

令和元年度第4回

第106回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和元年11月14日（木）
札幌市役所 12階 1号～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	5
	◎平岡中央地区について	5
	◎J R札幌駅ホーム関連について	14
	◎学校統合関係について	26
	◎篠路駅周辺地区関連について	38
	◎宮の沢中央地区について	48
	◎J R桑園駅周辺地区について	57
	◎区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて	65
4	閉会	71

第106回（令和元年度第4回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和元年11月14日（木）午前9時30分～午後3時25分

2 場 所 札幌市役所 12階 1号～3号会議室

3 出席者

委員：【午前の部（9：30～12：00）】

高野 伸栄会長を初め20名（巻末参照）

【午後の部（13：00～15：25）】

高野 伸栄会長を初め19名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 米田 智広
まちづくり政策局都市計画部長 田坂 隆
まちづくり政策局事業推進担当部長 清水 英征
まちづくり政策局総合交通計画部長 坪田 靖
都市局市街地整備部長 本間 芳明
教育委員会学校施設担当部長 永本 宏

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第1号 札幌圏都市計画地区計画の変更【平岡中央地区】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更

【札幌駅北口地区第一地区】

事前説明 第2号 札幌圏都市計画道路の変更

【北8条通・高架側道7号線・篠路駅西通・篠路駅東通】

事前説明 第3号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更

【北海道旅客鉄道株式会社函館線・北海道旅客鉄道株式会社札幌線（2）】

事前説明 第4号 札幌圏都市計画学校の変更【新札幌わかば小学校】

事前説明 第5号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更

【篠路駅東口土地地区画整理事業】

事前説明 第6号 札幌圏都市計画地区計画の決定【宮の沢中央地区】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の変更【JR桑園駅周辺地区】

【関連説明案件】

関連説明 第1号 区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

第 106 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

議 案 第 1 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【平岡中央地区】

【事前説明案件】

(市決定)

事前説明 第 1 号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更【札幌駅北口地区第一地区】

事前説明 第 2 号 札幌圏都市計画道路の変更
【北 8 条通・高架側道 7 号線・篠路駅西通・篠路駅東通】

事前説明 第 3 号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更
【北海道旅客鉄道株式会社函館線・北海道旅客鉄道株式会社札幌線

(2)】

事前説明 第 4 号 札幌圏都市計画学校の変更【新札幌わかば小学校】

事前説明 第 5 号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更
【篠路駅東口土地地区画整理事業】

事前説明 第 6 号 札幌圏都市計画地区計画の決定【宮の沢中央地区】

事前説明 第 7 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【J R 桑園駅周辺地区】

【関連説明案件】

関連説明 第 1 号 区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

案件グループ分け

【諮問案件】

順番等		案件概要			
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号	採決
市 決 定	①	平岡中央地区	地区計画の変更	議案第1号	第1号

【事前説明案件】

順番等		案件概要		
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
①	J R 札幌駅ホーム関連	高度利用地区の変更 道路の変更 都市高速鉄道の変更	事前説明第1号 事前説明第2号 事前説明第3号	
②	学校統合関連	学校の変更（追加）	事前説明第4号	
③	篠路駅周辺地区関連	道路の変更 都市高速鉄道の変更 土地区画整理事業の変更	事前説明第2号 事前説明第3号 事前説明第5号	
④	宮の沢中央地区	地区計画の決定	事前説明第6号	
⑤	J R 桑園駅周辺地区	地区計画の変更	事前説明第7号	

【関連説明案件】

順番等		案件概要	
		名称	番号
①	区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて	関連説明第1号	

1. 開 会

●事務局（高田都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、20名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから、第106回、令和元年度第4回の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まちづくり政策局都市計画部都市計画課長の高田でございます。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。午前の部は12時まで、午後の部は13時から17時30分ころまでを予定しております。

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、何ひとつよろしく願いいたします。

最初に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。

午前の部につきましては、紫藤委員、濱田委員、巽委員より欠席される旨、ご連絡をいただいております。また、午後の部につきましては、岸本委員、椎野委員、濱田委員、齊藤拓男委員、高田委員より欠席される旨、ご連絡をいただいております。

次に、資料を確認させていただきます。

事前送付させていただいた議案書等につきましては本日お持ちいただくよう通知文中でお願い申し上げておりましたが、ご都合によりお持ちになっておられない委員の方は事務局までお知らせください。

また、本日各委員のお席には、向かって左手に配付資料1の会議次第、配付資料2の案件一覧・案件グループ分け、配付資料3の両面印刷の委員名簿・座席表がございます。向かって右手には、事前に送付した資料のうち、修正があったものとして、事前説明第2号から第5号の参考資料、事前説明第2号、事前説明第3号、事前説明第5号及び事前説明第6号の参考資料の5点がございます。ご確認をお願いいたします。

また、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局から都市計画部、事業推進担当部、総合交通計画部、都市局から市街地整備部、教育委員会から学校施設担当部の関係職員がそれぞれ来ております。

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。本審議会では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、高野会長、よろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●高野会長 おはようございます。議長を務めます高野です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、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、もう1名は市議会議員と市民委員が交代で行っていただいております。

今回は、松浦委員と田中富美子委員にお願いいたします。

きょうの議事録はたくさんあるかもしれませんが、よろしくお願いいたします。

●丸山委員 議事録署名人に関して、ご提案というか、意見を言わせていただきたいと思っています。

今回、非常に分量の多い作業になると思います。前回、私が署名人をさせていただいたときは、音声記録をお送りいただいて、それと原稿を照らし合わせるという確認作業をいたしました。そのときで会議時間のおよそ3倍弱の時間を要しましたことからしますと、今回、丸一日の会議になりますので、作業も大変時間がかかると思っており、2名の方にお願いするのはなかなか大変な作業になるのではないかと思います。

もし要綱等に定めがあるのであれば仕方がないのですが、なければ今回の配慮として、複数名に分担して確認することにしていただくことはできないでしょうか。

●高野会長 このことについての定めはございますか。

●事務局（高田都市計画課長） 札幌市都市計画審議会の運営規約によりますと、議事録につきましては議長が指名する委員2名が署名することとなっております。ですから、大変恐縮で、申しわけございませんが、2名の方に署名をいただくこととなります。

ただ、分量が多いということでございますので、時間をかけて対応できるように思っております。

●高野会長 2名の署名と定めにあるとのことでしたが、例えば、署名は両名にいただくとしても、前半部を1名、後半部を1名にと実質的な作業を半分に分けることは不可能ですか。

●事務局（高田都市計画課長） 運営規約上は2名となっておりますが、細かい運用につきましては状況に応じて判断できると解釈いたしておりますので、午前、午後、それぞれ2名ずつということで進めることでもよろしいかと思います。

●高野会長 それでは、丸山委員のご提案のように、2名、2名の4名の署名人ということでもよろしいということですか。

●細川委員 それは無理ですね。

●高野会長 やはり、1名、1名の2名ということですか。

●事務局（高田都市計画課長） 失礼いたしました。
午前1名、午後1名でお願いしたいということです。

●高野会長 わかりました。
それでは、松浦委員に午前を、田中委員に午後をと思いますが、よろしいでしょうか。

●岸本委員 それだと午前の部は2名でやっていないことになりますよね。2名でと言っているわけです。午前の部が1名、午後の部が1名だったら、1名ずつしかやっていないことになり、それこそ、運営内規に反するわけです。

●高野会長 でも、署名人は2名とするという定めですよ。

●岸本委員 でも、署名する際、午前の部については確認をしていないのに署名しろというわけですか。

議事録の確認というのは、正確さを期するため、テープを聞いて、確認しなければいけない場合はあるとは思いますが、しかしながら、私も議事録署名人をやったことがあります。テープを聞いて一文字一文字を確認するようなことはしておりません。そうではなく、出席したときの議論状況を見ながら、発言が落とされていないかを確認するのです。

今の私もそうですけれども、話しているものですから、これを文章として起こしたときに、行ったり来たりする部分はあるのですが、日本語の形式として、議事録の形式として、こういう趣旨の発言があったということを調製してもらっているのです。事務局が意図的に改ざんをしていると言っているわけではないのですよ。でも、改ざんや落ちがないかどうかを確認するのが署名人の役割であると考えます。

今回、重要案件が続きますので、確かにテープを聞かなければいけない場合があって、通常より作業がふえるであろうことはわかるのですが、全部を確認することが議事録署名の制度趣旨でもないと思いますし、そのために運営内規で2名となっているものを午前と午後に分けるのは違うような気がするのですけれども、いかがでしょうか。

●高野会長 議事録の確認の仕方について、テープを聞くか聞かないか、そこまではどうかは署名人のご判断にお任せするところだと思います。ですから、場合によってはテープを聞かれ、確認されることもあるでしょうし、そうではないこともあるかと思います。

それは署名人のご判断によるところだと思います。

ただ、おっしゃるように、議事録署名人2名とするという定めの意味合いとしては、同じ議事録を複数名といいますか、2名が確認し、署名するという趣旨だとすれば、午前と午後に分けることは、岸本委員のおっしゃるように、趣旨に反するということですね。

●岸本委員 そういうことです。

●高野会長 それでは、午前と午後に分けることはせず、予定どおり、午前と午後の両方を含め、それぞれやっていただくことですね。

●岸本委員 テープを聞く、そうしてはいけないという趣旨ではなく、必要に応じて聞いていただくということをご判断として当然いいと思うのですが、一々やる必要まではないといいますか、必要以上に作業をふやす必要はないという趣旨ですが、いかがですか。

●高野会長 テープを聞くか聞かないかについては署名人のご判断にお任せすることになります。以前、私が署名人になったときもテープを聞くということはしておりませんでした。それは、それぞれのご判断によるということだと思います。

せっかくご提案いただきましたけれども、2名という定めがあり、かつ、複数の方に確認、署名していただくという趣旨であるということですので、混乱させてしまい、申しわけありませんでしたが、当初の予定どおり、松浦委員と田中富美子委員に確認、署名してもらうことにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●丸山委員 今回ご担当の方にご対応いただけるのであれば異存はございません。

●高野会長 松浦委員、田中富美子委員、よろしいでしょうか。

●松浦委員 丸山委員がおっしゃっていたことは的を射ていると思うのです。

この数年間で1日にわたる審議会の開催は今回が初めてとなりますよね。また、次回も非常に長くなるわけです。議事録署名人の集中力にも限界があると思いますので、特例的な長時間に及ぶものについては、規約などを検討していただくことが可能であれば、お願いしておきたいという希望です。

よろしく願いいたします。

●高野会長 それでは、次回までにただいまの点について検討することにさせていただきたいと思いますが、事務局はよろしいでしょうか。

●事務局（高田都市計画課長） 承知いたしました。

3. 議 事

●高野会長 では、早速、議事に入りますが、場内の写真撮影は、以降、ご遠慮いただくようお願いいたします。

さて、本日は、諮問案件1件、事前説明案件7件、関連説明案件1件となっております。

審議の進め方ですが、配付資料2の裏面の案件グループ分けにありますように、それぞれ事前説明案件7件を五つに分け、順番に審議してまいりますので、よろしくようお願いいたします。

また、これは私の勝手なものですが、午前中は諮問案件①、事前説明案件①、②まで審議を進められればよいと考えておりますので、よろしくようお願いいたします。

◎平岡中央地区について

●高野会長 それでは、議案第1号の平岡中央地区についてです。

それでは、担当からご説明をお願いします。

●高田都市計画課長 都市計画課長の高田でございます。

議案第1号の平岡中央地区地区計画の変更についてご説明いたします。

本案件は、郊外住宅地において長期的に未利用となっている土地を活用するため、都市計画提案制度に基づき、地区計画の変更の提案があり、それに基づいて都市計画の変更を行うものです。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

説明事項としては、地区の概要、都市計画提案の内容、本市の判断、都市計画の案、事前説明時の質問、意見に対する回答、都市計画法に基づく案の縦覧の順にご説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、本市の中心部から南東に約8kmのところ position しており、昭和49年に策定された札幌市東部地域開発基本計画の区域内です。この東部地域においては、民間主導による一体的で計画的なまちづくりが進められてきております。

こちらは地区周辺の広域航空写真で、青色で塗られている範囲が東部地域の範囲、黄色の枠で囲まれている範囲が現在の当地区計画の区域です。周辺には、公共施設として、清田区役所、厚別公園、平岡公園があり、主要な公共交通として地下鉄東西線の大谷地駅があります。また、主要な道路として、国道36号、道央自動車道、厚別・滝野公園通、国道274号線、大谷地駅前通が通っております。

続いて、地区周辺を拡大した航空写真で地区内外の施設をご説明いたします。

地区内には、公園として、平岡東公園、ぼだいじゅ公園があり、主要な道路として、上野幌・平岡通、平岡循環通が通っております。

周辺には、主要な道路として、厚別・滝野公園通、平岡中央通が通っており、周辺の施設として、平岡中央小学校、中央バス平岡営業所がございます。また、商業施設も立地しております。

次に、当地区の用途地域の指定状況についてです。

当地区は、中心部が第一種中高層住居専用地域になっており、その周りが第一種低層住居専用地域になっております。地区の外側には、準工業地域、近隣商業地域、第二種低層住居専用地域が指定されております。

次に、当地区の各地区整備計画についてです。

地区整備計画は、用途地域の規制を補完し、その地区の実情に応じたよりきめ細やかな制限を行うため、スクリーンに示すとおり、大きく6種類の地区に区分しております。

続いて、当地区の地区計画の変更経緯についてです。

当地区は、これまで、土地利用の状況の変化や法制度の改正に応じ、地区計画の部分的な変更を行ってまいりました。その中で、平成27年の変更は、今回と同様に、長期未利用地に係る変更であったため、ご説明いたします。

平岡中央地区内の大規模な長期未利用地は、提案当時は4カ所あり、その中で、地権者の合意がとれていた地区中央部の中高層集合住宅地区と東側に位置している中層集合住宅地区の一部の計3カ所について、地区計画の変更の都市計画提案が地権者より提出されました。

提案の理由としては、当地区の分譲マンション建設が進んでいない状況にあること、また、今後の人口減少と少子高齢化に対して、持続可能な地域社会の形成のために地域コミュニティの維持、活性化が必要であり、子どもから高齢者まで、居住を支えるさまざまなサポート機能が必要であることから地区計画の変更を行うものとなっております。

提案が地区計画決定当初からの長期的な未利用地の有効活用を図るものであるとともに、高齢化の進行に求められる居住機能の変化への対応を図るものであり、第2次札幌市都市計画マスタープランにも適合していることから、提案に基づいた都市計画の変更が必要だと判断し、現在の機能複合地区と低層住宅地区に変更しております。

以上が平成27年の都市計画提案に基づく地区計画の変更になります。

次に、今回の都市計画提案の内容についてです。

初めに、今回の提案区域ですが、スクリーンに表示しているとおり、平岡4条1丁目の一部にある1区画で、赤色の点線の約4.0haです。現在、中高層集合住宅地区が指定されております。

なお、地区整備計画では、容積率の制限や周辺敷地への日影の影響を考慮した斜線制限等の違いから、A地区とB地区に区分しており、今回は、中高層集合住宅A地区の敷地について提案がありました。

提案の敷地の現況を矢印の地点からの写真で確認いたします。

提案区域の現況ですが、写真のとおり、区域の大部分が未利用地となっております。

提案の理由は、平成27年に変更していない残りの未利用地について、当地区の分譲マンション建設が進んでいない状況にあること、また、今後の人口減少と少子高齢化に対して、持続可能な地域社会の形成のために多様性のある住宅供給が必要であることから、現在、未利用地となっている中高層集合住宅A地区の一部を低層住宅地区に変更を行うものとなっております。

地区整備計画の提案内容をご説明いたします。

現在の中高層集合住宅地区では、スクリーン左側に表示のとおり、共同住宅等が建築可能でしたが、これを戸建住宅を主体とする既存の低層住宅地区と同様の内容に変更したいという内容です。

なお、既存の低層住宅地区の用途地域が第一種低層住居専用地域であり、今回の変更部分は第一種中高層住居専用地域であることから、既存の低層住宅地区と同様の制限内容となるように、容積率の最高限度や高さの最高限度、壁面の位置の制限について、地区整備計画で制限をしたいという内容となっております。

地区施設についてご説明いたします。

中高層集合住宅A地区では、集合住宅を建設することを前提に、スクリーンのとおり、4種類の公共空地を地区施設として位置づけており、今回の変更に合わせて廃止するという内容となっております。

最後に、提案要件への適合状況を説明します。

計画提案者の資格について、提案者は提案区域の土地所有者です。提案の規模については、先ほど説明したとおり、約4haとなっております。土地所有者等の同意については、土地所有者、借地権者の全員が同意しております。以上のとおり、法的要件を満たしていることを確認しています。

なお、提案内容については、提案者から近隣住民や町内会に対して説明を行っており、反対意見等はなかったことを確認しております。

以上が都市計画提案の内容となります。

次に、都市計画提案を受けました本市の判断についてです。

当地区は、本市の都市づくりに関する基本的な指針である第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて位置づけられている郊外住宅地に位置しており、地域特性に応じた郊外住宅地の居住環境の維持・向上などが求められております。

郊外住宅地の基本方針では、戸建住宅を主体としながらも、一定の生活利便施設を有し、地域コミュニティが持続できる住宅地の形成を目指すと掲げられており、取り組みの方向性として、土地利用動向の変化により、地区計画を導入しながら長期遊休地を抱える地区について、土地利用の基本枠組みを踏まえつつ必要な対応を検討すると示されております。

本提案は、長期未利用地について、周辺の住環境と調和した土地利用の誘導を図ることを意図したものであり、第2次札幌市都市計画マスタープランの方針や取り組みの方向性

に適合することから、提案に基づいた都市計画の変更が必要と判断しました。

次に、提案に基づき本市が作成した都市計画の案についてです。

まず、地区の区分について、中高層集合住宅A地区のうち、今回変更する地区を低層住宅B地区といたします。また、これにあわせて、既存の低層住宅地区を低層住宅A地区に名称を変更します。

地区整備計画は、提案内容のとおり、既存の低層住宅地区と同様に、戸建住宅や兼用住宅を建築可能とするほか、将来的な用途地域等の変更を見据え、第一種低層住居専用地域とあわせて指定する戸建住環境保全地区などの制限内容と同様の内容となるように、表のアンダーライン部分について、容積率の最高限度の制限を提案内容に追加しているほか、同様の理由から、壁面の位置の制限についても制限の追加をしております。

地区施設についてです。

中高層集合住宅A地区では、集合住宅を建設することを前提に、スクリーンのとおり、4種類の公共空地を地区施設として位置づけております。

こうした公共空地は、集合住宅を建設することを前提とした内容であるため、戸建住宅を主体とする地区整備計画の内容にあわせて変更することといたします。

変更後の地区施設は、街区内を横断する歩行空間としての考えを踏襲し、また、近隣の商業施設や集合住宅との離隔距離をとるため、スクリーンのとおり、提案内容に加え、区画道路を位置づける内容に変更しております。

また、変更に伴い、地区全体の公共空地の名称も修正いたします。

このほか、スクリーンに表示のとおり、平成28年度に策定した第2次都市計画マスタープランの内容等にあわせるための字句修正や建築基準法改正に合わせた規定の整理も行います。

以上が都市計画の案となります。

続きまして、前回の都市計画審議会にて事前説明を行った際にご質問やご意見をいただき、回答を保留しておりました内容についてご説明いたします。

回答を保留していた内容は2点ございます。

1点目に、もともと整備予定であった公共空地の整備目的について説明してほしいとのご意見を長内委員からいただいております。また、2点目に、区画道路4号の形状を直線ではなく不整形とする意図は何かというご質問を岡本委員よりいただいております。

まず、1点目のもともと整備予定であった公共空地の整備目的についてです。

もともと整備予定であった公共空地は、用途や形状等の特徴から、Aの敷地内通路、Bの歩道沿い空地、Cのプレイロット、Dのプレイロット（建築物等の屋上に整備するもの）の4種類に区分しております。

