

令和 7 年度第 2 回

第 1 3 2 回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和 7 年 7 月 8 日（火）午後 2 時開会
札幌市役所本庁舎 1 2 階 1 ～ 3 号会議室

札幌市まちづくり政策局

もくじ

1	開会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	議事録署名人の指名・・・・・・・・・・・・・・・・	1
3	議事・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
	◎北5条東1丁目地区について・・・・・・・・	2
4	閉会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	17

第132回（令和7年度第2回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和7年7月8日（火）午後2時00分～午後3時21分

2 場 所 札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

3 出 席 者

委 員：岸本 太樹会長をはじめ21名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 稲垣 幸直

まちづくり政策局都市計画部長 小林 伸樹

まちづくり政策局都市計画部都市計画課長 岩瀬 範昭

まちづくり政策局都市計画部地域計画課長 永井 雅規

まちづくり政策局札幌駅交流拠点推進担当部長 二本柳 昌哉

4 議 事

【事前説明案件】

（市決定）

事前説明 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北5条東1丁目地区】

第132回 都市計画審議会 案件一覧

【事前説明案件】

(市決定)

事前説明 第1号 札幌圏都市計画地区計画の決定【北5条東1丁目地区】

案件グループ分け

【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5条東1丁目地区	地区計画の決定	事前説明第1号

1. 開 会

●事務局（岩瀬都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、お忙しいところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、21名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから令和7年度第132回札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

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

まず、本日の委員の出欠状況についてですが、池田委員、大島委員、渡邊克仁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。

次に、資料の確認をさせていただきます。

議案書、パワーポイント資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、本日、ご都合によりお持ちになられていない委員の方がいらっしゃいましたら挙手にてお知らせください。

各委員のお席には、配付資料1として会議次第、配付資料2として案件一覧、配付資料3として委員名簿及び座席表がございます。また、事前に送付させていただいております補足資料に一部修正がございましたので、本日、机上配付しております。パワーポイントの資料になりますが、29ページを一部修正しておりますので、お手元にお配りした資料を用いていただければ幸いです。

なお、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局の都市計画部、都心まちづくり推進室の関係職員が出席しております。

また、本日、マイクが一部不調になっておりまして、有線マイクを委員の皆様へ配付しております。有線マイクについては、お手数ですが、お隣同士で融通し合って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。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃる皆様へご連絡がございます。

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

それでは、以降の進行につきましては岸本会長にお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 こんにちは。岸本でございます。よろしくお願いいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

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

今回は、佐藤委員とうるしはら委員にお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入ります。

初めに、確認事項でございます。

当審議会における採決については、札幌市都市計画審議会条例第7条第4項にございますように、出席委員の過半数をもって決しており、その確認は賛成の方の挙手により行っておりますが、本日は、事前説明のみのため、採決はございません。

さて、本日は、事前説明案件1件について審議いたします。

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

◎北5条東1丁目地区について

●岸本会長 それでは、事前説明第1号の北5条東1丁目地区についてです。

準備ができましたら担当部局からご説明をお願いします。

●永井地域計画課長 事前説明第1号の北5条東1丁目地区地区計画の決定についてご説明いたします。

説明事項としましては、地区の概要、地区計画を定める経緯、地区計画の内容、条例に基づく原案の縦覧、今後のスケジュールです。

初めに、地区の概要についてです。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。

当地区はJR札幌駅の東側に位置しています。また、当地区の西側は都市計画道路の創成川通、南側は都市計画道路の北5条・手稲通、東側は市道東2丁目線に面しております。都市計画の決定状況ですが、用途地域は商業地域で、容積率600%、建蔽率80%が指定されています。また、高度地区の指定はありません。周辺の地区計画の決定状況は、西側に札幌駅周辺地区、北東側に北6条東3丁目周辺地区、東側に都心東地区が決定されています。

当地区の周辺写真です。

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

次に、当地区の上位計画における位置づけについてです。

第2次都心まちづくり計画においては、当地区を含む札幌駅周辺のエリアを都心の骨格構造を構成する札幌駅交流拠点に位置づけ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能、交通結節機能の強化に取り組むエリアとしております。また、札幌駅交流拠点の周辺を札幌駅交流拠点と連携したまちづくりを展開する範囲と位置づけており、街区整備に合わせた歩行者ネットワークの形成や周辺エリアとの連携、接続等により、札幌駅周辺の活力を都心東部へ波及させるまちづくりの連鎖的な展開を図ることとしております。

加えて、当地区はまちづくりの骨格軸の一つであるつながりの軸に面しており、創成川を挟んだ東西市街地の連続性を強化することが求められています。さらに、当地区は、創成イースト北・南エリアから成る創成東地区にも位置しており、通年の安全・安心な回遊環境の実現が求められています。

