

資料

都市計画道路見直しチェックシート



必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上の問題は無い

②道路機能(上位・関連計画等より)

●交通機能
補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。

また、滝新通と東大通を繋ぐ区間であり、沿線に第三小学校などの施設があるものの、滝新通から東大通へと抜ける動線は東二号通の利用が大多数であることや、滝新通～蔵前通の区間はH25年の計画変更時と比較しても交通量が減少傾向となっている。

さらに、整備済の周辺街路(大通、東二号通、東大通、啓南通、蔵前通)が既に都市計画道路ネットワークを形成しており、今後の人口・交通量の減少傾向を踏まえ、交通機能面からの整備の必要性は低い。

●都市防災機能
沿線に第三小学校などの地震時避難場所はあるが、現道により避難可能である。また、耐火建築資材の充実に、商業地域全域に準防火地域の指定がなされたことにより、当初期待された防火帯としての役割も失われつつある状況にあり、都市計画道路として計画を維持していく必要性は低い。

●市街地形成機能
都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、整備済の周辺街路が既に街区を形成しているほか、滝新通～蔵前通の区間は居住誘導区域外に位置している。

●その他
当初の都市計画決定より73年、現計画変更より11年経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。

【中央通廃止に伴う検討事項】
中央通を廃止することにより、文化通(整備済)の起点部との都市計画道路ネットワークが損なわれるが、文化通は都市公園(文化公園)の決定に伴い現延長に計画決定したものであり、引き続き、中心市街地と都市公園を接続する都市計画道路として存続させることとする。

●連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

●連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

●周辺街路が都市計画道路ネットワークを形成しており、今後の人口・交通量の減少傾向を踏まえると都市計画道路としての必要性は低いと考える。



■ 実現性の検証(課題となる事項は朱書き)
【実現性の観点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■ 計画変更
【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

■ 必要性高
課題あり

■ 必要性低
課題なし

■ 廃止
対応できない

■ 保存
検討継続(適宜見直し)



2) 3・4・11一丁目通 区間①

3. 計画決定時の位置づけ

・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、滝川市を東西に横断する都市幹線街路として昭和33年に当初決定。その後、人口減少や周辺環境の変化などから現在は補助幹線街路として都市幹線街路を補完する役割を担う

4. 整備の課題

・用地取得により事業費が多くなるほか、移転により小規模残地が発生するおそれがある

5. 交通諸元

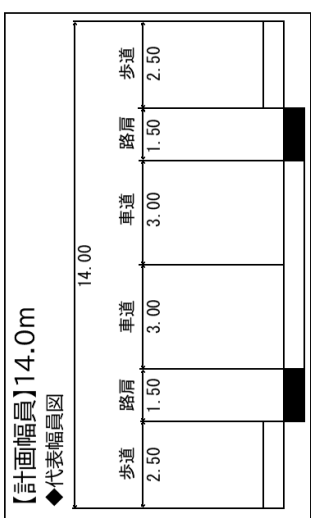
	現況	将来(全整備時)
車線数	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	8,000
交通量(台/日)	1,634	1,585
混雑度	0.23	0.20

2. 計画諸元

見直し対象区間	泉町区間
延長	480m
交通体系/将来像における位置づけ	補助幹線街路
土地利用(用途地域)	第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、工業地域、近隣商業地域

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 66年

昭和33年	3月26日	2・1・8泉町通線
昭和33年	3月26日	2・1・7一の坂通線
昭和38年	3月19日	2・1・8泉町通線・延長変更
昭和48年	4月20日	名称・延長変更
昭和57年	3月4日	延長・幅員変更
平成24年	11月27日	車線数決定
平成25年	4月1日	幅員変更

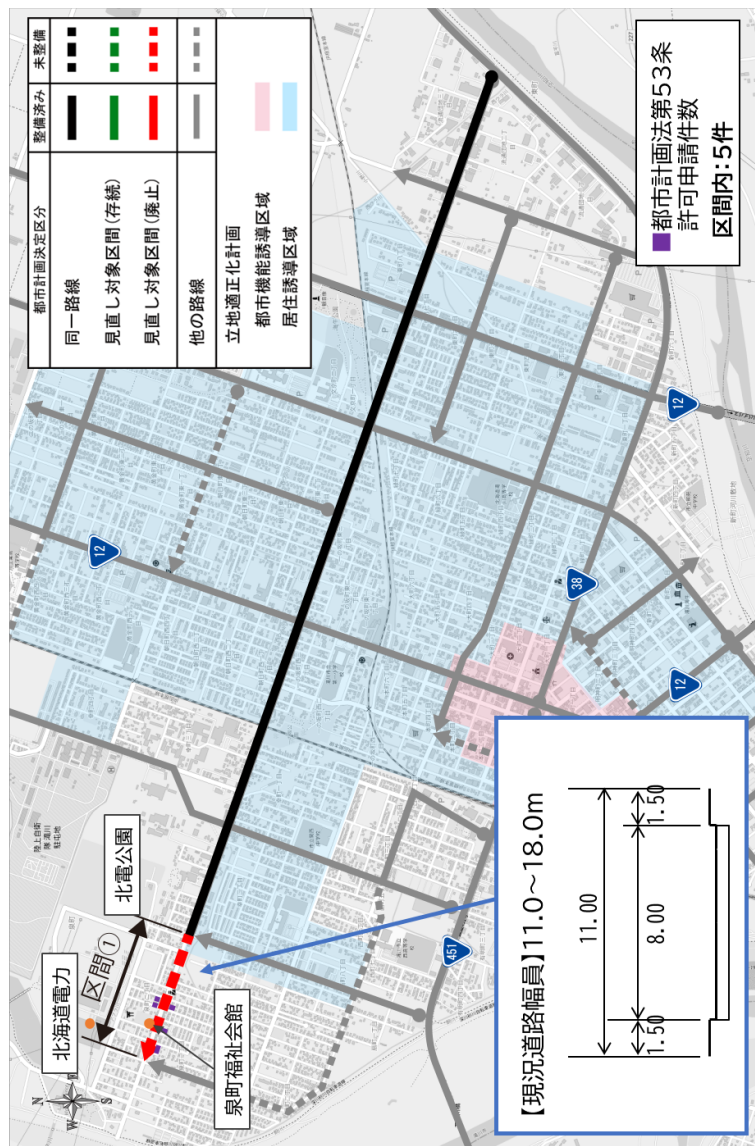


都市計画道路見直し方針(案)

・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、今後においても都市計画道路としての必要性は低く、区間①(未整備区間)を廃止とする。

