

令和4年度第3回

第118回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和4年9月12日（月）午前9時30分開会  
ホテルモンテレーデルホフ札幌 13階 ベルヴェデーレ

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	2
3	議事	2
	◎北5西1・西2地区関連について	2
	◎札幌駅前通地下歩道について	38
	◎澄川6条3丁目地区関連について	41
	◎大通西4南地区関連について	53
	◎琴似本通地区について	73
4	閉会	85

第118回（令和4年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和4年9月12日（月）午前9時00分～午後4時45分

2 場 所 ホテルモンテレーデルホフ札幌 13階 ベルヴェデーレ

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ23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

まちづくり政策局都心まちづくり推進室長 稲垣 幸直

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 札幌圏都市計画用途地域の変更

議 案 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】

議 案 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】

議 案 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】

議 案 第5号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通地下歩道】

議 案 第6号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道東豊線】

議 案 第7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】

議 案 第8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】

議 案 第9号 札幌圏都市計画地区計画の決定【札幌駅周辺地区】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更

事前説明 第2号 札幌圏都市計画都市再生特別地区の変更【大通西4南地区】

事前説明 第3号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更

**【高速鉄道南北線、高速鉄道東西線】**

事前説明 第4号 札幌圏都市計画広場の変更【大通交流拠点地下広場】

事前説明 第5号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定

**【大通西4南地区】**

事前説明 第6号 札幌圏都市計画地区計画の決定【澄川6条3丁目地区】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【琴似本通地区】

事前説明 第8号 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】

## 第118回 都市計画審議会 案件一覧

### 【諮問案件】

(市決定)

- 議 案 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更
- 議 案 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】
- 議 案 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】
- 議 案 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】
- 議 案 第5号 札幌圏都市計画道路の変更【札幌駅前通地下歩道】
- 議 案 第6号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道東豊線】
- 議 案 第7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】
- 議 案 第8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】
- 議 案 第9号 札幌圏都市計画地区計画の決定【札幌駅周辺地区】

### 【事前説明案件】

(市決定)

- 事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更
- 事前説明 第2号 札幌圏都市計画都市再生特別地区の変更【大通西4南地区】
- 事前説明 第3号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線、高速鉄道東西線】
- 事前説明 第4号 札幌圏都市計画広場の変更【大通交流拠点地下広場】
- 事前説明 第5号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定【大通西4南地区】
- 事前説明 第6号 札幌圏都市計画地区計画の決定【澄川6条3丁目地区】
- 事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【琴似本通地区】
- 事前説明 第8号 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】

## 案件グループ分け

### 【諮問案件】

順番等		案件概要			
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号	採決
市 決 定	①	北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	議案第1号 議案第2号 議案第3号 議案第4号 議案第6号 議案第7号 議案第8号 議案第9号	第1号
	②	札幌駅前通地下歩道	道路の変更	議案第5号	第2号

### 【事前説明案件】

順番等		案件概要		
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
	①	澄川6条3丁目地区関連	用途地域の変更 地区計画の決定	事前説明第1号 事前説明第6号
	②	大通西4南地区関連	都市再生特別地区の変更 都市高速鉄道の変更 広場の変更 第一種市街地再開発事業の決定 地区計画の変更	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 事前説明第8号
	③	琴似本通地区	地区計画の決定	事前説明第7号

## 1. 開 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 皆さんがおそろいになりました。

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

ただいま、委員24名のうち、23名の方がおそろいになりました。定足数に達しておりますので、ただいまから令和4年度の第3回目となります第118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。

本日の審議会は、午前の部と午後の部に分けて審議を進めさせていただきます。午前の部の区切りのよいところで1時間程度のお昼休憩を挟む予定となっております。委員の皆様におかれましては、長時間のご審議をいただくこととなり、大変ご負担をおかけしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

また、本日は、新型コロナ対策といたしまして、できるだけ皆様のお席の間隔を離れた配置とさせていただいておりますことをご了承願います。

加えてお願いがございます。質疑の際にはマイクをお渡しいたします。ご利用の都度、消毒をいたしますので、議事録作成のためにマイクをご利用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

なお、今回の審議会におきましても、私たち事務局員及び説明員はエコスタイルで出席しておりますことをご了承願います。

次に、委員の出欠状況についてご報告いたします。

佐藤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、本日ご都合によりお持ちになっておられない委員の方は挙手にてお知らせください。

また、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。

さらに、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、都心まちづくり推進室、札幌駅交流拠点推進担当部、総合交通計画部、交通局高速電車部の関係職員が出席いたします。

ここで、傍聴席と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。議事に入りますのは、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。

連絡事項は以上となります。

それでは、岸本会長、議事の進行をお願いいたします。

## 2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 おはようございます。岸本でございます。本日は長丁場ですが、どうぞよろしくをお願いいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

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

今回は、前回からの順番で、岡本委員と田中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いたします。

さて、本日は、諮問案件が9件、事前説明案件が8件でございます。

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、案件ごとにまとめてご説明をいただく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、ご協力をお願い申し上げます。

### ◎北5西1・西2地区関連について

●岸本会長 それでは、グループ①の議案第1号から第4号、第6号から第9号の北5西1・西2地区関連から始めたいと思います。

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。

●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。

諮問案件のグループ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。

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ご説明いたします。

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、地下鉄南北線のさっぽろ駅、東豊線のさっぽろ駅、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の札幌駅が設置されます。これにより、これ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。

本日は、画面のとおり項目と順番でご説明をします。

地区の概要です。

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おります。

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丁目線が走っております。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のさっぽろ駅、街区の南側には地下鉄東豊線の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、地下の施設の状況です。

当地区周辺においては、既存の地下歩道や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、画面上の黄色の矢印で示すとおり、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のさっぽろ駅のコンコースと接しています。

次に、地区の経緯について簡単にご説明をいたします。

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として、まち並み形成、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が、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、整備方針としては、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をします。

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は、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みどり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条通に面した歩道沿い空地に連続するみどり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説明をいたします。

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、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階には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、見られるの関係性によるにぎわいの表出を意識した活用を想定しております。

続いて、待合アトリウムについてです。

新たな旅への期待感が膨らむ交通待合交流拠点として市道西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が、チケットカウンターやサインエ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。

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の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点目であるスカイガーデンの整備について、前回、事前説明においてご意見をいただきました利用者の想定や札幌・北海道らしさに係る整備内容を補足してご説明いたします。

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の北海道・札幌らしい緑を感じられる交流空間として整備します。

スカイガーデンのある10階は、商業施設やコンベンション機能としてホールが整備されるほか、北5西1街区の高層部にあるオフィスやホテルの利用者がエレベーターを乗り換えるフロアとなることから、来街者やオフィスワーカー、ホテル利用者など、多様な利用者が想定されます。こうした多様な利用者が札幌駅周辺に不足する大規模な緑化空間の中で休憩や滞留ができるほか、イベントや施設内の店舗と連携した活用等を通じ、多様な交流が促進される空間として整備します。

緑化計画の考え方としては、都市と自然が近接した札幌らしい豊かなみどりを感じられる空間とするために、場所ごとに、高木、低木、花壇や畑など、様々な緑化要素を織り交ぜ、北海道・札幌らしさが感じられ、気候条件にも適した樹種や草花などを積極的に選定することといたします。

こうした整備に加えて、多様な交流を促進する空間とするために、例えば、四季を通じた自然の中でのイベントの展開や、食文化の体験として、施設内の飲食店などと連携し、スカイガーデンで栽培された食材を利用することや、ワインづくりを通じたコミュニティ

形成を図ることなどにより、より魅力的な空間となるような活用を検討します。

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条通沿いに連続するみどりと憩いの空間の整備についてです。

北5条通の歩道沿いに、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街区に連続したみどりの空間として整備します。

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です。

具体の整備内容として、バスターミナルの機能強化、交通広場と公共駐輪場、重層的かつバリアフリーな歩行者ネットワークの拡充の3点から、それぞれの内容について説明をいたします。

まず、バスターミナルの機能強化については、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、一年を通じ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。

次に、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、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。

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、エレベーターや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、敷地の南側の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、ラウンジや貸し会議室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、多言語対応や、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をします。

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、地震にも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、周辺建物の約19万㎡分の熱供給を担うことが可能です。さらに、環境配慮技術の活用を図ることでCO<sub>2</sub>の排出量を約30%削減します。

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、地震などにより軌道系交通機関の復旧に時間を要する場合などにおける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、前回の事前説明でご意見やご質問をいただきました駐車場確保の考え方と2階貫通通路の地区施設への位置づけの2点について、補足のご説明をいたします。

駐車場確保の考え方としては、前回、大きく3点のご意見があったため、それぞれについて整理して説明をいたします。

1点目は、再開発ビルの周辺は混雑しないのかというご意見を受けて、再開発による自動車交通の集中を防ぐための周辺駐車場の活用について、2点目は、札幌駅周辺の駐車場が不足するのではないかとご意見を受けて、提携駐車場の容量が十分あることの確認について、3点目は、現状も札幌駅周辺は混雑しているのではないかとご意見を受けて、札幌駅周辺の商業施設に係る入庫待ち車列などへの対応についてです。

まず、1点目についてご説明をいたします。

事前説明でもご説明したとおり、当計画建物の駐車場につきましては、駅街区への車の集中抑制等を目的に周辺の駐車場を地区外駐車場として活用します。地区内駐車場と地区外駐車場を合わせて、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台を再開発地区内に整備し、残りの562台を地区外に確保します。

なお、これらの地区外駐車場の選定に当たっては、当該再開発地区からのアクセス性を考慮しています。

再開発ビルの周辺は混雑しないのかという趣旨のご意見を踏まえ、本件のような市街地再開発事業により発生の可能性がある交通課題とその対応についてご説明をします。

交通課題として考えられる一つ目は、入庫待ち車列の発生です。これは、駐車場に入庫しようとする自動車が集まることにより、道路上にまで車列が発生することですが、本再開発では、北5西1・西2地区内に全ての駐車需要を受け止める駐車場をつくるのではなく、地区内ではオフィスやホテルなどの駐車場を供給します。また、既存ストックである札幌駅周辺にある駐車場の未活用駐車台数を活用して駐車需要を分散し、再開発ビルの周辺への自動車の集中を防止します。

交通課題の二つ目は、うろつき交通による交通混雑です。これは入庫することができる駐車場を探す自動車が再開発ビルの周辺の道路をうろつくことですが、本再開発では、先ほども申し上げた既存ストックである未活用駐車台数を活用して自動車の集中を防止することと併せて、地区外駐車場の位置や満空情報、入庫方法等の運用ルール、料金割引などを分かりやすく利用者に伝えることでうろつき交通を防止します。

次に、先ほどの交通課題の抑制のために再開発事業で行う予定である具体的な取組についてご説明をいたします。

入庫待ち車列の抑制やうろつき交通の防止のため、地区外駐車場の活用の実効性や周辺交通の円滑性の確保などに関する複数の対策を実施します。

下の表の①と②をご覧ください。

一つ目は、ウェブ、アプリ、館内外サイン等による分かりやすい情報発信の徹底による地区外駐車場利用への誘導です。これにより入庫することができる駐車場を探すうろつき交通などを防止します。

二つ目は、駐車料金の割引対象時間や買物金額の調整による地区外駐車場の利用促進です。これにより、利用する駐車場の立地に応じて、駐車料金の割引について差異化を図り、地区外駐車場の利用を誘導することで交通集中の分散化の実効性を確保します。

さらに、上の二つ目の丸にあるとおり、供用後の状況も確認しつつ、さらなる追加対策についても他事例などを踏まえながら引き続き検討します。

検討事例としましては、下の表の③にあるとおり、提携駐車場の拡充による交通集中のさらなる分散化や共通チケットの導入による駐車場の分散利用の促進、パークアンドライド特典による公共交通利用転換への誘導などが考えられます。

また、地区内駐車場の入庫待ち車列の発生防止に関する取組について詳しく説明をいたします。

再開発地区内には、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、入出庫の迂回交通を削減します。タクシーに対しては、外からも満車か空車かを確認できる表示の設置を検討します。なお、これらの交通広場には、タクシーだけでなく、一般車の乗降場も整備します。

また、先ほど地区内にはオフィスやホテルなどの駐車場を供給予定と申し上げましたが、それらの駐車場は需要に対応した駐車舞台数と入出庫の運用を行う予定です。

以上の取組により地区内駐車場についても駐車場の空き待ちによる入庫待ち車列を発生させないようにすることとしております。

次に、41ページの2点目の提携駐車場の容量が十分あることの確認について説明をいたします。

確保台数の687台のうち、地区内にはオフィス・ホテル対象分の125台を確保します。そのほかの商業対象分の562台は、周辺の駐車場の未活用駐車台数を活用し、駅周辺への交通集中を抑制します。

なお、事前説明において、北5西1の青空駐車場など、既存の駐車場と比較して容量はどうなるのかというご質問もいただきましたが、周辺の駐車場の空車台数分で、地区外駐車場の台数だけでなく、北5西1の青空駐車場の廃止分を受け入れることが可能であることを確認しています。このように、既存ストックである現状で未活用駐車台数がある周辺の駐車場を有効に活用することにより当該地区周辺の混雑を防止いたします。

最後に、41ページの3点目の札幌駅周辺の商業施設に係る入庫待ち車列などへの対応についてです。

これまで本件再開発により発生する可能性がある交通課題とその対策についてご説明をいたしました。それとは別に、事前説明で委員の方々から現状も駅周辺は混雑している

ではないかというご意見をいただきました。

ご指摘のとおり、札幌駅周辺の商業施設などの一部の駐車場では、曜日や時間帯により入庫待ち車列が発生している状況です。この状況に対し、本件再開発区域のみならず、札幌駅周辺エリアの全体で効果的な運用を目指し、引き続き関係者の連携による対策を検討します。

具体的には下の表をご覧ください。

一つ目は、公共交通の利用促進です。関係者との連携により公共交通の利用促進や自動車利用の適正化の取組を実施します。

二つ目は、開発事業と連携した円滑な交通の確保です。開発事業の機会を捉えて、関係者との連携の下、事業者との調整により、例えば、出入口の位置や運用ルール of 適正化など、円滑な交通の確保につながる交通誘導方法等を確立します。

三つ目は、駐車場の適正な運用の推進です。令和5年度には、駐車施設の運用、管理の調査や施設管理者に対するヒアリング調査を行い、都心部の駐車場の適正な利用に向けた改善策の検討を実施します。また、その調査結果も含め、都心部における駐車施設の運用、管理の状況について確認し、その結果に応じて、公安委員会とも連携しながら助言、指導を実施します。

なお、本件再開発に隣接するJRタワーでは、再開発に先行して様々な取組を実施することとしております。次のページで詳しく説明をいたします。

当該再開発と隣接するJRタワーでは、入庫待ち車列の抑制などのため、施設の改良や前述の再開発による交通課題抑制のための取組と同様の取組を順次先行して実施するための検討を進めてまいります。具体的な取組については下の表をご覧ください。

一つ目は、建物敷地内の駐車場進入部への車列スペースの形成による道路上の入庫待ち車列を抑制します。これは今年の4月から既に実施しており、実施以降、従前のような長い列をなすような車列は確認されていないと聞いております。

二つ目は、提携駐車場を現状より拡大し、駐車需要の分散を図ります。

三つ目以降は、再開発の取組と同様のものを考えています。

これらは、再開発に先行し、JRタワーについて可能な取組から順次試行し、効果等を確認しながら本格導入を目指します。

続きまして、事前説明の都市計画審議会において計画が未確定の創成東地区への動線の位置を前提として2階貫通通路を地区施設とすることが妥当かというご指摘がありましたので、まず、創成東地区への動線の整備の位置づけや現在の検討状況について説明をいたします。

まず、創成東地区への動線については、北5西1・西2地区の再開発事業で整備を行うものではなく、札幌市が整備することを前提に検討を行っております。

整備の目的は2点あり、1点目としては、駅前広場と創成東地区をつなぐ歩行者ネットワークを形成することにより、新幹線の開業効果や北5西1・西2地区の三つのアトリウ



ムのにぎわいなどの再開発の整備効果を創成東地区へ波及させていくことを考えております。

2点目としては、北へ拡張する創成川公園と連携したパブリックスペースの形成や、創成川や都心を南に望むまち並み、新幹線駅舎を望む視点場の形成により、新たな交流空間を創出することを考えております。

創成川公園の拡張については、今年度の策定を予定しております都心のみどりづくり方針で創成川公園の親水緑地空間を北へ向かって延ばしていくことが検討されており、こうした創成川公園の親水緑地空間と創成東地区への動線が一体となったパブリックスペースを創出したいと考えております。

これらを実現するため、創成東地区への動線は、北5西1・西2地区の2階レベルの歩行者ネットワークと一体的に、また、地上の親水緑地空間と一体となった交流空間として屋外型の創成川を横断するデッキを2階レベルで整備いたします。

デッキの整備位置についてご説明をいたします。

整備位置の考え方の1点目として、デッキは、既存の横断歩道に加えて、創成川通の新たな横断動線とするため、南北でおよそ250m離れている既存横断歩道の間地点に新たな歩行者動線を整備したいと考えております。2点目として、新幹線東改札口は、新たな交通結節点として多くの人が集まる場所になることから、東改札口とのアクセスしやすい位置を考えております。さらに、3点目として、新幹線駅舎や新幹線を間近で眺望できる視点場を形成できる位置を考えております。このような点を踏まえて、デッキの整備位置はスライドの右側の図のとおりとしています。

したがって、創成川を横断するデッキについては、札幌市が以上の検討を踏まえて屋外型の交流空間として整備することとしていることから、これと連動して、北5西1・西2地区において2階貫通通路を地区施設に位置づけることについては妥当であると考えております。

次に、都市計画の内容についてご説明をいたします。

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点に分けてご説明をいたします。

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の約3.1haで、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、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。

次に、地区計画の決定です。

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します。

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。加えて、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、地下街のア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

応じて必要な手続を実施します。

また、道路の札幌駅前交通広場は、境界の一部がバスターミナルと接していることから、バスターミナルの境界の変更と合わせて一部区間を変更します。

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間を変更します。

都市高速鉄道の東豊線については、写真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間を変更します。

最後に、4点目は、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します。

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、容積率が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の手続についてです。

環境アセスメントの手続は、現在、環境影響評価準備書の答申を終え、7月19日に市長意見が出されたところです。本日の都市計画審議会の諮問で同意を得ることができましたら、来月に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です。

環境影響評価準備書に係る市長意見として、主に、地下水及び地盤沈下、日照障害、景観、緑化計画の4点の意見がありました。

地下水及び地盤沈下については、北5西1・西2地区の東西に遮水壁を設けたことにより、直行する地下水の流れの上流側の地下水位の変化が周辺の地下空間や建築物へ及ぼす影響等について検討することと意見がありました。この意見に係る対応として、施工には留意するとともに、施工中の地下水位の観測を実施する予定です。

2点目の日照障害については、北8西1地区の北側にある交差点部分に北8西1地区と当地区の建物の複合日影が出現するおそれがあるため、日影規制除外区域ではありますが、周囲に与える影響を考慮することと意見がありました。この意見に対しては、環境影響評価審議会において、当地区の高層棟を北8西1地区の日陰と極力重なるように配置し、冬至日においても本事業の計画建物により新たに発生する影が20分程度となるよう計画していることを説明しております。また、環境影響評価書においても同様の内容を事業者の見解として記載する予定です。

3点目の景観については、当地区と新幹線札幌駅の駅舎との一体感を創出するため、今後、関係者と協力しながら慎重に検討すること、また、4点目の緑化計画については、建

物の出入口の周辺において地上部の緑化の連続性が途絶える可能性があることから、緑化の連続性を確保する方策を検討することと意見がありました。これらの意見に対しては、今後、事業計画の詳細な検討において考慮することを環境影響評価書に記載する予定です。

次に、5の都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

令和4年8月17日から8月31日まで、都市計画法に基づき、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。

本日の審議会で同意を得られましたら、来月に決定の告示を行います。以降は、本年度中に再開発本組合を設立し、令和5年度に権利変換計画の認可を経て工事に着手し、竣工は令和10年度を予定しております。

以上で諮問案件のグループ①の北5西1・西2地区関連の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 多岐にわたるご説明となりましたが、ご意見やご質問等がございましたらお伺いしたいと思います。

なお、ご発言に当たりましては、マイクをお渡しいたしますので、議事録の作成のためにマイクのご利用をお願いいたします。

まず、かなりいろいろな論点が交ざっておりますので、議事進行上、簡単にまとめたいと思います。

まず、パワーポイントの2ページを出していただけますか。

要するに、2030年度末に札幌で予定されている新幹線の開業に合わせて、北海道・札幌の玄関口、交通結節点として、北5西1・西2という二つの街区を一体として再開発したいということです。

ただ、この二つの街区は都市計画法において商業地域に指定されており、建蔽率が80%、指定容積率が800%であるため、現在のままではイメージ図にあるような建物を建てることによって大規模な開発をすることが難しいということがあります。

そこでどうするかです。この北5西1・西2地区は都市再生特別措置法に基づいて都市再生緊急整備地域に指定されておまして、都市再生緊急整備地域の中に都市再生特別地区を指定することによって、公共に対する貢献が十分になされているという条件はありますけれども、建物の容積率や高さ制限を大規模に緩和し、この制度を使うことで、この二つの街区に大規模な交通結節点となる建物を整備したいというのが今回の議論の中心になろうかと思えます。

ただ、都市計画決定に当たっては本審議会の同意が必要になるわけです。そこで、一つ目としては、この事業を進めるに当たって、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区に指定し、土地利用の在り方について変更を加えることについて同意をしてほしい、二つ目としては、道路や地下鉄、バスターミナルなど、都市計画法上、いわゆる都市施設と

言われるものの整備、または、その変更が加えられるということで、都市計画決定の必要があるけれども、同意をしてほしい、三つ目としては、この事業を行うに当たって、これは都市再開発法だったか、やり方はそこに書いてございますが、地権者たちが市街地再開発準備組合をつくって第一種市街地再開発事業を進めていくに当たり、第一種市街地再開発事業に関連して地区計画という都市計画を立てていくことになることから、その点についても同意をしてほしいというのがご提案の骨格であるという理解でよろしいでしょうか。

●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 以上ですが、様々な論点があろうかと思えます。どこからでも結構ですので、委員からご自由にご質問やご意見等をよろしく願いたします。

●岩崎委員 私からは、交通について質問と確認をさせていただきます。

前回の都計審の中で駐車場の確保の考え方について意見を出させていただきましたが、かなり丁寧に対応してくださっているなという印象があります。ただ一方で、札幌最大の交通結節点とうたっている今回の開発ですが、このままいくと新幹線が新たに来ることだけが付け加えられるのかなと思うのです。また、先日、残念ながら市電の延伸は難しいというお話がありましたので、当初計画していたような札幌駅の交通結節点としての機能は若干弱まるのかなと思っております。

