

釧路市都市計画道路の見直し方針

2020年12月
(令和2年12月)

釧 路 市

目 次

1. はじめに	1
2. 都市計画道路の種類	2
3. 都市計画道路の現状	3
4. 見直し方針の前提となる基本的な考え方	4
4-1 見直し対象路線(区間)の抽出について	5
4-2 見直し対象路線(区間)の評価について	9
5. 見直し方針	16
6. 道路網全体の点検	30
7. 今後の進め方	36

1. はじめに

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

釧路市においては、1941年(昭和16年)3月に、初めて都市計画道路を決定以降、人口増加による市街地の拡大や自動車の普及に伴う交通量の増加に対応できるように、都市計画道路網の拡充を図ってきました。

近年、人口減少や少子高齢化の進行などの社会情勢の変化により、釧路市の都市づくりは、市街地の拡大を抑制し、集約型都市構造への転換を図るコンパクトなまちづくりを進めている中で、これまでの都市計画道路の整備状況は、改良率83.3%(2019年(平成31年)3月31日現在)で、全道平均改良率の79.6%を上回っているものの、整備されないまま長期未着手となっている路線・区間も多く、当初に決定したときの必要性や位置づけに変化が生じている路線がみられ、長期にわたり私権が制限されている状況もあります。

このため、未着手となっている都市計画道路の路線・区間を対象に、道路の必要性や事業の実現性等を総合的に検証・評価し、「釧路市都市計画道路の見直し方針」として、今後の方向性をまとめました。

これに基づき、路線ごとに関係する地域の皆様などとの合意形成を十分に図りながら、関係機関とも協議を進め、将来の都市の姿に必要な都市計画道路の構築を図っていきます。

2. 都市計画道路の種類

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。

図1 都市計画道路の種類イメージ図

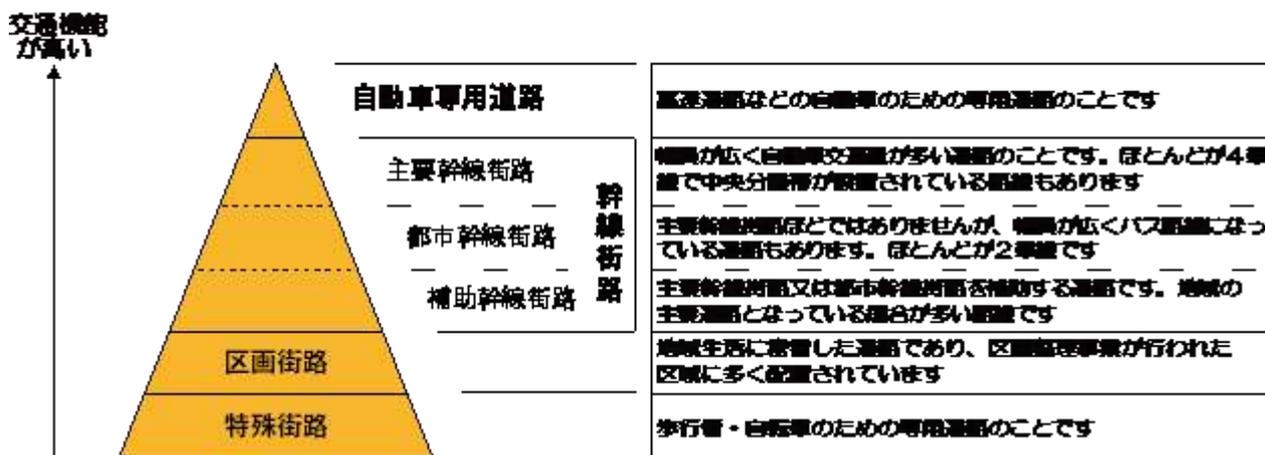


表1 都市計画道路の交通機能による分類 (出典:「都市計画運用指針」をもとに作成)

種別	道路の機能等	釧路市内で該当する路線
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。	釧路外環状道路
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重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。 国道幹線通(国道38号) 釧路新道 など
	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。 旭橋通 共栄新橋大通 など
	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。 はまなす通 新釧路通 など
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。 米町弥生中通 文苑1号通 など	
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り、主に自転車、歩行者のための専用道路である。 しらかば線 幸町公園通	

3. 都市計画道路の現状

釧路市の都市計画道路は、2020年(令和2年)3月31日現在、路線数が102路線、総計画延長約222kmが都市計画決定されています。そのうち約70%は整備済となっていますが、未整備となっている路線が約67km存在しており、その大半は幹線街路となっています。

未整備の幹線街路のうち、未整備区間を含む路線数は46路線、延長約59kmとなっており、このうち都市計画決定から30年以上経過している割合が約9割を占めています。

図2 都市計画決定状況と整備状況

道路種別	路線数	計画延長 (km)	整備済		
			路線数	延長(km)	率(%)
自動車専用道路	1	7.58	0	0	0.0
幹線街路	86	205.73	40	146.47	71.2
区画街路	8	5.46	8	5.46	100.0
特殊街路	7	2.89	6	2.69	93.1
合計	102	221.66	54	154.62	69.8

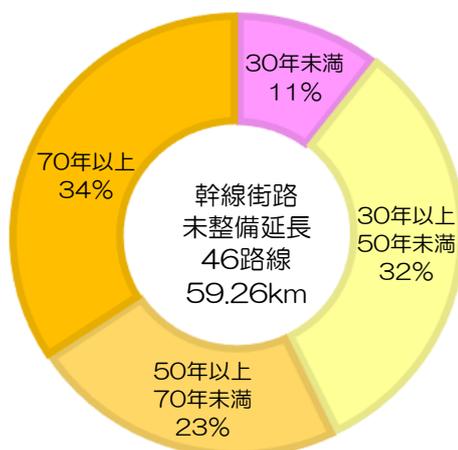
本表の整備率は、都市計画決定どおり完成している路線及び区間のみを計上していることから、一般的に公表されている暫定整備を含む都市計画道路の整備率とは一致しません。



2020年(令和2年)3月31日現在

- 未整備都市計画道路の全体延長
 $221.66 - 154.62 = 67.04 \approx 67\text{km}$
- 未整備幹線街路路線数
 $86 - 40 = 46\text{路線}$
- 未整備幹線街路延長
 $205.73 - 146.47 = 59.26 \approx 59\text{km}$

図3 未整備幹線街路(46路線)の経過年別延長構成比



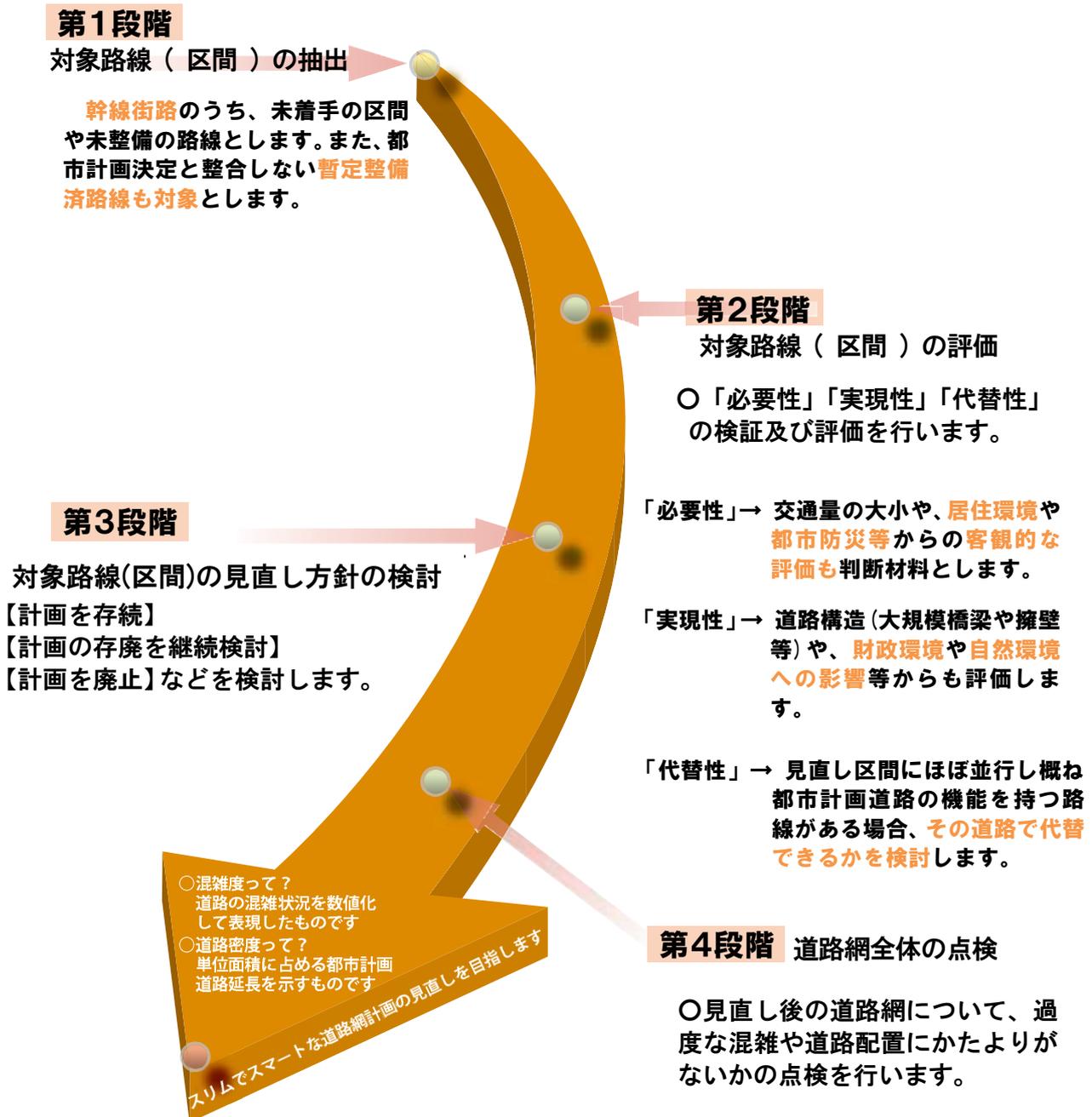
当初の都市計画決定から
30年以上経過している
路線が約9割

2020年(令和2年)3月31日現在

4. 見直し方針の前提となる基本的な考え方

釧路市における見直しの流れは北海道のガイドラインを準用し、下の図に沿って見直し対象路線(区間)の「見直し方針」を策定します。

図4 見直しの検討手順



4-1 見直し対象路線(区間)の抽出について

次の条件に該当する路線を見直し対象路線(区間)として抽出します。

見直し対象路線(区間)抽出条件

- ・都市計画道路のうち、①未着手路線及び未着手区間をもつ幹線街路全て、②計画決定と整合がとれていない幹線街路暫定整備済路線(区間)。

見直し対象道路は、前述のとおり、長期未着手の都市計画道路延長のうち大部分が幹線街路であることから、幹線街路のみを対象とします。

自動車専用道路(釧路外環状道路)は、他都市圏との交通連携を担う道路であること、区画街路や特殊街路については、その大部分が整備済であり地域レベルでの検討が可能なことから、共に対象外とします。

暫定整備済路線(区間)については、計画決定どおりの道路幅員や車線数の必要性を再検証する必要があるため、見直し対象路線(区間)とします。

なお、次頁以降に見直し対象路線(区間)となる46路線の一覧表及び箇所図を掲載します。

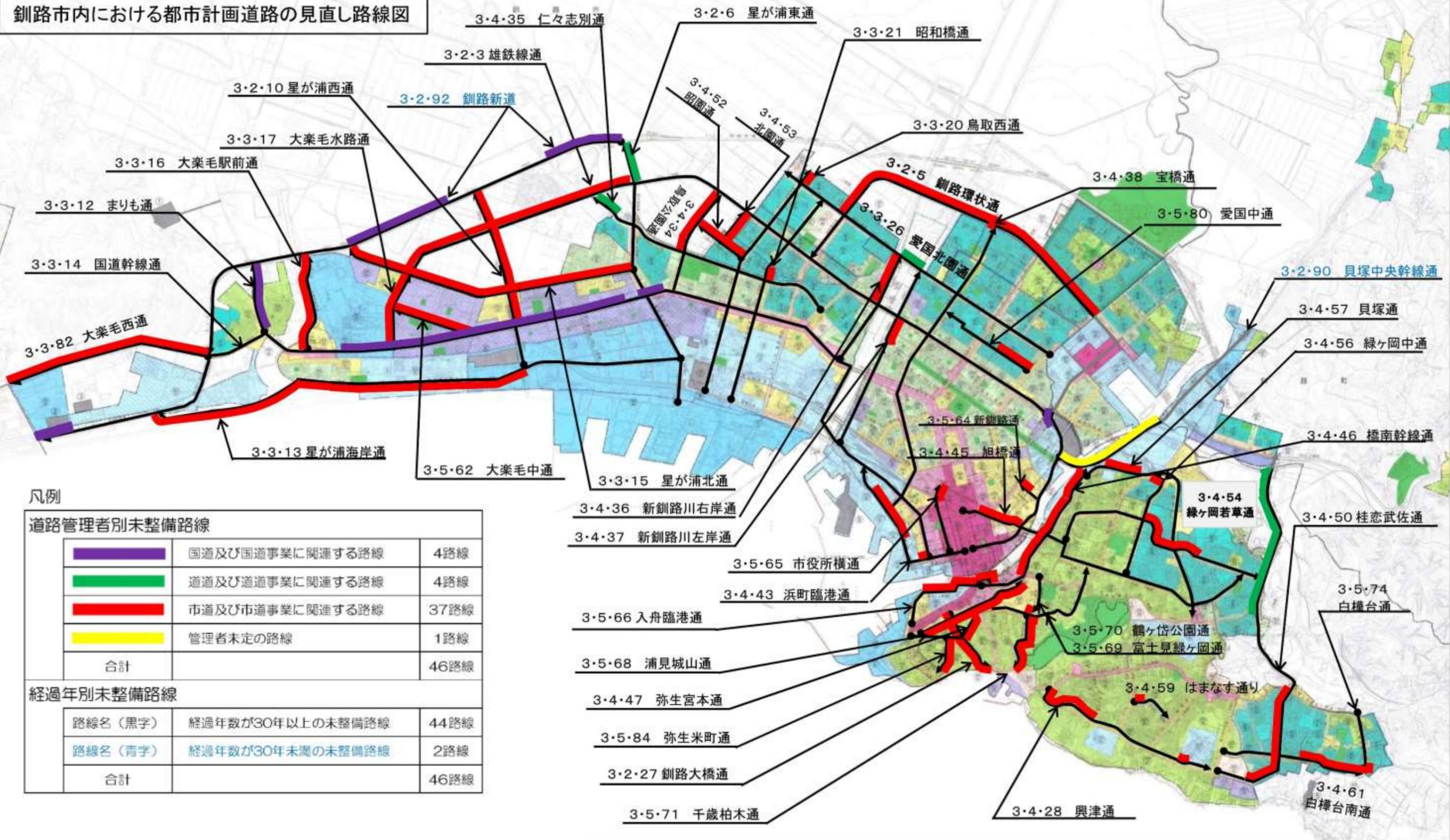
表2 見直し対象路線一覧 (46 路線)