札幌駅交流拠点において、官民が連携し、協働でまちづくりを進めるための指針となる札幌駅交流拠点まちづくり計画では、まちづくりの基本方針を街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災の四つの視点を掲げております。

まちづくりの基本方針１の街並み形成に係る取組としては、オープンスペースや街区内通路等の整備により、南口駅前広場と創成東地区間の人の流れを促す計画としております。当地区では、このうち、創成川通上空の歩行空間との接続及び街区内通路の整備が求められています。

まちづくりの基本方針２の基盤整備に係る取組としては、新幹線駅施設とまちをつなぐ交通基盤整備等を進める計画としております。当地区では、このうち、新幹線駅施設と創成東地区とをつなぐ歩行者動線の確保など、創成東地区との連携が求められています。

まちづくりの基本方針３の機能集積に係る取組としては、新たな交流、活力を生み出すほか、多様なワークスタイル、ライフスタイルに対応するための都市機能の集積を図る計画としております。この具体的な取組として、当地区は高次都市機能の集積とそれを支える機能の導入を図る高次都市機能集積ゾーンに位置づけられており、にぎわい、交流機能の強化、宿泊機能の多様性向上、ビジネス環境の充実、仕事や暮らしを支える機能の形成などを掲げております。

基本方針４の環境配慮・防災に係る取組としては、低炭素なまちづくりに取り組むモデル都市としての情報発信を掲げています。この具体的な取組としては、先進的な環境技術を見える化し、環境負荷が少ないまちづくりに向けた取組を国内外へ発信するショーケースとしての機能を整備することとしております。

また、周辺の開発状況としては、令和４年度に都市計画決定を行った北５西１・西２地区において建物の２階相当の高さでの歩行者ネットワークが整備され、さらに、創成川通上空の歩行空間、通称創成デッキを市で整備する予定となっております。

当地区では、これらの開発と連続し、連鎖的、段階的に創成東地区へつながる歩行者ネットワークを形成することが期待されます。加えて、北海道新幹線札幌駅の東改札口が当地区の北側に隣接して整備される予定であり、当地区は、道都札幌の玄関口としての空間形成等、札幌駅交流拠点のまちづくりを推進する上で重要な役割が期待されております。

また、当地区が位置する創成東地区は、明治期より工業拠点として札幌の発展を支えてきており、その名残を残しながら、第２次都心まちづくり計画で示す創成東地区の展開指針では、職、住、遊が近接したまちづくりを実現することとしております。

さらに、令和７年３月に策定した札幌市水素エネルギー基本方針などで掲げる取組が現在展開されています。例えば、道内では、初めてバスやトラックなどの大型車両にも対応

した水素ステーションが運用を開始したほか、水素エネルギーを活用した集客交流施設の整備を進めるなど、水素エネルギーを活用したまちづくりの足がかりとして水素モデル街区の整備が進められています。

また、図でお示しする範囲で現在検討している新たな公共交通システムにおいては、水素燃料電池車両の導入が想定されています。

次に、地区計画を定めることに至った経緯についてです。

まず、当地区が位置する北5東1街区の位置づけについてです。

先ほどご説明したとおり、札幌駅交流拠点が位置づけられている平成28年策定の第2次都心まちづくり計画を踏まえ、札幌駅周辺の具体的な整備の方向性などを位置づけた札幌駅交流拠点まちづくり計画を平成30年に策定しました。このまちづくり計画の中では、北5東1地区を地権者等による事業化検討の機運が高まっている街区として事業化検討街区に位置づけ、行政による地権者との調整や事業化の支援を行うこととしております。

そうした位置づけの中、北5東1街区においては、令和元年より事業化検討支援を実施し、各種条件の整理や地権者等との対話を行ってまいりました。そして、令和5年には検討会の発足に至っております。

次に、当地区の地権者等の状況についてです。

当地区は、3者の地権者で構成される街区であり、事業化支援においては、この3者と市による検討会を発足させ、まちづくりの検討を行ってきました。検討会では、札幌駅交流拠点のまちづくりや周辺開発を踏まえた上で街区一体でまちづくりの方向性を共有し、各地権者の開発を誘導していくことが望ましいという考え方を確認し、街区一体での地区計画の策定を目指すこととなりました。

検討会では、上位計画を踏まえた当地区のまちづくりの目標を大きく二つ掲げ、1点目を札幌駅交流拠点と創成東地区をつなぐパブリックスペースの形成として、創成川を挟んだ東西の市街地の連続性を高める歩行者ネットワークや来街者をおもてなしする交流空間を創出することとしました。

