

# 未着手都市計画道路の見直し方針

平成24年3月

当別町

# 未着手都市計画道路の見直し方針

## 目 次

1. 本方針の目的と背景.....	1
2. 都市計画道路の分類.....	2
3. 都市計画道路の整備状況.....	4
4. 都市計画道路の見直し方法.....	6
5. 見直し検討区間の抽出【ステップ1】.....	7
6. 見直しの方向性の検討.....	10
(1) 必要性の検証【ステップ2】.....	10
(2) 実現性の検証【ステップ3】.....	13
(3) 見直し方針の検討【ステップ4】.....	14
7. 見直し方針の策定【ステップ5】.....	16
8. 道路網全体の検証【ステップ6】.....	20
(1) 将来交通量の検証.....	20
(2) 幹線街路網密度の検証.....	24
9. 今後の都市計画見直し案の作成、変更手続きに向けて.....	27
10. 次回見直し方針の策定期間について.....	27

## 1. 本方針の目的と背景

都市計画道路は、都市内外の人や車の円滑な交通処理を行うとともに市街地の空間を形成するなど、良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設として都市計画決定されています。

当別町においては、現在までに 15 路線が都市計画決定され、これらのうち、これまでに整備された路線については、市街地の交通ネットワークの形成や、地域のまちづくりの推進に寄与するなど、重要な役割を担っています。

しかし一方で、予算上の制約などから整備を先送りされ、結果的に現在も未着手のままとなっている路線もあります。

当別町で最初に都市計画道路が決定されたのは昭和 51 年のことであり、決定から長く時間が経過した路線については、その間に社会経済情勢が大きく変化し、当初決定時の必要性・位置付けに変化が生じている可能性があります。

また、都市計画道路の区域内は、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために、都市計画法第 53 条による建築制限が課せられており、長期未着手による地権者の生活や土地の有効利用への影響を考えると、必要に応じて見直しを行っていくことも求められています。

このため、本方針は当別町における都市計画道路の未着手区間について、その位置づけや必要性、整備する場合の課題等を区間ごとに検証し、「存続」や「変更」など個別の方向性を見直し方針として示すものであり、今後の具体的な都市計画変更手続きの着手に向けた道筋となることを目的としています。

### — 都市計画法第 53 条 —

都市計画法では都市計画道路の区域内に建築物を建築する場合、以下の基準において許可を受ける必要があります。

1. 2階建て以下で、地階を有しないこと。

**(3階建て以上は不可)**

2. 構造（建築基準法第 2 条第 5 号でいう主要構造部）が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造であること。

**(鉄筋コンクリート造は不可)**

## 2. 都市計画道路の分類

都市計画道路は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路）、区画街路、特殊街路に区分され、その内容は下表のとおりです。

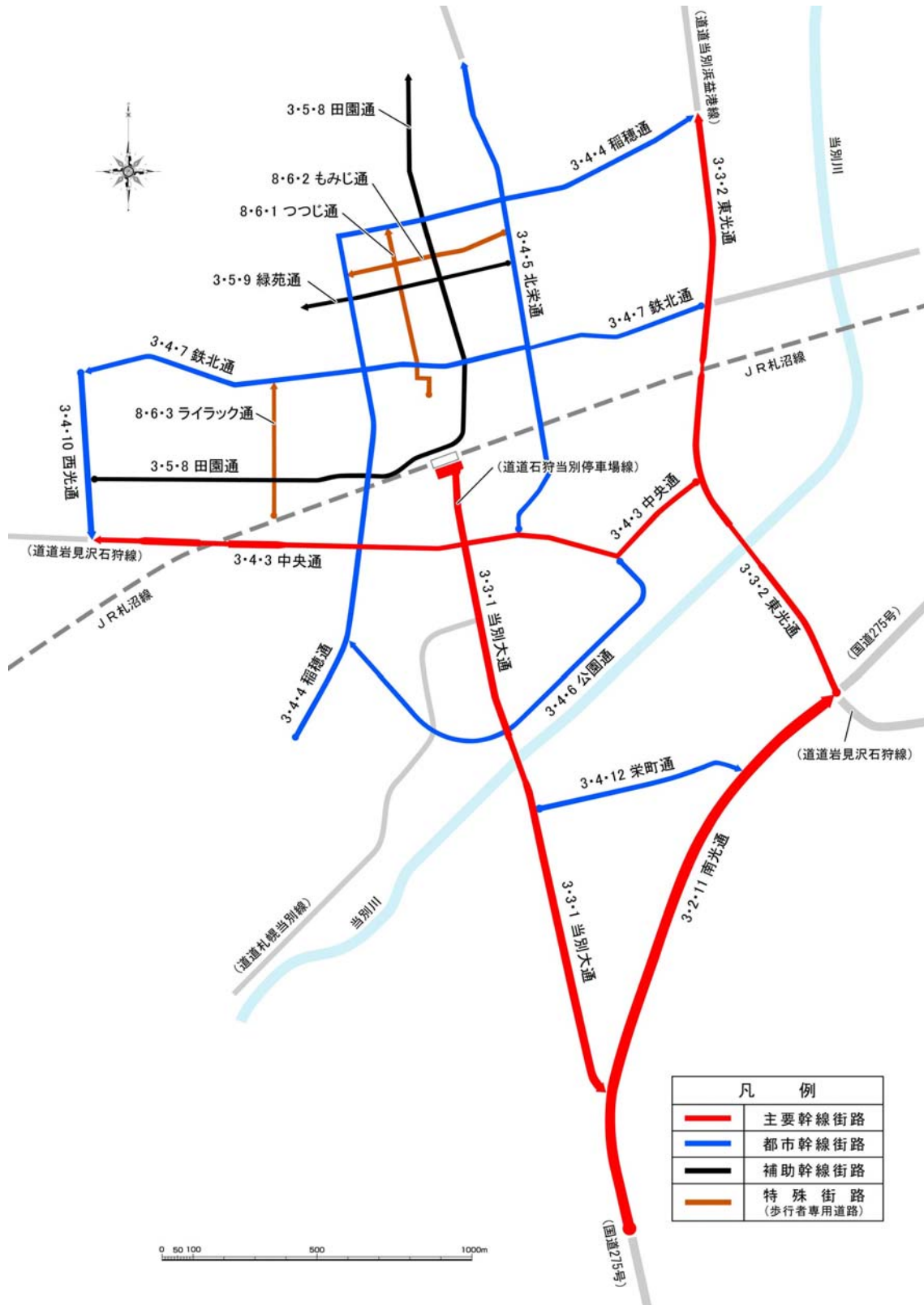
当別町では、国道及び道道関連の4路線は主要幹線街路に該当し、ほか6路線が都市幹線街路、2路線が補助幹線街路に位置づけられ、これら幹線街路のほかに3路線の特殊街路を歩行者専用道路として都市計画決定しています。

表-1 都市計画道路の交通機能による分類

道路の区分	道路の機能	該当する路線
自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。	該当なし
幹線街路	主要幹線街路	3・3・1 当別大通（駅前広場含む） 3・3・2 東光通 3・4・3 中央通 3・2・11 南光通
	都市幹線街路	3・4・4 稲穂通 3・4・7 鉄北通 3・4・5 北栄通 3・4・10 西光通 3・4・6 公園通 3・4・12 栄町通
	補助幹線街路	3・5・8 田園通 3・5・9 緑苑通
区画街路	街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。	該当なし
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、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 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車の交通の用に供する道路	〔歩行者専用道路〕 8・6・1 つつじ通 8・6・2 もみじ通 8・6・3 ライラック通

※国土交通省「都市計画運用指針」をもとに作成

図-1 都市計画道路の配置と道路区分



### 3. 都市計画道路の整備状況

平成22年現在では、当別町の都市計画道路は15路線、延長約22kmが都市計画決定され、このうち約10kmが整備済みであり、整備率は46%となっています。

近年における整備状況としては、北栄通が全区間整備済みとなったほか、中央通の一部区間、また当別大通がJR石狩当別駅から当別川まで整備され、現在は当別川に架かる橋梁区間が事業中となっています。

