

令和２年度第４回

第１１１回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和３年１月２６日（火）午後１時１５分開会
ニューオータニイン札幌 鶴東中の間

札幌市まちづくり政策局

■ も く じ ■

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	1
3	議事	2
	◎学校統合関連について	2
	◎石山・藤野通関連について	7
	◎東4丁目通関連について	13
	◎西3丁目地下歩道について	19
	◎高速鉄道南北線について	25
	◎創成川通について	27
4	閉会	63

第111回（令和2年度第4回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和3年1月26日（火）午後1時15分～午後5時51分

2 場 所 ニューオータニイン札幌 鶴東中の間

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ24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

【諮問案件】

議 案 第1号 札幌圏都市計画道路の変更【石山・藤野通】

議 案 第2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】

議 案 第3号 札幌圏都市計画道路の変更【西3丁目地下歩道】

議 案 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【創成川通】

議 案 第5号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線】

議 案 第6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】

議 案 第7号 札幌圏都市計画学校の変更【石山中学校】

議 案 第8号 札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】

議 案 第9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 111 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

議	案	第 1 号	札幌圏都市計画道路の変更【石山・藤野通】
議	案	第 2 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】
議	案	第 3 号	札幌圏都市計画道路の変更【西 3 丁目地下歩道】
議	案	第 4 号	札幌圏都市計画道路の変更【創成川通】
議	案	第 5 号	札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【高速鉄道南北線】
議	案	第 6 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】
議	案	第 7 号	札幌圏都市計画学校の変更【石山中学校】
議	案	第 8 号	札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】
議	案	第 9 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

【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	学校統合関連	学校の変更	議案第 6 号	第 1 号
	②	石山・藤野通関連	道路の変更 学校の変更	議案第 1 号 議案第 7 号	第 2 号
	③	東 4 丁目通関連	道路の変更 地区計画の変更	議案第 2 号 議案第 8、9 号	第 3 号
	④	西 3 丁目地下歩道	道路の変更	議案第 3 号	第 4 号
	⑤	高速鉄道南北線	都市高速鉄道の変更	議案第 5 号	第 5 号
	⑥	創成川通	道路の変更	議案第 4 号	第 6 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、22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111回、令和2年度としては第4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いいたします。

最初に、委員の皆様にお知らせしておくことがございます。

本日も、前回の審議会と同様に感染症対策を取りながらの開催とさせていただきますことをご了承願います。また、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、よろしくお願いいたします。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

議案書とパワーポイント資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、本日も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。

向かって右手には、議案第4号の創成川通の補足資料の修正版及び事前送付していない関係資料がございます。

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、交通局高速電車部、教育委員会学校施設担当部の関係職員が出席いたします。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃいます皆様に連絡がございます。

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、岸本会長、よろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 議長を務めます岸本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、佐藤委員と小谷委員にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 では、早速、議事に入りますが、場内の写真撮影は、これ以降、ご遠慮いただきますようお願いいたします。

さて、本日は、諮問案件9件について審議いたします。

審議の進め方ですが、お配りしている配付資料2の案件一覧・案件グループ分けにありますように、関連する案件をまとめてご説明いただく形で進めたいと思います。

9件もありますので、議事進行は滞りなく行っていきたいと思っておりますが、切りのいいところでお手洗い休憩等を取りたいと考えております。

また、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。

◎学校統合関連について

●岸本会長 それでは、議案第6号の学校統合関連についてから始めたいと思います。

準備ができましたらご担当部局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。

私から、議案第6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、都市計画法に基づく案の縦覧の順でご説明いたします。

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想されており、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

な考え方をまとめております。

基本方針において、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、少なくとも12学級以上、中学校は12学級から18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。

スライドの地図中、右上の赤色の箇所が厚別区の上野幌・青葉地域、右下が南区の石山・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、その統合校として今年4月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自動車で10分から15分程度の場所にあります。校区は、国道453号線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、小学校でおおむね4km以内、中学校でおおむね6km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、小学校でおおむね2km以内、中学校でおおむね3km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となっております。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2kmを超える地域を示しております。この地区から通う児童は、バス通学に必要な定期料金の全額助成の対象となります。

この通学助成の対象者数につきましては、第110回都市計画審議会における事前説明の際に、石山東小学校の通学区域からは125名、常盤小学校の通学区域からは45名とお伝えしておりましたが、正しくは、石山東小学校の通学区域からは105名で、常盤小学校の通学区域からは38名を見込んでおります。この場を借りて訂正させていただきます。誠に申し訳ございませんでした。

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、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しました。

どのように統合を進めるのがよいかを約1年をかけて検討し、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しております。

同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へ提出されております。これを受け、平成29年3月に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、都市計画法に基づく案の縦覧についてご説明いたします。

都市計画法に基づき、令和3年1月6日から20日にかけて案の縦覧を実施いたしました。が、ご意見等はございませんでした。

議案第6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。

●岸本会長 それでは、質疑に移りますが、ご意見やご質問等がございましたらお伺いいたします。

なお、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ますよう、お願いいたします。

●田中委員 1点確認をさせていただきます。

パワーポイント資料の10ページと11ページのところですが、先ほど2kmを超える地域に関しては交通費の全額助成を行うということだったと思います。実際、この地域に住んでいて、今年4月に入学する子どもを持っているお母さんが心配していることがあり、それは黄色の範囲、要は2kmを超えないぎりぎりのところに住んでおり、ここは交通費の助成の対象にならないのだろうか、本当にぎりぎりの距離なのだということがあったのですが、

そうした方々についてはこういった対応になっているのか、お聞きしたいと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 今ご質問の内容は、2kmを超えた場合の交通費の助成についてということだと思いますけれども、基本的にはおおむね2kmとなっております。通常は、街区単位、例えば何条何丁目といったところを一つの区画として、そこを対象としております。ですから、1.95kmなど、微妙なところはあるかと思えます。

実際に、児童生徒に虚弱などのいろいろな状況がございましたら、学校と教育委員会とお話をお聞きし、バックアップしながら適切に対応してまいりたいと考えております。

●田中委員 分かりました。ぜひ柔軟に配慮していただきたいと思います。

●岸本会長 ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●齊藤委員 今回、石山東小学校と常盤小学校が廃校となるということです。当面、校舎は残ると思うのですが、何かモニュメント的なものを残される予定はあるのでしょうか。

この地域の歴史を形づくった重要な施設でもあります。今後、校舎がどうなるかは分かりませんが、ここにこういう学校があったということを何らかの形で残しておくということが私は大事だと思います。

●長谷川学校規模適正化担当課長 二つの学校が閉校となりますが、その学校校舎の跡活用については今も地域の方とお話をさせていただいています。

新しく開校します芸術の森小学校の校舎の一角というか、部屋ということではないのですが、メモリアルコーナーということで、地域の思いや学校に関する思いなどを選んでいただき、展示するコーナーを設置したいとは考えております。

また、例えば、それぞれの学校には校木という学校の木というものがございます。こういったものは芸術の森小学校の敷地に移植し、新しい学校の中で古い学校のこともきちんと引き継いでいきたいと考えているところです。

●岸本会長 ほかにご質問やご意見等はございませんか。

●福田委員 通学距離が2kmを超える児童はバス通学になる可能性があるというお話があったのですが、私が学生だった頃、この路線を利用していました。小学校ですから、始まる時間が早いと思うのですが、中学生や大学生などもバスをすごく利用していて、石山東辺りから乗ろうとすると満員で乗れないなど、すごく窮屈な思いをした経験があるのですが、スクールバスを用意するというような検討はなされなかったのでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 通学に当たってのバスの増便、スクールバスの活用についてです。

バスを運行している会社と協議をさせていただきまして、今まで回送で使っていたバスなどを活用し、スクールバス専用ではなく、スクール便という言い方をしておりますが、子どもたちが優先して乗れるよう、バスを増便することについてお願いをしているところ です。

また、近隣に札幌市立大学がありますので、大学とも協議をしながら、バスに乗っている間は子どもたちを見守っていてねとお伝えしており、大学側からはそういった協力を いただけるとも聞いております。

さらに、中学校もほぼ同じ場所にあり、乗り降りの際に、自分たちの兄弟、姉妹、もし くは、知り合いの子がいようかと思いますので、中学校とも連携しながら適切にバス通学 ができるように対応できるように調整しているところであります。

●岸本会長 ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●田中委員 意見を述べさせていただきます。

説明の最初には、人口の減少、児童数の減少がある中、適正な学校規模を確保するとい うこと、また、よい教育環境を子どもたちに提供するためという話があったと思うのです けれども、小規模校とするにはデメリットや課題があるということだけで、その次にある 統合というものがあたかも最善の方法だというように聞こえたのです。

でも、実際には、小規模校でもいろいろなメリットがありますし、前回の都市計画審議 会の中でも、委員から発言があったと思うのですけれども、小規模校となっても学校を残 す工夫を検討していくということも必要だったと思います。

私事ですが、結婚して新しく家を探すというとき、駅に近い、スーパーがその地域にあ るということはもちろんですけれども、学校があるということも家を選ぶ一つの大事な基 準になったのです。また、マンションや戸建て住宅のチラシでも、駅まで徒歩何分とい うことと併せて、小学校まで徒歩何分ということも書かれていて、移り住むときの判断材 料として学校はすごく重要な存在になってきているのです。

ですから、児童数が減っているというだけで統廃合はすべきではない、小規模校の利点、 メリットを生かすことも積極的に考えていただきたいと思いますので、意見として述べ させていただきます。

●岸本会長 ほかにご意見はございませんか。

●椎野委員 田中委員から今ご指摘いただいた点について、私の印象を申し上げます。

今回は、芸術の森小学校という新しい小学校を新設するということですが、札幌市立大

学のすぐ近くになります。一般的には、統廃合となりますと、校区が広くなったり、通学が不便になったりというデメリットが多く指摘されるところですが、今回のケースでは、統廃合前から常盤小学校の児童や先生方と本学大学の教員が連携し、いろいろな授業を行ってきましたし、近年ですと新設校の校章のデザインを本学の学生にお引き受けさせていただいて、児童の方に講評をいただいた上で決定もさせていただきました。こういうつながりをつくっていますし、今後、移転した後も本学との授業の連携はしようと思っています。

それから、常盤小学校は、小・中学校の連携を非常に重要視していると承知していますが、今回、中学校の横になるということでより教育の効果も高まるのかなとも思っております。

このように、統廃合にはいろいろなマイナスが指摘されますが、今回は将来に向けて教育の質の向上につながる可能性も一方であるのではないかと考えております。今回のケースがモデルになるかは分かりませんが、統廃合後もより教育が高まるような検討といえますか、アイデアをと思っております。統廃合というのはこれから出てくるかもしれませんが、よりメリットが高まるような教育上の工夫について引き続きご検討をお願いしたいと考えております。

●岸本会長 ほかにご意見等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 統廃合につきましては、小規模校だから駄目というわけではなく、小規模校のメリットもあるということは重々承知しております。他方、子どもが減っていく中、その地域において小学校をどのような形で適正に配置していくか、また、配置した上でどのような質の高い教育を確保していくかということがあり、それは、今後、事案ごとにケース・バイ・ケースで判断していかなければいけないと思います。

ただ、それを前提とした上で今回の石山東小学校と常盤小学校の統合による芸術の森小学校の新設という都市計画決定については、今、椎野委員がおっしゃったように、近くにある大学等と連携しながらよりよい教育を実現するよう、今回このように統廃合をするならなおのこと、統廃合してよかったと地域の方々に思ってもらえるような学校運営をしていただくように心がけていただきたいということを前提に、議案第6号の学校統合関連についてをお認めするかどうか、採決を取りたいと思います。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 賛成多数と認めます。

よって、本案につきまして当審議会として同意することにいたします。

◎石山・藤野通関連について

●岸本会長 続きまして、議案第1号及び第7号の石山・藤野通関連についてです。
準備が整いましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●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。

議案第1号の石山・藤野通と議案第7号の石山中学校につい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についてであります。

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です。

石山地区の概要としては、その位置、周辺の状況、当初都市計画決定の内容です。

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す。

石山地区の航空写真です。画面上側が北で、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・穴の沢通は黒色の線で、今回変更する石山・藤野通は赤色の線になります。また、藤の沢小学校、明清高校は紫色の囲み、今回変更する石山中学校は赤色の囲み、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色の囲みの位置にあります。さらに、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色の囲みの位置にあります。

次に、石山・藤野通の都市計画決定内容についてです。

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、計画幅員16mの2車線道路です。赤色の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に調整を図っており、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おります。

こちらは石山・藤野通の代表断面です。

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

次に、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です。

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ったことから、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するものでございます。

次に、オカバルシ川の前後区間、石山中学校前の区間、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。

まずは、オカバルシ川の前後区間の変更内容についてです。

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っているため、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17mになります。

次に、石山中学校前の区間の変更内容についてです。

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17.1mへと変更するものです。

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㎡減の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の開催状況、今後のスケジュールについてです。

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いたします。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です。

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、3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しております。

説明会には、計57名の方にご参加をいただきました。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、今後の予定などでございます。

参加した方々から事業を進めていく上でのご意見やご要望など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、都市計画変更の進捗を進めることとしたものでございます。

また、この変更案について、1月6日から1月20日までの2週間、縦覧を行いました。縦覧者は3名、意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後のスケジュールですが、次のとおりです。

本日の都市計画審議会への諮問の後、今年度中に都市計画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、令和6年度から道路工事に着手し、令和10年3月に工事を完了することを想定しております。

ご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。

●岸本会長 それでは、ただいまの件についてご意見やご質問等はございませんか。

●小谷委員 この新しくできる道路というのは、現在は、狭くても、道というものはないところなのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 一部、現道区域があるところもあるのですが、当該道路については、ほとんどの区間において現道のない部分が非常に多くなっております。

●小谷委員 都市計画変更の理由と書かれていますが、この道路をつくる一番の理由は何なのでしょう。

また、地図から見せいただくと、道路沿いの住宅にもかかってくるのかなと思えたのです。道路になる予定のところに建っている建物の方々にちゃんとご理解をいただいているのか、教えてください。

●坪田総合交通計画部長 図面をご覧ください。

この図面の上側の右から左に走っておりますのが石山通——国道230号です。この地区の特徴ですが、この幹線道路が地域の交通を受け持つ唯一の道路となっているということがありますし、地形的にも石山地区と藤野地区を結ぶ道路はここしかありませんでしたので、地域間をつなぐための新たな道路を整備することが必要だということがあります。

これにより、地域間の交通の円滑化や国道の交通の分散化に寄与する、さらには、地域の防災性も向上するというような観点で地域の方々とお話をし、この道路の計画を地域の方にもご覧いただき、お認めいただき、今に至っております。

●小谷委員 現在ある建物が道路にかかることもあるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 地域の方々のご理解という観点からのご質問かと思います。

かねてから、地域の方々に対し、こういったものが必要ではないかというご意見を地域からもいただいております。私どもとしても、地域交通計画ということで、この道路の考え方を地域にお示しし、ご理解をいただいていたという経過がございます。

