

北海道都市計画審議会

第325回会議 議事録

と き 令和7年（2025年）10月23日（木）
13時30分から14時45分まで
ところ 札幌市中央区北2条西7丁目
かでの2・7 10階 1060会議室

北海道都市計画審議会

署名委員

佐藤 季規

檜垣 尚子

第325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	北 海 学 園 大 学	教 授	鈴 木 聡 士		
	北 海 道 大 学 大 学 院	准 教 授	鈴 木 雄		
	北 海 学 園 大 学	教 授	岡 本 浩 一		
	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 道 大 学 大 学 院	教 授	東 條 安 匡		
関 係 行 政 機 関	北 海 道 開 発 局	局 長	遠 藤 達 哉	開発監理部開発調整課長	加 納 民 雄
	北 海 道 財 務 局	局 長	秋 田 能 行	管 財 総 括 第 一 課 長	萩 野 理 彦
	北 海 道 経 済 産 業 局	局 長	浦 田 秀 行	産 業 振 興 課 長	佐々木 信之
	北 海 道 運 輸 局	局 長	井 上 健 二	交 通 政 策 部 官 交 通 企 画 課 専 門 官	伊 藤 正 規
	北 海 道 警 察 本 部	本 部 長	友 井 昌 宏	交 通 規 制 課 規 制 第 二 補 佐	上 野 貴 弘
市 町 村 長 の 代 表	札 幌 市	市 長	秋 元 克 広	まちづくり政策局 都 市 計 画 部 長	小 林 伸 樹
北 海 道 議 会 の 代 表	自 民 党 ・ 道 民 会 議		檜 垣 尚 子		
	自 民 党 ・ 道 民 会 議		水 間 健 太		
	北 海 道 結 志 会		水 口 典 一		
市 町 村 議 会 議 長 の 代 表	北 見 市 議 会	議 長	飯 田 修 司		
	音 更 町 議 会	議 長	高 瀬 博 文		

2. 事務局職員

職 名	氏 名
都 市 計 画 課 長	菅 原 剛
都 市 計 画 課 課 長 補 佐 (基 本 計 画 ・ 景 観)	渋 谷 崇
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	吉 田 友 美
主 任	岩 船 夏 美
主 任	高 橋 理 王
区 域 計 画 係 長	菊 池 俊 介
主 査 (土 地 利 用)	加 藤 美 紀
主 任	二 木 麻 衣
主 任	佐 藤 勇 人
施 設 計 画 係 長	長 谷 川 幸 一
主 任	宮 川 郁 朗
主 任	小 泉 和 彦

第 325 回 北海道都市計画審議会

本 審 査 議 案

日時：令和 7 年（2025年）10月23日（木）13時30分～

場所：かでる 2・7 10階 1060会議室

番 号	議 案 名	議 案 概 要
	◎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	
1	◎ 余市都市計画道路の変更 (余市町)	一部区域の変更

第325回 北海道都市計画審議会

予備審査議案

日時：令和7年（2025年）10月23日（木）13時30分～

場所：かでる2・7 10階 1060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	○ 倶知安準都市計画区域の変更 (倶知安町)	一部区域の変更
2	◎ 帯広圏都市計画区域区分の変更 (音更町)	保留解除
3	◎ 苫小牧圏都市計画区域区分の変更 (苫小牧市)	保留解除
4	◎ 苫小牧圏都市計画臨港地区の変更 (苫小牧市)	一部区域の変更
5	◎ 札幌圏都市計画道路の変更 (北広島市)	一部区域の変更
6	◎ 網走都市計画道路の変更 (網走市)	新規決定 終点の変更
7	◎ 白糠都市計画公園の変更 (白糠町)	新規決定

○都市計画課長 ただいまから、第325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、司会進行を務めさせていただきます、都市計画課課長の菅原でございます。

それでは、これより着座にて進行いたします。

お手元に本日の議事資料として、次第、名簿、配席図、本審査の議案書、本審査議案第 1 号の資料をお配りしております。

また、この他に、開催案内に併せまして、予備審査の議案書、予備審査議案第 1 号から議案第 7 号の資料を事前にお配りしております。

不足している資料はございませんでしょうか。

審議に先立ちまして、新委員の紹介をいたします。

お手元に配付しました、委員名簿を御覧ください。

学識経験者の委員 8 名のうち、1 名が新たに就任されました。

北海商科大学 千葉 里美 委員でございます。

なお、本日は、所用により御欠席されております。

新委員の紹介については、以上でございます。

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17名が出席されており、2 分の 1 以上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、これからの議事については、当審議会の会長であります鈴木会長に進行をお任せいたします。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

○鈴木会長 みなさん、こんにちは。

大変御多忙のところ、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佐藤委員と檜垣委員のお二人にお願いしたいと思いますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

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します。

お手元の次第にありますとおり、本日の議案は、本審査案件 1 件、予備審査案件 7 件と

なっております。

それでは、早速ですけれども進めさせていただきますが、本審査、議案第1号「余市都市計画道路の変更（余市町）」に係る議案です。

それでは、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 施設計画係長 議案第1号、「余市都市計画道路の変更（余市町）」について御説明いたします。

こちらの案件は、余市町における都市計画事業実施に伴う変更でございます。

本案件は、北海道都市計画審議会運営規約に基づき、本審査に先立って行いました、令和7年9月4日開催の予備審査にて一度御説明している案件であり、今回、本審査にお諮りするものです。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、余市都市計画総括図の一部でございます。

