

令和6年度第4回

第129回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和6年11月12日（火）午前9時30分開会
ホテルモンテエーデルホフ札幌 12階 ルセルナホール

札幌市まちづくり政策局

もくじ

1	開会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	議事録署名人の指名・・・・・・・・・・・・・・・・	1
3	議事・・・・・・・・・・・・・・・・	2
	◎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・・・・・・・・・・・・・・・・	16
	◎清田中央通関連について・・・・・・・・・・・・・・・・	44
	◎大谷地西5丁目地区について・・・・・・・・・・・・	48
	◎真駒内駅前地区関連について・・・・・・・・・・・・	57
4	閉会・・・・・・・・・・・・・・・・	87

第129回（令和6年度第4回）札幌市都市計画審議会

- 1 日 時 令和6年11月12日（火）午前9時30分～午後4時43分
- 2 場 所 ホテルモントレエーデルホフ札幌 12階 ルセルナホール

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

調整担当課長 勝見 元暢

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

【諮問案件】

議 案 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】

議 案 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】

議 案 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】

議 案 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】

議 案 第5号 札幌圏都市計画道路の変更【清田中央通、清田南通】

議 案 第6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）】

議 案 第7号 札幌圏都市計画公園の変更【真駒内公園、真駒内曙公園】

議 案 第8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】

【事前説明案件】

事前説明 第1号 札幌圏都市計画用途地域の変更

【大谷地西5丁目地区、真駒内駅前地区】

事前説明 第2号 札幌圏都市計画高度地区の変更【真駒内駅前地区】

事前説明 第3号 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更

【真駒内駅前地区】

事前説明 第4号 札幌圏都市計画道路の変更【平岸通】

事前説明 第5号 札幌圏都市計画地区計画の決定【真駒内駅前地区】

第 129 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

- | | | |
|-----|-------|--------------------------------|
| 議 案 | 第 1 号 | 札幌圏都市計画用途地域の変更【東月寒向ヶ丘第二地区】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 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】 |
| 議 案 | 第 5 号 | 札幌圏都市計画道路の変更【清田中央通、清田南通】 |
| 議 案 | 第 6 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）】 |
| 議 案 | 第 7 号 | 札幌圏都市計画公園の変更【真駒内公園、真駒内曙公園】 |
| 議 案 | 第 8 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】 |

【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【大谷地西 5 丁目地区、真駒内駅前地区】 |
| 事前説明 | 第 2 号 | 札幌圏都市計画高度地区の変更【真駒内駅前地区】 |
| 事前説明 | 第 3 号 | 札幌圏都市計画防火地域及び準防火地域の変更【真駒内駅前地区】 |
| 事前説明 | 第 4 号 | 札幌圏都市計画道路の変更【平岸通】 |
| 事前説明 | 第 5 号 | 札幌圏都市計画地区計画の決定【真駒内駅前地区】 |

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	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	議案第 1 号 議案第 2 号 議案第 3 号 議案第 8 号	第 1 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	議案第 4 号 議案第 6 号 議案第 7 号	第 2 号
	③	清田中央通関連	道路の変更	議案第 5 号	第 3 号

【事前説明案件】

順番等		案件概要		
		地区、施設等 名称	都市計画決定・変更の種別	番号
①		大谷地西 5 丁目地区	用途地域の変更	事前説明第 1 号
②		真駒内駅前地区関連	用途地域の変更 高度地区の変更 防火地域及び準防火地域の変更 道路の変更 地区計画の決定	事前説明第 1 号 事前説明第 2 号 事前説明第 3 号 事前説明第 4 号 事前説明第 5 号

1. 開 会

●事務局（長谷川都市計画部長） 皆様がおそろいになりましたので、これから審議会を開催したいと思います。

本日は、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、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6年度といたしましては第4回目となります第129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長の長谷川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議会は、午前の部と午後の部に分けて審議を進めさせていただきます。午前の部が終わり次第、途中に1時間程度の昼休憩を挟んで午後の部に移りたいと思います。

委員の皆様におかれましては、長時間の審議となり、大変ご負担をおかけいたしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

初めに、委員の出欠状況についてご連絡です。

福田委員、渡邊克仁委員、荒井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、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挙手にてお知らせ願います。

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として委員名簿及び座席表がございます。また、議案第4号から第7号の五輪通関連について事前に送付させていただきました補足資料に一部追加がありましたので、卓上に配付をしております。なお、追加部分につきましては、55ページ以降となっております。

本日の議案に関連する部局として、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をしております。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃる皆様にご連絡があります。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をいただいております。議事に入る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、よろしくお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては岸本会長にお願いいたします。

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、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、池田委員と欠委員をお願いいたします。

3. 議 事

●岸本会長 それでは、議事に入ります。

◎東月寒向ヶ丘第二地区関連について

●岸本会長 議案第1号から第3号及び第8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よろしくをお願いいたします。

●永井地域計画課長 諮問案件グループ分け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。

説明事項は画面にお示しのとおりでございます。

前回の審議会でご説明をした内容については、一部、説明を省略させていただいた上で、いただいたご質問やご意見に対する補足説明を追加しております。

初めに、地区の概要についてです。

当地区は、三つの地下鉄駅から約1kmの距離に位置している交通利便性が高い環境です。

次に、都市計画の決定状況についてです。

当地区は第一種住居地域で、容積率は200%、建蔽率は60%です。当地区に特別用途地区の指定はございません。また、当地区は18m高度地区に指定されております。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の第三種に位置づけられております。

次に、地区計画の決定状況についてです。

今回、変更を伴う東月寒向ヶ丘第二地区については、平成29年に決定した地区計画に即し、敷地の北西側のオレンジ色の部分に複合商業施設が立地しております。今回は、その部分を除く範囲の変更を行うものです。また、当地区に隣接して東月寒向ヶ丘地区地区計画が定められております。

ここで、隣接する東月寒向ヶ丘地区地区計画における令和元年の地区計画変更概要についてご説明いたします。

こちらの地区では、もともと、文教A地区と文教B地区という二つの地区整備計画が定められておりましたが、平成元年に文教A地区の一部を文教・機能複合地区に変更いたしました。その上で、導入を想定していた大学や病院等の機能のみが建築可能となる建築物等の用途の制限に変更を行い、また、周辺への配慮として、道路・隣地境界からの建築物の壁面の位置の制限を追加したほか、地区施設として歩道状空地と広場を定めたというものであり、現在、当該地においては日本医療大学等が立地しております。今回もこれと類

似したケースとなります。

続いて、当地区の状況についてです。

既に立地している複合商業施設や地区内を貫通する車路、新展示場整備予定地を映しております。

次に、当地区周辺の状況についてです。

商業施設や日本医療大学、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。

こちらは、前回の事前説明の際にご意見をいただいていた当地区から八紘学園側を望む写真です。

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、施設の閉鎖後、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。この土地利用の方針においては、公益性の高い利活用を中心とし、住宅地にはしないことや、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。

この土地利用の方針に基づき、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、その後、A部分については、将来的に公益的な土地利用を図ることを目的として札幌市が取得しております。

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市内15か所の高次機能交流拠点のうち、札幌ドーム周辺に位置しております。

次に、この高次機能交流拠点の位置づけに即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。

アクセスサッポロにおける催事のお客の機会損失、市内企業の販路拡大機会の逸失といった課題を踏まえ、移転、建て替えによる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、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。

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。

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す。

続いて、新展示場整備事業の概要についてです。

施設の概要等については画面にお示しのとおりです。

続いて、周辺環境への配慮についてです。

施設配置上の工夫として、道路や隣地から十分なセットバックを行い、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も定めることにより、法的な制限として位置づけます。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して、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ます。植栽計画上も工夫を講じることに加え、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ます。

次に、動線計画上の工夫についてです。

まず、歩行者、一般車両、サービス車両動線の分離により安全性を確保いたします。その上で、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入庫待ち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。

交通量の増加に対応し、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を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、現時点ではこのような構成を検討しているところであります。

次に、新展示場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1.0を超える月寒通の2か所を除き、ほぼ全ての箇所において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生じないと考えております。

続いて、前回の審議会を踏まえた補足説明についてです。

事前説明でのご質問やご意見を踏まえ、①の新展示場整備により増加する交通量について、②の周辺への景観・デザイン上の配慮について、③の敷地内の雪対策について補足いたします。

まず、新展示場により増加する交通量についてです。

交通量推計の条件を明らかにしてほしいというご意見をいただいておりますが、交通量は、令和3年9月に調査した交通量に新展示場整備により増加する交通量を加えて推計したものです。

新展示場により増加する交通量はこちらのフローにお示しした方法で推計しております。こちらは、時間帯別の発生集中交通量を表で示したもので、ピーク時は平日で496台、休日で712台となります。

高次機能交流拠点の札幌ドーム周辺において、札幌ドームは、多数の観客席を生かし、コンサートなど、道内外から人を呼び込むイベントを多数開催することで集客、交流を振興する一方、新展示場は、企業の販路拡大やマーケティングの機会を創出するための展示会や見本市を多く開催し、産業交流を振興することを考えております。交通面も含め、両施設での連携も今後検討してまいります。

新展示場においては、プロスポーツの試合や大型コンサートなど、多数の観客が一斉に入退場する催事は実施しないことから、催事の開催時間中、随時、人が出入りするため、

周辺道路への大きな影響は生じないと見込んでおります。

また、白石・藻岩通と北野通の交差点への影響についてご質問をいただいております。

こちらの交差点については、これまでも様々な対応を実施してきており、今回、道路として整備する部分を夏期のみ試験開放したほか、北野通から白石・藻岩通へ進入する右折レーンの設置、信号現示の見直しといった交差点改良を行っております。新展示場で想定している催事は短時間に交通が集中するような催事ではないものの、誘導員の配置、公共交通への転換など、自動車交通の抑制策を引き続き検討してまいります。また、試験開放していた通路を道路として整備し、冬期も含め、通年通行が可能になりますので、当該交差点における負荷が減少すると見込んでおります。

続きまして、周辺の景観、デザイン上の配慮についてです。

まず、八紘学園との関係について、八紘学園側から見たイメージを示してほしい、八紘学園を想起させるデザインを検討してほしいというご意見をいただいております。

新展示場は、周辺との調和を重視して計画しております。八紘学園のポプラ並木から見たときには、風致地区の高さ制限を守りつつ、周辺の広大な風景と調和する水平性を意識したデザインとし、景観に大きな影響は与えないと考えております。また、近くで見たとときのイメージを示しておりますが、八紘学園などの林立する樹木をモチーフとした連続する木調の縦材を採用するほか、建築物の省エネルギー性能向上のための太陽光パネルを外壁に設置し、環境配慮を体現するデザインを検討しております。

また、新設道路側との関係について、施設のシンボル性や顔づくりの観点で、配置計画や植栽計画を含め、アプローチ空間をどのようにつくっていくかというご意見をいただいております。

まず、建物の配置については複数のパターンを比較、検討し、動線の分離、駐車場のレイアウトなどの観点からこの配置を採用しております。白石・藻岩通側からのアプローチ空間の作り方については、サインや植栽の工夫などにより、設計において対応してまいります。なお、地区施設としては位置づけませんが、建物の西側にも植栽帯の設置を検討しております。見通しのよい安全な道路空間、建物へのアプローチ空間としてふさわしい整備内容を検討してまいります。

次に、敷地内の雪対策についてです。

冬期の卓越風により入り隅部に雪がたまりやすいのではというご質問をいただいております。

こうした雪については、除雪やロードヒーティング等により適切に対応してまいります。また、これ以外にも、雪庇防止金物の設置など、雪対策を講じております。

以上が補足説明でございます。

続いて、都市計画の変更内容についてです。

初めに、用途地域についてですが、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、こちらを併せて第二種住居地域へ変更いたします。特別用途地区についても、用途地域の変更に合わせて戸建住環境保全地区の指定を解除いたします。また、高度地区についても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です。

まず、現状の地区計画についてですが、地区計画区域内の全てが公益・機能複合地区という地区整備計画に位置づけられております。

土地利用の方針としては、公益性の高い用途を中心とし、土地の細分化を抑制するとともに、周辺の住環境や自然環境と調和の取れた土地利用を図ることとしており、建築物等の制限としては住居系の用途制限と敷地面積の最低限度が定められております。

この土地利用の方針に沿って、また、建築物等の制限の中で、当地区の北西側敷地については複合商業施設が立地しており、今回は南東側の敷地について新展示場の整備地として利活用する方針が定まったことから、その範囲の地区整備計画を建築物の整備内容や周辺の配慮事項を勘案した適切なものへと変更するものでございます。

以降は、今回の具体的な変更内容についてです。

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。また、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、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に位置づけられている公益・機能複合地区のうち、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。

なお、地区整備計画の名称については、それぞれの地区計画ごとの土地利用の方針等を踏まえ、独自につけているものでありまして、当地区と同じ名称の地区整備計画は市内にはありません。

次に、新たに定める集客交流地区についてです。

まず、土地利用の方針についてですが、周辺地域における良好な環境の保持を図ることや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、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等を定めます。

最後に、都市計画法に基づく変更案の縦覧についてです。

本案件に関しましては、都市計画法に基づく変更案の縦覧を10月16日から10月30日まで行いましたが、意見はございませんでした。今後の手続については、本審議会にて同意を得られましたら、12月中旬に告示する予定で考えております。

以上で、諮問案件グループ分け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 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お使いいただきますようお願いいたします。

いかがでしょうか。

●欠委員 細かい点で申し訳ないのですけれども、諮問案件ということでもありますので、発言します。

議案あるいは参考資料、説明などの中で、札幌ドームあるいは札幌ドーム周辺という言葉がよく出てくるのですけれども、条例や計画の中から引用したものとしては「札幌ドーム周辺」という表現で正しいと思います。もしそのほかの説明をするなど、必要な場合には旧札幌ドーム(大和ハウスプレミストドーム)といった正しい表現を使っていくのがいいかなと思います。

引用した場合はかぎ括弧で囲み、そのとおりにするのが正しいと思いますが、それ以外の説明では、旧札幌ドームというのでしょうか、正しい名称を使うほうがいいのではないだろうかと考えます。

●永井地域計画課長 ご承知のように、ネーミングライツにより、名称が大和ハウスプレミストドームとなっておりますので、それに関しましては、委員がおっしゃられているように、必要に応じてどの表現が適切かをしっかりと判断しながら記載したいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●阿部委員 スライドの27ページの周辺環境への配慮、動線計画についてです。

新展示場のところに直進誘導レーンをつくりましたとおっしゃっていましたが、この道路の幅はどのくらいなのでしょう。

また、搬入される車両がどのくらいの大きさのもので、何台くらいなのか、想像がつかないのですが、1台ずつ入ってくるということはあまり考えられませんし、同じような時間にもしかしたら入ってくるかもしれないと思うのですが、車線は2車線くらいあるのでしょうか。

それから、曲がるところのカーブがちょっと狭く感じるのですね。搬入車両が直線で入ったり出たりするようにするという工夫はいいと思うのですけれども、そういう安全性について引っかかりました。

もう一つは、一般駐車場のことについてです。

前回、アクセスサッポロの駐車場の台数をこれで網羅できるのかという質問をもしかし、たらしたかもしれないのですが、障がい者用駐車スペースは何台分という決まりがあるかもしれません。一般駐車場の中に障がい者用駐車スペースを考えているのか、また、この駐車場台数の中で障がい者用駐車スペースは何台分が取れそうなのでしょうか。

その配慮がされているのかをお聞きしたいです。

●渋谷産業振興部長 スライドの27ページですが、一般駐車場のスペースに「直進誘導レーンを設け」という表現をさせていただいております。

まず、前提といたしましては、この駐車場は、今後、設計をさせていただくということであり、詳細は其中で考えていきたいと思っています。ですから、この時点での車線イメージや角の部分は今後ということでご了解をいただければと思います。

ここはご来場者が利用される一般駐車場となりますので、基本的には自家用車というイメージを持っております。台数としては1,200台分を用意します。ただ、冬の期間は、堆雪の関係もございますので、1,100台ほどになろうかなと考えております。

次に、障がい者への配慮についてです。

1,200台の中で15台分を想定しているところです。

また、質問が前後してしまいましたが、現行のアクセスサッポロの施設の駐車台数は、委員からお話のございました1,100台です。

●阿部委員 搬入車両の車線の幅や何台ぐらいを想定しているのかはこの後ということであり、今の段階のものはイメージだということなのですね。

●渋谷産業振興部長 そのとおりでございます。

●阿部委員 業者の車両となりますと自家用車よりは大きいものになるでしょうし、いろいろなものが搬入されたりするとなりますと、ここの安全性の確保も大事かなと思います。

直線の動線はいいのですが、何かあったときにバックできないのかとも思いましたので、車線幅に余裕を持っていただくといいのかなというイメージを持ったので、今後、もし機会がありましたら取り入れていただけるとありがたいなと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●森田委員 今の阿部委員の質問と関連で、いかにユニバーサルデザインを都市計画に入れるかということで、私も同じ考えです。

スライドの34ページの駐車場の需要バランスの関係でお聞きします。

ここの周辺には旧札幌ドームがありますが、市のお考えとして、この周辺をいかに活性化するかということで、今、いろいろなことを計画されておりますけれども、駐車場のバランスと公共交通とのバランスが大事だと思います。いろいろな方が来ますので、駐車場はもちろん絶対に必要ですけれども、札幌市が抱えている交通手段としての地下鉄などのことも同時に考えていかないといけないと思います。昨日、清田区への地下鉄延伸の陳情が出されたということがありますよね。延伸をするしないということではなく、いかに交通バランスを取るかということを私は言いたいのです。

これから新しい建物をつくろうとするとき、そうした需要をどれだけ向上させるかということがこれからの都市づくりやまちづくりの大事な視点だと私は思っています。もちろん、お考えになっていることは分かっているのですが、ぜひ、そのことをお示ししたいと思います。

●永井地域計画課長 委員のご指摘のとおり、札幌ドーム周辺の高次機能交流拠点を強化するに当たっては、交通施策との連携にもしっかりと配慮する必要があると思っておりますので、関係部署とともにこのエリアの交通を考えていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●横田委員 スライドの36ページと37ページに周辺の景観、デザイン上の配慮ということで結構細かく出ていますが、その設計者というのはコンペか何かで決められるのでしょうか。また、それを決めていく部局はどこになるのでしょうか。

この頃、建築士によって話題になったりすることもありますので、設計そのものに関してどのようなお考えなのか、お聞かせいただければありがたいです。

●渋谷産業振興部長 当事業に関しましては、P F Iの事業ということで、既に事業契約を終え、事業者の選定は終わっております。私ども産業振興部で所管をしておりまして、現在、設計の段に移っています。本日お示しをさせていただいているスライド中の各種配慮についてはしっかりと反映をしたいと考えております。

●横田委員 だから木調の縦材ということまで出ているということなのですね。

●渋谷産業振興部長 さようでございます。

●横田委員 すてきな建物を望みます。長く使うものですし、中身もそうですけれども、外観もすごく大事だと思いますので、楽しみにしております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 先ほど、公共交通機関への転換ということで、非常に重要なご視点からのコメントがあったかと思います。

今回の計画から少し外れてしまうかもしれないですけども、札幌市として、車をなるべく減らして環境に配慮した交通をどう整備するかということの中で、例えば、地下鉄駅からのシャトルバスの運行や市バスの増便でアクセスを向上させ、車に頼らないまちづくりを進めていくということも重要かと思います。

また、冬場は難しいかもしれませんが、夏であれば自転車で行くということも健康のためにも環境のためにも非常に重要だと思いますし、東西線に沿うような形で自転車道が延びておりますので、そこと自転車優先道路を結びつけ、健康にもよい自転車を活用して訪問できるようなまちづくりについても併せて検討していただけるといいかと思っておりますので、お願いいたします。

●永井地域計画課長 今いただいた意見を踏まえ、検討してまいりたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 スライドの37ページですけども、前回の私のご質問に対応していただき、どうもありがとうございます。

低反射タイプの太陽光パネルを設置しますと書いてあります。このようなそれなりの規模の施設がここに新たにつくられ、そこに太陽光パネルを設置する、エネルギー利用もそれなりにあるということで大変いいことだと思いますけれども、低反射タイプというものは実際にどのぐらい反射率が低いのか、私は素人なので、分からないのですけれども、景観面から見てどのぐらい意味があるのかの確認はされているのかが1点です。

2点目は、私の勝手な思いかもしれませんが、同じスライドで木調の縦材をデザインに採用していただくということで、大変いいことだなと思います。加えて、可能であれば、木材であれば、道産材なり、地域の材を用いられるともっと意味が出てくるのかなと思いました。これは無理のない範囲でということになりますけれども、ご検討をいただければなと思います。

最後に、スライドの27ページの動線計画についてです。

白石・藻岩通から北野通へ抜ける曲線の新たに供用される道路があります。試験供用のときに私も通行しましたので、様子は分かっているつもりですけども、ブランチ側にも一定の歩行者がいらっしゃるような気もするのです。商業施設や飲食施設等の利便性の高い施設がいろいろありますので、行き来は結構ありそうな気がしたのですが、歩行者の安

全確保という面で何かご配慮を考えておられるのであれば教えていただきたいと思います。

●永井地域計画課長 3点ございましたけれども、1点目の太陽光パネルの件について私からお答えします。

我々、地域計画課は景観条例に基づく届出などを所管しておりまして、太陽光パネルをつける場合には低反射型でというような協議をさせていただいております。具体的な数字は持ち合わせていないのですが、艶があるものではなく、いわゆるマットな仕上げとなっています。反射率が何%かというものは持ち合わせておりませんが、太陽光の反射率が非常に低いタイプの周辺への環境に配慮したものを採用していただいております。ここでもそういうものを採用していく計画としております。

●渋谷産業振興部長 2点目のスライドの36ページについてです。

ここでは、外壁のデザインの中で林立する樹木をモチーフとした連続する木調の縦材という表現をさせていただいております。委員から、例えばということで、道産材を活用してはどうかということがございました。ただ、これは、木調ということで、木材については想定をしておらず、この縦材は耐久材の活用を現状では検討しているところです。

ただ、前提として、外壁デザインについては周辺と調和させるということがありますので、そこはしっかりと反映できるようにしてまいりたいと思っております。

それから、ご質問の3点目の歩行者視点からの隣接の商業施設との往来のご心配についてです。

今後、道路の部局を含めましてしっかりと検討をしてまいりたいと思っております。

敷地内に車が動くスペースがございますので、そこについても歩行者という視点からどのように安全を確保していくのかというのは非常に大切な視点だと思いますので、今後の設計の中に反映をしていきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 前回、様々な指摘させていただきました。例えば、今後の札幌ドームと連携をしていくことなどもあります。考えていらっしゃるということで、安心かなと思いました。ただ、私は出庫する車の流れや動線は本当に大丈夫かなと思っております。

スライドの34ページに一斉に入退場する催事は実施しないと書いておりますけれども、それでも500台、休日には700台が出庫するという状況があるということです。また、公共交通への転換も考えていらっしゃるということでしたけれども、現行のアクセスサッポロではキャンピングカーや車関係の展示もされておられたと思うのです。そういうときには全道からマニアの方がいらっしゃるということも考えられます。

前回、白石・藻岩通、北野通は、いずれも2車線だけれども、右折レーンがないのだと

いうことを指摘しました。白石・藻岩通は南郷通からずっと国道36号まで右折レーンがないわけですが、全道からいらっしゃった方々がどういうふうに抜けてくるか、流すかということは、今後、しっかりと考えていく必要があるかなと思っております。

