

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： 3.5.21 西一号通

○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 (車線数の決定を除く)

○計画諸元  
 自： 本町1丁目 ~ 至： 朝日町西4丁目  
 延長： 1,720 m 車線数： 2車線  
 幅員(代表幅員)： 14.5 m  
 機能分類： 主要幹線・幹線・補助幹線

○見直し対象区間  
 自： 本町1丁目 ~ 至： 朝日町西4丁目  
 延長： 1,420 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市  
 幅員 計画幅員： 14.5 m  
 現況幅員(用地確保幅)： A 13.0 (14.5) m E 9.75 (10.9) m  
 B 14.5 (14.5) m F 7.75 (9.1) m  
 C 14.0 (14.5) m  
 D 14.5 (16.0) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： A 4,196台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 B-F 2,699台/日  
 用途地域： 一住、商業 地域

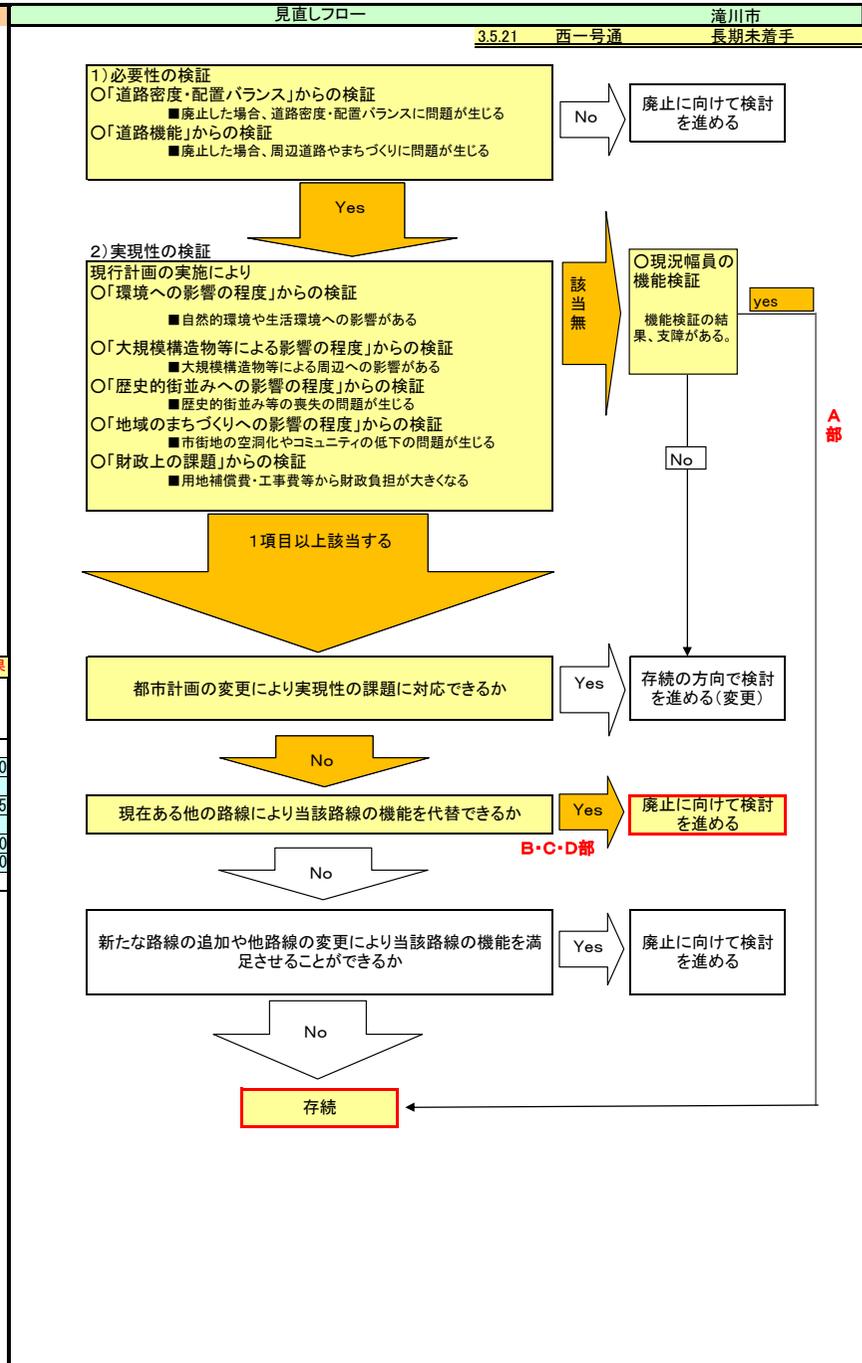
横断面構成：

(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
(現況) A	2.0		1.5	3.0		3.0	1.5		2.0
改良済 B									
(現況) C	2.5		1.5	3.0		3.0	1.5		2.5
改良済 D									
(現況) E	2.75		0.5	3.0		3.0	0.5		0
(現況) F	1.75		0	3.0		3.0	0		0
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、西大通から一丁目通を経由して二丁目通に接続する補助幹線道路である。  
 整備状況： 計画幅員14.5mのBはS62年度に、DはS60～S61年度に街路事業により整備  
 沿線の状況： 計画道路の沿線の建築物の大半は、専用の木造住宅となっている。  
