別 冊

美幌町長期未着手都市計画道路の見直し方針（案）

令和８年２月

美　幌　町

美幌町長期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．幹線系道路の管理者区分 2

３．都市計画道路の分類 3

４．都市計画道路の整備状況 5

５．都市計画道路の見直しの方法 7

６．見直し検討区間の抽出【ステップ１】 8

７．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）見直しの方向性の検討【ステップ４】 14

８．見直し方針の策定【ステップ５】 16

９．道路網全体の検証【ステップ６】 19
（１）将来交通量の検証 19
（２）幹線街路網密度の検証 21

１０．今後の都市計画変更手続きに向けて 24

１．本方針の目的と背景

都市計画道路は、既成市街地又は将来市街地が予定される地域において、都市計画施設として都市計画法に基づき決定され、都市の形態や骨格を形づくる役割を担います。

本町の都市計画道路は、現在まで 14 路線 21,680ｍが計画決定され、このうち 12,450ｍが整備済となっていますが、残り約 4 割に相当する 7 路線 9,230ｍが未整備となっています。

一方、人口減少・高齢化の進展、持続可能な地域社会やコンパクトなまちづくりの取組など、本町を取り巻く状況の変化を踏まえると、都市計画道路の必要性を今一度再検証することが必要であり、未整備の道路については、適切な見直しを行っていくことが求められています。

こうした状況のもと、国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会は、今後の道路行政の改革の方向性を検討した中間報告（平成 14 年 8 月）の中で、都市計画道路については「今後の都市の取り巻く状況変化や、めざすべき将来都市像に的確に対応するよう、追加・廃止・現状維持などの必要な見直しを早期に実施する必要がある」と指摘しました。

これを受け、国土交通省は「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、長年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」との考えのもと、都道府県が都市計画道路の見直しガイドラインを策定し、市町村を支援する考えを示しました。

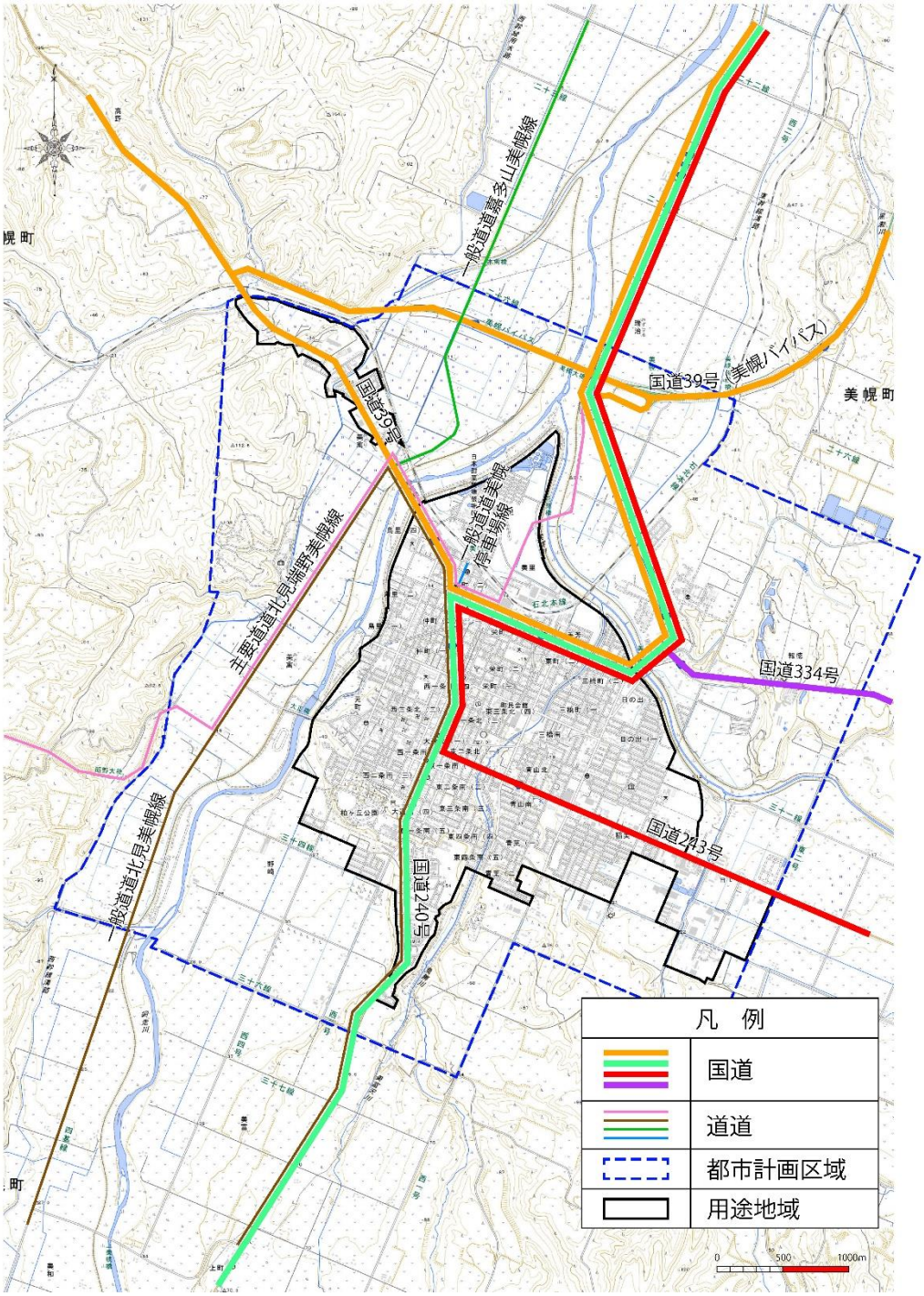
これにより北海道では、都市計画道路のあり方についてめざすべき方向を示し、長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順を示す「都市計画道路の見直しガイドライン」（平成 19 年 2 月）を策定しました。

