

恵庭市都市計画道路の見直しの方向性一覧

番号	路線名称	路線の概要										必要 連続性・配置バランスの検証 (廃止した場合)
		都市計画 決定(当初)	現道状況	車道幅員 (m)	歩道幅員 (m)	交通量(台/ 日)	混雑 度	現況沿道状況	道路予定 区域内の 建物状況	計画決定時の位置 づけ		
		見直し区 間延長 (km)	有・無 整備状況	現況 計画	現況 計画	現況(H18) 将来(H42)	現況 将来		規制対象筆数 53条許可件数			
①	3・4・103 川治大通	S29.3.30	有	7.5~9.0	1.8(片側)	6.200	0.87	市街化調整区域	34筆	団地中央通と接続し道路ネットワークを形成	現道により、車道幅員が確保されていること、片歩道であるが歩道が確保されていることから連続性に問題はない。 また、現在市街化の予定はなく配置バランスも問題なし。	
		0.65	舗装	9.0	3.5(両側)	6.700	0.94	農地で農家住宅が点在。寺院あり。	0件			
②	3・4・107 恵南柏木通	S43.6.29	有(一部)	5.0	無	6.700	0.93	①市街化区域(工業専用) ②市街化調整区域	6筆	周辺土地利用を考慮して路線延長	幹線街路として必要であり、連続性・配置バランスに問題が生じる。	
		0.90	未舗装	10.0	5.0(両側)	2.700	0.34	①工場用地 ②住宅などが点在	1件			
③	3・4・109 恵庭駅通	S29.3.30	有	7.5 4.0	2.5(片側) -	-	-	①市街化区域 ②市街化調整区域(一部片側)	19筆	市街化区域編入に伴い、既成市街地との接続及び将来市街地との接続を考慮して延長	現道により、車道幅員が概ね確保されていること、住宅地側に歩道が整備されていることから連続性・配置バランスともに問題はない。	
		0.83	舗装、未舗装	10.0	4.0(両側)	1.800 他路線の影響あり	0.63	①住宅地と学校・工場が立地	0件			
④	3・4・111 基線通	S43.6.29	有	7.5	2.5(片側)	2.100	0.27	市街化区域	18筆	旧道道であり、主要幹線として位置付け	周辺にJRを横断する道路がなく連続性に問題が生じる。歩道が連続性保たれない。	
		0.49	舗装	8.5 6.5(側道@2)	3.0(両側)	2.500	0.55	鉄道を挟み、工場と住宅が立地	0件			
⑤	3・4・112 戸磯黄金通(戸磯側)	S43.6.29	有	8.7	2.8(片側)	1.200	0.17	①市街化調整区域 ②市街化区域(一部片側)	5筆	恵庭バイパスとの接続路線として延長	国道と市街地を接続する路線であり、連続性に問題が生じる。歩道の連続性が保たれない。	
		0.38	舗装	11.0	3.5(両側)	4.000	0.45	工業系用途、保安林	0件			
⑥	3・4・112 戸磯黄金通(黄金側)	S43.6.29	有	6.5	無	1,000~5,000	0.01~0.75	市街化区域	30筆	将来土地利用計画を考慮し決定。	廃止の場合、整備済み区間と現道の取り付けに課題がある。幅員構が大きくことなることから連続性に問題が生じる。	
		0.36	舗装	11.0	3.5(両側)	100~1,000	0.01~0.75	道路予定区域に住宅が複数存在している	8件			
⑦	3・4・114 柏木通	S49.7.13	有	7.0	1.5(両側)	3.800	0.01~0.75	市街化区域	30筆	江別恵庭通と恵南柏木通を接続	現道により、車道幅員が概ね確保されていること、幅員は狭いが歩道が整備されていることから連続性・配置バランスともに問題はない。	
		0.34	舗装	11.0	3.5(両側)	1000~5,000	0.01~0.75	主に住居系、一部業務施設、店舗あり。	1件			
⑧	3・4・116 19号通	S49.7.13	無	-	-	-	-	市街化調整区域	7筆	鉄道と交差し江別恵庭通と島松市街地を接続	江別、北広島方面と島松市街地を結幹線道路で連続性に問題が生じる	
		0.47	-	9.0 6.5(側道@2)	-	1000~5,000	0.01~0.75	主に農地、事務所あり	0件			
⑨	3・5・120 茂漁通	S30.12.20	有	6.5~9.5	2.5(片側)	-	-	市街化区域	30筆	将来市街地の構想路線との接続を考慮し設定	土地利用構想の見直しから接続路線がなく連続性・配置バランスに問題はない。	
		0.34	舗装(一部)	9.0	3.0(両側)	1,000~5,000 他路線の影響あり	0.01~0.75	住宅地	1件			
⑩	3・4・123 団地中央通	S53.9.16	無	-	-	-	-	市街化調整区域	15筆	恵み野地区と恵庭地区を接続	市内における骨格となる幹線道路の位置付けである。恵み野地区と恵庭地区を連絡する幹線道路として位置付けられ廃止した場合、連続性・配置バランスに問題が残る。	
		1.08	-	11.0	4.5(両側)	11.500	-	周辺は農地で農家住宅が点在。	0件			
参考	(仮) 3・4・123 団地中央通(西)	未決定	無	-	-	-	-	市街化調整区域	-	将来土地利用を考慮して、鉄道と交差し恵み野地区東西を接続	恵み野東地区と恵み野西・西島松区を連絡する幹線道路として位置付けられ構想から外した場合、連続性・配置バランスに問題が残る。	
		約1.2	-	(仮) 11.0	(仮) 4.5(両側)	-	-	農地、森林	-			

