

令和4年度第4回

第119回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和4年11月18日（金）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
	◎澄川6条3丁目地区関連について	2
	◎大通西4南地区関連について	11
	◎琴似本通地区について	38
	◎高速鉄道南北線について	45
	◎曲長通関連について	47
	◎平岡3条5丁目地区関連について	55
4	閉会	78

第119回（令和4年度第4回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和4年11月18日（金）午前9時30分～午後4時23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22名（巻末参照）

札幌市：案件に関係する職員14名（巻末参照）

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【澄川6条3丁目地区】

議 案 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】

議 案 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】

議 案 第4号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線】

議 案 第5号 札幌圏都市計画広場の変更【大通交流拠点地下広場】

議 案 第6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】

議 案 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【澄川6条3丁目地区】

議 案 第8号 札幌圏都市計画地区計画の決定【琴似本通地区】

議 案 第9号 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】

【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

【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】

事前説明 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更

【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】

事前説明 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更

【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】

事前説明 第4号 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更

【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】

事前説明 第5号 札幌圏都市計画道路の変更【北5条・手稲通、曲長通】

事前説明 第6号 札幌圏都市計画道路の変更【平岡循環通】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の決定【平岡3条5丁目地区】

第119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【澄川6条3丁目地区】 |
| 議案 | 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】 |
| 議案 | 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】 |
| 議案 | 第4号 | 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線】 |
| 議案 | 第5号 | 札幌圏都市計画広場の変更【大通交流拠点地下広場】 |
| 議案 | 第6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】 |
| 議案 | 第7号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【澄川6条3丁目地区】 |
| 議案 | 第8号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【琴似本通地区】 |
| 議案 | 第9号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】 |

【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
【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】 |
| 事前説明 | 第2号 | 札幌圏都市計画特別用途地区の変更
【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】 |
| 事前説明 | 第3号 | 札幌圏都市計画高度地区の変更
【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】 |
| 事前説明 | 第4号 | 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更
【稲穂3条7丁目地区、平岡3条5丁目地区】 |
| 事前説明 | 第5号 | 札幌圏都市計画道路の変更【北5条・手稲通、曲長通】 |
| 事前説明 | 第6号 | 札幌圏都市計画道路の変更【平岡循環通】 |
| 事前説明 | 第7号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【平岡3条5丁目地区】 |

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	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	議案第1号 議案第7号	第1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	議案第2号 議案第3号 議案第5号 議案第6号 議案第9号	第2号
	③	琴似本通地区	地区計画の決定	議案第8号	第3号
	④	高速鉄道南北線	都市高速鉄道の変更	議案第4号	第4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	曲長通関連	用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 防火地域及び準防火地域の変更 道路の変更	事前説明第1号 事前説明第2号 事前説明第3号 事前説明第4号 事前説明第5号
②	平岡3条5丁目地区関連	用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 防火地域及び準防火地域の変更 道路の変更 地区計画の決定	事前説明第1号 事前説明第2号 事前説明第3号 事前説明第4号 事前説明第6号 事前説明第7号

1. 開 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところ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、21名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから、令和4年度としては第4回目となります、第119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都市計画課長の村瀬でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日の審議会は、午前の部と午後の部に分けて審議を進めさせていただきます。午前の部が終わり次第、途中、1時間程度のお昼休憩を挟みます。委員の皆様におかれましては、本日、一日中の長時間にわたるご審議となり、大変ご負担をおかけしますが、何とぞよろしくお願ひいたします。

また、本日もコロナ対策の関係でできるだけ各座席を離すようにしておりますので、この点についてもご理解をよろしくお願ひいたします。

ここでお願いがございます。会場の皆様が質疑の際にはマイクをお渡しします。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、よろしくお願ひいたします。

次に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。

石嶋委員と渡邊委員からは、本日欠席される旨のご連絡をいただいております。このほか、何名かの委員におかれましては、途中で退席されると聞いております。

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、本日、各委員のお席の左側には、配付資料1として会議次第、配付資料2として案件一覧、配付資料3として委員名簿・座席表をご用意しております。そして、右側には、事前に送付させていただきました、議案第2号、第3号、第5号、第6号、第9号の大通西4南地区関連、事前説明第1号から第5号の曲長通関連、及び、事前説明第1号から第4号、第6号、第7号の平岡3条5丁目地区関連の補足資料の修正版がございます。加えまして、事前説明第5号の議案書の修正版についても配付させていただきます。

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、政策企画部、都心まちづくり推進室、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。なお、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、ご承知のほどをよろしくお願ひいたします。

それでは、岸本会長、進行をよろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 おはようございます。

当審議会の会長を務めます岸本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

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

今回は、前回からの順番で、岸委員と阿部委員にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入りますが、場内の写真撮影は、以降、ご遠慮いただきますようお願いいたします。

本日は、諮問案件の9件と事前説明案件の7件について審議をいたします。

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

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

◎澄川6条3丁目地区関連について

●岸本会長 それでは、諮問案件のグループ①の議案第1号、第7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。

諮問案件のグループ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、事前説明に対する補足説明、本市の判断、都市計画法に基づく案の縦覧の順にご説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅から南へ約6kmに位置しております。

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

当地区は、地下鉄南北線澄川駅からおよそ700m、徒歩10分程度の位置になります。

主要な道路としては、都市計画道路平岸通、福住・桑園通、澄川通などが整備されています。

また、地区の周辺には、市道澄川25号線、澄川21号線が整備されています。

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、地区の周辺には、病院やクリニック、そのほかに高齢福祉施設なども立地している状況です。

また、澄川駅周辺には、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。

続いて、澄川団地及び近隣の主な施設を写真でご説明いたします。

画面の上部にある写真①が現在の澄川団地の外観です。手前の右側が既に解体され、更地となっております。画面の左下にある写真②が近隣にある澄川小学校です。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の高い区域として、第一種中高層住居専用地域に指定されています。

また、当地区の南側に隣接する区域については、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に指定され、現在に至っております。

さらに、幹線道路の沿道は主に近隣商業地域に指定されており、これらの後背となる地域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に指定されています。

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、澄川団地を所有するUR都市機構からの都市計画法に基づく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います。

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おります。

また、当地区は、地域交流拠点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、ほかの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都市機構は、団地再生を行うに当たり、単に民間に敷地を処分するというのではなく、団地を含め、地域がよりよくなるような活用を目指しており、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るところです。

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にサービスつき高齢者向け住宅等を、8号棟、9号棟の跡地については、団地や周辺住民の利便性向上に資する商業施設等を建設することが予定されております。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、今回の提案の内容についてご説明いたします。

まず、用途地域の変更についてです。

用途地域の境界については、道路、河川等の地形地物により定めることが望ましく、澄川団地周辺の道路の中心線で囲んだ区域を一まとまりとして用途地域を変更いたします。

変更内容は、今回の土地利用転換の内容を踏まえ、現在指定されている第一種中高層住居専用地域から地区の東側及び南側に隣接する地域の指定状況と同じである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、飲食店が、第二種中高層住居専用地域になることによって、1,500㎡まで建てることできるようになり、団地再生で誘導を目指す商業施設が立地できるようになります。

ただ、500㎡を超えるような店舗などの立地を団地全体で認める必要まではないことから、同時に地区計画をかけることにより上乗せで制限を加えていきます。

それでは、次に、その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向け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。

用途の制限につきましては、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。

先ほどご説明した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、用途の制限については、今までの第一種中高層住居専用地域と同様の制限まで厳しくするというものです。

具体的には、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という今までと全く変わらない用途制限となります。

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、地区施設についてご説明いたします。

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。

なお、歩道状空地については、札幌市と土地所有者の間で地区施設の整備及び維持管理に関する協定書を交わす予定であり、土地所有者は歩行者が安全に通行できるよう維持管理に努めることとなります。

また、冬期間においては、除雪機械による除雪を行えるだけの歩道幅員がないことから、現状では澄川21号線の歩道除雪は行われておりませんが、今後は、冬期間の歩行環境の改善に向けた効果的な除雪方法などについて、歩道状空地进行を維持管理する土地所有者と道路の除雪を所管する区の土木部で調整を行っていく予定です。

最後に、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、前回の事前説明でいただいたご意見を踏まえまして、補足説明をいたします。

初めに、団地再生における土地利用に対するニーズについてです。

UR都市機構では、団地再生を計画する初期の段階で団地住民に対してアンケート調査を実施しており、その中で、澄川団地に住み続けるに当たっての団地内にあればよいと思う施設やサービスについて調査を行ったところです。

アンケートの結果、団地住民が望む施設として、日常の買物ができる施設、介護サービス、デイサービス等の高齢者支援施設、病院、クリニックが多い結果となりました。

さらに、UR都市機構は、昨年度から事業者に対してもヒアリング調査を実施しており、ディベロッパーからは、中規模商業施設と高齢者支援施設の複合用途の実現性が高いという回答が得られております。

以上により、UR都市機構では、団地内住民、事業者へのヒアリングを通じて、住民からの要望が多く、かつ市場的にも実現性の高い中規模商業施設やサービスつき高齢者向け住宅などを計画しているところです。

次に、周辺の交通への影響についてご説明いたします。

澄川25号線において、交通量調査による現況の交通量と第二種中高層住居専用地域の上限となる床面積1,500㎡程度の店舗2棟が立地した際の推計来店台数から道路の混み具合を示す指標である混雑度を算出しました。

その結果、澄川25号線における交通容量7,200台に対し、店舗2棟が立地した際の推計交通量が8,100台であるため、混雑度は1.13となり、基準となる1.25を下回ります。したがって、店舗が立地した場合においても交通円滑性に大きな支障が出るほどの影響は生じないと考えております。

また、大規模小売店舗立地法の適用となる店舗を建てる場合、立地に伴う周辺地域の生活環境への影響に関して、事前調査・予測及び適切な対応を行うことが法令上必要となります。

配慮すべき事項として、駐車需要に対する充足等の交通に係る事項、騒音の発生に係る事項、廃棄物に係る事項などが挙げられていることから、店舗立地の際には、交通への影響を含め、周辺環境の悪化の防止が十分に配慮された施設の配置や運営方法が取られることとなります。

次に、以上の提案を受けました本市の判断についてご説明いたします。

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、本市の都市づくりに関する基本的な指針である第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて位置づけ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機能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掲げられています。

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と示されております。

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からの変更はありませんので、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、都市計画法に基づく案の縦覧についてご説明いたします。

本審議会に先立ちまして、都市計画法に基づく案の縦覧を10月26日から11月9日まで行いましたが、意見はありませんでした。

今後の手続については、本審議会にて同意が得られましたら、令和4年12月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 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見やご質問等がございましたらお伺いいたします。

なお、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。

●岩崎委員 私から少し質問をさせていただきます。

交通量について、前回の事前説明の後に調査をしていただいたということで、ありがとうございます。この中身については十分に承知いたしました。澄川25号線は、向かい側にありますコープさっぽろの出入口になっておりまして、現状では、澄川25号線がほぼ片側1車線であるため、コープさっぽろに出入りする車がある場合、それをかわすことができずに車が並ぶ状況になっております。ですから、その向かい側にこの施設ができることで、恐らく、澄川25号線からの出入りということもあり得るのかなと想定しております。

今回、歩道を拡幅してくれる道というのは、中通りではなく、ほぼ通り抜け道路のようなところですし、現状でも大きな車は若干通り抜けづらい状況ですので、そちら側からの車の出入りというのは、そうしなければいけないのかもしれませんが、非常に考えづらいのかなと思うのです。ですから、道路の状況については、資料では配慮をしていただくと示されておりますが、まだ特段の配慮をしていただきたいなと思います。

と申しますのも、周りにはたくさんの学校等もございますし、ここにもこのエリアは徒歩圏内で行き来できるような人たちをターゲットにしていると明記されておりますので、車などを優先するのではなく、あくまでも近隣の皆さんが安心して歩いてお買い物などができるような施設になるよう心がけていただきたいということを私の立場からもお願いいたします。

●阿部地域計画課長 今回、交通量調査をいたしまして、混雑度は基準を下回っているものの、コープさっぽろの出入口等で車が混み合うことは確認しておりますので、今回、新たに設ける商業施設の出入口をどこに設けるかというのは非常に大事な視点だと我々も考えております。今後、UR都市機構ともその辺りを調整しつつ、大規模小売店舗立地法の届出の中でもそういった調整が可能かと思っておりますので、事業者と話をしていきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんでしょうか。

●福田委員 スライド23ページにある土地利用に対するニーズのところは、アンケート調査をして、それに基づいた施設を建てていきたいという手順で行われたのかと思いますが、アンケート結果のところには病院、クリニックとあるものの、今のところは商業施設及びサービスつき高齢者向け住宅を計画していると書かれております。まだ内容が決まっていないのかもしれませんが、病院、クリニックが商業施設の中に含まれるような検討はされるのでしょうか。

●阿部地域計画課長 今回、団地住民へのアンケートにより、病院、クリニックというのが出されたのですが、事業者に対するヒアリング調査の中では、商業施設と高齢者施設という話は出てきたものの、病院、クリニックの話が出てこなかったため、市場ニーズという意味では実現性が少し薄いのかなという気がしております。

ただ一方で、商業施設を誘致する中で一部に病院やクリニックが入ることを否定するものでは決してございませんので、そこは民間事業者の公募の中での調整になってくるかなと考えております。

●福田委員 高齢者の方も多いということなので、非常に大事なところだと思います。商

業施設の中の一角でもいいので、ぜひ組み入れることができればいいなと思っています。

●岸本会長 ほかにご意見等はございませんでしょうか。

●岸委員 パワーポイントの7ページの①の写真を見ると、7号棟から9号棟はもう解体済みに見えるのですが、これはもう解体してしまっていて、ここに住んでいた方々は1号棟から6号棟のどこかに移転したという理解でよろしいでしょうか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸委員 また、資料の6ページに建設時期が昭和53年から57年と書いているのですが、また先ほどの写真に戻ってもらうと、5号棟と6号棟はそれなりに新しくなっているような感じがするのです。1号棟から4号棟は、昭和50年代の集合住宅のように見えるのですが、5号棟と6号棟は途中で建て替えているのですか。

●阿部地域計画課長 少々お待ちください。

●岸委員 聞きたかったことは、1号棟から4号棟については、この先、建て替えの計画があるのかどうかということです。分かっていたら教えていただきたいと思います。

●阿部地域計画課長 現在は住民が住んでいる状況ですので、まだその予定はございません。

●岸委員 もう一つ、7号棟から9号棟の住民が移転したということでしたが、1号棟から6号棟の住居はまだ結構空いているのか、埋まっているのか、細かい数字は要らないので、教えていただければと思います。移転できたということは、もともと1号棟から6号棟にはそれなりに空き部屋があったのだろうなと思うのです。最近、こういう住宅では高齢化が進んでいて、いずれUR都市機構が1号棟から4号棟においても何かをするのかなと思ったので、その辺の計画がどうなっているのかを聞きたかったということです。

●阿部地域計画課長 今回、7号棟から9号棟を選定した理由としまして、もちろん1号棟から6号棟に余裕があったというのもあるのですが、7号棟から9号棟の入居状況がそのほかに比べて低く、移転する人自体が多くなかったということを知っております。

1号棟から6号棟については、転居されてきた方がいるので、それなりに入居率は上がっていると思いますが、入居率までは、今、手元に資料がないので、お答えできない状況です。申し訳ございません。

●岸委員 細かい数字は要らないです。ただ、5号棟と6号棟がいつ頃できたのかというのは確認して教えてもらえればと思います。一斉に建てられたのだったらそれでいいのですが、昭和57年ぐらいにできた割には結構新しく見えるのですよね。私の賛成、反対には影響しないので、後でも結構です。

●岸本会長 賛成、反対には影響しないので、後でも結構だとおっしゃったのですが、本日、採決を取りますので、今のご質問には採決前にお答えできるものなのか、それとも、UR都市機構に聞かないといけないから、本日中には無理なのかというのは、お伺いしておきたいと思います。

●阿部地域計画課長 1号棟から6号棟は、全て同時期に建てておまして、建て直し等もしておりません。

●岸本会長 恐らく、同時期に建ってはいるけれども、空き部屋が出始めているので、このまま団地を維持するのではなく、一部まとまった土地をつくり出すために、一旦、7号棟から9号棟にいる人たちに1号棟から6号棟に移動してもらって、7号棟から9号棟を取り壊して、そこに利便性を高めるために商業施設をつくっていくということですね。したがって、今後、一般住宅地区についても、団地再生のために建物を建て替えたりすることはあろうかと思うけれども、ここは一般住宅用だから、地区整備計画で建てられる建物の種類をあらかじめ抑え込んでおく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 この辺りを含めまして、他にご質問はございませんでしょうか。

●岸委員 会長がそうおっしゃったので補足ですけれども、私は、実は、1号棟から4号棟が老朽化してしまったら、解体して商業施設に売り払うのではないかという懸念を持っていたのです。ただ、今回は地区計画で一般住宅地区にしているので、問題ないと判断しています。

●岸本会長 1号棟から4号棟が昭和57年に建っているということは、結構年月がたっていますから、将来的には、恐らく開発することを念頭に置いているのでしょうけれども、ここは一般住宅で行きたいという提案をされているため、ここに商業系が来ることはないということですね。そして、今、建物が建っている住居系のところは、規制を変えないように地区計画で抑え込みつつ、7号棟から9号棟をぶっ壊して、そこに新しく一定規模以

上の商業施設を誘致できるようにするために、今回、用途地域を第一種中高層住居専用地域から第二種中高層住居専用地域に変更したという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 したがって、今、岸委員からご指摘をいただきましたが、今後、住居系の建物の横に急に商業施設が建つことはないということです。利便施設地区のところは、地区整備計画に基づいて、それに適合するようなものであれば建てられるということですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 岸委員、よろしいですか。

●岸委員 結構です。ただ、ここでこういう議論をしたということは将来議事録にも載るでしょうし、いずれそんなことがあったら、そのときと違うではないかという議論はもしかしたら出てくるかもしれないなと思っています。

●岸本会長 もし変更するとなると、改めて地区計画を見直さないといけなくなるので、もし仮に内容を変えたいということがあれば、本審議会に上がってくるということでしょうか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 勝手には変えられないということですね。

●阿部地域計画課長 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、ただいまの案件につきまして、採決を行ってまいります。

議案第1号、第7号の澄川6条3丁目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といたします。

◎大通西4南地区関連について

●岸本会長 次に、議案第2号、第3号、第5号、第6号、第9号の大通西4南地区関連についてでございます。

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。

●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。

諮問案件のグループ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。

机上の資料は、先日送付した資料から66-2ページの追加がありましたので、再度、配付させていただきました。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明内容です。画面のと通りの項目、順番でご説明します。

初めに、地区の概要です。

大通西4南地区の位置は、写真の中で赤枠で囲んでいる部分です。札幌駅前通と大通の交差点南西部に位置しております。

札幌駅前通と大通の交差点を囲む黄色の囲いは、大通交流拠点地区として、既に関係者との協働によりガイドラインや地区計画が定められています。これらに基づき、青色で示した三つの敷地については、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になります。

また、紫色の線で囲んだ部分は、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインの区域となっております。

続いて、地下部分についてですが、計画敷地の東側は地下鉄南北線大通駅、北側は地下鉄東西線大通駅に接しています。東豊線にもつながっておりまして、重要な交通結節点に位置しております。紫色で示す範囲は、大通交流拠点地下広場に指定されています。

次に、現在の都市計画の指定状況です。

左側は用途地域の指定状況であり、当地区は、商業地域、建蔽率80%、容積率800%が指定されています。

続いて、右側は高度地区の指定状況になりますが、当地区には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。また、当地区を含めた都心の指定容積率が800%のところは、高さを制限しておりません。

次に、当地区に関連する本市の上位計画及び関連計画です。

札幌市の最上位計画であるまちづくり戦略ビジョンを達成するため、分野ごとに計画が定められています。それらの札幌市の計画と連携する形で、当地区を含む大通交流拠点やTゾーンにおいては、ガイドライン等が策定されております。ガイドラインは、札幌市と地域が協働で作成しておりまして、当地区のまちづくりの方向性を示しているものでござ

います。

当地区は、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います。

また、当地区は、同じく第2次都心まちづくり計画において都心強化先導エリアと都心商業エリアが重なる部分に位置しています。札幌駅も含めた都心強化先導エリアは、高機能オフィスやエネルギーネットワークの形成などによりまして、国内外から人、物、投資を呼び込み、経済発展を牽引するエリア、そして、赤色の都心商業エリアは、路面の魅力の再生と中心商業地としての歴史や伝統を活用するエリアとしてございます。

