

諮問事項

補足資料（１）

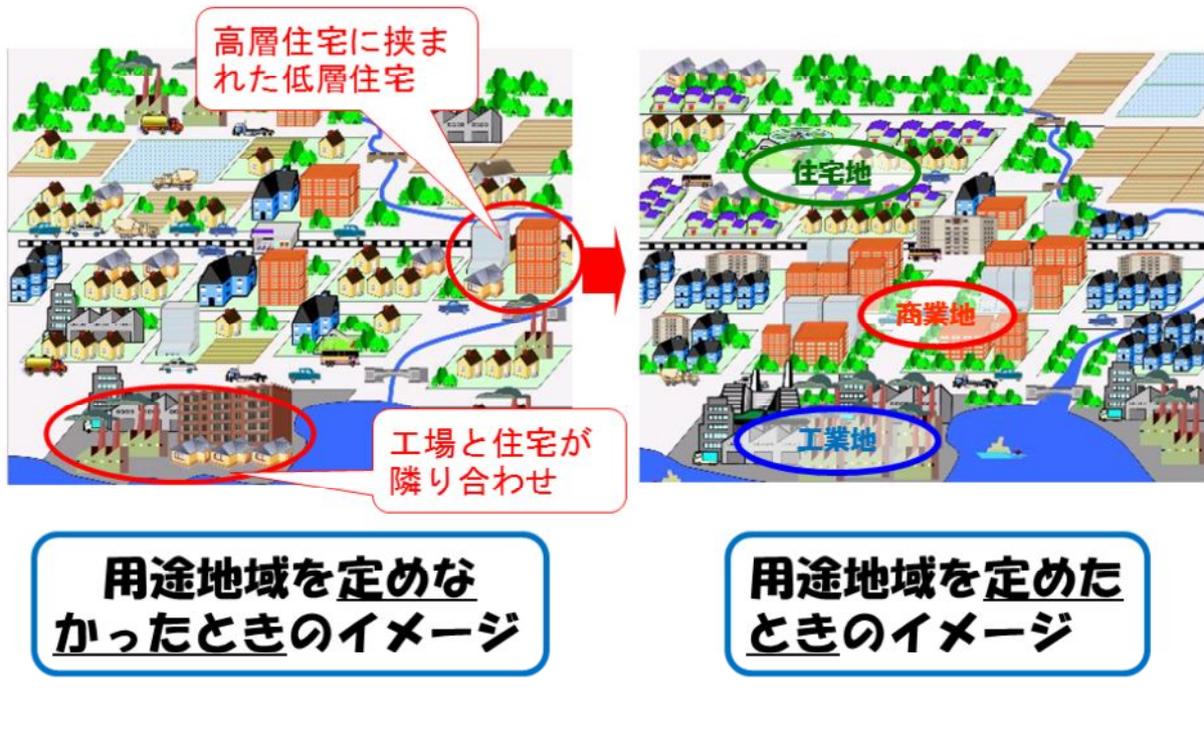
- 千歳恵庭圏都市計画の変更について
- （１）都市計画用途地域の変更**

【諮問事項（１）都市計画用途地域の変更】（議案P1～6）

本資料は、都市計画用途地域の変更の内容についての資料となります。

議案と併せてご覧ください。

用途地域とは



【用途地域とは】

用途地域の概要について、ご説明いたします。

用途地域とは、区域ごとの土地利用の密度及び住居、商業、工業などの配置を定めることにより、建築物の用途、容積率、建ぺい率、高さなどの規制・誘導を行い、機能的な都市活動及び良好な都市環境の形成を図ろうとするものです。

左の図のように、用途地域を定めなかった場合には、

工場と住宅が隣り合って建てられる。

低層の住宅が高層ビルに挟まれる。

など、お互い生活しづらい状況が生じてしまいます。

一方、右の図のように用途地域を定め、住宅地、商業地、工業地に分けることにより、建物の用途の混在を避け、生活しやすい環境になります。

用途地域は、土地利用計画の中で最も基本的なものであり、建築物の用途の混在を防止することにより、良好な市街地形成を図るための制度で、13種類に分類されております。

千歳市では、そのうち、12種類の用途地域を指定しております。

千歳恵庭圏都市計画用途地域の変更 (千歳市決定)

都市計画用途地域を次のように変更する。

種 別	面 積	建築物の容積率	建築物の建蔽率	外壁の後退距離の限度	建築物の敷地面積の最低限度	建築物の高さの限度	その他及び備考
第一種低層住居専用地域 (小 計)	約 772ha 約 772ha	6/10以下	4/10以下	1.0m	—	10m	24.1% 24.1%
第二種低層住居専用地域 (小 計)	約 260ha 約 260ha	8/10以下	5/10以下	1.0m	—	10m	0.8% 0.8%
第一種中高層住居専用地域 (小 計)	約 151ha 約 151ha	20/10以下	6/10以下	—	—	—	4.7% 4.7%
第二種中高層住居専用地域 (小 計)	約 222ha 約 222ha	20/10以下	6/10以下	—	—	—	6.9% 6.9%
第一種住居地域 (小 計)	約 0ha 約 0ha	—	—	—	—	—	0% 0%
第二種住居地域 (小 計)	約 160ha 約 56ha 約 0.6ha 約 72.6ha	20/10以下	8/10以下	—	—	—	0.3% 1.7% 0.1% 2.3%
商業地域 (小 計)	約 260ha 約 260ha	40/10以下	—	—	—	—	0.8% 0.8%
準工業地域 (小 計)	約 5990ha 約 5990ha	20/10以下	6/10以下	—	—	—	18.7% 18.7%
工業地域 (小 計)	約 2160ha 約 2160ha	20/10以下	6/10以下	—	—	—	6.7% 6.7%
工業専用地域 (小 計)	約 388ha 約 396ha 約 784ha	20/10以下	4/10以下	—	—	—	12.1% 12.3% 24.4%
合 計	約 3,206.6ha						100.0%

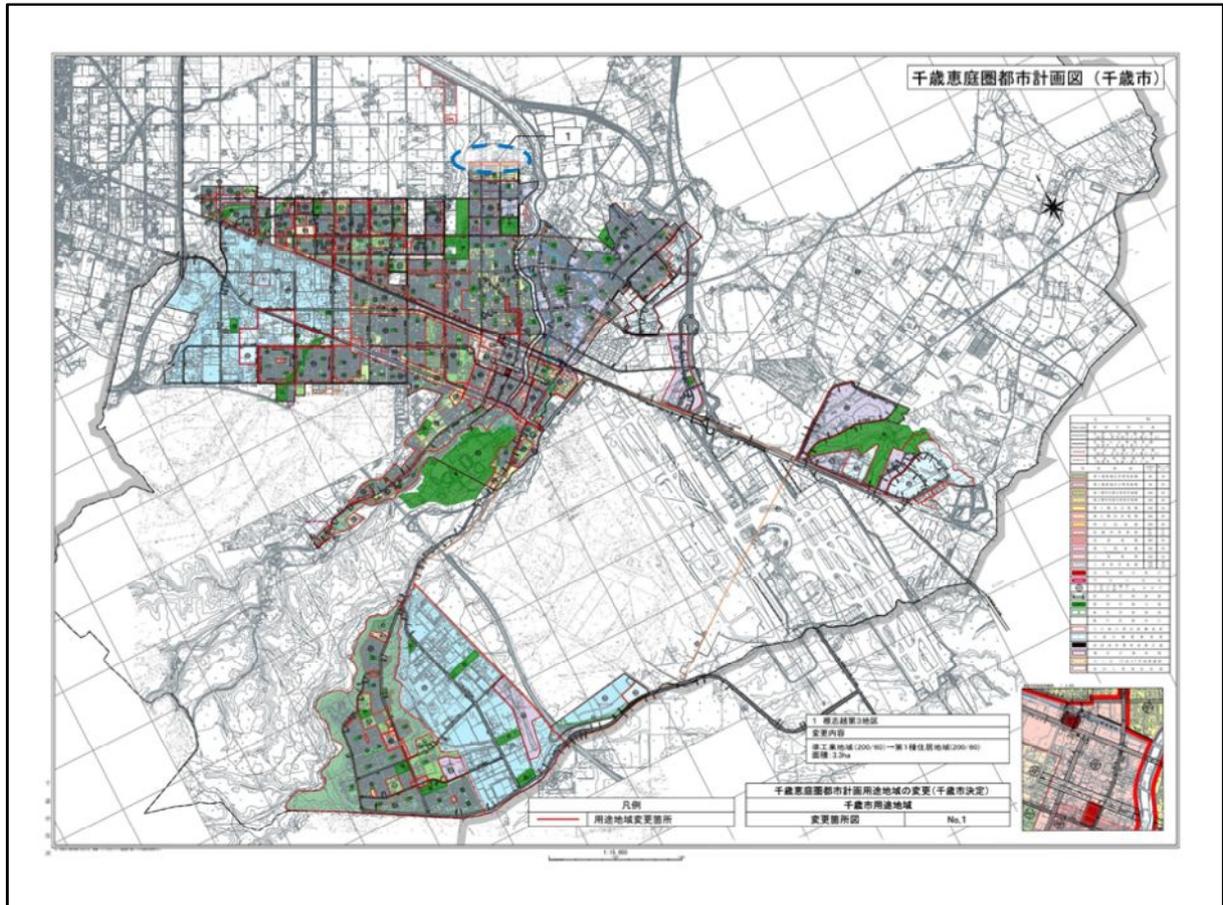
(種類、位置及び区域は計画図表示のとおり)

理由 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから良好な住環境の形成のため用途地域の変更を行うものである。

理由 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから良好な住環境の形成のため用途地域の変更を行うものである。

【計画書】(議案P2)

今回の変更理由であります、北海道において令和3年3月23日に決定した都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから良好な住環境の形成のため用途地域の変更を行うものであります。

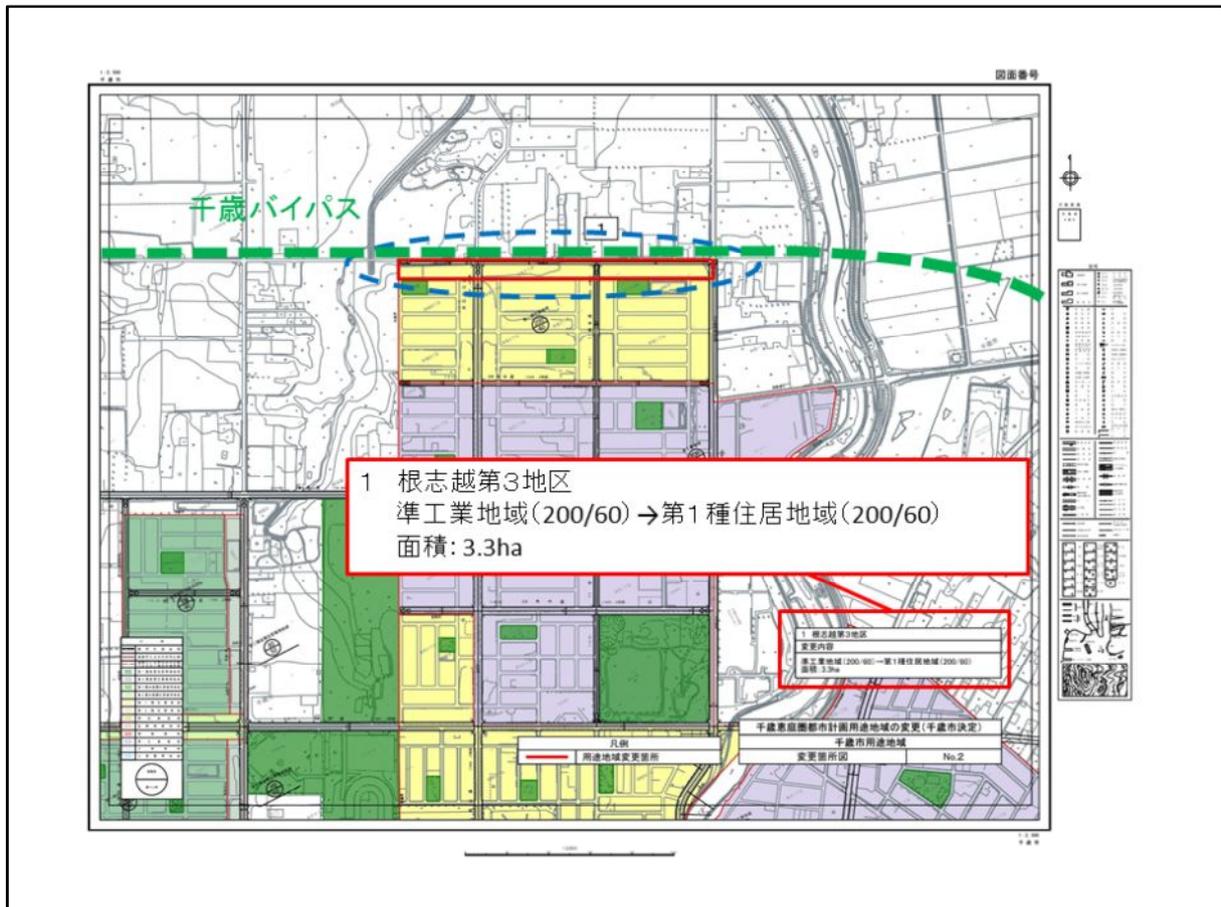


【変更箇所図】(議案P5)

こちらは、千歳市の都市計画図になります。

青の点線で囲んでいる部分が、今回の変更箇所となる根志越第3地区になります。

根志越第3地区とは、幸福2丁目、3丁目、4丁目になります。



【変更箇所(拡大図)】(議案P6)

こちらは、変更箇所の根志越第3地区を拡大した図になります。

青の点線で囲まれた赤線の部分が用途地域の変更箇所となっております。

根志越第3地区(幸福地区)の北側の27号通は、市街化区域編入当時(平成7年11月)、空港周辺を中心とした各種プロジェクトの成熟化に伴い自動車の集中が予測されることから、円滑で効率的な通行を確保するとともに、周辺の国道や道道の交通混雑などの緩和を目的として国が事業主体となって道路計画が行われた千歳バイパスの予定路線であったことから、周辺地区の利便性に配慮した日用品販売店舗等が立地できるよう用途地域を準工業地域に指定するとともに地区計画で便利施設地区として、1戸建て専用住宅などの建築を制限しておりました。

その後、平成22年3月に「道央都市圏都市交通マスタープラン」において、将来交通量の減少、周辺道路網(道央圏連絡道路、追加IC)の強化などにより、千歳バイパス計画の位置付けが削除となりました。

このことから、便利施設地区としての土地利用が困難となったこと及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから用途地域を準工業地域から第一種住居地域に変更するものであります。

千歳市函館都市計画西用途地域 新旧対照表

種 別	建築物の容積率	建築物の建蔽率	外壁の最高容積率の限度	建築物の敷地面積の最高限度	建築物の高さの限度	面 積				
						新 (ha)	比率 (%)	旧 (ha)	比率 (%)	増減 (ha)
第一種低層住居専用地域(小 計)	6/10以下	4/10以下	1.0m	—	10m	約 772	24.1	約 772	24.1	
						約 772	24.1	約 772	24.1	
第二種低層住居専用地域(小 計)	8/10以下	5/10以下	1.0m	—	10m	約 26	0.8	約 26	0.8	
						約 26	0.8	約 26	0.8	
第一種中高層住居専用地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 151	4.7	約 151	4.7	
						約 151	4.7	約 151	4.7	
第二種中高層住居専用地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 222	6.9	約 222	6.9	
						約 222	6.9	約 222	6.9	
第一種住居地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 271	8.5	約 268	8.4	3
						約 271	8.5	約 268	8.4	3
第二種住居地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 30	0.9	約 30	0.9	
						約 30	0.9	約 30	0.9	
準住居地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 37	1.2	約 37	1.2	
						約 37	1.2	約 37	1.2	
田園住居地域(小 計)	—	—	—	—	—	約 0	0	約 0	0	
						約 0	0	約 0	0	
近隣商業地域(小 計)	20/10以下 30/10以下 40/10以下	8/10以下 8/10以下 8/10以下	— — —	— — —	— — —	約 16	0.5	約 16	0.5	
						約 96	1.7	約 96	1.7	
商業地域(小 計)	40/10以下	—	—	—	—	約 8.6	0.1	約 8.6	0.1	
						約 72.6	2.3	約 72.6	2.3	
準工業地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 26	0.8	約 26	0.8	
						約 26	0.8	約 26	0.8	
工業専用地域(小 計)	20/10以下 20/10以下	4/10以下 6/10以下	— —	— —	— —	約 399	18.7	約 602	18.8	-3
						約 399	18.7	約 602	18.8	-3
工業地域(小 計)	20/10以下	6/10以下	—	—	—	約 216	6.7	約 216	6.7	
						約 216	6.7	約 216	6.7	
工業専用地域(小 計)	20/10以下 20/10以下	4/10以下 6/10以下	— —	— —	— —	約 388	12.1	約 388	12.1	
						約 306	12.3	約 306	12.3	
合 計						約 3,206.6	100.0	約 3,206.6	100.0	0

第一種住居地域
約268ha → 約271ha
3haの増

準工業地域
約602ha → 約599ha
3haの減

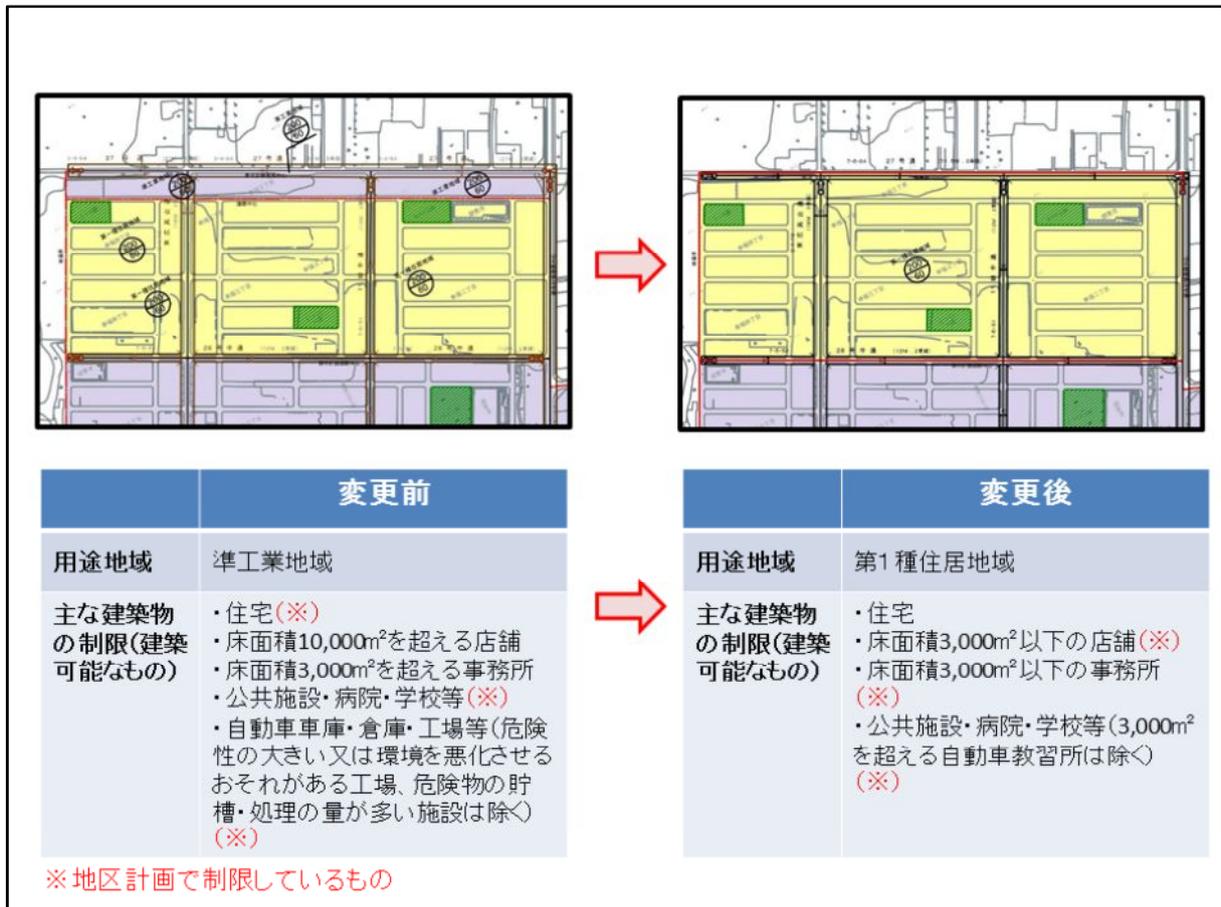
【新旧対照表】(議案P4)

こちらは新旧対照表となります。

用途地域の種類ごとの新旧の面積を記載しております。

今回の変更により、第一種住居地域の面積は、約268haから約271haに変更し、約3haの増となり、準工業地域は、約602haから約599haに変更し、約3haの減となります。

すべての用途地域の合計面積は、約3206.6haは変更はありません。



【用途地域の主な建築物の制限】

こちらは、準工業地域から第1種住居地域に変更した際の主な建築物の制限を示したものとなります。

具体的な建築物の制限につきましては、「補足資料(2)都市計画地区計画の変更(根志越第3地区)」に記載しております。

前回の都市計画審議会以降の変更点①

都市計画変更の理由書

2. 都市計画決定経過

変更後	変更前
千歳恵庭圏都市計画用途地域については、昭和42年に当初決定された後、現行の都市計画法に基づき、昭和46年8月に新用途地域制度の導入を図り、都市的土地利用の実現を推進してきたところである。 その後、昭和53年、59年、平成3年、10年、14年、20年、25年、 令和3年の区域区分の見直しなど による変更、地区整備事業の具体化等による部分的変更及び平成8年の新用途地域への全面変更を行い現在に至っている。	千歳恵庭圏都市計画用途地域については、昭和42年に当初決定された後、現行の都市計画法に基づき、昭和46年8月に新用途地域制度の導入を図り、都市的土地利用の実現を推進してきたところである。 その後、昭和53年、59年、平成3年、10年、14年、20年、25年 などの区域区分の見直し による変更、地区整備事業の具体化等による部分的変更及び平成8年の新用途地域への全面変更を行い現在に至っている。

3

【前回の都市計画審議会以降の変更点】

こちらは、前回の都市計画審議会以降の変更点となります。

変更点は、資料の朱書き部分で、前回の審議会後の北海道との協議において、「変更の理由書」の都市計画決定経過の文言について一部修正を行っておりますが、内容が変更となるものではありません。

前回の都市計画審議会以降の変更点②

決定(変更)箇所別概要表

変更後			変更前		
決定(変更)面積 ①a)	現況及び決定(変更)理由	関連する措置	決定(変更)面積 ①a)	現況及び決定(変更)理由	関連する措置
3.3	<p>根志越第3地区は、平成7年11月に、主として住環境の保護に努めつつ近隣住宅地のための生活利便施設の立地を図る地区として住居地域、幹線道路沿道で沿道サービス施設などを誘導する地区として準工業地域の2つの用途地域を指定している。その後、平成8年の新用途地域の全面変更に伴い、住居地域を第1種住居地域に変更している。</p> <p>今回、市道27号通の千歳バイパス計画の中止に伴い、根志越第3地区における土地利用の形態が変化しており、利便施設地区として27号通沿道の土地利用が困難となったこと及び沿道サービス施設の誘導が困難となったことから、良好な住環境の形成を図るため、準工業地域を第1種住居地域に変更する。</p>	地区計画	3.3	<p>根志越第3地区は、平成7年11月に、主として住環境の保護に努めつつ近隣住宅地のための生活利便施設の立地を図る地区として住居地域、幹線道路沿道で沿道サービス施設などを誘導する地区として準工業地域の2つの用途地域を指定している。その後、平成8年の新用途地域の全面変更に伴い、住居地域を第1種住居地域に変更している。</p> <p>今回、市道27号通の千歳バイパス計画の中止に伴い、根志越第3地区における土地利用の形態が変化しており、利便施設地区として27号通沿道の土地利用が困難となったことから、良好な住環境の形成を図るため、準工業地域を第1種住居地域に変更する。</p>	地区計画

【前回の都市計画審議会以降の変更点】

変更点 は、議案3ページ。決定(変更)箇所別概要表において、議案1ページ。都市計画変更の理由書 4. 都市計画変更の内容と整合を図るため、朱書きの部分を追加しております。

以上が前回の審議会からの変更点となっております。

都市計画変更のスケジュール

・千歳市都市計画審議会(予備審査)	6月11日
・北海道都市計画課事前協議	7月19日
・案の縦覧	8月10日～24日
・千歳市都市計画審議会(本審査)	8月30日
・北海道協議	9月下旬
・決定告示	11月1日

【都市計画変更のスケジュール】

都市計画変更のスケジュールについて、ご説明いたします。

令和3年6月11日に開催した第1回千歳市都市計画審議会において説明させていただいた後、北海道との事前協議を終え、8月10日から8月24日までの2週間、都市計画法第17条の案の縦覧を行った結果、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定につきましては、本日の審議会において、適当である旨の答申を頂いたのち、北海道との協議を経まして、11月1日に決定告示を行う予定であります。

諮問事項

補足資料（２）

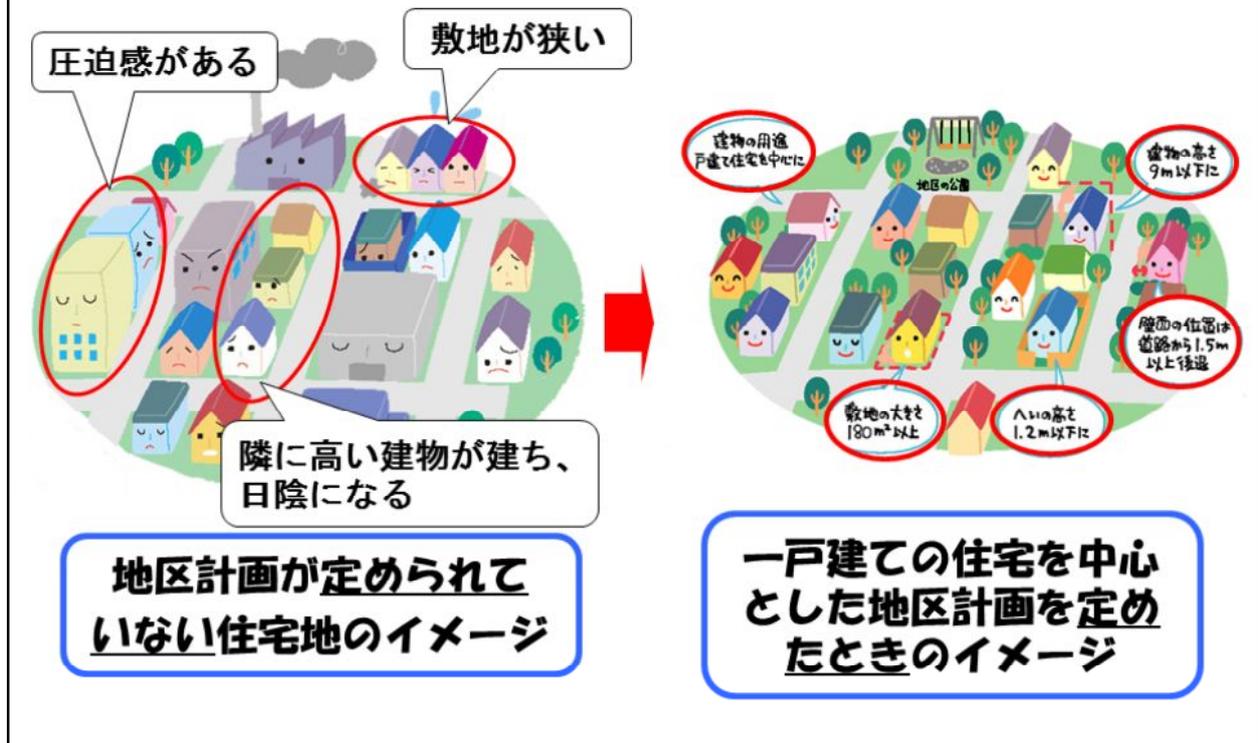
○千歳恵庭圏都市計画の変更について
（２）都市計画地区計画の変更
（根志越第3地区）

【諮問事項（２）都市計画地区計画の変更（根志越第3地区）】（議案P7～17）

本資料は、都市計画地区計画の変更の内容についての資料になります。

議案と併せてご覧ください。

地区計画とは(住宅地の場合)



【地区計画とは】

地区計画の概要について、ご説明いたします。

地区計画とは、地域や地権者からの意見を踏まえ、用途地域で建築可能な建築物に加え、建築物の用途、形態などを制限することにより、地区の特性にふさわしい、よりきめ細かなまちづくりを目指そうとする計画であります。

