

4

都市計画道路の 見直し

4-1 見直しの経緯・目的

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と都市活動を支える都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路です。

昭和 43 年の都市計画法施行から期間を経て、都市計画道路の早期実施の必要性が求められるようになり、国は平成 14 年に「各都道府県による見直しのガイドライン」を作成しました。

これを受け、北海道では、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は、「長年にわたり建築制限を課してきた地権者の生活や土地の有効利用への影響を考慮することが求められている」という考えのもと、都市計画道路の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。

滝川市で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、都市計画決定後長期にわたり未整備となっている都市計画道路について、現状における課題とこれからの滝川市の将来都市像に沿った計画道路網となっているかを総合的に点検・検証し、「存続」、「変更」、「廃止」または「検討継続」の方針を策定しました。

(1) 滝川市の都市計画道路の変遷



4-2 都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画道路の現状

滝川市の都市計画道路は昭和 26 年に 14 路線を都市計画決定して以降、数回の変更を経て、現在では 26 路線が決定されており、このうち 16 路線が整備済みとなっています。

一方、未整備又は一部未整備となっている 10 路線は、全て都市計画決定から 30 年以上経過している状況にあります（図 4-1）。

なお、都市計画決定から 30 年以上経過して未整備又は一部未整備となっている延長は約 11 km です（図 4-2）。

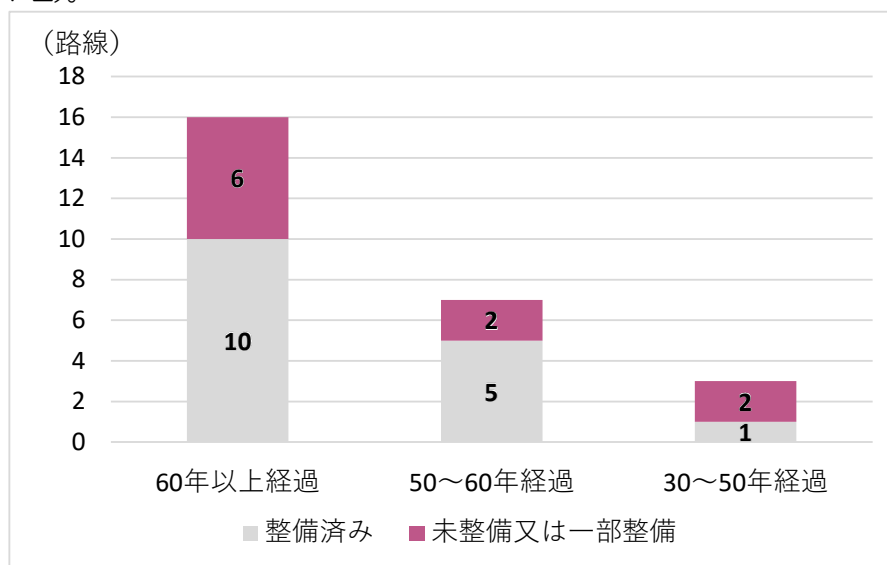


図 4-1 計画経過年数ごとの整備状況

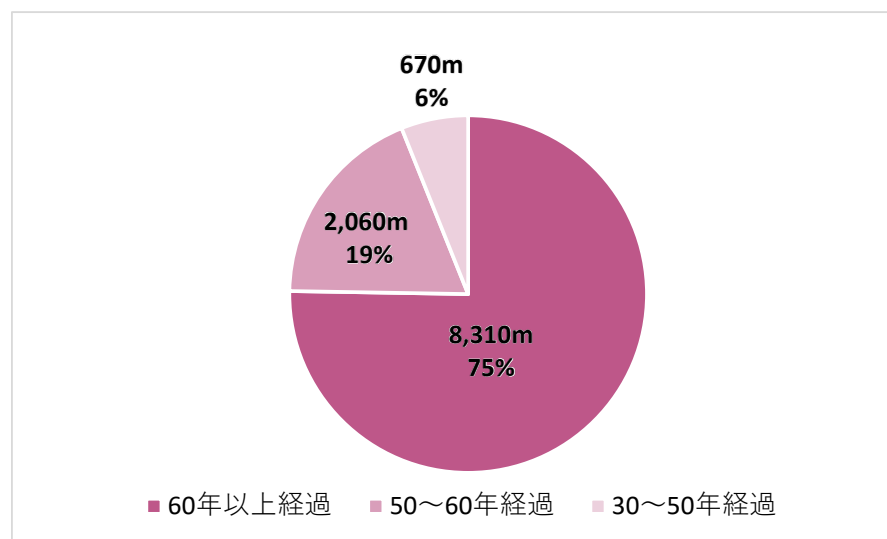


図 4-2 長期未整備区間の延長割合

(2) 都市計画道路の整備状況

平成23年に策定した滝川市都市交通マスタープランにおいては、路線ごとに区間分けし、11路線で全部、または一部区間を廃止の方向性に定め、存続の方向性とした路線では、西二号通が整備済み、西泉通は路線の振り替えによって一部区間が整備済みとなり、全体としては、整備済みの路線延長が約50km、整備率は81.9%となっています。

