

令和3年度第3回

第115回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和4年2月4日（金）午前10時開会
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
	◎北4西3地区関連について・・・・・・・・	2
	◎福住・桑園通、水源池通について・・・・・・・・	14
	◎高架側道6号線関連について・・・・・・・・	19
	◎土地区画整理事業関連について・・・・・・・・	28
	◎都心における開発誘導方針の変更について	
	地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更について・	37
	◎（仮称）札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業に係る	
	環境影響評価手続について・・・・・・・・	50
4	閉会・・・・・・・・・・・・・・・・	60

第 1 1 5 回（令和 3 年度第 3 回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和 4 年 2 月 4 日（金）午前 1 0 時 0 0 分～午後 3 時 2 1 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

経済観光局観光・M I C E 推進部長 石井 正治

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 札幌圏都市計画用途地域の変更

議 案 第 2 号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更

議 案 第 3 号 札幌圏都市計画高度地区の変更

議 案 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】

議 案 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】

議 案 第 6 号 札幌圏都市計画道路の変更【福住・桑園通、水源池通】

議 案 第 7 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】

議 案 第 8 号 札幌圏都市計画道路の変更

【伏籠川右岸通、茨戸川通、篠路川南通、東茨戸通、東茨戸中通】

議 案 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】

議	案	第10号	札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【西郊】
議	案	第11号	札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【南郊】
議	案	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】
議	案	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】
議	案	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】
議	案	第15号	札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更【太平】
議	案	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】
議	案	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】
議	案	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】
議	案	第19号	札幌圏都市計画地区計画の決定【北4西3地区】
議	案	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】
議	案	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】

【関連説明案件】

関連説明	第1号	都心における開発誘導方針の変更について
関連説明	第2号	地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針 の変更について
関連説明	第3号	（仮称）札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開 発事業に係る環境影響評価手続について

第 115 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

- | | | |
|-----|--------|--|
| 議 案 | 第 1 号 | 札幌圏都市計画用途地域の変更 |
| 議 案 | 第 2 号 | 札幌圏都市計画特別用途地区の変更 |
| 議 案 | 第 3 号 | 札幌圏都市計画高度地区の変更 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 第 6 号 | 札幌圏都市計画道路の変更【福住・桑園通、水源池通】 |
| 議 案 | 第 7 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】 |
| 議 案 | 第 8 号 | 札幌圏都市計画道路の変更
【伏籠川右岸通、茨戸川通、篠路川南通、東茨戸通、東茨戸中通】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 第 10 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【西郊】 |
| 議 案 | 第 11 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【南郊】 |
| 議 案 | 第 12 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【手稲中央地区】 |
| 議 案 | 第 13 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【厚別地区】 |
| 議 案 | 第 14 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【百合が原】 |
| 議 案 | 第 15 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【太平】 |
| 議 案 | 第 16 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【東雁来第 2】 |
| 議 案 | 第 17 号 | 札幌圏都市計画土地区画整理事業の変更【札幌市東茨戸】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 第 19 号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【北 4 西 3 地区】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 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】 |

【関連説明案件】

- | | | |
|------|-------|---|
| 関連説明 | 第 1 号 | 都心における開発誘導方針の変更について |
| 関連説明 | 第 2 号 | 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更について |
| 関連説明 | 第 3 号 | (仮称)札幌駅交流拠点北 5 西 1・西 2 地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価手続について |

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	採決
市決定	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	議案第 4 号 議案第 5 号 議案第 9 号 議案第 18 号 議案第 19、20 号	第 1 号
	②	福住・桑園通、水源池通	道路の変更	議案第 6 号	第 2 号
	③	高架側道 6 号線関連	道路の変更 地区計画の変更	議案第 7 号 議案第 21 号	第 3 号
	④	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	議案第 1 号 議案第 2 号 議案第 3 号 議案第 8 号 議案第 10～17 号	第 4 号

【関連説明案件】

順番等		案件概要	
		名称	番号
①		都心における開発誘導方針の変更について 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更について	関連説明第 1、2 号
②		(仮称) 札幌駅交流拠点北 5 西 1・西 2 地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価手続について	関連説明第 3 号

1. 開 会

●事務局（長谷川都市計画課長） 定刻より前ですが、皆さんがおそろいですので、開始したいと思います。

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、18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115回、令和3年度としては第3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、途中で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にてご参加をいただいている皆様、聞こえますでしょうか。

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をお願いいたします。何かございましたら、チャット機能を用いて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いたします。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。

福田委員、松浦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、岡本委員、小谷委員、巽委員は午前の部を欠席、渡邊委員は午後の部を欠席、岸委員は遅参する旨のご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

議案書とパワーポイント資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、本日ご都合によりお持ちになっておられない委員の方は挙手にてお知らせください。

また、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として両面印刷の案件一覧、配付資料3として両面印刷の委員名簿・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、都市局市街地整備部、交通局事業管理部、高速電車部、技術担当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います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、佐藤委員と田中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21件、関連説明案件３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、案件ごとにご説明をいただく形で進めたいと思います。また、ご説明やご発言に当たりましては、要点を明確に、かつ、簡潔に行っていただきますよう、ご協力をお願いいたします。

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Ｚｏｏｍ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、Ｚｏｏｍで参加されている皆様も挙手をしていただくようお願いいたします。

◎北４西３地区関連について

●岸本会長 それでは、議案第４号、第５号、第９号、第18号から第20号の北４西３地区関連から始めたいと思います。

準備が整いましたら、ご担当部局からご説明のほどをお願いいたします。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 都心まちづくり推進室札幌駅交流拠点推進担当部長の高橋でございます。

北４西３地区関連についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明は、1の事業の概要、2の都市計画の内容、3の事前説明の際に受けた質問事項に関する補足説明、4の諸手続の報告、5の今後のスケジュールの順に説明いたします。

まずは、事業の概要です。

当地区は、札幌駅南口駅前広場の正面に位置し、南北線さっぽろ駅のホーム増設事業と北4西3地区の市街地再開発の隣接する二つの事業が連携して計画を作成しており、併せて都市計画の議案を諮問するものです。

初めに、南北線さっぽろ駅ホーム増設の計画概要です。

北4西3地区側に真駒内方面専用のホームを増設し、ホーム階には改札口とコンコースを新設し、再開発建物と接続する計画です。整備延長は約120m、ホーム幅員は約6mです。現在のホームは麻生方面専用とし、片側は固定柵となります。

次に、ホーム階に新設する階段、エスカレーター、エレベーターです。

増設する真駒内方面ホームには、北側と南側にそれぞれ階段とエスカレーターを新設するとともに、再開発建物内にもエレベーターとエスカレーターを新設する計画としています。麻生方面専用となる現ホームは、JR方面へ乗り換えるには、現在は階段しかない状態ですが、ホーム増設に併せてエスカレーターを新設する計画としています。

次に、地下1階コンコース階の計画です。

地下2階の増設ホームから、階段、エスカレーターを使って、地下1階コンコースに行き来するため、改札口を広げます。これに伴い、コンコースが狭くなるため、歩行者動線を確保すべく、現在の駅事務室がある部分を拡幅し、通路幅を拡大します。支障となる駅事務室と換気機械室を通行に支障のない位置に新設します。

北4西3地区の再開発事業は、当地区の地権者16名全員により街区一体となった施設を計画し、地上35階、高さ約200m、容積率約1,570%の市街地再開発事業を実施するものです。

建物の用途は、商業、業務、宿泊、駐車場から成ります。建物の高さは、施設の北半分を高さ60mに抑え、隣接する駅前広場からの景観に配慮した計画としています。

計画の整備方針です。大きく四つの方針を掲げています。

一つ目に、隣接する南北線さっぽろ駅と接続し、駅機能の拡張や地下ネットワークの整備を行うことにより、都市基盤を強化し、駅混雑の緩和に寄与します。

二つ目に、歩道沿い空地等の整備や周辺との一体性に配慮した景観の形成により、都心の魅力向上に寄与します。

三つ目は、高機能オフィスや宿泊滞在施設の整備により、都心のビジネス機能の強化や、にぎわい、交流を促進します。

四つ目は、CGS、コージェネレーションシステム、DHC、地域冷暖房施設によるエネルギーネットワークの形成や帰宅困難者受入れ施設等の整備により、エリアの強靱化を

先導します。

両事業により南北線さっぽろ駅周辺の地下ネットワークは大きく変わります。

まず、再開発敷地側にホームが増設されることで地下1階と地下2階で街区の全面にわたって接することとなります。

北4西3地区再開発の地下1階と地下2階の床の高さは、それぞれ、地下鉄のコンコース、ホームと同じ高さに設定したことにより、施設内に段差なくスムーズに入ることができ、施設内には地上に出るためのエレベーター、エスカレーター、階段が複数設置されます。

また、地下通路を3本新設することにより、地下鉄駅の混雑緩和に寄与し、新幹線駅方面への地下ネットワークを充実させます。

地下鉄駅から北4西3地区へ接続する動線を示した東西方向の断面図です。地下鉄駅のコンコースやホームと直接接続し、街区内向東方向へ移動しながら、エスカレーターでスムーズに地下から地上へと出ることができます。

また、その縦動線はガレリアと呼ばれる大規模な吹き抜け空間へとつながり、大きな空間を生かした情報発信やにぎわいの演出を行うことで札幌駅前の新たなスポットをつくり出します。

次に、都市計画の内容です。

本事業の実施に必要な都市計画は、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、北4西3地区地区計画の決定と札幌駅前通北街区地区計画の変更、都市高速鉄道の変更、道路の変更の六つです。

初めに、第一種市街地再開発事業の決定です。

施行区域は、隣接する道路の中心線までを含んだ範囲で約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。建築物の整備に関する計画として、A街区、B街区ごとに定めていますが、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。

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。地上部での道路境界から壁面の距離は、各面とも2mのセットバックとしています。

次は、札幌駅前通北街区地区計画の区域の変更です。

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います。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の形成についても、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、さきにご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、施設中央の吹き抜け空間であるガレリア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、形態または意匠の制限として、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、都市高速鉄道の区域変更です。

南北線ホームの増設に併せて、コンコースの拡幅や駅事務室等の新設が行われるとともに、再開発事業において地下鉄駅出入口をビル内に再整備することとしており、それに伴う都市高速鉄道南北線及び東豊線の区域変更部分をオレンジ色の斜線部分で示しています。

次に、都市計画道路の区域変更です。

コンコースの拡幅及び改札口の形状の変更や再開発事業により街区北側に面する道路の地下に地下通路が整備されることから、それらに伴う都市計画道路８・４・３５札幌駅前通公共地下歩道の区域変更部分をオレンジ色の斜線部分で示しています。

また、アピア地下街から東急百貨店方面に連絡する地下通路である都市計画道路８・７・９札幌駅前広場３号地下歩道は、札幌駅前通公共地下歩道が接続することにより都市計画道路の区域が重複する部分を外す変更を行います。

次に、前回の事前説明においてご意見やご質問のあった分野について補足説明をいたします。

補足説明は、緑化計画、景観形成、交通負荷の低減策、テナント説明会の状況についてです。

まず、緑化計画についてですが、建物の外周に整備する歩道沿い空地のイメージパースを示しております。歩道沿い空地に中木、低木を連続的に植栽し、歩行空間やにぎわい空間でみどりを感じられるような計画とします。

また、各コーナー部においては、信号待ちや休憩をする人のために木陰をつくり出します。屋内のガレリアや低層部の屋上も緑化することとし、多くの人の目に触れる公共部を重点的に、みどりを感じられる空間をつくり出します。

詳細な設計はこれからの段階であり、計画の深度化に合わせて検討してまいります。

次に、景観形成についてです。

周辺のまち並みへの配慮についてご説明します。

札幌駅南口広場周辺建築物の基壇部の高さはおよそ50mであり、また、札幌駅前通北街区地区では、地区計画等に基づく建て替えにより、新たな軒のラインがおよそ60mとなっていることに配慮し、基壇部の高さを50mと60mに設定する計画となっています。

また、札幌駅前通では、1街区に複数の建物が面しており、街区の中で何度か壁面が切り替わることから、この切り替わりがつながるよう、当計画地においてもガレリア部分で縦方向に分節しています。低層部につきましては、歩行者の目線を意識して2階以下で分節し、低層部のにぎわいが連続するような計画となっています。

また、まち行く人が楽しめるよう、歩道から2mのセットバックを行い、滞留の空間として活用するほか、建物内部との一体的な活用を図ることも検討しています。建物の外周にはひさしを設置し、その天井の材質は木調とするほか、コーナー部の緑化等により自然の温かみを感じる空間を創出する計画となっています。

建物全体の仕上げなど、見た目の印象を左右する部分についての設計は今後となりますので、本市としても引き続きよりよいものとなるよう協議を進めてまいります。

次に、駐車場の整備に伴う交通環境への影響についてです。

前回の事前説明では交差点の交通需要について説明しましたが、建物の駐車場整備に伴い、交通環境への影響が生じないことを四つの視点から確認しています。

1点目は十分な駐車容量が確保されていること、2点目は出入口と進入経路が適切に設定されていること、3点目は駐車場への入庫に伴い交通への影響が生じないこと、4点目は駐車場利用交通の交通負荷により周辺道路の交通円滑性が低下しないことです。

1点目の駐車需要を満足する駐車容量の確保については、計画台数の734台に対して、大店立地法から求められる必要駐車台数である560台の約1.3倍が確保されており、十分な駐車容量が確保されています。

2点目の駐車場出入口と進入経路の設定については、周辺交通への影響を最小限とする

ため、右図のとおり、交通量の多い北5条・手稲通と札幌駅前通を避けて、北4条線と西3丁目線の2か所に出入口を設置し、交通の分散化を図るとともに、交通量が比較的少ない経路や車線を進入経路に選定しています。

3点目の駐車場への入庫に伴う周辺交通への影響については、ビル内に合計290mの車路を整備することとしており、入庫待ち車両の待機が可能であるとともに、建物への車の出入口について、商業、荷さばきの目的用と、オフィス、ホテルの目的用に2か所の出入口を確保することにより入出庫を分散する計画となっております。

次に、4点目の周辺道路の交通円滑性への影響については、交通量に基づく混雑度を算出したところ、駐車場利用交通等を考慮した交通量推計では、街区周辺道路の混雑度は1日の中で何時間も混雑が続く可能性がほとんどない状態とされる1.25を下回り、交通量は2割程度増加するものの、交通円滑性が低下するほどの影響は生じません。

次に、駐車場利用交通等を考慮した交通量推計を基に算出した北4西3街区周辺の交差点需要率を算出したところ、僅かに増加しますが、当該交差点が飽和状態とならない上限値を下回り、交通円滑性が低下するほどの影響は生じません。

