

岩見沢市長期未着手都市計画道路の見直し方針

平成21年5月

岩見沢市

目次

1. 見直しの目的	1
2. 都市計画道路の現状と課題	2
・都市計画道路整備状況図	3
3. 見直しの進め方	4
4. 見直し方針の策定作業	4
(1) 見直し対象路線(区間)の抽出	
(2) 見直しの方向性の検討	
(3) 見直し方針の策定	
(4) 道路網全体の検証	
5. 見直し方針の策定	16
6. 今後の取り組みについて	18

1. 見直しの目的

岩見沢市の都市計画道路は、昭和26年(1951年)に決定されて以来、数次の変更を経て昭和53年(1978年)に国道の整備、工業団地の整備等にもなう全面変更を行い、今日に至っています。

平成20年現在では、岩見沢で38路線、栗沢で8路線、計46路線となっており、延長約99kmが都市計画決定され、約83kmが改良済みであり、改良率は84%となっていますが、未整備区間においては、計画決定後およそ30年を経過しても整備が進まない状況にある路線が多く存在します。

現在の都市計画道路は、都市計画法(昭和43年)施行以降から高度経済成長期にその多くが定められ、人口の増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大等を前提に決定されてきましたが、近年の人口の減少、経済の低成長、市街地拡大の収束等の社会経済情勢の変化を踏まえると、その必要性に変化が生じつつある路線も存在します。

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執行を確保するために、都市計画法53条による建築制限が課せられていることから、沿線住民の方々への生活や土地の有効利用への影響を考えると、長期未着手の道路については必要に応じて見直しを行っていくことが求められています。

こうした状況の中で、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」との考えのもと、都道府県において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。

これを受け、北海道は、北海道における都市計画道路のあり方について目指すべき方向を示し、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について示す「都市計画道路の見直しガイドライン」を平成19年2月に策定しました。

岩見沢市においてもこのガイドラインに基づき、都市計画決定後長期にわたり事業未着手の都市計画道路について、これからの岩見沢市の将来都市像に沿った計画となっているかを総合的に検証・判断し、「存続」・「変更」または「廃止」の方針を策定するものです。

2. 都市計画道路の現状と課題

(1) 現状

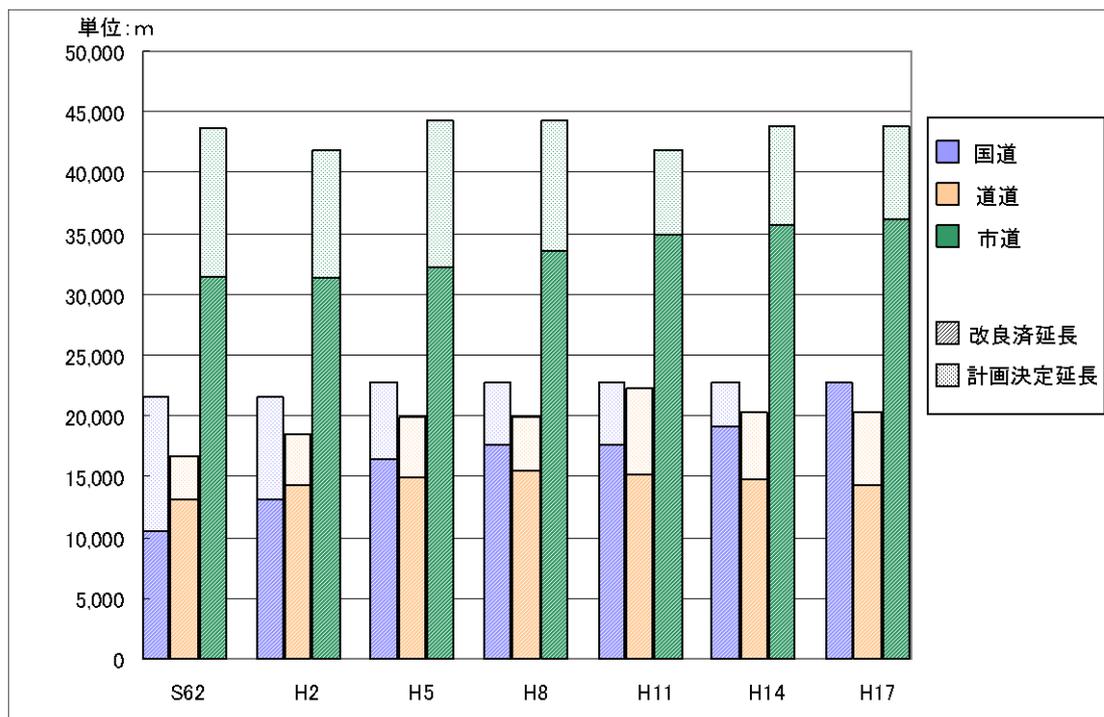
岩見沢市の都市計画道路は、昭和26年に都市計画決定されて以降、昭和53年に国道の整備、工業団地の整備等にもなう全面変更を経て、平成20年3月31日現在で、46路線、99.23kmが計画決定され、このうち83.12kmが改良済みで、改良率は約84%となっています。

(2) 課題

未着手路線のうち、都市計画決定後、およそ30年を経過している未着手路線が約15km、約9割占めており、都市計画法第53条の建築制限が長期にわたり課せられています。

