

## 平成26年度 第5回石狩市都市計画審議会

会議日時：平成27年1月27日（火） 午後15時00分～

会議場所：石狩市庁舎5階 第2委員会室

出席者：椎野会長、三津橋委員、景井委員、岡本委員、堀江委員、伊関委員、鈴木委員

事務局長：南建設水道部長

事務局：清水建設指導課都市計画担当課長、岡田主幹、安彦主査

傍聴者：4名

<南部長>

それでは本日の審議会を開催させていただきたいと思います。各委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところご出席をいただき大変ありがとうございます。

開会に先立ちまして、まず白井副市長から椎野会長に諮問書をお渡しいたします。

<白井副市長>

石狩市都市計画審議会会長・椎野亜紀夫様。石狩市長・田岡克介より代読いたします。石狩市都市計画、都市マスタープランの部分見直しについて諮問いたします。

どうぞよろしく願いいたします。

<南部長>

ここで白井副市長よりご挨拶申し上げます。

<白井副市長>

本日は、大変ご苦勞様でございました。ただいま、椎野会長に石狩市都市マスタープランの部分見直しについて諮問させていただきました。前回の審議会において、本日の案件のほか、都市計画道路の変更についても、事前説明させていただきましたが、こちらにつきましては、関係機関と協議中でございますことから、整い次第当審議会でお諮りをいたしたいと、このように考えてございます。

本日諮問いたしました、都市マスタープランは水と緑の基本計画と環境基本計画を合わせた三つの計画を策定するため、平成11年から3年をかけまして市民とともに議論を重ね、20年後の石狩市の姿をイメージした中で、都市や自然環境のありかたなどについて、計画としてまとめたものであります。

その後旧厚田村、あるいは浜益村などの合併、急速な高齢社会の進展、東日本大震災を契機として、災害に対応したまりづくりや石狩湾新港で進められております新エネルギーや新産業に対応した土地利用、森林の保全活用、水資源の保全の方策などの新たな課題への対応として、平成25年に中間見直しを行ったところであり、今回の部分見直しは中間見直し以前から検討しておりました港湾ゾーンと住宅ゾーンを結ぶ連絡道路について、新たに整備を進めることを位置付けるものであります。先般パブリックコメントを終えたことから、本日最終的な案として諮問をさせていただきました。

委員の皆様におかれましては、これまでのご議論を踏まえ、ご審議を賜りますようお願い申し上げます。簡単ですがご挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

<南部長>

副市長につきましては、この後、公務が入ってございますので、大変恐縮に存じますが、この場で退席とさせていただきます。

<白井副市長>

よろしく願いいたします。

<南部長>

引き続き、事務局より連絡申し上げます。本日の出欠の状況についてでございますが、田中委員、汐川委員、井出委員から事前に欠席の申し出がございました。このことから出席者は7名となりますが、石狩市都市計画審議会条例第5条第1項に規定する委員の二分の一以上の出席となりますことから、本日の会議は成立していることをご報告申し上げます。また、前回の審議会の傍聴者でございますが、7名傍聴してございます。そのうち2名から意見提出がございましたが、意見の内容につきましては、本日の資料にございますパブリックコメントに寄せられております7番と16番の意見とほぼ同様でありますことから、その検討結果をもって、本審議会への報告といたします。それでは会長、宜しく願いいたします。

<椎野会長>

本日お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。それでは平成26年度第5回石狩市都市計画審議会を開催いたします。

本日の議題は先ほど諮問されました石狩市都市マスタープランの部分見直しについてでございます。前回での事前説明での都市計画道路の変更につきましては、後日改めての審議となりますけれども、本日は石狩市都市マスタープランの部分見直しについてご議論をいただき、意見を取りまとめ答申したいと考えております。

議案の審議の前に、事務局から前回の審議会で提出されました質問・意見に対する回答をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

<清水課長>

はい。それでは座ってご説明申し上げたいと思っております。最初に、三津橋委員から、新港地域の保安林における今回の解除面積に関する御質問がございました。それでは正面のスライドでご説明申し上げたいと思っております。この図は、石狩湾新港地域土地利用計画図でございます。そしてこの中に色がついて、それぞれゾーニングがされ、また漢字で表現されているのが、それぞれのゾーンの土地利用を表現しているものでございます。この図面の中の緑の部分がちょっと薄くなっておりますけれども、これが緑地、公園のエリアを示しております。海側にあります太い帯状の部分が海岸防風保安林、また、これらの細い帯状の部分が内陸防風保安林、この矢印でいきますとこういった形で細く入っております。こういった部分が海岸防風林と対応して内陸という言い方で内陸防風保安林という形になってございます。そしてこの三角あるいは台形、この四角、こういったものが公園という形になってございます。そして、この部分でございます。このギザギザになっている部分。この部分が遮断緑地ということになってございます。そして、今現れましたこの下の部分でございますけれども、これは先ほどのこの斜めの内陸防風保安林に連続してつながっております、これは花川南の方までつながっております。その部分として、これは今の土地利用計画図の区域外になります。区域外になりますけれども、先ほどの防風林とつながっているというところでございます。そしてこの黒くS字で表れた部分でございますけれども、これが花川通、今回の延伸を予定している部分でございます。そして今白くなった部分でございます。この白くなった部分が今回、保安林を解除する予定部分でございます。この図面は非常に小さいのでこの辺りをもう少し拡大して今の部分を見ていただきたいと思っております。これがまず区域外の保安林と内陸の防風保安林でございます。そして、これが花川通の延伸部分でございます。この白く変わった部分が保安林解除を予定している部分となります。今、図で表現いたしましたけど、今度は数字でご覧いただきたいと存じます。参考として緑地面積の抜粋ということで、先

