

令和6年度第3回

第128回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和6年9月18日（水）午後2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	1
	◎東月寒向ヶ丘第二地区関連について	2
	◎五輪通関連について	21
4	閉会	40

第128回（令和6年度第3回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和6年9月18日（水）午後2時30分～午後5時13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：都市計画担当局長 宮崎 貴雄

都市計画部長 長谷川 豊

都市計画課長 村瀬 尚久

地域計画課長 永井 雅規

総合交通計画部長 小林 伸樹

産業振興部長 渋谷 洋幸

みどりの推進部長 高橋 秀士

4 議 事

【事前説明案件】

（市決定）

事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】

事前説明 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】

事前説明 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】

事前説明 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【五輪通、石山通、平岸通、真駒内通】

事前説明 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（車庫）】

事前説明 第6号 札幌圏都市計画公園の変更【真駒内公園、真駒内曙公園】

事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】

## **第128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 札幌圏都市計画用途地域の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】
- 事前説明 第2号 札幌圏都市計画特別用途地区の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】
- 事前説明 第3号 札幌圏都市計画高度地区の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】
- 事前説明 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【五輪通、石山通、平岸通、真駒内通】
- 事前説明 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（車庫）】
- 事前説明 第6号 札幌圏都市計画公園の変更【真駒内公園、真駒内曙公園】
- 事前説明 第7号 札幌圏都市計画地区計画の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】

## 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	東月寒向ヶ丘第二地区関連	用途地域の変更 特別用途地区の変更 高度地区の変更 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7号
②	五輪通関連	道路の変更 都市高速鉄道の変更 公園の変更	事前説明第4号 事前説明第5号 事前説明第6号

## 1. 開 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところ、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、20名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6年度といたしましては第3回目になります第128回札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、札幌市まちづくり政策局都市計画部都市計画課長の村瀬でございます。どうぞよろしく申し上げます。

最初に、委員の出欠状況についてです。大島委員と岸委員、そして、渡邊克仁委員につきましては、本日、欠席される旨のご連絡をいただいております。また、福田委員は遅参されるとのことです。

次に、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。

また、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と座席表をご用意しております。

なお、本日の議題に関連する部局としまして、まちづくり政策局の都市計画部、総合交通計画部、経済観光局の産業振興部、そして、建設局のみどりの推進部の関係職員が出席しております。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃる皆様にご連絡がございます。

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

それでは、以降の進行を岸本会長にお願いしたいと思っております。

## 2. 議事録署名人の指名

●岸本会長 当審議会の議長を務めます岸本でございます。よろしくお願いいたします。

では、早速ですが、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

議事録署名人は2名でありまして、1名は学識経験者の回り番、もう1名は市議会議員の委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。

今回は福田委員がおられませんので、学識経験者の順番を入れ替えまして、渡部典大委員、そして、伴委員にお願いいたします。

## 3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入っていきます。

本日は、事前説明案件7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せう、ご協力をお願いいたします。

◎東月寒向ヶ丘第二地区関連について

●岸本会長 それでは、事前説明第1号から3号及び第7号の東月寒向ヶ丘第二地区関連から始めたいと思います。

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。

●永井地域計画課長 地域計画課長の永井でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

事前説明案件グループ分け①の東月寒向ヶ丘第二地区関連についてご説明いたします。

説明事項としましては、地区の概要、土地利用の考え方、新展示場整備事業の概要、都市計画の変更内容、条例に基づく変更原案の縦覧等、そして、今後のスケジュールで、順にご説明いたします。

地区の概要からでございます。

東月寒向ヶ丘第二地区は、JR札幌駅から南東側へ直線距離で約6kmに位置しております。

こちらは、当地区周辺の空中写真です。

当地区は、地下鉄東豊線福住駅及び月寒中央駅と地下鉄東西線南郷13丁目駅の間地付近で、それぞれ約1kmの距離に位置しており、当地区の南西側には都市計画道路の北野通、北側には都市計画道路の白石・藻岩通が通っており、交通利便性が高い環境です。また、隣接地には学校法人八紘学園北海道農業専門学校と日本医療大学が立地しております。

次に、都市計画の決定状況についてです。

まずは、用途地域の指定状況です。

当地区の用途地域は第一種住居地域に指定されており、容積率は200%、建蔽率は60%です。

次に、特別用途地域の指定状況ですが、当地区に特別用途地域の指定はございません。

こちらは、高度地域の指定状況です。当地区は、18m高度地区に指定されております。

次に、風致地域の指定状況についてです。

当地区を含む緑色の点線のエリアは東月寒向ヶ丘風致地区に位置づけられており、公共公益施設については先導的に風致の保全及び創出に努めることとしております。また、当地区は、そのうち、風致地区の第三種に位置づけられております。

風致地区の第三種では、建築物の高さ、建蔽率、緑化率等を規制しており、建築物の高

さや建蔽率については高度地区や用途地域の規制よりも制限が厳しく、画面下段の表に示すような制限がかかっております。

次に、地区計画の決定状況です。

今回変更を行う東月寒向ヶ丘第二地区に隣接した北海道農業専門学校及び日本医療大学敷地には東月寒向ヶ丘地区地区計画が定められており、地区の特徴を踏まえたまちづくりを誘導しております。

こちらは、地区の状況です。画面の矢印は撮影方向を示しております。

まず、地区の北西側の写真①には複合商業施設が整備されており、多様な人々の生活を支える機能が集積しております。また、写真②と写真④は当地区内を貫通する車路をそれぞれ写したもので、現状では道路として位置づけられていないものですが、今回の事業に合わせて道路整備及び札幌市道としての認定を行うことを予定しております。地区の南東側の写真③は、今回、新展示場が整備される予定の敷地ですが、現状では北西側の複合商業施設の第2駐車場として一部が活用されているほか、冬期間には札幌市の雪堆積場として活用されております。

次に、当地区周辺の状況です。

地区の西側の写真⑤ですが、北野通に面して大型スポーツ専門店が立地しております。また、写真⑥のとおり、白石・藻岩通を挟んで北東側には家電量販店や食料品店が立地しております。地区の東側の写真⑦ですが、日本医療大学が立地しており、写真⑧では、北野通には街路樹が並んでいるほか、北野通の南東側には札幌景観資産の八紘学園ポプラ並木が立地しております。

続いて、当地区における土地利用の考え方についてです。

当地区は、昭和47年に北海道立産業共進会場の設置、運営が開始され、当初は畜産をはじめとする産業振興に寄与するとともに、展示会等を行う多目的施設としても利用されてきました。その後、平成28年3月に施設全体が閉鎖され、同年10月には、北海道より、土地利用の方向性を明確化することを目的とした北海道立産業共進会場用地の土地利用方針が策定、公表されました。

この土地利用方針においては、共進会場が公共施設として多くの道民に利用されてきた経緯を踏まえること、一団の土地としての形態を生かすこと、公益性の高い利活用を中心とし、住宅地にはしないこと、多様な活動の展開が図られるよう、機能の複合化を図ること、周辺環境と調和した土地利用を図ることなどが示されております。

この土地利用方針に基づき、利便性の高い立地環境を踏まえた機能の複合化や公益性の高い土地利用などの適切な土地利用転換を誘導するため、平成29年2月に東月寒向ヶ丘第二地区地区計画を策定したところです。その後、当地区については、A部分とB部分とに敷地が分割された上で北海道より取得希望調査が実施され、A部分については将来的に公益的な土地利用を行うことを目的として札幌市が取得し、B部分については、公共団体から取得希望がなかったことから、民間企業へと売却されております。



次に、当地区の上位計画における位置づけについてです。

当地区は、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン等において位置づけられている高次機能交流拠点の札幌ドーム周辺に位置しており、集客交流産業等を振興する拠点として、多様なイベントの開催や拠点の機能を高める施設の立地を誘導しております。

次に、この高次機能交流拠点の位置づけに則して計画されている新展示場整備事業の背景等についてですが、市内展示機能の課題として、市内展示施設が高い稼働率であること、また、築40年を経過したアクセスサッポロでは機能が不足していることから、催事の機会の損失、市内企業の販路拡大機会の逸失が起きております。

今回の事業は、こうした課題を踏まえ、アクセスサッポロの移転、建て替えにより、市内の展示機能を強化することを目的としております。

今回の都市計画変更については、さきにご説明した土地利用方針や上位計画の位置づけ等を踏まえ、新展示場として公益的な土地利用を行う方針が定まったことから、可能な限り具体的な計画内容を踏まえ、周辺環境への配慮事項を都市計画に落とし込むことで新展示場の立地に必要な変更を行うものです。

そこで、都市計画の変更概要についてですが、土地利用方針の明確化に伴い、用途地域を変更するとともに、特別用途地区及び高度地区の変更を行います。また、地区計画の変更として、開発整備促進区の適用、主要な公共施設等の整備、新たな地区整備計画の適用を行います。

ここで、今回適用する開発整備促進区という制度についてご説明いたします。

開発整備促進区の適用に当たっては、対象となる用途地域が定められており、今回新たに指定される第二種住居地域のほか、準住居地域や工業地域等が対象となります。また、制度の趣旨としては、適正な配置及び規模の公共施設の整備を図りつつ、建築物またはその敷地に関する必要な制限を一体的に講じることにより、大規模集客施設に係る用途制限の緩和を認める制度であり、今回の都市計画変更の目的と合致するものと考えております。

続いて、新展示場整備事業の概要についてご説明いたします。

初めに、施設の概要等についてです。

画面の上半分に隣接する商業施設の上空から見た外観イメージを示しております。

下半分に概要を示しておりますが、約7万1,500㎡の敷地に対して、建築面積約2万4,000㎡、延べ面積約2万8,900㎡の建物を鉄骨造地上2階建てで整備する計画です。

新展示場は大規模な施設となるため、周辺環境への配慮として様々な工夫を講じます。

まず、施設配置上の工夫として、周辺への影響を抑制するため、道路や隣地から十分なセットバックを行います。また、高低差のある敷地のうち、比較的低い北東側に施設を配置することで北野通への圧迫感を低減します。

なお、道路や隣地からのセットバックについては、地区整備計画における建築物の壁面の位置の制限として定めることにより、法的な規制としても位置づけます。

次に、外観上の工夫として、形態、材料、色彩等の意匠については、周辺環境及び風致

に配慮いたします。今後、内容が変更となる可能性はございますが、例として現時点での計画内容をお示しすると、メインアプローチとなる西側から見た外観については、ボリュームの大きな部分を通りからセットバックすることで通りに対する圧迫感を低減します。また、太陽光パネルと木調ルーバーにより環境調和型の外観とすることに加え、外壁は札幌の景観色の70色から選択した落ち着いた色彩とすることを考えております。こちらについても、建築物等の形態または意匠の制限を地区整備計画に定めることで周辺環境及び風致への配慮を求めます。

植栽計画上也工夫を講じることに加え、各部の植栽計画については、周辺環境や風致、景観資源への配慮として重要なものであることから、主要な公共施設や地区施設として位置づけます。

まず、日本医療大学に隣接する北側境界には樹高を管理しやすい中高木の植栽帯を設置し、車両ライト等による隣地への影響を抑制します。また、北海道農業専門学校に隣接する東側境界には中木の植栽帯を設置し、広大な田園風景と連続した見晴らしのよい計画とします。

北野通に面する南側境界及び西側境界の交差点部周辺には高木や低木の植栽帯を設置し、既存街路樹と調和した植樹により、景観に配慮いたします。また、メインアプローチとなる中央部にはポケットパークを含む屋外広場を配置し、隣接する商業施設のみどりと一体感のある空間といたします。こちらについても、地区施設や方針付図に位置づけることにより、周辺住民や施設利用者が滞留できるとともに、憩い、にぎわい、多様な交流を創出するために多目的利用が可能な空間の整備を求めます。