次に、当地区に関連する計画についてです。

黄色に示した範囲の土地所有者と札幌市の協働により、大通交流拠点まちづくりガイドラインを策定しています。

このガイドラインでは、札幌駅と二極化する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大通の価値を高めることを目標としています。

ガイドラインの策定後、この目標を具現化するため、同区域において大通交流拠点地区地区計画を定めております。

次に、まちづくりの経緯についてですが、これまでに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、意見交換を重ねてまいりました。そして、令和4年3月に地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、建物の最高高さは約185m、延べ床面積は約9万9,400㎡、容積率は約1,650%となっています。

施設構成と用途は、高層部に宿泊、中層部に業務、低層部に商業、地下部に、商業、駐車場、エネルギーセンターとなっています。

次に、先ほど説明しました上位計画及び関連計画より当事業に求められる整備としては、画面に示しているものが挙げられます。

当事業では、これらの求められる整備内容を踏まえ、当開発の基本コンセプトとして大通の魅力向上を牽引する空間の整備と世界に発信する環境配慮・防災対策の二つを定めまして、さらに、これらを具現化するための整備方針を定めております。

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、誰でも自由に利用できる空間として、地下1階から地上5階までのアトリウム、5階にはテラスを整備し、それにより、新たな滞留空間と視点場を整備します。

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向上を図ります。

具体的な整備内容についてご説明します。

こちらは地下1階の平面図で、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いたします。

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まして、コンコースの一部が狭くなっている状況ですが、建て替えに合わせて敷地内への取り込みなどを行い、歩行環境の改善を図ります。

次に、上のパースは、大通交流拠点地下広場とアトリウムを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。

続いて、画面の左は1階、右は2階部分の平面図となっています。1階の北東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、外部へのにぎわいの表出、大通公園との連携を意識した配置となっております。

画面のパースは、アトリウムを2階の南西側の滞留空間から見たイメージです。みどりを多く配置し、開放的な空間となっています。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の開催を想定し、2階部分は、滞留空間としての利用だけでなく、イベント時には観覧場所としての利用も想定しています。

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。大通と札幌駅前通側の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、テラスとの連携を意識した計画としています。

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まして、公園の魅力向上を図る予定でございます。現在、今年度末に策定予定である都心のみどりづくり方針の中で大通公園の在り方について検討中であり、大通公園の魅力と機能の向上策の一つとして官民連携による民間資本の活用を検討することとしております。当事業では、その先行事例として、札幌市の方針に沿った公園の再整備に協力することを予定しております。

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す。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過ごすことができる空間でございます。

こちらは、冬のテラスのイメージです。前回の都市計画審議会では、夏と冬のみどりのイメージの違いについてご指摘をいただきましたので、改めまして、施行予定者と確認したものを示いたします。

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で利用可能であり、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。

なお、植栽やテラスのしつらえについては、今後、詳細を検討してまいります。

これまで説明したアトリウム、大通交流拠点地下広場、大通公園で一体感を持たせることによりまして、大通交流拠点の魅力が創出されるよう基壇部の高さを検討しております。

大通や札幌駅前通のストリートウォールが20mから60mで形成されておりますので、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、施設の両方向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。

画面は、現状において大通公園から当地区を撮影した写真です。地上30mの高さであれば、木々に隠れることがほぼなく建物が見えていますので、30mの高さのテラスができると、その様子が見える状況になるかと思えます。

こちらは、建物のおおのの高さから大通公園を撮影した写真です。20mの高さになりますと、大通公園の木々しか見えない状況で、左下のような感じになります。30mの高さになりますと、公園の木々と園路を行き交う人々の動きが見えます。40mの高さになりますと、公園を眺めるには下を覗き込む形になります。

こちらは、前回ご意見をいただいた大通公園からの施設の見え方をイメージパースにしたものです。公園からテラスの様子が見えるような計画となっております。

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、三つに分けて整備内容をご説明します。

一つ目は、地上、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階では、歩道に面した部分に歩道状空地及び歩道沿い空地を整備します。また、建物内には、大通と南1条中通線をつなぐ南北動線として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縦動線です。

現在、地下2階にある南北線のホームから地上まで直通のバリアフリー動線はなく、大きく迂回する経路となっております。今回の事業では、駅前通側の南東側に、地下鉄ホームから地上へ直通可能なエレベーター、アトリウム、そして、大通側にもエレベーターを整備します。

こちらの上のパスは、大通側の歩道沿い空地1号を東から見たものです。幅員3mの歩道沿い空地を整備します。下のパスは、札幌駅前通に面して整備する歩道沿い空地2号を南側から見たものです。幅員2.5mを整備します。

次に、こちらの上のパスは、西5丁目線側に整備する歩道沿い空地3号を北側から見たものです。幅員2mを整備します。下のパスは、南1条中通線側に整備する歩道状空地を西側から見たものです。幅員1m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。

当地区では、最低客室面積が40㎡以上の客室を約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ます。札幌を象徴する大通公園に面し、札幌の中心からまち並みを眺められる一等地に、世界的に四つ星、五つ星を獲得している最上級のホテルブランドを誘致することで、このホテル自体が札幌の魅力を世界に発信し、国際競争力の向上に貢献するものと考えております。

こちらは、ホテルのロビー階からの眺望イメージです。配置はまだ確定しておりませんが、ロビー階のラウンジやレストランなどは、宿泊者以外の利用も可能なため、大通公園を見渡せる新たな眺望を誰でも楽しむことができます。札幌を象徴する視点場の一つになると考えてございます。

次に、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、来訪者が行き交う場所であり、それらの方々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おります。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にすることで、景観に溶け込むように配慮する計画です。

なお、今後設計を進めていく中で、頂部デザインを含め、さらに景観に配慮したデザインとなるよう、デザイン監修者による検討を進める予定です。

続いて、三つ目の整備方針として、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します。

一つ目は、地域冷暖房プラントの整備です。

現在、大通以南にはないエネルギープラントを当地区の地下3階に新設し、将来的には大通以南に温水と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、周辺ビル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です。

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

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の取得を目指します。

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オリエンテッ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などを行う予定です。

続いて、施設建築物の整備に伴う周辺の風影響の変化についてご説明します。

上が現状、下が建て替え後の状況を示しています。環境アセスメントで一般的に用いられている評価指標に基づき、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っております。

計画建築物の完成後の風環境は、建物が高層化することで風が強くなるものの、黄色の丸である中高層市街地相当の領域Cまでの風環境となっており、強風地域に相当する領域Dがないことを確認しております。この結果は樹木を考慮していないものであり、敷地内や大通公園の樹木により風の影響がさらに小さくなるものと予想してございます。

ここで、風速について補足説明をいたします。

先ほどの建て替え後のシミュレーションの領域Cの箇所の最大値は、日最大風速の年平均相当の風速が5.6m毎秒、大通公園内は最大でも5.3m毎秒です。これらを気象庁が示しているビューフォート風力階級表で表しますと、3から4に該当します。最大風速の年平均相当の風速は、建物南東の1か所を除き、風力階級の3に収まる風速でございまして、このイメージとしては、木の葉や細かい小枝が絶えず動く、軽い旗が動き出すという状況であり、大通公園で日常的に過ごす上で大きな支障はないと考えております。

続いて、テラスの風環境についてです。

こちらについては、対策を行うことで風環境が領域Aから領域Cになることを確認しており、こちらでもテラスにおいて日常的に過ごす上で支障はないと考えています。

なお、これらの対策のしつらえについては、今後の詳細設計の中で、テラスがよりよい空間となるよう検討を進めていく予定です。

続いて、駐車場についてです。

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歩行者との交差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。

各出入口には、景観に配慮し、植樹帯や壁面緑化を配置する予定です。

続いて、前回の事前説明にて質問をいただいた当計画に係る重要な論点について補足説明をさせていただきます。

画面のと通りの順番でご説明いたします。

一つ目は、都心まちづくりの考え方と当開発の役割、意義についてです。

事前説明では、札幌市の都心のまちづくりの戦略に照らして、当開発の目指すところについてのご質問が複数ございました。

当地区は、さきにご説明したとおり、第2次都心まちづくり計画で示す二つの骨格軸、交流拠点、二つのターゲットエリアに位置しており、それぞれの目指す方向性については前段でご説明したところでした。また、大通交流拠点ガイドラインについても、同じく前段でご説明したところでした。これに加え、さらに当地区に関連する方針やガイドラインと当計画への反映について、事業概要を振り返りながらご説明します。

当地区は、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、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の整備など、都市再生緊急整備地域における地域整備方針と当計画の整備内容は合致しております。

次に、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインとの関係性についてご説明します。

当地区が位置する都心商業エリアでは、古くから商店街が形成されている特色を生かすため、路面の価値こそ大通中心街との理念の下、路面型のまちづくりを目標に掲げるTゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインが地権者を中心に策定されています。

当計画においては、南側の商店街とのつながりを意識するなど、路面型のまちづくりを実現するため、まちなかの共用空間として、アトリウム、貫通通路を整備し、低層部には商業を配置します。

なお、今年の夏には、地区計画区域内の地権者や商店街、まちづくり団体など、地域への説明を実施しており、その結果、反対意見はなく、地域の活性化に期待する声があったと準備組合より報告を受けております。

続いて、札幌市では、大通沿道を対象として、はぐくみの軸強化方針を今年度の策定に向け検討中であり、この強化方針では、当地区を含む西Aゾーンについて世界に誇れる価値を創造する象徴的な拠点を「はぐくむエリア」として位置づける予定でございます。大通公園とのつながりを強調した地上、地下、屋内外及び敷地外にもわたる象徴的な空間形成を具現化する当計画は、方針の実現に寄与するものと考えます。

以上、このように上位計画へ適合した上で、これらの考えを開発に反映していることに加え、この場所だからこそできる多様な公共貢献を実現します。

具体的には、骨格軸の交点においてみどりを感じながら居心地よく過ごせる開放的なアトリウム、四季を通じて大通公園との一体感のある屋外テラス、大通地区への貫通通路をはじめとした多様な回遊動線の創出、地下鉄南北線ホーム階から直接地上へアクセスできるエレベーターの新設と多くの市民が利用する地下広場の西側への拡充、官民連携による大通公園の再整備、大通以南初のエネルギーセンターの整備などに取り組む当計画は、都心のまちづくりにおいて先導的役割を果たす重要な開発の一つであると考えてございます。

次に、二つ目は、大規模オフィスの状況についてです。

上の表は、札幌市を含む政令市のうち、4市の中で200坪以上の大規模オフィスの状況を調べたものです。札幌市は、他の3市と比較して、人口に対し貸付け面積が少ない状況となっております。

下の表は、同じ四つの市の空室率を表したのですが、今年の8月時点で札幌市は1.3%しかなく、他の市に比べて低い状況となっております。以上から札幌市のオフィス需要は高い状況にあると言えるかと思えます。

次に、札幌都心部のオフィスについては、札幌市が2018年に行った調査において、2030年までに25万㎡の需要があると予測しております。今後、2030年までには、当計画を含めまして、約20万㎡が供給される見込みとなっております。

さらに、札幌市としては、まちづくり部局と経済部局が連携し、本社機能の移転など、戦略的な企業誘致をしていくため、まずは、札幌のオフィスは古くて狭いという不動産業界のイメージを刷新すべく、画面に示すような大札新のロゴやスローガンを作成し、積極的な情報発信や首都圏でビジネスセミナーを開催しているところです。

この戦略的な企業誘致に伴うさらなるオフィス需要の増加やニーズの多様化を見据え、今後、開発誘導の在り方を検討していく予定です。

三つ目として、五つ星ホテルの状況についてご説明いたします。

五つ星ホテルは、サービスや施設の質などを総合的に評価して決められるものです。

表の3段は、観光庁の資料の抜粋です。日本と同程度の外国人観光客数の国を比較しますと、日本は他の国に比べて五つ星ホテルの軒数が少ない状況です。

次に、日本国内の五つ星と四つ星のホテルの状況ですが、上の表は、観光庁の資料と同様にファイブスターアライアンスというオンライン旅行代理店がホテルの格付をしたものを都道府県別で表したものです。これによると、北海道に五つ星ホテルは2軒存在しますが、洞爺湖とニセコのそれぞれに1軒ずつであり、四つ星ホテルは今のところ一軒もない状況です。

また、本市には、四つ星も五つ星のいずれもない状況でございます。当地区では、今、札幌市には存在しない富裕層にも対応できる五つ星、四つ星を取得したことのあるホテルブランドを誘致する予定です。

下の表は、札幌市を含む政令市のうち、4市の宿泊者数の状況などを表したもので、札幌市は、定員に対する稼働率が高く、ホテル需要が高い状況にあると考えています。

また、札幌市観光まちづくりプランでも、観光客受入環境の充実及び強化を重点施策の一つとし、富裕層に対応したホテル誘致を掲げていることから、当計画で国際水準の質の高いホテルの整備をすることは必要と考えます。

続いて、本計画のビルが大通公園に与える日影の影響についてご説明させていただきます。

まずは、現状の日影の状況についてです。

図は、時刻ごとの影の状況を示したものです。現状、当該区には40mの高さの建物が2棟建っています。

まず、春秋分の場合、大通公園の中心より南側に影がかかっています。次に、冬至は、大通公園全体に影がかかっている状況です。さらに、夏至では、大通公園に建物の影はほとんどかかっておりません。

こちらは、1日のうち日影となる時間を示した等時間日影図です。一番上の薄い青色は1日のうち2.5時間から4時間、薄い紫色は4時間から8時間、紫色は8時間以上が日影になる箇所を示しています。

春秋分では、大通公園の南側の一部が4時間以上日影になります。冬至では、大通公園全体が4時間以上日影になります。夏至では、大通公園で2.5時間以上日影になるところはありません。

続きまして、計画建物の日影について説明します。

大通公園への影については、基壇部の高さや形状によって影の形が変わります。大通交流拠点まちづくりガイドライン上、20mから60mでストリートウォールを形成することとしており、同じ容積で基壇部約60mの場合と現計画である基壇部約30mの場合の形状により比較しています。

それでは、春秋分、冬至、夏至における時間ごとの日影の状況についてご説明します。

まずは、春秋分です。こちらが8時の日影です。春秋分では、基壇部が低いほうが影がかかる部分が減少します。これからお見せする赤い点線は、当計画のほうが影が小さくなっている部分になります。

それでは、時刻ごとの影の状況をお示しします。特に赤い点線の部分に注目してください。9時、10時、11時、12時、13時、14時、15時、16時です。

続いて、冬至です。冬至は、影がかかる部分がほとんど変わりません。こちらが8時、9時、10時、11時です。赤い点線の部分ですが、基壇部が低いほうが11時頃から大通公園にかかる影が若干減少します。14時頃まで赤い点線に注目してご覧ください。12時、13時、14時、15時、16時です。

続いて、夏至です。夏至については、短い時間ではありますが、建物の高さが高いほうが影の範囲が広がります。上の図の9時から13時の赤い点線に注目しながらご覧ください。8時、9時、10時、11時、12時、13時、14時、15時、16時です。

次に、等時間日影図です。特に1日のうち4時間から8時間が日影となる大通公園の部

分において、日影となる面積を比較してございます。

上段の冬至は大通公園全体が日影になり、下段の夏至では日影がほとんどかからない状況です。中段の春秋分においては、基壇部を60mとした場合よりも30mにしたほうが影となる面積が減少しています。

大通公園への影に関しましては、これらの検討結果の下、現計画である基壇部30m、高さ180mのほうが公園への影響が少ないことを確認しております。

続いて、日影が大通公園の植栽に与える影響です。生育期間となる春から秋にかけての時期の日影を確認しました。

画面の図は、先ほどと同様に、1日のうち日影となる時間を示したものです。この検討は、春秋分における現状と建て替え後の建物により行いました。

中央部の赤色の枠では影が増えていますが、そこには耐陰性の低い植物はないため、生育上の支障はないと考えています。

南側の黄色の枠の部分においては、日影の状況が現状と建て替え後でほぼ変わらないため、支障はないと考えられます。

次に、日影による照度の状況についてご説明します。

J I S規格では、作業に対して空間全体の推奨照度を定めており、屋外の野球場で1,000lx、飲食店では200lxとしており、軽い運動や飲食などに必要な程度の照度は1,000lx程度になります。そこで、秋分の大通公園において照度の調査を行いました。日影になっている一番暗いところで測ってみましたが、2,800lx程度の照度が確保されており、滞留や運動などに必要な照度は確保できているものと考えています。

次に、五つ目のテラスの日影についてご説明します。

テラスは、配置の関係上、日中において日影になる部分がありますが、テラスを東と北に設け、その全面に滞留できる空間を設けることで、使い方に合わせて場所を選ぶことができます。

下のパースは、春分の15時頃の様子を示したものです。

次に、テラスの照度についてご説明します。

飲食や仕事などに必要な照度は、細かい作業などをする場合でも1,000lx程度です。現状の建物の北側において照度の調査を行いました。一番暗い場所でも1,500lx程度の照度が確保できていたため、滞留に必要な照度が確保できると考えております。

右下の写真は、当地区と同様に、建物の北側に滞留空間がある赤れんがテラスの秋分の日の12時の状況ですが、日影でも多くの方が滞留しております。

続いて、ほかの建物の高さや都心に高い建物が建つことについてです。

まずは、遠景についてどのような状況になるかをご説明します。

こちらは、JRが豊平川の上に差しかけた際に見える景色です。左側にある赤い建物が計画建物になります。下は、モエレ山からの眺めです。こちらにも左側にあります赤い建物が計画建物になります。続きまして、こちらがテレビ塔からの眺めになります。これも

左上の大通西4南地区約185mと書いているものが計画建物でございます。

都心部の高層建築及び景観についてですが、都心は、都市機能の集積、経済活動を支える役割を担っておりまして、中心部では高さ制限をしておりません。このため、環境への影響の低減はもとより、大通公園やまちのみどり、隣接建物との連携、調和を図ることと経済活動を支える高度利用のニーズとの両立を図りながら、豊かな都市空間を創出していくよう、景観計画重点区域の指定によるきめ細かな景観誘導や、札幌市と地域でまちづくりガイドラインを策定することにより誘導しております。

次に、テレビ塔から見た大通公園、沿道建築物、遠景の山並みから成る景観は、札幌を代表する景観の一つであり、札幌の大きな魅力である都市と自然が調和した札幌を象徴していると認識しています。

そこで、当事業では、高層部の厚みやセットバックなど、大通の軸性への配慮などを行うとともに、都市と自然が調和した札幌にふさわしいデザインを目指しております。

さらに、魅力ある景観形成に向けて、デザイン監修者を招聘することとし、昨日、建築家の隈研吾氏が担当することが準備組合よりプレスリリースされました。

隈研吾氏につきましては、数多くのプロジェクトを手がけておりまして、代表作として、東京オリンピックのメインスタジアムとなった国立競技場、そして、高輪ゲートウェイ駅、渋谷スクランブルスクエアなどがあります。

準備組合がデザイン監修を隈研吾氏に依頼した主な理由としまして、同氏の作品は、土地の環境、文化に溶け込む建築を目指し、ヒューマンスケールの優しく柔らかなデザインが特徴の一つであること、そして、高層ビルのデザイン実績だけでなく、北海道・札幌の風土への理解があり、施設のコンセプトにも沿ったデザインが期待できることなどが挙げられます。

続いて、景観審議会で出た意見についてご説明します。

準備組合では、札幌市に都市計画手続を要望する前に、景観審議会に設置する景観アドバイス部会のご意見をいただいております。これらの意見を踏まえた助言については、本日の説明内容に反映されており、今後も助言を踏まえて計画を進めていく予定です。

それでは、この助言とそれに対応する考え方について説明いたします。

1点目は、遠景コンセプトである求心性のあるランドマークを目指す一方で、山並みへの見通しや大通公園の軸性、まち並みの連続性などに考慮することが望まれることから、可能な限り大通公園の景観に対する配慮を検討し、景観形成の方針に反映することです。これに対する考え方については、先ほど事業概要の中でご説明したとおりでございます。

2点目は、中層部以下については、ストリートウォールの考え方を踏まえて、札幌駅前通や大通公園からの見え方について改めて検証するとともに、計画が目指す姿を景観形成の方針に反映することです。これについては、次の二つのスライドでご説明します。