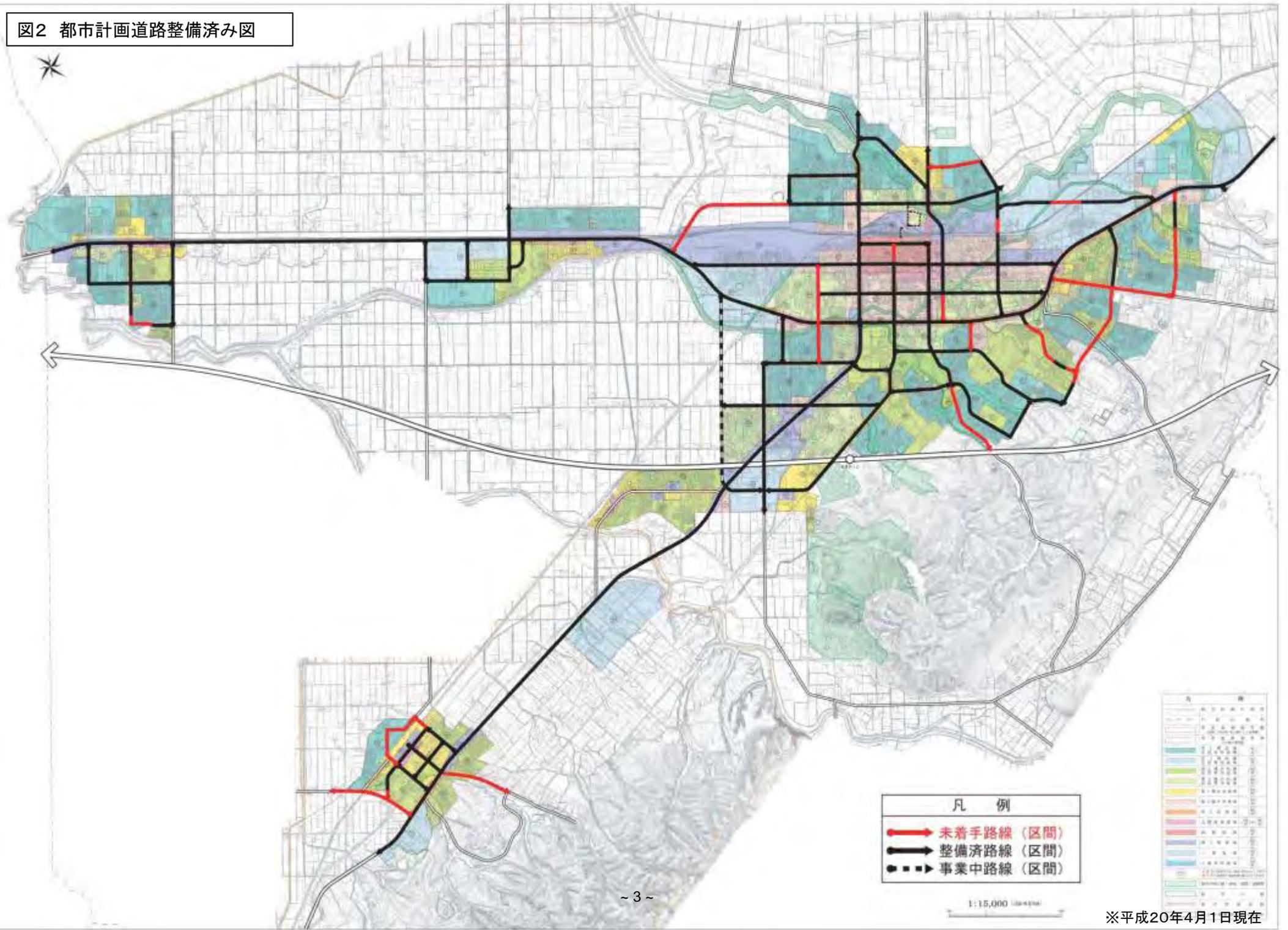
また、近年、社会経済情勢が変化する中で、長期未着手の道路については、計画決定当時に比べ、その役割や必要性に変化が生じている可能性があります。

図1 都市計画道路の整備状況



※岩見沢都市計画道路

図2 都市計画道路整備済み図



3. 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、その課程を6段階に分けて検討し、かつ、上位計画である「新岩見沢市総合計画」及び「岩見沢市都市計画マスタープラン」・「岩見沢市緑の基本計画」との整合を図りながら、対象路線(区間)の「存続」・「変更」または「廃止」の方針を策定します。

