

令和2年度第3回

第110回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和2年11月13日（金）
北海道経済センタービル 8階 Aホール

札幌市まちづくり政策局

■ もくじ ■

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	2
3	議事	2
	◎区域区分の見直しについて	3
	◎清田・真栄地区について	10
	◎学校統合関連について	13
	◎石山・藤野通関連について	22
	◎創成川通について	27
	◎東4丁目通関連について	42
4	閉会	51

第110回（令和2年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和2年11月13日（金）午前10時00分～午後2時50分

2 場 所 北海道経済センタービル 8階 Aホール

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ17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心まちづくり推進室長 稲垣 幸直

まちづくり政策局都市計画部長 田坂 隆

まちづくり政策局総合交通計画部長 坪田 靖

教育委員会学校施設担当部長 松原 和幸

4 議 事

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画区域区分の変更

事前説明 第2号 札幌圏都市計画用途地域の変更

事前説明 第3号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更

事前説明 第4号 札幌圏都市計画高度地区の変更

事前説明 第5号 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更

事前説明 第6号 札幌圏都市計画道路の変更【創成川通】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画道路の変更

【東4丁目通、北3条通、北1条・雁来通、北2条通】

事前説明 第8号 札幌圏都市計画道路の変更【石山・藤野通】

事前説明 第9号 札幌圏都市計画学校の変更【芸術の森小学校、石山東小学校】

事前説明 第10号 札幌圏都市計画学校の変更【石山中学校】

事前説明 第11号 札幌圏都市計画地区計画の変更【手稲山口地区】

事前説明 第12号 札幌圏都市計画地区計画の変更【清田・真栄地区】

事前説明 第13号 札幌圏都市計画地区計画の変更【前田公園南地区】

事前説明 第14号 札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】

事前説明 第15号 札幌圏都市計画地区計画の変更【都心創成川東部地区】

第 110 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 | 札幌圏都市計画区域区分の変更 |
| 事前説明 | 第 2 号 | 札幌圏都市計画用途地域の変更 |
| 事前説明 | 第 3 号 | 札幌圏都市計画特別用途地区の変更 |
| 事前説明 | 第 4 号 | 札幌圏都市計画高度地区の変更 |
| 事前説明 | 第 5 号 | 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更 |
| 事前説明 | 第 6 号 | 札幌圏都市計画道路の変更【創成川通】 |
| 事前説明 | 第 7 号 | 札幌圏都市計画道路の変更
【東 4 丁目通、北 3 条通、北 1 条・雁来通、北 2 条通】 |
| 事前説明 | 第 8 号 | 札幌圏都市計画道路の変更【石山・藤野通】 |
| 事前説明 | 第 9 号 | 札幌圏都市計画学校の変更【芸術の森小学校、石山東小学校】 |
| 事前説明 | 第 10 号 | 札幌圏都市計画学校の変更【石山中学校】 |
| 事前説明 | 第 11 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【手稲山口地区】 |
| 事前説明 | 第 12 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【清田・真栄地区】 |
| 事前説明 | 第 13 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【前田公園南地区】 |
| 事前説明 | 第 14 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】 |
| 事前説明 | 第 15 号 | 札幌圏都市計画地区計画の変更【都心創成川東部地区】 |

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	区域区分の見直し	区域区分の変更 用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 防火地域及び準防火地域の変更 地区計画の変更	事前説明第 1 号 事前説明第 2 号 事前説明第 3 号 事前説明第 4 号 事前説明第 5 号 事前説明第 11、13 号
②	清田・真栄地区	地区計画の変更	事前説明第 12 号
③	学校統合関連	学校の変更	事前説明第 9 号
④	石山・藤野通関連	道路の変更 学校の変更	事前説明第 8 号 事前説明第 10 号
⑤	創成川通	道路の変更	事前説明第 6 号
⑥	東 4 丁目通関連	道路の変更 地区計画の変更	事前説明第 7 号 事前説明第 14、15 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、誠にありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、17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110回、令和2年度としては第3回目となります、札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

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

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時ちょうどまで、午後の部は13時から17時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することになりますが、何とぞよろしくお願ひいたします。

また、本日も、前回の審議会と同様に、感染症対策としまして、できるだけ各座席を離すようにしており、このような配置とさせていただきます。

なお、質疑の際にはマイクをお渡しいたしますが、ご利用のたびに消毒いたしますので、議事録作成のためにマイクをご利用いただきますよう、よろしくお願ひいたします。

次に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。

本日、岸委員、佐藤委員、椎野委員、大條委員、齊藤委員から欠席される旨のご連絡をいただいております。

また、午前の部につきましては、福田委員、巽委員、午後の部につきましては、渡邊委員から欠席される旨のご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

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

また、本日、各委員のお席には、向かって左手に、配付資料1として会議次第、配付資料2として両面印刷の案件一覧・案件グループ分け、配付資料3として両面印刷の委員名簿・座席表がございます。

また、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局都市計画部、都心まちづくり推進室、総合交通計画部、教育委員会学校施設担当部から関係職員が出席いたします。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃいます皆様にご連絡がございます。

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、よろしくお願ひいたします。

それでは、岸本会長、よろしくお願ひいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 おはようございます。議長を務めます岸本でございます。

本日は長丁場でございますが、どうぞよろしく願いいたします。

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

今回は、前回からの順番で、松浦委員と長内委員にお願いしたいと考えております。

よろしく願いいたします。

それでは、お配りしている配付資料2の案件グループ分けのとおり、本日は、事前説明案件15件の審議を予定しております。

審議に入る前に、本審議会における都市計画の案の取扱いについて、事務局からご説明のほどをお願いいたします。

●事務局（高田都市計画課長） 都市計画の案の取扱いについてご説明いたします。

配付資料2の案件グループ分けをご覧ください。

これまで、本市では、道路や学校といった都市施設について、例えば、本日の案件グループ④から⑥の道路の案件のように、実際には幾つかのグループに分かれていても、道路は道路として一体の案として取り扱い、一括で採決を行ってきました。これを今後は、都市計画審議会での了承を前提に、案件グループごとに案を分け、採決もグループごとに行うよう運用を変更したいと考えております。

本運用について了承が得られましたら、今後はグループの異なるものは案を分けて付議させていただきますので、もし案の取扱いについて疑義が生じた場合には、その都度、事前説明の場で案の取扱いを決定していただければと考えております。

以上でございます。

●岸本会長 今のご説明内容について、ご意見やご質問等がございましたらお伺いいたしますが、いかがでしょうか。

要するに、丁寧にやっていくというイメージかと思えます。

（「なし」と発言する者あり）

●岸本会長 なければ、この運用の変更につきまして、当審議会として同意することとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

●岸本会長 ありがとうございます。

3. 議 事

●岸本会長 では、議事に入ります。

以降、場内の写真撮影はご遠慮いただくようお願い申し上げます。

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

◎区域区分の見直しについて

●岸本会長 それでは次に、事前説明第1号から第5号、第11号、第13号の区域区分の見直しについてでございます。

準備ができましたら、ご担当からご説明をお願いいたします。

●高田都市計画課長 都市計画課長の高田でございます。

事前説明グループ分け①の区域区分の見直しについて説明をさせていただきます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

これまでの経緯について説明いたします。

まず、昨年11月の第106回札幌市都市計画審議会において、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及び区域区分の見直しの方向性についてご説明させていただき、本年1月の第107回審議会では、見直しの変更素案についてご説明させていただきました。

5月には、委員の皆様にはパブリックコメントの結果を踏まえた変更案に関する資料を送付させていただき、その後、区域マスタープランについては、7月14日に開催した第108回審議会に変更素案を諮問した上で、北海道に対し、案の申出を行ったところです。

一方、区域区分については、区域マスタープランと同時に来年3月の告示を予定していることから、本日、区域区分の変更案及び各地区の市街化区域への編入に合わせて新たに指定が必要な関連都市計画の変更案について事前説明させていただき、1月または2月に開催を予定している審議会において諮問をさせていただく考えでございます。

ここからは、前回までの審議会でご説明いたしました区域区分の見直しの考え方と変更案の内容について、改めて説明いたします。

これまでの振り返りになりますが、区域区分、いわゆる線引きは、市街化区域と市街化調整区域の区分を定めるものです。

また、区域区分は、目標年における人口と産業の規模を勘案し、区域マスタープランに記載する区域区分の方針に基づき定めるものです。

これまでの審議会では、区域区分の見直しの基本的な方針として、人口・産業規模に対応した市街化区域編入と、人口・産業規模によらない市街化区域編入の二つの方針について説明をさせていただきました。

それぞれについて簡単におさらいをさせていただきます。

まず、一つ目の人口・産業規模に対応した市街化区域編入についてですが、目標年の令和12年におけるおおむねの人口を数学的手法で推計し、基準年である平成27年の実績値と

比較したところ、札幌市単独で比較する場合においては、目標年に微増するものの、令和7年の値をピークに減少に転じることが想定されており、増加分の人口も現在の市街化区域内で収まることが見込まれます。

また、産業の規模について推計を行ったところ、工業出荷額、卸小売販売額ともに減少の傾向が想定されました。

これらの理由から、今回の見直しにおいて、将来の人口及び産業規模の拡大に対応した市街化区域の拡大は行わないことといたしました。

区域区分の見直しは、圏域における人口と産業の規模を勘案するという考え方にに基づき、本年7月の審議会でお諮りした区域マスタープランでは、札幌圏の人口及び産業の規模を記載しております。

また、本日お配りしている議案書にも同様に圏域の値をお示ししております。

推計結果としましては、札幌圏のおおむねの人口は、都市計画区域内、市街化区域内ともに微減となりました。

また、生産規模についても、工業出荷額、卸小売販売額ともに減少する傾向が見られました。

次に、二つ目の方針である人口・産業規模によらない市街化区域の編入について検討したところ、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として手稲山口地区を、周囲を市街化区域に囲われた市街化調整区域において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として前田公園南地区を編入地区といたしました。

また、道路整備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に変更された区域として平和地区を編入地区といたしました。

最後に、区域区分の変更についてまとめますと、市街化区域への編入地区は、手稲山口地区、前田公園南地区、平和地区の3地区といたしました。

人口フレームについては、区域マスタープランに示したとおり、議案書に記載しております。

次に、各地区の市街化区域への編入に伴い、新たに指定する関連都市計画について説明いたします。

1 地区目は手稲山口地区です。

ここで、改めて地区の概要について説明いたします。

当地区は、本市の中心部から北西に約14kmのところに位置しております。

こちらは地区周辺の航空写真で、赤く塗られている範囲が今回の見直しで市街化区域に編入する区域、黄色い線で示しているのが現在の区域区分の境界です。

また、主要な道路として、曲長通及び下手稲通が通っております。

平成12年に大規模開発制度に基づいて開発が許可されており、平成13年には将来的な市街化区域への編入を想定し、用途地域等の指定に代わる土地利用のルールとして地区計画

を定め、適正かつ合理的な土地利用を誘導しつつ、良好な市街地の形成を図ることといたしました。その後、平成27年には地区全体の開発が終了しております。

次に、当地区に定められている地区計画について説明いたします。

当地区には、戸建ての専用住宅を主体とした地区である低層専用住宅地区、曲長通沿いの店舗や事務所等と集合住宅の立地を誘導する沿道A地区、下手稲通沿いの店舗や事務所、共同住宅等の立地を誘導する沿道B地区の3地区の区分が定められています。

現在、当地区においては、用途地域及びその他の地域地区を指定しておりませんが、市街化区域編入後に指定する都市計画を想定して制限を定めることにより、それぞれの地区にふさわしい適正な土地利用を図ってきました。

今回の見直しは、土地利用制限の強化及び緩和を行う目的ではないことから、現行の地区計画の制限に基づいた用途地域等の地域地区を指定いたします。

それでは、具体に変更を行う都市計画について説明いたします。

まずは、用途地域の指定についてです。

指定に当たっては、全市的な指定の考え方にに基づき、低層専用住宅地区には、低層住宅のための地域である第一種低層住居専用地域を指定し、これに併せて容積率と建蔽率も指定します。

また、幹線道路である曲長通や下手稲通は、道路の規格等によって、一定規模以上の事務所や店舗などが建てられる地域として、それぞれ第一種住居地域と準住居地域を指定します。

次に、特別用途地区の指定についてです。

戸建て住宅地として良好な環境を守るため、第一種低層住居専用地域の区域に戸建住環境保全地区を指定します。

具体の制限としては、戸建て住宅、長屋、二戸の共同住宅は80%の容積率が利用できませんが、それ以外は利用できる容積率が60%となります。

次に、高度地区の指定についてです。

戸建て住宅地のエリアには、北側斜線高度地区を指定します。これは、北側隣地の日当たりの確保のため、隣地からの距離に応じて建物が建てられる範囲を制限するものです。

また、曲長通や下手稲通の沿道には18m高度地区を指定します。

最後に、地区計画について説明いたします。

地区計画は、一部の制限が用途地域及びその他の地域地区による規制に移行するため、現在の地区計画の規制のうち、用途地域やその他の地域地区よりも厳しい規制については、引き続き地区計画で規制をいたします。

低層専用住宅地区については、一部の制限が用途地域、特別用途地区、高度地区と置き換わることで、右に示す制限に変更になります。

次に、沿道A地区についてですが、こちらも用途地域や高度地区に制限が置き換わることにより、右に示す制限に変更になります。

最後に、沿道B地区についてですが、同様に用途地域及び高度地区に置き換わることで、右に示す制限に変更になります。

以上が手稲山口地区における都市計画の変更内容です。

続きまして、前田公園南地区の変更について説明いたします。

当地区は、本市の中心部から北西に約11kmのところに位置しております。

こちらは地区周辺の航空写真で、赤く塗られている範囲が今回の見直しで市街化区域に編入する区域、黄色い線で示しているのが現在の区域区分の境界です。

当地区は、周囲が市街化区域に囲われた市街化調整区域であることから、現在の区域区分の境界がそのまま市街化区域に編入する区域になります。

主要な道路としては、石狩・手稲通及び稲山通が通っております。

当地区においては、周辺市街地と調和し、健全で一体的かつ効率的な市街化を誘導するため、平成22年に地区計画を定めております。平成23年に石狩・手稲通沿いに商業施設が建設された後、令和元年に戸建て住宅地の開発行為が完了して以降は、現在まで戸建て住宅の建設が進められております。

次に、当地区に定められている地区計画について説明いたします。

当地区には、戸建ての専用住宅を主体とした地区である低層住宅地区、地域住民の日常生活を支える生活利便や教育、交流等の機能相互の連携、複合を図る地区である機能複合地区、石狩・手稲通に面する街区であることから、店舗や事務所、共同住宅等の立地を誘導する地区である沿道地区の3地区の区分が定められております。