スクリーン上が北で、左が古平町方面、下が仁木町、赤井川村方面、右が小樽市方面になります。

小樽市方面から仁木町方面にかけて、国道5号、JR函館本線、ならびに、北海道横断自動車道が走っており、JR余市駅から古平町方面には、国道229号、赤井川村方面には、道道753号が走っております。

本案件で御審議いただくのは、国道5号と道道753号を結ぶ、赤色で示している路線、3・4・5 黒川線になります。

続きまして、黒川線の概要及び変更内容について御説明いたします。

黒川線は、大川町12丁目を起点とし、黒川町15丁目を終点とする幹線道路であり、現在、延長約1,020m、代表幅員18mの2車線で都市計画決定されております。

昭和37年に当初決定がなされ、直近では、令和4年度に車線の数の決定を行っております。

このたび、事業実施に伴う詳細設計の結果、①の箇所において、橋梁部分の構造形式が確定したため、地覆や橋台に必要な区域の変更を行い、②の箇所においては、高低差が生じ、擁壁の設置が必要となったため、擁壁幅を区域に追加するよう変更いたします。

また、お手元の資料の4ページ目に変更内容が記載されておりますので、併せて御覧ください。

まず、変更箇所①についてですが、スクリーン下部のとおり、両側に地覆を0.4mずつ設けるため、区域幅としては、18mから18.8mに変更となります。

また、当該箇所においては、もう一つ変更内容が含まれており、スクリーン下部の平面図にて御説明いたします。

先ほど御説明した地覆による拡大に加え、橋梁の上部構造を支える橋台についても、区域の拡大が必要となりました。

そのため、拡大図のとおり、局所的ではありますが、地覆の0.4mに加え、橋台により0.1mから0.2mほど追加で区域拡大の変更を行います。

なお、橋台による区域拡大については、局所的な変更でありますので、定規図には、反映しておりません。

続きまして、変更箇所②についてですが、擁壁幅0.3mを片側のみ追加し、区域幅としては、18mから18.3mに変更となります。

以上が、今回の変更内容となります。

なお、余市都市計画区域マスタープランにおいて、黒川線の整備を促進することが示されており、今回の変更は、マスタープランに即したものであると判断しております。

また、本案件につきまして、都市計画法第17条第1項に基づき、令和7年9月12日から9月26日まで縦覧の用に供しましたが、「縦覧者」、「意見の提出」ともにございませんでした。

以上で議案第1号、「余市都市計画道路の変更（余市町）」についての説明を終わります。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました、議案第1号について、何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、それでは、特に御意見等はないようですので、本議案を原案のとおり決することに御異議ありませんでしょうか。

（「異議なし」の声）

はい、ありがとうございました。

御異議なしと認めます。

よって、本議案は、原案のとおり可決されました。

それでは、続きまして、予備審査に入らせていただきます。

予備審査、議案第1号「倶知安準都市計画区域の変更（倶知安町）」について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 区域計画係長 議案第1号は、「倶知安準都市計画区域の変更」の案件と

なります。

準都市計画区域の変更については、今年度、初めての案件となりますので、最初に「準都市計画区域」について御説明いたします。

都市計画法第5条の2において、準都市計画区域は、都市計画区域外の区域で相当数の建築等が行われ、または、行われると見込まれる区域において、そのまま放置すれば将来における一体の都市として、支障が生じるおそれがあると認められる一定の区域を必要な都市計画を定め、「土地利用規制のみ」を行うことを目的として平成12年に創設されました。

その後、平成18年の法改正により、周辺の環境を保全することを目的として、農地を含めた広い指定が可能となり、広域性の観点から、指定権者が市町村から都道府県に変更となりました。

スクリーンには、準都市計画区域指定のイメージ図を示しております。

青色破線より下側が、都市計画区域です。

黄色破線囲いが、都市計画区域外で開発等が見込まれるとして、準都市計画区域に指定する区域です。

この図は、郊外の幹線道路沿道周辺での開発が見られ、今後、無秩序な開発が進まないよう、土地利用に一定の規制をかけるため、準都市計画区域とすることをイメージしております。

都市計画区域と準都市計画区域との相違点は、都市計画区域が一体の都市として整備、開発及び保全する区域であるのに対し、準都市計画区域は、都市として積極的な整備や開発は行わないものの、必要な土地利用規制のみを行い、住環境等の保全を図る区域となります。

準都市計画区域になると、開発許可の規定について適用規模が変わり、無指定区域では、1万㎡以上の開発行為で許可が必要となりますが、準都市計画区域では、3千㎡以上で許可が必要となります。

建築物については、市街化調整区域や白地地域と同様に容積率や建蔽率、接道義務といった建築基準法上の規定が適用され、延べ床面積が1万㎡を超える大規模集客施設の立地も制限されます。

また、土地利用の整序と環境の保全を目的とするため、用途地域や特別用途地区、特定用途制限地域等の8種類の地域地区を定められます。

道内の準都市計画区域は、七飯町や倶知安町、ニセコ町、洞爺湖町、北見市端野で指定

されております。

本案件は、平成19年度に指定、令和5年度に拡大変更した倶知安準都市計画区域の一部変更となります。

なお、準都市計画区域を変更する場合、変更に係る準都市計画区域の「名称」及び「変更に係る土地の区域」を定めことになっているため、配布した議案書には、今回の変更に係る土地の区域の地番や変更理由等を示しております。