また、当初の都市計画決定は平成26年だと先ほどはお話ししたところですが、その際にも、地域の方々を対象とした地域説明会を開催し、ご理解をいただいております。

●岸本会長 要するに、赤色の道路を整備することについては、地域住民の方々の理解を得ながら、既に都市計画決定しているということですね。それに、この道路は現道がないところに新たにつくるわけですから、一部、土地を持っておられる方から道路用地として土地を取得するということになるけれども、地域住民の方々からご理解を得ながら進めてきたところであるということですね。

今回は、取りあえず、16mの幅でつくるという都市計画決定をやってきたけれども、道路の形状がより詳しく確定し、川を越えるところ、それから、中学校の横に擁壁を設置することになったということです。

そして、その詳しい形状といいますか、安全性の確保という面などから詳細に設計すると、その擁壁の部分で道路幅を広げる必要が出てきたことから、図の青色のところについて都市計画の内容をその限りで変更したいというご提案であると理解してよろしいでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 はい。

●岸本会長 今、小谷委員からご質問がありましたけれども、この道路をつくることについての地域住民のコンセンサス、それから、その道路用地に関する土地の所有関係について

ての紛争は生じていないということによろしいでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 そのとおりです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 余計な心配かもしれませんが、石山や藤野は雪が結構多いという印象を持っていて、擁壁が建って周りの宅地の方が低い状態になると、除雪された雪山がこの幅の中に収まるのかどうか、住んでいる人の気持ちになると不安かなと思うので、聞いておきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 道路幅につきましては、かつて地域といろいろな議論をしているときにもう少し広い幅の道路が必要ではないかという議論もございましたけれども、宅地への影響を考慮し、歩道幅3.5m、全幅員で16mの道路とするのが最も地域としてふさわしいであろうという結論を得て今に至っております。

なお、雪のご心配についてですが、歩道と車道の間に雪を積むようなスペースがあることから、そこに雪を積むということで、民地にご迷惑をおかけすることはないのではないかと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 この都市計画道路の内容が平成26年に決定したということだったのですが、その際の地元町内会への説明会は、18ページに載っている関係5町内のみに働きかけをしたということなのでしょうか。

というのも、私もここのすぐ近くに住んでいるのですけれども、こうした計画があったことをこの会議に参加するまで知らなかったのです。また、先ほど質問にもあったように、何もなかったところに道路が建設されるので、景色が結構変わるのだなと思い、この付近の道路を運転していました。

藤野地区と石山地区をつなぐ唯一の道路になるということも確かにそうだと思います。これは過去の話になってしまいますが、藤野地区と石山地区の全住民に対し、回覧板などでちゃんとお知らせがあったのかをお伺いしたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 平成26年に当初の都市計画決定をしたときの説明会の開催日や参加人数の資料は手元にはないのですけれども、都市計画を周知する際の考え方としては過去から同様ですので、同規模の説明会がなされたと考えております。

一方、かねてから地域と議論を重ねてまいりましたという話をさせていただきました。

ここの地域は国道230号に地形的に依存していると申し上げましたが、藤野地区には藤野通という地区内の幹線道路があり、それをさらに真っすぐ延ばしていったらどうかという考え方もありました。ただ、小鳥の村という自然環境が豊かなところとの兼ね合いの中、藤野通を真っすぐ延ばしていくことはなかなか難しいとなりました。

そこで、地域の防災性を高める道路のありようについて、また、先ほど申しあげました地域交通計画としてまとめる過程の中でも、まちづくり通信やまちづくりレターを作成し地域へ回覧するというような活動を繰り返しながら、当初の都市計画決定に至ったということです。

●福田委員 藤野1号通も朝などの通勤時間帯はかなり混んでいるのです。小学校とも近いですし、藤野1号通と国道230号が当たるところには保育園もあります。ですから、この道路が建設されまると、交通量が増えてしまい、通学する子どもはということを懸念します。ただ、いい道路になってほしいなと思います。

●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 それでは、採決に移ります。

議案第1号及び第7号の石山・藤野通関連につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきまして当審議会として同意することにいたします。

◎東4丁目通関連について

●岸本会長 次に、議案第2号、第8号、第9号の東4丁目通関連についてです。

準備ができましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

なお、この案件のめどがついたところで休憩を取りたいと思いますが、今取ってほしいというご要望はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、三つ目まで進めさせていただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 総合交通計画部長の坪田でございます。

議案第2号の東4丁目通、北3条通、北1条・雁来通、北2条通と、議案第8号、第9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あります。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明する内容は、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です。

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です。

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あります。

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です。

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、歩行者は今後もさらに増加することが想定されます。

このような現状を踏まえ、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、沿道の方々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などの交流スペースを設けるなど、いとなみの軸として、憩い、交流の空間創出に取り組んでおり、後ほどご説明する道路整備後にもこういった取組を進めていきたいと考えてございます。

懇談会における東4丁目通に関する主な意見としては、危険なのでクランク区間を解消してほしい、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もの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、7割の方から、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整備計画の内容についてご説明いたします。

道路整備の目的としては、冒頭にもご説明いたしました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は、まず、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側にずれているため、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。

クランク解消後には、もともと道路だった約1,600㎡の残地が生じますが、地区の魅力、活力を高めるため、東4丁目通が歩いて楽しい通りとなるよう、滞留、交流の場としての機能を誘導し、これまでのまちづくりの取組と連動した活用に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。

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ついて、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車線道路にすることで、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です。

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を下回っており、周辺の路線に過度な負荷はかからないものと確認しております。

こちらは現況の東4丁目通の写真であり、歩道3.5m、車道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です。

東4丁目通を新規で決定する範囲としては、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となっております。

図の左側が北向きとなりますが、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するものでございます。

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。図の青色の線が変更前、赤色の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、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い、主要な公共施設としての位置づけを廃止し、そのほか、所要の規定整理を行います。

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します。

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です。

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、ゆとりある歩行空間の確保のため、新たに決定するものです。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です。

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。あわせて、地域の方々に広く周知するため、関係する東北地区の14町内会に概要資料を回覧しております。

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のご意見のほか、景観に配慮した歩道の舗装材や街路樹を求める意見もございました。今後も、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、本計画案で都市計画決定に向けた手続を進める旨をご説明させていただきました。

また、この変更案について、1月6日から1月20日までの2週間、縦覧を行いました。縦覧者は3名、意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定についてですが、次のとおりです。

本日の都市計画審議会への諮問の後、今年度中に都市計画決定の告示を行いたいと考えており、その後、令和3年度以降に事業に着手することを想定しております。

以上で、議案第2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、議案第8号、第9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ご説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 議案第2号、第8号、第9号の東4丁目通関連につきまして、ご質問やご意見等がございましたらお願いいたします。

●田作委員 まず、スライド19について、質問と意見を述べさせていただきます。

この突き当りのところが一軒残っているお宅だと思うのですが、ここの方は同意されているのかどうか、お伺いをします。

ここがクランクにある突き当りのお家だなということは、この間、確認をしました。

そして、そもそも、クランクができたのには恐らく歴史的背景があると思うのですが、その点については行政として把握されているのでしょうか。もし把握されているのであれば、今後できる残地などに由来を書くパネルなどを設け、歴史的背景が分かるようにしていただいたほうがまちづくりとしてはより適切ではないのかなと思いました。

●長谷川交通計画課長 まず、1点目の突き当りの方の同意についてですが、事業自体にはご理解をいただいています、まさに今お話をさせていただいています。

次に、クランクの経緯についてです。

詳細までは分かっておりませんが、明治14年の古地図を見ますと、この街区に開拓使の

工業局があったとなっております。明治14年当時はまだ通りとしてはなかったのですけれども、明治24年の地図を見ますと、東4丁目通が記載されていることを確認しております、これは推測となりますが、その当時から工業局をかわすようにずれた道路になっていたと考えております。また、大正7年の地図を見ますと、北1条街区のみが東側にずれておりましたので、そういった経緯でクランクができたのではないかと推測されます。

次に、最後のいただいたご意見についてですが、どのようなことができるか、引き続き検討してまいりたいと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●本間委員 1点確認します。

東4丁目路線は一部で電線がキャブ化されているようですが、本計画に合わせ、全体的にキャブ化する予定なのでしょうか。

中学校のところは歩道を拡幅されるという予定があるということですが、電柱は地中化するかどうか、この辺を確認させていただきたいと思います。

●長谷川交通計画課長 整備に合わせた無電柱化のご質問についてです。

北3条通は東4丁目通に交差しているのですが、そこは今まさに無電柱化工事をしておりますので、東4丁目通についてもそのようにしたいと考えております。

ただ、無電柱化につきましては、最終的には、電線管理者などの方々が入った協議会で決定されます。そこで、札幌市としては、そういった方向となるよう、協議を進めていきたいと考えております。

●本間委員 キャブ化は、景観や新幹線の問題も含め、非常によろしいのではないかと思いますので、ご意見として受け取っていただければと思います。

●岸本会長 歩道が広がる場所は、クランク解消によって道路になる部分と歩道になる部分があるわけですが、歩道の活用については地域の方々のご意見といたしますか、この辺りで事業を営んでいる方々もおられるかと思しますので、そうした方々のご意見等を踏まえ、今後まちづくりを行っていくことになろうかと思ひますし、景観に配慮し、敷石にしてほしいということもあるかもしれません。

あるいは、今の無電柱化の問題もそうかと思ひます。また、先ほど田作委員がおっしゃったクランクの歴史的経緯ですよね。札幌のまちの発展を知ることからパネルなどを残したらいいということであれば、地域の方々と意見をすり合わせながら、何ができるのか、それは今後の課題であろうかとは思ひますけれども、地域の方々と密に折衝していくということを前提に行っていただきたいと思ひます。

今回は、このたびのクランクの解消のための道路の形状の変更についての都市計画決定について賛成するか否かの意思表示を求められているわけですが、他にご意見等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決に移ります。

議案第2号、第8号、第9号の東4丁目通関連につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきまして当審議会として同意することといたします。

質疑応答が非常にスムーズに進んでいる関係で予定よりもちょっと早いのですが、切りもよいので、ここで休憩とさせていただきます。

今、おおむね30分ですので、40分になりましたら開始いたしますので、また席にお戻りください。

[休 憩]

●岸本会長 そろそろ定刻ですし、全員がおそろいですので、再開いたします。

◎西3丁目地下歩道について

●岸本会長 次に、議案第3号の西3丁目地下歩道についてです。

準備ができましたら担当部局からご説明をお願いいたします。

●坪田総合交通計画部長 総合交通計画部長の坪田でございます。

議案第3号の札幌圏都市計画道路の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、民間事業者から申出がありました8・7・4西3丁目地下歩道の出入口の区域の一部のみを変更する軽易な変更でございますことから、事前説明を省略して、本日の諮問とさせていただいております。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日のご説明は、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールの3点から成ります。

まず初めに、今回変更する都市計画道路の西3丁目地下歩道の概要についてです。

こちらの図面は、航空写真に当該都市計画道路の位置をお示ししたものです。

今回変更する都市計画道路は、下の水色で示している大通公園の地下で、大通西3丁目から西1丁目の間にある通称・地下街オーロラタウンの公共地下歩道の一部です。

次に、当該公共地下歩道に係る施設概要についてです。

こちらは、地下街オーロラタウン全体の平面図となります。

赤色の部分がオーロラタウンの店舗、黄色の部分が公共地下歩道、緑色の部分が地下鉄大通駅を表してございます。地下街のうち、黄色で示した部分が都市計画道路として決定されております。

次に、地下街オーロラタウンの公共地下歩道部分である都市計画道路についてです。

公共地下歩道部分は、大通地下歩道、西３丁目地下歩道、西２丁目地下歩道の三つの都市計画道路で構成されております。

オーロラタウンのメインの通路である大通地下歩道は、延長310m、幅員 8 m、今回変更となる西３丁目地下歩道は、延長100m、幅員 5 m、西２丁目地下歩道は、延長270m、広場部分で幅員20mとなっております。また、西２丁目地下歩道については、平成30年に供用を開始したさっぽろ創世スクエアまでの地下歩道が区域となっております。

今回は、そのうち、上段の図、赤色の枠の点線で示しております西３丁目地下歩道の一部区域の変更となり、青色の丸で囲まれている部分に変更する箇所となります。

この３路線は、昭和45年 6 月15日に当初の都市計画決定がなされ、昭和46年11月16日からオーロラタウンの開業とともに供用を開始しております。

続いて、都市計画の変更内容についてです。

今回、区域を変更する箇所は、オレンジ色の破線で囲っている大通西２丁目地内の歩道上に整備されている出入口の階段です。

当該箇所を拡大したものが右の図であり、黒色で囲まれている区域は変更のない区域、青色で示す区域は変更前の区域で、現状の歩道にある出入口階段部分で、現在の都市計画に定めている区域でございます。赤色で示す部分が今回の変更後の区域となり、民間敷地内を含めた区域となっております。

当該出入口階段に面している民間建物の建て替えに伴い、出入口階段を建物敷地内に取り込みを行うため、区域の一部を変更することが今回の変更理由です。

次に、地上部の状況の写真です。

写真①は、地上部に設置されている出入口階段を東側から撮影したものです。こちらの出入口階段が歩道上から撤去されることで歩行空間が広がります。

写真②は北西から撮影した写真、写真③は南西から撮影した写真です。

次に、地下部の状況の写真になります。

写真①は、出入口階段を正面から撮影したものです。地下部についても出入口階段が撤去されることで地下の歩行空間が一部広がることとなります。

写真②は、北側から出入口階段の方向を撮影した状況写真です。

写真③は、オーロラタウンのメインの通りである大通地下歩道と西３丁目地下歩道の交差部分から当該階段方向を撮影した状況写真になります。

次に、都市計画決定の区域についてです。

左が地下部の平面図、右が地上部の平面図になります。

こちらの平面図の黒色の線で囲われている部分が既存の都市計画決定区域になります。西3丁目地下歩道の都市計画道路としての区域は、地下鉄のコンコースを横断する形で位置し、出入口階段まで区域として定めております。

また、既存の階段の有効幅員が約2.5mありますが、変更後においても現在の有効幅員を確保いたします。

なお、地下部の図で上部にある階段は、地下鉄大通駅の改札階に降りる階段となっております。

次に、変更後の都市計画決定区域についてです。

先ほどと同様に、左側が地下部の平面図になりますが、都市計画道路の区域としては、図で示すとおり、黒線部分が変更のない区域、赤線部分が今回変更する区域となります。

出入口階段の撤去とともに、地下鉄大通駅の改札階に降りる階段部分を除き、壁面が撤去される予定となります。都市計画道路の区域としては図にお示しするとおりですが、空間としては一体的なものとなります。

また、バリアフリーの動線としては、地下と地上を結ぶ独立のエレベーターを階段横の茶色で着色している部分に新たに整備する予定となっております。

なお、既存出入口階段の使用停止の時期については現時点では未定ですが、令和6年の春頃の民間建物の供用開始に合わせ、使用できる予定となっております。

最後に、本議案に係るスケジュールについてです。

縦覧は1月6日から20日までの2週間で行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

また、ご審議の上、ご承認いただければ、変更告示は2月を予定しております。

以上でご説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明につきまし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。