一方で、上記を除く存続の方向性とした路線については、現在も未整備のままとなっており、方向性の見直しを行う必要があります(表4-1)。

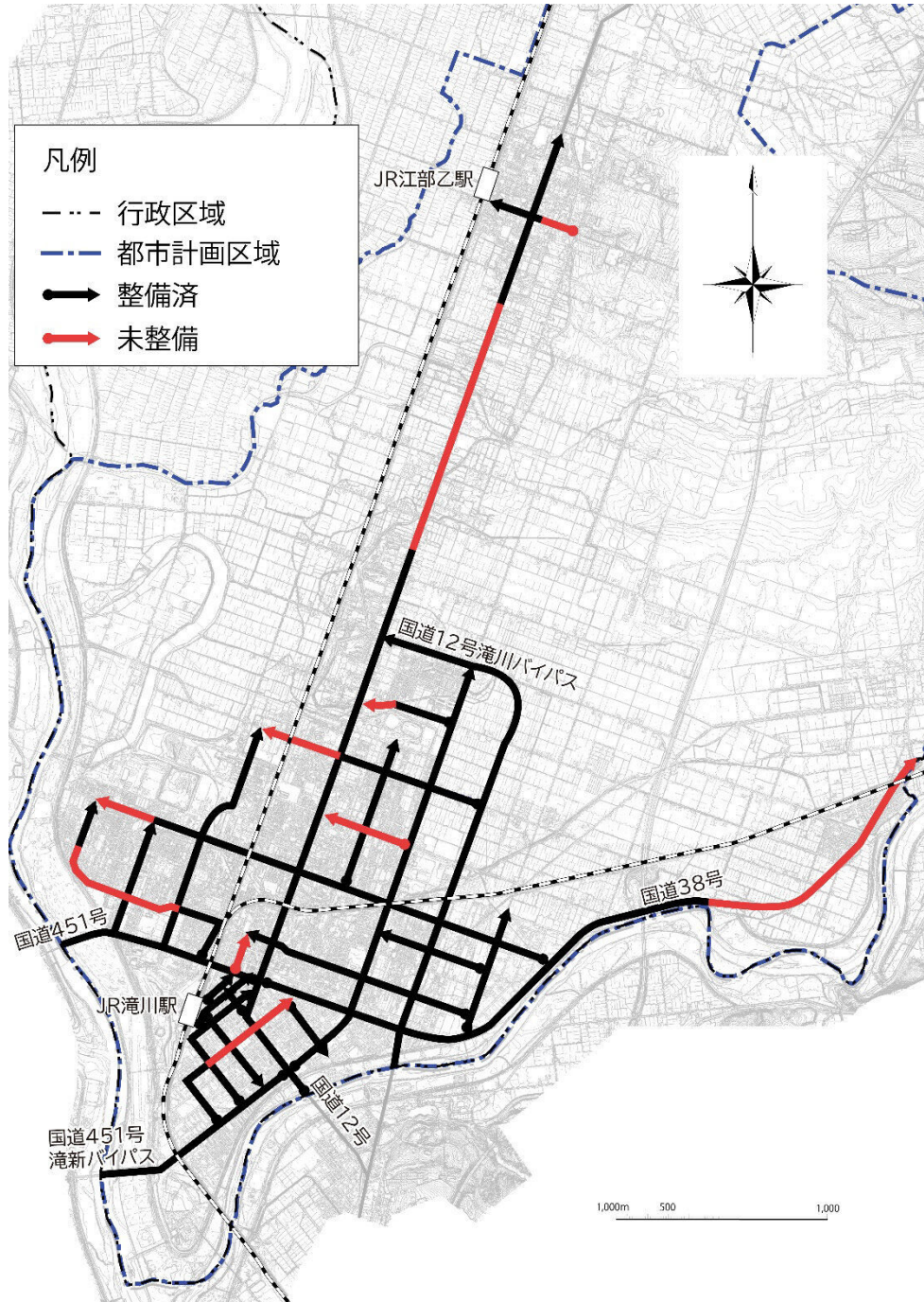


図 4-3 都市計画道路の整備状況

表 4-1 都市計画道路の整備状況

番号	街路名	管理主体	計画幅員(m)	計画延長(m)	整備済延長(m)	未整備延長(m)	整備率	経過年数	長期未整備路線
3・4・1	中央通	滝川市	20.0	1,820	760	1,060	41.8%	73年	○
3・3・2	大通	国	25.75~35.0	10,050	7,550	2,500	75.1%	73年	○
3・3・3	東三号通	国	25.3~33.0	5,330	5,330	0	100.0%	51年	
3・3・4	空知通	滝川市	27.0	330	330	0	100.0%	73年	
3・3・5	東大通	国	21.8~33.0	7,670	4,970	2,700	64.8%	73年	○
3・4・6	西大通	国	21.8	2,260	2,260	0	100.0%	73年	
			(うち滝川市分)	2,060	2,060	0	100.0%	73年	
			(うち新十津川町分)	200	200	0	100.0%	73年	
3・4・7	鈴蘭通	滝川市	18.0~20.0	800	800	0	100.0%	73年	
3・4・8	蔵前通	北海道	18.0	238	238	0	100.0%	73年	
		滝川市		642	642	0	100.0%	73年	
3・4・9	文化通	滝川市	18.0	660	660	0	100.0%	73年	
3・4・10	高校通	滝川市	18.0	2,220	2,220	0	100.0%	67年	
3・4・11	一丁目通	滝川市	14.0~20.0	4,570	4,090	480	89.5%	67年	○
3・4・12	二丁目通	滝川市	18.0	910	0	910	0.0%	67年	○
3・4・13	三丁目通	滝川市	18.0	2,260	1,460	800	64.6%	51年	○
3・4・14	西三号通	滝川市	18.0	1,110	1,110	0	100.0%	67年	
3・4・15	西二号通	滝川市	18.0	2,360	2,360	0	100.0%	67年	
3・4・16	東二号通	滝川市	18.0~22.0	4,340	4,340	0	100.0%	67年	
3・4・17	啓南通	滝川市	18.0	1,490	1,490	0	100.0%	51年	
3・4・18	東町通	滝川市	16.0	1,050	1,050	0	100.0%	51年	
3・4・19	東一号通	滝川市	16.0	1,460	1,460	0	100.0%	67年	
3・4・20	西泉通	滝川市	14.0~21.0	2,530	1,270	1,260	50.2%	51年	○
3・5・21	西一号通	滝川市	14.5	660	0	660	0.0%	67年	○
3・4・22	栄通	滝川市	20.0	520	520	0	100.0%	51年	
3・4・23	滝新通	国	20.0	2,690	2,690	0	100.0%	51年	
			(うち滝川市分)	2,150	2,150	0	100.0%	51年	
			(うち新十津川町分)	540	540	0	100.0%	51年	
3・4・24	東四号通	滝川市	18.0	1,250	1,250	0	100.0%	43年	
3・4・25	東四丁目通	滝川市	14.0~16.0	840	590	250	70.2%	43年	○
3・4・29	十二丁目通	滝川市	14.0~18.0	450	450	0	100.0%	33年	○
		北海道		500	80	420	16.0%	33年	
合計				61,010	49,970	11,040	81.9%	令和7年4月1日現在	
(うち滝川市内国道・道道分)				27,998	22,378	5,620	79.9%		
(うち滝川市道分)				32,272	26,852	5,420	83.2%		
(うち新十津川町分)				740	740	0	100.0%		

4-3 見直しの進め方

(1) 都市計画道路見直しの流れ

都市計画道路の見直しは、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、その過程を4段階に分けて検討したほか、「滝川市の地域性を考慮した視点」を加味し、見直し対象路線(区間)の「存続」、「変更」、「廃止」または「検討継続」の方針を策定しました。