それから、この計画の中では環境のことを、そして、札幌市の上位計画の中では誰もが歩いて行き来できるようなまちづくりを目指すことをうたっていると思いますが、この計画をこのまま進めると自動車に依存するまちになってしまうのかなという不安を感じております。駐車場を整備していただくのは非常に結構ですけれども、ここに書かれているように、公共交通の利用を促進すること、あるいは、今後の新しい交通にどう対応していくのかです。先日、秋元市長もEVの活用を言われておりますし、これから自動運転も出てくるかと思うのですけれども、この計画からは次世代の札幌の交通の在り方や都心のまちづくりを想像することができないので、この中でこのまちをこう変えていこうという主たる計画があるのかを教えていただければと思います。

●宮崎総合交通計画部長 お尋ねいただいたことについてご説明をさせていただきます。

まず、交通結節機能の強化について、この計画では新幹線ができるだけになるのではないかというご指摘をいただきましたが、本再開発では、バスターミナルの機能強化と新幹線に対応した広場の整備を行うことによって、新幹線が来るという変化をしっかりと受け止め、それを次につなげるだけでなく、今よりもよい環境をつくり上げていきたいと考えております。

また、車に過度に依存したまちになるのではないかというご指摘についてですが、まさ

にこの再開発ビルの考え方がそれに対応したものであると思っています。もちろん、自動車や公共交通など、いろいろなモードで札幌駅周辺の地区にアクセスできることが重要だと考えておりますし、それにしっかりと対応できるような仕組みをつくらなければいけないと思っていますところ。しかし、地区内に駐車需要を全て受け止める駐車場を新たに作るのではなく、今のまちにある既存の駐車施設をうまく活用することによって、自動車交通と公共交通のバランスのよいまちづくりを進めることが大切だと思っています、そういう考え方に沿って本再開発の計画がつけられていると考えております。

さらには、こうしたことだけでなく、札幌駅周辺の歩いて暮らせるまちづくりに資するよう、さらなる公共交通の利用促進やその考え方に基づいた取組をより一層進めてまいりたいと考えております。

●岩崎委員 まちづくりという意味では、今後、50年、100年と続いていく札幌の顔の表明になると思うので、様々な要素はあろうかと思えますけれども、札幌がどんなまちになっていくのかというメッセージが伝わるような取組にさせていただけるようお願いいたします。

●岸本会長 ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●岡本委員 オリンピックがお金もうけの場なのではないかという空気感が出てきて、札幌市も大変だなと思って見ていましたが、五輪に合わせてまちを整備していきたいというお尻が決まっていて、かなり取り急ぎでいろいろなことを決めていかなければならないという状況の中でご尽力されているのだと思っています。

まず、スライドの29ページと30ページの辺りのバスのお話についてです。

都市間バスのターミナルの出入口が創成川通側にしかなく、かつ、北5西1の既存の南東側交差点との距離が非常に近いということもありますので、実際にバスを運行するとなるとすごく難しいのではないかなと感じております。

さらに言うと、30ページのスライドと重ねて見ていただくと分かる通り、一般の北向きの車やバス、タクシーの3種類がこの車線の左側に集中して入っていくことになるのですが、それで本当にスムーズにバスが出入りできるのかは非常に心配ですし、素人目に見ても気になるところです。

29ページの都市間バスの駐車スペースの左上にあるバースはバックして止めるということなのですか。バックして止めるというのは危険性も伴いますし、利用しにくいのではないかなと思うのですが、これはバースとして数えてもいいのか、心配だなと思って見ました。

また、都市間バスの動きに加えて、もう一つだけ聞きます。

今、エスタの下にある路線バスと都市間バスのバスターミナルは一遍に壊して工事をしていくことになると思うので、札幌駅のバスターミナルは一旦なくなってしまうのですよ

ね。最後のスケジュールを見ると、2023年度から工事をして、2028年度に工事完了と書いていますが、きっと2028年度から供用開始ではなく、もう少し時間がかかると思うと、5年、6年、もしかしたら7年ぐらいはまちなかのあちこちにバス停を点在させないといけなくなるのかなと思うのです。このバス停が点在するかもしれないという僕の思いは杞憂なのでしょうか。

すごくたくさんの方が札幌に訪れてバスに乗りたいたいというときに、今はエスタの下や中央バスのターミナルに行けば何とかなるのでしょうけれども、今後はどこで乗ることになるのかということです。札幌駅周辺の大きなバスターミナル空間が五、六年はなくなってしまいますので、まず、その仮のバスターミナルをどのように考えているのかを聞きたいと思います。

ほかにもありますが、また後でお伺いしますので、以上の部分を教えてください。

●宮崎総合交通計画部長 まず、北5西1の関連で、様々な交通がふくそうするのではないかというご指摘についてですが、バスの安全かつ円滑な出入りというのは非常に重要だと我々も考えております。こうしたことから、北5西1のバスターミナルの北側に交通広場が計画されており、そこが一般車の乗降場や駐車場への入り口ということになってございます。

また、先ほどの事務局のご説明のように、一般車の乗降場としてはどなたも使えるところですが、地区内駐車場は、商業等の不特定多数の方々を使う駐車場とするのではなく、特定の方の利用に限定します。タクシーについても、ここでタクシーに乗ろうとする方が待つ際、タクシーがそこにいるということが重要です。そのため、タクシーの運転手が外から見ても交通広場内のタクシーの満空の状況が分かるようにします。このような対策を幾つも重ね、この交通広場に交通が集中し、バスターミナルの出入りの支障となることがないように、しっかりと対応していきたいと考えております。

それから、周辺の交通も施設の立地によって状況が変わりますので、その運用ルールについても検討し、市民の皆様にはしっかりとお伝えしていきたいと思っております。

次に、北5西1のバスターミナルの形状のうち、左上のバースはバックの動作が必要になるのではないかというご指摘もございました。このバスターミナルの運用の詳細は検討中ですが、ご指摘のとおり、この形状であれば左上のバースはバックして入庫せざるを得ないと考えております。バックでの入庫については、全国を見渡すと事例は多々あるのですが、その一方で、使い勝手がいいかという点、決してそうではないと我々も認識をしております。このため、例えば、モニターを設置してぶつからないようにしたり、バックでの入庫が円滑にできるような設備にすること、また、ここのバースに負荷をかけ過ぎないようにするなど、設備面や運用面を工夫することにより、この限られたスペースの中に設置するバスターミナルについて、効果的、効率的に活用してまいりたいと考えております。

次に、今、エスタの1階にあるバスターミナルを再開発の工事によって壊した際にどう

なるのかというご指摘についてですが、工事期間中は、ご指摘のとおり、仮のバス停を札幌駅の南口周辺に設置して対応することを考えておりました、大きなまとまった土地がないものですから、現在、ご利用をいただいているエスタから近く、分かりやすいということもあり、札幌駅の南口周辺の路上での仮設バスの乗降場の運用を計画しているということです。

今は、バス事業者の皆様にご相談し、また、地先の皆様にご説明しながら計画を具体化している最中ですが、一時期ではあるものの、今と運用が大きく変わることになりますので、可能な限り早い段階で情報を整理し、市民の皆様だけでなく、札幌にお越しの皆様にもその情報をお届けすることが大切だと思っております。こうした考え方の下、計画を一刻も早く具体化し、多くの皆様に認識していただけるよう、その周知を徹底してまいりたいと考えております。

●岡本委員 おっしゃるように、きちんと皆さんに分け隔てなく周知をされることが一番大事なのだと思いますが、そう簡単にはいかないと思うので、しっかりやってほしいなと思います。

次に、スライド42ページの駐車場確保の考え方のところについてです。

広めの範囲で載せていただいている地図を見ますと、ちょうど写真が重なっていて分からないのですが、西7丁目から西10丁目ぐらいのJRの線路が桑園側に向かって延びている高架の下を南北方向に抜ける道は新幹線が上がってくるので使えなくなりますよね。そうすると、西側や北側から来た人たちは、一回入り間違えると、ぐるっと回ろうと思ってもなかなか回れず、西側の石山通ぐらいまでまた戻らないと入り直せなくなるのが想定されるので、本当にしっかり案内しないと車で来た人はすごく困ると思うのです。

もちろん、車で来ないようにしてほしいとか、提携駐車場を使ってほしいというのはよく分かりますし、それでいいと思うのですが、人情としては、近くに車を止められるのであれば、何分かけて車列に並んでも全然構わないと思う人のほうが今のところは多いと思うのです。ですから、並ばせ方や並びが短くなるような努力をして適切に誘導しないと、一方通行や線路がまたげない道が増えたりしてすごく困ると思いますので、丁寧な周知を本当にお願ひしたいと思ひます。

●岸本会長 発言の順番というわけではありませんが、午前中または所用により途中でお抜けになられる委員からはいかがでしょうか。

●佐々木委員 先ほどもありました駐車場確保の考え方についてですが、まず、前提として、大きな開発をするために都市再生特別地区を指定したいということやその他の都市計画決定が必要であることについては賛成の立場でおります。

ただ、駐車場確保の考え方についてです。都心部になるべく車が入ってこないほうがい



いという前提で計画されていると思うのですが、やはり、駐車場が遠い、また、利用しづらいということは払拭できないのかなと思っております。追加施策があるというお話もありましたが、例えば、パークアンドライドなど、ほかの地下鉄駅の近くの駐車場に止めて公共交通を利用するほうがむしろ推進できる施策ではないかなと思いますので、商業施設の割引についてはもう少し幅広い範囲で捉えて、遠くの駐車場から札幌駅に歩いてこさせようということだけではなく、もう少し札幌市全体として考えてもいいのかな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 この北5西1・西2の再開発は、商業も含む施設ですので、商業施設だからということではないのですけれども、その施設にアクセスする方の利便性を確保することと周辺の交通の円滑化を図ることの両方がとても大事であると考えております。また、こうした対策というのは再開発ビルができてから行うものですが、隣接するJRタワーの既存施設においてできることからしっかりと実施し、その効果を確認していくことを考えておりますので、その実施状況や再開発ビルの完成後の状況も踏まえながら追加施策を幅広く考えていただくよう事業者の皆様とも調整してまいりますし、札幌市としても必要な対策について検討してまいります。

●岸本会長 ほかにいかがですか。

●田中委員 今、佐々木委員からもありましたし、最初に岩崎委員からもあったとおり、できるだけ都心部に車を乗り入れさせないようにすることがすごく重要だと思っています。

まず、パワーポイントの44ページの追加施策の検討の二つ目にパークアンドライド特典とありますよね。私も地下鉄でそういうことをやっているのは存じ上げているので、JRでもそういうことができるように検討してほしいなと思っています。

また、先ほどの岡本委員からの質問への答弁の中で分からなかったことがあったので、改めて教えてもらいたいのですが、29ページのバスターミナルの機能強化のところの都市間バスの出入口が右側にしかないことについてです。右側は都心アクセス道路である創成川通ですが、北側から南進してきた都市間バスは、このバスターミナルにどういうふうに入っていくのか、分かったらいいので、教えていただきたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 まず、さきにご指摘をいただきましたパークアンドライドなどの追加施策も検討するようということについては、先ほどご説明をさせていただいたとおり、既存施設であるJRタワーでの実施状況や再開発後の状況を踏まえながら、追加施策について再開発の事業者と一緒に幅広く検討してまいりたいと考えております。

次に、都市間バスの出入りについてですが、その前に都心アクセス道路の創成川通の整備計画についてご説明をさせていただきます。

まず、地下で既存の創成川トンネルと接続する形で北34条の札幌北インターチェンジの周辺まで片側2車線の4車線の道路ができます。あわせて、地上部の道路を再配分し、場所によって違いますが、基本的には片側2車線の4車線の道路を地上に配置します。

そして、札幌駅南口に都心アクセス道路を使ってアクセスできるよう、出入口は、札幌駅南口よりも北側、つまり、北の高速道路なり石狩側から来て、都心アクセス道路の地下のトンネルから来た車が札幌駅南口にアクセスするには、札幌駅より北側の手前で地上に出ることが計画されております。ただ、その出てきたバスがどのように都市間バスを中心とした北5西1のバスターミナルに入るのか、また、都市間バスターミナルから出るバスがどの方向にどのように出ることができるのかについてですが、周辺道路の交通環境の変化も踏まえた検討や関係機関との調整が必要であると考えております。現在は平面で出入りをするというところまでは決めておりますが、詳細な運用方法については調整中でして、現在、北向き、あるいは、南向きに出ていく路線もあるであろうバスの運行実態を踏まえながら、バスが安全かつ円滑に出入庫するための動線を確保したいと考えております。

●田中委員 まだ具体的には決まっていないということでした。ただ、先ほどもお話に出ていましたように、ただでさえ、都心部に関しては、心理的にどうしても車を入れたいということがあるかと思えます。その中でもバスは特に大きいものです。機能強化と書かれている以上、低下するようなことがあってはならないし、まさに安全性ということも書かれているとおりのことをしっかりとやっていただきたいと思っております。

もう一点、先ほどこの地区内の商業施設に来る車はホテルとオフィスに限定するとおっしゃっていたように思いますが、パワーポイント46ページの確保台数に商業対象分も入っているということでしたか。限定するとはいっても、この地区内の商業施設に来る方が入れるということなのか、お聞きいたします。

●宮崎総合交通計画部長 42ページをご覧ください。

まず、この北5西1・西2の地区内には、赤色の枠の駐車場を125台分設け、青色の四つの印のところに地区外駐車場として562台分を確保しています。

また、ご指摘をいただきました46ページですが、まず、真ん中の確保台数というところをご覧くださいと思います。薄い肌色といいますか、赤みがかかった部分が西1街区に設ける125台分の地区内駐車場として、こちらをオフィスとホテルの方の対象分としてご用意し、運用する方向で検討しております。そして、計画台数のうち、地区内の125台を除いた562台分については地区外駐車場において対応します。

では、地区外駐車場と言うけれども、既存の駐車場の容量で本当にそれを賄えるのかを確認したのが右の棒です。地区外駐車場には約1,700台の容量がありますが、ピーク時の空き状況などを確認したところ、約700台分空きがあるということですので、この562台分相当は地区外駐車場の4か所で受け止めていけるということですので。

そして、繰り返しになるので、説明は省略いたしますが、この地区外駐車場について、使っていただきやすいような、また、使っていただきたくなるような誘導策について検討し、それが不十分ということであれば、44ページ③の追加施策についても検討していくということです。

●田中委員 地区外といっても十分に都心だと感じますし、都心にできるだけ車を乗り入れないようにということが大事だなと思っています。

一方、私どもから議会でこのことについて質問したとき、副市長だったと思いますが、北5西1・西2の開発だったら、今の1.8倍、1日当たり約6,600台、北4西3だったら1日当たり約8,100台の車が増えると言われていると言われていたのですね。ここは、地区外とはいえ、やはり都心ですので、都心にできるだけ車を乗り入れないように対策をぜひ講じていただきたいということを意見として述べさせていただきます。

●岸本会長 今後、追加施策として、可能な限り車で来ないような施策、あるいは、仮に来たとしても周辺駐車場と連携するような施策や、情報提供、啓蒙を行ってくださいというご意見でよろしいですか。

●田中委員 はい。

●岸本会長 今のご意見は十分に受け止めていただければと思います。

それでは、前川委員のお手が挙がっていたと思いますので、よろしいでしょうか。

●前川委員 今回の開発事業のコンセプトとして「世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり」と大きく掲げられておられます。ただ、先ほどもありましたように、札幌の新たな顔というものが新幹線が来ることに伴う整備をしたということだけだと、あまり知恵がないなという感じをいたしております。

今回の書類を見ますと、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成、スカイガーデンとして木を植えるということ、また、北海道の魅力や文化を発信、体感できる店舗の設置やイベント活用ということなどが書かれておりました。

私は、これまで全国の様々な駅前の再開発事業を見てきましたけれども、東京や金沢、長野でも、その地域の歴史や文化を非常に感じられるような、まさに顔を意識した整備計画が進められてきています。ところが、このままだと、3大都市、5大都市の中で恥づかしくない都市としての交通機能といいますか、それに伴う近代的な整備がされただけに感じるのですね。

魅力度ランキングが非常に高い北海道として、北海道に憧れて世界中から来る方に北海道は違うなということを感じさせる新しい顔について、もう少しイメージできるようなも

の何かあるのか、お考えがあるのか、これから考えようとされているのかについて、お聞かせ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 全国を見てきた中では、地域の文化や歴史を再開発の空間の中で表現してきている都市が多くあるということでした。

まず、今回の再開発の特徴的なものとしては三つのアトリウムをつくるということだと思います。その中で、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の空間づくりをしていきます。それから、大きな吹き抜け空間を配置するとともに、新幹線駅からまちへの動線といいますか、他の交通機関に円滑に接続できるような空間づくりをしたいと思っております。また、具体的なことはまだ決まっておりませんが、北海道の魅力や文化を発信、体感できるような店舗の設置、工芸品や特産品の展示、そして、新幹線でつながる道内や本州の各地を紹介するイベントなども開催することを考えております。

具体的な運営などはこれからになるかと思うのですが、今後、北海道、札幌を売り込めるようなことを事業者にも検討していただこうと考えております。

●前川委員 これから検討ということなのかなと受け止めましたけれども、旭川に行けば、旭川の木材を売り込むため、そうしたものを使って駅舎をつくっておりますよね。そういうことも踏まえ、今までの周辺の再開発も含め、どこにでもあるような大都市の玄関口にならないようにしていただきたいと思います。

北海道に来る方というのは、恐らく、普通の都市に行くよりも高い期待感や憧れの気持ちを持ち合わせている方が多いと思うので、そのお気持ちにどう対応するのかです。

ここにおもてなしのことも記されておりましたが、闘うといいますか、北海道として勝負感を持っていただいて、来てみたけれども、名古屋と一緒にだったねとなるのではなく、やっぱり北海道は、雄大な大地の北海道の玄関口はほかとは違いますね、違ったねというわくわく感を高めていけるような、そういった心づくしといいますか、今は交通機能を整理するだけで手いっぱいなのだと思うのですが、持続可能な札幌の発展に寄与するような駅前開発を目指していただければと思います。

どこまでいってもやっぱりターゲットは人なので、人の心にどう響かせるかということなのだろうと思いますし、直接的ではないけれども、それが若い世代に札幌のまちをつないでいく大事な要素になるのではないかなと思いますので、有識者や第三者、民間の力や知恵を借りながら描いていっていただきたいなということをお願いします。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 承知いたしました。引き続き検討してまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

●岸本会長 大規模な建物が建つことによって、とりわけ、バスターミナルもそうですし、

駐車場の問題もそうですが、ここでいかに車の制限ができるかが一つのネックになっているかなと思います。

また、先ほど岡本委員がおっしゃった都市間バスはバックで入るのかというのは、今後、都市間バスのバスターミナルの詳細な設計でどうするかという問題だと思うのですが、他都市での先行事例があると思うのです。バスタ新宿が直接参考になるかどうかはありますが、同規模の都市だったら、福岡市があります。今から20年ぐらい前に天神高速バスターミナルをつくり直しておりまして、高速バスが奥まで行って転回するようになっていて、バックで入れることはしていないのです。それだけのスペースが取れるかどうかはともかくとして、他都市の同規模のバスターミナルのつくり方は、いい悪いも含め、先行事例として参考にさせていただければというご意見なのかなと理解しました。

他方、工事期間中には今まであったバスターミナルがなくなるわけで、この間はどうするかという問題もあります。都市規模が同じかどうか、札幌に比べて小さくはなりますが、熊本市の中心部の桜町バスターミナルの改修中にバス停をどのように確保したかという点など、他都市の例が幾つかありますので、そういうものも参考にさせていただければとお話を伺っていて思った次第です。そして、パークアンドライドとの組み合わせですね。

また、これは事前説明のときにも申し上げたことで、できるかどうかは地権者の人たちとの話し合いになりますけれども、例えば、大阪駅の北側のいわゆるうめきた地区と言われているところでは、地権者たちが分担金を出し合い、市から補助金をもらいながらエリアマネジメントし、循環バスを走らせたり、イベントや広告の収入などを使いながら地域内における人の動きをカバーしていくような取組をしています。

全国的に見ればそういう先行事例があるわけですが、それが車の出入りの削減にどの程度の威力を発揮するかは別問題としてありますけれども、今後、様々な施策を組み合わせることによって、この地域が開発の方針に真に応えられるような形にさせていただく必要があるのではないかなと思いますし、今、委員の方々がおっしゃられたことを抽出すると、そういうことになるのではないかなと思います。

他に委員の先生方からご質問やご意見はございませんか。

それでは、岡本委員、池田委員の順でお願いします。

●岡本委員 仮設のバス停については、きっと早めに周知する必要があると思うので、バス停の位置が決まったらきちんと早めに周知をしてください。ただ、そのとき、まちなかに分散するのであれば、建物の出入口位置や、荷さばき車両が昼間にもし来るのだったらどこに止まっているのかなど、建物の単体で用意している駐車場の動線が分かる図で検討していただきたいと思います。この辺にあれば便利だよね、雪や雨に当たらないことを考えるとこの辺がいいよねという検討ではなく、既存の建物に迷惑がかからない動線の位置でバス停を検討していただきたいということです。

また、提携駐車場が混んだらどうするのですか。車が並んでしまったりするのではない

かなと思うので、その辺は上手にやらないといけないと思います。それに、せっかくこういう場でやっているのです、そもそも、北5西1・西2の再開発に駐車場はないですと言ったらいと思うのです。丁寧に周知をしていきますではなく、報道などの取材が来たときには、買物にいらっしゃる方々用の駐車場はこの開発では用意されていないですと言えらばいいと思うので、そういう方向で行ったらいかがでしょうか。

最後に、これを言いたかったのですけれども、スライド49ページ、50ページのスカイウェイ、デッキの話です。質問に回答するという形で丁寧に整理していただいたと思います。整備主体は札幌市だからつべこべ言うなということなのかもしれないですが、北5東1の街区に接続したいという見せ方とか検討の進め方をされているわけですが、もし北5東1で事業化なり開発が進まないとすれば、地面に直接降りてくるような寂しい出口になるのかなと思います。ですから、今、ご相談に乗られているのかは分かりませんが、しっかりとサポートして、事業が起こって、受け止めてもらえるようにするのが必要だなと思いました。

ただ一方で、繰り返しになりますが、49ページの図では、北6東3周辺地区と連携するところあり、赤くグラデーションがされていますが、その渡り口がよく見えないように処理されていますよね。これは前回も言いましたが、ここには線路があって、2階でつないでも線路をまたいで北側には行けないので、今でも地下に降りてきてつなぐほうが断然いいと思っています。都心アクセス道路で地下を掘ってくれるので、そのときに一緒に掘らせてもらって、東西を渡れるように地下でつなげるほうがいいということです。それについては継続的に検討していただきたいと思いますが、これは2年以上も前から話している中で、結局、横に置いておかれているのはどういうことなのだというのは非常に気になることです。

デッキをもしつけるにしても、これも繰り返しになりますが、冷房設備、暖房設備、エネルギー消費、雪で、創成川の緑地も暗くなりますので、そういうことも考えてほしいですね。