左の図のように、地区計画を定めなかった場合には、

建物同士が近接して圧迫感がある。

隣に高い建物が建ち、日陰になる。

敷地が狭い。

など、お互い生活しづらい状況が生じてしまいます。

一方、右の図のように地区計画で建物の高さ、敷地の大きさ、へいの高さなどを定めることにより、良好な環境が形成され、生活しやすい環境になります。

千歳市では平成3年以降、市街化区域編入に合わせ、16地区において地区計画を定めております。

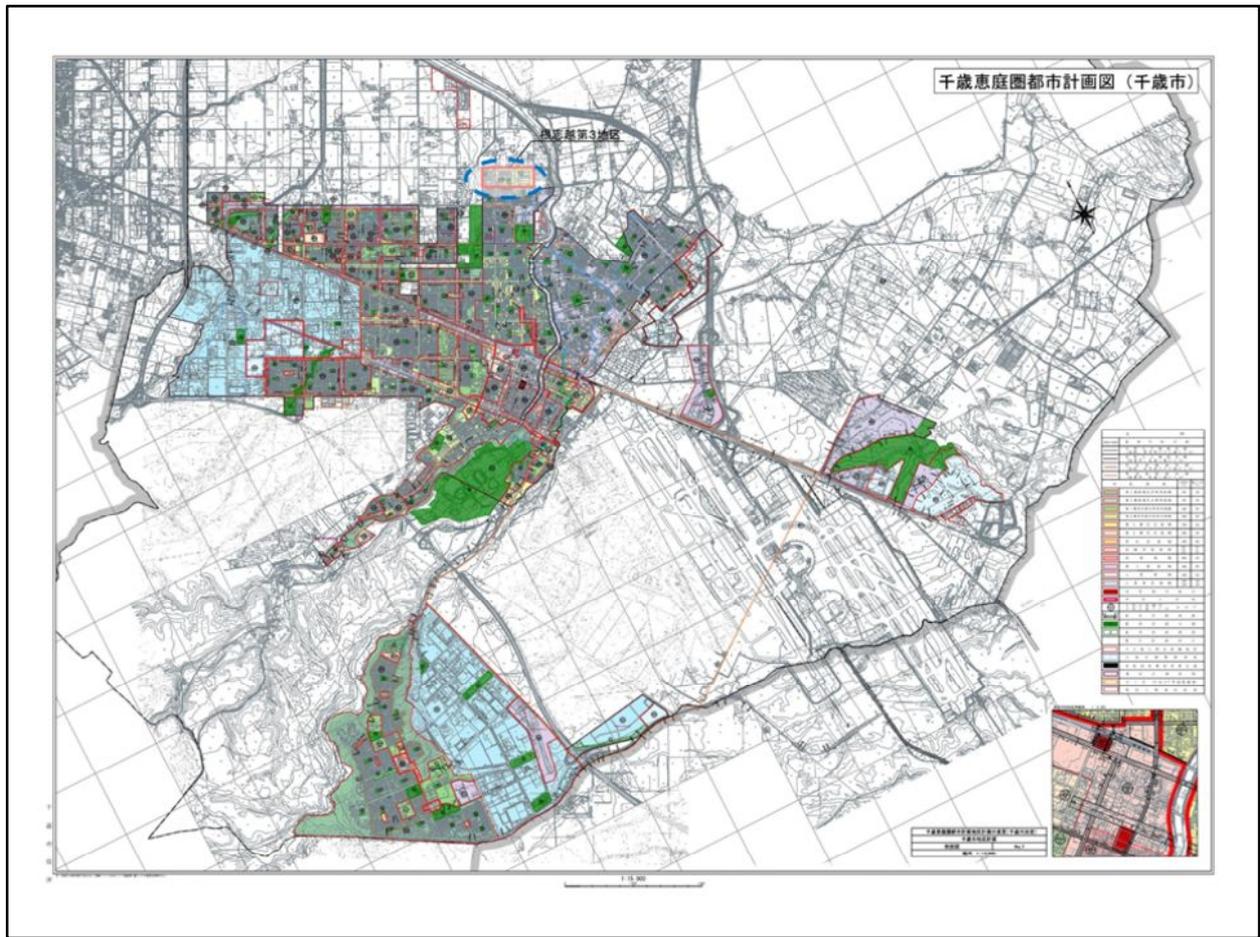
千歳恵庭圏都市計画地区計画の変更（千歳市決定）		2. 地区整備計画	
都市計画第3地区地区計画を次のように変更する。		地区の名称 第3地区	
1. 地区計画の方針		地区整備計画 計画図表第3のとおり	
名称	第3地区地区計画	地区整備計画の区域の面積	約18.7ヘクタール
位置	千歳市幸福2～4丁目	地区の細区分（計画図表第3のとおり）	住宅A地区（約8.6ha） 住宅B地区（約10.1ha）
区域	計画図表第3のとおり	建築物の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。
面積	22.7ヘクタール		
地区計画の目的	本地区は、本道北道と「28」が行われた。そこで、本計画地の細分化などに開地の形成を図る。		
土地利用の方針	当該土地に敷設される地区にふ 1 住宅A地区 中高層住宅など 2 住宅B地区 低層住宅のほか、小規模な店舗や兼用住宅等が立地できる地区とする。		
地区施設の整備の方針	地区内の区画道路については、当該土地区画整理事業により整備されたので、これらの地区施設の維持・保全を図る。		
建築物等の整備の方針	地区計画の目標及び土地利用の方針に基づき、建築物等に関する制限を次のように定める。 1 住宅市街地としての環境保全と商業業務機能の増進を図られるようそれぞれの地区の土地利用にふさわしい「建築物の用途の制限」を定める。 2 良好な住環境等の形成に必要な敷地を確保するため、また、魅力ある商業業務等環境の形成に必要な敷地を確保するため、「建築物の敷地面積の最低限度」を定める。 3 「住宅B地区」にあつては、日照、眺望の確保と整然とした家並みの形成を図るため、「建築物の高さの最高限度」を定める。 4 快適な冬の生活環境の確保が図られるよう、「建築物の形態又は意匠の制限」を定める。 5 道路に面する半壁の緑化推進効果を生み、緑を導いてへい・地に命脈の流れる豊かなまちとするため、「風又はさく構造の制限」として、へいの高さの制限を定める。	建築物の敷地面積の最低限度	180平方メートル
		建築物の高さの最高限度	12メートル
		建築物の形態及び意匠の制限	建築物の意匠は敷地の道路側に屋根からの雪溜り及びたい雪に必要な空地を有する構造を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。
		建築物の意匠の位置	建築物の意匠は敷地の道路側に屋根からの雪溜り及びたい雪に必要な空地を有する構造を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。
		風又はさくの構造の制限	へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、さくはこの限りではない。
			へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、雪溜りはこの限りではない。
その他当該地区の整備・開発及び保全に関する方針	良好な住環境を形成するため、宅地周りの緑化による緑化の推進を図る。	備考	用語の定義及び計算方法については、建築基準法及び関係法令の例による。

理由 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから良好な住環境の形成のため用途地域の変更と併せて地区整備計画の区域の一部を変更する。

理由 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから良好な住環境の形成のため用途地域の変更と併せて地区整備計画の区域の一部を変更する。

【計画書】（議案P8～9）

今回の変更理由ですが、北海道において令和3年3月23日に決定した都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、幸福地区の準工業地域に指定している区域を住宅地へ用途転換を図ることから良好な住環境の形成のため用途地域の変更と併せて地区整備計画の区域の一部を変更するものであります。



【変更箇所図】(議案P16)

こちらは、千歳市の都市計画図になります。

青の点線で囲んでいる部分が、今回の変更箇所となる根志越第3地区になります。



【新旧対照図】

こちらは、変更箇所の根志越第3地区を拡大した新旧対照図になります。

根志越第3地区地区計画の区域は赤い線で囲んだ範囲で、そのうち青線で囲んだ部分が変更箇所となります。

「補足資料(1)都市計画用途地域の変更」でも記載しておりますが、根志越第3地区(幸福地区)北側の27号通沿道は、市街化区域編入当時(平成7年11月)、千歳バイパス予定路線であったことから、周辺地区の利便性に配慮した日用品販売店舗等が立地できるよう用途地域を準工業地域に指定するとともに、地区計画で利便施設地区として、1戸建て専用住宅などの建築を制限しておりました。

その後、平成22年3月に「道央都市圏都市交通マスタープラン」において将来交通量の減少、周辺道路網(道央圏連絡道路、追加IC)の強化などにより、千歳バイパス計画の位置付けが削除となりました。

このことから、利便施設地区としての土地利用が困難となったこと及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、工業系用途地域に指定されている区域を住宅地へ用途転換を図る方針となったことから、用途地域の変更と併せ、地区整備計画の利便施設地区を住宅A地区に変更するものであります。

また、変更に伴い利便施設地区を指定している区域がなくなることから、同地区の廃止も併せて行います。

千歳恵庭圏都市計画地区計画の変更（新旧対照表）		
1. 地区計画の方針		
事項	新	旧
名称	株志第3地区地区計画	株志第3地区地区計画
位置	千歳市幸福2～4丁目	千歳市幸福2～4丁目
区域	計画図表示のとおり	計画図表示のとおり
面積	22.3ヘクタール	22.3ヘクタール
地区計画の目標	<p>本地区は、本市の中心部から北方約2.4キロメートルに位置しており、都市計画道路「川北通」と「28号中通」に接した地区であり、民間の土地区画整理事業による宅地開発事業が行われた。</p> <p>そこで、本計画では、当該事業の事業効果の維持及び増進を図り、建築物の用途の混在や敷地の細分化などによる居住環境の悪化を未然に防止し、緑豊かな住みやすい良好な住宅市街地の形成を図ることを目標とする。</p>	<p>本地区は、本市の中心部から北方約2.4キロメートルに位置しており、都市計画道路「川北通」と「28号中通」に接した地区であり、民間の土地区画整理事業による宅地開発事業が行われた。</p> <p>そこで、本計画では、当該事業の事業効果の維持及び増進を図り、建築物の用途の混在や敷地の細分化などによる居住環境の悪化を未然に防止し、緑豊かな住みやすい良好な住宅市街地の形成を図ることを目標とする。</p>
区域の整備・開発・保全に関する方針	<p>当該土地区画整理事業の土地利用計画を基本としつつ、当地区を次の2地区に細区分し、それぞれの地区にふさわしい適正な土地利用を図る。</p> <p>1. 住宅A地区 中高層住宅などを主体とし、一定規模以下の店舗・事務所等も立地できる地区とする。</p> <p>2. 住宅B地区 低層住宅のほか、小規模な店舗や兼用住宅等が立地できる地区とする。</p>	<p>当該土地区画整理事業の土地利用計画を基本としつつ、当地区を次の3地区に細区分し、それぞれの地区にふさわしい適正な土地利用を図る。</p> <p>1. 利便施設地区 店舗の集積という土地特性を活かした、親近地域の利便性に配慮した日用品販賣店舗等が立地できる地区とする。</p> <p>2. 住宅A地区 中高層住宅などを主体とし、一定規模以下の店舗・事務所等も立地できる地区とする。</p> <p>3. 住宅B地区 低層住宅のほか、小規模な店舗や兼用住宅等が立地できる地区とする。</p>
地区施設の整備の方針	<p>地区内の区画道路については、当該土地区画整理事業により整備されたので、これらの地区施設の機能の維持・保全を図る。</p>	<p>地区内の区画道路については、当該土地区画整理事業により整備されたので、これらの地区施設の機能の維持・保全を図る。</p>
建築物等の整備の方針	<p>地区計画の目標及び土地利用の方針に基づき、建築物等に関する制限を次のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 住宅市街地としての環境保全と商業業務機能の増進が図られるようそれぞれの地区の土地利用にふさわしい「建築物の用途の制限」を定める。 良好な住環境等の形成に必要な敷地を確保するため、また、魅力ある商業業務等環境の形成に必要な敷地を確保するため、「建築物の敷地面積の最低限度」を定める。 「住宅B地区」においては、日照、眺望の確保と整然とした家並みの形成を図るため、「建築物の高さの最高限度」を定める。 快適な冬の生活環境の確保が図られるよう、「建築物等の形態又は意匠の制限」を定める。 道路に面する宅地の緑化推進効果を高め、緑を通じてへい趣に会話のできる開かれたまちとするため、「植又はさくの構造の制限」として、へいの高さの制限」を定める。 	<p>地区計画の目標及び土地利用の方針に基づき、建築物等に関する制限を次のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 住宅市街地としての環境保全と商業業務機能の増進が図られるようそれぞれの地区の土地利用にふさわしい「建築物の用途の制限」を定める。 良好な住環境等の形成に必要な敷地を確保するため、また、魅力ある商業業務等環境の形成に必要な敷地を確保するため、「建築物の敷地面積の最低限度」を定める。 「住宅B地区」においては、日照、眺望の確保と整然とした家並みの形成を図るため、「建築物の高さの最高限度」を定める。 快適な冬の生活環境の確保が図られるよう、「建築物等の形態又は意匠の制限」を定める。 道路に面する宅地の緑化推進効果を高め、緑を通じてへい趣に会話のできる開かれたまちとするため、「植又はさくの構造の制限」として、へいの高さの制限」を定める。 「住宅A地区」、「住宅B地区」においては、道路に面する宅地の緑化推進効果を高め、緑を通じてへい趣に会話のできる開かれたまちとするため、「植又はさくの構造の制限」として、へいの高さの制限」を定める。
その他当該地区の整備・開発及び保全に関する方針	<p>良好な住環境を形成するため、宅地周りの植樹による緑化の推進を図る。</p>	<p>良好な住環境を形成するため、宅地周りの植樹による緑化の推進を図る。</p>

【新旧対照表(地区計画の方針)】(議案P10～11)

こちらは、地区計画の方針の新旧対照表になります。

変更箇所につきましては、朱書きで表示しております。

土地利用の方針では、利便施設地区の廃止に伴い、3地区から2地区に変更しております。

建築物等の整備の方針では、利便施設地区に関する表記を削除しております。

2. 地区整備計画		
事項	新	旧
地区の名称	根志越第3地区	根志越第3地区
地区整備計画を定める区域	計画図表示のとおり	計画図表示のとおり
地区整備計画の区域の面積	約18.7ヘクタール	約18.7ヘクタール
地区の細区分 (中欄表示のとおり)		利便施設地区 (約2.4ha)
建築物等に關する事項 建築物の用途の制限		次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 1戸建専用住宅（建築基準法別表第二（イ）項第1号に掲げる「住宅」のうち1戸建のものをいう。） 2 建築基準法別表第二（イ）項第2号に掲げる専用住宅で延べ面積の2分の1以上を居住の用に供するもの（兼用に供する部分の床面積の合計が50平方メートルを超えるものを除く。） 3 学校（専修学校、各種学校を除く。） 4 老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの 5 キャパレー、料理店その他これらに類するもの 6 ナイトクラブその他これらに類するもの 7 ホテル又は旅館 8 自動車教習所 9 倉庫 10 病院 11 建築基準法別表第二（ロ）項第2号及び第3号（13を除く。）並びに第4号に掲げるもの
建築物の敷地面積の最低限度		300平方メートル
建築物の高さの最高限度		
建築物等の形態及び意匠の制限		建築物の屋根は敷地の道路側に屋根からの露出及びたい雪に必要な空地を有する機会を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。 建築物の屋根、外壁、その他戸外から望まれる部分及び独立して築造する屋外広告物は、判断的な色彩又は装飾を避け、美観、風致を損なわないものとする。
建築物の壁面の位置の制限		都市計画道路「27号通」境界線（調切部分を除く。）から建築物の外壁又はこれに代わる柱（以下「外壁等」という。）の面までの距離の最低限度は7メートルとする。
瓦又はさくの構造の制限		

【新旧対照表(地区整備計画)】(議案P12～13)

こちらは地区整備計画の新旧対照表となります。

利便施設地区の廃止により、利便施設地区の表記を全て削除しております。

事 項	新	旧	事 項	新	旧	
建 築 物 等 に 関 する 事 項	地区の細区分 (計画図表示の上あり)	住宅A地区 (約8.6ha)	住宅A地区 (約8.2ha)	地区の細区分 (計画図表示の上あり)	住宅B地区 (約10.1ha)	住宅B地区 (約10.1ha)
	建築物の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 建築基準法別表第二(二)項に掲げるもの	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 建築基準法別表第二(二)項に掲げるもの	建築物の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 建築基準法別表第二(二)項に掲げるもの以外のもの(第二号及び第三号を除く。) 2 建築基準法別表第二(一)項第四号及び第七号に掲げるもの	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 建築基準法別表第二(二)項に掲げるもの以外のもの(第二号及び第三号を除く。) 2 建築基準法別表第二(一)項第四号及び第七号に掲げるもの
	建築物の敷地面積の最低限度	180平方メートル	180平方メートル	建築物の敷地面積の最低限度	180平方メートル	180平方メートル
	建築物の高さの最高限度			建築物の高さの最高限度	12メートル	12メートル
	建築物等の形態及び意匠の制限	建築物の屋根は敷地の道路側に屋根からの落雪及びたい雪に必要な空地を有する場合を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。	建築物の屋根は敷地の道路側に屋根からの落雪及びたい雪に必要な空地を有する場合を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。	建築物等の形態及び意匠の制限	建築物の屋根は敷地の道路側に屋根からの落雪及びたい雪に必要な空地を有する場合を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。	建築物の屋根は敷地の道路側に屋根からの落雪及びたい雪に必要な空地を有する場合を除き、道路側に傾斜する形態としてはならない。
	建築物の壁面の位置の制限			建築物の壁面の位置の制限		
	又ははさくの構造の制限	へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、生垣はこの限りではない。	へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、生垣はこの限りではない。	又ははさくの構造の制限	へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、生垣はこの限りではない。	へいの高さは1.2メートル以下とする。ただし、生垣はこの限りではない。
				備考	用語の定義及び面積等の算定方法については、建築基準法及び同法施行令の例による。	用語の定義及び面積等の算定方法については、建築基準法及び同法施行令の例による。

【新旧対照表(地区整備計画)】(議案P14～15)

同じく、地区整備計画の新旧対照表となります。

利便施設地区約2.4haを廃止し、住宅A地区の面積を約6.2haから約8.6haに変更しております。

新旧対照表(建築物の用途制限)		旧	新
用途地域 (地区計画)	準工業地域 (利便施設地区)	第1種住居地域 (住宅A地区)	
○: 建築可能 ×: 建築不可 ※: 用途等の制限あり			
住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿 ※1戸建専用住宅以外	○(※)	○	
兼用住宅で、非住宅部分の床面積が50㎡以下かつ建築物の延べ面積の2分の1未満のもの ※兼用住宅で住宅部分の面積が延べ床面積の2分の1未満(なお、延べ床面積の2分の1以上非住宅の部分に換する場合であっても、兼用に換する部分の床面積の合計が50㎡を超えるものは算入)	○(※)	○	
店舗等(床面積1,500㎡超)	○	×	
店舗等 ※床面積1,500㎡以下で2階以下	○	○(※)	
事務所等(床面積1,500㎡超)	○	×	
事務所等 ※床面積1,500㎡以下で2階以下	○	○(※)	
ホテル、旅館	×	×	
ボーリング場、スケート場、水泳場、ゴルフ練習場、パッチング練習場等	○	×	
カラオケボックス等	○	×	
麻雀屋、ぱちんこ屋、射的場、馬券・車券販売所等	○	×	
劇場、映画館、演芸場、観覧場	○	×	
キャバレー、ダンスホール等、個室付浴場等	×	×	
幼稚園、小学校、中学校、高等学校	×	○	
大学、高等専門学校、専修学校等 ※大学、高等専門学校以外	○(※)	○	
図書館等	○	○	
調査派出所、一定規模以下の郵便局等	○	○	
神社、寺院、教会等	○	○	

新旧対照表(建築物の用途制限)		旧	新
用途地域 (地区計画)	準工業地域 (利便施設地区)	第1種住居地域 (住宅A地区)	
○: 建築可能 ×: 建築不可 ※: 用途等の制限あり			
病院		×	○
公衆浴場、診療所、保育所等 ※保育所以外		○(※)	○
老人ホーム、身体障害者福祉ホーム等		×	○
老人福祉センター、児童厚生施設等		○	○
自動車教習所		×	×
単独車庫(付随車庫を除く) ※床面積300㎡以下で2階以下		○	○(※)
建築物付属自動車車庫(建築物の延べ面積の1/2以下かつ※の制限) ※床面積3,000㎡以下で2階以下		○	○(※)
倉庫業倉庫		○	×
畜舎(15㎡を超えるもの)		×	×
パン屋、米屋、豆腐屋、菓子屋等の工場で作業場の床面積が50㎡以内 ※2階以下かつ危険物の出力が0.75t以下		○	○(※)
危険性や環境を悪化させるおそれが少ない工場 ※作業場の床面積150㎡以下		○(※)	×
危険性や環境を悪化させるおそれが少ない工場 ※作業場の床面積150㎡以下		○(※)	×
危険性や環境を悪化させるおそれがやや多い工場 ※作業場の床面積150㎡以下、かつコイロシロ、塗料の乾燥機付のみ		○(※)	×
危険性が大きいおそれ又は著しく環境を悪化させるおそれがある工場		×	×
自動車修理工場 ※作業場の床面積が500㎡以下		○(※)	×
火薬、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の場	量が非常に少ない施設 (1,500㎡以下で2階以下)	○	○(※)
	量が少ない施設	○	×
	量が多量施設	×	×
	量が多い施設	×	×

【新旧対照表(建築物の用途制限)】

こちらは建築物の用途制限の新旧対照表となります。

主な変更は、利便施設地区で1戸建て専用住宅の建築制限をしておりましたが、住宅A地区に変更することで1戸建て専用住宅が建築可能となります。

店舗及び事務所については、良好な住環境の形成を図るため建築可能な面積を床面積1,500㎡以下かつ2階以下のものが建築可能となります。

また、ボーリング場やカラオケボックス等の遊戯施設は制限しております。

都市計画変更のスケジュール

・原案の縦覧	5月10日～24日
・原案に関する意見の提出	5月10日～31日
・千歳市都市計画審議会(予備審査)	6月11日
・案の縦覧	8月10日～24日
・千歳市都市計画審議会(本審査)	8月30日
・決定告示	11月1日

【都市計画変更のスケジュール】

都市計画変更のスケジュールについて、ご説明いたします。

今回の地区計画の変更は、位置及び区域の変更が伴わないため、北海道協議が不要となっております。

このことから、令和3年6月11日に開催した第1回千歳市都市計画審議会において説明させていただいた後、8月10日から8月24日までの2週間、都市計画法第17条の案の縦覧を行った結果、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定につきましては、本日の審議会において、適当である旨の答申を頂いたのち、11月1日に決定告示を行う予定であります。

諮問事項

補足資料（3）

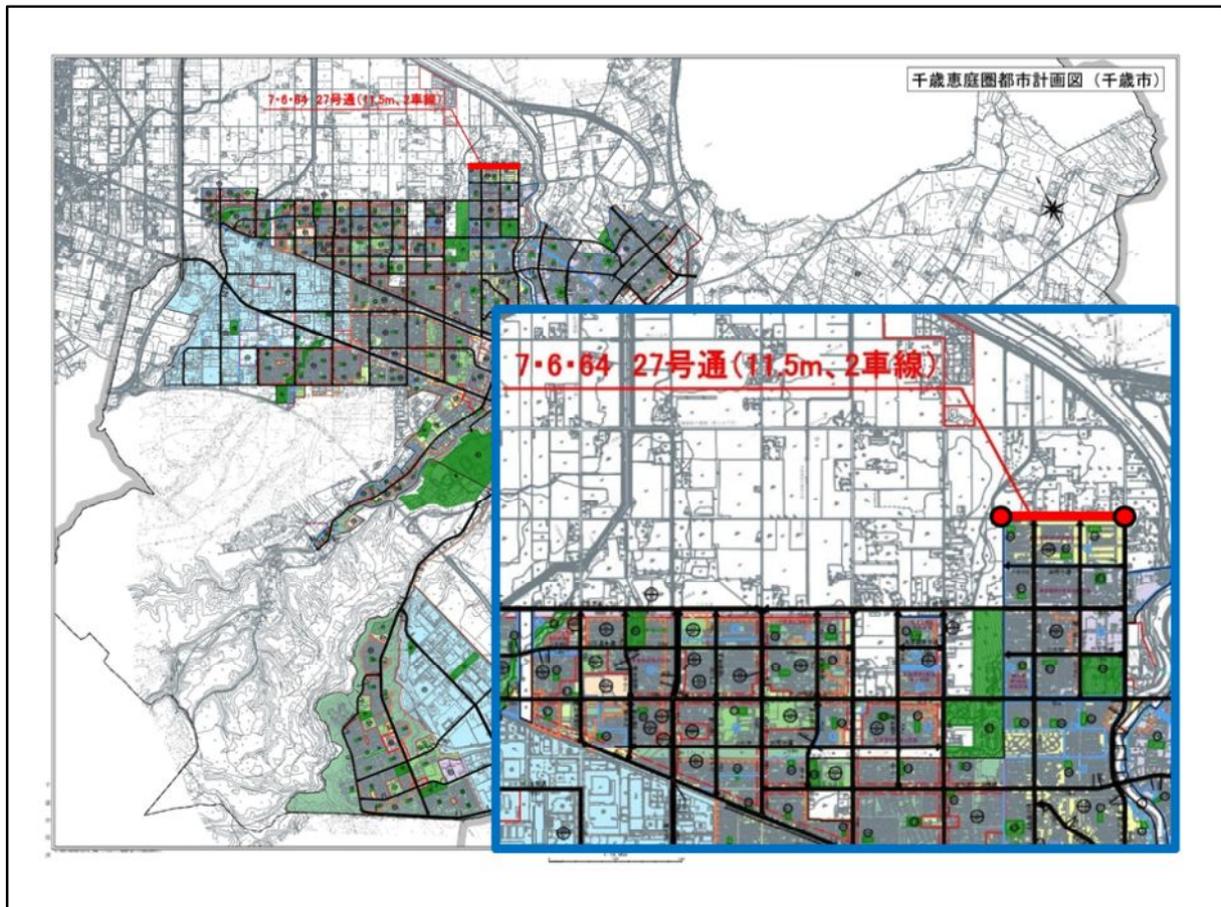
○千歳恵庭圏都市計画の変更について

（3）都市計画道路の変更（27号通）

【諮問事項（3）都市計画道路の変更（27号通）】（議案P18～23）

本資料は、都市計画道路の変更の内容についての資料になります。

議案と併せてご覧ください。



【変更箇所図】(議案P22)

こちらは、千歳市の都市計画図になります。

青線で囲まれた図が変更箇所の区域を拡大したものとなっております。

拡大図の赤色で示している部分が、今回変更する27号通となります。

27号通は、右側の川北通を起点とし、左側の幸福4丁目の住宅地を終点とする延長約740mの路線となっております。

今回の都市計画変更は、この27号通の道路幅員を変更するものであります。

なお、この変更につきましては、事業を伴うものではなく、現状の道路が変更になるものではありません。

都市計画変更の理由

3・4・64 27号通は、平成7年に千歳バイパス予定路線であったことから将来交通量を想定し、幅員21mで当初決定しているが、平成22年に将来交通量の減少、周辺道路網の強化などにより千歳バイパス計画は中止となった。このことから、都市計画の変更手続きを行うため関係者と協議を進め、昨年度、同意を得ることが出来たことから社会情勢の変化に対応した道路網を再構成するために都市計画道路の見直しを検討し、市で策定した「千歳市都市計画道路の見直し方針(平成25年6月)」に基づいて検証した結果、幅員を縮小し名称を変更する。

千歳恵庭圏都市計画道路の変更(千歳市決定)

都市計画道路中3・4・64号 27号通を7・6・64号 27号通に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
区画 街路	7・6・64	27号通	千歳市 幸福 2丁目	千歳市 幸福 4丁目	千歳市 幸福 3丁目	約740m	地表式	2車線	11.5m	幹線街路と平面 交差2箇所、区画 街路と平面交差1 箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

【理由書】(議案P18)

今回の変更理由であります。3・4・64 27号通は、平成7年に千歳バイパス予定路線であったことから将来交通量を想定し、幅員21mで当初決定しているが、平成22年に将来交通量の減少、周辺道路網の強化などにより千歳バイパス計画は中止となりました。このことから、都市計画の変更手続きを行うため関係者と協議を進め、昨年度、同意を得ることが出来たことから社会情勢の変化に対応した道路網を再構成するために都市計画道路の見直しを検討し、市で策定した「千歳市都市計画道路の見直し方針(平成25年6月)」に基づいて検証した結果、幅員を縮小し名称を変更するものであります。

【計画書】(議案P19)

