

令和7年度第3回

第133回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和7年9月9日（火）午後1時30分開会
札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

札幌市まちづくり政策局

もくじ

1	開会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	議事録署名人の指名・・・・・・・・・・・・・・・・	1
3	議事・・・・・・・・・・・・・・・・	1
	◎北5条東1丁目地区について・・・・・・・・	2
	◎都市計画マスタープラン等の見直しについて・・・・・・・・	11
4	閉会・・・・・・・・・・・・・・・・	31

第133回（令和7年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和7年9月9日（火）午後1時30分～午後3時41分

2 場 所 札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ21名（巻末参照）

札幌市：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市計画部長 小林 伸樹

まちづくり政策局都市計画部都市計画課長 岩瀬 範昭

まちづくり政策局都市計画部地域計画課長 永井 雅規

まちづくり政策局事業推進担当部長 林 久哲

まちづくり政策局事業推進担当部事業推進課長 田村 尚己

まちづくり政策局札幌駅交流拠点推進担当部長 二本柳 昌哉

4 議 事

【諮問案件】

（市決定）

議 案 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北5条東1丁目地区】

【報告案件】

報 告 第1号 都市計画マスタープラン等の見直しについて

第133回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

議 案 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北5条東1丁目地区】

【報告案件】

報 告 第1号 都市計画マスタープラン等の見直しについて

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
市 決 定	①	北5条東1丁目地区	地区計画の決定	議案第1号

【報告案件】

順番等		案件概要	
		名称	番号
①		都市計画マスタープラン等の見直しについて	報告第1号

1. 開 会

●事務局（岩瀬都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、お忙しいところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち20名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから第133回札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

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

まず、本日の委員の出欠状況についてですが、岸委員、渡邊克仁委員、渡部典大委員につきましては、本日欠席される旨のご連絡をいただいております。また、福田委員については、遅参する旨、ご連絡をいただいております。後ほどご参加をいただけるものと考えております。

次に、資料の確認をさせていただきます。

議案書、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られていない委員の方がいらっしゃいましたら挙手にてお知らせください。

本日、各委員のお席には、配付資料1として会議次第、配付資料2として案件一覧、配付資料3として委員名簿及び座席表がございます。

なお、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局の都市計画部、事業推進担当部、都心まちづくり推進室の関係職員が出席しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃる皆様に連絡がございます。

場内の撮影につきましては、議事に入りました後はご遠慮をいただいております。議事に入るのは会長による議事録署名人の指名の後になりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては岸本会長にお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 岸本でございます。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、大島委員と能瀬委員にお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入ります。

初めに、確認事項でございます。

当審議会における採決については、札幌市都市計画審議会条例第7条第4項にございますように、出席委員の過半数をもって決しており、その確認は賛成の方の挙手により行っておりますので、ご承知おきくださいますよう、お願い申し上げます。

さて、本日は、諮問案件1件及び報告案件1件について審議いたします。

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

◎北5条東1丁目地区について

●岸本会長 それでは、議案第1号の北5条東1丁目地区についてです。

準備ができましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●永井地域計画課長 議案第1号の北5条東1丁目地区地区計画の決定についてご説明させていただきます。

説明に先立ち、計画書の事前送付段階でもお伝えしておりましたが、事前説明の段階でお示した計画書の一部に字句修正を行った上で都市計画法に基づく縦覧の手続きを行い、今回の審議に至っておりますことをお伝えします。

それでは、内容の説明に入ります。

説明事項は画面にお示しのとおりです。

なお、前回の審議会でご説明した内容については、一部説明を省略した上で、いただいたご質問等に対する説明を追加しております。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、JR札幌駅の東側に位置しております。また、当地区の西側は都市計画道路の創成川通、南側は都市計画道路の北5条・手稲通、東側は市道東2丁目線に面しております。

都市計画の決定状況ですが、用途地域は商業地域で、容積率600%、建蔽率80%が指定されております。また、高度地区の指定はありません。

周辺の地区計画の決定状況ですが、西側に札幌駅周辺地区、北東側に北6条東3丁目周辺地区、東側に都心東地区が決定されています。

当地区の周辺写真です。

①から④まで反時計回りに地区の現況を写しており、地区の西側は青空駐車場、東側はレンタカー事業所及び自動車販売店のショールームと併設の自動車修理工場が立地しております。

次に、当地区の上位計画における位置づけについてです。

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

と連携したまちづくりを展開する範囲と位置づけており、街区整備に合わせた歩行者ネットワークの形成や周辺エリアとの連携、接続等により、札幌駅周辺の活力を都心東部へ波及させるまちづくりの連鎖的な展開を図ることとしております。加えて、当地区はつながりの軸に面しており、創成川を挟んだ東西市街地の連続性を強化することが求められています。さらに、当地区は創成東地区にも位置しており、通年の安全・安心な回遊環境の実現が求められています。

札幌駅交流拠点まちづくり計画では、スライドにお示しする四つの視点からまちづくりの基本方針を掲げております。

周辺の開発状況としては、北5西1・西2地区において建物の2階相当の高さで歩行者ネットワークが整備され、さらに、創成川通上空の歩行空間を市で整備する予定となっております。加えて、北海道新幹線札幌駅の東改札口が当地区の北側に隣接して整備される予定です。また、当地区が位置する創成東地区は明治期より工業拠点として札幌の発展を支えてきており、その名残を残しながら、第2次都心まちづくり計画で示す創成東地区の展開指針では、職、住、遊が近接したまちを実現することとしております。さらに、令和7年3月に策定した札幌市水素エネルギー基本方針などで掲げる取組が現在は展開されております。

次に、地区計画を定めることに至った経緯についてです。

まず、北5東1街区の位置づけについてです。

平成28年策定の第2次都心まちづくり計画を踏まえ、平成30年に札幌駅交流拠点まちづくり計画を策定しました。このまちづくり計画の中では、北5東1地区を事業化検討街区に位置づけ、行政による地権者等との調整や事業化の支援を行うこととしております。そうした位置づけの中、北5東1街区においては、令和元年より事業化検討支援を実施し、令和5年には検討会の発足に至っております。

当地区の地権者等の状況についてです。

当地区は、3者の地権者で構成される街区であり、将来的に3棟の建築物が整備されることを想定しております。また、この3者と市による検討会では、札幌駅交流拠点のまちづくりや周辺開発を踏まえた上で街区一体でまちづくりの方向性を共有して各地権者の開発を誘導していくことが望ましいという考え方を確認し、街区一体での地区計画の策定を目指すこととなりました。

検討会では、上位計画を踏まえた当地区のまちづくりの目標を大きく二つ掲げ、1点目は札幌駅交流拠点と創成東地区をつなぐパブリックスペースの形成、2点目は札幌の新たな玄関口にふさわしい多様な都市機能の集積として検討を深めてきました。

こうした経緯を経て、このたび地権者と地区計画の素案を取りまとめ、今回の審議会に至ったところです。

ここからは、今回ご審議をいただく地区計画の内容についてです。

当地区の地区計画では、札幌の新たな玄関口にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図

ることを目標としており、さきにご説明した上位計画等の内容を踏まえた取組の内容としてスライドにお示しする五つを掲げております。また、土地利用に関する基本方針ではスライドにお示しする六つの考え方を示しています。

続いて、地区整備計画の区分についてです。

当地区では、道路を除く区域に再開発等促進区を定めるとともに、地区整備計画として高次機能複合A地区及び高次機能複合B地区を定めます。なお、再開発等促進区は、土地利用状況の変化が見込まれる区域などにおいて、合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図る目的で定めるものです。

用途の制限については高次機能複合A地区及びB地区において共通となりますが、都心のにぎわいや活力を創出する高次都市機能の集積を図るため、居住系用途など、当地区の土地利用にそぐわない用途を制限しております。

次に、用途の誘導についてです。

再開発等促進区を定めることにより、都市機能の更新等を図る上で必要となる公共施設の整備や地区整備計画の制限による優良な建築物等の整備を行うことを条件として、用途地域の変更を行わず、特定行政庁の許可をもって用途の制限の緩和が可能となります。

また、事業の優良性と周辺環境への配慮については、今後策定する手続に係る要綱に基づき、許可手続の前段で具体化した建築計画及び必要書類の提出を求めることとし、その内容をもって引き続き地権者と協議を行いながら適切に誘導、評価を行ってまいります。

その上で、建築基準法に定める建築審査会において、地区計画に定める土地利用に関する基本方針への適合のほか、地区計画区域内における業務の利便増進上やむを得ないかを審査された上で建築が許可されることとなります。

そうした中、先ほどご説明した札幌駅交流拠点まちづくり計画や創成東地区の状況を踏まえると、当地区では、水素モビリティに関連した先進的な環境技術の取組を国内外に発信する機能が求められると考え、水素モビリティの普及促進に資するような水素モビリティのメンテナンス機能やP R機能を有する自動車修理工場など、脱炭素化に資する施設を誘導することを土地利用の基本方針として定めております。

高次機能複合B地区は、新幹線駅施設に隣接し、市内外からの利用者が多く見込まれる立地であり、また、古くから工業拠点として札幌の発展を支えた創成東地区の歴史の中で昭和30年代から自動車販売店及び自動車修理工場が営まれているなどの特徴があることから、立地特性や地域の歴史及び事業者のノウハウを生かした取組の誘導が求められております。