廃止

	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,572
混雑度	0.22



必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上の問題はない

②道路機能(上位・関連計画等より)

●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。また、大通から北海道電力関連会社や温泉施設へのアクセス道路であり、市内バスが運行しているもの、当該区間は主に居住誘導区域外に位置しており、周辺区域は高齢化等により交通量が減少傾向となっていることから、交通機能面から今後更なる整備を行う必要性は低い。
●都市防災機能	沿線に洪水時指定緊急避難場所に指定されている泉町福祉会館が存在しているが、現道により避難可能であるほか、半径500m程度の範囲内に複数の避難所があり、当該避難所のアクセスについては、近隣住民の徒歩による避難が多くなる実態を踏まえ、都市計画道路として今後整備を行う必要性は低い。
●市街地形成機能	都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、当該区間が主に居住誘導区域外に位置することを踏まえ、今後当該路線が都市計画道路としての市街地形成機能を果たす可能性は低い。
●その他	当初決定より66年、現計画変更より11年が経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。

必要性
低

廃止

【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス

●連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・当該区間は主に居住誘導区域外に位置しており、交通機能・市街地形成機能の観点では求められる役割が小さく、都市防災機能としても現道により当該指定緊急避難場所への避難が可能であることから、都市計画道路としての必要性は低いと考える。

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の観点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(適宜見直し)

課題
なし

存続

対応
できる

存続
(計画変更)

3) 3・4・11一丁目通 区間②

3. 計画決定時の位置づけ

・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、滝川市を東西に横断する都市幹線街路として昭和3年に当初決定。その後、人口減少や周辺環境の変化などから現在は補助幹線街路として都市幹線街路を補完する役割を担う

4. 整備の課題

※整備済区間

5. 交通諸元

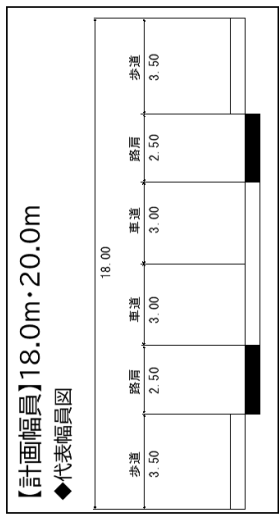
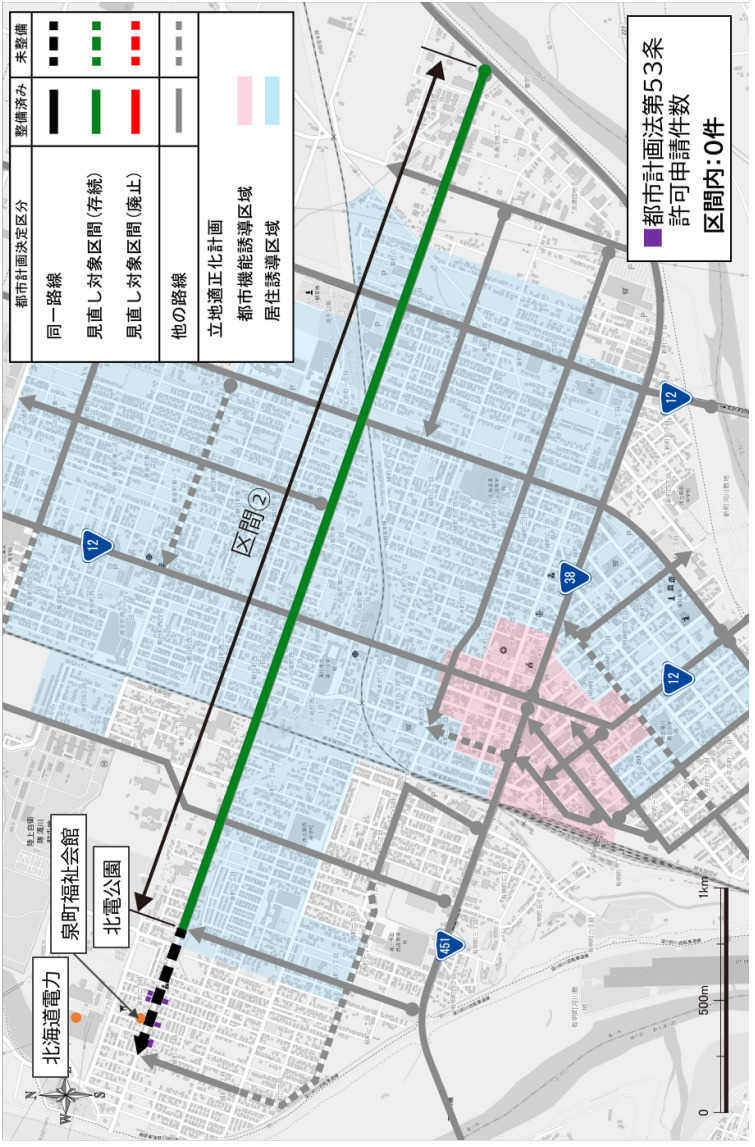
車線数	現況	将来(全整備時)
2車線	2車線	2車線
交通容量(台/日)	8,000	8,000
交通量(台/日)	2,162	1,854
混雑度	0.27	0.23

2. 計画諸元

見直し対象区間	流通団地2丁目 ～泉町
延長	4,090m
交通体系/ 将来像における 位置づけ	補助幹線街路
土地利用 (用途地域)	第1種中高層住居 専用地域、第2種 中高層住居専用 地域、第1種住居 地域、工業地域、 近隣商業地域

1. 都市計画決定の経緯 経過年数:66年

昭和33年 3月26日	2・1・8泉町通線
昭和33年 3月26日	2・1・7一の坂通線
昭和38年 3月19日	2・1・8泉町通線・延長変更
昭和48年 4月20日	名称・延長変更
昭和57年 3月 4日	延長・幅員変更
平成24年11月27日	車線数決定
平成25年 4月 1日	幅員変更



