

令和3年度第2回

第114回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和3年11月12日（金）午前10時30分開会
北海道経済センタービル 8階 Aホール

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
	◎大通Tゾーン札幌駅前通地区について・・・・・・・・	2
	◎北4西3地区関連について・・・・・・・・	16
	◎土地区画整理事業関連について・・・・・・・・	40
	◎福住・桑園通、水源池通について・・・・・・・・	52
	◎高架側道6号線関連について・・・・・・・・	57
4	閉会・・・・・・・・・・・・・・・・	66

第 1 1 4 回（令和 3 年度第 2 回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和 3 年 1 1 月 1 2 日（金）午前 1 0 時 3 0 分～午後 3 時 5 3 分

2 場 所 北海道経済センタービル 8 階 A ホール

3 出 席 者

委 員：岸本 太樹会長をはじめ 2 0 名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 村瀬 利英

まちづくり政策局都心まちづくり推進室長 稲垣 幸直

まちづくり政策局札幌駅交流拠点推進担当部長 高橋 秀士

まちづくり政策局都市計画部長 田坂 隆

まちづくり政策局総合交通計画部長 坪田 靖

都市局市街地整備部長 徳光 雅浩

交通局高速電車部長 前田 明寿

交通局技術担当部長 釜石 睦由

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第 1 号 札幌圏都市計画地区計画の決定

【大通 T ゾーン札幌駅前通地区】

【事前説明案件】

事前説明 第 1 号 札幌圏都市計画用途地域の変更

事前説明 第 2 号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更

事前説明 第 3 号 札幌圏都市計画高度地区の変更

事前説明 第 4 号 札幌圏都市計画都市再生特別地区の変更【北 4 西 3 地区】

事前説明 第 5 号 札幌圏都市計画道路の変更

【札幌駅前通公共地下歩道、札幌駅前広場 3 号地下歩道】

事前説明 第 6 号 札幌圏都市計画道路の変更

【茨戸川通、篠路川南通、東茨戸通、東茨戸中通】

事前説明 第 7 号 札幌圏都市計画道路の変更【福住・桑園通、水源池通】

事前説明 第 8 号 札幌圏都市計画道路の変更

【石山通、高架側道 2 号線、高架側道 6 号線】

事前説明 第9号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更

【高速鉄道南北線、高速鉄道東豊線】

事前説明 第10号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【西郊】

事前説明 第11号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【南郊】

事前説明 第12号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【手稲中央地区】

事前説明 第13号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【厚別地区】

事前説明 第14号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【百合が原】

事前説明 第15号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【太平】

事前説明 第16号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【東雁来第2】

事前説明 第17号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【札幌市東茨戸】

事前説明 第18号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定【北4西3地区】

事前説明 第19号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北4西3地区】

事前説明 第20号 札幌圏都市計画地区計画の変更【札幌駅前通北街区】

事前説明 第21号 札幌圏都市計画地区計画の変更【北5条西8丁目地区】

第114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【大通Tゾーン札幌駅前通地区】

【事前説明案件】

(市決定)

事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更
事前説明 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更
事前説明 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更
事前説明 第4号 札幌圏都市計画都市再生特別地区の変更【北4西3地区】
事前説明 第5号 札幌圏都市計画道路の変更
【札幌駅前通公共地下歩道、札幌駅前広場3号地下歩道】
事前説明 第6号 札幌圏都市計画道路の変更
【茨戸川通、篠路川南通、東茨戸通、東茨戸中通】
事前説明 第7号 札幌圏都市計画道路の変更【福住・桑園通、水源池通】
事前説明 第8号 札幌圏都市計画道路の変更【石山通、高架側道2号線、高架側道6号線】
事前説明 第9号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線、高速鉄道東豊線】
事前説明 第10号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【西郊】
事前説明 第11号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【南郊】
事前説明 第12号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【手稲中央地区】
事前説明 第13号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【厚別地区】
事前説明 第14号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【百合が原】
事前説明 第15号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【太平】
事前説明 第16号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【東雁来第2】
事前説明 第17号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【札幌市東茨戸】
事前説明 第18号 札幌圏都市計画第一種市街地再開発事業の決定【北4西3地区】
事前説明 第19号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北4西3地区】
事前説明 第20号 札幌圏都市計画地区計画の変更【札幌駅前通北街区】
事前説明 第21号 札幌圏都市計画地区計画の変更【北5条西8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	大通Tゾーン札幌駅前通 地区	地区計画の決定	議案第1号	第1号

【事前説明案件】

順番等		案件概要		
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
	①	北4西3地区関連	都市再生特別地区の変更 道路の変更 都市高速鉄道の変更 第一種市街地再開発事業の決定 地区計画の決定・変更	事前説明第4号 事前説明第5号 事前説明第9号 事前説明第18号 事前説明第19、20号
	②	土地区画整理事業関連	用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 道路の変更 土地区画整理事業の変更	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6号 事前説明第10～17号
	③	福住・桑園通、水源池通	道路の変更	事前説明第7号
	④	高架側道6号線関連	道路の変更 地区計画の変更	事前説明第8号 事前説明第21号

1. 開 会

●事務局（長谷川都市計画課長） 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、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114回、令和3年度としては第2回目となります、札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、事務局を担当しております札幌市まちづくり政策局都市計画部都市計画課長の長谷川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議会は、案件数が多いことから、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時間程度の昼休憩を挟みます。委員の皆様におかれましては、長時間の審議となり、大変ご負担をおかけいたしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染症対策としまして、Z o o mによるリモート参加も併用しております。

Z o o mにてご参加いただいている異様、聞こえていますでしょうか。

●異委員 聞こえています。

●事務局（長谷川都市計画課長） カメラはオン、マイクはミュートとしていただき、発言時にはミュートを解除してご発言ください。何かございましたら、チャット機能でお知らせいただくか、会場に携帯電話を用意しておりますので、事前にお知らせしました番号までおかけください。

また、会場の皆様が質疑の際にはマイクをお渡しします。ご利用のたびに消毒いたしますので、議事録作成のためにマイクをご利用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

次に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。岸委員、椎野委員、小谷委員からは本日欠席される旨のご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

議案書とパワーポイント資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、本日ご都合によりお持ちになつ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、各委員のお席には、向かって左手に、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・座席表がございます。

また、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、都心まちづくり推進室、総合交通計画部、新幹線推進室、交通局事業管理部、高速電車部、技術担当部、都市局市街地整備部の関係職員が出席いたします。

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いただいております。議事に入るのは、この後、会長による議事録署名人の指名の後となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、岸本会長、よろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 当審議会の会長を務めます岸本でございます。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、濱田委員と齊藤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、早速、議事に入りますが、場内の写真撮影は、以後、ご遠慮いただきますようお願い申し上げます。

さて、本日は、諮問案件1件、事前説明案件21件について審議いたします。

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

また、説明やご発言に当たっては、要点を明確に、かつ、簡潔に行っていただきますよう、ご協力のほどをお願い申し上げます。

なお、委員の皆様に対し、ご意見やご質問等の意思確認を行う場合は、基本的に、来場されている委員も、そして、Z o o mで参加されている委員も同時にお伺いするという形で進めていきたいと思いますので、Z o o mにてご参加されている方も挙手のジェスチャーをしていただきますようお願い申し上げます。

◎大通Tゾーン札幌駅前通地区について

●岸本会長 それでは、諮問案件のグループ①、議案第1号の札幌圏都市計画地区計画大通Tゾーン札幌駅前通地区の決定についてから始めます。

準備ができましたら、ご担当からご説明のほどをお願いいたします。

●上田地域計画課長 地域計画課長の上田でございます。

議案第1号の大通Tゾーン札幌駅前通地区地区計画の決定について、ご説明いたします。

本案件は、都市計画提案制度に基づき、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決定を行うものです。

本案件の説明に先立ち、本案件に関わる制度として、都心における開発誘導方針について説明いたします。

本市では、都心のまちづくりを進めるに当たって、都心における開発誘導方針に基づき、土地利用計画制度等を運用しておりますが、本案件は、当方針を踏まえて提案されたものとなっております。その後、本案件の説明として、地区の概要、都市計画提案までの経緯、都市計画提案内容、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。

それでは、初めに、都心における開発誘導方針についてご説明いたします。

以降のご説明の中では、開発誘導方針と呼ばさせていただきますので、ご了承ください。

本市では、札幌市まちづくり戦略ビジョンを最上位計画とし、その都市づくりに関する事項を踏まえつつ、本市の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理し、都市づくりの総合性、一体性を確保することを目的に、第2次札幌市都市計画マスタープランを策定しております。

また、第2次札幌市都市計画マスタープランに即しつつ、第2次都心まちづくり計画など、各種計画を踏まえながら、用途地域や地区計画などの適切な運用を図るため、土地利用計画制度の運用方針を策定しております。開発誘導方針は、この土地利用計画制度の運用方針に即して策定しております。

開発誘導方針は、都心に関連する各種計画の目標実現に資する民間都市開発を積極的に誘導することを目的として、平成30年12月に策定し、平成31年4月から運用を開始しております。

開発誘導方針では、具体的に、スライドに示した質の高いオープンスペース整備などの11の取組を明示しており、取組や緩和容積率などの考え方を示しています。

それでは、ここから本案件の説明に入ります。

初めに、地区の概要についてご説明いたします。

こちらは当地区周辺の空中写真です。当地区は、JR札幌駅から南へ約1kmに位置しております。

周辺の道路の状況についてご説明いたします。

赤色の線で囲まれている部分が当地区の地区計画区域であり、都市計画道路の札幌駅前通沿いに位置しております。また、地区内を東西に横切る形で都市計画道路の南1条通が通っております。これらの通りで形成される札幌の中心商業地を代表するエリアをTゾーンと位置づけております。

また、地区計画区域の南北の範囲としましては、北は都市計画道路の大通、南は市道の南2条線までとなっております。

次に、地区の状況についてご説明いたします。

画面の矢印は撮影方向を示しております。

①は、札幌駅前通沿道を北から南に向けて撮影した写真です。市電西4丁目停留所があり、歩道に面して商業店舗等が立ち並ぶ路面型のまち並みが形成されております。

②は、同じく札幌駅前通を南から北に向けて撮影した写真です。当地区には大規模な商店舗が多く立地しており、また、それらが歩道に面して立地することで、中心商業地としてのにぎわいのあるまち並みを形成しています。

③は、南1条通を東側へ向けて撮影した写真です。南1条通においても、歩道に面して商業施設等が多く立地しています。

④は、南1・2条中通線を札幌駅前通から東に見たシャワー通りと呼ばれる通りの写真です。シャワー通りは、過去に再整備を行い、快適な歩行空間の確保と荷さばき駐車対策に取り組んでおります。

次に、当地区の地下の状況です。

⑤の写真は、当地区の地下に位置しているさっぽろ地下街ポールタウンの入り口から南側を見た写真です。昭和46年に開業して以来、商店街としてのにぎわいを創出しながら、市民の主要な歩行区間を形成しています。また、⑥のように、建物によっては、ポールタウンと直接出入りできる出入口が設けられております。

次に、都市計画の決定状況についてご説明いたします。

当地区の用途地域は、商業地域に指定されており、容積率800%、建蔽率80%です。高度地区は、当地区周辺を含めて、指定はありません。

札幌駅前通の沿道については、連続したにぎわいの創出を図るため、札幌駅から当地区に至るまで、札幌駅前通北街区、道庁東地区、大通交流拠点地区地区計画が既に決定されており、これらの地区と連続する形で当地区が、さらに、当地区の南側には、南2西3南西地区が位置しております。

次に、当地区の上位計画における位置づけについてご説明いたします。

当地区は、第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて位置づけられている都心に位置しており、高次の都市機能を集積することや、にぎわいや憩いの場となる豊かな空間を備えることなど、より魅力ある都心空間を創出することが求められております。

また、都心のまちづくりの指針である第2次都心まちづくり計画において、ターゲットエリアの一つである都心商業エリア及び都心強化先導エリアに位置づけられており、さらに、都市計画道路の札幌駅前通は、都心のまちづくりの骨格軸であるにぎわいの軸に位置づけられております。

これらの位置づけから、当地区では、路面の魅力の再生と中心商業地としての歴史、伝統の活用による活性化が求められており、さらに、Tゾーンはエリアの顔としても位置づけられております。

そのほかにも、当地区には、市民、来街者、誰もが安全、快適かつ文化的に過ごせる成熟都市札幌を象徴する都市空間と都市機能の形成、都心のにぎわいと活力を象徴する機能、空間の誘導などが求められております。

次に、都市計画提案までの経緯についてご説明いたします。

大通地区は、古くから、札幌だけでなく、北海道の商業の中心地として発展し、今も多

くの百貨店やファッションビルが建ち並ぶなど、市内有数の商業ゾーンを形成しています。

しかし、近年、札幌駅前の商業集積や郊外大型商業施設の増加や、1972年の冬季五輪時期に建設された建物の老朽化、変化する市民ニーズへの対応などの課題を抱えており、課題の解決に向け、地域において、路面の魅力再生等を目指し、議論が開始されました。

平成24年には、大通地区の6商店街を中心とした関係者が参加し、商店街の枠を超えて地区の将来像について議論する場として、大通地区再生研究会が発足しました。

そして、平成27年には、大通中心街まちづくり指針が策定され、路面の魅力の再生と歴史が持つ可能性の展開が基本的方向性として共有されました。また、その中で、札幌駅前通と南1条通から成るTゾーンが大通中心街の顔として位置づけられました。

その後、このTゾーンは、さきにご説明いたしましたとおり、第2次都心まちづくり計画においても、地域とともに進める空間づくりの力点として、エリアの顔と位置づけております。

その後、このTゾーンのうち、開発の機運が高まっている札幌駅前通沿道地区の地権者等により、平成29年にTゾーン駅前通沿道地区まちづくり研究会が発足しました。

令和元年には、大通中心街まちづくり指針を踏まえ、施設の建て替えや大規模修繕等の際に地区として共有すべきまちづくりの考え方を示した、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインが策定され、「路面の価値こそ、大通中心街。～市民や世界を魅了するショーケース」を共有の理念、目標として、当地区の五つのまちづくりの方針が定められました。

ガイドラインの策定後においても、大通Tゾーン駅前通地区まちづくり協議会を発足し、当地区では継続してまちづくりの検討が進められており、方針の実現に向けた運営組織やまちづくりルールの策定に取り組んできました。

このように、当地区では、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインの実現の推進により、路面の魅力再生を図りつつ、開発誘導方針に示す都心のまちづくりに資する各種取組を促進することで、中心商業地ならではの路面の魅力と価値を高め、特徴的で魅力ある都心空間を創出することを目標とし、このたび、都市計画提案が行われました。

次に、提案された都市計画の内容についてご説明いたします。

まず、提案の概要についてご説明いたします。

提案では、路面、通りを生かしたまち並みを形成するための方向性として、まず、にぎわいの連なるまち並みの形成、まち歩きを楽しめる歩行者空間や共用空間の充実、都心のまちづくりに資する各種取組を促進することとしております。

にぎわいの連なるまち並みの形成では、建物低層部のにぎわい用途の導入や地区にふさわしくない機能の抑制等を通じて、歩道空間を確保しつつ、商業地としてふさわしい、にぎわいの創出につながるストリートウォールの形成を目指すこととしております。

まち歩きを楽しめる歩行者空間、共用空間の充実に関しては、誰もが利用できるオープンスペースであるまちのリビングを地区全体で充実させることや、中通りを魅力的にする

こと、地上と地下の歩行環境を快適にすることで、地区のにぎわいや魅力、回遊性の向上を図ることとしております。

まちのリビングについてですが、当地区では、地区全体でオープンスペースを点在させ、地区内の回遊性を支えることを目標としており、これをまちのリビングという名称で統一して目指すべき姿を共有し、地区全体で取組を進めることとしております。

これらの実現に向け、当地区では、今回提案された地区計画に加え、地域が主体となり、地区まちづくりルールを策定しております。

地区まちづくりルールは、先ほどの取組の質をより高めていくため、運用面なども含めて基準を定めることで、より魅力的な都心空間を形成することを目的としております。地区計画と地区まちづくりルールの一体的な運用をすることで、空間の整備だけでなく、運用面やデザイン等も含めて、地域でルールを共有し、にぎわいがあり調和の取れたまち並みの形成など、より質の高い空間の創出を目指していくこととしております。

当地区において開発が行われる場合は、事業者は、本市が認定した地区まちづくり協議会と協議を行いながら、さきにご説明したまちのリビング等について、より質の高い空間を目指し、協議が行われます。

ここからは具体的な地区計画の内容についてご説明いたします。

まず、地区計画区域及び地区整備計画区域は、スライドに表示のとおりです。

次に、地区計画の目標については、ストリートの個性化や、都心のにぎわい、活力の創出を図ることや、別に定める地区まちづくりルールとの一体的な運用を通じて、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインの実現を推進することにより、中心商業地ならではの路面の魅力と価値を高め、特徴的で魅力ある都心空間の創出を図ることとしております。

用途の制限に関しては、中心商業地にふさわしい機能の集積を図るため、居住系の用途や風俗系用途を規制することとしております。

なお、共同住宅については、高さ40m以上の部分に限定し、また、主要な通りに向けて出入口を設けないなど、当地区のまち並み形成の基準に適合するものに限り、一部、建築できることとしております。

次に、建築物の容積率の最高限度についてご説明いたします。

中心商業地にふさわしい機能の集積と空間形成を図るため、地区まちづくりルールに準拠しつつ、建築物の主要な通りに面する低層階のにぎわいに資する用途を配置し、かつ札幌駅前地下歩道や地下鉄コンコースと接続する建築物で、魅力ある都心空間の形成に寄与すると市長が認めたものは、指定容積率800%のところ、1,200%を限度として容積率を加算できることとしております。

緩和する容積率につきましては、別途基準を定めることとしており、当地区に求められる取組や緩和する容積率を設定することとしております。

具体的には、表のとおり、都心のまちづくりに資する各種取組内容を定め、その取組に

応じて加算容積率を定めております。これらの数値は、開発誘導方針に示す緩和容積率を目安にして定めることとしております。なお、実際の基準につきましては、提案内容を踏まえて、本市が都市計画とは別に策定する予定です。

次に、土地の高度利用を図るため、表に示しているとおり、容積率の最低限度300%、建蔽率の最高限度80%、敷地面積の最低限度500㎡、建築面積の最低限度400㎡を定めることとしております。

さらに、壁面の位置については、にぎわいを感じられる快適な歩行者空間の創出と良好な景観形成を図るため、都市計画道路の大通からは3m以上、都市計画道路の札幌駅前通、市道南2条線からは0.5m以上離すこととしております。

その他、形態または意匠の制限として、景観計画重点区域の制限に配慮することや、屋上や屋外への工作物の制限について定めることとしております。

次に、建築物等の高さの最高限度についてご説明いたします。

高さの最高限度はベースを60mとして定めております。ただし、容積率が最大1,050%を超える建築物のうち、高さ60mを超える部分を札幌駅前通、南1条通、南2条線から3m、その他の道路から1m、外壁を後退させた場合は、高さの最高限度を100mとすることとしております。

以上が提案された地区計画の内容です。

次に、以上の提案を受けました本市の判断についてご説明いたします。

まず、提案要件への適合状況ですが、計画提案者の資格、提案の規模、土地所有者等の同意の条件は、いずれも法的要件を満たしております。

次に、上位計画等との整合についてご説明いたします。

提案の内容についてですが、今回の提案は、都心商業エリアや都心強化先導エリア、にぎわいの軸で目指すストリートの個性化や、都心のにぎわい、活力の創出を図るとともに、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインの実現を推進することにより、中心商業地ならではの路面の魅力と価値を高め、特徴的で魅力ある都心空間を創出するものです。