手稲山口地区同様に、それぞれの地区について、市街化区域編入後に指定する都市計画を想定した制限を定めております。

それでは、具体に変更を行う都市計画について説明いたします。

まずは、用途地域の指定についてです。

指定に当たっては、全市的な指定の考え方にに基づき、低層住宅地区には第一種低層住居専用地域を指定します。

また、幹線道路である石狩・手稲通沿いは、幹線道路沿道にふさわしい商業業務機能の立地に対応すべき区域として近隣商業地域を、第一種低層住居専用地域と近隣商業地域間の区域には、周囲の住環境の保全を図りつつ、一定規模の利便施設の立地の誘導を図るために第二種中高層住居専用地域を指定いたします。

次に、特別用途地区の指定についてです。

戸建て住宅地として良好な環境を守るため、第一種低層住居専用地域の区域に戸建住環境保全地区を指定します。

また、石狩・手稲通沿いの近隣商業地域の指定に併せて、第三種小売店舗地区を指定します。

本市では、商業施設などが立地する近隣商業地域の指定に併せて、大規模集客施設の立地の抑制を図りつつ、小売店舗に係る業務の利便の増進と住宅市街地の良好な環境の保護

を図る区域について、第三種小売店舗地区を指定しております。

具体的には、床面積が1万㎡を超える大規模集客施設などについて、原則的に立地を制限しております。

次に、高度地区の指定についてです。

戸建て住宅地のエリアには、北側斜線高度地区を指定いたします。

また、石狩・手稲通沿いに向けて、18m北側斜線高度地区、18m高度地区を指定します。

次に、準防火地域の指定についてです。

石狩・手稲通沿いは、近隣商業地域に指定されることで、一般の住宅地に比べ、大きな建物が建築可能となり、高密度になることから、火災時の延焼を抑える構造にするための規制区域として準防火地域を指定します。

最後に、地区計画について説明いたします。

低層住宅地区については、一部の制限が用途地域、特別用途地区、高度地区と置き換わることで、右に示す制限に変更になります。

次に、機能複合地区についてですが、こちらも用途地域や高度地区に制限が置き換わることにより、右に示す制限に変更になります。

最後に、沿道地区についてですが、同様に用途地域及び高度地区に置き換わることで、右に示す制限に変更になります。

以上が前田公園南地区における都市計画の変更内容となります。

最後に、地形地物の変更に伴い、市街化区域への編入を行う平和地区について説明いたします。

当地区は、本市の中心部から西に約8km離れた西区平和地区と福井地区との間の山間部に位置しております。

こちらは地区周辺の航空写真で、赤く塗られている範囲が今回の見直しで市街化区域に編入する区域、黄色い線で示しているのが現在の区域区分の境界です。

地域内の幹線道路である平福線の道路基準線を区域区分の境界としている地区です。

平福線は、平成10年度に縦断勾配及び線形の改良を目的として道路事業を行い、平成20年度に事業が完了した後、平成21年に道路供用を開始しております。これにより、区域区分の境界としていた道路基準線が変更になったことから、変更後の道路基準線に基づき、市街化区域へ編入するとともに、関連都市計画について変更を行います。

それでは、具体的に変更を行う都市計画について説明いたします。

まずは、全市的な用途地域の指定の考え方に基づき、地区周辺と同様に第一種低層住居専用地域を指定します。

また、特別用途地区として戸建住環境保全地区を、高度地区として北側斜線高度地区をそれぞれ指定します。

以上が平和地区における都市計画の変更内容です。

次に、条例に基づく変更原案の縦覧について説明いたします。

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変更原案の縦覧を10月16日から10月30日まで行いましたが、意見はありませんでした。

次に、地権者に対して行った説明状況について説明いたします。

この変更原案の縦覧に合わせて、手稲山口地区の地権者に対し、地権者説明会を行いました。日にちは、10月28日と11月1日の2回開催し、2日間の出席者は9名でした。

説明会では、市街化区域の編入に伴う変更点として、土地建物に関する規制、騒音や振動に関する生活環境基準、都市計画税の課税などの説明を行いました。

地権者の方からは、市街化区域編入後の将来的な高さ制限の変更や都市計画税の課税額などの質問をいただいたところがございます。

その他の地区の説明会の開催状況ですが、前田公園南地区では、現在、開催時期や方法について地域と調整中であり、年内の実施を予定しております。

また、平和地区については、道路区域内での変更であることから、説明会の予定はございません。

最後に、今後のスケジュールについて説明いたします。

1月の月上旬から中旬頃にかけて都市計画法に基づく案の縦覧を行った上で、1月または2月に開催いたします都市計画審議会において諮問いたします。そこで皆様の同意を得られましたら、3月の下旬頃に告示をする予定としております。

以上で、事前説明案件グループ分け①の区域区分の見直しについての説明を終わらせていただきます。

●岸本会長 ご説明をありがとうございました。

それでは、質疑に移りますが、ご発言に当たりましては、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ご利用いただき、お名前を言っていただけますと、大変助かります。

それでは、今の3件のご説明につきまして、ご質問等がございますでしょうか。

●松浦委員 パワーポイントの32ページについて教えていただきたいことがあります。

32ページで準防火地域の指定について示されており、下段にあるのは防火・準防火地域の定義なのだと思いますが、一般に防火地域と準防火地域の定義は分けているのか、あるいは、これを一緒に定義するのが通常であるのか、お聞きいたします。

●高田都市計画課長 防火地域と準防火地域については用途地域ごとに定めておりますので、それぞれ基準が違うものになってございます。

●松浦委員 今回は準防火地域が指定となるということですね。

●高田都市計画課長 本市の指定の基本的な考え方の中で、近隣商業地域については準防火地域を指定することとなっておりますので、今回、指定をさせていただいております。

●松浦委員 参考までに教えてほしいのですが、ここを防火地域に指定できないのはどのような制約があるからなのでしょう。

●高田都市計画課長 基本的な考え方ですが、用途地域が商業地域の用途に指定している場合、防火地域に指定することとしてございます。

●松浦委員 ここはそれに該当しないので、準防火地域ということですか。

●高田都市計画課長 そうです。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 今のご説明についてですが、基本的に開発が抑制される市街化調整区域だとしても個別に開発の許可をもらうことによって大規模な宅地開発が行われることはあるわけなのですよね。しかし、これまで、札幌市としては、本来、建物を開発することを抑制されるべき市街化調整区域においては、無秩序に建物が乱立していくことを防止するため、開発許可を出しつつも、地区計画を同時に立て、網をかけてきていたわけです。でも、その中に建物が建つわけですから、結局のところ、市街化区域において建物が建つのが基本的には一緒になってしまっているのです。

今回、手稲山口地区と前田公園南地区については、そうなった現状を踏まえ、市街化区域に見直して、市街化区域の法制度の下で用途地域を定め、例えば、ここを近隣商業地域にする、ここを第一種低層住居専用地域にするなど、言うならば書き直すということをしたということだと思えるのです。

ただ、その場合、従来の地区計画で規制していた内容が緩んだら困るから、市街化区域に変え、その中で用途地域を定めて、今ご質問にもありましたとおり、防火地域や準防火地域にした上で、さらに、従来、条例でやっていた地区計画の内容が緩まないよう、別途、ここに地区計画で規制の網をかけるということです。したがって、建物の建ち方や規制が緩められることなく、従来どおりの形になるということです。

住民の皆様にとってみれば、都市計画税がどうなりますかというような問題は出てくるのだけれども、建物の土地利用規制という観点からするならば、変わらないように、規制が緩まないようにいたしますというご説明だったと理解しておりますが、こういうことで間違いはないですか。

●高田都市計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 そういうことを前提に、今回、事前説明が行われたわけです。

そして、今後、縦覧などの手続を経ていきまして、議決は次回となりますか、それとも、次々回となりますか。

●高田都市計画課長 今、調整中でございます。

●岸本会長 では、法定の手続が終わり次第、当審議会に正式に議決案件として上がってくるのですね。

●高田都市計画課長 はい。

●岸本会長 それでは、ただいまの案件については質疑を終了といたします。

◎清田・真栄地区について

●岸本会長 次に、事前説明第12号の清田・真栄地区についてです。

準備が整いましたら、ご担当からご説明をよろしくお願いいたします。

●高田都市計画課長 都市計画課長の高田でございます。

事前説明第12号の清田・真栄地区地区計画の変更について説明させていただきます。

本案件は、当該地区計画の境界としていた河川境界の変更に伴い、地区計画区域の変更を行うものでございます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

説明事項といたしましては、地区の概要、都市計画の変更内容、条例に基づく変更原案の縦覧、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説明いたします。

清田・真栄地区は、JR札幌駅から南東へ約11kmのところに位置しています。

こちらは当地区周辺の空中写真です。写真の左側が北の方角で、赤い線で囲まれている部分が地区計画区域です。

当地区周辺の主要な道路として、地区計画区域を南北に通る都市計画道路羊ヶ丘通が整備されているほか、地区の北側には国道36号が通っております。また、東側には、当地区に接して厚別川が流れております。

次に、当地区の土地利用状況について説明いたします。

なお、画面の矢印は撮影方向を示しております。

①は、羊ヶ丘通の北側から撮影したもので、スーパーなどが立地しております。

②は、羊ヶ丘通の南側から撮影したもので、商業店舗等が立地しております。

次に、都市計画の決定状況について説明いたします。

青い線で示すとおり、当地区は、周辺が市街化区域に囲まれた市街化調整区域、いわゆる穴抜き市街化調整区域となっております。

周辺の用途地域は、東側と西側は第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、準住居地域、南側と北側は近隣商業地域が指定されております。

平成22年4月6日に北海道が告示した札幌圏都市計画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では、当地区のような穴抜き市街化調整区域のうち、都市基盤整備上支障がなく、周辺市街地と調和し、健全で一体的かつ効率的な市街化を図るべき区域については、都市的な利用が図られるように地区計画制度を適用することとしております。

当地区は、この方針に基づき、平成22年4月に地区計画の都市計画決定を行いました。

当地区計画の地区計画区域は、赤い線で示す範囲であり、地区計画区域の境界は、地区の東側は河川敷地の境界、それ以外は基本的に土地の地番界としております。

当地区では、調和した良好な市街地の形成を図るため、地区整備計画を定めており、羊ヶ丘通の東側及び南西側には沿道A地区、羊ヶ丘通の北西側には沿道B地区を定めております。

地区整備計画の制限は、表で示すとおりであり、建築物等の用途の制限や容積率の最高限度、建蔽率の最高限度、敷地面積の最低限度などの制限を設けております。

続いて、都市計画の変更内容についてご説明いたします。

今回の変更は、冒頭でご説明したとおり、河川境界の変更に伴い売却された、図の黄色で示す旧河川敷地約0.04haを地区計画区域に追加するものでございます。

左の図は、今回、地区計画区域に含める範囲を拡大したものです。今回、含める土地は、地区計画区域に隣接した土地であり、厚別川の河川境界の変更に伴い売却され、現在は民有地となっております。

この土地に接している青色の土地は、対象地と同一の所有者が所有し、現在はガソリンスタンドとして活用されておりますが、このたび、この土地所有者から対象地も含めた土地利用の可能性について相談があったところでございます。

この相談をきっかけとして、本市で検討を行い、穴抜き市街化調整区域に地区計画を定める趣旨は、都市の一体性などの観点から都市的な土地利用を図るためであること、対象地は市街化調整区域内にあり、現在は土地利用ができない状況にあります。地区計画を定めた趣旨を踏まえ、地区計画区域に含めることにより、周辺と一体の土地利用を図る必要があること、対象地は地区計画区域と厚別川に囲まれた土地であり、地区計画区域に含めても無秩序な市街化の促進につながるおそれがないことを踏まえ、対象地を地区計画区域に含めることが妥当と判断いたしました。

また、対象地を地区計画区域に含めることに伴い、適正な土地利用を図るため、周辺と

同様の建築制限をかける必要があることから、地区整備計画の沿道A地区に含めることとしております。

次に、条例に基づく変更原案の縦覧について説明いたします。

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変更原案の縦覧を10月14日から10月28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説明いたします。

本審議会ですべての事前説明を終えた後は、令和3年1月上旬から中旬頃にかけて都市計画法に基づく案の縦覧を予定しております。その後、都市計画審議会への諮問は、1月または2月の審議会を予定しており、同意が得られましたら、3月下旬に告示する予定で考えております。

以上で、事前説明第12号の清田・真栄地区地区計画の変更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、ご意見やご質問等がございましたらお伺いいたしますので、挙手をお願いいたします。

●本間委員 14ページに地区計画区域に追加という黄色の部分がありますが、ここは厚別川の曲がり角のところですか。ここは防災上の措置という観点は全く考慮されていないのでしょうか。

●高田都市計画課長 当然、防災上、護岸工事などは河川管理者として実施した上で、平成25年に河川敷地から外れた部分については民間に売却しております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 グループ案件①とも似ているのですが、要するに、ここの部分は全体的に市街化調整区域であるのです。それを市街化区域に編入するということではなく、市街化調整区域のままにしておき、その上で開発許可という制度を使い、ガソリンスタンドなど、大規模な店舗が建てられている地区計画による制限を受けながら個別に開発の許可を得て建てられるようにするということですね。

また、この区域のうちの一部については、護岸工事というのでしょうか、河川敷の改修工事等が行われることによって新たに利用できる土地となるわけですが、そこは売却されている状態であるということです。ただ、今後、その土地を利用する可能性が出てきているわけです。

しかし、今までは地区計画の対象になっていません。無秩序に建物が建てられることを予防するため、開発許可制度の下できちんとした地区計画の規制を受けた中で土地利用が図られていくよう、新たな部分についても地区計画の網をかぶせたいというご提案という

ことで間違いないでしょうか。

●高田都市計画課長 はい。

●岸本会長 これも、今後、法定の手続を経た上で最終的に当審議会に議案として上がってまいります。

事前説明の段階でご質問等がなければ、次に進んでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 本当にあれば、ここで休憩とする予定でしたが、質疑にそこまでの時間がかかりませんでしたし、まだ45分しかたっておりません。それに、午後にはアクセス道路等についての事前説明があります。

そこで、引き続き次の学校統合関係のグループ③の事前説明に入らせていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 ご理解をありがとうございます。

