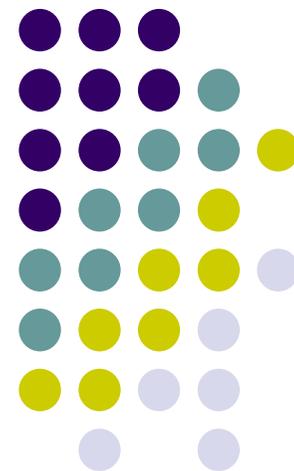


都市計画道路見直し検討路線

チェックシート



見直し検討路線 (区間) チェックシート

見直し検討理由 **長期未着手**

■路線の概要
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市
 路線番号・名称： 3・2・1 中央通

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) 経過年数 57年 2009/1/1 現在
 S26.7.11 (最終変更) S57.3.4
 (車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自： 空知町2丁目 ~ 至： 大町3丁目
 延長： 2,210 m 車線数： 2車線
 幅員 (代表幅員)： 30.0 m
 機能分類： 主要幹線・幹線・補助幹線

○起点 ○ 終点

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

延長
 760m 258m 265m 49m 128m 110m 20m 128m 25m 76m 63m 22m 55m 202m

幅員
 20m (L=760m) 30m (L=1,401m) (49m足らず)

■ : 整備済み ■ : 事業中 ■ : 未着手(事業予定あり) ■ : 未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自： 花月町2丁目 ~ 至： 大町3丁目
 延長： 1,450 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市
 幅員 計画幅員： 30.0 m
 現況幅員 (用地確保幅) : A 18.5 (20) m E 17.5 (20) m I 16.5 (20) m M 11.0 (12) m
 B 16 (20) m F 17.5 (20) m J 11.5 (13) m
 C 18 (20) m G 17.5 (20) m K 13.0 (13) m
 D 20 (20) m H 18.5 (20) m L 14.75 (13) m

道路の区分： 4種 3級
 現況交通量： 自動車：起 946台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果
 J-M 826台/日

用途地域： 近商・一住・二住・工業・商業 地域

植断面構成：

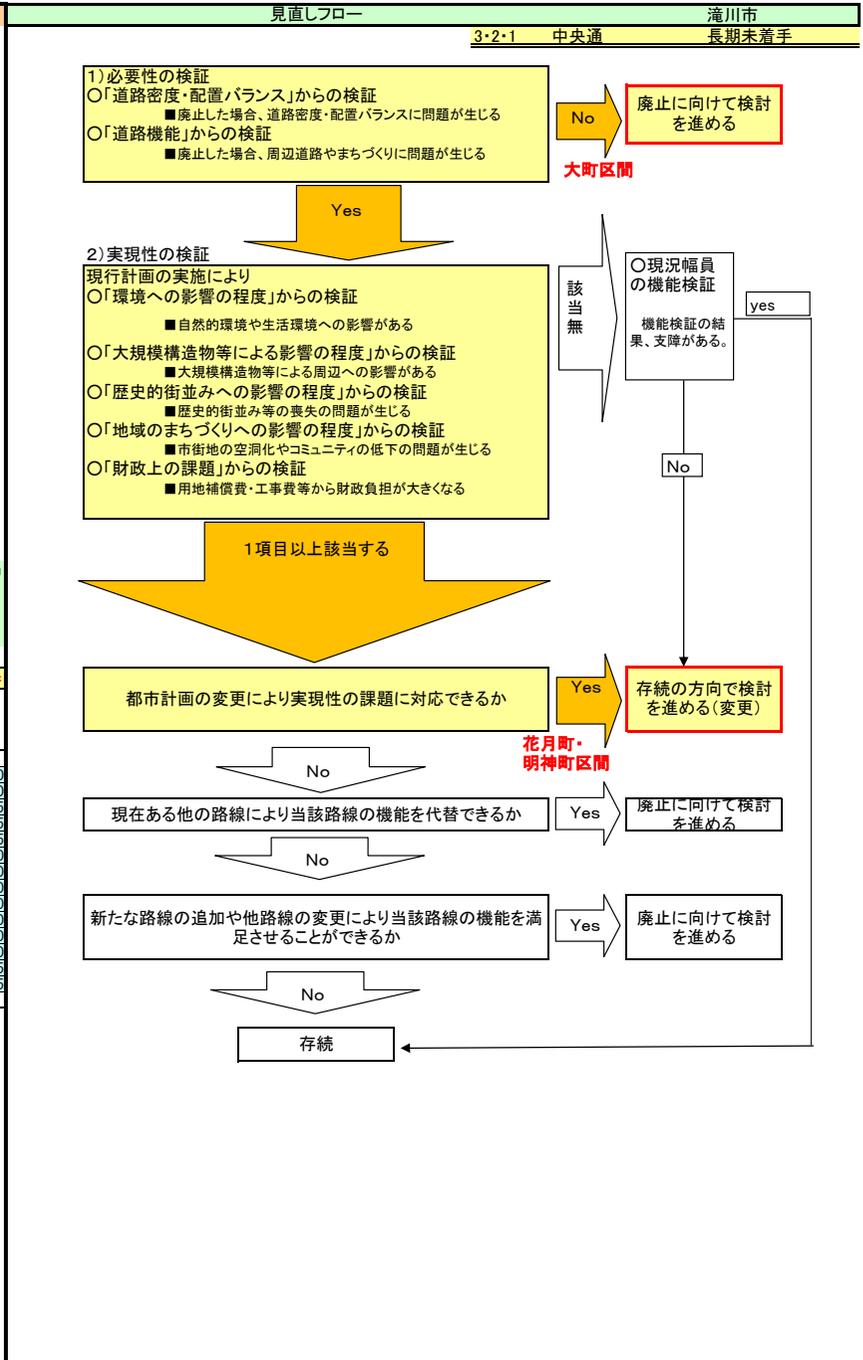
(単位：m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
(計画)	3	1.5	2.5	3+0.25	9	3+0.25	2.5	1.5	3.0
(現況) A	4.5		2.5	3.0		3.0	2.5		3.0
(現況) B	2.5		2.5	3.0		3.0	2.5		2.5
(現況) C	3.5		2.5	3.0		3.0	2.5		3.5
(現況) D	4.75		2.25	3.0		3.0	2.25		4.75
(現況) E	4.5		2.5	3.0		3.0	2.5		2.0
(現況) F	4.5		2.5	3.0		3.0	2.5		2.0
(現況) G	4.5		2.5	3.0		3.0	2.5		2.0
(現況) H	4.5		2.5	3.0		3.0	2.5		2.0
(現況) I	2.5		2.5	3.0		3.0	2.5		3.0
(現況) J	2.0		0.75	3.0		3.0	0.75		2.0
(現況) K	3.5		0.75	3.0		3.0	0.75		2.0
(現況) L	3.5		0.75	3.0		3.0	0.75		3.75
(現況) M	1.75		0.75	3.0		3.0	0.75		1.75

備考 植樹帯 植樹帯

■現状
 道路の位置・種別： 中心市街地の東側に位置し、3・4・10高校通から官庁街と国道38号及び国道12号を貫通し、国道451号滝新バイパスに接続している補助幹線道路である。
 整備状況： 計画幅員20mの中島町部の760mは平成3年度～平成5年度に街路事業により整備。
 沿線の状況： 幅員30mの未整備区間にはホテル・ガソリンスタンド・小学校などがあり、国道38号からの官庁街へは、検察庁および地方簡易裁判所がある。
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網には位置づけられているが整備についての位置づけはない。
 市マスの位置づけ： 市内の幹線道路として位置づけ整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ： 特になし
 建築規制等の状況： 53条による許可数33件

■計画決定時の位置付け
 幅員30.0mの区間は防火帯及びシンボルロードを意識したものである。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 現況交通量はそれほど多くないため、中央分離帯を持つゆとりある道路整備、また市街地の防火帯やシンボルロードとしての役割として、計画幅員どおりに整備を図る必要性は失われている。
 東大通(国道38号)との交差角度が直角ではない。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度には、現道も含める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	3.6 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	中心市街地に隣接し、主要幹線道路を補完する補助幹線道路である。 *将来交通量（台/日）	1,626（花月町～明神町区間） 573（大町区間）
2. 都市環境機能	特になし	
3. 都市防災機能	特になし	
4. 収容空間機能	特になし	
5. 市街地形成機能	特になし	

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

近隣の補助幹線街路と接続しており、一部区間において連続性、配置バランスが損なわれる。東大通～終点区間は、廃止に伴う連続性、配置バランスへの大きな影響はない。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
自然環境	主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	特になし
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、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	特になし
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	特になし