次に、動線計画の工夫についてです。

まず、歩行者、一般車両、サービス車両の動線の分離により安全性を確保いたします。その上で、周辺道路への影響を可能な限り低減するための計画として、駐車場出入口を住宅街や交差点から極力離れた位置に配置する計画としております。また、一般車両動線、サービス車両動線とも、敷地内に十分な長さの直進誘導レーンを設けることにより、入庫待ちの車両を敷地内に引き込み、入り口付近での詰まりによる待機車両の発生を抑制いたします。

次に、周辺交通への配慮事項についてです。

周辺道路の交通状況についてですが、近年、周辺には複合商業施設や大学などが立地したことから利用者が増加しており、例えば、白石・藻岩通と北野通の交差点などの交通量も増加しております。そのため、通行量の増加に対応し、円滑な交通や歩行者等の安全性の確保を目的とし、新展示場の整備に合わせて地区内に貫通する道路の整備を行います。

詳細は今後の設計によりますが、現時点では、今、画面に出しているような構成を検討しております。

次に、新展示場の整備後における周辺道路混雑度の推計についてです。

黒色の字が平日、赤色の字が休日の将来推定で、もともとの混雑度が基準値を超えてい

る月寒通の2か所を除き、ほぼ全ての箇所において基準値となる1.0を下回っており、交通円滑性が低下するほどの影響はないと考えております。

以上が新展示場整備事業の概要でございます。

続いて、都市計画の変更内容についてご説明いたします。

初めに、用途地域についてですが、新展示場の整備敷地及び新たに整備する道路を含む区域の用途地域は、現在、主に第一種住居地域に指定されております。こちらの区域について、今回、新展示場の整備による公益性の高い利活用を中心とした土地利用を図るため、第二種住居地域へ変更いたします。

なお、画面にお示しのとおり、今回の変更区域には第一種低層住居専用地域と準住居地域の一部が含まれておりますので、こちらについても併せて第二種住居地域へ変更いたします。

次に、特別用途地区につきましては、先ほどの第一種低層住居専用地域と同範囲に戸建住環境保全地区を指定しておりましたが、用途地域の変更に合わせ、この指定を解除いたします。また、高度地区につきましても、特別用途地区と同様に、用途地域の変更に合わせ、画面にお示しのとおり、18m高度地区に変更いたします。

ここからは、地区計画の変更内容についてご説明いたします。

今回、地区内を貫通する道路が新たに整備されますが、その一部、先ほど高度地区等の説明においてお示しした範囲が現在の地区計画区域からは外れております。そのため、今回のタイミングに合わせて道路部分を区域に編入し、地区計画区域を拡大いたします。その上で、新展示場の整備敷地及び新たに整備する道路を含む範囲に開発整備促進区を定めます。加えて、交通負荷の低減や隣接地への影響を抑制するため、新たに整備する道路のほか、日本医療大学敷地側の緑地を主要な公共施設として位置づけます。また、現在は地区計画区域の全てを公益・機能複合地区に位置づけておりますが、このうち、開発整備促進区内の地区整備計画を集客交流地区へと変更いたします。

ここからは、新たに定める集客交流地区についてご説明いたします。

初めに、土地利用の方針についてですが、一つ目は、高次機能交流拠点の機能を高める施設を整備するとともに、主要な公共施設等を適切に配置することにより、周辺地域における良好な環境の保持を図ること、二つ目は、適切な規模の駐車場整備に加え、歩行者動線や交通状況を考慮し、適切な位置に車両出入口を配置すること、加えて、敷地内進入車両を円滑に処理するため、敷地内車路を整備し、周辺交通への影響を抑制することとしております。

次に、建築物等に関する事項の内容についてです。

用途の制限については、北海道立産業共進会場用地の土地利用方針の考え方に沿いまして、居住系用途など、当地区の土地利用にそぐわない用途を制限しております。また、まとまりのある一団の土地としての土地利用を図るため、新展示場の敷地規模相当の敷地面積の最低限度を定めます。加えて、周辺環境及び風致等に配慮するため、形態または意匠

の制限を定めます。

次に、壁面の位置の制限についてですが、隣地への影響や通りへの圧迫感を低減するため、現時点での展示場整備計画の内容を踏まえて、日本医療大学敷地からの後退距離25mと北野通側からの後退距離155mを定めております。

以上が地区計画の変更内容でございます。

続いて、条例に基づく変更原案の縦覧等についてです。

条例に基づく縦覧に先立ち、地区内の地権者及び変更対象区域の周辺にお住まいの方々を対象とした地域説明会を開催し、17名の方々にご参加をいただきました。

なお、説明会では、今回新たに整備、位置づけられる地区施設等について、適切な維持管理を求める要望などはございましたが、都市計画の変更案に対する変更の要望や反対するご意見は特にごさいませんでした。

また、本案件に関しましては条例に基づく変更原案の縦覧を8月15日から8月29日まで行いましたが、意見はございませでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の事前説明の後、都市計画法に基づく案の縦覧を10月中旬に予定しております。都市計画審議会への諮問は次回の11月12日の審議회를予定しており、同意が得られました際には、12月中旬に告示を行い、その後、令和7年度に建築工事に着手し、令和9年度の供用開始を予定しております。

以上で事前説明案件グループ分け①の東月寒向ヶ丘第二地区関連の説明を終わります。

●岸本会長 本日は事前説明でございますので、事業の内容、論点を明らかにしつつ、皆様方のご質問事項を市の担当部局に向けて、次回、それに対する再応答を受けた上で決を採ることになりますが、ただいまの説明についてご質問やご不明な点等がございましたらお伺いいたします。

なお、ご発言に当たりましては、マイクをお渡しいたしますので、議事録作成のためマイクをご利用いただきますよう、お願いいたします。

いかがでしょうか。

●阿部委員 地区計画の変更の最後のところについてです。

北野通側のほうに駐車場としてくくられていたところがあったのですけれども、どのぐらいの台数分を見込んでいるのか、お聞きします。

●渋谷産業振興部長 ただいまご質問がございました駐車場の想定台数についてですが、1,200台分としております。

●阿部委員 入り口と出口はスムーズに行くように想定されていると思うのですけれども、

アクセスサッポロで展示会があったとき、私も行ったことがあるのですけれども、駐車場がいろいろなところにありますよね。そのとき、展示される企業の方やお客さんもいると思うのですが、今のアクセスサッポロで収容している台数に見合うぐらいなのでしょうか。

●渋谷産業振興部長 現行のアクセスサッポロには第3駐車場までございまして、駐車総数が1,100台ほどございまして、現在計画している1,200台よりも小さいということでございますので、収容台数は増えることになります。

また、主要道路からの出入口についてですが、例えば、交差点から離れた位置で出入りができるようにするなど、工夫をしてみたいと考えております。

●阿部委員 今、アクセスサッポロは第3駐車場までばらけての1,100台分ということですよ。でも、今回、一つで1,200台となると、駐車場に入っていくときと出ていくときが気になります。展示会になると地方からバスなんかでも入ってくることもあるのですけれども、円滑な動きについてはどこまで想定されているのでしょうか。

●渋谷産業振興部長 一団の駐車場とし、1,200台分ほどの想定としておりますが、ここに至るまでの道路について、ただいまお示ししております表のとおり、車列をある程度引き込んでつくれるような構成を考えておりますので、この一団の駐車場に誘導するに当たっても滞留がなくなるようなことを考えております。

●岸本会長 ほかにございせんか。

●長屋委員 私も、今の駐車場の出入口のところでの車がどういう流れになっていくのかという点を非常に危惧します。

駐車場の収容台数は1,200台とお示しをいただきましたし、パワーポイントの31ページでは混雑度はそれほどなかったとのご説明をいただきましたが、これはいつ調査されたのでしょうか。

それから、駐車場の出入口箇所への信号機の設置検討はされているのか、その点についてお伺いしたいと思います。

●渋谷産業振興部長 まず、パワーポイントでお示しさせていただいているこの資料の調査年は令和3年となります。

次に、駐車場に関するご懸念についてです。

詳細の配慮方法はまた今後となりますが、何点か補足してご説明をさせていただきます。

周辺道路への影響を抑制するためには、まず、十分な駐車台数を確保いたします。それから、敷地内の車路を設けようと考えておりまして、これは先ほどお示ししたレイアウト

でございます。それから、例えば、誘導員の配置により、場外においては交通を制限するというところもあると思っております。

もっと言いますと、ここは非常に利便性のいい用地だということもあります。地下鉄駅からの徒歩圏でもありますので、こういった対応に加え、シャトルバスの運行なども含めました公共交通への転換についても検討したいと考えております。

●長屋委員 交通渋滞の件でお聞きしたかったのは季節のことでした。冬でもこの数値であれば一定の滞留はないのかなと思うのですけれども、このエリアといいますか、白石・藻岩通は2車線なのですけれども、右折レーンがないため、1台が右折しようとして非常に混雑するのです。北野通も同じで、右折車がいるということが混雑の状況をつくってしまうということもあります。

元札幌ドームは収容台数が1,300台ですけれども、専用レーンといいますか、引込みレーンがありますよね。想定台数をお聞きし、そういった対応も必要ではないのかなと思いました。

それから、近くに札幌ドームがありますよね。そこでのイベントと重なってしまった場合の車の流れも考える必要があるかなと思いますし、そういった点の情報共有も必要になっていくのではないのかなと思いましたので、滞留をつくらないための何らかの対策は必要ではないのかなと思います。

●渋谷産業振興部長 承知いたしました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 スライドの5ページについてですけれども、この地区の特徴的なところというのは、先ほどご説明あったように、地下鉄駅からの徒歩圏であるということです。それにもかかわらず、お隣に八紘学園の極めて広い緑地があるということも非常に特徴的なのです。地下鉄駅の近傍でのこうした立地というのはもしかしたら全国的にも珍しいのではないかなと感じております。

その上で幾つか確認します。

まず、風致地区のご説明がありました。当該地区自体は第三種ということでした。それから、八紘学園があるところも第一種となっていますけれども、どんな地区設定になっているのでしょうか。

次ですが、スライドの13ページでは周辺地区の現況写真をお示しいただいています。先ほど植栽の説明のところでもちょっとあったのですけれども、私が想定するに、仮に当該地区で施設ができた暁には、八紘学園側からはすごく広がりのある景観が見渡せるのかなと思いますので、その写真もできればいただけないかなと思います。例えば、東南側か

ら八紘学園側を見たらどんな景観なのかがあると分かりやすいなと思いましたので、可能であればお願いできればなと思います。

次に、スライドの26ページでは植栽のご説明が、また、その前のスライドの24ページではセットバックのご説明がありました。八紘学園との関係で見たときのことで、26ページの図面のほうがリアルな寸法を反映していると思うのですが、北側は八紘学園との敷地境界にかなり近いところに建物が来ているなと思いました。確かに、八紘学園敷地に建物があるわけではないので、常時、人がいるような状況ではないですが、景観的な観点からやや圧迫感が出ないのかなとちょっと感じました。

もう一点は、今言ったことと矛盾するように聞こえるかもしれませんが、景観的な観点からのことです。八紘学園敷地内の道路部分は開放されており、市民も散歩等で歩くことができますし、風景を眺めることができるようになっています。その上での新展示場の壁面です。このとおりのデザインでいくかはこれから検討されるのでしょうか、どかーんと高さ15mの壁があるというだけではちょっともったいないなと思っています。

例えば、八紘学園を想起させるような、これがサイロの絵ではチープ過ぎるかもしれませんが、先ほどのポプラ並木など、お隣との関係性を想起させるようなものを工夫できないかと思いましたので、もし何かお考えがあれば、次回でも結構ですので、教えていただければと思います。