それでは、審議を続けます。

◎学校統合関連について

●岸本会長 事前説明第9号の学校統合関連について、準備が整いましたら、ご担当からご説明をお願いいたします。

●松原学校施設担当部長 教育委員会学校施設担当部長の松原でございます。よろしくお願いいたします。

事前説明第9号の都市計画学校の変更についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日は、児童生徒数の推移と学校の計画、現在の学校規模適正化の取組、都市計画の内容、今後のスケジュールの順で説明いたします。

まず、児童生徒数の推移と学校の計画についてです。

このスライドは児童生徒数の推移を表したものです。

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おります。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、クラス替えが困難になるなど、教育面や学校運営面において様々な課題が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、運動会や学習発表会などの学校行事における教育効果の向上や教員の業務負担軽減など、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ございます。

札幌市では、学校規模の適正化を進めるに当たり、有識者、保護者代表、学校関係者などから成る札幌市学校適正配置検討懇談会からの意見、提言を踏まえ、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、取組を進める上での基本的な考えをまとめております。

基本方針においては、札幌市における適正な学校規模を、小学校は18学級から24学級、1学年3学級から4学級、少なくとも12学級以上、中学校は12学級から18学級、1学年4学級から6学級、少なくとも6学級以上としております。

児童生徒数が減少している現在は、学校規模適正化の取組の中で、地域ごとに適正規模の学校を確保することを方針としております。

次に、現在の学校規模適正化の取組についてです。

基本方針に基づき、取組を進めている地域がこちらです。

スライドの地図の中、右上の赤い箇所が厚別区の上野幌・青葉地域、右下の大きな赤い箇所が南区の石山・芸術の森地域です。このうち、上野幌・青葉地域の取組は既に終了しており、今回ご説明いたしますのは、今年度末に閉校となる芸術の森地区の石山東小学校と常盤小学校、そして、その統合校として来年度に開校となる芸術の森小学校です。

芸術の森地区の石山東小学校と常盤小学校についてご説明いたします。

スライドの航空写真をご覧ください。

両校は、南区の地下鉄真駒内駅から南に向かって車で10分から15分程度の場所にあり、校区は国道453号沿いに広がっております。

文部科学省が策定した公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引では、小学校ではおおむね4 km以内、中学校ではおおむね6 km以内を基準としております。

また、札幌市の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では、有識者や公募市民等から成る附属機関からの意見、提言を踏まえ、小学校ではおおむね2 km以内、中学校ではおおむね3 km以内を基準としております。

石山東小学校、常盤小学校の通学区域は図のとおりです。

統合後の芸術の森小学校の通学区域は、2校の通学区域を合わせた形となります。黄色の網かけ部分は、芸術の森小学校から2 kmを超える地域を示しております。この地区から通う児童に対しては、バス通学助成の対象となり、交通費を全額助成いたします。

なお、通学について個別の対応が必要なケースについては、学校において相談を受け、個々に応じた配慮をしていくこととなります。

次に、検討の経緯についてです。

当初は、石山東小学校、常盤小学校だけでなく、石山小学校、石山南小学校の4校で検討を実施しておりました。平成26年7月に石山・芸術の森地域学校規模適正化検討委員会という保護者や地域の方々に構成される組織を設置し、学校規模適正化に関する検討を開始いたしました。どのように統合を進めるのがよいかを約1年かけて検討し、石山小学校

と石山南小学校の2校、石山東小学校と常盤小学校の2校をそれぞれ統合することで、学校規模の適正化を進めることとなり、平成27年7月に石山東小学校と常盤小学校の統合について、より議論を深めるため、石山・芸術の森地域芸術の森部会を設置いたしました。

当部会において検討を続け、平成28年2月に石山東小学校と常盤小学校を統合し、両校の中間地に新設校を開校する旨をまとめた意見書が教育長に提出されました。これを受け、平成29年3月には、両校の保護者や地域の方を対象とした地域説明会を実施しております。

その結果、令和3年3月末をもって石山東小学校と常盤小学校を閉校し、令和3年4月には両校の中間地に新たに芸術の森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。

統合後の芸術の森小学校は、児童数は457人、14学級での開校を予定しております。

なお、石山東小学校と常盤小学校の児童数、学級数の推移は、表のとおりとなっております。

続きまして、都市計画の内容についてです。

芸術の森地区の石山東小学校及び常盤小学校の現在の状況です。

昭和61年開校の石山東小学校は都市計画学校に指定されておりますが、明治43年開校の常盤小学校は都市計画決定されておられません。

そして、先ほどご説明したとおり、令和3年3月に石山東小学校と常盤小学校を閉校し、令和3年4月に芸術の森小学校を開校いたしますので、石山東小学校の都市計画学校を廃止し、芸術の森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月上旬から2週間、都市計画法に基づく案の縦覧を行い、都市計画審議会にお諮りし、3月下旬に告示を行う予定です。

事前説明第9号の説明については以上でございます。

よろしく願いいたします。

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

●田中委員 12ページの現在の学校規模適正化の取組の一番最後のところに平成29年3月に地域説明会開催と書かれていますが、これは何回行われたのでしょうか。また、その中で実際にどういう意見があったのか、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 地域説明会の回数とどういったご意見があったかについてですが、回数は1回であり、参加者は地域にお住まいの方と保護者が対象となっております。

その際にあった意見ですには、学校が少し遠いこともありまして、通学への不安などの

ご意見がありましたが、バスで通学できます、全額定期助成がされますというお話をしましたところ、おおむねご理解いただけただけだと思っております。

ただ、不安の声はありましたので、学校、教育委員会で支援し、そういった不安を取り除きながら対応してまいりたいと思っております。

●田中委員 その前の11ページにあるように、通学距離が2kmを超える方には交通費を全額助成することでおおむね了解を得たということだったと思いますが、このバスというのは、スクールバスではなく、通常の路線バスですね。

路線バスは、時刻どおりに運行するとしても、冬の期間はどうしても遅れることがあり、学校に間に合わないことも想定されますし、逆に遅れてはいけなからと早めに行く児童も出てくると思います。

ただ、今、小学校では登校できる時間を10分ぐらいしか設けておらず、例えば、8時15分から8時25分の間は開いているけれども、それ以外の時間は鍵が閉まっていて、外で待たなければいけないという状態も起きています。

早く行くと、冬の期間にずっと外で待っていなければいけなくなるわけですが、そうした点についてはどう考えているのでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 特に冬についてですが、そうしたことについては、学校と協議をしながら、バス通学する児童に対する配慮として、多少早く開ける、あるいは、玄関を入ったところの靴を脱いだりする場所を開放するなど、臨機応変に対応してまいりたいというご説明をしておりますし、学校からも、統合に当たって、そのような説明をさせていただいているところです。

●田中委員 もう一つです。

学校というのは子どものためのものということもありますが、やはり、地域のコミュニティーに、特に、災害時の避難所にも指定されているところだと思います。つまり、今回、避難所となる学校がすごく遠くになってしまうわけですね。

説明会は1回だけで、それも、保護者に対し、学校に子どもを通わせるという観点からの交通費の助成ということへの配慮はあったと思いますが、地域住民にとっての防災やコミュニティーの拠点としての学校が失われることについてはどのように説明し、どう納得をいただいたのか、お聞きします。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、統合に当たりましては、検討委員会をかなりの回数開催しております、その際には、学校統合に絡むご意見もございましたが、例えば、今言われた避難所はどうなるのかというご意見もいただいており、そういったことも含め、心配をかけないようにご説明をしてきたところです。

今回、閉校する学校に関し、避難所はどうかという地域からのご意見もありましたので、跡活用の際、避難所として活用できないかということ売却のときの条件としてつけ、地域の方の不安を取り除こうと考えているところでございます。

地域の方からはそれについて特に反対の意見は出てきておりませんし、札幌市全体として対応してまいりたいと考えているところでございます。

●田中委員 やはり、地域の方にとっては拠点の場がなくなると思うのです。跡活用でそういうことも考えているということだったと思うのですけれども、実際、札幌市が基幹避難所として指定しているのは小学校と中学校だけなのです。避難物資などがしっかりと装備されるということを前提に基幹避難所として指定しているわけで、跡活用でということでは本当に不安を取り除けるのか、本当に大丈夫なのかを議論していくためには、地域説明会を1回だけではなく、複数回行っていくことが必要だと思うのです。

8ページに上野幌や青葉地区のことも書かれていましたけれども、ここでもやはり反対の声が多くあり、さらには議会に陳情まで上がっています。ここも住民への説明会が1回ぼっきりだったということです。

実際、検討委員会は何回かやっているのだと思うのですけれども、その地域では、このときに初めて知ったという住民の方も多くいたということですし、上野幌の件では陳情の中でも住民の方がそう言われていましたよね。

適正化の取組を行う段階では、やはり、回数を重ねること、そして、一方的にこちらから押しつけるのではなく、理解と納得を得た上で、双方向でやっていくことがすごく重要だと思います。

●岸本会長 ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●田作委員 恐らく、保護者を対象とした説明会と検討委員会をきちんとされて、こういった案が出てきたことは理解をしました。

私がお伺いしたいのは、以前、石山地区でこのような案件があったときに、片方の小学校を存続させるため、片方の小学校を閉校し、統合するというので、中学校と小学校の設置場所を分けた記憶があります。しかし、今回は、見る限り、小学校と中学校の設置場所は隣地になっています。

何が言いたいかというと、前の石山地区では、地域から学校がなくなると、地域のにぎわいがなくなり、寂しいというお話があって、小学校と中学校の位置を分けた記憶があるのですが、今回は、中学校の隣に芸術の森小学校ができるということですよね。

どういった理由でここに学校を設置されることを決定されたのか、お伺いしたいと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 こちらでも検討委員会を立ち上げまして、連合町内会という大きい組織の役員、そして、学校長、保護者に入ってください、検討していただいております。

その中で、学校への距離が少しあるが、何かいい方法はないだろうかなど、いろいろな検討をしていただいたわけですが、常盤中学校の東側に、通称とはなりますが、ときわスポーツコミュニティ広場というサッカー場と土の野球場がありまして、ここは真ん中になるからいいよねというご意見を検討委員会からいただき、教育委員会としてはこちらに施設を整備することを決めました。

●岸本会長 それでは、松浦委員、お願いいたします。

●松浦委員 私は、パワーポイントの14ページについて質問いたします。

令和3年開校時の児童数推計値についてですが、学校全体としては457人で、単純に石山東小学校と常盤小学校を足しますと、18学級になると思うのですが、13ページのパワーポイントでは14学級になっています。これは、学級の構成人数は大体30人ぐらいが適正ではないかというご判断でしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 学級の配置基準というものがあまして、小学校では、1年生、2年生が35人まで、3年生以上が40人までとなっており、これを当てはめたところ、14学級となったということです。

●松浦委員 分かりました。

ただ、5年後の令和8年になると、生徒数が352人まで減って、これを今の説明で再考すると、ほんの5年の間で11学級から12学級まで減ってしまうわけですが、それも十分に予想しながら学校規模を検討されているという理解でよろしいですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 はい。

もともと、小学校が二つあり、特に石山東小学校が小さいという現状の中、どういった方法がいいかを地域の方、保護者、学校と話した結果、二つを一つにして、芸術の森小学校を開校するという事で決まっております。

●松浦委員 たった5年の間に352人まで減ってしまって、14学級の維持も難しくなることは十分承知だけでも、14学級でスタートするということですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 12学級、1学年に2学級ですと、クラス替えができて、子どもたちの発達や友だちと切磋琢磨することもできます。そうしたことから2学

級以上が好ましいという学校規模適正化の基本方針もあるのですが、現在、石山東小学校は、6学級しかないため、クラス替えができない状況です。そこで、子どもたちの教育環境をよりよくするというのを考えた結果、こういうことにいたしました。

●松浦委員 分かりました。

5年後にはまた同じ問題を繰り返していくということですね。

●長谷川学校規模適正化担当課長 今、国全体で少子高齢化という状況ではございますが、新しい学校の開校に伴い、人口増なども考えられるかと思えます。ですから、今のお話については12学級を切ったときに考えさせていただきたいと思えますが、その際も地域住民の方と丁寧に議論を重ねながらやっていきたいと考えております。

現状では12学級を切るという推計はないので、このまましばらくは行くのかなと思っております。

●松浦委員 352人になったら、12学級は切ると思うのですが。

●長谷川学校規模適正化担当課長 例えば、1年生、2年生はさておいても、41人であれば2クラスできますので、本当にざっくりした数字ではありますが、240人を超えると12学級を維持できると思えます。

●松浦委員 芸術の森小学校の開校について異論があるわけではありません。

ただ、札幌市の真駒内という日本の中でも非常に速いスピードで高齢化が進んでいる地域の中でどういう小学校構想を実現するのか、そして、子どもたちにとって学びの場が保障され、活動の場も保障されるという在り方を考えるとしたら、たった5年でまた同じ悩みを繰り返すようなプランではなく、何か先駆的なモデルケースになるようなご提案はないのかなと思ったのです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●梶委員 代理で来ております交通規制課の梶と申します。よろしくお願ひいたします。

今回の学校の統廃合に伴って、小学生の通学路につきましては、交通規制のほか、道路管理者による必要な交差点施設等も出てくると思えますけれども、そうした施設の設置計画についてはどうなっているのでしょうか。

つまり、学校がなくなれば、小学生の登校がないということで解除になる規制も出てきますし、逆に、学校ができるとなれば、交差点に必要なものをつけなくてはならないと思うのですが、その計画の状況と、そうなったときの地元の方々の同意とございますか、

ご意見などはどうなっているのでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、学校の通学路の問題ですが、既に石山東小学校と常盤小学校のPTAの方とスクールゾーン実行委員会を合同で開催し、通学路の安全を確保するため、いろいろなご検討をさせていただいております。

その中で、地域から要望のありました信号や横断歩道の設置につきましても、開校に合わせ、児童が安心して通えるよう、工事等を行っているところでございます。そして、見守り体制も地域のご協力を得ながらやっております。

また、閉校になる学校についてですが、先ほどもご説明しましたとおり、地域の方々より、この学校の跡活用をさせてほしい、避難所として活用してほしいというご意見がありましたので、地域の条件を確保できるよう、対応してまいりたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長内委員 まず、10番のスライドについてですが、国の基準ではおおむね4 km以内、札幌市ではおおむね2 km以内としている理由をお伺いしたいと思います。

また、これは令和3年に開校となりますが、令和3年の開校時の推計でいいので、バスを利用しなければいけない子どもたちが何人いるのか、お知らせいただきたいと思っております。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、1点目の通学距離についてです。

小学校に関しましては国の基準で4 kmと決められてございますが、札幌市としては、積雪寒冷地ということもあり、札幌市学校適正配置検討懇談会で札幌市の学校規模適正化に関する基本方針を定めたときに審議会でどの程度が適当だろうかというお話の中で2 kmが妥当であろうという判断がなされております。