■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

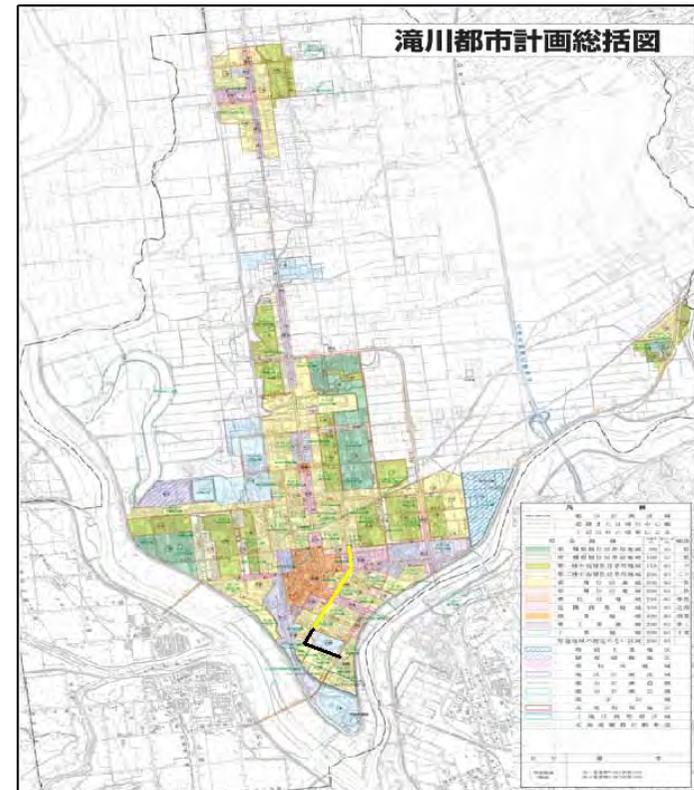
周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続の方向で整備を進める（変更）」（花月町～明神町区間）
車道部分は、現道幅員で交通機能に支障はないが、当該路線は中心市街地の外郭を形成すること、また、近隣には老人福祉施設や保育所、小学校が点在していることからバリアフリー化を含め安定した歩行空間を確保する必要があることから、道路幅員を現道用地内の20.0mに変更し整備を図る方向で検討を進める。

「廃止の方向で検討をすすめる」（終点側大町区間）
終点側大町区間は、整備に当たっては用地補償等を要するが、将来交通量も多く見込まれないことから、廃止の方向で検討をすすめる。

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市
 路線番号・名称： 3・3・2 大通

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) 経過年数 58年 2009/1/1 現在
 S26.7.11 (最終変更) S43.7.9
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自： 空知町河川敷地 ~ 至： 江部乙町西13丁目
 延長： 10,050 m 車線数： 4車線
 幅員(代表幅員)： 27.0 m
 機能分類： **主要幹線** 幹線・補助幹線

起点 ○ A B C D E F G ○ 終点

延長 5,720m 945m 115m 440m 1345m 275m 920m 290m

幅員 (L=5,720m) (L=4,330m)

■ : 整備済み ■ : 事業中 ■ : 未着手(事業予定あり) ■ : 未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自： 屯田町 ~ 至： 江部乙町西13丁目
 延長： 4,330 m 車線数： 4車線 道路管理者： 国土交通省
 幅員 計画幅員： 27.0 m
 現況幅員(用地確保幅)： A 13.5 (27.2) m E 16.0 (27.2) m
 B 15.0 (27.2) m F 22.0 (27.2) m
 C 13.5 (27.2) m G 15.0 (27.2) m
 D 14.5 (27.2) m

道路の区分： 3種 1級
 現況交通量： 自動車： 27,761台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果
 用途地域： 工業、準工、準住、近商、指定なし 地域

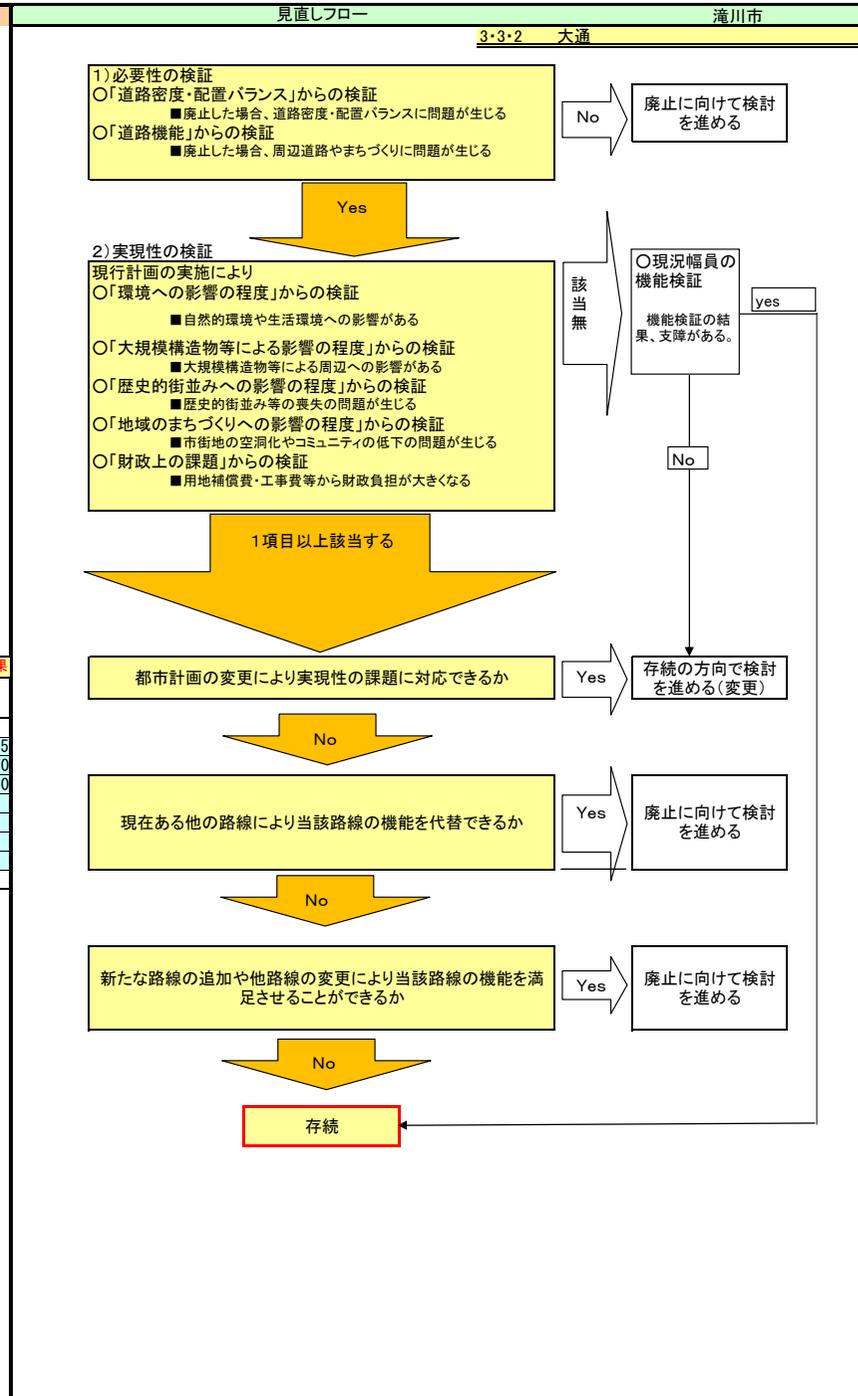
横断面構成：

(単位：m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
(現況) A	4.5			3.0		3.0	1.5		4.5
(現況) B	0		1.25	3.0		3.0	1.25		0
(現況) C	0		0.5	3.0		3.0	0.5		0
(現況) D									
(現況) E									
(現況) F									
(現況) G									
備考								植樹帯	

■現状
 道路の位置・種別： 市中央を縦断する幹線道路である。
 整備状況： 滝川市街地は完了しているが、江部乙市街地間を結ぶ部分4,330mは未了である。
 沿線の状況： 未整備区間のうち、江部乙市街地は小売店舗、住宅が混在している。その他は農地が広がり、一部工業団地も存在する。
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網として位置付けされている。
 市マスの位置づけ： 市内の幹線道路として位置付けされ、整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ： 特になし
 建築規制等の状況： 53条による許可数 4件

■計画決定時の位置付け
 札幌方面と旭川方面を結ぶ広域的な幹線道路である国道12号を4車線化し、交通の円滑化を図るものである。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 用地取得を伴う。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度に は、現道も含 める
	全体	3.25 km/kfl	2.6 km/kfl	
	幹線系	3.8 km/kfl	2.6 km/kfl	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	圏域交通の骨格道路網を形成する主要幹線道路である。 未了区間は市街地部と江戸乙地区とのアクセス機能を有する。 *将来交通量（台/日） 33,788
2. 都市環境機能	特になし
3. 都市防災機能	特になし
4. 収容空間機能	特になし
5. 市街地形成機能	特になし

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

連続性、配置バランスとも、大きく損なわれる。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
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の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	特になし
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模雑地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ	特になし
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	特になし

