

平成26年度 第4回石狩市都市計画審議会

会議日時：平成26年11月26日（水） 午前10時00分～

会議場所：石狩市庁舎5階 第1委員会室

出席者：椎野会長、三津橋委員、岡本委員、堀江委員、伊関委員、汐川委員、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：7名

<南部長>

おはようございます。時間となりましたので、始めさせていただきますと思います。本日はお忙しいところ、当審議会にご出席いただきありがとうございます。開会に先立ちまして、事務局より連絡を申しあげます。本日の出席の状況でございますけれども、事前に田中委員、景井委員、井出委員のお三方から欠席の申し出がございました。本日の出席者は7名となりまして、当審議会条例の第5条第1項に規定する委員の2分の1以上の出席になってございますことから、会議が成立していることを、まずご報告いたしたいと存じます。

本日の案件でございますけれども、事前説明案件といたしまして、「花川通の延伸にかかる都市計画の変更について」となっております。本案件でございますけれども、花川地区と新港地域を結ぶ新たな道路計画、現花川通を新港まで延伸する計画についてでございますが、これまでも色々と種々検討され、議論された経緯がございます。20年ほど前から新港の立地企業などから、物流や利便性の向上を求める声が高まりつつあり、この声を受けまして市といたしまして、13年前になりますが、平成13年の10月策定の石狩市都市マスタープランの策定にあたりまして、2カ年にわたる13回の市民ワークショップを重ね、この花川通の延伸について検討することを初めて計画上に位置付けたものでございます。

一方、北海道におきましても10年前、平成16年4月でございますが、石狩湾新港地域土地利用計画の改定の際に、石狩市と地域内等を結ぶ道路として、市道花川通と市道流通通等を結ぶ道路について検討することを位置付けてございます。

現状では信号を避けるなど、花川地区や樽川地区の住宅街における細街路に、通勤や物流の車両が進入し、交通障害となっていることや、新港の立地企業などから、物流や通勤の効率化を望む声があるほか、災害への関心の高まりから、災害対策としての避難路の増加を求める声が高まったところでございます。また、最近では石狩湾新港を所管する石狩湾新港管理組合におきまして、港湾計画改訂に向けた長期構想の検討に取り組んでいるところであり、この道路の必要性について議論されているところでございます。市といたしましても、これらを踏まえ市全体のまちづくりに資するため、物流や通勤の利便性の向上、住宅地の細街路に物流や通勤車両などが相当数、入り込んでいる交通障害の解消、災害発生時における避難路として選択肢の増加などが図られるよう、実現化に向け本格的に取り組んでいるところでございます。以上がこれまでの経緯でございますが、この間、昨年、今年度と一昨年の2カ年にわたりまして、交通量、振動、騒音の変化や植生の状況などを調査、実施しているところでございます。本日は、これらの調査結果を含め、都市計画や都市マスタープランの変更内容などを説明いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。それでは会長、よろしくお願いいたします。

<椎野会長>

はい。それでは平成26年度第4回石狩市都市計画審議会を開催いたします。本日の議題は今ご説明いただきました通り、花川通の延伸にかかわる都市計画の変更についてでございます。それでは早速でございますが、事務局から説明をお願いいたします。

<清水課長>

はい。それでは、私の方から、「花川通の延伸に関する検討状況について」御説明申し上げます。送付いたしました資料の説明に入る前に、正面のスライドにより、都市計画に関する体系図により今回の見直しする項目と、昨年度からの取組み経緯について御説明申し上げます。

この図は、都市計画と他の計画との関係を示した都市計画の体系図でございますが、市の総合計画を踏まえ、「都市計画区域マスタープラン」や「石狩市都市マスタープラン」に反映させ、これらに基づき、例示のような具体の都市計画を定めます。今回は、「都市計画道路」を見直しするための手続きであり、「石狩市都市マスタープラン」についても、部分見直しを行おうとするものでございます。

これは、昨年度からの取組み経緯を表したものでございますが、平成25年12月には、2,511世帯を対象といたします沿道住民アンケートを実施いたしました。翌平成26年2月には、この結果をはじめ、交通量や騒音などの調査結果について、アンケートを実施した、その沿道の7つ町内会の役員会で、意見交換会をさせていただくとともに、各町内会へは回覧により報告させていただきました。ここで、お手元の薄いほうの参考資料を御覧いただきたいと存じます。参考資料、参考資料2というのがございますけども、まず参考資料の方を見ていただきたいと思います。まず捲っていただきますと、アンケートの集計結果がございます。これは、昨年12月に実施いたしました、アンケートの集計結果でございますが、1は回答状況でございます。質問項目の2、延伸による効果と懸念に対する回答でございますが、一番下の枠内のとおり、「通勤時間帯の渋滞緩和」「新港地域とのアクセス改善」については、3分の2程度から肯定的な意見、また「沿線の活性化」につきましましては、半数程度が肯定的な意見、「わからない」が2割程でございました。次の懸念事項は、枠内のとおり、「通行の安全性」「騒音・振動などによる影響」については、半数程度が肯定的な意見、また「新しい道路整備に伴う自然環境への影響」については、3分の1程度が肯定的な意見がございました。質問項目の3、花川通の延伸が地域の活性化や発展につながるかどうかについては、3分の2近くが肯定的な意見でございました。次のページには、自由意見の抜粋がございまして、肯定的な意見として、「新港地域へのアクセスの改善」「狭い道路の交通安全の向上」「新港の活性化に必要」などの意見、また、否定的な意見として、「沿線住民はメリットがない」「インフラ整備より、福祉などへ」「交通量増による騒音・振動・排気ガス等の悪化」「通学路での事故の心配」などがあげられ、その他にも記載されているとおり、多くの意見が出されているところでございます。

それでは再びスライドの方を御覧いただきたいと思います。4月でございますけれども、本年4月にはパブリックコメントを実施し、広く市民の方々から御意見をいただき、5月には、市役所のホームページを通じて、結果を公表させていただきました。パブリックコメントへは、賛成11名、反対7名の合計18名から御意見をいただき、それぞれ回答させていただいたところでございます。また、再び薄いほうの資料に戻っていただきまして、先ほどの続きになりますが、「花川通と流通通の接続（花川通の延伸整備）について」と言うページをめくっていただきたいと思います。ここに書かれている内容が、パブリックコメントの市の原案でございます。最初に「案件の趣旨」として、1段落目では、花川通がどのような道路であるかを、2段落目では、これまでの歴史的な経緯を、また3段落目では、寄せられている懸念事項、最後の段落で、今後の方針を述べております。次の項目では、想定される延伸分の整備概要が記載されており、(3)区間の距離は直線距離で約1km、(5)整備幅員は32mと、現在の花川通と同じ幅員を想定しているところでございます。次のページの、黒四角の「延伸により期待される効果」といたしまして、1つ目として、市街地における道路交通体系の充実・適正化、2つ目として、新港地域における防災体制・緊急時対応の向上、3つ目として、新港地域の活性化や花川市街地への波及効果があると提示いたしました。一方、中ほど黒四角の「延伸整備に伴う懸念事項の想定される対応策」として、1つ目として、自動車騒音・振動、2つ目として、歩行者の安全確保、3つ目として、