さらに言うと、新幹線で札幌にやってくる人たちは、ずっとトンネルで来て、石山通のところで少し上がって、JR既存駅をまたいでやっとここまで来て外の景色が見えるようになります。分かりますか。新幹線に乗っている人は、ここまで来ないと外の景色が見えないのですよ。そして、まちが見えてきたと思ったら、このデッキが邪魔をして南が見えないのです。それで本当に札幌に新幹線で来たと思ってもらえると思うのですか。すごく邪魔でしかないと思うのです。このデッキを渡る人が新幹線を見るのも大切かもしれませんが、新幹線に乗ってきて、やっと地上に出て、既存駅をまたいで広く視野が開けたときに、何か透明なデッキが目の前にあって、その向こうがよく見えないという状態では本当にいいのかとすごく思います。

駅があって、その手前にアトリウム空間があるわけです。車両全長が253mぐらいあるらしいので、GranClassの前のほうは東側にも顔を出してくるわけですね。ここ

に乗車位置が横についてくるわけですが、それも考えると、新幹線を招いた札幌として、邪魔くさくないのか、本当にデッキが必要なのかを引き続き検討していただきたいというのは強くお伝えしたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 まず、バスと交通の関係についてご説明をいたします。

仮設バス停の検討に当たっては地先の状況も踏まえて検討するようにとのご指摘でしたが、ご指摘のとおりだと思っております。道路上の限られた空間で考えることとなりますが、地先の状況も踏まえながら、また、分かりやすさなども含め、市として総合的に検討をしてみたいと考えております。

二つ目の提携駐車場が混んだらどうするのかについてですが、地区外の駐車場を分かりやすく伝えるということの一環になるかと思えます。といいますのも、スマートフォンの普及が進み、ICT環境が数年前と比べてかなり進んできていると思えます。また、ICTのみならず、実空間、フィジカルな空間においても情報を提供していくことが重要だと考えております。フィジカルな空間内でどういう方法があるかは検討が必要ですが、例えば、ICTの活用ということであれば、どの駐車場が円滑に有効できる状況にあるのかという満空情報をリアルタイムに提供することによって集中を防ぐというやり方もあるかと思えます。具体的なことは今後の検討となりますが、そうしたことも含め、全体として円滑に運用できるよう検討をしてみたいと考えております。

三つ目は、北5西1・西2地区の再開発において駐車場はないですと伝えたらどうかというご提案についてです。先ほどご説明させていただきましたとおり、この事業では、札幌駅周辺にアクセスしやすくなることの方、自動車交通の集中を抑制し、円滑な交通を確保することの両面が重要と考えております。ただ、委員のご指摘は、分かりやすく象徴的に伝えるべきではないかということだと思っておりますので、そうした工夫については今後も関係者のご相談をしながら情報提供に努め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 まず、東側の開発における北6東3との連携ということで、そちらに2階レベルでは行けないのではないかとということについてです。

確かに、2階レベルでの接続はできないのが事実です。ただ、創成東地区についても民間開発などの連鎖によって歩行者ネットワークを拡充していきたいと考えておまして、その形態として、屋内、屋外、また、1階レベル、2階レベル、地下レベルなど、様々な選択肢があると思っておりますので、それぞれの開発計画と整合を図りながら、ネットワークの拡充について働きかけを行っていきます。

また、創成川を横断するデッキについては、今、屋外型を考えておまして、その形態として屋根や壁を設置するかどうかについては現在検討している最中です。雨や雪を防ぐという機能面だけで考えますと屋根や壁は必要だろうということもありますが、岡本委員がおっしゃっているように、景観的な意味から、屋根や壁はどのようなものがあるのか、そ

れとも、なくてよいのかということも含めて、今後、検討していきたいと考えております。

なお、地下鉄の駅舎のレベルと創成川を横断するデッキのレベルには若干の高低差がありまして、創成川の横断のデッキは再開発ビルの2階の高さレベル、新幹線駅舎のホームの高さは、再開発ビルで言うと、2階と3階の間ぐらいになるので、屋根や壁がないデッキであれば、あまり支障にならないのではないかなと考えております。ただ、今後は、そういう景観面も含め、具体的な検討をしてみたいと思います。

●岡本委員 屋根や壁がなければ意味がないですね。いずれにしても、2階貫通通路を地区計画で決めて東側に延ばすのであれば、北5東1の受けが明確ではない状態で地区計画を打つのは何か変な話だなと思うということは付け加えておきたいと思います。

もう一つ、これは補足的ですけれども、人が集まるようになるので、できれば図書返却機能と住民票等の行政書類発行機能もこの再開発に入れてほしいなと個人的には思っていました。そうすると、市民の皆さんの利便性もより高まると思いますから、頭の隅に置いておいていただけるとありがたいです。

●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 まず、1点目として、今、岡本委員から駐車場がないと言ったほうがいいのではないかという意見もございましたが、私の意見も少し似ておりまして、公共交通機関で来れば非常に便利だけれども、そうでない人はむしろ不便ですよとしたほうが車の乗り入れを防げるし、公共交通機関を活性化させることにつながるのかなと思います。どうしても車で来たい方に対し、それをできなくするという事ではないのですけれども、体の自由が利く方は公共交通機関のほうがむしろ便利だねと発想を転換させることがいいのかなと思います。

そうなってくると、例えば、近隣の駐車場に止めたけれども、その人たちは快適に駐車場にも止められて、例えば、公共交通機関の一つとして、タクシー等に非常に格安に乗れて、数百メートルだけれども、その移動にはタクシーが使えるようにするのはどうでしょうか。タクシーは業界が違うので、難しい面があるかもしれませんが、公共の乗り物を活用していくことも利便性を上げることにつながるのかなと思いますし、特に初乗りがすごく安いとタクシーが使いやすいかなと考えております。

もう一点、別件になりますが、33枚目のスライドのことについてです。バリアフリーとおっしゃっていただいておりますが、エレベーターは100mに1か所ぐらいの間隔なのかなと思います。ただ、体調が悪い人、車椅子の方、松葉づえの方が100mの距離を歩くのは非常に困難かなと思うのです。エレベーターがあればバリアフリーということではないと思いますし、その動線を考え、体の不自由な方や体調の悪い方も使いやすいエレベーターの配置等を考えていただけるといいかなと思います。



一方、エスカレーターは、便利なところもありますけれども、混んでいるときには右側が全部空いていて左側が大行列になってしまうので、エレベーターを備えるより、むしろ階段のほうが急いでいる人にとっては使いやすいということもあるかなと思います。何が便利かというのは時間帯等によって変わってきますので、難しいかなと思いますが、どこにでもエスカレーターがあればいいということではなく、急ぐ人は急いで移動できるように、でも、荷物を持っていたり、体の不自由な方のために便利な場所にエレベーターを用意し、あまり乗り継がずに移動させられるようにする、そうやって初めてバリアフリーかなと思いますので、そうしたことも含め、エスカレーター、エレベーター、階段の位置の設計などをしていただけるといいのかなと思います。

●宮崎総合交通計画部長 まず、前半の駐車場の関係についてですが、公共交通で来た方がほうが便利だという伝え方もあるのではないかとのご提案については参考にさせていただきます。

また、地区外に止めた方の地区内への移動について何らかの便利な方法を考えるべきではないかというご指摘でしたが、実際にできた後の使われ方を見ながらいろいろな方法を考えていくことになろうかと思えます。特に、今回、現状の地区外駐車場について、各施設の名称を地図に落としてみたのです。どう感じるかは人によって違うかもしれませんが、北5西1・西2地区に限らず、札幌駅周辺で見ますと、地下ネットワークに直接つながっていないところもありますが、少し行くとアクセスできるような距離感で、三百数十メートルあるいはもう少しぐらいの距離感で地区外駐車場が確保されておりました。

それに、健康で歩ける方が乗り物に乗るほどの距離なのかなというところもあります。いずれにしても、広報や情報提供の仕方、さらには、実際の使われ方なども見ながら、いろいろな方法について検討していくことが重要だということには留意してまいりたいと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 続きまして、エレベーターやエスカレーターの間隔が100mぐらいに1か所で、かなり遠いのではないかとのご指摘ですが、今、こちらにお示ししているエレベーターやエスカレーターの位置は、公共的な通路として、JRや地下鉄などの公共交通機関が動いている間に利用できる縦動線です。このほかにも、西1丁目と西2丁目の店舗の中にエスカレーターやエレベーターが何箇所もあり、お店の中で上下の移動ができますので、それらと併せて、お店が営業している時間帯は使えるエレベーター等があります。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岸委員 今回の議論を受けて3点のコメントをいたします。

一つ目は、駐車場の分散についてです。

商業ビルの経営者に見てみると、自家用車で来たいと言っている人に対し、サービスレベルの低下をあえて進めていると捉えてしまうのではないかと考えています。要するに、車で来たいという人から駐車場が遠過ぎるという不満が非常に出てくると思うのです。でも、このビルの再開発準備組合がそうすると決めたということですよ。都心の交通のこれからのありようとして、先ほどから皆さんが言っていますけれども、公共交通で都心に来るまちづくりを進めていこうというわけで、その流れにこの再開発事業は沿ってこれているといたしますか、前向きな受け止め方をしています。それを踏まえたと、そうやってこれている商業施設に公共交通できちんと来れるということの改めてサービスレベルの向上やネットワークの再編を、別に北5西1・西2だけではなく、札幌市全体の交通ネットワークを札幌市としてしっかりと考えるいい機会になるのではないかと思いますし、この駐車場の分散についてはありだなと思います。

二つ目は、バスターミナルについてです。

29ページのスライドにある都市間バスのバース数がこれでいいのかどうかで、本当はもっとあればいいのではないかなと私はずっと思っていました。ただ、先ほど会長が事例で示したバスタ新宿や西鉄のバスターミナルというのは、まずはバスターミナルありきで、どれぐらい必要かを自由に設計できたのでしょうかけれども、この場合は、再開発の中でどうやって都市間バスのターミナルを新幹線の駅に近いところに当てはめるかを考えなければならず、バスターミナルだけで自由に設計することができないわけですよ。それで札幌市とJR北海道とで協議し、ここまでなら何とかできるかなと決めたのだろうと私は受け止めています。ただ、先ほど事務局が答えられたように、バスの運行に支障が出ないような対策をちゃんと打っていかねばいけないというのはそのとおりだと思います。

しかし、交通結節点という観点から、JR北海道が公表した道路空間にある待合アトリウムです。18ページに図面がありますけれども、このスペースだけで本当に足りるのかは検証が必要だと思っています。絵の描き方によってはゆとりのある空間に見えるのですが、本当にバスターミナルの機能を発揮させようとする、これでは足りないのではないかなと思っているのです。

ポイントは新幹線の改札口からバスターミナルのアトリウムまで抜ける北5条西1丁目の2階の部分の空間で、一応、貫通通路という位置づけをされていますけれども、新幹線とバスの乗換えの人はこの通路の横のパセオのようなテナントが入っている中を通過するのか、あるいは、バスターミナルに必要な待合室となるのか、情報提供をする場といたしますか、チケット売場などの機能がもう少しあってもいいのではないかなと私は考えています。この事業が進んだら、札幌市には、バスターミナルの交通結節点としての2階の床の使い方について、利便性を優先してもっと積極的に議論してほしいと思います。

三つ目は、新幹線の改札口についてです。

4階というのは、交通計画的に言うと使い勝手が悪いなどと残念ながら思っています。1

階から4階まで上がっていき、改札を抜けたらまたホームに降りなければいけないという上下の移動が多いというのは何とかならなかつたのかなと思いつつ見てきました。これは、交通広場を線路下につくって、結局、改札がもともとあるであろうフロアのところを4階に持ってくるということがあつての話だと思つてのですが、バスターミナルのスペースを確保することを考えれば、タクシーや自家用車が乗り降りするところはあの場所にせざるを得なくて、それで改札は4階にしなければいけないというパズルの当てはめのよな形でやらざるを得なかつたのでしょうかね。

ただ、飛行機と新幹線のサービスレベルの決定的な違いとして、新幹線はぎりぎりまで乗れるということです。空港だと30分前あるいは1時間前に行ってセキュリティーチェックをしなければいけません。新幹線もセキュリティーチェックが必要だという議論は置いておいて、ビジネスマンは、仕事をしていたところをパソコンを閉じ、タクシーで札幌駅まで駆けつけ、新幹線にぎりぎり間に合うかどうかというとき、4階まで上がってさらにホームに降りるといふのはかなり大変な状況だなということで、ずっと懸念していたのです。それに対し、札幌市は市の負担で東改札口をつくることをJR北海道に要望しましたよね。あれはこの4階の改札の不便さをカバーできる一つのポイントだと思つているのです。タクシーで来る人は、恐らく、北5西1・西2の混雑しているところをかわしながら東改札口に駆けつけて、多分、ここの改札は1階なのではないかと思つているのですが、そのまま2階に上がって新幹線に乗れるということですね。

このように、新幹線駅のサービスレベルで考えたときには、もともと北5条西1丁目の再開発に合わせてちょっと低下していたわけですが、札幌市のおかげで新幹線駅のサービスレベルをカバーできたのではないかなという受け止め方をしています。ただ、世の中の報道を見ると、JR北海道の言い方としては、札幌市から要望があつたので、請願駅のような形で改札をつくつたと、ある種、人ごとのような感じで発言されていますよね。でも、これは札幌市の多大なるJR北海道への経営支援だと思つています。

今回は、いろいろな制約条件の中でパズルを当てはめるかのようにして、何とかいい方向にということを出されているのだろうと思つてのですが、できることはまだあると思つますので、札幌市の交通全体の議論、あるいは、利便性向上の話についてもう少し詰めていってもらえればと思つます。

●宮崎総合交通計画部長 まず、1点目として、公共交通でしっかり来られることを市として考えていくべきというご指摘をいただきました。札幌市としても、この地区だけではなく、公共交通ネットワークの維持、そして、利便性の向上についてこれからも取り組んでまいりたいと思つております。

二つ目の待合アトリウムでバスターミナルとして必要な機能が確保できるのかというお尋ねについてですが、事務局からの冒頭の説明のとおり、待合アトリウムのみならず、その周辺を含め、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することを想定しております。具体的なことは、これからさらに施設計画の詳細を詰めていくこととなりますが、委員のご指摘のバスターミナル利用者の利便性にも十分に配慮しながら、具体化に向けて検討を進めてまいりたいと思います。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 3点目に、新幹線の西1丁目側の改札は4階であり、利便性が悪かったものの、市がJR北海道に要望し、東改札口ができることによって、1階から2階に上がるだけでホームまで行けるようになり、その不便さをカバーできる結果になったというご指摘をいただきましたが、そういう評価をしていただいたことについては大変ありがたく思っております。ありがとうございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●相内委員 スライドの44ページのパークアンドライド特典についてです。

パークアンドライド特典というのは、今、市内において交通事業振興公社が所管している8か所ぐらいのところを利用した場合にだけ適用されることを想定されているのでしょうか。やっぱり、市民がパークアンドライドを使うためには、分母や場所を多くすることがすごく大事だと思っているのですが、民間事業者が参入してきたときにもその特典が使えるようなことを検討されているのでしょうか。

また、この特典が単純な割引につながるようなものだと一時的なブームにはなると思いますが、そんなに消費者心理は甘くないと思うのですよね。最初の勢いをつけるためにメリットにスポットを当てるといのは物すごく大事だと思うので、ぜひやっていただきたいと思うのですが、ブームがちゃんと文化として根づくためには、デメリットにもスポットを当てて、そのデメリットを解決できるようなインセンティブをちゃんと提供しないといけないと思うのです。

パークアンドライドのデメリットについて考えますと、例えば、障がいのある方や高齢者の方はどうしたって荷物を運ぶために車を使いたいわけですから。そうしたデメリットを解消できる案はうまく思いつかないのですけれども、プレスト的に適当に考えると、例えば、障がいのある方やお年寄りの方の中で買ったものを運ぶのが大変だという方が使えるような郵送サービスが連動しているとか、今のは即席で考えたものですけれども、パークアンドライドの場所と分母を増やしていくことを含め、メリットにスポットを当てながらも、デメリットにも目をちゃんと向けて、これはこう解消する、あるいは、インセンティブをつけるので、使ってくださいという提供ができるといいのかなという意見です。

●宮崎総合交通計画部長 この追加施策の検討事例として、パークアンドライド特典による公共交通利用転換への誘導を例示させていただいておりますが、現時点では、具体的な

計画を詰め、このようにという段階ではなく、①や②に書いたような様々なことに取り組み、状況を見て、追加施策が必要とあらば、こういったことについても検討してまいりたいという考え方をお示ししているものです。ですから、お尋ねいただいたような交通事業振興公社の取組だけを念頭に置いたものではなく、その必要性やどのようなやり方がいいのかを含め、今後、検討していくことになろうかと思えます。

例えば、JR北海道では、道内の他都市において、自宅から駅まで自動車に来てもらい、JRの鉄道を利用しやすくする取組を実施していらっしゃいます。現時点ではまだ例示ということですが、そうした道内外の事例も含めながら、今後、必要に応じて検討を深めてまいりたいと考えております。

また、最後にご意見をいただきましたが、やはり、答えは一つだけではないのかなと思っています。いろいろな利用者の方々の特性に応じたアクセス方法について検討し、それを組み合わせていくことが重要かなと思えますので、ご指摘をいただいた視点にも留意してまいりたいと考えております。

●岸本会長 それでは、複数の委員の先生のお手が挙がっていましたが、能瀬委員にご質問をいただいた後に、福田委員からお願いしたいと思えます。

●能瀬委員 たくさんのご意見が出ている駐車場関係について、私からも追加をさせていただきます。

例えば、42ページのスライドを見て思うのは、札幌市民の今の行動特性から見て、西側の駐車場から西1地区まで300mぐらいしかない先ほど部長がおっしゃいましたけれども、この距離を歩くような行動様式を持っている方は非常に少数ではないかなと思うのです。ですから、今やられていることをこの地区に当てはめるのではなく、今までにないようなことをやらないと成立しないのではないかなと思えます。

また、先ほど岸委員がおっしゃいましたように、この地区の商業事業者にとってはマイナスになるようなことだけれども、あえてそれをやるということであれば、それはすごくチャレンジブルなことなので、施策もチャレンジブルなことをやらないと恐らく機能しないのではないかなと思えますし、それを念頭に置いていただきたいなと感じています。

これは私の思いつきですが、例えば、駐車場を完全に事前予約制にして、予約のない人は駐車できませんとしてしまうのも一つの案かなと思っています。部長がおっしゃったように、ICTがこれだけ普及しましたので、それを活用すれば技術的にはできなくはないかなと思えます。それを社会が受け入れるか、札幌市が受け入れるか、市民が受け入れるかは別問題ですが、できないことではないかなと思えますし、そのぐらいのことを考えなければいけないかなと思っています。

それから、JRタワーで先行的にやってみるというご説明でしたが、今もJRタワーの提携駐車場としてヨドバシカメラの南側の5・5という駐車場が指定されていまして、J

Rタワー自身の駐車料金が20分ごとに120円、5・5は20分ごとに100円ですから、20分当たり20円の価格差、1時間当たり60円の価格差になっています。果たしてこれがインセンティブとなっているのかどうかから入り口にして、実態的に検証されていかれたらいかがでしょうか。

●宮崎総合交通計画部長 市民の方はなかなか歩いていないのではないかというご指摘についてです。先ほど私から地区までの距離をご説明させていただいたのですが、前の図をご覧くださいますと、例えば、5・5ビルからであれば大丸であったり、その左下の二つの青丸でいえば、アスティの入り口であったり、確かに北5西1・西2までは先ほど申し上げた距離があるのですけれども、個人差はあるものの、皆さんが思う札幌駅前へのアクセスという意味では、先ほど申し上げた数字よりもかなり近くなってございます。回遊性が高いというのはこの地区の強みでもありますので、そうした特性を生かすことも必要なのかなと考えているところですが、ご指摘をいただき、どのようにご説明をすればいいだろうかと考えていた次第です。

今はないような取組、チャレンジなことをということについては、今後の状況を見ながら、事前予約制にしてはどうかというアイデアも含めて、参考にさせていただきたいと思いますが、おっしゃるとおり、利用される方によって様々な状況があらうかと思えます。そうしたことも含め、検討する際の参考とさせていただきたいと思えます。

また、現状の駐車料金をお示しいただき、その料金差が現状でインセンティブになっているのかというご指摘もいただきましたが、それについてもまさに検討が必要だと思えますので、今後、地区外駐車場の利用を促進するようなインセンティブの在り方、料金の実質的な差異化の在り方についても、さらなる具体化に向け、事業者を検討を促してまいりたいと考えております。

もう一つ、JRタワーと提携駐車場になっている5・5ビル駐車場を利用されている方に事業者においてアンケートを取っていただきましたところ、当然ではございますが、ステラプレイスやJRタワーを含め、今もそこに止めて施設を利用しているという状況を確認しております。ただ、この北5西1・西2の再開発は、規模が全然違うといえますか、大きなものができますので、そのときにどういう誘導をしていくべきかについては、いただいたご指摘も含め、さらに検討を深めてまいりたいと考えております。

●能瀬委員 そのように進めていただきたいと思います。

また、今、改めて思うのは、回遊性の話を今頂戴したのですけれども、例えば、この駅前地区全体として駐車場をどう扱っていくのかという発想でやっていかないと、先ほど言われたように、西1・西2地区だけが損をしてしまうことになりかねないのですね。東急に行く人も大丸やアスティに行く人もみんな同じ条件で駐車ができるようにするのはなかなか難しいでしょうけれども、発想的にはその方向で今後この地区をどうするかを考えて

いただければと思いますし、そうなりますと、個々の事業者というより、札幌市のような公共的なところが音頭を取ってやるのが望ましいのかなと感じました。

●岸本会長 次に、福田委員からお願いいたします。

●福田委員 私の質問は、交通ではなく、防災に関することです。

スライド40ページには防災を踏まえて一時滞在施設などの準備があると載っておりますが、この約1,000人分という数字が妥当なのかどうか、もし参考にした事例や算出根拠があれば教えていただきたいなと思っています。

やっぱり、新幹線が開業するということが、札幌を訪れる人はますます増えると思いますし、現状のJRや地下鉄の利用者数から考えると、すごく多くの人がこの札幌駅周辺にいることになります。胆振東部地震が起きたときも、帰宅困難者といいますか、旅行者の方々は行く場所がなくて大変だったということもありましたし、この1,000人という数字がどうなのかが気になりましたので、質問をさせていただきます。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 防災の観点で一時滞在施設の1,000人分が妥当なのかについてです。

災害時において、JRの在来線や地下鉄、バス、また、飛行機などの公共交通機関が運休した際には、観光客を中心に帰宅困難者が多数発生するため、これらの帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設として、約1,700㎡、約1,000人分を確保することになっておりますが、この1,000人分というのは計算して割り出したものではなく、今考えている施設計画の中で一時滞在施設として受け持てる人数です。

参考としまして、札幌駅・大通駅周辺地区都市再生安全確保計画では、発災時には大型ビルや地下施設等において休日に4万6,000人を受け入れる一時滞在施設を確保することとしておりまして、その中で本計画の施設で受け持つのが1,000人分、約2.6%とされております。