次に、バス通学の児童についてですが、現時点では、石山東小学校が125名、常盤小学校が45名という推計になってございます。

●長内委員 基準については、積雪寒冷地であることを理由に、距離を半分にしているのだということですが、そもそも、子どもたちは2 km以上歩けないわけでもないですし、今、子どもたちの体力が低下しているという問題もありますので、私としては運用基準をもう少し広げてもいいのではないかなと思っております。

特別にバスで通わなければいけない子どもたちができるだけ少なくなるように学校の新設場所を考えることが一番大事なことで、通うのに4 kmも5 kmも離れていては大変だということから対応するというのは分かるのですが、最初から相当数の子どもたちがバスを使わなければいけないという状況はもう少し見直してもいいのではないかなと思っております。

また、積雪寒冷地という理由であれば、夏場は歩いてもらってもいいのではないかと考

えるのですが、その辺について改めてご回答をいただきたいと思います。

そして、バス通学を予定している子どもたちは、石山東小学校が125名、常盤小学校が45名というお話がありました。ただ、令和3年度の推計値では、石山東小学校の子どもたちは120人しかいないわけですよね。それなのに何で125人としているのか、もう一度お伝えください。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、2kmの基準についてです。

2kmを超えた場合には全額助成をすることができるという規定になっておりまして、ほとんど全ての方がバス通学を利用されているかと認識しております。中には、2kmにぎりぎり満たず、歩かれる方もいらっしゃると思いますが、過度な負担にならないよう、子どもたちの体力の増強も含め、委員のご指摘のようなことは今後も対応してまいりたいと思っております。

次に、人数についてですが、新入学児童が令和3年度の推計に入っておりますので、それも含めて対象になっているということです。

●長内委員 考え方ですが、交通費を出す出さないというものをどこかで決めなければならないことは分かっています。ただ、健全ではないわけですよ。本来であれば、子どもたちが歩いていける距離に学校があるのが一番健全な形であって、そうならないときにどうするかということでこういう特例がつくられるわけですよね。でも、その特例があまりにも多くなる状況が最初からあること自体、いかがなものかと思うということです。

つまり、通学距離が1.99kmとなる子どもたちは歩いて、2.01kmの子どもたちはバスに乗るということになるわけで、もう少し多くの子どもたちが従来の健全な形で通学できるような運用にしたらどうですかと私は申し上げているのです。

また、2点目について、125名には新入学児童が入っているというのですが、では、この推計値とは何なのでしょう。私は、新入学の子どもを入れたのが推計値だと思っていたのですが、どういうことなのですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 委員のご指摘を受け、もう一度確認してみましたところ、人数が違っておりました。ちょっと多く捉えているところがあるかもしれませんので、再確認し、次回になるかと思いますが、ご報告させていただきたいと思います。

●長内委員 あわせて、常盤小学校の子どもたちは45名が対象になっているというのですが、先ほどもらった図面の下の黄色のところでは45名ということですか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 はい。南区の滝野のほうに向かっていくところにあるサンブライトという団地と、滝野地区に住んでいる方を含めての数字になります。

●長内委員 本案が出されるときには今の点をもう1回しっかり精査していただきたいと思います。

また、繰り返し申し上げますが、おおむね2kmというものについて、運用上、できる限り多くの子どもたちが歩いて通えるような環境をつくるべきであるとは思っておりますので、その辺もご検討いただきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 本日は事前説明ということで、その後、手続を経て、次回、あるいは、次々回の審議会に議案として上がってくるということでよろしいでしょうか。

●松原学校施設担当部長 はい。

●岸本会長 ありがとうございます。

予定では、次の案件をもって午前の部を終了させていただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 では、引き続き、よろしくお願いいたします。

◎石山・藤野通関連について

●岸本会長 それでは、午前中の最後となりますが、事前説明第8号及び第10号の石山・藤野通関連につきまして、準備が整いましたらご説明のほどをお願いいたします。

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

事前説明第8号の石山・藤野通と事前説明第10号の石山中学校につきましてご説明いたします。

内容としましては、平成26年2月に都市計画決定されております石山・藤野通の事業着手に伴う一部区域の変更、それに伴い、石山中学校にも一部区域の変更が生じるものでございます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明事項といたしましては、石山地区の概要、都市計画変更(案)、まとめの3点でございます。

それでは、最初に、石山地区の概要についてご説明いたします。

石山地区の概要としては、その位置、周辺状況、当初都市計画決定の内容についてご説明いたします。

まず、石山地区の位置ですが、札幌市中心部から南西に約14km離れたところに位置しております。

この地域を拡大した航空写真がこちらでございます。

石山地区の航空写真についてです。

画面上が北で、周辺は戸建て住宅地となっております。

地区内の主要な道路である国道230号、藤野1号通、藤野通、石山・穴の沢通は黒線、今回変更する石山・藤野通は赤線の位置でございます。

また、藤の沢小学校、明清高校は紫の囲みにて、今回変更する石山中学校は赤の囲みでございます。

国道230号に面して、スーパーなどの施設が集まった複合商業施設が薄紫囲みの位置にあります。

航空写真の中央には、豊かな自然が残され、通称・小鳥の村と呼ばれている丘が黄緑の囲みの位置でございます。

次に、石山・藤野通の都市計画決定内容についてご説明いたします。

石山・藤野通は、起点を石山・穴の沢通、終点を藤野1号通とする延長約860m、都市計画幅員16mの2車線道路として、赤い線でお示ししているルートで平成26年2月18日に画面右端にある石山・穴の沢通とともに都市計画決定されております。

事業としては、国道と接続する石山・穴の沢通の整備を先行し、現在、国道側から用地買収を進めているところでございます。

石山・藤野通は、石山・穴の沢通の整備が石山・藤野通との交差点まで完了した後に、石山・藤野通に着手するよう調整を図っており、今回、事業着手に必要な都市計画変更を行った上で、令和3年度からの事業化を予定してございます。

こちらは石山・藤野通の代表断面でございます。

歩道が3.5m、停車帯が1.5m、車道が3mの2車線で、総幅員は16mとなっております。

次に、今回の石山・藤野通の都市計画変更案についてご説明いたします。

まず、都市計画変更の理由についてご説明いたします。

石山・藤野通は、平成26年2月に新規路線として都市計画決定されております。

当初決定段階では、擁壁などの構造物の形状を明確にすることが困難でありましたことから、本線のみを決定し、擁壁などの構造物については、形状が明確になった段階で都市計画変更を行うこととしておりました。

このたび、事業実施に向けた測量や設計によりまして、擁壁などの構造物の形状が確定したため、擁壁の設置に必要な区域の追加、幅員の変更を行うものでございます。

次に、都市計画変更の内容についてご説明いたします。

こちらは石山・藤野通周辺の平面図でございます。

事業実施に向けた測量や設計により、擁壁などの構造物の形状が確定したため、擁壁を設置するオカバルシ川の前後区間及び石山中学校前の区間において、擁壁の設置に必要な

区域を追加するため、図の青色の区域へ変更いたします。

次に、オカバルシ川の前後区間、石山中学校前の区間のそれぞれについて、都市計画変更の内容をご説明いたします。

まず、オカバルシ川の前後区間の変更内容についてご説明いたします。

石山・藤野通は、オカバルシ川という川をまたぐ道路となるため、橋を整備いたします。

橋は、河川の水位が増えた場合、川の流れを妨げないように、決められた高さに設置することとなるため、橋の前後区間については道路の高さが高くなります。

こちらがオカバルシ川の前後区間の断面図のイメージでございます。

橋を整備する位置の道路が高くなるため、橋の前後区間において高低差を処理するために擁壁の整備が必要となります。

今回の都市計画変更では、この擁壁の幅について都市計画道路の区域に編入するため、都市計画道路幅員は現在の16mから最大で17mとなります。

次に、石山中学校前の区間の変更についてご説明いたします。

この区間については、石山中学校側が低く、反対に南側が高くなっており、南北で高低差が生じるため、それを処理するために南北で構造の異なった擁壁を整備する予定としております。

先ほどと同様に、この擁壁の幅について都市計画道路の区域に編入し、都市計画道路幅員を現在の16mから最大で17.1mへと変更いたします。

また、石山中学校前に擁壁を整備するため、石山・藤野通の都市計画道路区域を都市計画学校である石山中学校側に広げる必要があり、この変更に伴い、都市計画道路の区域の一部が都市計画学校の区域と重複することから、都市計画学校の区域についても変更し、都市計画学校の面積は現在の1万7,953㎡から45㎡減少し、1万7,908㎡となります。

最後に、都市計画変更内容のまとめと説明会などの開催状況、今後のスケジュールについてご説明いたします。

都市計画変更の内容についてのまとめです。

石山・藤野通については、事業着手に向けた測量、設計により、道路整備に必要な擁壁の形状が確定したため、擁壁の設置に必要な区域を都市計画道路の区域に追加するものでございます。

また、石山中学校については、石山・藤野通の変更に伴い、都市計画道路と重複する区域を変更するものでございます。

次に、地元の方々への説明状況についてご説明いたします。

令和2年9月9日、10日に沿線の方々を対象とした説明会を開催いたしました。

開催に当たっては、新型コロナウイルス対策として、座席間隔を確保し、三密を回避するため4回に分けて説明会を実施したほか、参加者にマスクの着用をお願いし、換気、アルコールによる消毒などを徹底した上で開催いたしました。

説明会には計57名の方にご参加をいただいております。

また、地元の方々に広く周知するため、関係する5町内会、1,250世帯に概要資料を回覧しております。

説明会における主な説明の内容といたしましては、石山・藤野通の整備概要について、石山・藤野通の都市計画変更について、石山中学校の都市計画変更について、事業認可、用地確定測量、用地補償などについて、今後の予定についてなどでございます。

参加した方々からは、事業を進めていく上でのご意見やご要望をいただきましたが、都市計画変更についてのご意見はなかったため、都市計画変更の手続を進めることといたしました。

最後に、今後のスケジュールは次のとおりでございます。

本日の事前説明後、都市計画案の縦覧、都市計画審議会への諮問を行い、今年度中に都市計画決定の告示を行いたいと考えており、その後、令和3年度から事業に着手したいと考えてございます。

以上で、事前説明第8号の石山・藤野通と事前説明第10号の石山中学校の都市計画変更につきまして、ご説明を終わります。

ご審議のほどをよろしく願いいたします。

●岸本会長 それでは、ただいまの案件について、ご質問等がございましたら、挙手をお願いいたします。

●田作委員 パワーポイントの5ページを見ながらお話をお伺いしたいと思います。

まず、今回予定されている石山・藤野通に対しての質問ですが、何か渋滞緩和策等があるのか、要は、この道を造ることによって得られる効果をお伺いしたいと思います。

もう一つ、石山・穴の沢通は私もよく使っておりまして、支笏湖のほうへの抜け道になっていると思うのですが、石山・藤野通ができることによって、石山・穴の沢通の渋滞、もしくは、現在よりも交通量が増えることを想定されているのかどうか、それに対する整備はどのようにされていくのか、その辺のお話をお伺いしたいです。

●坪田総合交通計画部長 まず、最初の石山・藤野通を整備する目的についてです。

この航空写真にもございますように、石山地区と藤野通をつなぐ道路は、現在、国道230号しかございません。そのため、地域間をつなぐための新たな道路整備をする必要がございます。地域の皆様と長く議論しながら計画案をつくり上げてきました。

そのことによりまして地域間の交通の円滑化、国道の交通分散に寄与するということになり、石山・藤野通を整備することで、国道と並行する道路が簾舞地区から平岸通までつながるといった効果が得られるものでございます。

また、石山・穴の沢通の整備についてですが、ここはバス路線にもなっており、バスの

定時性を確保するという意味でも大変重要な整備だと考えております。

また、今回、都市計画決定されている区間は市街化区域内でして、市街化調整区域に関わる場所の整備を予定しているものではございません。バスの定時性、あるいは、地域内の交通の安全性に資することを目的としておりまして、このことにより交通渋滞が新たに発生するという見込みは持っておりません。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 今のご質問にも関連するのですが、ここに石山・藤野通を新たに建設することについては、今のメンバーとは違うかもしれませんが、当審議会に諮問され、その上で市議会等における議決等を経て、既に都市計画決定されているということですよ。具体的には、事業が進捗して、橋を架ける工事を行うに当たり、橋に向かうなだらかなスロープを建設するなど、詳細が決まったということです。

つまり、当初はどのような形でスロープ化していくのかがまだ決まっていなかったから、幅員16mという形で都市計画決定していたのだけれども、具体的な詳細が決まってきて、16.0mではなく、最大17.0mにする必要が出てきたから、まず、石山・藤野通のオカバルシ川に架かる橋については、そのように都市計画の変更をしたいと考えているということだと思います。

同時に、石山中学校のグラウンドのところというのでしょうか、ここの道路について、南側と北側で土地の形状が違うのだけれども、ここに擁壁を造る詳細な設計が上がってきて、最大17.1mで、石山中学校側に0.5mぐらい入り込むことになること、石山中学校が都市計画施設となっているから、その部分も合わせて変更するという事で理解してよろしいですか。

●坪田総合交通計画部長 はい。

●岸本会長 今、自分なりにはまとめたつもりなのですが、この点を含め、ご質問等はいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 本日は事前説明でございますので、今後、法定の手続を経た上で、当審議会に最終的な議案として上がってきます。

休憩時間をすっ飛ばしたということもありますが、午前の部としては、12時までかかることなく、順調に終わりました。ここまで審議にご協力をいただきまして、ありがとうございます。

これをもって一旦午前の部は終わらして、午後の部は定刻どおり1時からといたしますので、またご参集のほどをお願いいたします。

[休 憩]

●岸本会長 定刻の午後1時になりましたので、ただいまから午後の部を開始いたします。

◎創成川通について

●岸本会長 次の案件は、事前説明第6号の創成川通についてでございます。

準備ができましたら、担当からご説明をお願いいたします。

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

事前説明第6号の都市計画道路創成川通の変更についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明いただきます内容は、創成川通沿線地区の概要、これまでの経緯、道路計画の内容、まとめ、以上4点でございます。

まず、創成川通沿線地区の概要についてご説明いたします。

創成川通は、豊平川通を起点とし、札幌市界を越え、石狩市生振の道央新道を終点といたします約14.5kmの都市計画道路で、整備済みでございます。このうち、本日ご説明する都市計画変更の対象区間は、北3条から北36条の約4.5kmとその南の既存の創成トンネルの約1.1kmの合計約5.5kmとなります。