最後です。

先ほど近隣説明会についてのご説明があったのですが、八紘学園とは何かしらの話といたしますか、ご協議をされたのでしょうか。もしされたのであれば、差し支えない範囲でその内容を教えていただければと思います。

●永井地域計画課長 5点ほどご質問がありましたので、順に説明させていただきます。

まず、1点目の八紘学園側の第一種風致地区の制限内容はどんなものかについてです。

第三種では15m以下ですが、第一種では10m以下となります。建蔽率が30%以下、道路からの後退距離は3m以上で、こちらの数値は同じです。また、隣地からの後退距離が1.5m以上で、こちらの数値も一緒です。それから、緑化率が50%以上ということで、第三種の30%に比べて緑化率がより高くなっています。そして、高低差は一緒になります。

次に、2点目です。

まさにおっしゃっていただいたように、札幌らしさといいますか、利便性の高いところで感じられる田園風景という特徴のあるエリアです。周りからの見え方の写真をもうちょっと追加してもらえると議論の中で判断しやすいというお話でしたので、次回の説明のときにはそうしたスライドを少し増やしたいと思います。

次に、3点目の八紘学園側に建物が近くはないかということについてです。

総体的にどういう配慮の仕方をするかになりますけれども、委員もおっしゃっていただいたように、八紘学園側には建物自体が存在していません。その一方、北野通や道路を挟

み、できている商業施設があります。そして、医療大学のほうについて、優先するというわけではないですけれども、また、説明したとおり、北野通より計画している展示場側のほうが低くなっています。その低い側に展示場を建てることで道路からは低く見えますので、より圧迫感がなくなります。そういう考えの下、建物配置をしているということです。

●渋谷産業振興部長 それでは、4点目でございます。

例えばということで壁面の工夫という話がありました。このたびはPFIの事業ということで、私どもから要求水準をお示しさせていただいた上で提案をいただいています。その上で都市計画変更を見据えた周辺環境への丁寧な配慮についてのご提案を積極的にいただきたいということで進めてまいりました。特に、風致地区としての立地特性、そして、今、委員からお話のありました周辺の住環境などへの配慮を前提にしたご提案をいただきました。そこで先ほどお話のございました点ですが、設計という段に入った中で検討していきたいと思います。

次に、八紘学園様からはこれまでにどのようなご意見を承っているのかについてです。

我々としては、都度、ご挨拶も含め、情報提供を行ってまいりました。基本的には、反対のご意見はなく、ご理解をいただいた上で進めておりますし、今委員からご指摘のありましたような点からのご意見も特段承っておりません。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●森田委員 今までの話も大変重要なことでしたが、私からは地区計画の変更についてのお尋ねをさせていただきます。

42ページの高次機能交流拠点の中身についてご説明をいただきたいと思います。また、札幌市に交流拠点は何か所ございますか。

●永井地域計画課長 今、画面にお示ししておりますが、札幌ドーム周辺も高次機能交流拠頭に位置づけられていて、赤色の囲みで書いてある内容が目指すべき姿となります。

また、交流拠点の数についてですが、15地区であり、オレンジ色のところが高次機能交流拠点となります。

●森田委員 なぜ聞いたかというのと、これから札幌ドームのこともあるかと思えますけれども、周辺をどれだけ活発にするか、集客を増やすかということも大事な視点だと思うからです。

確かに、建物を建てる、駐車場をつくるというのも当たり前の話ですけれども、これから集客をどのように増やしていくかです。私が調べたら、円山動物園のところから始まり、南は定山溪まで、それぞれ拠点を持っていますよね。例えば、苗穂だったら中央体育館が



拠点となると思いますし、東札幌であればコンベンションセンターかと思います。何を言いたいかという、今回つくるものを拠点とし、どう集客を増やしていけるかもこれからの札幌市の発展に大きく影響すると思うのです。

今、残念ながら、札幌ドームは、名称は変わりましたが、日本ハムファイターズは行ってしまいましたが、どのように拠点化し、周辺も含めて集客できるかで、これも都市計画の中では大変大事なことだと思いますし、そのことを常に頭に置いて都市計画全体をひっくるめたまちづくりをぜひお願いします。

2点目は、それに関連することです。

第2次都市計画マスタープランの中で土地利用計画等検討部会がありますよね。岸本先生や岸先生にご尽力いただいているものかと思いますが、そのときにパブリックコメントをおやりになっていると思うのです。パブリックコメントでは幾つのご意見があつて、参考になるようなものはなかったのか、札幌市として都市計画をする上で大事なコメントがございましたらお願いいたします。

●永井地域計画課長 今回の2点目のご質問については確認させていただきます。

1点目のご意見は非常に貴重なご意見だと思いますので、我々としてもそういう意識を持ってしっかりと検討していきたいと思っております。

●村瀬都市計画課長 現計画のパブリックコメントとキッズコメントは、平成28年の1月から2月にかけて行われました。

意見提出者は18人で、約80件の意見がありました。

また、意見集約のためにワークショップを開いたほか、各区でパネル展を行い、意見集約をしているのですけれども、代表的なものとしては、都市づくりの理念や目標に対するご意見が26%ほどとなっていました。また、具体的な土地利用について意見される方も13%ぐらいいました。

これからの人口減少下における都市づくりの大事なことは、いかに持続可能な都市づくりができるか、かつ、魅力と活力にあふれるものにするということが都市計画マスタープランでの基本的な方向性として示されております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●宮藤委員 私は、専門分野が河川なものでして、それについて発言します。

この地図で見ますと、月寒川が流れています。多分、北海道庁の管理区間ではないかと思えます。そして、その下流に開発局の管理している区間もあるわけですので、写真で見ると、現状、舗装されていない場所について、駐車場整備のために舗装することになるのではないのかなと思えます。

昨今、地球温暖化と申しますか、雨も多くなってきて、流出増と申しまして、地面から跳ね返ってくる水の量が多くなると言われております。その対応にはいろいろなパターンがあると思うのですが、一つは河川改修で受けるという方法もあります。しかし、この場所での今回の開発に当たって、例えば、透水性舗装を使う、調節池を設置するなど、地先での対策もあると思うのですが、どのような対策をお考えなっているか、分かれば教えていただければと思います。

●永井地域計画課長 今確認している範囲では、河川改修はしない方向です。今、委員がおっしゃったことは工夫の一つの例だと思うのですが、いずれにしても何らかの水があふれ出さない対策を敷地内で取る設計を考えることになろうかと思えます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 建物に関してはこれからかなと思えますけれども、非常に大型の施設ができるということになるかと思えます。恐らく構想はされているかと思えますが、先ほどもおっしゃった脱炭素や省エネ等も含めた建物の在り方についてはどのような考え方なのでしょう。

また、これだけの規模ですので、災害時は避難施設になるということも想定されるのかなと思えますが、それについてもお願いします。

最後に、先ほどの風致地区の件です。

第三種風致地区の緑化率は30%以上ということだったのですが、見取図からは到底30%があるとは見えませんので、もう少し緑化はしないのでしょうか。それこそ、八紘学園や医療大学の敷地との隣接のところにグリーンベルトみたいなものを持ってきて、そこで市民の方が休憩できるようにすると、ささやかですが、気候変動等にも対応できるデザインになるのかなと思えますので、その点についてご検討をいただければと思います。

●渋谷産業振興部長 今、3点ほどのご質問がございました。

まず、1点目の環境配慮、脱炭素についてです。

今回のPFI事業の提案ではニアリーZEBを目指す設定としております。これは1次エネルギーとなりますが、エネルギー消費量を75%以上の削減をすることになっておりまして、かなり意欲的な提案と申しますか、進め方になろうかなと考えております。

次に、2点目の防災の拠点、具体的には避難所となるのではないかということについてです。

私ども札幌市でこの地区に関する基本計画を設定した際、地域の安全・安心を支える防災拠点を要素として掲げておりまして、このたびの提案の要求水準書でも札幌市避難所基本計画の基幹指定避難所に指定されること、それが可能なものとするを提案に含めて

いただくことにしております。

●永井地域計画課長 最後の緑化率のことについてです。

緑の保全と創出に関する条例でのパーセンテージが平面割合ではないということをまずは理解していただきたいのですが、その上で計算式がありまして、樹木の種類、例えば、高く大きな樹木だと係数が高いということがありますし、配置といいますか、道路に近いところに植えると係数が高く換算されるということがあります。そうした結果を積み上げていきます。

その結果、現状の計画では、30%以上のところ、34%程度になると確認しております。

●池田委員 ニアリーZEBで建てられるということでしたが、今後のアクセスサッポロの取壊しなども含めて廃棄物が出てくるかと思えます。これも非常に大きな気候変動のトピックスの一つでありますので、それも考慮した上での建物になるといいかと思えます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 先ほどから何人かの方が景観に関わることについて触れていたと思えます。建築物としての形態、材料、色彩等の意匠は周辺環境や風致に配慮する、あるいは、植栽帯や緑化、さらには、セットバックや圧迫感の低減などがなされているかと思えます。

これはどの段階で言うのがいいのかはよく分かりませんが、ある程度具体化していく段階になるのでしょうか、この計画については、札幌市景観審議会、もしくは、その中の景観アドバイス部会から意見をもらうということがあってもいいのかなと思いました。もしかしたらそうするのもかもしれないのですが、お聞きしておきたいと思えます。

●永井地域計画課長 こちらの施設は、景観条例上の景観プレ・アドバイスの対象とはなっておりませんので、制度上はかかりません。その一方で、景観条例の届出制度にはかかりますので、景観の部署と景観についての協議は行うことになります。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●渡部委員 4点の質問をさせていただきたいと思えます。

1点目は、単純に少し教えていただきたい点です。説明資料の19ページにあるアクセスサッポロの機能不足が原因となって今回の事業が始まっているということですが、どんな機能が不足していたのか、もし分かれば参考までに教えていただきたいと思えます。

2点目は、25ページ、26ページに関わるようになりますが、今回の計画で冬期の風雪の影響や除排雪についてどれぐらい考えられているかを教えていただきたいです。

25ページではセットバックの話が書かれていますけれども、図面の下側の敷地に凹凸ができるような形態になっていますよね。札幌の場合は冬期の卓越風が北西からの風向になってくるので、凹凸のへこみの部分に吹きだまりが結構できやすくなります。

一方で、圧迫感軽減のためのセットバックも重要な気がしますけれども、北野通に対しては、150mぐらいとなりますと、1ブロックぐらい離れていることとなりますよね。ですから、凹凸どうこうで圧迫感はあまり変わらないかなと思います。変わりはしますけれども、影響は少ないかなと思うのです。そうしますと、設計段階では雪のことを優先的に考える必要があるのかなと思いました。これは地区計画の条件に関わってくる可能性があると思いますが、検討しているところがあれば教えていただきたいと思います。

3点目は、28ページ、29ページの動線等に関わることです。

具体的なことはこれから検討するかと思うのですが、先ほどは、シャトルバス等も含め、公共交通によるアクセスの話があったかと思います。本事業に関係して、シャトルバスのほか、路線バスのバス停の増設や変更の検討があれば教えていただきたいと思います。それと絡め、歩行者の動線アプローチにも関係してくるのかなと思っています。恐らく、今は北野通側に1か所あるのかなと思います。

最後に、4点目は、同じく、このページ及び26ページの植栽や周辺環境に関わることです。

今回の地区計画では、植栽帯エリアを周辺への配慮、そして、北野通から155mのセットバックを検討されているかと思います。ただ、先ほどの交通と絡め、アプローチを考えたとき、今回整備するS字クランクの道路は結構大事なのではないかと思っています。今回の敷地は大きな二つの通りに挟まれているのですが、どちらからも少し引っ込んだような場所にあるので、市の中での中心施設としての顔といいますか、国際コンベンションも含めたシンボル性みたいなことも考えると顔が見えにくいような配置になっているので、それをどうやって解消するかも建築の配置上では大事かと思っています。そうすると、そこに至るまでのアプローチといいますか、S字のクランクが大事だということです。