一方で、当地区の用途地域は商業地域に指定されており、自動車修理工場の立地は作業場の面積が300㎡以内のものに限定されております。そのため、当地区においては、特に水素モビリティの普及促進に資するような脱炭素の推進に資する取組を実施する場合には用途地域の制限である作業場の床面積の制限を緩和することといたします。

なお、緩和する場合であっても、高次な都市機能とのバランスや周辺環境への影響に配

慮し、現在の自動車修理工場と同等の作業能力となるよう、作業場の面積は750㎡を超えないこととしております。

続いて、容積率、敷地面積、建築面積の最低限度などについてはスライドにお示しのとおりで、敷地の細分化や低利用な土地利用を避け、合理的かつ健全な高度利用を図る目的で設定しております。

次に、主要な公共施設及び地区施設の配置についてです。

再開発等促進区を定める上で必要となる主要な公共施設は図の青色でお示しする空中歩廊1号及び広場1号、地区施設はオレンジ色でお示しする空中歩廊2号及び広場2号と緑色でお示しする歩道状空地1号及び歩道沿い空地1号・2号です。

青色でお示しする空中歩廊1号及び広場1号については、新幹線東改札口の利用者を中心に、創成川を挟んだ東西市街地をつなぐ歩行者ネットワークを強化する上で重要な施設と考え、主要な公共施設として位置づけております。また、オレンジ色でお示しする空中歩廊2号及び広場2号については、当地区の南側の通行者を広場2号で受け止め、空中歩廊2号を通じて新幹線東改札口方面や札幌駅南口駅前広場方面に誘導するなど、主として街区周辺の利便性を高めるために必要な施設と考え、地区施設として定めます。加えて、緑色でお示しする道路境界に設ける歩道状空地及び歩道沿い空地については、主として街区周辺の歩行環境の強化等を図るために必要な施設と考え、地区施設として位置づけます。

なお、これらの主要な公共施設及び地区施設については、地権者により整備されるものです。

容積率の最高限度についてです。

冒頭でご説明しましたが、当地区の指定容積率は600%となっており、そこからの上乗せとなります。

当地区の西側となる高次機能複合A地区では、スライドの右下の図のように南北で地権者が異なり、将来的に2棟の建物が整備される想定です。

まず、黄色で示す北側の部分についてです。

こちらは、空中歩廊1号及び2号を整備し、当該地区整備計画区域内における空中歩廊1号の延長の半分以上に面して店舗などのにぎわい機能や滞留空間を導入します。さらに、都市計画道路である創成川通と直接行き来ができる昇降設備、具体的にはエレベーターなどを敷地内に整備します。

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を850%とします。

続いて、黄色で示す南側の部分についてです。

こちらは、街区の南西側に設ける広場2号と併せ、300㎡以上の屋内空間を広場または空中歩廊と一体的に整備します。また、広場2号に面して店舗などのにぎわい機能を導入します。さらに、空中歩廊と広場をつなぐエスカレーターなどの昇降吹き抜け空間を整備します。

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を750%とします。

最後に、高次機能複合B地区となる東側の部分についてです。

こちらは、当該地区整備計画区域内における空中歩廊1号の延長の半分以上及び広場1号に面して店舗などのにぎわい機能や滞留空間を導入します。また、当地区では、新幹線利用者等の2次交通として、タクシーやレンタカーなどのほか、現在検討中の新たな公共交通システムを想定していき、広場1号の屋内空間にはそのような2次交通等の待合機能を備えます。さらに、空中歩廊と広場をつなぐエスカレーターなどの昇降吹き抜け空間を整備します。

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を750%とします。

以上、ご説明しました取組のほか、別に定める基準に基づき、主要な公共施設や地区施設の整備に当たり、空間の質などの整備条件について事前に本市の担当部署との協議を行うことを条件とし、また、表に示す取組を行った場合にはさらに容積率を加算できることとし、その場合における容積率は先ほどの緩和容積率も含めて900%を限度とします。

続いて、近隣街区と連続したオープンスペースを整備し、良好な景観形成を図るために定める建築物の壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度についてです。

まず、スライドの左側の緑色の線でお示ししている北5条・手稲通に面する部分についてです。

高さ4m以下の低層部を3m後退します。4mを超え60mまでの中層部は道路境界線から1.5m後退し、圧迫感を抑えるとともに、創成川通を挟んで反対側の北5西1・西2地区の基壇部と同程度の建物ボリュームとすることにより、まち並みの形成を図ります。60mを超える高層部は、さらに圧迫感を抑えるため、道路境界線から6.5m後退します。また、高層部の高さの最高限度は街区内共通で100mとしています。

次に、街区の東側の東2丁目線に面する部分についてです。

低層部及び中層部は道路境界線から1.5m後退します。60mを超える高層部は道路境界線から6.5m後退します。

次に、街区の西側の創成川通に面する部分についてです。

低層部及び中層部は道路境界線から1.5m後退します。60mを超える高層部は道路境界線から5m後退します。

最後に、新しく整備される新幹線駅施設との隣地境界線の部分についてです。

新幹線駅舎との連続性を考慮し、高さ20mまでの中低層部の壁面後退は定めません。また、建築物の最高高さが60mを超える場合は、高さ20mを超える部分を隣地境界線から5m後退し、新幹線駅舎と同程度の建物ボリューム感にそろえます。

続いて、形態または意匠の制限及び斜線制限の緩和についてです。

まず、建築物等の形態または意匠の制限についてですが、一つ目は形態、材料、色彩等の意匠は周辺の景観形成に配慮すること、二つ目は広告看板類の設置に当たっては良好な景観の形成に配慮することとします。

また、斜線制限については、先ほどご説明したとおり、建築物の規模、高さ、壁面の位

置の制限や歩行空間を形成することにより、隣接街区と連続したオープンスペースや良好なまち並みを誘導するとともに、壁面を隣地境界線と接して設けることなどにより良好なまち並みを誘導するため、道路斜線及び隣地斜線の制限を緩和します。

次に、前回の都市計画審議会でのご質問やご意見を踏まえ、補足説明をさせていただきます。

初めに、北海道新幹線の開業延期と当地区の地区計画の関係についてご質問がありましたので、地区計画をこのタイミングで定める理由について改めてご説明いたします。

当地区では、地権者による開発の機運が高まっていることを受け、札幌駅交流拠点で目指すまちづくりや周辺の開発を踏まえて適切な土地利用転換が進むようにまちづくりを誘導する必要があります。

具体的には、周辺の開発等を見据えた歩行者ネットワークを整備すること、また、まちづくりの推進を目的とした規制緩和を行うだけではなく、優良な建築物を整備するため、建築物の用途や形態などの規制を定めることなどが重要であると考えており、それらを実現するため、土地利用転換に先立ち、あらかじめ地区計画を策定するものです。

次に、隣接する地区計画等における高さの最高限度及び壁面の位置の制限と当地区の制限内容との関係性についてご質問がございましたので、ご説明させていただきます。

お示ししているのは各地区における高さの最高限度です。札幌駅周辺地区では、都市再生特別地区の規定として最高限度を245mと定めております。また、都心東地区は緩和型の地区計画ではなく、一般型の地区計画であることから、高さの最高限度は定めておりません。

当地区の100mという値は、容積率の最高限度900%の実現を図ることと併せ、周辺への日影等の影響を踏まえて設定したものであり、また、北東側に位置する北6条東3丁目周辺地区と同じ値としております。

続いて、壁面の位置の制限についてです。

特に歩行空間となる低層部の壁面の位置についてです。

スライドにお示しする各部分について、表の下段の灰色の数値が歩道幅員、表の中段のオレンジ色の数値が壁面後退距離、表の上段の黒色の数値がそれらを合計した歩行空間の幅員となっております。

歩道幅員が違うことに加え、通行量などに応じて各地区で求められる機能の違いがあるため、共通の通りに対して各地区の壁面後退距離が同じ数値にはなっておりませんが、通りとして求められる機能を踏まえて数値を定めております。

創成川通と東2丁目線沿いの道路境界線からの壁面後退距離については、既存の歩道とともに機能する良好な歩行空間の創出を目的として1.5m以上後退することとしており、これにより、歩道上に植樹ますがある箇所においても3.5mの歩行空間が確保されます。

なお、歩行空間の幅員については、札幌市歩道施工ガイドラインで示す歩行者の交通量が多い道路の歩道幅員3.5mを目安に定めております。

また、北5条・手稲通沿いは、同様の考え方に加え、都心のみどりづくり方針においてみどりの補完軸に位置づけられていることを踏まえ、低層階については1.5mの植樹帯を加えて道路境界線から3m以上後退することとしております。

続いて、空中歩廊という表現についてご質問がございましたので、説明をさせていただきます。

お示ししているのは、新さっぽろ駅周辺地区地区計画で定めている地区施設の空中歩廊1号の配置と現況写真です。こちらは商業施設の建築物内に取り込まれる形で整備されております。