延伸部分の自然環境（特に防風保安林、遮断緑地）への配慮を提示いたしました。これらを踏まえまして、市民の方々から意見提出されたのが、先程の薄いほうの資料のアンケートの次のページからの部分でございます。18名から77件の意見があり、意見への市の対応といたしましては、採用0件、不採用10件、参考36件、その他30件、記載済み1件でございました。なお詳細の説明につきましては、既に確認いただいていると思いますので割愛させていただきたいと存じます。

これらの手続きを経まして、今年度は振動や植生などの調査を実施したところでございます。本日はこれらの調査結果についてご説明したいと存じます。なお、これ以降の説明につきましては、本日お手元にお配りしました資料と同じ流れとなりますことから、お手元の厚い方の資料の1ページ目を御覧いただきたいと存じます。この図でございますが、札幌北部地域におけます花川通の位置づけを示したものであり、幹線道路的な道路を抜き書きした概略図でございますが、札幌市中心部と新港地域とを結ぶ、「国道231号」と「新川通」の2路線と、この2路線をつなぐ「国道337号」が、新港地域の物流の幹線道路となっているところでございます。また、これらの幹線道路の内側には、「追分通」から「花川通」を通過するルートと、北稜高校前の「東15丁目・屯田通」から「花川通」を通過する2ルートがあり、また札幌市におきましては、あいの里地区とを結ぶ「屯田・茨戸通」を整備する予定となっております。次に資料の2ページ目を御覧いただきたいと存じます。この図は、花川通延伸部について、3本のルートで道路の線形を検討したものでございます。それぞれ色分けして表現しているところでございます。次に資料の3ページ目を御覧いただきたいと存じます。この表は、先ほど記載の3ルート案について、どのルートが最適であるかを比較検討したものととなっております。まず、道路の「計画緒元」として、「計画交通量」は1日当たり16,000台を見込み、「設計速度」は時速50キロ、「道路幅員」は総幅員で、現在の花川通と同様の32mを想定しております。以下「植生への影響」「保安林解除の面積比較」「市道樽川2号線との交差状況」「走行性」「経済性」毎に評価し、総合評価では、「第1案」は、路線延長が最も短く、走行性にも優れ、「第2案」は、市道と直角に交差するものの、曲線が多く、走行性が悪い。「第3案」は、保安林解除の面積は最も少ないが、市道のカーブ付近で交差するため、交通安全上の配慮が必要という結果となりました。以上の結果から「第1案」を選定し、記載したのが次の4ページの図面でございます。この図面を横に開いていただきますと、左上に建物が見えるところが新港地域でございます。また、斜め右下にございますのが、花川の住宅地という形になってございます。この二つの市街地をつなぐ道路であるということでございます。

次に5ページ目を御覧いただきたいと存じます。これは縦に見ていただきたいと存じますが、この図面は周辺の交通量の増減を表した図面でございます。右下の凡例を御覧いただきたいと存じます。凡例の一番下、下段の数字は、1日当たりの現在の交通量でございます。中段は、延伸整備後の将来の交通量、また上段は、整備後の交通量の増減を表してございます。縦の3ルートのうち、左側のルートは、藤学園前の「花川南5条通」から「樽川6線」へとつながり、記載のとおり、すべての区間で減少しているところでございます。真ん中のルートは、「花川南3条通」からNTT前の「樽川7線」へとつながり、一部の区間で増加はございますが、樽川地区に入った最終区間では、現在の9,000台が将来は4,800台と、4割以上、減少する結果となっております。次に右側が「花川通」でございます。全ての区間で増加しており、下から順に、4,500、4,800、6,400、16,000台となっております。また、それぞれの中段に記載しております将来交通量でございますが、昨年町内会等にお示しした数字よりも交通量が若干増加しているところでございます。この理由でございますが、「道道石狩手稲線」と記載したすぐ上でございます、「花畔6号線」が斜めに配置されておりますが、この道路のように、幹線道路ではない道路において、交通を配分せずに、0台と仮定して、幹線道路だけに交通量を配分した場合の、幹線道路の最大値により「騒音」「振動」等を想定するよう、変更しております。詳

細は次の6ページでも御説明いたします。それでは次の6ページを御覧いただきたいと存じます。この図面は交通量及び沿道環境の変化を表した図面でございます。右側青の破線の枠の中の白いラベルは、開通前、開通後の交通量の変化をお示ししており、上から花川通の「延伸区間」、㉔、㉕は「道道石狩手稲線」の交差点の前後、㉖、㉗、㉘は、「花川通」の整備済区間のうちの三つの区間でございます。開通後の2段書きの数字の、上段「括弧つき数字」は、昨年度説明したものでございまして、また下段「括弧なし数字」は今回推計した台数で、前のページの5ページで説明いたしました数字の変更部分を並べて表示したものであり、この数字の説明につきましては、右上の注において、あらためて記述しておりますので、後ほど参照いただければと存じます。次に右下のピンクの破線の枠でございます。これは「騒音」に関するデータの表をまとめておりまして、黄色いラベルが二つございます。左側の黄色いラベルが、騒音規制法で規定する「騒音」の基準となる要請限度の数値であり、昼が75dB、夜が70dB、また右側の黄色いラベルが環境基本法で規定する「騒音」の基準となる環境基準の数値であり、昼が70dB、夜が65dBと規定されており、これに対し、白いラベルの、昨年度調査いたしました㉙の区間の道路端における、それぞれの数値のいずれも、二つの黄色いラベルの要請限度と環境基準の数値の範囲内となっております。なお、本日の資料には記載されておりませんが、㉖と㉗の地点の現況の騒音について、過日、追加の調査を実施したところ、騒音レベルが㉙地点よりも若干高めに出ておりますが、スタッドレスタイヤの装着が多くなったことによるものと考えておりますが、㉖の地点の「開通前」の昼と夜は64と57デシベル、㉗の地点の「開通前」の昼と夜は66と58デシベルと、こちらも環境基準の範囲内となっております。次に左側の黄色の破線の枠でございますが、これは「振動」を表しており、黄色いラベルが振動規制法で規定する「振動」の基準となる要請限度の数値でございます。昼が65dB、夜が60dBと規定されており、これに対し、白いラベルの㉙及び㉚から㉜までの、道路端における、全ての測定ポイントにおいて、開通前、開通後の数値は黄色いラベルの要請限度の数値の範囲内となっております。