今回の変更につきましては、都市計画道路3・4・64号 27号通を7・6・64号 27号通に名称を改め、幅員21mから11.5mに変更するものであります。

都市計画道路の名称

(現在)

3・4・64 27号通

(変更後)

7・6・64 27号通



<名称>
路線名

<一連番号>
一連番号を付する。

<規模>
番号 1 (40m以上)
2 (30m以上40m未満)
3 (22m以上30m未満)
4 (16m以上22m未満)
5 (12m以上16m未満)
6 (8m以上12m未満)
7 (8m未満)

<区分>
番号 1 自動車専用道路
3 幹線街路に相当するもの
7 区画街路
8 特殊街路(i)
9 特殊街路(ii)

- a. 自動車専用道路
都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等もっぱら自動車の交通のように供する道路
- b. 幹線街路
都市の主要な骨格をなす道路
- c. 区画街路
近隣住区等の地区における宅地の利用に供するための道路
- d. 特殊街路
(i)もっぱら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路
(ii)もっぱら都市モノレール等の交通の用に供する道路

【都市計画道路の用語の解説】

都市計画道路の名称について、ご説明いたします。

都市計画道路の名称は、番号及び路線名で表し、番号は区分・規模・一連番号で示しています。

現在の名称の付け方を青線、変更後を赤線で囲んでおります。

変更前の27号通の名称ですが、区分につきましては千歳バイパス計画の予定路線であったことから幹線街路に相当し、番号3としており、規模につきましては、計画幅員21mであったことから、道路幅員16m以上22m未満の番号4に該当し、都市計画決定の一連番号である64を付して、3・4・64という番号となっております。

今回の道路幅員の変更に伴い、名称についても変更となります。区分につきましては、幸福地区の宅地の利用に供するための道路として、番号7の区画街路となり、規模につきましては、計画幅員11.5mとなることから、番号は6となり、一連番号は、現在と同様の64を付して「7・6・64 27号通」に変更するものであります。

変更説明書（千歳市決定）

新		旧		変更内容
番号	路線名	番号	路線名	
7・6・64	27号通	3・4・64	27号通	名称の変更及び幅員の縮小変更 (21m→11.5m、変更区間 L=約740m)

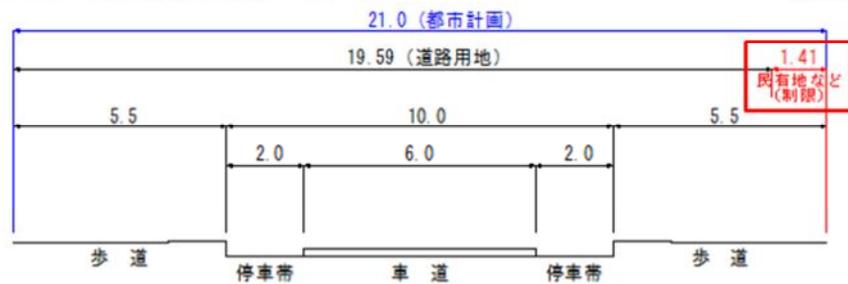
【変更説明書】(議案P20)

こちらは、変更説明書になります。

変更内容は、名称を3・4・64 27号通から7・6・64 27号通に変更し、延長約740mの区間で幅員を21mから11.5mに変更するものであります。

変更前の都市計画道路断面

※民有地に一部制限がかかっている

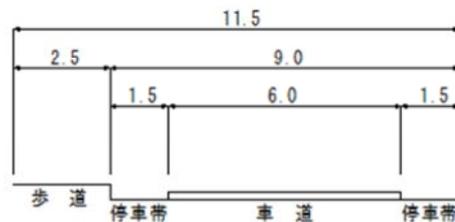


民有地などの1.41mで
建築行為の制限

1.41
民有地など
(制限)

変更後の都市計画道路断面

※計画変更することにより民有地にかかっていた制限が外れる



将来交通量や
土地利用を勘案し変更

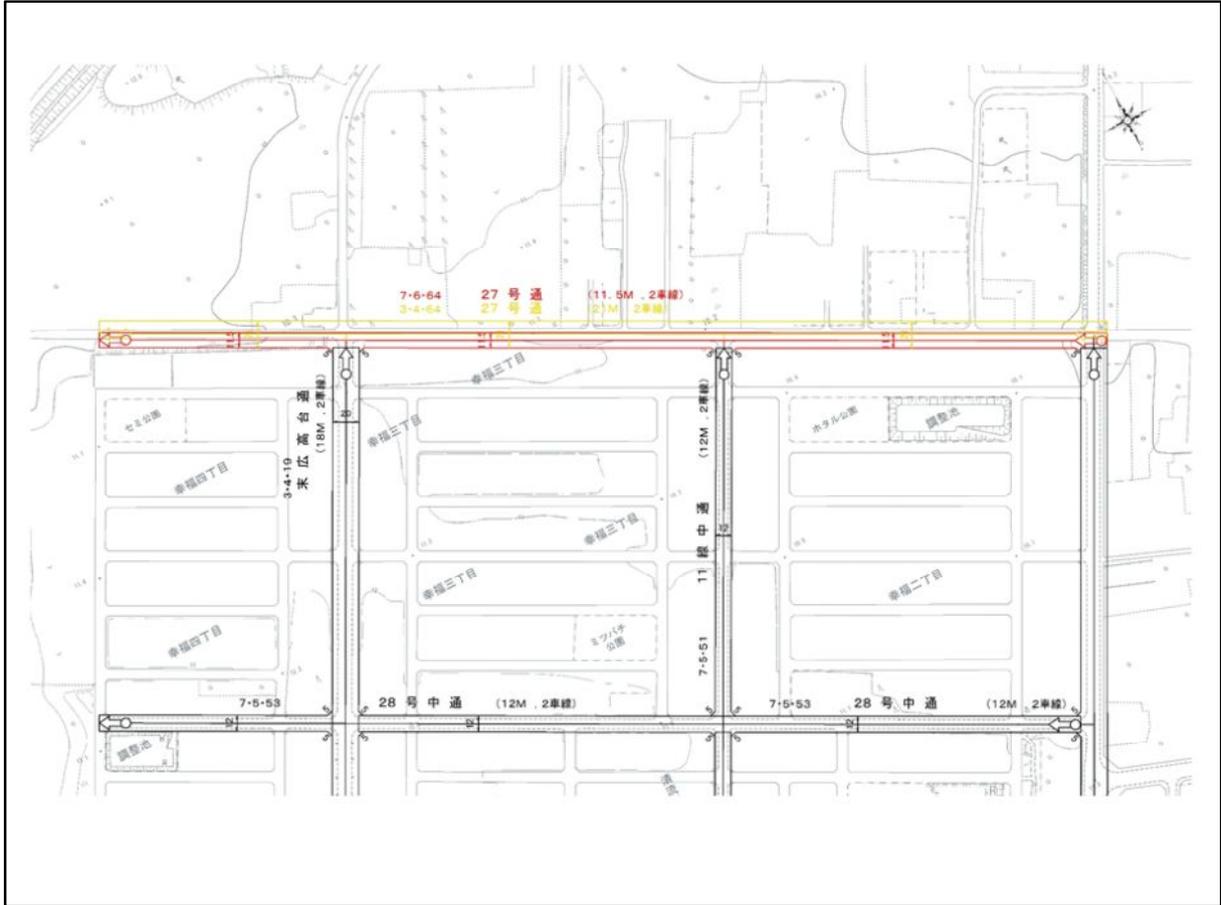
【新旧対照図】

こちらは、新旧対照図となります。

上段の変更前は、平成7年に当初決定し、千歳バイパス予定路線であったことから、将来交通量を想定し、道路幅員を21mとして決定しております。

青色で示した、都市計画道路幅員21mのうち、道路用地は19.59mであり、残りの1.41mは民有地などとなっております。

下段の変更後につきましては、将来交通量や土地利用を勘案し、検討した結果、道路幅員を11.5mに変更するものであります。



【計画図】(議案P23)

こちらは、計画図を拡大したものであり、27号通の変更部分を表示しております。

図の右側が新千歳空港方面、左側は恵庭方面になります。

変更前の道路幅員を黄色、変更後を赤色の線で示しております。



【航空写真】

こちらは、変更区間の航空写真になります。

図の右側が新千歳空港方面、左側は恵庭方面になります。

航空写真は平成30年当時のものとなりますが、隣接する幸福地区では、近年住宅建設が進んでおります。

前回の都市計画審議会以降の変更点

理由書

4. 都市計画変更の理由

変更後	変更前
3・4・64 27号通は、平成7年に千歳バイパス予定路線であったことから将来交通量を想定し、幅員21mで当初決定しているが、平成22年に将来交通量の減少、周辺道路網の強化などにより千歳バイパス計画は中止となった。このことから、都市計画の変更手続きを行うため関係者と協議を進め、 昨年度、同意を得ることが出来たことから 社会情勢の変化に対応した道路網を再構成するために都市計画道路の見直しを検討し、市で策定した「千歳市都市計画道路の見直し方針(平成25年6月)」に基づいて検証した結果、幅員を縮小し名称を変更する。	3・4・64 27号通は、平成7年に千歳バイパス予定路線であったことから将来交通量を想定し、幅員21mで当初決定しているが、平成22年に将来交通量の減少、周辺道路網の強化などにより千歳バイパス計画は中止となった。このことから、社会情勢の変化に対応した道路網を再構成するために都市計画道路の見直しを検討し、市で策定した「千歳市都市計画道路の見直し方針(平成25年6月)」に基づいて検証した結果、幅員を縮小し名称を変更する。

【前回の都市計画審議会以降の変更点】

こちらは、前回の都市計画審議会以降の変更点となります。

変更点は、資料の朱書き部分で、前回の審議会後の北海道との協議において、「都市計画変更の理由」について、文言の一部について、修正を行っておりますが、内容が変更となるものではありません。

以上が前回の審議会からの変更点となっております。

都市計画変更のスケジュール

・千歳市都市計画審議会(予備審査)	6月11日
・北海道都市計画課事前協議	7月19日
・案の縦覧	8月10日～24日
・千歳市都市計画審議会(本審査)	8月30日
・北海道協議	9月下旬
・決定告示	11月1日

【都市計画変更のスケジュール】

都市計画変更のスケジュールについて、ご説明いたします。

令和3年6月11日に開催した第1回千歳市都市計画審議会において説明させていただいた後、北海道との事前協議を終え、8月10日から8月24日までの2週間、都市計画法第17条の案の縦覧を行った結果、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定につきましては、本日の審議会において、適当である旨の答申を頂いたのち、北海道との協議を経まして、11月1日に決定告示を行う予定であります。

報告事項

補足資料（４）

（１）「千歳市第３期都市計画マスタープラン」 及び「立地適正化計画」の策定状況について

【報告事項（１）「千歳市第３期都市計画マスタープラン」及び
「立地適正化計画」の策定状況について】（議案P24～68）

「千歳市第３期都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」につきましては、令和３年度末の策定を予定しており、現在の策定状況について、報告をさせていただきます。

1. 千歳市第3期都市計画マスタープラン

・千歳市第3期都市計画マスタープランの背景と目的

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に位置づけられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市計画に関わる土地利用の方針、都市施設（道路、公園、下水道など）の整備方針などについて策定する計画です。

千歳市では、平成11年3月に策定し、その後、見直しを行い平成24年3月に現在の「千歳市第2期都市計画マスタープラン」を策定しております。

しかし、前回の策定より10年近くが経過し、全国的な課題として、将来人口の減少や少子高齢化社会、空き家・空き地の発生、土地利用の多様化のほか、市民ニーズの多様化など、都市を取り巻く状況は大きく変化をしています。

このような状況から、本市においても将来都市ビジョンを再構築し、課題に対応した土地利用方針や都市生活を支える諸施設の計画等を定めることを目的に、千歳市第7期総合計画の個別計画として、令和3年度末までに「千歳市第3期都市計画マスタープラン」の策定を行います。

1. 千歳市第3期都市計画マスタープランの背景と目的であります、

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に位置づけられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市計画に関わる土地利用の方針、都市施設（道路、公園、下水道など）の整備方針などについて策定する計画となっております。

千歳市では、平成11年3月に策定し、その後、見直しを行い平成24年3月に現在の「千歳市第2期都市計画マスタープラン」を策定しております。

しかし、前回の策定より10年近くが経過し、全国的な課題として、将来人口の減少や少子高齢化社会、空き家・空き地の発生、土地利用の多様化のほか、市民ニーズの多様化など、都市を取り巻く状況は大きく変化をしています。

このような状況から、本市においても将来都市ビジョンを再構築し、課題に対応した土地利用方針や都市生活を支える諸施設の計画等を定めることを目的に、千歳市第7期総合計画の個別計画として、令和3年度末までに「千歳市第3期都市計画マスタープラン」の策定を行うこととしております。

2. 立地適正化計画

(1) 立地適正化計画とは

背景

- ・ 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。
- ・ 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要



改正都市再生特別措置法に基づく
立地適正化計画制度の創設（平成26年）



立地適正化計画は、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部とみなされる。このため、市町村マスタープランを新たに作成しようとしている場合や、改定時期を迎えた場合には、市町村マスタープランに立地適正化計画の記載事項も盛り込み作成することが望ましい。

（都市計画運用指針抜粋）

2. 立地適正化計画についてご説明します。

背景について、地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地が形成され、大都市では、高齢者が急増したことなどから、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要となり、改正都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度が平成26年に創設されております。

立地適正化計画は、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部とみなされ、市町村マスタープランを新たに作成しようとしている場合や、改定時期を迎えた場合には、市町村マスタープランに立地適正化計画の記載事項も盛り込み作成することが望ましい。とされ、国や北海道から作成を指導されているものであります。

2. 立地適正化計画

(2) 立地適正化計画の必要性

千歳市では人口増加が続いていますが、将来的には、人口減少や少子高齢化に伴い、生活利便施設や公共交通サービスなどへの影響が懸念されます。

現状の人口密度を維持し、建築・住宅ストックを適切に更新していくことで、これらの都市機能を維持・充実していくことが必要です。

今後起こりうる市街地の問題に対処し、適切な都市機能の配置と居住の誘導、居住密度の維持・向上を可能にするため、千歳市第3期都市計画マスタープランの策定に合わせ、立地適正化計画を策定します。

なお、立地適正化計画を策定し、居住誘導区域を定めることで、多様な主体の連携・協働により、居住機能の集約化等と合わせた子育て支援施設や福祉施設等の整備を進め、地域の居住機能を再生する取組みに対し国の総合的な支援を受けることが可能となります。

また、都市機能誘導区域を定めることで、市街地再開発事業に対する面積要件の緩和や交付対象額の嵩上げ等を受けることなどが可能となり、民間の開発意欲を促進することとなります。

立地適正化計画の必要性について

千歳市では人口増加が続いていますが、将来的には、人口減少や少子高齢化に伴い、生活利便施設や公共交通サービスなどへの影響が懸念されます。

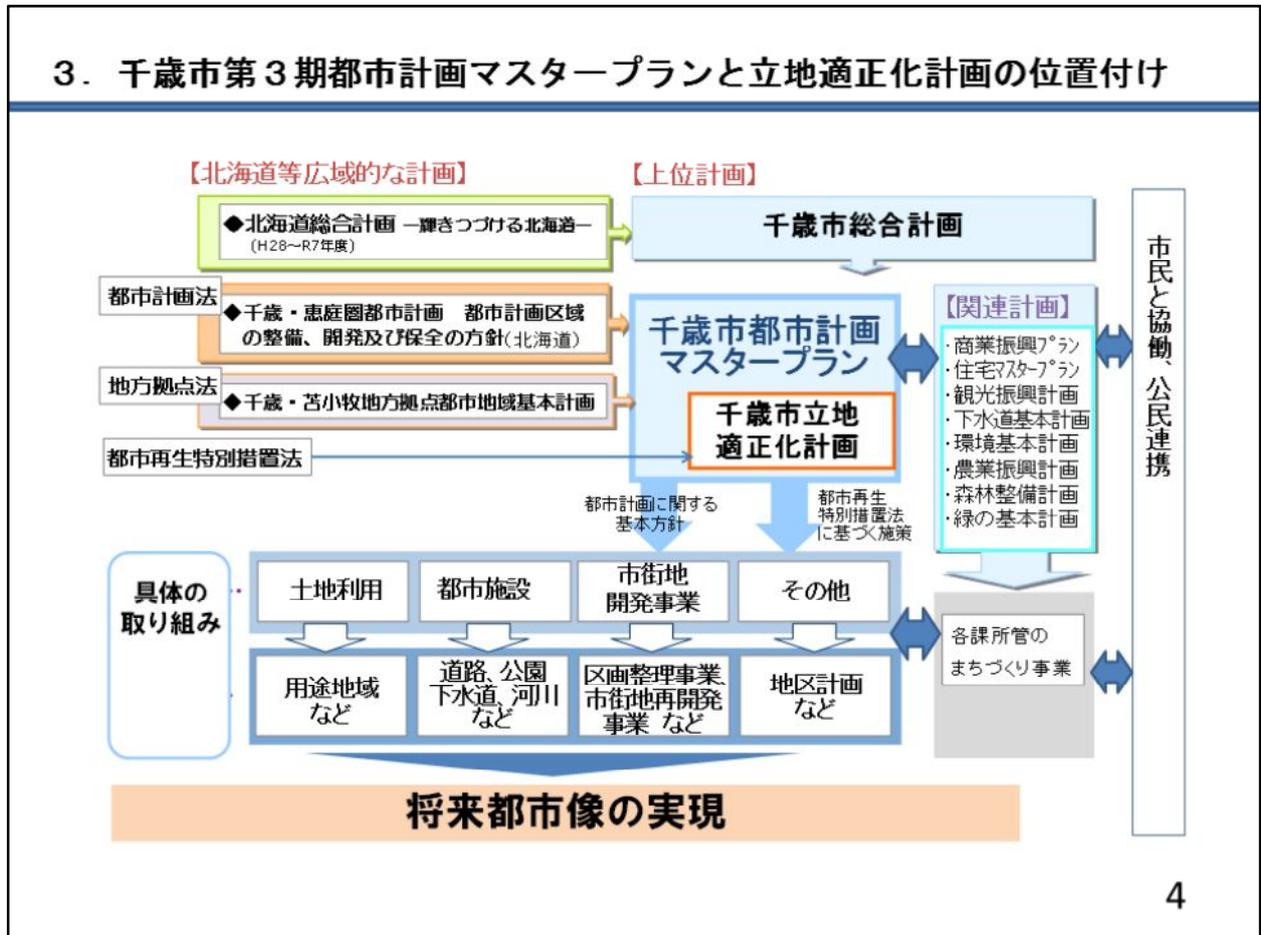
現状の人口密度を維持し、建築・住宅ストックを適切に更新していくことで、これらの都市機能を維持・充実していくことが必要です。

今後起こりうる市街地の問題に対処し、適切な都市機能の配置と居住の誘導、居住密度の維持・向上を可能にするため、千歳市第3期都市計画マスタープランの策定に合わせ、立地適正化計画を策定することとしております。

なお、立地適正化計画を策定し、居住誘導区域を定めることで、多様な主体の連携・協働により、居住機能の集約化等と合わせた子育て支援施設や福祉施設等の整備を進め、地域の居住機能を再生する取組みに対し国の総合的な支援を受けることが可能となります。

また、都市機能誘導区域を定めることで、市街地再開発事業に対する面積要件の緩和や交付対象額の嵩上げ等を受けることなどが可能となり、民間の開発意欲を促進することとなります。

3. 千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の位置付け



千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の位置付けについてご説明します。

千歳市都市計画マスタープランは、市の「総合計画」と北海道が定める「千歳・恵庭圏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」略して「整開発」と呼ばれておりますが、これら計画に即し、また、関連計画や広域的な計画と連携・整合を図り、具体的な取組を展開していくための基本的な方針を示します。

今回、新たに策定する立地適正化計画は、都市再生特別措置法に基づく計画で、都市計画マスタープランの一部とみなされております。

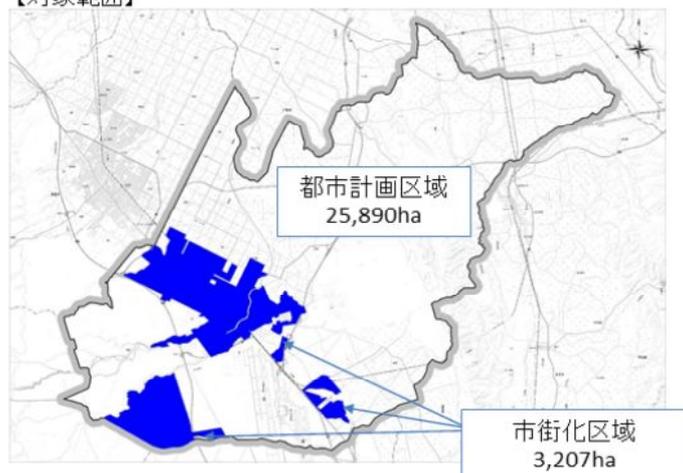
4. 千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の計画期間等

計画期間と対象範囲

【計画期間】

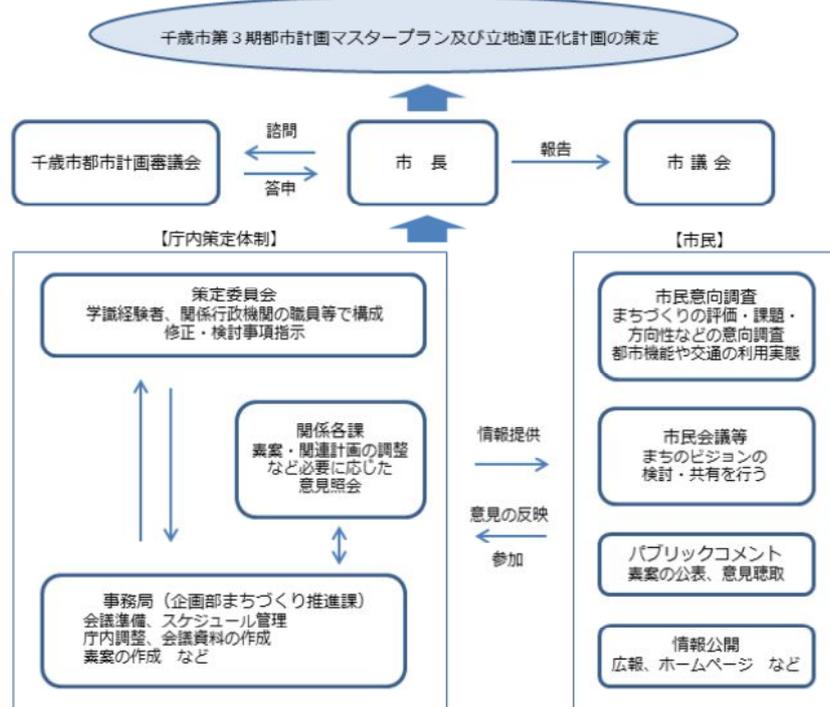
千歳市第3期都市計画マスタープラン及び立地適正化計画は、概ね20年後のあるべき姿を示すこととしていることから、令和4年度を始期として、令和23年度までを計画期間とします。

【対象範囲】



千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の計画期間と対象範囲ではありますが、両計画の対象範囲は都市計画区域となっており、目標年次は概ね20年後としていることから、令和4年度を始期として、令和23年度までを計画期間としております。

5. 千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の策定体制



6

千歳市第3期都市計画マスタープランと立地適正化計画の策定体制について、ご説明します。

庁内策定体制は、関係各課へ意見照会を行い、策定委員会において検討を行っております。

また、市民のご意見については、一昨年に市民意向調査を実施し、昨年度からは市民会議を開催し、ご意見をいただいております。

策定段階において、千歳市都市計画審議会及び市議会に報告をさせていただき、素案作成後はパブリックコメントを実施し、千歳市都市計画審議会へ諮問、答申を行う予定としております。

6. これまでの経過

・都市計画審議会

令和元年10月17日 第2回都市計画審議会において策定について報告
令和2年7月31日 第1回都市計画審議会において策定について報告
令和3年1月27日 第2回都市計画審議会において策定状況について報告

・策定委員会等

令和2年9月15日 庁内会議を開催し策定について説明
令和2年11月5日 第1回策定委員会
令和3年6月4日 第2回策定委員会（書面会議）
令和3年6月22日 第3回策定委員会
令和3年7月27日 第4回策定委員会

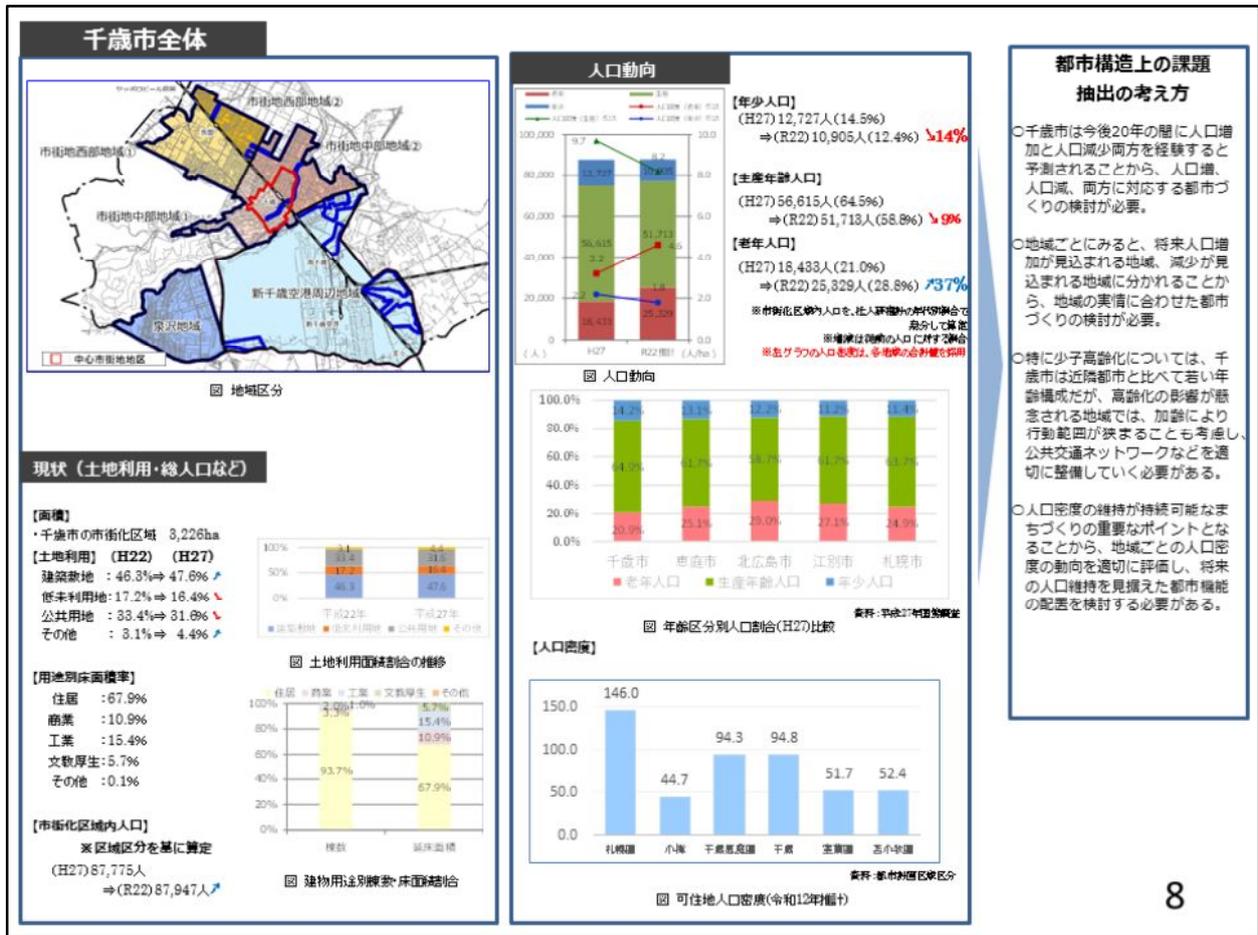
・市民会議

令和3年2月26日 第1回市民会議
令和3年3月9日～3月30日 第2回～第3回市民会議
（グループ毎の個別協議）
令和3年5月31日 第4回市民会議（書面会議）

これまでの経過であります。都市計画審議会には、令和元年10月に策定について報告し、その後、令和2年7月、令和3年1月に報告させていただいております。

策定委員会は、令和2年9月に庁内会議を開催し、これまでに委員会を4回開催しております。

市民会議につきましては、令和3年2月の第1回から、これまでに4回開催をしております。



都市計画マスタープラン、立地適正化計画の策定に先立ち、都市構造の分析を行い、現状と課題を整理しておりますので、その内容の一部を説明させていただきます。

はじめに、都市計画マスタープランに用いる将来人口は、都市計画法上、国勢調査を基に算出した、国立社会保障・人口問題研究所(いわゆる社人研)が公表している推計人口を用いることとされていることから、基準年は国勢調査実施年の平成27年となっております。

