

旭川市  
都市計画道路の見直しの考え方

平成26年6月

旭川市 都市建築部 都市計画課

## 目次

1	見直しの考え方策定の目的	1
2	都市計画道路とは	2
	(1) 都市計画道路の機能	
	(2) 都市計画道路の種別	
	(3) 旭川市の都市計画道路	
3	見直しの必要性	4
	(1) 社会情勢の変化	
	(2) 上位計画での位置付け	
	(3) 都市計画道路の区域内における建築制限	
4	見直しの基本的な考え方	6
5	見直しの進め方	13
	(1) 都市計画決定までの流れ	
	(2) 見直しの頻度	

## 参考資料

## 1 見直しの考え方策定の目的

都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、市街地の骨格を形成し都市の貴重な空間となる根幹的な都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路です。

旭川市においては、昭和12年に初めて31路線を都市計画決定し、その後、昭和47年に市街化区域の決定に伴う都市計画道路の全面変更を行って以降、人口増加による市街地の拡大や交通量の増加に対応できるよう都市計画道路の拡充を図ってきました。

しかし、近年の人口減少、経済の低成長、市街地拡大の収束等の社会情勢の変化を踏まえると、都市計画決定した際の必要性や位置付けに変化が生じている路線も存在している可能性があります。

こうした状況のもとで、平成14年に国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会は中間報告において、都市計画道路については将来の都市像を踏まえ、適切かつ早急に見直す必要があると示し、国土交通省は同年秋の全国都市計画担当課長会議で「各都道府県が都市計画道路見直しのガイドラインを作成し、市町村を支援する。各市町村はこのガイドラインに基づく見直しを促進する。」との考えを示しました。

これを受け、北海道は平成19年に「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、北海道における都市計画道路の今後の方向性や、長期未着手路線の見直しの基本的な考え方を示しました。

これらの状況から、旭川市では北海道が策定したガイドラインを参考に、「旭川市都市計画マスタープラン」及び「旭川都市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針を踏まえ、現在、未着手となっているそれぞれの路線（区間）について、計画の方向性（存続、廃止<sup>※</sup>など）を示した「個別路線の見直し方針」を定めることとし、その検討方法や手順を整理するため「都市計画道路の見直しの考え方」を策定します。

※ 「都市計画道路の見直しの考え方」における「廃止」とは、都市計画道路としての位置付けを外すことであり、現道が存在する場合は、現道をなくすものではありません。

## 2 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、都市計画法に基づきその位置及び区域などについて定められた道路であり、都市の骨格を形成し、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、将来の推計交通量に基づき、必要となる車線数や配置間隔、土地利用計画等を考慮し、都市計画道路網として決定しています。

都市計画道路の機能には大きく分けて3つの機能があります。

- ① 都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための「空間機能」
- ③ 都市構造を形成し、街区を構成するための「市街地形成機能」

### (2) 都市計画道路の種別

都市計画道路において定める道路の種別には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があり、これらを組み合わせて、それぞれの役割が十分発揮できるように配置しています。

表 1 都市計画道路の種別

種 別	道 路 の 機 能	代 表 例
自動車専用道路	高速道路など、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。	—
幹 線 街 路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供するなどの道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。 3・3・11 環状1号線 3・3・18 大雪通
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で居住環境地区等の都市の骨格を形成する。 3・3・4 台場4条通 3・3・20 永山東光線
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。 3・3・26 錦町通 3・4・54 下3号線
区画街路	街区内の交通を集散させるとともに、宅地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。 7・5・2 西御料地1号線 7・5・4 旭神1号線	
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路である。 例) 歩行者専用道路・自転車専用道路・自転車歩行者専用道路等	8・4・6 平和通 ( 買物公園 )

### (3) 旭川市の都市計画道路

旭川市の都市計画道路網は2環状8放射道路を骨格としており、河川により分断された各拠点を有機的に連携させる主要な幹線街路やこれらを補完する幹線街路などを配置し、形成されています。

昭和12年に初めて都市計画決定されて以降、平成25年3月末時点で、68路線、約244kmの都市計画道路が決定されています。(東旭川東神楽通は除く。)

これらの都市計画道路は、街路事業や土地区画整理事業により順次整備が進められており、総延長約244kmのうち約205kmが改良済みで、改良率は約84%と北海道内各市町の平均値(約76%)を上回る値となっていますが、依然として未着手となっている路線・区間も約39km存在しています\*。

※ 平成24年度 都市計画道路現況調査(北海道都市環境課 HP)より



図1 旭川市の骨格道路網(2環状8放射)

### 3 見直しの必要性

#### (1) 社会情勢の変化

人口の減少をはじめ、少子高齢化の急速な進行や経済の低成長時代への移行、市街地拡大に対応したまちづくり方針の転換など、これまで前提としていた社会の枠組みが見直されるなかで、人々の価値観やライフスタイルが多様化し、心の豊かさを求める成熟社会へと進んできています。また、地方分権型社会が進展するなかで、自主・自立の自治体経営が求められるなど、地域を取り巻く状況も変化してきています。