大通交流拠点まちづくりガイドラインに示される基壇部の最高高さである約60mにした場合と現計画の約30mと比較しています。

上のパースは大通公園からの眺め、下は札幌駅前通からの眺めです。基壇部が低いほうが空の見通しがよく、あまり見上げなくてもテラスが見える状況です。

こちらの上のパースは、大通公園西5丁目からの見上げた眺め、下はアイレベルの眺めです。高層部分を札幌駅前通、大通、西5丁目線からセットバックし、基壇部を約30mに抑えたほうが空の見通しがよくなるとともに、基壇部と地上との一体感が創出されるため、今回の計画では、基壇部が約30m、高さが約185mの案としています。

3点目は、貫通通路をはじめとする動線が魅力的な空間となるよう目指す姿を景観形成の方針に反映することです。これについては、先ほど事業概要において歩道沿い空地でご説明しましたので、貫通通路について補足説明をします。

貫通通路は、大通と南1条中通線を結ぶ南北動線になりますが、南側街区へのにぎわいをつなげるため、通路に面して店舗を配置する計画であり、今後、壁面についても、サインネージなど、歩いて楽しい空間を検討していく予定です。

4点目は、以下の内容について検討し、景観形成の方針に反映することです。(1)は、大通公園のみどりとアトリウム空間や基壇部の屋上のみどりが視覚的につながり、四季を通じて周辺の魅力を高める計画、(2)は、アトリウム空間や地下広場がアプローチなどからどのように見えるか、(3)は、歩行者と車両が交差する可能性のある部分のしつらえですが、これらについても先ほど事業概要により説明したところです。

次に、大通側への駐車場の入り口の設置についてです。

事前説明では、将来的な南大通の車線の見直しの可能性も見据え、大通側への駐車場の入り口の設置についてどのように考えるかのご意見をいただきました。

現時点では、車線の見直しについて具体的な検討を進めているものではございません。今回の計画において必要最小限の入り口のみを設置することはやむを得ないと考えてございます。また、大通の車線数について、今後、見直しをする場合は、市民生活のほか、交通事業者、既存建物の地権者等への影響などを検証し、慎重な検討が必要と考えております。

次に、事前説明でご意見をいただいた担架対応エレベーターについてです。

消防局に確認しましたところ、周辺には担架対応のエレベーターはなく、階段を使用して人力により搬送しているのが現状のようです。この状況も踏まえ、その必要性について協議した結果、地上と地下をつなぐエレベーターの一つを担架対応とする方向で検討を進める予定です。

次に、今回、決定や変更をする都市計画の内容についてご説明いたします。

画面のとおり項目、順番でご説明します。

初めに、第一種市街地再開発事業の決定についてですが、決定内容は画面のとおりです。

次に、都市再生特別地区の変更についてです。

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、最低限度、建蔽率の最高限度、建築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、地区計画の変更についてです。

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。当地区においても、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と変更し、新たに計画敷地を南街区地区に追加します。これにより、当地区内の他の建築物と同様の制限がかかることになり、スライドに表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、意匠の制限等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、さきに説明いた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階のホーム階まで直接つながるバリアフリー動線となります。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についてですが、大通交流拠点地下広場は、区域を西側に拡大します。

次に、都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

令和4年10月26日から11月9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、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、令和5年度に再開発組合を設立し、権利変換計画の認可を経て、令和7年度に工事に着手し、竣工は令和10年を予定しています。

以上で諮問案件のグループ②の大通西4南地区関連の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

●岡本委員 丁寧にご説明をしてくださり、ありがとうございます。また、質問に対してもかなりしっかりと調べいただいて、ありがたく思っております。

幾つかあるのですが、なるべく簡単にまとめてお話しします。

まず、日影図を動画のような形で見せていただいたのですが、あれは前回の説明のときにも出せたのではないかなと思いますし、皆さんの同意を得るかどうかというときに出すのは進め方としてどうなのかなと思います。スライド66ページの2枚目でも、隈さんが選ばれました、昨日がプレスリリースでしたとありましたが、様々な建物の事例の写真が載っていますよね。昨日の今日でこんなに用意できるのに、何で日影図は今回なのだと非常に疑問を持ったところです。資料の提示の仕方として、当日に詳しく説明するというより、ちゃんと事前に用意していただける分を用意していただき、詳しく説明されたほうが良いと思うので、今後はそういう対応にしていただければありがたいと思います。

また、68ページと69ページのスライドでは、景観審議会のプレ・アドバイスの話が載っていましたが、プレ・アドバイスのときには、ここまでの細かい画像ではなく、もうちょっとボリューム的な画像だったと思います。これはプレ・アドバイスの委員の皆さんが何を見て発言したかという重要な根拠にもなりますから、プレ・アドバイスのときに使われた画像を載せるべきだと思いますし、時勢の画像の使い方の前後がずれてしまうのは非常に問題だと思うので、そういうところにも配慮していただきたいと思います。

それから、オフィス、ホテル等については、様々な情報を整理していただき、すごく分かりやすくなりました。ありがとうございます。ただ、こちらでお願いしたのは、敷地ごとにこういう開発ができる、こういうものが入ってくるという考え方やアピールではないのです。市全体、あるいは、北海道の情報も載っていますけれども、まち全体としてどうなのか、バランスが取れるのか、需要があるのかという話をどこかで必ずしておく必要があると思っていて、そういう取組をぜひ継続していただきたいと思います。

一方、先ほど、北海道には五つ星ホテルが二つで、別の市町村の名前が挙がっていましたよね。今回は都心部での取組なので、全体として見てどうなのかというより、もしかしたら都心と言われる範囲でどうなのかという整理の仕方をしたほうがより望ましかったのではないかなと考えていますので、その点も今後は読み取り方を考えていただければありがたいと思います。

次に、スライド41ページのところですが、前回、北5西1・西2の札幌駅のところでは、車を利用しないように公共交通機関の利用を促す方向で駐車場の容量を少し抑えておりますというお話と同時に、周辺の駐車場を活用するという方向でお話しされていたと思います。ただ、こちらの開発では十分な駐車台数を確保しますという話をされていて、まち全体として車と人の環境をどう考えるかという大きな向きとしてそごが生じているのではないかなと思いますので、その辺をどう考えるかについて答えていただきたいと思います。

もう一つ、前の40ページでは、テラスの風環境への対策は今後の詳細設計の中で検討しますというお話だったのですが、シミュレーションのときに用いた対策の内容はお話しで

きるはずですよ。シミュレーションのときに対策をして想定していると思いますし、その話は少しでも触れたり挙げたりしておくことが必要だったと思いますので、その点をもしお話しただけなのであれば、お願いしたいと思っています。

また、先ほどの56ページから58ページの日影図では、現計画と基盤部が60mのときの比較で説明されていて、細くしたほうがいかに影響が少ないかというのがよく分かりました。ただ、本来であれば、現状と比べてどうなのかといいますか、上が現状、下が本案という形のシミュレーションを見せていただかないと、どちらも高い建物が建っている状態の話をしていて、キツネにつままれたような気になるのです。細いほうが意味があるというのはすごく伝わりましたし、よく分かりましたが、説明の構成としては、こういう選び方ではないのではないかなと感じましたので、その辺りの考え方を教えてほしいと思います。

最後になりますが、スライド43ページでは、前回の質問に対してお答えしますという整理をしていただいています。これは小さなことなので、書く必要がないとお考えになったのだらうと思いますが、僕はお手洗いを用意してほしいという話をしたのですよね。これは改めて議事録にも載せてほしいので、ここの周辺にはそもそもお手洗いがあまりないので、観光で来られる方々に自慢ができるような立派なお手洗いを用意するのか、もう一回聞いておきたいと思っています。

●宮崎総合交通計画部長 総合交通計画部の宮崎でございます。

一番初めにお答えを求めるとおっしゃった北5西1・西2の駐車場の考え方との違いについてご説明をいたします。

今回の議案となっている地区と北5西1・西2の開発では、施設の規模がかなり違うと考えております。北5西1・西2については、商業床だけではございませんが、今回議案となっているものに比べて商業床の規模がとても大きく、北5西1・西2の施設の特性として、その駐車需要を当該地区で全て受け止めることは周辺交通の円滑化の観点でも望ましくないという考え方の下、その周辺の駐車場を有効に活用することにより分散させた上で、必要な駐車場については地区内にも設けるという考え方でございます。

この地区については、先ほども申し上げましたとおり、北5西1・西2と比べれば、商業床の規模が小さく、また、この施設の特性として、十分な規模の駐車場を地区内にしっかりと確保しておりますので、車列は発生しないと考えておりますが、万が一発生した場合でも、敷地内に滞留するスペースを設けることにより、周辺交通の円滑性の低下は生じさせない計画としていただいております。このため、北5西1・西2とこの地区の施設の規模、特性、また、周辺の環境の中で最もよいことを計画していくという考え方でございます。

●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。

まず、テラスでの風の対策についてご回答いたします。防風スクリーンとひさしにより

まして領域Cまでに入ることを確認しておりますが、これらのしつらえ等については、デザインも含めて、これからもっとよりよいものにしていこうと考えております。

また、トイレについては、今回、説明が漏れていましたが、地下1階に設けることを計画しているところです。

それから、事前説明のときに日影図を見せたほうがよかったのではないかというご意見もありましたが、これに関しましては、ご意見を参考に、今後、検討したいと思います。

さらに、プレ・アドバイスに出していた図と違うのではないかということについてです。プレ・アドバイスでいただいたご意見を反映し、いい形にしているということがあるものですから、プレ・アドバイスのときというより、現状はこういう形であるというものをお示ししたほうがいいかなと思ひ、今回、このような形でお示しさせていただいたところです。

それから、オフィスやホテルについて、敷地ごとではなく、市全体でというのは私もそのとおりだと思いますし、こういった検討がちゃんとなされるべきであろうと思っています。

また、影については現状と今の計画を比較するべきではないかということでした。説明の中でもお話しさせていただきましたが、ここは、都市の中心部ということで、高さ制限のないところとなります。今回は国際競争力の強化も含めた計画でして、現状より高くなることで容積は増え、どうしても悪い方向になってしまうということがあります。ただ、悪い方向になる中、より影響が少なくなることを検討するというのでこのような示し方にさせていただいております。今回、現状、こういう状態であるということをご説明させていただきました。

一応、比較したものもありまして、こういった形となっています。冬至ではほとんど増減がないですし、夏至でもさほど増えておりません。また、春秋分につきましては、面積等を含めて、特に2.5時間から4時間が結構増えていきますし、4時間から8時間も東側で結構増えております。

●岡本委員 駐車場の話はそれぞれの開発の様子に従ってというのはよく分かっています。ただ、市として、今後のまちづくりにおいて車とどう付き合っていくかを考えているのであれば、潤沢な駐車場を用意してはいますだけでなく、今後のまちづくりも考えた上でどういう対応になっていくかということも含んで検討することが大切なのではないかなと思ったので、お話ししました。

景観審議会の話は、確かに、その後、直ったのかもしれないですが、このままだと、これを見て景観審議会の委員の皆さんが発言したと読み取られてしまい、それでは景観審議会の委員に不利益や誤解が生じたりすると思うので、当時のものを載せるなら載せる、その後が変わったのだったら、変わりましたと示した上で載せるというふうにしきりと仕切り分けをしないとまずいと思います。その点にご注意をいただきたいと思います。

また、日影に関しては、それを使って説明しましたということなのですね。ぱらぱらと変わっていくのはすごく分かりやすかったので、あれがあると本当はよかったでしょうし、建物の存在価値がどうかという話が冒頭にありましたけれども、そうではなくて、どう変わるのかが注目ポイントで、市民の皆さんもすごく気になる場所だと思うのです。影響は大きくなるけれども、さほどでもないですよという言い方も、結局、悪いものと比較してよくなっているという話をすると、誰だっていいほうに受け取りますので、今からどう変わるのかという話がちゃんと伝わるようにしたほうがよかったと思いました。

●星野事業推進担当部長 ご助言をありがとうございます。私も本当にそのように思います。プレ・アドバイスに関しましても示されたものに対してのプレ・アドバイスであると思っていますので、それをお示しした上でそれがどう変わったかというふうに説明するほうがいいかなと思います。

●岸本会長 日影図を出してくださいと言ったのは私なので、申し上げますが、恐らく、担当部局の当初の考えとしては、ここは用途地域に商業地域が指定されているところなので、そもそも日影の規制が法的にかかっていないわけですよね。ですから、詳しい資料は当初出してこなかったという理解でよろしいですか。別に隠していたわけではないのですよね。

●星野事業推進担当部長 例えば、大通の植物に対しての影響などは考えてございましたけれども、日影規制のないところということもあって、時間の中でご説明を差し上げるということからはしよったということです。

●岸本会長 この近くに小学校の校庭があるとなれば、今までも日影がどうなるかというシミュレーション結果がこういう図で示されてきたわけです。ここはどうかというと、近くに小学校の校庭などはないですし、法的な規制がかかっている地域でもないことから、当初、説明から外されていたのだけれども、日影になるのが大通公園ということもあったので、そういうことであれば改めて説明をしていただきたいと、会長としてというより、岸本個人としてお願いし、本日、詳しい説明が行われたということです。

他方、今、岡本委員がおっしゃいましたように、日影がどうなるのかというのは、高さが180mのときとか、160mのときとか、基壇部が何mのときという比較も大切なものだけれども、現状に比べて、新しく185m、基壇部30mの建物が建ったときにどのぐらい悪化するのかを比較しなければ判断できないとおっしゃったわけで、私もそのとおりかなと思います。

ただ、先ほど岡本委員のご指摘を受けて出てきた現状との比較を見ると、185mという高さのものが建つわけだから、日影規制がないとはいっても、いろいろとシミュレーション

をしてみると、特に春と秋には確かに日影になる部分が増加することは否めないということですね。ただ、増加するにしても、大幅に、うわっ、こんなに変わるのだというまでの異常な増加とまでは認められないというご説明だったかと思います。

なお、ここの地域は、先ほど言っていますように、高度地区の規制がかかっていないところで、この建物自体を建てることはできないわけではないのでしょうけれども、都心強化先導エリアであり、都心商業エリアにも重なっていると同時に、都市再生緊急整備地域でもあるという三重の地域であることから、ここに高層棟を建てることについて、日影がこうなるのであれば、認めていいかどうかを我々としては判断することになると思うのです。

今、環境や景観について、別に法的な形では求められていないとはいっても、最大限配慮するとのご説明を受けたわけですが、この辺りを含めて委員の皆様方からご質問等はございませんか。

●池田委員 丁寧なご説明をどうもありがとうございました。

今、岸本会長からも指摘があったとおり、高さ制限はなくて、今まで容積率が800%だったところ、これから1,650%に変えることによって実質的に高い建物が建てられることになると理解しております。ただ、185mのものを建てるのが本当に必要なかどうかという点に関しては疑問を持っております。

先ほどの日影の面積の比較に関しても、基壇部のことについて、これが30mになるからというご説明ですし、景観等に関しても、ほとんど基壇部が30mなので、こうなりますという説明となっておりますが、その背後にある185mの部分に関してはほとんどご説明の中で無視されているような状況にあるのかなと思います。

多くの写真におきまして、例えば、スライド27ページは上が切れておりますが、この上が大通公園からどう見えるのか、また、プレ・アドバイスのところについても、69ページには上がありますけれども、68ページのところでは上が切れているので、実際に基壇部以上のこの185mがどういう景観としてあるのかに関する札幌市としてのお考えが必要なのではないかと思います。

もう一点、ストリートウォールが20mから60mで、今回、基壇部は30mで、これに合っているという説明でしたが、その背後に185mのものが建つということは、このストリートウォールの基準から外れていくのかなと思いますので、その点に関するご説明も必要かなと思います。

最後は、今後の方針として、こういう高いものが1棟建つと、今後、その隣が再開発されていく過程の中でもこういった高い建物が建っていくことになるのかなと思います。そうすると、大通公園が高層ビルの谷間に沈むという形に将来的にはなりかねないかなと思いますので、その辺も含めて、今回のこの事業の中には関係ないのかもしれないけれども、今後の見通し等、札幌としての考えがあるといいのかなと思います。

●岸本会長 185mの容積を大幅に緩和というのは、都市再生緊急整備地域で都市再生特別地区に指定されているということが法的な前提条件であり、同時に様々な公共空間への貢献があるということの見返りとして容積率を緩和する、その結果、高さが180m近くになったという説明を受けてきたように理解しておりますが、今の池田委員のご質問に対して担当部局としてお答えされることがあれば追加でよろしくお願いたします。

●星野事業推進担当部長 会長のおっしゃるとおりでございまして、今日もお示しさせていただきましたけれども、まちづくりに資する公共貢献をいろいろとやっていただく見返りとして都市再生特別地区で1,650%ということでございます。

●岸本会長 今、池田委員がおっしゃったことに関連すると、ここに185mの容積率が緩和された建物が建ったからといって、その隣にそれにつられるような形でぼこぼこ出ていって、大通公園が高層ビルに囲まれ、全体として見るならば、景観も、日照もというふうに通公園としての価値が大幅に減るようなことになるわけではないという理解でよろしいですか。

●星野事業推進担当部長 ご説明をさせていただきましたけれども、景観計画重点区域ということにしてガイドライン等で誘導していくことになるのかなと思います。ですから、単にどんどん建っていくということではないと考えてございます。

●岸本会長 ほかにございせんか。

●田中委員 まず一つは、先ほど岡本委員からもあった車の駐車場のことですが、前回の事前説明のときにも複数の委員から一つの大きいエリアとしてということが言われていたと思うのですよね。札幌駅前と大通はそれぞれエリアが違うということではなく、札幌市として都心部に車を乗り入れさせないことが大事ではないかなということ意見を述べておきたいと思います。

先ほど会長からもあったように、この地域に制限がないということは私も重々理解していますし、例えば、パワーポイントの資料の10ページの右下に最も魅力的なオープンスペースとして大通の価値を高めるとことが書かれていますよね。そして、高めるためにということで、前回の事前説明のときにも、一つの新たな視点としてテラスができて、そこから見える大通公園が一つの魅力を向上させていくということなのだと思うのですけれども、向上させる反面、逆にこれが建つことによつてのデメリットのほうが大きいのではないかなと私自身は思っています。

日影でそれほどという説明のようですけれども、それでも4時間から8時間は日影が増

えるということですよ。また、61ページには、日影の影響でも、照度としては十分確保できているという写真も載っているのですが、この写真は、木の影、要は木陰ですよ。自然の木の影と人工物の影では感じ方が全然違うと思うのです。それに、大通公園にいる人にとっては魅力がむしろ低下してしまうのではないかと考えています。

そして、都市の競争力を高めていくということでハイグレードホテルや高機能オフィスが必要だということであるのだと思うのですが、例えば、51ページの調査をしたのは2018年で、2018年の後のまさに2020年の2月にコロナがあり、そこから世界的なパンデミックが起きて、働き方も変わってきたわけです。そんな中、オフィス需要は本当にこの調査をした当時のままでいいのでしょうか。一回建ってしまうと、50年や100年、建ち続けていくわけですが、50年先、100年先を見ても実際に本当にオフィス需要がこれだけあるのでしょうか。今年は札幌市も人口が減少に転換していますが、それも考慮したものを考えていかなければいけないのではないかなと考えています。

また、65ページはほかの建物の高さということですよ。池田委員からもあったと思うのですが、四つ角のほかのビル、三つの北洋大通センターを含め、これらはい最近建て替えが終わったものですよ。ほかの隣接する建物との調和を言っておきながら、これだけ突出しているのはどうなのかなと思います。それに、その下の66ページの1枚目で札幌市自身がテレビ塔からの眺望について札幌の大きな魅力である都市と自然が調和した札幌を象徴していると認識していると言っておきながら、この建物が建つことによって山の稜線が途切れてしまうのです。つまり、テラスを新たな視点場という以上のデメリットがあるのではないかと感じましたので、意見として述べさせていただきました。

●宮崎総合交通計画部長 総合交通計画部の宮崎でございます。

駐車場等に関連して、都心に車を乗り入れないことが大事ではないかというご意見について、市の考え方をご説明させていただきます。

先ほどの岡本委員との質疑の際にご説明をさせていただいたとおり、駐車場の計画をどうするかという意味では、個々の施設や周辺の状況を踏まえて考えることが重要であり、このような案とさせていただいております。

一方で、都心全体の考え方としては、自動車の中でも、通過交通、通り抜けるだけの交通であれば、都心に入ることなく、外側を通過いただくことが大事だと思っております。一方、都心の商業を含め、様々な都市サービスへのアクセスという意味では、自動車と公共交通を含めた多様なアクセスを確保するということが大事であり、その中でバランスを考えていくことが重要だと認識しております。

そうした観点でも、公共交通の利用促進は重要と考えておきまして、本件開発の中でも地下鉄とこの建物との接続を確保することにより、公共交通の利便性に配慮しているものであり、市としてもこのような公共交通の利便性向上に資するような開発を促していきたいと考えております。

