

# 帯広市都市計画道路見直しの基本的な考え方

平成21年6月

帯 広 市

# 目 次

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| はじめに .....                           | 1         |
| <b>1 見直しの背景と必要性 .....</b>            | <b>2</b>  |
| 1-1 都市計画道路とは .....                   | 2         |
| 1) 都市計画道路の機能 .....                   | 2         |
| 2) 都市計画道路の種類 .....                   | 2         |
| 3) 帯広市の都市計画道路網 .....                 | 3         |
| 1-2 都市計画道路の現状と課題 .....               | 4         |
| 1) 都市計画道路の整備状況 .....                 | 4         |
| 2) 都市計画道路の区域内における建築制限 .....          | 5         |
| 1-3 見直しの背景 .....                     | 6         |
| 1) 社会経済情勢の変化 .....                   | 6         |
| 2) 国・北海道の動向 .....                    | 8         |
| 1-4 見直しの必要性 .....                    | 8         |
| <b>2 見直しにおける基本的な考え方 .....</b>        | <b>10</b> |
| 2-1 見直しの考え方 .....                    | 10        |
| 2-2 帯広市の将来像とこれからの都市計画道路のあり方 .....    | 10        |
| 1) 帯広市都市計画マスタープラン .....              | 10        |
| 2) おびひろまち育てプラン .....                 | 12        |
| 3) 帯広圏交通マスタープラン（帯広圏総合都市交通体系調査） ..... | 12        |
| 4) これからの都市計画道路のあり方 .....             | 14        |
| 2-3 見直しの効果 .....                     | 14        |
| <b>3 見直しの方法 .....</b>                | <b>15</b> |
| 3-1 見直しの進め方 .....                    | 15        |
| 3-2 見直し検討路線の抽出 .....                 | 16        |
| 3-3 抽出路線の評価 .....                    | 19        |
| 3-4 個別路線の方向性の検討 .....                | 21        |
| 3-5 道路網全体の検証 .....                   | 21        |
| <b>4 今後の進め方 .....</b>                | <b>22</b> |
| 4-1 住民との合意形成 .....                   | 22        |
| 4-2 今後のスケジュール .....                  | 22        |

## はじめに

本市の都市計画道路は、昭和19年に都市計画法に基づく最初の都市計画決定が行われて以降、人口の急増、経済の高度成長及びモータリゼーションの進展などの社会経済情勢の動向に伴う市街地の拡大、自動車の交通需要の増大に対応するため、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、経済の低成長、市街地拡大の収束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、「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」におけるまちづくりや交通体系の方向性を踏まえ、都市計画決定後長期間にわたり事業未着手などの路線について、社会経済情勢の変化を考慮したうえで、計画の必要性や事業の実現性などを総合的に点検・検証し、計画の「存続」、「変更」、「廃止」の位置付けを行うための基本的な考え方を示すものです。

# 1 見直しの背景と必要性

## 1-1 都市計画道路とは

### 1) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市の骨格を形成する都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための重要な施設として、都市計画法で定められているものです。

その機能には、大きく分けて次の3つの機能があります。

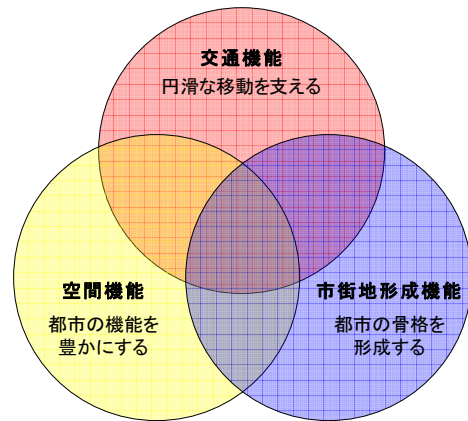


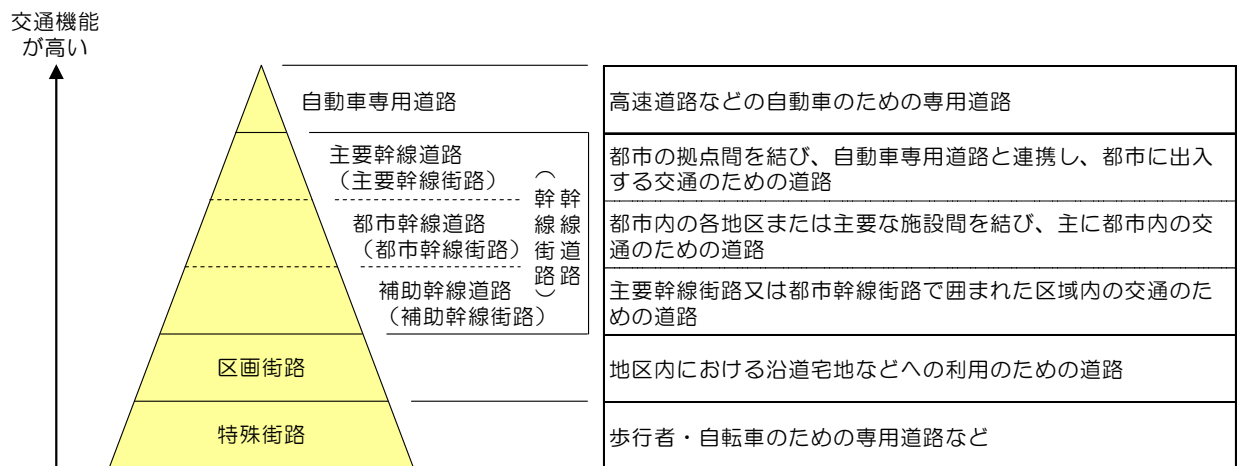
図1.1 都市計画道路の機能

- ①人や車の通行や物資の移動のための「交通機能」
- ②道路緑化や良好な景観形成などの沿道環境、延焼防止や避難路などの防災空間、上下水道・電気・ガスなどを収容するための「空間機能」
- ③都市の骨格や街区を形成するとともに、人々が集い、遊び、語らうなどコミュニティ空間を創り出すための「市街地形成機能」

### 2) 都市計画道路の種類

都市計画道路は交通機能から、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分され、これらを組み合わせて、それぞれの役割が十分に発揮できるように配置しています。

