

令和元年度第5回

第107回札幌市都市計画審議会

議 事 録

令和2年1月31日（金）
札幌市役所 12階 1号～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	2
3	議事	3
	◎ J R札幌駅ホーム関連について	3
	◎琴似・栄町通について	16
	◎篠路駅周辺地区関連について	19
	◎学校統合関係について	39
	◎宮の沢中央地区について	47
	◎区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて	52
	◎中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について	59
4	閉会	69

第107回（令和元年度第5回）札幌市都市計画審議会

1 日 時 令和2年1月31日（金）午前9時30分～午後3時33分

2 場 所 札幌市役所 12階 1号～3号会議室

3 出席者

委員：高野 伸栄会長を初め18名（巻末参照）

札幌市：まちづくり政策局都市計画担当局長 米田 智広

まちづくり政策局都心まちづくり推進室長 稲垣 幸直

まちづくり政策局都市計画部長 田坂 隆

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 坪田 靖

建設局みどりの推進部長 齋藤 英幸

都市局市街地整備部長 本間 芳明

教育委員会学校施設担当部長 永本 宏

4 議 事

【諮問案件】

議 案 第1号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更

【札幌駅北口地区第一地区】

議 案 第2号 札幌圏都市計画道路の変更

【北8条通、琴似・栄町通、篠路駅西通、篠路駅東通、高架側道7号線】

議 案 第3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函館線・北海道旅客鉄道株式会社札幌線（2）】

議 案 第4号 札幌圏都市計画学校の変更

【新札幌わかば小学校】

議 案 第5号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更

【篠路駅東口土地地区画整理事業】

議 案 第6号 札幌圏都市計画地区計画の決定

【宮の沢中央地区】

【関連説明案件】

関連説明 第1号 区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

関連説明 第2号 中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について

第 107 回 都市計画審議会 案件一覧

【諮問案件】

(市決定)

議 案 第 1 号 札幌圏都市計画高度利用地区の変更【札幌駅北口地区第一地区】

議 案 第 2 号 札幌圏都市計画道路の変更

【北 8 条通、琴似・栄町通、篠路駅西通、篠路駅東通、高架側道 7 号

線】

議 案 第 3 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函館線、北海道旅客鉄道株式会社札幌線

(2)】

議 案 第 4 号 札幌圏都市計画学校の変更【新札幌わかば小学校】

議 案 第 5 号 札幌圏都市計画土地地区画整理事業の変更

【篠路駅東口土地地区画整理事業】

議 案 第 6 号 札幌圏都市計画地区計画の決定【宮の沢中央地区】

【関連説明案件】

関連説明 第 1 号 区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

関連説明 第 2 号 中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について

※第 106 回都市計画審議会にて事前説明を行った、札幌圏都市計画地区計画の変更

【JR 桑園駅周辺地区】につきましては、当該地における事業者の開発計画が中止になったため、地区計画の変更（諮問）を行わないこととしました。

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	J R 札幌駅ホーム関連	高度利用地区の変更 道路の変更 都市高速鉄道の変更	議案第 1 号 議案第 2 号 議案第 3 号	第 1 号
	②	琴似・栄町通	道路の変更	議案第 2 号	
	③	篠路駅周辺地区関連	道路の変更 都市高速鉄道の変更 土地地区画整理事業の変更	議案第 2 号 議案第 3 号 議案第 5 号	
	④	学校統合関連	学校の変更	議案第 4 号	第 2 号
	⑤	宮の沢中央地区	地区計画の決定	議案第 6 号	第 3 号

【関連説明案件】

順番等	案件概要	
	名称	番号
①	区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて	関連説明第 1 号
②	中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について	関連説明第 2 号

1. 開 会

●事務局（高田都市計画課長） 定刻となりました。

本日は、大変お忙しいところ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、19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107回、令和元年度第5回の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都市計画課長の高田です。どうぞよろしくお願いいたします。

前回の審議会に引き続き、本日の審議会も案件数が多いことから、午前の部と午後の部に分けて審議を進めさせていただきます。午前の部は12時まで、午後の部は13時から17時ごろまでを予定しております。委員の皆様におかれましては、長時間の審議となり、大変ご負担をおかけいたしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

まず最初に、委員の委嘱についてご報告させていただきます。

学識経験者の委員につき委嘱された方をご紹介します。

恐れ入りますが、その場でご起立、ご一礼をいただけますでしょうか。

札幌商工会議所住宅・不動産部会長の佐藤源五郎委員です。

次に、連絡事項ですが、委員の出欠状況についてです。

午前の部については、椎野委員、丸山委員、細川委員、齊藤拓男委員、巽委員からご欠席とのご連絡をいただいております。午後の部については、椎野委員、齊藤拓男委員からご欠席、長内委員から遅参される旨、ご連絡をいただいております。

続きまして、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等については本日お持ちいただくよう通知文の中でお願ひ申し上げておりましたが、ご都合によりお持ちになつ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・座席表があります。向かって右手には、議案第1・2・3号補足資料、議案第2・3・5号補足資料①～③、議案第4号補足資料、関連説明第1号の説明資料①及び関連説明第2号の説明資料②の7点がありますので、ご確認をお願いいたします。

また、本日の議案に関連する部局として、まちづくり政策局から、都心まちづくり推進室、都市計画部、事業推進担当部、総合交通計画部、経済観光局から観光・MICE推進部、都市局からみどりの推進部、都市局から市街地整備部、教育委員会から学校施設担当部の関係職員がそれぞれ出席いたします。

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の後となりますので、よろしくお願いいたします。

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 皆さん、おはようございます。

ただいまご説明がありましたように、本日も午後もお願いするということで、長時間になりますが、よろしくお願いいたします。

議事録署名人の指名の前に、前回の審議会におきまして、議事録署名人の取り扱いについて、午前、午後と長時間にわたる場合の取り扱いについてご議論をいただいたところでございます。この件については、規約の変更も含め、事務局にご検討をお願いしておりましたので、まず、事務局から検討の結果についてご説明をお願いいたします。

●事務局（高田都市計画課長） それでは、議事録署名人に関する検討結果についてご説明いたします。

まず、議事録署名については、議事録の内容が正確に会議の経過を記録されているかを点検するものです。議事録署名人における作業については、一字一句の点検が理想的ではありますが、会議の時間が長くなると詳細な点検は困難になります。

議事録案は、委託業者において音声データを文章に起こしたものを事務局で点検した後、議事録署名人にご確認いただくという流れとなっており、議事録署名人における作業としては、発言の趣旨が的確に反映されていることを確認すれば足りるものと考えております。

また、議事録署名人の負担を軽減するために午前と午後で署名人を分けるという手法は関係規定の改正により不可能ではありませんが、例えば、同じ案件について、午前中に説明をした後、時間の都合で午後に採決をするという流れになった場合は午前と午後で議事録署名人が違うことになり、適切と言えるかどうかという課題が考えられます。

本審議会のこれまでの取り扱いでは、日を単位として署名しておりまして、その日の会議録全体について、発言の趣旨が的確に反映されているかを判断してきております。

なお、会議の単位を日で区切る考え方は、本審議会に係る関係規定の中に明文の規定があるわけではございませんが、地方議会等も同様の運用を行っております。

議事録署名人の作業イメージ、午前、午後で署名人をかえることの課題、会議の単位を日で区切るという考え方等を踏まえ、本審議会での議事録署名人のあり方としては現行どおりとさせていただきたいと考えております。

●高野会長 いろいろご意見があったところでありますけれども、採決等、必ずしもまとまりがつくわけではないこと、議会等においても日単位で行っていること、あるいは、現行の規定を考えた結果、午前、午後にわたる場合であっても、従来どおり、学識委員と

市民委員、市議会委員の２人でやっていただくという現行の方法を踏襲したいというご説明でした。

これについてはいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●高野会長 それでは、そのようにさせていただきます。

今回の議事録署名人を指名させていただきます。

議事録署名人は２名で、１名は学識経験者から岡本委員、もう１名は市議会議員と市民委員が交代で行うものですが、中村たけし委員にお願いしたいと思います。

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、場内の写真撮影は、以後、ご遠慮いただくようにお願いいたします。

審議の進め方ですが、配付資料２の案件グループ分けをごらんください。

本日は、諮問案件が６件、関連説明案件が２件です。

なお、右の採決のところをごらんください。

採決については、それぞれ都市計画変更決定の内容、種別ごととなりますので、①から③は第１号としてまとめて採決し、④及び⑤はそれぞれ採決するということで、３回採決をお願いすることになりますので、よろしくお願いいたします。

まず、前回事前説明のＪＲ桑園駅周辺地区の都市計画の変更についてですが、本来であれば、今回、諮問案件となるはずでしたが、諮問を行わないこととなったそうです。

その理由について、事務局の方からご説明をお願いします。

●事務局（高田都市計画課長） 第106回札幌市都市計画審議会において事前説明を行ったＪＲ桑園駅周辺地区に係る都市計画の変更につきましては、ＪＲ北海道の業務ビルの開発計画に合わせて地区計画の変更を行うこととしておりましたが、事業者による開発計画が中止となったことから、当該地区計画の変更を取りやめることとしました。

●高野会長 ご承知の方も多いかもしれませんが、本日の新聞にこの件が掲載されておりまして、ＪＲ桑園駅周辺地区の地区計画の変更について本日の諮問はなくなったということです。

では、審議に入っていきます。

◎ＪＲ札幌駅ホーム関連について

●高野会長 それでは、ＪＲ札幌駅ホーム関連についてから始めたいと思います。

それでは、担当からご説明をお願いいたします。

●坪田交通計画部長 まちづくり政策局総合交通計画部長の坪田です。

事前説明案件グループ①の札幌駅ホーム関連について、事前説明第1号から3号を一括で説明いたします。

前回の審議会にて事前説明を行った高度利用地区、道路、都市高速鉄道の三つの都市計画の変更についてお諮りするものです。

本日の説明内容ですが、全部で六つの項目に分けてご説明いたします。

初めに、J R札幌駅周辺の概要についてです。

こちらは、J R札幌駅周辺の航空写真です。変更対象の3件を赤色で示しております。

一つ目の都市高速鉄道については、図の青色の点線で示しているJ R北海道函館線のうち、手稲区富丘付近から苗穂駅付近までの約12kmの区間が都市計画決定されております。今回変更しますのは赤色の矢印で示しているJ R札幌駅の区域であり、延長は約1.4km、面積は約6.4万㎡です。

次に、二つ目の都市計画道路については、J R札幌駅北側を通る北8条通の一部である札幌駅北口駅前広場の区域を変更いたします。

次に、三つ目の高度利用地区については、札幌駅北口地区第1地区の区域を変更いたします。

続いて、都市計画変更の経緯についてです。

こちらは、J R札幌駅周辺の上空の写真であり、上が北です。向かって左が小樽方面、右が旭川方面です。

現在、J R札幌駅の在来線のホームは、図のとおり、1番線ホームから10番線ホームまであります。加えて、一番北側に紫色の線で示しているとおり、一時的に車両をとめておく留置線として使われている11番線があります。

こちらは、9番線と10番線のホームに立ち、東側を向いて撮った写真です。留置線である11番線は、ホームがなく、線路のみとなっております。

次に、北海道新幹線の札幌開業時の図です。図の赤色の矢印のとおり、J R札幌駅の南側に新幹線が乗り入れます。新たな新幹線ホームは、図に緑色で示しているとおり、創成川通をまたぐ形で新設され、新幹線の駅舎は西1丁目に整備されます。新幹線のホームや駅舎、路線の整備は都市計画法上の都市施設に定めずに行われており、J R札幌駅への延伸についても同様に取り扱うこととしております。

新幹線の乗り入れにより、在来線の線路が1線減少することとなります。在来線の機能を補償するため、現在ホームのない11番線を在来線用に転用し、新たにホームを設置する必要が生じました。これにより、J R札幌駅の駅舎が北側に拡大し、札幌駅北口駅前広場にせり出す形となります。

J R札幌駅の駅舎の北側を拡大した図です。新たに設置することとなる11番線ホームは、幅は約8m、長さは約140m程度を予定しており、ホームの南側約3mが既存の駅舎部分に

入り込む形となります。加えて、ホーム全体を収容するため、ＪＲ札幌駅の駅舎の北側が拡大し、外壁が札幌駅北口駅前広場に約６ｍせり出します。

こちらは、ＪＲ札幌駅を北側から見た写真です。１１番線ホームの設置により、赤色の線で示しているとおり、ＪＲ札幌駅の駅舎の北側を拡大します。北口広場にはバス乗り場やタクシー乗り場があり、その乗り場と駅舎を結ぶ上屋、シェルターが連続的に設置されております。また、広場の通路部分にはヒーティングが設置されており、冬期の歩行環境が整備されております。

駅舎の設計は、現在、ＪＲ北海道が行っており、外観のデザインなどについては、札幌市の景観プレアドバイス制度による専門家のアドバイスなどを受けながら今後決定いたします。

続いて、三つの都市計画の変更内容を簡単にご説明いたします。

都市高速鉄道については、ＪＲ札幌駅の駅舎の北側の拡大に伴い、約７００㎡拡大する都市計画変更を行い、現在、約６万３，８００㎡の区域が約６万４，５００㎡になります。

続いて、札幌駅北口駅前広場の変更についてです。

北口駅前広場は、その北側にある北８条通の一部として都市計画が定められております。駅舎の拡大により広場にせり出した部分の約６００㎡の変更を行うもので、現在、約１万９，５００㎡の区域を約１万８，９００㎡に縮小します。

続いて、高度利用地区の変更についてです。

ＪＲ札幌駅の北口は、現在、写真の示す区域について高度利用地区の指定をしており、当地区は都市高速鉄道の高架北側線を区域の境界線としていることから、今回の都市高速鉄道の変更に伴って区域が変更となります。

こちらは、区域の変更箇所を拡大した写真です。ＪＲ札幌駅の駅舎が北側に拡大することに伴い、写真に示す区域が縮小となり、面積が約１４．７haから約１４．６haとなります。

以上が三つの各都市計画の変更の内容です。

続きまして、前回の審議会でもいただいたご意見を踏まえた追加の説明をさせていただきます。

追加の説明として、５項目を説明します。

まず、前回の審議会でご質問をいただいた１１番線ホームの設置についてです。

１１番線ホームの設置に至る経緯についてですが、平成２７年２月より札幌駅北側への２線増設の計画見直しについて具体的な検討を開始し、平成２８年４月に新幹線ホーム位置の検討とともに、在来線札幌駅の１１番線ホーム新設などの検討を開始しました。その後、平成３０年３月には、いわゆる大東案の採用が決定し、在来線への輸送影響がないことを確認しています。

続いて、駅舎の拡大による通路の形状や歩行者動線の変化についてご質問をいただいておりますので、ご説明申し上げます。

こちらは、駅舎北側の東西方向の通路部の中央に立ち、東側を向いて撮った写真です。

写真の左側にあるとおり、通路部の北側には地下歩道の出入り口となっているアトリウムがあります。

こちらは、J R 札幌駅の北口にある東コンコースと西コンコースを結ぶ通路の写真です。現在、通路として約 3 m から 4 m、滞留空間や店舗に必要な空間として約 4 m から 6 m の幅員が確保されております。

こちらは、現状の J R 札幌駅の北口の 1 階と北口広場を上から見た模式図です。黄色の部分は、東コンコースと西コンコースを結ぶ通路を示しており、幅員は約 3 m から 4 m あります。赤色の部分は、鐘の広場など、利用者が滞留できる空間を示しており、幅員は約 4 m から 6 m あります。赤色の矢印は、北口広場の東西方向通路部の一番狭い箇所の幅員を示しており、約 8 m です。

駅舎が拡大した後の模式図です。黄色の線は現在の駅舎の外壁の位置であり、赤色の点線の丸は滞留空間の候補箇所です。

11 番線ホームの設置により、駅舎の外壁が約 6 m せり出します。せり出す部分の東西方向の延長は約 120 m で、そのうち、西側アトリウムの延長約 20 m、東側アトリウムの延長約 10 m の箇所で幅員が最も狭くなり、約 4 m となります。それ以外の部分は、植栽の一部の撤去などの工夫を施すことで現在と同程度の約 8 m の幅員が確保できると考えております。

また、後ほどご説明いたしますが、広場内の噴水の撤去についても検討しており、点線で示しております。

こちらは、アトリウムのある箇所において、駅舎の拡幅前後を比較した断面図であり、左側が北です。

上の図は現況をあらわしており、北口広場の通路部の幅員は約 8 m です。下の図は 11 番線ホームの設置に伴う駅舎の拡大後をあらわしています。オレンジ色の 11 番線ホームの階段などを新設することで改札内になり、現在の店舗、通路は廃止されます。広場の通路部においては駅舎が約 6 m せり出しますが、植栽の一部の撤去などによって約 4 m の幅員を確保します。

また、こちらはアトリウムがない箇所における駅舎の拡大前後を比較した断面図です。アトリウムのない箇所では、植栽の一部の撤去により、現状の通路部の幅員である約 8 m 以上を確保いたします。

現状の J R 札幌駅の北口の歩行者動線を濃い青色の矢印で示しています。

東西方向の移動については、広場通路部と駅舎内の連絡通路で往来が可能となっております。赤色の囲みは車椅子の方が広場へアクセスできるスロープです。

こちらは、濃い青色の矢印が駅舎拡大後の歩行者動線です。オレンジ色の点線矢印は、駅舎の中央部が改札内となることで利用できなくなる歩行者動線をあらわしており、駅舎からの出入りは東西の 2 カ所となりますが、点線の青色の矢印で示す場所への出入り口の設置を今後の検討事項としております。

続いて、地上と地下の垂直移動施設の状況についてご説明いたします。

こちらは、現在の J R 札幌駅の構内 1 階の図面であり、上が北口広場方面です。エスカレーター、階段を赤色の丸で、エレベーターを紫色の丸で示しております。

赤色の矢印は東西方向の連絡通路をあらわしており、現在、駅構内の北側と南側の 2 カ所にあります。青色の矢印は改札口の東西にあるコンコースを示しております。

こちらは、現在の北口広場とその地下にある地下歩道の図面です。北口広場の昇降設備の配置は図のとおりとなっています。

続いて、歩行者の占有幅や将来の歩行者数についてご説明いたします。

法令に基づく歩道の最小幅員は、道路構造令や札幌市福祉のまちづくり条例では、歩行者が多い場合には 3.5m 以上と規定されており、今回の変更後の北口広場通路部はこの基準を満たしております。

次に、通路幅員を考える際の基礎となる歩行者と車椅子の基本寸法をご説明します。

歩行者は 50cm 幅に余裕幅を加えた 75cm、車椅子は J I S 規格の 75cm に余裕幅を加えた 1 m が占有幅になります。

続いて、車椅子の方向転換についてです。

国土交通省のガイドラインでは、車椅子が方向転換するには 180cm が必要であり、直角路を通過する場合は 120cm の幅員が必要とされております。

これらの基準をもとに幅員 4 m の通路における利用形態の例を三つ示しております。

左は、歩行者 2 名、車椅子 2 台の往來の場合で、通路の両端に 25cm の余裕を残し、同時にすれ違いが可能な幅員です。中央は車椅子が方向転換をする横を歩行者が歩く場合、右は直角部を車椅子が通過する場合の例示です。

続いて、将来の歩行者数の推計についてご説明します。

今回の資料では、事前説明でのご指摘を踏まえて、赤色の字で示した新規の増加要素を追加しております。

今回の変更箇所における 9 月の朝ピーク時間帯の 8 時台の 1 時間当たりの交通量は、屋外の広場と屋内を合わせて 1,771 人でした。

一般に、交通量は、秋の値が年間平均値に近く、夏は多く、冬は少ない傾向にあります。交通量の分析は年間平均値に近い秋のデータで行うことが一般的ですが、年間で最も多い状態を想定して、夏期の補正值としてプラス 20% を適用しました。

また、将来の増加率として、就学者、就業者の増加、周辺街区の再開発、新幹線の札幌延伸、インバウンドの拡大を考慮し、合計でプラス 22% を適用しました。

計算結果については、次のページのグラフをごらんください。

2019 年秋の実測値をもとに、夏期の推計や将来の増加分を考慮した将来の歩行者数は、1 時間当たり 2,593 人であり、幅員 4 m の通路を通行可能な最大人数である 6,400 人を下回っております。

次に、約 4 m の通路幅員と将来の北口広場通路部の推計歩行者数と同規模の通路における通行状況を動画でごらんいただきます。

[映 像 上 映]