一方、未着手区間を含む路線は11路線となっており、計画決定後に相当の年数を経過しても整備が進んでいない区間が多数存在している状況です。

— 未着手区間の定義 —

本方針では、当該区間に道路があったとしても、その構造が計画決定どおり整備されていなければ都市計画道路としては未着手の扱いとしています。

～未着手区間の例～

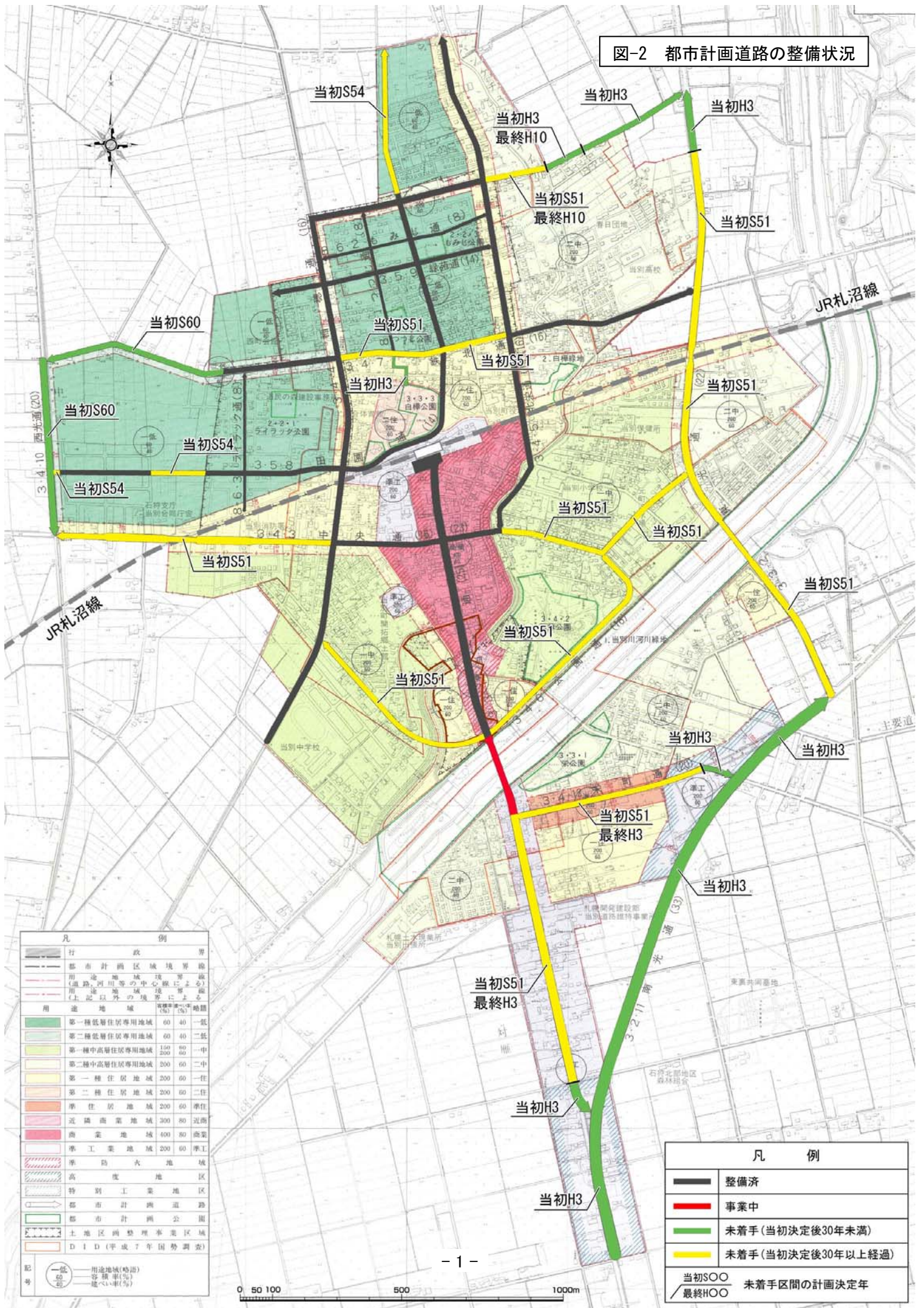
- ・現在そこに道路がない
- ・現在道路があるが歩道がない
- ・現在道路があるが計画幅に満たない
- ・現在道路があるが位置がずれている など

表-2 当別都市計画道路の整備状況

番号	路線名	計画延長	代表幅員	車線数	整備済	事業中	未着手	整備率	未着手区間有無
3・3・1	当別大通	2,060 m	25m	2	850 m	260 m	950 m	41%	有
3・3・2	東光通	2,010 m	22m	2			2,010 m	0%	有
3・4・3	中央通	2,070 m	16m	2	500 m		1,570 m	24%	有
3・4・4	稲穂通	2,860 m	16m	2	2,230 m		630 m	78%	有
3・4・5	北栄通	1,610 m	16m	2	1,610 m			100%	なし
3・4・6	公園通	1,420 m	16m	2			1,420 m	0%	有
3・4・7	鉄北通	2,020 m	16m	2	970 m		1,050 m	48%	有
3・5・8	田園通	2,390 m	14m	2	1,770 m		620 m	74%	有
3・5・9	緑苑通	650 m	14m	2	650 m			100%	なし
3・4・10	西光通	550 m	20m	2			550 m	0%	有
3・2・11	南光通	2,010 m	33m	4			2,010 m	0%	有
3・4・12	栄町通	670 m	20m	2			670 m	0%	有
8・6・1	つつじ通	550 m	8m	—	430 m		120 m	78%	有
8・6・2	もみじ通	510 m	8m	—	510 m			100%	なし
8・6・3	ライラック通	410 m	8m	—	410 m			100%	なし
合 計		21,790 m			9,930 m	260 m	11,600 m	46%	整備済路線 4 未着手含路線 11
内訳	幹線街路計	20,320 m	93%		8,580 m	260 m	11,480 m	42%	
	特殊街路計	1,470 m	7%		1,350 m	0 m	120 m	92%	

※平成22年10月現在

図-2 都市計画道路の整備状況



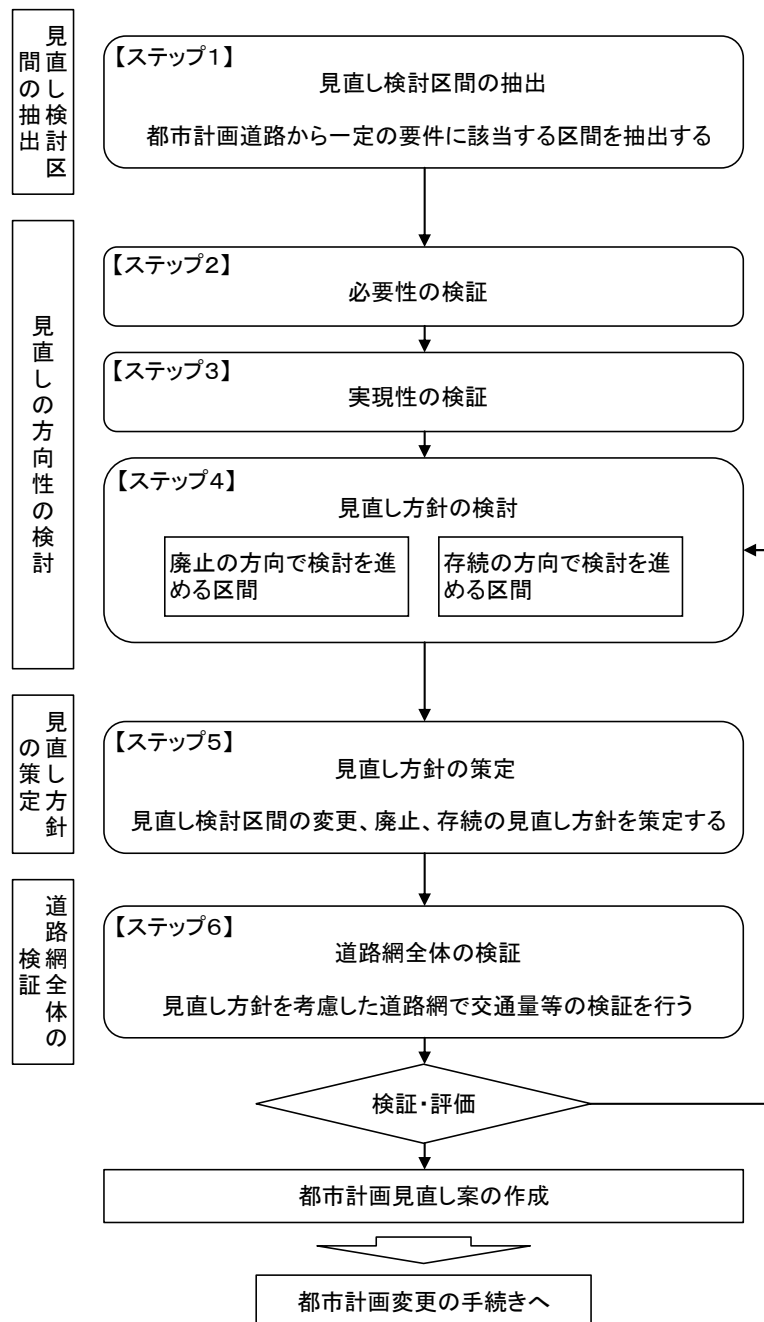
凡 例	
	行政境界
	都市計画区域境界線
	用途地域境界線 (道路、河川等の中心線による)
	用途地域境界線 (上記以外の境界による)
用途地域	容積率(%) 建ぺい率(%) 地層
	第一種低層住居専用地域 60 40 一低
	第二種低層住居専用地域 60 40 二低
	第一種中高層住居専用地域 150 60 中
	第二種中高層住居専用地域 300 60 二中
	第一種住居地域 200 60 一住
	第二種住居地域 200 60 二住
	準住居地域 200 60 準住
	近隣商業地域 300 80 近商
	商業地域 400 80 商業
	準工業地域 200 60 準工
	準防火地域
	高度地区
	特別工業地区
	都市計画道路
	都市計画公園
	土地地区整理事業区域
	D I D (平成7年国勢調査)
記号	用途地域(略語) 容積率(%) 建ぺい率(%)