なお、令和4年7月時点で、札幌駅や大通駅の周辺の一時滞在施設は4万59人分を確保しているという状況ですが、今後も再開発事業などが起きて、新しいビルが建つようなときには、そのビルの中で新たに帰宅困難者等の滞在施設を指定していくことになろうかと考えております。

●福田委員 中心市街地で考えたら4万人程度のスペースは用意されているということでしたので、すごく安心というか、いいかなと思います。1,700㎡で約1,000人となりますと、1人当たり畳1畳のスペースで雑魚寝という状況になりかねませんし、通路スペースなんかを考えると実際に1,000人は入らないのではないかなという気がします。既にスペースがあるというのであれば安心できますが、今後、このような滞在施設を計画する際には

ゆとりを持って考えたほうがいいのかと思います。

●岸本会長 それでは、阿部委員からお願いいたします。

●阿部委員 私は、福祉の観点からご質問とご提案をしたいと思います。

駐車場の確保台数として再開発地区内に125台とあり、身障者用駐車場を含むと書いてあるのですが、具体的には、125台のうち、何台ぐらいをお考えになっているのでしょうか。

周辺に駐車場が散らばってありますが、身障者の方の中には、実際に自分で運転され、車椅子を畳んで車に入れて、自分で乗り降りする方もいらっしゃいますし、乗り物に乗るときには、新幹線にしても千歳に行くにしても荷物を抱えております。ですから、障がいの方が再開発地区内の駐車場が使えずに外の駐車場を使う場合には非常に不便が想定されるのではないかなと思うので、周辺駐車場からこちらにアクセスするサービスや移動の仕方について、そういう視点で考えていかななくてはならなくなるかなと思います。

もう一点、たくさんの方が札幌のまちに来ることを想定し、パブリックスペースの形成ということがありましたけれども、例えば、授乳室は、あるいは、障がいといっても、車椅子だけではなく、オストメイトということもありますよね。そこで、多目的トイレの数を増設する、または、移動のための貸出しの車椅子の確保、そして、前回も言ったかもしれませんが、移動スペースの中でエレベーターからエレベーターは100mというお話が先ほどありましたけれども、つえをついて歩いている方や内部障がいを持っている方はたったかたったか歩けないですよ。ですから、ちょっとしたベンチをもっと短いスパンで設置していただくということも提案として考えていかればいいのかと思います。

●宮崎総合交通計画部長 1点目の駐車場に関することについてご説明いたします。

身障者駐車場の台数についてはまだ決まっておらず、その台数や配置などは今後の検討となりますが、札幌市の福祉のまちづくり条例では駐車場100台ごとに1ますとなっておりますので、125台の場合、少なくとも2ますは確保していただくことが必要となります。ご指摘をいただいたことについては事業者とも共有し、また、この条例のみならず、施設の特徴なども踏まえて、必要な台数について事業者において検討していくことになろうかと思えます。いただいたご意見については今後の検討の参考にさせていただきます。

●山田札幌駅交流拠点推進担当部長 続きまして、パブリックスペース等に授乳室や多目的トイレ、車椅子の貸出しスペースを置いたり、通路の途中にベンチを多く設置してほしいというご意見ですが、パブリックスペースのみではなく、商業施設など、施設全体を含め、これから検討させていただきたいと考えております。

●阿部委員 福祉のまちづくり条例で決まっているということですが、身障者用の屋内駐



車場の125台に対して2台というのはちょっと少ないかなと思うので、そういう方が周辺駐車場を使われたときの移動手段などについてはもう少し手厚く丁寧に考えていただきたいなと思います。提案に関しては全体として考えていただけるということで、大変ありがたく思っています。

●岸本会長 牧委員からお願いいたします。

●牧委員 私からは二つありまして、まず一つ目は、スライドの44ページの駐車場確保の考え方についてです。

再開発事業による交通課題の抑制の取組として、ウェブ、アプリ、その他サイン等による分かりやすい情報発信の徹底とあります。とりわけ、ウェブやアプリなどのICT機器を活用することで、リアルタイムに混雑状況や駐車場の利用状況が分かって大変便利だというのは確かにそのとおりであるなと思うのですが、その一方で、インターネットに慣れていない方がおりますし、スマートフォン機器の普及が進んでいるとはいっても、全ての人が持っているわけではございませんので、ウェブ、アプリというのはそうした方にとって利用しづらいという側面もあるのかなと思っています。

しかし、こうした交通に関わる重要な情報であるからこそ、誰にとっても分かりやすい情報発信をしていただきたいですし、従来の館内外サインというのもさらに重視しながら、ウェブ、アプリと併せて使っていただくということを引き続き徹底していただきたいと思えます。

もう一つは、スライドの18ページのパブリックスペースに関することについてです。

先ほども議論の中で出ておりましたが、掲載されている写真では割と余裕があって広々と使えるかなというイメージがあります。ただ、これからコロナ禍が落ち着いて、新幹線も開通するということになる、国内外を問わず、多くの方が札幌市に来ると思うのですね。そうした中で、このようなアトリウムはどうしても時間帯や曜日によっては混雑してしまうと思うので、必要な人が必要なときに利用できるような混雑緩和対策についてこれからもう少し考えていただければなと思っています。

●宮崎総合交通計画部長 1点目の駐車場に関する情報提供についてご説明をいたします。

ご指摘のとおり、ICTの活用ではカバーし切れない方もいらっしゃると思います。そうした中で、ICTのみならず、実空間上での情報提供や事前の情報提供を含めて、どういった手法が有効かについて考えていきたいと思えますし、ICTの活用がどの程度可能かということも含め、施設利用者、駐車場利用者の特性に応じた施策を組み合わせることで周辺交通の円滑化に取り組んで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 パブリックスペースの待合空間について、今後、実

際に運営していく中で混雑するのではないか、緩和対策を考える必要があるのではないかというご指摘についてです。

今のところは、まず、三つのアトリウム空間を確保することを考えておりまして、ここが混むかどうかについては、実際に開発事業が終わってビルができた後に実際の運用状況を見て、必要であれば対策を行っていくことを考えていきたいと思えます。

●牧委員 これから実際に運用していく中で、状況を見つつ、混雑緩和対策を考えていくということでした。これからはいろいろな人が札幌に来られると思えますので、状況を見ながらになると思えますが、検討していただければなと思えます。

●岸本会長 議論が大分活発に行われているところですが、本日はこの都市計画決定に向けて当審議会として同意をするかどうかの採決を取ることが予定されておりますので、その手続に入ってもよろしいでしょうか。

●岡本委員 スライド62ページの下に、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、その結果に応じて必要な手続を実施しますと書いていますが、これは今回の都市計画審議会では扱わず、必要な情報、図面等、条件がそろったら別口で都市計画審議会にのってくるという理解でいいのでしょうか。

●岸本会長 確認ですが、バスターミナルの詳細な形状や設計はまだ決まっていないところがあるけれども、ここにバスターミナルがこういう形でできることは都市計画決定の対象になるという理解でよろしいですか。

●宮崎総合交通計画部長 この記載の意味ですが、今回ご提案させていただいているのは2号札幌駅バスターミナルの区域の変更です。これは、今ある札幌駅バスターミナル、つまりエスタの1階のバスターミナルについて都市計画が定められておりまして、施設計画に合わせ、区域、形状を変更するというものです。

先ほど来ご説明をさせていただき、話題になっておりますとおり、今回の再開発に伴って市内路線中心の西2街区と新たに西1街区にバスターミナルを整備することを計画してございます。西2街区については、現在もあるバスターミナルの変更であり、基本的には同じスキームを考えていることから、今回、都市計画のご審議をいただいているところですが、新たに整備する西1街区の都市間中心のバスターミナルについては、どのような手法で整備するのかを含め、まだ検討中です。その手法や仕組みにより、どのような都市施設として都市計画に定めることがよいのか、または、定める必要があるのかなど、まだ検討が必要な段階であることから、今回、西1街区についてはご提案せず、西2街区にある2号札幌駅バスターミナルの区域の変更についてご提案をさせていただいたということ

です。

●岸本会長 要するに、今の岡本委員の質問からするならば、バスターミナル一体ではなく、西2街区のみということですか。

●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 西1街区については都市間のほうでしたか。

●宮崎総合交通計画部長 都市間中心のバスターミナルを想定していきまして、現在、事業手法を含めて検討中です。

●岸本会長 ですから、西1街区については、今回の都市計画決定の同意の対象から外れるのですかということです。

●宮崎総合交通計画部長 おっしゃるとおりです。

●岸本会長 岡本委員、よろしいでしょうか。

●岡本委員 分かりました。手法自体も検討中という話ですが、都市計画審議会にのらないことはないのですよね。都市施設ですものね。

●岸本会長 これは、あくまでも都市施設であり、都市計画決定の対象になるので、今後、詳細が決まったら本審議会でも改めて細かい事業手法等について説明を行っていただいた上で、同意するかどうかの手續が別日にあるという理解でよろしいですか。

●宮崎総合交通計画部長 まだ事業手法を検討中でして、都市施設として都市計画決定をするかどうかを含めて、今後、検討をしてみたいです。少なくとも本日ご提案しているのは西2丁目についてということでございます。

●岸本会長 つまり、都市間ではなく、市内のほうだということですね。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりです。

●岡本委員 分かりました。

●岸本会長 それでは、12時を過ぎておりますが、採決の手続に入ります。

議案第1号から第4号、第6号から第9号の北5西1・西2地区関連につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(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。

時間が押しておりますが、今から1時間のお昼休み休憩を取ります。午後1時15分から再開したいと思いますので、ご参集のほどをよろしくお願い申し上げます。

[ 休 憩 ]

●岸本会長 それでは、時間になりましたので、午後の部を再開いたします。

◎札幌駅前通地下歩道について

●岸本会長 次に、議案第5号の札幌駅前通地下歩道についてでございます。

準備が整いましたら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です。

議案第5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・6・1札幌駅前通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。

説明の内容は、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールとなります。

まず、全体概要として、都市計画道路の概要をご説明いたします。

今回変更する都市計画道路の札幌駅前通地下歩道は、さっぽろ地下街ポールタウンの公共地下歩道の一部であり、図の赤色の破線で示す範囲でございます。旧4丁目プラザの建て替えに伴う一部都市計画道路区域の変更でございます。

札幌市の上位計画としましては、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います。

また、本地区は、令和3年に都市計画決定をした大通Tゾーン札幌駅前地区地区計画の範囲内に位置しております。地区計画として、中心商業地ならではの路面の魅力と価値を高め、特徴的で魅力ある都心空間を創出することを目標としているため、当該建築計画においてもこれらを踏まえた計画をしております。

札幌駅前通地下歩道の都市計画上の概要です。

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います。ご覧のとおり、

都市計画における地下歩道の区域は、通路部分だけではなく、出入口部分も併せて決定をされており。

右側が地下街ポールタウンの写真です。右下にありますとおり、都市計画の決定事項としては、幅員は8m、延長は約400m、起点は中央区南1条西4丁目で、終点は中央区南4条西4丁目です。なお、この地下歩道は、昭和44年に都市計画を決定し、昭和46年に供用を開始しております。

次に、施設概要についてご説明をいたします。

上の図は、さっぽろ地下街ポールタウンの平面図です。

区間は地下鉄南北線の大通駅からすすきの駅までの約400mで、黄色で示す部分が都市計画決定されている区域となっております。この地下歩道の両側に赤色で示す店舗が配置されており、当該地下歩道と店舗を含めてポールタウンという地下街が構成されております。

下の図は、その断面図です。

札幌駅前通の地下部分にさっぽろ地下街ポールタウンがあり、その下に地下鉄南北線が位置しております。

続いて、都市計画の変更内容についてご説明をいたします。

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南1条西4丁目地内に整備されている出入口の2か所でございます。黒色の区域は変更のない区域、黄色の線の区域は変更前の区域、赤線の区域が今回の変更後の区域となります。当該ビルの建て替えに伴い、これらの区域の一部を変更することが今回の変更理由でございます。

変更箇所の北側の出入口、地上と地下の従前の状況です。南1条通のスクランブル交差点からの出入りとなっております。

次に、南側の出入口の状況です。地上部の写真は2014年頃のものですが、現在は出入口の目の前に市電の停留場が位置しております。

出入口の変更案です。北側の出入口の地上部からのアクセスは、交差点から14mほど西へ移動し、南1条通側からの出入りとなります。南側の出入口は、通路の延長線上に階段を配置しますので、地上へのアクセスが従前より分かりやすくなります。

地上と地下のバリアフリー動線についてご説明をいたします。

建物の中心付近にございますエスカレーターやエレベーターにより、地上は3方面、地下は2方面からのバリアフリー動線を確保いたします。これにより地下鉄の大通駅から市電の西4丁目停留場までの動線もバリアフリー接続することになります。

最後に、今後のスケジュールについてご説明をいたします。

法縦覧を今年の8月17日から31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。10月中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、ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

要するに、今まで存在していた4丁目プラザビルが建て替えになるということですが、新しい建物が建ったときには、当然、従来の地上部と地下部のポールタウンへの接続の仕方が変わるわけですが、同じようにポールタウンに接続する可能性を確保するという事です。ただ、これは都市計画道路として指定されており、今後、こういうふうにはポールタウンへの接続が変わるに当たり、都市計画の決定が必要である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 通路がどういう形でポールタウンにつながっていくのかは、パワーポイントの資料の最後の地上・地下のバリアフリー動線の確保というところを見たら一番分かりやすいですか。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりです。黄色の階段部分がもともと都市計画で定められていたところであり、その位置を変更する都市計画の案でございますが、それ以外に、エスカレーターやエレベーターをアクセスしやすい位置に配置することにより、バリアフリー動線を確保しますということでございます。

●岸本会長 ご意見はいかがでしょうか。

●岡本委員 もともと階段の都市計画だったので、その位置が変更されるということはいく分かりました。施設のエレベーターやエスカレーターでバリアフリーを実現していくというお話だったのですが、エレベーターやエスカレーターを使用できる時間帯というのは建物側に大きく左右され、ある一定の時間からは使えないとならないのかどうかを教えてください。

●宮崎総合交通計画部長 建物内の地下1階と地上を結ぶエレベーターやエスカレーターについては、朝7時から夜22時まで利用できる予定で、大部分の公共交通利用の方の利用時間をカバーするという考え方で調整しているところです。

●岡本委員 それは覚書みたいなもので約束されるものなのでしょうか。

●岸本会長 エレベーターやエスカレーターは、あくまでも新しくできる旧4丁目プラザビル内の私的所有施設になると思うので、それ自体、何時から何時までという形で覚書ま

たは協定を結ぶことにはならないのではないかと推測されるのですが、そこは間違いないですか。少なくとも、この建物の中にポールタウンへつながる都市計画道路が入ってくるので、その限りで都市計画決定が必要であるという理解をしていたのですが、間違いないでしょうか。エレベーターは都市施設ではないですね。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりでございます。地上と地下の開放時間については、地下街事業者と札幌市及び道路管理者での協議、調整の下、決定することとしております。

●岸本会長 協定を結ぶのですかというのが岡本委員のご質問です。建物内にあるのだから、何時から何時までは勝手に閉めますとなるのでしょうかというご質問かと思えます。

●宮崎総合交通計画部長 協定書とするかどうかは分かりませんが、協議、調整をして定めることとしております。どういう形でというのはケースによって異なると思えます。

●岡本委員 建物のほうの都合で左右される可能性があるバリアフリー動線という理解をしておけばいいのですね。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 他にございませんでしたら、これも都市計画決定の対象ですので、本審議会として変更にご同意するかどうか、今から採決の手续に入らせていただきます。

議案第5号の札幌駅前通地下歩道につきまして、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といたします。

◎澄川6条3丁目地区関連について

●岸本会長 次からは、事前説明案件となります。

まず、第1号、第6号の澄川6条3丁目地区関連から始めたいと思います。

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。

●阿部地域計画課長 地域計画課長の阿部でございます。

事前説明案件のグループ分け①の澄川6条3丁目地区関連についてご説明をいたします。

本案件は、都市計画法第21条の2で規定される都市計画提案制度に基づき、土地所有者から用途地域の変更及び地区計画の決定の提案があり、それに基づいて都市計画の変更及び決定を行うものです。

説明事項としましては、地区の概要、都市計画提案の内容、本市の判断、条例に基づく原案の縦覧、今後のスケジュールの順にご説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅から南へ約6kmのところに位置する地区になります。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。赤色の線で囲まれている部分が今回都市計画提案された区域です。

当地区は、主要な公共交通機関である地下鉄南北線の澄川駅からおよそ700m、徒歩10分程度の位置にあります。主要な道路としては、都市計画道路の平岸通、福住・桑園通、澄川通などが整備されております。また、地区の周囲には、市道の澄川25号線、澄川21号線が整備されております。

当地区は、昭和53年から57年にかけてUR都市機構により建設された澄川団地であり、長年、団地として良好な住環境が形成され、現在に至っています。

周辺の施設の立地状況としましては、スーパーマーケットが当地区の南側に立地しているほか、澄川駅の周辺には、その他のスーパーマーケットやドラッグストアが立地しております。また、地区の周辺には、病院やクリニックのほか、高齢福祉施設なども立地している状況です。

続いて、澄川団地及び近隣の主な施設をご説明いたします。

画面の上部にある写真①が現在の澄川団地の外観です。手前にある2棟のうち、右側の建物がちょうど解体工事中で、青いシートで囲われております。画面の左下にある写真②が近隣にある澄川小学校、画面の右下にある写真③が澄川団地と南側の道路を挟んで隣接する商業施設になります。

次に、当地区及び周辺の用途地域についてご説明いたします。

当地区及び周辺の用途地域については、昭和48年に第二種住居専用地域を指定しており、その後、平成8年の全市的な見直しにおいて、当地区については、中高層住宅と低層住宅が併存するなど、住宅地としての専用性が高い区域として、第一種中高層住居専用地域に指定されております。

また、地区の南側に隣接する箇所については、平成8年当時に店舗等の立地があったことから、第二種中高層住居専用地域へ移行し、現在に至っております。

そして、幹線道路の沿道に主に近隣商業地域を指定しており、これらの地域の後背となる箇所には、第一種低層住居専用地域や第二種低層住居専用地域などを指定しております。

なお、第一種中高層住居専用地域における主な建築物の用途制限については、戸建ての住宅、共同住宅、500㎡以下の店舗、飲食店、公共施設などは建てることができますが、事務所やホテル、遊戯施設、工場などは建てるできません。

次に、提案された都市計画についてご説明いたします。

本提案は、先ほどもお話ししたとおり、澄川団地を所有するUR都市機構からの都市計画提案となっております。



初めに、今回提案された地区の上位計画における位置づけについてです。

当地区は、第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて一般住宅地に位置づけられており、地域特性に応じた居住環境の維持、向上が求められております。

次に、今回提案された経緯についてご説明いたします。

澄川団地を含む周辺地域は、近年、人口減少と高齢化が進行しています。また、当地区は、地域交流拠点の澄川からも一定の距離があることから、徒歩圏内における生活利便施設としては隣接する商業施設のみとなっており、生活利便性のさらなる向上が求められております。このような状況の中、UR都市機構として一部住棟を新たな土地利用に転換する団地再生を計画したところです。

当地区の団地再生は、団地の7号棟、8号棟、9号棟の住民に他の1号棟から6号棟に転居していただいた上で、これら3棟を解体し、解体跡地の土地利用転換を行うものです。

UR都市機構としては、団地及び周辺地域における少子高齢化の進行や生活利便性の向上の必要性を踏まえ、この団地再生により、歩いて暮らせる範囲で、安全・安心、快適に暮らせる環境をつくることを目指しています。

次に、UR都市機構の今後の予定についてご説明いたします。

7号棟から9号棟の解体が完了した後、公募により土地を民間事業者売却します。この民間事業者により、7号棟の跡地については高齢の方が住み慣れた地域で自立した生活を送れるようサービスつき高齢者住宅等を、8号棟と9号棟の跡地については団地や周辺住民の利便性の向上に資する商業施設等を建設することが予定されています。新たな商業施設が導入されることで、南側エリアの既存の商業施設と一体的な生活利便機能が確保されます。このような土地利用に向けて、UR都市機構より用途地域の変更と地区計画の決定に係る都市計画提案が提出されました。

それでは、今回の提案による都市計画の変更及び決定の内容についてご説明いたします。

まずは、用途地域の変更についてです。

当地区は、第一種中高層住居専用地域に指定されておりますが、今回の土地利用転換の目的や地区の東側及び南側に隣接する地域の指定状況に合わせ、澄川団地周辺の道路の中心線で囲んだ区域の用途地域を第二種中高層住居専用地域に変更いたします。

用途地域の変更により建築物の用途制限も変更となり、特に、第一種中高層住居専用地域では、床面積が500㎡までであった店舗と飲食店が第二種中高層住居専用地域になることにより、1,500㎡まで建てるできるようになります。

次に、地区計画の内容についてご説明いたします。

地区計画の範囲は、赤色の枠で示した澄川団地周辺の道路の中心線で囲んだ区域としております。さらに、当地区では二つの地区整備計画を設定いたします。

今回の団地再編により、商業施設等を計画している区域を利便施設地区とし、地区内及び周辺住民の利便性の確保を図る地区とします。一方、団地再編によりサービスつき高齢者住宅等を計画している区域及び団地として残る区域を一般住宅地区とし、良好な住環境

の維持を図る地区とします。

続いて、それぞれの地区整備計画で定める用途の制限及び敷地面積の最低限度についてご説明いたします。

まず、利便施設地区についてです。

用途の制限については、地域住民の生活利便機能を向上させるため、建築できないものとして、住宅、建築物の1階部分を共同住宅の住戸もしくは住室、寄宿舎の寝室または下宿の宿泊室の用途に供するもの、事務所、工場を制限します。敷地面積の最低限度については、一定規模の利便機能を有した施設を効率的に誘導するため、1,000㎡の最低限度を設けます。

続いて、一般住宅地区についてです。

用途の制限については、当地区の用途地域の変更により、第二種中高層住居専用地域となりますが、これまで形成されてきた良好な居住環境を今後も維持していくため、第一種中高層住居専用地域と同様の制限とします。具体的には、これまでと同様、住宅や共同住宅、2階以下で床面積が500㎡以下の店舗、飲食店等が建てられることとなります。敷地面積の最低限度については、狭小な敷地における建築を抑制し、住宅地としてのゆとりある良好な環境を守るため、165㎡の最低限度を設けます。

次に、地区施設についてです。

団地の周辺には、都市計画道路である福住・桑園通及び澄川通があるほか、団地の南側には市道の澄川25号線、団地の東側には澄川21号線が面しています。このうち、市道の澄川21号線は、スクリーンの左側の写真に示しておりますが、歩道はあるものの、今後、商業施設や高齢者福祉施設への動線を考慮すると十分な幅員とは言いにくい状況です。

そこで、今回、団地再編に合わせ、澄川21号線沿いにおいて、団地を再編する区域に面する範囲に限り、幅1.5m、延長約114mの歩道状空地进行を民地側に設けます。これにより良好な歩行者動線を確保します。