以上、「準都市計画区域」の説明でした。

それでは、議案第1号「倶知安準都市計画区域の変更（倶知安町）」について御説明いたします。

こちらは、倶知安町の準都市計画区域の総括図に航空写真を重ねたものです。

北の共和町方面から南のニセコ町方面にかけて国道5号とJR函館本線、中心市街地から東側の京極町方面に国道276号、赤井川村を経由して小樽市方面に国道393号が走っており、現在整備中である北海道新幹線のルート、高規格幹線道路のルートがこちらになります。

当地区は、羊蹄山および支笏洞爺国立公園に、西側にニセコアンヌプリのあるニセコ積丹小樽海岸国定公園に隣接する、豊かな自然環境に恵まれた地区となっております。

青色塗りしている範囲が、現在指定されている準都市計画区域となり、紫色の範囲が、自然公園区域、そのうち赤色囲いが、今回変更する区域となります。

倶知安町は、スキー場を中心とした国際的な観光リゾート地であり、スキー場周辺における土地利用の整序や景観の保全を目的に、道では、平成20年2月に準都市計画区域を指定し、倶知安町において、同年3月に景観地区、翌21年3月に特定用途制限地域を都市計画決定しています。

また、準都市計画区域の指定に併せて、区域のうち、用途地域の指定のない白地地域の容積率や建蔽率、道路斜線制限、隣地斜線制限についても、北海道が定めることで、土地利用を規制し、環境の保全を図ってきました。

平成19年度に指定した当初の準都市計画区域は、スキー場周辺の観光地を中心とした区域となっており、その後、当初指定区域の縁辺部における開発の動きが見られることから、令和5年度に区域を拡大しております。

このたび、ひらふ地区において、準都市計画区域の区域界としていた自然公園区域の一部が廃止されることから、土地利用規制の空白地を埋めるため、変更される自然公園区域の区域界に合わせ、準都市計画区域の区域を変更するものです。

こちらは、今回変更する「ひらふ地区」の土地利用現況図の拡大図になります。

青色が、準都市計画区域、紫色が自然公園区域になります。

現在の準都市計画区域の区域界は、保安林界、自然公園界、河川敷地界としております。

準都市計画区域の境界としていた自然公園区域において、「市街地化が顕著で公園としての資質が失われているため、公園区域から削除し、規制の適正化を図る」として、当該地区を公園区域から削除する、ニセコ積丹小樽海岸国定公園公園区域及び公園計画の変更が、令和7年8月18日の中央環境審議会への諮問を経て、今月の10月17日に行われました。今回、公園区域から削除された箇所は、平成24年7月より自然公園法施行規則第11条第35項の規定に基づき定められた、許可基準の特例が適用された地域になり、その特例により建設された宿泊施設や飲食店などが建ち並び、引き続き投資的土地利用が継続して高い状況にあります。

今回、公園区域からの除外により土地利用規制が無くなることから、無秩序な開発の防止及び豊かなリゾート景観形成を図る観点から、変更される自然公園区域界まで準都市計画区域を拡大変更するものです。

今回の変更により、約16ha拡大することから準都市計画区域の合計面積は、約4,525haから約4,541haに変更となります。

なお、本案件と関連する都市計画としては、特定用途制限地域と景観地区があります。

特定用途制限地域は、用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成又は保持のため、制限すべき特定の建築物等の概要を定めるものであり、景観地区は、良好な景観の形成を図るため、形態意匠の制限や高さの制限、敷地面積の最低限度等を定めるものです。

倶知安町の現準都市計画区域においても、景観地区や特定用途制限地域の都市計画を定め、詳細に土地利用のコントロールを行っています。

これらの都市計画は、倶知安町の決定となり、本案件の準都市計画区域の変更に併せて、倶知安町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。

○鈴木会長 はい、ありがとうございました。

それでは、議案第1号について、御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

○鈴木会長代理 御説明ありがとうございました。

1つ質問ですが、地域を守っていくという方向ですので、よろしいかと思ったのですが、今回、自然公園区域の中に特例で建物が建てられて、それによりその区域が削除されたというような認識でいますが、今後もそういうことが起こっていくものなのでしょうか。

○都市計画課 区域計画係長 御質問ありがとうございます。

今回、変更した箇所については、自然公園区域のうち、第3種特別地域となっております。

こちらについては、自然保護と人間利用のバランスを取る区域とされており、自然景観を大きく損なう行為は制限されつつも、生活や観光利用については、ある程度可能とされている区域であり、今回、一部市街地化する要因になったと考えられます。

同様に、自然公園における第3種特別地域であれば、同じような制限の中に置かれますので、断定的に言えませんが、可能性としては、あり得るかと思います。

○鈴木会長代理 分かりました。

ありがとうございます。

○鈴木会長 はい、ありがとうございます。

他にはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

それでは、これ以上、御意見等はないようですので、続きまして、議案第2号「帯広圏都市計画道路の変更（音更町）」について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 区域計画係長 議案第2号「帯広圏都市計画区域区分の変更（音更町）」について説明いたします。

区域区分の変更については、区域区分の定時見直し時に設定した「市街化区域の規模」の範囲内で行うことから、始めに、帯広圏都市計画区域区分の変更の経過について説明します。

