

第4回 真駒内駅前地区まちづくり検討委員会

議 事 概 要

日 時 : 令和3年2月15日(月) 15:00~16:30

場 所 : 北海道経済センター8階Bホール(中央区北1条西2丁目)

出席者 : 室蘭工業大学 准教授 有村 幹治 氏
北海道中央バス(株) バス事業部 次長 五十嵐 俊克 氏
北海道建設部住宅局住宅課 課長補佐 池田 美穂 氏
北海学園大学 教授 岡本 浩一 氏
(一社)札幌ハイヤー協会 常務理事 梶 重雄 氏
札幌市立大学 講師 (委員長) 片山 めぐみ 氏
(独)都市再生機構 東日本賃貸住宅本部
北海道エリア経営センター 管理企画課 担当課長 桑田 左近 氏
(一社)定山溪観光協会 事務局長 長谷川 信之 氏
千葉大学 教授 (オンライン参加) 村木 美貴 氏
(株)じょうてつ 自動車事業部 自動車部 部長 八島 弘樹 氏

(事務局) 札幌市まちづくり政策局都市計画部長 田坂 隆
札幌市まちづくり政策局都市計画部地域計画課調整担当課長 阿部 賢
" 調整担当係長 飯田 健
" 担当職員 中山 健介
" 担当職員 水木 隆之

配布資料 : 会議次第
真駒内駅前地区まちづくり検討委員会委員名簿
座席表
土地利用計画2案
土地利用計画案について

議題：土地利用計画案について

【片山委員長】

ただいま事務局から説明がありましたが、委員の皆様からご意見・ご質問を賜りたいと思います。今後、住民アンケート調査やサウンディング調査も実施していくということですので、専門的な見地からアドバイス等もいただければと思います。資料中の不明点でも結構です。

まずは私から失礼いたします。今回、具体的な土地利用計画案が出てきましたけれども、交通広場はどのくらいの規模を想定しているのでしょうか。

【事務局】

交通広場の規模につきまして、お示した土地利用計画案においてはいわゆるポンチ絵、概略の図をご提示しておりますが、車両の回転半径等も考慮したより詳細な検討も並行して進めているところです。そういった検討を踏まえて案を作成しておりますので、実際の広さや収まりについても、概ねこのような形状になるのではと考えているところでございます。

【片山委員長】

路線バスが円滑に入場したり、すれ違ったりすることが十分可能ということによろしいでしょうか。

【事務局】

はい。その通りでございます。

【片山委員長】

挙手をいただきましたので、五十嵐委員、お願いいたします。

【五十嵐委員】

北海道中央バスの五十嵐と申します。まず、平素、弊社のバス事業につきましてご協力いただいておりますことをお礼申し上げます。

本日、土地利用計画案をお示しいただきましたが、一バス事業者としての意見ですが、この計画案が実現することで交通が集約され、お客様もご利用しやすくなり、利用者数が増加することも期待されるのではないかと思います。

一方、バス乗り場・降り場の位置が大きく変わり、両案ともバスの走行距離が延びる場合もあろうかと思えます。運行経費に関わる部分でもありますので、今後、計画策定を進めていく中で、引き続きご協議いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【片山委員長】

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

【岡本委員】

岡本です。非常に魅力的で夢が広がる案になったのではないのでしょうか。案1を強く推したいところでもあります。

気になる部分としては、真駒内駅周辺の各乗降スペースや水素ステーション等の記載がある場所についても、この事業に合わせて再整備が必要になってくると考えられますので、交通局さん等、各管理者との調整も生じると思いますが、円滑に進みそうなもののでしょうか。整備主体はどのようになるのでしょうか。

また、駅前通りに「にぎわいの軸」と記載がありますが、通り沿いには既存の商業施設もありますので、これらの取り込み等の方向性あるいは今後のイメージがあればお聞かせいただきたいと思います。