次に7ページを御覧いただきたいと存じます。この7ページの赤枠の所が、春、夏、秋の3回に渡り実施いたしました植生調査の区域を表した図面で、確認された植生の種数は、遮断緑地においては、65科254種、うち樹木は、ドロノキ、ウラジロハコヤナギ、ハリエンジュ、シラカンバなど、また、防風林においては、68科255種、うち樹木は、ハルニレ、ミズナラ、オニグルミ、ハリギリ、ヤチダモなどが確認されているところでございます。次の8ページから11ページ目までが、この調査によって確認された種の目録でございますが、最終の11ページを御覧いただきたいと存じます。11ページの一番下の行の、左から2番目と3番目でございます。先程の図の種の数でございます。右側2列目の「貴重性」に関する項目でございますが、「絶滅危惧」種は発見されておりません。なお、下から7行目のグレーの網掛けの「準絶滅危惧」種として、「エゾサワスゲ」が春の調査で「遮断緑地」において発見されているところですが、夏と秋の調査においては発見されておりません。また、この植生調査の結果につきましては、9月19日に、石狩市緑化推進協議会の方々にお集まりいただき、秋を除く春、夏の部分の中間報告をさせていただくとともに、先週19日の説明会についてもご案内をさせていただいたところでございます。

次に先週19日に開催いたしました市民説明会で出された主な意見について、ご報告いたします。本日、参考資料2という形で提出させておりますので、まずそちらをご覧いただきたいと存じます。先週19日水曜日午後6時より、花川北コミュニティセンターにおきまして開催したところ、43名の参加をいただいたところでございます。そのうち10名から御意見をいただきました。本日お配りした内容につきましては、非常にボリュームが多いので、内容を大きくわけてご紹介したいと思います。意見を内容別に大きくくくりますと、振動・騒音・交通量の増加など、住環境の悪化を懸念する意見、また動植物への影響を懸念する意見、また防風林・遮断緑地の機能低下を懸念する意見、また変化を受け入れたいとする意見など、そういった意見が多く出され

たところでございます。詳細に関しましては後ほどご確認いただきたいと思います。と存じます。

次に資料にはございませんが、翌20日の地権者説明会の状況をご説明申し上げます。20日木曜日午後6時より、市役所4階会議室において、用地買収を予定されます方々に御案内したところ、17名に参加をいただきました。19日と同様、調査内容の報告や追加として用地買収の考え方などを説明したところでございますが、参加者からは特に意見はございませんでした。

最後になりますが、「石狩市都市マスタープラン」の平成26年部分見直しに関し、御説明いたします。A3版をA4折にしておりますので、それを開いていただいた、まず序ー1と書いたページをご覧くださいと存じます。「石狩市都市マスタープラン」につきましては、花川通の整備の方向性を明確にするため、今回部分見直しを行おうとするものでございます。この序章にあります、序ー1ページでは、左側の新のとおりに、部分見直しの目的を追加しようとするものでございます。次に裏面の5ー1ページでございます。これは、都市マスタープランの第5章の部分の第5章分野別の方針、4 総合交通体系の方針、そして（2）地域幹線道路の整備推進のその部分の本文の中の、花川通の整備の方向性を明確化にするなど、文言の整理をするなどのための部分見直しをしているところでございます。次に5ー2ページをご覧くださいと思います。これは本文の変更にあわせた見直しでございます。以下5ー3、6ー1、6ー2ページの図につきましても、「計画検討路線」を「計画路線」とするための見直しでございます。私からの説明は以上でございます。会長よろしく申し上げます。

< 椎野会長 >

はい、ありがとうございます。本日の審議案件につきまして、ただいま事務局からご説明をいただきました。これから審議に入りたいと思いますが、ご説明の中でご紹介いただきました参考資料1と2ですね、詳しい内容についてはご説明いただいておりますので、委員の皆様におかれましては、内容についてあわせてご確認いただきまして、お気づきの点がありましたらご質問、ご意見をいただきたいと思います。それでは、本件につきましてご質問・ご意見をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

< 伊関委員 >

はい。この件に関しては、今回、この都市計画審議会ですべて初めて提案されたと思うんですけど、私は建設文教委員会の委員なので、延伸のことは既に知っているんですけど、11月19日に市民説明会があったんですね。その時に色んな意見が出まして、私この都市計画審議会にかけるとしたら、何故審議委員の人が傍聴に来なかったんだという意見が出たので、やっぱり私達の委員会にも、説明の案内があったらいいかなと思ったんです。その中で一緒に考えられるかなと思ったんですね。そのことと石狩市の財政はすごく厳しい中で、この道路を作るということで、この財源がどこから出るのかなっていうことと、私達が今まで聞いていた中では、新港の企業の方の、通勤される方の緩和というところで聞いてたんですけど、私は通勤であれば今藤学園の前の道路とビッグハウス前の道路があるので、こちらをもう少し整備したらどうかと思います。それと、今延伸になるところが、二車線ずつの四車線になってますよね。それで振動とかそういうような調査をしたっていうところは、今の段階では道路が拡張になっていないので、まだまだ拡張になると車が増えると思うんですね。だからこの数値よりは私は道路の幅が広がるにつれて、たくさん車が集中して上がるんじゃないかなと思うんですね。それでここは通学路にもなっているし、すごく私としては通学路で子供達には心配だっていう考えもあります。まずはここまでの質問です。

< 椎野会長 >

はい。いくつかご指摘をいただいたと思うんですが、事務局側から回答申し上げます。

<清水課長>

はい。当委員会の皆様に、先週19日の市民説明会のご案内をしていなかったのは、今のご意見を充分踏まえまして、次回以降そういったことを視野に入れて、取り組んでいきたいと思っております。次に財政状況の部分でございます。財政状況が厳しいのに、こういった財源で整備するのかというところでございます。この件につきましては、かなりの事業費を想定しているところでございますので、ただいま関係機関と協議をしております、まだどこが主体でやるか決定してございませんけれども、いずれの事業主体になるにいたしましても、やはり様々な財源、国費を中心としたものを投入しながら、出来るだけ市民の負担がなくなる、極力ゼロに近づくような形に持って行ければなと思っております。次に新港地域への通勤・緩和に伴う部分については、その藤学園前あるいはビッグハウスの前の通りを整備してということでございますけれども、現在ご周知のように藤学園前あるいはビッグハウスの前の道路につきましては、片側一車線の道路になっているところでございます。本日資料の中でもご説明させていただきましたように、片側一車線の道路の部分につきましては、近年新港に通勤される車が入り込んでおりまして、特に樽川地区の部分については、かなり大きな交通量になっていると。そこで、この部分を整備すると、例えば拡張するということになると、相当さらに巨額なお金、移転補償、建物が全部引っかけますので、巨額な移転補償等が想定されますので、なかなかこれは難しい状況にあるのかなと。そういった部分では今回の提案でございますけれども、既に花川北・南の間の花川通というのは32メートルで整備済でございます。また、新港地域の流通通につきましては、50メートルの道路として既に整備済でございますので、これらの既に整備済のインフラを生かすことによって、コストを下げる事が出来るのではないかとということと、これらの大きな器といたしますか、交通を受け持てる機能を生かしながら、今回繋ぐことによって、より効果が発揮されるのではないかと考えているところでございます。最後に振動、交通量がもっと高くなって、振動がこの想定以上になるのではないかとのご懸念のご質問だったと思います。これにつきましては、今回お示ししている交通量につきましては、かなり部分的に抜き出して表現してございますけれども、この数値は石狩市全域、あるいは札幌の北部を含めた道路ネットワークで、新たに交通を流した時のシミュレーションでございまして、それに基づいた将来推計で、騒音を算出しております。振動につきましても、その将来推計に基づいて整備後の数値を出してございます。また整備前の数字でございますけれども、これは実測による騒音でございますので、これが今現在の道路間における完成断面における、騒音・振動の最大値ということで、これと整備後の将来をシミュレーションして出したものでございますので、私どもとしては、先ほど説明したように、幹線道路に出来るだけ集めることで、最大値になるように想定してるものでございます。以上でございます。