帯広圏の区域区分は、昭和45年12月に当初決定し、現在までに定時見直しを7回実施しており、直近の第7回の定時見直しは、令和2年10月に実施しております。

本案件は、第7回の定時見直し時に一般保留としていたフレームの一部を保留解除して、随時編入するものです。

スクリーンには、帯広圏のうち音更町の都市計画総括図を示しており、上が北方向となります。

国道241号に沿って、北が士幌町方面、一級河川十勝川を挟んで、南が帯広市街地方面、スクリーンを左右に走る道東自動車道の西が芽室町方面、東が池田町方面、になります。

音更町市街地は、一級河川十勝川及び音更川に沿って形成されており、道東自動車道を挟んで北側が音更地区、南側が木野宝来地区となります。

今回の変更は、音更地区の既成市街地に隣接した「東住吉北地区」について、民間開発による工業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。

こちらは、当該地区周辺の航空写真となり、赤い線で囲まれた区域が、今回の変更箇所になります。

黄色線で囲まれた区域が、隣接する音更地区の既成市街地となっており、今回の変更箇所は、この既成市街地と国道241号に隣接する一団の範囲となります。

また、今回の変更箇所は、区域区分が当初決定された昭和45年以前から、亜麻工場やコンクリート工場として利用されており、現在は、工場跡地となっています。

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」いわゆる「区域マス」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、帯広圏では、この中で「産業の需要動向等に対応した都市的土地利用等のニーズについては、農林業と都市計画との調和や関係法令等との調整を図り、適切に対応する。」としており、今回の変更は、これに沿って行うものです。

それでは、今回の変更に至った経緯と、市街地整備の見通しについて説明いたします。

まず、変更に至った経緯として、企業の立地動向について説明します。

音更町は、道央と道東、広尾港とを結ぶ交通の要衝であることから、物流拠点や食品加工工場などの立地要望が、近年、町に多数寄せられており、要望されている面積は、約16 haとなっています。

一方、「既存の工業団地」については、99%まで分譲が済んでおり、立地要望に対し、既存の工業団地では、対応できない状況となっております。

次に、「市街地整備の見通し」について、位置の妥当性、開発の確実性、規模の妥当性の観点から説明します。

まず、位置の妥当性について説明いたします。

音更町で策定した音更町都市計画マスタープランでは、「国道241号に隣接し交通利便性を活かすことができる南花園周辺について、製造、加工、物流及び農業関係を主体とした土地利用を担う地区として位置付けを行う」としており、今回の変更箇所は、南花園地区周辺の「新たな工業団地の確保」を行う地区として、位置付けられています。

また、当該地区は、既成市街地に隣接していることから、道路や下水道など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るため、妥当な位置であると判断しております。

次に、開発の確実性について説明いたします。

当開発計画につきましては、事業主体が確定しており、事業者が行った市場調査等では、当開発計画に進出を検討している企業が多数にのぼり、それらの企業が希望する敷地面積は、計画する業務用地の面積を上回っています。

また、この開発計画においては、すべ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、道路や上下水道などの各公共施設管理者との協議もおおむね終了している状況です。

このような状況であることから、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、検討します。

ここでは、将来人口や工業出荷額の推計などから、市街地の規模を算定することとしております。

帯広圏では、令和2年度に実施した区域マス及び区域区分の定時見直しにおいて、目標年次である令和12年の工業出荷額を4,188億円と推計しております。

この目標年の工業出荷額により換算した工業用地が1,368ha、これに工業系未利用地を含む、既に利用されている工業用地の面積である1,320.6haを除き、工場立地法の準則に基づく緑地率を考慮し、算定された63.2haが、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一般保留としていました。

今回計画する編入面積19.4haは、将来増加する工業出荷額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、都市的土地利用を図ることは、妥当と判断したところです。

こちらは、開発計画の概要です。

このうち、道路、緑地、既存宅地を除いた灰色部分が工業団地として整備を進める業務用地となります。

今回の変更により、市街化区域の面積を19.4ha拡大するため、市街化区域の総面積は、6,976haとなります。

なお、本案件と併せ、関連する都市計画として、用途地域、特別用途地区、下水道がございます。

これらの都市計画は、音更町の決定となり、音更町において手続きが進められています。

議案第2号の説明は、以上でございます。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました、議案第2号について何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

○岡本委員 御説明ありがとうございました。

1枚スライドを戻して欲しいのですけれども、既成市街地で住宅であろうと思われる建物が沢山隣接したエリアに建っています。

その間に緑地ということで、緩衝帯を設けるということも分かります。

ただ、先程の説明ですと、全体で緑地率、2割5分増して64haという計画の中の19.4haなので、収まっていますという話でした。

逆算すると、この計画の中の緑地というのは、2割5分あるという理解をしてもよろしいでしょうか。

○都市計画課 区域計画係長 御質問ありがとうございます。

図面の中では、緩衝帯となる緑地を示させていただいておりますが、その他に、灰色の部分の業務用地について、宅地割されまして、その中で別途、緑地などが割付されるかたちになりますので、最終的には、先程御説明させていただいた緑地率を確保できるような開発になると考えております。

図面には、緩衝緑地しか表示していない状況でございます。

○岡本委員 図面の意味は分かりました。

そうすると、それぞれの区割されている敷地を企業さん等が購入され、その時点で各敷地内に2割5分以上の、緩衝緑地があるから2割ぐらいでしょうか、そのくらいの緑地を確保してくださいねという確約を取って進出していただくという理解でよろしいですか。