路線名	計画延長 (m)	代表幅員 (m)	見直し対象路線(区間)		当初決定年月日	
			未整備延長 (m)	経過年数		
3・2・3	雄鉄線通	10,170	30	3,480	47年	S47. 5. 17
3・2・5	釧路環状通	7,940	35	4,760	79年	S16. 3. 19
3・2・6	星が浦東通	3,880	32	680	47年	S47. 5. 17
3・2・10	星が浦西通	2,580	30	1,980	47年	S47. 5. 17
3・3・12	まりも通	1,010	25	1,010	58年	S37. 3. 17
3・3・13	星が浦海岸通	7,380	25	5,280	47年	S47. 5. 17
3・3・14	国道幹線通	16,190	25	5,250	79年	S16. 3. 19
3・3・15	星が浦北通	4,110	22	4,110	58年	S37. 3. 17
3・3・16	大楽毛駅前通	1,470	22	1,350	58年	S37. 3. 17
3・3・17	大楽毛水路通	1,070	22	1,070	58年	S37. 3. 17
3・3・20	鳥取西通	3,400	22	180	58年	S37. 3. 17
3・3・21	昭和橋通	3,060	22	170	58年	S37. 3. 17
3・3・26	愛国北園通	4,400	22	350	58年	S37. 3. 17
3・3・27	釧路大橋通	950	22	950	79年	S16. 3. 19
3・4・28	興津通	2,860	20	1,310	79年	S16. 3. 19
3・4・34	鳥取公園通	1,580	18	1,000	47年	S47. 5. 17
3・4・35	仁々志別通	3,550	18	420	58年	S37. 3. 17
3・4・36	新釧路川右岸通	1,660	18	720	58年	S37. 3. 17
3・4・37	新釧路川左岸通	2,580	18	320	79年	S16. 3. 19
3・4・38	宝橋通	4,360	18	10	79年	S16. 3. 19
3・4・43	浜町臨港通	1,740	18	1,010	79年	S16. 3. 19
3・4・45	旭橋通	4,590	18	770	73年	S22. 2. 10
3・4・46	橋南幹線通	2,550	18	1,810	79年	S16. 3. 19
3・4・47	弥生宮本通	1,120	20	440	79年	S16. 3. 19
3・4・50	桂恋武佐通	5,510	18	3,700	58年	S37. 3. 17

3・4・52	昭園通	760	16	760	47年	S47. 5. 17
3・4・53	北園通	540	16	540	47年	S47. 5. 17
3・4・54	緑ヶ岡若草通	3,470	16	1,170	79年	S16. 3. 19
3・4・56	緑ヶ岡中通	1,570	16	160	79年	S16. 3. 19
3・4・57	貝塚通	3,380	21	600	79年	S16. 3. 19
3・4・59	はまなす通	640	16	100	47年	S47. 5. 17
3・4・61	白樺台南通	1,980	16	940	58年	S37. 3. 17
3・5・62	大楽毛中通	1,090	15	1,090	47年	S47. 5. 15
3・5・64	新釧路通	350	15	140	47年	S47. 5. 15
3・5・65	市役所横通	950	15	210	47年	S47. 5. 15
3・5・66	入舟臨港通	1,560	15	1,000	79年	S16. 3. 19
3・5・68	浦見城山通	1,520	15	1,520	79年	S16. 3. 19
3・5・69	富士見緑ヶ岡通	1,980	15	0	79年	S16. 3. 19
3・5・70	鶴ヶ岱公園通	560	15	50	79年	S16. 3. 19
3・5・71	千歳柏木通	840	15	840	47年	S47. 5. 15
3・5・74	白樺台通	900	15	80	58年	S37. 3. 17
3・5・80	愛国中通	1,450	12	530	44年	S50. 9. 29
3・3・82	大楽毛西通	2,850	25	2,850	47年	S47. 5. 17
3・5・84	弥生米町通	560	12	450	36年	S59. 1. 11
3・2・90	貝塚中央幹線通	1,700	32	1,700	21年	H10. 10. 23
3・2・92	釧路新道	7,130	33	2,400	12年	H19. 6. 26
総延長		135,490		59,260		

- 経過年数については、2020年(令和2年)3月31日を基準とし、当初計画決定からの経過年数を表しています。
- 3・5・69 富士見緑ヶ岡通については、3・5・70 鶴ヶ岱公園通及び3・5・71 千歳柏木通の交差点隅切部の形状が都市計画決定と不整合なため、延長の計上はありません。

釧路市内における都市計画道路の見直し路線図



凡例

道路管理者別未整備路線

	国道及び国道事業に関連する路線	4路線
	道道及び道道事業に関連する路線	4路線
	市道及び市道事業に関連する路線	37路線
	管理者未定の路線	1路線
合計		46路線

経過年別未整備路線

路線名(黒字)	経過年数が30年以上の未整備路線	44路線
路線名(青字)	経過年数が30年未満の未整備路線	2路線
合計		46路線

4-2 見直し対象路線(区間)の評価について

(1) 必要性の検証及び評価について

都市計画道路の必要性については以下の2つの視点から、検証及び評価を行います。

見直し対象路線(区間) 必要性の検証・評価

- ・ 必要性(A)「主要道路としての交通機能の視点から見た評価」
- ・ 必要性(B)「市民生活に関連する道路機能の視点から見た評価」

都市計画道路の諸機能、特に交通機能は都市計画道路が適切に配置され、相互に連携を図ることによって発揮されます。このため、見直し対象路線(区間)の必要性の検証にあたっては、他道路との連続性や、配置バランスなどを含めた、市全体の都市計画道路網を踏まえた視点から評価することが重要です。

そこで、図5のとおり必要性(A)については、おもに主要道路としての交通機能の面から検証・評価を行います。

一方、都市計画道路の機能は交通機能だけにとどまりません。まちの骨格を形成する機能や居住環境を向上させる機能など市民生活に密着する機能を持ち合わせています。そこで、図5のとおり必要性(A)に該当しない路線については必要性(B)で、おもに市民生活に関連する道路機能の面から検証・評価を行います。

図5 必要性についての検証内容と評価方法

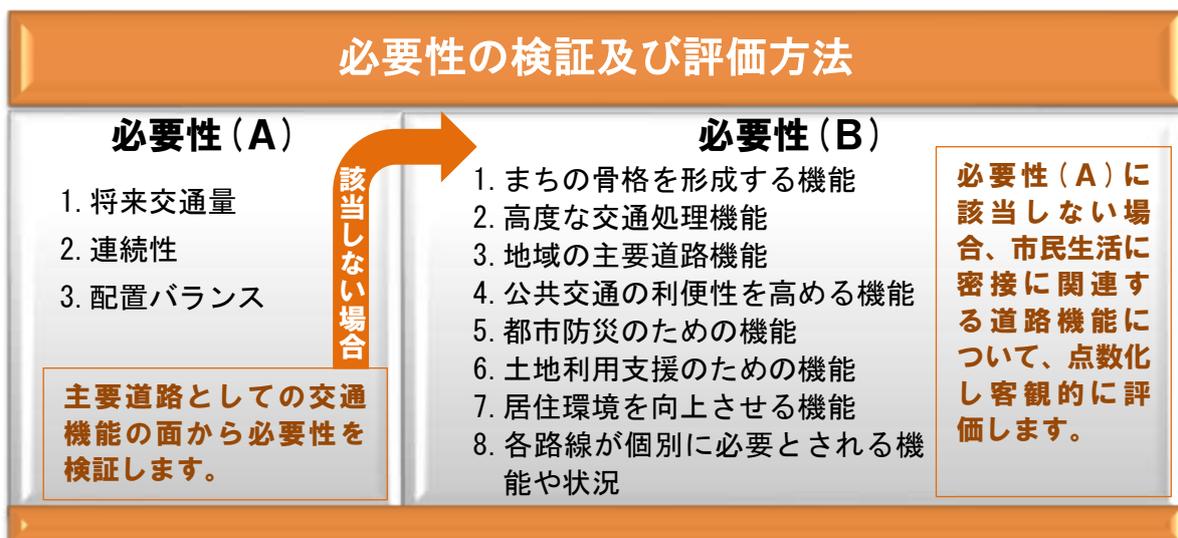


図6 必要性(A)の検証・評価

1 将来交通量

将来交通量とは、釧路都市圏道路網マスタープランにおいて推計される2030年度(令和12年度)を目標とした将来交通量を示すものです。

- ・見直し対象路線の将来交通量を把握し、2,500台/日以上交通量を示す路線を「**必要性が高い路線(区間)**」とします。他の道路との接続状況により見直し対象路線(区間)の将来交通量に変化した場合でも、どれか1つの区間が2,500台/日以上を示す場合「**必要性が高い路線(区間)**」とします。ただし、**都市近郊に配置される区間**であったり、**著しく交通量が低下する区間**については、これ以降に検証を行う**実現性や代替性の検証結果を踏まえ判断**するものとします。
※2,500台/日以上→一般的な都市計画道路の計画交通量500台/日以上～4,000台/日未満のほぼ中間値として設定しています。

2 連続性

見直し対象路線(区間)を廃止することによって、都市計画道路網の連続性に問題が無いか検証します。

- ・見直し対象路線(区間)を廃止した場合、道路ネットワークの連続性を確保することが困難である場合は、「**必要性が高い路線(区間)**」とします。

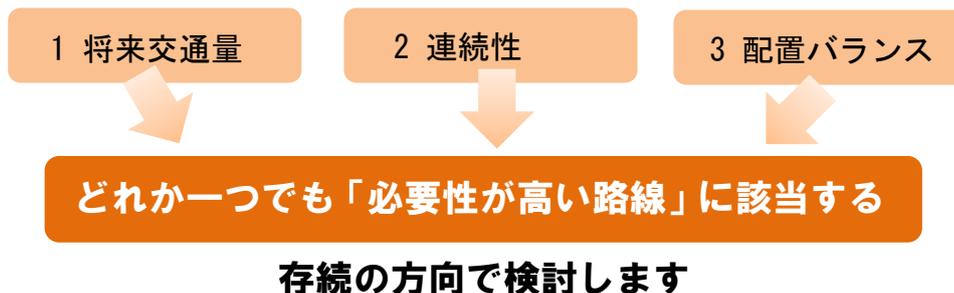
3 配置バランス

見直し対象路線(区間)を廃止することによって、都市計画道路網の配置バランスに問題が生じないか検証します。

- ・見直し対象路線(区間)を廃止した場合、配置バランスが悪化すると考えられる場合は、「**必要性が高い路線(区間)**」とします。

必要性(A)の検証・評価については、3つの評価項目のうち1つでも「必要性が高い路線(区間)」に該当する場合は、図7のとおり必要性が高い路線とし、原則として存続の方向で検討します。

図7 必要性(A)に関する評価について



また、3つの評価項目のうちすべて「必要性が低い」という結果となった路線については、必要性(B)により追加判断します。

必要性(B)については、都市計画道路機能を客観的に評価するため、8項目に細分化し評価する項目ごとに重要度に応じて重みを付け、点数化を行いその必要性を判断します。

今日に至っても未着手路線(区間)を持つ都市計画道路については、当初に決定した

ときの必要性や位置づけに変化が生じている可能性があります。

そこで、表3のとおり、必要性(B)「市民生活に関連する都市計画道路機能」から見た加点(重み)による点数評価により、今現在、都市計画道路に求められている必要性を再検証します。重み付けについては、社会情勢の変化を踏まえた重要性に応じ重みを設定しています。