ほど見ていただいた石狩湾新港地域土地利用計画、それぞれ面積は決まっておりますけど、面積から緑の部分の面積を抜粋してございます。まずこれは公園の除く緑地の面積を抜粋したものでございますけど、上から海岸防風保安林665ha、遮断緑地65ha、内陸の防風保安林は新港の先ほどの区域外9haを含めると72ha、合計802haでございます。そのうち、この真ん中の遮断緑地でございますけれども、遮断緑地の解除面積は、全65haの1.4%相当の0.94ha、そして防風保安林の解除面積につきましては、全72haのうち1.2%相当の0.85haとなります。また、新港地域全体の緑地802haでは、0.2%相当の1.79haが解除されるということになるものでございます。

次は、伊関議員の方から御質問がございました、1時間当たりの交通量はどのようになっているのかお示しいただきたいというご意見でございました。この図で、①から③までに矢印がございましたが、①は花川通から石狩手稲線交差点に入る部分、②はNTTの建物がある樽川7線から国道337号交差点に入る部分、③は樽川6線から国道337号交差点に入る部分でございます。この三箇所の、全部で12時間測定してございますけれども、1時間ごとの交通量は、このようなグラフで表現しております。いずれも、左からいきますと7時台、8時台の2時間に台数が集中してございます。特に真ん中②樽川7線では、7時から8時までの1時間に615台と、片側2車線の花川通よりも3割ほど交通量が多くなってございます。これが1時間あたりの交通量でございます。

引き続きまして、これは後で説明するところでございますが、お手元に本日テーブルの方に定規図をお配りしておりますが、ありますでしょうか。このように二段書きされているものでございます。堀江委員の方から前回の委員会で道路の幅員の圧縮について御意見がございました。それでこの図面で説明いたしますけども、前回の事前説明におきましては、整備済区間の道路幅員と同じ3.2mで整備したいと、お伝えしたところでございますけども、その後、審議会が終わりまして関係機関と協議をした結果、保安林などへの配慮のため、左から歩道、植樹帯、停車帯の幅を下の定規図のとおり、2.0、1.5、1.25mにそれぞれ圧縮して、車道2車線の6.5mは変更はございませんけれども、真ん中の中央帯も2.5mに圧縮して、全体で7m圧縮することで執り進めたいと考えておりますので、この部分は、次回の審議会の、都市計画道路の変更の手続きの中でお諮りしたいと思います。前回の審議会での御質問、それと御意見に関する回答は以上でございます。会長、よろしく願いいたします。

< 椎野会長 >

はい、ありがとうございました。ただいま事務局から前回の審議会の質問意見への回答をいただきました。ただいまの回答に対しまして、改めてご質問等ございましたら、この場でお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

< 岡本委員 >

はい。遮断緑地と防風保安林の解除面積なんですけど、これは新たに出されたこちらの細い方の定規図によるものですか。

< 清水課長 >

はい、そうです。

< 岡本委員 >

はい、わかりました。

<清水課長>

今、定規図で32から25に圧縮させていただくということで、ご説明したその断面による解除面積でございます。もう一回この図面を、表を拡大させていただきませうけれども、以前それぞれ約1haという形でご説明させていただいておりましたけれども、その部分を配慮しまして、若干上下がありましたけれども0.94と0.85に、少なくともこのような数字になるということでございます。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<岡本委員>

はい。

<椎野会長>

他はいかがでしょうか。特にございませんか。よろしいですか。

それではここからは石狩市都市マスタープランの部分見直しについて、事務局から説明をお受けしたいと思います。よろしく願いいたします。

<清水課長>

はい。それでは引き続きまして私の方から、本日の諮問案件であります、都市マスタープランの部分見直しについて、ご説明申し上げます。

お手元の資料でA3の横版を開いていただきまして、新旧が見えるような形にさせていただきたいと存じます。それで説明に入る前に一部訂正がございます。一番上のタイトルのところに平成26年という形となっておりますけれども、年度の間違いでございますので、それぞれ以下次のページも修正をいただければ幸いです。それでは、中身の説明に入りたいと思えます。まず中身に入る前に今回の部分見直しの目的についてご説明申し上げます。まず目的でございますが、今後花川通を都市計画道路として整備を進める際に、都市マスとの整合が必要となりますことから、これまでの整備を検討する、から整備を進める、に記述を変更するものでございます。それでは変更箇所について御説明申し上げます。11月の事前説明資料から若干文言が変更になってございますが、本日の配布資料に基づき御説明いたしたいと存じます。

最初に、序-1ページの左側の新しい欄を御覧ください。序章、計画の策定にあたってに関する章でございますが、都市マス策定するにあたっての基本的な考え方を示しており、1、計画の位置づけ、2、市民参加と3計画共同による計画策定、3番目に、計画の策定の経緯を記載しており、今回の部分見直しはその中の(4)、(5)でございます。(4)は見直し時点の変更による文言整理、また(5)は、今回の部分見直しの考え方を示すため、新たに追加する項目でございます。(5)の内容ですが、港湾ゾーンと住宅ゾーンとを結ぶ道路を整備検討路線から整備路線へ変更することについて、H25.3月の中間見直しの際に盛り込めなかった当時の状況と、その後のアンケート調査、パブリックコメントを経て、花川通の延伸整備の方向性が具体化しつつあったことを契機として、道路の位置づけを明確化する、理由や目的を記載してございます。

次にめくっていただきまして、5-1ページの左側の新しい欄を御覧いただきたいと存じます。この第5章が、今回の部分見直しの中心となる箇所でございます。第5章分野別の方針のうち、4総合交通体系の方針の、(2)の地域幹線道路の整備推進ですが、本文の上から6行目の「港湾ゾーンと住宅ゾーンをつなぐ連絡道路の位置づけについては」から始まる段落につきましては、都市計画の歴史的な経過を記述している部分ですが、右側の旧の部分において、本都市マスタープラン策定当時のH13年当初から、職住を分離する基本的な考え方のもとという記述としてお

りましたが、国が定めた石狩湾新港開発基本計画や、道が定めた石狩湾新港土地利用計画の記述内容との整合性を図るため、左側の新のとおり、広域幹線道路を適切に配置し、既成市街地に対する交通負担の軽減を図るとの表現に修正したいと考えております。

次に、本文、中ほどの「しかし」から始まる段落につきましては、道の計画がH16年4月に改訂され、市道花川通と市道流通通とを結ぶ道路について検討することが初めて明記されたことを記述いたしました。