次にお示しするのは、JR手稲駅北口地区地区計画で定めている地区施設の空中歩廊1号の配置と現況写真です。こちらも商業施設の建築物内に取り込まれる形で整備されております。

地区施設の名称は、その形状や配置、意義等を総合的に勘案して定めており、今回の北5条東1地区については、現時点で建築物の具体的な計画内容が明らかになっていない状況であることから、空中歩廊が建築物に取り込まれる形になるのかなどが現段階では不透明であること、また、創成川通上空の歩行空間から連続する主要な公共施設及び地区施設であるということを踏まえ、空中歩廊という名称を用いる計画としております。

ただし、施設名称によらず、高度利用の観点から、空中歩廊の下部についても有効活用が図られるよう、地権者と協議を重ねてまいりたいと考えております。

最後に、都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

都市計画法に基づく案の縦覧を8月12日から8月26日まで実施しましたが、意見はございませんでした。

以上で議案第1号の説明を終わります。

●岸本会長 それでは、ただいまの説明についてご質問等がございましたらお伺いいたします。

なお、ご発言に当たりマイクをお渡ししますので、議事録作成のためにマイクを利用させていただきますようお願いいたします。

●欠委員 決定ということですので、再確認をさせてください。

先ほど私が前回質問をした北海道新幹線の延伸について説明がありました。また延びていく可能性があり、難しいところだなと思います。

土地利用の転換に先立ち、地区計画を幾つかの理由から策定しますという説明がありましたが、北海道新幹線の延伸を待たずしてどんどん進めますという意味でよろしいでしょうか。

●永井地域計画課長 各地権者で開発検討をしているという機運を踏まえ、各地権者も新

幹線が来るのが遅れることは承知しながらも、あの場所で先行してできるか、または、同時期になるかは、工事の予定自体が未定ですので、分かりませんが、今できることを検討していくためにこのまちづくりとして必要な公共貢献を整理し、それを踏まえた上で計画検討を引き続きやっていこうという趣旨で、今回、土地利用の転換に先立って地区計画を策定するということです。

●欠委員 では、もしかすると一部分についてはどんどん先に進めて着工するものもあるかもしれないと押さえていいですか。

●永井地域計画課長 その程度でご理解をいただけるとありがたいです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 前回、前々回と都合により欠席させていただいておりましたので、十分に理解していないところもあるかと思いますが、質問をさせていただきます。

1点目ですが、創成川沿いの下に地下鉄東豊線が走っていて、地下鉄駅の出口が創成川のところにあると思いますが、今回の計画では地下鉄駅との連結に関しては特に触れられておりません。そのあたりの計画はあるのでしょうか。

2点目は要望ですが、こういった構造物を建てるかという目標の中に、脱炭素等を含め、太陽光などのエネルギーの利用、あるいは、廃棄物の低減等に考慮した建物を建てることも入れていただければと思います。

●永井地域計画課長 1点目の地下鉄東豊線についてです。

地下鉄東豊線が通っているところは西2丁目線の下でして、創成川のところまでは来ておりません。

●池田委員 地下鉄駅と連結させるという構想はないのですか。

●永井地域計画課長 今、創成川を越えた地下鉄の出入口は想定していないので、東側に地下鉄駅から直接出入りができる通路ができるかという、現実的には難しいかなと思っています。

2点目の脱炭素に取り組んでほしいということについてです。

地区計画でも方針として脱炭素への取組を掲げておりますし、容積率の緩和のメニューにおいても脱炭素化推進ボーナスというものがございますので、そういうものを積極的に活用していただき、脱炭素の取組に資する施設計画にしていいただけるように協議してまいりたいと考えております。

●岸本会長 地下鉄の件についてですが、東豊線のラインは42ページのスライドの黄緑色のラインのところにあるのですか。大体どの辺りなのでしょう。西2丁目とおっしゃいましたが、もっと左側ですか。JR札幌駅側にもっと入り込んでいるのですよね。

●永井地域計画課長 今、別のページを映させていただきました。

●岸本会長 東豊線が走っているところを光で示していただきますと、当該街区との距離感が分かると思います。重要なお指摘かと思うので、確認をさせてください。

池田委員、あの辺りが東豊線ということです。

●池田委員 確かに、創成川があるので、その下をつなぐというのは難しいのかなと思いました。

●岸本会長 池田委員のご趣旨は、東豊線をご利用の方々は、遅れるとはいっても、新幹線ができ、ホームに行こうと思ったときには、一旦、再開発されているJR札幌駅を通過してから整備される（仮称）創成デッキあるいは空中歩廊1号・2号を使って動線を確保するという理解でよろしいですか。

●永井地域計画課長 そうということです。

●岸本会長 したがって、直接、赤色の街区のところに地下鉄への接続口を設ける予定はないという理解でよろしいですか。

●永井地域計画課長 そのとおりです。

●池田委員 そうすると、恐らく、空中デッキがキーになってくるのかなと思います。もちろん、新幹線駅には西口もできると思うのですがけれども、人の分散等、また、雪が降ったときに車椅子の人が通れるかなども含めた動線の確保を考えていただければと思います。

●岸本会長 空中歩廊1号・2号をつくればよいというだけではなく、空中歩廊の幅、それから、障がいをお持ちの方や車椅子の方のためのバリアフリー化が条件に入った上で空中歩廊1号・2号で750%あるいは850%が緩和されるという理解でよろしいですか。

●永井地域計画課長 そうです。

●岸本会長 では、バリアフリーについては既にこの中に入れ込んでいるということでしょうか。

●永井地域計画課長 はい。

●岸本会長 脱炭素については、強制はできませんけれども、上限の900%に持っていく際の取組の中に入っており、加算容積率30%となっていますので、協議していただくことになりますか。

●永井地域計画課長 そのとおりです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第1号の北5条東1丁目地区について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 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。

◎都市計画マスタープラン等の見直しについて

●岸本会長 続いて、報告第1号の都市計画マスタープラン等の見直しについてです。

準備ができましたら、担当部局からご説明をお願いいたします。

●岩瀬都市計画課長 報告第1号の都市計画マスタープラン等の見直しについてご説明いたします。

資料説明の前に、計画見直しの背景や策定スケジュールについて簡単に説明させていただきます。

計画の見直しの背景につきましては、平成28年に今回の計画の前身となる第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画及び都市再開発方針を策定し、都心の再開発促進や地域交流拠点のまちづくりをはじめとした内部充実型の都市づくりを進めてきた経緯がございます。

それから10年が経過した現在、令和3年に人口減少局面を迎えたこと、北海道新幹線の札幌延伸を契機とした都市のリニューアルが進展していること、脱炭素社会の実現に向けて機運が高まっていることなどの様々な社会情勢の変化に対応するとともに、都市計画マスタープランの上位計画であるまちづくり戦略ビジョンが令和4年度から5年度にかけて策定されておりますので、それらも踏まえ、おおむね20年後の将来を見据えた都市づくり

を進めるために3計画の見直しを進めることにした経緯がございます。

計画の見直しにつきましては、スクリーンに資料を映しておりますけれども、昨年度から都市計画審議会の分科会として学識・有識者6名による都市計画マスタープラン等見直し検討部会を開催してきました。昨年度は計6回開催し、様々な議論をしていただきました。そこで議論した内容について、2月の第130回都市計画審議会において中間まとめとして報告させていただきました。今年度も7月30日に第7回検討部会を開催し、素案を作成しておりますので、本日はその概要について報告させていただきたいと思っております。

なお、今後のスケジュールですが、本日の報告の後、札幌市議会への報告を予定しております。その後、10月末か11月からパブリックコメントを開始する予定です。また、都市計画審議会では11月と2月にもう2回ほどご説明させていただきたいと思っております。2月の都市計画審議会におきましては、都市計画マスタープランと立地適正化計画については意見聴取を、都市再開発方針については諮問を行う予定です。本日の報告のほか、11月と2月にまたございますので、皆様、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料の説明に入ります。

事前にお配りしておりますA4判横の資料に沿って説明させていただきます。素案も参考までに事前に送付しておりますが、本日は説明いたしませんので、ご承知おきください。

都市計画マスタープランと立地適正化計画については私から、都市再開発方針につきましては事業推進課長の田村から説明させていただきます。

まず、都市計画マスタープランについてです。

お手元の概要版またはスクリーンをご覧ください。

1ページをおめくりいただきまして、計画素案の第1章についてです。

こちらには、計画の基本事項として、計画の背景や位置づけを記載しております。

先ほども簡単に説明しましたが、札幌市では、平成16年に都市計画マスタープランを策定し、それまでの市街地拡大を中心とした都市づくりから既存の市街地や都市基盤を有効活用する内部充実型の都市づくりへ方向転換しております。その後、第2次都市計画マスタープランにおいても、引き続き円滑な移動や都市サービスを享受できるコンパクトな都市を目指す計画としております。このたびの見直しは、これまでの考え方を継続しつつ、様々な社会情勢の変化に対応した都市づくりを推進する必要があることから見直すものです。

2ページをご覧ください。

第2章では、札幌の現状を取り巻く状況について各種データ分析をしておりますので、概要を抜粋して説明いたします。

(1)の人口動向についてです。

令和22年時点の将来推計人口は約187万人と、令和2年から約10万人、5%の減少となっております。おおむね20年間は一定の水準が維持される見込みである一方、2040年代以降は人口減少がさらに進行する推計となっております。