以上のことから、令和 7 年 3 月に策定した「美幌町コンパクトなまちづくり計画」に基づくとともに、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を踏まえ、『美幌町長期未着手都市計画道路の見直し方針』を策定し、未整備となっている都市計画道路について計画の見直しを行うものです。

２．幹線系道路の管理者区分

都市計画区域内では、国道が 39 号、240 号、243 号、334 号の 4 路線、道道が主要道道北見端野美幌線、一般道道北見美幌線、一般道道嘉多山美幌線、一般道道美幌停車場線の 4 路線が指定されており、本町の都市計画道路と深く関係し幹線系道路を構成しています。

図表-1　国道及び道道の指定状況



３．都市計画道路の分類

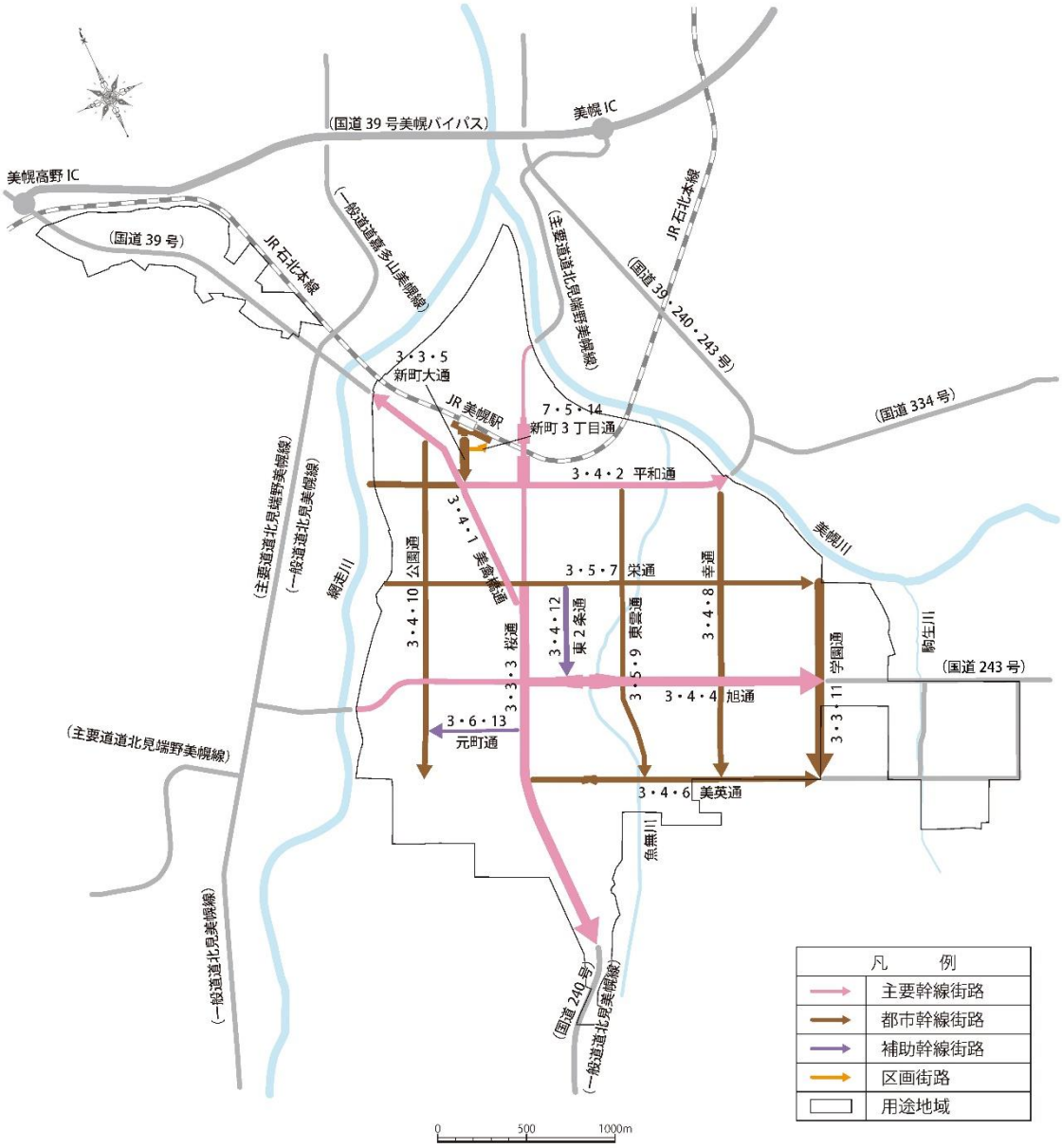
都市計画道路は、その交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路)、区画街路、特殊街路に区分され、その内容は下表のとおりです。

本町では現在、国道関連を中心として 4 路線が主要幹線街路に該当し、ほか 8 路線が都市幹線街路、2 路線が補助幹線街路、1 路線が区画街路に位置付けられ、それぞれ都市計画決定されています。

図表-2　都市計画道路の交通機能による分類

道路の区分		道路の機能等	該当する都市計画道路
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	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。	3・4・1　美禽橋通 3・4・2　平和通（国道39号 ・240号・243号区間） 3・3・3　桜通 3・4・4　旭通
	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・4・2　平和通（町道区間） 3・3・5　新町大通 3・4・6　美英通 3・5・7　栄通 3・4・8　幸通 3・5・9　東雲通 3・4・10　公園通 3・3・11　学園通
	補助幹線街路	主要幹線街路又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・4・12　東２条通 3・6・13　元町通
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。	7・5・14　新町３丁目通
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	該当なし

図表-3　都市計画道路の配置と道路区分



４．都市計画道路の整備状況

令和７年現在において、本町の都市計画道路は 14 路線、延長 21,680ｍが都市計画決定され、このうち 12,450ｍが整備済みであり、整備率は 57.4％となっています。