交通処理関係の補足説明は以上でございます。

次に、テナント等の周辺関係者への説明会において挙げた意見をご報告いたします。

参加者からは、テナントの入居の想定や天井高等の施設の具体的な内容についての質問が挙がりましたが、まだ設計を行っていないため、回答としては、詳細は未定であり、決定する時期等をお答えしております。

また、駅前広場との調和やビル風の影響等に関する質問も挙がりましたが、駅前広場周辺の建物の高さとの調和や高層部のセットバックによる圧迫感の低減、建物のコーナー部の曲線化や、ひさし、植栽の設置により、ビル風を低減する対策を講じていることを説明しております。

次に、諸手続の報告です。

環境アセスメントの手続は、現在、環境影響評価準備書の答申を終え、市長意見が出されたところです。本日の都市計画審議会における諮問で同意を得られることができましたら、来月に都市計画決定の告示と環境影響評価書の公告が行われ、一連の手続が終了することになります。

環境影響評価準備書に係る市長意見は以下のとおりです。

周辺事業との累積的影響について考慮すること、建物供用開始後の事後調査を適切に実施し、必要に応じて追加措置を講じること、緑化計画に際しては、これまで生息していなかった生物の誘因にも考慮すること、札幌駅前通を望む視点場には、地上レベルだけでなく、駅の上階からの見通しも考慮し、景観プレアドバイスによる助言も環境影響評価書に反映することの4点が挙がっております。

都市計画法に基づく案の縦覧の報告です。

本年1月7日から21日までの2週間、案の縦覧を行いました。意見書の提出はごさい

ませんでした。

最後に、今後のスケジュールです。

本日の審議会で同意を得られましたら来月に都市計画決定の告示を行います。以降は、来年度に市街地再開発組合の設立を予定しており、令和5年度に地下鉄工事が着工、令和6年度に再開発の工事が着工する予定です。工事の完了は、両計画とも令和10年度を見込んでおります。

ご審議のほどをよろしくお願いします。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明に対して、委員の皆様方からご意見やご質問等をお願いいたします。

●岩崎委員 私から事業概要の整備方針について伺います。

パワーポイント10ページの整備方針の一番下の4番目にエネルギーネットワークの形成等が示されていて、しかも、帰宅困難者の受入れ施設にしていくと書かれております。C G SやDHCについては分かったのですが、例えば、これからの時代は、ネット・ゼロ・エネルギー・ビル、いわゆるZ E Bのような考え方などにより、なるべくエネルギーを使わないビルが札幌駅前にどんとあることで札幌の環境に対する思いが伝わるのではないかなと考えます。

この辺りについて、今どんな計画になっているか、皆さんのところでつかまえているものがあれば教えてください。

もう一点は、最後に出された市長意見の中の累積的影響についてで、これは私も非常に気になっています。

あの辺りはこれからしばらく工事が行われると思いますが、今の大雪の状況の中で工事をするにより、交通的な影響など、市民や事業者の動きが損なわれるのは非常に困り事だなどと思います。

それをどのように回避していくおつもりか、この2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 1点目の整備方針の4番目のエネルギー関係のご質問についてです。

これから新設するのは大型の建築物ですので、耐震性能や断熱性能等、環境に寄与する建物とするのは当然の流れだと思います。

その中で、ゼロ・エミッション、Z E Bといいますか、二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すというところまでを標榜する建物のプロジェクトもほかにはございますけれども、この建物の中でできるものとしては、ゼロまではいかないとしても、コジェネや地域冷暖房設備を設けることにより、それが無い建物よりもはるかにエネルギー効率が上がり、排出削減がされると思われますし、そこは環境アセス審議会の中でも評価されております。

建築はこれからとなりますが、今後も設計過程の中で環境性能の向上については事業者においてより検討されていくものと思っております。

次に、２点目の環境アセス審議会の中の市長意見で出た累積的影響についてです。

これは、環境アセス審議会の中で委員から出た意見をそのまま市長意見として答申としていますが、環境アセスメントという事業の性格上、例えば、北４西３地区再開発事業など、その単件が市街地に対してどのような影響を及ぼすかについて評価項目ごとに評価する立てつけとなっております。狭い範囲でいえば、北４西３地区だけでどうなるかということになります。ただ、環境アセス審議会の委員からは、特に都心の大規模再開発においては、周辺で起きているほかの大規模再開発も考慮すべきではないかという指摘がありました。

北４西３地区より先に事業が立ち上がっているもの、あるいは、もうできているもの、例えば、北８西１地区の再開発は、工事中ではありますが、計画としては既に確定しているものでして、景観面においては、北８西１地区なども加味していますけれども、今日の午後に審議をしていただく北５西１・西２地区の環境アセスの案件はその後発のもので、北４西３地区の段階では、制度上、それを加味することができません。とはいっても、環境アセス審議会の委員からは、特に景観や周辺交通については、後発のものであったとしても十分に考慮したほうがいいのではないかというご指摘があります。

私からは、今説明したようなことに加え、周辺全体の交通や景観への影響について都市計画審議会の中でも審議をしていただきますと答弁しておりますが、そういうことも環境アセスの報告書にまとめる形にしてくださいねというご指摘をいただき、答申に反映されているということです。

ですから、環境アセスという意味では狭い範囲で限りもあるのですが、環境アセス審議会の委員のご指摘も踏まえ、幅広に受け止めて検討しているというのが事実です。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんか。

●田中委員 今、岩崎委員からもあった環境についてお伺いいたします。

緑化計画ということで、パワーポイントの30ページには、歩道沿い空地に緑を形成する、植栽帯を設けると書かれていますし、31ページには、同じように、建物上層階でもみどりを感じられる屋上緑化について書かれています。

札幌の都心は緑が少ないとよく言われている中で、札幌市として都心の緑化率はどれくらいの目標としているのか、また、その目標に向かって、30ページの緑化計画ではどれくらいの割合を考えているのか、伺いたいと思います。

あわせて、前回の事前説明のときには、この建物から出るCO₂排出量はコジェネ等を活用することにより２割を削減できるという説明があったかと思います。たしか、札幌市としては、2050年までに８割を削減するという目標があったかと思いますが、その目標とこの

都心から出る排出量との整合性をどう考えているのか、お聞きしたいと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 札幌市緑の保全と創出に関する条例の中では、緑保全創出地域制度というものがあまして、当該地区については業務系市街地という位置づけにされており、緑化率10%を基準指標としております。本計画では、その10%に対し、スクリーンでお示ししている薄い色のついている部分ですが、13.3%ということで、基準上はそれを上回る緑化計画としているところです。

ただ、前回の審議会でもご指摘がありましたように、基準は当然に守るとして、それ以上に、市民の皆様から見える場面において、質的な意味も含め、緑化や潤いの工夫をしていく必要があるのではないかと考えております。

次に、全体として標榜する環境目標と個々の建物の環境効果にギャップがあるということについてです。

確かに一個一個の積み上げが全体の環境効果になるわけですから、まち全体として、ほかの公共事業や建物などの取組ともっと連携し、環境に貢献する事業を重ねていくことで全体として掲げた目標に近づけるよう努力していくしかないのかなと思っておりますが、この建物としては環境に十分に配慮した計画となっていることは間違いのないかなと思います。

●田中委員 2050年までに8割を削減するということですが、2割で精いっぱいだったのかということですし、まさに駅前のシンボリックな建物になると思います。今後、建て替えなどにおいて、ほかのビルでも同じように20%でやっていき、積み重ねで80%とするというのは一つの考えとしてあると思うのですが、やはり、今も言いましたように、そうしたシンボリックな建物も2割でいいというのはちょっとどうかなという意見です。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 緑化も環境性能もそうですが、下地としての基準をクリアしているかどうかだけを語っては、やはり、市民の皆様や委員の皆様の理解を十分にいただけないと思っています。ですから、それぞれの事業者が、質的なことも含め、それを上回る取組をしていただけますよう、この北4西3地区再開発においてもこれから設計を進めていくかと思っておりますので、より向上する工夫を求めているなと思っています。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●佐々木みつこ委員 ただいま緑化のお話がありましたので、関連して質問いたします。

質的にも上げていきたいということで、私としてはとても期待しているところです。また、中・低木の連続的な植栽をすることで駅前からの見通しがすごくよくなると思います

ので、どのようなものを植えていくのかを教えてくださいたいと思います。

それは、札幌を非常に印象づけるとともに、夏は日差しをよけて、札幌の爽やかな様子が出ると思うのです。一方、冬は、ロードヒーティングではあると思いますが、結構邪魔になるものでもありますし、秋の落ち葉のほか、外来種によっては成長が速くて困るということもありますので、どのようなものを目指しているのかを確認させてください。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 中・低木とご説明しましたが、具体的な樹種などの詳細まではまだ固まっておりません。札幌駅前通の現存する街路樹との関係もありますし、それそのものが外来の樹木の場合もあるのですが、これからも、アカシアの歴史性なども踏まえながら、新たに植える中・低木が札幌駅前通の歴史を引き継ぎ、マッチするような組合せになるよう、事業者と検討を重ねていきたいと思っております。

●岩崎委員 結構大事な点だと思いますので、ご検討をよろしくお願いします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●渡邊委員 何点か質問させていただきます。

パワーポイント38ページの④の出入口の位置と周辺道路の交通の関係についてです。

これは、この位置なのか、それとも、イメージでこのようになっているのかは分かりませんが、出口が信号に近く、734台もの車の出入りが始まると、相当厳しい渋滞が信号の手前から始まることになると思いますので、できるのであれば、信号までの距離を長く取ったところに出口をつくっていただくのが理想かなと考えています。

実は、このエリアは、バスの停留所がたくさんあるところなのです。私ども商工会議所の都市・交通委員会としても、2030年の駅前の再開発におけるバスターミナルの計画についていろいろと議論しているところでして、バスターミナルビルの中でも、出発のバスについてはある程度考えているところですが、到着バスについてはまだ明確になっておらず、基本的には、周辺のバス停の乗降所をバスターミナルビルに全て集約しようということになっております。

また、バスターミナルでも、やっぱり物流が関係してくるのですが、バス、タクシー、トラックの関係の事業者の皆さんとの意見交換があるかということ、今はまだないわけでございます。その中で、現在止まっているエリアが現実動き始めたときの物流と駐車場の出入口のことを考えますと、特に冬期間、最近では1車線が潰れるような状況ですので、相当な渋滞や混乱が見受けられると思います。

動線というのはつながっているのです。少し離れてはいるものの、近接地なわけですし、バスターミナルビル周辺の交通の考え方とすり合わせを今のうちからしておいたほうが良いと思いますが、そういった情報交換の機会はどのようになっているのか、お聞かせいた

だきたいと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 パワーポイントの図面における駐車場の出入口の位置についてはかなり簡素化して描いていますが、場所的には現在の基本検討図と大きな違いはないので、おおむねこちら辺になると思います。

渡邊委員のご指摘の交差点からの距離につきましては、当然、駐車場法の対象になれば、出入口から交差点までの距離に基準がありまして、交差点に近いところでの出入りは認められません。どこに出入口をつくるかについては、警察とも協議をした上で今後調整していきたいと思っています。

それから、北4条線の面については、委員のご指摘のとおり、現在、バス停がございまして、北5西1・西2地区再開発のバスターミナルの整備計画の中で都心と駅前周辺のバス発着の集約再編を前提としながら検討を進めているところです。

関係の皆様との協議がなかなか調っておらず、ご心配をおかけしているところですが、確かに、ここのバス停をどうするかということと、この面から北4西3地区の駐車場の出入口をどうするかは、別個の問題のように見えますが、同一的に整理していかなければならない課題であると認識しています。

また、北4西3地区だけではなく、北5西1・西2地区のほか、周辺で起きる開発事業の全体を見るとともに、長い工事期間中のバス回し、車の動線、それから、完成後のバスの発着所、駐車場の出入りをトータルで見えていかなければならないというのもご指摘のとおりかと思っています。

そこで個々の事業者同士をつなぐのが行政の役割であると思っていますので、結果的に混乱や混雑が生じないように、できるだけ事前検討をし、進めていけるように調整していきたいと思っています。

●渡邊委員 私がお願いしたいのは、新しいバスターミナルができたときに、今あるバス停等々がどこまで集約されるかについて、ある程度、お話し合いの場を持ちながら進めていただきたいということなのです。

今までは、ハードをつくってしまっただけで、あとは運用で努力しろと言われるパターンが結構多かったのですが、そうなったときに、幾ら運用でやろうと思っても、ハードの部分があるもので、利用者の皆さんにとってはどうしても使いづらくなるのですね。ですから、使いやすいものをお互いにつくって、交通渋滞が緩和できるような事前の打合せができるような機会をつくっていただければと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 受け止めました。

●岸本会長 ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●齊藤委員 2点ありまして、1点目は確認です。

パワーポイント38ページ、39ページの交通量に基づく混雑度、円滑性の部分について、こちらで推計を出されていますけれども、これは、冬期間も含めて、通年を基準にした推計ということでしょうか。

もう一点は意見です。

今後6年間、工事を続けることに伴い、市民が多少の不便を被るということがあるわけですが、この地区に限らず、再開発が続く中で、こういったメリットがあって、どういう将来像でこの再開発を進めていくのかについて、ぜひ丁寧に、かつ、広くPRしていただきたいと思っています。

まちなかがいろいろと変わっていく中で楽しみも当然増えてくるのですが、逆に不安に感じる方も少なくないと思うのですね。今後、工事期間が長期にわたることでもありますので、その辺りを丁寧に伝えていただければなというお願いです。

●坪田総合交通計画部長 スライドの38ページ、39ページの交通状況については通年の状況を表しているのかというご質問であったかと思いますが、これは、夏も冬も含めて、このような交通状況になるであろうという予測の数字でございます。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 2点目のご意見については、先ほどの渡邊委員からのご指摘に近いものがあるのですが、一個一個の都市計画についてご説明していくと、全体を見たときに調整が足りないと感じるというのはよくあることです。

特に、今日は午後に北5西1・西2地区の関連説明をすることになっていますが、同時期における複数の駅前のプロジェクトにより、例えば、商店街の店舗が閉店したり、通れていた道路が通れなくなったり、駐車場がなくなったり、バス停の位置が変わったりということが生じることがありますので、我々としては、その期間中、できるだけ市民や事業者の皆様に混乱やご不便が生じないように、交通情報などについてPRしていく取組が必要かなと思っています。