（４）の医療施設などの生活利便施設の立地状況ですが、おおむね市全体に高水準で立地している状況となっております。

３ページをご覧ください。

（８）の都市のリニューアルについてです。

1972年の冬季オリンピックを契機に建てられたビルが更新時期を迎えているといった分析をしております。これらの建て替え、更新の契機を捉え、官民連携でまちづくりを進めていくことが重要ではないかと考えています。

次に、資料の右側の下のオレンジ色の囲みをご覧ください。

こうした様々な状況の変化を捉え、これからの都市づくりの方向性について記載しております。

ポツの一つ目ですが、人口減少や人口構造の変化により顕在化することが懸念される都市機能の低下などの様々な課題に備えることが重要な視点の一つであると捉えております。また、二つ目ですが、これまで培ってきた札幌の強みや特徴を生かしながら機会を的確に捉えた柔軟な都市づくりを進めるという視点でまちづくりを進めていきたいと考えております。

４ページをご覧ください。

第２章では札幌を取り巻く状況について分析させていただきましたが、第３章では今回の計画の見直しのポイントをまとめています。

左の図をご覧ください。

第３次マスタープランの期間は、人口減少や人口構造の変化が進んでいく緑色で示した人口転換期と捉えております。この期間は、人口減少局面を迎えているものの、一定の水準が維持される期間と考えておりますが、2040年以降は人口構成が変わっていきますので、かなりの傾きで人口減少が進んでいくのではないかと捉えております。この時期になると、都市機能や公共サービスの低下などの様々な課題が顕在化することを予想しております。

そこで、本計画期間では、札幌を取り巻く状況の変化と様々な機会を的確に捉え、持続可能性を高めるための準備をしっかりと進める必要があると考えております。

ページの右側をご覧ください。

今後顕在化するであろう課題に備える視点と札幌の強みを生かし機会を的確に捉えた持続的な発展に向けた視点の二つの視点を踏まえ、見直しのポイントとして五つの項目を整理しております。

次に、５ページをご覧ください。

都市づくりの理念と基本目標を記載しております。

理念については、「人口減少に適応した都市づくりへの移行」という副題をつけておりますが、「多様な地域のつながりが都市全体の調和を保つ札幌型コンパクトシティの実現」を進めたいと思っております。

札幌市が目指す札幌型コンパクトシティとは、今後さらに進行する人口減少等を見据

えた持続可能な都市の形成とこれまで築いてきた特徴や強みを生かした魅力と活力の創出に向けた都市づくりを指しており、以下に示す札幌型コンパクトシティの実現を支える都市空間の形成に加え、その上で地域の多様な取組が展開されることを示しております。都市づくりの原則として皆様に共通理解がされるよう、説明を記載しております。

また、基本目標につきましては、右側に人口減少等に適応した持続可能な都市づくりの推進や「ひと」中心の都市づくりなどの六つを設定しております。その中には、安全・安心・強靱な都市、環境都市も含めて記載しており、それらの目標に向けて様々な計画を立てております。

6 ページをご覧ください。

第4章についてです。

ここから先は、都心や地域交流拠点などのエリアごとの重点事項について、主要なテーマを記載しております。都心では五つのテーマにまとめており、民間開発との連携による高次な都市機能の集積を引き続き実施するとともに、道路空間などの公共的空間を活用した居心地がよく歩きたくなる空間の形成などに取り組んでいきたいと考えているところです。

7 ページをご覧ください。

地域交流拠点についてです。

地域交流拠点は札幌に17か所がございまして、その役割は今後ますます重要になると考え、様々な検討を進めている状況です。特に地域交流拠点については、後背圏を支える重要な拠点として、生活利便性や交通利便性の強化、多様な都市機能の集積を目指して進めていこうということで記載しております。また、地域交流拠点ごとに成り立ちや人口構成、建物構成や築年数などの特徴がかなり異なることから、それぞれの特徴を捉え、多様な手法を用いた拠点の強化を進めたいと考えております。

7 ページの右下には、地域交流拠点ごとの現状や今後想定されるまちづくりの動きを踏まえ、当面の取組の方向性として分類分けをしております。

8 ページをご覧ください。

4－3の高次機能交流拠点については、市街化区域内外に15か所がありますが、いずれも札幌の魅力と活力向上に欠かせない拠点と考えており、魅力を高める都市機能の高度化と集積を目指すこととしています。

また、4－4の住宅市街地については、地下鉄駅周辺等の利便性の高い住宅地では、居住機能の集積や官民連携によるオープンスペースの創出などを進めるとともに、郊外では自然と調和したゆとりのある住宅地を形成しつつ、人口減少に適用するための様々な施策を進め、住宅地全体で多様なライフスタイルを支える取組を進めることとしています。

4－5の工業地、市街化調整区域については、工業地不足への対応を引き続き進めるため、市内の工業地の操業環境の保全を進めるとともに、昨今のGX関連産業や半導体関連産業などの新たな産業の振興など、札幌を取り巻く様々な状況の変化に機動的に対応でき

るよう、市街化調整区域のさらなる活用も含めて検討を進めていくこととしています。

9ページをご覧ください。

第5章では、土地利用、交通などの部門別の取組の主な方向性をまとめております。

5-1の土地利用では、市街地の範囲や先ほどもありました拠点の話など、それぞれの施策別の方向性について記載しております。

10ページをご覧ください。

5-2の交通では、公共交通を軸とした交通ネットワークの構築に向け、地下鉄等の公共交通の利用環境の向上や駅前広場整備等による交通結節機能の強化、魅力的なストリートの形成に向けて居心地がよく歩きたくなる空間の面的な形成などに取り組んでいくことを記載しております。

11ページをご覧ください。

5-3のみどりでは、民間活力の導入などによる公園の再整備の検討や公園のバリアフリー化等による誰もが安心して使える公園の整備などを進めていくという方針を記載しております。

5-4の各種都市施設については、各部門で必要な機能や人口動態を踏まえた計画的な維持、保全、災害に強い都市づくりのためにハード、ソフトの両面から対策を進めていくことなど、それぞれの方向性について記載しているところです。

12ページをご覧ください。

5-5の市街地整備については、今後も引き続き高次な都市機能の集積や札幌市の目標の実現に資する取組の誘導を進める必要があることから、再開発の手法を用いた市街地整備の推進を進めていくことを記載しております。

5-6のエネルギーについては、エネルギー効率の高い都市づくりを進めるため、建築物の省エネ化の推進、地域の状況に応じた再生可能エネルギーの導入拡大に向けた取組などを進めていくということで、それぞれの施策について方向性を記載しております。

都市再開発方針については後ほど詳細に説明させていただきます。

次に、13ページをご覧ください。

5-7の景観については、今後、建築物等の景観誘導に加え、札幌を特徴づける眺望、夜間景観、雪、冬季の景観を重要と捉え、それらの景観に対する魅力向上などの取組についても強化していきたいと考えております。

長くなりましたが、都市計画マスタープランの説明は以上です。

続いて、立地適正化計画について説明させていただきます。

お手元の報告第1号説明資料②の（仮称）第2次札幌市立地適正化計画（案）概要版またはスクリーンをご覧ください。

1ページをご覧ください。

まず、立地適正化計画とは、住宅や医療、商業などの施設がまとまって立地するコンパクトと公共交通を使ってそれらにアクセスできるネットワークを合わせたコンパクト・プ

ラス・ネットワークのまちづくりを目指すための計画となります。

平成28年に策定した現在の計画では、図面の左側の水色で着色した環状通の内側と地下鉄の沿線、地域交流拠点に位置づけられているＪＲ駅などの周辺に集合型居住誘導区域を設定し、人口密度の維持、増加を図ることとしております。また、都心と地域交流拠点には都市機能誘導区域を設定し、左下に示す公共施設などの立地を誘導することとしております。

中央下段に平成22年から令和２年までの人口の増減率のグラフがありますが、現在の計画においては、黄色で囲っているエリアが集合型居住誘導区域となっておりまして、この内側では全体的に人口が増えている傾向があることから、計画で目指す居住誘導がある程度進んでいるものと認識しております。

一方、札幌の人口は令和３年をピークに減少局面を迎えたことから、このまま人口減少が進むと一定の人口密度に支えられてきた都市機能の維持が将来的には難しくなる可能性があるかと捉えております。また、平成30年の北海道胆振東部地震や近年の短時間での大雨などの自然災害リスクも都市づくりにおいて踏まえないといけないと考えております。

このようなことを背景として、居住機能と都市機能の適切な配置や公共交通を軸とした都市づくりの推進、防災対策の強化などに取り組むため、現計画を見直すことにしました。

新たな計画では、資料の右側に記載する三つの基本方針を掲げております。

基本方針１は、多くの人が集まる場と基軸となる公共交通を中心に機能集積を図る考え、基本方針２は、居住機能、都市機能の誘導に合わせて公共交通ネットワークを持続可能なものとする考え、基本方針３は、自然災害のリスクを踏まえた機能誘導と防災力を高める取組を進める考えとしております。