○都市計画課 区域計画係長 そうなります。

○岡本委員 分かりました。

以上です。

○鈴木会長 はい、ありがとうございます。

最終的に、いま説明のあった、確認のときにその数字が担保されているか確認されるという理解で良いかと思えます。

はい、ありがとうございました。

他にはいかがでしょうか。

はい、お願いします。

○鈴木会長代理 御説明ありがとうございました。

気になったのは、民間の開発がしたいという意思ありきの動きのように思いました。

そのときに、色々な妥当性を示していただいたと思うのですが、開発できる面積が限られている中で、位置の妥当性というところがここで大丈夫ですかということと、北側には、住宅地がかなり張り付いている状態ですので、その住民の皆さんの反対などはなく、スムーズに進むものかどうかというところをお聞きしたいです。

○都市計画課 区域計画係長 御質問ありがとうございます。

今回の開発につきましては、説明させていただいたとおり、音更町都市計画マスタープランに沿って行われるものでございますし、今後、開発を実際に進めていくにあたっては、音更町において地元との合意形成を図り、事業を進めるものと考えております。

○鈴木会長代理 はい、ありがとうございます。

住まわれている方のことを気遣うのは、大事なことだと思いますので、そのあたりも上手く進めていただけたらと思います。

○鈴木会長 その他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、御意見等がこれ以上ないようですので、続きまして、議案第3号と議案第4号が一連したものですので、一括して進めていただけたらと思うのですが、議案第3号「苫小牧圏都市計画区域区分の変更（苫小牧市）」と議案第4号「苫小牧圏都市計画臨港地区の変更（苫小牧市）」、どちらも苫小牧市に関する案件ですが、先程申し上げたとおり一括して事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 区域計画係長 議案第3号「苫小牧圏都市計画区域区分の変更（苫小牧市）」について説明いたします。

本案件は、特定保留地区の随時編入に関するものですが、保留解除については、区域区分の定時見直し時に設定した「市街化区域の規模」に基づき行うことから、初めに、苫小牧圏都市計画区域区分の見直し経過について、説明します。

苫小牧圏の区域区分は、昭和48年12月に当初決定し、現在までに定時見直しを7回実施しており、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。

本案件は、第7回の定時見直し時に設定した特定保留地区について、公有水面埋め立てが竣功したことから、保留解除し、随時編入するものになります。

スクリーンには、苫小牧圏の都市計画総括図を示しております。

JR室蘭本線に沿って、左側が白老町方面、右上側が安平町方面、上側が千歳市方面、

日高本線に沿って右下側が厚真町方面になります。

JR室蘭本線及びJR日高本線の南側が苫小牧港になります。

今回の変更は、苫小牧港の港湾整備に伴う公有水面埋め立てが竣功した臨港中央北ふ頭地区を市街化区域に編入するものでございます。

苫小牧港は、苫小牧市街に近接する西港区と苫小牧東部地域にある東港区からなり、西港区では、船舶の大型化と多様化する貨物需要に対応するため、港湾計画に基づき、ふ頭用地の拡充など、港湾機能の充実を図るために整備を進めております。

今回、市街化区域に編入する臨港中央北ふ頭地区は、この西港区に位置しております。

こちらは、当該地区周辺の公有水面埋め立て前の航空写真になります。

整備前は、水面貯木場でしたが、老朽化と荷役形態の変化により、最近では、未利用地の状況でした。

今回、市街化区域に編入する臨港中央北ふ頭地区は、この旧水面貯木場の跡地であり、その範囲を赤線囲いで示しております。

こちらが、公有水面埋め立て後の航空写真になります。

港内混雑と停船対策のため、周辺岸壁と合わせて連続岸壁化を図り、後背地については、荷さばき地として活用します。

今回の変更は、公有水面埋め立てにより、新たに陸域となった箇所を市街化区域に編入するものです。

計画上の位置付けですが、都市計画区域マスタープランの、「秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針」では、「苫小牧港の臨海地区については、港湾整備事業が予定されており、同事業の竣功時期に合わせて区域区分、用途地域及び臨港地区の見直しを行い、適切な港湾土地利用及び港湾機能の充実を図る」とされており、今回の編入は、これに沿うものです。

それでは、今回の編入に至ることとなった市街地整備の見通しについて、位置の妥当性、規模の妥当性、開発の確実性の観点から説明いたします。

まず、位置および規模の妥当性について説明いたします。

今回の箇所は、苫小牧港港湾計画では、「公共埠頭を計画する地区」とされ、苫小牧市の都市計画マスタープランでは、「増大するコンテナ輸送や貿易構造の変化及び船舶の大型化などに対応した、わが国の国際拠点港湾にふさわしい外貿コンテナ貨物取扱機能の拡充・強化を図る」とされており、妥当な位置であると判断しております。

また、苫小牧港港湾計画では、「岸壁背後に飼料、鋼材等の保管等を行うために必要な

面積を確保する」とされ、計画どおりの規模で竣功していることから、妥当な規模であると判断しております。

次に、開発の確実性について説明いたします。

本地区は、埋立事業者である苫小牧港管理組合及び国土交通省の施行による公有水面埋め立てが、令和7年3月28日に全て竣功したことから、港湾として計画的な土地利用を図ることが確実と考えております。