表3 必要性(B)「市民生活に関連する都市計画道路機能」から見た検証・評価項目

検証・評価項目	検証・評価内容	加点(重み)
1 まちの骨格を形成する機能 【合計20点】	・将来市街地へアクセスする路線か	1.0
	・釧路市の外郭を形成する路線か	1.0
	・釧路市を東西に連絡する路線か	5.0
	・釧路市を南北に連絡する路線か	5.0
	・拠点地区(コンパクトなまちづくり)にアクセスする路線か	8.0
2 高度な交通処理機能 【合計5点】	・交通計画上の放射環状機能を有する路線か	1.0
	・放射環状道路網の補完機能を有する路線か	1.0
	・高速道路等のインターアクセス機能を有する路線か	2.0
	・釧路市外と連絡する路線か	1.0
3 地域の主要道路機能 【合計20点】	・地域の主要道路としての必要性が高い路線か	8.0
	・沿道アクセス機能の必要性が高い路線か	5.0
	・通学路の指定がある路線か	3.5
	・自転車や歩行者の交通需要が多い路線か	3.5
4 公共交通の利便性を高める機能 【合計5点】	・バス路線として位置づけられた路線か	2.5
	・駅及びバスターミナルに連絡する路線か	2.5
5 都市防災のための機能 【合計20点】	・消防車の通行や延焼遮断、延焼遅延機能が必要か	4.0
	・津波災害時等に北部や高台、広域避難場所へ避難する道路としての機能を持つか	8.0
	・災害発生後の緊急輸送支援道路としての機能を持つ路線か	8.0
6 土地利用支援のための機能 【合計5点】	・面的整備事業及び街区形成の支援として必要な路線か	5.0
7 居住環境を向上させる機能 【合計15点】	・住居系地域の居住環境を保全するために必要となる路線か	10.0
	・公共施設や公益施設(病院・学校等)へアクセスする路線か	5.0
8 各路線が個別に必要とされる機能や現況 【合計10点】	※この項目については1~7に当てはまらない、各路線が個別に必要とされる機能や現況についての整備の必要性について評価します。該当の無い場合は、空欄とします。	10.0

表3による必要性(B)から見た加点(重み)による評価点が50点以上である路線(区間)を必要性が高い路線として、存続の方向で、50点未満の路線(区間)については、廃止の方向を基本として検討します。

(2) 実現性の検証及び評価について

都市計画道路の実現性については、以下の4つの項目からの検証及び評価を進めます。

見直し対象路線(区間) 実現性の検証・評価

- ・ 1 道路構造について考慮すべき項目
- ・ 2 市街地環境について考慮すべき項目
- ・ 3 自然、社会環境について考慮すべき項目
- ・ 4 財政環境について考慮すべき項目

図8 実現性の検証・評価

1 道路構造

事業実施が困難な物理的、地形的な要因を検証するほか、大規模な構造物による周辺への影響について検証します。

- ・ 釧路市の場合、特に**東部地区**においては**山坂が多く急峻な地形**が存在するため、**道路整備が困難**となる可能性が高い路線のほか、**大規模な擁壁等**の設置による**周辺宅地に与える影響**(例:道路へのアクセス性の低下など)について検証します。

2 市街地環境

住宅密集地で多くの家屋移転を要し、市街地の空洞化や地域コミュニティを失わないか検証します。

- ・ **住宅密集地**で用地買収を伴う都市計画道路の整備では、**残地**(例:道路として必要の無い用地で、かつ面積が狭く宅地として利用できない土地)が多く発生する可能性があり、**市街地の空洞化**を招くほか、地域に根付いていた**コミュニティを失う**可能性が考えられます。ここでは、そのような状況になる可能性があるかを検証します。

3 自然、社会環境

貴重な歴史的資源や釧路湿原等の自然環境や生態系に影響を与える可能性が無いか検証します。

- ・ 東部地区などの**歴史的なまちなみ**を持つ区域や、**釧路湿原**に近接する市街化調整区域に配置されている道路整備について、**貴重な歴史環境や自然環境を失う**可能性や、**生態系バランスの悪化**を招く可能性について検証します。

4 財政環境

用地補償費、工事費などの財政負担を増大させる要因について検証します。

- ・ **大規模な構造物**(橋梁や擁壁)や**軟弱地盤対策**のほか、事業に関連する**用地補償費**等による財政負担の増大について検証します。

実現性の4つの評価項目のうち、すべて「実現性に問題がない」場合は実現性が高い路線として、基本的に当初計画決定どおり存続させるものとします。

また、4つの評価項目のうち1つでも「実現性に問題がある」場合には、道路線形の変更や代替路による廃止などの都市計画変更により、その問題に対応できるかどうか検証します。

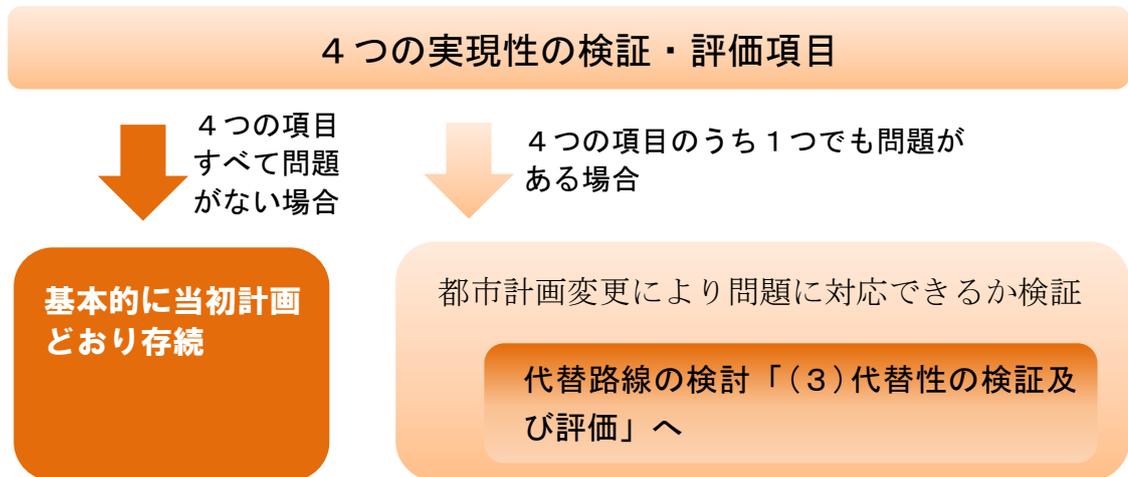
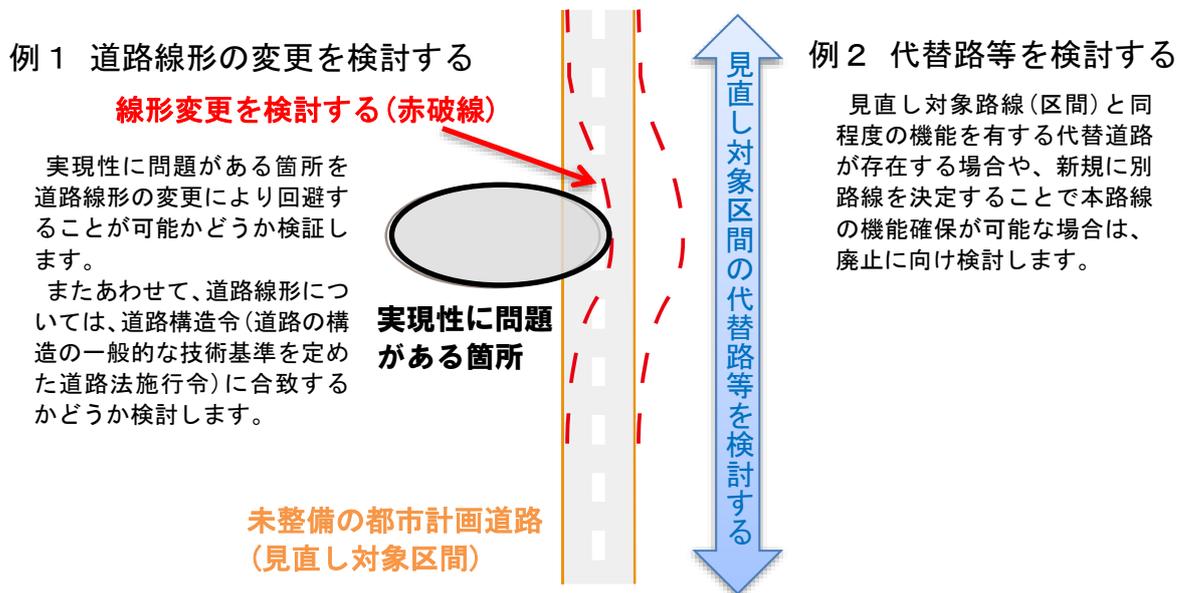


図9 実現性の問題に対応する都市計画変更のイメージ



(3) 代替性の検証及び評価について

見直し対象路線(区間) 代替性の検証・評価

- ・ 1-① 見直し対象路線(区間)に重なる現道はあるか
- ・ 1-② 同程度の機能を持つ、見直し対象路線(区間)にほぼ並行する現道はあるか

1-①については、見直し対象路線(区間)に重なる現道が存在する場合、ほぼ全線が重なる場合と、重ならない区間が存在する場合に分けて検証することとします。ほぼ重なる現道の場合には、道路幅員や整備状況を調査して代替路の候補路線となるか検証を進めます。

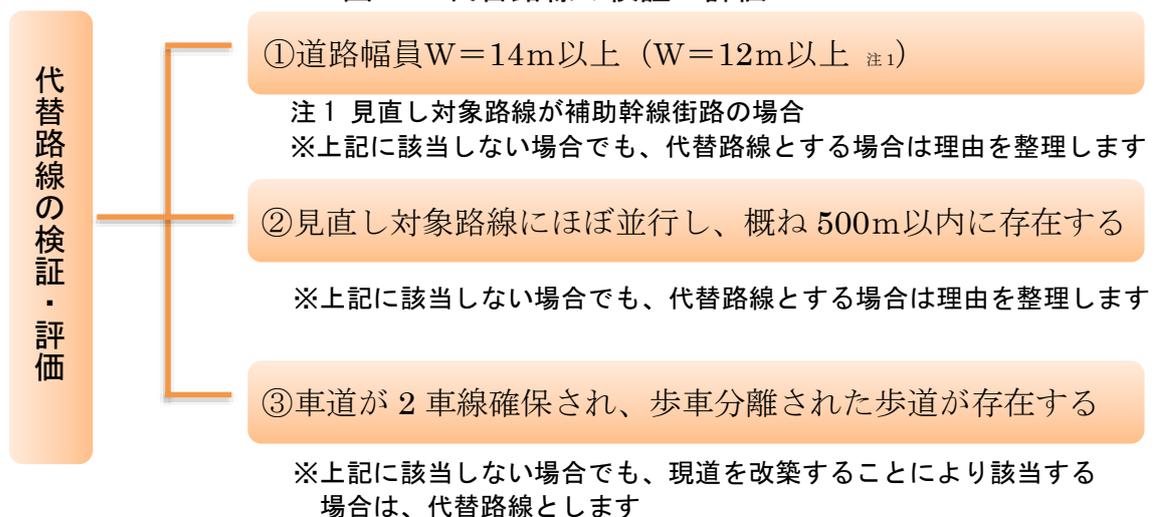
また、重ならない区間が存在する場合、その理由を整理し、「(2)実現性の検証及び評価」で実現性に問題が伴う路線(区間)に該当し、都市計画変更が可能かどうかの確認も行います。

1-②については、現道の道路幅員や整備状況調査と共に見直し対象路線(区間)からどれくらい離れているかについても検証します。

なお、いずれのケースでも車道が2車線確保され、歩車分離された歩道が整備されている路線を代替路の候補としますが、現道の改築により候補となりうる路線についても含むものとします。

以上の調査や検証結果を踏まえ、以下の図10に示すとおり代替路線の評価を行うものとします。

図10 代替路線の検証・評価



以上の①～③に全てに該当する現道については、代替路線の候補とします。

(4) 見直し対象路線(区間)の総合評価について

これまで進めてきました「(1)必要性の評価、(2)実現性の評価、(3)代替性の評価」の結果を踏まえ、総合評価を表4のように大きく3つに分類します。

表4 総合評価

	実現性からの検証・評価より	
必要性からの 検証・評価より	<input type="checkbox"/> 実現性が高い	<input type="checkbox"/> 実現性が低い
<input type="checkbox"/> 必要性が高い	ケース① 存続に向け検討する	ケース② 代替性の検証・評価結果へ
<input type="checkbox"/> 必要性が低い	ケース③ 廃止に向け検討する	