8ページは、市全体の現状における土地利用や人口動向について整理したのになります。

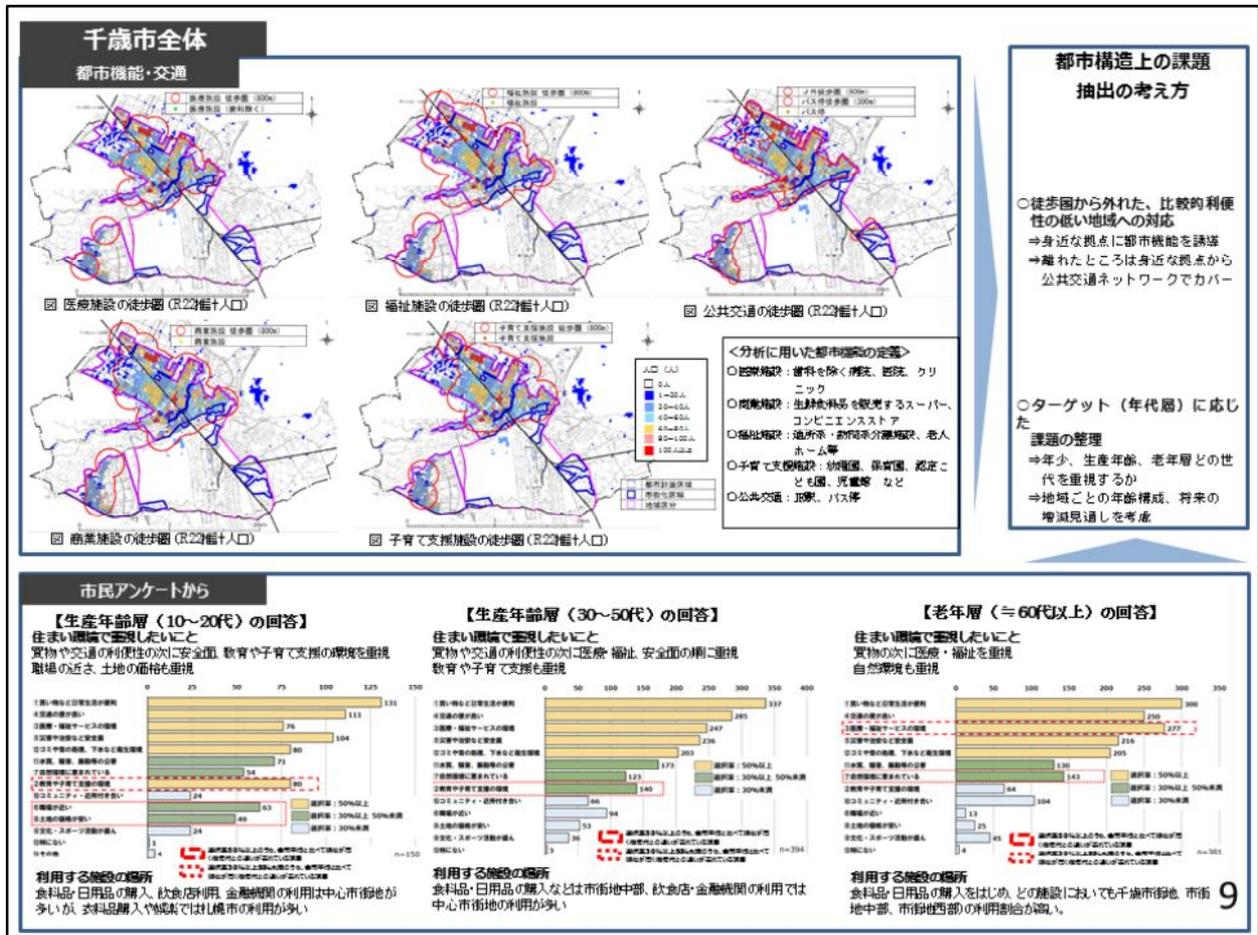
左のグラフの土地利用について、前回国勢調査の平成22から平成27の間に建築敷地は増加し、低未利用地が減少しています。

用途別床面積率は、住居が67.9%となっており、全体の3分の2を占めています。

市街化区域内人口は、令和22年時点で増加していますが、ページ中央上段のグラフ、人口動向の推計では、年少、生産年齢人口の割合が減少し、老年人口の割合が増加しております。その下、中段のグラフは、年齢区分別人口割合について近隣市と比較しております。

千歳市の老年人口の割合は20.9%となっており、近隣都市に比べ低く、若い年代層が多くなっております。下の図は可住地人口密度の将来推計になります。

千歳市は札幌圏を除く近隣の圏域より、人口密度が高くなっております。



9ページの図は市街地の都市機能について、種類ごとに徒歩圏のカバー範囲を赤線で示しております。

徒歩圏とは、施設から800mの範囲となっており、公共交通の徒歩圏についてはJR駅から800m及びバス停から300mの範囲となっております。

表示をしておりますが、それぞれの徒歩圏カバー率につきましては、医療施設で約86% 商業施設で約96% 福祉施設で約95% 子育て支援施設で約93% 公共交通で約88%となっております。

このことから、課題としては、徒歩圏から外れた、比較的利便性の低い地域に対し、身近な拠点への都市機能の誘導や、離れたところに対しては身近な拠点から公共交通のネットワークによるカバーなどの検討が必要になります。

ページ下のグラフは、市民アンケートにおける住まい環境についての結果を3つの年代区分ごとに掲載しています。

各年代も 買い物など日常生活の利便性を重視している割合が最も高く、続いて上位に来ている項目が、10~20代では 交通、災害や治安などの安全面、ゴミや雪の処理、下水などの衛生環境、教育や子育て支援の環境の順となっており、30~50代では 交通、医療・福祉、安全面の順、60代以上では 医療・福祉サービスの環境、交通の便の順となっており、年代ごとにニーズが異なっております。

【利用する施設の場所】

【10～20代】

「衣料品・服飾品」「娯楽・レジャー施設」では「中心市街地」より「札幌市」の回答数が多くなっており、移動が広域に行われている

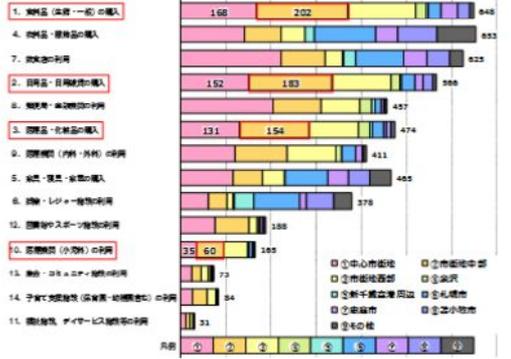
【30～50代】

「食料品」「日用品・日用雑貨」「医薬品・化粧品」「医療機関（小児科）」では「中心市街地」よりも「市街地中部」が多く利用している

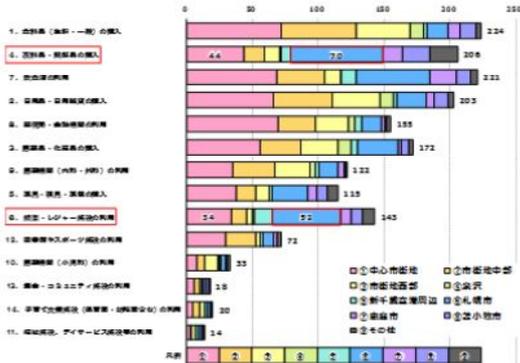
【60代以上】

千歳市内での行動が中心に利用されていることが特徴

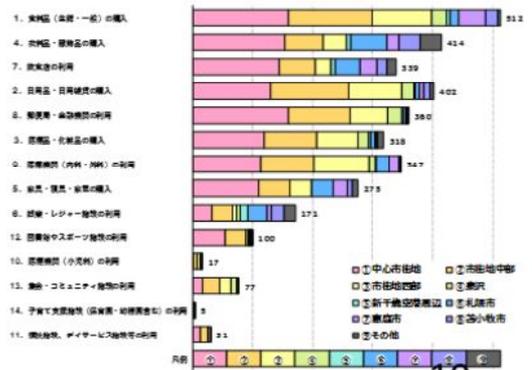
【30～50代】



【10～20代】

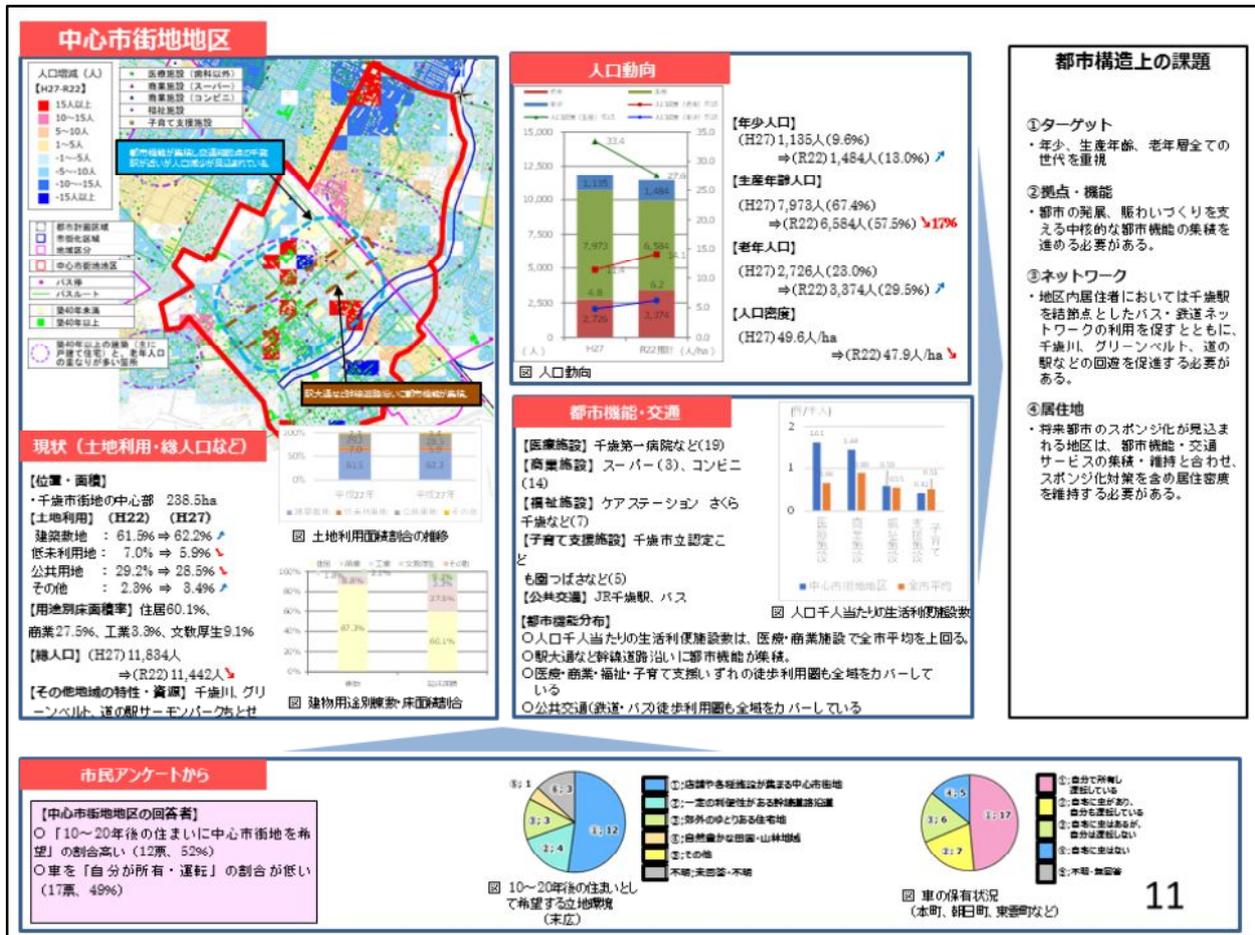


【60代以上】



10ページは、利用する施設について、3つの年代区分ごとに示しています。

どの年代も食料品、日用品の購入は市内が多くなっておりますが、10～20代では6の娯楽・レジャー施設の利用では札幌の割合が高く、60代以上ではどの施設利用も市内で済みます傾向が高くなっておりま

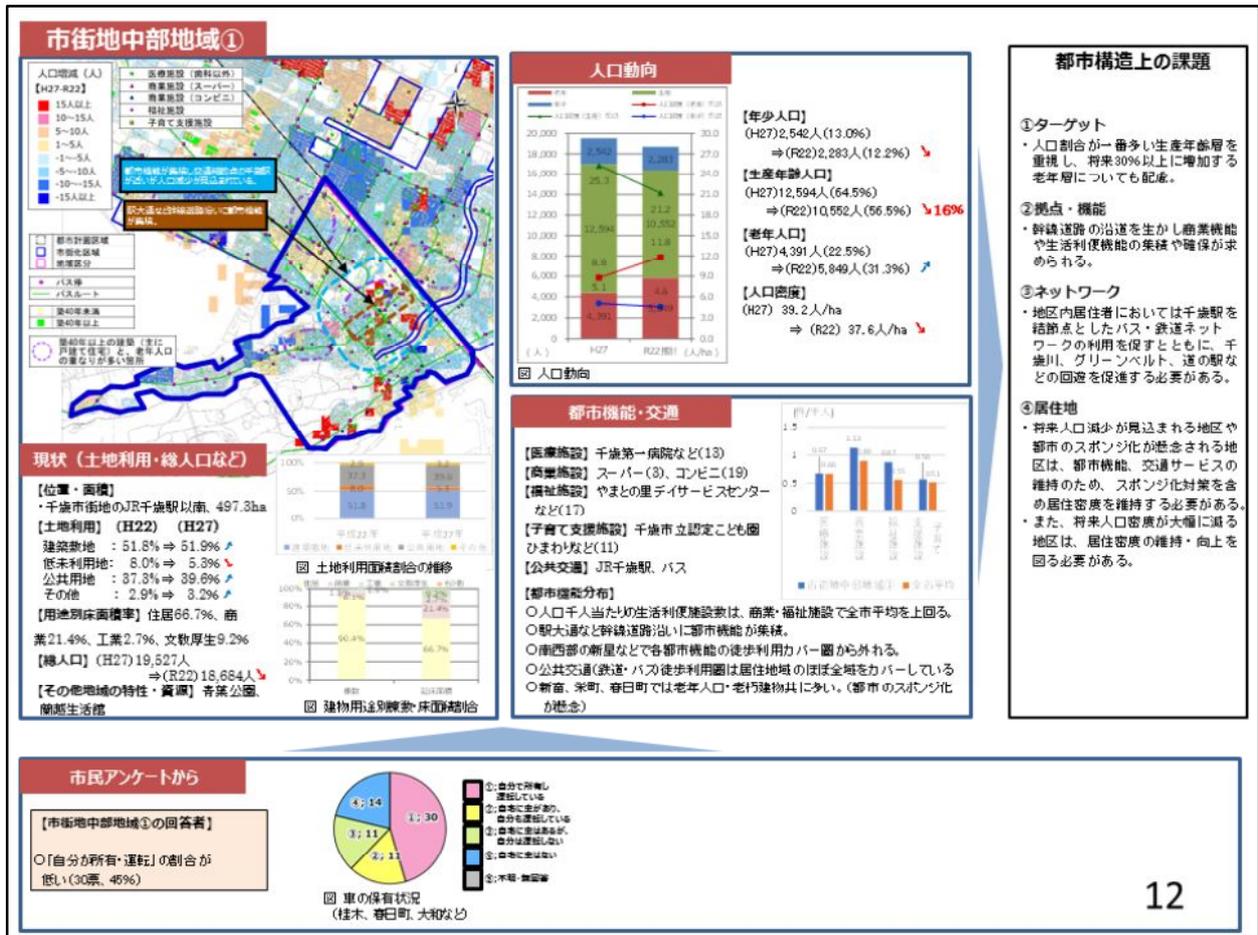


11ページから17ページは地域別の都市構造分析になります。

11ページの中心市街地地区は、現状、土地利用では商業系の建物が多い地区で、人口動向では生産年齢人口の減少が見込まれています。都市機能も医療・商業において特に集積度が高く、交通もJR千歳駅を中心に鉄道・バスの交通結節点となっており、利便性の高い地区となっています。

課題としては、年少、生産年齢、老年人口全ての世代を重視し、今後も中核的な都市機能の集積を進め、千歳駅を結節点としたバス・鉄道ネットワークの利用促進、都市のスポンジ化対策を含めた居住密度の維持などが必要になります。

市民アンケートからは、未広で10～20年後の住まいに中心市街地を希望する割合が高く、本町、朝日町、東雲町などの車の保有状況では「自分で所有し運転している」割合が他の地域より少なくなっており、どちらも中心市街地の利便性の高さを反映した結果と考えられます。



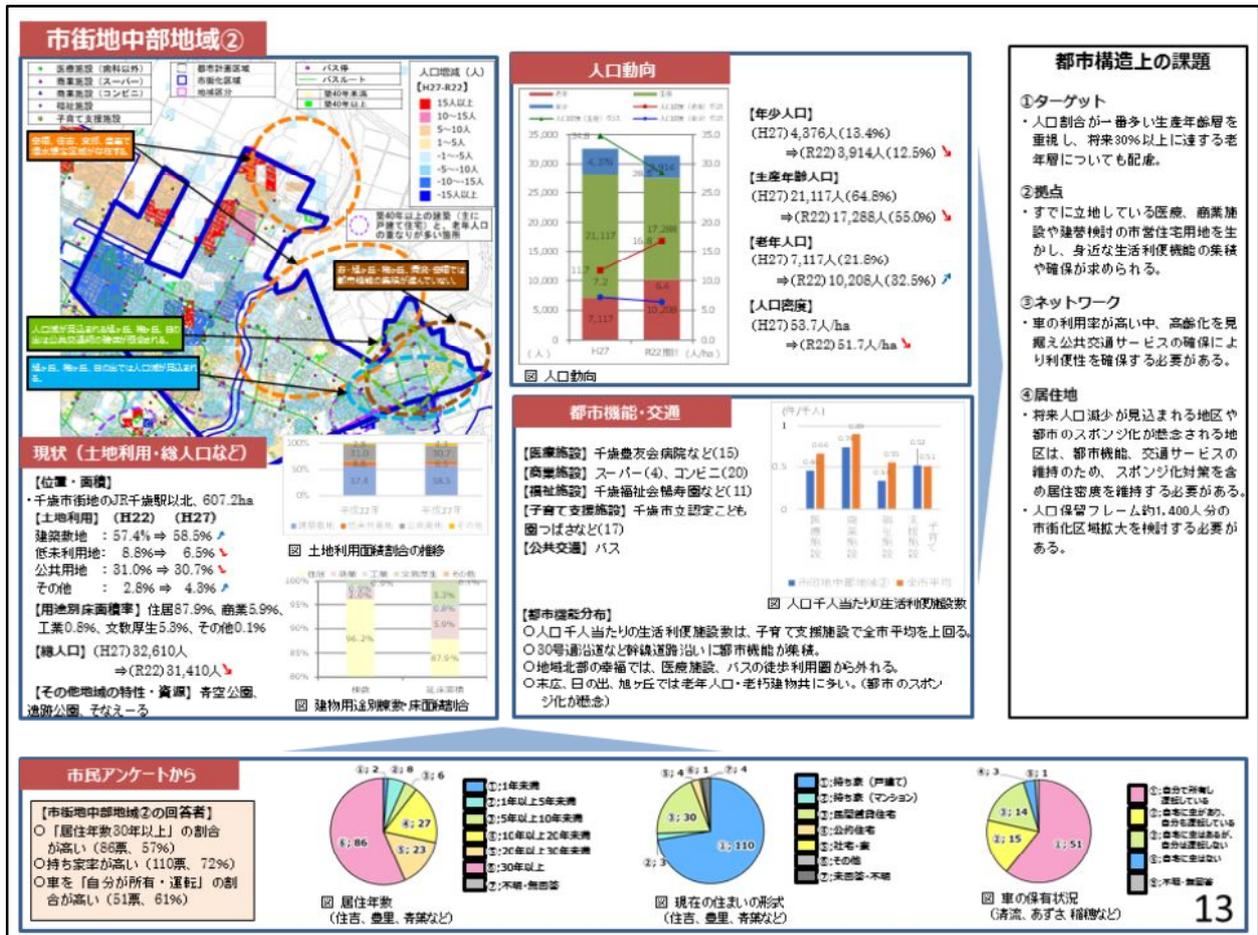
12ページの市街地中部地域 について、この地域は千歳駅の周辺を中心とした地域のうち、千歳駅以南の地域で、青葉公園などの地域資源があります。

中心市街地地区と重複するため商業系建物面積の割合が比較的高く、人口動向は年少、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が見込まれ、人口密度も低下が予測されます。

都市機能については商業、福祉において集積度が高くなっていますが、一部都市機能の徒歩圏から外れるエリアや、都市のスポンジ化が懸念されるエリアがみられます。

課題としては、人口割合が一番多い生産年齢層を重視し、将来30%以上に増加する老年層にも配慮して、今後も幹線道路の沿道を生かし、商業機能や生活利便機能の集積や確保、居住推進による公共交通サービスの確保、都市のスポンジ化対策を含めた居住密度の維持・向上などが必要になります。

市民アンケートからは車の保有状況で「自分で所有し運転している」割合が比較的低くなっており、便利なまちなかであること、老年層が一定程度いることを反映していると考えられます。



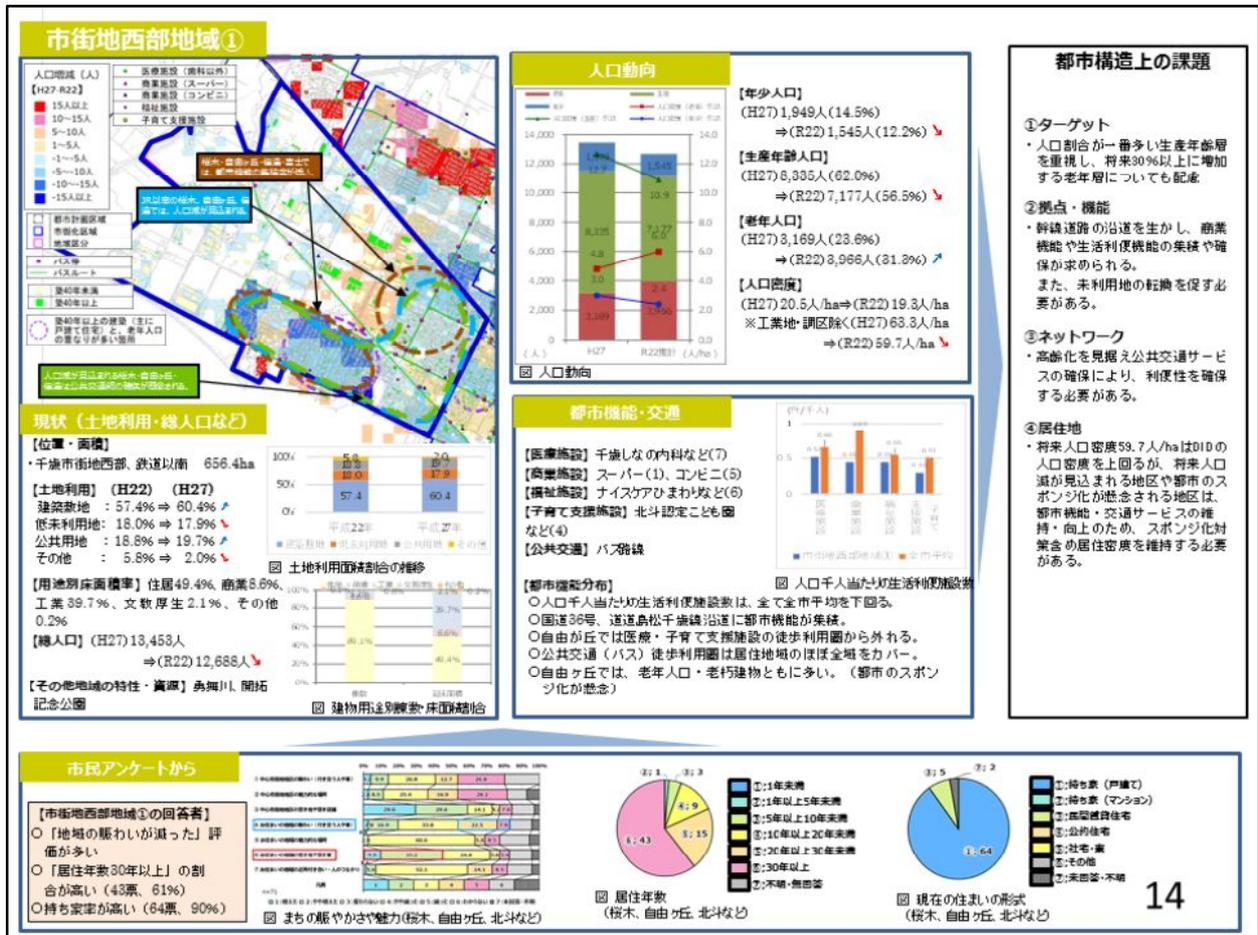
13ページの市街地中部地域 について、この地域は千歳駅の周辺を中心とした地域のうち、千歳駅以北の地域で、青空公園、遺跡公園などの地域資源があります。

住居系の建物面積の割合が高く、人口動向は年少、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が見込まれ人口密度も低下が予測されます。

都市機能については医療、商業、福祉において集積度が低くなっており、一部都市機能の徒歩圏から外れるエリアや、都市のスポンジ化が懸念されるエリアがみられます。

課題としては、人口割合が一番多い生産年齢層を重視し将来30%以上に達する老年層にも配慮し、今後は既存の医療、商業施設や、市営住宅用地を生かした身近な生活利便機能の集積・確保、高齢化を見据えた公共交通サービスの確保などが必要になります。

市民アンケートからは清流、あずさ、稲穂などで車を「自分で所有し運転している」割合が高いこと、住吉、豊里、青葉などで居住年数30年以上の方が多くいることから、特に郊外部で定住している生産年齢層は、10～20年後に加齢で車に乗らなくなったときに日常の生活利便性が低下することが懸念されます。



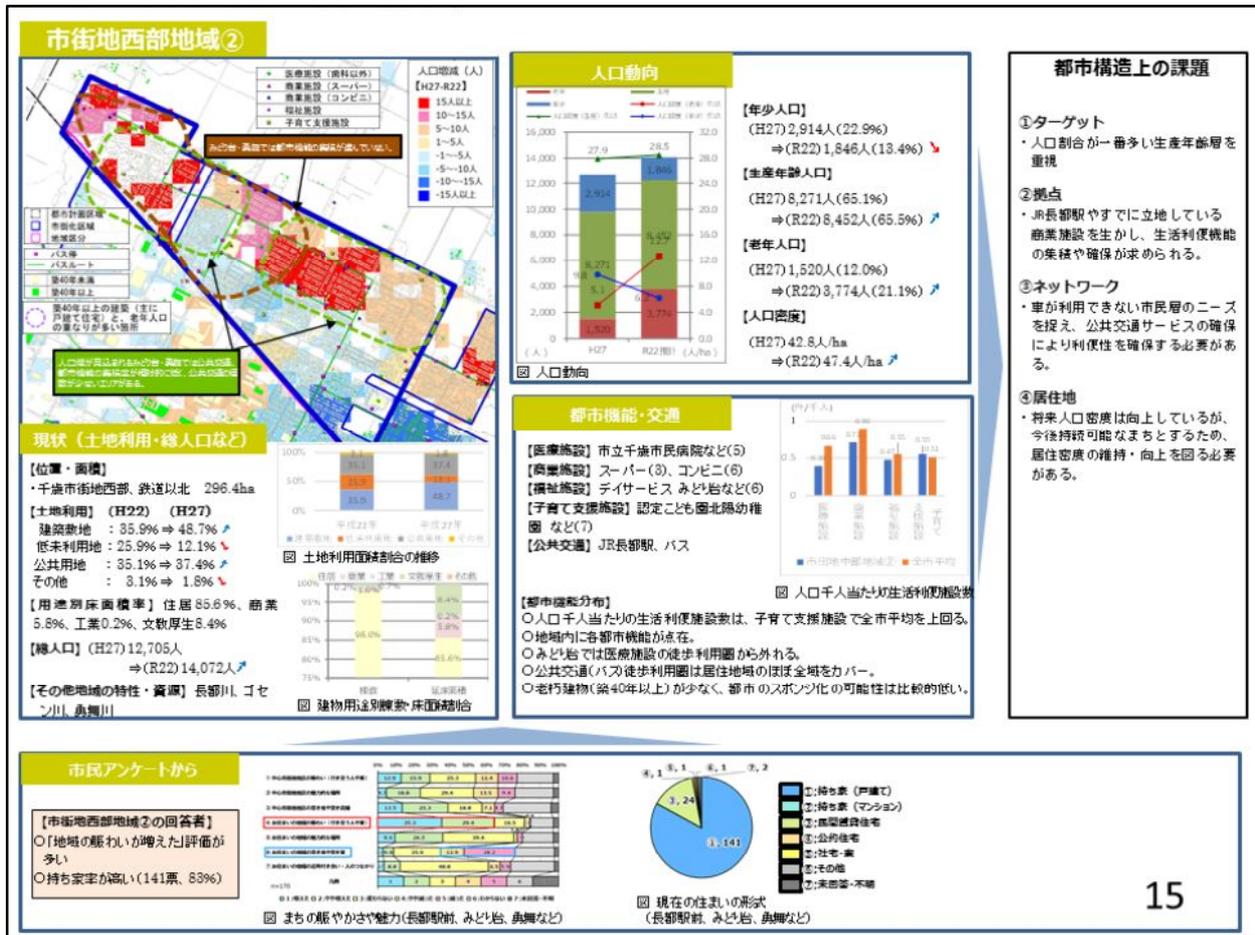
14ページの市街地西部地域 について、この地域は長都駅周辺を中心とした地域のうち、長都駅以南の地域で、勇舞川などの地域資源があります。