<椎野会長>

はい。ただいまご回答いただきました内容につきまして、伊関委員いかがでしょう。

<伊関委員>

はい。続けてちょっと質問させていただきたいんですけど、道路のところなんですけど、前に藤学園の道路なんですけど、あそこが追分通を作る時に、その沿線の方には、追分通が出来ると藤学園の道路がすごく車が減るって言われたんだけど全然減ってないっていうんですね。それで今ビッグハウスのところとか整備すると、莫大なお金がかかるって言われたんですけど、新しい道路を作るよりは、私は財政面でかからないと思うんですね。それで今懸念されている方が、遮断緑地とか植生に関係があるので、そのところを懸念されているのを考えると、新しい道路じゃなくて今の道路を整備したらいいかなと思うんですね。それで子供達の通学路にもなっているというところで、他の道路は一車線で子供が歩く道路があんまり幅が広くないと思う

んですけど、今度この四車線の道路が開通すると、どんどん車が増えてこの幅が広いので通学路にすごく距離があると思うんですね。それで本当に懸念されている方がいるので、私としてはもう少しこの中でみんな話をして、もう少し考えたらいいかなと思うんですけど、その辺のところをどう思っていますか。

<清水課長>

はい。まず藤学園前の部分でございますけれども、南5条通かと思います。南5条通の部分につきましては、確かに追分通が繋がることによって、一定程度花川通にシフトはしておりますけれども、やはり花川通が行き止まりと言うこともございまして、先ほど説明したように、樽川の方を抜けて新港の方に通っているということがありまして、なかなかここが効果的に減少してないというのが現状かと思います。その点は委員のご指摘の通りかと思います。ただ、これは今回のシミュレーションにありますように、花川通が抜けますと、やはり全体として単純な足し算引き算ではないですけど、それをシミュレーションした時に、やはり花川通側に交通が流れるという結果ということで、先ほどご説明した3本の縦ラインのうちの左側の部分で、全部減少傾向が出るという結果が出ているところでございます。それが現状でございますけれども、その部分における拡張整備の事業費が安くなるのではないかという部分では、正直申しまして今回延伸部分の移転補償、土地買収、建物についてはあくまでも想定でございますけれども、建物の移転補償で三棟とか四棟ぐらいだと思います。それと、あとは市街化調整区域として土地でございますので、市街地とは単価が下がって安くなりますけど、大体5億ぐらいになるかなと。これは本当に概算でございますけども大体5億ぐらいなるかなというふうに思っています。一方で、先ほど申されました南5条通、あるいはその樽川8線、その辺りににつきましては、もう全て建物が立ち並んでいるので、件数が何軒って言えませんが、何百軒っていう単位になるかと思うので、おそらく何十億単位じゃなくて、さらにケタがあがる可能性がありますので、やはり今の調整区域の部分を生かした道路の整備、延伸整備が交通的には安くなると思っているところでございます。花川通が四車線、交通量が増えることによって子供達の交通安全の懸念があるのではないかとこのことですが、その部分につきましてはむしろ花川通につきましては交通量が増えますけど、今花川通の流れが悪い、特に消防署のT字路の部分、あるいは3丁目通りの交差点の部分で渋滞することで、花川南地区の方、あるいは交差点で近道するケース、あるいは非常に細かい細街路がありまして、花川南の方の部分、住宅街を通った近道をする車があって、それが子供達の交通安全上の危険を高めているという声も非常に聞かれますので、むしろ幹線道路にそういった交通をある程度集約した中で、その幹線道路においてはまた別な交通安全対策と言うものを、ソフトハード含めて私どもとしては進めていくべきではないかなと。それによってトータルとしての交通安全の向上が見込まれるのではないかと考えております。樽川地区の部分については交通量が減ることによって、減ることによる騒音・振動の軽減の部分もありますし、今申し上げた交通安全上の事故の低減ということにも、結果的に台数が減ることによることで、期待もされるのと思っていますところでございます。そういった意味で総合的に、交通安全の向上が図られると考えております。以上です。

<伊関委員>

もうひとつ、今の私が言ったのは、藤学園とビッグハウスのところの道路幅を広くするっていう意味じゃないです。住宅地の方から4車線にするっていうのではなくて、今の道路をもう少し向こうのビッグハウスの向こうは歩道とかないので、そこのところをもう少し整備したらということです。立ち退きとかじゃなくて、今のところを広くするっていうことではなくて、ここの方は歩道もなくて、路肩になっているところもあるので、そういうところを整備したらどうかっていうことです。

<南部長>

伊関委員のお話はよくわかりました。ビッグハウスのところ、今の住宅団地から外れたところを、もう少しなんとか出来ないかというお話だと思いますけれども、もともと18メートルの道路幅員しかない中で、道路整備、舗装とかもしておりますし、その部分だけ逆に広げても手前の方の市街地が今のその18メートルの中で、歩道をつけてその車道を作り込んでいるという道路の構造になっておりますので、仮にその先を、もう少し例えば車道部分だけ広げましょうかと言っても手前がいずれにしても、手前というか住宅地内が18メートルの中で歩道があって取れる有効幅員というか車道の幅員を取っていますので、果たしてその先を広げても、ちょっと効果がどうかというのがありますし、逆にその部分が仮に機能して車が走りやすくなる状況になれば、住宅地内がもっと車が多く通ると言いますか、今の18メートルのままでは、今でも渋滞している状況の中において、もし通りやすくなれば、その住宅地内の方が辛くなるんじゃないかなということも懸念されます。

