

千歳市都市計画道路の見直し方針

平成25年6月

千歳市

目 次

1	見直しの背景と目的	1
2	見直しの進め方	2
3	見直し方針の策定作業	3
	(1) 見直し対象路線（区間）の抽出	3
	(2) 見直しの方向性の検討	5
	・ 必要性の検証	
	・ 実現性の検証	
	・ 見直し方針の検討	
	(3) 見直し方針の策定	7
	(4) 道路網全体の検証	3 9
4	見直し方針（案）の策定	4 2
5	今後の取り組みに	4 4

1 見直しの背景と目的

都市計画道路は、円滑な交通を確保し、良好な都市環境を形成するために、あらかじめルートや幅員などを定め、都市施設として都市計画に位置付けられた道路であり、都市全域にまたがって道路網として定められています。

千歳市の都市計画道路は、昭和 15 年(1940 年)に初めて決定されていますが、昭和 49 年(1974 年)に市街地の拡大等に伴う全面変更を行い、今日に至っています。

現在では、75 路線、約 151km が都市計画決定され、そのうち約 135km が整備されており、整備率は約 89%となっていますが、整備が完了していない区間においては、計画決定後、長く時間が経過しても整備が進まない状況にある路線も存在します。

都市計画道路は、高度経済成長期にその多くが定められ、人口の増加、交通の増大、市街地の拡大等を前提に決定されてきましたが、近年の人口減少、市街地拡大の収束等、情勢の変化を踏まえると、その必要性について変化が生じつつある路線も潜在的に存在しています。

また、都市計画道路の区域内には、将来の都市計画事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法による建築制限が課せられており、長期にわたり事業が実施されない場合、区域内に土地を所有している方々の生活や土地の有効利用への影響が懸念されています。

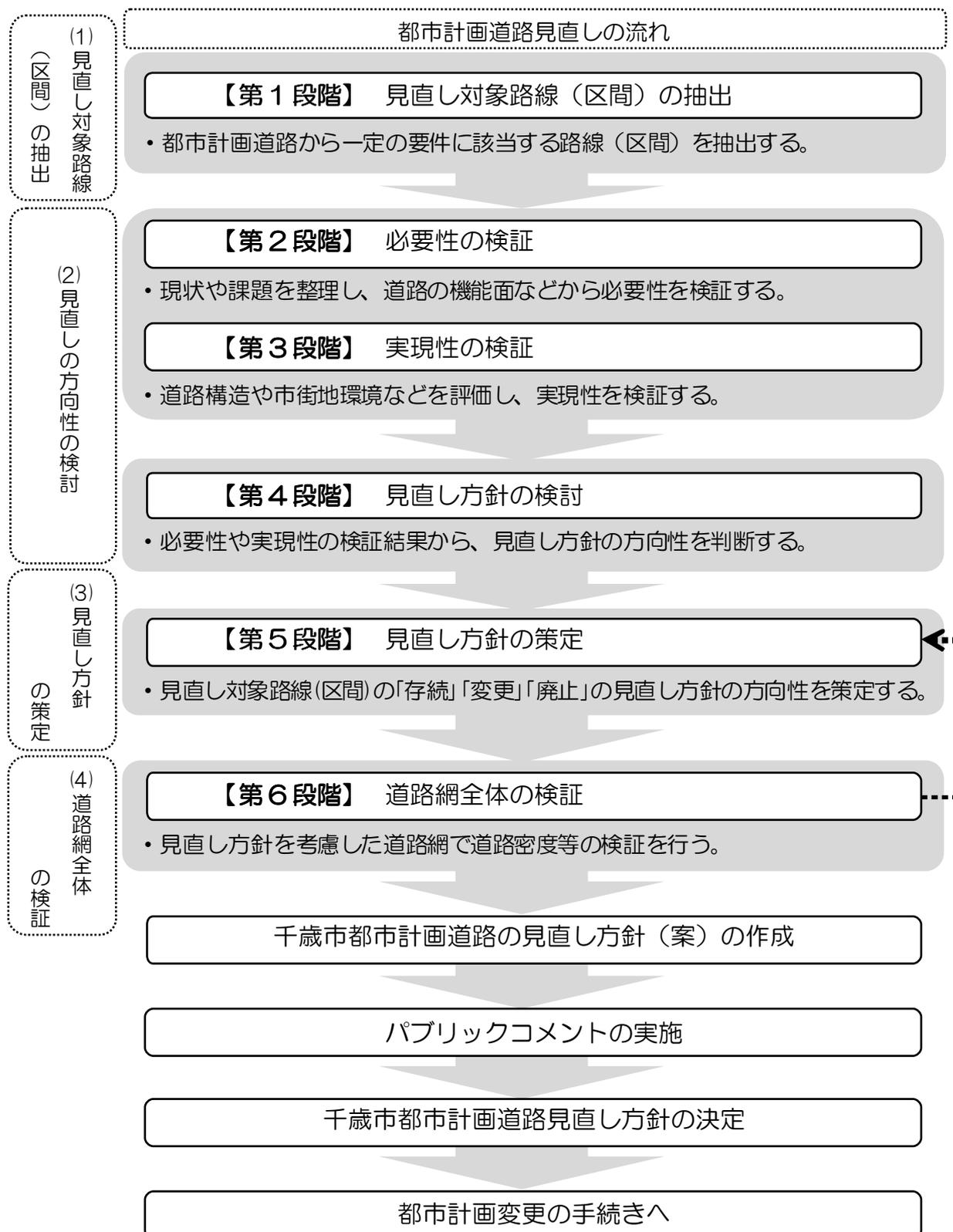
このような状況の中、国土交通省は、平成 14 年に「計画決定から長期未着手である都市計画道路予定地の地権者等には、長期にわたり建築制限を課してきた事実があり、できるだけ早く都市計画道路の見直しに着手する必要がある」との考えを示しました。

これを受け、北海道は平成 19 年に長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順を示す「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定しました。

千歳市においてもこのガイドラインに基づき、長期間、事業に着手していない都市計画道路について、「千歳市第 6 期総合計画」と「千歳市第 2 期都市計画マスタープラン」を踏まえ、都市計画道路を見直すこととしました。

2 見直しの進め方

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」に基づき、6段階に分けて検討し、対象路線（区間）における計画の「存続」、「変更」、「廃止」に向けた方針を作成します。



3 見直し方針の策定作業

(1) 見直し対象路線（区間）の抽出

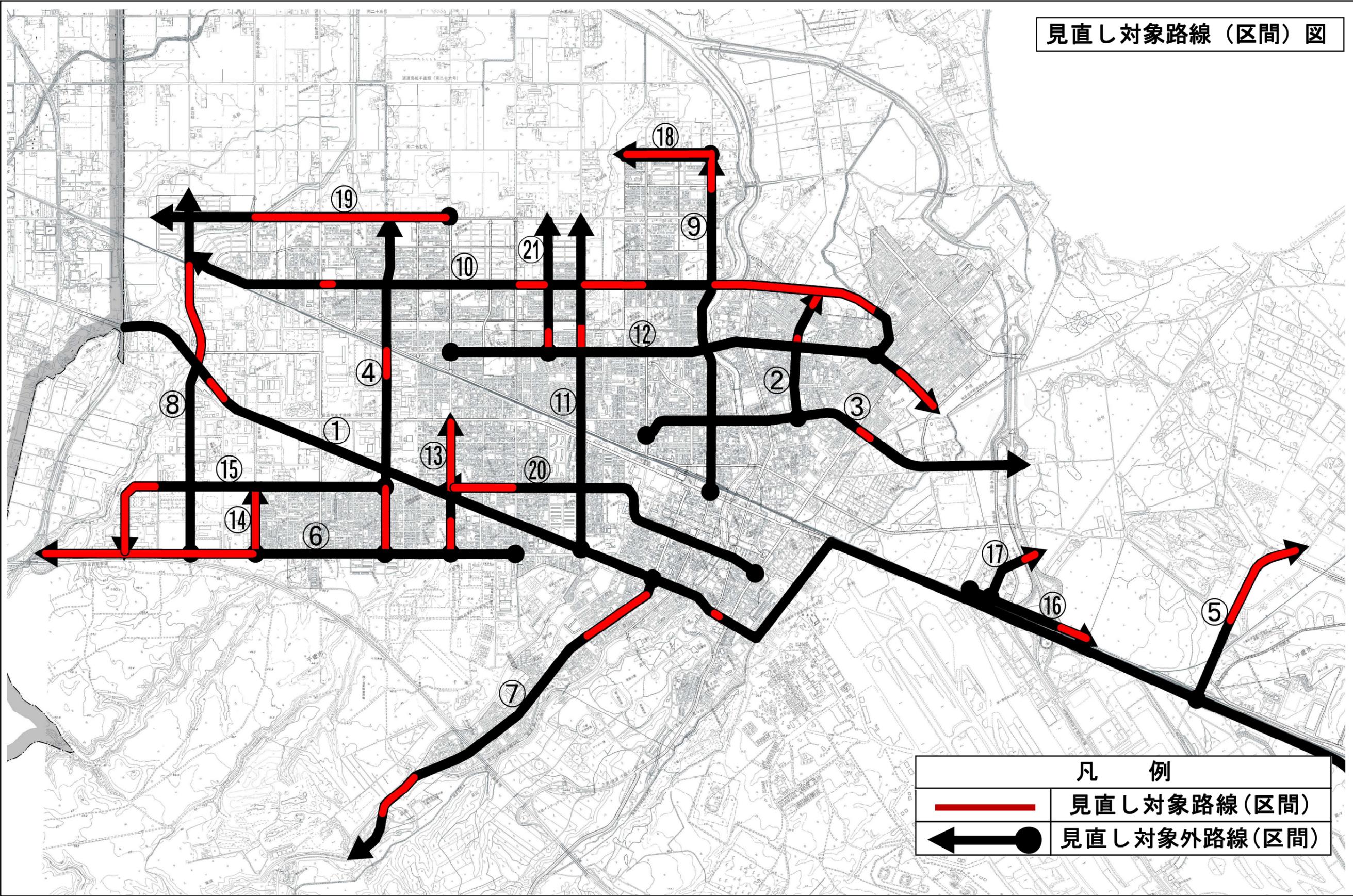
見直しをする路線（区間）は、長期間、事業に着手していない都市計画道路において、都市計画道路幅員の用地が確保されておらず、民有地に制限を
かけている区間を対象とします。

下表は、上記要件に該当する見直し対象路線（区間）の一覧表となります。

見直し対象路線（区間）一覧表

No	路線番号・名称	対象区間				計画決定		経過 年数	区間 の見 直し 方針		
		起点	終点	幅員 (m)	延長 (m)	(当初)	(最終)				
①	3・2・3 国道36号	上長都 (日清前)	上長都 (三菱前)	30	240	S15.7.17	S49.7.13	38	P8		
		本町4丁目(薬局前)		23-26	26.36		S53.9.16	34	P9		
②	3・2・4 住吉通	30号通	29号通	18	520	S29.3.10	S49.7.13	38	P10		
							S53.9.16	34			
③	3・3・12 日の出大通	東大通	09-22E25	30	150	S29.3.30	H5.4.9	19	P11		
④	3・3・14 7線大通	33号大通	32号通	18	540	S49.7.13	—	38	P12		
		JR単独立体交差区間		29.5	200				P13		
⑤	3・2・26 美々駒里大通	南2号道路	美々東通	30	900	H6.10.25	—	18	P14		
⑥	3・3・13 33号大通	5線通	32号通	25	1,130	S38.6.26	S49.7.13	38	P15		
		32号通	長都川中心	25	700				P16		
⑦	3・4・18 支笏湖通	09-02S03	09-02S12	18	570	S15.7.17	S49.7.13	38	P17		
		桂木	新星	18	480		H10.11.6	14	P18		
⑧	3・3・15 4線大通	国道36号	JR4線跨線橋	22	840	S49.7.13	—	38	P19		
⑨	3・4・16 川北通	国道337号	27号通	20	330	S29.3.30	H7.11.24	17	P20		
⑩	3・4・17 29号通	スーパーアークス長都店前		18	130	S49.7.13	—	38	P21		
		9線通	9線中通	20	260						
		北新通	09-25S39	20	380					H5.9.14	19
		09-25S39	末広高台通	20	180						
		国道337号	祝梅北通	18	1,360					S53.9.16	34
⑪	3・4・20 北新通	30号通	09-26E17	20	200	S38.6.26	H5.9.14	19	P26		
⑫	3・4・22 30号通	東大通	旭ヶ丘通	20	450	S29.3.30	H5.4.9	19	P27		
⑬	3・4・23 8線通	33号大通	09-07E13	18	280	S38.6.26	—	49	P28		
		国道36号	仲の橋通	18	90				P29		
		仲の橋通	中央大通	18	510				P30		
⑭	3・4・30 5線通	33号大通	32号通	18	540	S49.7.13	—	38	P31		
⑮	3・4・25 32号通	南1号道路	33号大通	18	790	S49.7.13	—	38	P32		
⑯	3・4・61 柏台旭ヶ丘通	09-35 柏台3号通	柏台私道	21	240	H7.11.24	—	17	P33		
⑰	3・4・62 柏台1号通	09-35 柏台3号通	柏台私道	18	120	H7.11.24	—	17	P34		
⑱	3・4・64 27号通	川北通	幸福4丁目	21	740	H7.11.24	—	17	P35		
⑲	3・4・65 北信濃通	ひばりヶ丘通	みどり台通	21	1,700	H10.5.6	H13.3.30	14	P36		
㉑	3・5・34 仲の橋通	9線通	8線通	15	550	S15.7.17	S49.7.13	38	P37		
㉒	7・5・59 9線中通	30号通	09-26E17	14	170	H5.9.14	—	19	P38		

見直し対象路線（区間）図



凡 例	
	見直し対象路線（区間）
	見直し対象外路線（区間）

(2) 見直しの方向性の検討

・ 必要性の検証

「見直し対象路線（区間）」について、路線（区間）ごとに以下の項目を整理し、その必要性を検証します。

[整理項目]

- ア 現状の整理
上位計画における位置付け、土地利用、建築規制等の状況
- イ 計画決定時の位置づけ
見直し対象路線（区間）の計画決定時における背景・考え方
- ウ 整備の課題
現在の計画で整備する場合の課題
- エ 道路密度
見直し対象路線（区間）が含まれる地域における道路密度の状況
- オ 道路の機能
見直し対象路線（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」の状況
- カ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）
見直し対象路線（区間）の周辺地区における道路網の状況及び配置バランス