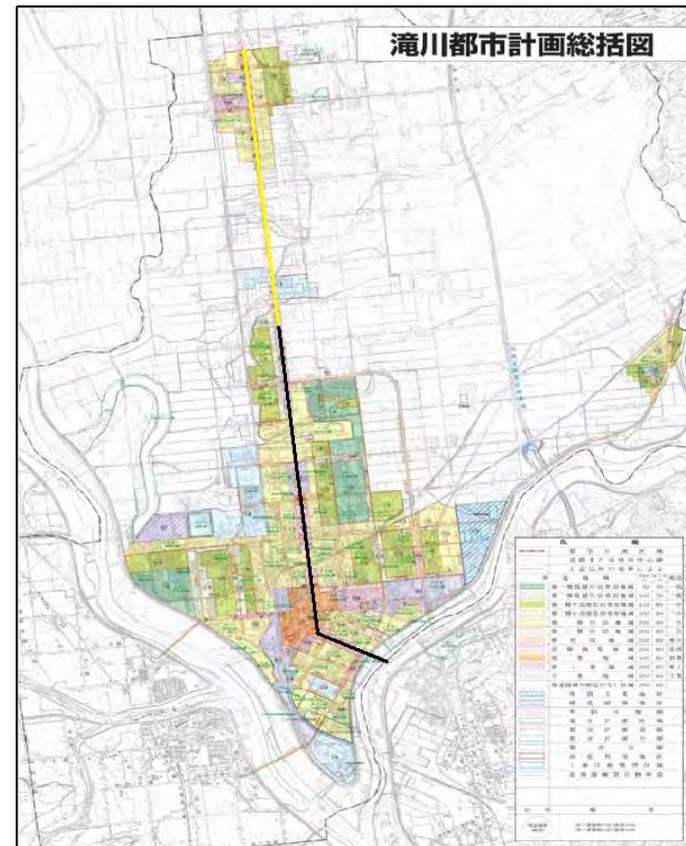
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

特になし

■検証結果（見直しの方向性）

計画決定どおり存続

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： **滝川** 市町名：**滝川市**
 路線番号・名称：**3・4・11 一丁目通**

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) **S33.3.26** (最終変更) **S57.3.4**
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自：**流通団地2丁目** ~ 至：**泉町2丁目**
 延長：**4,560** m 車線数：**2** 車線
 幅員(代表幅員)：**18.0** m
 機能分類： 主要幹線・**幹線**・補助幹線

○見直し対象区間
 自：**泉町2丁目(西三号)** ~ 至：**泉町2丁目(終点)**
 延長：**480** m 車線数：**2** 車線 道路管理者：**滝川市**
 幅員 計画幅員：**18.0** m
 現況幅員(用地確保幅)：
 A 16.25 (16.54) m E 12.5 (14.54) m
 B 15.5 (16.54) m F 11.0 (14.54) m
 C 13.5 (14.54) m
 D 12.0 (14.54) m

道路の区分：**4**種 **3**級
 現況交通量：自動車：**3,159**台/日 歩行者：**人**/日 観測区分 **現況配分結果**
 用途地域：**一住、一中、二中、近商、工業** 地域

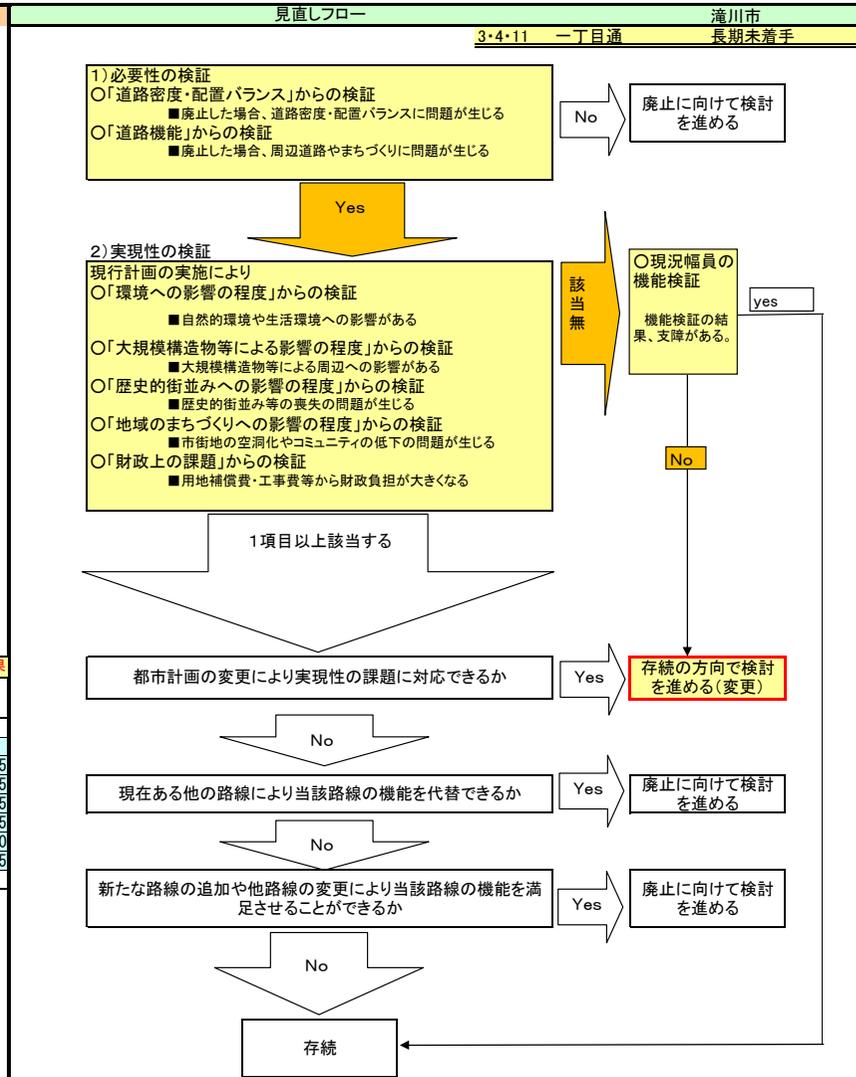
横断面構成：
 (単位：m) 自歩道 施設帯 停車帯 車道+路肩 中央帯 車道+路肩 停車帯 施設帯 自歩道

	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
改良済									
(現況) A	3.5		2.0	3.5		3.5	2.0		1.75
(現況) B	3.5		1.75	3.5		3.5	1.75		1.5
(現況) C	2.5		1.25	3.5		3.5	1.25		1.5
(現況) D	2.0		0.75	3.5		3.5	0.75		1.5
(現況) E	2.0		0.75	3.5		3.5	0.75		2.0
(現況) F	1.5		0.5	3.5		3.5	0.5		1.5
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状
 道路の位置・種別：中心に市街地北側に位置し東大通から大通を経由して西泉通に至る、東西線の幹線道路である。
 整備状況：S38～S44年度に大通から西側の未了区間を除く区間を街路事業により整備。
 S48～S53年度に大通から東二号通、S58～H2年度に東二号通から東大通間を街路事業により整備。
 沿線の状況：戸建住宅に小売店舗が混在する。
 整・開・保の位置づけ：都市内道路網については位置付けされているが、整備については位置付けがない。
 マスの位置づけ：市内幹線道路として位置付け整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ：特になし
 建築規制等の状況：53条による建築許可5件

■計画決定時の位置付け
 東西を結ぶ幹線道路である。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 未着手部分は用地の確定が困難な区域である。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度に は、現道も含 める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	4.0 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	市街地部を東西に横断し、自動車専用道路とのアクセス機能を有する。都市幹線道路としての機能を有している。 *将来交通量（台/日） 3,144
2. 都市環境機能	特になし
3. 都市防災機能	特になし
4. 収容空間機能	特になし
5. 市街地形成機能	特になし

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

終点区間は補助幹線街路と接続しており、幹線道路網の連続性、配置バランスが損なわれる。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
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の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	特になし
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模雑地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ	特になし
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	特になし

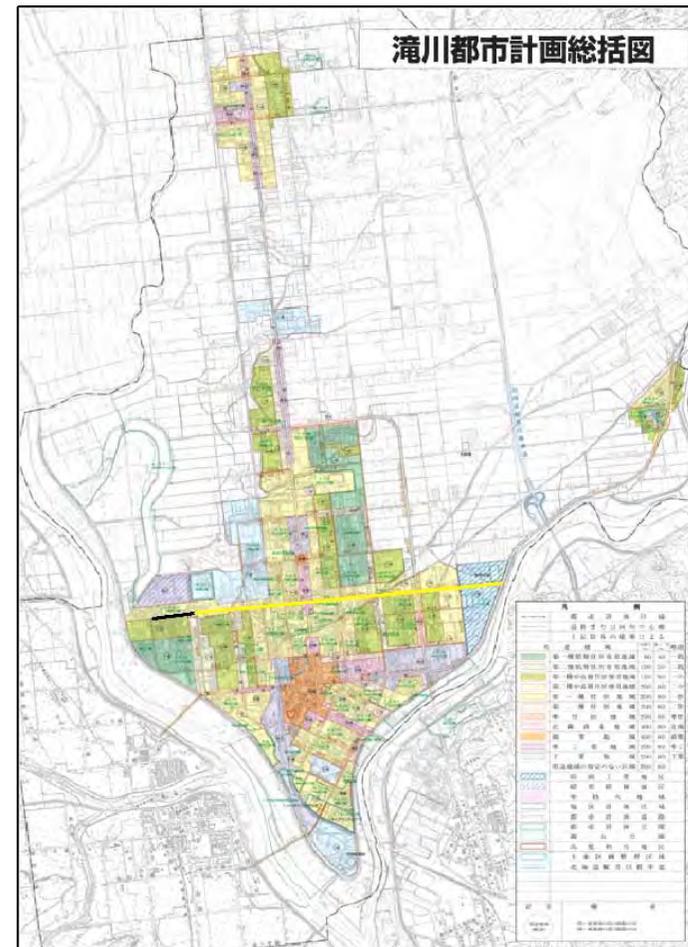
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続の方向で検討を進める（変更）」
未着手区間については、他の補助幹線街路と接続しており、路線の接続性を確保する必要があるが、現計画幅員での整備が困難であることから、計画幅員を14.0mに変更し整備を図る方向で検討を進める。