最後にもう1点、A街区にはそれなりに大きな施設が建つ可能性もあると思いますが、高層部から少しずつ低くなるような形状になるのか、全体的にある程度の高さに抑えた形状になるのか、景観面でどのような配慮をしていく必要があるとお考えでしょうか。

【事務局】

1点目、既存ロータリー部分等の取扱いですが、これらの部分は道路の区域内になってまいりますので、道路管理者としての札幌市における整備になろうかと考えております。

2点目、既存商業施設との関係性につきまして、施設の所有者様ともお話をさせていただいております。建物自体が築30年程度とそれほど古くはないことから、もうしばらくは様子見という状況になろうかと思いますが、本市といたしましても、まちづくりの動きの中で、適時適切なアプローチを図っていきたいと考えておりますし、ハード面だけでなくソフト面での連携もあるかと思っておりますので、今後、さらに検討を深めていきたいと考えております。

3点目、A街区の建物の景観的配慮につきまして、これまで検討委員会と地域協議会におきましても、みどりの景観への配慮について多く意見をいただいておりますので、やはり周辺のみどりを意識した建築計画というのを第一に考える必要があると認識しております。

【片山委員長】

既存商業施設との関係性の件ですが、こちらの建物はサンクンガーデンがあつて非常に良い雰囲気がありますので、そういった雰囲気や設えの統一によって「にぎわいの軸」を実現するというアイデアもあるのではと感じました。他にはいかがでしょうか。

【桑田委員】

UR都市機構の桑田と申します。資料の中にエリアマネジメントの導入に関する記載がありますが、この駅前地区をエリアマネジメントの核としながら、長期的には真駒内地域全体に広げていくようなイメージはあるのかお聞かせいただければと思います。

【事務局】

エリアマネジメント組織の規模等につきましては、今後の検討となる部分が多いというのが正直なところでございます。まずはこの駅前地区から取り組みをスタートし、A 街区に参入される事業者さんが中心となりながら、地域の皆様を取り込んで組織化する等、どのような形式が適切であるのか、勉強・検証していきたいと考えております。広域への拡大については、その組織の性質や事業内容を勘案した検討が必要であると考えております。

【桑田委員】

ありがとうございます。真駒内地域全体を広い視点でマネジメントできる組織があれば非常に理想的で、持続可能性も高いのではと感じたところでした。最終的には、今回の駅前再編が周辺地域にも広く波及していくと良いなと考えております。

【片山委員長】

ありがとうございました。交通事業者としての観点からはいかがでしょう。

【八島委員】

じょうてつの八島でございます。一交通事業者の意見としてこれまでの委員会で申し上げてきた、バス待ち環境、道路横断等の現状の問題点をより解決できるのが案1ではないかと考えております。案2の場合、やはり平岸通によって分断されたままということで、バリアフリーの観点、乗り継ぎ利便性の観点からも課題が残るという面から、やはり案1の方が望ましいのではという率直な感想でございます。

一方、この計画案が実現した場合、両案とも同じかと思いますが、バスについても一般車両についても、A 街区を中心にぐるぐる回るような動きが増えるのではないかと思います。そこで、信号機の適切な設置や路上駐車抑制等、渋滞が発生しにくい環境を作っていただきたいと思っております。

【梶委員】

ハイヤー協会の梶でございます。私も第1回目の委員会から参加させていただいておりますが、しっかりしたコンセプトに基づき、土地利用計画案がかなりまとまってきたという印象です。

先ほどもお話ありましたが、現在は平岸通によって分断され、駅とタクシー乗り場間の動線が長いというお客様からの苦情要望も多くいただいております。また、実際調査してみますと、真駒内駅からご利用されるお客様のうち、約8割が南方面に向かっていらっしゃいます。したがって、案1では駅直結となるうえに、動線も非常に合理的となっております。喜ばしいところです。