また、2029年ぐらいには、駅前ががらっと変わりますので、それぞれが新しくリニューアルされたときのアピールといいますか、楽しみにしていただきねという市民の皆様への啓蒙を並行して図っていくことも大事なところだとして、札幌駅前の魅力を落とさず、完成のときを迎えるような取組にも努めていきたいと思っています。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 ご質問等がございませんでしたら、今回は、都市計画審議会として、ただいまの北4西3地区について採決へ移って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 それでは、Zoomにて参加されている委員も含めまして、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 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。

◎福住・桑園通、水源池通について

●岸本会長 それでは、次に、議案第6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部局から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 総合交通計画部長の坪田でございます。

議案第6号の福住・桑園通、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の変更を行うものでございます。

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、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として、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です。

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ございます。

また、当該交差点は、清田区・白石区・厚別区方面と南区方面間を移動する交通が集中することで、かねてより渋滞が発生しており、地域からも要望が挙げられている交差点でございます。

次に、当該交差点の現状についてです。

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、当該交差点部については、右折車線及び左折車線設置のため、最大で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です。

現況では、水源池通は、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、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・直進車線となっております。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の設置要望が挙げられております。

このような福住・桑園通と水源池通の交差点の現状と課題を踏まえまして、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よ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、羊ヶ丘側の幅員変更はありません。澄川側については、幅員を20mから21.75mに変更いたします。これらの対策によりまして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です。

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をいただいております。

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いたしました。

なお、この変更案について、1月7日から1月21日までの2週間、縦覧を行いました、縦覧者は1名で、意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定についてです。

本日の都市計画審議会への諮問の後、今年度中に都市計画変更の告示を行いたいと考えており、その後、令和4年度以降に事業着手することを想定しております。

以上で議案第6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願いいたします。Z o o mで参加されている方もご意見やご質問等がございましたら挙手をお願いいたします。

●岩崎委員 私は、地元が澄川でして、この道をよく通りますので、少し意見をさせていただきます。

私は羊ヶ丘から澄川のほうに真っすぐ下りていく道を選ぶことがほとんどですが、ここには、今、右折・直進レーン、直進レーン、左折レーンがありまして、かなり手前から真駒内側に左折する皆さんがずらっと並んでしまっていて、直進のレーンに入ることができないということがかなり起こっています。恐らく、この計画ですと、澄川から羊ヶ丘に上がるところが今の羊ヶ丘から澄川に行く交差点と同じような形になり、澄川から上がって羊ヶ丘に抜けるときには、今の逆向きと同様に、直進と左折の人たちとが交ざってしまい、直進レーンになかなか入っていけないという現象が起こると思うのです。

ここは、道交法といいますか、道警の皆さんから知恵をお借りし、そこの交差点に入る前に自分の行く道へのレーンへとうまくさばく方法が何かないのかなと考えています。道路を拡幅されるようですが、もう少し早めにさばくことはできないのかなと、常日頃、走りながら思っているものですから、その辺りについてご見解をいただければと思います。

●坪田総合交通計画部長 今回の委員からのご指摘は、今も3車線の運用になっているけれども、羊ヶ丘側から澄川に行くとき、左折需要が非常に多く、直進したい車もそこで詰まってしまうという趣旨であったかと思います。

今、実際に3車線がありますが、澄川側の受けが2車線しかないことによりまして上手に車線運用ができていない現状があり、また、直進したい車も一番歩道寄りの車線に混在している状況がございます。

そこでまず、右折をしたい車だけが並べるよう専用化することにより、直進する車両が

そこに混在しない状況をつくるとともに、先ほど外環状機能と申し上げましたけれども、真駒内側に抜けていく左折したい車もかなり多いという現状がありますので、一番歩道寄りの車線をしっかりと運用することによって、真ん中にあります直進するための車線はスムーズに運用したいと考えております。

引き続き、右折の矢印信号の設置や青時間の比率も含め、できる限りいい運用ができるよう、道警と協議を進めてまいりたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●村上委員 パワーポイント9ページに二つの団体から要望があったと書かれています。1回目の要望は相当前からあったのかなと思っているのですが、いつぐらいから要望が出ていたのでしょうか。そして、この二つの団体とはちゃんと席を設けて話し合いをしてきたのでしょうか、そこを聞かせてください。

●坪田総合交通計画部長 要望の履歴については、一番古いもので平成21年度に頂戴しているものです。どういったことができるのかの検討を重ね、現在に至っているところでございます。

また、労働組合とは、具体的な要望書をいただき、回答を手交する場もございます。この要望内容が手交の場になら上っていたかどうかは確認しておりませんが、一般的にはそのようなやり取りの中ででき得る政策を実現に向けているところです。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんか。

●本間委員 右折レーンができるというのは非常にいいことだと思いますが、問題は右折滞留長です。例えば、真駒内側から羊ヶ丘側へは右折レーンが2車線できますが、その滞留長はざっくりと計算すると132.8mぐらいですね。計測した滞留は150mということなので、その時々で交通量は変わりますが、今の段階では右折レーンの滞留長はこれ以上取れないということでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 先ほど水源池通の真駒内側の渋滞長が最大150mというお話をしたところですが、この150mの渋滞をどうさばくかです。

二重右折をするための右折レーンを設け、70mの長さを確保することとしていますので、それを掛ける2いたしますと、計算上では140mとなります。また、青になりますと、交差点の中に少し入っていくことになりますので、今生じている最大150mという渋滞長は、これらの対策により解消できるものと考えてございます。

●岸本会長 今まで1車線3mでしたが、何とかもう1車線をつくり出すために、それぞれの車線から出し合って2.75mとし、足りない部分は道路幅自体を若干広げて対応しようということでした。

念のために確認ですが、2.75mの右折レーンが二つ並ぶところは、大型車が2台並んでも大丈夫なのですね。当然、車両制限令上、認められている車であって、3mのときより余裕はないけれども、道路交通上、支障はない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 ご指摘のように、一般部は3mですので、3mを確保するほうが望ましいのですが、既成市街地では周辺の土地利用状況をよく見ながらどのくらいの幅員を確保できるのかを検討することとなります。今回は1車線の幅を2.75mと設定したところですが、これは道路構造令という基準の中で最小値の規定であり、大型車も含め、車が通ることができる幅員となっております。

●岸本会長 政令基準は、最低基準ではあるものの、満たしているということですね。3mを確保できればいいのだけれども、それをやろうと思ったら、歩道を削る以外はなく、それは本末転倒だということから、歩道にあまり影響を及ぼさない中、4車線を確保するためには2.75mで行くしか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。交差点部も含めてこの歩道では、多くの歩行者が歩かれているという実態もありますので、周辺の土地利用にあまり大きな影響を与えない範囲の中で最小値の規定を用いているということです。

●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 本事案についても採決を取る必要がありますので、他にご質問やご意見等がございませんでしたら採決に移って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 それでは、採決を行います。

議案第6号の福住・桑園通、水源池通につきまして、Zoomで参加されている方々も含めまして、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。

それでは、5分程度のトイレ休憩を取った上で、次の議案に移りたいと思います。今は8分ですので、15分から開始ということでもよろしくお願いいたします。

〔 休 憩 〕

●岸本会長 それでは、全員がお戻りのようですので、再開いたします。

◎高架側道 6 号線関連について

●岸本会長 それでは次に、議案第 7 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部局から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 総合交通計画部長の坪田でございます。

議案第 7 号の高架側道 6 号線、石山通、高架側道 2 号線と議案第21号の北 5 条西 8 丁目地区につい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になります。

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、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丁目で在来線と交差する幹線道路になります。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います。

次に、高架側道 6 号線の都市計画決定内容についてです。

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 札沼線連続立体交差事業の際に、旧線路敷地などについて、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ございます。

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、区間①についてです。

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。道路全体の幅員は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、区間②と区間③の現状についてです。

幅員18mの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、市内の新幹線整備の全体の概要についてです。

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います。地上に出た新幹線は、JR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、赤い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、JR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についてです。

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、緑色でお示したとおり、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。

赤丸でお示したとおり、新幹線整備後も幅員4m以上を確保し、歩行者専用道として再整備をいたします。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おり、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に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、区間①と同様に歩行者専用道としての復旧を予定しております。

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、新幹線構造物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、一方通行の車道と歩道での復旧を予定しております。

これは、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丁目通までの区間は、最低幅員4m程度の歩行者専用道となり、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なり、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です。

こちらが今回の変更に関する全体図となります。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行ってまいります。

次に、黄色の丸でお示ししております高架側道6号線に合わ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に対しまして、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に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ております。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変更いたします。

また、今回の高架側道6号線の都市計画変更に合わせて、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いましたが、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、面積等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、地域説明会等の開催状況及び今後の予定についてです。

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域も対象として、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、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改めて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については、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の整備内容に配慮を求めるご意見がありました。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やご意見はございませんでした。

また、この変更案について、1月7日から1月21日までの2週間、縦覧を行いました。縦覧者はおらず、意見書の提出は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。

本日の都市計画審議会への諮問の後、今年度中に都市計画決定の告示を行いたいと考えており、その後、当該区間の新幹線工事は令和4年秋頃に着手したいと考えております。

以上で議案第7号の札幌圏都市計画道路高架側道6号線ほか2路線の変更案と議案第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をお願いいたします。

●よこやま委員 私からは、区間②の西6丁目の車道と歩行者専用道路についてご質問し

たいと思います。

私は、北6条西6丁目に住んでおりまして、新幹線の工事が着々となされているなという感じています。ただ、近くには大きな予備校もあって、工事が完成してからはいとしても、工事中の住民の通行がどのように確保されるのかなと非常に気になっておりますので、その点をお教えいただければと思います。

●林新幹線推進担当課長 今回の区間に関し、工事中の通行はどうなるのかというご意見についてお答えします。

石山通から西7丁目通の区間に関しましては、どうしても空間が狭いということもありますので、事業主体である鉄道・運輸機構においては、工事中は緑道を通れなくすることを計画しているところです。

一方で、西7丁目通から西5丁目通までの2区間については、工事で一部の区間が狭くなるのですが、工事中も歩行者の通行が幾らかでも確保できないかどうか、今、検討を進めながら調整している状況です。

●よこやま委員 細くても安全な道路を確保していただけると住民としてはありがたいので、よろしくお願い申し上げます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田作委員 お話が三つあります。

一つは、今回、車道が廃止されるエリアが幾つかありますが、そこを廃止することによる交通の弊害をどのように検討され、問題ないという結論を出されたのか、その過程を教えてくださいたいと思います。

二つ目は、区間①についてですが、トンネルから上がってきて地上部に接続するということですよね。そうすると、どうしても土砂運搬のダンプなどの運用の問題があると思うのですが、その辺の安全対策をかつちりで行っていただきたいことを要望します。

三つ目ですが、そこで出る土砂の立米数は把握されているのかをお伺いしたいです。

●坪田総合交通計画部長 今ご質問がございましたように、今、車が通れているところについては、歩行者専用道化する区間、あるいは、一方通行にせざるを得ない区間がございます。お示ししております図の青色のバツや線を引いてあるところは、現在、通れるところが通れなくなったり、一方通行化で影響があるところですが、ここを通っている車がどちらに行くのか、赤色の線でお示ししておりますところにそれぞれ転換していくであろうということを予測しております。その上で、著しい交通混雑が発生する目安と言われております混雑度1.25という基準を上回る箇所はないと確認しておりますので、通行方法が変

わることによりご不便をおかけすることはあろうかと思いますが、現状で著しい混雑が発生するという見込みは持っていないところであります。

●林新幹線推進担当課長 私からは、工事中の土砂運搬の経路に対する安全対策並びにボリュームについてご説明を差し上げます。

石山通から西5丁目にかけての工事区間に関しては、現在、事業主体であります鉄道・運輸機構が施工方法を含めて検討しているところでございまして、工事の説明会も今年の夏以降に行うこととなっております。

工事における運搬ルートについては詳細を検討中ですが、説明会の際には、こういった運搬経路になるかも含めて、地元の方々にお知らせしていく予定です。また、ダンプの運搬経路の安全対策についても、誘導員の配置や運搬時間の配慮など、ほかの工事区間同様、しっかり行うことを検討しているところでございます。

なお、この区間の工事における掘削ボリュームも現在検討中ということで、我々としてはまだ把握していないところでございます。

●田作委員 よく分かりました。

この辺は住宅が多いものですから、ダンプの運搬経路の安全対策をしっかり取っていただきたいと思います。ボリュームによってダンプの台数が決まってくるので、お伺いしたのですけれども、夏以降ということですね。そのときにはきちっと住民説明会をしていただければと思いますので、よろしくお願いします。

●岸本会長 他にご質問等はございませんか。

●田中委員 今、ちょうどスクリーンに出ている石山通についてです。

混雑度1.25を下回っているのであまり影響がないということだったと思いますが、前回もお話しさせていただいたとおり、石山通は、冬期間、どうしても車線が狭くなって、本当にすごい渋滞になりますし、冬期間に限らず、雪がない時期でも渋滞が激しいところです。数字的には混雑度を下回っているのですが、影響はないということですが、プラス498台が増えるという予測からはかなり影響があるなと私は感じます。

また、数字は出ていませんが、上のほうの北8条通も結構渋滞する道路なのですよ。今回、西8丁目線と西9丁目中線が通行止めになってしまうということで、周辺の住民の方も含めて、影響はかなり大きいなとも思っています。

そこで1点確認したいのですが、そもそも、新幹線の札幌延伸は、当初は、たしか、手稲から出て、高架橋で札幌駅までという計画だったと思うのです。そうした高架橋の計画の段階から西8丁目線や西9丁目中線の道路は通行止めにするという計画だったのか、お聞きしたいと思います。

それから、説明会のときに、住民の方から、迂回等の影響を軽減するための措置を検討してほしいということが言われているのですが、現在、どういうことを考えているのかも併せてお伺いいたします。

●坪田総合交通計画部長 1点目の石山通の交通渋滞についてお答えいたします。

スクリーンにお示ししておりますとおり、今の石山通の12時間交通量は約2万3,500台でありまして、工事に伴い、車が違うルートを通ることを見込んだ12時間交通量は2万4,000台と推計しておりますので、500台が上乗せされる見込みです。

一方で、石山通と北8条通は常に混雑しているので、車がこれ以上増えることは問題ではないかというご指摘であろうかと思いますが、幹線道路であるがゆえに、通る車の量が多いというのはどちらの道路も同じ性格であろうかと思います。

また、私も市内で渋滞しているから何とか対策をしてほしいというご指摘をいただくことが多いことから、一律の基準をもって渋滞している箇所を抽出し、渋滞長を実測した上でどういった対策をしていくかという取組を行っているところでございます。ただ、この石山通の地点に関わる場所では対策が必要な渋滞長が観測されていないという実態がございます。