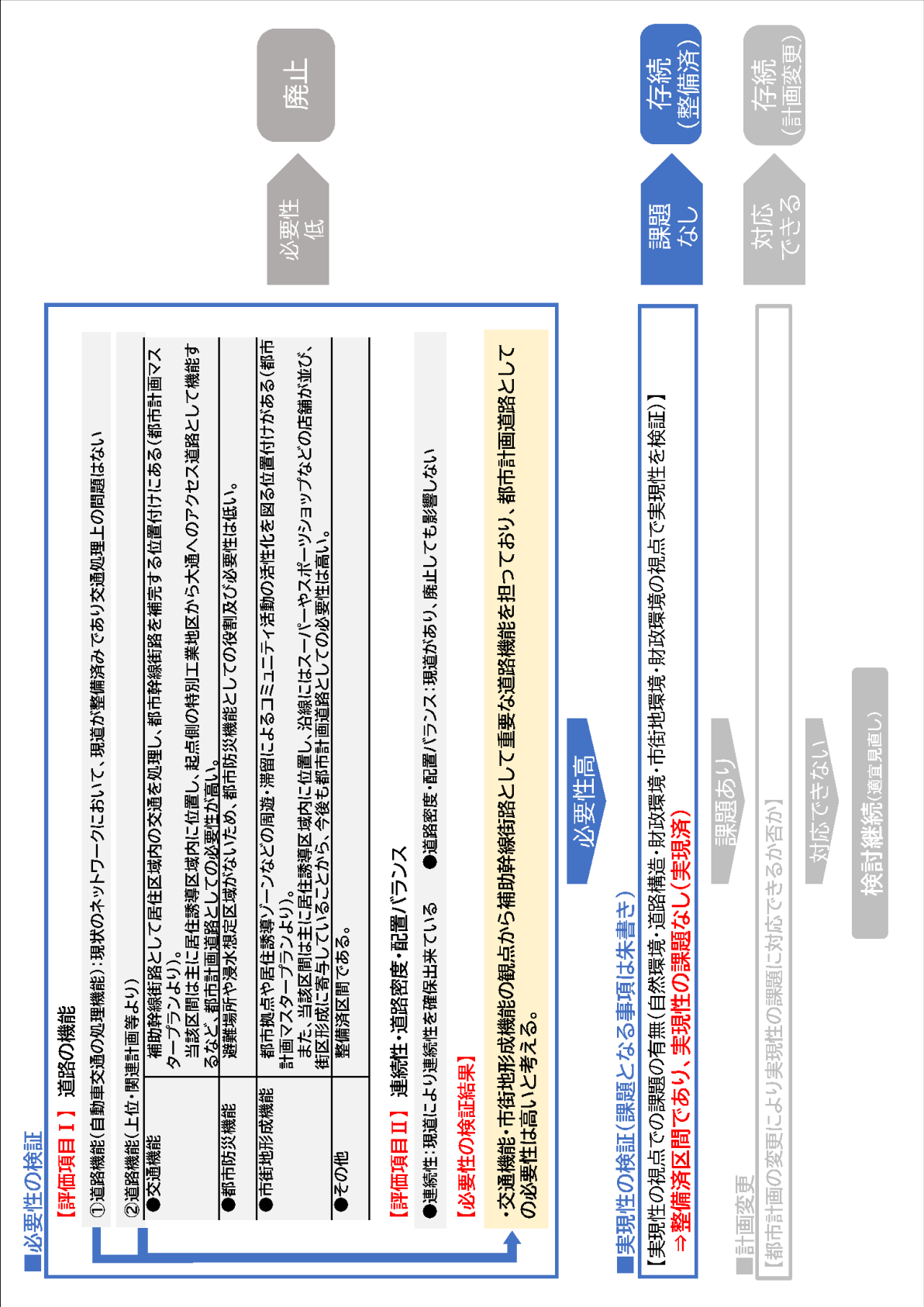
都市計画道路見直し方針(案)

・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としての必要性は高く、区間②(整備済区間)を存続とする。

存続(整備済)

	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	8,000
交通量(台/日)	1,851
混雑度	0.23

■都市計画法第53条
許可申請件数
区間内:0件



4) 3・4・12二丁目通

3. 計画決定時の位置づけ

・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、市街地東西(一般住宅地～沿道商店街～工業地域)を横断する補助幹線道路として昭和33年に当初決定。地域は工業団地に面しており、工業振興による周辺の人口増加や雇用増加による交通量増加が見込まれていた地域である

4. 整備の課題

・用地取得により事業費が多くなるほか、移転により小規模残地が発生するおそれがある

5. 交通諸元

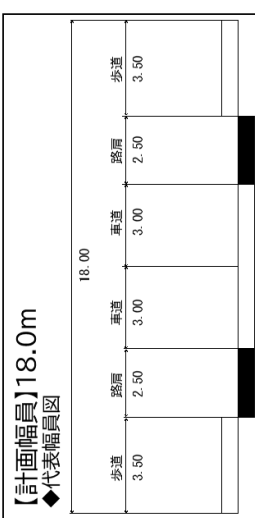
車線数	現況	将来(全整備時)
2車線	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	8,000
交通量(台/日)	1,381	1,216
混雑度	0.19	0.15

2. 計画諸元

見直し対象区間	黄金町東～ 大通交差点
延長	910m
交通体系/ 将来像における 位置づけ	補助幹線街路
土地利用 (用途地域)	第1種低層住居専用 地域、第2種低層住 居専用地域、第1種 住居地域、第1種中 高層住居専用地域、 近隣商業地域

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 66年

昭和33年	3月26日	2・1・10江陵通線
昭和33年	3月26日	2・1・9朝日通線
昭和48年	4月20日	名称・延長変更
平成24年	11月27日	車線数決定
平成25年	4月1日	終点・延長変更