ただ、現在高齢化も進む中、免許を返納されて、タクシーをご利用になる方が増えております。障がいをお持ちの方もいらっしゃいます。当協会において札幌圏で5,800台ほどのタクシーがありますが、そのうち車いすごと乗車できるようUD化された車両が約14%ございます。そういった方々が駅に近接した位置でタッチできるような配置計画も、今後、詳細な検討の中に含めていただきたいと思っております。

【片山委員長】

ありがとうございました。事務局からいかがでしょうか。

【事務局】

ただいま高齢の方、障がいをお持ちの方のための乗降スペースに関するご意見をいただきました。土地利用計画案では詳細までお示しできていないのですが、そのようなスペースも駅に近接した場所に設けることができるよう検討を進めているところでございます。

また、八島委員からいただいた渋滞対策に関しまして、信号設置については今後北海道警察と協議を進めていくこととなりますが、その中でスムーズな現示の配分や連動についても検討してまいります。また、路上駐車対策につきましても必要性を認識しております。なお、A街区とB街区間の道路につきましても、現状それほど幅員がありませんので、十分な拡幅を検討しているところでございます。

【片山委員長】

ありがとうございました。長谷川委員、いかがでしょうか。

【長谷川委員】

定山溪観光協会の長谷川と申します。質問ですが、桜山の散策路との関係性をどのように考えているのでしょうか。また、駅舎自体は何か手を付けるような予定はあるのでしょうか。加えて、私も案1の方が望ましいように感じておりますが、送迎車両が多いので、南方面から来る車両、北方面から来る車両がそれぞれ渋滞しないよう、各方面別の利用者に配慮できるとなお良いのではないかと思います。

【事務局】

1点目、桜山散策路につきまして、やはり桜山自体に何か手を加えるということは現実的ではありませんが、地域の皆様が大切にしているこの貴重な資源をより身近に感じられるようにしたいと考えております。したがって、現在、散策路入口まで歩道が無く、辿り着くのが遠回りとなっておりますが、計画案中「桜山散策路とのネットワーク強化」とございますように、実際に動線を結ぶことで、より身近に感じていただければと考えております。

2点目、真駒内駅舎自体につきまして、現在、耐震改修工事を実施したところであるため、駅舎を大幅に改築するようなことは難しいと考えますが、将来空く可能性のある待合スペースの活用等について、交通局と協議しながら検討してまいります。

3点目、一般送迎スペースにつきまして、土地利用計画案上、南北2方向を想定しスペースを配置しておりますが、それらに加え、A街区にもある程度の駐車場が整備されると思われますので、買い物しながら送迎待ち合いをしていただく等、活用していただく方法はあるのではと考えております。

【片山委員長】

私も桜山散策路をもっと目立たせる、階段を改修する、ゲートをつける等考えてきましたが、必ずしも物理的なことに限らず、例えば散策路の情報をマップにまとめて掲示するといった手法等もあるのではないかと思います。散策路がこのエリアに一体化されると、買い物やランチ、イベント参加、散歩など、半日過ごすことができる場所になると思います。

【長谷川委員】

定山溪でも散策路の整備を行っており、人が集まることは喜ばしいのですが、一方、駐車場不足が発生することもあります。おそらくA街区にも民間施設の駐車場が整備されると思いますが、秋などは散策路を訪れる方も増え、駐車需要も増える可能性がありますので、十分な整備を期待しております。

【片山委員長】

ありがとうございました。

【池田委員】

北海道住宅課の池田と申します。今回初めて参加させていただき、計画案の説明をいただきましたが、案1を見る前から、平岸通を止めて駅と直結化してはどうかと個人的に思っておりました。意外とまっすぐ通過する車は少ないように感じられます。日常的ではないものの、年に数回真駒内駅を使用することがありますが、これまでのご意見にもありましたように、道路を横断することの危険性、駅から道路勾配が緩く下がっているのも、特に冬期間の危険性を感じております。駅から一体的につながることで、安全に乗り継ぎができるという安心感が生まれると思います。