次に、壁面の位置の制限についてご説明いたします。

今回、地区施設に加え、より良好な歩行環境の創出を図るため、建築物の壁面の位置について制限します。まず、市道21号線については、利便施設地区、一般住宅地区ともに、先ほどの歩道状空地の部分を制限する形で道路境界線から1.5m以上離すものとしております。さらに、利便施設地区については、市道の澄川25号線の道路境界線及び隣地境界線から1m以上離すものとしたします。

以上が提案された用途地域の変更及び地区計画の内容です。

次に、以上の提案を受けました本市の判断について説明いたします。

まず、提案要件への適合状況ですが、スクリーンに示しているとおり、法的要件を満たしております。

次に、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ている一般住宅地の基本方針では、戸建て住宅や集合住宅などの多様な居住環境や生活利便機能が相互の調和を保

ちながら維持される住宅地の形成を目指すとされています。

また、取組の方向性として、徒歩圏内の身近な範囲における生活利便施設の立地や地域課題の解決、居住環境の維持向上のために、地域特性に応じた土地利用計画制度の柔軟な運用を検討することとされております。

本提案は、団地再生により地域の住環境と生活利便機能が調和した土地利用を促進していくことを意図したものであり、第2次札幌市都市計画マスタープランの方針や取組の方向性に適合することから、提案に基づいた都市計画の決定及び変更が必要と判断し、都市計画の案を本市にて作成しております。

なお、本市にて作成した案は、UR都市機構から提案された内容と変更がありませんので、先ほどご説明した内容がそのまま今回の都市計画の案となっております。

次に、条例に基づく原案の縦覧についてご説明いたします。

本審議会に先立ちまして、条例に基づく原案の縦覧を8月10日から24日まで行いましたが、意見はありませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

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

以上で澄川6条3丁目地区関連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 ただいまのご説明についてご意見やご質問等はございませんでしょうか。

●岩崎委員 私は澄川に住んでいまして、ここの状況をよく分かった上で利便施設について質問をさせていただきます。

ようやく囲いが取れて建物もなくなったので、いよいよかなという状況だと思うのですが、まず、想定している利便施設というのは何なのか、今、想定されているものがあれば教えていただけますでしょうか。

●阿部地域計画課長 最終的にはUR都市機構において公募によって決まるのですが、ドラッグストア等の商業施設等が予定されているところです。

●岩崎委員 先ほど紹介があったとおり、向かいにコープさっぽろがあるのですが、数か月前にリニューアルをされ、売場もかなり変わりました。ドラッグストアなどもかなり充実しているかなと思うのですが、そういった周りの民業に対する圧迫についてはどうお考えでしょうか。

●阿部地域計画課長 コープさっぽろは7,000㎡程度の店舗で、ドラッグストア等が入っているかと思いますが、それと補完し合うような民間事業者に入っただけだと非常にいいということで、UR都市機構が公募を行うと聞いているところでございます。

●岩崎委員 委員というより、生活者の意見となりますが、あのエリアはコープさっぽろがあることで生活がほぼ済んでしまっているなという印象もあります。ここには記載がありませんけれども、道路を渡って横にはセブン・イレブンもあって、買物等にも困りません。さらに、周りには、スープカレー屋やそば屋、すし屋など、札幌でも有名なお店が並んでおりますので、果たしてここに便利施設を誘導することにどれぐらいの意味があるのかなと少し感じています。

その上で、道路関係についてです。澄川25号線の道路は、1車線がぎりぎりあるという感じで、2車線はなく、現在でもコープさっぽろに入るために右折や左折をする車で非常に混み合っております。さらには、澄川25号線を真っすぐ西側に向かうと福住・桑園通がありますが、ご覧のとおり丁字路になっていて、時間帯によっては一回の信号でこの丁字路から抜け出すことができないという状況もありますので、もしここに便利施設をつくるのであれば、今度は澄川25号線の道路の改良も含めてしっかり考えていただかないと地域の合意に至るような状況ではないかなと感じます。

さらに、澄川21号線に関しても、ご案内のとおり袋小路になっていて、そこに入ってもまた曲がらされて、澄川通に出てしまいますし、この近隣にはマンション等も多いです。また、この地図には記載されておりませんが、澄川小学校の奥には澄川中学校もあります。それから、5ページには、平岸配水池と平岸高校だけが記載されていますが、この隣には平岸高台小学校もありますので、子どもたちが非常に多いエリアかと思います。

こういった商業施設を誘導することによってまちが便利になる一方、様々な弊害があるのかなと思いますが、それをどのように評価しているのか、教えてください。

●阿部地域計画課長 まず、澄川25号線の道路改良等については、現在、予定してございません。ただ、今回、許容される商業施設は1,500㎡までで、向かい側にあるコープについては、先ほどもお話ししたとおり、7,000㎡以上ですので、コープに比べると5分の1程度の施設が建てられることとなります。そうした規模の大きさから、我々としては交通渋滞をさらに招くということは考えていないところでございます。

一方で、車の出入口等ができることから、市道の澄川25号線については1mの壁面後退を設けることにより見通しをよくするとともに、市道の澄川21号線についても同じように1.5mの壁面後退を設け、さらに歩道状空気を設けることで、歩行者の安全、見通し等を確保し、安全を確保していきたいと考えております。

●岩崎委員 それは、道路の調査等をされてその結論に至っているのでしょうか。

●阿部地域計画課長 今回の地区計画の変更にあたって道路状況を調査したということをございせんが、今まで建っていた澄川団地と今後建つことが想定される1,500㎡程度の店舗との比較から今後も支障はないだろうと判断したところをございます。

●岩崎委員 これは、澄川25号線から施設に入る動線を設けるつもりはないと考えていいのでしょうか。

●阿部地域計画課長 いえ、市道の澄川25号線からの出入口も想定しつつ、さらに、澄川21号線にも補完的に出入口ができる可能性はあると認識しております。

●岩崎委員 そうであれば、現在、市道の澄川25号線には、この団地の側に入って行く道路はありませんので、なぜその出入りの状況が想像できるのかというのはなかなか分からないところです。

さらに、左側に入る澄川21号線のちょうど向かいの西に向かっている側は、今、マンション等が建っていて、路面側はひたすら駐車場になっていると思うのですね。そういうところの出入りも含めて考えると、地域の交通の利便性といいますか、不便な状況がたくさん生まれてくると思うので、地域のことを見てこの計画が立てられているようには全く思えないのですよね。ですから、まずは地域の道路環境等の状況を一度把握した上で提案をしていただかないと、なかなか答えようがないかなと思っています。

●阿部地域計画課長 我々もUR都市機構と十分に協議したつもりではございますが、いま一度、今、委員からご指摘があったことも含めて協議し、さらに詰めていきたいと考えております。

●岩崎委員 もしここに商業施設をつくるとすれば、当然、コープさっぽろとこの施設を行き来する方々も増えると思うのですね。でも、端まで横断歩道はありませんし、この道路上で斜め横断をする人たちがたくさん生まれることも簡単に想像ができるので、まず、道路の環境についてしっかりと整理した上で提案していただきたいというのが私の思いです。

●岸本会長 本日は事前説明ですので、今、岩崎委員がご質問あるいは問題提起されたことを次回までに検討していただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

●阿部地域計画課長 はい。検討させていただきます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田中委員 今、岩崎委員からのお話の中でUR都市機構と札幌市とで協議をされているという説明があったのですが、今後、周辺住民の方への説明会はされる予定なのでしょうか。

もう一つは、パワーポイント19ページについてです。

今、道路の話が出ていて、説明では、歩道が狭く、そこを広げて1.5mぐらいにする、澄川25号線のほうは1mにするということですね。また、7号棟のところにサービスつき高齢者向け住宅と高齢者施設がつくられるということでした。

今、バリアフリー化もいろいろなところで進んでいますが、1.5mや1mで車椅子同士ですれ違えるのでしょうか。また、積雪寒冷地ですが、1.5mにすることで、今後は、車道だけではなく、歩道にも除雪が入ることになるのか、お聞きしたいです。

●阿部地域計画課長 まず、地域への説明についてですが、関係町内会あるいは地区内の住民等に事前に説明をしているところでございます。

また、後段の1mと1.5mについてですが、まず、澄川25号線については、現在、既に歩道が3.5mありまして、それにプラス1mで壁面線の制限をすることになります。

それから、澄川21号線については、現在、歩道が1mありまして、それにプラスして1.5mの歩道状空地をつけることで、合計で2.5mになりますので、車椅子のすれ違い等は問題ないかなと考えているところでございます。

●田中委員 今後、歩道除雪は入るのでしょうか。

●阿部地域計画課長 失礼いたしました。車道除雪が入ることは確認しているのですが、歩道除雪については確認ができておりませんので、次回、お答えしたいと思います。

●田中委員 今後も周辺の住民の声もしっかりと生かされたものにしていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

●岸本会長 それでは、齊藤委員、池田委員の順番でお願いします。

●齊藤委員 住民への説明会はされたというお話ですが、住民の方から、UR都市機構に対し、こういった便利施設をつくってほしいという要望や希望があったということをもし聞いていれば教えていただきたいと思います。

●阿部地域計画課長 我々が聞いている中では、以前からそういったものがあつたらいい

ねという話はあったようですが、直接、今回の提案のきっかけとなるような要望があったということは聞いていないところです。

●齊藤委員 以前、こういうものがあつたらいいねというお話は、今回の提案にあつたサ高住やドラッグストアなどですか。

●阿部地域計画課長 我々が聞いている範囲になりますが、具体的な話というよりは、いろいろな話をする中でもっと便利になつたらいいよねという声があつたということで、具体的にサ高住がいいという話があつたかどうかまでは確認しておりません。

●齊藤委員 説明会も開かれたということですが、いわゆる反対や難色を示した方はいなかったという認識でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 そのように聞いております。

●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 むしろ私が不勉強なので、教えていただきたいのですが、15ページのスライドを見ますと、第一種中高層住居専用地域は、今回、利便施設等により地域再生を行わない部分も含めて、全部を第二種中高層住居専用地域に変更しようという計画になっておりますが、その点に関してはそうする必要があるのでしょうか。

●阿部地域計画課長 用途地域の変更についてですが、基本的には道路等で囲まれた街区単位で行うことになっておりまして、そういった理由から、今回、澄川団地を囲う道路で囲った地域の用途地域を変更しているということです。

●岸本会長 今、池田委員は、街区単位で一括で第一種中高層住居専用地域を第二種中高層住居専用地域に変えることによって何ができるようになるのか、どういう意味があるのかをお伺いされたのだと思います。

要するに、一旦、全部を第二種中高層住居専用地域にするわけですよ。そのうちのひとつが利便施設地区で、第一種中高層住居専用地域の場合はできなかったことが第二種中高層住居専用地域になることによってできるようになる、そして、それは何かといたら、500㎡以上1,500㎡までの店舗をつくることができるようになるということです。第一種中高層住居専用地域の場合は500㎡以下でなければ駄目なのです。大規模とは言いませんけれども、ある程度の規模を持った利便のための店舗をここに建てることができるようになるので、そのために第二種中高層住居専用地域にするということですね。ただ、第二種中高

層住居専用地域にはするものの、利便施設地区はあくまでも利便施設を誘導するところにしたいから、別途、地区計画というもので今度はここに住宅などを建てられないように規制するという二つを組み合わせているという理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 組み合わせで、一般住宅地区はこれまでと同様の制限にして、利便施設地区は1,500㎡までとしているということです。

●岸本会長 一体として第二種中高層住居専用地域にしなければいけないのだけれども、一般住宅地区は1,500㎡などの大規模な店舗ができてもらっては困るから、今度は地区計画で規制していくことで、重ね合わせて目的を達成するという説明かと思いますが、そういうことを聞かれたかったのですよね。

●池田委員 はい。一つは、ここが変わってしまうことによって、例えば、将来、なし崩し的にこっちの一般住宅地区も店舗にすることができるようになってしまうと、話が大幅違ってくるかなと思うのです。

●岸本会長 そうならないように、第二種中高層住居専用地域にしていいところは取るのだけれども、それで緩められると困るから、今度は地区計画で規制していくというご説明かと思うのですが、その理解で間違いはないですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 非常に重要なご質問だったと思いますが、この辺りについてはいかがでしょうか。

岩崎委員からは、果たして利便施設地区にどんな店舗ができることがこの地域の方々にとって一番利便性があるのかをきちっと考える必要があるのではないかというご指摘がありました。それは、後日、改めてご回答をいただけたらと思います。

ほかにございませつか。

●岡本委員 ゼミの取組でしばらく通っていたので、このことはよく知っています。UR都市機構は、全国において敷地をゆったりと使ってみどりが豊かな団地を形成しているので、こちらもゆったりとした敷地利用になっているのが魅力の一つかなと思っています。

一つ確認しておきたいのですが、コープさっぽろを背中にして澄川団地の方向を見たときに、青色の一般住宅地区と黄色の利便施設地区が接している真ん中のラインは、今、居住者用の歩行者専用通路になっていると思うので、ここに利便施設地区にアクセスするための車両動線が入ってくると少しいづいかなと思っています。



一方で、澄川25号線沿いには植栽がなされていて、団地のプライバシーやみどりの豊かさを確保する役割を果たしていると思うのですが、ここに車両の駐車場の入り口がどんと入ってしまうと、見通しが悪いということで、結構たくさん切ってしまうということが想定されます。ですから、団地が持っていたみどりの豊かさやゆったりとした空間の使い方なども公募の条件に含めていただくようUR都市機構に伝えていただきたいなと思いましたので、お話ししておきます。

●阿部地域計画課長 前段の歩行者専用道路につきましては、今後も維持されると聞いているところでございます。

後段の澄川25号線に面したみどりに関しましては、委員がおっしゃるとおり、民間事業者によっては駐車の出入りのために一部を伐採する可能性も出てきますが、今、委員がお話しされた内容についてはUR都市機構にも伝えていきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにご質問等があればお願いいたします。

●岸委員 この利便施設地区のオレンジ色のエリアはどれぐらいの面積なのかを教えてくださいいただけますか。

●阿部地域計画課長 利便施設地区につきましては、0.6haになります。

●岸委員 1haは1万㎡でしたか。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸委員 0.6haだから6,000㎡ですか。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸委員 次の17ページのところでは、最低限度が1,000㎡となっているのではないですか。では、お店が何軒ぐらい建つのかなと思ったのですよね。最大6軒という理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 規制上は最大6軒となるのですけれども、今、我々としてそこまで細分化して公募をするというところまでは聞いておりません。2軒ぐらいかと思いますが、改めて確認をしたいと思います。

●岸委員 これは本当に知らないのですが、教えてほしいのですが、敷地面積の最低限度の1,000㎡というの一般的なのか、ここの地区計画の中であえて1,000㎡としたのか、どちらなのか。

●阿部地域計画課長 一般的というより、今回、UR都市機構から提案された内容が1,000㎡ということです。今後、公募をした後に、もし民間事業者においてまた別のことをやるとなったときにある程度の制限をかけたいという意図から、1,000㎡という数字が出されてきたところでございます。

●岸本会長 今、岸委員がおっしゃったこととも関連しますが、6,000㎡のところは、第二種中高層住居専用地域の建蔽率の60%もまたさらにかかってくるから、単純に六つを建てられるということにはならないですよ。6,000㎡のところは1,000㎡のものがぼこぼこ六つ建ったら建蔽率の60%を確保できないから、どんな感じなのかはイメージがつかないのですが、恐らく、四つか、せいぜい建てても三つですか。これから正式に公募をするということですが、水面下ではドラッグストアで1,000㎡以上、1,500㎡未満を想定しているということよろしいですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 そこにも駐車場スペースなどが必要でしょうからね。

●岸委員 今の1,500㎡というのは床面積ですか、敷地面積ですか。

●阿部地域計画課長 1,500㎡は床面積です。1,000㎡は敷地面積なので、6,000㎡の敷地を六つに分割し、それぞれ600㎡程度の建築面積の建物を建てることは理論上可能になります。

●岸委員 ただ、2階建てにすれば1,500㎡の建物もやろうと思ったらできるのだろうなと思います。

●岸本会長 容積率を考えると入ってくるのですね。理解しました。では、どのぐらい入ってくるのかというのはまだ分からないということですね。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 UR都市機構は、将来的にこの土地を売却するということですか。そうではなくて、ここの部分の用途地域を変えて、ドラッグストアにこの土地を貸し出すというこ

とですか。

●阿部地域計画課長 今のところ、公募して売却すると聞いているところでございます。

●岸本会長 ほかに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、本日、委員から出ました質問事項等を踏まえて、次回、より詳細なご説明のほどをお願いいたします。

◎大通西4南地区関連について

●岸本会長 次は、大通西4南地区関連でございますが、この説明が終わりましたら休憩に入りたいと思います。

準備が整い次第、担当部局からご説明をお願いいたします。

●星野事業推進担当部長 事業推進担当部長の星野でございます。よろしくお願いたします。

事前説明案件のグループ②の大通西4南地区関連についてご説明させていただきます。

本件は、大通西4南地区の再開発事業の実施に必要な都市計画として、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。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明内容ですが、画面のと通りの項目と順番でご説明を申し上げます。

初めに、地区の概要についてです。

大通西4南地区の位置は、写真の中の赤枠で囲んでいる部分です。札幌駅前通と大通の交差点の南西部に位置しておりまして、札幌市のまちづくりにとって重要で価値の高い場所となっています。

札幌駅前通と大通の交差点を含む黄色の囲いは、大通交流拠点地区として既に関係者等との協働によりガイドラインや地区計画が定められております。これらに基づき、青色で示した四つ角のうちの三つの敷地では既に建て替えが終わっておりまして、当地区は大通交流拠点地区の最後に残された敷地として街区一体での再開発事業が計画されております。

続いて、地下部分についてですが、計画敷地の東側が地下鉄南北線の大通駅、北側が地下鉄東西線の大通駅に接しており、紫色で示す範囲は大通交流拠点地下広場に指定されております。

次に、土地利用の現況についてです。

①は、大通公園から見た既存建物の状況です。建物が2棟建っていますが、建築から40年以上が経過しており、建て替えの時期を迎えています。

②は、南1条中通線から敷地を見た状況です。街区の中央は青空駐車場として利用されておりまして、都心にもかかわらず、低利用な状況がございます。

③は、南1条中通線の道路の状況でありまして、歩道の幅員が非常に狭くなっています。続いて、地下部の現況写真です。

④は、北西側から敷地を見た状況です。東西線コンコースは、整備から40年以上が経過しております。

⑤は、北東側から敷地を見た状況です。東西線コンコースと平成27年に地下広場としてリニューアルされた南北線コンコースは、内装の差が大きくなっています。

⑥は、南側から南北線コンコースを見た状況です。通路部分に地下鉄の階段が突出しておりまして、通路が狭くなっているという状況が見られます。

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%が指定されています。建物の最高高さを定める高度地区の指定はございません。

次に、当地区に関連する本市の上位計画及び関連計画についてです。

平成28年に策定した第2次都心まちづくり計画において、都心のまちづくりを支える骨格軸の大通及び札幌駅前通に面し、また、大通・創世交流拠点にも位置しておりまして、都心のまちづくりにおいて極めて重要な位置であると言えます。

大通・創世交流拠点においては、交流拠点にふさわしい質の高い機能、空間の形成や、人とまちをつなげるネットワークの強化に取り組むこととしています。

次に、関連計画についてです。

平成19年には、黄色に示した範囲の関係者により大通交流拠点まちづくりガイドラインが策定されています。このガイドラインでは、大通地区を都心の中心的な拠点として再生させることを目指し、都心の中心として特徴的な場とする、まち歩きを楽しめる景観軸をつくる、魅力的なオープンスペースとして価値を高めることを目標としています。この目標を具現化していくため、同地区において平成19年8月に大通交流拠点地区地区計画を定めています。

また、当地区は、都市再生特別措置法に定める都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の範囲に含まれておりまして、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域と位置づけられております。

さらに、都市再生緊急整備地域については、その地域ごとに地域整備方針が定められておりまして、このうち、当該地区に関連する方針内容としては、商業・交流機能の充実強化、地下通路と一体的な地下空間の形成、自立・分散型エネルギー供給拠点整備及びエネルギーネットワークの形成などの整備方針が掲げられています。

次に、当地区のまちづくりの経緯ですが、これまでご説明した上位計画や関連計画を基に、令和2年から大通西4丁目の地権者により街区一体での再開発に向けて検討を開始し、

意見交換を重ねてきました。そして、令和4年3月に街区内の地権者全員により再開発準備組合が設立されております。

続きまして、事業の概要について説明いたします。

計画建物の概要です。

画面の左に建物のイメージパースを示しておりますが、地上34階地下3階建て、建物の最高高さは約185m、延べ面積は約9万9,400㎡、容積率は約1,650%、施設の構成と用途は、上から宿泊、業務、商業、地下部に駐車場とエネルギーセンターとなっています。

先ほどご説明した上位計画等を踏まえた開発計画の基本コンセプトとして、大通の魅力向上（再生）を牽引する空間の整備と世界に発信する環境配慮、防災対策の二つを掲げるとともに、これらを具現化するための整備方針の一つ目として大通交流拠点の魅力向上につながる空間の形成、二つ目として国際競争力を高める機能の整備、三つ目として環境負荷低減・災害に配慮した機能の整備を定め、整備を行います。

続いて、計画建物のまちづくりに資する整備の内容について、三つの整備方針に沿って説明します。

1点目は、大通交流拠点の魅力向上につながる空間の形成についてです。

こちらは、東側から見た地下1階から地上5階の断面図になります。

当地区では、誰でも自由に利用することができる空間として、地下1階から地上5階まではアトリウム、地上5階にはテラスを整備します。また、アトリウムと隣接する大通交流拠点地下広場の拡充、老朽化が進んでいる大通公園西4丁目部分の魅力を向上させます。それぞれが連携することで人々の回遊を促し、大通交流拠点の魅力を向上させていきます。

具体的な整備内容についてご説明いたします。

こちらは地下1階の平面図で、少し見づらいですが、茶色の1点鎖線が計画敷地となっています。

計画敷地の北東側には、アトリウムの一部として滞留空間を設けます。アトリウムや大通交流拠点地下広場に接して商業を配置し、にぎわいの創出を図ります。また、オレンジ色で示した部分は、大通交流拠点地下広場を西側に拡大し、美装化やベンチなどの設置により新たな滞留空間を創出します。さらに、黒色の斜線で示した部分には出入口階段などの地下鉄施設があり、コンコースの一部が多少狭くなっておりますが、建て替えに合わせて敷地内へ取り込み、歩行環境の改善を図ります。

画面は、北東から見たイメージです。下は地下1階のアトリウム内のイメージですが、地上のアトリウムから光が差し込む空間になっており、待ち合わせのような日常使いから大通交流拠点地下広場と連携したイベントの開催場所としての利用を想定しています。

続いて、地上1階と2階部分の平面図です。地上1階の北東側には滞留空間を整備し、2階には1階の滞留空間を囲むように口の字型に滞留空間を配置します。滞留空間や道路側には商業を配置し、外部へのにぎわい表出、大通公園との連携を意識した配置としています。