創成川通沿線地区の概要を北から順に見てまいります。

写真は、北34条の創成川通と札幌新道の交差点の状況です。

1日当たりの交通量は、2015年度調査で、創成川通が約3万3,000台、札幌新道が約4万4,000台と交通量の多い道路同士の交差点であり、右左折の需要も多いことから、朝夕の交通混雑や交通事故が多い状況でございます。

写真は、計画区間の中間の北18条付近の夏と冬の状況で、宮の森・北24条通や北18条通、環状通などの幹線道路から交通が流入し、交通量が多くなっております。

道路幅員は、道路中央の創成川を含んで40m、車線数は片側3車線でございます。そのうち川寄りの1車線では、交差点の右折待機車両が直進交通の走行を阻害していることが課題となっております。

次に、上の写真は北10条付近の北区側の歩道の状況です。

下の画像のとおり、道路中央を流れる創成川が北区側に寄っているため、北区側の歩道が狭いことが課題となっております。

都心部の道路幅員は、創成川を含んで約57mと広く、車線数は片側4車線となっております。

旧石狩街道・東1丁目線と合流し、平成27年度調査では、1日当たり約4万2,000台の交通量があり、追突事故などの交通事故も多く発生する区間となっております。

北3条通以南は、地下に2009年3月に開通した創成トンネルが整備されています。地上から地下に交通が転換して、地上部の交通量が減少することから、地上道路の車線数を以前の片側4車線から片側2車線に再整備しています。

また、これまで道路だった空間を創成川公園として整備し、沿道環境が改善しています。

本日の計画変更案には、高速道路・札幌北インターチェンジの千歳方面降り口の渋滞対策を含んでおります。

写真の札幌北インターチェンジの千歳方面出口は、1日約6,300台の利用がありますが、札幌新道への合流部で渋滞が生じ、高速道路本線部まで渋滞が伸びている状況がございます。

次に、創成川通の交通量の時間帯別の推移でございます。

創成川通の計画変更区間の1日当たりの交通量は、2015年度の調査で、夏期の平日には約3万3,000台から4万2,000台あり、時間帯別では、朝は8時台、夕方は17時台にピークが発生しており、日中も交通量の多い状態が継続しているのが特徴となっております。

都心部の札幌駅から最も近い札幌北インターチェンジまでは約4.6kmあり、札幌と同規模の他の都市と比較しても最も遠い状況がございます。

同じ区間の夕方ラッシュ時間帯の移動時間を見ますと、夏期には20分未満で移動できるのに対しまして、冬期には速度低下により3分の2の日で20分以上を要しております。日によって遅れが生じ、移動時間にばらつきがある状態、つまり定時性が確保されず、時間が読めない状態が、通勤、通学や予定を組んで行動する観光ツアー、時間の正確性が求められる物流など、あらゆる場面でデメリットとなっております。

創成川通の現状と課題をまとめますと、朝夕のラッシュ時や冬期積雪時に混雑が発生し、札幌北インターチェンジの千歳方面出口では、慢性的に渋滞が発生しており、自動車事故率が高く、歩道幅の狭い区間があるなど、安全性にも課題があります。

都心部発着交通の状況から創成川通の位置づけを確認いたしますと、都心部を発着する交通が1日当たり約10万台あるうち、創成川通を含む北方向の交通量が約2割あり、都心部アクセスの主要な軸線となっております。

また、都心部発着の高速道路利用交通を見ますと、全てのインターチェンジのうち、札幌北インターチェンジの利用が約39%と最も多くなっております。

2番目は、これまでの検討の経緯についてご説明いたします。

赤字で示しておりますのは検討の取組、青字の部分は市民との情報共有の取組を表したものでございます。

まず、赤字について見てみますと、2009年度に道央都市圏都市交通マスタープランで創成川通の機能強化を都心アクセス強化道路軸に位置づけたことから検討を開始し、2016年度より、国、北海道、札幌市の3者で具体的な検討を進めてまいりました。

2018年度には、国が計画段階評価手続に着手し、複数の構造比較案の検討を開始し、国の第三者委員会の審議を経て、本年3月に地下整備案が選定されました。

また、こうした検討と並行して、青字のとおり、検討の内容を市民の皆様と情報共有する取組を2016年度から今年度まで毎年度行ってきたもので、特に、オープンハウスは、単なるパネルの掲示にとどまらず、職員が常駐し、市民の皆様への分かりやすい説明に努めてきたものでございます。

次のスライドは、創成川通の機能強化の札幌市の計画での位置づけをまとめたものでございます。

2010年の都市交通マスタープランで創成川通を都心アクセス道路に位置づけて以降、札幌市の交通、まちづくり、防災、都心まちづくりの計画においても、創成川通の役割を検討しており、空港、港湾との連携や新幹線延伸効果の波及、緊急輸送道路の強化などの効果が期待されているところでございます。

まとめますと、創成川通の機能強化は、北海道新幹線札幌延伸や人口減少社会、まちの更新時期の到来など、北海道全体及び札幌市の将来を見据えた取組であり、都市の魅力と活力を高め、北海道の中心となる札幌都心の高次都市機能を維持向上していく上で重要であると考えております。

この都心アクセス道路という考え方の下、創成川通の機能強化に求める役割、機能といたしまして、創成川通の渋滞などの課題を解消し、アクセス性の高い道路とするとともに、物流、観光の定時性や安全性の向上、さらには、高次医療施設のある札幌に周辺市町村から遅れなく到着できる道路を目標として、検討を進めてまいりました。

国が行った計画段階評価において比較、評価を行った四つの構造形式案でございます。

案①は、既設の創成トンネルと同じ地下整備、案②は、創成川の上空に橋梁を整備する高架整備、案③は、トンネルと高架を組み合わせた上下構造分離、案④は、現道を活用して右折レーンを川に張り出して整備する交差点改良であり、概算事業費は表の中にお示したとおりで、案①と②が最も高く、1,000億円から1,200億円、案④が最も安く、85億円から170億円となっております。

これまで、青色の3回の第三者委員会での検討を進めるとともに、ピンク色の地域意見聴取のアンケート調査、市民への情報提供のオープンハウスなどを通じて、市民の皆様にご紹介してまいりました。

2019年12月のオープンハウスでは、739名からご意見を伺い、このうち最も意見の多かった道路構造については、地下構造に肯定的な意見が最も多くありました。

また、配慮すべき項目では、景観、騒音などの沿道環境への配慮や、沿道用地の支障を回避すべきとする意見が多く寄せられました。

国の第三者委員会では、市民意見も踏まえた検討が行われた結果、案①の地下整備案が最もふさわしい構造形式として選定されました。

その選定理由としては、地域意見聴取で、都心と高速間の所要時間、札幌北インターチェンジの渋滞解消、冬期の定時性が重視されていることや、市民意見として、景観や騒音などの沿道環境への影響や沿道用地や家屋への影響への配慮を求める意見が多く寄せられ

たことを踏まえたことが示されています。

3番目は、道路計画案の内容をご説明いたします。

代表箇所の車線数の変化についてです。

現在の創成川通は、北8条より北側では片側3車線、都心部は片側4車線の道路でございます。

道路計画案では、地下部を2車線ずつのトンネルとし、地上部は、交通が地下に転換し、交通量が減少することから、車線数を片側2車線にいたします。

道路計画案の整備事例として、既に創成トンネルが整備されている北2条のNHKの近くの状況ですが、交通量に対応した直進車線を2車線として、必要に応じて交差点部分に右左折専用車線を追加し、交通の円滑性、安全性を確保してございます。

地下のトンネルは、創成トンネルと同様の2車線の計画で、トラックなどの通過交通の多くが地下に転換する見込みです。

また、創成トンネルでは、浸水対策を行っており、想定される量の雨水の浸入に対しては、排水ポンプで常時排水を行っており、豊平川の堤防が決壊した場合などの想定外の豪雨などの災害時には、人命第一の考え方で対応を行うこととしており、警報表示板による通行止めや地上避難口から避難誘導を行います。

本日の道路計画案においても、具体的な設備設計は事業化後の検討となりますが、同様の考え方で検討を進めてまいります。

次に、トンネルの途中にできる出入口の形状について説明します。

出入口の位置は、川側に配置し、出口では、手前からトンネルを3車線に広げて十分な距離で分流をしてから、1車線のスロープを上って地上に出る計画でございます。

このページは、首都高速の類似事例で、トンネル内の走行の安全性や視認性に十分配慮して設計を進めてまいるということをご紹介しているものでございます。

次に、出入口の配置箇所についてご説明いたします。

図は、札幌新道から都心方向に向かう車線を表しております。

図の左側が北、右側が都心で、左から右の順に見ていただきたいと思っております。

まず、札幌新道の混雑を避けるため、札幌新道の手前の北36条に最初の入り口を配置いたします。

次に、札幌新道から創成川通に合流する車や、小樽方面から高速道路を降りてくる車が利用するための入り口を北32条に配置いたします。

次に、後ほどご説明いたしますが、千歳方面の高速道路から直接トンネルに入ることができるダイレクトアクセスの入り口を北27条に配置いたします。しばらくトンネル内を走行し、最初の出口は北10条に配置いたします。札幌駅、大通方面に用事がある交通は、この出口を利用することとなります。

トンネルは、そのまま既存の創成トンネルにつなぎ込む計画となります。最長で北36条から南5条までトンネルで走行可能となります。

次に、反対方向の北に向かう車線を表しております。

右から左の順に見ていただければと思います。

既存の創成トンネルに新しいトンネルを接続し、都心部から利用できる入り口を北8条に設置いたします。出口は、札幌新道の手前は北24条、札幌新道を越えて北に向かう出口は北36条に配置いたします。

次に、高速道路から地下トンネルに直接接続するダイレクトアクセスについてご説明いたします。

現在の札幌北インターチェンジは残して、新たに都心に向かう専用の出口を設けるものでございます。

高速道路の高架橋から分岐して、札幌新道の上空を進み、創成川通の上空でカーブをしながら、北27条でトンネルに直接入る構造で、全て道路用地内で整備が可能となっております。

本日の道路計画は、用地買収を伴わない道路区域内で整備が可能な道路計画とすることを念頭に検討を進めてきたものでございます。

千歳方面、小樽方面の入り口、出口の4方向の出入口のうち、残りの3方向は、千歳方面出口のような交通混雑が生じていないことや、用地内でダイレクトアクセスの配置ができず、大規模な用地買収が避けられないことから、計画案には盛り込んでございません。

このスライドは、同じ区間の立体透視図で、青色がダイレクトアクセスでございます。

札幌新道交差点の前後には、合計で五つのトンネル出入口を配置いたします。

また、トンネル出入口や地上の車線と創成川が干渉するため、北23条から北37条の区間で河川の暗渠化を検討いたします。そして、札幌新道の北側の北36条に出入口を設けることにより、創成川通と札幌新道が立体交差化され、当該交差点の円滑性が向上いたします。これにより、対向直進車両が地下トンネルに転換し、これまでよりも多くの右折交通を処理することが可能になりますので、高速道路の千歳方面の入り口へのアクセスや小樽方面の乗り降りも円滑になる考えでございます。

次に、歩道の整備についてご説明いたします。

トンネル工事の具体的な工事の方法は、事業化後に検討することになりますが、本市が行った創成トンネルの工事は、トンネルが地表から浅いため、地表から掘ってトンネルを整備いたします開削工法を採用いたしました。この場合、地上の道路や河川も一旦掘り上げ、トンネル完成後に復旧することとなります。

工事に際しては、河川を道路の中央付近に配置して、現在狭くなっている歩道区間も標準幅員の歩道を整備することが可能となります。

これらの都市計画案の内容について、説明会を実施いたしました。中央区、北区、東区の会場で、9月8日から23日の間に合計で8回開催し、258名にご参加いただきました。

説明会の周知については、沿線の土地・建物所有者への郵送による案内のほか、広く周知するために、単位町内会にとどまらず、沿線の連合町内会の皆様に回覧によりお知らせ

したものでございます。

説明会での道路計画案に対する主な意見としては、費用対効果や交通状況のデータを基に整備の必要性を示すべきとのご意見、渋滞に遭ったことがなく、地下トンネルの整備が不要、または、右折レーンの設置で充分とするという意見、混雑のため、創成川通の利用を避けることが多くあり、整備を期待するというご意見、今後の人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響、大規模更新時代の到来などを見据え、地下トンネルの整備を不要とするご意見、将来のまちづくりを進める上で、整備を必要とするご意見などがございました。

これに対し、本市からは、費用対効果のデータは、国のマニュアルに定められた手法で、事業化の際に算出すること、道路計画の趣旨と国の計画段階評価の結果を踏まえ、地下トンネルでの整備の必要性についての札幌市の考え方などをご説明しました。

また、この都市計画が全市的に市民から注目されておりますことから、都市計画に関する説明会のほかに、ホームページで都市計画案を公表し、計画案に対するご意見を受け付けており、この中には、トンネル内の事故防止のため、速度超過防止策を講じることを求めるご意見や、丘珠空港へのアクセスの強化を検討すべきというご意見、また、新型コロナウイルス感染症の影響を見据え、都心アクセス道路の整備を不要とするご意見などがございました。

本市といたしましては、地下トンネルの安全対策や交通案内などは、整備効果を発揮する上で重要な検討事項であり、事業化後に警察などの関係機関と協議を行い、決定する考えでございます。また、都心アクセス道路の整備は、都市の魅力と活力を高め、市内経済の活性化を図るものであり、引き続き、取り組むことが重要と考えてございます。

なお、各種団体からも札幌市長宛てに要望書が提出されており、説明会のご意見などと同様の趣旨から道路計画に対する賛否の意見が寄せられてございます。

最後に、まとめでございます。

変更区間は、南5条から北36条で、このうち新規地下式が約4.5kmです。

構造形式として、現在の地表式に地下式を追加し、ダイレクトアクセス部分をかさ上げ式として追加いたします。

車線数は地表4車線と地下4車線の合計8車線とし、ダイレクトアクセス部分は1車線となります。

幅員は、現在の幅員からの変更はございません。

計画変更の内容と効果をまとめますと、創成川通に地下トンネルを整備し、札幌北インターチェンジの千歳方面出口にダイレクトアクセスを整備いたします。地上部は、トンネル掘削工事の復旧に併せて再整備いたします。

これによりまして、年間を通じた速達性、定時性が向上し、通勤、通学、通院、買物などの市民生活を支える交通環境を確保いたします。

また、札幌北インターチェンジのダイレクトアクセスにより、高速道路の出口渋滞を回避し、物流、観光、医療などに効果を発揮いたします。

地上部や周辺道路の通過交通が地下トンネルに転換することで、面的に交通量が減少し、交通環境の改善が図られます。

さらに、地上部では、車線減少により新たに生み出された地上空間を活用し、歩道拡幅を行うとともに、公園整備、植栽緑化などの検討を行い、沿道環境の改善を目指してまいります。