4. 見直し方針の策定作業

(1) 見直し対象路線(区間)の抽出

第1段階 見直し対象路線(区間)の抽出

下記の条件に該当する路線(区間)を、見直し検討路線(区間)として抽出します。

- 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。

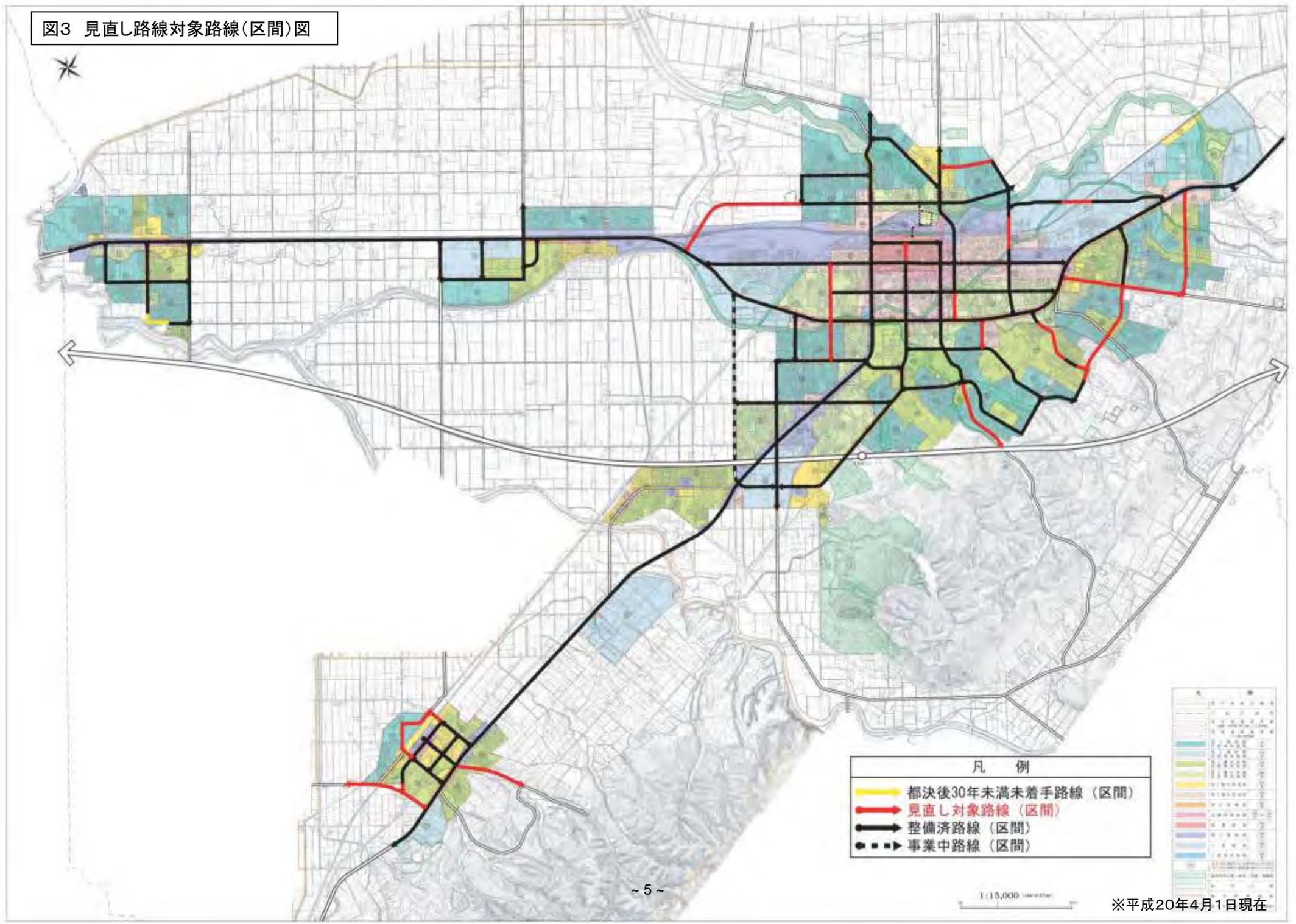
表1 見直し対象路線(区間)一覧表

路線番号・路線名称	対象区間				計画決定(当初)	経過年数※
	起点	終点	幅員(m)	延長(km)		
岩見沢都市計画道路						
3・4・6 北3条通	岩見沢市大和1条9丁目	岩見沢市北本町東10丁目	18	4,730	S26.2.10	57
3・4・10 駅前通	岩見沢市1条西5丁目1番地の4地先	岩見沢市志文町963番地の2地先	22	4,240	S26.2.10	57
3・4・11 中央通	岩見沢市1条西1丁目1番地地先	岩見沢市東山町382番地地先	18	3,110	S26.2.10	57
3・4・12 東2丁目通	岩見沢市9条東2丁目1番地の1地先	岩見沢市稔町73番地の5地先	18	2,350	S26.2.10	57
3・4・13 東通	岩見沢市東町2条1丁目	岩見沢市東町	18	2,140	S26.2.10	57
3・4・14 新東町通	岩見沢市東町678番地の2地先	岩見沢市栄町7丁目1番地地先	18	1,390	S53.9.16	30
3・4・20 西16丁目通	岩見沢市5条西16丁目5番地の6地先	岩見沢市美園4条6丁目20番地地先	16	1,260	S53.9.16	30
3・4・21 東10丁目通	岩見沢市8条東11丁目	岩見沢市稔町	18	2,820	S26.2.10	57
3・4・22 東17丁目通	岩見沢市3条東18丁目	岩見沢市日の出町	16	2,520	S53.9.16	30
3・4・23 6条通	岩見沢市5条東15丁目33番地の1地先	岩見沢市栄町7丁目1番地地先	16	1,660	S53.9.16	30
3・4・24 競馬場通	岩見沢市日の出町	岩見沢市日の出町	16	1,150	S53.9.16	30
3・4・25 東6丁目通	岩見沢市10条東6丁目6番地の1地先	岩見沢市鳩が丘2丁目248番地の2地先	16	360	S34.3.27	49
栗沢都市計画道路						
3・4・2 駅通	岩見沢市栗沢町北本町	岩見沢市栗沢町字最上	20	1,490	S57.7.8	26
3・4・3 栗沢・南幌通	岩見沢市栗沢町字南幸穂	岩見沢市栗沢町字小西	20	1,150	S57.7.8	26
3・4・4 1条通	岩見沢市栗沢町字必成	岩見沢市栗沢町字南幸穂	18	1,330	S57.7.8	26
3・4・8 必成通	岩見沢市栗沢町南本町	岩見沢市栗沢町字必成	16	950	S57.7.8	26

※平成20年4月1日現在

※栗沢都市計画道路については、計画決定後26年しか経過していませんが、当初決定が昭和56年であるため、今回、合併による都市計画区域等の統合に併せて、見直しに含めることとします。

図3 見直し路線対象路線(区間)図



(2) 見直しの方向性の検討

第2段階 必要性の検証

第1段階で抽出した「見直し対象路線(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。

[整理項目]

①現状の整理

上位計画における位置づけ、土地利用、建築規制等の状況

②計画決定時の位置づけ

見直し対象路線(区間)が計画決定時にどのような考えで決定されたか。

③整備の課題

現在の計画どおりに整備する場合の課題

④道路密度

見直し対象路線(区間)が含まれる地域の道路密度の状況

(岩見沢地区(北・南)・栗沢地区の3種類に分類)