●坪田交通計画部長 撮影日時は、今月15日の朝のピーク時間である8時30分ごろです。

撮影場所は、ステラプレイス地下1階通路で、幅員は約4.2mです。

撮影時の歩行者数は1分当たり約55人で、1時間当たりに換算すると約3,200人に相当いたしますが、動画から幅員による通行への影響は生じないものと考えております。

次に、前回の事前説明でご質問をいただきました災害などが発生した際の避難についてご説明いたします。

北口広場は一時避難場所に指定されておりましたが、大規模災害時に一時的に施設から退避するための一時退避場所に指定されております。駅舎北側から避難や退避をする際の経路は、広場が屋外であるため、指定されておませんが、現地の状況から図の赤色の矢印の経路を想定いたしました。

安全性を高めるため、通路幅が狭くなるアトリウム部分を通るルートの補完として複数のルートを整備することを検討しております。

検討の内容については、次のページをごらんください。

続いて、北口広場の改良についてご説明します。

本市としましては、滞留機能の確保や通行の快適性、安全性向上などの観点から、札幌駅の拡大と一体的な北口広場の改良を行いたいと考えており、その形状や実施主体などについて、関係機関と検討を進めているところです。

検討対象の一例を申し上げますと、広場内の歩行経路の複数化に向けた通路部の新設や滞留空間の確保に向けたアトリウムの一部の改修、駅舎外壁のセットバック、利便性の確保に向けた適切な案内サインの設置や誘導、歩行快適性の確保に向けた上屋の連続設置などです。

続いて、都市計画法の第17条に基づき、本計画案の縦覧を行いましたので、その結果を報告いたします。

都市高速鉄道、道路及び高度利用地区の変更案について、今月の7日から21日の2週間で縦覧を行いましたが、意見書の提出はなく、電話などによるお問い合わせもございませんでした。

最後に、今後のスケジュールについてです。

本日ご説明した変更内容についてご同意をいただきましたら、3月に都市計画変更の告示をする予定です。

以上で本案件のご説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

●高野会長 前回の説明に加え、ご質問やご意見があったものについて追加説明も頂戴い

たしました。

それでは、ご質問やご意見をお願いいたします。

●岡本委員 わかりやすい説明をありがとうございます。

アトリウムのある部分とアトリウムのない部分での通路幅の違いです。スライド25とスライド26で分けてご説明をいただきましたけれども、スライド25を見ると、もともと、屋内側に3 mから4 m、広場側に8 mあって、合計で11mから12mあったものが約3分の1になってしまうわけです。その上、屋内の通路はなくなって、屋外の通路のみになってしまうということです。

交通量の計算から筋が通っていることはよくわかるのですが、一連の動線として考えたとき、8 mから4 mに絞り込まれる状況が本当に歩行者にとって歩きやすいのかどうかについては納得がいかないところがあるので、もう少しわかりやすく説明していただければと思います。

8 mから4 mにすぼまることで歩行者の歩きやすさが変わるような気がするのですが、どのようにお考えでしょうか。

●高野会長 先ほどの事務局のご説明では、必ずしも歩きやすさは同程度とは言っておらず、歩きにくくなるけれども、ほかの4 mの通路を見ても狭さが支障になることはないというご説明だったと思いますが、今のご質問に対してはいかがでしょうか。

●坪田交通計画部長 北口の駅前広場部分の通路の役割として、駅前広場を歩かれる方のほか、J R札幌駅を利用される方、西と東にあるコンコースから発生し、北口広場側に集中するような歩行者の動線もあると認識しております。

現在、駅舎の中に東西のコンコースを結ぶ通路があるわけですが、今回の11番線の新設に伴い、その機能は廃止せざるを得ないのが現状です。

一方、従来からある北口広場内の通路も狭くなるわけですが、先ほどご説明させていただいたように、アトリウムの改修なども含め、できるだけ動線が狭まらないように配慮させていただきたいと思っておりますし、冬の環境にも考慮するため、連続性のある上屋を設置することで、これまでと同程度とは言えないかもしれませんが、必要な機能は確保するように努めたいと考えております。

●高野会長 スライド42では改良についてそれぞれお話がありましたけれども、今の通路のところで言いますと、駅舎1階壁面のセットバックやアトリウムの一部改修については結構関係することだと思うのですが、この辺についての詳しいご説明を頂戴できればと思います。

●坪田交通計画部長 アトリウムは、北口の地下に地下歩道があるのですが、そこから広場に上がってくる動線を確保するためのところとして、階段とエスカレーターが設置されております。ここの役割も、今と同等の機能を確保することを念頭に置き、幅を狭めたとしても歩行者にご不便をおかけしない可能性があるのではないかということから検討してまいりたいと思っております。

このほか、現在は歩行者が滞留する空間もありますので、駅舎の外壁の一部をセットバックすることが可能であれば、そういった滞留空間もあわせて確保するものと考えております。

●高野会長 今の話は、どこの部分をどうセットバックするということでしょうか。

●坪田交通計画部長 緑色で改札内という表示をしているところがありますが、ここの外壁を工夫することができないかどうかという視点から、現在、ＪＲ北海道と協議させていただいております。

●高野会長 スライド25では今のセットバックの話はどうなりますか。下の図のところをセットバックするということですか。

●坪田交通計画部長 黄色部分が階段で、その横に外壁がありますが、その一部を少し凹ませることができるのであれば滞留空間などに活用できるのではないかと思います。

●高野会長 補足説明は以上でしたが、いかがでしたか。

●岡本委員 今、非常に大切な切り口を市からご説明いただいたと思っています。

アトリウムの一部改修に触れているのはとても重要だと思っています。というのは、毎日行っているわけではないので、わかりませんが、アトリウムで上下移動をする人はそれほど見ません。

そこでご提案差し上げたいのは、アトリウムの上下動線を担っている階段の半分はふたをしてしまって、幅をもっと確保できるように床面を広げてしまうということです。

また、ここには上下のエスカレーターがついていますよね。私の母親も年寄りですけども、聞いてみると、上よりおりるほうが怖いという話を聞くので、おりのエスカレーターの動きにしてあげて、階段を半分潰し、アトリウムの半分にふたをして、通路の床を使うという仕立てにさせていただけたらいいなと思います。

もう一つは感想ですが、ＪＲ北海道が新幹線を入れてくることにより、ほかの移動したいという人たちの利便性を向上させるわけですから、利用者及びＪＲ北海道に非常に有益な改修というわけです。でも、そのせいで駅舎から出てしまうことになる人には非常に不

便になる、もしくは、寒くなったり、雨雪に当たったり、その辺も改修項目に入っているけれども、不利益をこうむるところもあると思うのです。

新幹線を通すことによる利益を考えた上で、駅舎の変更に関しても責任をとってもらわなければならないことは意見として述べておきたいと思います。

●高野会長 今のご意見について、事務局からいかがでしょうか。

●坪田交通計画部長 アトリウムの改修の検討を進めていくに際しては、委員のご指摘も含め、今後、詳細な検討を進めていきたいと思っておりますし、実施主体なども今後の関係機関での検討の中で調整させていただきたいと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

●濱田委員 岡本委員の質問に関連することです。

スライド42のアトリウムの一部改修その他、費用がかかると思うのですけれども、この費用は市が負担するという前提なのですか。岡本委員もその件を聞かれていたと思うのですが、いかがでしょうか。

●坪田交通計画部長 費用負担のあり方についてはまだ決定しておりませんが、いずれにしても、先ほどの委員のご指摘にもございましたように、新幹線の工事に伴って発生する事柄ですので、その中でどのような費用負担のあり方が求められていくのか、今後詳細な検討をさせていただきたいと思います。

●濱田委員 そうすると、新幹線何とか機構と交渉の余地はあるということですね。

昔の鉄道・運輸機構ですね。人々の便利のために工事をする、そのときに費用が発生するけれども、それを払う者は2者いて、その間で交渉するという話ですよ。そのときには、交渉の道具立てというか、こうこうなのだからあなたが払えと合理的に言えるかどうか、そこが勝負になるわけで、そこをよく考えてほしいのです。

というのは、JR札幌駅前に4mのボトルネックの道ができることは市にとって大変格好が悪いことなので、何とか避けたほうがいいと思っています。私は、将来に禍根を残すと思います。

しかも、屋内通路がなくなり、屋外通路だけになるのです。そうすると、外の通路では予想されないような利用が発生する可能性があるわけです。

今は、東西のコンコースから出て、みどりの窓口に行くときは屋内の通路を使っていますよね。また、あそこにはコーヒーショップもあれば、人がたまえる場所もあります。北海道は冬が厳しく、特にビル周辺には立ってられず、屋内と屋外では大違いなのです。

でも、屋内通路が通れなくなるというか、駅構内になってしまい、今ある通路は誰でも通るけれども、切符を持っている人しか入れなくなるのでしょうか。

そういうふうに性質が違ってくるのだけれども、屋内通路がなくなり、屋外通路だけになったときの影響をもう少し考えたほうがいいです。

先ほど映像を見せていただきましたけれども、あれはどこかの通路の話で、要するに4 mあれば人が通れるではないかというものですが、そういう話だけでは済まないような気がするのです。

そして、札幌駅についてですが、南口というか、大通に向かっていくほうは誰が考えても正面で、北口は裏門みたいな感じです。でも、駅周辺を繁栄させるという発想がもしあるなら、今、正面ではないと思われているほうをどうやって発展させるかはすごく大事だと思うのです。

ここは札幌のまちの象徴で、新幹線が来て札幌駅が変わったぞとなるわけですが、このままいくと、うまい表現は見つからないですけれども、このままではみすぼらしくなるような気がするのです。でも、何としてもそれは避けたいわけで、理論武装して、しっかりと鉄道側と交渉したほうがいいと思います。

というか、今のアトリウムが立派過ぎるのです。えらくお金がかかっているのです。あれを壊して半分にしてはどうか。それから、岡本委員がおっしゃっていたけれども、地下歩行空間におりて合同庁舎に行く通路はそんなに使われていないですよ。ですから、何か方法はあると思います。

とにかく4 mにするのは何とか避けましょうよ。立派な交渉をして、札幌にとっていいようにやってほしいと思います。

●高野会長 繰り返しになりますが、都市計画の内容としては、スライド12とスライド13にある駅前広場、それから、平面的な区分けが変わること、それに対応する形で高度利用地区を変更したいということで、中身のレイアウトといいますか、駅前広場の中の通路やアトリウムのレイアウトについては都市計画の内容ではないので、ここでそれを決めるというような議論にはならないかと思います。

ただ、お二方から、このエリアの重要性に鑑み、今後、具体的な詳細計画をつくる上では非常に重要なポイントとなるので、みすぼらしくならないようにというご発言があったところですが、これについて事務局ではいかがでしょうか。

●坪田交通計画部長 費用負担のあり方については、何に起因してこうせざるを得ないのかを念頭に置き、引き続き関係機関と協議を進めていきたいと思っております。

また、駅舎内の東西のコンコースを結ぶ通路がなくなると駅構内の快適性が一部損なわれるのではないかとのご指摘もありましたので、その点も含めて関係機関と協議を進めたいと思っております。

●高野会長 スライド42には上屋、シェルターを外側につけると書いてありますが、上屋だけでは屋内とは全然違う状況になると思うのです。今、濱田委員のご意見には、可能かどうかはわかりませんが、外気に触れないような通路をとということも含まれていたのではないかと思います。

ほかにございますか。

●長内委員 先日もいろいろと意見を申し上げたところですが、今もお2人からあったように、私も4mというところにどうしてもひっかかるのです。今の説明というのはそれでも十分なのだとことを立証しているものですが、やむを得ず、どうしてもこれしかやりようがない、仕方がないから受けるのだという説明のほうが私にとってはわかりやすかったです。

新幹線も来る、利便性も高まる、公共交通機関としての利便性が高まるから、その分、何かが犠牲になるのはしょうがないではないかという理屈なのかもしれません。でも、ここが民間のビルだとしたら、歩道に出っ張ってビルを建てるけれども、それを許してくれと言っていることと同じなわけで、本音を言うと、もってのほかだと思います。

そうはいっても、新幹線がやってくる、冬季オリパラも控えている、それに向けて準備していかなければならない、それに合わせて新幹線の整備をするとなると、これ以上スケジュールをおくらせるわけにはいかないから苦渋の判断をしなければならないというわけですね。

でも、そうした利便性のために弱者が犠牲になるのです。そうならないようにしたいという思いが最後のページに込められているのかもしれませんが、この議案の出し方というか、説明の仕方に気持ちが入っていないのです。少なくとも、仕方なく札幌市としてはこうするのだけれども、しっかりと費用負担してくれということは言わなければいけないと思うのです。

これを市の案として提案し、4mになることはやむを得ないということで進めてしまうとその後の交渉にも影響が出ると思いますので、思いをしっかりと伝え、費用負担を相手に求めるということを今からきっちり言うべきだと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

●坪田交通計画部長 私どもも北口広場の利便性や快適性の確保は大変重要だと認識しておりますので、これからより詳細な検討を進めていくに当たりまして、どのように実現できるのかを一生懸命考えたいと思っております。また、費用負担のあり方についても、繰り返しになりますが、何に起因してこういう検討を進めているのかを主眼に置き、そのような認識でお願いしてまいりたいと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

●濱田委員 今、改札口は西と東ですが、これをつくるとき、北側に直接出られる改札口はできないのですか。そうすると、ボトルネックを避けて真っすぐ出られますよね。

それから、例えば、2階ホームをそのまませり出すのです。J R 仙台駅はみんなが使わないような歩道橋を非常にうまく使ってつくっているのです。ですから、4 mにすることを前提にせず、いろいろと考えたほうがいいと思います。

北口の改札口はできないのですか。それで真っすぐ抜けられるわけですが、どうですか。

●坪田交通計画部長 現在の駅舎の形状は、昭和63年に一時開業いたしました札幌駅高架化に伴って完成しました。その当時、東西の改札口がどのように設置されたか、詳細までは把握しておりませんでしたけれども、今回、委員からそうしたご指摘があったことを踏まえ、改めてJ R 北海道と協議を進めたいと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田中（啓）委員 費用負担のことで伺います。

前回の事前説明のとき、整備費用のことで改修に係る費用はどういうふうになっているかを聞いたとき、全国新幹線鉄道整備法に基づき、自治体としても一部を負担するものになると考えておりますと答えられていたかと思いますが、交渉によってその負担をなくすることができると考えているのか、お聞きします。

●坪田交通計画部長 前回の事前説明の中で北海道新幹線の札幌延伸に向けた費用負担については、北海道、札幌市で負担する割合が決まっており、全体の整備費用の一部を札幌市が負担することは決まっております。

一方、今回、11番線が張り出すことも新幹線の工事による影響ですが、それによってこういった改修をしなければならないというものをどこまで整備新幹線の費用に含められるのか、その点については今後詳細に検討していかねばならないという認識です。

●田中（啓）委員 であれば、負担が発生することもあり得るわけですね。

●坪田交通計画部長 全体の費用の中の一部について、費用負担の割合でもって負担するという意味では一部は札幌市が負担することになります。

●田中（啓）委員 今回はJ R 北海道の都合で行う改修であり、北口広場を通行している歩行者の利便性が損なわれるのは間違いないと思うのです。また、先ほど動画で示された

ものは東豊線に向かう通路だと思うのですけれども、ここはこの1本だけではなく、たしか、三つくらい動線があるのです。

ここは動線がこの1本だけで、そんな中で今回張り出すことにより通路幅が3分の1に減ってしまうのは、市民もそうですし、観光客にとっても不便になってくると思うので、全額をJR北海道に負担してもらうことを強く求めるべきだと思うのですが、どうでしょうか。

●坪田交通計画部長 整備新幹線の整備スケジュールについて説明不足だったかと思うのですが、新幹線の整備については鉄道・運輸機構が行うもので、その費用につきましては国や地方自治体が負担することになり、その一部を札幌市として負担しているということです。

今回は、北海道新幹線の札幌延伸に伴い、新幹線の線路をつくるとき、現在の在来線の1番線に新幹線が来ることで、その機能を留置線である11番線を活用することにより、現在の在来線の10本の線路を確保したいということです。ですから、原因は何かといいますと、北海道新幹線となりますので、今回の北口の改修について、鉄道・運輸機構が実施する事業の一部に含め、補償してもらうことができないかを検討してまいりたいということです。

●田中（啓）委員 最後に、意見を述べさせていただきます。

2030年度末に北海道新幹線が札幌に延伸されることを想定されてということだと思うのですが、実際、残土の問題であって、厚別や手稲での受け入れが決まっておられません。さらに、開業に関しても検討という段階だと思うのです。また、縦覧の結果では意見書はなかったということでしたが、実際に北口を歩いている歩行者や観光客にアンケートなどを行っているのかということも説明ではありませんでした。

こういうふうに改修して、歩行者の利便性も十分に確保できますとしてからでもこの案件は間に合うのではないかと思います。

●坪田交通計画部長 今回の都市計画変更に際しましては、JR札幌駅及び広場の地権者あるいは利用者にかかわるものと認識しておりますが、地権者は、JR北海道であり、札幌市であり、協議をしながら都市計画変更の手続を進めてきたところです。

なお、委員のご指摘のように、利用者は不特定多数にわたるということもありますので、今回は計画案の縦覧ということで対応させていただきましたけれども、説明会などは実施していないところです。

●高野会長 皆さんからは、このエリアは非常に重要なポイントになるので、質を落とさないよう、今後の計画で何とか考え、費用負担についても適正な方法でやるよう、根拠を

示していただきたいという意見が共通して出されましたが、ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●高野会長 なお、採決については、先ほど説明したとおり、①から③をまとめて行います。

◎琴似・栄町通について

●高野会長 次に、琴似・栄町通についてです。

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。

●坪田交通計画部長 続きまして、議案第2号の札幌圏都市計画道路琴似・栄町通の変更案についてご説明させていただきます。

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

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本日のご説明内容は、琴似・栄町通の概要、都市計画変更案、地域への説明状況・都市計画変更案の縦覧の3点です。

初めに、琴似・栄町通の概要について、スクリーンに表示している順にご説明します。

まず初めに、今回の変更箇所ですが、札幌市中心部から北西に約4km離れた場所にあります。

次に、琴似・栄町通の現在の都市計画決定内容についてです。

琴似・栄町通は、起点を北1条・宮の沢通、終点を篠路通とする延長約9,160mの都市計画道路です。今回の変更区間は、計画幅員18.18mで、これは、尺貫法で言うと、ちょうど10間になります。また、車線数は2車線で都市計画決定されております。

昭和11年に最初の都市計画決定を行い、平成24年に車線数を決定しております。今回変更を行う箇所は、赤色の線で示しているJR琴似駅から新川方面に約480m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、赤色の線で示した約480mの区間です。

こちらは、変更区間を更に拡大した図です。青色の線で示した区域が現在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18.18mとなっております。これに対して、現況の道路区域を赤色の線で示しておりますが、今回の変更区間については、計画幅員18.18mに対して、現況の道路区域は幅員18m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。

こちらは、今回の変更区間をJR琴似駅方向から新川方向に向かって見たときの断面図です。歩道の幅については両側それぞれ幅員4.09mとされておりますが、現況では幅員4.0

mとなっております。

この図において、宅地側の9cmが現在未整備となっております。

こちらは、変更区間をJR琴似駅方向から新川方向に、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。赤色の線が現在の道路区域を示しており、その9cm外側の青色の線が都市計画道路の区域を示しております。

続きまして、都市計画変更案について、スクリーンに表示している順にご説明します。

今回の琴似・栄町通の変更は、都市計画道路の見直し方針に基づき変更するものです。

都市計画道路の区域内においては、将来の事業の円滑な施行を確保するため、都市計画法第53条に基づく建築制限がかかることから、長期未着手の都市計画道路においてはこの建築制限が長期化しているという課題がありました。これらの背景などから、適切な都市計画道路の見直しを進めるため、平成20年3月に札幌市都市計画道路の見直し方針を策定しております。

この方針では、見直しを行うための指標や方法を定めており、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、この三つの条件を満たす路線を見直し検討の対象路線としております。

また、見直し方法としては、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の大きく分けて3種類の方法があります。

琴似・栄町通の今回変更する区間は、昭和11年に都市計画決定しており、都市計画決定から20年以上が経過していること、今後事業を実施する予定がないこと、主要幹線道路など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都市計画道路の見直し方針に基づき検討を行ったところ、現況道路については、都市計画道路として必要な車線数で整備されており、必要な幅員も確保されている状況です。

今回の未整備区間について、今後も沿線の地権者に対して土地利用の制限をかけ続けていくことが望ましくないこと、事業を実施して計画どおりの幅員の道路を整備するには得られる費用対効果が小さいことなどを総合的に判断し、先ほどご説明した見直し方法のうち、現況道路形状への変更により、都市計画幅員18.18mを現況幅員18mに合わせて変更することとしました。

こちらは、琴似・栄町通の見直し内容を示したイメージ図です。

今回の都市計画変更は、現況道路形状への変更として、こちらのイメージ図において青色の線で示している現在の都市計画区域を赤色の線で示している現況の道路区域に合わせて変更するものであり、変更後の計画幅員としては、片側9cmずつ縮小した18mとなります。

