

令和5年度第5回

第125回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和6年2月1日（木）午前10時30分開会  
札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

札幌市まちづくり政策局

# もくじ

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	1
3	議事	2
	◎鉄工団地通について	2
	◎第2次札幌市都市計画マスタープラン、札幌市立地適正化計画及び札幌市 都市再開発方針の見直しについて	10
4	閉会	16

第125回（令和5年度第5回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和6年2月1日（木）午前10時30分～午後11時36分

2 場 所 札幌市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

3 出席者

委員：岸本 太樹会長をはじめ21名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 村瀬 利英

まちづくり政策局都市計画部長 長谷川 豊

まちづくり政策局事業推進担当部長 星野 清統

まちづくり政策局総合交通計画部長 宮崎 貴雄

まちづくり政策局都市計画部都市計画課長 村瀬 尚久

まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課長 小仲 秀知

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第1号 札幌圏都市計画道路の変更【鉄工団地通】

【関連説明案件】

議 案 第1号 「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについて

## **第 125 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【鉄工団地通】

### **【関連説明案件】**

関連説明 第 1 号 「第 2 次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び  
「札幌市都市再開発方針」の見直しについて

## 案件グループ分け

### 【諮問案件】

順番等		案件概要			
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号	採決
市 決 定	①	鉄工団地通	道路の変更	議案第1号	第1号

### 【関連説明案件】

順番等		案件概要	
		名称	番号
①		「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについて	関連説明第1号

## 1. 開 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 本日は、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、21名の方がおそろいでございます。

定足数に達しておりますので、ただいまから令和5年度としましては第5回目となります第125回札幌市都市計画審議会を開催いたします。

私は、事務局を担当しております都市計画課長の村瀬でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、委員の委嘱についてご報告があります。

市議会議員の協元委員が昨年11月に当審議会の委員を辞任されました。そのことに伴いまして、新たに委員を委嘱させていただきましたことから、ご紹介させていただきます。

大変恐れ入りますが、その場でご起立をいただけますでしょうか。

荒井委員でございます。

●荒井委員 よろしくお願ひいたします。

●事務局（村瀬都市計画課長） 新委員におかれましては、どうぞよろしくお願ひいたします。

次に、連絡事項ですが、岸委員、佐藤源五郎委員、福田委員につきましては本日欠席される旨のご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

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

本日、各委員のお席には、配付資料1として会議次第、配付資料2として案件一覧、配付資料3として両面印刷の委員名簿・座席表がございます。

なお、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局都市計画部、総合交通計画部の関係職員が出席いたします。

ここで、傍聴席と報道席にいらっしゃいます皆様に連絡がございます。

場内の撮影については、議事に入りました後はご遠慮をいただきますようお願いいたします。なお、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、以降の進行につきましては岸本会長にお願ひいたします。

## 2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 議長を務めます岸本です。よろしくお願ひいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

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

今回は、石嶋委員と牧委員をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

### 3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入ります。

初めに、確認事項でございます。

当審議会における採決ですが、札幌市都市計画審議会条例第7条第4項にございますように、出席委員の過半数をもって決しており、その確認は賛成の方の挙手により行っております。ご承知おきいただきますよう、お願い申し上げます。

本日は、諮問案件の1件、関連説明案件の1件について審議いたします。

審議の進め方ですが、お配りしている配付資料2の案件グループ分けにありますように、案件ごとにご説明をいただく形で進めたいと思います。

なお、説明やご発言に当たりましては、要点を明確に、かつ、簡潔に行っていただきますよう、ご協力をお願い申し上げます。

#### ◎鉄工団地通について

●岸本会長 それでは最初に、議案第1号の鉄工団地通から始めたいと思います。

準備が整いましたら、ご担当部局からのご説明をお願いいたします。

●宮崎総合交通計画部長 総合交通計画部長の宮崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

これより、議案第1号の札幌圏都市計画道路鉄工団地通の変更案についてご説明をさせていただきます。

なお、今回の変更は、現地の道路形状の変更を伴うものではなく、変更内容が軽易であり、変更により広く影響を及ぼすものではないことから、事前説明を省略して本日の諮問とさせていただきます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。

本日ご説明させていただきます内容は、鉄工団地通の概要、都市計画変更案、地域への説明状況及び今後のスケジュールの3点でございます。

初めに、鉄工団地通の概要について、スクリーンに表示している順にご説明をさせていただきます。

鉄工団地通は、起点が北5条・手稲通、終点が稲積中央通の延長8,440mの都市計画道路でございます。

今回の幅員の変更箇所は、鉄工団地通のうち、赤色で示した区間であり、J R札幌駅から約3 km離れた場所にあります。

鉄工団地通の都市計画の内容についてです。

鉄工団地通は、昭和11年に、当時は大学南通として最初の都市計画決定が行われております。今回の変更区間については、昭和32年の都市計画変更により加えられたものでございます。