２ページをご覧ください。

居住機能の誘導については、2040年代より先を見据え、持続的な居住環境の確保のための居住誘導区域の設定を見直しました。骨格公共交通ネットワークである地下鉄、ＪＲ、路面電車と地域交流拠点の周辺に居住誘導区域を設定するべく、区分を追加しております。今回の大きな変更としては、これまで対象としていなかった一部のＪＲ駅周辺にも誘導区域を設定した点になります。右下の図のとおり、現計画で位置づけている濃い青色の集合型居住誘導区域の外側に水色で示す居住誘導区域を追加しております。

３ページをご覧ください。

都市機能の誘導①についてです。

都市機能の誘導については、五つの機能に着目し、都市の拠点となるエリアにおいて必要な機能が集積されるよう、誘導を図ってまいります。五つの機能につきましては、左側の真ん中に色をつけているところになります。

新たな計画では、日常生活を支える利便機能及び地域の魅力を高める都市機能について見直しを行い、200床以上の大きな病院や子どもの遊び場、大規模な商業施設を新たに誘導施設に設定しております。新たに設けた防災力を高める都市機能として、これまでは入れ

ていなかった災害時の一時滞在施設も誘導施設に設定しております。

4 ページをご覧ください。

都市機能の誘導②についてです。

新たな計画では、利便性の高い都心、都心周辺、地域交流拠点を対象に地域の暮らしを守り育む都市機能の集積を図るため、現在の計画から区域を広げて都市機能誘導区域を設定しております。また、都心については、都心にふさわしい高次の都市機能の集積が必要となることから、都市機能誘導区域を重層的に設定しております。

5 ページをご覧ください。

こちらは、ご説明した内容をまとめたページです。

左の図のとおり、地下鉄、J R、路面電車と地域交流拠点の周辺を居住誘導区域に設定しております。都心や都心周辺、地域交流拠点に都市機能誘導区域を設定いたします。また、都市機能誘導区域には右の図に記載した施設を誘導する考えです。

6 ページをご覧ください。

計画に位置づける誘導に関する施策を記載しております。

計画に位置づけることで受けられる国の補助金などもたくさんございますので、これらの施策をまとめて記載しております。

居住誘導の施策では土地利用計画制度の運用、都市機能の誘導では再開発事業による都市機能の集積などの施策を網羅的に位置づけております。

7 ページをご覧ください。

7 ページから 9 ページは、防災の指針になります。

この防災指針は、令和 2 年の都市再生特別措置法の改正により、計画に記載する事項に追加されたため、今回新たに追加しております。

防災指針では、災害リスク分析を行い、どのエリアにどのようなリスクが存在するかを把握した上で誘導区域の設定や防災、減災の取組を検討します。洪水や内水氾濫、地震、雪害については、いずれも市内の広範囲に被害が及ぶ可能性があります。一方で、土砂災害については、市の西側、南側に集中して災害警戒区域等が指定されている状況です。

8 ページをご覧ください。

今ご説明したそれぞれの災害に対する取組の方向性についてです。

まず、ハザードエリアが限定的な土砂災害については、本計画における誘導区域から除外します。一方、洪水、内水氾濫、地震、雪害については、既に都市機能や居住機能が集中しているエリアを含め、広範囲にリスクが存在し、その全てを誘導区域から除外することは現実的ではありませんので、誘導区域からの除外は行わず、ハード対策、ソフト対策により災害リスクの低減を図ることを考えております。

9 ページをご覧ください。

防災に関する具体的な取組の一部を記載しております。

立地適正化計画によって新たな防災対策を進めるわけではございませんが、浸水対策、

地震対策などのハード整備や避難体制の構築などのソフト対策などを再確認しながら幅広く位置づけております。

10ページをご覧ください。

最後に、評価指標・目標値の設定についてです。

この計画は、おおむね5年ごとに調査、分析、評価をすることが法律で定められておりますので、評価の際に居住機能と都市機能の誘導状況を把握できる指標を記載しております。

指標としては居住誘導区域内の人口密度や都心、拠点の容積率などを設定し、目標値としては、人口密度のように数値化したものと誘導効果の傾向を把握するために現状からの増減としたものがございます。

以上で立地適正化計画の説明を終わります。

●田村事業推進課長 続きまして、私から都市再開発方針についてご説明いたします。

報告第1号説明資料③をご覧ください。

この方針については、ただいまご説明がありました都市計画マスタープランで掲げる都市づくりを再開発の視点から実現するための計画となります。

1ページをご覧ください。

まず初めに、方針の概要についてです。

都市再開発方針とは、再開発の長期的かつ総合的なマスタープランであり、健全な土地利用、都市機能の更新や価値の向上を目指して計画的な再開発を促進するために策定するものです。

再開発の定義として幾つかの手法を載せておりますが、都市づくりの理念や目標実現のために都市を計画的な意図の下につくり変える行為を指し、市街地再開発事業や土地区画整理備事業など多種多様な手法が含まれます。対象期間は策定からおおむね10年間としております。

都市計画に定める事項として、計画的な再開発が必要な1号市街地、重点的に再開発の誘導を図るべき整備促進地区、一体的かつ総合的に再開発を促進すべき2号地区の3層構造の地区指定を行い、優先度に応じた取組を推進してまいります。

2ページでは、前方針の振り返りとして、目標ごとの取組結果を示しております。

都心や新さっぽろなどの拠点で再開発が進み、多様な都市機能の導入が図られてきたほか、公共貢献の取組も戦略的に誘導し、再生可能エネルギーの導入や公共交通のバリアフリー化などに取り組んでまいりました。

3ページをご覧ください。

再開発を取り巻く状況として、人口構造や交通環境の変化、都市のリニューアル時期の到来、GXの推進など、まちづくりの取組の変化などを挙げ、前方針の振り返りも踏まえ、今後重視すべきポイントとテーマを示しております。

将来のまちの顔となる札幌駅交流拠点と大通・創世交流拠点の取組、コンパクト・プラス・ネットワークを推進する地域交流拠点の取組、公共貢献の戦略的な誘導、再開発の効果を高める取組を推進することにより、まちの魅力、活力を高めるとともに、市民の豊かな暮らしを支えることが重要と考えております。

4 ページをご覧ください。

これらの重要なポイントを踏まえ、再開発の基本目標を四つ掲げております。

都市計画マスタープランで示す都市空間の区分のうち、都心、地域交流拠点、複合型高度利用市街地を念頭に目標①から目標③を定めております。また、新たな視点として、都市機能と公共交通ネットワークの一体性を考慮し、機能集積と併せて公共交通の利用環境向上を図っていくため、基本目標④にコンパクト・プラス・ネットワークを支える空間づくりを定めております。

5 ページをご覧ください。

上位計画やGXの推進をはじめとした様々な分野のまちづくりの取組を踏まえ、これからの再開発に求められる公共貢献を整理しております。地域の実情などを考慮しながら、補助金の交付に限らない多様な手法を用いて公共貢献を戦略的に誘導していきたいと考えているところです。その中でも、中段の脱炭素化の推進、災害に強いまちづくり、交通環境の整備に関する取組は重点的に誘導すべき公共貢献として位置づけ、市街地再開発事業等により支援を行うことで、建て替え更新の機会を捉えて積極的に誘導してまいりたいと考えています。

6 ページをご覧ください。

地区の指定と支援の考え方についてです。

官民の限られた経営資源の選択と集中の観点から、これまで以上に戦略的に再開発を誘導していく必要があり、立地適正化計画で定める区域との整合も重視し、優先度に応じて三つの地区を指定しております。

まず、水色の1号市街地は、土地の高度利用や都市機能の更新など、計画的な再開発が必要なところですが、立地適正化計画の集合型居住誘導区域に合わせてエリアを設定しております。次に、黄色の整備促進地区は、1号市街地の中でも整備効果が高く、後背圏への波及効果が期待できる場所として重点的に再開発を誘導する地区であり、立地適正化計画の都市機能誘導区域と地下鉄駅を基にエリアを設定しております。そして、赤色の2号地区は、整備促進地区の中でも特に再開発を促進するエリアであり、都心と地域交流拠点を設定しております。

なお、これまで地下鉄駅周辺を一律で2号地区に位置づけていましたが、今回の見直しでは、コンパクトな都市づくりに向けた拠点の重要性を考慮し、地域交流拠点を一律で2号地区に、それ以外の地下鉄駅周辺を整備促進地区に設定しております。また、中島公園駅周辺についても、高次機能交流拠点の位置づけやMICE施設の整備などを見据え、新たに2号地区に指定しております。

右下の支援の考え方についてです。

2号地区の再開発を重点的に整備、支援することによって近接する整備促進地区の再開発の機運を高め、その波及効果を通じて後背圏の1号市街地の形成につなげ、効果を周りに広げていくといった考え方を示しています。

7ページをご覧ください。

地区ごとの整備方針についてです。

地区の特性に応じた計画的な再開発を促進するため、それぞれの地区における目標や土地利用の方針などを定めております。

最後に、8ページをご覧ください。

ここでは、これからの再開発の進め方を整理しております。

人口減少などの大きな転換期を迎える中、再開発の取組については地域に応じてきめ細やかに進める必要があると考えております。地権者の方々をはじめ、都市づくりに関する積極的な情報共有や意見交換を図っていくこと、地域の特性等に応じて再開発に関する制度の柔軟な運用をしていくことが重要と考えています。