なお、画面右端の一部区間については、画面上側の歩道の現況幅員が4.09m確保されていることから、画面下側の歩道のみの変更となり、計画幅員は18.09mになります。今回の

変更により、赤色の斜線で示した都市計画道路の区域から外れる部分については都市計画法第53条に基づく建築制限が外れることになります。

最後に、地域への説明状況及び都市計画変更案の縦覧結果についてです。

今回の変更案については、関係する地権者に対して郵送による周知、説明会の実施、マンション管理組合などへの説明を行いました。その結果、本変更案に対して特に意見はございませんでした。

また、この変更案について、1月7日から1月21日までの2週間、縦覧を行いました。縦覧者は0名、意見書の提出はございませんでした。

以上で議案第2号の札幌圏都市計画道路の変更、琴似・栄町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 これは、昭和11年に都市計画決定されたものですが、当時はメートル単位ではなく、1間、2間という取り扱いのため、今となっては中途半端になっているということが背景にあるようです。そこで、現況の幅員に合わせて都市計画の幅員を縮小することでしたが、本件について何かご質問やご意見はございませんか。

●岸本委員 今まで、両側9cmの部分は道路という位置づけになるから建築制限がかかっていたけれども、18mぴったりにするから両端の9cmは道路ではなくなるということでしたよね。そこで質問ですが、所有権はどうなるのでしょうか。

●坪田交通計画部長 現況では道路は18mでして、将来的に都市計画道路として確保したいといいますか、都市計画の定めとして18.18mと定めていたということです。ですから、その両側9cmは道路ということではありません。

なお、所有権は地先の民地として処理されているということです。

●岸本委員 沿線住民の人たちは、ここは自分の敷地なのだけれども、将来、建てかえるときには民地との境界から9cmのところに建物を建てなければいけないという建築制限を受けてきたのだけれども、そこが道路ではなくなり、18m幅の道路に接することを起点に設計図をつくり、建築確認がおりますという理解でよろしいですか。

●坪田交通計画部長 おっしゃるとおりで、9cm部分は自己所有地となりますが、都市計画法第53条の適用は受けるという意味で建築制限がかかっていました。しかし、今回、都市計画で縮小させていただくことにより、そういった制限がなくなるということです。

●高野会長 ほかにございませんか。

●中村委員 2の都市計画変更案の見直し方針策定の背景のところでは。

第53条の2階建て以下で地階がないこと、木造、鉄骨づくりであることと書いてありますが、この通りには高層マンションがありますよね。どういうことなのでしょう。

●坪田交通計画部長 都市計画の区域に定められておりますところは建築制限がかかっています。今回ご説明申し上げた琴似・栄町通については、将来道路としたいとしておりまして9cmの幅のところ建築制限があったわけですが、それ以外の民地には特に建築制限はございませんので、現状では委員のご指摘のような土地利用がなされているということです。

●中村委員 9cmのところにかかる建物が建てばだめですけれども、それより奥まっていれば大丈夫ということでしょうか。

●坪田交通計画部長 そのとおりでして、9cmにかかるところというか、現状の18mのところのぎりぎりまでマンションを建てようとするとう建築制限がかかりますが、そこを避けた自己所有地に建てるものであれば何ら制限を受けないところです。

●高野会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、本案件の採決についても後ほど①から③まで一括して行います。

◎篠路駅周辺地区関連について

●高野会長 次に、篠路駅周辺地区関連についてです。

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 私は、まちづくり政策局事業推進担当部長の清水と申します。

案件グループ分け③の篠路駅周辺地区関連について、議案第2号、第3号、第5号を一括で説明いたします。

当案件は、平成29年度に都市計画決定及び変更を行った篠路駅周辺地区について、都市計画道路、都市高速鉄道及び土地区画整理事業の変更をするものです。

前方のスクリーンをごらんください。

本日の諮問では、地区の概要、地域の課題と平成29年度の都市計画決定について、都市計画変更に係る経緯、都市計画の変更内容、地元への説明状況、縦覧の結果、今後の予定の順に説明します。

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札沼線で約20分の北区北部に位置しております。

篠路駅周辺は、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、札幌市の中でも重要な地区となっています。

次に、地域の課題と平成29年度の都市計画決定についてです。

まず、篠路駅周辺地区における課題ですが、篠路駅周辺地区の抱える課題は主に三つあります。

一つ目は鉄道による東西分断、二つ目は横新道における慢性的な交通混雑、三つ目は篠路駅東口地区の脆弱な社会基盤です。

まず、一つ目の鉄道による東西分断についてです。

図に示すとおり、篠路駅周辺地区は地上を走る鉄道によって地区全体が東西に分断されています。篠路駅周辺は地域交流拠点ですが、鉄道の東側と西側で地域のコミュニティーが分断されるなど、地区の均衡ある発展や土地利用の活性化が阻害されている状況です。そのため、東西の分断を解消し、一体的なまちづくりを進める必要があります。

次に、二つ目の横新道における交通混雑についてです。

横新道は、篠路駅の南側に位置する幹線道路であり、１日当たり１２,０００台の車両が通行するなど、周辺の住民の方にとっても非常に重要な道路となっています。しかし、鉄道を横断する踏切部分周辺で慢性的な交通混雑が発生しており、混雑の解消が必要となっています。

次に、三つ目の篠路駅東口地区の脆弱な社会基盤についてです。

篠路駅西口付近については既に駅前広場の整備が完了しており、中高層のマンションが建つなど、土地利用の状況も高く、社会基盤が整備されておりますが、駅東口については駅前広場が未整備であり、また、市街地においても私道である指定道路が多いなど、都市基盤施設が整っていないことから低未利用な土地が多い状態となっており、社会基盤の強化が必要となっております。

これらの地域の課題を踏まえ、札幌市では、地域住民の協力のもと、平成25年度に策定した篠路駅周辺地区まちづくり実施計画において、鉄道高架事業、土地区画整理事業、周辺の道路整備事業の三つの事業を柱とした一体的なまちづくりを定め、これらの事業を進めるため、平成29年度に都市計画決定の手続を行いました。

続けて、平成29年度に都市計画の手続を行った箇所について説明します。

まず、都市高速鉄道である北海道旅客鉄道株式会社札沼線（２）についてです。

平成29年度に都市計画決定した区域は、図に赤色の線で示す百合が原－拓北駅間です。

なお、実際に高架される区間は、百合が原－拓北駅間のうち、図の緑色の線に示した約1,690mの区間となります。

高架の構造は、図に示すとおり、高さおよそ９mから10m、幅およそ11mです。

続いて、土地区画整理の都市計画の内容についてです。

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した。

次に、都市計画道路の変更についてです。

まず、J R 篠路駅の東西駅前広場である篠路駅東通及び篠路駅西通についてです。

J R 篠路駅については、現在の地上駅に合わせて J R 篠路駅西口に駅前広場が既に整備されていますが、都市高速鉄道の都市計画決定に伴い、駅舎及び鉄道部分の都市計画区域に合わせ、図の黄色の線で示す区域で東西の駅前広場の都市計画変更を行いました。

次に、高架側道 7 号線についてです。

高架側道 7 号線は、鉄道高架事業により仮線部分が最終的に幅員 6 m で生まれることから、高架側道 7 号線は、幅員 6 m の自転車歩行者専用道路で都市計画決定を行いました。そのほか、スクリーンに黄色の線で示す篠路駅前団地本通、篠路駅中央通、横新道について都市計画決定及び変更を行っています。

以上が平成29年度に行った都市計画の内容です。

次に、今回の都市計画変更に至った経緯についてです。

きっかけは、先ほど説明した平成29年度の都市計画決定時にいただいた地域住民等からの意見です。

当時、地元説明会の際には、計画そのものに係る特段の意見はなかったものの、縦覧期間に意見書が多数提出されました。意見の内容としては、事業の早期着手を要望するものや補償に関する要望など、さまざまなものがありましたが、このうち、都市計画そのものにかかわる意見として、地域のシンボルである駅前の民間会社所有の倉庫や松を存続してほしいというものです。

民間会社所有の倉庫とは、J R 篠路駅前に存しており、札幌市南区に採石場がある札幌軟石で造られたもので、現在は、民間会社が所有し、倉庫業を営むために活用されています。

これらの意見書について、前回の都市計画審議会では、札幌市においても地域資源として民間会社所有の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いるが、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、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いる、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、さらに、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するという内容の説明を本市からさせていただきました。

これに対し、討議においては、都市計画そのものについては同意いただいたものの、意見書等の内容を踏まえ、篠路駅東口駅前広場のレイアウトについて、地域と調整した上で

検討を進めることと意見を受けており、札幌市からも民間会社所有の倉庫と面する篠路駅東口駅前広場のあり方について地域の方々と協議を進める場を設けるという内容の回答をさせていただきました。

その後、札幌市では、平成29年度の都市計画手続の縦覧期間にいただいた意見書の内容及び都市計画審議会での意見を踏まえ、平成30年度から令和元年度にかけて地域と協議するための篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議を開催しました。

この会議については、都市計画審議会での意見を踏まえ、地域と一緒にあって、篠路駅東口駅前広場のレイアウトや交通結節点としての機能等を検討することを目的として定めました。

地域の意見を広く集めるため、地権者の方や商店街、まちづくり関連団体など、11名の地域を代表する方々と、都市空間デザイン、経済、歴史的地域資産保存をそれぞれ専門とする3名の委員の合計14名の委員を中心として、平成30年6月から令和元年5月までの1年間、篠路駅東口駅前広場のあり方について議論を進めてきました。

また、議論をまとめた内容については、平成30年12月に地域の総意としてまとめられた補足資料②の提言書が札幌市へ手交されました。

さらに、ことし5月に開催された検討会議を経て、主にスケジュールに関する内容が記載された補足資料③の附帯意見が提出されております。

それでは、篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議の中で取りまとまった提言書の内容について説明します。

検討会議の中で取りまとまった事柄としては、まず、民間会社所有の倉庫は、私たち地域住民、札幌市民にとっても重要であると考えられ、篠路のアイデンティティーとして残せるよう、篠路駅東口駅前広場の位置について配慮することが望ましいという内容、また、駅前広場の規模は平成29年度に都市計画決定した際に想定していた交通結節機能と同等の機能を確保していくことが望ましいという内容、さらに、具体的な案として、民間会社所有の倉庫に影響を与えない位置で篠路駅東口駅前広場の整備を進めていくことが篠路のまちづくりを考える上で最もふさわしいという案が示されました。

前方に図が出ていますが、黒色の線が平成29年度に都市計画決定を行った篠路駅東口駅前広場の区域となっており、篠路駅東口駅前広場在り方検討会議より提出された提言書における都市計画の変更案が赤色の線になります。

また、都市計画に係る附帯意見として、JR篠路駅や東西をつなぐ歩行者用通路を通じて西側から篠路出張所に訪れる方の利便性の高いアクセスが確保できるよう、行政には引き続き検討いただきたいという意見もいただきました。

さらに、駅前広場にかかわる地域住民の今後に向けた考えについても取りまとめられており、多目的な活用により駅前広場が明るくにぎわいのある場所となるまちづくりを目指して行動していくことが示されております。

その行動をしていくに当たっては、倉庫の所有者の意向を尊重し、地域の資産は地域で

守っていくという考え方のもと、将来、倉庫が使用されなくなる、事情により解体されるといった時期を迎えたときにどうするのか、倉庫の活用のあり方や資金的な課題などを今から考え行動していく、まちづくりは関係者みんなが協働で進めていき、地域でできるものは積極的に地域で担うよう行動していくなど、地域住民がみずから行動していくという考えが示されていたところです。

札幌市では、この提言書を通して得られた地域の意見の内容等を踏まえ、再度、篠路駅周辺のあり方について検討を進めました。その結果、駅前広場の形状としては平成29年度に都市計画決定したものが理想的ではあるものの、地域の意見を重く受けとめた結果、これらの意見を取り入れることによって地域住民の協働によるまちづくりの推進を実現できると考え、駅前広場としての交通機能を確保しつつ民間会社所有の倉庫に配慮した駅前広場区域に都市計画を変更すること、及び、篠路出張所へのアクセス経路を確保するために区画整理事業区域の都市計画を変更するという二つの方向性を主な視点として都市計画を変更することとしました。

それでは、具体的な都市計画の変更内容について説明させていただきます。

まず、駅前広場としての交通機能を確保しつつ、民間会社所有の倉庫に配慮した駅前広場区域に都市計画を変更ということで、提言書の内容に基づき、篠路駅東口駅前広場である篠路駅東通の区域を民間会社所有倉庫に配慮した形に変更します。図の青色の線が変更前の都市計画の区域であり、変更後の区域を赤色の線で示しています。また、篠路駅東通の区域変更に合わせ、高架側道7号線の起点を変更します。図の青色の線が変更前の都市計画の区域であり、変更後の区域を赤色の線で示しています。

そして、駅前広場の変更に合わせ、駅部高架橋の形状を一部変更します。青色の線が現在の区域で、赤色の線が変更後の区域になります。

また、駅部高架橋の形状を一部変更することにより、土地区画整理事業区域が縮小されることとなります。青色の線が現在の区域で、赤色の線が変更後の区域になります。

さらに、駅部高架橋の形状の変更に合わせ、西口の駅前広場である篠路駅西通の区域を変更します。青色の線が現在の区域で、赤色の線が変更後の区域になります。

スクリーンに出ているのは都市計画の変更前と変更後の東口駅前広場のイメージです。形状は変わりますが、交通機能として、バスバースやタクシーバース、自家用車駐車スペース、身障者等用駐車スペースについては引き続き確保する予定です。

なお、前回の都市計画審議会において駅前広場の各機能の根拠についてご質問がありましたが、駅前広場の面積や交通機能については駅前広場計画指針に基づき、昭和48年式という計算式によって設定しております。この計算式については、駅利用者の交通分担率や駅利用者数などの数値等を使用し、各バースの数や駅前広場の機能として必要な面積を算定するものです。最終的な面積については、この計算結果のみではなく、車両の軌跡の検討を行った上で無理なく転回できる面積として設定しています。

ただし、これらのレイアウトや駅舎の詳細については今後の設計等で変更になる可能性

がありますので、ご留意願います。

続きまして、土地区画整理事業の都市計画決定事項としては区画整理の区域のみとなりますが、現在検討している設計図案についてもご説明させていただきます。

都市計画の変更前では、公園を駅前広場に隣接するとともに区画道路を既存の建物の位置をもとに配置する案としておりました。新たな設計図案では、駅前広場の変更に伴い、公園を区域の南側に移す考えです。区域の北側の敷地からは公園が遠くなりますが、鉄道高架によって西側の公園へのアクセスが可能となるため、このような配置としました。

区画道路については横新道や篠路駅中央通沿道での土地利用等を想定して配置しております。これらの公園や区画道路の配置は土地区画整理事業着手後に事業計画の中で案を確定していきます。

次に、篠路出張所へのアクセス経路確保を目的とした区画整理事業の施行区域の変更について説明します。

現在、区画整理事業の区域を変更しようとしているのは、スクリーンに示す区画整理事業エリアの右側、ＪＲ篠路駅から言うと、北側にある篠路出張所や篠路神社のある部分になります。

篠路駅東口駅前広場の在り方検討会議においては、ＪＲ篠路駅や東西をつなぐ歩行者用通路を通して西側から篠路出張所へのアクセス確保について意見が出されておりましたが、この歩行者用のアクセス経路を確保するため、篠路出張所や篠路神社の土地についても土地区画整理事業の区域に入れる都市計画変更を考えています。

土地区画整理事業では、土地の整形化や移転等を換地と呼ばれる手法で行いますが、篠路出張所や篠路神社を土地区画整理の区域に入れることで、この換地の中で篠路出張所の敷地内通路としてアクセス経路を確保しようと考えております。

なお、このアクセス経路の確保に関係する地権者には事前に案を説明させていただき、ご理解が得られている状況であります。

続けて、地元への説明状況について説明します。

今回の都市計画変更の手續に伴い、前回の都市計画決定と同様、改めて、ことしの７月３０日と８月１日の２回、篠路コミュニティセンターを会場に地元説明会を開催し、６２名の住民の方に参加いただきました。また、説明会のほか、別途、地権者等への説明も行っております。

これらの地域への説明で出た都市計画変更に係る意見、質問について説明します。

スクリーンに示すとおり、これ以上事業を先送りせず、前倒しするくらいの気概でいてほしいという意見がありました。この意見については、札幌市としても事業の早期完了に向けて関係機関と協力して取り組んでいきたいという内容を回答しております。

また、現在の駅前広場の想定ではバスバースが整備されるようだが、バスが入るのかという質問もありました。この件については、土地区画整理事業など、周辺の開発状況や利用状況、運営上の課題を踏まえて事業者が判断する事項ではありますが、市としては、将

来的にバスが受け入れられるよう、必要となるスペースを確保したいという内容を回答しています。

続けて、縦覧の結果について説明します。

今回の都市計画変更の手續に伴い、令和2年1月7日から21日にかけて、都市計画法に基づく縦覧を行いました。縦覧に来た方及び意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定について説明します。

都市計画手續としましては、本日の都市計画審議会で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する予定です。

以上で議案第2・3・5号の篠路駅周辺地区関連についての説明を終わらせていただきます。

●高野会長 事前説明でもいろいろなご意見を頂戴したところですが、ご質問やご意見を願いたいします。

●田中（富）委員 一番最後のページに各種事業の認可着手が令和2年度以降と書いてありますが、大体の予想でもいいので、全部が終了するのはどのくらいの時期になりそうなのでしょうか。

●清水事業推進担当部長 これらの事業については、おおむね2030年ごろには終わり、残工事が残るかもしれませんが、現時点ではそのような予定です。

●高野会長 ほかにご意見、ご質問はございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●高野会長 それでは、①から③についての採決を行います。

●田中（啓）委員 大変不勉強で申しわけないのですが、採決について確認させてください。

諮問に入る前に、高野会長から、今説明された①から③について採決を一括でされるという話がありました。その理由として、道路の変更、あるいは、都市高速鉄道ということからだと思うのですが、道路の変更といっても①から③では地域や形状も違いますよね。そのため、こちらについては納得がいくけれども、こちらはどうかということがあると思うのですが、分けて採決することはできないものなののでしょうか。

●高野会長 事務局からご説明をいただけますか。

●高田都市計画課長 採決を分けて行うことができないのかについてです。

都市計画については、本来、全市的な観点から定めるものであり、一体的かつ総合的なものであることから、用途地域等、都市全体に及ぶもののほか、都市の骨格となる道路や公園等の都市施設については一つの案として一括して諮問し、採決することとしております。

なお、この考え方についてですが、国土交通省からも都市計画は一体性を持つものという解釈が示されております。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田作委員 私も田中（啓）委員と一緒に、違和感がある採決方法だと思っています。

関連性というか、連続性がなさ過ぎる気がするのです。分けて行わない理由はよくわかるのですが、分けられないことに違和感をすごく持ちます。

例えば、篠路と琴似については以前から審議会でもいろいろと議論してきました。篠路の件について言えば、地域の方々入ってやってきたことを追認するようなものです。また、琴似・栄町通については軽微な変更です。でも、ＪＲ札幌駅の件のことは、この二つと一緒にすることには違和感があるという意見を述べさせていただきます。

●高野会長 おっしゃるように、道路の変更ということではありますが、ＪＲ札幌駅の件と琴似・栄町通と篠路の件について、地域や内容が違うものを一体的にという説明は本当に理解しづらいですね。また、これから④と⑥の審議をやりますが、この採決は別にやるというのはそれぞれに重なりがないからという理由ですね。

採決方法というのは何かに規定されているものなのでしょうか。

●高田都市計画課長 法律で明確に定められたものではございません。ただ、国の解釈としては都市計画として一つで取り扱うことが原則であるとされておりますので、本市でも一括して採決を行おうとしているところです。

一方で、今いただいた意見のように、疑問もあるとのことですので、直ちにこの場で変更することは難しいのですけれども、今後、北海道等、関係機関とも協議し、こういったことが可能なのか、こういったことができるのかを検討させていただきたいと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

●岸本委員 要するに一体的なものについては議案をまとめてということですが、各委員の方々からのご指摘もわからないではありません。①の高度利用地区の変更、道路の変更、都市高速鉄道が一体ならわかる、これを一つの議題とするならわかるけれども、②と③まで一体にするのだったら、何で④や⑤は一体にならないのかということだと思いますし、

そう言われればそのとおりだと思うのです。ですから、一体の意味を拡張解釈することなく、分けるべき採決事案は分けたほうがいいのではないかというのが私の見解です。

そうした懸念が出るのは、①のＪＲ札幌駅ホーム関連を、言葉は悪いけれども、どさくさに紛れて採決したというイメージでとられたくない、それは本審議会としてやるべきではないということではないかと思うのです。これは言い過ぎでしょうか。でも、要はそういうことなのだろうと思うのです。