凡 例	
	整備済
	事業中
	未着手(当初決定後30年未満)
	未着手(当初決定後30年以上経過)
当初S〇〇	未着手区間の計画決定年
最終H〇〇	

#### 4. 都市計画道路の見直しの方法

都市計画道路の見直しは、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」（以下北海道ガイドラインと称す）に沿って、区間ごとに評価・検証を行うこととし、見直しのフローチャートは以下のとおりです。

図-3 未着手都市計画道路の見直しフロー





## 5. 見直し検討区間の抽出【ステップ1】

都市計画道路の見直し検討を進めるにあたり、最初のステップとして見直し検討区間を抽出します。

抽出は当別町の全都市計画道路のうち、以下の条件に該当するものを対象として抽出し、以後の検討を進めていきます。

### ①未着手区間を対象とする

既に整備済みの区間は、当別町の都市交通を担う道路として機能していることから、見直しの対象から除外することとし、未着手区間を見直し検討の対象とします。

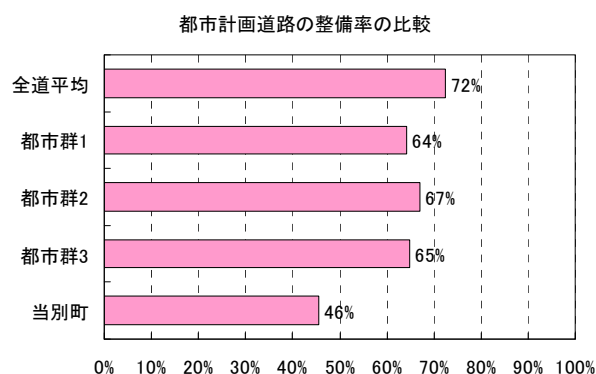
なお、ここでいう未着手は、概成済であっても計画決定どおりの構造になっていない場合は未着手に含めるものとして判断します。

「北海道ガイドライン」では、計画決定後30年以上未着手で当面事業着手の見込みがない区間を対象としています。当別町においては都市計画道路の整備率が全道に比べて低いことから、本方針の中では経過年数の区別なく見直し対象として抽出しています。

### — 都市計画道路の整備率の比較 —

当別町における都市計画道路の整備率は平成22年現在46%ですが、全道の平均値は72%となっています。

当別町と類似する都市群の平均値と比べても、当別町の整備率は低いことがわかります。



「H22 北海道の都市計画」記載の都市計画道路舗装率より算定

都市群1：道内の非線引き72都市の平均

都市群2：都市計画区域の人口が同規模で都市計画区域を有する都市の平均  
(富良野市、砂川市、深川市、美幌町、新ひだか町)

都市群3：大都市近郊で、都市計画区域の人口が1~3万人の都市の平均  
(七飯町、釧路町、芽室町、幕別町、白老町)

## ②幹線街路を対象とする

都市計画道路はその機能によって、「自動車専用道路」、「幹線街路」、「区画街路」、「特殊街路」に区分されますが、このうち「自動車専用道路」と「区画街路」は当別町では決定されていません。

「特殊街路」については、計画決定されている区間がほぼ整備済みであり、未着手区間についても近傍の「幹線街路」の整備と一連で対応可能と考えられるため、見直しの対象から除外します。

よって、本方針では当別町の都市計画道路のうち9割以上を占め、都市の骨格となるネットワークを構成している「幹線街路」を見直しの対象とします。

※都市計画道路の機能による分類はP2 表-1に記載

上記条件によって抽出された見直し検討区間は表-3 及び図-4 のとおりです。

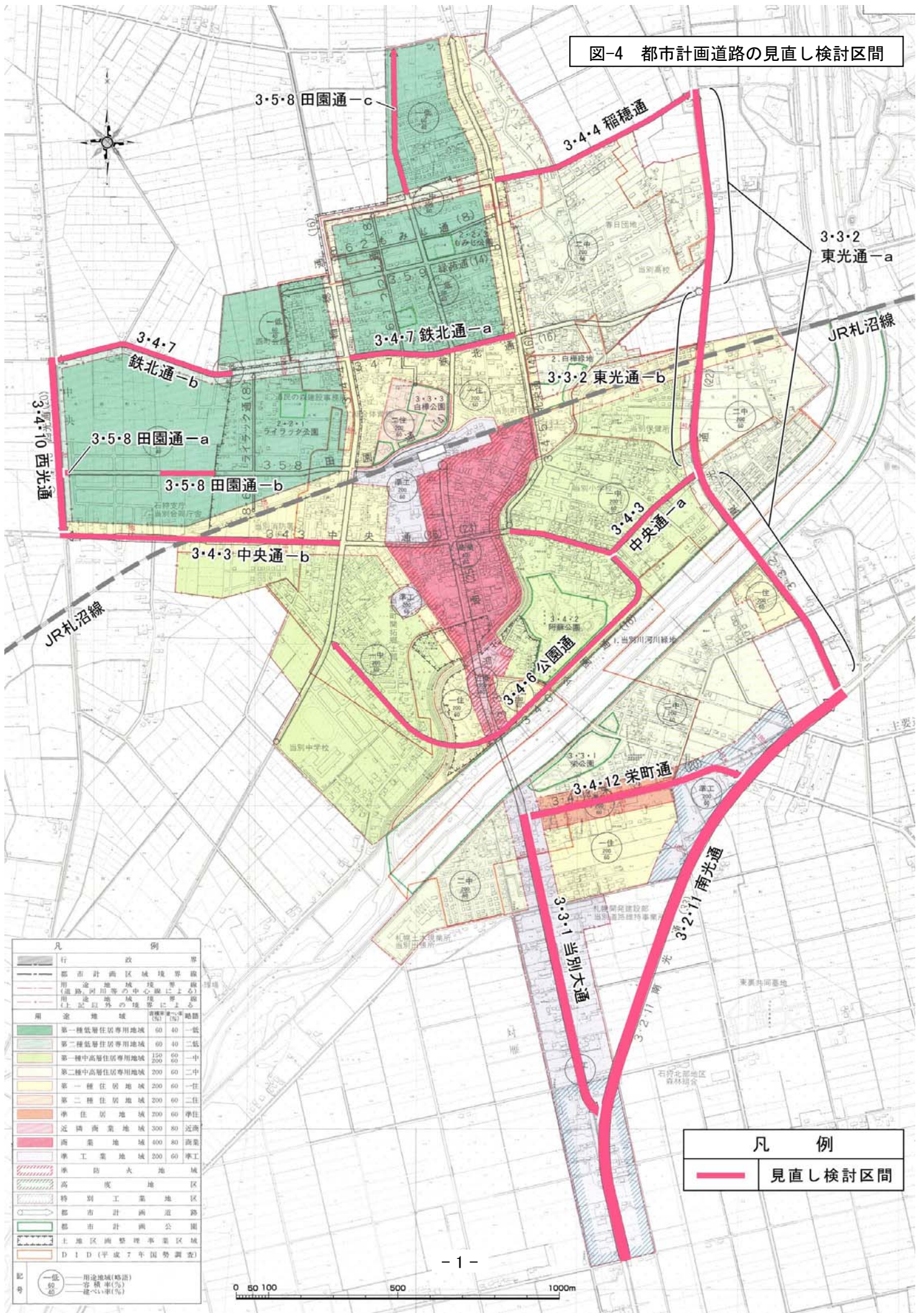
表-3 都市計画道路の見直し検討区間一覧表

路線番号 路線名	区 間 細 分	見 直 し 検 討 区 間						都市計画 を変更す る権限	備 考
		起点	終点	区間延長 (m)	計画幅員 (m)	当初決定 (最終決定)	経過年数		
3・3・1 当別大通		栄町	対雁	950	25.0	S51 (H3)	34年 (19年)	北海道	国道275号
3・3・2 東光通	a	樺戸町	春日町	1,430	22.0	S51 (H3)	34年 (19年)	北海道	道道当別浜益港線 道道当別浜益港線 JR札沼線
	b	東町	春日町	580	24.5	S51	34年		
3・4・3 中央通	a	緑町	元町	690	16.0	S51	34年	北海道	道道岩見沢石狩線 JR札沼線
	b	美里	若葉	880	23.0	S51	34年		
3・4・4 稲穂通		北栄町	春日町	630	16.0	S51 (H10)	34年 (12年)	当別町	
3・4・6 公園通		元町	末広	1,420	16.0	S51	34年	当別町	
3・4・7 鉄北通	a	白樺町	西町	500	16.0	S51	34年	当別町	
	b	西町	若葉	550	16.0	S60	25年		
3・5・8 田園通	a	若葉	若葉	10	14.0	S54	31年	当別町	
	b	西町	西町	160	14.0	S54	31年		
	c	六軒町	六軒町	450	14.0	S54	31年		
3・4・10 西光通		若葉	若葉	550	20.0	S60	25年	当別町	
3・2・11 南光通		対雁	樺戸町	2,010	33.0	H3	19年	北海道	国道275号
3・4・12 栄町通		栄町	樺戸町	670	20.0	S51 (H3)	34年 (19年)	北海道	国道275号
10路線、15区間		合計延長			11,480 (m)				