 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、整備について位置付けはな  
 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条による建築許可数 18件

■計画決定時の位置付け  
 現位置には、S48年度に高校通と二丁目通を結ぶ補助幹線道路として都市計画決定した。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等  
 一丁目通以北での用地補償、JR根室本線との立体交差を要し、多額の整備費用を要する。  
 また、立体交差前後は丘陵地につき、盛土、よう壁等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/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）	4,146（起点～高校通区間）	1,774（高校通～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）

全区間廃止した場合、高校通終点部との連続性に支障が生じる。

■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）

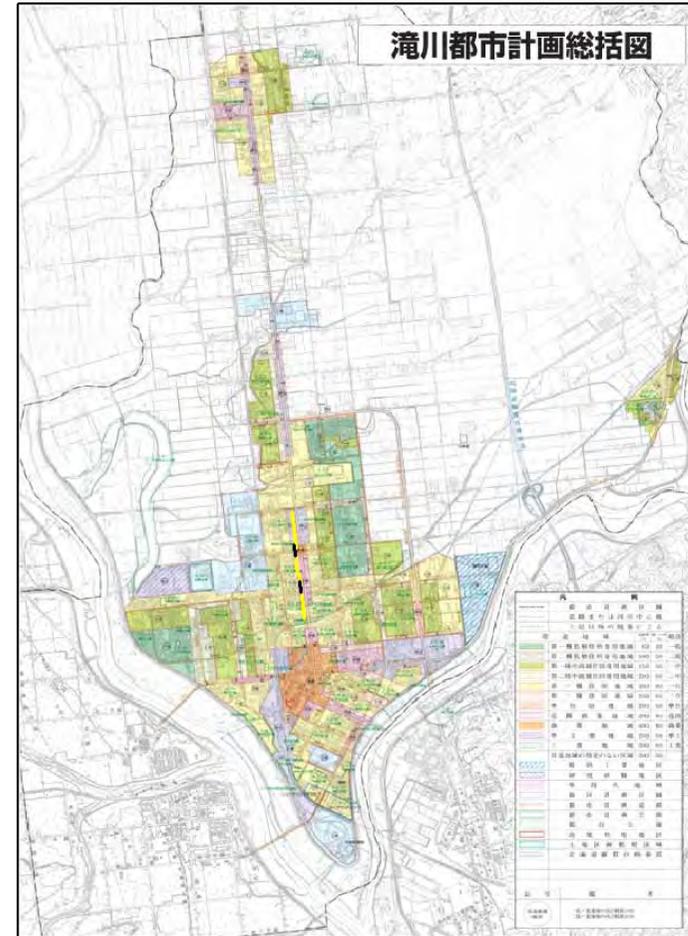
周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続」（起点～高校通区間）  
当該区間を現計画どおり存続とし、栄通、西大通、高校通との道路網の整備を図る。

「廃止に向けて検討を進める」（高校通～終点区間）  
JRとの立体交差整備や道路拡幅整備を要するが、現道機能で周辺の交通処理を賄うことが可能であることから、当該区間は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・25 東四丁目通**

○計画決定の経緯  
 都市計画決定（当初） **S57.3.4**（最終変更） **S57.3.4**  
 経過年数 **27年** 2009/1/1 現在  
 （車線数の決定を除く）

○計画諸元  
 自：**二の坂町東4丁目** ~ 至：**二の坂町東4丁目**  
 延長：**840** 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 ○ **A** **B** ○ 終点