このような状況の中で、道路整備においても、量的な整備から地域の実情を踏まえ、既存のストックを活用した効率的な道路整備を進めていくことが求められており、都市計画道路についても、これまでの市街地拡大に対応した道路網を検証する必要が生じているとともに、コンパクトなまちづくりに対応した都市計画道路のあり方を検討する必要が生じています。

#### (2) 上位計画での位置付け

平成24年4月に改訂された「旭川市都市計画マスタープラン」において、「都市内交通の円滑化により都市活動の活力を高めるため、土地利用との整合を図りながら、将来の都市像に見合った主要幹線道路、幹線道路、生活道路による体系的道路網を形成します。」との考えが示されています。

なお、「旭川市都市計画マスタープラン」の上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、「人口減少などの社会情勢の変化に対応した、将来の都市像に沿った交通体系の観点から、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を図る。」との考えが示されています。

#### (3) 都市計画道路の区域内における建築制限

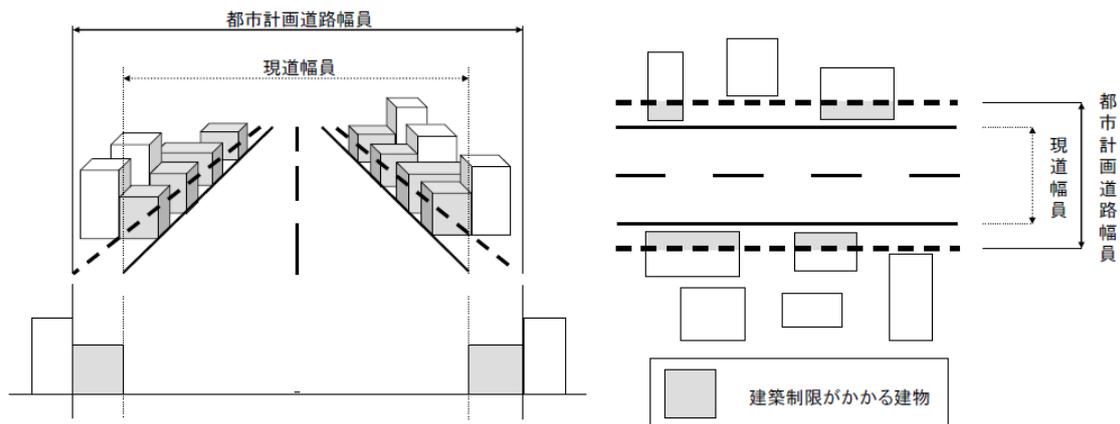
都市計画道路の区域内には、将来の整備事業の円滑な執行を確保するために、都市計画法第53条による建築制限が課せられており、同法第54条で定められている要件に該当する建築物の建築のみが、市長の許可を得ることで認められています。(※)

したがって、都市計画決定から長期に渡り未着手となっている場合、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。

※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厳しい建築制限が課せられており、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造のいずれかの構造で、2階建て以下の建築物以外は建築することができません。

【イメージ図】



#### 4 見直しの基本的な考え方

次の手順に従って、見直しの対象となる路線（区間）を抽出し、必要性・実現性の視点から個別路線（区間）ごとに見直しの方角性を判断した上で、見直しの具体的な内容を検討し「個別路線の見直し方針」を作成します。