表4のケース①のように、必要性・実現性とも高いと評価される路線(区間)については、基本的に計画どおり存続させる方向で検討します。

また、ケース③のように必要性が低いと評価される路線(区間)については、実現性の高低に関わらず、廃止に向け検討します。

ケース②については、必要性が高いと評価されるものの、実現性が低い路線(区間)であるため、引き続き「代替性の検証・評価」結果を踏まえ表5のとおり細分化します。

表5 ケース②の追加検討

ケース②の追加検討 代替する路線の検証・評価より							
代替の候補となる路線がある	都市計画変更(廃止以外、線形・幅員の見直し等)により実現性の問題に対応できるか			代替の候補となる路線がない	新規路線の追加等で機能を確保できるか		
	<input type="checkbox"/> 対応できる		<input type="checkbox"/> 対応できない		<input type="checkbox"/> 確保できる	<input type="checkbox"/> 対応できない	
	<input type="checkbox"/> ほぼ全線が重なる	ケース②-1 存続に向け検討する	<input type="checkbox"/> ほぼ全線が重なる		ケース②-5 存続させるが適宜見直しを継続する	ケース②-4 廃止に向け検討する	ケース②-5 存続させるが適宜見直しを継続する
	<input type="checkbox"/> 重ならない区間がある	ケース②-2 存続に向け検討する	<input type="checkbox"/> 重ならない区間がある				
		<input type="checkbox"/> 同程度の機能を持つ並行する現道がある	ケース②-3 廃止に向け検討する				

5. 見直し方針

ここでは、4-2 見直し対象路線(区間)の評価結果や、関係機関との協議結果等を踏まえ、個別路線(区間)別の見直し方針を、以下の5種類に分類します。

(1) A 計画を存続

現行の道路の都市計画決定の内容※(名称、位置、区域、種別、構造)を存続させる路線・区間

(2) B 計画を存続(内容変更)

現行の道路の都市計画決定の内容の一部を変更する路線・区間

(3) C 計画の存廃を継続検討

現行の道路の都市計画決定の内容を暫定的に存続させるが、今後見直し検討を継続する路線・区間

(4) D 計画を廃止

現行の道路の都市計画決定を廃止する方向で検討する路線・区間

(5) E 計画を廃止(並行する現道で代替)

並行する現道を代替路線と位置づけ、現行の道路の都市計画決定を廃止する方向で検討する路線・区間

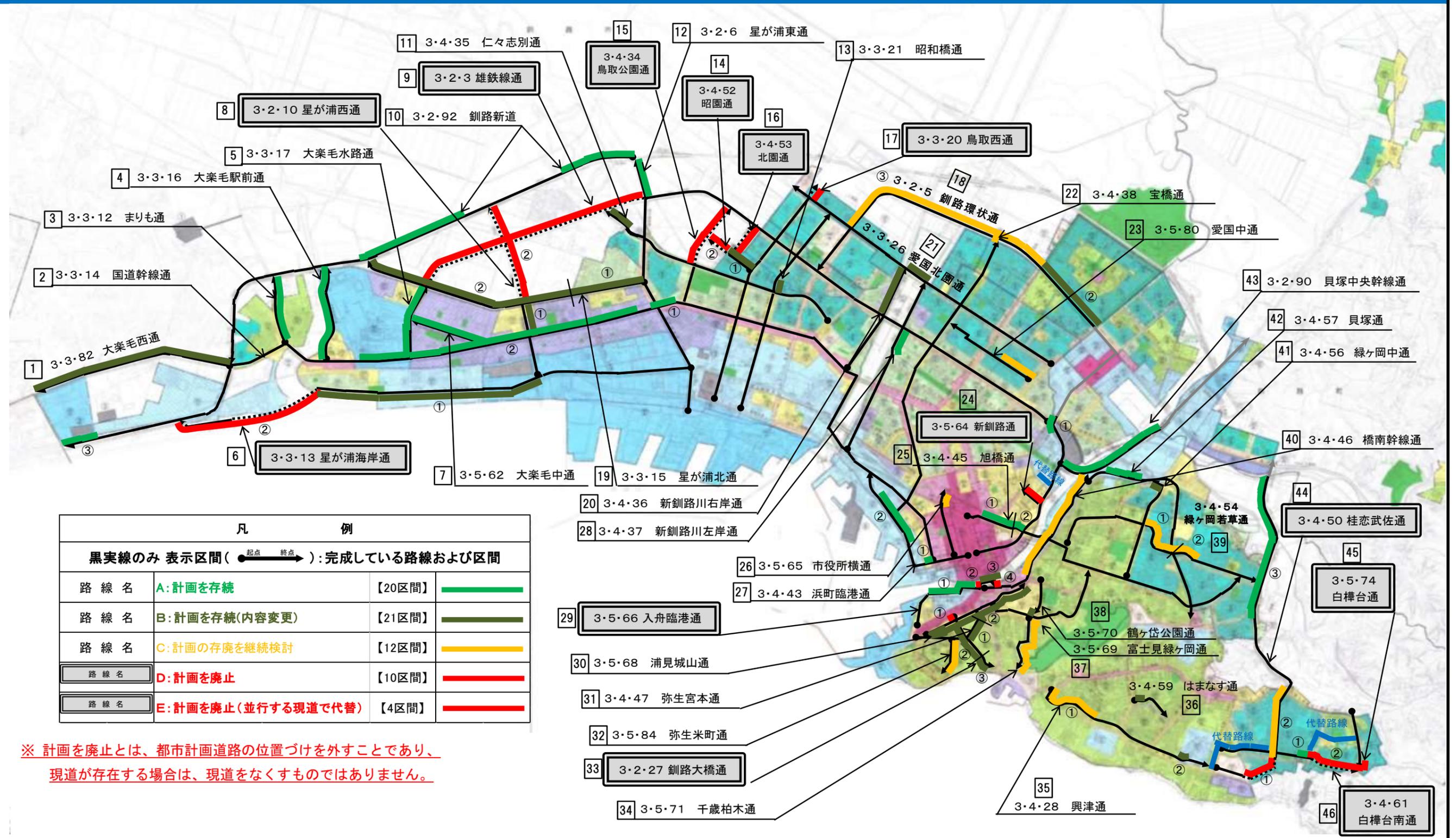
計画を廃止とは、都市計画道路の位置づけを外すことであり、現道が存在する場合は、現道をなくすものではありません。

※ 道路の都市計画決定の内容

- ・名称：番号(種別による区分番号・幅員による区分番号・種別ごとの一連番号)、路線名
- ・位置：起点・終点・主な経過地の町丁目・字
- ・区域：計画図(縮尺2500分の1以上の平面図)による表示
- ・種別：自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路(歩行者、自転車、路面電車等のために供される道路)の別
- ・構造：①車線数(特殊街路その他の車線がない道路を除く)
②幅員
③嵩上式、地下式、掘割式、地表式の別
④地表式の区間における鉄道・自動車専用道路・幹線街路との交差箇所の立体交差、平面交差の別