したがって、①については、採決して、賛成するにしても前提条件をもう一遍確認したいということだと思います。つまり、①のＪＲ札幌駅ホーム関連の道路変更は、それ自体はやらざるを得ないということはわからないではない、その意味では賛成せんではない、ただ、内容にまだ決まっていない部分もあるから、４ｍとすることについて無条件でいいですよという意味ではない、だから、採決で意思表示をしにくいということではないかと思うのです。

②と③、①と分けて、どういう意味で挙手するのかを確認した上で採決したほうがいいのか、審議会として認めたではないか、そういう意味ではないということに後々にならないようにしたほうがいいのかと思うのですが、いかがでしょうか。

●高野会長　まとめて採決するというのはこれまでもずっと踏襲してきたやり方です。今回は①から③までがまとまっていますが、琴似・栄町通や篠路の案件がなければ、①のみで採決するということもあるわけです。それは、案件の組み合わせによって起きてくることになると思います。

でも、今おっしゃったのは、①のみで採決するにしても、前提条件をつける、あるいは、附帯意見をつけるというような議論も出てくるかもしれない、今回は変更内容が重なり合う内容が出てきたために三つに分かれているわけですが、一つ一つ皆さん方のご意見を集約すべきではないかということですか。

●岸本委員　私が勝手に推測しているだけですが、恐らく、皆さんが懸念されているのは①についてだと思っていて、採決で手を挙げるにしても、なぜ手を挙げたのかという確認をしたいのではないかということだと思うのです。

要するに、最終的に４ｍになるにしても、アトリウムがこうなるのであれば４ｍになってもいたし方ないと思う場合もあるでしょうし、アトリウムがこういうふうにしかならないのであれば４ｍになるのは困るという場合もあるのではないかと、このような意思表示がしづらい条件のもと、ただ道路の変更をせざるを得ない場合がある、高度利用地区を変更しなければならない、その大枠については認めるということを確認した上で採決をしたほうがいいのかということなのではないかと思ひますし、私自身もそう思ひますということですか。

●高野会長 先ほどもご説明したように、①の案件について、今回の計画変更自体は幅を変更するというだけであって、中身のレイアウトについてはここで決定する事項には含まれないわけです。ただ、その状況によって賛成、反対は違ってくるとのことだと思います。

今までも同様の案件はたくさんあったわけですが、この審議会としては、中身を見てからではないと決められないということは言えないけれども、附帯意見を付すという方法があり得ますし、弱いやり方とはなりますが、本日の皆様方の発言は議事録として残りますので、今後、事業を進める上で生かしていただくということもあります。

そういう意味でいきますと、採決については①から③までまとめてやらざるを得ないかもしれませんが、採決に当たり、①について、附帯意見を付すかどうか、そのことについて皆さん方からご意見をいただくということではどうでしょうか。

●濱田委員 私も岸本委員の意見に賛成です。希望を言わせてもらえれば、①のJR札幌駅の案件について意見を言ったわけですから、それは活かしてほしいと思うのです。議事録には言ったことが書かれているというのはそうかもしれませんが、それでいいのかなという気がします。

といいますか、別に分離して採決しても何も問題はないでしょう。今の説明だと、国のやり方がそうだからということですが、これは札幌市の審議会ですし、地方自治でやっているわけですし、会長の権限で①だけ分離して採決しますということができないわけではないと思うのです。ですから、①だけでやってください。

私にはスライド42のことはよくわかりませんし、4mにしますということに賛成することはできないので、私としては保留します。そういう選択肢が生まれるわけですから、ぜひそうしていただけないでしょうか。

●岸本委員 保留云々という意見は出てくるかなと思っていたのですが、誤解がないように申し上げます。

今後どういう道路の形状にすればいいのかについては決まっていないところですが、今回、委員の皆様方から、種々、有益な意見が出てきましたので、それを踏まえ、今後、レイアウトを詳細に決定するときに検討しますという状態なわけです。

いずれにしても、新幹線が来ることにより、11番線をどうにかしなければいけない、それに伴って、何らかの形で道路形状を変更せざるを得ない、高度利用地区も変更しなければいけない、それ自体は間違いのないわけです。でも、どう変更するかについては決まっていない部分があるから意見を言ったわけで、費用負担の関係も含め、それはきちんと受けとめていただかなければいけないと思います。

今回は、新幹線が来る以上、高度利用地区や道路を変更しなければいけないことは間違いなく、それはいいですかという点について、いいですよという前提のもとでの採決です。

ということがはっきりしているのであれば、附帯事項をつけるやり方をとってはいけないとは言わないけれども、それを共有した上での採決だとはっきりするのであれば、採決できなくはないわけです。

それにしても、僕が解せないのは、だからといって、①から③を一括で採決しなければいけないということにこだわらなければいけないのかがわからないということです。逆に絶対分離しなければできませんとまでは言えないので、一括でやってもいいですけども、少なくとも、皆さんが懸念しているのは、①の採決の意味合いが変にひとり歩きしてほしくないということだと思うのです。ですから、議事録には当然残しますし、それを前提の上で採決しましたということを、これを附帯意見だと言うのなら、それは附帯意見としてつけてもいいのですが、そうした前提だということについて、事務局も含め、明確にした上で採決にするのだったら形式までこだわりません。

先ほど高野会長がおっしゃったのはそういう意味なのですね。

●高野会長 仮に、①から③まで一つ一つ採決したとしても、結果として残るのは同意か不同意かだけになるわけです。でも、その前提条件として、今回の変更する対象について同意かどうかという裏側では、その後のレイアウトがどうかまで含めて考えるわけです。

そこで、それについてはこういうふうにすべきであるという意見があるのであれば、附帯意見を付すということもあるということです。どこまでやるかはレベルによるかと思いますが、その前提で皆さんに手を挙げていただくとすると、かなり無責任な判断をお願いすることにならざるを得ないわけです。

●岸本委員 4 mになることは決まっているとした上で採否を決めてくださいということですか。

●高野会長 そうではありません。4 mにするかは決まっていませんし、今回は4 mにするという都市計画変更ではないのです。そこは不確定なのです。ただ、北側に少しはみ出ることが確定しているわけです。

●岸本委員 4 mの部分について皆さんからいろいろと意見が出され、アトリウムの縮小や、避難経路の確保のためにどうするかが今後考えられるのだけれども、道路の変更自体はしなければいけないということですね。また、場合によると、4 mとする可能性があるから、それに対してどういうふうなことをするのがいいのかということは今後議論することですか。

●高野会長 議論はするのですが、ここでは中身については議論しません。都市計画審議会の中ではその中身について議論することはありません。

●岸本委員 要するに、我々がここで採決しようとしている対象は、道路の変更が生じること、あるいは、高度地区の利用の変更が生じることについて認めるかだけであり、4 m幅のところは20mになるのがいい悪いということについて附帯意見として言えるけれども、今回我々が採決したからといって、あの案が確定してしまうわけではないという前提条件のもとで採決するということが皆さんで共有できているのだったら皆さんも意思表示しやすくなると思うのです。そこがはっきりしないままに一括と言われても……

●高野会長 それは説明不足だったかもしれませんが、今回の採決は、先ほども説明がありました、第1号から第3号の、端的に言うと、幅を広げるということだけです。結果として、現実的な案だと4 mにする案が出ているというご説明があったということです。

●岸本委員 不安に思われたからこそ、意見が出たと受けとめたのです。

●高野会長 ほかにございませんか。

●松浦委員 今のことに関連して発言します。

前回も今回もそうですが、審議にかけた時間も情報交換の量も後段のほうに非常に偏っていましたよね。でも、きょう同意を求められるものは高度利用地区の区域や道幅の変更についてのことだけなのだというのが今のご説明ですよ。

しかし、前回も今回も、また、今、私が申し上げたように、審議の焦点というか、重点が変更に伴う北口のレイアウトを変えていくことに重きが置かれていたと思うのです。そこに審議が集中していたにもかかわらず、挙手いただくのは高度利用地区の変更、道幅の変更だけだと言われると、混乱してしまうのです。

何に対して挙手するのか、もう一度、明確にお願いしたいと思います。

●高野会長 今回の都市計画変更は、資料でいいますと、スライド12からスライド15の上から見たときの平面的な区分の変更になるわけです。変更することによって、4 mになるとか8 mになるということが工事を行う上で付随して出てくることになるわけですが、都市計画の変更としては、そこを4 mにすることを規定するものではないですし、8 mにすることを規定するものでもないということです。

ところが、皆さんが同意するか不同意にするかというご判断は、上から見た区分の変更に伴って、それからどういうふうになるかを考えてのことだと思うのです。今までの案件でもそういうことがあって、そこに議論が集中していたわけですが、採決のターゲットはスライド12からスライド15の内容になるということです。

そういうことを考えても、認めるにはこのようなことをやらなければいけないというこ

とを議事録や附帯意見で示すという行為はできるということです。

おわかりになりましたでしょうか。

●松浦委員 挙手の焦点はわかりました。では、なぜこんなに後半部分のレイアウトに係る討論を長引かせなければいけなかったかというのが私の次の疑問点です。というのは、北口の道幅の幅員を変更することは包括的な意思決定だから十分に検討してくださいということだったと思うのです。

先ほど濱田委員がおっしゃった、この北口が札幌市の第2の顔になるか否か、将来、50年先、100年先を見通して十分に審議すべき案件ですよというご意見に本当に賛同したのです。ですから、時間をかけて包括的に考えましょうということで審議が進められてきたのに、それは何も考えなくてよろしいです、今後の案件になりますという……

●高野会長 私はそういうふうには言っていない。

皆さん方の同意、不同意についてはそういうことも含めてご判断いただきたいということです。

●松浦委員 これは私の意見ですけれども、①と②、③では、事の重大性が全然違うと思いますし、今後の検討すべき課題の多さも異なり、一括で挙手すべきではないと思いますので、私も議案を分けて採決することを希望したいと思います。

●田坂都市計画部長 事務局から、重複する部分もありますけれども、再度ご説明差し上げたいと思います。

今回、①から③について、場所は全く別ですけれども、この審議会に諮問させていただきましたが、共通するものとして道路の変更ということがあります。

先ほど事務局からもご説明差し上げましたけれども、都市計画というのは、一つの塊と申しましょうか、道路という大きな都市計画ということがありまして……

●高野会長 その説明はこれ以上していただかなくても結構だと思いますよ。

●都市計画部長 縦覧もそれでかけていますので、それを分けるとなると、再度、切り分けた縦覧をしなければならないなど、いろいろと支障が……

●高野会長 これから休憩をとらせていただき、事務局と相談したいと思いますが、議案として分離したいということを言っているわけではなく、我々の審議会の意見といいますか、同意、不同意を①から③で分けてはどうかということであって、そういう方法が可能かどうかだと思うのです。

ですから、議案を覆すということではないのです。

●都市計画部長 共通するのが道路部分ですので、それを分けるとなると、②や③についても、これまでの手続を……

●高野会長 意見の出し方であって、議案を変えるという話はしていないのです。
それでは、休憩をとらせていただきます。

今は11時37分ですので、11時45分まで休憩をとり、採決について相談させていただきたいと思います。

[休 憩]

●高野会長 それでは、再開いたします。

まず、①から③の採決を分けて行うことは可能であるということでした。ただ、そのとき、例えば、①が不同意となった場合、議案第2号と第3号も含まれておりますので、それに付随して、②と③も不同意になるということです。今の段階では議案を分離することができないからで、そうなるとしたら、手続のやり直しをするということです。

我々としては、①について、②と③とは別に採決にするとき、一つの方法として、附帯意見を付した上で皆さんの同意、不同意をとるというやり方もありますし、附帯意見を付すまでもなく、これまでの議事録の内容を重視するということについて事務局からお話をいただいた上で同意、不同意をとることも可能です。

そこで、附帯意見を付すべきか、付さずに分離して採否を問うか、ご意見を頂戴したいと思います。

●岡本委員 大変わかりやすい説明をありがとうございました。

正直に言うと、先ほどの回答から、附帯意見を付してほしいと思います。②と③の熟度や地域の理解、①に関連する懸念事項の密度や大きさが違いますので、事務局に議事録をしっかりと読んでねと口伝えで言っていたくのではなく、附帯意見として紙にまとめ、お伝えいただきたいと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田作委員 私も附帯意見をつける方法に賛同させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

●高野会長 ほかにございませんか。

●齋藤委員 2段階の整理が要るのかなと思います。

議事録にしっかり残す、附帯意見を付すということがあると思うのですが、その前に心配なのは、たくさんの意見が出され、それなりに事務局からお答えいただいたわけですが、事務局ではそれをどう整理されているのか、それを再確認したいと思うのです。

どんな意見が出て、関係先をどう調整していくかを確認したほうが安全かなと思います。

●高野会長 先ほどの議論の中で委員の皆さんがどういうことを考え、求めているのかを事務局としてどう受けとめているかについてお願いいたします。

●坪田交通計画部長 先ほど議案のご説明の後にたくさんの質問をいただきましたが、まず、通路幅が狭くなることについて、各委員がご懸念を持たれていることを理解しました。説明の中でもアトリウム改修について触れさせていただきましたけれども、私どもとしては、全くできないものをご提案しているわけではなく、改修していく方向で検討しているところです。ただ、今の段階でアトリウム幅を何mにして、通路幅を何mにしますという詳細までお示しできませんが、そのことについては検討を進めてまいりますし、複数動線の確保ということで、タクシー乗り場に至る動線も別ルートで設ける方向で検討してまいります。

さらに、費用負担のあり方についても、私どもとしては、札幌市の費用のみをもって北口広場の改修に臨むことを望んでいるわけではありませんので、関係機関には、そういった前提で、北海道新幹線に起因する事柄として費用負担のあり方を求めてまいりたいと思っておりますし、本日、各委員の皆様から力強くご指摘をいただきましたので、そのような交渉を進めてまいりたいと考えております。

●高野会長 ほかにございませんか。

●岸本委員 それを前提のもと、新幹線のために必然的に必要となる高度利用地区の区域の変更と道路の変更を、これにはまだ決まっていないところはあると思いますが、そういった意見を受けとめるので、今後事業をやっていく上で必要となるこれらを認めてほしいという提案があったという共通理解のもとで手を挙げられるかどうかということによろしいのではないのでしょうか。

これを附帯意見と言うかは別ですがね。

●高野会長 あえて附帯意見をつけてほしいというご意見があったわけです。

●高田委員 ①について、先ほどの質疑は本当に重要なことだろうと思うのです。そこで、附帯意見をつけるかどうかという話ですが、先ほど事務局から言われたことはちゃんと検討しますということだったわけです。それにはできるものもあるでしょうが、できないものもあるでしょう。それはやむを得ないと思うのですが、できるだけやりますということでした。

そこら辺を考えれば、あえて附帯意見をとらなくても議事録にちゃんと残りますので、それでいいのではないかと思います。

●高野会長 岡本委員はいかがですか。

●岡本委員 ご面倒かもしれませんが、今回の案件を対象にした議論の中身からすると、議事録に目を通してくださいではない位置づけとして表現すべきだと思いますし、もう少しだけ広げて言わせていただきますと、ＪＲ札幌駅というまちの顔になる部分について皆さん方の懸念が出てきたわけですから、箇条書きでも構わないので、こういうところを大切にしてほしいというものを別紙として仕立てていただければと思います。

●岸本委員 附帯意見の形式をとるかはともかくとして、今、齋藤委員から、事務局はどう受けとめたのか、改めて確認したいとおっしゃられたことに対し、３点ぐらいにまとめたと思うのですが、これで本日の会議で出てきた意見や要望を受けとめられているという認識をお持ちになったのであれば、それを附帯意見と呼ぶのであれば、附帯意見の形式で、あえて附帯意見と呼ぶまでもないだろうということであったとしても、そういう条件のもと、採決で賛成しましたというものを残せばいいと思うのです。ですから、あとは形式の問題だと思うのです。

つまり、そこまでわかってきているのであれば、恐らく、わかりましたという雰囲気だと思うのですが、違うのでしょうか。

●高野会長 その辺は皆さん方で考え方がいろいろとあると思うのです。

仮に附帯意見を付す場合、事務局からお答えのような内容でＪＲ札幌駅の品格、あるいは、利便性が損なわれないようにという抽象的なお願いというか、そうした意思表示したものを文書として付すことになるわけで、通路幅を８ｍにということには当然なりません。そういう意見を付した上で同意をいただくかどうかについて、皆さんの意見がばらついてるように思うのです。

それでは、附帯意見を付すかどうかについて、手を挙げていただくことにしましょうか。

●松原委員 できる限りやっていただける前提なのはわかりました。それを附帯意見とするか、議事録に載せるかはあるのですが、それによっては否決せざるを得なくなるという

ことが確約されないまま賛成するのはなかなか難しいのではないかなと思います。

つまり、アトリウムを改修して通路を広くしようとしています、費用負担を機構にお願いしたいと言いますが、結果、全部を札幌市が見なくならなくなったときには否決せざるを得ないという確約ですね。その結果によってはもう一回審議しますということができるのかどうか、改めて確認したいと思います。

境界線を決めること自体には賛成したい立場ですが、検討状況によっては賛成したことが本当によかったのだろうかと後でならないかなと不安に思っています。

●高野会長 今回の決定はあくまでも線を変えるだけですから、中身がどうなるかについては、極端な話をする、先ほど事務局が努力したいと言ったことが全く実現されない場合もあり得るということです。だからといって、ここで同意する同意しないという判断を現時点ではできないわけです。ですから、確約することまではできません。

●岸本委員 言い方と説明の仕方でニュアンスが変わってしまうのです。

言ってしまうと、駅前北口がどういう設計図になるのかについて、我々の承諾を得る必要はないわけです。逆に言うと、ここは4.5mにするのだったらいいのですよというような審議権限まではないのです。ただ、今回、新幹線が入ってくるときには北口にせり出すことになりますということだけで、変更の余地の残っている段階ですよ。また、費用負担関係についてもまだわかっていない部分がありますけれども、少なくとも、せり出さなければ11番線がということから高度利用地区や道路形状を変更することを認めてくださいと言っているわけですよ。

ですから、この審議会として、動線についてはこうすべきではないか、2階部分はこうすべきではないかなど、細かい意見は出たけれども、それ自体を附帯意見に入れることはできないのですよね。つまり、今後、北口の開発に当たって、さまざま出た意見を踏まえて北口の形状を考えることを前提に我々は決議したのですということさえはっきりしていれば、ここで出た意見を細かく拾い上げる必要はないわけであって、そこまで求められていないと思うのです。

議事録に載っているものも含め、ここで出た意見をきちんと出た意見を踏まえながら今後は市として動いてほしい、そこが明確になるのであれば採決できるということだと思うのです。

結局、対立しているようで、着地点は同じだと思うのです。軽く見ているわけではないのですけれども、そこまでこだわらなくてもいいところになぜこだわらなければいけないのかということがあるのです。ただ、形式的に分けることができないのだと言うのだしたら、一括で採決しても私はいいです。でも、そこをはっきりした上で意思表示したいということだけなのだろうと思うのですが、いかがですか。

●高野会長 ほかにございませんか。

●紫藤委員 長時間、この案件について議論してもなかなか前に進まないところがあったと思っています。大東案になる経緯もよくご存じだと思うのですが、新幹線の駅がどこになるかということについてもかなり紛糾したのです。

そんな中、今回、こういうことで出され、それに対し、コンコースのことや通路幅のこと、あるいは、外側しか歩けないではないかというご意見がありましたし、その費用負担のあり方についても具体的に皆さんからご意見が出たわけですから。そういう意見を上げたにもかかわらず、生煮えの中で賛成か反対の二者択一しかないということです。

なおかつ、ほかの議案も含め、三つを一括でとやられると、この一つのために、賛成したいけれども、できないよねということが皆さんの躊躇するとか、判断できない理由だと思うのです。

そういうことを考えますと、私は、審議会の委員として、賛成でも反対でもありません、これだけの経緯だけでは丸バツをつけられないから、決議拒否をいたしますと言うしかないぐらい悩ましいところです。ですから、先ほど会長がおっしゃられたとおり、もう一度差し戻しだよという覚悟で決をとってみて、バツだとなったときには、この案件についてまた時間をかけてやっていかなければならなくなるわけですよ。

そういうことを含めますと、ご指摘の点は議事録に載ったということもありますが、本当に的確な問題提起をし、こうしたほうがいいという提案もされたと思うのです。それを札幌市でしっかり受けとめ、責任を持ってやりますという担保が、この審議会で丸バツをつけた以外に、札幌市の決意として、皆さんの意見はしっかりと受けとめて実効あるものにしていきますというものが一つのスタンスとして示されないと、決議をとるのだったら賛成したいものと賛成できないものがまざっているものをどうするのか、極めて究極の選択をしなければいけないのです。