図1.2 都市計画道路の交通機能による分類



都市計画道路は、大規模な道路が多く整備費用も多額になることから、計画を立てて、すぐに事業化することは難しく、優先度が高いものから計画的に整備を行っています。

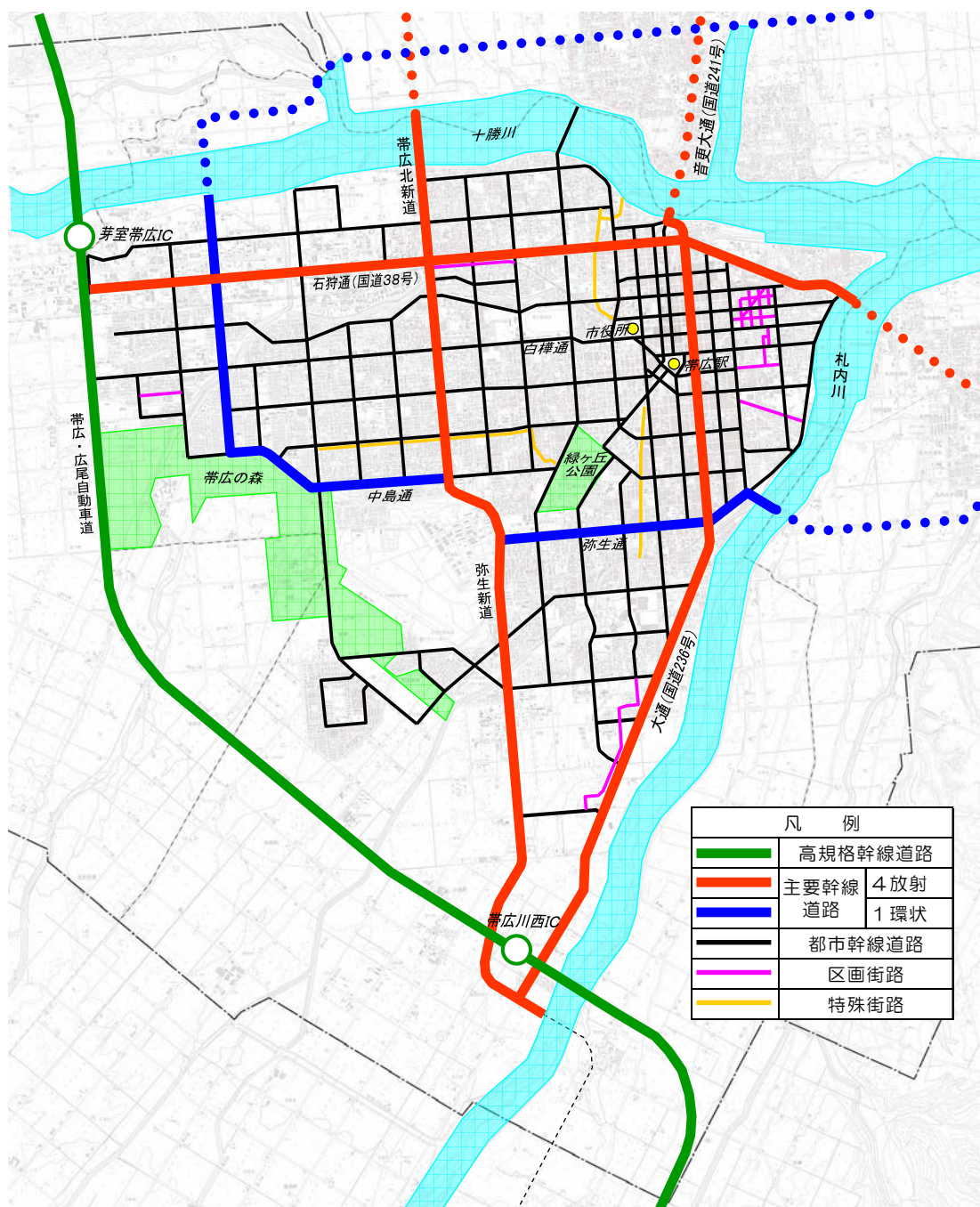
### 3) 帯広市の都市計画道路網

帯広市における都市計画道路網は、殖民区画のグリッドパターンを基本として、交通の発生集中が多い商業地では概ね250m間隔、交通の発生集中が比較的少ない郊外の住宅地では、550m（号線）間隔で道路網を配置しています。

昭和19年に31路線、延長約61kmが最初に都市計画決定されて以降、人口や交通量の増加、市街地の拡大に対応した道路網の拡充を進めてきました。

現在の都市計画道路網の骨格は昭和58年に決定されたもので、当時の人口増加や経済成長に合わせた市街地拡大や交通量増大に対応することを基本に計画されました。その後も鉄道連続立体交差事業に伴う道路網の変更などを経て、現在の道路網を形成しています。

図1.3 帯広市都市計画道路網図

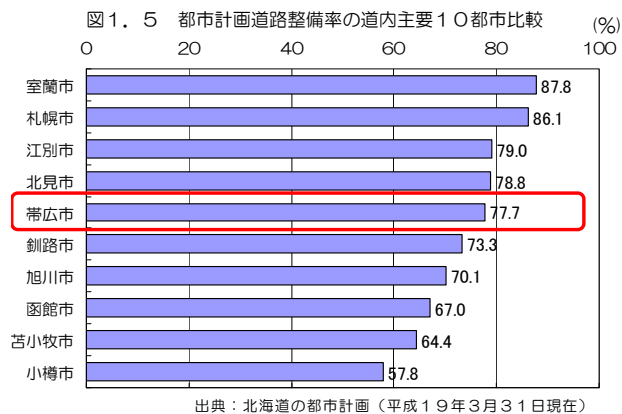
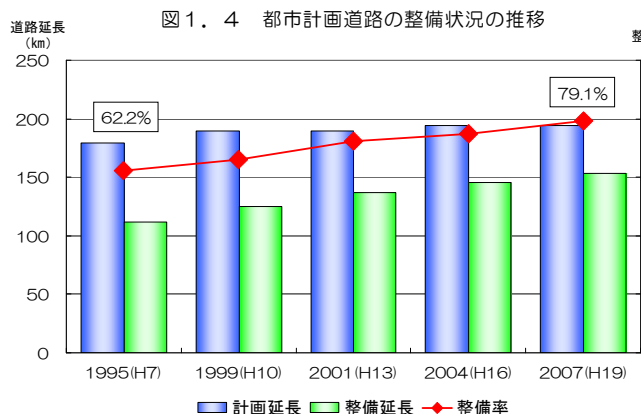


## 1-2 都市計画道路の現状と課題

### 1) 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31日現在、85路線（幹線街路、区画街路、特殊街路の合計）、延長194.3kmが都市計画決定されており、そのうち整備済が153.6kmで整備率は約79%と着実に整備を進めています。

また、道内の主要10都市で比較すると、5番目に高い整備率となっています。



また、道路区分毎の整備状況は表1.1のとおりとなっており、整備率は幹線街路が約78%、区画街路は100%、特殊街路は約75%となっています。

表1.1 都市計画決定状況と整備状況

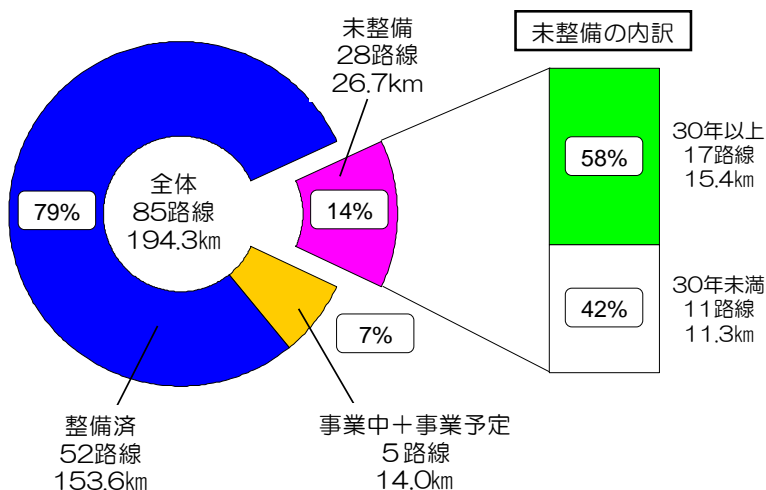
| 区分   | 路線数  | 決定延長     | 整備済  |          |        | 未整備  |         |       |
|------|------|----------|------|----------|--------|------|---------|-------|
|      |      |          | 路線数  | 延長       | 率      | 路線数  | 延長      | 率     |
| 幹線街路 | 65路線 | 178.4 km | 35路線 | 139.5 km | 78.2%  | 30路線 | 38.9 km | 21.8% |
| 区画街路 | 16路線 | 8.8 km   | 16路線 | 8.8 km   | 100.0% | 0路線  | 0.0 km  | 0.0%  |
| 特殊街路 | 4路線  | 7.1 km   | 1路線  | 5.3 km   | 74.6%  | 3路線  | 1.8 km  | 25.4% |
| 計    | 85路線 | 194.3 km | 52路線 | 153.6 km | 79.1%  | 33路線 | 40.7 km | 20.9% |

(平成20年3月31日現在)

しかし、整備済延長に事業中及び事業予定区間の14.0kmを合わせても、28路線26.7kmが依然未整備のままとなっています。

そのうち都市計画決定されてから30年以上経過しているものが17路線15.4kmあり、未整備延長の約58%を占めています。

図1.6 未整備の都市計画決定からの経過年数別構成比



## 2) 都市計画道路の区域内における建築制限

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、建築物を建築するには許可が必要であるため、同法第54条で許可の基準が定められています。

具体的には、3階以上や地下を有するもの、鉄筋コンクリート造りなどの建築はできないことになっており、都市計画決定されてから、長期にわたり事業が実施されない場合、地権者の生活や土地の有効活用への影響が懸念されています。

### 【参考】

● 建築の許可：都市計画法第53条

都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域において、建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可※1を受けなければならない。

● 許可の基準：都市計画法第54条

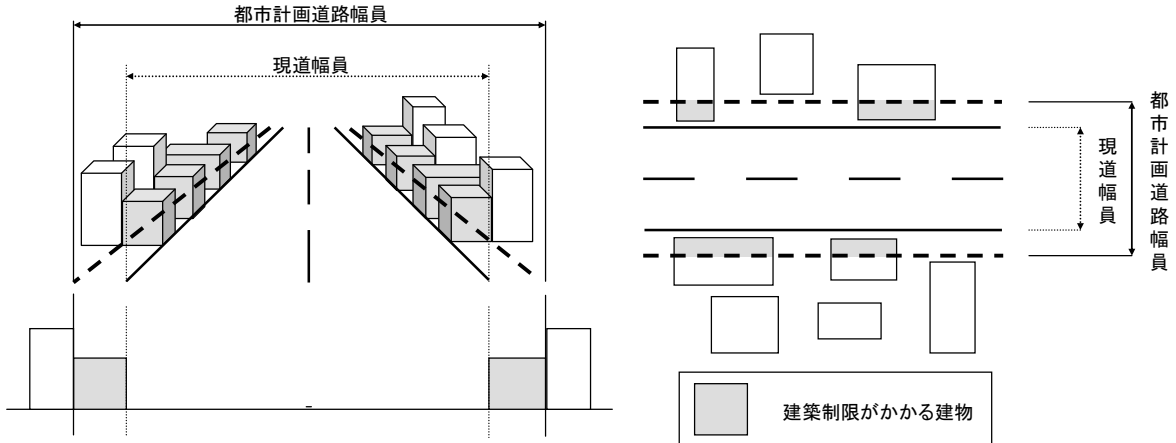
当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除去することができると認められること。