2点目は、札幌の新たな玄関口にふさわしい多様な都市機能の集積として、業務、宿泊等の札幌都心のにぎわいや活力を創出する高次都市機能の集積、交通結節機能を支える2次交通機能の充実、建物の省エネルギー化等の脱炭素化の取組の推進、発信などについて検討を深めてきました。

こうした経緯を経て、このたび、地権者と地区計画の素案を取りまとめ、今回の事前説明に至ったところです。

ここからは、今回審議していただく地区計画の内容についてです。

当地区の地区計画では、札幌の新たな玄関口にふさわしい魅力ある都市空間の形成を図ることを目標としており、さきにご説明した上位計画等の内容を踏まえた取組の内容として、①の創成川を挟んだ東西市街地の連続性を高める歩行者ネットワークの整備、②の新幹線駅施設から連続するオープンスペースの整備、③の高次都市機能の集積、④の2次交

通機能の充実、⑤の脱炭素化の推進に資する取組の実施の5点を掲げております。

また、土地利用に関する基本方針では次の六つの考え方を示しています。

1点目は、多様な都市機能の集積を図るため、居住機能等の立地を抑制し、業務、宿泊、商業機能等の導入を促進すること、2点目は人流の円滑化を促進するための重層的な歩行者ネットワークを形成すること、3点目は、来街者の利便性向上に寄与する交流空間を創出するため、新幹線駅施設に隣接した駅前の広場空間を整備すること、4点目は近隣街区との一体感のある良好な景観を形成すること、5点目は、創成東地区のまちづくりと連携した水素モビリティのメンテナンス機能の導入や先進的な取組を発信することなどを目的とし、目的に合致する機能を有する自動車修理工場などの脱炭素化の推進に資する施設の導入を図ること、6点目は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います。

続いて、地区整備計画などによる建物の制限や緩和による誘導、地区施設等についてです。

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

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

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

差し替え前のペーパーには「許可・認定」と書いてありましたが、用途の制限の緩和においては許可ですので、「許可」に訂正させていただいております。

また、今後、具体化した建築計画をもって、事業の優良性と周辺環境への配慮については、引き続き地権者と協議を行いながら適切に誘導、評価を行っていきます。

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

こちら、差し替え前は右側に「周辺環境への影響など」と書いておりますが、「業務の利便増進上やむを得ないか」に訂正させていただいております。

そうした中、先ほどご説明した札幌駅交流拠点まちづくり計画や創成東地区の状況を踏まえると、当地区では水素燃料電池車両に関連した先進的な環境技術の取組を国内外に発信する機能が求められていると考え、水素燃料電池車両の普及促進に資するような水素燃

料電池車両のメンテナンス機能やP R機能を有する自動車修理工場など、脱炭素化に資する施設を誘導することを土地利用の基本方針として定めております。

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

一方で、当地区の用途地域は、現在、商業地域に指定されており、自動車修理工場の立地は作業場の面積が300㎡以内のものに限定されております。そのため、当地区においては、特に水素燃料電池車両の普及促進に資するような脱炭素化の推進に資する取組を実施する場合には、用途地域の制限である作業場の床面積の制限を緩和することといたします。なお、緩和する場合であっても、高次な都市機能とのバランスや周辺環境への影響に配慮し、現在の自動車修理工場と同等の作業能力となるよう、作業場の面積は750㎡を超えないこととしております。

ここからは、地区整備計画による制限の説明に戻ります。

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

次に、主要な公共施設及び地区施設の配置についてです。

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

青色の空中歩廊1号及び広場1号については、新幹線東改札口の利用者を中心に、創成川を挟んだ東西市街地をつなぐ歩行者ネットワークを強化する上で重要な施設と考え、主要な公共施設と位置づけます。

また、オレンジ色の空中歩廊2号及び広場2号については、当地区の南側の通行者を広場2号で受け入れ、空中歩廊2号を通じて新幹線東改札口方面や札幌駅南口駅前広場方面に誘導するなど、主として街区周辺の利便性を高めるために必要な施設と考え、地区施設として定めます。加えて、緑色の道路境界に設ける歩道状空地及び歩道沿い空地については、主として街区周辺の歩行環境の強化等を図るために必要な施設と考え、地区施設として位置づけます。

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

次に、容積率の最高限度についてです。

冒頭でご説明しましたが、当地区の指定容積率は600%となっており、そこからの上乗せとなります。当地区の西側となる高次機能複合A地区では、スライドの右下の図のように

南北で地権者が異なることから、将来的に2棟の建物が整備される想定です。

まず、黄色で示す北側の部分についてです。

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

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を850%とします。

続いて、黄色で示す南側の部分についてです。

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

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を750%とします。

最後に、高次機能複合B地区となる東側の部分についてです。

こちらは、当該地区整備区域内における空中歩廊1号の延長の半分以上及び広場1号に面して店舗などのにぎわい機能や滞留空間を導入します。また、広場1号の屋内空間に新幹線利用者等の待合機能を備えます。さらに、空中歩廊と広場をつなぐエスカレーターなどの昇降吹き抜け空間を整備します。