こういった皆さんが喜ばれる場所ができた反面、中通りに入っていく車が増えてしまったというようなことがないように、冬期間も含め、車がどういうふうに流れるのか、流すのかということを道警や関係機関としっかりと協議しながら進めていただきたいと思います。

●渋谷産業振興部長 今、大きく2点、委員からお話があったかと思います。

1点目は、車の出庫の状況についてのご懸念についてです。

スライドの33ページにありますとおり、この新展示場におきましては多数の観客が一斉に入退場する催事は実施をしないという想定です。実績値で時間帯別の平日、休日の発生集中量の状況も記載をさせていただいておりますが、時間帯ごとによって人の動きが出ておりまして、加えて、車の出庫の状況もさような状況です。

ただ、白石・藻岩通の右折レーンのお話もございましたので、こういったことについてしっかりと関係機関との調整を図りながら対応していきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●伴委員 私からも長屋委員のご質問に関連して引き続きお願いします。

前回の交通量の関係調査の細目を少しはっきりしていただき、ありがとうございました。

今の渋谷部長のお話についてもそうですけれども、そもそも、アクセスサッポロを移転、建て替えて展示機能を強化するとうたっていらっしゃいますよね。私の不勉強で申し訳ないのですが、新しい展示場では一斉に短時間に交通が集中する催事を実施しないというふうにおっしゃっていますのはコンセプトなのか、運用なのか、あるいは、キャパシティの関係からのことなのか、理解できておりませんので、どういうことを指していらっしゃるのか、教えていただければと思います。

また、そういうものを想定していないとおっしゃってはいるものの、実際に例外がないのかどうか、それは想定外となるのかどうかもあるので、どういうイメージなのかをお聞きしたいと思います。

●渋谷産業振興部長 まず、多数の来場者が一斉に入退場する催事を想定していないと申し上げましたが、これはコンセプトとして考えているものです。今回はPFI事業となりますが、その要求水準の中で、施設のありようとして、そうしたことを設定させていただきました。

その上で申し上げますが、今回の施設については、大きくは産業振興という視点のため

の産業の交流拠点となろうかと思っています。具体的な用途としては、展示会や商談会、これには大小様々な規模があると思いますが、こういった様々なイベントを想定しておりまして、それらを通じて地域の企業間の交流や地域への経済効果をもたらしたく、その産業交流の拠点としてこの施設を構えたいということです。

したがって、プロスポーツの大会や著名なグループのコンサートといった用途での使用はないということです。

●伴委員 半分分かったようで、分からないところもあるのですが、大中小のいろいろな催事が行われることを想定しているということでした。へ理屈を言っているわけではございません。確かに大きなイベントをどかんとやろうとしているということではないのは分かるのですが、1,100台から1,200台の駐車場を用意されているというキャパシティーがある中、大中小のいろいろな様々なイベントが関連づけられ、同時刻に開催することもあり得ると僕は思うのです。それは悪いことではないと思うのです。しかし、そういうものは想定していないというのが僕の中では不理解だということなのです。

ここで口約束はできませんということでもいいのですが、せっかく多機能であり、また、ある程度のキャパやきちんとした機能性を持たせたいというのであれば、それ相当のイベントや展示、催事が行われると想定されまして、そうではないというのが僕の中ではいまいち解せないのです。

それについてはこうだがちっと決めなくてもいいのですが、長屋委員からの交通量の関係のことも含め、心配の声が出てしまっているのもう少し丁寧に説明をしていただけるとありがたいです。

●渋谷産業振興部長 例えば、プロスポーツの大会、あるいは、コンサートというものではないと申し上げました。一方で、商談会や展示会は大小を含めてと申し上げました。

確かに、この新展示場につきましては、床を分割しての活用が可能です。言葉はおかしいかもしれませんが、これにより取りこぼしをしておりました需要を取り込むことができ、それが産業振興、交流につながるという趣旨でございます。

ただ、この使い方におきましては、審議会でもご懸念がございます交通面での影響などもございますので、運用においてキャパシティーを、これは駐車場の量や交通量も含めてになりますが、それらを考えながら調整していくことは必要だと考えております。

●伴委員 キャパシティー、そして、催事の特徴も含め、一斉に開催される可能性はあるということですね。その上で、A、B、C、Dといろいろな床があるわけですが、重ならないよう、動線も含めた運用面でなるべく解消していくのだという意味で、短時間に交通が集中するような催事を実施しないということなのであれば理解はできます。しかし、そうだとしますと、催事を実施しないという言い方はちょっと極端かなと思います。

運用面において解消するのだというのだったら、今の説明で足りたと思いますけれども、それでよろしゅうございますか。

●渋谷産業振興部長 少し言葉が足りず、申し訳ありませんでした。

確かに、展示場は、分割をしなければ大きなキャパにもなりますし、分割をしながら利用することによって大小ということです。これは、いずれも運用の中でいかに調整をしていくかということになるかと思いますが、委員のご指摘のとおりかと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●わたなべ委員 伴委員の発言に関連して1点だけです。

今のイベントの内容、主催者の使い方についてです。

展示会、商談会とはいえ、今までのアクセスサッポロを見ていると、ステージイベントなどをやる時がありますよね。そのような時間的には集客を見込める主催者側のイベントのプログラムもあると思うのです。

そういった中で、いかにも集客しそうなステージイベント、すばらしく人気があるような講師の方のカンファレンスなど、人の集中が見込まれるようなことがあるとき、イベント内容やプログラムまで規制をかけるということはあるのでしょうか。

●渋谷産業振興部長 この新展示場で行われる催事として、商談会や展示会、それから、委員のご指摘の集客を伴うイベントに近いカンファレンスなど、事例を挙げていただきました。

基本的には、先ほど申し上げましたとおり、周辺の交通量や駐車場のキャパシティーなどを考えながら運用上で検討しながらやっていくということになりますが、それを規制するルールがあるかと問われれば、現時点でそのようなルール設定をすると明確にお答えできない状況でございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 今のお話に関わってのことです。

大型コンサート、プロスポーツの試合などを行わないとしても、例えば、休日の何らかの展示会ですごく人気があるようなケースのときには、やはり、駐車場がパンクする可能性は当然考えられると思います。

そのような大きな展示会のようなものがあるときには、例えば予約制にするなど、ある程度の制限をかけないと、来たはいいけれども、困ってしまうということは十分に考えられると思いますので、何らかの工夫をしてみたらいいかなと思いました。

●渋谷産業振興部長 予約などの運用ということも検討してまいりたいと思います。

●岸本会長 運用面についての話がありましたが、現時点において、図はあるものの、動線における幅員がどのぐらいで、カーブのところを含めてどのようになるのかは詳細に考える必要があるということですよね。

同時に、イベントによってどのぐらいの人数を集客するのかということもありました。現時点において極めて大規模なコンサートをやるとりはないけれども、それに準ずるようなもので集客が見込まれるとき、駐車場及び駐車場に入ってくる台数、公共交通などとの役割分担を考え、地域の安全性や渋滞の解消もにらみながら適切にやっていくかということで、様々な現実の運用面のことがあろうかと思います。

そうしたものについては、マニュアルといいますか、こういったときにはこうしようだとかという内規みたいなものをつくり、可能な限り地域に迷惑がかからないよう運用をしていきたいということかと思うのですけれども、そうした理解で間違いはないですか。

●渋谷産業振興部長 さようでございます。

●岸本会長 運用面において、こういうイベントのときにはこうします、こういうイベントのときにはこうしますという具体的な運用基準ができるわけではなく、その時々で場当たり的だという意味ではないのですけれども、その局面をにらみ、適切に対応していただけるということかと思います。

ほかにございませんか。

●阿部委員 産業交流の拠点として、展示会や商談会を想定していると言われていますが、アクセスサッポロでは、年に何回か、半年に一度ぐらいか、住宅機器やキッチンメーカーなどの大きな展示会があったのです。今の状況は分からないのですけれども、バスをチャーターし、関連する業者が全道から来たりしていたのです。

例えば、バスで来るということももし想定されているのであれば、一般車両の駐車場が1,200台と言っていたのですけれども、そういう乗入れはどうするのか、商談会や展示会の送り迎えのチャーターのバスの出入りや待機場所などについて、想定はされているかと思いますが、今後、そういうこともよろしくお願ひしたいなと思います。

●渋谷産業振興部長 そのように対応させていただこうと考えています。

●岸本会長 先ほど障がい者用の車両の駐車スペースは15台分ぐらいを確保しているということではあったのですけれども、その時々に応じてといいますか、それでは足らないと

いうことであれば、運用面等において障がい者用の駐車スペースを臨時的に拡張するということもできるかと思います。それから、バスで来るというときには、バスの駐車スペースを設けるなど、そういったことも視野に入れ、動線あるいは安全性を確保するとともに、駐車場の運用、設置の詳細を今後詰めていただきたいというご意見が多方面から幾つか出たと理解しておりますし、今出されました点はしっかりと受け止めていただければと思います。

これはPFIということでしたが、その契約相手方たる設計事業者には適切に伝えていただくと同時に、市当局としては、今のご意見を踏まえた上で、そういう設計になっているかを確認するとともに、今後運用されるときもそうしたことを常に念頭に置いていただければと思います。

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、採決を行います。

議案第1号から第3号及び第8号の東月寒向ヶ丘第二地区関連について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

◎五輪通関連について

●岸本会長 次に、議案第4号及び第6号から第7号の五輪通関連についてです。

準備ができましたら、担当部局からのご説明をお願いいたします。

●小林総合交通計画部長 諮問案件グループ分け②の五輪通関連の都市計画変更についてご説明いたします。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明内容は、ご覧いただいている8項目です。

事前に説明した案件ですので、重複する部分は端的に説明させていただきます。

初めに、五輪通の概要及び整備の必要性についてです。

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。地下鉄南北線が並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の約1.8kmとなります。

次に、五輪通の位置づけです。

1点目は、各計画における位置づけです。

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。外環状道路は五輪通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。左の図で示したとおり、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。

対象区間は第1次緊急輸送道路と位置づけられており、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となります。五輪通の円滑な交通を確保することで災害時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、交通量についてです。

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。

対象区間は2車線に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、渋滞状況についてです。

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。

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・藻岩通の交通量は約2万1,000台となっており、4車線道路として整備済みでございます。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あります。

以上のことから、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ご説明いたします。

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、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。

幅員構成についてです。

現況の幅員構成は、南側、北側ともに歩道及び施設帯が9.5m、車道が11mとなっております。計画案の幅員構成は、南側の歩道及び施設帯が9.5m、北側の歩道及び施設帯が7m、車道が16.5mから20.5m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。

石山通との交差点を安全な形状とし、五輪大橋及び五輪小橋を拡幅する際の安全性、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。曲線部については、走行性の確保の点から、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。

幅員構成について説明します。

現況の幅員構成は、南側、北側ともに歩道及び施設帯が3.5m、車道が11mとなっております。計画案の幅員構成は、南側、北側ともに歩道及び施設帯が4m、車道が16mとなっております。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、公共用地を最大限活用して拡幅いたします。なお、この計画案は、一部区間の民有地に対し、最大6mの用地取得が必要となります。

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。

対象区間については、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、算出されています。便益は三つあり、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、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、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、事業が妥当なものと判断される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の防災機能の向上が図られます。

次に、都市計画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、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、北側の新たな都市計画区域を示す線について、橋梁の下部構造などを都市計画区域に設定するため、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。五輪通の変更に伴い、石山通、平岸通、真駒内通について、図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構造の変更等を行います。

詳細につきましては、議案第4号の札幌圏都市計画道路の変更（案）の1ページ、2ページに記載のとおりでございます。

次に、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、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いたします。

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、真駒内公園です。

図の左側が北の方角となっております。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いたします。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、地積の変更に伴う面積の変更をこのたびの変更に合わせて行います。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変更し、公園面積を約84.7haから約82.7haへ変更いたします。

次に、真駒内曙公園です。

こちら図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です。

初めに、これまで開催した住民説明会等についてです。

五輪通は、規制市街地における道路拡幅であることから、多様な意見をお聞きするため、また、札幌市の計画について理解していただくため、住民説明会等を実施してまいりました。表にお示ししたように、令和4年度から住民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がいらっしゃいます。

次のスライドで、ご懸念されている内容について、意見の要旨としてご紹介いたします。

こちらが説明会等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り、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か、三つ目は、拡幅区間は妥当なのかです。事前説明で紹介したとおり、このほかにも様々なご意見をいただいておりますが、本日はこの3点についてご説明いたします。

初めに、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ご意見についてです。

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拡幅すると整理しました。また、住民説明の進め方としましては、五輪通は骨格道路網のうちの外環状道路の一部と位置づけているなど、重要な道路であり、早急な4車線化が必要である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、この案について、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意見をいただくことになりました。

札幌市は、説明会でいただいた意見を踏まえ、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、路線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当初案と同じ最大6mの拡幅というご負担をおかけすることになりますが、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、決定したものでございます。

ほかにも、真駒内曙中学校から真駒内曙公園までの区間について、南北均等拡幅とすべきとのご意見をいただきました。

計画案では、当該区間は北側の民有地に拡幅する案となっていたため、二つのケースを検討しましたが、道路の技術的基準を満たせないこと、また、影響する筆数、面積及び事業費が増加することから、採用しないこととしました。

続いて、幅員は24mも必要ないのではないかというご意見についてです。地域の負担が大き過ぎるので、既存の20mの4車線道路と同じでいいという要旨の意見でございます。

五輪通の道路幅については、沿線への影響が大きいことを考慮した上で、現在の技術的基準に基づき、冬期を見越した幅員としており、道路機能が確保できる最小の幅員として24mとしております。また、既存の20m道路は計画時点の技術的基準に基づいて整備されており、現在の技術的基準で必要とされる機能が不足します。加えて、路肩が狭く、堆雪スペースがないため、第1車線を雪山で塞ぐ期間が長くなるといった課題もあります。新たに4車線道路を整備する際、20mの幅員では円滑な交通を確保するための機能が十分ではないと考えております。

続いて、拡幅区間は妥当なのかというご意見についてです。市街地区間より渋滞長が長い北ノ沢側を先に整備するべき、真駒内公園区間のみ整備すればよいという要旨のご意見です。

現状の五輪通は、多くの交通が集中し、混雑しております。特に、今回、都市計画変更する区間は交通量が約1万7,000台から2万2,000台と多く、これまでも真駒内通との交差点部において右左折車線を追加するなどの部分的な改良を実施してきましたが、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考えております。

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り、幅広く声を聞くため、令和5年12月に南区民センターの1階ロビーにて開催し、約100名の方にご参加をいただきました。

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時間半ほど動かないこともあったので、拡幅を進めてほしい、混んでいるからふだんは通らないようにしているなどの意見がございました。

続いて、事業者などへのニーズ調査で得られたご意見等についてです。

路線バスの運転手からは、冬期は渋滞で路線バスの遅延が常態化している、タクシー運転手からは、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、札幌市南消防署からは、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のご意見がありました。

次に、事前説明における質問事項についてです。

事前説明の際、いただいたご質問のうち、回答を保留していたものや補足回答が必要な

ものとして、こちらの4項目について改めてご説明いたします。

初めに、五輪通の除雪についてです。

五輪通の除雪は、冬期間も4車線を確保するように聞こえたが、冬のみちづくりプランの考え方と相違がないのかという趣旨のご質問がありました。

札幌市の幹線道路の除雪水準は、札幌市冬のみちづくりプラン2018に示されており、4車線の幹線道路の幅員確保基準は3車線以上となっております。これは、大雪などを除き、目標とする確保すべき幅員を示したものであり、断面図のとおり、初冬期や初春期などでは4車線を、厳冬期においては3車線以上を確保するというものでございます。五輪通は、4車線の幹線道路の除雪水準に基づき実施することとなりますが、堆雪スペースを考慮していることから、4車線を確保する期間をより長くすることができると考えております。

事前説明で冬期間も4車線を確保すると聞こえるような説明になったことをおわびいたします。

続いて、交差点の形状についてです。

交差点を挟んで道路の幅員が違うが、車線がずれることはないのかという趣旨のご質問がありました。

一例として、真駒内通との交差点をご説明いたします。

真駒内通との交差点は、公園区間と市街地区間の幅員が違いますが、これは歩道の幅員の差によるものです。車道については、右折滞留車両が対面の直進車両の走行を阻害しないように右折車線を正対して配置しており、安全で円滑な走行が可能となります。石山通との交差点、平岸通との交差点についても同様の考えで車線を配置しております。

続いて、曙町3丁目・4丁目の住宅地への影響についてです。

道路拡幅の影響がどの程度あるのかを把握したいという趣旨のご意見をいただきました。

この図は、拡幅の影響が大きい曙町3丁目・4丁目を示しております。図の赤色の線が都市計画案の区域を示し、ピンク色で着色されている範囲が影響を受ける土地となっております。曙町3丁目では、影響を受ける土地の筆数が8筆であり、奥行き約20mの土地に対し、約6mの拡幅となります。曙町4丁目では、影響を受ける土地の筆数が3筆または4筆であり、真駒内曙公園に近い土地で約3mの拡幅となり、徐々に影響がなくなっていくます。

なお、真駒内曙公園から東側については、道路線形が徐々に北側にカーブし、その後、南側にカーブする線形となっており、南側の光塩学園女子短期大学、道営住宅跡地、北側の自衛隊駐屯地の用地を取得し、整備する計画のため、個人住宅への影響は平岸通との交差点までございません。平岸通との交差点の南西角において影響を受ける土地が2筆、最大1mの拡幅がございます。

続いて、都市計画決定後の法的制限についてです。

都市計画決定後の制限はどのようになるのかという趣旨のご質問がありました。

法的制限については、都市計画決定後と事業認可取得後で異なりますが、事前説明では

都市計画決定後の制限のみを説明しましたので、補足説明をさせていただきます。

初めに、都市計画決定された場合のスケジュールをお示しします。

令和7年度以降、事業認可の取得、用地確定測量を行い、用地・物件補償を経て令和10年をめどに道路工事に着手する予定となっております。

都市計画決定後の制限としては、都市計画道路区域内に建築などをする場合に許可を受けることが必要となります。基準に該当し、かつ、容易に移転、除却が可能であると認められる場合、許可をしなければならないと定められております。階数が2階以下で地下階を有しないこと、かつ、主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリート造その他これに類する構造であることが基準となっております。具体的には、一般的な2階建ての木造住宅は建てることができますが、鉄筋コンクリートのマンションなどは建てることができないということとなります。

次に、事業認可後の制限についてです。

事業認可後は、二つの制限がかかります。

一つ目が建築等の制限です。

都市計画道路の区域となる部分において、右に記載している内容については市長の許可が必要となります。

二つ目が土地建物等の先買いについてです。

都市計画道路となる部分は、土地建物等を札幌市以外に売却したいときは札幌市へ届出を行う必要があります。札幌市が30日以内に買い取る旨の通知をした場合、その時点で売買契約が成立したものとみなされます。買い取らない旨の通知があった場合、もしくは、30日以内に通知がなかった場合は第三者への売却が可能となります。

次に、意見書などについてです。

この変更案について、10月16日から10月30日までの2週間、都市計画法に基づく法縦覧を行いました。縦覧者は0名でした。意見書の提出は、議案第4号都市計画道路の変更について3件ありました。そのほかの変更案について、意見書の提出はありませんでした。提出された意見書については、事前にその他の資料と併せて送付させていただいております。

提出された意見書に対する札幌市の考え方についてです。

多くのご意見をいただいておりますので、できるだけ要旨をまとめ、こちらの8項目についてご説明させていただきます。

まずは、片側拡幅しか提示しないのは公正ではないという要旨の意見についてです。

五輪通は骨格幹線道路などの重要な役割を担う道路のため、札幌市が最善と考える案を提示しております。案の検討においては、関係機関と調整、協議を行い、事前に課題をクリアする必要があります。また、用地取得が必要な計画であり、地域意見を聴取しながら案を検討することは、個々の利害が異なることから、地域の混乱を招くおそれがございます。お示しした案は、地域全体への影響を最小限とするため、公共用地を最大限活用する

としたものであり、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、決定したものでございます。

続いて、道路幅員は24mも必要ないという要旨のご意見についてです。

先ほどご説明したとおり、沿線への影響が大きいことを考慮し、道路機能が確保できる最小の24mの道路幅としております。新たに4車線道路を整備する上で、道路幅員が20mでは円滑な交通を確保するために必要な機能が十分でないと考えております。

続いて、市街地区間よりも北ノ沢側を先に整備すべきという要旨の意見についてです。

こちら、先ほどご説明したとおり、都市計画変更をする区間は交通量が多く、これまでも、真駒内通との交差点部において部分的な改良を実施してきましたが、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考えております。

続いて、交差点の部分的な対策で渋滞は解消できるという要旨の意見についてです。

整備の必要性でもご説明したとおり、五輪通は交通量が多く、交通容量を超過しているため、路線として4車線化を行う必要があると考えております。なお、道路の4車線化に合わせて各交差点に右折レーンを設置する計画であり、バスベイの設置の必要性等については、今後、事業を進める中で検討してまいります。

続いて、人口が減少する中、歩道を現在の3.5mから4mにするのは不自然という要旨の意見です。

五輪通の歩道幅を4mとする考え方はやや分かりにくいいため、順に説明させていただきます。

道路の技術的基準では、道路幅を決定する際は堆雪スペースを考慮することとしており、図のように歩道や停車帯で確保することとなります。冬期に必要な道路幅の内訳は、冬期の歩道幅が2m、堆雪スペースが3m、冬期路肩が0.5mであり、合計5.5mとなります。歩道の全幅員は、歩道幅員が2m以上、並木を設ける場合の施設帯の標準幅が1.5mであり、合計3.5m以上となります。停車帯は、乗用車の停車を考えた縮小値として1.5mとしております。冬期に必要な道路幅は5.5mであることから、歩道全幅員を4m、停車帯を1.5mとしております。

次に、イベント時の渋滞対策として、地下歩道の再設置等を検討すべきという要旨の意見です。

過去に真駒内通との交差点に設置されていた地下歩道は、事故防止等の理由で地域から横断歩道の設置要望があり、関係機関と協議を行い、閉鎖したものであるため、再設置の考えはございません。また、イベント時の渋滞対策は、基本的にイベント主催者が行うものと認識しております。道路整備において対策することの有無等があるかどうかについては、今後、検討を進める中で施設管理者等と協議してまいります。

続いて、地域からの要望書についてです。

現計画に反対するとともに、地域が納得できる計画策定を要望するという要旨の要望書です。

これまでも説明しておりますが、五輪通の都市計画変更案は、地域全体への影響を最小限とするため、公共用地を最大限活用した計画として考えております。地域の皆様には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、決定したものでございます。本日まで計画案を理解していただけるように説明会等を重ねてきたところでありますが、今後も誠意を持って対応してまいります。また、事業により生じる損失については用地費や物件の補償費にて対応させていただきたいと考えております。

続いて、その他のご意見についてです。

ここからは、分類ごとに意見の紹介のみをさせていただきます。

計画案に関する意見についてです。

この計画により駐車場がなくなることによって今後の生活に不安を感じる、市街地区間の拡幅を行うのであればアンダーパスや陸橋を設置するなど、地権者に部分的な買収や移転などを求めない方法を示すべき、それが予算的、技術的に難しいのであれば、その旨を地権者に説明すべきなどのご意見がありました。