イ 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

※1 北海道からの権限委譲により、帯広市長の許可

図1.7 建築制限のイメージ



## 1-3 見直しの背景

### 1) 社会経済情勢の変化

- ①人口減少・少子高齢化の進展
- ②都市の成熟化
- ③地球環境問題
- ④経済の低成長
- ⑤地方分権の進展
- ⑥都市防災への対応

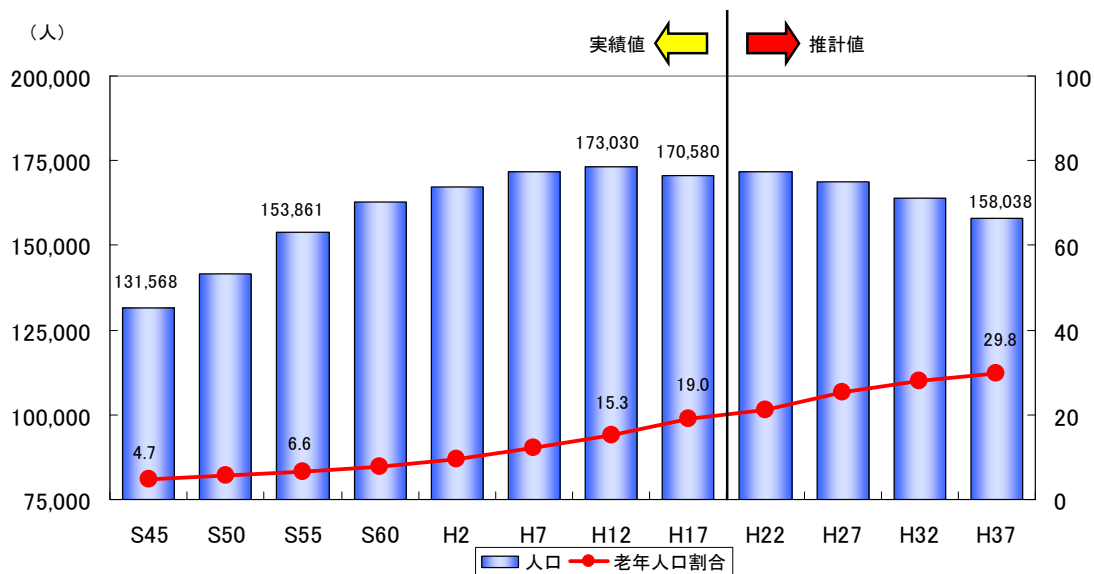
#### ①人口減少・少子高齢化の進展

帯広市の人口は、平成12年をピークに減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所によると、今後も減少を続け、平成37年には昭和55年とほぼ同程度の約15.8万人になると推計されています。

また、人口減少とともに少子高齢化が進行し、平成37年には高齢者人口（65歳以上）の割合が29.8%になると推計されています。

こうした状況から、自動車交通量の減少への対応や高齢社会に対応した歩行者空間の充実などが求められています。

図1.8 帯広市の人口推移



実績値：国勢調査

推計値：日本の市区町村別将来推計人口（平成15年12月推計）国立社会保障・人口問題研究所

#### ②都市の成熟化

帯広市では、人口の急増とともに昭和40年代の経済の高度成長及びモータリゼーションの進展などを背景に市街地が拡大してきましたが、その後、人口の増加傾向が鈍化したことなどに伴い、市街地の拡大は収束しつつあります。

今後は、持続可能なまちづくりに向けて、蓄積された都市基盤や資源を有効に活用した都市機能の充実が求められています。



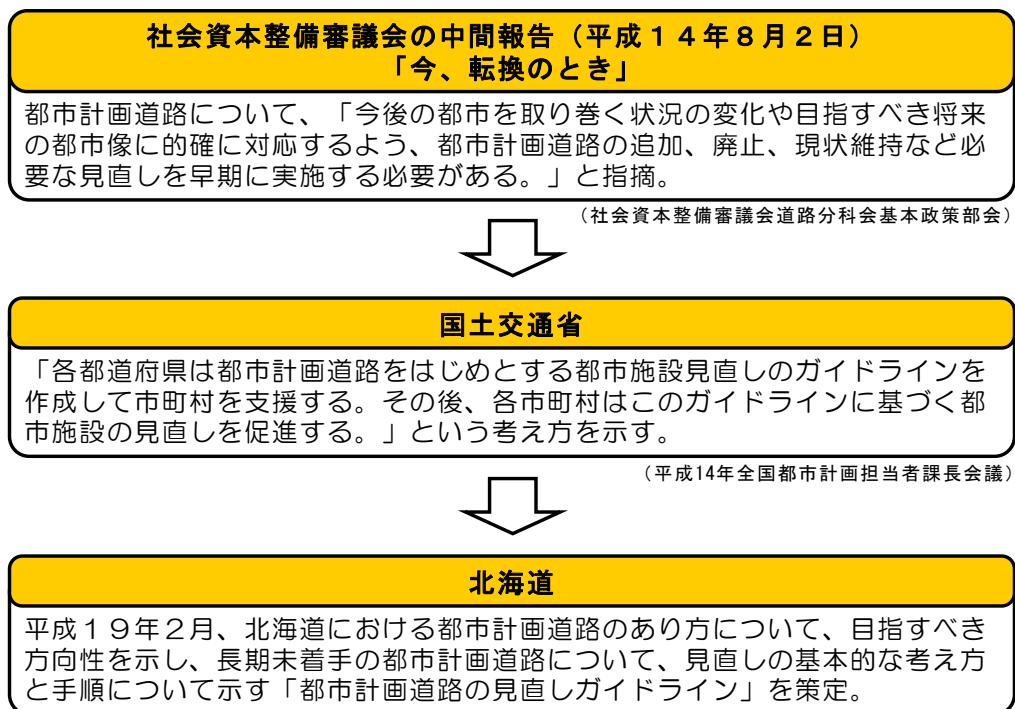


都市計画道路には、延焼防止や災害時における避難路、人及び物資の緊急輸送路としての機能を有することから、防災に対応した道路整備が求められています。

## 2) 国・北海道の動向

平成14年8月、国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会の中間報告において、都市計画道路の見直しを早期に実施する必要性が指摘され、この答申を受けた国土交通省では、同年秋開催の全国都市計画担当者課長会議で、見直しにおける都道府県や市町村の役割について考え方を示しました。

この考え方にに基づき、北海道では平成19年2月に道内の多様な地域特性を考慮し、市町村の主体性を尊重した見直しが進められるように配慮した「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定しました。