常時、車の量が多く、混雑しているという実感があるかと思いますが、転換後も大幅な渋滞が発生する見込みはないというのが今の私の考えでございます。

●林新幹線推進担当課長 続けてお答えいたします。

まず、当初、西8丁目線、西9丁目中線は通行止めの予定だったのかということですが、その際には、高架構造ですので、通行止めとは決まっておりました。

一方で、周辺の環境や家屋への影響に配慮すべく、地下ルート化されたことに伴い、それによる影響を軽減するために検討してきたのですけれども、西8丁目線、西9丁目中線が通行止めになる、一定程度の影響は避けられないということは地元の方々にも説明をさせていただきました。

ここについては、例えば、地下や地上を通す方法など、鉄道・運輸機構とともに検討したのですが、高低差が生じて移動の負荷がかかることや周辺の家屋や道路への影響もありまして、それがなかなか難しい状況でございました。

新幹線事業についてはそういったことも含めてご理解をいただいておりますが、何とか影響を軽減できないかというご意見も確かにあります。そこで、通行止めになる道路の位置ではなく、新幹線の構造物が上がってくる途中のところにおいて歩行者だけでも通せる空間がないかといった検討をしているところでございます。

車の通行については、その二つの道路が通れないということで、例えば、隣接する西7丁目通など、今は一方通行になっている道路を双方向化できないかという検討をしているところですので、今後、道警とも協議をしてまいりたいと考えております。

●岸本会長 1点、後学のために確認ですが、パワーポイントの17ページの高架側道6号線というのは、現時点では都市計画道路という位置づけであるものの、今後、このような形で新幹線が整備された後には都市計画道路という指定がなくなるということによろしいですか。

●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 ただ、道路法上の道路であることは間違いないわけで、供用廃止行為が行われない限り、勝手になくなったりすることはないから、心配は要らないと思うのだけれども、少なくとも都市計画道路という位置づけではなくなるということですね。

●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 つまり、この道路が都市計画道路ではなくなるということになりますと、例えば、今後、若干の形状変更が行われることがあっても、道路法あるいは道路制限令に違反しない限り、変更が行われるに当たっての都市計画の内容の変更という手続は踏まなくなる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 ということは、都市計画法第11条で言う都市施設から外れるということですか。

●坪田総合交通計画部長 都市計画道路という都市施設ではなくなるということです。

●岸本会長 都市計画事業の対象ではなくなるということですね。

●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 理解いたしました。

それでは、先ほど椎野委員のお手が挙がっていたことですので、椎野委員、よろしく願いいたします。

●椎野委員 資料の10ページで整備内容についてご説明をいただきました。今回は、石山通より東のところが審議対象だと思いますけれども、多分、ここの工事が進んでというか、

その前に、手続として、道路を縮減し、J R 北海道の土地にするという対応になるかと思うので、対象外になるかもしれないのですが、桑園駅から札幌駅までは、今のところ、歩行者専用道路として整備されており、散歩をされる方や通勤で通る方がおられますよね。新幹線のための施設でそこがなくなってしまったり縮小したりすることはやむを得ないかなと思いますが、今ご説明をいただいたとおり、途中までは地下空間を通るということでした。

これは審議対象ではないのかもしれませんが、私から要望したいことがあります。

石山通よりも西側のところで、植栽がなされており、歩行者専用道路になっているところがありますよね。工事のため、ここを1度壊さざるを得ないと思うのですが、新幹線工事が終わった後は、ぜひ地上部分は改めて歩行者専用道路としての整備を進めていただきたいと思いますので、今後、その辺についてご検討いただければと思います。

審議内容とは少しずれてしまいましたが、希望を伝えさせていただきました。

●林新幹線推進担当課長 石山通から西側の桑園駅に向かつての区間のお話かと思います。

こちらについては、新幹線のトンネルもちょうど地下に埋まるものですから、工事中は確かに通行止め等々の支障はございますけれども、工事完了後は、緑化も含めて、現在の幅員で道路を復旧できる見込みとなっております。

●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 本件についても採決対象となっておりますので、採決に移って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 それでは、採決を行います。

議案第7号及び第21号の高架側道6号線関連につきまして、Zoomでご参加されている方も含めまして、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 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。

ただいま11時45分でございます。恐らく次の案件が12時までに終わるということはありませんので、ここで午前の部を終えまして、休憩に入りたいと思います。

午後の部は1時ぴったりにから開始いたしますので、午後からもご参集をいただける委員は1時までにお戻りいただきますようお願いいたします。

それでは、午前の部を終了いたします。

[休 憩]

●岸本会長 それでは、引き続き、午後の部を開始いたします。

◎土地区画整理事業関連について

●岸本会長 議案第1号から第3号、第8号、第10号から第17号の土地区画整理事業関連についてでございます。準備が整いましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●徳光都市局市街地整備部長 都市局市街地整備部長の徳光です。

これより、諮問案件グループ分け④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いますので、恐れ入りますが、前方をご覧ください。

まず、Ⅰとして都市計画見直しの経緯について、Ⅱとして対象である未施行区域と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として地域への説明状況やスケジュールについての順にご説明いたします。

初めに、Ⅰ－Ⅰの都市計画変更までの経緯についてです。

札幌市では、市街化区域のおおよそ4分の1に相当する約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、後ほどご説明する議案8件のうち、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。

施行された箇所は、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。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、札幌市の都市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、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、その区域内に長期にわたって事業に着手していない箇所と長期末施行区域を残す地区が計8か所あります。いずれも都市計画決定から20年以上が経過しております。

この先のご説明では、この8か所を未施行区域と言います。

次に、Ⅱ－Ⅰの都市計画の見直しを進める理由についてです。

都市計画の見直しの検討に関し、国土交通省の都市計画運用指針において、その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、今回のような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てみますと、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、先ほどご説明したとおり、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、これらの区域の整備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、現時点における未施行区域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。

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、確立された手法は定まっていないことから、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、それにのっとり都市計画決定変更の必要性を判断しております。

まず、フロー１の都市計画決定理由の再検証では、未施行区域における土地区画整理事業の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について検証します。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で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で、現況把握や動向把握のための調査・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を検証します。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、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します。

戻りまして、フロー１で不適合、または、フロー２で位置づけなしと判断された場合はフロー４の市街地環境改善の必要性を検証します。

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と土地利用現況を整理します。次に、動向把握では、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や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や機能を測る目安として、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。これらの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。

フロー４で必要性なしと判断された場合は都市計画を変更します。反対に、必要性ありと判断された場合は、フロー５の事業化の見通しの有無で、今後10年以内に土地区画整理事業に着手する見通しがあるか、また、地域において事業実施に向けた取組等があるかに

ついて確認します。見通しありと判断された場合は都市計画を存続します。反対に、見通しなしと判断された場合は土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の都市計画見直しに係る評価の考え方です。

次に、Ⅲ－１の都市計画の見直しの評価結果についてです。

今回の都市計画の見直し対象である全８地区のうち、議案第10号の西郊から議案第16号の東雁来第２までの７地区は、施行者が一部の例外を除き公共団体であり、現状に対する評価も類似していることから、時間の都合上、代表して議案第10号の西郊についてのみご説明いたします。

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——1944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、土地区画整理事業を施行しました。残る32%の未施行区域は、地下鉄琴似駅、西区役所、中央卸売市場周辺などとなっています。

西郊の未施行区域の現在のまち並みの様子です。全域に道路網が整備され、住宅街となっております。赤色の星印のついた琴似地区で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、ほかにも、桑園、八軒、円山などについては、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。

初めに、フロー１の都市計画決定理由の再検証ですが、こちらの西郊は非常に古い計画であり、都市計画決定図書が現存していないため、その決定理由は推測の域を出ないのですが、ほかの区域と同様に、人口の急増、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、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ＪＲ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や広場が整備されております。

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しました。

以下、議案第11号の南郊から議案第16号の東雁来第2についても、今ご覧いただいた西郊と同様に、当時の都市計画決定の目的は達成されており、土地区画整理事業の必要性を引き続き掲げるのは妥当ではなく、加えて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。

各地区の個別の状況は事前説明の際にご説明しておりますので、ここでは省略させていただきます。詳細の内容はお手元の参考資料をご確認ください。

次に、議案第17号の札幌市東茨戸についてです。

札幌市東茨戸は、札幌駅から北に約11km離れた場所に位置しております。

以降、当地区のことを東茨戸と言います。

市街化区域の北端に位置し、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——1997年に都市計画決定され、未施行区域の中で最も新しい事例です。また、ほかの7地区が公共団体施行だったのとは異なり、東茨戸は組合施行、すなわち地権者の方々による事業実施を前提として決定されました。

面積は40.6haであり、施行率は0%、全区域が未施行区域となっております。

東茨戸のまち並みの様子です。

地区中央部では住宅が建ち並び、特に赤色の星印では、令和元年度と今年度とで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。地区外縁部の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、新たな開発行為が予定されています。

東茨戸の見直し評価です。

フロー1です。当時の目的は、計画的な基盤整備による土地利用の増進、良好な宅地の供給でした。現在は、札幌市が区画道路や下水道施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現状です。

図の左上の道路については、土地区画整理事業の都市計画がなされた平成9年からオレンジ色で塗っ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件ほどだったものが、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続け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、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。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総括してご説明いたします。

前の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しました。その理由は、全地区に共通して、個別事業や民間開発等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です。

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一体的な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。また、道路の廃止により交差する伏籠川右岸通の交差点箇所数を変更いたします。

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います。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、画面の左下の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いたしますが、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、画面で申し上げますと、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、境界の変更に合わ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、境界の変更に合わせて、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。

詳細についてはこちらのとおりです。左側が変更前で、右側が変更後です。右側の赤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、高度地区の変更による現状の土地利用及び建築物への影響はありません。

次に、Ⅳ－１の地域への説明状況についてご説明いたします。

８地区の都市計画変更案について、公式ホームページへの掲載、各区役所、各まちづくりセンターへの周知文の配架、各まちづくりセンターから連合町内会へのご説明を行い、周知を行ってまいりました。

東茨戸については、これらに加えて、８月中旬から各地権者への周知文書の送付や大規模土地所有者への直接の個別連絡等を行っております。

これらに対して市民や地権者の方々から22件の声が寄せられましたが、ほとんどが周知文書の内容の確認などで、都市計画変更反対する意見はありませんでした。

最後に、Ⅳ－２のスケジュールについてです。

この都市計画変更案について、本年１月７日から21日までの２週間、縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。今後は令和４年３月に都市計画変更の告示を予定しております。

以上で、諮問案件グループ分け④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。

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、よろしくお願いいたします。

まず、私から確認させていただきます。

今問題となっている土地区画整理事業は、ある区域において、狭い道路があったり、曲がりくねっていたり、あるいは、公園などの公共施設が十分に整備されていないまま、ぐちゃぐちゃの状態であるといったとき、区域を区切って、一定の区域において、道路や公園などの公共施設を整備するために面的に開発を行うというものです。専門的な言葉で言うなら、換地と公共減歩というやり方ですが、土地区画整理事業をすることによってパズルみたいに移動させていくわけです。そのとき、公共減歩ということで、面積は若干減っていくわけけれども、それをかき集めることによって、道路用地や公園用地などを生み出していくというやり方でいくなら土地区画整理事業だということです。

これを行うに当たっては、まず、都市計画で土地区画整理事業にするということを決定するわけですが、そこまではやったのですね。その後、公共団体が施行する場合と、たしか3分の2以上だったと思いますが、地権者等が土地区画整理事業組合をつくって、協力して土地区画整理事業をやる場合の二つのパターンがあるということです。

いずれにしても、今ここで問題になっているのは、ここで土地区画整理事業をやるという都市計画決定はしたのだけれども、その後、具体的にどのように土地区画整理事業をやっていくかというプランの策定までには行かないまま20年以上が経過し、その間、民間の

開発が個別に行われていく中で、当初必要だと思われていた道路や公園がもうそれなりに整備されてきたわけですね。でも、今後、人口が減っていく中において、当初の予定どおり、設計図を引いて土地区画整理事業のプランを策定する必要性がなくなった地域をピックアップして、本当に廃止していいかどうかをチェックした上で廃止しても構わないという判断に至ったという理解でよろしいですか。

●徳光都市局市街地整備部長 そのとおりです。

●岸本会長 まず、議案第10号の西郊は、公共団体施行の典型例になろうかと思います。

当初、道が狭く、公園がないところだったのだけれども、そのうち、人口増加期に個別の開発でビルやマンション、戸建て住宅が建っていく中で、道路がそれなりの幅で、しかも、真っすぐ整備されてきているということで、未施行なのだけれども、あえてこれ以上はということではよろしいですかね。

●徳光都市局市街地整備部長 そのとおりです。

特に、西郊の場合は77年前に決定されたもので、全部が市街地として形成されてはなかったもので、今後の無秩序な開発を防止するという意味で広く区域を決定し、状況が整ったところから区分けし、土地区画整理事業を実施していきました。それと並行し、今、会長からご指摘をいただきましたように、民間の開発、あるいは、道路事業での整備が行われ、現在の形になっております。

●岸本会長 他方、議案第17号の東茨戸の場合、施行の主体は、地権者が設置する土地区画整理事業組合ということですね。これは、組合施行でやるという都市計画決定が行われていたようですが、現実には、組合が設立され、認可されたのですか。

●徳光都市局市街地整備部長 組合は立ち上がりませんでした。

経緯を簡単に申し上げますと、地域の仮同意率が9割に達したことから都市計画決定を行ったのですが、その後、事業計画を立てていく中で減歩率や清算金等の詳細を詰めていった際に、難色を示す地権者の方が増えていきまして、その結果、本同意率が法定の3分の2に達さないこととなり、組合が立ち上がりず、事業化もできない状況で経過していました。

●岸本会長 東茨戸地区については、今後、土地区画整理事業を行うに当たって、ここにある程度広い道路が通るよという概略は決まっていたけれども、土地区画整理事業の事業計画の認可、公告までは行っていないということですか。

●徳光都市局市街地整備部長 おっしゃるとおりです。

●岸本会長 ここに都市計画道路を整備するということまでは都市計画決定をやっていたのですね。

●徳光都市局市街地整備部長 市街化区域編入と土地区画整理事業をやることと併せて都市計画道路の線形までは決定告示を打っております。ただ、事業化に向けての具体案については何も進まなかったということです。

●岸本会長 ただ、経済社会状況の変化で、ここは土地区画整理事業をあえてしなければならないと地権者の方も思っていないし、札幌市としても、今後、土地区画整理事業を考えなければいけない地域と言えるほど、過密かつ劣悪な都市環境、公共施設の未整備状況というわけでもないことから土地区画整理事業の対象区域とした都市計画を今回で廃止しても構わないというご説明でよろしいですかね。