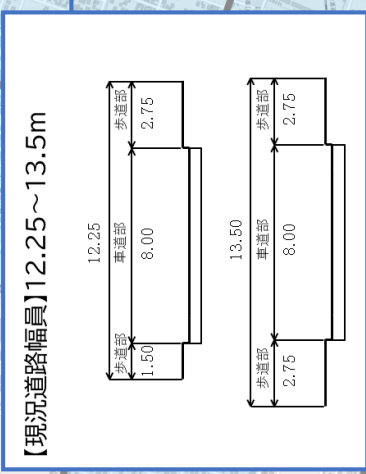
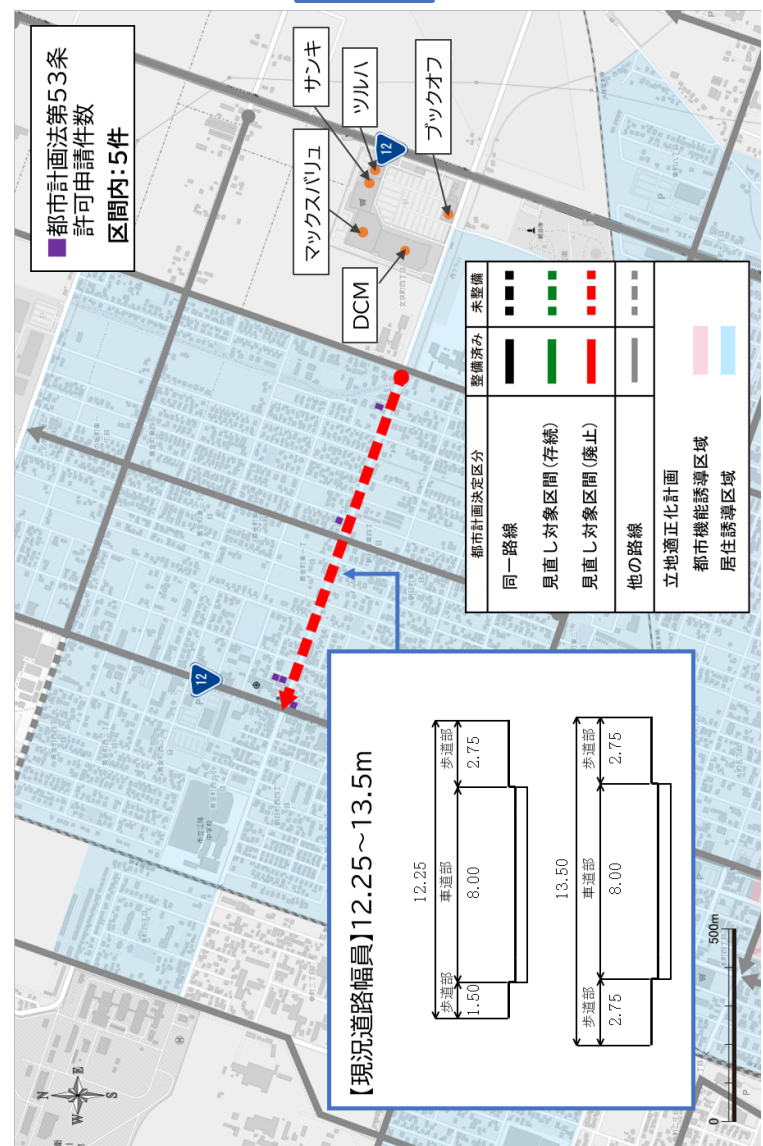


都市計画道路見直し方針(案)

・沿線は一般住宅地としての土地利用が主であり、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としての必要性は低く、全線廃止とする。



	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,210
混雑度	0.17



■ 必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上の問題はない

②道路機能(上位・関連計画等より)

●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから、計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。また、大通から東三号通方面の複合商業施設へアクセスする際の動線となっているが、沿線は一般住宅地としての土地利用が主であり、周辺街路(一丁目通、三丁目通、大通、東一号通、東二号通)が都市計画道路ネットワークを形成していることから、交通機能面から都市計画道路として今後の整備の必要性は低い。
●都市防災機能	避難場所や浸水想定区域がないため、都市防災機能としての役割及び必要性は低い。
●市街地形成機能	都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、整備済の周辺街路がすでに街区を形成しており、当該路線が今後都市計画道路としての市街地形成機能を新たに果たす可能性は低い。
●その他	当初決定より66年、現計画変更より11年が経過するが事業化の見通しが立てられていない状況にある。 ※53条物件に交番や郵便局の公共施設があり、移転となった場合に市民生活への影響が懸念される。



【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス

●連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・沿線は一般住宅地としての土地利用が主であり、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としての必要性は低いと考える。



■ 実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】



■ 計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】



検討継続(道直見直し)



■ 存続



■ 存続(計画変更)

5) 3・4・20 西泉通 区間①

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 51年

昭和48年	4月20日	新規決定
昭和57年	3月4日	延長変更
平成24年	11月27日	車線数決定
平成25年	4月1日	起点・延長・幅員変更

2. 計画諸元

見直し対象区間	西町二丁目～西二号通
延長	820m
交通体系/将来像における位置づけ	補助幹線街路
土地利用(用途地域)	第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、近隣商業地域、準工業地域

3. 計画決定時の位置づけ

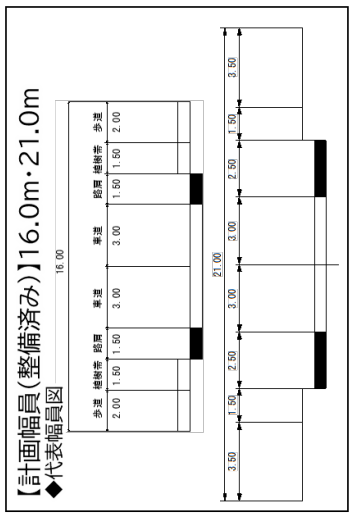
・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、西地区を東西に連絡し、滝川西高等学校を結ぶ補助幹線街路として昭和48年に当初決定

