

平成29年度第4回

第96回札幌市都市計画審議会

議 事 録

平成29年11月20日（月）
北海道経済センタービル 8階 Bホール1号会議室

札幌市まちづくり政策局

■ もくじ ■

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	1
3	議事	1
	◎建築基準法等の改正に伴う規定整理関連について	2
	◎屯田2番通について	4
	◎篠路駅周辺地区について	8
	◎土地利用計画等の見直しについて（中間報告）	20
4	その他	36
5	閉会	37

第96回（平成29年度第4回）札幌市都市計画審議会

- 1 日 時 平成29年11月20日（月）午後1時31分～午後4時18分
- 2 場 所 北海道経済センタービル 8階 Bホール1号会議室
- 3 出席者 委員：高野 伸栄会長を初め21名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 中田 雅幸
まちづくり政策局都市計画部長 阿部 芳三
まちづくり政策局事業推進担当部長 清水 英征
まちづくり政策局総合交通計画部長 米田 智広

4 議 事

【諮問案件】

- 議 案 第1号 札幌圏都市計画地区計画の変更【テクノパーク地区】
- 議 案 第2号 札幌圏都市計画地区計画の変更【南2西3南西地区】
- 議 案 第3号 札幌圏都市計画地区計画の変更【創世交流拠点地区】
- 議 案 第4号 札幌圏都市計画地区計画の変更【北8西1地区】
- 議 案 第5号 札幌圏都市計画地区計画の変更【清田・真栄地区】
- 議 案 第6号 札幌圏都市計画地区計画の変更【前田公園南地区】
- 議 案 第7号 札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】
- 議 案 第8号 札幌圏都市計画地区計画の変更【宮の沢駅周辺地区】
- 議 案 第9号 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】

【事前説明案件】

- 事前説明 第1号 札幌圏都市計画道路の変更【屯田2番通、篠路駅中央通、篠路駅前団地本通、高架側道7号線、東8丁目・篠路駅、篠路通、横新道、篠路駅西通、篠路駅東通、上篠路循環通】
- 事前説明 第2号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更【北海道旅客鉄道株式会社札幌線、北海道旅客鉄道株式会社札幌線（2）】
- 事前説明 第3号 札幌圏都市計画土地区画整理事業の決定【篠路駅東口】

【関連説明案件】

- 関連説明 第1号 第2次札幌市都市計画マスタープランを踏まえた土地利用計画等の見直しについて（中間報告）

第 96 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

- 議 案 第 1 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【テクノパーク地区】
- 議 案 第 2 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【南 2 西 3 南西地区】
- 議 案 第 3 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【創世交流拠点地区】
- 議 案 第 4 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【北 8 西 1 地区】
- 議 案 第 5 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【清田・真栄地区】
- 議 案 第 6 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【前田公園南地区】
- 議 案 第 7 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【ビール工場跡地地区】
- 議 案 第 8 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【宮の沢駅周辺地区】
- 議 案 第 9 号 札幌圏都市計画地区計画の変更【大通交流拠点地区】

【事前説明案件】

(市決定)

- 事前説明 第 1 号 札幌圏都市計画道路の変更
【屯田 2 番通、篠路駅中央通、篠路駅前団地本通、高架側道 7 号線、
東 8 丁目・篠路通、篠路通、横新道、篠路駅西通、篠路駅東通、
上篠路循環通】
- 事前説明 第 2 号 札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更
【北海道旅客鉄道株式会社札幌線、北海道旅客鉄道株式会社札幌線(2)】
- 事前説明 第 3 号 札幌圏都市計画土地区画整理事業の決定【篠路駅東口】

【関連説明案件】

- 関連説明 第 1 号 第 2 次札幌市都市計画マスタープランを踏まえた土地利用計画等の見直しについて(中間報告)

第 96 回 都市計画審議会 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	建築基準法等の改正に伴う規定整理関連	地区計画の変更	議案 第 1～9 号	第 1 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
市決定	①	屯田 2 番通	道路の変更（幅員の変更）	事前説明第 1 号
	②	篠路駅周辺地区関連	道路の変更	事前説明第 1 号
			都市高速鉄道の変更	事前説明第 2 号
			土地区画整理事業の決定	事前説明第 3 号

【関連説明案件】

順番等		案件概要	
		名称	番号
①		第 2 次札幌市都市計画マスタープランを踏まえた土地利用計画等の見直しについて（中間報告）	関連説明第 1 号

1. 開 会

●事務局（高橋調整担当課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

ただいま、委員24名のうち、20名の方がおそろいでございます。定足数に達しておりますので、ただいまから、第96回、平成29年度としましては第4回目となります、札幌市都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、事務局を担当しておりますまちづくり政策局都市計画部調整担当課長の高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それではまず、資料を確認させていただきます。

事前送付させていただいた議案書やパワーポイントの資料等につきましては、本日お持ちいただくよう、通知文の中でお願い申し上げておりましたが、ご都合によりお持ちになっておられない委員の方は事務局までお知らせください。

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

向かって右手になりますが、事前に送付しておりました事前説明案件第1号の札幌圏都市計画道路の変更議案書及び第3号札幌圏都市計画土地区画整理事業の決定議案書、パワーポイントの資料となります札幌圏都市計画道路の変更屯田2番通補足資料及び篠路駅周辺地区関連補足資料の修正版がございます。

ご確認をお願いいたします。

続きまして、連絡事項ですが、岡本委員からは遅参される旨の連絡を、また、岸本委員、松浦委員、日下委員からは欠席される旨の連絡をいただいております。

また、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局都市計画部、事業推進担当部、総合交通計画部関係職員がそれぞれ来ております。

ここで、傍聴席、報道席にいらっしゃいます皆様に連絡がございます。

本審議会での場内の撮影につきましては、議事に入りました後はご遠慮いただいております。議事に入るのは、この後、会長による議事録署名人の指名がありました後となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、高野会長、よろしくお願いいたします。

2. 議事録署名人の指名

●高野会長 議長を務めます高野です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

小川委員と椎野委員にお願いいたします。

3. 議 事

●高野会長 では、早速、議事に入りますが、ただいまご説明がありましたとおり、場内

の写真撮影は、以後、ご遠慮いただくようお願いいたします。

配付資料1を見ていただきますと、きょうの議事が載っております。

諮問案件が第1号から第9号となっておりますが、こちらは建築基準法等の改正についてです。それから、事前説明が3件、関連説明案件1件です。

配付資料の裏側に案件グループ分けがございます。諮問案件については、規定の改正でございますので、一括してご説明してもらい、質疑、採決をいたします。それから、事前説明については、第1号の屯田2番通について説明してもらい、第2号と第3号は極めて深い関連がありますので、一括してご説明してもらい、質疑を行うことにさせていただきます。その後、関連説明案件の質疑をいたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

◎建築基準法等の改正に伴う規定整理関連について

●高野会長 それでは、最初に、議案第1号から第9号の建築基準法等の改正に伴う規定整理関連について、担当からご説明をお願いいたします。

●二宮地域計画課長 まちづくり政策局都市計画部地域計画課長の二宮です。

案件グループ分け①の建築基準法等の改正に伴う規定整理関連について、議案第1号から第9号までを一括で説明いたします。

前方のスクリーンをごらんください。

今回は、法改正に伴う地区計画の規定整理であり、内容が条文の条項ずれへの対応や用語の字句修正などの軽易な変更であることから、事前説明を省略してお諮りするものです。

説明内容ですが、まず、今回の諮問の背景と趣旨を説明した後、法改正の内容、地区計画の変更、変更のスケジュールの順番で説明いたします。

初めに、今回の諮問の背景と趣旨についてです。

このたび、都市緑地法等の一部を改正する法律がことしの5月12日に公布されました。それに伴い、都市計画法では、新たな用途地域を追加する改正が行われ、建築基準法では、用途地域内の建築物の用途規制内容をまとめた表である別表第二の条項ずれのほか、用語の字句修正が行われました。本市の地区計画には、建築基準法の別表第二等の規定を用いて建築物の用途規制内容等を定めているものがあるため、法改正に合わせた所要の規定整理を行うことがこの変更の趣旨です。

また、用語の字句修正については具体的な規制内容に変更がありませんが、上記の規定整理に関連して該当がある場合には、あわせて変更を行います。

次に、法改正の内容についてです。

まず、都市計画法についてですが、地域地区の一つである用途地域に農地と調和した低層住宅に係る良好な住環境の保護を目的とした田園住居地域が創設され、もともと12種類であった用途地域が13種類に変更になりました。

次に、建築基準法及び施行令の改正についてです。

建築基準法では、第48条及び別表第二に、施行令では第130条以降において、各用途地域に建てられる建築物の用途などが定められています。現行法では、この表のとおり条項にそれぞれ規定されています。先ほど説明したとおり、新たな用途地域として田園住居地域が創設されましたので、その具体的な用途規制を定める条項が準住居地域と近隣商業地域の間新たに追加されました。このことから、近隣商業地域以降の用途規制において条項ずれが生じることになります。

こちらは、変更があった条項についての新旧対照表です。

今回条項ずれが生じる箇所は、法第48条、別表第二、施行令第130条の9の3以降の規定です。法第48条であれば、もともと第8項は近隣商業地域でしたが、追加された田園住居地域が第8項に規定されたことから、近隣商業地域が第9項になるなど、近隣商業地域以降は1項ずつ項ずれが生じております。同様に、別表第二や施行令においても条項ずれが生じております。

さらに、その他の改正として、建蔽率の表記を平仮名から漢字に変更するなどの字句修正が行われました。

また、平成26年に建築基準法の一部を改正する法律が施行され、「身体障害者福祉ホーム」を「福祉ホーム」とする字句修正が行われました。

以上の法改正の内容に合わせて本市の地区計画を変更する必要がありますので、その内容を説明いたします。

スクリーンの表は、変更が必要な地区計画とそれぞれの変更内容に関係しているのかをお示ししております。条項ずれの変更が必要なのは、議案第1号から第9号に示している9地区です。

建蔽率の字句修正は、議案第1号、第5号、第6号、第9号が該当しております。

身体障害者福祉ホームの字句修正は、議案第6号のみが該当しております。

こちらの図は、今回変更を行う9地区の位置をお示ししております。

変更の具体例について、変更前後を比較して説明いたします。

条項ずれでは、建築物等の用途の制限について変更します。

例えば、「別表第二（ち）項」と記載されていたものを「（り）項」に、「建築基準法施行令第130条の9の3に定めるもの」と記載されていたものを「第130条の9の5」に変更いたします。

建蔽率の字句修正では、建築物等の整備の方針に記載されている建蔽率の表記を漢字表記に変更いたします。

身体障害者福祉ホームの字句修正では、建築物等の用途の制限について記載がある「身体障害者福祉ホーム」の表記を「福祉ホーム」に変更いたします。

最後に、地区計画の変更スケジュールについてです。

議案第1号から第9号については、札幌市地区計画等の案の作成手続に関する条例に基づく縦覧と都市計画法に基づく縦覧を行いました。いずれも意見の提出はありません。

した。本審議会で同意が得られましたら、平成30年4月1日の改正法施行に合わせて都市計画変更の告示をする予定です。

以上で、案件グループ分け①の建築基準法等の改正に伴う規定整理関連の説明を終わらせていただきます。

●高野会長 ありがとうございます。

それでは、質疑に移りますが、ご意見やご質問を頂戴いたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

建築基準法の改正がなされ、これに地区計画の中に含まれているものを洗い出していただき、一括して規定改正をするということですが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、採決を行います。