現在事業中の区間は存在せず、未着手区間を含む路線は７路線、うち 9,230ｍが未着手となっており、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。

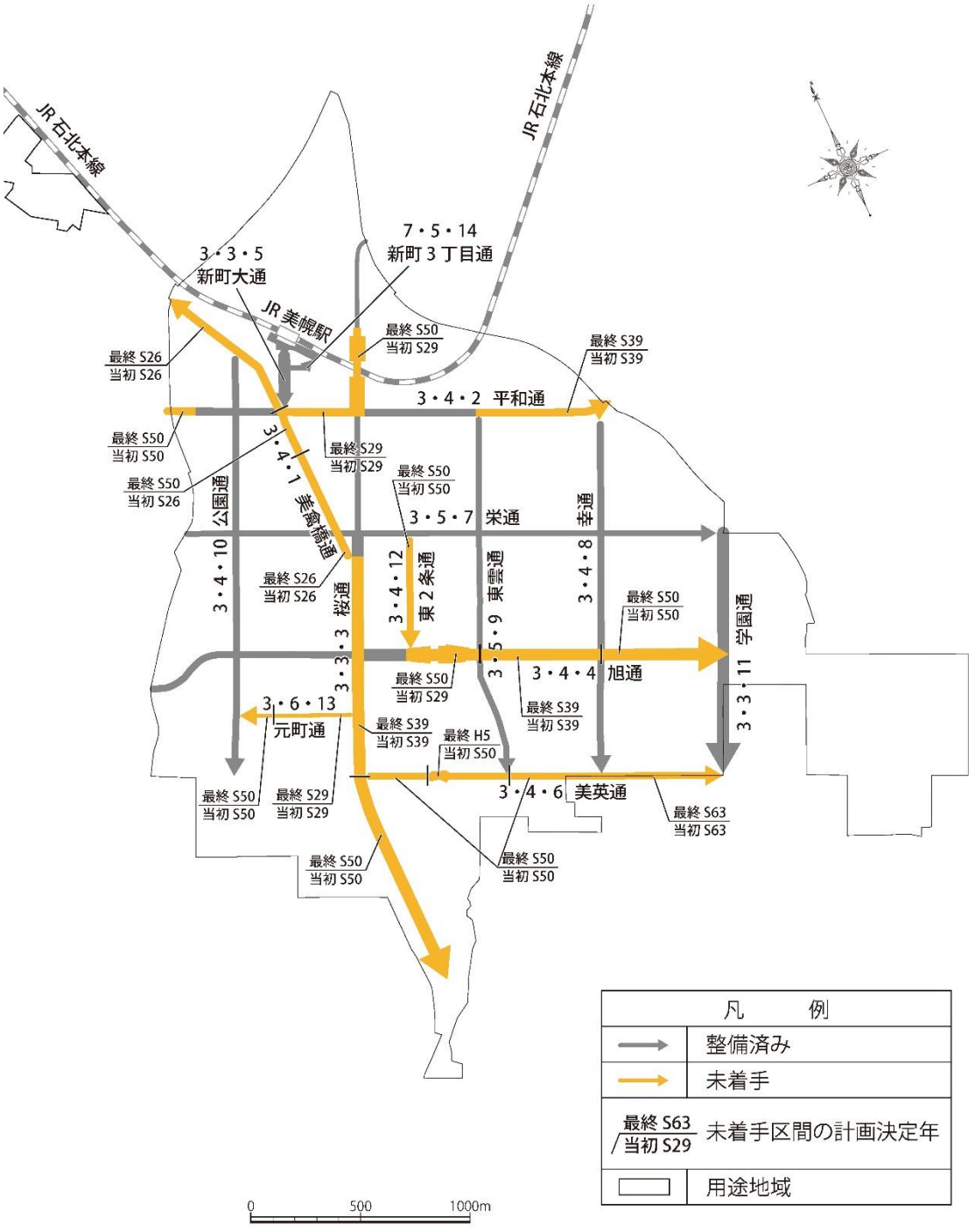
～未着手区間の例～

・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

図表-4　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・4・1	美禽橋通	1,540m	18m	2	-	-	1,540m	0%	有
3・4・2	平和通	2,050m	18m	2	930m	-	1,120m	45.4%	有
3・3・3	桜通	3,600m	22m	2	1,130m	-	2,470m	31.4%	有
3・4・4	旭通	2,650m	20m	2	1,240m	-	1,410m	46.8%	有
3・3・5	新町大通 （駅前交通広場）	280m 7,100㎡	22m	2	280m 7,100㎡	- -	- -	100% 100%	なし
3・4・6	美英通	1,630m	16m	2	-	-	1,630m	0%	有
3・5・7	栄通	2,420m	15m	2	2,420m	-	-	100%	なし
3・4・8	幸通	1,590m	18m	2	1,590m	-	-	100%	なし
3・5・9	東雲通	1,650m	15m	2	1,650m	-	-	100%	なし
3・4・10	公園通	1,950m	16m	2	1,950m	-	-	100%	なし
3・3・11	学園通	1,100m	22m	2	1,100m	-	-	100%	なし
3・4・12	東２条通	530m	16m	2	-	-	530m	0%	有
3・6・13	元町通	530m	11m	2	-	-	530m	0%	有
7・5・14	新町３丁目通	160m	14m	2	160m	-	-	100%	なし
合　計		21,680m			12,450m	0m	9,230m	57.4%	整備済路線　7 未着手含路線　7

