。

タクシーの乗車バース2台分、降車バース2台分、自家用車の乗降バース2台分、そして、身体障がい者専用のバース1台分を想定しております。また、タクシープールについては11台分を想定しております。

●岸本会長 今、有益なおっしゃっていたと私は思っているのですが、駐車場についてです。

今後、カーボンニュートラルを考えるならば、中心市街地に入ってくる車の台数を一台でも減らすかは重要です。ただ、だからといって、全く駐車場を中心部につくらないわけにはいきませんよね。そこで、どの程度の駐車場を用意しつつ、可能な限り自家用車で来ないように誘導していくかが施策の勝負なのだろうと思うのです。

その中で、駐車場を探すためにうろうろする車が出てこないように、適宜、情報を提供する体制をつくり上げていくことも必要でしょうし、駐車場に入るために車道上で待つ台数を減らすために、可能な限り建物の中に一台でも多く取り込みながら駐車をさせていく取組も必要でしょう。それから、その地域内でのみ、その建物の直下でのみ吸収するのではなく、距離などに応じながら誘導していく、若干遠いかもしれないけれども、ここに止めることに協力してくれるのだったら割引率が高いよというように、いわゆる経済的なインセンティブを働かせながら誘導していくという様々な施策を組み合わせる必要があるのだろうと思います。

同時に、今おっしゃったことについて、新しい視点で整理させていただくならば、シャトルバスとおっしゃっていましたが、この地域で事業等を営む方々、あるいは、地権者たちが、いわゆるエリアマネジメント団体を設立し、大阪などで一部あるように、いわゆるエリマネ団体によるエリアマネジメント、B I Dという形で、今、諸外国でも議論されていますけれども、そういった形で地域の固有の問題に地権者たちや事業者たちが設立した組合や団体が積極的に取り組み、事業費を捻出しながらシャトルバスを運行する、あるいは、情報提供所みたいなものをつくって、そこで駐車場を誘導していくといったことが有力な追加施策になり得るだろうと私も思うわけで、それが池田委員のおっしゃったことでもあると思うのです。

ですから、①から④を総合的に有機的に組み合わせるという視点を持ち、今後、駐車場が百二十何台しか準備できないということなのであればなおのこと、一台でも減らす、あ

るいは、渋滞しないように施策を連携させるという視点を持っていただければと思うのですが、池田委員はそういうことがおっしゃりたかったと理解してよろしいですか。

●池田委員 はい。

●岸本会長 私も同意見です。

ほかにございませんか。

●能瀬委員 今、会長がおっしゃった車の流入を一台でも減らすというお話に関連すると思うのですが、この事業自体は、2028年度に竣工し、2030年度に新幹線が開業し、その先のまちとしていかにデザインするかという観点で考えるかだと思っております。

その上で、2030年あるいは2040年のあたりがどうなっているかです。例えば、札幌市の人口推計ですと、2040年に高齢者人口がピークになって、その後、高齢者人口はほぼ同じですが、生産年齢人口が減っていくので、結果的には高齢化率が非常に高くなっていくという話もございます。そういう中で、今、交通広場のご説明もありましたけれども、バスでもなくタクシーでもない公共的交通というものがこれからできていく可能性があるかと思えます。

といいますのは、公共交通に誘導するというご説明がありましたが、例えば、お年寄りからお話を聞きますと、地下鉄に乗るのも大変だねということがあります。幾らエレベーターがあるといっても、地下鉄駅まで歩いていき、そこからどンドン潜って行って、やっとホームに着くみたいなお話もよく聞きます。そうすると、もう少しドア・ツー・ドアに近いものとなるわけですが、では、みんながタクシーに乗るかということでもないということで、新しい交通モードが世の中で検討され始めていると思うのです。そういったものについて、今回、この交通広場等の移動に関するデザインの中でお考えになられたのでしょうか。

2点目は、その歩行空間版みたいな、齊藤委員からご質問があったスライド30ページのあたりのバリアフリー歩行空間の話です。

今、羽田空港では自動運転の車椅子が導入されているみたいですが、歩行者ではなく、車椅子やそれに近いものを使った移動者がこの空間の中に入っていき、可能性もあるかと思うのですが、そういったご検討はされたのでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 1点目の新しい交通モードについてです。

どういったものを想像するかもあるのですが、想像するに、自動運転バスのようなバスに類するもののほか、いわゆる1人乗りの小型モビリティといったものが昨今の話題として聞こえてくるような環境になりつつあると認識しております。