今後の予定としては、本日の事前説明の後、都市計画案の縦覧を行い、審議会に計画案をお諮りしたいと考えてございます。

来年度以降の事業着手を想定しています。

以上で、事前説明第6号の創成川通の変更案のご説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願い申し上げます。

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

●田中委員 何点かまとめてお聞きします。

まず、11ページについてです。

道路の現状と課題（交通量）とあって、朝と夕がピークだというグラフは分かるのですが、これが創成川通の課題だということがよく分かりません。というのは、どこの道路であっても、朝と帰宅時間の夕方はピークになると思っています。

また、東4丁目通との関連になりますが、たしか東4丁目通の16ページに交通影響検証があり、ここには将来の交通量がどれくらいになるか、混雑度がどうだということが書かれているので、この創成川通の交通量についても同様に、そういうことが分かる数値やグラフを示したほうがいいのではないかなと思いました。

次に、13ページについてです。

移動時間について、夏期は20分未満が99.4%と多く、冬期になるとばらつきが出てきて、20分以上が3分の2ということだったのですが、これも別に創成川通に限らず、どこの道路も積雪寒冷地の札幌であれば当然ですので、冬期の交通の定時制を確保するというのであれば、むしろ除雪を強化していくべきだと思います。地下にすると、もちろん雪は降り積もらないので、当然、走りやすいのですが、ダイレクトにつながる高速道路は、地下でなくても、しっかり除雪されていて、車線も確保されていますし、高速で走ることもできますので、冬期間も除雪の強化でできるのではないかなと思っています。

それから、次の14ページについて、死傷事故率が全道の国道平均の約6倍で、事故危険区間交差点が12か所あるとのこと。これは、人命に関わる危険な道路や交差点が12か所もあるということなので、これに対して、現在、事故率の軽減のために、札幌市としてどのような対策を具体的に行っているのかを聞きたいです。

あわせて、その下の北10条から北12条の北区側の歩道幅が狭いということについてです。

私も通ったことがあるのですが、人がすれ違うのも大変なぐらい狭いです。そして、歩道のところに電柱が建っているのです、車椅子なんかは通れないというのがずっと前からあったと思うのですよね。これに対して、地域住民から改善を求める声もともとあったのではないかなと思うのですが、それに対し、札幌市としてはどんな対応を取っていたのかをお聞きします。

次に、15ページについて、都心部発着の高速道路利用交通が1日3,900台、そのうちの約40%が札幌北インターチェンジだということですが、具体的にどんな目的の車がここを利用されているのかを知りたいです。

それから、速達性ということを言われているのですが、32ページの出入口の部分です。例えば、札幌道からダイレクトアクセスで北27条から入ると、緊急車両、例えば、救急車なんかでいうと、北大病院だったりとか、市立札幌病院という場合には、北大でいうと、北15条から出ていかないと駄目なのですけれども、今は北10条しかなくて、逆に北進する、戻らなければいけないというものだったりとか、あとは、市立札幌病院の場合で、もし創成川を通るというのであれば、北18条から西に折れて、エルムトンネルをくぐっていったほうがむしろ早く着けると思うのですけれども、これだと逆に緊急車両とか速達性が阻害されるのではないかなということがあります。

最後に、39ページについてですが、説明会に参加された人からの声の中で、例えば、渋滞に遭ったことがなくということに対しては答えがされていないのではないかなと思います。

複数ですが、このことをお聞きしたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 まず、1点目についてです。

11ページでお示した交通量の時間帯別の推移に関し、朝ピーク、夕ピークはどこの道路でも一緒ではないか、この中からは課題がなかなか見えないのではないかというご指摘だったかと思います。

11ページはまさに状況を端的に表したものでございまして、委員のご指摘のとおり、自動車交通というのは、朝ピーク、夕ピークに集中しがちだという傾向はどこも変わりません。ただ、ピークの出方がほかの道路に比べて顕在化しているかどうかという意味で申しますと、日中の交通量についてもかなり多いというのがこの道路の特徴であろうかと思えます。

そういった意味で、このグラフで課題が語り切れているかということ、確かにご指摘のようなところはございますが、私どもとして、都心アクセス強化道路で目指していきますのは、夏と冬の交通の現況に大きな違いがあり、定時性が確保されていないこと、それから、速達性という観点におきましては、都心部から最寄りのインターチェンジまで4.6km離れているなど、ほかの政令市の状況と大きく異なっており、都市間競争を生き抜くために速達性の確保が必要であると考えているところでございます。

2点目は、除雪をすればいいのではないかという観点からのご質問であったかと思いません。

まず、除雪につきまして、作業の内容を分けてきちっと見ていく必要があるかと思えます。

除雪には、雪が降ったときにかき分けていく除雪作業とかき分けて堆積している雪を運ぶ排雪の作業という2通りがございます。排雪作業というのは、雪が降るたびに毎回行われるものではなく、ある一定の時期になりましたら、まとまった雪を堆積場に運んでいくという行為となります。

この作業内容や要する費用、あるいは、人手などについては違いがあり、例えば、排雪作業には1km当たり約240万円の費用がかかるのに対し、かき分ける除雪作業というのは1km当たり約3万円の費用でございますので、費用だけで申しますと、80倍の予算の違いがあります。

それから、それに要する人手につきましても、排雪作業は除雪作業の10倍の人手が必要となり、一晩にでき得る作業ですが、除雪作業であれば一晩に10kmぐらいできるのに対し、排雪作業は2kmぐらいの延長しか実施できないというのが実態です。

そういった意味では、作業時間、人材、機材、あるいは、費用の面からも、除雪作業のような頻度で排雪作業を行うことは、実態上、難しいということでございます。

次に、3点目の事故が多い、歩道の幅が狭いということについて、札幌市としてどういう対策を実施しているのかというご指摘でございます。

ご存じのとおり、ここは国道ですので、国道を管理している北海道開発局様として取組を進めているところでございますが、私の記憶で申し上げますと、交差点の近くのところで速度を抑制するために視覚に訴えるといいますか、横に線を引いて、あまり速度が出ないよう注意喚起を促すような対策を行っているほか、横断歩道に赤い舗装をしまして、横断歩道の場所であることが視認しやすくなる取組も併せて行っております。

また、歩道幅が狭いこと、何をしているかということについてですが、地域要望があったのかということも含めて、私どもでは把握をしております。

次に、北インターチェンジを利用する車両が40%あるという説明に対し、目的はどうであるかというご質問についてです。

交通量の実態調査については、例えば、歩道に人がいて、かちかちとカウンターで数えることにより量の把握はできるのですが、目的までを掘り下げて調査するのはなかなか難しいのが実態です。

一例を申し上げますと、私どもの部では、ある1日の動きをアンケート調査票にご記入いただくパーソントリップ調査という大規模なアンケート調査を行っており、これによりまして目的などを把握することは可能ではございますが、この40%の量に対しての目的は把握していないところでございます。

次に、5点目の北大病院などがあるところとインターチェンジの位置の関わりについて

です。

まず、車の乗り降りができる場所を多くしたほうがいいのではないかというご意見もあるかと思いますが、出入りを増やすことにより、そこで車の接触機会があったり、そもそもやろうとしている目的が少し損なわれるような一面もあるかもしれませんので、北15条付近には出入口は設けないという考え方でございます。

しかしながら、それぞれの方が目的に応じて地下トンネルと地上部を分けて使っていただけるものと考えてございまして、そういった意味では、用事のない車が地下に潜ることにより、地上交通も大変スムーズになるのではないかなと考えております。

最後に、説明会でのご意見に対し、どのように答えているかについてです。

このスライドの中で全てを表現することはなかなかできなかったわけですが、説明会などでいただいたご意見について、札幌市の考え方をご説明させていただいているものでございます。

●田中委員 1点目についてですが、要は、この後に説明される東4丁目通関連のほうの交通影響検証は、将来的に交通量がこうなりますという台数と混雑度がこうなりますということが実際に書かれてあるのですよね。だから、こちらについても同様に、交通量はこうで混雑度はこうだという数値を示していくことが必要ではないかなということ。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 お話はすごくよく分かって、僕も必要だと思って聞いていました。

ただ、道路は道路の話、都市は都市の話で切り離して、別々に検討されているのではないかなという懸念がすごくありますので、その点についてお伺いしたいです。

というのも、例えば、スライド32になりますが、現在、新幹線駅ができるということで、札幌駅の南口、北5西1・西2の街区で再開発が検討されている中で、西1丁目側に都市間バスのバスターミナルができるという話も伺っています。そうであれば、今、地下で造ろうとしている道路、トンネルの計画案のうち、札幌駅の北5条のところで検討が進んでいる再開発の建物に地下で直接アクセスできるようにすべきではないかと思います。

というのも、高速道路を使い、主に千歳方面から観光バス等で来てもらって、もちろん都市間バスもそうですが、都心にアクセスするとき、何でわざわざ北10条で上がって、北5条の札幌駅の都市間バスターミナルに入らなければいけないのかということがあるからです。せっかくトンネルができたのに、結局、そこで地上に上げられて、また地上で観光バスや都市間バスの渋滞、あるいは、バスの並びが少し発生するのは本末転倒ではないかと思うので、きちんと駅前の再開発との連携も検討し、トンネルから再開発ビルに直接入れるということもぜひ検討していただきたいです。

それに、そう考えると、北5条のところは、枝分かれした状態で都市計画決定の話が出

てくるのではないかなと思いますが、その点についてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

また、様々な効果が期待できるというお話はすごくよく分かるのですが、既に創成トンネルが造られて、機能して、様々なよい影響が出ていると思うので、創成トンネルを造ろうと思っていたとき、要は、計画時のシミュレーションによる数字と、創成トンネルができてから、実際にどういう台数、数値になったのか、つまり効果がどこまで上がったのかを比較できる資料をぜひ出していただきたいと思います。

ただ、創成トンネルの場合は、地上にいろいろな緑地空間ができたり、交通改善以外にも、にぎわいや潤い、あるいは、地価の上昇にもつながったかもしれませんし、複合的な要因がありますから、一概に数字は出ないかもしれませんが、少なくとも交通量についてはシミュレーションと現状で比較できるはずなので、その点は資料として出していただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 最初に、整備により交通量の転換、推計がどのようになるかというご質問についてです。

現在の創成川通の交通量につきましては、先ほどご説明しましたように、約4万2,000台となっておりまして、計画案が実現したならば、地上を走る交通が約1万5,000台、従来、地上を走っていた交通のうち、地下に転換するものが約2万6,000台と想定されております。さらに、走りやすくなることによりまして、並行道路からの転換も想定されていまして、合わせて約5万1,000台が走行するという見込みを持っているところでございます。

また、2点目の札幌駅周辺の再開発との連動についてです。

札幌駅のバスターミナルも再開発の中で整備をしていくことについてはただいま検討しているところでございまして、委員のご指摘のとおり、西1丁目街区に設置を予定しておりますバスターミナルは主に都市間バスのバスターミナルを想定しております。

都心アクセスということで、せっかく地下道を整備するのであれば、そこに直結するような整備の検討をしたらどうかというご指摘だったかと思いますが、私どももそういうことが可能かどうかについて検討してございます。

ただ、西1丁目にバスターミナルを造ったときに、北に向かう創成川通に面することになります。もう一方で、南向きの創成川通、地下化したとしても、どこかでクロスしないと西1丁目に至ることができないので、それをやろうとすると、物すごく複雑な構造にならざるを得ないという現実もあります。

そういったことから、今検討してございますのは、1階にバスターミナルを配置いたしまして、創成川通に、地表面、地上でありますけれども、そこから直接出入りができる構造を何とか実現できないかということです。

それから、既存の創成トンネルについてのご質問ですが、こちらが創成トンネルの整備前と整備後の状況を表しているものでございます。

整備前の状況と申しますのは、幹線道路同士の交差のところをアンダーパスにするという考え方のもと、それは、つまり、創成川通と国道36号、創成川通と国道12号という幹線道路同士のところがそれぞれアンダーパスになっていたものでございますけれども、この創成トンネルというのは、アンダーパスの連続化事業という名前をつけていますとおり、それを連続化するものになります。

整備前の状況で申し上げますと、創成川通を含む東3丁目線から西3丁目線までの5路線のうち、創成川通の交通量の割合が46%であったものが、整備後には、地上部が19%、6割の27%が地下に転換したという結果でした。

あわせて、周辺道路との関わりがどうであったかというのが上の右側ですが、それぞれ並行する西3丁目線、西2丁目線、あるいは、東2丁目線、東3丁目線から創成川通の地下に5%ほど転換されているという実態も確認できております。

●岡本委員 用意周到ですね。すごいです。

効果がすごくよく分かりましたが、最初にこの資料を出さないというのはなかなか巧みだなと思いました。きっといい効果が期待できるということなのですね。

一方で、北5西1・西2について、確かに地下にしてしまうと複雑な構造になってしまうというのは分かります。ただ、これだけの技術力が日本にはあるわけですから、地下で接続できるのであれば地下で接続したほうが、特に、冬は地上の交通量が減るとは言うものの、路面状態が悪かったりするのとは明らかな中で、バスに外を並ばせるということになるのはちょっと微妙かなと思います。難しいことが分かっているながらも検討するのが都市計画だと思うので、その辺はもう少し積極的に知恵を絞って、もし可能なら検討するという段取りで行っていただけるとありがたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●巽委員 既存の創成川トンネルの上に緑が生まれて、今、すてきな空間になっていると思いますが、26ページの道路計画の内容を見ると、現在、3車線、4車線になっている部分について、地上の場合は2車線にする計画になっていまして、歩道部分を見ますと、真ん中の川の両端が結構な空間になっていくのかなと見受けられます。その部分の景観の変化については、どのようになる予想なのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 景観の変化ということでございますか。

●巽委員 道路が減った部分については、例えば、緑が増えるとか、何か計画があるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 ご指摘いただきましたように、創成トンネルの整備の実施時には、創成川公園として新たに緑地を整備いたしました。また、川につきましても、創成トンネルを整備した辺りは、水辺が少し上のほうにあって、親水性を確保できるような状況であったものですから、そういった整備をさせていただきました。

これから整備していくところについては、まさに今後の議論になるわけでございますけれども、今、地上部の8車線があるところにつきましては、創成トンネルを整備したときと同様の状況でございますので、公園化などが実施できないか、今、議論を進めているところでございます。