※車線数決定や隔切部微小変更等は最終決定年に含めない

※平成22年10月現在

図-4 都市計画道路の見直し検討区間



凡 例	
	行政界
	都市計画区域境界線
	用途地域境界線 (道路、河川等の中心線による)
	用途地域境界線 (上記以外の境界による)
	用途地域 (略語)
	第一種低層住居専用地域 (60/40) 一低
	第二種低層住居専用地域 (60/40) 二低
	第一種中高層住居専用地域 (150/60) 一中
	第二種中高層住居専用地域 (200/60) 二中
	第一種住居地域 (200/60) 一住
	第二種住居地域 (200/60) 二住
	準住居地域 (200/60) 準住
	近隣商業地域 (300/80) 近商
	商業地域 (400/80) 商業
	準工業地域 (200/60) 準工
	準防火地域
	高度地区
	特別工業地区
	都市計画道路
	都市計画公園
	土地区画整理事業区域
	D I D (平成7年国勢調査)

凡 例	
	見直し検討区間

## 6. 見直しの方向性の検討

### (1) 必要性の検証【ステップ2】

「ステップ1」で抽出した見直し検討区間について、区間毎に以下の項目について整理し、その必要性を検証します。

#### ①現状の整理

都市計画マスタープランや総合計画などの上位計画による位置づけや沿道の土地利用状況のほか、既に相当期間にわたる建築制限が課せられている建物があるかどうかなど、沿道の建築物の状況等を確認します。

#### ②計画決定当時の位置づけ

現在の状況と比較するため、「見直し検討区間」が計画決定時にどのような考えかたで決定されたかを確認します。

#### ③現計画どおり整備する場合の課題

現在の都市計画どおりに整備する場合の課題及び社会情勢や交通環境の変化等を整理し、今回必要性を検証するに至った経緯などを確認します。

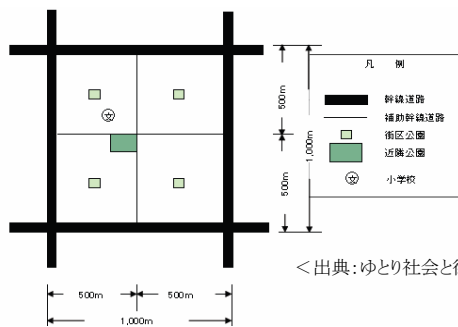
#### ④街路網密度

見直し検討区間が含まれる地区について、計画どおり整備した場合の幹線街路網密度と仮に見直し区間を廃止した場合の密度を算定し、これらの密度と当別町の実情に応じた望ましい幹線街路網密度とを比較します。

なお、「北海道ガイドライン」では、都市計画道路の土地利用に応じた配置として住宅地は  $4 \text{ km/km}^2$ 、商業地は  $5\sim 7 \text{ km/km}^2$ 、工業地は  $1\sim 2 \text{ km/km}^2$ 、用途全体を  $3.5 \text{ km/km}^2$  としていた従来の道路密度の考え方に対し「都市計画運用指針」や「新都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】」において示された新しい考え方を踏まえ、各都市の実状に応じた望ましい道路密度を設定することとしております。

したがって当別町の望ましい幹線街路網密度の設定は、現在の道路網形成において少なからず影響を与えている旧植民区画による号線道路の配置密度を参考とし、これにより算出される「 $3.7 \text{ km/km}^2$ 」を望ましい密度の標準とします。

#### ～住居地域における幹線道路ネットワークの概念図～



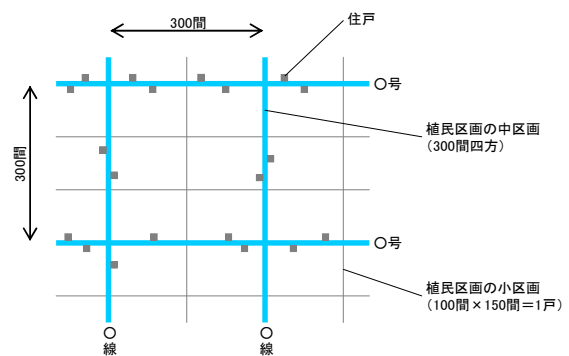
< 出典: ゆとり社会と街づくり・道づくり(建設省都市局) >

#### — 望ましい幹線街路網密度 $3.7 \text{ km/km}^2$ の設定根拠 —

北海道の都市における道路網骨格は、明治 29 年に発布された植民区画制度によりその基礎が築かれている例が多く、基線とそれに直交する零号を基準とする 300 間 (545.4m) 間隔の道路配置が基本となっています。

当別町の開拓の歴史は明治 4 年の伊達邦直らの移住に端を発しており、植民区画が始まる前に開拓が始まった関係から、中心部では不均一な区画形状を成していますが、その後の市街地拡大に伴い、現在の基本となる道路網形成においては、少なからず植民区画の影響を見ることができます。

よって、右に示す算出方法によって得られた「 $3.7 \text{ km/km}^2$ 」を当別町における幹線街路網密度の望ましい値として設定します。



$$\begin{aligned} \text{道路延長} & 300\text{間}(545.4\text{m}) \times 2\text{本} = 1090.8\text{m} \\ & = 1.0908 \text{ km} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{区画面積} & 300\text{間}(545.4\text{m}) \times 300\text{間}(545.4\text{m}) = 297461.16\text{m}^2 \\ & = 0.29746116 \text{ km}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{幹線街路網密度の} \\ \text{望ましい値} & 1.0908 \text{ km} \div 0.29746116 \text{ km}^2 = \boxed{3.7} \text{ km/km}^2 \end{aligned}$$

## ⑤道路の機能

見直し検討区間の有する、「交通機能」、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「収容空間機能」及び「市街地形成機能」について整理します。

### ⑤-1 交通機能

将来交通量の予測値を考慮のうえ交通機能面での必要性を検証するとともに、「通行機能型」や「沿道利用機能型」など道路の利用特性にも着目し整理します。

### ⑤-2 都市環境機能

景観、騒音、沿道緑化など都市環境の保全、改善に効果があるか否かを整理します。

### ⑤-3 都市防災機能

緊急時における避難場所へのアクセス路等の防災ネットワーク上、あるいは火災の延焼防止効果等の防災面において、どのような機能を担っているかを整理します。

### ⑤-4 収容空間機能

安全な歩行空間としての通学路の指定状況やバス運行ルートか否かの確認、また、都市ライフライン関係の収容予定があるかどうか等を整理します。

### ⑤-5 市街地形成機能

都市構造の主軸や土地利用の方向性を規定するもの、あるいは街区を形成するものであるか否かを整理します。

## ⑥道路の連続性、配置バランス

見直し検討区間を仮に廃止した場合を想定し、周辺地区における道路網ネットワークの状況や道路間隔等の配置バランスの状況から判断して、問題が生じるか否かを整理します。

## (2) 実現性の検証【ステップ3】

「ステップ1」で抽出した見直し検討区間について、事業の実現にあたって問題となる事項がないか検証するとともに、代替機能を有する路線の有無についても整理します。

### ①実現性に関する評価

見直し検討区間について、事業による下記項目への影響の度を整理し、事業の実現性について評価します。

#### ①-1 自然環境

近年の公共事業に対しては、自然環境や生態系への配慮が求められていることから、主要な緑地等を通することによる、良好な自然環境への影響の度を整理します。

#### ①-2 道路構造

鉄道や幹線街路との立体交差、橋梁、擁壁等の大規模構造物により、事業費の増加を招くことや、地形的に接道が困難になる場合など、道路の整備上検討を要する事項の内容を整理します。