写真は、地区内に既に整備済みのA1（敷地内通路）の例ですが、地区の住民の方々が利用できる植栽を施した歩行空間を整備しております。

こうした公共空地は、変更前の中高層集合住宅A地区の土地利用の方針である大規模な

敷地にオープンスペースを整備し、中高層住宅群による高密度な土地利用を図るという考えに基づき、地区の住民の方々が利用できる施設として整備を予定しておりました。

また、当地区では、高密度な土地利用を図るため、容積率の最高限度を用途地域で定める10分の15を超える10分の22としており、こうした土地の高度利用を図る条件の一つとして、オープンスペース等の質の高い住宅団地を形成するための空間的価値の付与を条件としておりました。

変更後は、戸建住宅を主体とする地区となり、土地利用の方針が変わることから、地区施設についても変更後の土地利用に合わせて変更いたしました。

次に、区画道路4号の形状を直線ではなく不整形とする意図は何かというご質問についての回答です。

変更後の低層住宅地区には、次の2点から道路を地区施設として位置づけることしております。

1点目として、敷地内通路である公共空地Aから連続する街区内を横断する歩行空間を整備するという変更前の公共空地の考えを踏襲することが望ましいと考えております。

2点目として、変更後は、戸建住宅を主体とする地区となることから、良好な住環境の形成のため、近隣の商業施設や集合住宅との離隔距離をとる必要があると考えております。

以上の2点から地区施設を検討した結果、近隣の商業施設や集合住宅の敷地との境界に歩道を有する道路を地区施設として位置づけることが妥当であると判断しました。

この場合、ご指摘のとおり、道路の線形が不整形となりますが、曲線部分は、道路構造令等の基準に適合する範囲で整備が可能であり、また、生活道路でありながら道路の幅員を14mと広い幅員で整備することにより、広い歩行空間や見通し等の安全への配慮が可能であると考えております。

以上の検討経緯を踏まえ、案のとおり、道路を地区施設として位置づけることが妥当であると判断いたしました。

なお、スライドの図面は計画中のイメージであり、地区内の区画割りや道路形状などは、今後、開発行為の手続の中で関係機関等と調整いたします。

また、青色の点線で示した西側の商業施設の敷地と隣接する部分を商業系の利用とすることについては、過去より、隣接する敷地の地権者からの引き合いはなく、また、地権者は商業地としての利用や売却の意思はないことを確認しております。

次に、都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

本審議会に先立ちまして、都市計画法に基づく案の縦覧を10月17日から10月31日まで行いましたが、意見はありませんでした。

以上で議案第1号の平岡中央地区の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●高野会長 これは、事前説明が前回にあったものです。

それでは、議案第1号についてご質問やご意見を頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

●田作委員 開発行為後の状況がどうなのか、ご説明をいただきたいと思います。

スライド39ページにある図面を見ながらお伺いします。

集合住宅地A1と記載されている歩行者用の通路になるところと区画道路4号との接続動線は、あくまでも歩行者専用の道路として計画を立てられるのでしょうか。

●高田都市計画課長 A1は歩行者専用道路ですが、今回、区画道路として整備する部分は歩道と車道となっております。

詳細はこれからの検討となりますけれども、A1の歩行者専用道路からの動線を生かすためにも歩道の幅員を広くとった設計で整備を進めていくことを想定していると聞いております。

●田作委員 このA1の道路は、現地を歩きますと、夜は暗いのです。治安上、非常に不安が残るエリアなので、今新しく区画分譲されるところに戸建住宅を建てる際は、街路樹が多く、暗く感じるので、防犯上のことを考え、街路灯などをつけるよう、開発事業者に求めていただけないかというお願いです。

●高野会長 今のご意見は、A1のところではなく、A1に接続するところですね。

●田作委員 あそこは、非常に暗く、もともと人通りが少ないところなのです。今回、開発するのであれば、A1のところと開発するところの接続動線の歩道のところには街路灯などを多目につけていただき、防犯に気を配っていただきたいという意見です。

●高田都市計画課長 事業者伝えてまいりたいと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●椎野委員 スライド40枚目についてです。

今ご提示いただいている敷地の開発面積はどのくらいですか。

●高田都市計画課長 約3haとなります。

●椎野委員 計画の中の建築できるものという項目の中に幼稚園、保育所または集会所とありますよね。仮に幼稚園や保育所をこの地区内で整備されるとすると、やはり、公園の

整備も必要ではないかと考えております。

特に、保育所の場合、法律で定められている屋外遊戯場、いわゆる園庭の面積は最低限でつくるため、屋外の遊び場として貧困になるのですが、子どもの生活にとっては近くに公園があったほうが良いと考えています。

要は、敷地の隣に7,000㎡、8,000㎡ぐらいの中規模のぼだいじゅ公園があり、そこを利用すればよいから、積極的に公園を整備しないというお考えなのか、それとも、もし幼稚園や保育所が整備されるとした場合、地区内に公園を整備しようというお考えなのか、おわかりになることがあれば教えていただきたいと思います。

●高田都市計画課長 こちらは、地区計画の区域内の公園、緑地の状況になりますが、今回の変更区域に隣接してぼだいじゅ公園がございます。

公園、緑地の整備基準については、所管である建設局みどりの推進部にあるほか、開発行為にもありますが、どちらの基準で考えましても必要面積を整備済みであることから新たな整備は行わないと考えております。

●椎野委員 ここから先は意見ですが、今どき、そこに一定規模の公園があるからいいだろうという考え方はなじまなくなっているのではないかと思います。それに、大きい公園が隣にあるといっても、それ以外は余りないので、選択肢としてはそこしかないわけです。そういう状況は、果たして、子育て環境として好ましいのかどうかということもありますので、ぜひ積極的に考えていただきたいと思います。

また、確かに、開発側からすると、公園用地を確保すると、そこを提供しなければいけないので、言い方は悪いかもしれませんが、それだけ収益が下がるということになります。それもわかるのですが、住宅地としても建て詰まりのような印象がしますし、雪処理はどうするのかということもあります。これは審議内容とは関係ないかもしれませんが、もし検討の余地があるのであれば検討をいただければよろしいのかなと思います。

●高野会長 私からも確認させていただきます。

スライド40ページの計画図を見ますと、幼稚園、保育所または集会所が建てられるという地区計画ではあるものの、現状では具体的な計画はないと考えてよろしいでしょうか。

●高田都市計画課長 今お示ししているものはイメージ図ではありますが、戸建住宅を想定した開発を考えているということになります。

●高野会長 もちろん、今後とも幼稚園や保育所が建たない可能性がないわけではないですが、現状としてはそうだということですね。

●高田都市計画課長 状況が変わり、幼稚園や保育所があり得ないということではありません。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岸本委員 もともと、未利用地の状態が続いているということでしたが、これをやったからといって投資がいきなりぼこぼこ出てくるかどうかの話はまた別だとわかった上で確認したいことがあります。

地区計画の内容を変更するのだけれども、あくまでも都市計画法上の用途地域としては第一種中高層住居専用地域のままであることに変わりはないのですよね。

また、従来から第一種中高層住居専用地域だったのだけれども、これまで、地区計画を立て、さらに細かく規制をしてきたということですね。そのようにして中高層集合住宅A地区として規制してきたところ、その地区計画の内容を変えて、低層住宅B地区へと規制の内容を変えるというご提案だと理解しているのですが、それで間違いないでしょうか。

そうしたときに、地区整備計画だと、地区計画は立つのだけれども、仮に新しく何らかのディベロッパーが地区計画に反するものを建てようとしたとき、届け出や勧告を市はできると思うのですが、強制力がない状態だというような気がするのです。

私の理解が間違いなければ、地区整備計画からもう一步踏み込んで、地区計画の内容に反するような建築計画が出てきたときに建築確認を拒絶できるようにするため、条例化することは念頭に置かれていないのかをお伺いしたいと思います。

一番最初に聞いた議論の前提が僕の理解間違いだと質問自体がとんちんかんになってしまうので、まず、確認のためにお答えいただければありがたいと思います。

●高野会長 用途地域は変更せず、地区計画の変更のみで対応すること、また、これに反する場合の対応についてお願いいたします。

●高田都市計画課長 用途地域につきましては今回は変更しません。ただ、同じ住居地区として整備した既に先行して整備されているA地区と規制とのバランスをとるというか、同じ規制内容とするため、地区計画で規制し、同じ状況にしております。

ただ、ここの地区計画の区域につきましては、これで終わりということではなく、整備途中です。全体の整備が完了した時点で用途地域についても変更を検討していきたいと考えておりますし、この地区計画を担保するという意味になるかと思いますが、条例化を図り、担保していこうと考えているところでございます。

●高野会長 条例化を図るということですね。

●岸本委員 地区整備計画で終わるつもりではないということですね。条例化すれば強制できますが、今は、地域計画の内容に違反がある場合、まだ勧告しかできないですね。そこで、この内容を条例化していくということですか。

●高田都市計画課長 今回、決定していただいた後、条例化の作業を進めてまいります。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

前回、岡本委員よりご質問をいただいておりますが、いかがですか。

●岡本委員 先ほどいただいた質問に対するご説明についてはあまり納得いかなかったのですが、事業者がこういうふうにやりたいと提案されているものだと思いますので、それをとめるつもりは特にありませんし、しょうがないのかなと思います。

ただ、一つ気になるのは、角地が緑地のようになっているところです。ここもそれなりの整備がなされればよいと思うのですが、こういう半公共的な性格を持つところの管理についてはとても気になりますので、今後、事業者と調整していく中できちんと管理運営していただければと思います。

もう一つ、おまけみたいな話ですが、戸建住宅地を開発する際、誰もごみステーションのことは考えず、あちらへやったりこちらへやったり、嫌がられながら場所を探すのですね。逆に結束を強めることもあるかもしれませんが、それが地域の中で問題になっています。そこで、ごみステーションの設置場所も一緒に考えてもらえるといいのかなと思います。

●高田都市計画課長 まず、最初の三角形の部分についてです。

ここはオープンスペースのような形で使われることを想定しておりますが、具体の維持管理のこともございまして、区の土木センターと事業者で協議をしてどうするかを検討している状況です。

次に、ごみステーションについてですが、そういった意見が出ていることをあわせて事業者にお伝えしたいと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、採決を行います。

議案第1号の平岡中央地区について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●高野会長 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といたします。

◎ J R 札幌駅ホーム関連について

●高野会長 次に、事前説明案件第 1 号から 3 号の J R 札幌駅ホーム関連についてです。
ご説明をお願いいたします。

●坪田総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田です。

事前説明案件グループ①の札幌駅ホーム関連につきまして、事前説明第 1 号から 3 号を一括で説明いたします。

当案件は、J R 札幌駅の 11 番線ホームの設置に伴い、既に都市計画決定している高度利用地区、道路、都市高速鉄道の 3 件について変更を行うものです。

本日の事前説明では、J R 札幌駅周辺の概要、都市計画変更の経緯及び理由、各都市計画の変更内容、今後のスケジュールの順でご説明します。

初めに、J R 札幌駅周辺の概要についてです。

こちらは、J R 札幌駅周辺の航空写真です。変更対象の 3 件を赤色で示しております。

一つ目の都市高速鉄道につきましては、図の青色の点線で示している J R 北海道函館線のうち、手稲区富丘付近から J R 苗穂駅付近までの約 12km の区間が都市計画決定されています。今回変更いたしますのは、赤色の矢印で示している J R 札幌駅の区域であり、延長は約 1.4km、面積は約 6.4 万 m² です。

次に、二つ目の都市計画道路につきましては、J R 札幌駅北側を通る北 8 条通の一部である札幌駅北口駅前広場の区域を変更いたします。

次に、三つ目の高度利用地区につきましては、札幌駅北口地区第一地区の区域を変更いたします。

続いて、都市計画変更の経緯及び理由についてです。

こちらは J R 札幌駅周辺の上空の写真であり、上が北です。向かって左が小樽方面、右が旭川方面です。現在、J R 札幌駅在来線のホームは、図のとおり、1 番線ホームから 10 番線ホームまであります。加えて、一番北側には、紫色の線で示しているとおり、一時的に車両をとめておく留置線として使われている 11 番線があります。

こちらは、9 番線と 10 番線のホームに立ち、東側を向いて撮った写真です。留置線である 11 番線は、ホームがなく、線路のみとなっております。

次に、北海道新幹線の札幌開業時の図です。図の赤色の矢印のとおり、札幌駅の南側に新幹線が乗り入れます。新たな新幹線ホームは、図に緑色で示しているとおり、創成川通をまたぐ形で新設され、新幹線駅舎は西 1 丁目に整備されます。新幹線のホームや駅舎、路線の整備は、都市計画法上の都市施設に定めずに行われており、J R 札幌駅への延伸についても同様に取り扱うこととしています。

新幹線の乗り入れにより、在来線の線路が 1 線減少することとなります。在来線の機能を保障するため、現在ホームのない 11 番線を在来線用に転用し、新たにホームを設置する

必要が生じました。これにより、J R札幌駅駅舎の北側が拡大し、札幌駅北口駅前広場にせり出します。

J R札幌駅駅舎の北側を拡大した図です。新たに設置することとなる11番線ホームは、幅は約8 m、長さは約140m程度を予定しており、ホームの南側約3 mが既存の駅舎部分に入り込む形となります。加えて、ホーム全体を収容するため、札幌駅駅舎の北側が拡大し、外壁が札幌駅北口駅前広場に約6 mせり出します。

こちらは、札幌駅を北側から見た写真です。11番線ホームの設置により、赤色の線で示しているとおり、札幌駅駅舎の北側を拡大します。

駅舎の設計は、現在、J R北海道が行っており、外観のデザインなどについては、札幌市の景観プレアドバイス制度による専門家のアドバイスなどを受けながら今後決定いたします。

こちらは、駅舎前面の東西方向の通路部の中央に立ち、東側を向いて撮った写真です。通路部は、J R札幌駅と地下歩道への出入り口となっているアトリウムに挟まれる形となっております。

こちらは、通路部をさらに拡大した写真です。黄色の点線で示す現駅舎が赤線部のように約6 m拡大いたします。駅舎の拡大に合わせて、通路部にある花壇の一部を撤去することとしており、最終的な通路の幅員は約4 mとなります。

こちらは、札幌駅の北口にある東コンコースと西コンコースを結ぶ通路の写真です。11番線ホームはこの通路の上階に設置されるため、通路の中央部は改札内となり、階段やエスカレーターが設置されます。そのため、この通路の機能が廃止されます。

北口広場の通路部は、図のとおりで、現況の通路幅員は約8 mあります。

こちらは、11番線ホームの設置により、駅舎の北側が約6 mせり出した図です。駅舎北側の中央部は改札内となるため、東西方向の通行ができなくなります。これまで屋内を通行していた歩行者が屋外を利用することになりますが、広場にある上屋を延長して設置するなど、移動の快適性を確保できるよう検討してまいります。

駅舎の拡大により、現況で約8 mある広場の通路部の幅員が約4 mとなります。この幅員でも歩行者が通行可能かの検証を行いましたので、そのご説明をいたします。

本年9月12日の朝8時から9時のピーク時間で、広場の通路部と駅舎内の通路の歩行者数を調査しました。結果は、広場の通路部の歩行者が655人、駅舎内の通路の歩行者が1,116人でした。この検証では、駅舎内の通路を利用している歩行者が通路廃止後に広場の通路部に転換すると仮定しております。

さらに、パーソントリップ調査の結果や新幹線の開業、札幌駅周辺の再開発を加味し、2030年度におけるピーク時間の歩行者数を2,126人と推定して検証を行いました。

また、歩行者数に対して必要な幅員を算出する方法として、札幌市地下街基本方針における公共地下歩道の設計基準の考え方を適用しました。

この基準では、1時間あたりに幅員1 mの通路を通行できる最大歩行者数を1,600人とし

ております。基準に基づくと、4 mの幅員で1時間当たり6,400人が通行可能です。これより、将来のピーク時間の歩行者数2,126人が4 mの幅員で通行可能であるという判断のもと、都市計画変更手続を行うものです。

こちらは、駅舎拡大後の広場通路部の利用形態の一例です。幅員4 mで、占有幅1 mの車椅子2台、占有幅75cmの歩行者2人がすれ違うことができるものと考えております。

駅舎拡大後の通行機能を検証しましたが、広場には、通行機能だけでなく、人々が滞留する機能も求められます。4 mの幅員では滞留空間の十分な確保が難しいため、広場の中央通路部を滞留空間として活用できるよう、上屋の配置方法なども含めて検討してまいります。

これらの変更に伴い、必要となる都市計画変更の内容についてです。

都市高速鉄道につきましては、札幌駅駅舎北側の拡大に伴い、約700㎡拡大する都市計画変更を行い、現在、約63,800㎡の区域が約64,500㎡になります。

続いて、札幌駅北口駅前広場の変更についてです。

北口駅前広場は、その北側にある北8条通の一部として都市計画が定められております。駅舎の拡大により、広場にせり出した部分の約600㎡の変更を行うもので、現在約19,500㎡の区域を約18,900㎡に縮小します。

続いて、高度利用地区の変更についてです。

札幌駅北口は、現在、写真の示す区域について高度利用地区の指定をしており、当地区は都市高速鉄道の高架北側線を区域の境界線としていることから、今回の都市高速鉄道の変更に伴い、区域が変更となります。

こちらは、区域の変更箇所を拡大した写真です。JR札幌駅駅舎が北側に拡大することに伴い、写真に示す区域が縮小となり、面積が約14.7haから約14.6haとなります。

以上が各都市計画の変更の内容です。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の事前説明後、来年1月に都市計画法に基づく案の縦覧を2週間行い、1月31日の都市計画審議会への諮問を予定しています。そこで、本日も説明した変更内容について同意をいただきましたら、3月に都市計画の変更告示をする予定です。

少し先の話となりますが、札幌駅周辺のまちづくりについて最後にご紹介させていただきます。

こちらは、札幌駅周辺の航空写真です。

札幌市は、図の赤色の点線で囲まれた区域を札幌駅周辺のまちづくりを先導する札幌駅交流拠点先導街区に位置づけております。また、本年10月に北5西1・西2街区の再開発の考え方を示す札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想を策定しており、北海道新幹線の開業や冬季オリンピック・パラリンピックの招致に向け、世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくりをコンセプトとしたまちづくりを進めています。

先日、11月11日には、JR北海道を初めとする北5西2街区の地権者ととともに、北5西

1・西2街区の再開発の準備組合を設立しました。

今後は、官民連携で再開発の検討を進めるほか、環境影響評価や都市計画変更の手続を予定しております。

以上で事前説明案件グループ①の札幌駅ホーム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、よろしくお願い申し上げます。

●高野会長 ただいまの説明に関してご質問やご意見を頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

●田中（啓）委員 3点ほどお伺いいたします。

一つ目ですが、11番線のホームをつくることで駅舎が北側に張り出し、北口広場ができるということでしたが、今、そこは札幌市のものだと思うのですね。せり出すことにより、JR北海道に土地を移譲するのでしょうか。

二つ目は、それに付随することですが、北口広場を改修するということについてです。資料を見ますと花壇がなくなるのかなと思うのですが、その撤去に係る費用は札幌市が負担し、事業を進めるのでしょうか。

三つ目は、今まで8mの幅であったものが4mになることについてです。計算上、通行可能ということですが、スライド13ページの写真の場所というのは鐘の広場だと思うのです。ここは、ツアーなど、団体旅行客の集合場所として使っていて、それでも通行の支障はないということだと思うのですが、この場所がなくなって、さらに、8mから4mになって、本当に通行できるのか、通行に支障を来すのではないかと考えているのですが、どう考えているのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 まず、1点目の土地所有の関係についてです。

ご指摘のとおり、現在の広場の土地は札幌市が所有しておりますが、本市としては、駅前広場の縮小後も土地の所有の変更はしないと考えております。その理由ですが、地表面には駅前広場があるわけですが、地下には本市の施設の地下歩道や地下駐車場がありますので、本市が引き続き土地を所有し続ける必要があるからです。

次に、2点目の整備費用の関係です。

幾らお金がかかるのかというような工事費の算定まではまだできていない状況ですが、負担の考え方については、本工事だけではなく、新幹線整備に係る全体の事業費がありますので、全国新幹線鉄道整備法に基づき、地元自治体としてその一部を負担することになるものと考えております。