以上の取組を全て満たした場合、容積率の最高限度を750%とします。

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

続いて、近隣街区と連続したオープンスペースを整備し、良好な景観形成を図るために定める建築物の壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度についてですが、少し複雑になりますので、図を用いてご説明します。

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

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

次に、街区の東側の東2丁目線に面する部分についてです。

低層部及び中層部は道路境界線から1.5m後退し、低層部に歩道状空地进行整備します。60mを超える高層部は道路境界線から6.5m後退します。

次に、街区の西側の創成川通に面する部分についてです。

低層部及び中層部は道路境界線から1.5m後退し、低層部に歩道沿い空地を整備します。60mを超える高層部は道路境界線から5m後退します。

最後に、新しく整備される新幹線駅施設との隣地境界線の部分についてです。

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

続いて、形態または意匠の制限及び斜線制限の緩和についてです。

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

また、斜線制限については、先ほどご説明したとおり、建築物の規模、高さ、壁面の位置の制限や歩行空間を形成することにより、隣接街区と連続したオープンスペースや良好なまち並みを誘導するとともに、壁面を隣地境界線と接して設けることなどにより良好なまち並みを誘導するため、道路斜線及び隣地斜線の制限を緩和します。

続いて、条例に基づく原案の縦覧についてです。

札幌市地区計画等の案の作成手続に関する条例に基づく原案の縦覧を6月5日から6月19日まで実施しましたが、意見はありませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の事前説明の後、8月中旬から2週間、都市計画法に基づく案の縦覧を行います。その後、都市計画審議会への諮問は次回の9月9日を予定しており、同意が得られました際には10月上旬に決定の告示を行う予定です。

以上で事前説明第1号の説明を終わります。

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

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

●森田委員 地区計画の基本方針についてお聞きします。

創成デッキは画期的なものになるのではないかと思います。これは、従来ある都市計画法に基づいたペDESTリアンデッキで、宮城県仙台市や栃木県宇都宮市によくあります。素人なので、これとの違いが分からないのですが、どういうところが違うのでしょうか。

今の札幌駅がペDESTリアンデッキにならなかったのは雪の関係かなと思ったのです。また、札幌は駅が地下歩道と直結するので、今までペDESTリアンデッキにできなかったのでしょうか、参考にお聞きします。

私は防災にこだわっています。この施設は新幹線の改札口から直結しますよね。広場もありますし、休むところもできると思うのですけれども、防災面はどのようなになるのでしょうか。具体的に決まっているかどうかは分かりませんが、こういう方向になるということがお分かりになれば教えていただきたいです。

最後に、水素についてです。

前に報道で見たのですけれども、市が計画している大通からの水素バスとの整合性を取ってこちらと連携していくのでしょうか。

●永井地域計画課長 デッキも含め、具体的な建築計画がまだできていないので、曖昧な答えになってしまうかもしれませんが、お許しをいただければと思います。

まず、1点目の仙台市などのペDESTリアンデッキとの違いについてです。

ペDESTリアンデッキは、例えば、駅前広場にぐるっと存在していて、デッキの下はバスやタクシーなどの公共交通が自由に行き来でき、その上を人が中心に自由に行き来できるという役割分担ができるものです。

しかし、今回のデッキは、説明の中でも出てきているとおり、駅前と創成東をつなげ、人に流動的に東側と西側を行き来してもらうことに主眼が置かれています。創成川通は車がびゅんびゅん走りますので、歩行者と車の交通を分離させるという前提の下、上にデッキをつくるということです。

加えて、これも検討中ですが、新幹線駅舎が北側にあり、新幹線が見えてくるので、デッキを通じて新幹線の視認が可能なようなイメージも想定しております。そういうことをもってにぎわいと人の流れをつくり出すことを主眼に置いたデッキとなるだろうと考えております。

2点目の防災上の位置づけについてです。

こちら具体的な計画はまだないですし、今、スライドで出していますとおり、建築計画を計画する中でどこまで容積率の緩和を必要とするかによりますが、基準の中には防災性向上ボーナスというものがあって、一時滞在施設を中に確保していただければ50%のボーナスとなります。これまで、都市計画審議会にかかってきているような容積緩和を行う施設は、結構な確率で防災性向上なりのボーナスを使っております。我々としては、そういうものを誘導しながら、良好な計画となるように協議していきたいと考えているところです。