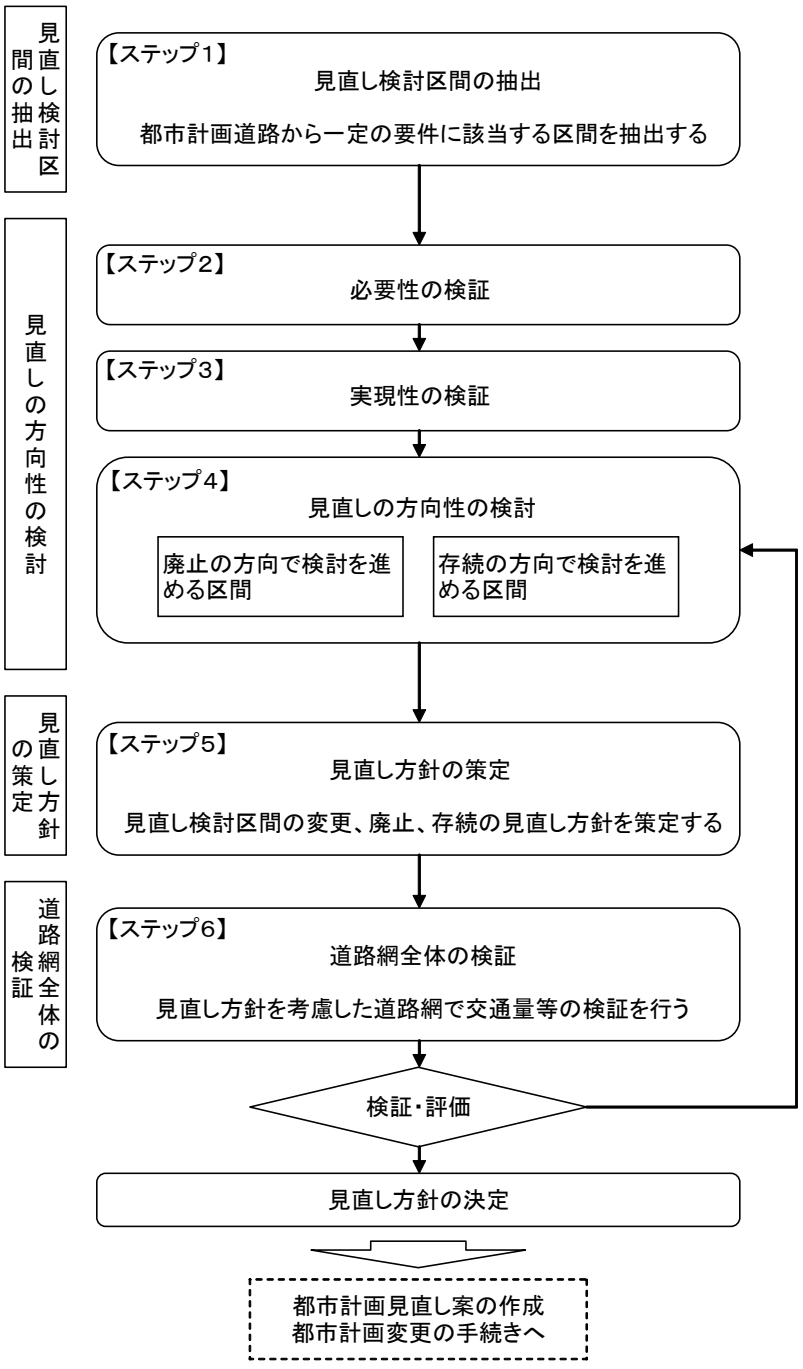
図表-5　未着手区間の位置と計画決定年



５．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」に沿って区間ごとに評価・検証を行うこととし、以下に示す見直しのフローチャートに従って進めます。

図表-6　都市計画道路の見直しフロー



６．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。

本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。

見直し検討区間の抽出条件

○都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。
○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無い区間。
○地形・地物との不整合を有するもの。
○その他個別の課題を有するもの。

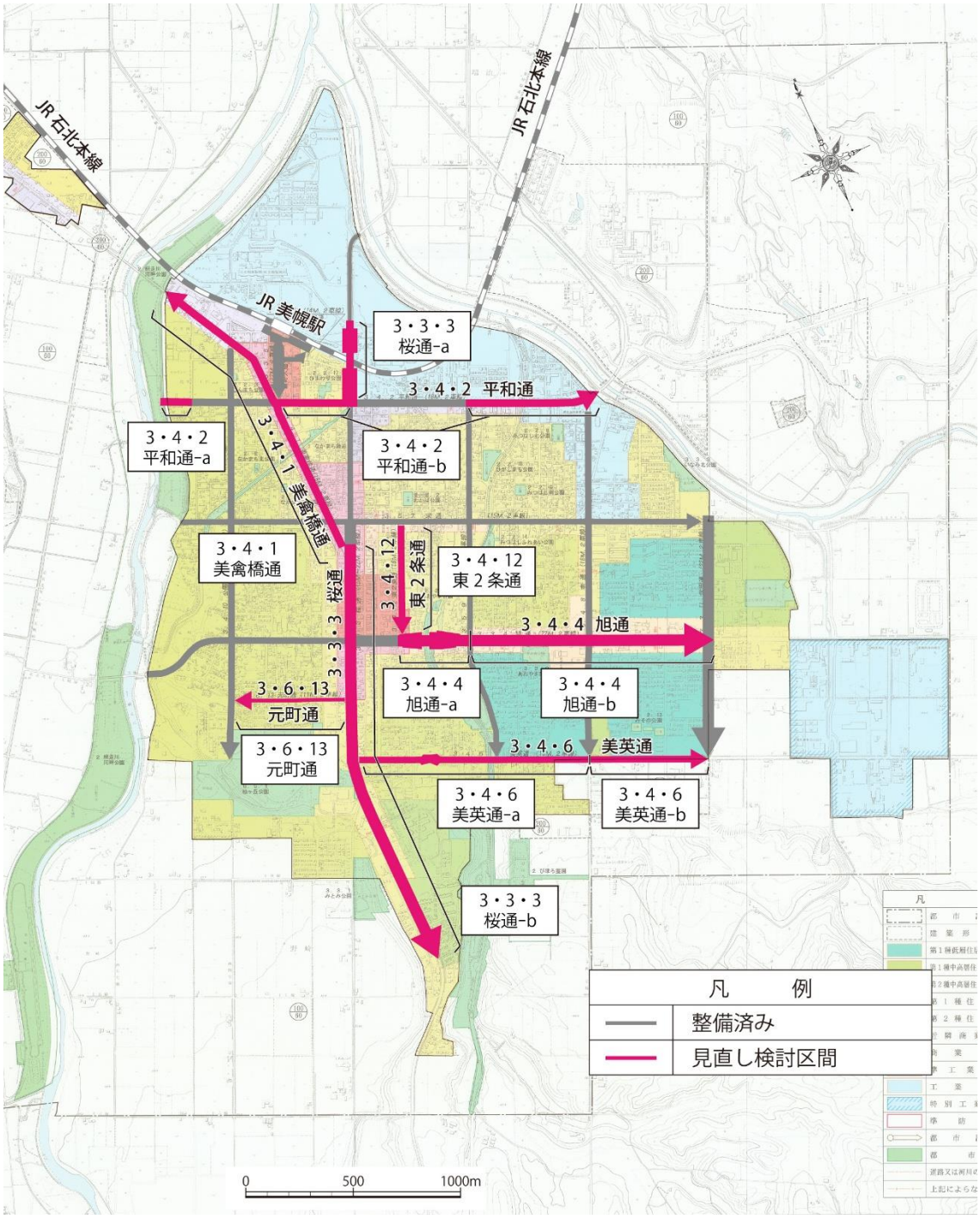
整備済みの区間は、既に都市交通を担う道路として機能していることから、見直しの対象からは除外することとします。