●徳光都市局市街地整備部長 そのとおりです。

●岸本会長 今、私なりに頭の中を整理したところですが、この辺りについて何かご質問はございませんか。

●岡本委員 趣旨は全部分かりましたので、賛成です。

余計なお世話かもしれないのですが、33ページのスライドにある7・5・34東茨戸中通の道をグーグルマップで見ると、非常に曲がりくねっていて、かつ、鋭角に曲がっている道もあって、地元の人はずごく使いにくいのではないかな、危ないのではないかなと思っています。

この流れの中で外すことは構わないのですが、地元の人がやっぱりここの道路を直したいと言ったときに直せないのですか。それとも、地元の人賛同を得られれば、道路事業みたいなものを入れて、買収方式で真っすぐにしましょうということになるかもしれないというお話なのでしょうか。

今後、困られたとき、ほかの手段や選択肢があるのかないかを教えてもらえると地元の人にも助かるかなと思いましたので、お聞きします。

●徳光都市局市街地整備部長 今回、都市計画道路を廃止した後は、基本的には、ほかの道路整備の場合と同様に、地権者の方から用地寄附をいただいて整備していくことになると思います。今ご指摘をいただいたように、一部にクランクのような道路があるのですが、そこも地元の方から用地提供をいただいて整備してきております。ですから、基本は、ほ

かの市街化区域と同じように、均衡を図りながら、同じ水準の考え方で整備していくことになります。

●岸本会長 要するに、組合の設立方式で土地区画整理事業を行っていく中で、この東茨戸中通を都市計画道路として整備することはやめると言っているだけで、この東茨戸中通のことは一切知りません、あるいは、修正の余地がありませんということではなく、地権者の方々からの提供によりクランクを直すかどうかについては合意を取り付けながらだという理解でよろしいですね。

●徳光都市局市街地整備部長 はい。

●岸本会長 他にご質問はございませんか。

●異委員 今回、幾つもある区域をまとめて変更するようですが、これがまとまったのはたまたまなのですか。どのぐらい定期的に見直しをして、一遍にまとめて変更しようということになったのでしょうか。

例えば、西郊地区は77年前の計画だったということですが、それを毎年見守ってきて、もう要らないなということで変更しようということになったのか、たまたま何かのときにあちこちを見直してみて、まとめて変更をかけようということになったのか、どういう経緯でやってらっしゃるのか、教えていただけますでしょうか。

●徳光都市局市街地整備部長 どちらも含んでおります。決定してから事業化まで相当の年数がたっていて、かつ、事業化の見込みがないというのは、常々、検討課題として引き継がれてきておりました。

ただ、今回の直接の引き金となったのは、都市計画の当面の目標は20年後を展望するということで、一番新しい東茨戸が20年を経過した時点から本格的に検証を始めたのですが、そのときに併せて、全部一括でお諮りすることになりました。ほかの地区は、計画をこのままにしても、あるいは、外しても、実態として特段の支障はないということが恐らくは見直しの機会を逸していた一つの要因だったと思います。

今回、一番新しいものを見直すに当たりまして、この機会に一括して一つの基準を当てはめ、改めて必要性を判断し、全部廃止して差し支えないという判断に至りました。

●異委員 まとめて変更する、見直しをするのはいいと思いますが、もう少し小まめに見直しをして、声をかけるなり、どうしますかという提案をするなりしていてもいいのかなと感じています。それが地域の人への気づきになることもあるかもしれないので、ご検討をよろしくお願いします。

●徳光都市局市街地整備部長 おっしゃるとおりです。今後、こういったケースがもし生まれましたら適時適切に判断していきたいと思います。

●岸本会長 特に、組合施行の場合は、地権者の方々に対して、20年がたってどうですかと聞くきっかけがあるわけですが、公共団体施行の場合は、つくったはいいのだけれども、いろいろなところで公共団体施行をするものだから、都市計画決定をしても、先にこっちをやって、あっちをやってということをしているうちに70年近くがたって、そのうち、個別開発でもやる必要がなくなったということがあるわけです。ただ、蓋を開けてみたら、70年間そのままだったというのはさすがに時間がたち過ぎではないかということで、定期的に見直しをしながら廃止すべきものは廃止してほしいというご趣旨だったと思います。

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 それでは、採決の手續に移っても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 それでは、採決を行います。

議案第1号から第3号、第8号、第10号から第17号の土地区画整理事業関連につきまして、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。

◎都心における開発誘導方針の変更について

地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更について

●岸本会長 それでは、引き続きまして、ここからは関連説明案件になります。

第1号の都心における開発誘導方針の変更について、第2号の地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更についてでございます。準備が整いましたら担当部局からのご説明をお願いいたします。

●上田地域計画課長 地域計画課長の上田でございます。

関連説明第1号の都心における開発誘導方針の変更及び関連説明第2号の地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更についてご説明いたします。

説明事項といたしましては、都心における開発誘導方針、地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針について、それぞれ、制度の概要、変更の内容、今後のスケジュールについてご説明いたします。

それでは初めに、都心における開発誘導方針についてです。

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。

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、2018年12月に策定し、2019年4月から運用を開始しております。

開発誘導方針の位置づけについてです。

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います。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。

開発誘導方針では、具体的には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、次に、変更の内容についてご説明いたします。

今回は、開発誘導方針で示している取組のうち、低炭素・省エネルギー化推進ボーナスとハイグレードホテル整備ボーナスの二つの取組について更新を行います。

まず、低炭素・省エネルギー化推進ボーナスについてです。

本市では、2018年に都心エネルギーマスタープラン、2019年に都心エネルギーアクションプランを策定し、その中で、低炭素、強靱、快適・健康に関する取組を既成市街地の更新の機会を捉えてまちづくりの中で誘導するため、札幌市都心における持続可能なゼロカーボン都市推進制度の構築を目指しており、当制度は、2022年5月下旬の運用開始を目指し、現在、検討が進められております。

その中で、事前協議制度など、取組の誘導・支援の仕組みが幾つか検討されておりますが、その一つとして開発誘導方針と連携した容積率の緩和による支援が検討されてきました。

都心エネルギープランでは、都心において2050年までに2012年比で80%のCO₂排出量の削減を目指しており、その対策として、建物の省エネルギー化、エネルギーの面的利用、再生可能エネルギー利用の三つの対策を掲げております。そのうち、容積率の緩和とひもづけ、建物建設段階に実装可能な建物の省エネルギー化、エネルギーの面的利用につながるZEB化や地域熱供給による熱の面利用などを誘導することとしております。

ここで、ZEB、ZEHの概要についてご説明いたします。

ZEBとはネット・ゼロ・エネルギー・ビルディング、ZEHとはネット・ゼロ・エネルギー・ハウスの略であり、省エネ性能、断熱性能を上げることで使用するエネルギーを抑えることに加え、太陽光発電などでエネルギーをつくることにより、年間の消費エネル

ギー量の収支を実質ゼロにするビルや住まいのことを指します。

Z E Bが住宅以外を対象とし、Z E Hが住宅を対象としています。

消費エネルギーの削減度合いにより、Z E B、ニアリーゼブ、ゼブレディー、ゼブオリエンテッドなどと呼ばれ、例えば、ゼブレディーは、省エネ等により約50%の年間の消費エネルギー量を削減した建物を指します。

ここからは具体的に変更する内容についてご説明いたします。

まず、取組を誘導する区域についてです。

これまでは、都心強化先導エリアを基本に、エネルギーネットワークの周辺を対象としておりましたが、変更後は、都市機能誘導区域、つまり都心の全域を対象とします。その中でも、既存の地域熱供給の供給エリアをベースとして、面的にエネルギーネットワークを促進していくエリアとして、都心エネルギープランに位置づけるエリアAとそれ以外のエリアBに分かれており、それぞれのエリアの特徴を捉えた誘導を行っていきます。

次に、取組内容と緩和容積率の変更内容についてです。

これまでは、エネルギーネットワークとの接続で30%、エネルギーセンターの整備で50%の評価としておりました。

変更後は、札幌市都心における持続可能なゼロカーボン都市推進制度に基づき、都心エネルギープランに位置づけたCO₂排出削減に向けた取組を高いレベルで実現する開発を誘導するため、エネルギーネットワークへの接続については緩和容積率を最大50%とします。

また、エネルギーセンターも同様に、年間熱負荷の80%以上をエネルギーセンターからの熱を利用するとともに、周辺へエネルギーを供給することができる余力を確保することを要件とし、緩和容積率を100%とします。

さらに、今回新たに建物の省エネルギー化として、Z E B化に取り組んだ建築物に対して30%の容積緩和を行います。

面的にエネルギーネットワークを促進するエリアであるエリアAでは、エネルギーの面的利用を促進し、エネルギーネットワークを拡充するという観点から、原則、エネルギーネットワークへの接続及びエネルギーセンターの整備を行った建築物に対してのみZ E B化、つまり建物の省エネルギー化に係るボーナスを加えることができることとしております。

なお、本取組は、本市が目指すゼロカーボンシティの実現に寄与する取組であるため、取組名称についても、脱炭素化推進ボーナスへと変更したいと考えております。

以上が低炭素・省エネルギー化推進ボーナスの変更についてです。

次に、ハイグレードホテル整備ボーナスについてご説明いたします。

ハイグレードホテル整備ボーナスとは、国際水準の宿泊機能を備えたハイグレードホテルの整備を評価するもので、当初は誘導期間を2025年度までに整備済みのものとしておりました。既に当取組を実施予定のものもありますが、現在の誘導状況に鑑み、取組の誘導

を継続することとし、2030年度までに整備済みのものまで期間を延長することとします。

以上が今回の変更に関する内容です。

次に、今後のスケジュールについてです。

札幌市都心における持続可能なゼロカーボン都市開発推進制度は、来年度の5月下旬より運用の開始を予定しており、都心における開発誘導方針も当制度の制定に合わせて変更を予定しております。

都心における開発誘導方針の説明は以上となります。

続きまして、地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更についてご説明いたします。

以降の説明の中では運用方針と呼ばさせていただきますので、ご了承ください。

まず、制度の概要をご説明いたします。

運用方針の適用範囲である地域交流拠点等についてです。

第2次都市計画マスタープランでは、主要な地下鉄駅、ＪＲ駅の周辺や区役所の周辺など、後背圏の生活を支える拠点を地域交流拠点とし、17か所を位置づけております。また、そのほかの地下鉄駅や主要なＪＲ駅の周辺などについても基盤整備や土地利用の状況に応じてにぎわいや交流が生まれる場を創出することとしており、運用方針では29か所を位置づけております。これらを合わせた46か所の拠点的なエリアを地域交流拠点等とし、運用方針を適用することとしております。

運用方針は、容積率緩和の考え方を整理し、緩和型土地利用計画制度等の運用の方向性を明示することで良好な都市開発を誘導することを目的とし、2016年9月に策定し、運用を開始しました。

容積率緩和に当たっては、運用方針に基づき、地区計画や建築基準法に基づく総合設計制度を運用することとしております。

拠点の運用方針も都心の開発誘導方針と同様に、札幌市まちづくり戦略ビジョンを最上位計画とし、第2次札幌市都市計画マスタープランや土地利用計画制度の運用方針に即するものとして策定しております。

運用方針では、各地域交流拠点等において拠点開発誘導区域を定め、この区域内で運用方針を適用することとしております。多様な都市機能の集積や適切な土地の高度利用を誘導する観点から、駅や区役所等の拠点から近接した範囲として、おおむね半径約300m以内の商業地域、近隣商業地域等に区域を指定しております。

また、地域交流拠点の中で、多くの人が利用し、多様な都市機能の集積を特に積極的に進める路線を特定誘導路線として指定しております。

また、運用方針では、地域交流拠点等で容積率緩和を行うに当たって評価する取組を整理しております。

開発に併せて、快適な歩行空間や、にぎわい、交流が生まれる滞留空間などのオープンスペースを整備することや多くの人々の生活を支える都市機能の導入、環境に配慮した取

組を行うことなど、地域交流拠点等の魅力向上に資する取組に対して容積率を緩和することとしております。

次に、変更の内容についてご説明いたします。

今回の変更では、環境に配慮した取組の推進として、省エネ性能に優れた建築物の導入促進を行うとともに、ＪＲ白石駅周辺で拠点開発誘導区域を新たに指定いたします。また、地域交流拠点の清田において、拠点開発誘導区域を一部拡大いたします。

最初に、省エネ性能に優れた建築物の導入促進についてです。

都心においては、先ほどご説明したとおり、都心エネルギープランに基づき、建築物の省エネ化の取組を進めているところですが、全市的には、昨年３月に札幌市気候変動対策行動計画を策定し、気候変動対策とエネルギー施策を一体的かつ効率的に推進することとしております。

計画の中では、都心や拠点など、地域の特性に応じた効果的な取組を推進し、2050年に温室効果ガス排出量実質ゼロを目指すこととしており、それに向けて、2030年にＺＥＢ・ＺＥＨ相当以上の省エネ性能を持つ新築建築物・住宅の割合を80%以上とする高い目標を設定しております。

省エネ性能に優れた建築物の導入促進のため、ゼブレディー・ゼブオリエンテッド相当以上の建築物に対し、容積率を最大30%緩和することとします。

続きまして、ＪＲ白石駅周辺における拠点開発誘導区域の指定についてです。

ＪＲ白石駅は、平成23年に橋上駅舎と自由通路が完成し、市内でも６番目に乗車人員が多く、駅周辺は札幌市都市再開発方針の１号市街地に指定されております。また、駅周辺には低利用地が存在しており、近年は建て替え更新が進んでいるなど、潜在的なポテンシャルが高い地域となっております。当地区において機能集積や魅力的な空間創出を図るため、ＪＲ白石駅周辺の商業地域、近隣商業地域について、新たに拠点開発誘導区域を指定いたします。

次に、地域交流拠点の清田における拠点開発誘導区域の拡大についてです。

清田は、第２次都市計画マスタープランで、先行して取組を進める地域交流拠点として位置づけられており、地域からは区役所を中心とした拠点周辺への機能集積が求められております。

清田においてより一層の拠点機能向上を図るため、スライドの緑色の枠で示す国道36号の南東側、北野里塚旧道線の北側に拠点開発誘導区域を拡大いたします。

また、スライドの茶色の線で示す国道36号及び厚別滝野公園通、北野里塚旧道線において特定誘導路線を拡大いたします。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