今回の再開発の検討の中では、新たな交通モードの需要空間までは計画していないので

すけれども、そうした新たなモビリティが今後普及することになればといいますか、そういった動きを注視しながら、札幌駅周辺地域全体として新たなモビリティとの連携をどのように配置していくかを考えることが重要だと思っておりますので、これからもそういった動向についてしっかりと確認をしながら検討してまいりたいと考えております。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 バリアフリーの歩行空間の関連ですけれども、歩行空間を考える上では、当然、車椅子の方も通行できるような十分な幅員は考えてございますが、具体的にそういうものを施設側で用意することまでは検討しておりません。

●能瀬委員 現実には、まだここにはないものですので、難しいことだとは思いますが、お答えをいただいたように、状況に応じて柔軟に計画を改善していくという観点はひとつ必要かと思っておりますので、そのようにしていただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●牧委員 私からは、スライド20ページ以下に記載されていますパブリックスペースの形成に関して質問させていただきたいと思っております。

この資料の中でも、大きく分けて、パブリックスペースとして、三つのアトリウムとスカイガーデンと緑と憩いの空間というものがあり、先ほど来、議論もなされていたと思うのですが、こういったパブリックスペースは、市民同士で気軽に入っていく、交流したり、バスなどを待ったりできるということでもいいなと思えました。

また、市民としては、駅前広場アトリウムで展示を見ることができたり、バスを待ったりというほかにも、ただぼうっとたたずんだり、椅子などがあるところで休んで交流できたり、友達と待ち合わせをしたり、そういった広い意味での交流をここで想定されているのか、まずお聞きしたいと思います。

2点目ですけれども、こういう市民が交流できる広場というのは、目的や用途は違えど、例えば、今日会議を開催している市民交流プラザの中にも市民が交流できる広場があると思うのです。そういったところは利用する方もかなり多くて、平日、休日を問わず、日によると思うのですが、特に休日などは混雑していることも多いと思っております。

今回のパブリックスペースにおいても、特に待合アトリウムや駅前広場アトリウムなどは休日に混雑することが予想されますが、例えば、待合アトリウムで、次の乗り物が来るまでの間、ちょっと待ちたいなと思っても、ご高齢の方などはなかなか使えないといった状況も想定されるかなということも懸念しました。ですから、これから混雑緩和対策を講じる予定などがあつたら、併せてお教えいただけたらと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 まず、1点目のこれらのアトリウムなどのパブリッ

クスペースが広い意味での交流を想定しているのかについてですが、まさしくそのとおりで、市民の交流を想定し、これらの空間を設けております。

2点目の、札幌駅という交通機関の乗換えの拠点になる場所で、大変多くの方が利用される中で混雑が想定されるけれども、高齢の方が使えないとなった場合なども含め、何かの混雑の対策を想定、検討しているのかについてですが、特に混雑して休憩するスペースが使えないときにどうするかという検討は今のところはまだされていません。実際に運用していく中で検討していく必要はあるかと思うのですけれども、今の時点ではまだ検討していないという状況でございます。

●牧委員 恐らく、国内外を問わず、これからコロナが落ち着いた後、多くの方がここに訪れることが予想されます。そうすると、当然、特に休日なんかはすごく混雑するのかなと思うので、これからの状況を見ながらではありますが、何かしらの対策なども考えていただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●阿部委員 私は、北海道新幹線駅ができたときの在来線ホームとの間の2階の貫通通路について要望をお伝えしたいと思いました。

新幹線ホームから在来線ホームまでの間、恐らく、荷物を持っていたり、やはり手ぶらではないと思います。車椅子の方のために幅員を取られていますけれども、車椅子の方だけではなく、足腰が弱くてつえをついているご高齢の方や内部障がいの方など、いろいろとおられるでしょうし、荷物を抱えながら移動しなければならないといったことが想定されます。そこで、例えば、羽田空港にあるような自動で進むエスカレーターといいですか、歩かなくても通路を進んでいけるようなものをつくるなど、荷物を抱えている方やあまり長距離を歩かれない方たちのためにそんなものもあつたらいいのかなと思いました。予算の関係や設計上のこともあるかもしれないのですけれども、そのようなものをお考えいただく余地があれば検討していただきたいなと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 本日まで説明した再開発ビルの中の通路とは別に、新幹線ホームと在来線ホームとの乗換えのための通路が駅舎の中に設けられております。今、ちょうどアップになりましたけれども、既存の在来線ホームの東側に渡っていくための橋を架け、それが新幹線駅のホームにつながっていくという感じで、行き来がJR駅内で行えるようになっております。また、歩く距離が結構長くなりますので、新幹線駅側では動く歩道も計画されております。