・ 実現性の検証

「見直し対象路線（区間）」について、自然環境や道路構造、社会環境、市街地環境、財政環境など社会・経済的な項目による事業への影響を整理し、その実現性を検証します。

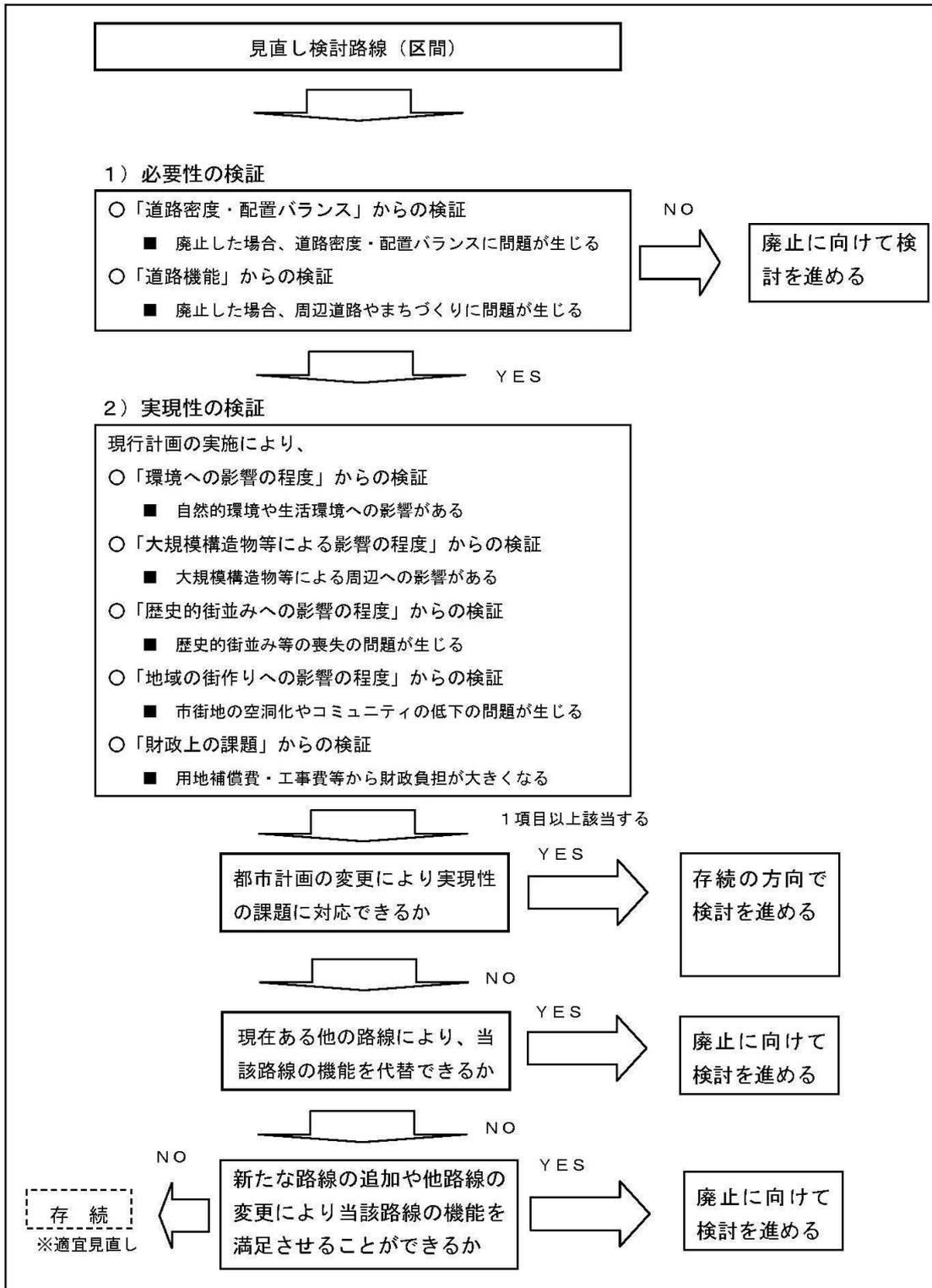
[整理項目]

- ア 自然環境
主要な緑地、風致地区等を通過することによる良好な自然環境への影響
- イ 道路構造
大規模構造物による事業費の増加や、地形的に接道が困難になるなど、道路整備上の検討を要する事項
- ウ 社会環境
歴史的街並みや文化財等への影響
- エ 市街地環境
通過交通によるコミュニティの分断や建て替えが困難である小規模な残地による市街地空洞化等
- オ 財政環境
用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因
- カ 機能を代替する路線の有無
見直し対象路線（区間）に求められる機能を代替する路線の有無

・見直し方針の検討

「必要性の検証」と「実現性の検証」において、整理した項目を評価し、「廃止に向けて検討を進めるのか」、「存続に向けて検討を進めるのか」、方向性を判断します。

※見直し検討路線（区間）の廃止・存続の方向性を判断する流れ



(3) 見直し方針の策定

見直しの方向性の検討に基づき、「廃止に向けて検討を進める路線（区間）」と判断された路線については、その理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続の方向で検討する路線（区間）」と判断された路線（区間）については、幅員の変更など課題の解消に向けた見直し方針の方向性を策定します。

【ページの見方】

都市計画道路の番号と名称

枠の色

: 存続 : 変更 : 廃止

見直し対象区間の概要

見直し方針の方向性

① **3・2・3 国道 36号**
計画の存続

区間の概要

当該区間は、昭和49年に恵庭市など近隣都市とのネットワークを形成する道路として、幅員30mで都市計画決定されたものです。
 現地は両側の歩道と4車線の車道で整備されていますが、計画道路としては片側に1.35mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状況となっています。

検証内容

近隣都市とのネットワークを形成する道路であることから、前後区間と連続する歩道幅を確保した歩行空間が必要となります。

都市計画道路の断面図

現況道路の断面図

道路用地の断面図
 ※不足用地=民有地に制限をかけている部分

見直し方針の方向性

計画幅員30.0mで計画を「存続」します。

見直し方針の方向性

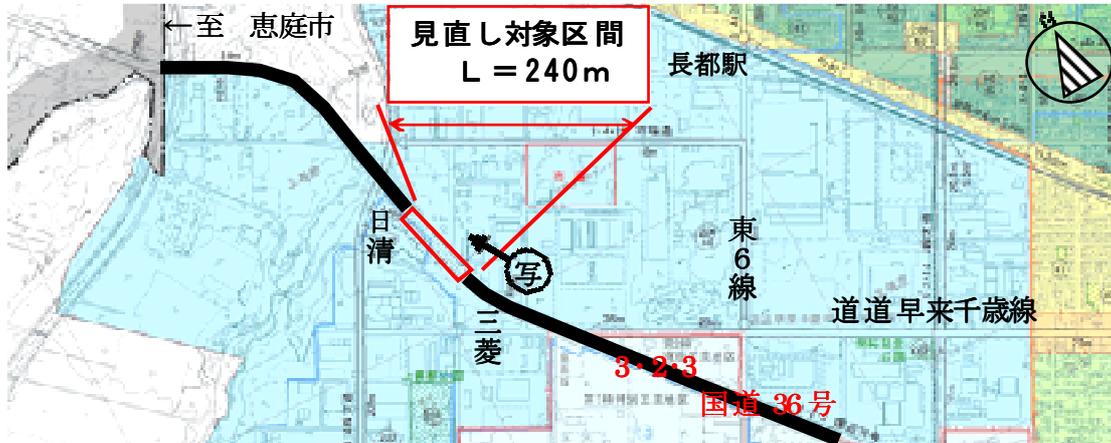
L=延長 W=幅員（道路の幅）

※延長や幅員は、見直しの方向性を示すものであり、今後、個別路線ごとに検討を行い都市計画変更素案を作成します。

現地の状況写真
 ※撮影方向は、上の「区間の概要」の図面に記載あり

① 3・2・3 国道36号 計画の存続

区間の概要

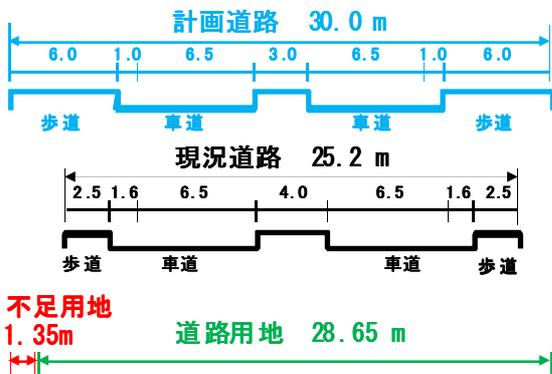


当該区間は、昭和49年に恵庭市など近隣都市とのネットワークを形成する道路として、幅員30mで都市計画決定されたものです。

現地は、両側の歩道と4車線の車道で整備されていますが、計画道路としては片側に1.35mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状況となっています。

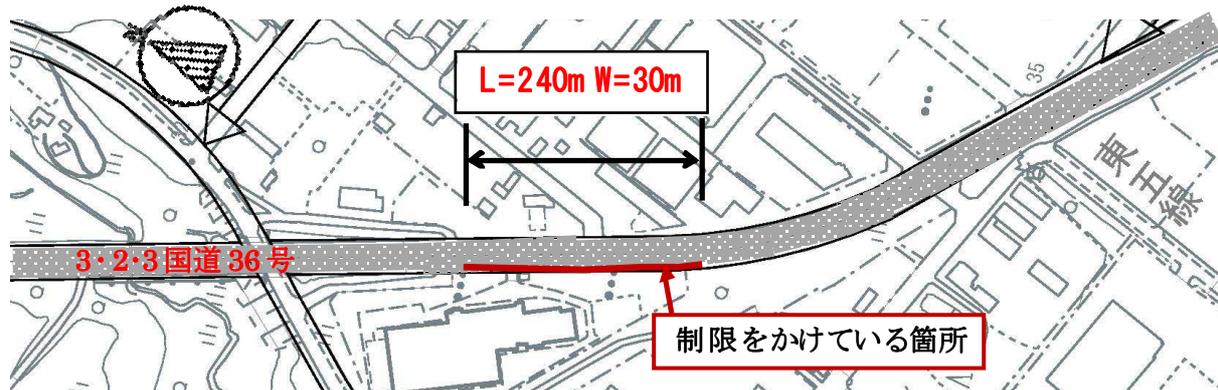
検証内容

近隣都市とのネットワークを形成する道路であることから、前後区間と連続する歩道幅を確保した歩行空間が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員30.0mで計画を「存続」します。



① 3・2・3 国道36号 計画の存続

区間の概要

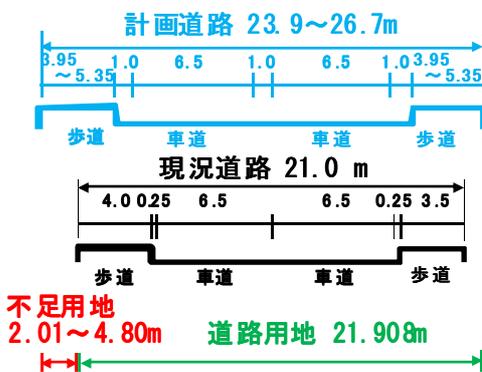


当該区間は、昭和53年に恵庭市など近隣都市とのネットワークを形成する道路として、幅員23.9～26.7mで都市計画決定されたものです。

現地は両側の歩道と4車線の車道で整備されていますが、計画道路としては片側に2.01～4.80mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

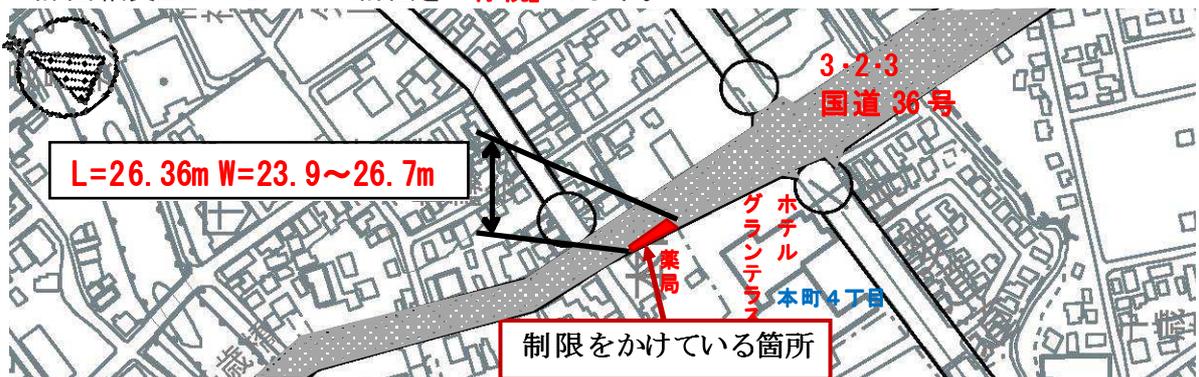
検証内容

近隣都市とのネットワークを形成する道路であることから、前後区間と連続する歩道幅を確保した歩行空間が必要となります。



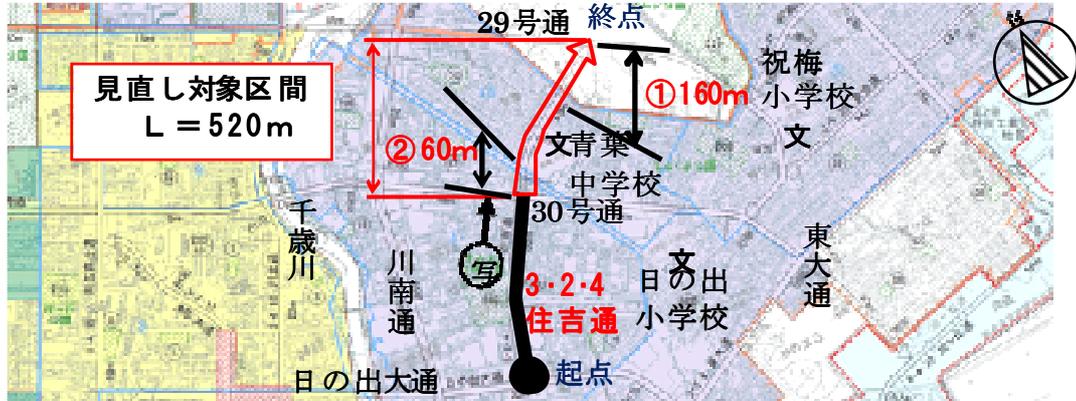
見直し方針の方向性

計画幅員23.9～26.7mで計画を「存続」します。



② 3・2・4 住吉通 計画の廃止

区間の概要

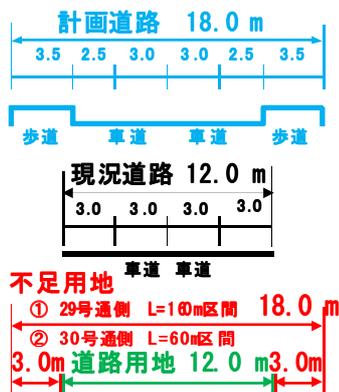


当該区間は、昭和 53 年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員 18m で都市計画決定したものです。

- ① 29 号通から 160m の区間は、道路がなく、計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。
- ② 30 号通から 60m の区間は 2 車線の車道を整備しているものの歩道がなく、計画道路としては両側に 3.0m の用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

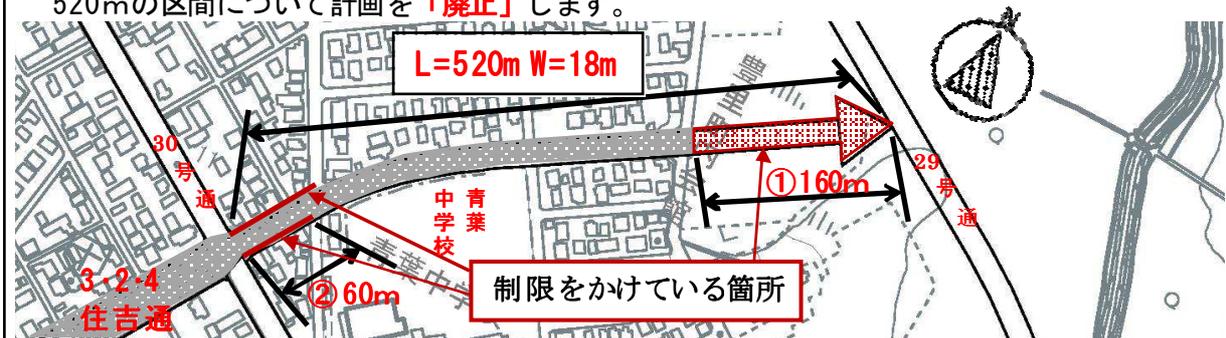
検証内容

土地利用計画の見直しにより、今後市街地の拡大を行わないため、当地域の交通は、現況道路幅員の中で対応することが可能であることから、都市計画道路としての必要性は薄れています。