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： **滝川** 市町名：**滝川市**
 路線番号・名称：**3・4・12 二丁目通**

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) **S33.3.26** (最終変更) **S48.4.20**
 (車線数の決定を除く) 経過年数 **51年** 2009/1/1 現在

○計画諸元
 自：**黄金町東1丁目** ~ 至：**幸町4丁目**
 延長：**1,720** m 車線数：**2**車線
 幅員(代表幅員)：**18.0** m
 機能分類： 主要幹線・幹線・**補助幹線**

○見直し対象区間
 自：**黄金町東1丁目** ~ 至：**幸町4丁目**
 延長：**1,720** m 車線数：**2**車線 道路管理者：**滝川市**
 幅員 計画幅員：**18.0** m
 現況幅員(用地確保幅)：
 A **12.25** (14.54) m E **14.0** (18.0) m
 B **13.5** (14.54) m
 C **15.0** (18.0) m
 D **14.0** (18.0) m

道路の区分：**4**種 **3**級
 現況交通量：自動車：A- **6,812** 台/日 歩行者： 人/日 観測区分 **現況配分結果**
 C-E **4,313** 台/日
 用途地域：**商業、一住、一中、一低、二低、工** 地域

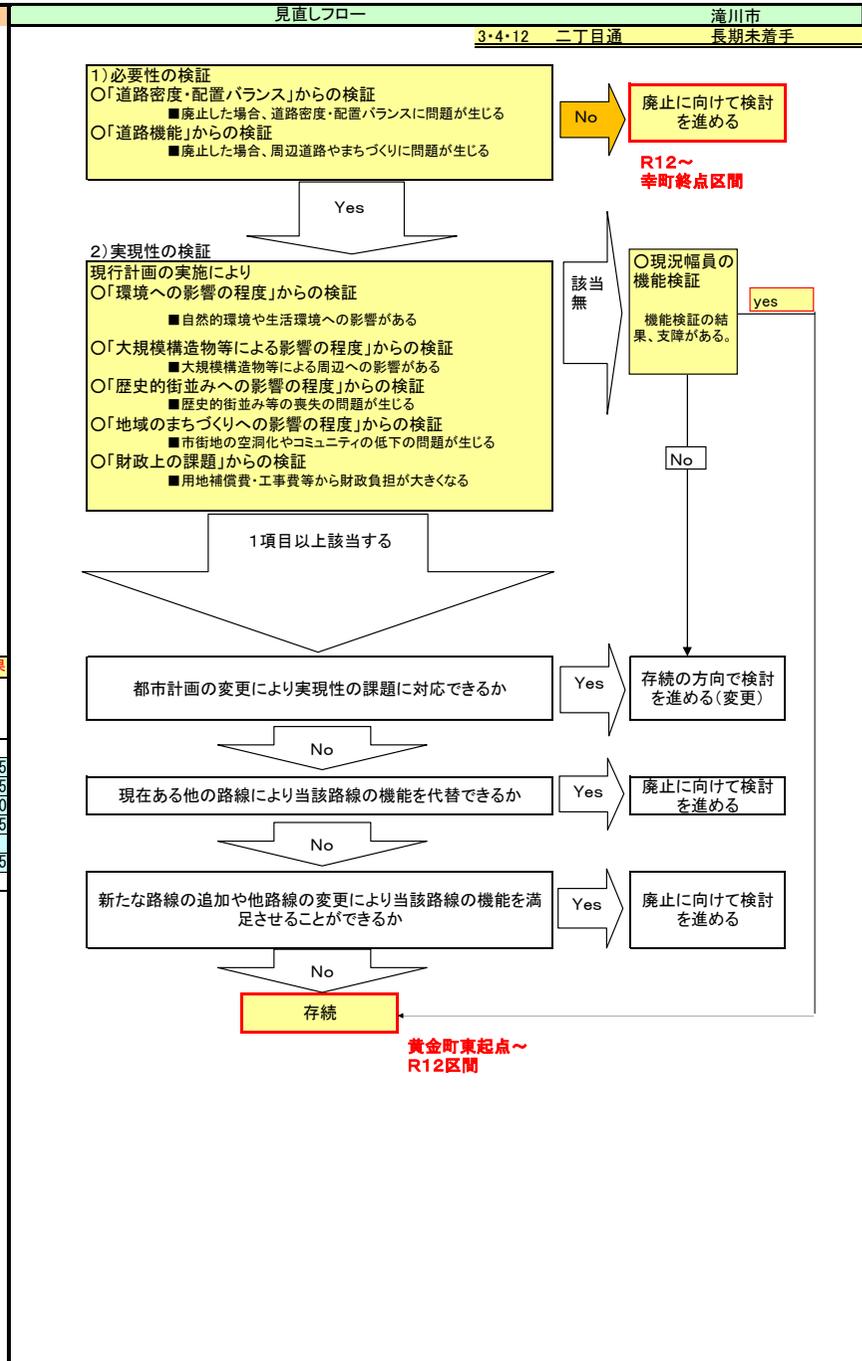
横断面構成：
 (単位：m) 自歩道 施設帯 停車帯 車道+路肩 中央帯 車道+路肩 停車帯 施設帯 自歩道

(現況) A	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.75
(現況) B	2.75		1.0	3.0		3.0	1.0		2.75
(現況) C	2.0		2.5	3.0		3.0	2.5		2.0
(現況) D	1.5		2.5	3.0		3.0	2.5		1.5
線路									
(現況) E	1.5		2.5	3.0		3.0	2.5		1.5
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状
 道路の位置・種別：中心市街地に位置し東二号通から大通を経由し西二号通に至る補助幹線道路である。
 整備状況：全線未着手である。
 沿線の状況：起点側から戸建住宅、小売店舗・戸建住宅、JR函館本線踏切、戸建住宅が並び陸上自衛隊滝川駐屯地に至る。
 整・開・保の位置づけ：都市内道路網については、位置付けされているが整備について位置付けはない。
 市マスの位置づけ：市内の幹線道路として位置付け、整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ：特になし
 建築規制等の状況：53条による建築許可 13件

■計画決定時の位置付け
 東西を結ぶ補助幹線道路である。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 JR函館本線との交差が立体交差となっており、整備に多額の費用を要する。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度に は、現道も含 める
	全体	3.25 km/kfl	2.6 km/kfl	
	幹線系	3.6 km/kfl	2.6 km/kfl	

② 道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	幹線道路を補完する補助幹線道路である。		
	*将来交通量（台/日）	5,221（起点～R12区間）	7,029（R12～終点区間）
2. 都市環境機能	特になし		
3. 都市防災機能	特になし		
4. 収容空間機能	特になし		
5. 市街地形成機能	特になし		

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

配置バランスに大きな影響はない。
他の計画路線（西一号通）も廃止した場合、連続性にも影響はない。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
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の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	JR函館本線との立体交差あり
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、建て替えの困難な小規模雑地の多数発生による市街地の空洞化等の恐れ	特になし
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	特になし

■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

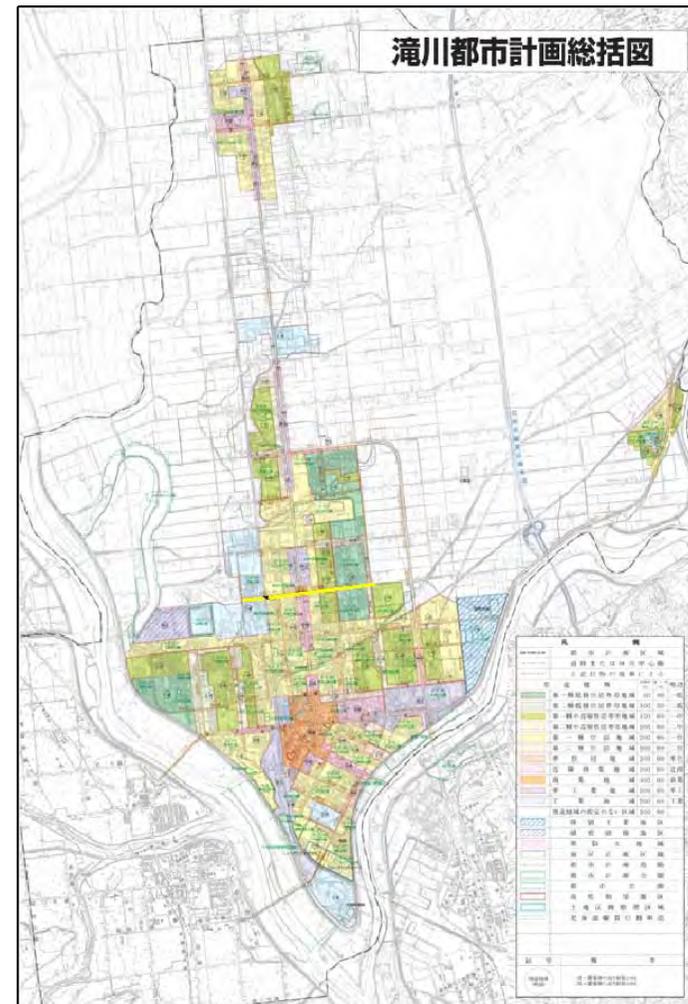
周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「廃止に向けて検討を進める」（R12～幸町終点区間）
滝川圏の骨格道路網（東西方向）として一丁目通、三丁目通（一部）、東三号通などが整備されており、当該路線を廃止しても配置バランスに問題は生じないことから、都市計画道路として廃止し、市道として整備を図る方向で検討を進める。また、鉄道立体交差についても廃止の方向で協議を進める。
なお、現況幅員で交通機能への支障はないが、円滑な通行を確保するため、踏切改良等の対策について検討を要する。