最後に、水素についてです。

森田委員がおっしゃった大通からというのは、前に実証実験でやった水素バスとの絡みはどうなのだとしたことかと思えます。

もちろん、社会実験をやりながらの取組ですし、スライドの下に出ていますけれども、新たな公共交通システムの運行をイメージしながらの社会実験でもありますので、行く行くはこのエリアで導入されていくのかなと思います。いつなのかやコースなどは何ら定ま

ったものがないのですけれども、先ほどの説明の中でもあった札幌市水素エネルギー基本方針の最新版が令和7年3月に策定されておりますので、その中の様々な取組の一環としてこのようなことに取り組んでいるということでございます。

●森田委員 何で聞いたかという、新幹線に関わるのが残念ながら延期になってしまったからです。これは市民も大変期待していたことでした。今回の事業はスムーズにいくと思うのですけれども、私は、JRもそうですし、関連企業もそうですが、これから計画を練っていく上では札幌市と正確な情報交換を行う必要があると思うのです。それがないとボタンの掛け違いになってしまうのです。市長も見通しが立たなかったとかなりお怒りになっていましたけれども、市民は怒るより失望でした。

市民としては、こういう事業がスムーズにいくよう、決して札幌市が情報をキャッチしていないとは言わないですが、正確な情報がこれからの計画を遂行していくには重要だと思っているので、そのことをぜひ考えていただき、いい方向に計画を進めていくようお願いいたします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 今、私が触れたい内容を最後に言われてしまいました。これは大事な案件だと思いますし、札幌駅交流拠点のまちづくりに関わるものになると思います。最後に出てきました新幹線駅とまちをつなぐということについてですが、新幹線の札幌延伸は一体いつなのでしょう。今、その話が出てきたので、私からはあまり詳しく触れなくていいかなと思うのですが、この前、工期が延びました。延びたはいいけれども、そのとおりにいくかという、多分、難しいのではないかと、さらに延びるのではないかと気がしています。

札幌にはそれ以外にもいろいろな問題がある中で、実現がいつなのかが分からない、見通しが立たない状況の中ですが、事前説明なので、一応確認をしておきたいと思います。実際に札幌駅に新幹線がいつ来るかは分からないけれども、どんどん進めていこうということで押さえておけばいいかを確認しておきたいです。

●永井地域計画課長 新幹線がいつ来るのかは我々も知りたいぐらいなのですが、できるだけ早期にと願っているところです。

札幌駅周辺の開発は、北5西1・西2地区もそうですけれども、新幹線の遅れにかかわらず、各地権者がそれぞれの立場で札幌駅周辺を盛り上げていこうという中で協議し、今回もまずは地区計画を策定しようとなっております。

具体的に何年というお示しはできないのですが、着実に地権者の皆様方は開発に向けて取り組んでいますので、引き続き、先ほど森田委員からのお話もありましたように、札幌

市と開発しようとしている事業者の方々がしっかりと情報を共有しながら、開発の機運に水を差さないよう、スムーズに進むよう、協議していきたいと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●渡部委員 質問が2点あります。

まず、1点目です。

周辺に隣接する地区計画が既にあるということは既にお示しいただいたのですが、今回の高さの規制あるいは壁面後退の幅が隣接する地区計画とどういう関係にあるのか、そろえているのか、大きくしているのかを追加で説明していただきたいです。

次に、2点目です。

今回、地権者が三つに分割されています。ルールを見ていくと、恐らく、3棟の建築物が開発されることを想定されているのだと思いますが、一体での再開発みたいなことも含みながら検討されているのか、そのあたりがもし分かればご説明をいただきたいです。

また、3棟に分割して空中歩廊等が建物ごとに整備されていくのだと思いますが、運用に当たっては連続しないと機能しないので、その連続性をどういった維持、管理、マネジメント等で担保していくのか、今の時点で考えていることがあれば教えていただきたいです。

●永井地域計画課長 1点目の周辺の地区計画との整合性のお話についてです。

委員のご想像のとおり、周辺の地区計画との見合いも考慮しながら、例えば、60mの基壇部や壁面線の後退しかり、最大高さの100mも全て周辺の地区計画との見合いで定めております。

次に、2点目の敷地から想像される建てられ方についてです。

これは、正直、まだ具体化していないので、どうなるかは分からないのですが、地権者ごとに建てるとすれば3棟になり得るでしょうし、地権者が合同で1棟の建物を建てようと思えば2棟なり1棟になる可能性もゼロではないと思っております。ただ、まだまだその辺は不確定です。

いずれにしても、今回、貫通通路や空中歩廊は敷地をまたいで連続化させていまして、当然、地権者と協議の上で地区施設や公共施設をお示ししておりますので、この地区計画で主要な公共施設、地区施設として定めることで担保させていただいております。