⑤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」

⑥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ネットワーク状況及び道路間隔等の配置バランス

第3段階 実現性の検証

事業の実現性の評価は、抽出した「見直し対象路線(区間)」について、自然環境、道路構造等の物理的な項目や社会環境、市街地環境、財政環境等の社会・経済的な項目による事業への影響事項を整理し、その実現性について評価します。

[整理項目]

①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

②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

③社会環境

歴史的街並みや文化財等への影響

④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の困難な小規模残地の発生による市街地の空洞化の恐れ等

⑤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

⑥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

第4段階 見直し方針の検討

第2段階の「必要性の検証」と第3段階の「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。

第2段階の「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、第3段階の「実現性の検証」へ進み、全ての要件に該当しない場合、「廃止に向けて検討する路線(区間)」とします。

- 当該路線(区間)を廃止した場合、道路密度・配置バランスに問題が生じる。
- 将来交通需要推計結果から交通機能の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、周辺道路網に問題が生じる。
- 空間機能、市街地形成機能の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、まちづくりに問題が生じる

次に、第3段階の「実現性の検証」において、実現性の課題に対し、都市計画の変更により対応できる路線の場合は、「存続」の方向で検討を進めることとし、現在ある他の路線により当該路線の機能を代替できる場合は、「廃止」に向けて検討を進めることとします。

また、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場合は、「廃止」に向けて検討を進めることとしますが、できない場合は、「存続」とします。

(3) 見直し方針の策定

第5段階 見直し方針の策定

第4段階の「見直し方針の検討」に基づき、「廃止に向けて検討する路線(区間)」と判断される路線については、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)」と判断される路線については、必要に応じて、線形や幅員の変更など都市計画の変更の方向について検討し、各路線(区間)の課題の解消に向けた見直し方針を策定します。

表2 検証結果一覧

No.	路線番号 路線名称	対象 区間	方向性	検証結果
①	3・4・6 北3条通	大和 1-9 ～ 若松町	部分 廃止	<p>当該区間は大部分が白地地域内にあり、白地地域部分は今後の土地利用の見込みもないこと、また、国道12号バイパスとしての通過交通処理機能は、現在及び将来の交通需要面から見て必要性が低い状況にある。また、JR函館本線を横断するため、立体交差による事業費が高額となることから、廃止とする。</p> <p>また、廃止した場合の道路の代替機能については、岩見沢市都市計画マスタープランにおいて、都市内ループ道路として新設予定である、西20丁目通により機能は確保される。</p>

②	3・4・10 駅前通	1西5 ～ 4西5	存続	JR岩見沢駅や市立病院へのアクセス道路であり、車両だけでなく、歩行者や自転車の交通にも欠かせない道路である。また、平成18年に当初計画の幅員32mから22mに計画変更し、整備を推進しているため、存続とする。
③	3・4・11 中央通	東山町 ～ 東山町	延長 変更	岩見沢市中心部と栗沢町方面を結ぶ広域的幹線道路であるため、存続とし、計画どおり整備を推進する。ただし、現在用途地域を越え白地地域まで計画決定しているが、白地地域においては、今後の土地利用の見込みもなく、整備の必要性は低いことから、用途地域界まで延長を縮小する。
④	3・4・12 東2丁目通	9東2 ～ 7東3	部分 廃止	当該区間の一部は市営温水プールの駐車場内を通る道路となっていること、また、一部は現況道路幅員が4m程度しか確保されておらず、沿線には相当の住宅が張り付いており、整備の見通しが立たないことから、廃止とする。 廃止した場合においても、月形方面からの広域的な交通の流れは、4条通及び7条通で分散されるため、ネットワーク上の支障はない。
⑤	3・4・13 東通	東町 ～ 東町	存続	JR函館本線との立体交差が課題となっているが、沿線が工業用地であることから、交通需要の面からも重要な路線であり、都市内交通と通過交通の両面の役割を果たすため、存続とし、計画どおり整備を推進する。
⑥	3・4・14 新東町通	東町 ～ 栄町7	廃止	一部整備済の区間はあるが、旧幌内線跡地部分は立体交差で決定しており、また、すでに住宅地が形成されている区間もあり整備には多大な移転補償費がかかることが予想されることから、廃止とする。また、道路の機能については、当該路線西側に位置する市道界線（現況幅員約13m）が道路の代替機能を有するため、廃止についての支障はない。
⑦	3・4・20 西16丁目通	5西16 ～ 美園4-6	廃止	現況道路幅員が約9m程度しか確保されておらず、沿線には住宅が張り付いているため、整備には多大な移転補償費がかかることが予想される。また、将来交通量も多くは見込まれないため、廃止とする。廃止した場合の道路の代替機能については、岩見沢市都市計画マスタープランにおいて、都市内ループ道路として位置づけた(仮)西20丁目通の新規決定を予定しているため、その機能は確保される。
⑧	3・4・21 東10丁目通	2東11 ～元町2-9 稔町 ～稔町	存続	JR函館本線との立体交差が課題であるが、岩見沢市都市マスタープランで位置づけている、都市内ループ道路の役割を担っており、重要な路線であることから、存続とし、整備を推進する。