並木や植樹帯を整備することも大事だと思うのですが、今、地区計画では、メインのところまで半分を整備する計画になっているかと思うのです。でも、図面の上側のところは、現状、複合商業施設の建物の裏手にもなっていますし、今回の新展示場の搬入出入口になることを考えると、裏通りみたくなることが懸念されます。可能なのであれば植樹帯を連続させてもいいかと思っていますが、そこで止める事情があれば教えていただきたいと思います。

また、セットバック位置が155mになっているのは現建物の形状と配置が前提になっているのかなと予測されます。その中でS字クランクを検討していくと、壁面が北野通側に出てくる、あるいは、面積が変わるといった可能性もあるので、地区計画の段階ではそこはシビアに攻めなくてもいいのかなとも個人的には思っています。でも、位置を決める際、建物の配置や形状以外にもし気にされているところがあれば教えていただきたいと思います。

●渋谷産業振興部長 まず、1点目は、資料にてアクセスサッポロの機能不足という表現をしておりますが、これを具体的にということについてです。

現状、面積という視点から不足しておりますして、主催者がやむを得ずイベントの内容を制限したり、開催を断念したりするというケースがあるということをご承知おきいただければと思います。

さらに、施設としてということですが、大展示場は完全間仕切りができない構造になっておりまして、音漏れなども発生しております。そのため、同じ日に複数のイベントを開催することが困難でして、そうしたことを機能不足と表現させていただきました。

申し上げましたとおり、今、アクセスサッポロの稼働率は8割を超えております。しかし、機会の損失あるいは遺失ということで記載をさせていただきました。

次に、2点目の冬期のイメージについてです。

敷地面積全体を見ても、駐車場エリアについては夏場と冬場ではかなり状況が違ってきますし、先ほど申し上げました収容台数も変わってきます。実際に運用面においてどのように除雪や排雪を行っていくかですが、工夫のみならず、あらかじめ検討していかなければならない項目だと思っております。この場でこのようにやりますと申し上げられる段にはないのですが、非常に重要な視点であると考えております。

次に、3点目のバスのことについてです。

委員からお話がありましたとおり、シャトルバスのことは申し上げましたけれども、路線バスについては北野通に1か所の停留所が近隣にございます。ただ、1時間に1本というような頻度です。現行でバス停を増やすというところまで目線が届いているかという、まだ行っておりませんが、シャトルバスのような地下鉄駅からの助けとなるような仕組みを工夫しながら考えることが最善かなと思っております。

次に、4点目の道路のことについてです。

この敷地において、植栽については、ぐるっと回っていき、新展示場へ、つまり、西から入る正面のところに欠けているところがあります。これについては、まず、土地の問題がございます。それから、正面へのアプローチといいますか、この施設の入り口という観点から植栽については位置づけておりません。一方で、ポケットパークなどを入り口に配置することで、交通、そして、来場者の利便性という面も踏まえ、このような計画としております。

●渡部委員 あと一点です。

155mのセットバックというのは、今のとおり、配置から来ているのですか。

●渋谷産業振興部長 委員のお話のとおりでございます。

●渡部委員 検討段階次第なのかもしれないのですが、意見しておきます。

その通りのポケットパークよりは、そのさらに奥の展示場、要は、短辺方向のところ  
です。あそこは圧迫感があるといいますか、建物に挟まれる場所になってくるので、そう  
いう意味では大事かなと思っていて、可能な範囲で計画できるかですね。細かいこと  
については設計の検討段階かと思えますし、地区計画の段階で検討できる幅で制限になら  
ないところを見極める必要があるかなということ意見を付け加えておきます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●北村委員 3点ぐらいありますが、お答えをいただければと思います。

まず、私自身の勉強不足なのですが、民間の施設も一緒にした公益機能複合地区という  
名称になっていますよね。こうしたものが札幌市のほかの地域にもあるのでしょうか。

次に、今回、新展示場をつくるに当たって、日本医療大学並びにランチ札幌月寒が許  
可されているのですけれども、それとの違いがもしあれば教えていただきたいです。

次に、先ほど長屋委員が言ったのですが、信号がつくのかということです。

現在、北野通側には手押し式の信号が一つあるのですが、白石・藻岩通にはありません。  
ここを道路にするということですが、将来、信号がちゃんとつくのかどうかを確認したい  
と思います。

また、月寒東小学校交差点ですが、時間によって渋滞が起きるのです。そして、実は、  
札幌ドーム側でも同じことが起きています。4万人が歩いたとき、車が右左折できず、渋  
滞しまして、昔、抜けるために1時間ぐらいがかかったことがあります。それと同じよう  
なことがここでも発生する可能性があるわけですが、この交差点をどうしようとしている  
のか、検討しているかをお聞きしたいと思います。

●永井地域計画課長 まず、1点目の地区整備計画の公益機能複合地区としているところ  
がほかにもあるのかについてです。

正確に全く同じかどうかはこの時点ではお答えできないのですが、地区整備計画上での  
名称については、それぞれ地区計画ごとにまちづくりの方針などを踏まえ、独自につけま  
す。とはいえ、全部がばらばらというわけではありません。地区の名称については、次回、  
話せるようにしておきたいと思います。

次に、2点目のランチ側との地区計画的な違いについてです。

お配りの資料の中の議案書そのものになるのですが、事前説明第7号の東月寒向ヶ丘第  
二地区の3ページをご覧ください。説明ではA部分とB部分とご説明しましたがけれども、  
公益機能複合地区と今回新たに定め直した集客交流地区という二つの地区整備計画を並べ  
て記載しておりますので、左右を見比べていただくと中身の違いが比較できるかなと思  
います。

●岸本会長 要するに、公益機能複合地区として、アクセスサッポロに代わる施設ができるわけですが、駐車場はどちらになるのですか。

●永井地域計画課長 集客交流地区になります。

●岸本会長 同じ地区だけれども、その地区を細かく見たとき、この地区のうち、公益機能複合地区という名称がいいかどうかはともかく、言うならば、イベントを行うためのアクセスサッポロに代わり得る施設をつくって、公益機能複合的な地区として使いますよという地区整備計画を立てたいということですよ。

集客交流地区という名前からはイメージがなかなかしづらいのだけれども、恐らく、駐車場やシャトルバスが入ってくる場所なのですよ。これを施設として見るならば、集客交流を主にするもの、そういう施設をつくりますというイメージかと思うのですけれども、間違いないですか。

北村委員はこの名称から具体的なイメージがつかないということをおっしゃっているのだと思うのですが、そうですね。

●北村委員 先に民間施設が地区計画を通して許可されるわけですよ。そのとき、規制も含め、許可の仕様もちゃんとあると思うのです。その後、何で公益集客交流複合施設地区になるのかということです。要するに、一緒に開発するわけでもないのだけれども、名前を一つにして、そういうものとしませうと言っているのですよ。

ですから、最初に許可が下りたものと今回札幌市が建てようとしている展示場、そして、医療大学を建てるときの地区計画の許可の仕方は違うのですかということです。

●永井地域計画課長 今示しているものをご覧ください。

現行では1枚の地区計画と地区整備計画がかかっている、全体が公益機能複合地区でしたということです。一方で、今回の右側の札幌市取得の土地というのは、指定当時、何か具体的に定まったものではありませんでしたので、こういう地区名称をつけたということです。

一方で、今回、新展示場をここに建てることが決まったことをもって、新たに地区を分け、名称を別に付け替え、変更をかけるということになります。

●岸本会長 私が北村委員のご質問の趣旨を十分に把握できていませんでした。私のまとめようとしたことは削除してください。議論を混乱させただけでした。すみません。

北村委員、今のご説明に対してはいかがですか。

●北村委員 最初に民間が開発したときに地区計画を立て、許可を出したわけですよね。でも、今回、そこも一緒に公益機能複合地区に指定しようとしている、今回はそういう提案がされているのですよね。

最初に許可を出したものを何で公益機能複合地区として一つにまとめようとしているのか、集客交流地区と分けても構わないのではないかという思いがあるのですが、どうして一つにしようとしているのかを聞きたかったのです。また、民間開発をしたときの地区計画との違いは何ですかということです。

●永井地域計画課長 一つの地区だったものを二つに分割したということになるのです。

●岸本会長 間違っていたらごめんなさい。

集客交流地区にすることによって、この地区計画内において、用途の制限及び敷地面積の最低限度のところの上乗せして規制するためにピンク色の部分を集客交流地区へとあえて切り分けたという理解で間違いはないですか。

●永井地域計画課長 そうですね。

●岸本会長 一体にして、今の黄色のところと同じになってしまうと、ちょっと困ったことが生じるわけですよね。

●永井地域計画課長 はい。

●岸本会長 それについて次回に詳しくご説明をいただけると、北村委員からのなぜ切り分けるのかという具体的な意味を理解していただけるのではないかと思います。

●永井地域計画課長 承知いたしました。次回にそれを説明できるようにいたします。

●岸本会長 信号の話が残っているので、それに答えていただけますか。

●渋谷産業振興部長 区画道路の整備に関し、交通円滑性の観点からということで信号のお話がありました。

当該敷地の白石・藻岩通側と北野通側のいずれも信号がありますが、今後の道路整備の中で検討を進めてまいりたいと思います。

●北村委員 交差点はどうなりますか。



●岸本会長 今、ここで全部にお答えする必要はないわけで、持ち帰っていただき、次回にお答えをいただければと思います。

●渋谷産業振興部長 承りました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●福田委員 冒頭、遅刻してしまいまして、大変申し訳ありませんでした。もしかしたら聞き逃してしまったかもしれないのですが、西側のブランチ札幌月寒のことについてです。

何度か利用したことがあるのですが、現時点でも駐車場がかなり混み合っていて、なかなか駐車するスペースがないということを経験しています。そういったとき、新展示場が隣にできて、1,200台程度の大型の駐車場が出来上がることによって、ブランチと新展示場の駐車場を行き来する利用者が非常に増えるのではないかと考えています。そうしたことから、新しく整備する予定のS字クランクの道路はすごく大事にしないと事故が起きてしまうような可能性も考えられます。

現在、新しく整備するS字クランク上に横断歩道の設置などは考えていらっしゃるのでしょうか。

●渋谷産業振興部長 周辺との関係性における区画道路の在り方についてです。

こちらにつきましても、今後、道路の整備を行う段階でしっかりと検討をしてみたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●伴委員 時間があまりないようで、今の岸本会長のお話のとおり、持ち帰りでも構いませんが、2点ございます。

1点目は、長屋委員のご質問を補完する意味で申し上げますけれども、先ほどの冬期に関するお答えがありませんでした。それを含め、交通量調査の予想、トリップ調査で要素としたものは何だったのかを明らかにしていただきたいと思います。

2点目は、高次機能交流拠点と位置づけていることについてです、先ほど来、札幌ドームとの位置づけを聞いております。ある程度の広範囲になるといっても、スポーツ交流拠点という話題もあります。オリパラが凍結されているわけですから、私としてはいかがなものかと思っていますけれども、そういったことを含めて、切りはないですが、車や人がこのエリアでどう動くか、どこのエリアに絞り、どういう条件でやっていくのかです。考え方はいっぱいあってもいいと思いますけれども、そこはきちんと明らかにしておかないといけないと思います。地域の方々、我々、市議会議員に責め立ててきますし、考え方