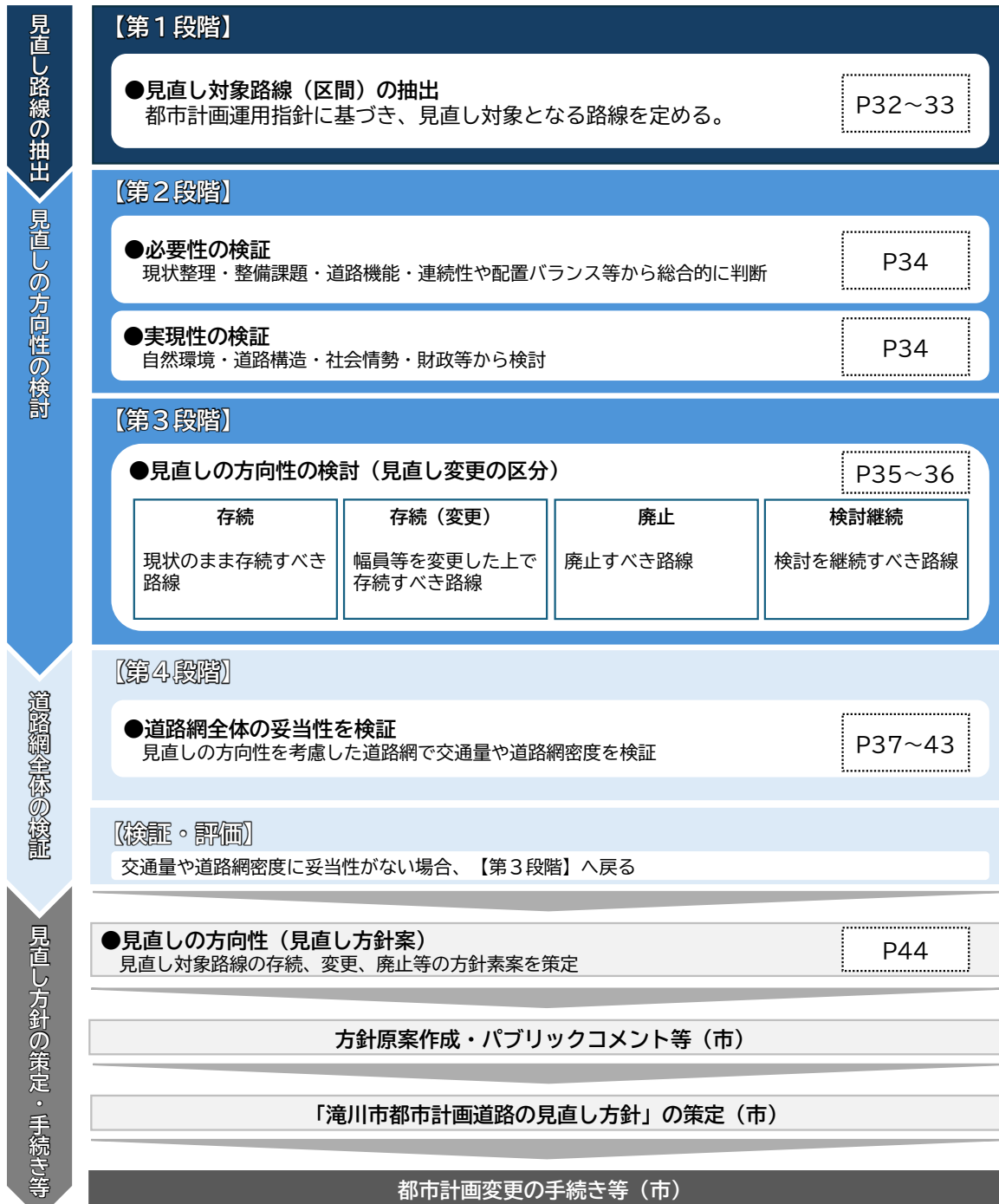


図 4-4 都市計画道路見直しの流れ

(2) 「見直しの方向性の検討」までの流れ

都市計画道路見直しの流れ（図4-4）における「見直しの方向性の検討」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、以下の流れで進めました。

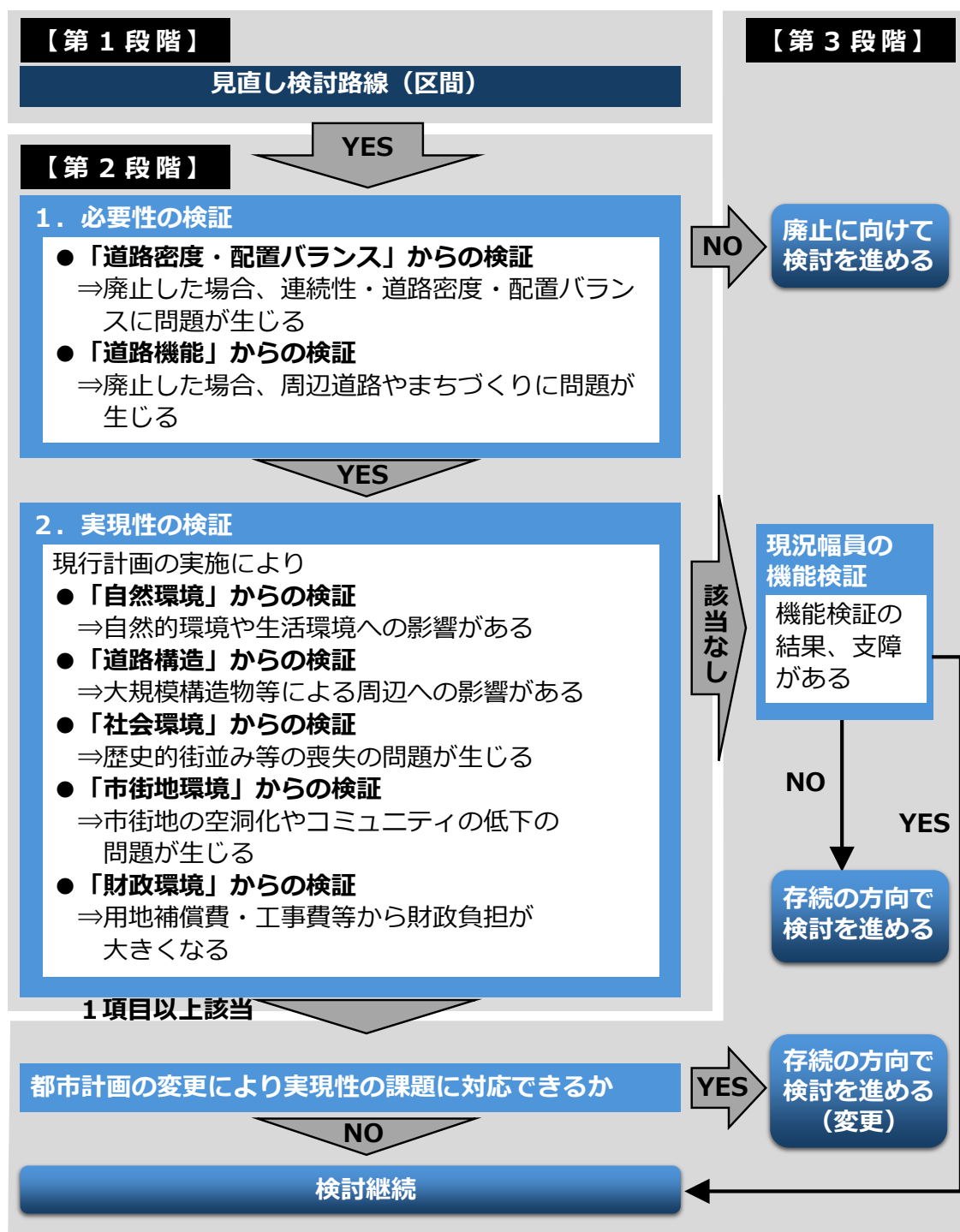


図 4-5 見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性を判断する流れ

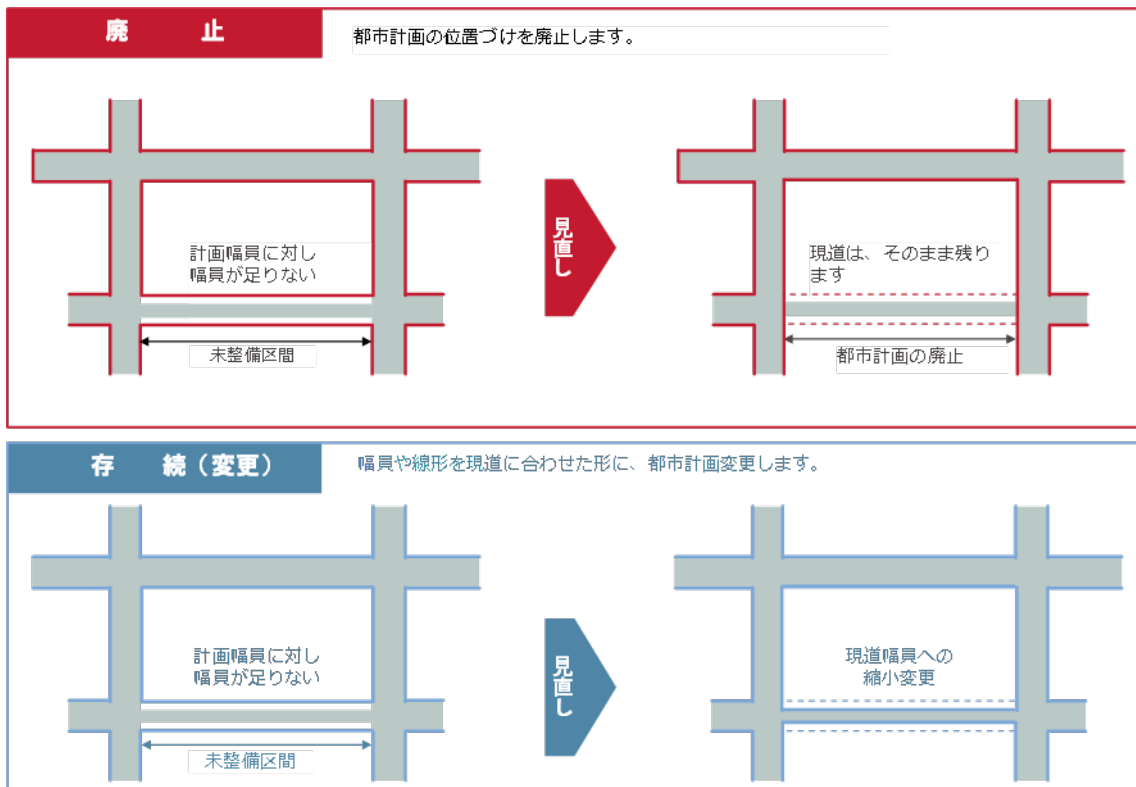


図 4-6 廃止・存続(変更)路線のイメージ図

4-4 見直し方針の策定作業

(1) 第1段階 見直し対象路線（区間）の抽出

国土交通省の都市計画運用指針の「都市施設の計画の目標年次」の考え方として、「都市施設の都市計画は、おおむね20年後を目標として定めることが望ましい。」とされています。そのため、以下のとおり計画決定後20年以上経過している未整備又は一部未整備の都市計画道路6路線を見直し対象路線としました（表4-2）。