延長 **609m** **231m**  
 幅員 **(L=840m)**

■ : 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：**二の坂町東4丁目** ~ 至：**二の坂町東4丁目（終**  
 延長：**231** 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 16.0 (16.0)** m **B 14.0 (14.0)** m

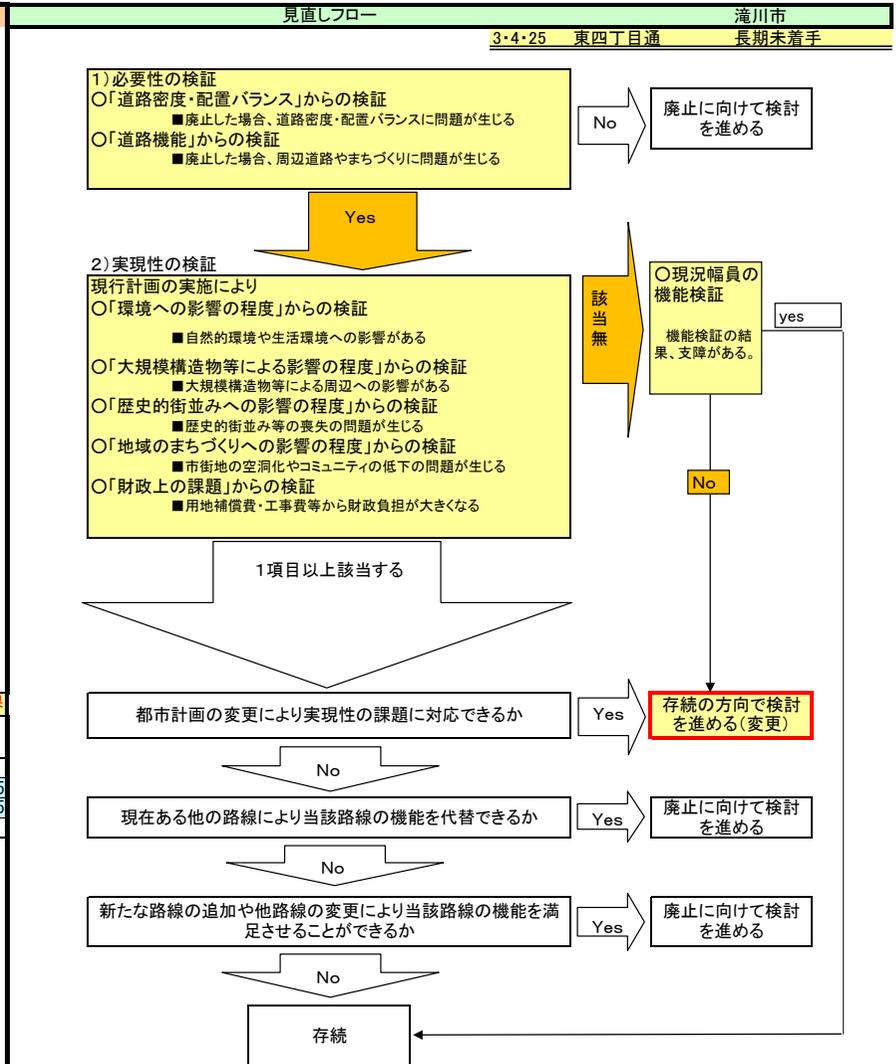
道路の区分：**4** 種 **3** 級  
 現況交通量：自動車：**2,997** 台/日 歩行者：**人**/日 観測区分 **現況配分結果**  
 用途地域：**一住、一低** 地域  
 横断面構成：

(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	3.5		1.5	3.0		3.0	1.5		3.5
(現況) B	2.5		1.5	3.0		3.0	1.5		2.5
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状  
 道路の位置・種別：**東二号通から大通に至る補助幹線道路である。**  
 整備状況：**H4~5年度に街路事業として一部区間整備。**  
 沿線の状況：**戸建住宅の中を通り、小学校・運動公園に隣接する。**  
 整・開・保の位置づけ：**都市間道路網には位置付けられているが、整備についての位置付けはない。**  
**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条による建築許可はなし。**

■計画決定時の位置付け  
**幹線道路を補完し、小学校と運動公園に隣接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  
**未了区間は小学校と用水路に挟まれた区間であり、幅14.0mを超える用地確保は困難。**



■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/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	
	幹線系	5.2 km/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	

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）	3,454
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、配置バランスを欠く
---------------