住居のほか、工業系の建物面積割合が高く、人口動向は年少、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が見込まれ、人口密度も低下が予測されています。

都市機能については医療、商業、福祉子育て支援のいずれにおいても集積度が低くなっており、一部都市機能の徒歩圏から外れるエリアや、都市のスポンジ化が懸念されるエリアがみられます。

課題としては、人口割合が一番多い生産年齢層を重視し将来30%以上に増加する老年層にも配慮し、今後、幹線道路の沿道を生かし、商業機能や生活利便機能の集積・確保や未利用地の土地利用転換、高齢化を見据え公共交通サービスの確保、スポンジ化対策を含めた居住密度の維持などが必要になります。

市民アンケートからは、少子高齢化が進みつつある桜木、自由ヶ丘、北斗などで持ち家率が高く、居住年数30年以上の割合が高いこと、地域の賑わいが減った、空き地や空き家が増えたという評価が多くなっています。



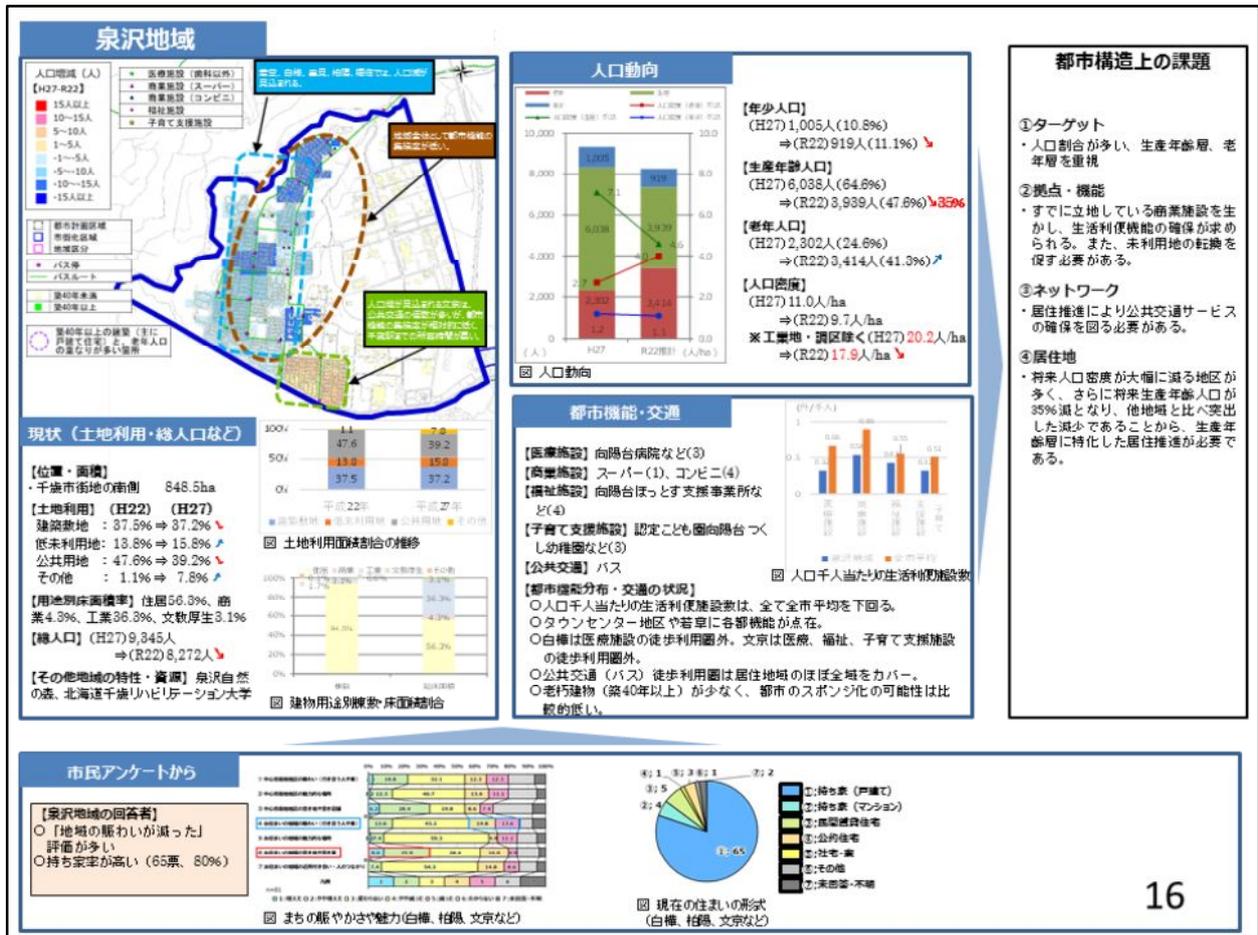
15ページの市街地西部地域 について、この地域は長都駅の周辺を中心とした地域のうち、長都駅以北の地域で、長都川、ゴセン川などの地域資源があります。

住居系の建物面積割合が高く、人口動向は他の地域と異なり生産年齢層の増加が見込まれ、人口密度も上昇が予測されています。

都市機能については医療、商業、福祉においても集積度が低くなっており、一部都市機能の徒歩圏から外れるエリアがみられます。

課題としては人口割合が一番多い生産年齢層を重視し、JR長都駅や既に立地している商業施設を生かした生活利便機能の集積・確保、車が利用できない市民層のニーズを捉えた公共交通サービスの確保、持続可能なまちとするための居住密度の維持・向上が必要になります。

市民アンケートからは、長都駅前、みどり台、勇舞などでは持ち家居住が多く、地域の賑わいは増え、空き地・空き家などが減ったという評価が多くなっています。



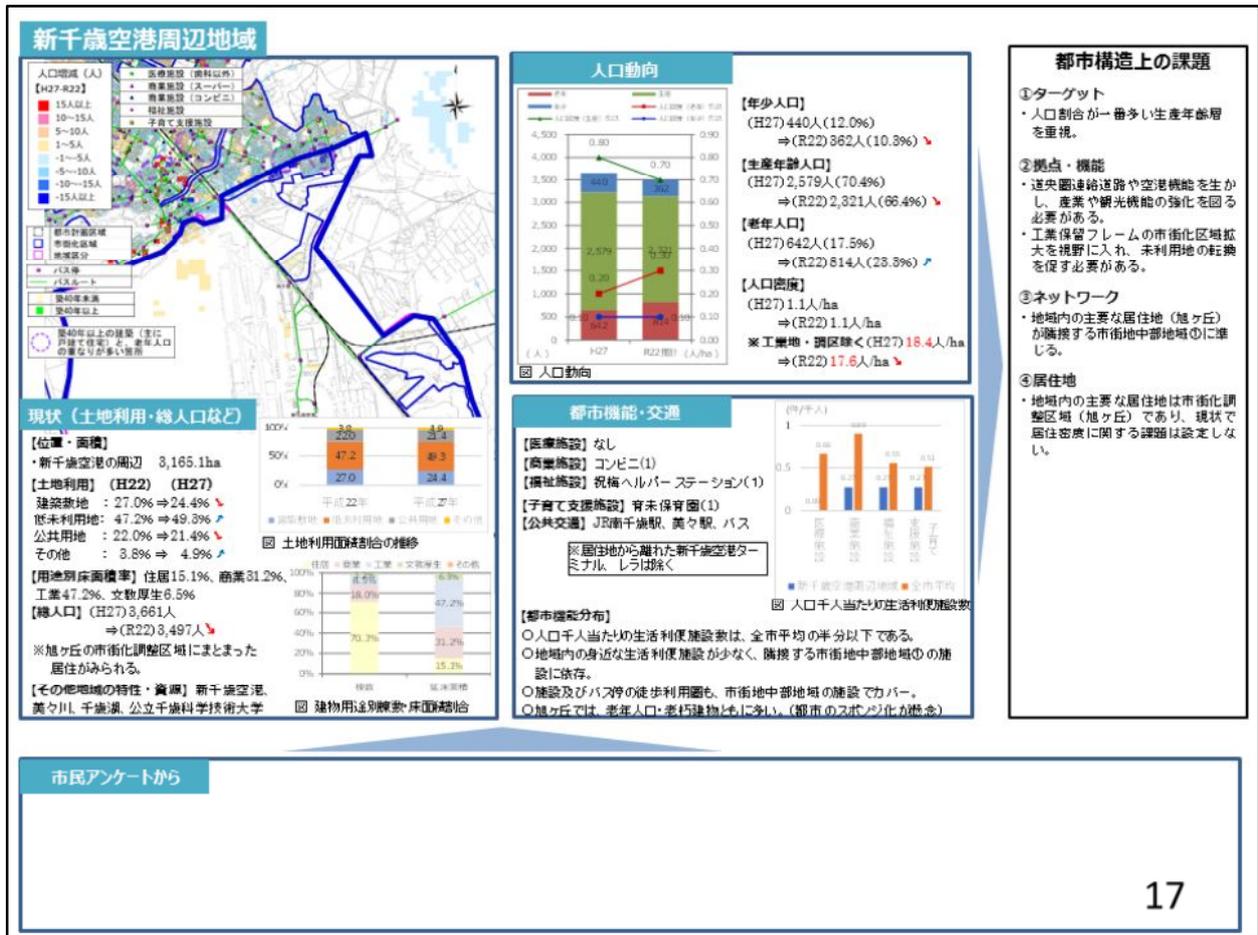
16ページの泉沢地域について、この地域は千歳市街の南側に形成された市街地で、泉沢自然の森などの地域資源があります。

住居系のほか工業系の建物面積割合が高く、人口動向は年少、生産年齢人口の減少(特に生産年齢層は35%減と大幅な減少)と老年人口の増加が見込まれ、人口密度も低下が予測されています。

都市機能については医療、商業、福祉、子育て支援のいずれにおいても集積度が低くなっており、一部都市機能の徒歩圏から外れるエリアや、都市のスポンジ化が懸念されるエリアがみられます。

課題としては人口割合が一番多い生産年齢・老年層を重視し、既に立地している商業施設を生かした生活利便機能の確保及び未利用地の転換、居住推進による公共交通サービスの確保、令和22年の生産年齢人口減少率が35%と他地域に比べ突出していること、老年人口割合が40%を超えてしまうことから、他地域とは違う生産年齢層に特化した居住推進が必要になります。

市民アンケートからは、白樺、柏陽、文京などでは、持ち家居住の割合が高いこと、地域の賑わいが減り、空き地・空き家が増えたという評価が多くなっていることがあげられています。



17ページの新千歳空港周辺地域について、この地域は新千歳空港の周辺の地域で、美々川、千歳湖などの地域資源があります。

工業系の建物面積割合が特に高く、人口動向は年少、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が見込まれ、人口密度も低下が予測されています。

課題としては、人口割合が一番多い生産年齢層を重視し、道央圏連絡道路や空港機能を生かした産業や観光機能の強化及び未利用地の転換、工業系保留フレームの市街化区域拡大エリアとしての検討が必要になります。

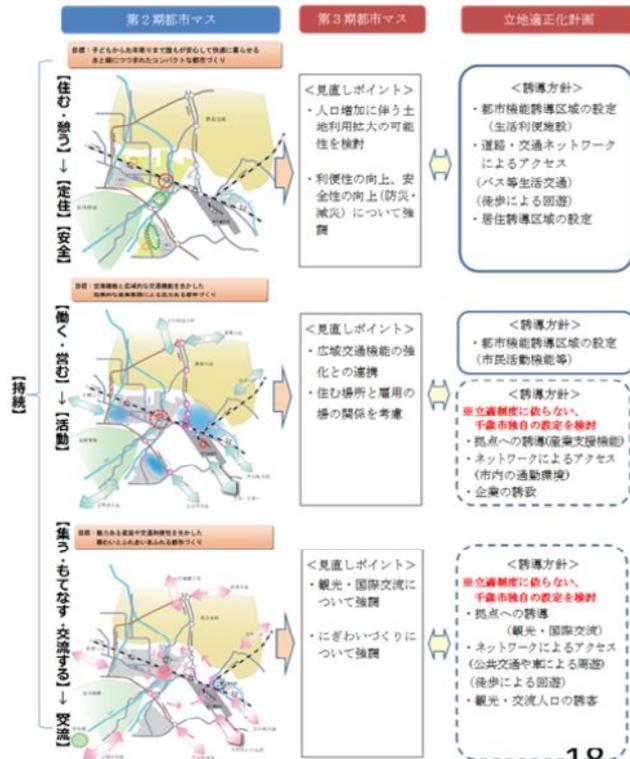
以上が、都市構造の分析による地域別の現状と課題についての説明となります。

7. 千歳市第3期都市計画マスタープランの方向性

・都市づくりの目標

- 【定住】**
誰もが将来にわたり快適に住み続けられる都市づくり
- 【活動】**
市民活動や企業活動が発展する都市づくり
- 【交流】**
人と物が活発に行きかう賑わいと活力ある都市づくり
- 【安全】**
災害等に備えた安心・安全で自然と共存する都市づくり
- 【持続】**
多様性があり持続可能で効果的な都市づくり

- ・「定住」「安全」の都市構造図は、市民生活を支え居住密度を維持する、立地適正化計画制度に沿った誘導方針を設定します。
- ・「活動」の都市構造図は、一部の機能（市民活動等）について立地適正化計画の都市機能誘導区域設定を検討し、その他は千歳市独自の方針を検討していきます。
- ・「交流」の都市構造図は、立地適正化計画とは直接連動しませんが、必要に応じて千歳市独自の方針を検討していきます。
- ・「持続」はすべての都市構造を網羅する形で各構造図に盛り込みます（ストック活用、コミュニティ維持、公民連携）



ここから、千歳市第3期都市計画マスタープランの方向性についてご説明します。

「都市づくりの目標」について、第2期都市計画マスタープランでは、将来的な人口減少社会に向けコンパクトな都市づくりを目標としておりますが、令和3年度を始期とする第7期総合計画において、人口10万人を目指し、定住や移住に関する施策を推進し、市民アンケートにおいて、まちの賑わいを求める声があることなどを踏まえ、第2期都市マスの3つの視点の考え方を引き継ぎつつ、新たな視点として「安全」と「持続」を追加し、「定住」「活動」「交流」「安全」「持続」の5つを都市づくりの目標としております。

この目標について、3つの将来都市構造図で整理をしています。

・「定住」「安全」の都市構造図は、市民生活を支え居住密度を維持する、立地適正化計画制度に沿った誘導方針を設定します。

・「活動」の都市構造図は、工業地・商業地など働く場所の確保や 産業振興、市民活動の場を想定したもので、一部機能について、立地適正化計画の都市機能誘導区域設定を検討し、その他 市独自の方針・区域設定を検討していきます。

・「交流」の都市構造図は、空港や市街地、その他の観光エリアの連携を想定したもので、必要に応じて市独自の方針・区域設定を検討していきます。

・「持続」については（ストック活用、コミュニティ維持、公民連携の考え方を念頭に）すべての都市構造を網羅する形で設定します。

7. 千歳市第3期都市計画マスタープランの方向性

・地域別構想

地域別構想は、全体構想（分野別方針）を踏まえ、地域特性に応じた「地域づくりの目標」「将来市街地構造」「地域づくりの方針」を定めるものです。

ここでの地域区分は、地形・地物やコミュニティとして一体的でまとまりのある地域、日常のサービス機能を備え、一定のまとまった人口を有する単位とします。

第2期都市計画マスタープランでは、「中心市街地地区」、「市街地中部地域」、「市街地西部地域」、「泉沢地域」、「新千歳空港周辺地域」の《1地区4地域》の地域区分としていました。

しかし、「市街地中部地域」、「市街地西部地域」については、JR千歳線を境に土地利用や人口の動向など違いがみられ、これまでより詳細に地域の状況を検証する必要があることから、第3期都市計画マスタープランでは、市街地中部地域、市街地西部地域をそれぞれ[鉄道以南]、[鉄道以北]に分けて地域別の方針を整理します。

千歳市第2期都市計画マスタープラン
の地域区分



千歳市第3期都市計画マスタープラン
の地域区分



市街地中部地域、市街地西部地域について
[鉄道以南]と[鉄道以北]に分ける 19

地域別構想について説明します。

第2期都市計画マスタープランでは左の図のとおり、「中心市街地地区」、「市街地中部地域」、「市街地西部地域」、「泉沢地域」、「新千歳空港周辺地域」の《1地区4地域》に区分をしておりました。

第3期都市計画マスタープランでは右の図の赤枠で囲んでおります、「市街地中部地域」、「市街地西部地域」について、JR千歳線を境に土地利用や人口の動向などに違いがみられることから、市街地中部地域、市街地西部地域をそれぞれ[鉄道以南]、[鉄道以北]に分けて地域別の方針を整理することとしております。



ここからは、地域別構想により、主に第2期都市計画マスタープランからの変更部分についてご説明します。

こちらの図は、中心市街地地区で、図の中央はJR千歳駅となっております。

図の赤いアンダーラインは、これまでの第2期都市計画マスタープランから、文言の追加・変更箇所を示しており、主に立地適正化計画における都市機能の集約や、民間開発、ストックの活用等を意識した内容を追記しております。

また、北海道が定める「整備・開発及び保全の方針」の見直しに伴い、凡例に示している土地利用や道路の名称の一部変更に加え、立地適正化計画と整合を図り「中心拠点」を都市機能誘導区域として、範囲を示しています。

市街地中部地域[鉄道以南]の地域づくりの方針図(案)

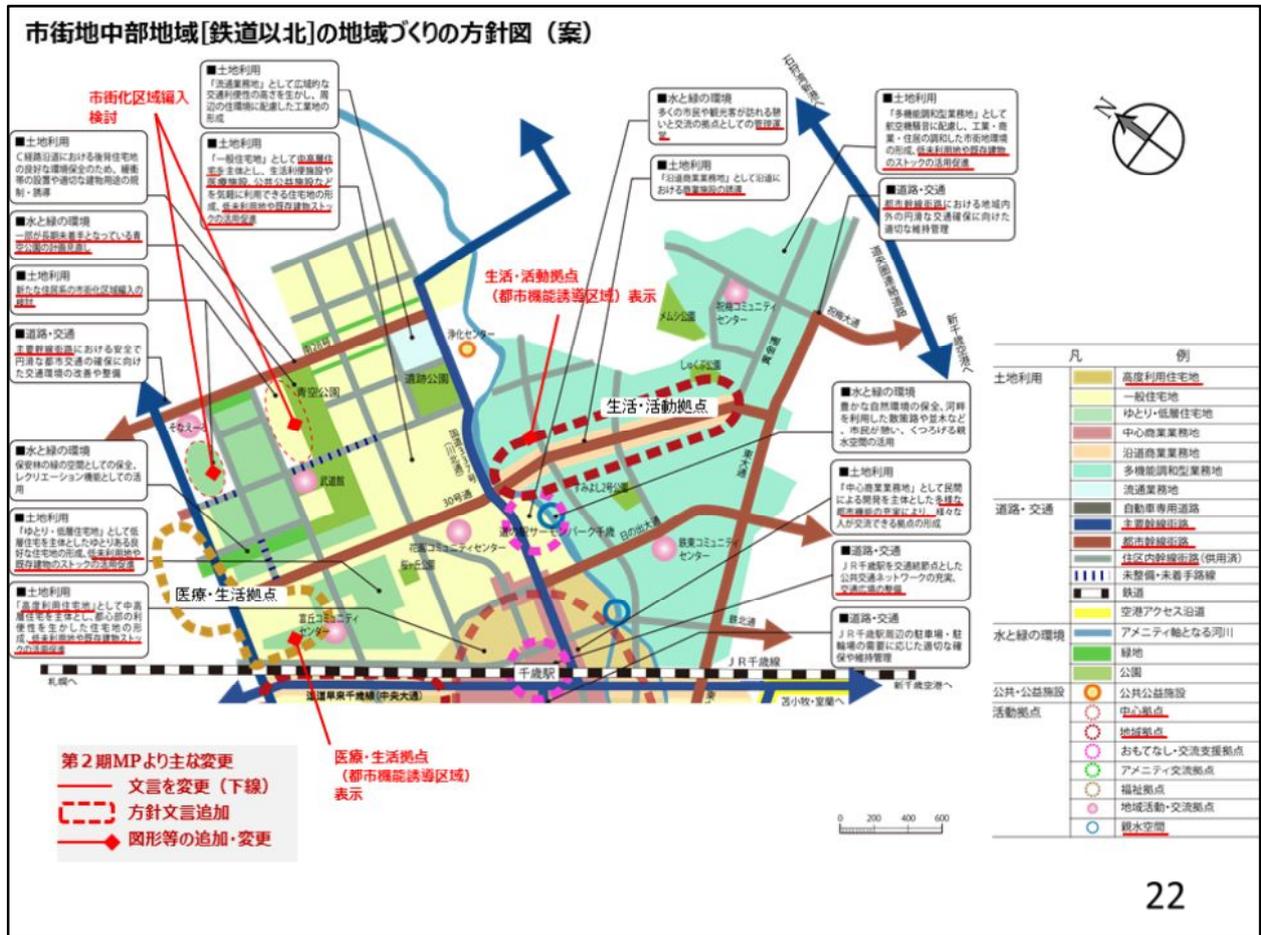


こちらは、市街地中部地域の鉄道以南になります。

JR千歳駅から南側の青葉公園を含み、桂木、新星までが範囲となっております。

第2期都市計画マスタープランから、土地利用等に大きな違いはありませんが、凡例の名称や方針の位置づけなどの表現について、一部変更しております。

また、国道36号、道道早来千歳線の幹線道路沿道に、立地適正化計画と整合を図り「生活・活動拠点」を都市機能誘導区域として、範囲を示しています。

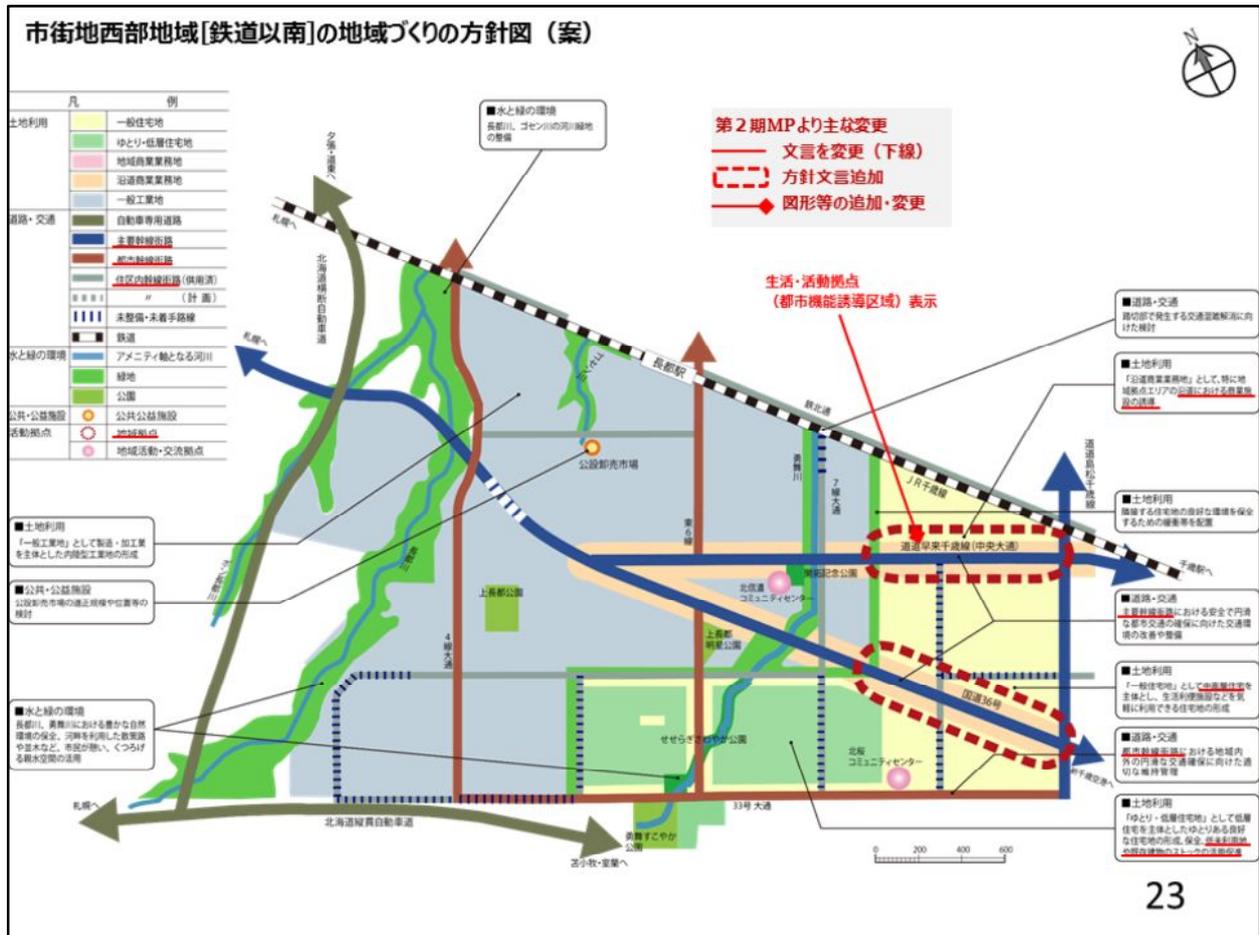


こちらは、市街地中部地域の鉄道以北になります。

JR千歳駅から北側のあずさ、幸福、東郊、寿などが範囲となっております。

第2期都市計画マスタープランからの主な変更点として、現在、南28号通りの南側、そなえーる及び青空公園などに隣接する市街化調整区域について、今後の人口増加に対応して市街化区域への編入を検討する地区として想定し、水と緑の環境では、一部が長期未着手となっている青空公園の計画の見直しをすることとしております。