#### ①-3 社会環境

地域の財産として保存すべきと考えられる歴史的街並みや文化財等への影響の内容を整理します。

#### ①-4 市街地環境

通過交通によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化の恐れ等の内容を整理します。

#### ①-5 財政環境

建物補償費、工事費等財政負担を増大させる要因の内容を整理します。

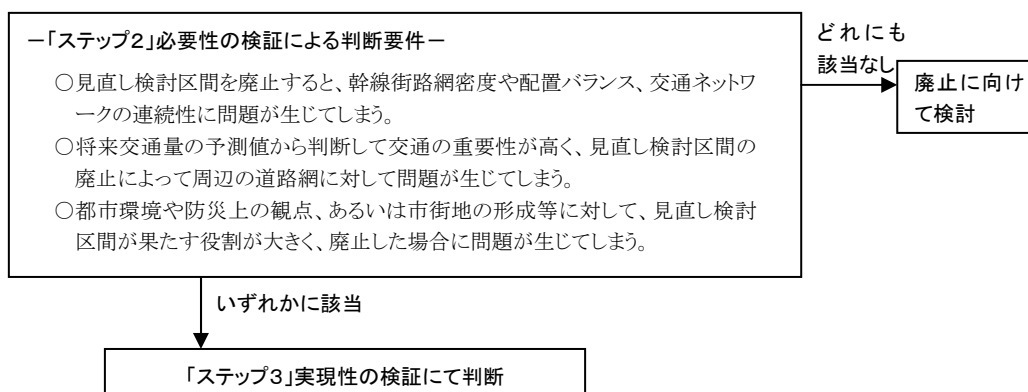
### ②機能を代替する路線の有無

都市計画道路の見直し（廃止・変更）を行う場合、当該道路に求められる機能を代替する路線がほかに存在するか整理します。

### (3) 見直し方針の検討【ステップ4】

「ステップ2」の必要性の検証及び「ステップ3」の実現性の検証において整理した各項目を評価し、見直し検討区間について「廃止に向けて検討」を進めるか「存続に向けて検討」を進めるか、2つの方向性を判断します。

まず、「ステップ2」の必要性の検証において、以下の要件のいずれかに該当する場合は「ステップ3」の実現性の検証を踏まえて判断することとし、どれにも該当しない場合は「廃止に向けて検討」を進める区間とします。



続いて、「ステップ3」の実現性の検証における各評価項目について、計画どおり事業を実現するにあたって問題が生じる場合は、まず線形や幅員の都市計画変更によって対応できるか判断し、これが可能であれば「存続に向けて検討」を進める区間とします。

都市計画の変更で対応が困難な場合は、既存の近傍路線で機能代替が可能か、適切な路線がなければ路線の追加を検討し、これが可能であれば「廃止に向けて検討」を進めることとし、いずれも対応できない場合は「存続に向けて検討」を進める区間とします。

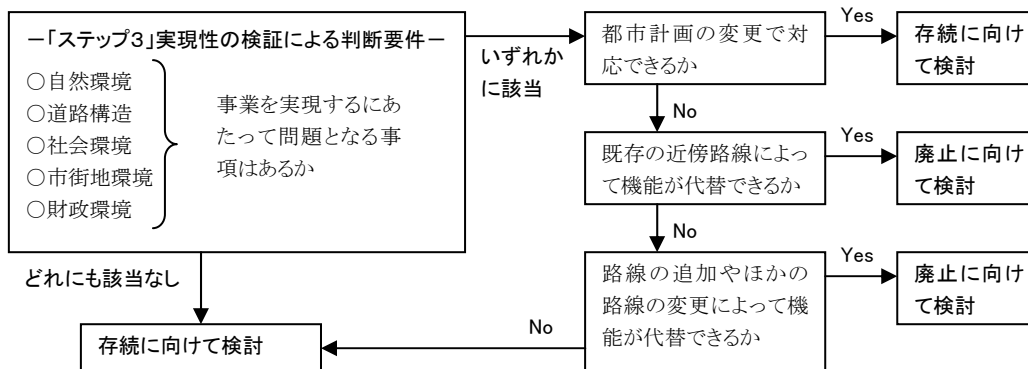




表-4 見直し方針の検討一覧【ステップ4】

見直し検討区間		「ステップ2」による必要性の検証による判断要件			左記のどれにも該当しない場合 → 廃止に向けて検討  いずれかに該当する場合 → 「ステップ3」の実現性の検証へ進む	「ステップ3」による実現性の検証による判断要件					左記のどれにも該当しない場合 → 存続に向けて検討 いずれかに該当する場合 → 下記1.へ進む			方向性の判断  「廃止」 or 「存続」	備考
路線番号 路線名	区間 細分	1. 見直し検討区間を廃止すると、幹線街路網密度や配置バランス、交通ネットワークの連続性に問題が生じてしまう	2. 将来交通量の予測値から判断して交通の重要性が高く、見直し検討区間の廃止によって周辺の道路網に対して問題が生じてしまう	3. 都市環境や防災上の観点、あるいは市街地の形成等に対して、見直し検討区間が果たす役割が大きく、廃止した場合に問題が生じてしまう		自然環境	道路構造	社会環境	市街地環境	財政環境	1. 都市計画変更で対応できるか	2. 既存の近傍路線によって機能が代替できるか	3. 路線の追加やほかの路線の変更によって機能が代替できるか		
		廃止すると問題が生じる場合は記入。				計画とおり事業を実現する場合 課題が生じる箇所に○					「Yes」→存続に向けて検討	「Yes」→廃止に向けて検討	「Yes」→廃止に向けて検討		
3・3・1 当別大通		道路密度 交通ネットワーク		当別市街地を形成する主軸としての機能が失われる。	「ステップ3」へ									存続 (継続検討)	南光通の方向性に関連する路線として継続検討
3・3・2 東光通	a	道路密度 配置バランス 交通ネットワーク			「ステップ3」へ					○	Yes			存続	
〃	b	道路密度 配置バランス 交通ネットワーク			「ステップ3」へ		○	○	○	○	No	No	No	存続	
3・4・3 中央通	a	道路密度 配置バランス 交通ネットワーク	予定される将来交通量が当別大通、栄町通に流れ渋滞が懸念される。	市街地の環境、形成防災上の機能が失われる	「ステップ3」へ					○	No	No	No	存続	
〃	b	道路密度 配置バランス 交通ネットワーク			「ステップ3」へ		○	○	○	○	No	No	No	存続	
3・4・4 稲穂通		道路密度 配置バランス 交通ネットワーク		市街地形成、未利用地の土地利用が停滞する可能性がある。	「ステップ3」へ									存続	
3・4・6 公園通		道路密度 配置バランス	予定される将来交通が当別大通に流れ、当別大通に交通が集中する。	市街地の環境、形成防災上の機能が失われる	「ステップ3」へ		○			○	No	No	No	存続	
3・4・7 鉄北通	a	配置バランス 交通ネットワーク		市街地の環境、計画している歩行者空間の確保が出来ない。	「ステップ3」へ					○	No	No	No	存続	
〃	b	配置バランス 交通ネットワーク		市街地形成、未利用地の土地利用が停滞する可能性がある。	「ステップ3」へ									存続	
3・5・8 田園通	a	交通ネットワーク		市街地形成、未利用地の土地利用が停滞する可能性がある。	「ステップ3」へ									存続	
〃	b	交通ネットワーク		市街地形成、未利用地の土地利用が停滞する可能性がある。	「ステップ3」へ									存続	
〃	c			市街地形成、未利用地の土地利用が停滞する可能性がある。	「ステップ3」へ									存続	
3・4・10 西光通		交通ネットワーク			「ステップ3」へ		○			○	Yes			存続	
3・2・11 南光通		道路密度	予定される将来交通量が当別大通、栄町通に流れ渋滞が懸念される。		「ステップ3」へ					○	No	要検討		継続検討	まちづくりのあり方や、将来交通量の推移を見定めるなど継続検討
3・4・12 栄町通		道路密度 交通ネットワーク			「ステップ3」へ									存続 (継続検討)	南光通の方向性に関連する路線として継続検討

## 7. 見直し方針の策定【ステップ5】

「ステップ2」、「ステップ3」、並びに「ステップ4」によって整理された「見直しの方向性の検討」において、「廃止に向けて検討」を進めるとした区間については、廃止と判断した理由を整理したうえで廃止する方針とし、「存続に向けて検討」を進めるとした区間については、各区間の課題解消に向けた見直し方針を策定します。

見直し方針の最終的な種別区分は以下のとおりとし、検討区間別の見直し方針については次頁以降に示します。

表-5 見直し方針の種別区分

	種別	内容
当該路線	現計画を存続	変更等を加えることなく、現在の計画のまま事業の継続的推進を図る。
	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	課題を解消するため現在の計画に対して、車線数、線形、道路機能、幅員のいずれかを変更し事業の推進を図る。
	その他 (構造、工法など)	車線数、線形、道路機能、幅員の変更以外で、道路構造や工法などを変更し事業の進捗を図る。
	廃止	現在の計画を廃止して白紙状態とする。
	継続検討	現時点では判断保留とし、今後の交通情勢等の動向を見据え、見直し方針を継続検討する。
他路線	代替路線 新規路線 の決定	見直し検討区間の近傍にて代替路線や新規路線を決定し、これにより当該見直し区間の課題を解消する。
	他路線の変更	見直し検討区間の近傍にて他の路線を変更し、これにより当該見直し検討区間の課題を解消する。

