

平成29年度第5回

第97回札幌市都市計画審議会

議 事 録

平成30年1月23日（火）
市役所本庁舎 12階 1～3号会議室

札幌市まちづくり政策局

■ もくじ ■

1	開会	1
2	議事録署名人の指名	1
3	議事	2
	◎札幌駅前通地下歩道について	2
	◎屯田2番通について	4
	◎篠路駅周辺地区について	9
	◎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（土地利用計画制度の運用方針（素案））	33
4	その他	46
5	閉会	47

第97回（平成29年度第5回）札幌市都市計画審議会

- 1 日 時 平成30年1月23日（火）午後1時31分～午後4時52分
- 2 場 所 市役所本庁舎 12階 1～3号会議室
- 3 出席者 委員：高野 伸栄会長を初め22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 札幌圏都市計画道路の変更【東8丁目・篠路駅、篠路通、横新道、篠路駅西通、屯田2番通、篠路駅東通、篠路駅中央通、上篠路循環通、篠路駅前団地本通、札幌駅前通地下歩道、高架側道7号線】

議 案 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）】

議 案 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（土地利用計画制度の運用方針（素案））

第 97 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

議案 第 1 号 札幌圏都市計画道路の変更

【東 8 丁目・篠路通、篠路通、横新道、篠路駅西通、屯田 2 番通、篠路駅東通、篠路駅中央通、上篠路循環通、篠路駅前団地本通、札幌駅前通地下歩道、高架側道 7 号線】

議案 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）】

議案 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（土地利用計画制度の運用方針（素案））

第 97 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	札幌駅前通地下歩道	道路の変更（区域の変更）	議案第 1 号	第 1 号
	②	屯田 2 番通	道路の変更（幅員の変更）	議案第 1 号	
	③	篠路駅周辺地区関連	道路の変更	議案第 1 号	
			都市高速鉄道の変更	議案第 2 号	
			土地区画整理事業の決定	議案第 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（土地利用計画制度の運用方針（素案））		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、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、第97回、平成29年度としましては第5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、向かって左手には、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、事前に送付していないパワーポイントの資料となります議案第1号の札幌圏都市計画道路の変更屯田2番通の補足資料及び事前に送付いたしました関連説明第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の資料3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。

異委員につきましては遅参される旨の連絡をいただいております、中村委員につきまして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、経済観光局産業振興部及び国際経済戦略室の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。

本審議会では、場内の撮影につきましては議事に入りました後はご遠慮いただいております。議事に入るのは、この後、会長による議事録署名人の指名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、議事に入ります前に、今回の議事録署名人を指名させていただきます。

岸本委員と日沖委員にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

3. 議 事

●高野会長 では、早速、議事に入りますが、ただいま説明がございましたように、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。

案件グループ分けをごらんください。

本日の議事は、諮問案件3件、関連説明案件1件です。

審議の進め方といたしましては、関連性に鑑みまして、案件グループ分けにありますとおり、議案第1号のうち、札幌駅前通地下歩道の説明と質疑を行った後、屯田2番通についての説明と質疑、そして、議案第1号、第2号及び第3号の篠路駅周辺地区についてはまとめて説明と質疑を行い、採決は一括して行いたいと思いますので、ご理解をいただければと思います。

◎札幌駅前通地下歩道について

●高野会長 最初に、議案第1号のうち、札幌駅前通地下歩道の道路の変更について担当からご説明願います。

●米田総合交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の米田と申します。

議案第1号の札幌圏都市計画道路のうち、札幌駅前通地下歩道の変更についてご説明いたします。

なお、8・6・1札幌駅前通地下歩道においては、その出入り口の区域の一部のみの軽易な変更でございますことから、事前説明を省略し、本日の諮問とさせていただきます。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

説明内容は、1の全体概要、2の都市計画の変更案、3のスケジュールの3点から成ります。

まず初めに、全体概要についてです。

今回変更する都市計画道路の札幌駅前通地下歩道の概要について、位置図、上位計画の位置づけ、都市計画の決定事項、施設概要の順にご説明いたします。

こちらの図面は、航空写真に当該都市計画道路の位置を示したものです。今回変更する都市計画道路は、下の赤色で示している地下鉄の大通駅とすすきの駅間にある札幌駅前通地下歩道（地下街ポールタウン）の公共地下歩道でございます。

なお、上部の青色で示しております札幌駅前通公共地下歩道、通称チ・カ・ホとは都市計画法上としては別の施設となっております。

次に、札幌市の上位計画における札幌駅前通の位置づけについてです。

平成28年3月に策定した第2次札幌市都市計画マスタープラン及び札幌市立地適正化計画を上位計画とし、平成28年5月に策定した第2次都心まちづくり計画では、札幌駅前通

をにぎわいの軸として位置づけ、地下鉄のさっぽろ駅からすすきの駅までつながる地上地下の歩行者空間を中心に、沿道ビルとの接続を促進し、四季を通じて快適に移動できる重層的な回遊ネットワークの強化を図ることとしております。

次に、当該地下歩道の都市計画決定事項についてです。

左の図は、航空写真に青色で当該都市計画道路の区域を示してございます。ごらんとおり、都市計画区域は、通路部分だけではなく、出入り口部分もあわせて都市計画決定されております。また、右側が地下街ポールタウンの写真になります。

右下にありますとおり、都市計画の決定事項としては、幅員は8m、延長は約400m、起点は中央区南1条西4丁目で、終点は中央区南4条西4丁目です。

なお、この地下歩道は、昭和44年に都市計画決定し、昭和46年に供用を開始しております。

次に、施設概要についてです。

上の図は、地下街ポールタウンの平面図で、区間は地下鉄の大通駅からすすきの駅までの区間となっております。黄色で示しております部分が都市計画決定されている区域であり、ごらんとおり、通路部分と地上への出入り口部分について都市計画決定されております。黄色で示す地下歩道の両側に赤色で示す店舗が配置されており、当該地下歩道と店舗を含め、ポールタウンという地下街が構成されております。

下の図は、その断面図です。札幌駅前通の地下部分に地下街ポールタウンがあり、さらにその下には地下鉄南北線が位置しております。上の平面図の青色の部分が今回変更対象の箇所の建物となります。

続いて、都市計画の変更内容についてです。

今回、区域の一部を変更する箇所は、オレンジ色の破線で囲っている千秋庵ビルの敷地内に整備されている出入り口です。当該箇所を拡大したものが右の図のとおりであり、黒色で囲まれている区域は変更のない区域、青色で示す区域は変更前の区域、つまり、現在の都市計画に定める区域でございまして、赤色で示す区域が今回の変更後の区域となります。当該ビルの建てかえに伴い、区域の一部を変更することが今回の変更理由です。

続いて、右の拡大図に示す部分についてです。

先ほどのスライドで示した変更箇所の内容についてでございますが、こちらの平面図は現在の地下階部分の平面図となっております。青色の線で示す区域は変更前の都市計画区域を示しており、黄色で表示した部分は階段をあらわしております。

地下街と既存建物をつなぐ経路に階段1、建物敷地内で地上と地階をつなぐ階段2の二つの階段があります。また、階段3は地下街から直接地上へ通じる階段です。さらに、建物敷地内で地上と地階をつなぐエレベーターは1台が設置されております。当該建物の建てかえに伴い、階段1を改修し、一部をスロープとする計画です。

こちらの平面図は、その変更部分の地下平面図です。

赤色の線で示す区域は変更後の都市計画区域を示しております。黄色で表示した部分は

階段をあらわしております。緑色で表示した部分はスロープをあらわしております。地下街部分の階段1を改修し、地下街と建物地下階は、一部、スロープにより接続します。

建物敷地内で地上と地階をつなぐ階段2が1カ所あります。こちらの階段の構造などはバリアフリー法に基づく整備基準を満たす仕様としています。また、都市計画区域外にはなりますが、建物側にはエレベーターが2機に増設され、地下街から地上までの経路においてスムーズな移動が確保されます。

地下街部分の階段を改修し、一部がスロープとなること、バリアフリー仕様の階段が設置されること、エレベーターが増設されることという3点から、今回の都市計画変更の効果として、地下歩道利用者の利便性の向上や法令に基づくバリアフリー動線が構築されます。

本議案に係る法縦覧についてです。

法縦覧は、昨年12月14日から28日までの2週間行いましたが、意見書の提出はありませんでした。また、本案についてご審議の上、ご承認いただければ、変更告示は3月中旬を予定しております。

説明は以上でございます。

ご審議ほど、よろしく願いいたします。

●高野会長 ありがとうございます。

ビルの建てかえに伴う地下通路との接続方法の変更でした。

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

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、どうもありがとうございます。

◎屯田2番通について

●高野会長 次に、議案第1号のうち、屯田2番通の道路の変更について、準備ができましたら担当からご説明願います。

●米田総合交通計画部長 総合交通計画部長の米田でございます。

それでは、議案第1号の札幌圏都市計画道路のうち、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。

本日ご説明する内容は、「屯田2番通の概要について」、「都市計画変更(案)について」、「まとめ」の3点です。

初めに、屯田2番通の概要について、スクリーンに表示している順にご説明いたします。

今回変更いたします屯田2番通の位置は、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年に車線の数を決定しております。

今回変更を行う箇所は、赤色の線で示す延長約200mの区間です。この区間は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、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となっており、都市計画で定められた幅員が確保されていない未整備の区間となっております。また、緑色で示されている保安林区域を挟む南側の一部には生活道路として供用されている10.91mの道路がございます。

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。

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、歩道は片側のみが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る路肩までが、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、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の部分となっております。

こちらは、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、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、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となっております。

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いない状況です。

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20年以上が経過している」、「都市計画事業の実施を予定していない」、「骨格道路網に位置づけられている主要幹線道路などではない」、この3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」、「現況の道路に合わせて都市計画区域を変更」、「他の道路への振りかえ」がございます。

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、さらに、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。このため、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。さらに、安春川にかかる橋梁部分は現況の道路区域が24.99mあるため、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での予定であり、今後、具体的な設計を進め

ていく中でその詳細について検討していくこととなるため、形状が変更となる場合がございます。

ここで、事前説明の際にご説明させていただいた内容について、1点訂正がございましたので、ご説明させていただきます。

今回の変更区間のうち、安春川に架かる橋梁部分について、歩道の整備状況に関するご質問をいただきました。その際、両側に歩道が整備されている旨の説明をいたしました。正しくは北側のみ、幅員3mの歩道です。

なお、歩行者の安全確保につきましては、今後の事業の中で具体的な対策について検討し、安全対策を講じさせていただきたいと考えております。

また、前回ご質問のありました屯田2番通の石狩市方面への計画についてご説明いたします。

図面をごらんください。

例えば、近くにある追分通は、マスタープランである札幌市総合交通計画におきまして骨格幹線道路に位置づけられております。この骨格幹線道路は、このように、市街化調整区域内も含めて位置づけられております。

一方、骨格ではない幹線道路については、住宅市街地において、通常おおむね1kmごとに網の目のように配置されます。幹線道路の一つに位置づけられております屯田2番通は、当初、昭和62年に都市計画道路として決定しておりますが、当時の人口推計では、今後、人口の増加基調が続くとの予測がなされておりました。