●長内委員 確認です。

具体的に工事をする段において、市の予算が行うべき公共的なところと民間がビルの建て替えに伴って工事をするところがあると思うのですけれども、それぞれの予算と工事区間の区別はどこですか、教えてください。

●坪田総合交通計画部長 まず、市の予算があるかどうかについてですが、これは市の補助事業として実施をするものではございませんので、市からの予算の支出はございません。

また、民間の建築物について、どれくらい費用がかかるかですが、私どもでは把握はしておりません。

●長内委員 ということは、出入口階段の撤去も民間側が行うということですか。

●坪田総合交通計画部長 ご指摘のとおりでございます。

今回は、歩道にございます階段の撤去とともに、それを建築物の中に一緒に取り込んでいくというご提案が民間側からあり、私どもも歩道が広がるのは大変いいことであるという判断の下、進めていくということです。

●岸本会長 これは、要するに、公共通路としての地下歩道と民間が所有するビルとを接続する部分で、階段や通路の部分は土地の所有関係から民間のビルの中に設置され、民間費用で行われるということですね。ただ、公共性のある地下歩道への接続道路になることから都市計画決定の対象にする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 そのとおりでございます。

現在歩道上にある出入口階段部分は都市計画決定をされているので、改めて、民間敷地の中に都市計画変更を行い、引き続き階段部として存続をするということが確認できるものでございます。

●岸本会長 今、ガラス張りになっている出入口が歩道上にあるわけです。従来は、建物の構造上、そこから地下に行くことができるものではなかったから、こうして地下に接続するものが歩道上にあったわけですが、民間のビルの建て替えによってビルの中から入っていけるようになる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 おっしゃるとおりです。

階段部そのものは歩道上から敷地内に取り込まれる形で存続いたします。また、先ほども触れさせていただきましたが、民間の建築物と併せて、エレベーターも設置されるということです。地下街利用者並びに地下鉄利用者にとりましても非常に利便性の高いものになると考えてございます。

●岸本会長 私は法律が明確に頭の中に浮かんでくるわけではありませんが、歩行者経路協定でしたか、都市再生特別措置法か何かで協定を結び、維持費用などをということではないのですか。

●坪田総合交通計画部長 公共性の担保についてですが、地下街を管理しているのは札幌市都市開発公社でして、ビルの管理者との間で協定を結ぶことで担保されることになりまし、維持管理に関しても協定を締結することになります。

●岸本会長 それをお伺いできれば結構です。

都市計画決定をするわけですが、後でやっぱりやめたとか、ここを閉鎖するということはないとは思いますが、避難経路等としての重要な位置づけにもなるかと思しますので、確認したかったです。安心いたしました。

ほかにございませんか。

●細川委員 1点、地上部分の赤色のところから地下に入っていくのですが、そこは民間ビルで、恐らく、北陸銀行だと思うのです。商業施設であれば、そこで買い物をしなくても上り下りできると思うのです。でも、ここは北陸銀行ですよ。

つまり、一般の人たちからすると、例えば地下から上がっていくと銀行内に入ってしまうということになるのか、それとも、そうではないのかです。そして、エレベーターを使いたいと思っている人がどういう動線で行けるのか、僕には見えないのですが、どうなるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 階段施設そのものは独立しておりますので、建物を経由することではなく、独立した経路として利用者にも認識されることになろうかと思います。

あわせて、ビルの中に取り込まれておりますエレベーターも角地にありまして、比較的わかりやすい位置にございますので、市民にもご利用いただけるものになります。

●細川委員 例えば、地上部分にはエレベーターがここにありますがとか、地下鉄構内につながっていますという表示がつけられ、利用できることになるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 そういったサインなどの案内板につきましてはできるだけ分かりやすくし、視認性を確保したいと考えており、実施いたします中で我々としてもそういったものを求めてまいりたいと思っております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 スライド10の左側の図のエレベーター前室にアクセスするところについてです。

地上へと書いてある青色の点線が縦向きに走っていますが、そこから途中で折れ、エレベーター前室に自動ドアか何かがあって入れるということなののでしょうか。それとも、青色の点線が走っているところの扉を開けてから、右にさらに折れ、エレベーターにアクセスするのでしょうか。

エレベーターへアクセスして地上に上られるのであれば、この青色の点線の矢印はエレ

ベーターの口をつけて表示するべきであって、この説明の仕方だと足りないと思います。

そこで、エレベーターへのアクセスの具体的な経路と途中が自動ドアなのか何なのかを教えてください。

●坪田総合交通計画部長 今、民間の事業者側と詳細の検討をしているところで、左側の図が地下階の図であります。

青色の動線が歩行者の階段を上っていくものを表していますが、そこにエレベーターの位置があり、そこから直接入り込むことができるよう、動線の確保に向けた協議を進めているところでございます。

●岡本委員 細かい話ですが、そうであれば、きちんと線を引いておくべきです。

二つの経路があるわけです。体の不自由な方はこちらを優先して使うことができるということだと思いますので、それはきちんと書いてほしかったです。

もう一つ、こういう時代なので、非接触の扉を採用してもらうことはできないですか。

●坪田総合交通計画部長 そういったことも含め、協議の中で検討してまいりたいと考えてございます。

なお、協議中とはいえ、分かりにくい図面でのご説明で大変失礼いたしました。

●岸本会長 非常に難しいのは、あくまで民間のビルだということです。ですから、扉の形状等について市から言えるかどうかですね。

ほかにございませんか。

●小谷委員 今、私も気にしていたことを岡本委員が話してくれました。

10ページの地下の図を見ると、扉が二つついていて、すごく気になりました。それに、エレベーターであっても、手動であれば全く使えないものになってしまうので、民間の方と話し合いをしていく中で指導をしていただくことをお願いします。

●坪田総合交通計画部長 都市計画審議会においてこういった意見を頂戴しているということも含め、協議調整をしてまいりたいと思います。

●岸本会長 民間事業者との間では今出されましたご指摘やご意見を踏まえ、可能な限り意見を酌み取って情報を伝えていただきたいと思います。また、それを前提とした上で、今、民間事業者も決め切れていない詳細な点についてはこれから市と協議できるところは協議していくということです。

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

- 岸本会長 それでは、採決に移ります。

議案第3号の西3丁目地下歩道につきまして賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

- 岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきまして本審議会として同意することにいたします。

◎高速鉄道南北線について

- 岸本会長 次に、議案第5号の高速鉄道南北線についてです。

準備ができましたらご担当部局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す。

議案第5号の札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更についてご説明いたします。

今回の変更は、1号高速鉄道南北線の出入口の区域の一部のみを変更する軽易な変更でございますことから、事前説明を省略し、本日の諮問と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。

説明内容は、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールの3点でございます。

こちらの図面は、航空写真に当該1号高速鉄道南北線の位置をお示ししたものです。今回変更するのは、下の黄緑色で示している南北線さっぽろ駅の区域の変更で、赤色で囲っている部分が変更箇所となります。

次に、当該駅施設概要についてです。

こちらに表示しておりますのは、南北線さっぽろ駅の駅構内図になります。

南北線さっぽろ駅ですが、北は地下街アピア、東には東豊線さっぽろ駅、南は札幌駅前通地下歩行空間とつながっております。今回は、南西側に位置する出口10番に係る変更でございます。

続いて、都市計画の変更内容についてです。

今回、区域の一部を変更する箇所は、オレンジ色の破線で囲っている北3条西4丁目地内の民間建物の中に取り込まれている出入口階段であります。

当該箇所を拡大したものが右の図であり、黒色で囲まれている区域は変更のない区域、青色で示す区域は変更前の区域、つまり、現在、都市計画に定めている区域でして、赤色で示す区域が今回の変更後の区域となります。

民間建物の建て替えに伴い、区域の一部を変更することが今回の変更理由です。

次に、地上部の状況の写真になります。

写真①は、地上部に設置されている出入口階段を正面から撮影したものです。こちらの出入口の位置が変更となります。

写真②は北側から撮影した出入口が取り込まれている建物の前景写真、写真③は南側から撮影した写真になります。

次に、地下部の状況の写真です。

写真①は、出入口階段を正面から撮影したものです。地下については、出入口の位置の変更はありません。

写真②は、北側から出入口階段の方向を撮影したものです。

写真③は、札幌駅前通地下歩行空間から地下鉄駅側を撮影した写真になります。

写真の左側にありますのは、地上へのエレベーターとなりますが、バリアフリーの動線といたしましてはこちらを利用することとなります。

次に、都市計画決定の区域についてです。

こちらの平面図の黒線が既存の都市計画決定区域になります。上が地下部、下が地上部の図になります。

地下の階段途中で民間敷地内となり、地上で既存建物の角から出る形となっております。

既存の階段の有効幅員が約2.36mから2.7mとなっておりますが、変更後においても現在の有効幅員を確保いたします。

次に、変更後の都市計画決定区域についてです。

黒線部分は変更のない区域、赤線部分が変更する区域となります。

上が地下部、下が地上部の図になります。

地下の階段位置の変更はありませんが、地上部においては、にぎわいの軸や札幌駅前通北街区地区計画の考え方を踏まえ、札幌駅前通側では、にぎわい創出を念頭に施設計画を検討中であることから、これまでとは異なり、北4条線側の歩道に出る形となります。

なお、既存の出入口階段につきましては、令和2年12月から使用を停止しており、令和5年春頃の供用開始に合わせて開始する予定となっております。

最後に、本議案に係るスケジュールについてですが、法縦覧は1月6日から20日までの2週間行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

なお、審議の上、ご承認いただければ、変更告示は2月を予定しております。

以上でご説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 議案第5号の高速鉄道南北線さっぽろ駅の出入口の案件ですが、この件に関してご意見やご質問等はございませんか。

先ほどと同じように、民間事業者の地上部にある建物の建て替えに伴ってのものです。今までも10番出入口というのは建物の中にあっただけけれども、今回、建物を建て替えるときに形状を変更するというかと思います。この理解に間違いはないでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 はい、そのとおりです。

●岸本会長 今、あおぞら銀行が入っている建物はもう工事に入っているのですかね。
出入口は閉鎖していると伺いましたけれども、ビル自体はまだあるのですか。

●坪田総合交通計画部長 建物につきましては令和2年12月に解体工事に着手しているということでございます。

●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 なければ、採決に移ります。

それでは、議案第5号高速鉄道南北線につきまして賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案につきまして当審議会として同意することといたします。

◎創成川通について

●岸本会長 それでは、本日の最後の案件となります諮問案件の議案第4号の創成川通についてです。

準備が整いましたら、担当部局からご説明をお願いいたします。

●荒木交通プロジェクト担当課長 まちづくり政策局交通プロジェクト担当課長の荒木でございます。

議案第4号の都市計画道路3・1・1創成川通の変更について説明いたします。

2ページですが、本日の説明内容は、1番目に創成川通沿線地区の概要、2番目にこれまでの経緯、3番目に道路計画の内容、4番目に法縦覧の結果、5番目にまとめです。

まず、1番目の創成川通沿線地区の概要についてです。

創成川通は、豊平川通を起点として、札幌市界を越え、石狩市生振の道央新道を終点とする約14.5kmの都市計画道路で、整備済みです。

このうち、本日も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の一般国道5号の区間とその南の既存の創成トンネルの約1.1kmの合計約5.5kmの区間です。

右の写真は、北34条の創成川通と札幌新道の交差点の状況です。この箇所の1日当たりの交通量は、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、ほぼ毎日の頻度で交通混雑が発生しております。

次に、計画区間の中間部です。

右上の写真は、北18条付近の冬期の状況です。

道路幅員は、道路中央にある創成川を含んで40m、車線数は片側3車線です。

夏期の朝夕のピーク時間、特に、冬には、速度低下により日によって移動時間にばらつきがあり、時間が読めない状態で、通学・通勤、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います。

下の写真は、北10条付近の北区側の歩道で、幅が狭く、すれ違うことが困難な状況になっています。

この箇所は、除雪機械での除雪作業ができないため、国道を管理する北海道開発局では、歩道にロードヒーティングを設置するなどの特別な対応をして、歩行者の安全な通行の確保に努めております。

続いて、都心部では、道路幅員が創成川を含んで約57mと広くなり、車線数は片側4車線になっています。北11条で旧石狩街道・東1丁目線と合流することで交通量が増え、1日当たり約4万2,000台の交通量がございます。この区間では、追突事故などの交通事故も多く発生しており、交差点前後に減速の路面標示を行うなど、事故対策も行っているところです。

次に、北3条以南ですが、2009年に開通した創成トンネルが整備されている区間です。地下への交通転換により地上部の交通量が減少することから、地上の車線数を従前の片側4車線から片側2車線に再整備しています。また、創成川沿いの空間を創成川公園として整備することで沿道環境が改善され、また、創成イーストと呼ばれております創成東地区の活性化にもつながっております。

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出口の渋滞対策も含んでおります。

写真は、札幌北インターチェンジ千歳方面出口で、1日約6,300台の利用がありますが、札幌新道への合流箇所では渋滞が発生し、高速道路本線側まで渋滞の車列が延びている状況です。

続いて、10ページです。

この図は、創成川通の交通量と冬期の速度状況を表したものです。

創成川通の計画変更区間の交通量は、図の中に示しているように、1日当たり約3万3,000台から4万2,000台、混雑度は0.94から1.29となっています。

また、下の図は、時間帯ごとに方向別の自動車の速度の分布を解析した結果を表したものです。主要な幹線道路との交差点前後では、図の中に赤色で表示されているように、日中のほぼ全ての時間帯で渋滞が発生しております。

続きまして、12ページですが、2番目のこれまでの検討の経緯についてです。

表中の赤色の字は検討の取組、青色の字は市民との情報共有の取組を表しております。

赤色の字のところですが、2009年度に創成川通を都心アクセス強化道路軸として位置づけ、2016年度から国、北海道、札幌市の3者で具体的な検討を開始しました。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、2020年3月に地下整備案が選定されております。

また、こうした取組と並行して、青色の字のとおり、検討の内容を市民の皆様と情報共有する取組を毎年度行っております。特に、オープンハウスの取組は、写真にもごさいますように、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ところです。

13ページは、この道路整備の目的、効果についてです。

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いう考えから都心アクセス道路の整備を検討しているものでございます。

この都心アクセス道路に求める役割、機能としては、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ことに加え、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都心部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いるものでございます。

次に、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を示しております。

案①は、既存の創成トンネルと同じ地下整備案、案②は、創成川の上空に橋梁を整備する高架整備案、案③は、トンネルと高架を組み合わせた上下構造分離案、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案であります。

概算事業費は、表の中に示しているとおり、案①と案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170億円になっています。

続いて、16ページですが、この四つの案について、図の青色の部分の3回の第三者委員会で検討を進め、また、ピンク色の部分が二つございますが、地域意見聴取ということで、アンケート調査や市民の皆様への情報提供のオープンハウスなどを行い、検討経過のご紹介をしてきました。