見直し方針の方向性

520mの区間について計画を「廃止」します。



③ 3・3・12 日の出大通 計画の変更

区間の概要

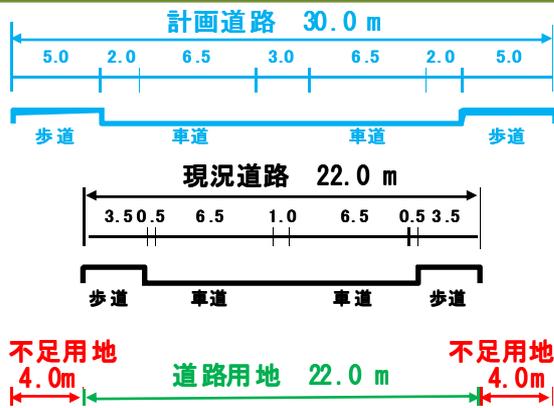


当該区間は、平成5年に千歳流通業務団地の造成に合わせ、幅員30mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と4車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に4.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

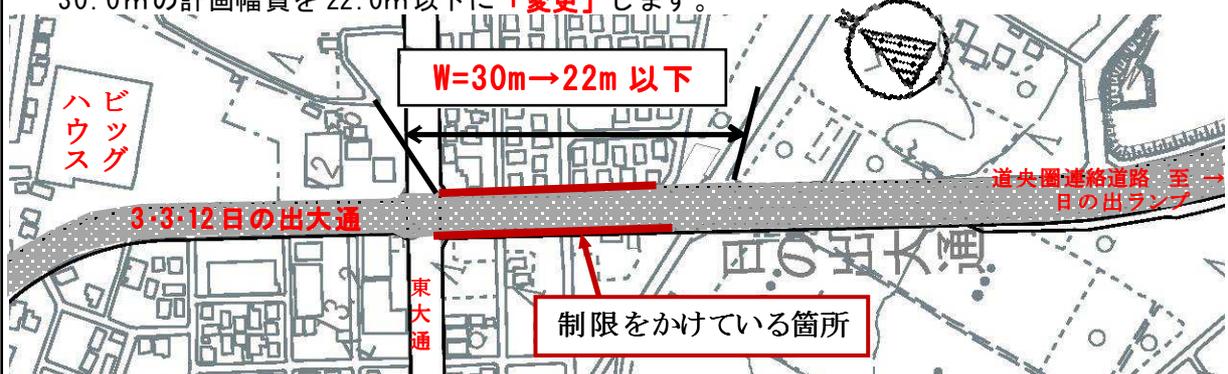
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



見直し方針の方向性

30.0mの計画幅員を22.0m以下に「変更」します。



④ 3・3・14 7線大通 計画の変更

区間の概要

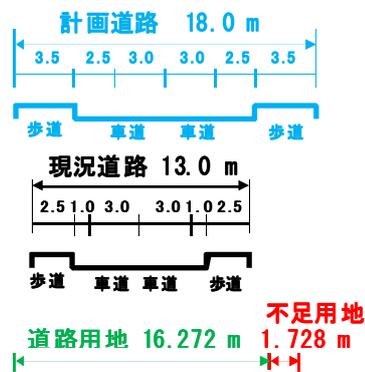


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に1.728mの用地が不足しており、私有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



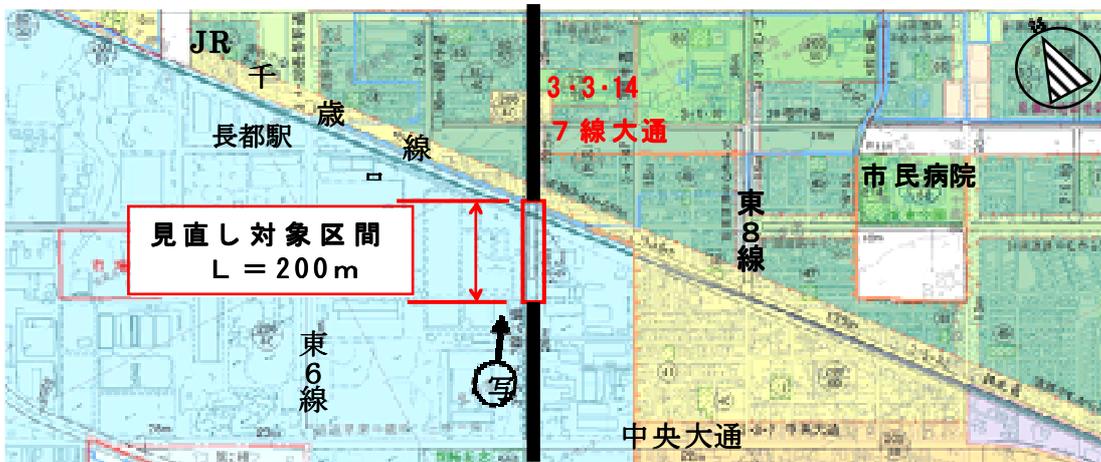
見直し方針の方向性

18.0mの計画幅員を16.272m以下に「変更」します。



④ 3・3・14 7線大通 計画の存続

区間の概要

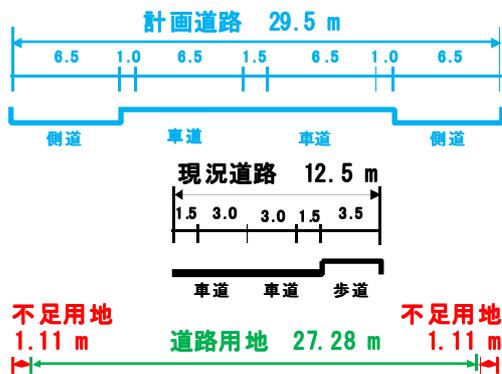


当該区間は、昭和49年に鉄道と立体交差する道路として、幅員29.5mで都市計画決定したものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に1.11mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

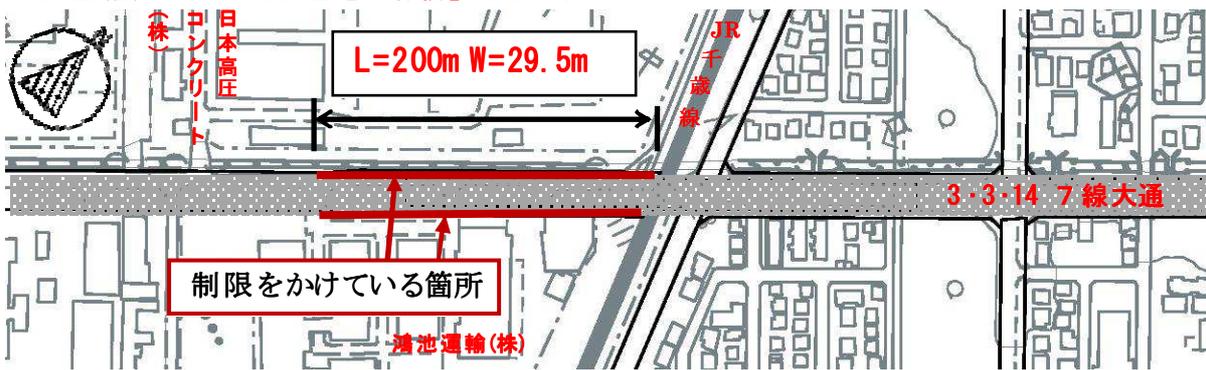
検証内容

踏切部における交通混雑の解消に向け、長期的な視点による検討が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員29.5mで計画を「存続」します。



⑤ 3・2・26 美々駒里大通 計画の存続

区間の概要

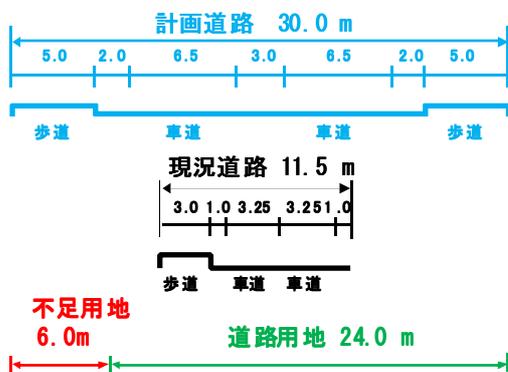


当該区間は、平成6年に隣接する千歳美々ワールドの造成に合わせ、幅員30mで都市計画決定されたものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道で整備されていますが、計画道路としては片側に6.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

隣接する千歳美々ワールドにおいて、将来の土地利用による交通量の増加が見込まれることから、長期的な視点による検討が必要となります。



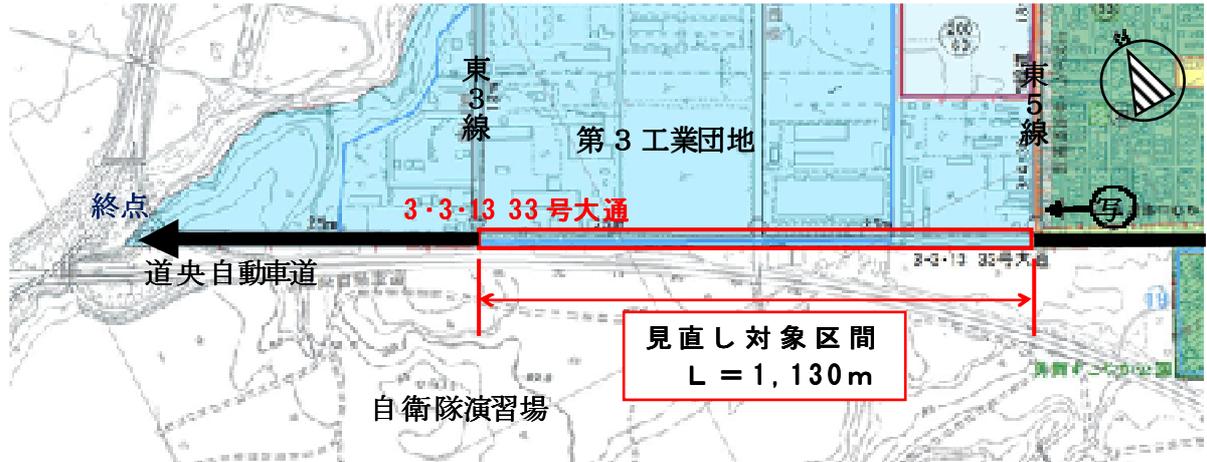
見直し方針の方向性

計画幅員30.0mで計画を「存続」します。



⑥ 3・3・13 33号大通 計画の変更

区間の概要

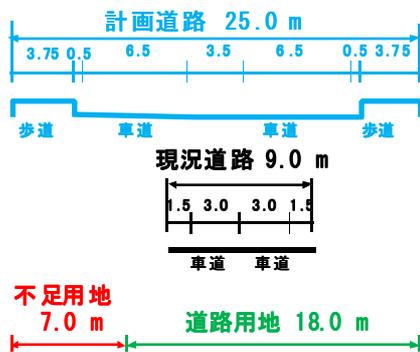


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応するため、国道36号を補完する恵庭市とのバイパス道路として、幅員25mで都市計画決定したものです。

現地は2車線の車道を整備しているものの歩道がなく、計画道路としては片側に7.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

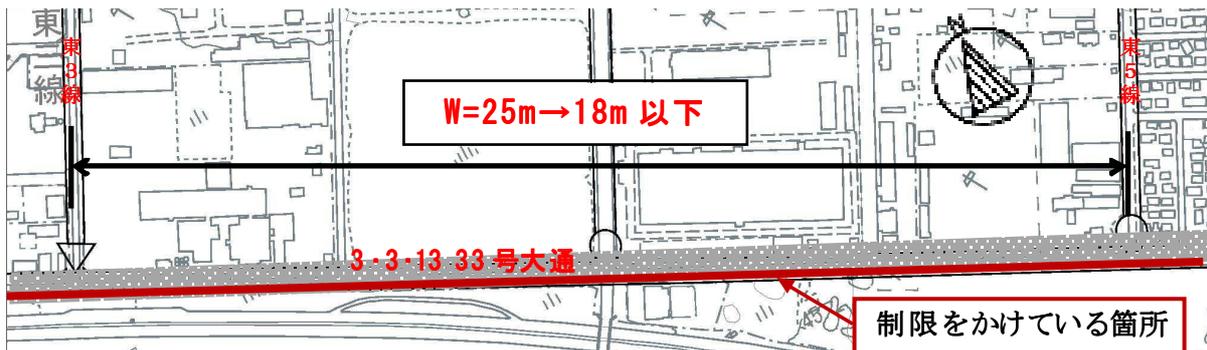
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



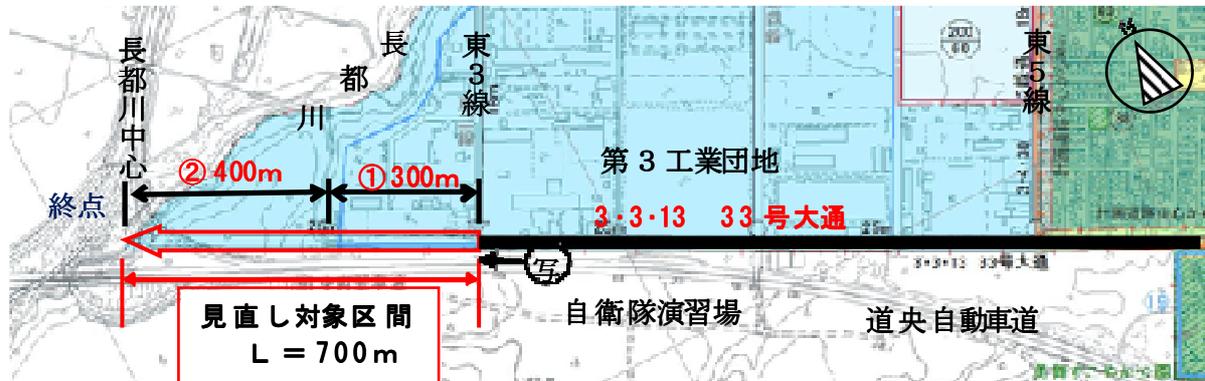
見直し方針の方向性

25.0mの計画幅員を18.0m以下に「変更」します。



⑥ 3・3・13 33号大通 計画の廃止

区間の概要

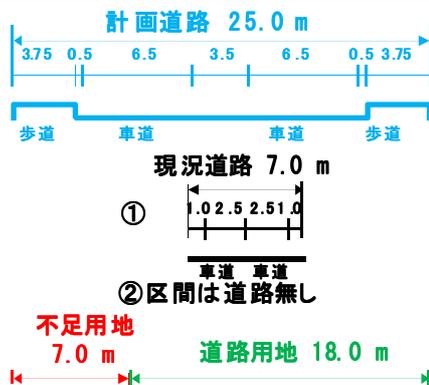


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応するため、国道36号を補完する恵庭市とのバイパス道路として、幅員25mで都市計画決定したものです。

- ① 起点側300mの区間は2車線の車道を整備しているものの歩道がなく、計画道路としては片側に7.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。
- ② 終点側400mの区間は道路がなく、計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