これまでの経緯も含め、新幹線駅についてどれほど紛糾し、今日に至っているか、また、コンコースの問題が一つの壁になっているという認識です。

そういうことで、将来を考え、何とか前に進めなければいけない、問題解決はどうするのかということですが、先ほど岸本委員がおっしゃったけれども、ここでバツになったからといって廃止になるわけでもなく、丸をつけたからそれで決定というわけでもなくて、審議会の答申が市議会にかかるわけですよ。ここには市議会の議員もいらっしゃいますが、議員の皆さんにどれだけ賢明な判断をしていただけるか、その辺についても想像力を働かせながら意思表示をしなければいけないというのが私の意見です。

●米田都市計画担当局長 前回の事前説明の際、また、本日いただいた議論はすべからく議事録に残っていくのが一つです。

私どもとしてはいただいた意見を最大限尊重するつもりで事業に取り組んでいくことに

変わりございませんし、理論的には4 mでも大丈夫だというご説明をさせていただきましたけれども、このままでいいとは思っておりませんし、そのままで終えるつもりもありません。

ただ、やり方は一つではなく、例えば、J R北海道には壁面をできるだけセットバックしていただいたり、別なルートをつくったり、あるいは、サインによりの確な誘導をしたり、アトリウムを多少いじって幅員を確保したりなどがあるわけです。

今回は、そうしたはっきりとした方法は申し上げられない状況で都市計画の判断をいただくわけですが、いずれにしても、札幌市として、いただいた意見を最大限尊重しようと思っており、このまま終えることはないということはこの場でお約束させていただきたいと思っております。

その上でですが、これは事業にかなり影響することですので、ぜひ同意をいただきたいと思っております。審議会として、この件については、単純に4 mにするというのではなく、きちんと対策をした上でというご意思を附帯意見としてつけたいということであれば、そのようにしていただいた上でご同意をお願いできればと思います。

このまま決をとり、議事録にしか残らないとしても、そのことについては最大限尊重し、次のステップに進みたいというのが我々の意思ですし、絶対に裏切らないよう取り組んでいきたいということを札幌市の意思として申し上げたいと思います。

●濱田委員 会長が最初に三つの選択肢があるというようなことを言われましたよね。

①だけを分けて決をとる、でも、それだといろいろとあるということでしたね。そこで、附帯意見をつけ、①について決をとる、そして、①から③までをまとめて決をとるというものでした。

これ以上議論しても時間ばかりがたつだけですので、私は高野会長にどういうふうにするのかを一任したいと思います。

●高野会長 私の考えですが、①から③までを分けて皆さん方のご意見を頂戴したいといえますか、挙手をしていただきたいと思いますと思っております。

まず、②と③については先んじて挙手をお願いしようと思います。

そして、①についてですが、きちんと附帯意見を付すべきだという意見があるわけです。ただ、今の事務局の回答が議事録に残りますし、今までの案件も同じですが、我々の意見は生かしていただいていると考えております。ですから、事務局からの回答を前提として同意していただくか、同意していただかないかを判断する、つまり、附帯意見を付さずに採決するかについても一度確認したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●高野会長 それでは、①について、附帯意見を付すか、付さないかです。

お考えはほぼ同じだと感じていますが、形式的に残すべきだということもありますし、

これまで、最初の議論以降においても事務局からいろいろな意思表示がありましたので、それを踏まえ、効力としてはそんなに変わるわけではありませんが、附帯意見を付さずとも、事務局からの回答を信じて同意するかです。

附帯意見を付すべきとおっしゃっていた方々から、もし付さずともいいというお考えを持っておられれば、附帯意見を付さず、①から③まで、分割して挙手していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

●岡本委員 冒頭で附帯意見をというお話をしましたが、先ほど局長から札幌市としてという言葉がありました。これは、強く受けとめられ、意思を反映できる発言だったと思います。ですから、先ほどは附帯意見としてまとめるべきだと発言しましたがけれども、局長の話を踏まえ、なくてもいいかなと思いました。

●高野会長 ほかにございませんか。

(「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。

①についてはお考えいただく時間も必要かと思いますので、②、③、①という順番で採決をします。

まず、②の琴似・栄町通についてです。

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 全員賛成です。

よって、②の琴似・栄町通については当審議会として同意することといたします。

次に、③の篠路駅周辺地区関連についてです。

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 全員賛成です。

よって、③の篠路駅周辺地区関連については当審議会として同意することといたします。

最後に、①のＪＲ札幌駅ホーム関連についてです。

これについては、先ほどの皆さんのご意見、あるいは、事務局から意思表示がありましたが、それらを前提としてお考えください。

①のＪＲ札幌駅ホーム関連について賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

●高野会長 賛成多数です。

よって、①のＪＲ札幌駅ホーム関連については当審議会として同意することといたします。

以上で、午前の部は終えまして、13時から開始とさせていただきます。

午後もどうぞよろしくお願いいたします。

12時11分

[休 憩]

●高野会長 それでは、出席のご予定の方がおそろいになりましたので、再開いたします。

◎学校統廃合関係について

●高野会長 まず、学校統廃合関係についてです。

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。

●永本学校施設担当部長 教育委員会学校施設担当部長の永本です。

議案第4号の札幌圏都市計画学校の変更についてご説明いたします。

それでは、前方のスクリーンをごらんください。

本件は、札幌市厚別区の上野幌・青葉北側地区における学校規模適正化の取り組みに伴い必要となる都市計画学校の変更を行うものです。

まずは、児童生徒数の推移と学校の計画についてご説明した後、現在の学校規模適正化の取り組み、都市計画の内容、都市計画法に基づく案の縦覧をご説明いたします。

それでは、児童生徒数の推移と学校の計画についてです。

昭和30年代後半の高度経済成長期、都市への急速な人口集中により、公共施設の不足や住環境の悪化が全国的な課題となりました。こうした社会経済状況を受け、無秩序な市街地開発を抑制し、良好な都市環境を確保するため、昭和44年に市街化区域と市街化調整区域を分ける線引き制度等を骨格とした現行の都市計画法が施行されております。

札幌市でも、これらの法改正を受け、昭和45年に市街化調整区域と市街化区域を指定したほか、昭和48年には道路、学校、公園といった公共施設を一体的に整備することを目的として住区整備基本計画を策定し、計画的な市街化を図ってまいりました。

この計画においては、おおむね1km四方の1住区に人口1万人、児童はその10%に当たる1,000人が居住していることを想定し、1住区内に1小学校、2住区内に1中学校の整備を標準としておりました。

なお、1小学校における学級数で申し上げますと、1学級40人として24学級、1学年当たり4学級の学校規模を想定しておりました。

このスライドは、児童生徒数の推移をあらわしたものです。

住区整備基本計画策定以降も札幌市の人口及び児童生徒数は伸び続け、昭和60年度のピーク時には児童生徒数が約21万人に達しました。しかし、昭和60年度以降、児童生徒数は年々減少を続け、現在ではピーク時の3分の2以下の約13万人まで減少しております。将来の推計人口でも、出生率の高い年齢層の減少などの要因から年少人口の減少が続くことが予測されており、児童生徒数の減少は今後も続くことが見込まれております。

年少人口の減少により小規模化した小・中学校では、クラス替えが困難となったり、運動会や学習発表会などの学校行事において教育効果が上がりにくくなるなどの教育面における課題や教員一人一人の業務負担の増加などの学校運営面における課題が生じることがあります。これらの課題を統合等の手法により解決し、よりよい教育環境を子どもたちに提供することを目的に行うのが学校規模の適正化です。

札幌市では、学校規模の適正化を進めるに当たり、有識者、保護者代表、学校関係者などから成る札幌市学校適正配置検討懇談会からの意見提言を踏まえ、平成19年12月に札幌市立小中学校の学校規模の適正化に関する基本方針を策定し、取り組みを進める上での基本的な考え方をまとめました。

基本方針において、札幌市における適正な学校規模を、小学校は、18学級から24学級、1学年3学級から4学級で、少なくとも12学級以上、1学年2学級以上、中学校は、12学級から18学級、1学年4学級から6学級で、少なくとも6学級以上、1学年2学級以上としております。

先ほどご説明しましたとおり、住区整備基本計画は人口が増加する中で策定され、同計画に基づき画一的に学校整備を進めてまいりましたが、児童生徒数が減少している現在は学校規模適正化の取り組みの中で地域ごとに適正規模の学校を確保する方向へと変わりつつあります。

前回の事前説明の際に小規模校の課題についてのご質問がございましたので、ご説明いたします。

先ほども少し触れさせていただきましたが、小規模化した小・中学校では、教育面における課題と学校運営面における課題が生じることがあります。

まず、教育面の課題についてご説明いたします。

子どもたちは、集団の中で学習することはもちろん、多くの友人の性格、行動、考え方や価値観と接するなど、多様な人間関係の中で切磋琢磨しながら社会性や協調性、連帯感などを培い、成長していきます。そういう意味で、集団は、単に個人の集まりではなく、子どもたちが互いに影響し合いながら人格を形成していく場だと言えます。こうした集団の持つ教育力によって、子どもたちは、互いに学び合うとともに、社会のルールやマナーも学び取りながら成長していきます。

しかし、学校の小規模化が進むと効果的なクラス替えができないため、生活面において人間関係が固定化してしまい、友人がふえないなど、自己形成に必要な集団活動が十分にできないこと、また、友人関係にトラブルが起きると後々まで影響が残るなどの課題が指摘されています。特に、1学年1学級の場合、子どもたちは入学したときから卒業するまで同一学級で過ごすことになるため、学級での子どもたちの役割が固定しがちとなり、学習活動など、学校生活に活気が生まれにくくなる場合があります。

運動会や学習発表会などの学校行事においては、少人数の場合、種目や演目に限界があり、行事としてのダイナミックさに欠けたり、一人一人の役割負担が大きくなるといった

ことなども懸念されます。

また、中学校では、学校規模が小さくなることにより、子どもたちの興味・関心に対応できる多様な部活動が成立しないなどの課題もあります。

次に、学校運営面の課題についてです。

学校運営に係る教員の業務内容や業務量は学校の規模によってそれほど変わるものではないため、教員数が少ないとそれだけ教員の負担がふえることになります。また、小学校においては、担任同士が指導の面で相談を行うことや授業研究を行うことが十分にできず、中学校では教科担任を専任で配置できない教科が発生するなどの課題が生じます。教員数は学校規模に応じて配置されることから、一定以上の教員数が確保できる規模の学校が望ましいと考えます。また、PTA活動の面でも、保護者の数が少ないため、行事の運営や組織の活動面における保護者の負担が大きくなるなどの課題があります。

学校規模適正化の取り組みは、よりよい教育環境を子どもたちに提供することとしておりますが、このよりよい教育環境についても前回質問がございましたので、ご説明いたします。

よりよい教育環境とは、子どもたちが学校での集団生活を通じてさまざまな個性と出会い、交流することによって、それぞれの個性や社会性を身につけることができる環境のこととしています。そのために必要な学校規模は、小学校において、1学年は3学級から4学級、中学校においては4学級から6学級程度と定めており、適正規模であれば、効果的にクラス替えができ、充実した教職員体制で児童生徒の指導や見守りを行うことが可能となります。

小規模な学校には家庭的な雰囲気の中で教員が子どもたち一人一人にきめ細かくかかわりやすいなどの長所がある一方で、教育面や学校運営面において課題が生じる場合があることなどを総合的に検討してまいりました結果、札幌市では基本方針に基づいて学校規模適正化の取り組みを進めていることをご理解いただければと存じます。

次に、現在の学校規模適正化の取り組みについてご説明いたします。

さきの基本方針に基づき、現在取り組みを進めている地域がこちらです。スライドの地図中、右上の赤色の箇所が厚別区の上野幌・青葉地域、右下が南区の石山・芸術の森地域です。今回ご説明いたしますのは、このうち、今年度末に閉校となる上野幌・青葉北側地区の上野幌小学校と青葉小学校、そして来年度に開校となる新札幌わかば小学校です。

上野幌・青葉北側地区の上野幌小学校と青葉小学校についてご説明いたします。

スライドの航空写真をごらんらんください。両校は、厚別区のJR新札幌駅から北広島市方面に向かって自動車で5分程度の場所にあり、校区は平和通りの北側に位置しております。

青葉小学校、上野幌小学校の通学区域は、写真のとおりです。青葉小学校の通学区域を青色、上野幌小学校の通学区域を黄色で示しており、統合後の新札幌わかば小学校の通学区域は2校の通学区域を合わせた形となります。

こちらは、新札幌わかば小学校の学校説明会において学校から保護者へ通学距離と時間に関する説明時に用いた資料をもとに作成した地図です。新札幌わかば小学校から最も距離が遠くなるのは青葉小学校校区の最北部で南郷通に面した部分であり、ここから学校まで約1.9kmの距離になります。

この図の所要時間は、低学年児童が歩くことを想定した速度や教頭先生が実際にゆっくり歩いたときの所要時間、通学路状況を考慮して作成したものです。歩く速度には、学年による体力差や個人差が大きく、明確な定義もないため、参考の数字ではありますが、通学にかかる時間の目安として、最も遠い約1.9kmの場所から学校まではおよそ25分から40分の所要時間を想定しております。

前回の事前説明の際、この1.9kmに関する質問がありましたので、ご説明いたします。

まず、住区整備基本計画の範囲が1km四方を想定していること、通学距離を1.9kmとしていることに矛盾があるのではないかとという質問でした。

先ほどご説明したとおり、住区整備基本計画は人口増加を前提とした時代に画一的かつ総合的な施設の配置を目指すものでした。しかしながら、今後の人口減少社会においては、地域の実情に応じた柔軟な対応を求められることから、平成25年に各施設の配置計画を見直し、学校については札幌市立小中学校の学校規模の適正化に関する基本方針に基づき、地域ごとに適正な学校規模を確保することとしております。そのため、住区整備基本計画の1kmと現在の通学距離の考え方については違いが生じております。

なお、前回の事前説明の際に本区域の立地適正化計画での位置づけについて質問がありましたが、この地区については札幌市立地適正化計画上の集合型居住誘導区域には位置づけられておりません。

続きまして、通学路が1.9kmという距離であることは問題ないのかというご指摘についてです。

この2kmの根拠ですが、文部科学省が策定した公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引では、小学校でおおむね4km以内、中学校でおおむね6km以内を基準としております。また、札幌市の札幌市立小中学校の学校規模の適正化に関する基本方針では、有識者や公募市民等から成る附属機関からの意見提言を踏まえ、小学校でおおむね2km以内、中学校でおおむね3km内を基準としております。

今回の学校統合において、通学距離が最長1.9kmとなることについて、住区整備基本計画にかわる学校規模の適正化に着目した学校配置の考え方からすると、2km以内の範囲のため、妥当であると考えておりますが、個別の対応が必要なケースについては、学校において相談を受け、個々に応じた配慮をしているところです。

なお、札幌市の小学校では通学距離が2km以上の児童には交通費を全額助成しており、新札幌わかば小学校の児童は通学距離が2km以内であることから、原則、徒歩通学となりますが、病虚弱等児童生徒の身体上の事由から交通機関を利用して通学することが必要と認められる場合は助成対象となります。

次に、検討の経緯についてです。

当初は、上野幌小学校、青葉小学校と隣接する上野幌西小学校、上野幌東小学校の4校で検討を実施しており、平成26年8月に上野幌・青葉地域小規模校検討委員会という保護者や地域の方々と構成される組織を設置し、学校規模適正化に関する検討を開始いただきました。

どのように統合を進めるのがよいかについて約2年をかけて検討し、北側の2校と南側の2校をそれぞれ統合することで規模適正化を進めることとなりました。このため、平成28年11月に上野幌小学校と青葉小学校の統合について、より議論を深めるため、上野幌・青葉地域北側部会を設置しました。

上野幌・青葉地域北側部会において検討を続け、平成29年9月には、その検討結果である上野幌小学校と青葉小学校を統合し、新設校を開校する旨をまとめた意見書が教育長へ提出されました。これを受け、平成30年2月には両校の保護者や地域の方を対象とした地域説明会を実施しております。

その結果、令和2年3月末をもって上野幌小学校と青葉小学校を閉校し、令和2年4月には上野幌小学校の校舎を活用して新たに新札幌わかば小学校を開校することとし、平成30年10月に学校設置条例の改正を行ったところです。

統合後の新札幌わかば小学校は、児童数396人、13学級での開校を予定しております。

なお、上野幌小学校と青葉小学校の児童数、学級数の推移は表のとおりです。

続きまして、都市計画の内容についてです。

北側地区の上野幌小学校及び青葉小学校の現在の状況です。上野幌小学校及び青葉小学校は都市計画学校となっておりません。そして、先ほどご説明したとおり、令和2年3月に上野幌小学校と青葉小学校を閉校し、令和2年4月に新札幌わかば小学校を開校いたしますので、新札幌わかば小学校を新たに都市計画決定いたします。

最後に、都市計画法に基づく案の縦覧についてです。

都市計画法に基づき、令和2年1月7日から21日にかけて案の縦覧を実施しましたが、ご意見はございませんでした。

議案第4号の説明は以上です。

ご審議のほど、よろしくお願いします。

●高野会長 前回の説明に加え、前回にご質問が出たことについて補足説明がありました。ただいまの第4号についてご質問やご意見を頂戴したいと思います。

●巽委員 距離が1.9kmということですが、これは山道を1.9km歩くわけではないので、例えば小学校1年生の子どもがたくさん交差点がある場所を歩くことを考えると、とても不安に感じます。

そこで、登下校をする際の安全面への配慮についてです。例えば、スクールガードや交

通指導などをされているのかを知りたいと思います。

また、こちらの新しい小学校の放課後児童が通う児童会館の場所はどこになるのか、教えていただきたいです。

●長谷川学校規模適正化担当課長 まず、通学安全に関する配慮についてです。

こちらの地域では、町内会の役割が大きいかと思いますが、交通安全指導員や交通安全母の会など、子どもたちを見守ってくれる団体があり、その方たちに見守っていただくほか、学校でも、例えば、午前授業のときには何時ぐらいに児童が通るといような情報を流し、その時間帯においては、外に出なくても、子どもたちが歩いているところを見てくださいと呼びかけ、子どもたちの安全を守ろうと考えているところです。

次に、放課後児童の関係についてです。

新札幌わかば小学校については、ミニ児童会館が学校内にあります。また、青葉小学校の近くに青葉児童会館がありまして、そちらのどちらかを選択していただき、放課後を過ごしていただくことになります。

●異委員 交通安全のボランティアの数がどんどん減っているように思いますので、連携をするよう、札幌市からも指導していただきたいと思います。また、安全面には特に配慮していただきたいことをお願いします。

●長谷川学校規模適正化担当課長 貴重なご意見をありがとうございます。

学校が統合されることを念頭に置き、それぞれの学校で持っていたスクールゾーン実行委員会が合同でいろいろなことを検討し、地域の見守っていこうとやっているところとして、教育委員会もそれをバックアップしながら子どもたちの安全を守っていきたいと考えております。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田中（啓）委員 都市計画学校について確認させていただきたい点があります。

先ほどの資料では、統合される青葉小学校と上野幌小学校は都市計画学校に指定していませんでしたが、指定されることによってどのような違いが出てくるのでしょうか。あわせて、もし指定しなければ令和2年度に開校できないのかも教えてください。

●永本学校施設担当部長 今ある上野幌小学校と青葉小学校が都市計画決定されていないということについてです。

札幌市内には都市計画法施行以前に開校した学校が多数あるのですが、そうした古い学校につきましては都市計画決定されておられません。

次に、今回、新札幌わかば小学校について、都市計画決定をしないと開校できないのかについてです。

都市計画決定そのものと学校の開校には直接の関係はありませんので、極論を申し上げますと、都市計画決定がなくても学校は開校できます。ただ、先ほどご説明の中でもお話しさせていただきましたが、これからは、人口減少社会を見据え、地域の中で必要な学校を新たに都市計画学校として指定していきたいという考えでおりますので、新しく設置される新札幌わかば小学校については都市計画決定をさせていただきたいということです。

●高野会長 都市計画決定をしない場合とした場合の違いについてご説明いただけますか。

●永本学校施設担当部長 具体的な違いといいますと、例えば、都市計画学校になると国の補助の対象になるかというところではなく、都市計画学校であるなしにかかわらず、公立学校の補助等の要件が適用されますので、我々の知り得る限りでは大きな違いはないと思っておりますが、札幌市の都市計画の中で学校をきちんと位置づけてまいりたいという考えのもと、指定していただきたいということです。

●高野会長 都市計画の事務局から考え方についてご説明いただけますか。

●高田都市計画課長 昭和45年に都市計画法が改正され、そのとき、都市施設として住居系の用途地域については義務教育施設を定めるものとする明記されました。これを発端に、それ以降に新設する小・中学校については都市計画決定を行っているという経緯があります。