このような人口増加に伴い、札幌市では徐々に市街化区域が拡大していったところであり、屯田2番通の終点部から西側の区域についても、当時は市街地が拡大する可能性が大いにごございました。また、屯田2番通の西側には防風保安林が指定されており、市街化区域が拡大した場合は東側にあるポプラ通と同様の整備を想定したところで、今回の変更を行う屯田2番通の終点部分については、連続性を保つために、既に市街化区域となっていた部分について保安林を中央帯とした32.8mで都市計画していたものです。しかし、その後、人口増が鈍化し、市街化区域の拡大が見込めなくなったことで道路を延伸する状況とはならなかったところです。

なお、前回のご質問にごございました石狩市方面への接続等については、昭和62年当時において考慮されたものでは全くございません。

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、一般部については、現在の計画幅員32.8mを21.7mから23.7mへと変更いたします。その際に、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。また、安春川に架かる橋梁部分については、現在の計画幅員32.8mを24.99mへと変更いたします。

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ありませんでしたが、都市計画変更に関する意見はございませんでした。

また、変更案につきまして、昨年の12月14日から12月28日までの2週間、縦覧を行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

以上で、議案第1号札幌圏都市計画道路のうち、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 ありがとうございます。

それでは、ご意見やご質問を頂戴したいと思いますのですが、いかがでしょうか。

●田作委員 15ページの計画変更案について質問です。

今回整備される保安林区域の冬期間の歩道としての運用はどのようにご検討されていますでしょうか。

というのは、歩道であれば歩道用の除雪車が通ると思うのですが、保安林の区域については除雪ができないのではないかとという素朴な疑問がありましたので、お伺いします。

●高久交通計画課長 歩道の除雪についてですが、現在、屯田西公園に接している歩道についても冬期間は除雪しておりません。というのは、沿線からの歩行者がいないということで、その延長上の今回の変更区間についても、今のところ、除雪する予定はございません。あとは、使い方も含め、今後の運用を検討していきます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岸本委員 この内容を提示された上で、生活道路と今後新設される歩道の区間との接続の具体的な形状については詰めていくのだというご説明でしたが、詳細が決まり、こういうふうに住生活道路と接続するという決定を行うには、どのぐらいの目安で、どういう手続で進んでいくのか、見通しがあればお願いいたします。

というのは、先ほど早い実施を望む地元のご意見があるということでしたが、今後はどういうふうなことが予定されているのかをお聞かせいただきたいと思います。

●高久交通計画課長 今後の予定についてですが、来年度に現地の調査、形状の設計を行い、それ以降の工事となります。それから、そのプロセスについてですが、設計が終わった段階で地元の方に整備内容等をご説明し、意見をいただき、最終的な決定をしたいと思います。

っております。

このように、設計が終わった後、工事発注の手続になりますが、都市計画審議会での決定行為が起きるものではございません。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 細かくて済みません。

15ページの変更後の都市計画区域の道路及び保安林の断面図と7ページにある現状の断面図を比較すると、段差がついているように見えるのです。これは道路を切り下げるのですか。それとも、図に入らなかったから、事実は変わってしまうけれども、保安林の面が段差を持って表現されてしまっただけなののでしょうか。

●高久交通計画課長 保安林区域と現況道路区域との間の段差についてです。

下の絵には、道路があり、路肩があり、そこが少し高くなっているのですが、ここには車の侵入防止のために歩車道縁石を設けたいと思っております、その縁石の高さをこのように表現させていただきました。

●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、どうもありがとうございました。

◎篠路駅周辺地区について

●高野会長 次に、議案第1から第3号のうち、篠路駅周辺地区について、準備ができましたら担当からご説明をお願いいたします。

●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です。

諮問案件グループ分け③の篠路駅周辺地区関連につきまして、議案第1号、第2号、第3号を一括でご説明いたします。

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。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本日の議案説明では、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、法縦覧の結果、今後のスケジュールの順番でご説明いたします。

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

区北部に位置しています。

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。J R 篠路駅は J R 百合が原駅と J R 拓北駅に挟まれた位置にあり、南北に鉄道が走っております。J R 篠路駅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おります。

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。

篠路駅周辺地区のまちづくりの経緯についてご説明いたします。

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て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、鉄道の線路による東西分断に加え、市街地が南北にも分断されること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、札幌市は、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、札幌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、今後の方向性に関して、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、拠点としての機能、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。

まずお示ししますのは、鉄道線路による東西分断です。現状では鉄道線路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態になっています。

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況にあることです。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日当たりの乗降客数が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4mから7mと狭く、その中には私道である指定道路が含まれており、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ご説明いたします。

低利用地、未利用地の状況について、こちらはJR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JR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が、先ほどとは方向が異なり、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4mから7m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4mの私道である指定道路となります。

こちらも、幅員約4mの私道である指定道路となります。

こちらは、幅員約4mの認定道路となります。

こちらは、幅員約7m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って、地域の課題を解決するために当地区の拠点であるJR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。

一つ目は日常生活を支える都市機能の誘導、二つ目は主要な施設を結ぶ歩行者ネットワークの整備、三つ目は公共交通機関の利便性向上、四つ目は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」、「JR篠路駅東側における面的整備」、「JR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になっております。

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、JR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、JR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って、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」に示しま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、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 総合交通計画部長の米田でございます。

ここからは私からご説明をいたします。

それでは、それぞれの整備の概要についてご説明いたします。

まず、鉄道の線路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。高架にする範囲は、図の黄緑色の線で示す範囲です。

この高架事業によって、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。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、スライドの緑色で示す駅東側の鉄道、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、後ほどもう少し詳しく説明しますが、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ございます。この事業により、狭小な札幌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われるよう整備します。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おります。

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。また、鉄道の高架化に合わせて、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。

そのほか、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。また、篠路駅の新駅舎のバリアフリー整備を行います。

スライドに示しているのは、高架駅で既にバリアフリー整備が完了しているJR新琴似駅とJR八軒駅の写真です。

現在、札幌市では、1日平均利用者数が3,000人を超える駅について、バリアフリー整備を進めることとしております。JR篠路駅の利用者数については、先日の事前説明の際は5千数百人とお伝えしておりましたが、現在札幌市で把握している平成27年度のデータでは6,036人/日となっており、バリアフリー整備の対象となっています。そのため、今回の鉄道高架事業に合わせて駅舎内におけるバリアフリー経路を確保するため、スライドの写真に示すようなイメージでエレベーターを設置します。

なお、前回のご質問にもございましたが、現在は、駅要員や駅の施設設備において可能な対応を駅員により行っております。

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3つの範囲は、このスライドのようになりまして、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。

まず最初に、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ございますが、今回新たに都市計画を決定する区間は、JR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幌線（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幌線との名称で位置づけられているため、これを（1）を加えた名称に変更します。

北海道旅客鉄道株式会社札幌線（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、ＪＲ百合が原駅からＪＲ拓北駅の間を定めておりますが、実際に高架される区間については、この区間のうち、図の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、高さがおおよそ9mから10m、幅がおおよそ11mとなっています。また、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しております。

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。

まずは、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4.4haの範囲と設定し、都市計画決定をいたします。

続いて、この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です。

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4.4haの3％を確保し、街区公園1カ所を配置しますが、面積は約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、道路計画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ついて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、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、各路線についてご説明いたします。

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ＪＲ篠路駅における東西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。この計画について、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。

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想定される駅舎の形状や、現在の駐輪場を高架下に移設する予定であることなどを踏まえ、東西方向の歩行者動線を駅舎の南北の2カ所で確保できる北側の区域に変更しております。

なお、東口駅前広場において、今回の都市計画の変更によって都市計画区域でなくなった部分については区画整理事業で整備することとなります。

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で生まれることから、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て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、図で示すように、交差点の中心がずれている、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て、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、このクランクを解消します。

横新道は一部広がっているところもありますが、現在の幅員構成としましては総幅員15mの2車線道路となっております。こちらの道路の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、この鉄道の高架事業に合わせて、図で示すようなJR線路の高架下を通る地表式の4車線道路に変更します。イメージとしては、JR線路の上を超える計画となっていたものが、JR線路が高架となり、その下を平面でくぐるという構造になります。

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、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説明いたします。

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、図に示すとおり、水色の線から赤色の線の区域に変更します。

続いて、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回の合わせて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。

続いて、都市計画の案に対する法縦覧の結果についてご報告いたします。

都市計画の案については、都市計画法に基づき縦覧に供することとなっております。平成29年12月14日から12月28日までの2週間、都市計画の決定案・変更案を縦覧した結果、15通の意見書の提出がありました。

なお、意見書の原文は事前送付させていただいているところです。

スクリーンに意見書の要旨とそれに対する市の見解について表示いたします。

まず、軟石倉庫に関する意見として、「地域のシンボルである駅前軟石倉庫について存続をお願いしたい」、「地域の交流の拠点となる軟石倉庫を用いた施設の設置を公的支援も視野に入れて検討すべき」、「倉庫保存後の活用については、地域住民、民間事業者、行政が協働しながら活用方法を検討すること」といった意見がありました。

この件につきまして、軟石倉庫の取り扱いは都市計画法に基づく都市計画決定事項ではないことから、前回に詳しい説明は行っておりませんでした。また、札幌市では、その取扱いについて、実際に篠路地区のまちづくりを進めていく中で地域の方々と検討していくこととしておりました。

そこで、スライドにございますとおり、札幌市においても地域資源として軟石倉庫が魅力的であるという地域意見があることは認識しておりますが、倉庫の今後については、現倉庫所有者の意向を尊重する必要があるとあり、また、存置や移転には、利用用途や費用負担など、さまざまな課題があると考えております。今回のご意見を参考にしながら、倉庫の今後について地域の方々とともに検討し、篠路のまちづくりを進めてまいりたいと考えております。

次に、駅前広場に関する意見として、「駅前広場は、ロータリーに必要以上の面積を確保することなく、倉庫や篠路神社と一体として地域の方々が利用できる、地域特性にふさわしい広場となるようお願いしたい」、「駅前広場の検討については市民と行政の協働を継続すること」といった意見がありました。

駅前広場については、国土交通省が監修した「駅前広場計画指針」に基づき、車や歩行者の駅へのアクセスを受け入れ、鉄道との円滑な乗り継ぎ機能を確保するとともに、東西地域の人の往来や滞留スペースなどを想定し、必要となる区域で都市計画案を設定しております。

なお、今回の都市計画決定においては、駅前広場の区域を決定するものであり、詳細なレイアウトや利活用に向けた適正なルールづくりなどについては、関係機関や地域の方々のご意見も伺いながら今後整理してまいります。

続いて、松の木に関する意見として、「昭和9年の篠路駅の開業を祝い、植栽された数本のうち、現存する最後の1本の松の木を生かした土地の整理を行ってほしい」といった意見がありました。

松の木については、駅前広場の都市計画区域内に存在していることや、鉄道高架事業による工事との関係、樹齢などを考慮しながら、地域の方々とともに駅前広場のレイアウトを含めて検討し、対応を考えてまいります。

篠路駅前団地本通に関する意見として、篠路駅前団地本通について、大型車が通行できないよう規制するなど、周辺交通の安全や閑静な環境を確保してほしいといった意見がありました。

札幌市といたしましては、今後の整備実施に向けて、関係機関等と協議を行い、周辺交通の安全性の確保や生活環境の保持を検討していきたいと考えております。

また、「工事期間中は騒音や振動が少なくなるように工事してほしい」という意見については、関係法令等を遵守し、騒音や振動が極力少なくなるよう、適切な工事の手法を検討していきたいと考えております。