また、本町における未着手区間は全て幹線街路であり、いずれも計画決定後 30 年以上を経過し、かつ今後 10 年以内の事業着手の見込みも無いことから、未着手区間全てを見直し対象として設定します。

図表-7　都市計画道路の見直し検討区間

路線番号 路線名	見直し検討区間					都市計画を変更する権限	備　考
	区間細分	区間延長（m）	計画幅員（m）	決定年当初/最終	経過年数		
3・4・1 美禽橋通		1,540	18.0	S26/S50	30年以上	北海道	国道39・240・243号、主要道道北見端野美幌線、一般道道北見美幌線
3・4・2 平和通	- a	130	18.0	S50/S50	30年以上	美幌町	町道第3号道路
	- b	940	18.0	S29/S39	30年以上	北海道	国道39・240・243号、主要道道北見端野美幌線
3・3・3 桜通	- a	360	14.5-26.0	S29/S50	30年以上	北海道	主要道道北見端野美幌線
	- b	1,950	22.0	S39/S50	30年以上	北海道	国道240・243号、一般道道北見美幌線
3・4・4 旭通	- a	320	20.0	S29/S50	30年以上	北海道	国道243号
	- b	1,120	20.0	S39/S50	30年以上	北海道	国道243号
3・4・6 美英通	- a	930	16.0	S50/H5	30年以上	美幌町	町道第12・13号道路
	- b	550	16.0	S63/S63	30年以上	美幌町	町道第11号道路
3・4・12 東2条通		530	16.0	S50/S50	30年以上	美幌町	町道第101号道路
3・6・13 元町通		530	11.0	S29/S50	30年以上	美幌町	町道第104号道路

図表-8　都市計画道路の見直し検討区間



７．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付け

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、これらの密度と本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。

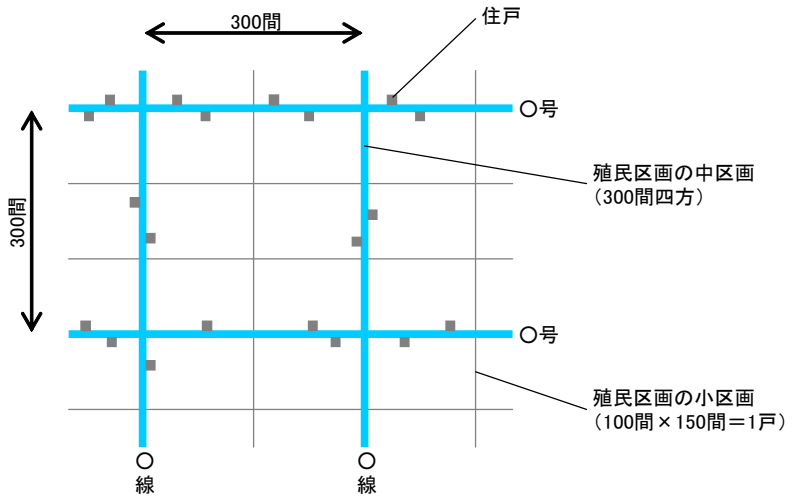
なお、本町の望ましい幹線街路網密度の設定は、現在の道路網形成において少なからず影響を与えている旧殖民区画による号線道路の配置密度を参考とし、これにより算出される「3.7 ㎞/㎢」を望ましい密度の標準とします。

－　望ましい幹線街路網密度 3.7 ㎞/㎢ の設定根拠　－

北海道の都市における道路網骨格は、明治 29 年に発布された殖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。

本町の市街地においては、鉄道や河川等により不整形な区画形状を成している部分も見られますが、おおむね上記の道路配置となっており、現在の基本となる道路網形成においては、少なからず殖民区画の影響を見ることができます。

よって、下記に示す算出方法によって得られた「3.7 ㎞/㎢」を本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。



道路延長　300間（545.4m）× 2本 ＝ 1090.8m
＝ 1.0908 km

区画面積　300間（545.4m）× 300間（545.4m）＝ 297461.16m²
＝ 0.29746116 km²

幹線街路網密度の
望ましい値　1.0908 km ／ 0.29746116 km² ＝ 3.7 km/km²

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程度を整理し、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、主要な緑地等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度を整理します。