これまでの進め方についての意見です。

対案がない中、買収範囲を公開されるのは心理的ダメージが深い、地域住民が意見を発言しても案に反映されないなどの意見がありました。

今後の進め方についての意見です。

移転となる場合は、今の生活水準を維持できるよう、十分な補償とより一層丁寧な説明、対応を望む、用地交渉の開始時期を具体的に示してもらわなければ、今後、住居をどのようにするかを家族で話し合えないなどの意見がありました。その他として、五輪通は小学校のスクールゾーンにもなっているため、雪山は低くしてほしいと要望している、意見交換会で意見が出た壁面線の指定についての説明が十分ではないといった意見がございました。

ご紹介したご意見やご要望は、同様のご意見等を住民説明会等においてもいただいております、これまで丁寧に対応してきたところでございます。

今後の予定についてです。

今後の予定ですが、本諮問にてご同意をいただき、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。

最後になりますが、五輪通の拡幅は外環状道路の機能強化のために必要なものと考えておりますが、事業を進めるには沿線地権者様に大きなご負担をおかけすることとなりますので、今後も誠意を持って対応してまいります。

以上で諮問案件グループ分け②の五輪通関連についての都市計画変更の説明を終わります。

ご審議のほど、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やご意見等ございましたらお願いいたします。

●伴委員 前回、質問をさせていただいた五輪通の除雪について、ご説明をありがとうございました。

スライドの45ページが当該のページの一つになるかと思います。

重要な骨格道路ということで、皆さんの考え方、計画は的確なのかなと考えている一方で、一部の市民の方々に大変なご迷惑をおかけするという状況から、この道路についての今回の見直しは、公共の利益のために、つまり、4車線の確保のためのものということで認められるものだと思うのですが、前回、冬期に4車線が常時確保できないのではないのですかというお話をさせていただいたところ、先ほど、小林部長から、4車線を確保する期間は長くすることができると言い換え、おわびがされたと認識しております。よって、4車線を確保できない期間は、当然、厳冬期にはありますよということだと思います。これは、札幌市はどこもかしこもそうだと思います。

ただ、一言、苦言を呈すのであれば、私も地元でいろいろな案件を抱えていますけれども、片側1.5車線、オール3車線は確保すると言いながらも、岸本会長からお話があったとおりで、雪の降り方にはいろいろとあると思うのです。これは、冬のまちですから、仕方がないと思います。しかし、道路というのは、車が通れば通るほど、皆さんもご存じのとおり、車が雪をはねていくのです。そうすると車幅はどんどん狭くなっていき、そこを避けるようにします。そこに大型のバスが来ると、実質、2車線になってしまうのです。1.5車線はあるけれども、車は1車線でしか通れないという状況があるという苦言を呈しておきます。これが現実です。

雪対策においてこういうことをやるのだということも含めて尊重しますが、現実的に思うようにはならないだろうと思います。今日は厳しくは言いませんけれども、4車線を確保する期間を長くすることができるという言葉でその含み損をおっしゃっているのかなというふうに私は理解しております。

実際に住民の方々がご苦勞をされているわけですし、机上の論理ではございません。車線を確保できていないではないか、何のために財産を削ったのだということにもなりかねませんので、しっかりと住民に向き合い、そして、骨格道路としての形成を遵守していただきたいということを厳に申しておきます。

それでは、話は展開し、次にスライドの60ページの縦覧の結果⑤についてです。

ご丁寧にご説明があったわけでありましてけれども、まさに雪に関してどうなるのだということも示唆されている幅員のことです。

この図は分かりやすいのですが、要するに、堆雪スペースを道路側の車道のほう

で1.5m、並びに、歩道側で1.5mと絵面ではなっています。つまり、合計で3mということです。

その上で、歩道側に隣接している生活者についてです。僕はこの地元に詳しくないのですけれども、もしかしたらテナントも含め、つまり、雪をここに積んでいくとなりますと、これまで以上に歩道から車道に行くアクセス性が弱まる、あるいは、雪山というふうに言われるような圧迫感、こぼれる雪も含めて、こういうことで住民としての生活の利便性が落ちるやに思うのです。

僕の地元でも同じような案件を抱えていて、それは道路側の部分のことですけれども、雪が積まれ、歩道側に雪山ができるということは、雪を隣接している住民が自分で削って、駐車場を持っている地権者であれば、駐車場から出るためにその雪をよけなければいけないのです。

それは自分たちでやってくださいというものなのかは分かりませんが、いずれにしても、歩道に積まれる雪が増大するという限り、これまたご負担がかかってしまうのか、そうではなく、それは全部削りますと言うと、この図のとおりにはならないですし、それは一体どこに持っていくのかという話になります。

今日は雪対策室の方はいらっしゃいませんけれども、それに対するご見解はどうかを確認しておきたいと思います。

●小林総合交通計画部長 まず初めに、冬のみちづくりプランの件についてですが、いただいたお話は関係者としてしっかり共有させていただきます。

今ご質問をいただきましたスライドの60ページのところについてです。

まず、修正させていただきたいと思います。

ちょっと見にくいのですが、この絵の堆雪スペースの考え方としましては、4mある歩道のうち、冬期の有効幅員である2mを除き、歩道に2m、それから、停車帯を1.5m取るのですが、そのうちの0.5mの冬期の路肩を除いた1m、この合わせて3mを堆雪スペースとするという考え方です。

その上で、今、伴委員からお話をいただいた、いわゆる間口処理ということなのかなと思います（発言する者あり）間口処理ではなくということですか。

●伴委員僕は専門ではありませんけれども、これは間口処理とは言いません。間口処理というのは、住宅に隣接している道路、つまり、生活道路との境について、市は自らやってくださいというご協力をお願いしているものです。これは事実です。

ただ、間口ではなく、歩道が広がって、さらにそこに雪が積まれるので、ここの住民の方々、あるいは、貸駐車場もそうですけれども、道路に出られないという状況が生じるのではないかと考えられるということで、実際に僕の地元でもあるのです。

これから今まで以上に雪が積まれるわけですね。今ご説明があったように3mですね。

そこは自分たちでやってくださいという話になると、今回の道路のことに協力しました、でも、雪についてはさらに大変になりましたとなったら、住民の方々としてはどうなのかということのを僕は心配しているという話なのです。

その取扱いをしっかりと整理しておかないと、話が違うではないかということになるのではないかという僕の懸念です。

●小林総合交通計画部長 道路が広がったことによって今まで以上に多く堆雪される結果、道路に出るまでの距離や見通しなどが悪くなるなど、地域に負担をかけてしまうのではないかということについてです。

現状に比べて歩道も50センチ広げますし、今の考え方でいうと、車道にも雪山をつくることとなりますので、確かに見通しや距離などが少し変わってくるようになります。

現状、車線が5.5mございまして、幅広の車線になっているのですが、その中で1車線を確保しているので、かなり大きな雪山ができていますかとは思いますが、そういった状況よりも悪化する可能性もありますし、雪を置きやすくなるがために雪山を大きくする可能性が全くないとは言えないのかもしれないかもしれません。

出入りに関しては除雪のたびに間口処理のようなことをやるのですけれども、今回も、除雪をし、堆雪していくときには、伴委員もご承知だとは思いますが、後方から来るショベル等で間口をしっかりと開けます。

それでも、さらにご要望などが実際は出てくるのかもしれませんが、現時点でそこをちゃんとやりますとは申し上げられないのですが、通常の除雪体制の中でやれるべきことはやっていかなければならないと思っております。

●伴委員 長くなって申し訳ないのですが、これは結構大事なことだと思います。

幹線、補助幹線、そして、生活道路など、様々な道路があります。こういうまちですから、一般の住民の方々におかれてはいろいろとご協力もいただかなければいけないでしょうし、ご苦勞もおかけしているのだと思います。ただ、僕は全体の話をしているのではなく、ここに思いを持って、反対されている方もおりますし、賛成されている方もいるのでしようけれども、苦しんでいる方もいると思います。

そういう中において、雪をどけてくださいという議論をしているのではないですよ。こういう不利益となる可能性があるということを僕は今日言っておきたいのです。生活というのはそういうことですから。

現に、札幌市は、道路に隣接している方々のお宅のところをショベルでやってはいません。でも、札幌市でそういうふうにするのだと言っている中において、こういう不利益が生じるのではないかというお話なのです。

これは先ほどの東月寒の案件の理想論もそうですけれども、僕は、正直、そんなにうまくいかないと思っています。これ以上は申しませんが、運用面でいろいろとやるのだとい

う心積もりをしておかないといけなくて、財産を下さい、雪山は自分で削ってくださいというのは心が痛みますよ。

何軒の方々がどういった車で歩道から車道に出ていくのか、僕は承知していませんが、一般論として、そういう不利益が生じるという前提を持ってほしいということです。突き詰めれば不利益ですから、そういう前提で、しかし、公共の利益のために雪が積まれるということにおいて、先ほどの1.5車線の件もそうで、1車線になる可能性もあるし、歩道に雪山として積まれて、自分たちで重機や手でやらなければいけない可能性があるということとを私はぜひお伝えしておきたいと思います。

あとは、どうやるかです。札幌市は190万人のまちであり、いろいろなやり方があるのは知っていますが、あまり理想論をばんとぶつけられるのはどうかということです。我々、議員側はいろいろな声を聞いておりますし、現場も目の当たりにしています。そんな中、ぐっところえている市民の方々もいるし、どなられることもあります。だから、こういう絵面を見ると、ちょっと待ってくださいよというのが私の考えです。

特に、非常にご苦労されている住民の方々がいらっしゃるわけですから、そこにさらにということで、言葉は悪いですが、泣き面に蜂みたいな話になるようだといかななものかなと思うのです。ですから、今後、どう説明するかというより、先ほどの車道のことも歩道のこともそうですが、どう運用するかについて、雪対策室、そして、マルチのほうでご苦労された方々の思いを基にしっかりと面倒を見てあげることになるのではないかなと思います。

特別扱いはもちろんできないかもしれませんが、その辺のところをしんしゃくしていただいて、住民の方々、隣接する方々に向き合っていただきたいということを強く申しておきたいと思います。

●小林総合交通計画部長 承知いたしました。ただ伝えるだけではなく、そういう思いも含め、しっかり内部で共有させていただきます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 南区に住んでおります。

前回申し上げましたとおり、先ほどいろいろと説明していただいた多くのことについてはそのとおりのところもありまして、五輪通の4車線化はできるだけ早くに進めていただきたいという気持ちは強く持っております。ただし、ここは難しいのですけれども、これまでにいろいろな資料などもいただきまして、住民の方々の生活も考慮しなければいけないと考えます。

例えば、スライドの60ページについてです。冬期間の歩道の2m確保は、実際に雪が降ってきたらなかなか難しいのではないかと思います。そのため、数字は変えられるのかも

しれない、あるいは、今お話があった雪をどういうふうにするかということも含めると、なかなか難しいと思うところも確かにあります。

諮問案件ですから、この後、採決もありますので、質問します。

いろいろと出されている数値、例えば、幅員24mは22m、場合によって20mかは分かりませんが、何らかの考慮をした上で数値が変わるということも前提といいますか、その可能性も含めて採決に至るということで押さえてよろしいのでしょうか。

●岸本会長 それは、計画決定した内容が今後変わる可能性があることを含みおいていいかということですか。

●欠委員 簡単に言うと、そういうことになります。

●岸本会長 そうなのであれば、その時々都市計画決定をやり直さなければ駄目です。

内容としては、この事業内容で決定するかどうか、ご反対されている方々の意見にも十分に耳を傾け、その上で、一部、私権制限というものがあり、特に中学校に近くなればなるほど削られる幅が6m、あるところでは3mと、直線ではなく、可能な限り公共の用地を使うことでつくった結果のこの案を都市計画の内容として決定するかどうかであり、もし仮に修正するとなるともう一度手続がやり直しになります。

数値が変更する可能性を含んだ上での都市計画決定は制度上できないとご理解をいただきたいです。

●欠委員 もう少し触れます。

例えば、幅員24mと決定しました、都市計画道路もこうしますよとなったときに、事実上、これまでの住民の方々とのやり取りから非常に難しいといいますか、進まないだろうということが考えられますよね。双方がある程度の納得ができる、幾らかはのむしかないということで考え、数値が変わってしまうということがもしあるのであれば、もう一度かけるということがあってもいいとは思っています。しかし、24mで決定したらこれで行きまずで強制的に進めるということになっても、それではなかなか難しいところがあり、実際に着手できないのではないかなと思っています。

だから、この後、お話をいろいろとしていく中で、お互いに納得できるという数値が出てきたところで、つまり、数値が若干変わるとなったときにもう一度かけることはできる、今、仮にここで24mと決まったとしてもできると押さえていいですか。

●岸本会長 難しいと思います。

制度的に都市計画決定の内容を変更決定するという制度が都市計画法上ないとは言いません。ただ、一旦、例えば24mで決めたとします。決めるかどうかはこれからさらに議論

を詰めた上で都市計画決定していくので、24mで決まりということを前提では話していません。

ただ、ここで議論を積んだ上でこの都市計画決定案が都市計画決定されたと仮定します。その上で事業が認可されていくということになりますと、その案が法的に決定されるということになります。

確かに、今後、この事業が進んでいく中で計画の内容を変更する可能性があるという事情が後で出てきて、都市計画審議会に再度かけて、当初、ここは24mで行こうと思っていたのだけれども、例えば、こういう問題が出てきたから、あるいは、こういう状況が出てきたから計画内容を変更したいという場合、再度、変更の都市計画決定をするということは、制度上、なくはありません。

しかし、それは、そういう事情が新たに出てきたということがない限り、地元との話合いで納得がいったいないから20mにする余地を含みおいてという意味において、将来、まだ変更する余地があるかと問われると、そういう観点で変更するということは制度的には予定されていないです。

今回、この案で行くことについて決定した以上、後で事業を進めていく上で住民の皆さんから理解が得られていないところがあるからここは20mにしましょうだとかということでの都市計画決定という運用は恐らく事務局も考えていないと思いますし、制度としてもそうっていないというのが私の理解なのですが、私の理解がもし間違っていたら困りますので、お聞きします。事務局、その理解で間違いはないですか。

僕は、今、都市計画法上の制度についての確認を取っております。

●事務局（村瀬都市計画課長） 今、会長がおっしゃったとおりの考え方なのかなと思います。

●岸本会長 先ほど来、都市計画審議会に当たって、どうしても私権、財産権の制約が拡幅するということに伴って必ず生じてしまうということがあるからこそ、特に、影響を受ける地権者の方々の反対意見、あるいは、その方々がおっしゃっている代案などは包み隠さず、全て公開の場で審議の対象にしなくてはならないと私は考えたので、全て出してくださいとお願いし、それを皆様方のお耳にも入れているところでございます。

24mがどうかというのは、当然のことながら、都市計画決定の議論の対象になるわけですが、20mであれ、24mであれ、拡幅する以上、私権の制限は残念ながら生じます。しかも、それが平等に生じるわけではないのです。

ですから、地域全体にどの程度の影響が出るかを様々にらみながら、直線ではなく、一部が南側に行った後で北側に行ったりするということで6mの制限を受ける方々がおられるという心苦しい状態はあるわけですが、骨格道路としての防災機能や外環状道路という位置づけなど、全体の中で犠牲を強いることを分かっているながら、全体としてこれ

を都市計画決定していくかという問題なわけです。

ただ、都市計画決定があったからといって、直ちに土地を強制的に取り上げるということには制度的にはなってないです。これは前回も説明があったことで、これから個別の交渉が始まっていくということになります。詳細にどのぐらいの切り取りになるかなどを調べた上で個別に交渉を行っていき、ご理解をいただけた方とは土地の売買契約になっています。ただ、どうしてもご納得をいただけない方がおられる可能性は十分に考えられるわけです。

その場合は、前回もご説明があったかと思いますが、土地を強制的に収容してでもなおこの事業を進めていくだけの公共性があるかどうかについて、別途、土地収用委員会の土地収用裁決という手続を経て、強制的な土地収用という可能性が制度的に絶対にあり得ないとは言わないのですが、可能な限りそうならないように、札幌市としては、個別交渉及び補償の仕方、補償金額等を含め、これから誠意ある対応を行っていただくということが前提にあり、その上で24m拡幅の案で我々として都市計画決定をするかどうかを判断することになるかと思っています。

これは私も後で言おうかと思っていたのですが、住民の方々からは、拡幅に伴って、例えば、駐車場がなくなることで今後の生活に不安を感じるというような意見が出ております。当然だと思います。でも、ただ単に、面積がこのぐらい切り取られるから、坪単価がこれだけだから、はい、終わりというわけではなく、切り取られることによって、駐車場が切り取られるだけという意味ではなく、家に影響が出て立ち退かなければいけないというものに比べれば、今はその家に住み続けることはできるけれども、私の家の場合、ここに駐車場があって、それが切り取られることによって利便性がかなり低減してしまうのだということであれば、面積が減ったということだけではなく、生活利便性というものに影響が出るということもきちっと念頭に置いた上で、個別に丁寧に補償交渉を積み重ねていくということが私は必要であろうと思います。

それが前提であり、先ほど伴委員がおっしゃった除雪の在り方についてもそうです。ただ、できることとできないことはあるかと思うのです。市の除雪で全部きれいにやりますというわけにはいかないところもあるだろうと思います。しかしながら、ここが基幹道路であることから拡幅をする、除雪のことも考えるというのであれば、基幹道路としての道路であることを念頭に置いた上での除雪体制も今後考えてくださいねということで、私は確かにそうだと思うのですよね。

ですから、長くなりましたけれども、まず、この案でまちづくりのグランドデザインを決定したときには、それを前提にこれから個別交渉に入っていく、そういう制度で審議の対象になっているということを理解していただければと思います。

よろしいでしょうか。

●欠委員 いろいろと説明をありがとうございました。

ということは、これが通ったときには24mの幅員ということで進め、あとは個別交渉ということですね。数値がもしかしたらちょっと変わるかもしれないことを前提にはしないけれども、そうなることも場合によってはあり得るのかもしれないという感じでしようか。

●岸本会長 現時点で場合によってあると私の口からは言えません。

制度として、都市計画変更という制度はあるけれども、住民の理解が得られていないからやっぱり20mにしようとか、そういう理由で個別に変更していくことは都市計画法上では予定されていないです。

もしかすると、需要など、将来的なもので24mでは足りないから都市計画を変更するという可能性が制度的に全くないわけではないです。ただ、誤解を招かないように言いますが、それも基本はないです。24mで確定するというのは、よほどのことがあったときには一から議論し直すのですけれども、これがさらに拡張されていくというようなことは制度として全くできないわけではないけれども、そんなに簡単にぽんぽん変えていくようなことで今回の都市計画決定の案が出てきているわけではないです。

ですから、縮小も拡張も基本はないだろうといいますが、ないという説明になると思いますが、事務局、間違いないですか。

説明の仕方が非常に難しく、都市計画変更の制度はありませんと言ったら間違いになります。かといって、簡単にぽんぽん変えますよという意味でもないのです。市として議論をかなり詰めた上で正式にここにお諮りをしているというスタンスであり、これで行くのだという意味において確定的な計画案を提案しているという説明の仕方によろしいでしょうか。

変に言ったら誤解を招きかねないので、私も非常に苦慮しています。

●小林総合交通計画部長 本来、我々がご説明すべきことを丁寧に説明していただきまして、ありがとうございます。

まさにそのとおりでございまして、我々としては、この計画が札幌市の都市計画において最善であり、将来の骨格道路をなす五輪通として24mが必要だということでご提案をさせていただいておりますので、この先、変更するということは今の時点では全く考えてございません。

●岸本会長 ということは、拡張も基本はないということでよろしいですか。

●小林総合交通計画部長 はい。

●岸本会長 縮小についても、道路構造令、それから、骨格道路の位置づけということで

24mは最低限確保したいという考え方で固まっているということで間違いないですか。

●小林総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●欠委員 どうもありがとうございます。

●岸本会長 私の説明が分かりにくかったら、ごめんなさい。

●欠委員 取りあえずは分かりました。

例えば、24mで通りました、それで進めます、でも、個別交渉は続いていく、そして、どうしても必要だという補償があれば補償を……

●岸本会長 補償は確実にしなければいけません。

●欠委員 私も、今、非常に迷っているところがあるので、もっといろいろな委員の方からご意見を聞きたいと思います。よろしくお願いします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●横田委員 事前に送付していただいた資料があまりにたくさんあって、びっくりしましたし、生の資料が来るというふうには思わなかったもので、中身にも驚きました。

どうして説明会の未定稿の原稿まで来たのかなと思ってずっと読んでいったのですが、一番最後から2ページ目のところに、なぜ住民の方が要望されたものを各審議会の委員に送付するかという、このぐちゃぐちゃな意見交換会の状況を各委員に読んでもらうというふうに書かれていたのです。ということは、ぐちゃぐちゃな状況だということを認識すればいいのかなと思ったのですが、何の知識もない一市民としてのスタンスで、この状況に置かれている住民の方々の気持ちに寄り添うということが必要なのかなと思いましたし、今の会長のお話を聞いて、本当に責任のある場所にいるなともう一度気を引き締めなければと思ったところです。

ただ、住民の方たちの要望ではあったのですが、これを送られた担当部局の方の意図はどこにあったのでしょうか。これを委員に送るというのは一般的ではないですね。普通、されているのですか。今の説明で住民の方々の意見を一旦集約し、きちんと私たちに知らせてくれるというのが普通かなと思うのです。

住民の方のものを見てみると、審議会の人を読んだか、読まないか、それはあなたたちの責任でしょうみたいなことも書いてあるので、ご担当のお立場といいますか、これを送られて今日に臨まれた趣旨を教えてくださいなと思います。

●小林総合交通計画部長 これまで、住民説明会を重ねてきておりますが、その住民説明会においては全て議事録を作成しております。そして、その議事録は住民の方に、望まれた方に対してお渡ししているということでございます。

今回、意見書として、要望書も含め、事前に送付させていただいておりますが、3件のうちの1件としてそういったものが一式として提出されておりますので、我々としては意見書としてお渡ししているということです。

ただ、非常にいろいろな内容が多岐にわたって書かれていますので、我々としては先ほど要旨としてまとめた上でこの場でご説明をさせていただいた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。

●山田委員 今の横田委員から意見があったのですけれども、意見書として、この審議会において詳しい内容というか、あからさまなこういう状態を前もって毎度、毎度かどうかは分からないのですけれども、今までもいろいろとあったと思うのですが、こういうものを見たのは私も初めてだったので、こういうことは通常あり得ることなのでしょうか。

●長谷川都市計画部長 都市計画案の縦覧というのは法でやらないといけないことになっており、その際に意見書が提出された場合には都市計画審議会に要旨を提出するとなっております。

我々としては、意見書は、都市計画を判断する上で非常に重要な資料だと考えておりまして、先ほど会長もおっしゃっていましたが、出されたものについては包み隠さず委員の皆様へ配付し、それに対する札幌市の考え方もきちんと説明した上で最終的に判断を仰がなければならないと考えております。そして、今回については、提出を受けたものを加工することなく、そのまま委員の皆さんに配付させていただきました。

かつ、直前に出すとそういった判断をする上でも大変なので、できるだけ内容を確認できる時間を持つのがいいだろうということではほかの資料と一緒に送らせていただいたところです。