●田中（啓）委員 先ほど、都市計画学校に指定することは、これからも人口が、あるいは、子どもの数が減っていく中においてもその地域に学校が必要だという考え方を明確にするということでしたが、そこでもう一点です。

今回、青葉小学校と上野幌小学校が統廃合され、新札幌わかば小学校になるということだと思うのですが、都市計画学校に指定されている学校は、今後も統廃合せず、学校としてしっかり守っていくという位置づけになっているのか、お聞きします。

●永本学校施設担当部長 現在、都市計画学校に指定されているので、今後、統合の対象にしないといったことではなく、あくまで、地域の中で都市計画学校になっている学校、なっていない学校を含め、通学区域の問題などを総合的に勘案し、どこの学校を活用するのか、もしくは、それぞれの学校を廃止し、別の場所に新しい学校を建て、適正な規模を確保したいということとして、既に都市計画学校に指定されている学校だから今後も統合の対象にならないということではありません。

●高野会長 ほかにございませんか。

●岸本委員 要するに、都市計画学校という形で指定されていれば都市計画法上の都市施設という位置づけになるが、指定されたからといって統廃合がないわけではない。統廃合するとき、一方の学校が統合される側になったとき、都市施設を廃止することになるので、都市計画法上の廃止の手続を踏まなければいけないわけで、都市計画法上の都市施設になっている学校であろうとなっていない学校であろうと、学校教育法の取り扱いに違いはないということですよね。

そして、今回の二つについては、都市計画法が施行される以前に既に設置されている学校であり、都市計画法上の都市施設としての指定を受けていないから、今回、統廃合するに当たり、都市施設の廃止あるいは新たな設置という手続を踏まないということでのいいのですか。

ですから、教育のやり方や国からの補助金の額などが都市施設になっているかなっていないかによって大きく変わるわけではない、ただし、廃止したりするとき、都市計画法の手続に乗るかどうかに違いが出てくるという理解でよろしいのでしょうか。

●永本学校施設担当部長 今おっしゃられたとおりです。

ただ、1点だけ申し上げれば、新たにできる学校については都市計画学校として指定していただきたいと考えているということです。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田中（啓）委員 今、都市計画審議会で諮られているのは、新札幌わかば小学校を都市計画学校に指定したいということは理解しました。

ただ、その前段で小規模校の課題が幾つか挙げられておりましたので、意見を申し上げます。

例えば、人間関係の固定化、社会性、協調性、コミュニケーション能力を伸ばす機会が制限される、小規模校だったらこういう課題があるとのことでした。この間、文部科学省が言っていることも聞いていますが、これについての科学的なデータは見たことがないのです。もしあるのであれば、データとしてこういうふうなものがありますと示すべきだと思います。

あわせて、札幌市の小規模特認校では、1クラス16名でも、運動会など、いろいろな行事が行えていますし、クラスでの役割が固定しがちと言っていますが、授業の一つとして教師と児童が話し合って、それこそコミュニケーションをとって、きょうはAさんがこういう役割を、あしたはBさんがこういう役割をとるようにすることも十分に可能だと思います。

いますので、全く科学的な根拠のない説明は決してよくないということを言うておきます。

●高野会長 科学的ということがどういうことを言っているかはわかりませんが、教育分野での研究ということから言うとそれ相応のものがあるように思いますが、いかがでしょうか。

●長谷川学校規模適正化担当課長 科学的ということに対しどうご説明していいかはわかりませんが、学校規模適正化を検討する審議会や懇談会には教育関係者の有識者に入っていただき、どういったものが課題であり、当然、小規模校のよさもありますから、そうした上でどちらがどうかについてはいろいろと検討されております。

国でも、指針を出すとき、全てが公表されているわけではありませんが、審議会等有識者の方々により、こういったものがないのではないだろうかという検討がなされております。

それが100%正しいというわけではないと思いますが、そういった議論があり、札幌市でもそれを踏まえていろいろと検討し、こういう結果になっているということでご理解をいただければと思います。

●高野会長 ほかにございませんか。

(「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。

学校統廃合関係に係る議案第4号について賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

●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。

◎宮の沢中央地区について

●高野会長 次に、宮の沢中央地区についてです。

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。

●二宮地域計画課長 地域計画課長の二宮です。

議案第6号の宮の沢中央地区地区計画の決定について説明いたします。

本案件は、住環境の維持・保全が望まれる宮の沢中央地区について、住民の意向などを踏まえ、将来にわたってよりよい環境を引き継いでいくため、地区計画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。

説明事項といたしましては、地区の概要、まちづくりの経緯、都市計画の案、前回の都

市計画審議会での意見、都市計画法に基づく案の縦覧の順に説明いたします。

初めに、地区の概要についてです。

宮の沢中央地区は、ＪＲ札幌駅から北西へ約８kmのところの位置しています。宮の沢中央地区とは宮の沢中央町内会の区域を指しており、当地区は昭和４７年ごろから民間の宅地開発が進み、戸建住宅を中心とする住宅地が形成されてきました。

当地区に近接する主要な公共交通機関としては、ＪＲ発寒駅、地下鉄宮の沢駅があり、主要な道路として、都市計画道路追分通、北５条・手稲通、桑園・発寒通があり、その中でも二十四軒・手稲通はラベンダー通りという愛称で地域から親しまれております。これらの都市計画道路の整備に合わせ、沿道には商業施設や集合住宅などが立地するようになりました。また、手稲連山から成る山並みや追分川の桜など、豊かな自然環境を有していることも地区の特徴となっています。

次に、当地区の用途地域と土地利用の状況についてです。

当地区は、主に第一種住居地域に指定されており、戸建住宅が多く立地しています。二十四軒・手稲通沿道は近隣商業地域に指定されており、高層の共同住宅や物販店などの利便施設が立地しています。桑園・発寒通、北５条・手稲通の沿道は準住居地域、準工業地域などが指定されており、物販店のほかに工場や運輸倉庫などが立地しています。

続いて、当地区の高度地区の指定状況についてです。

当地区では地区計画区域全域が３３m高度地区に指定されております。

続いて、当地区でこれまで進めてまいりましたまちづくりの経緯について説明します。

まず、第２次札幌市都市計画マスタープランでの位置づけについてです。

当地区は、本市の都市づくりに関する基本的な指針である第２次札幌市都市計画マスタープランにおいて一般住宅地に位置づけられており、地域特性に応じた一般住宅地の居住環境の維持・向上などが求められております。

住宅市街地の基本方針としては、地域住民主体による土地利用のルールづくり等を支援するなど、良好な居住環境を形成する取り組みを推進すると定めており、取り組みの方向性として、居住環境の維持・改善が望まれる地区や今後の土地利用転換が見込まれる地区については、住民の意向なども踏まえながら地区計画などのきめ細かな土地利用ルールを設定を検討すると定めています。当地区は、平成２８年からこの取り組みのモデル地区としてまちづくりルールの検討を開始しました。

当地区をモデル地区として選定した理由について説明します。

まず、先ほど取り組みの方向性として説明しました今後の土地利用転換が見込まれる地区として、指定容積率に対する実際の建物の容積率の割合が低い低密度な一般住宅地で、かつ、更新時期を迎える建物が多く存在する地区を選定しました。これらの地区は、今後の建物更新で現状よりも規模の大きな建築物が建設されるなど、住環境の変化が懸念されるため、本市としては地区計画などのきめ細かな土地利用ルールをもって住環境の維持・保全が必要と考えました。

これらの地区の町内会やまちづくりセンターに対してまちづくりルールへの関心を調査するためにヒアリングしたところ、宮の沢中央町内会の皆様から、地区の現在の土地利用のルールを知り、さらに地区計画などの制度を知るとは有意義であるという意見があるなど、まちづくりへの関心が高く、また、住環境の維持・改善を図るため、まちづくりルールやまちづくり活動の検討を行いたいという要望がありました。このような状況を踏まえ、当地区をモデル地区に選定し、まちづくりルールの検討を開始しております。

まちづくりルールの検討に当たっては、地域の方々とのワークショップ等を通じ、当地区のエリアごとの特徴を把握しながら、それぞれのエリアの将来像や課題について意見交換を行いました。

地域の皆様からのご意見を紹介いたします。

まず、戸建て住宅が主体のエリアについては、低層住宅地のエリアは高さに関するルールがあるとよいといった建築物の高さ制限に関する意見や、土地の細分化を抑制したい、雪置き場の問題を考えて敷地面積の最低限度などのルールが必要、建物の壁面の位置等のルールが必要といった意見などが挙げられました。

次に、地域のシンボルであるラベンダー通りの沿道では、にぎわいを生む中心としたい、厳しい規制を設けずに開発を促進したほうがよいなどの意見がありました。

そのほか、それぞれの宅地内で緑化を促すルールが必要といった緑化、景観形成に関する意見や、若い人も一緒に地域活動に取り組んでほしいといったまちづくり活動に関する意見が挙げられました。

当地区では、このような意見を踏まえ、まちづくりルールを検討してきました。その中で、みどりや広告物など、景観に関する意見をもとに景観まちづくり指針の検討を進め、平成30年度には、札幌市景観審議会でもいただいた意見を踏まえ、宮の沢中央地区景観まちづくり指針を策定しております。

景観まちづくり指針とは、札幌市景観条例に基づき、札幌市と地域住民等が協働で作成するもので、地域の景観のあり方について検討し、地域特性に応じた魅力的な景観形成を図る取り組みを推進するための制度です。宮の沢中央地区景観まちづくり指針では、建築物に関するもののほか、みどりや広告物などに関する事項を定めております。

なお、宮の沢中央地区景観まちづくり指針については、後ほど詳しく説明いたします。

また、建物の高さのルール、敷地面積や建蔽率のルールなど、土地利用に関する意見については地区計画の検討を進めてまいりました。

それでは、地区計画の検討内容を説明いたします。

まず、地区計画の方針と土地利用のルールを定める地区整備計画の区域についてです。

ワークショップなどでいただいた意見では、地区計画の方針にかかわるものとして、現在の景観や暮らしやすい環境を若い人たちに引き継いでいけるようなものとなるとよいといった意見などが挙げられました。また、ルールを定める範囲については、戸建住宅が主体のエリアに高さ制限などの住環境に配慮するルールがあるとよいといった意見がある一

方で、ラベンダー通りなどは厳しい規制を設けずに開発を促進したほうがよいなど、ルールを定めないほうがよいという意見が挙げられました。

以上の意見を踏まえ、地区整備計画の区域は、戸建て住宅が主体のエリアの住環境に配慮した計画とするため、ＪＲ駅の周辺を除く第一種住居地域を対象とし、ラベンダー通り沿道などは区域外としました。

次に、地区整備計画の検討内容について説明いたします。

まず、建築物の高さについていただいた意見としては、低層住宅地のエリアは高さに関するルールがあるとよい、５階建てくらいに抑えると心地よさが保たれる、敷地面積を大きくとることができれば高さを許容してもよいなどが挙げられました。

以上を踏まえ、５階建て相当に当たる15mの制限を設けることとし、周辺住環境に配慮した場合には高度地区で定められる建築物の高さの最高限度である33mまで建てられる制限としました。

制限内容の詳細については、後ほど都市計画の案の中で説明いたします。

次に、敷地面積、建蔽率のルールについてです。

いただいた意見としては、冬期間の雪置き場や火災時の延焼などの面でもゆとりある土地の広さを確保することが必要、セットバックや敷地の細分化の防止、建蔽率について規制を定めたいといったものがありました。その一方で、ルールを厳しく定め過ぎると土地や建物の所有者の不利益につながるのではないかと、敷地の細分化を制限すると新しい人の流入を妨げてしまうのではないかとという意見もありました。

また、本市で土地利用の状況を調査した結果、敷地面積の最低限度を仮に165㎡で定めた場合には、地区整備計画区域内において約３分の１の敷地がルールに適合しない既存不適格に、建蔽率の最高限度を50％に定めた場合には、地区整備計画区域内において約４分の１の建築物が既存不適格となることがわかっております。

このような地区の現状とご意見を踏まえ、敷地面積の最低限度、建蔽率などについては地区計画で具体的な制限を定めることは難しいと考えております。

以上の検討を経て取りまとめました都市計画の案について説明いたします。

まず、地区計画区域は宮の沢中央町内会の全域とし、地区整備計画は駅周辺を除く戸建て住宅が多い第一種住居地域の範囲とします。

次に、地区計画の方針について説明いたします。

地区計画の目標は、宮の沢中央地区景観まちづくり指針と連携しながら現在の住環境の維持・保全を図り、将来にわたってよりよい環境を引き継ぐことと定め、当地区計画と景観まちづくり指針の両輪で住環境の維持・保全を図ることを目標とします。

土地利用の方針は、既に形成されている市街地の均衡ある土地利用を基本とした住環境の維持・保全を図ると定めます。

地区整備計画は、建築物の高さの最高限度を15mとして定めることとし、道路境界線からの後退距離を２m以上、かつ、敷地面積500㎡以上のものは高度地区で定められる建築物

の高さの最高限度である33mまで建てられる制限とします。

以上が都市計画の案になります。

次に、前回の都市計画審議会での意見について説明いたします。

前回の都市計画審議会において、地域の方々から、高さ以外の項目についても規制が欲しいという意見もあるため、努力義務のルールを定めることはできないかというご意見をいただきました。当地区では、先ほど説明いたしました宮の沢中央地区景観まちづくり指針を策定しており、建築物やみどり、広告物等に関するルールを景観形成基準として定めております。

その内容について説明いたします。

まず、宮の沢中央地区では、対象区域として、町内会区域全体を景観まちづくり推進区域としており、その中で、地域のシンボルとしての意味合いが強いラベンダー通り沿道のエリアを景観誘導区域①、戸建て住宅の多い地区計画の地区整備計画区域と同じエリアを景観誘導区域②と定めております。

次に、景観形成基準について説明します。

建築物、工作物に関する事項では、地区全体で周囲の建築物と高さをそろえるなど、まち並みとの連続性や山並みへの眺望に配慮した建て方に努めることや、建築物、工作物ができる範囲で敷地境界から後退させ、ゆとりある住環境の確保に努めること、周囲のまち並みと調和を意識したデザインに努めることなどを定めております。

みどりに関する事項では、地区全体でそれぞれできる範囲で緑化やみどりの維持管理に努めることと定めており、ラベンダー通り沿道では、店舗などの人の多く集まる場所では、主要な出入り口へのアプローチなどで花やみどりによる演出を行うことと定めております。

夜間景観に関する事項では、夜間における歩行者などの安全性を向上させるため、適宜、屋外照明を設け、点灯するよう努めることと定めております。

広告物等に関する事項では、周囲の景観と違和感が生じないようにするため、多色や華美な色合いにならないようにすることと定めております。

当地区では、景観まちづくり指針と地区計画の両輪で、住環境の維持・保全を図るとともに、魅力的な景観形成を促進していきたいと考えております。

次に、都市計画法に基づく案の縦覧について説明いたします。

本審議会に先立ちまして、都市計画法に基づく案の縦覧を1月7日から1月21日まで行いましたが、意見はありませんでした。

今後の手続については、本審議会にて同意が得られましたら、地域の方々や業界団体などの関係者への周知を経て、令和2年4月に告示する予定で考えております。

以上で、議案第6号の宮の沢中央地区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 事前説明に加え、前回の都市計画審議会が出ました努力義務のルール化につ

いては既に景観まちづくり指針で行われており、それを踏まえた上で都市計画法として全員がきちんと守るべきものとして地区計画を策定するということです。

ただいまの案件についてご質問やご意見を頂戴したいと思いますが、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6号の宮の沢中央地区地区計画の決定について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

（賛成者挙手）

●高野会長 全員賛成と認めます。

よって、本案については当審議会として同意することといたします。

それでは、これで諮問案件は終了し、この後は関連説明案件に移ります。

◎区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて

●高野会長 まず、区域マスタープラン及び区域区分の見直しについてです。

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。

●高田都市計画課長 都市計画課長の高田です。

私から、区域マスタープラン及び区域区分の見直しについて説明いたします。

A3判の資料1の区域マスタープラン及び区域区分の見直しをごらんください。

前回の都市計画審議会において説明した内容と重複する部分もありますが、改めて説明させていただきます。

まずは、資料の左上の1の位置づけについてです。

区域マスタープラン、正式名称は都市計画区域の整備、開発及び保全の方針と呼ばれるものであります。

これは、都市計画法第6条の2に基づき、北海道が広域的見地から定めるもので、札幌市、江別市、北広島市、石狩市及び小樽市の石狩湾新港部分で構成される札幌圏の都市計画の方針として決定するものです。

中段の囲みの区域マスタープランで定めるものをごらんください。

区域マスタープランでは、都市計画の目標、区域区分の決定の有無及びその方針、土地利用、都市施設等の主要な都市計画の決定方針を定めます。

一方、市マスタープランは、第2次札幌市都市計画マスタープランであり、以下、略して2次マスと呼ばせていただきますが、都市計画法第18条の2に基づき、札幌市が定めているもので、札幌市が定める都市計画は2次マスに即して決定等を行うこととなりますが、2次マスについても都市計画法では北海道の定める区域マスタープランに即して定めることとなっております。

次に、資料左下の区域区分、いわゆる線引きについてご説明いたします。

これは、都市計画法第7条に基づき、市街化区域と市街化調整区域との区分を定めるものであります。また、この決定権限は平成24年に札幌市に権限移譲されており、今回初めての札幌市決定となります。

また、北海道が定める区域マスタープランにおける区域区分の方針に基づき定めることとなりますので、区域マスタープランと同時に見直しを行うものであります。

次に、2の目標年になりますが、現状の目標年が令和2年と定められていることから、10年後の令和12年を目標とした見直しを行うこととしております。

次に、資料右上の3の区域マスタープランの見直しについてをごらんください。

本市では、平成25年にまちづくり戦略ビジョン、平成28年に2次マス及び立地適正化計画が策定されていることから、これらの計画と区域マスタープランとの整合を図るとともに、今後に改定が予定されているみどりの基本計画や総合交通計画等の関連計画の記載を反映いたします。

次に、主な見直し内容について説明いたします。

まず、都市計画の目標ですが、まちづくり戦略ビジョン、2次マス等で示している札幌の都市づくりの基本理念や都市計画の決定方針等について反映しております。

次に、区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針について、北海道から示された手法をもとに、目標年である令和12年の人口や産業の規模を推計し、記述しています。

次に、主要な都市計画の決定の方針ですが、土地利用に関しては、2次マス等の考えの反映に加え、その他の土地利用の方針に市街化調整区域に位置する高次機能交流拠点への地区計画等の活用検討について記述しております。

次に、都市施設、市街地開発事業、自然的目標には、おおむね10年以内に実施する主要な事業について記述しております。

区域マスタープランの見直しについての説明は以上になります。

それでは、資料を1枚おめくりいただき、2ページの4の区域区分の見直しについて説明いたします。

今回の見直しに関して、基本的な方針は、大きく二つの項目から成ります。

まずは、フレームによる市街化区域編入についてです。

これは、令和12年における人口及び産業の規模を過去の実績をもとに推計した上で適切に収容し得る市街化区域の規模、いわゆるフレームを検討した結果から、今回の見直しにおいて人口及び産業規模の拡大に対応した市街化区域の拡大は行わないこととします。

次に、フレームによらない市街化区域編入についてです。

周囲を市街化区域に囲われた市街化調整区域で地区計画を適用している地区において市街化区域と同等な都市基盤が整備された場合や大規模開発制度に基づく開発許可で市街化区域と同等な都市基盤が整備された地区について市街化区域に編入することとします。また、道路整備及び河川改修等により市街化区域と市街化調整区域の境界としていた地形地物等が変更された区域については境界の見直しを行うこととします。

それでは、資料中段のフレームによる編入検討について説明いたします。

まずは、①の人口の将来推計に基づく検討ですが、北海道から、検討に当たり、国立社会保障・人口問題研究所が推計した数値をもとに算出するよう示されております。折れ線グラフは市街化区域内の人口の実績値及び推計値となっており、札幌の市街化区域内の人口は令和 7 年の195万8,000人をピークに減少に転じると予想されています。

ここで着目するのは、人口のピークとなる令和 7 年に人口を現状の市街化区域内で収容可能かどうかです。

そこで、下の表をごらんください。

まず、基準年である平成27年における未利用地のうち、住居系用途の転換が可能な都市面積と市内における人口密度を踏まえると、現状の市街化区域には約21万5,000人を収容可能と想定されます。

この部分については後ほど説明を加えます。

また、平成27年から令和 7 年までの間に約 2 万7,000人の人口が増加すると推計されております。そのため、現状の市街化区域内において、ピーク時の人口を収容可能と考えられます。