●田中委員 この建物は呼び込み型の建物の一つになってしまうと思うのです。現状でも、例えば、41ページを見ると、片側3車線となっているのですが、実際、既に計画している側の車線にはいろいろな車が止まっています。大通ではいろいろなイベントが常にあるような状態で、業者の車やトラックも常に止まっています。それで片側3車線といっても、結局、1車線しか通れません。

現在は銀行なので、特段、ここの地域に乗り入れる車はないと思うのですが、呼び込み型の商業施設ができることによってさらに車が増えてしまうのではないのでしょうか。ですから、ここに車は止められません、都心部には車を乗り入れないで公共交通機関を使ってくださいというのが事前に分かるようにということはたしか前回も話をされていたと思いますし、そういうことをしたほうがいいのではないかということをお話したいと思います。

●岸本会長 要するに、ホテルということもあって、宿泊者との関係で駐車場は十分確保しているけれども、それを説明したからということで直ちに商業業務ブロックに来る方々に、荷物の運び込みなどのため、車で来ざるを得ないという場合は、特に誘導だとかというところで交通渋滞で周辺に影響が出ないようにする、それと同時に、商業ブロックに十分な駐車場があるから車で来ていいよという誤ったメッセージにならないように情報発信をするなど、他の政策と組み合わせるべきだというのが田中委員のご意見だと理解してよろしいですか。

●田中委員 はい。

●岸本会長 今のご意見は極めて重要なことだと思いますので、今後、関連する部局と情報を密にしながら取り組んでいただきたいと思います。

ほかにございませんか。

●岩崎委員 私からも関連して今の駐車場のことについて少し伺わせてください。

先ほどの前回の質問への補足説明で南大通の車線見直しの可能性という言い方をしました。しかし、私としては、3車線がどうなるかということよりも、むしろ大通の連続化に着目して発言をさせていただきました。加えて、議会の中では、大通公園のPark-PFIの計画をはじめ、大通を活用するということもどんどん出てきておりますし、数年前には、例えば、大通の道を使って歩くスキーをしてみたり、今は中島公園に変わっていますけれども、今後、大通をいろいろと活用していく中であって、その側に車が増えるようなものをつくるのはいかなものかなと思うのですね。

今の形だとホテルに入る方々の車のみが大通の道を使うことになると思うのですがけれど

も、パークホテルの界隈でイベントが行われているとき、あそこの道の形状とは違いますが、丁字路になっていて、あそこの出入りのところが非常に混雑をするということがあります。パークホテルで大きなイベントがあると、黒塗りの車がたくさん押し寄せます。今回はハイグレードホテルとなっておりますので、同様なことが起こり得るのではないかなという危惧をしています。

札幌の方なら分かると思いますけれども、創成川通は、大通のほうに曲がるところが丸井の駐車場になっていて、左折する車線が時間によってはほとんど埋まってしまうのです。そして、真ん中の車線から左折する車がたくさんいるのです。交通の中では非常に怖い状況です。このホテルは、駅前通から入って駐車場の入り口まで少しありますから、そうなることはそうそうないと思うのですが、イベントなどがあつたとき、新しく施設ができたときは押し寄せるでしょうから、今の計画でその辺りをどうさばいていくつもりなのか、それが果たして可能なかどうか、こういった腹積もりを、さらには、先ほど言ったように、南大通の車線の見直しというのは私が先日お話しした連続化のことを言っているのかどうか、このことを併せて教えてください。

もう一点、風についてです。

黄色くなっていて、砂ぼこりがたち、紙片が舞い上がるというのは、札幌でいえば、粉雪だと少し吹きだまりもでき始めるのではないかなという気が若干するのです。地図を見ると、当該施設だけではなく、駅前通を挟んで向かい側にまで黄色いぼつぼつが出始めているとすれば、このビルの影響によって周辺の雪の環境に少し配慮が必要かなと思います。これは何かをしるというより、除雪の体制や配慮について検討していただきたいということです。

以上の2点です。

●星野事業推進担当部長 大通からの出入りについてです。

大通は、ホテル、車寄せの入り口のみで、ほかの駐車や搬入車両は、中通り、もしくは、西5丁目が出入口となっております。ここには相応の距離がございまして、そこに滞留させることで、大通側への影響はさほど出ないと考えてございまして、大通側にはホテルマン等が立つことになろうかなと思いますので、そういった意味でも車に対して影響が大きく出ることはないと考えておるところでございまして。

また、風の影響についてです。

黄色ではございまして、このイメージでは、4は砂ぼこりがたちということございまして、今の状況では4に入るところが1点ございまして、木々の影響がいい方向に行くということを考慮してございませぬので、そこまで行くかどうかは別としましても、それは1点のみでございまして、ほかは、3の木の葉や細かい小枝が絶えず動く、軽い旗が動き出すという状況でございまして。

●岩崎委員 もろもろ分かったのですけれども、やはり建物が建って環境が変わるといいますか、特に雪というのは私たちの市が抱えている大きな課題ですので、十分に配慮していただきたいというのが一つです。

また、大通公園についてです。この部分もきっと矢羽根型の自転車の通行帯をつけているエリアですよ。それまでつけておいて、車が止まっていて自転車が全然走れないというのは本当に本末転倒だと思いますし、今後、皆さんがおっしゃるとおり、都心に車をどんなふうに入れていくのか、公共交通をどんなふうを活用していくかがテーマだと思います。これからどんどん高齢化が進んで、免許返納を促していくということも含め、総合的に考えて、私たちのまちの中心部にどんなふう市民をいざなっていくのかには十分に配慮し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。

●能瀬委員 前回、私も質問させていただきましたが、景観について丁寧にご説明をいただきまして、ありがとうございます。

新しくあったこととして、隈研吾さんが監修として参画されるという情報もいただきました。市民としては景観という文化的価値を物理的な都市空間に落とし込む力量に非常に期待するところでございます。

ただ、具体的にどのように関与されるのかはちょっと気になるところです。札幌市において何かご存じのことはあるのか、あるいは、今後、何らかの形で意見を言うなり、関われる機会があるのかをお聞きしたいと思います。

2点目は、スライドでいきますと、21ページ目です。③の大通公園（西4丁目）の魅力向上というお話がありますが、そのご説明の中で、大通公園の設備が老朽化しており、その辺りを何かするみたいなことでしたよね。それはマイナスになるものをゼロにするのと聞こえるのです。魅力向上というと、プラスになるものが何か加わるのではないかなと期待してしまうのですけれども、その内容が見えなかったのです。別途、何かご検討中なのかもしれないかもしれませんが、今、こんなことが検討されているよというレベルでも構いませんので、それをお示しいただけるとありがたいです。ここは地区計画のエリアに入っているので、説明を補強していただければと思います。

最後は、今、いろいろとご議論がありました現状と比べて日影が増えるということについてです。やっぱりそのとおりで、それによる損失があるのも事実ですよ。植生についてはあまり影響がないという話があったのですが、人がくつろぐ空間として、ひなたでくつろぐという価値は減ってしまうのかなとは思っています。大通公園（西4丁目）というと、まさに札幌の都心の真ん中で、そこにビルができて、アトリウムができて、テラスができて、空間価値が上がっていく半面、日影ができてしまって、そこではくつろげなくなるかもしれないということですよ。それをてんびんにかけてどちらなのか、これから札幌市

がよいまちになるためにはどちらなのかを考えるのか、田中委員から先ほどいろいろなご意見をいただいて、すごく理解できましたが、私もそんなことを考えました。

●稲垣都心まちづくり推進室長 都心まちづくり推進室長の稲垣と申します。

3点のご質問をいただきました。私からは、都市まちづくり全体の調整に加え、今回の再開発事業は街区の一部が札幌市の市有地になっており、地権者の立場として準備組合での議論にも参加していましたので、両方の立場からお答えをさせていただきます。

まず、全体を通しての補足から入らせていただきたいと思います。

準備組合での議論は、もちろん、高度利用や国際的な競争力を高めるというまちづくり上の必要性を当然認識しながら検討する一方で、段々のご意見でもありましたとおり、この場所における開発に伴う周辺環境への影響に対しても十分な配慮が必要だということをしっかりと認識し、開発の結果、周辺も含めてどれだけ環境を向上させられるのかという視点も常に忘れずに議論を続けてきた経緯がございます。

そうしたベースの上で、まず、1点目の景観への配慮も含めたデザインの監修者の招聘についてです。

こちらのスライドの右下にございますけれども、視点場からの札幌をイメージするような景観を大きく変える開発になることは間違いないということで、それは準備組合でも認識しております。どの程度この景観を保存的にすべきかという議論は多様にあると思うのですけれども、高度利用の必要性との調和の中で新たな質の高いよい景観をつくり出すことが必要であろうという前提の中で考えた結果、様々な実績もあり、さらに質の高い景観づくりが期待できる方はいないかという議論が準備組合の中でなされました。その結果、隈研吾先生にお願いをし、お引き受けをいただいたということです。

具体的には、渋谷スクランブルスクエアの事例もそうですけれども、ゼロから建築をするという契約をするわけではなく、構造部分も含めた全体の外装のデザイン、それから、市民が利用する公共的な場所、具体的に言いますと、今回、コーナー部分に用意しているアトリウム、あるいは、公園が感じられる屋上テラスなど、パブリックなスペースと言いますけれども、公共利用が期待される場所について、特に隈先生のお力を発揮していただきたいなと思っております。具体の関わりはこれからとなりますので、引き続き、我々も議論しながら、ぜひいいものをつくっていただくように対応していきたいなと思っております。

それから、2点目の大通公園自体の魅力向上に関するご質問についても補足させていただきます。

組合の議論の中でも、開発に合わせ、開発区域だけではなく、周辺をどれだけよくするか、敷地外貢献という言い方をしますけれども、それを考えたときに、何といたっても札幌にとって一番重要な大通公園の魅力的な改修をお手伝いしたいという議論があったところです。具体的にこんな整備をしたらいいのではないかとか、こういう改修をするとよりよ

くなるのではないかということで、スケッチを描きながらの議論もあったのですが、一方で、岩崎委員からもお話がありましたように、将来に向けて大通公園自体の魅力をどう高めるかという議論を所管のみどりの推進部で並行して進めております。

そういった全体の流れの中にあって、再開発事業の側だけでこう直したらよくなるよねということ为先んじて決定することが難しいので、一旦、敷地外貢献の整備費を負担するという前提の中でお約束をさせていただき、今後、みどりの推進部での議論、あるいは、市民からのご期待もあるかもしれませんが、今後の議論をしっかり踏まえながら、整備内容に協力していくことにしております。

そして、3点目は日影についてです。

段々のご議論もありましたが、日影の影響については準備組合の中でも十分考慮しながら来ました。繰り返しになりますが、様々な公共貢献、この場所だからこそできる公共貢献として、あの重要なまちづくりの場所、さらに街区全体が一つにまとまっている中で実現できる公共貢献に最大限取り組もうといった検討の結果、容積率としても規制緩和を得ながら実際の開発をする、さらに、周辺の影響をなるべく少なくするという結果、現実的に受け止めていただける範囲にはなっているのかなと考えているところでございます。

●岸本会長 12時を過ぎました。重要な論点についてかなり議論をしていただきましたが、ほかにいかがでしょうか。

●牧委員 時間が押しているのですが、少しだけ確認をさせていただきたいことがあって発言させていただきました。

スライドの37ページに環境負荷の低減や災害に配慮した機能の整備とありまして、一番下の一時滞在施設として約430㎡があるということだったのですが、この中にどのくらいの人数を収容することができるのでしょうか。

また、先ほどの説明の中でも言われていたかもしれないのですが、建物のどの部分を使うのかについてです。これからは自然災害というものもすごく重要な一つのポイントになってくると思いますし、近年、そういう件数も増えてきており、改めて重要な点だと思いましたので、確認させていただきたいと思います。

もう一点は、スライドの51ページの部分です。

大規模オフィスの状況について、先ほど、委員から、2018年の調査では札幌の都心で7.5万坪の需要があったけれども、コロナが明けた今、どのくらいの需要があるかは不明ではないかという話もあったと思うのです。仮にこれからこういう需要があるとして、オフィスを整備していくといったとき、大札新というスローガンに基づいて、官民一体で企業誘致を推進するということだったと思うのですね。このように、いろいろな変化があって、コロナもこれからどうなるかは分かりませんが、そういう中で企業誘致を進めていくに当たって、大札新といって札幌が新しく変わるということを打ち出しており、これからどう

いうことを意識していくのが少し気になりました。分かる範囲で結構ですので、お教えいただけると幸いです。よろしくお願いいたします。

●星野事業推進担当部長 一時避難場所についてご説明させていただきます。

アトリウム内には1,040㎡の滞留空間がございますが、通路など、いろいろなことを考えましても、そのうちの430㎡ぐらいが一時滞在できるところになるかと思えます。何人ぐらいかといいますと、260人程度の面積になるかと思えます。青色で示したところで、3階には備蓄倉庫もございます。

次に、大札新についてです。

経済観光局との連携の中でということになるかと思えますので、我々が説明するところではないのかもしれませんが、今までは企業を誘致したいといっても、説明の中でもしましたとおり、古くて狭いというイメージがあり、なかなか企業誘致が進まないなんていうこともあったようです。ですから、こういったことを掲げ、そして、床をしっかりとつくった上で、説明の中でもありましたが、今のコロナ禍ということであっても、オフィスの空室率が1.3%ということもございます。ですから、非常に足りない状況があり、新しく高機能オフィスもつくっていくということになるかなと思えます。そのようにして大札新を掲げて企業誘致をすることにより、そちらにも一定のよい影響があるのではないかなと思っているところでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決に入ります。

議案第2号、第3号、第5号、第6号、第9号の大通西4南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といたします。

それでは、午前の部はこれで終了いたします。今、12時15分の少し前でございます、お昼休憩時間はちょうど1時間を予定しておりますので、13時15分から午後の部を開始したいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、休憩に入ります。

[休 憩]

●岸本会長 1時15分となりました。定足数を満たしておりますので、午後の部を開催します。

◎琴似本通地区について

●岸本会長 まず、午後の部の1件目は、諮問案件のグループ③の議案第8号の琴似本通地区についてでございます。

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。

諮問案件のグループ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、地区計画の案、都市計画法に基づく案の縦覧の順にご説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

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となります。

区域は、地域から琴似本通の通称で親しまれております都市計画道路琴似・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、都市計画道路琴似・栄町通については、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、都市計画道路北5条・手稲通、二十四軒・手稲通、桑園・発寒通などが東西に走っております。

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。

さらに、各拠点の特性に応じ、容積率の緩和といった土地利用計画制度等を活用し、民間都市開発の誘導、調整を積極的に進め、都市機能の集積を図ることとしております。

このような上位計画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。

このように、琴似などの地域交流拠点等においては、利便性の向上や魅力の向上に資する各取組に対して、容積率の割増しを行いながら適切な土地の高度利用や建て替え更新を誘導することとしており、地区計画や総合設計制度などの緩和型土地利用計画制度等を活用したまちづくりを推進しております。

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。

さらに、1970年代には、当地区内に西区役所が建てられ、また、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、当地区は、地域のにぎわいの中心を担う商店街として発展し、商店街が連続し、にぎわいと活気がある琴似の魅力形成してきました。

現在の当地区における建築物の状況としては、琴似本通に接する敷地における建築物約

120軒のうち、1982年以前に建築された建築物は約50軒見られ、今後、建て替え更新時期を迎える築40年以上の建物が多数見られる状況です。

また、建築物の容積率については、指定容積率400%のところ、容積率350%以上の建築物が約40軒見られるなど、高容積率の建築物が多く見られます。

さらに、利便性の高い当地区においては、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地区計画などを活用したまちづくりの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、地域からいただいた意見を基に、まちづくりの方針などを検討してきたところです。

なお、地域からは、商業施設が連続したまち並みを維持し、にぎわいを創出することや、気軽に一休みができるようなオープンスペースを創出することなどについてのご意見をいただいております。

こうした地域からのご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。

これらのまちづくりの方針を実現するため、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。

地区計画の具体的な内容や地域との協議状況などにつきましては、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、周知をしてきました。

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、ご理解とご賛同をいただきました。

なお、これらのリーフレット配付や地域説明会の開催を通じ、地権者等から建て替えの検討の問合せを複数受けており、今回の地区計画について一定程度の期待感を持って受け入れていただいていると認識しているところです。

こうした地域との協議を経て、琴似本通地区地区計画の案の作成に至った次第です。

続きまして、地区計画の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創出を図る

ことを目標としております。

本地区計画を活用することで、商店街としてのにぎわいが連続するまち並みを維持及び創出していくことを目標としており、歩道沿いの空地やまち角の広場などでは、歩行者に憩いの空間を提供することに加え、店舗などと一体的に機能する空間として整備することで、琴似本通沿いの建築物の低層部分ににぎわいの場を創出していくことを目指します。

次に、建築物の制限などについてです。

まず、本地区には、全域に地区整備計画琴似本通地区を指定し、建築物等に関する制限を定めております。なお、本地区の制限は、琴似本通に接する敷地の建築物に限り適用されます。

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。

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）の地域交流拠点琴似の魅力さをさらに高める取組となっております。これらの三つの取組でそれぞれに加算される容積率を合計した数値が当該敷地における容積率の最高限度となります。

ただし、加算容積率の上限は、本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、本地区においては、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%以上の広場の整備や、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となっており、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、琴似の魅力さをさら

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に対して、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案の説明となります。

次に、都市計画法に基づく案の縦覧についてご説明いたします。

本案件に関しましては、都市計画法に基づく案の縦覧を10月26日から11月9日まで行い、特に意見はありませんでした。

今後の手続については、本審議会にて同意が得られましたら、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願います。

●岸本会長 ただいまのご説明につきまして、ご意見やご質問等がございましたら、よろしく願います。

●佐々木委員 1点だけ単純な質問です。

資料だと25枚目になりまして、交通施設整備の取組の公共駐輪場の整備の中に札幌市が必要と判断したものというただし書があるのですが、これについて教えてください。

●阿部地域計画課長 公共駐輪場の整備についてですが、現状において、琴似駅周辺の公共駐輪場に関しましては、一旦、必要台数が確保されていると考えております。ただ、運用上、例えば、2階建てで使いにくいなどの課題も一部ございますので、それらを解消するような取組に対して札幌市が認定を与え、評価していくことを考えております。

●佐々木委員 現状において必要台数はあるけれども、この計画によって必要台数がさらに増えた場合、または、不便な場合に、札幌市が認可する、許可するということですか。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。今、必要台数は確保されているのですが、今以上に便利な公共駐輪場が整備されるという提案があった際には、自転車対策の部局と協議し、状況によって容積率の認定を与えていくということでございます。

●佐々木委員 そのとき、最大30%ということですね。

●阿部地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●齊藤委員 まちづくり協議会をつくられて、勉強会や意見交換会を開催されてきたということですが、実際に今回の地区計画が認められた後、どういうふうにもちをつくっていくのかなど、具体的な動きを把握されているのであれば教えていただきたいと思います。

●阿部地域計画課長 現状において明確で具体的な相談があるわけではないのですが、これまでの地域説明会の中で、地権者、土地所有者等にもご参加をいただき、今後使っていきたいというご相談を複数受けておりますので、この地区計画制度が整った際にはそういった動きが出てくるのかなと期待しているところでございます。ただ、今、具体的な協議が来ているかという、そういう状況ではないということです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岸委員 資料の25ページ、26ページについて質問ですが、誘導用途部分をガラスファサードとした場合に10%加算というのは誰がこれをもってよしとするのでしょうか。ちゃんとできているね、では、10%を加算してあげましょうというのは誰が認めるのか、もしもこれが採択されたらどうなるのかを教えてください。

●阿部地域計画課長 地区計画の届出の中で、我々の部局で設計図面等、あるいは、事業者、設計者等と協議しながら、これに対して10%が妥当かどうかを協議し、判断してまいります。

●岸委員 地域のまちづくり協議会と意見交換会を実施というのはとてもいいことだなどと思って私は聞いていたのですが、ということは、協議会経由ではなく、建物の大家さんが個別に札幌市に申請し、それでオーケーだったらということではないのでしょうか。

●阿部地域計画課長 手続としてはそのようになりますが、その認定の際、今つくっている琴似のまちづくりガイドラインがありまして、それに関して地域の方と共有した上でそれを基に審査、認定していくことを考えているところでございます。

●岸委員 今のお答えで納得したのですが、要するに、商店街の連続性というのはそこで確保されるということですね。

●阿部地域計画課長 そのように考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田中委員 スライド24ページについて1点質問です。