次に、3点目の通路幅が縮小されるが、大丈夫かについてです。

先ほどは実態の数値も用いて説明させていただきましたが、まず、通行量からはこの通

路の幅で大丈夫ではないかと思っております。また、先ほど委員からご指摘のあった人がたまるような機能をあわせ持っているのではないかということについては、今後、駅舎内の東西のコンコース、あるいは、北口駅前広場で滞留するにふさわしい空間とするため、上屋を工夫するなどの検討を進めてまいりたいと考えております。

●田中（啓）委員 上屋の検討に当たり、考慮していただきたいと思うのは、積雪寒冷地であるということです。北口広場というのは本当に屋根があるだけなのです。しかし、冬は屋根だけだと寒く、滞留したり集合したりするには難しいですし、観光という観点からの寒さ対策も含めた検討も必要ではないかと思っておりますので、ぜひ考慮していただきたいと思えます。

●高野会長 北口広場の滞留空間について、そういうものを設けるというお話でしたが、それは今回の中には盛り込まれておりません。そうしたものをつくる際には、都市計画審議会でご議論していただく場面はありますでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 工事の実施の中身になり、都市計画の中身を変更するような事態は現在のところは想定されないかと思えます。

ただ、先ほど委員がご指摘されましたように、積雪寒冷地であるがゆえにどのような工夫ができるのかについては、駅前広場のみならず、地下歩道もありますので、そういった空間がどういう役割が担えるのかをあわせて考えていきたいと思っております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●高田委員 スライド18の先ほど田中（啓）委員からご質問があった件についてです。

幅員4mの利用形態が一例として出されており、4名が通れる例題が出されています。私も計算してみたのですが、ここに4人が入ると3.5メートルを使うわけで、50cmしか残らないわけで、それを4人で分けると12.5cmしかないのです。そう考えると、この例題はふさわしくないのではないかなと思えます。

3人ならわかるのですが、4人が通れるとなっていますが、あの辺は旅行者も非常に多く、鞆を持っている人もいるわけです。上には空間があるというお話も伺いましたけれども、この例題では非常に厳しいのではないかという気がしますが、いかがでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 占有幅として、車椅子1m、歩行者幅75cmと申し上げさせていただきましたが、これは余裕幅も含めたものです。地上部の歩道では3.5mや4mのところも多く、一般的な考え方として十分な占有幅をとっているという考え方です。

●高田委員 ただ、ここは交通量が非常に多いのだらうと思うのです。実際、車椅子は何センチくらいあるのですか。

●坪田総合交通計画部長 今、手元に資料はありませんので、実際の幅は把握しておりません。

●高田委員 わかりました。

ただ、狭いというイメージがあるので、ちょっと苦しいのかなという気がいたします。

●高野会長 それでは、次回の審議のときまでに資料をご用意していただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●中村（た）委員 そもそも話になるのですが、今、10番ホームまであり、1番ホームをなくし、11番ホームをつくるという話ですよ。

私もJR札幌駅をよく利用していますが、電車が多いと感じるのです。例えば、出発まで15分や18分とまっている状況もあります。私は琴似駅から札幌駅まで乗っているのですが、江別に行く列車が札幌駅で15分とまる、千歳に行く列車が18分とまるということを知ります。

今回、1番ホームがあくので、10番ホームまで必要だということでしたが、JR北海道と札幌市では、ダイヤの見直しを含め、11番ホームをつくらないでいいということを考えてたり、やりとりをしたことはあるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 11番ホームを新たに設けることについては、北海道新幹線の札幌駅乗り入れのために駅舎の形をどうするかという議論の中でこの考え方が生まれてきましたので、そういった意味では、ダイヤをどうするかも含め、JR北海道社内でご議論されたものというふうに認識しております。

●中村（た）委員 JR北海道の立場からすれば、今、10番ホームまで使っているのに、必要だという理論になるのです。でも、そもそも見直しやこういうことを考えたらどうですかというか、新しいホームをつくらないやり方を考えるべきだったのではないかと思います。そういう努力はされなかったのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 在来線の運行をどうするかというか、北海道新幹線が乗り入れることにより、現在走っております特急が将来的にどうなるかも含め、JR北海道でお考えになったというふうに認識しておりますし、11番線を活用しなくても在来線の運行が可

能かどうかも含めてご検討されたのではないかというふうに認識しております。

●高野会長 今、検討の経緯について用意されていないかもしれませんが、どういうふう
に検討し、今回の案が出てきたか、11番線をふやす案が出てきたかについては、今のご指
摘の駅にそんなに列車をとめておかず、停車時間を短くすれば有効なホームの利用ができ
るのかというご意見に対するものとしては重要だと思しますので、次回までにぜひご用意
いただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●齊藤委員 2点あります。

2つとも、道路の幅員の件です。

冬期間でも4mを確実に確保できるのかをお聞きしたいと思います。恐らく、ロードヒ
ーティングなどを敷設し、幅員の確保を図られると思うのですが、それで確実に4m程度
を確保できるのでしょうか。

また、災害時、JR札幌駅にいらっしゃる方が外に出る、避難される時、4mという
幅員で動線を果たして確保できるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 冬期間の幅員の確保についてですが、現状でも駅前広場の動線
のところにシェルターなどを設けておりますので、4mの動線をどのように確保するかは、
冬期間も含めて検討させていただきたいと思います。

次に、災害時もこの幅員で大丈夫かについてです。

現在も東西の連絡する人の動線となり得る場所があり、ここだけではなく、歩行者が通
行できる空間がございますので、今回、改めて4mを確保することで十分に対応できるも
のと考えております。

●齊藤委員 確認ですが、4mへと幅員を狭めた場合の災害時のシミュレーションはされ
ているのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 災害時にどのような状況になるかを当てはめたシミュレーショ
ンはしていませんけれども、一般的な歩行者空間の確保という観点から対応できるもの
と考えております。

●高野会長 災害というのはどのようなものを想定されてのご質問でしょうか。

●齊藤委員 火災や地震ですね。

●高野会長 これについても次回にご見解をお話しただければと思います。
ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員 ホームを1本ふやすということです。というのは、今ある1本は新幹線で食われるからということで、トータルとして在来線用のホーム数は変わらないわけです。

しかし、ここにさらっと乗降客も勘案した歩行者数が2割ふえるとあるのです。いつの段階でふえるのかはわかりませんが、JR札幌駅の乗降客がどのくらいふえるので、こういうような数字が出ているのかを知りたいなと思います。

また、4mの道は、実際の距離としてどのくらい続くのかも知りたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 まず、利用者数の想定です。

先ほども説明の中で触れさせていただきましたが、パーソントリップ調査という人の動きの実態を把握する調査でして、将来的な人口推計のもとに車や人の利用を推計する手法に基づき、JR札幌駅周辺に集まる歩行者数を加味しております。

また、新幹線が札幌にたどり着きますので、それで来られる利用者数も加味しておりますし、駅周辺ではさまざまな再開発が検討されておまして、そういった数字も加味し、数字としてピーク時間に2,126人が通行されるのではないかと推計しました。

次に、11番線ホームの延長140mとお話しいたしましたが、西口コンコースと東口コンコースの出入り口を結んだ延長が委員のご指摘の延長に該当するのではないかと思います。しかし、現在、詳細な数字の持ち合わせがありませんので、次回までに整理し、改めてご説明させていただきます。

●齋藤委員 要は、今、在来線数をふやさないままでも4m道路が何mかの長さでできるということですが、気になったのは、先の話として、乗降客にしろ駅利用者にしろ、インバウンドの伸び率も考えながら、JR札幌駅の利用者がどのくらいふえるのかというような心積もりがあるのかということです。それがないと、また同じような話で、もう一本入りますよということをやるとばかばかしいわけです。これは今でなくても結構ですが、先のお話をお聞かせいただければありがたいなと思います。

●高野会長 それでは、次回にご説明をよろしく願いいたします。
ほかにいかがでしょうか。

●松浦委員 先ほど高田委員、齋藤委員が水平移動についてはもう一度検証が必要ではないかというお話がございましたが、私も同感です。

スライド18では4人の例題を挙げていますが、車椅子利用者は、方向転換するとき、必要な面積が円形で計算されるわけですが、そういったイレギュラーも考えなければならな

と思うのです。みんなが同じ方向を向いて歩いているのではないという想定もシミュレーションしていただきたいと思います。そうしたことはしておられないと思いますので、要望です。

続いて質問です。

一つ目は、スライド15にあるように、4mの幅員に狭めることで、従前、札幌駅駅舎内は通行可であったが、改札内が地上は通行不可になり、地下は使えるというお話でしたが、そうなったときの垂直移動の動線についてはご説明がなかったように思うのです。それをシミュレーションされているのであれば教えていただきたいと思います。

二つ目は、JR利用者の将来推計です。北海道の広域に及ぶ積算ですが、在来線を廃止してバスに転換するという事も考慮した積算が必要だと思うのです。そういうことも見越して歩行者数の積算をされているのかどうか、伺いたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 1点目のご指摘の車椅子の回転時の動線については改めて次回にご説明させていただきたいと思います。

また、垂直移動の動線についてです。

先ほどご説明させていただいた中では、駅舎内の通路が廃止されることにより、駅前広場にある通路を歩くことが大丈夫かどうかを検証し、数字の上では大丈夫だという見込みを持っているということをお話しさせていただきました。

あわせて、同じ方向に地下歩道があり、そこを利用される方もおられるのではないかと考えておりますが、何割がそちらに流れるという数字を持っているわけではございません。また、垂直移動については説明が漏れておりましたので、次回、どのような動線になっているかのご説明をさせていただきたいと思います。

それから、全道のJR鉄道網の議論がある中、バス転換なども議論されていることが考慮されているかどうかについてです。

現状では、札幌に近い圏域で廃止議論などがされているわけではないと思いますので、今の検証の中では札幌圏域の中の鉄道網がある中で将来どれぐらいのご利用があるのか、そこに新幹線や再開発などの要素を加えて将来的な推計をしているところです。

●高野会長 最後のご質問については、先ほどお願いしたように、なぜ11番線をふやさなければならぬのかというJR北海道と札幌市の検討内容のご説明いただく中であわせてご説明いただければと思います。

いかがでしょうか。

●松浦委員 今、会長に補っていただきましたように、JR利用者の将来推計です。北海道は札幌を拠点にいろいろな線が有機的に稼働していると思うのです。しかし、人口も減っていきますので、そんなことも考えた将来推計をもう一度伺いたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●田中（富）委員 北口広場が4mとすごく狭くなるという話ですが、そもそも、北口広場自体、これから使い方が変更されるようにつくり変えられる計画があるのでしょうか。

資料を見ますと、アトリウムがなくなれば大分広々としますよね。例えば、JR金沢駅のように、北口広場全体を屋根で覆ってしまい、直接、エスカレーターで地下におりられるようにするなど、北口広場全体を考え直したほうが4mどうのと言うより大分すっきりして、いい感じになるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 北口駅前広場の再整備の予定があるのかについてです。

大規模な改修を行う予定はありませんが、駅舎の工事を進めるに当たり、工事用車両の進入路として使用することを想定しております。そのため、中央部に噴水がありますが、そこを含む広場の一部は取り壊し、復旧する予定です。

また、復旧の際には、現状に戻すのではなく、従来の広場部分や駅舎の外観との調和を考慮し、復旧の進め方を検討してまいりたいと思っておりますし、その際には、タイルや色合い、素材なども選定したいと考えております。

そして、先ほども少し説明させていただきましたが、駅舎の出入り口が変わることにより、新たな歩行者動線に合わせて上屋などを整備することになりますので、その際には、滞留空間なども想定しながら検討してまいりたいと思っております。また、現状から変えることについて、利用者の利便性やバリアフリーの観点で改良が必要な箇所があるのかどうかを点検し、関係部署と調整してまいりたいと考えております。

●田中（富）委員 南口の広場は、人もたくさん集まって、イベントも行われておりますが、北口のほうは寂しいイメージになっていますので、人が集まれるような広々とした明るい雰囲気を整備していただけたらと思います。

●高野会長 次回、滞留空間、上屋の整備についてご説明いただくことは可能ですか。

●坪田総合交通計画部長 復旧工事はもう少し先で、実施に向けた中身が詰まったものになるかという、粗いものになるかもしれませんが、現段階においてこういう整理をしていきたいというものについてはご説明させていただきたいと思っております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 先ほどからの議論を聞いていて皆様方のご指摘はそうだなと思ったのですが、

まず、上屋の整備について、その整備費は誰が出すのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 機能が損なわれる分をどう補うのかという観点で行きますと、新幹線が入ることにより全体的な事業が必要になりますので、新幹線全体の事業費の中に取り込まれることになるとと思いますが、プラスアルファとしてこういう機能を加えたいとなりますと、誰が負担すべきかという議論が改めて必要になってくるものと考えます。

●岡本委員 この都市計画変更をすれば、歩道は外につくらなければならない状態になり、お客様方のホスピタリティーを低下させる状況をつくった上、通りにくい、寒い、安全が保障されるかもわからない状況になるわけです。それを考える必要がありますから、上屋の整備をやるのであれば、土地は札幌市が持っているのかもしれませんが、JR北海道にお金を出してもらうように、そういう前提でお話をさせていただいたほうがいいかなと思います。

これは今後の話になるかと思いますが、しっかりと整理して交渉していただきたいと思ったので、お話ししました。

●高野会長 先ほど事務局からのお答えの中では、JR北海道というより、整備新幹線の整備費用ということで、JR北海道とは違うということご説明がありましたが、その辺を整理していただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●松浦委員 皆さんの話を伺い、もう一点質問が浮かびました。

JR札幌駅の駅舎の北側には、ドトールコーヒーやマッサージ屋やおそば屋など、店舗が入っていると思いますが、それら店舗の所有している面積はスライド14の絵の中には入っておらず、店舗内を歩いているような図に見えるのですが、間違いありませんか。

●坪田総合交通計画部長 ご指摘の通路部分の廃止する空間に面して一部店舗などがありますが、11番線のホームの設置に伴って機能が失われる空間もあると認識しております。

●松浦委員 そういうことも含め、非常に重要な情報が抜け落ちているのではないかと思います。次回に水平移動、垂直移動の確認をお願いしたところですが、店舗などを撤去したときにどれくらいの通路幅が確保できるのか、そうした積算も伺いたいと思います。

店舗がなくなるという想定で通路を積算されているのですよね。

●高野会長 スライド15で言うと、緑色のところの中に入ってくるということですか。

●松浦委員 現況8 mの中に入っているのですか。

ここは鐘の広場ですが、その奥に白い壁が見えますよね。そこから3軒くらい店舗が続きますし、写真を撮ったカメラマンの背中側にも店舗があると思うのです。これら店舗を撤去した場合、駅内の通路は何m確保できるのかというお話がなかったです。

●高野会長 恐縮ですが、スライド15で言うと、店舗はどこになりますか。

●坪田総合交通計画部長 11番線ホームの設置に伴い、この空間が改札内になりますので、通行不可になると申し上げましたけれども、スライド13で人が滞留しているところと店舗の壁が見えるものがあつたかと思ひます。この8 mの空間の中では、全てが通行できる空間のほか、一部店舗があつて通路幅が少し狭くなつてゐるところがあります。

いずれにいたしましても、11番線の設置により、これらの機能が損なわれるものがあります。きょうの説明ではわかりにくかつたと思ひますので、次回はその辺がわかるようにご説明させていただきたいと思ひます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●松原委員 次回に幅員なり垂直方向の話が出るかと思ひますが、スライド12で言うと、JR札幌駅を出て、今は6 mプラス4 mということで、広い幅員の中で右に行く方、左に行く方、アトリウムに行く方など、多方向に行ける空間があるのですが、目の前に4 mしかない中でその動線をどう確保するのかを教えていただければと思ひます。

●坪田総合交通計画部長 本日の説明ではそのあたりが十分に伝わらない構成になつておりましたので、次回にはわかりやすい説明ができるよう努めたいと思ひます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●長内委員 今、質問を聞いておりました、皆様のおっしゃることはもつともだと思ひます。

スライド14、スライド15の比較で考えましても、これだと8 mのものが4 mになると見えるのですが、実際には十数mのものが4 mになるという記述が必要だと思ひます。店舗があるところとないところで駅舎内の通路幅が違ふという話をしてゐましたけれども、そうであれば、10mから4 mという表示にならないとおかしいので、その辺をもう一度精査していただきたいと思ひます。

また、そもそも論ですが、新幹線が計画されたとき、最初は0番ホームをつくると言つてゐたのです。つまり、南側に通すという話でした。しかし、それがビルにひっかかる、

J Rタワーにひっかかるということで北口のほうに来たわけです。

新幹線も大事ですが、これはまちづくりを提案しているわけです。J R北海道が提案しているのだったらJ R北海道側の都合でいいのですけれども、札幌市が提案している以上、新たなまちづくりの中で歩行者が犠牲になるということはどうか、そのことを最も大事なものとして認識すべきだと思っておりますので、中身をきちんと精査して提案していただきたいと思います。

●高野会長 ただいまのお話をご意見として承り、次回のご説明のときにそれを踏まえてご説明いただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●丸山委員 次回までにいろいろと調べていただけるということですので、そのときにあわせてお願いしたいのですが、スライド16の歩行者数について、もう少し詳しいデータを拝見したいと思います。

特に、季節の変動があると思います。広場の通行部と駅舎内の通路は季節や積雪によって変化があると思います。その変化を知りたいので、よろしく願いいたします。

●高野会長 次回にご説明をお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、ただいま出たご質問、ご意見について、次回の審議のときにご説明いただくことにしまして、次の審議案件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)

●高野会長 ありがとうございます。

◎学校統合関係について

●高野会長 続きまして、事前説明案件第4号の学校統合関係についてです。

それでは、ご説明をお願いいたします。

●永本学校施設担当部長 教育委員会学校施設担当部長の永本です。

事前説明第4号の都市計画学校の変更についてご説明いたします。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本件は、札幌市厚別区の上野幌青葉北側地区における学校規模適正化の取り組みに伴い必要となる都市計画学校の変更を行うものです。

まず、児童生徒数の推移と学校の計画についてご説明した後、現在の学校規模適正化の取り組み、都市計画の内容、今後のスケジュールをご説明いたします。

それでは、児童生徒数の推移と学校の計画についてです。

昭和30年代後半、札幌市では、急激な人口の増加により、無秩序な市街化が進展し、公共施設の不足や住環境の悪化が課題となっていました。そこで、昭和48年に基礎的な公共施設を系統的、有機的に整備することを目的として、住区整備基本計画を策定いたしました。学校においても、この計画に基づき、おおむね1km四方の1住区に対して1小学校、2住区に対して1中学校を配置する計画で整備を進めてきました。

このスライドは、児童生徒数の推移をあらわしたものです。

住区整備基本計画の策定以降も札幌市の人口及び児童生徒数は伸び続け、昭和60年度のピーク時には児童生徒数が約21万人に達しました。しかし、昭和60年度以降、児童生徒数は年々減少を続け、現在ではピーク時の3分の2以下、約13万人まで減少しています。

将来の推計人口でも、出生率の高い年齢層の減少などの要因から、年少人口の減少が続くことが予測されており、児童生徒数の減少は今後も続くことが見込まれております。

年少人口の減少により小規模化した小・中学校では、クラス替えが困難となったり、運動会や学習発表会などの学校行事において教育効果が上がりにくくなるなどの教育面における課題があるほか、教員一人一人の業務負担の増加などの学校運営面における課題も生じることがあります。これらの課題を統合等の手法により解決し、よりよい教育環境を子どもたちに提供することを目的に行うのが学校規模の適正化です。

札幌市では、学校規模の適正化を進めるに当たり、平成19年12月に「札幌市立小中学校の学校規模の適正化に関する基本方針」を策定し、取り組みを進める上での基本的な考え方をまとめました。

児童生徒数が増加している間は住区整備基本計画に基づく画一的な学校整備を進めてまいりましたが、児童生徒数が減少している現在は、学校規模適正化の取り組みの中で地域ごとに適正規模の学校を確保する方向へと変わっています。

