

北海道都市計画審議会

第315回会議 議事録

と き 令和5年(2023年)10月26日(木)
13時35分から14時20分まで
ところ 札幌市中央区北2条西7丁目
かでの2・7 7階 710会議室

北海道都市計画審議会

署名委員

乾
泰
司

小
泉
真
志

第315回 北海道都市計画審議会 出席者名簿

1 北海道都市計画審議会委員

区分	所属名	職名	委員名	代理人職名	代理人氏名
学識経験者	室蘭工業大学	教授	有村 幹治		
	一般社団法人北海道農業会議	専務理事 専務局長	乾 泰司		
	一般社団法人北海道商工会議所連合会	常務理事	佐藤 季規		
	すがさわ法律事務所	弁護士	菅澤 紀生		
	北海学園大学	教授	鈴木 聡士		
	北海道大学大学院	准教授	東條 安匡		
関係行政機関	北海道開発局	局長	柿崎 恒美	開発監理課 部長 開発調整課 部長	空閑 健
	北海道財務局	局長	大久保 誠	管財総括第一課 部長	工藤 聡
	北海道運輸局	局長	井上 健二	交通政策部 部長 交通企画課 専門官	西村 亜紀子
	北海道警察本部	本部長	鈴木 信弘	交通規制課 調査官	鈴木 敏充
市町村長の代表	札幌市	市長	秋元 克広	まちづくり政策局長 ま都市計画部 部長	長谷川 豊
北海道議会議員の代表	自民党・道民会議		宮下 准一		
	自民党・道民会議		渡邊 靖司		
	民主・道民連合		笹田 浩		
	民主・道民連合		小泉 真志		
	北海道結志会		水口 典一		
市町村議会議長の代表	北見市	議長	飯田 修司		
	音更町	議長	高瀬 博文		

2 事務局職員

職名	氏名
都市計画課長	權澤 卓美
都市計画課課長補佐 (基本計画・景観)	平 舘 恵
都市計画課課長補佐 (区域計画・施設計画)	尾崎 孝一
総括主査兼 基本計画係長	小西 美弥
専門主任	前川 尚志
主任	神田 大地
主事	高橋 理王
区域計画係長	安栗 大樹
主査(土地利用)	朝野 哲夫
主任	二木 麻衣
技師	中上 亮
施設計画係長	柴田 泰孝
主任	古川 友啓
技師	高橋 直裕

職名	氏名
建築指導課課長補佐 (建築基準・審査)	関 伸 泰

第315回 北海道都市計画審議会

予備審査議案

日時：令和5年（2023年）10月26日（木）13時30分～

場所：かでの2・7 7階 710会議室

番号	議案名 ◎印は都市計画法に基づき北海道が決定するもの ○印は都市計画法に基づき北海道が指定するもの	議案概要
1	◎ 千歳恵庭圏都市計画区域区分の変更 (千歳市)	保留解除
2	◎ 札幌圏都市計画道路の変更 (江別市)	一部区域の変更
3	◎ 千歳恵庭圏都市計画道路の変更 (恵庭市)	一部区域の変更
4	◎ 長万部都市計画道路の変更 (長万部町)	幅員の拡幅変更、一部区域の変更（駅前広場）
5	◎ 倶知安都市計画道路の変更 (倶知安町)	一部区域の変更（立体交差の平面か）

○都市計画課課長 ただいまから、「第315回北海道都市計画審議会」を開催いたします。

本日は、お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。

私は、進行を務めさせていただきます、都市計画課長 樺澤と申します。

よろしく願いいたします。

お手元に本日の議事資料といたしまして、次第、名簿、配席図をお配りしてございます。

また、この他に、開催案内に合わせまして、議案第1号から議案第5号に係る議案書及び資料を事前にお配りしていたところですが、議案第2号から議案第5号に関しましては、一部修正がありまして、本日お配りしている資料が正しい物となりますので、御承知おきください。

資料の不足はないでしょうか。

それでは、ここで、開催要件の確認をさせていただきます。

本日は、委員総数23名中、委任状出席も含め18名の委員の出席となっておりますので、北海道都市計画審議会条例第5条第1項の規定による開催要件を満たしておりますことを御報告いたします。