なお、国道（大通、東大通）、道道（十二丁目通）、道道昇格を要望している路線（三丁目通）については、関係機関と協議の下で整備の方向性を定めることから、見直し対象路線に含めません。

また、見直しを行うにあたり、未整備区間及び都市計画道路のネットワークにおける連続性を鑑み、一部路線において整備済区間と未整備区間に分けてそれぞれ見直し方針を検討しました。

表 4-2 見直し対象路線（区間）一覧表

No.	路線番号・街路名		対象区間				計画決定	
			起点	終点	計画幅員	延長	(当初)	経過年数
1	3・4・1	中央通	空知町2丁目	明神町3丁目	20.0m	1,820m	S26.7.11	73年
2-①	3・4・11	一丁目通	泉町2丁目	泉町2丁目	14.0m	480m	S33.3.26	67年
2-②			流通団地2丁目	泉町2丁目	14.0m	4,090m	S33.3.26	67年
3	3・4・12	二丁目通	黄金町東1丁目	黄金町東1丁目	18.0m	910m	S33.3.26	67年
4-①	3・4・20	西泉通	西町1丁目	西町5丁目	16.0m ・ 14.0m	820m	S48.4.20	51年
4-②			西町5丁目	扇町1丁目	16.0m ・ 14.0m	520m	S48.4.20	51年
4-③			扇町1丁目	泉町2丁目	16.0m ・ 14.0m	1,190m	S48.4.20	51年
5	3・4・25	東四丁目通	二の坂町東4丁目	二の坂町東4丁目	14.0m	840m	S57.3.4	43年
6	3・5・21	西一号通	本町1丁目	本町4丁目	14.5m	660m	S33.3.26	67年

経過年数は令和7年4月1日現在

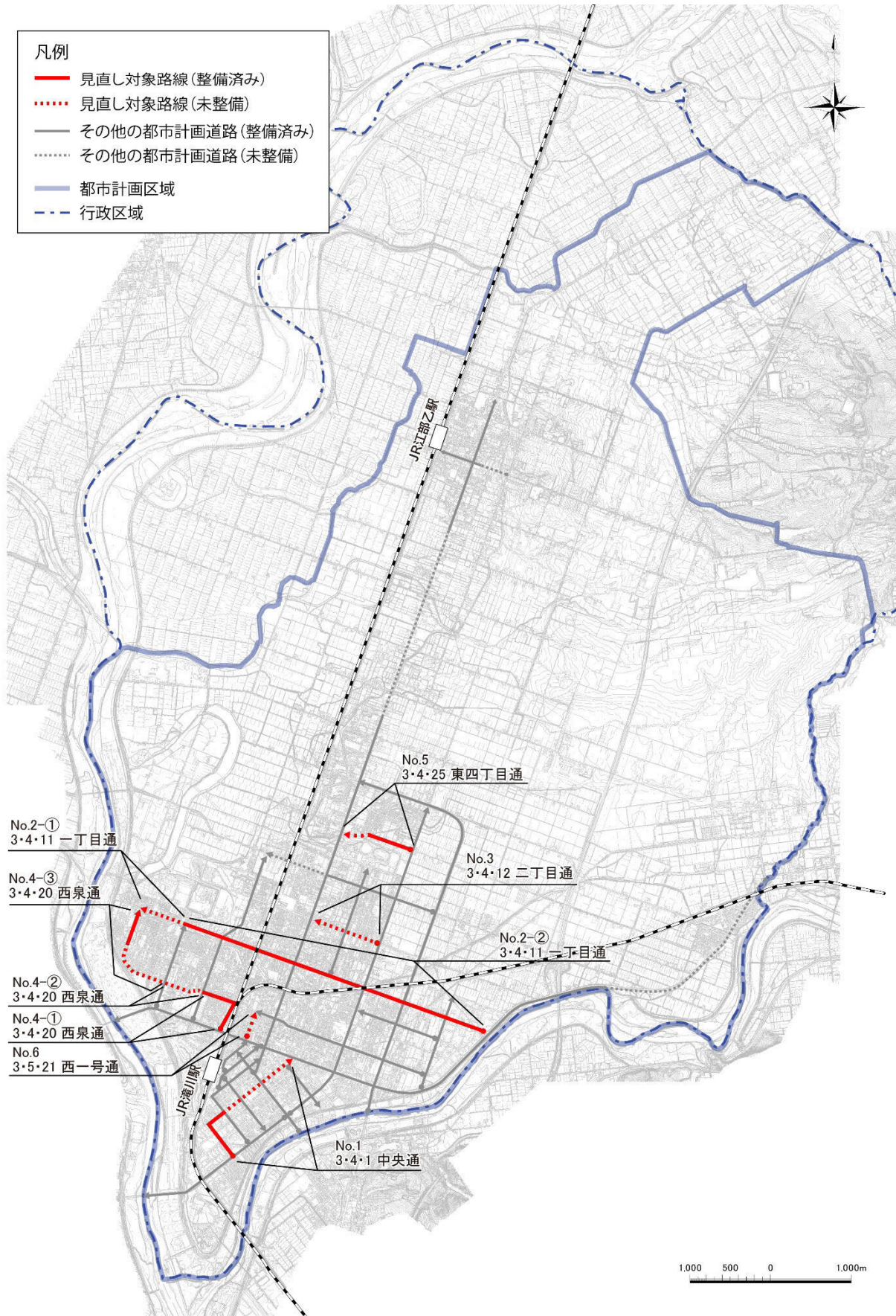


図 4-7 見直し対象路線 (区間) 図

(2) 第2段階 必要性・実現性の検証

第1段階で抽出した見直し対象路線（区間）について、路線（区間）ごとに下表の評価項目に基づいた「必要性の検証」を行い、存続・廃止の方向性を判断しました。

また、「必要性の検証」の結果、都市計画道路としての位置づけの必要性が高いと認められた路線については、下表の評価項目に基づいた「実現性の検証」を行い、現行計画の実施による課題や影響の有無を評価し、存続・廃止の方向性を判断しました（表4-3）。

なお、「必要性の検証」及び「実現性の検証」を経て存続・廃止の方向性を定めた後、見直し対象路線と接続する整備済みの都市計画道路についても、ネットワークの連続性の観点から、改めて都市計画道路の位置付けを検証しました。

表 4-3 必要性・実現性の検証の評価項目

段 階	評 価 項 目	検 証 内 容
必要性の検証	現状整理	上位計画における位置づけ、土地利用、建築規制等の状況
	計画決定時における路線の位置付け	「見直し検討路線（区間）」が計画決定時にどのような考え方で決定されたか
	整備する場合の課題	現在の都市計画どおりに整備する場合の課題
	道路密度	「見直し対象路線（区間）」が含まれる地区の道路密度 ^{※4} の状況
	道路機能	「見直し検討路線（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」
	道路の連続性・配置バランス	対象路線の周辺地区における道路網のネットワーク状況及び地区の道路間隔の配置バランス
実現性の検証	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的環境への影響
	道路構造	大規模構造物による事業費の増加や、地形上の制約等の整備上検討を要する事項
	社会環境	歴史的街並みや文化財等への影響
	市街地環境	通過交通等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多数発生による市街地の空洞化等の恐れ等
	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
	機能を代替する路線の有無	対象路線に求められる機能を代替する路線の存在の有無