このため、将来の人口規模に対応した市街化区域の拡大は行わないこととしました。

次に、右側の②の産業の将来推計に基づく検討についてです。

この推計についても、北海道から示された数学的な手法に基づいてトレンドにより推計した結果であり、今後の想定される産業施策などを見込んだものではありません。グラフを見るとわかるとおり、工業出荷額及び卸小売販売額ともバブル崩壊後から減少傾向にあり、いずれも基準年である平成27年度から減少する結果となりました。このため、将来の産業規模に対応した市街化区域の拡大は行わないこととします。

それでは、次のページに移りまして、3 ページのフレームによらない市街化区域への編入検討について説明いたします。

先ほどの説明のとおり、フレームによらない編入検討の基本的な方針は、周囲を市街化区域に囲われた市街化調整区域において地区計画を適用している地区及び大規模開発制度に基づく開発許可で市街化区域と同等な都市基盤が整備された地区について編入を検討するものです。

次に、実際の編入検討地区についてですが、周囲を市街化区域に囲われた市街化調整区域で地区計画を適用している地区は、右側の地図に示した青色の箇所になりまして、市内に 4 カ所が存在します。また、大規模開発制度によって開発された地区で市街化区域に編入されていない地区は、右側の地図の赤色で示した地区になりまして、市内に 1 カ所存在します。これらの地区を対象に、それぞれの土地利用状況や都市基盤の整備状況等を踏まえて市街化区域への編入を検討しました。

この検討に当たっての編入基準については 4 点あります。

1 点目は、都市計画法施工令第 8 条第 1 項第 2 号に掲げる土地の区域を含まないことで

す。これは、災害のおそれのある土地の区域等を含まないという意味です。

2点目は、平成27年の国勢調査において人口集中地区となっている区域、または、人口集中地区に接続し、50ha以下のおおむね整形の土地の区域ごとに算定した場合における建築物等の敷地の面積の合計が当該区域の面積の3分の1以上であることです。

3点目は、現市街化区域に連たんしていることです。

4点目は、市街化区域と同等の都市基盤が整備された地区であることです。これは、2次マスの考えに準拠しています。

以上、4点全てに該当する地区を検討した結果、今回、市街化区域に編入する地区については、手稲山口地区及び前田公園南地区の2地区を候補地区とすることにしました。

残りの3地区を編入できない理由についてですが、曙11条2丁目地区及び新川北地区については、航空写真で確認できますように、編入基準4点目の市街化区域と同等の都市基盤が整備されていないことから、今回の編入候補地区から除外しています。また、清田・真栄地区については、平成30年度に区域内の一部に土砂災害特別警戒区域が指定されたことから、今回の編入候補地区から除外しております。

さらに、フレームによらない編入の基本方針として、道路整備及び河川改修等により市街化区域と市街化調整区域の境界としていた地形地物等が変更された区域について境界を見直すこととします。現時点では、西区平和3条7丁目付近の区域区分境界において、道路中心を線引きの基準としておりましたが、道路の改修により基準線が変更となっていることから、境界の見直しを検討しております。

資料をもう1枚おめくりいただき、4ページの前回の都市計画審議会での説明時にいただいたご質問について説明いたします。

前回の説明時には、本資料2ページで説明した人口収容の検討における居住可能地の算出について詳しい計算過程を示してほしい、また、計算過程において立地適正化計画における誘導区域の考えが反映されているかというご質問がありました。

まず、1点目の質問につきまして、前回の質疑では誤解が生じる説明をしてしまったので、改めて説明いたします。

居住可能地の算出方法については、資料左側の中段に示していますとおり、都市計画基礎調査の結果をもとに試算したものです。

平成27年の調査における農地、原野、青空駐車場などの低未利用地が市街化区域内に2,194ha存在します。このうち、住宅が建てられない工業専用地域の低未利用地が20.8ha、平成27年における市街化区域の道路や公園など、公共用地の面積から開発が実際におこった際に公共用地への転換が想定されるであろう226ha、同様に、開発時に商業施設や工業施設などの住宅以外の非住居建築用地に転換が想定されるであろう574.3haを除外した1,372.9haを居住可能地として取り扱っております。

次に、2点目の質問についてご説明いたします。

人口フレームの算定に当たっては、今後増加する人口が現在の市街化区域の枠におさま

るかどうかという検証を行ったものであり、立地適正化計画における集合型居住誘導区域の考えを反映するものではありません。

最後に、今後のスケジュールについてです。

まず、表の左側の区域マスタープランの見直しスケジュールをごらんください。

区域マスタープランについては広域的な見地から北海道が定めるものとなりますので、本日の都市計画審議会において説明した素案をもって北海道を初めとした関係機関と協議を行います。これを踏まえ、3月にはパブリックコメントを実施し、5月の都市計画審議会では、関係機関との協議やパブリックコメントの結果を反映させた修正案で事前説明を行います。その後、7月の都市計画審議会において諮問を行い、北海道に案の申し出を行う予定です。

北海道に案の申し出後、北海道がその後の手続を進め、札幌圏としての区域マスタープランの告示を令和3年3月に行う予定となっています。

次に表右側の区域区分見直しのスケジュールについてですが、区域マスタープランに区域区分を定める際の方針が記載されることから、都市計画変更の告示は、区域マスタープランの告示と合わせる必要があり、8月までは区域マスタープランと並行して手続を進め、北海道の都市計画審議会の開催状況と合わせ、11月に札幌市都市計画審議会でも事前説明し、令和3年1月に諮問を行う予定です。

なお、区域区分の見直しより市街化区域に編入される地区については新たに都市計画税等の負担が発生することから、札幌市で行うパブリックコメント等に合わせ、権利者を対象とした地域説明会等を開催し、丁寧に説明を行ってまいりたいと考えております。

以上で資料の説明を終わります。

●高野会長 区域マスタープランと区域区分、市外化調整区域と市街化区域の見直しについてでした。

ここで補足させていただきます。

人口が伸びている時代は、区域マスタープランと市街化区域、市外化調整区域といいますが、市街化区域をどこまで拡大できるかが非常に大きな争点で、自治体としては人が住める場所をふやしたいという思いがありました。一方で、全体として見たとき、どのまちでも自分のまちでは人口がふえますという中で、全体調整をして、そんなに増えるはずもなく、増やし過ぎることによるデメリットも考えながら、道庁で調整していくという行為が行われておりまして、都市計画にとっては極めて根幹的なものであったわけです。

しかし、今回は、今ご説明がありましたように、人口フレームでの市街化区域の編入等ではなく、そごがある部分について見直しを行うというような変更を考えているということでした。

それでは、ただいまの説明についてご質問をお願いいたします。

●齋藤委員 区域区分の話はこうなのだろうぐらいにしか思わないのですが、A3判資料の2枚目の編入検討のところに人口と産業の将来推計が出ていまして、人口と卸小売販売額の乖離が大きく気になります。例えば、平成7年度から平成27年度までの20年間で人口が173万人から193万人へと増えていますが、卸小売販売額は、約12兆円から約10兆円へと、15%ぐらい落ちているのです。

人口が増えているのに落ちるのは、ネット販売が増えて、札幌の売り上げにつかない、それから、高齢化が進んでいて、就業者は増えておらず、85万人ぐらいでずっと横ばいですが、そのように活力がないからなのか、また、インバウンドと騒いでいますけれども、100億円から200億円ぐらいで、売り上げには全然関係がないのか、よくわかりませんが、そうした原因を分析されているのかどうかを知りたいと思います。

ちなみに、働ける人の数です。これも北海道では随分話題になっていまして、2020年には300万人を切るのではないかとと言われており、その後、200万人台に落ちていき、高齢化がクローズアップされていますが、札幌市では、生産年齢人口がこの20年間で減っているかです。そして、令和12年度までにどのくらい落ちていくのか、年齢構成で人口の動きにかなり差があるので、その辺について教えてもらいたいと思います。

それから、2点目は、先ほど申し上げたように、区域区分の話はこんなものかなと思うのですが、ここに出ていますように、今後、都市計画でいろいろなアジェンダーがあるわけですね。都市施設の問題、市街地の開発事業等です。ここに、この怖い数字というのか、産業面での数字の想定によってどんなところに大きな影響が出てくると考えているのか、きょうの論点とはずれていますけれども、わかれば教えていただければと思います。

●高田都市計画課長 1点目の人口、産業の推移の原因分析ができていないのかについてです。

平成27年までについては実績値を載せ、それで推計しておりますが、今回の推計と実績については、あくまでも、人口フレーム、産業フレームを出すために算出したものであって、お尋ねにあったように、原因がどこにあるのか、生産年齢人口がどうなっているのかという細かいところまでは分析しておりませんでした。

ただ、ご質問がありましたので、わかる範囲で分析を今回の検討にあわせてさせていただこうと思います。

次に、産業が減少していくことによる地域的な影響についてですが、現にあるような工業地や業務地への影響と捉えてよろしいでしょうか。

●齋藤委員 区域区分はまあとしても、今後の都市計画、都市政策関係、当然ながら、財政面のバックアップが必要になってきますが、素人だと、そういうところにもものすごく影響するのではないかと考えているのです。ですから、人口について、頭数だけを見ても余り意味がないのではないかと考えていて、それも踏まえた説明があればうれしいなど

思ったということです。

●高田都市計画課長 現在は、都市計画マスタープランにおいて市街地はこれ以上拡大していかないという考えを示しております。現状の基本的な対応といたしましては、既存の都市基盤や未利用地を有効活用し、市の産業振興部局とも連携しながら、各種施策で産業や工業の維持・向上を図ってまいりたいという考えです。

今後、社会情勢をはじめ、全市的な状況が変わった際には、総合計画やマスタープランという大きな計画からあり方を検討していこうと考えております。

●高野会長 この議論は、来年度に入ってから事前説明なり関連説明なりが展開されていくわけですが、今、齋藤委員からお話があったのは、市街化区域を増やすか減らすかという単純なことだけではなく、都市計画に充当できる財政的なものがどうなるのかなど、単に枠を拡大するか縮小するかどうかだけではなく、もろもろを考えた上で将来の都市計画を考えるべきではないか、次回以降の審議の際にはそういう資料をお願いしたいということだったかと思います。

ほかにございませんか。

●濱田委員 今の齋藤委員のご質問についてですが、私もこのグラフを見て何か変だなと思ったのです。左のグラフは札幌市の市街化区域の人口で、右の小売卸販売額は札幌市全域ではないかな、ないしは、もうちょっと広域なのではないかなという気がするのです。

例えば、北海道のグラフをつくるとこうなるのです。凹んでいるところはリーマンショックの前後でして、それは説明がついているのです。ですから、この二つのグラフはエリアが違うのではないのでしょうか、確認してみてください。

●高野会長 右のグラフはどの地域が対象なのですか。

●高田都市計画課長 札幌市内です。

●長内委員 私も変だなと思っているのですが、卸小売販売額が13兆円だったら大き過ぎるのかなという気がします。また、これは単純にトレンドをそのまま当てはめているだけだと思うのですが、出し方についても教えてください。

●高田都市計画課長 卸小売販売額の単位はこれで間違いございません。

それから、算出の仕方についてですが、委員のご指摘のとおりで、単純に平成7年から平成27年にかけてのトレンドを将来まで伸ばしたものです。

●長内委員 バブル崩壊後、リーマンショックなどがあって、トレンドが下がってきたものを踏襲するからどうしても右肩下がりになってしまうのです。でも、起点を変えれば全く違うグラフになるはずです。

これは北海道から示された手法をもとにということですが、もう少し考えて数字を出していただきたいと思います。この先も議論は続くと思いますが、そうしたことを考えてください。

●高野会長 ほかにございませんか。

●田中（啓）委員 説明されていた中で最後の部分が聞き取れなかったので、改めてお願いいたします。

地域の方への説明会を行う理由は、市街化調整区域から市街化区域に変わることによって固定資産税が変わるからと聞き取ったような気がするのですが、お願いいたします。

●高田都市計画課長 説明では、新たに都市計画税等の負担が発生すると申し上げました。実際には、税のほかに、例えば、環境基準や広告物条例の対象区域の考え方など、規制が変わってきますので、あわせて説明させていただこうと考えております。

●高野会長 ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●高野会長 それでは、本件についてはここまでとさせていただきます。

1 時間半がたちましたので、ここで休憩を入れさせていただきます。

今は14時33分ですので、14時40分ま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。

◎中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想について

●高野会長 本日最後の案件である関連説明案件②の中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想についてです。

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。

●稲垣都心まちづくり推進室長 まちづくり政策局都心まちづくり推進室長の稲垣です。

関連説明案件第2号の中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想案について説明いたします。

本構想は、都市計画の手続を経て決定するものではございませんけれども、その内容の一部として、現在、パークホテルの敷地で計画されておりますホテルとM I C E複合施設の整備に当たって踏まえるべき基本的事項も位置づける予定のものです。

当該複合施設の整備に係る再開発事業等の都市計画は、次回以降の審議会にお諮りする予定ですが、本構想はその前提となるものであり、案のパブリックコメントを開始しましたので、本日、この審議会においてご説明し、ご意見を伺うものです。

資料としては、構想案に関しまして、まず、資料①のA 3判の概要版、資料②のA 4判の本書の2点があります。さらに、参考資料として、資料③の再開発事業に関する資料があります。

なお、資料③につきましては、一部修正がございましたので、本日、再度配付させていただきました。ご確認をお願いいたします。

まず、まちづくり基本構想については資料①の概要版で説明させていただきます。

1 ページ左上の1の本構想の目的と位置づけです。

赤色の文字部分以下に記載のとおり、本構想は、当地区における都心の新たな拠点形成に向けたまちづくりの方向性を示し、さまざまな関係者とこれを共有するもので、今後、まちづくりの取り組みや個別の開発誘導の指針といたします。

なお、計画対象区域は、右の図の赤色の点線の範囲内で、地下鉄中島公園駅を中心に半径約400m、徒歩5分圏内で設定しております。

次に、2-1の地区及び周辺の現況です。

下の左の図のとおり、中島公園や鴨々川沿いに豊かなみどりがあることに加え、右の図に示すとおり、こぐま座やK i t a r aなどの文化的・歴史的資源とM I C E開催を支える宿泊機能の集積が見られます。

次に、2-2の中島公園の変遷です。

説明文では明治からの中島公園の経緯に触れるとともに、下の右側の囲みでは、1995年から2000年度にかけて実施した中島公園の再整備についてまとめております。当時の計画では、パークホテル隣接している部分を北入口広場として位置づけており、今回の基本構想もこの考え方を踏まえて再整理しております。

次に、2-3の南10西3地区におけるM I C Eホテルの複合施設の整備です。

ここでは、新たな複合施設がM I C Eとホテルの両面で現在の札幌にない機能を備えたものとなることから来街者の増加等が期待されること、さらには、これと対応した地区のまちづくりの誘導で複合施設の整備効果を高めるべきことを述べております。

2 ページをごらんください。

3の中島公園駅周辺地区のまちづくりの方針です。

ここでは、左上の緑色の囲みのとおり、地区全体のコンセプトを地域に培われた歴史・文化と新たな集客・交流機能が調和した都心南端の拠点の形成とした上で、右の図に示す四つのエリア別に取り組み方針を位置づけております。

具体的には、ページの左の中段以下に記載のとおり、①の札幌駅前通エリアは通りへのにぎわいの表出による南北主動線の高質化、②の鴨々川沿いエリアは鴨々川などの地域資源を活かし歩いて楽しめる空間の形成、③の中島公園北口周辺エリアは公園とにぎわい機能が融合する、地区の玄関口としての環境整備、④の豊平川近接エリアは新MICE施設と連携・協調する都市機能や空間の誘導をそれぞれ掲げております。

また、ページの右の中段には、地区全体の取り組み方針として3点を挙げておりまして、地区に点在する地域資源の活用と回遊性の向上、安全安心で環境にもやさしいまちの実現、地区全体でのMICEの開催を支える機能の充実です。さらに、その下には、今後のまちづくりの進め方として、地域と官民連携で取り組むことなどを掲げております。

以上が当地区全体のまちづくりについてです。

3ページをごらんください。

4の先導空間整備の方向性です。

ここからは、左の図の赤色の点線で表示したとおり、MICE・ホテル複合施設の敷地と中島公園の北口部分を地区のまちづくりの先導空間として位置づけ、今後の整備の考え方をまとめております。

左下のグレーの囲みの中に、写真を含め、現況をまとめておりますが、この区域では、イチョウ並木や公共駐輪場、こぐま座、児童会館が立地しているほか、地下鉄の南北入り口は個別独立で相互に行き来できず、パークホテルと公園の境界も一部を除いて分断されている状況です。

こうした現況も踏まえ、上段の緑色の囲みに記載のとおり、先導空間の整備のコンセプトをMICE・ホテル複合施設の集客・交流機能とみどりあふれる憩いが調和する魅力的な空間の創出と設定しました。その上で、上段には俯瞰イメージを、右下には平面イメージを提示し、それぞれの機能の配置を提示させていただいております。さらには、下段の中央の三つの囲みの中では、平常時、大規模イベント開催時、災害発生時のそれぞれにおいて、先導空間がどう活用されるかの考え方を提示しております。

4ページをごらんください。

以上を踏まえた整備の方向性について、考え方を再整理しております。

まず、ページ上段ですが、検討の与条件として2点整理しており、1点目は、左の囲みのとおり、車両動線の必要性についてです。

新たなMICE施設の整備に伴う車両の増加を見据え、公園入り口部のイチョウ並木に十分配慮した上で歩行者の安全確保と渋滞解消のための方策を講じます。具体的には、右側の将来イメージの模式図のとおり、現在のイチョウ並木の間に車両動線を整備し、丁字路を十字交差点化するとともに、その際、支障となるイチョウは移植し、現在の並木の西側に新たな一列を加えます。

オレンジ色で示している歩行者動線はこの新たな一列と既存の一列の間に挟まれた位置に確保するとともに、既存のイチョウ並木は可能な限り現在の形を維持することで駅前通

北側から望むイチョウ並木の景観を保全します。

次に、2点目は、右の囲みのとおり、中島公園北口部分の整備の方向性についてです。

具体的には、先ほど1ページで触れた再整備基本計画における北入口広場の位置づけを踏襲しつつ、こぐま座や児童会館などがこれまで担ってきた役割と機能、新たなMICE施設の整備、さらには、民間活力の導入にも対応した公園利活用の考え方と法制度の改正といった動向等を踏まえることとします。

以上2点を前提とし、ページ下半分で具体的な整備の方向性をまとめております。

左側の緑色の囲みのとおり、方向性1として中島公園の新たな顔づくり、方向性2として誰もが楽しめる公共的空間の拡大と活用、方向性3として子どもを中心とした機能や空間の再構築、方向性4として公園とMICE・ホテル複合施設の連続性・一体性の確保の以上4点を掲げるとともに、中央の図では各ゾーンの配置を、さらに、その右の図では地下接続と展望テラスのイメージをまとめております。

また、その下に想定スケジュールを記載しております。下段に表示のとおり、来年度末までにこぐま座、児童会館の再構築や公園部分の整備に関する検討を深め、先導空間の整備方針として確定させ、その後、設計や工事等を進め、最終的には新MICE施設が供用開始となる2026年度末までに事業を完了させるとしております。

基本構想案に関する説明は以上となりますが、引き続き資料3をごらんください。

こちらは、複合施設の整備に係る（仮称）南10西3地区再開発事業についてまとめたものです。

冒頭にも触れましたが、具体の都市計画については、次回以降の審議会でお諮りしますので、今回は、参考として、現時点での計画の概要をご説明させていただきます。

まず、左上の1の再開発の目的です。

現況と課題に記載しておりますとおり、パークホテルは札幌市内でも歴史ある質の高いホテルではありますが、現行の耐震基準を満たさず、老朽化も進行するなどの課題があり、建て替えが必要な状況となっております。そのため、目的に記載しておりますとおり、MICEによる経済波及効果を高め、周辺の民間開発の誘導やまちの活性化にも寄与する公共性の高い事業とすべく、市街地再開発事業として事業化することを考えております。

次に、2の施設整備の方針ですが、①の国際水準のMICE施設とホテルの一体整備による都市間競争力の強化、②の観光・交流機能強化と地区の拠点性向上、③の中島公園の魅力向上と連動するにぎわい創出、④の防災機能強化と環境への取り組みの4点をまとめております。

続いて、3の施設規模・用途等です。

敷地面積や建物面積等は記載のとおりです。用途は、ホテル、MICE、公共駐輪場等で、関連整備の欄にあるように、今回の再開発事業の中で地下鉄中島公園駅との接続や隣接する中島公園の一部の整備、周辺の歩道や新規車両動線の整備についても行う計画としております。