⑨	3・4・22 東17丁目通	日の出台 ～ 日の出町	変更	競馬場のアクセス機能を有する路線としていたが、競馬場が閉鎖となったため、整備の必要性が低下していることから、今後、競馬場の跡地利用及び岩見沢市都市計画マスタープランにおいて位置づけている都市内ループ道路の整備方針の検討と併せて見直しを行う。
⑩	3・4・23 6条通	5東15 ～ 栄町7	存続	岩見沢市中心部から三笠方面へとつながる広域的幹線道路として重要な路線であること、また、周辺に代替機能を有する路線も存在しないため、存続とする。
⑪	3・4・24 競馬場通	日の出町 ～ 日の出町	変更	競馬場のアクセス機能を有する路線としていたが、競馬場が閉鎖となったため、整備の必要性が低下していることから、今後、競馬場の跡地利用及び岩見沢市都市計画マスタープランにおいて位置づけている都市内ループ道路の整備方針の検討と併せて見直しを行う。
⑫	3・4・25 東6丁目通	10東6 ～ 鳩が丘2	廃止	現況道路幅員が約8m程度しか確保されておらず、沿線には住宅が張り付いているため、整備には多大な移転補償費がかかることが予想されることから、廃止とする。 廃止に伴う代替路線については、岩見沢市都市計画マスタープランで位置づけている、競馬場の跡地利用及び都市内ループ道路の整備の方向性が確定した段階で、検討を行う。
⑬	西20丁目通	北3西20 ～ 9条西21	新規	当該路線は、岩見沢市都市計画マスタープランにおいて都市内ループ道路の形成を図るため、優先的に整備を進めることとしている新たな路線であるため、都市内ループ道路の都市計画道路未決定区間において、新規都市計画決定を行う。
⑭	(栗沢) 3・4・2 駅通	東本町 ～ 最上	幅員 変更	当該区間の地域人口は減少傾向にあり、自動車及び歩行者の交通量も減少していることから、現計画断面(計画幅員20m)での整備の必要性は低下しているため、用途地域、白地地域双方において、適正な幅員に変更する。(用途地域幅員14m、白地地域幅員11m)
⑮	(栗沢) 3・4・3 栗沢・南幌 通	南幸穂 ～ 小西	廃止	当該路線周辺の市街化の発展は見込まれず、さらにJR室蘭本線との立体交差による事業費も高額となることから、廃止とする。
⑯	(栗沢) 3・4・4 1条通	必成 ～北本町 南本町 ～南幸穂	存続	栗沢町の市街地と岩見沢・江別方面を結ぶ主要なアクセス道路としての機能を確保する必要があることから、存続とする。
⑰	(栗沢) 3・4・8 必成通	本町 ～ 必成	線形 変更	ほぼ全線が未整備区間であるが、栗沢8号線から1条通の区間は計画幅員には満たないが、道路事業により整備されており、拡幅整備の必要性は低下している。よって、道路の線形を栗沢8号線から用途地域界まで変更し、整備の向上を図る。

(4)道路網全体の検証

第6段階 道路網全体の検証

第5段階で策定された見直し方針に基づき、都市計画道路網の見直しを行った場合、岩見沢市全体で都市計画道路網の将来交通需要推計上支障が生じないかを検証し、さらに、道路密度についても支障が生じないかを検証します。

①将来交通需要推計の検証

将来交通需要推計(平成42年)は、平成11年道路交通センサス結果及び平成17年道路交通センサスの速報値を基に、平成17・18年に行った交通量調査結果により修正・補正し、現況交通量推計を算出した後、将来の伸び率を勘案し、算出しています。

この資料に基づき、都市計画道路の見直しを行った場合の交通量の変化を推計し、見直し前後を比較検証します。

②将来交通需要推計からの評価

将来交通需要推計からの評価は、混雑度(混雑度=交通量/交通容量)の変化で行うこととします。

「都市計画道路の見直しガイドライン」では、都市における混雑度としての評価基準を1.25としており、見直し検討路線の計画変更を行っても、混雑度1.25未満であれば、交通量的には計画変更を行っても良いと判断しています。

表3は混雑度についての一般的な解釈を示しています。

表3 混雑度についての一般的な解釈

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。

見直し前の平成42年将来の混雑度図(P12)では、大部分が混雑度1.25以下(青色)ですが、市内中心部においては混雑度1.25以上(橙色)の区間が多数存在している状況となっており、さらに、国道12号との交差点付近の6条通並びに南16号通、駅前通の一部区間においては、混雑度1.50以上(赤色)となる区間が存在します。