次頁以降に、見直し方針を示します。

釧路市都市計画道路の見直し方針 対象46路線(67区間)全体図



鉏路市都市計画道路の見直し方針

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
1	3・3・82 大楽毛西 通	全区間 大楽毛 ～ 新野	2,850	7.5 ～ 9.5	25 (2)	B 計画を存続(内容変更)(一部幅員の縮小) 隣接する白糠町と本市を結ぶ計画路線であるほか、国道幹線通(国道38号)の代替機能を担うなど、その必要性は高い。以下のとおりとする。 ① 3・3・14 国道幹線通(一般国道38号)との交差部周辺区間は、存続させる。 ② 3・3・14 国道幹線通(一般国道38号)との交差部周辺区間より西側の区間は、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を縮小する方向で検討する。	3・2・92鉏路新道(一般国道38号)交差部から白糠町行政区区域界までの路線。
2-①	3・3・14 国道幹線 通 (一般国道 38号)	鳥取 大通 9丁目 ～ 星が浦 大通 1丁目	370	25	38 (4)	A 計画を存続 鉏路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市都心部から白糠町行政区区域界までの国道の都市計画道路の、3・2・6星が浦東通(主要道道鉏路インター線、一般道道鉏路西港線)交差部付近の区間。
2-②	3・3・14 国道幹線 通 (一般国道 38号)	星が浦 大通 1丁目 ～ 大楽毛 3丁目	4,410	22	25 (4)	A 計画を存続 鉏路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市都心部から白糠町行政区区域界までの国道の都市計画道路の、市西部(星が浦大通1丁目～大楽毛3丁目)の区間。
2-③	3・3・14 国道幹線 通 (一般国道 38号)	新野 ～ 新野	470	7 ～ 7.5	28 (4)	A 計画を存続 鉏路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市都心部から白糠町行政区区域界までの国道の都市計画道路の、白糠町行政区区域界付近の区間。
3	3・3・12 まりも通 (一般国道 240号)	全区間 大楽毛 西1丁目 ～ 大楽毛	1,010	14	25 (4)	A 計画を存続 鉏路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市西部の3・3・14国道幹線通(一般国道38号)交差部から3・2・92鉏路新道(一般国道38号)交差部までの国道の都市計画道路。
4	3・3・16 大楽毛駅 前通	大楽毛 5丁目 ～ 大楽毛 3丁目	1,350	8 ～ 22	22 (2)	A 計画を存続 国道幹線通(国道38号)と鉏路新道(国道38号)を結ぶ計画路線の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	市西部の阿寒川左岸(東岸)付近を南北に結ぶ路線の、3・3・14国道幹線通(一般国道38号)交差部北側付近から図面番号10 3・2・92鉏路新道(一般国道38号)交差部までの区間。
5	3・3・17 大楽毛水 路通	全区間 大楽毛 2丁目 ～ 大楽毛 3丁目	1,070	9.75 ～ 15	22 (2)	A 計画を存続 国道幹線通(国道38号)と、鉏路新道(国道38号)に接続する機能を持つ星が浦北通を結ぶ計画路線であり、市西部の南北方向の道路の配置バランスの観点から必要性は高く、存続させる。	図面番号2-② 3・3・14国道幹線通(一般国道38号)(②区間)交差部から図面番号19-② 3・3・15星が浦北通(②区間)交差部までの路線。
6-①	3・3・13 星が浦海 岸通	星が浦 南6丁目 ～ 大楽毛	3,280	5.6 ～ 14.6	25 (4)	B 計画を存続(内容変更) (幅員の縮小、車線数の減少) 鉏路港西港区の後背地の効率的な土地利用のために位置付けられていた区間を含み、配置バランスの観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、港湾計画の縮小等による将来交通量の減少を踏まえ、計画幅員を縮小し、車線数を2に減少する方向で検討する。	市西部で3・3・14国道幹線通(一般国道38号)の南側に並行する路線の、3・2・10星が浦西通交差部から阿寒川左岸(東岸)部までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
6-②	3・3・13 星が浦海岸通	大楽毛 ～ 大楽毛	2,000	—	25 (4)	D 計画を廃止 阿寒川を横断する交通を支える計画区間として位置付けられたものであるが、将来交通量を踏まえると、上流側の国道幹線通(国道38号)・釧路新道(国道38号)の2路線で充足するため、廃止の方向で検討する。	市西部で3・3・14国道幹線通(一般国道38号)の南側に並行する路線の、阿寒川左岸(東岸)部から3・3・14国道幹線通(一般国道38号)交差部までの区間。
7	3・5・62 大楽毛中通	全区間 大楽毛 1丁目 ～ 大楽毛 北 2丁目	1,090	7 ～ 10.5	15 (2)	A 計画を存続 沿道に未利用地が多いものの、市街地を形成する計画路線として位置付けられたものであり、必要性は高く、計画を存続させる。	市西部の、図面番号2-②3・3・14国道幹線通(一般国道38号)(②区間)交差部から図面番号53・3・17大楽毛水路通交差部までの路線。
8-①	3・2・10 星が浦西通	星が浦 大通 4丁目 ～ 星が浦 北4丁目	500	12.5 ～ 17	22.25 (4)	B 計画を存続(内容変更) (幅員の縮小、車線数の減少) 国道幹線通(国道38号)と、釧路新道(国道38号)に接続する機能を持つ星が浦北通を結ぶ計画区間であり、釧路港西港区に係る港湾物流交通も担うなど、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を縮小し、車線数を2に減少する方向で検討する。	市西部を南北に結ぶ路線の、図面番号2-②3・3・14国道幹線通(一般国道38号)(②区間)交差部から図面番号19-②3・3・15星が浦北通(②区間)交差部までの区間。
8-②	3・2・10 星が浦西通	鶴野 ～ 鶴野	1,480	—	30 (4)	D 計画を廃止 星が浦北通と釧路新道(国道38号)を結ぶ計画区間であるが、港湾物流交通を含む将来交通量の減少及び市街化区域の現状維持を踏まえ、廃止の方向で検討する。	市西部を南北に結ぶ路線の、図面番号19-②3・3・15星が浦北通(②区間)交差部から図面番号103・2・92釧路新道(一般国道38号)交差部までの区間。
9	3・2・3 雄鉄線通	鶴野 ～ 鶴野	3,480	—	30 (4)	D 計画を廃止 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられていたが、人口減少等による将来交通量の減少、市街化区域の現状維持を踏まえ、廃止の方向で検討する。	市中部から西部を半環状に結ぶ路線の、図面番号123・2・6星が浦東通(主要道道釧路インター線)交差部から図面番号19-②3・3・15星が浦北通(②区間)交差部までの区間。
10	3・2・92 釧路新道 (一般国道 38号)	鶴野 ～ 大楽毛 3丁目	2,400	11 ～ 33	33 (4)	A 計画を存続 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市西部を東西に結ぶ国道の都市計画道路の、図面番号123・2・6星が浦東通(主要道道釧路インター線)交差部から図面番号43・3・16大楽毛駅前通交差部までの区間。 交通の輻輳する3・3・14国道幹線通(一般国道38号)のバイパスとして、平成26年度より4車線化事業に着手した。
11	3・4・35 仁々志別 通 (主要道道 釧路鶴居 弟子屈線)	鶴野 ～ 鶴野	420	11	18 (2)	B 計画を存続(内容変更) (終点の変更(延長増)、幅員の変更) 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、図面番号93・2・3雄鉄線通の廃止方針等を踏まえ、道路の連続性の観点から、終点を図面番号93・2・3雄鉄線通交差部から図面番号103・2・92釧路新道(一般国道38号)交差部へ延伸し、また、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を変更する方向で検討する。	市西部を東西に結ぶ大部分が道道の都市計画道路の、鶴野(市街化区域・市街化調整区域界)から図面番号93・2・3雄鉄線通交差部までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
18-①	3・2・5 釧路環状通 (一般国道44号)	古川町 ～ 古川町	340	37.25	43 (4)	A 計画を存続 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市中部から西部を半環状に結ぶ路線の、3・2・3雄鉄線通(主要道道釧路環状線)交差点付近の右折車線立体交差計画の国道区間。
18-②	3・2・5 釧路環状通	芦野 3丁目 ～ 芦野 4丁目	1,220	—	40 (4)	B 計画を存続(内容変更) (幅員の縮小、車線数の減少) 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、隣接する釧路町と本市を結ぶ計画区間として、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については将来交通量等を踏まえ、計画幅員を縮小し、車線数を2に減少する方向で検討する。	市中部から西部を半環状に結ぶ路線の、3・3・30共栄橋通交差点から3・3・29柳橋通交差点までの区間。
18-③	3・2・5 釧路環状通	愛国 ～ 昭和北 2丁目	3,200	4.5	35 (4)	C 計画の存続を継続検討 別保富原通(国道44号)の延長線上にあり、隣接する釧路町と本市を結ぶ計画道路の一部区間として、必要性は高いと考えられるため、現時点では存続させるが、愛国北園通の橋梁整備の状況等を踏まえ、本区間の方針について検討を継続する。	市中部から西部を半環状に結ぶ路線の、3・3・29柳橋通交差点から3・3・26愛国北園通交差点までの区間。
19-①	3・3・15 星が浦北通	星が浦 北 1丁目 ～ 星が浦 北 3丁目	1,040	11	22 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 星が浦東通と釧路新道(国道38号)を結び、市街地形成を支える計画道路の一部区間として、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を縮小する方向で検討する。	市西部を東西に結ぶ路線の、3・2・6星が浦東通交差点から現道北側の市街化区域・市街化調整区域境界までの区間。
19-②	3・3・15 星が浦北通	星が浦 北 3丁目 ～ 大楽毛 3丁目	3,070	9 ～ 11	22 ～ 25 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 星が浦東通と釧路新道(国道38号)を結び、市街地形成を支える計画道路の一部区間として、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、市街化区域の現状維持等を踏まえ、計画幅員を縮小する方向で検討する。	市西部を東西に結ぶ路線の、現道北側の市街化区域・市街化調整区域境界から図面番号10 3・2・92釧路新道(一般国道38号)交差点までの区間。
20	3・4・36 新釧路川 右岸通	昭和中央 1丁目 ～ 昭和中央 1丁目	720	13 ～ 15.4	18 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 国道幹線通(国道38号)と愛国北園通を結び、市街地形成を支える計画道路の一部区間として、必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を現道幅員に縮小する方向で検討する。	新釧路川右岸(西岸)を南北に結ぶ路線の、3・2・3雄鉄線通(主要道道釧路環状線)交差点付近から図面番号21 3・3・26愛国北園通交差点までの区間。
21	3・3・26 愛国北園通	愛国西 4丁目 ～ 昭和中央 1丁目	350	—	19.5 (4)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の拡大) 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、また、道路の連続性等の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を拡大する方向で検討する。	市中部から西部を東西に結ぶ路線の、3・4・37新釧路川左岸通交差点から図面番号20 3・4・36新釧路川右岸通交差点までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
22	3・4・38 宝橋通	文苑 3丁目 ～ 文苑 3丁目	10	—	18 (2)	C 計画の存続を継続検討 現時点では存続させるが、愛国北園通の橋梁整備の状況等を踏まえ、本区間の方針について検討を継続する。	市中部を南北に結ぶ路線の、図面番号18-③ 3・2・5釧路環状通(③区間)との交差点付近の区間。
23	3・5・80 愛国中通	愛国東 2丁目 ～ 愛国東 3丁目	530	—	12 (2)	C 計画の存続を継続検討 住居系地域の居住環境を向上させるために必要性は高いと考えられるが、道路整備に伴う沿道の市街地の空洞化などの問題があり、実現性は低いと考えられる。また、周辺の市道や公共下水道の整備が進んでいることから、現時点では存続とし、居住環境を踏まえた基盤整備のあり方と、本路線の方針について、継続して検討する。	市中部を東西に結ぶ路線の、3・3・30共栄橋通交差点から愛国北地区画整理事業施行済区域界までの区間。
24	3・5・64 新釧路通	川北町 ～ 川北町	140	11	15 (2)	E 計画を廃止(並行する現道で代替) 釧路環状通(国道44号)と川北通を結ぶ計画道路の一部区間として、必要性は高いが、既成市街地内の拡幅計画であり、実現性は低い。本路線の整備済み区間を含め、並行する現道(市道鉄北東6線(幅員18m))を代替路線に位置付け、本路線は整備済み区間を含め、廃止の方向で検討する。	市中部の3・2・5釧路環状通(一般国道44号)交差点から3・3・32川北通交差点までの路線の、市道鉄北東3号交差点から3・3・32川北通交差点までの区間。
25-①	3・4・45 旭橋通	栄町 12丁目 ～ 旭町	670	14.54	15 (2)	A 計画を存続 道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	市中部から東部を東西に結ぶ路線の、栄町12丁目から市道鉄北東2線1(木工場踏切)交差点東側付近までの区間。
25-②	3・4・45 旭橋通	旭町 ～ 旭町	100	21.81	20 (2)	A 計画を存続 道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	市中部から東部を東西に結ぶ路線の、市道鉄北東2線1(木工場踏切)交差点東側付近から3・2・5釧路環状通(一般国道44号)交差点までの区間。
26	3・5・65 市役所横 通	寿 1丁目 ～ 白金町	210	11	15 ～ 25 (2)	C 計画の存続を継続検討 道路の連続性等の観点から必要性は高いが、鉄道の下を横断する構造のため、実現性は低い。したがって、現時点では存続とし、釧路駅周辺再整備の状況等を踏まえ、本路線の方針について、継続して検討する。	市中部を南北に結ぶ路線の、釧路駅西側鉄道交差(アンダーパス)計画部南側付近から3・3・24鉄北幹線通(主要道道釧路鶴居弟子屈線)交差点までの区間。
27-①	3・4・43 浜町臨港 通	浪花町 6丁目 ～ 浪花町 6丁目	110	13.8 ～ 14.05	22 (2)	A 計画を存続 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、国道幹線通(国道38号)と釧路港東港区を結ぶ機能を持つ計画道路の一部区間であり、必要性は高く、存続させる。	市中部を南北に結ぶ路線の、3・3・14国道幹線通(一般国道38号)交差点から市道橋北西10線交差点までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
27-②	3・4・43 浜町臨港通	南浜町 ～ 仲浜町	900	15	18 (2)	A 計画を存続 創路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、国道幹線通(国道38号)と創路港東港区を結ぶ機能を持つ計画道路の一部区間であり、必要性は高く、存続させる。	市中部を南北に結ぶ路線の、市道橋北西11号2交差部から市道ことぶき5号交差部付近までの区間。 西側歩道部は未整備である。
28	3・4・37 新創路川 左岸通	東川町 ～ 東川町	320	10	18 ～ 22 (2)	A 計画を存続 国道幹線通(国道38号)と愛国北園通を結び、市街地形成を支える計画道路の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	新創路川左岸(東岸)を南北に結ぶ路線の、市民文化会館駐車場西側から3・2・3雄鉄線通(主要道道創路環状線)交差部までの区間。
29-①	3・5・66 入舟臨港通	入舟 6丁目 ～ 南大通 1丁目	700	14.5 ～ 16	15 (2)	A 計画を存続 創路港東港区と幣舞ロータリー西側を結ぶ計画道路の一部区間であり、港湾物流交通も担い、市街地形成を支える区間として、必要性は高く、存続させる。	市東部を東西に結ぶ路線の、市道入舟6線交差部西側付近から幣舞ロータリー西側付近までの区間。
29-②	3・5・66 入舟臨港通	南大通 1丁目 ～ 大川町	80	—	8 (2)	D 計画を廃止 幣舞ロータリー下を通り、港湾物流等の交通の円滑化のために計画された区間であるが、将来交通量等を踏まえ、必要性は低いものと判断し、廃止の方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、幣舞ロータリー付近の区間(アンダーパス計画区間)。
29-③	3・5・66 入舟臨港通	大川町 ～ 大川町	150	14.54	15 (2)	B 計画を存続(内容変更) (幅員の縮小、路線名の変更) 幣舞ロータリー東側と久寿里橋通を、大川町城山通を介して結ぶ計画区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を現道幅員に縮小する方向で検討する。 また、④区間の廃止方針を踏まえ、本区間を隣接する3・5・67大川町城山通の区域に変更する方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、幣舞ロータリー東側付近から3・5・67大川町城山通起点部までの区間。
29-④	3・5・66 入舟臨港通	大川町 ～ 大川町	70	13.54 ～ 13.94	15 (2)	D 計画を廃止 ②区間の廃止(幣舞ロータリー付近の立体交差から平面交差への計画変更)方針等を踏まえ、橋南幹線通と接続する必要性は低いと判断し、廃止の方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、3・5・67大川町城山通起点部から3・4・46橋南幹線通交差部までの区間。 現行の②区間のアンダーパス計画を踏まえ、本路線と幣舞ロータリー付近に交差する他の路線を、3・4・46橋南幹線通を介して接続するための区間。
30	3・5・68 浦見城山通	全区間 南大通 8丁目 ～ 大川町	1,520	14.54 ～ 20.52	15 ～ 20.75 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 市街地形成を支え、富士見坂桜ヶ岡通を含む複数の都市計画道路と接続しており、道路の連続性等の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を現道幅員に縮小する方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ、3・4・47弥生宮本通交差部から3・4・46橋南幹線通交差部までの路線。
31-①	3・4・47 弥生宮本通	浦見 3丁目 ～ 浦見 2丁目	360	12.6 ～ 14.54	18 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 市街地形成を支え、複数の都市計画道路と接続している計画道路の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を現道幅員に縮小する方向で検討する。	市東部の浦見地区を東西に結ぶ路線の、図面番号33-②3・3・27創路大橋通(②区間)交差部から創路総合振興局東側付近までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
31-②	3・4・47 弥生宮本通	浦見 2丁目 ～ 浦見 2丁目	80	10.9	18 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 市街地形成を支え、複数の都市計画道路と接続している計画道路の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、沿道土地利用等を踏まえ、計画幅員を縮小する方向で検討する。	市東部の浦見地区を東西に結ぶ路線の、鋼路総合振興局東側付近から図面番号30 3・5・68浦見城山通交差部までの区間。
32	3・5・84 弥生米町通	弥生 2丁目 ～ 弥生 2丁目	450	4.5 ～ 7	12 (2)	C 計画の存続を継続検討 住居系地域の居住環境を向上させるために必要性は高いと考えられるが、道路整備に伴う小規模残地の発生などの問題があり、実現性は低いと考えられる。また、本路線には一部位置が異なるものの市道認定された現道が存在し、公共下水道の整備も行われていることから、現時点では存続とし、居住環境を踏まえた基盤整備のあり方と、本路線の方針について、継続して検討する。	市東部の弥生・米町地区を南北に結ぶ路線の、弥生地区の区間。
33-①	3・3・27 鋼路大橋通	浦見 4丁目 ～ 浦見 4丁目	80	6	22 (2)	D 計画を廃止 比較的延長の短い行き止まりの区間であり、必要性は低く、廃止の方向で検討する。	市東部の浦見・弥生・宮本地区を南北に結ぶ路線の、図面番号30 3・5・68浦見城山通交差部北側付近の区間。
33-②	3・3・27 鋼路大橋通	浦見 4丁目 ～ 弥生 1丁目	550	14.54	22 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 市街地形成を支え、複数の都市計画道路と接続している計画道路の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を現道幅員に縮小する方向で検討する。	市東部の浦見・弥生・宮本地区を南北に結ぶ路線の、図面番号30 3・5・68浦見城山通交差部から市道弥生13号交差部付近までの区間。
33-③	3・3・27 鋼路大橋通	弥生 1丁目 ～ 宮本 2丁目	320	9 ～ 10.5	15 (2)	B 計画を存続(内容変更)(幅員の縮小) 市街地形成を支え、複数の都市計画道路と接続している計画道路の一部区間であり、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、将来交通量等を踏まえ、計画幅員を縮小する方向で検討する。	市東部の浦見・弥生・宮本地区を南北に結ぶ路線の、市道弥生13号交差部付近から3・4・49富士見坂桜ヶ岡通(主要道鋼路環状線)交差部までの区間。
34	3・5・71 千歳柏木通	全区間 富士見 3丁目 ～ 柏木町	840	8.5 ～ 10	15 (2)	C 計画の存続を継続検討 富士見坂桜ヶ岡通等の都市計画道路の交通機能を補完するとともに、市街地形成機能を有する計画路線であり、必要性は高いと考えられるが、道路整備に伴う小規模残地の発生などの問題があり、実現性は低いと考えられる。また、本路線には一部位置は異なるが市道認定された現道が存在し、今後将来交通量の減少が予測されることから、現時点では存続とし、本路線の方針について、継続して検討する。	市東部の富士見・千歳・柏木地区を南北に結ぶ、図面番号37 3・5・69富士見緑ヶ岡通交差部から3・4・49富士見坂桜ヶ岡通(主要道鋼路環状線)交差部までの路線。
35-①	3・4・28 興津通	春採 2丁目 ～ 興津 1丁目	1,100	10.5	18 ～ 20 (2)	C 計画の存続を継続検討 富士見坂桜ヶ岡通の交通機能を補完するとともに、市街地形成機能を有する計画道路の一部区間であり、必要性は高いと考えられるが、急峻な地形が存在し、大規模な構造物の整備が必要となる可能性があるなど、実現性は低いと考えられる。また、本区間には一部位置は異なるが市道認定された現道が存在し、今後将来交通量の減少が予測されることから、現時点では存続とし、本区間の方針について、継続して検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、3・4・49富士見坂桜ヶ岡通(主要道鋼路環状線)交差部から3・4・58望洋中通交差部までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
35-②	3・4・28 興津通	益浦 2丁目 ～ 益浦 2丁目	210	20	20 (2)	B 計画を存続(内容変更)(線形の変更) 道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、計画道路に重ならない現道があり、沿道土地利用等の観点から、計画道路の線形をこの現道の線形に変更する方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、益浦2丁目付近の区間。
36	3・4・59 はまなす通	興津 2丁目 ～ 興津 2丁目	100	16	16 (2)	B 計画を存続(内容変更)(線形の変更) 道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、計画道路に重ならない現道があり、沿道土地利用等の観点から、計画道路の線形をこの現道の線形に変更する方向で検討する。	市東部の興津2丁目付近を東西に結ぶ路線の、3・5・73興津鶴ヶ岱通交差点近くの区間。
37	3・5・69 富士見 緑ヶ岡通	富士見 3丁目 ～ 鶴ヶ岱 1丁目	0	15	15 (2)	C 計画の存続を継続検討 図面番号34 3・5・71千歳柏木通と一体的な位置付けの区間であることから、方針は図面番号34 3・5・71千歳柏木通と同一とする。	市東部を東西に結ぶ路線の、図面番号34 3・5・71千歳柏木通、及び、図面番号38 3・5・70鶴ヶ岱公園通との交差点の隅切部分。
38	3・5・70 鶴ヶ岱公園通	住吉 2丁目 ～ 住吉 2丁目	50	15	15 (2)	B 計画を存続(内容変更)(線形・終点の変更) 久寿里橋通と富士見緑ヶ岡通を結び、市街地形成を支える計画道路の一部区間として、道路の連続性の観点から必要性は高く、変更を前提に存続させる。変更については、計画道路に重ならない現道があり、沿道土地利用等の観点から、計画道路の線形をこの現道の線形に変更する方向で検討する。	市東部の鶴ヶ岱公園西側付近を南北に結ぶ路線の、図面番号37 3・5・69富士見緑ヶ岡通交差点付近の区間。
39-①	3・4・54 緑ヶ岡若 草通	緑ヶ岡 6丁目 ～ 緑ヶ岡 6丁目	720	7 ～ 8	16 (2)	C 計画の存続を継続検討 住居系地域の居住環境を向上させるために必要性が高いと考えられるが、道路整備に伴う沿道の市街地の空洞化や、急峻な地形による擁壁の整備などの問題があり、実現性は低いと考えられる。また、周辺部の公共下水道の整備が進んでいることから、現時点では存続とし、居住環境を踏まえた基盤整備のあり方と、本区間の方針について、継続して検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、3・4・56緑ヶ岡中通交差点部から3・4・57貝塚通交差点部までの区間。
39-②	3・4・54 緑ヶ岡若 草通	武佐 3丁目 ～ 武佐 2丁目	450	12 ～ 13	16 (2)	C 計画の存続を継続検討 桂恋武佐通と接続し、交通機能を補完するほか、市街地形成機能を有する計画道路の一部区間として必要性は高いが、急峻な地形が存在し、大規模な構造物の整備が必要となる可能性があるなど、実現性は低いと考えられる。また、本路線には一部位置は異なるが市道認定された現道が存在し、今後将来交通量の減少が予測されることから、現時点では存続とし、本区間の方針について、継続して検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、3・4・57貝塚通交差点部から武佐2丁目までの区間。
40	3・4・46 橋南幹線 通	城山 1丁目 ～ 材木町	1,810	10.3 ～ 14.54	18 (2)	C 計画の存続を継続検討 現道は旧国道であり、道路の連続性等の観点から必要性は高いが、既成市街地内の拡幅計画であり、一部区間は急傾斜地に近接しており、実現性は低い。代替路線もないことから、現時点では存続とし、本路線の方針について、継続して検討する。	鉦路川左岸(東岸)付近を南北に結ぶ路線の、3・4・44久寿里橋通交差点部から図面番号43 3・2・90貝塚中央幹線通交差点部までの区間。