画面のパースは、2階の南側の滞留空間からアトリウムを見たイメージです。アトリウムの1階部分は大通公園と連携したイベントや音楽コンサートなどの開催を想定し、2階部分はイベント時の観覧場所としての利用も想定しています。

下のパースは、アトリウムの2階部分から大通公園側を見たものです。2階部分には椅子を配置する予定で、平常時は大通公園のみどりに囲まれながらゆったりと過ごすことのできる場所としての利用を想定しています。

こちらは、アトリウムの全体を北東側から見たパースです。アトリウムは、地下1階から地上5階まで大開口の吹き抜けとなっておりまして、みどりを多く配置し、季節を問わず、みどりを感じられる空間とします。

続いて、テラスについて説明します。

こちらは、5階の平面図です。大通と札幌駅前通の2方向にテラスを設けます。テラスに面した部分には商業を配置し、テラスとの連携もできる計画としています。また、大通公園の西4丁目は、老朽化が進んでいる公園の改修に協力することにより、魅力向上を図る予定でございます。

こちらは、夏のテラスのイメージです。このテラスは、植栽を配置した憩いの空間となっておりまして、大通公園で過ごす人々や大通公園のみどりを見ながらベンチなどでゆったりとした時間を過ごすことができます。

こちらは、冬のテラスのイメージです。テラスは、大通公園を5階レベルから眺める新たな視点場として通年を通して利用が可能であり、イルミネーションなどの札幌を代表するイベントを新たな目線から鑑賞することができます。また、テラスでは大通公園とのイベント連携も想定しているため、ヒーティング等の雪対策を行い、冬場でも活用できる計画としています。

これまで説明したアトリウム、大通交流拠点地下広場、大通公園の連携により、大通交流拠点の魅力が最大限向上するよう、基壇部の高さを約30mとしています。大通や札幌駅前通のストリートウォールが20mから60mで形成されていることから、基壇部は20mから60mの範囲で複数パターンの検討を行い、大通公園と施設の両方からの目線やアトリウムの開放感を考慮した結果、30mを基壇部の高さとして計画することとしております。

続いて、二つ目の整備方針の国際競争力を高める機能の整備についてご説明いたします。

今回の計画施設は、大通と札幌駅前通に面するという札幌を象徴する立地を生かし、施設の高層部はハイグレードホテル、中層部は高機能オフィス、低層部は商業という配置になっています。特に、施設の高層部のハイグレードホテルは、札幌市が国際競争力を高める上で重要な用途です。また、中層部の高機能オフィスは大企業の誘致などに欠かせない用途でありまして、低層部は一つ目の整備方針で説明した大通交流拠点の魅力向上に欠かせない商業・滞留空間となっています。これらは、一つ一つが国際競争力の向上に資することに加え、全ての用途が同施設にあることの相乗効果により、それぞれの質を高めるばかりでなく、周辺の魅力向上にもつながるものと考えています。

また、当施設には、公共交通機関との接続や、オフィス街、ナイトタイムエコノミーが期待できる薄野などへのアクセスのよさが求められることから、施設内の動線だけではなく、地下や地上の快適な歩行環境の改善も重要と考えております。

続いて、三つに分けて詳細な整備内容をご説明いたします。

一つ目は、地上と地下における歩行環境の改善、魅力形成です。

こちらは、北東側から敷地を見た図になっており、地下2階から地上1階を表しています。地上1階には歩道に面した部分に歩道状空地と歩道沿い空地为、また、建物内には大通と南1条中通線をつなぐ歩行者のための貫通通路を整備します。

続いて、地上と地下をつなぐ動線です。現在、地下2階にある南北線のホームから地上までは直通のバリアフリー動線がなく、大きく迂回することになっています。今回の再開発では、駅前通側の南東側、駅前通と大通の北東角に設けるアトリウムに入ったところ、大通側の3か所にエレベーターと階段を整備します。特に、①の駅前通側のエレベーターは、地下2階の南北線ホームと地上1階を直接行き来することが可能になるなど、バリアフリー動線の拡充に配慮した計画となっております。

画面のパースは、大通側の歩道沿い空地1号を東から見たところです。幅員3mの歩道沿い空地进行整備し、歩道の機能を補完するとともに、大通公園と一体となったみどりの空間の中で休憩などができるよう、椅子などを配置します。また、歩道沿い空地側には商業とアトリウムを配置し、にぎわいが連続するような計画としています。

下のパースは、札幌駅前通に面して整備する歩道沿い空地2号を南側から見たところです。幅員2.5mを整備し、街路樹と一体となった緑化や、アトリウムなどのイベントとの連携にも使えるベンチやテーブルを配置します。南側には南北線ホーム階までつながる動線を整備します。

画面のパースは西5丁目線側に整備する歩道沿い空地3号でありまして、幅員2mを整備し、中低木や草花などの植栽で大通公園へつながるみどりの演出を行います。北側には東西線コンコースへつながる動線を整備します。

下のパースは、南1条中通線側に整備する歩道状空地です。幅員1mを整備し、歩行環境を改善するとともに、潤いのある空間となるよう壁面緑化を行います。

このパースは、アトリウムを北東側から見たものです。地下から地上へつながる動線や大通と南1条中通線をつなぐ動線、施設内のホテルやオフィスへつながる動線を整備します。

二つ目は、札幌都心のビジネス競争力を強化する高機能オフィスの整備です。

高機能オフィスは、1フロアが1,700㎡で、大企業の誘致が期待できる規模としつつ、小割対応も可能な自由度の高い設計としています。さらに、コージェネレーションシステムや非常用発電設備を備えることで災害時にも事業が継続できる機能を整備します。

三つ目は、国際水準の宿泊機能を備えたハイグレードホテルの整備です。

ハイグレードホテルとは、都心の開発誘導方針において、最低客室面積が40㎡程度で、

スイートルームやバンケットルームを有するホテルとしておりまして、当地区では、最低客室面積が40㎡以上の客室を150室、会議やイベントで利用できるバンケットルーム、バー、ラウンジ、フィットネスなどを整備し、世界的に四つ星や五つ星を獲得しているホテルブランドの誘致を想定しています。ホテルのラウンジやレストランは、宿泊者以外の利用も可能となっております。札幌を象徴する大通公園に面し、札幌の中心から札幌のまち並みを眺められる一等地にいわゆるラグジュアリークラスのホテルを整備することで札幌市の魅力を世界に発信し、国際競争力の向上に寄与することを目指しています。

国際競争力を高める用途の導入を目指す一方で、大通公園への影響や景観の視点からも検討をしておりますので、ご説明いたします。

当地区における高層部の形態について三つの観点から検討をしております。

1点目は、市民や来訪者が行き交う場所であり、それらの方への圧迫感を軽減するため、主要な軸からセットバックをしています。2点目は、大通公園への日影の影響を抑えるため、高層部のスリム化を図っています。3点目は、テレビ塔からの眺望に配慮しています。大通公園の軸性や見通しに配慮するとともに、外観は透明性の高い材料とすることで、景観に溶け込むよう配慮する計画です。

なお、今後、設計を進めていく中で、頂部のデザインを含め、さらに景観に配慮したデザインとなるよう検討を進めることを準備組合と確認しております。

続いて、三つ目の整備方針の環境負荷低減・災害に配慮した機能の整備についてご説明いたします。

一つ目は、地域冷暖房プラントの整備です。

左側のエネルギーネットワーク図に示したとおり、現在、大通以南は高温水のみ配管しかなく、エネルギープラントもありません。当地区の地下3階にエネルギープラントを新設し、将来的にはエネルギーセンターとして大通以南に温水や冷水のネットワークを広げることを目指します。

地域冷暖房プラントは、再開発ビルのほか、周辺のビルの4万㎡相当の熱供給を行うことができます。また、コージェネレーションシステムの導入により、計画建物が通常時に使用する電力の30%程度を発電することが可能となっております。さらに、環境配慮技術の活用を図ることでCO<sub>2</sub>の排出量を約30%削減します。

二つ目は、国際的認証の取得です。

本計画では、施設計画や運用など、総合的に環境性能の向上に取り組むことで、LEEDにおいて、4段階あるうちの上から二つ目であるゴールドを取得することを目指しています。また、本地区では、施設の省エネルギー化を推進し、1次エネルギーを約35%削減し、ZEBオリエントド相当のエネルギー消費量の削減を目指します。

三つ目は、災害時における帰宅困難者の受入れ施設、備蓄倉庫等の整備です。

受入れ施設としては、アトリウムの地下1階から地上2階のうち、約430㎡を一時滞在施設として利用します。また、一時滞在施設用の備蓄倉庫の整備や災害時も電力供給が可能



なシステムの導入などを通じ、受け入れた帰宅困難者の滞在を支援する体制づくりを行う予定です。

続いて、建築物の整備に伴い、周囲に与える影響についてご説明します。

初めに、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、黄色の丸である中高層市街地相当の領域Cまでとなっており、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。

駐車場は、全て敷地内に整備する予定で、駐車場の附置義務条例などに基づく必要台数を上回る182台を整備する予定です。駐車場の出入口は南1条中通線と西5丁目線を基本とし、ホテル利用者用の入り口のみを大通にすることで、周辺交通や歩行者への影響をできる限り少なくする計画としました。

なお、駐車場利用交通等を考慮した交通量推計を基に街区周囲の交差点需要率を算出した結果、交通円滑性が低下するなどの影響は生じないことを確認しております。

次に、今回、決定や変更をする都市計画の内容についてです。

第一種市街地再開発事業の決定、都市再生特別地区の変更、地区計画の変更、都市高速鉄道の変更、都市計画広場の変更について説明いたします。

初めに、第一種市街地再開発事業の決定です。

施行区域は大通公園の西4丁目部分と隣接する道路を含んだ範囲の約2.1haで、主な内容として、建築面積は約4,360㎡、延べ床面積は約9万9,400㎡、主要用途は業務、商業、宿泊、駐車場となっています。敷地面積に対して約20%の公開空地を確保します。

次に、都市再生特別地区の変更です。

今回の変更は、新たに大通西4南地区を追加するものです。区域は第一種市街地再開発事業の区域と同じであり、区域面積は約2.1haです。高度利用を図るため、容積率の最高限度と最低限度、建蔽率の最高限度、敷地面積の最低限度を定めます。高さの最高限度については、高層部を185m、低層部については、大通公園及び札幌駅前通に面した部分を30m、西側を44mとしています。

次に、地区計画の変更です。

計画敷地の一部には既に大通交流拠点地区地区計画が定められております。当事業においても大通交流拠点地区地区計画の内容を引き継いで建築物等の整備を行っていくため、施行区域の全てを含む形に地区計画区域を変更します。

また、地区整備計画区域については、これまで北街区地区と南東街区地区という指定をしておりましたが、今回、南東街区地区の名称を南街区地区に変更し、計画敷地にも同様に南街区地区を決定します。これにより当地区内の他の建物と同様の制限がかかることとなり、スライドに示している建築物の用途の制限や敷地面積の最低限度、建築物の形態や意匠の制限が都市再生特別地区の制限のほかに定められることとなります。

次に、地区施設についてです。

地下から地上にかけて、さきに説明しましたアトリウムやテラスを広場として位置づけるとともに、建物外周部の歩道沿い空地や歩道状空地及び地区内を通る敷地内貫通通路を位置づけております。

続いて、都市高速鉄道についてです。

都市高速鉄道の南北線については、建て替えに伴う出入口階段の位置の変更による区間の変更により、地上から地下2階ホーム階まで直接つながるバリアフリー経路が整備されます。都市高速鉄道の東西線については建築物との接続及び建て替えに伴う出入口階段の位置の変更による区間の変更を行います。

最後に、大通交流拠点地下広場の変更です。

大通交流拠点地下広場は、区域を西側に拡大します。当地区の再開発の建て替えに合わせて広場を拡大することは都心の魅力向上と人々の多様な活動を受け止める空間のさらなる魅力向上のために必要であることから、区域の変更を行います。

次に、近隣説明会についてです。

令和4年8月4日に再開発準備組合が近隣説明会を実施しましたが、特に反対の意見等はありませんでした。

次に、条例に基づく変更原案の縦覧についてです。

令和4年8月10日から24日まで、条例に基づき変更原案の縦覧を実施しましたが、意見はありませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の都市計画審議会への事前説明の後、10月には都市計画案の縦覧手続を開始し、11月18日の第119回都市計画審議会において諮問を行い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、令和5年度に再開発本組合の設立、同年に権利変換計画の認可を経て、令和7年度に工事着手、竣工は令和10年を予定しています。

以上で事前説明案件のグループ②の大通西4南地区関連の説明を終わります。

長時間にわたりご清聴をいただき、ありがとうございました。

●岸本会長 長丁場でございます。ちょうど区切りがいいので、これから10分間の休憩を取った上で質問に入りたいと思います。今、45分です。55分から再開させていただきます。それでは、休憩のほどをよろしく申し上げます。

[ 休 憩 ]

●岸本会長 それでは、ただいまから案件説明についてご質問をしていただく時間にしたと思います。ご質問等がおありの方は挙手を願います。

●池田委員 何点かあるのですけれども、まず、一番気になることが景観と日陰についてです。

スライドの37ページに日陰の影響に配慮と書いてあるのですけれども、大通公園の南側にこの建物が位置することになりますよね。どのくらいの時間が日陰になるか、どのくらいの時間、大通が太陽にさらされるのかとっておきまして、その点について具体的な数値等があればお示しいただければと思います。

次に、大通の真ん中にこうした建物を建てることに関する札幌市のまちのつくり方に関わることについてです。

特に、大通公園は、市民の憩いの公園として、長いこと、札幌のまさにシンボルになってきたところなんです。その一番真ん中のところに34階建ての建物が建つことに対して、景観のことはもちろん、ほかのことも含め、どのようにお考えになっているのでしょうか。特に、今日の一つ目の審議でもありました北5西1の駅の周辺とのすみ分けといいますか、その考え方がありましたら、それも含めて示していただければと思います。

話が前後して申し訳ありませんが、風については影響がないと42ページに示していただいておりますが、本当に風の影響がないのでしょうか。特に、大通公園で休んでいる方のところに強風が吹き降りるといことがあっては決してよくはないと思いますので、風の影響、日陰の影響を含め、具体的に示していただければと思います。

最後に、テレビ塔からの景観に配慮ということについてです。

この辺りは、今、マンションが建っているかなと思います。ほかの建物との高さの比較も含め、180mというのがどのくらいの高さなのかを具体的に示していただけるとどんなものが建つのかのイメージが付きやすいかなと思いますので、お願いしたいと思います。

●星野事業推進担当部長 景観について、日陰時間の問題について、大通の真ん中にこのような高い建物が建つことについてどう考えるのか、風環境がどうなのか、この高さの建物はほかから見てどう見えるのかというご質問だったかと思います。

まず、日陰時間についてです。

これは基壇部を30m、60mにした場合の日照時間についてですが、まずは30mのほうを見ていただければと思います。日陰面積は、2.5時間のほうは、30mですと450㎡でして、60mの850㎡に対して8%ぐらい減となります。4時間のほうでは、30mですと4,800㎡でして、60mの6,700㎡に対して29%の減です。また、現状との比較で言いますと、やはり長くなりますし、日陰面積が広がりますが、セットバック等でなるべく面積が小さくなる方向で検討しているところです。

次に、大通の真ん中にこのような高層建物が建つことについてです。

説明もさせていただきましたが、ここは大通公園と駅前通が交差する四つ角の一つです。ほかの三つは建て替えが終わっておりまして、最後の一つとなります。大通公園を持つ札

幌の中心となるところでして、札幌の魅力を高めるという意味でも非常に重要な位置であると考えております。そこについて、高度利用、もしくは、大通公園と一体で魅力を高める計画でして、そこからの景観も一つの札幌としての魅力になってこようかなと考えております。

このように一つのランドマークになるのではないかという一方、例えば、テレビ塔からの見え方からしますと、山並みを少し切ることになろうかと思えます。しかしながら、スリム化させるほか、材料等を透明性のあるものにし、調和を図りたいと考えておまして、左下のようなイメージとする予定ですが、外観については、さらに景観に配慮したデザインになるよう、今後検討していきます。

次に、風についてです。

先ほどお示ししましたように、領域Dという強風地域は存在しない想定です。ここは領域Cであり、中高層市街地相当ということで、都心部におきましてはこうしたことでとどまるということです。

次に、この建物は185mという高さですが、ほかにどのくらいの高さの建物があるかについてです。

今のJRタワーで173mです。それから、今建設中の北8西1の再開発事業の建物は175mで、さっぽろテレビ塔は147.2mです。

●池田委員 先ほどの風に関しましては、今どのくらいの風環境かに対し、どのくらい悪くなるのかを示していただくと、建物が建ったときにどれくらいかということよりも、建つことによる影響が分かりやすくなるかなと思います。

最後に、繰り返しになりますけれども、魅力あるまち札幌として、一番のシンボルである大通公園の真ん中にこうした高い建物が建つわけで、札幌市としてはそれが魅力だと考えているのだなと考えてしまいました。

●岸本会長 今のご質問に関係しますが、札幌駅前の都市再生緊急整備地域内での都市再生特別地区で容積率を1,500%に緩和してというときには、都市計画法上は商業地域なわけですね。したがって、私の理解に間違いがなければ、法律上、住居系とは異なって、日影規制はないということですね。そうはいても、この建物が建ったときにどれくらいの時間帯にどれくらいの影ができるのか、時間ごとに影がどう動いていくかというシミュレーションの図を示していただいた記憶があるのですが、今回はどうでしょうか。

●星野事業推進担当部長 今回、手持ちにございません。

例えば、本再開発事業で北側に学校や住宅があった場合、日陰の影響を強く感じるようになりますが、大通公園ですので、植物に対してどういう影響があるのかということとなります。ただ、日陰になる辺りの植物は日照が多くないと育たない植物はないと聞いてお

ります。このように日陰の制限はないところではありますが、それでも日陰については検討、配慮をしているということです。

●岸本会長 今後もシミュレーション図は出てこないということによろしいですか。

あのときは、商業地域ではあるけれども、北側に小学校やマンションが建っており、法的な規制はないけれども、あえてやってきたということで、今回の場合は北側に小学校や住居があるわけではないから、ああしたシミュレーションはやらない、ただ、ビル風がどのくらい生じるのかについてはシミュレーションをやったという理解によろしいですか。

●稲垣都心まちづくり推進室長 再開発事業の都市計画決定は星野が所管しておりますけれども、私どもまちづくり推進室では、都心内のまちづくり、あるいは、開発案件の1次窓口としての立場があります。あるいは、今回の再開発事業の一部に市有地があり、再開発準備組合の一員としても参画しておりますので、その二つの立場から補足させていただきます。

今、池田委員から、公園への日陰の影響について懸念があるというご指摘をいただきました。再開発準備組合でも同様の問題意識を持ち、日陰図を描き、実際の影響を分析しております。今日は用意がなく、次回と思うのですが、端的に申し上げますと、既存の建物の高さであっても、冬は太陽の高さが低くなりますので、公園への日陰は大きくかかります。一方、夏は太陽高度が上がりますので、建物の高さが高くなっても十分な日照時間が確保されることを確認しております、トータルで公園への影響をなるべく少なくする形状を導き出す検討をしているところです。

繰り返しになりますが、日陰の影響図は次回にご用意させていただきます。

●岸本会長 それでは、田中委員、お願いいたします。

●田中委員 今、池田委員と会長からもあったことについてです。

日影の影響図は次回を出していただけたということだったのですけれども、たしか、北5西1・西2のときには、冬至の際も含め、日影がどういうふうになっていくかの本当に詳しいものが用意されていたかと思います。棒グラフだと分かりづらいので、ぜひそのようなものを示していただければと思います。

また、スライド26ページの5階テラスから見たイメージ図についてです。

影を見ると、夕方ぐらいには西から光が当たっているようですが、日中だったらどういう明るさなのか、こういうイメージ図でも分かるかと思うので、そういうものも示していただければ見やすいなと思います。

あわせて、駅前もそうですけれども、大通というのは札幌市にとって本当に大事な観光スポットだと思っております。しかし、資料では、どちらかという、計画されている建

物からの見え方が中心なのですね。そうではなく、大通の芝生に座ってお昼休みをくつろいだり、あるいは、観光客もいると思うので、そういう人からどう見えるのかについても次回にはぜひ示していただければと思いますし、今あるなら見せていただければと思います。

●星野事業推進担当部長 まず、日陰についてですが、四季折々の状況について詳しく示させていただきたいと思いますし、5階テラスは日中にどんなふうに見えるのか、あるいは、その日陰についても次回に説明させていただきたいと思います。

また、大通からの見え方についても次回にお示しさせていただこうと思いますので、よろしく願いいたします。

●岸本会長 本日は事前説明ですので、委員の方々からのご質問やご意見を踏まえ、次回に準備できるものは準備していただくという手順となります。

それでは、岩崎委員、お願いいたします。

●岩崎委員 各委員からお話があったこととも近いのですけれども、やはり、都心まちづくりという観点が非常に重要になってくると思っています。ですから、駅前だけではなく、大通、さらには、薄野、中島公園のエリアまで、ある程度の戦略を持ってまちづくりを進めていくべきだと思うのです。しかし、このビルがどんな戦略を持って建てられるのか、どんな狙いがあるのかがここからは見えてこないと感じております。

これを見て、札幌がどんなまちかという、オフィスがたくさんあって、ハイグレードホテルがたくさんできたまちになってしまいかねません。全体的な一つ一つのビルの機能や役割はよく分かるのですが、エリアとしてどんなまちにしていけるのかを示していただきたいことを要望します。

駐車場の話ばかりするのは恐縮ですが、この場所を見ると、駅前通から曲がってすぐに駐車場に入ることになるわけですね。すると、駅前通から大通の西側に進むときの左折の車線が閉じられてくる可能性もあると思うので、こういうことを含めてどうしていくのかを考えていただければと思います。

さらに、大通についてです。

この間、私たち議会でも様々な議論をさせてもらっていて、例えば、P a r k - P F I については前向きに進めていこうという答弁をいただいています。それとの兼ね合いです。大通公園の機能とこの建物との兼ね合い、さらには、様々な批判の声もいただいていますけれども、大通公園の一部連続化ということも議論の俎上に上がってきていると思いますので、そうした全体的なまちづくりとこのビルがどんなふうに絡み合っていくのか、どんな相乗効果があってよくなっていくのかについて、次回までにお示しいただけたらと思います。

●星野事業推進担当部長 この地区のことだけではなく、全体的な考え方について、それから、大通公園のこと、駐車場のことについても次回に説明させていただきたいと思います。

なお、駐車場について、今、委員からご指摘がございましたが、商業、業務の駐車場の入り口は中通り側からを考えております。また、出口は西5丁目側ということで、駅前通には出入口がございません。そして、大通側はホテルの入り口だけがあるということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 大きな建物が建つことによって全体の調和がどうなのだというお話には同意見ですが、次回にいろいろとお示しをいただけるということでした。それも踏まえ、ぜひお示しいただきたいものがあります。