横新道に関する意見として、「横新道の拡幅で店舗前の駐車場がなくなり、各店の経営が困難になるため、賛同できない」といった意見がありました。

横新道の幅員については、昭和40年の都市計画決定から変更はありませんが、右折レーン幅の確保等を考慮した上で必要な幅員として考えております。

なお、道路拡幅に伴う民有地の取得については、駐車場といった土地の利用状況等も考慮し、全国的な基準に基づき、補償されることとなります。

公園に関する意見として、「西側に公園がある中、駅前にさらに公園が必要とは思えない」といった意見がありましたが、公園については、駅前広場との一体的な利活用を想定して配置を計画しているところでございます。

土地区画整理事業に関する意見として、「清算金と交付金が発生するため、道路拡幅は左右同じでなければ賛同できない」といった意見がありました。

まず、土地区画整理事業の都市計画決定においては、具体的な道路の配置を決定するものではありません。設計については、既成市街地での土地区画整理事業であることから、地域の方々の生活への影響を最小限に抑えるために、なるべく建物に支障のないようなスライド図面のような道路の設計を考えているところです。

また、清算金については、土地の形状を設計する換地設計により決まりますが、換地設計は、事業認可後に地権者の土地利用の状況や周辺環境などを勘案して定める予定であります。これらの考え方もご理解いただけるよう、今後も丁寧に説明してまいります。

そのほか、「静か、安全、子どもや高齢者にとって使いやすいまちになったと評価されるような住みやすいまちづくりをお願いしたい」といった意見がありました。札幌市といたしましては、ご意見も踏まえ、地域の方々にとって住みやすいまちとなるよう、篠路のまちづくりを進めさせていただきます。

また、事業の早い完了をお願いしたいといった意見がありましたが、札幌市といたしましては、今回の都市計画案に係る事業は、平成7年度ころからの地域住民の要望を踏まえた事業であり、少しでも早く着手、完了できるよう、努力してまいります。

最後に、今後の予定についてです。

まず、都市計画手続としましては、本日の都市計画審議会での諮問後、今回の決定・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決定・変更告示をする予定です。

なお、事業の完了時期については、現在、平成39年度を予定しております。

以上で諮問案件③の篠路駅周辺地区関連についてのご説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

●高野会長 ありがとうございます。

関連資料ということで事前にいただいた15件の意見について見ていただいた上でのご説明でした。

それでは、ご意見やご質問を頂戴いたします。

●しのだ委員 私から幾つか確認させていただきたいと思います。

12月に法縦覧が行われ、今回資料として出されておりますように、15通の意見書が提出されております。私は、先週、意見書を出された方たちからお話を伺うことができました。また、11月20日に開催されました第96回都市計画審議会の議事録を改めて見ましたけれども、先ほどのご説明の中にありましたように、意見書として上がっております倉庫群についてのお話は、計画外のことであるから説明がなかったとの説明でしたが、なかったわけです。ただ、まちのにぎわいを取り戻す取り組みとして、ランタン祭りなどが提示されていたかと思えます。

改めて、篠路駅周辺地区についての経過を見てみますと、今までに意見交換会やワークショップが開催されておりまして、札幌市が作成されました報告書では、市民意見として、倉庫群の利活用が記載されております。

平成9年度のまちづくりガイドラインや平成14年度のまちづくり事業計画策定業務報告書などを拝見しましても、地域の歴史や伝統に根差したシンボル機能として、れんがや札幌軟石でできた倉庫については、駅前景観としての再生、公園施設への利用など、まちづくりのイメージとして欠かせないものとなっていると記載されているわけです。

そして、平成28年度、29年度と7回開催されましたワークショップや勉強会については、会議の取りまとめとして、ニュースレターが12月に発行されておりまして、この中にも倉庫の活用可能性について話し合いたいという意見が上がっておりました。

今、スライドでも見せていただきましたし、日曜日に現地を拝見してきたのですが、平成21年度に整備されました篠路駅西口は、日本中のどの駅前とも同じように、無味乾燥な

景観であり、雪の上にぼつんと篠路農業協同組合の元農業用倉庫があった場所ということが書かれたプレートがあるだけでした。

一方、東口は、民間の札幌軟石倉庫が3棟並んでおりまして、駅前にはJR篠路駅開業時に植えられた松の大木がありまして、まさに篠路の85年の歴史を感じさせるものでした。

鉄道線路の高架化ももちろん必要ですし、バリアフリーの使い勝手のよい駅舎も必要です。駅前の交通広場の整備についても納得いたしますが、そのために札幌百選や北区十八選になっている貴重な地域遺産を取り壊してよいとは思えません。

かつて、倉庫群がこの地域には20棟あったということですが、今、現存するのは3棟です。全ては難しいとしても、一棟だけでも残し、利活用できるような汗をかく役割が札幌市にはあると私は考えます。

11月に札幌市議会では海外視察をさせていただき、米国のポートランド市を訪れました。ポートランド市は、倉庫や学校など、古い建物を大事にしており、リノベーションして、利活用しておりました。こうした建物は、一旦壊してしまえば二度と戻らないわけです。

最近では、聞くところによりますと、ひき家工法など、さまざまな新しい技術によって移設することも可能になっているわけです。

そこで確認ですが、先ほども説明会の内容等がございましたけれども、地権者の意向をどのように札幌市は聞いているのでしょうか。また、今回の土地区画整理事業は、あくまでも区域のフレームの線引きであって、スケジュールを含め、具体的なことは調整の余地があるのでしょうか。そして、札幌市は地権者との協議の場で調整を図るべきだと考えるのですが、どのように進めていくのか、この3点について伺いたいと思います。

●清水事業推進担当部長 まず、1点目の地権者のご意向をどのように把握してきたかについてです。

先ほどのスライドでもお話をさせていただきましたが、土地区画整理事業に関しましては、例えば地権者のご意向を確認する場を平成29年7月25日に行いまして、28名の方にご出席いただきました。その中で、今回の都市計画決定に関し、特に区画整理事業、あるいは、周辺道路に関する都市計画決定についてのご説明をさせていただきました。

この説明会も含め、長年求めていた東西市街地の連携、渋滞の解消、歩行者ネットワークの拡充などがようやく実現されるものと期待される声が多く寄せられたところです。

2点目の区域の線引きについて、今回の都市計画の内容と具体的内容の進め方についてです。

委員のお話しのとおり、今回の都市計画決定は、駅前広場のアウトライン、区域の決定をすることございまして、レイアウト等については、今後、地域の皆さんと協議を重ねながら具体的な検討を進めていきたいと考えているところでございます。

次ですが、先ほど地域と地権者の方々の間に入って調整すべきではないかというお話にもつながりますので、改めまして、これまでの札幌市の取り組みと今後について、これま

でたくさんいただいたご意見や意見書の内容を踏まえ、一括してご説明いたします。

これまでの都市計画決定に向けた地元説明会では、倉庫の範囲に駅前広場を整備する案をご説明し、おおむねのご理解をいただいたところでありまして、決定事項に対する反対意見はございませんでした。一方、ワークショップでは倉庫の保全を求める方々もおりまして、繰り返しになりますけれども、所有者の意向を尊重することが必要であること、それから、札幌市が所有することは今の財政状況では困難なこと、存置にはさまざまな困難があることをご説明しましたし、課題を整理するに当たって、地域の方が所有者の意向を確認する必要があること、倉庫の活用方法、所有者、運営、維持管理の方法をどうしていくかについても検討することが必要であることをお話ししてきたところでございます。

よって、札幌市としましては、地域と課題整理に向けた検討すべき点については共有してきたところであると捉えていますが、今後も地域住民の皆さんと一緒に議論していく考えでした。ただし、そのところがしっかりと地域の皆さんに伝え切れていなかったことからこのような意見書という形であられたと捉えております。

そこで、今後は、倉庫の活かし方について、先ほど申し上げました課題整理に向けた検討すべき点とあわせ、技術的あるいは法的に存置や移転も含めて存続が可能なのかどうか、また、可能だとすれば、耐震補強や設備工事など、どのような新たな手を施さなければいけないのか、さらに、建設や運営資金の確保、所有主体、運営主体の選定、維持管理の仕方などについてどのような手法が考えられるかなど、一つ一つ確認をしながら、それに対して地域の皆さんがどこまで主体的に取り組んでいただけるのか、また、札幌市はそれに対してどこまで支援できるのか、そういったことを地域の皆様としっかりと議論、検討していきながら、地域主体のまちづくり活動に資する環境整備について、ハード、ソフトの両面に取り組んでまいりたいと考えておりまして、先ほど3点目にありました地域と地権者の話し合いの場については、そういう意味でも札幌市としてかかわってまいりたいと思っております。

●高野会長 地権者とのかかわりについて、平成29年4月という話がありましたが、スライドの26枚目には平成25年度からの経緯が書かれておりまして、特に赤色の字で篠路駅周辺まちづくり実施計画策定とあり、それ以降も、28年度にはまちづくり講演会やワークショップということも書かれております。

この辺のかかわりについてご説明がなかったように思うのですが、いかがでしょうか。

●清水事業推進担当部長 地域全体の皆さんへの説明会などは、今、会長からお話のあったとおり、随分前からやらせていただいておりますが、地権者に限った説明会は平成29年7月のものでございます。

ですから、ご指摘のとおり、地権者も含めた前回の説明会は平成25年度からずっとやってきているところです。

●高野会長 これは延長線上にあるという考え方ですね。

●清水事業推進担当部長 そのとおりでございます。

●しのだ委員 私から地権者の意向をどのようにと質問したのは、倉庫を持っていらっしゃる所有者のご意向はどうなのかというところが見えてこなかったからで、そこをお聞きしたつもりでした。

●清水事業推進担当部長 所有者の方も含めた地権者のご意向についてですが、総じて土地区画整理事業を進めていくことに対するご理解はいただいておりますが、今後、地域の皆さんから出された意見書を踏まえて地権者の方と協議させていただきたいと考えております。

●しのだ委員 ありがとうございます。

地権者の意向を尊重するのはもちろん大切ですが、市民の声をしっかりと伝えていくのも市の役割だと私は思います。

先ほど清水部長からもお話がありましたけれども、存続や移転には、利用用途や管理に係る費用負担など、さまざまなものが生じてくるのは承知しております。しかし、それを解決するのが協議の場だと考えておまして、それに関してはまちづくり政策局に担保していただけるのだと理解したいと思います。

札幌市のホームページでは、市政情報、都市計画・再開発、土地区画整理、篠路駅周辺地区のまちづくりについてというところがあるのですが、最後に、「賑わいや活性化をもたらすまちづくりの推進に向けて、『わきあいあい篠路まちづくりの会』の活動に、札幌市も協力してまいります」という大変力強い言葉もありますので、大いに期待したいと思います。

とにかく、壊してしまうのは簡単ですが、壊してしまえば戻ってくることはありません。これは札幌だけではなく、壊した後でもったいなかった、残念だったと後悔しているところが多くありますので、札幌、そして篠路ではそういうことがないように、協議の場で皆様の声を聞いて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。