それでは、有村会長、議事の進行をよろしく願いいたします。

○有村会長 委員の皆様方には、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

議案の審議に入ります前に、議事録の署名委員として、乾 泰司委員と小泉 真志委員のお二人をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

○乾委員、小泉委員 はい。

○有村会長 これより議案の審議に入らせていただきますので、報道機関の方の撮影は、これ以降、御遠慮くださるようお願いいたします。

本日の審議に入る前に、前回、9月7日に開催した第314回北海道都市計画審議会での質疑応答に関し、事務局から説明がありますので、事務局の方、お願いします。

○都市計画課課長 前回審議会におきます議案第3号「倶知安準都市計画区域における用途地域の指定のない区域内の建築物に関する建築基準法の規定に基づく数値の指定(倶知安町)」におきまして、笹田委員からいただいた質疑への回答を一部、失念しておりました。

事務局として手違いがあったことをお詫びするとともに、質疑回答の内容を改めて報告させていただきたいと思っております。

○建築指導課課長補佐(建築基準・審査) 倶知安町における建築確認申請の審査は、ど

こが行うのか、という趣旨の笹田委員からの御質問につきまして、建築確認申請の審査については、倶知安町に権限移譲はされておらず、北海道建設部建築指導課、後志総合振興局又は民間の確認検査機関が審査を行うこととなります。

以上でございます。

○有村会長 笹田委員。

ただいまの事務局からの回答について、よろしいでしょうか。

○笹田委員 はい。

○有村会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま事務局から説明があった、前回の審議会の議案第3号「倶知安準都市計画区域における用途地域の指定のない区域内の建築物に関する建築基準法の規定に基づく数値の指定(倶知安町)」は、既に議案通り可決しており、質疑についても、これで終了いたします。

それでは、本日の審議に入ります。

本日の議案は、議事次第のとおり、予備審査案件5件となっております。

議案第1号「千歳恵庭圏都市計画区域区分の変更(千歳市)」について、事務局から説明をお願いいたします。

○区域計画係長 第1号案件は、千歳恵庭圏都市計画区域における区域区分の変更の案件となります。

区域区分の変更については、今年度、初めての案件となりますので、案件を説明する前に区域区分、いわゆる線引きについて御説明いたします。

北海道では現在、全道の市町村のうち、99の市町で都市計画区域を指定しており、都市計画区域の数としては、スクリーンの着色で示した79の区域となっております。

この79区域のうち、区域区分の定められている線引き都市計画区域の概ねの位置を赤丸で示しております。

札幌圏、小樽、千歳恵庭圏、室蘭圏など全道で10区域、27の市町となっております。

区域区分は、都市計画法第7条において、都市計画区域について、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、必要があるときは、都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができる、とされています。

市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とされています。

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とされています。

また、都市計画区域に区域区分を定めるかどうかの判断は、都道府県が、都市計画区域

の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランの中で判断する仕組みとなっております。

区域区分を定める地域は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために定められています。

こちらは、都市計画区域の中を市街化区域と市街化調整区域に区分したイメージ図です。

自然や社会的な条件、様々な状況等を勘案し、一体の都市として整備、開発及び保全する必要のある区域として指定する都市計画区域を青い線、そして、都市計画区域の中で、市街化区域と市街化調整区域との区分を赤い線で示しています。

どちらも北海道が判断するものとなっております。

続いて、市街化区域の設定について、御説明いたします。

市街化区域の規模の設定は、人口や世帯数、産業活動などの将来の見通しを踏まえ、目標年次までに、市街地として見込まれる面積を人口フレーム及び産業フレームとして具体の土地に割り付けるフレーム方式を基本としており、定時見直しは、国勢調査などを反映させた都市計画基礎調査の結果を踏まえ行っております。