議案第1号から第9号の建築基準法等の改正に伴う規定整理関連の地区計画の変更につきまして、賛成の方は挙手を願います。

(賛成者挙手)

●高野会長 全員賛成と認めます。

よって、本案について当審議会として同意することといたします。

◎屯田2番通について

●高野会長 次に、事前説明第1号のうち、屯田2番通の道路の変更について、準備が整い次第、担当からご説明をお願いいたします。

●米田総合交通計画部長 総合交通計画部長の米田と申します。

それでは、事前説明第1号のうち、札幌圏都市計画道路屯田2番通の変更案についてご説明させていただきます。

前方のスクリーンをごらんください。

本日ご説明する内容は、屯田2番通について、都市計画変更(案)、まとめの3点でございます。

初めに、屯田2番通について、スクリーンに表示している順にご説明いたします。

まず、屯田2番通の位置ですが、札幌市中心部から北西に約8.5km離れた場所でございます。

次に、屯田2番通の現在の都市計画決定内容についてです。

屯田2番通は、起点を創成川通、終点を新琴似第5横通とする延長2,670mの都市計画道路でございます。代表断面の計画幅員は20m、車線数は2車線で都市計画決定されております。昭和62年に最初の都市計画決定を行った後、平成24年に車線の数を決しております。今回変更を行う箇所は、赤色の線で示す延長約200mの区間でございます。この区間は、

現在、未整備となっており、それ以外の区間はおおむね整備が完了しております。

こちらは、変更区間周辺の拡大図です。

今回の変更区間は、赤色の点線で囲まれている部分となります。また、水色の線で示した区域が現在の屯田2番通の都市計画道路区域です。今回の変更区間については、計画幅員が32.8mとなっております。これに対して、現況の屯田2番通の道路区域を茶色の線で示しておりますが、都市計画幅員32.8mに対して、現況道路区域は14.54mから24.99mと、都市計画で定められた幅員が確保されておらず、未整備の区間となっております。また、緑色で示している保安林区域を挟んだ南側の一部には生活道路として供用されている10.91mの道路区域があります。

次に、今回の変更区間における都市計画決定当時の計画内容についてです。

上段の断面図が都市計画決定当時の幅員構成です。

当時は、市街地が拡大すると見込んでおり、石狩方向への延伸を想定して保安林を中央帯とし、上下線を分離した道路として32.8mの幅で計画決定されておりました。しかしながら、人口増加が鈍化し、当該地の市街化区域への拡大が見込まれないことから、新琴似第5横通より西側方面への延伸計画を見送ることとなりました。これは後ほど説明いたしますが、このような背景から、当該区間が現況の暫定的な形状となっております。

下段の断面図が現在の道路状況です。

保安林の北側が屯田2番通の道路区域となっており、車道は2車線、歩道は片側のみ整備されております。

次に、現地の状況についてです。

こちらは、変更区間を東側から西向きに左下の地図にある矢印の方向に向かって撮影した写真です。写真右側の歩道の端から写真中央にあります路肩までが、現在、道路区域となっている部分で、幅が14.54mございます。

これに対して、都市計画道路の区域としては、写真右側の歩道の端から路肩の左側にある保安林部分、さらに、左側にある生活道路の部分まで含めた32.8mの部分となります。

こちらは、反対方向となりますが、変更区間を新琴似第5横通の方向から東向きに左上の地図にある矢印の方向に向かって撮影した写真です。先ほどの写真と同様に、写真左側の歩道の端から写真中央にあります路肩までが、現在、道路区域となっている部分で、幅が14.54mございます。これに対して、都市計画道路の区域としては、写真左側の歩道の端から写真右側の生活道路の部分までの32.8mとなります。

次に、こちらは、変更区間の東側から変更区間を撮影した写真です。画面右側はカーブの先まで歩道が続いておりますが、画面左側の歩道はカーブの手前で途切れており、その先の部分、今回の変更区間内は歩道が整備されておられません。

続きまして、都市計画変更案についてです。

今回の屯田2番通の変更は、都市計画道路の見直し方針に基づき変更するものです。

初めに、都市計画道路の見直し方針についてです。

札幌市では、順次、都市計画道路の整備を進めており、約9割の整備が完了している状況ですが、依然として未着手となっている路線や区間が存在しております。また、人口減少や高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえると、全市的な観点での都市計画道路の必要性を検証することが急務であることから、平成20年3月に札幌市都市計画道路の見直し方針を作成いたしました。

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

見直し方法としては、都市計画の廃止、現況道路に合わせて都市計画区域を変更、他の道路への振り替えがございました。

屯田2番通の今回変更する区間は、先ほど申し上げた背景もあり、昭和62年の都市計画決定から20年以上が経過し、今後も事業を実施する予定がなく、主要幹線道路等ではないことから見直し対象路線となっております。

このような状況から、見直し方針に基づき、検討を行ったところ、都市計画道路として必要な車線数で整備されていること、現況では片側のみの歩道となっておりますが、もう一方の歩道を新設することで都市計画道路として必要な機能を十分に満たすことができると考えております。

歩道の新設に当たっては、既存の防風保安林を維持しつつ、保安林内に歩道機能を確保できることから、現況道路区域及び保安林の区域に合わせて都市計画変更を行うこととします。

以上より、見直しの方法としては、現況道路形状への変更を行うものでございます。

こちらは、屯田2番通の見直し内容です。

今回の変更は、現況道路形状への変更として、水色の線で示す現在の都市計画道路区域を赤色の線で示す現況の道路区域及び保安林の区域に合わせて変更するものです。また、画面左下の青色の点線で示している部分には、保安林の区域を利用し、歩道を新設いたします。新設する歩道を含めた総幅員は21.7mから23.7mとなります。また、安春川に架かる橋梁部分は、現況の道路区域が24.99mあることから、今回の変更区間全体としては21.7mから24.99mが変更後の計画幅員となります。

続いて、新設する歩道の整備内容についてです。

今回新たに歩道を整備する区間といたしましては、青色の矢印で示している区間、現在、歩道が途切れている部分から新琴似第5横通との交差点までとなります。歩道を整備する際は、既存の樹木をできるだけ残しつつ、2.7m程度の幅の歩道を整備する予定です。その際、保安林の南側にある生活道路とも出入りができるよう、歩行者、自転車のみが通行可能な通路を設ける予定です。

なお、こちらの整備内容については現時点の予定であり、今後、具体的な設計を進めて

いく中で詳細を検討していきます。

最後に、本案件のまとめでございます。

今回の都市計画変更の内容は、都市計画道路の見直し方針に基づく変更です。変更内容をまとめますと、計画幅員の32.8mについて、21.7mから24.99mへと変更いたします。また、変更する区間において、青色の点線の箇所には2.7m程度の幅の歩道を新設いたします。

次に、地域説明会についてです。

今回の変更案につきまして、11月7日に屯田2番通の沿線にある双葉福祉会館で地域説明会を実施いたしました。説明会の開催に当たっては、沿線の2町内会の約680世帯へ回覧にてご案内しました。説明会への出席者は11名で、早期の整備を望む声などはございましたが、都市計画変更に関する意見はございませんでした。

説明の最後となりますが、今後の予定についてです。

12月中旬から変更案の縦覧を行い、次回の1月に開催される都市計画審議会にて諮問させていただき、都市計画変更の告示は3月下旬ころとなる予定でございます。

なお、歩道の設置工事につきましては、平成30年度に調査、設計を行いまして、平成31年度ころの工事となる見込みです。

以上で、事前説明第1号のうち、札幌圏都市計画道路屯田2番通の変更案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。

●高野会長 ご説明をありがとうございました。

17枚目のスライドでは、変更後は21.7mから24.99mとするというご説明をいただいたように思うのですが、ここにはそれが出ておりません。

これはどういう関係になりますか。

●米田総合交通計画部長 防風林がある部分が23.7mでして、安春川を横断している橋梁の部分が24.99mとなります。

●高野会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明についてご質問やご意見を頂戴いたします。

●田作委員 安春川を横断している橋梁部分の歩道の整備状況、もしくは、歩行者用の通行帯の整備状況はどうなっていますでしょうか。

●米田総合交通計画部長 両側に歩道が整備されているようですけれども、幅員については確認できませんでしたので、次回までにお知らせいたします。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●池田委員 屯田2番通は、石狩の方向に延ばしていく計画だったという説明でしたが、地図を見ますと、石狩湾新港のほうに延びていくのですね。

当初、住宅地などが建たなく、開発が見込めないという話がありましたけれども、どういう目的でこの道路が計画されていたのでしょうか。

また、今回の整備にかかる経費はどのくらいなのでしょうか。

●米田総合交通計画部長 当初の整備目的については、正直、詳しいものは残っておりませんけれども、もともと、札幌市の市域が拡大傾向にあったときは、ある密度で幹線道路を配置していくことが必要でしたので、そういった見地から屯田2番通との接続の計画があったのかと思います。

また、経費についてですが、用地買収がありませんし、防風林の中に歩道を整備するための工事費のみを見込んでおります。どういう歩道にするかは、まだ設計を行っておりませんので、申し上げられませんが、私の経験から言えば、数百万円から1,000万円の範囲でおさまるのではないかと考えております。

●高野会長 目的については、次回までに調べておいていただければと思います。

●米田総合交通計画部長 どのようなものがあるかも含め、確認いたしたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 これは事前説明ですので、次回の1月の審議会で諮問案件になりますので、よろしく願いいたします。

◎篠路駅周辺地区について

●高野会長 次に、事前説明第1号から3号のうち、篠路駅周辺地区について、準備が整い次第、担当からご説明を願います。

●清水事業推進担当部長 まちづくり政策局事業推進担当部長の清水と申します。よろしく願いいたします。

事前説明案件グループ分け②の篠路駅周辺地区関連につきまして、事前説明の第1号、第2号、第3号を一括で説明いたします。

当案件については、都市計画道路の変更、都市高速鉄道の変更、土地区画整理事業の決定をするものです。

なお、事前に配付いたしました資料のうち、事前説明第1号と事前説明第3号の資料に修正がございましたので、再配付させていただきました。

それでは、それぞれの修正箇所についてです。

事前説明第1号に関しては、札幌圏都市計画道路の変更の幹線街路の5番目にある篠路駅西通の駅前広場面積について、約4,200平米としていましたが、図面の再精査の結果、約4,100平米でしたので、修正し、あわせて、変更説明書の当該箇所についても修正しております。

事前説明第3号に関しては、一番後ろにつけております図面について、土地区画整理事業の設計図（案）となりますので、タイトルに「（案）」と追記いたしました。

再配付した資料の修正箇所は以上となります。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本日の事前説明では、地区の概要、整備の概要、鉄道、土地区画整理事業、道路それぞれの都市計画の内容、地域説明会の報告、今後のスケジュールの順番でご説明します。

それでは、地区の概要についてです。

篠路駅周辺地区は、JR札幌駅から北へ直線距離で約9km、JR札幌線で約20分の北区北部に位置しております。

ただいまごらんいただいているのは、篠路駅周辺地区の上空から撮影した写真です。JR篠路駅はJRの百合が原駅とJR拓北駅に挟まれた位置にあり、南北に鉄道が走っており、その近隣には篠路出張所や篠路コミュニティセンターといった行政施設が立地しています。