4. 整備の課題

※整備済区間

5. 交通諸元

現況	将来(全整備時)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,005
混雑度	0.14

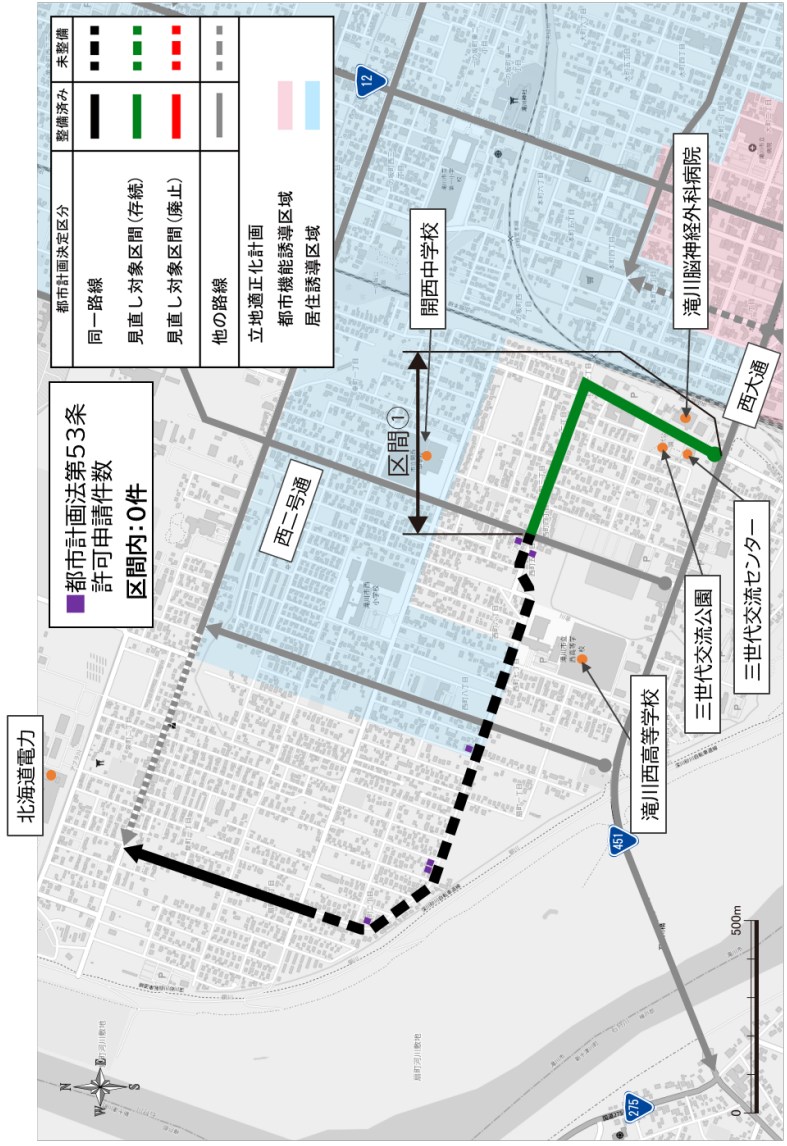


都市計画道路見直し方針(案)

・沿線には三世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・都市防災機能・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、都市計画道路としての必要性は高く、区間①(起点側整備済区間)を存続とする。

存続(整備済)

	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	603
混雑度	0.08



必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、線形が異なる現道が整備済みであり交通処理上問題はない
②道路機能(上位・関連計画等より)
●交通機能 補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補充する位置付けにある(都市計画マスタープランより)。 また、沿線には三世代交流センターや公園、救急指定病院などを有し、都市幹線街路である西二号通から当該施設へのアクセス道路として機能していることから、交通機能面から都市計画道路としての必要性は高い。
●都市防災機能 当該路線は3m以上の浸水想定区域に位置しているが、沿線には指定緊急避難場所に指定される三世代交流センターや開西中学校を有し、災害時に迅速な避難を可能とする補助幹線街路として果たす役割は大きい。
●市街地形成機能 都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)。 また、当該区間は居住誘導区域外に位置しているが、沿線には福祉施設である三世代交流センターや公園、病院などを有し、コミュニティ活動の活性化に寄与していることから、市街地形成機能として果たす役割は大きい。
●その他 整備済区間である。

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

- 連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、廃止しても影響しない

【必要性の検証結果】

・交通機能・都市防災機能・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、都市計画道路としての必要性は高いと考える。

必要性高

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)
⇒整備済区間であり、実現性の課題なし(実現済)

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(適宜見直し)

必要性低

廃止

課題なし

存続(整備済)

対応できる

存続(計画変更)

6) 3・4・20 西泉通 区間②

1. 都市計画決定の経緯 経過年数：51年

昭和48年	4月20日	新規決定
昭和57年	3月4日	延長変更
平成24年	11月27日	車線数決定
平成25年	4月1日	起点・延長・幅員変更

2. 計画諸元

見直し対象区間	西二号通～西三号通
延長	520m
交通体系/将来像における位置づけ	補助幹線街路
土地利用(用途地域)	第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、近隣商業地域、準工業地域

3. 計画決定時の位置づけ

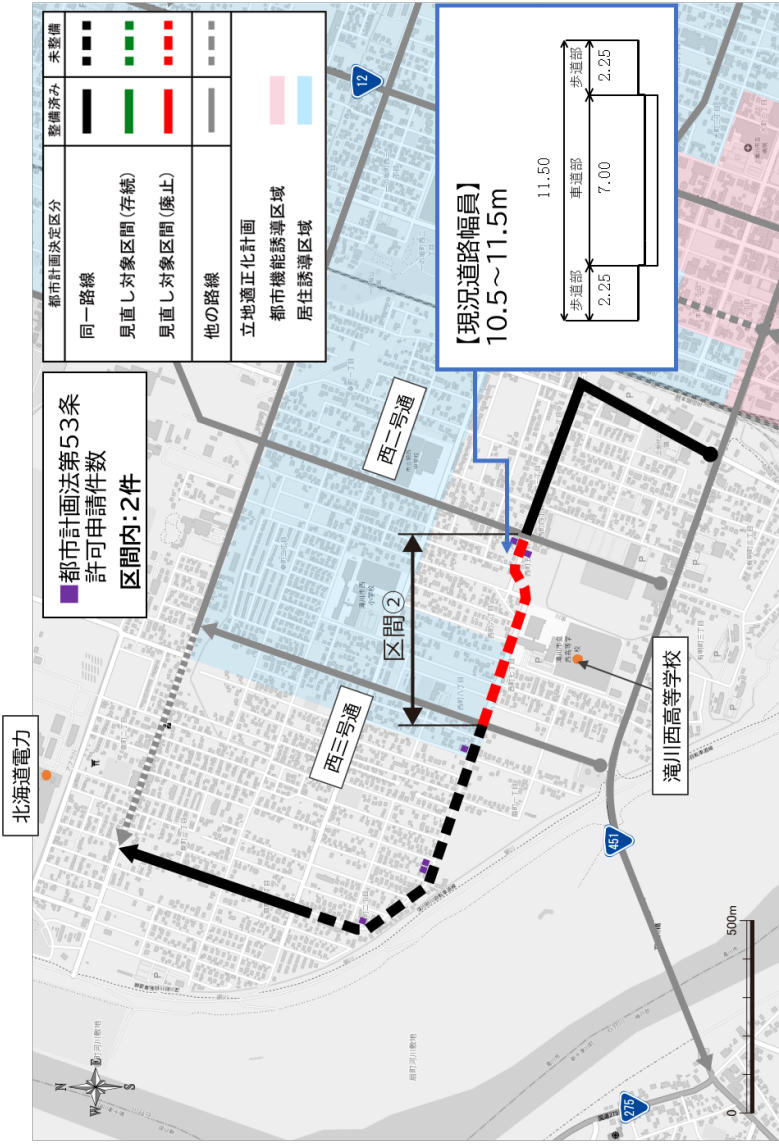
- ・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、西地区を東西に連絡し、滝川西高等学校を結ぶ補助幹線街路として昭和48年に当初決定

4. 整備の課題

- ・用地取得にあたって地権者協議を要する一方で、交通量は他の街路と比較しても減少傾向となっており、現道により求められる機能が確保できていることから費用対効果が見込めない