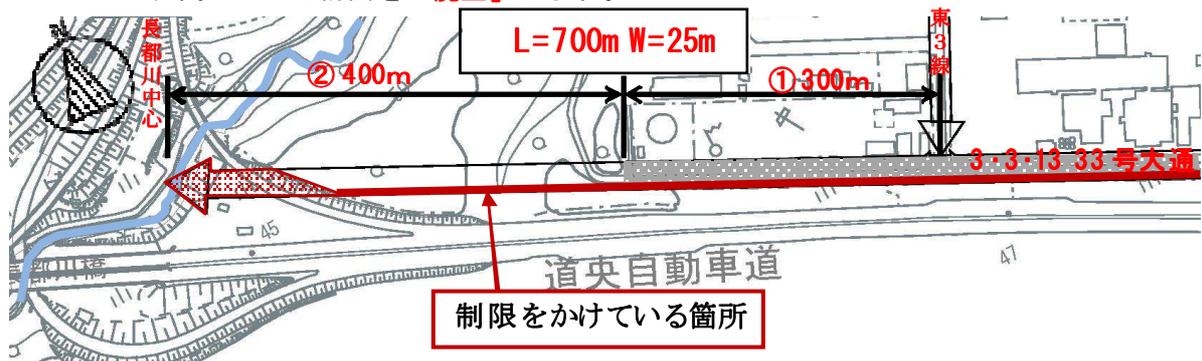
検証内容

交通量推計の結果から、国道36号など既存の道路で将来交通への対応は可能であることや周辺における土地利用が見込まれないことから、都市計画道路としての必要性は薄れています。



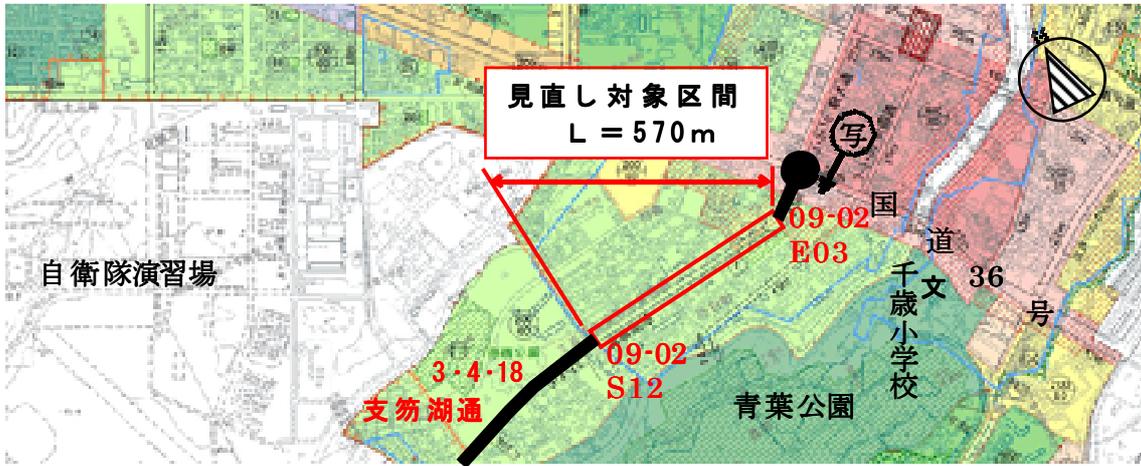
見直し方針の方向性

700mの区間について計画を「廃止」します。



⑦ 3・4・18 支笏湖通 計画の存続

区間の概要

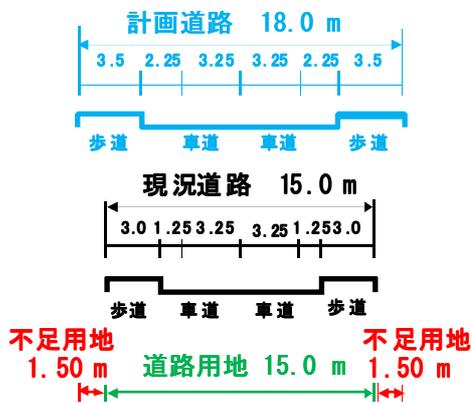


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員18mで都市計画決定されたものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道で整備されていますが、計画道路としては両側に1.5mの用地が不足しており、私有地の土地利用を制限している状態となっています。

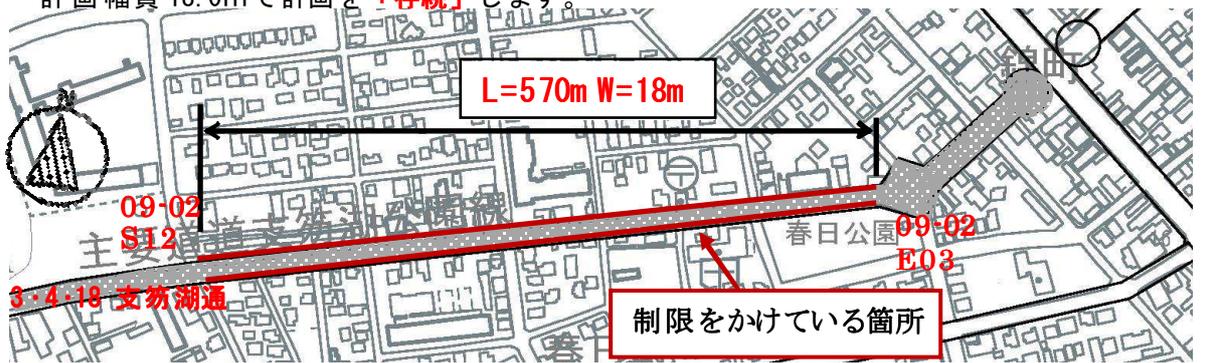
検証内容

将来交通量や周辺土地利用の状況から、安全で円滑な都市交通の確保に向けた交通環境の改善が必要となります。



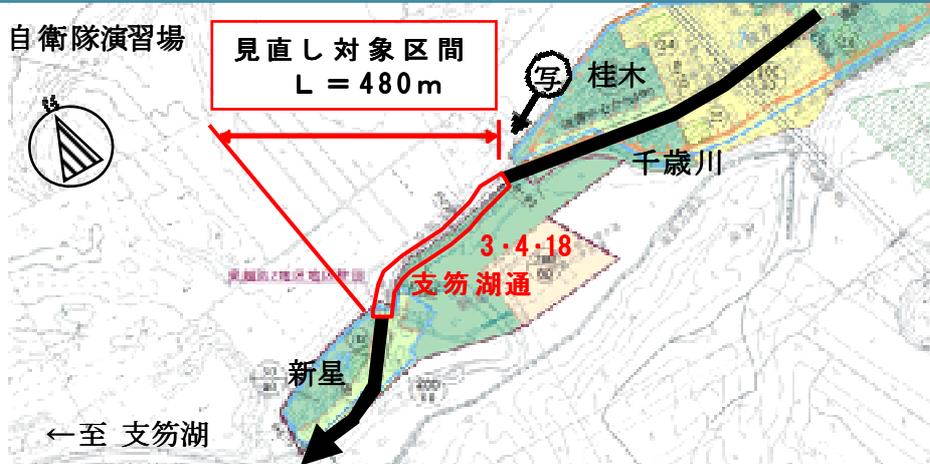
見直し方針の方向性

計画幅員18.0mで計画を「存続」します。



⑦ 3・4・18 支笏湖通 計画の存続

区間の概要

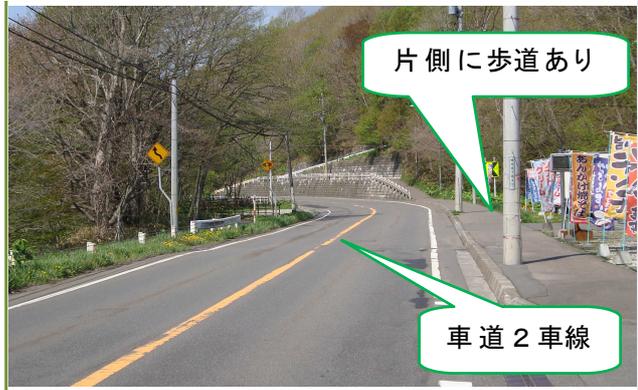
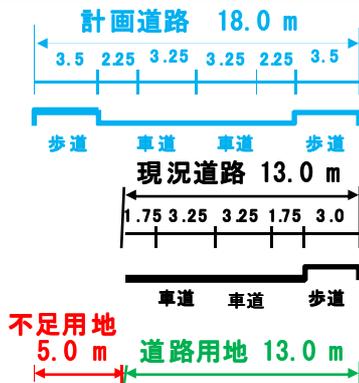


当該区間は、平成10年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員18mで都市計画決定されたものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道で整備されていますが、計画道路としては片側に5.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

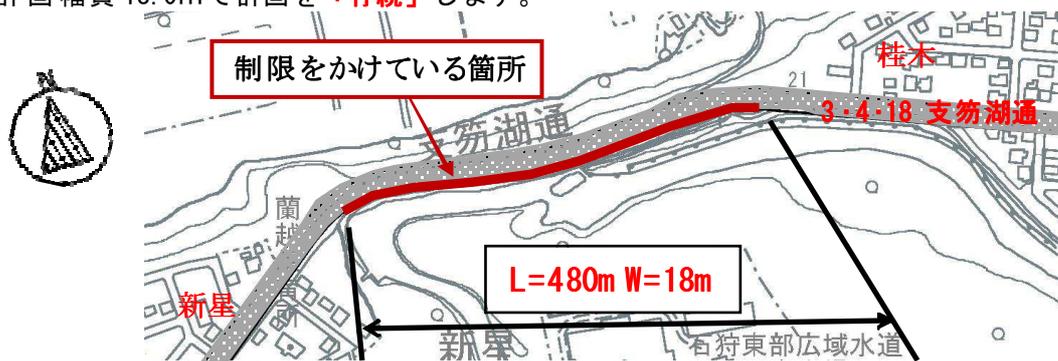
検証内容

将来交通量や周辺土地利用の状況から、安全で円滑な都市交通の確保に向けた交通環境の改善が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員18.0mで計画を「存続」します。



⑧ 3・3・15 4線大通 計画の変更

区間の概要

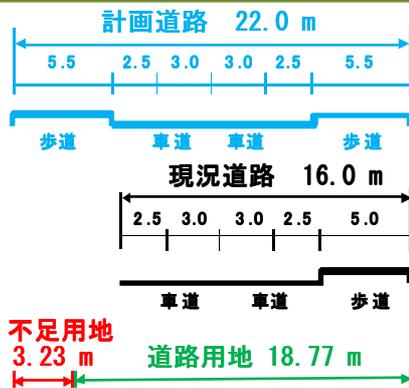


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員22mで都市計画決定したものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に3.23mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



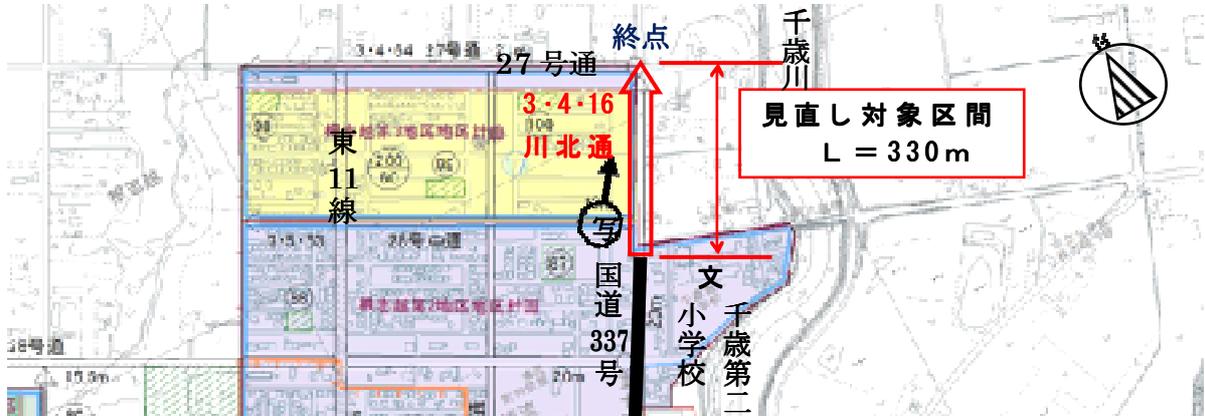
見直し方針の方向性

22.0mの計画幅員を18.77m以下に「変更」します。



⑨ 3・4・16 川北通 計画の変更

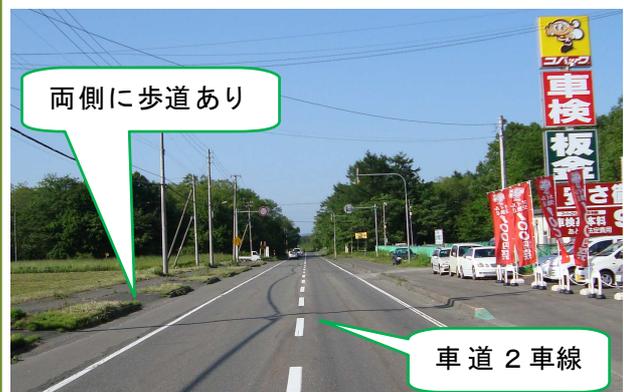
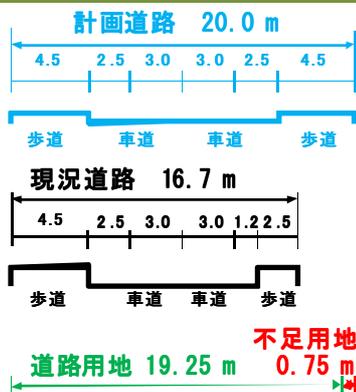
区間の概要



当該区間は、平成7年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員20mで都市計画決定したものです。
 現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に0.75mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

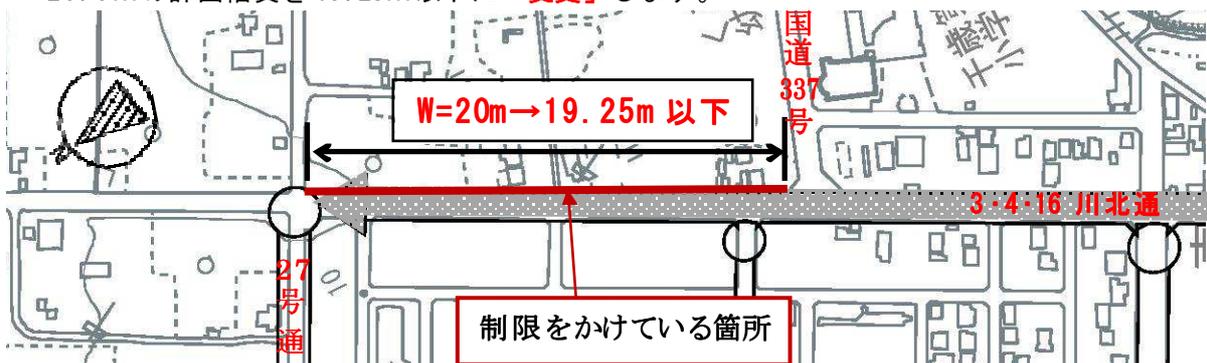
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



