

都市計画道路（3・4・54 宮の森・北24条通）の変更案



1 都市計画変更の概要

【3・4・54 宮の森・北24条通】

一部幅員の変更

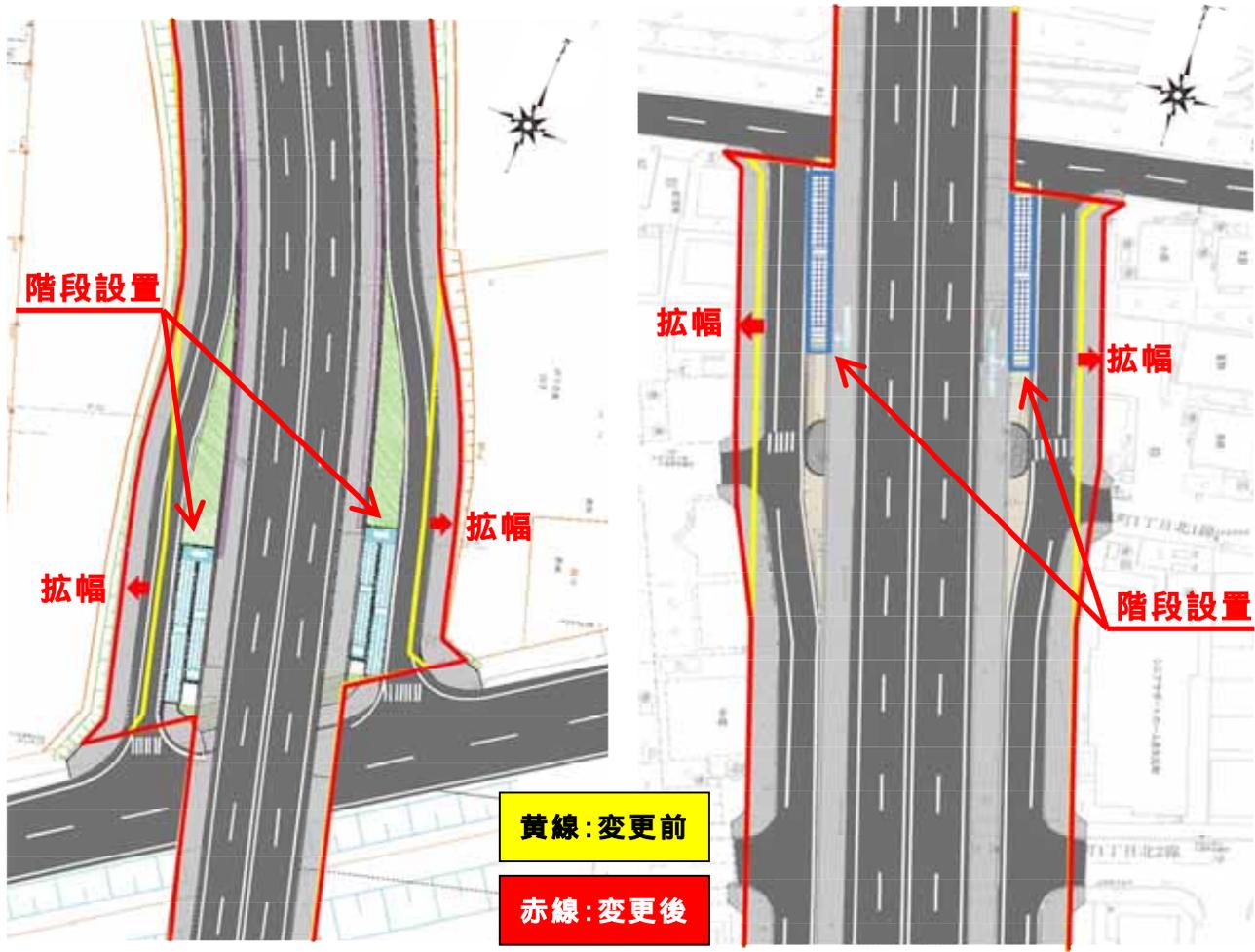
- ・ 橋梁に階段を設置することに伴う拡幅
- ・ 橋梁及び擁壁部の幅員の変更



橋梁に設置する階段のイメージ

東区側の階段設置部

白石区側の階段設置部



## 2 都市計画変更の経緯と理由

- 3・4・54 宮の森・北 24 条通の北 1 条・雁来通から南 7 条・米里通までの区間は、主要幹線道路である札幌新道及び環状通の混雑緩和などを目的に、平成 20 年に都市計画決定した区間です。
- 都市計画変更を行った後、用地調査測量や道路予備設計を行い、平成 23 年に事業に着手しました。
- 現在、用地確定測量を行い、一部用地交渉にも着手しており、来年度からは豊平川にかかる橋梁「(仮称)北 24 条大橋」の工事にかかる予定です。事業の完了は平成 30 年度を目指しています。
- 今回、歩行者、自転車利用者の利便性を向上するために追加する橋梁部の階段については、現地の地盤高を実測して橋梁の詳細な設計を行い、地盤と橋梁の高低差を把握した上で検討する必要性がありました。
- この度、事業実施段階で行う測量、設計により、階段を含め橋梁等の構造物の形状が確定したことから、これにあわせて都市計画道路の一部幅員を変更します。

都市計画道路（3・4・108 里塚東通ほか2路線）の変更案

1 都市計画変更の概要



【3・4・108 里塚東通】

終点の変更（延長減約 1,480m）

- ・青葉・平岡通より西側の区間を廃止
- ・青葉・平岡通より南側の区間を「里塚緑ヶ丘通」として分離

【3・4・618 里塚緑ヶ丘通】

新規決定（里塚東通からの分割）

- ・里塚東通の青葉・平岡通より南側の区間を一部線形変更し、里塚緑ヶ丘通として新規決定

【3・4・103 青葉・平岡通】

交差構造の変更

- ・里塚東通との立体交差を廃止
- ・幹線街路との交差箇所を1箇所増（里塚緑ヶ丘通）

## 2 都市計画変更の経緯と理由

### 【都市計画道路の見直し】

- 近年、「少子高齢化」、「市街地の拡大抑制」、「将来交通量の減少」、「公共事業費の減少」など、社会経済情勢などが大きく変化してきています。