直近の定時見直し時期は、令和元年度から令和2年度に行っており、概ね10年毎に行っております。

区域区分の見直しは、市街化区域の変更を、定時の見直し時に行うものと、このほかに、定時見直し時以外で随時に編入するものがございます。

この随時の編入というのは、将来、人口などが拡大する見通しではあるものの、この定時見直しの時には、都市的土地利用の状況が整っていないような場合があります。

このような場合には、定時見直しの時には、市街化区域への編入を行わずに保留しておき、その後、都市的土地利用が確実となった段階で保留を解除し、市街化区域に編入するものです。

この保留解除には、2つのパターンがあり、定時見直し時に、計画的な市街地整備の実施が見込まれ、位置、面積など区域が特定されているものを特定保留と呼び、定時見直し時に、区域を特定していないものを一般保留と呼んでおります。

特定保留、一般保留どちらにつきましても、都市的土地利用が確実となった段階で、市街化区域に編入することとしております。

なお、今回の議案第1号の千歳恵庭圏は、この保留解除の内、一般保留に該当いたします。

千歳恵庭圏都市計画区域区分の見直しの概要についてお話しいたします。

千歳恵庭圏の区域区分は昭和46年5月に当初決定しております。

現在までに定時見直しを7回行っており、直近の第7回の定時見直しは、令和3年3月に実施しております。

この時に一般保留としていたフレームの一部を、随時編入で令和5年3月に保留解除して、市街化区域編入を実施しております。

今回の議案第1号は、前回の第1回保留解除に続き、一般保留フレームの一部を随時編入し、第2回保留解除するものです。

以上、区域区分の説明でした。

それでは、この保留解除の議案第1号について御説明いたします。

議案第1号、千歳恵庭圏都市計画区域区分の変更、北海道決定について、御説明いたします。

スクリーンには千歳恵庭圏の都市計画総括図を示しております。

千歳市はスクリーン左上、北西の札幌、恵庭市方面から南東の苫小牧市方面にJR千歳線、道央自動車道、国道36号が走り、これに沿うように市街地が形成されております。

今回の変更は、千歳市北信濃第六地区について、民間開発により住居系土地利用の実施の見通しが明らかになったことから、市街化区域に編入し、都市的な土地利用を図ろうとするものです。

この地区は、JR千歳駅から北方向に概ね2km程度で、西側はあずさ地区の既成市街地に隣接した地区です。

こちらは、当該地区周辺の航空写真です。

赤い線で囲まれた区域が、今回変更箇所である北信濃第六地区であり、青い線で囲まれた区域が隣接するあずさ地区、緑色に囲われた区域は防風保安林となっており、今回変更箇所は、既成市街地に隣接した保安林までの一団の範囲となります。

計画上の位置付けですが、都市計画の基本的な方針を定めた「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」通称、都市計画区域マスタープランでは、秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針を示しております。

この中で、千歳恵庭圏は、人口、産業規模ともに増加傾向を示しており、都市化の熟度に合わせ、新たな市街地について、環境保全上の観点に十分配慮し、農林業との十分な調整を図りつつ、市街地整備の見通しが確実にになった段階で市街化区域への編入を予定することとする、としており、今回の編入はこれに沿って行うものです。

それでは、今回の編入に至ることとなった人口の状況と、市街地整備の見通しについて説明いたします。

まず、人口の状況です。

スクリーンでは、千歳恵庭圏の人口の推移を示しております。

千歳恵庭圏については、道央圏の中核的都市として空、陸交通の要衝であり、人口が増加しております。

このため、千歳市内の既存の住宅地では、人口増加への対応が困難な状況となっていることから、今回新たに市街化区域に編入することとしたものです。

次に、市街地整備の見通しについて、位置の選定、開発の確実性、規模の妥当性の観点から説明いたします。

まず、位置について説明いたします。

今回の箇所は、千歳市で策定した千歳市都市計画マスタープランにおいて、必要に応じて新たな住宅地の形成を検討する地域に位置付けられた箇所です。

交通面では、JR千歳駅から直線距離で概ね2 km程度の位置にあり、今回の編入地区に隣接し中心市街地を通るバス路線があること、また、主要幹線街路である道道島松千歳線や国道337号が近接していることから、利便性の高い地区となっております。

また、あずさ地区の住宅地や市道28号通及び市道29号通の都市計画道路に隣接していることから、既存の都市施設を有効活用しつつ、一体的かつ効率的な整備が可能であります。