●池田委員 今の札幌軟石倉庫について意見書が出されている問題に関しては、しのだ委員がおっしゃったように、私も同じ意見です。

開発、まちづくりというのは、地域住民が主人公であり、意見が十分反映されること、

納得いくものであることが大事ではないかと思っておりますので、地域住民とともに検討していくということですから、十分に検討することを求めたいと思っております。

もう一つ、質問ではないのですが、鉄道高架事業について意見を述べたいと思っております。

前回の審議会でJ R 札沼線の廃止の影響について伺いましたけれども、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というお答えだったかと思っております。

鉄道があることが前提の高架化の計画ではないかと考えており、鉄道があるから近隣に家を建てた方もいらっしゃるのではないかとと思っております。

高架化の事業費負担は55億円と都市計画審議会でいただいていたけれども、こういう巨費を投じてやる事業ですので、J R 北海道が単独で維持困難だとして廃線にすることは許されないということをJ R 北海道に札幌市としても声を上げていくべきではないかということを申し上げたいと思っております。

●高野会長 今のご意見は、どこの線区についてですか。

●池田委員 J R 札沼線の医療大学以降の線区の廃止について意見を上げていくべきではないかということです。

●高野会長 今のご意見についていかがでしょうか。

●米田総合交通計画部長 J R 札沼線の廃止を検討されているのは、札幌市域ではありませんが、札幌につながる線路でありますし、J R 北海道とも協議させていただく場面がございますので、強く求められていることは先方にお伝えさせていただきたいと思っております。

これは我々のジャッジの範疇ではありませんが、ご意見は伝えるという最低限の責務は果たしていき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。

●岸本委員 この事業は、国土交通大臣に認可申請を行い、認可をもらわなければならない事案だと理解しています。そして、その後、公告して、換地計画などを立て、土地区画整理事業を実施していくという流れになろうかと思っております。しかし、もう平成30年になっているわけです。

今後、国土交通大臣に土地区画整理事業の設計概要の認可申請を出すときには、駅前広場がこうなる、あるいは、どのぐらいの幅の道路がここを通る、公園面積はどうなる、その形状がどうなるかが決まっていることになると思うのです。そうしますと、駅前にある倉庫がどうなるかも認可申請の段階でほぼ決まっていることになろうかと思うのです。

お伺いしたいのは1点で、その認可申請までにどのぐらいの時間的余裕があるのかです。

といいますのは、倉庫について、所有権を持っている人の意向を無視するわけにはいかないのはわかります。しかしながら、同時に、所有者の見解、そして、この倉庫の醸し出す歴史的景観について、地域住民が保存を求める景観的利益との調整という点で、両者が歩み寄り、地域の考え方をできる限り反映して落としどころを探っていかなければならないと思うのです。ですから、今後、地域住民の意見を可能な限り聞いて詳細を詰めると言っておられるのですが、認可申請までにどのぐらいあるのかが知りたいのです。

私は倉庫を壊してはならないということを既定路線として言っているわけではありませんが、こういう意見があるわけです。それであれば、どの程度の調整の時間をとって、札幌市が汗をかくかです。どちらも100%満足する案が出てくるかどうかはわかりませんが、倉庫あるいは大木について、地域の意見を酌みながら、最大限いい計画にしていこうと、どの程度の手続を踏むべきか、あるいは、時間的余裕があるのかについて教えていただければと思います。

●清水事業推進担当部長 今後のスケジュールについて、改めてお示ししたいと思います。

特に、今、委員からお話のありました土地区画整理事業については、冒頭のスライドで申し上げたとおり、平成30年度に事業認可をいただいた上で審議会を設置し、仮換地指定、支障物件の移転及び工事という流で、現在、平成39年度の完了を予定しているところです。

より具体的に申し上げますと、事業認可は30年度末にいただけるよう準備を整えてまいりたいと考えております。また、仮換地指定については、31年度末から32年度にかけて換地計画を立てる予定でございますので、32年度中に行うイメージで計画を組んでおります。

そこで、倉庫や松の取り扱いについてですが、事業認可の事業計画を策定する上での必須項目ではございません。一端のめどとして、認可までに整理できることが望ましいところではございますが、ぎりぎりの判断として、仮換地指定が平成32年度を予定しておりますので、これまでに整理がつけばということがリミットではないかと考えております。

●岸本委員 事業認可の後の仮換地指定の段階で、倉庫つ3のうち1つを移設しよう、ここに残そうとなったとき、計画変更ということで事業認可を再度取り直すことになるのではないですか。

要するに、事業の内容の変更認可を仮換地の段階でできると言っているだけで、それを現実にやろうと思ったら手続をもう一遍やり直したと理解しているのですが、違うのですか。

●清水事業推進担当部長 委員のおっしゃるとおり、事業計画を策定し、その内容から変更があった場合には、仮換地の中で整理し、改めて計画の見直しをする可能性もございま

す。ですから、望ましくは認可までに整理したいということでございます。

●岸本委員 したがって、実質的には平成30年度末までの段階で倉庫や歴史性が指摘されている木をどの程度残せるのか、どの程度移設できるかについてを決めるわけで、タイムリミットは、事実上、30年度末と理解してよろしいのですね。ですから、あと1年程度しかないわけですね。

●清水事業推進担当部長 事業計画をつくった上での事業認可となりますので、それに間に合うことが最も望ましいと考えておりまして、委員のおっしゃるとおりです。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●椎野委員 資料の44ページについてです。

先ほどから話題に出ていますように、今回の決定案に対して、住民の意見が15通提出されており、事業に対して非常に関心が高いということです。また、先ほどから出ております軟石倉庫の扱いをどうするかについて関心を持たれているという実態があるかと思えます。

ただ、西口にロータリーがございますね。それが線形で描かれていて、右側の今回の区画整理事業案のところに破線でロータリーのようなものをお示しされています。しかし、その1ページ前の43ページの航空写真では、西口の上のほうに倉庫が3つございますが、これと重ね合わせると、どう見ても3棟の倉庫がロータリーと重なっているように見えるのです。

つまり、44ページでお示しされたものは想定イメージとございますが、きょう、もし都市計画決定がなされたとしたら、倉庫はないという前提で進められていってしまうように見えるのですが、この扱いときょうの決定でどこまで決めるのかについて確認させていただきたいと思えます。

●清水事業推進担当部長 図面には想定イメージということで破線により描いておりますが、この形状や規模については今回決定されるものではございませんで、あくまでも今後どういった規模のものをどういったレイアウトで配置するのがいいのかを検討していくこととなります。

なおかつ、駅前広場については、アクセス性の確保、交通結節機能のほか、歩行者の安全で快適な空間確保や滞留スペースの機能も持ち合わせる広場として決定するわけですが、そのバランスをどうするかは今後の議論の中で整理していくこととなります。

●高野会長 駅前広場の決定という枠の中に倉庫が存在することはそのとおりですか。

●清水事業推進担当部長 はい。

●高野会長 駅前広場となった後に、要は、その中に倉庫のようなものが建つことは想定しにくいですね。そのことを椎野委員がおっしゃっているのです。

●清水事業推進担当部長 駅前広場の中に倉庫を残せる手法がないかどうか、これから検討していくということです。

●椎野委員 つまり、破線で想定イメージとして描かれているものはあくまでも想定であって、今回決定するものではないということによろしいですね。

●清水事業推進担当部長 そのとおりです。

●椎野委員 わかりました。

ここから先は私の意見です。

先ほども申し上げたように、今回、意見書が15通と、通常の事案ではなかなか想定しにくいたくさんの意見が出ていて、地域の関心が非常に高いという実態があるのだらうと思います。それは、軟石倉庫という建造物に対して非常に愛着を持たれている方が非常に多いのだらうと思うのです。

ですから、景観条例に指定される重要建築物ではないにしても、地域の方が景観上の価値を見出していて、なおかつ、たくさんの住民で景観に対する価値づけが共有されているのだらうと思うのです。

そこで、意見ですが、今回事業決定された後には、画一的な計画ではなく、もう少し既存資源を残した篠路の地域らしさを残した、それが駅前開発のモデルになっていくような計画の検討をしていただきたいと思います。

また、先ほどから出ている存続や移転が現実に行えるのか、費用負担はどうするのかについてもご説明いただいたのですが、札幌市が全てを負担するのではなく、地域の住民の方とどこまで分担できるのか、残した後の運営や維持管理をどうしていくのかについては住民と役割分担し、協働で実施することもぜひ検討していただきたいと思います。

●清水事業推進担当部長 委員のおっしゃるとおりでございまして、物理的に置けるかどうかという問題点だけではなく、それにかかわる費用、役割分担など、札幌市だけではなく、住民の方々がどこまで主体的に取り組んでいただけるかも含め、今後、協議しながら整理し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。

●岸本委員 今、椎野委員がおっしゃいましたが、その意味では、文化財の保護指定を受けるような一級の歴史的建造物というような取り扱いは法制上されていないとはいっても、地域の住民が重視する歴史的建造物だとして、地域の方々は少なくとも愛着を持っているわけです。

この件について、札幌市には景観審議会が別組織としてあると思うのですが、そこの情報共有はされているのでしょうか。

今回、都市計画決定に関して、景観審議会で法的に認める認めないという権限は当然持っていないのですが、関係する部局や審議会との情報共有はどの程度行われているのかについて教えていただきたいと思います。

●高野会長 景観法における建物と審議会とのかかわりについてお願いいたします。

●二宮地域計画課長 こちらの意見書に関しましては、今回、都市計画審議会ですべて公表されたものでありまして、景観審議会への情報共有には至っておりません。

ただ、このような地域の方が魅力的な景観資源として捉えているものについて、このような意見が出されていることについて情報を共有することは可能であろうと考えております。

●高野会長 可能であろうというのはどういう意味ですか。

●二宮地域計画課長 今回の都市計画決定について、本日は諮問でありまして、諮問と情報提供の時期が前後することについてどうなのかという決まりは特になく、情報を提供することは可能であるということです。

●高野会長 可能かどうかといえば、可能だと思うのです。提供する意思があるかどうかというか、方針としてするかどうかについてはいかがですか。

●二宮 歴史的な建物の価値は札幌市としても認めておりますし、景観資源として、今後、幅広い意味で価値のある建物について札幌市として景観審議会の中で検討してまいりたいと思っておりますので、情報提供をさせていただきます。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●よこやま委員 今いろいろお話を伺っていましたが、しのだ委員がおっしゃるように、

失われてしまうと二度と建てられないわけで、軟石倉庫は非常に重要であると私も認識しております。ただ、今、岸本委員がおっしゃられたように、時間が迫っているということでした。

聞きますと、3棟残された倉庫の所有者は、1つは農協で、2つは個人であると伺っているのですが、所有者のご意向をどこまで把握しているのでしょうか。

意見書がたくさん出ており、全部を読ませていただきましたが、何通かは、軟石倉庫は大事だけれども、とにかく一日も早い計画の早期実現を望んでいるという意見も結構ありました。ですから、時間がない中、倉庫の重要性を認識しながらも、もっとスピーディーにやっていただきたいことを申し述べておきたいと思います。

●高野会長 先ほども出ましたが、所有者のご意向の確認状況についてお願いいたします。

●清水事業推進担当部長 今、委員からご指摘のありました広場に係る軟石倉庫3棟については、農協ではなく、倉庫業を営んでいる事業者が所管しているものになります。農協が所管している倉庫は、赤いポインターで示しているレンガ倉庫となりまして、今回決定させていただきたいエリアからは外れております。

