北 海 道 都 市 計 画 審 議 会

第324回会議 議事録

と　き　　令和７年（2025年）９月４日（木）
　　13時30分から14時30分まで
ところ　　札幌市中央区北２条西７丁目
　　かでる２・７　７階　710会議室

北海道都市計画審議会

署名委員

東條安匡

小口典一

第324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		
	一般社団法人 北海道農業会議	専務理事 事務局長	乾泰司		
	北海学園大学	准教授	牛久晴香		
	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 開発調整課開発調整推進官	渡部成人
	北海道財務局	局長	秋田能行	管財部 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	産業部 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 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	交通部 交通規制課専門官	伊藤竜
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
	厚真町	町長	宮坂尚市朗		
北海道議会議員の代表	自民党・道民会議		桐木茂雄		
	自民党・道民会議		檜垣尚子		
	自民党・道民会議		水間健太		
	民主・道民連合		菅原和忠		
	民主・道民連合		宮崎アカネ		
	北海道結志会		水口典一		
市町村議会議長の代表	音更町議会	議長	髙瀬博文		

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
専門主任	小西美弥
主任	岩船夏美
主任	髙橋理王
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324回　北海道都市計画審議会

本審査議案

日時：令和７年（2025年）９月４日（木）13時30分～

場所：かでる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 〇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	◎　網走都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更 （網走市）	中間見直し
2	◎　千歳恵庭圏都市計画区域区分の変更 （千歳市）	保留解除
3	◎　函館圏都市計画道路の変更 （函館市）	一部区域の変更
4	◎　江差都市計画道路の変更 （江差町）	一部区域の変更、車線の数の決定

第324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）９月４日（木）13時30分～

場所：かでる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 〇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	◎　余市都市計画道路の変更 （余市町）	一部区域の変更

第 324 回北海道都市計画審議会　会議議事録

○都市計画課長　ただいまから、第324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号から本審査議案第４号まで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。

関係行政機関の委員５名のうち、４名が新たに就任されました。

北海道開発局長遠藤達哉委員、北海道財務局長秋田能行委員、北海道経済産業局長浦田秀行委員、北海道警察本部長友井昌宏委員でございます。

本日は、それぞれ所用のため欠席されており、代理の方が出席されております。

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20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東條委員と水口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４件、予備審査案件１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号は「網走都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（網走市）」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５号「網走都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の変更について説明いたします。

本議案につきましては、本年５月の審議会においてご審議いただいたところでございますが、国との協議等を終え、改めてご審議いただきたく、簡単に内容を説明いたします。

なお、５月の審議会後に行いました、国交省事前協議、案の縦覧、関係市町への意見聴取においては、意見等はございませんでした。

主な変更箇所は、「２.都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」の「（１）交通施設」の「②主要な施設の配置の方針」に関するものです。

ここでは、都市の将来像を実現するため、各交通機関相互の役割分担や連携の考え方等の交通体系のあり方や、概ね20年後の実現を目指す交通体系の整備水準について、示します。

網走都市計画区域においては、令和４年３月策定の網走市立地適正化計画、及び令和６年２月策定の網走都市機能誘導構想において、交通結節点として、観光交通ターミナルの位置付けがされたこと、また、令和６年５月に、国土交通省から一般国道39号女満別空港網走道路のルート計画案が示されたことから、道路に関する記載として、広域的な交通ネットワークの形成を図るため、一般国道39号女満別空港網走道路の配置とアクセス機能強化に向け関連道路網の検討を行うよう、また、交通結節点等に関する記載として、広域的な交通ネットワーク機能の形成に伴う交流機能の充実を図るため、市街地の入口に交通結節点の配置検討を行うよう、記載を修正します。

こちらは、網走市における主要な交通施設の一部を示したもので、スクリーン赤矢印が令和６年５月に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案でございます。

また、令和６年２月に策定された、網走都市機能誘導構想における、交通結節点としての観光交通ターミナルの位置付けは、紫着色の観光交流ゾーンに設けることとされております。