こちらは、鉄工団地通の今回変更する区間周辺の航空写真でございます。南側の多くはJ Rに接しており、北側に住宅、会社等の民間施設が立地している状況です。

変更区間は、昭和32年の都市計画変更で15mの計画幅員とされております。計画決定当初から現在に至るまで、実際の幅員が14.54mのままとなっており、都市計画の幅員に対して北側に46cm不足している状況です。

こちらは、変更区間の断面図です。

上側が変更区間の計画断面で、下側が実際の断面になります。

今回は、この現況の幅員に計画幅員を合わせる変更であるため、道路や周辺の状況は現在と変わらないものでございます。

こちらは、変更区間を環状通方向からJ R琴似駅方向に矢印の方向に向かって撮影した写真です。赤色の線が現在の道路区域を示しており、北方向に46cm外側の青色の線が都市計画道路の区域を示しております。

次に、都市計画変更案について、スクリーンに表示している順にご説明をさせていただきます。

今回の鉄工団地通の変更は、都市計画道路の見直し方針に基づき変更するものでございます。

都市計画道路の区域内においては、将来の事業の円滑な施行を確保するため、都市計画法第53条に基づき、一定の建築規制が適用されることから、長期未着手の都市計画道路においては、この建築規制が長期化しているという課題がございます。

これらの背景などから、適切な都市計画道路の見直しを進めるため、平成20年3月に札幌市都市計画道路の見直し方針を策定しております。

この方針では見直しを行うための指標や方法を定めており、都市計画の決定から20年以上が経過している、都市計画事業の実施を予定していない、骨格道路網に位置づけられている主要幹線道路などではないという三つの条件を満たす路線を見直し検討の対象路線としております。

また、見直し方法としては、現況の道路に合わせて都市計画の区域を変更する、他の道路への振替えを行う、都市計画を廃止するの大きく3種類の方法がございます。

鉄工団地通の見直し対象区間は、昭和32年に幅員15mで都市計画決定されております。現況の幅員は14.54mであり、計画幅員が確保されていないものの、今後事業を実施する予定がない状況となっております。



このような状況から、見直し方針に基づき検討を行ったところ、都市計画道路として必要な車線数で整備されており、道路構造令で定められている車道や歩道などの幅員が確保されていることから、先ほどご説明した見直し方法のうち、現況道路形状への変更により、都市計画道路の幅員15mを現況幅員14.54mに合わせて変更することとしたものでございます。

こちらが都市計画変更案でございます。

今回の都市計画の変更は、現況道路形状への変更として、イメージ図における黄色の線で示している現在の都市計画道路の区域を赤色の線で示している現況の道路に合わせて変更するものです。

次に、平面交差箇所数の更新についてです。

平成13年に終点を変更する都市計画変更を行っていますが、その際に平面交差箇所数の更新が行われていなかったことが判明したため、このたび更新するものでございます。

最後に、地域へのご説明の状況及び今後のスケジュールについてです。

今回の変更案につきましては、変更の対象となる土地、または、その土地に立っている建築物の所有者の皆様に対して郵送による周知の上、説明会を開催するとともに、変更の対象となる土地に建っているマンションの管理組合等への説明を行いました。

その結果、本変更案に対して特にご意見はございませんでした。

説明会については、令和5年9月21日の19時から開催することとし、マンションの入居者に回覧でご案内したほか、マンション以外の変更の対象となる土地、または、その土地に建っている建築物の所有者の皆様にご案内をさせていただきましたが、参加された方はいらっしゃいませんでした。

また、この変更案について、都市計画法に基づいて、1月5日から1月19日までの2週間、縦覧を行いました。

この期間に1名の縦覧者がおりましたが、意見等はございませんでした。

今後の予定についてですが、本日の都市計画審議会への諮問の後、令和6年2月下旬に都市計画変更の告示を予定しております。

以上で、議案第1号の札幌圏都市計画道路鉄工団地通の変更についてご説明を終わります。

ご審議のほど、何とぞ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、マイクをお渡しいたしますので、議事録作成のためにマイクをご使用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

●長屋委員 私からは3点質問をさせていただきます。

都市計画道路の見直し方針を確認させていただきました。

ただし書きがありまして、通学路の指定や沿道に公共施設などが立地しているバス路線になっている場合は歩道幅員を最小幅員より1m広い3mとするとありました。

この区間のすぐ横に八軒東中学校がありますが、ここは学区が違うということで、この道を通る生徒が少ないことが予想されるのですけれども、この区間を通るバス路線が1本ありまして、区間内にバス停留所も1か所ありまして、バス停留所においては、1.5mの停車帯を確保しても2mの最小歩道幅員の確保が可能となるとしております。

1点目は、この基準に照らして問題はないのでしょうか。

関連して、2点目ですが、冬季には、雪だまりがあっても2m最小幅員の確保が可能となるとしております。ですから、冬期間の歩道の確保の検証はされているのか、お聞きします。