こちらは、札幌市立地適正化計画を策定した際に整理した篠路の後背圏の人口になります。

後背圏とは、各拠点のまちづくりを展開する範囲としてまちづくりセンターエリア単位を基本に選定しており、篠路の後背圏としては、拓北・あいの里まちづくりセンター、太平百合が原まちづくりセンターの範囲となっております。

篠路の後背圏の人口について整理したところ、平成12年は約7万1,700人、平成22年は7万9,900人と伸びてきており、平成32年の推計でも8万2,400人と、少しずつ増加しているところですが、年少人口は年々減少しており、生産人口も平成32年の推計では減少に転じております。また、平成32年度以降については、後背圏人口についても減少に転じる見込みとなっております。

次に、篠路駅周辺地区のまちづくりの経緯についてです。

篠路駅周辺地区は、昭和63年度に策定された第3次札幌市長期総合計画において、地域の生活文化の拠点となる地域中心核に位置づけられました。

また、駅東側においては、平成6年度にグリーンピアしろのろの住宅地開発が決定され、駅東側の市街化区域の拡大に合わせ、将来的な人口の増加を計画しておりました。

そのような中、昭和40年度にオーバーパスで都市計画決定された横新道について、平成

7年度に整備に関する地元説明会を開催したところ、オーバースによる整備では、鉄道による東西分断に加え、市街地が南北にも分断されるとして反対意見が大勢を占めることとなりました。

説明会を受け、市は、篠路のまちづくりをどのように進めていくか、地域のまちづくり団体である篠路地区街づくり促進委員会と協議を進めてきましたが、平成9年度には、地区住民の意向を広く集約するため、市と篠路地区街づくり促進委員会の協働によるワークショップを開催することとなりました。

ワークショップで考えられた内容は、まちづくりガイドラインとして、鉄道高架事業による踏切の除却や周辺道路の整備などの要望がまとめられました。

その後、ワークショップや関係機関との協議を踏まえ、平成13年度には篠路駅周辺地区まちづくり事業計画が策定されており、鉄道高架事業や土地区画整理事業などを事業の柱として計画の実現に向けた検討を進めることとしておりました。

一方、篠路駅西地区では、民間事業者が市街地再開発事業への参画の意思を表明したことから、平成19年度に事業化し、民間事業者による分譲共同住宅1棟と借上市営住宅2棟が建設されるとともに、本市による西口駅前広場の整備が進められ、平成21年度に完了いたしました。

平成25年度には、篠路地区は、本市の新たなまちづくり指針として策定された札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて、地域交流拠点として位置づけられております。また、平成27年度に策定された第2次札幌市都市計画マスタープランでは篠路は先行して取り組みを進める拠点として位置づけられており、今後の方向性として、土地区画整理事業や鉄道高架事業などの社会基盤整備を契機として、拠点としての機能や魅力の向上に向けて取り組むとしております。

このような位置づけの篠路ですが、現在の篠路駅周辺地区は、駅西側での再開発事業や駅前広場整備など、既に一部の事業が完了しているものの、依然として課題は残っております。

まず、一つ目は、鉄道による東西分断です。現状では鉄道を横断する道路が限られており、人や物流が東西の市街地の間を行き来しにくい状況になっております。

二つ目は、横新道では踏切の存在や道路幅員が狭いために交通混雑が発生していることです。横新道の踏切は、市内の踏切で最も自動車交通が多く、混雑度も高いため、早急な対策が必要な踏切です。

三つ目は、地区内の歩道が狭いなど、円滑な歩行者ネットワークが確保されておらず、前後の整備済み区間との連続性が確保されていない状態にあることです。図にお示しているのは、駅前の篠路駅東通、東西方向をつなぐ横新道、そして、駅東側の花畔札幌線の3カ所です。

四つ目は、駅施設がバリアフリー化されていないため、高齢者や障がいのある方が利用しにくいことです。JR篠路駅は、近年、1日あたりの乗降客数が5,000人を超え、国のバ

リアフリー整備基準である3,000人を大きく上回っているため、早期のバリアフリー化が必要な駅となっております。

五つ目は、東口駅前広場や駅につながる道路が未整備であり、駅へのアクセスが不便であることです。

六つ目は、駅東側市街地では、駅前にもかかわらず、生活道路などの幅員も約4 mから7 mと狭く、その中には私道である指定道路が含まれているほか、都市基盤施設が整っておらず、脆弱な状況です。また、低利用、未利用の土地も散在しております。

ここで、課題の六つ目についてももう少し詳しく説明いたします。

低利用地、未利用地の状況について、こちらは篠路駅周辺の空地や原野などを整理した図となります。赤色の枠で囲んだ箇所は前のスライドと同様の箇所ですが、周辺と比較しても空地や原野などの未利用地が目立つ状況となっております。また、こちらは篠路駅東側の先ほど赤色の枠で囲んだ箇所を拡大した図面となります。先ほどと方向が異なり、スライド右側が北側となりますので、ご注意ください。

地区内の道路ですが、幅員約4 mから7 mの狭い認定道路や指定道路が存在しており、都市基盤の脆弱な状況が確認できるかと思えます。

ここで、各道路の状況について一つ一つ確認していきます。

こちらは、幅員約4 mの私道である指定道路となります。

こちらも、幅員約4 mの私道である指定道路となります。

こちらは、幅員約4 mの認定道路となります。

こちらは、幅員約7 mの認定道路となります。

こういった課題を抱える中で篠路駅周辺地区のまちづくりを進めていくに当たり、地域の課題を解決するために当地区の拠点である篠路駅を中心とした歩いて暮らせるまちづくりの実現を目指し、以下の4項目をまちづくりの目標といたしました。

それが日常生活を支える都市機能の誘導（都市機能集積）、主要な施設を結ぶ歩行者ネットワークの整備、公共交通機関の利便性向上、道路や駅施設などのバリアフリー化の推進です。

六つ挙げました地区の課題を踏まえ、まちづくりの目標を達成する上で求められる整備を大別すると、踏切の除却、J R篠路駅東側における面的整備、J R篠路駅周辺における道路整備の三つに分類されます。これらの整備内容と課題の解決の相関はスライドのようとなっております。

また、それぞれの整備を実現するための主要な事業として、踏切の除却に対しては鉄道高架事業、J R篠路駅東側における面的整備に対しては土地区画整理事業、J R篠路駅周辺における道路整備に対しては周辺道路の整備を掲げ、篠路駅周辺地区における一体的なまちづくりを目指すことといたしました。

平成25年度には、平成13年度に策定した篠路駅周辺地区まちづくり事業計画において検討していた項目を絞り、まちづくりの目標の実現を目指し、地区の課題の解消を図るため

に効果的かつ具体的な事業スケジュールを整理した篠路駅周辺地区まちづくり実施計画を策定し、鉄道高架事業、土地区画整理事業、周辺の道路整備を整備内容の柱としたまちづくりの検討を進めてきました。

実施計画策定以降、地域とは、土地区画整理事業の説明会の開催や道路事業の説明会の開催など、まちづくりに関する協議を重ねてきまして、平成29年7月から8月には都市計画決定へ向けた説明会を開催したところです。

今回、篠路駅周辺地区まちづくり実施計画に示した鉄道の高架事業と土地区画整理事業、周辺の道路整備を柱とした一体的なまちづくりを実現していくために、都市高速鉄道、土地区画整理事業、道路について都市計画の決定、変更を行うものであります。

●米田総合交通計画部長 ここからは説明者がかわりまして、まちづくり政策局総合交通計画部長の米田よりご説明させていただきます。

それでは、整備の概要についてご説明いたします。

まず、鉄道による東西分断を解消するため、鉄道の高架事業を行います。高架を行う範囲は、図の黄緑色の線で示す範囲です。

高架事業によって、JR篠路駅周辺の踏切等が除却され、かつ、高架下を車両で通行できるようになりますので、篠路駅前団地本通の整備と横新道の整備を行い、円滑な東西間の交通を確保します。

次に、土地区画整理事業ですが、土地区画整理により都市基盤整備の効果が見込まれる範囲を区域と設定し、スライドに緑色の枠で囲んだ駅東側の鉄道、横新道、花畔札幌線などに囲まれた約4.4haの範囲としております。

区画整理区域内の公共施設としましては、後ほど詳しく説明いたしますが、東口の駅前広場や篠路駅東通、生活道路となる区画道路、街区公園などの整備を行う予定です。

区画道路の整備により、狭小な市道や私道を解消し、緊急車両の通行や除雪作業が円滑に行えるよう整備します。また、公園については、周辺の公園位置などを考慮して配置することを計画しています。さらに、周辺道路の整備として、歩行者や自転車による駅前への円滑なアクセスのため、高架側道7号線の整備を行います。そして、鉄道の高架化に合わせ、現在未整備となっている篠路駅東通の東口駅前広場を整備するとともに、篠路駅西通の西口駅前広場についても拡幅整備を行います。それから、篠路駅周辺の円滑な交通と安全な歩行空間の確保のため、道道花畔札幌線について、一部では既に幅員16mで整備が完了しているところですが、黄色の線で示す部分についても整備を行います。

今回、都市計画の決定、変更を受けたいと考えている事項である都市計画道路、都市高速鉄道、土地区画整理事業の三つの範囲は、スライドのようになります。

以降、これらの都市計画に係る説明をさせていただきます。

まず、都市計画都市高速鉄道の都市計画変更の内容についてです。

都市施設である都市計画都市高速鉄道の決定及び変更についてですが、今回新たに都市

計画を決定する区間は、J R 篠路駅周辺の鉄道高架事業区域を含む赤色の線で示した部分となり、北海道旅客鉄道株式会社札沼線（2）として都市計画を決定します。また、オレンジ色の部分は、既に北海道旅客鉄道株式会社札沼線との名称で位置づけられておりますが、（1）を加えた名称に変更します。

続きまして、北海道旅客鉄道株式会社札沼線（2）の都市計画の内容についてです。

新たな都市計画区域については、J R の百合が原駅－拓北駅間を定めていますが、実際に高架される区間は、そのうち、緑色の線で示した約1,690mの区間となります。

高架の構造は、図に示すとおり、高さはおよそ9 mから10m、幅はおよそ11mとなっております。

なお、都市計画の範囲については、高架部分から左右に施設帯や維持管理に必要な幅を含めた区域となります。

続いて、都市計画土地区画整理の都市計画の内容についてです。

まず、土地区画整理事業の都市計画決定事項である区域についてです。

区域は、周辺の整備状況に鑑み、都市基盤整備の必要性が見込まれる範囲を施行区域として計画しており、周辺事業との関連性から、鉄道、横新道、花畔札幌線を境界とし、また、北側は篠路出張所、篠路神社を境界とした約4.4 h a の範囲と設定しています。

ここで、土地区画整理事業に係る公共施設の配置や宅地の整備について説明いたします。

公共施設の配置といたしまして、都市計画道路として駅前広場を含む篠路駅東通、区域内の区画道路、歩行者専用道路を配置いたします。公園については施行面積約4.4 h a の3%を確保し、街区公園1カ所を配置いたします。

なお、面積としては、約1,300㎡となります。

上下水道は既設道路に設置済みですが、新設道路や更新が必要な箇所については道路整備をもとに配置いたします。また、宅地の整備については、それぞれの土地利用に合致するような街区の形成を図ることといたします。

なお、都市計画道路はその位置に都市計画決定されますが、図にある区画道路や歩行者専用道路、公園の具体的な位置や形状については、平成30年度に予定している国土交通大臣の事業認可を受ける手続までに関係地権者の方々などと協議して決定していく予定です。