次に、現在の学校規模適正化の取り組みについてです。

さきの基本方針に基づき、現在、取り組みを進めている地域がこちらです。

スライドの地図中、右上の赤色の箇所が厚別区の上野幌青葉地域、右下の赤色の箇所が南区の石山芸術の森地域です。今回ご説明いたしますのは、このうち、今年度末に閉校となる上野幌青葉北側地区の上野幌小学校と青葉小学校、そして、来年度に開校となる新札幌わかば小学校です。

上野幌青葉北側地区の上野幌小学校と青葉小学校についてです。

航空写真をごらんください。

両校は、厚別区のJR新札幌駅から北広島市方面に向かって自動車で5分程度の場所にあり、校区は平和通の北側に位置しております。統合前、統合後の通学区域は図のとおりで、青葉小学校と上野幌小学校の通学区域を合わせた形となります。新しくできる新札幌わかば小学校から最も距離が遠くなるのは青葉小学校校区の最北部で南郷通に面した部分であり、ここから学校までおよそ1.9kmの距離になります。

上野幌青葉北側地区は、平成26年度から学校規模適正化の検討を重ねてまいりました。その結果、令和2年3月末をもって上野幌小学校と青葉小学校を閉校し、令和2年4月には、上野幌小学校の校舎を活用し、新たに新札幌わかば小学校を開校することとし、平成30年10月に学校設置条例の改正を行っております。

統合後の新札幌わかば小学校は、児童数396人、13学級での開校を予定しております。続きまして、都市計画の内容についてです。

北側地区の上野幌小学校及び青葉小学校の現在の状況です。

上野幌小学校及び青葉小学校は、都市計画学校となっております。そして、先ほどご説明したとおり、令和2年3月に上野幌小学校と青葉小学校を閉校し、令和2年4月に新札幌わかば小学校を開校いたしますので、新札幌わかば小学校を新たに都市計画決定いたします。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の都市計画審議会が終了した後、来年1月上旬に案の縦覧を行い、次回の都市計画審議会にてお諮りし、来年4月1日に告示を行う予定です。

事前説明第4号の説明は以上でございます。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●高野会長 それでは、ただいまの札幌圏都市計画学校の変更について、ご質問やご意見をお願いいたします。

●田中（富）委員 質問ですが、現在の青葉小学校と上野幌小学校の児童数を教えてください。

●長谷川学校規模適正化担当課長 令和元年度の青葉小学校の児童数は232名、上野幌小学校の児童数は170名となっております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●田作委員 前回、同じような事例で石山地区の小学校の統合があつて、新しい小学校を設置したときは、中学校に隣接する位置ではなく、中学校から離れたところに開設され、小学校と中学校が隣接する地域の小学校を閉校にされたという経緯があつたと思うのです。そして、そのとき、地域では学校がなくなることは避けてほしいという議論があつたと伺っております。

そこでお伺いしたいのは、今回、真逆のことをされた経緯についてです。つまり、青葉小学校をなくされ、上野幌小学校の校舎を活用して新しい小学校とするわけですね。青葉小学校を閉校すると、この地域に学校がなくなるわけですが、地域の方からそういった

趣旨のご意見は出なかったのでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 昨年の石山緑小学校の件についてです。

確かに、今、委員がご指摘のように、石山南小学校と石山小学校を統合し、石山緑小学校としましたが、その際、町内会の代表者、学校の校長先生、学校のPTAの方たちが委員となっている検討委員会でいろいろと議論させていただきました。その中で地域から学校がなくなるとの懸念もありましたが、子どもたちがどちらの学校の校舎を使ったほうがいかに総合的に判断したとき、学校の建築年次の話がありました。

青葉小学校は建築から約50年がたっておりますが、新札幌わかば小学校になる上野幌小学校のほうが新しいということがあります。また、校舎とグラウンドを含めた全体の面積が広いということがあります。

地域から学校がなくなるということではありますが、そこは跡活用を検討していくとして、子どもたちの教育環境をよくするにはどうしたらいいのかを考え、上野幌小学校を新札幌わかば小学校として開校しようということになりました。

●田作委員 校舎の材齢の関係があるということですが、新札幌わかば小学校となる校舎の耐震補強についてはこれから進められるという解釈でよろしいのでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 耐震補強は既に済んでおりますし、今回、令和2年4月に開校するのですが、校舎内の改修等も行っております。来年度、開校した後も一部改修する箇所は残りますが、トイレをきれいにしたり、教室の化粧直しをしたりして、子どもたちが新しい学校に通えるのだという意識醸成を図っております。

●高野会長 地元の方を含め、どういう経緯で統合について合意されたかについては、次回にもう少し詳しい資料を出していただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●高田委員 二つ教えてほしいのですが、統合する学校と閉校となる学校の間の距離はどれくらいあるのでしょうか。

もう一つは、通学距離が最も遠くて約1.9kmとありますが、これは一般的なものなのでしょうか。小学生にすると2kmは結構遠いのではないかなというイメージがありますが、その辺について教えていただきたいと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 学校間の距離についての正確な数字はわかりませんが、私達もこの地域は何回も歩いたことがあります。大人の足で15分はかからなかったと思います。子どもたちですから、ゆっくり歩いたり、友達同士で話しながら行くともう少し

かかるのかなと思いますが、お互いの学校を行き来し、交流授業をやっておりますので、歩けない、遠いということはないかと思います。

次に、一般的な通学距離についてです。

国が定めた指針があり、小学校は4 km以内、中学校は6 km以内と定めております。ただ、札幌市は積雪寒冷地で、冬の状況もありますので、小学校は2 km、中学校は3 kmという指針があります。

実際に、これを超える場合は、通学のバス定期代の全額助成、状況によってはスクールバスの導入など、子どもの負担を取り除くように対応いたします。

ただ、今回の新札幌わかば小学校については約1.9kmで、2 km以内に入っておりますので、通学バス助成などは出てこないと考えております。

●高野会長 今のご質問にもありましたが、学校間の距離については次回にご説明いただきたいと思いますが、今わかりますか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 1 kmとなります。

●高野会長 また、資料の写真の中に、学校区の区分というか、線分けがなく、どこからどこまでかがわからないので、次回、学校の区分がわかるものを用意していただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

●長内委員 今、この説明の冒頭で非常にびっくりしたというか、度胆を抜かれたのですが、「札幌市に人口が集中した」というのはわかります。でも、「無秩序な市街化の進展」とあるのですが、これは誰がやったのですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 無秩序にというか、無秩序に進まないように住区整備基本計画を立てたということですが、教育委員会としての作成資料の表現が誤解を招くものだったかもしれません。無秩序とならないよう、計画的に進めるため、教育委員会としては住区整備基本計画の中に学校施設を都市計画学校として指定してきたと理解しております。

●長内委員 今の答弁を聞いて、そうだなと思っている人は誰一人いないと思いますよ。私としては非常に気になる表現です。

少なくとも、今に比べればおらかな時代だったと思いますけれども、どこまで都市機能を持って、例えば、市街化調整区域なんかもきちんとやってきたと思っているのです。教育委員会は市役所とは別組織だと言うのかもしれませんが、自己否定以外の何物でもな

いですよ。そこからスタートしていること自体、ふさわしくないと考えていますが、どのようにお考えですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 この認識については訂正させていただき、次回に修正の説明をさせていただきます。

まことに申しわけありません。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●松浦委員 2点お伺いします。

私の聞き間違いかもしれませんが、長内委員からもご指摘がありましたスライド4についての説明です。住区とは、住んでいる人が歩いていける範囲で1km四方とありますが、これは大人のことを言っていると思うのです。さらに、その中に、1住区に小学校1校を、2住区に中学校1校を置くというご説明があったかと思いますが、札幌市住区整備基本計画ではそうなっているのでしょうか、確認させてください。

●長谷川学校規模適正化担当課長 そのとおりです。1km四方の中に一つの小学校、二つの住区の中に一つの中学校ということです。

●松浦委員 わかりました。

そこで、質問です。

1点目は、住区整備基本計画は、計画に変更がなく今も活用されているとしたら、先ほど、札幌市は寒冷地なので、小学校の距離は2kmまで可とする、通学バスなどの助成はしないとおっしゃっていたことと矛盾してしまうのではないかと思うのです。大人が歩いて活動できる範囲が1km四方で、それを基本に小学校を1住区1校と設定していた流れの中で、今回は、新札幌わかば小学校から最も遠いのは現青葉小学校北側に住む子どもたちの居住区であり、1.9km離れているということですよ。

そうだとすると、札幌市住区整備基本計画と今回の学校規模適正化の考えの中に矛盾が存在することになるので、これについての明確な説明をいただきたいと思います。

それから、そのことから考え直したのは、スライド6についてです。

学校規模適正化の取り組みの緑色の枠の中によりよい教育環境という表現がありますよね。よりよい教育環境を確保するための適正な学校規模というのはどのようにお考えなのでしょうか、それについてもあわせてお伺いしたいと思います。

●高野会長 1点目は、先ほども少しご議論があった札幌市の基準の2kmというものそのものが1km四方の住区整備基本計画と矛盾するのではないかということについて、2点目

は、教育環境としての学校規模についてです。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、1点目についてです。

住区整備基本計画の中での1km四方の中に一つの小学校をとというのは、札幌市の人口が拡大している中で議論があったかと思えます。確かに、それとの整合性がとれていないということがあるのかもしれませんが、子どもたちの小学校は非常に小規模化している現状があります。小学校で言いますと、6学年を合わせて6学級しかない学校もありますし、12学級を切ると、6年間クラス替えができない学年が幾つか存在することになります。これは、子どもたちのよりよい教育環境、つまり、子どもたちが切磋琢磨することができないものだと考えております。

例えば、Aという子はこういう役割、Bという子はこういう役割だとなってしまうような、これは競争するわけではないのですが、切磋琢磨しながら成長する段階でいろいろな子たちと友達つき合いができるよう、あるいは、勉強もそうですが、学習発表会も小規模になりがちだということもあるため、教育委員会としては適正な規模の学校を整備しなければならないと考え、こういった取り組みをしてきました。

また、これは二つ目の質問にもつながりますが、札幌市の小学校については、1学年2学級以上あることが望ましい、つまり、12学級を切ると小規模な学校としております。適正規模としては18学級から24学級としておりまして、3クラスから4クラスあると、途中、クラス替えができ、友人関係もかわり、組み合わせり、いろいろな子どもたちの関係の中で切磋琢磨できるのかなと考えております。

中学校は、1学年につき4学級から6学級あるのが望ましいというものがあります。学校までの距離が遠くなるということはあるのですが、中学校からは教科担任ということで、国語、数学、英語、理科、社会のほか、4教科があり、9教科の先生が集まることとなりますので、その程度の規模がないと、子どもたちがよりよい授業を受けることができなくなるということで、そういった規模になっているところです。

●松浦委員 質問の1点目については、回答を伺い、さらに質問させていただきます。

学校の機能のあり方と通学半径、子どもが本当にこの距離を歩いて通学できるのかは別物だと思います。今、一緒にお答えがあったと思いますが、その点については明確にご説明いただきたいですし、通学半径が広がることに対し、以前のような体力のある子が減ってきていることも考えあわせると、広域から子どもたちを1カ所に集めて勉強させることに対し、助成的なことも考えあわせていくというような柔軟な検討をいただかなければいけないと思います。

それから、よりよい教育環境を確保するための適正な学校規模について、クラス数だけで議論が終結していることにも疑問を感じましたので、追加のご説明をお願いします。

●高野会長 1点目の距離についてですが、2kmという距離が子どもたちにとって通学可能な距離なのかについて、本日は規定ですというご説明しかありませんでしたので、次回には、2kmの根拠、あるいは、実際の通学も踏まえた妥当性についてご説明いただきたいと思います。

2点目の適正規模については追加のご説明はありますか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 先ほどはクラス数についてお話しさせていただきましたが、小学校の場合、1年生、2年生は1学級35人を超えると二つのクラスに分かれます。中学校1年生も35人までです。そのほかの学年では40人を超えるとクラスが分かれます。

また、今、1学級あるところでも35人びっぴりなわけではなく、平均しますと二十何人のところもあります。2学級程度ありますと40人から50人ぐらいの規模でありますので、学習発表会で演劇や吹奏楽の発表をするにしてもある程度の規模感があり、子どもたちがいろいろな役割を演じることができます。

さらに、教育面の効果としては、小集団でやるということもありますが、規模を持ってやることも必要ですし、学校の先生についても、小学校の場合、担任が一日中いることとなりますので、担任数がふえると、中休みや昼休みの間に教員の目が行き届くということにもなります。

このように、子どもの面、教員の面から考えても、在学時に子どもたちが遊んだり勉強したり、互いに励まし合ったりできるため、子どもたちの成長が進んでいくと考えております。

●松浦委員 私は学校機能のあり方について質問はしていません。ですから、今ご回答いただいた内容も私の質問に応答していただけているとは思っていませんが、時間に制限もございますので、次回にしたいと思います。

●高野会長 具体的にもう一度ご質問をいただけますか。

●松浦委員 まず、住区整備基本計画については、住んでいる人が歩いている範囲を1kmと想定し、1住区に1小学校としたわけです。しかし、今回の統合により、青葉小学校の北側に居住している子どもは1.9km歩かなければいけないわけです。そうであれば、距離があることでの助成などについてどのように考えていくかも検討に含めなければならないと思うのです。その点について伺っていますが、学校の数がという話に終始しているということですね。

これは、質問の仕方も悪かったのかもしれないですね。

●高野会長 2kmという基準を持っているわけですが、その中であっても助成すべきでは

ないかということですか。

●松浦委員 低出生体重児の数が非常にふえていること、それから、障がいを持っている子どもがふえていることも考えあわせ、特別支援はものすごく重要になっていると思うのです。そのことも含め、1.9kmという通学距離が子どもの歩ける距離なのかについて考えていただきたいということをお願いしたいと思います。

それから、学校規模の適正化の取り組みについて、よりよい教育環境と漢としてご説明があるわけですが、これはクラス数のほか、子どもが大人あるいは同年代、異世代の子どもと交流するというのも考え、いろいろな側面から検討され、定義があると思うのですが、それを明確に伺いたいと思ったということです。

●長谷川学校規模適正化担当課長 次回、今お話しいただいたことを資料とし、わかりやすくご説明したいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●高田委員 次回、資料を提供していただけるということですが、参考までにお子さんが2kmを歩くのに一体どれくらい時間を要するのか、また、大人が同じ距離を歩いたらどのくらいの時間になるかを教えていただければと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 学校の先生やPTA、地域の青少年育成委員、交通指導員などによるスクールゾーン実行委員会という通学路で子どもたちを見守る地域の団体の方と一緒に歩いておりますが、一番遠いところからだと、大人の足で20分ぐらいかかっております。多分、子どもたちが歩くと、倍まではかからないと思いますが、歩き方によっては25分から40分ぐらいがかかるのではないかとということで、歩いた歩数も含め、そうした報告をさせていただいております。

●高野会長 1分100mは明らかに速過ぎないですか。多分、数字が違うのではないのでしょうか。時速6kmで1分100mですよ。

●長谷川学校規模適正化担当課長 これは実際に歩いたときの数字ですから、これについてはもう一度確認し、次回に報告させていただきたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●田中（啓）委員 先ほど低出生体重児、子どもの体力が低下しているというお話があり

ましたが、さらに、文部科学省からもありましたが、教科書がふえて重くなっているということもあります。小学校1年生の子どもが重いランドセルをしょっているということもデータとして入れたほうがいいのではないのでしょうか。

もう一つは、スライド6ページになるのでしょうか、赤色の枠で囲まれている中に小規模化されることの課題があります。先ほどの説明では、クラスの数が足りないということのほかに、学習発表会などではある程度の人数がいなるとという話をされていましたが。

でも、この前、私の子どもの学習発表会があったのですが、今、1人の子どもが何役もやれるわけで、むしろ少人数のほうが出番はふえるのです。また、1クラス35名という話でしたが、少ないほうが教育面ではむしろいいのではないかなと思っていて、それをなぜ課題としているのかがわからないのです。

教員1人の業務の負担もふえるということもそうですが、赤色の枠の説明と先ほどの説明だけでは何で小規模化がだめだと言っているのかがわからないので、そこをもう少し詳しく教えていただきたいと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 次回には、小規模な学校の課題について、委員の皆様にもう少し丁寧にご説明させていただきます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●椎野委員 今回の審議案件に関係するとか、内容に直接かかわることではないのは承知しておりますが、ぜひ伺いたいことがあります。

今お見せいただいているスライドにありますように、これまでの住区整備基本計画のような画一的ではないやり方で進めていくのだというご説明でしたが、これまでの審議案件でも出てきたとおり、人口が減り、子どもの数が減っているところの2校を1校にするというの、ある意味、画一的なやり方ではないかとも捉えられなくないと思います。

これからの5年、10年で統廃合が進んでいくと思いますが、もっと先の40年先、50年先には、あるところで2校が1校になって、その隣でも2校が1校になっていくわけです。でも、そうした人口減少地域の減少動向はそれほど変わらないわけです。要するに、そうしたところでは4校を2校にして、2校を1校にするというやり方でこの先も進めていくということなのではないのでしょうか。

それとも札幌市として、子どもの教育環境の充実に向け、新しいことを、中長期的なことを何かお考えになっていらっしゃるのか、もしあればお聞かせいただければと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、住区の関係です。

私たちが最初に地域に入っていく際、この学校とこの学校を一つにしますという話を持っていくわけではありません。この地域については、青葉小学校、上野幌小学校、上野幌

東小学校、上野幌西小学校という四つがありました。その中で子どもたちの教育環境をどうよりよくしていくかを地域の皆さんと一緒に考えさせていただき、昨年、こちらの審議会にかけさせていただきましたが、国道274号線より南側については上野幌西小学校と上野幌東小学校を一つとし、ノホロの丘小学校としました。結果として、2校が1校とはなりませんが、それは地域の方といろいろと検討しながら進めさせていただいております。

長期的なスパンでとなりますと、これからも人口減少が続いていくことは教育委員会としても想定しております。いいか悪いかは別として、今回は2kmの範囲におさまっておりますが、もう少し広がりますと、スクールバスを導入したり、バス通学がふえたりということも当然あるかと思えます。その中で、まだ具体的なものではないけども、中核的な小学校をつくるなど、今後、そういった手法についても考慮した上で検討していかなければならないと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●長内委員 この話をし出すと私も相当言いたいことがあります、簡単にお話しします。

統廃合を一番最初にやった曙、豊水、創成、大通の4校を1校にするときも私も非常に乱暴だと思い、かなりやり合いました。結果として、これから減っていくだろうという予想とは見事に真逆になり、私の地元ですが、今や、桑園小学校は子どもがあふれ返り、新築して3年で増築しなければならない、グラウンドも狭くなっているという状況になっています。

これは失敗だったと言ってしまうえばそれまでですが、適正規模とおっしゃるのであれば、ふえ過ぎたところを是正するというのも必要でしょうし、一步戻って、もともとあったものを再度考え直すことだってあり得ると思うのです。ただ統合すればいいというものではなく、ましてや、地域のコミュニティーは学校中心にでき上がってしまっていて、学校をなくすことはその地域がなくなるという意味に等しいと思っているのです。ですから、数合わせだけの話ではないのではないかと思います。それこそ、二つを一つにする、四つを二つにするだけでなく、七つを六つにするという発想があってもいいのではないかと思います。

また、今回の資料について、1の総論と2の各論の部分がまるっきりリンクしていないのです。札幌市全体の児童数の推移とこの地域の子どもの数がどうなっていくかの推移はまるで違うと思うわけです。こうしたことが当たってこなかったという歴史もありますが、そうであって、少なくとも、この2校に関する子どもたちの数の推移が載っていないと議論にもならないということを申し上げたいと思います。

●高野会長 ご指摘のように、可能であれば、両小学校の児童数の推移、あるいは、見通しがあるのかはわかりませんが、そういうものを次回に提示いただければと思います。

ほかにかがででしょうか。

●齊藤委員 確認と意見です。

まず、確認したいことですが、今後、青葉小学校が廃校になるということですが、その後の跡地活用についてはどういった議論が進んでいるのでしょうか。

また、意見は、先ほどのお2人と私も同じで、単純に2校を1校にするのではなく、その地域がどういうふうに活性化していくかです。学校がなくなると核が抜けるので、衰退が進むと思うのです。親としては学校に近いところに住みたいということがありますから、数合わせと言うと失礼ですが、学校の数を削る観点としてはどうなのかなという意見です。