次に「本都市マスタープランの中間見直しにおいては」から始まる段落につきましては、港湾ゾーンと住宅ゾーンとをつなぐ道路の整備を新たに進めることを明記し、これまでのアンケート調査や、パブリックコメントを経て、調査、検討を進めた結果、新港地域の活性化により、今後の本市のまちづくりや、住宅ゾーンの住環境の改善と交通安全の向上などに大きく寄与すると判断し、その結論に至ったことを記述いたしました。

この後に続く3行の空欄の下線部でございますが、右の旧の部分のうち「国、北海道の基本計画における」から始まる2行につきましては、先程の説明のとおり、今、検討を開始している状況でございますことから、2行を削除するとともに、また「長期間未着手」から始まる文章については、元々別路線を記述した文章であり、文章を連続して記載することで誤解を与えてしまう可能性がありますことから、具体的な取り組みの四つの例示のあとに、分けて記載することといたしました。

具体的な取り組みの例示につきましては、3行目の項目で「それぞれの整備を検討します」としておりました花川南北―石狩湾新港地区を、変更後は、一番目のとおり「接続する道路を整備します」の記載といたします。

以上の考え方を踏まえ、次の5-2ページでございます。総合交通体系の取り組みの表中の記述の変更、また、次をめぐっていただきまして、5-3ページでは、総合交通体系の方針図の凡例の項目の追加と図の中のグレーの破線を赤の破線へ変更、また右側の6-1それとめぐっていただきまして6-2ページでも同様の変更をいたしました。

以上が部分見直しの考え方であり、これらを踏まえ、お手元の部分見直し案、A4でちょっと厚めに綴じた部分でございます。この部分が今の新旧を踏まえて、今回の部分見直し案としてまとめているものでございます。

引き続きまして、今回の部分見直しに際し、実施いたしました、パブリックコメントの意見と検討結果について、その概要を説明いたします。

お手元の方にA4の横版で、このように「石狩市都市マスタープランの部分見直しに寄せられた意見と検討結果について」という資料を御覧いただきたいと思っております。実施期間は12月1日から1月5日まで、意見提出者は57名、意見の件数としては102件、そのうち、採用として意見に基づき原案を修正するもの、0件、変更内容の趣旨と異なるものを含めた不採用として意見を原案に反映しないもの7件、参考として、意見を今後の事業展開の参考とするもの、83件、その他として、ご質問・ご意見として伺うもの、12件という結果でございました。

これらの結果は、次のページのNo.1から最終ページのNo.22までの22項目に分類し、それらに対応した市の考え方を検討欄にそれぞれ記載しているところでございます。

ここで正面のスライドを御覧いただきたいと思っております。この部分につきましては、今先ほどの表紙の部分にあったところでございます。次でございます。先ほどの部分をちょっと分類の仕方を変えました。56名のパブリックコメントのうち、賛成が47名からいただいておまして、整備に関し肯定的なご意見の主なものをまとめております。「物流の効率化」「通勤の利便性の向上」「交通安全対策に有効」「通勤時の混雑緩和に有効」「防災対策上有効」などのご意見でございました。お手元の資料ではこの部分については1、2、3及び21番の四つの項目に集約してございます。よって、この4項目以外の18項目につきましては、整備に関し否定的なご意見となりますが、主なものとしてこの表の真ん中にございますように保安林につきましては「自然保護、

歴史的価値、防風、防災の観点から解除すべきではない」というご意見、「花川通沿線の住環境が悪化する」「花川通と流通通を繋ぐ道路が必要なのか疑問である」「職住分離の考え方は堅持すべきである」「通勤時の混雑は信号制御を工夫すべき」「マイカーに頼る通勤体制を見直すべき」とのご意見でございました。その他の意見として記載の2つの部分がございます。

なお、今回参考といたしました意見全83件の内訳につきましては、肯定的な意見48、否定的な意見35でございました。

これらに関しましては、私どもといたしましては、寄せられたご意見を参考として、整備する範囲は必要最小限度となるよう心がけ、整備後に起こり得る影響等についても、出来る限り小さくなるよう、配慮していくことが重要と考えており、そのような方向性で回答をさせていただいているところでございます。

以上までが部分見直しの考え方とパブコメの結果の説明でございました。事務局からの説明は以上でございます。会長、よろしく願いいたします。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。ただいま事務局からご説明をいただきました。それではここで事務局より当審議会宛に要望書の提出がございましたので、こちらを追加資料として配布させていただきたいと思っております。お手元に資料が2種類ございますでしょうか。こちらの要望書につきましては、先週の23日、左上に日付がございますけれども、1月23日付で要望書として提出されたもの、それから昨日26日に都市計画審議会会長宛でいただいたものでございます。23日付けのものにつきましては、石狩市緑化推進協議会から、それから26日付けのものにつきましては、花川通延伸を考える会から提出いただいております。内容を少し、初めてご覧になる方もいますので少し時間を取りますので、ご一読いただけますでしょうか。お願いいたします。

(10分経過)

いかがでしょうか。内容についてご確認いただけましたでしょうか。この度、ご提出いただきました要望書についての取り扱いについてでございますけれども、まず1月23日付の要望書、一枚ものの要望書でございますけれども、表面の中央より少し下の方に要望事項が二つございます。まず一つ目の要望、環境審議会の開催を求めますという要望でございますけれども、本審議会に環境審議会の開催を決定する権限がそもそもございませんので、こちらについては審議の対象には出来ないかと判断いたします。それから二番目の都市マスタープランの見直しについてでございますけれども、こちらにつきましては先ほどご説明いただきました、パブリックコメントの資料の横書きのもの、こちらの9ページをご覧ください。9ページの一番左に番号がついてございますが、ナンバー20、20番目の内容でこちらのパブリックコメントの内容とほぼ同様のものがございますので、市としましてはこれに近い内容を既に回答済ということでお考えいただければと思います。ですから、こちらの2番目の案件につきましては、こちらのパブコメの回答を踏まえた上でご審議・ご議論いただきたいと思います。それからもう一つ、26日付の要望書でございますが、実は本日27日付で市長宛に同様の要望書が提出されてございます。内容につきましては、タイトルにもございます通り、花川通延伸計画に関しての要望書ということなんですけれども、延伸事業を進めるにあたりまして、都市計画道路の位置づけについて、本審議会でも改めて審議を得るということになってございます。ですから「都市計画道路への審議につきましては次回以降の審議会でも諮問するという予定になってございます」というのと、市への提出が本日付で提出されたものですから、市の方の回答がまだ充分精査出来ていないという状況にございますので、内容について市の方で精査いただいて、次回の審議会の場においてその回答について、ご紹介いただきたいと思いますと考えてございます。従いまして、本日の審議会におきましては、都市マス