本年３月に運用方針を変更し、新たな運用方針での運用を開始する予定となっております。

以上で関連説明第１号の都心における開発誘導方針の変更及び関連説明第２号の地域交

流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針の変更について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、Z E B、Z E Hという聞き慣れない概念が出ておりますが、ご質問等はいかがでしょうか。

●岡本委員 幾つかお伺いしたいと思います。

まず、前半の低炭素・省エネルギー化は非常に大切なことなので、賛同したいと思いますが、一方で、開発誘導方針というのは、広場やにぎわい、地下との接続、高機能なオフィスなど、幾つか選択肢がある中で、そこから実現したいものを事業者や計画されている方が選んで容積率の緩和を受けるという仕組みだったと思います。これは、省エネルギー化・低炭素を選ばなくても容積率の緩和を受けられるという位置づけにあるのか、ぜひ選んでほしいですというお勧めみたいなものになるのか、条件としてのんでほしいという話になるのか、事業者の選択肢の一つとして用意しますというだけのものなのか、すごく大切なことなので、確認させていただきたいと思います。

次に、エネルギーセンターの整備で緩和容積率100%とあるのですが、エネルギーセンターというのは、どこもかしこも整備すれば何とかなるという話ではなく、ネットワークの中での位置づけとして、この辺りにセンターがあると周りにも効率よくエネルギーが供用できますよという方向性や、理想形までは行かなくても、大体望ましい位置がきつとあるのではないかなと思っています。そう考えますと、既存のものを倍にして100%と提示することが本当に望ましいやり方なのかというのはちょっと分からないので、既存のネットワークの中での位置関係をどう捉えて100%を配当するのか、教えていただきたいと思います。

それに加えて、50%を2倍にして100%にしている根拠もよく分かりません。緩和容積率の設定というのは、最初の作成段階のときにいろいろと検証された上で、このぐらいが適切かなという積み上げといいますか、データ等を振り返って緩和容積率の数値を設定されていたと思いますが、そういうのをなしにして、ただ大切だから2倍にするという話なのか、何か根拠があって2倍なのか、2倍にすることで脱炭素がよりやりやすくなるからという附属的な背景があるのか、その理由や根拠があれば教えていただきたいと思います。

もう一つは、14ページのスライドの変更後の2030年度となっているところについての確認です。開発に関する届出や確認申請、工事着手など、いろいろな節目があると思うのですが、この変更後の2030年度というのは、2030年度中に何をやっていけばボーナスがもらえるということなのか、そのスケジュール感の関係性も教えていただきたいと思います。

●上田地域計画課長 1点目は、エネルギーの取組について、事業者の選択に委ねるのかというお話だったかと思います。様々な取組がある中でどれを選んでいただくかは確かに事業者に委ねられているところです。ただ、この制度の中では表彰制度等も設けておりま

して、よりエネルギー政策に取り組みやすい制度設計等も行っていきたいと考えておりますので、事業者との開発の協議の中でできるだけエネルギーの取組を選択していただけるように進めてまいりたいと考えております。

次に、エネルギーセンターの望ましい位置、既存との位置関係のバランスについてです。現在、都心には、稼働中のもので7か所のエネルギーセンターがございますが、そここのネットワークのバランスは当然必要になってまいりますので、バランスを取りながら協議を進めてまいりたいと考えております。ただ、その中で、やはり、適、不適な場所が出てくると思いますので、協議の中でここはできないということもきちんと判断してまいりたいと考えております。

また、緩和容積率の根拠というお話もあったかと思えます。誘導方針を策定したときには、確かに、この数字で妥当だという設定の仕方をしているのですが、これまで運用してきた中で事業者等のヒアリング等も行ってきておりまして、その中で、現在の数値では取り込むメリットが少ないというお声もありました。ですから、単純に数値を上げたということではなく、様々な条件等も加味した上でこれまで明記していなかった条件等もきちんと明記し、より取り組みやすい、また、選択肢の中に入れていただけるような数値設定として、今回、容積率を変更しております。

それから、ハイグレードホテルの整備ボーナスとして、2030年度に何をやっていればというお話でしたが、2030年までに整備済みのものとして設定しております。

●岡本委員 エネルギーセンターの整備の緩和容積率を50%から100%にしているということへの回答がはっきりしなかったので、少し不満があるところですが、元の数字があるから、それをどういじってではなく、きちんとした意味が必要だと思いますし、事業者から言われたからというのは理由や根拠にならないと思うのですね。やりにくいから大きくしてほしい、では上げましょうかという話ではなくて、意味がどういうことに反映されていくのか、根拠はどこにあるのかなど、これまでやってこられたものを放り投げ、ただ倍にするというのは非常に残念な話だと思います。

丁寧に考えていきますというお話をいただきましたが、そこを徹底して、もう少し説明がつくように、単なる倍ではないのですよという話ができるようにしておいていただきたいなと思いました。

●岸本会長 今回の点について、私の理解に間違いがないかという確認ですが、パワーポイントの12ページにあるのは、札幌市が策定している立地適正化計画の中の都市機能誘導区域、いわゆる都心で見たときに、エリアAというのは札幌駅を含む特に都心中の都心の部分と理解してよろしいですか。

●上田地域計画課長 そのとおりです。

●岸本会長 エリアBは、都心ではあるけれども、都心の中の都心ではなく、都心に隣接する都心であるということで、都市機能を誘導する区域をあえて二つに分けるとAとBに分かれるということですか。

●上田地域計画課長 そうですね。エリアAはエネルギーネットワークを面的により促進していく区域であり、また、都心エネルギープランで定められているエリアとして、エリアAとエリアBに分けております。

●岸本会長 これまでは、エネルギーネットワークに接続してね、エネルギーセンターを整備してね、みんなで省エネに取り組もうねということで、それに協力してくれるのだったら、50%を上限として容積率を緩和しますということをやってきて、エリアAでも進んできた部分が一部ではあるということですね。しかしながら、札幌市としては、さらなる低炭素社会の実現に向けて、協力してくれる事業者に対しては、容積率をさらに緩和し、誘導していきたいという政策を取っているという理解でよろしいですか。

●上田地域計画課長 そうです。

●岸本会長 そして、エネルギーネットワークへの接続については50%という緩和容積率で、これは絶対に取らなければいけないというわけではないし、全部を取ったら800%ということでもなくて、上限はあると。でも、50%の容積率の緩和が認められるのだったら、エネルギーネットワークに接続しようかなと考える事業者が出てくることを期待しているということなのですね。

同時に、建物単体の省エネルギー化に取り組んだら30%もらえるから、これを使って30%緩和してもらおうかなという事業者が出てくることも期待していると。とりわけ、エリアBもそうなのだろうけれども、エネルギーセンターの整備が十分ではないところ、あるいは、エネルギーセンターをより促進したいところにおいて整備に協力したら100%だということ。

確かに上限としては130%だけれども、ここで100%取れるわけですから、省エネ・脱炭素の動きに誘導していきたいと。その気持ちの表れが、今までの50%から100%に上げる、30%から50%に上げるという数値の変動で、これで誘導力をつけようとしている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 だから、何で85%ではないのだ、70%ではないのかと言われても、確かに、

数学的に計算式がこうなったら78.8%だったのですということではないのだけれども、これが札幌市の脱炭素に向けた開発誘導の政策的な意思の表れであると理解してよろしいですか。

●稲垣都心まちづくり推進室長 補足説明をさせていただきます。

スライドの9ページをご覧くださいと思います。

私ども都心まちづくり推進室におきましては都心エネルギープランを所管しておりまして、こちらを策定する中で具体的にどのようにして都心の脱炭素化を図るべきかという取組を今も継続的に進めております。

今、画面に表示していただいておりますが、中段にありますものが、今まさに制度の構築を進めております（仮称）低炭素で持続可能な都市開発誘導推進制度でありまして、さらに下に枠がありますけれども、今はゼロカーボン都市開発推進制度に名前を変えまして、いよいよ具体化しているところです。

実は、今日ご説明いたしました都心における開発誘導方針を策定したときには、今、私どもで構築しようとしている新しい制度自体が未整備でしたので、ある種、暫定的に現状最大でも50%の低炭素化ボーナスということで一旦緩和容積率を決めた経緯があります。その後、今、まさしく進めている新しい制度は、実際の開発の内容やこれまでの協議の実績を一つ一つ分析し、具体的にどのように容積緩和に幅を持たせることが現実的な施策推進に有効なのか、事前協議を行っている札幌市として実例を見ながら検討し、加えて、エネルギープランに関連する学識の先生方、あるいは、開発事業者の方にお集まりいただいた別の検討の枠組みのほうで実際に開発のお立場からの具体的な意見を聞きながら進めてきた経緯がございます。

今回進めようとしている制度には、下のほうのオレンジの枠にあるように、トップレベルへの支援というものがあって、今回の緩和容積率の見直しがあるのですが、実はそれがメインではなくて、その一つ上にある事前協議制度というものがあります。

例えば、大きな再開発事業に限らないものも、これまででしたら通常の確認申請だけでしたが、行政と協議しない建て替え計画も含め、5,000㎡を一旦の目安として、それ以上のものであれば必ず札幌市と協議をしてくださいとしています。また、その協議の中で、脱炭素化、低炭素化に取り組んでくださいという新しい仕組みを導入させていただくこととしています。

このようにして容積率の緩和というインセンティブのない開発でもしっかりと取り組んでいただきますし、加えて容積率の緩和をする中でさらに高いレベルを引き出したいということを考えたときに仮置きで一旦設定していた最大50%の緩和が適切かどうかという視点で改めて見直したということです。

次に、スライドの13ページをご覧くださいと思います。

上が変更前の表ですが、今までは、エネルギーネットワークにつなげば30%、加えて、

エネルギーセンターを整備すれば最大50%となっていました。これは足し算ではなく、上限値50%だったものですが、現実的にどこまでの緩和幅とするのが適切なのかを考えたわけです。

順番としては、接続したときの30%が適切かということを見直し、他の容積率の緩和幅、脱炭素化以外のメニューとして、例えば、高機能オフィスやホテルもそうですが、一般的に50%からスタートしているという現実がありますので、脱炭素についても同じぐらいの必要性があるのではないかと考えました。

それから、仮に30%のものを50%に緩和した場合、床面積が増えるわけですが、CO₂の排出も増えてしまっただけでは本末転倒になりますので、緩和した結果CO₂は増えないのかという両にらみで検証した結果、30%を50%に増やしても脱炭素化への効果はなくならないということを確認した上で50%としました。

加えて、エネルギーセンターをどうするかということですが、ここも単純に2倍ということではありません。本当にここは難しいところですが、現実的に数がたくさんあればあるほどいいということにはならないですし、岡本委員がおっしゃられたとおり、恵まれた条件でしか整備されません。

また、エネルギーセンターというのは、単体で取り組むだけではなくて、一番肝要なポイントは、その開発だけではなく、街区間融通という言い方をしますけれども、敷地の外に対する脱炭素化に貢献できるということです。開発誘導方針のほかのメニューを見ても、敷地の中だけではなく、敷地外のまちづくりボーナスということで最大100%で運用しています。

こうしたことなどと照らし合わせ、総合的に考えると、両者を合わせて最大100%でいかかということで都市計画部と協議を進め、最終的には合算することで最大130%としました。そして、エネルギーネットワークに接続できない建物もありますので、都心広域で取り組める新しいメニューとして30%のZEB化のメニューも設定したという経緯です。

●岸本会長 岡本委員、いかがでしょうか。

●岡本委員 丁寧なご説明をありがとうございました。非常によく分かりました。認識が表面的だったなと反省していますけれども、最初からそう説明していただければよかったわけで、しどろもどろ感があり、非常に寂しいものを感じました。

一方で、札幌市だけでなく、全国的にも人口減ということがあり、特に都心で働く人たちはテレワークができるようになってくると思いますし、デパートに集まったり、買物に出かけるというスタイルも少しずつ変化していく中、容積率を緩和するという手段だけに頼ってまちのよさを向上させていこうという考え方に無理が生じつつあるのではないかなと思っています。

しばらくは容積率の緩和を適用してまちの姿を変えていくという仕立てにしなければい

けないのかもしれませんが、もう片方で、容積率の緩和ではなく、もう少し別の形の質の高め方として、皆さんに協力していただくためのインセンティブの選択肢みたいなものを引き続き検討していただけたらうれしいなと思うので、それを付け加えておきます。

●岸本会長 それでは、小谷委員、お願いいたします。

●小谷委員 スライドの25ページや11ページにエネルギー消費量ゼロを目指すとありますが、これは2050年に排出をゼロにするというわけではないのですよね。2050年というと、あと28年ですし、それまでに断熱性能を上げたり、太陽光発電など、今までのエネルギーに代わるものを使うなどして実質ゼロを目指すことは可能なのでしょうか。目指しているからそれに向けて頑張るということなのか、具体的なことが分かれば教えていただきたいと思います。

●上田地域計画課長 もちろん、ゼロを目指すために真摯に取り組んでまいりたいと考えておりますが、まちの中には様々な形態のものがありまして、例えば、都心部ですと、都市機能が高度に集積しておりますので、二酸化炭素の排出量が突出して多いエリアであるということは踏まえておかなければいけません。

その一方で、札幌の中には、拠点、郊外部、山林など、様々な地域特性があり、そういったそれぞれの特性に応じた効果的な取組があります。郊外では、当然、二酸化炭素の吸収なども行われますが、生み出すものと消費するものをトータルし、実質ゼロを目指していきましょうということです。

確かに厳しい目標ではあると思いますが、そういったものに対して真摯に向き合ってまいりたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●齊藤委員 スライドの21ページです。拠点開発誘導区域として、駅や区役所等の拠点から近接した範囲、半径約300mを指定するというので、今回、JR白石駅周辺、そして、清田については、住民からの要望もあって、区役所を中心として区域を拡大するというお話があったと思います。

目安としては300mですが、今回は住民の要望があって拡大するということですね。このときの拡大の基準というか、ここはどうして300mを超えて拡大することにしたのか、また、300mという基準はどういうことから設けられたのかも含めて、教えていただきたいと思います。

●上田地域計画課長 300mと図示しておりますが、拠点開発誘導区域を定める際には、立

地適正化計画の中の都市機能誘導区域を参考しております。こちらは300mという範囲の中に必要な都市機能を集積していくことを目的に定めたもので、そうした考え方からつくっています。

今回、地域から要望等があったとお話しさせていただいたところですが、清田については、都市機能誘導区域から外れていた部分もありました。例えば、国道36号線と厚別滝野公園通の四つつじのところの一角で、当初は拠点開発誘導区域からも抜けていたのですが、こちらはまだ低未利用地があり、利便施設等を誘導するポテンシャルがあるということで、魅力的な地域を創生するために区域の拡大も必要であろうと判断いたしました。