3点目ですが、鉄工団地通を環状通側から来ると、宮の森・北24条通にぶつかります。その交差点の手前の環状通側の道路についてですけれども、昨年10月に右折レーンが設置されました。また、このエリアは北海道渋滞対策協議会でタクシー協会から渋滞対策の要望が出されているエリアとして検討中とされておりました。今後は拡幅が必要になる可能性もあるのかなといったことも考えられますが、こういった状況で今回の変更は可能なのでしょうか。

この3点についてお聞きしたいと思います。

●宮崎総合交通計画部長 前後するのですが、3点目からお答えしたいと思います。

3点目の鉄工団地通の北24条・宮の森通との交差点が主要渋滞箇所であるがということについてです。

今日ご説明の中でも触れました札幌市都市計画道路の見直し方針において、現道が存在し、都市計画上、必要な車線数が確保されている区間の見直し方法については、未着手区間の中には、現道区域と都市計画道路が少しだけ異なる場合が存在し、このような場合には、現道が都市計画道路としての機能をおおむね満足しているため、費用対効果が望めずに今後も事業の実施が難しいことから、現道でおおむね都市計画道路の機能を確保している場合については現道幅員等への変更候補とすると整理をされております。

まさに今回の鉄工団地通については、都市計画上の2車線という車線数が確保されており、道路構造令の幅員を満たすものということで都市計画変更の見直しを行うことが適切だと考えたということです。

ご指摘のとおり、鉄工団地通の北24条・宮の森通との交差点については、令和3年度に主要渋滞箇所を選定されております。ただ、そのときの交通課題としては、右左折車両の滞留による直進車両の阻害が要因ではないかということでございました。

7ページの位置図をご覧ください。

今回の変更箇所は、環状通から左の方向へということで、この真ん中ぐらいに北24条・

宮の森通という記載がございますが、この交差点について見てみます。この図でいうと、北24条・宮の森通の左から右に向かう方向については右折レーンがあったのですが、逆方向は右折レーンがない状況でした。このため、令和5年度に、当該交差点の右から左、桑園から琴似に向かう方面について右折レーンを新たに整備しております。

また、左から右の琴似から桑園に向かう方面の対策についてです。北24条・宮の森通との交差点についてはもともと右折レーンがあったのですが、その先の環状通との交差点に右折レーンがなかったことから、併せて同じ時期に右折レーンを設置したものでございます。

そして、主要渋滞箇所となっている鉄工団地通の北24条・宮の森通との交差点について交差点解析を実施したところ、問題ないということを確認しております。

いずれにしても、都市計画道路としての機能はおおむね満足していることから、都市計画の変更を行うものの、当該交差点の交通状況については、引き続きモニタリングを行い、しっかりと見ていって、並行する他の路線における交通円滑化対策などについても実施してまいりたいと考えております。

●小仲交通計画課長 交通計画課長の小仲と申します。

私から、1点目の幅員、2点目の冬季の検証についてご説明させていただきます。

まず、こちらのスライドの絵をご覧ください。

冬季の堆雪幅を加味した幅員構成について説明しているスライドです。

こちらのとおり、都市計画決定としては15mの幅員が必要ということに対して、今回は14.54mで、冬季の積雪の幅は計算上1.5mが一時堆積幅として必要というような計算を道路構造令上で示しておりますけれども、路肩の幅員につきまして、現在は1.5mですけれども、冬季は、0.5m確保して、雪山を1.5mの幅で確保したところ、2.25mの歩道の幅員が確保できます。冬季でも歩道につきましては2mの幅員を確保すれば構造令上は満足できるということで、今回、円滑な通行が確保できるものとして変更させていただきたいと考えております。

同じく、歩道3mのことについてです。

基本的に、道路の総幅員として15mを確保するというようにしております。冬季は2mですけれども、夏場は、3mのうち、一般的に歩行者通行用としては2mが必要とし、3mのうちの1mは植樹帯と考えています。ただ、今回、当該区間には植樹帯がなく、施設帯として2.5mを確保できれば満足できるもの、問題ないという検証をしております。

●岸本会長 ほかにご質問等はありませんか。

●能瀬委員 3点ほどございます。

まず、1点目は、単純なお話です。

今回のこの区間の外側、例えば、琴似側や桑園側の幅員は、実態として、今回の14.54mと同じ幅員なのか、それとも、周りは15mで、ここだけ14.54mになるのかです。

2点目は、スライドの8ページが分かりやすいと思うのですが、計画の幅員が15.0m、現況が14.54mということで、中身を見ると、歩道が23cmずつ狭くなっていますよね。都市計画を立てたときに意図があったのだと思うのですが、それが意図どおりになっていない経緯はどういったものなのでしょうか。