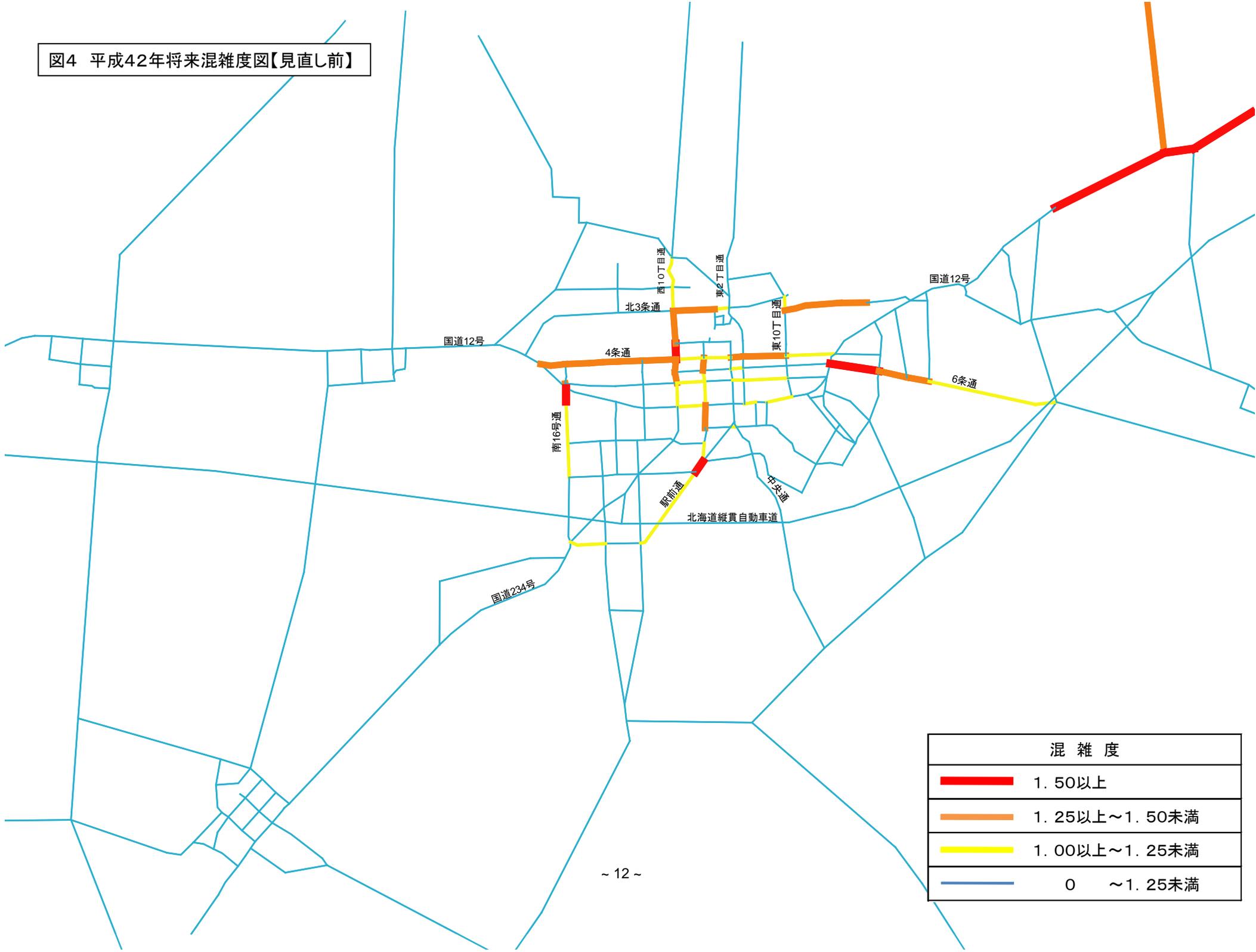
見直しを実施した場合の平成42年将来の混雑度図(P13)では、見直し前と同じく混雑度1.25以上(橙色)の区間が存在していますが、見直しにより混雑度1.25未満となる区間が多数発生します。また、路線(区間)の廃止や新規路線の追加に伴い混雑度が増加する区間もありますが、いずれも混雑度1.25未満(黄色)となっています。

見直し前後を比較した場合、いずれも混雑度1.25以上の区間は存在しますが、見直しを行った場合においては混雑度が若干緩和されることから、見直しについての支障はないと判断されます。