※4 道路密度：対象とする道路（区間）が含まれる地区にどの程度道路が整備されているかを示す指標。
（算出方法：道路密度(km/km²)=対象区間延長(km)÷地区面積(km²)

(3) 第3段階 見直しの方向性の検討（見直し変更の区分）

第1段階で抽出した見直し対象路線（区間）について、第2段階で実施した「必要性の検証」、
「実現性の検証」の結果に基づいて存続・廃止の方向性を検討し、以下の図表の通りまとめまし
た（表4-4、図4-8）。

なお、高校通については、全線整備済みの路線ですが、西一号通と接続しており、西一号通の廃
止に伴い、都市計画道路網としての必要性が低下することから、連動して位置付けを再整理（一
部区間廃止）しました。

表 4-4 都市計画道路の見直し方向性の検討結果

路線 No.	路線 番号	路線名	対象区間		方向性	検証に基づく検討結果	
			起点	終点		必要性	実現性の課題
1	3-4-1	中央通	空知町2丁目	明神町3丁目	廃止	低	
2-①	3-4-11	一丁目通	泉町2丁目	泉町2丁目	廃止	低	
2-②			流通団地2丁目	泉町2丁目	存続 (整備済み)	高	なし
3	3-4-12	二丁目通	黄金町東1丁目	黄金町東1丁目	廃止	低	
4-①	3-4-20	西泉通	西町1丁目	西町5丁目	存続 (整備済み)	高	なし
4-②			西町5丁目	扇町1丁目	廃止	低	
4-③			扇町1丁目	泉町2丁目	廃止	低	
5	3-4-25	東四丁目通	二の坂町 東4丁目	二の坂町 東4丁目	廃止	低	
6	3-5-21	西一号通	本町1丁目	本町4丁目	廃止	低	
7	3-4-10	高校通	本町4丁目	本町4丁目	廃止	低	

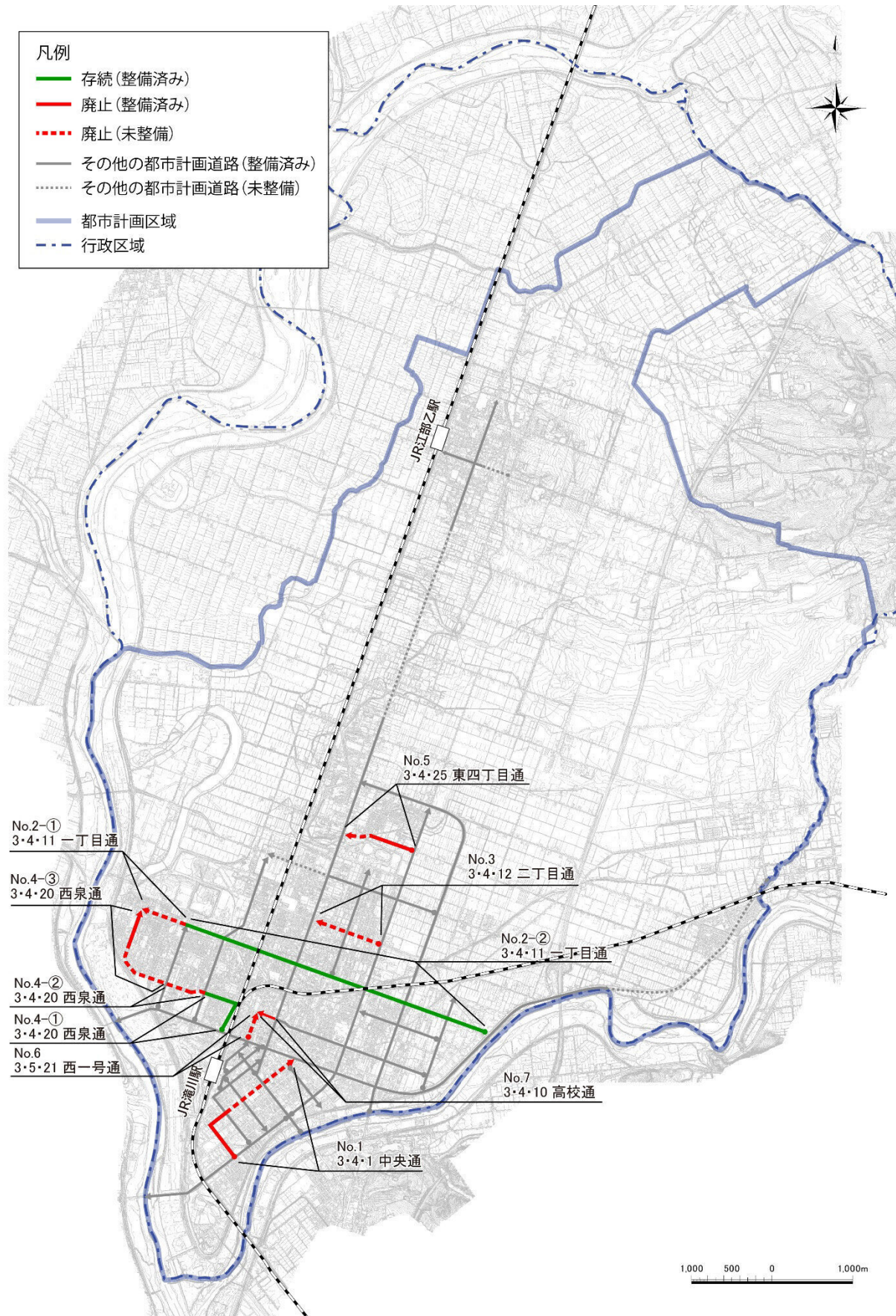


図 4-8 都市計画道路の見直し方針

(4) 第4段階 道路網全体の妥当性を検証

第3段階で定めた見直しの方向性に沿って各見直し対象路線（区間）を存続・廃止とした場合の道路網全体への支障の有無を確認するため、以下の通り項目ごとに検証しました。

1) 将来交通需要推計の検証

最新の道路交通センサス^{※5}データをもとに、見直し対象路線の将来交通量の推計を行いました。

推計にあたっては、自動車OD調査・道路ネットワークデータとして平成27道路交通センサス道路起終点調査データ（OD調査）を用い、滝川市内の都市計画道路全整備時・都市計画道路整備見直し後の推計を行いました。

2) 都市計画道路全整備時・見直し後の将来交通量需要推計の検討

都市計画道路全整備時及び見直し後における、見直し対象路線の交通需要推計結果の概要を下表に示します（表4-5）。

なお、表中の混雑度については、次ページに詳細を記載しています。

表 4-5 都市計画道路全整備時及び見直し後の見直し対象路線の交通需要推計結果

路線 No.	路線番号	路線名	交通需要推計結果			
			全整備時		見直し後	
			交通量	混雑度	交通量	混雑度
1	3・4・1	中央通	1,861	0.23	1,861	0.23
2	3・4・11	一丁目通	1,585	0.20	1,572	0.22
3	3・4・12	二丁目通	1,216	0.15	1,210	0.17
4_①	3・4・20	西泉通	352	0.05	352	0.05
4_②			536	0.07	536	0.07
5	3・4・25	東四丁目通	1,016	0.14	1,016	0.14
6	3・5・21	西一号通	2,398	0.33	2,392	0.33