タープランの部分見直しに対してパブリックコメントの結果を踏まえて、この場でご審議をちょうだいしたいと、このように進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

<一同>

はい。

<椎野会長>

ありがとうございます。それではこれから審議に入らせていただきたいと思います。先ほどご説明いただきました内容につきまして、ご意見ご質問をちょうだいしたいと思います。よろしくお願いたします。

<伊関委員>

はい。

<椎野会長>

はい、お願いします。

<伊関委員>

この38ページの部分なんですけど、地域幹線道路の整備推進というところで、2番目に住環境や自然環境など周辺土地利用との関係に整備を検討しますとなっていますが、38ページには住宅ゾーンの住環境の改善とこのところは新たに進めますと書いてますよね。こっちが検討で進めますということで何か整合性が取れないなと思うんですけど。それとパブリックコメントも色々住環境が大変だとか寄せられてるいるんですが、ここで住宅ゾーンの住環境の改善がされて、新しく進めるとなるとなると、住宅ゾーンの住環境の改善とは、どういうふうに進められるのかというところをお聞きしたいんですけど。

<椎野会長>

事務局、いかがでしょうか。

<清水課長>

はい。最初の38ページの(2)地域幹線道路の整備の推進の部分の2行目から3行目にかけてのお話だったかと思います。この部分につきましては、今回の新港の部分だけではなく、これは全体の図を、41ページをご覧くださいと存じます。ここに全体の道路のネットワーク、実際にもう都市計画決定されてるものですか、これから検討するものということで記載してございます。その中でグレーの破線、検討計画路線というものがございます。今回花川通の延伸につきましては、新たにそのグレーの破線が赤の破線ということになりまして、先ほどの38ページの後半部分がそれに該当してございますけれども、残りのその住宅ゾーンを繋いでる道路につきましてその検討するってということで、現時点でまだ整備の方向性が出てないということでその記載のままになっているところがございます。すいません、住宅環境の改善の記述はどこの部分だったでしょう。

<伊関委員>

39ページです。住環境の改善、これがちゃんと改善されたので、今後あの道路の整備を新たに進めますってなっているでしょう。

<清水課長>

はい。失礼しました。この意味合いでございますけれども、今回その花川通をつなぐことによって、特に樽川地区、それと花川南地区の住宅ゾーンに入っている道路の部分、片側一車線の道路でございますけれども、先ほど伊関委員のご質問にありましたこの部分でございます。この図面でこれはあのちょうど交差点の時間あたりの交通量を先ほどご説明しましたけど、この道路の部分、花川南3条通、それと樽川7線、それと花川南5条通と樽川6線、このつながりの中の交通量が非常に多いという状況の中で、ここの辺りの住宅地の通学区域の部分になっているわけです。それが、ここの交通量が減ることによって、この辺の交通安全の向上が見込める、それと車が減ることによって、この辺りの騒音だとか振動、住環境が改善されるという期待があると。一方では、こちらの花川通については御承知のようにこちらで示してありますように、若干現在の交通量よりも増えるという、3割4割程度増えるということの中で、こちらについては、パブコメでご懸念されている意見にも集約されておき、現在より住環境が悪くなるのではないかという意味でご質問、ご意見をいただいているところでございますけれども、これにつきましては、現在の数字よりも上回るというのは、推定結果でも出てございますので、そういった部分では今より悪化するっていうのは、それは事実じゃないかと思えます。そうではございますが、この花川通の現在のこの道路の容量と言いますか、その器の大きさと言いますか、その器に対して今4割くらいの交通量になっている中で、今回こちらの方につながますと、6割程度までアップしてございます。そして、こちらの樽川7線、6線につきましては、逆に今現在9000台程度走っているのが3000台から4000台減るような形になりまして、こちらの方が逆に9割から5割程度まで器の部分の余裕が出てくるということで、この3本の比較で見ると平準化されると、それぞれの器の大きさに見合った交通が配分されることによって、客観的な部分では先ほど申しましたように、花川通の沿線は環境が悪化する方向に残念ながら向かってしまいますけれども、全市的な視点で見ますと、交通量が平準化されてこちらの花川南地区と樽川地区の住宅ゾーンの住環境が改善されると。私どもとしてはそういうトータルの交通量の部分で、住環境が改善されると考えまして、このような記述にしたところでございます。以上でございます。

<伊関委員>

トータルの住環境の改善になっているんですけどね、今回のところは見直してっていうところは、そここのところの道路を整備するということだと思うんですけどね、そここのところを整備することによって、パブリックコメントとか皆さんの要望では住環境が悪化するってなっているので、全体を通してだからということには、ならないのではないかなと思うんですけど、それで私としても、ここの道路を通すっていうところは、本当に花川の北と南の真ん中の道路を通ることによって本当に危惧されると思うんですけどね。それで初めの方は、通勤の為に道路の整備と今まで聞いていたんですけど、通勤の為に言うのは朝晩の本当に一時間ぐらいだと思うんですけどね。それを通すことによって、大型の車がドンドン入るところは本当に危惧されると思うんですけど、そここのところで住環境の改善がされたので、ここの新しく道路を進めるっていうところが、全体で環境が整備されるということとちょっと違うかなと思うんですけど。