先ほどの倉庫業を営んでいる駅前広場のところにある倉庫3棟の所有者のご意向についてですが、先ほども申し上げましたとおり、土地区画整理事業を進めることに対するご理解はいただいておりますので、今後、皆様からいただいた意見書の内容も踏まえ、倉庫管理をしている事業者との協議を進めていきたいと考えております。しかも、ご指摘のありましたとおり、できるだけスピーディーに、地域の皆様の声もあわせて調整してまいり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。

●田作委員 まず、篠路東通とグリンピアしのろとのアクセスの問題についてです。

ロータリー状に広い道路をつくることになりますが、お迎えする車等が増えると思いますが、どの程度把握されているのでしょうか。

また、関連資料10にありますように、駅前広場についての意見書があるのですが、東通に中央バス等が乗り入れする計画があるのかないのか、お伺いしたいと思います。

さらに、篠路東通に対して、西通が予定されているようですが、現地を見た限り、どうなっているのかがわからなかったのも、もし把握されていれば教えていただきたいと思っております。

●高野会長 東側駅前広場に来る車やバスの量について、西通の現状と計画についてお願いいたします。

●米田総合交通計画部長 駅前広場の面積を算定するに当たって、駅の利用者数など、技術的な基準から出したもので、しのろグリンピアからどれぐらいの需要があるかをもって駅前広場を計画したわけではございません。

当然、そういった送迎があるであろうことは想定されますが、全国一律の基準にはめ込んで決めたという経緯がございます。

また、バスについては、近くの道道花畔札幌線を走っておりますので、バス事業者にはアナウンスしておりますが、乗り入れるかどうかはバス事業者の判断になります。ただ、十分にお知らせした上で、できるだけ前向きに捉えていただきたいという希望を持っております。

なお、西通については、現在、用地買収中で、拡幅に向けた事業を進めているところです。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員 意見書の資料14に対するお答えがスライドの65だと思うのですが、大変シンプルな意見書ですね。しかし、読み解くと、横新道について、9mの道路幅ですが、車線をふやし、17mにすることで来客スペースがなくなり、経営が困難になるので、反対ですということですが、その答えが全国的な基準に従って補償すると書かれております。

横新道は、スライドを見ると、沿線商業ゾーンとされて、鉄道線路の高架化によって、車での行き来も便利になり、駐車場が使えなくなるのは困るというのはもっともなご意見だなと感じるのですが、沿線で同じようなご意見を挙げておられる事業をやられている方がいらっしゃるのでしょうか。

2点目は、全国基準での補償と書かれておりますけれども、買い取りが示唆されているようにうかがえるのです。事業をやる方にとっては、解決の一時金をもらっても、その後、事業を続けるに当たってはデメリットが続くと思いますので、こういう解決策で納得いただけるのかなという疑問があるのです。

そこで、例えば、沿線にお客様共同の駐車スペースをつくるというような代替案は検討されているのでしょうか。

●米田総合交通計画部長 まず、1点目について、意見書で出された意見以外には把握しておりません。

2点目についてですが、事業が始まると、実施部隊が入っていきますが、道路用地の買収に関しては金銭補償が基本でございます。

いろいろな状況に応じて補償する基準があって、駐車場であれば、それを加味した基準があり、それに従って金銭補償をさせていただき、あとは補償を受けた方が裏に自分で設

けるなど、そうしたことをお考えいただくということです。

なお、建物が道路用地にかかる場合、「構外再築」と言いまして、別の土地に移転することもあります。このようにいろいろな補償の形態があり、細かくは、測量が入り、家屋調査をやるなど、事業の中で判断されていくので、折り合いのつかない部分はあるかと思えますけれども、事業部隊が地権者とお話し合いをさせていただき、納得いくような形で解決するよう勧められていきます。

●齋藤委員 解決される前提でこの事業が進むと考えていいのですね。

●米田総合交通計画部長 最大限努力して事業を進めていきます。

都市計画法に基づく道路の拡幅事業ですので、事業が行われますと、全ての事業エリアについて、収用法という強い法律もありまして、最終的に折り合いがつかない場合、区画整理であれば直接施行ができますし、道路については収容することができるとはなっていますが、そういったことになるのは好ましくないのが、住民や地権者の方にご理解をいただきながら事業を進めていくことが基本となります。

●齋藤委員 最後ですが、ここは2車線になっていますが、そこを4車線にするのですよね。この数百メートルの区間を4車線にして、その後、拡幅区間を延ばす計画なのでしょうか。

●米田総合交通計画部長 創成川通からこの区間に至るまで4車線での整備がなされます。ですから、創成川を一番西側として、東側に4車線の道路が連続することになります。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

先ほど岸本委員との質疑では、平成30年度末の事業認可の段階でレイアウトのある程度の詳細までを決めて、事業認可の手続を終えるというお話がございました。これは、中身が定まらないまま見切り発車で認可を得ることはあり得ないでしょうから、30年度末までにできなければ、延びるということなのではないでしょうか。

●清水事業推進担当部長 基本的には、その辺の方向性がしっかり定められ、事業計画に反映した上で認可申請いたします。万が一そこを見定めることができなかった場合は、仮の姿で申請することはありませんので、お話しのとおり、多少時間をかけてでもやることとなります。ただし、そうすると、スケジュールが少しずつ遅れていく可能性があります。

ですから、そういうことにならないよう、地域の皆様とは、スピーディー感を持って、細かく打ち合わせをしながら調整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。

●岡本委員 前回遅参したこともあり、よく読めなかったのですが、もしかしたら既に説明いただいているのかもしれませんが、お聞かせいただきたいことがあります。

高架化に伴って、駅の位置が動かすことも可能だと思うのですが、余り確定されていない状況において、駅前広場の位置がここであると決まった前後関係がよくわからないのです。

別なところで駅の整備に関する事業にかかわったことがあって、そのときは、まちづくりの観点からこういう駅にしたいとお話ししたら、線路を切って短くしようという協力をしていただいたこともあるのですが、JR北海道がJR篠路駅はこの位置でなければだめだと言ったから駅前広場の幅が決まったのでしょうか、それとも、区画整理事業者として、こういうふうに駅前広場を用意するのが最適で、JR篠路駅が高架化するときそれに合わせてずらしてもらうなど、調整したらいいのではないかなとなっているのか、現況の決め方に関する鉄道業者とのかかわりや情報提供、条件判断があったかどうかをお答えください。

●高野会長 駅舎の計画とのかかわりについてはいかがでしょうか。

●米田総合交通計画部長 まず、今の平場にある駅舎の整備に合わせ、西口の広場が整備され、東側は現在の駅舎より南側に計画がなされておりました。

今回の鉄道高架の大きな目的は、篠路地区の東西の連続性を確保したいということですので、緑色の両矢印の部分を通り抜けられるようにしたいということから、現駅舎をこの位置にして、駅の広場をこの位置とすれば、北南を通り抜けられる意味でよろしいということで、この件については当初からJR北海道と打ち合わせしながら進めております。

●岡本委員 何かお茶を濁されたような気がするのですがけれども、北と南の緑色の線は、JR北海道がそこで東と西の歩行者動線を確保したい、そうあるべきだと判断したから、緑色のラインを守ってくださいということなのですか。

駅舎の存在感や営業の観点から見ると、駅舎の正面性を意識して、エントランスのところにここが入り口ですというものが欲しくて、それを含めて人の動線の話をしたほうがいいと思うのです。

今の話は余談でしたが、緑色の両矢印については、JR北海道としてそこを確保してほしいという話があったと理解していいのでしょうか。

●米田総合交通計画部長 私どもとして東西の連続性を確保したいということでJR北海

道と協議した上でこの位置に確定し、進めているところです。

●岡本委員 駐輪場を高架の下に移動したいというお考えも紹介されていたと思いますので、駅前広場の現状の図面配置そのものについては根拠としては弱いような気がするという感想です。もう少し考えてもいいのではないかと思います。

●高野会長 西口には既に広場ができ上がっていて、前段階でそういったことになっているのかなと思うのですが、駅舎は都市計画決定の対象外ですよね。

●米田総合交通計画部長 駅舎の位置は高速鉄道の一部で決定することになり、具体的なアクセスは実施設計の中で決めていくこととなります。

●高野会長 駅舎の位置については決定ということですね。

●岡本委員 そうであれば、駅舎の位置についても都市計画決定の対象であるという説明があったのが気になります。あわせて、その対応として、土地区画整理事業の区画線が設計されているというのであれば、それを明示的にご説明いただく資料があったほうがよかったのかなと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岸本委員 駅舎の位置が都市計画決定の対象であるならば、今提示されている図の上側の動線の緑色の矢印を確保することが前提になっており、ここで都市計画決定をしていくとなると、上側の緑色のところは残ることになりますね。ロータリーについて、倉庫等との関係で地権者あるいは地域住民の意見を最大限調整しながらどの程度の規模や形状になるのかは考慮の余地があると言われているのですが、駅舎が決定してしまうと、少なくとも3つのうち1つは完全に潰さなければ上の動線は確保できないようなイメージを持たざるを得ないのですね。

また、ロータリーが下から20mの右側から来る道路から上がってきてますが、12時から1時の方向にどこまで上がるかにより、2番目と3番目の倉庫にもかなりの影響が出てくると思うのです。

ですから、考慮するという事はわかるのですが、三つのうち二つでも一つでも景観として残す可能性があるのかどうか、イメージがつかめないのです。今後話し合っって詳細を決めていくというのはわかるのですが、どうなのでしょう。

ロータリーといっても、半径がある程度なければロータリーとしての機能が失われると思うのです。ですから、実質的に駅舎を含めて都市計画決定をやってしまったときに考え

る余地がどの程度残るのか、札幌市として言えることはないのか、答えづらいかもしれませんが、お願いいたします。

●清水事業推進担当部長 ロータリーの形状についてはアクセス性を勘案し、一度、絵を描いてみたらこういう形があるということでの案です。さらに案を複数検討していく中では、委員のおっしゃるとおり、ロータリーの12時、1時の方向へどう延ばすか、もう少し縮めることができるのかなどを考慮すれば、高架側道7号線に表示してある側にある倉庫を残せる可能性が出てくると考えております。

ただ、緑色の矢印に突き当たります角の部分にある倉庫については、歩行者空間としての安全性や歩行者動線もあり、すき間をぬって歩くことができるのか、ロータリーと接触しないのか、あるいは、歩道幅員が確保できるのかという検証も必要になりますので、複数案を検討する中で検証していくことになるかと思えます。

先ほど言ったように、位置的な検証は図上ではできるのですが、倉庫を、誰が、誰がどういうふう運営していくかなど、さまざまな課題がありますので、総合的に検討しながら地域の皆様との議論を深めてまいり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 それでは、採決を行いたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」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号の札幌圏都市計画道路の変更、議案第2号の札幌圏都市計画都市高速鉄道の変更及び議案第3号の札幌圏都市計画土地区画整理事業の決定につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●高野会長 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。

まことにありがとうございました。

それでは、開始から2時間少し過ぎておりますので、15時50分まで休憩をとりたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