※5 道路交通センサス：道路整備・管理や交通政策の基礎資料として活用するため、国土交通省が概ね5年ごとに実施している大規模な調査で、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車の出発地・目的地、移動目的等を把握

3) 混雑度の検討

混雑度^{※6}については、「都市計画道路の見直しガイドライン」において、都市における混雑度評価基準を 1.25 としており、混雑度 1.25 未満であれば、交通量的見地からは見直し検討路線の計画変更を行っても支障はないものと判断されます（表 4-6）。

都市計画道路を見直した場合の交通需要推計結果においては、すべての道路について混雑度 1.25 未満であり、新たな交通混雑を生じさせる等の支障は生じないものと判断されます（図 4-10）。

表 4-6 混雑度についての一般的な解釈

混雑度	交通状況	混雑状況イメージ	
		ピーク時 (朝や夕方といった交通量の多い時間帯)	平常時 (平均的な交通量の時間帯)
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑な走行ができる状態。		
1.0以上 1.25未満	道路が混雑する可能性がある時間帯が1～2時間程度ある状態。		
1.25以上 1.75未満	ピーク時の混雑から日中時間帯への連続的な混雑がある状態。		
1.75以上	どの時間帯でも慢性的に混雑している状況。		

^{※6} 混雑度：道路の交通量を、一定の時間内に通過できる自動車の最大数である交通容量で割り返して算出
(算出方法：混雑度＝交通量÷交通容量)