本変更により、一般国道39号女満別空港網走道路及びその関連道路網、並びに当該エリ

アでの交通結節点の配置に向けた、都市計画の決定が見込まれます。

以上、主要な変更箇所を説明しましたが、その他の変更内容については、お手元の新旧対照表から御確認いただけます。

内容といたしましては、令和６年度に「廃止の都市計画決定」を行った、都市計画市場に関する記載、令和６年11月改正の都市計画運用指針や、地域公共交通計画が策定されたこと等による記載の変更を行います。

以上で、議案第１号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、議案第２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します。

○都市計画課　区域計画係長　議案第２号「千歳恵庭圏都市計画区域区分の変更（千歳市）」について、先の審議会にて、御審議いただいたところでございますが、本審議会にて、改めて御審議いただきたく、内容を説明いたします。

なお、先の審議会後に、案の縦覧及び関係市町への意見聴取を行っておりますが、御意見等はございませんでした。

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、スクリーン左上にあたります、北西の札幌・恵庭市方面から南東の千歳方面にJR千歳線と道央自動車道、国道36号が走り、これに沿うよう市街地が形成されております。

今回の変更は、千歳市根志越第五地区において、民間開発による住居系土地利用の実施の見通しが明らかになったこと、隣接する千歳市の市有地である根志越第六地区においても、市による住居系土地利用の実施が明らかになったことから、市街化区域に編入し、都市的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ほどの距離に位置し、既成市街地に隣接した地区となっております。

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、今回の変更箇所になります。

南側が、根志越第五地区、北側が、根志越第六地区であり、黄色線で囲まれた区域が、隣接する既成市街地である清流地区とあずさ地区となります。

変更箇所と、あずさ地区との間にある区域は、防風保安林となっており、今回の変更箇所は、既成市街地に隣接し、保安林を除いた一団の範囲となります。

計画上の位置付けですが、「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、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・陸交通の要衝となっており、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ています。

交通面では、JR千歳駅から直線距離で概ね２km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、交通利便性の高い地区となっております。

また、清流地区やあずさ地区の住宅地や都市計画道路である市道28号通及び市道29号通

に接道していることから、既存の都市施設を有効活用しつつ、一体的かつ効率的な利用が可能となります。

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、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ます。

また、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、開発が確実に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、将来人口などから、目標年次における市街化区域内人口や、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、目標年次となる令和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、約1,400人については、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、一般保留としていました。

そのうち、令和５年３月、令和６年３月にそれぞれ保留していた人口を配置し、今回、民間及び市の開発により、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、残りの保留人口350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6.1haのうち、道路や緑地、公園、調整池を除いた3.7haが、住居の用地となります。

この3.7haに350人を配置することから、人口密度は、１haあたり94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6.1ha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。

こちらは、開発計画の概要です。

このうち、道路や公園、緑地、調整池、業務用地を除いた黄色部分が宅地となります。

今回の変更により、千歳恵庭圏の計画人口は変わりませんが、内数となる残りの保留人口を活用し、市街化区域の面積を6.1ha拡大するため、市街化区域の総面積は5,111haとなります。

なお、本案件と併せ、関連する都市計画として、用途地域や地区計画、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２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、ただいま御説明いただきました、議案第２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。

○菅澤委員　菅澤です。

現況の土地の利用は、農地ですかね。

分かりますか。

○都市計画課　区域計画係長　現況の土地については、原野です。

○菅澤委員　区域マスの方で農林業との調整という話があったのですけれども、原野であれば、そういった調整が必要ない土地と考えて良いですか。

○都市計画課　区域計画係長　はい。

○菅澤委員　はい、ありがとうございました。

○鈴木会長　はい、ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、それでは、これ以上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す。

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、議案第３号「函館圏都市計画道路の変更（函館市）」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３号「函館圏都市計画道路の変更」について御説明いたします。

こちらの案件は、函館市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７月10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、函館圏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、札幌市・七飯町方面、左が木古内町方面、右が鹿部町方面になります。

交通施設として、函館市中心部から木古内町方面へ国道227号、札幌市・七飯町方面へ国道５号、鹿部町方面へ国道278号が放射状に走っております。

また、函館市と北斗市を結ぶ主要な道路として、道道100号があり、都市内外の交通の円滑 化を図る幹線道路として、函館新外環状道路が配置されております。

今回、文教通の事業実施に伴い、詳細設計を行ったところ、道路と民地の間に高低差が生じることが判明し、道路端部の処理形式について検討した結果、擁壁の設置が必要となったことから、一部区域の変更を行うものであります。