<清水課長>

はい。今のご質問のところで、私どもとしては、全体の今その通勤車両の他の今の現状の物流、新港との住宅地の物流の部分については、相当数増えている中で結局その部分が、樽川7線と樽川6線に非常に多く流れ込んでいる状況の中で、やはり片側一車線の部分にその部分を持たせるというのは、花川通に同じ量が流れるのと若干住宅地に与える影響が違ってきます状況でございますので、そういった部分でこの少し余裕のある花川通を使わせていただくと。今、既存になるこの既に4車線で整備されているもの、それとこの流通6車線道路でございますけれども、これ

をつなぐことで、こちらの部分が減るというような結果が出ていますので、そういった部分では大型車トータルとして、本当は増えないのが一番いいのかもしれませんが、それはやはり新港の発展とともに、当然増えるべきものは増えていくという状況の中で、また今最近の車の形態としては、非常に小回りが利く形の運搬車両が増えてきておりますので、そういった部分では、こういう樽川を経由して花川通も既に走っているのもございますし、そういった部分ではある程度スムーズに流してあげることで、全体としてそれぞれの道路に見合った形の部分で、現状大型車っていうのがあるという状況の中で、そしたらどうやって分散していくんだっていう部分で、全体の街づくりの中で考えていただきたいというのが、こちらの考えでございます。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<伊関委員>

はい。

<清水課長>

先ほど見ていただいた数字を見ていただくと、片側一車線の道路が、片側二車線の花川通よりも、3割以上多くなっているというのが、アンバランスな状況でありますので、この状況を見逃ごせない時に、どうしたら一番ベターなことが出来るのかという時に、花川通が既に4車線で出来ているということが、コストから考えると非常に有効ではないかと。それと、新港側におきましては、先ほど申し上げました流通通とつなぐという部分では、それも市道でございますので、市の既に整備されているインフラを使うことで、全体のバランス感覚が非常に良くなるというのは、都市計画的には望ましいと思っているわけでございます。

花川通の住環境につきましては、やはり基準を著しくオーバーするとか、環境基準をクリアしないとか、そういったことはあってはならないですし、今の状況では推定値においてはクリアしているところでございます。そういうことで今回、この繋ぐということを、提案させていただいているところでございますけれども、ただやはり気を付けないといけないのは、パブコメでも回答させていただいています通り、やはり今は、あくまでもシミュレーションでございますので、実際走った時にどんな影響が出るか、シミュレーション通りになるか、それ以上なるかという部分では、きちっとその検証をして、実際に計って検証した上で、きちっとした対策を講じていくというのは、当然にして必要じゃないかなというふうに考えているところでございます。そのような考えの中で、トータルとして花川通をより有効に活用出来る方策としての、今回の延伸の提案でございます。以上でございます。

<鈴木委員>

はい。

<椎野会長>

はい、お願いします。

<鈴木委員>

私自身も花川通に非常に近いところにおりまして、揺れるというのは、結構皆さん経験されていることだと思うんですけども、このパブリックコメントの中の、7番のところにあります7行目の同様の意見6というところで、近隣住宅にヒビが入ることが書かれておりまして、これに対して必要に応じた対策を講じていきたい旨のお話はあるんですけども、数値的なそのこ

とはわかるんですけども、じゃあ実際にヒビが入っている家が何棟あるかわからないんですけど、こういうことの検証などということもされていくというふうに解釈出来るのかなど。原因がそれだけというのは限らないかもしれないんですけども。

<清水課長>

はい。ヒビの関係につきましてはこのパブコメの他にも、その前に開催しました市民説明会の中でも、まさに我が家にヒビが入ったというご意見が、発言をされている方もいらっしゃいました。その部分につきましては、当時の工事監督をした者とその方とのやりとりの部分のお話を聞いたところ、その因果関係が発見出来なかったという状況があると聞いてございます。ただ、当然そういった道路の影響かどうかというのはいずれにしても、そういった状況が起きた時には、やはり道路管理者としてその部分は影響あるのかどうかというの、出来るだけ検証していかなければならないことではないかなと考えております。

<鈴木委員>

ということは、これから例えば花川通が通ったとして、通ったところからということではなく、現在の調査もされた上でということでは捉えてよろしいのでしょうか。現在そのヒビが入っているという段階で、ますますその交通量が多くなるということですので、現在の状態も調査するということになりますか。

<南部長>

市民説明会でお寄せいただいた意見がまず一件ございました。それとあとこのパブリックコメントで寄せられた意見が一件ございました。2件なのかお一人の方なのかというの、ちょっとまだわからないんですが、いずれにいたしましてもそういう事象があったことは私どもも認識してございます。ただ、今ほど申し上げた通りその因果関係と言いますか、はっきりそこまでつかめるのかどうかということもございます。ただ、現実問題といたしまして、例えば、振動の大きな要素と原因といたしまして、考えられるのは、舗装の継ぎ目ですとか、マンホールとの段差ですとか、そういったものが大きな要素になってくるのかなと思っておりますので、この辺につきましてはこまめに、私ども道路を管理する立場の者としては、そのようなものはこまめにチェックしていかなければならないかなと思ってます。ただ、路線全長的に、あの沿線で何軒そういう影響がありましたかということまでは、調査はしてございません。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<鈴木委員>

はい。

<椎野会長>

他はいかがでしょうか。

<三津橋委員>

花川通沿線に住宅供給公社が建てた宅地がございますよね。北側の方。あれは本来は、花川通から直接車の出し入れは禁止だったんですよ。出来なかったんです。私も北1条2丁目にいたんで、あの土地を買ったかったんですが、花川通からの出入りは駄目だっていう紳士協定のもとで住宅供給公社から買っているんです。それで今5、6軒あります。花川通から直接出入りしてい