1 計画の位置付けと目的

2 現状と課題

3 基本方針と将来像

4 都市計画道路の見直し

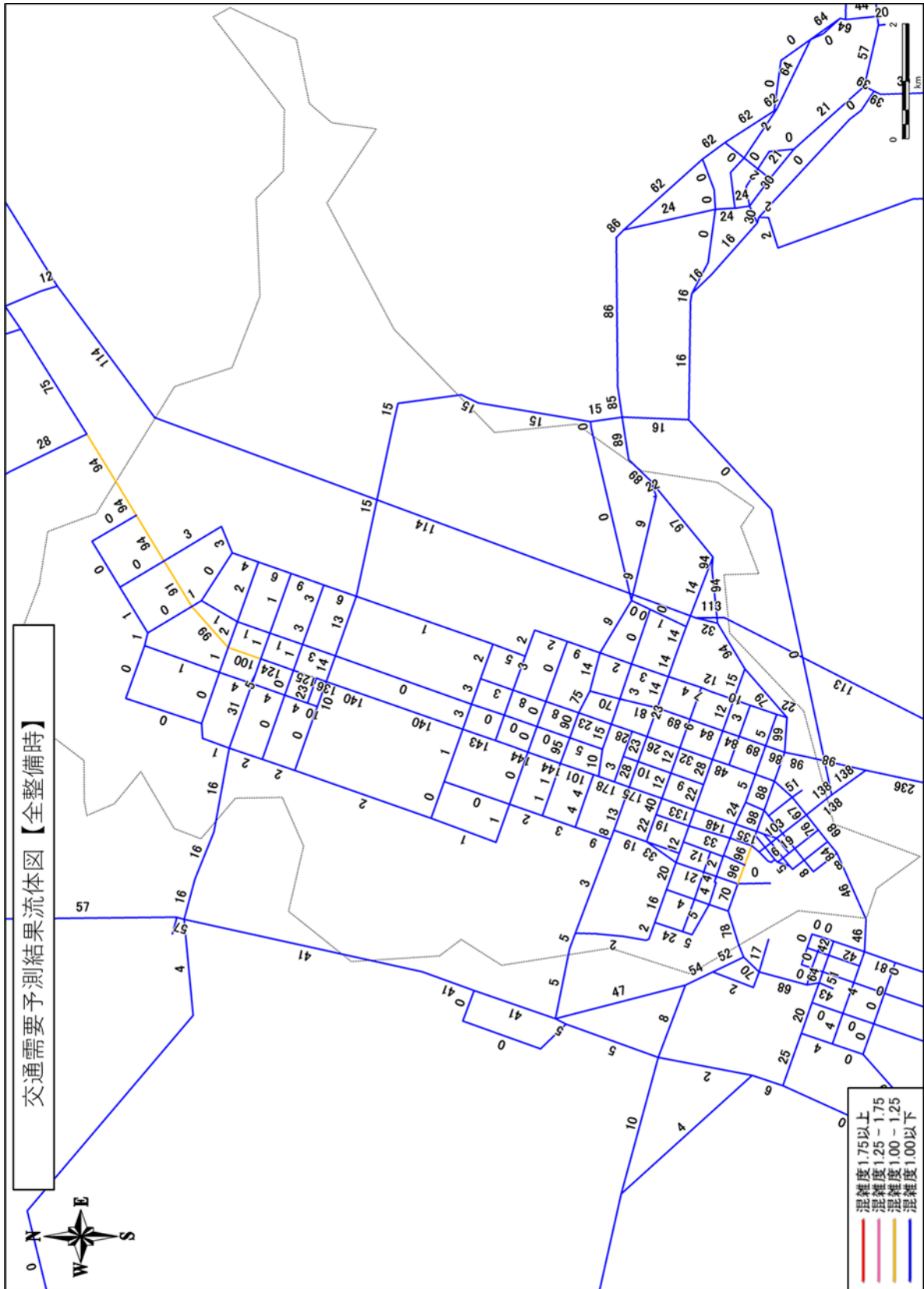


図 4-9 交通需要推計結果（都市計画道路全整備時）

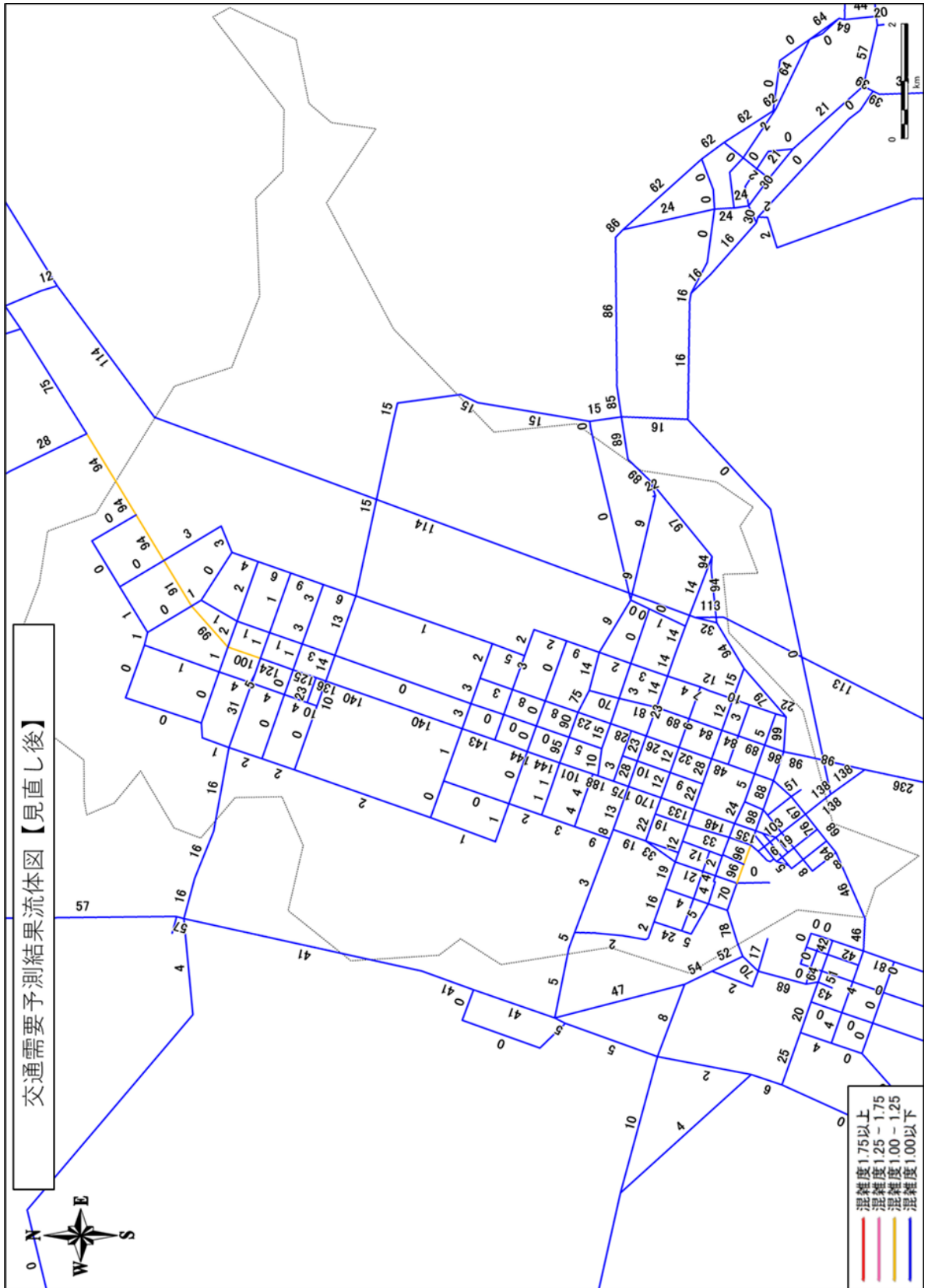


図 4-10 交通需要推計結果（都市計画道路見直し時）

4) 道路密度の検証

ア. 道路密度検証の流れ

都市計画道路の見直しをした場合、望ましい道路網密度が確保されるかを把握するため、都市計画道路見直し区間ごとに道路密度の検証を行いました。

道路密度は、「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、都市計画区域内を所定のエリアに分割し、各都市計画道路を内包するエリアにおける道路網の路線密度を算定したものです。

算定にあたっては、「道路密度算定ゾーンの設定」、「ゾーン別道路密度の算出及び道路密度の検証」の流れで実施しました。

イ. 道路密度算定ゾーンの設定

道路密度を算定する滝川市内のゾーン区分については、平成23年に策定された「滝川市都市交通マスタープラン」で設定された地域区分を採用しました（図4-11）。

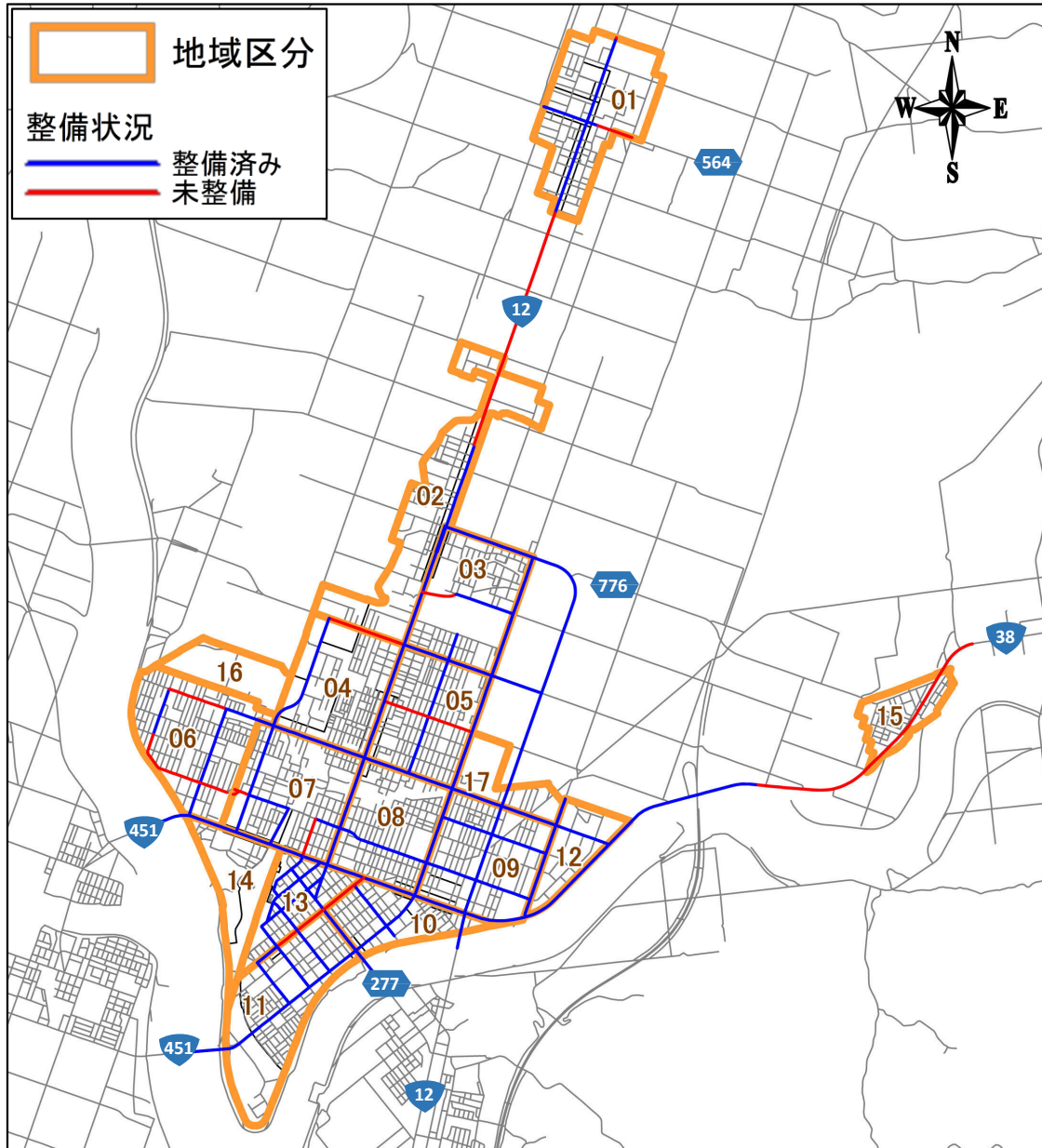


図 4-11 滝川市都市交通マスタープランにおける道路密度算定ゾーン

ウ. ゾーン別道路密度の検証

前述のゾーン区分毎に面積、及び道路延長を整理し、道路密度を算定しました。算定に使用する道路は、都市計画道路および幅員 5.5m以上の道路を対象としました（表 4-7）。

また、望ましい道路網密度について、「都市計画道路の見直しガイドライン」の土地利用別の望ましい道路密度の目安を参考に、滝川市内の土地利用別面積の実態を踏まえ計算しました。

算定した道路密度と望ましい道路密度を比較すると、すべてのゾーンの道路密度について望ましい道路密度を上回っており、市内の道路密度を疎にする等の影響は生じないものと判断されます。

表 4-7 都市計画道路見直し検討におけるゾーン別道路密度

ゾーン	道路密度 (km/km ²)	望ましい道路密度 (km/km ²)
01	8.04	3.92
02	8.46	2.93
03	11.44	3.94
04	9.26	3.11
05	18.41	3.93
06	10.87	4.00
07	13.09	4.09
08	14.40	4.39
09	14.55	3.53
10	16.52	3.85
11	8.43	3.05
12	11.77	1.50
13	20.16	4.57
14	3.95	3.09
15	10.83	4.00
16	3.60	1.50
17	5.98	4.00
全体	11.32	3.57

※幹線道路延長はゾーン界による重複あり

(5) 見直し方針の決定（見直し方針案）

北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本に、滝川市の実情を考慮し、第4段階までで検証した結果を踏まえた都市計画道路の最終的な見直し方針は下表の通りです（表4-8）。