これは、さきに説明いたしました第2次札幌市都市計画マスタープランや第2次都心まちづくり計画で目指している都市機能の集積、高度化や、魅力ある都心空間の創出などにつながると考えられることから、提案に基づいた都市計画の決定が必要と判断いたしました。

なお、本市で作成した地区計画の案は、提案から内容の変更はありません。

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。

都市計画法に基づく案の縦覧を10月18日から11月1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3年12月中に告示する予定で考えております。

以上で、議案第1号の大通Tゾーン札幌駅前通地区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、ただいまの説明につい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。Z o o mでご参加されている方もご意見やご質問がございましたら挙手のほどをお願いいたします。

なお、来場されている委員におかれましては、発言に当たり、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、よろしくお願い申し上げます。

それでは、いかがでしょうか。

●岩崎委員 説明の中でまちのリビングという言葉が特徴的に出てきているのですが、それに対する説明があまりなかったので、深く説明をいただきたいと思います。

●上田地域計画課長 まちのリビングというのは、Tゾーン駅前通沿道地区まちづくりガイドラインで定められているものでありまして、来街者がまちなかで多様な過ごし方ができるよう、誰もが気軽に利用できる屋内、屋外の共用空間のことです。これは、回遊性を高めることを目的としており、来街者が気軽に使えるよう、ファニチャーや配置などについて、まちづくり協議会ときちんと協議をした上でふさわしいものとして定められたものについて、まちのリビングとして認めるということです。

●岩崎委員 もう少し具体的に知りたいのですが、例えば、さっぽろ創世スクエアの中にある共用で勉強できるようなスペースなどがまちのリビングのイメージなのでしょうか。

●上田地域計画課長 使い方の例としましては、たたずむ、待ち合わせをする、休む、その場所で会話を楽しむ、もしくは、文化を楽しむ、共用する、そこからいろいろなまち並みを眺めるなど、多様な使い方ができるような様々な形態のものを想定しております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 今のまちのリビングの話についてですが、使い方はイメージできました。特に、学生からは、まちの中でお金を払わずに過ごせる空間がなかなかないので、まちに足を運ぶのは負担があるという話を聞いたりすることがあるので、とてもいいのではないかなと思っています。

ただ、話を聞いていて心配になったのは、まちのリビングをつくりますと言って、容積率をもらったのだけれども、その後、自然にどこかのお店が侵食してきて、まちのリビングではなくなりましたということになった場合でして、その担保性みたいなものはどう考えられているのでしょうか。

もう一つは、Tゾーンの中で建て替わっていくであろうそれぞれのビルの皆さんがまちのリビングを用意されるのでしょうかけれども、それぞれのビルが独自に用意しているのではなく、Tゾーン一体として共通の認識で用意していますよという見せ方が必要だと思うのですが、その2点について、今考えてらっしゃることを教えていただければと思います。

●上田地域計画課長 担保性というお話がありましたが、容積率の緩和条件となっておりまますので、そういった場合には、整備後に当該部分の維持に努める旨の誓約書もしくは協定書、それから、維持管理責任者選任通知を札幌市に提出していただくこととしております。

また、もしまちのリビングの用途を変更することになった場合は、地区計画等の区域内における行為の届出書の変更届が必要となります。この届出をしない、また、緩和条件に満たない状況になった場合は、容積率の緩和条件に適合しなくなりますので、認定を取り消すこととなり、認定を取り消された建築物については違反建築物となります。

なお、まちのリビングについては、地域一体の取組であり、皆さんが賛同してつくっていくルールの中で行われていくものとなりますので、そういったことはないと考えておりますが、万が一、容積率の緩和条件に満たなくなった場合は、違反建築物となり、罰則等が課せられるということです。

それから、市民に対しての一元的な周知についてですが、まず、誘導サインや案内サインをしっかりと表示していくことのほか、共通のサインなんかも考えていければと伺っているところです。

さらに、まちづくり協議会の事務局であります札幌大通まちづくり株式会社のホームページにおいて、まちのリビングの位置などを一元的に周知することや、同会社が主催の歩行者天国などのイベントの機会を捉えまして、まちのリビングの利用について市民に周知していく予定となっております。

●岸本会長 要するに、大通Tゾーン札幌駅前通地区は、札幌市の都市計画マスタープランでは都心に位置づけられていて、土地利用としては都心の商業エリアとなっており、ここについては、地権者が参加するまちづくり協議会が結成されていて、その中で地権者たちが話し合いをしながら、この地区の在り方やまちづくりのルール、そして、今回提案された地区計画の内容を協議してきたということですよね。今回は、それについて、都市計画提案制度を使って、地区計画として正式に認めてほしいという形で提案されてきたのだと思いますが、ここまでの理解に間違いはないですか。

●上田地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 その際に、この協議会は、都心における開発誘導方針を参考にして、この地

区の性格づけなども加味しながら、こういう場合は容積率を緩和してほしいとか、こういうところは公共貢献しますというような様々な提案を行ってきたということで、それがスライドの26ページ、27ページ、30ページ辺りになるのですかね。

スライドの29ページには建築できないものがありましたよね。ここの地区の性格を考えると、商業地域なのだけでも、地区計画では（１）から（７）を排除するという形で規制を強化する提案がなされているということです。

他方、30ページ、31ページ以降については、まちのリビングとも関係してくるところですが、今後、この地区の中で、個別に建物を建て替えたり、新築したりするときに、いわゆるまちのリビング的な機能となるよう、用途のにぎわいに資する共用空間を整備するという取組を行うことによって、指定容積率を部分的に緩和したり、最大1,200%まで行くことがあり得るということを認めてほしいという提案がなされてきたという理解でよろしいですか。

●上田地域計画課長 はい。まちのリビングについては必須の条件ではないのですが、この地区ではそういったことを大切に思っているというルールづくりとなっております。

●岸本会長 まちのリビングだけでいくわけではなく、例えば、都心における開発誘導方針で低炭素な都市に貢献するような様々なことをやるからと言ったら、その段階で指定容積率の緩和のボーナスアップなどが考慮されることも当然あり得るということですね。

●上田地域計画課長 そうです。

●岸本会長 何もまちのリビングだけの話ではないのだけれども、その中の一つとして特に前面に押し出しているという理解でよろしいですね。

●上田地域計画課長 はい。大切にしているということです。

●岸本会長 地区の方々がこれまで話し合ってきた結果、都市計画法上の都市計画提案制度の要件は満たしており、この内容自体について見るならば、札幌市の上位計画である都市計画マスタープランに明らかにそごを来しているところはないため、本審議会に審議を上げてきたという理解でよろしいですか。

●上田地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 それでは、質問はございませんか。

●田中委員 前回、コロナの関係で審議会が開かれず、メールで質問させてもらったのですが、地権者のうち、5名の方が合意形成されていないということがありました。反対されているわけではないという回答だったと思いますが、地域やまちをつくっていく中で合意形成を図っていくことは大事だなと思っているので、今後も合意形成を図っていくのかをまず聞きたいと思います。

また、この地域は、パルコや三越の前の交差点に市電の西4丁目電停がありますよね。内回りが札幌駅前通に面していて、外回りが南1条通になっていたと思いますが、道路のちょうど真ん中に電停があることで、乗降客が多いときには、電停から人があふれているということもあります。都市計画は建築が中心だと思いますが、パワーポイントの17ページの当地区に求められていることの中に安全・快適や路面の魅力とあるので、電停の配置などについて一体的に考えていないのかを聞きたいと思います。

●上田地域計画課長 合意形成についてですが、同意されていない5名の方は、一敷地のうちの一部の土地の共同地権者といいますか、共有されている方です。この方々についても、今回の都市計画の内容について共有しておりまして、反対はしていないと聞いておりますし、都市計画法に基づく縦覧を実際に行った際にも意見はございませんでしたので、我々としては都市計画自体に反対はしていないのかなと判断しております。なお、もちろん、今後とも引き続き同意に向けて協議を行っていくと伺っております。

それから、南1条通の市電のお話ですが、安心、安全という観点は非常に重要な点だと考えております。ただ、市電が今の形で整備されてからまだ日が浅いため、すぐにどうこうということはなかなか難しいのかもしれませんが、いただいたご意見も踏まえながら、今後とも協議を続けていければと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●前川委員 今の田中委員のお話に関連しますが、今回、まち歩きを楽しめるという一つの目標、コンセプトがありますよね。この南1条通は、三越の辺りは西3丁目ですかね。そして、Tゾーンからは少し外れるのかもしれませんが、西4丁目のほうに行くと、片側2車線から1車線になっていまして、三越の前がたしかタクシー乗り場になっていて、それをかわして車が交差点で二重に止まり、右の車線に止まった車も直進したい、左の車線に行った車も直進したいという感じで、あそこは交通的に結構危ないというご意見を市民の方からいただいております。

ここは、昭和の時代から商業施設が本当に多く、たくさんの市民の方が歩きながらショッピングや札幌のまちを楽しむ場所だと思います。そういった意味で、交差点の路面電車のことも含めて、交通に対する配慮をもう少し考えられたほうがいいのではないかなと思ったものですから、その辺の捉え方について何かお考えをお持ちであれば、お聞かせいた

だければと思います。

●稲垣都心まちづくり推進室長 私どもの部局では今回の提案に至るまでの地域の議論をいわゆる伴走型支援と言っていますが、技術的なアドバイスをしながら議論の経過をずっと見てきた経緯がございますので、私から今のお尋ねにお答えいたします。

今回の地区計画は、ご説明させていただいたとおり、札幌駅前通を中心とした商業街のにぎわいを再生させることを重視して、建物の建て替えルールを中心とした議論をベースとした提案になっていますが、当然、交通面も含めて、地域をどうしていくかという問題意識は地域の皆さんもお持ちですし、将来的には、Tゾーンという名前が示すとおり、今回の縦軸の南北方向だけでなく、今お尋ねのあった南1条通側の東西方向に向けたまちづくりを連続的に進めていくことも非常に重要だと思っています。

今後は、西3丁目、あるいは、西2丁目、さらに、その東も見通した議論を我々も伴走しながら重ねていきたいと思っていますが、その際には、当然のことながら、南1条通の交通問題が一つの重要な論点になると感じています。即座に解決できる課題ではないものも多いと思いますが、引き続き、地域の皆様と試行錯誤しながら一つ一つ解決策を見いだしていきたいなと思っていますところです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●濱田委員 全体としては非常に壮大な計画で、これからの札幌市を考えるとときにすごく希望の持てる計画で、私は基本的に賛成であります、一つ質問させていただきたいことがあります。

これは会長もお触れになったと思いますが、スライドの29ページに建築してはいけないものの一覧表がございますね。この表の発想はよく分かるのです。（1）から（3）までは、ここは住宅地ではないぞという意味合いがあるのだと思います。そして、（4）から（7）までは、もう少し南に行くと薄野地区になるのですけれども、ここは薄野ではないぞという表明がなされているのだろーと思います。その中で、（6）に料理店とあるのですが、これだけは少し別なような気がします。

というのは、（4）から（7）までは、言ってみれば、子ども連れでは行かない場所ですが、料理店はそうではないので、何で料理店がここに入っているのかなと思いました。まちの顔だし、本当の中心部だから、料理店は排除するという考え方があるのかもしれませんが、日本全国の主要な都市を見てみると、料理店だけで形成されている大きなビルがあるのです。1階が喫茶店で、2階が何とかという感じです。それから、当然、ホテルの中にも料理店があるだろうし、ショップと料理店が一緒になっているケースもあります。

この表自体を変えろと言っているわけではありませんが、そこら辺は何か説明をしておいたほうがよろしいのではないかと思います。

●下國地域計画係長 こちらの表の言葉については法律の用語の定義に従って記載しておりますが、いわゆる飲食店とはまた違う定義になってございます。どちらかというと、キャバレーに近い用途を指しているものでして、いわゆる飲食の提供をする飲食店にはまた別に定義があり、そちらは建築できないものに入っておりませんので、ご理解をいただければと思います。

●岸本会長 先ほど異委員がお手を挙げられていたように思いますので、異委員からご質問をお願いできますでしょうか。

●異委員 スライド37ページの本市の判断の第2次都心まちづくり計画のポツの一つ目にあります路面の魅力の再生については後に説明があったものの、その次の中心商業地としての歴史・伝統の活用による活性化の部分に関しては、全く記載がなく、特に触れられていなかったのですが、これはどのように活用されるのか、または、活用は考えていないのか、その辺をお聞かせください。

●稲垣都心まちづくり推進室長 私から補足させていただきます。

今、お尋ねがあったのは、上位計画の第2次都心まちづくり計画の記載の意味も含めて、どう実現されるのかという趣旨であると受け止めています。

歴史、伝統という言葉だけを見ると、例えば、このエリアに何か歴史的な資産があるのかという具体的なイメージを想起するところではありますが、決してそういう狭い意味ではなく、商業地として地域が担ってきた文化といいますか、地域の特性をどう大事にしていくかという目線で地域の皆さんにはご議論をいただいてきました。

また、地域が商業地として担っていた役割をどう具体化し、新たな形を見いだすかというのは、今回、地域の総意の下に提案されたルールに基づいて、今後、具体、個別の開発が進んでいくと我々も期待しておりますが、その中で、それぞれの敷地の実情を見ながら、具体的な回答をみんなで協議しながらまたまとめていく必要があるのかなと思っています。

そうしたことを担保するためにも、冒頭にご質問がありましたように、地域の皆さんでルールをつくって終わりということではなく、引き続き、任意のルールを持ちながら、あるいは、開発の内容そのものも、札幌大通まちづくり株式会社が事務局となって、地域の皆さんで議論を重ねながら検討を進めていきますので、個別の取組を続けていく中で上位計画の精神も徐々に具体化、実現していくのかなと考えています。

●異委員 今の南1条通などで今まで受け継がれてきた考えや雰囲気は特にあるわけではないということですね。

●稲垣都心まちづくり推進室長 全くないということではなく、例えば、シャワー通りの事例をご紹介させていただいたように、商業地として中通りも大事にしたいという考え方は続けたいよねということを皆さんはおっしゃっておいりましたので、そういう意味では、地域としての歴史、伝統、役割の継承になっていると思います。

また、そもそも商業地としてどうあったらいいかという問題意識を持って議論をし、皆さんが合意形成されたということ自体も広い意味では地域の歴史の継承につながっているのかなと我々としては見ております。

●岸本会長 それでは、竹内委員、お願いいたします。

●竹内委員 私からは、防災の視点で一つ質問させていただければと思います。

パワーポイントの31ページの容積率緩和の条件の中に防災性向上という項目で加算容積率50%とありまして、具体的にどのような内容かを見せていただきますと、帰宅困難者の受入れや防災のための備蓄品を保管する倉庫、また、72時間以上稼働できる非常用電源設備など、いろいろと書いてございました。

そこで、ここからは離れますが、地下施設については水害に非常に弱い施設ということで、過去には、札幌ではありませんけれども、洪水時の浸水で犠牲者が出るような地下街浸水、地下施設浸水の災害が全国的に幾つも発生しているという状況があります。札幌市においても浸水防止についてはいろいろと取り組まれていて、水防法に基づいた指定として、避難確保計画と浸水防止計画の作成が義務づけられていると理解しております。

ただ、浸水防止計画の中身を確認しますと、基本的には既存の接続ビルなどが大きな対象になっていて、土のうをしっかりと積みましょう、あるいは、土のうを備蓄しておきましょうですとか、避難計画をきちんとつくって避難訓練をしっかりとしてほしいですとか、どこに土のうがあるか、どこに止水板があるかをきちんと確認した上で、どういう状態になったらそれを設置するのかという基準をあらかじめ定めておきましょうということなど、どちらかという、ソフト的な対策が中心に書かれていて、そういう計画をつくらなければいけないという義務化がされているということでした。

一方で、今回の計画は、これから新しく構造物をつくっていくということですので、せっかくでしたら、出入口にとどまらず、これまでも洪水が地下街に浸水する浸入口として言われている排水パイプ、あるいは、空調関係の施設なども含めて、構造物としてのしっかりと浸水防止対策をすることを条件として入れるのがいいのではないかという気がしているのですが、そのことも含めて、浸水防止対策がしっかりと取り組まれるのかどうか、ご質問をさせていただきます。

●上田地域計画課長 容積率の緩和の認定に当たりましては札幌市との協議が必ず必要になってまいりますので、その中でしっかりと協議させていただきたいと考えております。

●竹内委員 必須というわけではないので、義務化までは行かないということですか。

●岸本会長 法律上、義務化はできないですが、そういったところを考慮した個別の建物の建築案が来て、それが地区計画に合致しているかどうかを考慮し、指定容積率の緩和ということになるという説明だったと記憶しているのですが、そういう理解ではないですか。

●上田地域計画課長 義務化まではなかなか難しいかと思います。

●竹内委員 ご協力とご理解をいただいていくという方向ですね。

●上田地域計画課長 そうですね。しっかりと協議してまいりたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 スライドの26ページにあるまちのリビングに関わる説明について、イメージを見ると、緑がすごく取り入れられている雰囲気があって、実現するといいなと思っているのですが、容積率の緩和の条件を見ると、特に緑化や緑の導入については入っていませんでしたので、例えば、共用空間であるまちのリビングを計画する際に、何%の緑化を考えるですとか、まちなかにいかに緑を増やしていくのかということについては今回の計画の中ではあまり検討されていないのかどうか、お伺いしたいです。

●上田地域計画課長 今回の計画や容積率の緩和の中では特に明記していませんが、私どもはオープンスペースガイドラインというものを持っておりまして、その中に緑化などの取組についても書かれておりますので、そういうものと照らし合わせながら緑化の取組を判断していきたいと考えております。

●岸本会長 この地区計画の内容に即して、今後、建物が増改築されていくときには、札幌市の部局として、今、委員からご指摘のあった防災上の観点や緑化の観点など、様々な公共性の観点から、場合によっては誘導しながら、あるいは、アドバイスをしながら、この地区が、まちのリビングだけでなく、都心の商業地域として魅力のある地区、人が集って楽しい地区、あるいは、防災に強い地区になっていくよう、個別に建築規制を行っていくということですね。そして、その際には、地権者たちが参加されている協議会等で今後もルールを話し合いながら、きめ細かく対応していき、札幌市としては、それに寄り添い、アドバイスをしながら、まちづくりに責任を負っていくということによろしいですか。

●上田地域計画課長 先ほど、容積率緩和の取組なんかもありましたが、これをやれば自動的につくということではなく、何がその地区にふさわしいかを総合的に判断することになりますので、地域と一体となりながら取組を支援していきたいと考えております。

●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 それでは、採決を行ってまいります。

議案第1号の札幌圏都市計画地区計画の決定、大通Tゾーン札幌駅前通地区につきまして、Z o o mでご参加の委員も含めまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案については、当審議会として同意することにいたします。

◎北4西3地区関連について

●岸本会長 それでは、もう11時半となりますが、午前中でご退席になられる委員の方もおられますので、事前説明の第4号、第5号、第9号、第18号から第20号の北4西3地区関連について、ご説明のほどをお願いいたします。

●坪田総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田でございます。

北4西3地区関連について説明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。

本件は、緑色にお示しをいたします南北線さっぽろ駅のホーム増設事業と、赤色にお示しをいたします北4西3地区市街地再開発事業の二つの事業について、相互連携しながら検討を進めておりますことから、一つの案件としてご説明いたします。

本件に関する説明概要についてでございます。

北4西3地区に関する都市計画変更の案件が複数ございますが、初めに、第5号の札幌圏都市計画道路の変更及び第9号の札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更に関する南北線さっぽろ駅ホーム増設事業についてご説明いたします。