例えば、土地が確保できなかったなど、その事実確認がしたいです。

3点目ですが、8ページの絵を見ると、歩道には歩行者が歩いています。これは一市民としての考えですが、自転車は考慮しなくてもいいのかなと感じました。

実は、私もこの通りをたまに車で通行するのですが、それなりの交通量があると感じていて、正直、歩道もそんなに広くはないなと思っています。それなりに交通量があるので、車道を自転車で走るのはストレスがありそうだなと個人的には思っているのですが、それについてのお考えがもしあればお聞かせください。

●宮崎総合交通計画部長 お答えをいたします。

まず、1点目は、周辺の道路幅員で14.54mは一般的なのかというご趣旨のご質問だと思います。

実は、場所によってまちまちです。14.54mということについて、2点目の経緯とも関連するのですが、当初の整備が結構古い年代でして、正確なところは分かりませんが、昔の長さの測り方である1間が1.818mで、これを8倍して8間だとちょうど14.54mになります。具体的にどういう考え方だったかまでは分かりかねるのですが、8間という幅の中で幅が決められていたのかなと思っています。

また、2点目とも関連するのですが、現在の目で見ると、15mとすることの意味として、植樹帯が整備されることが望ましい区間ということがあります。現況では、植樹帯はないものの、交通という面で見ると、歩車道ともに交通量に応じた有効幅員が確保されていることから、見直し方針における都市計画道路の機能をおおむね満足しているのではないかと判断し、都市計画変更を諮問させていただいているということでございます。

最後に、3点目の自転車についてです。

この区間については、路肩としては1.5mが確保できているので、自転車が走行する空間としては一定の環境が確保できているのかなと考えております。

一方で、例えば、都心部ですと、自転車の走行位置を明示することによって自転車利用者、歩行者、自動車利用者の皆様がここは自転車が走る場所だと分かりやすくするという意味で青色の矢羽根を整備してきているのですが、それについても計画に基づいて段階的に整備を行っておりまして、まずは都心部において整備をしているという状況です。

この路線について今すぐに整備するという段階にはないのですが、先ほどご説明させていただきましたとおり、路肩幅員としては一定程度確保できていると考えておりま

す。

●能瀬委員 考え方は理解できました。

●岸本会長 ほかにご質問等はありませんか。

●阿部委員 実際にこの計画どおりになったとき、工事期間というか、出来上がりまでの期間はどのぐらいを想定していらっしゃいますか。

また、そんなに大幅にやるわけではないですけれども、今通っているところに工事が入るとなったとき、その間、危険なことはないのでしょうか。

路肩を1.5m取っていますけれども、今、タイヤの事故など、いろいろとありますよね。そこで、歩道と車道の間にガードレールの設置などは考えにないのか、お聞きしたいと思えます。

●宮崎総合交通計画部長 お答えをいたします。

工事をするというのではなく、都市計画上では15mと定めているのですけれども、実際は14.54mになっていて、計画と比べると46cm足りないということです。しかし、足りていない現在の状況においても都市計画道路の機能としてはおおむね満足していることから、計画を現在の道路形状に合わせて狭めるということです。ですから、何かの工事を行うということではなく、工事を行わずとも、このままでも都市計画道路の機能を確保できているので、都市計画を現状に合わせて直したいということでございます。

また、ガードレールについてですが、この箇所については設置の予定はございません。

それぞれの交通安全施設というのは、例えば、交通量、どれぐらいのスピードで走るのか、カーブがどうなのかなど、そういう状況の中で判断されていくものだと思うのですが、この道路については、現状、ガードレールの設置を予定している箇所ではございません。

●岸本会長 北村委員、お願いいたします。

●北村委員 1点だけ確認ですけれども、幅員15mの未整備部分は、市の所有物なのか、民地に入っているのか、どこが使用しているのかが分かれば教えていただきたいと思えます。

●宮崎総合交通計画部長 基本的に、この道路を整備する予定のために市が持っている土地はございません。この46cmの部分については、道路ではなく、宅地側の利用がされているのですけれども、それは個人の住宅であったり、マンションであったり、店舗であった

りです。市の所有という意味では消防署が沿道に立地しているところがありますが、沿道の利用をされている民地や宅地、道路ではない土地が少しずつ含まれているという状況でございます。

●北村委員 再度確認ですけれども、市の土地ではないということですね。そこだけ確認したいのです。

●宮崎総合交通計画部長 消防署は市の施設なので、消防署の敷地にかかる部分だけは市の土地になりますが、それ以外は市の土地ではございません。

●岸本会長 登記簿上は私有地なのだけれども、都市計画決定され、予定どおり行って道路になるところについて、つまり、13ページの図で見ると、赤色と黄色の間が0.46mになるかと思いますが、今までの都市計画決定どおりにやろうと思えば、ここは道路となるから建築制限がかかっていたという理解ですよね。

ただ、現状に合わせる都市計画変更をすることで、ここは道路の予定地ではなくなるから、今までの私有地どおり、赤色のラインを起点とし、ここから建物の利用等ができるようになるという理解でよろしいですか。