<伊関委員>

皆さんの意見を聞いて、また質問します。

<椎野会長>

はい。他はご意見ご質問等いかがでしょう。

<汐川委員>

はい。都市計画マスタープランの見直しのところでちょっと確認をしたいと思います。資料の5-1というところで、今回の花川通についてのところを見て、改定されるというところなんですけど、新しく改定される中で、石狩湾新港地域の土地利用計画、これが改定されて、初めて検討することができたというふうになってますけど、検討するっていうことが、今回いろいろな検討をされたことイコール土地利用計画の中で位置付けされてる、検討するということとリンクしているかどうかというのを確認したかったんですね。

<清水課長>

はい。都市マスタープランの5-1の部分の左側の（新）の段階から、2年間市民の方々の参加をいただきながら、13回にわたってワークショップをやっております、その中で海と港を、もっと身近なものにしていきたいという意見が多く出されまして、その中で市民交流軸、そして花川通の部分についても検討したらどうかっていう部分があって、それが両方とも検討という形になってございます。ただ、検討との言葉には意味が若干ございまして、この土地利用計画の検討につきましては、事業主体が明確になっていないということで、例えばこれが道が整備するとか、市が整備するとか、国が整備するということが明確であれば、その時に記述できた可能性もあったんですけども、この時点ではまずはこの位置づけは検討にしようということになりました。一般的に検討ということになれば、それにアクションが加わらないと前に進まないという状況になります。そこで今回の変更の部分については、都市マスタープランの右側（旧）の部分でございますけれども、今後はその再検討が必要ですとのところが、5行ぐらい線が引いてございます。その空欄のふたつ、その次の一つ目、二つ目のところで、総合的な視点から再検討が必要ですということで、今までは都市マスの中で整理したところとございまして、要するに検討はするけども結論がでずに途中で止まっていたという状況が、この都市マスタープランに記載されているところとございました。そこで、今回はそれを一歩進めて整備しましょう、整備しますということところが、皆さんのご意見を伺いながら認められたときには、この表現でまとめた、港湾ゾーンと住宅ゾーンをつなぐ道路の整備を新たに進めますというような表現に変えたい

というのが、今回の見直しの大きなポイントになってございます。ですから、検討というある程度その先のアクションを設けた状況から、一步踏み出したというような今回は見直しということでございます。以上でございます。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<汐川委員>

はい。

<椎野会長>

私の方から、確認させていただきたいんですが、今ご説明いただきました、その新の部分で港湾ゾーンと住宅ゾーンをつなぐ道路の整備を新たに進めますという、マスタープランのご提案をいただいているんですが、先ほどご説明あったかもしれないんですが、この案で今回出されているということの経緯について簡単ご説明をいただけないでしょうか。今回、その道路を整備を進めますというふうな方針のマスタープランになされた経緯と言いますか必要性というところで、改めてご説明をいただけないかと思います。

<清水課長>

はい。わかりました。冒頭スライドの方で、都市計画の体系の部分をちょっと説明させていただきましたけれども、ここの体系図の中で真ん中右に石狩市都市マスタープランがございまして、これが都市計画を決めるひとつのバイブル的な役割を示しますので、この部分の考え方、方向性とその下矢印に具体的な都市計画がございまして、一般的には皆さんこの具体的な都市計画の方をイメージされるかと思います。市街化区域、市街化調整区域もそうでございますし、用途地域、都市計画道路、今回は都市計画道路の部分でございます。その中で都市計画公園、下水道、地区計画という、その具体的な計画、都市計画を決めるにあたって、その石狩市都市マスタープランという、石狩市の都市計画を考える基本的な構想に即することが必要となつてございますので、今回は都市計画道路を延伸するという見直しをしたいということの中で、それに合わせて都市マスタープランという部分についても整合を図ろうとするものでございます。今回はそういう中で、進めるところでございます。

<椎野会長>

はい、わかりました。他にご意見ご質問いかがでしょうか。

<岡本委員>

はい。今、人口減少とか、経済の低迷とか色々問題がある中で、市の中に働く場所があるということは、すごく大切なことだと思うんですが、この石狩湾新港地区で、どのくらいの人間の雇用があるのかっていうのはわかりますか。

<南部長>

はい。およそ1万3,000人の方が働いてらっしゃいます。

<岡本委員>

そのうち石狩市民の方はどのくらいいらっしゃいますか。

<南部長>

すみません、正確にはわかりませんが、4割強程度が石狩市民ととらえております。

<岡本委員>

今後もある予定ですか。

<南部長>

はい。まだまだ新港地域内に事業所の立地がまだ進んでいる状況ですので、現在の1万3,000人よりはまだ雇用が増える傾向に今後はあるかと考えております。

<岡本委員>

そうするとやはり今後人が減っていくってことで、みんなこの街も困っているんで、そういうところも考えると、企業が経営というか、操業しやすい、人を集めやすいというのは今後の石狩市のためになるのかなという、そういう切り口の考え方も併せ持っておかれるのがいいのかなというのが感想です。

<椎野会長>

はい、ありがとうございます。

<鈴木委員>

はい。質問させていただきたいんですけども、6ページの交通量の変化というところがあるんですけども、先ほど井関委員からお話があったのですが、藤学園の通りですとかビッグハウスの通り、この辺りはこの交通量の変化のところではないですね。それとあと新琴似4番通から直線で、手稲通に入る道路などの、これは今計画しているところとは別なので載ってらっしゃらないのかと思うんですけど、調査をしているのかどうかということと、ここも石狩の活性化というふうに考えますと、市民としてかなり長年商売を続けてらっしゃる方もいらっしゃると思うんですけども、こういうところが逆に増えるところもあれば減るところも市内で出てくるというふうに思うんですけども、今その辺りの調査を今後またされるのかって言うことと、商売をされている方にとっても、多分その予想をもとに、また次の一手というものを打たなければ、早めに打っていかねばならないじゃないかというふうにも単純に思ってしまうんですけども、その辺りちょっとお聞かせ願いたいと思いました。

<清水課長>

はい。まず最初の方のその藤学園前の通り、あるいはビッグハウス前の通りの部分でございすけれども、ほとんどがマイナスということで、今花川通はつながることで減るという結果になってございますけれども一部、3丁目通の南側っていうのが若干増える傾向にあるという状況ではございます。相対的にはやはり先ほど申し上げましたように、花川通側に概ねシフトしているというのが結果としてございます。ただ四番通、北大前、麻生からずっと続いてきている通りの4車線通でございすけれども、そちらの方もシミュレーションしています。今回このデータを出すにあたっては局部的なものではなくて、市内全域の細かい細街路はそういったシミュレーションはしないんですけども、主な道路網、いわゆる通勤的に使われるような主な道路網のバス道路であったり、そういった比較的大きな道路網のネットワークをベースにしてシミュレーションしていますので、全市的に交通量の増減はある程度は抑えているところでございます。本日その細かいところまではお示し出来ませんが、まずはわが町、わが市だけのことでなくて、今札幌圏全体、道央圏もそうなんですけど、全体的に人口減少もございますし、やっぱりそういう