●阿部委員 今、私が話した2階の貫通通路も、距離が長いとなかなか移動できない方も

いるので、途中にベンチの数を多く置いていただく、あるいは、目が不自由な方にも歩いていただけるような配慮を建築デザインのほうで考える余地があれば取り入れていただきたいことを要望します。

●岸本会長 それでは、相内委員のお手が挙がっていたと思いますので、よろしくお願ひします。

●相内委員 私からは、要望というより、福祉に関わる者としての希望というような話になるかと思います。

パブリックスペースについて、スライドの26ページのおもてなし空間のところには北海道の魅力・文化を発信、体感できる店舗設置やイベントでの活用と書かれていますよね。恐らく、北海道の魅力や文化を発信する店舗やイベントというのは、北海道にちなんだものづくりなどの企画が多くされるのではないかなと考えているところですが、札幌は、日本全国でも障がい福祉関係の事業所が多い有数の都市なのです。それは、言い換えると、福祉をとっても受け入れてくれる地域だということで、札幌の隠れた魅力の一つだと思っています。

このように、事業所が多い分、福祉のものづくりの事業所もとても多い地域なので、そういう企画も取り入れていただき、例えば、道外、市外から来た方々が新幹線を降りて、一番最初に福祉のものづくりに触れられるような環境があると札幌の温かみを感じていただけるのではないかなと思いました。

繰り返しになりますが、これは希望レベルの話です。ただ、そういったことも関係部局と検討していただけるとありがたいなと思いましたので、お話しさせていただきました。

●岸本会長 設計面、運用面、長期的な見直し面というところで、その都度の状況、あるいは、人口構成などを見ながら、バリアフリーであれ、カーボンニュートラルであれ、新しい交通であれ、様々なものを取り込んでいく視点を常に持ち、ただ、現時点において、将来的な起点となる札幌駅の再開発としての建物を考えるならば、今後はそういった視点を常に持っていただきたいというご要望でした。

他にご意見あるいは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 これは本日で終わりというわけではなく、次回の第118回都市計画審議会において改めて概略のご説明をいただき、そこでは本日出されなかったことでも改めて質問することができます。そして、その上で都市計画決定を行うか否かについて採決を取ることになります。

本日の段階でご質問等がこれ以上なければ、これで終わりにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、次回、またお願いいたします。

本日予定の審議案件はこれで全て終わりとなりますが、今の議案のみならず、全体を通して何かございませんか。

(「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をよろしくお願いいたします。

4. 閉 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 委員の皆様、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。

事務局から次回の審議会の日程についてご連絡いたします。

次回の審議会は、9月12日月曜日、会場は、こちらではなく、ホテルモントレエーデルホフ札幌の13階のベルヴェデーレ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。

それでは、以上をもちまして第117回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

●岸本会長 次回は、9時半から5時まで、午前の部、午後の部に分けて行うということで間違いないですか。

●事務局（村瀬都市計画課長） 今の予定では、午前と午後の終日になります。開始時間は9時30分で、終了は午後5時を予定しております。

●岸本会長 当然、昼食休憩とともに、適宜、休憩を入れながらということで長丁場になりますけれども、今回は極めて重要な案件ですので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日はこれにて終了といたします。

お疲れさまでした。

以 上

第117回札幌市都市計画審議会出席者

委員（22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
石川伸	北海道開発局開発監理部次長
石嶋芳臣	北海学園大学経営学部教授
岩崎道郎	札幌市議会議員
岡本浩一	北海学園大学工学部教授
岸邦宏	北海道大学公共政策大学院教授
岸本太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齊藤拓男	市民
佐々木みつこ	札幌市議会議員
佐藤源五郎	札幌商工会議所住宅不動産部会部会長
佐藤能啓	北海道警察本部交通部長（葛西直人 代理出席）
田中啓介	札幌市議会議員
鳥形ちづる	市民
能瀬与志雄	市民
信太一人	北海道建設部まちづくり局長（道脇正則 代理出席）
福田菜々	北海道科学大学工学部准教授
前川隆史	札幌市議会議員
牧真由	市民
村上ゆうこ	札幌市議会議員
よこやま峰子	札幌市議会議員