●宮崎総合交通計画部長 おっしゃるとおりでございます。

都市計画道路の施設の区域内に入っておりますと、今回の場合では、変更前で言うと黄色の線までの区域に入っていると、民間の土地であっても、建築物を建築しようとするとき、その区域にかかって建物を建てようとする場合は都道府県知事等の許可を受けなければ建物が建てられないという規制がかかっていたわけですが、計画の黄色の線を赤色の線まで狭めることにより、そういった規制が適用されなくなるということでございます。

●岸本会長 ということは、私有地の人からすれば、規制が緩和されるわけだから、新たな権利制限が生じるだとかということではないということですか。

●宮崎総合交通計画部長 おっしゃるとおりです。

●岸本会長 ほかにご質問等はありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案第1号の鉄工団地通につきまして、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、本案につきましては当審議会として同意することといたします。

◎第2次札幌市都市計画マスタープラン、札幌市立地適正化計画及び札幌市都市再開発方針の見直しについて

●岸本会長 次に、関連説明第1号の「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについてでございます。

準備が整いましたら、ご担当部局からのご説明をお願いいたします。

●村瀬都市計画課長 都市計画課長の村瀬でございます。よろしくをお願いいたします。

関連説明第1号の「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについてご説明いたします。

事前にお配りしております参考資料の「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについてをご覧ください。

まず初めに、見直しの背景と趣旨についてご説明いたします。

本市の最上位計画であります札幌市まちづくり戦略ビジョンを踏まえた都市づくりを推進するため、平成28年3月に都市計画マスタープラン、立地適正化計画及び再開発方針の策定、見直しを実施しました。

これらの計画を見直した以降は、都心の再開発や地域交流拠点のまちづくりなどをはじめ、これらの計画に基づいた都市づくりを推進してまいりましたが、それから約10年近くが経過した昨今では、本市の人口が減少局面に入り、人口構造の変化、具体的には、より一層、少子高齢化、生産年齢人口の減少といった変化が予測されているほか、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による人々の行動変容、行動様式の変化、また、デジタル化の進展など、人々のライフスタイルや社会経済情勢が今後も変化していくことが見込まれております。

こうした状況を的確に把握し、様々な環境の変化を見通しながら持続可能な都市づくりを進めるため、昨年度から今年度にかけて第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンを策定したところです。

当該ビジョンが改定されたことを踏まえつつ、今日的な社会ニーズに対応した都市づくりの取組を推進していくために、このたび、都市計画マスタープランなどの3計画の見直しを行いまして、20年後の将来を見据えた新たな都市づくりの全市的な指針の見直しに新年度から着手いたします。

次に、2の検討体制についてです。

都市計画マスタープランなどの三つの計画の策定に当たっては、本審議会の中で具体的な諮問案件も同時に審議しながら検討を進めていただく必要もあることから、過去には、札幌市都市計画審議会条例に基づきまして、専門の委員の方々で構成される部会を設置し、専門的な視点から検討を行っていただいた上で、本審議会への報告、議論を行ってまいり

ました。

今回の見直しにおいても、参考資料の下段の検討体制の実績を踏まえて、同様に、都市計画審議会の委員のうち、学識経験者で構成されます部会を設置しまして、改定案の検討を進めていきたいと考えております。

なお、委員の構成につきましては、設置目的に応じまして、学識経験者の中から指名させていただき予定としております。

部会の設置につきましてご了解をいただけましたら、令和6年度の1回目となる第126回都市計画審議会において委員の選任を報告させていただいた上で議論と検討を開始したいと考えております。

策定のスケジュールであります、令和6年度から複数回の部会を開催し、議論を重ねていきたいと考えております。その後は、令和7年度の前半に改定案を作成した上で、順次、パブリックコメントの実施並びに審議会への説明を実施していきながら、令和7年度中の策定を目指していきます。

なお、本案件は直接的な審議会の審議事項ではありませんけれども、これらの計画の見直しについて、関連が深いものでありますから、報告させていただくものです。

以上で、関連説明第1号の「第2次札幌市都市計画マスタープラン」、「札幌市立地適正化計画」及び「札幌市都市再開発方針」の見直しについての説明を終わります。

●岸本会長 私どもといたしましても、事務局の今のご説明のとおり、この審議会で十分に議論し、整理するということが大変重要であると考えており、今後、事務局からの段階的なご説明に応じ、皆様方と有意義な議論をしていきたいと思っております。

したがいまして、事務局からのご提案のとおり、前回の札幌市都市計画マスタープランを改定したときのように、部会などで専門的見地からあらかじめ論点整理を行っていただく上で、この審議会でも内容を十分分かりやすくご説明していただき、ご了承をいただくということがより効率的な運営になると考えております。