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。

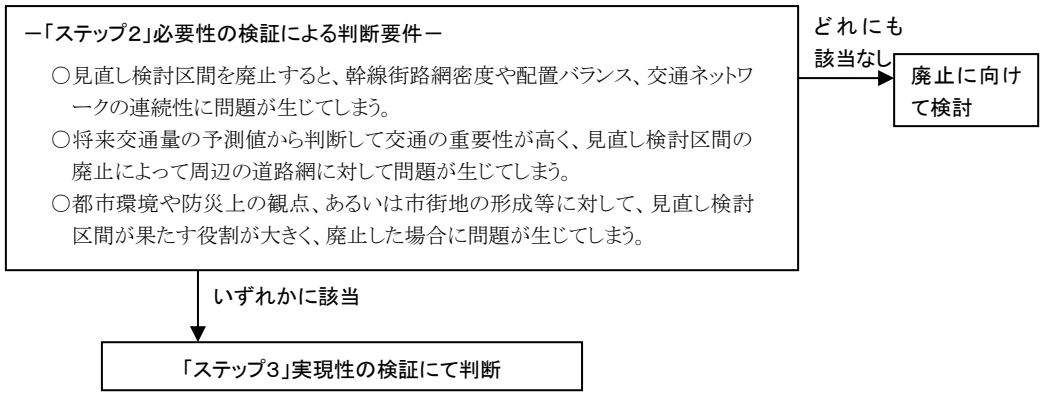
②機能を代替する路線の有無

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）見直しの方向性の検討【ステップ４】

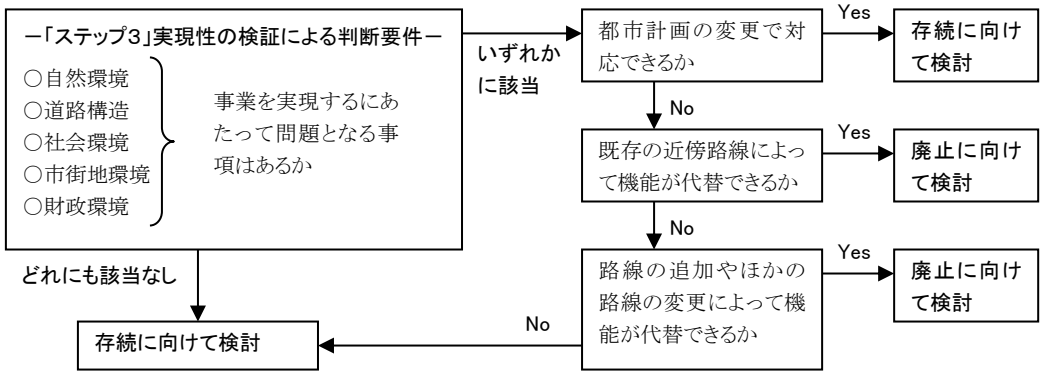
「ステップ２」の必要性の検証及び「ステップ３」の実現性の検証において整理した各項目を評価し、見直し検討区間について「廃止に向けて検討」を進めるか「存続に向けて検討」を進めるか、２つの方向性を判断します。

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。



図表-9　見直しの方向性の検討一覧【ステップ４】

路線番号 路線名	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
		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．将来的な交通需要から判断して交通機能の重要性が高く、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 「Yes」→存続に向けて検討 「No」→２．へ進む	２．既存の近傍路線によって機能が代替できるか 「Yes」→廃止に向けて検討 「No」→３．へ進む	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 「Yes」→廃止に向けて検討 「No」→存続に向けて検討		
		（問題がある場合は○）				（問題がある場合は○）									
3・4・1 美禽橋通	全線	○	○	○	ステップ３へ				○	○	Ｎｏ	Ｎｏ	Ｎｏ	存続	
3・4・2 平和通	- a （町道区間）				廃止に向けて検討	→	→	→	→	→	→	→	→	廃止	廃止区間をどこまでとするか要判断
	- b （国道区間）	○	○	○	ステップ３へ				○	○	Ｎｏ	Ｎｏ	Ｎｏ	存続	
3・3・3 桜通	- a （道道区間）	○	○	○	ステップ３へ		○		○	○	Ｎｏ	Ｎｏ	Ｎｏ	存続	
	- b （国道区間）	○	○	○	ステップ３へ						→	→	→	存続	
3・4・4 旭通	- a （橋梁区間）	○	○	○	ステップ３へ		○			○	Ｙｅｓ	→	→	存続	
	- b	○	○	○	ステップ３へ						→	→	→	存続	
3・4・6 美英通	- a				廃止に向けて検討	→	→	→	→	→	→	→	→	廃止	東雲通の接続先をどうするか要判断
	- b	○	○	○	ステップ３へ						→	→	→	存続	
3・4・12 東2条通	全線				廃止に向けて検討	→	→	→	→	→	→	→	→	廃止	
3・6・13 元町通	全線	○			ステップ３へ				○	○	Ｎｏ	Ｎｏ	Ｎｏ	存続	