●岸本会長 その点につきましては、過去の議事でも、都市計画縦覧について意見書なしというときには、当然、ここまでクローズアップされないのです。ところが、前回、事前説明の段階で、私が、反対意見があれば、事前説明の段階で、採決を行うまでの間、また様々な意見がその間の手続で出てくる可能性はあるけれども、現時点、つまり、前回の事前説明の段階で既に何回も説明会等が行われている中で出てきているものは賛否両論、修正案の提案を全て含め、現時点で出てきているものは今回についてはとにかく早めに出してほしい、ただ、その意見よりも後で出てくる意見は採決を行うことが予定されている本

日の段階で追加説明を迅速かつ適切に行ってくださいと議事進行をする上で特にお願いしたところなのです。

ですから、事前説明の段階でもかなり意見が出ていたと思うのですけれども、それを今日いきなり出して、さあ、判断と言ったって、それは、仮に地権者の方々の個別の思いと完全に一致しないとしても、一致しないであるからこそ、なおのこときちっと意見を踏まえた上で、しかし、我々としては全体の公共性を考えてこういう都市計画決定をさせていただいたと。ただ、その後、交渉で補償などは誠実に行っていきますということで、完全に理解を得られなかったにしても、少なくとも、札幌市として、そして、我々、都市計画審議会としての慎重かつ丁寧な議事運営にとっては必要不可欠だろうと思ったので、前の段階から意見を出すように私からお願いをしたという次第です。

●山田委員 今、会長のお話を聞いて、そういうことだったのだなという非常に正直な感想を持ちました。そういうふうにやっていただけると、私たちとしても住民の方の思いが非常によく伝わりますし、これを見たときにすごい状況なのだなというようなことで、裏側というか、今までの成り行きというか、そういうプロセスにおいて非常に大変さを感じた次第です。ですから、今後もこういう意見書を提出していただき、私たちが目にすることも非常に大事だなと思いました。

もう一つは、これとはかけ離れているかもしれないのですけれども、スライドの32ページの都市計画変更範囲の公園のところについてです。

前もってご送付をいただきました公園の変更議案第7号の真駒内公園、真駒内曙公園の変更前と変更後が書かれている資料の2ページを見ますと、上段が変更前、下段が変更後となっており、真駒内公園、真駒内曙公園それぞれの変更前と変更後の状況が書かれています。

変更は、面積が変わるということのほかに、備考欄を見ますと、芝生広場が広場になっていたり、備考の内容がそれぞれ変わっているのですけれども、どういうふうに変更になるのか、面積だけではなく、内容を具体的にご説明いただきたいです。

●高橋みどりの推進部長 今回、五輪通の拡幅に伴いまして、2か所の都市公園の一部が道路になることから都市計画公園の変更を行うということですが、基本的には道路になった部分の面積の減少を変更するというございます。

法定図書の新旧対照表の見開きでは、変更内容のところに面積の縮小ということでそれぞれ記載がありますけれども、その一つ手前の欄に備考ということで主な施設の内容が書いてあります。

これも図書の一部ではありますが、これは、当初に書いてあるのが広域公園の真駒内公園であれば芝生広場、スケート競技場、植栽ですけれども、今回の面積の変更に合わせまして、ここの記載も実際の施設に即した表現に整えたということです。

芝生広場、スケート競技場、植栽を広場、植栽、屋外競技場、屋内競技場と改めました。真駒内曙公園は、遊技広場、自由広場、沈床花壇と書いてあるものについて、今日的な記載例にのっとりまして、広場、植栽、遊水路、遊戯施設と改めております。

実質的なことで言いますと、公園から道路になる部分はもちろん切り欠かれますけれども、両公園の機能、施設等に関する大きな変更はございません。

●山田委員 では、名前というか、名目が変わっただけにすぎなくて、中身は変わっていないということで理解してよろしいのですね。（発言する者あり）

●岸本会長 確かに、時間が12時に迫っておりますけれども、だからといってということはありません。

ほかにございませんか。

●森田委員 基幹道路を計画するということは、皆さんがおっしゃるように、地権者、地元の方にかかなり負担がかかるということで、市民全体がそういう皆さんに感謝し、お礼を言わなければいけないという思いです。この道路は、真駒内の方だけが使うのではなく、本当に多くの市民も使うという意識を持って、委員としてもそういう方に感謝しながら質問をさせていただきたいと思います。

スライドの22ページの無電柱化についてです。

これは都市計画にとっては大変重要なものでありますが、費用もかなり高額になるということがうたわれております。私は素人で分からないのですが、国道の場合ですと10m範囲で十何億円がかかるというお話も聞いています。

ですから、費用対効果ももちろん考えなければいけないのですが、国からの補助が入ってくるということも想定した計画であると思うのですね。防災機能の向上にもかなりかかってきますので、もう少し詳しく教えていただければありがたいと思います。

●岸本会長 無電柱化における国の補助はどの程度受けられるのでしょうかというご質問でよろしいですか。（発言する者あり）

ただ、道路によって、札幌市がやる場合、開発局やる場合など、いろいろとあると思うので、一概に答えられないかなと思わないではないのですが、分かる範囲でお願いします。

森田委員、おおむねでよろしいですか。

●森田委員 細かくではなくていいです。

なぜ聞いたかという、札幌市では、残念ながら、無電柱化は駅前通しか進んでいないですよ。でも、せつかくここに電柱化ということが提示されたのです。結構いろいろな

面から厳しいものがあるなと思うものですし、国道、道道、市道によって制度も違うと思ったので、その点について分かる範囲でお願いしたいなと思ったのです。

●小林総合交通計画部長 大変申し訳ございません。具体的な数字は分かっていないのですが、無電柱化は、管理者との協議などがあるため非常に時間がかかり、委員がおっしゃるとおり、費用も非常にかかるものでございまして、何かの計画によって一気に進めることがなかなかできないものです。そのため、こういった基幹道路の整備などに合わせて進めていくということになっております。

ただ、ここでお示ししている56.4億円の中にはそれが含まれておりますし、当然、国からいただける補助についても反映したものとしております。

●森田委員 なぜ聞いたかという、無電柱化というのは、先ほども言ったように、札幌市全体で本当に少ないのですが、ここで実施されれば、いろいろな目安になるような気がしないでもないのです。ここが電柱化になって、環境も景観もきれいになった、そして、今、皆さんがおっしゃるように、道路の幅が広くなればということです。

私ごとで恐縮なのですが、某短大に1年間勤務したことがありまして、あそこは結構細かく分かっているのです。幼稚園もあるし、今は小学校が統合されましたけれども、道営住宅もありましたし、五輪前は防災にとっても大変大事な道路なのです。

ですから、私は基本的な考え方には賛成ですが、よりきめ細かく、きちんとした整備計画を、これが認定されれば、当然、そういうことになっていくと思うのですが、そのことが民間人にも分かりやすいよう、そのように答えていただくという配慮をよろしくお願いしたいと思います。

●小林総合交通計画部長 ありがとうございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 先週、地権者の親族からの意見書を見せていただきました。その上で確認をさせていただきたいと思います。

スライドの7ページから10ページに交通状況調査の結果が載っておりますが、これはいつ行ったのでしょうか。

それから、スライドの12ページで、地域からの要望は2012年2月ということで、12年前の要望です。先ほど発言された欠委員は南区民だということで様々な意見も聞いていらっしゃるのかと思います。そういう中でも地域の要望は引き続き出され続けているのか、現在も変わらず地域要望として出されているのでしょうか。

この2点を確認させていただきたいと思います。

●小林総合交通計画部長 まず、1点目の交通量調査の実施時期ですが、平成29年の数字となっております。

それから、要望書につきましては、このときに出されて以降、要望書という形で提出はいただいております。

●長屋委員 先ほど意見書のことを皆さんも言われておりました。皆さんが望む事業なのかもしれませんが、地域の理解なくして進めるべきではないなと私は思いました。

これは諮問案件ですが、これは早急には進められない、今回は賛同しかねるということも含め、発言とさせていただきます。

●岸本会長 市の当局にお伺いいたしますが、住民の方々の意見を取りまとめていただいた反対意見等、これ以外に説明会等で出てきた意見で漏れ落ちているものはないという理解でよろしいですか。骨格は我々に全て提示していただいたという理解でよろしいのか、確認です。

●小林総合交通計画部長 骨格といいますか、要旨という意味ですけれども、全てをご提示しております。

●岸本会長 もう一度確認ですが、反対される方、特に地権者の中には幅員が3 mか6 mから1 mか、あるいは、北側におられるか南側におられるかなど、それぞれの地権者の方々が置かれている状況は様々でありますけれども、その中で反対意見をお持ちの方に対して、今後、これが仮に都市計画決定となったとして、補償などについては誠実に個別に交渉し、ご理解を可能な限りいただけるような対応をなさるということについても確約するということを前提とした都市計画決定の提案であるという理解で間違いないですか。

●小林総合交通計画部長 先ほど来、説明をいたしました。もし都市計画決定をできたとすれば、来年度、事業認可を取得したいと考えておまして、事業認可を取得した後、速やかに用地の確定測量に入っております。用地の確定測量が終わった段階でおのこの補償内容について調査をさせていただき、そこから交渉となります。

基本的に、我々は、いわゆる任意取得で、地権者の方にしっかりとご納得をいただき、契約書を交わし、ご同意していただいた上で用地を取得させていただきたいと考えておりますので、時間はかかるかもしれませんが、そういう対応はもちろんさせていただきます。

それから、この事業につきましては、こばやし峠のトンネルが整備された段階で、予定されていた川沿のアンダーパスなど、この地区における主要な事業が終わります。そのた

め、この後、速やかに五輪通の拡幅に着手したいと考えておりましたが、関係機関との協議や地元との調整、地元へのご説明といったことも含めて時間を要してしまい、このタイミングになってしまいました。

ただ、先ほど来、ご説明をさせていただいているとおり、五輪通の拡幅は必要だと思っておりますので、このたびお諮りさせていただいた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。

●能瀬委員 スライドの47ページの曙町3丁目・4丁目の住宅地への影響についてです。

これは、私が前回質問させていただいたことに対するご対応だと理解しています。どうもありがとうございます。

前回のご説明のときもあったのですが、個々の区画や建物のレベルまで示すのは私権やプライバシー等があって難しいので、できる範囲でというお話でしたし、それに沿った資料だと理解しております。

ただ、今から採決をしそうですけれども、判断材料として私が知りたいのは、6 mの拡幅に当たるであろうところが実際にどのような形になって、この地区がどんな区画やまちになるのかで、そのイメージがいまいちついていないのです。

もうちょっと具体的に言うと、例えば、駐車場だけが使えなくなるのか、それとも、建物に拡幅部分がかかってしまっており、建物自体を撤去せざるを得なくなるのかなど、そういうことでインパクトが随分違うなと思っています。

47ページの図を見ただけだとそれは分からないようになっているのですが、前の18ページの道路線形の考え方のところを目を凝らして見ると、建物がぼんやりと見えてきます。ちょうどぎりぎりのところで、区画によっては一部かかるところもあるし、かからないところもあるぐらいのラインだなとざっくりと理解しています。

そうなったときに、仮に拡幅がされた後に残った区画は住宅地として成立するのかというか、成立しないわけでもないでしょうけれども、周りに比べるとかなり小さな敷地になってしまうのかなと思いました。将来的に小さな住宅が並びますというイメージで考えればいいのか、それとも、住宅地の中でありますけれども、別な用途といいますか、住宅ではないものになる可能性もあるぐらいのことまで考えたほうがいいのか。

まちづくりという意味で、道路側のことはすごく詳しく書いてあるのですが、まち側のことがあまり見えないのです。これから交渉をするので、すごく難しく、具体的なことを言いにくいことは重々分かっているのですが、とはいっても、今、判断する上で、できればそのあたりのお話を伺えればありがたいですし、可能であれば、市役所の方だけでなく、専門家の委員の方からもコメントをいただければありがたいなと思います。

●小林総合交通計画部長 特に曙町3丁目の辺りは6 m拡幅するということになります。

もしかしたら現地をお通りになっており、ご承知かもしれないのですが、北側の住宅については少し広い区画の土地ということもありまして、南面が駐車場になっているお宅が多く建っております。

建物にかかるかどうかは、先ほど来申している用地の確定測量等を実施し、正確に確認しないとならないので、ここで言及することは控えさせていただきたいのですが、一般的な話として、建物にかかるということになれば、それに伴う補償の内容は、金銭的なものに換算した補償ということになるのですが、そういったものはさせていただいた上で、改めて残された土地の中でお住まいになるかどうか、もしくは、そこを出て別な場所に行かれるかは地権者様のご判断となります。

我々としては、個別の交渉や折衝の中で丁寧に対応してまいりますけれども、そういったご判断を促すものではないということでございまして、補償をさせていただく費用でご本人がどのように考えるかになります。

●岸本会長 用途地域等の変更はされないので、仮に道路を拡幅したからといってまち並みが一変するということにはならないという理解でよろしいですか。今、まちづくりの観点からそのあたりのご指摘もあったかと思うのです。

そういうご質問をされましたよね。

●能瀬委員 はい。

●岸本会長 それについては、用途地域変更や地区計画変更もないから、まち並みが変わっていくということにはならないという理解でよろしいですか。

●小林総合交通計画部長 そのとおりです。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 採決の前に確認しておきます。

先ほど補足説明をいろいろとさせていただきました。その中で、補償して、生活もきちっと成り立つ状態で納得できるようにするという交渉はすごく大事だと思います。ただ、調査の後に補償の交渉に入るというようなお話だったように聞こえたのですが、調査自体を断固として絶対に駄目だと言っているような方もいらっしゃるのように感じています。その場合、調査ができない限りは交渉もできないということになるのでしょうか、そこを確認したいと思います。

●小林総合交通計画部長 まずは確定測量というものをやらなくてはならないのですが、

そういったことさえも拒まれる方がいらっしゃるかもしれません。そういった場合でも、我々としては、まずはお話をしっかりとさせていただいて、その状況や事情をもちろんお聞きした上で何とかご協力していただくということで、時間をかけてでもそれはやっていかななくてはならないと考えております。

●欠委員　つまり、補償の交渉をするのはまずは調査をしてからだということは間違いのないですね。いつぐらいまで延びるか、分からないので、最終判断は難しいです。

●岸本会長　都市計画決定をし、法的に事業計画案が決定し、それが認可された後は、法定の手続として、道路がここまで来るなどの詳細な調査を行い、その結果、例えば、駐車場用地として使っていたところがどのくらい道路用地になることになるのか、それによって残った部分で駐車場の機能が果たされるのかどうか、あるいは、確定的なことはまだ詳細調査を行っていないから恐らく明確なことは言えないと思うのだけれども、もし仮に家屋にかかるというのであれば、その家屋の移転などに対する補償が必要になってくるので、それが幾らの補償になるかの交渉をしていくということになろうかと思えます。

前提としては、調査というものの手続に入ることは、当然のことながら、法制度上は前提にしていますので、それに協力しないというか、調査自体に反対するということであつたとしても調査の手続は進むことになるのだという理解ですけれども、当局、よろしいですか。

それがいつぐらいになるのかという見通しといいますか、何月何日からだとかというようなことではないとは思うのですけれども、都市計画決定されると法定手続に従って手続が進んでいくという理解で間違いはないですか。

●小林総合交通計画部長　来年に事業認可を取得します。そして、測量については、法定手続ということではなく、事業を進める上で必要なことになります。

ただ、先ほど来申していますように、確定測量をしなければ正確な補償費の算出はできないのですが、その前段として、都市計画決定がされたのであれば、こういうことなのでというもう少し具体的なお話に入ることはできると考えております。

とはいえ、現状は、将来どうなるかが決まっていなくて補償の話がなかなかできず、住民の皆様にある程度しっかりした情報が言えないので、一般論としてのご説明は個別の説明会なども開催させていただいている中で、先ほどあつたように、例えば、建物にかかるのであれば、建物を切り取って改築するだとか、本当に住めなくなるような状況であれば移転するだとか、そういうことについて、一般的にこういう補償を考えますということをご説明させていただいておりますが、この先、都市計画決定がされたとすれば、もう少し具体的な個別の交渉に入れると思えます。

ただ、先ほど来申しているように、最終的な金額は確定測量をしなければ決まってこな

いということになります。

●欠委員 分かりました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 私が不勉強で、教えていただきたいのですけれども、例えば、否決されると計画はなしになるということでしょうか。

●岸本会長 都市計画決定がなされない状態になることは間違いないです。

今後、この事業を進めていくことが100%なくなるということは、ここで、将来、100年後、200年後もというような決定というのはそもそもないわけなのですけれども、都市計画決定が行われなかったということであれば4車線化は全てなしとなります。

ですから、外環状道路の整備、それから、4車線化との関係でこの道路の拡幅が必要である、ただ、その場合にどうしても影響を受ける人の範囲を最大限考慮し、直線道路とはせず、一部にカーブをかけながらやったのだけれども、どうしても拡幅だから、私権の制限を許容していただかなくてはならない地域、特に真駒内曙中学校側に近くなればなるほど、あるいは、南側の一部、北側の一部に3mという形で制限を受ける方がどうしても出てきてしまいます。

しかし、この24m幅で外環状の基幹道路が防災や外環状道路の機能の一部を担うということを含めた上で、市全体の公共性という観点から今回の事業をこのプランで行うことを決定するかどうか、我々は、今、その判断を求められているということでありまして、反対意見があるからこそ、反対意見を全て出してくれという議事進行を私はしてきたということでありまして。

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、皆さんに悩ましいところはあろうかと思いますが、都市計画決定について賛否の採決に入らせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●岸本会長 議案第4号から第6号及び第7号の五輪通関連について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●岸本会長 賛成多数と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

それでは、午前の部はこれで終了いたします。

お昼休憩1時間を挟みまして、13時30分から午後の部を開始いたしますので、よろしく

お願いします。

[休 憩]

●事務局（村瀬都市計画課長） これより午後の部を開始いたします。

まず、委員の出欠状況についてご連絡を差し上げます。

石嶋委員、大島委員、岸委員の3名につきましては午前の部のみの出席となっており、午後は欠席されるということです。定足数には達しておりますので、審議会は引き続き開催させていただきます。

午後の部では18名の皆様にご審議をいただきますので、午前に続き、長時間にわたりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、岸本会長、以降の進行をよろしくお願いいたします。

◎清田中央通関連について

●岸本会長 それでは、議案第5号の清田中央通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。

●小林総合交通計画部長 議案第5号の清田中央通、清田南通の都市計画変更についてご説明をいたします。

なお、今回の変更は、現地の道路形状の変更に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。

本日ご説明する内容は、清田中央通の概要、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。

なお、清田南通の変更内容につきましては清田中央通の変更に伴うものとなりますので、以降は清田中央通についてご説明いたします。

初めに、清田中央通の概要についてです。

清田中央通の現在の都市計画決定の内容についてです。

清田中央通は、JR札幌駅から南東に約10km離れた場所にあります。起点が羊ヶ丘通、終点が清田南通、延長1,940m、幅員18.18m、車線数が2車線となっており、昭和62年に都市計画決定されております。このうち、赤色で示した4か所が今回の変更区間でございます。

今回変更する区間周辺の空中写真です。

写真のとおり、清田中央通周辺は住宅街が形成されている状況です。変更区間の①、②、④については、都市計画区域と現況の道路区域が一致していない状況であり、変更区間③については、計画幅員に対し、現況の道路幅員が一部不足している状況となっております。

こちらは、変更区間の①と②を矢印の方向に向かって撮影した写真です。

青色の破線が都市計画区域、赤色の実線が現況の道路区域を示しております。変更区間の①と②については、都市計画の幅員は取れているものの、都市計画区域と現況の道路区域が一致していないため、黄色で着色した位置に都市計画法上の建築制限がかかっている状況です。

こちらは、変更区間③を矢印の方向に向かって撮影した写真です。

青色の都市計画の幅員18.18mに対し、赤色の現道の幅員は16.66mから18.18mとなっております。変更区間③については、都市計画の幅員が確保されていない状況であり、黄色で着色した箇所に建築制限がかかっている状況です。現地の歩道は2.07mから3.59mで整備されており、道路構造令で求められる歩道有効幅員2.0mが確保されております。

こちらは、変更区間④の写真です。

変更区間④については、終点部の一部区域が確保されていない状況であり、左の写真のとおり、黄色で着色した箇所に都市計画法上の建築制限がかかっております。現地は、右の写真のとおり、道路の突き当たりであり、必要な歩道幅員等が確保されております。

続きまして、都市計画変更案についてです。

今回の清田中央通の変更は、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、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条に基づく建築制限がかかることから、長期未着手の都市計画道路においては、この建築制限が長期化しているという課題がありました。そのため、札幌市都市計画道路の見直し方針を策定し、適切な都市計画道路の見直しを順次進めてきております。

この方針で見直しを行うための指標や方法を定めており、見直しを検討する対象路線の条件として、都市計画決定から20年以上が経過していること、都市計画事業の実施を予定していないこと、骨格道路網に位置づけられている主要幹線道路ではないことの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います。

見直しの方法としては、現況の道路に合わせた都市計画区域の変更、他の道路への振替、都市計画の廃止がございました。

清田中央通の見直し対象区間は、昭和62年に都市計画決定されており、都市計画決定から20年以上が経過しています。また、一部計画とは異なる幅員や線形で整備されていますが、今後、事業を実施する予定がない状況であることから、見直しの対象路線に該当します。

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歩道、車道の幅員及び線形が確保されることから、都市計画の区域を現況道路の区域に合わせる変更を行うこととしました。

こちらが変更区間の①と②の都市計画変更案でございます。

青色で示す現在の都市計画の区域を赤色で示す現況道路の区域に合わせる変更を行うものです。現況道路の区域に合わせることから民地への影響がなくなります。

次に、変更区間の③と④の都市計画変更案でございます。

変更区間③は、青色で示す現在の都市計画の区域を赤色で示す現況道路の区域に変更するものです。都市計画の幅員18.18mを現況の道路幅員16.66mから18.18mに変更いたします。

変更区間④は、青色で示す現在の都市計画の区域を赤色で示す現況道路の区域に変更するものです。また、この変更に伴い、清田南通の一部区域の変更を併せて行います。

なお、これら変更区間の①から④の変更により、新たに工事等が発生することはございません。

最後に、地域への説明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、8月6日に地元説明会を開催し、1名の方にご参加をいただきました。このほか、関係する町内会長へ説明を行いました。特に意見はございませんでした。また、この変更案について、都市計画法に基づき、10月16日から10月30日までの2週間で縦覧を行いました。この期間での縦覧者はおらず、意見等もございませんでした。

最後となりますが、今後の予定についてです。

本日の都市計画審議会への諮問後、令和6年12月中旬に都市計画変更の告示を行いたいと考えております。

以上で、議案第5号の清田中央通、清田南通の都市計画変更についての説明を終わります。

ご審議のほど、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。

●北村委員 地元ですので、1点確認させていただきたいなと思います。

変更することに関してはそれほど問題ないのかなと思いますが、その前に計画されていた道路と新しい道路のずれの部分、要するに、民地との接点に隙間というか、空き地ができますよね。その場合、そこは札幌市の用地になるのでしょうか。

そのとおりにつくり直すという計画は多分ないと思うので、こういう見直し案が出てきたのでしょうかけれども、その点に関して、民地との接点に関してお聞かせをいただければと思います。

●小林総合交通計画部長 説明が分かりにくかったので、補足させていただきます。

こちらの現地の写真は変更区間の①と②の2か所でございますけれども、変更区間①のほうでご説明させていただきます。

現況道路は、赤色の実線で示している線で整備されております。都市計画道路の区画と

しては青の点線のところでございます。したがって、写真で言う左側の未整備部分と書いているところの黄色でハッチされた部分が民地であり、ここに都市計画のラインが入っているので、その間に建築制限がかかっているということです。