表-6 検討区間別の見直し方針 (1/3)

<p>3・3・1 当別大通</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画を存続</td> <td>車線数 線形 道路機能 幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td>代替路線 新規路線 の決定</td> <td>他路線 の変更</td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>本区間の事業は南光通(国道275号バイパス)の整備と合わせて一体的に施行する見通しであるが、南光通の方向性次第では、当区間が担う機能は大きく変わる。 よって、現時点においては南光通と合わせて、継続検討とすることとする。</p>
当該路線				他路線										
現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更									
<p>3・3・2 東光通-a</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画を存続</td> <td>車線数 線形 道路機能 幅員 の変更</td> <td>その他 (道路規格)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td>代替路線 新規路線 の決定</td> <td>他路線 の変更</td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (道路規格)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>計画幅員の22.0mに満たないこと、歩車道の構成が計画断面と異なることにより未着手扱いとなっている。 しかし、計画通りの整備とするためには車道部を拡幅する必要があり、大々的に幅員構成を改める必要がある。 現道幅員が21.5mと限りなく計画に近い状態であり、幹線街路としても現時点で十分機能を果たしていることから、幅員構成を現道に合わせて都市計画変更することにより、事業として完了済みの扱いとする。</p>
当該路線				他路線										
現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (道路規格)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更									
<p>3・3・2 東光通-b</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画を存続</td> <td>車線数 線形 道路機能 幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td>代替路線 新規路線 の決定</td> <td>他路線 の変更</td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>鉄道と立体交差(オーバースタック)の計画であるため、現状は未着手扱いとなっている。 本区間は計画当初の交通量から大幅に減少しており、費用に見合う効果が見込めないこと、現道が幹線街路として十分機能を果たしていること等から、立体交差の必要性が問われている。 また、立体交差を現在の基準に変更する場合は、鉄北通との交差が悪くなるなど課題がある。 しかし、現在進捗中のJR電化事業、並びに将来的な複線化を視野に入れると、一層の安全性の向上を図るべき区間と考えられる。 よって、JRの電化、複線化や各種課題を踏まえた構造、工法の検討を行い、都市計画変更を予定する。</p>
当該路線				他路線										
現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更									
<p>3・4・3 中央通-a</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画を存続</td> <td>車線数 線形 道路機能 幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td>代替路線 新規路線 の決定</td> <td>他路線 の変更</td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>本区間は、現道が存在するものの幅員が狭く、整備に当たっては多数の建物補償が予想される。 当該区域内は住宅が密集しており、災害時の避難路の確保や沿道防災及び景観的な環境面などの改善を図る必要があることから、幹線道路の配置が必要である。 また他に代替路線が無いことから、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>
当該路線				他路線										
現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更									
<p>3・4・3 中央通-b</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現計画を存続</td> <td>車線数 線形 道路機能 幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td>代替路線 新規路線 の決定</td> <td>他路線 の変更</td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>計画が立体交差(オーバースタック)であるため踏切部を拡幅できず、歩行者用の通行スペースがない危険な状態となっている。 計画当初の交通量から大幅に減少しており、費用に見合う効果が見込めないこと、事業時期が見通せないことによる長期化等から、立体交差の必要性が問われている。 しかし、現在進捗中のJR電化事業、並びに将来的な複線化を視野に入れると、一層の安全性の向上を図るべき区間と考えられる。 よって、JRの電化、複線化に合わせ、構造、工法の検討を行い、また、現計画は橋梁部の登坂部に歩道が無いことから断面構成等の都市計画変更を予定する。</p>
当該路線				他路線										
現計画を存続	車線数 線形 道路機能 幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更									

表-6 検討区間別の見直し方針 (2/3)

<p>3・4・4 稲穂通</p>	<p>本区間は、現道が存在するものの幅員が狭く、一部では車両のすれ違いが困難となっている。 パンケチュウベシナイ川があり構造物の設置を要するが、河川横断距離は短くコスト面の影響は少ない。 本区間が整備されれば、北栄通交差点における現在の食い違いを解消でき、また東光通まで接続する東西方向の幹線街路が完成するなど、整備の効果は期待できると考えられる。 よって、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>
<p>3・4・6 公園通</p>	<p>本区間は、市街地中心部に集中する交通の分散化の機能を持ち、当別川や阿蘇公園などの自然空間と連絡できる幹線街路として位置づけられ、現在は未着手となっている。 当別大通との交差部は土地区画整理事業により完成していること、整備後はこれまで迂回を要してきた交通の短縮や、安全な通学路として機能できると考えられる。 また、廃止した場合、望ましい街路密度が確保できないことや、災害時の有効な避難路を確保するため、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>
<p>3・4・7 鉄北通一a</p>	<p>本区間の北側半断面は土地区画整理事業にて整備が完了しているが、南側半断面は施工区域外であった事により整備が行われていない。 現道は北側のみ歩道が設置されている状態であり、都市幹線街路として児童の通学を考慮した歩道の設置や冬期の堆雪スペースを確保する必要がある。 支障する建物があり、財政的負担はあるが、半断面が整備されており、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>
<p>3・4・7 鉄北通一b</p>	<p>本区間の沿道は大部分が農地であり、北側は用途地域白地となっている。 南側については用途地域が指定されており、将来的には市街地としての土地利用が想定されている。 現時点では造成計画の時期は見通せないものの、市街地の形成に合わせて本区間を整備することが可能であり、都市計画として道路計画を明示しておくことが望ましい。 よって、現計画をそのまま存続することとし、沿道の市街地形成と連動した事業の進捗を図る。</p>
<p>3・5・8 田園通一a</p>	<p>本区間の東側は民間の宅地開発によって道路が整備されており、本区間が未着手であることによって路線が行き止まりの状態となっている。 中央排水川に架かる橋梁区間であり、構造物の設置が必要とされるが、区間延長は約10mと短く河川との高低差による障害もないことから、事業の容易性は高い。 また、河川を横断する箇所は限られるため、本区間の整備によって幹線機能のネットワークが確保され、周辺住宅地の利便性向上に貢献すると考えられる。 よって、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>

表-6 検討区間別の見直し方針 (3/3)