また、各路線（区間）の見直し方針の詳細は46ページ以降に示すとおりです。

表 4-8 見直し方針一覧

No.	路線番号・街路名		対象区間				各区間の方針				検証に基づく検証結果
			起点	終点	計画幅員(m)	延長(m)	存続	存続(整備済)	廃止	検討継続	
1	3・4・1	中央通	空知町 2丁目	明神町 3丁目	20.0	1,820				●	市の中心を縦貫する街路だが整備済の周辺街路が都市計画道路ネットワークを形成しており、当初期待された防火帯としての役割やシンボルロードの意味合いも薄れていることから都市計画道路の必要性は低く、全線廃止とする。【P47・48参照】
2-①	3・4・11	二丁目通	泉町 2丁目	泉町 2丁目	14.0	480				●	人口増加による市街地拡大を方針としていた当時と異なり、現在は当該区間が主に居住誘導区域外に位置していることから都市計画道路の必要性は低く、区間①（未整備区間）を廃止とする。【P49・50参照】
2-②			流通団地 2丁目	泉町 2丁目	14.0	4,090		●			交通機能・市街地形成機能の観点から補助幹線街路として重要な道路機能を担っており都市計画道路の必要性は高く、区間②（整備済区間）を存続とする。【P51・52参照】
3	3・4・12	二丁目通	黄金町 東1丁目	黄金町 東1丁目	18.0	910				●	沿線は一般住宅地が主であり、起点側に複合商業施設が位置するものの現道により交通需要を満たしているほか、整備済の周辺街路が都市計画道路ネットワークを形成していることから都市計画道路の必要性は低く、全線廃止とする。【P53・54参照】
4-①	3・4・20	西泉通	西町 1丁目	西町 5丁目	16.0 ・ 14.0	820				●	沿線には三世交代交流センターや公園、救急指定病院などを有し、交通機能・都市防火機能・市街地形成機能の観点から補助幹線街路として重要な機能を担っており都市計画道路の必要性は高く、区間①（起点側整備済区間）を存続とする。【P55・56参照】
4-②			西町 5丁目	扇町 1丁目	16.0 ・ 14.0	520				●	周辺地域は高齢化等により自動車交通量が減少傾向かつ当該区間以西は居住誘導区域外に位置している。市街地拡大を方針としていた当時と比較すると都市計画道路の必要性は低く、区間②（西二号通～西三号通）を廃止とする。【P57・58参照】
4-③			扇町 1丁目	泉町 2丁目	16.0 ・ 14.0	1,190				●	周辺区域は高齢化等により自動車交通量が減少し、当該区間は居住誘導区域外であり、計画決定当初と比較すると都市計画道路の必要性は低く、区間③（西三号通～終点）を廃止とする。【P59・60参照】
5	3・4・25	東四丁目通	二の坂町 東4丁目	二の坂町 東4丁目	14.0	840				●	学校利用者以外からの交通需要に乏しいこと、居住誘導区域外に位置していることなどから都市計画道路としての必要性は低く、全線廃止とする。【P61・62参照】
6	3・5・21	西三号通	本町 1丁目	本町 4丁目	14.5	660				●	並行する大通が交通需要を担っている状況であり、平成25年の計画変更時と比較しても交通量が減少傾向である。整備済の周辺街路が都市計画道路ネットワークを形成していることから都市計画道路の必要性は低く、全線廃止とする。【P63・64参照】
7	3・4・10	高校通	本町 4丁目	本町 4丁目	18.0	260				●	大通以东と比較して大通以西区間の交通需要が低く、状況は今後も続く推計である。都市計画道路網としての必要性が低いと見え、高校通の大通以西区間については西一号通と併せて廃止とする。【P65参照】

4-5 都市交通の将来像（都市計画道路見直し後）

3章で示した都市交通の将来像と4章で定めた都市計画道路の見直し方針を踏まえた、都市交通の将来像は以下の通りです。

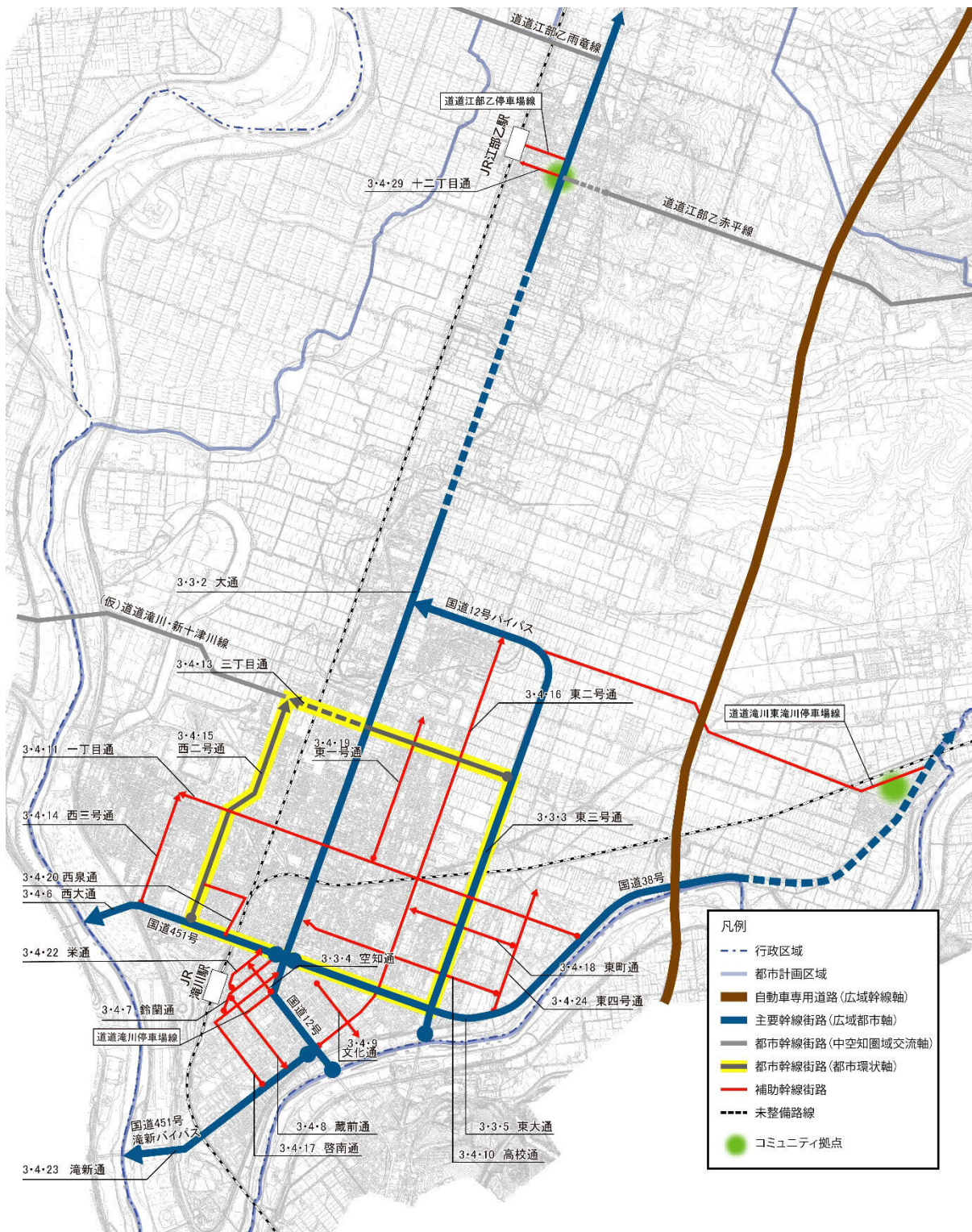


図 4-12 都市交通の将来像（都市計画道路見直し後）