続きまして、文教通の概要及び変更内容を御説明いたします。

文教通は、日吉町１丁目を起点とし、上湯川町を終点とする幹線道路であり、現在、延長約2,630m、代表幅員21mの２車線で都市計画決定されております。

昭和48年に当初決定がなされ、直近では平成30年度に交通環境や周辺土地利用の変化等を踏まえ、一部線形の変更を行っております。

このたび、擁壁の設置が必要となる、路線で赤く示した箇所、この２つの区間において、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２ページ目と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。

１つ目の①区間につきましては、擁壁幅0.8mを片側のみ追加し、区域幅を21.8mとする区間と擁壁幅0.8mを両側に追加して区域幅22.6mとする区間に分けて、都市計画変更を行います。

②区間につきましては、片側のみに擁壁幅0.8mを追加し、区域幅を21.8mとする都市計画変更を行います。

以上が、今回の変更内容となります。

なお、函館圏都市計画区域マスタープランにおいては、文教通の整備を推進することが

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。

なお、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７月25日から８月８日まで縦覧に供しましたが、縦覧者、意見の提出は、ともにございませんでした。

以上で、議案第３号、「函館圏都市計画道路の変更」について、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、議案第３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。

御意見等は特にないようですので、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す。

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、議案第４号「江差都市計画道路の変更（江差町）」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４号、江差都市計画道路の変更について、御説明いた
します。

本案件は、江差都市計画において、都市計画道路の車線の数が定まっていなかったことから、新たに車線の数を定めること、および都市計画道路　３・５・４　江差海岸通にラウンドアバウトを導入するため、線形及び一部区域を変更する案件でございます。

本案件は、国道及び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。

また、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５月15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。

なお、案件の説明に先立ちまして、車線の数を道路の都市計画の決定事項として加えた経緯等について、御説明させていただきます。

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10月21日付け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追加されました。

車線の数が追加された理由につきましては、従前は計画交通量を反映した道路幅員16mを基準として、都道府県と市町村に都市計画決定の権限を区分していましたが、駅前通など、歩道を広く取った２車線道路が検討されるようになり、道路幅員が、交通量を直接反映しない場合がでてきておりました。

そこで、都市計画決定権者を道路幅員から、計画交通量を直接反映する車線の数とすべく、道路の都市計画決定事項に車線の数を追加し、表にありますように、決定権者の区分が変更になりました。

その後、平成24年の施行令改正により、車線の数が決定済みである市町村道路の都市計画決定については、車線の数によらず、市町村への権限委譲がなされております。

なお、車線の数が定まっていない道路につきましては、平成10年11月に当時の建設省から通達が出ており、車線の数が定まっていない場合の都市計画決定権者は、従前の区分、すなわち道路の幅・幅員基準を適用することとされております。

従いまして、本案件につきましては、車線の数が定まっていないことから、従前の区分、すなわち道路の幅を用いて決定権者を区分することになります。

なお、本案件では、変更対象路線のうち、町道の道路幅員はすべて16m未満であることから、江差町決定となります。

以上が、車線の数を都市計画の決定事項として、追加した経緯であります。

続きまして、案件の詳細説明を行いたいと思います。

こちらは、江差都市計画総括図になります。

スクリーン左側が北で、厚沢部町・乙部町方面、右側が南で、上ノ国町方面になります。

左側から右側にかけて、国道227号および228号、街中の商業地域と旧江差駅を通過する道道325号が走っております。

こちらのページは、今回、都市計画変更を行う路線を示しており、赤色が北海道決定、青色が江差町決定の路線を示しております。

本案件で御審議いただくのは、赤色の路線である３・５・１ 江差駅前通と３・５・４ 江差海岸通になります。

それでは、まず、ラウンドアバウトを導入する江差海岸通の変更内容について、御説明いたします。

お手元の資料の５ページ目の変更説明書に、江差海岸通の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。

江差海岸通の変更内容は、３つありまして、１つ目が、車線の数の決定、２つ目が、ラウンドアバウト導入による線形および一部区域の変更、３つ目が、錯誤の解消になります。

このページでは、まず、２つ目の変更内容について、御説明いたします。

画面左に計画図を表示しておりますが、この箇所は、黄色の通り急カーブとなっており、過去には人身事故が発生したことから、令和３年度に事故危険箇所に選定され、かねてから対策が求められております。