説明内容は、1の南北線さっぽろ駅の概要、2のホーム増設の計画概要、3のホーム増設に係る都市計画の内容とスケジュールから成ります。

それ以降の北4西3地区市街地再開発事業につきましては、札幌駅交流拠点推進担当部長の高橋よりご説明いたします。

まず初めに、地下鉄南北線さっぽろ駅の概要についてご説明いたします。

こちらに札幌駅周辺の施設配置状況をお示しいたします。北側に札幌市の玄関口であるJR札幌駅と南口駅前広場があり、その東側の北5西2地区には札幌駅バスターミナルがございます。さらに、地下には、札幌市の公共交通網の骨格となります地下鉄のうち、緑

色に示す南北線、青色に示す東豊線があり、北４西３地区は主要な交通結節点に囲まれた重要な場所に位置しております。

南北線及び東豊線さっぽろ駅の経緯でございますが、昭和47年の札幌オリンピック開催を契機として、昭和46年に札幌市で初めての地下鉄として開業し、昭和63年に東豊線が開業したことで、南北線と東豊線の乗り継ぎのための連絡通路が設置されました。

平成23年３月には、札幌駅と大通駅を結ぶ札幌駅前通地下歩行空間、通称、チ・カ・ホが開業し、札幌駅と大通駅が地下で結ばれました。チ・カ・ホは、都市計画道路として平成14年度に都市計画決定されております。チ・カ・ホの開業に伴い、歩行者が増加したことから、平成29年には、南北線と東豊線の改札内外を分ける柵が撤去され、チ・カ・ホと地下鉄駅、さらには、ＪＲ札幌駅を結ぶ動線が広がり、地下歩行空間が広がっております。

次に、主要な駅の１日当たりの乗降人員をお示しいたします。グラフに示しますとおり、南北線さっぽろ駅は、地下鉄最大の混雑駅となっており、１日平均の乗降人員は約11万5,000人となっております。朝と夕のラッシュ時間帯には、駅員を増員し、安全確保のための通行誘導の対応を行っております。

また、南北線さっぽろ駅と大通駅の改札別利用状況を比較しますと、こちらのグラフに示しますとおり、さっぽろ駅北改札口の乗降人員が突出して多くなっていることがお分かりいただけるかと思えます。

先ほどご説明いたしました市内で最も多く利用されているさっぽろ駅北改札口に通じるホーム北側の階段の状況についてでございます。写真のとおり、ホームとコンコースを結ぶ経路には、エレベーターやエスカレーターといった昇降設備は設置されていない状況であり、階段部では、乗車待ちと通行者のふくそうが日常的に発生しており、エスカレーター新設のスペース確保が困難な状況となっております。

次に、ホームの混雑状況についてでございます。

朝のラッシュ時には、利用者が短時間で北改札口の階段に集中してしまうため、階段下に滞留が生じており、夕方のラッシュ時には、真駒内方面の乗車待ち客の行列により、こちらの写真のとおりホーム内が混雑しております。

また、ホームとコンコースを結ぶエスカレーターは、ホームの南側のみに設置されておまして、先ほどもご説明しましたとおり、最も混雑する北側にはエスカレーターが設置されておられません。

次に、将来のＪＲ札幌駅周辺の開発による南北線さっぽろ駅への影響についてでございます。

現在、ＪＲ札幌駅の周辺では、後ほどご説明いたします北４西３地区の市街地再開発や、北５西１・西２地区の再開発、北海道新幹線札幌開業など、2030年度に向けて、立て続けに開発が起こる予定でございます。現状でも日常的にホームが混雑していることに加え、将来の開発により、さらに利用者数が増加することを勘案し、さっぽろ駅の混雑緩和、利用者の移動の円滑化や利便性の向上、将来のＪＲ札幌駅周辺開発などのまちづくりとの連

携を目的とし、南北線ホームを増設する計画としております。

続きまして、ホーム増設の計画概要についてでございます。

現ホームの東側に新たに幅員約6mのホームを増設し、島式から相対式の駅とし、右上の断面イメージ図に示すとおり、現ホームを麻生方面専用、増設ホームを真駒内方面専用といたします。そうすることで、各方面の乗降客を分離することができ、朝と夕のラッシュ時を含め、日常的に発生していた混雑の解消が可能と考えております。

また、写真の例に示しますとおり、現在の真駒内方面のホーム柵を固定柵に変え、乗り降りできない構造といたします。

なお、新設するホーム階にも改札口を設け、後ほどご説明いたします北4西3地区の再開発建物と接続するとともに、エレベーター、エスカレーター及び出入口を建物内に一体的に整備する計画としております。

また、ホーム階からコンコース階への接続についてでございますが、増設したホームには、北側には階段と階段に併設するエスカレーターを新設し、南側にはエスカレーターと階段をそれぞれ新設いたします。また、現ホームには、北側に位置する最も混雑する階段にエスカレーターを新設し、JR方面への利便性の向上を図ってまいります。

増設ホームのイメージ図をこちらにお示しいたします。真駒内方面のホームの幅員は約6mの計画でございます。

次に、地下1階のコンコースの変更概要についてでございます。

先ほどご説明しましたとおり、増設ホームには、階段、エスカレーターを新設いたしますので、地下1階の既存改札口の形状を変更する必要があることから、この図に赤枠でお示ししますとおり、南北に分かれた既存改札口の形状を東西に広げます。改札形状が大きくなることに伴いまして、歩行者動線を確保するため、平面図の上のほうの北4西3地区に向かってコンコースを拡幅する計画とし、駅事務室や地下鉄の設備であります換気機械室を図面の左上の北東側に移設する計画としております。

また、写真で現在の出入口を示しておりますが、地下鉄出入口の位置及び形状については、後ほどご説明いたします北4西3地区の再開発事業に伴い、変更となる予定でございます。

次に、ホーム増設に係る都市計画の内容及びスケジュールについてでございます。

変更いたします1号高速鉄道南北線の区域についてです。

地下鉄南北線のホーム増設に伴う都市高速鉄道の区域の変更をお示ししております。航空写真に南北線の都市計画区域を示していますが、黄色が変更前、赤色が変更後でございます。

次に、1号高速鉄道南北線及び3号高速鉄道東豊線の一部区域の変更についてです。

先ほど航空写真でお示ししました南北線の変更区域を地下部の平面図にお示したものでございます。ホーム増設や、北4西3地区再開発との接続に伴うコンコースの拡幅や地下鉄出入口形状の変更、コンコースの拡幅に伴う駅事務室の移転やトイレの移設を都市計

画の変更に反映しております。オレンジ色の斜線部分は、南北線及び東豊線の区域が広がっている部分を示しており、写真では、既存のコンコースのうち、変更になる部分を示してございます。

次に、都市計画道路の一部区域の変更についてです。

ホーム増設に伴う改札口の形状の変更や、北4西3地区再開発との接続に伴うコンコースの拡幅に伴い、都市計画道路である8・4・35札幌駅前通公共地下歩道の区域を変更いたします。

オレンジ色の斜線部分は、都市計画道路の区域が広がっている部分を示しております。また、再開発事業による地下通路整備に伴う区域変更も、同じくオレンジ色の斜線部分で表示をしてございます。こちらについては、後ほど北4西3地区の中で説明させていただきます。

最後に、ホーム増設に係るスケジュールに関してですが、来年度より支障物件の移設工事に着手する予定です。その後、令和5年度から本体工事に着手し、ホーム増設の工事完了は令和10年度を予定しております。

南北線さっぽろ駅ホーム増設事業に関する説明は以上でございます。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 札幌駅交流拠点推進担当部長の高橋です。

引き続き、私から、北4西3関連のうち、都市再生特別地区の変更、道路の変更、第一種市街地再開発事業の決定、地区計画の決定、変更に係る部分について説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

下段の1から5の順に説明いたします。

1の地区の概要についてです。

北4西3地区の位置は、写真の中の赤色で示したところです。JR札幌駅南口駅前広場の正面に位置しており、ここで街区一体の再開発事業を予定しています。

周辺の道路状況ですが、写真に示すとおり、街区の西側は札幌駅前通、北側は北5条・手稲通、南側は市道北4条線、東側は市道西3丁目線にそれぞれ面しております。

現況としまして、街区の中央には市道北4条中通線が東西方向に通っています。

地下部分については、西側に地下鉄南北線さっぽろ駅のコンコース、南側は、南北線、東豊線の連絡通路に接しています。

現況写真です。

①は駅前広場側から見た既存建物の状況です。②は札幌駅前通側から見た地上建物の入り口部の状況です。③は札幌駅前通と街区南側の様子です。④は街区南面で路線バスのバス停があります。⑤は西3丁目線側から見た地上部です。⑥は北5条・手稲通から見た写真です。⑦は北4条中通線の写真です。

地下部の現況写真です。

⑧は、地下鉄コンコースから街区内の既存建物を通じて、地上への出入口があります。

⑨は、その横にある地上への出入口とビル内の店舗です。⑩は、現状は券売機が並んでいて再開発ビルとの接続予定箇所となります。

次に、現在の都市計画の指定状況です。

用途地域は商業地域、建蔽率は80%、容積率は800%が指定されています。建物の最高高さを定める高度地区は指定がありません。

次に、地区の経緯について簡単に説明します。

平成21年に、西武百貨店本館、ロフト館が閉館し、平成23年にそれらの建物が解体されました。閉館以降、札幌市が街区内の地権者に呼びかけ、まちづくり検討会を設置し、街区一体での再開発に向けて、意見交換を重ねてまいりました。

そして、令和元年5月に街区内の地権者全員の16名による再開発準備組合が設立されました。以降、再開発準備組合において、事業計画、建築計画等の検討が進められ、本年9月に準備組合から札幌市に対して再開発の企画提案が提出され、現在に至っております。

次に、この街区に関連する本市の上位計画での位置づけです。

当街区は、第2次都心まちづくり計画において、札幌駅交流拠点の範囲に含まれ、北海道・札幌の国際競争力を牽引し、その活力を展開させる起点の形成を目指すゾーンとしています。

また、ターゲットエリアとして、都市強化先導エリアにも位置づけられており、都心まちづくりの目標を先導的に具現化する都市空間、都市機能の誘導、形成を図るエリアとしています。

また、札幌駅交流拠点まちづくり計画では、高次都市機能集積ゾーンに位置し、新幹線やバスターミナルとの広域交通結節点の形成や、高次都市機能の集積を図ることとしています。

次に、平成30年9月に策定しました札幌駅交流拠点まちづくり計画では、札幌駅交流拠点におけるまちづくりの基本方針として、まち並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の四つを掲げています。

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

さらに、都市再生緊急整備地域については、その地域ごとに地域整備方針が決定されており、このうち関連する方針内容としては、交通結節点としての機能の強化や、業務・商業・交流機能等の充実・強化、道路等と敷地内通路等との連携、地上と地下の重層的な歩行者ネットワークの充実・強化、地下通路との接続により一体的な地下空間を形成、自立・分散型エネルギー拠点の整備、環境負荷の低減などが挙げられております。

次に、2の事業の概要についてです。

計画建物の概要です。建物のイメージパースを左側に示しております。地上35階、地下

6階建て、建物の最高高さは約200m、建築延べ床面積は約21万200㎡、容積率は約1,570%となっています。

この施設の整備方針は、大きく四つに分類されます。隣接する地下鉄さっぽろ駅の機能拡張や地下ネットワークの整備、良好な都市空間の形成、ビジネス機能の強化やにぎわいの促進、強靱化の先導等を実施いたします。

計画建物の主な用途です。こちらの断面図は札幌駅前通側から見たものです。建物は基壇部と高層部に分けられ、高層棟は街区南側に配置する計画です。基壇部には主に商業施設、高層部には、業務機能、宿泊機能を導入する計画です。地下3階より下は駐車場となります。

また、北棟と南棟の間には、ガレリアと呼ぶ吹き抜け空間を導入します。

ガレリアの整備イメージを示しています。街区中央の東西に貫通する位置に整備し、基壇部の屋上まで吹き抜ける空間としています。街区を東西に通り抜けられる通路を整備し、その通路に沿うように広場空間としての機能も有しています。ガレリア上部は自然光が差し込む吹き抜け天井としています。現在、この位置にある北4条中通線は廃道となりますが、このガレリア空間が代替の歩行者通路空間として機能することになります。

また、ガレリア部の下の地下1階にも東西を貫通する通路を整備いたします。地下1階は地下鉄南北線さっぽろ駅のコンコースと直結します。さらに、その下の地下2階は、新たに整備される地下鉄南北線さっぽろ駅の真駒内方面の改札と直結します。

地下接続の具体イメージです。

地下2階と地下1階の図面を示しています。地下鉄ホームの増設、コンコースの拡張に伴い、地下1階、地下2階において、両施設は街区全体にわたって接します。ホームのある地下2階から地上までの縦動線を再開発地区内に複数確保し、コンコースの混雑緩和に寄与します。

①は、地下1階のコンコースからビルへの接続部です。現在のコンコースの幅員が拡大され、ビルに接続し、街区を通り抜けられるよう貫通通路を整備します。

②は、真駒内方面の改札からの直結部です。地下鉄駅の機能を拡張し、エスカレーター等で地下1階及び地上階のガレリアにスムーズに連絡いたします。

次に、地下歩行ネットワークの拡充計画です。

現在、地下鉄コンコース、地下街などにより、地下レベルで移動できる範囲は、図中に色つきで表示している部分となりますが、本再開発事業において新たに3本の地下通路を整備します。

周辺の課題として、アピタ地下街と地下鉄南北線さっぽろ駅の接続部は、現状においても幅員が狭く、かつ9段の段差があり、混雑が常態化しております。通行人数は1日約10万人であり、札幌の地下において最も人流が多い箇所です。

今後、当街区のほか、新幹線の開業、バスターミナルの再整備、北5西1・西2再開発を踏まえた通行量の予測値は1日約20万人であり、東側へ向かう人が大幅に増えることが

見込まれます。

現在、アピア地下街の東端から東急百貨店の方面に連絡する地下通路があり、以前はここから西武百貨店ロフト館にも連絡していましたが、現在は閉鎖しています。本再開発事業において、この部分と再び接続し、そのまま西方向に貫通して、南北線さっぽろ駅コンコースに連絡いたします。加えて、この部分から分岐して、南方面にも通路を整備し、先ほど説明しましたガレリア下の地下動線にも連絡します。

なお、北側と東側の地下通路は、それぞれ北5条・手稲通と西3丁目線の道路下に整備する予定であり、当街区の組合により整備、所有、管理を行います。

これら3本の地下通路の整備により、新幹線改札口及びバスターミナルが整備される北5西1・西2街区との歩行者動線が強化され、ひいては地下街内及びコンコース内を移動する歩行者の混雑緩和にも寄与し、地下街と駅の接続部の通行人数は1日約13万人程度に抑えられることが見込まれます。

さらに、新たな地下通路の整備に加え、本再開発事業の附帯整備として、接続部を拡幅し、エスカレーターを新設することで、大きく改善を図る計画となっています。

また、北5条・手稲通に設置する地下通路は、単なる連絡通路とならないよう、通路に面して店舗も設置し、にぎわいの形成を図ることとしています。にぎわい空間の形成に關しましては、屋内及び屋外に公開空間を創出することにより実現していく計画です。

屋内については、先ほど説明しましたガレリア空間、面積にして約680㎡ありますが、通路機能としてのにぎわいのほか、にぎわい空間としての広場機能を担います。

屋外については、4面の道路境界線からそれぞれ2mセットバックし、道路の歩道と一体となった歩道沿い空を提供します。また、ここにはひさしを設け、椅子やテーブル等により滞留できる設えとし、店舗と一体的なにぎわいをつくり出す空間とします。

次に、景観形成についてです。

駅前エリアの良好な景観形成に資するよう、画面に示すような景観上の配慮をいたします。札幌駅前通北街区地区計画に位置づけたまち並み形成を踏襲し、道路境界線からのセットバックは2m、基壇部の高さは50mから60mでそろえることとしています。基壇部の壁面を分節化し、まち並みのリズムをつくり出すとともに、圧迫感を軽減いたします。地上部に近い低層階は、にぎわいが感じられる足元回りの開放的なデザインといたします。

また、本事業は、札幌市景観条例に基づく景観プレ・アドバイスの対象となっており、3月に開催された景観アドバイス部会を踏まえた市長意見を反映した内容となっています。

次に、各導入機能です。

まず、商業機能についてです。

主に基壇部となる地下2階から地上8階までは、商業施設を配置する計画です。具体の店舗計画は準備組合において検討中ですが、商業施設全体の床面積は約8万2,900㎡の計画です。

次に、業務機能についてです。

業務機能、つまりオフィス機能ですが、主に高層棟の下側に配置する計画です。オフィス棟の下層にはロビーフロアやサポート機能を設け、その他、コワーキングスペースやラウンジ、非常電源設備の整備など、高機能オフィスの導入を図ります。オフィス全体の床面積は約7万1,300㎡の計画です。

次に、宿泊機能についてです。

高層部の上階にホテルを配置する計画です。グレードや仕様など、詳細なホテルプランは準備組合において検討中ですが、室数はおおむね200部屋程度を予定していると聞いています。ホテル全体の床面積は約2万1,000㎡の計画です。

具体的な構成については、アフターコロナを見据えた新たなライフスタイルやビジネススタイル、いわゆるニューノーマルな時代に即した施設となるよう、事業者において検討を進めているところでございます。

次に、環境負荷抑制・防災に関する対応についてです。

建物内に地域冷暖房施設、DHCを設置します。供給能力ですが、温熱は約5万5,500MJ/h、冷熱は約4,600RT、この能力は、再開発ビル分のほか、周辺建物の約4万2,500㎡分の熱供給を担うことが可能です。加えて、電力と熱を生産、供給するコージェネレーションシステム、CGSを設置し、再開発ビルの10%から15%程度に相当する電力供給を担います。

防災の取組としましては、制振構造の採用や浸水対策の強化、大規模災害時における約750人分の一時滞在施設の確保を図ります。

次に、交通処理・駐車場計画についてです。

本再開発事業における自動車駐車場の出入口は2か所あります。ホテル、オフィスの利用者は街区南側から、商業施設及び荷さばきの車両は街区東側から出入りします。駐車場に出入りする自動車交通量を加えた上で、周辺交差点における交通処理が可能かを検討した結果、周辺交差点の4か所における交差点需要率は、いずれも処理可能とする上限値の0.9を下回っております。

次に、3の都市計画の内容です。

本再開発事業に伴い、決定、変更を行う都市計画は、第一種市街地再開発事業の決定、都市再生特別地区の変更、地区計画の決定、変更、都市高速鉄道の変更及び道路の変更です。このうち、都市高速鉄道の変更に関しては、さきに総合交通計画部長より南北線さっぽろ駅のホーム拡張事業に伴う都市計画の変更箇所を説明しましたので、私からは再開発事業に伴う都市計画の変更箇所を説明します。

初めに、第一種市街地再開発事業の決定です。

施行区域は、隣接する道路の中心線までを含んだ約1.7ha、街区を2等分して、北側をA街区、南側をB街区としています。決定する内容としては、建築物の整備に関する計画として、A街区、B街区ごとに定めておりますが、地区全体としては、建築面積約9,800㎡、延べ床面積約21万200㎡、主要用途は、商業、業務、宿泊滞在、駐車場となっています。

次に、都市再生特別地区の変更です。

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

決定する内容のうち、位置と面積は第一種市街地再開発事業と同じです。定める容積率の最高限度については、地区全体として1,570%とします。その内訳として、A街区は1,090%、B街区は2,050%です。