私の日本語の捉え方がおかしいのかなと思っているのですが、①が駅と接続した場合はプラス30%の加算で、②が6 m以上の接続だから、琴似駅から6 m以上離れたところに建てる、プラスアルファ、地階が誘導用途のものを整備した場合はプラス50%ということなのですか。

そうしますと、駅に近いほうが小さく、離れると大きくなるように見えてしまうのです。ここについてもう一回説明をいただければと思います。

●阿部地域計画課長 説明書きが分かりづらくて申し訳ございません。

②の6 mというのは接続する幅員のことを意味しております。例えば、3 mとか、そういう形で通路だけ接続した場合は①ですけれども、6 mという広幅員で接続してもらい、さらに、誘導用途があった場合に②を適用するという考え方でございます。

●岸本会長 要するに、ハイスペックになっているということですね。ほかにご質問等はありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第 8 号の琴似本通地区につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案について当審議会として同意することにいたします。

◎高速鉄道南北線について

●岸本会長 それでは、引き続きまして、議案第 4 号の高速鉄道南北線についてでございます。

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。

●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ございます。

議案第 4 号の札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、1号高速鉄道南北線さっぽろ駅の出入口のみを変更する軽易な変更でございますことから、事前説明を省略して本日の諮問とさせていただきます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

説明内容は、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っております。

まず、全体概要として都市計画都市高速鉄道の概要をご説明いたします。

今回変更する都市計画都市高速鉄道・南北線さっぽろ駅は、図の赤色の破線で示す範囲であり、民間ビルの建て替えに伴う一部都市計画都市高速鉄道の変更でございます。

変更箇所は、札幌市の上位計画である第2次都心まちづくり計画の札幌駅前通のにぎわいの軸に面しており、札幌駅からつながる地上、地下の歩行者空間と沿道ビルとの接続を促進することにより、重層的な回遊ネットワークを強化し、四季を通じた快適な移動を可能にしております。

次に、当該駅施設の概要についてご説明いたします。

こちらは、地下鉄南北線さっぽろ駅の駅構内図です。

地下鉄南北線さっぽろ駅は、北は地下街のアピア、東は東豊線さっぽろ駅、南は札幌駅前通地下歩行空間、通称、チ・カ・ホとつながっております。

駅の東側では北4西3地区市街地再開発事業が計画されており、駅の南西側では第一生命ビルの建て替えが進められています。

今回は、地下鉄南北線さっぽろ駅の南東側に位置する民間ビルの建て替えに伴う9番出入口の位置の変更でございます。

続きまして、都市計画の変更内容をご説明いたします。

今回、区域の一部を変更する南北線さっぽろ駅の9番出入口階段は、オレンジ色の破線で囲っている中央区北3条西3丁目地内にあります。黄色で示す区域が変更前の現在の階段の区域、赤色で示す区域が変更後の新しい階段の区域です。

民間建物の建て替えに伴い、新しい出入口の形状に合わせて、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。

こちらは、地上部の状況の写真です。

右上の写真①は、敷地の北西角から建物の全景を撮影した写真です。敷地は、Ⅱ期に分けて建設を行っており、南側はⅠ期工事として今年の8月に部分竣工をしております。敷地の北側は、今後1年程度をかけて解体工事を行い、その後、増築工事を行う予定になっています。

左下の写真②は北4条線側を東に望む写真、右下の写真③は札幌駅前通を南に望む写真です。今回変更する9番出入口を黄色の実線で示しております。

次に、地下部の状況の写真です。

写真①は、9番出入口階段を正面から撮影したものです。写真②はその階段より南側のチ・カ・ホ接続空間の北側を、写真③はチ・カ・ホ接続空間の南側を撮影した写真で、接続部分の意匠が完成し、南側のⅠ期部分を既に供用しているところでございます。

こちらは、9番出入口の現在の形状です。変更前は、ビルの角に地下鉄に通じる出入口がございました。

こちらは、9番出入口の変更後の形状です。

変更後の出入口階段は、変更前と同様に、地上と地下を直接結ぶ階段となります。地下の出入口の位置は従前から変更はございませんが、地上部分は東に10m程度移動します。

また、新たな建物の地下部分の接続は、地下鉄南北線コンコースではなく、チ・カ・ホ側で広幅員接続することとなり、他のチ・カ・ホの沿道建物と同じように、建物内のエレベーターやエスカレーターを介して、地上、地下のバリアフリー動線を確保することとしております。

最後に、今後のスケジュールです。

法縦覧を10月26日から11月9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。変更告示については、12月中旬を予定しております。

都市計画都市高速鉄道の変更のご説明は以上になります。

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 民間ビルの建て替えによって地下歩行空間への接続の通路の形状が変わることに伴い、従来よりも広い幅でバリアフリー動線が確保される形で新たに設置をしたいということですが、これは、地下歩行空間と接続するところ自体が都市施設であるがゆえに、こちらに都市計画決定が求められているという理解でよろしいですか。

●宮崎総合交通計画部長 従前の9番出入口の階段は、地上の外と地下の南北線さっぽろ駅を直接結ぶものですが、都市計画施設である地下鉄施設に含まれているため、その形状が変わる変更となっております。

この階段とは別に、この建物ができることによって、地下鉄さっぽろ駅ではなく、チ・カ・ホ側で広く建物と接続し、その建物の中でエレベーターやエスカレーターが確保されるということでございます。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決に入ります。

議案第4号の高速鉄道南北線につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案について当審議会として同意することにいたします。

◎曲長通関連について

●岸本会長 それでは、次に、事前説明の第1号から第5号の曲長通関連についてでございます。

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。

●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ございます。

曲長通関連の事前説明の第1号から第5号についてご説明いたします。

変更の概要としましては、曲長通という都市計画道路の一部区域の廃止と、これに伴い、交差する北5条・手稲通の一部区域の変更及び地域地区の変更が生じるものでございます。

なお、事前送付の段階から資料の記載内容を一部訂正いたしましたので、議案書及び補足資料を机上配付させていただいております。

訂正の項目としては、議案書の2ページ目にあります3・3・5北5条・手稲通について、計画変更後の幹線街路との平面交差箇所数について、事前配付資料で30か所としていたものを28か所に訂正しております。

詳細については、後ほどご説明させていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日のご説明内容は、曲長通の概要、都市計画変更案、地域説明会及び今後のスケジュールについての3点で進めさせていただきます。

初めに、今回変更を行う曲長通の概要について、スクリーンに表示している順にご説明いたします。

今回の事前説明議案であります曲長通は、JR札幌駅から北西方向に約13km離れた位置にございます。

次に、曲長通の都市計画決定内容についてご説明いたします。

曲長通は、起点を市道金山線、終点を国道337号である道央新道とする延長約2,550mの都市計画道路でございます。

代表の車線数は2車線、代表幅員は21mとして計画決定されております。

昭和38年に都市計画決定を行った後、平成14年に最終の都市計画変更を行い、現在の計画に至っております。

先ほどのスライドでご説明しましたとおり、曲長通は、昭和38年10月に都市計画道路として位置づけられました。当時は、まだ手稲町の時代であり、現在の曲長通周辺は札幌市と小樽市に挟まれていたことから、急速に市街地が拡大しておりました。そのため、健全なる市街地の発展に向けて、当該地区の主要道路として曲長通やその周辺の道路が都市計画道路として位置づけられたところでございます。

今回変更を行う区間は、赤色で示しております起点の金山線から北5条・手稲通の約420m区間となります。曲長通は、この赤色で示した区間が現在未整備となっておりますが、それ以外の区間は既に整備が完了しております。

続きまして、今回の都市計画変更案について、スクリーンに表示している順にご説明いたします。

今回の曲長通の変更は、都市計画道路の見直し方針に基づき変更するものでございますので、まずは、その都市計画道路の見直し方針について改めてご説明いたします。

方針策定時点の札幌市の都市計画道路の整備率は約90%でありました。他の政令指定都市と比較すると高い整備率ではありますが、残りの約10%の中には長期未着手箇所があり、都市計画法の建築制限が長期化しているという課題がございました。

これらの背景などから、適切な都市計画道路の見直しを進めるため、平成20年3月に札幌市都市計画道路の見直し方針を策定しております。

この方針では、見直しを行うための指標や方法を定めており、見直しを検討する対象路線の条件として、都市計画決定から20年以上が経過している、都市計画事業の実施の予定がない、骨格道路網に位置づけられている主要幹線道路ではない、この三つの条件を満たす路線を見直しの対象としています。

見直しの方法としては、現道幅員等への変更、他の道路への機能の振替、都市計画の廃止がございました。現在、この見直し方針に基づき、札幌市内全域の都市計画道路について順次見直しを実施しており、今回の曲長通の変更は、これに基づき検討したものでございます。

それでは、その検討内容について、次のスライドからご説明いたします。

左の図は、今回の変更区間周辺の拡大図でございます。

当該区間は、右上の図のとおり、幅員18m、2車線を断面構成とし、市道である金山線へ擦りつく形で決定されております。

変更区間における状況を整理いたしますと、昭和48年に現在の形状に都市計画変更されておりますが、20年以上が経過した現在も未整備となっております。

また、当該地一体は既に市街地が形成されており、今後、大規模な開発は見込まれていないことから、都市計画道路ネットワークとして整備する状況にはございません。

さらに、都市計画道路を整備する際には、既に形成された市街地を対象に広範囲な用地買収が必要となり、周辺住民への影響が大きくなるといった課題もあります。そのため、当該区間の整備の必要性の低下や整備による費用対効果が望めないことにより、事業実施が見込めない状況であることから、今後も都市計画事業を予定していない区間となります。

加えまして、当該区間は主要幹線道路ではないことから、この区間の見直しを対象として選定しているところでございます。

それでは、見直し方針に基づいた見直し方法の検討過程についてご説明いたします。

本方針では、先ほど申し上げましたとおり、現道幅員等への変更、他の道路への振替、都市計画の廃止の三つの方法を定めております。

今回の曲長通の見直し方法について、次のスライドからご説明いたします。

まず、①の現道幅員等への変更についてです。

現況としましては、この曲長通を横断する形で河川がございまして、この河川箇所周辺において現道がないことから、現道幅員等に合わせた変更はできないという状況になっております。

次に、②の他の道路への振替についてです。

見直し方針では、見直し対象区間を廃止する際に、将来需要に対応できない場合においては、他の道路への交通機能の振替を必要としておりますが、曲長通については、見直し区間の都市計画道路を廃止した場合であっても、現況の道路網で将来交通需要に対応できることを確認しております。そのため、他の道路への機能の振替は不要と考えております。

最後に、③の都市計画の廃止についてです。

見直し方針では、将来及び現況において、周辺道路において交通需要に対応できる場合には都市計画を廃止することとしております。曲長通については、先ほどのとおり、将来需要に対応できることを確認したほか、本スライドのとおり、見直し区間周辺で交通量調査を実施しましたが、現在においても周辺道路において渋滞が発生していないことを確認しております。

以上により当該道路の都市計画の廃止が妥当であると考えております。

以上のご説明についてまとめますと、まず、当該区間は、昭和48年に現在の形状に都市計画決定されて以降、20年以上が経過した現在も事業予定のない未整備区間となっております。そのため、見直し方針に基づき、見直し対象区間に位置づけられ、見直し方法について検討してきたところでございます。

最初に、現況で現道がないため、現道幅員等への変更はできません。さらに、現在ある道路においても将来の交通需要に対応できることから、他の道路へ振り替える必要はないと考えております。最後に、現在においても見直し区間周辺において渋滞等が発生していないことから、以上の検討により当該見直し区間については都市計画を廃止することが妥

当と考えております。

よって、曲長通の都市計画の変更内容といたしましては、赤色に着色されている未整備区間について都市計画道路の位置づけを廃止し、曲長通の起点を国道5号である北5条・手稲通とすることから手稲区稲穂2条7丁目へ変更するものです。

さらに、本変更で2車線区間を廃止することに伴い、代表の車線の数を4車線へ変更いたします。あわせて、幅員についても延べ延長が最大となる4車線区間の幅員である20mへ変更いたします。

続きまして、今回の曲長通の起点の変更に合わせて行う都市計画変更についてご説明いたします。

今回の変更により、北5条・手稲通と当該地の用途地域等について変更することを考えております。

初めに、北5条・手稲通の変更内容についてです。

今回の曲長通の変更に伴い、交差部の隅切りを廃止いたします。さらに、今回の曲長通の変更に伴うものではありませんが、北5条・手稲通の変更を行うに当たって、この隅切り区域の廃止に合わせて、車線の数の決定と交差構造の変更を行います。

この車線の数については、現在の形状である4車線に決定いたします。車線の数は、平成10年の都市計画法施行令の改正により、都市計画で定める事項として追加されましたが、北5条・手稲通については、最終の都市計画決定が改正前である昭和51年であったことから、改正後に初めて行う都市計画変更の際、つまり今回、車線の数を定めることとしております。

次に、交差構造については、北5条・手稲通が交差する都市計画道路との立体交差及び平面交差の箇所数について変更を行います。

先ほど申し上げましたとおり、北5条・手稲通の最新の都市計画は昭和51年に決定されております。その当時は、立体交差箇所数を創成川通と札幌新道の2か所、平面交差箇所数を23か所としておりましたが、昭和51年以降、現在までの札幌市の都市計画道路網の変更、つまり他の路線の計画変更に伴い、立体交差箇所数が札幌自動車道の1か所、平面交差箇所数が28か所となりますので、今回の曲長通の交差部の隅切り区域の廃止に合わせて、現在の形状に変更するものでございます。

なお、冒頭にてご説明させていただきましたとおり、議案書及び補足資料の事前送付の段階では、計画変更後の平面交差箇所数を30か所としておりましたが、平面交差箇所数の数え方に誤りがあったため、28か所に修正しております。

次に、今回の曲長通の変更に合わせて、用途地域、特別用途地区、高度地区、防火地域及び準防火地域についても変更を行います。

用途地域等の一部区域の境界については、都市計画道路曲長通の道路中心としておりましたが、当該道路の一部区間の廃止に伴い、区域の境界をピンク色の点線の曲長通の範囲の左側の灰色で表示されている現在ある市道稲穂3条7丁目1号線の道路中心に変更いた

します。

それぞれの具体的な変更内容ですが、図の青色の線が変更前の区域、赤色の線が変更後の区域を示しております。

まず、左側の図の用途地域については、近隣商業地域と準工業地域の境界、また、下側にございます第一種住居地域と準工業地域の境界の位置を変更いたします。

特別用途地区については、用途地域を近隣商業地域から準工業地域に変更する区域について、第三種小売店舗地区から大規模集客施設制限地区の区域に変更するとともに、第一種住居地域から準工業地域に変更する区域には大規模集客施設制限地区を指定するものがございます。

高度地区については18m高度地区と33m高度地区の区域の境界を、右側の防火地域及び準防火地域については準防火地域の区域を変更いたします。

以上が用途地域等の変更内容になります。

最後に、地域説明会の結果及び今後のスケジュールについてご説明いたします。

まず、地域説明会の結果についてです。

令和4年9月12日に15時からと19時からの2回で実施した結果、本変更案について反対するご意見はございませんでした。

今後の予定ですが、本日の事前説明の後、変更案の縦覧を行い、次回の1月25日の都市計画審議会に諮問をさせていただきたいと考えております。都市計画変更の告示は2月下旬となる予定です。

以上で曲長通に関連する都市計画変更についてのご説明を終了いたします。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 本日は事前説明ということで、採決は次回となります。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等、あるいは、次回までに調べておいてほしいというご要望等はございませんでしょうか。

●岸委員 パワーポイント13ページの将来交通量推計に基づく混雑度についての質問ですが、これはいつの時点の将来交通量を推計したものでですか。

●宮崎総合交通計画部長 平成42年なので、2030年です。

●岸委員 では、北5条・手稲通は、2030年の時点で0.5とか0.6ぐらいになってしまうということなのですね。これは交通計画の話になってしまいましたが、分析はどれぐらいの範囲のネットワークとするものなののでしょうか。例えば、小樽と札幌の移動が含まれたデータなのか、あるいは、札幌市という閉じたデータなのかということです。交通計画ではODと言うのではないですか。これはどれぐらいの規模でネットワークの分析をしているので

すか。

●宮崎総合交通計画部長 道央都市圏を対象にしたネットワークにしておりますので、小樽市との流動も含まれる形で推計されております。

●岸本会長 確認ですが、パワーポイントの資料の12ページです。現道がない状態の部分を含みつつ、一部、幅員がまだ整っていないけれども、一部道路になっている部分を含めて、昔、赤色のラインで囲まれているところが道路になることを前提に都市計画決定を行っていたということですよ。そうすると、都市計画決定された以上は、将来、現実にはならなかったわけですが、都市計画施設としての道路になるわけだから、この部分は建築制限がずっとかかっていたはずですよ。ところが、この地図を見る限りでは、どうやら道路の予定地のところにも現実に建物がぽこぽこ建ってしまっていますよね。これはなぜなのかというのが1点です。何で建築確認が下りたのだろうかというのは、私の頭の中ではよく整理できていないので、その確認をお願いできますか。

●宮崎総合交通計画部長 都市施設の都市計画決定によって生じる法的効果として、その施設の区域内での建築物の制限があるのですが、その制限があるものの、除却が容易な建物については許可しなければならないという条文がありまして、それが何かというと、2階以下のもので木造であることなどとなっているところです。

●岸本会長 ここは3階以上の鉄筋の建物だったら許可は下りていないはずだから、こういうことにはならなかったということですか。

●宮崎総合交通計画部長 はい。

●岸本会長 よく分かりました。

もう一点、パワーポイントの20ページと21ページです。道路中心線が赤色の点線であって、本来予定されていた中心線は青色の点々のところで、ここには道路ができるはずだったけれども、つくらなくなったということですよ。その結果、準工業地域が近隣商業地域のほうに一部いびつな形でぐにょんと入ってくる、同じように、その結果、近隣商業地域には特別用途地区という形で第三種小売店舗地区という上乗せの規制がかかり、準工業地域のところには大規模集客施設制限地区という形の言うならば特別用途地区をかけて、近隣商業地域のところは、別途、準防火地域という形で指定をかけるという理解でよろしいのですか。

●宮崎総合交通計画部長 そのとおりです。

●岸本会長 非常に不思議なのは、これは土地の所有権関係の結果なのかもしれないのですけれども、何で道路中心線のところで切り分けないのでしょうか。ぐにょんとなっていて、そこだけ準工業地域が近隣商業地域のほうに入っていますよね。これは土地の所有関係でこうなっていると理解してよろしいですか。近隣商業地域はずっと直線で来たのに、急に内側にぐっと入り込まれて、しばらく下に行ってまた元に戻るかのような、やっぱり所有関係ですか。

●宮崎総合交通計画部長 今、会長がおっしゃっているのは、北5条・手稲通より北側のほうがかくっとなっているのはなぜかということですか。

●岸本会長 そうです。紫色と赤色が接するところですね。区域の変更から出ている矢印のところは紫色が赤色のところに食い込んでいますよね。

●村瀬都市計画課長 都市計画課長の村瀬です。

私から説明させていただきたいと思います。

スライドの左側の近隣商業地域の下側の赤色と黄色の区域と右手の準工業地域の紫色と黄色の奥まったところの交差点の部分で段ずれが起きているのはどういう状況かということでしょうか。

●岸本会長 それもそうですが、それだけではなく、その上です。青い点線が上から下に来ていますよね。

●村瀬都市計画課長 区域の変更というボックスの矢印のところですね。その近隣商業地域と準工業地域の少し折れ曲がった形で区域設定がなされている部分については、もとの現道がそのような形になっておりましたので、それを用途地域の境界として、都市計画運用指針に基づいて、その区域を決めていくと、道路などの中心線で区域を区分していくということになっておりますので、その道路沿いに少し曲がった形で幹線道路まで線を延ばしているということになっております。

●岸本会長 そういうことですか。廃止されることによって中心線をずらしたのだけでも、元の形に引きずられる形でこうなったという理解でよろしいですか。

●村瀬都市計画課長 そうです。元の現道の形に合わせたということになります。

●岸本会長 分かりました。

ほかにございませんか。

●能瀬委員 平たく言いますと、この回のお話は、従前計画されていた都市計画道路は、一部需要がないため、計画を廃止するということと理解しました。当時、都市計画道路を計画されたときの需要の考え方と、今、実際に将来推計をしてみたらそこまでの需要はないというギャップがあったということですが、そのギャップはなぜ起きたのか、どのように理解すればよいのか、もし分かれば教えてください。