したがいまして、このたびの部会設置に関しましてご理解をいただければと思うのですが、この点につきましてご意見等がございましたらよろしく申し上げます。

●伴委員 皆さん、おはようございます。

内容のことではなく、進め方のことですが、事実関係として非常に大切なので、確認をしたいと思えます。

前段、長くなりますが、お許してください。

前回の平岸の地域交流拠点のときの議論を振り返ってみたいと思えます。

私は、当初から、地域住民や地権者などを主役としたまちづくりにおいては、札幌市役所の積極的なリードについて必要であることをただしてきたところがございます。

前回、平岸地域交流拠点の件で、岸委員が、手続のタイムラグで地域交流拠点の格差を



生んでしまっていたのではないかという懸念を持っていた、そして、この先も同じような議論をするのであったら早くしたほうがいいというご発言をされています。

早く手をつけたほうがいいという意味だと思います。物事には優先度、順序がありますけれども、私も全く同感であります。

続けて、成り行きに任せて何かをやるということではなく、マスタープランで目指すものがあり、それをどこまで達成したかは札幌市側である時点で整理した上で、足りない部分をどうしていくのか、札幌市が自発的に主体的に開発を促す必要があるという判断した中で議論していくものではないかと発言しており、この時点でマスタープランの見直し方にも示唆を与えるご発言だったと私は考えております。

そこで質問に入りますけれども、前回、最後に、岸本会長から、ほかの地域交流拠点について、札幌市として地区計画を立てる必要がないかどうか、継続的に地域交流拠点の格差が生まれえないような視点を持って積極的に検討をしていただきたいというご発言がありました。それに対し、当局側は、受け止めさせていただき、今後とも検討を継続いたしますとお答えになっています。

検討という言葉にはいろいろな意味がありますので、ここで確認をしておきます。

今回のマスタープラン、いわゆる2次マスの見直しでありますけれども、ここにおいて、マスタープランの見直しも視野に入れた検討という当時のお言葉なのか、または、2次マスの見直しの時期にかかわらず、不断にということなののでしょうか、ふだんから検討することなのか、あるいは、その両方を含めた検討というお言葉なのか、確認を事前にとっておきたいと思います。

●村瀬都市計画課長 お答えいたします。

都市計画マスタープランにおいては、拠点の検討については、人口動態やそのほかの地域の特性、地域の動きを把握しながら、先ほどの言葉に出てきましたような拠点の格差、あるいは、拠点の特性をより伸ばすといったことについても議論し、次に力を入れていく拠点を考えていきたいと思っております。

また、地域間のタイムラグがないよう、地域からのいろいろな考えや動きを遅滞なく受け止め、それを地区計画などに反映させるためにも、随時、地域の動向を捉えて検討していくことになると思っております。

ですから、お答えとしては、両方の側面から見直し、検討を随時行っていくということになるのかなと考えております。

●伴委員 よく理解しました。事前に確認させていただきました。

●岸本会長 岡本委員、お願いいたします。

●岡本委員 この都市計画審議会には学識経験者として入っていますが、今回で最後になります。遺言を残していきたいと思います。

まず、地下空間は札幌市において非常に重要な資産であると思っているので、都市計画マスタープランに合わせ、地下のマスタープランもぜひ同時並行で考えるべきだと思っています。

中でも、平成6年の時点で、札幌市、開発局、北海道等も参加した上で地下利用ガイドプランというものを策定されています。

具体的に言うと、西2丁目です。今回、新幹線の駅ができ、駅ビルがどんと建ち上がるころの間の道路になりますけれども、あそこの地下は地下歩道を設けるべき最重要路線であるという位置づけになっている経過がございます。

最初にチ・カ・ホができたわけですが、チ・カ・ホの様子をご覧いただくと分かるように、地下の通路がいかに重要であるかが分かります。また、そのガイドプランに従って西2丁目を実現できれば、地下によって回遊動線が生まれるので、より利便性の高い、将来の子どもたちにも資産となる重要なものが形成されると思いますので、なるべく浅いところにつくるべきであるということを地下のマスタープランも同時に考えてほしいというところに盛り込みたいと思っています。

ちなみに、西2丁目の周辺でビルを持っているオーナーたちに卒業研究の一環としてアンケートを取りましたところ、回答をいただいたオーナーの約半数以上が検討が必要である、西2丁目には地下通路があるほうがいいのではないかと、検討の場ができるのであればぜひ参加したい、あるいは、参加を前向きに検討するというような声も上がっていましたので、付け加えておきます。

もう2点ほどです。

それに加えて、新幹線の整備が遅れているというお話、五輪を断念したというお話がある中で、駅周辺のまちづくり等について、もう少し丁寧に、時間をかけて検討、再検討してもいいのではないかと考えています。

様々な問題があつて、都心アクセス道路が本来であれば北5西1のビルの地下に直接入るといったことが望ましいと思っているのですが、それについて、いかにできないかという説明をされたことがありました。しかし、できる方向で考えていくということがとても重要だと思います。