一方で、ご懸念を想像するに、個別に開発が進むのであれば開発時期が違って一気に連続した空間としてはできないのではないかという思いからのご質問かなと思ったのですが、そこはそのとおりなのです。必ずしも一気に整備されるとは限らないと思っております。ただ、繰り返しになりますが、地区計画で担保させていただいておりますので、それぞれの地権者の事業計画には確実に盛り込んでいただいて、最終的には連続した空間になること

を実現するものです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 幾つかお聞きします。

まず、スライドの25ページについてです。

地区計画の目標が五つ掲げられていまして、検討の経緯から出てきたものだ理解しました。④に2次交通機能の充実とあるのですが、これに該当したことがこの後の内容で読み取れなかったもので、それについて解説をお願いします。

2点目は、次のスライドの26ページについてです。

②にバリアフリーに配慮した重層的な歩行者ネットワークを形成と書いてあります。こちらについても、後段のご説明でここがバリアフリーだということがあまり読み取れなかったもので、解説をお願いします。

3点目は、スライドの28ページの用途の制限についてです。

(1)から(6)まで建築できないものが出ていまして、その中に(5)のキャバレー、料理店等とあります。素朴に考えると、メインではないものの、東側の駅前の地区だと思うのですが、そこで料理店を制限するということなのですか。駅前に料理店があるのは当たり前のような気がしてしまうのです。多分、私の読み方が浅いのだと思うのですが、一応、解説をお願いします。

最後に、スライドの31ページの高次機能複合B地区についてです。

ここで自動車修理工場を整備する場合の制限の緩和として床面積750㎡と書いておりますけれども、B地区の機能のイメージがびんときていないところがあるのです。例えば、左上の図の750㎡というのは大体どのぐらいを占めるイメージなのでしょう。

事前説明資料の9ページの別表では、別表1には飲食店、百貨店、マーケットその他物販店舗とありますが、いわゆるデパートなど、にぎやかな機能と自動車修理工場が同じ敷地にあるのでしょうか。それはどういうふうに折り合いがつくのでしょうか。例えば、階層が違ふのをイメージされているのか、そうではないのか、まだご検討中だと思うのですが、もしイメージができるのであれば教えていただきたいです。

●永井地域計画課長 順にお答えいたします。

まず、1点目のスライドの25ページの④の2次交通機能の充実についてです。

いわゆる2次交通は、今検討している水素を活用した新たな交通機関のことをイメージしております。どこにロータリーが張りつくかなど、いろいろな構想はありながらも、具体内容はないのですが、2次交通というのはそれをイメージしていると考えていただければと思います。何らかの形で創成東側でその2次交通を活用していこうということです。

次に、2点目のスライドの26ページの②のバリアフリーについてです。

空中歩廊の途中にエレベーターなどの昇降機類を用意することがバリアフリーに配慮しているということになります。

次に、3点目についてです。

(5)の料理店は、普通の人が考えると商業施設に入っている店舗を思い浮かべられると思うのですが、建築基準法上の定義がありまして、いわゆる風営法に引っかかるような従業員が接待しながら料理をたしなむ料理店がこれに当たります。

次に、31ページの750㎡がこのエリアでどのくらいの規模感なのだという事についてです。

今、こちらには地権者として某自動車会社があります。いわゆるディーラーに附属して必ず整備工場があると思うのですが、ああいう整備点検場所がここでいうところの自動車修理工場です。今も500㎡ぐらいの修理工場が存在しています。写真で例を出していますが、平面的に右側の地権者の敷地面積がどれぐらいかというところと5,000㎡あります。今、それがどうなるかは全く分からないのですが、その中の最大750㎡というイメージで捉えていただければと思います。

最後に、広場1号があって、それに対して自動車修理工場はどのような感じなのかについてです。

私の想像ですけれども、少なくとも修理工場が広場と重なるイメージではないと思うのです。右側の5,000㎡の敷地の中のどこかしらに存在しながら、何らかの脱炭素の取組のPRの施設がどうなるかは分かりませんが、そういうところとも融合しながら右側半分の敷地で計画されてくのかなと思います。曖昧になって恐縮です。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 空中歩廊について伺います。

空中歩廊と聞くと通路の下部分が何も無い状態なのかなというイメージをしてしまうのです。例えば、手稲駅から手稲区役所に行くまでに空中歩廊がありますよね。その下は駐車場になっているなど、簡素なデザインになってしまっているイメージがあるのです。札幌市としては空中歩廊の下部をどういうイメージでデザインしようと思っているのでしょうか。

また、これは現時点で決まっていないというお話だったので、仮の位置として空中歩廊1号・2号、広場1号・2号をこの図面上に示しているだけなのか、ここで決めてしまっているのか、伺います。