続いて、都市計画道路の都市計画の内容についてです。

都市計画道路については、新規決定路線が3路線、変更路線が6路線ございます。

それでは、各路線についてです。

まず、篠路駅西通、篠路駅東通の変更についてですが、現在のJ R 篠路駅の駅前広場の都市計画区域は、図の水色の線で示した範囲となります。既に西口では整備が完了しており、東口が未整備となっております。

現在の計画は、地上の駅舎に合わせた区域となっておりますが、鉄道の高架事業によって駅舎及び鉄道区域の範囲が図の白色の線の区域に変わるため、黄色の線で示したとおり、西口駅前広場の区域を現在の約3,700㎡から約4,100㎡に拡大し、東口駅前広場の区域を約

4,300㎡から約3,700㎡に変更します。

なお、未整備と書かれている部分ですが、東口駅前広場の区域内でなくなった部分については、土地区画整理事業により整備されることとなります。

続いて、高架側道7号線についてです。

鉄道高架事業により、仮線部分が最終的に幅員6m生まれることから、この高架側道7号線は幅員6mの自転車歩行者専用道路として都市計画決定を行います。

次に、篠路駅前団地本通についてです。

篠路駅前団地本通は、今回の鉄道の高架事業に合わせ、地下歩道が除却されますが、車両による東西間の往来が可能な道路として新たに位置づけを行います。今回の都市計画決定により現況とほぼ同じ幅員15mの2車線の道路となっていますが、今回の都市計画決定により、一律で幅員15mの2車線道路とします。

なお、現在、篠路駅中央通との交差点については、図で示しますとおり、交差点の中心がずれており、いわゆるクランクのような形状となっておりますので、今回の都市計画決定に合わせ、篠路駅中央通との交差点の形状を図の赤色の線のように整える形状で都市計画区域を設定し、クランクを解消します。

横新道は、一部に広がっているところがありますが、現在の幅員構成といたしましては、総幅員15mの2車線道路となります。

JR線路との交差点については、既に都市計画決定されておりますが、現在の計画はJRの線路をまたぐ高架構造として幅員27mとなっております。そこで、今回の鉄道の高架事業に合わせ、図で示すようなJRの線路の高架下を通る地表式の4車線道路に変更します。イメージといたしましては、JRの線路の上を超える計画としていましたが、高架となり、その下を平面でくぐる構造になります。

続きまして、篠路駅中央通についてです。

篠路駅中央通は、横新道と篠路通を結ぶJR篠路駅周辺における道路のネットワークを形成する道路として新たに位置づけを行います。一部拡幅済みの区間もございますが、整備を進めている部分については、図のとおり、車道幅員9m、両側の歩道4.5mの2車線道路とします。

最後に、今回整備する道路と接続する道路の隅切などを変更する箇所についてです。

東8丁目・篠路通は、新たに都市計画決定される篠路駅前団地本通との交差部分の区域を図の水色の線から赤色の線の区域に変更します。篠路通は、新たに都市計画決定される篠路駅中央通との交差部分の区域を図の水色の線から赤色の線の区域に変更します。また、上篠路循環通については、横新道との交差部分において、水色の線から赤色の線の区域に変更します。

続きまして、事前に開催いたしました地域説明会についてご報告いたします。

地域説明会として、地権者向けの説明会を計2回、地域住民の方を対象とした説明会を計2回の計4回開催いたしました。

まず、土地などの所有者を対象とした説明会として、7月25日に土地区画整理事業関係、土地・建物所有者を対象とした説明会を、7月27日に鉄道高架・周辺道路整備関係土地所有者を対象とした説明会を開催いたしました。参加人数は、7月25日が28名、7月27日が23名となっております。

次に、周辺住民の方を対象とした説明会として、8月1日と8月3日の2日間開催いたしました。参加人数は、8月1日が91名、8月3日が42名となり、計133名です。

全4回の説明会で延べ184名の方にご参加いただきました。

地元説明会で出た主な意見は三つです。

まず、JR篠路駅東口周辺の整備によって、まちのにぎわいを取り戻すため、行政とまちの役割分担をしていけたらよいという意見が出ました。この意見については、昨年度、ワークショップを開催したり、実際的な取り組みとしてランターン祭りというイベントも開催しておりますので、今後も、引き続き、住民の方々と一体となったまちづくりを進めていきたいと回答しております。

また、地元説明会の対象範囲はもっと広域とするべきではないかという意見も出ております。この意見については、今回の説明会は、事業による影響が特に大きいと考えられる篠路の連合町内会と太平・百合が原連合町内会のうち一部の住民の方々を対象として説明会を行っており、今後は、都市計画法の手續に基づく縦覧によって、広く市民の方々にもご確認をいただける旨を回答しております。

また、いろいろな機会を捉え、事業化するに当たり、市民の皆様にごできるだけ広く周知されるよう、引き続き説明に努めたいと考えております。

さらに、高架側道7号線からJRの線路の高架下を東西に移動できる道路を整備してほしいという意見もありました。これについては、意見を踏まえて、今後行っていく詳細設計の中で、可能かどうかも含め、検討する旨を回答するとともに、そのような対応をしてみたいと考えております。

最後に、今後の予定についてです。

まず、都市計画法としましては、本日の都市計画審議会で事前説明を行った後、12月から都市計画法に基づく案の縦覧を行い、1月の第97回都市計画審議会への諮問を予定しております。そこで今回の変更について同意をいただきましたら、3月下旬に都市計画の変更告示を行う予定です。

なお、事業の完了時期については、現在、平成39年度を予定しています。

以上で、事前説明案件②の篠路駅周辺地区関連についての説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●高野会長 ありがとうございます。

鉄道、区画整理、道路という非常に多岐にわたるスケールの大きい事業です。

事前説明案件ですが、どの点からでも結構でございますので、ご質問をお願いいたしま

す。

●齋藤委員 長年の悲願ということで、ぜひ実現すればと願いますが、今後のスケジュールについて伺いたします。

何といても、肝は高架の実現だと思います。しかし、そうなると、事業主体はJR北海道で、認可を出すのは国土交通省となるのでしょうか。ここで都市計画決定がなされた後、ハードルがあるのでしょうか。また、実際に認可され、予算がついて、動き出すのはいつごろだと思えばいいのでしょうか。

着手は平成30年度以降と書かれておりますが、わかれば教えてください。

●米田総合交通計画部長 事業化に向けたハードルについてです。

最大の協議相手がJR北海道となりますが、かなり長い時間をかけ、一つ一つに了解をいただき、それに基づいて進めているところです。細かいところはこれから詰めていきますけれども、基本的なところについてはJR北海道からご理解をいただいていると考えております。また、国費の予算の申請の協議なども進めておりまして、都市計画決定ができれば、それなりに順調に進んでいくものと考えております。

そうしたことから、事業認可の手续に速やかに入り、それに基づいて具体的な設計を進めながら、できるだけ早く着手したいと思っておりますが、平成39年度の高架化とありとあり、段々の手続なり設計や施工をしていくとこのぐらいの時期になります。

また、形として見えてくるのは工事に入ってからになりますので、一般の方の目につくのはもうちょっと先になるかと思えます。

●高野会長 高架事業の事業主体は誰になるのですか。

●米田総合交通計画部長 札幌市の事業になりますが、JR北海道の施設になりますので、工事についてはJR北海道と協議し、鉄道部分についてはJR北海道が主体となり工事されるかと思えます。また、周辺道路については札幌市が整備することとなります。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●池田委員 地域住民の方が非常に願っていた開発だと思います。

そこで、お聞きしておきたいことがございます。

先ほどの説明にもありましたように、人口が伸びてきているということでしたが、今後は減少に転じていくだろうということでした。やはり、20年前や30年前とは違った現状があると感じていますが、それをどのように考えているのでしょうか。

また、北海道医療大学まではJRの利用が多いのかと思うのですが、JR北海道で廃線

の議論が進められている中、そうした影響はないのでしょうか。また、利用状況がわかればお聞きしたいと思えますし、将来の利用状況についての考えもお聞きしたいと思えます。

先ほど高架化の事業が札幌市の事業だと言っておりましたが、費用は国とJR北海道と札幌市で持つことになると思うのです。そこで、総額は幾らで、それぞれがどのような負担になるかもあわせてお聞きいたします。

●清水事業推進担当部長 まず、今後、人口が減少することをにらんだとき、まちづくりをどのように進めていくかについてです。

人口減少を見据えた今後のまちづくりについてですが、平成25年度につくりました実施計画の中で喫緊の課題として取り上げられている東西市街地の分断、あるいは、基盤整備が整っていないことなどは、急いでやらなければいけないと考えております。

これは、先ほどご説明したとおり、駅前が低利用、未利用な状態ですので、それをなるべく早く解消し、駅前としてのしつらえをして、地域にお住まいの方々の生活の利便性を確保していきたいと考えております。

また、それに伴って区画整理を行ったり、鉄道高架による東西市街地の分断が解消されたり、周辺の道路が整備されたりすることにより、まちがどのように推移していくかを見定め、その先のまちづくりをどうしていくかについて継続して検討していくことを考えております。

●米田総合交通計画部長 次に、JRの北海道医療大学以北の利用の関係についてです。

まず、鉄道高架事業は、路線を地上から高架にするもので、便数については影響はありませんので、サービスレベルにも影響はないものと考えております。

北海道医療大学から北は、ご存じのとおり、電化されていない区間であり、札沼線の中でも比較的利用者は少ない状況であることから、北海道医療大学から札幌側の輸送に対する影響は小さいのではないかと考えます。

また、駅の利用についてです。

現在、一日あたり5千数百人となっておりますが、この先の推計を出すのは非常に難しいところです。札幌市の人口も数十年先に向けてかなり下がって来るところですが、当面のまちづくりとしては、コンパクトシティということで、拠点に機能を持っていくことがあります。また、今回の整備事業に合わせ、道路整備や区画整理を行うことにより人口が張りつく可能性もあるかと思えますので、駅の利用需要は当面伸びる要素があるのではないかと考えております。

最後に、費用についてですが、今のところ、鉄道高架に係る全体事業費は150億円を想定しております。そのうち、国の要綱に基づく札幌市の負担は約55億円、国が83億円、JR北海道が12億円と想定されております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●巽委員 札幌市の計画とは違うのかもしれませんが、道路や高架についてはわかりましたが、駅のバリアフリー化が課題として挙げられていますよね。しかし、人口の推移を見ますと、着手する平成32年度には老年人口がかなりふえておまして、これから10年後の完成となると、もっとふえていることが予想されると思うのです。

そこで、駅や周辺施設のバリアフリー化に関して何か案があるのか、教えてください。

●米田総合交通計画部長 駅のバリアフリー化については、1日の利用者が3,000人以上あるところに関しては順次行っております。このJR北海道が行う事業に対し、札幌市から補助金を出して推進しているところです。そういったことから、エレベーターがついている駅がふえております。

JR篠路駅については、鉄道高架の件がなければ、現施設においてバリアフリーをするべき駅となりますけれども、鉄道高架事業がありますので、それに合わせてバリアフリー対応をすることになっており、その中でエレベーターを設置することが計画されております。

●高野会長 今のご質問では、高架化されるまでの間のことも含まれていたかと思いますが、いかがでしょうか。

●米田総合交通計画部長 昇降機には非常にお金がかかりますので、つけた後も無駄にならずに済む状況であれば可能性があると思うのですけれども、今のところ、現駅施設に対する整備の予定はありません。