右側には、再開発の効果を高める取組として、エリアマネジメントの推進などを掲げております。つくって終わりではなく、地域の持続的な発展に寄与し、価値を高める取組のほか、良好な都市環境の形成に資する取組を推進していくことも重要と考えております。

最後に、まちづくりの効果検証と情報発信についてです。

再開発への市民理解や民間投資の意欲を高めていくためにも、こういったまちづくりの効果を検証するとともに、しっかりと再開発の意義や効果を情報発信していくことについても今後推進してまいりたいと考えております。

説明は以上です。

●岸本会長 それでは、ただいまの説明についてご質問等がございましたらお伺いいたします。

●欠委員 私は札幌市の郊外に住んでいます。

立地適正化計画あるいは都市再開発方針の根本的なところについてお伺いします。

都心や地域交流拠点、地下鉄の駅周辺などを中心として、より便利になり、豊かになっていくと思います。そして、ここにどんどん人が集中していくことになり、郊外はだんだんと不便になっていき、いわゆる過密、過疎といった問題を進めていくことにならないだろうかという疑問を持っているのですが、何かいい対策は考えられるでしょうか。

●岩瀬都市計画課長 大変大きな質問だなと思います。

人口構造が変化していく中、我々は、20年、40年の長いスパンを見ながら計画を策定しております。日本全国で人口減少が進んでいる中でまちづくりをどう進めていくかは大き

な課題として捉えているところです。何が対策になるのかは我々も悩みながら検討しているところでして、人口が少しずつ減っていくことを考えたときに、できるだけコンパクトなまちづくりを札幌市として一貫して進めているところです。

過疎になるというお話もありましたが、郊外につきましては立地適正化計画の中でも議論されております。人口減少に伴ってスポンジ化などのいろいろな課題が出てきますので、人口減少を前提としながらも、地域の実情や特性、地域ごとの課題を把握しながら対策していこうと考えております。

回答にはなっていないのですが、過密と過疎の問題を適切に見ながらまちづくりを進めていきたいと思っているところです。

●欠委員 これは、全国的な問題でもあり、とても大きい問題ですので、なかなか難しいと考えます。より便利になっていくところは人が多くなっていくのだらうと思います。そして、不便なところがより不便になり、高齢化が進み、空き家が多くなっていくのはいかがなものかなと思います。

とても難しい問題で、どう対策したらいいか、私も簡単に考えることはできませんので、より多くの方々からいい知恵をいただく努力をしていただければと思います。

●岸本会長 今のご意見は、人口減少を前提とした札幌市としてのコンパクトなまちづくりは必要ですが、札幌市の人口減少期においても、その場で生活しておられる方々の基盤を可能な限り維持しながら、将来、人口が減っていくプロセスで、スマートシュリンクといいますが、段階を踏んだ将来的なまちづくりを見据え、様々な打てる施策を組み合わせながら、その中で都市計画を位置づけてほしいということかと思います。

欠委員、そういうことでよろしいですか。

●欠委員 何と申し上げたらいいか、難しいです。よりいい知恵を幅広く聞きながら進めていただき、郊外も、住んでいてよかったと、いわゆる幸福度が増すようになってほしいのです。より便利で豊かになってすばらしい中心部、あるいは、地下鉄の沿線だけではなく、ほかのところの魅力をもっと引き出し、目立たせるように進め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。

●森田委員 欠委員と本質的には同じ質問です。

全部読ませていただきましたが、キーポイントは人口減少だと思いました。これからのまちづくり、都市づくりの全てに人口減少というキーワードがあるのです。

人口減少は当然だと思いますけれども、市民として危機感を持ったほうがいいのでしょ

うか、そして、行政としてどういう危機感をお持ちなのでしょうか。決してネガティブな危機感を持つとは言いませんけれども、これからのまちづくり、都市づくりと同時に、ネガティブではない危機感を模索していくことが必要だと思います。我々市民もそうですが、行政として危機感がなかったらまずいのです。でも、そればかり追いかけていくのも問題だと思います。この兼ね合いは大変難しいです。

欠委員がおっしゃったように、10区のバランスをどう取っていくかだと思います。がちり減っていく地域がある一方、私が住んでいる中央区の桑園はどんどん人口が増えています。今、3番目ですが、率は札幌市で一番高いのです。では、このバランスの中で人口減をどうやって我々の概念として持つかを考えたとき、大変悩ましいのです。

行政として、どのように振り分けていくのか、ご示唆をいただければと思います。

●岩瀬都市計画課長 人口減少の捉え方や危機感についてお話しさせていただきます。

人口が減っていくことについては、それぞれの主体に応じて相当いろいろな捉え方があろうと思っています。都市計画の手法においては、行政でスーパーや病院をつくることはできないものですから、人口密度を維持することによって生活利便施設と言われる医療施設やスーパーを民間と協力しながら立地してくるという考え方の下、人口密度で人口減少を捉えることが多いです。

いいか悪いかは施策や物事によりますので、いろいろな施策を展開しながら考えていこうと思っていますけれども、長い将来で見たときにやはり人口が減っていくだろうという推計の下、都市計画マスタープランを策定させていただいております。

人口密度が減っていくと生活利便施設がなくなっていく、より不便になっていくという課題が出てきます。また、空き家や空き地が出てくると管理できなくなって防犯上の課題も出てくるなど、悪い面も捉えているところです。

一方で、人口減少の中でも、例えば、GXの取組や水素の関係を進めているほか、千歳市にラピダスができるなど、いろいろな社会情勢の変化がありますので、臨機に対応しながら、人口が減っていく中でもそういうものを捉えて魅力と活力を高めていこうという二面性を持った計画としております。

都市計画手法でいうとこのような課題感になります。ほかの手法でいくとほかの課題も出てくるとは思いますけれども、市民の皆様方や庁内で課題やいいところを引き続き議論しながら物事を進めていけたらと思っています。

●森田委員 なぜ聞いたかという、これから若い人たちが札幌に定住することを考えていかなければならないですし、そのために今おっしゃったような新しい企業や産業を創出していくことが人口の問題とリンクすると思ったからです。

札幌市は若い人にそういう発信をどんどんしてください。人口減少をネガティブに考えるのではなく、人口は減っていくけれども、札幌市は安心ですよという概念を若い人たち

や市民にどんどん発信してほしいのです。お互いにそういうことを考え、みんなでまちづくりをしていこう、そういうことであれば地域ではこういうふう頑張れるのではないかという機運になっていただきたいということを市民の一人としてお話しさせていただきました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 今後の札幌市を考える非常に貴重な機会をありがとうございました。

幾つかあります。

コンパクトシティを目指し、機能性を持たせて一部に集中させる一方で、全てを集中させるとリスクになりますので、ある程度は分散させ、一極集中ではなくて札幌市全体としてハッピーになるようなまちづくりを進めることが重要なのだろうと考えています。

それをする上で重要なキーになるのが恐らく交通のネットワークです。今は、地下鉄、JR、バス、市電が中心になると思いますが、バスに関しては、今後の維持のことも考えると難しくなっていく中で、今持っている交通ネットワークだけで札幌市を維持すること自体が今後は難しくなっていくと思います。

急にタクシーを公営化するのは難しいかもしれないですけども、新しい交通ネットワークの在り方を都市計画の中を含め、郊外に住んでいても便利である仕組みをいかにつくるのかもすごく重要なかなと思いました。

あわせて、都市計画審議会の中で前に議論になったのは、都心部への乗り入れをどうするのかです。駅の再開発のときに駐車場が足りないのではないかという議論もありましたし、電気自動車に替わったとしても空気汚染の問題が生じますので、それを防ぐためには、まちの中心部には車では乗り入れないなど、個人の交通のコントロールと公共交通の発展の両方を同時に進めていかなければならないと思います。

先ほど水素のタクシーの話もありましたけれども、タクシーを主として動かし、郊外の人も自由にそれが使えて、来たいときには中心に来られるけれども、まちへの乗り入れは極力せずに集中的な渋滞や大気汚染を防ぐといった交通も一緒に考えていくことが大事なかなと思いました。

また、まち全体として新陳代謝をして循環していくことがすごく大事なかなと思います。人口減少は必ず起こりますけれども、それとともに人口構造も変わってきます。高齢者が増え、少子高齢化の時代になっていくことは避けられないのですけれども、その中でいかに新しい世代が住みよいまちにするかだと思います。

それから、子どもがいる世帯は都心に住むことが必ずしも幸せではないケースもあると思います。郊外の広くて緑が豊かで遊ぶところがあるところにしっかりと学校や教育設備を維持し、魅力的な郊外をつくっていくことも都市プランの中では重要だと思います。この地域は子どもが安全に健康に育つ場所で、この地域は高齢者もいて、高齢者と小さい子

どもが交流できる、要するに、高齢者のまち、子どものいるまちではなく、いろいろな人口構造でダイバーシティである札幌市の拠点をつくっていくこともすごく大事だと思います。