■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

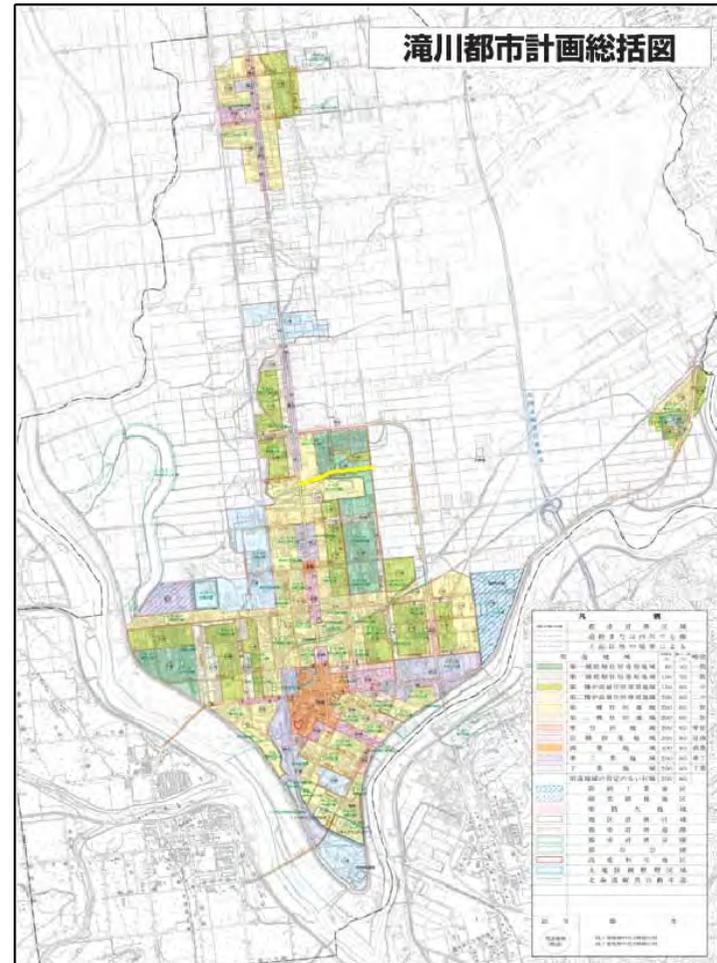
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

周辺に代替機能を有する路線は存在しない。
----------------------

■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）」 未了区間は計画幅員での整備が困難であるが、現道（幅員14.0m）で交通機能に支障がないことから、計画幅員を14.0mに変更する。
--

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・26 西四丁目通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) S57.3.4 (最終変更) S57.3.4 (経過年数 27年 2009/1/1 現在)  
(車線数の決定を除く)

○計画諸元  
 自： 二の坂町西4丁目 ~ 至： 二の坂町西4丁目  
 延長： 460 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

A	B	C	D	E	F	G
---	---	---	---	---	---	---

延長： 110m 273m 3m 16r 21m 20r 7m  
(L=450m)

幅員： (L=450m)

■ : 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： 二の坂町西4丁目 ~ 至： 二の坂町西4丁目  
 延長： 460 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 9.6 (14.5) m E 7.0 (14.5) m  
 B 8.0 (14.5) m F 7.6 (14.5) m  
 C 8.0 (14.5) m G 8.0 (14.5) m  
 D 6.5 (14.5) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 743台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 一住、一中高、二中高、指定なし 地域