●宮崎総合交通計画部長 この曲長通を決定した当初は、今の高速道路が走っている位置に幹線道路が計画されていて、それとつながる形の道路として計画されたという経緯があるようです。

また、幹線道路と併せて、山側の開発がさらに見込まれていたのではないかと思います。その後の変更の中で、幹線道路については、今の北5条・手稲通がその機能を持ち、高速道路に置き換わっていることに加え、今の目で見れば、さらなる開発が見込まれていないことから、今回の変更に至るものと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岩崎委員 札幌市の都市計画道路の見直し方針が出てからもう15年ほどたっていると思うのですが、現時点で同じような見直しの対象の路線となっているものが札幌市内に何か所ぐらいあるのか、数だけでも参考までに教えていただければと思います。

●宮崎総合交通計画部長 実は、見直し方針を策定した段階では、これだけの路線を見直すという全体計画といいますか、そういう路線を整理したということとはございませんで、この見直し方針に該当する路線について一つ一つ検討を行い、順次、変更してきているということでございます。ご質問に真っすぐお答えできなくて大変恐縮ではあるのですが、見直し方針の策定以降、14路線の見直しを行ってきております。

今後も同じように20年以上が経過した未整備路線について状況を確認し、準備ができた段階で都市計画審議会にお諮りしていきたいと思っております。

●岩崎委員 まちづくりに関わってくることだと思いますし、そこにお住まいの方々や関係する方に非常に重要な情報となりますので、できるだけ情報公開を早めにしていただけるようお願いいたします。

●岸本会長 ほかにございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 本件事案につきましては次回が採決となります。

ちょうど1時間がたったところでございます。今日は午前中からかなり重たい案件が続いておりまして、次も事前説明ですが、これはご説明に結構な時間を要するものかと思っておりますので、ここで15分間の小休止を入れまして、14時半から再開したいと思います。

それでは、一旦休憩いたします。

[休 憩]

●岸本会長 それでは、定刻になりましたので、再開いたします。

◎平岡3条5丁目地区関連について

●岸本会長 本日の最後の案件であります事前説明の平岡3条5丁目地区関連につきまして、担当部局からのご説明をお願いいたします。

●村瀬都市計画課長 まちづくり政策局都市計画部都市計画課長の村瀬でございます。

私から事前説明案件のグループ分け②の平岡3条5丁目地区関連についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

それでは、地区の概要、地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた取組、都市計画の内容、条例に基づく原案の縦覧及び住民説明会、今後のスケジュールの順で説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅から南東へ約11kmのところに位置しております。

こちらは、当地区の空中写真です。

当地区は、地域交流拠点清田の中心にある清田区総合庁舎から東に直線距離で約1kmのところに位置し、都市計画道路の北野通、厚別中央通、平岡循環通に隣接しています。周辺の公共施設には、平岡中学校、北海道札幌平岡高等学校、平岡公園などがございます。

次に、地区の状況についてです。

画面の矢印は、撮影方向を示しております。①は、地区の東側の写真であり、現在、大規模な商業施設やその駐車場が立地、整備されております。

②は、厚別中央通と市道北野里塚線の交差点から地区の東側を撮影した写真であり、敷地の外側には植樹がなされております。

③は、地区の西側の写真です。西側の一帯は樹林地となっており、樹林地の中には、ご覧のように、大池がございます。樹林地にはアオサギなどの動植物が生息しており、貴重な自然環境が保全されている状態です。

空中写真でも見えますが、右側はイオン平岡店の店舗と駐車場、左側はイオン北海道の敷地となる樹林地という構成になっております。

④は、西側の樹林地を商業施設側から撮影した写真であり、樹林地の中にはバスの転回スペースとして利用されている箇所もございます。

また、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しております。

次に、当地区の都市計画決定状況についてご説明いたします。

まず、用途地域についてですが、北野通と厚別中央通の沿道の部分は準住居地域、それ以外の部分は第二種中高層住居専用地域に指定しており、どちらも、容積率は200%、建蔽率は60%となっております。

特別用途地区については指定がありません。

また、高度地区についてですが、用途地域の指定に合わせて、北野通と厚別中央通沿道の準住居地域は33m高度地区、それ以外の第二種中高層住居専用地域は27m高度地区に指定しております。

防火地域と準防火地域については指定がございません。

次に、拠点清田の拠点機能向上に向けた取組についてご説明いたします。

平岡3条5丁目地区に近接する清田は、第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて市内17か所に位置づけている地域交流拠点であり、その拠点の中でも先行的に取り組む拠点の一つとして、清田は位置づけております。これを受けまして、札幌市では、清田の拠点機能の向上に向け、様々な取組を行っております。

まず、平成29年1月から地域交流拠点等開発誘導事業の取組を行っております。この事業は、建物の建て替え更新を行う際に、ゆとりある歩行空間の整備など、地域交流拠点に求められる取組を行った場合に、容積率の割増やオープンスペースの整備に係る補助が受けられる制度となっており、これにより建物の建て替え更新を促しながら質の高い空間づくりを進めていくものになります。

次に、令和元年8月には、スライドの中段の赤枠で示す区域について、用途地域を第一種住居地域から第二種住居地域へ変更しております。この変更によりまして、以前よりも多様な用途の建物が建築可能になるとともに、店舗や事務所については床面積の最高限度が緩和され、まちの魅力や人の往来の増加が期待されます。

このほか、ソフト整備になりますが、清田区総合庁舎に面する清田市民交流広場を活用し、様々な主体と協力してイベントを開催することでにぎわいの創出に取り組んでおります。

ただいまご説明したとおり、地域交流拠点清田において機能向上に向けた様々な取組が進められておりますが、土地利用規制の緩和などによる土地利用の誘導には一定の時間を要します。

さらに、清田は、他の地域交流拠点と比べて、比較的新しい建物が多く、都市機能の集積の契機となる建て替え更新などの機会が少ない状況となっております。

また、これまでに地域のにぎわいを創出するイベントなどを開催してきましたが、恒常

的にぎわいは生じておらず、拠点機能の向上に向けた取組の効果が発現するまでには至っておりません。

こうした状況を受け、清田の拠点機能の向上を図るためには、清田の周辺地域にも視野を広げるとともに、地域の方々や各種団体・企業などの多様な主体と連携し、行政のみならず、民間の活力を積極的に活用して新たな取組を進めていく必要があると認識したところです。

拠点清田の周辺において、行政だけでなく、民間の活力を積極的に活用する官民連携によるまちづくりを進めていく上では、その取組の効果をしっかりと清田に波及させていくことが重要であるため、民間事業者には、にぎわいや交流を生み出せること、清田と民間敷地における相互の人の動きを生み出せること、官民連携によるまちづくりを継続的に実施できることの三つの適性が必要と考えております。

これを踏まえ、札幌市では、複数の地域交流拠点において施設を運営し、まちづくり活動に積極的に関与している民間事業者との意見交換を行ってきたところです。その中で、清田に近接するイオンモール札幌平岡を運営するイオン北海道より、当該商業施設の機能強化によって清田区民の利便性をさらに高める取組を検討したいとの意向が示されました。

当該商業施設では、多様な生活利便機能の提供により、現在、にぎわいや交流が創出されております。

また、イオン北海道は、平成21年に札幌市と締結したさっぽろまちづくりパートナー協定に基づき、これまでも積極的にまちづくり活動に取り組んでいるところであり、官民連携によるまちづくりの継続的な推進も期待できます。

以上のことから、当該商業施設のある平岡3条5丁目地区において、清田の拠点機能の向上に向けた官民連携によるまちづくりを検討することといたしました。

当該地区における官民連携のまちづくりの検討に当たっては、令和2年1月に清田と連動したまちづくりについての素案を作成し、きよたまちづくり区民会議などへの説明を経て、10月には地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方の案を作成いたしました。その後、パブリックコメントの実施を経て、令和3年2月にこの基本的な考え方を策定し、取組の方向性などを取りまとめたところです。

この基本的な考え方では、平岡3条5丁目地区における生活利便機能の強化や新たな交流空間の整備などといった当地区のさらなるにぎわいや交流の創出に向けた取組を行うだけでなく、清田と連携したイベントの開催や両地区をつなぐ交通手段の強化などにも取り組むこととしております。

このように、清田と平岡3条5丁目地区が連携してまちづくりに取り組むことにより、お互いの取組の効果を波及させ、魅力を高め合う地域連動が図られ、清田においては、さらなるにぎわいや交流が生まれ、交流人口が増加し、民間開発が誘発された結果、多様な都市機能の集積が進み、清田の拠点機能の向上につながることを期待しています。

ここからは、先ほどの基本的な考え方で示す当該地区における取組の方向性についてご

説明いたします。

当該地区では、官民連携によるまちづくりを推進し、さらなるにぎわいや交流を創出することにより、清田の拠点機能の向上に資するまちづくりを目指します。

具体的には、にぎわいや交流の創出、また、先ほどご覧いただきました樹林地の保全と適切な活用、環境への配慮と災害に強い都市づくりに係る取組を進めていきます。加えて、それらの取組の効果を清田に波及させ、お互いの魅力を高め合う地域連動につなげるため、両地区間の移動手段の充実を図ります。

イオン北海道では、取組内容の検討に当たり、地域の方々の意見を取り入れるため、アットホームストア化プロジェクトと題し、平岡3条5丁目地区について、買物だけではなく、多世代交流の場とするため、また、今回の具体的な内容の検討における意見を集約するため、アイデアを出し合うワークショップを令和3年から実施しております。また、令和4年からは、実証実験として樹林地でのアオサギの観察や商業施設内での絵画展など、様々な取組を実施しているところです。

ワークショップでは、いつでも市民活動ができるよう公民館のようなものが欲しい、地域の人たちの音楽発表会がしたい、森の中でウォーキングをして健康づくりがしたい、森の植物や自然について学びたい、レクチャーしたいなどのご意見がありました。

また、清田区の各地区の町内会連合会など、様々な団体の代表者から成るきよたまちづくり区民会議からも、広場、ホールの整備や、樹林地の保全と開放に関する要望がありましたことから、様々な市民活動が行える空間や、樹林地を開放して自然と親しむことができる空間の整備など、地域の方々の意見を踏まえた取組内容が検討されてきました。

取組の内容を踏まえ、イオン北海道からは、スライドに示しております整備イメージが示されております。

なお、こちらの絵は、あくまでも現時点におけるイメージであり、確定したものではありません。今後の検討により変更になる可能性があることをご承知おきください。

それでは、それぞれの取組の方向性に応じた具体的な内容について順を追って説明いたします。

まずは、にぎわいや交流の創出についてです。

この取組では、にぎわいや交流の創出に向けて、施設の機能強化を図るほか、地域のイベントなどに活用できる広場やホールの整備を事業者が整備することといたします。広場の整備については、屋外にくつろぎや交流のスペースとして芝生の広場を整備いたします。

計画に当たっては、樹林地の中でも、既にバスの転回スペースとして利用され、既存の樹木が少ない場所に配置し、樹木を極力伐採しないよう配慮することといたします。また、広場と併せて整備予定の店舗と連携し、にぎわいや交流の創出を図ります。

また、ホールの整備については、屋内に市民活動を恒常的にできるスペースを整備いたします。これについては、これまでの地域とのワークショップなどから得られた意見や課題を踏まえながら、今後、適正な規模あるいは内容を検討していくこととしております。

次に、樹林地の保全と適切な活用に係る取組についてです。

この取組では、樹林地を適切に活用し、人と自然とが触れ合える空間の整備を検討し、その活用に当たっては貴重な動植物の生息地やアオサギの営巣地などを保全することを前提としております。

樹林地については、動植物に関する調査を行っており、そこで確認されたアオサギの営巣地など、動植物を保全することとし、画像は一つのイメージですけれども、人が立ち入らないようにフェンスなどを設置いたします。

なお、樹林地の外周には既に立入りができないようにフェンスが設置されておりますが、既に老朽化している部分もあるため、これを更新することとしております。

樹林地の一部の区域については、これまでイオン北海道が自主的に保全する区域を設けておりましたが、今回保全する樹林地を拡大し、これを地区計画の地区施設に位置づけることで、都市計画による制限の下、樹林地の保全を強化していくことといたします。

また、動植物を保全する区域の外側については、地域からの樹林地を開放してほしいという要望も踏まえて、樹木の保全に配慮しつつ、自然と触れ合い、親しむ空間として散策路や滞留できる空間を整備いたします。

なお、整備に当たっては札幌市で整備をする予定の公園と一体的に計画されるように調整してまいります。

次に、環境への配慮と災害に強い都市づくりに係る取組についてです。

この取組では、環境に配慮し、災害に強い都市づくりを進める観点から、再生可能エネルギーの活用や災害時においても利用できるエネルギーシステムの導入を検討することを方向性として掲げております。

具体的な内容ですが、災害時に利用可能な再生可能エネルギーとして太陽光発電設備を整備し、あわせて、大型の蓄電池を設置することにより、再生可能エネルギーを最大限活用できるようにいたします。

そのほかの災害対策としましては、避難滞在スペースの確保、屋外広場を災害時に活用できるような什器類の設置、非常用電源設備の整備、デジタルサイネージによる緊急放送などの情報発信を行います。

最後に、拠点清田との移動手段の充実に係る取組についてです。

この取組では、これまで説明した取組を含めた両地区での取組の効果を波及させ、相互の人の流れを生み出すべく、両地区間の移動手段の充実に図ります。

実際の取組内容としては、清田との移動手段の充実に図るため、無料送迎バスの路線を清田まで延伸して運行するとともに、両地区間の輸送便数を増便することで車両による輸送を強化いたします。

また、平岡3条5丁目地区において交通広場を整備し、バスやタクシーの乗り場を設置して公共交通の利便性を高めるほか、レンタサイクルなどの車両以外の移動手段の充実にについても検討を行ってまいります。

次に、決定と変更を予定している都市計画の内容についてご説明いたします。

第2次札幌市都市計画マスタープランでは、拠点における土地利用の方向性を示しており、都心や地域交流拠点、高次機能交流拠点に位置づけられた拠点のほか、計画的に位置づけた利便施設用地などにおいては交通結節性や基盤整備の状況などの地区特性に応じて生活関連機能の立地に対応することとしております。

また、都市計画マスタープランに即して定めている土地利用計画制度の運用方針では、地域交流拠点の用途地域については商業地域または近隣商業地域を土地利用状況に即して定めることとしております。

平岡3条5丁目地区については、現に、店舗や診療所、郵便局などの多様な生活利便機能を提供しており、地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方に位置づけられた利便施設用地であるため、第2次都市計画マスタープランの拠点における土地利用の方向性に合致しているものと考えております。

また、にぎわいと交流の創出や樹林地の保全と適切な活用など、まちづくりの動向や地域特性を踏まえた取組を図るため、それに応じたきめ細やかな土地利用を推進することとしております。

以上により、当該地区について、拠点清田の機能の向上を図る土地利用に向けて、計画に即した内容を実現するために地区計画を定めるとともに、用途地域については、拠点における指定の標準も踏まえ、近隣商業地域へ変更いたします。

ここからは、実際の用途地域の変更の内容についてご説明いたします。

初めに、用途地域についてですが、現在は、北野通と厚別中央通の沿道は準住居地域、それ以外は第二種中高層住居専用地域を指定しております。今回、清田の拠点機能の向上に向け、商業系の土地利用を図り、にぎわいや交流の創出などの取組を推進するため、商業施設が立地する東側の街区について近隣商業地域に変更いたします。

また、現在、特別用途地区の指定はありませんが、用途地域が近隣商業地域に変更になる部分について、全市的な土地利用の規制の考え方にに基づき、第三種小売店舗地区に指定いたします。

第三種小売店舗地区は、劇場や店舗などで1万㎡を超える大規模集客施設の立地を原則的に制限しておりますが、地区計画に適合し、交通、安全、防火、衛生上の支障がないと市長が認めた場合に限り、大規模集客施設の立地が可能となっております。

高度地区については、東側の商業施設が立地する街区のうち、用途地域を第二種中高層住居専用地域から近隣商業地域に変更する部分について、こちらも全市的な土地利用の規制の考え方にに基づき、27m高度地区から33m高度地区に変更いたします。

防火地域及び準防火地域については、現在、指定がなされておりましたが、近隣商業地域に指定する部分を全市的な考え方に基づいて準防火地域に指定いたします。

次に、地区計画の内容についてご説明いたします。

これまでにご説明しました用途地域などの変更に加えて、地域交流拠点清田の拠点機能

向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方で掲げる当該地区の取組の方向性に沿った土地利用を図るため、地区計画を策定いたします。

また、建築物の整備並びに土地利用に関する計画である地区整備計画の区域として、にぎわいと交流の創出に向けた取組を推進するため、商業業務機能の集積を図る商業業務地区と、樹林地の保全を基本としつつ、人と自然が触れ合える空間整備とともに、にぎわいと交流の創出のため、限定的な商業機能の土地利用を図る緑保全型整備地区を定めます。

さらに、地区計画の制限についてですが、まず、商業業務地区は、商業業務機能による高度利用を図る観点から、居住系の用途や、工場、倉庫、マージャン屋、パチンコ屋などが建てられない制限といたします。

また、1万㎡を超える店舗などの大規模集客施設については原則として建てられない制限としておりますが、清田の拠点機能の向上に寄与すると市長が認める場合に限り、その用途に供する部分の床面積の最高限度を10万5,000㎡とした上で大規模集客施設の建築ができることといたします。

この市長が認める場合と床面積の最高限度の考え方については、次のスライドでご説明いたします。

当該地区におきましては、先ほどからお話ししております基本的な考え方で示した取組の方向性を踏まえて、現在スライドで示しております屋外広場やホールの整備などを含む様々な取組を認定項目としております。

大規模集客施設の建築は、これら全ての取組を行い、認定項目に適合した場合に限り、立地が可能となるような制限としております。

また、大規模集客施設の床面積の最高限度については、平岡3条5丁目地区周辺の交通の円滑性を損なわない範囲に制限することといたします。

まず、平岡3条5丁目地区の周辺の交差点で現況の交通量を調査し、次に、大規模集客施設の床面積の増加により周辺の信号交差点において交通量がどれだけ増加するか、パーソントリップ調査の結果や交通影響評価に関する各種マニュアルや指針に基づき予測を行い、これらの結果を踏まえ、周辺の信号交差点において円滑に交通が処理できる集客施設の床面積を算定しております。その結果に基づき、周辺交通の円滑性を損なわないよう、大規模集客施設の床面積を10万5,000㎡以下に制限することといたしました。

商業業務地区におけるその他の制限として、敷地面積の最低限度については、敷地の狭小化及び分割を制限するため、商業業務地区のうち、建築敷地として利用可能な土地の面積の合計である12万9,000㎡といたします。

建築物の壁面の位置の制限は、都市計画道路厚別中央通と市道北野里塚線の沿道について、圧迫感を軽減するとともに、生け垣や樹木などの植栽による緑化が図られるよう、道路境界線から壁面を10m以上後退させます。

建築物などの高さの最高限度については、地域地区の変更前の地区の現況や周辺の住宅地への影響を考慮し、27mといたします。

次に、緑保全型整備地区における建築物の用途の制限については、商業機能などの限定的な土地利用を図る観点から、事務所や物品販売店舗、飲食店舗、サービス業を営む店舗などのほか、幼稚園、保育所または集会所などの利便に供する施設に限定しております。

建築物の高さの最高限度については10mといたします。

次に、地区施設についてご説明いたします。

まず、樹林地については、アオサギの営巣地など、貴重な自然環境を維持保全する区域として緑地1号を、樹木の保全に配慮しつつ、緑に親しむ空間の整備を行う区域として緑地2号をそれぞれ地区施設に定めます。

また、緑保全型整備地区の制限として、緑地1号及び緑地2号においては通常の管理や災害対応に必要な伐採などの行為、また、緑地2号においては、自然と親しむ空間整備として行う行為を除き、樹木または草地の伐採、土地の形質を変更してはならないこととし、樹林地の保全を図ります。

緑地のほか、先ほど平岡3条5丁目地区における取組でご説明した屋外広場と交通広場についても地区施設に位置づけます。さらに、緑地2号に隣接する形で、緑に親しむ空間として公園を一体的に整備いたします。