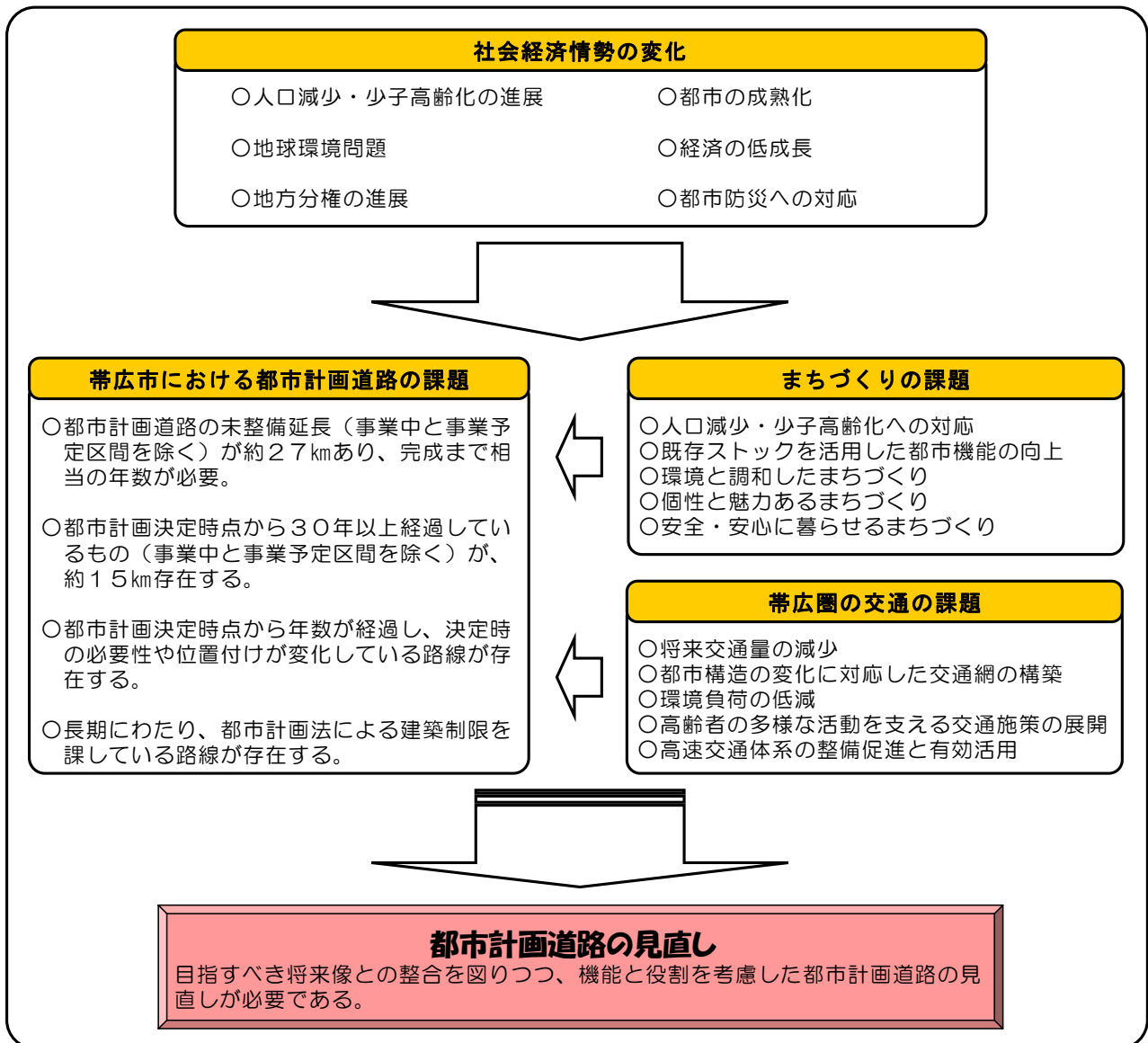


### 1-4 見直しの必要性

帯広市の都市計画道路は、人口増加や都市の発展に対応するため、計画的に整備を進めてきましたが、依然として、26.7kmが未整備路線として存在し、効果的な整備による都市環境の向上が望まれています。

さらに、人口減少・少子高齢化の進展や経済の低成長などの社会経済情勢の変化、コンパクトで持続可能なまちづくりへと転換期を迎えている今、未整備となっている都市計画道路が、帯広市の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。

図1.10 都市計画道路の見直しの必要性



## 2 見直しにおける基本的な考え方

### 2-1 見直しの考え方

長期間未整備などの都市計画道路が、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交通機能や市街地形成機能、都市防災機能などの様々な観点から、総合的に必要性や実現性を点検・検証し、「存続」・「変更」・「廃止」の位置付けを行います。

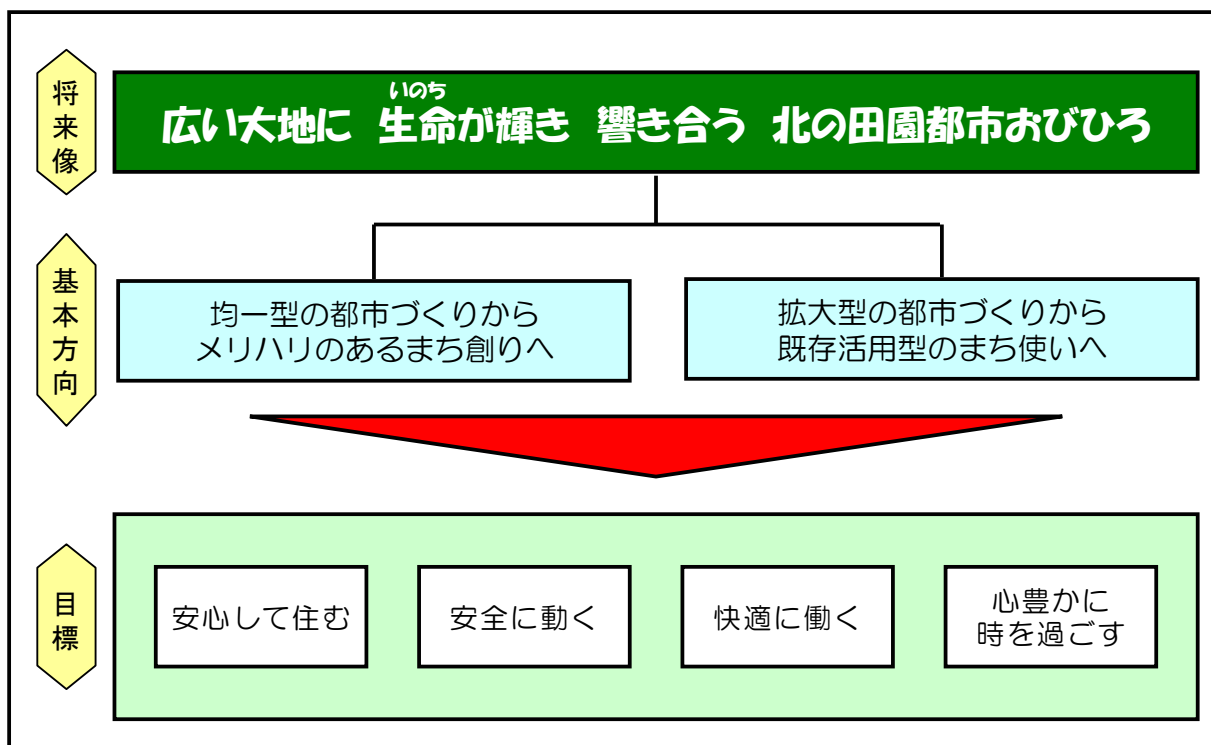
都市計画道路の見直しにあたっては、「帯広市都市計画マスタープラン」、「おびひろまち育てプラン」、「帯広圏交通マスタープラン」のほか、緑づくりの総合計画である「帯広市緑の基本計画」などを踏まえ、平成19年2月に北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、将来の目指すべき将来像を展望した上で見直しを行います。

### 2-2 帯広市の将来像とこれからの都市計画道路のあり方

#### 1) 帯広市都市計画マスタープラン

平成15年8月に策定した「帯広市都市計画マスタープラン」では、まちづくりの将来像、基本方向、目標を次のように定めています。

図2. 1 帯広市都市計画マスタープランの将来像、基本方向、目標

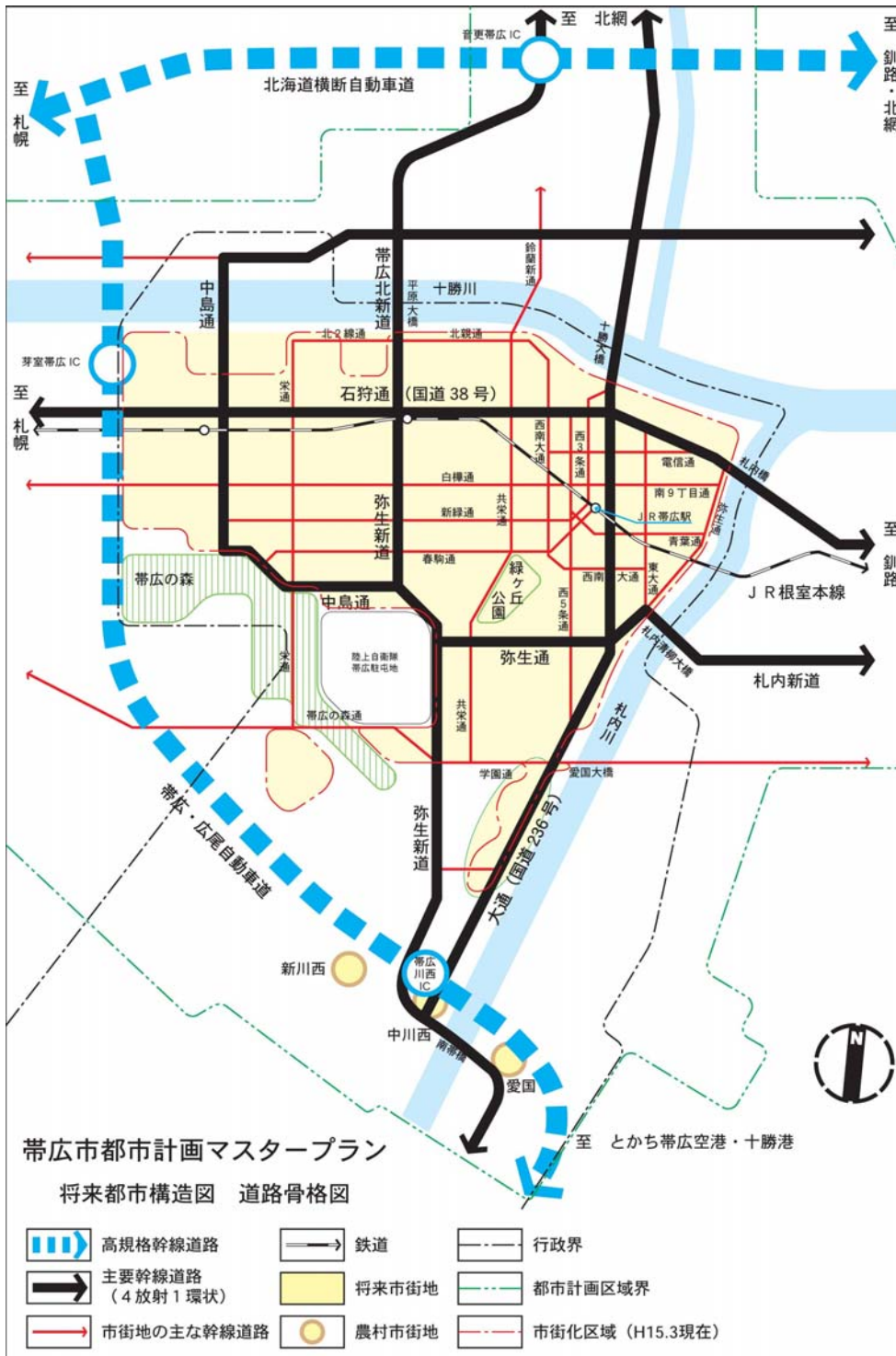


また、将来の都市構造の骨格となる道路・交通体系の形成方針では、次の5つの方針を定めています。

- ① 高速道路の整備促進
- ② 主要幹線道路の整備促進
- ③ 幹線道路による交通ネットワークの充実
- ④ 歩行者・自転車道路の整備（歩きやすく、自転車が使いやすいみち）
- ⑤ 都心の快適な道路整備