続いて、資料右側の4の施設の構成です。

左上の平面イメージ図に青色で表示したMICE施設は南側に、赤色で表示したホテルは北側に配置する計画です。また、断面としては、MICE施設は、全体を低層とするとともに、左側の菖蒲池に向かい、階段上に高さを抑える計画で、ホテルは高層となる計画です。さらに、建物の地下には駐車場を一体的に整備するとともに、現在、中島公園の北口部分にある公共駐輪場を移設し、再開発事業に合わせて一体整備する予定です。

最後に、5のスケジュールです。

2020年度に必要な都市計画の決定手続を進めた上で、再開発事業の認可等の手続に入り、2021年度から着工します。ホテルの供用開始を先行させ、MICE施設の供用開始は2026年度の予定です。

なお、都市計画審議会にお諮りする都市計画の種類としては、スケジュール表にも表示しておりますが、市街地再開事業及び地区計画の決定に加え、先ほどご説明した車両動線の整備に伴う公園区域の一部変更を予定しております。

資料の説明は以上です。

●高野会長 大変大規模な計画になります。来年度、この審議会において、それぞれの都市計画変更について議論する必要があるとのことでした。

それでは、ご質問やご意見を頂戴したいと思います。

●岡本委員 今出してもらってよかったのだと思うのですが、今の計画の段階で残念に思うのは資料の4ページの車両動線の必要性のところでは。

中島公園にMICE施設ができると、ふだん、札幌に余り来ることがないような人たちもそれぞれの所属する業界等の会議で来るなど、国際色が豊かになると思うのですが、公園を削って人と車が交錯する十字交差点を敷地の角に用意するという姿勢が、何を目的にここに新規の車両動線をわざわざ入れなければいけないのか、よくわかりません。

それだけではなく、こぐま座などを目的に子どもたちが地下鉄駅の出口から園路に入ってくるわけですが、そこを道にするという話でして、本当に安全・安心を実現しようなんて思っちゃいないと思えるのです。わざわざ新規に車と人が交錯する部分をつけ加えようとしているわけで、言っていることとやっていることが全く違うと思います。

要人が来るいい季節になるときはお祭りの時期とかぶってしまい、もしかしたら中島公園が楽しく使えるときに要人が来るから入っていけないというような制約まで出てきてしまうのであれば、ただでさえ安全・安心が実現されない計画になっているのに、中島公園の使いやすさや魅力がそがれる可能性さえあると思います。

ですから、この十字交差点案は、即刻、修正し、建築できちんと取り込むなりなんりの工夫をしていただかないとだめなのではないかと強く思います。その点についてはどのようにお考えか、お聞かせください。

●小林MICE施設整備担当課長 本日、観光・MICE推進部長の石川が急遽欠席となったので、私からお答えいたします。

今回のMICE施設の整備において、周辺の交通に与える影響を検証したところ、一定程度のMICE施設への車両が来ることがわかりました。それは、ここで行う大規模なイベント、具体的に申しますと、コンサートのようなものをやる場合、一時的に多くの車両が来るということが想定されています。国際会議などを行うとき、例えば、医学系の会議などを行うときは、多くの方が新千歳空港を経由し、バスやJRなどの公共交通で来ることが想定されます。ですから、国際会議ではなく、イベントをやるときの車両がある程度固まって来るということです。その場合における周辺への影響を解析したところ、交差点の一部で渋滞が発生することがわかりましたので、それを解消するため、このたび、道路を整備することを考えました。

ただ、ここを交差点化することにより無秩序な車の進入が是正されますので、歩行者の安全性は確保できるものと考えておりますし、ここで行われる会議により規制をかけることがあったとしても、公園の利用者には十分配慮した上での規制なり安全対策をソフト面で行った上でイベントを行うことになると思いますが、委員のご指摘の点は我々としても計画づくりの上で十分に考えなければならないと理解しております。

●高野会長 この回答で岡本委員が納得するという話ではないと思いますので、この点についてはほかの皆さんからご意見を出していただければと思います。

●佐藤委員 私は、あの辺に70年間住んでいるのですが、今の丁字路のままだと、パークホテルに入ってくる動線としては、南9条通から右折しますし、札幌駅前側から来ると、左折して右折でして、いつも交通渋滞が起きているのです。しかし、十字路にすることで真っすぐの流れができますから、交通の流れはかなりよくなるのかなと思います。

ここにこぐま座などがあるという意見がありましたけれども、歩車分離にするなど、ちゃんと考えてあげれば、今以上にいい流れができるのではないかと考えておりますから、私はこの案には賛成です。

●高野会長 ほかにございませんか。

●岸本委員 第一種市街地再開発計画として具体的にどういう形状のホテルができるのかということもはっきりしない中で賛成とも反対とも言えないのが現状ですが、あくまで第一種市街地再開発計画というのは、土地を高度利用することで余剰地を生み出し、公共施設などを整備したりするものですよね。でも、ホテルの形状を初め、MICE施設や展示場、ホール、会議室が入る建物が具体的にどうなるのかはまだ全然出ておらず、大枠とし

てここにホテルができ、こちらが正面玄関になってというものがあるだけです。

そこで確認したいのですが、先ほどの岡本委員の意見に対し、回答なさったことは、M I C Eの施設に来る人たちではなく、イベント時に車両が増加するということでした。ところが、これを見ますと、ホテルの玄関につけるためのものなのではないかと思えるわけでして、岡本委員もそうだと思っているのではないかと思うのです。ですから、駐車場の位置によっては、今後、イチョウ並木を守りながら、あるいは、地下鉄駅から出てきた人たちと車が可能な限り一緒にならないような方策がほかにもあるのではないか、それを検討する余地を持ってほしいという意見だったのだらうと思うのです。

ですから、ここに車の動線を確保することで賛成です、反対ですとはなかなか言いづらいですし、先ほどと同じですが、懸念される意見と賛成している意見があるので、今後、いろいろな市街地再開発計画について、幾つかのパターンで考えていただきたい要素だと理解すべきだと思うのですが、そうした理解でよろしいのでしょうか。

●高野会長 きょうは、賛成、反対を問うものではなく、これについて各委員がどういう感触を持っておられるのか、どういう問題意識を持っておられるのか、あるいは、今後はどういう検討が必要かを出していただきたいということです。

ほかにございませんか。

●細川委員 確認ですが、今、地下鉄中島公園駅からパークホテルに行くには、9条側に面した出口から上がって、振り返ってホテルに入っていく動線ですよ。でも、地下接続のイメージ、改札のイメージを見ると、変わることになるのか、それとも、そのままなのかわからないのです。先ほど言ったように、真っすぐ入ってきて曲がって入るとなると、そこでも歩行者と車が交差することになりますよね。

改札のイメージが変わるのかどうか、この図面ではわからないのですが、どう考えていますか。

●小林M I C E施設整備担当課長 資料の4ページになりますが、今、スクリーンに図面を表示いたしましたので、そちらをごらんください。

こちらがホテル側で、こちらがM I C E施設側で、こちらが南9条通で、こちらが豊水通となります。中島公園が図面の下側になり、ここに1番出入口がありまして、駅前通側を向いているものです。また、こちらに後でできた3番出入口があります。こちらは中島公園内にあるもので、パークホテルに向かって行き来できるものです。

現在はこことこの2カ所の出入口がありますが、今回の事業において地下で接続し、こちらは既存の地下鉄駅に接続することになります。つまり、現在の3番出入口のところを地下で接続し、新たな改札口を設けるということです。

ですから、パークホテルやM I C E施設へ来る方は、地下を通り、ここにあるエレベーター

ターやエスカレーター、階段によって地上階へ出る流れになります。これは一般の公園利用者も使えますし、地下鉄の運行に合わせた利用を可能とする予定です。

このあたりについては次回以降に詳しくご説明させていただきますが、現在、そのような接続方法を考えているところです。

●細川委員 変わるのだなということがわかりましたけれども、どう変わるのかをちゃんと示していただければと思います。

●高野会長 地下と直結するとか、地下道を掘るとのことですね。
ほかにございませんか。

●高田委員 きょう、ここでお聞きし、お答えをいただけるかはわかりませんが、これから、2030年に向け、札幌市では大きな事業がめじろ押しで、かなり大きな財政投資が必要になってくると思います。そのとき、民間の施工分、公共の施工分があると思うのですが、財政計画として、どれくらいの事業費がかかり、札幌市が負担するのはどれくらいになるのか、概数で結構ですが、もしおわかりになっていれば教えていただければと思います。

●小林M I C E 施設整備担当課長 全体の事業費は精査中ですが、札幌市が取得する予定のM I C E 施設についての事業費は、現在、341億円を想定しており、その他に、整備される施設に対して再開発の補助が今後入ってくる予定です。

●高野会長 今のご説明のM I C E 施設というのは、新M I C E 施設とありますが、その建物に341億円の事業費がかかるということですね。そして、それ以外にホテルなどがあって、その額はまだ不明であるけれども、再開発事業を行うことによる税金の投入もあるということですね。

M I C E 施設は市単独ということになるのですか。

●小林M I C E 施設整備担当課長 再開発事業で整備し、M I C E 施設部分の保留床として床部分を札幌市が購入することになります。

●高野会長 建物の建設は再開発事業全体でやり、保留床を購入するのですね。

●小林M I C E 施設整備担当課長 再開発事業はグランビスタ様が事業者として行い、我々札幌市は保留床を取得するという立場です。

●高野会長 その取得費が341億円ということですか。

●小林M I C E施設整備担当課長 そこに再開発の補助が入ります。

●高野会長 それはどこからの補助ですか。

●小林M I C E施設整備担当課長 国や市の補助です。

●高野会長 市から補助が入るという説明を理解するのはなかなか難しいですね。

●小林M I C E施設整備担当課長 詳細は次回以降にご説明させていただきます。

●高田委員 全体的にはもう少しお金がかかるということですね。341億円よりもかかるということですか。そして、それはまだ出ていないということですね。

●高野会長 少しではなく、相当ですね。

●細川委員 もう一つ確認です。

議会で中島公園に博物館をつくる方向で考えていきますという答弁があり、このほかに博物館も中島公園につくることで決定しているのかなと思うのです。そうして、M I C E施設ができ、博物館もできましたとなったとき、その動線もしっかりと考えなければいけないと思うのですが、その辺については都市計画部門の方々はどういうふうに考えているのでしょうか。

●稲垣都心まちづくり推進室長 本日、博物館担当の文化部局の者がおりませんので、私からお答えいたします。

今お尋ねにあったとおり、博物館は候補地として中島公園とするというもののみが決まっており、中島公園のどの位置にするかなど、決定する時期も含め、今後の検討となります。

今回ご提示しております中島公園駅周辺地区あるいは先導空間は、構想として明確となったM I C E施設を前提に、少なくとも北口部分はこのような考え方で再整備し、さらに周辺のまちづくりに波及させたいということでまとめさせていただいたものです。

我々としては、M I C E施設やホテル施設と博物館が機能的に連携させられれば相乗効果が上がってよいと思っておりますので、博物館の計画が今後具体化していく中においては、そういった観点で所管の文化部局と連携しながら、よりよい全体像が描けるよう、継続検討していくべき課題だと思っております。

●高野会長 ほかにいかがでしょうか。

●岡本委員 結局、話があちこちに行って、よくわからなくなりました。

コンサートでは車が入るけれども、国際会議等では余り入らないということで、車の出入りの機会が限られてくるから、そんなにでもないというお話でした。そうであれば、渋滞解消の話と乖離しているような気がします。その機会に効率的に回せばいいというのであれば、もう少し工夫のしようもあると思います。

何といっても、駅前通のどんつきで公園が広がっているという札幌独自の中島公園の存在意義は崩してはいけないと思うのです。景観や都市計画など、もっと大きな話として、さまざまな人が訪れる施設が位置している公園の人が歩いてくる受けとめになる、顔になるところに車が入っていってしまうのはどう考えても望ましい形としての解決策ではないと僕は強く思うので、改めてお伝えしておきたいと思います。

資料にも変わる可能性はありますとありますので、この設計の段階で既に決まっているような言い方ではないわけですね。そうならば、ぜひもう少し知恵を絞っていただき、再開発敷地が道路中心線まで広がるとは思いますけれども、その敷地内で上手に回すようなことを考えていただきたいと思いますし、車がアクセスする機会とのすみ分けができるのであれば、整理するときの検討材料を冷静に整理しながら、入れ方等を工夫していただきたいことをお伝えしておきます。

●高野会長 ほかにございませんか。

●長内委員 この件については議会でもいろいろと議論させていただいているところです。また、今、動線のことも出ましたので、私からも申し上げます。

今、駅前通からどうのという話もありましたが、少なくとも、新千歳空港から入ってくるのが観光バスだったとします。それがどういう経路を通ってMICE施設に入るのかを考えますと、今、連続アンダーパスのこともありますし、さらに、北インターにつなげるというような方向性もあるわけで、どういう動線で入ってくるかはしっかりと考える必要があると思います。

また、現状の車寄せはホテル側といいますか、北側にあるわけです。ホテルを利用する方はこれでいいかもしれません。しかし、新MICE施設に来られる方にとりますと、豊水通側からの動線も必要になってくるのかなと思います。

ですから、この辺については、もうちょっと先のことでしっかりと見据えた上で案を提示していただきたいと思います。

●高野会長 この周辺の交通処理だけではなく、どこから来るかという広域的な交通の流れを考え、うまく解決できるような交通動線を考えていただきたいと思いますということでしたので、

ぜひご検討をいただきたいと思います。

私からも申し上げます。

屋上緑化とあり、屋上からの景観がいいというようなことになっていますが、冬を考えると、屋上に上がって見るのかなと思ったのです。つまり、これは積雪寒冷地のイメージではないのかなという感じがするのですが、屋上テラスのしつらえというか、冬はどうなるのでしょうか。

●小林MICE施設整備担当課長 屋上テラスは、中島公園から藻岩山を望む札幌の新たな視点場として市民の皆さんに開放したいと考えており、冬場は、ロードヒーティングにし、人が入れるような整備をする予定です。また、中島公園には、ここ数年、インバウンドの方が訪れる機会が非常に多くなっておりますので、そういった方に札幌の冬の景色を見ていただくためにも景観が楽しめるようなしつらえにしたいと考えております。

●高野会長 個人的にはもっと別なやり方があるのではないかなという感じがありますけれども、これについてはパブリックコメントでもいろいろなご意見が出てきそうですね。

ご承知のところだと思いますけれども、別紙にもありますように、本審議会で同意を得ないと事業として前に進んでいかないものですので、そういう意味では、委員の皆さん方の今のお考えを知っていただき、それに応えるような準備をしていただければと思います。ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

●高野会長 以上で本件についての審議は終了とさせていただきます。

本日の議事は全て終了いたしました。

最後に、事務局からお願いします。

4. 閉 会

●事務局（高田都市計画課長） 本日は、長時間、ご審議をいただき、ありがとうございます。ました。

本日は、第10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米田より、一言、ご挨拶を申し上げます。

●米田都市計画担当局長 都市計画担当局長の米田です。

本日も長時間にわたりご審議をいただきまして、ありがとうございます。

任期はまだ残っておりますが、本日が第10期の最後の審議会となりますことから、一言、私からお礼を申し上げたいと存じます。

高野会長、また、各委員の皆様方におかれましては、平成30年度から令和元年度にわたる2年間、ご多忙にもかかわらず、委員をお引き受けいただき、また、ご出席を賜り、

その際に貴重なご意見等をいただきましたことに対し、心からお礼を申し上げます。

第10期の審議会では、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などの見直しに関して、土地利用計画制度、都心における開発誘導及び市街化調整区域の保全と活用に係る各種方針や用途地域の全市見直しについてご議論いただいたほか、これまで、市街地再開発事業、土地区画整理事業、地区計画、道路の変更など、数多くの案件についてご審議いただきました。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すべく、都市計画行政はもとより、札幌市行政の一層の推進に努めていく所存です。

特に、会長である高野先生におかれましては、ご本人の意思もあり、今期をもって委員及び会長をご退任されることとなりました。

高野先生は、ご存じのとおり、交通計画の専門家として、平成24年から現在に至るまで、4期8年の長きにわたり委員にご就任いただきました。さらに、平成27年度からは会長の職についていただき、当審議会において、難しい案件も数多くあり、また、多様な意見が交わされる中、素晴らしい舵とり役を果たしていただきました。この場をおかりして心より感謝申し上げます。

高野先生を初め、第10期の委員の皆様への感謝、そして、委員の皆様の今後のさらなるご活躍、ご発展を祈念申し上げ、任期最後の都市計画審議会の終了に際し、私からのお礼の挨拶とさせていただきます。

まことにありがとうございました。

●事務局（高田都市計画課長） それでは、第10期の委員を代表し、会長からも一言いただければと思います。

●高野会長 ただいま、大変過分なお言葉を頂戴いたしました。

今ご紹介いただきましたように、8年間ということで、任期満了となり、今期で退任させていただくことになりました。今期で退任される方が他にもおられると思いますが、私は任期満了なので確実に退任いたします。

それはさておき、代表して、一言だけご挨拶を申し上げたいと思います。

この8年間、そして、会長となつてからは5年間でしたが、きょうの審議も含め、皆さん方のご意見を十分に生かし切れなかったといいますか、スムーズな意思決定がうまくいかないときが多々あったかと思います。また、審議会が長時間に及んだり、あるいは、ご自分の意見がなかなか発揮できないと感じられることもあったかと思います。皆さんには大変ご迷惑をかけたな、まだ勉強不足だなと痛感しているところです。

札幌市都市計画審議会について、毎回、案件が多いなと感じておられるかはわかりませんが、他市や北海道都市計画審議会にも少し出ており、知っているのですが、比べものにならないぐらい本市の都市計画審議会はテーマや議論すべきことが多く、なおかつ、今回も午前午後となりましたが、長時間になります。ただ、これは、札幌市においては、都市

計画を変更すれば、すぐさまいろいろな事業につながっていく、まちづくりが変わっていくといえますか、経済活動や人の動きが活発だからでもあるのです。

私はあいの里に住んでいまして、私の家の前はマンション用地だったのですが、一戸建てが建てられるように変えた途端、1年ぐらいで空き地だったところに家が建ち並びました。北海道のほかのまちでは都市計画を変更してみてもまちがなかなか変わっていかないところもあるわけですし、こうした活発なまちづくりを支えていき、なおかつ、方向性を決めていくこの審議会の重要性はますます高まっていくのではないかと考えております。

本日もＪＲ札幌駅や中島公園の案件が出てまいりましたが、新幹線関連やオリンピック関連、都心アクセス道路関連など、いろいろなプロジェクトがたくさん出てまいります。その案件全てが都市計画審議会の議案になってまいりますので、来年度以降も本当にたくさんの議案が出てきて、都市計画審議会の委員の皆さん方は大変ご苦労されるのではないかと思います、よろしくお願いいたします。

この８年間、あるいは、会長の５年間の間、皆さん方にご厚情をいただきましたことに感謝申し上げますとともに、今後ますますのご活躍を祈念いたしまして、私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。（拍手）

●事務局（高田都市計画課長） 高野会長、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして第107回札幌市都市計画審議会を終了いたします。

どうもありがとうございました。

以 上

第107回札幌市都市計画審議会出席者

午前の部

委員（19名出席）

天野 俊哉	北海道建設部まちづくり局長（山本正人 代理出席）
石塚 宗司	北海道開発局開発監理部次長（本間中 代理出席）
岡本 浩一	北海学園大学工学部教授
長内 直也	札幌市議会議員
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齋藤 俊一	市民
佐藤源五郎	札幌商工会議所 住宅・不動産部会部会長
紫藤 正行	札幌商工会議所副会頭
高倉 孝司	北海道警察本部交通部長（水島豊 代理出席）
高田 安春	市民
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
田中 啓介	札幌市議会議員
田中富美子	市民
中村たけし	札幌市議会議員
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
松浦 和代	札幌市立大学看護学部長、同大学院看護学研究科教授
松原 淳二	札幌市議会議員
好井 七海	札幌市議会議員

第107回札幌市都市計画審議会出席者

午後の部

委員（22名出席）

天野 俊哉	北海道建設部まちづくり局長（山本正人 代理出席）
石塚 宗司	北海道開発局開発監理部次長
岡本 浩一	北海学園大学工学部教授
長内 直也	札幌市議会議員
岸本 太樹	北海道大学大学院法学研究科教授
齋藤 俊一	市民
佐藤源五郎	札幌商工会議所 住宅・不動産部会部会長
紫藤 正行	札幌商工会議所副会頭
高倉 孝司	北海道警察本部交通部長（水島豊 代理出席）
高田 安春	市民
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
田中 啓介	札幌市議会議員
田中富美子	市民
中村たけし	札幌市議会議員
濱田 康行	公益財団法人はまなす財団理事長
細川 正人	札幌市議会委員
松浦 和代	札幌市立大学看護学部長、同大学院看護学研究科教授
松原 淳二	札幌市議会議員
丸山 博子	丸山環境教育事務所代表
好井 七海	札幌市議会議員