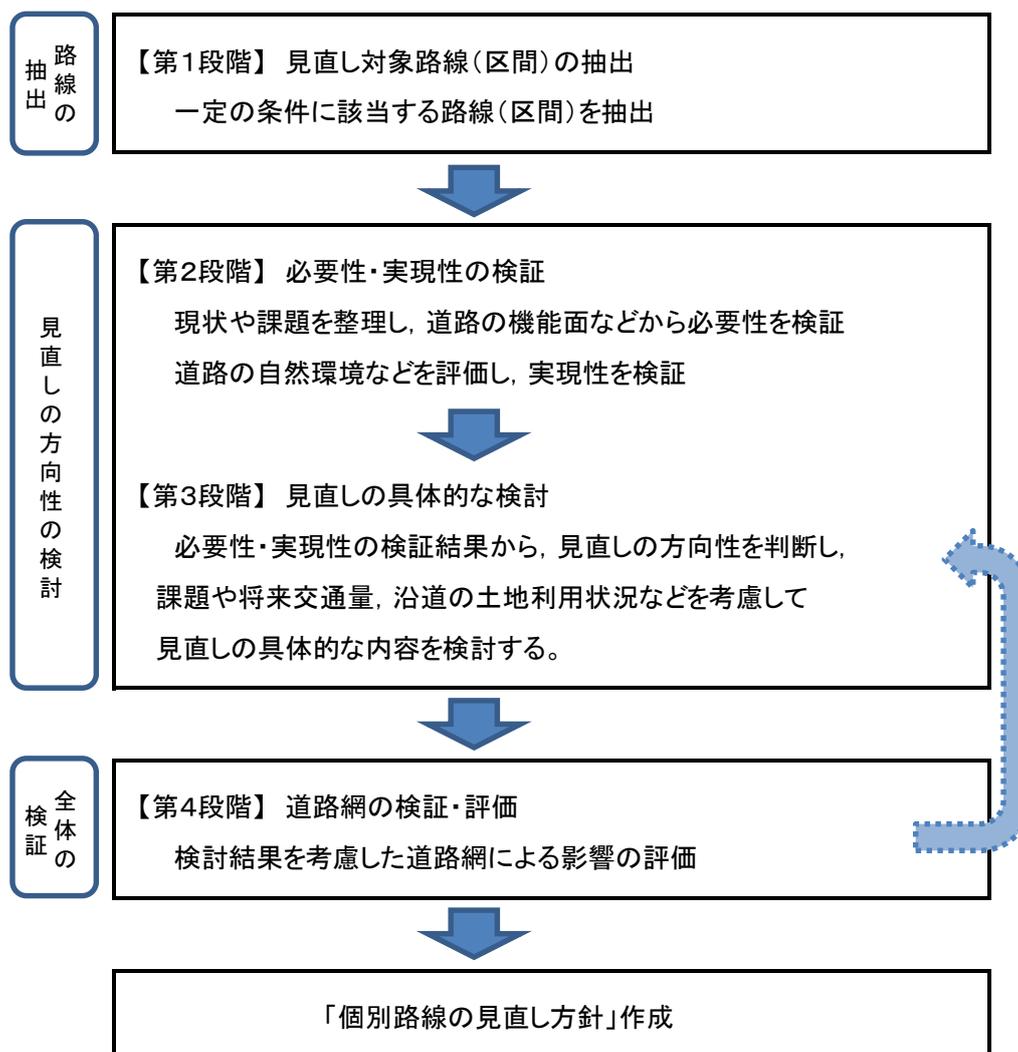


図2 見直しの手順

##### 【第1段階】見直し対象路線（区間）の抽出

次の条件に該当する路線（区間）を見直し対象路線（区間）として抽出します。

- 計画決定後30年以上未着手で、今後10年以内に事業着手する見込みのない幹線街路
- その他個別の課題を有するもの

## 【第2段階】 必要性・実現性の検証

抽出した見直し対象路線（区間）ごとに、「上位計画における位置付け」や「土地利用」、「建築制限」などについて現状を整理し、さらに、「計画決定時の位置付け」を確認した上で、必要性及び実現性について検証します。

### ■ 必要性を検証する項目

#### ○ 道路の連続性・配置バランス

周辺地区における道路網のネットワーク状況（歩行者・自転車も含む）や道路間隔等の配置バランスについて整理します。

#### ○ 道路の機能

##### 交通機能

- ～ ・ 将来交通需要推計結果より必要性を検証します。
- ・ 廃止した場合、周辺道路網に対し問題がないか検証します。
- ・ 中心市街地や主要施設等へのアクセス機能からも必要性を検証します。

##### 空間機能

##### 都市環境機能

- ～ 地区景観、日照の確保、道路交通騒音の低減、沿道緑地等の都市環境の保全・改善に効果があるかを検証します。

##### 都市防災機能

- ～ 緊急時における避難地や防災拠点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機能面における役割について検証します。

##### 収容空間機能

- ～ 景観形成や歩行者の安全確保を図る電線類の地中化整備等の可能性について検証します。

##### 市街地形成機能

- ～ ・ 都市構造の主軸や土地利用の方向を規定するもの、あるいは街区を形成する機能を有するか検証します。
- ・ 市街地再開発事業、土地区画整理事業地区における幹線道路としての機能を有するか検証します。

### ■ 実現性を検証する項目

#### ○ 自然環境

主要な緑地、公園等を通過することによる良好な自然環境への影響について検証します。

#### ○ 道路構造

立体交差、橋梁、トンネル、擁壁等の大規模構造物による事業費への負担や地形的問題等、道路整備上の課題となる事項について検証します。

○社会環境

総合計画や景観計画等により、保全すべきとして位置付けられている歴史的街並み・文化財等への影響について検証します。

○市街地環境

通過交通等によるコミュニティ分断のおそれや、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おそれ等について検証します。

