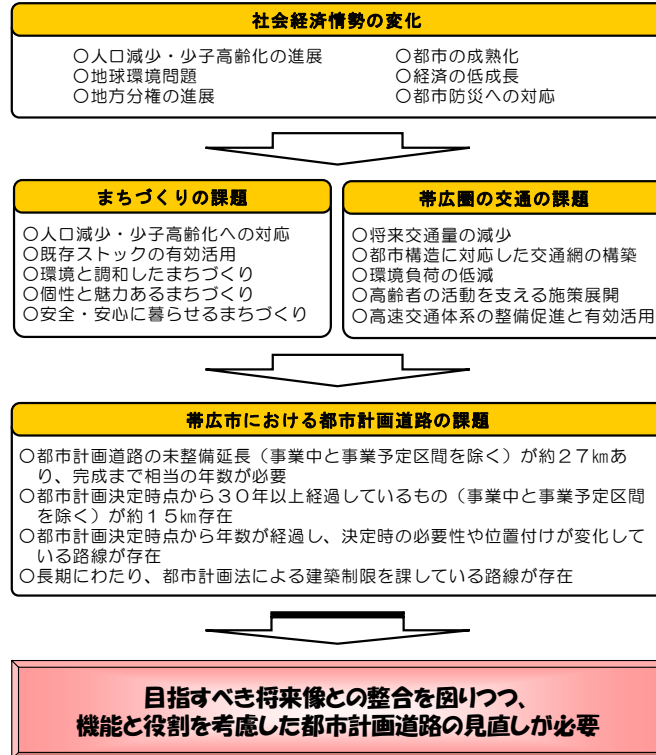


帯広市都市計画道路見直しの基本的な考え方 【概要版】

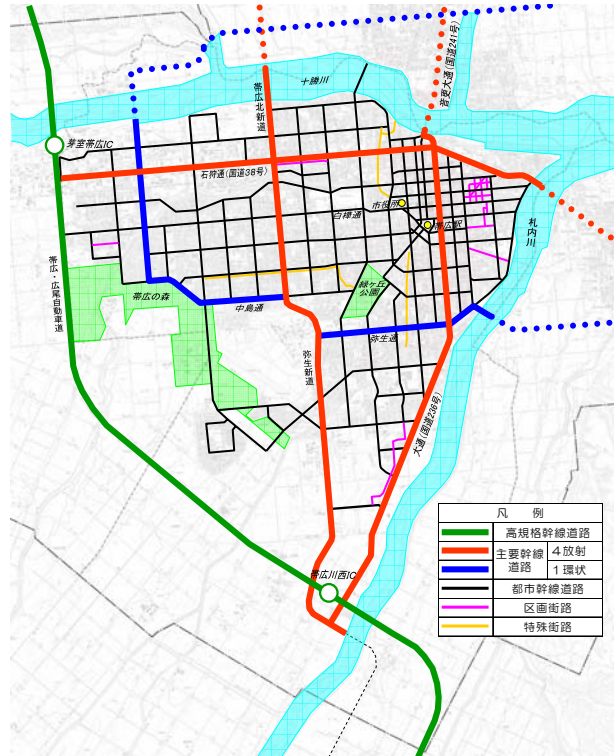
見直しの背景と必要性

帯広市の都市計画道路は、昭和19年の都市計画決定以降、人口増加や都市の発展に対応するため、都市計画道路網の拡充を図ってきました。
 しかし、近年の人口減少や少子高齢化の進展、都市の成熟化、経済の低成長などの社会経済情勢の変化により、都市計画道路として当初に決定したときの必要性や位置付けに変化が生じている可能性があります。
 このため、未整備の都市計画道路が、帯広市の目指すべき将来像に沿った計画となっているかを総合的に点検・検証し、適切な見直しを行う必要があります。