以上の観点から検討した結果、当該区域を市街化区域に編入し、都市的土地利用を図るのは、妥当と判断したところです。

こちらが、開発構想図となり、赤線囲いの範囲が市街化区域に編入する区域となります。

今回の変更により、苫小牧圏の市街化区域は、約8ha増加し、約20,050haとなります。

なお、本案件と併せ、関連する都市計画として、用途地域と臨港地区がございます。

用途地域については、苫小牧市決定となり、苫小牧市において手続きが進められます。

臨港地区については、北海道決定となり、この後の議案第4号案件で説明いたします。

議案第3号の説明は、以上でございます。

○都市計画課 区域計画係主査（土地利用） 議案第4号「苫小牧圏都市計画臨港地区の変更（苫小牧市）」につきまして、説明いたします。

なお、本議案は、先の議案第3号にて説明いたしました、苫小牧市の区域編入に伴う土地利用の決定でございます。

初めに、北海道決定の臨港地区の状況につきまして、全12港が決定されており、うち2港が国際拠点港湾、残りの10港が重要港湾として、港湾法により定められております。

なお、スライドには表示しておりませんが、この他、白老港などの、市町村決定の臨港地区が9港決定されております。

また、苫小牧港の臨港地区の決定状況は、スクリーンオレンジ箇所のとおりで、今回、西港区の臨港中央北ふ頭地区において、岸壁の混雑等による課題解決のため、岸壁整備等を実施したことによる区域区分の拡大に併せて、港湾の円滑な管理運営を図るため、臨港地区を拡大します。

こちらは、今回臨港地区を拡大する、臨港中央北ふ頭地区の拡大図でございます。

拡大面積は、区域編入面積と同じですが、小数第1位まで含めると約8.5haとなります。

なお、参考までに、苫小牧港においては、臨港地区内の建築物や工作物の用途を制限する分区が指定されており、当該臨港地区拡大予定箇所は、荷さばき施設及び保管施設用地として、隣接する港湾用地と同じ工業港区が併せて指定予定である旨、港湾管理者である

苫小牧港管理組合より聞いております。

最後に、本手続きと関連する都市計画の手続きにつきまして、北海道決定である、議案第3号の区域区分の変更に加え、苫小牧市決定の用途地域の変更が進められておりますことを申し添えます。

これで、議案第4号の説明を終わります。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました、予備審査議案第3号及び第4号について何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、特に御意見等がないようですので、続きまして、予備審査議案第5号「札幌圏都市計画道路の変更（北広島市）」について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 施設計画係長 議案第5号「札幌圏都市計画道路の変更（北広島市）」についてご説明いたします。

こちらの案件は、北広島市におけるJR新駅整備に伴う変更でございます。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、札幌圏都市計画総括図の一部であり、北広島市の市街地を示しております。

スクリーン上が北で、江別市方面、左が札幌市方面、右が長沼町方面、下が恵庭市方面になります。

交通施設として、札幌市方面から長沼町方面へ国道274号、江別市から恵庭市方面へ道道46号、さらに北広島市中心部と周辺地域を結ぶ道道1080号が走っております。

また、都市の主要な拠点としてJR北広島駅や北海道ボールパークFビレッジが配置されております。

本案件で御審議いただくのは、北広島駅周辺と住宅・商業地を結ぶ、赤色で示している路線、8・6・201共栄広島通になります。

続きまして、共栄広島通の概要及び変更内容について御説明いたします。

共栄広島通は、共栄を起点とし、栄町1丁目を終点とする自転車歩行者道の特殊街路であり、現在、延長約1,850m、代表幅員8mで都市計画決定されております。

昭和50年に当初決定がなされ、昭和63年に1度、都市計画変更をしております。

共栄広島通は、現状の道路ネットワークでは、新駅への接続が確保されていません。

このため、交通利便性の向上を図る観点から、新駅へアクセス可能な道路ネットワーク

を形成する必要がある、その対応として3つの変更を行います。

なお、変更内容につきましては、お手元の資料2ページ目および4ページ目に記載しておりますので、併せて御確認ください。

1つ目は、起点の変更です。

新駅までのアクセス・結節性を高めるため、現在の起点の位置を約160m延伸し、新駅に接続するよう起点の位置を変更いたします。

2つ目と3つ目については、線形の変更と幅員の縮小です。

変更区間は、延長120mで、現行の線形では、新駅の整備位置と重複してしまうことから、新駅の整備位置を踏まえて線形を変更いたします。

また、幅員については、沿道環境への影響を最小限に抑える観点から植樹帯をなくし、幅員を8mから6mに変更いたします。

以上が、今回の変更内容となります。

なお、北広島市都市計画マスタープランにおいても交通結節点となる駅へのアクセス強化が位置付けられていることから、今回の変更は、マスタープランに即したものであると判断しております。

最後に、関連する都市計画手続きとして地区計画の変更を北広島市決定にて、現在、平行して手続きを行っております。

以上で、議案第5号、札幌圏都市計画道路の変更についての説明を終わります。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました、予備審査議案第5号について何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、御意見等ないようですので、続きまして、予備審査議案第6号「網走都市計画道路の変更（網走市）」について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 施設計画係長 議案第6号「網走都市計画道路の変更（網走市）」について御説明いたします。

こちらの案件は、網走市において国土交通省より一般国道39号女満別空港網走道路の計画が示されたことに伴う変更及びその計画に関連した都市計画道路の変更でございます。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、網走都市計画総括図の一部でございます。