●永井地域計画課長 まず、1点目についてです。

地区計画の名称で空中歩廊という言い方なので、極端に言うと横断歩道橋みたいな想像

をされるかもしれないのですが、現在、事業者と地権者と協議している中で想定しているのは建物の中に通路を貫通させるというイメージです。ですから、ほかの階はほかに計画される用途に使われまして、下が駐車場になるみたいな外のイメージではないと思います。

続いて、これらの歩廊の場所が仮なのかについてです。

今回、地区計画でこれを定めますので、これを基に建築計画を進めていくということが前提にあります。仮に建築計画がさらに具体化されてこの位置や範囲が大幅に変わるようなことがあるとしたら、いま一度、都市計画の変更ということで都市計画審議会にお諮りすることになうろかと思っています。

●福田委員 34ページや36ページに書いてあるイメージのとおり、空中に浮遊している感じではないということですね。であれば、言葉を替えたほうがいいのかという気もするので、議論する余地があるのであれば、札幌市で言葉の使い方を考えてみたらいいのではないかと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 質問を3点させていただきます。

スライドの26ページの④に良好な景観を形成という記載がありますけれども、地区計画で容積緩和することによって高さが上積みされます。今回も、規制はあると言っても高さ上限は100mですから、新幹線を降りたら目の前には高層ビルがあり、青空ではないという環境になっております。私たち共産党は、高層ビルは、緑地や景観に与える影響が大きく、札幌の原風景を感じられなくなってしまうということを述べてきました。まず、この点を指摘した上で質問に入りたいと思います。

今述べたことから、この駅で降りられる人は限られるのではないかと考えております。そこで、1点目ですけれども、東口の利用見込みはどのようにお考えになられているのか、同様に、空中歩廊や広場などの設置による利用見込みについても伺いたいと思います。

2点目ですが、先日、この周辺を歩きました際、6月でも気温が25度を超過しておりました。安心して外出できる歩行環境にするためには現行以上の緑地環境も重要だと思いました。今後の検討になるのかなと思いますが、お考えを伺いたいと思います。

それから、31ページでは自動車工場の作業場の床面積制限を緩和するという提案になっております。これまで、大規模な自動車整備工場は騒音や振動で周辺地域に影響を及ぼす可能性があったため、300㎡に規制されていたと思うのです。さらに、水素は取扱いに注意が必要です。高い燃焼性と揮発性も指摘されています。新幹線駅すぐそばという立地で広さも2倍ですから、これらのリスクへの対応が懸念されます。

条件緩和の要件として、周辺環境への配慮、高次機能の集積に支障がないとありましたが、ないと認める場合の具体の基準などがあればお示しいただきたいと思います。

●二本柳札幌駅交流拠点推進担当部長 まず、1点目の新幹線東改札口の利用者の人数の見込みについてです。

北海道新幹線が札幌延伸になった際の1日当たりの利用者数は1日当たり1万7,000人ほどとなっております。今回、東改札口を整備するに当たり、利用者について試算した際にはその2割のおよそ3,000人が利用するであろうと見立てて整備計画を策定しております。

それから、空中歩廊や広場について、どれぐらいの人数が利用するのかというお問合せについてです。

例えば、空中歩廊1号に関しては創成川上空に架かる創成デッキから人が直接流れてくることになります。今、創成デッキ自体の詳しい設計はまだ設計段階でして、具体的な形をここでお示しすることはできませんけれども、想定としては1日およそ2万9,000人が行き来するのではないかと見立てておりまして、それに基づいて必要な幅を決めております。6mの幅の創成川通を渡って、空中歩廊1号にそのまま6mの幅でつながっていくことになりますので、同じぐらいの人数が利用されるのではないかとということです。

●永井地域計画課長 続いて、二つ目の緑地環境が重要ではないかについてです。

それにつきましては委員のおっしゃるとおりでして、創成川より西側の北5西1・西2地区の開発でも、いわゆる北5条線の緑地空間は豊富に計画されております。都心のみどりづくり方針でも北5条・手稲通はみどりの補完軸として設定されておりますので、今回、歩道沿い空地をつくり込むに当たっては、ほかのところは通常1.5mですけれども、こちらは3mを取らせていただいて、みどりの空間をより確保していこうという目的で空間を多めに取っております。そのようなことで都心部においても札幌らしい緑地空間を体感していただくという計画を事業者と練っている状況です。

それから、3点目の水素の取扱いや騒音、臭いなどの修理工場独特の環境をどうするのだというお話についてです。

最終的には用途の制限の緩和ということで建築審査会にお諮りすることになるのですが、その前段として、事業の優良性と周辺環境への配慮につきましては、まだ今は内容がないので、協議にはなりません。具体化したときには書類を提出していただくことになります。そして、まさに委員のおっしゃった騒音や臭い、道路の交通上、問題がないかを我々の部署で書類提出に基づいて審査をさせていただいて、安全上の評価をします。その上で、最終的には建築審査会という第三者機関にかけ、地区計画への適合と業務上やむを得ないかどうか審査され、許可が下りるということになります。

