



1 都市計画変更の内容

【富丘通】

幹線街路新川通との交差構造の変更（立体交差 平面交差）

幅員の拡幅（縮小）変更

稲積 7 号線～稲積 193 号線（手稲区側）

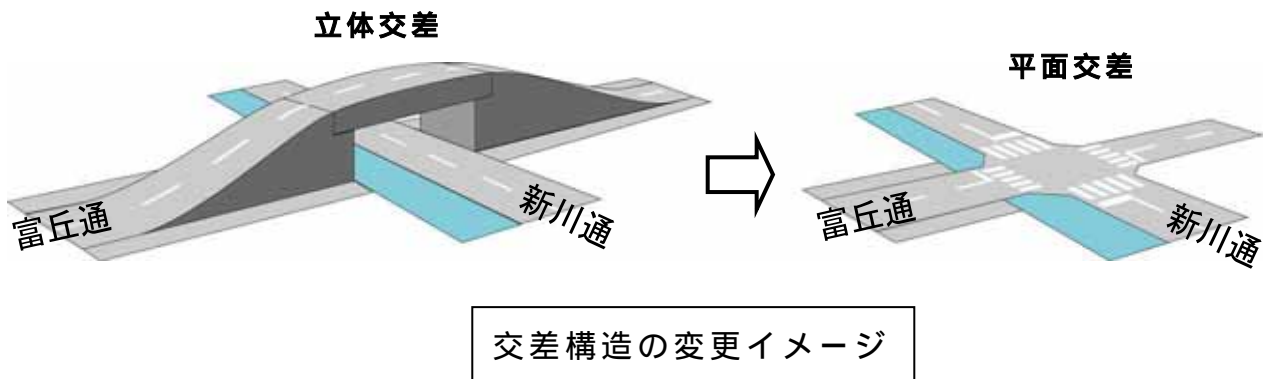
（28m 34.5m、変更区間 L=230m）

稲積 193 号線～新川通（橋梁部）

（15m 16.5m～19.5m、変更区間 L=130m）

新川通～新川公園団地 10 号線（北区側）

（28m 20m、変更区間 L=290m）



【新川通】

幹線街路富丘通との交差構造の変更（立体交差 平面交差）

一部区域の変更

車線数の決定（6車線）

2 都市計画変更の理由

富丘通は、主要幹線道路である追分通と石狩・手稲通のほぼ中間に位置し、札幌市の都市計画道路網上、幹線機能を担う道路として都市計画決定している。

今回の変更は、前回（第3回）パーソントリップ調査の需要推計では困難であった交差点の平面処理が、第4回のパーソントリップ調査の推計では処理可能となったこと、地域住民の利便性・防災性の向上及び建設事業費の低減を図ることの3点の理由から、立体交差で都市計画決定している富丘通と新川通の交差部を平面交差へ変更するものである。これにより、富丘通から新川通へ、新川通から富丘通への右左折が可能となる。

周辺で新川通へ接続する幹線道路としては、追分通と石狩・手稲通があるが、その間隔は約 2.7km と離れている。本路線の整備により両路線との間隔は約 1.3km となり、災害時の緊急車両や復興支援車両の主要経路という観点からも、本路線の必要性は高い。

なお、新川通については、富丘通の変更に伴い、富丘通との交差構造と交差部の一部区域を変更する。また、新川通は車線数が未決定であったことから、あわせて車線数を決定する。

平成 10 年に「都市計画法施行令の一部を改正する政令（平成 10 年 10 月 21 日政令第 331 号）」が施行され、都市計画道路の車線数を都市計画で定めることとなった。この政令が施行される以前に都市計画決定された都市計画道路は、都市計画上、車線数が未決定であり、札幌市では、都市計画変更が必要になった際に、あわせて車線数を決定している。