●長谷川学校規模適正化担当課長 青葉小学校の跡活用については、地域の町内会の関係者、保護者も含め、検討部会を立ち上げており、ちょうど議論しているところです。今、何をするかという段階ではありませんが、説明するものは説明し、地域のご意見がどういったものなのか、ご意見を交わしているところです。

●高野会長 ほかにかがででしょうか。

●岸本委員 最後に言わせてください。

ご説明は、小規模校だとクラス替えもということで、そういう側面があることは否定しませんし、統合する理由づけの一つにはいけないとは言いませんが、他方で、札幌市が求める適正規模に至っていないけれども、地域に存在しなければならない小・中学校もあるわけです。ですから、説明の仕方として、クラス替えができないと良質な教育環境とは言えないということをもって統合を正当化するのは公式の場としていかがなものかと思わなくもなかったということが感想です。

人口減少社会に入って、子どもの数も減っていて、かかる行政経費や校舎の維持費用などを総合的に考えなければいけない中で、小学校や中学校については、場合によると、統合していかなければいけないこともあるであろうということがわかった上で、総合的な判断で決めていかなければいけないと思うのです。

そこでお伺いしたいのですが、青葉小学校の近くは札幌市立地適正化計画においてどういう位置づけの地域になっていたのでしょうか。人口流入を抑制する地域に指定されているなど、整合性はとれているのか、ただ単に校舎はこちらが新しい、あるいは、敷地が広いからというだけなのか、次回までに調べておいていただければと思います。

●高野会長 札幌市に人口流入を抑制する地域という区分けは立地適正化計画にはありませんが、いずれにしても、立地適正化計画でどういう位置づけにあるかはご説明いただければと思います。

ほかにかがででしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

- 高野会長 それでは、本件については以上とさせていただきます。
予定どおり、1時間昼休みをいただき、1時に開始とさせていただきます。
それでは、休憩に入ります。

[休 憩]

- 高野会長 定刻になりましたので、午後の審議を始めさせていただきます。

◎篠路駅周辺地区関連について

- 高野会長 事前説明案件③の篠路駅周辺地区関連についてです。
ご説明方をお願いいたします。
- 清水事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の清水と申します。
本日は、どうぞよろしくお願いいたします。
事前説明案件グループ分け③の篠路駅周辺地区関連について、事前説明第2号、第3号、第5号を一括で説明いたします。
当案件は、平成29年度に都市計画決定及び変更を行いました篠路駅周辺地区につきまして、都市計画道路、都市高速鉄道及び土地区画整理事業の変更を行うものです。
前方のスクリーンをごらんください。
本日の事前説明では、地区の概要、地域の課題と平成29年度の都市計画決定について、都市計画変更に係る経緯、都市計画の変更内容、地元への説明状況、今後の予定の順に説明をさせていただきます。
それでは、地区の概要についてです。
篠路駅周辺地区は、札幌駅から北へ直線距離で約9km、JR札幌線で約20分の北区北部に位置しております。
篠路駅周辺は、札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて地域交流拠点として位置づけられており、札幌市の中でも重要な地区となっております。
次に、地域の課題と平成29年度の都市計画決定について説明します。
まず、篠路駅周辺地区における課題についてです。
篠路駅周辺地区の抱える課題は主に三つありまして、一つ目は、鉄道による東西分断、二つ目は、横新道における慢性的な交通混雑、三つ目が篠路駅東口地区の脆弱な社会基盤であります。
まず、一つ目の鉄道による東西分断についてです。
図に示しますとおり、篠路駅周辺地区は、地上を走る鉄道により、地区全体が東西に分

断されております。篠路駅周辺は地域交流拠点ですが、鉄道の東側と西側で地域のコミュニティが分断されるなど、地区の均衡ある発展や土地利用の活性化が阻害されている状況です。そのため、東西の分断を解消し、一体的なまちづくりを進める必要があります。

次に、二つ目の横新道における交通混雑についてです。

横新道は、篠路駅の南側に位置する幹線道路であり、1日当たり1万2,000台の車両が通行するなど、周辺の住民の方にとっても非常に重要な道路となっております。しかしながら、鉄道を横断する踏切部分周辺で慢性的な交通混雑が発生しており、混雑の解消が必要となっております。

三つ目に、篠路駅東口地区の脆弱な社会基盤についてです。

篠路駅西口付近については、既に駅前広場の整備が完了しており、中高層のマンションが建つなど、土地利用の状況も高く、社会基盤が整備されている状況ですが、駅東口については、駅前広場が未整備であり、また、市街地においても私道である指定道路が多いなど、都市基盤施設が整っていないことから、低・未利用な土地が多い状態となっております。社会基盤の強化が必要となっております。

これらの地域の課題を踏まえ、札幌市では、地域住民の協力のもと、平成25年度に策定した篠路駅周辺地区まちづくり実施計画において、鉄道高架事業、土地区画整理事業、周辺の道路整備事業の三つの事業を柱とした一体的なまちづくりを定め、これらの事業を進めるため、平成29年度に都市計画決定の手続を行いました。

続けて、平成29年度に都市計画の手続を行った箇所について説明いたします。

まず、都市高速鉄道である北海道旅客鉄道株式会社札幌線（2）についてです。

平成29年度に都市計画決定した区域は、図に赤色の線で示す百合が原から拓北駅間です。

なお、実際に高架される区間は、百合が原から拓北駅間のうち、図の緑線に示した約1,690mの区間となります。高さはおよそ9mから10m、幅はおよそ11mとなっております。

続きまして、都市計画土地区画整理の都市計画の内容についてです。

区域は、周辺の整備状況に鑑み、都市基盤整備の必要性が見込まれる範囲を施行区域として計画しており、周辺事業との関連性から、鉄道、横新道、花畔札幌線を境界とし、また、北側は、篠路出張所、篠路神社を境界とした約4.4haの範囲と設定し、都市計画決定をしました。

続きまして、都市計画道路の都市計画の内容についてです。

都市計画道路につきましては、図に黄色で示す路線の都市計画決定及び変更を行いました。

まず、篠路駅の東西駅前広場である篠路駅西通及び篠路駅東通、また、高架側道7号線、篠路駅前団地本通、横新道、篠路駅中央通です。

それでは、各道路の詳細について説明いたします。

初めに、篠路駅西通及び篠路駅東通についてです。

篠路駅につきましては、現在の地上駅に合わせて篠路駅西口に駅前広場が既に整備され

ておりますが、都市高速鉄道の都市計画決定に伴い、駅舎及び鉄道部分の都市計画区域に合わせまして、図の黄色の線で示す区域で東西の駅前広場の都市計画変更を行いました。

続きまして、高架側道7号線についてです。

鉄道高架事業により、仮線部分が最終的に幅員6mで生まれることから、高架側道7号線は、幅員6mの自転車歩行者専用道路で都市計画決定を行いました。

次に、篠路駅前団地本通についてです。

篠路駅前団地本通は、今回の鉄道の高架事業に合わせて地下歩道が除却されますので、鉄道高架の下を通る幅員15mの2車線道路として都市計画決定を行いました。

次に、横新道についてです。

横新道は、当初、線路の上をまたぐ立体的な道路として都市計画決定されていましたが、先ほど説明した篠路駅前団地本通と同様、鉄道の高架事業に合わせて、鉄道の高架下を通る幅員27mの4車線道路として都市計画変更を行いました。

続けて、篠路駅中央通についてです。

篠路駅中央通は、横新道と篠路通を結ぶ篠路駅周辺における道路のネットワークを形成する道路として、幅員18mの2車線道路として都市計画決定を行いました。

次に、今回の都市計画変更に至った経緯についてです。

きっかけは、先ほど説明させていただいた平成29年度の都市計画決定時にいただいた地域住民等からのご意見です。

当時、地元説明会の際には計画そのものに係る特段の意見はなかったものの、縦覧期間に意見書が多数提出されました。

意見の内容としましては、事業の早期着手を要望するものや補償に関する要望など、さまざまなものがありましたが、このうち都市計画そのものにかかわる意見としまして、地域のシンボルである駅前の民間会社所有の倉庫や松を存続してほしいという意見が提出されました。

民間会社所有の倉庫とは、篠路駅前に存しており、札幌市南区に採石場がある札幌軟石でつくられたもので、現在は民間会社が所有し、倉庫業を営むために活用されているものです。

これらの意見書について、前回の都市計画審議会では、札幌市においても、地域資源として民間会社所有の倉庫が魅力的であるという地域意見があることは認識しているが、倉庫の今後については現倉庫所有者の意向を尊重する必要がある、また、存置や移転には、利用用途や費用負担など、さまざまな課題があると考えている、今回のご意見を参考にしながら、倉庫の今後について地域の方々とともに検討し、篠路のまちづくりを進めてまいりたい、また、今回の都市計画決定においては、駅前広場の区域を決定するものであり、詳細なレイアウトや利活用に向けた適正なルールづくりなどは関係機関や地域の方々のご意見も伺いながら今後整理するという旨を札幌市から説明させていただきました。

これに対しまして、討議におきまして、都市計画そのものについては同意いただいたも

の、意見書等の内容を踏まえ、篠路駅東口駅前広場のレイアウトについて、地域と調整した上で検討を進めることと意見を受けており、札幌市からも、民間会社所有の倉庫と面する篠路駅東口駅前広場のあり方について、地域の方々と協議を進める場を設ける旨を回答させていただきました。

その後、札幌市では、平成29年度の都市計画手続の縦覧期間にいただいた意見書の内容及び都市計画審議会での意見を踏まえ、平成30年度から令和元年度にかけて、地域と協議するための篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議を開催しました。

この会議については、都市計画審議会での意見を踏まえ、地域と一緒に、篠路駅東口駅前広場のレイアウトや交通結節点としての機能等を検討することを目的として決めました。地域の意見を広く集めるため、地権者の方や商店街、まちづくり関連団体など、11名の地域の方と、都市空間デザイン、経済、歴史的地域資産保存をそれぞれ専門とする3名の委員の合計14名の委員を中心とし、平成30年6月から令和元年5月の1年間、篠路駅東口駅前広場のあり方について議論を進めてきました。

また、議論をまとめた内容につきましては、平成30年12月に地域の総意としてまとめられた補足資料②の提言書が札幌市へ手交されました。

また、ことし5月に開催されました検討会議を経まして、主にスケジュールに関する内容が記載されております補足資料③の附帯意見が提出されております。

篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議の中で取りまとめた提言書の内容について説明いたします。

検討会議の中で取りまとめた事柄としては、まず、民間会社所有の倉庫は、私たち地域住民、札幌市民にとっても重要であると考えられ、篠路のアイデンティティーとして残せるよう、篠路駅東口駅前広場の位置について配慮することが望ましいという内容、また、駅前広場の規模は、平成29年度に都市計画決定した際に想定していた交通結節機能と同等の機能を確保していくことが望ましいという内容、さらに、具体的な案とし、民間会社所有の倉庫に影響を与えない位置で篠路駅東口駅前広場の整備を進めていくことが篠路のまちづくりを考える上で最もふさわしいという案が示されました。

前方に図が出ておりますが、黒線が平成29年度に都市計画決定を行った篠路駅東口駅前広場の区域となっており、篠路駅東口駅前広場在り方検討会議より提出された提言書における都市計画の変更案が赤色の線になります。

また、都市計画に係る附帯意見として、篠路駅や東西をつなぐ歩行者用通路を通して西側から篠路出張所に訪れる方の利便性の高いアクセスが確保できるよう、行政には引き続き検討いただきたいという意見もいただきました。

さらに、駅前広場にかかわる地域住民の今後に向けた考えについても取りまとめられており、多目的な活用により、駅前広場が明るくにぎわいのある場所となるまちづくりを目指して行動していくことが示されております。

その行動をしていくに当たっては、倉庫の所有者の意向を尊重し、地域の資産は地域で

守っていくという考え方のもと、将来、倉庫が使用されなくなる、また、事情により解体されるといった時期を迎えたときにどうするのか、倉庫の活用のあり方や資金的な課題などを今から考え行動していく、まちづくりは関係者みんなが協働で進めていき、地域でできるものは積極的に地域で担うよう行動していくなど、地域住民がみずから行動していくという考えが示されていたところでございます。

札幌市では、この提言書を通して得られた地域の意見の内容等を踏まえ、再度篠路駅周辺のあり方について検討を進めました。その結果、駅前広場の形状としては、平成29年度に都市計画決定したものが理想的ではあるものの、地域の意見を重く受けとめた結果、これらの意見を取り入れることによって、地域住民の協働によるまちづくりの推進を実現できると考え、駅前広場としての交通機能を確保しつつ、民間会社所有の倉庫に配慮した駅前広場区域に都市計画を変更すること、及び、篠路出張所へのアクセス経路を確保するために区画整理事業区域の都市計画を変更するという二つの方向性を主な視点として、都市計画を変更することとしました。

それでは、具体的な都市計画の変更内容について説明させていただきます。

まず、駅前広場としての交通機能を確保しつつ、民間会社所有の倉庫に配慮した駅前広場区域に都市計画を変更ということで、提言書の内容に基づき、篠路駅東口駅前広場である篠路駅東通の区域を民間会社所有倉庫に配慮した形に変更します。図の青色の線が変更前の都市計画の区域であり、変更後の区域を赤色の線で示しております。

また、篠路駅東通の区域変更に合わせまして、高架側道7号線の起点を変更します。図の青色の線が変更前の都市計画区域であり、変更後の区域を赤色の線で示しております。

また、駅前広場の変更に合わせまして、駅部高架橋の形状を一部変更します。青色の線が現在の区域で、赤色の線が変更後の区域です。

また、駅部高架橋の形状を一部変更することにより、土地区画整理事業区域が縮小されることとなります。青色の線が現在の区域で、赤色の線が変更後の区域です。

さらに、駅部高架橋の形状の変更に合わせて、西口の駅前広場である篠路駅西通の区域を変更します。青色が現在、赤色が変更後の区域となります。

スクリーンに出ておりますのは、都市計画の変更前と変更後の東口駅前広場のイメージです。形状は変わりますが、交通機能として、バスバースやタクシーバース、自家用車駐車スペース、身障者等専用駐車スペースについては引き続き確保する予定です。

ただし、これらのレイアウトや駅舎の詳細については、今後の設計等で変更になる可能性がありますので、ご留意願います。

続きまして、土地区画整理事業の都市計画決定事項としましては、区画整理の区域のみとなりますが、現在検討しております設計図案についてもご説明させていただきます。

都市計画の変更前では、公園を駅前広場に隣接するとともに区画道路を既存の建物の位置をもとに配置する案としておりました。新たな設計図案では、駅前広場の変更に伴い、公園を区域の南側に移す考えです。区域の北側の敷地からは公園が遠くなりますが、鉄道

高架によって西側の公園へのアクセスが可能となるため、このような配置といたしました。

区画道路につきましては、横新道や篠路駅中央通沿道での土地利用等を想定して配置しております。これらの公園や区画道路の配置は、土地区画整理事業着手後に事業計画の中で案を確定していきます。

次に、篠路出張所へのアクセス経路確保を目的とした区画整理事業の施行区域の変更について説明します。

現在、区画整理事業の区域を変更しようとしているのは、スクリーンに示す区画整理事業エリアの右側、篠路駅からいいますと、北側にある篠路出張所や篠路神社のある部分になります。

篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議においては、篠路駅や東西をつなぐ歩行者用通路を通して、西側から篠路出張所へのアクセス確保について意見が出されておりましたが、この歩行者用のアクセス経路を確保するために、篠路出張所や篠路神社の土地についても土地区画整理事業の区域に入れる都市計画変更を考えております。

土地区画整理事業では、土地の整形化や移転等を換地と呼ばれる手法で行いますが、篠路出張所や篠路神社を土地区画整理の区域に入れることで、この換地の中で篠路出張所の敷地内通路としてアクセス経路を確保しようと考えております。

なお、このアクセス経路の確保に係る地権者には事前に案を説明させていただいて、理解を得られている状況であります。

続きまして、地元への説明状況についてです。

今回の都市計画変更の手續に伴いまして、前回の都市計画決定と同様、改めてことしの7月30日と8月1日の2回、篠路コミュニティセンターを会場に地元説明会を開催いたしまして、62名の住民の方に参加いただきました。また、説明会のほか、別途、地権者等への説明も行っております。

これらの地域への説明で出た都市計画変更に係る意見、質問についてです。

スクリーンに示すとおり、これ以上事業を先送りせず、前倒しするくらいの気概でいてほしいという意見がありました。この意見につきましては、札幌市としても、事業の早期完了に向けて、関係機関と協力して取り組んでいきたい旨を回答しております。

また、現在の駅前広場の想定では、バスバースが整備されるようだが、バスが入るのかという質問もありました。この件につきましては、土地区画整理事業など、周辺の開発状況や利用状況、運営上の課題を踏まえて事業者が判断する事項ではありますが、市としては、将来的にバスが受け入れられるよう、必要となるスペースを確保したい旨を回答しております。

最後に、今後の予定についてです。

都市計画手續としましては、本日の都市計画審議会ですべて説明をした後、来年の1月から都市計画法に基づく案の縦覧を行い、1月31日の都市計画審議会への諮問を予定しております。その場で今回の変更について同意をいただければ、3月下旬に都市計画の変

更告示をする予定です。

以上で事前説明案件グループ分け③の篠路駅周辺地区関連についての説明を終わらせていただきます。

●高野会長 それでは、ただいまのご説明の篠路駅周辺地区関連についてご質問やご意見を頂戴してまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。

●田作委員 以前の審議会でも話題になっていた倉庫を保存していくということは地元の方々を中心にまとめてもらったという理解でよろしいかと思うのですが、1点だけ確認をさせていただきます。

この倉庫は、今後も持ち主によって倉庫として利用された状態で維持されるという理解でよろしいですか。

●清水事業推進担当部長 倉庫の所有者の方からは、今回の都市計画変更により広場が変わったことにつきまして、その後も引き続き倉庫業を継続して営む意向があると聞いております。

ただし、最終的にどうするかはまだ先の話ですので、どうなるかはまだわかりません。

●田作委員 わかりました。

このように市民参加、住民参加の開発がされるのはいいことだと思いますので、札幌市とも引き続きこのような形で進めていただければと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 四つほど聞きたいことがあります。

まず、たられればの話になってしまいますが、なぜ平成29年度の都市計画手続の地元説明会のときに問題を提起する意見が出なかったのかというのが気になっていまして、それに関する見解をお伺いしたいと思います。そもそも変なのではないかなと思います。

次に、住民の皆さんからの提言書の中に行動していきますというすばらしい文言が三つほど要点を押さえて入っていたと思うのですが、実際に今どんな行動をされているのか、もし情報としてあれば聞きたいと思います。

次ですが、計画している駅前広場の絵がスライド48にありますね。今後の設計によって変わるというお話でしたが、自家用のたまりが随分小さくなっているなという印象があります。このような程度のスペースでタッチ・アンド・ライドみたいなことに十分対応できるのが気になるので、教えていただければと思います。

最後に、スライド53ページの地元への説明状況について、これまでもそうで、地元で説

明して出てきた意見ですと説明をいただくのはいいのですけれども、計62名の中で二つしか出てこなかったのか、複数出てきた中で今回の説明に都合のいいものを選んで載せているのかが気になりますので、総数と意見の内訳を教えてください。

●清水事業推進担当部長 それぞれ担当がございまして、私、事業推進担当部長の清水からは、1点目のなぜ平成29年度に倉庫の保存に関する意見が出なかったか、それから、2点目の行動していくというお話が提言書に載っているけれども、実際に地元の方がどういう行動をしているのかについてお答えをさせていただき、3点目と4点目については総合交通計画部長の坪田からお答えをさせていただきます。