私どもとしては、そういうものを目指してまいりたいと考えてございます。

●異委員 ぜひ緑を増やす方向で進めていただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 ちょっと遅れましたが、この写真のように創成川公園が造られました。都心部の緑空間について、改めて用地を確保して公園を造るというのは非常に難しい状況です。ただ、こういった空間の転用などにより、周辺にはオフィスビルなども数多くあり、お昼休みにここでお弁当を食べている風景を私も見かけたことがありますけれども、そういった意味では都心の中の貴重な空間でございますので、皆さんに喜んでいただけるような活用がベストではないかと思っております。

●岸本会長 要するに、先ほど来、アクセスの、言うならば、車の出入口に関し、新しく整備されるバスターミナルと地下で直結できないのか、あるいは、北大病院の名前も出ましたけれども、北15条辺りで車を出せるようにすることでUターンせずに行けるようにすることは考えられないのかというご意見が出ておりました。それができるのであれば、それも一つの検討対象になり得るご提案だということと理解しておりますが、今のご説明からするならば、特定の施設の近く、何かを狙って出入口というものを新設するより、通過交通を下に降ろし、地上の交通量と地下の交通量の役割分担を図ることによって、必然的に地上の道路の車線を減らすことができる、あるいは、交差点での事故などを減らすことが期待される、同時に、地下に道路ができるとすれば、地上に新たに右折専用レーンを直進方向の車を阻害しない形で設けることができれば、場合によっては、積極的にそこを公園など緑化をすることによって都市景観にも配慮できるなど、様々な効果を全体として狙うプロジェクト案だという理解でよろしいでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 今おまとめいただいたとおりでございます。

先ほどもご説明させていただきましたが、私どもとしては、この道路の幅の中でどういった機能を担っていけるかを考えております。道路の幅を広げようとなりますと、沿道の方のご協力をいただくこととなりますが、それは非常に難しいと考えておりますし、効果

の発現が早期にできるという見通しが立たないということもありますので、この中で何を求めていくかということから現実的なことを考えていきたいということです。

●岸本会長 1点お伺いします。

私は出身が北海道ではないので、分かっていないところがあるかもしれませんが、一般的には、札幌と同規模、あるいは、同程度の役割を果たしている都市というのは、札幌と福とされますけれども、仙台、広島、福岡というところだと思うのです。

例えば、福岡の場合であれば、福岡北九州都市高速道路公社、広島都市高速道路公社など、公社をつくって、いわゆる高架型の都市高速道路、東京にある首都高速みたいなものを環状化したり、様々なところに張り巡らせることによって通過交通とそうではない交通を分けていると思います。

それに類するものといいますか、公社をつくったりして大がかりにやるわけではないのだけれども、少なくとも、どこかの施設へのアクセスというよりは、ここの大動脈の交通循環をよくしようというプロジェクトかと思うのですよね。

そこで確認ですけれども、たくさんの出入口があったら、それはそれなりに便利かと思うのだけれども、構造上、やっぱり下に徐々に下げていく、あるいは、都市高速の場合であれば、徐々に上げていくという形になるかと思うのですけれども、そうすると、ある程度の勾配が必要で、距離も必要になってくるわけですよね。

例えば、札幌駅が北7条にあるからといって、北8条からすぐに降ろすというわけには構造上できないなど、そういうことを全部検討された上で不必要に道路の流れを落とさないようにしつつ、必要なところに出入口を設けるという検討が行われた結果、今ご提示された出入口であるという理解でよろしいのですよね。

●坪田総合交通計画部長 出入口が多くあったほうがいろんな人がいろんなところから出入りできていいのではないかという見方がある一方で、出入りにより事故などが増えてしまつては安全上うまくないという一面もありますので、私どもとしてはそれらも総合的に考えているところでございます。

先ほどご説明させていただきました出入口の位置であります。現在、8車線あるところは、それなりに幅があり、出入りの場所を確保しやすいという一面があります。ただ、現在、地上部の片側3車線の6車線のところは、道路の幅が狭いということもあって、同じ丁目のところに同時に出入口を上り下りと設けるのはなかなか難しいという実態でございます。また、出入口の位置と地下の合流、分流、それから、地上部の車線の運用、それから、もう一つに地下埋設物などもあります。

このように、創成川や地下埋設物などとの緩衝を回避しながら現実的な地下トンネル案を配置していくということでございますので、今ご提案申し上げているものから変更する余地があるかどうかという観点でいきますと、なかなか難しいかなと思っています。

●岸本会長 ちなみに、北インターチェンジのところは、今、ダイレクトアクセスしておらず、高速道路から一般道に降りる車で渋滞しているという写真が提示されていたと思うのですが、これは地下から仮に上がってくるときに、やっぱり上がってきた途端に信号で待たされるという形になると、トンネル内で渋滞が起きてしまうことにもなりかねないと思うのです。

地上に出てきたときのスムーズな流れについては今後の検討なのでしょうか、それとも、その辺りはもう既にお考えなのでしょうか、そこをお聞かせいただければ。

●坪田総合交通計画部長 地下から出てくるところの構造につきましては、まず、どれぐらいの量があるのかをシミュレーションし、必要な延長を確保することになりますし、会長のご指摘のように、地上部の交通といいますか、信号との連動をどうしていくのかということもございますので、整備していく過程の中で北海道警察様と協議をしながら具体的な運用方法などについて詰めていくことになろうかと思えます。

●岸本会長 地下から出た後、地上部の道路と合流するところがあまりにも短過ぎると、結局、そこで止まってしまうという交通の問題も出てくるので、今後の問題かとは思いますが、その辺りも検討を詰めていただければと思います。

そのほかに何かございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、先ほども今後の流れのところで説明があったかと思いますが、本日は事前説明ということで、次回の2021年1月か2月の111回、112回の本審議会に正式に諮問され、そこで正式に我々審議会としての挙手等による意思表示をすることになろうかと思えます。

次の案件に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、始まってまだ1時間しかたっておりませんが、今から10分間、休憩を取らせていただければと思います。

15分から再開ということで、よろしく願いいたします。

[休 憩]

●岸本会長 15分より少し前ですが、再開いたします。

◎東4丁目通関連について

●岸本会長 それでは、最後の案件になります。

グループ⑥、事前説明第7号、第14号、第15号の東4丁目通関連についてです。
担当部局からご説明のほどをお願いいたします。

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

事前説明第7号の東4丁目通、北3条通、北1条・雁来通、北2条通と、事前説明第14号と第15号のビール工場跡地地区、都心創成川東部地区につきましてご説明いたします。

説明の内容としましては、東4丁目通の新規決定及び、それに伴い、交差する3路線の一部区域の変更と、地区計画の一部区域などの変更が生じるものでございます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明いたします内容は、東4丁目通の概要、道路整備計画の内容、都市計画変更の内容、まとめの4点でございます。

初めに、東4丁目通の概要として、その位置、役割、現状や課題、まちづくりの取組についてご説明いたします。

まず、東4丁目通の位置ですが、札幌の都心の創成川以東のエリアである創成東地区のほぼ中央に位置し、沿線には地下鉄バスセンター前駅や地区の中核的商業施設であるサッポロファクトリー、中央中学校が立地しており、また、路線の周辺では卸センター周辺地区などの開発計画が進められております。

左側の図は札幌の都心部を表しております。

札幌市では、南北は中島公園周辺から札幌駅北口周辺、東西は西11丁目周辺から東8丁目周辺の図のひし形の区域を都心のエリアとして、まちづくりの取組を進めております。

この都心エリアのまちづくりにおける様々な取組を促進するための基軸として、第2次都心まちづくり計画において、札幌駅前通、大通、創成川通、北3条通、東4丁目通といった中心となる通りをそれぞれ軸として位置づけております。

このうち、東4丁目通は、いとなみの軸として、創成東地区の南北の歩行者の回遊性の向上を支える役割を担っており、創成東地区のまちづくりを進める上で重要な路線となっております。

次に、東4丁目通の課題や特徴といった現状についてご説明いたします。

東4丁目通の課題の一つとして、北1条街区がクランク形状となっていることによる事故危険性がございます。道路の中心線がその前後の区間とずれているため、交差点内で急なハンドル操作が必要となり、事故の危険性が高く、早期に事故対策を行う必要がございます。

次に、北3条から北4条街区の歩行空間の脆弱性といった課題がございます。

沿線に中央中学校といった学校施設があるにもかかわらず、歩道が狭く、車椅子やベビーカーの通行が困難といった課題を有しております。

特に、冬期間は歩道除雪の機械も通れないため、写真のように歩行環境がさらに悪化することとなります。

東4丁目通の歩行環境向上のため、夏も冬も安心、安全な歩行空間を確保する必要があります。

次に、東4丁目通の歩行者利用状況ですが、東4丁目通は、地下鉄駅との接続性が高く、沿線にはサッポロファクトリーといった中核的商業施設やビル、マンションなどが立地しており、多くの歩行者が東4丁目通を利用しております。

また、周辺では、卸センターをはじめとした開発計画が進められております。

このような状況を踏まえ、これまで、創成東地区では、まちづくりにおける東4丁目通の将来像やその活用方法について、懇談会や実証実験という取組の中で、地域の方々の様々な意見を聞かせていただいております。

こちらの写真は、沿道の方と行った懇談会の様子や、東4丁目通の沿道で行った実証実験の様子であります。

沿道にベンチなどの休憩スペースを設けることで、歩行者の憩いの場を創出するほか、ベロタクシーやものづくり体験のスペースを設けるなど、いとなみの軸として、憩い、交流の空間の創出に取り組んでおり、後ほどご説明いたします道路整備後にもこういった取組を進めてまいりたいと考えております。

懇談会などにおける東4丁目通に関する主な意見として、危険なのでクランク区間を解消してほしい、あるいは、中央中学校横の歩道を広げてほしい、そして、歩行者優先の道路にしてほしいといったご意見をいただいております。

また、実証実験の中で行った来場者アンケートでは、回答者のうちの7割の方が、歩行空間を広げ、もっと歩きやすい通りになればよいといった歩行環境の向上を求める意見が多くありました。

このような東4丁目通の課題、現状、まちづくりの取組を踏まえた道路計画の内容についてご説明いたします。

道路整備の目的としては、冒頭にもご説明いたしましたが、都心まちづくりの骨格構造であるいとなみの軸として、安心、安全で快適な歩行空間を実現し、創成東地区まちづくりの基軸にふさわしい空間形成を推進することとしております。

そして、まちづくり団体や町内会、企業とも連携し、道路空間をまちの活性化に活用してまいりたいと考えております。

具体の整備計画の内容として、まずは、事故危険箇所となっているクランク形状を解消いたします。

北1条街区の現況の道路は東にずれているため、西側に道路全体を移動することで、東4丁目通を直線の道路に整備し、交差点の安全性を向上いたします。

次に、歩道が狭い北3条通から北5条線の区間について、道路を拡幅することで、安心、安全な歩行環境を確保いたします。

当該区間の現況の道路の幅が10.91mなので、その前後の区間の幅員と合わせるため、東側に約9m程度拡幅し、20mの道路として整備いたします。

そして、今回の整備区間である大通から北6条線の全ての区間において、両側の歩道を5mに拡幅し、歩行者優先の道路として整備いたします。

したがって、現況の道路幅員が20mの区間については、片側2車線の計4車線道路を片側1車線の2車線道路として車道を狭めることで、ゆとりある歩行空間を確保したいと考えております。

次に、東4丁目通を2車線にした場合の交通への影響についてご説明いたします。

東4丁目通を2車線にした場合の将来交通量は、6,500台から7,700台程度であり、一般的に道路の混雑状況を示す指標である混雑度は0.81から0.96程度となっており、継続した混雑が発生し出す目安である1.25を下回っております。

したがって、2車線にしても交通処理上問題ないと判断しております。

また、並行する東2丁目線、東3丁目線の混雑度も1.25を切っており、周辺の路線に過度な負荷はかからないことも確認しております。

こちらは現況の東4丁目通の写真であり、歩道が3.5m、車道が13mの総幅員20mの4車線道路でございます。

今回の道路整備により、車道を縮小し、車線数を2車線に減らすことで、歩道を5mに拡幅し、ゆとりある歩行空間を確保したいと考えております。

次に、今回の道路整備計画による都市計画変更の内容についてご説明いたします。

東4丁目通を新規で決定する範囲として、大通から北6条線までの区間となっております。

こちらが計画の概要でございます。

図の左側が北向きとなっておりますが、都市計画道路としての名称は7・4・43東4丁目通で、大通から北6条線間の約830mを幅員20mの2車線の道路として新規で計画を決定いたします。

また、東4丁目通の新規決定に伴い、交差する3路線の隅切り位置が変更となります。

図の青線が変更前、赤線が変更後を示しておりますが、北3条通と北2条通については、東4丁目通との交差部に新たに隅切り区域を追加し、北1条・雁来通については隅切り区域の位置が変更となります。

また、今回の東4丁目通の都市計画決定に合わせて、ビール工場跡地地区及び都心創成川東部地区の2地区の地区計画を変更いたします。

ビール工場跡地地区につきましては、主要な公共施設として、市道東4丁目線の一部を地区幹線道路として位置づけしておりましたが、東4丁目通を新たに都市計画道路として決定することに伴って、主要な公共施設としての位置づけを廃止し、また、所要の規定整理を行うものでございます。

都心創成川東部地区につきましては、地区計画区域の境界の一部として、市道東4丁目線の道路中心を指定しておりましたが、東4丁目通を都市計画道路として決定することに伴い、地区計画区域の境界を都市計画道路の中心に変更いたします。

また、あわせて地区整備計画区域の一部を変更しております。

最後に、都市計画変更内容のまとめと地域説明会などの開催状況、今後の予定についてご説明いたします。

東4丁目通については、都心まちづくりにおける軸として、ゆとりある歩行者空間の確保のため、新たに決定するものでございます。

また、北3条通、北2条通、北1条・雁来通、そして、ビール工場跡地地区、都心創成川東部地区については、東4丁目通の決定に伴い、一部区域などの変更を行うものでございます。

このことにより、安心、安全で快適な歩行空間が実現し、創成東地区まちづくりの基軸にふさわしい空間形成を推進することができます。

次に、地域の方々への説明状況についてご説明いたします。

9月4日に沿線の地権者及び町内会長の方々を対象とした説明会を開催し、計11名の方にご参加いただきました。

あわせまして、地域の方々幅広く周知するため、関係する東北地区の14町内会に概要資料を回覧してございます。

説明会における主な意見として、歩行者が利用しやすい道路になることを期待しているといった賛同するご意見のほか、景観に配慮した歩道の舗装材や街路樹を求めるご意見もございました。