札幌中心部で四つ星から五つ星ホテルを何ブランド誘致しようとしており、何㎡ぐらいの客室がトータルで発生するのか、高機能オフィスについては、北5西1・西2もそうですし、元五番館があったところと北海道ビルがあったところ、そして、HBCの隣や道庁の南にもたくさんのオフィスができます。今把握しているだけでもいいのですが、そうした高機能オフィスが札幌市中心部に何㎡できるのか、四つ星、五つ星が何ブランド、何㎡ということについてはほかのまちと比較してどのぐらいのものなのか、札幌市の人口と経済規模に適切にあってしかるべき量なのか、ほかの都市と比較したグラフや図なりをぜひ示していただきたいと思います。

もう一つは、眺望についてです。

スライド28ページのところに40m、30m、20mとあり、30mが一番いいのだという書き方をされていますが、この資料に載っていないのが非常に不信感なのです。この資料をつくる時点で行って写真を撮ればすぐに分かりますよね。説明できる資料が用意できたと思うのですけれども、それを用意せず、こんな表でごまかすことに非常に残念な気持ちになっています。

撮影してきて、この高さからだと木があって見えないのですよというのをちゃんと説明していただきたいといいますか、今撮りに行けるので、それで説明していただくことが望ましいかなと思っていますし、資料の充実を図っていただきたいです。

また、26ページと27ページについてです。

26ページではテラスの大通側にたくさんの樹木が生えているように描かれていますが、27ページだと樹木が一切ない状態です。この木々は可動式になっていて、全て室内に収納するのであれば、そういうみどりの取扱いについて、冬との変化がどう説明できるのか、次回にお示しいただきたいと思います。

加えて、この場所は、市民の皆さんや観光客のみならず、様々な人に使っていただき

い滞留空間としたいという説明でしたよね。先ほど、大通のTゾーンの説明がありました  
が、その取組として、まちのリビングとあって、お金を払わなくても誰もがゆったり過  
し、まちの憩い空間がそれぞれの建物に用意されている計画や考え方を実現しようとして  
いるので、今回の事業の中のこのような空間もそのまちのリビングの仲間に入れてもらっ  
て、Tゾーン周辺は同じ考え方の存在をビルの中に持っているのですよという共通認識で  
まちの人に受け入れていただけると、あっちのビルに行っても、こっちのビルに行っても、  
まちのリビングになっているのはいいよねということで楽しみやすくなると思うので、そ  
のような連携を強化していただきたいと思います。

細かい話になってきたので、そうした話をしますが、大通交流拠点についてです。

思い出していただけるとうれしいのですけれども、交流拠点の中にトイレがないのです。  
東側に向くと、アインズ&トルペの正面にあります。ただ、南に行こうとすると、ポール  
タウンをかなり歩かないとお手洗がありません。西側の昭和ビルに向かっていっても、  
そちら側にもお手洗がないので、この建物の地下部分に観光客や海外の方にも自慢がで  
きる、デザイン性の高い公衆トイレをつくっていただきたいと思っています。

加えて、確かめていないので、非常に申し訳ないのですけれども、この辺には担架が載  
るエレベーターがないらしいのですね。具合が悪くなったとしてもAEDがあるからいい  
よねという話ではありませんし、横になった方を救急車に移動するということが生じるこ  
とがこれからは増えてくるのかなと思いますので、担架が載るようなエレベーターも用意  
していただきたいと思っています。

もう一点、43ページについてです。

先ほどホテルの車両動線が南大通の北側から入っていきますというお話だったのですけ  
れども、同時並行で、はぐくみの軸の検討や緑の審議会での検討などがあり、大通のみど  
りの豊かさをどのようにさらにつくり込んでいくか、南北の街区とみどりとの関係性をど  
のように高めていくかという話のほか、南大通や北大通の車線数を減らし、オープンテラ  
スみたいなものがもっと気軽につくれるようにすることも必要なのではないかという議論  
も出てきているように思います。

そんな中、北側からのホテルの車両インの動線をここにつくってしまうと、大通の豊か  
さを高める計画が実現していったとき、逆に既存不適格な車両動線としていつまでも残ら  
ざるを得ないというようなリスクをはらんでいると思うので、ここをどのように考えてい  
くかです。

常に1車線は確保するのだ、でも、その1車線があると、結局、人が渡れないよね、危  
険が伴うよねという話になるのかもしれませんが、どのように考えを整理していくおつも  
りなのか、ぜひ次回に聞かせていただきたいと思います。

●星野事業推進担当部長 今ほど委員から6点ほどのご質問といたしますか、次に向けてと  
いうお話をいただきました。



1点目は、四つ星、五つ星のブランドは何㎡ぐらいあるのか、もしくは、高機能のオフィス、客室が何㎡あるのかについて、他都市との比較もしながら示してくださいということでした。

2点目として、5階の見え方についてありましたが、これが現在の20m、30m、40mの写真です。これは建物側から大通公園を見たものでして、20mですと、大通公園の木によって公園内が見えない状況です。しかし、30mとなりますと、木々もそうですが、人々の動きが見えてきます。ただし、40m以上になりますと、のぞき込まないと公園が見えないような状態になります。そのため、30mとして、木々だけではなく、人の動きやにぎわいが見えるようにしたいということです。

また、5階の樹木の話についてですが、どういった樹木になるのかはまだ決まっておらず、これからの検討になります。夏のみどりはいいかなと思いますが、冬場はどんな形になるのかはお示しできません。これから、樹種等を含め、具体的な検討をいたします。

3点目は、Tゾーンのまちのリビングについてです。やはり、この再開発においても、歩いて楽しい歩行空間をつくっていきたいと考えております。ですから、例えば貫通通路も、アトリウムを通して中通り側に出ていく間も、歩いて楽しめるようなしつらえにしていくことを考えております。また、この建物だけではなく、地下鉄構内やチ・カ・ホ、さらには、大通交流拠点地下広場とのつながり等も含めた連携についても考えておりまして、Tゾーンとの連携は検討していくということです。

4点目は、大通交流拠点にトイレがないのではないかとということについてです。

この施設の地下1階から地上2階は一時滞在施設になりますが、この一時滞在施設の近くにはトイレを設置する方向です。今はまだどこにどうということはありませんが、トイレをつくる方向で調整をさせていただければと考えておりますし、ここは大通交流拠点地下広場の近くとなりますので、皆さんにもご利用をいただけるのではないかと考えております。

5点目は、担架が載るエレベーターについてですが、それについては今後検討させていただければと思います。

6点目は、大通側からの車両の入り口についてです。

やはり、ハイグレードホテルということもありますので、そうしたふさわしい機能が求められますし、ホテル専用の車寄せも必要な機能と考えております。四つ星、五つ星のラグジュアリーホテルを想定しているところですが、その顔となるホテルにおいて、大通側から車寄せに行く動線だけは必要だと考えております。

なお、荷さばきや駐車動線は赤色のところを考慮しており、そこと錯綜しないためにもこれは必要ではないか、やむを得ないと考えているところです。

●岡本委員 写真があるなら最初に見せてほしかったですね。

また、パースは美しく描くのが常套手段でして、あまり惑わされず、事業者にならな

ているのだとしっかり確認するようにしていただきたいと思います。

それから、Tゾーンのまちのリビングについては、札幌大通まちづくり株式会社に対し、同じマークのようなものをデザインし、それを掲げることにチャレンジしてほしいというお願いをしたりしているので、それも掲げてもらえるようにしてほしいと思います。

そして、最後のことについてです。

この建物以外でもそうですが、大きな開発になると恐らく100年は壊せないのです。もしかしたら誰も壊せないかもしれません。ですから、大通公園付近の検討が進んでいるということも踏まえ、しっかりと考えなくてはいけないのです。壊せないまま、ずっと既存不適格だよねという中、このホテルだけがいい思いをするのでは周りも納得できないでしょうし、公園利用者にもハテナマークがどうしてもつくと思うので、トータルで、もう少し長い目で考えていただきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●齊藤委員 建物の活用方法について確認させてください。

ハイグレードホテル、高機能オフィス、にぎわい施設ということですが、屋上等の活用は考えてらっしゃらないのでしょうか。

午前中の議論でも、これから札幌に高層ビルが多く建っていく中、例えば、屋上の緑化ということで、首都圏でも200m級のビルでも屋上緑化をやっているところも複数ありますし、札幌らしさでいえば、みどりがあふれるということは大事なコンセプトの一つだと思うのです。しかし、屋上について白地になっているようですが、現段階で計画があるのか、あるいは、今後、事業者に屋上の活用を促すようなサジェスションはされるのか、その辺りをお教えていただければと思います。

●星野事業推進担当部長 屋上の活用と屋上緑化についての質問でした。

今のところ、屋上緑化は考えておりません。100m以上の建物になりますので、ヘリポートを設置するという方向です。ヘリポートの設置と屋上緑化が並立しないわけではありませんけれども、今のところ、屋上ではなく、5階のテラスをみどりにして、大通公園との一体感を目指しているところです。

●齊藤委員 現状としてはヘリポートの活用のみを予定されているということですね。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 次に、能瀬委員、お願いします。

●能瀬委員 景観についていろいろなご意見が出まして、私も市民として非常に気になるところだなと感じています。特に、スライド37ページの写真ですが、大通公園が見渡せて、奥に山が見える姿というのは札幌でも最も象徴的な景観かなと感じます。しかし、そのスカイラインが変わるといのは大きなインパクトだなと思います。だから、私は反対ですということではないのですけれども、それだけ重大なことではあるなと思いますので、札幌市民の総意としてこれを建てることをオーケーとするのか、都市計画審議会もその一員であるかもしれませんけれども、もうちょっと丁寧に市民にも伝わるようにしていったほうがいいかなと感じました。

今までも大通についてはいろいろなご議論がされてきたのだと思いますけれども、その中でこの景観をどう考えてきたのかという話、あるいは、たまたまですけれども、今週の金曜日に景観審議会があるようですけれども、そこで審議していただき、その結果を都市計画審議会に教えていただくなど、よく分かりませんが、説明を丁寧にするという機会をいただけないかなと思っています。

また、私はここがすごく貴重な景観と言いましたけれども、西5丁目に行けばこのビルが見えない景観が見えるのではないと言われるかもしれません。逆に、先ほどのテラスから新しい景観が見えるようになり、新たな魅力が加わるのだなど、いろいろな説明があると思うのです。これにより価値がむしろ高まるのだぐらいの説明をいただければ市民感覚としても納得がいくのですけれども、いきなりこれがどんとできますと言われてしまうと、えっと思われてしまう市民の方もいらっしゃるかもしれないので、できれば丁寧なご説明を何かの機会でもいただければということです。

●岸本会長 次回はその辺りも含めてご説明をいただければと思いますが、担当部局から何かありますか。

●星野事業推進担当部長 景観に対する考え方については札幌市景観審議会の第1回景観アドバイス部会からご意見をいただいております。遠景、中景、近景のほか、景観のコンセプトについても助言をいただき、今の計画をつくっているところでございます。

次回、助言をいただいた内容やそれに対して我々としてこう考えているということをご説明させていただきます。

●岸本会長 それでは、阿部委員、その後、牧委員からお願いいたします。

●阿部委員 素朴な疑問があり、教えていただきたいことがあります。

スライド27ページに5階テラスの冬の景観のパースがありますが、このテラスの上を見たら屋根も何もないですよ。夏はいいのですけれども、冬に雪が降ったときに、ここに雪が積もっていくことになりませんか。それに、雪が積もりますと、床面から高さができ

るでしょうし、ガラスのところ辺りにも雪が積もっていくことが考えられます。そうすると、大通公園は冬場にイルミネーションをやっておりますけれども、それが見えないのではないかと思うのです。

これは本州の冬の感じのイメージかなと思いますし、1月や2月に雪が積もると、ここがつるつるになるのかなとも思います。テラスの床については融雪機能みたいなものを考えていらっしゃる、こういうイメージとしているのか、また、それも踏まえ、この高さから大通が見えるとなっているのか、冬期間に雪が積もってしまうとこんなふうにはならないかもしれないなと思いましたので、お考えを聞かせてください。

●星野事業推進担当部長 このテラスにつきましては、四季を通じて使っていくものを考えておりまして、冬場はヒーティングを入れ、雪を解かすことにしております。

●岸本会長 それでは、牧委員、お願いします。

●牧委員 先ほどから議論になっていることについてです。

今日の午前中にも北5西1・西2についてのお話もあったと思うのですが、今回のビルも、ハイグレードホテルがあったり、高機能オフィスがあったり、ちょっと違うかもしれませんが、テラスがあったりということで、内容や機能でも類似する点が多く見られています。これは意見になってしまうのですが、このビルを何のために建てるのか、まちづくりの関連の中で、市民の方にとってどういうメリットがあるのか、北5西1・西2とはまた違う観点からのすみ分けをもう一度お示しいただきたいと思います。

もう一つは、先ほどから議論になっている5階テラスについてです。

スライドの26ページを見ますと、夏の平常時の5階西側からの眺めがイラストで表示されているのですが、夏の様子を見ると、見る側のほうにたくさんの樹木が配置されていますよね。そうすると、例えば、テラスから大通公園を見下ろすとき、その樹木が障害になるといいますか、妨げになってしまうのではないかなということを私は危惧いたしました。ですから、この新しい視点から大通公園を見ると、どういうふうに木々を配置し、テラス内のみどりと大通公園の景色を合わせて楽しんでいただくための配置をいま一度検討していただければと思っております。

●星野事業推進担当部長 まず、午前中にあった北5西1・西2との違いといいますか、同じようなものになるのではないかという懸念についてです。

例えば、札幌駅のほうですと、交通結節点ということで、コンパクトなエリアの中で多様なニーズに応える機能が集積するものとなります。それに対して、このビルといいますか、大通周辺は、路面といいますか、地上といいますか、魅力を高めて、ストリーートの個性、中通りも含めた回遊性の向上ということで、まち歩きを楽しめるような空間をつくっ

ていきたいと考えております。

そこで、このビルに関しましても、地上部を歩いてきてアトリウム空間に入る、あるいは、地下の広場からアトリウムに入ってくるなど、歩いて楽しめる一体の空間をつくっていくというところで違いがあろうかなと思っております。

また、ここはハイグレードホテルといっても、今まで札幌市になかったランクといいますか、非常に高いグレードのホテルを想定しております。それが入ることによって札幌にも四つ星、五つ星のホテルがあるのだとなり、世界的に見ても札幌の魅力を高めることになると考えております。また、それが上に入っていることによって、下に入るオフィスについても、魅力を感じて入っていただきたいと考えております。

●牧委員 名目上はハイグレードホテルや高機能オフィスということで、機能として類似している点はあるけれども、例えば、今回のビルであれば、まち歩きや気軽に立ち寄って楽しめるという目的があるから、根底となっている目的はすみ分けがされているという認識ですか。

●星野事業推進担当部長 そのとおりです。駅前と大通ということで、まちの楽しみ方にも違いがあろうかなと考えてございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 資料の46ページです。再開発施行区域とあり、市街地再開発法だと、敷地周辺の敷地を取り囲む道路の中心線までが基本的には再開発事業範囲になると思うのですが、今回は、先ほどの説明ですと、大通公園を事業者に云々と小さな声で聞こえなかったのですけれども、再開発事業として大通公園をわざわざ含める範囲にする必要はない気がするので、広げる理由を説明してほしいと思います。

また、先ほどほかの委員から新しい眺望としてくれればいいのではないかという意見が出され、そういう見方もあるのだなと新しい視点が得られたのですけれども、一方で思い出してほしいことがあります。JRタワーから大通方向を見ると、創世スクエアが建ったせいでテレビ塔が見えないのです。昨日、妻とデートしまして、そこに行ってみたのですが、本当に見えなかったですし、どこが大通公園か全く分からないなと改めて実感したのです。

高い建物が建つのはまちが栄えていく途中として仕方がないのかもしれないのですけれども、建った結果、見えなくなるものや、建った結果、よく見えるようになるものがあると思うので、その辺も配慮して考えてほしいなと思いますし、そういう切り口があるのであれば、この185mのビルが一番上に展望室をつくっていただいて、全く新しい大通公園の見方を出していくことももしかしたらあるのかもしれないと思ったので、発言しておきま

す。

●星野事業推進担当部長 2点あったかと思えます。大通公園を含める理由と見えなくなるものへの配慮がなされるのかということです。

まず、大通公園を含める理由についてですが、大通公園の施設も含め、老朽化しているということがあり、このビルのコンセプトとして一体的なみどりの連携も考えているところでございます。ですから、この再開発事業の中で大通交流拠点の魅力向上のために大通公園を一部リニューアルするということをやると考えているところです。といいながらも、今、大通公園の再整備計画が検討されているところですので、そこと連携しながらどういう整備をしていくのかについてこれから検討していくことになろうかと思えます。

通常、再開発事業では道路中心部までを区域として取るのが必要ですけれども、道路としては北側の道路の一部となっておりますので、道路中心とすると大通公園が全て入るということではなく、大通公園は入らなくなってしまう。ですから、大通公園を含め、北側の道路全体までを区域として入れたということです。

それから、見えなくなるものへの配慮ということについてです。

この建物の上層階にはラグジュアリーホテルが入ります。そのホテルは高い位置にございまして、例えば、ラウンジやレストランみたいなものが多く配置されることになろうかと思えますし、そこは市民の皆さんも含めて眺望できる場所になろうかと考えております。

また、新しい視点場というのは5階のテラスなんかもそうですし、2階も新しい視点場になろうかと思えますが、高い位置での視点場としてはホテルのロビーみたいなところが一つになるのではないかと考えております。これはホテルのロビーのイメージですけれども、今のところ、27階ぐらいかなと思えますが、ここが札幌市内を一望できる場所となるのではないかと考えております。

●岸本会長 これは第一種市街地再開発事業でいくわけで、今は準備組合ですが、市街地再開発組合を設立することになります。先ほど、市も地権者で、再開発準備組合に入っているということだったのですけれども、どのくらいの主体が組合の中に入っていくのでしょうか。

●星野事業推進担当部長 ご質問は権利者の数というイメージでしょうか。

●岸本会長 そうです。

●星野事業推進担当部長 土地所有者は5名でして、そのうちの1名が札幌市ということなんです。

●岸本会長 ということは、権利変換計画に基づき、札幌市はこのビルの中に区分所有権を持つのですか。

●星野事業推進担当部長 今のところは転出するという予定になっております。

●岸本会長 ただ、組合の中には入っているということですか。

●星野事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかに、次回までにご質問やご要望等はありませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、次回の11月までの間に、ご要望がございましたところについて、詳細な準備をお願いいたします。

#### ◎琴似本通地区について

●岸本会長 それでは、これが最後になりますが、事前説明の第7号の琴似本通地区につきまして、準備が整い次第、担当部局からのご説明をお願いいたします。

●阿部地域計画課長 地域計画課長の阿部でございます。

事前説明案件のグループ分け③の琴似本通地区地区計画の決定についてご説明いたします。

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

初めに、地区の概要についてです。

琴似本通地区は、都心から西に約4kmに位置する地下鉄東西線の琴似駅やJR琴似駅を中心とした地区になります。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。黄色の線で囲まれている部分が地区計画の区域です。区域は、地域から琴似本通の通称で親しまれている都市計画道路の琴似・栄町通の沿道の南北約1.4kmの区間となっております。

本日の説明の中では、都市計画道路の琴似・栄町通について、地区計画の名称ともなっております琴似本通という通称でご説明をさせていただきます。

区域の北側は八軒まちづくりセンターの周辺、南側は都市計画道路の北5条・手稲通の周辺までを含んでおります。区域の中には、バスターミナルのある地下鉄東西線の琴似駅やJR琴似駅が近接しているほか、区役所や区民センターといった公共施設が立地しております。

また、区域内の道路状況としては、都市計画道路の北5条・手稲通、二十四軒・手稲通、

桑園・発寒通などが南北に走っております。

当地区における都市計画の決定状況についてご説明いたします。

まず、当地区周辺の用途地域の指定状況は、ご覧のとおりとなっております。この中で商業地域に指定されている地域のうち、琴似本通の沿道部分を地区計画の区域として決定する予定です。

なお、商業地域の指定容積率は400%、建蔽率は80%となっております。

当地区の高度地区の指定状況です。当地区は、全域で60m高度地区が指定されております。

こちらは、当地区内の状況です。当地区内には、JR琴似駅、地下鉄琴似駅などの公共交通や西区役所などの公共施設が立地しており、高い利便性が保たれるとともに、多様な人々の生活を支える拠点となっております。また、琴似本通は、沿道に多数の商業施設が立ち並んでおり、歩行者も大変多く、地域のにぎわい創出の中心地となっております。

次に、当地区周辺の上位計画における位置づけについてご説明いたします。

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地域交流拠点に含まれております。

地域交流拠点は、交通結節点である主要な地下鉄駅、JR駅の周辺で地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域や、区役所を中心に、区の拠点としての役割を担う地域など、市内全17か所が位置づけられております。

また、地域交流拠点においては、安全で快適な歩行環境の充実やにぎわいを生み出す多様な交流空間の創出、環境に配慮した取組の推進を図ることとしております。また、各拠点の特性に応じ、容積率の緩和といった土地利用計画制度等を活用し、民間都市開発の誘導、調整を積極的に進め、都市機能の集積を図ることとしております。

このような上位計画での位置づけを踏まえまして、本市では、地域交流拠点等において個別の都市開発による建て替え更新を促進し、質の高い空間づくりを進めるため、平成28年度に地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針を策定しております。この中では、容積率の最高限度の割増しの考え方を整理し、緩和型土地利用計画制度等の運用の方向性を明示することで良好な都市開発を誘導することを目的としております。

当運用方針の中では、容積率の割増しに当たって評価する取組として、スライドで示した取組などを例示しております。快適な歩行空間や滞留空間の創出、生活を支える都市機能の導入などの取組を容積率の割増しに当たって評価することで、地域交流拠点等の魅力向上に資する民間開発を誘導しているところです。

次に、当地区におけるまちづくりの経緯についてご説明いたします。

当地区を含む琴似一帯は、北海道で最初の屯田兵村が設置されたことからまちづくりが始まった歴史ある地区となります。また、現在の琴似本通は、開拓使によって整備された道路であり、その後も地域のメインストリートとして栄え、特に商店街として大きく発展してきました。



また、1970年代には、当地区内に西区役所が建てられたほか、地下鉄東西線の開業など、地域の拠点的な機能が集積するようになり、本通も商店街としてますます発展していき、それに伴って沿道の建物の建て替わりも進行しました。

このように、地域のにぎわいの中心を担う商店街として発展し、商店街の連続するにぎわいと活気がある琴似の魅力を形成してきた当地区ですが、現在では、築40年から50年が経過し、建て替え更新時期を迎えた建物が多数存在しております。

また、当地区の利便性の高さから住宅系用途としての需要も高く、近年の建て替え更新を契機に、商業系の建物から住居系の建物への土地利用転換も見られるようになってきました。

このような状況を受けまして、地域からは、今後も商業機能が減少することで商店街の連続性やにぎわいのある琴似の魅力が低下してしまうのではという懸念の声が聞かれる状況となっております。