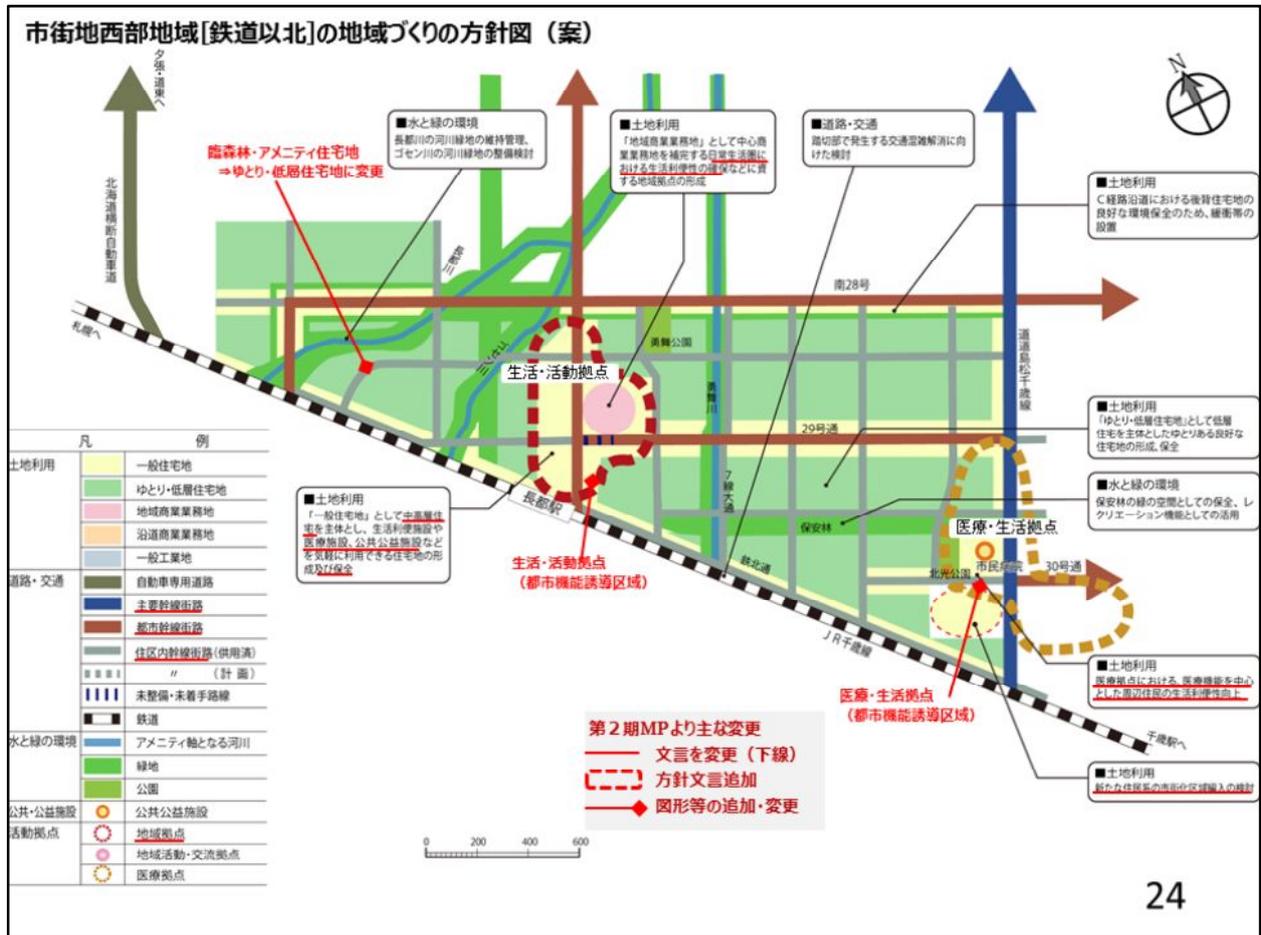
また、千歳川から黄金通までの30号通沿道に、立地適正化計画と整合を図り「生活・活動拠点」を都市機能誘導区域として、範囲を示しています。



こちらは、市街地西部地域の鉄道以南になります。

JR長都駅から南側の信濃、桜木、自由が丘や工業団地などが範囲となっております。

国道36号及び道道早来千歳線の幹線道路沿道を「沿道商業業務地」と位置付け、そのうち、住宅地に隣接する部分について、立地適正化計画と整合を図り「生活・活動拠点」と位置づけています。



こちらは、市街地西部地域の鉄道以北になります。

JR長都駅から北側の長都駅前、北光、勇舞、みどり台などが範囲となっております。

長都駅周辺の北側を立地適正化計画と整合を図り「生活・活動拠点」と位置づけています。また、市民病院が立地する周辺を「医療・生活拠点」とし、将来的に病院のほか生活利便施設の誘導も見据え範囲を設定しております。

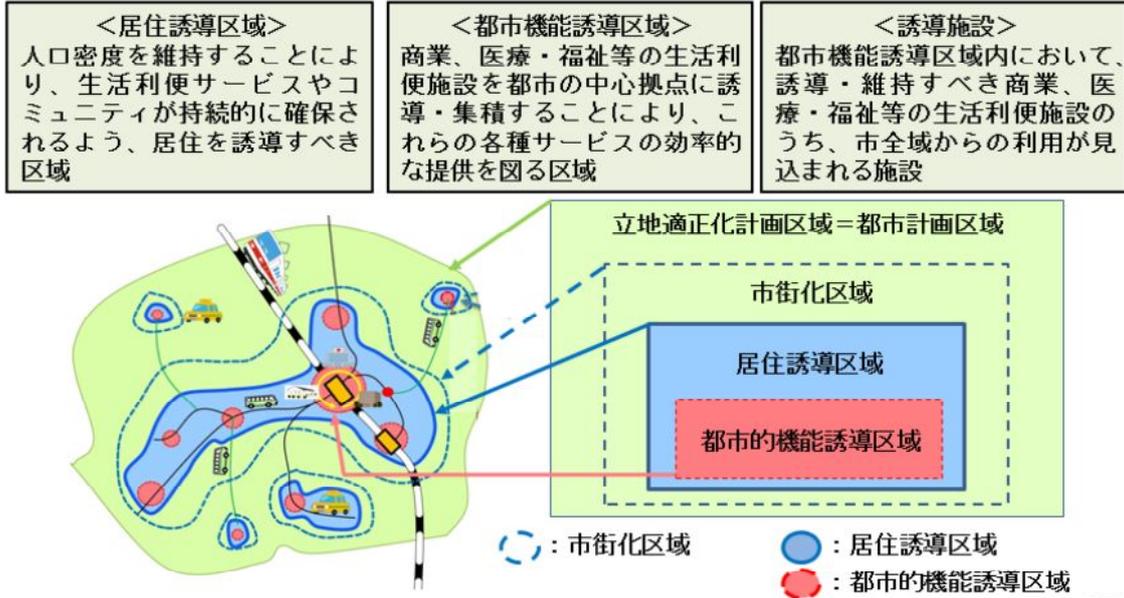
市民病院の南側の土地は、現在、市街化調整区域となっておりますが、今後の人口増加に対応して市街化区域編入を検討する区として想定しております。

8. 立地適正化計画の方向性

・立地適正化計画の構成

立地適正化に関する基本的な方針

計画により実現を目指すべき都市構造を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、定量的な目標を設定します。



27

次に、立地適正化計画の方向性について、ご説明します。

立地適正化に関する基本的な方針として、計画により実現を目指すべき都市構造を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、定量的な目標を設定し、居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設を定めることとされております。

居住誘導区域は、人口密度を維持することにより、生活利便サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域とされております。

都市機能誘導区域は、商業、医療・福祉等の生活利便施設を(都市の中心拠点に誘導・集積)することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域とされております。

誘導施設は、都市機能誘導区域内において、誘導・維持すべき商業、医療・福祉等の生活利便施設のうち、(市全域からの利用が見込まれる施設)とされております。

27ページの図は立地適正化計画をイメージになります。

立地適正化計画区域は都市計画区域とされ、居住誘導区域は市街化区域内に定め、都市機能誘導区域は居住誘導区域に定めるものとなっております。

・居住誘導区域の設定範囲
 (1) 居住誘導区域の考え方

都市計画運用指針(抜粋)	
居住誘導区域の設定について	居住誘導区域が将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべきことは言うまでもない。例えば、今後人口減少が見込まれる都市や既に人口減少が進みつつある都市においては、 <u>居住誘導区域をいたずらに広く設定するべきではなく、人口動態、土地利用、災害リスク、公共交通の利便性等を総合的に勘案した適切な区域設定が行われるべきである。</u> (中略)一方で、居住誘導区域の設定に当たっては、 <u>市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。</u>
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

居住誘導区域の考え方について、国土交通省が策定する「都市計画運用指針」の内容について、ご説明いたします。

居住誘導区域の設定について、「将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべきであり、例えば、今後人口減少が見込まれる都市や、既に人口減少が進みつつある都市においては、居住誘導区域をいたずらに広く設定するべきではなく、人口動態、土地利用、災害リスク、公共交通の利便性等を総合的に勘案した適切な区域設定が行われるべきである。

市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。」とされており、また、居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域となっております。

このことから、人口が減少せず、人口が増加、維持できるのであれば必要以上に縮小することまでを求められているものではないと考えられます。

(2) 居住誘導区域に含まない区域

項目	具体例(都市計画運用指針(抜粋))
①含まない区域	・市街化調整区域 等
②原則として含まない区域	・土砂災害特別警戒区域 等
③災害リスク、警戒避難体制の整備状況等を勘案し、居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は、原則として含まない区域	・土砂災害警戒区域 ・洪水浸水想定区域 等
④慎重な判断が必要な区域	・工業専用地域 ・法令により住宅の建築が制限されている区域 ・居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

次に、居住誘導区域に含まない区域についてご説明します。

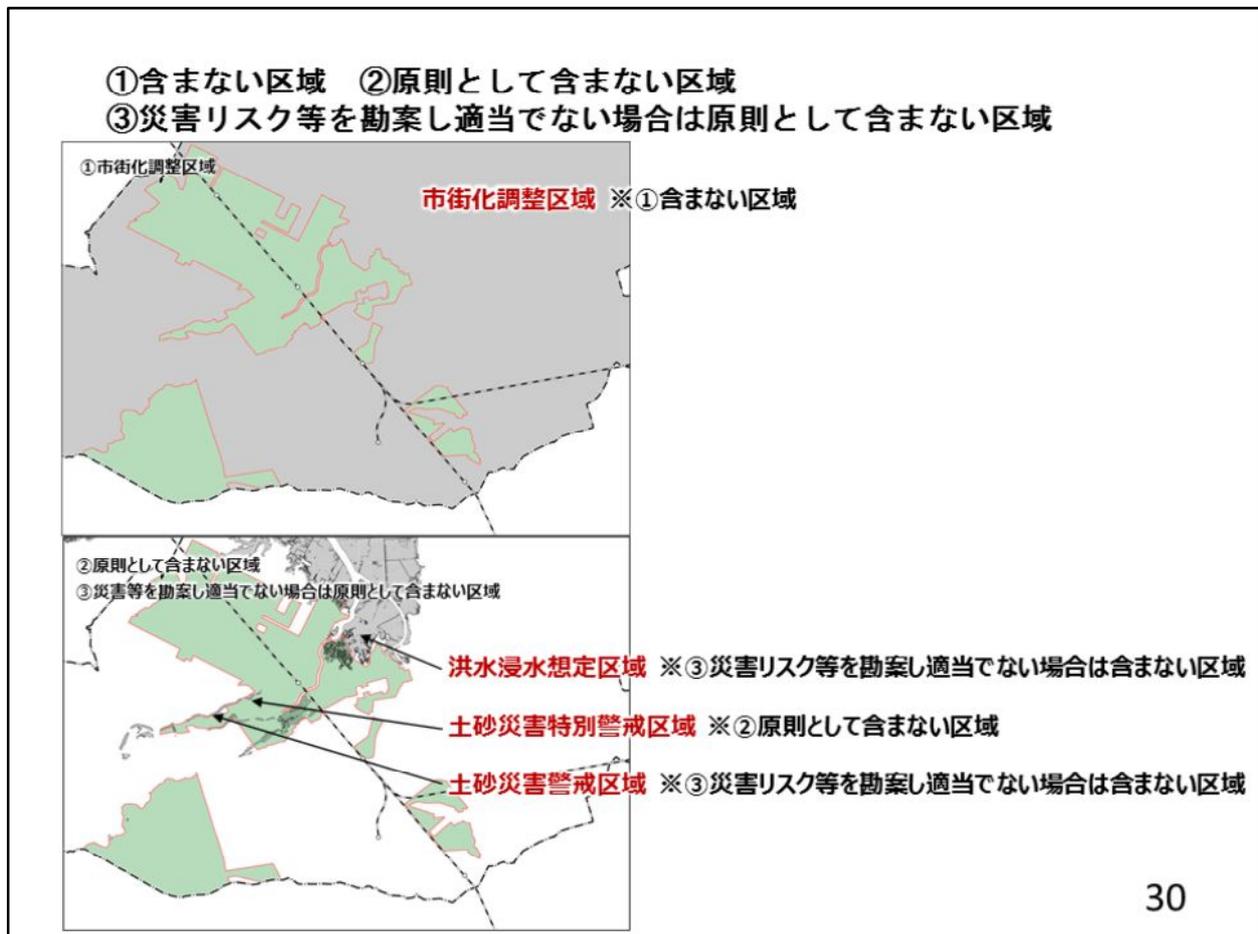
都市計画運用指針において、居住誘導区域に含まない区域としては、

市街化調整区域となっております。

原則として含まない区域としては、土砂災害特別警戒区域、いわゆるレッドゾーンとなっております。

災害リスク、警戒避難体制の整備状況等を勘案し、居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は、原則として含まない区域としては、土砂災害警戒区域、いわゆるイエローゾーン、洪水浸水想定区域等となっております。

慎重な判断が必要な区域として、工業専用地域、法令により住宅の建築が制限されている区域、居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域が挙げられております。



「都市計画運用指針」に基づき、本市において、居住誘導区域に含まない区域を想定いたします。

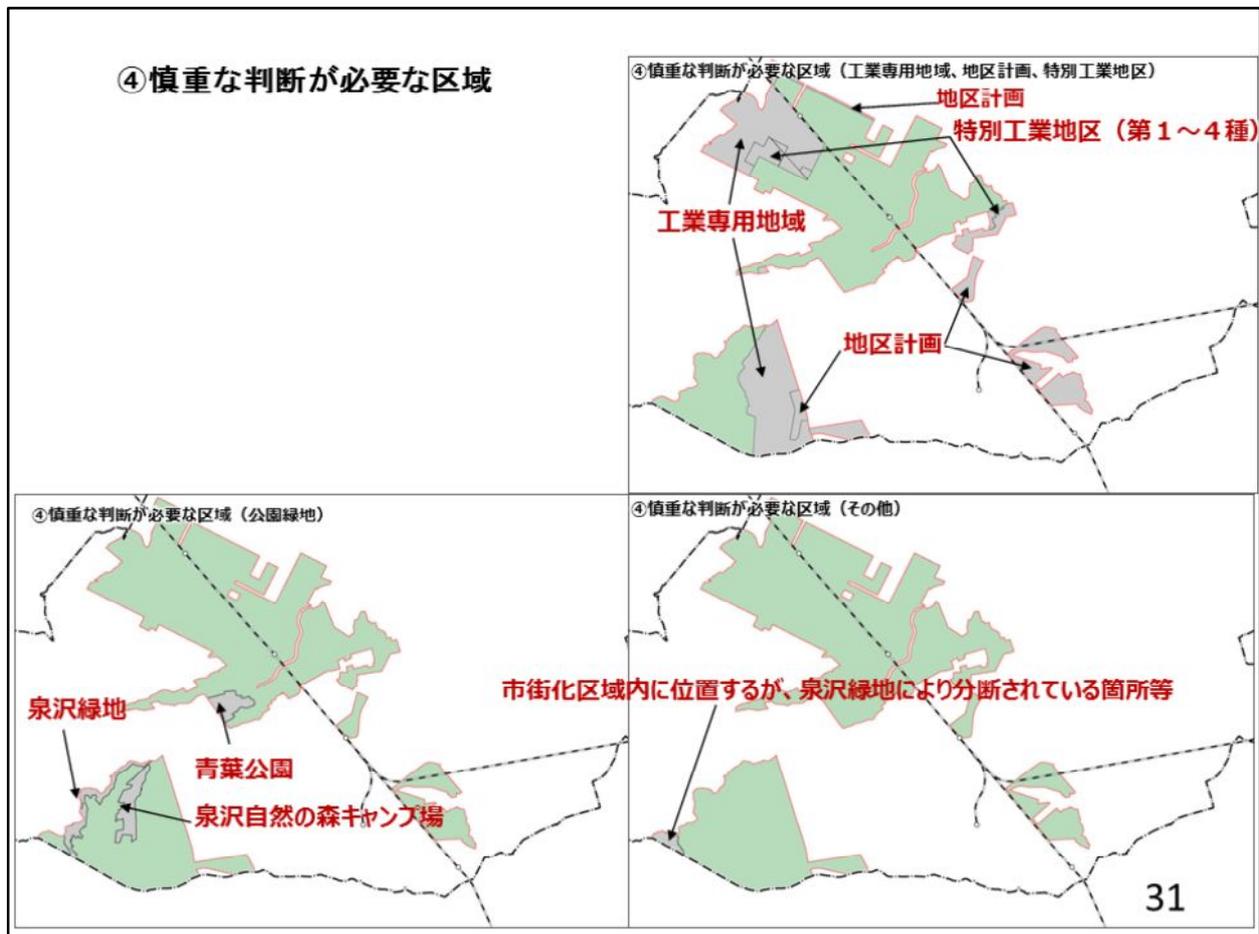
上段の図において、緑色の部分が市街化区域、灰色部分が 居住誘導区域に含まない区域とされる市街化調整区域となっております。

下段の図にいきまして、

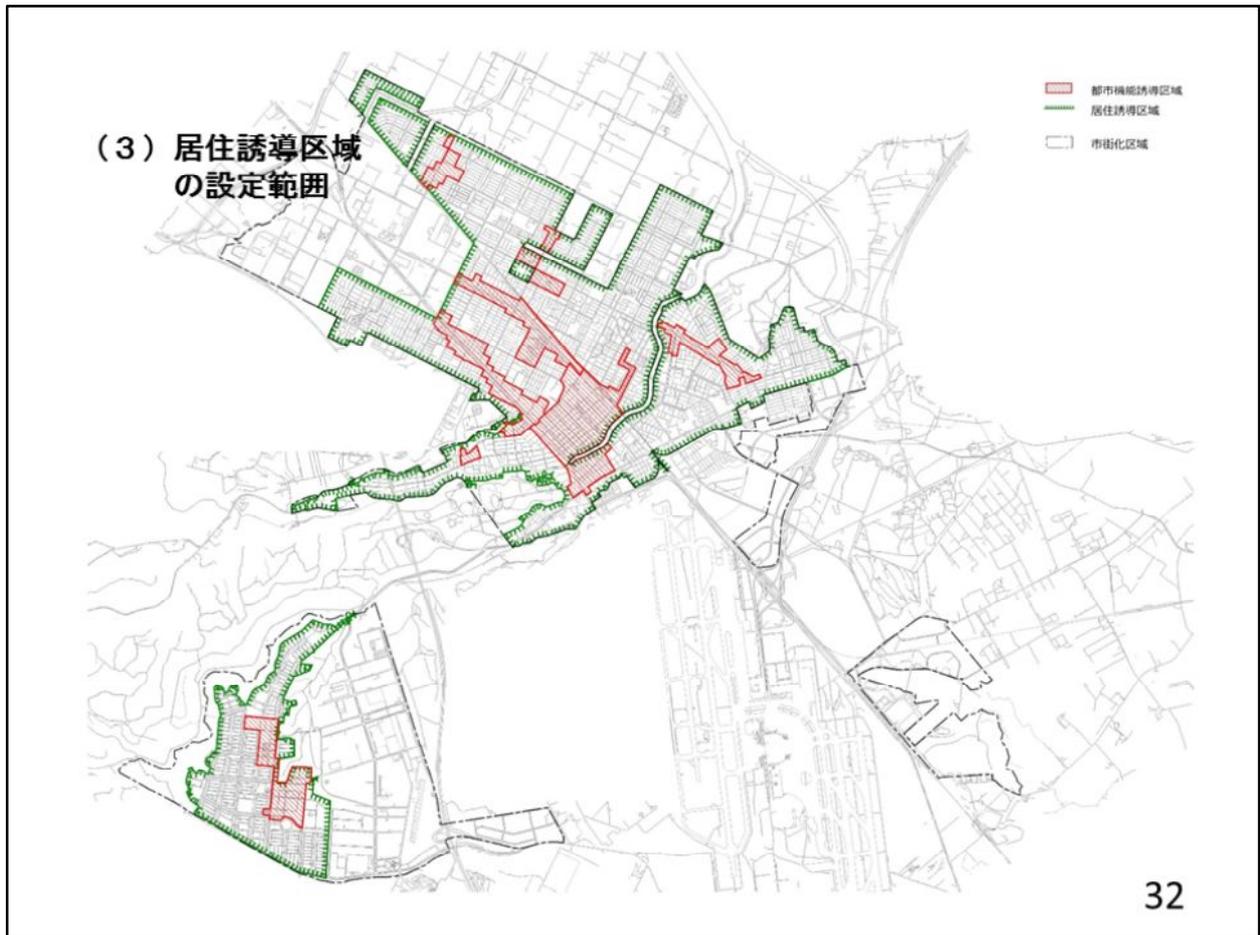
原則として含まない区域とされる 桂木、大和、緑町の土砂災害特別警戒区域、

災害リスク等を勘案し適当でない場合は原則として含まない区域である 東郊、豊里、幸福、東雲町などの洪水浸水想定区域

同じく 桂木、大和、緑町の土砂災害警戒区域となっております。



次に、慎重な判断が必要な区域について、右上の図の工業専用地域、地区計画や特別工業地区、同じく左下の図の大規模な緑地や公園、右下の図の居住が制限されている地区が、居住誘導区域に含まない地域として想定されます。



この内容を踏まえ、居住誘導区域の設定範囲について、策定委員会において検討した結果、東郊、豊里、幸福、東雲町などの浸水想定区域については、災害リスクを踏まえた防災、減災対策を明らかにすることを前提に居住誘導区域に含めることとし、図に示す緑色で囲まれた範囲を居住誘導区域とすることとして、今後、北海道や国と協議を行うこととしております。

・都市機能誘導区域の考え方①

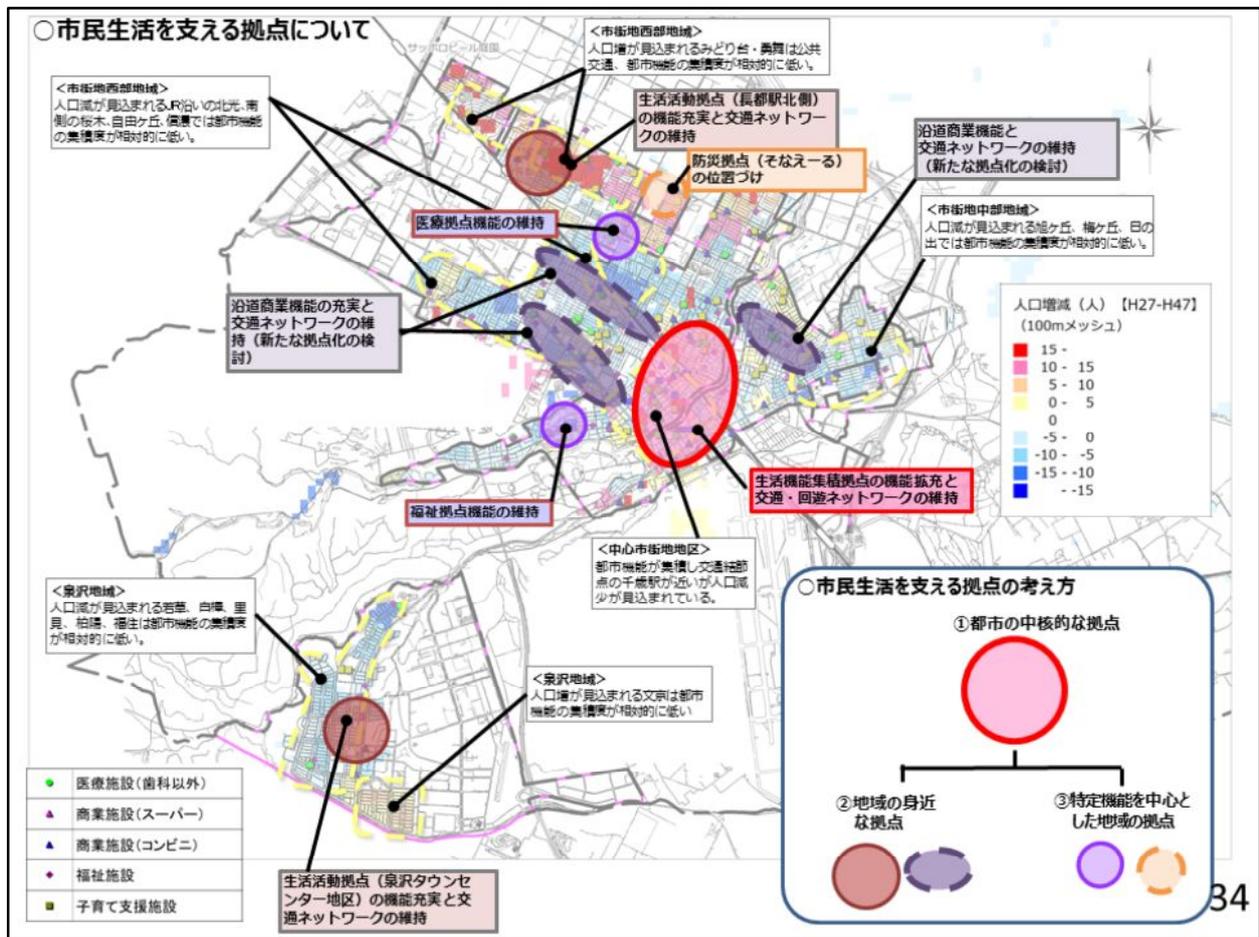
都市計画運用指針(抜粋)	
都市機能誘導区域の設定について	<p>都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。</p> <p>留意すべき事項) 都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。</p>

33

次に、都市機能誘導区域の考え方 について、国土交通省が策定する「都市計画運用指針」の内容について、ご説明いたします。

都市機能誘導区域の設定について、「都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定め」とされており、

留意すべき事項として、「都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。」とされております。



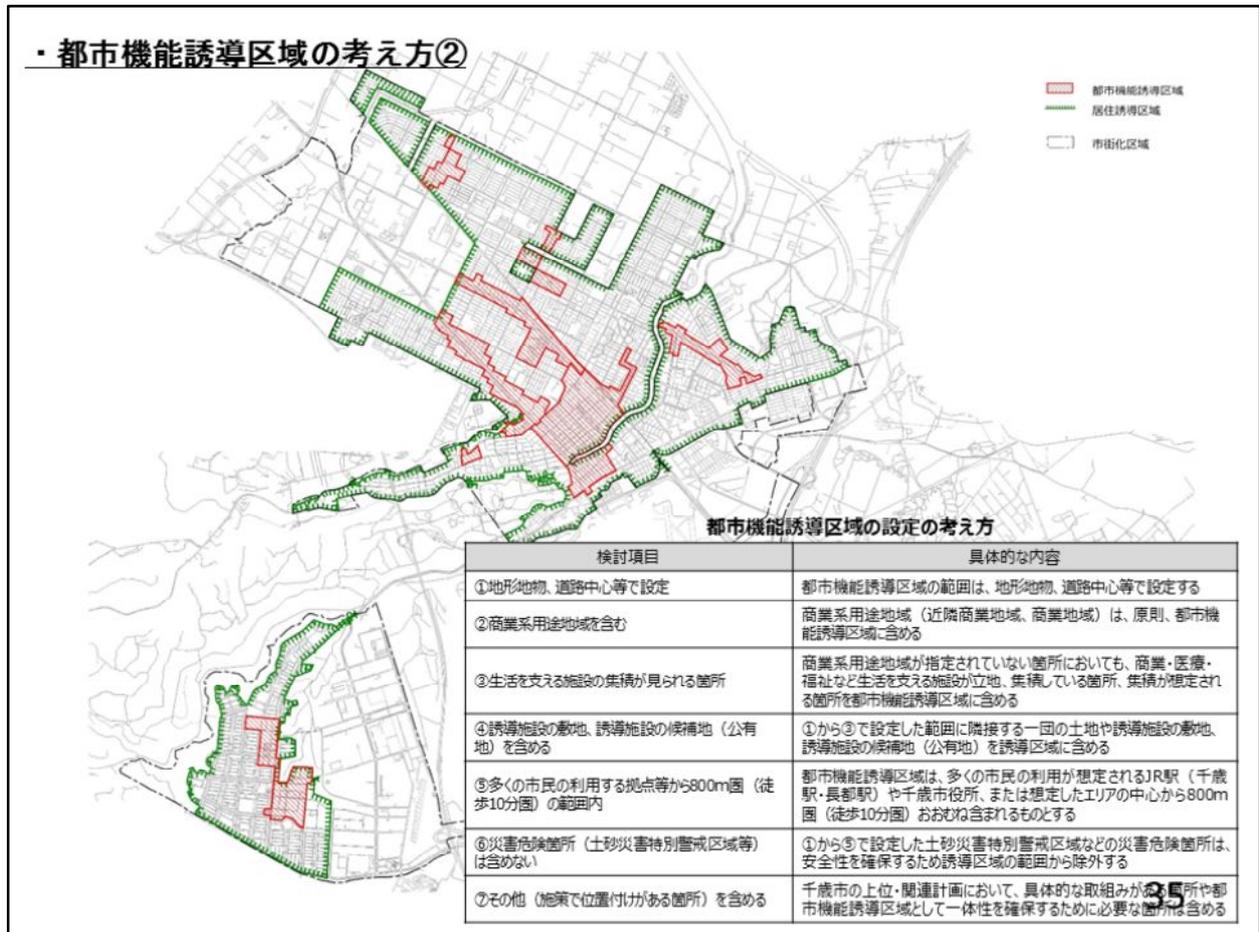
P34で市民生活を支える拠点について補足をします。

生活利便機能は、単純に市街地内に均等に配置するのではなく、日常よく利用する身近な施設は地域ごとに身近な場所に配置し、週末などに利用する大きな施設、高度なサービスを提供する施設は中心市街地に配置するのが合理的と考えられます。