スクリーン上が北で、能取岬方面、左が紋別市方面、右下が斜里町方面、左下が北見市

方面になります。

交通施設として、紋別市方面へ国道238号、北見市方面へ国道39号、斜里町方面へ国道244号、網走市街地を通過し、北見市方面へ向かう道道490号があります。

また、網走市街地にＪＲ網走駅があり、北見市方面へＪＲ石北本線、斜里町方面へ向かうＪＲ釧網本線があります。

今回、国土交通省より示された一般国道39号女満別空港網走道路の計画に伴い、網走市のまちづくりに寄与する重要な都市施設として新たに都市計画道路を追加するとともに、中心市街地との交通ネットワークを形成する都市計画道路の一部区域の変更を行うものがあります。

続きまして、新たな都市計画道路 1・5・1 女満別空港網走道路の概要について御説明いたします。

こちらは、国土交通省のホームページから抜粋したのになります。

一般国道39号女満別空港網走道路は、画面左側、女満別空港ICから画面右側の網走市街を結ぶ、延長約20kmの自動車専用道路であり、整備主体は、国土交通省北海道開発局、女満別空港～網走呼人までの延長約11kmの区間において令和6年より事業化がされております。

この度、国土交通省より、網走呼人から網走市街までの区間における計画・位置が示されたことを受け、網走都市計画区域内に位置する、（仮称）網走西ICから（仮称）網走ICの区間において都市計画決定を行うものでございます。

女満別空港網走道路は、（仮称）網走西ICの位置である網走市字八坂を起点とし、（仮称）網走ICの位置、網走市南8条西2丁目を終点とする自動車専用道路であり、延長約5,520m、代表幅員12m、2車線として新たに都市計画決定いたします。

女満別空港網走道路は、橋梁やトンネルなど地形状況により構造形式が異なりますので、嵩上式、地表式、掘割式、地下式として区間毎に決定いたします。

なお、お手元の資料の1ページ目に構造形式の内訳を記載している計画決定書、2ページ目から3ページ目に各断面構成を記載しておりますので、併せて御覧ください。

ここで構造形式の区分について簡単に御説明いたします。

嵩上式とは、道路面が地表面より概ね5m以上高い区間が350m以上連続している区間と定義されており、イメージとしては、橋梁や高盛土になります。

掘割式は、道路面が地表面より概ね5m以上低い区間が350m以上連続している区間、と定義されており、イメージとしては、切土形状の道路になります。

地下式は、道路が350m以上連続して地下にある区間と定義されており、イメージとしては、トンネル構造になります。

地表式は、嵩上式、掘割式、地下式の区間以外と定義されており、イメージとしては、街中の道路や盛土の高さが低い低盛土の道路になります。

画面にお示ししているのは、起点側本線部、嵩上式区間の断面図になります。

本線からIC降り口など断面変化が生じるため路肩などに幅を持たせています。

なお、車道幅の違いにつきましては、本線が3.5m、IC降り口の車道幅が3.25mになります。

こちらは、地表式の断面図になります。

先ほど御説明したとおり、盛土の高さが低い、低盛土の区間になります。

こちらは、掘割式の断面図になります。

こちら先ほどご説明したとおり、切土形状の区間になります。

こちらは、地下式の断面図になります。

こちらは、トンネル区間になりまして、決定延長の内、トンネル構造が最も長い延長であり、主たる幅員となることから、こちらの断面を代表幅員としております。

こちら、嵩上式の断面図になりますが、先ほどの嵩上式と異なる点としましては、（仮称）網走ICのランプ幅員になりますので、車道幅を3.5mから3.25mに縮小した幅員11mの断面となります。

こちら、地表式の断面図になりますが、こちらは、一番終点側の（仮称）網走IC箇所の断面を示しており、既存の道路に接続する形状として車道が分離することを表しています。

また、ランプ構造の区間になりますので、車道幅は、3.25mになります。

続きまして、女満別空港網走道路の決定に伴う関連道路の変更について御説明いたします。

3・4・4潮見台通は、駒場南1丁目を起点とし、字潮見を終点とする幹線道路であり、現在、延長約2,830m、代表幅員20mで都市計画決定されております。昭和27年に当初決定がなされ、直近では、平成7年に事業実施に伴う一部区域の変更を行っております。

今回、女満別空港網走道路の決定に伴い、高速交通ネットワークと市街地との連携強化、アクセス向上を図るために、都市計画区域内に位置する（仮称）網走西ICまで接続するよう、約1,500m延伸し、終点の位置を変更するとともに、都市計画道路の車線の数

定まっていなかったことから、新たに車線の数で2車線と定めるよう都市計画変更を行います。

なお、従前、道路の都市計画で定める事項としましては、名称、位置、区域、幅員となっておりましたが、平成10年の都市計画法施行令の一部改正により、道路の都市計画決定事項に車線の数が増加されております。

潮見台通を（仮称）網走西ICまで延伸しますが、その延伸箇所は、用途地域を定めていない白地地域になります。

緑色で示した市道との交差点までは、歩行者ネットワークを考慮し両歩道とした、追加断面①とし、市道との交差点から南側については、大学が立地している側・歩行者需要がある片側のみに歩道を設置する追加断面②とします。