交通的な全体的なパーソントリップ調査なんかを見ますと、将来的に交通が減るというような状況がございます。それは全体として札幌もその近隣の市町村もということなんですが、ただ私どもとしてはそれらを踏まえた上で、整備をすると花川通についてはやはり増えるという傾向を持っております。他の傾向については減る部分がほとんどでございます。今回のシミュレーションの結果をお示し出来ませんが、そういったことで先ほどご懸念の商業地域の部分については、やはり何らかの影響は場合によっては出る可能性あるのかなと。ただそれについては何か確固たるものはございませんけれども、交通量を持ってなかなか商業の部分をとというのはなかなか難しいのかなと思います。

<南部長>

ちょっと補足させていただきますけれども、特にその花川南地区の場合、今その海に向かっていく縦の路線っていうよりは、どちらかと言うと商業系の張り付きは、3丁目通ですとか若葉通といった手稲線に平行している幹線道路沿いに、石狩の場合、その商業系の施設が立地してございますので、そういう意味ではそんなにそんなに、その例えばその横の今言った若葉通りとか3丁目通りの交通量が極端に減るということも、そんなには考えられないのかなと。交通量が大きく変化するの、その縦の道路なのかなと。そういう意味ではそれこそ横に今張り付いている商業系の方には今回の件ではそんなに影響ないのかなと、そういう側面もちょっとあろうかと思えます。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<鈴木委員>

はい。

<椎野会長>

その他ご意見ご質問等ございませんでしょうか。

<三津橋委員>

ちょっとよろしいでしょうか。次の時まででいいんですけど、調べていただきたいのは、石狩湾新港地域における保安林・遮断緑地の相対の面積で、今回の場合は1ヘクタールずつ解除することですね。それを何パーセントくらいあるのかというのを調べていただきたい。それから単純な掛け算でいいのかわからないけど、今回2ヘクタールの保安林の解除というのがございすね。その中の、道路用地として用地幅×32メートルという部分なんだろうけど、どこで何メートル掛かっているのかわからないですよね。これでいくと。私の知識ではわからないので、それが何平方メートルぐらいになるのかというのを、今日じゃなくていいですから、次までに教えていただきたい。それとあと一番単純な質問なんですけど、32メートルの道路幅が必要なのに、こんなに広く解除しなきゃいけないのかどうか。それは技術的なものは私はわかりませんので、それをあとでもいいからお知らせいただきたいと言うのと、すごい不自然な形でこの辺解除になっていますね。その辺を教えていただきたいなと。

<南部長>

はい、わかりました。次回までに資料関係を用意しておきたいと思えます。ただ三番目にご質問されました、赤で囲っている区域ですが、それは植生調査を行ったエリアでございまして、道路幅員が32メートルと盛土を想定していますので、その法面のところまで、幅員プラス両サイ

ドの法面の部分が基本的に保安林の解除のエリアと考えております。

<清水課長>

図面上の白いところの道路の部分が多少強調して着色されていますので、実際の幅とはちょっと若干見た感じが違っているのかもしれませんが。今申し上げましたように、32メートルと法こぼしの部分でございますので、ちょうど図の上にある流通通が幅員50メートルですので、もしかしたら50メートルの幅で着色されているように見えるかもしれません。その2ヘクタールというのは、赤で二つ上と下とございますから、赤で囲まれたところの、その白のちょうど重なり、その部分が保安林の解除を予定しているということで、上の遮断緑地の部分と下の保安林の部分という形になろうかと思えます。それぞれ約1ヘクタールということで、実際的には詳細な測量をした時に、保安林の解除の手続きに合わせてその面積が確定しますので、およそという形で表現させていただいております。

<椎野会長>

この図でお示しいただいた赤の部分は、今回植生調査をしたエリアであって、こちらの図で言うと右下の解除を予定されている面積というのは、遮断緑地と保安林の領域でこの白の線が図っている部分の、合計の面積と考えてよろしいでしょうか。

<清水課長>

はい。

<三津橋委員>

はい。わかりました。ということは逆に言うと、この植生調査も、道路部分だけではないということですね。あれだけ広い面積を全部調査するわけですから。今回保安林の解除をするところの調査じゃないわけですね。

<清水課長>

いえ、そこも含めた部分でございますが。

<三津橋委員>

含めたっていうのは、少なくとも先ほど2ヘクタールの中でどれくらいの比率をお聞きしたのは、あれ全部知らなかったら、ここにはない、余分に出ている木がたくさんあるってことですね。可能性として。

<清水課長>

道路のところにはないのももちろん入ってます。赤の枠に入っているものが全部。私どもとしてはやはり、出来るだけ現状を、影響範囲も含めた部分までを調べた上で、そこにやはり絶滅危惧種、あるいはその先ほどご紹介しました準絶滅危惧種などがたくさんあるのかどうかという趣旨でやっておりますので。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<三津橋委員>

はい。

<椎野会長>

他はご質問ございませんか。

<堀江委員>

今遮断緑地と防風林の話も出たんですけども、結局この線形を決めるにあたっては、3つ案があつてR 4 5 0の2路線とR 5 0 0の路線で比較したことになってますね。これ都市計画道路として計画決定するんだから、花川通を延伸して、花川通は今時速50キロ制限になってますね。これがつながったにしても、やはり国道337まではやはり50キロぐらいの制限速度になるのではないかなと思うんですけども、その時にこのようにしなくてはならないのか。というのは、遮断緑地も保安林もいかに直角に横切るかで、解除される面積っていうのが決まってくるんですよ。一番少ないのは、直角にいけば一番少ないんだけど、川にかける橋と同じで斜めにかければ長くなるし、直角にかければ短くなるのと同じで、ただそれにしても限度があると思うんだけど、当初自分なりに私が考えていたのは、こんな綺麗な線形ではなくて、ある程度伸ばしていつて、こうそういうものを取りながらの線形でもいいんじゃないかと想像してたんだけど、それが出来ないやっぱり普通の一般道路なら出来るんだけども、都市計画道路ならそういうわけもいかないよっていう何かあるんだろうか。そのRが例えば500以上なければダメだとか。