次に、開発の確実性について説明いたします。

本地区は開発行為による開発を予定しており、この開発計画においては、全ての地権者がこの開発計画に同意しており、土地の取得もスムーズに進むと考えられます。

このほかに、この開発計画にあたり、道路や上下水道などの各公共施設管理者との協議が概ね終了している状況です。

このような状況でありますことから、確実に開発が行われるものと考えております。

次に、規模の妥当性について説明いたします。

市街化区域の規模は、国勢調査などを反映させた都市計画基礎調査の結果を踏まえて検討します。

ここでは、予想される将来人口などから、目標年次における市街化区域内人口、いわゆる人口フレームや、適正な人口密度から市街地規模を算定することとしております。

千歳恵庭圏では、令和2年度に実施した区域区分の定時見直しにおいて、目標年次の令和7年度の人口を推計しています。

令和2年度時点では、増加する人口の一部については、市街化の見通しが明らかになった段階で市街化区域に編入する1,431人を一般保留としておりました。

その内、昨年度に、保留していた670人分を配置し、今回、民間開発により住居系土地利用の実施の見通しが確実となったことから、保留していた410人をこの地区に配置すること

としました。

一方、今回の市街化区域編入の10.6haのうち、道路、公園、調整池、公共施設用地を除いた4.4haが、住居の用地となります。

この4.4haに、410人を配置することから、人口密度は1haあたり93人となります。

なお、国が示している都市計画運用指針では、一般的な地域にあたっては1haあたり80人以上が目標となっております。

今回編入する10.6haは、将来の増加する人口に基づく推計面積の範囲内であるため、妥当な規模と考えております。

以上の観点から検討を行った結果、当該区域を市街化区域に編入し、都市的な土地利用を図るものです。

こちらは、開発計画の概要です。

このうち、道路、公園、調整池、公共施設用地を除いた黄色部分が宅地となっております。

今回の変更により、千歳恵庭圏の市街化区域の面積は10.6ha拡大し、5,105haとなります。

また、計画人口は変わりませんが、この内数の保留人口が761人から351人になります。

なお、本案件とあわせ、関連する都市計画として、用途地域、地区計画、公園、下水道がございます。

これらの都市計画は、千歳市の決定となり、千歳市において手続きが進められています。

議案第1号の説明は、以上でございます。

○有村会長 ただいまの議案第1号について、御意見、御質問はございませんでしょうか。

○有村会長 よろしいでしょうか。

それでは、御意見等がないようですので、続きまして、議案第2号「札幌圏都市計画道路の変更（江別市）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○施設計画係長 議案第2号「札幌圏都市計画道路の変更」について説明させていただきます。

本案件は、江別市の都市計画道路である角山通と5丁目通の一部区域を変更する議案でございます。

本議案は、一般国道及び道道にかかる変更であるため、都市計画法により、北海道決定となっております。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、江別市の総括図でございます。

スクリーン右上が北で、こちらが江別市市街地方面、左上が札幌市方面、右上が当別町方面、右下が岩見沢市方面、下が北広島市方面、札幌市方面から当別町方面にかけて、国

道275号、石狩川沿いに道道1056号、江別市市街地方面にかけて道道128号、岩見沢市方面から国道12号、北広島市方面へ道道46号が走っており、道央自動車道がこちらであります。

今回変更する3・2・302角山通はこちら、3・3・308 5丁目通はこちらになります。

角山通は、国道275号と道道128号との交点を起点とし、西側の用途地域界を終点とする主要幹線街路であります。

次に5丁目通は、高砂町を起点とし、国道275号と道道128号との交点を終点とする都市幹線街路でございます。

今回の変更は、道央都市圏都市交通マスタープランにおいて、道央都市圏内の産業連携軸の機能を担う路線として位置付けられている札幌圏連携道路、主要道道札幌北広島環状線の未整備区間のルートが定まったことから、角山通と5丁目通の一部区域に変更が生じるものでございます。