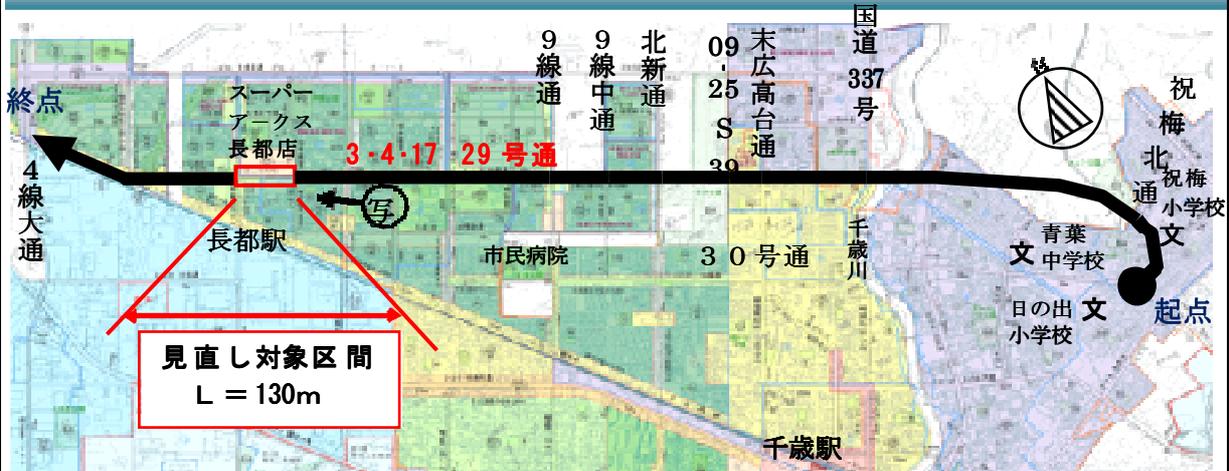
見直し方針の方向性

20.0mの計画幅員を19.25m以下に「変更」します。



⑩ 3・4・17 29号通 計画の存続

区間の概要

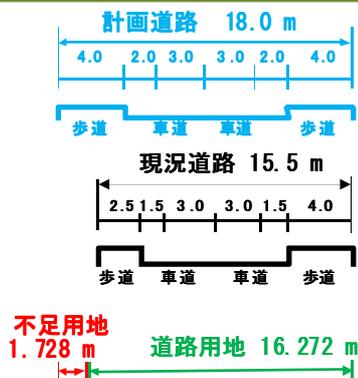


当該区間は、昭和49年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に1.728mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

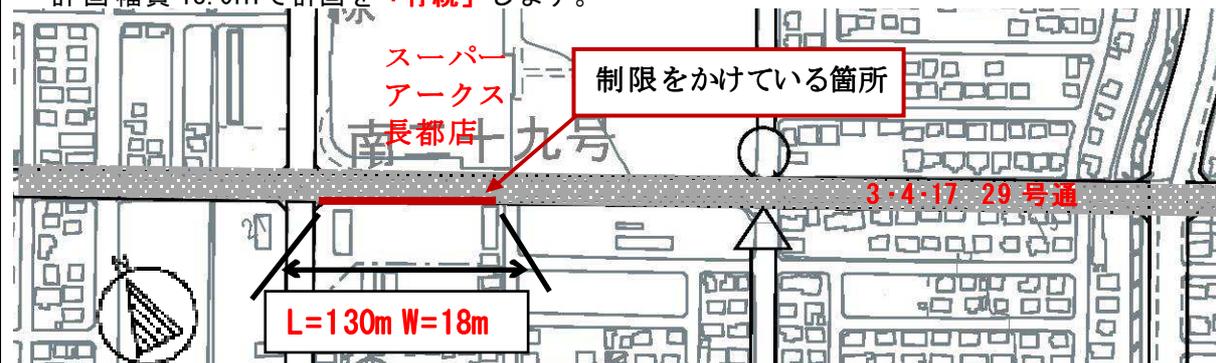
検証内容

住宅地及び大型商業施設が隣接し、長都駅も近接していることから、前後区間と連続する歩道幅を確保した歩行空間が必要となります。



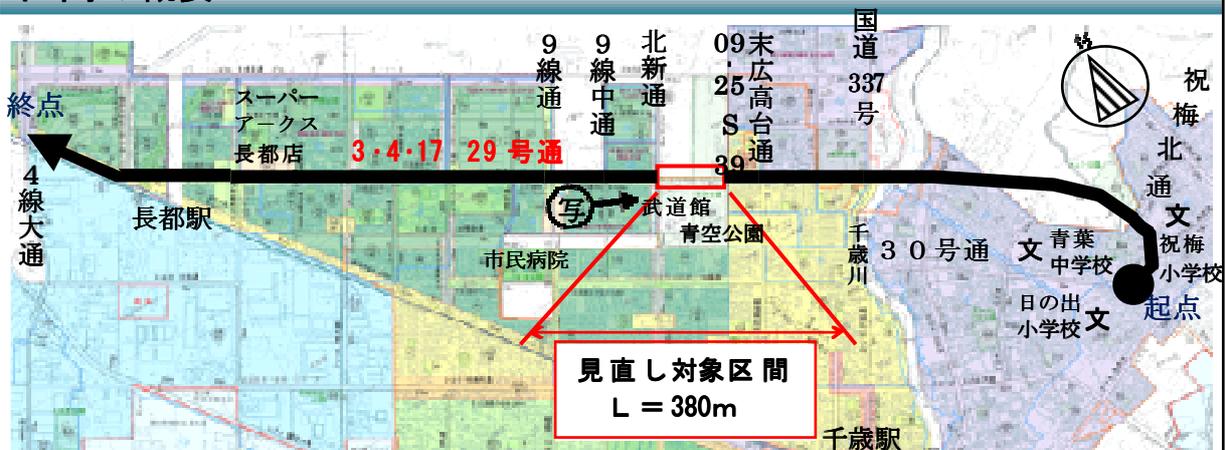
見直し方針の方向性

計画幅員18.0mで計画を「存続」します。



⑩ 3・4・17 29号通 計画の存続

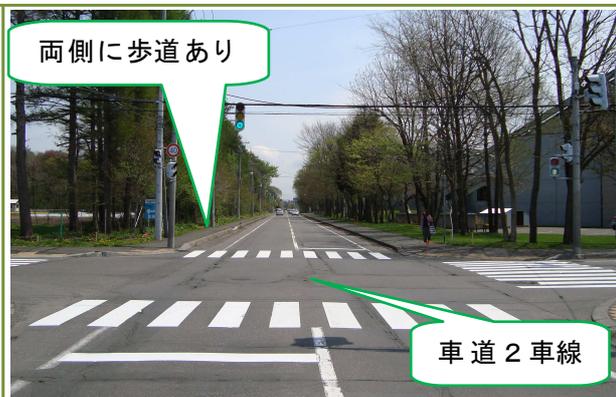
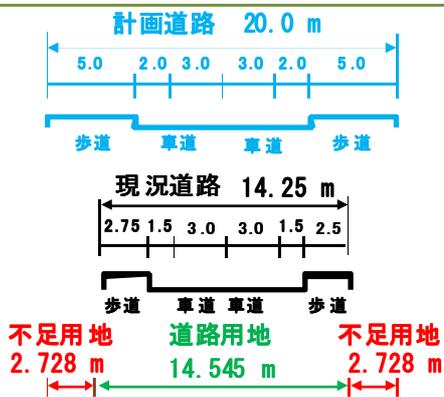
区間の概要



当該区間は、平成5年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員20mで都市計画決定したものです。
 現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に2.728mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

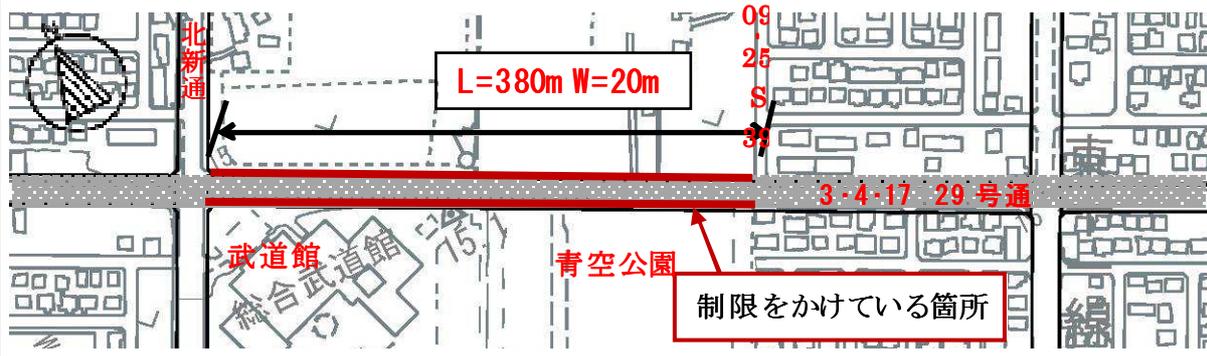
検証内容

総合武道館及び青空公園が隣接し、近隣において住宅地の開発が進められていることから、前後区間と連続する歩道幅を確保した歩行空間が必要となります。



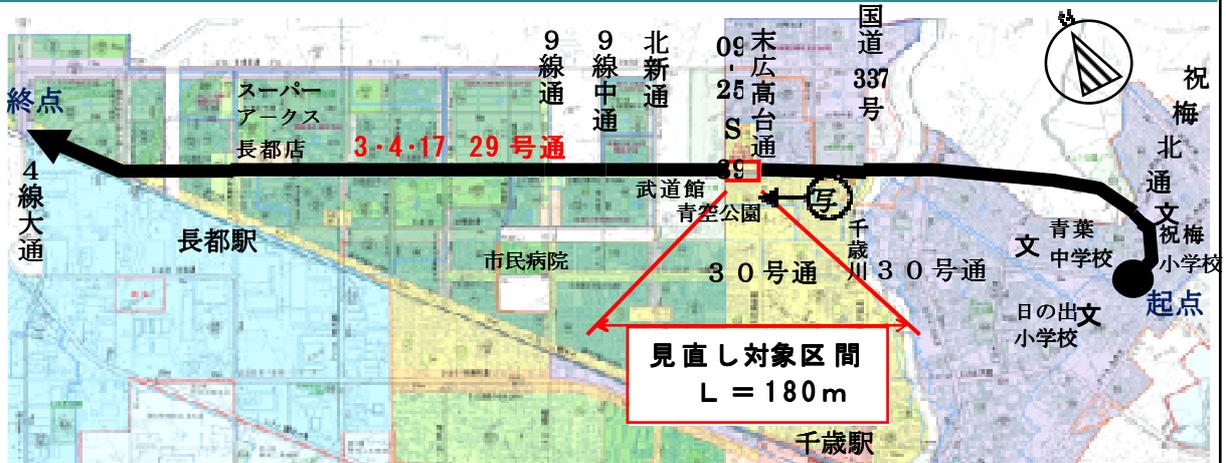
見直し方針の方向性

計画幅員20.0mで計画を「存続」します。



⑩ 3・4・17 29号通 計画の変更

区間の概要

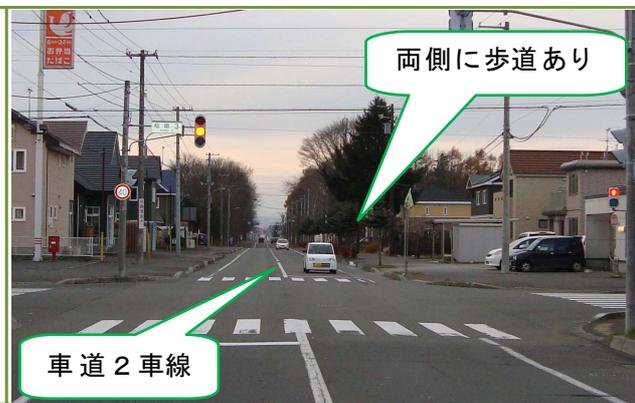
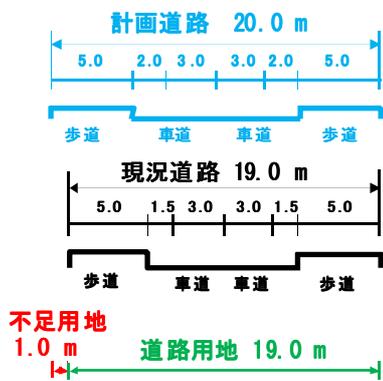


当該区間は、平成5年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員20mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に1.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

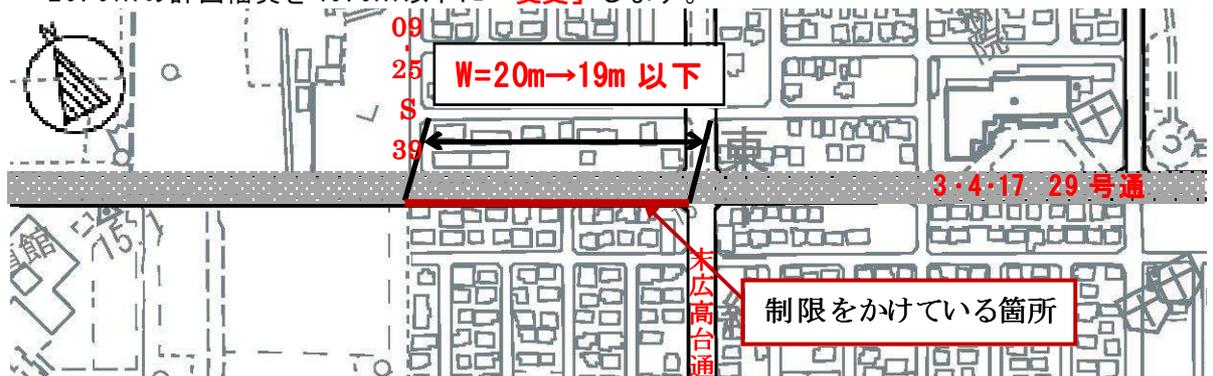
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



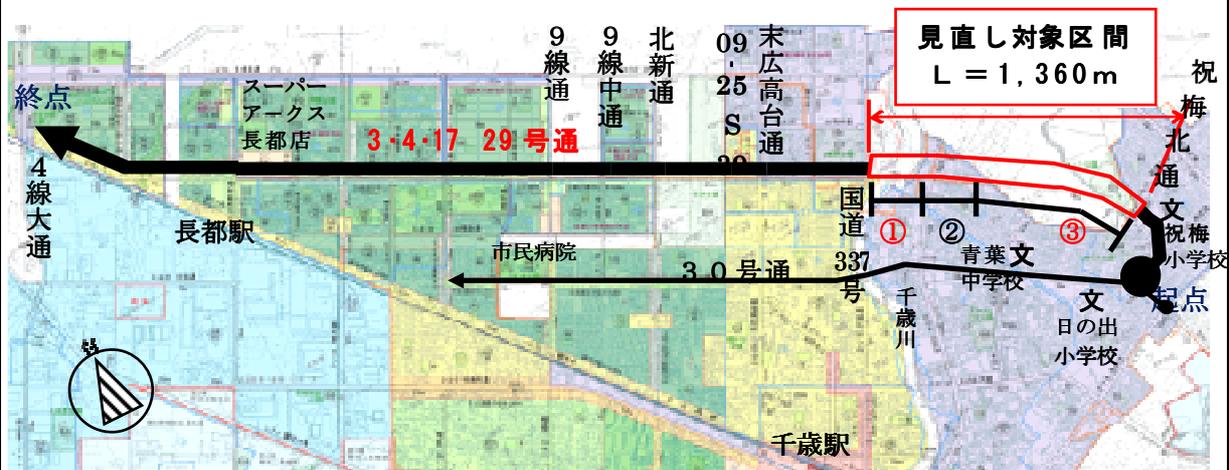
見直し方針の方向性

20.0mの計画幅員を19.0m以下に「変更」します。



⑩ 3・4・17 29号通 計画の廃止

区間の概要

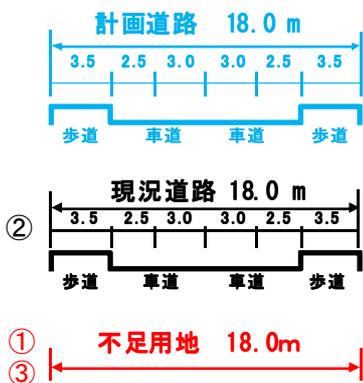


当該区間は、昭和53年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は計画どおりに整備が完了している一部区間を除き道路がなく、計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