商業業務地区と緑保全型整備地区との境界には、交通処理を円滑に行うため、基盤施設として区画道路を位置づけます。

また、安全で快適な歩行空間を確保するため、商業業務地区の交通広場と緑保全型整備地区をつなぐ空中歩廊を地区施設に位置づけます。

次に、関連して変更を行う都市計画道路についてご説明いたします。

平岡循環通は、平岡地区内を循環する延長4,080m、計画幅員16mの2車線の都市計画道路です。

札幌市では、昭和49年に現在の厚別区と清田区の一部を対象としたまちづくり計画として東部地域開発基本計画を策定し、それに基づき、東部地域の開発を進めてきました。平岡循環通は、この大規模開発に伴い、発生、集中する交通を効率的かつ円滑に処理するための補助幹線道路として都市計画決定されたものです。

今回の変更箇所は、平岡3条5丁目地区と接する延長170mの区間となります。当該区間は平成16年度に整備を行っておりますが、樹林地への影響を考慮し、計画幅員16mまで拡幅せず、暫定整備という形で事業を一旦終えております。

現況の幅員は、スライドの中央の図のとおり、12.5mであり、暫定整備のまま年数が経過しておりますが、道路管理上の支障は特段なく、交通量などからも現況の道路機能で支障は生じておりません。

このたび、緑地部分を保全することを目的に、地区計画で緑地を地区施設に含めて位置づけることに伴い、都市計画道路の区域と地区計画の区域が重複することから、都市計画道路の区域をスライドの左下の図の計画幅員16mから右下の図の12.5mへ、つまり現況の道路形状と一致させる変更を行います。

なお、本変更は、都市計画上の幅員を変更するものであり、現状の道路形態が変わるものではないです。

次に、条例に基づく原案の縦覧と住民説明会についてご説明いたします。

本審議会に先立ち、札幌市地区計画等の案の作成手続に関する条例に基づく原案の縦覧を令和4年10月19日から11月2日まで行いましたが、意見はございませんでした。

また、令和4年11月4日に平岡3条5丁目地区の周辺の方々を対象に地元説明会を実施しましたところ、57名の方がご参加されました。

説明会でいただいた主な意見とそれに対する札幌市の考え方についてご説明させていただきます。

まず一つ目として、この地区の物品販売店舗や飲食店などを日頃から利用しているので、より便利になる土地利用の変更をぜひとも進めてほしいという意見をいただいております。本市といたしましても、計画に基づく土地利用を実現するという観点から、清田の拠点機能の向上に資するまちづくりを目指し、当該地区のさらなるにぎわいや交流を創出したいと考えているところです。

次に、樹林地については現状のまま保全すべきとの意見をいただいております。貴重な緑の資源である樹林地はこれまでイオン北海道が自主的に維持管理をしてきましたが、本市といたしましては地区計画の地区施設に位置づけることで法的に保全を担保したいと考えております。一方で、ワークショップなどでは樹林地の開放を望む意見もあったことから、既存樹木の少ない場所に限定して土地利用することで樹林地の保全を図りつつ、地域の方々に自然と親しむ新たな空間を提供したいと考えております。

また、三つ目として、平岡3条5丁目地区に接している市道は、既存商業施設の利用者の自動車で混雑することもあるので、拡幅してほしいというご意見がありました。当該地区の北側にあります市道北野里塚線の沿線には樹林地や住宅地がありますことから拡幅することはなかなか難しいと考えておりますが、南側の北野通側にある平岡148号線については交通の円滑化に向けて交差点の形状の見直しを検討しております。

さらに、四つ目として、なぜ用途地域を近隣商業地域に変更するのかという意見もございました。当該地区については、地域交流拠点清田の拠点機能向上に向けた官民連携によるまちづくりの基本的な考え方において計画的に位置づけた利便施設用地であり、清田の拠点機能の向上に向けた土地利用も見込まれることから、都市計画マスタープランや土地利用計画制度の運用方針に基づき、拠点において標準的に指定している近隣商業地域に変更することとしており、この用途地域へ変更することが取組を実現することにつながっていくものと考えております。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本審議会ですべて説明を終えた後は、都市計画法に基づく案の縦覧を令和5年1月上旬から行う予定としております。その後、令和5年1月25日に予定されております次回の都市計画審議会での諮問を予定しており、同意が得られましたら2月下旬に告示を行う予定と

しております。

以上で事前説明のグループ②の平岡3条5丁目地区関連の説明を終わらせていただきます。

ご審議のほどをよろしく申し上げます。

●岸本会長 本件も本日が事前説明となります。ただいまのご説明についてご質問等がございましたら、次回までに回答を準備していただくことができますので、ご自由にお願いたします。

●齊藤委員 今回は、地域交流拠点清田をどういうふうに活性化していくかについて、イオン北海道の協力を得ながら進めていく事案ということで、ややイレギュラー感もあるのですが、それを踏まえた上で3点について質問をさせていただきます。

まず、1点目は、清田地区の住民への説明は行われたのか、また、行われていない場合は今後行うことを検討されているのかをお聞きしたいと思います。周辺住民を対象に行うということで、イオン北海道がある平岡地区での説明会はされていますけれども、当該地区である清田地区での説明会というのは考えていらっしゃるのかということです。

また、2点目として、清田にはたしか西友清田店があったと思うのですが、そちらも地域に対するいろいろな活動をされていると伺っています。ですから、拠点に近い西友清田店に対して何らかの協力の要望を行ったことがあるのか、もしくは、イオン北海道と同じように西友清田店から何らかの申出が過去にあったのかをお聞きしたいと思います。

さらに、3点目として、イオン北海道はたしか2007年に増床の計画を出され、札幌市はそれを一度戻しているという理由として、交通量が増えることと、長期的に考えて札幌市の計画の中にはまらないと当時の上田市長がおっしゃっていたと聞いております。今回の計画もある意味では増床なので、交通量が増えるのは当然だと思いますし、拠点をつくっていくという大事なことではあるのですが、今回はそれを大きく転換するという理解でよろしいのか、以上の3点をお伺いしたいと思います。

●山内プロジェクト担当部長 今回の取組の下敷きとなる計画であります清田のまちづくりの基本的な考え方の策定を担当いたしました政策企画部プロジェクト担当の山内でございます。よろしく申し上げます。

ただいまご質問がありました3点についてお答えをいたします。

まず、1点目の清田地区の住民に対して説明会をするのかということですが、先般、平岡地区で住民説明会をしたときに清田でもぜひしてほしいというご意見をいただきましたので、それを踏まえ、次の審議会の前までにその場をセットするため、今、調整しているところです。

また、2点目は、西友清田店に対する活動の協力というご質問だったかと思えます。先

ほど地域交流拠点等開発誘導事業についてご説明をさせていただきましたが、道路沿いに空地などをつくっていただいて、地域のまちづくりに寄与した場合には容積率をアップするという制度を開始する際、西友にもお声がけをして、事情をお聞きしております。しかし、現在、西友において特に建て替えなどの事業の予定はないため、今、連携することは難しいというお答えをいただいておりますが、将来的に建て替えなどの再整備の段になったらまた連携してやりましょうというお話はさせていただいているところです。

それから、3点目について補足の説明をさせていただきますが、当時は大規模な集客施設が立地できる状況でしたので、その中で敷地取りの工夫などによってイオン北海道が今の建物を建てられたということがあります。そのときには、床面積としては限界といえますか、それ以上の増床をすることが難しかったため、札幌市に対して建築基準法の許可手続でもって増床ができないかという申請がございました。

ただ、当時は、増床するというだけで、周辺の環境への配慮や交通の対策が不十分であったため、札幌市及びその許可をつかさどる建築審査会において、その許可を下ろすことで地域のまちづくりにいろいろな混乱を招くと判断し、不許可となりました。

一方で、今回は、説明の途中にもございましたように、地域においてにぎわいを創出するほか、環境、防災、そして交通の利便などの観点からも協力しながら増床するということで、これはまちづくりに寄与するのではないかと判断し、今回、連携してまちづくりを進めていこうということになった次第でございます。

●齊藤委員 もともとは拠点である清田地区の活性化を目的としているので、今後はその住民の意見を丁寧に聞きながら進めていただければと思います。よろしく願いいたします。

●岸本会長 それでは、よこやま委員、お願いいたします。

●よこやま委員 少し重複するところもあるかと思いますが、私は、以前、清田区の連合町内会の方たちから清田区に対する要望を聞いたことがあります。今日の資料を見ますと、清田周辺における官民連携のまちづくりというところで、そのときの要望がちゃんと入っていますし、市としてもしっかりと取り組んでいらっしゃるというのが分かりました。

また、スライド35ページ以下の都市計画について、市のこれからの様々な取組だと分かりますし、官民連携のまちづくりの検討ということで、住民、西友とイオン、そして札幌市が一体となってこの素案をつくられたということでありましたが、ここを読みましてもどこまで札幌市が関わったのかが非常に分かりにくいのです。

例えば、バスというのは中央バスなのかでしょうか。前に聞いたところでは、イオンも循環バスか何かをやってくれたということがあるのですよね。さらには、公園も、どこまで札幌市が関わったのか、どういう関わり方をしたのか、それから、地域の人たちの働き

によってこういうことができたということが非常に分かりにくいので、もう少し分かりやすい書き方をしていただけるといいなと思いました。

特に、清田は警察署がないほか、地下鉄もなく、交通アクセスが非常に悪いというのが清田区の方たちの非常に大きな悩みだったので、バスが増便になれば非常に喜ばしいと思うのですが、札幌市と中央バスが連携して増便をすることになるのでしょうか、お聞きしたいと思います。

●山内プロジェクト担当部長 お答えをさせていただきます。

まず、1点目の市がどこまで関わっているのかです。

清田区については、今、区役所があって、その周りに金融機関や公益施設があり、もう一方の平岡については商業施設が建っていますが、距離が離れているため、そこをうまく結びつけようというのが今回の取組の基本的な立てつけでございます。

そして、役割分担ですが、清田区役所周辺については札幌市が拠点機能の向上を担う立場であると考えております。具体的に取り組む時期は未定ですけれども、例えば、清田区役所前の広場を再整備し、さらに区民の方に使っていただけるようなしつらえにするほか、清田区民センターが区役所から結構離れていまして、七、八百メートルの距離だったと思うのですが、区民の方にとっては使いづらいということがございます。ですから、行く行くは清田区役所に近接する場所に移転させ、今の区役所の一帯でいろいろなことができるように札幌市として検討を進め、清田の拠点機能を向上させたいと考えてございます。

平岡については、先ほど来のご説明のとおり、基本的にはイオン北海道にいろいろな取組を頑張っていたらこうと考えております。

そして、そこをつなぐバスですが、今、両者の連絡には二つの手段がございまして、一つは中央バスがやっている路線バス、もう一つはイオンがやっている無料送迎バスとなります。ただ、この無料送迎バスも、結局、中央バスが請け負っているということがありますので、無料送迎バスの増便が前向きに進むよう、今、3者で協議をしている段階でございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 商業業務地区の建蔽率の変更等は分かったのですが、同時に提案されている緑保全型整備地区に関してよく分からない点があったので、質問をさせていただきます。

スライド46ページの表を見ますと、緑地1号と緑地2号が整備されていますが、実際には、それにプラスして、黄色のところ公園を整備すること、そして、周りの白色のところが開発されることになるのかと思います。ただ、航空写真と比較してみると、今、ほぼ緑地となっているところは、一部配慮するとはおっしゃっておりますけれども、実際に

は木々の伐採などにより開発されることになるのかなと思います。そこで、それに伴って、現在の緑地が実際にどのくらい失われるのかをお伺いします。

また、芝生広場にするとということもありますが、実際に芝生広場にすると、例えば、農薬をまいたり、雑草の生育を抑えるといったことが補足的に起こってくると思いますが、それにより、現在、緑地1号等で生物多様性を保全することになっている部分に影響が出ないかどうか、どこまできちんと検討されているのかをお聞きします。

最後に、3点目として、災害時に備えて太陽光発電設備や蓄電池を整備するとありましたが、それを一体どこに配置する計画としているのかという点についてご説明をお願いいたします。

●山内プロジェクト担当部長 三つのご質問をいただきました。

まず、広場の整備でどのくらい緑地が失われるのかについてです。

実は、ここの樹林地をイオン北海道が取得する前は、旧拓銀の福利厚生施設としてグラウンドや真ん中に体育館などが建っておりました。これは平成10年に撮影したのですが、その後、この体育館を取り壊してイオンが土地利用をし、そこに自然に木が生えてきたりということもありながら現状の土地になってございます。

今回お示ししている写真は非常に不鮮明であり、どのくらいの木が生えているのかが分かりづらいかと思しますので、次回はもう少ししっかりしたものをお見せしようと思っておりますが、今、イオンと協議している中では、ここで30本から40本程度の木を伐採しなければならぬかもしれないものの、それを極力抑えるようとのことでした。また、イオン北海道は、今の計画において、ここに小規模な店舗や施設を配置することを考えていらっしゃると思いますので、配置の工夫でその辺はクリアできるのではないかなと思っておりますが、いずれにしても、次回、樹木図なんかも含めてお示しし、またご説明したいと思えます。

それから、2点目の芝生広場の件についても、細かい協議がまだ調っていませんので、次回までにお答えを準備して臨みたいと思えます。

また、3点目の太陽光発電設備と蓄電池の設置についてですが、基本的には増床する建物の屋上に太陽光発電設備を設置すると伺ってございます。既存の建物については、既に駐車場として屋上が施設利用されていたり、建物の耐荷重なども含め、設置がなかなか難しいということもあるかもしれませんが、少なくとも今回の増床棟についてはそういうことを前提とした設計を進めると聞いておりますし、蓄電池についても増床棟の中で収めることになるのかなと思います。

ただ、今、事業者において基本的な設計を鋭意詰めているところですので、次回までにもう少し細かい説明ができればと思っております。よろしくお願ひします。

●池田委員 蓄電池と太陽光発電設備に関しては建物と一体ということで了解いたしました。

た。

緑地の保全というのは、木を切らなければいいということだけではなく、全体の開発を通じて、どれだけ環境負荷がかかるのかを考えていかなければいけないかなと思います。札幌市の貴重な緑を守るという環境保全に大きく関わってくる開発計画になるのかなと思いますので、その辺りは重々検討していただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●牧委員 私からは質問が二つあります。

まず、1点目は、スライドの29ページの樹林地の適切な活用についてです。

この散策路整備のイメージは、雪がないので、恐らく春から秋ぐらいの感じなのかなと思うのですが、冬になって雪がたくさん降ると、散策路として活用することが難しくなったり、除雪の問題等も出てくると思うのです。そこでまず、そもそも冬でも散策路を開放して活用するのか、もしもそのまま活用するのであれば、雪と除雪の問題をどう考えているのか、お伺いしたいなと思います。

それから、2点目は、スライドの33ページの移動手段の充実についてです。

先ほども移動に関して述べられている委員の方がいらっしゃると思いますが、私もこの無料送迎バスがどのくらいの頻度で走るのかを疑問に思ったので、伺わせていただきます。というのも、高齢の方や足の不自由な方でも移動ができるようにしてほしいなと思っていますので、この点についてどのようにお考えなのかをお伺いしたいです。

●山内プロジェクト担当部長 1点目の樹林地の冬の活用についてですが、冬期間の活用については、現在のところ、事業者との具体の協議がまだ調っていませんので、これについても次回の審議会までに少し整えておきたいと思います。

ただ、今回の都市計画の決定、変更がもし行われた際には、地域から施設の整備内容に関する意見を聞き取る場面を事業者に用意していただく予定でございます。例えば、冬の活用が難しいとしても、地域からどうしても冬の楽しみとしてという声があった場合にはイオン北海道において工夫していただく必要があるのかなと思いますので、少し流動的な対応になるかと思えます。

それから、2点目の無料送迎バスの頻度についてですが、現在は、もみじ台団地から平岡を経由して清田に向かうバスが4往復ありますほか、南の清田団地から美しが丘経由で平岡に向かうバスが4往復ございます。

また、無料送迎バスについて、清田と平岡の間に限って申し上げますと、現状では4往復で、路線バスは1日29便が往復してございますので、平均しますと、路線バスと無料送迎バスが1時間に二、三本のペースで走っていることとなります。今回、その南側について、清田団地から美しが丘、そして清田から平岡に行くというルートにしてもらうことで、

便数はまだ確定できないのですが、今、4往復している無料送迎バスが七、八往復になるように事業者と協議しているところでございます。

●仁宮政策推進課長 政策推進課長の仁宮です。

今の件について細かい部分を補足させていただきます。

コアタイムの9時半から17時半ぐらい、要は、日中ということで考えますと、現状、路線バスが平日では1時間に約2便、休日では1時間に約1.5便が走っている状況です。イオンの無料送迎バスも、二、三年前は、左側の当初の図のように、清田団地ともみじ台団地からそれぞれ平岡イオンに向けて走っていたわけですが、イオン北海道において、地域のためということを考えて、まず、清田団地から走ってきているものを清田区役所にタッチするような路線に変えていただいております、これが1日4往復です。それに加えて、今後、イオン北海道として、もみじ台から来ているルートについて、今、平岡で止まっているものを清田まで延ばしていくことを考えていまして、これにまた4往復が加わります。

このように、イオン北海道では、コアタイムにおいて8往復を路線バスに加える形で無料送迎バスをやっていきたいという話をいただいております。コアタイムで考えますと、今までの平日1時間当たり2便が3便になり、休日の1.5便が2.5便になるというイメージでありまして、日常の交通手段としては一定の利便性が確保できるのかなと思っております。

なお、これは最低ラインとして考えており、今後、イオン北海道において、この無料送迎バス以外にどんなやり方があるのか、工夫、検討していきたいと伺っております。

●牧委員 無料送迎バスというのはイオン北海道が主導でやっているのですか。

●仁宮政策推進課長 そうですね。イオン北海道の費用と手間で全て行っております。

●牧委員 便数などもイオン北海道が決めるのですか。

●仁宮政策推進課長 現行はバス事業者に委託してやっていただく形になります。ただ、費用面だけではなく、今、日本全体では人不足ということが問題になっています。当然、運転手の確保の問題もありますので、そうしたことを含めて、どういったやり方ができるのかについて、札幌市も一緒に入りながらバス事業者とイオンと一緒に協議している状況です。

●岸本会長 それでは、能瀬委員、お願いします。

●能瀬委員 私ごとですが、私もたまたまこの周辺地区に住んでおまして、日頃からここを歩いたり走ったりしていますし、住民説明会にも一住民として参加をさせていただき

ました。その観点から、細かい点が多くなってしまいうのですけれども、幾つかお尋ねしたいと思います。

スライド47ページの図にいろいろなことが集約されているものですから、こちらを中心にお尋ねしてまいります。

まず、1点目として、47ページの緑保全型整備地区が今どうなっているかといいますと、ご説明にもありましたように、ほぼ全てが緑地になっていて、写真もありましたけれども、周りが全てイオンのフェンスで囲われており、近づく人は誰もいないといいますか、来る必要がない、需要がないという状況です。しかし、47ページには交通処理を円滑に行うために基盤施設として区画道路を整備すると書かれているのですが、この文言から車が円滑に通れるようにするというイメージを私は持ったのですね。

ただ、歩行者や、先ほどの説明ではレンタサイクルの構想もあるということでしたので、周辺の子どもたちや大人がこの公園や緑地に自転車で来ることも想定されるのかなと思いますし、今はない交通需要が生まれることも想像されます。そうしたときのために、ここに、歩行者なり、自転車なり、あるいは、それに類したものへの配慮的なことを書き込んでおこななくてもいいのかなと思うのですね。

実は、住民説明会のときにも同じ質問をさせていただきまして、イオン北海道からは、そうした交通需要についてこれから整理して、それに対して前向きに具体的に検討をしていただけるという回答もいただいているので、実際のところはそんなに心配はしていません。ただ、今回の地区計画は、イオンはイオンでプランをつくりましますけれども、それに公的な何らかの網をかけるという面もありますので、札幌市として、あるいは、公的な都市計画として、そういう観点を入れなくてもいいのかなというのが1点目でございます。

2点目も、やはり47ページの図についてです。先ほど池田委員からもお話がありましたように、色が塗ってあるところは分かるのですけれども、真っ白な部分が一番気になるのですね。ここは、前のほうの構想でいきますと、小規模な店舗と芝生広場になりそうということですが、ここについても通常の都市計画の用途地域等の規制以上のものがなくても大丈夫なのかなというのはちょっと気になっています。

先ほど池田委員からも幾つか環境面のお話でしたが、加えて、例えば、景観的に周辺の緑地にそぐわないデザインを規制するですとか、その他、この位置には商業的なものが来る可能性が高いですけれども、そうはいつでも、緑地に囲まれておりますし、せっかく一般の用途地域以上の何らかのルールをつくれる機会があるので、そこに何も入れなくてもいいのかなというのはいささか気になりました。