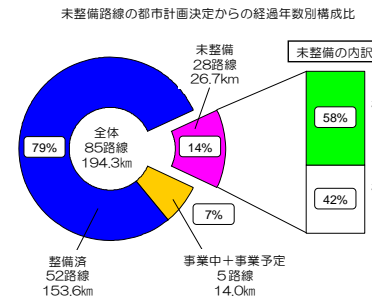
帯広市の都市計画道路網

現在の帯広市の都市計画道路網は、昭和58年に決定されているものが骨格となっています。



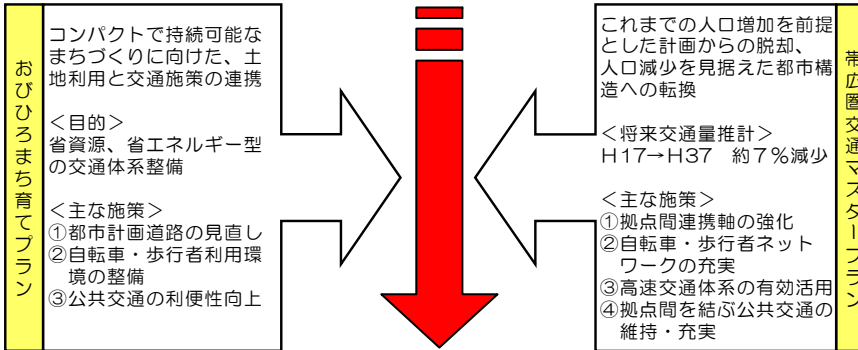
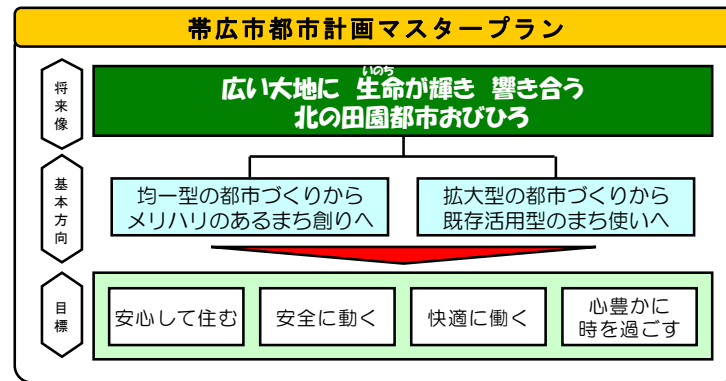
都市計画道路の整備状況

帯広市の都市計画道路は、平成20年3月末現在、85路線約194kmが都市計画決定されています。
 整備済延長は約15.4kmで整備率は約7.9%と着実に整備を進めていますが、依然として未整備延長が28路線約26.7km存在し、そのうち都市計画決定後30年以上経過するものが17路線約15.4kmと約58%を占めています。



目指すべき将来像

都市計画道路の見直しにあたっては、「帯広市都市計画マスタープラン」、「おびひろまち育てプラン」、「帯広圏交通マスタープラン」のほか、緑づくりの総合計画である「帯広市緑の基本計画」などを踏まえ、帯広市の目指すべき将来像の実現に向けた都市計画道路のあり方を整理しました。