次に札幌圏連携道路、主要道道札幌北広島環状線の概要について、簡単に御説明させていただきます。

札幌北広島環状線は、札幌圏の骨格道路網として札幌市西区宮の沢地区から恵庭市戸磯地区を結ぶ環状機能を有する延長約42kmの幹線街路であり、札幌市及び周辺市町村の物流、地域連携などを支える重要な路線であります。

現在、道央都市圏都市交通マスタープランで札幌圏連携道路として位置付けられている札幌北広島環状線の未整備区間のルートはこちらであり、拡大した図はこちらになります。

緑色の線が未整備区間であり、赤色で示した部分が江別市で都市計画変更を行う3・3・311対雁中通でございます。

本議案は、江別市の都市計画変更に関連する一部区域の変更となっております。

こちらが総括図を拡大した図となります。

まず、始めに角山通について、御説明いたします。

昭和48年に都市計画決定され、直近では令和3年に一部区域の変更を行い、現在、延長約1,780m、代表幅員30m 4車線の主要幹線街路として都市計画決定されております。

次に5丁目通について御説明いたします。

昭和32年に旧都市計画法において当初決定され、その後、昭和47年に現行の都市計画法にて改めて都市計画決定がなされました。

直近では平成13年に都市計画法の改正に伴う車線数の決定を行っており、現在、延長約3,990m、代表幅員22m 4車線の都市幹線街路として都市計画決定されております。

今回の変更は、対雁中通の区域の変更に伴い、青丸で表示した交差点位置が変更となることから、角山通及び5丁目通の一部区域を変更するものでございます。

変更内容について、御説明いたします。

こちらが先ほど御説明いたしました角山通と対雁中通との交差点部を拡大した計画図となります。

角山通と対雁中通の交差点に設置されている、主に歩行者や自転車の安全かつ円滑な通行の確保を目的として設置される隅切りといわれる区域につきましては、角山通の区域として決定しておりました。

この度、江別市において、対雁中通の一部車線数及び幅員の変更を行うことから、区域が黄色のラインから赤色のラインに変更となり、併せて、角山通の区域も黄色のラインから赤色のラインに変更となることから、隅切り部の位置を変更するものでございます。

次に、5丁目通と対雁中通との交差点部について御説明いたします。

5丁目通と対雁中通の交差点に設置されている隅切りは5丁目通の区域として決定しております。

この度、先ほど御説明いたしました角山通と同様に、対雁中通の区域が一部、黄色のラインから赤色のラインに変更となり、併せて、5丁目通の区域も黄色のラインから赤色のラインに変更となることから、隅切り部の位置を変更し、一部延長するものでございます。

なお、江別市の区域マスタープランでは、主要な施設の配置方針及び整備の目標として札幌圏連携道路、主要道道札幌北広島環状線の整備を促進しており、今回の変更はマスタープランに即しているものと判断しております。

議案第2号については、以上でございます。

○有村会長 ただいまの議案第2号について、御意見、御質問はございませんでしょうか。

(「なし」の声)

○有村会長 よろしいですか。

それでは、御意見等はないようですので、続きまして、議案第3号「千歳恵庭圏都市計画道路の変更(恵庭市)」について、事務局から説明をお願いいたします。

○施設計画係長 議案第3号「千歳恵庭圏都市計画道路の変更」について説明させていただきます。

本案件は、恵庭市の都市計画道路である恵千通の一部区域を変更する議案でございます。

本議案は、一般国道にかかる変更であるため、都市計画法により北海道決定となっております。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、恵庭市の総括図でございます。

スクリーン左上が北で、こちらが恵庭市中心部、左上が江別市方面、左側が北広島市方

面、右側が千歳市方面です。

千歳市方面から北広島市方面にかけて国道36号、千歳市方面から江別市方面にかけて道道46号、西側には高速道路である道央自動車道が走っており、JR千歳線がこちらであります。

今回変更する3・2・128恵千通はこちらになります。

本線は、北柏木町1丁目を起点とし、戸磯地区を終点とする主要幹線街路であります。

今回変更する箇所は、3・2・128恵千通と3・2・3国道36号の交差点部分になります。

次に変更する区域について御説明いたします。

こちらが先ほど青丸で示した箇所を拡大した図となります。

恵千通は昭和53年に都市計画決定され、直近では平成14年11月に車線数の決定を行い、現在、延長約8,050m、代表幅員45m 4車線の主要幹線街路として都市計画決定されております。