高さの最高限度については、基壇部のみのA街区は60m、高層棟があるB街区は、基壇部までが50m、高層部は200mとしています。高層部の後退距離は、西面の札幌駅前通からは10m、南面の北4条線からは5m、東面の西3丁目線からは6mのセットバックをそれぞれ取っています。

壁面の位置の制限です。地上部の道路境界線からの壁面の距離は、先ほど説明したとおり、各面とも2mのセットバックを予定しています。

次に、地区計画の決定、変更です。

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

本件の場合は、都市再生特別地区では定めることができない詳細な建築用途の制限や、地区内の公共的空間の位置を定め、良好な街区整備を誘導するものです。

まず、札幌駅前通北街区地区計画の区域の変更についてです。

現在、北4西3街区のおよそ西側半分の敷地に札幌駅前通北街区地区計画の区域がかかっております。これは、札幌駅前通に面する現存建物に応じて、その区域に含まれているものです。今回、それらの建物を解体し、北4西3街区一体で再開発事業を行うことから、札幌駅前通北街区地区計画のまちづくりへの貢献を引き継いだ上で、別個の地区計画を北4西3街区単独で決定することといたします。

なお、札幌駅前通北街区地区計画が目指してきた札幌駅前通の統一したまち並み形成についても、新たな地区計画においてそれを踏襲し、整合を図ることとします。

新たに定める地区計画は北4西3地区地区計画、位置と面積は、第一種市街地再開発事業、都市再生特別地区と同じです。

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

地上部については、先ほど説明しました各道路からセットバックした2mの範囲を歩道沿い空地として位置づけます。また、ガレリア空間を屋内の広場として位置づけます。地下部については、地下鉄駅と接続する縦コア空間となるガレリアの地下1階部分及び地下2階部分を広場として位置づけます。

また、敷地中央部を東西に貫通する地下通路と、アピア地下街方面に連絡する地下通路をそれぞれ歩行者通路として位置づけます。

なお、北5条・手稲通の下を東西に連絡する地下通路については、都市計画道路として別に定めますので、地区計画には位置づけません。

建築物等の用途の制限です。

通常、商業地域で建てられる建築用途のうち、住宅、共同住宅、寄宿舍、下宿、風営法に該当するものの一部について、建築してはならないとします。また、形態、意匠の制限として、景観法に基づく札幌駅前通北街区地区景観計画重点区域及び札幌駅南口地区景観計画重点区域における行為の制限に準じることなどを定めています。

次に、都市高速鉄道の変更です。

先ほどのホーム増設の説明のとおり、本再開発事業において、地下鉄南北線及び東豊線さっぽろ駅の出入口をビル内に取り込み、再整備することとし、廃止する既存出入口も含めて、都市高速鉄道としての形状を変更いたします。

最後に、道路の変更です。

先ほど、アピア地下街の東端から東急百貨店方面に連絡する地下通路があり、以前はここから西武百貨店ロフト館にも連絡していて、現在は閉鎖されていると説明しましたが、都市計画道路の札幌駅前広場3号地下歩道としての位置づけが残ったままになっています。そこで、まず、その位置づけを外すこととし、札幌駅前広場3号地下歩道の区域を変更します。

次に、本再開発事業で整備する北5条通の下の地下歩道を、アピア地下街の東端部から地下鉄南北線さっぽろ駅及びチ・カ・ホに至る地下歩行ネットワークを形成する施設として、都市施設に位置づけることとし、都市計画道路札幌駅前通公共地下歩道の区域を変更することとします。

次に、4の環境アセスメント及び近隣説明についてです。

札幌市環境影響評価条例に基づく手続については、配慮書手続、方法書手続を終え、現在は準備書手続の段階です。去る7月の都市計画審議会において、環境影響評価準備書の内容について参考説明をしたところです。その後、準備書手続について市長答申を受け、その結果を踏まえて都市計画審議会に諮問し、都市計画決定の告示と併せて、環境影響評価書の公告を行う予定となっております。

近隣への説明は、札幌駅前通協議会への説明と、周辺町内会や札幌駅前通振興会への説明を実施しており、計39名が参加しましたが、参加者から事業に反対する意見はございませんでした。

最後に、5の今後のスケジュールです。

本日の都市計画審議会への事前説明の後、来年1月には都市計画案の縦覧手続を開始し、2月4日の第115回都市計画審議会において諮問をしたいと考えております。

案件について同意をいただければ、年度内に決定告示を行い、年度明けには再開発

本組合の設立、令和５年度に権利変換計画の認可を経て、令和６年度に工事着手、竣工は令和10年度を予定しております。

説明は以上です。

●岸本会長 午前中でご退席になる委員の方々のご発言を優先して、引き続き、午後もこの問題について議論したいと思いますが、ただいまのご説明について、ご不明な点やご意見等がございましたら、お願いいたします。

●佐々木委員 聞き漏らしたのかもしれないのですが、ホームの増設についてです。

それはよろしいと思うのですが、改札から新しいホームへの人流のさばきがどういう流れになっているのでしょうか。

また、固定柵については、南郷７丁目駅にもありまして、何メートルくらいなのかは分からないのですが、先日、ジョーカーの事件みたいなこともありましたので、緊急のときにどういう避難体制が取れるのかも教えてください。

●坪田総合交通計画部長 まず、１点目の改札の状況についてお答えいたします。

ホームを増設することになりますので、現在お使いいただいている北側への改札は、そのまま行けるようにもなりますし、南側にも行けるようになります。もう一方、ホーム階があるレベルで、そのまま再開発ビルの中に入っていける改札を増設することになりますので、今と比べまして人の流れが分散化されることになります。

●岸本会長 固定で設置されるホーム柵はどういうものですか。

●釜石技術担当部長 ホーム柵についてですが、ホームの増設に伴いまして、南北線側の既設の島式ホームのところに南郷７丁目駅と同様の固定柵を設置する形になろうかと思えます。ホームの全長としては、現在、120mを予定しております。

また、車内で何か非常事態が起きたときの避難の件ですが、今度は相対式のホームになりますので、ほかの駅と同じように、片側のドアだけを開けて避難誘導をすることになります。

●佐々木委員 人流については、交錯などもあると思うので、ぜひ安全にお願いしたいと思えますし、避難のときの誘導路なども考えた設計にしていいただければと思っています。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●巽委員 これはお願いになりますが、立派なビルにぜひ緑を取り入れてほしいという要

望を入れてください。

駅の南側は、特に緑が少なく、冷たいイメージがあります。できれば、あべのハルカスのように、ガーデンみたいなものを導入していただけると、札幌を訪れる人々に癒やしを与えられるのではないかなと思いましたので、ぜひその検討をお願いします。木をちょちょっと植えるのではなく、ちょっとしたガーデンをつくるような感じで、どんと緑を増やしていただけたらうれしいです。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 緑化に関しましては、基準となる緑化率を確保することはもちろんのこと、屋外と屋内の至るところでの緑化の充実についても、今、画面で示しているとおりの、事業者様で鋭意工夫しているところですので、委員のご意見も踏まえまして、そのようなことを伝えていきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岩崎委員 この地区に建っているビルには、現在、様々なテナントが入っていて、事業者の皆さんとしても駅直結ということで非常に便利になるのだと思いますが、私のところには、様々な事業者の方から、どうしようかな、困ったなというような意見が何件か寄せられております。

資料の下のところ、その地区内の借りられている方々に説明会を実施したと書いてありまして、また、先ほども、地域への説明をして、おおむね賛成だったということでしたが、ここではどのような意見が出ていたのか、行政として、それに対応し、寄り添う手だてがあるのか、その点について教えてください。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 既存建物を解体して一体で行う再開発ですので、既存建物に入っている様々な業種のテナントとの関係というのは再開発事業の大きなテーマとなるところです。全体を通して準備組合として説明する機会ももちろんありますし、その中で出た議論もありますが、それぞれのビルオーナーがそれぞれのテナントにご説明するということも並行して進めているものと聞いております。

それぞれの具体的な内容については、当事者同士の契約ですので、私どもが詳細まで把握しているわけではありませんが、どこかが滞ると、結局、事業全体が滞るというリスクがあります。ですから、準備組合として、あるいは、それを支援する札幌市として、具体的なサポートということで首を突っ込むわけにはいきませんが、円滑に進むよう、何らかの形で見守り、支援していきたいと考えております。

●岩崎委員 私としても、また情報収集し、お伝えしていきたいと思いますので、引き続き、お願いいたします。

●岸本会長 ほかにございますか。

●よこやま委員 ここはヨドバシカメラの所有と伺っています。ここで伺いすることではないのかもしれませんが、私の地域にはヨドバシカメラがありますので、オフィス棟の地下2階から地上8階までの商業施設でヨドバシカメラがどの程度関与するのか、分かる範囲で教えていただければと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 この再開発準備組合は地権者16名で構成されていて、その理事長はヨドバシホールディングスさんとなります。この建物の基壇部は商業機能となりますので、商業者やビルオーナーなど、それぞれの地権者がそこで商業展開をしていくという意味では、ヨドバシカメラの店舗ももちろん候補なのだと思います。ただ、この商業施設の中でそれぞれの地権者がどこで商業展開をするかはまだ確定しておりませんので、今日の段階でどこに何をということを説明するには至っておりません。

●よこやま委員 ただ、早く情報を知りたいというのが地域の思いでありますので、教えていただければと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 大変関心のある部分であることはよく承知しておりますし、準備組合が明らかにできる時点もきっとあると思いますので、それは踏まえておきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございますか。
田中委員は午後もご参加なされますか。

●田中委員 はい。

●岸本会長 お昼を過ぎておりますので、田中委員は午後のトップにご質問をしていただくということで、よろしいですか。

●田中委員 はい。

●岸本会長 それでは、ここで1時間の休憩ですね。

●事務局（長谷川都市計画課長） 想定スケジュールの時間より長引いておりますので、午後も質問を受けたいと思います。

今は12時15分ですので、ここから約1時間の昼休憩を取りまして、午後は13時15分から再開したいと考えております。よろしくお願いします。

●岸本会長 それでは、1時15分から再開することとし、ここで午前の部を一旦終了いたします。

〔 休 憩 〕

●岸本会長 全員がおそろいですので、午後の部を開始いたします。

午前中は質問を遮る形になりましたが、田中委員のお手が挙がっていたと記憶しておりますので、ご質問をよろしくお願いいたします。

●田中委員 3点ほどお聞きします。

一つは、パワーポイントの44ページの赤点線で丸に囲っているところで、まさに混雑の常態化の部分についてです。

聞き間違いだったら申し訳ありませんが、先ほど、新幹線の延伸を含めて開発を進めていく中で、今の10万人という通行人数が20万人ぐらいになるけれども、地下の通路、また、東に抜けるような道をつくることで13万人になると説明されていたと思います。ただ、ここは今の10万人でも一日中混雑しているような状態ですが、パワーポイント19ページの上のオレンジの斜線で引かれている部分の駅事務室等がなくなり、接続部が広くなると捉えたらいいのでしょうか。

また、先ほどの札幌駅の南側の周辺は緑が少ないというお話とも関連するかもしれませんが、パワーポイント53ページの環境負荷抑制のところ、この建物を建てるに当たって、地域冷暖房施設とコージェネレーションシステムの導入を進めていくということがありました。今、イギリスでC O P 26をやられていますが、環境の問題として、この建築物の延べ床面積である約21万㎡という規模では、実際のC O 2の排出量がどれぐらいで、コージェネなどを導入することによって、どれぐらいの割合で抑制できるのか、もし分かれば教えてほしいと思います。

さらに、その次のパワーポイント54ページの交通処理の部分に関し、赤枠で囲っている交差点の需要率の0.35、0.28について、処理可能とする上限値の0.9を下回っているという説明があったと思いますが、この数字の見方を教えていただければと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 先ほど説明した人数の関係は、今の田中委員のご指摘のとおりです。現在は図示したところで10万人であり、駅前周辺のもろもろの開発に伴う交通量を足し合わせると20万人になるということですが、今回、3本の地下通路を整備することなどにより、1か所への負担が軽減され、その場所に関して言えば13万人に減る

ということです。

ただ、数字は13万人と上がっていますが、それは単純な1日の合計であり、駅に派生する人の流れには、それぞれピークの時間がありますので、人の流れを方面別に掘り下げていくと、混雑度といいますか、つまり、サービスレベルは向上するというところでございます。

●坪田総合交通計画部長 1点目の駅事務室の関係についてお答えいたします。

現在ある駅事務室はコンコースがやや狭くなっておりますが、駅事務室の移転によりコンコース幅が広がります。

次に、3点目の交通需要率の関係についてお答えいたします。

信号というのは、例えば、東西方向60秒、南北方向60秒のように、120秒サイクルで設定されているのが一般的でありまして、その中で、直進交通量、左折交通量、右折交通量がどれくらいあるのかという実績を基に、1回の信号サイクルの中で車がさばき切れるかどうかを計算するというのがいわゆる交通需要率と言っているものでございます。一般的な目安としまして、0.9を上回る場合には、その交差点は、交通処理ができていない、パンクをしているという評価になるわけですが、新しく行う再開発に伴う交通も見込んだ上で、今回お示ししているような数字を算定しているという意味でございます。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 2点目のCO₂の排出量の関係について、今日は説明をしませんでしたが、前回に関連説明をしました環境アセスの中で温室効果ガスについて触れております。画面にはありませんので、口頭で失礼いたします。

この建物から出る温室効果ガス排出量は約2万6304.6t CO₂/年でありまして、そのうち、この開発の中でコジェネやDHC等の取組により効率化を図ることで削減される温室効果ガスの量は6958.6t CO₂/年となりますので、削減率にして約20.9%の削減が見込まれると評価しているということです。

●田中委員 交差点の需要率について改めて確認します。

北4条線については、今、バス停がそれぞれあって、また、東急デパートのところにもあり、それを北5西1・西2のほうにバスターミナルとして集約化するというのが計画としてあったと思いますが、それによって商業施設と荷さばきの車両の出入口の交通量がさらに増えていくことも考慮した上での需要率と考えてよろしいですか。

●坪田総合交通計画部長 まずは、現状ありきの中で、再開発ビルに流入、流出する交通量を上乘せするという考え方になります。もう一方で、今、委員からご指摘がありましたように、駅周辺では一部の路上にバス停が点在しておりまして、それを北5西1・西2に設置を予定しているバスターミナルの中に集約していきたいという考え方はあります。た

だ、それは将来の話でして、今回、需要率を計算するに当たってそれがなくなることを前提に計算しているわけではありません。

●岸本会長 ほかにございますか。

●齊藤委員 ホームの工事、そして、地上のビルの工事も長期間にわたると思いますが、特に地下鉄の工事に関連して、工事期間中の歩行スペースの確保はどういうふうに考えてらっしゃるでしょうか。

ここは、人流がかなり多く、特に、朝と夕のラッシュがかなり激しいところです。また、同時期には地上部の工事もありますので、特に、冬期間について、ご高齢の方や障がいをお持ちの方がいる中で歩行者の動線をどう確保されるのか、そこをお聞きしたいと思っています。

●釜石技術担当部長 今、委員からご指摘のありました工事期間中の通路等の確保についてです。

先ほどもお話がありましたとおり、工期は数年にわたります。工事期間中は、再開発の東側においては、一定の仮設の壁を設けることにより、通路が狭くなることも想定されますので、地下鉄を利用される方はもちろん、駅に接続されている商業施設の利用者や近隣の店舗の方にとって大きな支障とならないことを念頭に、現在、詳細設計をして、再開発側と協議しながら、仮設や工事の計画を進めているところでございます。

さらに、J R札幌駅からチ・カ・ホというのは本当に幹線となるところでして、通行される歩行者の動線の妨げにならないようにということは最重点課題かなと思っておりますので、そういったことをしっかりと考慮し、再開発事業者の方々と協議した上で、計画を立てたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございますか。

●本間委員 2点ほど教えていただければと思います。

先ほども質問がありましたパワーポイント53ページの環境負荷抑制・防災の中の地域冷暖房施設による熱供給についてですが、これは新たに施設をつくられるということでしょうか。それとも、既存の施設を導入されるのですか。

もう一つ、防災性の向上の中にある自立分散型電源の確保については、具体的にどのようなことを想定されているのでしょうか。今までどおりのガスによる発電なのか、もしお分りのことがあれば、教えていただければと思います。

それから、非常用電源設備についてです。サポート機能ということで、従来は地下につくられる例が多かったのですが、これは防災対策といいますか、防水対策の一環なのか、

その辺が分かればお願いいたします。

●小俣札幌駅交流拠点推進担当課長 ご質問いただいた点についてお答えします。

まず、地域冷暖房施設については、このたびの北4西3地区のビルの開発に併せ、新たに地域冷暖房のプラントを新設するといった事業内容になってございます。

次に、2点目の防災施設として自立分散型の電源を確保することについてですが、パワーポイント53ページにありますコージェネレーションシステムについては、災害時に中圧ガスを使って発電を継続できるシステムとするほか、通常の非常用発電設備も確保する計画としております。

最後に、3点目の非常用電源設備については、防水の観点から、地下ではなく、地上以上に設置する計画となります。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 まず、スライドの45ページですが、赤い点線の丸がついているところは、現状、9段ぐらいの段差があるというお話があったと思います。こちらに新設しようとされている通路は、A P I A側の床の高さに合わせるのか、それとも、まち側から延びている地下鉄のほうの床に合わせるのか、また、どちらに合わせるかによって段差がつくのか、緩く長いスロープみたいな形になるのかなど、高さ方向の解説がありませんでした。これはとても重要な話だと思いますし、本来的には、まち側を優先して、まちの広がりの方から入ってきたときにはなるべく平らなほうが望ましいのではないかなと思うのですが、その点を説明いただきたいと思います。

もう一つは、スライド54ページの交通処理の話についてです。交差点の交通量というのは、数字としてはこう出るのでしょうけれども、皆さんにも現状を思い出していただくと分かると思いますが、混むときはすごい混むのですよね。大丸のときにもこういう計算をして出されたのでしょうけれども、結果的には混んでいます。結局、交差点をどう処理できるかではなく、敷地の中に入っていく駐車希望の車が単位時間当たりどのくらい処理できるかという方向から検証しなければ、数字は大丈夫だけれども、実際に蓋を開けてみたらいつでも混んでいるということになってしまいます。特に、ヨドバシカメラは、車でアクセスするような店舗を展開していると思いますし、この計算で大丈夫ですというのは非常に信じ難いのですが、現状を踏まえ、ほかに検証する方法がないのかどうかを教えてくださいたいと思います。

次に、スライド49ページの景観についてです。都市計画決定云々とは関わらないのかもしれない中できちんと説明して下さったのはありがたかったのですが、このデザインは、委員の皆さんも検索していただければ分かりますとおり、梅田や秋葉原にあるヨドバシカメラとほぼ同じものになっています。ただ、札幌に来る人はきっと旅情を持って訪れるはずな

のですね。降りてみたら、何だ、梅田と同じじゃん、秋葉原と同じじゃんとなるのか、札幌ならではの景観をきちんと意識してデザインされているのだねとなるのか、ここはすごく大切なところだと思います。