○財政環境

用地補償や工事費等の財政負担を増大させる要因について検証します。

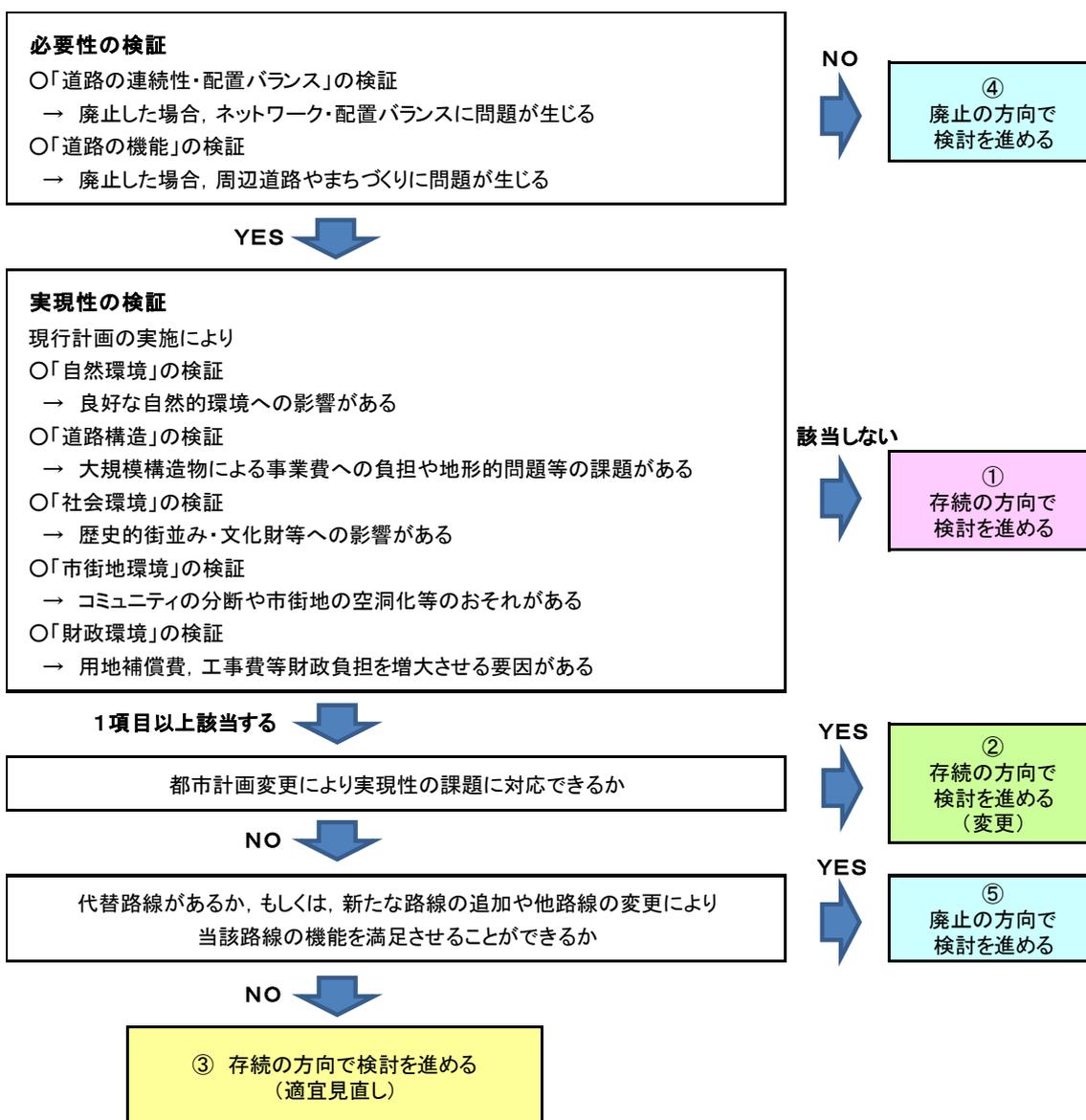


図3 必要性・実現性の検証フロー

### 【第3段階】見直しの具体的な検討

必要性・実現性の検証結果より、都市計画道路として「存続」又は「廃止」の方向性を判断し、その判断に従って見直しの具体的な内容を検討します。

#### ① 存続の方向で検討を進める

必要性・実現性ともに高いと判断された路線（区間）は、長期未着手になっている理由を整理し、実現に向けた対策を示した上で「存続」の方向で検討を進めます。

#### ② 存続の方向で検討を進める（変更）

必要性が高く、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路線（区間）は、都市計画変更により「存続」させる方向で検討を進めます。

なお、変更にあたっては、将来交通需要推計結果や土地利用状況などを踏まえ、「車線数の変更」や「線形の変更」、「幅員の変更」などの変更手法を適切に選択します。

#### ③ 存続の方向で検討を進める（適宜見直し）

必要性は高いが、都市計画の変更や代替路線の確保によって実現性の課題に対応することが困難と判断された路線（区間）は、その必要性の高さから「廃止」に向けた検討はせず暫定的に「存続」とし、適宜見直す方向で検討を継続します。

#### ④ 廃止の方向で検討を進める（必要性の検証による）

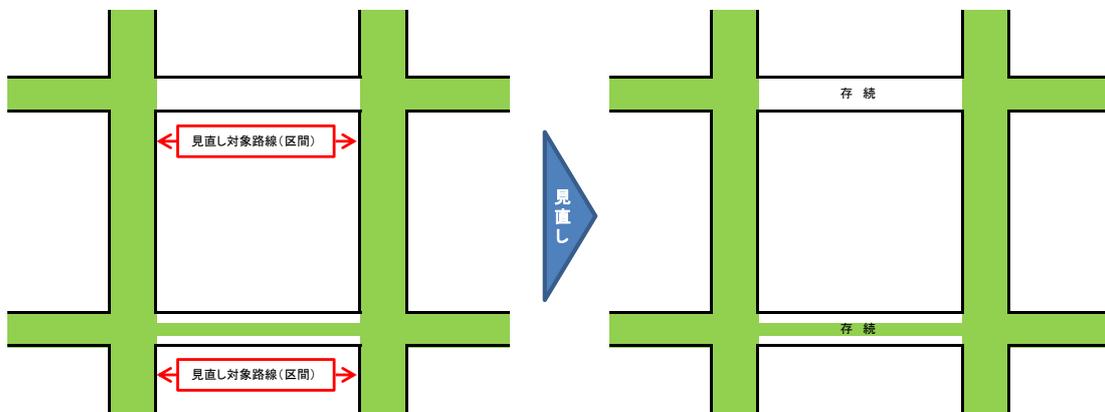
社会情勢の変化等により、必要性が低くなったと判断された路線（区間）は、「廃止」の方向で検討を進めます。