８．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に示します。

図表-10　見直し方針の種別

	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。

図表-11　検討区間別の見直し方針

路線番号 路線名	見直し検討区間	見直し方針の種別	区間別の見直し方針
3・4・1 美禽橋通	全線	現計画を存続	市街地を縦貫する国道であり、区間をとおして幅員が狭く、特に歩道が十分確保されていない現状にある。交通の需要が高いだけでなく、防災や環境、市街地形成など多様な役割を担っている区間であり、都市計画道路としての重要性が高いことから、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。
3・4・2 平和通	- a （町道区間）	廃止	住宅地を横断し網走川河畔公園へ接続する路線であったが、平成 6 年に河畔公園が大々的に南側へ拡張した以降、主たる導入路は約 500m離れた栄通がその役割を担うこととなり、本路線の利用は極めて限定的となっている。また、小中一貫校の設置により沿線に位置する北中学校が廃校となる見込みであり、幹線を担う都市計画道路としての必要性が将来的にも認められないため、公園通までの区間を廃止する。
	- b （国道区間）	現計画を存続	市街地を縦貫する国道であり、区間をとおして幅員が狭く、特に歩道が十分確保されていない現状にある。交通の需要が高いだけでなく、防災や環境、市街地形成など多様な役割を担っている区間であり、都市計画道路としての重要性が高いことから、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。
3・3・3 桜通	- a （道道区間）	現計画を存続	ＪＲ石北本線を横断し美幌ＩＣへ接続する道道の一部であり、現状は踏切交差となっている。交通の安全確保の観点から鉄道とは立体交差が原則であるため、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。
	- b （国道区間）	現計画を存続	市街地を縦貫する国道であり、計画幅員にわずかに満たない区間と歩道が十分確保されていない区間が混在している現状にある。交通の需要が高いだけでなく、防災や環境、市街地形成など多様な役割を担っている区間であり、都市計画道路としての重要性が高いことから、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。

3・4・4 旭通	- a （橋梁区間）	現計画を存続	旧国鉄相生線と立体交差する国道であり、区間をとおして幅員が狭く、特に歩道が十分確保されていない現状にある。交通の需要が高いだけでなく、防災や環境、市街地形成など多様な役割を担っている区間であり、都市計画道路としての重要性が高いことから、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。
	- b	現計画を存続	市街地を縦貫する国道であり、区間をとおして幅員が狭く、特に歩道が十分確保されていない現状にある。交通の需要が高いだけでなく、防災や環境、市街地形成など多様な役割を担っている区間であり、都市計画道路としての重要性が高いことから、現計画を存続することとし、道路管理者と事業推進に向けた調整を継続して行う。
3・4・6 美英通	- a	廃止 ＋ 継続検討	現道が存在しない区間が多く、かつ縦断・横断ともに高低差が影響し、事業化が難しい区間である。街路網の配置密度は低めではあるものの、本区間の南側一帯は、今後居住を誘導しない方向であり、美幌中学校も移転済みとなっている。よって、幹線街路としての必要性が低く、加えて土砂災害警戒区域が存在する状況も鑑みて廃止する。ただし、東雲通の接続先が失われてしまうため、東雲通から幸通までの区間については、今後の交通動向を見極めつつ継続検討していく。
	- b	現計画を存続	用途地域の外郭を成す道路の一部であり、区間をとおして幅員が狭い現状にある。用途地域の外側にも都市的土地利用が進みつつあることから、歩道の両側設置を基本に現計画を存続することとし、事業推進に向けた調整を継続して行う。
3・4・12 東 2 条通	全線	廃止	かつては沿道に公共施設が多数立地していたが、現在は役場のみとなっており、将来的にも補助幹線としての交通機能が必要とされていない状況にある。よって、路線全体を廃止し、現状で道路中心の食い違いが生じている問題は、個別の交差点改良により対応していく。
3・6・13 元町通	全線	現計画を存続	計画幅員が 11ｍの補助幹線街路であり、都市計画道路としての重要性は高くないが、幹線街路網密度が低いため安易に廃止することは好ましくない。付近に新たなルートを検討することは難しいことから、現計画を存続することとし、事業推進に向けた調整を継続して行う。

９．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

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します。ただし、本町においては、都市交通調査等を実施していない小規模な都市であることから、道路交通センサス等による既往の現況交通量を参考に検証を行います。

見直し方針にて廃止することとした平和通、美英通、東２条通は、過去の交通量調査で 600～1,200 台/12h 程度であり、今後交通量が増加に転じるような要因はなく、かつ都市計画道路として廃止した場合においても現道等が存在することから、周辺街路網への影響は生じないものと考えます。

また、方向的に廃止路線と競合関係にある路線の交通量は、以下のとおりであり、混雑度においても混雑の時間帯が増加する 1.25 以上に対して最大 0.78 と低い値であり、交通容量に対してかなり余裕がある状況となっています。

よって、平和通及び美英通の一部区間、東２条通の廃止は、美幌町を取り巻く将来交通量が変化したとしても問題が生じないレベルであると判断します。

図表-12　競合路線の混雑度

見直し検討区間	廃止区間	方向的に廃止区間と競合関係にある路線		
		路線名	交通量(台/12h)	混雑度
平和通-a	公園通までの区間を廃止	国道39号	5,772	0.52
美英通-a	桜通～東雲通間を廃止	国道243号	5,876	0.78
東2条通	路線全体を廃止	国道240号	1,756	0.35

※国道39号、国道240号は、令和3年度道路交通センサスの公表値。
国道243号は、センサスが郊外値のためH28町独自調査(旭通)を使用した算定値。

図表-13　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。

※日本道路協会「道路の交通容量」をもとに作成

（２）幹線街路網密度の検証

区間の変更や廃止によって幹線街路網密度に問題が生じることはないか、市街地全体の密度を算定して検証を行います。

見直し前の現状の都市計画決定における幹線街路網密度は、以下のとおり 2.88 km/km^2 であり、一方、見直し実施後の値は、平和通、美英通の一部区間及び東２条通の廃止によって 2.68 km/km^2 と算定され、密度の減少量はわずかとなります。

また、望ましい密度の標準値とした 3.7km/km^2 に対して、見直し前であっても道路網全体が 2.88 km/km^2 と低い値であることに関しては、本来用途地域が指定されていながら都市計画道路が決定されていない地区の存在が原因であり、今後、国道 39 号の美禽地区（北見方面）、国道 243 号の稲美地区（美幌峠方面）において、用途地域の範囲内の国道区間を都市計画決定していく予定であることから、これによって全体の密度は改善してくことが見込まれています。

【見直し前】

幹線街路延長 ／ 用途地域 ＝ 全体の幹線街路網密度

21.52 km ／ 7.47 km^2 ＝ 2.88 km/km^2

【廃止区間の延長】

平和通-a	300	m	＝ 0.30	km
美英通-b	650	m	＝ 0.65	km（桜通～東雲通間）
東２条通	530	m	＝ 0.53	km
合計			1.48	km