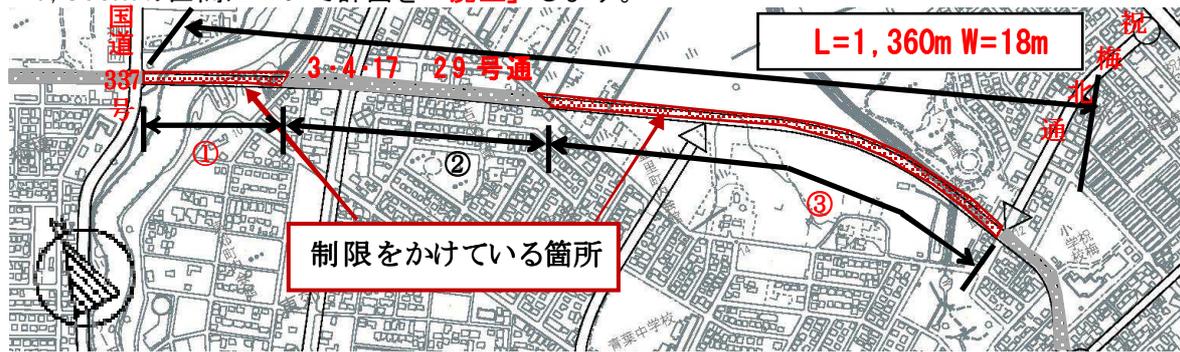
検証内容

土地利用計画の見直しにより、今後市街地の拡大を行わないことや、30号通で将来交通への対応は可能であることから、都市計画道路としての必要性は薄れています。



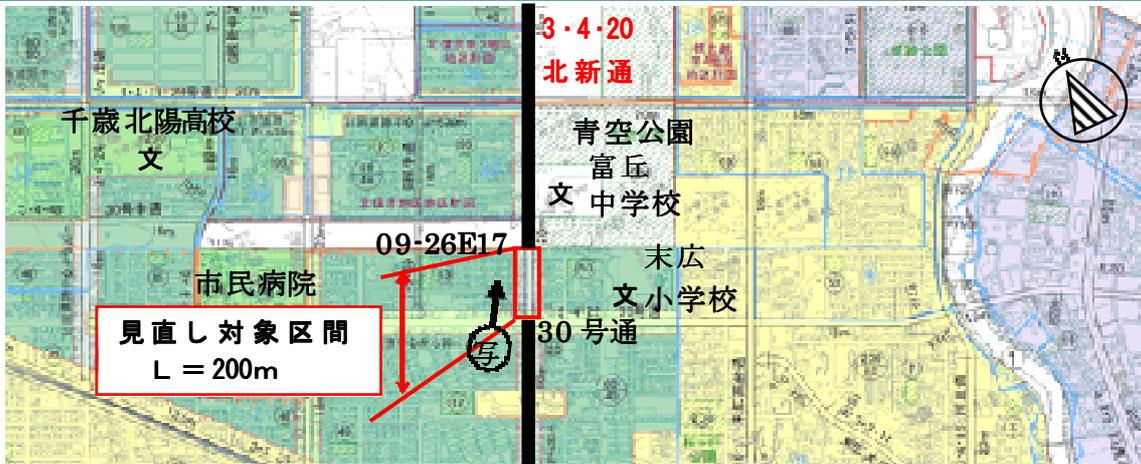
見直し方針の方向性

1,360mの区間について計画を「廃止」します。



⑪ 3・4・20 北新通 計画の変更

区間の概要

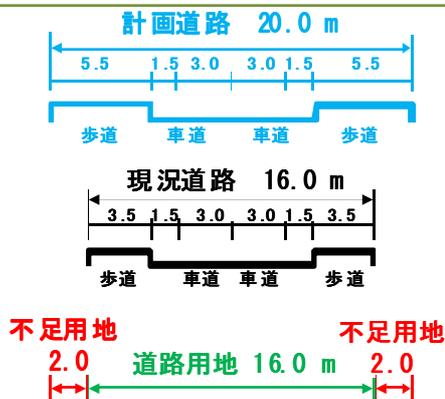


当該区間は、平成5年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員20mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に2.00mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

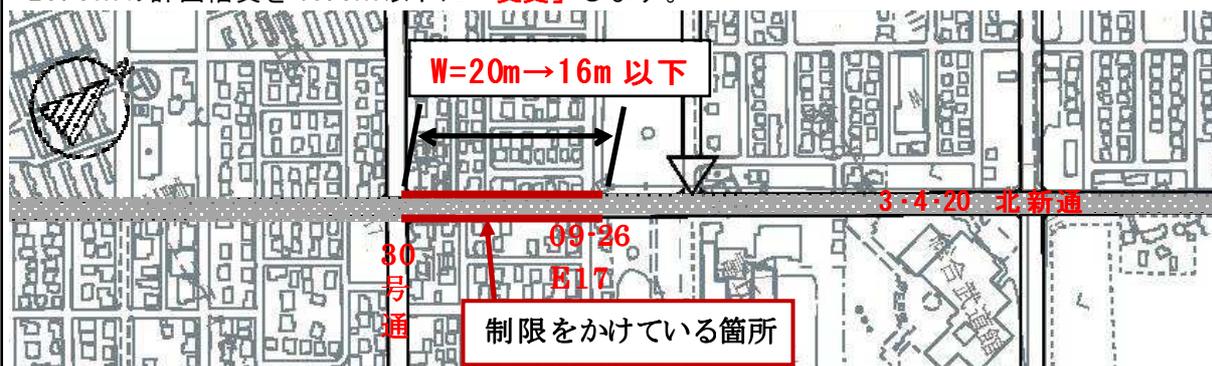
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



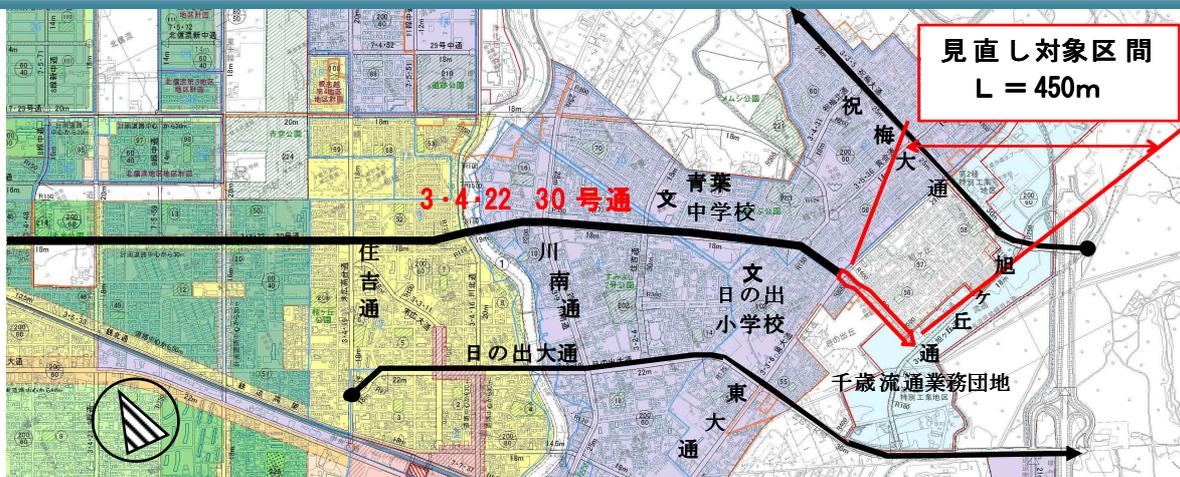
見直し方針の方向性

20.0mの計画幅員を16.0m以下に「変更」します。



⑫ 3・4・22 30号通 計画の廃止

区間の概要

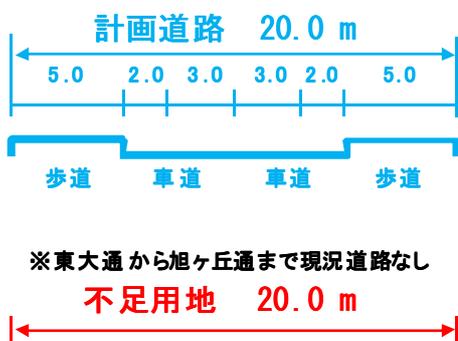


当該区間は、平成5年に千歳流通業務団地と市街地を結ぶ道路として、幅員20mで都市計画決定したものです。

現地は道路がなく、一部を除き計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

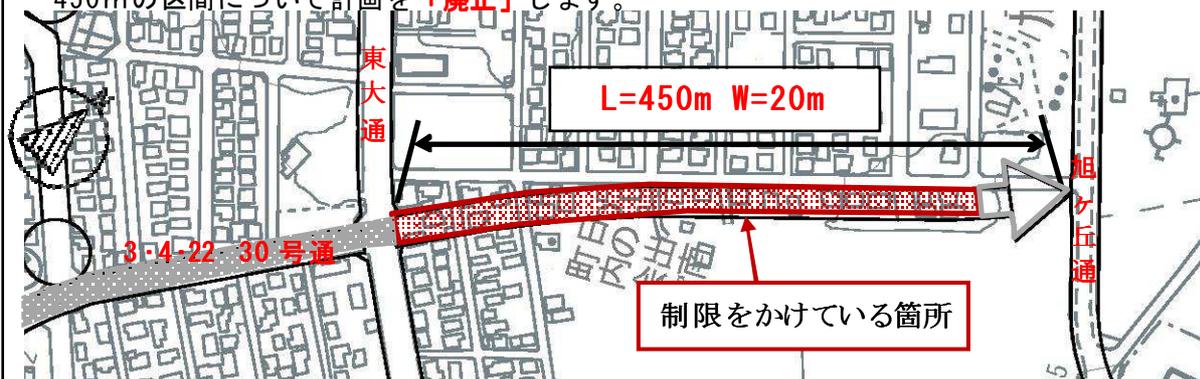
土地利用計画の見直しにより、今後市街地の拡大を行わないことや、日の出大通や祝梅大通で将来交通への対応は可能であることから、都市計画道路としての必要性は薄れています。



航空写真

見直し方針の方向性

450mの区間について計画を「廃止」します。



⑬ 3・4・23 8線通 計画の変更

区間の概要

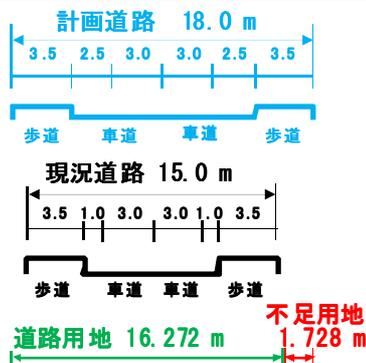


当該区間は、昭和 38 年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員 18m で都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と 2 車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に 1.728m の用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

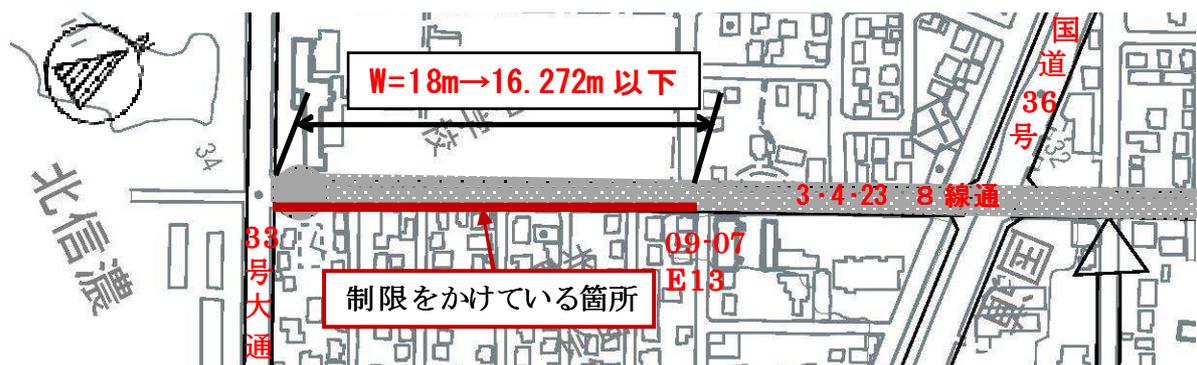
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



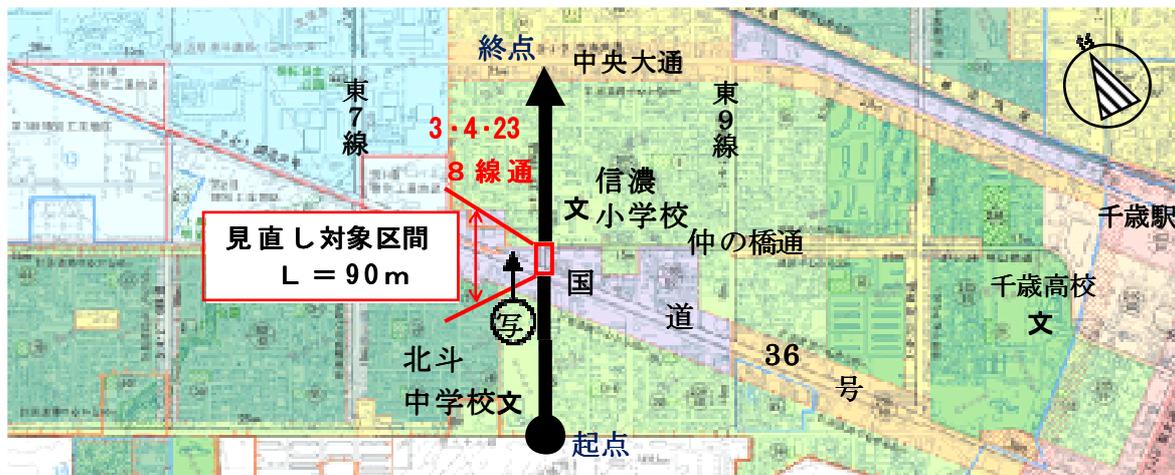
見直し方針の方向性

18.0m の計画幅員を 16.272m 以下に「変更」します。



⑬ 3・4・23 8線通 計画の変更

区間の概要

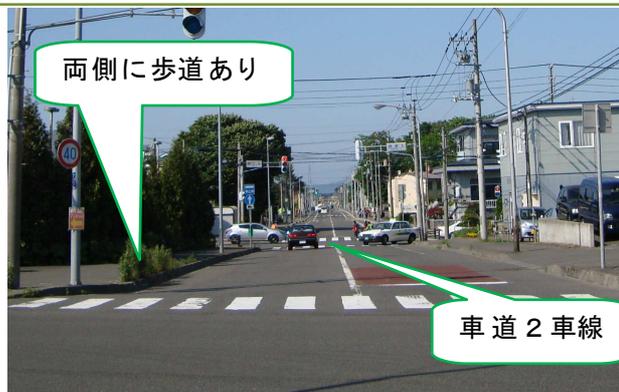


当該区間は、昭和38年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に1.728mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

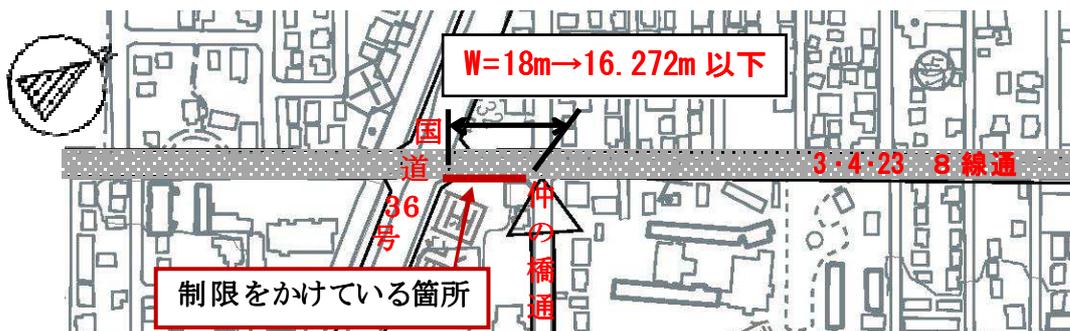
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