- また、未着手の都市計画道路には、都市計画決定から 20 年以上経過している路線も多く、建築制限が長期化するなどの問題が生じています。
- このような状況を踏まえ、現在未着手となっている都市計画道路について、将来の交通サービス水準を見据えた中で、適切な見直しを行う必要が生じています。
- このため、現在ではほとんどの都道府県・政令市において見直しのガイドラインが作成され、各自治体による見直しが進められているところです。札幌市においても、平成 20 年 3 月に「札幌市都市計画道路の見直し方針」を策定し、現在までに一部廃止を含めた 4 路線の都市計画変更を行っています。

### 【土地利用等周辺状況の変化】

- 里塚東通は、里塚緑ヶ丘地区の交通を幹線道路である青葉・平岡通、厚別東通へと連絡させる補助幹線道路として、昭和 49 年策定の「東部地域開発基本計画」で位置付けられ、昭和 50 年に都市計画決定された道路です。
- 補助幹線道路の役割は、幹線道路と区画道路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させることであり、その必要性は、この道路の沿道地域で一定量の交通が発生することを前提としています。
- 昭和 49 年当時の「東部地域開発基本計画」では、里塚東通の沿道地域は住居地域及び集合住宅の計画でした。
- しかし、都市計画決定当時の想定とは異なり、札幌新道に接する区間の周辺は、札幌市が所有・管理する“地域のみどり”や札幌新道の法面用地となっており、今後開発が行われる可能性がなく、交通が発生することのない土地となっています。このため、前述の都市計画道路としての役割から考えて、この区間の都市計画道路の必要性は極めて低くなっています。



里塚東通の青葉・平岡通から西側の区間について、都市計画道路を廃止します。

里塚東通が南側と北側に分断されるため、北側の区間を「里塚東通」とし、南側の区間を新たな路線「里塚緑ヶ丘通」とします。

現計画では、里塚東通と青葉・平岡通は立体交差の計画であり、青葉・平岡通から西側の区間を廃止すると、南側区間（里塚緑ヶ丘通）の接続先がなくなるため、里塚緑ヶ丘通と青葉・平岡通は平面交差とします。また、これに伴い、道路の線形を一部変更します。