国の第三者委員会では、市民意見も踏まえた検討を行った結果、案①であります地下整備案が最もふさわしい構造形式として選定されております。

選定理由として、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に加え、市民意見として、景観や騒音などの沿道環境への影響、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、地下整備案を選定したことが示されております。

続きまして、19ページですが、3番目の道路計画案の内容についてです。

代表箇所の車線数の変化です。

現在の創成川通は、北8条から北側では片側3車線、都心部は片側4車線の道路です。

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車線にする計画です。

この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1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、必要に応じて交差点部分に右左折専用車線を追加し、交通の円滑性と安全性を確保しています。

また、21ページですが、地上から地下への交通転換を交通量の将来推計値で見えますと、通過型の交通が地下に転換することで、現在、4万2,000台ある創成川通の地上交通量が減少し、将来、地上は2万台、地下は6万5,000台になるという推計です。加えて、並行道路などからも地下に交通が転換しますので、沿線でも面的な交通環境の改善が期待できます。

なお、交通量と混雑度の数値ですが、事前説明の際にご報告した数値と異なっておりまして、本日の説明では、脚注にあるとおり、全国道路・街路交通情勢調査を基にデータを統一し、また、4.5kmある計画対象区間の幅のあるデータ数値のうちの最大値を表示させていただいております。

続いて、22ページですが、地下トンネルは、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を利用する見込みとなっております。

このトンネルの途中にできる出入口の類似事例のご説明をいたします。

写真は首都高速の事例で、トンネルから地上につながる出入口の位置は、道路の進行方向の右側に配置し、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車線のスロープを使って地上に出る計画です。今後は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ります。

また、近年増加する豪雨などへの対策として、既存の創成トンネルの事例をご説明いたします。

浸水対策ですが、想定される量の雨水の浸入に対しては、左上の写真のような排水ポンプで常時排水を行っております。豊平川の堤防が決壊するなどの想定外の災害が起きた場合には、人命第一の考え方により対応し、警報表示板による通行止めや地上避難口からの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ます。

次に、トンネルの出入口の配置箇所についてです。

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ます。

まず、札幌新道との交差点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向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条に配置します。

次に、後ほど説明します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条に配置します。札幌駅・大通方面に用事のある交通はこの出口を利用します。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で、最長で北36条から南5条までトンネルでの走行が可能になります。

26ページは、反対方向の北に向かう車線を表したものです。

右から左に向かって見ていただきます。

緑色の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最初の入り口を北8条に設置します。出口は、札幌新道の手前は北24条に、札幌新道を越えてさらに北へ向かう出口は北36条に配置する計画です。

続きまして、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説明いたします。

現在の札幌北インターチェンジの千歳方面出口の機能は残し、新たに都心に向かう専用の出口を設けるものです。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あり、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、用地取得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おります。千歳方面、小樽方面の入り口と出口の4方向のうち、残りの3方向は、整備をいたしますと、大規模な用地支障が避けられないことから、この計画案には盛り込んでいないところです。

28ページは、同じ区間の立体透視図で、青色がダイレクトアクセスの箇所です。

また、札幌新道交差点の前後には、赤と青で表示しているように、合計で五つのトンネル出入口を配置します。これらの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、トンネル化を検討いたします。

また、札幌新道の北側の北36条に出入口を設けていることにより、創成川通と札幌新道の交差点が立体交差化され、当該交差点の円滑性が向上いたします。

これにより、29ページでございますが、対向直進車両が交差点の手前で地下トンネルに入り、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るため、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ります。

続いて、地上部の整備についてです。

トンネル工事の具体的な工法については事業化後に検討することになりますが、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する開削工法——オープン掘削を採用することを考えており、地表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になります。

この場合、既存の創成トンネル工事と同様に、地上部に生み出される空間を活用し、周辺のまちづくりと一体となった公園化や植栽緑化の検討を進めるとともに、右の写真のように、狭くなっている歩道などの課題も解決していきます。

こうした都市計画案の内容について、昨年9月に説明会を行っております。

中央区、北区、東区の沿線地域の皆様を対象に、合計で8回開催し、258名のご参加をいただいております。

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ご案内に加え、広く周知するため、単位町内会にとどまらず、沿線の連合町内会の約10万世帯相当の皆様へ回覧によりお知らせしております。

次に、昨年11月の事前説明で北5条西1丁目に計画しているバスターミナルとトンネルを地下で直接接続することが可能かどうかというご質問をいただきましたので、検討例をご紹介します。

特に構造が複雑になる南進方向の地下トンネルからの接続ですが、北5西1街区に計画している都市間バスターミナルにバスが地下で直接乗り入れるためには北へ向かうトンネルや鉄道高架の基礎などの支障物を回避する必要があるため、右下の図のように、計画トンネルよりもさらに深い位置にバス専用の導流路が必要になってまいります。その勾配は、車線をシフトするため、約500mから600m程度の導流路が必要となり、構造が非常に大型化します。

また、右上の図のように、バスが地下深くからビルに進入しますので、地上1階のバスターミナルまで通じるバス専用の車路がビル内に必要となります。

また、専有面積の大型化、建築構造の複雑化など、課題があることに加え、図に表現した以外にも、トンネル内の排水設備の増設など、設備規模が過大となることから、実現は難しいと考えているところでございます。

なお、都市間バスのバスターミナルへのアクセスの円滑性の確保については、創成川通の地上部にバス専用の導流車線を設置するなどの対策も有効であり、今後、関係機関とともに具体的な方法の検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて、4番目の法縦覧の結果についてご説明いたします。

本年1月6日から20日の2週間、都市計画案の縦覧を実施しました。

意見書の提出件数は3件であり、いずれも計画案に賛成しない立場でのご意見でした。

35ページですが、主な意見と本市の考え方をご説明いたします。

主な意見は全部で9点に取りまとめております。

まず、1点目の意見でございます。

創成川通の交通量は、新たな道路を必要とするほどではなく、混雑度が示されていないというご意見でした。

札幌市の考え方ですが、創成川通の交通量については、先般ご説明したとおり、3万3,000台から4万2,000台、混雑度は0.94から1.29という数字であり、図中の赤色の丸のように、5か所の主要渋滞箇所が指定されています。それに加え、この計画対象区間には、図中の星印のように、事故危険区間の交差点が12か所、さらに、青色の四角囲みのように、歩道幅が狭い区間があるなど、課題が多くございます。

この都市計画案については、地下に都心部と高速道路を結ぶアクセス性の高い道路を整

備するとともに、地上道路の交通課題も解消し、さらに、沿道地域の交通環境や公園整備などの環境改善も可能にし、全体として整備効果が得られるよう計画しているものです。

続いて、2点目の意見でございます。

札幌市が説明する期待される効果には、数的データなどの客観的な根拠が不足しているというご指摘です。

札幌市のホームページでは、これまでの説明会やパネル展、国の計画段階評価の資料などを公表しており、各種調査結果や関係者へのヒアリング結果などに基づき、都心アクセス道路整備に期待される効果を示しております。

資料には、データの公表事例を示していますが、（１）として観光客などの行動実績、（２）として関係事業者へのヒアリング結果、（３）としてメディカルウイングの運航実績などのデータを公表しております。

詳細な内容については割愛させていただきます。

続いて、3点目の意見でございます。

コロナ危機や車の減少、若年人口減や高齢化、国や市の巨額の借金に対して不要不急ではない道路建設と言えるのか、疑問があるというご意見です。

札幌市としては、新型コロナウイルス感染症による社会経済活動への影響を抑えることが重要なのはもちろんですが、創成トンネルの交通量の観測結果から、交通量に対する影響は僅かであることを確認しております。

また、道央都市圏のパーソントリップ調査では、人口減少や少子高齢化などの社会情勢を加味した上で将来交通量の推計を行っており、今後も本市の自動車交通量は横ばい、もしくは、微減となることが推計されていることから、物流、人流を確保することが引き続き重要であると考えております。

また、市債については、主に道路や公園などの施設を整備するために用いる制度で、施設を使う次の世代の市民にも公平に負担していただくという考え方の下で進めているものでございます。

続いて、4点目のご意見でございます。

費用対効果が検証されていない、交差点改良でも十分である、高速道路との連携強化は札幌北インターチェンジ出入口の改良で対応すべきであるというご意見です。

札幌市の考え方ですが、費用対効果、いわゆるB／Cは、道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて、50年間の便益額、費用額を算定し、その比を求めるものでございます。

国が所管する事業の場合は、費用対効果を示すのは、現在進めている都市計画手続の後、事業化をする前に行う新規事業採択時評価で算出することとされております。

また、交差点改良案については、国の計画段階評価において、冬期の積雪の影響や交差点の連続により定時性が向上しないなど、効果が限定的と評価をされ、採用されなかったものでございます。

さらに、札幌北インターチェンジの出口については、札幌新道との合流部分で交通が阻害されることにより、年間日数の約9割で渋滞が発生し、慢性的な渋滞の解消が必要な状況です。また、札幌新道に合流した後、創成川通との交差点に向かうこととなり、これまでも交差点改良などの対策をしているところではありますが、渋滞、事故などの交通課題が残存しているため、この計画案では抜本的な対策としてダイレクトアクセスを計画しているものでございます。

続いて、5点目のご意見でございます。

老朽施設やインフラの更新、耐震化を優先すべき、地下水位の高い地域の工事に対する懸念がある、都心部の渋滞が悪化する懸念がある、地下トンネルは豊平川の氾濫による水没の危険があるとする意見です。

まず、施設の老朽化対策については、これまで同様、引き続き、予防保全的管理の方法なども取り入れながら、必要なサービス水準を確保しつつ、効率的な維持管理、更新を実施していきます。

また、地下構造物の設計では、事前にボーリング調査で地下水位を把握し、トンネルの深さと地下水位の関係を調べ、対策を検討してまいります。

さらに、都心部の渋滞についてですが、この地下整備案は、新たにつくるトンネルを既設の創成トンネルに地下で接続することを考えており、これは都心部に用事のない交通を地下で通過させ、地上部は用事のある交通のみを走行させることで、円滑な交通処理を目指すものであり、先行事例である創成トンネルの整備前後の交通量の変化からも地上の交通量の減少効果が確認されているところでございます。

そして、想定外の豪雨災害への対応については、先般ご説明しましたとおり、既設の創成トンネルでの対策事例を基に、トンネル利用者の安全確保を第一に検討を進めてまいります。

続いて、6点目のご意見でございます。

都心アクセス道路の建設について、市民の合意が得られていないとする意見です。

札幌市では、オープンハウスやパネル展などの市民の皆様との情報共有の取組を毎年度行っておりました。また、国においても、住民・道路利用者アンケート調査などにより住民意見の把握に努めてきたところです。

三つ目の丸ですが、先般ご説明したとおり、国の第三者委員会では、この市民意見に対して、総合的に配慮でき、地域ニーズに対応が可能な案として、地下整備案を選定しております。そのため、札幌市では、この地下整備案が市民ニーズに最も合致した案であると考えております。

続いて、7点目のご意見でございます。

高規格道路として整備すべきである、さらに、このトンネルを南方面にも延ばすべきであるとするご意見です。

この地下トンネルについては、一般国道の機能強化という形で検討を進めておりまして、

トンネル内は車線を完全分離しており、対向車がない状態になります。また、取付け道路からの車の出入りもなく、信号もないことから、速度低下の原因が少なく、自動車の走行機能の高い道路として計画しているものでございます。それから、南方面へのアクセス強化については、道央都市圏の都市交通マスタープランにおいて、豊平川通の機能強化を都心アクセス強化道路軸として位置づけ、検討することとしております。

続いて、8点目のご意見でございます。

出口での車両数の増加、渋滞が懸念される、トンネルの中間に住んでいる住民はトンネルを利用できないというご意見です。

トンネルの出口の円滑な交通処理については、今後、詳細な道路設計を進める中で、警察などの関係機関とも協議しながら検討いたします。また、新設のトンネルを既存の創成トンネルに地下で接続し、用事のない交通を地下に転換させ、地上部の交通量が減少することで出口の混雑緩和にも寄与するものと考えています。

中間の出入口については、一つの出入口から次の出入口まで一定の距離が必要となり、配置できる位置が限定されるため、本日ご提案しております計画案については、トンネル内の安全性の確保や整備効果を最大限発揮させるといった考えから、札幌都心部の北側の北8条と北10条、それから、高速道路の南側の北32条と北24条に出入口を設けることとしました。

最後に、9点目のご意見でございます。

ダイレクトアクセスでは現在の札幌北インターチェンジ出口の渋滞の解消にはならない、札幌北インターチェンジの4方向全てをダイレクトアクセスにしなければ意味がないとするご意見です。

右下の図ですが、札幌北インターチェンジの千歳方面出口の交通のうち、約49%が都心方面へ向かっており、これがダイレクトアクセス利用に転換していくと考えられることから、現在の札幌北インターチェンジ出口の渋滞の緩和効果があると考えております。

また、札幌北インターチェンジには、現在、4方向の出入口がありますが、このうち、特に千歳方面の出口は、高速本線まで最大で約2kmの渋滞が発生しており、慢性的な渋滞解消が必要となっていることから、ダイレクトアクセスを計画したものでございます。仮に4方向ともダイレクトアクセスを整備する場合は大規模な用地買収が避けられないことから実現は困難であると考えております。

では、5番目のまとめでございます。

45ページですが、変更区間は南5条から北36条までで、このうち、新規地下式としているのは約4.5kmでございます。構造形式としては、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は嵩上式を追加します。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かさ上げ式の1車線となります。幅員は、現在の幅員からの変更はありません。

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します。地上部は、トンネル掘削工事の復旧に合わせ、再整備をいたします。

その効果としては、創成川通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、交差点の円滑化や事故の減少など、交通環境の改善が図られることにより、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が確保されます。

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します。

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ます。

今後の予定としては、本日の審議会で計画案にご同意をいただいた場合は、本年2月に都市計画決定の告示を行う予定でございます。

都市計画変更後、来年度以降の事業着手を想定しております。

以上で議案第4号の創成川通の変更案の説明を終わります。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●岸本会長 それでは、ただいまのご説明について、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。

●異委員 去年の11月に事前説明を受けましたが、11月と1月とでは未来に対する考え方が随分変わってきたなと思っています。これまで、長い検討を踏まえ、計画されたことは分かりますし、今まで細かく説明され、皆さんの理解を得ているという説明も分かったのですが、やはり、現状は大きく異なっているのではないかなと思います。

今まで駅前大きな開発の審議もしましたが、その大半がホテルの建設だったことから、去年も札幌市ではほかに何か考えていないのですかという質問をし、それは事業者が進めているので、大丈夫ですという返答でした。でも、結局、中島公園での複合施設の整備も白紙になったという報道がされておりますし、そういうことがこれからの二、三年でどんどん起こっていくのではないかと、そうしたことを踏まえたと、今説明があった交通量の変化はないということのみでこの計画を結論づけるのはどうかと思いますし、再検討の必要があるのではないかなと感じています。