ですから、もし車椅子でのご利用があれば駅で対応することになるかと思いますが、ご理解いただきたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●椎野委員 2つほどお尋ねいたします。

1つは、スライドの32枚目の区画整理事業設計図（案）にある公園についてです。

今回、区画整理で街区公園が新設されるというご説明でしたけれども、本来、街区公園というのは、街区内の居住者の利用を想定しているのですね。つまり、駅前という場所に違和感があるのです。この区域で言いますと、もう少し住宅地の中に入れたほうが本来の設置趣旨に合うのかなと思ったのです。

そこでお尋ねしたいのですが、駅前広場の横に設置した意図はどこにあるのかです。

駅前広場でにぎわいをつくり出したいから、そこと公園を連続的に使い、イベントの開

催をスムーズにするということが考えられるのですが、設置場所について意図があればお聞かせいただきたいと思います。

●清水事業推進担当部長 今、委員のお話にありましたとおり、駅前広場と隣接させることにより、公園という大きな公開空地の中で地域の住民の皆様がさまざまなイベントを行えるような可能性を広げるためということがございます。

従前より、地域の住民の皆さんと地域住民が主体となったまちづくりを進めていく上で、にぎわいを生み出すためにどのような活動がいいのかについて、ワークショップ等で議論を重ねてきた結果、冒頭にご説明しましたとおり、ランタン祭りなどをあいている土地でやっているところです。

このように、駅前をメイン会場としてやりたいという地元の方々のご意向があり、現在のような案とさせていただいております。

●椎野委員 意図については理解しました。

そこでお願ひがあるのですけれども、もう少し先になります、こういう場合、公園との境界を余りはっきりさせないでほしいのです。そうすると、連続性が生まれていいと思うのです。フェンスを立てたり、大きい石を置いたりすると空間的に分離してしまう傾向がありますので、連続性を持たせたデザインとしていただきたいと思います。

もう1つは、高架化についてです。

今、鉄道用地として使っているところを高架化するわけですから、下に空間が生まれるわけです。その土地の所有はJR北海道になるので、本来、市が口を出す話ではないのかもしれませんが、単純に駐車場となってしまうのか、あるいは、未利用地として残ってしまわないかなどと考えるのですね。

そこで、高架下空間ができたときの見通しについての議論は現時点でされているのかどうか、教えていただけますか。

●米田総合交通計画部長 高架化のメリットの一つとして、高架下に空間が生まれることにはなりますが、JR北海道の土地にはなりますので、多くはJR北海道がみずから土地利用をされることにはなります。ただ、店舗や駐車場のほか、公共的な使い方なども想定されます。

そのため、具体的な絵についてはJR北海道とは詰めておりませんが、場合によっては、札幌市が借用の権利を取得するなどして、駐輪場をつくるなどの案もあるかもしれません。それについては今後協議してまいりたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

- 高野会長 それでは、本件については以上とさせていただきます。
それでは、1時間半がたちましたので、休憩とさせていただきます。

[休 憩]

- 高野会長 それでは、再開いたします。

◎第2次札幌市都市計画マスタープランを踏まえた土地利用計画等の見直しについて

- 高野会長 次に、関連説明第1号の第2次札幌市都市計画マスタープランを踏まえた土地利用計画等の見直しについてです。

本件については、5月15日の第93回都市計画審議会において、効率的に議論していただくため、土地利用計画等検討部会の設置が承認されました。

その中では、土地利用計画の運用方針と市街化調整区域の保全と活用の方針の二つを見直すこととしてご議論をいただいております、これまでに4回検討していただきました。

本日は、中間報告ということで、これまでの部会での議論をご報告いただきます。また、担当からのご説明の後には、部会長の岡本委員からもお話を頂戴する予定ですので、よろしく願いいたします。

- 稲垣都市計画課長 都市計画課長の稲垣です。

関連説明案件土地利用計画等の見直しについて中間報告させていただきます。

資料は、右下に11月20日という日付の入ったA3判のものです。

これまで開催いたしました検討部会の資料は、個別に各委員に全て送付させていただきましたが、本日の資料は、これまでの部会資料の内容を抜粋し、各部会委員の意見を加えて再構成したものです。

15ページございますので、ポイントに絞った説明をさせていただきますけれども、分量も多いので、説明時間は40分から45分程度いただくことになることをあらかじめご了承願います。

それでは、1ページをごらんください。

まず、見直しの必要性和検討部会の経緯です。

左上の1 見直しの必要性です。

図をごらんいただきたいと思いますが、第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画という新しいプランを昨年3月に策定いたしましたので、市街化区域については用途地域等の見直しにつなげるために土地利用計画制度の運用方針を、市街化調整区域については開発許可等の指針となる市街化調整区域の保全と活用の方針を同時並行で見直していくこととなりました。そして、その見直しの検討を効率的に行うため、この審議会において

検討部会の設置をお決めいただきました。

委員については、表示のとおり、岡本委員を部会長といたします9名となります。また、これまでの開催経緯ですが、8月の第1回から今年11月の第4回まで、これまでに4回の検討を重ねております。

次のページ以降でその内容をご紹介します。

2ページをごらんください。

1の見直しの論点設定ということで、第1回検討部会の内容を集約整理しております。

住宅市街地、拠点、工業地・流通業務地、市街地の外と区分していますが、それぞれの取組の方向性として、第2次マスタープランでどういった方向性を掲げたのかを整理し、これを踏まえ、見直しの論点案として、その後の検討の切り口を区分ごとに整理いたしました。

そして、こちらの論点案に対し、部会で各委員からご意見を頂戴いただきましたが、論点については了解をいただき、各委員の意見を踏まえて、その後の検討を掘り下げることとなりました。そのため、2回目以降の部会では、見直しの論点案のそれぞれ切り口について検討をしていきました。

次のページ以降でそれぞれの区分ごとの検討内容についてご説明いたします。

3ページをごらんください。

ここからが論点別の見直しの方向でして、まず、住宅市街地についてです。

左上に立地適正化計画の図がございますが、水色の地下鉄沿線等の集合型居住誘導区域と黄緑色の郊外部の持続可能な居住環境形成エリアの2つを新しく位置づけましたので、住宅市街地についてはこの2つの論点で検討いたしました。

その下に(1)として集合型居住誘導区域という見出しがありますとおり、水色の区域についての土地利用を検討いたしました。まず、部会での検討要旨を集約しております。集合型居住誘導区域については、「人口分布の偏在を是正しつつ、人口密度の維持・増加のため、『建築用途の多様性の向上に向けた用途制限の見直し』について検討」としました。

具体的な内容、背景をご説明いたします。

人口の動向のマップがありますので、そちらをごらんください。

図の下に表示がありますとおり、平成42年度までの見通しで、エリアごとに人口の増減を赤色と青色で表示しております。今後、人口の増えるエリアは中央区に偏在、一極集中する傾向が予想されており、黄色で楕円を表示しておりますけれども、利便性の高い集合型居住誘導区域、複合型高度利用市街地内でも人口が減少する区域があることがわかっております。こうした状況から、用途地域を初めとする土地利用のルールで何か手だてを講じる必要がないかということが論点のメインとなります。

具体的な検討内容についてです。

まず、容積率、建蔽率についてです。

右上の表に使用容積率、対指定容積率比などがありますが、右側の数字をごらんください。こちらは、言いかえると使用率とも言えまして、用途地域で何%という制限をしていることに対してどの程度まで土地利用をしているのかという数字になります。

近年、多少は増加傾向にございますが、いずれも土地利用の制限に対して余裕があります。そのため、先ほど人口減少が予想されるとお話しいたしましたが、それを是正するために、用途地域上の容積率、建蔽率のベースアップをする状況にはないと考えられます。

しかしながら、その表の下の建物用途の構成に関する棒グラフをごらんください。

集合型居住誘導区域内で人口が増えるところと減るところの建物用途の構成比を表示しております。赤色の枠で示したものが住宅以外の用途ですが、人口が増えるところはさまざまな用途で立地していますが、減るところは住宅に特化しております。

この状況を見ますと、住む場所を選択するに当たり、建物の用途が多様であることが一つの要因となっているのではないかという仮説を立て、論点別の見直しの方向を示しました。

現状・課題などの幾つかの箱が並んでおりますけれども、重複しますので、求められる対応まで目を転じてください。

具体的な対応として、黒色の枠で表示しているものと赤色の枠で表示しているものがありますが、黒色の枠のほうは、用途地域等の土地利用以外のことも含め、こういった取組をするかです。例えば、集合型居住誘導区域では、拠点の魅力向上に向けた取組や路面電車沿線の地域まちづくりなどを今後も続けることとしております。それに対して、土地利用上の対応が赤色の枠です。密度構成等の基本的な枠組み、すなわち、容積率、建蔽率は現状を維持した上で人口減少が予測される地域に対して建物用途の多様性を高めるための用途制限の見直し、言いかえますと、用途制限の緩和ということになりますけれども、多様性を高める対応をしてはどうかという結論です。

これに対し、部会からの意見ですが、「用途地域は、もともと用途を区分し、それぞれ純化するという制度の趣旨があるが、それとの関係はどうか」ということが言われました。これに対し、「引き続き、住宅、商業、工業を区分する必要性は変わりませんけれども、場所に依じて、すなわち、利便性の高いところに応じた多様性は考えてよいのではないか」とお答えさせていただいております。

4ページをごらんください。

こちらは、郊外部についてです。持続可能な居住環境形成エリアです。

検討要旨としては、郊外部では、人口減少、持続可能なコミュニティ形成が課題認識としてありますので、二つのアプローチで検討しております。一つは「土地利用計画制度の柔軟な運用」、もう一つは「建築動向を踏まえた建蔽率緩和」です。

その下に人口の動向のマップがございまして、こちらは平成32年度から42年度までの間の人口構成を年齢構成別に表示したものです。年少人口はどのエリアでも減っていきませんが、緑色で表示したところは、老年人口も増加から横ばいに転じる、さらに、紺色で表示

したところは減少に転じることが予想されるエリアです。言いかえますと、人口減少が加速的に進むエリアとなります。

こうした状況にあるエリアに対して土地利用で何をしていくかが以下となります。

まず、地域ごとの個別的課題への対応です。

一番下の表と写真をごらんください。

既に先行して対応した事例を紹介しております。

もみじ台地域で小学校が統廃合されたことを受け、その跡利用として社会福祉法人に高齢者向け施設を開設していただき、あわせて、地域の交流スペースとなっています。その下に土地利用計画上の対応を表示しておりますとおり、こちらは郊外部でして、もともと用途地域第一種低層住居専用地域という非常に厳しい用途制限がかかっておりますが、高齢者向け施設あるいは地域の交流スペースとして活用するため、地域の皆さんと検討を重ねた結果、用途地域を変更し、地区計画を重ねがけしまして、コミュニティの拠点として有効活用しております。

そこで、今後こういった機動的な対応が必要ではないかということです。

もう一点は、右上をごらんください。

持続可能な居住環境形成エリア、言いかえますと、古くから住宅地として開発されたエリアでございますので、地域として老朽率が高くなり、住宅の建替え時期に差しかかっている現状がございます。一方、その下に折れ線グラフが二つございますが、最近の住宅の動向を見ますと、延床面積、建築面積ともに増加傾向です。