また、景観アドバイス部会を経た結果としてこうなっていますという話がありましたが、アドバイスなので、協力をいただけるかどうかというのはまた別の話でして、アドバイス部会を経たからオーケーですみたいな口ぶりと言われるのは非常に心外です。ヨドバシカメラとしては、きっと豊富な商品知識と丁寧な接客対応が売りなのだと思いますので、旅情を持って楽しみに札幌を訪れた観光客や、日本全国を回ってきた外国人の観光客の方が、建物の形状がほかのまちと同じだとなってしまうのが本当にいいのか、そこは私権に関わる部分だから、札幌市としてそこまでは言えないという話なのかもしれないですが、札幌のまちを代表する場所として、どこまで意識を持って協力を呼びかけるつもりがあるのか、軽視されているのではないかと思うので、その点に対してどういう見解をお持ちか、ここで確認しておきたいと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 1点目の地下通路についてお答えいたします。

今回の開発において、3本の地下通路をつくとともに、地下ネットワークの拡充を図るというのは、まちづくりにおいて非常に大きな貢献になるので、ありがたく思っているところです。また、コンコースとA P I Aの部分については、ご説明しましたとおり、非常に高低差がありますので、ただ単に通れるということではなく、その段差解消を最大限図るということも一方で進めております。

この通路については、今後の具体の設計、あるいは、関係機関との協議の中でさらに詰めていくことになっていきますが、土地なりに整備していくと、当然、既存の地下通路との間に何らかの高低差が生じることは必然だと思います。また、どこかでがくんと階段をつけると、それはバリアフリーにならない面があるので、許容される範囲で緩やかにすりつけていくか、あるいは、どちらかの高さに取り合いとして合わせていくかということは、既存の通路との調整がありますし、特に地下街絡みということもあります。しかし、通路はできたけれども、段差ができるということがないように、今後の協議の中で実現を図っていきたいと考えております。

●坪田総合交通計画部長 2点目は、交通需要率の計算は大丈夫かというご指摘であったかと思います。車の渋滞の感覚としては、交差点がパンクしないかどうかということのほか、車のスピードが渋滞で遅くなったりしていないかという、いわゆる旅行速度の尺度もあろうかと思います。旅行速度が上がらないという観点でいえば、ここの交差点に限らず、都心部全体でも、いろいろな交通需要の下に車が長く走っているという実態があり、なおかつ、碁盤の目になっているという札幌市の街区特性上、信号の連担により赤信号で車の流れが途切れてしまうという一面もあると認識しているところです。旅行速度を上

げていくような取組については抜本的な施策がなかなか見当たらないところですが、本事業に起因して、周辺道路に深刻な交通渋滞が発生することのないよう、駐車場の運用などについて、引き続き事業者様と調整を進めてまいりたいと考えてございます。

●上田地域計画課長 景観を所管している立場から景観についてお答えいたします。

先ほど似通っているというお話もありましたが、景観協議においては、各施設のデザインコンセプトを尊重しつつ、地区の景観特性、周辺施設との調和などについて配慮するよう誘導しておりまして、本施設についても周辺建物を意識した壁面線の形成や低層部の連続性などといった一定の配慮をいただいているところでございます。

今後は、設計段階の景観プレ・アドバイスもありますので、そういったところを通し、引き続き、協議してまいりたいと考えております。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 札幌のまちを代表する場所に対する札幌市の考え方の質問がありましたので、補足してお答えします。

皆さんもご承知のとおり、ここは、西武百貨店の跡地で、閉館以来、約10年間、未利用地ということで、駅前の一等地でありながら、鉄板囲いの部分もあり、開発が長く望まれてきたところでございます。その後、ヨドバシカメラが西武百貨店から用地を取得し、札幌市としてもそれを契機に、ヨドバシカメラをはじめ、街区内の各地権者に対し、街区一体での再開発ができないかを呼びかけ、まちづくりの検討会という勉強会を複数回開催しながら事業化の可能性をずっと模索してきたところです。その結果、地権者の理解が得られまして、令和元年5月に地権者の皆様の総意の下に再開発準備組合が立ち上がり、事業推進に向けて検討が重ねられ、今日に至りました。

我々札幌市としましても、札幌駅の真正面のこの場所で、それぞれの建物が単独で建て替えを行うのではなく、街区全体でスケールメリットを生かしたダイナミックな開発が進められることはまちづくりの観点からも非常に望ましいものと考えておりますし、今日ご説明しました現在のプランは、その意向にかなった、ふさわしい開発であると認識しておりますので、これからも、再開発準備組合に対して、この良好な再開発が円滑に推進されていくよう積極的に支援したいと思っているところです。

●岡本委員 どれもお答えになっていない気がします。

バリアフリーに関しては、東京の都心部でも、渋谷等々での建物の建て替えにおいて、段差があっても、その脇に斜行するエレベーターをつけ、足の不自由な方や車椅子の方も同じ動線上で移動できるという工夫が見られてきているわけです。ただ単に段差を解消できるように調整してまいりますと何か足りない気がしてなりませんので、その辺もしっかりと意識していただきたいと思います。

また、交通の話についても、旅行速度などと言っていましたけれども、実際に混んでい

る様子は皆さんが体感していると思いますし、あれがまた再現されるかと思うと悲しくなります。今、事業者を入れてシミュレーションを回していると思うのですが、もっとリアルなシミュレーションを回していただきたいと思います。

それから、景観の話もそうで、再開発としてまとまったからいいだろうみたいな話をされても本末転倒で、結局、降り立った人たちに札幌がどう見られるかというすごく大切なところなので、アドバイスをして、もっと積極的に協力していただきたいなと思っています。

それに、札幌を訪れた人にやっぱりヨドバシカメラだねと言われるのだったらどうしようもないですね。僕はヨドバシカメラが大好きですよ。家電など、全部をヨドバシカメラで買っていますけれども、それはちょっと違うと思いますので、その辺に関しては、ぜひ今の熱い思いを、そして、やっぱり札幌だねと言ってもらえるよう、工夫してもらいたいと思います。

●岸本会長 景観に対するいろいろなお考え等、どちらかという、主観的な好みの問題も当然入ってくるところではありますが、ここでまとめます。

北4西3について、午前中にるるご説明いただいたことは、本来だったら五つに分けられるものを一括して事前説明がなされたと理解しております。

大きく分けるならば、まず一つは、この土地に隣接する道路の地下部分に地下鉄南北線という都市施設の駅があって、ここは、今でも1日10万人という通行人数で、出入口が北と南しかなく、ホームが島式になっていることから、真駒内方面と麻生方面が一つのホームの中にあって、非常に混雑している状況ですが、さらに、将来、新幹線の開業等によって人の多さが加わることが予想されるということで、事前説明第9号として、都市高速鉄道の変更について事前説明がなされたということです。これ自体は、北4西3地区そのものについてではないのだけでも、将来、ここが地下で接続されていくということでホームの改築に関する説明がなされ、今の段差の問題等も含めて、今後、詳細設計をしていく上でバリアフリー化に積極的に取り組んでいただきたいというご意見と工事中の動線の確保についてご指摘があったと理解しております。

また、まさに北4西3という街区における再開発の問題については、北4条中通線が地上からなくなって、地下に降りていくことから、第5号として道路の変更について事前説明があったと理解しておりますが、この理解に間違いはないですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 北4条中通線は、都市計画に位置づけられている道路ではありません。北4条中通線を廃道し、ガレリアの中でその道路機能を代替していきますという説明がありましたように、今回の都市計画案件としては地下歩行ネットワークの拡充となります。

●岸本会長 都市施設として幅 5 m の道路が地下に設置されることに伴うものですね。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 そうです。

●岸本会長 同時に、この地区の再開発について見るならば、恐らく、この三つがまた一体になるのかなと思います。まず、都市再生特別地区と、それに地区計画というものがさらに上乗せでかかった上で、地権者で設立する組合によって第一種市街地再開発事業がなされていくと。その結果、外観等については、評価が分かれる部分はあるかと思いますが、今後、先ほど来示されている建物が建つ予定であるということによろしいですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 その三つは、いわゆる都市計画の中のボリュームと用途を縛る 3 点セットと言っていると思います。

●岸本会長 今、スライドに出ていますけれども、一番上の市街地再開発事業と都市再生特別地区と地区計画という三つで高層の建物等が建っていると。この土地の地下に新たに都市施設として連絡通路等ができることに伴い、道路の変更、それから、新たに設置される地下鉄南北線のホームとの接続等に関する問題を一体として事前説明をなされたという理解でよろしいですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 おっしゃるとおりです。

●岸本会長 今日、決を取るわけではないですが、今、るるご説明がありましたので、もう一遍まとめると、ここの地域は、2002年に制定された都市再生特別措置法に基づいて都市再生緊急整備地域に指定され、その中でも、とりわけ、特定都市再生緊急整備地域であるということですよね。したがって、ここの部分は、簡単に言うと、都市の競争力や魅力、また、防災の観点等も含めながら、国際的な視点で再開発を重点的に緊急で行っていくことが目指されている地域であるということによろしいですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 まさに都市再生特別地区という言葉のとおり、そういうふうに事業を推進していく制度です。

●岸本会長 その中に含まれる北 4 西 3 地区については、都市計画法上の用途地域として都市再生特別地区に指定していこうとしているわけですね。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 この区域に定められた範囲の中でその地域地区を定めることができるということです。

●岸本会長　ここは、本来、都市計画の用途地域としては商業地域であり、もともとは建蔽率80%、容積率800%であったところ、この都市再生特別地区に指定すると、商業地域としての建蔽率、容積率の規制が一旦さらになるというわけではありませんが、それに縛られることなく、規制を緩和して都市の再開発に乗り出していくことができる制度であるという理解で間違いはないですね。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長　都市再生特別地区という言葉のとおり、別途、諸々の規制を除外して別に定める制度ということでございます。

●岸本会長　この制度は、再開発をするに当たって、ただ単に規制を緩和するだけでは意味がないので、公共貢献を行うことが前提になっていると。つまり、敷地内において、地下通路が設置されたり、あるいは、公開空地といいますか、広場があったり、このビルを訪れる人だけに限らず、幅広い方に向けて、公共空間が数多く整備されることを条件とする代わり、場合によっては指定容積率を緩和しましょうという制度であるということです。

そして、その結果として、まず、容積率は1,570%、高さは、一番近い部分を含めて、約200m級の建物が南側に建つという構造になっているのですね。A地区、B地区という言い方をするのは分かりませんが、北側に60m、南側に200mの建物が建つようになるということです。また、その中に、地下を含めて、公共空間が整備される地区にしましょうというのが一つの議論ですね。その上で、都市再生特別地区だけでは大ざっぱ過ぎるので、さらに地区計画を立てるとというのが事前説明の第19号、第20号に関連してくるのだと思います。

さらに、地区計画というもので、地上部分については道路から2mのセットバックをして、歩道機能、広場機能を持たせるというふうに理解してよろしいですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長　2mのセットバックは都市再生特別地区でも定めませんが、その空間を歩道沿い空地として位置づけるのが地区計画です。

●岸本会長　そして、広場が屋内に設置されたり、地下にある4.5m幅の道路が南北方向と東西方向に一部延びている部分があったと思いますが、地区計画上、こういうものが地区施設として位置づけられるということですね。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長　そうです。

●岸本会長　そして、全体としては、地権者の方々が再開発準備組合をつくり、いわゆる第一種市街地再開発事業として、都市再生特別地区プラス地区計画の土地利用規制の下で

再開発事業を行っていきたいということによろしいですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 市街地再開発事業は、事業を都市計画決定するものですので、都市再生特別地区や地区計画で位置づけた土地利用に関し、その事業において実現していくという立てつけです。

●岸本会長 今は再開発準備組合だけでも、今後、地権者の3分の2の合意で、正式名称は何になるのですか、再開発組合ですかね。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 組合です。

●岸本会長 組合が設立され、認可されて事業に入っていくということですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 はい。本組合の設立、権利変換計画の認可等々を経まして工事に進むということです。

●岸本会長 権利変換については、たしか、よこやま委員がおっしゃっていましたが、これは土地所有権が区分所有権という形に切り替わっていくため、自分がどこに区分所有権を持てるか、権利がどう切り替わっていくのかについて、可能な限り早く具体的に教えてほしいという意見があるのではないかというご指摘がありましたので、その部分も念頭に置いた上で、今後、手続を迅速に進めていただくことになろうかと思います。

今、私なりに今まで出た議論を受け止めた上でそれをまとめてみましたが、ほかにお伝えしたいことやご質問したいこと等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 その上で、各案件について都市計画決定を行っていくのは何月になりますか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 今日は事前説明ですので、その後、計画案の法縦覧を経まして、次の2月4日の都市計画審議会で諮問をいたします。

●岸本会長 委員からのご質問やご指摘、ご要望を踏まえながら、2月4日に諮問がなされ、ここで改めて審議の上、議決を取ることにしようかと思いますが、何かご質問等はございませんか。

●濱田委員 せっかく会長が細かくまとめられたので、質問しづらくなったのですが、あまり機会がないので、総論的なことを申し上げたいと思います。

この建物は鉄筋ですから、恐らく、2028年から22世紀までは建っているのだろうと思

いますし、とにかく壮大なものですよね。札幌駅を降りて南を見たら、このビルが空を塞ぐような大きさにそびえ立っているということで、これはいい意味でもあるのですけれども、札幌オリンピック以来、札幌のまちを改造する、つくり変えるチャンスが来たのだろうという認識を持ちました。

その上で申し上げておきたいことが幾つかあります。

一つは、岡本委員がご指摘された景観の話です。これは説明していただければいいのですが、スライドの49ページにあるまち並みのリズムと連動したというのはどういう意味なのかということです。それから、その下にヒューマンスケールなまち並みを形成するとありますが、これも意味が分からないなと思いました。

景観というのは物すごく大事で、札幌市の顔となるものですから、そこを再開発するということで、高橋部長の説明もよく理解したつもりではありますが、景観という点で大丈夫なのか、もう少し慎重に検討していただけるとありがたいなと思います。

これは岡本委員に同調するわけですが、周りとの調和ですね。先ほど委員が新宿とは違うという話をなさったと思いますが、私もそのとおりだと感じています。今さら何を言っているのだという話になるかもしれませんが、札幌というのはどんなまちで、その札幌のまちのイメージに調和しているのかということとはぜひ考えていただきたいと思いました。

3番目は、経済学者としての発言になりますが、こういう巨大なビルをつくるというのは、普通、経済が右肩上がりのときに起こる現象ですよ。霞が関ビルを見ても、日本のいい時代にできております。コロナの後がどうなるかというのはなかなか予測し難い問題ですが、少なくとも日本経済が爆発的に成長することは多分ないと思っています。札幌もその大きな一部ですが、ひょっとすると低成長から少しずつ縮んでいくという時代が来るのではないかなと思うのです。そう考えたとき、22世紀までもつこのビルがやっていけるかです。これは地権者や建てる人が考えることなのかもしれませんが、ビルがどうにかなくなってしまったら札幌のまちにとっては大事件ですから、札幌市として、そこら辺ももう一度考えてほしいということを関係者の方に言っていただければありがたいなと思います。

また、細かい点ですが、福田委員がよく気にされている緑についてです。これは、構造物としてはコンクリートの巨大な塊ですよ。コンクリートだけでなく、アルミやガラスなどもあると思いますが、鉱物ですよ。ですから、札幌駅前に降り立ったときの巨大な塊によるインパクトや圧迫感を少しでも和らげるような工夫をしていただけたらありがたいなと感じました。

●岸本会長 景観など、様々なところに出されているご意見については、今後、詳細設計をしていく上で可能な限り酌み取っていただくというご対応をお願いいたします。

札幌市としても、都市計画決定をする以上、ここは地権者の私有地だから、あとはどんな建物が建ったって知らんという問題では当然ないからこそ、こういうところに来ているわけですよ。

また、緑化や交通渋滞の問題等を含めて、将来予測の部分があるのは分かりますが、対応できることはないかということを可能な限り考えながら、今後も引き続き詳細を詰めていっていただければと思います。

本日は事前説明という段階であり、これから委員のご意見を部局に持ち帰っていただき、地権者や準備組合の方々と詰められるところは詰めていくということになるかと思いますが、現時点でほかにご意見等がなければ次の案件に入りたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

●岸本会長 次回の2月4日に諮問がなされるということですので、よろしくお願いいたします。

◎土地区画整理事業関連について

●岸本会長 次に、事前説明第1号から第3号、第6号、第10号から第17号の土地区画整理事業関連となりますが、ご説明を受けた後、10分程度の休憩を入れることを考えております。本日は、重要案件が続いておりますので、長丁場となり恐縮ですが、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

それでは、準備が整いましたら、担当部局からご説明のほどをお願いいたします。

●徳光市街地整備部長 都市局市街地整備部長の徳光です。

これより、事前説明案件グループ分け②の土地区画整理事業関連についてご説明いたします。

本件は、土地区画整理事業のうち、長期間、事業化されていない地区について、土地区画整理事業の必要性などを検証した上で、都市計画の見直しを実施するものです。

説明はスクリーンにて行ないますので、前方をご覧ください。

こちらの順番に従ってご説明を行ってまいります。

まず、Ⅰとして土地区画整理事業の説明と今回の都市計画見直しの経緯について、Ⅱとして都市計画見直しの対象である未施行区域とその見直しの考え方について、Ⅲとして都市計画見直しの評価について、Ⅳとして今後の進め方について、ご説明いたします。

初めに、Ⅰ－1の土地区画整理事業とはについてご説明いたします。

土地区画整理事業は、土地所有者が土地を公平に提供し合い、公共施設用地や事業費の一部を生み出すことにより、道路、公園、宅地を総合的、一体的に整備し、良好な都市空間を形成する事業です。

このスクリーンの下にありますように、土地所有者から土地を提供してもらうことを減歩と言います。あらかじめ公共施設が不十分な場所では、減歩の割合が大きくなります。

また、宅地の再配置を行う性質上、既存の建物については、移転を伴う場合が少なくありません。

次に、Ⅰ－２の都市計画変更までの経緯についてご説明いたします。

札幌市では、市街化区域の約４分の１となる約6,400haが土地区画整理事業によって整備されています。施行主体は、大きく分けて、公共団体施行、組合施行、その他の三つがあり、本市では、公共団体施行と組合施行が全体の９割を占めています。

なお、後ほどご説明する事前説明の８地区のうち、第10号の西郊から第16号の東雁来第2までの７地区は、主として公共団体施行、第17号の札幌市東茨戸は組合施行です。

施行箇所は、都市計画決定当時、市街地の拡大などにより計画的な基盤整備が必要とされたところでした。

これまでの札幌市の土地区画整理事業は、その当時の急激な人口増加に伴う宅地需要に応える基盤整備を目的としておりました。しかし、現在、市街地の基盤整備はほぼ完了しており、また、今後の市街地の範囲については、札幌市のまちづくりの上位計画である都市計画マスタープランにおいて、人口減少を見込み、現状のとおりとするとされています。このような傾向から、スクリーンの下グラフのとおり、近年、土地区画整理事業はほとんど施行されておられません。

札幌市内には、土地区画整理事業の都市計画決定がされたものの、その区域内に事業に着手していない箇所を残している地区が計８か所あります。いずれも都市計画決定から20年以上、長いもので77年が経過しています。

この先のご説明では、これら８か所の地区の中で、長期にわたって事業に着手していない箇所を未施行区域と言います。

未施行区域が生じた背景には、大きく二つあります。一つ目は、左上の青色のこまですが、施行区域を分割して準備が整った範囲から順次事業化を進めていった結果、一部が残ったというケースです。このような進め方は、昭和30年代までに都市計画決定を受けた地区に見られたものです。

また、二つ目は、右上の緑色のこまですが、土地区画整理事業に伴う減歩や移転について、地権者の同意が得られなかった場合などに、その範囲を含めずに事業を実施したというケースです。

どちらの場合も共通して、事業着手されていない間に、民間開発や道路事業などの個別の公共事業が行われ、市街化が進展してきました。その結果、土地区画整理事業を行う必要性や実現性が低下している一方、都市計画決定については、当時のままという状況になっております。