また、今、この計画を進めることについて果たして市民の同意が得られるのか、とても疑問に思いますが、札幌市としてはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 新型コロナウイルスで世の中が大変なことになっているのではないかと、また、それによって人の動きや社会的なニーズが変わってきているのではないかと、というご指摘だったと思います。

新型コロナウイルスに関しましては、市においても、感染症対策本部を中心に、組織横断的な対応を進めているところでありますし、一方で、市議会におきましても調査特別委員会が設置され、様々な取組についての議論を行っております。

ただ、今ご提案しているのは道路ということですので、自動車交通量に着目しますと、5月は緊急事態宣言中ということで、人の動きがかなり少なく、前年比80%ぐらいまで落ち込んでいたのですが、12月直近では90%ほどとなっておりますので、引き続き、物流、人流の動きというのは重要であり、それを支えていくための都心アクセス道路についての必要性はあると思ってございます。

さらに、建物の床をどう使っていくのがいいかと考えたときには、ご指摘のように、観光の需要としてのホテルに対する需要はあるのかという見方もあろうかと思えます。また、働き方に関していえば、オフィス需要といたしますか、例えば、リモートワークが中心になりますと、みんなが会社に行って働くわけではないという見方もあります。

こうしたことから、建物の床需要をどう推計し、今後、まちづくりの中でどう生かしていくのかという議論は引き続きあるのだろうなと思っているところです。

ただ、例えば、インターネットで買物をして、個人のお宅に届けるという物流は従前よりも多くなっていると聞いておりますので、引き続き、人や物の動きを支えていくことは重要だと認識しております。

●異委員 未来についての考え方が札幌市と市民とで乖離しているのではないかなという気がしました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田作委員 資料になかったことを二つ伺います。

まず、創成川の環境アセスメントは実施しないのでしょうか。もししないのであれば、その理由をお知らせください。

次に、アクセス道路をつくる際にはかなりの建設残土が出てくると思えます。この土量はどのようにお考えでしょうか。

また、その土質についてボーリング調査等をする必要があると思えます。これが自然由来である場合は土捨て場の問題が出てきます。現在、北海道新幹線の工事でも自然由来の重金属を含むものについて、土捨て場の問題が相当紛糾しておりますので、その辺が気になります。

以上、2点をお知らせください。

●坪田総合交通計画部長 まず、環境影響評価がどうなっているのかというご質問についてです。

今回の道路計画案は、環境影響評価法や札幌市環境影響評価条例には該当しない計画となっていますので、法や条例に基づく環境アセスメントは実施していないところです。

また、現在の国道5号の管理者である北海道開発局におきましては、本計画案に関わる環境調査が必要だと判断をし、自主的な調査を実施しているところでございます。

この調査内容については、法や市の条例アセスメントに準じた調査内容ということで、大気質や水の濁り、日照、生態系などについては、基準値を満足する、あるいは、影響は極めて小さいと予測されていると聞いてございますが、それらについても必要な対策は講じていくことになります。

次に、土の量についてです。

排出される土の量はこういった工法でこういったものをつくっていくのかにより変わってくるものと思われますので、現段階で発生する残土の量を正確に把握できておりません。

また、対策が必要な土になるかどうかですが、ボーリング調査などを実施することにより明らかになってくるものと考えております。

●田作委員 残土については、もし対策が必要になった場合は札幌市内でしかるべきところに搬出されるべきだと思いますが、その際はきちっとしたご説明をされると認識してよろしいでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 ご指摘のとおり、対策が必要になれば、それを適切に処分していくことを検討することになろうかと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長内委員 今日、多数決を取って、この諮問をどうするかという判断をしなければならないわけですが、この事業に一体どれだけの予算が使われて、国が幾らの負担をするのか、それに付随して市が幾らの負担をするのかという説明がなければいけないと思います。我々議会の側はある程度知っていますが、ここにいらっしゃる方にその説明もなしに判断をしろということは非常に問題があると思っています。

また、従来、札幌市のまちづくりの中では、交通という切り口から、マイカーを抑制する、あるいは、都心に用のない車を入れないようにするという大きな柱があったわけです。もう一方、できる限り公共交通機関を利用するように誘導するという観点もあったわけです。ある意味、それとこの事業自体が相反すると思われないう、そうではないということをしちゃんと説明しなければならないと思いますし、恐らく、納得がいかないというのはそのことだと思うのです。

それから、最初に申し上げたとおり、コストの問題は極めて重要です。民間の商品を売るときには、どんなに素晴らしいものでも人が買ってくれないと売れないわけです。そう

いうことを関心事として、これからどうやっていくのだといったときにコストの問題は避けて通れないと思うので、そういった観点で再度の説明をいただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 本日は、説明のボリュームが少なかったのですが、国において実施しました計画段階評価の過程の中で、地下整備案については1,000億円から1,200億円ほどの事業規模が見込まれております。

また、仮に国が実施することになりましたら、これまでのルールに基づいて、札幌市は国が実施する札幌市内の事業の2割を負担していくことになろうかと思います。

そして、車を増やすことになるのではないかというご懸念に対して十分に説明できていないというご指摘をいただきました。大変失礼いたしました。

私どもとしましては、公共交通を中心とした交通体系により、地下鉄もあり、JRもあり、バスもある中で市民の皆さんには便利にご利用をいただけているのではないかと考えております。

もう一方、都心部に用事のある人は車で来ないでくださいと言っているわけではないのですが、今回の整備内容については、地下整備案の場合、新しくつくるトンネルを既存の創成トンネルに地下で接続し、都心部に用事のない交通を地下で通過させ、地上部は用事のある交通のみを走行させることにより、円滑な交通処理ができるものと考えているところです。

また、既設の創成トンネルに接続することにより、トンネルの出入りが分散されますので、札幌駅周辺の主要な交差点に交通が集中することによる交通混雑の影響を回避してまいりたいと考えております。

●長内委員 今、改めてお話がありました。

私は分かっているのですが、少なくとも、今日、方向性を決めなければならぬという段階にあっては、そういう肝心なところをきちんと説明をしないと、いい思っても、こういったところが心配だなという声がやっぱり出てくると思うのです。

もう一つ言いますと、北10条出口ができますと、都心部の北10条から北3条までの間は車の流れが大きく変わるわけですね。それでは、北10条の出口では渋滞が起きないのかということも考えられるわけです。

でも、そうした説明が先ほどはほとんどなかったわけであります。これをするによって車の流れは大きく変わり、あるいは、全体の交通量が増えることは間違いないわけですから、そういうところをもう少し丁寧に、そして、ちゃんと理論立てて、納得がいくように説明していただきたいということを求めます。

●坪田総合交通計画部長 本日は、都心付近に出入口を設けることにより、円滑な交通処理が可能であるという見込みを持って、都市計画変更を進めてまいりたいということをご

説明させていただいたわけですが、一方で、これから事業を実施していくことになりますと、実際に設計などの協議を進めていく中で、具体的な形状や交通処理の方法が明らかになっていきますので、その際も丁寧な説明を心がけ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。

●濱田委員　今日、採決をしてしまうことに私は反対です。

それは、異委員もおっしゃったけれども、11月にこの話が出てきて、1,200億円の工事ということを考えれば、そんなに急いで決めなくてもいいだろうと。もっとも、この話は、2009年とか、とんでもない昔から議論しているのですよね。それであれば、なおさら、そんなに急いでもという気がしました。

また、長内委員が言われたように、コストの話はほとんど説明されていないので、市民負担や国民負担がどうなるのかも全然分かりません。

それに、意見書が三つ出ているのですが、私は、今日、初めて見て、ざっと読んだだけです。市から9点の回答がありましたが、この意見書を委員としても検討してみたいので、その時間を与えてほしいと思います。

以上が意見です。

質問が一つあって、国の第三者委員会というのは一体何ですか。どういう構成で、どういう権限でやっているのか、そこを説明していただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長　委員の名簿については今調べさせていただきますが、本日まで説明した資料の16ページに国の第三者委員会の役割が書かれております。

これは、社会資本整備審議会道路分科会に設けられている北海道地方小委員会というものが国の第三者委員会ということです。直轄事業の評価など、地方におきます道路事業の効果的な実施に関し、意見を聴取することなどを目的として設置されたもので、今回は計画段階におきます評価などの議論がされております。

今、スクリーンにお示ししておりますが、北海道地方小委員会のメンバーは、北海商科大学の教授である田村先生を委員長といたしまして、中央大学研究開発機構の准教授、北海商科大学の教授、日本医療大学の総長、気象防災キャスター、北見工業大学の教授、商工会議所の副会頭、札幌大谷大学の教授、北海道大学の教授など、学識経験者を中心に委員会が構成されております。

●濱田委員　知っている人ばかりで、委員の名簿を見なければよかった、具合が悪いなど思ったのだけれども、この委員会で検討した最後の期日は2020年3月という認識でいいですか。

●坪田総合交通計画部長 説明させていただいた資料にもありますが、第3回目となる北海道地方小委員会は2020年2月27日でございます。

●濱田委員 例のパンデミック宣言というのは3月だったと思いますから、その前だったのですね。だから、異委員が懸念を表明されましたけれども、それはかなり当たっていますよね。ですから、こういう状況になったけれども、なお委員会の見解は変わらないのかどうかということを聞いてみる必要があると思います。

委員会というのは、普通、決定したら変えないのだけれども、これだけ世界を揺るがす大きなことが起きて、この後、アフターコロナというのが一体どんな世界になるのかが全然分からないわけだから、制度的に無理なのかもしれないけれども、もう一回検討していただいてもいいなと思います。

私としては、新千歳空港と札幌駅のアクセスというのは、このまちの生命線だから、何としてもつなげなければいけない、スムーズにしなければいけない、渋滞を解消しなければいけないという思いは強く持っています。ただ、ここで決めてしまうのは乱暴かなという気がするので、決定を少し延ばしていただきたいというのが私の気持ちです。

●坪田総合交通計画部長 第三者委員会の思いがどうなのかというご質問であったかと思いますが、今後のプロセスについて少しご説明させていただきます。

先ほど少し触れさせていただきましたように、これまでは、計画段階評価の中で、どういう構造形式が望ましいのかということを議論してきたわけです。今後、この第三者委員会がどのように活用されていく見込みであるかについては、新規採択においては同じように第三者委員会にお諮りをし、審議の過程の中で、昨今の世界的な状況の中においてもこの事業が必要であるかという議論がなされることになろうかと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岸委員 今日の審議会に参加するに当たり、私は、昨日、北広島の自宅から北大まで車で行ってみました。札幌北インターチェンジで降りて、東3丁目の南向きの一方通行のところが一番すいすい行くので、いつもはそこを通っていくのですが、どんなものかなと思って、昨日は創成川通を通ってみたら信号に引っかかりまくりました。一番右側の車線を走ろうと思ったら、皆さんもご存じかもしれませんが、右折レーンがないので、右折の車が赤信号で止まっていて、真ん中のレーンに戻ったりしました。結局、自宅から北大まで45分で行けたのですが、最後の15分はあの区間だったのですね。今日の説明資料を見て、そういうことなのだろうなと私は身をもって実感できました。

今日の皆さんの話や説明を聞いて思ったのですが、私は、道庁のいろいろな交通政策の策定にも関わっているので、北海道全体の中での都市間交通ネットワークで考えたときに

都心アクセスは最後のパーツになると思っています。その視点は、市民目線で言うと、例えば、南区の方々は日常生活ではあまり使わないという感覚なのかなと思うのですが、北海道のもっと地方のあそこが必要なのだという声にもうちょっと耳を傾けてあげる必要があるかなと私は思いました。

もう一つ、実はあまり言いたくないのですが、私は、今度、第三者委員会の委員になるのです。あそこが悪者なのかどうかというところになってしまうということはないと思いますが、将来的にどうなのか、コストがもうちょっと安くならないか、環境に配慮したものにならないかなどは第三者委員会で改めて議論することになってくるとと思いますが、私自身としては、交通の立場から、都心アクセスというのはやっぱり必要だと思っています。

では、南向きの一方通行のところはすいすい行くのだから、そちらに行けばいいのではないかという話になるかもしれません。でも、あそこは住宅街の道路なので、歩行者がいっぱいいますし、幼稚園もあるので、走っていて嫌だなと感じます。では、創成川通を通れよという話になります。その10分、15分が長いか短いかということになると思うのですが、人によってはその価値はすごく違います。

もう一つ、混雑度の議論ではなく、渋滞の議論ですが、すいすい行く日もあれば、すごい渋滞で時間がかかる場合もあるので、そうした評価ももうちょっとするべきではないかなと思っています。

この先、第三者委員会に対し、都市計画審議会からの要望が出てくるのかもしれませんが、私は、いけいけどんどんでつくれという立場では当然ありません。ただ、アフターコロナだからといって、公共事業で人の移動を支えることをもし諦めてしまったら、民間投資なんかではみんながギブアップしているわけです。そこで、誰がやるのかということも考えながら第三者委員会でこの先の詳細のことを検討していく意義があるなと考えました。

まだ第三者委員会の委員に着任していないので、代表として話しているわけではないですが、私はそういう感じで議論をしていくべきではないかと考えています。

●坪田総合交通計画部長 岸委員のご指摘の部分について、本日の説明が大変不足しており、申し訳ございません。

昨年12月の北海道商工会議所さん主催のフォーラムでは、全道において高規格道路のネットワークがどんどん充実していくのだけれども、目的地としての札幌を見たときに、いわゆるラストワンマイルが全く整っていないので、こうした都心アクセスの取組に期待するという声を多く頂戴したところでございます。

そういった意味では、札幌市内の交通問題に限らず、全道の中に札幌市の役割があり、その中に交通の課題があるというご説明が大変不足しており、この事業の有効性を十分伝えられなかったことは反省したいと思います。

12月に議論されたものは、たしか、1月の北海道新聞に掲載されておりますが、そういった観点からこの道路を見ている方も多くいるということは私も日々感じているところで

す。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●岡本委員 まず、お礼を言います。

スライドの32ページで、直接接続できないのということが分かるよう、きちんと図までつけていただき、説明をいただけたのは非常にありがたく、感謝します。

確かに難しそうだとは思いますが、ここで何が言いたかったかという、まちをつくることと道をつくることを別々に考えているのは非常に問題があると思っています。この解決には至らないのかもしれませんが、まち屋さんと道屋さんでそれぞれ別の話をしているのはこれだけ大きい都市の中で恥ずかしいと僕は思うのです。ですから、今後、こういうふうに物をつくっていくときにはもっと全体を見て、しっかりと調和させられるよう、協調して計画を立てていってほしいと思います。今後に向け、そうしたところを改善してもらえたらうれしいなということをコメントとしてお伝えしておきます。