をきちんと整理していただきたいと思います。先ほどS字道路のお話もありましたし、シグナルをどうしていくかもございます。どこまで言えるかは次回に向けてでありますけれども、そうしたことを今後は明らかにしていただきたいと思います。

お答えになれるものがあれば、端的にお願いします。

●渋谷産業振興部長 1点目の交通量調査の条件といいますか、その前提については改めてご説明をさせていただくように準備をいたします。

●永井地域計画課長 2点目の高次機能交流拠点、ピンポイントではない広い視点での交流拠点の考え方もしっかりと考えた上での在り方についても次回に説明できるように整理させていただきたいと思います。

●岸本会長 それでは、今、ただいま各委員から出ましたご質問や次回までに調べてまとめていただく事項を受け取った上でよろしくをお願いします。そして、今回は、それを経た上で採決を行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

#### ◎五輪通関連について

●岸本会長 それでは、次の案件に入ります。

事前説明第4号から第6号の五輪通関連であります。

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。

●小林総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の小林でございます。

事前説明案件グループ②の五輪通関連の都市計画変更についてご説明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。

本日ご説明する内容は、こちらの6点となっております。

初めに、五輪通の概要及び整備の必要性についてです。

まず、説明で使う道路面についてお断りがございます。

この説明では、国道230号は石山通、国道453号は真駒内通として、都市計画道路の名称で説明をさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

五輪通は、南区北ノ沢から豊平区西岡につながる道路で、札幌の南部地域を東西に横断する道路です。地下鉄南北線が平行して走る平岸通から東側は4車線道路、西側は2車線道路となっております。今回、都市計画変更をする区間は、石山通から平岸通の間、約1.8kmとなります。

次に、現地の状況写真です。

初めに、石山通から真駒内通の区間です。五輪通は真駒内公園の中を東西に通り抜けており、豊平川に五輪大橋、真駒内川に五輪小橋が架かっております。真駒内通との交差点の北西角には真駒内セキスイハイムアイスアリーナが立地しております。

続いて、真駒内通から平岸通の区間です。当該区間は、一般住宅やマンション、店舗などが面しているほか、真駒内曙中学校、真駒内曙公園、陸上自衛隊真駒内駐屯地、道営住宅跡地がございます。

次に、五輪通の位置づけです。

1点目は、道央都市圏の都市交通マスタープラン及び札幌市総合交通計画における外環状道路としての位置づけです。

五輪通は、道央都市圏の将来の交通の在り方をまとめた道央都市圏の都市交通マスタープランや札幌市の将来交通に対する基本的な考え方などをまとめた札幌市総合交通計画の中で骨格道路網のうちの外環状道路の一部として位置づけられております。

環状道路とは、都心部を中心に環状に配置された道路であり、都心への不必要な自動車流入を抑制し、地域間の交通の円滑化を図る機能があります。札幌市には二つの環状道路が位置づけられており、一般に環状通と呼ばれるオレンジ色で示した内側の環状道路と青色で示した外環状道路です。

外環状道路は、五輪通、札幌新道、羊ヶ丘通、西野真駒内清田線などの既存の道路で構成されており、隘路の解消などの機能強化を重点的に図っていくことで南部地域における交通の円滑化と環状機能の強化を図ることとしております。外環状道路においては、市街地区間については4車線以上が確保されており、山側の区間は2車線となっている状況です。

2点目は、北海道緊急輸送道路ネットワーク計画における緊急輸送道路としての位置づけです。

緊急輸送道路とは、災害直後から、避難、救助をはじめ、物資供給などの応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、五輪通もこれに位置づけられております。その中でも対象区間は第1次緊急輸送道路の位置づけとなっており、災害時には第1次防災拠点施設である沿線の真駒内駐屯地や近隣の南消防署などの重要な施設から真駒内通や石山通に連絡する道路になります。五輪通の円滑な交通を確保することで災害などの緊急時においても物資の供給や救助活動などにおける安定的な緊急車両の通行が期待されます。

続きまして、五輪通の交通状況についてです。

初めに、交通量です。対象区間の交通量は1日当たり約1万7,000台から2万2,000台と多くの交通が集中する区間となっております。

次に、混雑度です。混雑度とは、道路の交通容量と交通量の比で、道路の混雑状況を示す指標となります。対象区間は2車線道路となっていることから、交通量に対し、交通容量が小さいため、混雑度が1.75を超えており、慢性的に混雑している状況と言えます。

次に、渋滞状況です。

真駒内通との交差点付近において、渋滞長280mという顕著な渋滞を確認しております。右下の写真は夏の状況であり、真駒内通との交差点から約380m離れた五輪小橋付近まで渋滞している様子です。左下の写真は冬の状況であり、真駒内通との交差点から約600m離れた五輪大橋付近まで渋滞している様子です。

次に、周辺道路との比較です。

五輪通と並行する福住・桑園通の交通量は約1万5,000台、白石・藻岩通の交差点は約2万1,000台となっており、4車線道路として整備済みであります。対象区間は、これら周辺の4車線道路と同程度の交通量がございます。

以上のことから、各計画における位置づけや交通状況を踏まえ、石山通から平岸通の区間の早急な4車線化が必要であると考えております。

また、五輪通の拡幅については、平成24年に真駒内地区連合会から、こばやし峠の改良に伴い、五輪通の交通渋滞が見込まれるため、道路拡張工事が不可欠と判断されるとの要望書が提出されております。

次に、道路整備計画の内容についてです。

初めに、一般的な道路の構成と役割です。

車道、歩道、中央帯のほかに、停車車両の退避や自転車の通行帯等の役割を持つ停車帯、街路樹や街路灯等を設置するための施設帯があります。また、停車帯や施設帯は冬期間の堆雪スペースとしての役割もあります。これらについて、沿道の状況や道路の利用状況などにより、道路の技術的基準で定められる必要な幅を確保することとなっております。

次からは、計画案の幅員と線形についてです。

沿道状況の違いを踏まえて、石山通から真駒内通までを真駒内公園区間、真駒内通から平岸通までを市街地区間として説明します。

初めに、真駒内公園区間です。こちらは、現況の真駒内公園区間の写真で、手前が真駒内通、奥が石山通です。総幅員が30mの道路となっております。

計画案の幅員構成についてです。

初めに、現況断面を示す上の図をご覧ください。

現況の道路構成は、南側、北側ともに歩道及び施設帯の合計が9.5m、車道は11mであり、内訳は5mの車線が2車線、両側に0.5mの路肩となっております。

次に、計画断面を示す下の図をご覧ください。

計画案の道路構成は、南側の歩道及び施設帯の合計が9.5m、北側の歩道及び施設帯の合計が7m、車道は16.5mから20.5mであり、内訳は3.25mの車線が4車線、両側に1.5mの停車帯、中央に0.5mから4.5mの中央帯となっております。全体の道路幅員は、現況の30mに対し、3mから7m拡幅し、整備後は33mから37mとなります。

次に、道路線形についてです。

図面の一番左側の丸の位置において、石山通との交差点を安全な形状とし、左から2番目と3番目の赤色の丸の位置の五輪大橋及び五輪小橋を拡幅する際の施工性、経済性等を

考慮した結果、北側に既設橋と分離した構造の橋梁を新設することとします。赤色の矢印で示した曲線部については、走行性確保の点から、新設橋梁に合わせ、北側に拡幅することとします。これにより南側歩道のハルニレを現状のまま残すことが可能となります。

続いて、市街地区間です。

こちらは現況の市街地区間の写真で、手前が平岸通、奥が真駒内通です。総幅員が18mの道路となっております。

計画断面の幅員構成についてです。

初めに、現況断面を示す上の図をご覧ください。

現況の道路構成は、南側、北側ともに歩道及び施設帯の合計が3.5m、車道は11mであり、内訳は5mの車線が2車線、両側に0.5mの路肩となっております。

次に、計画断面を示す下の図をご覧ください。

計画案の道路構成は、南側、北側ともに、歩道及び施設帯の合計が4m、車道は16mであり、内訳は3.25mの車線が4車線、両側に1.5mの停車帯となります。

全体の道路幅員は、現況の18mに対し、6m拡幅し、整備後は24mとなります。

次に、道路線形についてです。

五輪通の市街地区間は沿線に青色で示した学校、緑色で示した公園、茶色で示した自衛隊駐屯地、黄色で示した道営住宅跡地などが立地していることから、道路拡幅に伴う用地取得について地域全体への影響を最小限とするため、公共用地を最大限利用して拡幅することとします。その結果、道路の線形は北側から南側にカーブし、再び北側にカーブするという線形になりますが、安全性等の道路の技術的基準を満足するものとなっております。

なお、この計画案は、一部区間の私有地に対し、最大6mの用地取得が必要となります。

こちらは、沿線に面した公共用地の現況写真です。

左の写真は、真駒内曙中学校付近を撮影したものです。中央の写真は、真駒内曙公園付近を撮影したものです。右の写真は、道営住宅跡地と自衛隊駐屯地の状況を撮影したものです。当該区間は、こうした公共用地が多く立地する既成市街地における道路拡幅という点から、私有地への影響ができるだけ小さくなるよう、道路線形を検討しております。

次に、拡幅検討案を比較した表を参考としてお示ししますが、こちらは未確定の情報を含む資料となります。

全線両側拡幅、全線北側拡幅、計画案の三つの道路線形について、影響する筆数、面積、住宅、堅牢建物、事業費を比較しております。いずれの項目においても計画案が有利であり、これらの比較結果とさきにご説明した公共用地を最大限に活用し、拡幅するという考え方を総合的に判断し、計画案を決定しております。

次に、整備効果についてです。

初めに、車線数増加による混雑度の評価です。

石山通から真駒内通の区間における整備後の混雑度は0.76となります。真駒内通から平岸通の区間における整備後の混雑度は0.81となります。いずれも4車線化することで混雑

度は1.0を下回り、道路が混雑することなく、円滑に走行できると評価できます。

次に、費用便益分析です。

道路整備について、社会経済的な側面から事業の妥当性を評価する指標である費用便益分析、いわゆるB/Cについては、国土交通省のマニュアルに基づき、算出されます。便益は三つあり、短縮された移動時間の金銭価値である走行時間短縮便益、燃料費などの走行経費減少便益、交通事故による損失の金銭的価値である交通事故減少便益であり、合計193億円となります。事業費は二つあり、工事費や用地費などの総額である事業費と整備後50年間の維持管理費を現在価値化したもので、合計56億4,000万円となります。

以上より、B/Cは3.4となり、事業が妥当なもの判断される1.0を大きく超えております。

次に、防災機能の向上についてです。

道路拡幅に合わせて無電柱化事業を行います。これにより、緊急輸送道路として、防災機能の向上が図られます。

次に、都市計画の変更の内容についてです。

初めに、都市計画道路の変更内容です。

今回の変更は、3・4・95五輪通の区域の変更及びそれに伴う3・3・11石山通、3・4・43平岸通、3・4・96真駒内通の隅切りの区域を変更するものです。こちらは、3・4・95五輪通の真駒内公園区間の都市計画図です。石山通から真駒内通までの約880mの区間について、黄色で示した区域から北側に3mから7m広げた赤色で示した区域に変更いたします。

なお、新たな都市計画ラインとなる北側については、橋梁部の下部構造などの線形まで都市計画ラインに設定する考えのため、凹凸のある線形となっております。

同じく、市街地区間の都市計画図です。

真駒内通から平岸通を越えた真駒内東町2丁目地先までの約1,030mについて、黄色で示した区域から6m広げた赤色で示した区域に変更いたします。また、五輪通の変更に伴い、3・3・11石山通、3・4・43平岸通、3・4・96真駒内通について、図面のとおり、隅切りの区域を変更いたします。また、このたびの変更に合わせて、車線数や交差点、交差構造の変更等を行います。