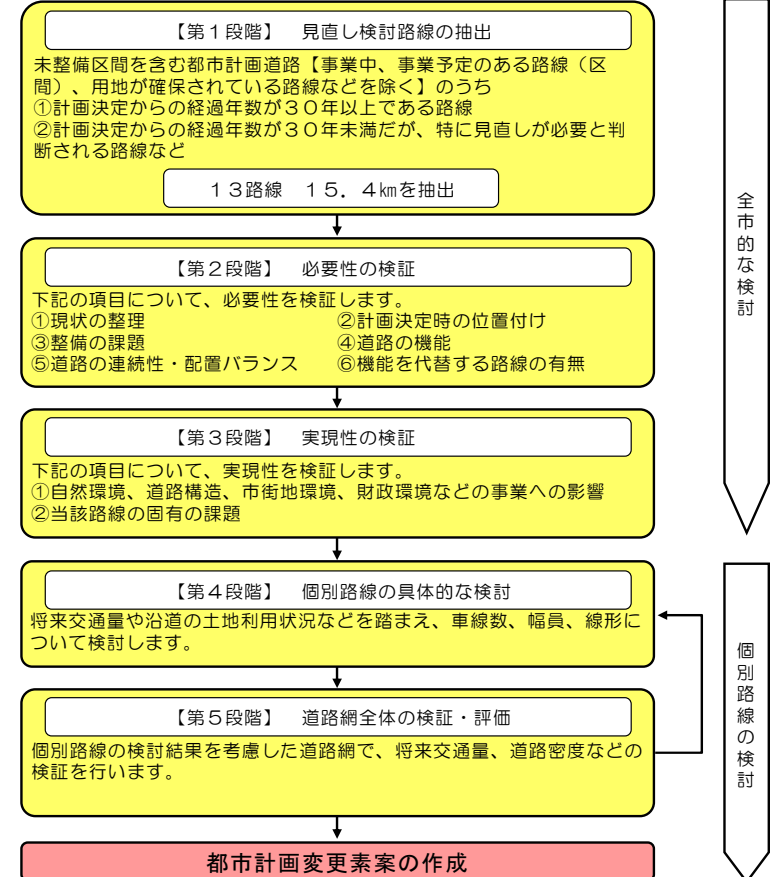
目指すべき将来像の実現に向けた都市計画道路のあり方

- ①「環境にやさしい」まちづくり**
 主要幹線道路である4放射1環状や幹線道路の整備を行い、交通渋滞の解消や自動車の走行性向上による走行時間の短縮、二酸化炭素などの排出ガスの削減を目指し、さらに、環境負荷の低減や健康増進などの観点から、自転車・歩行者のネットワークを充実し、省資源、省エネルギーに努めます。
 また、自然と共生し環境への負荷を抑えた緑あふれる快適な環境を創造するため、緑のネットワークの形成、貴重な緑地の保全に努め、環境にやさしいまちづくりをすすめます。
- ②「安全で安心して暮らせる」まちづくり**
 災害時の避難場所へのアクセス路や防災拠点への緊急輸送道路の確保など防災に対応した道路整備を行います。
 また、誰もが安全に移動できるように、ユニバーサルデザインに配慮した道路整備を行い、安全で安心して暮らせるまちづくりをすすめます。
- ③「公共交通が使いやすい」まちづくり**
 路線バスの主要な路線となっている道路の整備を行い、地域の実情に応じたバス路線のネットワーク形成による利便性・快適性の向上を図ります。
 また、鉄道駅へのアクセス路を確保するなど、公共交通が使いやすいまちづくりをすすめます。
- ④「市民生活を支える」まちづくり**
 高速道路のIC、帯広駅、工業団地、流通業務団地などの拠点へアクセスする幹線道路の整備を行い、人や物資の移動の円滑化を図り、市民生活を支えるまちづくりをすすめます。