なお、大学の反対側については、田畑として利用されており、歩行者需要は、ございません。

また、潮見台通については、車線の数で定めていなかったことから、従前の定規図に基づき2車線と定めるものであり、実質的な変更はございません。

以上が、今回の変更内容となります。

なお、網走市都市計画マスタープランにおいて、「北海道横断自動車道網走線における網走までの未整備区間の整備を推進し、広域を連絡する高速かつ円滑な広域動線を確保し、中心市街地とのネットワークおよび観光施設へのアクセス向上を図る」こと、また「北海道横断自動車道から市街地への取り付け道路の整備」が示されており、今回の変更は、マスタープランに即したものであると判断しております。

最後に、関連する都市計画手続きとして、現道のない都市計画決定されている、3・4・9天都台通がございます。

女満別空港網走道路の整備・利用により交通ネットワークが変化し、交通量の減少が想定されることから天都台通の廃止を網走市決定にて、現在、平行して手続きを行っております。

以上で、議案第6号、「網走都市計画道路の変更（網走市）」についての説明を終わります。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました、予備審査議案第6号について何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、御意見等ないようですので、続きまして、予備審査議案第7号「白糠都市計画公園の変更（白糠町）」について、事務局から説明をお願いします。

○都市計画課 施設計画係長 議案第7号「白糠都市計画公園の変更（白糠町）」について御説明いたします。

こちらの案件は、令和6年11月に「釧路圏道立広域公園基本構想」が策定されたことを踏まえ、白糠町および周辺市町村のレクリエーション需要の充足に対処するための交流拠点、道立の広域公園として新たに都市計画公園に位置づけるものでございます。

本案件の説明に先立ちまして、道内の既存広域公園、配置計画について御説明いたします。

まず、広域公園の定義についてですが、都市計画運用指針において「一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とし、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園」と定義されております。

画面にお示ししているのは、道内都市圏における緑地の保全や緑化の推進等に係る考え方や方向性を示す「北海道みどりの基本方針」から抜粋したもので、「広域公園配置計画図」になります。

本方針において、6圏域、17地域に19箇所の広域公園を配置することとしておりますが、現在、釧路・根室圏のうち、釧路地域が未整備となっております。

また、現在供用されている広域公園は、12箇所、平成26年に全面供用された紋別市のオホーツク流水公園が一番新しい広域公園になります。

以上が、広域公園についての説明になります。

続きまして、都市計画公園として新たに追加する、9・5・1 釧路圏道立広域公園について御説明いたします。

こちらは、白糠都市計画総括図の一部で、白糠町庶路地区を表示しております。

画面右上が北で、左が白糠町白糠地区方面、右が釧路市方面、上が道東自動車道庶路インターチェンジ方面になります。

釧路圏道立広域公園の配置場所は、スクリーン中央、白糠町トーパラベツ地区で、都市計画区域内になります。

公園へアクセスする道路として、町道庶路8号線があります。

周辺交通網としましては、白糠町白糠地区から釧路市方面へ国道38号およびJR根室本線が走っており、庶路地区中心市街地から庶路インターチェンジ方面に道道242号が走っ

ております。

また、公園予定地の東側には、釧路空港があり、庶路インターチェンジや国道38号、釧路空港から当該公園までの距離が平均して約10km、車で約20分以内にアクセスできる環境となっております。

続きまして、公園施設等の配置計画について御説明いたします。

こちらは、釧路圏道立広域公園の施設配置などを示した計画平面図になります。

当該公園の施設配置計画としましては、丘陵地を中心として東西に広がる平坦な地形を最大限活用し、主要施設を配置することとしております。

なお、丘陵地を眺望施設とし、2つの平場・主要施設を園路で結ぶ計画としており、主要施設は、公共施設ゾーンと収益施設ゾーンに分けて配置することとしております。

これらの計画により、都市計画公園の面積は、23.4haとなります。

以上が、公園施設等の配置計画になります。

なお、白糠都市計画区域マスタープランでは、「都市の骨格となる緑地」、「週末圏的なレクリエーション活動に対処する緑地」、「災害時における一時避難地」として釧路圏道立広域公園を配置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7号「白糠都市計画公園の変更（白糠町）」についての説明を終わります。

○鈴木会長 はい、御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました、予備審査議案第7号について、何か御意見、あるいは御質問等ございますでしょうか。

○岡本委員 御説明ありがとうございます。

教えて欲しいのですが、収益施設ゾーンというものが設定されていましたが、これは、パークPFIを導入して、その後の運営を円滑にしていけることも盛り込んだうえでの計画ということよろしいですか。

○都市計画課 施設計画係長 御質問ありがとうございます。

ただいまの御質問につきましては、こちらは、釧路圏道立広域公園基本構想における施設配置としております。

今後、詳細につきましては、PFIなども活用して決まってくるものになりますので、施設配置としては、現段階では、こちらのものでお示ししております。

今後変更になる可能性は、あります。

○岡本委員 将来像の一例として、理解しやすくするために提示されたものということですね。

○都市計画課 施設計画係長 はい。

○岡本委員 はい、分かりました。

ありがとうございます。

○鈴木会長 はい、ありがとうございます。

他にはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、特にこれ以上の御意見等はないようですので、本日予定していました議事は、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、非常に有益な御意見をいただきありがとうございました。

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、御審議いただきありがとうございました。

以上を持ちまして、第325回北海道都市計画審議会を終了します。

なお、次回の審議会は、令和8年2月上旬頃を予定しております。

本日は、ありがとうございました。