5. 交通諸元

	現況	将来(全整備時)
車線数	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	7,200
交通量(台/日)	694	352
混雑度	0.10	0.05



必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、線形が異なる現道が整備済みであり交通処理上問題はない
②道路機能(上位・関連計画等より)
●交通機能 補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。また、滝川西高등학교に隣接するものの、正門が西側にあることから滝川駅方向からの来校者は西大通からのアクセスが主な動線となること、さらに、現況の交通量は約700台/日程度、混雑度は0.10となっており、既存道路が交通機能上の支障はないと判断する。
●都市防災機能 3m以上の浸水想定区域が含まれているが、現道により避難可能な状況にあり、都市防災機能面から今後の道路整備の必要性は低い。
●市街地形成機能 都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニケーション活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、当該区間以西は居住誘導区域外に位置付けられており、今後市街地形成機能の側面から、都市計画道路として求められる役割は少ない。
●その他 当初決定より51年、現計画変更より11年が経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。

必要性
低

廃止

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

●連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・当該区間以西が居住誘導区域外に位置付けられていること、当該区間を有する区域が高齢化等により自動車交通量が減少傾向となっていることから、都市計画道路としての必要性は低いと考える。

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(道直見直し)

必要性高

課題
なし

存続

課題あり

対応
できる

存続
(計画変更)

7) 3・4・20 西泉通 区間③

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 51年

昭和48年	4月20日	新規決定
昭和57年	3月4日	延長変更
平成24年	11月27日	車線数決定
平成25年	4月1日	起点・延長・幅員変更

2. 計画諸元

見直し対象区間 西三号通～泉町1丁目

延長 1,190m

交通体系/将来像における位置づけ 補助幹線街路

土地利用(用途地域) 第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、近隣商業地域、準工業地域

3. 計画決定時の位置づけ

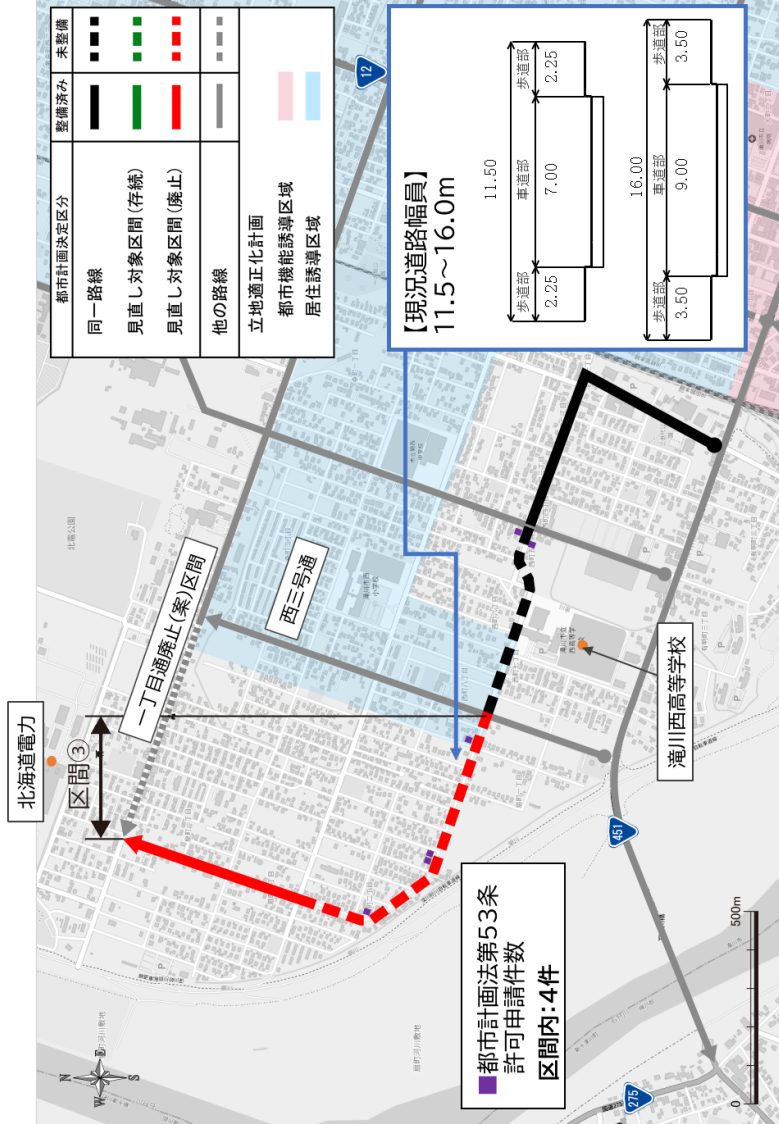
・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、西地区を東西に連結し、滝川西高等学校を結ぶ補助幹線街路として昭和48年に当初決定

4. 整備の課題

・用地取得にあたって地権者協議を要する一方で交通量は他の街路と比較しても減少傾向となっており、現道により通行機能が確保できている点も踏まえると費用対効果が見込めない

5. 交通諸元

現況	将来(全整備時)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,497
混雑度	0.21
	0.17



都市計画道路見直し方針(案)

・周辺区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は居住誘導区域外に位置し、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としての必要性は低く、区間③(西三号通～終点)を廃止とする。

廃止

	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,215
混雑度	0.17

必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上問題はない
②道路機能(上位・関連計画等より)
●交通機能 補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから、計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。当該区間は居住誘導区域外に位置しているが、高齢化等により自動車交通量が減少傾向であること、現状の交通量等を鑑みると、交通機能面において現状支障はないと判断する。
●都市防災機能 3m以上の浸水想定区域が含まれているが、現道により避難可能な状況にあり、都市防災機能面から今後の道路整備の必要性は低い。
●市街地形成機能 都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、当該区間は居住誘導区域外に位置しており、都市計画道路としての必要性は低い。
●その他 当初決定より51年、現計画変更より11年が経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。

必要性
低

廃止

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

- 連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・周辺区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は居住誘導区域外に位置し、都市計画道路としての必要性は低いと考える。

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(道直見直し)

必要性高

課題
なし

存続

課題あり

対応
できる

存続
(計画変更)

8) 3・4・25 東四丁目通

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 4.2年

昭和57年 3月 4日	新規決定
平成24年11月27日	車線数決定
平成25年 4月 1日	幅員変更

2. 計画諸元

見直し対象区間	二の坂町東4丁目
延長	250m
交通体系/ 将来像における 位置づけ	補助幹線街路
土地利用 (用途地域)	第1種低層住居専 用地域、第1種住 居地域