<清水課長>

はい。1案2案の部分の、先ほど比較表の中で樽川2号というのが、樽川2号線との交差の部分の説明しておりましたが、これが樽川2号になります。この道路に対して新しい道路がどのように交差するかというのが、道路構造令で基準が決まっております75°以上、一番望ましいのが直角です。ですから、直角が望ましいとすれば2案のこの紫の部分が一番望ましいと思います。一方、今回提案させていただいた部分の道路は75°ということでギリギリという状況でございます。また、もっとも保安林解除が少ない、今出来るだけ直角というお話がありましたので、私どももこれをまず優先的に考えますけれども、ちょうどそのカーブのところで交差します。そしてなおかつ保安林の中です。そして交差の角度が、この辺りに考えますと45°になりました、非常に危険な交差点になるということもございます。交差点の部分でだけ考えると、この2案が一番優れていることになります。ただ、今Rのお話がありましたけれども、こちらの2案については、一応設計スピードではRの大きさが決まっているんですけども、450、500はそれぞれ満たしておりますが、これの2案は4つのRがあつたSの字で右、左、右、左というそういう動きが出てきます。そうすると荷崩れだとか運転操作のミスといったそういったものが発生する可能性がある、あまり走行性の良くない道路になる可能性があるというふうに考えました。それと、もう一方のこの3案でございますけれども、先ほどの交差点の部分でも、もうそれで無理なんですけれども、やはりこの保安林を出てからのカーブが二つなんですけれども、450となると、真っすぐのスピードできている車が結構ハンドル操作に誤りそうな急カーブに見える状況もございますので、そういった部分で交通安全上の視点から、あるいは先ほどの道路構造令の部分で問題があるという、そういった部分で最終的に1案が一番優れているのかなというふうに考えたところでございます。以上でございます。

<堀江委員>

わかりましたけれども、要するに産業道路的には国道337号と新川通がありますから、ここには、あまり大型車は通らないのではないかと私は思うんですね。で、いわゆる通勤車なりそこに関係する人達が用事あつて各会社に行く時に利用するということが一番多く使われるんじゃないかとは思ってます。ですから極端なことを言うと、もっとカーブのきつい道路にしても、そんな国道あちこちいっぱいありますからね、だから別に同じじゃないのかなと思うんです。ただ、

これから作る道路でわざわざそんなことしないで、やはりある程度直線的にしたいっていうか、あった方が見た目はいいかなっていうのはよくわかりますけれども、そういうことは出来ないのかなとちょっと思ったものですから、一応その運転の関係とかそういうことで、そうであるということであればわかりました。それで、32メートルできてますね、これは昭和47～8年の話ですからよくわからないけど、いわゆる地下鉄の工事が始まった辺り、将来的に地下鉄が来ればいいと思ったのか上を走らそうと思ったのか、下を走らそうと思ったのか知りませんが、そういう例えみたいな話が出てたんですけども、その当時国道337号が、まだ新港の中の方の道路があとから計画決定されてると思うんですけども、これとか西5丁目樽川通の道路で止まっていますけど、最初にこっちの方が決まったのではないかなと思うんですけど、当時国道337号が花畔を通過して、この庁舎を横切って茨戸の方に向かって行って、札幌方面へ入るという図面が出来てたんです。それが色々問題ありまして、ある人が国会まで話しかけて国会で審議の上で生振に回した。生振に回したのが、確か昭和49年かそこらですから、後なんですね。だからここでちょっとここで一回切ったのかなと私は思ったんですけども、その頃は職住分離という時代だったから、なおこのこういう形で進んだのかなということもひとつありますけども、そんなことであれなんですけど、32メートルという道路、この32メートルが25メートルの道道を横切っていて、国道337号はいくらありましたっけね。流通は50メートルあるんです、幅員。あれを見てもわかるんですけど、こっち見ても花川通自体にしても、いつも見てるけどあれだけの歩道を、何人の人が歩いているかって言ったら、私はあまりほとんど見たことがないですね。で、この繋ぐ道路のここが今この断面で見ると32メートルの断面で見ると、緑地帯と歩道で3メートルずつの6メートルとなっていますね。それだけ必要なかなと。だから本来であれば花川通延伸するんだから同じ幅員で取った方がいいのかもしれないけども、やはりそこは街中を走っている部分は、騒音や振動で少しでも離れた方が、車道から離れた方が、住宅地から離れている方が、騒音や振動に対してはいいですからわかるんですけども、道道を過ぎた辺り、新港に向かっていく時は近所に住宅が並んでいるわけでもないんだから、そんなに広い歩道はいらないんじゃないかなと思うんですよ。自転車が多分通るようにはなると思います。新港に通勤する人達にはちょうどいい道路になると思いますんで、そういうこともあってこの幅員と構造、道路構造っていうのはやはり一考を要するのではないかと。そうすれば幅員を狭くすることによれば、遮断緑地と保安林の削る面積も減るわけですよ。結構減らすこと出来るんじゃないかなということも考えますんで、この検討っていうのは出来ないものですかね。それともうひとつは、聞くところによれば、これ、ここには市道・花川通となっていますね。ただ追分通は道道なんですか。札幌市が管理してるけど、道道ですか。だから道道として伸ばしてくれば、これは事業自体が石狩市から北海道に変わるという話も、ちらちら聞こえてくるんですけども、その辺の将来的なものっていうのはまだ全然これから決まってからでないと、そういうものは確定してないということなんです。それと、それによってどっちにしても、我々も石狩市民であり、道民ですから、どこが金出すにしても費用っていうのは少ない方が経済的ではないかなと。別にムダに広い道路を作る必要ないなという考えなんですけども、その辺検討出来ないですか。

<南部長>

はい。まず道路幅員のお話でしたけれども、決して手前が32メートルでやってるからそのまま伸ばすということではなくて、基本的にその北海道で今計画・決定をお願いしようと考えているところでございまして、標準的な断面と申しますか、その街路の四車を作る場合の標準的な断面として32メートルがありますよと。で、その32メートルの内訳といたしまして車道付近が当然片側二車で四車なんですけれども、あとその歩道部分って言いますか、植樹帯と歩道部分が、両サイドにございますけれども、堆雪スペース、雪を溜めるスペースとして冬場使うっていうこともございまして、それで現状32メートル、その堆雪部分を含めて32メートルというのが基

本的な断面というふうに考えてございます。ただ、堀江委員がおっしゃいました通り幅員構成につきましては、さらに色々と関係機関に協議していかなければというふうに私どもも思っております。ただ結果として、3.2メートルがスタンダードっていうかノーマルなんですよっていうことも、再考にはあるかもしれませんが、幅員については再検討というふうには考えてございます。それと、それで歩道が全体的に狭くなれば、全体の整備コストも下がりますし、縮小・縮減がありますし、保安林解除の面積も少なくなるんじゃないかということは、それはもう十分に理解しているところでございます。それとあと手前の追分通が道道です。延伸部分も北海道というお話でございましたけれども、先ほど清水がご質問の中でお答えしました通り、まずは都市計画道路、この道路が必要なんですよっていうことで、まずはこの都市計画道路という位置づけ、法的な位置づけをしたいというふうに考えてございます。それが先決なのかなと。その後におきまして、関係機関の皆様がたと協議させていく中で、具体的な整備っていうのは種々検討してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<堀江委員>

はい。

<椎野会長>

他にご質問・ご意見ございませんか。

<伊関委員>

はい。もう一つ聞きたいんですけど、交通量なんですけど、これ一日の交通量を調べてるんですけど、やっぱり通勤っていうのは朝と夕方だと思って大抵一時間か30分ぐらいは混むと思うんですよね。そういう通勤時の交通は調べてないのでしょうか。混雑っていうのは。