そこで、本市では、令和2年度から地域とともにまちづくりについて検討を開始いたしました。連合町内会や商店街の組合の役員で構成される地域のまちづくり協議会の方々とまちづくりについての勉強会や意見交換会などを実施して、商店街のにぎわいやオープンスペースについての意見をいただき、検討を進めてきました。こうした地域の意見を踏まえまして、当地区では、琴似本通に面する建物の低層部分に商業機能を積極的に導入し、にぎわいが連続するまち並みを目指すというまちづくりの方針を地域と共有したところで

す。それらを踏まえまして、本市では、商業機能の導入やオープンスペースの整備などを誘導する地区計画の素案を作成し、地域とさらに検討を重ねてまいりました。それらの検討状況や地区計画の内容につきましては、リーフレットを作成し、当地区内の地権者や住民の方々に配付や郵送をするなどし、周知してきました。

また、令和4年6月には地域説明会を計3回実施し、合計で約100名の土地所有者や住民の方々などにご来場をいただきました。このように、地区計画の目標や内容については地域とともに検討し、また、説明会の開催などを通じて、ご理解、ご賛同をいただいた上で、このたび琴似本通地区地区計画の原案の作成に至った次第です。

続きまして、地区計画の原案についてご説明いたします。

まず、地区計画の目標についてです。

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

次に、建築物の制限などについてです。

まず、当地区には全域に地区整備計画琴似本通地区を指定しております。

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

なお、これらの制限の適用は琴似本通に接する敷地の建築物に限り適用されることとしております。

各制限についてですが、容積率の最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度、壁面の位置の制限に関しましては、土地の合理的かつ健全な高度利用の促進や敷地の狭小化の抑制のため、ご覧のような制限を設けております。

次に、容積率の最高限度について詳しくご説明いたします。

容積率の最高限度については、各種取組の内容に応じて容積率を加算いたします。

なお、容積率の加算に当たっては、琴似本通に接する敷地の建築物であること、琴似本通に面する建物の1階部分に住戸や住室を設けないことを条件として定めております。

容積率加算の取組は大別して三つの項目となっており、それぞれ、取組（1）の誘導用途やオープンスペースの取組、取組（2）の地下鉄琴似駅との接続、取組（3）の地域交流拠点である琴似の魅力をさらに高める取組となっております。これらの三つの取組でそれぞれに加算される容積率を合計した数値が当該敷地における容積率の最高限度となります。

ただし、加算容積率の上限は、当地区の都市基盤の整備状況等を踏まえまして、指定容積率の1.5倍を上限とする運用方針の考え方を適用し、当地区においてはプラス200%となる600%を上限として設定しました。

それでは、容積率の加算の取組について三つの項目を順にご説明いたします。

まず、誘導用途やオープンスペースの取組についてです。

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

それぞれの取組の組合せと容積率の加算は表の右側にあるとおりで、最大加算はプラス120%となっております。

次に、地下鉄東西線の琴似駅との接続についてです。

地下鉄琴似駅との接続によりプラス30%、6m以上の長さで接続し、かつ接続する地階の主たる部分に誘導用途を設けた場合はプラス50%とします。

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

琴似の魅力をさらに高める取組としては、ご覧のような五つの取組に大別して整理しております。各取組にはそれに応じた加算容積率を設定しており、加算容積率については、地域交流拠点等における緩和型土地利用計画等の運用方針などに基づき、また、地域特性も勘案し、設定しております。

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

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

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

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

交通施設整備の取組として、敷地内に公共の駐輪場を整備する取組には容積率を30%加算いたします。

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

以上が当地区の地区計画の原案の説明となります。

次に、条例に基づく原案の縦覧についてご説明いたします。

本案件に関しましては、条例に基づく原案の縦覧を8月10日から8月24日まで行い、土地所有者の方から意見書が1件提出されておりますので、内容の説明と本市の見解をご説明いたします。

意見内容は資料にも添付しておりますので、ご確認ください。

まず、意見書の内容についてです。

別表2の(4)の環境配慮の取組のうち、6の省エネ性能に優れた建築物として整備するものがZEB等の省エネ性能を有する建築物を指すということが記載がないために分からない、事業者が計画や申請をする際に内容を認識できるかが不安であるため、計画書にZEB等の件を明記するほうがよいというご意見でした。

当意見に対する本市の見解についてです。

まず、ZEB等の省エネ性能に関する評価の水準や指標は、将来の技術向上や、国や本市にて掲げております成果目標の変更などの可能性がある中、このような変更が生じた場合でも柔軟な対応ができるよう、評価の指標などは地区計画の本書には明記せず、地区計画と同時に作成する認定基準において具体的に明示する予定としております。

この認定基準は容積率加算の各取組の詳細な基準などを明示するものであり、容積率加算に当たっては、認定基準に適合する必要があります。また、省エネ性能に関する評価の指標などに変更が生じた際には、認定基準を改定し、柔軟に対応する予定としております。

また、当地区計画では、まちづくりの方針やご意見をいただきましたZEB等の容積率加算の整備基準などについて、イラストや図表を用いて分かりやすく説明した琴似まちづくりガイドラインを作成する予定です。本ガイドラインを活用し、地域の皆様に地区計画の内容を広く理解していただきながら制度の活用を促進していきたいと考えております。

地区計画の届出や相談に当たっては、これらの資料の周知に努め、事業者の方々にもZ

E B等の基準についてご認識とご理解をいただくよう運用してまいります。

なお、琴似まちづくりガイドラインでは、スクリーンに映しているような形でイラストなどを用いて解説しております。繰り返しになりますが、この中でZ E B等の取組や整備の基準についても明示しているところであり、当ガイドラインを活用し、地域の方々とまちづくりの目標を共有することで、琴似の魅力向上に資する良好な開発や活動の促進を図ってまいりたいと考えております。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

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

以上で琴似本通地区地区計画の決定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 西区の中心的地域である琴似本通のにぎわいをさらに高めていくため、緩和型地区計画を立てて、可能な限りにぎわいの創出に協力してくれる建物になるように誘導していこうというお考えかと思うのですが、間違いはないですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 以上の点についてご質問等はございませんか。

●岡本委員 容積率を割り増しして緩和するという取組の方策は分からないでもないのですが、ぜひ規定の容積率を超えて床を増やして建物を建て替えたいという声がどのくらいあるのかというのはとても気になりますし、今どのぐらいの年数を経た建物群が並んでいるのかというのも今後変化していく様子を想定する上では必要なことかなと思っているのですが、その辺は住民の皆さんもよく理解した上で議論が進んでいたのかどうかを知りたいです。容積率が本当にインセンティブになるのかということところはちょっと心配だということです。

もう一点、それがうまくいったとして、一方で、容積率なんか要らないから建て替えだけするよとなると、最小限の0.5mのセットバックになるのかもしれないので、歩道沿い空地をつなげることもなかなか難しくなるのかもしれないなと思っています。

資料の25ページには、こちらのエーデルホフに気を遣われたのか、増築された新しい写真を載せていますが、この歩道の仕上げと敷地内の路面の仕上げが変わると、用事がなければ入ってはいけないのですよという空気感をどうしても感じざるを得ないのですね。もし歩道沿い空地を琴似本通で本当にやるのであれば、歩道と路面を同じ色合いにするとか、歩道と敷地の境界があえて明示されるようなデザインにしないという約束をしておかない

と、広がったものの、入りにくいということになるので、その辺も加えて検討したほうがいかなと思いました。

●阿部地域計画課長 2点ほどご質問があったかと思えます。

まず、1点目の容積率がインセンティブになるのかです。令和2年から地域の方々の協議を進めるとともに、今年に入りましてからは地域に説明会をしておりますが、事業者の方々にもご参加をいただいた場面において容積率を実際に使いたいという声をいただき、地域の方とこういった地区計画を策定するに至った次第です。

また、2点目の歩道沿い空地と歩道との仕切りについてですが、委員がおっしゃるとおり、例えば、そこに民地仕切り石みたいなものが入って明らかに敷地区分されるという状況になると、誰もが入ってにぎわいを創出したいという意図から外れてしまうと思えます。我々はオープンスペースガイドラインというものを用意しておりますので、実際に事業者と協議をする中では、それを使って、できるだけ歩道と一体の整備をすることについて協議をしておりますし、今後もそうしたことを進めながら協議をしていきたいと考えております。

●岡本委員 もしかしたら現状でも容積率を使い切っていない建物が多いのかなと思うのですよね。その辺との兼ね合いといいますか、ただ大きくできるのだったらいいよねというスケールメリットの時代でもなくなってくると思うので、もう少し冷静に情報を提供されたほうがいいと思えます。

一方で、商店街に住むというのはすごく魅力的だなと思うので、例えば、上に居住機能が乗かって、下に降りるとすぐ顔の見える商店街がずっと連なっているなど、ただ夢を描かせるのではなく、どのくらい増えるとどのくらいにぎわいが続くのかについてもお話ししながら進められたらいいかなと思えます。

●阿部地域計画課長 委員がおっしゃるとおり、現在、商業だけで容積率を使い切っていない建物も結構ある一方で、住居系、居住機能としての琴似の魅力については、共同住宅を含めて、琴似本通地区には非常に需要があると我々も肌で感じております。ただ、1階から共同住宅や住戸、住室をつくってしまうと、商店街の連続性が途切れてしまうことから、地域の方々とうこういう地区計画を定めることになったところです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●齊藤委員 この通りは、ふだん、路上への駐停車も結構多く、交通量もそれなりに多いですし、歩道もそれほど広くはないと思うのですね。その中で、まちづくりについていろいろお話をされてきたということですが、その中で、交通についてどう利便性を図るのか、

誰もが歩きやすいまちにどうしていくのかという議論は出なかったのでしょうか。

●阿部地域計画課長 まず、歩道については、現在5mほどありまして、実は結構広くなっている一方で、歩行者が多いことからその広さを感じないというご意見も多くいただきました。通常、広さとしては十分かなというところもあったのですが、そういった地域の声を受けて、我々としては、歩道沿い空地、歩道状空地を地区計画の中で整備するという方向で議論を進めてきたところです。

もう一つ、車の交通については、確かに路上駐車等が見られるというのは事実かなと考えております。地域の方とは、例えば、琴似本通沿いに空地をせっかく整備しても、それが駐車スペースになってしまうともったいないので、そういったところに注意しながら空地を整備していく必要があるよねということをお話しながら進めてきましたので、そこで交通の話が出ていたかなと思います。

●岸本会長 岸委員、お願いいたします。

●岸委員 加算する容積率の根拠はあるのですか。何か参考になる文献があるのか、それとも、札幌市が独自にプラス20やプラス50と決めているのか、私には分からないので、それについて教えてください。

●阿部地域計画課長 基本的には事業者の意見も聞きながら容積率を算定しておりますが、個別に算定しているというよりは、説明の中でもお話しさせていただいたとおり、地域交流拠点の運用方針を定めて、この中で基本的な容積率の考え方を整理しております。

ただ、今回の琴似本通地区につきましては、この考え方を基にしつつ、さらに、商業の連続性を重視したいというご意見を踏まえて、商業の誘導用途にはさらにプラスの割増しをして設定したところでございます。

●岸委員 私が聞いたかったのは、例えば、スライド22ページのところで、何で幅1.5m以上の歩道沿い空地を整備したらプラス20%なのかが分からないのですよ。別に10%でも30%でもいいのではないかと思うので、20%というのはどこから来ているのかが知りたいということです。

●阿部地域計画課長 容積率の割増しに関してですが、まず、建築基準法の中には総合設計制度というものがございまして、総合設計制度につきましては、空地の面積に対する計算式がいろいろとありまして、その中で容積率の割増しが決まってきます。その計算式を基にして、今回の地区計画や運用方針もそうですが、容積率の割増しを定めております。

●岸委員 そうしたら具体的な根拠があるということですよ。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸委員 建築なんかの理論があるのですね。では、24ページの歩行空間の取組において、何で屋根で覆われたらプラス10%なのですか。

●阿部地域計画課長 こちらは総合設計の計算式とは違うのですが、計算式の中では、空地の面積、さらに、それ以外のまちづくりの取組に関して、例えば、1.0のところを1.2としたり、そういう係数で計算するものもあり、屋根で覆われた場合の係数も決まっております、これに当てはめていくと、プラスされるということを根拠としております。

●岸委員 では、拠点型総合設計制度許可取扱要綱を勉強すればいいのですね。どうやってやっているのかがよく分からなかったのです。説明の中では何々に基づくということがありました、それがこれなのですね。

●阿部地域計画課長 はい。前面のスライド上に総合設計制度の上に難しい計算式が書いてあるのですが、これがベースになっております。

●岸委員 これは国の方針なのですか。それとも、札幌市のオリジナルなのですか。

●阿部地域計画課長 国において基本的な形は定めておりますが、それだけでは全てに対応し切れないので、札幌のオリジナルも加わっております。

●岸委員 最後に、それを踏まえて、最大プラス200%の容積率についてです。

我々にしてみたらどういうまちづくりになるのかがイメージしにくくて、それをよしとするかどうかは何をもって判断すればいいのか、正直言うと、私には分からないのです。これは先ほどの岡本委員のコメントにも通じるところがあるのですけれども、要するに、高い建物ができればいいのか、そうではなく、多分、歩行空間や公共空間を積極的に整備してねということに対してのプラス200%というメッセージなのだろうけれども、その結果どういうまちなみになっていくのか、上限200%というのがベストな方法なのか、その因果関係が私には理解できず、考えていました。

●阿部地域計画課長 200%の上限についても総合設計制度で容積率の上限が定められていて、総合設計制度においても国の指針の中で決まっているものを準用して1.5倍としています。

今回の場合、もともとの容積率が400%で、それに対して1.5倍ということで、200%を上限と定めているのですが、我々としましては、まちづくりの基本的な考え方にに基づき、公共貢献等を通じ、よりよいまちづくり、にぎわいのあるまちづくりを目指しつつ、総合設計制度に準じて上限を設定しているということです。

●岸本会長 今のことに関連するのですが、これは建築基準法上の総合設計許可とは違うのだけれども、いわゆる総合設計許可制度を使って、公共貢献を条件として、地域全体ではなく、建物単体として、公開空地などを設けることを条件に容積率を緩和するという制度ですよね。あの公共貢献というのはどの程度行われた場合に何%の容積率を緩和するかという国の運用指針というものがあって、それに乗ったままで、絶対それに乗らなければいけないわけでもないけれども、類似の制度としてそういうものがあるから、それを参考に、札幌市が独自に地元の意見等も聞きながら加算容積率をはじき出したのが22ページだという理解でよろしいですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 そこで、先ほど岡本委員もおっしゃったことについてです。

今のところ、商業地域なのだけれども、指定容積率が400%です。その400%を使い切っているのかという問題はあるわけですが、今後、建て替えたときに400%なんて要らないという感じで小規模なものへと建て替わっていき、ボーナスポイントを全然使わないものが出来上がっていけば、今回、緩和型地区計画をやってみたはいいものの、誰もそれに乗らなかったということになれば、あるところには歩道沿い空地があるかと思えば、隣に行ったらなくなって、また50m行ったら出てきてというふういでこぼこになる可能性はないか、それを恐らく岡本委員も懸念されていて、どの程度の需要があるのか、これからの人口減少の中でそれもちょうど調査したのかというのは私も気になったところです。

他方、今、岸委員がおっしゃったこととの関連で言えば、総合設計許可制度の緩和のやり方を参考にしたのは分かるのだけれども、あくまでも参考ですよね。例えば、22ページを見たときに私が非常に疑問に思うのは、①に該当したら20%だということです。この20%の根拠はという問題もさることながら、②の取組もやったら50%で、①の取組と③の取組をやったら70%となります。ところが、①から③の全部をやっても120%しかもらえなくなっているのです。①から③までそれぞれ単純計算し、140%になるのかと思いきや、頭打ちがあって120%になるということです。

そうすると、ボーナスポイントを現実にどの程度使ってもらえるかはともかく、可能な限り①から③までということで公共貢献度が多くなればなるほどいいわけですよね。ですから、例えば、①に該当したら20%、②の場合は40%、③の場合も40%で、全部をやったら100%なのだけれども、さらにボーナスで120%という見せ方をすることによって、誘導



力も違ってくるのではないかと思います。

20%、50%、70%と比重をかけるのではなく、例えば、①を単体でやったら20%、②を単体でやったら40%、③を単体でやったら40%で、全部をやった場合には、本来は100%のところを120%にして、可能な限り多くやってくれる人にはそれなりのボーナスポイントを与えるというやり方もあっていいのではないかなと思ったのですが、いかがでしょうか。

それに、この辺りは古くなってきたからとおっしゃっていましたので、例えば、1981年の新耐震基準になった建築基準法の改正以前に建っているいわゆる既存不適格のものをあえて建て替えるのであれば、それだけで10%のボーナスポイントをあげますよという項目があったら、防災の観点からの建て替えへの誘導が利いていくと思います。つまり、何ものにぎわいということだけではなく、ここは特に主要な幹線だと思うので、防災の観点からの建て替え促進は入れなくていいのだろうかというのは感じたところですが、いかがでしょうか。

●阿部地域計画課長 まず、前段の容積率を使っていない建物、使っている建物はどうかについてですが、我々は、最近の分譲マンション等において容積率の使用率を実際に調べております。そうすると、半数以上の建物が380%や390%など、つまり400%のマックスの容積率を使っておりまして、場合によっては399.9%というのも散見される状況がございました。

また、先ほどお話ししたように、事業者からは容積率を使いたいという話を聞いていることから、ここには容積率のインセンティブがあるのかなと感じているところです。

●岸本会長 しかし、容積率緩和をするときには、住宅は駄目ですよ。

●阿部地域計画課長 1階は駄目ですが、1階に誘導用途を入れれば大丈夫です。

●岸本会長 2階以降がマンションでも構わないということですか。

●阿部地域計画課長 はい。

次に、後段の容積率加算のパーセンテージについてです。

パワーポイントの22ページで言いますと、我々としては③の誘導用途を重視してパーセンテージをアップしているのです。つまり、①と②だったら50%なのに、①と③だったら70%というのは、そこに誘導用途をできるだけ導入したいという意図が入っております。

一方で、会長のおっしゃるとおり、例えば、①から③の全部をやったらボーナスがあってもいいのではないかということについてです。これは我々としても非常に悩みどころではあったのですが、このオープンスペースだけでなく、先ほどもお話しした地下鉄への接続や環境への配慮など、いろいろなことをやってほしい中で、プラスを増やすとすぐ200%

に行ってしまうことになるのですね。例えば、オープンスペースと何かをやったらすぐに200%に行ってしまうということも考えられることから、そのバランスは我々も考えなければいけないということで、オープンスペースに関しては120%にしております。

●岸本会長 私は、①から③に該当したら120%のところを140%にしろと言っているわけではありません。120%の枠内で①から③のボーナス率をもうちょっといじってもいいのではないかと、そういうことは考えないのですかと問うただけです。この辺りは政策的な誘導になりますから、ここの20%がおかしくて、ここは10%にしないと違法だとか、そういうことを言っているわけではないですし、幾つかのパッケージとして幅があると思うので、これ自体がおかしいと言っているわけではありません。しかし、今後、こういう緩和型地区計画でボーナスをどう与えるかは地区の性格によっても変えていかなければいけないということです。同じようなものであっても琴似の場合をそのままスライドしなければいけないわけでもないのですし、これも一つの考え方であることを十分に分かった上で伺ったまでです。

ほかに何かご質問等はございませんか。

●能瀬委員 24ページの環境配慮の取組のところエネルギーセンターの整備とございますが、琴似地区で具体的な検討や取組があるのか、もしないのであれば、この項目を入れた理由を教えてください。

2点目は、29ページのスライドで、Z E Bについては認定基準で運用するといいますか、実際の評価基準のご説明ですけれども、この認定基準自体はどのように開示されるのか、あるいは、場合によっては都市計画審議会で教えていただくような機会が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、1点目のエネルギーセンターの整備についてですが、実際のところ、整備をしたいという声まではまだ聞いておりません。一方で、この環境配慮の取組については札幌市としても推進していきたい施策の一つですので、メニューに入れさせていただいたということです。

また、Z E Bの認定基準については、事業者向けのかかなり細かい基準を記載したものになりますので、都市計画審議会でご議論をいただくことはないと思いますが、諮問が終わって告示をして、その後、事業者に開示するまでに整備し、事業者に分かりやすい形で公開できるよう準備を進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。

●岡本委員 容積率の緩和について、いろいろなアイデアの話がありましたが、僕も先ほ

ど岸委員がおっしゃられたことがすごく気に入っているのです、強調しておきたいなと思います。

容積率緩和の制度は、土地利用について緩和を指定したりするわけですが、どういうまちにしたいのかという具体像やビジョンが細分化された目標の集合体になっているのです。例えば、空地を例にすると、うちはレンコンが好きだからレンコンの穴の開け方で行きますよ、うちはドーナツが好きだからドーナツみたいに穴を開けますよ、うちはちくわが好きだからちくわみたいに穴を開けますよと言って、みんなが穴を開けるのだけれども、全部を横に並べてみると本当にばらばらで、それぞれの土地で対応しているものの、結果的にどんなまちにしたいのかというビジョンが見えないというのは制度の限界だと思うのですね。

まち並みのイメージを出されていましたが、それも二、三軒を切り抜いて出しているだけだったので、トータルのまち並み図を横に描いて、ここをどんなまちにしたいということとを共有するなど、かみ砕き方にもう一段挟んで、まちの在り方のビジョンをきちんと共有するという段取りが入っていかないとならないなと思っています。

これは別に琴似だけではなく、札幌の中心部など、先ほどから議論のあったところも全部がそうだなと思っているので、そういうことも踏まえながら検討し、実現に向けて動いていっていただけるとありがたいなと思います。

●阿部地域計画課長 制度の限界を補完できるように、今後、我々もしっかりと考えていきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 これは地区計画ですから、都市計画決定の同意については次回に改めてということですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 それでは、大変長い時間となりましたが、他にご意見やご質問等がなければ、本日の議題はこれで終了といたします。

事務局にお返しいたします。

#### 4. 閉 会

●事務局(村瀬都市計画課長) 委員の皆様、ご審議をいただき、ありがとうございました。

私から次回の都市計画審議会のご案内をいたします。

次回の審議会は、11月18日金曜日の9時30分から夕方5時まで、会場は、本日と同じく、こちらのホテルモンテレーデルホフ札幌の13階のベルヴェデーレを予定しております。終日開催となりますので、ご負担をおかけするかもしれませんが、本日と同様、よろしくお願いたします。

それでは、以上をもちまして第118回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

どうもありがとうございました。

以 上

第118回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（23名出席）

相内雄介	市民
阿部美子	市民
池田敦子	北海道大学大学院保健科学研究所教授
石川伸	北海道開発局開発監理部次長(石井智之 代理出席)
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
佐藤能啓	北海道警察本部交通部長(葛西直人 代理出席)
椎野亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部教授
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(田村佳愛 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
渡邊克仁	札幌商工会議所都市交通委員会委員長

第118回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（20名出席）

相内雄介	市民
阿部美子	市民
池田敦子	北海道大学大学院保健科学研究所教授
石川伸	北海道開発局開発監理部次長(石井智之 代理出席)
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(田村佳愛 代理出席)
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