これらの考え方を踏まえた将来都市構造の道路骨格図は下図に示すとおりです。

図 2. 2 将来都市構造図 道路骨格図



出典：帯広市都市計画マスタープラン

## 2) おびひろまち育てプラン

「帯広市都市計画マスタープラン」の基本方向である「拡大型の都市づくりから既存活用型のまち使いへ」の実現に向けて、具体的な施策の推進方針を示すことを目的として、平成20年2月に「おびひろまち育てプラン」を策定しました。

この「おびひろまち育てプラン」のなかで、持続可能なまちづくりに向けて、土地利用と交通施策の連携を図るため、省資源、省エネルギー型の交通体系整備を目的として、都市計画道路の見直しが位置付けられています。

### 土地利用と交通施策の連携

#### <目的>

省資源、省エネルギー型の交通体系整備

#### <施策>

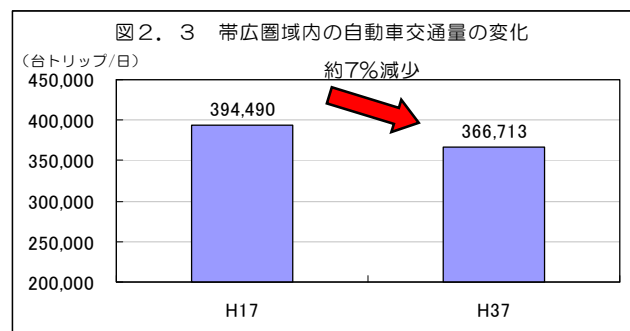
- ①都市計画道路の見直し
- ②自転車・歩行者利用環境の整備
- ③公共交通の利便性向上

## 3) 帯広圏交通マスタープラン（帯広圏総合都市交通体系調査）

### ○帯広圏交通マスタープランの概要

この調査は、平成17～19年に北海道が策定主体となり、帯広圏（帯広市、音更町、芽室町、幕別町の1市3町）都市計画区域を対象として、交通の主体である人の動きの実態を把握するパーソントリップ調査を実施し、将来の交通動向を予測することにより、帯広圏の都市構造や土地利用を支える総合的な交通計画として、平成20年3月に策定したものです。

近年の社会経済情勢の変化や高規格幹線道路の整備促進により、交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、これまでの人口増加を前提とした計画からの脱却、人口減少を見据えた都市構造への転換などの視点から、20年後の平成37年を目標にした交通マスタープランを策定したものです。



将来交通量推計の結果、平成37年の自動車交通量が平成17年と比較して、約7%減少することが予測されています。(図2. 3参照)

この中で、帯広圏における主な施策として、下記のことが示されています。

### 帯広圏の主な施策

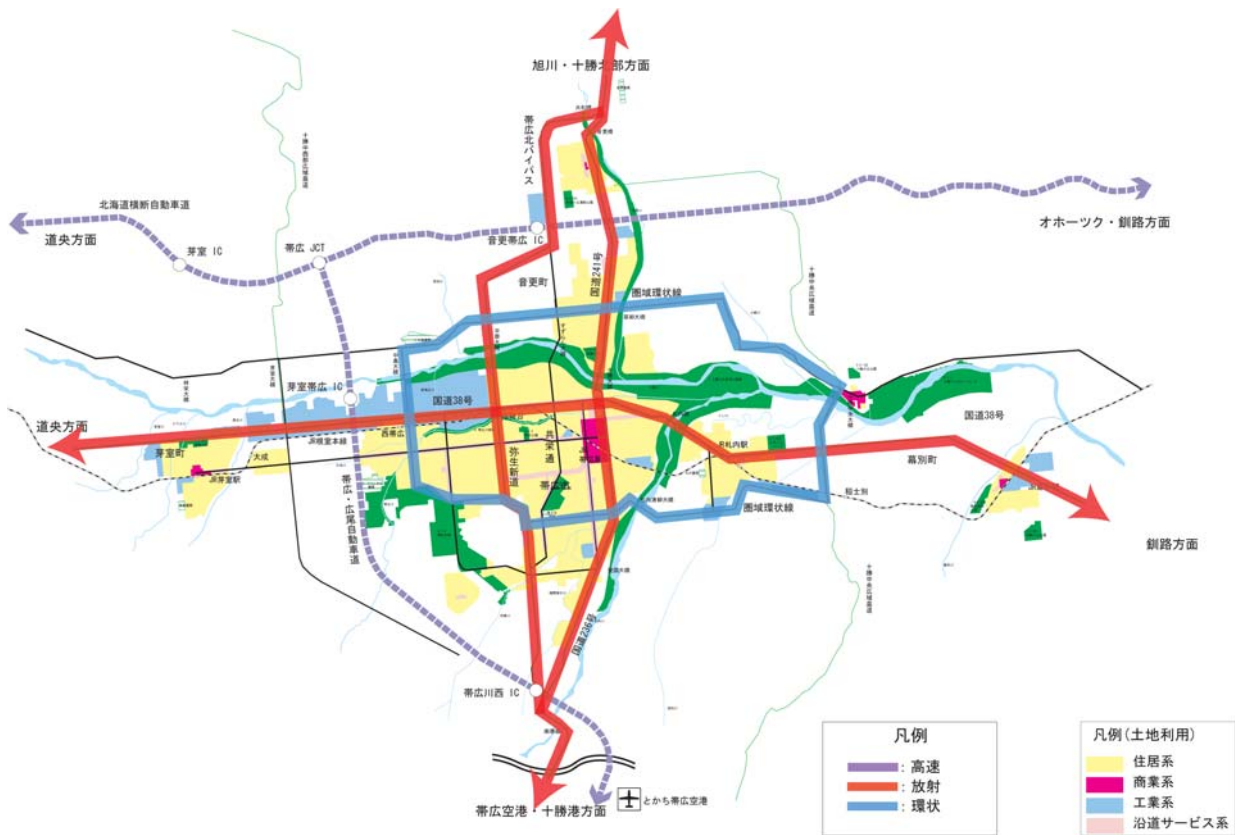
- ①主要幹線道路である4放射1環状をはじめとする拠点間連携軸の強化
- ②自転車・歩行者ネットワークの充実
- ③高速交通体系の有効活用
- ④拠点間を結ぶ公共交通の維持・充実

## ○帯広圏の広域交通体系

この交通マスタープランのなかで、帯広圏域の骨格道路を2高速4放射1環状として位置付けています。

2高速とは、道央と道東や十勝管内の都市間を結ぶ北海道横断自動車道と帯広・広尾自動車道のことをいいます。4放射は、北方向の国道241号と帯広北バイパス、南方向の国道236号と弥生新道、東西方向の国道38号のことをいい、1環状は、弥生通と中島通、音更町の道道帯広新得線から国見通、幕別町の札内新道を結ぶ約37kmの圏域環状線を位置付けており、広域交通を円滑化する役割を担っています。

図2. 4 帯広圏の広域交通体系図



#### 4) これからの都市計画道路のあり方

これらの計画に基づき、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下図のように整理しました。

### 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」みちづくり

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、環境にやさしいみちづくりをすすめます。

#### ②「安全で安心して暮らせる」みちづくり

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みちづくりをすすめます。

#### ③「公共交通が使いやすい」みちづくり

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みちづくりをすすめます。

#### ④「市民生活を支える」みちづくり

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、市民生活を支えるみちづくりをすすめます。

### 2-3 見直しの効果

都市計画道路を見直すことによって、人口減少・少子高齢化社会などの将来を見据えた道路網計画を再構築し、安心して安全なまちづくりを目指します。

また、道路幅員や道路構造を見直すことによる事業費の縮減及び事業の選択と集中による効率的・効果的な整備を行うことで、事業の早期着手、早期完成による自動車の走行時間短縮や二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出削減といった効果が想定されます。