また、恵千通周辺では、昭和43年、旧都市計画法により工業地域に指定された恵庭工業団地と、平成3年に準工業地域に指定されたタクト恵庭流通団地が整備されております。

今回の変更は、恵千通と国道36号の青丸で示した交差点部分に関して、一部区域の変更を行うものでございます。

次に、変更内容について、御説明いたします。

先ほど御説明いたしましたタクト恵庭流通団地と恵庭工業団地はこちら、恵千通はこちらになります。

こちらが交差点部をさらに拡大した図となります。

黄色の線で示した変更前の区域は、昭和60年に都市計画決定しており、当時は、周辺の工業団地の将来的な土地利用が定まっていなかったため、将来的に増加する恵千通から各工業団地へ向かう大型車の交通量を見込み、黄色の線で示した部分に区域を設定しておりました。

その後、令和3年度にタクト恵庭流通団地及び近傍の恵庭工業団地への事業者参入がほぼ完了し、当該交差点部の土地利用が定まったことで、各工業団地へ向かう大型車の交通量が定まり、交差点形状の変更の見込みが無くなったことから、恵千通の一部区域を黄色の線から赤色の線に変更するものでございます。

なお、恵庭市の区域マスタープランにおいて、当該地区は、地理的条件などの優位性を活かし、先端産業及びベンチャー企業の立地を推進することとしており、今回の変更はマスタープランに即しているものと判断しております。

議案第3号については、以上でございます。

○有村会長 ただいまの議案第3号について、御意見、御質問等はございませんでしょうか。

○有村会長 よろしいですか。

それでは、御意見等はないようですので、続きまして、議案第4号「長万部都市計画道路の変更（長万部町）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○施設計画係長 議案第4号「長万部都市計画道路の変更」について説明いたします。

本案件は、長万部町の都市計画道路本町通、駅前通、学苑海岸通の一部区域を変更する議案でございます。

本案件は、道道及び一般国道にかかる変更のため、都市計画法により北海道決定となっております。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、長万部町の総括図でございます。

スクリーン右上が北で左下が八雲町方面、右上がニセコ町方面、右下が洞爺湖町方面です。

八雲町方面から北にかけて国道5号、北東方面にかけて国道37号、道道1141号が走っております。

主要な交通施設としてJR長万部駅、JR函館本線及びJR室蘭本線、現在整備中であります北海道新幹線のルートがこちらになります。

今回の変更は、新たな駅前広場の区域を3・4・4本町通に設置するとともに、赤丸で囲まれた本町通の一部区間における線形の変更及び幅員の拡幅変更を行うものであります。

また、本町通の変更に関連し、3・4・6駅前通、3・3・1学苑海岸通の赤丸で囲まれた箇所において一部区域に変更が生じるため、併せて区域変更を行うものです。

続きまして、各路線の概要及び変更内容を御説明いたします。

本町通は、長万部町大浜の国道5号との交点を起点とし、長万部町字長万部の国道5号及び国道37号との十字の交差点部を終点とする補助幹線街路であります。

昭和37年に当初決定され、直近では令和3年に車線数の決定を行っており、現在、延長約2,260m、代表幅員18m、2車線の補助幹線街路として都市計画決定されております。

今回の変更は、駅前広場の区域面積約2,800㎡を新たに都市計画変更するほか、駅前通との交差点部分から終点までの区間において、線形の変更及び幅員の拡幅変更を行うものです。

次に駅前通について御説明いたします。

駅前通は、国道5号との交点を起点とし、長万部駅前の交点を終点とする補助幹線街路

であります。

昭和60年に当初決定され、直近では令和3年に車線数の決定を行っており、現在、延長約250m、代表幅員18m、2車線の補助幹線街路として都市計画決定されております。