次に、Ⅱ－１の都市計画の見直しを進める理由についてです。

都市計画見直しの検討に当たり、国土交通省の都市計画運用指針において考え方が示されています。これによりますと、都市計画は、社会経済状況の変化に応じて、変更の必要性を吟味されるべきであるとし、あわせて、その性質上、一定の継続性、安定性も要求されるので、それらのバランスに留意しつつ進めるべきとしています。

さらに、例として、今回のように、長期間、事業に着手されていない市街地開発事業等

に関する都市計画については、見直しのガイドラインを定め、これに基づき、都市の将来像を踏まえながら必要性の検証を行うこと、また、必要性を判断した当時と状況が大きく変化した場合などには、理由を明確にした上で変更を行うことが望ましいとしています。

これを今回の未施行区域に具体的に当てはめると、都市計画は一般的に20年後の都市の将来像を見据えて計画されるものですが、未施行区域では、先ほど申し上げたとおり、どの地区も都市計画決定から20年以上が経過しています。この間、民間開発などにより市街地整備の状況は大きく変化しています。

これらのことから、土地区画整理事業の必要性について、決定当時の視点ではなく、現時点における都市の現状及び将来像に照らして検証を行うとともに、その結果に基づき、理由を明確にした上で、都市計画の見直しを実施するべきと考えております。

なお、今回の都市計画見直しの対象は、未施行区域です。

未施行区域について、土地区画整理事業の都市計画を変更不要とする場合には、都市計画をそのまま存続し、事業化に向けた検討を行います。また、都市計画の変更が妥当とする場合には、未施行区域を都市計画決定区域から除外いたします。

次に、Ⅱ－２の都市計画見直しの評価の考え方についてです。

土地区画整理事業の都市計画見直しの検討に当たっては、確立された手法が定まっていないことから、今回、都市計画運用指針で示された見直しの考え方を基に、このようなフローを作成し、それにのっとって都市計画決定の必要性を判断しております。

見直しフローは、大きく二つ、上段の必要性の検証として１番から４番を、実現性の検証として５番に分けて整理しております。

それでは、必要性の検証から順番にご説明いたします。

フロー１の都市計画決定理由の再検証です。

ここでは、未施行区域における市街地の現状や整備の経緯、社会情勢の変化を踏まえ、都市計画決定当時の理由、すなわち、実施目的が現状に適合しているか、現在においてもその理由を掲げることが妥当かを検証します。当時の理由が現状に適合している、現在もその理由を掲げることが妥当であると判断された場合は、フロー２の上位計画での位置づけにおいて、上位計画における土地区画整理事業の位置づけの有無を確認します。上位計画の位置づけがある場合は、フロー３の目標達成度の検証に進みます。ここでは、現況把握や動向把握などのための調査・評価項目を調べ、上位計画において土地区画整理事業により実現するとされた目標が達成されているかについて検証いたします。ここで、土地区画整理事業の目標が達成されていると判断された場合は、都市計画を変更します。すなわち、未施行区域を都市計画決定区域から除外します。反対に、目標が未達成と判断された場合は、都市計画を存続いたします。

戻りまして、フロー１の都市計画決定理由の再検証で不適合、または、フロー２の上位計画での位置づけにおいて位置づけなしと判断した場合は、フロー４の市街地環境改善の必要性を検証します。ここでは、現況把握や動向把握のための調査、評価の諸項目を基に、

市街地環境改善の必要性について検証します。

調査・評価項目は次のとおりです。

調査・評価項目は、大きく、現況把握、動向把握、評価指標で構成しています。

まず、現況把握では、整備状況の概要を把握するために、現在の建物用途現況、土地利用現況を整理します。

次に、動向把握では、ここでの市街化がどのように進んできたかについて、開発行為等の状況や道路網動向、建物棟数の動向を整理します。

さらに、評価指標では、基盤整備の質的内容、機能をはかる目安として、宅地接道率、消防活動困難区域率、都市計画道路整備率、公園広場充足率を整理します。この四つの指標は、他都市が土地地区画整理事業の見直しを行った事例を参考に選定しております。

それぞれの括弧の指標、数値についてですが、目標値は本来達成が望ましいと考えられる整備率、参考水準値については、消防活動困難区域率は北海道の市街地の平均値、都市計画道路、公園等は、札幌市の平均的整備状況を採用しました。これらの調査・評価項目を総合的に勘案し、市街地環境改善の必要性を検証します。

なお、先ほどのフロー3と4では、同じ調査・評価項目を用いることになりますが、フロー3では事業目的という視点、フロー4では市街地環境改善の必要性という視点で評価いたします。これにより、市街地環境改善の必要性がないと判断した場合は、都市計画の変更、未施行区域の除外を行います。逆に、必要性があると判断した場合は、フロー5の事業化の見通しの有無を評価します。これまでのフロー1から4は必要性の検証であり、フロー5は実現性の検証となります。

ここでは、今後10年以内に、現在の都市計画に基づき、土地地区画整理事業に着手する見通しがあるかを確認いたします。また、地域において土地地区画整理事業の実施に向けた具体的な取組や機運の高まりがあるかについても確認します。もし事業化の見通しがあれば、都市計画は存続し、見通しがなければ、土地地区画整理事業に代わる代替手法の検討を行います。

以上が、未施行区域について、都市計画見直しに係る評価の考え方です。

次に、Ⅲ－1の都市計画見直しの評価結果について、評価を地区ごとにご説明いたします。

なお、ここでは、時間の都合上、見直しの評価結果の概要を用いてご説明いたしますので、ご了承ください。

まず、事前説明第10号の西郊についてご説明いたします。

西郊は、札幌駅から西に約4km離れた場所に位置しております。

こちらは、昭和19年の札幌市に合併する前の旧琴似町時代に都市計画決定され、77年が経過しております。面積は728haと広範囲で計画し、そのうちの68%を公共団体施行により8区域に分けて、順次、土地地区画整理事業を施行しました。残る32%の地下鉄琴似駅、西区役所、中央卸売市場周辺などが未施行区域となっております。

西郊の未施行区域の現在のまち並みの様子です。全域に道路が整備され、住宅街となっております。赤色の星印の琴似地区については、中高層住宅が多く建築されており、黄色の星印で示した宮の森や、このほか、桑園、八軒、円山などでは、民間開発などにより戸建て住宅を中心に整備されています。

この西郊の未施行区域について、フローにのっとって都市計画の見直し評価を行いました。

まず、フロー1の都市計画決定理由の再検証です。

都市計画決定の理由は、都市計画決定図書が現存していないため、推測の域を出ないのですが、当時の市街地整備の状況から、琴似町と札幌市における人口急増、急速な市街化に対応した宅地の供給、市街地の造成が目的だったと考えられます。これを現在の西郊における未施行区域について見ると、宅地の供給、市街地の造成という目的は既に達成されており、今後も土地区画整理事業の必要性の理由として引き続き掲げるのは妥当ではないと判断いたしました。

次に、フロー4の市街地環境改善の必要性に進みます。

現況把握の観点では、未施行区域の7割が建築敷地、2割が道路として利用されており、市街化が十分に進んでいます。

なお、建築敷地とは、建築を目的に使用されている土地のことを指します。

動向把握の観点では、開発行為や駅前の再開発事業により整備が進んでいるほか、道路も拡幅整備されています。評価指標の観点では、ほぼ全ての指標について参考水準値または目標値を達成しております。

公園・広場充足率については、参考水準値を若干下回るものの、公園から遠いとする場所の多くは、中央卸売市場などの大規模事業用地であり、住宅地については、適切に公園、広場が整備されています。

以上により、市街地環境改善の必要性は低いと考えられることから、未施行区域を除外するという都市計画の変更が適切であると判断いたしました。

次に、事前説明第11号の南郊についてです。

南郊は、札幌駅から南東に約6km離れた場所に位置しております。

こちらは、昭和30年の札幌市に合併する前の旧豊平町時代に都市計画決定され、65年が経過しております。面積は314haと広範囲で計画し、そのうち32%を公共団体施行により3区域、組合施行により1区域の合わせて4区域に分けて、順次、土地区画整理事業を行い、残り68%が未施行となっております。未施行区域には、地下鉄月寒中央駅、月寒体育館などが含まれています。

現在のまち並みの様子です。

全域に道路が整備され、赤色の星印で示した地下鉄月寒中央駅と月寒体育館の周辺は住宅市街地となっております。地下鉄駅から少し外れた黄色の星印の月寒西や、ほかにも、月寒中央、月寒東では、戸建て住宅を中心に市街地が形成されています。

南郊の見直し評価です。

先ほどの西郊と同じフローをたどり、当時の都市計画決定の目的は達成されており、また、市街地環境改善の必要性も低いことから、未施行区域を除外するという都市計画の変更が適切であると判断いたしました。

次に、事前説明第12号の手稲中央地区についてです。

手稲中央地区は、札幌駅から北西に約10km離れた場所に位置しております。

こちらは、昭和38年の札幌市に合併する前の旧手稲町時代に都市計画決定され、57年が経過しております。面積は314.1haと広範囲で計画し、そのうち53%を公共団体施行により5区域に分けて、順次、土地区画整理事業を行い、残り47%が未施行となっております。未施行区域には、JR手稲駅、手稲区役所などが含まれております。

現在のまち並みの様子です。

こちらにも全域に道路が整備され、赤色の星印の手稲本町や黄色の星印の富丘、ほかにも、手稲前田、稲穂で市街地が形成されております。

手稲中央地区の見直し評価ですが、こちらでもこれまでの地区と同じフローをたどり、都市計画の変更が適切であるという判断をしております。

次に、事前説明第13号の厚別地区についてです。

厚別地区は、札幌駅から東に約10km離れた場所に位置しております。

こちらは、昭和47年に都市計画決定され、48年が経過しております。面積は138.5haで、そのうち91%を公共団体施行により施行し、残り9%の国道12号を挟むひばりが丘病院周辺が未施行となっております。

なお、これ以降、事前説明第16号の東雁来第2までの各地区において施行された土地区画整理事業は、1事業だけです。

なお、お手元の資料において、施行済み区域の名称が厚別と記載されておりますが、正しくは、スクリーンにありますとおり厚別駅前ですので、訂正させていただきます。大変申し訳ございません。

現在のまち並みの様子です。

全域に道路が整備され、赤色の星印で示した国道12号の沿道では、大規模な建築物が並んでおります。国道12号と区画を一つ隔てた黄色い星印の付近では、戸建て住宅やアパートが中心の住宅街となっております。

厚別地区の見直し評価です。こちらでも、これまでの地区と同様、都市計画の変更が適切であるという判断をしております。

次に、事前説明第14号の百合が原についてです。

百合が原は、札幌駅から北に約7km離れた場所に位置しております。

こちらは、平成元年に都市計画決定され、32年が経過しております。面積は49haで、そのうち85%を公共団体施行により施行し、残り15%が未施行となっております。

現在のまち並みの様子です。

未施行区域のうち、赤色の星印で示している北側の大部分は、令和元年に民間開発による宅地造成が行われ、今では写真のようなまち並みが形成されております。また、黄色の星印の南側でも写真のように住宅地が形成されております。

百合が原の見直し評価ですが、こちらも西郊などと同じフローをたどり、都市計画の変更が適切であるという判断をしております。

次に、事前説明第15号の太平についてです。

太平は、先ほどの百合が原と近接しており、札幌駅から北に約10km離れた場所に位置しております。

こちらは、都市計画決定の時期も百合が原と同じく平成元年で、32年が経過しております。面積は37.9haで、そのうち94%を公共団体施行により施行し、残り6%が未施行となっております。

まち並みの様子です。

未施行区域のうち、北側の2箇所では、上の赤色の星印の写真のように、一般的な郊外住宅地が形成されています。下の黄色い星印の南側部分についても、建築物は見られませんが、都市計画道路に面して既に整備済みです。

太平の見直し評価ですが、こちら、これまでの地区と同様に、都市計画の変更が適切であるという判断をしております。

次に、事前説明第16号の東雁来第2についてです。

東雁来第2は、札幌駅から北東に約7km離れた場所に位置しております。

こちらは、平成7年に都市計画決定され、25年が経過しております。面積は213haと広範囲で、そのうち99%を公共団体施行により施行し、残り1%が未施行となっております。

まち並みの様子です。

未施行区域のうち、北側の赤色の星印で示した箇所には、河川管理関係施設である雁来排水機場が位置しており、南側の黄色の星印で示した箇所は、工業地として利用されております。

東雁来第2の見直し評価ですが、こちらも西郊と同じフローをたどり、都市計画の変更が適切であるという判断をしております。

最後に、事前説明第17号の札幌市東茨戸についてご説明いたします。

以降、この説明では当地区のことを東茨戸と言います。

東茨戸は、札幌駅から北に約11km離れた場所に位置しております。市街化区域の最北端に位置し、近くにはガトーキングダムサッポロがあります。

こちらは平成9年に都市計画決定されました。

この地区は、これまでご説明してきた公共団体施行の7地区とは違い、組合施行、つまり当該地区の地権者による開発を前提に都市計画決定され、かつ地区全体が未施行区域です。

経緯を簡単に申し上げます。

都市計画決定に至る前段として、地権者有志が土地区画整理事業のための組合設立準備委員会を結成し、全地権者の約9割から事業化に向けた仮の同意を取り付けました。これを受けて札幌市は都市計画決定を行ったのですが、その後、事業の具体的検討が進むと、減歩の負担などに対して地権者の合意が集まらず、組合設立も事業化も実現しませんでした。それ以降、地域では事業実施への機運もなく、24年が経過しております。

東茨戸のまち並みの様子です。

地区中心部では、住宅が立ち並び、特に赤色の星印では、令和元年度と今年度の2回にわたり民間による宅地開発が行われ、土地の利活用が推進されています。また、青色の星印では、病院や高齢者福祉施設が建築されています。地区外縁部となります黄色や緑色の星印で示した箇所は、資材置場や農地として利用されています。なお、オレンジ色で示した区域では、来年度、開発行為が予定されております。

東茨戸の見直し評価です。

フロー1です。当時は、計画的な基盤整備による土地の利用増進、良好な宅地の供給でしたが、現在は、札幌市が区画道路や下水道敷設等の公共整備を計画的に進めてきており、また、民間開発行為により良好な宅地が供給されてきました。

令和2年度末時点の東茨戸の市街地整備の状況です。

図の左上の道路については、区画整理の都市計画がなされた平成9年から、オレンジ色で示した箇所について整備を進めてきました。

右上の下水道は、平成9年時点では全く未整備でしたが、今では地区全域に整備されており、左下の上水道についても同様です。

右下の建築物については、都市計画決定以前は120件ほどだったのが、道路整備や民間開発の結果、今ではさらに200件ほど増加しています。

以上のことから、こちらも当時の目的は達成済みで、今後も土地区画整理事業の必要性の理由として、当時の目的を掲げるのは妥当ではなく、また、市街地環境改善の必要性も低いことから、未施行区域を除外するという都市計画の変更が適切であると判断しました。

なお、スクリーンにはお示ししておりませんが、この地域の町内会からは、都市計画の廃止について要望書が提出されております。その要望趣旨は、開発行為等によりまち並みが変わりつつある状況の中で、居住者の土地を減ずるような土地区画整理事業の都市計画の実施は避けてほしいというものです。

次に、Ⅲ－2の都市計画変更の理由と題して、全8地区の評価結果について、まとめてご説明いたします。

前章でご説明したとおり、都市計画見直しの評価をした結果、8地区全ての未施行区域について、都市計画の変更、すなわち、未施行区域の除外が適切であると判断いたしました。その理由としては、全地区に共通して個別事業や民間開発などにより既に一定程度の市街地整備が完了しており、土地区画整理事業による一体的な整備の必要性が低下しているためです。

次に、Ⅲ－３の札幌市東茨戸土地区画整理事業の廃止に伴う関連都市計画の変更についてご説明いたします。

初めに、都市計画道路の変更です。

当該地区には、土地区画整理事業と併せて計画決定され、現在まで事業未着手の都市計画道路が４路線あります。これらについては、当初、土地区画整理事業と併せた整備を予定しておりましたが、このたび、土地区画整理事業の廃止を行うことにより、都市計画道路単独での整備の実現性及び必要性が低くなったことから、併せて廃止いたします。

次に、用途地域の変更についてです。

東茨戸において、一部、用途地域を第一種住居地域に指定しております。先ほど写真でご覧いただきました病院や高齢者福祉施設が建っている辺りです。この第一種住居地域は、廃止する東茨戸通と東茨戸中通の道路中心を用途地域の境界と定めていたことから、変更する必要が生じました。

まず、画面の左下に吹き出しがあります東茨戸通については、市道山口茨戸連絡線の道路中心に変更しますが、これらの道路中心は一致していることから、区域の変更はありません。

続きまして、画面の右上の東茨戸中通については、直近の地番界、図で示している青色の点線から赤色の直線に変更いたします。これに伴い、第一種住居地域及び第一種低層住居専用地域の区域を変更します。

次に、特別用途地区の変更についてです。

さきの用途地域の変更と同様に、境界の変更に併せて、戸建住環境保全地区の区域を変更します。

次に、高度地区の変更についてです。

さきの用途地域の変更と同様に、境界の変更に併せて、北側斜線高度地区、18m北側斜線高度地区及び18m高度地区の区域を変更します。

詳細については示しているとおりです。左側が変更前で、右側が変更後であり、この赤色の線で囲っている箇所を変更します。

なお、これらの用途地域、特別用途地区、高度地区の変更に伴い、現状の土地利用及び建築物への影響はありません。

次に、Ⅲ－４の周知状況についてご説明いたします。

８地区の未施行区域について、都市計画の変更が妥当と判断したことから、必要な周知を行いました。方法については、公式ホームページへの掲載、区役所、まちづくりセンターへの資料の配架、そのほか、まちづくりセンターから連合町内会へご説明しております。これらは９月初めから行っておりますが、東茨戸については、もともと地権者主体の計画であったことから、より丁寧に周知するため、これらに加えて、８月中旬から各地権者への案内文書の送付や大規模土地所有者への個別の連絡等を行っております。

この未施行区域の都市計画変更について、市民の皆さんから寄せられた声は22件でした。

全て東茨戸の地権者からのもので、そのうち21件は案内文書の内容の確認でした。

そして、都市計画変更について1件の意見をいただいております。内容としては、自分の所有地の隣地を購入しようとしていたが、土地区画整理事業の都市計画がなくなると、自分が買いたかった土地がほかの人に購入されてしまうのではないかと不安であるというものでした。

これに対し、私どもからは、土地区画整理事業の都市計画変更が土地の売買に直接影響を及ぼすものではないが、売買をする者の心証としては、規制がなくなるイメージがあるので、多少の動きがあるかもしれませんと回答し、ご了承をいただいております。

最後に、IV－1の今後の進め方についてです。

今後の予定としては、来年の令和4年1月に都市計画変更案の縦覧を行い、2月の都市計画審議会に変更計画案をお諮りし、今年度中の都市計画決定を目指しております。

以上で事前説明案件グループ分け②の土地区画整理事業関連についての説明を終わらせていただきます。

●岸本会長 いろいろな地域の評価及び結果、また、幾つかの地域でなぜ廃止しようとするのかについてご説明がありました。

要するに、この部分は、土地区画整理事業をやることを予定し、一旦は都市計画決定を行ったのだけれども、一部、公共団体または地権者たちが設立した組合で土地区画整理事業が行われた部分もあれば、行われないうまま、都市計画決定の状態から数十年が経過し、そのままになっているものがあるということです。