る。あれは禁止だから、裏側に全部、ひと宅地で道路がついてるんですよ。それで、多分北側の方が結構反対なさっているっていうお話を聞いているんですけど、自分達は約束は守らないで、他の者だけ約束を守れと言っても無茶です。あと通学路のことはわからないんですけど、先ほど全体で考えた方がいいって、役所ではおっしゃったんですけど、僕も全体で考えるべきと思うんですけど、今、これらの調査では出てないんですけど花畔、花川小学校の前、市が立派な道路にしたおかげであそこに大型車が入って凄いですよ。朝6時ぐらいから。それらの大型車も花川通に行くかもしれないけれど、軽減というのは、私どもの軽減という言い方はおかしいんですけども、みんなで負担して標準化させるというのも考え方の一つですから、トータルで考えるべきだと思いますよ。今は、5条通だって大型車が入ってきている。今は排雪されているから通れますが、排雪前はバス同士が交差出来ないんですから。それとこのパブコメの中にあるように、マイカー通勤って言うの、何故バスに乗らないかって、非常にバス路線が変な形で走っているから、極端なこと言えば、ここに通ればバス路線が真っすぐ行っちゃえば、自動車は少なくなるかもしれないけれども、ただトラックが多くなるという想定はつきますね。通勤の自動車は少なくなるかもしれないというのはありますよ。こんな意見言っても仕方ないんですけど、新港の方々と私どもは凄く接する機会があるんですけど、非常に新港の方々が言われるのは、軌道系のものを持ってきてくださいと言いますよ。それがモノレールなのか鉄道なのかどうかわからないんですけど、これも現実に30年も40年も経っているのに何も無いわけですね。それで、バス路線だって、奥には行っていませんから。なんの条件整備もしないうちに、片方はそのマスタープランで縛って、もう片方だけがダメだっていうのはどうも経済の立場で言うと、納得出来ない部分はあります。30年、基本計画からを見ると50年ぐらい前に、基本計画自体が出来上がって新港の方が職住分離とは言え、住っていうのを作らせてくれって言うのが凄声としてあるんですよ。新港の中に。今無茶してあれしても管理住宅程度の、管理住宅の建てさせるのは準工で、工業地域は管理住宅は建てさせてないですね。

<南部長>

そうですね、今基本的にはなってないですね。

<三津橋委員>

管理住宅を建てたい、それと夏は非常に暴走族なんか来るんで、管理住宅だけでも建てさせて欲しいっていう意見が我々の方に、本来市に持ってくるべきなのに、うちにこられても困るんですけどね。その要望が凄くあるっていうのも事実です。だって職住分離ってある時期は凄く良かったんです。今はまず石狩湾新港みたいに職住をしっかりと分離しているところってないんじゃないですか。工業団地で。

<南部長>

そうですね、基本的に職住分離っていう思想は、一切当時から変えていませんし、工業団地の中に住宅が混在するようなプランにそもそもなってごさいません。こちらは当時からずっと踏襲しています。

<三津橋委員>

ちょっと話ズレて申し訳ございませんでした。

<岡本委員>

はい。

<椎野会長>

はい、お願いします。

<岡本委員>

不勉強で恐縮なんですけど、小学校の学区っていうのは、どんなふうに分かれているのか教えていただきたいのですが。基本的には大きな道路は渡らないように設定されているのですか。

<南部長>

小学校はですね、エリアとしては南線小学校っていうのがまず一校ございます。今矢印が出ているところです。石狩手稲線、道道に面したところに一カ所ございます。それとずっと下がっていきまして。

<岡本委員>

この56ページに赤いマルで小学校って出ています。大体学校の位置はわかるんですけど、小学校に関係があって、その生徒達の住む範囲は、伝播されているのですか。

<南部長>

それぞれの小学校の通学エリアがここですよという、今手元にないので言えないのですが。

<清水課長>

大体このあたりなんですけど。この樽川と花川南とラインが間違っているかもしれませんが、この辺りがこの56ページのところのある、赤マルのここに関わっているわけです。

<南部長>

はい、それは南線小学校です。

<清水課長>

ですからこの花川通を横断する、要するにこのところではないんです。ただ、こちらの方ですね黄色のマル、これが紅南小学校になりまして、この生徒さん達はここの横断があるんです。ですから、むしろ交通安全上の問題っていうのは、やはり紅南小学校に通う生徒達がここの横断するっていう部分での危険性っていうのは、確かに交通量が増えることで、ある程度高まってしまうことは統計学上はあるかと思えます。

<岡本委員>

学校で、やってないかもしれないんですけど、生活の身の回りのヒヤリ、ハッとみたいなもので、こんな危ない目に遭いそうだったとか、そういう地図を作ったりとかしているのかなと思ひまして。もしそういうのがあれば、子供達は実際、どこが危ないと思っているのかが写し出されてくると、もうちょっと大人目線としてどうこうではなくて、子供の視線としてどうなのかっていうのは、材料に入ってきたらいいのかなという感じもしました。

それと、ちょっとの話になって恐縮なんですけども、このマスタープランを作られた際に、この業務系土地利用を検討とかありましたけど、この辺りに対する諮問、意見みたいのはあったんですかね。

<清水課長>

それは、策定時ですか。見直しじゃなくて。

<岡本委員>

見直しではなくてです。

<清水課長>

はい。これは先ほど申しましたように平成11年から3年間、平成13年の時に策定したんですけども、この時にやはりあの3つの部会に分かれていまして、環境と緑と都市という形に。その中で、都市サイドで検討いただいた方につきましては、ここにそれぞれ書いてますように、商業業務系の土地利用を検討地区にしたらと言うような、意見が出ていて、その当時から何にも変わってございません。実は、この位置づけが今現在も生きているというのは、この2年間相当な人数でワークショップをやったということもありまして、これをもし見直すとしたら、もう一回きちっと相当議論しないと、市がもう可能性ないから見直すという形では、捌けないなということもありまして、次回の全体見直しに向けて、ここの辺の全体の見直しをしなくてはと思っています。当時は、この辺にまた石狩の副都心的なものを作りたいという、平成7年くらいですけども、そういったプランがありまして、なかなか実現しなかったんですけど、既定のプランがございました。そういうことも、その当時平成13年当時検討された方々の人達も、その部分のイメージを持って、この部分の開発について位置づけしているんじゃないかと。