また、駅前通りにつきまして、既存商業施設とのつながりの観点で「にぎわいの軸」という位置付けもあるかと思いますが、駅を降りたときに正面の山や木々が目に入ってきて、まちではあるがみどりも近いということも真駒内の大きな魅力であると考えます。

私は札幌市民ながら桜山について知らず、散策路があることも知らずという状態でした。魅力が詰まっているが発信しきれていないのではと思いました。どんどん情報を発信して行って、みどりが近いうえに今回の再編により交通の便も良くなり、区役所等も近くなり、若い方が真駒内の魅力に気付いて、住んでもらえるようになるといいのではと感じております。

そして、バス乗り場まで段差が無いというような物理的なバリアの解消だけでなく、あまり真駒内駅を利用しない方や初めての方でもどこに何があるか分かるような、地域外の人を拒絶しないまち、受け入れられやすいまちになると良いと思います。

もう1点、駐輪場について、計画案の中には具体的な位置は示されていないのですが、将来的に集約していくのか、これまで通り歩道上に分けて設置するのか、それによって例えば送迎時の歩道からのアクセス性も変わってくるのではないのでしょうか。また、真駒内地域には道営住宅も多く、真駒内駅まで自転車で通う方もいらっしゃいますし、商業施設ができれば自転車で訪れる学生さんも増えるかと思えます。そういった駐輪需要の受け入れについてお伺いしたいと思えます。

【事務局】

駐輪場につきましては、駅利用者向けの駐輪場として、平岸通北側の歩道上に1箇所、既存の駅前ロータリーに1箇所、そして、平岸通南側の歩道上、将来A街区となる部分に1箇所の計3箇所ございます。これらはそれぞれ台数に過不足なく運用されているということで、北側歩道部分とロータリー部分に関しましては現状のまま活用することを想定しており、南側歩道部分に関しましては、A街区内に取り込まれるため、民間施設の開発計画と連携しながら検討していく必要があると考えているところです。また、これら駅利用者向けの駐輪場だけでなく、民間施設にも相応の駐輪場が整備されることになると思われますので、全体的な駐輪環境としては改善されるのではと考えております。

【片山委員長】

ありがとうございました。有村委員はいかがでしょうか。

【有村委員】

室蘭工業大学の有村でございます。今回、2つの計画案が示されましたが、私も皆様と同じく案1が良いのではと思っております。地下鉄自体も札幌五輪の際に整備されたもので、今後、人口構成も変化していく中で、端末の駅としてどのような機能を備えるべきか、駅の風格として何が必要であるか、今後、20年30年先まで見据えて空間を整備すべきではないかと思えます。

一方、資料中にあります駅前の紅葉の写真を見ていて残念に感じましたのが、電線と電柱により素晴らしい景観が阻害されてしまっているところです。駅から出た際に「にぎわいの軸」をもってひとつの景観が形成されますよう、無電柱化についても併せて検討していただきたいと思えます。

また、岡本委員からもお話がありましたが、A1街区にある程度ボリュームのある建物が張り出すように建ってしまい、ましてやそれが立体駐車場であったりしますと、景観上どうなのか、配置に配慮したり、高さを規制したりする等、駅前通りの景観が確保されるよう、詳細な設計の際には、市民の目線を踏まえた配慮をお願いしたいところでございます。交流広場と「交流の核」と示された箇所がすべて建物となるのか、オープンスペースとなるのか、そういった形状も合わせて良好な空間整備ができると、駅から出たときに歓迎されているような気持ちになるのではないかと思います。

最後に、先ほど駐輪場のお話もありましたが、真駒内駅からの自転車ネットワークについても併せて考えていただけたらと思えます。この駅前から地域全体へどう波及させていくかを考えたときに、当然歩行者のこと、自動車・バスのことがあります。その中間を担う自転車もありますので、安全にアクセスできるネットワークをどう展開していくのか、札幌市におかれましても自転車活用推進計画の策定検討も進めていらっしゃると思えますので、そちらとの連携も考えながら進めていただきたいと思えます。