したがって、図の右下に示すように、拠点の位置づけも中核的な拠点と、地域の拠点とにランクを分けて考えております。

第3期都市マス及び立適では、将来の人口減少や高齢化への対応を考慮して、第2期都市マスにおいて沿道商業業務地としての位置づけをしている、東郊、住吉の30号通沿道、中央大通及び国道36号沿道について、生活を支えるための新たな拠点の検討が必要と考えます。

・都市機能誘導区域の考え方②



次に、都市機能誘導区域の考え方 について、

区域の設定につきましては、

地形地物、道路中心等での設定を基本として

商業系用途地域を含み

生活を支える施設の集積が見られる箇所

誘導施設の敷地、誘導施設の候補地

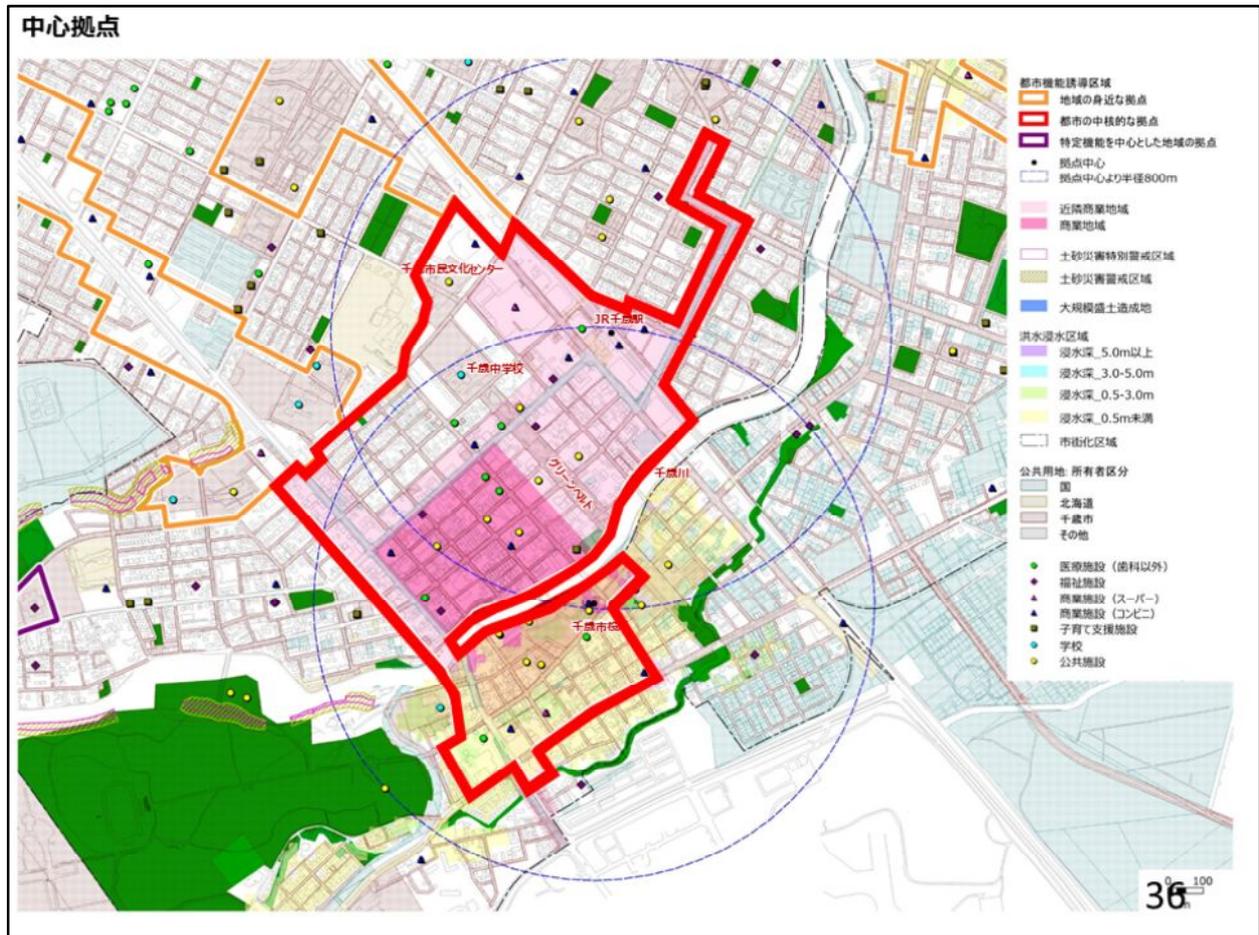
多くの市民の利用する拠点等から800m圏（徒歩10分圏）の範囲

土砂災害特別警戒区域は含めない

その他、千歳市の上位・関連計画において、具体的な取組みがある箇所や都市機能誘導区域として一体性を確保するために必要な箇所を含めた区域とし、

現状の生活利便施設の立地を生かし、居住誘導区域内の各所から歩いて暮らせるまちづくりを実現するよう、図の赤枠で囲った斜線部分を都市機能誘導区域としております。

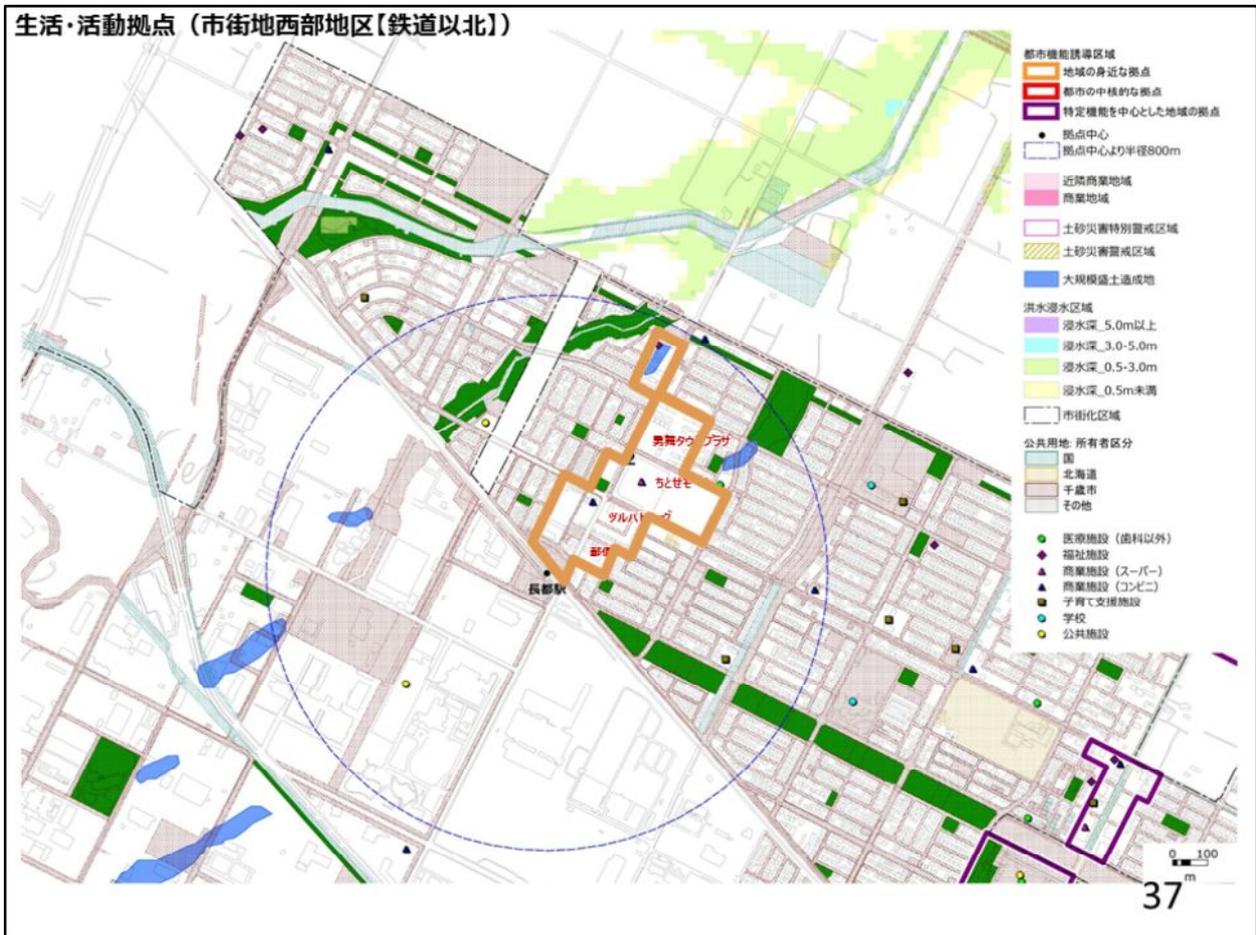
都市機能誘導区域の設定について、将来の人口減少を見据え、前もって立地適正化計画を策定することで、緩やかな都市機能の誘導や、一般的な地方都市が目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を市民に周知するとともに、区域の設定により補助金の対象となることを踏まえ、現状において施設の集積が見られる区域や今後集積が想定される区域などで、居住誘導区域内の各所から徒歩圏にある区域を設定するものとしております。



36ページから42ページにつきましては、これまでの内容を踏まえ想定される都市希望誘導区域を示しております。

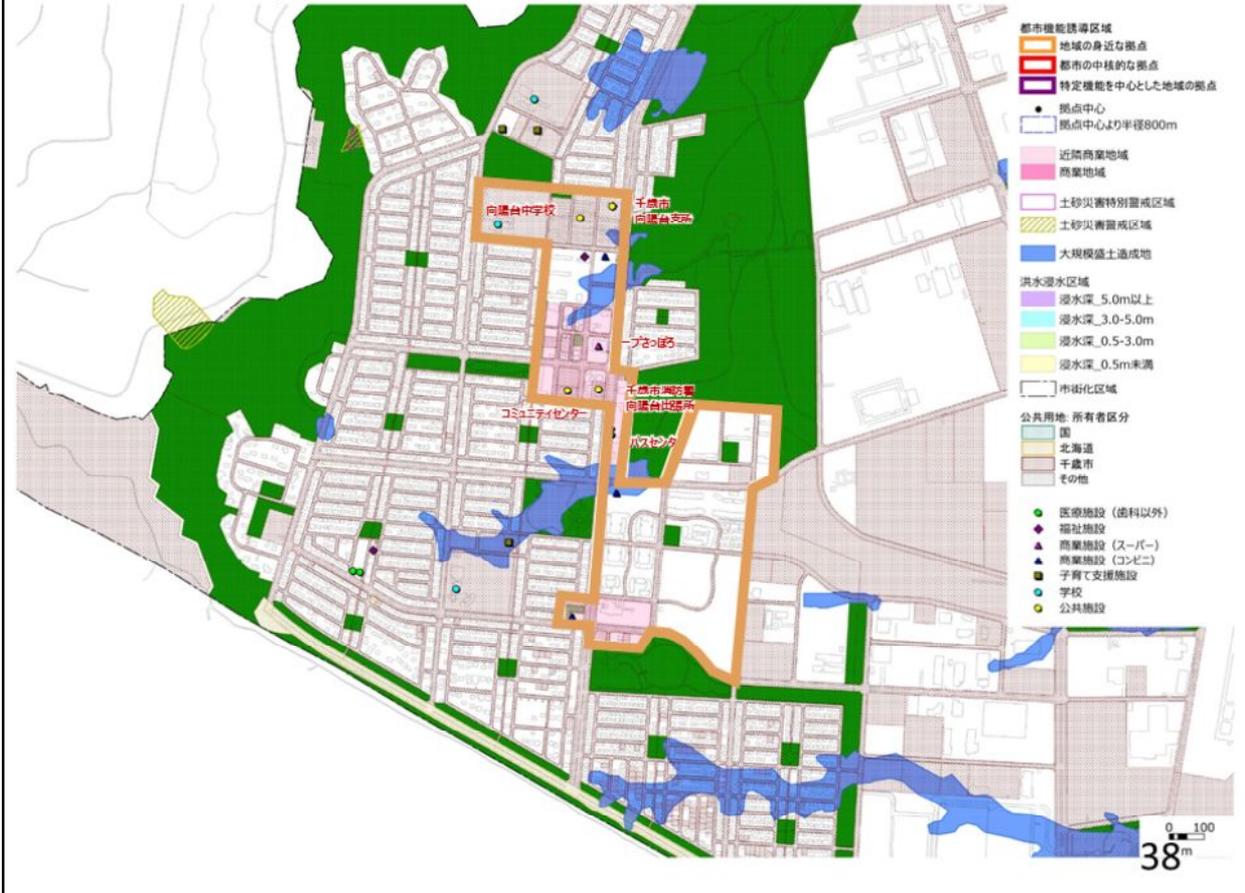
36ページは中心市街地エリアの都市機能誘導区域の想定地域になります。

生活・活動拠点（市街地西部地区〔鉄道以北〕）

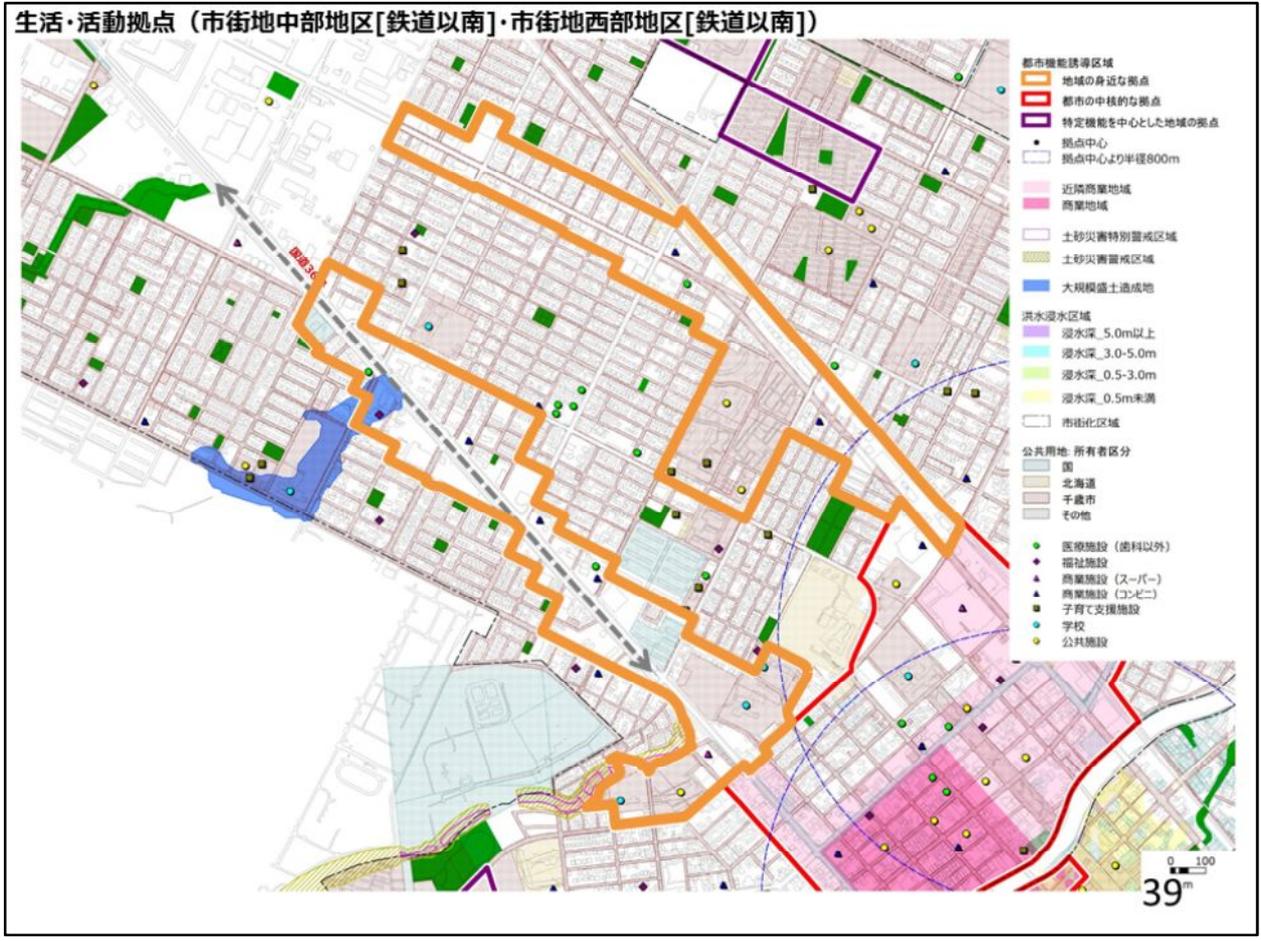


37ページは、JR長都駅周辺の都市機能誘導区域の想定地域になります。

生活・活動拠点（泉沢地区）

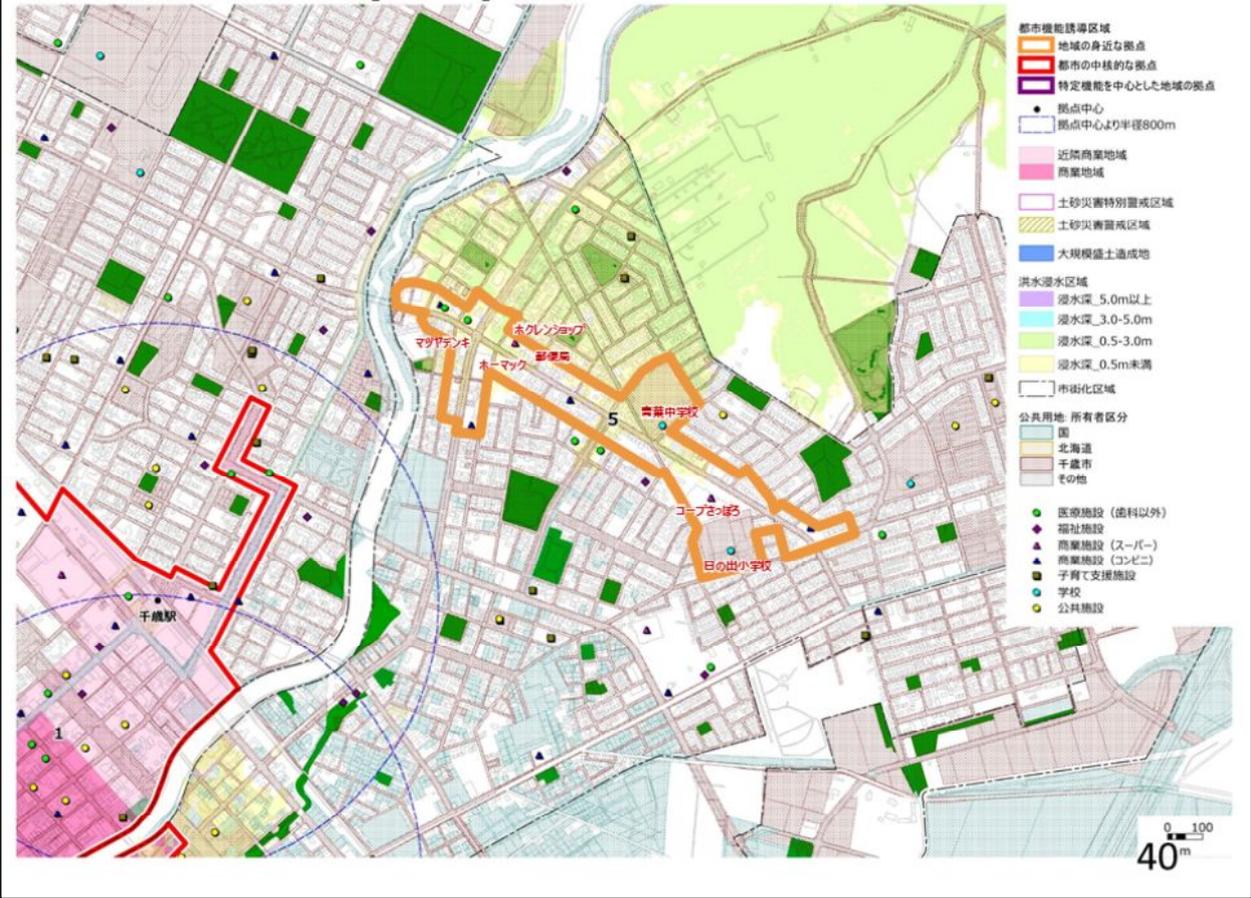


38ページは、泉沢タウンセンター地区の都市機能誘導区域の想定地域になります。

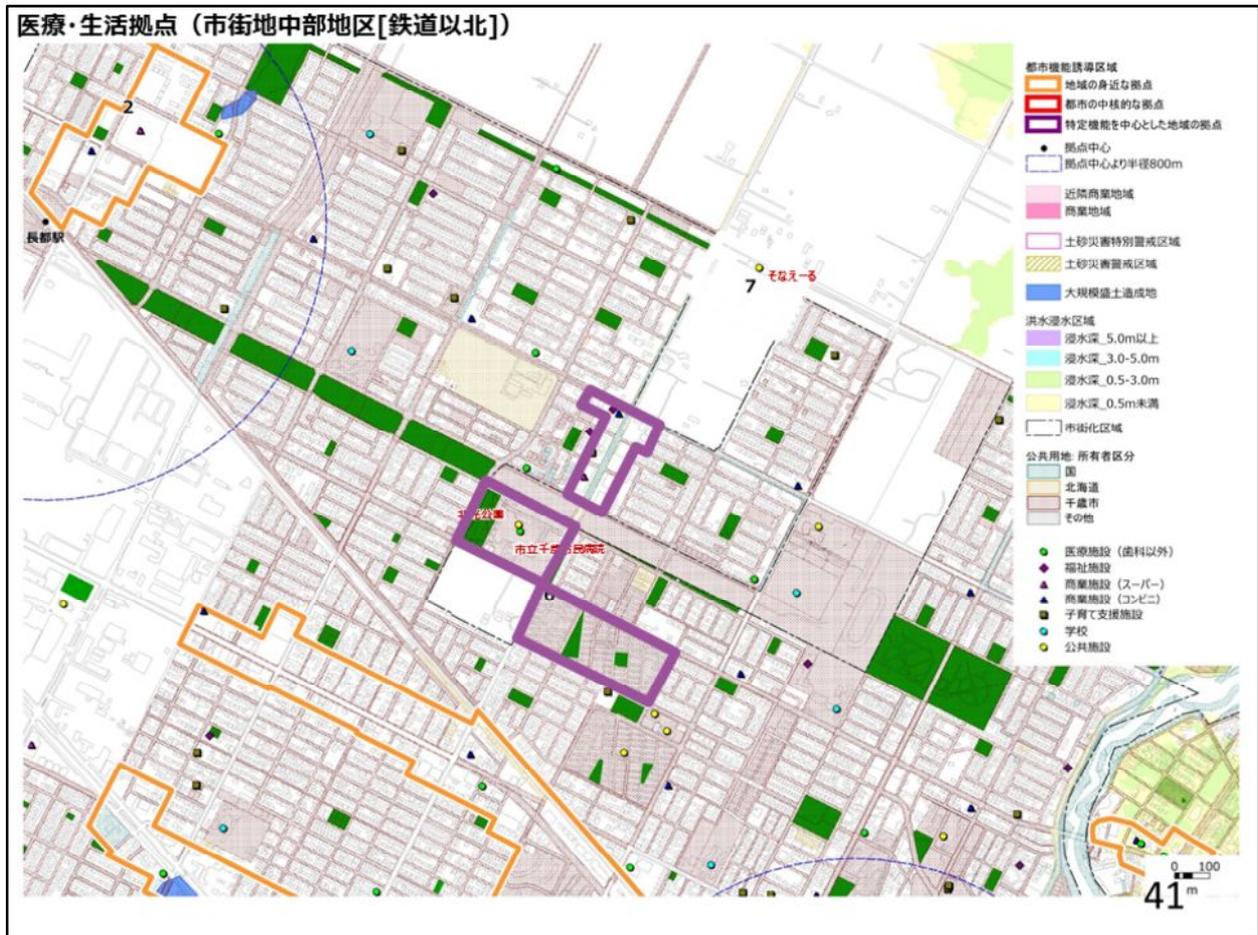


39ページは、新たに想定される市街地中部地区と市街地西部地区の鉄道以南地区の機能誘導区域になります。

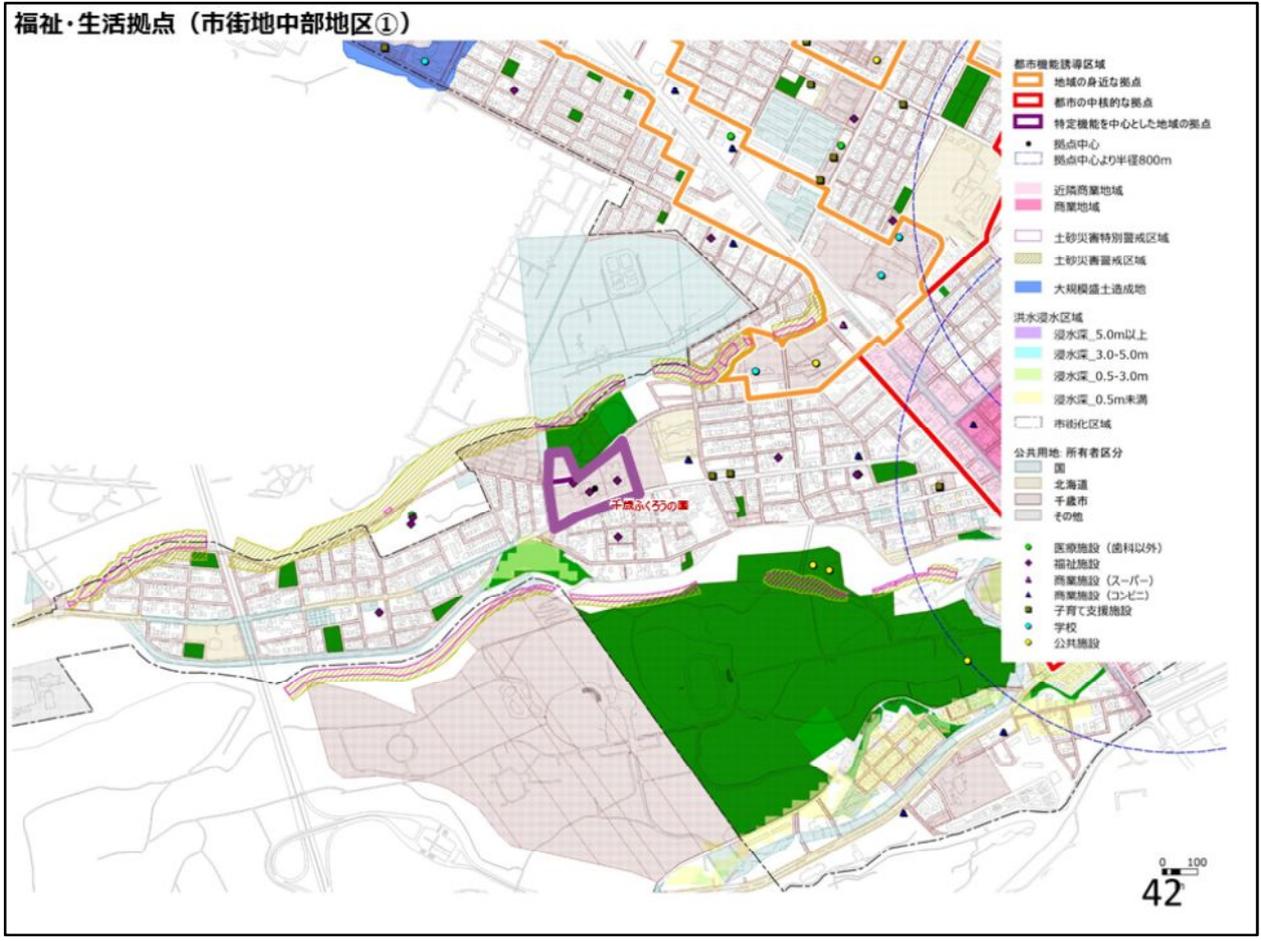
生活・活動拠点（市街地中部地区[鉄道以北]）



40ページは、新たに想定される市街地中部地区の機能誘導区域になります。



41ページは、市街地中部地区の「医療・生活拠点」の都市機能誘導区域を想定したものとなります。



42ページは、大和地区の「福祉・生活拠点」の都市機能誘導区域を想定したものとなります。

・誘導施設

《都市計画運用指針（第11版）》 ～誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられる。

千歳市では・・・

左記の考え方のうち、現状で千歳市の拠点エリアに立地している下線の施設種別を念頭に、

- 拠点に誘導する必要性が高いか
(現状の分布状況も踏まえる)
- 拠点（中心拠点・地域拠点・医療拠点・福祉拠点）ごとの位置づけにふさわしい規模・位置づけの施設か