図面番号	路線名	区間	延長(m)	現道幅員(m)	現計画幅員(m) (車線数)	方針	区間の説明
41	3・4・56 緑ヶ岡中通	貝塚 2丁目 ～ 貝塚 2丁目	160	19	16 (2)	B 計画を存続(内容変更) (線形・終点の変更、幅員の拡大) 旭橋通と貝塚光和通を接続するほか、市街地形成を支える計画道路の一部区間として、必要性は高く、変更を前提に継続させる。 変更については、直接貝塚光和通と接続している現計画について、将来交通量や沿道土地利用を踏まえ、東側の市道認定されている現道に沿って、線形・幅員を変更・拡大する方向で検討する。	市東部を南北に結ぶ路線の、3・4・57貝塚通交差点付近の区間。
42	3・4・57 貝塚通	貝塚 3丁目 ～ 貝塚 3丁目	600	9.75 ～ 13	16 (2)	A 計画を存続 道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	市東部を半環状に結ぶ路線の、市道貝塚南2号交差点付近から3・4・55緑ヶ岡通交差点までの区間。
43	3・2・90 貝塚中央 幹線通	古川町 ～ 貝塚 3丁目	1,700	12 ～ 18	32 (4)	A 計画を存続 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、また、配置バランス等の観点から必要性は高く、存続させる。	釧路川右岸(西岸)付近と釧路町行政区域内の釧路川左岸(東岸)付近を結ぶ路線の、釧路川右岸(西岸)(3・2・5釧路環状通(一般国道44号)交差点)から釧路町行政区域界までの区間。
44-①	3・4・50 桂恋武佐 通	益浦 3丁目 ～ 益浦 4丁目	560	8.5	20 (2)	E 計画を廃止(並行する現道で代替) 道路の連続性等の観点から必要性は高いが、地形的な理由で擁壁の整備を伴い、実現性は低い。 並行する現道(市道白樺台南(幅員16m)、市道桜ヶ岡中央通(幅員20m))を代替路線に位置付け、廃止の方向で検討する。 また、本路線起点部～①区間起点部までの区間は、隣接する3・4・28興津通の区域に変更する方向で検討する。	市東部と釧路町を南北に結ぶ路線の、市道益浦東1号交差点西側付近から3・4・61白樺台南通交差点南側付近までの区間。
44-②	3・4・50 桂恋武佐 通	益浦 4丁目 ～ 桜ヶ岡 6丁目	1,120	5 ～ 18	18 ～ 20 (2)	C 計画の存続を継続検討 住居系地域の居住環境を向上させるために必要性が高いと考えられるが、急峻な地形が存在し、大規模な構造物の整備が必要となる可能性があるなど、実現性は低いと考えられる。 また、本路線には一部位置は異なるが市道認定された現道が存在し、今後将来交通量の減少が予測されることから、現時点では存続とし、本路線の方針について、継続して検討する。	市東部と釧路町を南北に結ぶ路線の、3・4・61白樺台南通交差点南側付近から3・4・49富士見坂桜ヶ岡通(主要市道釧路環状線)交差点までの区間。
44-③	3・4・50 桂恋武佐 通 (主要市道 釧路環状 線)	武佐 1丁目 ～ 貝塚 4丁目	2,020	13 ～ 18	31 (4)	A 計画を存続 釧路都市圏の骨格道路交通網に位置付けられており、必要性は高く、存続させる。	市東部と釧路町を南北に結ぶ路線の、3・4・44久寿里橋通交差点南側付近から釧路町行政区域界までの区間。
45	3・5・74 白樺台通	桂恋 ～ 桂恋	80	10.9	15 (2)	E 計画を廃止(並行する現道で代替) 道路の連続性の観点から必要性は高い。 図面番号46-②3・4・61白樺台南通(②区間)と一体的な位置付けの区間であり、実現性は図面番号46-②3・4・61白樺台南通(②区間)と同一(低い)とする。 並行する現道とそれに接続する現道(市道白樺台10線2(幅員20m)、市道白樺台4号(幅員15m))を代替路線に位置付け、廃止の方向で検討する。	市東部の白樺台地区を南北に結ぶ路線の、図面番号46-②3・4・61白樺台南通(②区間)交差点北側付近の区間。

図面 番号	路線名	区間	延長 (m)	現道 幅員 (m)	現 計 画 幅 員 (m) (車線 数)	方針	区間の説明
46-①	3・4・61 白樺台南 通	益浦 4丁目 ～ 益浦 4丁目	170	13.5	16 (2)	A 計画を存続 道路の連続性の観点から必要性は高く、存続させる。	市東部を東西に結ぶ路線の、市道白樺台4号交差部西側付近の区間。南側歩道部は未整備である。
46-②	3・4・61 白樺台南 通	益浦 4丁目 ～ 桂恋	770	4.5 ～ 6	16 (2)	E 計画を廃止(並行する現道で代替) 道路の連続性の観点から必要性は高いが、地形的な理由で擁壁の整備を伴うなど、実現性は低い。並行する現道とそれに接続する現道(市道白樺台10線2(幅員20m)、市道白樺台4号(幅員15m))を代替路線に位置付け、廃止の方向で検討する。	市東部を東西に結ぶ路線の、市道白樺台4号交差部から図面番号45 3・5・74白樺台通交差部までの区間。

以下に、見直し方針の5分類を、必要に応じてさらに細分化し、対象路線(区間)の見直し方針を細分類します。

A 計画を存続

現行の道路の都市計画決定の内容を存続させる路線(区間)

A-1 釧路都市圏の骨格道路交通網の位置づけがある路線(区間)…………… 11区間

- (国道) 2-①、②、③ 国道幹線通(国道38号)、3 まりも通(国道240号)、
10 釧路新道(国道38号)、18-① 釧路環状通(国道44号)
- (道道) 12 星が浦東通、44-③ 桂恋武佐通
- (市道) 27-①、② 浜町臨港通
- (未定) 43 貝塚中央幹線通

A-2 連続性や配置バランスの観点から、必要性が高い路線(区間)…………… 9区間

- 4 大楽毛駅前通、5 大楽毛水路通、7 大楽毛中通、
25-①、② 旭橋通、28 新釧路川左岸通、29-① 入舟臨港通、
42 貝塚通、46-① 白樺台南通

B 計画を存続(内容変更)

現行の道路の都市計画決定の内容の一部を変更する路線(区間)

B-1 幅員を縮小する路線(区間)…………… 6区間

- 1 大楽毛西通、13 昭和橋通、19-①、② 星が浦北通、
31-② 弥生宮本通、33-③ 釧路大橋通

B-2 幅員を縮小・車線数を減少する路線(区間)…………… 3区間

- 6-① 星が浦海岸通、8-① 星が浦西通、18-② 釧路環状通

B-3 幅員を拡大する路線(区間)…………… 1区間

- (道道) 21 愛国北園通

B-4 連続性の観点から終点を延伸し、幅員を変更する路線(区間)…………… 1区間

- (道道) 11 仁々志別通(9 雄鉄線通の廃止に伴う釧路新道への延伸)

B-5 幅員を現道幅員に縮小する路線(区間)…………… 6区間

- 14-① 昭園通、20 新釧路川右岸通、29-③ 入舟臨港通、
30 浦見城山通、31-① 弥生宮本通、33-② 釧路大橋通

B-6 計画道路と重ならない現道に線形を変更する路線(区間)…………… 4区間

- 35-② 興津通、36 はまなす通、38 鶴ヶ岱公園通、41 緑ヶ岡中通

C 計画の存廃を継続検討

現行の道路の都市計画決定の内容を暫定的に存続させるが、今後見直し検討を継続する路線(区間)

- C-1 愛国北園通の整備状況等を踏まえる路線(区間)…………… 2 区間
18-③ 釧路環状通、22 宝橋通
- C-2 道路整備に伴う残地・急傾斜地等の問題がある路線(区間)…………… 5 区間
23 愛国中通、32 弥生米町通、34 千歳柏木通、37 富士見緑ヶ岡通
40 橋南幹線通
- C-3 擁壁等の構造物が必要となる路線(区間)…………… 5 区間
26 市役所横通、35-① 興津通、39-①、② 緑ヶ岡若草通、
44-② 桂恋武佐通