[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（土地利用計画制度の運用方針（素案））

●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（土地利用計画制度の運用方針（素案））についてです。

準備ができ次第、ご説明を頂戴いたします。

●稲垣都市計画課長 都市計画課長の稲垣でございます。

それでは、土地利用計画制度の運用方針の素案についてご説明いたします。

この案件は、第2次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といたしまして、前回、11月20日の第96回審議会において、中間報告として、これまで4回開催した検討部会を経て整理いたしました「論点別の見直しの方向」を説明させていただきました。

その後、見直しの方向をもとにしまして、市街化区域についての「土地利用計画制度の運用方針」の見直し（素案）をまとめました。12月に第5回部会を開催しており、本日の審議会においてご説明させていただくものです。

資料は、資料1がA3判の概要版、資料2がA4判の運用方針素案の本書、資料3が新旧対照表の見え消し版です。冒頭に補足説明させていただいたとおり、ページの落丁がありましたので、本日、改めてページを入れたものを再度配付させていただいておりますので、恐縮ですが、資料3については更新をお願いいたします。

説明は、方針の本書そのものは資料2になりますが、見直しの内容は全て資料1に整理しておりますので、A3判の資料1をお手元にご用意いただきたいと思います。

初めに、1ページをごらんください。

スケジュール等についてです。

まず、上段の（1）の見直しの必要性です。

体系図がございますけれども、上部の第2次都市計画マスタープランと立地適正化計画を昨年に策定いたしましたことから、市街化区域につきまして用途地域等の見直しにつなげるため、その基本的考え方をまとめた都市利用計画制度の運用方針を見直すものでございます。

なお、本日の説明事項ではございませんが、調整区域についても開発許可の指針となる保全と活用の方針がございまして、同時に見直しを進めております。

右に表がございまして、これまでの土地用計画制度の運用方針の見直し経緯を整理しております。太字で記載のとおり、今回の見直しは、平成23年度以来の7年ぶりの見直しになります。

続いて、資料下段の（2）の見直しのスケジュールです。

表の1段目、2段目が都市計画審議会での検討経緯、3段目、4段目が用途地域の見直し手続となりまして、現在の進捗は中央の赤色のラインです。今年度から、都市計画審議

会のもとに部会を設置して検討を重ねていただき、このたび、運用方針の素案をまとめました。今後の予定としては、2月中旬からのパブリックコメントを経まして、7月ごろに確定する予定です。その後、具体の用途地域の見直しに向けた手続を進めまして、最終的には来年度末の平成31年3月に用途地域見直しの決定告示を予定しております。

なお、スケジュール表の最下段に調整区域の保全と活用の方針のスケジュールも表示しております。前回の審議会でもご報告させていただきましたとおり、構成自体から見直すため、部会での検討を継続することとしておりますので、来年度、改めて見直し内容についてご説明させていただく予定です。

2ページをごらんください。

今回の見直しのポイントといたしまして、本書では第3章になりますが、制度運用の基本的視点としてまとめたものを整理しております。左半分には現行の方針の内容となっておりますので、右側の見直し後を中心にご説明させていただきます。

まず、資料上部にあります第2次マスタープラン策定の背景として、人口が近い将来減少に転じる予測であること、都市全体として更新時期が到来していることがございます。これを踏まえまして、理念や基本目標については、前マスタープランの理念であるコンパクトシティを踏襲するものとしてまとめておりますが、赤色の囲みがございますとおり、立地適正化計画を同時に策定し、地下鉄沿線等の集合型居住誘導区域、郊外の持続可能な居住環境形成エリアの二つの目標を設定したことが上位計画の大きな変更点です。

そこで、今回の運用方針におきましては、赤色の文字で記載のとおり、今日的に配慮が求められる事項を見直しまして、④の人口減少を見据えて都市構造のバランスを維持する視点、⑤の都市の低炭素化と魅力・活力の向上を支える視点、⑥の産業構造の変化に適切に対応する視点、⑦のまちのリニューアルを支える視点の4つを再整理したところでございます。

3ページをごらんください。

左上に図面を表示しておりますけれども、ここからはマスタープランで提示した市街地の区分ごとに見直しの要点を整理しております。初めに、見出しにありますとおり、住宅市街地として、(1)の集合型居住誘導区域、左下の立地適正化計画の図面では水色の区域です。

まず、現状、課題ですが、将来人口総数の増減を表示しておりますとおり、今後は、中央区周辺に一極集中し、人口分布が偏在する一方、黄色の楕円のエリアのように地下鉄沿線でも人口が減少する地域がございまして、こうした地域の都市機能の低下が懸念されます。

次に、土地利用面での対応を検討したのがその下の囲みです。集合型居住誘導区域では、左の人口増加地域では住居系以外の用途の施設が多い一方、右の人口減少地域では住居主体の土地利用となっている現状です。

そこで、具体の対応といたしまして、一番下の赤色の枠のとおり、人口減少が予測され

る地域の建物用途の多様性を高め、居住地としての魅力の向上を図るために用途地域を住居系の種類の中で緩和することを位置づけております。

続いて、右側の（２）の持続可能な居住環境形成エリアです。

左下の図では郊外部の黄緑色のエリアとなります。

現状、課題ですが、図では緑色または紺色で表示される当該エリアについては、将来的な年少人口の減少に加え、老年人口が横ばい、あるいは、減少と予測されておりまして、今後の加速度的な人口減少に伴う利便性の低下や地域コミュニティの衰退、さらには、専用住宅の老朽化や児童数の減少による小学校の閉校が懸念されます。

そのため、一番下に赤色の枠がございますが、郊外部に関しては２つの対応を位置づけております。

１点目は、左側の地域まちづくりの熟度等に応じた用途地域等の随時変更です。地域コミュニティのために学校の後活用を行う場合に用途地域等を柔軟に変更することを位置づけるものでございます。

２点目は、右側の近年の住宅規模の傾向を踏まえた建蔽率の緩和です。中段にグラフがございますが、近年の住宅は、延べ床面積、建築面積ともに増大傾向でございますけれども、郊外の第一種低層住居専用地域におきましては、容積率は平成18年度に80%に緩和したために余裕があります一方、建蔽率は原則40%のままの厳しい制限となっておりますことから、建てかえ促進の下支えのために緩和をいたします。

４ページをごらんください。

拠点における対応として、（３）の都心についてです。

現状、課題ですが、円グラフにございますとおり、都心では旧耐震基準の建物が４割近くを占めておりまして、建てかえ機運の高まりを見据えた開発の誘導が必要な状況です。一方、右に囲みがあり、図がございますが、指定容積率がどの程度使われているかを示す対指定容積率比を見ますと、都心全体としては75.7%と余裕がございますが、全体の容積率の引き上げより、地区特性に応じた緩和が有効であろうと考えております。

そのため、下の赤色の囲みでございますが、今回の見直しにおいて、土地利用上の対応として、地区ごとのまちづくりに対応しながら緩和型土地利用計画制度を機動的かつ効果的に運用することを位置づけまして、さらに、下の青色の見出しと囲みがございますが、都心における開発誘導方針を新たに策定することも位置づけております。

この方針は、平成30年度に策定予定ですが、容積率の割り増しの考え方を明示するものです。下に模式図がありますが、これまでは公開空地の整備に着目して容積率を割り増しする運用をしてきたところですが、今後は、右に赤色の点線囲みで示しておりますとおり、地域のまちづくりや高機能オフィスの導入といった都心まちづくりの目標に応じた項目も評価するものとして定める考えです。

続いて、右側の（４）の地域交流拠点についてです。

現状、課題ですが、右の図にございますとおり、17カ所ある地域交流拠点は、それぞれ、

後背圏や人口動向、都市機能の集積度合いに差がある現状です。下に表をつけておりました、平成22年の人口が同程度の3拠点为例示しておりますが、真駒内、琴似、北24条だけをサンプルとして見ましても人口増減率は大きく異なる状況です。

そのため、基本的には、点線枠の囲みのおり、拠点ごとに地域住民等との協働によって計画を策定する取り組みが重要と考えております。

これに加え、土地利用面での対応を検討したのが中段の囲みです。琴似を例として表示しておりますけれども、赤色の枠内の商業系用途地域の指定区域には多様な機能の集積が見られる一方、点線の円の表示がございますが、徒歩圏まで視野を広げますと、機能集積や容積率の使用状況は必ずしも高くないことがわかります。

そこで、右下の赤色の枠のおり、今回の見直しでは、拠点の機能向上に向けて、徒歩圏における建物用途の多様性を高めるため、用途地域を住居系の種類の中で緩和することを位置づけております。

5ページをごらんください。

工業地・流通業務地における対応です。

(5)の工業地全体についてご説明いたします。

まず、左側の囲みにこれまでの土地利用動向と対応として、平成18年度の見直しについての内容を記載しております、古くからある工場の撤退などによる個別的な土地利用転換を適切に誘導する対応を行っております。具体的には下の青色の囲みですけれども、職住共存地区という特別用途地区を新たに設けております。第一種、第二種とありますが、いずれも大規模な店舗やパチンコ店などを制限することで住宅と工場等との共存を図るものでございます。

この見直しを経ました現在の土地利用動向をその下に例示しております。図が3つありまして、いずれも青色の表示が工業系の施設であります、①の丘珠地区は工業系のまま土地利用に変化がない状況、②の白石区中央2条は一部が戸建て住宅や共同住宅に転換した状況、③の白石区中央1条は既に工場等が立地していない状況です。

このように差異がある状況を踏まえまして、その下の赤色の枠のおり、土地利用が転換している地区につきましては、住宅と工場等との共存を図るための特別用途地区を適用することを引き続き位置づけております。

一方で、土地利用転換が進んでいない地区の検討が中央の列になります。

まず、現状、課題ですが、工場、倉庫等の老朽化の進行や、増設、移転のニーズの高まり、さらには市外への移転事例も生じております。その下の表は、今年度を実施中の実態調査の速報値です。

こちらの表は、市内企業2,000社に新增設や移転の計画の有無を尋ねたものでして、中央の合計の例に表示しておりますとおり、156社、13.5%が何らかの建てかえ計画等を有している状況です。

次に、その下の棒グラフですが、こちらは建てかえ等の計画がある企業に目的と建築予

定地を訪ねたものです。目的はさまざまですが、赤色の枠で示しておりますとおり、ほとんどの企業が新たな用地を取得済み、または、探索中という状況でして、工場等は現地で建てかえが難しく、種地が求められることが見て取れます。

さらに、種地となり得る土地の状況を調査したのが一番下の表です。未利用地など、現在活用できる土地と青空駐車場などの将来的に活用可能性がある土地を合わせて集計したのですが、右下の合計欄があるとおり、200カ所以上の土地が確認できております。

しかしながら、赤色の枠を付しておりますけれども、そのほとんどは用途制限の緩やかな準工業地域内にございまして、今後、工業系以外への転換が進む可能性も考えられるところではあります。

そこで、こうした種地となり得る土地を工業適地として維持・保全するため、下の赤色の枠内のおおきく、土地利用上の対応として、工業系用途以外の用途の制限を強化することを位置づけました。

なお、その左に点線の囲みがございますが、こうした土地利用上の対応だけではなく、種地を求める事業者と種地として活用できる土地とのマッチングを行うこともあわせて必要と考えております。

最後に、（6）の大谷地流通業務団地についてです。

現状、課題ですが、施設の老朽化に加え、下の図で色分けされておりますように、都市計画で細かく用途制限が決められておりますので、同じ流通業務施設でも区域内での移転を行うことが難しい状況です。