3点目ですが、黄色のところは札幌市の公園として整備され、その上の黄緑色の緑地2号は一体的に整備されるということで、すごくいいなと思っています。ただ、若干気になることとして、私は素人なので分からないのですけれども、札幌市の公園として整備するときのルールみたいなものとその上の民地である緑地2号の整備の仕方で何らかのそごが起る可能性はないのかということです。それから、間にフェンスができてしまうことな

どは懸念されないのかについてお聞かせいただければと思います。

最後に、すごく細かい点になりますが、28ページのアオサギの繁殖地の保全等についてです。自主保全されていた区域を拡大し、都市計画として保全と書かれているのですが、先ほども言いましたように、この緑保全型整備地区の全体は、今、フェンスで覆われて誰も入れない状況になっていて、素人目には、バスの転回広場以外は全部が保全されているように見えます。この拡大しというのは何が拡大されるのかがよく分からなかったので、そこについてご説明をお願いいたします。

●村瀬都市計画課長 まず、47ページの区画道路についてですが、これは自動車交通の円滑化だけについてイオン北海道と協議をしているわけではございません。当然のことながら、歩行者の安全や、イオン北海道において道路を整備し、札幌市に帰属させること、それから、区画道路に出てくる際に、今は、歩道がなく、様々な場所から出入りが可能になっていると理解しておりますが、そこに歩道をつけて出入りを一定程度定めながら安全を確保することなどについて、今、イオンと調整しているところです。

次に、当初、イオンが開発をするに当たって札幌市に帰属した黄色の部分の公園用地と緑地2号の連続性や一体的な整備の確保についてです。この図面を見ますと、色が区分されておりますけれども、現地には、拓銀の保養所といいますか、レクリエーション施設の時代から散策をする道がついていますので、形態としては一体性を保ちながらそごのないように整備ができるものと考えておりますが、皆様の意見なども踏まえて、イオン北海道と札幌市が調整することにより、そのようなことがないように整理をしていきたいと考えております。

また、28ページの自主保全されていた区域を拡大しというところについてですが、平成12年にイオン北海道が開発建物を建てる際には、一番上の表にある黄緑色のところが自主保全地となっており、ここには水みちにアオサギの営巣地があることから、大学教授と調整しながらここは守るべきものであるという整理をして、イオンが自主的に手をつけない保全区域としました。

しかし、実際には、委員のお話のとおり、全体がフェンスで囲まれて守られている状態にはなっておりますけれども、そのほかに、公園の緑化協議によって、残置樹林地ですとか、オレンジ色のところについては、特に今は開発されていませんけれども、開発が可能な部分もあったという過去の区域の整理の中で、令和元年の動植物の調査の結果においては、オレンジ色の辺りにもアオサギの営巣地があることが分かっております。

そういうことも踏まえ、黄緑色の上の水辺の周辺だけではなく、右側にも拡大して緑地1号を定め、都市計画法に関わる地区計画や条例で指定がされることとなり、拡大して強化するという話をしたところです。

●高久都市計画部長 都市計画部長の高久でございます。

もう一点、緑保全型整備地区の中の白いところは乱開発的になるのではないかというご懸念もあったかなと思いますが、用途地域としては第二種中高層住居専用地域になりますので、都市計画上では店舗などは1,500㎡以下という規制がかかります。

また、25ページをご覧いただければと思います。この広場については、先ほども話が出ていたように、芝生広場などの屋外で自然に親しむようなイメージの使い方を想定しておりますので、極端に派手な店舗ができるということは考えにくく、かなり自然に近いイメージの構成になってこようかなと思います。ただ、今の件については事業者にもそういう点への配慮についてお話をしておきたいと思います。

●能瀬委員 それぞれ理解ができました。ここの道路については、私も歩行者として歩くときにすごく怖い思いをしていますので、安全な道路になることを願っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●村上委員 広場の周りの店舗についてももう少しお聞きしたいのですが、どんなものを販売する店舗を想定されているのでしょうか。

●仁宮政策推進課長 今の時点でイオン北海道が想定しているイメージとしましては、広場のにぎわい創出につながるような飲食店や物販の店舗、テナント、また、健康創出につながるサービス、スポーツ系のテナント、子育て支援につながる保育系のテナント、そして、地元産品の情報発信につながる産直系のテナントということで、この緑地との親和性が高いのではないかと考えているということでございます。

●村上委員 青色のマークの数でいくと10個ぐらいあるのかなと思いますが、2階以上のない1階建ての小さな店舗とイメージしていいですか。

●仁宮政策推進課長 そうですね。2階建てのものはひょっとしたらできるかもしれませんが、基本的にそんなに高いものは建てず、樹林と親和するような低層の建物をイメージしていると聞いております。今後、具体的に協議をしていきたいなと思います。

●村上委員 簡易なものではなく、何十年ももつしっかりとした建物が建つのですね。

●仁宮政策推進課長 それこそ、鉄筋コンクリートでつくるのか、もう少し簡易なものがあるのかについてはこれからの計画になってくると思っています。

●村上委員 周りが緑地なものですから、やはりコントラストもありますよね。また、多

くの人に来ていただいてにぎわいを創出するというものですから、広場の管理もこれから大変になるのかなと思います。にぎわいをつくる一方で緑地がちゃんと守られていくのか、保全されていくのか、少し不安がありますので、どういう建物が想定されているのかを聞かせていただきました。

●岸本会長 これは、都市計画法上の用途地域としては第二種中高層住居専用地域のままだけれども、地区計画により緑保全型整備地区という形で上乘せの制限がかかるものの、白色のところは店舗などは建てられなくはないということです。ただ、店舗は、そこにあって、建築基準法施行令の第何条と書いていますけれども、そこに掲げられるものとなっています。そうすると、第一種中高層住居専用地域で立地可能な店舗となるから、規模的にはそんなに大きくないはずですよ。5階建てや6階建ての事務所がぼこんと建ったりすることはないということです。ただ、テントなど、日常的に撤去や設営ができるようなものではなく、10年から20年、30年もつ固定的な建物が建つけれども、これを見る限り、どうやらそこまで大きな店舗ではないということです。

それに、あくまでもここはイオン北海道が所有する土地なのです。そこに広場を設置し、にぎわいを創出するために、イオン北海道が建物を建てたり、誘致をしたりすることで、イオン北海道はここに人を呼んでこうとしているのしょうから、広場が放置されたり、管理を怠ったりということは恐らく考えにくいと理解してよろしいですか。

●山内プロジェクト担当部長 そのとおりで、イオン北海道が主体的に取り組むものでございます。

補足させていただきますと、今、会長からお話があったように、用途地域としては第二種中高層住居専用地域なので、1,500㎡となっていますけれども、地区計画で第一種中高層に抑えていますので、結果として500㎡がリミットになります。

●岸本会長 村上委員は、今後、イオン北海道が考えるものなので、具体的な建物の色や形状なんかを示せとおっしゃっているわけではなく、500㎡以下の建物がどんな感じなのかのイメージがつかないので、建つとしたら具体的にどんな規模のどんなものなのかというのが視覚的にイメージできれば理解しやすいというご指摘なのではないかなと思います。

●山内プロジェクト担当部長 ここにもありますが、高さも10mということで、2階建て程度をリミットにしています。ただ、次回の諮問の際にはパースみたいなものでイメージをお伝えできればと思います。

●岸本会長 もし規模が分かる資料があれば、積極的に提示していただけると理解しやすいのではないかなと思います。

ほかにございませんか。

●岩崎委員 本当に基礎的なことといたしますか、今回、地元への説明の中で地域の方といろいろと語り合っていらっしゃると思います。私は、清田の一番の課題として、地下鉄を延ばしてくれという大きな声が出ているのだと捉えているのですが、こういった計画について語り合うときに地域からそんな要望は出ていないのでしょうか。最後のほうにもいろいろと出ていましたし、途中にも地域からの要望と書いてあるのですが、それがもし出ていたのであれば、どんなお答えをされているのかということですか。

というのも、札幌市都市計画マスタープランで示されている地域交流拠点というのは、清田以外は基本的に軌道系の駅の周りという立てつけになっていると思います。そういったものを見た地域の方は、このように盛り上がってくるのだったら地下鉄が来るのかしらと思ってしまうと思うのですね。

この話題には直接関わりのないことかもしれませんが、清田から平岡のほうに移っていくということは今の地下鉄の沿線から少しずつずれていくようにも見えてまいりますので、地域からどんな声が上がっているのか、もし上がっているとすればどんなお答えをしているのか、教えていただけますでしょうか。

●山内プロジェクト担当部長 清田への地下鉄の延伸については、我々札幌市としましては、大きな課題といたしますか、命題として受け止めてございます。ただ、地下鉄というのは、市民のための足とはいえ、多額の建設費や運営経費がかかりますので、そこをどうやって賄っていくかが大きな課題ですし、現在のところ、その検証などを行っており、延ばす、延ばさないという結論は出ていないのが正直なところでございます。

地域にお話しした際にも、やはり、土地利用と交通はセットで考えなければならないだろうというご意見をいただいております。ただ、札幌市の今のお答えとしましては、先ほどお話ししたように、いろいろと難しいことがあるので、結論はまだ出せないけれども、今回は、言ってみれば、切り口を変えて拠点の育成ということを考えられないかというのが基本的な考え方だというご説明をさせていただいております。

この考え方にご理解をいただいている方もいらっしゃいますし、やはり地下鉄の延伸が必要だろうというお考えの方もいらっしゃるようです。

●岩崎委員 私、決して延ばせと主張しているわけではないのです。この計画は拠点をしっかりと盛り上げていくという考え方だと思いますが、この説明の中に清田の皆さんのかなり大きな念願である地下鉄についての明言がないことに若干の違和感があったので、次回、少し説明があってもいいかなと思っています。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 聞き逃しただけかもしれないのですが、スライド38ページの高度地区の変更ではもともと27m高度地区だったものを33m高度地区に変更し、さらに、商業業務地区の地区計画の中では建築物等の高さの最高限度を27mに設定していますよね。27mから33mの高度地区に変更しなければいけなかった理由は何かあるのでしょうか。

●村瀬都市計画課長 都市計画課長の村瀬です。

用途地域と特別用途地区というのは、札幌市の土地利用の指定標準といいますか、一体的に整合を図るための組合せという考え方がありまして、それに基づいて定めることにしております。ですから、その地区の状況に応じ、地区計画などによって緩和をしたり、従前の制限と同様にするとということがございます。一見分かりづらいのですが、このように一旦定めたものをまた変えて従来と同じにするという調整をさせていただいております。

●福田委員 札幌市の条例で準住居地域から近隣商業地域に変更した結果、高度地区も併せて変更しなければいけなくなったということですね。

●村瀬都市計画課長 条例ではなく、指定標準というものがございまして、一旦、その組合せにさせていただいているということです。

●岸本会長 要するに、都市計画法上の用途地域を第二種中高層住居専用地域から近隣商業地域に変えて、近隣商業地域において高度地区をかけるとするならば、大体33mになると理解してよろしいですか。

●村瀬都市計画課長 そのとおりです。

●岸本会長 第二種中高層住居専用地域の場合、高度地区をかけるのであれば27mという標準があるということですね。それを近隣商業地域に変えることによって、一旦、高度地区の高さの制限が33mになってしまうけれども、そうすると高い建物が出過ぎてしまうので、今度は地区計画でもう一遍抑え込むという理解でよろしいですか。私もここは33mに一旦緩めてまた27mに戻すのだと思いましたが、非常に分かりにくいと思うのですよね。

●村瀬都市計画課長 そのとおりです。分かりづらくて申し訳ありません。

●岸本会長 制度が非常に複雑といいますか、地区計画制度が後からできたので、こうなるのかと思います。

ほかにご質問等はございませんでしょうか。

●田中委員 今までの質問の中で分からないところがあったので、確認したいと思います。

一つは、平岡地区はイオン北海道が整備されるという説明があったと思うのですが、その一方で、スライド47ページの公園は札幌市が整備するとありますよね。つまり、札幌市も税金を投入してやるということなのかをお聞きしたいと思います。

また、そもそも清田区は新しい行政区だと思うのですが、それ以外の多くの行政区、私がいる西区も含めて、区役所と区民センターが隣接、併設されている中、何で清田区だけ区民センターが離れたところに整備されたのか、もし分かったら教えてほしいです。

それから、19ページの地域交流拠点清田の拠点機能向上のところに、交通手段を強化することによって、行政手続をしてから平岡で食事とありますが、区役所の近くには、西友や、それ以外にも地元の飲食店があると思うので、そちらで食べないで、何でわざわざバスに乗ってこちらに行くのか、その意味がよく分からないのです。また、15ページにあるような清田区総合庁舎の目の前でやっているにぎわい創出事業などのイベントにイオンでショッピングをした人がバスに乗って行くことの意味もよく分からないので、教えていただきたいなと思います。

●仁宮政策推進課長 先に2点目と3点目のご質問にお答えをさせていただきます。

おっしゃられましたように、札幌市内の10区の中で清田区だけ区役所と区民センターが離れているという状況がございます。清田区は、もともと豊平区の一部だったわけですが、そのときに清田コミュニティセンターというものが今の清田区民センターの場所に建物の一部として存在しておりました。別の言葉で言いますと、もともとあった市有施設を有効活用させていただけないかということで、当時、札幌市が地域の方と協議をしまして、その中で、若干不便ではあるのですが、まずは少し離れた場所で清田区としてスタートするということにご了解をいただいたということです。

本来は、委員がおっしゃるように、ほかの区と同じように区役所の側に区民センターがあるのが理想的な姿ではあるのですが、財政的な問題やもともとある市有施設を有効活用しなければいけないという制約の中、一遍に施設整備をすることができず、現在に至っているということがございます。

3点目は、清田で用事を足してから平岡に行く、あるいは、平岡で用事を足してから清田に行くという使い方がどこまであるのかというご質問かと思えます。地域交流拠点というのは、市内に17か所ございますけれども、本来は、やはり後背圏にお住まいの方々の暮らしを支えていくための様々な生活利便の機能が備わっており、そこに行けばいろいろな用事が足せるというのが望ましい姿なのかなと考えております。

ただ、地域交流拠点清田につきましては、現状として、区民センターは少し離れていますけれども、区役所や消防署もあり、金融機関もそれなりに集積していて、病院も近くに

幾つかあるということで、行政機能がそれなりに集約しているということがございます。

一方で、平岡3条5丁目につきましては、平岡イオンがありますけれども、商業機能、あるいは、一部、娯楽的な機能があります。本来、そういうものが一か所にあるのが地域交流拠点ということになろうかと思えますけれども、現状、そこが離れております。

また、地域からは、例えば、町内会等々の新年会などの大規模な集まりのときに、清田区内で集まれる場所がなかなかないため、現実的には隣の区に行ったり、不便な状況もあると聞いております。本来、地域交流拠点の中にそういうものがあればいいのでしょうかけれども、現状においてはなかなか難しいため、イオン北海道との協力の中で、今回の平岡での機能拡充において、新年会などができるようなホール的な機能もつくっていただきたいという地域からのご要望もイオン北海道に出ていたりします。

確かに、距離は少し離れてはいるのですがけれども、先ほどの質疑でもご説明しましたとおり、両地区を行き来する交通手段として、コアタイムに1日3便、3往復のバスを走らせることで、それなりの交通の利便性は保たれ、車がない方でも行き来が可能になります。それに、例えば、区役所あるいは区民センターで用事を足した後にお買物をして帰るといった使い方地域交流拠点には望まれるわけですので、そういったことが少しでもできるようにということです。

平岡については、イオン北海道において今後検討していただきますし、清田エリアについては、先ほどもご説明しましたように、地域からまずは区民センターを区役所周辺に持ってこられないかという要望をいただいていますので、札幌市としてもなるべくその要望に沿えるように、今、鋭意検討しているところです。

加えて、区役所の隣の市民交流広場も常日頃からにぎわいを見せるようなしつらえにできないかということで、地域の方とワークショップなどもしているところです。このようなことで両地区の機能がより高まっていき、また、両地区間の移動手段を充実させていくことで、全体として地域交流拠点清田の利便性を高めていきたいと考えております。なかなか一足飛びに完璧なものにはできないのですが、少しずつでも前進させていきたいと思っています。

●村瀬都市計画課長 続きます、公園の整備について説明いたします。

スクリーンに映っている黄色の部分の公園用地につきましては、平成12年にイオン北海道がこの建物を開発した際、当時の宅地開発要綱の規定によって、開発行為の基準として、500㎡以上の開発面積の場合、面積の3%を公園用地として無償で札幌市へ帰属させるものとして札幌市が公園用地として無償で受けたものになっております。

今回、地域の方々と基本的な考え方をづくりながら、緑に親しむ空間、散策路についても計画の中に盛り込まれ、そして、それを実現していく上では、ほかの緑地2号と併せ、札幌市が黄色の部分について整備を行うということを考えております。

●田中委員 札幌市が整備をするということであれば、例えば、遊具などのもろもろも、イオン北海道が負担してどうのこうののではなく、札幌市が負担して、整備、維持を含めてやっていくということですか。

●村瀬都市計画課長 そうですね。

●岸本会長 今、なるほどと思ったのですが、この公園用地は開発の許可を出すときに行政指導の中で寄附をしてもらったというわけですか。

●村瀬都市計画課長 はい。そうです。

●岸本会長 ほかにございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 本日は事前説明となりますので、今、委員の方々からいただきましたご質問やご要望を踏まえて資料等を整えていただきまして、次回、採決という手続になろうかと思えます。

それでは、本日の議題はこれで全て終了となりますので、事務局に進行をお返しします。長時間にわたりご審議をいただきまして、御礼を申し上げます。

4. 閉 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 委員の皆様、長時間にわたるご審議をありがとうございました。

次回の審議会は、年明けの1月25日水曜日、会場は、こちらではなく、ニューオータニイン札幌の2階の鶴の間を予定しております。

なお、皆様には、年間のスケジュールとして終日開催というご案内をさせていただいたかと思いますが、午後からの開催で案件が整理できるのではないかという見込みで、今、整理を進めております。また改めて正式にご案内をさせていただきますので、ご承知のほどをよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第119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119回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（22名出席）

相内雄介	市民
阿部美子	市民
池田敦子	北海道大学大学院保健科学研究所教授
石川伸	北海道開発局開発監理部次長
岩崎道郎	札幌市議会議員
岡本浩一	北海学園大学工学部教授
岸邦宏	北海道大学公共政策大学院教授
岸本太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齊藤拓男	市民
佐々木みつこ	札幌市議会議員
佐藤源五郎	札幌商工会議所住宅不動産部会部会長
佐藤能啓	北海道警察本部交通部長（梶貴晶 代理出席）
椎野重紀夫	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

第119回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（18名出席）

阿部美子	市民
池田敦子	北海道大学大学院保健科学研究院教授
石川伸	北海道開発局開発監理部次長(角谷昌樹 代理出席)
岩崎道郎	札幌市議会議員
岸邦宏	北海道大学公共政策大学院教授
岸本太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齊藤拓男	市民
佐々木みつこ	札幌市議会議員
佐藤源五郎	札幌商工会議所住宅不動産部会部会長
佐藤能啓	北海道警察本部交通部長(梶貴晶 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)
福田菜々	北海道科学大学工学部准教授
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

第119回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

札幌市（11名出席）

村瀬利英	まちづくり政策局都市計画担当局長
稲垣幸直	まちづくり政策局都心まちづくり推進室長
高久政行	まちづくり政策局都市計画部長
星野清統	まちづくり政策局事業推進担当部長
宮崎貴雄	まちづくり政策局総合交通計画部長
永井雅規	まちづくり政策局都心まちづくり推進室事業調整担当課長
村瀬尚久	まちづくり政策局都市計画部都市計画課長
阿部賢	まちづくり政策局都市計画部地域計画課長
小林栄一	まちづくり政策局事業推進担当部再開発支援担当課長
荒木敏光	まちづくり政策局総合交通計画部交通施設担当課長
池田史紀	交通局技術担当部施設課長

午後の部

札幌市（10名出席）

村瀬利英	まちづくり政策局都市計画担当局長
山内仙才	まちづくり政策局プロジェクト担当部長
高久政行	まちづくり政策局都市計画部長
宮崎貴雄	まちづくり政策局総合交通計画部長
仁宮亨	まちづくり政策局政策企画部政策推進課長
村瀬尚久	まちづくり政策局都市計画部都市計画課長
阿部賢	まちづくり政策局都市計画部地域計画課長
小林伸樹	まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課長
荒木敏光	まちづくり政策局総合交通計画部交通施設担当課長
池田史紀	交通局技術担当部施設課長