また、今回の変更予定箇所の西側、計画図における下側では、道の駅が開業予定とのことで、より一層の安全性が求められております。

当該箇所の急カーブ対策及び交通事故対策として、画面右に表示している通り、計画段階では十字路交差点形状も検討しましたが、道路構造令上、主流交通が右左折になる変則交差や、食い違い交差などの変形交差は避けるとされており、道路構造令に示されている悪い例としての形状になってしまうため、他の形状を検討した結果、ラウンドアバウトが導入されることとなりました。

ラウンドアバウトとは、画面右の通り、真ん中の円形部分が時計回りで一方通行となっている円形の平面交差点であり、信号がないこと、真ん中の円形部分が優先道路となっているなどの特徴があります。

その構造は、環道、中央島、エプロン、分離島などで構成されております。

また、当該急カーブ箇所にラウンドアバウトを導入することで、左下に記載したようなメリットがあります。

例えば、安全性の向上についてですが、速度の低下や車同士が交わる箇所が減少するため、重大事故のリスクが減少します。

また、赤信号による待ち時間がないため、交通が円滑になり、車両のアイドリング時間が短縮され、ＣＯ２削減に繋がります。

また、災害等で停電したとしても、平常時と同様の通行が可能となります。

続いて、１つ目と３つ目の変更内容について、御説明いたします。

１つ目については、冒頭で説明させていただきました車線の数の決定についてです。

江差都市計画において、都市計画道路の車線の数を定めていなかったことから、車線の数を決定します。

なお、車線の数は従前の定規図などに基づき、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。

３つ目の錯誤の解消については、今回の変更に伴い、図書を精査したところ、計画書と計画図に錯誤がありましたので、併せて変更するものでございます。

内容としては、３点ありまして、１点目が、終点の位置についてです。

計画図において、江差海岸通の終点は、江差町字砂川に位置しているのですが、計画書の終点位置の記載が、江差町字南浜町となっていたため、正しい表示に変更し、錯誤を解消します。

２点目が、延長になります。

計画図において、江差海岸通の延長を確認したところ、約4,970ｍであることがわかったため、正しい表示に変更し、錯誤を解消します。

最後に３点目ですが、備考欄になります。

都市計画道路に国道及び道道を含む場合、備考欄に名称を書くよう、定めているのですが、国道227号の記載が漏れていたため、正しい表示に変更し、錯誤を解消します。

以上が、江差海岸通の変更内容になります。

続きまして、江差駅前通の変更内容について御説明いたします。

お手元の資料４ページ目の変更説明書に、江差駅前通の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。

江差駅前通の変更内容は２つあり、１つ目が、車線の数の決定、２つ目が、錯誤の解消となります。

１つ目の車線の数の決定についてですが、先程の江差海岸通で御説明した通り、こちらについても、従前の定規図などに基づき、車線の数を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。

２つ目の錯誤の解消についてですが、こちらについても、先程の江差海岸通と同様に、計画書と計画図に錯誤ありましたので、併せて変更するものでございます。

内容としては、２点ありまして、１点目が起点の位置についてです。

計画図において、江差駅前通の起点は、江差町字姥神町に位置しているのですが、計画書に終点側と同じ江差町字陣屋町と記載されていたため、正しい表示に変更し、錯誤を解消します。

２点目が、その他の欄についてです。

計画図に駅前広場があるのですが、計画書から記載が消えていたため、正しい表示に変更し、錯誤を解消します。

以上が、変更路線の説明になります。

なお、江差都市計画区域マスタープランでは、交通施設の整備は、効率性、快適性のほか、安全性や環境との調和を考慮し、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとしており、また、本区域は、檜山地方の人流・物流の拠点である地方港湾江差港を有していることから、人流・物流の効率化と円滑な交通ネットワークの形成に努めるとしており、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。