#### ⑤ 廃止の方向で検討を進める（実現性の検証による）

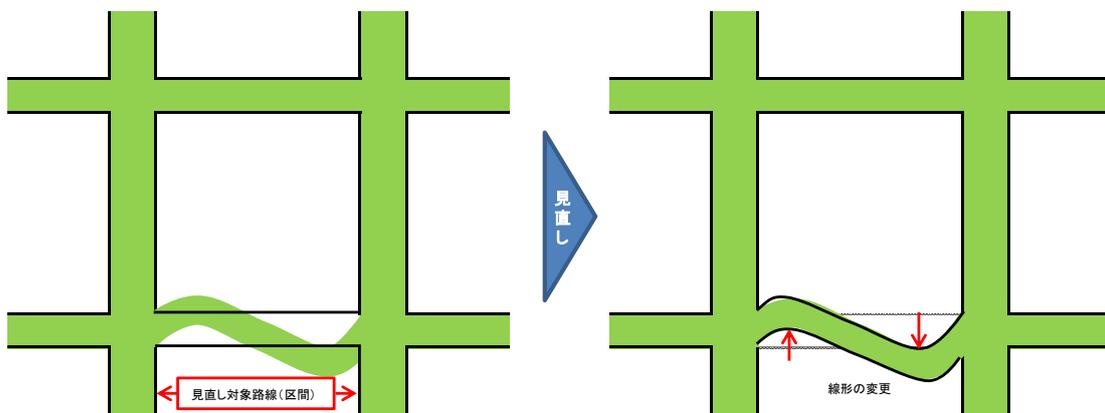
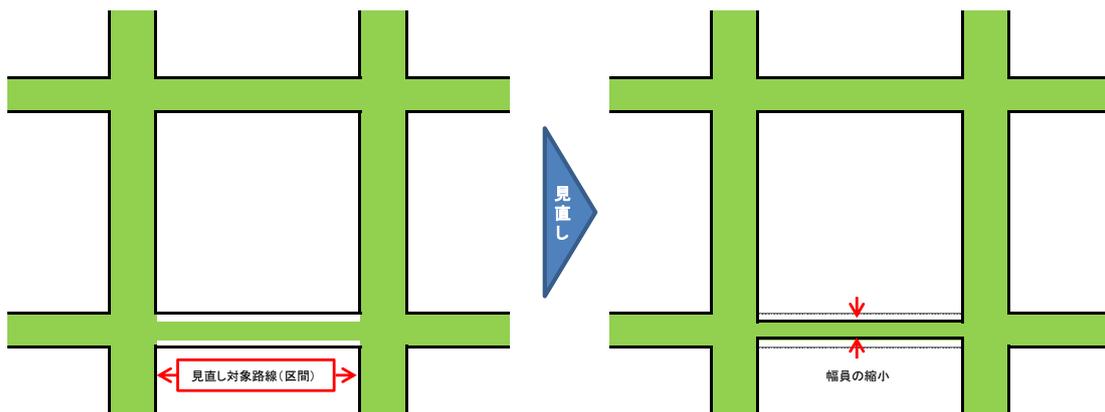
並行する代替路や新規路線の追加等により当該路線の機能を確保することが可能と判断された路線（区間）は、「廃止」の方向で検討を進めます。

※見直しのイメージ図

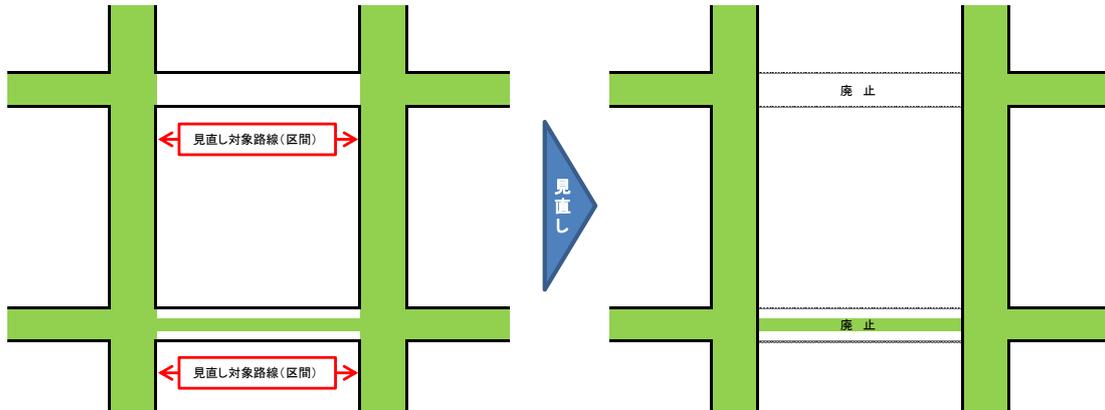
- ① 存続
- ③ 存続(適宜見直し)