まず、1点目の平成29年度の地元説明会で倉庫に関する意見が出なかったことに対する札幌市の見解についてです。

当初の平成29年度の案では、地元の方々のまちづくり計画、実施計画について、鉄道高架や横新道の整備、あるいは、区画整理事業の基盤整備に期待する思いが非常に強く、それがいよいよ実現するのだとなったとき、駅前広場の決定に伴い、倉庫に影響が与えられることについて、一般的な整備という認識で終わっていたのかなという気がいたしております。

倉庫に対する思いが強かった方はその当時もいらっしやったと思うのですが、そういった全体の盛り上がりがある中、駅前広場の位置について、倉庫を保存する側の立場としてご意見を言うと水を差すことになりかねないのではないかとということで遠慮されていたところがあるのではないかと後ほど皆さんの意見を聞いたときに感じました。

ですから、当時からそういった意見も細かく拾いながら、いろいろな意見を調整し、計画案についてご説明し、ご理解をいただきながら進めていくべきだったと思っております。

次に、2点目のどう行動しているかについてです。

駅前広場の都市計画変更に関し、在り方検討会議を行い、その後、提言書としてまとめていただいた後に篠路の地域団体の主催でシンポジウムが行われまして、地域がイベント等で何かしらの行動を起こし続けることの必要性が共有されております。あるいは、倉庫に関するいろいろな情報を共有するなど、少しずつではありますが、地域の方々が主体的に行動を行ってきているところです。

●坪田総合交通計画部長 篠路駅東口の駅前広場の中に確保いたします乗用車のタッチスペースについてですが、一般の乗用車のスペースが1台分、身障者専用のスペースが1台分ということで、2台のマイカーのタッチを想定しております。

なお、算定に当たりましては、この駅に近づくバスやマイカーの需要を算定し、必要台数を計算しております。現在、供用が開始されております西口についても同様の考え方で整備しており、運用においても支障がない状況です。

次に、説明会についてです。

7月30日に42名の方にご出席をいただき、8月1日に20名の方にご出席をいただき、2日間を合わせ、計62名の方にご説明を申し上げました。

なお、先ほどは代表的な二つのご意見を説明させていただきました。

●高野会長 総意見数はわかりますか。

●坪田総合交通計画部長 2日間にわたり、7名の方からご意見を頂戴しました。

いただいたご意見のうち、説明しなかったものとしては、高架側道7号線という歩行者専用道路について、JR北海道の敷地の中で整備するものと思っていたが、それでいいのかどうか、あるいは、確定測量というような説明をさせていただいたのですけれども、用地買収について特に説明がなかった、今後、測量なども含め、どのような日程となるのかというご質問を頂戴しております。

●高野会長 以上が全部の意見ということによろしいのですか。

●坪田総合交通計画部長 それでは、全ての意見についてご紹介をさせていただきます。

まず、出張所について、現在の場所でリニューアルするということが、区画整理事業のエリアに入ったということは大々的に建て直すということなのかというものです。

次に、今後、都市計画審議会の事前説明を11月に予定しているということだが、市議会議員の皆様にもご説明するのかというものです。

また、先ほどご紹介させていただきましたが、前倒しするぐらいの気概で進めてほしい、バスが入るのかどうか、そして、先ほどご紹介した高架側道7号線について、それから、土地を所有されておられる方から測量は既に終わっているのかというご質問がありました。

このほか、地権者様との協議を平成31年から令和3年までに協議を行うと聞いているが、スケジュールが延びるとということについて、具体的にどのように変わるのかを確認したいというご質問があります。

●岡本委員 ご丁寧に対応いただき、ありがとうございます。

地元の説明は、形だけでとりあえずやって、耳ざわりのいいものだけを残して記憶にとということではいろいろと弊害があるのだなとこの事例を見てよくわかりましたので、今後は、皆様方の英知を結集し、ほかの事業でも適切に説明し、そこでちゃんと意見が収集できるように対応いただければ、さらに効率的、合理的に行くのかなと思いました。

●高野会長 ただいまの説明の中で自家用車1台、身障者用自動車1台ということがありました。これはほかの事例と同じような根拠を持って決めたというご説明がありましたが、できればどのような計算によって1台、1台となったのかについて、次回にご提示いただ

けますでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 はい。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員 変更前の青色で囲った部分で、その後、赤色に変更したところがありますが、これは費用が違うのでしょうか。青色から赤色に変えたことでトータルのコストにはどんな違いがあるのでしょうか。面積を見たらほとんど一緒だから、その辺は大きな差はありませんということなのかを伺いたいと思います。

●本間市街地整備部長 駅前広場等の変更による事業費の変更についてです。

駅前広場だけではないのですが、計画を変更しても区画道路の延長や公園の面積等に大きな増加がないものですから、総事業費への影響もほぼないと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●紫藤委員 駅前広場の整備案で、こちらに変更するのはいいのですけれども、図面を見ますと、駅舎の自由通路を通ると、駅前広場のところに現駐輪場がありますね。東側から自転車に来て、自由通路を通過して駐輪場に置くような感じになるのでしょうか。

今、東側がどういう状態になっているのかはわかりませんが、自転車が乱雑に放置されるようなことはないのか、駐輪場のスペースが何台ぐらいあるのか、今後のことを考えておられるかどうかを教えてください。

●坪田総合交通計画部長 東側からの自転車のアクセスについてです。

西側は、現在、駅前広場が整備されており、自転車駐輪場もございます。

ただ、今回、鉄道が高架になりますので、高架下の有効活用という観点から、駐輪場の配置についても検討を進めてまいりたいと思っております。

なお、現在、東口の駅前広場にも、一部、駐輪場はありますが、放置自転車で大変なことになっているという状況ではないと認識しております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 では、本件については以上とさせていただきます。

ありがとうございました。

◎宮の沢中央地区について

●高野会長 続きまして、事前説明案件④の宮の沢中央地区地区計画の決定についてです。
ご説明をお願いします。

●二宮地域計画課長 地域計画課長の二宮です。

事前説明第6号の宮の沢中央地区地区計画の決定について説明いたします。

本案件は、住環境の維持・保全が望まれる宮の沢中央地区について、住民の意向などを踏まえ、将来にわたってよりよい環境を引き継いでいくため、地区計画を決定するものです。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

説明事項としては、地区の概要、まちづくりの経緯、地区計画の原案、条例に基づく原案の縦覧、今後のスケジュールの順に説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

宮の沢中央地区は、J R札幌駅から北西へ約8kmのところに位置しています。

宮の沢中央地区とは、宮の沢中央町内会の区域を指しており、当地区は昭和47年ごろから民間の宅地開発が進み、戸建住宅を中心とする住宅地が形成されてきました。

当地区に近接する主要な公共交通機関としては、J R発寒駅、地下鉄宮の沢駅があり、主要な道路として、都市計画道路追分通、北5条・手稲通、桑園・発寒通があり、その中でも二十四軒・手稲通は、ラベンダー通りという愛称で地域から親しまれております。これらの都市計画道路の整備に合わせて、沿道には商業施設や集合住宅などが立地するようになりました。また、手稲連山から成る山並みや追分川の桜など、豊かな自然環境を有していることも地区の特徴となっております。

次に、当地区の用途地域と土地利用の状況についてです。

当地区は、主に第一種住居地域に指定されており、戸建住宅が多く立地しております。

二十四軒・手稲通沿道は、近隣商業地域に指定されており、高層の共同住宅や物販店などの利便施設が立地しております。

桑園・発寒通、北5条・手稲通の沿道は、準住居地域、準工業地域などが指定されており、物販店のほかに工場や運輸倉庫などが立地しております。

続いて、当地区の高度地区の指定状況についてです。

当地区は、地区計画区域全域が33m高度地区に指定されております。

続いて、当地区でこれまで進めてまいりましたまちづくりの経緯について説明いたします。

まず、第2次札幌市都市計画マスタープランでの位置づけについてです。

当地区は、本市の都市づくりに関する基本的な指針である第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて、一般住宅地に位置づけられており、地域特性に応じた一般住宅地の居住環境の維持・向上などが求められております。

住宅市街地の基本方針としては、地域住民主体による土地利用のルールづくり等を支援するなど、良好な居住環境を形成する取り組みを推進すると定めており、取り組みの方向性として、居住環境の維持・改善が望まれる地区や今後の土地利用転換が見込まれる地区については、住民の意向なども踏まえながら、地区計画などのきめ細かな土地利用ルールの設定を検討すると定めております。

当地区は、平成28年から、この取り組みのモデル地区として、まちづくりルールの検討を開始しました。

当地区をモデル地区として選定した理由についてです。

まず、先ほど取り組みの方向性として説明した今後の土地利用転換が見込まれる地区として、指定容積率に対する実際の建物の容積率の割合が低い低密度な一般住宅地で、かつ、更新時期を迎える建物が多く存在する地区を選定しました。

これらの地区は、今後の建物更新で現状よりも規模の大きな建築物が建設されるなど、住環境の変化が懸念されるため、本市としては、地区計画などのきめ細かな土地利用ルールをもって住環境の維持・保全が必要と考えました。

これらの地区の町内会やまちづくりセンターに対して、まちづくりルールへの関心を調査するためにヒアリングを行ったところ、宮の沢中央町内会の皆様から、地区の現在の土地利用のルールを知り、さらに、地区計画などの制度を知ることが有意義であるという意見があるなど、まちづくりへの関心が高く、また、住環境の維持・改善を図るため、まちづくりルールやまちづくり活動の検討を行いたいという要望がありました。このような状況を踏まえ、当地区をモデル地区に選定し、まちづくりルールの検討を開始しました。

まちづくりルールの検討に当たっては、地域の方々とワークショップ等を通じ、当地区のエリアごとの特徴を把握しながら、それぞれのエリアの将来像や課題について意見交換を行ってまいりました。

地域の皆様からのご意見を紹介いたします。

まず、戸建住宅が主体のエリアについては、低層住宅地のエリアは高さに関するルールがあるとよいといった建物の高さ制限に関する意見や、土地の細分化を抑制したい、雪置き場の問題を考えて敷地面積の最低限度や建蔽率などのルールが必要、建物の壁面の位置等のルールが必要といった敷地面積の最低限度や道路境界からのセットバックに関する意見などが挙げられました。

次に、地域のシンボルであるラベンダー通りの沿道では、にぎわいを生む中心としたい、厳しい規制を設けずに開発を促進したほうがよい、ラベンダー通りに面して緑化を促すルールがあるとよい、ラベンダー通り沿いで広告物の色味をそろえるようなルールがあるとよいという意見がありました。

そのほか、それぞれの宅地内で緑化を促すルールが必要といった、緑化・景観形成に関する意見や、若い人も一緒に地域活動に取り組んでほしいといったまちづくり活動に関する意見が挙げられました。

このようなみどりや広告物などの景観に関する意見をもとに景観まちづくり指針の検討を進め、平成30年度に札幌市景観審議会でもいただいた意見を踏まえ、宮の沢中央地区景観まちづくり指針を策定しております。

景観まちづくり指針とは、札幌市景観条例に基づき、札幌市と地域住民等が協働で作成するもので、地域の景観のあり方について検討し、地域特性に応じた魅力的な景観形成を図る取り組みを推進するための制度です。

宮の沢中央地区景観まちづくり指針では、建築物に関するもののほか、みどりや広告物などに関する事項を定めております。

また、建物の高さのルールのほか、敷地面積や建蔽率のルールなど、土地利用に関する意見については、地区計画の検討を進めてまいりました。

それでは、地区計画の検討内容を説明いたします。

まず、地区計画の方針と土地利用のルールを定める地区整備計画の区域についてです。

ワークショップなどでいただいた意見では、地区計画の方針にかかわるものとして、現在の景観や暮らしやすい環境を若い人たちに引き継いでいけるようなものとなるとよいといった意見などが挙げられました。

また、ルールを定める範囲については、戸建住宅が主体のエリアに、高さ制限など、住環境に配慮するルールがあるとよいといった意見がある一方、ラベンダー通りなどは、厳しい規制を設けずに開発を促進したほうがよいなど、ルールを定めないほうがよいという意見が挙げられました。

以上の意見を踏まえ、地区整備計画の区域は、戸建住宅が主体のエリアの住環境に配慮した計画とするため、JR駅の周辺を除く第一種住居地域を対象とし、ラベンダー通り沿道などは区域外としました。

次に、地区整備計画の検討内容についてです。

まず、建築物の高さについていただいた意見としては、低層住宅地のエリアは高さに関するルールがあるとよい、5階建てぐらいに抑えると心地よさが保たれる、敷地面積を大きくとることができれば高さを許容してもよいといったものが挙げられました。

以上を踏まえ、5階建て相当に当たる15mの制限を設けることとし、周辺住環境に配慮した場合には、高度地区で定められる建築物の高さの最高限度である33mまで建てられる制限としました。

制限内容の詳細については、後ほど地区計画の原案の中で説明いたします。

次に、敷地面積、建蔽率のルールについてです。

いただいた意見としては、冬期間の雪置き場や火災時の延焼などの面でもゆとりある土地の広さを確保することが必要、セットバックや敷地の細分化の防止、建蔽率について規制を定めたいといったものがありました。

その一方で、ルールを厳しく定め過ぎると土地や建物の所有者の不利益につながるのではないかと、敷地の細分化を制限すると新しい人の流入を妨げてしまうのではないかと、建て

かえができなくなるようなルールには反対という意見もありました。

また、本市で土地利用の状況を調査した結果、敷地面積の最低限度を仮に165㎡で定めた場合には、地区整備計画区域内において約3分の1の敷地がルールに適合しない既存不適格に、建蔽率の最高限度を50%に定めた場合には、地区整備計画区域内において約4分の1の建築物が既存不適格となることがわかっております。

このような地区の現状とご意見を踏まえ、敷地面積の最低限度、建蔽率などについては、地区計画で具体的な制限を定めることは難しいと考えております。

以上の検討を経て取りまとめました地区計画の原案についてです。

まず、地区計画区域は宮の沢中央町内会の全域とし、地区整備計画は駅周辺を除く戸建住宅が多い第一種住居地域の範囲とします。

次に、地区計画の方針についてです。

地区計画の目標は、宮の沢中央地区景観まちづくり指針と連携しながら、現在の住環境の維持・保全を図り、将来にわたってよりよい環境を引き継ぐことと定め、当地区計画と景観まちづくり指針の両輪で住環境の維持・保全を図ることを目標とします。

土地利用の方針は、既に形成されている市街地の均衡ある土地利用を基本とした住環境の維持・保全を図ると定めます。

地区整備計画は、建築物の高さの最高限度を15mとして定めることとし、道路境界線からの後退距離を2m以上、かつ、敷地面積500㎡以上のものは高度地区で定められる建築物の高さの最高限度である33mまで建てられる制限とします。

以上が地区計画の原案になります。

次に、条例に基づく原案の縦覧についてです。

本審議会に先立ち、「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10月10日から10月24日まで行いましたが、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。

本審議会ですべての事前説明を終えた後は、都市計画法に基づく案の縦覧を令和2年1月上旬より予定しております。その後、都市計画審議会への諮問は、次回1月31日の審議会を予定しており、同意が得られましたら、地域の方々など関係者への周知を経て、令和2年4月に告示する予定で考えております。

以上で、事前説明第6号の宮の沢中央地区地区計画の決定の説明を終わります。

●高野会長 宮の沢中央地区地区計画を新しく設定するということでしたが、ご質問やご意見を頂戴したいと思います。

●巽委員 今回の原案を見ると、高さの制限が15mとなっているのですが、敷地面積や建蔽率のルールについては具体的な制限を定めないということになっていますよね。でも、何らかの規制が欲しいなどのご意見もあるので、努力義務的な言い回しにはできないものな

のでしょうか。

●二宮地域計画課長 今、異委員からご指摘があった点につきましては、地域の方々との意見交換の中でも同じような意見が出されております。きょうは詳細な資料を準備しておりませんが、既に景観まちづくり指針というまちづくりのルールを定めておりまして、その中で、努力義務と申しますか、地域の目標として、建物の建て方に関するルールを何点か定めているところであります。

今回は、景観まちづくり指針の内容についても触れ、説明をさせていただければと思います。

●高野会長 現時点で資料の用意がなくとも、口頭で結構ですので、どのようなものを努力義務にしたかを教えていただけますか。

●二宮地域計画課長 こちらが景観まちづくり指針の建築物、工作物に関する事項です。

●二宮地域計画課長 まず、周囲の建築物と高さをそろえるなど、街並みとの連続性や山並みへの眺望に配慮した建て方に努めましょうというルールがあります。

また、2点目として、建築物、工作物は、できる範囲で敷地境界から後退させ、ゆとりある住環境の確保に努めましょう、3点目として、周囲の街並みと調和を意識したデザインに努めましょう、4点目として、塀、柵を設ける場合は、周囲の街並みと調和するよう、高さ・意匠への配慮に努めましょうというものがあります。

そして、次のページになるのですが、今回地区整備計画を定める区域と同じ区域については、景観誘導区域という建物を建てる際の届け出に連携するようなルールを定めており、この中で、高さが15m（5階建て程度）を超える建築物を建てる場合は、圧迫感を軽減するため、道路境界線からの壁面位置の後退や緑化を行いましょというものがあります。

最後に、敷地を分割する際はあまり小さくならないようにしましょという努力目標を建築物、工作物について定めております。

そのほか、景観まちづくり指針では、外構部分のみどりに関する事項や夜間景観に関する事項、また、広告物等に関する事項があります。

それから、ここは特徴のあるところで、みんなで取り組む景観まちづくり活動ということで、まちづくりの活動もこの指針の中に盛り込まれております。

●高野会長 努力目標を景観まちづくり指針で示した上で、一番厳しく取り組むところは地区計画の中でやっていくというご説明でございました。

ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 住民の皆さんの理解と協力もきっとあると思うのですが、ワークショップを通じてさまざまな意見を集めて、同意を得た形で進めていくというのは本当にすごいことだと思います。

僕のお世話になっているほかのまちだと、最初は、住民の皆さんの合意のもとに美しい街並みができていたというか、個人の敷地からセットバックして建てていたのですが、結局、自分の敷地だからといってセットバックをやめてしまった人もいます。そういうことを考えると、地区整備計画でここまでやるという話になっているのは本当尊敬できることだなと思います。

その上で1点確認したいと思います。

地区整備計画のかかっていない範囲、ラベンダー通りについては先ほどお話があり、開発も促進できるようにするため、ルールはなしねという話は理解できましたが、それ以外のところについては何かお話が出たのでしょうか。

●二宮地域計画課長 地区整備計画がかかっているところ以外についてでしょうか。

●岡本委員 地区計画区域の黄色と赤色の間のところで何かありましたか。

●二宮地域計画課長 景観まちづくり指針自体が黄色の枠の全域にかかっておりますので、まずは景観まちづくり指針で誘導を図っていきましょうという話を地元の方とさせていただいております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員 非常にいい取り組みだなと思いました。

宮の沢というのは、交通利便性もすぐれていますし、意識の高い人たちが住んでいて、自然発生的に出てきたものに対し、市ではモデル地区としてやっていきましょうということですよ。

挙がっている意見を見ると、今後、札幌市も大きくなり、成熟していくわけですが、そういう中で、自分の住んでいるところについて、こういう形で質を維持していこうという気持ちを持っている人はすごく多いと思うのですが、そういう人たちに対し、どうやって情宣していくかです。

要は、意識をちゃんと持って、地域で働きかけて、市を巻き込めば、条例化できたり、使えるいろいろな規制などをうまく料理しながら、自分たちの住んでいるところをよくしていける。または、維持していけるというわけですが、そのプロセスをもっとうまく広報、宣伝していくといいのかなと思いますし、いい候補地がまだ結構あるような気がしますが、今後、そういう取り組みを考えておられるのでしょうか。

●二宮地域計画課長 宮の沢中央地区の景観まちづくり指針ができたときにも、札幌市なりに周知に努めたつもりではあるのですが、一般の方への浸透は余りないのではないかという意見を景観審議会においていただいていたところです。

一方で、広報さっぽろで景観について特集をしていただいたことがあり、そういったものを見て宮の沢中央地区の取り組みに興味を持たれたほかの町内会の方から、私のところでもそういう取り組みができませんかという相談を受けておりますので、私どもが現況調査をした上で出向いていき、そういう取り組みにつながるのかどうかも含めて、こういった動きが今後つながっていくように取り組みを進めてまいりたいと考えております。