●岸本会長 私から1点です。

25ページの2次交通機能の充実というところでやたらと社会実験が行われた水素の循環バスと結びつけられています。将来、そういうことがある可能性はあります。しかしなが

ら、それありきではなく、むしろ私の理解だと、新幹線の東改札口の俗に言う空中歩廊1号や広場1号の滞留スペースあるいは東改札口への接続機能が地区施設として建物の中に入るようだけれども、現時点においては、空中歩廊1号の形状がどうなるかです。バリアフリーに考慮することは当然として、ここが何、何mになるのかという詳細についてはまだ詰まっていないけれども、少なくともこの位置にそういう機能を持ったものを持たせるということで都市計画としては地区計画を決定し、その上で、将来、ここに循環バスが乗り入れることになったときには、それは地権者の方々の土地利用の在り方などに関わるのだろうけれども、それがスライドの37ページの脱炭素化推進というところでカウントできるということであれば容積率緩和の要素になり得ますというレベルだと理解してよろしいですか。

●永井地域計画課長 結構です。

●岸本会長 他方、空中歩廊1号や空中歩廊2号という言葉がいいか悪いかはともかくとして、ここが札幌駅東改札口へ接続するならば、創成デッキで創成通とつなげる必要があるから、創成デッキについては、地区施設ではなく、都市計画施設として札幌市が整備するという理解でよろしいですか。

●永井地域計画課長 施設の都市計画的な位置づけをどうするかはまだ分らないですが、札幌市が整備する施設であることは間違いないです。

●岸本会長 創成デッキは札幌市の財源でやるのですか。

●永井地域計画課長 そうです。

●岸本会長 ただ、空中歩廊1号・2号は地区施設ですから、地権者が整備するということですよ。

●永井地域計画課長 はい。

●岸本会長 そういった形で公共に貢献することがあるから容積率を最大900%まで緩和できるということですね。ただ、900%になると言っているわけではないし、ここに100mの建物が建つと決まっているわけでもありません。公共貢献のうち、今のところ、枠組みとして決まっているのはこの位置に空中歩廊1号・2号があって創成デッキとつながることによって札幌駅への人の流れと滞留空間をつくる地区にしますということで、それを地区計画の目標とともに決めたいという提案だと理解してよろしいですか。

●永井地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 750%を目いっぱい使うのかどうかはともかくとして、B地区は、今、ディーラーが所有者なのですか。

●永井地域計画課長 はい。

●岸本会長 将来、水素自動車の整備工場などを建てることもあり得て、そういった場合を視野に入れながら、地区計画で、商業地域では300㎡以内の作業場しかできないところを750㎡にして水素関連も用途として使えるように緩和するということですか。

●永井地域計画課長 逆に言うと、水素などを活用した脱炭素の取組がセットでないと緩和しないということです。

●岸本会長 分かりました。

今の点について、ご説明を受けたことによって大枠をまとめたつもりです。
ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●岸本会長 本日は採決を行いません。今、委員からあったご質問について、次回、改めて採決のときに補足的に説明できることが出てきたり、その間、進捗状況で説明することがもしでてきたとするならば、次回改めて補足説明をお願いしたいと思います。

以上で本日予定の審議案件は全て終了いたしました。

全体を通して、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、事務局から連絡事項等がございましたらお願いいたします。

4. 閉 会

●岩瀬都市計画課長 本日は、ご審議をいただき、誠にありがとうございました。

次回の審議会は、9月9日火曜日、会場は本日と同じ札幌市役所本庁舎12階会議室を予定しておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第132回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上

第132回札幌市都市計画審議会出席者

委員（21名出席）

阿 部 美 子	市民
石 嶋 芳 臣	北海学園大学経営学部教授
うるしはら 直 子	札幌市議会議員
欠 政 信	市民
川 田 ただひさ	札幌市議会議員
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 口 智 久	札幌市議会議員
小 竹 ともこ	札幌市議会議員
佐 藤 源五郎	札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長
田 中 昭 彦	北海道警察本部交通部長（代理出席 上野貴弘）
中 尾 英 樹	北海道建設部まちづくり局長（代理出席 菅原 剛）
長 屋 いずみ	札幌市議会議員
能 瀬 与志雄	市民
福 田 菜 々	北海道科学大学工学部准教授
水 上 美 華	札幌市議会議員
宮 藤 秀 之	北海道開発局開発監理部次長（代理出席 佐藤涼子）
森 田 久 芳	市民
山 田 洋 子	市民
横 田 香 世	市民
渡 部 典 大	北海道大学大学院工学研究院准教授