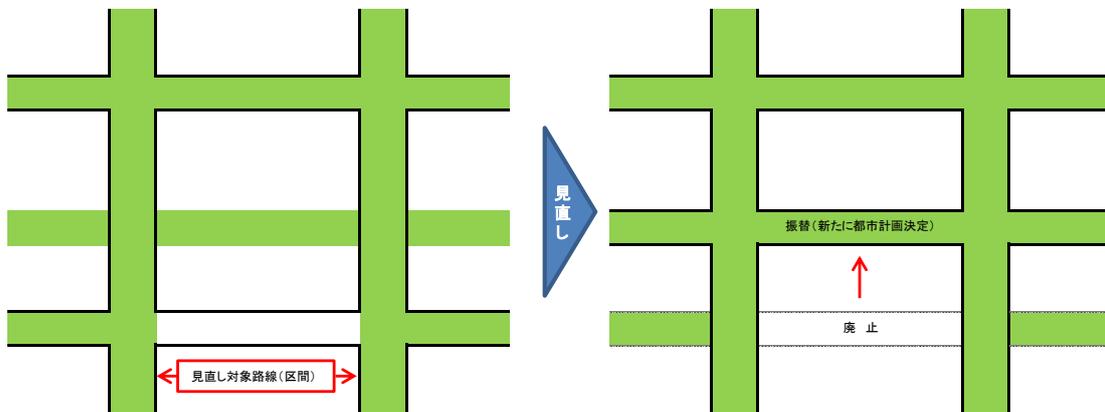
- ② 存続(変更)

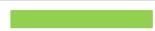


④ 廃止



⑤ 廃止(代替, 新規路線の決定など)



凡 例	
	都市計画道路
	現 道

#### 【第4段階】道路網全体の検証・評価

第3段階までに検討した個別路線ごとの見直し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おいて支障がないかを検証します。

支障がない場合は、「個別路線の見直し方針」の作成に進みます。

支障がある場合は、問題点などを整理した上で、第3段階に戻って再検討します。

#### ○将来交通需要推計の検証

将来交通需要推計において支障がないかを検証します。

主な評価の基準として、混雑度（＝交通量／交通容量）を利用します。混雑度についての一般的解釈は表2のとおりです。

表2 混雑度についての一般的解釈

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。

#### ○道路密度の検証

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、支障がないかを検証します。

検証の際は、旭川市都市計画マスタープランで設定されている12の地域区分ごとに用途地域の割合を整理し、見直し前後の道路密度を比較します。

望ましい道路密度の一般的な目安は、「都市計画マニュアルⅡ」より、住宅地：4 km/km<sup>2</sup>、商業地：5～7 km/km<sup>2</sup>、工業地：1～2 km/km<sup>2</sup>とし、住宅地、商業地及び工業地を含んだ市街地全体として、幹線街路・補助幹線街路の密度は、おおむね3.5 km/km<sup>2</sup>とします。

## 5 見直しの進め方

### (1) 都市計画決定までの流れ

「都市計画道路の見直しの考え方」に基づき「個別路線の見直し方針」を策定します。方針に住民の意向を的確に反映できるよう、方針作成段階で必要な情報を広く公開し、住民の意見を把握します。

「個別路線の見直し方針」において「存続」又は「存続（適宜見直し）」とされた路線（区間）については、ここで見直しが完了します。

また、「存続（変更）」又は「廃止」とされた路線（区間）については、都市計画法に基づき関係機関との協議・調整を行い、地元関係者への説明を通じて合意形成を図った上で手続きを進め、都市計画（案）の縦覧、専門家や市民の代表者により構成される都市計画審議会での議論を経て「存続（変更）」又は「廃止」が都市計画決定され、見直しが完了します。