今回は、未施行の部分について、今後も土地区画整理事業を行うことを前提に都市計画を維持するのか、それとも、人口の増加を考えると、今後、土地区画整理事業が行われることはまずなかろうということで、都市計画を廃止するのか、その基本的な考え方と個別の事案の適用についてご説明がありました。

まず、この点について委員の方々からご質問はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 土地区画整理事業を前提とした都市計画決定をする場合、具体的にどういう形で土地区画整理事業をやるのかについては、別途、計画を立て、事業計画の認可が行われていきますが、そこまでも行っておらず、その前の段階の都市計画がかかった状態で数十年がたっているということです。ですから、都市計画決定をして、今から土地区画整理事業をする予定です、いいよ、そうしましようと言っていたのですが、個別に開発ができないわけではないので、その間、民間開発等が行われて、先ほど写真が出てきましたように、今後、土地区画整理事業をしなくてもそれなりの道路が既に整備されているので、もう廃止してもいいのではないかとということによろしいですか。

●徳光市街地整備部長 はい。

●岸本会長 どうやらその理解で間違いはないようですので、個別案件についてご意見やご質問等はございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●岸本会長 その上で、今後、土地区画整理事業をやっていく見込みはほぼないので、それを前提とした都市計画はやめましようとなった場合、それに付随して、一部の道路等に関して都市計画の変更や廃止を行わなければいけない事案があるということですね。

●徳光市街地整備部長 はい。

●岸本会長 それは東茨戸の件のみですか。

●徳光市街地整備部長 そうです。

●岸本会長 土地区画整理事業をやる予定はもうないということで仮に都市計画が変更された場合は、道路をつくりましようというのもなくなるため、スライドの61ページのように、予定されていた道路の都市計画を廃止するということです。

ここを見てみると、特に問題となるのは、第一種低層住居専用地域という用途地域の真ん中にぽこんと第一種住居地域があって、第一種住居地域だからこそ、病院などが建てられるわけけれども、その上のほうで土地区画整理に併せてつくる予定だった都市計画道路が道路中心線の関係でなくなり、機械的に第一種住居地域が若干せり出す形になったので、地番に合わせるようになったという理解でよろしいですか。

●徳光市街地整備部長 はい。

●岸本会長 他方、第一種住居地域が予定された道路中心線よりも若干せり出す形になったので、周りを囲っている第一種低層住居専用地域と接する形になるわけですが、この部分の特別用途地区の変更についてはどういうことですか。第一種住居地域には特別用途地区を指定しないのですか。ここが理解できていないのですけれども、いかがですか。

●上田地域計画課長 特別用途地区は、第一種低層住居専用地域にかかっている戸建住環境保全地区になります。

●岸本会長 その指定がここにはかかりませんよという意味で指定がないだけですな。

●上田地域計画課長 そうなります。境界が変わったことによって、特別用途地区の境界

も変わるということです。

●岸本会長 分かりました。

要するに、第一種低層住居専用地域であって、かつ、特別用途地区として戸建住環境保全地区がかかっているわけですね。それが、今、指定なしとなっている第一種住居地域にはかかりませんということですか。

●上田地域計画課長 そうです。

●岸本会長 もしかかっているかもしれないと病院があつてはいけないとなってしまうという理解でよろしいですか。

●上田地域計画課長 はい。

●岸本会長 しかしながら、ここは、第一種住居地域であって、かつ、高度地区というものが上乗せでかかっているので、今回の変更にあてはめると、ここは18m北側斜線高度地区で、ここは北側斜線高度地区ということになりますが、これにより土地利用に大きな変更があるわけではありませんという理解でよろしいですか。

●上田地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 自分なりにまとめたつもりですが、ご質問等はありませんか。この辺りは、都市計画法の制度の問題ですので、かなり分かりにくいところがあるかと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 これについては、今日は事前説明であり、2月4日に都市計画の変更について諮問が行われ、議決を取るということですか。

●上田地域計画課長 はい。

●岸本会長 地域の住民の方々からのご意見についてもご説明がありましたが、特にご異論はないようですので、2月4日に改めて諮問を受け、議決を取らせていただきます。

あと二つの案件がございますので、申し訳ないですが、ここで10分ほど休憩を取らせていただきます。今は45分ですので、55分から再開いたします。いましばらくお付き合いください。

それでは、休憩に入ります。

[休 憩]

●岸本会長 全員がおそろいですので、再開いたします。

◎福住・桑園通、水源池通について

●岸本会長 次に、事前説明第7号の福住・桑園通、水源池通についてでございます。
準備ができましたら担当からご説明をお願いします。

●坪田総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田でございます。

事前説明第7号の福住・桑園通及び水源池通につきましてご説明いたします。

説明の内容としましては、福住・桑園通と水源池通の交差点改良のために、一部区域を変更するものであります。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明する内容は、福住・桑園通と水源池通の交差点の概要、道路整備計画の内容、都市計画変更の内容、まとめの4点でございます。

初めに、福住・桑園通と水源池通の交差点概要に関し、その位置、役割、現状や課題についてご説明いたします。

まず、福住・桑園通と水源池通の交差点の位置ですが、札幌大学や羊ヶ丘展望台の近くに位置しており、周辺は主に住宅地となっております。

次に、当該交差点の道央都市圏の都市交通マスタープランにおける位置づけについて、ご説明いたします。

福住・桑園通と水源池通は、マスタープランにおいて外環状道路の一部と位置づけられており、南部地域における交通の円滑化と環状機能の強化を図る必要があります。

また、当該交差点は、清田区、白石区、厚別区方面と南区方面の間を移動する交通が集中することで、かねてから渋滞が発生しており、地域からも要望が上げられている交差点です。

次に、当該交差点の現状についてご説明いたします。

まず、都市計画道路の幅員ですが、福住・桑園通、水源池通ともに代表的な幅は20mですが、当該交差点部においては、右折車線及び左折車線の設置のため、最大23mとなっております。

次に、当該交差点における車線運用についてご説明いたします。

水源池通の現況は、真駒内側、月寒側のどちらも3車線の運用となっており、歩道側から左折・直進車線、直進車線、右折車線が設置されております。

また、福住・桑園通については、澄川側は2車線の運用となっており、歩道側から左折・直進車線、右折・直進車線、反対の羊ヶ丘側は、歩道側から左折車線、直進車線、右折・

直進車線となっております。

次に、当該交差点の渋滞状況を把握するため、令和2年7月8日に交通量調査を行っております。その結果、水源池通の真駒内側は右折車線で最大150m、福住・桑園通の澄川側は左折・直進車線で最大60m、羊ヶ丘側は左折・直進車線で最大150mの渋滞が観測されております。

また、当該交差点の渋滞に関しましては、北海道交通運輸産業労働組合協議会、全国交通運輸労働組合総連合北海道地方総支部から対策要望をいただいております。バスの定時性確保が困難であることや右折車線設置要望が上げられております。

このような福住・桑園通と水源池通の交差点の現状、課題を踏まえ、渋滞対策を目的とした道路整備計画の内容についてご説明いたします。

道路整備の目的としては、道路区域を拡幅し、必要な右折車線を設置することで、当該交差点の交通の円滑化を図り、公共交通や自動車交通への影響の低減を図っていくこととしております。

具体の整備計画の内容としては、水源池通の東側で最大約1.6mの拡幅を行い、福住・桑園通の澄川側は、北側で最大約1.1m、南側で最大約1.2mの拡幅を行います。そして、水源池通の真駒内側に右折車線を追加し、二重右折の車線運用といたします。

また、福住・桑園通の澄川側に右折車線を設置し、それに併せて、反対側の羊ヶ丘側も車線運用を変更し、歩道側から左折・直進車線、直進車線、右折車線へと変更いたします。

次に、今回の道路整備計画における都市計画変更の内容についてご説明いたします。

こちらが計画の概要となっており、交差点部において、水源池通は23mから24.5m、福住・桑園通は20mから21.75mへと一部区域を変更いたします。

変更内容の詳細ですが、水源池通については、月寒側、真駒内側ともに幅員を23mから24.5mへ変更いたします。また、福住・桑園通については、羊ヶ丘側の幅員変更はございません。澄川側については、幅員を20mから21.75mに変更いたします。この対策により当該交差点の円滑な交通が確保されることとなります。

最後に、都市計画変更の内容のまとめと、地域への説明状況、今後の予定についてご説明いたします。

変更の内容は、福住・桑園通、水源池通について、一部区域の変更を行うものでございます。このことによりまして、交通の円滑化を図り、交通渋滞による公共交通や自動車交通への影響の低減を図ることができます。また、外環状道路の機能強化にも寄与すると考えられます。

次に、地域の方々への説明状況についてご説明いたします。

8月から9月にかけて沿線の地権者にご説明し、都市計画手続を進めることについてご了解いただきました。

また、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、地域への周知方法は回覧とし、関係する西岡地区の3町内会に概要資料を回覧しております。

最後に、今後の予定についてご説明いたします。

本日の事前説明の後、都市計画案の縦覧、都市計画審議会への諮問を行い、今年度中に都市計画決定を行いたいと考えております。計画決定後は、令和4年度以降に事業着手をする予定としております。

以上で事前説明第7号の札幌圏都市計画道路福住・桑園通と水源池通の変更案の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

●岸本会長 それでは、ただいまの説明について、ご意見やご質問等はございませんか。

●田中委員 パワーポイント8ページのところですが、まず、どうして交通量を調査する日が7月8日の水曜日だったのかを純粋に知りたいと思いました。

また、渋滞緩和のために右折レーンをつくることは大事なことだと思います。ただ、この交差点に限らず、札幌の場合はどこでもそうですが、冬期間は、積雪に加え、除雪して1レーンが全く走れないような状態になってしまうため、右折レーンをつくっても、結局、渋滞緩和につながらないのではないかなと感じますので、ここの通りの除排雪をどうするかについて何か考えがあったら教えていただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 まず、交通量調査を7月8日水曜日に行った理由はというお尋ねですが、交通量調査は、土・日を避けて、平日に行うのが一般的でございます。

今回の交差点については、かねてより労働団体や地元から交差点を改良してほしいというご要望がありましたので、私どももどういった計画が具体的に立案できるかを考えてきたわけですが、地域に説明するに当たり現況を確認する必要があるということで調査をした日が7月8日水曜日であったということでございます。

次に、冬期間の対策についてですが、委員のご指摘のとおり、特に20m幅の4車線道路は、路肩が十分に確保されていないことにより、堆雪スペースがなかなか取れないという現状がありまして、雪が多くなりますと、排雪をする前の段階では4車線道路が2車線道路としてしか運用できていない箇所があると認識してございます。

ただ一方で、毎晩、雪が降るたびに路肩の雪を持っていけるかというと、これも現実的ではないですし、全線にわたり20mの4車線道路の幅を広げるということも土地利用の関係から難しいと考えております。

さらに、現状では、特に交差点周りで渋滞しないよう、交差点排雪ということで、一般部に比べて丁寧な除雪を心がけておりますし、それに加え、新たに右折専用レーンがつくことにより右折がスムーズになるということもありますが、引き続き、ほかの交差点と同様に配慮が必要であるとは思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 一つはスライドの7ページで、羊ヶ丘から来るほうの道において右折と直進を一緒にしていたということですが、何でこんなことをしていたのかという素朴な疑問があるので、理由が分かっていたら教えてほしいです。

基本的には、至る月寒のほうも、至る真駒内のほうも、右折は単独、外側車線の左折と直進でセットになっており、通常はこういう描き方が一般的なのではないかなと素人的には思うので、なぜわざわざ右折と直進を一緒にしていたのか、理由が分かっていたら知りたいです。

また、次のスライド8ページの交差点の現状ですが、交差点需要率は数値にすると幾つなのかを教えてください。

●坪田総合交通計画部長 まず、福住・桑園通の羊ヶ丘通側の3車線の運用について、一番真ん中が右折と直進になっているのはなぜかというご質問でございました。

最初に、水源池通側を見ていただきたいのですが、これは、真駒内側も月寒側も3車線ですので、真ん中の車線はどちらも右折レーンとして運用することが可能となってございます。一方、福住・桑園通側ですが、澄川側については2車線しかありませんので、歩道寄りの車線は直進と左折、中央寄りの車線は右折と直進が混在しているという状況です。

現在、羊ヶ丘通も3車線あるわけですが、一番左側の左折専用レーンは、真っすぐ行く澄川側のほうに受けがなく、直進させられないということになりますので、左折専用という運用をしているものでございます。そして、真ん中寄りの車線が右折と直進になっているのは、澄川側の交差点の運用状況と同じということになりますので、どちらかという、現在の福住・桑園通は澄川側と羊ヶ丘側で幅が違うというのが少し特殊ではないかなと思っています。

それから、交通需要率については、現状で0.642でありまして、改良後には0.593となる予定です。

●岡本委員 前半はよく分かりました。

0.642という数値でもこれだけ渋滞するということなのですね。交通需要率の数値がどれだけ微妙かというのがよく分かりました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●前川委員 本当に素人的な質問なのですが、水源池通の真駒内側から羊ヶ丘のほうに右折するレーンを一つ増やすだけですよね。道路の拡幅幅が1m50cmぐらいですか。一つ一つの車線の幅が狭くなるわけですよね。当然、車1台分の幅がないだけで、今できる土地

利用が可能な範囲で頑張ったということなのでしょう。

また、右折レーンの長さはどれぐらいなのかな。僕は、昔、西岡に住んでいたのですが、何となくイメージできるのですが、あそこは右折車がだーっと並ぶのですよね。でも、レーンを一つ増やすことによって、150mあるという右折車の最大渋滞長がどれぐらい緩和されるのか、右折車による道路を塞ぐ時間とか幅とか、質問があっちに行ったりこっちに行ったりしたのですが、よろしくお願いします。

●坪田総合交通計画部長 一般的な車線の幅は3mとなりますので、右折レーンを設置する場合にも可能であれば3mで設置するのがより望ましいところですが、沿道の土地利用などを勘案しながら検討します。

特に、今回は既成市街地であり、沿道への影響を最小限にするため、付加車線を設ける場合に、車線幅員は最小値2.75mという規定がありますので、その最小値の2.75を採用して今回の全幅を決めているところです。

また、右折レーンの長さについては、先ほど最大渋滞長が150mというご説明をさせていただきました。今、右折レーンがあっても、それだけの渋滞長があるということですので、今回、70mの右折レーンが二重右折をかけられるということになりますと、交差点内に入り込む車両の長さも含めまして、150mの最大渋滞長は解消できると考えております。

●岸本会長 新しい車線を一つ増やすことによって、歩道側にせり出している3m分を取れば、それにこしたことはないのだけれども、そうすると、歩道の問題が出てきますし、沿線の地権者との関係も出てくるということで、それも踏まえて右折レーンを何とかしてつくりたい、150mぐらいあるものをでき得る限りで吸収できるようにしたいということですね。

その上で、2.75mについてです。政令で決まっている最低幅2.75mで1車線をつくりなさいということがあり、そこで行くというご説明でしたね。

●坪田総合交通計画部長 はい、最低値という規定でございます。

●岸本会長 私からも伺います。

先ほど、田中委員から除雪の問題について、また、前川委員から車線の幅についてご指摘がありました。私はよく分かっていないのですが、ここは路線バスが右折レーンに入ってくることはあり得ますか。

●坪田総合交通計画部長 バス関係の労働団体からご要望をいただいておりますように、ここはバス路線になっておりますので、右折レーンをつけてほしいという設置要望が以前からあったということです。

●岸本会長 バスは、この交差点を通るだけでなく、まさに右折に入ってくるわけですね。

●坪田総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 バスの場合でも2.75mで大丈夫なのですよ。政令基準の2.75mというのはそれも含めてだと思います。でも、先ほど田中委員もおっしゃいましたが、冬期間を考えると、道路の幅を広げることができれば一番いいのだけれども、道路の拡幅にも限界があるわけです。また、2.75mという最低基準で行くわけですから、冬期間の除排雪です。特にこの交差点は交通量が多いようですので、仮に車線を増やしたとしても、運用上、特に適切なご対応が必要になってくるのではないかとご指摘があったことはきちんと受け止めていただければと思います。

同時に、岡本委員もおっしゃいましたが、今後のこともありますので、0.642という数値について、こうやったら解消されたということ積み重ねていくと、今後、都市計画をやっていく上で参考になるところもあろうかと思いますので、引き続き、データ等を集積していただければと思います。

●坪田総合交通計画部長 分かりました。ありがとうございます。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 これも事前説明ですか。

●坪田総合交通計画部長 本日は事前説明でございます。

●岸本会長 次の案件のご説明に入ってよろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

◎高架側道6号線関連について

●岸本会長 それでは、最後の案件ですが、事前説明第8号、第21号の高架側道6号線関連についてでございます。

準備ができましたら担当からご説明をお願いします。

●坪田総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田でございます。

事前説明第8号の高架側道6号線、石山通、高架側道2号線と、事前説明第21号の北5

条西8丁目地区につきまして、ご説明いたします。

当案件は、北海道新幹線の整備に伴い生じる周辺の道路及び地区計画に係る都市計画の変更でございます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明する内容は、高架側道6号線の概要、北海道新幹線整備計画の内容、都市計画変更の内容、まとめの4点でございます。

初めに、高架側道6号線の概要として、その位置、現状についてご説明いたします。

高架側道6号線は、J R札幌駅西側の在来線高架橋の南側に位置し、沿線にはホテルやマンションなどが立地しており、2030年度末の開業を目指す北海道新幹線の構造物が整備される箇所となっております。併せて変更を行う高架側道2号線は、在来線の北側に位置し、石山通は、西10丁目、西11丁目にて在来線と交差する幹線道路でございます。また、地区計画は、高架側道6号線の南側に面している北5条西8丁目地区が対象となっております。

次に、高架側道6号線の都市計画決定内容について、ご説明いたします。

高架側道6号線は、起点を西5丁目・樽川通、終点を石山通とする延長約760m、幅員18mの都市計画道路で、昭和63年に都市計画決定を行っております。

これは昭和53年から平成3年に実施されたJ R函館本線・J R札幌線連続立体交差事業の際に、旧線路敷などについて、将来的な新幹線用地としての活用を見込み、それまでの間、道路として暫定利用するため、都市計画決定を行ったものであります。

これより、高架側道6号線の現状について、西側より順番に、区間ごとに説明をさせていただきます。

西10丁目から西7丁目の間を区間①、西6丁目を区間②、西5丁目を区間③とさせていただきます。

まず、西10丁目から西7丁目までの区間①でございます。

左下の写真は石山通側から東向きに撮影したものでございますが、当該区間は平成3年度に歩行者専用道として整備しております。都市計画上の幅員は18mであります。道路全体幅員は18.18mから24.54mの不定幅となっており、右下の図と写真のとおり、舗装された歩行可能な幅員はおおむね3.5m程度となっております。

次に、西6丁目の区間②、西5丁目の区間③の現況でございます。

幅員18m、2車線の道路となっており、歩道は南側の片歩道となっております。

続きまして、高架側道6号線区域内に建設される北海道新幹線の整備に伴う周辺道路の整備内容についてご説明いたします。

まず、市内の新幹線整備全体の概要についてご説明いたします。

上段と中段の図を併せてご覧ください。

札幌市街地区間については、ほとんどの区間をトンネルで通過し、石山通を越えて地上に出てまいります。

下段の図をご覧ください。

石山通から新幹線札幌駅の区間を拡大してお示ししてございます。地上に出た新幹線は、J R 在来線の南側を並走しながら、徐々に在来線と同じ高さまで上がっていき、赤色の四角で示しました西 7 丁目線との交差部で高架橋構造となり、J R 札幌駅に接続いたします。