お手元の事前説明第4号、札幌圏都市計画道路の変更案の1ページと2ページをご覧ください。

2ページの変更説明書をご覧ください。

五輪通については、車線数を2車線から4車線に変更します。これは、車線数については延べ延長が最大となる車線数とすることによります。

石山通については、交差の構造の更新を行います。これは、石山通の全区間における幹線街路等との平面交差箇所数を現状で整理したことによるものです。

平岸通については、隅切り区域の変更のみとなります。

真駒内通については、車線数を2車線とし、1ページの表の最下段の記載のとおり、車線数の内訳を2車線、約4,450m、4車線、約4,170mとします。これは、これまで決定する機会がなかったため、このたび行うものです。また、交差構造の更新を石山通と同様に行います。

スクリーンにお戻りください。

次に、都市計画都市高速鉄道の変更内容です。

今回の変更は、黄色で示した1号高速鉄道南北線の車庫の区域を変更するものです。

こちらは、地下鉄南北線の車庫の都市計画区域を示しております。都市計画上、車両基地の場所を車庫として区域決定しており、図の赤色の丸で示した位置において区域を変更いたします。

こちらは、拡大図です。五輪通の拡幅に伴い、1号高速鉄道南北線の車庫の区域を黄色の位置から赤色の位置へ変更します。

次に、都市計画公園の変更内容です。

今回の変更は、9・6・1号真駒内公園及び3・3・35号真駒内曙公園の区域及び面積を変更するものです。

初めに、9・6・1号真駒内公園です。

図の左側が北の方角となっております。混乱させるようで、申し訳ありません。

図の緑色の枠で囲んだ位置において、五輪通の拡幅に伴い、区域及び面積を変更します。また、青色の丸で囲った3か所について、これまでに行われた河川改修に伴う区域及び面積の変更、地積に伴う面積の変更を行います。これにより、公園区域を黄色で示す位置から赤色で示す位置に、公園面積を約84.7haから約82.7haへ変更します。

次に、3・3・35号真駒内曙公園です。

こちらにも図面の左側が北の方角となっております。

五輪通の拡幅に伴い、公園区域を黄色で示す位置から赤色で示す位置に変更します。公園面積は約0.04ha減少しますが、都市計画上の面積は約1.1haのままで変更はありません。

次に、地域や事業者などからの意見について説明します。

五輪通の市街地区間については既成市街地における道路拡幅であることから、様々な形で住民説明会を行ってまいりました。これまでに開催した説明会等についてご説明します。

沿線権利者、町内会への説明会の欄をご覧ください。

令和4年5月に第1回沿線権利者説明会を沿線権利者60世帯を対象に実施し、36名の方に参加していただきました。令和5年2月に第2回沿線権利者説明会を同じ方を対象に実施し、21名の方に参加していただきました。令和6年3月に住民説明会を沿線町内会の住民約1,000世帯を対象に実施し、17名の方に参加していただきました。

個別説明の欄をご覧ください。

個別説明は、説明会当日に参加できなかった方がいたことや説明会では意見が言いにくい、聞きたいことを聞きにくいといった声があったため、実施したものです。

令和5年8月に、用地買収対象となる地権者のうち、希望者を対象に、補償に関わる個別説明会を実施しております。令和5年10月に、沿線地権者のうち、希望者を対象に、第3回沿線権利者説明会を個別説明方式で実施しております。

地域からの要望で実施した意見交換会の欄をご覧ください。

令和6年7月に真駒内曙町3丁目・4丁目の区域の約250世帯を対象に意見交換会を開催し、31名の方に参加していただきました。

このように、札幌市の計画案をご理解いただくために様々な説明会等を重ねてまいりましたが、地域には現在も納得されていない方々がございます。

次のスライドより、ご懸念されている内容についての意見の要旨をご紹介します、それに対する札幌市の考え方をご説明いたします。

説明会でいただいた意見の要旨です。

一つ目は北側への片側の拡幅は不公平であって南北均等拡幅とすべき、二つ目は幅員は24mも必要ないのではないのか、三つ目は拡幅区間は妥当なのか、四つ目はその他の意見です。

まず、意見要旨の①として、北側への片側の拡幅は不公平であり、南北均等拡幅とすべきというものについてです。

資料を事前に送付しておりますので、読み上げは一つ目の項目のみとさせていただきます。

真駒内通から平岸通の区間について、北側への片側の拡幅は不公平であり、影響を受ける建物の数や経済比較によらず、南北均等拡幅とすべきなどの意見がありました。

これらの道路の線形に関わるご意見に対する札幌市の考え方についてご説明します。

市街地区間の線形は、現地の状況、道路の構造、経済性、施工性などについて複数案を比較検討し、関係機関協議等を行い、検討を進め、札幌市は、当初、道路の走行性の観点から、直線的な道路線形を基本としつつ、公共用地等を多く活用できる全面北側への拡幅とすると整理しました。

住民説明会の進め方としては、五輪通は、骨格道路網のうち、外環状道路の一部として位置づけているなど、重要な道路であり、早急な4車線化が必要と考えているものの、拡幅に伴う用地取得など、沿線の皆様に大きなご負担をおかけすることから、まずは、この案を札幌市の考え方として沿線地権者にお示しし、ご意見をいただくこととしました。

その後、第1回沿線権利者説明会を開催したところ、全面北側へ拡幅するという道路線形について、北側への片側拡幅は不公平であり、南北均等拡幅とすべきといった要旨のご意見をいただくこととなりました。

そして、札幌市は、説明会でいただいたご意見を踏まえ、全面北側に拡幅するという当初の道路線形の考え方について再検討することとしました。検討においては、道路拡幅に伴う用地取得について、地域全体への影響を最小限にするため、道路南側にある道営住宅跡地を活用することとしました。その結果、公共用地を最大限活用する線形として、現在



の計画案を決定いたしました。

計画案は、当初の考え方と比較し、地域全体への影響は小さくできたものの、一部区間の皆様には最大6mの拡幅というご負担をおかけすることとなりますが、五輪通の位置づけや現在の交通状況等から総合的に判断し、決定したものです。

ほかにも、真駒内曙中学校から真駒内曙公園の区間について、南北均等に拡幅すべきという意見をいただきました。

計画案では、当該区間は北側民有地を含む拡幅となっており、ご意見を反映できるかどうか、検討を行いました。このご意見に対し、二つのケースが検討可能なため、ケース別に考え方をご説明します。

一つ目のケースは、学校及び公園の用地を最大限活用した上で住宅地区間をできるだけ南北均等に拡幅するというものです。この場合、道路の技術的基準上、三つのカーブを連続して設ける必要があるため、青色の矢印で示した約240mの道路延長が必要となりますが、住宅地区間は横方向の赤色の矢印で示した約110mであることから採用することができませんでした。

二つ目のケースは、学校及び公園の用地も含め、南北均等に拡幅するというものです。この場合、表にお示したように、計画案に対し、民有地が影響を受ける筆数、面積が増え、事業費も大きく増加することから採用しないこととしました。

以上が意見要旨①に対する札幌市の考え方です。

次に、意見要旨②として、幅員は24mも必要ないのではないかというものについてです。

真駒内通から平岸通の区間について、用地取得に伴う地域負担が大き過ぎる、幅員は24mも必要ないのではないかなどの意見がありました。

これらの道路幅員に関わるご意見に対する札幌市の考え方についてご説明します。

初めに、24mの道路幅員についてです。

道路の技術的基準に基づく交通状況等に応じた4車線道路の標準的な道路幅は、下の図のとおり、29mとなります。しかし、このままでは沿線への影響が大き過ぎるため、道路の技術的基準に基づき、必要な道路幅を検討しております。

具体的には、赤色の矢印で示したように、歩道及び施設帯の合計を標準で4.5mのところを4mに縮小、停車帯を標準で2mのところを1.5mへ縮小、沿線住宅等への出入りを考慮し、中央帯3mを省略しております。計画案は、五輪通の道路機能が確保できる最小の幅員として、24mの道路幅としております。

次に、幅員は20mでよいのではないかという意見に対する札幌市の考え方についてご説明します。

幅員が20mの4車線道路の幅員構成は図のとおりであり、計画された時点の道路の技術的基準に基づいて整備されたものです。このため、現在の技術的基準で必要な1車線当たりの車道幅3.25mが確保できず、標準の右折付加車線や冬期の堆雪スペース、停車車両の避避スペースや自転車走行空間等の確保もできません。また、冬期間は路肩に堆雪スパー

スを確保できないことから、実態としては、右下の写真のように、第1車線の半分程度が雪山で塞がり、通行できない期間が長くなってしまいます。新たに4車線道路を整備する上で20mの幅員では円滑な交通を確保するために必要な機能が十分ではないと考えております。

続いて、意見要旨③として、拡幅区間は妥当なのかというものについてです。

アイスアリーナ横が一番渋滞していて、次に渋滞しているのは北ノ沢側なのだから、アイスアリーナから北ノ沢までの整備を先にすべきではないのかなどの意見がありました。

これらの市街地区間より先に北ノ沢側を行うべきというご意見に対する札幌市の考え方についてご説明します。

こちらは、五輪通全区間の交通量、混雑度及び渋滞長を示した図となります。この図から分かるとおり、現在の五輪通は石山通の東側、西側ともに混雑している状況です。特に、石山通の東側は交通量が約1万7,000台から約2万2,000台と多く、また、これまでも、真駒内通との交差点において右左折車線を追加するなどの交差点改良を実施してきておりますが、渋滞が継続して発生している状況であり、優先的に整備する必要性が高いと考えております。また、円滑性や安全性といった整備効果を最大限に発揮するには路線として連続した4車線の整備が必要となります。

続いて、意見要旨④として、その他の意見についてご紹介のみいたします。

五輪通の拡幅の必要性について、過去に廃止された国道453号を横断する地下通路を再設置すれば渋滞解消につながるのではないかなどの意見がございました。児童の安全確保について、子どもたちが安全に横断歩道を渡れるかということを考えてほしい、幅員が広がることで危険性が高まるなどです。緊急輸送道路について、緊急輸送道路と道路の幅は関係あるのかなどです。イベント時の渋滞について、アイスアリーナや屋外野球場のイベント時に渋滞がひどく、地域住民は困っている、そういうことも含めて渋滞解消対策を考えてもらいたいなどです。ハルニレ並木について、ハルニレ並木と市民の財産を同等に見ないでほしいなどです。除雪について、道路拡幅後、除雪で削った雪をどこに持っていくのかについて、沿線住民の間口処理の負担が増えないように考えてほしいなどです。

このように、様々なご意見をいただいております。札幌市はこれら一つ一つについて札幌市の考え方を説明するなど、丁寧に対応してきたところですが、現在もご納得をいただけない方々がいる状況となっております。

次に、住民説明会以外でいただいた意見についてご紹介します。

内容としては、オンブズマンへの申立て、パネル展示型説明会、事業者などへのニーズ調査の3点です。

初めに、五輪通の沿線住民が行ったオンブズマンへの申立てについてご説明します。

オンブズマンが令和4年1月から2月において調査した案件となります。

申立ての内容は、札幌市は独自の考えで作成した案を関係官公庁に説明を行った後に地域への説明を行っており、地域住民の意向を無視しているといったものです。

オンブズマンの判断についてです。

オンブズマンは、まず先に、市が最も実現性が高く、実効性が高いと考える北側拡幅案をベースに関係機関と協議し、市の案を固めた上で地域への説明を行い、その中で質問や意見を伺い、その結果を基に最終的な実施計画案を固め、都市計画審議会に諮るといった手順のほうが合理的であるという判断です。