「存続」（黄金町東起点～R12区間）
必要な自転車歩行区間の確保、R12以西区間との連続性（中心線の整合）に必要な整備を行

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市
 路線番号・名称： 3・4・13 三丁目通

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) S48.4.20 (最終変更) H6.6.3
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自： 二の坂町 ~ 至： 泉町
 延長： 2,260 m 車線数： 2車線
 幅員(代表幅員)： 18.0 m
 機能分類： 主要幹線・ **幹線**・ 補助幹線

○起点 ○ 終点

■ : 整備済み ■ : 事業中 ■ : 未着手(事業予定あり) ■ : 未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自： 二の坂町(大通) ~ 至： 泉町(終点)
 延長： 798 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市
 幅員 計画幅員： 18.0 m
 現況幅員(用地確保幅)： A 13.0 (14.54) m B 12.0 (14.54) m C 12.0 (14.54) m D 13.0 (14.54) m

道路の区分： 4種 3級
 現況交通量： 自動車： 3,751台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果
 用途地域： 準工、一住、二中、工業 地域

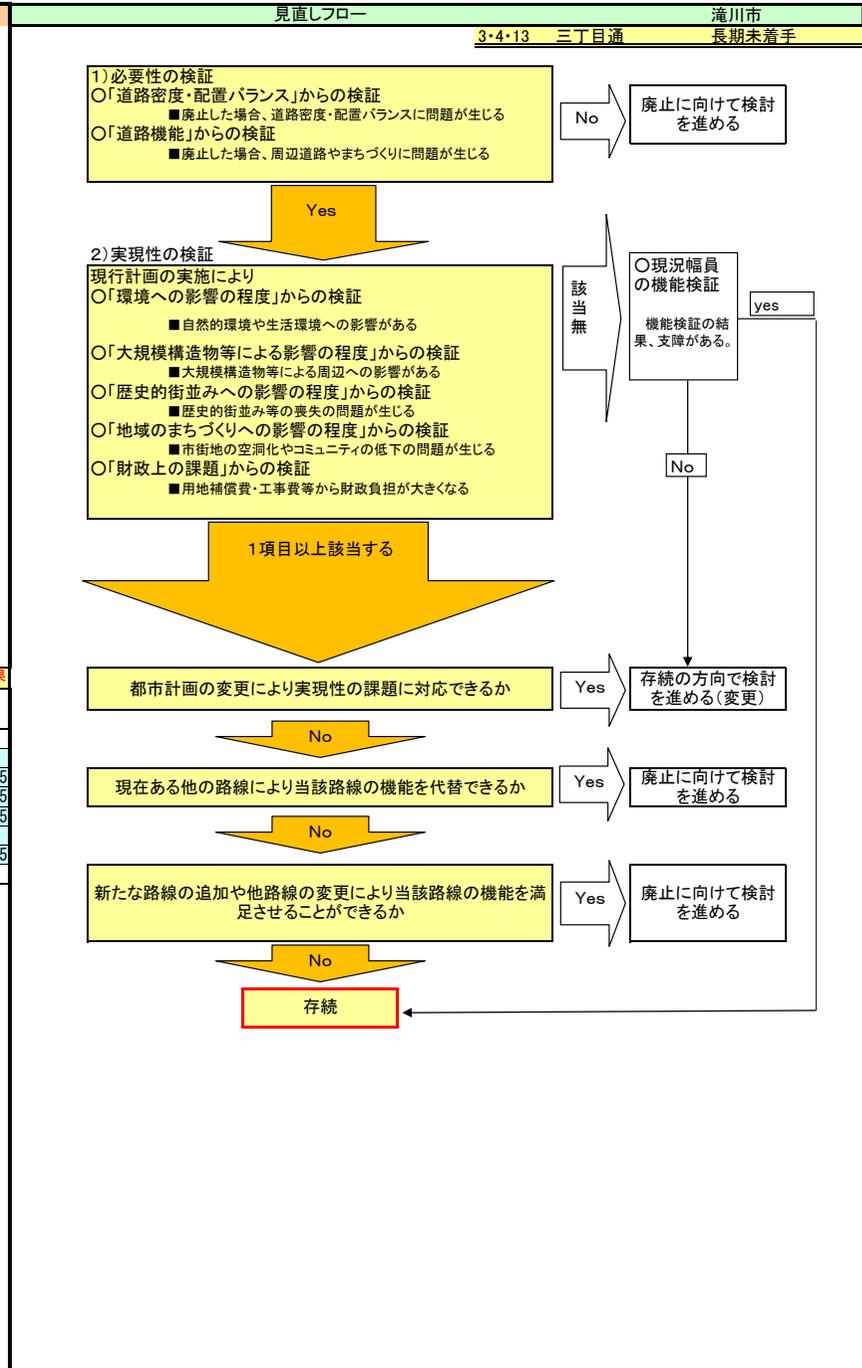
横断面構成：

(単位: m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
改良済									
(現況) A	2.5		1.25	2.75		2.75	1.25		2.5
(現況) B	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.5
(現況) C	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.5
線路									
(現況) D	2.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.5
備考		植樹帯							植樹帯

■現状
 道路の位置・種別： 中心市街地の北側に位置し、東二号通(国道12号バイパス)から大通(国道12号)を経由して西二号に至る幹線路線である。
 整備状況： 起点 東三号通~大通間 L=1,410m は H7~H13年度に街路事業により整備
 沿線の状況： 戸建住宅が多い。高校1校あり。終点部は以前工業団地があったが、現在は住居系に変わりつつある。
 整・開・保の位置づけ： 都市内幹線道路として位置付けされているが、整備について位置付けはな
 マスの位置づけ： 市内の幹線道路と位置付け、整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ： 特になし
 建築規制等の状況： 53条による建築許可 2件

■計画決定時の位置付け
 幹線道路として、また隣接の赤平市、新十津川町への広域アクセスを担っている路線である。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 JR函館本線との交差が立体交差での計画となっており、整備に多額の費用を要する。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度には、現道も含める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	3.6 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	圏域の骨格道路網を形成する都市幹線道路の機能を有している。 *将来交通量（台/日）	2,662
2. 都市環境機能	特になし	
3. 都市防災機能	特になし	
4. 収容空間機能	特になし	
5. 市街地形成機能	特になし	

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

圏域の骨格道路網を形成する幹線道路であり、廃止した場合、連続性、配置バランスともに支障が生じる

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
自然環境	主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	JR函館本線との立体交差あり
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、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	特になし
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	特になし

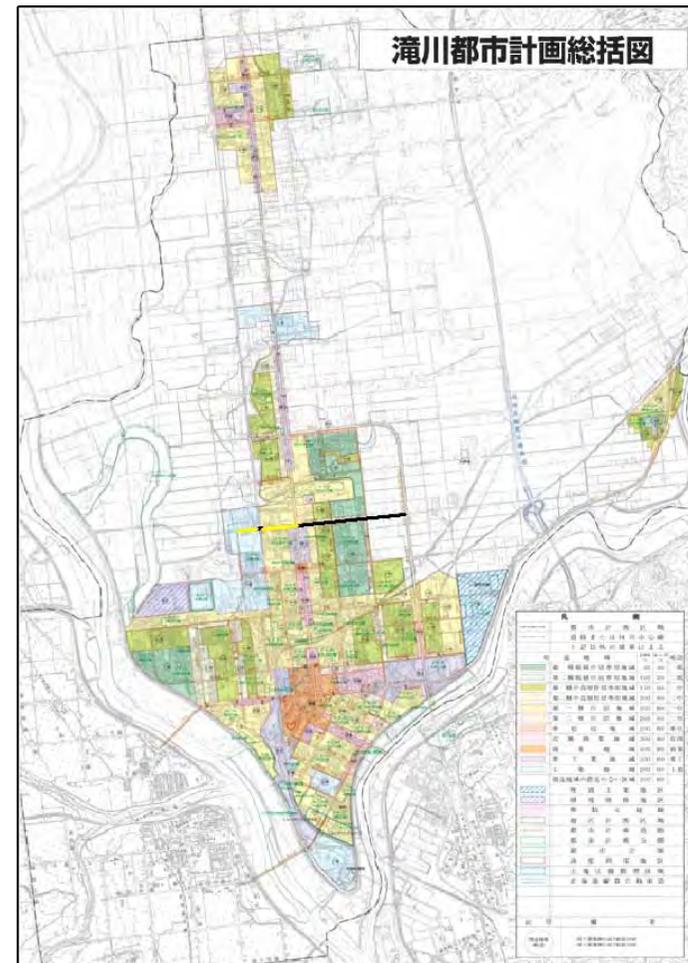
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続」
JR函館本線との立体交差整備に多額の費用を要するが、圏域の骨格道路網を成す幹線道路であること、かつ近隣市町へと繋がる広域道路でもあることから、未了区間は現計画どおり存続とし、整備を図る。
なお、立体交差部は現行の構造令等を踏まえ、幅員、勾配等の検討を要する。