帯広市都市建設部都市計画課

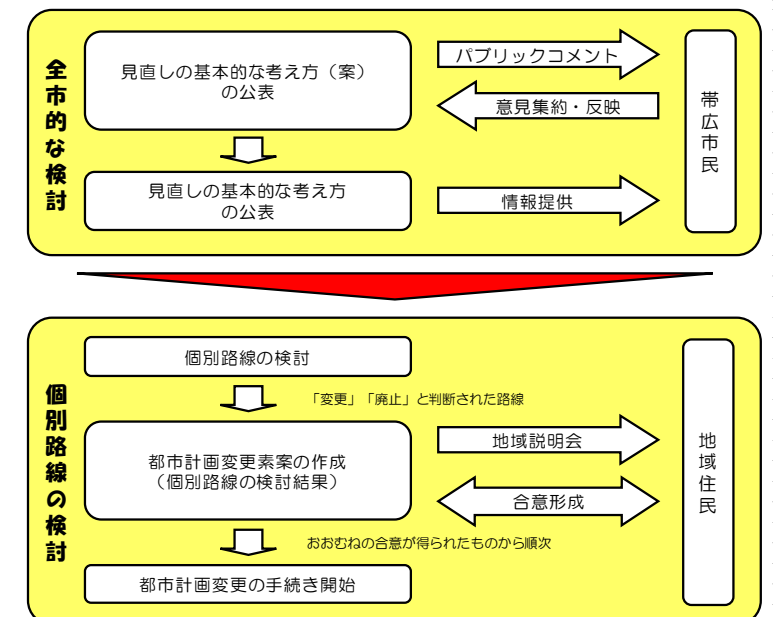
見直しの進め方

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、下図の見直しの検討手順に沿って、見直し検討路線を抽出し、必要性・実現性の検証を行い、計画の「存続」、「変更」、「廃止」を判断し、個別路線の具体的な検討を行います。