さらに、その右側の点線の枠の表ですが、平成28年度の住宅の標準規模、容積率、建蔽率を敷地面積ごとに計算したものです。

郊外の住宅地では、容積率は80%、建蔽率は40%という設定になっておりますが、容積率は上限まで余裕があるのに対し、建蔽率は、敷地が小さくなるに従って制限として厳しくなっている傾向が見取れます。そのため、持続可能なエリアに関しては、建替えを支えるための建蔽率の見直しがあってもよいのではないかということです。

次に、論点別の見直しの方向ですが、1つ目の柔軟かつ機動的な対応は、先ほどの学校の跡利用のような事例です。2つ目のゆとりある居住環境の保護を基本としつつというのは、建替えを支えるため、建蔽率を見直してはどうかということです。

この仮説に対して部会からご意見をいただいております、「今後、人口が減少していくことも予想されておりますが、今ご説明した住宅の規模の拡大傾向はこれまでのトレンドでございますので、ゆとりある住環境を守るという観点も必要ではないか」ということです。これに対して、今回、一つのデータをご紹介しておりますが、他の切り口からも「情報を把握、分析しながら検討してまいりたい」とお答えしております。

次に、5ページをごらんください。

ここからは、拠点についてでして、都心と都心以外の拠点についてです。

(1)の地域交流拠点ということで、都心以外の拠点についてです。

検討要旨ですが、地域交流拠点については「徒歩圏の範囲における用途制限の見直し」がポイントとなりました。

先ほど篠路の案件でも一部をごらんいただきましたが、地域交流拠点の後背圏のマップをつけております。右の凡例にありますとおり、札幌市では17の拠点を位置づけておりまして、バス路線を考えますと、これらが後背圏として考えられます。

その下に囲みと表がありますが、17の拠点ではそれぞれ状況が違いまして、その中から後背圏人口が12万人程度と同じような拠点を3つ取り出しても、今後の人口の増減はまちまちです。そのため、拠点ごとに対し、タイミングも含め、どういった対応をするかを検討することが基本となりますが、右上の土地利用の状況にあるとおり、全体的に共通する問題意識はないのかを調べました。

右に琴似と書かれたマップがございます。これは、あくまで一例ですけれども、どういった建物が集まっているのかを見てみました。赤色の枠が、中心となる通りや駅に近いところであり、都市機能誘導区域として位置づけているところですが、こういったところにさまざまな機能が集まり、土地が有効活用されている事例は見られるのですが、点線の丸の徒歩圏まで目を広げますと、地域交流拠点といっても、機能の集積、容積率の使用状況は高いとは必ずしも言えません。

しかしながら、左下の容積率と建蔽率の表ですが、地域交流拠点も指定状況に対してはまだゆとりのある状況であるため、論点別の見直しの方向として、地域交流拠点についても、密度構成の基本枠組み、容積率、建蔽率は維持した上で、徒歩圏にまで目を転じた用途制限の緩和を考えてはどうかということ結論といたしました。

これに対して部会からご意見をいただいております、「後背圏の違いを踏まえ、各拠点でどんな機能が必要かを明確にする検討も必要だ」ということが言われました。これに対し、「地域別の計画づくりを今までも進めておりますし、今後も各拠点において必要だと思っておりますので、そういった取組と土地利用の取組の両方を進めていくことが重要だ」とお答えしております。

続きまして、6ページをごらんください。

都心についてです。

検討要旨ですが、「緩和型土地利用計画制度の活用を検討することとして、都心における開発誘導方針を定めること」がポイントとなりました。

その下に第2次都心まちづくり計画と現在検討中のエネルギーマスタープランがあることをご紹介しますが、土地利用の状況のところをごらんください。

円グラフからわかるように、都心は、昭和56年以前、旧耐震基準に建てられた建物が4割近くを占めております。それから、右側に容積率の状況を書いておりますとおり、他の市街地よりは対指定容積率比は高いのですが、まだ余裕があることがわかりました。そこで、容積率全体を引き上げるのではなく、地区特性に応じて規制緩和の制度をうまく使うことが大事だろうというアプローチで検討を進めました。

そこで、論点別の見直し方向ですが、密度構成の基本枠組み、容積率等は維持しつつ、地区特性を踏まえた上で緩和型制度を効果的に活用し、計画の目標の実現を図ることを掲げ、そのために都心における開発誘導方針を策定することといたしました。

ここで、開発誘導方針についてです。

平成30年度に策定を予定している方針がどんなものかを補足しております。

これまで、都心部の開発に対し、オープンスペースと言われる公開空地のほか、広場や歩道をとっていただいたものについては何%かの容積率を緩和することで開発誘導を図っていましたが、今後は、新たな計画を策定したことも踏まえ、空地だけに限らず、高機能オフィスなどの要素を掲げ、開発誘導することが効果的ではないかと考え、検討いたしました。

ここで7ページをごらんください。

具体的に容積率を緩和する場合、こういった項目があるかですが、イメージを紹介しております。

写真が幾つか並んでおりますが、左上に表示しているとおり、オープンスペースは今後も評価対象といたしますが、それ以外に、地域まちづくりルールの方針、高機能オフィスの整備、エネルギーネットワークの拡充など、さまざまな都心のまちづくり計画がございますので、その計画目標に寄与するものについて容積率緩和をすることを考えてはどうかということなのです。

今後、これらの内容については内部で協議を重ね、あるいは、事業者からご意見を伺いながら引き続き検討を深めていきたいと考えております。

それでは、前のページにお戻りください。

このような開発誘導方針を策定することも含め、部会で提示させていただきましたが、部会から何点かご意見をいただいております。

まず、「規制緩和で開発を誘導する場合、あらかじめ通りやエリアで実現したい内容を明確にしておかなければ、ちぐはぐな誘導になってしまわないか」ということです。これに対して、一例として、「札幌駅前通北街区、言いかえますと、チ・カ・ホの両側の街区について示し、地域と協働で目標を定め、地区計画で誘導している事例がありますので、エリア単位や通り単位での誘導を充実させていきたい」とお答えしております。

また、「評価項目として、イベント実施など、ソフトという観点があってもよいのではないか」ということです。これについては、先ほどイメージを見ていただきましたとおり、我々としても「そういった内容を想定しながら検討を深めていきたい」とお答えしております。

続きまして、8ページをごらんください。

ここからは、工業地・流通業務地という新たな区分になります。

論点は大きく2つありまして、1つは工業地全体のこと、もう1つは、後ほど出てきますが、大谷地の流通業務団地についてです。

まず、工業地全体についてです。

検討要旨ですが、「工場・倉庫等の老朽化、あるいは、市外移転に対して何ができるかを検討し、工業系用途以外の用途の制限強化」について検討いたしました。

平成18年度の全市見直しにおける検討ですが、最初の第1次マスタープランを平成16年度に策定した直後の用途地域で何を実施したかです。当時の問題意識として、工場がなくなり、跡地が生じた場合、その工場跡地において、パチンコ店などの風俗営業店、あるいは、大規模店舗が無秩序に立地することが出てくるのではないかと、また、工場跡地が住宅等に置きかわり、工場と住宅をどう共存させるかを考えることが必要ではないかということがありました。

そのため、平成18年度の見直しの段階で大きく2つの措置を講じておりました。1つ目として、第一種・第二種職住共存地区という新しい特別用途地区をつくりました。第一種と第二種には使い分けがありまして、第一種職住共存地区である住宅地に変わりつつある区域については、住環境の保全も必要になってきますので、大型店やパチンコ店等の立地を防ぐこととあわせ、新規の工場については制限するという新しいルールを設定しました。また、第二種は、工場や倉庫も立地しており、状況を見きわめる区域となりますが、新規の工場も許容しつつ、大型店やパチンコ店等の用途を制限するというルールを設定しました。そして、2つ目として、住宅地に置きかわったところでは、住環境を保全するため、用途地域自体を住居地域に変更するというものです。

そこで、その下の平成24年見直し以降の土地利用動向となりますが、工業系のところでどのような土地利用がなされているのかをピックアップしております。

表示している青色のところは工場用途ですが、①では土地利用がありません。また、②では、赤色の枠内の黄緑色のところが工場から個別の住宅に置きかわっております。③では、工場がなくなり、住宅地に置きかわっています。

こうした状況の中、新たな課題認識についてです。

工場等について新しい動向が出てきております。1つ目は、市内企業の市外移転でして、増設・建替えの立地適地を求めて市外に移転していることです。2つ目は、流通機能の強化として紹介しておりますが、消費者ニーズの多様化など、さまざまな購買形態があり、物流も非常に高度化しているということですので、これらへの対応も必要ではないかということですので。

こうした新しい産業系の土地利用の動向変化に対し、土地利用として何を考えるかですが、もう少し掘り下げてニーズや動向を見る必要があるだろうと考えました。そこで、実際に市内の企業のニーズ等についてアンケート調査をした結果をご紹介します。

その下の表をごらんください。

右に調査の概要を説明しておりますが、市内の2,000社を対象に、工場・倉庫の新増設、移転を検討しているかを聞いております。

真ん中の合計欄をごらんいただきたいのですが、2,000社に聞き取り、回答が得られた1,100

社程度のうち、156社、13.5%が何らかの新增設、移転を検討しているというニーズが把握しております。

さらに、これらの会社に対し、どういう理由で新增設、移転を検討しているか、あわせて、どういった土地の手当てをしているかを聞いております。理由はまちまちですが、現地で建替えしますというお答えは非常に少なく、新しい土地を取得した、あるいは、探しているという答えが多いところです。すなわち、工場等は、操業しながらの建替えが必要ですので、現地で建替えをするのは極めて困難で、新しい種地が必要だという傾向が見られました。

続きまして、9ページをごらんください。

こうした種地を求める傾向に対し、種地となり得る土地の状況を調査しております。

左側の表をごらんください。

現在活用できる可能性が高い土地として未利用地、空き工場、空き倉庫とありますが、1,000平米以上の活用可能地がどのくらいあるかを調べましたところ、78カ所が確認できました。しかしながら、30年以上の古い工場が立地しているところはまだまだありますし、用地選択する場合、何を重視するかを尋ねたところ、幹線道路への近さ、従業員の通勤のしやすさなどがあり、78の適地があっても必ずしもぴたっとニーズと合うかどうかは断言できないところです。

次に、右側の表をごらんください。

こちらは、将来的に活用できる可能性がある土地として、青空駐車場や資材置き場も含め、何カ所あるかを集計しております。そうしますと、232まで数が増えますが、用途地域別に集計してありまして、圧倒的に準工業地域が大勢を占めております。工業系の用途地域は3通りあるのですが、準工業地域は最も制限が緩いですので、必ずしも工場としての目的で使われるとは限りません。そのため、工業適地の確保について、今のルールで十分かどうかを見直す必要があるかどうかと考えました。

そこで、論点別の見直しの方針ですが、工場等に関しては2点を挙げました。1点目は、工場の機能増進等を下支えするため、適地については、工業系用途以外の用途の制限強化、単純に言いますと、住宅も含め、用途のルールを厳しくしたほうがよいのではないかとということです。2点目は、引き続きの対応としまして、住宅に置きかわったところ、置きかわりつつあるところは引き続きの対応が必要であろうということです。

これについて部会からご意見をいただいております。今ご説明した「2つの仮説について相矛盾しているように見える」とのことです。これに対してはご意見のとおりですが、「両方の対応を1カ所とするのではなく、場所に応じて使い分ける必要があるだろうと考えております。住宅地に置きかわっているところと置きかわっていないところを見きわめ、対応をしていく」ということです。