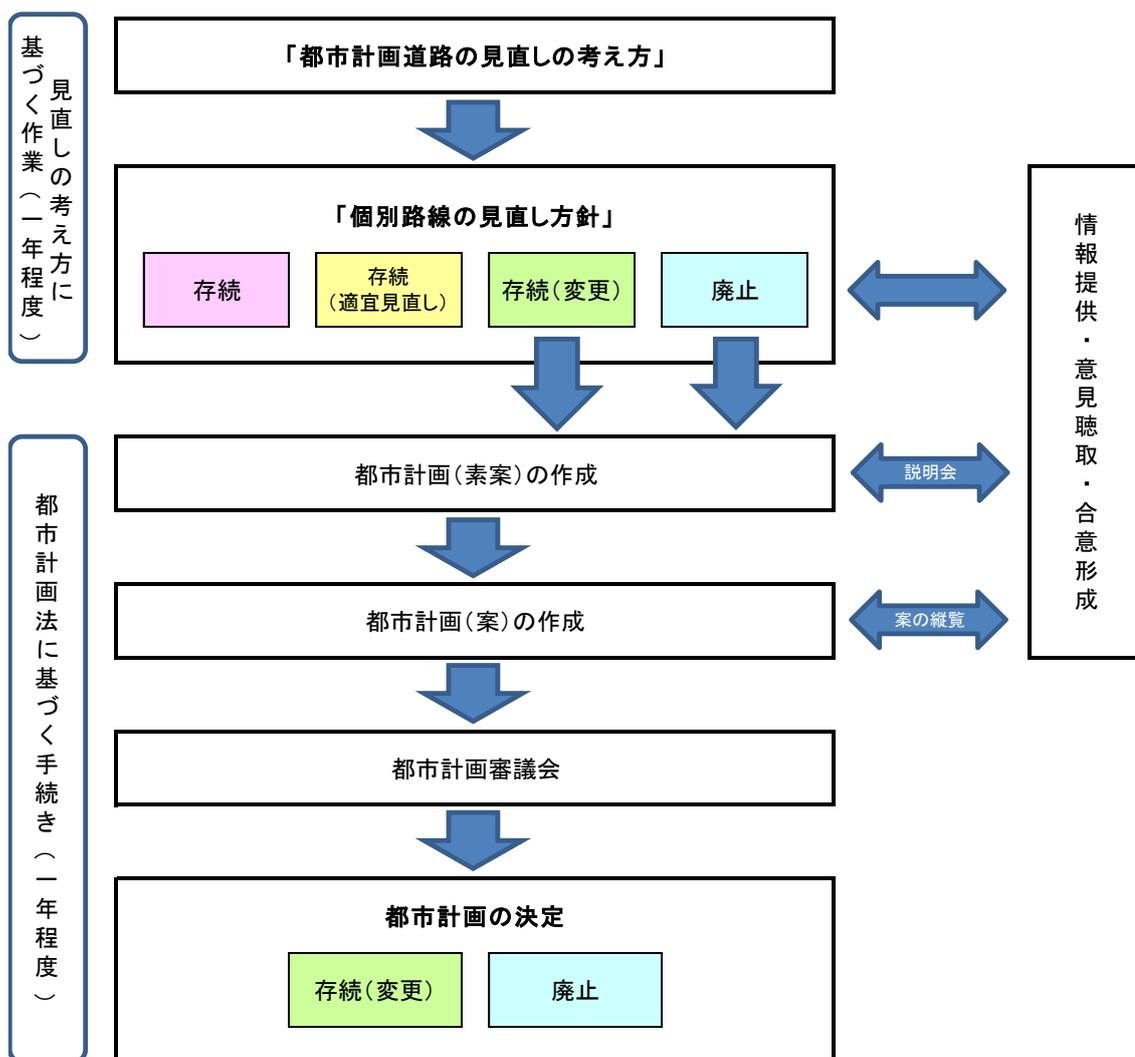


図4 都市計画決定までの流れ

## (2) 見直しの頻度

未着手の路線（区間）が都市計画決定後30年経過する時点で、「旭川市都市計画道路の見直しの考え方」に基づいてその路線（区間）の見直しの方向性を検討します。

また、社会経済情勢の変化に対応したものとすることが望ましいことから、おおむね10年間隔を目処に未着手となっている路線（区間）全体の見直しを実施することとします。

# 参 考 资 料

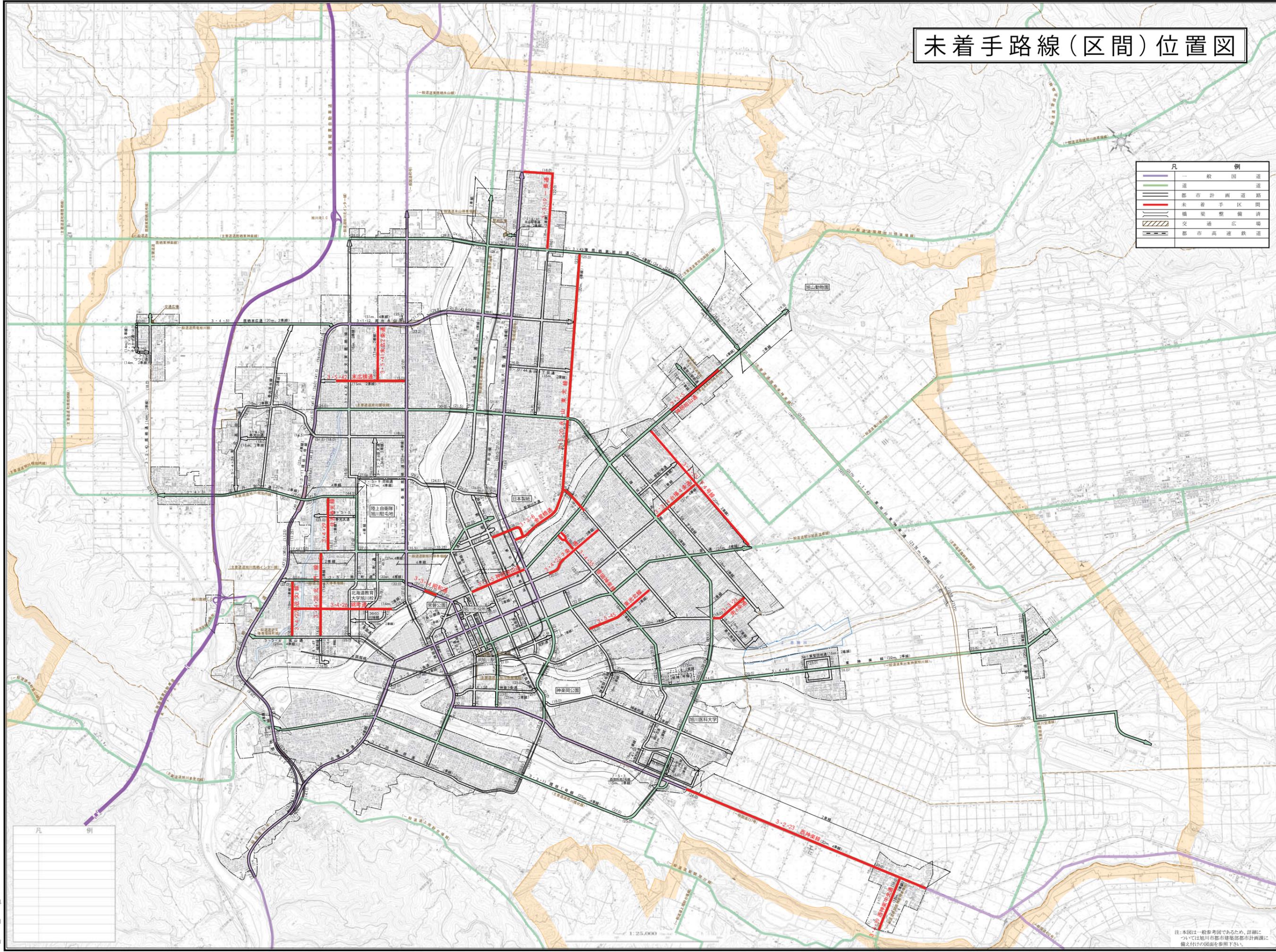
## 未着手路線(区間)一覧

道路番号	道路名称	延長 (m)	幅員 (m)	未整備区間				
				起点	終点	延長(m)	幅員(m)	決定年
3・3・4	台場4条通	12,580	27	豊岡4条7丁目	東旭川町下兵村	1,040	22	S47
3・3・5	神居旭山通	12,460	22	9条通10丁目	9条通18丁目	1,180	22	S47
				東旭川南1条4丁目	東旭川南1条7丁目	1,240	22	S47
3・3・8	金星橋通	5,710	27	東7条4丁目	大雪通2丁目	270	21~32	S47
				大雪通2丁目	新星町	1,440	21~44	S47
3・3・14	昭和通	3,060	27	常盤通3丁目	本町1丁目	240	22	S47
3・3・19	一番通	5,360	28	永山6条19丁目	永山3条24丁目	2,070	18~28	S47
3・3・20	永山東光線	8,090	22	永山町9丁目	永山10条5丁目	3,300	22	S47
				永山10条4丁目	豊岡12条3丁目	2,200	26~48	S47
3・3・21	南6条通	5,220	22	東光15条5丁目	東光16条7丁目	810	18	H5