今回、青の点線を赤の点線に合わせる変更を行います。ですから、民地に今までかかっていた制限がなくなって、純粋に民地としてお使いをいただける変更となります。

●北村委員 そのとき、隣接をしている民地の方には説明をするのですか。それを確認したいと思います。

●小林総合交通計画部長 説明会は開催しておりまして、1名の方にご参加をいただいておりますし、説明会のご案内の中でこうした変更を行うということはお伝えしておりますが、それに関するお問合せは特段いただいております。

●岸本会長 道路になることが当初予定されたから、そこには建築制限がかかっていました。つまり、木造2階建てだったら許可が出るのだけれども、勝手に建てることはできませんよという状態だったということです。ところが、事業が進まず、見直しに入ったから、ここは道路用地としての予定をもうやめますということになるわけで、規制がなくなって本来の所有関係であるところの民地になるのです。しかも、建物を建てる上では、そこも民地であるということが前提で今後は利用してもらっていいということで規制がなくなると同時に、工事等で現状が大きく変わるわけではないですし、説明もされたのだけれども、反対意見は出ていないという理解でよろしいですか。

●小林総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 特に異論はないのですけれども、素朴な疑問として、ずれが生じた経緯といえますか、なぜこういう現象が起きているのでしょうか。

●小林総合交通計画部長 こちらの道路は昭和62年に都市計画決定しております。現況道路には、その前に整備されていた区間もございまして、その区間について後追いで都市計画決定をしているのですが、当時の設定の仕方として理想的な線形で都市計画を打ったものと思われます。

そのため、現道と今ご説明したところに少しのずれがあるのですが、現道の中で道路構造令による道路の技術的基準を満たす線形や幅員が全て確保できるので、今回、ずらしても問題がないということです。

●能瀬委員 つまり、滑らかな道路曲線で都市計画としては決めたけれども、それ以前にできていた道路のままで利用上は問題ないし、その他ルール上の問題もないということで、現況のほうを優先されるということで今回変更するのですね。

●小林総合交通計画部長 そのとおりでございます。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本会長 それでは、採決を行います。

議案５号の清田中央通関連について賛成の方は挙手願います。

(賛成者挙手)

●岸本会長 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

◎大谷地西５丁目地区について

●岸本会長 続いて、事前説明第１号の大谷地西５丁目地区についてです。

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。

●村瀬都市計画課長 事前説明案件グループ①の大谷地西５丁目地区関連について、事前説明第１号のご説明をいたします。

本案件は、都市計画法第21条の２で規定されております都市計画提案制度に基づき、用途地域の変更の提案がありました。これに基づきまして都市計画の変更を行うものです。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日の説明事項は、都市計画提案制度、地区の概要など、都市計画提案の内容、本市の判断、今後のスケジュールとなっております。

今回の審議会の皆様にとっては初めての都市計画提案制度を活用した案件となりますので、まずは簡単に都市計画提案制度についてご説明いたします。

都市計画提案制度というものは、都市計画法第21条の２に基づくものであり、土地の所有者などが地方公共団体に対して都市計画決定を変更することを提案できる制度となっております。

提案の要件といたしましては、提案者が土地の所有者などであることや規模が0.5ha以上の一団の土地の区域であること、土地の所有者などの３分の２以上の同意が得られていることなどとなっております。

これらの要件に合致、適合する案件が提案なされた場合には、提案に基づく都市計画の決定または変更が必要であるかどうかをまちづくりの方向性または周辺環境の影響などを

考慮しながら行政側が判断いたします。そして、都市計画の決定または変更が必要であると判断した場合は、提案内容を踏まえ、行政側で都市計画の案を作成した上で今回のように都市計画審議会にお諮りいたします。

以上が都市計画提案制度の内容となりますが、本案件は提案に基づいた都市計画の変更が必要であると判断したものとなっております。

それでは、これから大谷地西5丁目地区に関わる説明に移ります。

まず、地区の概要などについてです。

当地区は、JR札幌駅から南東へ約10kmの場所に位置しております。

当地区の周辺の空中写真になります。

赤色の線で囲まれている部分が都市計画提案がなされた区域です。オレンジ色の丸で示している地下鉄東西線大谷地駅からおよそ700m、徒歩10分程度の位置に当該地がございます。

周辺の主要な道路といたしましては、都市計画道路の大谷地駅前通、道央自動車道、札幌新道などが隣接しております。また、西側には二里川が流れております。

当地区の東側には都市計画道路の大谷地駅前通があり、①は北側から南向きに撮影した写真となっております。②は南側から北向きに撮影した写真となっております、このような状況となっております。

次に、提案者の概要についてです。

提案者は、高速道路を管理している東日本高速道路株式会社です。

この会社は、前身が日本道路公団でありまして、1997年に社屋を当該地に移転して以来、今に至っております。現在は、高速道路株式会社法に基づき、高速道路の新設や改築、災害復旧などの管理や運営が一任されております。さらに、2023年に改正されました道路整備特別措置法によりまして、令和9年まで管理期間が延長され、今後、約90年間にわたりまして北海道内の高速道路の管理を行っていくことが決定されております。

このように、当地区に位置する東日本高速道路株式会社の北海道支社は、北海道内の高速道路を適切に管理運営していく上で非常に重要な役割を果たす拠点となっております。

北海道支社の既存社屋についてです。

画面右上にあります③の写真が本館となっております。こちらには、北海道支社や道路管制センターが入居しております。画面の左側にある④の写真が西館と呼んでいる建物になっておりまして、NEXCOのグループ会社や北海道警察本部高速道路交通警察隊が入居しております。画面下にあります⑤の写真が南館となりまして、高速道路を維持管理する上で必要となる各種試験を実施する建物となっております。

次に、現在の用途地域の指定状況についてです。

当地区では、一定規模の利便施設や事務所などの立地を許容する第一種住居地域と大谷地駅前通の沿道に近隣商業地域を指定しております。当地区周辺では、中高層住宅の形成を図りつつ、中規模な店舗や事務所の立地を許容する第二種中高層住居専用地域のほか、

二里川を挟んだ区域では低層住宅としての専用性の高い区域としまして第一種低層住居専用地域が指定されております。

続いて、都市計画提案の内容についてです。

まず、今回提案された経緯についてです。

当地区は、高速道路のNEXCO北海道支社をはじめとしまして、道路管制センターや北海道警察本部高速道路交通警察隊などの中枢を担う機関も入居しております。北海道内の高速道路を適切に管理運営していく上で重要な役割を果たす拠点となっております。その一方で、既存社屋の老朽化やシステム改修への対応が急務となっているほか、道路管理の高度化に伴う人員増や業務の効率化に向けたグループ会社の集約化、加えて、災害時の拠点としての機能強化などを推進していくことが現在求められている状況にあります。このような状況の中、既存社屋では高速道路事業の水準確保が困難であるということから、増築及び改修を実施するなど、早急に拠点の整備を実施する必要があるということです。

さらに、道路管制センターや北海道警察本部高速道路交通警察隊は、高速道路に隣接して立地することが必須であることに加え、これらの組織と同じ社屋で業務を実施することで雪氷期や災害時において緊密に連携を図ることが可能となります。

以上、北海道内の高速道路の管理運営上、当該地にて社屋の増築及び改築を実施することが必要であることから、都市計画の変更を提案する運びとなりました。

社屋の増築及び改築の概要についてのイメージパースをお示しします。

まず、本館は増築と既存棟の改修を行います。駐車場及び研修棟は新築、既存の西館は改修を行う予定です。

具体的な都市計画の変更内容についてです。

現在、当地区では第一種住居地域が指定されておりますが、社屋の増築及び改修の目的や必要性を踏まえ、第二種住居地域に変更いたします。なお、第一種住居地域では3,000平米以下の事務所などでなければ建てることはできませんが、第二種住居地域に用途地域を変更することで3,000平米を超える事務所などを建てることは可能となります。

続きまして、都市計画提案を実施するに当たり、周辺の町内会や近隣のマンション、小・中学校に対して都市計画変更の内容について説明を実施しましたところ、具体的な建物の計画に関する質問はあったものの、都市計画提案の内容に反対意見はございませんでした。

以上の提案を受けました本市の判断についてです。

まずは、提案要件への適合状況についてですが、スクリーンにお示ししているとおり、法的要件の資格、規模、同意状況、法的な要件を満たしております。

続きまして、今回の提案地区に関する上位計画における位置づけについてです。

当地区は、第2次都市計画マスタープランにおいて一般住宅地に位置づけられておりまして、地域特性に応じた居住環境の維持、向上が求められている地区でございます。この一般住宅地の基本方針では、戸建て住宅や集合住宅などの多様な居住機能や生活利便機能が相互の調和を保ちながら維持される住宅地の形成を目指すと掲げられております。また、

取組の方向性としましては、土地利用の現状と動向などを踏まえ、用途地域などの地域地区を適切に定めると示されております。さらに、安全・安心な住宅市街地の形成に向け、災害対応力の維持、向上を図るとも示されております。

本提案では、既存の社屋の増築及び改修を実施するものでありまして、一般住宅地の基本方針で示す周辺の居住環境と調和した土地利用は引き続き維持されるものと考えられますことから、この一般住宅地における土地利用の方向性に許容できるものと考えております。

次に、交通の観点から見ます。

こちらは間接的な説明となりますが、東日本高速道路株式会社北海道支社が管理運営する高速道路は、骨格道路網「2 高速・3 連携・2 環状・13放射道路」に市内で位置づけられておりまして、この基になる計画として、札幌市総合交通計画におきましては、骨格道路網の一つに位置づけられる高速道路は道央都市圏の道路ネットワークの基軸としまして、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支えるとともに、災害時においても、救助活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支える上で重要な役割を担うとされております。

本提案では、日常的、計画的な維持管理に加えまして、近年、激甚化、頻発化する自然災害への対応に向けて高速道路インフラを適切に長期にわたり管理運営していくことは、こういった項目の災害対応力などの維持、向上にも寄与できるものと言えるのではないかと考えております。

このように、本提案は、周辺の居住環境と調和した土地利用が引き続き維持されとともに、高速道路インフラを適切に管理運営していくことは災害対応力の維持、向上にも寄与することを意図したものであることから、マスタープランの方針や取組の方向性に適合、許容できるものと考えられます。そのため、提案に基づいた都市計画の変更が必要であると判断し、都市計画の案を本市にて作成した上で都市計画審議会にお諮りするものとなっております。

なお、本市にて作成した都市計画の案は、東日本高速道路株式会社から提案された内容から変更はありませんので、先ほどご説明いたしました内容がそのまま今回の案となっております。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の事前説明の後、都市計画法に基づく案の縦覧を1月上旬から実施することを予定しております。その後、次回の都市計画審議会に諮問を実施する予定となっております、同意が得られましたら令和7年3月上旬に告示する予定で考えております。

なお、提案者より令和7年4月から事業に着手したい旨を伺っております。

以上で事前説明第1号の大谷地西5丁目地区関連の説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いします。

●岸本会長 本日は事前説明でして、採決を行うのは次回でよろしいでしょうか。

●村瀬都市計画課長 そのように考えております。

●岸本会長 したがいまして、今のご説明についてご質問やご意見、あるいは、次回までに明らかにしておいてほしいなどのご要望等がございましたら、よろしくお願いいたします。

●欠委員 1点質問しておきたいなと思います。

スライドの13ページの上のほうに道路管理の高度化ということが出ております。これは道路管制センターが関連してくるのかなと思うのですが、本館に道路管制センターがあります。全道を管制するシステムなど、全道にわたって何かを変えるということでしょうか、それとも、それは変わらず、特に予算をかけるわけでもないということなのか、分かっていたら教えてください。

●村瀬都市計画課長 詳細には聞いておりませんが、ここに社屋が建てられてから結構な年数がたっておりますので、管理するセンサー、E T Cや車両の動きを把握するようなシステムが更新されると理解しております。

詳細は確認をしまして、次回、スクリーン資料を使いながらご説明したいと思っておりますけれども、システム自体が結構古く、全体的に更新したいと聞いております。

●岸本会長 次回にお答えできるものは答えていただければと思いますが、欠委員、それでよろしいですか。

●欠委員 よろしくお願ひします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 2点確認です。

1点目は、今まで第一種住居地域ということで問題がなかったのかです。今回、建物の拡張等があるけれども、第一種だと制限がかかり、3,000平米以下となるものの、第二種にするとその制限が外れるから、今回、新しく改築しようとするものに該当するという考えでいいかどうかです。

2点目です。当面、ここは旧道路公団のままだと思うのですが、今後、例えば、この土地をそれ以外の目的で使用するようになって、このまま第二種に変更された状態という考えでいいのでしょうか。

●村瀬都市計画課長 1点目についてですけれども、今まで、用途地域の道路の沿道の商業地域の容積をうまく活用し、3,000平米程度の建物を建てておりましたけれども、今回、いろいろなグループ会社の集約や機能更新をすることによって3,000平米を超える建物が規模として必要になってきたということです。

用途地域により、第一種住居地域では3,000平米以下になってしまいます。しかし、今回、第二種住居地域にすることで、事務所などについては3,000平米を超えるものが建てられるようになります。

今回、NEXCOとしては、今後、90年間という長期にわたり、ここで公的に活動できるように考え、ここを拠点として選んでいただいたということです。

公的な団体でもありますし、第二種住居に変更し、北海道内の道路網をしっかりと管理していただくため、要望する建物規模を実現できる変更をするものになります。

また、2点目ですが、将来的にNEXCOがどこかに行ってしまった際、このままの用途地域となるのかというご質問だと理解しました。

NEXCOと協議をしている中でそういう懸念は当然あるということでありましたので、長期的にわたりこの場所で活動をするというようなお話を本社に確認いたしました。また、もし仮にそういう事態になったとすれば、当然、指定の理由がなくなりますので、その時点において周辺の環境にふさわしいものに変更するという考えもあります。

●池田委員 90年にわたってというところも含めてということで承知しました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●森田委員 今回は、提案要件の土地所有者など、規模、土地所有者の同意の3点が全部そろったからこうなったということですが、提案要件についてです。

まちづくりNPO法人など、まちづくりの推進に関し経験と知識を有する団体とうたわれていますけれども、どの程度のものを言っているのでしょうか。僕ら素人には分からないので、分かりやすくご説明をいただきたいです。

また、住民説明会では反対意見がなかったということでした。これは大変いいことですが、逆に、要望や前向きな意見はなかったのでしょうか。先ほど何かを言っていたことを聞き漏らしてしまい、申し訳ないのですけれども、反対意見ではなく、ほかにご提案があったかどうかを確認させてください。

●村瀬都市計画課長 まず、計画提案者についてですが、土地の所有者、権利関係を持っている方、まちづくりNPO法人ということでNPO法人の位置づけがある方、また、まちづくりの推進に関して経験と知識を有する団体になりますが、これは具体的にどんな方々なのかというようなご質問でしょうか。

●森田委員　そうです。

●村瀬都市計画課長　まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とするということで、特定非営利活動促進法第2条第2項に定める特定非営利活動法人と書かれております。また、独立行政法人の都市再生機構、住宅供給公社、都市再生特別措置法に基づく提案の場合は推進法人や特定住宅整備事業を行おうとする者ということで、これらが都市計画法の中に列記されています。

ただ、このように結構幅広いものですから、丸めました。

●森田委員　もうちょっと分かりやすく、具体的にということです。

●村瀬都市計画課長　皆様にもイメージが伝わる具体的かつ詳細な説明ということですね。

●岸本会長　例えば、次回までに、札幌に限らず、全国的にどういったものがあるかを調べていただければと思います。

例えば、東京の銀座であれば、銀座ルールみたいな感じで、まち並みなどを維持するため、地権者たちが出資し、自主的な団体をつくっていますよね。そういった一定の公共的なまちづくりに積極的に、かつ、単発ではなく、長期的な視野を持って活動しているような団体、NPO法人などが一定の審査を受けた上で都市計画提案を行う資格があると認められたものが幾つかあるということだと思います。

ただ、具体例が思い浮かびにくいということです。私のイメージだと、URや札幌市住宅管理公社など、ああいったものがほとんどで、さもなくば地権者の1人または複数名となっているイメージがあるのですが、もし分かりやすいものがあれば、今、ご質問が出ていますので、次回までお願いします。

●村瀬都市計画課長　分かりました。

●岸本会長　森田委員、それでよろしいですか。

●森田委員　会長に言っていたいたとおり、この後にやる真駒内での五輪団地のURもあるのでしょうか。ただ、おっしゃるように、場所によって独特なものがありますよね。全部を調べるなんて言わないですが、例えば、これから都市開発があり、中心街が変わっていくでしょうし、そういうことにも必ず関わってくるのではないかなと思ったのです。

そこで、もうちょっと分かりやすいご説明といたしますか、具体例がありましたら、それをご提示いただければありがたいと思います。

それから、2点目の質問についてはいかがですか。

●村瀬都市計画課長 すみません、2点目をもう一度教えていただけますか。

●森田委員 反対意見はなかったのですけれども、逆に言えば、災害にすごい強くなり、強力な連携が取れるということですよね。地域の近隣住民や町内会の方からそういうご意見やご提言がございましたかということを知りたいのです。

●村瀬都市計画課長 聞いている段階では、NEXCOの建物について説明をして、それについて反対ではないということで、今お話をいただきましたようなこうしたらいいなどの意見まではなかったです。

●岸本会長 第一種と第二種で3,000㎡以下という規制がなくなる、床面積をもうちょっと大きなものにして機能を集約してということなのでしょうけれども、確認します。

第一種住居地域から第二種住居地域になったから床面積3,000㎡以下という規制がなくなったといっても、用途地域としての建蔽率と容積率を見てみると実は全く変わっていないのです。建蔽率60%、容積率200%以内となっています。

ですから、一見するとすごくでかい建物がどんと建つかのように見えるのですけれども、敷地がそれなりの広さがあって、そこでの建蔽率60%、容積率200%という範囲で、ただし3,000㎡以下に限定されない建物とするという理解でよろしいのですか。

●村瀬都市計画課長 おっしゃるとおりで、あくまでもNEXCOが持っている敷地の範囲の中での建蔽率、容積率の関係で規模が決まってきます。

●岸本会長 周辺に第一種住居専用地域があり、特に周辺に対してどういう影響が出るかというところについて説明したのだけれども、周辺地域に対して日照侵害や騒音被害が出るような感じの建物ではないし、そこまでの高層棟が建つわけでもないという理解でよろしいですか。

●村瀬都市計画課長 当然、周辺にも配慮した建築物とする配置計画となっております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●長屋委員 周辺地域に配慮した建物だということですが、機能強化に伴って人員増、グループ会社を集約しますよということで、駐車場が2階建てになりますよね。これで現在の駐車台数よりも増えることが想定されるのですけれども、現在の駐車台数と今後

の駐車台数はどれぐらいなのか、お聞きしたいと思います。

●村瀬都市計画課長 今、NEXCOに確認している段階では、現在の駐車場の駐車台数が290台、この改築によって2階建ての駐車場になりまして、550台くらいと聞いております。

●長屋委員 倍まではいかないのですけども、かなり増えるのかなと思いました。

スライドの8ページを見ますと、道路を挟んで住宅街がありまして、そちらの敷地側に樹木がかなりあります。こういったことが騒音や夜間の車の出入り等の影響を緩和してきたのかなと見ておりました。

今後、台数が増えることによる一般住宅街への夜間の車のライト等の対応をどのようにお考えなのか、そういったことが私はとても気になるのですけども、考えられていらっしゃるのかどうか、お聞きしたいと思います。

●村瀬都市計画課長 基本的に増加した分は職員の出入りになりますので、朝と夕方の車両の出入りになるかと思います。

なお、樹木については、既存の出入口が2か所ほどあり、そこを活用しますので、新たな樹木の伐採等はないと思います。あくまでもNEXCOの敷地の中での建物の立地となります。

●長屋委員 イメージ図だと樹木が減っているような印象がありましたので、確認させていただきました。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 今のご質問にも少し関連するのですけども、スライドの14ページのイメージ図についてです。

駐車場の内容については今お伺いしたのですけども、その脇の大谷地駅前通です。個人的な話ですけども、バス通勤で利用しています。大雪のときなんかは通勤時に結構渋滞し、バスが動かなくなってしまうこともあります。

道路のプロフェッショナルの皆さんなので、そんなことは考えているのではないかなと思うのですけども、そういった配慮といいますか、道路混雑の可能性について何かお聞きであれば教えてください。

また、駐車場が2階建てになるということなのですけども、屋上部分は駐車スペースになるのか、それともならないのか、もしお分かりであれば教えてください。

最後に、これは観点が全然違うのですけども、先ほどの月寒の案件でもありましたよ

うに、今どきは駐車場みたいなスペースを太陽光発電に使うことが多いなとふと思ったのです。そんなことをお聞きになっているかどうか併せてお願いいたします。

●村瀬都市計画課長 一つ目の混雑度についてです。

当然のことながら、車両が100台単位で増えるのですけれども、もともとのここの交通量と比較すると、朝夕の時点でも数%の影響なのかなと考えております。また、周辺の駅前通のところは出入りがないということもありますので、スムーズな通行に変わりはないのかなと把握しております。

二つ目については、スライドの14ページにありますように、2階に屋根がかかっている駐車場になっております。これは、冬期間に雪を車に載せたくないということもあって屋根をつけたそうです。

3番目のご質問のケースとして太陽光パネルを載せるというようなことについてです。

当然、省エネルギー、脱炭素の視点でそういったことを検討されているということは聞いておりますけれども、この都市計画決定に直接関係しないですし、検討中ということもありますので、絵には載せていません。

●岸本会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●岸本委員 本日の時点では、様々なご指摘をいただいたことを次回までに調べていただき、次回に用途変更についての採決を行うことになります。

次に、真駒内駅前の事前説明がありまして、これは一気に説明をいただく必要があります。かといって、今からそれに入りますと、休憩時間なく夕方5時まで突っ走ることになってしまいますので、今から10分程度の休憩を取らせていただきます。

[休 憩]

●岸本会長 時間になりましたので、再開させていただきます。

◎真駒内駅前地区関連について

●岸本会長 次に、事前説明第1号から第5号の真駒内駅前地区関連についてでございます。

担当部局からご説明をお願いします。

●勝見調整担当課長 事前説明案件グループ②の真駒内駅前地区関連についてご説明いたします。

本案件は、昨年11月に策定いたしました真駒内駅前地区まちづくり計画に基づき、駅前

の土地利用の再編を行うに当たり、都市計画の変更などを行うものでございます。

前方のスクリーンをご覧ください。

本日は、1の地区の概要、2の真駒内駅前地区まちづくり計画等について、3の変更する都市計画の内容、4の住民の意見等について、5の今後のスケジュールの順にご説明いたします。少し説明が長くなりますが、ご了承をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

まず、地区の概要についてです。

今回の対象地区は、J R札幌駅から南へおよそ8 kmの位置にございます。

こちらは、当地区を含む真駒内地域の空中写真です。図の中央の赤色の部分が真駒内駅前地区としている区域を示しております。

真駒内地域は、1960年頃から計画的な住宅団地整備が進められまして、図の緑色に示す道営住宅やU Rの大規模団地のほか、現在は中高層の分譲マンションや戸建て住宅などの住宅系の土地利用が大部分を占めております。また、1972年には札幌冬季オリンピックのメイン会場となり、競技場などの施設も存在しております。商業エリアは図のピンク色の部分に分散しておりまして、北海道が施行した土地区画整理事業により、おおむね小学校の校区に相当する近隣住区ごとに配置されております。