10ページをごらんください。

工業地のうち、大谷地の流通業務団地についてです。

検討要旨ですが、大谷地については、結論として、「用途制限の見直し」がポイントになりました。

ここで右側の図をごらんください。

赤色の点線枠で表示しているのですが、大谷地流通業務団地のエリアですが、その下に凡例がありますとおり、細かく色分けがされております。大谷地流通業務団地は、都市計画決定をしますと、水色の倉庫のところには薄黄色の卸売業の施設は建てられないなど、細かく用途制限が決められております。しかしながら、大谷地にはかなり古い工場や倉庫が立地しておりますし、全国的にも物流施設そのものが大型化していく傾向です。そのため、今後の建替えについて下支えする必要があるということで、論点別の見直しの方向ですが、流通業務機能の維持や大型化、複合化に対応するための用途制限の見直しが必要としております。これは、地図でご紹介しましたとおり、細かな制限は必要ないのではないかとということです。そして、容積率、建蔽率は維持しつつ、今後、個別的に建替えが具体化することがありますので、今回の見直しに限らず、機動的な対応が必要ではないかということです。

これについて、部会からは、「大谷地流通業務団地の機能の重要性を前提として、仮説の方向での対応が必要であろう」というご意見をいただきました。

11ページをごらんください。

各区分についてご説明させていただきましたが、運用方針として冊子にする必要がございます。右側に現行の運用方針への反映という見出しがあるのとおり、1から5までが今の運用方針の章立てとなります。左側に論点別の見直しの方向としてご紹介した赤色の枠の仮説を再掲しておりますが、この内容を前提とした上で、矢印で結んでおりますが、右に表示の運用方針に反映させていきたいと考えております。

なお、4の(5)として幹線道路沿道についてがありますが、これは第2次マスタープランで新しい方向性の提示がありませんので、現状維持を考えております。また、(6)の良好な景観形成とみどりについては、景観計画を今年策定したこと、あるいは、都市緑地法が改正されたことなど、幾つかの状況変化がございますので、これらを踏まえた更新が必要と考えております。

12ページをごらんください。

ここからは、市街地の外の市街化調整区域についてです。

検討要旨ですが、調整区域は、現行方針の構成自体から見直すべきとの方向で議論していただいております。調整区域全体を見渡した現状と課題をピックアップしておりますが、主に今後の検討のポイントとなる代表的なものをご紹介します。

まず、自然環境についてです。

①から③まであり、下線部がある③に課題認識となるものがあります。2万haを超える樹林地が調整区域にあるわけですが、その7割は民有林ですので、調整区域で可能な開発が今後起きる可能性があります。そのため、札幌の特徴でもある市街地の周りの自然環

境を維持・保全する必要があることを掲げております。

次に、農地についてです。

下に棒グラフが2つ並んでおりますが、経営耕地面積、農家数は右肩下がりの状況です。しかしながら、③に表示しておりますとおり、農地は、農産物供給以外にも、防災や景観形成の観点など、多様な機能があることが今日的に指摘されております。ですから、農地は、維持・保全のため、多様な機能を生かす視点が必要ではないかと考えております。

次に、観光・スポーツ・レジャーについてです。

スキー場やゴルフ場などを中心に、レジャー施設も立地可能となっておりますが、③の下線部のとおり、余暇活動のニーズが多様化しているところです。そのため、こういった動向を踏まえて開発許可を運用していく必要があると整理しております。

最後に、景観についてです。

重複しますけれども、市街地を取り巻く自然環境は札幌の特徴であり、景観上も非常に重要なポイントとなっております。しかし、②のとおり、調整区域内に点在する施設が景観特性と必ずしも調和しない事例があるのではないかとということで、この対応が必要ではないかと考えております。

13ページをごらんください。

第2次マスタープランでは調整区域についてどのような方針を持っているのかです。

上に楕円が3つありますけれども、人口減少も見据え、新たな市街地形成は行わない、自然環境や農地の保全が基本である、限定的な土地利用のみ許容していくということですが、この3つのポイントは以前から変わらない要素となります。

しかしながら、第2次マスタープランでは、市街地の外に高次機能交流拠点という特徴的な拠点を設定しており、その周辺では限定的な土地利用を検討してもいいのではないかと位置づけております。

高次機能交流拠点とは、特徴的な機能を中心とした拠点であり、調整区域には、モエレ沼・サッポロさとらんど周辺、札幌ドーム周辺、芸術の森周辺の3拠点を設定しております。部会では、例として、モエレ沼・サッポロさとらんど周辺についてご紹介させていただきました。

右のマップと写真をごらんください。

モエレ沼・サッポロさとらんどは接し合っておりますが、いずれも特徴的な拠点であり、来訪者も多い場所でございます。しかし、写真にございますとおり、必ずしも公園やサッポロさとらんどの機能と関連しない土地利用がなされている状況です。こういった状況を踏まえ、来訪者に望まれる施設、高次機能交流拠点の魅力を向上させる土地利用があってもよいのではないかと、あるいは、景観を向上させる視点で誘導してもいいのではないかと考えております。

14ページをごらんください。

今後に向けての見直しの方向としてまとめたものです。

求められる対応は幾つかございますが、まずは現行方針の問題についてです。

実は、今の方針は前のマスタープランを前提として策定されておりますので、そもそも高次機能交流拠点という考え方を示すことができる構成になっておりません。あるいは、図面等が必ずしも豊富ではありませんので、イメージしづらいところです。

一方、前のページまででご紹介したような課題認識や高次機能交流拠点への対応を考えると、今の方針の中に全てを盛り込むことは難しいため、構成自体から見直すべきと提示いたしました。

その案を右側に表示しております。

「都市個性を伸ばし、新たな魅力を想像するめり張りある土地利用誘導」を理念として置きつつ、AからCまで類型化して誘導策を整理してはどうかと考えております。

Aの保全優先型は、自然環境などの表示の3要素があります。

Bの活用調整型は、現在も認められる産業活用型や既存住宅型に加え、③の魅力資源等活用型というものを示しております。近年の観光、スポーツ、レジャーの多様化や動向も踏まえ、限定的な土地利用の在り方を整理するパートがあってもよいのではないかとということです。

Cの魅力創造誘導型は、モエレ沼・サッポロさとらんどなど、高次機能交流拠点の周辺についてはより魅力を高める土地利用を誘導してもいいのではないかとということです。

このように類型化しての再編成をしてもいいのではないかとということです。

これについて、部会からは、「方向性としては妥当」とのご意見のほか、要素別にご意見をいただきましたが、この場での読み上げは省略させていただきます。

15ページをごらんください。

調整区域の方針については、このように構成自体から見直すこととさせていただきましたので、スケジュールの一部見直しについて提示させていただきました。

右側の表の右側の青色の矢印のところです。

前段でご説明した市街化区域の土地利用計画制度の運用方針の検討については、予定どおり検討を進め、今年度中に運用方針の素案をまとめ、パブリックコメントし、来年の夏ごろに見直して、用途地域等の見直しに入っていく予定です。

しかし、調整区域については、用途地域等の見直しのように都市計画手続を必要としないので、今ご説明したとおり、構成から見直し、パートごとの検討を掘り下げる期間をいただき、来年の秋ごろの策定というようにスケジュールを変更させていただきたいと思っております。

そのため、表の左側の部会のスケジュールですが、当初予定に加え、年明けの第6回、あるいは、年度明けの第8回も加え、検討していきたいと考えております。

中間報告は以上でございます。

●高野会長 これまで、精力的にご議論をいただき、まことにありがとうございました。

続きまして、岡本部長から一言お願いします。

●岡本部長 ごらんいただいたように、多様な専門家の方々にお集まりいただき、議論いたしましたので、さまざまな視点からの検討がなされているものと考えております。また、時には市民の目線にも立っていただきながら、身近なことについても議論がありました。

今回は、マスタープランを反映させ、形にしていくときに方針を持っていないとばらばらになってしまうということで、マスタープランと実現策をくっつけることが必要となります。そのため、方針の中にはふわっとした書き方になっているところもあるかもしれませんが、これがないと具体的な策を講じられないと思っております。

一方、場所ごとに細かく実情を見ながら、それぞれ検討していくことになっており、では、その先はどうかと突っ込みたくなるところもあるかもしれませんが、地域ごとの実情を踏まえて検討していくことが重要であるということが書かれており、方針として提示されているとご理解いただきたいと思います。

そうでありつつ、さまざまな情報がありますので、お気づきの点や気になるところがあれば、委員の皆様からも積極的にご意見をいただきたいと思います。

●高野会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの中間報告についてご意見やご質問がございましたらお伺いいたします。

●齋藤委員 3点ほど質問いたします。

5ページの地域交流拠点について、何で今さらと言われるかもしれませんが、気になっているので、質問いたします。

真駒内の元気がない状態というのは、前の都市マスのときから気になっていました。緑に非常に近いところですし、札幌らしいすばらしい土地柄であり、かつ、地下鉄駅もありますので、今のままで放っておくと非常にもったいないという印象を持っております。

後背地については、どんどん減っており、問題だと思のですが、一番の問題は駅の一等地の駅前の東側が市街化調整区域で、何もできないところです。それから、西側は、オリンピック以来、選手村や五輪団地、官舎など、広々としたところにゆったりと建ったままで、それが老朽化しております。どちらかという、非常にポテンシャルがあるはずなのに、両手両足を縛られている状態で泳げと言われているような印象を持っています。

したがって、市街化調整区域は市街化区域にしないという大前提ではあるものの、その辺はどうかということです。今は人が住んでおりますが、高さ制限を取っ払って、タワーマンションを建てて、住みかえをするなど、土地をうまく運用し、活用することはできないかということです。そうすると、ディベロッパーにいろいろな提案を出させられるので

はないかと思えます。そんな気がしましたので、制限をはずす可能性があるかどうか、また、真駒内でも検討されているかと思うのですが、地域からそうした要望が出ているのかどうか、教えてください。

次に、6ページの都心関連についてです。

開発誘導方針がイメージとして挙げられておりますね。このように、札幌の持続性を高めるための投資の呼び込みを、実際のビルのオーナーや地権者などが喜ぶ、かつ、都市計画部門が持っている規制緩和という切り札、また、都市計画のプランをパッケージにして建替えの時期にやっぺいこうというのは非常にいいことだと思いますし、ぜひ推進していただきたいと思えます。

そこで、非常に細かい質問で申しわけないのですが、エネルギーネットワークの捉え方についてです。これは、使うことによって利用者側にメリットがあるのでしょうか。自前でエネルギーを調達するより、これを使えばこんないいことがあると言えるものなのか、それとも、せっかくなつくたのだから協力しろという類いのものなのかを知りたいと思えます。

また、これに関して、容積率を割り増しすることに伴う事業者としてのメリットはわかるのですが、そのビルを使うお客様である新しい企業などがメリットを享受できる仕組みがあるのでしょうか。当然、単価が安くなるわけで、都市間競争の中で企業を持ってきたということが市の願いだと思いますが、それがうまく伝わるのか、末端の利用者に還元されるのかです。これは無理だと思っているのですが、何かあるのであれば教えてください。

次に、10ページの流通についてです。

仮説として、調整さえすれば、路地にかかわる手当てはできます、だから、細かく見ていきましょうという建物用途等の制限の見直し、それから、土地利用について機動的な運用を図って対応しましょうということですね。しかし、関東などを見ていると、インターのそばでは、ネット販売の高度なIT化されたところが適地を取り合い、開発しては建物を建てている状況です。