あわせて、福祉の問題が重要になってくるかなと思いますので、どこに福祉の拠点をつくるかも重要だと思います。

最後に、都市計画の中に廃棄物に関することがあまり入っていません。部局が違うのかもしれないですけども、人が住めば、当然、廃棄物を生みますし、たったの50年で建物が循環しなければならないのは短いと思います。人が暮らす限りはごみが出ますので、それをどういうふうに廃棄あるいは少なくし、まち自体がクリーンになるかも都市の中の重要なポイントとして入れてもいいのかなと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●岩瀬都市計画課長 全般的な話については検討会でも議論させていただいておりまして、中に意見として入れ込んでおります。

まず、交通ネットワークについては、我々も、今後、どのように維持していくかも含め、引き続き検討していかななくてはいけない大きな課題だと認識しているところです。

次に、コンパクトな施設についてです。

立地適正化計画等については、集約と書いていますけれども、分散させていこうというわけではなく、今ある生活利便施設をできるだけ維持していくことを目指して計画を策定しています。都心への乗り入れの話もありましたけれども、様々な面で検討を進めてきているところです。

ネットワークについては、バスの話など、いろいろありますので、引き続き検討していきます。

交通については、今後、パーソントリップ調査やいろいろな検討も行っていくしますので、それも含め、引き続き検討していきたいと思います。

次に、福祉や産業廃棄物の話についてです。

産業廃棄物の施設については維持、更新していくということを記載させていただいておりますし、詳細につきましてはそれぞれの計画に記載していくことを考えております。

基本的には、いただいたご意見については反映させていただいているという認識で進めておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

●岸本会長 私は部会長ではないですし、市の部局からのご説明がありましたが、この部会に出席している者として簡単に申し上げます。

札幌は人口減少の仕方が他の都市に比べるとまだ緩やかであるということは幸いですが、将来的な人口推計を考えたとき、現状の水準を例外なく維持することは恐らく難しくなります。これは、札幌だけの話ではなく、日本全体としてそうなります。

俗に言う郊外の全てが一律に不便になり、スポンジ化し、そこに住んでいる人たちは買物難民の状態でバスもない、車がなければどうしようもないという状態になっていいなどとは考えていません。ただ、推計とはいえ、人口がこれからかなり減り、2040年以降は特に顕著になることが予想されています。

地域によって差はあるものの、現時点においてスポンジ化がある程度進んでいるところもありまして、2040年以降、全てではないにしても、空き地や空き家など、かなりスポンジ化が進んでいる地域が特に郊外の中で増えていくことは今の人口増加率からすると残念ながら認めざるを得ないという厳しい現実があります。

札幌市としては、それをまさに危機感として持っているがゆえに、（仮称）第3次都市計画マスタープランで、2040年以降、第4次あるいは第5次の都市計画マスタープランの時代になってくると思うのですがけれども、緩やかに減りつつある時期に、将来、さらに人口が減っていくことを見越しながら、今、まず何をしなければいけないかを集中的に議論したわけです。

郊外の方々が不安に思われることは我々も分かっておりますので、現実には、今、その場で生活されている方々を切り捨てるのではなく、その方々の生活水準を維持する、ただし、人口が将来減っていくことを見越すならば、場合によると今まで二つあった小学校や中学校を地域の中心に持っていった統廃合などをしなければならない可能性もあり、今までは100m先にあった小学校が300m先のところに統合され、そこに行かなければいけなくなり、不便になったと思われることが全くないわけではないかもしれません。

少なくとも郊外部にお住まいの方々の今の生活水準を可能な限り維持できることを念頭に置きながら、しかしながら、将来、人口がかなり減ってしまった状態のとき、ある地域では、そこを生活の場とするよりは、都市内緑地として市民の憩いの場、あるいは、市内における農業地域、市内森林といった土地利用に転換していくこともあるかもしれないですし、そのときにほかの郊外ではまだ生活をしている方がおられ、さらには、都市状況が変わり、むしろ人口が増える郊外もあるかもしれません。

そういうことを考えますと、郊外については、一律に縮小していくのではなく、地域の特性を考慮しながらその地域の将来のために今何が必要かを個別に考えていくと同時に、人口が全体として減っていくわけですから、今までどおりというわけにはいかないので、都心だけが過密になればいい、便利になればいいというわけではないのですけれども、今ある地下鉄等の交通財産をうまく活用しながらコンパクトな札幌市をつくっていかうということです。人々の居住が点在するのではなく、中心部に都市機能を誘導して人口減少に合わせて集まるようにし、他方で郊外部を切り捨てるという意味では一切ないということを理解していただければと思います。

そういう考え方で言葉の使い方も含めて議論をしてきたというのが私の認識ですが、私の説明で間違いはないですか。

●岩瀬都市計画課長 大丈夫です。

●岸本会長 不便を感じても仕方がないなどとは一切考えておりません。むしろ、郊外に住んでおられる方々がいかに不安にならないように生活を可能な限り維持するかはかなり時間をかけて議論しております。それは、市議会に上がる行政文書になりますので、言葉としては私の発言のようにはなり得ないのですけれども、そこに書かれていることの根底にある考え方はそういうことです。

ほかにございませんか。

●横田委員 大局的なお話の後に局所的な話で恐縮です。

オレンジ色の都市再開発方針の８ページにあるこれからの再開発の進め方の後ろのほうの様々な分野と連携した良好な都市環境の形成の中に再開発との連携が求められる取組の例が出ています。そこに加えていただけたらうれしいなと思うことを申し上げます。

二つ目に札幌を特徴づける眺望とあるのですが、札幌の今までの歴史や人々の生活を示唆するような建物や文化財にはならない近代建築を入れてほしいです。中島公園の札幌パークホテルは風前のともしびのようですが、坂倉順三氏の立派な建築物だと私は思っています。そういうものの保全も含め、そういうことをしている人たちとの連携も念頭に置いた再開発であればうれしいなと思います。壊してなくなってしまったら戻らないです。

加えて、先ほど池田委員が最後におっしゃられたように、50年たったら壊してしまうことが前提ではなく、今後の建築物の在り方も踏まえた札幌市の都市計画や再開発であれば非常にうれしいです。

●田村事業推進課長 これまでの再開発は、どちらかという、都心部で行っているような大規模なものだったのです。しかし、人口も減っていきますし、財政状況もいつまでもいいというわけではない中で今までよりも再開発をより柔軟にやっていくという視点もしっかりと計画の中に位置づけていきたいという中でこういったものを例示として挙げております。

そういった中、歴史的なものがなくなってしまうもったいないということも当然あると思っておりますが、あくまでもこれは例示ですし、民間事業者が行うことなので、どこまでを書き込めるのかは改めて検討させていただきたいと思います。

●横田委員 文字になっているとそういう発想になるので、ぜひ文言として入れていただければと思います。京都市も今になって町家の保全や再生を言っていますけれども、遅きに失しているところがたくさんあると思うので、ぜひお願いしたいと思います。

●田村事業推進課長 承知しました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 今回、たくさんの資料をいただきまして、中間報告に比べて非常に充実しているなと思いました。また、その理由が先ほどの岸本会長のお話でよく分かりました。

幾つか確認させてください。

まず、都市計画マスタープランの2ページの徒歩圏の分析についてです。

徒歩圏についてはどういう定義になっているのかが気になりました。なぜかという、2040年には65歳以上が40%以上になるとどこかに書いてあったのですが、高齢者が4割になった世界での徒歩圏はどのようなものになるのだろうなと思ったからです。分析の定義と将来について何かお考えがあれば併せてお答えをいただきたいと思います。

次に、同じく都市計画マスタープランの9ページについてです。

左下のオが先ほど来のお話に関係するところかと思います。特に、ポツの二つ目と三つ目が含蓄のあるお言葉になっているなと個人的には感じました。つまり、郊外がこれからどうなるのかに対していろいろお考えになったことがキーワードで入っているように感じたのです。

例えば、2ポツ目では、札幌の魅力や活力の向上に寄与する機能や地域に求められる機能の導入等について検討するということですが、地区ではなく、札幌の魅力ですから、すごいことが書いてあるなと思うわけです。それから、次のポツでは、周辺地域の機能や魅力の増進に資する土地の活用を検討するとあり、ただ維持するという発想だけではないことを感じ取ったのですが、どういう議論がされたかを紹介していただければもっとありがたいなと思いました。

次に、都市計画マスタープランの13ページの一番最後の情報共有についてです。

特に1ポツ目ですが、分かりやすく積極的に情報提供するとあり、「積極的に」という言葉が入っておりまして、私はすごく心に残ったのです。積極的にやるためにどういうことをやろうかというお考えがあれば聞かせていただきたいと思います。

次に、立地適正化計画の10ページの評価指標・目標値の設定についてです。

先ほど課長から人口密度をすごく重視しているというお話もありました。今は算出中なので、具体的な数値は入っていないのですけれども、こちらの一番上に居住誘導区域内の人口密度があります。