●齋藤委員 欧州やヨーロッパには、本当に長い間残っているまちというのは、基本的なコンセプトを共有しながら、ある程度緩い条例をかけながら、みんなが努力しているのですね。そういう芽が出てきていることについては非常に力強く思いますので、ぜひ推進していただきたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●細川委員 地区計画ではなく、景観まちづくり指針について聞いてもいいですか。

●高野会長 どうぞ。

●細川委員 景観まちづくり指針の中で、色について、70色ぐらいの色を指定していたと思うのですが、指針の中にそんなことまでを含めて書き込みがあるのですか。それとも、緩い感じでやっているのかを聞きたいなと思います。

●二宮地域計画課長 先ほどタイトルだけを紹介しましたが、③の「周囲の街並みと調和を意識したデザインに努めましょう」の下の丸のところに、建築物、工作物の新築などを行う際には、周辺との調和に配慮し、突出した形態や過度に鮮やかな色彩のものは避けるように努めましょうとあります。

また、その下に、「なお、札幌市では、建築物等が周辺環境に調和し、誰もがきれいと感じる魅力ある札幌の色彩として、札幌の景観色の70色を定めています」とありまして、この指針の中でも景観70色を紹介しています。

●高野会長 ただいまご説明いただきましたが、地区計画と景観まちづくり指針は一体のもので、今回の諮問のときには、簡単なもので結構ですので、この資料も出していただければと思います。

●二宮地域計画課長 承知しました。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●紫藤委員 景観についてです。

これからこのように制限し、統一感を出したり、まちの好ましい状態をつくったりしていくのはいいのですけれども、既存の建物で、これは目立ち過ぎというか、統一感を損なっているものがあるのか、また、そういった既にある建物に対し、札幌市では対策を考えておられるのでしょうか。

もう一つは、ごみ屋敷問題についてです。

全国津々浦々にあり、テレビ報道でもありますよね。せっかくこうやってまちづくりの提言をされていますが、その地域の中に一軒でもそういうものが出てきたときにどうするのか、札幌市としてはどんなふうに考えておられるのでしょうか。

この2点について教えていただきたいと思います。

●高野会長 最初のご質問について、既存の建物への対策というのは多分難しいと思うのですが、現状で地域として問題になっているものがあるというような話が出ているのだとすれば、それをご紹介していただければと思います。

●二宮地域計画課長 2点目の空き家の問題と絡めてお話をさせていただきます。

この地区の中で、いわゆる空き家等対策特別措置法に基づく老朽危険空き家があり、その場所も把握しております。札幌市としましては、空き家等対策特別措置法に基づく問題のある空き家となった場合には指導、勧告できるような制度があり、しかるべきセクションで対応をとるような体制としております。

なお、今回の区域内にある空き家は、いわゆる朽ちたような建物というより、老朽の度合いが進んだような建物でして、今のところ、地域の方に大きな迷惑をかけるような状態にはなっていないということまでは確認しておりますが、そういうものがあつた場合に対策できるような体制は札幌市として整えております。

●高野会長 ごみ屋敷のような例が出た場合の対応についてはいかがでしょうか。

●二宮地域計画課長 敷地と建物は空き家等対策特別措置法の中で一体の対策をとることができますので、建物の周りに、いわゆるごみと申しますか、そういうものがあつた場合にもそれが近隣の方に迷惑をかけていると判断されたものについては対策を講じることができるような法律がありますので、それに基づいて指導、勧告ができますし、その前の助

言から始め、是正をお願いしているという対応をとっております。

●高野会長 空き家ではなくても対策できるのですか。

●二宮地域計画課長 先ほどの法律に基づくものは空き家等対策特別措置法に基づく対応であり、1年以上使用実態が無い場合という定めがあります。

●高野会長 空き家でなければだめなのですね。

ですから、人が住んでおられる場合は、その法律は使えないのですか。

●二宮地域計画課長 法的にどういう対応をとることができるかというのはなかなか難しいところがあるかと思います。例えば、衛生面で問題があるということのほか、騒音、悪臭等で基準を超えるということであれば、そういったものに基づいて指導するということになるかと思われま。

●高野会長 次回、もし追加的な説明が可能であればお願いしたいと思います。

ほかにいかがですか。

●長内委員 確認だけいたします。

通常、地域のまちづくりというのは連合町内会が一つの範囲になりますよね。ひょっとすると、ここは発寒と宮の沢にまたがっているような気がしないでもないので、それだけ確認したいと思います。

●二宮地域計画課長 ここは単一の町内会の区域の全域です。

●長内委員 住所が発寒と宮の沢になっていたの、確認しましたが、わかりました。

●高野会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、本件については以上とさせていただきます。

ありがとうございます。

もう2件ございますが、ここで5分間の休憩をとらせていただきます。

20分から再開させていただきます。

[休 憩]

●高野会長 それでは、再開させていただきます。

◎ J R 桑園駅周辺地区について

●高野会長 次に、事前説明案件の最後ですが、J R 桑園駅周辺地区地区計画の変更についてです。

ご説明をお願いいたします。

●二宮地域計画課長 地域計画課長の二宮です。

事前説明第7号のJ R 桑園駅周辺地区地区計画の変更について説明いたします。

本案件は、J R 桑園駅の北口で土地利用計画が具体化した区域において、良好な開発を誘導するため、地区整備計画を定めるものです。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

説明事項といたしましては、地区の概要、事業の概要、都市計画の内容、条例に基づく原案の縦覧、今後のスケジュールの順に説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、J R 札幌駅から北西へ約2 kmのところのところに位置しており、J R 函館本線の桑園駅を中心とした地区です。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。

黄色の線で囲まれている部分が地区計画区域、青色で塗られた部分が今回変更する区域です。

次に、周辺の土地利用状況についてです。

地区計画区域内では、駅の北東側に平成7年に建築されたJ R 北海道の本社ビルが立地しています。南東側、南西側には集合住宅が建てられており、駅の高架下には、商業施設などが入居しています。

地区計画区域の周辺では、東側に市立札幌病院、市立大学の桑園キャンパスが、南側には大規模商業施設が立地しています。西側には物販店など、北側にはクリニックなどが立地しています。

周辺の主要な道路の状況については、北側に鉄工団地通、東側に桑園駅東通、南側に桑園・発寒通、地区の南北を通る西16丁目緑道が整備されております。

次に、当地区に関する都市計画の決定状況などについてです。

第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて、当地区は、複合型高度利用市街地に位置づけられており、その中でも、J R 駅の周辺として、「その他の拠点」として位置づけられております。

取り組みの方向性としては、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、各拠点の異なる特性に応じて、容積率規制の緩和を初めとした都市開発に係る諸制度や各種支援制度などを活用し、民間都市開発の誘導、調整を積極的に進

めて、都市機能の集積を図ることとしております。

次に、当地区の用途地域は、近隣商業地域が指定されております。高度地区については、60m高度地区が指定されております。

次に、当地区のまちづくりの経緯についてです。

桑園地区は、昭和12年に国鉄桑園駅において貨物の取り扱いを開始したことを機に、札幌市の物流拠点としての役割を果たしてきました。昭和53年の鉄道連続立体交差事業に伴い、貨物の取り扱いを廃止し、その役割を大幅に縮小し、物流関連施設の跡地など、大規模な未利用地が多く存在する地区となりました。

その後、昭和60年に策定した札幌市都市再開発方針では、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区である2号地区に指定され、昭和62年には、西16丁目緑道、桑園駅東通の都市計画決定を行うなど、桑園地区の一体的、総合的な整備を推進してきました。また、昭和63年には桑園駅を含む函館本線の連続立体交差事業が完成し、鉄道が高架化されました。

平成5年に決定したJR桑園駅周辺地区地区計画は、こうした状況を踏まえ、駅周辺における大規模な土地利用転換と高度利用を促すため、再開発等促進区を定める地区計画として決定しております。

スクリーンには、平成元年の当地区周辺の空中写真を表示しております。

国鉄貨物ヤード跡地や物流関連施設の跡地など、大規模な未利用地が多くある状況となっております。

また、道路についても、西16丁目緑道、桑園駅東通の一部が未整備になっているなど、都市基盤が十分に整っていない状況となっていました。

こちらは、平成10年の空中写真です。道路整備が進み、JR北海道本社ビルを初めとした施設が建ち並ぶなど、土地利用転換が進んでおります。

次に、地区計画の概要についてです。

先ほどご説明したとおり、再開発等促進区を定める地区計画として2.8haの区域が決定されており、土地利用の方針としては、土地の一体的な高度利用を推進するとともに、安全で快適な歩行者空間の創出を図る、地区の拠点にふさわしい、ゆとりと潤いのある公共的空間を創出するとしております。

地区の区分としては、商業・業務A地区、商業・業務B地区、商業・業務C地区の三つに分かれており、今回変更する区域に地区整備計画は指定されておられません。

次に、地区計画の決定及び変更の経緯についてです。

当地区は、平成5年に地区計画を決定し、JR北海道の本社ビルの移転新築に合わせ、商業・業務A地区を指定しました。その後、平成7年には、駅南側の民間開発の進捗に伴い、商業・業務B地区、商業・業務C地区を定める変更を行っております。

また、平成8年には、用途地域の全市見直しにより、用途地域が準工業地域から近隣商業地域に変更されたことに伴い、地区計画の変更を行っております。

次に、変更区域の現況についてです。

区域の北側には歩道に面して歩道状空地1号が整備されております。区域の大部分は、植樹、張り芝等を行った空地と、JR北海道の駐車スペースとなっており、暫定的な整備状況になっております。

現況としましては、広場としてのしつらえが不十分であること、駐車場の車路により広場が分断されてしまっていることが課題となっており、滞在する空間ではなく、駅への通過動線として利用されている状況です。また、変更区域に隣接して、西側に西16丁目緑道、東側に歩行者専用通路1号が整備されており、駅利用者や南北方向の歩行者の動線として利用されております。

次に、事業の概要について説明いたします。

最初に、計画されている施設の概要についてです。

配置については、スクリーンに示すとおり、東側に位置するJR北海道本社ビルに並ぶ形で敷地南側に建物が計画されております。敷地面積は約2,470㎡、建築面積は約1,350㎡で、延べ面積は約12,000㎡、容積率は約450%となっております。階数は地上10階建て、高さは約55mを予定しており、建物の用途としては、JR北海道の業務施設を予定しております。駐車場については、荷さばき用、身障者用を除き、隔地駐車場を設ける計画となっております。

次に、計画施設の周辺からの見え方についてです。

1枚目は駅前広場から、2枚目はJR函館本線から計画建物を見た状況になります。駅前広場や電車の車窓から視界前面に見える建物となることから、今後、設計を進める上では、隣接するJR本社ビルとの関係性も踏まえ、景観に配慮したデザインを検討していく予定です。

こちらは、北側から計画建物を見た状況です。整備前後で比較すると、北側から駅や高架下商業施設を視認することが難しくなることから、これらの利用者に配慮したサインなどを検討していく予定です。

次に、都市計画の内容についてです。

まず、今回の変更において位置と規模を変更する広場Aと新たに位置づける歩道沿い空地1号について、整備の考え方を説明いたします。

当地区について、第2次札幌市都市計画マスタープランでは、にぎわいや交流が生まれる場の創出や質の高い空間づくりを進めることとしております。

立地特性や周辺の環境としましては、JR駅に隣接し、集合住宅やオフィスが多く立地しているほか、大規模な医療施設や商業施設が近接し、西16丁目緑道が隣接しております。

また、現状の課題として広場のしつらえが不十分であること、駐車場の車路により広場が分断されてしまっていること、歩行空間の確保が必要であることが挙げられます。

これらを踏まえ、オープンスペースの整備の考え方としては、訪れる人が日常的な利用を快適に過ごせる場の提供、駅利用者などの快適な歩行者空間の整備と回遊性の向上、駅

に隣接した拠点にふさわしい空間整備の3点を基本的なコンセプトとしております。

これらのコンセプトを踏まえ、屋外の広場、ピロティ下の広場、歩道沿い空地という三つのオープンスペースにそれぞれの役割を持たせる計画としております。

屋外の広場については、みどりの潤いを感じながら、休憩、昼食時の利用など、さまざまな日常的な利用に対応できる空間を創出します。

ピロティ下の広場については、東側にある歩行者専用通路と接続し、駅につながる歩行者動線を確保するとともに、ストリートファニチャーの設置などにより、短期的な滞在が可能な空間とします。

歩道沿い空地については、隣接する西16丁目緑道と連続性、一体性を持たせ、夜間や冬期の利用にも配慮した整備を行うことにより、安全で快適なゆとりある歩行空間を創出します。

次に、主要な公共施設と地区施設の地区計画における具体的な変更内容についてです。

変更前については、広場Aとして約1,200㎡の広場を整備することを位置づけておりました。今回の変更により、広場Aについては約670㎡と規模と位置が変更になりますが、先ほどスライドでご説明したとおり、日常的な利用に対応し、みどりを感じ、快適に過ごせる場を創出することや駅につながる歩行者動線の確保などを行います。

また、幅員2m、延長約48mの歩道沿い空地1号を新たに位置づけ、隣接する緑道と連続性を持ったゆとりある歩行空間を創出します。

次に、地区整備計画についてです。

今回変更する約0.2haの区域を新たに商業・業務D地区として地区整備計画を定めます。

地区整備計画の内容について、用途の制限としては、駅周辺にふさわしい高度利用を図る観点から、戸建住宅、工場や倉庫などは建てられない制限としています。容積率の最高限度については、上位計画における当地区の位置づけや広場の整備など、公共的な空間の整備を総合的に評価し、現在の指定容積率が近隣商業地域300%のところを450%に緩和しています。

また、土地の高度利用を図るため、容積率の最低限度を150%、敷地面積の最低限度を500㎡、建築面積の最低限度を200㎡に定めています。

さらに、壁面の位置の制限について、都市計画道路鉄工団地通から2.5m、西16丁目緑道から4mの範囲については、建築物が建てられない制限とし、圧迫感の軽減を図ります。

今回の地区計画の変更に当たっては、事業者であるJR北海道が周辺住民を対象とした説明会を令和元年10月5日に実施しております。説明会では、どのような用途の施設が建てられるのか、現在、駐車場となっているが、そのかわりをどう確保するのか、敷地の東側には歩行者専用通路1号があり、歩行者の夜間の安全に配慮した計画を行ってほしいなどの質疑がありました。

なお、地区計画の変更に関する反対意見はありませんでした。

次に、条例に基づく原案の縦覧についてです。

本審議会に先立ちまして、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10月10日から10月24日まで行いましたが、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。

本審議会ですべての事前説明を終えた後は、都市計画法に基づく案の縦覧を1月上旬より予定しております。その後、都市計画審議会への諮問は、次回の1月31日の審議会を予定しており、同意が得られましたら、3月上旬に告示する予定で考えております。

以上で事前説明第7号のJ R桑園駅周辺地区地区計画の変更の説明を終わります。

●高野会長 それでは、ただいまのJ R桑園駅周辺地区地区計画の変更についてご質問やご意見を頂戴したいと思いますのですが、いかがでしょうか。

●長内委員 ここは地元ですから、幾つか確認したいと思います。

1点目ですが、容積率を50%緩和するということでした。しかし、容積率を緩和するに当たっての条件としては決してそんなに高いような気がしないのですけれども、そう判断された理由を教えてくださいたいと思います。

2点目ですが、10月5日にJ R側が説明会を開いたということです。しかし、主な質疑については書いているのですけれども、これに対する答えが一つも載っていないので、どういってお答えをされたのか、教えてくださいたいと思います。

3点目は、16丁目緑道についてです。航空写真だと道路がつながっているように見えるのですが、緑道としての機能でこれからはずっと行くのか、それとも、車が通る道として考えることもあるのかどうか、確認をしたいと思います。

●二宮地域計画課長 まず、1点目の容積率の緩和の妥当性といえますか、緩和した根拠についてです。

札幌市では、平成28年度に「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」を策定しております。地域交流拠点やその他の地下鉄駅、主要なJ R駅周辺における緩和型土地利用計画制度の運用の考え方を明示したものとなっております。その考え方にに基づき、当地区の位置づけや基盤整備の状況、整備するオープンスペースの面積や内容を総合的に評価し、450%まで緩和することが妥当であると判断いたしました。

より具体的には、拠点型総合設計制度の許可取扱要綱というものがあり、オープンスペースの面積や内容を評価して算定した結果、建築物の容積率を150%緩和し、450%としても大丈夫であるという取り扱いのもと、これを準用し、地区計画でも容積率の最低限度を450%としております。

2点目の説明会での質疑への回答については、まず、どのような用途の建物が建てられるかについてですが、J R北海道の事務所ビルであるという説明を行っております。次に、現在、駐車場となっているが、代替機能はどう確保するのかについては、今回の計画の建

物とJR本社ビルの地下駐車場分を除いた必要台数分を高架の下に隔地駐車場という形で確保する計画になってございます。

3点目の西16丁目緑道についてですが、今の考えでは、今の緑道の整備の内容を継続するものと考えております。

●長内委員 緑道についてはわかりました。

ただ、容積率の緩和についてです。

原案に反対というわけではなく、賛成しますが、やりたいことについてある程度理解できるようにしていただきたいと思います。例えば、南2西3のサンデパートビルのところでは、同じように、公開空地のような歩道をつくり、容積率緩和をしていますよね。でも、あそこは物すごく多くの人を通る場所なのです。ここも人はそこそこ通りますけれども、そんなに目に見えて人がぞろぞろと歩いている場所ではないのです。

また、こういうことを一緒にやっというのであれば、どこがやるか書いていませんけれども、事業者側に緑地やみどりの空間を整備してもらうなど、そういった条件をしっかりと提示し、誰から見ても特別な扱いをしているわけではないとわかってもらえるよう、公としてしっかり認められる案であるといえますか、公共的なことがあるからこそ、これだけ容積率を緩和するのだとしっかり言えるようにすることが必要だと思うのです。

今は案の段階ですから、まだ見えていないことがあるのかもしれませんが、もう少し目に見えてなるほどなというものになっていってもいいのではないかなと私は思います。

また、駐車場についてです。

隔地駐車場、要は離れた場所に駐車場をつくるということですが、かなり遠いのです。実際に土地がないということはあるのですけれども、駐車場がかなり遠いなという印象があります。

例えば、規定として何百メートル以内ということはあるのでしょうかけれども、市立札幌病院とJR北海道本社ビルの前にある大きな交差点を越え、今の高架下の横のほうの駐車場だと思うのですけれども、これはかなり離れていますよね。

場所がないと言われればそれまでですが、それも含め、どうお考えになっているのかをもう一度伺います。

●高野会長 隔地駐車場については、条件も含めて、妥当であるということのご説明をもう一度お願いいたします。

●二宮地域計画課長 「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」があり、こちらは見直しがなされていますが、その中で、隔地駐車できる条件がございまして。

今回の場合、JR北海道本社建物と今回計画している新しい建物の二つの建物の共同の駐車場となりますが、共同の駐車場を設ける場合には隔地にしていいということがあり

ます。

また、距離については、350m以内となっており、範囲内に入っておりますので、こちらを隔地駐車場として認めております。

それから、広場に関しては、今回、広場を整備すること、それから、歩道沿い空地を整備することを評価して容積率の緩和を建築基準法に基づく認定という形で行います。確認申請の前に認定申請を札幌市に出していただき、都市計画の内容に適合した広場である、歩道沿い空地である、この計画自体が地区計画の内容に適合しているということを確認して容積率を緩和するという手順で確認申請を進めていくわけですが、広場については何%以上の緑化をしてくださいということについてJ R北海道と協議しているところであり、その数値を守っていただくべく、確認申請の前には協議を行ってまいりたいと思っております。なお、整備は事業者であるJ R北海道が行います。

●長内委員 駐車場は350m以内でいいという話でしたが、札幌市民からすると350mというのは車で行く距離ですから、かなり遠いなというイメージがあります。でも、場所がないと言ってしまえばそれまでなので、わからないでもないのですけれども、若干遠いなという印象を持っております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 公共貢献に当たるものを評価し、容積率のアップにつなげているという基本的な建てつけについては十分理解していますし、有効に使ってもらえればいいなと思いますが、スライド28のパーズです。