【事務局】

1点目、無電柱化につきまして、現状、駅前通りはおそらく建物の裏手から電気を持ってきているためであると思うのですが、電柱が無い区間がございます。一方、平岸通につきましては写真のとおり電

線が走っている状況となっております。無電柱化を実施するとなるとそれなりの時間やコストを要しますので、今後、土地利用計画案の絞り込みに合わせまして、庁内調整のうえ、どのようなことが可能であるのか探っていきたいと考えております。

2点目、景観の観点でございますが、駅から出たときにどのように見えるか、逆に、駅を見たときにどう見えるかという視点場があるかと思っております。景観・見え方を意識した建築計画を誘導できる仕組みにつきまして、地域との意見交換も積み重ねながら検討していきたいと考えております。

3点目、自転車のネットワークでございますが、まだ具体的な方策は無いのですが、地域の声も聞きながら、どのような取り組みが考えられるか、庁内の関係部局と連携して検討していきたいと考えております。

【片山委員長】

ありがとうございました。有村委員がおっしゃった、駅の風格という観点はこれまで出てきていない重要なキーワードであると感じました。駅舎には大々的に手を加えられないとは思いますが、A街区の民間施設とのバランス、裏にある桜山の見え方等もその風格に関わってくると思いました。村木先生、いかがでしょうか。

【村木委員】

村木です。申し上げたいことがいくつかございます。

1点目、A街区につきまして、これまで民間事業者に対するサウンディング調査は実施されているのかお伺いします。A街区は結構面積があると思しますので、開発需要がどの程度見込まれるのかが気になるところです。

2点目は、水素ステーションについてです。東京で暮らしていても、水素ステーションに車が入っている状況を見かけたことがなく、トラックに載せた移動式のタイプもありますが、ずっと見てもなかなか車が来ませんでした。どのような形態で整備するのかについては十分検討した方が良いのではないかと思います。しっかりしたステーションを整備すると相当コストもかかりますので、あまり需要が見込まれないのであれば移動式を採用し、週に何回かだけ活用して、普段は一般送迎スペースとして運用するというようなフレキシブルな対応ができるあり方を検討すべきではないでしょうか。

次に、一般送迎スペースが計画されていますが、需要を基に規模を想定していると思いますが、現況の需要と将来の需要がどう変わっていくかについてしっかり検討された方が良いのではと思います。

最後に、エリアマネジメントにつきまして、もし、あらかじめ考えることが可能であれば、どのような形で運用していくのか、特に資金面で後から苦勞することもあると思しますので、開発の前からある程度想定ができればよいと思います。以上です。

【事務局】

1点目につきまして、サウンディング調査という形式ではないのですが、これまで2度、デベロッパーやゼネコン等の事業者の方に対するヒアリングを実施しております。その中では、駅前のA街区であ

れば、この規模でも開発需要が見込めるという見解をいただいているところでございます。

2点目、水素ステーションにつきまして、ご指摘のとおり、将来的な需要を見越しにくい状況でありますので、移動式の採用も含めて、今後の動向を見定めながら検討していきたいと考えております。

3点目、一般送迎スペースにつきましては、現状の路上駐車の数も勘案して計画しておりますが、将来的に自動車の数がどうなっていくのか、人口の動態も踏まえながら検討を深める必要があると認識しております。

最後にエリアマネジメントにつきまして、先ほど申し上げましたとおり、まだ具体的な想定には至っておりませんが、ご指摘のとおり、あらかじめ大まかな形は想定すべきと考えておりますので、早め早めの検討を心がけてまいりたいと思います。

【村木委員】

ありがとうございます。水素ステーションについては、整備すると同時にメンテナンスの必要性も発生しますので、十分ご検討いただければと思います。

【片山委員長】

これにて委員の皆様から一通りご意見をいただいたところです。その他ございませんでしょうか。それでは以上で議題に関する意見交換を終了させていただきます。

以 上