これはお願いです。これは居住誘導区域内の人口密度をキープしようということに使うのだと思うのですけれども、裏を返すと居住誘導区域外の人口密度は恐らく低くなっていくのだと思うのです。それは、マイナスの指標のようになってしまうかもしれませんし、誘導の指標ではないと思いますけれども、現実をちゃんと見る指標として参考として載せられたらいいなと個人的には思いました。

最後に、都市再開発方針の8ページの左の(2)の再開発に関する制度の柔軟な運用に

についてです。

こちらに考えられる取組の例を四つ書いてくださっています。このうち、二つ目に関しては、こちらの素案にコラムという形でこういう内容だというご紹介をいただいていたので、理解ができたのですけれども、ほかの三つはどういう狙いで何をイメージされているのか、説明していただけるとありがたいです。

このところは今後の再開発においてとても重要な視点を出してくださっているような気がするので、私ども市民にも分かるようにご説明をいただけるとありがたいと思います。

●岩瀬都市計画課長 私からは4点についてお答えをさせていただきます。

まず、1点目の徒歩圏の定義についてです。

立地適正化計画においていろいろな分析をしております。全国で立地適正化計画を策定していこうということになっておりまして、この分析に当たっては、国のハンドブックで定義されている状況です。徒歩圏の定義は、少し広いのですが、このハンドブックにおいては800mで分析することになっております。

将来的な定義についてですが、徒歩圏は物によって違います。例えば、公共交通機関などの需要推計をするときの半径ですとか、このハンドブックでの800mですとか、バスは300mや400mですとか、物事によっても異なりますし、人によっても違います。一旦は目的に応じて定義を決めておりますが、我々が将来を考えるときには、将来の人口動態を含め、やるものに応じて徒歩圏を考えていかなければいけないと思っていますところ。

次に、2点目の都市計画マスタープランの9ページの郊外の話についてです。

大規模な住宅団地の跡地活用や札幌の魅力の話についてだと思います。

小学校が統廃合されたとき、新たに地域の拠点となるような児童会館や地域コミュニティの会館を併設するのはこれまでも行ってきています。札幌の魅力という話がありましたが、札幌市においても、例えば、全市的に使える施設みたいなものとして、事例が正しいかは分かりませんが、インターナショナルスクールのような施設に入ってきていただき、全市的に使えるものについても郊外部に積極的に入れて地域のコミュニティや魅力を維持していくことを幅広く検討しております。具体的には引き続き検討していきたいと思っています。

次に、3点目の積極的という話についてです。

広く市民の方やいろいろな方と課題を共有しながら共に考えていくため、この計画を策定しております。具体的にどうするかは検討中ですが、いずれにしても皆様と積極的に意見交換や議論をしながらまちをつくっていきたいと思っています。具体的にはこれからになりますが、そういう意向を記載させていただいているということです。

次に、4点目の立地適正化計画の人口密度についてです。

人口密度については、都市計画の視点から1ha当たり40人、80人といったいろいろな基準があります。今、目標としては居住誘導区域内の人口密度を記載させていただいており

ますけれども、我々はほかの地域の人口密度も分析しながら検討しております。

この計画はおおむね5年程度で分析をし直すことになっておりますので、引き続き、ここに書いていない項目についても追っていきながら分析をしていこうと思っています。

記載については、あくまでも目標としたいと思っていますので、このようにさせていただきたいと思っておりますが、委員がおっしゃったことも当然だなと認識しておりますので、追って分析をしながら検討していきたいと考えております。

●岸本会長 どういう議論があったのかというご質問があったので、委員の一人として参加していた私から申し上げます。

特に郊外部において、人口減少度、人口密度の在り方、スポンジ化がどの程度進んでいるかによって、地域ごとに状況を見ながら、その地域が抱えている問題を個別に判断しながら対応しなくてはなりません。これがまずスタートです。しかしながら、その地域はあくまでも札幌市の中の一地域であり、札幌市全体とのバランスの視点を欠いてその地域だけの視点でどうしようと考えても、市全体としてコンパクトで効率のよいまちづくりをしようという視点が失われてしまうのです。

そのため、あくまでも市全体の中でその地域が今抱えている問題をどのように解決しながら、将来、市全体の中で当該地域をどのように土地利用として位置づけていくのとバランスが取れた形で実現できるかという視点、全体と特定地域という視点の転換を常にする必要があるという認識を部会に参加されておられた委員は共有しております。

したがって、今問題となっている郊外の特定地域の問題を解決するとき、周辺地域全体、それから、市街化区域と市街化調整区域との連携も踏まえながら、特定の地域のことを具体的に念頭に置いているわけではないので、具体性は低減してしまっていますが、例えば、その地域のスポンジ化が進んでおり、周辺にも市街化調整区域が広がっていて、ほかの市街地もないという場合、しかしながら、周辺の地域の中で防災の観点から、例えば、ここにある小・中学校を防災拠点とする必要性があるのかどうなのか、ミクロとマクロの視点で、横と縦、郊外と内側という視点の往復を常にしながら地域の将来像を考えていきたいということです。上手に文章化できているかどうかはともかくとして、そういうメッセージを入れようとしたのがこの部分だと理解していただければありがたいです。

●田村事業推進課長 都市再開発方針の関係でもご質問がありましたので、私から回答させていただきます。

第6章のこれからの再開発の進め方の（2）の再開発に関する制度の柔軟な運用の中についてです。

取組の例を四つ記載しておりまして、二つ目の敷地整序型土地区画整理事業については資料にありますが、それ以外の狙いについてご質問をいただきましたので、上からご説明させていただきたいと思います。

まず、小さな街区での活用に対応したコンパクトな市街地再開発事業の運用についてです。

こちらは、先ほどの回答と重複してしまいましたが、必ずしも高容積化や大街区化の再開発を追求するわけではなく、地域の特性などに応じて再開発をしていくことも大事だと思っております。

例えば、市街地再開発組合が市街地再開発事業をする際の補助の採択要件の一つに施行地区の規模があります。原則でいきますと5,000㎡以上の要件があるのですが、国の要綱上、立地適正化計画の都市機能誘導区域内であれば5分の1の1,000㎡以上でも補助の対象になりますので、大きなものではなく、小さなものでも札幌市のまちづくりに資するものであれば再開発でやっていくことも今後は考えていく必要があるのかなということなのです。

三つ目の活用要件や得られるインセンティブなどの事前明示性を高める方法の検討についてです。

再開発は、事業者にとって投資活動という側面がございまして、行政からこういった支援があるのかが投資の判断材料の一つになります。その中で、何か新しいことをやる際、例えば、地下鉄駅に隣接する土地を持っていてビルを建て替えたいという方がいらっしゃったとして、地下鉄のコンコースと接続することになった場合にどれぐらいのお金がかかるのかをはじき、少し札幌市から補助をもらいたいというとき、例えば、エレベーターをつければどの程度の補助が受けられますということが事前に明示されていれば、投資判断をする際の参考になると思います。しかし、今はそういったものがなく、個別の協議の中で議論している状況です。

我々は、公共交通のバリアフリー化を推進するエレベーターの設置をはじめ、まちづくりに資する取組を公共貢献と言っているのですけれども、そういったものを少しでも誘導するには行政側からこういった支援ができるのかも示していかなければいけないのですが、どこまでできるかは分からないので、検討と書かせていただいています。

最後に、公共貢献の誘導策としてのリノベーションの在り方の検討についてです。

先ほどの横田委員のお話ではないのですけれども、再開発といっても、壊して新しくするものもあれば、リノベーションといって既存の建物を有効活用していくものもありますので、こういったものも活用しながら札幌市の目指すまちづくりに資する空間をつくっていくことができないかということです。

これもどこまでできるのかは分からないのですけれども、10年計画でもありますので、リノベーションの可能性や課題、誘導できる公共貢献とは何かをしっかりと位置づけて考えていきたいという趣旨で記載しております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 これは、今後、市議会でもご説明すると伺っております。したがって、採決を取る事案ではありませんので、本日予定の審議案件は全て終わりとなります。

全体を通して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、事務局から連絡事項等がございましたらお願いいたします。

4. 閉 会

●事務局（岩瀬都市計画課長） 本日は、ご審議をいただき、誠にありがとうございました。

次回の審議会は、11月11日火曜日、会場はホテルモントレエーデルホフ札幌12階のルセルナホールを予定しておりますので、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133回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上

第133回札幌市都市計画審議会出席者

委員（21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 嶋 芳 臣	北海学園大学経営学部教授
うるしはら 直 子	札幌市議会議員
大 島 卓	札幌市立大学デザイン学部准教授
欠 政 信	市民
川 田 ただひさ	札幌市議会議員
岸 本 太 樹	北海道大学大学院法学研究科教授
小 口 智 久	札幌市議会議員
小 竹 ともこ	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
田 中 昭 彦	北海道警察本部交通部長（代理出席 上野貴弘）
中 尾 英 樹	北海道建設部まちづくり局長（代理出席 菊池俊介）
長 屋 いずみ	札幌市議会議員
能 瀬 与志雄	市民
福 田 菜 々	北海道科学大学工学部准教授
水 上 美 華	札幌市議会議員
宮 藤 秀 之	北海道開発局開発監理部次長（代理出席 佐藤涼子）
森 田 久 芳	市民
山 田 洋 子	市民
横 田 香 世	市民