<岡本委員>

はい、わかりました。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。

<南部長>

すいません、先ほどちょっと通学路のお話出ていましたけれども、実はエリアの中に藤女子大の左側の赤マルも小学校でございまして、通学路の安全点検というのは、一時事故があって、去年一昨年くらいになりますけども、そんなことで私ども道路管理者と教育委員会サイドとタイヤアップしまして、通学路の総合安全点検をやってございまして、その中で危険な交差点ですとか危険な通学路の洗い出しを全部しておりますので、ある程度子供目線に立って、危ないところについて一応チェックはしてございます。

<岡本委員>

もし見せていただけるような何かあれば、見てみたいと思うのですが。

<南部長>

わかりました。

<清水課長>

先ほど岡本委員から全体のお話がありましたので、もう一回全体のお話をさせていただきますけども、やはり当初作った時には市民参加の中で、相当多くの市民の方々に参加していただいて作り込んでいるものですから、やはり大きな見直しの中で、もう一回作り直すとしたら、やっていくべきだとした思い、そういった思いを一瞬のうちに無くしてしまうっていうのもまたどうなのかということの中で、もっと時間をかけるべきだということで、見直しを将来の全体見直しの中まで保留したいということでございます。

<椎野会長>

その他ご意見ご質問いかがでしょうか。

<清水課長>

先ほどちょっと訂正がございまして、三津橋委員の方からですね、新港の方で管理住宅が建たないというお話ありまして、実はですね、今都市計画の中で準工のところなんですけども、特別業務地区に指定している中で、管理住宅については一軒まではですね、建てられるようにしてる場所もございまして、よろしくお願いたします。失礼しました。

<三津橋委員>

ちょっとしたことで変わるっていうのは、新港に昔コンビニ作れませんでしたよね。

<南部長>

そうですね、はい。

<三津橋委員>

昼間にパンを買いに行く、弁当を買いに行くって花川南まで来てたんですよ。その為に車をずっと動かすっていうこと。コンビニが出来るとなったら、その昼間の動きがほとんどなくなったんですよ。コンビニに買い物に行くから。ですから、ある程度時代に合わせた都市計画の変更っていうのは、僕はやむを得ないと思っていますし、すべきだと思っています。今、新港にまた大きいコンビニが建ちますよね？

<南部長>

はい。計画はあると聞いてます。

<三津橋委員>

需要はあることだったんですね、それだけ。

<南部長>

そうですね。

<三津橋委員>

三軒も四軒も建て、その上にまだ建つっていうことですからね。ですから、さっきの交通量調査で朝の7時8時っていうので、昼間からずっと落ちているのは、昔昼間も変な形ですけどこちらに買い物に来てたんですよ。で、コンビニが建つようになって、変な話ですけど私どもの会員だった下川商店も全然売れなくなったから辞めちゃったわけですからね。

<椎野会長>

その他ご意見等いかがでしょうか。

<伊関委員>

この計画っていつ完成なんですか。

<椎野会長>

本日の案件ですか。本審査ですので、マスタープランに関しては、今日が本審査になります。

<伊関委員>

私が危惧するところは、今道路がないわけではなくて、新川通と国道337が大きいのがあるんですよ。それで今三津橋委員が言った利便性というところで、そこが出来るとそこに集中するということで、私もこの追分通が4線になるっていうところで、通勤は便利になるかもしれないけど、それ以上に通りやすくなると、追分通にどんどん大型トラックが入ってくるっていうことは、本当に危惧されるんですね。それで、通勤の乗用車だったらいいけど、通学路以外に子供達が普段も通るので、そういう大型道路が出来ると、大型トラックとかが子供の目線とかホントに心配なので、そこが危惧されるんですよ。いい道路が、通りやすい道路が、通るとだんだんここに集中するんでないかっていうところが危惧されるってところです。そこで、新川通とこの337があるので、今、このところを通すのはどうかなというところです。そこが心配なところであるので、今までの道路に見直さないで、今まで通りにしていただきたいなと思っております。

<清水課長>

ただいまのご意見のところについては、私どももその通勤車両、あるいは物流車両が当初想定した幹線道路だけを走っていただけるのであれば、まさにそれが望ましいと思っているところでございますけども、やはり現実を見るとかなり住宅地の中に入り込んできているということと、やはりその物流車両の目的地に行く方向が、新港から、札幌でも様々な方向に向かうということで、最短距離を走るという状況は相当出ておりますので、そういった部分では望む方向になっていないのが現状でございます。そういった部分では先ほど申しました樽川や花川南地区に、相当大型車が混入してきている状況がございますので、このままではやはりまずいということの中で、車をこれから減らすことが難しい、大型車だけを規制するということが難しい状況もございますので、やはりこの状況を少しでも全体として改善する手法として、何がベターかという部分で、先ほどから申し上げております花川通延伸というのが一番効果的ではないかと思っておりますのでございます。それと、交通安全につきましては、先ほど岡本委員からもご提案ありました通り、子供達の目線でどこが危険だというふうに感じているのかという部分を、きっちり把握し、それを参考にした交通安全対策も必要でしょうし、ソフト的な交通安全の部分も、既に地域の方々も含めて、相当実施されているのは存じておりますけれども、さらにやはりそういった部分については、ソフト面の強化、さらに先ほどの子供達の危険の部分をも参考にして、有効な安全対策、ガードレールの設置だとか、信号の前後で近道しないとか、そういった部分で出来る限り巻き込み事故等交差点の事故を増えないように対応することも重要な要素であると思っておりますのでございます。

<椎野会長>

活発なご議論を頂戴しておりますけれども、本日の審議内容、市の方の立場としては、現状では交通量が特定の区間に過剰に偏っていて、非常にアンバランスになっているというふうな状況があって、今回の花川通を延伸することによって、その花川通の交通量は増えてしまうけれども、市全体としてはそれが平準化されて、アンバランスが解消されるというふうなことです。それから先ほど通学路ですとか、小学校の指定区間がございましたけれども、それにつきましては確かに花川通の交通量は増えることによって、交通に対する児童の危険性が高まるというようなことを十分に考えられますけれども、ただ一方でその現状でその1車線道路を、先ほどのグラフの二番目ですか、これの樽川7線の②ですか、こちらの方が現状で9割ぐらいっていうふうなお話でしたけれども、これは考え方ですけども、現状で例えばこの辺とかにかなり生活道路の中で交通量が多いところ、そういうところにこの地域に、この形はむしろ自動的に交通危険性が高まっているという状況が、それがもう少し解消されて交通量が減ることによって安全性が高まるとい