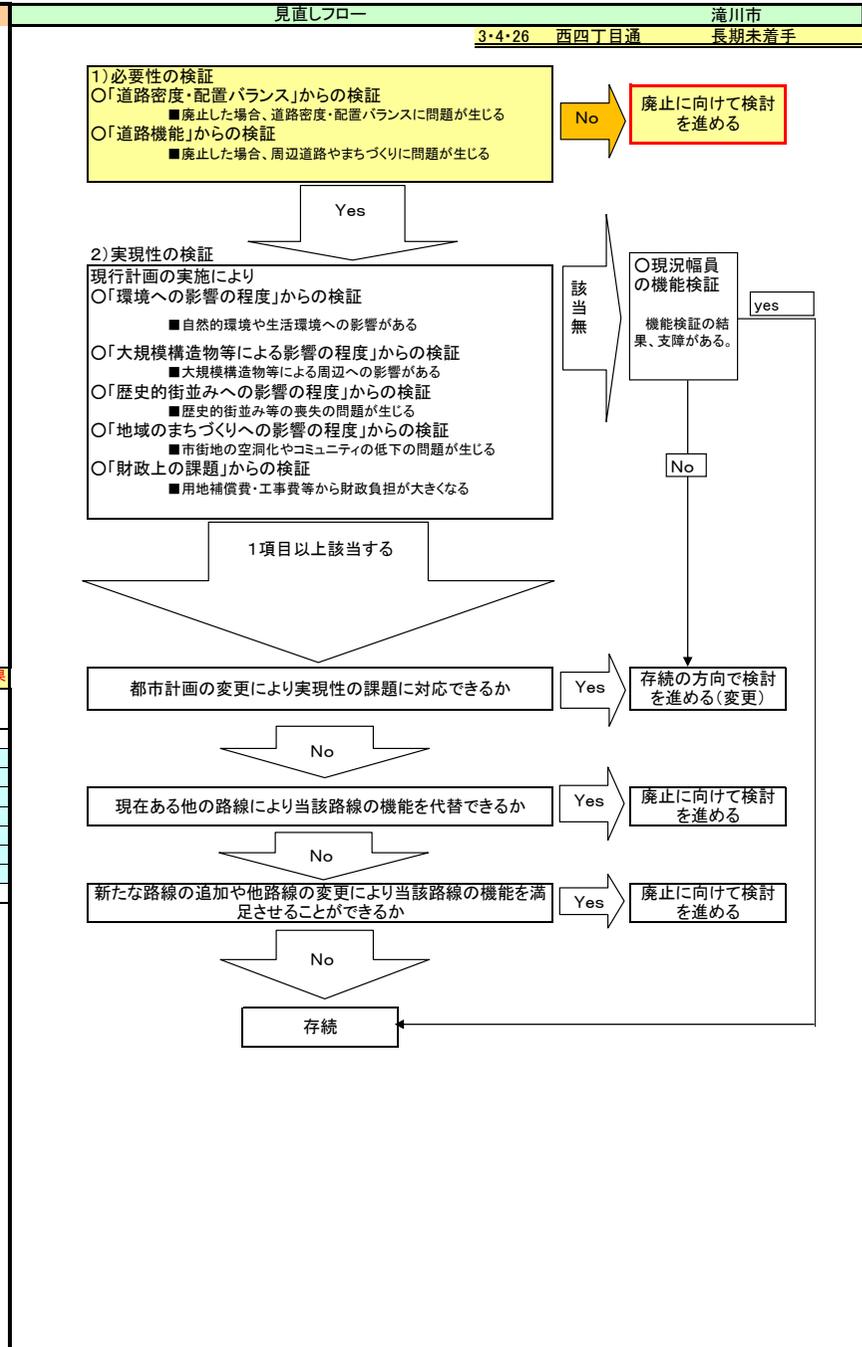
横断面構成：

(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	0		0.8	3.0		3.0	0.8	2.0	
(現況) B	0		1.0	3.0		3.0	1.0	0	
西幹線橋	0		0.25	3.0		3.0	0.25	0	
(現況) D	0		0.5	3.0		3.0	0.5	0	
(現況) E	0		0.8	3.0		3.0	0.8	0	
(現況) F	0		1.0	3.0		3.0	1.0	0	
(現況) G	0		0.85	3.0		3.0	0.85	0	
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状  
 道路の位置・種別： 大通 (R12) からJR函館本線までの補助幹線道路である。  
 整備状況： なし  
 沿線の状況： 戸建住宅と農地が点在する地域  
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網に位置付けられているが、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条にもとづく建築許可2件

■計画決定時の位置付け  
 幹線道路を補完する補助幹線道路とする。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等  
 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	1.8 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）	509
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）