<清水課長>

はい。これは12時間で一時間ごとでトータルで調べてますので、その時間ごとの交通量も出ております。

<伊関委員>

出てますか。ではそれを後でも見せていただきたいのですが。

<清水課長>

はい。

<椎野会長>

他はいかがでしょうか。

<堀江委員>

もう一回いいですか。これは市町村決定ですか、それとも道決定ですか。

<清水課長>

市決定でございます。

<堀江委員>

市決定であればなおさらのこと、線形だとか幅員だとか市で作れるわけだね。

<清水課長>

市に限らず道に限らず、それはそれぞれのところで必要な幅員を決定します。

<堀江委員>

もちろんそうだけれども、例えば道の都市計画審議会とかにはかからないの。

<清水課長>

かかりません。

<堀江委員>

わかりました。

<椎野会長>

その他ご質問ご意見ございませんでしょうか。

<汐川委員>

はい。市民説明会等で、色々ご意見出てる場所なんですけども、それに対する市の意見が見えない、出席してないからわからないんですが、多分パブコメの回答だとかそういうことをベースにして回答されてるかと思うんですけど、その中でパブコメの資料の2枚目の延伸に伴う懸念事項に想定される対応策は、具体的に書いているんですか。こういうような具体策を、検討されて今後対応されていくというふうに理解をされてよろしいでしょうか。

<清水課長>

はい。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<汐川委員>

はい。

<椎野会長>

その他にお気づきのことがございましたら、ご発声いただきたいと思います。

<伊関委員>

はい。今パブリックコメントで寄せられたのを採用してくって事だったんですけど、パブリックコメントの47番なんですけど、この方はオオバナエンレイソウをそのまま現地に残して、小学校の環境教育に可能性を検討して欲しいっていうような、意見を出されてたんですけど、その参考には土地所有者の意向を踏まえて検討して参りたいって回答になっているんですが、私はこの間の市民説明会の中では、そここのところの群生地を残して環境教育に使ってくださいって言ってるんですけど、植樹を植え替えてするっていうようなことを、清水課長が言ったんですけど、今のこれの答えとは言ったのがちょっと違うかなあと思って。パブリックコメントではこういう

ふうに、そのまま置いて検討していくっていうことだったんですけど、説明会では移植を考えるというようなことを私は聞いたんですよ。この辺はどうなんでしょうか。

<清水課長>

はい。基本的にはやはり説明会で申し上げましたように、道路の部分についてはどうしても道路が出来てしまうということで、植物等をそこに残すことは出来ない状況になります。ただ、オオバナノエンレイソウにつきましては、特に石狩のオオバナノエンレイソウについては繁殖性が高いと聞いておりますことと、それを種から育てることも可能であるということで、移植より種から育てるという部分を、ある程度やっていく方が有効なのではないかと。ただ、重ねてになりますけれど、この道路の部分でというのはやはり難しいという部分は、若干パブコメの時と方向性、ニュアンスがちょっと違ってきてるかなというのはあるかもしれません。いずれにしても説明会でもご質問いただいた方の話では、今回の道路用地よりちょっと離れた東方というか、そちらが群生がまずあって、今回の道路用地のもうちょっと脇のほうにも群生があるという状況の中で、さらにそれが今西の方に道路の方に広がろうとしてるのという部分で、道路を作るのはどうかという意見だったと思うんですけど、やはり道路の部分についてはなんとか作らせていただきたいということと、やはり繁殖性が高いということで、せっかくある群生の部分について、なんとか広げられるように、笹藪があるところは育ちませんので、笹藪をなんとかして、繁殖出来るような対応っていうことも考えられるのかなと。まだ具体的な部分は考えておりませんが、そういった部分を皆さんと意見交換しながら何かいいやり方があるのであれば、専門家のご意見を伺いながら進められるのかなと思っていますところでございます。

<椎野会長>

ただいまのご説明ですと、そのオオバナノエンレイソウの分生地が道路計画予定地にかかっているというわけではないということですか。

<清水課長>

新聞で最初に大きく取り上げた部分は、若干もう少し斜め防風林の東側、そして今回の道路の若干左側にも少し群落があります。そして今回の道路用地並びに四角で囲ったところには、やはりいくつかのエンレイソウが咲いてるのは間違いございません。ないというわけではございません。

<椎野会長>

よろしいでしょうか。

<伊関委員>

はい。

<椎野会長>

その他、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。たくさんご意見ご質問いただいておりますが、特にこれ以上ないということであれば、本日の審議会につきましては、以上で終了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>

それでは事務局の方から、連絡等ございましたらお願いいたします。

<清水課長>

はい。今後の市民参加手続き、あるいはその都市計画の手続きの部分については、ちょっと資料がございませんので口頭でご説明申し上げます。本日一番最後にご説明いたしました都市マスタープランでございますけれども、これに関するパブリックコメントを12月1日から1月5日まで実施いたします。非常にボリュームが多い状況もございますので、インターネット等で12月1日にアップして、本日お配りした資料なんかを見られるように、というふうにしているところでございます。またやはり元の冊子を見ないと、なかなか比較も難しいというところもございますので、支所と図書館、あと市役所等に都市マスタープランの原本を用意させていただきますので、それと比較して新旧を対比していただければなというふうに思っているところでございます。今回は都市計画の本体の方も、都市計画の見直しの案の縦覧でございますけれども、これもまだ日程は確定してございませんけれども、先ほどのパブコメの状況等を見つつ、12月下旬ぐらいに出来ればなというふうに、これは都市計画法の手続きによるものでございまして、2週間というふうに決まっているところでございます。これは公告という形になりますけれども、インターネットでも紹介したと思いますので、市役所のホームページも注目していただければと存じます。今度は都市計画審議会でございますけれども、それらの結果を踏まえ、先ほどご質問あったあるいは資料要求されたましたものを揃えまして、改めてご説明させていただいて、諮問という形を考えているのが年明け1月下旬ぐらいに開催させていただければと。後日皆さんと日程調整させていただければと存じます。これらの手続きが順調にいきますと都市マスタープランと、この延伸の計画道路の見直しという二つの都市計画については、今年度中、3月中までに決定していければというのが、事務局の考え方でございます。以上でございます。

<椎野会長>

はい。ありがとうございます。本日ご指摘いただいた中で、次回の審議会でのご説明を求められているものもございますので、そちらにつきましては事務局側でご準備のほどよろしく願いしたいと思います。それでは本日をもちまして、閉会とさせていただきます。最後に本日の議事録の確認・確定でございますが、会長の私と三津橋委員で行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

<三津橋委員>

はい。

<椎野会長>

ありがとうございます。長時間にわたってご審議いただきまして、誠にありがとうございます。本日はこれで閉会させていただきます。ありがとうございました。

平成26年12月12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 三津橋 昌 博