さらに、都市計画法第53条による建築制限の撤廃による土地の有効活用が見込まれます。

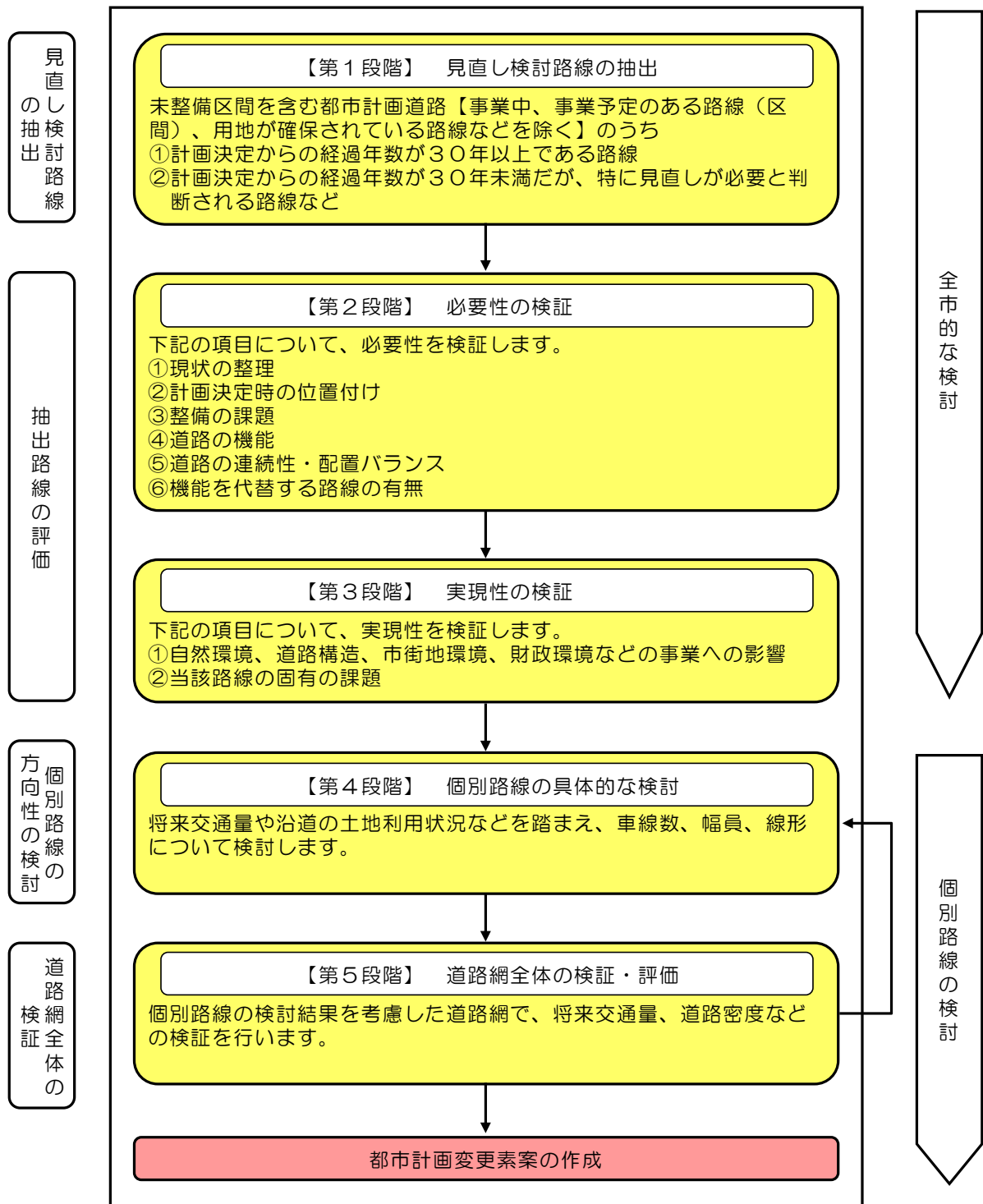


### 3 見直しの方法

#### 3-1 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、図3. 1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。

図3. 1 見直しの検討手順



### 3-2 見直し検討路線の抽出

#### 【第1段階】見直し検討路線の抽出

##### ○検討路線の考え方

未整備区間を含む都市計画道路のうち、事業中や事業予定のある路線(区間)、用地が確保されている路線、道路のネットワーク上必要である路線を除き、下記の条件に該当する路線を見直し検討路線として抽出します。

- ①計画決定からの経過年数が30年以上である路線
- ②計画決定からの経過年数が30年未満だが、特に見直しが必要と判断される路線

##### ○都市計画決定時からの経過年数の考え方

都市計画道路の区域内では建築制限が課せられており、耐用年数が30年程度とされている木造建築物などは、再度許可申請して建て替えが行われることが考えられることから、都市計画決定からの経過年数が30年以上である都市計画道路を対象とします。

##### ○長期間未整備以外の検討路線の考え方

都市計画決定からの経過年数が30年未満の路線でも、個別の課題を有しており、特に見直しが必要と判断される路線や幹線街路が関連する歩行者・自転車専用道路(特殊街路)を検討路線とします。

図3.2 見直し検討路線抽出のフロー

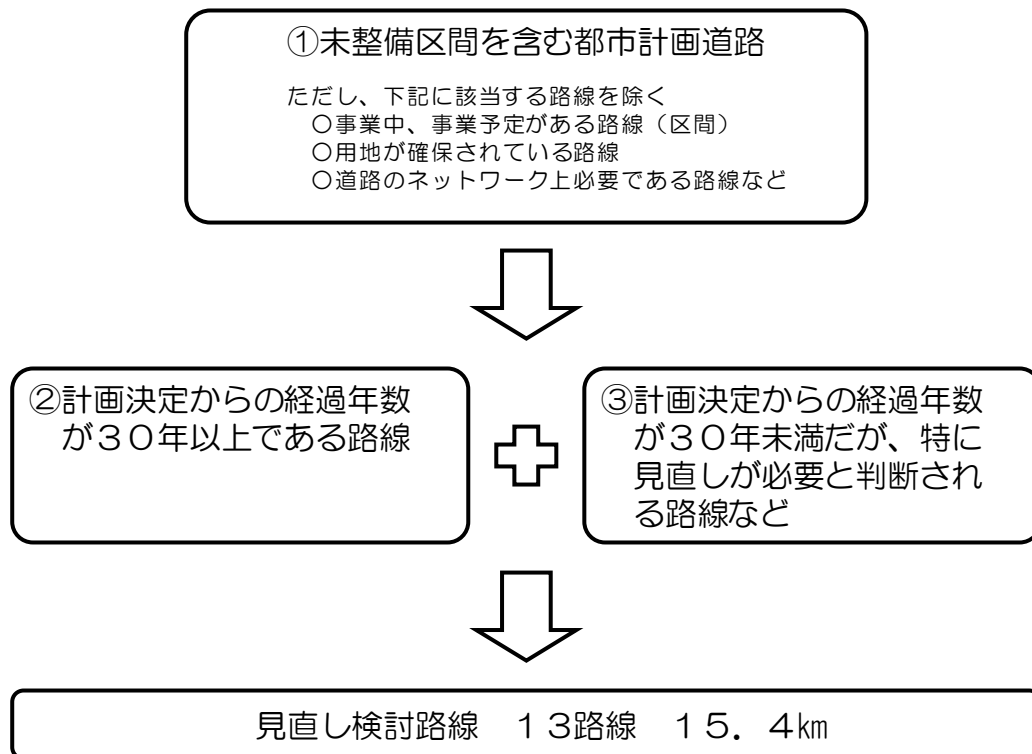
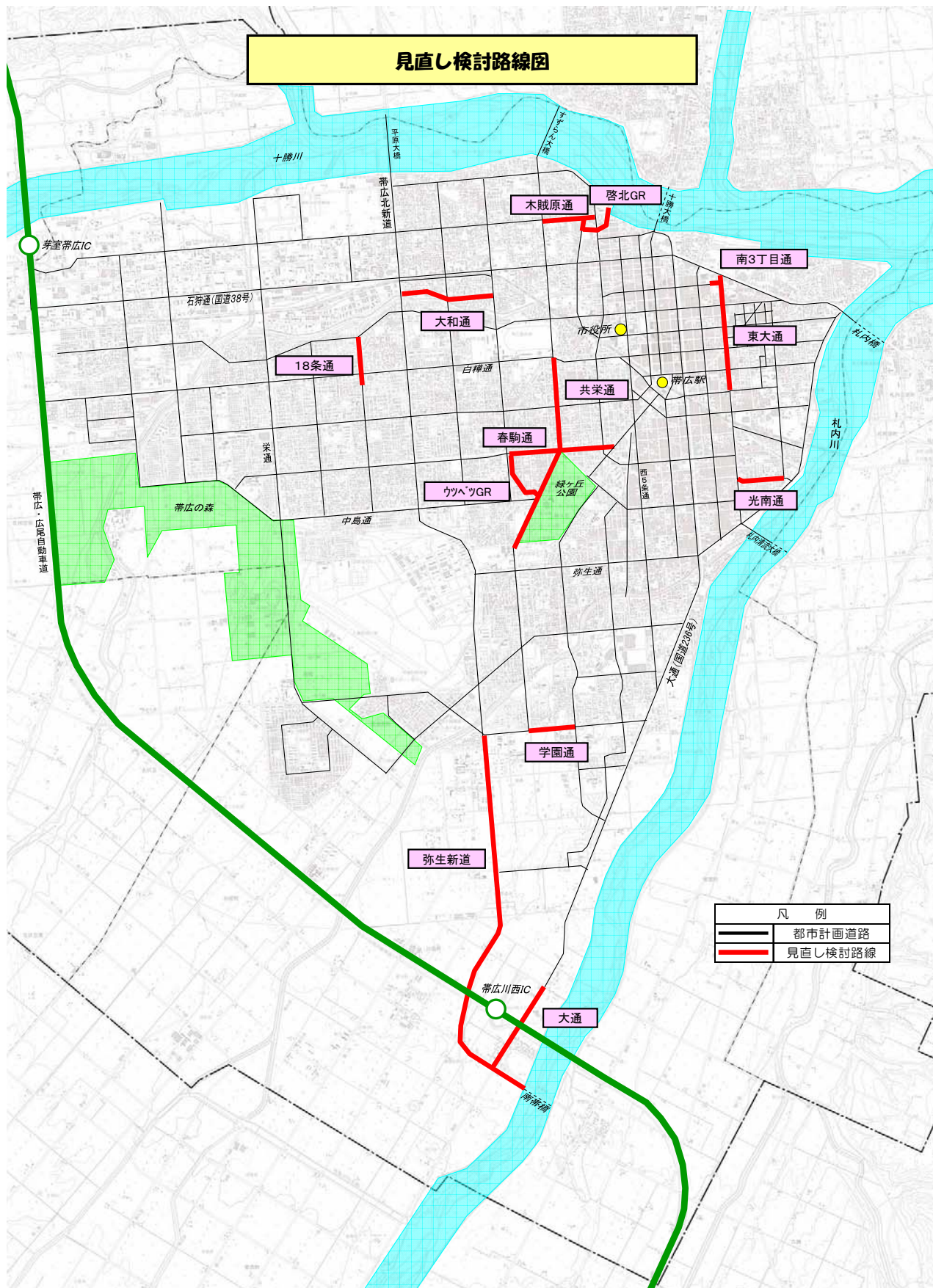