<p>3・5・8 田園通-b</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現計画を存続</td> <td>・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td rowspan="2">代替路線 新規路線 の決定</td> <td rowspan="2">他路線 の変更</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <p>本区間の東側は土地区画整理事業によって、また西側は民間の宅地開発によって田園通が整備されており、本区間が未着手であることによって路線が分断している状態となっている。 沿道は農地であり、支障となる建物もないことから、連続性のある一体的な市街地形成を図るため、幹線街路としての機能を完成させるべく、本区間においては現計画を存続し事業の進捗を図る。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>本区間の東側は土地区画整理事業によって、また西側は民間の宅地開発によって田園通が整備されており、本区間が未着手であることによって路線が分断している状態となっている。 沿道は農地であり、支障となる建物もないことから、連続性のある一体的な市街地形成を図るため、幹線街路としての機能を完成させるべく、本区間においては現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>		
当該路線				他路線												
現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更											
	<p>本区間の東側は土地区画整理事業によって、また西側は民間の宅地開発によって田園通が整備されており、本区間が未着手であることによって路線が分断している状態となっている。 沿道は農地であり、支障となる建物もないことから、連続性のある一体的な市街地形成を図るため、幹線街路としての機能を完成させるべく、本区間においては現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>															
<p>3・5・8 田園通-c</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現計画を存続</td> <td>・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td rowspan="2">代替路線 新規路線 の決定</td> <td rowspan="2">他路線 の変更</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <p>田園通は土地区画整理事業区域を縦断する補助幹線街路として当初決定されたが、施行区域外であった本区間においては、整備が先送りとなり未着手の状態である。 沿道の住宅地は道路区域をかわして造成されており、建物補償を要さない見通しである。 また、本区間に接続を予定している行き止まり道路が多数存在しており、これらの改善が地域からも望まれている。 よって、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>田園通は土地区画整理事業区域を縦断する補助幹線街路として当初決定されたが、施行区域外であった本区間においては、整備が先送りとなり未着手の状態である。 沿道の住宅地は道路区域をかわして造成されており、建物補償を要さない見通しである。 また、本区間に接続を予定している行き止まり道路が多数存在しており、これらの改善が地域からも望まれている。 よって、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>		
当該路線				他路線												
現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更											
	<p>田園通は土地区画整理事業区域を縦断する補助幹線街路として当初決定されたが、施行区域外であった本区間においては、整備が先送りとなり未着手の状態である。 沿道の住宅地は道路区域をかわして造成されており、建物補償を要さない見通しである。 また、本区間に接続を予定している行き止まり道路が多数存在しており、これらの改善が地域からも望まれている。 よって、現計画を存続し事業の進捗を図る。</p>															
<p>3・4・10 西光通</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現計画を存続</td> <td>・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更</td> <td>その他 (道路規格)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td rowspan="2">代替路線 新規路線 の決定</td> <td rowspan="2">他路線 の変更</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <p>決定当初は、市街地を大きく迂回する外環状道路構想の位置づけであったが、現在は外環状を要するほどの市街地拡大の需要はなく、本区間の役割が変化している。 本区間の東側は中央排水川が隣接し、構造上の制約があるほか、一方で、西側には高压送電線の鉄塔が立地しており、計画どおりの整備は財政的負担が大きい。 市街地外縁に位置し都市内交通と広域交通を連絡する幹線街路であることから、適切な道路機能を担う規模に幅員を縮小し、事業の円滑な進捗を図る。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (道路規格)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>決定当初は、市街地を大きく迂回する外環状道路構想の位置づけであったが、現在は外環状を要するほどの市街地拡大の需要はなく、本区間の役割が変化している。 本区間の東側は中央排水川が隣接し、構造上の制約があるほか、一方で、西側には高压送電線の鉄塔が立地しており、計画どおりの整備は財政的負担が大きい。 市街地外縁に位置し都市内交通と広域交通を連絡する幹線街路であることから、適切な道路機能を担う規模に幅員を縮小し、事業の円滑な進捗を図る。</p>		
当該路線				他路線												
現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (道路規格)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更											
	<p>決定当初は、市街地を大きく迂回する外環状道路構想の位置づけであったが、現在は外環状を要するほどの市街地拡大の需要はなく、本区間の役割が変化している。 本区間の東側は中央排水川が隣接し、構造上の制約があるほか、一方で、西側には高压送電線の鉄塔が立地しており、計画どおりの整備は財政的負担が大きい。 市街地外縁に位置し都市内交通と広域交通を連絡する幹線街路であることから、適切な道路機能を担う規模に幅員を縮小し、事業の円滑な進捗を図る。</p>															
<p>3・2・11 南光通</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現計画を存続</td> <td>・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td rowspan="2">代替路線 新規路線 の決定</td> <td rowspan="2">他路線 の変更</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <p>本区間は、国道275号のバイパス計画に基づき決定した路線であり、現国道の混雑解消並びに4車線化が目的であった。 現国道のL字交差点は、付加車線の設置や信号制御の変更により、近年混雑が緩和されている。 一方、バイパス計画は中心市街地の空洞化を招く課題があり、将来のまちづくりとして、今後の交通情勢等の動向を見据え、見直し方針を継続検討とすることとする。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>本区間は、国道275号のバイパス計画に基づき決定した路線であり、現国道の混雑解消並びに4車線化が目的であった。 現国道のL字交差点は、付加車線の設置や信号制御の変更により、近年混雑が緩和されている。 一方、バイパス計画は中心市街地の空洞化を招く課題があり、将来のまちづくりとして、今後の交通情勢等の動向を見据え、見直し方針を継続検討とすることとする。</p>		
当該路線				他路線												
現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更											
	<p>本区間は、国道275号のバイパス計画に基づき決定した路線であり、現国道の混雑解消並びに4車線化が目的であった。 現国道のL字交差点は、付加車線の設置や信号制御の変更により、近年混雑が緩和されている。 一方、バイパス計画は中心市街地の空洞化を招く課題があり、将来のまちづくりとして、今後の交通情勢等の動向を見据え、見直し方針を継続検討とすることとする。</p>															
<p>3・4・12 栄町通</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">当該路線</th> <th colspan="2">他路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">現計画を存続</td> <td>・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更</td> <td>その他 (構造、工法 など)</td> <td>廃止  継続 検討</td> <td rowspan="2">代替路線 新規路線 の決定</td> <td rowspan="2">他路線 の変更</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <p>本区間の事業は南光通(国道275号バイパス)の整備と合わせて一体的に施行する見通しであるが、南光通の方向性次第では、当区間が担う機能は大きく変わる。 よって、現時点においては南光通と合わせて、継続検討とすることとする。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	当該路線				他路線		現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更	<p>本区間の事業は南光通(国道275号バイパス)の整備と合わせて一体的に施行する見通しであるが、南光通の方向性次第では、当区間が担う機能は大きく変わる。 よって、現時点においては南光通と合わせて、継続検討とすることとする。</p>		
当該路線				他路線												
現計画を存続	・車線数 ・線形 ・道路機能 ・幅員 の変更	その他 (構造、工法 など)	廃止  継続 検討	代替路線 新規路線 の決定	他路線 の変更											
	<p>本区間の事業は南光通(国道275号バイパス)の整備と合わせて一体的に施行する見通しであるが、南光通の方向性次第では、当区間が担う機能は大きく変わる。 よって、現時点においては南光通と合わせて、継続検討とすることとする。</p>															

## 8. 道路網全体の検証【ステップ6】

「ステップ5」の見直し方針を踏まえた変更後の道路網が、将来の交通需要に対して問題がないか、また幹線街路網の密度が市街地全体で算定した時に適切か検証を行います。

### (1) 将来交通量の検証

「北海道ガイドライン」では、区間の変更や廃止によって将来交通量が変化した場合に問題が生じないか確認するため、交通量予測の再計算を実施することとしています。当別町においては見直し検討の結果、継続検討を除き廃止する区間は発生せず、変更する区間においても通過交通に影響を与えない見通しのため、既に算出されている「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」による平成42年(2030年)交通量の予測値により確認を行うこととします。

図-5 及び図-6 に示すとおり、将来交通量の予測値は継続検討とした南光通、当別大通、栄町通を除く大部分の区間で概ね3,000台/日以下のレベルであり、混雑度についても問題が見られません。

「当別大通」、「南光通」、「栄町通」のいわゆる国道275号バイパス関連路線については「継続検討」に位置づけましたが、仮に南光通を廃止した場合の周辺交通への影響を検証した結果、「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」による平成42年(2030年)交通量の予測値では「南光通」の交通量は12,600台/日となっており、当該区間を廃止した場合、この交通量が「当別大通」と「栄町通」に流入し、混雑度は慢性的混雑状態となる1.75(表-7)を超えることが見込まれます。

一方、H22道路交通センサスによると国道275号の現況交通量は当別大通区間で「10,362台/日」、栄町通区間で「6,204台/日」であり、混雑度についても当別大通区間が「1.19」、栄町通区間が「0.82」となっています。また現国道L字交差点は、付加車線の設置や信号制御などにより、交通渋滞の発生についても改善されつつあります。

今回の見直しに当たっては、都市計画マスタープラン等にも位置づけている「コンパクトなまちづくり」を念頭に置いた、まちづくり施策を図ることが求められており、その中に置いて、国道275号のバイパス計画は、その沿道のみならず、駅南を中心とした商店街や商業地などに大きな影響を及ぼす計画として、特に慎重に検討が必要であります。

加えて、当別町の人口は減少傾向を示しており、中心市街地の空洞化が懸念されています。今ある市街地を将来的にも持続し、また発展を図るためには、交通を外に配置するのではなく、交通を中に配置する考え方もあり、単に交通量だけでは判断できない、まちづ

くり全体を考えて判断しなければなりません。

以上のことから、国道 275 号バイパス計画に関連する、「当別大通」、「南光通」、「栄町通」の 3 つの区間については、予定されている将来交通量や現在の整備状況、今後の交通情勢の推移を見定めて、バイパス計画の廃止なども含めた総合的、かつ、幅広く、慎重に判断するため、本方針では引き続き継続検討路線とし、関係機関と協議調整を図りながら、見直しを進めていくこととします。

表-7 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

※(社)日本道路協会発行「道路の交通容量」より

図-5 将来交通量の予測値【平成42年（2030年）】





図-6 将来混雑度の予測値【平成42年（2030年）】



## (2) 幹線街路網密度の検証

幹線街路網密度については、今回の見直し検討の結果、幹線街路の延長に影響を与える変更とならない状況であるため、現状の計画延長等により算出を行うものとし、その結果は以下のとおりとなり、望ましい密度の標準値とした 3.7km/km<sup>2</sup> を確保しています。

(幹線街路延長 (外周は 1/2 補正)) / (用途地域または幹線街路で囲まれる区域) = (全体の幹線街路網密度)

$$17.59 \text{ km} \quad / \quad 4.15 \text{ km}^2 \quad = \quad 4.24 \text{ km/km}^2$$

なお、仮に南光通が廃止となった場合は次のとおりとなり、望ましい密度の標準値とした 3.7km/km<sup>2</sup> を確保できることから、市街地全体での密度的には問題ない状況です。

(幹線街路延長 (外周は 1/2 補正)) / (用途地域または幹線街路で囲まれる区域) = (全体の幹線街路網密度)