今回の変更は、先程御説明いたしました本町通との交点における一部区域を変更するものであります。

次に学苑海岸通について御説明いたします。

学苑海岸通は、長万部町大浜を起点とし、長万部町字長万部の北側の用途地域界を終点とする主要幹線街路であります。

昭和37年に当初決定され、直近では令和3年に車線数の決定を行っており、現在、延長約4,520m、代表幅員22m、2車線の主要幹線街路として都市計画決定されております。

今回の変更は、駅前通と同様、本町通との交点における一部区域を変更するものであります。

ここで、新幹線駅の詳細を簡単に御説明いたします。

現在の長万部駅がこちらで、整備予定の新幹線駅舎がこちら、今回設置する駅前広場がこちらです。

駅前広場から新幹線駅舎までは、昇降口から駅東西を連絡する自由通路を利用してアクセスいたします。

駅前広場は、長万部都市計画マスタープランに基づき、駅を中心とした交通結節点機能の充実を図ると同時に、長万部駅を起点とした広域エリアの観光拠点等を結ぶバスネットワークやタクシーサービス等、長万部駅からの乗り換え需要に対応する2次交通の充実を図ります。

この度、新幹線駅周辺の整備方針が定まり、駅東側のまちづくりの形が定まったことを受け、駅前広場の区域を設置することといたしました。

駅前広場の区域面積における各施設の配置について御説明いたします。

バス乗降場を2台、タクシー乗車場を1台、降車場を1台それぞれ配置し、タクシープールを6台分配置いたします。

一般車乗降場につきましては2台配置いたしますが、2台の内、通常の乗降場を1台、身障者乗降場を1台それぞれ配置いたします。

また、乗降場ロータリー沿いに、駅までの送迎時等一時的に駅前広場内に駐車するときの待機スペースとして、一般車の一時駐車場を3台分配置いたします。

なお、3台の内、通常の駐車場を2台、身障者駐車場を1台それぞれ配置いたします。

また、バス、タクシー、一般車乗車場における歩道部分には、車両への乗り降りの際に

雨や雪等を防ぐため、キャノピーという小さな屋根を設置いたします。

なお、各施設の配置数につきましては、長万部町が新幹線を核としたまちづくりについて検討、協議を行うことを目的とした長万部まちづくり推進会議に基づいて計画したものとなっております。

次に、本町通の線形の変更及び幅員の拡幅について御説明いたします。

図の黄色で着色している範囲が現在の区域であり、現在幅員12mで都市計画決定されております。

当該変更箇所は、長万部都市計画マスタープランにおいて、中心市街地における駅を中心とした回遊動線に位置付けられており、北海道新幹線開業に伴い自動車交通量及び歩行者交通量の増加が見込まれているところです。

幅員の変更区間は、図で表記している延長640mの区間です。

変更後の幅員につきましては、計画交通量を約6,700台、歩行者交通量を約460人とし、道路構造令に基づき、車道幅員6m、停車帯1.5m、植樹帯1.5m、両側に自転車歩行者道を3m設けまして、幅員を18mに拡幅いたします。

また、同時に道路構造令に準拠した適切な線形とするため、図の旗揚げにある3つの区間、延長250mの区間について線形を変更いたします。

次に、駅前通及び学苑海岸通の一部区域の変更について説明いたします。

スクリーン上の図が駅前通、下の図が学苑海岸通です。

スクリーン左側の図面の青丸で囲った部分に変更箇所を示しており、右側の図が変更箇所を拡大したものとなります。

まず、駅前通ですが、先程御説明いたしました本町通の区域変更に伴い、交差点部を含めた駅前通における隅切りに変更が生じるため、隅切り延長が8mから10mに変更となります。

学苑海岸通においても同様に、隅切り形状が変更となります。

なお、長万部都市計画区域マスタープランでは、本町通の整備を促進することとしているほか、JR函館本線及び北海道新幹線長万部駅の駅前広場の整備を促進することとしており、今回の変更はマスタープランに即しているものと判断しております。