なお、さきのスライドでご説明しましたが、札幌市は、この後に行われた第1回沿線権利者説明会を実施し、いただいた地域からのご意見を踏まえ、計画案を再検討し、道路線形を見直しております。

次に、パネル展示型説明会についてです。

五輪通は多くの方が利用する道路であるため、令和5年12月に南区民センターの1階ロビーにおいてパネル展示型説明会を開催し、約100名の方に参加していただきました。

このパネル展示型説明会は、広く市民の方に参加していただけるように、連合町内会エリアの約1万世帯へのポスティングのほか、広報さっぽろに掲載するなど、幅広くご案内をさせていただきました。

こちらは、パネル展示型説明会でいただいた声です。

住民説明会でいただいた意見の要旨と重複しない内容を記載しております。

通勤で使っているが、季節を問わず渋滞している、冬は1時間半程度動かないこともあったので、拡幅を進めてほしいなどの意見がありました。

次に、事業者などへのニーズ調査についてです。

路線バスの運転手からの声です。冬期は五輪通の渋滞で路線バスの遅延が常態化などです。また、タクシー運転手からの声です。五輪通の渋滞により、時間や料金の関係で乗客に迷惑をかけてしまったことがあるなどです。そして、札幌市南消防署からの声です。真駒内通交差点付近が特に渋滞しており、緊急車両の走行の妨げになる場合があったなどです。

最後に、今後の予定についてです。

今後の予定ですが、本日の事前説明の後、都市計画案の縦覧を実施し、第129回都市計画審議会にお諮りする予定でございます。また、諮問にて採決をいただき、都市計画決定することができた場合には、令和7年度以降、速やかに事業着手したいと考えております。

札幌市は、五輪通の拡幅は外環状道路の機能強化のために必要と考えておりますが、事業を進めるには地域の負担を伴うものとなります。これまで地権者へ丁寧に対応してきており、今後も誠意を持って対応してまいります。

以上で事前説明案件グループ②五輪通関連についての説明を終わります。

ご審議のほど、よろしく申し上げます。

●岸本会長 実は時間も大分押しておりますが、非常に重要な案件かと思えます。

今のご説明についてご意見等がございましたらお伺いいたします。

●欠委員 南区に住んでいる市民委員です。

五輪通をよく利用させていただいておりますが、南区民にとっては、石山通、真駒内通、平岸通は幹線と言っていいぐらいのものになります。それらを結んでいる五輪通は大変大切であり、そして、混み合っているということも問題ですし、今説明をいただいたものについては私も基本的に賛成と思っております。

真駒内通については右折がなかなかしにくいということがありますし、ラッシュ時、私は避けます。ちょっと行きたくないということがあります。

運転される方がいらっしゃれば考えてみてほしいですが、62ページの最後の南消防署の声の二つ目で、現実はこの感じですか。広めの1車線の道路でして、それだけに無理やり2列になれそうな感じですか。でも、無理やり2列になったら非常に危険ですし、接触の危険があると感じることが多いと書かれております。実際にこのような状況にあります。

ぜひ私には早くに取り組んでいただきたいという気持ちが強くありますし、説明をいろいろと丁寧にしていただいて、ありがとうございました。全くそのとおりだと考えております。

●岸本会長 欠委員、担当部局からの回答は求められないということでしょうか。

●欠委員 特に、雪の問題ぐらいになりますけれども、それは石山通でも言えることですので、結構です。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●かんの委員 パワーポイントの28ページの整備効果の②についてです。

先ほど国土交通省のマニュアルに基づいて算出した費用便益の分析についてのご説明がありましたけれども、事業を行うに当たって妥当な基準値が1.0で、今回の整備効果は3.4ということでありました。札幌市では、道路の拡幅の事業など、様々な事業が行われますけれども、他の事業と比べても効果が非常に大きい評価だと解釈していいのでしょうか。

そして、住民のお声に対する対応についてです。

住民説明会等を行い、丁寧に対応してきたというお話でありました。ただ、まだご納得をいただけない方もいらっしゃるということでした。今回は事前説明ですけれども、11月には諮問が行われるということです。仮に、市が出した案を是とした場合、地権者の方に対して何らかの法的強制力は生じるのか、不勉強であり、分からなかったもので、教えていただきたいと思っております。

●小林総合交通計画部長 まず、B/Cの3.4という数字がどの程度のものかについてです。

最近の事業では1.0を何とか超えるというようなものが多く、3.4という数字は非常に大きいもので、整備効果は高いと考えております。

次に、都市計画決定した後、民有地に対してどのような制限がかかるのか、法的拘束力が生じるのかについてです。

都市計画の範囲については、今後、新たに3階建て以上の建物が建てられない、鉄筋コンクリートの建物が建てられないという制限がかかります。一方、木造、コンクリートブロック造などの2階建て以下の地下構造物を伴わない建物は許可を我々ですることとなります。

また、今後、事業を進めていく中で、今回、都市計画決定した暁には、都市計画法に基づく土地収用法の対象事業として事業を進めることとなりますので、法的には土地収用法の対象となります。

●かんの委員 丁寧な説明をされてきたかとは思いますが、地権者の中にまだご納得されていない方がいるということでした。今、私は豊平区に住んでいるので、直接ということではないですが、この道路も時々通りますし、渋滞しているところに行くわずともあるので、拡幅することに対して否定的ではありません。ただ、地権者の方の生活が非常に変わるということも懸念されますので、引き続き丁寧な対応をお願いしたいと思います。

●岸本会長 今の札幌市当局の説明は法的な説明でしたので、ご説明いたします。

都市計画決定がされますと、都市計画事業としてこれを行っていくこととなりますので、将来、道路拡幅に支障を来すような建物などがぼんぼんと建つと困るということで建築制限がかかります。ですから、道路予定地に予定されているところに、言うならば、カーポートを設置したい、あるいは、建て増しをしたいとなっても建築確認を下ろすわけにいかないで、建築制限がかかるということです。だからといって、先ほどの説明では誤解を招きやすいなと思ったのですが、直ちに道路用地として強制的に土地収用ということが決まるわけではないのです。

札幌市は、都市計画決定に基づいて、この案が仮に承認され、都市計画決定がされたとしても、その後、個別に事業に必要な土地、つまり、個別に地権者の方々に対して一というも、同じ地権者が同じ制限を受けるわけではないのです。道路形状からところどころカーブしたりするところがあり、制限の程度というのが変わってくるからこそ、事業に対する理解と制約に対する補償をどう行うか、地権者の方々に個別に説明を行い、納得していただいた地権者と契約し、土地を取得していくこととなります。

しかしながら、やっぱりどうしても私権の制約が伴いますので、最終的に納得していただけない方がいなくなるとは限らないということもあります。その場合は、確かに、先ほ

ど当局がおっしゃったように、土地収用法に基づいて、土地収用委員会の採決を経て、土地収用ということで強制的に土地を収用する可能性も全くないわけではないとは思いますが。ただ、それにしても、それは我々ではないのですが、土地収用委員会が強制的に土地を収用することについて、そこまでの公共性があるかどうかを別途の観点からチェックをかけることとなります。

しかし、今、札幌市としては、先ほどの説明のとおり、B/Cで3.4という値が出ているということで、事業費等を最大限抑えながら、私的制約を最大限抑えるルートをいろいろと考えながら弾き出したわけで、これで了解をいただければありがたいという段階での提案ですので、直ちに土地収用に入るわけではないのです。ここは気をつけないと地権者の方々の変な誤解を招きます。

これは、64ページもそうです。

今のかんの委員の質問を受け、私がべらべらとしゃべるのも何なのですが、都市計画の変更の告示、言うならば、これで事業計画が決定した後、いきなり事業に着手するかのように見えますよね。でも、この間には、地権者に対する個別の補償交渉、そして、売却契約という手順がきちんと踏み、納得を得ていくこととなります。ただ、最終的に事業に着手しようとしても、どうしても納得をしていただけない地権者の方々がおられて、その土地を取得できなければ道路工事が途中で止まってしまい、事業の意味がなくなるとなったときには、土地収用委員会のチェックを受けた上で土地収用をやる可能性が残っているけれども、いきなりそうするというわけではないということです。ですから、採決を行う前にそれについても補足でご説明をきちんといただければと思います。

丁寧な対応はこれからも続けるとは思いますが、恐らく、かんの委員はそれをご懸念されたのではないかと思います。次回、またご質問等が出れば、それに対する法制度について、今、僕はうろ覚えのことを言っているだけなので、よろしくお願いします。

かんの委員、そういうことでよろしいですか。

●かんの委員 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●伴委員 まず、この道路は、バスの専用レーンなのか、優先レーンなのかを伺います。

●小林総合交通計画部長 バス路線ですが、専用レーンや優先レーンではございません。

●伴委員 冬のみちづくりプラン、雪対策室のガイドラインでは、そういう場合、約1.5車線しか残さないということになっているのですよ。これは、バス交通のことがあるので、そうしています。その上で、これは持ち帰りでも結構ですが、雪対策室の考え方と相違が

ないかどうかを確認したいのですよね。

僕は地元でも同じような案件を抱えているので、お聞きしたいのですが、いかがですか。

●小林総合交通計画部長 ご質問の確認をさせていただきますが、整備後、4車線になった段階で1.5車線という状態になることとそごがないのかということですか。

●伴委員 質問の仕方を変えます。

この計画というのは片側2車線の4車線をシーズンを通じて確保すると僕は認識したのですが、冬期のことです。バスといいますか、公共交通のたががなければ、一般的には、札幌のガイドラインでは、たしか、片側2車線の場合は1.5車線を残すということになっているのです。しかし、もう一度言いますけれども、冬期でも片側2車線を残すと僕は聞こえたのです。

現に、雪のことについてのご意見は双方から出ているということでした。道路の線形や公共利益については理解するのですけれども、実際にこうしてみたとき、雪は皆さん方には直接関係ないものの、除排雪がそうはならないのではないかと、これが私の疑念です。これについてお答えをいただかないと、前提が崩されてしまうのです。

これは雪のやり方のことでもありますし、岸本会長から次回もあるとおっしゃられましたので、持ち帰りでも結構ですけれども、前提が崩れるようなことはあってはならないと僕は思います。つまり、1年間を考えた片側2車線の確保なのかどうか、それを確認したいということですか。

●小林総合交通計画部長 今回の拡幅をするに当たっての歩道、車道の設定の仕方の中に雪堆雪スペースをちゃんと確保することで検討しております。具体的な数字としては、路肩と歩道、施設帯を合わせて約3mを確保するような設計であり、雪を置く場所をつくっております。

このように雪を置くスペースは確保できているということになるのですが、実際の除雪体制の中で、冬期間も含め、一年を通して2車線を取れるかについては雪対策室に改めて確認いたします。ただ、除雪は現状と変わらない体制でいくというふうには聞いてございます。

●伴委員 ご意向は分かりました。ただ、僕の地元では同じような案件があって、失敗しているところがあるので、懸念しているということをも併せて、雪対策室との関係をしっかりとしておいていただきたいということを次回までをお願いしたいと思います。

●岸本会長 今の伴委員のご質問に対する回答としては、要するに、本当は29m幅が欲しいのだけれども、縮小して24m幅になっている、ただ、雪を置くところとしては歩道を含

めて3m確保しているということでした。これは雪の量によってもかなり変わるところはあるだろうけれども、それでも片側2車線が冬でも維持できるのかというご質問ですよ。

現実には堆雪の状態にもよるでしょうけれども、2車線は冬でも維持するというご回答だと理解してよろしいですか。

●小林総合交通計画部長 計算上はそう言ったことができるスペースを取っております。ただ、実態として、除雪をするときのいろいろな制約がございますので、その中で2車線が取れるかどうかは雪対策室に確認させていただきます。