真駒内駅前地区周辺を拡大した空中写真です。

当地区は、地下鉄南北線真駒内駅の正面に位置しております。東側には都市計画道路の平岸通、西側には真駒内通が通っており、交通利便性の高い環境でございます。今回、土地利用再編を図る区域は市有施設などが集積した土地を対象としており、東西の長さは約500mでございます。

当地区の現況を動画でご説明したいと思います。

画面の右側の真駒内駅前を平岸通が走っております。駅の北西側にはU R五輪団地がございます。駅の正面には北海道警察の官舎、真駒内中学校、閉校した真駒内緑小学校の後利用施設のまこまる、南区役所と南区民センターがございます。その向かいには南保健センターと南消防署の跡地がございます。周辺には中高層の集合住宅が立地しております。南区役所の前の通りを北に進むと駅前通で、画面の中央の道路でございます。左側には集合住宅、右側には銀行や商業施設が建ち並んでおります。みどりのある通りを進むと真駒内駅で、時計塔などのモニュメントがございます。

当地区は、第2次都市計画マスタープランにおいて、17か所ある地域交流拠点の一つに位置づけられております。地域交流拠点とは、主要な地下鉄やJ Rの駅といった交通結節点の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の状況などから地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域、また、区役所を中心に生活利便機能が集積した区の拠点としての役割を担う地域でございます。

地域交流拠点の真駒内は、先行的に取組を進める拠点の一つと位置づけておりまして、駅前地区を中心とした滞留・交流空間の充実や南区全体の魅力向上に資する拠点の形成を

図ることとされています。

地下鉄とバスの乗り継ぎが多く、南区の後背圏への玄関口となっているものの、現状では、駅周辺に生活利便施設が非常に少なく、いわゆる通過型の駅前地区となっております。このため、駅前地区で取組を展開し、滞留・交流型の駅前地区、南区全体の魅力向上を目指すこととしております。

続いて、都市計画の決定状況についてです。

当地区は赤色の枠で示した位置です。

まず、用途地域の指定状況ですが、黄緑色の部分は第一種中高層住居専用地域で、容積率200%、建蔽率60%、ピンク色の部分は近隣商業地域で、容積率200%、建蔽率80%に指定されております。駅の東側は市街化調整区域で、環境保全などの機能を持つ保安林となっております。

次に、特別用途地区の指定状況ですが、近隣商業地域の部分に第四種小売店舗地区が指定されています。

最後に、高度地区の指定状況です。

当地区全体が33m高度地区に指定されています。

都市計画道路については後ほどご説明いたします。

ここからは、真駒内駅前地区のまちづくりなどについてご説明いたします。

まず、まちづくり計画の策定までの経緯についてです。

平成24年、真駒内地域の小学校の統合により、駅前地区にありました真駒内緑小学校が閉校いたしました。翌平成25年、真駒内駅前地区まちづくり指針を策定し、駅前地区の再生に向け、旧真駒内緑小学校を子どもを中心とした交流の場として暫定活用しながら駅前地区の土地利用再編に取り組むという方針を定めました。平成27年に旧真駒内緑小学校を後活用したまこまるがオープンいたしまして、子どもの体験活動の場や保育・子育て支援センターのちあふる・みなみとして活用されてきました。平成30年から駅前地区の土地利用再編に向けて検討委員会を設置するなど、計画策定への動きを本格化していたところ、令和2年からは、同じく駅前地区にごぞいます真駒内中学校を義務教育学校として移転、統合する検討が始まりました。そして、昨年、令和5年11月に真駒内駅前地区まちづくり計画を策定し、土地利用再編の方向性を具体化いたしました。

計画の検討段階では、有識者などから成る検討委員会、地域住民などから成る地域協議会での議論のほか、南区全域の方を対象としたアンケート調査や民間事業者へのヒアリングなどを行い、多様な視点から検討を進めてまいりました。

画面の図は、まちづくり計画の土地利用再編の対象区域を示したものです。

図の赤色に塗られた区域とその周辺を対象としております。

真駒内駅前の北海道警察の官舎や真駒内中学校、南区役所などが立地する区域でごぞいます。赤色の区域は全て公有地となっております。

こちらは、まちづくりの基本方針になります。

地域の現状分析や住民との議論などを踏まえまして基本方針を設定し、それぞれの方針ごとに取組の方向性を整理いたしました。1のあらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまちの拠点、2の歩いて暮らせるまちの拠点、3の地域独自の魅力を生かした特徴あるまちの拠点の三つでございます。土地利用の再編のコンセプトは、これらの基本方針を踏まえて設定しております。

こちらは、再編コンセプトを図で表現したものでございます。

駅前地区に導入する機能や役割、それぞれの関係性を明らかにして九つの再編コンセプトとして整理しております。例えば、①の都市機能の集積による生活利便の向上、④の交通結節機能の再編、⑥の真駒内駅からの人の誘導といったコンセプトを設定しております。

また、駅前地区における取組によりまして、真駒内地域全体や南区全体ににぎわいや交流、良好な住環境としての魅力を波及させていくことを目指しております。

続いて、土地利用の考え方についてです。

こちらは、まちづくり計画で定めた土地利用計画図になります。再編コンセプト実現のための条件を整理しまして、導入する機能、配置、まち並み、ネットワーク形成の観点から土地利用の考え方を設定し、土地利用計画図としてまとめました。

駅前から順にA街区、B街区、C街区としております。

A街区は、平岸通のルート変更によりまして駅と駅前街区を連続化し、南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積を図ることとしております。駅直近には交流、にぎわいの創出を促す交流広場を配置いたします。また、駅に近接しましたバス乗り場、タクシー乗り場を集約した交通広場を配置し、乗り継ぎ利便性の向上を目指します。

A街区に誘導する機能としましては、にぎわいの核となる商業機能、子どもからお年寄りまでが滞留できる空間などの交流広場と連携し、地域コミュニティの形成に資する機能や医療・福祉系の機能などの複合施設を想定しているところです。

開発する事業者は、今後、公募型プロポーザルによって選定する予定です。

続いて、隣のB街区とC街区についてです。

B1街区は、公共ゾーンと位置づけて、南区役所や区民センターなど、行政機能を集約しました南区複合庁舎の整備に向けた検討を進めています。B2・C街区は、魅力促進ゾーンと位置づけておりまして、A街区、B1街区を補完する機能や教育、創造活動、健康づくりに資する機能の導入を想定しております。

次に、地区全体のまち並み、ネットワークの形成についてです。

真駒内駅から西へ延びる駅前通では、駅の東側の保安林の桜山、既存の街路樹など、みどりと調和した景観形成を進めます。同じく駅前通は、A街区の整備によりまして、既存の施設とも連携しながらにぎわいの軸を形成し、駅前地区で生まれたにぎわいを広域に波及させる取組を推進いたします。

また、駅、広場、各街区間を安心・安全な歩行者動線で結ぶほか、南北の緑道や桜山散策路などのみどりとのネットワークを強化することにより、真駒内駅周辺の回遊性の向上

も目指します。

ここで、駅前地区の土地利用再編に関連しまして、真駒内駅前の主な交通課題についてご説明いたします。

右上は、屋根があるものの、風雪が吹き込むバス乗り場でございます。駅の構内に待合スペースはございますが、冬場はバスの運行状況が読めず、外で待つ必要がございます。右の真ん中ですが、一般車の送迎で路上の駐停車が多く、こうした路上駐車から乱横断する歩行者がおりまして、危険な状況が生まれております。左下ですが、バス降り場から駅までの距離があり、冬場は歩行環境がよくない状況です。左上ですが、駅に近接したタクシーの降り場が不足しており、特に障がいのある方や高齢者に負担があるといったことが挙げられております。

こちらの図ですが、左側はまちづくり計画における駅前の位置でございます。

今ご説明した交通課題を踏まえまして、先ほどの基本方針にある歩いて暮らせるまちの拠点の実現に向け、多くの人が行き交い、にぎわいや交流が生まれる駅前の歩行者空間の確保を目指しております。

右側は、現在の駅前の様子にA街区を構成する変更後の平岸通のルートを示したものです。このように平岸通のルートを変更しまして、駅と連続した街区を形成することとしています。

こちらの図は、駅とA街区の関係を示すイメージ図です。

駅、交流広場と交通広場、民間施設を地上レベルでつないで切れ目のない人の動線を確保いたします。上に示すとおり、各交通施設間の円滑な乗り継ぎ、乱横断発生等の交通課題の解消、にぎわいが感じられる駅前空間の形成など、様々な効果が期待されます。駅前街区の連続化を行い、地域の方々と広場を活用しながら、歩いて暮らせるまちの拠点を目指してまいります。

こちらの模式図は、平岸通のルート変更に当たりまして検討しております自動車交通の円滑性と安全性の確保に向けた取組です。

路上の駐停車が交通の支障とならないよう、一般車の送迎スペースを整備することのほか、右左折レーンの設置、スムーズな走行が可能な道路形状、交差点の見通し確保といった交差点と道路線形の改良、歩行者や自動車の安全性確保に向けた信号機の設置や移設、冬の堆雪スペースと見通しも考慮した十分な道路幅の確保などについて検討しております。

詳しくは、平岸通の計画概要と併せてご説明いたします。

平岸通の計画概要です。

名称は、3・4・43平岸通で、起点は豊平区豊平6条5丁目、終点は南区石山1条5丁目、総延長約10.8kmでございます。車線数の内訳は、2車線区間が約3.1km、4車線区間が約7.7kmです。本計画では、2車線区間である真駒内駅周辺の一部区間を変更の対象としています。

平岸通の現況写真です。

スクリーンの左側が北になっております。

真駒内駅の正面を南北方向に通っておりまして、道路に沿ってバスの発着場が設けられています。朝はバスから地下鉄への乗り継ぎ利用が多く、また、夕方は地下鉄からバスへの乗り継ぎ利用が多いという状況です。通勤、通学の時間帯をはじめ、1日当たり約1万3,000人が真駒内駅から地下鉄に乗車しております。

こちらの図も左側が北となっております。

変更前後の平岸通の区域などを示した図です。

青色が変更前、赤色が変更後を示しています。

変更前は幅員18mで直線に通っております。変更後は、先ほどのA街区と真駒内駅の間
の交差点部をなくし、カーブで通り抜ける形状としておりまして、幅員は20mとしております。また、車道のほかに、駅前、駅の西側、駅の北側の3か所の交通広場を設ける予定です。道路の幅員や交通広場については、需要に対して必要な規模を確保するとともに、道路交通の円滑性を確保するため、このように変更いたします。

こちらは、道路の標準断面です。幅員は18mから20mに変更します。

中段の図ですが、整備後の一般部は3mの車道が2車線、両側に路肩が1.5mずつ、中央帯として2mのほか、植樹帯を含む歩道として両側4.5mとなります。下段の図ですが、交差点付近については、右折と左折用の付加車線を設置することから、3mの車道が3車線、両側に路肩を1mずつのほか、植樹帯を含む歩道として両側4.5mとなります。

こちらは、交通広場の機能と配置です。

地下鉄の始発駅としまして、バスやタクシーといったほかの交通手段との乗り継ぎ利便性の確保が必要になります。路線バスの運行ダイヤを踏まえ、乗降場の集約と再編を行うとともに、タクシー、送迎車、送迎バス、駐輪場についての実態調査を行いまして、ピーク時においても対応できるような必要な規模を確保いたします。

また、それぞれの機能につきましては、乗り継ぎ利便性が最も高まるよう、方面別に3か所に分けて配置いたします。

まず、駅前の交通広場の現在想定しているレイアウトについてです。

レイアウトや台数は、今後、詳細な設計を進める中で変更になる可能性があることをご承知おきください。

全ての路線バス乗り場は、こちらの駅前交通広場に集約いたします。バス利用者の待合空間は、図の緑色の部分の民間施設の事業者と連携して施設内に整備するよう、今後、公募条件の中で求めてまいります。風、雨、雪などの影響を受けないよう、屋内に整備することを目指しております。

バス乗り場はA街区の民間施設側に7台分、さらに左側に1台分、合わせて8台分を配置いたします。バス降り場は、スムーズに乗り継ぎができるよう、図の上側の駅に近い位置に配置いたします。タクシーの乗降場も高齢者や障がいのある方の利用を想定し、駅に近い場所に配置いたします。広場の中央にはバスとタクシーの待機場所を配置しまして、

右側には駐輪場を配置いたします。

続いて、駅の西側の交通広場についてです。

現在は、バスとタクシーの発着スペース、駐輪場として利用されている場所になります。

この交通広場には大きく三つの機能を配置いたします。一つ目は、車道に沿ってベイを設けた場所に送迎一般車の乗降場です。ここは、乗り降りのために一時的に停車する場所で、駐車はできません。二つ目は、タクシーの乗り降りと待機場所、そして、送迎バスの乗降場です。三つ目は駐輪場です。現在も駐輪場はあるのですが、道路をカーブさせることに伴いまして一部を再配置いたします。

最後に、北側の交通広場についてです。

現在は、バスの乗り降り、待機場所として利用されているところです。

ここに、駅から近い順に身障者用乗降場、路線バス降車場、送迎バス乗降場、送迎一般車の乗降場を配置いたします。

今回の計画では、路線バスの乗り場や待機場所は駅前の交通広場に集約いたしますが、平岸通を北から南に運行する路線バスが遠回りしなくて済みますよう、駅の入り口に近いところに降車場所を設けまして、バスからスムーズに地下鉄に乗り継げるようにいたします。

先ほどの西側の交通広場は駅の南方面から来る車の需要に対応するのに反し、北側の交通広場は駅の北方面から来る車の需要に対応できるよう配置しております。

整備後の交通量と混雑度をお示しいたします。

A街区に誘致を検討している民間施設とB街区の南区複合庁舎の開発によって生じる交通量を考慮したものとなっております。

A街区の民間施設については、令和4年度に行ったサウンディング調査におきまして、商業施設として床面積1万㎡程度の需要が見込まれるとのことから、この交通解析ではその2倍の床面積2万㎡として検討しております。

混雑度が最も高い道路はA街区の開発の影響を大きく受ける図の下側の道路で、平日で0.97、休日で0.90となっております。駅の北側の道路をカーブさせたり各交差点に右左折レーンを設けたりするなど、円滑性を確保する対策を行ってまいります。

なお、A街区の事業者の公募に当たりましては、例えば、誘導車路を設けるなど、交通の円滑性を妨げない計画とすることを条件とする予定でございます。また、提案する施設規模に応じた交通解析を行うことも求めていく予定です。

また、緊急車両の通行につきましても、消防局と協議を行いまして、走行に支障がないことを確認しております。

続いて、都市計画の内容についてです。

用途地域などの変更、平岸通の変更、地区計画の決定を行おうとするものです。

初めに、用途地域、高度地区、準防火地域の変更についてです。

まず、用途地域の変更につきまして、今回まちづくり計画で定める都市機能の集積を図

るため、赤色の枠で示した駅直近のA街区に相当する部分を第一種中高層住居専用地域から近隣商業地域に変更いたします。これまでは、住宅や共同住宅、小さな店舗しか建てられませんでした。変更後は大きな店舗や事務所が建てられるようになります。あわせて、容積率は200%から300%、建蔽率は60%から80%に変更いたします。

次は、高度地区についてです。

用途地域の変更に合わせ、同じ範囲を地域交流拠点で容積率300%の区域の全市的なルールから45m高度地区に指定いたします。

次に、準防火地域についてです。

近隣商業地域への変更に合わせ、新たに準防火地域を指定いたします。

続きまして、都市計画道路平岸通の変更です。

変更後の都市計画道路平岸通の図を再掲いたします。

図のように、線形及び延長を変更し、延長は300m増となります。車線数は2車線のままで幅員は18mから20mに変更し、交通広場は3か所に合計約1万5,100㎡で決定いたします。

最後に、地区計画の決定についてです。

詳細は議案書を確認していただくとして、ここでは要点のみご説明いたします。

地区計画は、地区の目標などを定める方針と具体的な施設の配置や規模、建築物の制限を定める地区整備計画で構成されます。地区整備計画については、公募型プロポーザルでA街区の民間事業者を選定した後、施設計画の方向性が具体化したときに定める予定です。なお、地区整備計画では、地区施設として、広場や歩道沿いのオープンスペース、街区間の連絡通路の配置、建築物の制限といたしましては、きめ細かな用途の制限、まち並み形成のためのセットバックなどを定めることを想定しています。

初めに、地区計画の目標についてです。

まちづくり計画の実現に向け、駅前地区の特性を踏まえた土地利用の再編、みどりとにぎわいが感じられるまち並みの形成、歩行者ネットワークの構築を図ることで南区の拠点にふさわしい市街地を形成することを目標といたします。

こちらは、地区計画の方針を図にした方針付図です。この方針を条件の一つとし、プロポーザルの手続を進める予定です。

駅の直近には屋内外の交流広場を位置づけています。駅前通沿いにはオープンスペースを設けまして、A街区の建物、交流広場と一体となつてにぎわいを創出することを目指します。また、駅から各街区を結ぶ歩行者ネットワークを形成することや交通広場に隣接した屋内型のバス待合機能などを位置づけてございます。

続いて、住民の意見等についてです。

まず、都市計画の案に関する地域説明会についてです。

9月の20日、21日の2日間、時間を変えまして同じ内容で2回開催いたしました。延べ42名の方にご参加をいただいています。

説明会でいただいたご意見やご質問を要約してご報告いたします。

一つ目として、平岸通の変更については渋滞や緊急車両の走行を懸念するご意見を、二つ目として、用途地域等の変更については景観やまち並みへの影響を懸念するご意見を、三つ目として、地区計画で定める交流広場については面積の妥当性や冬場の使い勝手についてのご意見をいただいたところです。

画面の表の右側のとおり、本日のご説明と同様の趣旨についてお答えしたところです。一方、都市計画の案そのものに関するご意見ではございませんでしたが、開発による活性化に期待する声も多数いただいております。

また、この説明会とは別に個別にいただいたご意見として、平岸通にカーブを設けることで駅前の時計塔の移設が必要になりますことから、カーブをきつくすることでかわすことができないのかというご意見をいただきましたが、交通の安全性から適切ではないこと、また、新しく設ける広場と一体的に活用する観点から現在の案としていることをお答えしております。

また、地区計画の決定に関しましては、条例に基づく変更原案の縦覧を10月10日から10月24日まで行いましたが、意見はございませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日の事前説明の後、都市計画法に基づく案の縦覧を1月上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令和7年2月4日の審議会を予定しており、同意が得られましたら、3月上旬に告示をいたします。

最後に、参考といたしまして、事業全体のスケジュールについてご説明します。

今回の都市計画の変更に同意が得られた場合、画面のスケジュールで事業を進めることを想定しております。

A街区につきましては、まちづくり計画や先ほどの地区計画の方針に基づいて施設整備の条件検討を進めるほか、変更後の用途地域などに基づく土地の貸付条件などを決めまして、令和8年度に公募型プロポーザルを実施したいと考えております。

その後は、選定した事業者の工程にもよりますが、A街区にある現在の中学校などが解体された後、令和11年度に工事に着手し、令和14年度の開業を目指しております。

その下のB1街区の南区複合庁舎につきましては、現在、施設の配置や導入する機能などの整備計画を検討中でございます。令和12年度に工事に着手し、令和14年度の供用開始を目指しております。

一番下の段の道路と交通広場についても同様に令和14年度の供用開始を目指しております。B2・C街区はこれらの整備の後に順次進めていく予定でございます。

なお、それぞれ今後の検討によってスケジュールが変更になる可能性があることはご承知おきいただきたいと思います。

以上で事前説明案件グループ分け②の真駒内駅前地区関連の説明を終わります。

ご審議のほど、どう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よろしくお願ひします。

●かんの委員 主にA街区のことだと思うのですけれども、バスの乗降場の集約などを行うというようなお話がありました。既存のバスやタクシーをさばっている総量に対し、どのような変化があるのでしょうか。集約してコンパクトにするけれども、さばく総量は同じですという理解なのかを教えてください。

また、それに伴ってバス路線の変更などがあると思いますが、この計画をつくるに当たって事業者とどのような協議をしてきたのか、教えてください。

そして、スライドの37ページに平岸通の計画概要、整備後の交通量と混雑度とありますけれども、今の段階での混雑度が資料から読み取れるものがあるのか、分からなかったもので、それについても教えてください。

●勝見調整担当課長 3点ご質問をいただきました。

まず、1点目のバスの乗降場を集約することでバスやタクシーの総量に変更があるのかについてです。

現在、真駒内駅の北側と南側にバス乗り場、降り場がそれぞれ分散して配置されておりますが、現行のバス路線では、一つのバスバースについて、使っていない時間帯もあります。そういうものを統合した上で交通広場の中に集約いたします。しかし、総量は変わりません。

2点目のバス路線の変更に合わせて事業者との協議をどのように進めているのかについてです。

バス路線の変更にあたりましては、南区を運行するじょうてつバスなどのバス事業者の方と、交通広場の形状も含め、協議しながら進めております。集約・変更後のバス乗り場、交通広場については、今後、詳細な設計をこれから進めていくこととなりますが、その中で、バス事業者とも引き続き協議しながら、運行に支障がないような整備形状を詰めていく状況です。

3点目の混雑度に関し、現状と将来の数値がどうなのかについてです。

今、画面に出ておりますが、それぞれの囲みの中で白色の丸で書いているのが現況の交通量と混雑度、黒色の丸の整備後と書いていますのが整備後の交通量と混雑度でございます。整備後に混雑度が減るところもあれば、施設の整備によって増えるところもあります。

先ほど示したのは整備後の混雑度だけでしたが、整備前の混雑度は画面のとおりの数値となります。

●かんの委員 特に、最後のことについてです。

現状はどうなっており、整備後はどうやって改善するのか、混雑するところも出るという

うことですが、その比較対象ができなかったので、丁寧な説明のため、そうした資料をつけていただければありがたかったなと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●伴委員 私からは用途地域の変更及び高度地区の変更について質問がございます。
住民の方からも疑問点が出ていたようでありまして、それを確認したいと思います。
まず、A街区は公有地ということでよろしいでしょうか。

●勝見調整担当課長 A街区は、いずれも公有地であり、現在、画面で示している右側は北海道の所有でして、その隣の真駒内中学校のところは札幌市の所有です。

●伴委員 33mから変えたということですが、60mではなく、45mにした理由を教えてください。

●勝見調整担当課長 地域交流拠点で近隣商業地域300%の容積率を指定するときの札幌の全市的なルールとしまして、45mまたは60mを選択すると決めています。

その上で、今回、真駒内地域について45mを選択した理由ですが、例えば、真駒内駅の右側が市街化調整区域で、桜山があるということのほか、周辺に住宅系の土地利用が多いという地域の特性を踏まえ、60mではなく、45mを選択しました。

●伴委員 その選択は評価したいなと思います。

その上で質問します。

民間の建物について、公募型プロポーザルでということでしたけれども、建立に向けて市はどう関わっていくのがもし分かれば、今後のプロセスとして教えていただきたいです。

●勝見調整担当課長 公募型プロポーザルをするとき、公募の条件として、まず、昨年に策定しましたまちづくり計画に基づき、どういう開発を目指していくのかというものがあります。また、これまで、真駒内地域では緑豊かな景観やまち並みが形成されてきておりますが、そういった景観形成に関し、来年度、プロポーザルの実施に先立ち、景観形成のガイドラインのようなものを定めたいと考えてございます。