そこで、老朽化した施設の更新を促進する土地利用上の対応として、下の赤色の枠内のおおきく、細分化した土地利用制限等を見直すこと、また、今後、個別の建てかえが具体化した場合には土地利用計画制度を機動的に運用することもあわせて位置づけております。

なお、これとあわせ、点線囲みのおおきく、団地内の立地企業の合意形成や土地利用転換の促進への関与も引き続き必要と考えております。

今回の方針の見直し内容は以上ですが、最後に、本書へどう反映しているかについて補足させていただきたいと思っております。

資料2の本書をお手元にご用意願います。

表紙をめくっていただき、目次をごらんください。

第1章の目的と位置付けから第5章の効果的な運用に向けての5章構成に変更はございませんけれども、前回の審議会での中間報告でも触れましたが、第4章の土地利用計画制度の運用方針の（1）から（6）のうち、（1）の住宅市街地について、今回、立地適正化計画を新たに策定したことを踏まえ、1項目に並び順を変更しております。それ以外に、第1章から第2章、第3章の（1）、第2次都市計画マスタープランの策定として、上位計画の内容を紹介するページまでは、基本的に時点更新としてマスタープランの内容へ差しかえる変更をしております。具体的に資料1でご説明した見直しポイントを反映したのが第3章の（2）で、10ページとなります。

制度運用に当たっての基本的視点の章として、点線囲みの基本的事項の1から3までは変更がなく、今日的に特に配慮が求められる事項として、4以降に見出しとそれを説明する文書を加えて整理しております。

11ページ以降が具体の土地利用計画制度の運用方針として内容を更新したものになります。それぞれの見直しについては資料1で説明いたしましたので、反映状況だけご確認ください。

12ページ、13ページはマスタープランでの考え方を紹介しているものですので、省略いたします。

14ページの②として、現況・動向・課題とあります。こちらは時点更新をしておりますが、資料でご説明した人口推計に関しては、例えば、2つ目の黒四角の2段落目ですが、今後、地下鉄駅に近いなど、交通利便性が高いところでも人口減少が見込まれるといった資料でご説明した内容をこのパートで盛り込んでおります。

また、具体的な対応の変更につきましては、15ページになりますけれども、③の運用の方針としてまとめた内容として盛り込んでおります。

アの基本事項とございまして、複合型高度利用市街地の3段落目に、複合型高度利用市街地のうち、人口減少が予測される地域については、多様性を高めるため、最終的に用途地域を住居系種類の中で緩和という先ほどの資料でご確認いただいた内容をそれぞれのパートに盛り込んでおります。

反映の考え方は、現状、課題、あるいは、運用方針の中に盛り込んでおり、各項目については共通になりますので、省略させていただきます。

最後に、44ページ、45ページをごらんください。

ただいまのとおり、見直しのポイントは文章化して各項目に盛り込みますが、前回の第5回部会でもご意見をいただいたところですが、今回の見直しのポイントが総括的に整理されて、わかりやすくなっていたほうがよいというご意見をいただきましたので、今回新たに資料編というページを設けまして、改定の要点を集約、整理する形での追加を行っております。

本書の変更点については以上でございます。

私からの説明は以上です。

●高野会長 ありがとうございます。

今後、パブリックコメントをやられるのだと思いますが、時間的な問題やどの資料を出すのかなど、その具体的な話はありますか。

●稲垣都市計画課長 パブリックコメントは、運用方針の本書が対象となります。しかしながら、文章量も多いですし、性質上、どうしても専門的な内容に偏る部分がございますので、別途、市民向けに見直しのポイントを整理したパンフレットを準備しております。

この審議会の後にパンフレットの内容を急ぎ整え、2月中旬からのパブリックコメントに付したいと考えています。

●高野会長 次に、岡本部長からご説明をお願いいたします。

●岡本部長 前回の中間報告の際にも少し触れたのですが、今回、素案としてまとめられております。部会に参加された委員の皆様方に、データに基づく解釈、考え方等をさまざまな視点でお話しいただいたので、とても今後役に立つ方針になっているのではないかなと思う一方、札幌市としてどうしたいのかを書いているものなので、これをベースにどういう仕組みにしていくかが肝になっていきます。

その仕組みとして、用途地域や地区計画という名称が出ておりますけれども、それがちゃんと反映された仕組みになっているかどうか、部会で具体的にもんだような内容ではありませんが、随時ご紹介いただきながら様子を見ていきたいと思っております。

中身を見ていただくと、個別調整、随時検討など、方向性の表現が見られますが、この方針を具体化するに当たってのベクトルは明確になっておりますので、それを具体化する際はより効果の高い方向で実現することを目指すと思っておりますし、逆に言うと、事業者と行政と関係者の皆さんで知恵を集めて、もう一段ステップアップできるようなチャンスになるかもしれないので、個別調整というところはより有効に使っていただきたいと思っております。

●高野会長 ご説明をありがとうございます。

それでは、ご意見やご質問を頂戴したいと思います。

●池田委員 細かいことですが、見え消し版の資料の13ページの郊外住宅地についてです。

今までは「地域の住環境と調和する集合住宅」とありましたが、新しいものでは「戸建て住宅を主体」と変わっておりますね。もう1点は、「生活利便施設が必要に応じて立地する」となりましたが、「一定の生活利便施設を有し」と変わっているのですが、これに違いはあるか、文言整理だけなのかがわからないので、お聞きいたします。

また、18ページの高さ制限についてです。

どんなふうに緩和されるのか、制限なくしていくのか、それはないとは思いますが、どのように決められるのかを聞きたいと思えます。

そして、19ページについて、先ほどの説明では、地域まちづくりの熟度に応じて用途地域などを変更することを検討していくということでしたが、熟度というのは具体的にどうということなのでしょうか、また、何を建ててもいいことになるのでしょうか。

この3点についてお聞きしたいと思います。

●稲垣都市計画課長 資料3についてのご質問でしたので、それに沿って回答いたします。

まず、13ページ一番下の郊外住宅地についてです。

先ほど本書への反映のところで触れたとおり、①のマスタープランでの考え方として、上位計画をそのまま転記しておりますので、今回の見直し検討の中で内容を変えたものではないです。

つまり、削除されたものは第1次マスタープランの記載、残っているのが第2次マスタープランの記載となります。

ここからは上位計画の表現が平成28年3月の段階でなぜ変わったのかという観点での補足説明になりますが、郊外住宅地に関する基本的な考え方や方向性を変えて文章の修正を図ったものではないです。第2次マスタープラン策定時点では、人口減少が確実視されるという背景の変化がありましたので、郊外住宅地として、戸建て住宅地を主体とした環境が大事だという軸足に変更はないのですが、地域コミュニティをより維持する必要性に問題意識を強く持ち、強調するために修文を行いました。

結果的に、集合住宅という記載が落ち、主体がどちらなのかという表現になったり、生活利便施設が戸建ての地域のために必要である、それも一定という表現になっているなど、微修正をしております。

ですから、郊外住宅地としての環境に関しては考え方に大きな変更はなく、より重視すべき地域コミュニティの持続というキーワードを入れたということです。

続いて、18ページの高さ制限の緩和に関する運用についてです。

恐らく、池田委員のご質問は、赤色の文字で表記されている中段の「また」のところかと思いますが、今回、上位計画の変更に合わせて、全体修正をしておりますので、新たに盛り込んだものではなくても赤色で表示されているところがあります。ですから、高さ制限の緩和の運用を新たに盛り込んだわけではなく、例えば、なお書きの段落があり、文章修正の上で削除しておりますが、場所によって指定の高さ制限を緩和することはもともと盛り込まれていたところであり、考え方の変更はないということです。

どのような緩和をするかというご懸念からのご質問かと思いますが、我々としても、周辺との環境に極端に不調和であることや便利なところから郊外までの密度構成論がありますので、その考え方を飛び越えるものを誘導する緩和は当然認められるべきではないと思っております。

あくまでも表現上の話になりますが、良好な都市開発を実施する場合などにおいてはと書いておりますように、地域や都市全体にとってその都市開発が有用なものかを慎重に判断し、さらに、高さ制限を単に緩和するわけではなく、例示ですけれども、地区計画で壁面の位置の制限をする、つまりセットバックなど、適切なゆとりのある空間を確保するというルールも組み合わせることで、トータルでよい開発なのであれば、一律的な高さ制限の緩和もあってしかるべきだということで表現しております。

ただ、これは制度運用の考え方を記載しているものであり、何mのときには何mと書く

ものではなく、具体的な運用に関しては、具体の都市計画決定変更の際に慎重に判断し、その結果の妥当性について審議会の中でご判断いただくことになるのかと思います。

最後に、19ページの下から2段目の地域のまちづくりの熟度に応じた変更についてです。

これが具体的に何を指すのかですが、我々にこのパターンですという画一的にイメージしているものがあるわけではありません。この審議会の場では資料のご説明はできませんでしたが、部会の中では、一例として、もみじ台地区における郊外の学校後活用の事例を紹介させていただきました。

もみじ台地区では既に学校が統廃合され、廃校となった施設が第一種低層住居専用地域内にあったのですが、そのその後活用をどのようにしたらよいかについて、地域のまちづくり会議を重ね、我々行政も関与させていただき、方向性を見出し、民間の事業者に買い取っていただき、地域の方も集えるスペースをとっていただきました。

その際、第一種低層住居専用地域のままでは立地できない施設での後活用となったものですから、地域の皆様にも合意された望まれる後利用になるよう、用途地域を変更したという経緯があります。

このように、一例として、地域の皆様との合意形成があり、方向性が確認された場合は変更しようということで、このような記載をしております。

これは2つ目の質問にもかかわりますけれども、どのような施設でもよいと考えているのではなく、地域に望まれる、地域のコミュニティ維持のために必要な、あるいは、地域の環境を高めるための用途変更でなければならないと考えております。

●池田委員 最初の質問の確認です。

変わらないのだというお話でしたが、集合住宅も、必要というか、認められれば建つのでしょうか。

●稲垣都市計画課長 それは、実情に応じてとなり、完全に否定しているものではないということです。繰り返しになりますが、低密度な戸建て住宅を主体したエリアであるという本質は変わらないので、その中で妥当なものかは個別に判断されるものだと思います。

●池田委員 質問に対し、今ご説明がありました。どこにおいても住民がどう主体となって考えていくのか、住民が住みやすくなる立場で考えるべきだと感じておりました。土地の利用整理事業ということで、住民とのかかわりになると違うのだということなのだと思うのですが、住民が安心して住み続けられることが基本であって、そのための事業でなければならないと感じております。

そのときのケースやいろいろな状況や実態によって違ったとしても住民の意見をたくさん反映させることが大切ではないか、そして、さまざまな開発がこれからも行われていくと思うのですが、北8西1であったように、住民の願いであった病院がホテルにな

るなどがないよう、市として積極的にかかわることが大事ではないかと感じます。

そして、人口減少の中でも地域のコミュニティを守っていききたいという立場で考えるのであれば、先ほど、学校の統廃合があり、その後利用をどうしていくのかという例を挙げられましたけれども、学校の統廃合が進むことによって地域が成り立っていない現状があるのではないかと思います。