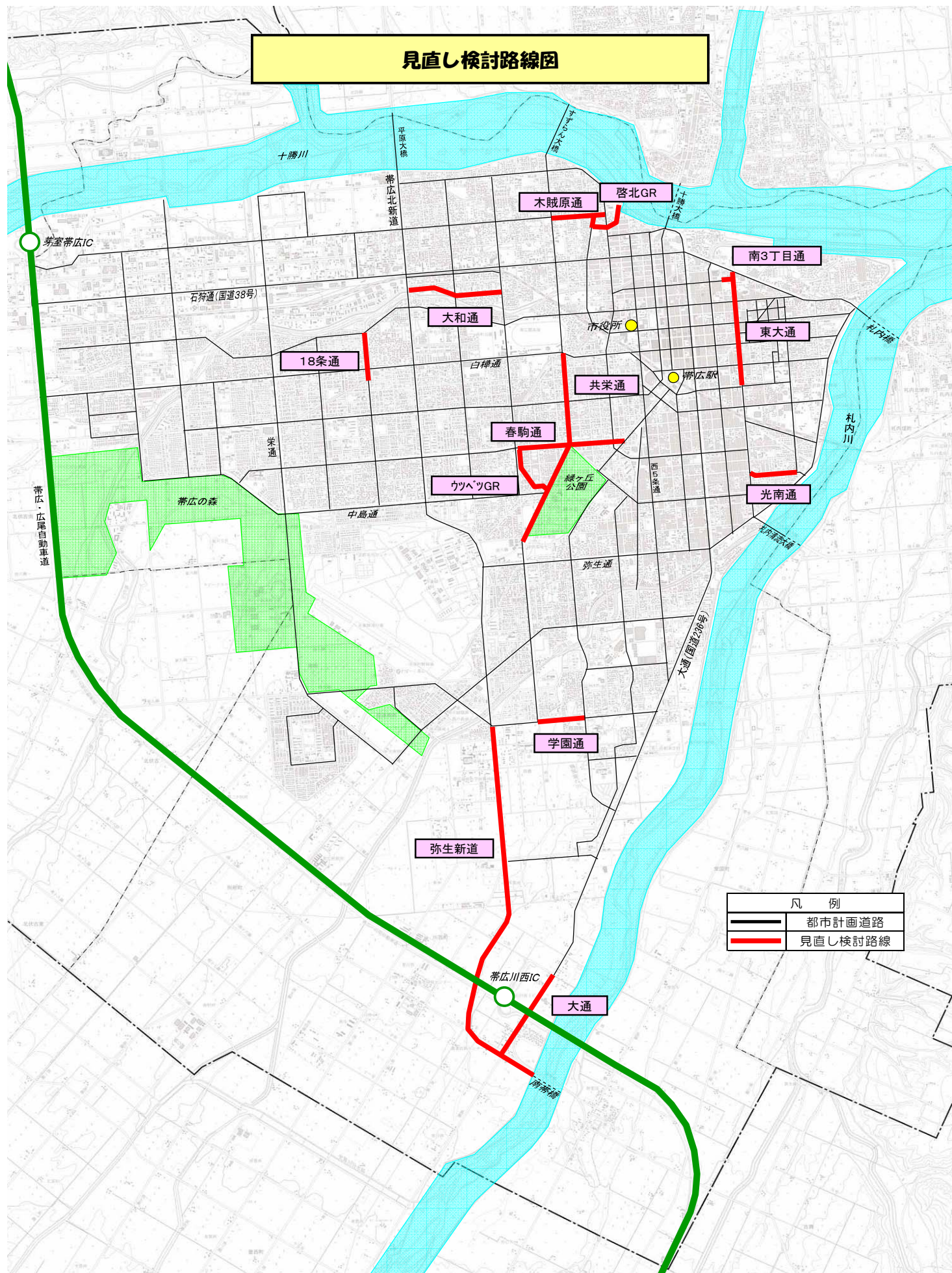


今後の進め方

今後はこの基本的な考え方に基づいて作業をすすめ、個別路線の検討を行います。その結果、「変更」、「廃止」と判断された路線について、関係地権者や地域住民の方々を対象に説明会を行い、おおむねの合意が得られた段階で、都市計画変更の手続きに入ります。



見直し検討路線図及び課題



路線名	経過年数	見直し検討区間				現計画の課題	方向性
		起点	終点	計画幅員 (m)	延長 (km)		
3・1・1 東大通	45年	東4南3 (石狩通)	東4南13 (営林局通)	25	1.38	・交通量減少による4車線の必要性低下	・車線数の変更
3・3・10 共栄通	45年	緑ヶ丘 (南6線)	西12南9 (白樺通)	25	2.31	・交通量減少による4車線の必要性低下	・車線数の変更
3・3・11 春駒通	45年	西7南17 (公園大通)	西15南17 (15条通)	25	1.26	・交通量減少による4車線の必要性低下	・車線数の変更 ・ウツパッGRの代替路線
3・3・46 弥生新道	25年	西19南42 (学園通)	川西町 (南帯橋)	43	4.71	・交通量減少による4車線の必要性低下 ・自然環境への影響 ・高速道路の有効活用	・車線数の変更 ・線形の検討
3・3・6 大通	25年	川西町 (川西インター線)	川西町 (弥生新道)	43	1.10	・4車線の必要性低下 ・弥生新道の線形変更に伴う終点の検討	・車線数の変更 ・終点の変更
3・4・39 18条通	45年	西18南3 (柏林台川)	西18南2 (柏林台通)	18	0.56	・現道で機能確保	・現道幅員への変更
3・4・54 大和通	35年	西16南1 (15条通)	西17南1 (弥生新道)	18	1.08	・交通量減少による幹線道路としての必要性低下 ・副道による事業費増加	・区画街路への変更 ・副道の構造検討
3・3・47 学園通	35年	西13南41 (公園東通)	西15南41 (共栄通)	27	0.56	・自然環境への影響	・保安林の迂回検討
3・4・33 光南通	35年	東8南21 (柏通)	東4南22 (東大通)	18	0.56	・終点部が民地を分断	・直線化の検討
3・4・29 木賊原通	19年	西12北5 (鈴蘭新通)	西7北5 (北親通)	18	0.63	・伏古別川沿いに現道が存在 ・交通の流れの改善	・伏古別川沿いの現道活用を検討
8・3・4 啓北グリーンロード	11年	西6北6 (十勝川)	西8北4 (西3号)	27	0.42	・木賊原通の線形変更に伴う区域の検討	・幅員や線形、区域の検討
3・4・15 南3丁目通	35年	東3南3 (東3条)	東4南3 (東大通)	20	0.11	・代替できる路線が存在し、必要性が低下	
8・3・2 ウツパッ・グリーン・ロード	22年	緑ヶ丘 (春駒橋)	緑ヶ丘 (共栄通)	3~21	0.70	・代替できる路線が存在し、必要性が低下	