まちづくり計画、景観形成のガイドライン、また、今回提案しました地区計画の方針などを基に、そういった条件を踏まえ、どういう開発をしていただけるのかをプロポーザルの条件とし、民間事業者幅広く提案を求めていきたいと考えております。

●伴委員 今後の建物の複合化はどのようなパターンかは分かりませんが、今は景観等に配慮するという趣旨のお話がありました。問題は、機能性といえますか、中身についてです。

先ほどのページでは福祉系という言葉が目にとまりましたが、今後、中層階から上層階がマンションなどを含めた分譲型のものになる可能性はあるのでしょうか。

●勝見調整担当課長 現時点では住宅も排除しておりませんので、可能性としてはあるという回答になります。

●伴委員 それでは、お伝えをしておきます。これにもしご回答ができなければ、次回にご回答をいただきたいと思います。

どこの建物とはあえて言いませんけれども、JR札幌駅周辺、札幌の玄関口にいろいろな高層マンションが建っています。それ自体がどうかではないのですけれども、私は心配しておりましたし、地域も非常に心配していたのです。オーナーはいるけれども、居住していないというパターンで、一部報道では夜になっても明かりがともっていないという話題を取り上げていただきました。

札幌駅ほどの投資型のマンションにはならないとは思いますが、魅力がこれからさらに出てくる真駒内地区の駅前に、まさかそういうようなものが、ちょっと言葉は悪いですが、中身がすかすかみたいな感じになったら、今、皆さん方がご説明されているにぎわいや交流、魅力アップという話は形骸化するのではないかと考えております。また、ややもすると、南区や地域性のことについてあまり関心がない方々が駅前のこういったところに居住される懸念もないわけではなく、ソフト対策も必要です。

今後の課題として、駅前の高度利用ということ、それから、地域性、地域振興、これは議会でも強く申していますけれども、特に札幌駅の北口周辺は問題があると僕は思います。これと同じように、コピーされ、真駒内でも起こるとは思いませんけれども、やや心配がありますので、お答えをいただければと思うのです。

今後、公募型プロポーザルということにはなるのでしょうかけれども、市は、周辺地域の住民はもとより、南区としての考え方を取り入れながら、今後、この建物の在り方や機能について、今言ったような居住系も含めて、地域性や地域参画にどう関わっていくおつもりなのか、関わっていけるのか、そして、今後に向けてどう関わっていきたいと思っているのかということです。

民間の開発を否定しているわけではございませんし、居住系が悪いと言っているわけでもございません。ただ、現に札幌駅の北口周辺でそうした問題が起きているということがあるのです。まさか真駒内でも、魅力アップだと言っておき、実は建物の中はそれほどでもなかったということでは困るので、それについてお願いしたいと思います。

●勝見調整担当課長 まず、これから公募型プロポーザルを実施していくに当たり、どう関わっていくのかについてです。

今回の説明については一部抜粋になりましたが、これまで、我々は、地域の皆様と様々な議論を繰り返し、真駒内まちづくり計画というものをまとめました。

その中で、真駒内駅前に住む方々から、こういった機能があったらいいですねなど、多様な要望を承っておりますので、まずは、先ほど説明した商業機能、医療・福祉系、にぎわいなど、このまちづくり計画で定めている機能、また、住民が期待している機能も計画に盛り込んでいるのですが、そういった内容を踏まえて提案していただくことを考えております。

また、計画の中には真駒内らしさというキーワードが幾つかあります。この真駒内らしさが都心とどう違うのかについて、我々が一方的に決めているわけではなく、現時点で説明はできませんが、提案から真駒内らしさを事業者の方に読み取っていただきまして、それを提案していただくことを考えてございます。

そして、公募プロポーザルで出てきた提案を選ぶに当たり、有識者や地域の代表の方にプロポーザルの審査委員として入っていただくことも検討しておりますので、そうした地域の方々の意見も開発に反映できるような仕組みを今後とも検討していきたいと考えております。

●伴委員 先ほど、医療・福祉系の機能と言われましたが、例えばですけれども、高齢者に優しい、多世代型の居住スペースというようなことをふと思ったりします。

関わり方については今のご答弁からそうかなと思いましたが、長谷川部長は事例に関してはよくご承知だと思うので、駅前の複合施設の在り方には非常に気をつけていただきたいと思います。

これは次回に向けて懸案として机上にのせておいていただきたいと思いますし、最後にご答弁をお願いします。

●長谷川都市計画部長 今、課長から答えたように、まちづくり計画に基づく公募をしていただくことを基本としつつ、より具体的にこういったものが必要かは次回までに用意しておきたいと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●わたなべ委員 伴委員の質問に関連するのですけれども、プロポーザルのことについてです。

まずは、A街区の開発事業者の募集条件の検討が始まっていくのかなと思います。今、プロポーザルされるとき条件として有識者や地域の方をといたお話がございました。

一方で、そうした直接関わる方たちのほかに他部局の方からも意見を聞くのはいかがか、可能性はないのか、伺います。

というのも、今、商業施設や交流広場等による滞留型、にぎわいの創出と計画では書かれておりますけれども、生活者の目線でいきますと、この商業施設はテナントによって大きく影響が出るかなと思います。札幌市も残念ながら人口減少時代に入っていますので、持続可能なにぎわいをつくっていくには物足りないかな、プラスアルファ、また、南区らしさ、真駒内らしさを考えたときに地下鉄の最終駅ということがありますよね。そこから先に定山溪温泉がありますし、ニセコ方面へも向かえます。つまり、観光のゲート機能を視野に入れることも地域らしさが出るかなと思いました。

例えば、観光機能を考えたとき、滞留をどうやって待合場所をつくっていくのか、充実させていくのかです。

加えて言うと、バスの運転手の人手不足があります。札幌市も頑張っているところですが、なかなか止めることができない状況で、外国人運転手などを検討しているところですよ。もしかしたら、バスが足りず、滞留せざるを得なくなるかもしれません。また、バスが少なくなってきたら、オーバーツーリズムとなる可能性があり、M a a S機能も入れていかなければいけないかもしれません。

こうした様々な観点のことが出てきたとき、観光M I C E部が定山溪観光協会などの観光団体と意見交換をし、まとめた上で提案していく、これは一例で、教育や子育て、文化芸術もそうかもしれません。

まずはA街区から始まるということで、時間がないわけですが、そうした専門分野に携わっていらっしゃる他部局との連携は考えられていますでしょうか。

●勝見調整担当課長 先ほどの伴委員のご質問にもございましたように、次回、具体的なことは示したいと思いますが、現時点での考えについてご説明いたします。

プロポーザルに当たっての他部局の関わりということですが、当然、まちづくり計画でも挙げていますように、真駒内駅前地区は後背に定山溪地区や芸術の森といった観光資源を抱える南区のゲートウエー的な役割を果たすような地区だと認識しております。そういった意味では、駅前で後背地域の情報を発信するなどの取組が重要になってくるのかなと考えてございます。

先ほど有識者や地域代表としか説明しませんでした、市には様々な施策がほかにもいろいろとあります。観光施策もございまして、交通施策もございまして、多様な観点から開発の中で南区の拠点としてふさわしい機能を取り込んでいけるよう、様々な意見を盛り込みながら審査できるような体制を市としても構築していきたいと思っています。

また、後背の定山溪地区をはじめ、真駒内駅前だけに限らず、広く南区全体で事業をしていらっしゃる方の意見を取り入れることも重要と考えておりますので、そういった要素をプロポーザルでどう取り込んでいけるのかについて今後検討してまいりたいと考えてお

ります。

●わたなべ委員 南区は、皆様もご案内のとおり、札幌市の10区の中でも人口減少率が一番高い区でして、交流人口という観点は一歩は必須だと思っておりますので、観光の観点をどう取り入れていくかもしっかりと入れていただくことを求めまして、質問を終わります。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●阿部委員 今の交流人口のお話にも関わるかもしれないのですが、私は、市民として、自分だったらという目線から質問します。

スライドの26ページのところについてです。

民間施設から地下鉄ホームまで切れ目のない人の動線の確保というところですが、例えば、冬道、それから、高齢者や車椅子の方のことを考えたとき、地下鉄真駒内駅のホームは、この図のとおり、2階にありますよね。新札幌でも新しく商業施設ができましたが、JR新札幌駅とは2階でつながっているのです。でも、この図を見ると、この民間施設から地下鉄ホームに行くには1階から2階に上がらなくてははいけません。外を通るようなイメージなので、歩道橋というのですか、ああいうものをつくって、民間施設のエレベーターで2階に行き、そこから地下鉄のホームまで行けるような感じにすると、冬の間や、足腰が悪い方、高齢の方、車椅子の方にとってスムーズな動線になるのではないかなと思いました。

この民間施設の中には何が入るかは分からないのですが、例えば、新札幌のように病院や子どもが運動できる場所につながるなど、民間施設の中身をそんなふうにするのだったら、真駒内に来ても便よく地下鉄のホームからそこまで行けるということであらうと思う人もたくさんいるのかなと思いました。

そのようなデザイン的なことでの考えがあるのか、予算的な制約があるのか、分かる範囲でお願いします。

●勝見調整担当課長 まちづくり計画をまとめる段階で、今、委員がおっしゃられたように、地下鉄真駒内駅は高架になっておりますので、そのレベルで街区とつなげられないのかというご意見も地域協議会の中で出たところです。

今、画面に出しておりますが、真駒内駅は南北線の終点駅ということで、島式のホームになっております。ホームとA街区を上空通路でつなごうとしたとき、平岸通側に近いほうの地下鉄のホームに止まっている電車を奥まで1回引き込まないと南北線の運行ダイヤに支障が出るということで、地下鉄のホームをまたいでつなげるのは少し難しいとなりました。

一方で、今、多くが1階の改札を利用していること、地上レベルで周辺の市街地等も含

め、広い幅で接続して整備したほうが通路空間だけでつなげるよりも駅前のにぎわいや交流に有効なのかなということで現在の案としております。

ただ、A街区は、どういう施設整備になるかは分かりませんし、福祉機能や医療機能が入るかも未定ですが、隣のB1街区の南区複合庁舎とは安全・安心な歩行者動線を整備するというのを計画でうたっておりますので、例えば、2階レベルの空中通路で地上に降りることなく区役所に行けるようにするなど、そういったことも今後の開発の中で検討していきたいと考えております。

いずれにしても、駅、A街区、B街区ではバリアフリー動線を確保できるような計画としたいと思っております。

●阿部委員 もし空中でつなげることが物理的に無理であれば、先ほどのスライドの26ページの図でいう民間施設から地下鉄のホームまで、地下鉄の改札も1階にあるということです。かさのある歩道とするなど、健常者も含め、みんなが通しやすい工夫をしていただけたらうれしいなと思います。

●勝見調整担当課長 補足いたしますと、今、画面に映しているメッシュになっているハッチのところが地下鉄真駒内駅で、オレンジ色のところがA街区の民間施設を想定している場所です。

駅とA街区の民間施設は、現在、道路を渡らなくてはならない状況になっていますが、バス待合機能と歩行者動線も雨にぬれなくて通行できるような動線を確保するよう、A街区の民間施設の事業者と連携しながら進めていきたいなと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 南区民です。

現状は、先ほど説明がありましたように、例えば、一般の送迎車からの乗降も結構ありますし、乱横断も多くあります。そう考えると、乗降場について工夫して設けていただいたことは大変高く評価できると考えます。

その上で要望2点、質問2点をしたいと思います。

まず、1点目の要望ですが、例えばの話として、駅から直接雨に当たることもなく、高齢の方も移動しやすいようになど、いろいろとありましたけれども、ここはターミナルということもありますので、何か細かいところも考えていこうというとき、真駒内の住民のみならず、南区民にも可能な限り要望や意見を取っていただくことをお願いします。

地下鉄の始発あるいは終着の駅として見ると、麻生や新さっぽろは非常に発展しているわけですが、真駒内も同じようになることを南区民が望んでいるかという、ちょっと違うだろうと思います。先ほど真駒内らしさという言葉もあったと思いますが、それ

も踏まえ、要望も取っていただきたいと考えております。

2点目は、細かいことになってしまいますが、スライドの22ページにあります南区の複合庁舎についてです。

今、南区民センターには区民ホールがあり、いろいろな利用がされているのですが、ぜひ、この庁舎にも比較的きれいな区民ホールが入ってくればいいなと思っております。これは要望しておきます。

次に、質問の1点目は、14ページにあります令和2年からの統合検討についてです。

真駒内中学校の生徒たちが今度は義務教育学校へということですがけれども、学校の位置はどの辺りになるのか、ある程度固まっているようでしたら教えていただきたいです。

2点目の質問は、32ページになります。

先ほどから冬の雪の話が出ていました。多分、これは駅のすぐ前であるので、最優先で除排雪が進み、例えば、バスの始発などは雪がない状態でスタートできるのかなと思いますが、そのあたりは大丈夫でしょうかということをお願いしておきたいと思っております。

●勝見調整担当課長 まず、質問の1点目からお答えしたいと思います。

まず、真駒内中学校が義務教育学校になった際、どちらに行くかについてです。

今、画面に赤色の点で示しているところに桜山小学校があるのですが、こちらの場所に9年間一貫の義務教育学校を整備するという事で工事の準備が進んでおります。

次に、2点目の除雪のことについてです。

現在、真駒内駅は、平岸通に沿ってバスの乗降場がありますが、こちらではロードヒーティングを活用してございます。その一部について、今、駒岡地区で清掃工場の更新もしているのですが、清掃工場の余熱なども活用したロードヒーティングを引き続き検討していきたいと考えておりますし、除雪体制についても、交通に支障のないよう、南区と連携して取り組んでいくことになろうかと思っております。

続きまして、要望についてです。

まず、複合庁舎に区民ホールをとということについてです。

現在、南区役所の隣に南区民ホールがございしますが、新しくできる区役所と複合化して整備する予定となっております。

次に、真駒内地区だけではなく、南区全体から意見を聞いていただきたいということについてです。

これまで、まちづくり計画をつくる段階で南区全域の方にアンケート調査を行いながらまとめてきたところです。今後、具体的な開発段階になり、A街区の公募型プロポーザルなどを実施していきますが、真駒内駅前地区まちづくり計画については南区民の皆様の関心が高い事項ですので、例えば、広報さっぽろやニュースレターを活用するなど、様々な手法で区民の皆様に情報を提供していけるように努めていきたいと考えております。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●山田委員 スライドの43ページの防火地域、準防火地域について、基本的な質問ですけれども、この違いを具体的に説明していただきたいと思います。

●勝見調整担当課長 今回、真駒内駅前地区に指定するのは準防火地域ですが、防火地域と準防火地域の違いについてです。

例えば、都心部で指定しているのは防火地域でして、要は、高層ビルが立ち並ぶような商業地域に指定するようなものです。イメージだけをざっくり言いますと、例えば、外壁の防火性能や建物の燃えやすさみたいなもののグレードが防火地域と準防火地域で違うということです。

今回、近隣商業地域となります。今までは、住宅系の用途地域なので、特に指定はなかったのですが、商業施設の建物ができるので、防火性能を高めるために準防火地域に定めることにしております。

●山田委員 準防火地域というのは、外壁が燃えにくいということのレベルから防火地域よりも厳しくないという捉え方でよろしいですか。

●勝見調整担当課長 燃え広がりにくさなど、いろいろと細かいものがございまして、次回、具体的にお示しできればと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●森田委員 要望と質問を一つずつお願いします。

要望は、先ほど欠委員もおっしゃっていましたが、義務教育学校のことです。

今後、真駒内桜山学校になるか、真駒内未来学校になるか、今、検討中ですので、教育委員会ともご検討をいただきたいのですが、この義務教育学校は令和9年4月に開校予定ですね。この駅前開発地区の工事は令和11年の予定と聞いておりますので、学校のほうが先にできます。ということで、五輪団地からなり、近隣の子どもたちの通学路の安全・安心を今から検討していただきたいと思います。工事途中にそこを通ることになってくると思いますが、私はそれを大変危惧しているのです。

いろいろな方法はお考えだと思いますけれども、真剣に教育委員会と都市計画部とで通学路のしっかりした確保を考えていただきたいということを要望します。

次に、質問です。

先ほどからA街区の問題がいろいろと出ていますけれども、今年の4月ぐらいにユニバーサル関係のことなど、いろいろなものが出ました。その中に真駒内の件も出ていました

し、各民間企業がそういうところで事業をやるということであれば、必ず市の指導が不可欠だと思っています。先ほども言ったのですけれども、一つ一つのルートではなく、今後の真駒内駅前のまちづくりについて、ユニバーサルデザインにしていくのが当然だと思います。それを念頭に置いて、ぜひ、民間企業の方と協働でやっていただきたいのですが、そのことをお聞きします。

●勝見調整担当課長 1点目の義務教育学校の通学に関する安全性の面についてです。

確かに、今、義務教育学校を桜山小学校のあるところに整備中でして、駅前で工事などが始まったとき、そこを通行される児童や生徒もいらっしゃるかと思います。ですから、例えば、工事のスケジュールやどういう工事が行われるかなど、必要な情報を教育委員会や学校と共有し、地域の皆様と安全対策について検討していけるよう、進めていきたいと考えております。

2点目のユニバーサルについてです。

市との協働が不可欠ということでした。先ほど上空でつなげられないかというお話もございましたが、まちづくり計画の基本的な考え方として安全・安心な歩行や誰もが安心して暮らせるということも位置づけております。当然、駅前の施設やバス乗り場、タクシー乗り場からの使いやすさもそうですし、各街区へのアクセスもそうですが、そういった様々な観点からユニバーサルの視点を持って真駒内駅前の整備を進めていけるよう、民間事業者と意識を共有しながら進めていければと考えております。

●森田委員 1点目の義務教育学校については、今、検討委員会が立ち上がっていますよね。この方たちにもそのことを周知し、今からいろいろな情報交換をしていただければと思います。いざ、そのときになって慌ててやるのではなく、今は令和7年ですけれども、あと2年後に開校しますし、準備は早いほうがいいと思います。これは札幌市全体の問題だと思うので、ぜひご検討をよろしくお願いいたします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●能瀬委員 スライドの17ページのまちづくり計画のまちづくりの基本方針についてです。

まず、3の①の豊かな緑を感じるまち並みの形成とありまして、これ自体はすごくいいことだと思います。説明資料で、2の②以降で交通系の話などの非常に具体的な記述があるのに対し、この点に関してはあまり具体的なことが書いておらず、どんなことをイメージされているのかがよく理解できませんでした。ただ、景観形成のガイドラインをこれから作成されるご予定だということでしたよね。その中でみどりを感じるまち並みの形成に関しても形にしていくのかなと理解しておりまして、期待しておりますということをお伝えします。

また、3の③のスマートコミュニティの形成についてです。

これを読んだときにはよく分からなかったのですけれども、事前説明第5号の資料の1ページが一番下に内容が書いてあって、「地域熱供給ネットワークの活用や先進的な環境技術の導入などにより」とありまして、そのようなことなのだなというところまでは理解できました。しかし、こちらに関してもそれ以上の具体的なことがあまり見受けられませんでしたので、できればもうちょっと具体的なことを想起させるというか、今後のプロポーザルに向け、真駒内のまちづくりについて、この観点から何をしたいのかが応募者にも分かるようなことを入れられたらいいのではないかなと思います。

これは私の感想になりますけれども、何かコメントをいただければお願いいたします。

●勝見調整担当課長 まず、1点目のみどりについてです。

今、画面に映しております真駒内地域は、もともと北海道の区画整理事業で造成されて、小河川、公園など、豊かな自然に囲まれているという特徴があります。

画面に示しておりますとおり、例えば、右上の駅の裏の桜山、真駒内駅前通と呼んでいる通りの街路樹、また、突き当たりますと真駒内川も流れておりますし、その右側にはエドウィン・ダン記念公園という開拓を先導した方を記念する公園など、様々な地域資源がございます。

一方で、中央分離帯に木が植えられている緑道、住宅地の間を通るようなみどりのフットパスなんかもございますので、そういった様々なこの地域のみどりの要素を編集し、それと開発をどう結びつけられるかについて、来年度、景観形成の指針のようなもので検討し、それを公募の条件として民間事業者に提案していただくことを考えております。

2点目のスマートコミュニティの形成についてです。

先ほど、除雪やロードヒーティングのところで少し触れましたが、現在整備しています駒岡清掃工場の新しい施設が来年の夏に完成予定でして、こちらの排熱利用の拡大を考えております。こちら、民間事業者との協議によりますが、どれだけの施設でどれだけの熱量を使えるのかも検討してまいりたいと考えておりますし、午前中の議題でもありました太陽光発電、あるいは、コージェネレーションなど、様々な新技術がございますので、A街区の民間施設にどういうものを導入できるのかなど、公募提案の中で求めていきたいと考えております。

●能瀬委員 具体的にお答えをいただきまして、大変よく理解できました。今後ともよろしくお願いいたします。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●横田委員 この再編コンセプトをつくられるに当たり、どこかモデルにしたまちや駅前

があるのかどうか1点目の質問です。

また、こうやって新しくなっているところに旅行すると、できたときはきれいで便利だけれども、どこも同じようなイメージを私は持つのですね。そこで、先ほど欠委員がおっしゃられた真駒内らしさです。私はよそ者なので、どういうものだと真駒内らしくなるのかは分からないのですけれども、スライドの26ページにあるにぎわいを感じるということはイメージできました。ただ、どういうものをもって品格を感じる駅前空間になるのかは結構曖昧で、イメージが抱けませんでした。

プロポーザルをされるとき、真駒内らしさも提案してもらう内容に含んでいただいたら、よそとは違い、真駒内というのはこういうところなのだなと、観光客として来た場合にも印象に残るような駅前になったらいいなと思います。

●勝見調整担当課長 まず、真駒内らしさについてです。

先ほど能瀬委員からいただきましたが、真駒内の特徴としてみどりが豊かな地域であるということもございますし、また、計画をつくっている中で、地域の住民の方々からは、真駒内駅の裏に山があって、その奥に建物がない景観がいいよねという声もいただいたりしております。

そういったことを来年度に策定する予定の景観形成のガイドラインのようなものに盛り込み、札幌市が考える真駒内地域の特徴みたいなことを民間事業者の方にお示ししたいと思っております。また、計画に真駒内らしさということも書いておりますので、民間事業者からも柔軟な提案をいただけるように求めた上でプロポーザルをできたらいいのかなと考えてございます。

●横田委員 市民ではない者として、年代的にもそうだからだと思うのですけれども、オリンピックに関することが真駒内の名前と結びつくもののような気がするのです。特に、開会式をされたところは景観に溶け込んでいて、ああいう建築物は類を見ないという高評価が書かれています。また、こことはちょっと離れますけれども、公園内には佐藤忠良の彫刻がありまして、札幌オリンピックの遺構は幾つか残っているかと思うので、それをもう一度再認識できるようなものがあればいいなと個人的に思います。

●勝見調整担当課長 先ほどの1点目の質問について、どこをモデルにしたかということにはお答えしていませんでしたが、具体的にどこをモデルにしたというのではなく、議論をしていく中でいろいろな他都市の開発事例なども参考にしながら計画をまとめてきたと認識しております。