【見直し後】

幹線街路延長（廃止区間除く） ／ 用途地域 ＝ 全体の幹線街路網密度

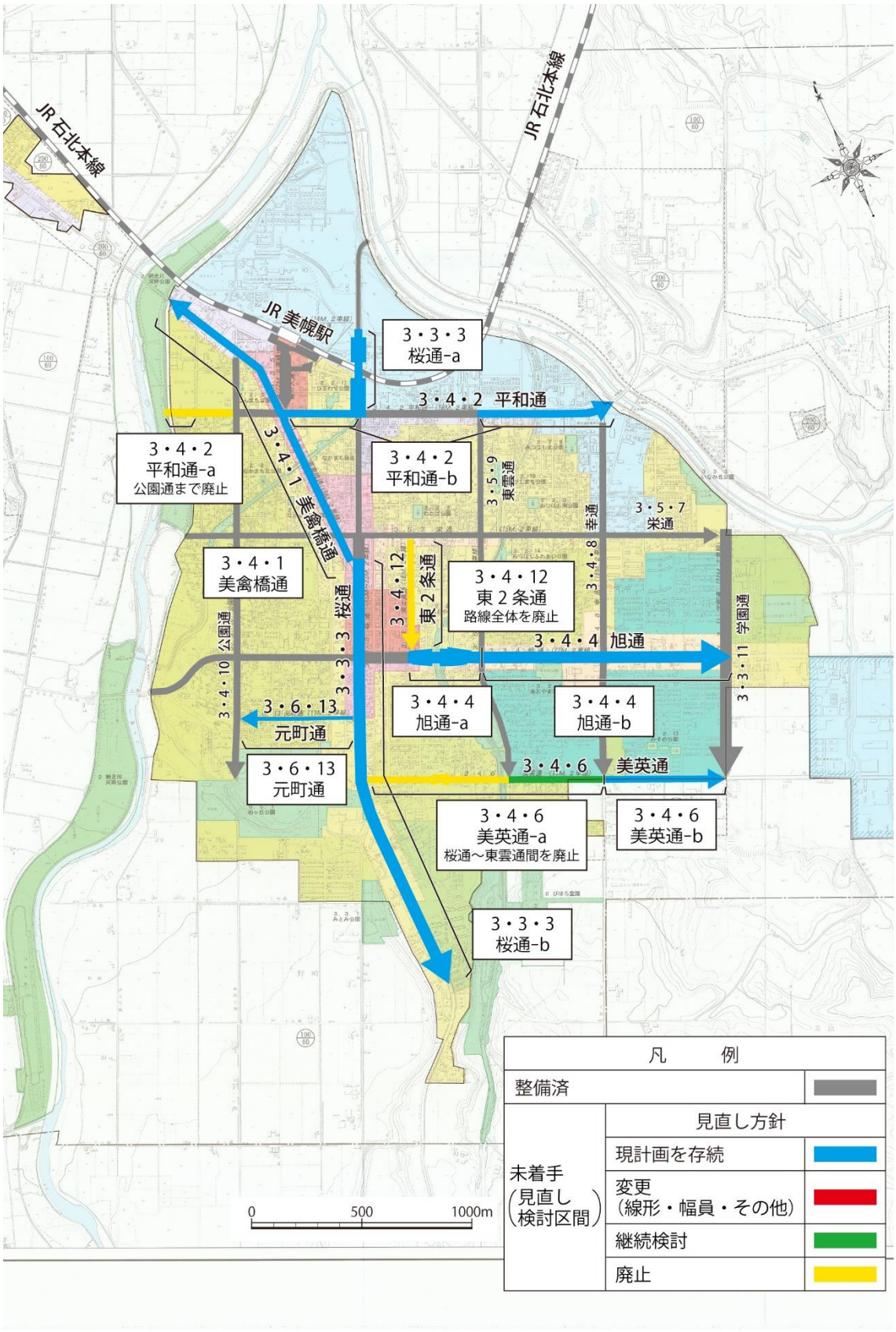
(21.52 km － 1.48 km) ／ 7.47 km^2 ＝ 2.68 km/km^2

以上のとおり、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、本町における長期未着手都市計画道路の見直し方針を図表 14 に示すとおり定めます。

図表-14　長期未着手都市計画道路の見直し方針

路線番号 路線名	見直し 検討区間	見直し方針の種別				都市計画変更 による対応
		現計画を存続	変更	継続検討	廃止	
3・4・1 美禽橋通	全線	●				
3・4・2 平和通	- a （町道区間）				●	公園通までの区間を廃止
	- b （国道区間）	●				
3・3・3 桜通	- a （道道区間）	●				
	- b （国道区間）	●				
3・4・4 旭通	- a （橋梁区間）	●				
	- b	●				
3・4・6 美英通	- a			●	●	桜通～東雲通間を廃止
	- b	●				
3・4・12 東 2 条通	全線				●	路線全体を廃止
3・6・13 元町通	全線	●				

図表-15　長期未着手都市計画道路の見直し方針図



１０．今後の都市計画変更手続きに向けて

今後、本方針に基づき区間ごとに具体的な「都市計画変更の手続き」に移行していく予定ですが、区間によっては関係してくる施設管理者等が異なるため、これら関係機関との協議・調整を十分に図りながら手続きを進め、可能な区間から順次見直しの対応を進めます。

一方、地域住民や関係権利者等においては、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」に基づく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。

なお、本方針の進行管理を継続的に図るため、おおむね 5 年後を目途に見直し方針に示した都市計画変更が実施できたか確認する機会を設けるとともに、10 年経過後においても未着手のままとなっている区間が存在する場合は、再度必要な検証を実施することにより本方針の改訂を行います。