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： **滝川** 市町名：**滝川市**
 路線番号・名称：**3・4・15 西二号通**

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) **S33.3.26** (最終変更) **S57.3.4**
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自：**有明町6丁目** ~ 至：**泉町**
 延長：**2,960** m 車線数：**2** 車線
 幅員 (代表幅員)：**18.0** m
 機能分類：**主要幹線・幹線・補助幹線**

○起点 ○ 終点

延長：**410m** **190m** **1,098m** **54m** **132m** **106m** **290m** **290m**
 幅員：**(L=1,688m)** **(L=292m)** **(L=580m)**

■：整備済み ■：事業中 ■：未着手(事業予定あり) ■：未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自：**有明町6丁目** ~ 至：**泉町**
 延長：**1,092** m 車線数：**2** 車線 道路管理者：**滝川市**
 幅員 計画幅員：**18.0** m
 現況幅員 (用地確保幅)：
 A **11.55 (14.54)** m
 B **12.75 (14.54)** m
 C **11.75 (14.54)** m

道路の区分：**4** 種 **1** 級
 現況交通量：**自動車** 台/日 歩行者：**人**/日 観測区分 **実測**
 用途地域：**一住・近商・一中・二中・工業** 地域

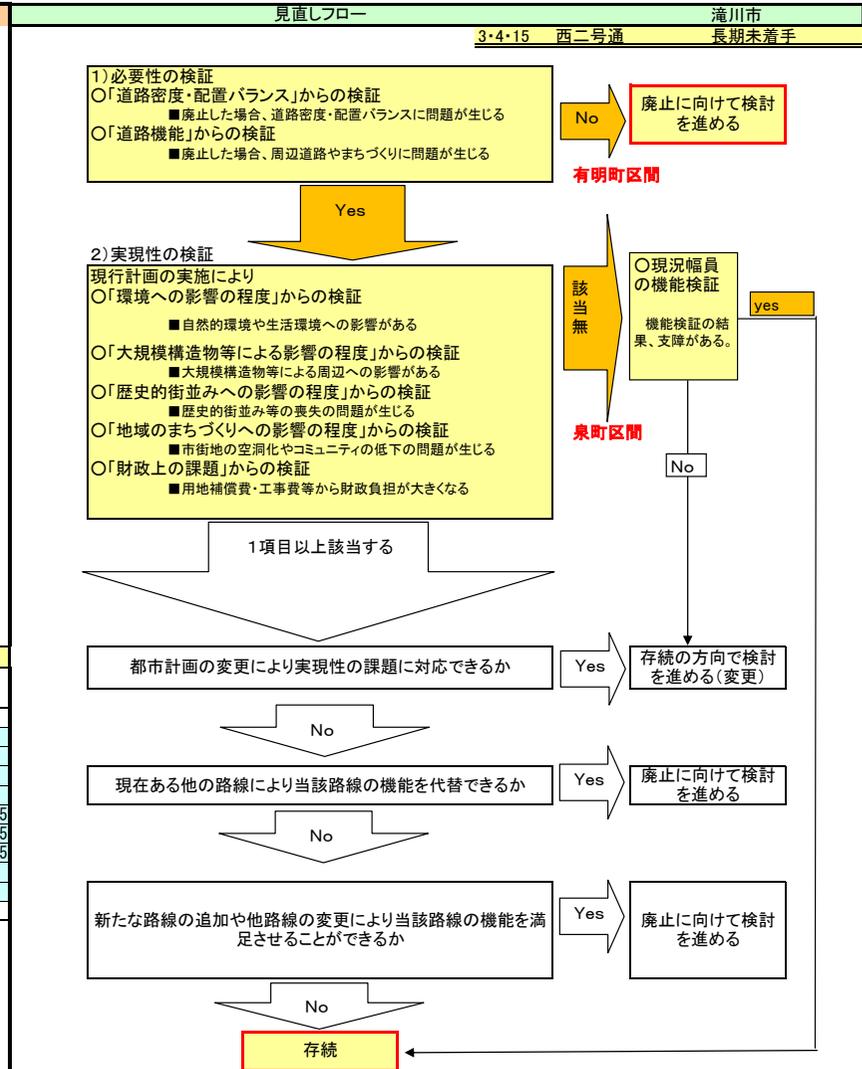
横断面構成：

(単位：m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
現道なし									
改良済									
改良済									
現道なし									
(現況) A	0		1.65	3.0		3.0	1.65		2.25
(現況) B	0		2.35	3.0		3.0	2.35		2.25
(現況) C	0		1.75	3.0		3.0	1.75		2.25
改良済									
改良済									
備考									植樹帯

■現状
 道路の位置・種別：函館本線より東側に位置し、4・4・3滝川西公園に始まり、国道451号と3・4・11一丁目通を貫き、3・4・13三丁目通を南北に結ぶ補助幹線道路である。
 整備状況：西町区間はS54～S56年度に街路事業で整備を行った。終点部はH元年度に街路事業で整備を行った。
 沿線の状況：軽工業・小規模な商業施設・住宅が混在し、一部農地が残っている。
 整・開・保の位置づけ：都市内道路網には位置づけられているが整備についての位置づけはない。
 市マスの位置づけ：市内の幹線道路として位置づけられ、整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ：特になし
 建築規制等の状況：53条による許可数1件

■計画決定時の位置付け
 市内西地区を接続する幹線道路として計画決定された。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 有明町地区(現道無し区間)は用地確保が困難(以前区画整理事業不調)であり、今後用地確保を行う際は、地籍測量のみならず区画整理を要することから、事業の実施は困難である。また、国道451号から西公園へのアクセス路は、市道が別路線で存在することから当該区間を新設する必要性はすでにないものとする。
 B区間においては、用地取得予定地内に相続による所有者確定困難地があり、今後地籍調査が必要となる。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度に は、現道も含 める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	3.1 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量が無い場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	圏域の骨格道路網を形成する都市幹線道路の機能を有している。 *将来交通量（台/日）	4,105
2. 都市環境機能	特になし	
3. 都市防災機能	特になし	
4. 収容空間機能	特になし	
5. 市街地形成機能	特になし	

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

泉町区内は現在の道路が確保されているが、連続性、配置バランスともに支障が生じる。
有明町区間は支障がない。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
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の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	特になし
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、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	特になし
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	特になし

■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

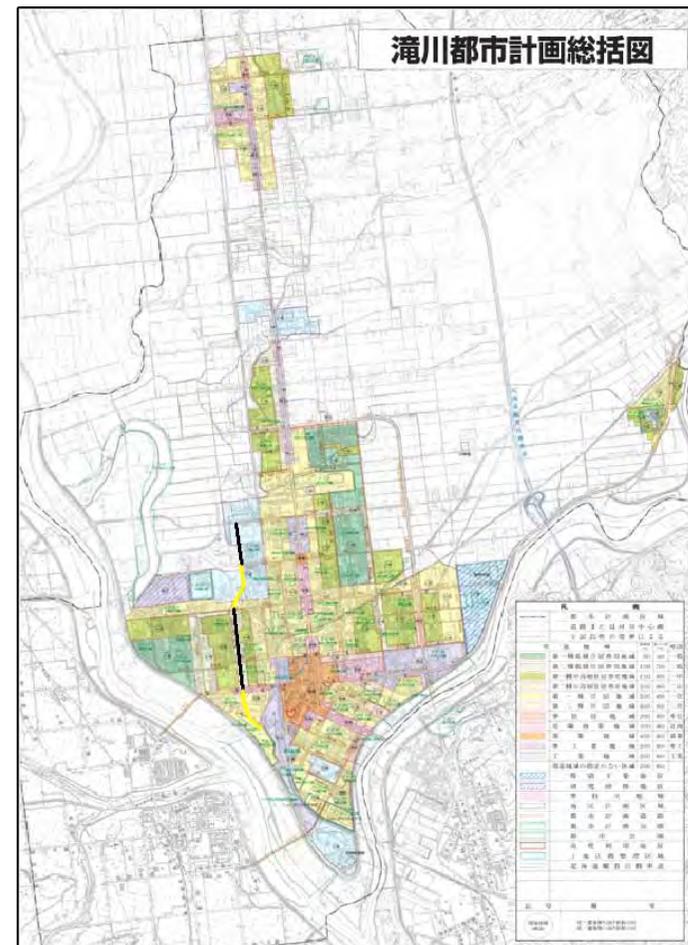
周辺に代替機能を有する路線は存在しない。
現在、幸町一部区間を代替として位置付けているが、現道では都市幹線として求められる路線の連続性、円滑（高速）移動が困難である（課題：交差点信号無し、交差点部分の一丁目通勾配の解消等）