次に、オリンピックのことについてです。

やはり、真駒内と聞いて思い出されるのはオリンピックという方もたくさんいらっしゃいます。真駒内地域については、冒頭の地域の特徴のところでもお示ししましたが、競技

場など、オリンピックのときに整備された特徴的な施設もありますし、URの団地は選手村として活用されていたという経緯もございます。

そういった真駒内地域の特徴について開発にどう取り込んでいけるのかという具体的なアイデアを示すことはできないのですが、オリンピックを真駒内らしさとして捉えて提案するということができるかどうかも含め、次回、具体的なプロポーザルのイメージと内容とともに整理し、お示しできればと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●渡部委員 私からは、交流広場のことについて意見と質問をさせていただきたいと思います。

計画全体の話については合意するところも非常に多く、魅力的な計画になればなと思っていますが、交流広場については、平面を含めたぱっと見のイメージとして、この形状と大きさが妥当なのかなという疑問があるので、それに関わる点について質問させていただきます。

意見としては、コンセプト等では歩いて暮らせるまちづくりとありますし、再編コンセプトでは人優先の空間へということが書かれていますが、結果的にできている形状が交通広場や道路等で形づくられたものから切り取られたような形状、余ったような場所になっていないかなという懸念があります。

質問としては、まず、交流広場について、具体的にどんな利用をイメージされているのかが一つです。まちづくりの計画などでは、一部、キッチンカーなどを置かれているようなCGのパスが見受けられたので、そうしたことも含め、今想定されているものを教えていただきたいです。

それに関連して、交通広場等をどこがマネジメント、特に企画、運営をやっていくことを想定しているのか、教えていただきたいです。

さらに、その選定がスケジュールにもありましたA街区の事業者公募等に含まれているのか、それとも、スケジュールの最後にあった広場の設計整備のほうに含まれているのか、教えていただきたいなと思います。

それから、形状について、決定しているものを確認させていただきたいのですが、平面図でいきますと、スライドの33ページで赤色の線等で書かれていて、34ページではその中身を黒色の線で書かれているのですが、バス待合等は、33ページの赤線でいうところの内側といいますか、広場側に整備されるという認識でいいのかを確認したいです。つまり、34ページの太い黒色の線が赤色の線と同じなのかということです。

赤色の線の部分については次回の2月の都市計画審議会の諮問事項にも関わってきますよね。細かい事項を後々検討していくというのはそのとおりかと思いますし、境界については使い方のイメージから決まってくるところもあると思うのですが、2月までには決めて

おく必要があるのかなと思いますので、具体的に伺いたいところです。

それに関連して、交通広場の中身について伺いたいのがバスバースの数です。

バスバースが8台分つくられる予定であり、それによって交通広場の幅が決まっているのではないかと思うのですが、同時に8台止まることがあるのかどうかです。そうではなく、バースの数を減らせれば、より広く交流広場を設けられるのではないかと思います。

もう一つは、今示していただいている図面でいうと、右側にある赤色の駐輪場について、駐輪場をここに設けるのはどういう計画意図からなのかを伺いたいです。

例えば、駐輪場をA街区の民間施設等の1階もしくは地下等に設けることができれば、バスの回転半径があるので、そのまま単純に広がるわけではないですが、図面上でいうともう少し右側に交通広場をずらすことができ、交流広場がより広く設けられる可能性があるのではないかと思います。

質問が多くて申し訳ないのですが、最後です。

26ページに狭いのかどうかを確認する意味で手書きのバースがあります。まちづくり計画のほうではCGのバースがあるのですが、ここで書かれている建物の位置や交通広場の形状と、今、平面図等で赤色の線で示されている位置が違ような気がしています。勘違いであればいいのですが、諮問の際には、平面図及びそれによってどういう広場の広さになるのかをぜひ説明していただきたいなと思っています。

●勝見調整担当課長 現時点でお答えできることからご説明したいと思います。

まず、交流広場の面積や広さについてです。

右上の写真の都市計画の図として、白色のところが平岸通と交通広場、その間のところが交流広場になっていて、左側が都心の北3条広場の広場部分の面積になっています。北3条広場が縦14m、横95mですが、貸出しをして使っている広場の面積を黄緑色で示しています。

もう一つ、右下に上町公園という真駒内地域にございます街区公園で盆踊りなどができる広場があって、面積としては横45m、縦55mで、約2,000平米になりますが、それが赤色の枠の区域ということです。ただ、少しくびれているといいますか、道路によって切り取られたような形状になっておりますが、現在の平岸通の幅、さらには、北海道警察の官舎の区域までも含めると結構な大きさの面積があると考えてございます。形状としては道路の残りとなりますが、活用できる区域としてはある程度の大きさが確保できていると考えております。

次に、現時点でどういう使い方を考えているかについてです。

まちづくり計画の中ではキッチンカーのバースも掲載しているところですが、四季を問わずにイベントを開催したり、南区の拠点ということで、後背の芸術の森でのイベント情報を発信したり、様々な使い方ができる可能性のある場所なのかなと考えてございます。

地域の方々からも、この交流広場の活用について、ぜひ、真駒内地域を活性化するために活用したいというご意見も伺っていますので、この広場について、今後、どういうふう
に活用していくのかは地域の方々の意見も聞きながら検討していきたいと思っています。

また、A街区の開発事業者の開発条件には、交流広場の活用について、管理運営も含め、
この区域全体のエリアマネジメントの取組も公募条件の中に入れたいと考えております。
地域の方々とA街区の民間事業者の方がどういうふうに体制構築するかも含め、開発の中
でこの広場を駅前のにぎわい創出の場としてよりよく使っていけるよう、体制管理、運営
体制も含め、公募条件として決めていきますし、地域の方々の意見も取り入れながら今後
検討していきたいと考えております。

次に、バスの待合の関係で、広場に面しているところについてです。

そこはおっしゃるとおりで、交流広場に面してバスバース1台分が交流広場の短辺側の
ほうに止まることになるので、そこに屋内型の歩行者動線とA街区の民間施設を結ぶよう
な屋内空間を整備する予定です。

●渡部委員 屋根つきではなく、屋内ですか。

●勝見調整担当課長 具体的な形状も今後の検討になりますが、少なくとも屋根はつくよ
うな形状を考えています。

●渡部委員 バスバースについてはいかがでしょうか。

●勝見調整担当課長 民間施設側のほうになります。

●渡部委員 どういうことでしょうか。

●小林総合交通計画部長 バス待合を民間施設内に設置と記載させていただいております
けれども、これからA街区にできる建物の中に待合機能をつくっていただくということで、
官民境界で分かれ、バースと待合機能があるという状況になります。

●渡部委員 交通広場側は屋根つき、もしくは、屋内の待合スペースを検討されていると
いうことですか。

●小林総合交通計画部長 そうです。駅と施設をつなぐところは少なくとも屋根つきにし
ようということでございます。

それから、バスのバース数についてです。

現在の運行状況といいますか、今走っているバスの便数やピーク時のバスの乗り入れの

状況など勘案した上でのバース数ということになっているのですが、事業者と協議しながら決めてきておりまして、引き続きやっていかなくてはならないと考えております。

●渡部委員 バスバースについて1点です。

他都市で計画する際によくあるのは、複数のバス事業者がいたとき、今回だと2社ですが、それぞれバスバースを設ける必要がある等の理屈でもって、要は、同時に8台止まることはないけれども、8台分を設けなければいけないということがあります。実は、まちなかのほかのバス停等では共有することはよくあることで、そういったことについてもぜひ検討をいただきたいです。

コンセプトは、歩いて暮らす、あるいは、人のための空間をつくり出していくということですので、そのために駅前の重要な面積を確保していくということについてはぜひ検討していただきたいと思います。

また、その結果をもって交流広場と交通広場の境界の線が決まってくると思うのです。それが次回の諮問までにはないといけないので、その中身の具体性というか、検討についてはそこまでにある程度のものが必要なかなと思っていたところです。ですから、資料としては、バースの根拠になっている台数といいますか、内容を見せていただきたいということです。

●勝見調整担当課長 次回の諮問までに、交通広場の詳細な形状についてもう少し具体的に示せる資料を用意したいと思いますので、よろしくお願いします。

●岸本会長 関連ですが、バス乗り場やタクシー乗り場についての設計は、詳細設計とまではいかないにしても、ある程度はもう決まっているのですか。

それが決まってい提示できるのであればいいですが、A街区の民間施設との関連でバスの待合施設、あるいは、そこに屋根がつくのか、屋内に引き入れるのか、そのあたりがより詳細に決まっていくのであれば、次回までにどの程度のものができると渡部委員がイメージされ、他方、どの程度のものであれば提示できるとご担当部局がイメージしているか、そこにずれがないといいなと思ったのです。

あくまでも今回の都市計画決定の対象は地区整備計画で、建物の大枠というよりは、将来、こういったことをイメージして用途地域、あるいは、高度地区指定、準防火地域指定という基本的な土地利用の基盤を決定するというのではないのかと思うのですが、そこはいかがでしょうか。

8バースとするなどと提示できるのですか。

●勝見調整担当課長 今は、交通広場については、必要としている8バース、タクシーの乗り場、路線バスの降車場、真ん中のバスの待機場所も含めて概略の設計を進めておりま

して、現時点で8バースに設定した根拠という形でお示しできるものはございます。しかし、交通広場と民間施設側は都市計画決定の線の外側になりますし、交通広場は屋根までは交通広場側に入っておらず、民間施設側になるので、屋外の交通広場として必要なバスが転回する軌跡を検討し、必要な面積ということで今設定しているのが交通広場のレイアウトになります。

●岸本会長 渡部委員、よろしいですか。

●渡部委員 僕も、計画のスケジュールからいくと、まだ協議しながらやれる事項で、問題はないのではないかと考えているのですが、1点気になっているのは、号数で言うと主に事前説明第4号の都市計画道路の変更で、青色の線を赤色の線に変更していくということなわけですね。つまり、赤色の線がそれで決定してしまうと、具体的な交通動線といえますか、そこから交流広場がどの程度確保できるかにほぼ直結してしまうので、結構シビアなものだと思っているのです。

この形状について、先ほどのバースと比べますと、ここの赤色の線からさらに駅側というか、内側に対してバスの待合ができ、さらに、にぎわい等を創出していくために、例えば、広場の中に樹木等を配置する、あるいは、キッチンカーみたいなものを並べたイベントをやっていくということを考えており、北3条広場と同じような面積を確保しているということでしたよね。でも、民間施設のあるA街区、B街区等への連続性といいますか、直角に交通広場を確保した結果、広場とA街区の間に一番すばまっている場所みたいなのところできてしまうことで駅前の広場空間が有効に使われることを阻害する可能性があるのではないかと考えたのです。

例えば、人優先であれば、人がA街区に流れる幅をしっかりと確保するため、交通広場は、直角ではなく、道路に並行に引いてあげるなど、そういったことを考えていくこともできるわけです。歩行者ネットワークを形成するというのが今回の計画コンセプトの三つのうち一つでもあり、非常に重要なものだと思うのです。そこの境界をもし次の都市計画審議会で決めるのであれば、そこの使い方ははじめ、こういった歩行者空間、あるいは、広場空間ができるかを踏まえ、最大限魅力的な広場とする計画とした上でないとその線が決められないなというのが私の意見になります。

●岸本会長 まだ具体的にイメージできるような図が提示されていないので、次回に、具体的なイメージを示す絵図といいますか、デザイン的に分かるようなものを用意していただければと思うのですが、可能でしょうか。

●勝見調整担当課長 広場については現時点で未確定な状況もございますが、例えば、狭くなっているところがどのくらいの長さなのかなども含め、妥当性について判断できるよ

うな具体的な資料を示したいと思います。

●岸本会長 ただ、渡部委員、広さのイメージはこれでつきましたか。

●渡部委員 そうですね。それで大体つくような気はしますし、まちづくり計画や今回の資料でもあった手書きのパースが平面図と割と一致しているのであれば、ある程度のイメージがついてくるのではないかと思います。

この手書きのパースだと分からないですが、まちづくり計画のCGを見せていただくと、多分、交通広場の中の広さや並び方がちょっと違いますよね。その整合が取れたもので確認ができれば何とか把握できるのかなと思っています。

●岸本会長 道路をカーブせざるを得ず、どうしても中に入り込んでくるので、今、渡部委員がおっしゃっていた広場の形状が確かに直角にきれいな形にならないから気になるところではあるのですけれども、かといって、道路を直角にするとこれまた渋滞を巻き起こしたりするので、恐らく苦しいところだと思います。

ただ、広場の広さを含め、イメージがしづらいところがまだあるかと思うので、可能な限り分かるものがあればご提示をいただければと思うのですが、渡部委員、よろしいですか。

●渡部委員 はい。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●池田委員 まず、1点目は都市計画に関わることについてです。

今回、45mの高さ制限を設けるということでした。南側に道営住宅があるのですけれども、そちらへの日照の影響はないのでしょうか。

あとはコメントになりますので、質問からお願いします。

●勝見調整担当課長 日照の影響についてです。

A街区は45mの高度地区に設定します。制限は45mですが、現時点で具体的な建物の高さも分からないので、日照の影響がどうなるかは示せないのですけれども、例えば、日影の影響を受けるとすれば、A街区の北側にあるURの五輪団地になるかと思います。こちらは第一種中高層住居専用地域のままで、日影の規制は変わりませんので、現在の規制時間は守られます。

なお、区域内の規制時間は近隣商業地域にすることによって多少緩くなるので、南側にも高い建物が建てば、A街区の複合施設の日影時間は少し大きくなる可能性がございます。

すが、区域外の住宅地に関する日影の影響という観点では現時点の制限からは変わらないという状況です。

●池田委員 分かりました。

あとはコメントになります。

いろいろな委員からご意見やコメントが出ていましたので、一部、重複することがあるかなと思いますけれども、南区としての特徴、真駒内らしさがどこにあるのかです。私としては、もちろん、緑がきれいだということもあると思うのですが、せっかくこれからつくるのであれば、機能的にも新しいものを求めてもいいのかなと思っています。

例えば、交通の結節をつくるということであれば、南区の市民が中のほうに車で入ってこなくて済むように、また、真駒内の駅を有効に利用できるように、駐輪、あるいは、公共交通機関、パークアンドライドなんかを便利にすることで札幌市全体の交通量を減らせるような機能を持たせる、さらには、将来的には、パークアンドライドやシェアライドをするときに向けた交通広場の計画も視野に入れておくと、ほかと同じような商業施設があって、ただ区役所がありますというものにならないと思いますし、ここはほかの地域とやっぱり違うよねということで、箱だけではなく、ソフトの面でもつくれるといいのかなと思っています。

もう一点、先ほど2階に結合できないかという話があったと思うのですが、駅の西側の交通広場が今は送迎エリアになっていますよね。ここは、恐らく、横断歩道を渡って真駒内駅に行くような感じになると思います。そうすると、交通事故の問題が、また、今までと同様に、乱横断が起これかねませんので、ここと真駒内駅を高架なりでつなぐということも考えたほうがいいのかと思いました。

今の状況だと2階レベルのことは難しいという話だったのですが、A街区だけではなく、西側の交通広場も含めて動線を考えた上で歩行者の安全を考えていただければいいかなと思います。

また、A街区とB街区は2階でつなぐことも検討しているということだったので、平岸通がクランクすることによって交通量が増えるかと思うので、歩行者が歩かなくて済むような動線を考えていただくということが駅前広場の安全を考える上でも重要なかなと思っています。

●勝見調整担当課長 まず、1点目の真駒内らしさについてです。

これまでにほかの委員の方々からもいろいろと言われております真駒内らしさについてですが、様々な後背資源を抱える南区の拠点的な駅前地区ですので、そういった様々な真駒内らしさを開発の中で実現していけるよう、今後、公募条件の中に具体的に定めていくなどの検討をしていきたいと考えております。

2点目の切り下げについてです。

今、画面に示していますが、黒色の矢印のところが歩道を横断して車が入る状況になっております。そこを横断するのですが、それとは別に、黄色のところが歩道の動線で、駐輪場の前を通ることにはなりますが、そこは車とは交錯しないで通れる形状になっております。

また、真駒内駅前に近いところに横断歩道を設ける予定ですので、対応としてはそこから安全に渡っていただくということを検討しております。

今、画面に映っているところです。駅の正面の広場の近いところに横断歩道を設けて安全に横断できるような仕様について、関係機関と協議しながら今後詰めていきたいと考えております。

●池田委員 今でもできることなのかなと思いますし、横断歩道はあるけれども、皆さんが信号無視をしているということがあると思うので、それも含め、それがベストな方法なのかを検討していただきたいです。

また、そこに駐輪場をつくることについてです。

最近では自転車と人との交通事故もありますよね。先ほども、中に引き込むだとか、地下だとか、A街区の屋内にもっと快適な自転車置き場をつくることで、皆さんが真駒内の駅に自転車を止めるのは便利だしすごくいいよねとなるような設計を考えていただけないかなと思います。

●岸本会長 ほかにございませんか。

●欠委員 先ほど、交流広場、交通広場の話が話題になっていたのですが、参考までに触れておきます。

真駒内駅から降りてすぐのところになりますよね。小学校、中学校などでの何らかの行事、あるいは、何らかの企画によって1学年ぐらいが集まるケースがあると思います。また、部活動などによって集まるとすると、集合場所はやはり交流広場になるかなと思います。ほかの場所をいろいろと考えたのですが、難しいかなと思いましたので、それも参考にした上で広場の大きさを考えてみてほしいなと思いました。

●勝見調整担当課長 子どもたちの集合場所として使えないかというご意見でした。

先ほどの渡部委員からの質問で広場の形状や使い方のイメージはどうなっているのかということもありましたので、次回の審議会のときに資料を用意し、議論していただければと考えております。

●岸本会長 最後に私から確認です。

A街区は、用途地域としては近隣商業地域で間違いありませんよね。

そうなりますと、建築可能な建物の中に、近隣商業ですから大規模な映画館等は駄目だという形になると思うのですが、倉庫、教習所、パチンコ屋、麻雀屋、それから、危険だとか環境悪化が少ない作業場であって150㎡以下のものが地域地区の段階では建築可能な建物の中に入っていると思うのです。

ただ、一般的には、まだ公募型プロポーザルでこういった提案がなされるかが分からない中で、あらかじめさらに地区計画で上乗せ規制をかけて、これは駄目、あれも駄目という感じでありにも先んじて規制をかけておくと、公募型プロポーザルでせっかくいろいろとアイデアを出そうと思ったのにこれも駄目、あれも駄目と言われたとなると、言うなれば、民間の活力に規制をかけてしまうことになりかねません。

これは非常に苦しいところだと思うのですが、他方では、駅前のA街区のことを考えると、近隣商業地域において建築可能な建物の中でもこれは最初から外してよねというものが恐らくあると思うのです。

ホテルなどはいいと思うのですが、例えば、駅前のバス停の目の前に木造の寄宿舎がぼこぼこ建つなどは困るわけです。真駒内らしさとの関係をどう説明するかということもあると思うのですが、あらかじめ地区計画等でこれは排除せよといいますか、公募型プロポーザルをするにしても、公募条件として、こういった用途で土地を使いたいと思っているからこういったものは入れないでほしいということを公募条件の中に入れることはできるのではないかなと思うのですが、それは今検討されているという理解でよろしいのでしょうか。

●勝見調整担当課長 今、会長がおっしゃられたように、今回、用途地域で近隣商業地域に変えるだけなので、現状で言えば映画館も許容されるという状況です。

今後の公募プロポーザルでは、先ほどからおっしゃられています真駒内らしさということも含めまして、民間の方に柔軟な発想で提案していただきたいということはあるのですが、今、会長がおっしゃられたような排除すべき用途もあるのかなと思います。

そこで、公募の要綱を詰めていく中で明らかに期待しない用途については外すということについて、地区計画で制限するまではいかないかと思いますが、プロポーザルの要件の中で具体的に書き、制限していくことも検討していきたいと思います。

●岸本会長 近隣商業地域では映画館は駄目だと思ったら大丈夫なのですね。ただ、映画館を狙い打ちしているわけではなく、たしか駄目なものがありましたよね。あるいは、可能なものの中でも、それこそ、駅前の広場における地域交流という観点からするとこれは公募条件として入れなくていいというものがもしあれば、地域の方々のご意見を踏まえながら公募条件を設定し、将来的には公募型プロポーザルで決まった後で、改めてここに地区整備計画あるいは地区計画を立て、抑え込むと言ったらいけないのですが、確定していくということになるのかなと思ったものでお伺いした次第です。

近隣商業地域であり、薄野や大通や札幌駅前みたいな商業地域ではないのですね。とはいえ、人がよく集まる場所だから防火機能という観点からして準防火地域になると思うのですけれども、木造の建物が建つことも別に排除されていないですよね。だから準防火地域になるという理解でよろしいですか。

消防車が来るまでの間に何とか延焼を防ぐようなスプリンクラー機能や防火扉機能などを備えてなければいけないのが防火地域で、準防火地域になると、そこまでの規制はないけれども、延焼を防ぐために出窓の規制があるというイメージですけれども、この理解で間違いはないですか。

●勝見調整担当課長 今は正確な説明ができないのですが、イメージとしては、建物単体の防火機能と市街地としての防火機能を確保するため、周りへの延焼を防ぐために、例えば、窓に飛び散らないような網入りガラスを使うなどといった規制がございます。

今回は、準防火地域ということで、市街地としての延焼を防ぐために指定する地区になってございます。次回、防火関係の規制について整理し、ご説明を差し上げたいと思いますが、そのようなイメージです。

●岸本会長 今までなかったところを準防火にするのは、別に緩かったわけではなく、逆に言うと、今まで規制がないところを防火の観点から規制をかけますということですよ。ただ、どこまでの規制がかかるのかをイメージしやすいようにご説明をいただければと思います。そういう質問が出ていたと思いますので、よろしくお願いいたします。

●勝見調整担当課長 承知いたしました。

●岸本会長 今日は都市計画決定いたしませんので、次回にご説明していただく中でさらに質問等が出てくれば、その局面でお答えいただくことになろうかと思いますが、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、朝 9 時半から長時間にわたってご審議をいただき、ありがとうございます。

私からは特にございませんので、事務局にお返しします。

4. 閉 会

●事務局（村瀬都市計画課長） 委員の皆様、本日は、長時間にわたりましてご審議をいただき、誠にありがとうございました。

私から、2 点の連絡がございます。

まず、次回の審議会の日程と内容についてです。

次回の審議会は、来年の２月４日火曜日、会場は、また戻りまして、市役所本庁舎12階会議室になりますので、どうぞよろしくお願いします。

案件の内容については、本日の事前説明を行ったものに加え、今年度、都市計画マスタープラン等見直し検討部会を開催しておりましたので、当審議会の皆様にもこれまでの議論の概要について報告をさせていただく予定です。

２点目ですが、今お話しした検討部会の資料などについてはホームページで公開しておりますので、ご覧いただければと思います。

それでは、以上をもちまして第129回札幌市都市計画審議회를終了いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以　上

第129回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（21名出席）

阿 部 美 子	市民
池 田 敦 子	北海道大学大学院保健科学研究院教授
石 嶋 芳 臣	北海学園大学経営学部教授
大 島 卓	札幌市立大学デザイン学部准教授
欠 政 信	市民
かんの 太 一	札幌市議会議員
岸 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院教授
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
宮 藤 英 之	北海道開発局開発監理部次長(代理出席 角谷昌樹)
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

第129回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（18名出席）

阿 部 美 子	市民
池 田 敦 子	北海道大学大学院保健科学研究院教授
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
宮 藤 英 之	北海道開発局開発監理部次長(代理出席 角谷昌樹)
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