D (D-1) 計画を廃止

現行の道路の都市計画決定を廃止する方向で検討する路線(区間)…………… 10 区間

- ★6-② 星が浦海岸通、★8-② 星が浦西通、★9 雄鉄線通、
★14-② 昭園通、★15 鳥取公園通、★16 北園通、★17 鳥取西通、
29-②、④ 入舟臨港通、33-① 釧路大橋通 (★：現道がない区間)

E (E-1) 計画を廃止(並行する現道で代替)

並行する現道を代替路線と位置づけ、現行の道路の都市計画決定を廃止する方向で検討する路線(区間)…………… 4 区間

- 24 新釧路通、★44-① 桂恋武佐通、45 白樺台通、
★46-② 白樺台南通 (★：現道がない区間)

6. 道路網全体の点検

ここからは、5. 見直し方針を踏まえ、都市計画道路網全体での将来交通需要推計による混雑度及び道路密度の点検を行います。

(1) 混雑度の点検

前段で検討された対象路線(区間)の見直し方針に基づいて、都市計画道路網を変更した場合に、将来の交通需要に対応できるかどうかを図 11 に示すとおり混雑度により点検します。

図 11 混雑度の検証

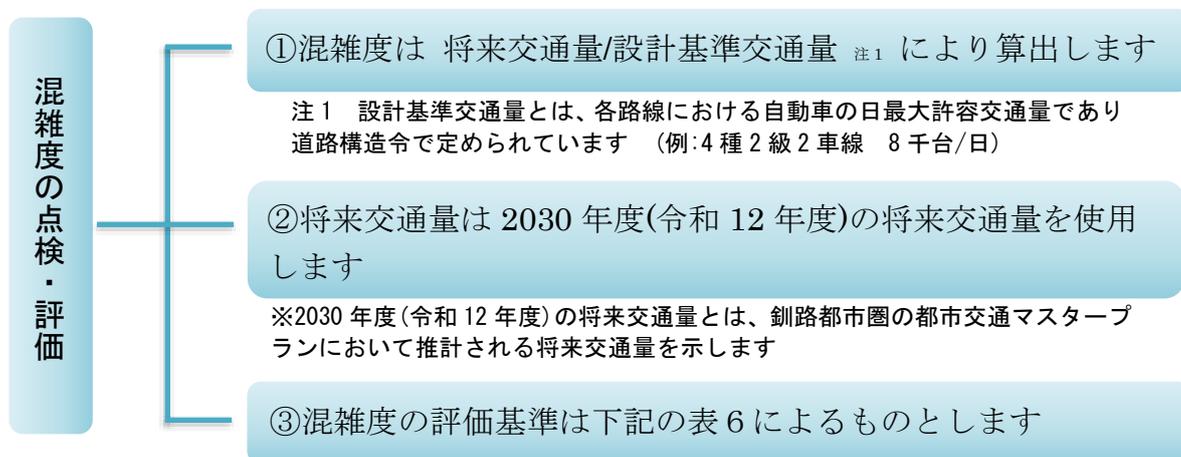


表 6 混雑度について 「道路の交通容量」(社)日本道路協会 より出典

混 雑 度	交 通 状 況 の 推 定
1.00 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。
1.00 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。

対象路線(区間)の見直し方針に基づいた、都市計画道路の計画の変更や廃止の結果、辺道路の混雑度が1.00未満であれば、その計画変更を行っても差し支えないものと判断します。

また、対象路線(区間)の見直し方針に基づいた、都市計画道路の変更や廃止の結果、変更や廃止の区間周辺で、道路の混雑度が1.00以上となるのは、次頁の図において赤色の枠で示す①区間の1区間となります。

①区間については、現道なりの変更を想定している3・4・56緑ヶ岡中通の周辺の、3・4・57貝塚通、及び、3・4・83貝塚光和通ですが、①区間の3・4・56緑ヶ岡中通周辺の交差点には右折車線や左折車線(付加車線といいます。)が設置され、交通の円滑化が図られています。

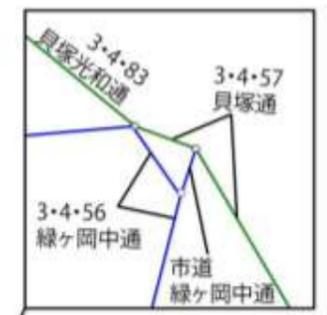
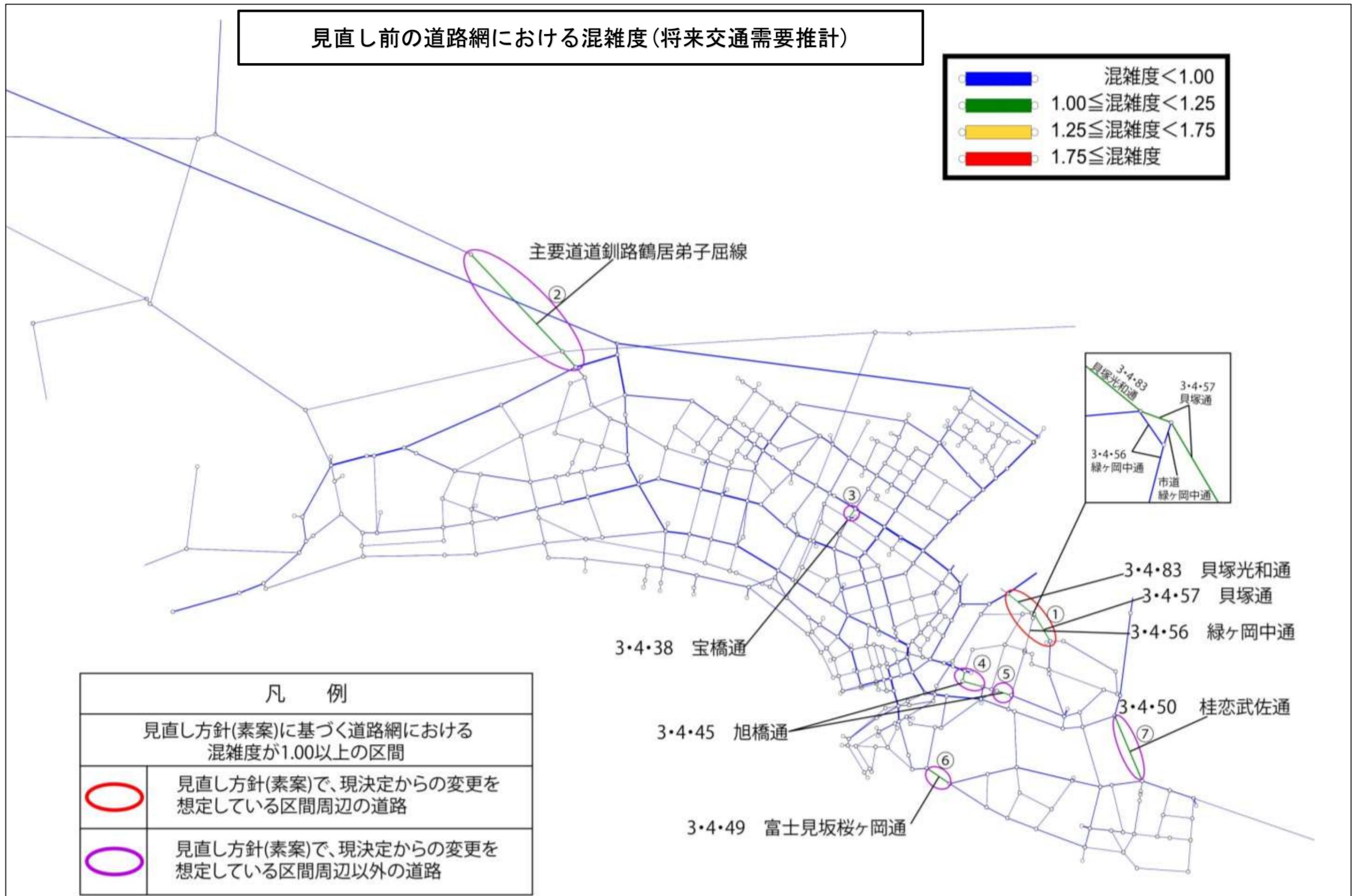
また、2012年度(平成24年度)の実測交通量においては、ピーク時でも①区間の3・4・56緑ヶ岡中通付近の交差点では混雑は発生しない、との解析結果が出ており、2012年度(平成24年度)実測交通量よりも減少が想定される2030年度(令和12年度)の将来交通量では、ピーク時でも①区間では混雑は発生しないものと予想されます。

さらに、対象路線(区間)の見直し方針に基づいた道路網における混雑度が1.00以上となるその他の区間は、次頁の図において紫色の枠で示す②区間から⑦区間までの5路線(6区間)となります。

これらの6区間は、見直し方針に基づいた都市計画道路の変更や廃止を想定している区間からは離れており、また、混雑度も1.25未満で、連続的な渋滞の可能性は非常に低いものと予想されます。

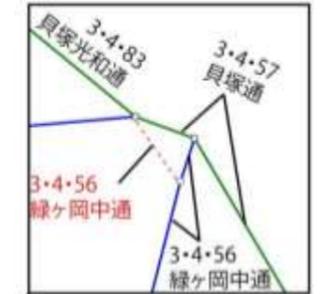
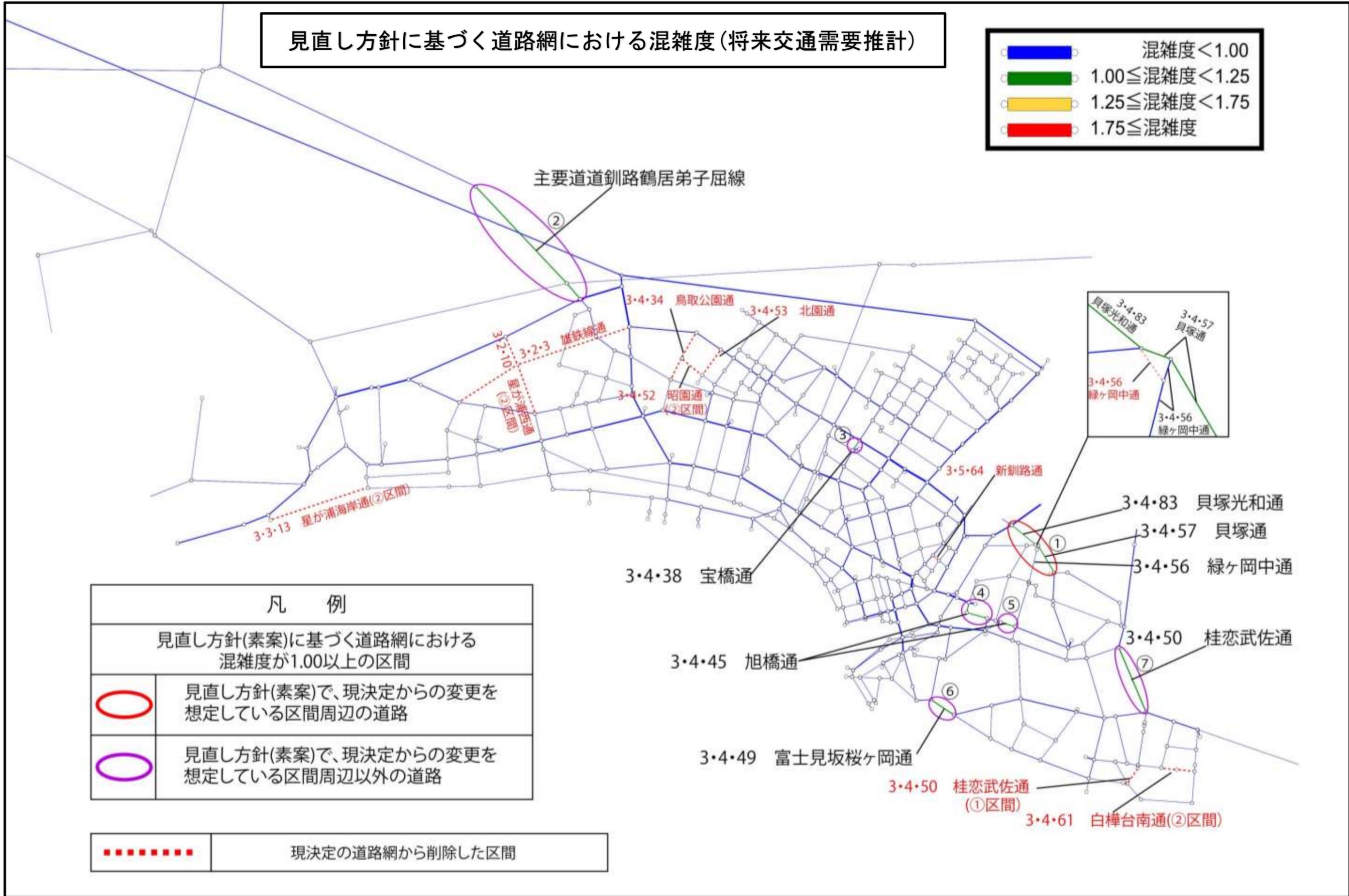
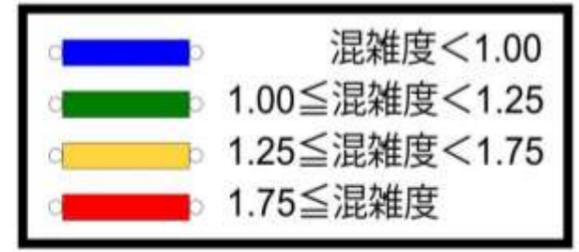
以上より、混雑度の観点からは、見直し方針に基づいた都市計画道路の計画の変更や廃止を行っても、差し支えないものと判断します。