■検証結果（見直しの方向性）

「存続」（泉町区間）
泉町区間は、圏域の骨格道路網形成を図るため、現計画どおり存続とし、整備を図る。

「廃止に向けて検討を進める」（有明町区間）
有明町区間は整備課題が多く、幹線がなくとも交通機能が賄えることから、一部整備済区間を含め廃止する方向で検討を進める。

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市
 路線番号・名称： 3・4・19 東一号通

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) S33.3.26 (最終変更) S48.4.20 (経過年数 51年 2009/1/1 現在)
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自： 大町4丁目 ~ 至： 朝日町東4丁目
 延長： 2,250 m 車線数： 2車線
 幅員(代表幅員)： 16.0 m
 機能分類： 主要幹線・幹線・**補助幹線**

○起点 ○ 終点

延長： 287m, 115m, 72m, 321m, 1,455m
 幅員： (L=795m), (L=1,455m)

■ : 整備済み ■ : 事業中 ■ : 未着手(事業予定あり) ■ : 未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自： 大町4丁目 ~ 至： 一の坂町東3丁目
 延長： 795 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市
 幅員 計画幅員： 16.0 m
 現況幅員(用地確保幅)： A 18.0 (20.0) m, B 8.5 (16.0) m, C 7.0 (11.0) m

道路の区分： 4種 3級
 現況交通量： 自動車： 台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果
 用途地域： 一住、二住、一低、二低、一中、二地域

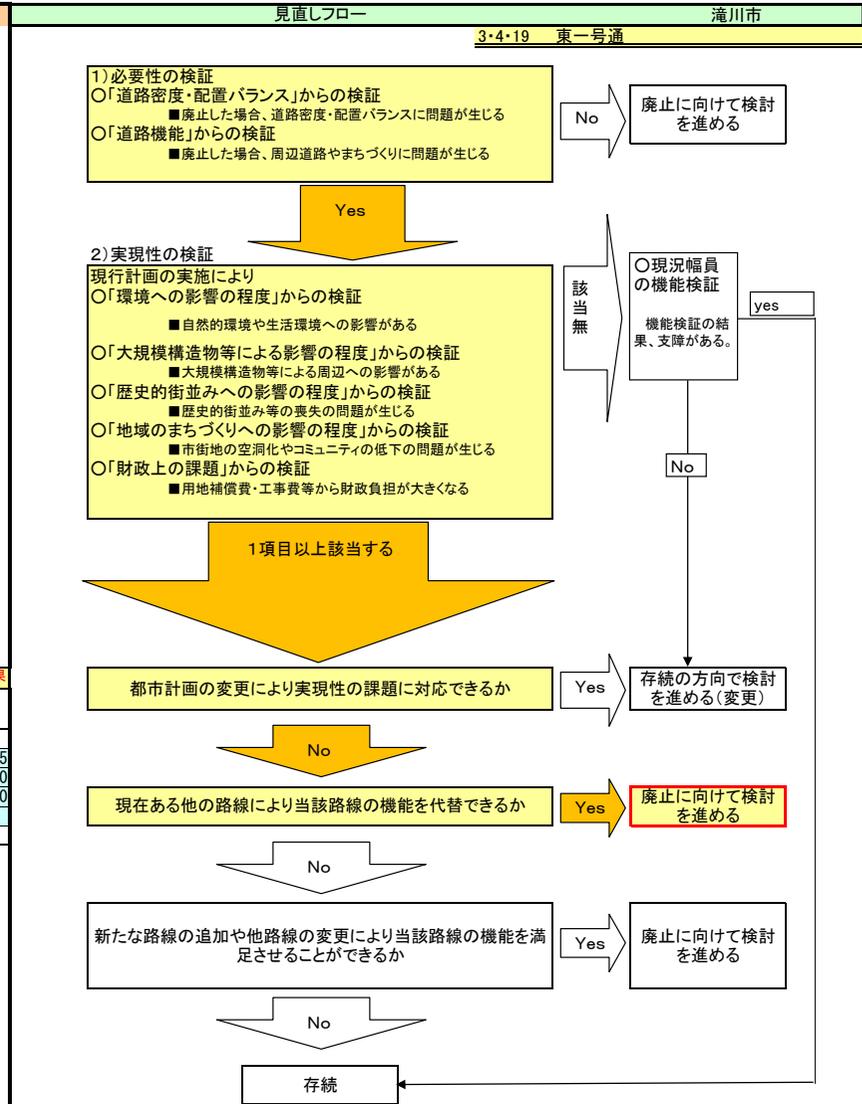
横断面構成：

(単位：m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
(現況) A	4.5		1.5	3.0		3.0	1.5		4.5
(現況) B	0		1.25	3.0		3.0	1.25		0
(現況) C	0		0.5	3.0		3.0	0.5		0
現道なし									
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状
 道路の位置・種別： 中心市街地の東側に位置し、3・4・10高校通から3・4・11一丁目通、3・4・12二丁目通、3・4・13三丁目通を経由し滝の川公園に至る補助幹線道路である。
 整備状況： S54～S58年度において一丁目通～滝の川公園間 L=1,455mは、街路事業で整備済。
 沿線の状況： 計画道路の沿線は住宅地となっているが、JR根室本線交差部は現道がない。
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網については位置付けされているが、整備について位置付けはない。
 市マスの位置づけ： 市内の幹線道路として位置付け、整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ： 特になし
 建築規制等の状況： 53条による建築許可 3件

■計画決定時の位置付け
 S32年度に高校通と滝の川公園を結ぶ補助幹線道路として計画決定した。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 JR根室本線との立体交差があり、整備に多額の費用を要する。
 また、立体交差部は段丘地につき、盛土・よう壁により地域の分断が懸念される。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度には、現道も含める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	4.6 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	幹線道路を補完する補助幹線道路である。JRとの交差点通過は、大通、東二号通での機能代替が可能。 *将来交通量（台/日）
2. 都市環境機能	特になし。
3. 都市防災機能	特になし。
4. 収容空間機能	特になし。
5. 市街地形成機能	特になし。

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

連続性、配置バランスに多少の難がある。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
自然環境	主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	特になし。
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	JR根室本線との立体交差あり
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし。
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、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	特になし。
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	特になし。

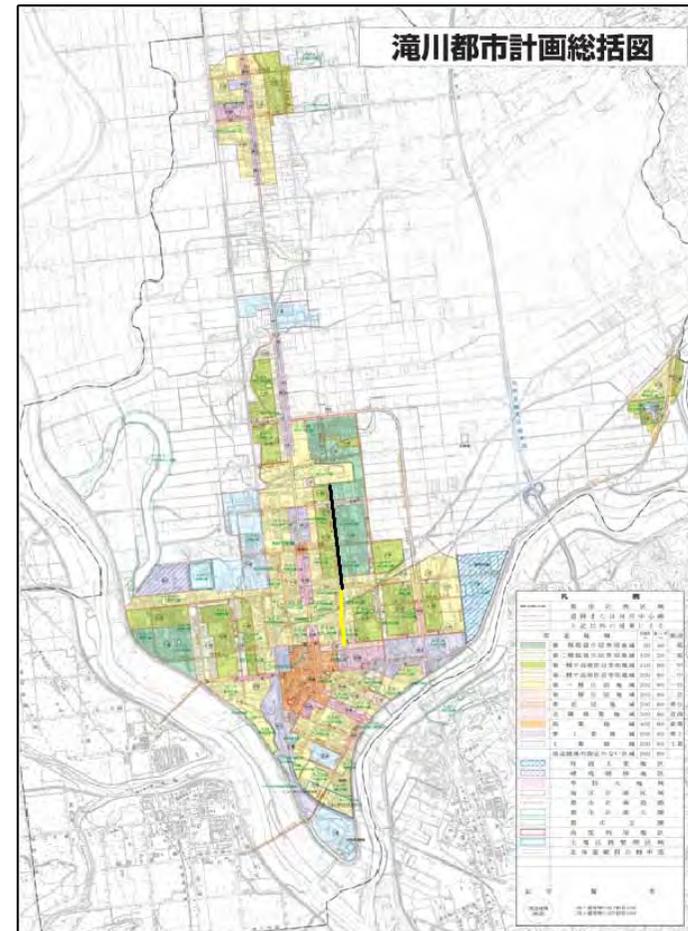
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

未了区間（大町地区）の交通を補完する機能代替路線として、〇〇通（幅員00m）が挙げられる。

■検証結果（見直しの方向性）

「廃止に向けて検討を進める」（起点～一丁目区間）
未了区間はJRとの立体交差整備を要するが、南北の交通を他の路線で担うことが可能であり、計画どおり整備をする必要性は低いことから、当該区間は廃止する方向で検討を進める。

位置図



見直し検討理由 **長期未着手**

見直し検討路線（区間）チェックシート

■路線の概要
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市
 路線番号・名称： 3・4・20 西泉通