また、北野里塚旧道線の北側の部分も都市機能誘導区域から外れていたのですが、同じ道路の沿道ということで、当然、低未利用地等もありますし、条件は変わらないため、こういったところも拡大していいのではないかという判断をいたしましたところ です。

●齊藤委員 地域の方からの要望もあり、かつ、市の判断もあって、検討した結果、こういうふうにしたということによろしいですか。

●上田地域計画課長 そのとおりでございます。地域の状況等も十分に検討した上で判断したところでございます。

●岸本会長 今のことに関連してですが、立地適正化計画における都市機能誘導区域のところについて、その中で拠点開発誘導区域というものに札幌市独自で指定して、そこにおいて様々な取組をやってくれたら、地区計画、または、総合設計制度で容積率を緩和しますよということなのですね。

その上でお聞きしますが、今の清田については立地適正化計画では都市機能誘導区域なのですか。

●上田地域計画課長 都市機能誘導区域も設定されております。

●岸本会長 ただ、今まではここを拠点開発誘導区域にはしていなかったということですか。

●上田地域計画課長 赤枠のところが拠点開発誘導区域になります。都市機能誘導区域はこれより少し広い範囲を設定しているのですが、その境界のところ、例えば、北野里塚旧道線のラインや四つつじの一角のラインを引いております。都市機能誘導区域の中で商業地域や近隣商業地域のところに拠点開発誘導区域を定めておりまして、少し削れていた部分について、今回、そうしたものに縛られずとも、誘導していく必要があるのではないかという判断をさせていただいたところ です。

●岸本会長　ここは全体が都市機能誘導区域であるということなのですね。そして、拠点開発誘導区域に指定されてきたのは商業地域や近隣商業地域だけでしたが、一部、そこから外れている部分があったので、住民の皆様のご要望もあって若干広げますということですか。

●上田地域計画課長　そういうことです。清田については拠点機能を強化していかなければならないという我々の課題感もありましたので、そういったところでも少し貢献できるかなと考えております。

●岸本会長　それでは、前川委員、よろしくお願いします。

●前川委員　今のお話と関連したことについてです。

今回、ＪＲ白石駅の拠点開発誘導区域の指定がされるわけで、ここに今回の指定に至った理由が３項目ほど書かれております。私は白石が地元でして、以前からこういう状況はもうそろっていたかなという感じがするのですが、なぜこのタイミングでこの区域の指定に至ったのかをお聞きしたいと思います。

あわせて、特にＪＲ白石駅の北郷側の交通渋滞です。駅前には、バスやタクシーが通り抜けるような状況になっています。信号がないせいもあるのか、送迎の車、ＪＲを利用する歩行者もいて、朝は非常にパニック状態になっています。

私は地域の方々からそうした交通への懸念の声を相当いただいておりますが、新しい開発が誘導されるということです。これは、まちとしての流れというか、動きというか、その辺の整合性も取られてのご提案なのか、区域の指定に至ったタイミングも含め、お答えできる範囲で結構ですので、教えていただければと思います。

●上田地域計画課長　タイミングというお話についてですが、本方針の上位計画に当たる土地利用計画制度の運用方針というものがあまして、その中では、個別の建築行為等の機会を積極的に捉え、土地利用計画制度を機動的かつ効果的に運用し、ということが書かれております。そういった中で、なぜ去年ではなかったのかというお話もあるかもしれませんが、先ほどお話ししたように、ＪＲ駅周辺では、近年、開発の動きなども見られております。例えば、今回、環境関係の変更も行うということで、そういったタイミングに合わせ、区域の見直しができないかということをはほかの地区でも検討したということで、ＪＲ白石駅については、かつてまちづくりの方針が定められていたという経緯がありますので、指定してもいいのではないかという判断をしたところでございます。

それから、北側の渋滞に関する取組も併せて、改善に向けてというお話かと思いますが、この運用方針で個別開発等が行われていくことになるかと思いますが、その中で地域に

対して何かできることがあるかということを開発者と一緒に考えていきたいと考えております。

●前川委員 立地適正化計画の策定の段には私も議会で参加していましたし、地下鉄白石駅の地域交流拠点の設定の際、ＪＲ白石駅はどうなのだという意見も結構述べさせていだいておりました。そのとき、駅は既に橋上化していましたし、今のＪＲの利用状況や何かも当時とほとんど変わらないのではないかなと思うのです。恐らく、何かの具体的な話があって、今回、そういう方向にしようかなということになっているのかなという気もするのですけれども、先ほど後段で述べた交通のことについては、これを進めるに当たり、ぜひ一度、関係部局にも聞いていただけますとありがたいです。

白石の中でもここに関するご相談が断トツです。言葉は悪いですが、今回のような安易な形で進めて、ますます状況が悪化するというのはもともといる方にとっても不幸なことであると思いますので、いろいろな調査をかけていただけたらと思います。よろしく願いいたします。

●岸本会長 これは関連説明案件ということですが、現時点において他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 それでは、あともう１件ありますが、説明時間にある程度の時間を取ると伺っておりますし、午後の部が始まってちょうど１時間半がたっており、長丁場となっておりますので、ここで10分の休憩を取らせていただきます。

今は30分ですので、10分後の40分に最後の説明案件に入らせていただきます。

それでは、休憩といたします。

〔 休 憩 〕

●岸本会長 全員がおそろいのようなので、始めさせていただきます。

◎（仮称）札幌駅交流拠点北５西１・西２地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価手続について

●岸本会長 それでは、本日の最後の案件に入らせていただきます。

関連説明第３号の（仮称）札幌駅交流拠点北５西１・西２地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価手続について、担当部局からご説明のほどをお願いいたします。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 都心まちづくり推進室札幌駅交流拠点推進担当部長の高橋でございます。

関連説明第3号の（仮称）札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価手続についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

まず、環境影響評価制度及び事業の位置づけなどについてです。

事前に配付しましたあらまし資料に該当するページを画面の右上に示しますので、併せてご覧ください。

環境影響評価とは、大規模な開発事業などを実施する際に事業が環境に与える影響を事前に予測、評価し、市民の皆様などの意見を聞くとともに、専門的立場からその内容を審査することにより、事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするための一連の手続の仕組みのことを言います。

環境影響評価の対象事業ですが、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある特定の種類の事業で一定規模以上のものであり、国の環境影響評価法の対象事業は、大規模な事業、国の関与がある事業などが対象となります。

札幌市環境影響評価条例の対象事業は、法対象事業より小規模な事業や大規模建築物等の大都市特有の事業となり、今回の本事業は、建築物の新築の規模要件の対象となる延べ面積10万㎡以上かつ高さ100m以上、及び、地域冷暖房施設の整備として、特定工場の新設の規模要件の対象となる排出ガス量1時間当たり4万㎡以上を想定しているため、条例アセスの対象となります。

この図は、環境影響評価手続の流れを示したものです。

本事業は、札幌市環境影響評価条例に基づく対象事業に該当することから、令和2年7月に計画段階環境配慮書、令和3年4月に環境影響評価方法書、令和4年1月に環境影響評価準備書を提出しました。この準備書は、本年2月1日に公示され、3月2日まで縦覧されています。

なお、説明会は2月22日に予定されています。

また、今後は評価書と事後調査報告書の手続を進めてまいります。

本日も説明する準備書とは、昨年提出した方法書の内容に基づき、事業の実施に伴う周辺環境への影響について調査、予測、評価を実施し、その内容を取りまとめる手続です。

続いて、都市計画手続と環境影響評価手続について説明いたします。

都市計画手続と環境影響評価手続を同時に進める場合、都市計画決定の告示と評価書の公告時期を合わせます。

また、準備書の市長意見を踏まえて都市計画審議会に諮問しますが、スケジュールの違いから縦覧時期がずれてしまいます。そのため、準備書の縦覧に合わせて、今回の都市計画審議会に関連説明として準備書の内容を報告させていただきます。

なお、現在、準備書の縦覧を行っていますが、意見書は今のところはありません。

それでは、事業区域の概要についてご説明いたします。

赤色でお示しする北5条西1・西2丁目地区が今回の事業区域です。

事業区域は、ＪＲ札幌駅南口に隣接し、札幌市営地下鉄の南北線、東豊線のさっぽろ駅があり、さらに、バスターミナルがある交通利便性が高い交通結節点となっています。

現在の札幌駅前の写真です。

現在、西１丁目街区は青空駐車場及び駐輪場として利用されており、西２丁目街区は商業施設のエスタとバスターミナルが位置しています。

続いて、本事業の検討の経緯です。

平成28年の第２次都心まちづくり計画において事業区域を札幌駅交流拠点に定め、その後、平成30年の札幌駅交流拠点まちづくり計画において先導プロジェクト街区に位置づけました。令和元年に札幌駅交流拠点北５西１・西２地区再開発基本構想が策定され、本事業においては、札幌駅交流拠点北５西１・西２地区市街地再開発準備組合が設立されました。その後、札幌市環境影響評価条例に基づき、配慮書を令和２年７月に、方法書を令和３年４月に提出しています。そして、本日ご説明する準備書手続に至っております。

続いて、上位計画での位置づけについてです。

札幌駅交流拠点北５西１・西２地区再開発基本構想では、まちづくりの四つの視点として、まち並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災を基本方針としています。本事業は、これらの基本方針に沿った計画とするとともに、その他関係する上位計画にのっとった計画を目指します。

続いて、事業計画の概要です。

位置は札幌市中央区北５条西１丁目・西２丁目の一部、施行区域は約3.1ha、事業区域は約2.3ha、延べ床面積は約38万8,500㎡、最高高さは約245m、主要用途は業務、商業、宿泊、駐車場、バスターミナルなどです。

地域冷暖房施設計画の概要です。

排出ガス量は１時間当たり約7万9,900Nm³/h、燃料の種類は都市ガス、排気口の高さは約87m、ボイラーの稼働時間は24時間と設定しています。

続いて、事業者についてです。

対象事業の事業者は、札幌駅交流拠点北５西１・西２地区市街地再開発準備組合ですが、札幌市環境影響評価条例の規定により、環境影響評価手続は対象事業が都市計画に定められることから、事業者に代わり都市計画決定権者である札幌市が手続を行います。

この図は、計画建築物の配置計画です。

高さ約55mの基壇部を配置するとともに、高さ約245mの高層部を西１丁目地区に集約する計画です。

この図は、計画建築物の断面計画です。

１階部分にバスターミナルを整備し、基壇部に商業、高層部に業務・宿泊機能を配置する計画です。

続いて、方法書で定めた環境影響評価の項目についてです。

今回の準備書手続において、丸で示す項目について、工事中及び完成後の事業の実施に

伴う環境への影響を予測いたしました。

詳細は事前に配付した準備書の要約書でご確認いただき、ここでは各項目の予測結果と保全措置の考え方について説明します。

まず、大気質について予測結果を説明します。

工事中については、建設機械、工事車両、完成後については、駐車場、地域冷暖房、関係車両の大気質の影響を予測しましたが、それぞれの項目で基準を下回ると評価します。

保全のための措置ですが、最新の排出ガス対策型建設機械の採用や適切な工事計画の検討などを実施してまいります。

続いて、騒音、振動についての予測結果です。

工事中については建設機械と工事用車両、完成後については関係車両の騒音と振動の影響を予測しましたが、それぞれの項目で基準を下回ると評価します。

保全のための措置ですが、低騒音・低振動工法の採用や適切な荷さばき施設等による物流の効率化などを実施してまいります。

続いて、風についての予測結果です。

計画建築物の完成後の風環境はご覧のとおりです。

緑色の丸である住宅地相当の領域Aから、青色の丸である低中層市街地相当の領域B、黄色の丸である中高層市街地相当の領域Cまでの風環境となっており、強風地域に相当する領域Dはないものと予測します。

保全のための措置ですが、施設計画の検討において、基壇部の確保等による吹き降ろしへの配慮、高層部の隅欠き、ピロティーの設置による剥離流等への配慮などを行ってまいります。

続いて水質についてです。

工事中の排水については、仮沈砂槽により浮遊物質等を除去した上で排水する計画です。沈砂槽による処理を行っている類似事例では排水基準を大きく下回っており、本事業においても著しい影響はないと予測します。

保全のための措置ですが、仮沈砂槽の設置や排水基準以下の確認を実施してまいります。

続いて、地盤についての予測です。

工事中は、難透水層のある深さまで山留壁を構築することで地盤への影響は少ないと予測します。完成後は、地下水を利用するため、揚水による水位の低下が考えられますが、事業区域は扇状地部に位置し、砂礫、砂を主要層とする地層で地盤沈下が生じにくいことから著しい影響はないと予測します。また、保全のための措置として、地盤が崩壊しないように、剛性の高い山留壁の構築、工事期間中の地下水位観測を実施してまいります。

続いて、日照についての予測です。

計画建築物による日影は、日影規制対象区域に対して1時間未満であり、規制を満足する計画であると予測します。

保全のための措置ですが、施設計画の検討において、高さを当初計画から低くし、日影

となる距離が短くなるよう配慮し、また、高層部を事業区域の南北方向の中央に配置し、日影の影響範囲が小さくなるよう配慮するなどの保全措置を実施してまいります。

続いて、電波についての予測です。

計画建築物により、地上デジタル放送は事業区域の東方向、衛星放送は北東方向に一部障害が発生する可能性があるとの予測します。

保全のための措置ですが、新たな障害が発生する可能性があるものの、適切な障害対策を検討、実施し、影響を解消するなどの保全措置を実施してまいります。

続いて、植物、動物、生態系についての予測です。

事業区域周辺のまとまった緑地として創成川周辺を対象としました。創成川周辺に対する本事業の直接的な影響は軽微との予測します。また、基壇部の確保等により吹き降ろしによる影響を低減させるなど、保全のための措置を実施し、間接的な影響も小さくなるよう努めます。

続いて、景観についてです。

景観の予測は、不特定多数の人が往来、滞留し、かつ、建物が視認できる視点場として、ご覧の11地点ともいわ山展望台の合計12地点としました。そのうち、札幌駅南口駅前広場及びさっぽろテレビ塔展望台の2地点について結果をご説明します。

初めに、札幌駅南口駅前広場における景観についてです。

建設後は、札幌駅南口駅前広場の先に計画建築物が出現します。計画建築物の基壇部は、広場を囲う既存建築物と同程度の高さとして調和を図るとともに、高層部のセットバックにより圧迫感の軽減を図っています。