見直し前の道路網における混雑度(将来交通需要推計)



凡 例	
見直し方針(素案)に基づく道路網における混雑度が1.00以上の区間	
	見直し方針(素案)で、現決定からの変更を想定している区間周辺の道路
	見直し方針(素案)で、現決定からの変更を想定している区間周辺以外の道路

見直し方針に基づく道路網における混雑度(将来交通需要推計)



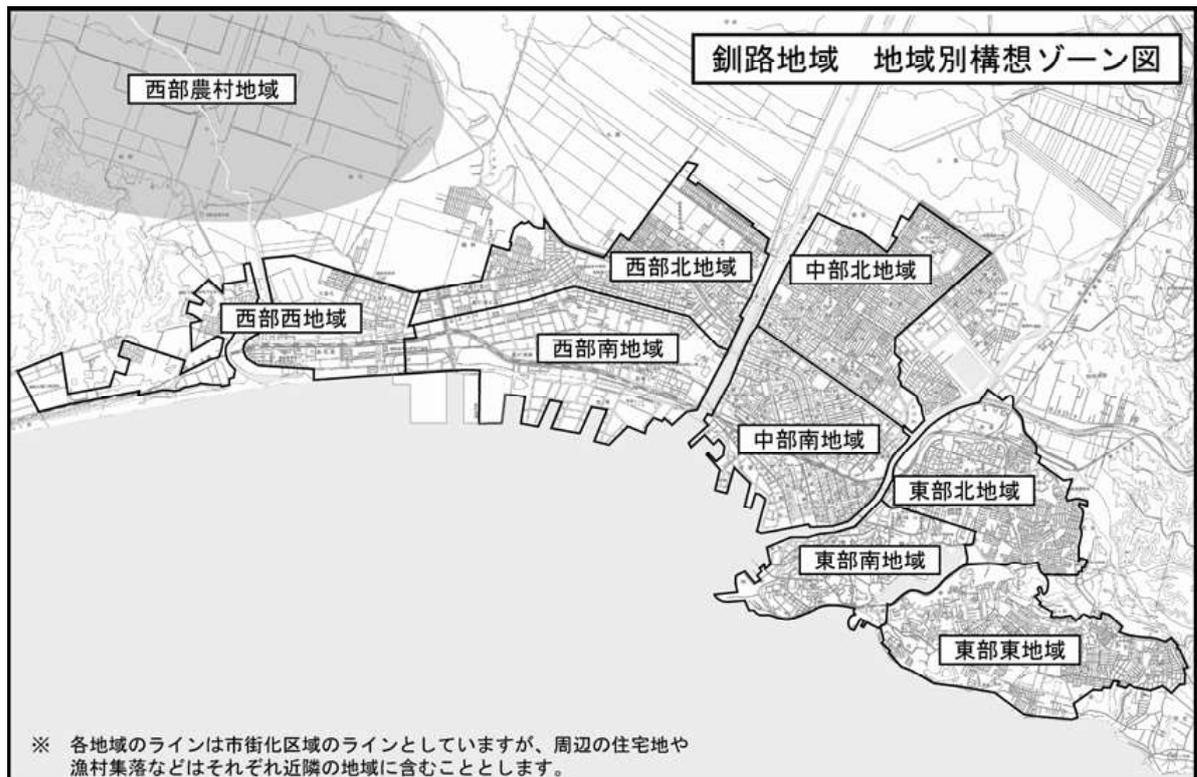
凡 例	
見直し方針(素案)に基づく道路網における混雑度が1.00以上の区間	
	見直し方針(素案)で、現決定からの変更を想定している区間周辺の道路
	見直し方針(素案)で、現決定からの変更を想定している区間周辺以外の道路

	現決定の道路網から削除した区間
--	-----------------

(2) 道路密度の点検

道路密度とは、単位面積に占める都市計画道路延長を示し、望ましい道路密度 3.5km/km² に対し、釧路市の現況の道路密度は 3.4km/km² であり、望ましい水準にほぼ達していますが、対象路線(区間)の見直し方針により、廃止区間が多くなる場合は、図 12 に示すとおり釧路市都市計画マスタープランにおける地域別構想の細区分である 8 区域(西部農村地域は除く)ごとに、見直し前後の道路密度を点検し比較します。

図 12 釧路市都市計画マスタープランの地域別構想 (8 区域)



道路密度については、市街化区域内(ただし、臨港地区(港湾機能 を確保するために都市計画で定められる地区)を除きます。)を点検対象としています。

次頁に示すとおり、見直し対象路線(区間)の方針により、廃止を想定している路線(区間)の延長から新規決定を想定している路線の延長を差し引いた延長、すなわち都市計画道路の減少延長は 0.65km で、道路密度の減少量は 0.0136km/km² 程度であり、釧路市の現況道路密度が望ましい水準にほぼ達していることも踏まえ、8 区域に分けた道路密度の点検は不要と判断します。

見直し方針を想定した場合の都市計画道路の延長

表7 市街化区域内の廃止想定延長

図面番号	路線名（区間名）	廃止想定延長	備考
16	3・4・52 北園通	0.18km	見直し対象延長：0.54km
17	3・3・20 鳥取西通	0.18km	
24	3・4・64 新釧路通	0.35km	見直し対象延長：0.14km
29-②	3・5・66 入舟臨港通（②区間）	0.08km	
29-④	3・5・66 入舟臨港通（④区間）	0.07km	
33-①	3・3・27 釧路大橋通（①区間）	0.08km	
44-①	3・4・50 桂恋武佐通（①区間）	0.56km	
46-②	3・4・61 白樺台南通（②区間）	0.52km	見直し対象延長：0.77km
計		2.02km	

表8 市街化区域内の新規決定想定延長

新規決定に伴い廃止する路線		新規決定想定延長	備考
図面番号	路線名（区間名）		
24	3・4・64 新釧路通	0.28km	新規決定想定路線の市道名： 3359 鉄北東6線（W=18m）
46-②	3・4・61 白樺台南通（②区間）	0.40km	新規決定想定路線の市道名： 2657 白樺台4号（W=15～20m） 3・4・61 白樺台南通と2718 白樺台10線2の交差部
46-②	3・4・61 白樺台南通（②区間）	0.12km	新規決定想定路線の市道名： 2658 白樺台5号（W=15m）
46-②	3・4・61 白樺台南通（②区間）	0.57km	新規決定想定路線の市道名： 2718 白樺台10線2（W=20m）
計		1.37km	

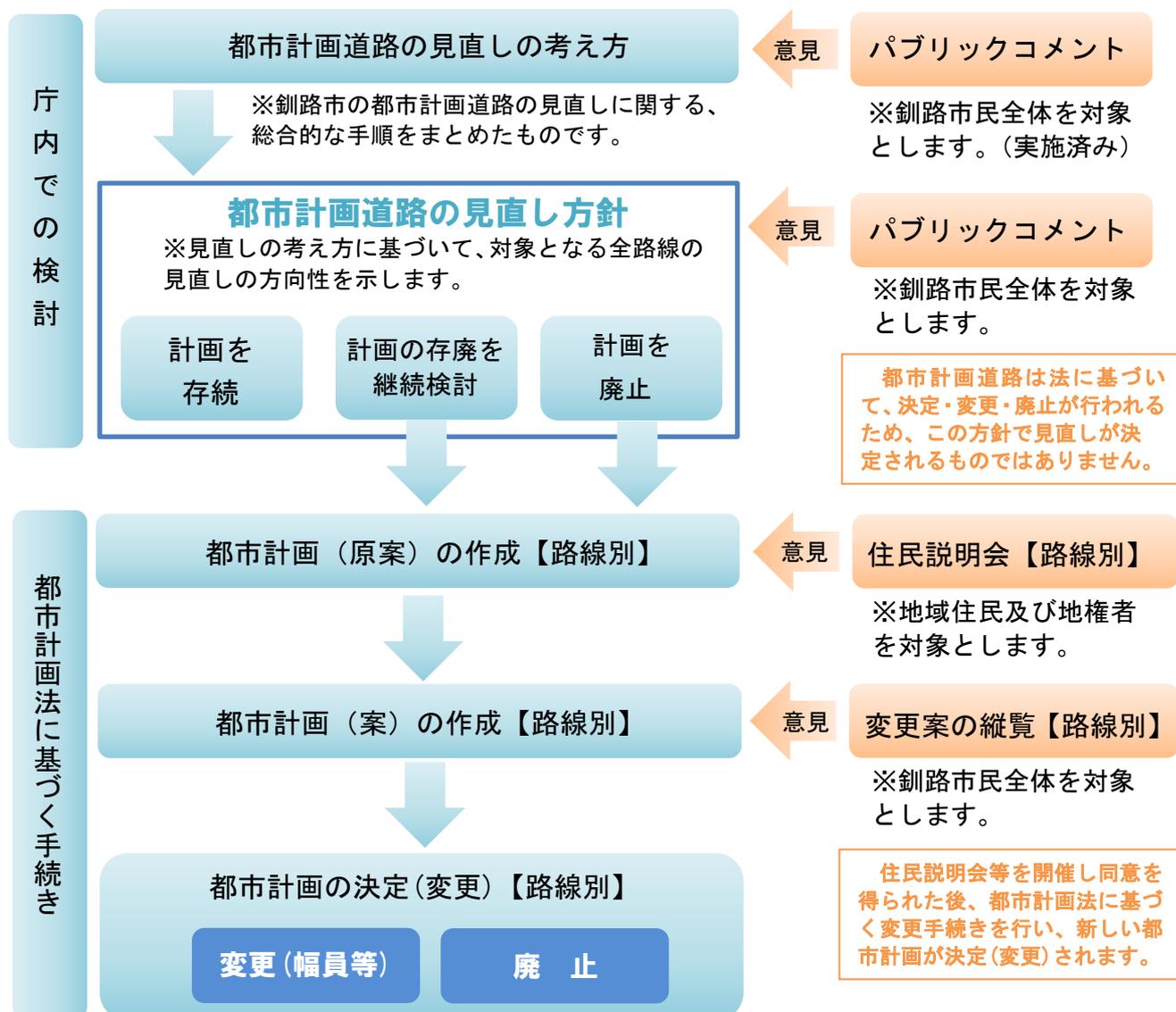
1. 市街化区域（臨港地区を除く）内の都市計画道路延長【2019年度末（令和元年度末）】
市街化区域延長（都市計画道路現況調査）－臨港地区の市街化区域延長（3・2・6星が浦東通）
 $168.38(\text{km}) - 0.09(\text{km}) = 168.27(\text{km})$ ①
2. 市街化区域（臨港地区を除く）の面積【2019年度末（令和元年度末）】
 $52.72(\text{km}^2) - 3.50(\text{km}^2) = 49.22(\text{km}^2)$ ②
3. 2019年度末（令和元年度末）の道路密度：①÷②
 $168.27(\text{km}) \div 49.22(\text{km}^2) = 3.4191(\text{km}/\text{km}^2)$ ③
4. 見直し方針に基づく想定延長の増減（臨港地区内を除く）
市街化区域内の廃止想定延長－市街化区域内の新規決定想定延長
 $2.02(\text{km}) - 1.37(\text{km}) = 0.65(\text{km})$ ④
5. 見直し方針（素案）に基づいた場合の道路密度：(①－④)÷②
 $(168.27(\text{km}) - 0.65(\text{km})) \div 49.22(\text{km}^2) = 3.4055(\text{km}/\text{km}^2)$ ⑤
6. 見直し方針（素案）に基づいた場合の道路密度の減少量：③－⑤
 $3.4191(\text{km}/\text{km}^2) - 3.4055(\text{km}/\text{km}^2) = 0.0136(\text{km}/\text{km}^2)$ ⑥
7. 見直し方針（素案）に基づいた場合の道路密度の減少率：1－③÷⑤
 $1 - 3.4055(\text{km}^2) \div 3.4191(\text{km}^2) = 0.3978 \div 0.4(\%)$ ⑦

7. 今後の進め方

「都市計画道路の見直しの考え方」に沿って策定された、「都市計画道路の見直し方針」により「計画の存廃を継続検討」や「計画を廃止」の方向性が示された区間にあたっては、住民説明会等を開催し、都市計画道路の見直し方針に同意が得られた場合は、都市計画法に基づく手続きを進めていきます。

また、存続となっているが事業着手に至らない区間や継続的に住民説明会を開催しても同意を得られていない区間については、概ね10年後を目途に「都市計画道路の見直し方針」の改訂を含め検討を行います。

図13 見直しの考え方から方針策定及び都市計画決定(変更)までの流れ



釧路市総合政策部 都市計画課 都市計画担当

〒085-8505

釧路市黒金町7丁目5番地

TEL(0154)31-4555 FAX(0154)25-8149

E-mail: to-toshikei@city.kushiro.lg.jp