【P12 図4 平成42年将来混雑度図(見直し前)】

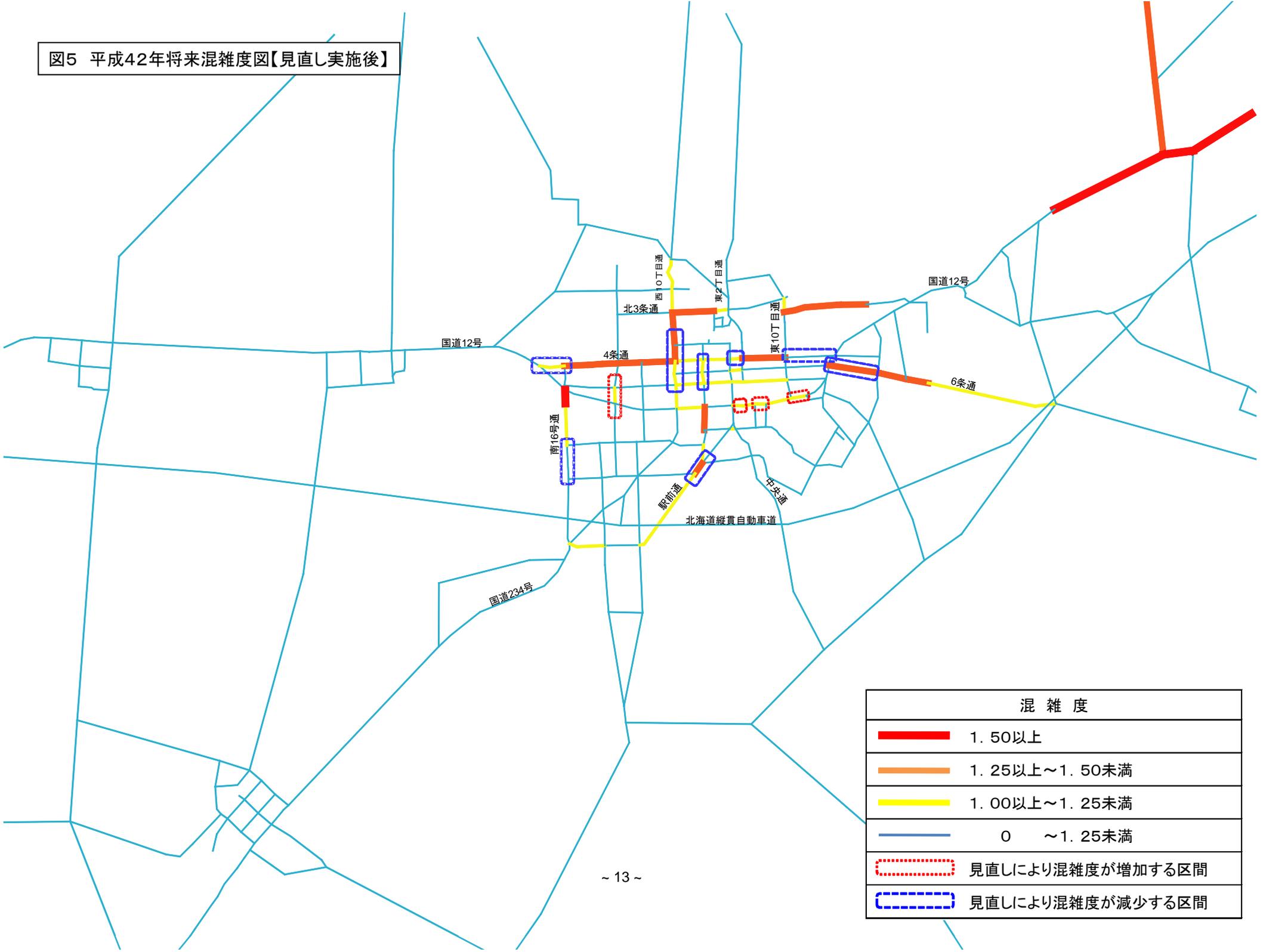
【P13 図5 見直し後の平成42年将来混雑度図】

図4 平成42年将来混雑度図【見直し前】



混雑度	
	1.50以上
	1.25以上～1.50未満
	1.00以上～1.25未満
	0 ～1.25未満

図5 平成42年将来混雑度図【見直し実施後】



混雑度	
	1.50以上
	1.25以上～1.50未満
	1.00以上～1.25未満
	0 ～1.25未満
	見直しにより混雑度が増加する区間
	見直しにより混雑度が減少する区間

③道路密度の検証

第5段階で策定した見直し方針に基づいて見直される都市計画道路網の道路密度について、地域区分を岩見沢北部地域及び南部地域(国道12号を境に区分)、栗沢地域の3区分に分類し、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検証します。

表4 用途地域割合と都市計画道路網の道路密度

地域名	住居系 面積(%)	商業系 面積(%)	工業系 面積(%)	道路密度 (km/km ²)	道路密度 (見直し後) (km/km ²)
北部地域	56	8	36	2.4	2.4
南部地域	83	1	16	3.6	3.4
栗沢地域	54	2	44	3.5	3.3
全体	69	4	27	3.1	3.0

○ 道路密度について、「都市計画道路の見直しガイドライン」では、近年の「都市計画運用指針」や「都市計画マニュアルⅡ」などに示された、新しい考え方を踏まえ、道内の各都市の実情に応じた道路密度とすべきとしています。

・ 「都市計画マニュアルⅡ」の都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方によると「従来の道路密度は、住宅地:4km/km²、商業地:5~7km/km²、工業地:1~2km/km²とし、住宅地、商業地およ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、概ね3.5km/km²必要であるとしていました。

しかし、全国的に見ると、幹線街路については計画水準を達しているものの、3.5km/km²に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられる」としてあります。

このことから、住居系用途地域が中心の地域であっても、その地域の土地利用や地形などの状況により道路密度が4km/km²を下回っていても、支障が生じるものではありません。

④道路密度の評価

- ・ 北部地域は、住居系の用途地域が地域面積の約56%を占めており、見直し前の道路密度は、 $2.4\text{km}/\text{km}^2$ ですが、見直しを行った場合でも新規路線として都市計画決定予定としている西20丁目通を考慮しているため、道路密度は $2.4\text{km}/\text{km}^2$ と変化しません。
- ・ 南部地域は、住居系の用途地域が約83%と地域面積の大半を占めており、見直し前の道路密度は $3.6\text{km}/\text{km}^2$ 、見直しを行った場合は $3.4\text{km}/\text{km}^2$ と見直し前より低くなりますが、地域内には、廃止路線である新東町通の代替路線となる市道界線があり、また、岩見沢市都市計画マスタープランにおいて位置づけている都市内ループ道路の整備を将来的に予定していることから、支障は生じません。
- ・ 栗沢地域は、工業系の用途地域が地域面積の約44%を占めており、見直し前の道路密度は $3.5\text{km}/\text{km}^2$ 、見直しを行った場合は $3.3\text{km}/\text{km}^2$ と見直し前より密度は低くなりますが、地域の望ましい密度 $2.7\text{km}/\text{km}^2\sim 3.2\text{km}/\text{km}^2$ より高い密度が確保されています。

⑤検証結果

全線廃止路線4路線(約4km)、部分廃止2路線(約2km)を廃止し、5路線を変更した場合、将来交通需要推計からの評価および道路密度からの評価のいずれの評価においても支障は生じません。