なぜかという、雪が降っている中、バスが地上に上がってきて、そこから北5条のビルに入って行くのは非常に非効率ですし、交差点形状も不整形になるので、望ましくないというふうに思っているからです。

加えて、空中歩道を西1と東1で結ぶという話が出ていますけれども、こちらも、本来であれば都心アクセス道路を掘るといったことに併せて、地下で西1と東1を結ぶほうがいかに美しく収まるのかということです。景観的側面から考え併せると、地下のマスタープランを都市計画マスタープランと同時に平行して走らせるべきであると考えています。

加えて、景観計画と都市計画では、今の状況ですと、都市計画が上なのですけれども、景観の計画と都市の計画は同じ位置に配置されるべきで、並行させ、まちをつくっていくという関係性を実現していけるのだったら実現していただきたいということもお伝えします。

最後に、立地適正化計画についてです。

これは北大を退職された先生の提案ですが、すごく面白いな、それができたらすごいなと僕も思ったので、お伝えしておきます。

現在は、都心周辺のより利便性が高い高密度に住んでいるマンション居住者等の固定資産税がかなり高いです。郊外に住まわれている皆さんの固定資産税はそんなに高くないというふうに伺っています。持っている財産の状況にもよると思いますけれども、格差が生じています。

都市経営的に見ると、郊外の雪処理や様々な都市施設、都市設備を維持していく経費、都市の運営コストに比べ、都心に高密度に住んでいる皆さんは都市を運営するという部分において、除雪に関しては敷地内でロードヒーティングをしてくださっているなど、敷地ごとの対応ができていて、高密度に住むことにより都市を運営するコストが低いはずで

ですから、中心部で都市を運営するコストをなるべく圧縮してくださっている皆さんの固定資産税をもう少し抑制し、都市を運営するのに当たってどれだけの経営コストがかかっているかをきちんと計算した上で固定資産の分配を考えていくことができれば、コンパクトシティということで、立地適正化計画によって地下鉄駅や鉄道駅の周辺の利便性を高めましょうという話になっていますけれども、そのように税制の仕組み等をきちんと考え併せていくことで、より具体的にコンパクト化、ネットワークの強化が図れるというアイデアを伺うことがありまして、大変興味深いなと思いましたので、ここでお伝えしておきます。

長くなりましたけれども、以上です。

●岸本会長 ただいまの点を含め、ほかにご意見やご質問等はございませんか。

●長屋委員 様々なご意見を聞きましたが、都市づくりの指針を作成するというところに住民目線が必要だなと感じました。住民自治の観点で議論されるためにも各部会に市民委員を入れていただきたいという要望を申し上げます。

●岸本会長 この点について事務局から何かございますか。

●村瀬都市計画課長 市民委員の部会への参加ということでありましたけれども、部会については、まず、都市計画の専門分野に精通し、近年の動向を専門的観点から分析して、そこから基準や方針のいろいろな検討を行っていきたいと考え、設置するものになってお

りますので、学識経験者で構成される組織体としたいと考えております。

これは市民の意見が反映されないということではなく、こういった審議会の場での説明にご意見をいただくことができますし、そのほかにもパブコメや市民の意見を取り入れる方策を行ってまいりますので、このような形を取りたいということです。

都市計画マスタープラン自体は、当然、都市で活動される市民の皆様のこれからのライフスタイルを札幌という都市の枠組みの中で快適に過ごしやすくするためにつくるものでもありますので、決して市民目線がないというわけではありませんし、検討を進める中においては、この審議会の場でご報告し、ご意見もいただきたいと思っております。ただ、まずは専門的な見地で検討を合理的かつスムーズに進めていきたいというのが趣旨でございます。

●岸本会長 要するに、立地適正化計画やマスタープランを立てるわけですが、そこにおいては、例えば、札幌市において、どこを都市機能を誘導する地区にするか、あるいは、どの辺りに居住誘導するか、あるいは、場合によると、どの辺りを居住調整し、スプロール化しないよう、居住をコンパクトに集約していくために誘導していく地域にするかなど、都市全体で見取り図をつくり、同時に、先ほど来、委員からもご意見が出されましたが、各地域で居住誘導される場所、都市機能が集積する場所、地域の拠点となる場所においては、各地域の住民の方々のご意見、イニシアチブ、場合によっては札幌市が主導的になりながら理解を進め、それぞれの地域に格差が生じないようにしつつ、不断に見直しをしつつ、各地域の特性を生かしながら、これからの人口減少社会における都市の在り方について、20年後を見据えて大きなプランを見直しましょうということかと思うのです。