)検証		実現性の検証			代替路線等		総合判定
道路機能からの検証	判定	社会・経済的な項目の評価	都市計画変更により課題に対応できるか	判定	機能の代替となる路線の有無	見直しの方向性	
JR代替バス路線、避難路の指定があるが、現道で対応可能	低	→	→	→	→	[廃止の方向で検討する] 周辺は市街化調整区域であり、土地利用計画がないこと、現道の車道幅員は確保されていることから、廃止に向けて検討を進める。	非都計道
旧国道36号を補完する機能、沿道工業用地のアクセス道路	高	補償費のかかる支障物件が存在。 線形が屈曲している。	線形の変更により屈曲は修正可能だが、土地所有者の同意が必要。	可能	無	[存続の方向で検討する] 計画路線の市街地側は、工業専用地域で沿道土地利用上必要な道路であるため存続の方向で検討する。 線形の変更(L字を円曲線に)要検討	存続
工場へのアクセス道路、一部エコバス路線となっているが、現道で対応可能。	低	→	→	→	→	[廃止の方向で検討する] 将来接続の構想路線が見直し予定で、接続路線が無いこと、現道において必要な機能が確保されていることから、廃止に向けて検討を進める。	非都計道
長沼、栗山方面への主要幹線。JRを挟み市街地を接続する主軸機能。小学校の通学路	高	鉄道との立体交差による事業費大。支障物件あり。	幅員の見直しを検討	可能	無	[存続の方向で検討する] 鉄道との立体交差があり事業費が大きい が、必要性が高く代替路線もないため、幅員構成を見直し事業費を削減し、存続の方向で検討する。	存続
国道から工業団地及び住宅地へと接続する路線。上下水道の収容空間	高	支障物件あり。	線形、幅員の検討	可能	無	[存続の方向で検討する] 恵庭バイパスと黄金・戸磯地区を接続する道路として必要性が高いこと、連続性に問題が生じることから存続の方向で検討する。	存続
		支障物件が多い。 地域コミュニティを分断する恐れあり。 用水路との交差により防護が必要。	都市計画変更で対応不可		要検討	[引き続き検討を要する] 廃止した場合の課題と実現性における課題の両方が存在するため、引き続き検討を要する。	継続検討
上下水道の収容空間、避難路の指定があるが現道で対応可能	低	→	→	→	→	[廃止の方向で検討する] 将来接続の構想路線が見直し予定で、接続路線が無いこと、現道において必要な機能が確保されていることから、廃止に向けて検討を進める。	非都計道
鉄道と交差し、江別恵庭通と島松市街地を接続	高	JRとの立体交差による事業費大。 橋梁整備(ルルマップ川)事業費大。 埋蔵文化財包含地	都市計画変更で対応不可	難	有 (南18号、西6線検討)	[廃止の方向で検討する] 必要性は認められるものの、実現性の課題が多いため、廃止に向けて代替路線の可否を検討する。	非都計道
上下水道の収容空間、避難路の指定があるが現道で対応可能	低	→	→	→	→	[廃止の方向で検討する] 将来接続の構想路線が見直し予定で、接続路線が無いこと、現道において必要な機能が確保されていることから、廃止に向けて検討を進める。	非都計道
広域幹線を使用せず恵み野地区と恵庭地区を接続	高	橋梁整備(漁川)による事業費が大きい	都市計画変更で対応不可	難	無	[存続の方針で検討する] 恵み野地区と戸磯・恵庭地区の連携を強化する幹線道路として位置付けられ必要性が高い。恵庭バイパスを補完。	存続
鉄道と交差し、恵み野東西を接続	高	JR立体交差、江別恵庭大通立体交差、橋梁整備(柏木川)による事業費が大きい 埋蔵文化財包含地	要検討	難	無	[構想路線として存続の方針で検討する] 恵み野東地区と恵み野西・西島松地区を連絡する幹線道路として位置付けられ構想路線として都市計画マスタープランとの整合を図る必要がある。	存続検討