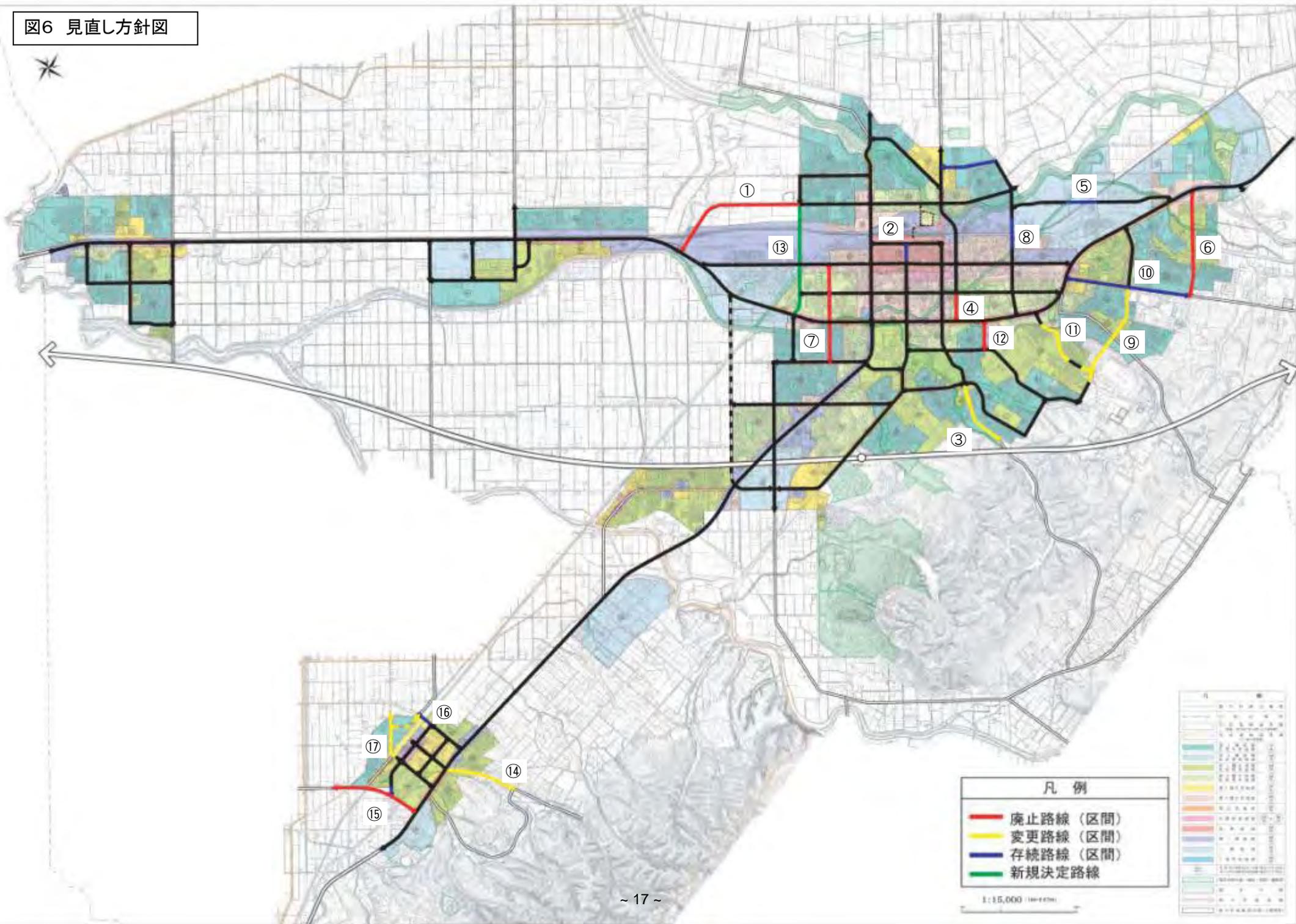
5. 見直し方針の策定

北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本としつつ、岩見沢市の地域性を考慮した視点を加味し検討した結果、長期未着手都市計画道路の見直し方針については、表5のとおり定めるものとします。

表5 見直し方針一覧

路線 No.	路線番号・路線名称	対象区間				見直しの方向性			
		起点	終点	区間幅員 (m)	区間延長 (m)	存続	変更 (線形・ 幅員)	廃止 全体 部分	新設
岩見沢都市計画道路									
①	3・4・6 北3条通	大和1条9丁目	若松町	18	1,870			○	
②	3・4・10 駅前通	1条西5丁目	4条西5丁目	22	270	○			
③	3・4・11 中央通	東山町	東山町	18	1,120		○(延長)		
④	3・4・12 東2丁目通	9条東2丁目	7条東3丁目	18	360			○	
⑤	3・4・13 東通	東町	東町	18	390	○			
⑥	3・4・14 新東町通	東町	栄町7丁目	18	1,390			○	
⑦	3・4・20 西16丁目通	5条西16丁目	美園4条6丁目	16	1,260			○	
⑧	3・4・21 東10丁目通	2条東11丁目 稔町	元町2条東9丁目 稔町	18	1,110	○			
⑨	3・4・22 東17丁目通	日の出台	日の出町	16	1,420		○		
⑩	3・4・23 6条通	5条東15丁目	栄町7丁目	16	1,660	○			
⑪	3・4・24 競馬場通	日の出町	日の出町	16	830		○		
⑫	3・4・25 東6丁目通	10条東6丁目	鳩が丘2丁目	16	360			○	
⑬	(新設) 西20丁目通	北3条西20丁目	9条西21丁目	18	約 1,500				○
栗沢都市計画道路									
⑭	3・4・2 駅通	東本町	最上	20	930		○		
⑮	3・4・3 栗沢・南幌通	南幸穂	小西	20	1,150			○	
⑯	3・4・4 1条通	必成 南本町	北本町 南幸穂	18	330	○			
⑰	3・4・8 必成通	本町	必成	16	870		○		

図6 見直し方針図



凡例

—	廃止路線 (区間)
—	変更路線 (区間)
—	存続路線 (区間)
—	新規決定路線

1:15,000 (1000m)

	駅
	乗換駅
	バス停留所
	道路
	川
	湖
	公園
	学校
	病院
	庁舎
	住宅地
	商業地
	工業地
	農地
	森林
	水域
	道路境界線
	川境界線
	湖境界線
	公園境界線
	学校境界線
	病院境界線
	庁舎境界線
	住宅地境界線
	商業地境界線
	工業地境界線
	農地境界線
	森林境界線
	水域境界線

6. 今後の取り組みについて

「岩見沢市長期未着手都市計画道路の見直し方針」により「変更」または「廃止」の方針が示された路線(区間)については、今後、さらに関係機関との協議・調整を行い、地権者や地域住民への説明を通して合意形成を図ったのち、都市計画法に基づく手続きを進め、「変更」または「廃止」が都市計画決定されます。