図3.3 見直し検討路線図



見直し検討路線の課題

| 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<br>(m) | 延長<br>(km) |   |                            |
| 3・1・1 東大通            | 45年  | 東4南3<br>(石狩通)    | 東4南13<br>(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<br>(南6線)     | 西12南9<br>(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<br>(公園大通)  | 西15南17<br>(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<br>・ウツバツグRの代替機能の検討 |
| 3・3・46 弥生新道          | 25年  | 西19南42<br>(学園通)  | 川西町<br>(南帯橋)     | 43          | 4.71       | ・交通量減少による4車線の必要性低下<br>・自然環境への影響<br>・高速道路の有効活用 | ・車線数の変更<br>・線形の検討          |
| 3・3・6 大通             | 25年  | 川西町<br>(川西インター線) | 川西町<br>(弥生新道)    | 43          | 1.10       | ・交通量減少による4車線の必要性低下<br>・弥生新道の線形変更に伴う終点の検討      | ・車線数の変更<br>・終点の変更          |
| 3・4・39 18条通          | 45年  | 西18南3<br>(柏林台川)  | 西18南2<br>(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<br>(15条通)  | 西17南1<br>(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<br>・副道による事業費増加         | ・区画街路への変更<br>・副道の構造検討      |
| 3・3・47 学園通           | 35年  | 西13南41<br>(公園東通) | 西15南41<br>(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<br>(柏通)    | 東4南22<br>(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<br>(鈴蘭新通)  | 西7北5<br>(北親通)    | 18          | 0.63       | ・伏古別川沿いに現道が存在<br>・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<br>(十勝川)    | 西8北4<br>(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<br>(東3条)    | 東4南3<br>(東大通)    | 20          | 0.11       | ・代替できる路線が存在し、必要性が低下                           | ・廃止の検討                     |
| 8・3・2 ウツバツグR<br>・ロード | 22年  | 緑ヶ丘<br>(春駒橋)     | 緑ヶ丘<br>(共栄通)     | 3~21        | 0.70       | ・代替できる路線が存在し、必要性が低下                           | ・廃止の検討                     |

### 3-3 抽出路線の評価

#### 【第2段階】必要性の検証

第1段階で抽出した見直し検討路線について、以下の項目について整理し、その必要性を検証します。

第2段階の「必要性の検証」において、すべての評価項目に該当しない場合には、「廃止に向けて検討する路線」とし、評価項目のいずれかに該当する場合には、「代替路線の有無」について検討します。

当該路線の機能を代替する路線がある場合、又は代替する路線がない場合で、新たな路線の追加や他路線の変更により、当該路線の機能を満足することができる場合は、「廃止に向けて検討する路線」とします。

当該路線の機能を代替する路線がない場合は、第3段階の「実現性の検証」に進むこととします。

#### 《整理項目》

##### ●現状の整理

上位計画における位置付け、土地利用、建築規制などの状況

##### ●計画決定時の位置付け

現在の状況と比較するため、見直し検討路線が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを確認

##### ●整備の課題

現在の計画どおりに整備する場合の課題

#### 《評価項目》

##### ①道路機能の検証

抽出した路線の有する道路機能

- ・交通機能
- ・空間機能（都市防災機能、都市環境機能、收容空間機能）
- ・市街地形成機能

##### ②道路の連続性・配置バランス

見直し検討路線の周辺地区における道路網ネットワーク状況（自動車だけでなく、歩行者・自転車についても）

#### 《代替路線の有無》

##### ●機能を代替する路線の有無

- ・当該道路に求められる機能を代替する路線の有無
- ・新たな路線の追加や他の路線の変更により、当該路線の機能を満足させることができるか

#### 【第3段階】実現性の検証

事業の実現性の評価は、抽出した見直し検討路線について、以下の項目による事業への影響事項を整理し、事業の実現性について検証します。

「実現性の検証」において、どの要件に該当し、どのような内容であるかを整理したうえで、線形や幅員等の都市計画を変更することにより、その都市計画道路の交通計画上及びまちづくり上の必要性を損なうことなく、整備することが可

能であるかを検討します。

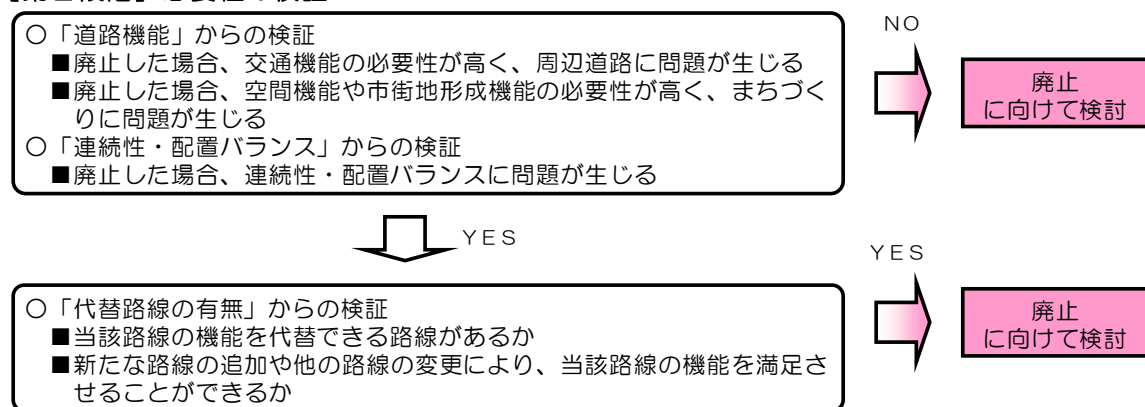
《評価項目》

- ① **自然環境**  
 主要な緑地などを通過することによる良好な自然環境への影響
- ② **道路構造**  
 橋梁や擁壁などの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場合など、道路の整備上、検討を要する事項
- ③ **市街地環境**  
 通過交通などによるコミュニティの分断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など
- ④ **財政環境**  
 用地補償費、工事費などの財政負担を増大させる要因
- ⑤ **当該路線の固有の課題への対応**  
 当該路線の固有の課題を把握し、変更・廃止することが地域の実情に即したものであるかを確認