○計画決定の経緯
 都市計画決定 (当初) S48.4.20 (最終変更) S57.3.4 (経過年数 35年 2009/1/1 現在)
(車線数の決定を除く)

○計画諸元
 自： 幸町1丁目 ~ 至： 泉町1丁目
 延長： 2,900 m 車線数： 2車線
 幅員(代表幅員)： 16.0 m
 機能分類： 主要幹線・幹線・補助幹線
 用地なし 用地なし区間

○起点 **A B C D E F G H I J K L M** ○終点

延長
 229m 67m 169m 230m 95m 430m 40m 96m 87m 261m 112m 19m 14m 219m 362m 470m
(L=790m) (L=430m) (L=1,210m) (L=470m)

幅員
 ■：整備済み ■：事業中 ■：未着手(事業予定あり) ■：未着手(事業予定なし)

○見直し対象区間
 自： 幸町1丁目 ~ 至： 扇町3丁目
 延長： 2,050 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市
 幅員 計画幅員： 16.0 m
 現況幅員(用地確保幅)： A:6.8(11.0) m E:16.0(16.0) m I:13.5(16.0) m M:15.0(16.0) m
 B:7.5(9.0) m F:16.0(16.0) m J:12.75(16.0) m
 C:8.0(13.0) m G:11.5(14.5) m K:14.0(16.0) m
 D:15.0(16.0) m H:11.5(14.5) m L:11.25(16.0) m

道路の区分： 4種 3級
 現況交通量： 自動車：I- 4,735台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果
 F-H 1,390台/日
 A-E 638台/日
 336台/日

用途地域： 一低層、二低層、一中高、一住 地域

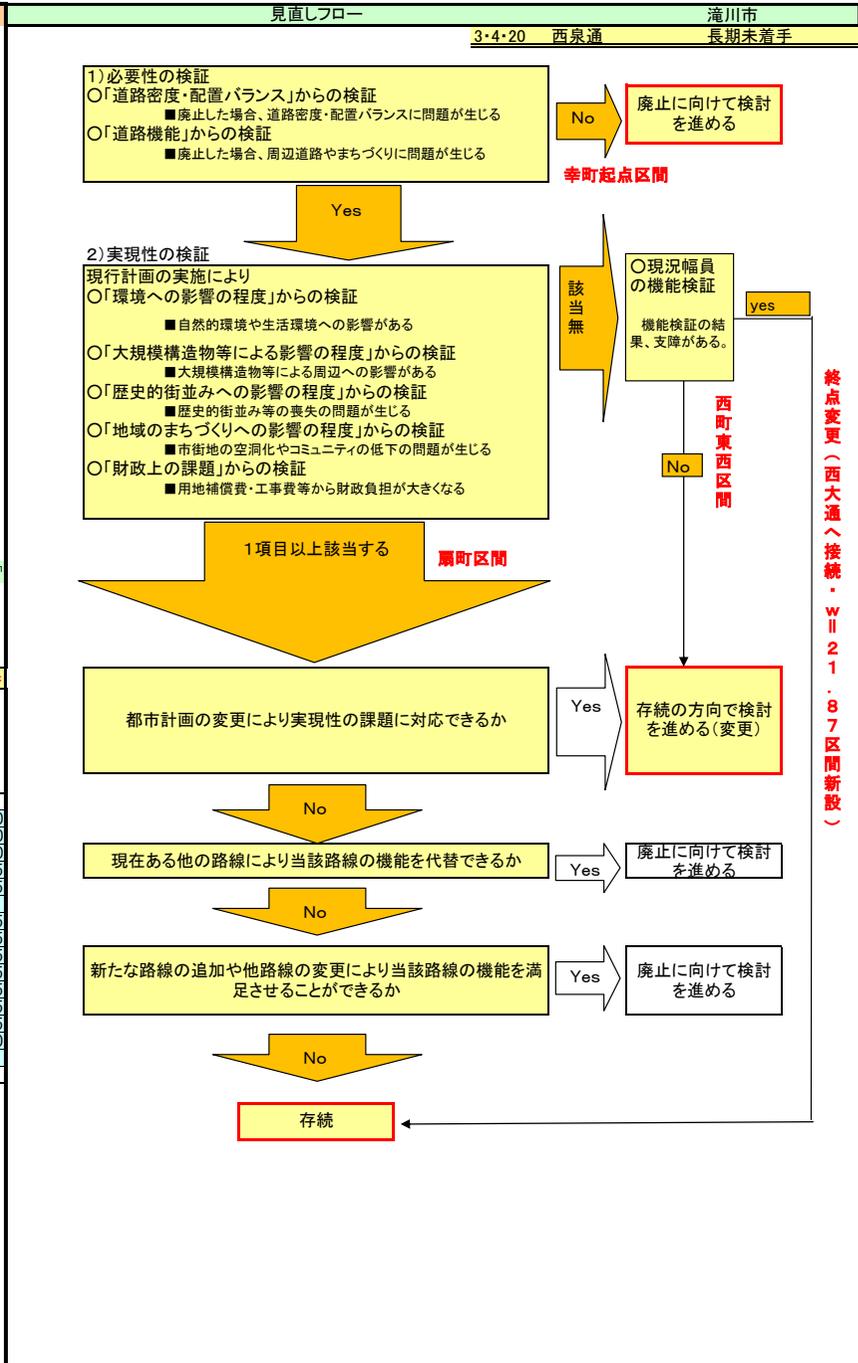
横断面構成：

(単位：m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
(現況) A	0		0.4	3.0		3.0	0.4		0
(現況) B	0		0.75	3.0		3.0	0.75		0
(現況) C	0		1.0	3.0		3.0	1.0		0
(現況) D	2.5		1.5	3.0		3.0	1.5		3.5
(現況) E	3.5		1.5	3.0		3.0	1.5		3.5
改良済									
(現況) F	3.5		1.5	3.0		3.0	1.5		3.5
(現況) G	2.25		0.5	3.0		3.0	0.5		2.25
(現況) H	2.25		0.5	3.0		3.0	0.5		2.25
(現況) I	2.25		1.5	3.0		3.0	1.5		2.25
(現況) J	2.25		1.5	3.0		3.0	1.5		1.5
(現況) K	0		1.5	3.0		3.0	1.5		1.5
(現況) L	0		1.5	3.0		3.0	1.5		2.25
(現況) M	3.0		1.5	3.0		3.0	1.5		3.0
改良済									
備考		植樹帯							植樹帯

■現状
 道路の位置・種別： 中心市街地の西側に位置し3・4・21-1丁目通を起点とし、西三号、西二号通を経由し、一丁目通に至る補助幹線である。
 整備状況： E-F区間をH5~H9年度に街路事業で整備、終点部の整備は手法、年度とも不明
 沿線の状況： 主に専用住宅が建ち並ぶ住宅地である。
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網については位置付けられているが、整備については位置付けがない。
 市マスの位置づけ： 市内の幹線道路として位置付け整備を図るとされている。
 上位計画等の位置づけ： 特になし
 建築規制等の状況： 53条による建築許可 18件

■計画決定時の位置付け
 市内西地区を連絡する補助幹線道路として計画決定された。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等
 西町地区は、用地補償に経費を要する。



■必要性に関する各項目の評価

① 道路密度		現況密度	望ましい密度	現況密度には、現道も含める
	全体	3.25 km/kaf	2.6 km/kaf	
	幹線系	3.4 km/kaf	2.6 km/kaf	

②道路の機能（*将来交通量がない場合は、現況交通量とする）

1. 交通機能	幹線道路を補充する補助幹線道路である。
	*将来交通量（台/日） 1,040（起点～整備済区間） 2,608（西二号通～西三号通区間） 4,511（西三号通～終点区間） 86（新設区間）
2. 都市環境機能	特になし
3. 都市防災機能	特になし
4. 収容空間機能	特になし
5. 市街地形成機能	特になし

③ 道路の連続性、配置バランス（廃止した場合）

市内西地区の道路網、配置バランスが損なわれる。
未整備区間のうち、起点部南北区間は連続性、配置バランスともに大きな影響はない。

■実現性に関する各項目の評価

項目	評価項目	内容
自然環境	主要な緑地、風致地区等を通過することによる、良好な自然環境への影響の程度	特になし
道路構造	鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁・擁壁、トンネル等の大規模構造物の内容	特になし
社会環境	総合計画等上位計画において保存すべきとして位置づけられている歴史的街並み・文化財等への影響の程度	特になし
市街地環境	通過交通等によるコミュニティの分断の恐れや、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	特になし
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	特になし

■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続」（西三号通～扇町区間）
終点側扇町地区は現計画どおり存続とし、整備を図る。

「存続の方向で検討を進める（変更）」（西二号通～西三号通区間）
西町地区東西区間は現計画幅員での整備が困難なため、計画幅員を14.0mに変更し整備を図る方向で検討を進める。

「廃止に向けて検討を進める」（起点部南北区間）
起点部南北区間は交通量も少なく、近隣に並行する幹線道路で交通機能を賄えることから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める一方、当該路線の連続性を確保するため、当該区間に替わり、西大通と接続する区間（現道幅員21.8m）を新設区間とし、道路網形成を図る方向で検討を進め

位置図