あくまでも土地の区画整理なのだ、利用についての計画であるという立場でしょうけれども、今後、さまざまな視点でコミュニティをどう守っていくのかについて、住民が必要だと思っているさまざまな生活利便施設も含め、学校を初め、高齢者の住宅や保育園などが整備されていくことが大事ではないかと思いますので、そういったことを据えて計画を考えていくことが大事ではないかという意見を述べたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●齋藤委員 11月20日にも同じことを申し上げましたけれども、都市マス構想を実現させるという視点から、4ページの左下にある策定中の開発誘導方針に非常に期待しているところであります。

細かい具体的な質問になるのですが、都市マスでも明記されているMICEの誘致に関連して、評価項目としてハイグレードホテルとあるのですね。これはこれで大事かと思うのですが、コンベンションにおけるミーティングのための会場、施設設置に係る容積率の緩和が検討されているのかどうかです。

会場、宿泊、食事の場所が一緒なのは利用者にとって非常に便利なのです。札幌コンベンションセンターには泊まる場所もなく、レストランも1カ所で、集客が大変なのではないかと思っております。

利用者としては、一連のセミナーに全部は出たくない、自分の発表のときには部屋で準備したい、ハードなミーティングになると夜中までやるので、泊まる場所が一緒にあるといいなと思うのです。一方、オーナー側に関しても、こういった施設はオキュパンシーが余り高くないので、緩和が評価を受けるのではないかと思うので、質問させていただきます。

●二宮地域計画課長 都心の開発誘導方針に関するご質問でしたが、資料2の18ページをごらんください。

下のところに都市機能誘導区域、都心における誘導施設の中で、国際競争力の向上に資する高次都市機能を有する施設の中にMICE関連施設、高機能オフィスビルを挙げさせていただいております。

これは、立地適正化計画の中でこのように位置づけをしているものでありますが、都心の開発誘導方針の中でMICE関連施設が直接的に容積率の緩和対象になるかは今後の検

討の中で詰めていくところだと思いますけれども、この規模の施設になりますと、一般ルールの中で評価されるような施設ではなくなるであろうと考えております。

すなわち、札幌においては、この場所でこういう機能の施設が必要であると判断し、それが都市機能の向上に資するものであれば評価することになるだろうと思います。もちろん、評価の対象になる可能性のある施設であろうと思いますけれども、一般化される施設ではないということです。

どちらにしても、今後、開発誘導方針をまとめる中で検討していきたいと思っております。

●齋藤委員 都市計画が持つ仕事をつくる能力、支援する能力の中で、具体的な例として、新しい誘導方針、評価項目をオープンにして、透明性を持ってマーケットに投げていくことでいろいろな議論を呼ぶでしょうし、新しい企画の取っかかりになるのではないかと期待しているところですので、ぜひ前向きな、インパクトのある運営をしていきたいと思っております。

よろしくお願いたします。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●しのだ委員 A3判の5ページの工業系の土地利用について現状と課題があり、実際に工場、倉庫などの新增設や移転を現在計画している企業のうち、現地建てかえを予定している企業は少ないということから下につながって、最後に、種地として活用できる土地について、工業適地としての操業環境を維持・保全し、今後の取り組みとして、土地のマッチングとあり、それにプラスして、工業系用途以外の用途の制限などを強化と書かれているのですが、果たして工業系用途以外の用途の制限を強化しなければならないものなのか、理解できないところです。

札幌の場合、その前の左側のページを見ても、準工業地域においてはさまざまな業態になっていますし、今、工場といっても、昔のように危険なものが設置されるようなところは少なくなっているのではないかと思います。そんな中、いろいろな建物があって、そのまちの活気が見えてくるのではないかと思います。あえて工業系用途以外の用途の制限を強化するのはどういうところを目指されているのか、お聞かせいただきたいと思っております。

●稲垣都市計画課長 具体的な制限を強化する場所や内容の検討は来年度以降の検討となりますが、今ご発言のとおり、全ての工業系の土地について規制強化をしなければならないと考えているわけではありません。資料の5ページにはいろいろな地区があるということもご紹介させていただきましたが、場所性や土地の利用の変化の状況に応じて、住宅と工場がまざっている状態が妥当な地域もあると考えております。

しかしながら、資料説明とも重複しますが、産業の活力維持、市内の雇用創出も含めた経済の活性化、活力維持の観点から考えますと、今までのルールでは少し不足してはいないかという問題意識があって部会でもご議論いただいたところですが、全ての地区ではありませんが、規制を強化するところがあってもいいのではないかということを含め盛り込んだものです。

何を、どこまで、どの地域でということや適地はどこなのかに関しては慎重に見きわめる作業をしていきたいと考えております。

●しのだ委員 例えば、札幌はどこの都市のどういう場所を見本にしてというか、モデルとして、工業系用途以外の用途の制限等を強化する場所を設定しようとしているのでしょうか。

●高野会長 資料2の30ページのイの最後のパラグラフに今の文章表現がありますが、最後の文章だけを抜き出しているのも、誤解を受けるような表現になっているということですね。

ここを追加的にご説明いただけますか。

●稲垣都市計画課長 ご発言にもありましたけれども、本書及び概要版もそうですが、規制強化の必要性については盛り込んだ上で、本書では、従前の住宅と工場が共存するという特別用途地区だけではなく、工場のための適地を保全するための新しい制限強化があってもいいのではないかとこのところまでを盛り込んだところがございます。

具体的に、一例として、どのような都市の工業地を目指すのかというご発言がありましたが、今の段階ではモデルとなる目標像を設定しているわけではありません。ご紹介した調査は経済観光局が主体となって進めましたので、今後、調査を実施した経済観光局とも議論を深めながら、土地の利用ぐあいについては我々が詳細に分析し、その情報を共有しながら、具体的にどういうものを目指すのかを明らかにする中で、制限を強化する場所やその内容を明確化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。

●丸山委員 資料2の10ページの今日的に特に配慮が求められる事項の⑤について質問させていただきたいと思っております。

都市の低炭素化と魅力、活力の向上を支える視点となっているのですが、この理解がおぼつかないでおります。内容文を読みますと、「多くの人が集まる拠点などにおいて、低炭素型の建替え等を推進するとともに、地域特性に応じた様々な機能の集積により多様な交流を生み出し、都市の魅力と活力を高めます」とありますが、低炭素化という概念と、

魅力・活力の向上を支えることのつながりが私にはよく理解できないのです。

例えば、低炭素化などに代表されるものが都市の魅力・活力の向上を支えるものであると読むのか、それとも、説明文を読むと、機能の集積により多様な交流を生み出すと書かれていますので、最終的には交流を生み出すことが目的なのであれば、低炭素化と交流はどのように結びつくのか、その2つが1つの視点となって⑤になっていることについて、もう少し詳しくご説明していただきたいと思います。

●稲垣都市計画課長 今ご質問をいただきながら、文章表現のわかりやすさは重要だと改めて思いました。

イメージしておりましたのは、概要版で都心の容積緩和の一例としてご紹介しましたが、都心あるいは地域交流拠点で優良な開発を誘導し、機能を集積させ、人の交流を生み出すことは考え方としてもともとあるのですが、一方で、地球環境問題を考えなければならぬという大都市としての責務を踏まえると、低炭素型の建てかえを目指す必要性もあるだろうということがございます。

環境問題への対応は、市街地全てにおいて求められますが、都市の魅力そのものが凝縮される都心を代表例として、特に拠点的なところでの取り組みが重要だろうと考えておまして、この2つの観点を並べて作文し、見出しをつけたところです。

内部的な作業の実情のご紹介になりますが、途中過程で、区分して、別立てで柱を1つふやす案もなかったわけではないのですが、第4章以降に結びつけていくことも考えると、余り項目をふやし過ぎるのはということもあって、このように整理させていただきました。

●高野会長 そういう意味では、わかりにくい表現については今後検討していただけますか。

●稲垣都市計画課長 文章については細かくチェックしているつもりではありますが、恐らく、パブリックコメントでもご質問等を多数いただくことになるかと思っておりますので、引き続きブラッシュアップしたいと思います。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●小須田委員 資料1の3ページの住宅市街地における対応についてです。

対応の方向性で「学校跡活用」とあります。南区には、人口減少等で子どもがいなくなり、小学校が閉校、幼稚園が閉園という地域が出てきております。それが市街化調整区域ですが、そこに建てられた建物を地域の人が活用するに当たり、町内会の集会所にしたいという意見が出たのですね。

これを見ますと、用途地域等を随時変更とあるのですが、そういうふうに学校や幼稚園

等の活用はできるのかどうか、どういうふうな見通しなのか、お知らせください。

●稲垣都市計画課長 今回ご提示した内容につきましては、あくまで市街化区域の中での用途地域の使い方として、一例として学校をご紹介させていただきましたが、小学校に限らず、公共的な施設が役割を終え、別な形での活用ということであれば、何をどう使うかに対しては幅広に対応する必要があると思っていたところでございます。

ただ、調整区域の場合にというお尋ねでしたので、今回、考え方をまとめ、ご提示した内容の外のこととなります。しかし、冒頭にご説明させていただきましたとおり、調整区域の方針の見直し作業を掘り下げて進めてまいりますので、既存の施設、あるいは、コミュニティに対する配慮といえますか、考え方について、どう捉えるべきかを改めて受けとめ、論点の1つにさせていただきたいと思っておりますが、制度の考え方として、是非について研究できる状況にはないことを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。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 ありがとうございます。

それでは、本件については以上とさせていただきます。

以上で本日の議事は全て終了いたしました。大変長い時間、どうもありがとうございます。

最後に、事務局から連絡事項をお願いいたします。

4. その他

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

本日は、第9期札幌市都市計画審議会の最後となりますことから、まちづくり政策局都市計画担当局長の中田より、一言、ご挨拶を申し上げます。

●中田都市計画担当局長 都市計画担当局長の中田でございます。

本日は、長時間にわたりご審議をいただき、本当にありがとうございました。

本日が第9期の最後の審議会となりますことから、一言、お礼を申し上げたいと存じます。

高野会長を初め、委員の皆様方におかれましては、平成28年度から29年度にわたる2年間、ご多忙の中にもかかわらずご出席を賜り、札幌市の都市計画行政に関して貴重なご意見やご指導をいただきましたことに心からお礼を申し上げます。

振り返りますと、第9期の審議会の活動は、平成28年3月に第2次札幌市都市計画マスタープランを策定いたしました。それとともに始まりまして、その中で市街地再開発事業や地区計画の変更、地下歩道を含む道路の変更など、数多くの案件についてご審議をい

いただきました。また、本日も審議いただきました土地利用計画等の見直しについても、専門部会を含め、さまざまな視点で熱心なご議論をいただいたところでございます。

今後も委員の皆様からいただきました貴重なご意見を生かしまして、都市計画行政の一層の推進に努めていく所存でございます。

委員の皆様方には今後とも札幌市のまちづくりに関しましてさまざまな場面でご意見をいただければ幸いに存じます。

任期最後の札幌市都市計画審議会の終了に当たりまして、お礼の挨拶とさせていただきます。

本当にありがとうございました。

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97回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

第9期委員の皆様、本当にありがとうございました。

以 上

第97回札幌市都市計画審議会出席者

委員（23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
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
日下みのり	市民
倉内 公嘉	北海道開発局開発監理部次長
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
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
松浦 和代	札幌市立大学大学院看護学研究科長・教授
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