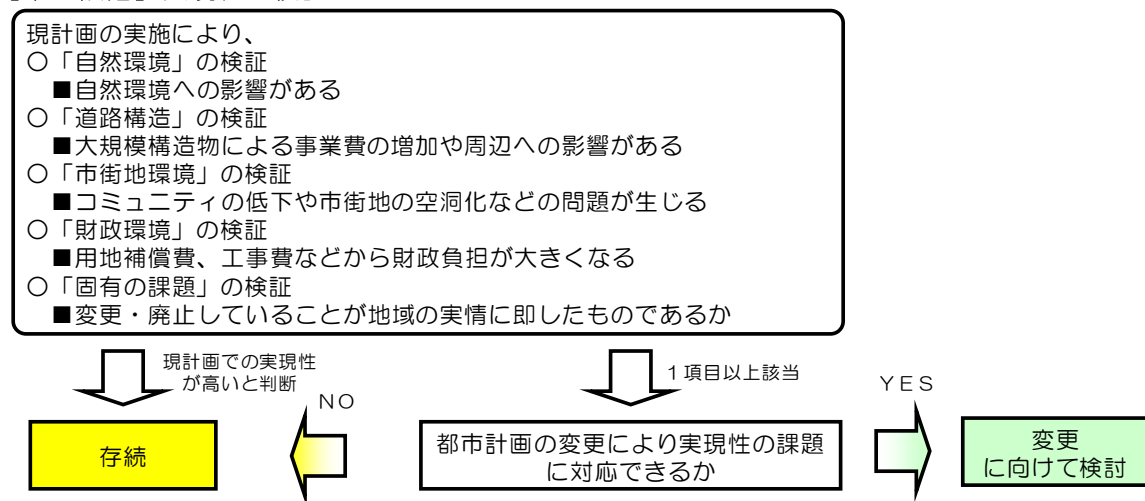
検証の結果、現計画での実現性が高いと判断された路線は、「存続する路線」とします。また、評価項目に一項目以上該当する場合で、都市計画の変更により、実現性の課題に対応できると判断された場合は、「変更に向けて検討する路線」としますが、都市計画の変更により対応できない場合は「存続する路線」とします。

図3.4 必要性・実現性の検証フロー

【第2段階】 必要性の検証



【第3段階】 実現性の検証

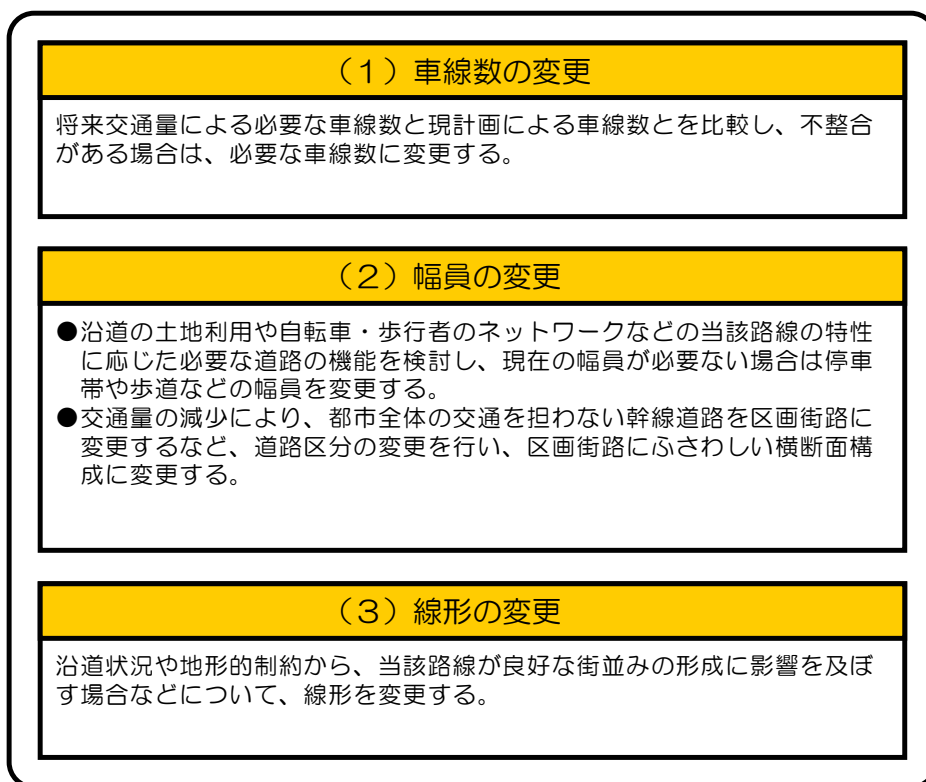


### 3-4 個別路線の方向性の検討

#### 【第4段階】個別路線の具体的な検討

第2、3段階の必要性、実現性の検証において、「廃止に向けて検討する」と判断される路線については、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、「変更に向けて検討する」と判断される路線については、各路線の課題の解消に向けて、下図に示すように車線数、幅員、線形について検討します。

図3.5 個別路線の具体的な検討



### 3-5 道路網全体の検証

#### 【第5段階】道路網全体の検証・評価

第4段階までに検討した見直し検討路線の方向性を考慮した道路網により、都市圏全体で、将来交通需要推計と道路密度により、支障がないかを検証します。

##### ○将来交通需要推計の検証

平成20年に策定された帯広圏総合都市交通体系調査において、パーソントリップ調査を基礎データとした「平成37年の将来交通需要推計」を行っており、この推計に基づいて、第4段階までに検討した見直し検討路線の方向性を考慮した道路網が、将来交通需要推計上支障がないかを検証します。

##### ○道路密度の検証

第4段階までに検討した見直し検討路線の方向性を考慮した道路網により、都市圏全体の道路密度を算定し、その道路密度と将来像を踏まえたその都市圏の望ましい道路密度を比較し、道路網全体で支障がないかを検証します。

#### 4 今後の進め方

##### 4-1 住民との合意形成

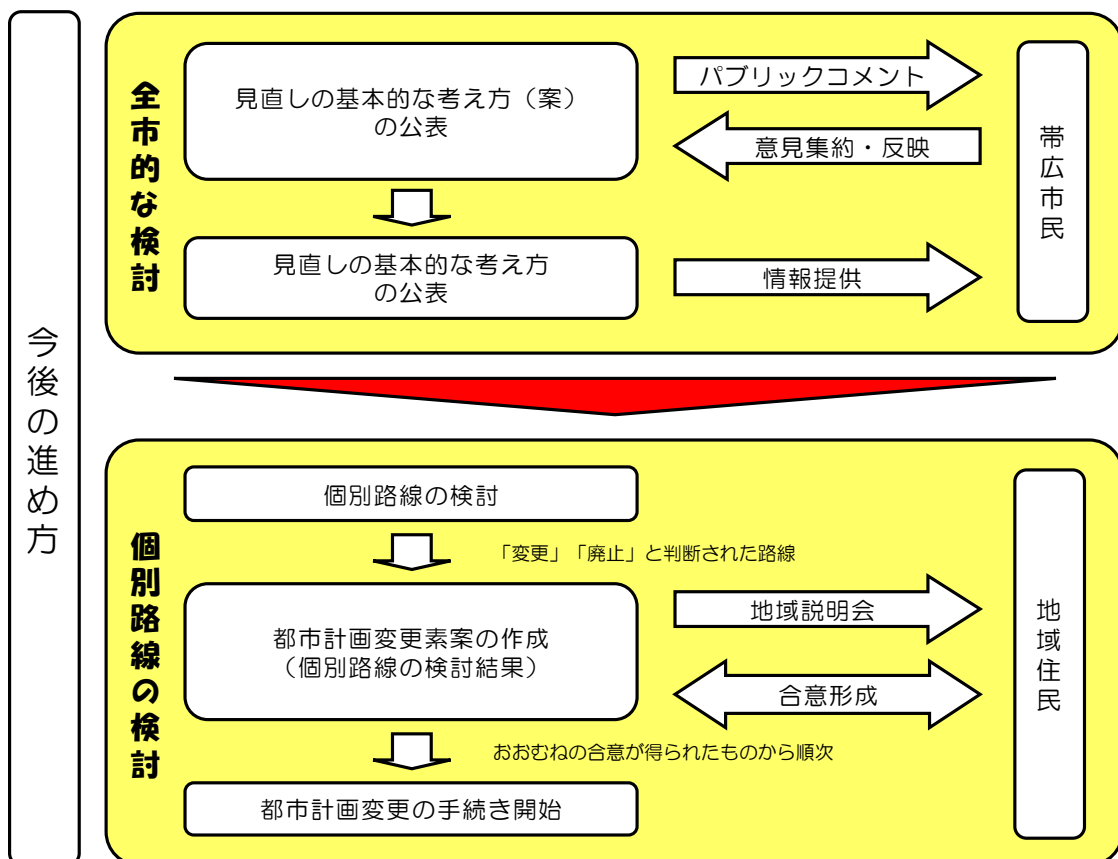
未整備の都市計画道路については、その区域内に建築制限が課せられていることから、その見直しが住民に及ぼす影響も大きいと考えられます。

このため、都市計画道路の見直しにあたっては、交通ネットワークなどの広域的な観点と将来のまちづくりの観点から、必要性や見直しに至った社会経済情勢の変化などについて、十分な情報提供を行うとともに住民意見の把握を行い、住民の理解を得られるよう努めていきます。

##### 4-2 今後のスケジュール

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など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。

図4.1 今後の進め方





**帯広市都市計画道路見直しの基本的な考え方**

平成 21 年 6 月 作成

〒080-8670 帯広市西 5 条南 7 丁目 1 番地

帯広市都市建設部都市計画課

電話 0155-65-4176

FAX 0155-23-0159

<http://www.city.obihiro.hokkaido.jp>