3. 計画決定時の位置づけ

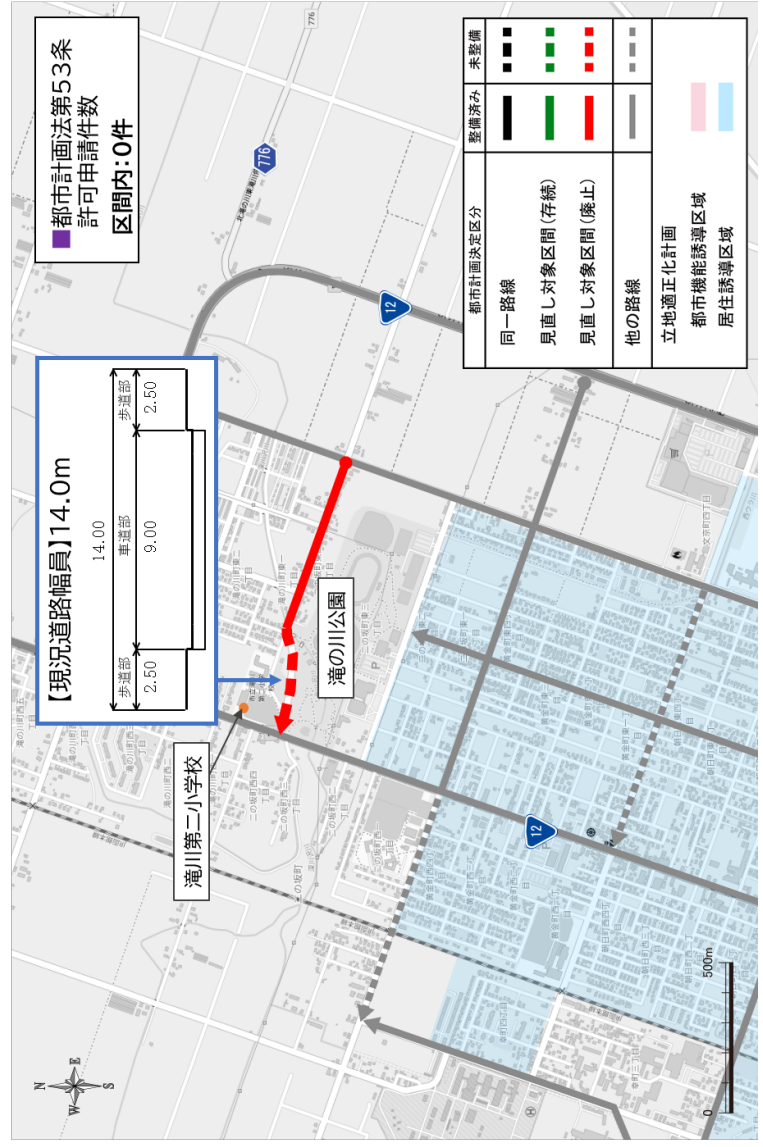
・昭和54年に周辺の用途地域を新たに指定したことを踏まえ、当時の人口増加を見込んだ市街地拡大の方針から、第二小学校利用者と、周辺住宅地の開発により増加する住民たちが主に利用する補助幹線街路として昭和57年に当初決定

4. 整備の課題

・すでに計画幅員どおりの整備がなされているものの線形が計画に沿っておらず、線形変更に要する事業費の問題等から事業化に至っていない

5. 交通諸元

	現況	将来(全整備時)
車線数	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	7,200
交通量(台/日)	1,219	1,016
混雑度	0.17	0.14



必要性の検証

【評価項目Ⅰ】道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能):すでに計画幅員どおりの現道が整備済みであり、交通処理上の問題はない。

②道路機能(上位・関連計画等より)

●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。交通機能面においては、上述①のとおり、すでに計画幅員どおりの現道が整備済みであり、交通機能上の問題はないと判断する。
●都市防災機能	沿線に指定緊急避難場所に指定されている滝川第二小学校が存在しているが、現道により避難可能であり、都市防災機能面から今後の道路整備の必要性は低い。
●市街地形成機能	都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、当該区間は居住誘導区域外に位置しており、今後市街地形成機能の側面から、都市計画道路として求められる役割は少ない。
●その他	当初決定より42年、現計画変更より11年が経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。また、スポーツセンターなどを有する都市公園と隣接しているものの、当該施設への入り口は施設南側にしかなく、本路線はアクセス道路としての機能を有していない。

必要性
低

廃止

【評価項目Ⅱ】連続性・道路密度・配置バランス

- 連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・交通需要が限定的であること、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いと考える。

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(適宜見直し)

課題
なし

存続

対応
できる

存続
(計画変更)

9) 3・5・21 西一号通

1. 都市計画決定の経緯 経過年数: 66年

昭和33年	3月26日	1・3・6未広通線
昭和33年	3月26日	2・2・3西一号通線
昭和48年	4月20日	名称・延長・幅員変更
平成25年	4月1日	終点・延長変更、車線数決定