したがって、今の市当局からのご提案というのは、そうした技術的な議論にもなるから、まずは、専門委員として学識経験者、これはまだ決まっていないと思いますが、都市計画の専門的知見を持っておられる方を部会委員としてお招きし、全体的な観点から立地適正化計画の原案をつくって、適宜、本審議会にも説明し、それに基づいて具体的に各地域等において地域交流拠点という形で都市計画を見直していくに当たっては、市民の皆様方の意見をそこで反映させながら、地域自治の観点から、都市の経営、あるいは、都市の見直しを進めていきたいということかと思うのです。

ですから、2次マスの見直しと立地適正化計画の全体的な見取り図の作成という段階で市民の委員が入っていないからといって市民の意見を見做すというわけではないという理解に基づいたご回答だったかと思うのですけれども、それでよろしいですか。

●村瀬都市計画課長 ありがとうございます。

●岸本会長 別に私は市の部局の意見を代弁しているわけではないのですが、私は、これまで都市計画審議会の会長として様々な都市計画の見直しをやってきました。実は私の専

門が地域自治ですけれども、地域自治の観点から、いかに地域の人々の住民の意見を反映させつつ、同時に市全体の発展の調整を図るかという観点で、上手にできたかどうかはともかく、議事進行をやってきたつもりです。

今後の立地適正化計画の見直しもさることながら、それに基づく具体的な都市計画の運用という局面においては、都市計画審議会というのは物すごく強力な権限と申しますか、重要な役割を負っているわけでありまして、ここにおいても、様々な市民の方々、あるいは、地域住民の方々の意見は可能な限り取り入れるというスタンスでこれまでもやってきましたし、今後もやっていこうと考えております。ただ、立地適正化計画の策定という作業に当たっては、原案のとおり、都市計画の専門家等を学識経験者として部会委員にお招きし、原案をつくらせていただきたいと思いますと考えておりますが、ご理解をいただけないでしょうか。

長屋委員、立地適正化計画をつくる段階で市民の方々の意見を無視するということは決してないようにしたいと思っていますので、ご理解をいただければと思うのですが、よろしいでしょうか。

●長屋委員 はい。

●岸本会長 本審議会での内容についての詳細な説明が今後必ず行われますか。

●村瀬都市計画課長 もちろんです。適宜させていただくこととなります。

●岸本会長 それでは、原案についてご理解をいただけますでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、審議案件は全て終わります。

事務局から連絡事項等がございましたらよろしくお願ひいたします。

#### 4. 閉 会

●事務局（村瀬都市計画課長） ご審議をいただき、ありがとうございます。これにより令和5年度の審議は全て終了となります。

また、本日は第12期札幌市都市計画審議会の最後となりますことから、まちづくり政策局都市計画担当局長の村瀬より、一言、ご挨拶をさせていただきます。

●村瀬都市計画担当局長 都市計画担当局長の村瀬でございます。本日も、ご審議のほど、どうもありがとうございます。

第12期ということですが、1期が2年ですので、24年目を迎えた都市計画審議会です。

令和4年度、令和5年度の第12期も本日が最後ということで、私からお礼を申し上げたいと思います。

岸本会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、ご多忙にもかかわらず、ご出席を賜りまして、札幌市の都市計画行政に対して貴重なご意見やご指導をいただきましたことに心からお礼を申し上げます。どうもありがとうございます。

振り返りますと、今日も話題に上ったかと思えますけれども、この2年間、都心部における再開発に伴う各種の都市計画、それから、琴似、平岸、篠路、平岡といった地域のまちづくりの地区計画、さらに、今日もご説明した各種道路の変更など、本当に数多くの案件についてご審議をいただいたところでございます。

札幌市におきましては、先ほどもいろいろとご意見を賜りましたけれども、都市計画マスタープランなども来年度から見直しに入ります。委員の皆様からいただきました貴重なご意見を生かし、今後の一層の推進に努めていく所存であります。

最後になりますが、委員の皆様方におかれましては、健康にご留意をなされまして、さらなるご活躍、ご発展を祈念申し上げまして、簡単ではありますが、お礼の挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

●事務局（村瀬都市計画課長） それでは、以上をもちまして第125回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

第12期の委員の皆様、本当にお疲れさまでした。ありがとうございます。

以 上

第125回札幌市都市計画審議会出席者

委員（21名出席）

相内雄介	市民
阿部美子	市民
荒井勇雄	札幌市議会議員
池田敦子	北海道大学大学院保健科学研究所教授
石嶋芳臣	北海学園大学経営学部教授
遠藤達哉	北海道開発局開発監理部次長
岡本浩一	北海学園大学工学部教授
奥村耕治	北海道警察本部交通部長（澁谷肇 代理出席）
かんの太一	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
北村光一郎	札幌市議会議員
齊藤拓男	市民
椎野亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部教授
鳥形ちづる	市民
長屋いずみ	札幌市議会議員
能瀬与志雄	市民
信太一人	北海道建設部まちづくり局長
伴良隆	札幌市議会議員
牧真由	市民
渡邊克仁	札幌商工会議所都市交通委員会委員長
わたなべ泰行	札幌市議会議員