続いて、さっぽろテレビ塔展望台における景観についてです。

建設後は、札幌市の市街地の既存建築物の中に計画建築物が出現します。既存の中高層建築物及び周辺開発とともに建築物群の一構成要素となり、札幌市を象徴するランドマークとして新たな都市的景観が形成されます。

保全のための措置ですが、周辺のまち並みと調和するような形状、色彩等の配慮を実施してまいります。

事業区域内には、人と自然との触れ合いの活動の場は存在しませんが、事業区域近接歩道は札幌駅などからの事業区域周辺に位置する人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルートとして利用される可能性が考えられます。本事業計画は、快適な歩行者空間の確保や多様なアクセスルートの創出により、アクセスルートの機能向上に寄与すると予測します。

保全のための措置ですが、歩道状空地や緑化による快適な歩行空間の整備、2階レベルでのにぎわいのある歩行空間の整備などの実施に努めます。

続いて、廃棄物等についてです。

工事中においては、排出される廃棄物のうち、約93%から約99%を再資源化できるものと予測します。また、完成後においては排出量の約20%を再資源化できると予測します。

保全のための措置ですが、建設廃棄物の分別収集を徹底し、適正に処理、処分を行ってまいります。

続いて、温室効果ガスについての予測です。

計画建築物からの温室効果ガス排出量は、1年間当たり約4万8,500トンです。同規模の一般的な仕様の建築物と比較して約21%程度を削減できると予測します。

保全のための措置ですが、エネルギー効率の高い設備や建物外装を検討し、実施してまいります。

以上、全ての項目において事業者の実行可能な範囲内で影響は回避、低減されているものと評価します。

最後に、事後調査の計画についてです。

工事完了後の風、水質、地盤については、予測の不確実性がある項目、または、確認が必要な項目と想定しており、事業者による事後調査を予定しています。予測結果と比較検証した上で必要に応じて新たな環境保全措置を検討していく考えです。

現在、準備書の縦覧、意見書の受付を行っており、詳細はお手元のあらまし資料の12ページに記載しておりますが、縦覧期間は3月2日まで、意見書の受付期間は3月16日までとなっています。

最後に、再び手続スケジュールですが、環境アセス審議会での審議を進めながら、都市計画案についても、令和4年秋の都市計画決定を目標とし、手続を進めてまいります。

以上で説明を終わります。

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

●岩崎委員 景観についてです。

環境影響評価もさることながら、先ほどの北4西3地区とも関わってくるのですが、やっぱりどんなまちになるのかを市民の皆さんやまちに関わる皆さんが想像することが非常に難しくなってくるのかなと思うのです。様々な建物の予想図は単体で示されているのですが、やはり、まち全体としてどうなっていくのかは大きな関心事だと思います。

これまでは、例えば、手書きのパスやCGのほか、コラージュのようなもので表現することが多かったと思いますが、時代は進んでおりますので、VRのようなものを駆使して、市民など、多くの皆さんにご理解をいただけるようなことに挑戦してみてもいいのかなと思っています。

やはり、大きな開発なのです。単体ですとお金はなかなかかけられないのでしょうけれども、それぞれがそういったものに少しずつ力を出し合い、より分かりやすい見た目を目指していくべきと考えています。

今、国土交通省からは、全国の3D都市モデルをオープンデータ化したPLATEAU

というものが出されていて、それも利用できると聞いております。どうしてもお金はかかりかかってしまうのですが、皆さんに納得いただけるよう、そういったことにトライしてみてはいかがかなと思っていますので、一つの意見として受け止め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 本日ご説明しました環境影響評価準備書の範囲としては、景観に関して、方法書手続で定めた調査内容に基づき、計画建築物が周辺市街地においてどのような見え方になるかについて、幾つかの地点を抽出し、いわゆるフォトモンタージュという手法で評価し、それが既存の景観に関する各種指針などから見て適正であるか、基準内にはまっているかを評価します。しかし、委員のご指摘のとおり、より能動的な景観のアピールが必要だということは私どもも認識しております。

単体の建築物ではなく、まち全体として、ほかの市街地再開発事業も合わせてどうなるかについて、メディアにおいて合成したものを既にニュースで流していただいていますし、我々行政としても、何らかの媒体を通じ、まち全体という観点から市民にPRし、工事の進捗に合わせて情報を提供することは重要だと思っていますので、努力していきたいと思っています。

●岩崎委員 そういったことをしている事業者と打合せをしたことがあるのですが、やっぱりお金は莫大にかかるのです。グーグルマップなどの既存のサービスを使って見た目をつくるということもできると聞いていますが、やはり大きな開発ですから、変なものを見せてしまって、何だこんなものかと言われてしまうのも本末転倒です。

ただ、今は、VRにより、本当に歩いているように見えるということが出来る時代だと思いますので、今後、秋までに、皆さんに視覚的に感じていただき、理解を深めていただく取組を少しでも進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

●岸本会長 今、岩崎委員がおっしゃったことですが、本日、環境影響評価準備書のあらましという資料が事前に配られていて、今まで、配慮書段階、それから、評価が行われて、方法書の段階に来ているのだけれども、それぞれの局面において、事業者や市民、あるいは、市長がいろいろと意思疎通をやったりするわけですね。その各局面で、建物の構造や形態がどの程度決まっているのかは段階によって違うことは分かるけれども、配慮書、方法書、準備書の段階と事業計画が徐々に決まっていっているのであれば、まだ変更の余地があることは分かっているけれども、変に誤解を与えないようにしつつ、市民が可能な限り意見を具体的に言えるような、イメージしやすいような情報提供の在り方を考えてほしい、それは、ただ単に環境影響評価だけではなく、まちづくりにおける市民の意見を酌み取るというところからも重要だろうという非常に重要なご指摘かと思います。

関連して、あるいは、ほかの領域でも構いませんので、ほかに何かございませんか。

●田中委員 先ほど説明がなかったことについてお伺いいたします。

環境影響評価準備書の要約書を事前にいただいたのですが、その19ページに駐車場計画というところがありました。この事業を行うに当たって約687台分が確保できるとしており、この地区に限っては125台分で、残りは周辺の①から④の駐車場を合わせて687台分ということだったと思います。

ただ、この①から④というのは現在既にある駐車場ですよ。例えば、①と②は道庁の北側にある立体駐車場ですよ。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 そうです。

●田中委員 既に駐車場として利用されているということですが、ここは、正直、平日でも、通勤の方が利用されていて、駐車場に入るのを待っている車がいるのを見たことがあります。そういうことから考えると687台分というのは難しいのではないかなと思っているのですが、それでよしとしている理由は何なのかをお聞きしたいと思います。

また、パワーポイントに環境影響評価項目がありますが、札幌は積雪寒冷地ですので、まさに冬期間は、風と日照が絡み、特に日の当たらない歩道や車道では路面がつるつるになってしまうのですよね。この環境影響評価では、それこそ札幌市などの積雪寒冷地独自の項目はそもそも設けていないのでしょうか。私は、そういうことも併せて、最初に言っていたように、より望ましい環境保全措置を考えていくべきではないかなと思っているのですが、その点はいかがか、伺いたいと思います。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 1点目の、環境影響評価の準備書段階で、自動車から発生する騒音、振動の与条件として、この建物に発生、集中する駐車場をどうこの段階で配置しているかということについてですが、まさに環境影響評価準備書要約書の19ページ及び20ページに実際のものがあり、ここに提携駐車場を用意した場合、この4か所の駐車場及び本体の駐車場に発生、集中する車から出る騒音、振動を予測するということになります。

これからいろいろな相手先との調整もありますので、具体的な契約も含めた条件が詰まっているわけではないのですが、アセスの段階では、これを設定し、実際にその方向で考えているということです。

それから、それぞれの駐車場にそんなに余力がないのに当てているのかについてです。

19ページの駐車場台数そのものがそれぞれの駐車場のオールキャパではないはずで、実態調査等々をした上で余力がある台数を抽出し、それをあてがうことを前提条件としています。

日々、駐車場を観察していると、瞬間的にいっぱいになっていることがあって、そうい

う満車のときがある駐車場をあてがっていいのかということはありませんけれども、ならしてみたときにはそういうあてがいが可能かなと評価したところでございます。

次に、パワーポイント16ページの環境影響評価項目についてです。

これは、国もそうですけれども、札幌市の環境局が条例アセスの技術指針というものを定めています。今回は大規模建築物ですけれども、そのほか、清掃工場など、いろいろとありますけれども、それらに対しては環境影響評価準備書要約書の42ページと43ページに定められており、大規模建築物に関しては、43ページで工事中の実施及び供用について丸がついているところを調査しなさいという定めがありまして、我々はアセスの実施者の立場としてその指針にのっとってやっているところであります。

ただ、委員のご指摘のとおり、北海道特有の調査項目、あるいは、それらを重ね合わせた調査が必要ではないかという部分に関しては、環境局及び環境アセス審議会でそういうことを議論する場面があるかもしれませんが、我々としてはそこに関して付け加えるということはありません。

●田中委員 多分、これは日本全国共通の形になっているのかなと思います。繰り返しになりますが、やはり、積雪寒冷地の都市として環境や市民に与える影響はどうかというのも項目に入れていくべきではないかということを重ねて言っておきます。

●岸本会長 ほかにいかがでしょうか。

●田作委員 遅参してすみません。

環境影響評価準備書要約書の232ページの関連ですが、今回開発されるエリアにおいて、地下水をくみ上げて利用される予定がどの程度あるのかがもし分かれば教えていただきたいと思います。

●小俣札幌駅交流拠点推進担当課長 札幌駅交流拠点推進担当課長の小俣と申します。

今のご質問に関しては、環境影響評価準備書要約書の232ページの揚水のところになるのかと思います。

今回の事業において建物が建った後の使用量につきましては、今想定している延べ床面積から標準的に算出される原単位といいますか、商業であればこれぐらいといった標準的な量を想定し、それに対して、地盤の沈下に影響がないかといった想定をしております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●大條委員 風の評価についてですが、あらまし6ページの左側の絵のところに周辺の高さについても考慮して評価していると書かれております。今日も同じ説明を受けたので、

若干気になっていたのですが、午前中に審議をした駅前に200m超えのビルが建つというところには、今、色が塗られていないのですよね。JRタワーのところには、確かに60m超えの色が塗られているのですが、こちらの200mのものについては、今回の評価の中に入っていないように見えるのです。

今後、両方の建物を建てることにより風の影響があると思うのですが、今後、何か対策を考えるということはあるのか、質問をいたします。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 北4西3地区についても重ねて評価をしております。

あらましの6ページ中段の左の土地利用現況図においては、北4西3地区のところが現状のままになっているので、ここは記載を丁寧にするべきだったと思っています。これではあたかもそれを見ていないように見えがちですが、実際には、右上の風洞実験の写真にあるように、左手前に建っている白い建物が北4西3地区再開発の模型となります。

午前中もお話ししましたように、環境アセスは、基本的には単件の評価となりますが、それより前に確定している事業計画及び既に供用されている建物は、当然、市街地条件として考慮するのが基本的な考え方となりますので、北4西3地区の再開発も加味した風の予測となっております。

分かりづらくて大変失礼いたしました。

●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 なければ、確認をさせていただきます。

これは準備書の段階ですので、今のところは第一種市街地再開発組合が設立されておらず、準備組合という形になろうかと思いますが、準備組合から見解書が出て、なおかつ、市長意見が出た上で、環境アセスの手続が進み、環境影響評価書の作成に向かっていくと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 それと都市計画の手続を並行して進めて、最後の告示と公告を合わせて行うということです。

●岸本会長 我々都市計画審議会としましては、これについての都市計画決定が来年度に入ってくる可能性があるかと理解しておけばよろしいのですか。

●高橋札幌駅交流拠点推進担当部長 その予定でございます。

●岸本会長 今回は、都市計画決定云々というより、環境影響評価手続の中における準備書についての関連説明となります。そのため、これは採決の対象ではありません。

この点について特にご質問やご意見等がなければ、本日の議題は全て終わりとなりますが、ほかに議論や見落としている点はありませんね。

●事務局（長谷川都市計画課長）　ありません。

●岸本会長　それでは、本日予定の審議案件は全て終了いたしました。

ご協力をいただきました結果、長丁場ではありましたが、迅速な議事進行ができたことについて、ご参加いただきました委員の皆様方に改めて厚く御礼を申し上げます。

それでは、事務局にお返しいたします。

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。

これによって令和3年度の審議は全て終了となります。

また、本日は第11期札幌市都市計画審議会の最後となりますことから、まちづくり政策局都市計画担当局長の村瀬より、一言、ご挨拶を申し上げます。

●村瀬都市計画担当局長　都市計画担当局長の村瀬でございます。

本日は第11期の最後の審議会となりますことから、一言、お礼を申し上げたいと存じます。

岸本会長並びに委員の皆様方におかれましては、令和2年度から令和3年度にわたる2年間、ご多忙にもかかわらず、また、コロナ禍の中、ご出席を賜りまして、札幌市の都市計画行政に関し、貴重なご意見やご指導をいただきましたことに心からお礼を申し上げます。

振り返りますと、2年間の審議会では、札幌市において7回目となる線引きの見直しや都心部における再開発に伴う各種の都市計画の決定や変更、さらには、都心アクセス道路をはじめとしました道路の変更など、数多くの案件についてご審議をいただきました。

札幌市としましては、今後も委員の皆様からいただきました貴重なご意見を生かし、都市計画行政の一層の推進に努めていく所存でございます。

最後になりますが、委員の皆様方には、健康にご留意をなされまして、さらなるご活躍をお祈り申し上げますとともに、今後とも、札幌市のまちづくりに関しまして様々な場面においてご意見をいただければ幸いに存じます。

任期最後の都市計画審議会の終了に当たってのお礼の挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

●事務局（長谷川都市計画課長）　それでは、以上をもちまして第115回札幌市都市計画審

議会を終了いたします。

第11期の委員の皆様、本当にありがとうございました。

以 上

第 1 1 5 回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（19名出席）

岩 崎 道 郎	札幌市議会議員
大 條 理 乃	市民
岸 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院教授
岸 本 太 樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齊 藤 拓 男	市民
佐々木 みつこ	札幌市議会議員
佐 藤 源五郎	札幌商工会議所住宅不動産部会部会長
佐 藤 能 啓	北海道警察本部交通部長（加賀谷直 代理出席）
椎 野 亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部教授
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
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
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 5 回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

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 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院教授
岸 本 太 樹	北海道大学大学院法学研究科教授
小 谷 晴 子	市民
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（加賀谷直 代理出席）
椎 野 亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部教授
竹 内 正 信	北海道開発局開発監理部次長
田 作 淳	市民
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
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
よこやま 峰 子	札幌市議会議員