行き止まり街路なので、廃止しても連続性・配置バランスに影響はない。

■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

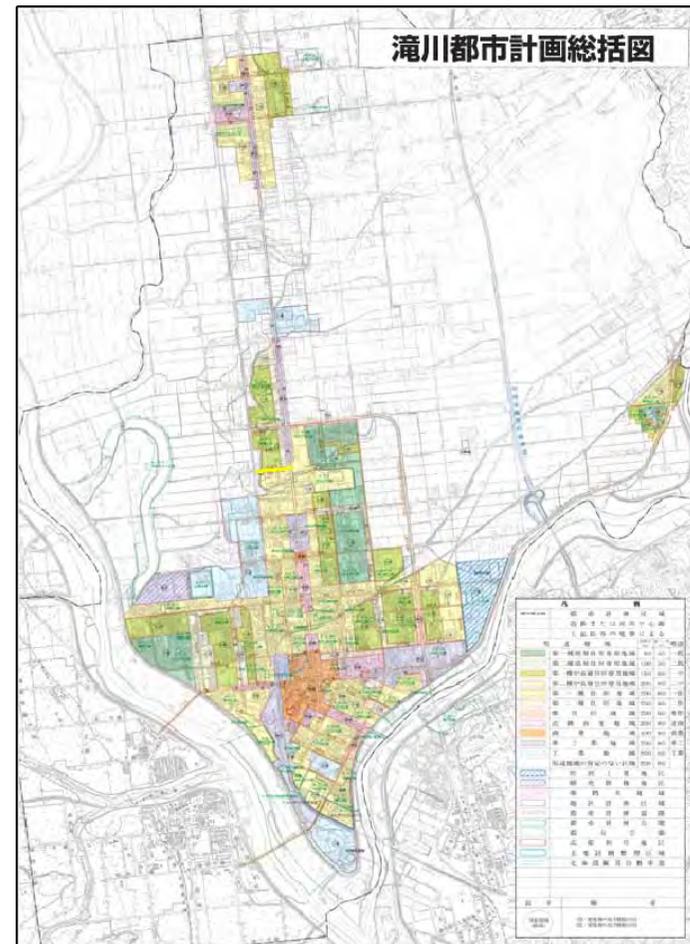
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

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）

「廃止に向けて検討を進める」  
 現況では計画幅員での敷地が確保できていないものの、路線近隣における将来交通量増加や宅地拡大は見込まれないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。

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・27 五丁目通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) 経過年数 27年 2009/1/1 現在  
 S57.3.4 (最終変更) S60.1.7  
(車線数の決定を除く)

○計画諸元  
 自： 滝の川町西4丁目 ~ 至： 滝の川町西4丁目  
 延長： 470 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 112m 27m 6m 129m 56m 113m  
(L=446m)

■ : 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： 滝の川町西4丁目 ~ 至： 滝の川町西4丁目  
 延長： 470 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 14.0 (14.54) m E 11.3 (14.54) m  
 B 13.55 (14.54) m F 7.5 (14.54) m  
 C 10.0 (14.54) m  
 D 7.5 (14.54) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 1,570台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 準工、二中高 地域