2. 計画諸元

見直し対象区間	本町区間
延長	660m
交通体系/将来像における位置づけ	補助幹線街路
土地利用(用途地域)	第1種住居地域、商業地域

3. 計画決定時の位置づけ

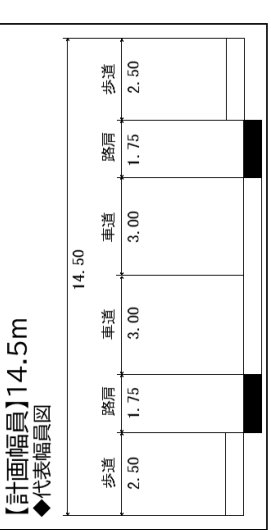
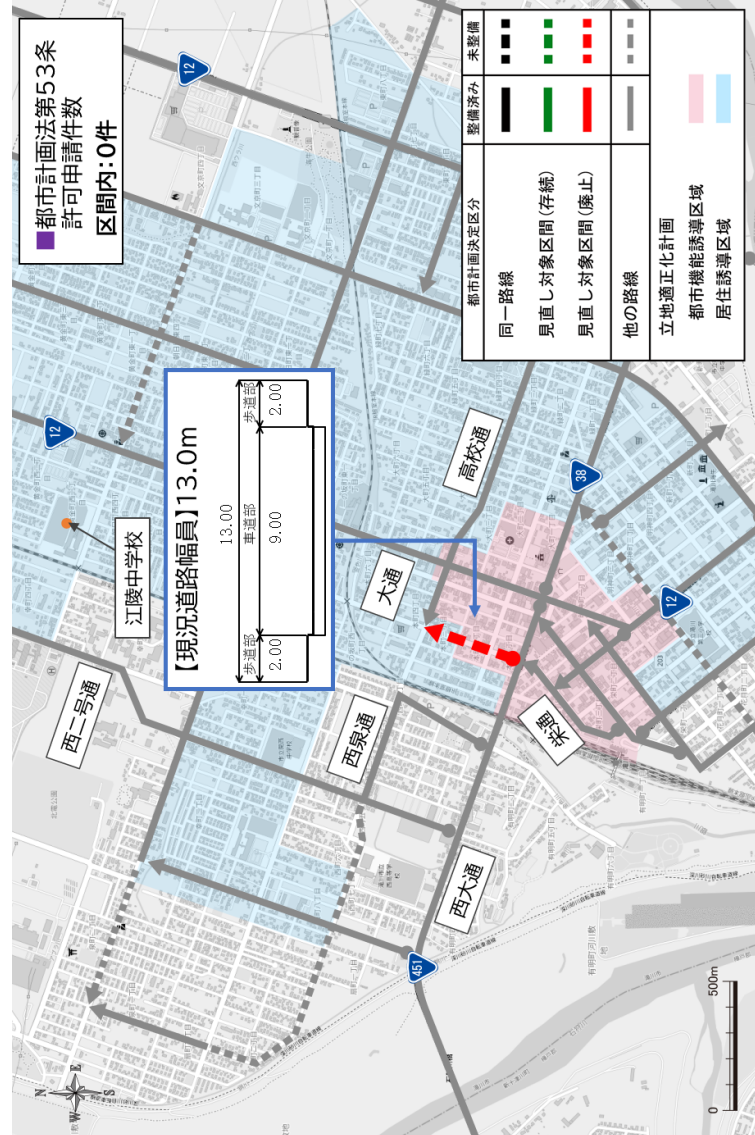
・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、西大通と二丁目通を結ぶ補助幹線街路として昭和33年に当初決定。その後、立体交差を計画していたJR根室本線の運行本数や自動車交通量の減少を踏まえ、平成25年に高校通～二丁目通の区間を計画廃止

4. 整備の課題

・現道により求められる機能が確保できており、費用対効果が見込めない

5. 交通諸元

	現況	将来(全整備時)
車線数	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	7,200
交通量(台/日)	2,819	2,389
混雑度	0.39	0.33



都市計画道路見直し方針(案)

・当該路線と並行する大通が交通需要を担っている状況にあり、平成25年の計画変更時と比較しても交通量が減少傾向となっている。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としての必要性は低く、全線廃止とする。

廃止

	将来(見直し後)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	2,392
混雑度	0.33

必要性の検証

【評価項目Ⅰ】 道路の機能

①道路機能(自動車交通の処理機能)	現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上の問題は無い
②道路機能(上位・関連計画等より)	
●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理、都市幹線街路を補充する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となっている(都市計画マスタープランより)。また、並行する大通が南北方向の交通需要を担っている状況にあり、平成25年の計画変更時と比較しても交通量が減少傾向にあることから、交通機能から鑑みても、今後の整備の必要性は低い。
●都市防災機能	3m以上の浸水想定区域が含まれているが、現道により避難可能な状況にあり、都市防災機能面から今後の道路整備の必要性は低い。
●市街地形成機能	都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスタープランより)が、整備済の周辺街路にて既に街区を形成しており、今後市街地形成機能の側面から、都市計画道路として求められる役割は少ない。
●その他	当初決定より66年、現計画変更より11年が経過するが、事業化の見通しが立てられていない状況にある。 【西一号通廃止に伴う検討事項】 西一号通を廃止することにより、高校通(整備済)の終点部との都市計画道路ネットワークが損なわれるものの、高校通は大通以东と比較して大通以西区間の交通需要が低く、その傾向は今後も続く推計である。都市計画道路ネットワークの観点からも都市計画道路としての必要性が低いと言えることから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。

必要性
低

廃止

【評価項目Ⅱ】 連続性・道路密度・配置バランス

- 連続性:現道により連続性を確保出来ている ●道路密度・配置バランス:現道があり、整備が影響しない

【必要性の検証結果】

・並行する大通が交通需要を担っている状況にあり、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としての必要性は低いと考える。

■実現性の検証(課題となる事項は朱書き)

【実現性の視点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■計画変更

【都市計画の変更により実現性の課題に対応できるか否か】

対応できない

検討継続(適宜見直し)

課題
なし

存続

対応
できる

存続
(計画変更)

10) 3・4・10 高校通

3. 計画決定時の位置づけ

・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、大通と西三号通を結ぶ幹線街路として昭和33年に西小通線の名前で当初決定。その後、用途地域の変更に合わせて将来交通の円滑化を図るために再検討し、昭和48年に高校通(東四号通～西一号通の区間)として計画変更。

4. 整備の課題

・高校通は整備済みである

5. 交通諸元

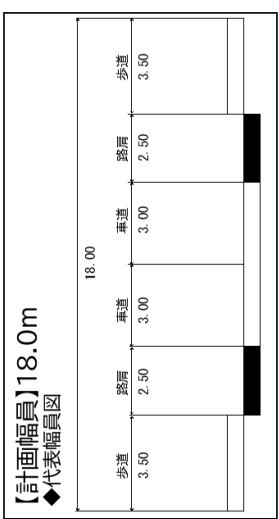
現況	将来(全整備時)
車線数	2車線
交通容量(台/日)	8,000
交通量(台/日)	1,170
混雑度	0.15
	0.14

2. 計画諸元

見直し対象区間	大通以西区間
延長	260m
交通体系/将来像における位置づけ	補助幹線街路
土地利用(用途地域)	第1種住居地域、商業地域

1. 都市計画決定の経緯

経過年数	66年
昭和33年 3月26日	2・1・5 高校通線
昭和33年 3月26日	2・1・6 西小通線
昭和48年 4月20日	名称・延長変更
昭和57年 3月 4日	延長変更
平成24年11月27日	車線数決定



都市計画道路見直し方針(案)

・西一号通を廃止することにより、当該路線の終点部との都市計画道路ネットワークが滑らかなるもの、高校通は大通と比擬して大通以西区間の交通需要が低く、その傾向は今後も続く推計である。都市計画道路ネットワークの観点からも都市計画道路としての必要性が低いと言え、ことから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。

廃止

車線数	将来(見直し後)
交通容量(台/日)	2車線
交通量(台/日)	8,000
混雑度	1,159
	0.14