以上で議案第4号についての説明を終わります。

○有村会長 ただいまの議案第4号について、御意見、御質問等はありませんでしょうか。

○有村会長 よろしいですか。

それでは、御意見等はないようですので、続きまして、議案第5号「倶知安都市計画道

路の変更（倶知安町）」について、事務局から説明をお願いいたします。

○**施設計画係長** 議案第5号「倶知安都市計画道路の変更」について説明いたします。

本案件は、倶知安町の都市計画道路南3条通の一部区域を変更する議案でございます。

本案件は、道道にかかる変更のため、都市計画法により北海道決定となっております。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、倶知安町の総括図でございます。

スクリーン上が北で、上側が共和町、余市町方面、右側が支笏湖方面、下側がニセコ町方面です。

共和町、余市町方面から南にかけて国道5号、東にかけて国道276号、道道271号、道道58号、北にかけて国道393号が走っております。

主要な交通施設として、JR倶知安駅、JR函館本線、現在整備中であります北海道新幹線のルートがこちらになります。

今回の変更は、都市計画道路3・4・4南3条通の赤丸で囲った区間における、立体交差の平面化及び幅員の変更を行うものであります。

続きまして、3・4・4南3条通の概要を説明いたします。

3・4・4南3条通は、倶知安町字旭の3・4・11公園通との交点を起点とし、倶知安町北5条東7丁目の3・4・9北5条通との交点を終点とする補助幹線街路であります。

昭和36年に当初決定され、直近では平成27年に車線数の決定を行っており、現在、延長約3,030m、代表幅員16m、2車線の補助幹線街路として都市計画決定されております。

こちらは、変更区間周辺の航空写真です。

赤い線で旗揚げしている範囲が今回の変更区間であり、黄色で囲まれた範囲がJR函館本線です。

今回の変更は、JR函館本線と立体交差となっている当該区間を平面化し、同時に赤色で表示している副道部分の区域について幅員の変更を行うものであります。

変更内容の詳細について、御説明いたします。

まず立体交差の平面化ですが、こちらが先ほど御説明いたしました変更区間でございます。

今回の変更区間は、倶知安都市計画マスタープランにおいて、現在整備中であります北海道新幹線や高規格道路の利用者が、市街地やリゾート地区等への円滑な往来ができるよう、アクセス機能の向上を図ることとしております。

現在、当該区間はJR函館本線と立体交差となっておりますが、令和4年3月に開かれました北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議にて、地域の交通の確保方策

が鉄道方式からバス方式となることを確認したことを受け、立体交差を平面化し沿道の土地利用の活性化及び駅前へのアクセスの向上を図るものです。

続きまして、幅員の変更内容について御説明いたします。

幅員の変更区間は図で表記している延長260mの区間です。

変更前の幅員は、両端の副道各6mを含めて総幅員22mで都市計画決定されております。

立体交差の平面化により、副道部分の区域が都市施設として不要となるほか、歩行動線を確保するため、歩道の区域を新たに設定いたしました。

変更後の幅員につきましては、計画交通量を約7,300台とし、道路構造令に基づき、車道幅員6m、停車帯1.5m、植樹帯1.5m、両側に歩道2mを設けまして、幅員を16mに縮小いたします。

本案件とあわせ、関連する都市計画として、スクリーンに表示している4つの都市計画道路の決定並びに変更、廃止がございます。

これらの変更は倶知安町の決定となっており、倶知安町において手続きが進められております。

なお、倶知安都市計画区域マスタープランでは、北海道新幹線倶知安駅や後志自動車道倶知安IC（仮称）の整備に伴う、交通動線の変更と整合を図りながら駅前広場及び駅周辺における都市計画道路の見直し、再配置を検討することとしており、今回の変更はマスタープランに即しているものと判断しております。

以上で議案第5号についての説明を終わります。

○有村会長 ただいま事務局から説明していただきました議案第5号について、御意見、御質問はございませんでしょうか。

○有村会長 よろしいですか。

それでは、御意見等、特にないようですので、本日予定しておりました議事は、すべて終了いたしました。

各委員の皆様におかれましては、御協力いただきましてございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

○都市計画課長 委員の皆様、御審議ありがとうございました。

次回の審議会は、令和6年2月8日木曜日を予定してございますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、「第315回北海道都市計画審議会」を終了いたします。

本日は、ありがとうございました。