次に、質問です。

これは前回の議事録を確認していただくと分かると思うのですが、参考として、創成トンネルの建設のときに実施したシミュレーションの結果と実態がどれだけ合致しているのかということについて質問しましたよね。でも、それについての資料が出されていません。これだけうまくいっていますという鼻高々な資料は出してもらったのですが、事前のシミュレーションと実態とではどれだけ合致していたのが重要なところで、今回もシミュレーションをやっていますけれども、合致するかどうか、その確度みたいなものを知りたいので、そういう資料をぜひ出していただきたいというお願いです。

またこの道路の完成目標は何年ですか。

●坪田総合交通計画部長 完成目標についてですけれども、この事業の効果として、今、北海道新幹線の事業が一生懸命進められているところでございますけれども、札幌まで新幹線がたどり着いたら、その効果を全道に波及させていくということが重要であろうということがあります。それも含め、こういうプロセスで、ここまでに絶対つくりますという目標を設定する難しさもございますけれども、まずは、2030年の北海道新幹線の開業時にその効果を全道に波及させられることを目標に進めてまいりたいと考えております。

また、2点目の創成トンネルをつくったときのシミュレーションについてです。

詳細な分析にまで至っているかどうか、そこの難しさはありますが、改めて委員にご説明をさせていただきたいというふうに思います。

それから、冒頭にございましたまちと道の連携が大変重要であるというご指摘についてです。

私どももそのように思っております。今、バスターミナルとの直接的な接続は難しいと

いうことは先ほどご説明させていただきましたが、それにとどまらず、北5西1街区、北5西2街区の開発があり、そこに面しております創成川通がいろいろな形で事業展開していくものとどう連携していくのかはありますので、それについてはしっかりとやっていきたいと思います。

また、前回もご説明させていただきましたように、創成トンネルのときもそうであったように、創成川公園についてです。用地買収をして公園をつくるというのは難しいのですが、空間を再編していく中でそういったものをつくっていくのではないかなと考えておりますので、連携をしながら検討を深めてまいりたいと考えております。

●岡本委員 新幹線に合わせるということでした。北5西1街区、北5西2街区も新幹線の札幌開業に合わせてという話になっているのですけれども、そんなに合わせなければ駄目なのですか。

先ほど異委員などからもありましたけれども、社会状況がどうなっていくかをよく考えていただきたいですし、新幹線ありきということに対応しようとだけして何とかしていくという姿勢の説明だと変だと思うのですよね。

まちとして新幹線の効果を活用したいからという話だけではなく、どういう都市像を目指すのかも踏まえて話をしていけないといけないと思うのです。では、様々な要因により、新幹線の札幌開業が延期したら、待っている状態になるわけですし、お尻を合わせることはすごく大変だと思います。担うべき役割からしますと、本当に新幹線に合わせる必要があるかはもう考える必要があるかなと思ったので、それは心に留め置いていただければうれしいです。

次に、北5西1街区と北5東1街区の間になるところです。

右折レーン等をつくり、交通の流れに悪い影響が出ないように工夫しようと考えていますというお話でした。この場合、北5西1街区と北5東1街区の間にある創成川の中心に当たる緑地空間は右折レーンで結構いじめられることになるのでしょうか。みどりという意味ではすごく大切な存在だと思うので、少し詳しく教えてもらえればと思います。

●坪田総合交通計画部長 今、委員ご指摘いただいたところについて、詳細の検討まではまだ進んでいないという段階です。

先ほど申し上げましたのは、北から南に来るバスをどう円滑にバスターミナルに入れていくかというとき、新しくバス専用の橋を架けることも含め、幅広に検討していきたいということでした。

もう一方で、地上部が4車線から2車線になることによって空間が生まれますので、そこを公園に活用することができるのではないかなという議論を合わせてやっていくことになります。しかし、右折レーンを今よりも多くつくることになると、緑地を確保する面積も、その分、減ってくるということもあろうかと思います。そこで、何を優先してまちづくり

を進めていくべきなのかという視点を持ち、引き続き連携しながら検討を深めてまいりたいと考えてございます。

●岡本委員 あと2点です。

鉄道よりも北側の地質は結構柔らかいという話を聞いたことがあるのですね。そういうようなことで現在想定されている事業費が膨らんでしまうということも考えられるかと思うのですが、どのぐらい含み置いて考えているのか、何かあれば教えてほしいと思います。

もう一つは意見です。

先ほど物流の話がありましたけれども、それぞれのお宅に物を届けるという物流の様子に変化が表れていますという話はすごく納得するし、そういう状況だと思うのですが、まちなかのお店に集まってきて物を買うという購買行動が少しずつ薄まって、物そのものが個人のお宅に届くというスタイルになるのですね。

でも、先ほどの物流の説明だと、まちなかに物がたくさん流れてくる必要があるという話で、これから変化していく社会の方向性と若干ずれていると思うので、もう少しきちんとした説明が必要かと思います。今後、よく考えていただければと思います。

●坪田総合交通計画部長 土質と事業費の関係についてです。

工事に向けた詳細な実施設計をしていく過程で行うボーリング調査などを地点、地点で行っているというわけではございませんけれども、委員のご指摘のように、地盤があまりよくないところでトンネルをつくるとしたときに、どれぐらいの概算事業費が見込まれるかある程度の精度を持って事業費を算出しているということでもあります。それが実施設計をやっていく過程の中で多くなったり少なくなったりということはあろうかとは思いますが、地盤の条件を全く考慮しないで概算事業費を算出しているわけではないと認識してございます。

それから物流についてはいろいろな変化があるということについてです。

物流といっても、都心部に物を届けるというものもあれば、通過する物流交通に対しての円滑性への寄与ということもございます。市民に対してどう説明すれば分かりやすいのかは、委員のご指摘も含め、よく考えた上で、分かりやすい説明に努めたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●田中委員 田中です。

最初に、コストの話が出たので、そのことについてです。

例えば、地下整備案だったら1,000億円から1,200億円ということでした。これは、先ほど岡本委員からもありましたが、JR駅より北側の土壌のことも考慮した概算を組んでい

るということでしたけれども、昨年10月、生コンの協同組合は今年4月から17%の値上げを考えているということを表明されておりましたし、実際、胆振東部地震のとき、地下鉄が走る直上の道路、西4丁目線ですか、液状化現象で陥没しました。また、昨年12月には地下鉄南北線の北34条駅では地下鉄構内で地下水の漏水がありました。今も原因もまだ分かっておらず、調査中と聞いているのですけれども、聞くと、厚さ70cmのコンクリート片にひびが入っており、そこから漏水していたということでした。

考慮していると言って1,000億円から1,200億円となっていますけれども、事業費はもっと膨れ上がっていくのではないかなと思うのです。それはどう考えているのでしょうか。

また、異委員からもありましたが、新型コロナウイルスの感染の対策です。交通の面では特段影響がないというようなことを言っていましたけれども、実際、札幌市も国もそちらに対策の費用をかけなければいけないときだと思うのです。そういうときに1,000億円以上もかかる道路を何でつくるのかが理解できません。

もう一つ、環境問題で言うと、今、地球規模で気候変動があり、温暖化対策など、本当に喫緊の課題だと言っており、欧米をはじめ、主要都市ではまちなかに車を入れない、車中心のまちづくりから転換するモーダルシフトの推進をしております。このように、車を流入させない、抑制するのだというのが世界的な地球規模としての環境対策の一つになっているのです。

今回、道路をつくることで都心への車の流入を増やすことにつながっていくと思いますので、この都心アクセス道路については白紙にすべきだということを意見として述べさせていただきます。

●坪田総合交通計画部長 工事費のアップにつながる心配はないのか、また、北34条駅で漏水があり、その対策にお金がかかるのではないかとのご指摘でした。

まず、地下構造物の設計はこれからになるわけでありますけれども、詳細な設計を進めていく前にボーリング調査を実施し、地下水があれば、それを把握し、トンネルの深さと地下水位の関係を調べ、どういう対策が必要になるかを確認することになるかと思います。

次に、工事費のアップについて、例示として生コンなどの価格のアップみたいなものもあるので、全体工事費がどんどん膨らむ傾向になるのではないかとということについてです。

工事が長期間にわたる場合には資材の価格の変動要素みたいなことがどれだけあるのか分かりませんが、まず、できるだけ安価にこの事業を収められるのかは設計を進めていく中でより詳細に検討を進めていく重要なテーマであると思ってございます。その中で、こういった資材を使い、価格の上昇リスクがあるのかどうかも考えながら設計を進めていくことになるのではないかと考えております。

次に、世界的に温暖化対策が叫ばれている中、車を増やす反対の施策になるのではない

かというご指摘についてです。

先ほどは都心に用事のない車は地下を通ることにより交通の円滑性を確保していくのだということをご説明させていただきました。その上で、これが車を呼び込む施策であるかどうかですが、都心アクセス道路が実現いたしますと定時性や速達性が向上することになるかと思いますが、人々が交通手段を選択する場合というのは、定時性や速達性だけではなく、例えば、要する費用、あるいは、自動車を止める環境はどうかなど、様々な状況から交通手段を選択すると考えてございます。

ですから、定時性や速達性の向上だけで交通の行動変容が大きく生じるかということ、そうではないというふうに思っておりますし、整備により用事のない車が地下に潜ることによる交通の円滑性が都心部の環境にとってはむしろよい方向に進むと考えております。

●田中委員 一つ答えてもらえていないものがあって、今、新型コロナウイルスの感染対策に本当にお金をかけていかなければいけないのではないかについてです。

今、地元の事業者も経営が大変だ、もっと支援してほしいと言っているのに、そんなときに1,000億円のお金をかけて道路を建設する必要があるのでしょうか。そのお金をこちらに回してほしいというのが市民の思いだと思うので、1,000億円のお金をかける道路というのは今は必要がないと思います。

また、環境のことについてです。

通過するために地下トンネルをつくるということだったと思うのですけれども、実際には便利なところに流れていくわけです。先ほど、一方通行の道路の話がありましたが、こちらのほうが走りやすいという話もほかの委員からありましたよね。今回、アクセス道路ができ、こちらのほうが走りやすいとなると、こちらの道路にどんどん入ってきますと、中心街の交通量が増えることも起こるのかなということは改めて感じております。

そういう意味でも、この道路は今はつくるべきではないし、また、世界的な流れとしても車を中心街に入れないということを意見として述べさせていただきます。

●岸本会長 すいませんが、確認したいことがあります。

事前説明のときにおいても、新幹線の開業、オリンピックの誘致、それから、他の同規模の都市に比べ、主要インターチェンジと中心部の間の距離が、札幌は桁違いと言ったら極端ですけれども、かなり離れており、移動にかなりの時間がかかるということが説明されました。それに加え、札幌は豪雪地帯であるということから、冬になるとそれに拍車がかかるということがあるなど、この事業を推進する際の理由がいろいろな側面から語られてきました。そして、恐らく、その側面からの話を全面的に否定することはできないだろうと思います。

ただ、その中で、アクセス道路、あるいは、札幌北インターチェンジとのダイレクトアクセスがこの事業の醍醐味でもあるから、そういう言い方をされるのですけれども、他方

では、そもそも、これは国の事業で、大動脈としての札幌市内を走る国道5号創成川通について、高架型にするのか、地下型にするのかはともかく、通過できる道路を建設することによって、地上部を走る車の数を総体的に減らすというものです。

当然のことながら、高架型であれ地下であれ、車はどこから出入りをしなければいけません。例えば、中心部のところでは、入り口が要る、あるいは、出口が要るなどについて検討されてきたわけですが、それは札幌の中心部に車を集中させるためではないわけです。確かに、札幌駅のほうに出ていく車もあるといいますか、そこに主要な施設があるから出入口をつくっているということは否定できないけれども、何も、中心部に車を集めるためではないということです。つまり、そこから出入りする車もあるけれども、基本的には、中心部を通過する、あるいは、中心部から外に逃げていく車を地下あるいは高架に逃がすことによって平面部の車の量を減らすのです。そうすることによって狭くなっている歩道部分を広く整備することができ、それを狙っているという理解で間違いはないのですね。

ですから、まちづくりという観点から特定の施設の連携を考えるべきだということも確かにそれはそうだと思うのだけれども、あくまでも、この道路の眼目が特定の施設への接続ではないということです。当然、出入口の位置は考えるけれども、特定の施設に行くための、あるいは、中心部に車がスムーズに流れるためのというより、札幌の北や南に向かう車について、いろいろなところから下ろすことでと上の道路の交通量を減らしたいということです。

確かに、事業費としては1,000億円を超えるということです。でも、他方では、景観や騒音ということもあります。それで、沿線住民の人たちの意見からするならば、高架は嫌だ、地下のほうがいいという意見が出てきたということで、これはどこでもそうだと思うのです。高架になりますと日照の問題もありますからね。

その中で、確かに事業としてはお金がかかるけれども、国の第三者委員会としては地下案が妥当であろうとなったわけです。そして、費用としては2割ですか、国の事業としてやるにしても、札幌市内を通る市のインフラともなるということから、国と地方の財源の役割分担ということで、札幌市は2割の負担というルールの中でこの事業を進めていってはどうかという提案が国からなされているわけです。

それに対し、出入口から上がってきたときの右折レーンがどういうふうになるのか、車が地上部で出てきたときに地上部で渋滞にならないように、うまく車が流れるような右折レーンをつくってくださいねという都市計画審議会に出された意見については、今後、詳細な設計をしていく中で、恐らく検討されていくのだらうと思います。

このように、まだ決まっていない部分もあるのだけれども、まず考えるべきは、そういうものとしてこの道路を整備したいということです。また、その際、2割の負担をお願いする、8割は国が持つという国側の提案について我々として賛成するか否かが本日の議題なのです。

確かに、コロナ禍ということがあって、当然、札幌市としても今後のまちづくりというところにおいては考えなくてはならない大きな問題であるということは私もそのとおりだと思うのです。ただ、他方で、コロナ禍であるということから、この事業費を直ちにコロナ関連の予算に振り向けるべきかどうかという問題は別であって、予算を振り分けていくときに市議会ですといたしますか、議員でもない者としては、これをその予算にするべきだから勝手にここで議論するというのも、議会の権限を侵すとは言いませんけれども、札幌市議会の議員の方々が日夜必死に議論されているということは私も新聞報道で知っているところです。とにかく、直ちにコロナ禍があるからこの事業を止めなければいけないかどうかは冷静に考える必要があるかと思います。

とはいえ、このインフラ整備についてはかなり前から議論されてきています。コロナ禍ということがあり、なかなか判断しづらいところもあるかと思うのですけれども、コロナ禍の対応については市長及び札幌市議会において対策費としてどのくらいかけるかは今まで以上にご検討をいただけるということですので、今回のアクセス道路についてはあくまでも中心部に車を流すためというものではないということを前提に議論したほうがいいのではないのかと思います。

先ほど、岸委員が北大に行くときということをおっしゃいました。確かに、北広島のほうから高速道路を使って北大に来られるとき、右折レーンがないから非常に時間がかかると言うことをおっしゃったわけです。これは、中心部を通過し、南区のほうに抜けていこうとすればもっと時間がかかるということなのです。先ほどは一例として北大に行くときについてだったわけです。でも、北大病院に行くとき、あるいは、ＪＲ札幌駅北口に行くとき、バスセンターに行くときなど、それは考える上での一つの例とはなろうかと思うのですけれども、いろいろなところから流れてくる車をどうやってさばいていくかというその中の一つの大きな動脈としての国道５号線の問題であるということを論点とし、いま一度ご議論をいただければと思います。