見直し方針の方向性

18.0mの計画幅員を16.272m以下に「変更」します。



⑬ 3・4・23 8線通 計画の変更

区間の概要

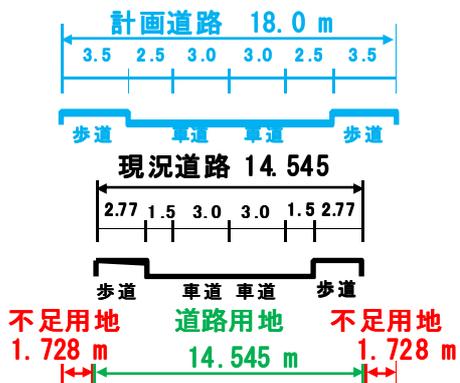


当該区間は、昭和 38 年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員 18m で都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と 2 車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に 1.728m の用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



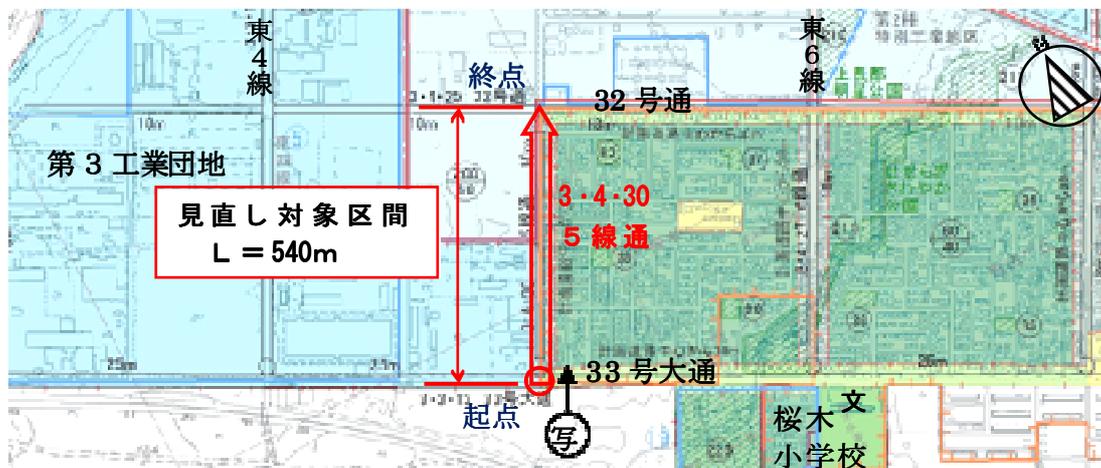
見直し方針の方向性

18.0mの計画幅員を 14.545m以下に「変更」します。



⑭ 3・4・30 5線通 計画の変更

区間の概要

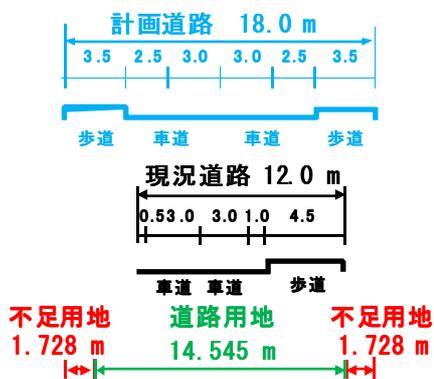


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道を整備していますが、都市計画道路としては両側の一部に1.728mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で、一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



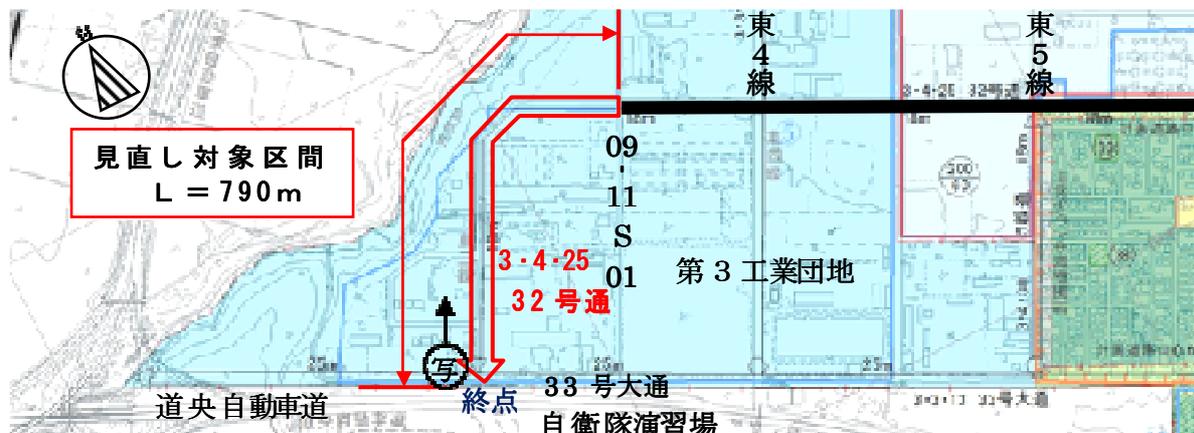
見直し方針の方向性

18.0mの計画幅員を14.545m以下に「変更」します。



⑮ 3・4・25 32号通 計画の変更

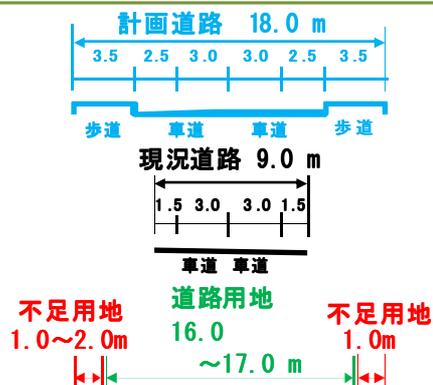
区間の概要



当該区間は、昭和49年に工業団地の土地区画整理事業に合わせ、幅員18mで都市計画決定したものです。
 現地は2車線の車道を整備しているものの歩道がなく、計画道路としては両側の一部に1.0～2.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

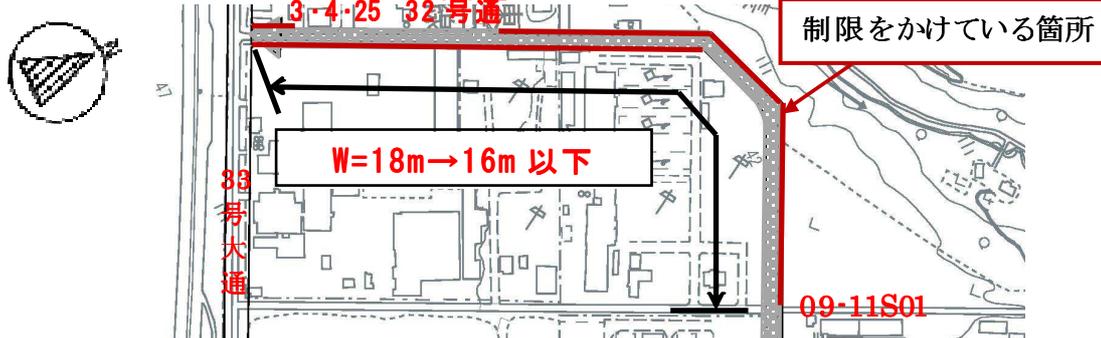
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で、一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



見直し方針の方向性

18.0mの計画幅員を16.0m以下に「変更」します。



①6 3・4・61 柏台旭ヶ丘通 計画の存続

区間の概要

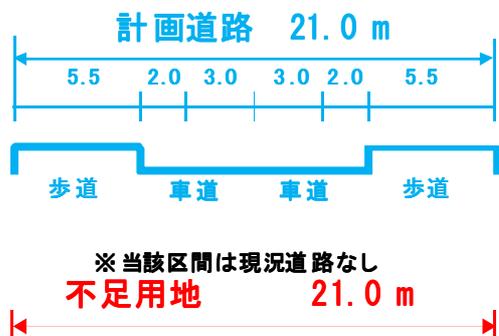


当該区間は、平成7年にオフィスアルカディア地区の造成に合わせ、幅員21mで都市計画決定したものです。

現地は道路がなく、計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

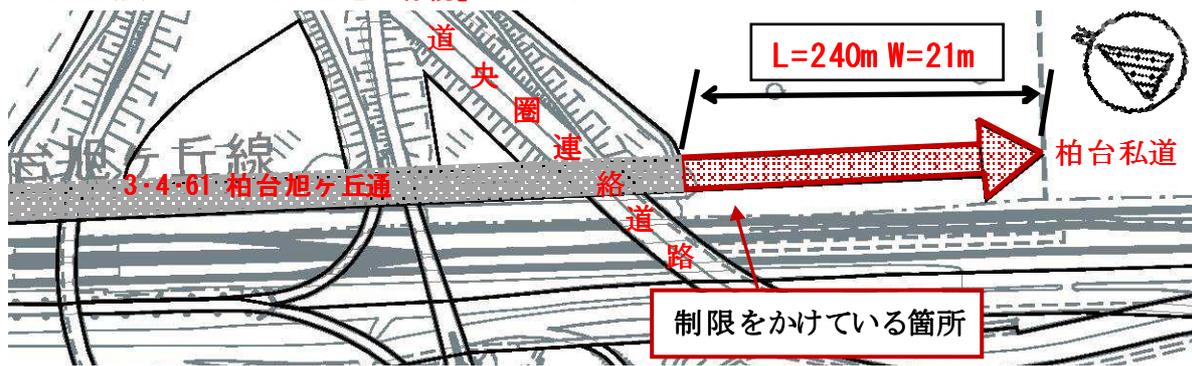
検証内容

現在は市街化調整区域となっていることから、今後の周辺土地利用に合わせた、長期的な視点による検討が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員21.0mで計画を「存続」します。



⑰ 3・4・62 柏台1号通 計画の存続

区間の概要

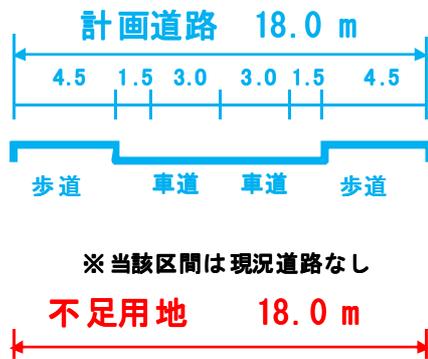


当該区間は、平成7年にオフィスアルカディア地区の造成に合わせ、幅員18mで都市計画決定したものです。

現地は道路がなく、計画道路としての用地を確保しておらず、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

現在は市街化調整区域となっていることから、今後の周辺土地利用に合わせた、長期的な視点による検討が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員18.0mで計画を「存続」します。



⑱ 3・4・64 27号通 計画の変更

区間の概要

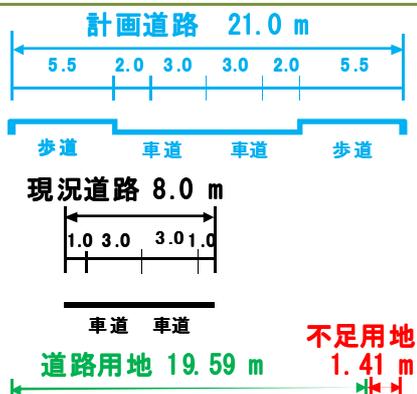


当該区間は、平成7年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員21mで都市計画決定したものです。

現地は2車線の車道を整備していますが、歩道がなく、計画道路としては片側に1.41mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

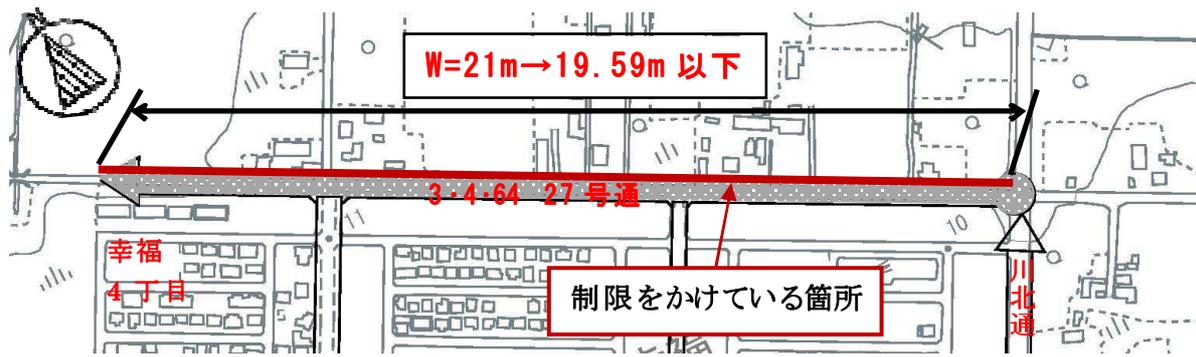
検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で、一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



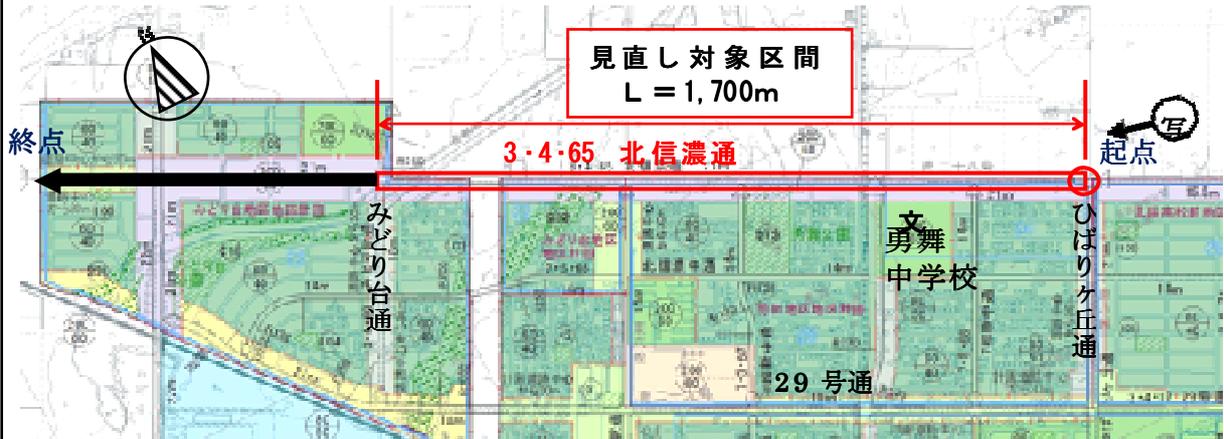
見直し方針の方向性

21.0mの計画幅員を19.59m以下に「変更」します。



⑬ 3・4・65 北信濃通 計画の変更

区間の概要

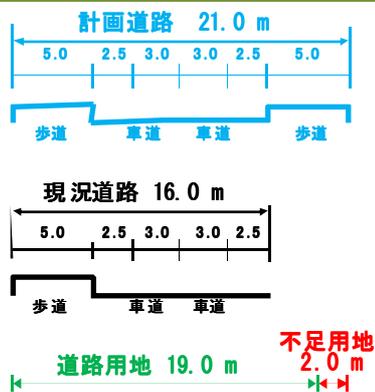


当該区間は、平成10～13年に隣接する土地区画整理事業に合わせ、幅員21mで都市計画決定したものです。

現地は片側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては片側に2.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で、一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