最後に、関連する都市計画手続きとして、江差町内の全９路線の都市計画道路のうち、７路線が江差町決定の路線であり、本案件同様、車線の数の決定を行います。

また、江差海岸通のラウンドアバウト導入に伴う線形および一部区域の変更に併せ、姥神津花通のすみ切りの変更、ならびに用途地域、準防火地域、臨港地区、地区計画の変更を江差町決定にて、現在、平行して手続きを行っております。

なお、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７月25日から８月８日まで縦覧に供しましたが、縦覧者、意見の提出は、ともにございませんでした。

以上で議案第４号、江差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、本審査議案第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。

○菅澤委員　度々すみません。

ラウンドアバウトのところには、信号が付くのでしたか。

○都市計画課　施設計画係長　信号は、付きません。

○菅澤委員　旭川は、信号がありましたよね。

○都市計画課　施設計画係長　はい。

○菅澤委員　前回の予備審査で、安全性についての話が牛久先生からあったかと思うのですけれども、その後、うちの事務所の職員が江差出身で、この話をしたら、上ノ国町にラウンドアバウトが既にあって、そちらは信号がないというかたちになっていて、それと似たものになるという認識でよろしいでしょうか。

○都市計画課　施設計画係長　はい、御認識のとおりでございます。

上ノ国町に既にラウンドアバウトがございまして、今回、江差町にも同様の交差点ができるものでございます。

○菅澤委員　そうなると、この区域を日常的に走られている方は、上ノ国町と江差町は近いですから、比較的慣れているのかなという認識ですかね。

○都市計画課　施設計画係長　はい、仰るとおりかと思います。

○菅澤委員　はい、その確認でした。

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。

はい、お願いします。

○牛久委員　江差駅前広場について、お尋ねさせてください。

江差駅は、もう鉄道が通っていないという認識で、まずは合っているか、確認してもよろしいでしょうか。

○都市計画課　施設計画係長　はい、ＪＲ江差線は、既に廃線になっておりますので、駅としての機能は持っておりませんが、現在、駅前広場がバスの停留所になっておりまして、駅前広場としての機能は持っていると言いますか、バスの停留所になっている状況でございます。

○牛久委員　分かりました。

では、駅前広場ではなくて、憩いの場という意味よりも、バスの停留所の機能をこれからも増やしていく予定があるので、記載の錯誤を正したいという認識でよろしいでしょうか。

○都市計画課　施設計画係長　当初決定時の図書には、駅前広場を設けるという記載があったのですが、その後の変更において、何かの誤りで消えてしまったと、変更した認識がないなかで記載が消えていましたので、今回、そちらの方を元に戻したということでございます。

○牛久委員　分かりました。

もしかしたら、図の方が直っていない可能性が、つまり、駅前と言ってももう駅がないから、広場を消そうと思っていたのに、そこが間違っていた可能性があるのかなと思い、質問させていただきました。

よく分かりました。

ありがとうございます。

○鈴木会長　はい、ごありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、これ以上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す。

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、予備審査に移らせていただきます。

予備審査議案第１号「余市都市計画道路の変更（余市町）」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１号「余市都市計画道路の変更」について御説明いたします。

本案件は、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。

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。

以上で議案第１号、余市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、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１号「余市都市計画道路の変更」について、何か御質問あるいは御意見等ございませんでしょうか。

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、以上で、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、御協力いただきまして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、御審議ありがとうございました。

続きまして、議事にはございませんが、委員の退任についての御報告があります。

本日の審議会をもちまして、牛久委員が都合により退任されることとなります。

牛久委員から一言御挨拶をいただければと思います。

○牛久委員　本日を持ちまして、委員を退任させていただくこととなりました。

大変短い期間ではありましたが、北海道の未来を考える時間、貴重な時間を過ごさせていただき、大変ありがたく思っております。

この先も、一市民として、北海道のさらなる発展を応援してまいりたいと思います。

どうもありがとうございました。

○都市計画課長　牛久委員、誠にありがとうございました。

以上を持ちまして、第324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７年10月下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。