今後とも地域の声を聞きながら、通りのイメージに合った舗装材や街路樹を選定していくこととしており、本計画案で都市計画決定に向けた手続を進める旨、ご説明をさせていただいたところでございます。

また、ビール工場跡地地区及び都心創成川東部地区の2地区の地区計画に関しましては、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14日から10月28日まで行いましたが、意見の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定でございます。

本日の事前説明の後、都市計画案の縦覧、都市計画審議会への諮問を行い、今年度中に都市計画決定を行いたいと考えてございます。

計画決定後、令和3年度以降に事業着手したいと考えております。

以上で、事前説明第7号の札幌圏都市計画道路、東4丁目通ほか、3路線の変更案と、事前説明第14号、15号の札幌圏都市計画地区計画ビール工場跡地地区、都心創成川東部地区の変更案の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしく願いいたします。

●岸本会長 ただいまのご説明について、ご意見やご質問等があれば、挙手をお願いいたします。

●岡本委員 説明をありがとうございます。とても分かりやすかったです。

結構身近な場所なので、いろいろと考えがあるのですが、13枚目のスライドが分かりやすいかなと思います。

サッポロファクトリーは、スポーツ・アウトドア系のテナント側に振って、若者や家族連れがよく来るようになってきて、一時期の寂しさは紛れてきたのはすごくうれしいのですが、その影響もあってか、北2条通から道路に沿って、今、計画されている道を経て、国道12号側から入る駐車場入り口まで、特に土・日はずっと車が並ぶのですよね。

それがあの中で、交通量の計算では、影響はない、だから2車線にするとやっているのですが、土・日の渋滞は15ページのところの路側帯として考えられていそうな2mという幅に並んでもらうという理解でいいのか、また、それで十分対応できると考えられているのかを伺いたいと思います。

もう一つ、区域からちょっと離れるので、分かっただけでいいのですけれども、北6条、北7条の卸センターのところもきゅっと幅員が狭まっているのですけれども、こちらは、再開発事業等に合わせ、あそこの造り直しに併せて、適切な幅員が確保されることになっているのかどうか、確認させていただければうれしいです。

●坪田総合交通計画部長 サッポロファクトリーの駐車場の待ち行列による渋滞の影響があるのではないかというご質問についてです。

私どもとしても、委員のご指摘のように、休日のイベント日などに歩道側の車線がサッポロファクトリーの駐車待ち列により阻害されていると認識をしております。

今、4車線でありますので、歩道側の第1車線に車が止まっている状況であろうかと思いますが、2車線化をすることにより、停車帯をしっかりと確保する断面構造になっておりますので、通過する車両への影響というのは軽減されると思っております。

今後も、引き続き、北海道警察様並びにサッポロファクトリー側とも協議をしながら必要な検討を行ってまいりたいと考えております。

もう一点、卸センターとの兼ね合いについてですが、ご指摘のように、確かに歩道が狭い状況でございますので、卸センターの開発計画の中でセットバックしていただき、歩行空間を確保していただけるということで協議を進めているところでございます。

●岡本委員 つまり、北7条、北8条のところは、2車線というと結構狭いのですけれども、車線幅は変わらず、歩道を確保してもらうから、歩行者中心の快適な街路として成立しますということなのですね。

●坪田総合交通計画部長 今回の道路計画の中では、この北7条付近で何かをするという計画ではなく、まずは、卸センターの開発の中で、歩行空間の確保をお願いしているということでございます。沿道にはマンションなども多く立地しておりますので、この区間で

どういったことができるかということにつきましては、引き続き考えてまいりたいと思っております。

●岡本委員 この図面が用意されているのはまた巧みだなと思いました。よかったのですが、ちょっと何か腑に落ちないですね。道路として造っているわけで、今回のお話ではないので、長引かせるつもりは全くないのですが、北6条、北7条のところは、車で通るときに非常に神経を使う細い道で、ここまで見通した形で再開発等との調整が当然なされているものだと思っていたので、少し違和感を持っています。

今後、可能な範囲で構わないので、積極的に調整をやっていただければということをお伝えしておきたいと思っております。

以上です。

●岸本会長 ほかにご質問等はございませんでしょうか。

●細川委員 交通計画部長に聞くことではないかもしれないのですが、今の卸センターよりさらに先に行くと、実は、東区に由緒あるななめ通りというのがありまして、このななめ通りではいろんなことがこれまで営まれてきていました。

今回、いとなみの軸として東4丁目をしっかりと整備していきましょうということですが、そこにつながっていきけるような形にするとまた何か一つの物語ができるのではないかなという勝手な思いをしています。

これは都市計画審議会なので、総合交通計画部に聞くことではないのですが、そういったことを考えているような節があるのかないのか、アクションプランではどうなっているのかということをお教えいただければと思います。

●坪田総合交通計画部長 委員のご指摘のとおり、当地区は、道道として道路の位置づけがなされていることから、札幌の歴史の中でも非常に古くから開発されてきたまちであり、ここを中心に開発の歴史があったのだろうかと私も認識をしております。

一方、今、委員からご指摘いただいたななめ通りというのは、運用上、一方通行となっております。十分な幅を確保できないがゆえに、交通の円滑性をどう確保しようかというのを非常に悩みながら今に至っているのだろうかと感じております。

先ほどご指摘をいただきました東4丁目通も、都市計画で定める先も、何か考えたほうがいいのではないかとご指摘もございましたが、幅を広げていくためには、まずは沿道の方のご理解が不可欠でございますので、そういった意味では、進めていくことの難しさもあろうかと思っております。

現在、何か計画があるかと言われると、特にあるわけではございませんが、歴史的背景なども踏まえて、どういったことが現実的にできるのかを考えていく必要がある地域だと

いうふうに思っております。

●細川委員 決してななめ通りの道路の幅を広げてほしいということではなく、東4丁目通は20mの道路で5mの歩道を造って、いろんな方々がそこを散策しながら営みをつないでいくというコンセプトで造っていくということですよね。そうすると、今度はそこから東区に入って、創成川の昔の名残なのですけれども、そのところの歴史をたどるような形の物語みたいなものをつくると、そこに行く人たちは、そういったものを感じるのではないかなということを思った次第でした。

●岸本会長 今回の岡本委員と細川委員のご指摘は、ここの道路のクランクをやめて、4車線を2車線にして、歩道を広げるのはいいとして、ただ、道路というのは、何もそこだけで自己完結するわけではなく、人の流れとの関係では、その先を総合的に見ながら道路整備を行う視点というものが他方で必要なもので、総合的な観点からこの事業を見詰めつつというご指摘かと思えます。

お2人の委員は、今回の事前説明の対象区域外であることは当然お分かりになられた上で、今回の事業をよりよくするためにご指摘されたことかと思えますので、ご指摘された内容を受け止め、今後、連携する様々な事業との関係で整合性を取っていただければと思います。

関連してご質問やご意見等はございませんでしょうか。

●好井委員 岡本委員のクランクのサッポロファクトリーの横の関連で、右折車もあるので、右折レーンのことも考えたほうがいいのかと思います。今、物すごい映画がはやっていて、あそこは駐車場に入るのにすごく並んでいますし、右折車も12号線で西に向かう車もあるということも認識していただいていると思うのですけれども、後から拡幅するとなると、拡幅しないと2車線、右折レーンをつくらないと、また右の矢印をつくれないうとか、この間、テレビでもそういうのが取り上げられていましたので、その辺のことをしっかりと盛り込んでいただきたいと思えます。

よろしく申し上げます。

●坪田総合交通計画部長 私どもも右折需要がある箇所だという認識は持っておりまして、今、空間の再構築をする中で、右折車両に配慮した空間の整備を行っていく考え方でございます。引き続き、北海道警察さんとも協議をしながら、整備に向けて詳細な検討をしてみたいと思えます。

●好井委員 よろしくお願いたします。

●岸本会長 ほかにいかがでしょうか。

●長内委員 先ほど、説明がなかったと思うのですが、このクランク部分を解消することによって、サッポロファクトリーの前のところが空く形になります。その土地の活用の仕方については、今後、どういうふうになっていくのかお聞きしたいです。

●坪田総合交通計画部長 残地ということをございましょうか。

●長内委員 残地というか、今、道路だったところが横にずれるわけですね。

●稲垣都心まちづくり推進室長 都心まちづくり推進室長の稲垣でございます。

これは道路の案件ですので、総合交通計画部の所管ですが、地域の皆さんと東4丁目の在り方について勉強会を重ねていく上では、私ども都心まちづくり推進室が調整の窓口となっております。

スライドの中でも少し紹介させていただきましたが、創成東地区において、この東4丁目通という縦の動線が非常に重要であることは、地域の皆さんも共通の認識に立っております。

具体的な将来イメージとしては、ご覧いただいておりますとおり、こちらの右の写真がまさしくサッポロファクトリーのフロンティア館の前の敷地で行ったイベントなのですが、地域の中心となる軸をこのように誰もが立ち寄れる場所として使える空間があると望ましいねということを実証実験を重ねながらイメージを少しずつ具体化している状況でございます。

現在、このクランクが解消される時期は、まだ数年先となっていて、その後、現在の道路部分の敷地を最終的に市が保有したままとできるのか、それとも、民間のどなたかに活用していただくのかも決まってはいないのですが、いずれにせよ、地域の皆様は、道路と一体となった滞留、交流の場となることを望んでいらっしゃいますので、私どもとしては、今後の検討の中で、地域にとって、あるいは、空間としても、こういった形で活用するのが一体性、連続性を保てるのかを検討した上で、誘導してまいりたいと考えております。

以上でございます。

●長内委員 これだけの一等地で道路の改善がされることは、もちろん、大変大事なことです。ただ、その活用の仕方について、今のところ何も案がないというのはびっくりしました。

道路を造るということは、要は、まちをどうするかということですね。これからというふうにおっしゃってはおりますが、私は、やっぱり同時並行で進めていく話なのではないかなと思っておりますので、そこを進めていただきたいと思います。

●岸本会長 関連してお伺いいたします。

今、クランクになっていて、道路であるところが、クランクの解消によって、車が走行する道路にはなくなるわけですね。その意味でご説明があったかと思えますけれども、地区計画の変更内容というところにも関係することで、地区幹線道路としては、その部分は廃止になりますよというご提案だったかと理解しておりますが、それは間違いありません。地区幹線道路の位置づけではなくなるけれども、その用地自体は道路法上の道路と言えいいのでしょうか、道路は道路なのですか。

●上田地域計画課長 こちらの地区の主要な道路として、これまで位置づけております東4丁目線ですけれども、地区計画区域の北側の部分、区域内を貫通している部分が主要な公共施設に位置づけられておりまして、今回、こちらは都市計画決定される道路となりますので、主要な公共施設としては外れます。

今回、地区計画の区域としまして、今現在、東4丁目線の道路境界で地区計画の境界を定めておりますけれども、こちらは境界の部分は今回変更することは考えておりません。

稲垣からもお話がありましたとおり、こちらの活用方法がまだ確定しておりませんので、今後の検討状況を見ながら、こちらにつきましては区域に入れるですとか、今後こういったことを検討していくということを考えております。

●岸本会長 ということは、例えば、その部分でイベントをするために出店をつくるようになったら、今のところ道路占用許可が必要だということですか。

●上田地域計画課長 道路が廃止されるまではそういう形になるということです。

●岸本会長 では、場合によると、周辺の方々、あるいは、サッポロファクトリーと話し合いながら、そうしろ、あるいは、それ以外ないだろうという意味ではないのですけれども、例えば、都市再生特別措置法に基づきいわゆる都市利便増進協定か何かを結んで、大通公園ではないけれども、そういうイベントをやっていくとかというところで、今まで道路として車が走っていたところの残地空間を使いながら、言うならば、この地域の事業者や居住者の意見を聞きながら、場合によると、まちの活性化のためのイベントや事業がその土地を使って行われることは将来的に考えられているということですか。

ただ、まだ決まっていないのは、事業が終わった後で、具体的に、あるいは、事業を進めながら、完了した後でどうしましょうかねというのを地域の住民の人たちとも話し合いをやっていく時期にはまだ来ていないから、今のところは、終わった後はこれをしますとは断定的には言えないという理解でよろしいのですかね。そのまま放置するというのではなく、積極的な活用を考えていますという理解でよろしいでしょうか。

●上田地域計画課長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、今回は私も幾つか質問しておりますけれども、こちらも事前説明案件です。来年の1月から2月にかけて、第111回、112回の本審議会に正式に諮問がなされます。

本日の事前説明は、全ての案件について、皆様方のご協力により、極めて迅速に質疑がなされたと考えております。

本日の都市計画審議会はこれで終了することにご異論はございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 ありがとうございます。

それでは、事務局から連絡事項等はございますでしょうか。

4. 閉 会

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

次回の審議会は、先日ご連絡させていただきましたとおり、今回、事前説明した諮問案件に加えて、事前説明を経ない諮問案件を複数お諮りする予定でございまして、2回に分けて開催させていただく予定でございます。

1回目は、令和3年1月26日火曜日の13時15分から、会場はニューオータニイン札幌の鶴東の間を予定しております。また、2回目は、次の週の2月5日金曜日の13時15分から、会場は現在調整中でございます。

2週続けての開催となり、委員の皆様には多大なご負担をおかけすることになり、大変申し訳ございませんが、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110回札幌市都市計画審議회를終了いたします。

ありがとうございました。

以 上

第110回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（17名出席）

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
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
倉持 賢	北海道建設部まちづくり局長
小谷 晴子	市民
酒井 智雄	北海道警察本部交通部長（梶貴晶 代理出席）
田作 淳	市民
田中 啓介	札幌市議会議員
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
細川 正人	札幌市議会議員
本間 義美	市民
松浦 和代	札幌市立大学副学長・看護学部長
松原 淳二	札幌市議会議員
山口かずさ	札幌市議会議員
好井 七海	札幌市議会議員
米津 仁司	北海道開発局開発監理部次長
渡邊 克仁	札幌商工会議所都市交通委員会委員長

第110回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（18名出席）

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
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
倉持 賢	北海道建設部まちづくり局長
小谷 晴子	市民
酒井 智雄	北海道警察本部交通部長（梶貴晶 代理出席）
田作 淳	市民
田中 啓介	札幌市議会議員
巽 佳子	市民
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
福田 菜々	北海道科学大学工学部准教授
細川 正人	札幌市議会議員
本間 義美	市民
松浦 和代	札幌市立大学副学長・看護学部長
松原 淳二	札幌市議会議員
山口かずさ	札幌市議会議員
好井 七海	札幌市議会議員
米津 仁司	北海道開発局開発監理部次長