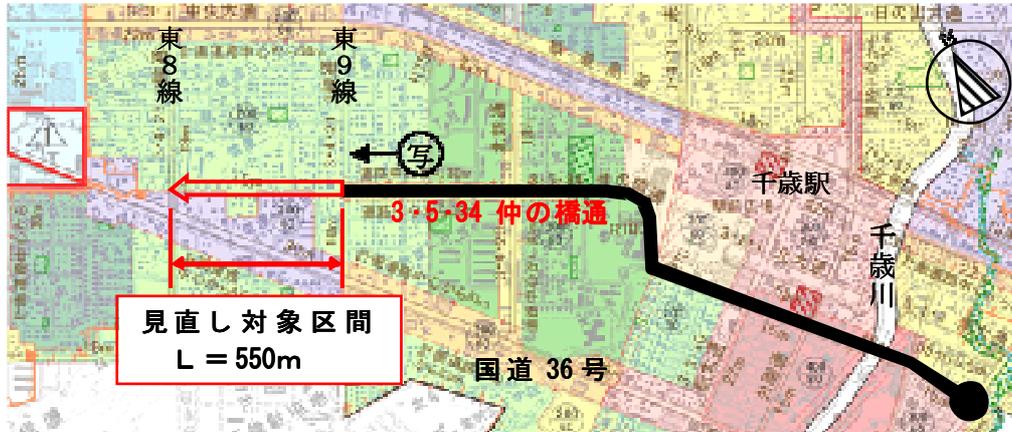
見直し方針の方向性

21.0mの計画幅員を19.0m以下に「変更」します。



②⑩ 3・5・34 仲の橋通 計画の変更

区間の概要

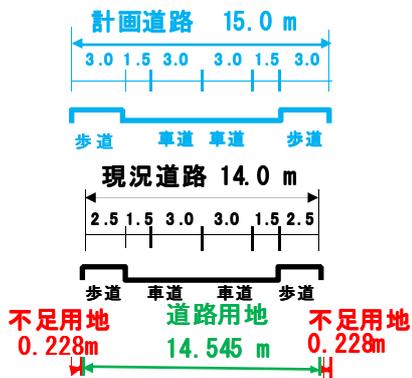


当該区間は、昭和49年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員15mで都市計画決定したものです。

現地は両側の歩道と2車線の車道を整備していますが、計画道路としては両側に0.228mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

検証内容

将来交通への対応や既存道路との連続性など、当該道路に求められる機能は、現在の道路用地幅の中で、一定程度満たすことが可能となることから、計画道路の幅員による整備の必要性は低いものとなっています。



見直し方針の方向性

15.0mの計画幅員を14.545m以下に「変更」します。



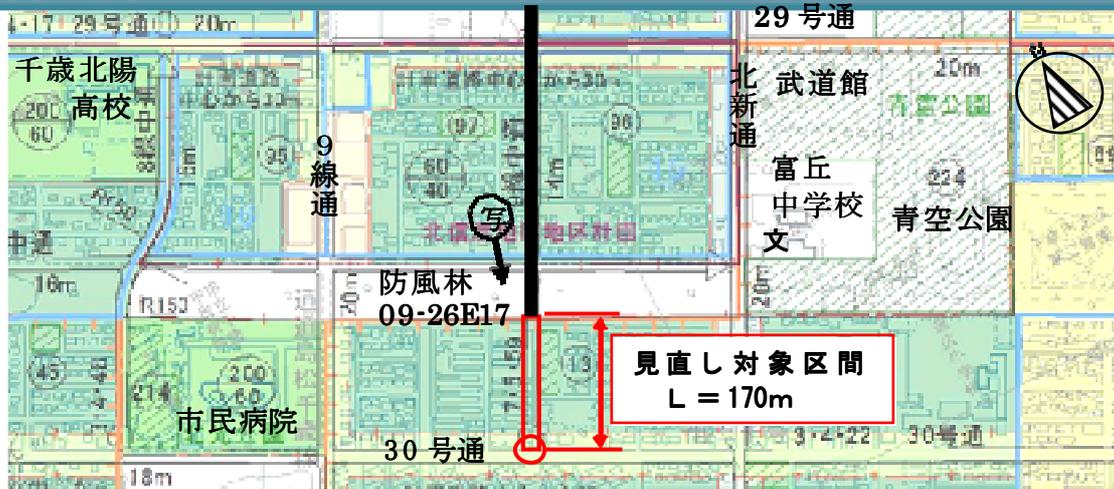
②1

7・5・59

9線中通

計画の存続

区間の概要

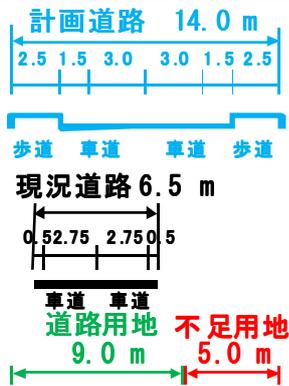


当該区間は、平成5年に市街地の発展と交通の増加に対応する道路として、幅員14mで都市計画決定したものです。

現地は2車線の道路を整備しているものの、歩道がなく、計画道路としては片側に5.0mの用地が不足しており、民有地の土地利用を制限している状態となっています。

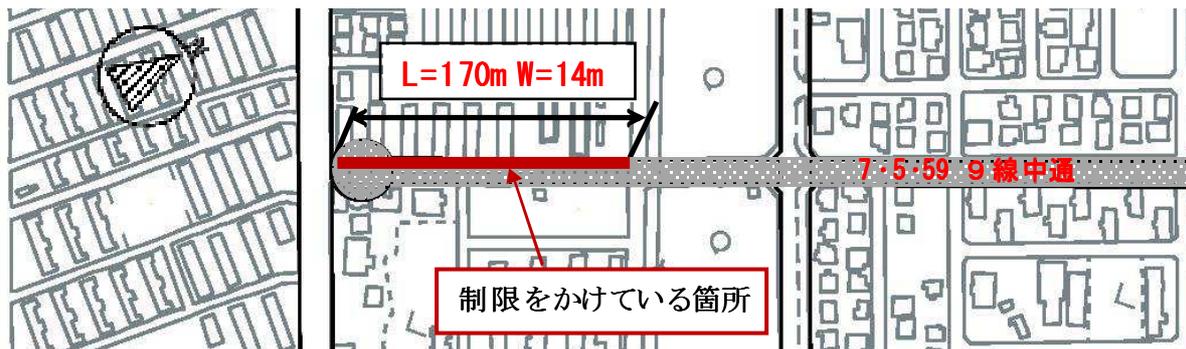
検証内容

現在、市営住宅が計画道路の区域内に建っていますが、移転する計画があることから、周辺土地利用に合わせた長期的な視点による検討が必要となります。



見直し方針の方向性

計画幅員14mで計画を「存続」します。



(4) 道路網全体の検証

策定した見直し方針(案)に基づき、千歳市における将来の都市計画道路網について、混雑度と道路密度の2つの観点から検証を行いました。

①混雑度の検証

混雑度は、「都市計画道路の見直しガイドライン」で示される、道路の混み具合を示す指標であり、混雑度が1.25未満であれば、延長や幅員を縮小する等の計画変更を行っても良いとされています。

混雑度 = 交通量 ÷ 交通容量

- ・交通量：道路を1日に通行する車の数。
(「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」の、平成42年推計値)
- ・交通容量：道路が交通を処理出来る能力

次ページに平成42年における将来混雑度を図で示しています。

【検証結果】

すべての道路において、混雑度は1.25未満となっていることから、支障は無いと判断します。

※混雑度について

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以上 ~1.25未満	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)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以上 ~1.75未満	ピーク時はもとより、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が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

※出典 「道路の交通容量」(社)日本道路協会 より

②道路密度の検証

道路密度は、土地の面積に対する都市計画道路の延長を比（1k m²あたりの延長 km）で表したものであり、その指標については、「都市計画運用指針」や「都市計画マニュアルⅡ」において、住居系 4km/k m²、商業系 5～7km/k m²、工業系 1～2km/k m²とし、市街地全体としてはおおむね 3.5km/k m²とされているほか、千歳恵庭圏都市計画の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、おおむね 3.51km/k m²（目標年：平成 32 年）としています。

見直しを実施した場合の都市計画道路の密度を算定した結果は、下表のとおりです。

都市計画道路の地域別道路密度

地域名	住居系 面積(%)	商業系 面積(%)	工業系 面積(%)	道路密度 (見直し前) (km/km ²)	道路密度 (見直し後) (km/km ²)
市街地西部地域	62.2	10.1	27.7	4.5	4.4
市街地中部地域	84.8	13.7	1.5	5.3	5.1
新千歳空港周辺地域	4.2	41.0	54.8	6.0	5.9
全体	50.4	21.6	28.0	5.0	4.9

※地域は、千歳市第2期都市計画マスタープランの地域別構想地区による。

【検証結果】

4 区間（約 3.1km）を廃止した場合においても、道路密度が 3.51 km/km² 以上確保されることから、支障は無いと判断します。

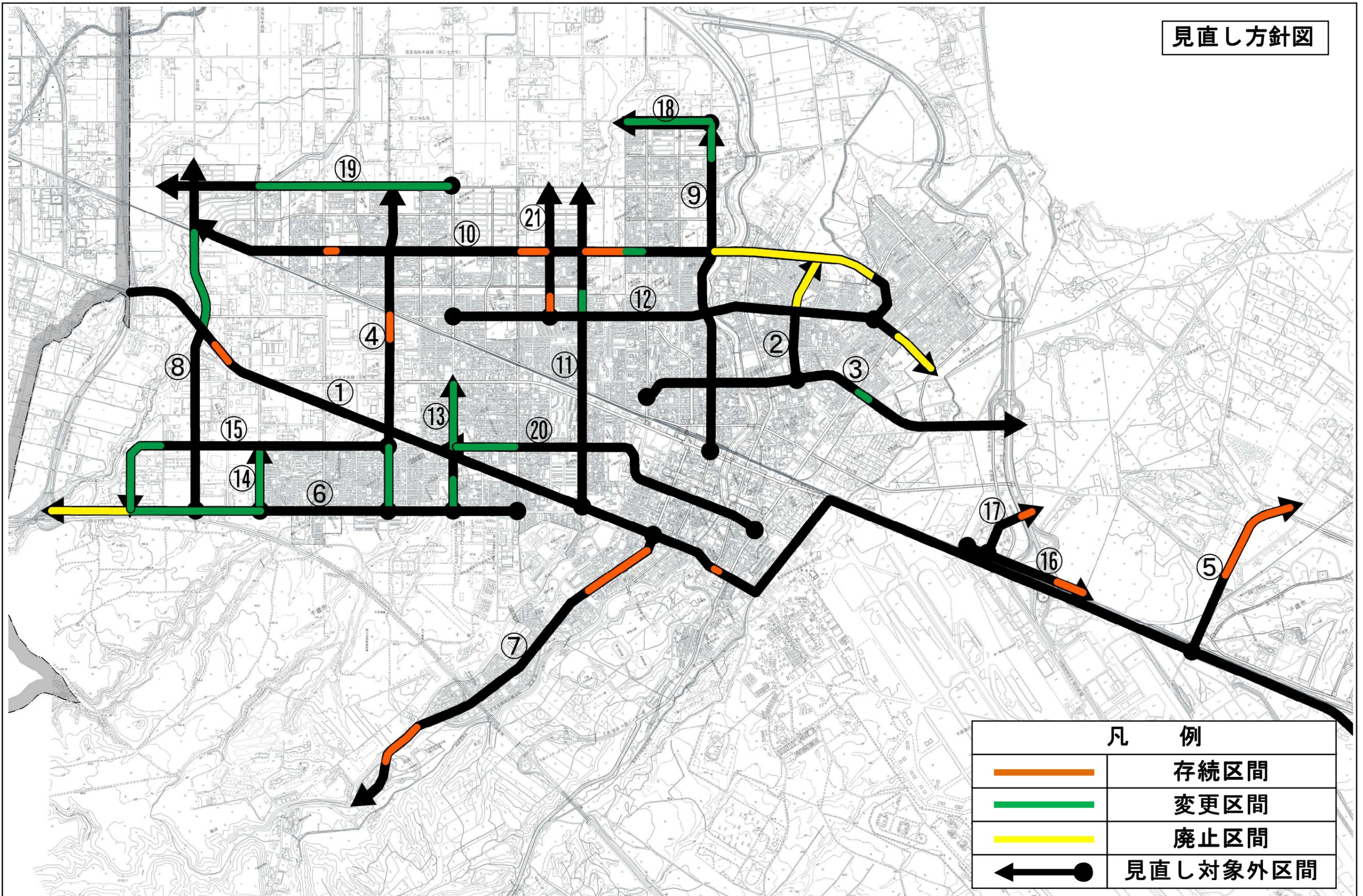
4 見直し方針（案）の策定

北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、地域性等を考慮し検討した結果、都市計画道路の見直し方針（案）について、下表のとおり定めるものとします。

見直し方針一覧

No	路線番号・名称	対象区間				見直しの方針		
		起点	終点	幅員 (m)	延長 (m)	存続	変更	廃止
①	3・2・3 国道36号	上長都（日清前）	上長都（三菱前）	30	240	○		
		本町4丁目（調剤薬局前）		23~26	26.36	○		
②	3・2・4 住吉通	30号通	29号通	18	520			○
③	3・3・12 日の出大通	東大通	09-22E25	30	150		○	
④	3・3・14 7線大通	33号大通	32号通	18	540		○	
		JR単独立体交差区間		29.5	200	○		
⑤	3・2・26 美々駒里大通	南2号道路	美々東通	30	900	○		
⑥	3・3・13 33号大通	5線通	32号通	25	1,130		○	
		32号通	長都川中心	25	700			○
⑦	3・4・18 支笏湖通	09-02S03	09-02S12	18	570	○		
		桂木	新星	18	480	○		
⑧	3・3・15 4線大通	国道36号	JR4線跨線橋	22	840		○	
⑨	3・4・16 川北通	国道337号	27号通	20	330		○	
⑩	3・4・17 29号通	スーパーアークス長都店前		18	130	○		
		9線通	9線中通	20	260	○		
		北新通	09-25S39	20	380	○		
		09-25S39	末広高台通	20	180		○	
		国道337号	祝梅北通	18	1,360			○
⑪	3・4・20 北新通	30号通	09-26E17	20	200		○	
⑫	3・4・22 30号通	東大通	旭ヶ丘通	20	450			○
⑬	3・4・23 8線通	33号大通	09-07E13	18	280		○	
		国道36号	仲の橋通	18	90		○	
		仲の橋通	中央大通	18	510		○	
⑭	3・4・30 5線通	33号大通	32号通	18	540		○	
⑮	3・4・25 32号通	南1号道路	33号大通	18	790		○	
⑯	3・4・61 柏台旭ヶ丘通	09-35柏台3号通	柏台私道	21	240	○		
⑰	3・4・62 柏台1号通	09-35柏台3号通	柏台私道	18	120	○		
⑱	3・4・64 27号通	川北通	幸福4丁目	21	740		○	
⑲	3・4・65 北信濃通	ひばりヶ丘通	みどり台通	21	1,700		○	
⑳	3・5・34 仲の橋通	9線通	8線通	15	550		○	
㉑	7・5・59 9線中通	30号通	09-26E17	14	170	○		

見直し方針図



5 今後の取り組み

「千歳市都市計画道路の見直し方針（案）」により、「変更」及び「廃止」の方針を示した区間について、パブリックコメント（意見公募）により意見をいただき、「千歳市都市計画道路の見直し方針」を決定します。

その後、地権者や地域住民への説明を通じて合意形成を図り、都市計画変更の手続きを進めます。