●岸本会長 2車線を取れるように雪対策室と連携しますという回答ですね。でも、絶対に2車線が全く確保できませんということを前提にした案ではないということですよ。伴委員はそれを確認されたかったのですか。

●伴委員 地元にとっても大変参考になりました。どうもありがとうございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 1点だけです。

渋滞に非常に効果があるのは、恐らく、右左折のレーンの確保かなと思います。

今回、真駒内道路と平岸道路と五輪橋道路を拡幅したときの右左折レーンの確保についてはどうなっているのかの確認をお願いします。

●小林総合交通計画部長 今回の整備に合わせて、各交差点には、右折、直進、左折のレーンがつくこととなります。

●池田委員 それで、かなり渋滞は解消される計画になっているということでしょうか。

●小林総合交通計画部長 こちらが現状の真駒内通との交差点のイメージ図になります。

交差点のところが左折、直進、右折となっておりますが、現状は1車線なので、後ろのほうに行くと、結局、右折、左折、直進の車が全て混在してしまう状況です。ここを2車線にし、右折のレーンをつくることによって、左折の車と直進の車を分けることができます。そして、向かい側の車線も2車線になることから、直進する車を2車線でさばくことができるようになります。

ですから、現状は直進する車も1車線上に並んでいるわけですが、整備後は左折と直進の車、右折の車と分けることができるので、渋滞の解消につながるものと考えております。



●岸本会長 ほかにございませんか。

●わたなべ委員 私からは、住民説明会でいただいた意見の②の幅員は24mも必要ないのではないかということについてお伺いします。

ポツの2番目の453号も20m幅員であれば20mでよいのではないかということです。横のところもあるかもしれないですけども、真駒内方面から五輪通を抜け、西岡に向かっていくところも20mなのです。

確かに、広ければ広いほうがいいのですが、地域の人たちからどうして24mなのですかという声をいただいています、道路の技術的基準ですから、以上みたいな受け止め方をされているのです。それだとなかなか納得しづらいかなと思います。

私も勉強不足で分からないのですけれども、昭和40年代か50年代でしょうか、そのときに20mと決めてから令和になり、29mが本来なのでしょうけれども、24mまでにしようということなのでしょう。この背景には、分からないのですけれども、人口が増えた、除雪のやり方が変わったなど、何か様々な理由があると思うのです。それを反対される住民の方にとっては分かりにくいから、心情から納得ができないといいますか、法で変わったから駄目と言うだけではなかなか厳しいものがあると思いますので、そこについてのご説明に補足することがあれば教えていただきたいと思います。

もう一点、24mに拡幅されたとき、そこから20mになるわけで、狭くなりますよね。信号が赤になって、一旦止まればいいのでしょうけれども、信号が青で真っすぐ行ってしまったとき、危ないのではないか、そういう懸念の声も出ていました。市内にこういったパターンの計画というか、広いところから狭くなるようなところではどうご対応されているのか、そういう事例があれば教えてください。

最後に、かんの委員の質問に関連することです。

先ほどの会長のご説明が非常に分かりやすかったのですが、地権者に対しての事業計画の進め方です。先ほど会長から資料にしっかりと載せていただきたいというご要望がありました、加えて、直接関わる、影響が大きい地域の方たちにも伝えるべきではないのかなと思うのですけれども、その見解を教えていただければと思います。

●小林総合交通計画部長 まず、道路の技術的基準が変更されてきた背景についてです。

平岸通から東側の五輪通は、現状、20mですけども、あの道路は昭和40年代に基準に基づいて整備されております。その後は、推測も入ってしまいますが、自動車が非常に増え、モータリゼーションと言われることが起こりました。また、市民の要求するニーズも高くなってきているということがあります。しかし、右折レーンをつけようとしても、20mでは十分な右折レーンが取れないといった事情もございます。取っている場所もあるのですけれども、そうしたところでは少し膨らませたポケットと言われるようなところを使うなど、工夫をしています。もしくは、歩道を狭め、その分で無理やりレーンをつくると

いうこともやってきているのですが、いずれにしても、20mでは今求められている様々なニーズに応え切れず、そういう中で技術的基準がどんどん見直されてきたものと思われます。

それから、24mから20mに狭くなっていくところは、狭くなるから危ないのではないかということについてです。

今回計画しているところは1車線が3.25mです。これは、車幅が広い車が出てきたり、大型車が増えたりということもあってのことですが、交差点を渡った20mの区間では3mになります。25cmの差で、2車線あるので、50cmずれることになるのですけれども、中心線を合わせることで、車からの見え方としては斜めに走るような感覚は多少なりともあるかもしれないのですけれども、できるだけ安全な線形にすることといたします。

市内でもそういったところがありますが、場合によっては誘導線みたいなものを引き、安全性を高めるといったこともしておりますが、この場合は、車線を正対とすることになると思います。道警との話もありますけれども、そこまで危険な状況にはならないのではないかと考えております。

それから、土地の収用といたしますか、今後の進め方についてです。

今、発言する機会をいただきましたので、申し上げます。先ほどは私がしゃべらなくてはならないことを会長に説明していただきまして、本当に申し訳ございません。ありがとうございました。

それも含め、ちょっとだけ誤解されてしまうかもしれないことがあるといたしますか、訂正も含めてお話ししますと、まず、建築制限がかかるのですけれども、カーポートやブロック塀など、木造のもので地下構造部を伴わないものは許可が下ります。申請はしていただくこととなりますが、建てられます。ただ、鉄筋造のものや3階建て以上のものは新たに建てられなくなります。

その上で、都市計画決定が受けられた暁には、来年度以降、事業認可を速やかに取りたいと思っておりますが、事業認可を取得した後、まず、用地確定測量を行います。ここで各用地の測量を行って、どのぐらいの用地取得が必要かを算出し、用地と物件、例えば、物置や駐車場、それこそ、カーポートなどの物件を移転する必要があるのか、建物に影響するのかどうかを算出して補償額を算定します。その上で、その額を地権者の皆様にお話しさせていただきます。我々が目指すのは、任意による用地の取得でして、丁寧に説明を続けた上でやっていこうと考えておりますが、ここについてはかなり時間がかかる可能性がございます。

なお、法的には、先ほど申したように、収用の手続対象になるということで、会長におっしゃっていただいたように、直ちに収用するということは全くございません。

その後、道路工事となっていきますけれども、道路の工事の進め方については、今後、いろいろな設計を進めていく中でどこから始めるかも含め、検討していくことになろうかと思っております。

●わたなべ委員 地域の方にこういった用地の取得の流れは説明をされたのでしょうか。

●小林総合交通計画部長 全体の説明の中ではそこまでの説明にたどり着けなかったということがあります。先ほど申した個別説明の中で希望する方にはこういった説明をさせていただきます。

●岸本会長 24m、29mという道路幅員についてです。

道路構造令の改正が昭和40年から今にかけてあり、昭和40年代に道路をつくったときの基準や政令と今の基準が違うということはあろうかと思えます。

もう一つ、この案がいいかどうかは、次回、最終的にまた議論を行いますけれども、私が懸念していたのは左側のハルニレの並木があるほうです。あちら側は29m以上ありますよね。要するに、外環状なのですが、地域によってはかなり太く取れているわけですね。

五輪通も本当は29mで行きたいのだけれども、事業費や私権の制約を可能な限り抑えるため、24mで提案されているわけです。それを北側に持っていったのは公共施設がたくさんある用地を使えるからということですが、交差点のところで、クランクとまでは言わないけれども、真っすぐにはならないのですよね。

先ほど池田委員からあった右折レーンのことや交差点について気になさっていたのは、蛇行はしないけれども、真駒内曙中学校があるところの交差点では、24mにしたとしても、道路幅員が狭くなりますよね。左側のハルニレのあるところには中央分離帯みたいなものがあります。ここは今回の事業対象外ですけれども、何m道路ですか。

●小林総合交通計画部長 453号から230号までの区間も対象です。

●岸本会長 その幅員は何mですか。同じですか。

●小林総合交通計画部長 車線としては3.25メートルの4車線を確保します。また、交差点については、先ほど申したとおり、右折レーンをつくることとなりますので、そこは正対するような整備をすることになるかと思えます。

●岸本会長 真っすぐにできますか。

●小林総合交通計画部長 右折が対面になるようになります。

●岸本会長 直進するときには真っすぐ行けるようにするということですね。

●小林総合交通計画部長　そうです。

●岸本会長　ハルニレの並木のあるところの幅員も同じく24mですか。

●小林総合交通計画部長　33mから37mです。

●岸本会長　それを車線のところでうまく真っすぐにするようにするという理解でよろしいですか。

●小林総合交通計画部長　交差点の付近ではちゃんと正対させることになります。

●岸本会長　ほかにございませんか。

●能瀬委員　47ページ、48ページあたりのことで確認します。

道路拡幅で民有地や公共施設以外で影響がありそうなのはスライドの47ページでいきますとケース①と書いてあるところあたりなのかなと思いますが、どの程度の影響があるのかをもうちょっと具体的に把握したいので、拡大図が欲しいとといいますか、ちゃんと見えるようにしていただけたら理解がしやすいかなと思いました。

スライドの48ページに住宅への影響は都市計画変更案だと4棟程度と書いてあるのですが、住宅は4棟以上ありそうにも見えるので、どんな影響があるのか、次回でいいので、もっと具体的に見せていただきたいと思います。

●小林総合交通計画部長　承知しました。

いろいろな利害が絡むところでもありますので、なかなか正確にお示しすることができないのですけれども、もう少し分かりやすく説明させていただきたいと思います。

●岸本会長　測量が行われていないから、どのくらい切り取られるのかを提示することは現時点で物理的に難しいところがあると思うのですけれども、概略をもうちょっと分かりやすくということだと思います。

居住者が特定できるようなものということも分かるのですけれども、趣旨を酌んだ上でイメージができるようなものを出していただければと思うのですが、能瀬委員、それでよろしいでしょうか。

●能瀬委員　はい。

●小林総合交通計画部長 工夫させて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 今出たご指摘事項、ご質問事項を持ち帰った上で、次回、補足的にご説明していただくと同時に、全体をもう一度ご説明していただいた上で審議、採決を行いたいと思いますけれども、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、今日は審議案件を全て終了いたしました。

全体を通してご質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、事務局に進行をお返しいたします。

#### 4. 閉 会

●事務局(村瀬都市計画課長) 本日は、ご審議をいただき、ありがとうございます。

次回の審議会についてご連絡をいたします。

今回は、11月12日火曜日です。会場は、こちらではなく、モントレエーデルホフ札幌の12階にございますルセルナホールを予定しておりますので、お間違えのないようによくお願いいたします。今回は、案件が非常に多いので、終日開催を考えておりますので、これまで以上に円滑なご審議をお願いしたいと思います。

また、8月7日に札幌市第3回都市計画マスタープラン等見直し検討部会を開催いたしました。こちらの検討部会で使用しました資料、議事概要についてはホームページで公開しておりますので、よろしく申し上げます。検討部会は10月10日木曜日の開催を予定しております。

それでは、以上をもちまして第128回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上

第128回札幌市都市計画審議会出席者

委員（21名出席）

阿部美子	市民
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
欠政信	市民
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
佐藤源五郎	札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長
中尾英樹	北海道建設部まちづくり局長（代理出席 樺澤卓美）
長屋いずみ	札幌市議会議員
能瀬与志雄	市民
伴良隆	札幌市議会議員
福田菜々	北海道科学大学工学部准教授
宮藤英之	北海道開発局開発監理部次長
森田久芳	市民
山田洋子	市民
横田香世	市民
和島正	北海道警察本部交通部長（代理出席 葛西直人）
渡部典大	北海道大学大学院工学研究院助教
わたなべ泰行	札幌市議会議員