私は推進派でもなければ反対派であるわけでもありません。今は論点整理をしたということで受け止めていただければと思います。口下手で分かりにくかったところもあるかと思いますが、そのあたり含めていかがでしょうか。

●細川委員 関係ない話になるかもしれませんが、平成15年だったと思いますけれども、地下歩行空間をつくろうということで、前々市長が言って、札幌市が計画を立てました。その後、平成15年に新しい市長となりました。そのとき、200億円もかかるのだったら見直そうと言い、頓挫しそうになりました。そして、8,000万円ぐらいだったか、調査をもう一回し直そうということで、そういう補正予算が出てきました。

我々議会としては、いや、待ってください、これは長年計画をしてきて、地下歩行空間をつくって多くの市民の皆さんが冬でも安心して通れるようにしたい、そんな話をしたのです。でも、なかなか聞き入れてくれず、結局、遅れてしまったのです。そんな中、何と

かつくりました。どうですか、市民の皆さんは本当に喜んであそこを使っているではないですか。

200億円近くかかったと思うのです。それでも、多くの市民の皆さんに利用していただいていますし、活力あるまちになっていったということがありました。何を言いたいかといえますと、まちというのは生きているもので、手をかけてあげるとどんどん活性化していく、成長していくということです。

1972年、札幌オリンピックがありました。このときに大きくまちが変わりました。「虹と雪のバラード」の一説でもそんなことを歌っています。また、2030年に札幌で冬季オリンピック・パラリンピックをやりたいと考えています。ただ、このときには、レガシーをうまく使いながら、お金をできるだけかけないようにして、しかし、リニューアルするものはリニューアルしていく、札幌というまちをもう一度活性化させていく、生きているまちをもう一度しっかりとつくっていく、そんな思いだと思うのです。

地下歩行空間は人の動きです。今度の都心アクセス道路については、物流と人の流れです。つまり、商業もあれば、観光もあれば、人もあれば、様々なものについて速達性が生まれるわけです。そういったまちをつくっていくものは必要だと私は思います。

今日、こうして諮問が出てきているわけです。先ほどはもう少し考えたほうがいいのかというお考えの方もいらっしゃいましたが、私は結論を出すべきではないかと思います。私としてはそれがいいと思っています。多くの市民の皆さんにもそう思ってもらえるように、まちをつくっていくためにはしっかりと働いてもらわなければいけないのですけれども、そういうことを私は考えておりましたので、皆さんにご披露をさせていただきました。

ご検討をいただければと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●小谷委員 市民委員として、本当に素人ですが、前回の事前説明があったとき、一瞬は本当にとってもいい案だなと思いました。創成トンネルにしてもエルムトンネルにしても、実際に使っていて、地上より早く進めますし、すごく便利なものとなっています。ただ、今回のことについて、私は反対とは思いませんが、賛成していいのだろうかと思っています。

札幌市都市計画審議会がこの計画に対してどれほどの力を持っているものか、私ははっきりと分かりません。でも、今日、ここで決まりましたとなったら、札幌市都市計画審議会のみんなが賛成したのだなと取られてしまうのではないかと思ったのです。また、賛成しなかった場合、反対したと取られてしまうという怖さもあるなとも考えました。これはお願いでも何でもなく、今の私の思いです。

正直、これから審議をされ、賛成か反対かということになると思うのですけれども、正

直、迷っているところです。一般の市民としての意見でした。

●岸本会長　ほかにございませんか。

●松浦委員　私は、今日、意見書3件を読みました。この意見書を札幌市の担当者の方も非常に真摯に受け止められており、①から⑨まで、質問のポイントを整理され、回答をつくっておられますよね。でも、これを読んで、この意見書を作成した方たちが納得されるのだろうかという疑問を持ちました。

例えば、パワーポイントの37ページの③の不要不急ではない道路建設ではないのかというご指摘についてです。将来交通量の推計を行っており、今後も本市の自動車交通量は横ばい、もしくは、微減となることが推測されていると書いてあるのですが、この将来というのは、どのぐらいまでの将来を展望して積算されたのか、質問させていただきたいと思います。

●坪田総合交通計画部長　将来交通量の予測についてです。

道央都市圏のパーソントリップ調査と書いておりますけれども、平成18年に大規模な交通に関するアンケート調査によるパーソントリップ調査というものを実施し、今の人の動きを把握しております。一方、そこから20年後の人口動態、あるいは、年齢構成などを踏まえ、こういったような人々の行動になるのかの予測を立てております。

その上で、将来というのは何年ですかというご質問への答えは、平成42年となります。

●松浦委員　先ほど来、コロナ危機ということが話題になっていましたけれども、新型コロナウイルスというのは市民の意識を大きく変えたし、これからの生活への備えについても考えを変えたと思うのです。そうしたことを一つずつ布石にした上での案の見直しが必要だろうと思いました。

また、私が重視するのは札幌市の人口減少、特に生産年齢人口の激減です。そして、高齢化で、2040年問題という言葉に象徴されるのですけれども、そうしたことがはっきりと見えているのに、このようにさらっとした回答は納得できません。

そして、次世代に負債を残すということについて、回答の3個目の丸に書いてあるのですけれども、そういうことが本当に市民にとって幸せなことなのかと考えると、私は、異委員、長内委員、濱田委員が先ほどおっしゃっていたように、1,200億円を投ずるに値する事業なのかどうかをいま一度考えてみませんか、審議を慎重に行うことは大事ではないかというご意見に賛成です。

●岸本会長　議長としてお伺いしたいのは、このプロジェクトについて、沿線住民やその沿線の町内会や自治会でもいいのですけれども、賛成だ、あるいは、事業をぜひ推進して

ほしいという意見はあったのでしょうか。

このたび、反対意見が出てきているわけですが、事業推進の意見というのではないのでしょうか。

●坪田総合交通計画部長 まず、沿道の方々のご意見がどうであったかについてです。

ここには、2019年12月に実施をいたしましたオープンハウスでのご意見を載せさせていただいておりますが、しっかりやってほしいということ、また、しっかりやるに当たっては、札幌の冬の状況を考えると地下構造がいいのではないかと、そういったことに配慮をしてほしいというご意見がございました。

このことにつきましては、説明会もそうでしたけれども、中央区、北区、東区に関わるような道路整備ですので、これまでも数度にわたってオープンハウスを開催してきているところですが、中央区民が来やすいところ、北区民が来やすいところ、東区民が来やすいところと、複数の場所で開催し、おおむね賛同のご意見を頂戴しております。

そんな中、今回、意見書を3通いただいております。昨年に説明会を開催させていただいたことは先ほどご説明をいただきましたけれども、手を挙げてご発言される方はどうしても反対意見を述べる方が多かったかと思います。ただ、説明会が終わった後、テレビのインタビューに答えていただいている方も中にはおられ、そこでは、私は賛成でありますとお伝えをいただいている方もおります。ですから、賛成のご意見もあれば、反対のご意見もある状況ではないかと認識をしております。

また、説明会を9月に開催をさせていただいた中で今回の計画案に対する主な意見を取りまとめたものがこちらです。例えば、上のほうでは、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いう意見があります。また、私は渋滞に遭ったことはないということから、地下トンネルの整備は不要、または、右折レーンで十分であるという意見もあります。このように、まさにご自分の交通行動に照らしたようなご意見を頂戴しております。

一方、三つ目にございますように、混雑のため、そもそも創成川通を避けているのだということもあって、整備の期待をするというようなご意見もあります。

地域への説明をし、様々なご意見をいただく場面を設けながら今に至っているところでもございますけれども、いろいろな団体から要望などをいただいているということもあります。例えば、札幌建設業協会や商工会議所、あるいは、労働組合などから要望を頂戴しております一方、都心アクセス道路に反対する市民の会から反対という意味での要望を受け取っていることも併せてご紹介をさせていただきたいと思います。

●岸本会長 ということで、結局のところ、賛否両論あって、それぞれの意見にそれぞれ合理的な根拠があるわけで、一方の見解がおかしい、あるいは、一方の見解が正しいというわけではないのです。

ただ、その中で政策的にこの問題を進めていくかどうか、どこかで決断をしなくてはなりません。このとき、コロナの問題は全く考慮外だと言うつもりはないですけれども、他方、今後の公共事業の在り方について、止めるなら止めるということは当然あって、状況の変化を常に酌み取りながら、計画の規模、内容、それから、そもそも事業を進めていくかどうかは常に将来を見据え、また、将来のことだから手探りの中で決定していかなければいけないと思っています。

でも、直ちにコロナの問題のみを考え、長期的な視点に立った公共インフラの問題を直ちに止めなければいけないかどうかは冷静に判断しなければいけないという意見が他の委員から出てきているところです。

少なくとも、この事業は、1,200億円の事業のうち、80%は国の費用であり、20%が札幌市の持ち分という国と地方の財政ルールに基づき行われます。この事業の詳細はまだ決まっていないところはあるけれども、それを都市計画審議会として了承するかどうかで、なかなか判断しづらいところがあるのは私も重々承知しております。それは、将来のことですから、分からない中で判断しなければいけないからです。

加えて、コロナ禍でありますから、どちらかという、気持ちがすくみがちになります。そうしたところが私自身にもあります。

ただ、これは1年後や2年後のことではなく、10年後や20年後の札幌のインフラ整備という観点に立ってということです。一部、反対があることも確かだけれども、アクセスの問題といいますか、通過交通の分離による国道5号線の渋滞解消というののもちゃんちゃらおかしいことを言っているわけでも当然ないわけです。その中でどのように判断するかということでございます。

今回、決を採るのではなく、もう少し時間を取ったほうがいいのかというご意見がございますけれども、では、置いたとして、どのぐらい置くことになるのか、その間で何を判断するのかを会長としては考えざるを得ません。ですから、気持ちは十分に分かるのですが、そのあたりのご意見等はございますか。

●佐藤委員 確かに、コロナ禍の中で賛成、反対を決めても、その予算をコロナにという市民が大半だと思うのです。ただ、このまま札幌市の経済を停滞させてしまったら、10年先、20年先、札幌市の観光のことを考えると何が残るのですか。

確かに、10年先や20年先は分かりません。自分も生きていないかもしれません。ただ、これから札幌市を発展させるためにこの道路はやはりつくるべきだと思うのです。

ただ、ここで賛成か反対かといっても、いつまでも決まらないと思いますよ。それは、反対の人もあるし、賛成の人もあるからです。でも、どこかで決を採っていただかないと、時間を何ぼかけても終わらないのではないかと思います。だから、どこかで決を採っていただきたいと思います。

●岸本会長 当初の予定では、前回は事前説明、今回は改めての詳細な説明ということで、本日に採決することを予定しているところです。だからといって、絶対にやるのだとごり押しをしようとしているわけではないのですが、私も本当に思うのです。コロナ禍の中で限られた財源をどこにどう振り分けるかという問題があることは私もよく分かっているつもりですし、そんな中で判断することのきつさも確かにあります。

先ほど改めて申したわけですが、コロナ禍の問題はコロナ禍の問題として、札幌市が一丸となって乗り切っていくことは間違いのないことです。それと全くの無関係とは言いませんが、コロナ禍を乗り越える過程で、他方、10年後、20年後の札幌市のインフラ整備の在り方ということなのです。同時に、これが札幌市単独の事業なら話は簡単だけれども、これまで積み重ねてきた国の事業であり、札幌市としては2割負担という中でインフラとなる地下の道路をつくるかで、それはどこかの時点で返答しなければならない、国の事業ですので、言うなれば返答が求められているということです。

私としては皆さんの意見が割れてもいいと思います。どっちみち、こういう案件については一丸となること自体があり得ないと思います。ただ、採決をさせていただきたいということです。

当然のことながら、ここでいろいろな意見があったことは国の第三者委員会や専門委員会というところにきちっと伝えていただきます。それは、事業費の膨張の問題も含めて、札幌市としてこの事業を行うことについて、賛成か反対か、挙手で決めたいと思いますけれども、ご理解をいただけますか。

●松浦委員 会長が本日の長い討論をまとめてくださっているのですけれども、それはニュアンスが違うのではないかなと私は思っています。

というのは、反対意見は出てないと思います。反対意見ではなく、この審議を今日決着させるかどうかに対し、もう少し慎重さが必要なのではないかというご意見だったかと思えます。そこはニュアンスが違うのではないのでしょうか。

●岸本会長 私が反対意見と申し上げたのは、本日、採決するのではなく、もう少し慎重になったほうがいいのではないかということは反対意見としてはしておりません。1,000億円をかけてまでこのようなアクセス道路を建設する意味がないのではないかというご意見が一部の市民からも出ている、あるいは、そうであれば、コロナ対策の費用にかけるべきではないかという意見があって、こういう道路は整備するべきでないのではないかという意見もあるという反対のご意見もあるということです。

だからといって、本日、採決を先延ばしにするかどうか、そこでは皆様方に反対意見、賛成意見があってもいいのだけれども、都市計画審議会として採決するということにご理解をいただけないでしょうかと申し上げているのです。

だから、引き延ばしたほうがいいのではないかというご意見も私は受け止めていて、そ

ういうご意見があることも十分に分かった上で、議事進行をする者として、それも受け止めた上で、国の事業でもあり、札幌市都市計画審議会としてどのような表決になるかはともかく、意思を表示することを当初から予定し、事前説明も行ってきたということがあるので、いかがでしょうかと申し上げているのです。

●松浦委員 会長は、反対意見は意見書をお出しになった3名の方ということでおっしゃっているのですか。

●岸本会長 典型的にはそうですが、ここに現れていない反対意見も恐らくあるでしょう。市民にインタビューしたら、もっと出てくるかもしれないですが、典型的には本日出てきた3名の方々の建設に対して懸念をする、あるいは、明確にこういったものは要らないという意見があったということです。でも、それには温度差もありますよね。反対には反対なりの反対度というのでしょうか。

ただ、一般的には推進するべきだという意味ではなく、懸念がある、やらなければいけないのかなど、いろいろなご意見を踏まえ、強く反対する意見を含めてあるでしょうということで申し上げただけなのであって、特定のあの方をということではありません。もしそこに誤解があったとするならばおわび申し上げます。

●松浦委員 私が申し上げたいのは、皆さんが真剣にこの問題を考えているという点なのです。

●岸本会長 当然、私もそれを否定するつもりは一切ありません。

●松浦委員 でも、これだけたくさんの質問が出まして、手持ち資料も十分でない中で回答をいただきましたが、十分な回答ではなかったと思うのです。これから議事録を整理されると思うのですけれども、多く出た質問に対し、いま一度、この審議を慎重に行うという視点から、次回までに回答を準備していただくというのはどうかというのが私の提案です。