を考慮して、誘導施設を選定します。

※左記に記述されているうち、「小学校等の教育施設」の配置は、学区ごとに分散型で全市をカバーする考え方で、拠点に集約する考えとは異なるため、千歳市では誘導施設に含めないこととします。
※文化施設のうち青葉公園に立地する図書館は、自然豊かな学びの環境を重視し、今後市街地への移転は想定しないことから、誘導施設に含めないこととします。
※道の駅サーモンパーク千歳は、主に市外の自動車通行客の利用を想定しており、市民の生活利便施設ではないと判断し、誘導施設に含めないこととします。
※サーモンパークに立地する水族館（博物館法）は、道の駅に隣接する観光交流施設としての位置づけが強いことから、市民生活を支える誘導施設には含めないこととします。

43

次に、誘導施設の設定について、ご説明します。

国の都市計画運用指針に基づき、千歳市の誘導施設設定の考え方を示しております。

運用指針において、誘導施設は、医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、行政施設などを定めることとされており、本市では、現状で拠点エリアに立地している施設を念頭に、

拠点に誘導する必要性が高いか

拠点ごとの位置づけにふさわしい規模の施設

について選定することとしております。

・誘導施設

○：立地が望ましい施設

◎：誘導施設

※：区域内に立地済

△：地域の実情に応じて立地が望ましい施設

区分	施設種別	都市機能誘導区域				拠点を除く 居住誘導 区域	誘導施設指定の是非の考え方
		中心 拠点	生活 ・活動 拠点	医療 ・生活 拠点	福祉 ・生活 拠点		
商業	3,000㎡～10,000㎡未満の生鮮食料品を扱う小売店舗	◎ ※	◎ ※	○		△ ※	・生鮮食料品を扱う店舗は市民の利用頻度が高く生活利便施設としての有効性が高いため、中規模の店舗については身近な地域拠点レベルのエリアの誘導施設に含めるものとする。
	10,000㎡以上の生鮮食料品を扱う小売店舗	◎ ※					・生鮮食料品を扱う大規模店舗は市民の利用頻度が高く生活利便施設としての有効性が特に高いため、千歳市街地の中核的（高次）な商業機能を担う中心拠点への誘導施設として位置づける。
医療 ☆	市立千歳市民病院			◎ ※			・本市の中核的（高次）な機能であり、生活利便施設としての有効性が高いことから、中心拠点、医療・生活拠点への誘導施設として位置づける。
	病院 （2次救急医療機関）	◎ ※	○	△		△ ※	・このうち、市立千歳市民病院は、公共交通の結節点機能を考慮し、医療・生活拠点のみへの誘導・機能維持を図る。
高齢者 福祉 ☆	総合福祉センター	◎ ※					・本市の中核的（高次）な機能であり、生活利便施設としての有効性が高いことから、中心拠点への誘導施設として位置づける。
	地域包括支援センター	○	◎ ※	◎ ※	◎ ※	△	・地域包括支援センターは、各地区に分散配置されており、生活利便施設としての有効性が高いことから、地域、医療、福祉拠点への誘導・機能維持を図る。
子育て・ 教育・ 文化	千歳市民文化センター	◎ ※					・市民文化センターは、本市の文化活動の中核的（高次）な機能であり、生活利便施設としての有効性が高いことから、中心拠点への誘導施設として位置づける。
その他	行政施設 （市役所・支所）	◎ ※	○ ※			△ ※	・市民が日常利用する行政サービスの中核的（高次）機能であり、中心拠点誘導施設として位置づける。

☆：誘導施設のうち、都市再生集中支援事業の交付対象となる誘導施設

こちらの表は、区分・施設種別ごとに本市における既存施設の立地状況、拠点の位置づけから、誘導施設設定について考察・整理しています。

施設ごとの種類や規模、位置づけの高さにより、中心市街地だけに立地すべきもの、地域の拠点に立地した方がよいものなどを整理しています。

施設種別ごとに各拠点で立地が望ましい施設に を、そのうち誘導施設として想定するものとしています。地域の実情に応じた立地が望ましい施設は三角としています。

記号の下にある米印は、現状で区域内に立地する施設があることを示しております。

店舗面積3,000㎡～10,000㎡未満の生鮮食料品を扱う小売店舗は、中心及び生活・活動拠点の誘導施設とし、10,000㎡以上の生鮮食料品を扱う小売店舗は、中心拠点の誘導施設としております。

市民病院は、医療・生活拠点の誘導施設、2次救急医療機関は中心拠点の誘導施設としております。

総合福祉センターは中心拠点、地域包括支援センターは生活・活動、医療・生活、福祉・生活拠点の誘導施設としております。

9. 今後のスケジュール（予定）

令和3年 8月～	第5～7回市民会議 第5～6回策定委員会
令和3年11月	市民会議 提言書提出 総務文教常任委員会（報告）
令和3年12月	第3回都市計画審議会（予備審） パブリックコメント
令和4年 2月	第7回策定委員会 総務文教常任委員会（報告）
令和4年 3月	第4回都市計画審議会（本審） 千歳市第3期都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の策定

最後に、今後のスケジュールについてであります。11月まで市民会議、策定委員会を開催し、その後、市民会議からの提言をいただき、本委員会への報告を予定しております。

12月の都市計画審議会において、素案について協議いただき、パブリックコメントを実施した後、2月に策定委員会の開催、本委員会への報告をし、令和4年3月の都市計画審議会の後、決定を予定しております。

（２）建築基準法第48条第13項

ただし書き許可について

【報告事項（２）建築基準法第48条第13項ただし書き許可】（議案P69～75）

本資料は、建築基準法第48条第13項ただし書き許可についての資料になります。

議案と併せてご覧ください。

用途地域(13種類)

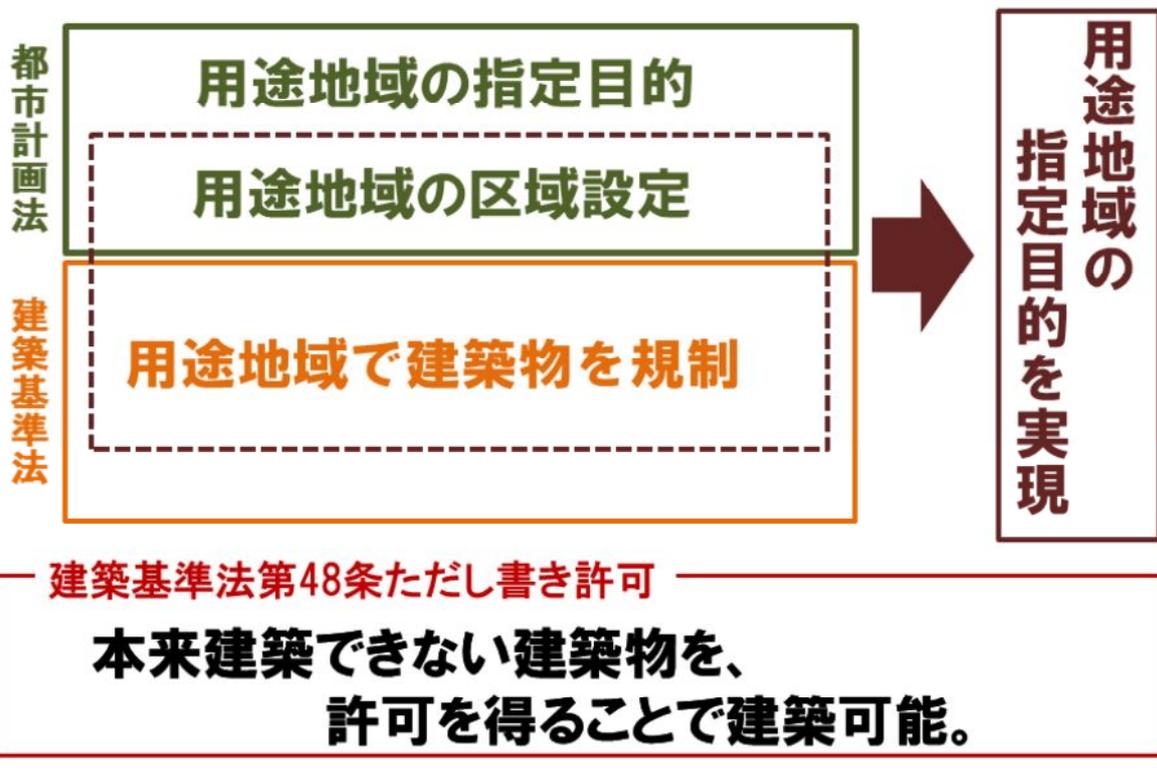
1. 第1種低層住居専用地域
2. 第2種低層住居専用地域
3. 第1種中高層住居専用地域
4. 第2種中高層住居専用地域
5. 第1種住居地域
6. 第2種住居地域
7. 準住居地域
8. 田園住居地域(指定なし)
9. 近隣商業地域
10. 商業地域
11. 準工業地域
12. 工業地域
13. 工業専用地域

【用途地域】

都市計画法と建築基準法の関係について簡単にご説明いたします。

都市計画法で区域を定めることができる用途地域は13種類に分類されており、千歳市では、田園住居地域を除く12種類を指定しております。

都市計画法と建築基準法の関係



【都市計画法と建築基準法の関係】

用途地域は、都市計画法で区域を指定し、建築基準法で建築物の制限を行うことで、建築物の用途の混在を防止することにより、良好な市街地形成を図っております。

しかし、建築基準法では、指定されている用途地域で本来建築できない建築物を、許可を得ることで建築可能とする、ただし書き許可の規定を設けています。この許可は、北海道が行うものでありますが、事前に市に対して都市計画上の意見が求められるものとなっております。

過年度においては、建築基準法第48条のただし書き許可により、

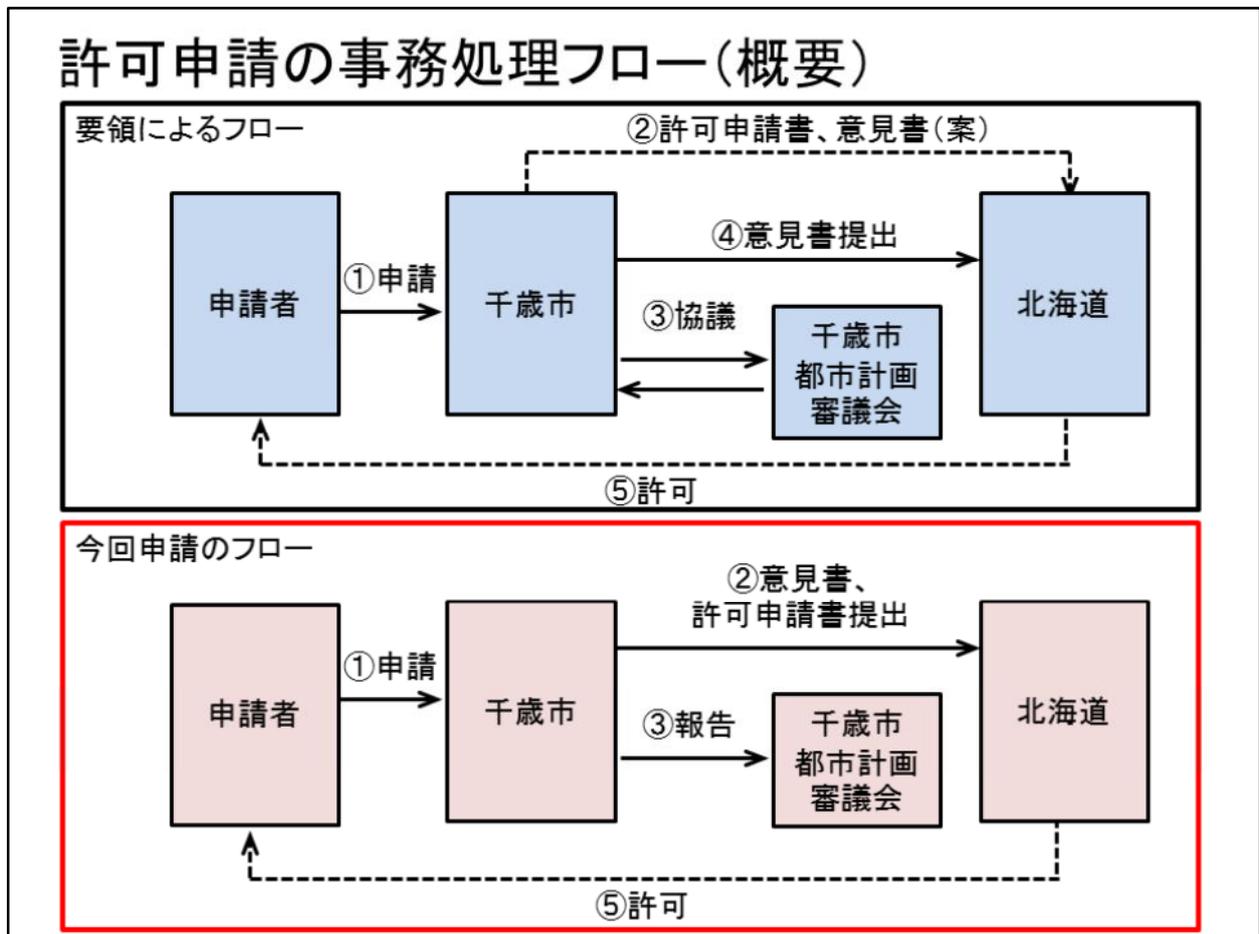
上長都のキンピールは、工業専用地域内の物品販売店舗及び飲食店舗の建築。

向陽台のキッコーマンは、工業専用地域内の物品販売店舗の建築。

富士のホームックは、第一種住居地域に建築可能な店舗面積を超える建築。

などが許可されております。

許可申請の事務処理フロー(概要)



【許可申請の事務処理フロー】

こちらは、許可申請の事務処理フロー図になります。

建築基準法第48条ただし書き許可につきましては、スクリーン上段に示している通り、申請者から許可申請書を受領し、北海道に申請書と都市計画法上の意見書(案)を提出し、千歳市都市計画審議会にて意見書(案)について協議したのち、正式な意見書を提出することとしております。

しかし、今回の申請は、既に建築許可されている面積の範囲内及び同一用途の増築であることから、スクリーン下段に示している通り、千歳市都市計画審議会に付議せず、提出した意見書を報告することといたします。

当該建築物の概要

1. 申請者 株式会社 宇佐美鋳油
代表取締役 宇佐美 三郎
2. 建築物用途 給油取扱所(ガソリンスタンド)
3. 工事種別 増築
4. 構造 鉄骨造
5. 敷地面積 2,479.42㎡
6. 当該施設の許可経緯
 - ・当初許可 昭和63年7月
 - ・増築許可 平成4年4月

	昭和63年	平成4年	今回申請
建築面積(給油所)	165.3㎡	237.3㎡	193.98㎡
建築面積(キャノピー)	153.6㎡	314.0㎡	305.89㎡
建築面積(ボイラー庫)	—	—	12.68㎡
建築面積	318.9㎡	551.3㎡	512.55㎡
延べ床面積	318.9㎡	551.3㎡	512.55㎡

※今回の申請は平成4年の許可面積の範囲内

【当該建築物の概要】

こちらは、当該建築物の概要になります。

申請者は、株式会社 宇佐美鋳油 代表取締役 宇佐美 三郎 様

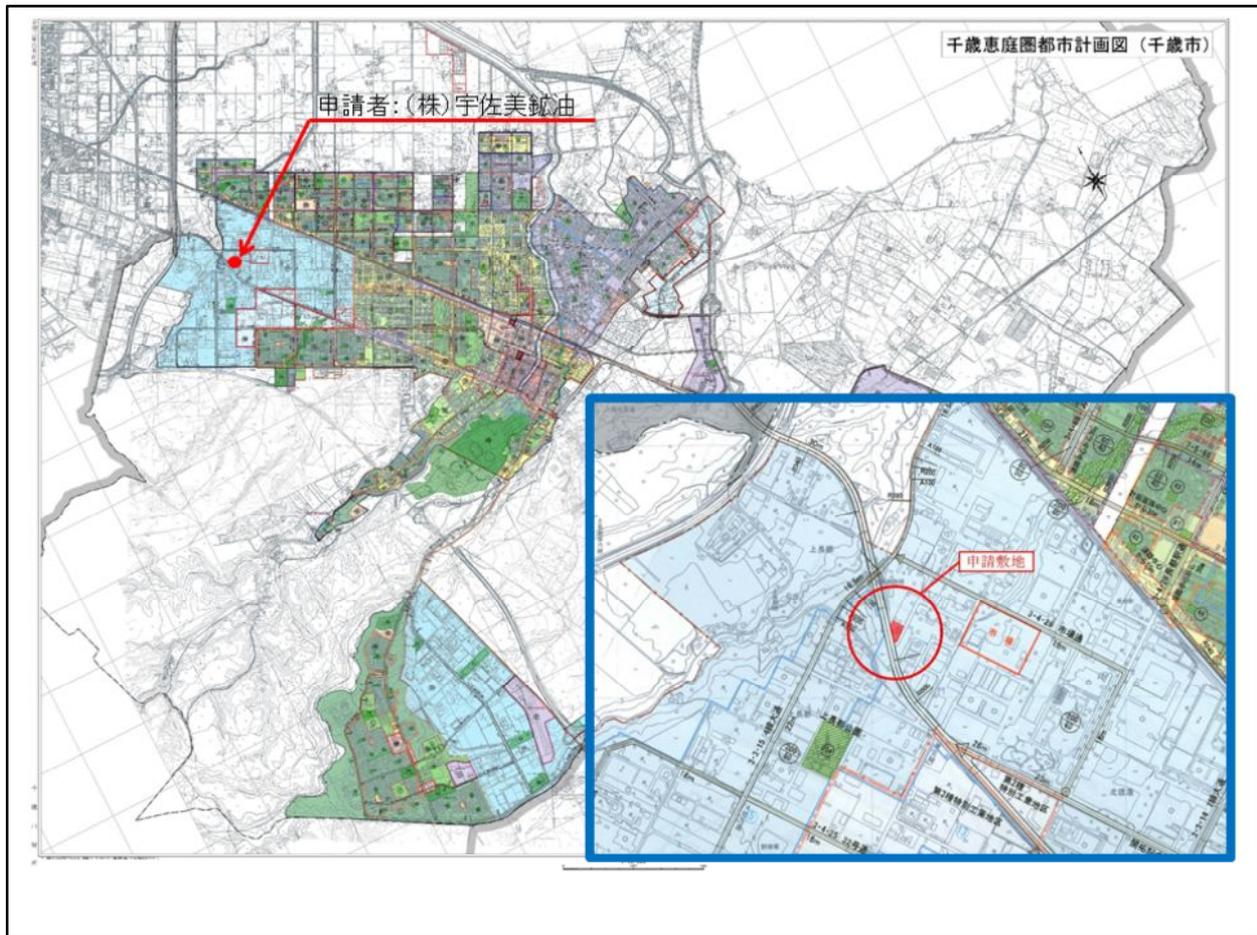
建築物の用途は、給油取扱所(ガソリンスタンド)

工事種別は、増築

敷地面積は、2,479.42㎡であります。

当該施設の建築基準法第48条のただし書き許可の経緯であります。昭和63年7月に当初決定されており、平成4年4月に建築面積の増築許可がされております。

なお、今回の申請につきましては、平成4年4月に許可されている建築面積及び延べ床面積の範囲内となっております。

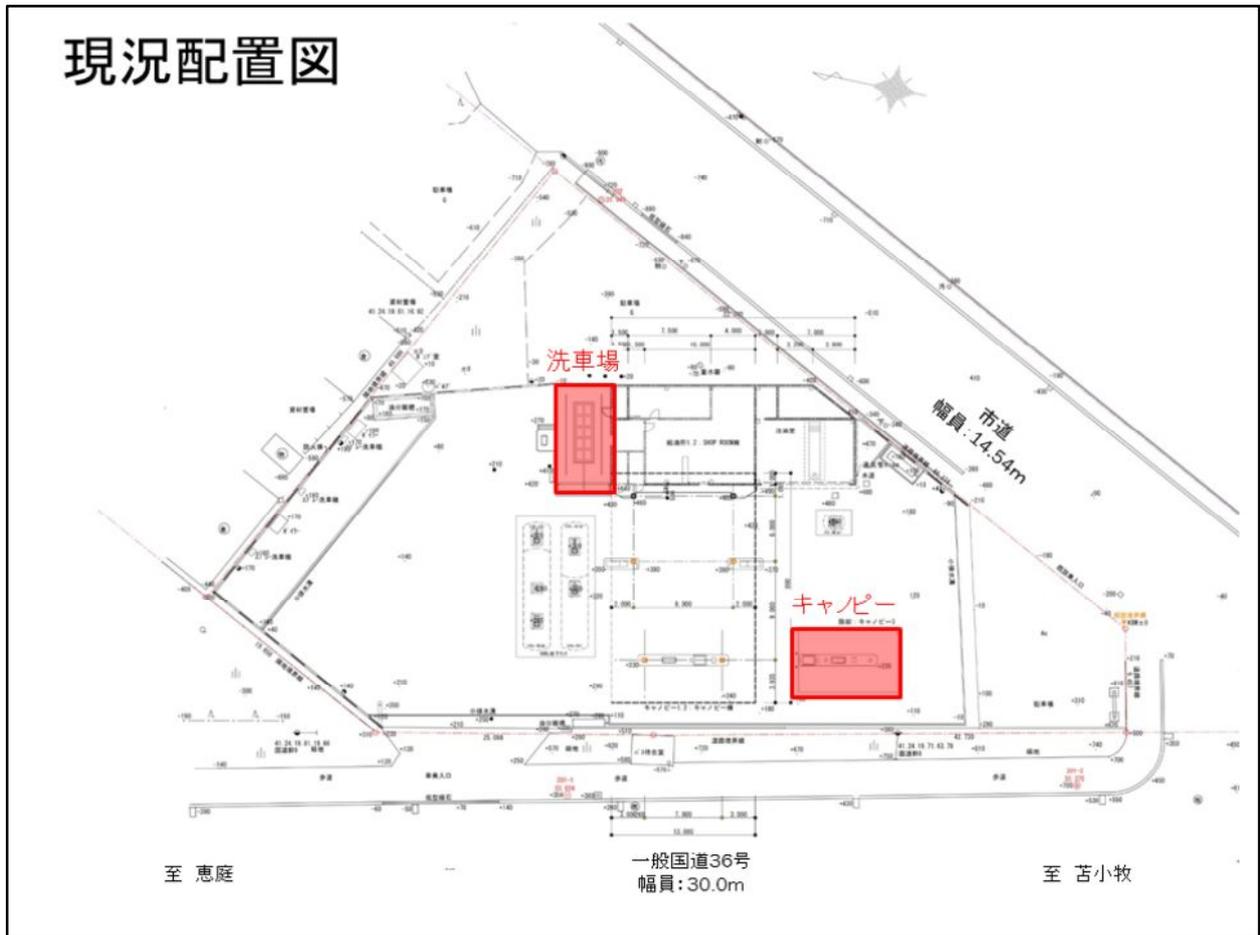


【申請位置図】(議案P73)

こちらは、千歳市の都市計画図になります。

青線で囲まれた図が変更箇所の区域を拡大したものとなっております。

申請箇所は、国道36号沿道の上長都1039番23であり、用途地域は、工業専用地域となっております。

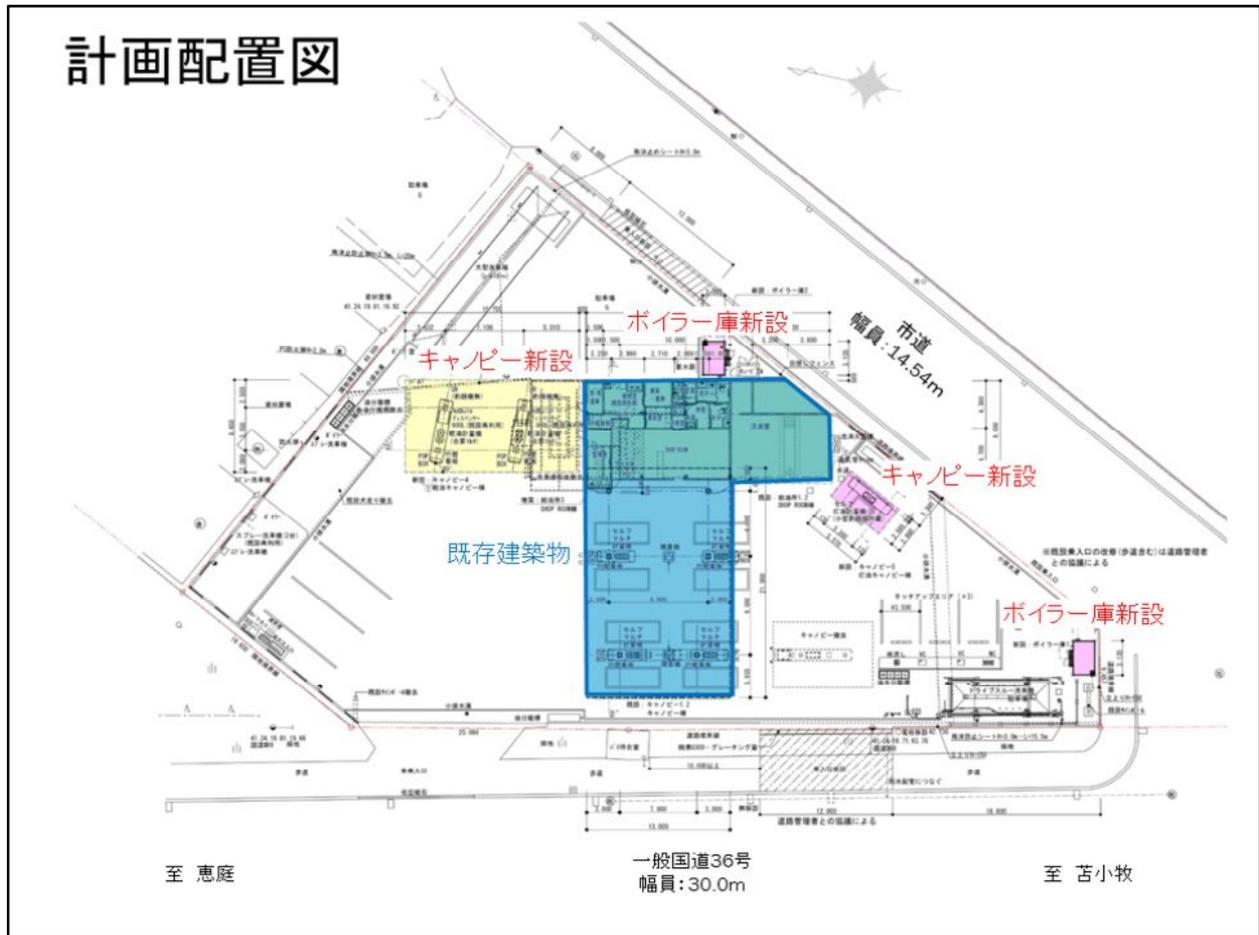


【現況配置図】(議案 P74)

こちらは、現況配置図となっております。

今回の計画は、既存の給油所の一部の洗車場及びキャンピアーを除去したのち、新たに大型車両の専用レーン及び洗車機を設置し、普通車両のお客様に対しては、セルフ型計量器及びドライブスルー洗車機を設置する計画となっております。

計画配置図



【計画配置図】(議案 P75)

こちらは、計画配置図となっております。

図の中央の青色で示している部分は、既設建築物となっており、黄色及びピンク色で着色している部分が、今回、増築される建築物となっております。

現況写真①



【現況写真】

こちらは申請箇所の現況写真となっております。

撮影方向は、千歳方面から恵庭方向となっております。

青色で示している線が申請敷地であります。

現況写真②



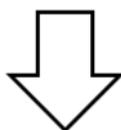
【現況写真】

同じく、申請箇所の現況写真となっております。

撮影方向は、恵庭方面から千歳方向となっております。

都市計画上の判断について

- ・これまで許可を受けた建築物の増築であり、既に許可(平成4年4月)を受けている面積の範囲である。
- ・国道36号に接し、昭和63年よりガソリンスタンドとして営業しており、周辺の工業専用地域の土地利用に対し支障とならない。



都市計画上、建築することについてやむを得ないと判断する。

【都市計画上の判断について】

今回の許可申請については、これまで許可を受けた建築物の増築であり、既に許可(平成4年4月)を受けている面積の範囲であること、国道36号に接し、昭和63年よりガソリンスタンドとして営業しており、周辺の工業専用地域の土地利用に対し支障とならないと認められることから、都市計画上、建築することについて、やむを得ないと判断し、議案69ページのとおり、北海道に意見書を提出しております。