3・2・23	西神楽線	10,160	32	西神楽1線6号	西神楽南2条1丁目	4,960	24~25	S47
3・4・25	7条通	2,440	20	7条通22丁目	豊岡7条3丁目	1,340	20	S47
3・4・26	錦町通	2,300	16	川端町3条4丁目	錦町19丁目	2,000	16	S47
3・4・27	近文線	1,090	18	緑町19丁目	旭町1条19丁目	1,090	18	S47
3・4・28	北門線	1,620	16	緑町15丁目	大町2条15丁目	1,620	16	S47
3・4・29	住吉春光線	1,060	16	住吉町4条	春光町2区6条	1,060	16	S47
3・4・35	豊岡神楽線	4,390	18	豊岡11条1丁目	豊岡8条1丁目	440	18	S47
3・4・39	西神楽中央通	1,100	18	西神楽北1条2丁目	西神楽1線13号	1,100	18	S47
3・5・41	末広2条通	1,080	15	末広2条7丁目	末広2条12丁目	1,080	15	S47
3・5・42	末広横通	1,670	15	末広1条7丁目	末広5条7丁目	1,400	15	S47
3・5・45	東光北線	1,450	15	南3条通24丁目	東光4条3丁目	1,450	15	S47
3・4・55	下4号線	2,990	20	東旭川南1条1丁目	東旭川町共栄	2,990	20	H5

※ 現在事業中の路線(区間)は除く

# 未着手路線(区間)位置図

凡 例	
	一般国道
	道
	都市計画道路
	未着手区間
	橋梁整備区
	交通広場
	都市高速鉄道



凡 例	
	一般国道
	道
	都市計画道路
	未着手区間
	橋梁整備区
	交通広場
	都市高速鉄道

注:本図は一般参考図であるため、詳細に  
ついては旭川市都市建設部都市計画課に  
備え付けの図面を参照下さい。