うところですから、そこはまさに全市的なバランスを考えると、この辺に住む子供達にとってメリットがあると。それを全市的にバランス良くしようというふうな立場かと思います。なかなか、あれもこれもこう上手にというわけではなくて、あるところがうまくいけば、あるところが少し不利益を被っているというふうなこともあろうかと思いますが、市の方の提案としましては、交通量の全市的な平準化というふうなところで、バランスを取りたいというような提案でございますけどいかがでしょうか。もしそういった立場についてご納得いただけるのであれば、そのようにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

<景井委員>

私は賛成いたします。市のそういった全体を考えた、そういう道路を、むしろあそこが消防署が花川通沿いに出来た時に、何故そっちにいかないのかなってというのがずっと思っていましたから。ましてや追分通が整備されて、あの先に行かないのはどうしてなのかな、何か理由があるのかなというふうに思っていましたけども、そういう希望っていうのは多いと思いますね。ですから色々な自然の方から問題があるとは思いますが、やっぱり全体的な市としての考え方については、私は賛成をいたします。

<岡本委員>

はい。修正新旧対照表の5の1のところ、分野別方針の(2)地域幹線道路の整備推進の旧のところ、職住を分離する基本的な考え方のもとしてというのが、新の方では除かれているのですが、これは基本的な考えを取っちゃっていいんですかね。出来る、能動的なところがちょっと気になったのですが、基本的にはそういう分離は継承するけれども、より安全性とか仕事のしやすさとかも、踏まえた上で計画をしていくんだよという話なのか、そもそも職住を分離する基本的な考え方っていうのを取っちゃって、マスタープランの文言から抜いてしまうという判断に至った理由をお聞かせいただきたいと思います。

<清水課長>

はい。今岡本委員の方からですが、5の1の旧の真ん中辺りのところで、職住を分離する基本的な考え方のもとがなくなっているってことでございますけれども、その部分については先ほどの私の方の最初の説明の中でも触れさせていただきましたけれども、国の石狩湾新港地域開発基本計画と、道で作成しました石狩湾新港地域土地利用計画、このいずれにも、この文言が記載されていない状況だったんです。私どもの市役所、あるいは住民の方も、職住分離っていうのは、意外とすんなり頭の中に入っていて、この計画、平成13年に作った時、私もいたんですけども、すんなりと書いてしまったんですけど、よく整合してみると、こういう表現ではなくて今回改定させていただきました左側ですけども、広域幹線道路を適切に配置し、規制市街地に対する交通機関の軽減を図ると書かれているのが正解だというふうにわかりましたので、今回道と協議した時も、この部分については適切な表現に変えることは良いのではないかとということでございます。それと、先ほど部長も申しあげましたように、職住分離という部分では、もう既に都市計画でゾーニングはがっちり決めていますので、それと三津橋委員からもありましたように、基本的にここに例えば住宅・マンションを建てるだとか、住宅ゾーンを作るという新港の中に作るというふうにはなっていて、管理住宅一棟その企業に対して認めるけども、そういう部分での職住分離はされている、ただし、私どもというか市民の方々がイメージする職住分離は、若干それぞれ差があるのかなってというのは、正直今回のパブリックコメントをやったところでございます。ですから、今回、新の方で書いた方がまさに適切な表現なのかなという中で、この道路の交通負担の軽減っていう部分と、今回の部分がどう折り合いがつくのかなというところが重要なポイントかなとは思いますが。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<岡本委員>

書いていなかったのに、書いていたというのもなんだか。

<清水課長>

そういう意味では、私どももそうなんですけど、当時事務局だったんですけど、全然不思議感  
はなかったんですね。みんなそういう認識だったと思います。

<岡本委員>

あるべき姿だったということですね。

<南部長>

一般論ということで、多分そのままずっと来ていたんですけど、ちょっと一回整理させていた  
だきました。

<岡本委員>

わかりました。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。本日のマスタープランでございますけど、いかがでしょうか。

<堀江委員>

私の方は特にございません。提案通りで結構です。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。市の方の提案につきまして、活発なご議論をいただいております  
すけれども、提案内容につきまして特に大きな問題となるようなことはないというふうなことで  
ご了承いただけるのであれば、このような形で答申させていただきたいと思いますが、よろしい  
でしょうか。

<一同>

はい。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。それでは、そのように答申させていただきたいというふうに思  
います。答申の歩合につきましてでございますけれども、会長の私に一任させていただくとい  
うことで、よろしいでしょうか？

<一同>

はい。

<椎野会長>

ありがとうございます。その他、ご意見なければ本日の審議はこれを以て終了したいと思いません。事務局から何か連絡ありましたら、お願いいたします。

<清水課長>

はい。本日ご提案出来ませんでした都市計画道路の見直しの手続きでございますけれども、ただいま関係機関と協議中ございまして、その調整が整い次第、次回の審議会でお諮りしたいと思います。また今日の審議の中で、要望書が提出されて、また会長の方からですね、市の方の回答を以てそれを審議会に諮っていただきたいということでございましたので、それも用意して次回審議会日程を調整させていただいて、開催したいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

<一同>

よろしく申し上げます。

<椎野会長>

それでは本日は以上を持ちまして閉会とさせていただきます。最後に本日の議事録の確認・確定についてでございますが、会長の私と景井委員で行わせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか？

<一同>

はい。

<椎野会長>

ありがとうございます。それでは以上を持ちまして閉会とさせていただきます。長時間にわたってご審議いただきましてありがとうございました。

平成27年 2月13日 議事録確認

石狩市都市計画審議会

会 長 椎 野 亜 紀 夫 \_\_\_\_\_

委 員 景 井 新 一 \_\_\_\_\_