幸い、2月5日の午後から第112回の審議会が準備されていますので、本日の議案第4号に関しては、質問に対し、補足説明をしていただくという時間を取っていただき、その後で、討論の結果によると思うのですけれども、採決を取るというのはいかがでしょうか。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●濱田委員 松浦委員と全く同じです。

●岸本会長 2月5日まで延ばしたいということでした。まず、本日の質疑応答の結果を踏まえ、改めて論点を推理した上で2月5日に採決を取るということでも別に遅くなるわけではないはずだというご意見でした。

事務局にお伺いします。

2月5日の都市計画審議会の議事進行内容もあるわけですが、議事時間としていかがでしょうか。私は事前の説明を受けていないのですが、2月5日が何件ぐらいの案件あるのかも含め、お願いします。

●事務局（高田都市計画課長） 今、会長から、次回の都市計画審議会に送ったとき、どうなのかという話がありました。もし仮にそのようになった場合、スケジュールとして入れ込んで審議をしていただくということになるかと思います。

●岸本会長 私が聞きたいのは、午後1時15分開始で間に合うのかということです。場合によると、開始時間を早く、あるいは、議事時間を増やさなければいけない可能性はないかということです。

●事務局（高田都市計画課長） 時間的には大丈夫だと思うのですが、今日、様々な意見や質問が出ました。それらに対し、担当部局としてきちんとお答えができるかどうか、担当部局と相談をさせていただきたいと考えてございます。

そのため、できれば休憩時間をいただければと思います。

●岸本会長 我々に何らかのご提案をされるために議論するから、今、時間が欲しいということですか。

●事務局（高田都市計画課長） そうです。

●岸本会長 それでは、今、15分ですので、10分間、休憩といたします。

25分にお戻りいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

[休 憩]

●岸本会長 再開いたします。

2月5日の都市計画審議会に採決を延ばすかどうかという点について、事務局からご説明をお願いします。

●坪田総合交通計画部長 改めまして、これまで国において計画段階評価としてどういっ

た案がふさわしいのかを検討してきたのがこの中の左側の流れでありまして、その結果、今、対応方針の決定まで至っているところでございます。その中間には、本日ご審議いただいておりますように、都市計画として位置づけるという手続があり、それを経て、次の段階としては、国の事業であるならば、新規採択時評価というプロセスに至るということでございます。

先ほど来、予算の使い方としてどうかというご指摘がありましたが、まさに、国において、コロナ禍でそれぞれの省庁ごとにどういう事業展開をしていくかという中で、国道の新たな事業についても、今後、第三者委員会の中で検討されていくというプロセスが予定されているところでございます。

先ほど、私の説明が不十分であったがゆえに、もう少し検討して、次回にお示しすべきではないかというご意見をいただいたところですが、詳細な事柄については、事業に着手した後に、さらに詳細な検討を進める中で把握できる内容がほとんどですので、1週間の時間をいただいてもご納得いただけるご説明をするのはなかなか難しいのが実態です。

●岸本会長 結局のところ、2月5日に延ばすことは難しいということですか。

それは、これから国が詳細を決めていくので、1週間では説明ができかねるということなのか、それとも、札幌市都市計画審議会として、このぐらいの事業費で、市の負担分がこれだけで、やるとしたら、A案、B案、C案のうち、今で言うなら地下案をやることについて、細かいところは置いておいても、大枠として認めるかどうかを本日の段階で言うておかないと、今後、これを国に戻すことができないのか、言うならば、日程等の関係で、本日、採決しなければいけないかどうかを聞きたいのです。

●坪田総合交通計画部長 今、まさに後段でお話をいただきましたように、都市計画の段階として整理されているのは不十分というご意見があるのかもしれませんが、ここを経た後に事業として検討していくステージに入りたいと考えているので、本日、ぜひともお話しさせていただきたいということです。

●岸本会長 この図で見ると、国の新規事業採択時評価で、本当にこれだけの費用をかけて、今後、この事業をやっていくかどうかについて、国で改めて総合的な評価をやり、インターチェンジの形状などの詳細な事業計画を詰めていくという手続が後に控えているのけれども、その前の段階で止まってしまっただけではそこにすら行けないということですか。

●坪田総合交通計画部長 おっしゃるとおりでございます。

●岸本会長 それは、本日の段階で採決しなければ国に戻せないで、2月5日まで延ばせないというご説明ですか。

●坪田総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 2月5日に持っていかどうかについて、休憩時間中に事務局に問題ないかどうかを確認していただいたところ、本日、採決しないとまずいということです。

したがって、性急過ぎるというご意見があることは重々承知していますが、都市計画審議会として、本日、採決することが求められていることに鑑み、これから採決を取りたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

●濱田委員 3回も発言してしまい、すみません。

この審議会ですら何を議論するかというのは会長が決めることなので、何で事務局にそれを聞かなければいけないのかという素朴な疑問があります。会長の判断であえてここで決を取るというのだったら、賛成も反対もできないという意見があるし、私もそう思いますので、ぜひ保留をつけていただきたいと思います。

それから、議事録には、いわゆる賛成多数という表現ではなく、賛成が幾つ、反対が幾つ、保留が幾つとぜひ書いていただきたいと思います。

●岸本会長 私の議事進行に不十分な点があるとするならば、あらかじめおわびいたします。

ただ、私の権限で議事進行ができるものであったとしても、皆様方のご意見を最大限酌み取りながら議事を進行したいと考えたものですから、2月5日案についての可能性を探るために、また、国との関係で日程等に問題がないかどうかを確かめるために事務局に聞いたところでありまして、事務局の意見に従ったつもりは毛頭ないわけです。

いずれにしても、むしろ確認してよかったなと思っていますけれども、国との関係で、本日の段階で札幌市の都市計画審議会として意思表示をしなくてはならないという確認が取れましたので、表決を取りたいと思います。

それに当たって、賛成多数ではなく、票数を明確にしてほしいというご意見につきましては、多様な意見があったことをお伝えするために私も議事録に明確に残すべきだと考えますので、会長の権限としてその表示をいたします。

それでは、表決を取らせていただきますが、よろしいですか。

●松浦委員 保留も選択肢に置くということですか。

●岸本会長 採決というのは、通常、賛否でございますが、保留になったときには、賛成にはなっていないとなるのですか。想定されていない採決の取り方ではあるのですが、都市計画審議会条例に何かの規定はありますか。

●細川委員 一つの方法として、保留の場合、私は保留をしますと言って、この席を立つということがあります。そうすると、賛成か反対かの票だけが残ることになるかと思えます。そのときに、定足数を満たしているか満たしていないかという問題が出てくる可能性はありますが、取りあえず保留する方には手を挙げていただいて、ここを退席していただくと、私たちは保留しましたということの意思表示ができるのかなという気がします。

●岸本会長 議員の方からのご提案、ご指摘は私にとっては非常に重みのあるご提案だと思っておりますが、私自身が気にしているのは都市計画審議会条例に抵触しないかどうかというところだけでございます。

委員の意見がおかしいと決めつけているわけでは当然ございません。せっかくの意思表示ですので、規定上、問題がないかどうかを確認した上で、問題がなければ、今、細川委員がおっしゃったやり方で賛否と保留の意思表示を議事録に明確に残すのも一つの手かなと思います。

●事務局（高田都市計画課長） 都市計画審議会条例には、「会議の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。」という規定がございます。それに加え、条例では、「この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、会長が審議会に諮って定める」とございますので、今のお話については定めがないものであると考えております。

●岸本会長 したがって、審議会に諮って、皆様方がそのやり方がいいとおっしゃるのであれば、今、細川委員がご提案されたやり方もありということですね。

●事務局（高田都市計画課長） そうでございます。

●岸本会長 その方法を取ったからといって、条例上、この表決が無効になることはないですね。私はそこを気にしているだけです。

●事務局（高田都市計画課長） そのとおりでございます。

●岸本会長 岡本委員から手が挙がっていましたが、評決の取り方等についてのご意見でしょうか。

●岡本委員 いえ、違います。その前段階で先ほどあったご説明の中で確認したいことがあります。

先ほど出たスケジュールの中では、国の新規事業採択時評価にのってからではないと説明できないものが大半だったというニュアンスでお話しされていたと思います。説明できないところがあるのはしょうがないと思うのですが、ある程度説明できるけれども、言葉不足でちゃんと伝わっていないところをうやむやにしたままの状態で表決を取ってほしいという話なのであれば承服しかねるなと思って聞いていました。

また、1月26日、2月5日というスケジュールの中で、今回の第111回で決めないと国に上げられないということですが、国に上げるタイミングは2月4日までなのですか。その日付がもうちょっとずれてもいいのか、2月4日までに国に報告しないと話にならないのか、そこが全部うやむやなままで表決の話になっているのが不安でなりません。

明確にしていただければいいだけなので、きちんと整理してお話ししたいと思います。

●坪田総合交通計画部長 まず、日程の話についてです。

本日、1月26日の都市計画審議会でのこの案件をお諮りするというスケジュールで進んでいたものですから、何日まで遅らせる猶予があるのかという確認は取っておりますが、次の会として予定されている2月5日の諮問となりますと、スケジュール上、のってこないと認識しているところでございます。

もう一方、事業化後に様々な調査を行って明らかになる内容などと、本日、説明でき得る材料があるにもかかわらず、私の説明が曖昧であったがゆえに、委員に十分にご理解いただけていないものがあるのではとの指摘については、今、この場で、どの問いに対しては答えられるという整理ができていないのが現状だということです。

●岸本会長 要は、本日、例えば、ここの部分はもうちょっと検討するべきではないかということが出てきたとして、2月5日に明確な説明ができるように、資料を抜本的につくり直すという時間的余裕は恐らくないのだということだと思うのです。事務局がそう言っていると代弁しているわけではないですが、1週間ちょっとですから、恐らく無理でしょう。

そして、2月5日に評決を取るということにならないとすれば、さらに遅れることになるわけですが、国が何月何日の消印有効で待っているということではないにしても、2月が無理だったら、3月、4月というふうになずれ込んでいくことになるわけです。

したがって、今年度中に都市計画審議会での評決を取っていなければ、新年度、国は新しい事業の受付に入れないので、今日やっておかなくてはならないというのが事務局側の言いたいことなのだと僕は受け取っているのですが、よろしいですか。

●坪田総合交通計画部長 おっしゃるとおりでございます。

●岸本会長 苦しい答弁をされているわけですが、そういうことなのだろうと思います。

●岡本委員 議長からの説明ではなく、事務局からきちんと話をしてほしいのです。

先ほど、どこが説明できて、どこが説明できないかの整理ができないとありましたが、では、説明していたことはどこから根拠を持ってきているのですかという話ですよね。その辺がすごく曖昧で、もちろん完璧に納得してもらおうほうがいいのでしょうけれども、そこまでできないにしても、皆さんの判断ができない、もう少し聞きたいというところの補足的な情報を耳に差し上げて、もう少し気持ちのいい形で評決できるようにしたほうがいいのではないかなと思い、先ほどお話しさせていただきました。

一、二週間ではできないというのは分からないでもないですけども、いろいろと精査した中で限られた時間に説明できる内容を抜粋して説明されているはずですよ。様々な情報を集めた上で、こことここここを説明すればきっと納得してもらえるなど、網羅的にある程度調べて、要点をつかんで資料をつくるはずですし、パワーポイントの1ページに何を書くべきかというのを一個ずつ選択して構成しているはずですから、そこで言葉足らずだったところを少し補って、委員の皆さんが少しでも気持ちよく表決に出られるほうが僕は望ましいのではないかなと思い、発言しただけです。

随分、大上段に振りかぶられて困っているのですが、そういう気持ちの込もった対応をしていただけるとうれしいなと思います。

●坪田総合交通計画部長 大変失礼いたしました。

私どもとしては、この道路計画案が委員の皆様にご理解されやすいようにパワーポイントの資料を構成してきたつもりですし、また、本日いただいたご質問についても、今、手元にあるものを真摯に説明し、ご理解に努めてきたつもりでございます。

●岸本会長 先ほど細川委員がご提案なさった保留という意思表示のやり方ですが、先ほどの条例の規定からすると、退席されなくても保留という意思表示で表決を取れば問題ないのですよね。

●事務局（高田都市計画課長） はい。

●岸本会長 それでは、順番はどれからでもいいので、保留、賛成、反対で採決させていただきます。

また、保留、反対の方で、お名前が残るのが嫌だ、逆に残してほしいという方がおられましたらおっしゃってください。

では、賛成の方は挙手をお願いいたします。

（賛成者挙手）

●岸本会長 次に、保留の方は挙手をお願いします。

(保留者挙手)

●岸本会長 何名いたではなく、何委員、何委員が保留だったというように保留の意思表示を示したのだということを明確に残すことでよろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 後で確認いたします。

それでは、反対の方は挙手をお願いします。

(反対者挙手)

●岸本会長 私は反対だということを議事録に明確に残したほうがいいというお立場だと理解してよろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 確認させていただきます。

保留に手を挙げられた方は、福田委員、濱田委員、椎野委員、岡本委員、松浦委員、巽委員、それから、田中委員は反対の意思表示をなさりました。小谷委員は、お時間等の関係でご退席されているので、賛成は16名という結果になりました。

現時点で23名なので、過半数には行っておりまして、その意味では、賛成多数とは言いませんし、全員賛成では当然ないのですけれども、取りあえず当審議会としてお認めをする、ただし、保留は何名、反対は何名という形で残し、当審議会の意思表示をするということによろしいでしょうか。

●事務局（高田都市計画課長） 結構でございます。

ただ、採決には議長の票は入りません。

●岸本会長 今、指摘を受けました。したがって、16名ではなく、15名が賛成ということですが、23名のうち、15名が賛成だということで、採決としては賛成多数になります。

ただ、ご意見があったように、保留の方がおられることと反対意見があったことを明確に残した上で当審議会の意思表示とすることを受け止めてくださいということです。

●事務局（高田都市計画課長） 事務局としてはそれで問題ないと思っております。

●岸本会長 今後、さらに国に上がっていくときには、適宜、当審議会にご説明をいただくと同時に、これまで出てきた懸念や反対意見については、国とのいろいろな協議の場で明確にお伝えいただきたいというのを会長として要請します。

皆様方から何か付け加えることがありましたら、ご遠慮なくお願いします。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、当事案はこれで終了させていただきます。

長い時間、ありがとうございました。

4. 閉 会

●岸本会長 次回の第112回の都市計画審議会は、2月5日の1時15分からとなりますので、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上

第 1 1 1 回札幌市都市計画審議会出席者

委員（24名出席）

大條 理乃	市民
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 邦宏	北海道大学大学院工学研究院准教授
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
齊藤 拓男	市民
酒井 智雄	北海道警察本部交通部長（梶貴晶 代理出席）
佐藤源五郎	札幌商工会議所住宅不動産部会部会長
椎野亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部教授
田作 淳	市民
巽 佳子	市民
田中 啓介	札幌市議会議員
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
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
渡邊 克仁	札幌商工会議所都市交通委員会委員長