当該区間の工事については、令和 4 年秋の着手を予定しており、令和 9 年春に新幹線に係る工事が完了する予定でございます。

続きまして、再度、区間ごとにご説明いたします。

まず、現在、歩行者専用道となっている西 10 丁目から西 7 丁目までの区間①についてご説明いたします。

上の平面図に赤色でお示ししている箇所が現在の歩行者専用道のエリアでございます。ここに緑色で示した新幹線構造物が設置され、黄色の区間が道路として残るエリアとなります。赤色の丸でお示したとおり、新幹線整備後も幅員 4 m 以上を確保し、歩行者専用道として再整備いたします。この幅員は、道路構造令における歩行者専用道として必要な幅員を満たしているため、歩行者の通行空間としても十分な機能が確保できるものと考えております。

なお、この区間の新幹線構造物については、徐々に高架橋と同じ高さへ上がっていく途中の区間でありますので、吹き出しの図のとおり、現在、在来線の高架下を南北に往来できる市道西 9 丁目中線と市道西 8 丁目線については、新幹線構造物が支障となるため、整備後は通り抜けができなくなります。

続きまして、西 6 丁目の区間②でございます。

この区間の新幹線構造物は高架橋構造となります。

道路については、現在、幅員 18m の 2 車線道路でございますが、整備後は道路幅員が減少するため、道路構造令上必要な歩道幅員を確保するために、区間①と同様に歩行者専用道としての復旧を予定してございます。

続きまして、西 5 丁目の区間③でございます。

西 6 丁目と同様に、新幹線は高架橋構造となります。

道路としては、現在、幅員 18m の 2 車線道路でございますが、整備後は、平面図のとおり道路幅員が減少するため、道路構造令上必要な歩道幅員を確保するために、一方通行の車道と歩道での復旧を予定しております。

ここまでご説明しました新幹線整備に伴う道路への影響についてまとめたものでございます。

石山通から西 7 丁目までの区間は、最低幅員 4 m 程度の歩行者専用道路となり、西 9 丁目中線、西 8 丁目線については、南北の通り抜けができなくなります。また、西 6 丁目区間は 2 車線道路から歩行者専用道に、西 5 丁目区間は 2 車線道路から車道一方通行となります。高架側道 6 号線の区域全体で新幹線構造物が影響し、いずれも道路として必要な機能は確保しているものの、道路の利用形態が変更されることとなります。

次に、今回の都市計画変更の内容についてご説明いたします。

こちらが今回の変更に関する全体図になります。

7・4・5高架側道6号線につきましては、これまで申し上げましたとおり、区域の大部分が新幹線構造物となりますので、都市計画の位置づけを廃止いたします。なお、都市計画を廃止した後も道路としての位置づけは残し、市道として適切に維持管理をしてまいります。

次に、黄色の丸でお示ししております高架側道6号線に併せて都市計画変更を行う路線についてご説明いたします。

まず、高架側道6号線の終点部に位置する3・3・11石山通については、現況の道路幅員30mに対して、都市計画道路区域が21m程度となっており、両者の整合を図るため、区域を変更いたします。

これは、鉄道高架となる前は石山通がアンダーパス形状となっており、当時の都市計画道路の幅員21mがそのまま残っていたためと考えられます。都市計画上の幅員を変更するのみであり、現状の道路利用が変わるものではございません。

次に、在来線の北側に位置している3・6・114高架側道2号線につきましては、市道西9丁目中線及び西8丁目線との交差部において、現況では3mの隅切りを確保する都市計画となっておりますが、新幹線構造物の建設により通り抜けができなくなることから、当該隅切り部の都市計画を廃止いたします。

また、今回の高架側道6号線の都市計画変更に併せて、北5条西8丁目地区地区計画を変更いたします。

北5条西8丁目地区地区計画につきましては、地区計画の境界を都市計画道路高架側道6号線の道路境界線に設定しておりましたが、都市計画道路の廃止に伴い、地区計画の境界を市道札幌桑園停車場緑道線に変更する文言修正を行います。

なお、道路境界線の位置に変更はなく、地区計画の区域、面積などの変更はございません。

また、壁面の位置の制限を都市計画道路高架側道6号線の道路境界線の部分に設けておりましたが、こちらの道路名称についても、市道札幌桑園停車場緑道線に変更する文言修正を併せて行います。なお、これによる制限内容に変更は生じません。

最後に、地域説明会などの開催状況及び今後の予定についてご説明いたします。

地域の方々への説明状況についてでございますが、沿線の町内会区域の方々を対象とした住民説明会を平成29年度に一度開催しております。札幌市内の新幹線整備の概要や、本日もご説明しております周辺道路への影響などについての説明を目的に、8月25日から9月10日にかけて、4回開催いたしました。

この説明会の開催に当たっては、今回の整備区間に加えまして、石山通以西の桑園地区も対象として、町内会の回覧や広報さっぽろにて周知を行い、計255名の方にご参加いただきました。

また、改めて、周辺道路の整備内容、工事や各手続のスケジュールなどをお知らせする

ために、今年度も住民説明会を開催いたしました。新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言やまん延防止等重点措置期間を避けまして、7月16日から21日にかけて計4回開催しております。沿線町内会を対象として、7,500世帯に案内チラシを投函し、計206名の方にご参加いただきました。

また、これらの説明会に使用した資料は、札幌市のホームページで公開したほか、対象地域のまちづくりセンターでも配架いたしました。

説明会における主なご意見として、高架下の通り抜けができなくなる市道について、影響を軽減する措置のご要望や、工事に伴い緑道の樹木を伐採した後の復旧について、緑道の価値を失わぬように、できる限り緑を残してほしいなど、新幹線整備に理解を示していただいた上で、新幹線整備後の道路整備内容に配慮を求める意見がありました。

こうした地域の意見も踏まえた上で、関係機関と協議を継続し、検討を進めていくことを説明させていただきました。

なお、都市計画変更内容についてのご質問、ご意見は特にございませんでした。

最後に、今後の予定については、次のとおりでございます。

本日の事前説明の後、都市計画案の縦覧、都市計画審議会への諮問を行い、今年度中に都市計画決定を行いたいと考えております。また、当該区間の新幹線工事については、令和4年度の秋頃の着手を予定しております。

以上で、事前説明第8号の札幌圏都市計画道路高架側道6号線ほか2路線の変更案と、事前説明第21号の北5条西8丁目地区地区計画の変更案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、ただいまの事案について、ご質問やご意見等はございませんか。

●田作委員 パワーポイント13ページの区間②についてです。

ここは歩行者専用道路になるということで、現状も道路が2車線になっている状態なのですが、この道路が廃止されることによるデメリット等についての調査は進んでいるか、確認します。

要は、ここには京王プラザホテルがあって、真っすぐ大丸の駐車場に抜けられる道がありますので、その辺の調査が進んでいて、緩和できるとか、こういうふうに対策しますという対策方法があればお伺いしたいということです。

もう一点は、区間①についてです。

先ほどからご説明があったとおり、西9丁目線、西8丁目線は車及び人の往来ができなくなるということでした。しかし、実を言うと、私もここは不便を感じるころでして、なかなか難しいと思うのですが、人の往来ができるだけでも助かるなどと思いながらお話を伺っておりましたので、もし検討されていることがあればお答えいただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 高架側道 6 号線の廃止に伴い、これまで車が通れたところが一部通れなくなることによって、目的地に行くときのルートが一部変更せざるを得ないということは認識しております。もう一方で、それにより交通渋滞が発生しないのかという観点からですが、交通処理が困難になるという状況ではないことを確認してございます。

また、西 7 丁目通と西 6 丁目線は、今、一方通行の運用をされているところですが、これを対面通行にすることで、車の流れがよくなる可能性はないのか、あるいは、従来の車の通り方に慣れていた人にご迷惑をおかけすることがないのかということも含め、引き続き検討してまいりたいと思っております。

さらに、歩行者の通行については、地域からもご要望をいただいているところです。こういったルートが確保できるかというのは非常に難しいところですが、引き続き、機構と検討を重ねてまいりたいと考えております。

●岸本会長 当初は、将来、新幹線用地になることを見越し、都市計画施設としてこの側道の部分を都市計画道路としていましたが、当初の予定に伴って、道路変更を行わざるを得ず、いよいよ新幹線が高架という形でトンネルから出てくると、今まで暫定的に通り返し等ができていたところが物理的に難しくなるということですね。さらに、場合によっては、沿道の木々等を一部伐採しなければいけないところもあるということです。その影響を可能な限り小さく抑えられるよう考慮しつつも、物理的に通り返しができなくなる部分が出てくるというご説明かと思えます。

また、今まで 2 車線だったところについて、一方通行の 2 車線を維持するか、対面で 1 車線、1 車線にするか、1 車線のみ的一方通行にするかというのは、区間によって違ってくると思いますが、一方通行だとして、こう行くのか、こう行くのかというのは、公安委員会との絡みもあり、まだ決まっていない、取りあえず、今は構造の問題を言っているだけという理解でよろしいですか。

●坪田総合交通計画部長 具体的には決まっておりますが、一方通行の方向を変えることは想定してございません。今後は、一方通行となっている道路について、対面通行としたほうがいいのかどうかという視点で検討してまいりたいということです。

●岸本会長 大丸の駐車場に入るところは、今のところ、対面ですよ。あそこの駅前は、歩道プラス 1 車線になってしまう最終区間ですが、ここがどちらになるのかは分からないのです。

●坪田総合交通計画部長 区間③の西 5 丁目ですね。会長がご指摘のように、現在は対面通行の 2 車線になっておりますが、現在のところ、大丸側に向かっていく車の需要のほうが多いということもありますので、そちら側への一方通行とするほうが適切ではないかと

考えているところです。

●岸本会長 大丸の駐車場に入る車の渋滞というのは、先ほど来、岡本委員等からもご指摘がありましたように、どうすれば周辺の道路渋滞の緩和になるのか、あるいは、悪化につながらないかというところについては、それこそ、先ほどの案件の道路交通の調査をやったのがなぜ7月8日なのですかということにも重なりますが、今後、時期や曜日に鑑みながら、どこをどうするのが一番いいのかを交通計画の観点からご検討していただくことはあつてしかるべきかなと思います。

少なくとも、本日の事前説明は、新幹線の建設に伴い、側道部分の都市計画が変更または一部廃止にならざるを得ないという趣旨かと思います。

ほかにございませんか。

●岡本委員 もともと、新幹線が来るから、それが実現するまで都市計画道路にして、東西方向の動線を確保して利用していたけれども、新幹線が来るから正当な手順に乗っかっているのはすごくよく分かります。その一方、東西方向の動線があったという事実も大切だと思っています。

そこについては工夫してくださっていると思うので、内容自体には全く異論がないのですが、一つだけお伺いしたいのは、主に西5丁目のところに出てくる高架下の空間ですね。

鉄道・運輸機構に土地を売り渡し、その上に高架をつくって新幹線が来るのだという話なのでしょうけれども、高架下の空間というのは、札幌駅から見てすぐ西側にありまして、まちづくりという大きい話ではなくても、にぎわいという部分ではかなり大きな役割を果たしてくれるのではないかなという気がするのですね。

そこで、高架下の活用や利用に関し、市として何かアプローチできる部分があるのかなのかについて教えていただけるとうれしいです。

●林新幹線推進担当課長 都心部の高架下の利用の観点からお答えします。

新幹線の高架下の空間が生まれるところとしては、西6丁目の区間と西5丁目の区間の2か所となります。現在、北6条線の道路上に駐輪場を設けているのですが、新幹線構造物が来ることに伴い、歩道幅を確保するため、どうしてもこの駐輪場の移設が必要になりますため、西6丁目線の高架下に今のところ駐輪場を設置するという計画でして、札幌市が土地を持ち続けるということになります。

一方、西5丁目線の高架下については、営業主体となりますJR北海道が利用について検討すると聞いておりますが、こちらは都心部に新たに生まれる空間であり、札幌市としても工夫して有効に使ってほしいと考えておりますので、今後、機構やJRと活用について協議していきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●濱田委員 スライドの6ページの西7丁目の「7」と書いてあるところの右辺りがちょうど私が現在いるビルなのですが、この西7丁目通が生きるということは分かりました。

また、スライド13は、ちょうど西7丁目と西6丁目の間の話になると思うのですが、下の図を見ると、新幹線はだんだん持ち上がってくるのだけれども、在来線のところまで届いていませんよね。ということは、西7丁目は通り抜けられるのだけれども、天井が少し低くなるという理解でよろしいでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 ご指摘のとおり、在来線の高さと新幹線構造物の高さが少し異なっておりまして、西7丁目通の車の通行を確保するため、西7丁目通の高さを少し下げようという工事が必要ということです。

●岸本会長 要するに、徐々に上がってきていますが、この部分では、まだ在来線高架まで追いついていないという理解でよろしいですか。

●坪田総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんか。

●田中委員 先ほど、西8丁目線と西9丁目中線が通行できなくなることに伴い、西7丁目と西6丁目の一方通行のところを対面にとということも検討に入っているという話があったかと思います。

私は西区にいますが、中心街に来るときは、大通まで真っすぐ石山通を走るのではなく、その手前の高架側道2号線に左折して、西8丁目線を南進するというルートを使うことがあるのですね。その理由ですが、石山通は、1年中、交通量が激しくて渋滞しているからです。ですから、もちろん検討はされていると思うのですが、西8丁目線と西9丁目中線が通れなくなることによって、石山通がどうなるのかということもしっかり考えて、交通渋滞がさらに激しくならないようお願いしたいと思います。

次に、スライド26ページの地域説明会の主な意見についてです。私もまさに西区から桑園を通して大丸まで歩いたことがあります。この時期は紅葉がきれいで、いい歩行者専用道路なので、住民説明会でも要望があるとおり、緑をなくしてほしくないと感じております。あわせて、206名が参加されていたようですが、ここにある意見のほかにどんな意見があったのかを教えていただければと思います。

●坪田総合交通計画部長 西9丁目中線と西8丁目線の通行止めに伴い、車が通れなくな

ることによる石山通の交通負荷の対策というご質問であったかと思います。

石山通も幹線ですので、車の交通量が多いという実態はございますが、道路の幅を広げることができるかという、沿道の土地利用の観点からはなかなか難しい部分があるのかなと感じています。ただ、通行止めに伴う負荷がどれぐらいになるのか、あるいは、委員のご指摘のように、何か対策ができるのかということについては少し検討してまいりたいと思っています。

緑については、現在、かなりの幅があり、木を植えるスペースがたくさんあるわけですが、新幹線構造物が来ることにより、4 m以上のスペースは確保できるものの、そこは歩行者の通行が最優先になろうかと思っております。そういった中でも、緑のスペースをどう確保していけるかについては引き続き検討させていただきます。

●林新幹線推進担当課長 続いてお答えします。

7月に行いました説明会の際にどういったご意見があったかについてです。

まず、この緑道線は、現在、自転車が通行することができない状況になっているのですが、工事後はどういう状況になるのかというご意見がございました。

これについて、現時点も自転車通行不可としているものの、どうしても通行してしまうという実態があります。しかし、工事を行って、新幹線構造物ができますと、歩道の幅自体も狭くなりますので、自転車を通行可とすることはできないと考えておりまして、入り口部分は自転車がなかなか入りづらい構造にするなどの工夫をすることを考えておりますが、使い方は変わらない計画でいるというお答えをさせていただいたところです。

また、そのほか、工事中の騒音や除雪などの対策をしっかりとしてほしいというご意見がありました。

●田中委員 まさに歩行者専用となっているのですが、自転車で通勤されている方がちらちらと見えますし、今の構造でも自転車に乗った状態で入ってきているのですね。幅の問題もあると思いますし、検討は難しいのかもしれませんが、完全に歩行者専用ではなく、自転車も通れるようなスペースができないかなと思っています。やはり、自転車だと、桑園から駅までというのはちょうどいい距離なのですよ。また、車道ではなく、安全に自転車が乗れるスペースも確保していただきたいなと思っていますので、難しいながらもぜひ検討していただきたいというお願いであります。

●坪田総合交通計画部長 ただいまのご指摘についての私の考え方は。

現在、どういう扱いになっているかという、先ほど林からご説明させていただいたように、歩行者専用道路で、歩行者・自転車専用道路ではないものですから、自転車は通っていただけない空間でありまして、看板も立ててはいるのですが、なかなか守っていただかず、自転車が通っているという実態です。そのことは説明会の中でも不安に思っている方

がいっしょにいました。

もう一方、自転車と歩行者が混在するという問題は、ほかの道路でもあります。そこで、札幌市では、今、矢羽根型路面標示というもので車道の左側に自転車はここを走ってほしいですということを推奨するマークを順次つけてきております。

本来、自転車は車道の左側を走っていただくというのが基本です。なお、お子さんやお年寄りの方は歩道を走ってもいいという扱いになっております。また、場所によっては自転車通行可の指定がされているところもあるのですが、ここの緑道については自転車は通っていけないという指定になっているわけです。

そういった状況も含め、今の緑道幅を狭くせざるを得ないとしたとき、私どもとしては歩行者を優先すべきであると考えたということです。その上で、自転車が多く通っているという実態はどうするのだというようなご指摘はあるかと思しますので、市内各所で展開しております矢羽根型路面標示などで適切な位置に誘導していくことも併せて検討していかなければならないと思っているということです。

●岸本会長 限られた空間の中で、そこをどのように使っていくかについては、当然、地域の皆様方のご要望を最大限に取り入れながら、今後、整備や運用を行っていただく必要があるというご指摘かと思います。

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 今、気づいたのですが、本日の大変さはそのまま2月4日に跳ね返るという理解でよろしいですか。

●事務局(長谷川都市計画課長) はい。

●岸本会長 ということで、2月4日は、覚悟の上で、最終的な諮問に対する議決となろうかと思いますが、本日ご出席の委員の方々からのご質問やご意見等の限りでは、論点は十分出尽くしてきているかなと思っています。

それでは、事務局から連絡事項をお願いいたします。

4. 閉 会

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

次の審議会は、2月4日金曜日、会場は、今日と同じく、北海道経済センタービルの8階のAホールを予定しております。なお、当初、会場は市役所本庁舎とご案内しておりましたが、変更となっておりますので、ご注意をお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第114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 1 1 4 回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（20名出席）

岩 崎 道 郎	札幌市議会議員
大 條 理 乃	市民
岡 本 浩 一	北海学園大学工学部教授
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（山田憲昭 代理出席）
竹 内 正 信	北海道開発局開発監理部次長
巽 佳 子	市民
田 中 啓 介	札幌市議会議員
濱 田 康 行	公益財団法人はまなす財団理事長
福 田 菜 々	北海道科学大学工学部准教授
本 間 義 美	市民
前 川 隆 史	札幌市議会議員
松 浦 和 代	札幌市立大学副学長・看護学部長
宮 下 忠 昭	北海道建設部まちづくり局長
村 上 ゆうこ	札幌市議会議員
よこやま 峰 子	札幌市議会議員
渡 邊 克 仁	札幌商工会議所都市交通委員会委員長

第 1 1 4 回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（15名出席）

大 條 理 乃	市民
岡 本 浩 一	北海学園大学工学部教授
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 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（山田憲昭 代理出席）
竹 内 正 信	北海道開発局開発監理部次長
田 作 淳	市民
田 中 啓 介	札幌市議会議員
濱 田 康 行	公益財団法人はまなす財団理事長
福 田 菜 々	北海道科学大学工学部准教授
本 間 義 美	市民
前 川 隆 史	札幌市議会議員
宮 下 忠 昭	北海道建設部まちづくり局長
村 上 ゆうこ	札幌市議会議員