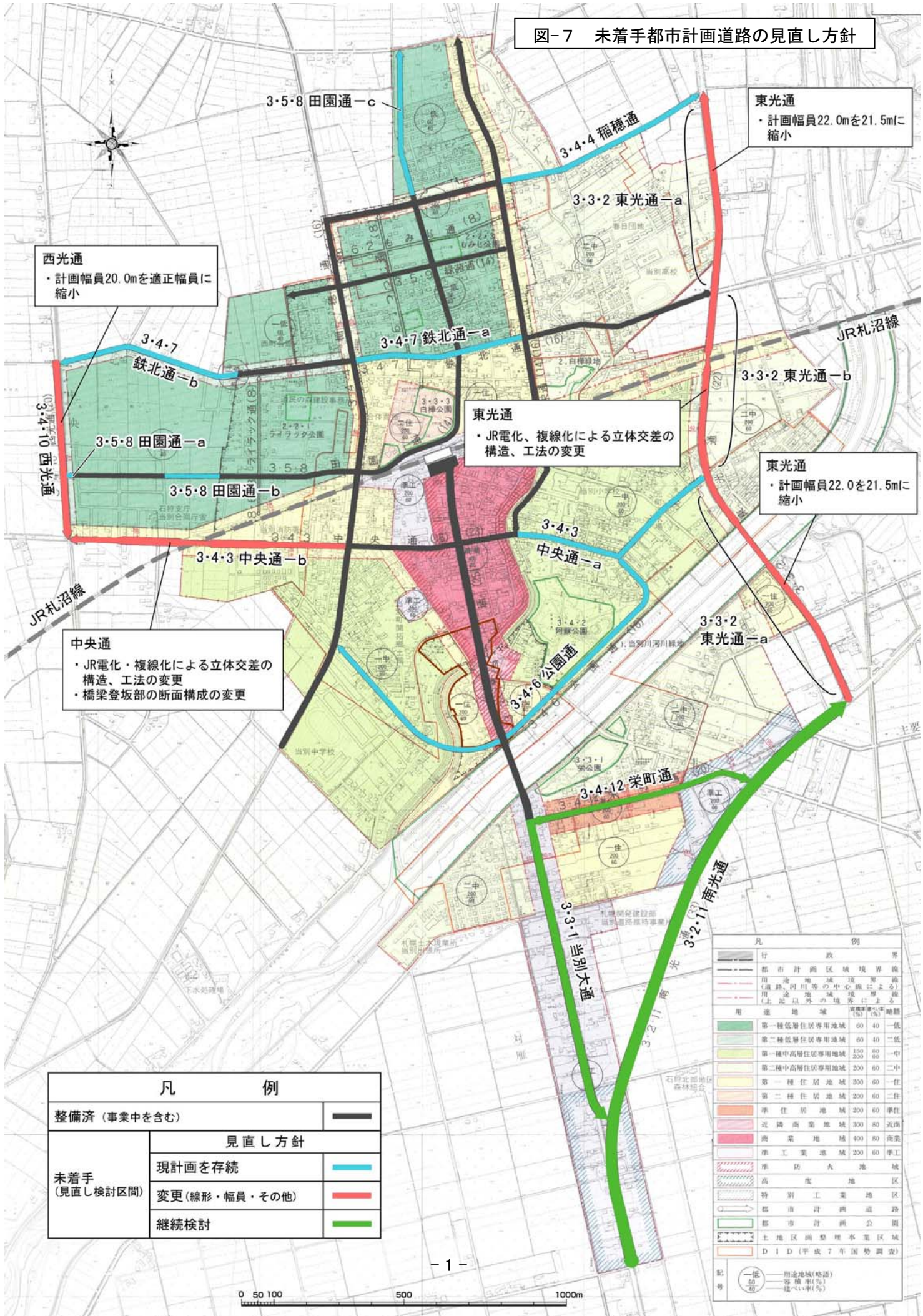
$$17.08 \text{ km} \quad / \quad 4.07 \text{ km}^2 \quad = \quad 4.20 \text{ km/km}^2$$

以上より、道路網全体において「将来交通量」、「幹線街路網密度」ともに問題が生じないと考えられることから、当別町における未着手都市計画道路の見直し方針を表-8 及び図-8 に示すとおり定めます。

表-8 未着手都市計画道路の見直し方針

見直し検討区間	見直し方針の種別区分			都市計画変更等の対応
	現計画を 存続	変更	継続検討	
3・3・1 当別大通			●	・南光通の方向性に関連する路線として継続検討
3・3・2 東光通-a		● (幅員・その他)		・計画幅員22.0mを21.5m縮小
〃 -b		● (その他)		・JR電化・複線化による立体交差の構造、工法の変更
3・4・3 中央通-a	●			
〃 -b		● (幅員・その他)		・JR電化・複線化による立体交差の構造、工法の変更 ・橋梁登坂部の断面構成の変更。
3・4・4 稲穂通	●			
3・4・6 公園通	●			
3・4・7 鉄北通-a	●			
〃 -b	●			
3・5・8 田園通-a	●			
〃 -b	●			
〃 -c	●			
3・4・10 西光通		● (道路機能・幅員・その他)		・計画幅員20.0mを適正幅員に縮小
3・2・11 南光通			●	・まちづくりのあり方や、将来交通量の推移を見定めるなど 継続検討
3・4・12 栄町通			●	・南光通の方向性に関連する路線として継続検討

図-7 未着手都市計画道路の見直し方針



**西光通**  
 ・計画幅員20.0mを適正幅員に縮小

3・5・8 田園通-c

3・4・4 稲穂通

**東光通**  
 ・計画幅員22.0mを21.5mに縮小

3・3・2 東光通-a

3・4・7 鉄北通-b

3・4・7 鉄北通-a

**東光通**  
 ・JR電化、複線化による立体交差の構造、工法の変更

3・3・2 東光通-b

**東光通**  
 ・計画幅員22.0を21.5mに縮小

3・5・8 田園通-a

3・5・8 田園通-b

3・4・3 中央通-a

3・4・3 中央通-b

**中央通**  
 ・JR電化・複線化による立体交差の構造、工法の変更  
 ・橋梁登坂部の断面構成の変更

3・3・2 東光通-a

3・4・3 中央通-a

3・4・6 公園通

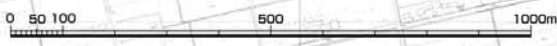
3・4・12 栄町通

3・2・11 南光通

3・3・1 当別大通

凡 例		
整備済 (事業中を含む)	—	
未着手 (見直し検討区間)	見直し方針	
	現計画を存続	—
	変更 (線形・幅員・その他)	—
	継続検討	—

凡 例	
行 政 界	—
都市計画区域境界線	—
用途地域境界線 (道路、河川等の中心線による)	—
用途地域境界線 (上記以外の境界による)	—
用途地域 (略称)	
第一種低層住居専用地域 (60/40)	一低
第二種低層住居専用地域 (60/40)	二低
第一種中高層住居専用地域 (150/60)	一中
第二種中高層住居専用地域 (200/60)	二中
第一種住居地域 (300/60)	一住
第二種住居地域 (200/60)	二住
準住居地域 (200/60)	準住
近隣商業地域 (300/80)	近商
商業地域 (400/80)	商業
準工業地域 (200/60)	準工業
準防火地域	—
高度地域	—
特別工業地区	—
都市計画道路	—
都市計画公園	—
土地地区整理事業区域	—
D I D (平成7年国勢調査)	—
記号	一低 用途地域(略称) 60/40 容積率(%) 一低 建ぺい率(%)



## 9. 今後の都市計画見直し案の作成、変更手続きに向けて

今回の見直しは、路線ごとの性質や必要性に趣きを置いた検討となりましたが、ほとんどの路線について将来を見据えたまちづくりを実施する上では必要な路線であり、その路線が持つ性質や機能について再認識するものとなりました。

しかし、路線や区間によっては整備を見越した場合の課題がまだ残っており、特に鉄道との立体交差については、沿道の土地利用への影響や財政負担が大きいなどの課題が残っています。

また、南光通に関連する3路線については、継続検討としましたが、交通需要に応じた見直しだけでなく、中心市街地への影響があるなど、慎重な見極めが必要とされます。

今後、本方針に基づき区間毎に都市計画変更に係る「都市計画見直し案の作成」を行い、その後具体的な「都市計画変更の手続き」に移行していく予定ですが、関係機関との協議・調整を十分に図りながら見直しを進めていきます。

これらの事から全区間の一斉変更にこだわらず、協議・調整が整った区間から手続きに移行していくこととし、可能な区間から順次見直しの対応を進めます。

地域住民や関係地権者等においては、本方針についての理解を深める場面を設けるとともに、「都市計画変更手続き」においては説明会等の実施により合意形成を図りながら見直しを進め、地域とともに健全な都市計画事業の推進を目指していきます。

## 10. 次回見直し方針の策定期間について

本方針の策定後においても、社会経済情勢の動向に応じて都市計画道路の必要性に変化が生じることが考えられるため、概ね10年後を目処に方針を見直しすることとします。

また、10年を経過する前に状況の変化の度合いに応じて、適宜見直しを要することとなった場合は、当該区間だけを対象とするのではなく、今回と同様に関係する他の路線への影響について検証し、見直しを進めることとします。