そこで、これから増えるであろうネット通販に伴う高度な物流施設を今から開発していく必要はないのかです。

●稲垣都市計画課長 まず、1点目の真駒内についてです。

5ページを開きながらお聞きください。

今ご質問があったことと同じ問題意識は部会でもありました。今回は、市街化区域の中の土地利用をどう考えるかがミッションであって、市街化区域と調整区域を見直すわけはありません。それから、前のマスタープラン、そして、今の第2次マスタープランから人口減少を見据えると、市街化区域の範囲は現状の範囲を基本とするとしておりますので、真駒内に関して、東側と具体的に絞っても、基本どおり、あるいは、貴重な自然環境であ

ることを考えますと、慎重にならざるを得ないことはお話しさせていただきました。

ただ、真駒内の拠点としての機能集積や魅力アップの必要性は我々としても認識しているところですので、求められる対応の枠の左側に黒色の箱にありますとおり、用途地域側で用途制限を見直すのはあくまでもスパイスのようなもので、本当にやるべきことは、地域ごとにどう計画をつくり、何をを目指すかの具体化だと思っております。

真駒内では既に段々の取り組みを重ねてきており、今も地域の方々と継続的に話し合いをしながら、新しい拠点像について検討をする動きがありますので、その中で具体的な目標像が定まれば、今の用途地域の指定状況に必ずしもこだわる必要はなく、タイミングを含め、機動的に土地利用計画を見直すことはあつてしかるべきと思っております。

今おっしゃられたような高さ制限やこの場所がどうかという内容を絞った議論が進んでいるわけではありませんが、拠点の機能を高めるための目標像の明確化と土地利用の柔軟な見直しはあつてしかるべきだと考えております。

都心については、後ほど地域計画課長から説明させていただきます。

次に、3点目の大谷地についてです。

10ページをお開きください。

物流の高度化というか、大型化についてのご質問がありましたが、抜粋版なので、きょうの資料には入っておりませんが、部会でも同じ問題意識からご紹介をさせていただいたところですよ。

赤枠の大谷地流通業務団地内は、昭和40年代から造成し、出来上がっているところなので、今すぐに超大型倉庫がどこかでできる計画はありません。しかし、我々としても物流の高度化の状況は踏まえておりますし、老朽化していく中、ある街区にある倉庫が隣の街区へ移動するなど、建替えが連鎖的に玉突きで起きていけば、我々としてもそれを下支えしなければいけないと思っておりますので、もう少し大ざっぱなものに用途制限の垣根を緩くすることを提示させていただきました。

また、計画がさらに具体化すれば、全体の見直しに限らず、機動的に、時期を含め、柔軟な対応を図ろうと考えております。

それ以外に、9ページまでの工業地・流通業務地全体について、その状況をご紹介させていただきました。流通施設は大谷地にしかないわけではなく、部会では、東雁来の区域整理事業地内で大きな倉庫ができていく状況をご紹介させていただきましたが、インターの近いところ、幹線道路網が非常に発達したところでそういった土地利用動向も実際に出てきておりますので、前のページでご説明したような仮説でそういった動きに対応していくべきではないかと考えております。

●二宮地域計画課長 都心における開発誘導方針については地域計画課で計画しておりますので、私からお答えさせていただきます。

まず、エネルギーネットワークの関連です。

6 ページの左側に都心エネルギープランと書いてあり、この中で都心エネルギーマスタープランの検討を現在進めており、パブリックコメントを行っているところです。こういった取組を下支えするというので、先ほど切り札という話がありましたが、容積率緩和の一つの選択肢としてお示ししております。

これについて利用者側にメリットがあるかということですが、そう感じてもらえるような示し方も含めて考えていく必要があると思っております。必ずしもネットワークに接続しなければならないというわけではなく、選択肢の一つとして、メリットを感じてもらえるような示し方をしつつ、協力をいただける方にはエネルギーネットワークに接続していただきたいと考えております。

それから、利用者や入居する企業へのメリットについてです。

これはなかなか難しいところですが、必ずしも容積率だけが誘導の要素にはならない事例もあると考えております。7 ページの右下になるのですが、容積率割り増し以外の主な規制緩和補助制度とあり、これは新たにメニューとして起こしているものではありませんが、既往の制度がある中、都心において建物を建替える際、こういうものもあわせて利用でき、企業立地に関する補助ということで、既に行っているコールセンターバックオフィス立地促進補助金や本社機能移転促進補助金などもございます。

ですから、単に容積率を緩和するだけではなく、こういう既往の補助制度などを地場の地権者に広く周知することにより、少しでも都心において開発することにメリットを感じていただけるような示し方ができればと思っております。

また、そこを利用する市民の方に対しては、広い空地をとれば容積率を割り増すというところから公開空地の質を高めていくということにシフトして評価できる考え方を示していこうと思っておりますので、末端の利用者に少しでもメリットに感じてもらえるような方針を打ち出していきたいと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●しのだ委員 12ページの論点別の見直しの方向の市街地の外の農地にかかわることについてお聞きいたします。

今回、土地利用計画等検討部会が開催され、この中には、宮入委員のように、農業経済という、まさに農業に特化された専門委員が入っていますけれども、札幌市の関係部局である経済観光局の農政部が参加し、話を共有しているのかどうか分かりません。

検討趣旨、あるいは、平成29年度のさっぽろ都市農業ビジョンの中にもあるように、販売農家が札幌市において461戸しかないという現状で、農地の維持・保全のため、さまざまな機能を生かす土地利用を適切に誘導することが必要であると書かれておりますよね。

今、札幌市においてはさまざまな農業のあり方があり、今までどおり、小麦など、さまざまな作物をつくられている方がいる一方、農地の隣に農業工場が建っているところもあ

るわけです。そうすると、同じ農業をやっている、形が違うため、その中でのあつれきが出てくるわけです。本来であれば、同じ札幌市の農業を担っていくということを考えますと、札幌市の経済観光局の農政部が間に入って調整しなければならないと思うのですが、それが足りないと思います。

せっかく私たちの大事な土地を考えているわけですから、札幌市農政部においても、皆様方が考え、つくられた方向をしっかりと共有していただけているのかがとても不安です。

●稲垣都市計画課長 農業施策との連携についてです。

結論から言いますと、きょうの資料作成を含め、都市計画部が主体で動いておりますけれども、庁内的には検討体制をとっております、きょうの資料の中身についても関係部局には内容を掌握してもらっております。

委員からご発言があったことについては、都市計画部局という都市的土地利用を考えるセクションとして、農業施策に直接手を入れるわけではなく、都市と農業との調和の中で都市側が何をやるかというアプローチにならざるを得ないところです。

ただ、きょうご紹介した内容は、そう言いながらも、貴重な農地として都市側で何かを考える必要はないかという問題意識があります。ですから、開発許可を変更する、あるいは、土地利用として誘導することを掘り下げるとすれば、農業担当部局とより突っ込んだ検討をして、都市側ではこうするので、農業側ではこうしようというようなことをしなければならぬと思っております。

特に調整区域については入り口にとどまっているところがありますので、スケジュールを延長する中でどこまで検討できるのか、関係部局と検討したいと思っております。

なお、これは、農業分野に限らず、観光、レジャーについてもご紹介させていただきましたとおり、都市計画担当部局だけで検討してしまうとしっかりとした施策が打ち出せませんので、関係部局と連携しながら掘り下げたいと思っております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●紫藤委員 土地利用計画マスタープランということで、いろいろな角度から考え方が出されたのだと思います。私の携わっている分野が交通関係でして、土地利用において、アクセスの問題は別物として扱うのではなく、一体として織り込んでいただきたいと思っております。

先ほど委員から南区真駒内地区についてありました。札幌市全体を見たとき、南区がこんな状態になっているのかというのは長年言われていることですね。空港へのアクセスを考えると、利便が悪く、生活者も企業も、もっと近くで利便のいいところを考え、北広島市、江別市、そして、石狩市のほうがまだよくて、朝里などから高速道路に入れるわけです。空港へのアクセスを考えると、そちらのほうが便利だとなっているのです。

土地利用について中長期にわたって検討されておられると思いますけれども、総合交通体系の中で、トラック、バス、タクシー、そして、鉄道はどうかということもあります。

9ページでは、企業が何を選択肢として土地を選ぶかということがありますが、幹線道路に近い、用地の価格が安い、従業員が通勤しやすい、既存自社施設が近い、労働力が確保しやすい、高速道路が近いとなっているのですね。

ですから、物流について、土地利用計画の基礎条件として今後しっかりと交通全般を充実させていかなければならないのですけれども、札幌市としてどのようなお考えにあるのか、ご説明をいただきたいと思います。

●稲垣都市計画課長 きょうは土地利用からアプローチしてご説明しましたので、そこにとどまる部分はあるのですが、ご指摘のとおり、土地利用と交通は総合的、一体的に定めなければちぐはぐになりますので、土地利用を所管する部局の我々としても、交通体系としっかり対応させなければならぬと考えておりました、それは今までも今後そうです。

きょうはマスタープランの中身をご説明できませんでしたが、それぞれの部門を一体的に策定したものがありますので、その大枠として指定した交通や土地利用の考え方を前提としながら、土地利用そのものを掘り下げているところです。

さらに具体的に検討していく過程においては、全市のマスタープランを前提とした検討だけではなく、地域別、拠点別に交通も含めて土地利用を考えていくことが必要になりますので、いろいろなステージで交通も考えながら目標像を具体化し、どういったルールがよいのかという検討をしていく必要があると思っております。

全てにお答えし切れなかったものもあったかもしれませんが、両面を意識しながら進めていきたいと考えております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 札幌のまちづくりにとって非常に重要な計画になりますので、先ほどご説明いただいたとおりの予定で引き続き検討をお願いしたいと思います。

それでは、本日の議事は以上となります。

事務局に進行をお返しいたします。

4. その他

●事務局(高橋調整担当課長) 本日は、長時間、ご審議をいただき、ありがとうございました。

次回の審議会は、平成30年1月23日火曜日の午後1時30分から、会場は、今回とは異なりまして、9月の審議会で使用した札幌市役所本庁舎12階の1号から3号会議室を予定しておりますので、よろしくお願ひいたします。

5. 閉 会

●事務局（高橋調整担当課長） それでは、以上をもちまして第96回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

ありがとうございました。

以 上

第96回札幌市都市計画審議会出席者

委員（21名出席）

池田 由美	札幌市議会議員
磯部 哲志	北海道警察本部交通部長（松木平政行 代理出席）
岡本 浩一	北海学園大学工学部教授
小川 直人	札幌市議会議員
岸 純太郎	北海道建設部まちづくり局長（星野信哉 代理出席）
倉内 公嘉	北海道開発局開発監理部次長（布施純 代理出席）
小須田悟志	札幌市議会議員
齋藤 俊一	市民
笹川貴美雄	市民
椎野亜紀夫	札幌市立大学デザイン学部准教授
紫藤 正行	札幌商工会議所副会頭
しのだ江里子	札幌市議会議員
高野 伸栄	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授
田作 淳	市民
巽 佳子	市民
中村 達也	札幌商工会議所住宅・不動産部会部会長
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
日沖 智子	市民
福田浩太郎	札幌市議会議員
丸山 博子	丸山環境教育事務所代表
よこやま峰子	札幌市議会議員