左から日が差し込んでいような影のつけ方になっていますが、そういう日の入り方はしない場所で、イメージを操作しているような感じがします。また、建物の下のピロティについてもそうで、事務所ビルですので、外側に開くようなデザインはほとんどされないと思うのです。そうすると、とても暗いといいますか、外壁があつて、ピロティとして下を透かしているだけの建物になると思うのです。これを評価しましたと市民の皆さんの目に映りますと、後々、非常にまずいというか、人が歩けます、たたずめますとって地面の一部をあければ容積をもらえるという誤った認識になってしまうと困るわけです。

これから、景観も含め、いろいろな協議に入っていくと思うのですけれども、仕立て方には十分注意していただき、公共貢献については、数字ではなく、質の部分で貢献していただくよう、引き続き意識を高く取り組んでいただきたいと思います。

●高野会長 これは、先ほどの長内委員のご質問ともあわせ、公共貢献については、次回には、詳しく、なるべく客観的な根拠を、また、今、岡本委員がおっしゃったように、質的にどういうものができるか、パーズの影のつけ方が間違っているとすると問題だと思

ますので、もう一度見直しをいただきたいと思います。

●二宮地域計画課長 広場の日影については事前に検討しておりますので、お示しいたします。

こちらは、春分、秋分における今回の計画建物と本社ビルの複合実日影です。

ここが9時半のラインでして、出勤時間帯といいますか、朝方には広場に日が当たっています。

そして、ここが10時の線で、広場の半分ぐらいまで日陰が伸び、半分ぐらい日が当たっている状態です。そして、11時ぐらいになると、ここが日影になります。

夏至はこれより条件がよくなりますが、出勤時間帯を含め、春分から秋分までは、朝から午前中を中心に、広場Aには一定程度の日が当たります。

それから、広場のつくり込みについてですが、舗装材の工夫のほか、樹木の種類や配置などにより、できる限り暗い空間とならないよう検討していく予定です。

また、広場や今回の計画建物の周辺については、適度な照度が保たれるよう、照明の設置を行うなどの検討も行ってまいりたいと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●松浦委員 質問でも意見でもないですが、私は札幌市立大学で勤務していきまして、桑園小学校やその地域の町内会の皆さんとお話する機会が1年に1回ぐらいあるのです。

胆振東部地震の後、非常に転入が多く、先ほど長内委員もおっしゃっていましたが、小学校は、3年前に建て直したのに、さらに増築しなければいけないぐらいに人口がふえているのです。そして、JR桑園駅の利用者も多いのです。そうでありながら、交番がないということが当面の課題の一つだと地域の方たちでよく語られています。

ここにこういう施設が建てられたとして、JRの利用者がふえ、JR桑園駅の利用者が多くなると、ますます交番を設置してほしいという要望が出てくると思うのです。

前回お話を伺ったところ、都市計画が桑園付近で浮上してきたときに交番の問題も一緒に話し合ってもらえるといいよねという市民の声がありましたし、きょうは代理の方ですけども、関係行政機関の委員として北海道警察本部交通部長も出席されているので、お伝えしておきたいなと思いました。

土地がないというのは非常に大きな課題であるという表現のされ方をしていましたけれども、現実的に今回の都市計画の中に市民の安全面での考慮も含めることができるのであれば、実現していただきたいなと思いました。

●高野会長 地域の要望として交番が欲しいというご意見でしたが、いかがでしょうか。

●長内委員 地元のために大変ご心配をいただき、本当にありがとうございます。

確かに、JR桑園駅前に交番をぜひということで運動は続けておりまして、具体的には、今回の場所ではなく、反対側の南側のところの市の土地が一部あり、そこで何とかということになっております。

当然、交番をつくるに当たっては、道路にすぐ出られる場所でなければならないなど、いろいろな条件がありますが、選択肢として、民間の建物、例えば、JR北海道の建物の一部を使わせていただくことも含め、考えなければいけないねという話があります。

ですから、基本的には、北側よりは南側なのかなという思いはありますが、そういったことも含め、地元の意向を何がしかの機会にお伝えいただければと思っております。

●高野会長 ご意見として受けとめていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 ありがとうございます。

◎区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

●高野会長 それでは、本日最後の案件である関連説明案件についてです。

これについては、パワーポイントではなく、説明資料①でご説明されると伺っておりますが、用意ができ次第、ご説明をお願いいたします。

●高田都市計課長 都市計課長の高田です。

区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて説明をさせていただきます。

説明は、お配りしているA3判の資料で行いますので、ごらんください。

まず、1ページの1の位置づけについてです。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる区域マスタープランについては、都市計画法に基づき、北海道が札幌の圏域である石狩市、江別市、北広島市、小樽市の5都市の都市計画の方針として決定するものです。

対象期間については、おおむね20年後の都市の姿を展望した上で都市計画の基本的方向を定めるもので、都市施設等については、おおむね10年以内に整備するものを目標として示しています。

内容については、都市計画区域ごとに都市計画の目標、区域区分の決定の有無とその方針、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針を定めています。

また、下の図にあるとおり、札幌市は、区域マスに即して、都市計画に関する基本的な方針、本市の場合は札幌市都市計画マスタープランを定めています。区域マスタープランは北海道が定め、市マスタープランは市が定めるものであり、それぞれの定める内容につ

いて下に示しています。

次に、右側に移りまして、区域区分、いわゆる線引きについては、都市計画法に基づき、札幌市が都市計画区域について、市街地として積極的に整備する区域である市街化区域と市街化を抑制する区域である市街化調整区域との区分を定めるものです。決定に際しては、目標年の人口と産業の規模を勘案し、区域マスタープランにおける区域区分の方針に基づき定めることとなります。

下の図は、札幌市における区域区分の状況と区域区分のイメージを示しています。

次に、2の目標年についてです。

現状の目標年は、いずれも令和2年と定められていたことから、新たに令和12年を目標とした見直しを行うこととなります。

次に、3の区域マスタープランにおける見直しの考え方についてです。

見直しの基本的な進め方としましては、平成22年に策定した現区域マスタープランは、平成16年に策定した都市マスと整合したものになっていることから、平成25年に策定した札幌市まちづくり戦略ビジョンや平成28年に策定した第2次札幌市都市計画マスタープラン及び札幌市立地適正化計画との整合を図ること、また、改定作業が進められておりますみどりの基本計画及び総合交通計画等の関連する分野別計画の記載について反映することといたしております。

次に、資料の裏面に移り、4の線引きにおける見直しの考え方についてです。

まず、前回までの線引き見直しについて説明いたします。

本市では、昭和45年に当初線引きを行って以降、増加する人口や産業を受けとめるために、市街化調整区域を市街化区域に編入し、市街地の範囲を拡大してきました。その後、平成に入ると本市の人口増加傾向は次第に緩やかとなり、市街地の外延的な拡大の必要性が低下していったことから、市街化調整区域を市街化区域に編入する面積は段階的に小さくなっていきました。

平成16年に策定した札幌市都市計画マスタープランにおいて、持続可能なコンパクト・シティへの再構築を理念として掲げ、市街地を外側に向かって広げていくことへの抑制を明確化したことから、これ以降、新たな住宅市街地開発を目的とした市街地の拡大は行っておりません。

続いて、資料の右側の第2次札幌市都市計画マスタープランにおける市街地の範囲の考え方についてです。

第2次札幌市都市計画マスタープランでは、基本方針として、平成16年の都市マスを踏襲し、市街地の範囲は現状の市街化区域内とすることを基本とするとしており、取り組みの方向性として、線引きの見直しによる市街化区域の拡大は原則行わないこと、周辺を市街化区域に囲われた市街化調整区域において、市街地の一体性の確保などの観点から、適切な土地利用へと誘導するために地区計画を適用している場合は周辺と同等の市街化が進んだ段階で市街化区域への編入を検討することを掲げております。

これを踏まえた見直しの基本的な進め方として、市街化区域への編入箇所の選定に当たっては、第2次札幌市都市計画マスタープランとの整合を図る、令和12年における人口及び産業の規模を過去の実績値をもとに推計し、適切に収容し得る市街化区域の規模を検討する、周囲を市街化区域に囲まれた市街化調整区域で地区計画を適用している地区で市街化区域と同等な都市基盤が整備された地区について市街化区域への編入を検討する、大規模開発制度に基づく開発許可で市街化区域と同等な都市基盤が整備された地区について市街化区域への編入を検討する、道路整備及び河川改修等により市街化区域と市街化調整区域の境界としていた地形地物等が変更された区域については境界の見直しを行うこと、以上の5点が線引きの見直しの基本的な進め方となります。

下にある図は、フレームの検討イメージでございます。

線引きの見直しの基本的な進め方の二つ目にお示しした人口及び産業の規模を適切に収容し得る市街化区域の規模をフレームと呼びます。イメージのとおり、フレームを算出するためには、都市計画基礎調査によって人口、土地利用の現況などの調査を行い、調査結果に基づき、目標年の人口・産業規模を推計する必要があります。

次のページでは、フレームを算出するために、本市における近年の人口及び産業の動向をご説明したいと思います。

3ページをごらんください。

まずは、札幌市における近年の人口動向についてです。

左の図は、過去10年間ににおける人口の動きを示したものです。最近10年間では、棒グラフのとおり、人口は上昇傾向にあるものの、折れ線グラフで示しているとおおり、増加数は減少していることがおわかりになると思います。

次に、将来人口についてですが、国立社会保障・人口問題研究所によれば、本市全体の人口は令和7年をピークに減少に転じると推測されています。

なお、平成27年から令和7年までに約24,000人が増加すると予測されています。

次に、市街化区域内における収容可能人口についてです。

左下の表をごらんください。

先ほどお示しした推測値は市域全体の値でしたが、市街化区域に限ると、令和7年までに約27,000人が増加することが推測されます。

また、平成27年において本市に存在する未利用地のうち、住居系用途への転換が想定される土地は約1,390ha存在するため、全市の人口密度を踏まえると約220,000人が収容できると考えられます。

以上のことから、今後の人口増加を踏まえても現状の市街化区域内において人口を受け入れることが可能であると考えられます。

次に、資料右側の札幌市における近年の産業動向についてです。

工業出荷額の推移としましては、グラフに示すとおおり、平成27年は若干上昇しているものの、バブル期以降、長期的な視点では減少傾向にあります。

なお、平成28年の調査結果では減少に転じている状況でございます。

また、卸小売販売額の推移としましては、工業出荷額と同様に、平成27年は若干上昇しているものの、バブル期以降、長期的視点では減少傾向にあります。

なお、商業施設については集積を図る拠点などのほかは、市街地内に網羅的に整備されている幹線道路沿道での分散的な立地が図られるよう対応することを第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて示しております。

以上のことから、札幌市の工業出荷額及び卸小売販売額は、今後急激な上昇に転じる可能性は低いことが予想され、現状では市街地の拡大による対応が必要になる可能性は低いと考えられます。

今回の説明では、人口及び産業の近年の動向をお示しましたが、次回の都市計画審議会では、実際に算出した将来推計値をもとに、具体的なフレームについてご説明させていただきますので、よろしくお願いたします。

次のページですが、6の人口、産業の規模によらない編入検討地区についてをごらんください。

先ほどまでは、人口及び産業の規模に基づく市街化区域の拡大についてご説明しましたが、市街化区域の拡大検討のうち、人口、産業の規模によらないものについてご説明いたします。

下の図に示すとおり、本市には、周辺を市街化区域に囲われた市街化調整区域で地区計画を適用している地区が4カ所存在します。また、都市計画法に基づく大規模開発制度、現在は廃止されておりますが、これによって開発された地区で市街化区域に編入されていない地区は札幌市に1カ所存在します。これらの地区については、個々の土地利用状況や都市基盤の整備状況等に応じて、編入について検討を進めてまいります。

最後に、資料右側の今後のスケジュールについてです。

まず、スケジュールの区域マスタープラン部分をごらんください。

本日が朱書きで示している都市計画審議会です。本日のご説明後、圏域の各市や北海道との協議を重ねながら区域マスタープランの素案の検討を進めます。

令和2年1月31日開催予定の第107回都市計画審議会では、この区域マスタープランのうち、札幌市に関係する素案を説明いたします。その後、パブリックコメント等における意見を踏まえ、必要に応じて案を修正し、改めて令和2年度の都市計画審議会ですべて事前説明と諮問をいたします。その後は、北海道に案を送り込み、公聴会や北海道の都市計画審議会等の所定の手続きを経て、令和3年3月に北海道が都市計画変更の告示を行う予定です。

次に、スケジュールの線引きの部分をごらんください。

今後は、人口及び産業の将来的な規模の推計結果をもとにフレームの算出を進め、市街化区域拡大の必要性を確認するとともに、人口、産業の規模によらない編入検討地区の土地利用及び都市基盤の整備状況を踏まえ、市街化区域編入の可能性を検討いたします。

区域マスタープランと同様に、令和2年1月の都市計画審議会ではその結果を素案とし

てお示しする予定です。その後、令和2年度に入り、パブリックコメントの結果等を踏まえた案を当審議会において説明いたします。

この手続については北海道が決定する区域マスタープランと連動することから、区域マスタープランの告示とあわせ、令和3年3月に都市計画変更の告示を行う予定です。

●高野会長 それでは、ただいまの区域マスタープラン及び区域区分の見直しについてご質問はいかがでしょうか。

●田中（富）委員 4に持続可能なコンパクト・シティへの再構築という言葉があるのですけれども、これはどういうものを言うのか、大まかに説明していただきたいと思います。

●高田都市計課長 持続可能なコンパクト・シティへの再構築というのは、前回のマスタープランの理念となります。

本市が目指すコンパクトな都市づくりとは、市街地の範囲を現状の市街化区域とすることを基本とした上で、それぞれの住宅地において日常的な生活利便施設が立地し、都心や地域交流拠点では、多くの人々が利用する公共施設、商業・医療機能などの集積を図ることに加えて、バスネットワーク等の維持・改善、公共交通機関の乗り継ぎのしやすさを確保していくことが具体的なイメージとなります。

●田中（富）委員 何となくイメージがつかめませんので、具体的な例を言っていたらありがたいなと思います。

●高田都市計課長 今回の資料の2ページに、前回までの線引きの見直しということで、中段にちょっとしたポンチ絵が描かれております。これまで、札幌市は、人口の増加へは市街地の拡大によって対応してきましたけれども、市街地の拡大を抑制していくことを基本的な考えにし、中に赤色の丸と黒色の線でつながれたものがありますが、赤色の点は先ほど示した都心や拠点のイメージで、こういったところに多くの人々が利用するような公共施設や商業・医療機能を集積していくというような考えです。

●高野会長 真ん中にある絵柄がそのイメージ図ということでした。
ほかにいかがですか。

●岡本委員 5の人口及び産業の規模についてのところですか。

お話の仕立ては理解しましたがけれども、市街化区域内における収容可能人口については、平成27年、住居可能地、米印とあり、米印のところは、「未利用地のうち、住居系用途の転換が想定される土地」と記載がありますね。

立地適正化計画等では、持続可能な居住誘導区域があったと思うのですが、都市計画のマスタープランの高度化版を反映した形での住居系用途の転換を想定しているのか、とにかく未利用地で住居系になるのだったら、そういう上位計画とは関係なく、どこでも住めるとカウントしているのか、どちらでしょうか。

●高田都市計課長 ここで住居可能地として想定しているものは、いわゆる空き地など、未利用の状態の土地を指しております。

●岡本委員 そういう考え方も大丈夫なのですか。

●高野会長 どのような空き地ですか。用途地域など、そういう制限がなく、空き地なら全てということではないような気がします、空き地の全てですか。

●高田都市計課長 市街化区域の中の用途に関係なく、全ての空き地という考えで記載しております。

●岡本委員 そうであれば、ちょっと納得しにくいというか、説得されない数字かなと思います。

積み上げていくのはすごく大変な作業だと思いますが、そもそも住居系として使える用途地域なのかに加え、マスタープランの考え方で居住誘導に該当する範囲なのかも加味して考えたほうがより望ましいのではないかなと思いました。

●高野会長 当然、そのような疑問や意見が出てくることは今後予想されますので、これについては、前段での検討や内容の再検討をお願いいたします。

●高田都市計課長 次回、整理して説明させていただきます。

●高野会長 ほかにいかがですか。

●細川委員 人口・産業規模のところですが、人口がどんどん減っていってしまいます、工業出荷額や卸小売業の販売額も余り伸びないですと都市計画のマスタープランをつくるようになっていますが、経済観光部門など、何とか産業をしっかりと興していかなければいけないよね、まだまだ伸びていかなければいけないよねと思っている部署もあると思うので、オール札幌で考えてどういうふうにしていったらいいのかです。

要するに、まちづくり戦略ビジョンもありますが、それも踏まえ、どういうまちにしていったらいいのかを都市計画部局の方々もこぞって考えていただけたらありがたいという

意見で終わります。

●高田都市計課長 きょうお示ししているグラフは工業出荷額と卸小売業の販売額についてですが、これはあくまでもトレンドで示しているもので、こちらを用いてフレームを算定しなさいという一定の進め方があるというか、道が定める区域マスタープランであり、そういう指示を受け、これを使っております。

しかし、こちらには、産業振興施策などの考え方は反映されていないものですので、細川委員がおっしゃるとおり、これについては産業振興部門等と連携しながら進めていくことになるかと思えます。

●高野会長 ほかにいかがですか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 ありがとうございます。

それでは、以上をもって、本日の案件の審議は全て終了ということでございます。

では、事務局に進行をお返ししたいと思います。

4. 閉 会

●事務局（高田都市計画課長） 本日は、長時間ご審議をいただきまして、ありがとうございました。

次回の審議会は、令和2年1月31日金曜日、会場は今回と同じで、札幌市役所本庁舎12階の第1号から第3号会議室で実施する予定です。

今回も案件が多いため、今回同様、午前の部と午後の部に分けて審議いたします。午前の部は午前9時30分から12時まで、午後の部は13時から17時30分ごろまでかかる見込みです。

なお、大変恐縮ですが、昼食については各自でご用意いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

今回も長時間の審議となり、委員の皆様には多大なご負担をおかけすることとなり、大変申しわけございませんが、何とぞよろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第106回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

ありがとうございました。

以 上

第106回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（21名出席）

天野 俊哉	北海道建設部まちづくり局長（角原英人 代理出席）
石塚 宗司	北海道開発局開発監理部次長
岡本 浩一	北海学園大学工学部教授
長内 直也	札幌市議会議員
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齋藤 俊一	市民
齊藤 拓男	市民
椎野 亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部准教授
高倉 孝司	北海道警察本部交通部長（石川達也 代理出席）
高田 安春	市民
高野 伸栄	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
田作 淳	市民
田中 啓介	札幌市議会議員
田中富美子	市民
中村たけし	札幌市議会議員
中村 達也	札幌商工会議所 住宅・不動産部会部会長
細川 正人	札幌市議会委員
松浦 和代	札幌市立大学看護学部長、同大学院看護学研究科教授
松原 淳二	札幌市議会議員
丸山 博子	丸山環境教育事務所代表
好井 七海	札幌市議会議員

第106回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（19名出席）

天野 俊哉	北海道建設部まちづくり局長（角原英人 代理出席）
石塚 宗司	北海道開発局開発監理部次長（本間中 代理出席）
岡本 浩一	北海学園大学工学部教授
長内 直也	札幌市議会議員
齋藤 俊一	市民
紫藤 正行	札幌商工会議所副会頭
高倉 孝司	北海道警察本部交通部長（佐藤秀 代理出席）
高野 伸栄	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
田作 淳	市民
巽 佳子	市民
田中 啓介	札幌市議会議員
田中富美子	市民
中村たけし	札幌市議会議員
中村 達也	札幌商工会議所 住宅・不動産部会部会長
細川 正人	札幌市議会委員
松浦 和代	札幌市立大学看護学部長、同大学院看護学研究科教授
松原 淳二	札幌市議会議員
丸山 博子	丸山環境教育事務所代表
好井 七海	札幌市議会議員