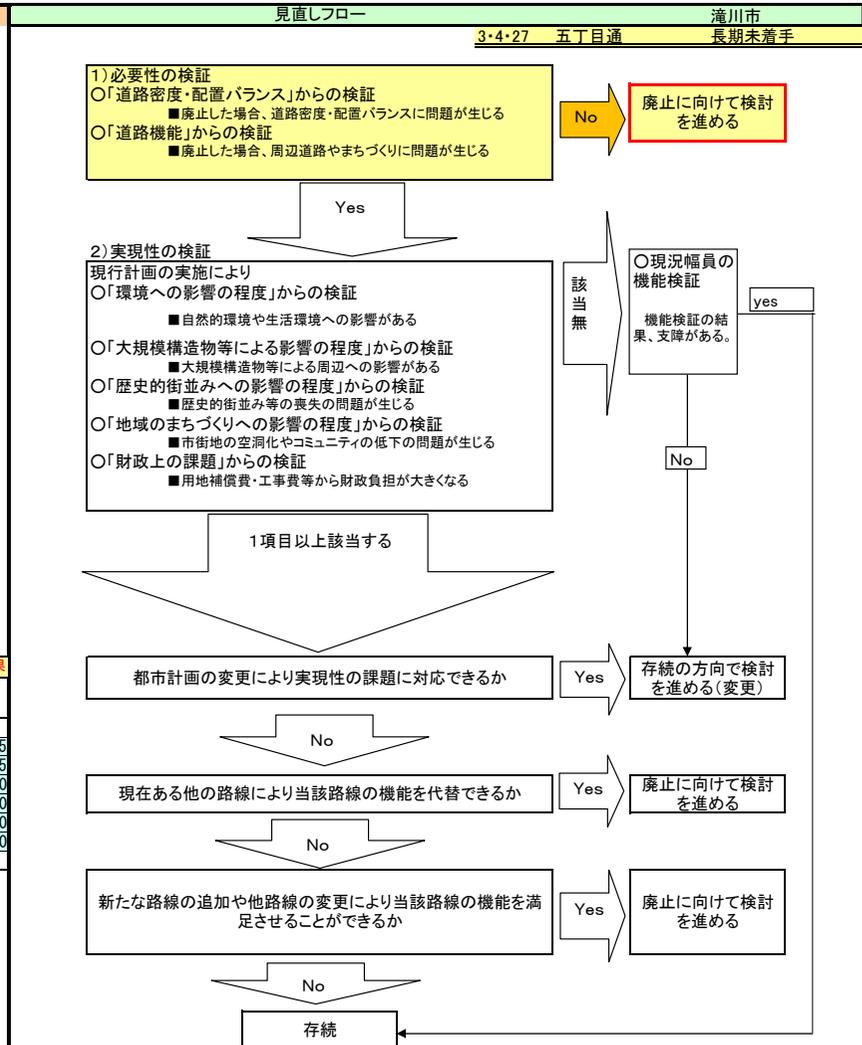
横断面構成：

(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	2.5		1.5	3.0		3.0	1.5		2.5
(現況) B	2.75		1.65	3.0		3.0	1.65		1.5
西第5用水橋 C	2.5		0.75	3.0		3.0	0.75		0
(現況) D	0		0.75	3.0		3.0	0.75		0
(現況) E	3.5		0.9	3.0		3.0	0.9		0
(現況) F	0		0.75	3.0		3.0	0.75		0
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状  
 道路の位置・種別： 大通(R12)からJR函館本線までの補助幹線道路である。  
 整備状況： なし  
 沿線の状況： 戸建住宅が建ち並ぶ地域である。  
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網に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位置付けられ、整備を図るものとされている。  
 上位計画等の位置づけ： 特になし  
 建築規制等の状況： 53条にもとづく建築許可1件

■計画決定時の位置付け  
 幹線道路を補完する補助幹線道路とする。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等  
 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	1.8 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。	
	*将来交通量（台/日）	594
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）

行き止まり街路なので、廃止しても連続性・配置バランスに支障はない。

■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	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

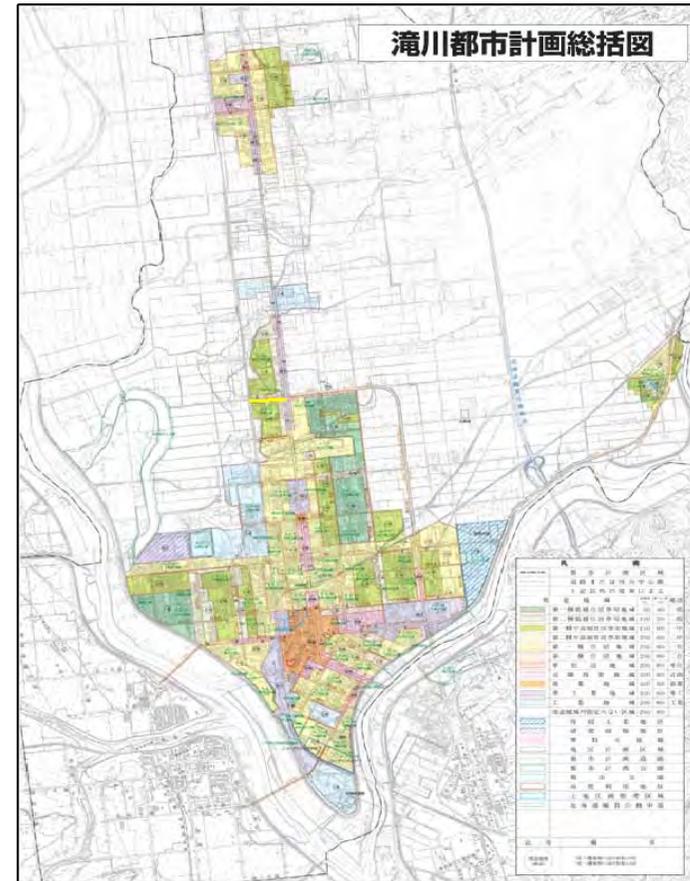
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

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）

「廃止に向けて検討を進める」  
現況では計画幅員での敷地が確保できていないものの、路線近隣における将来交通量増加や宅地拡大は見込まれないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。

位置図



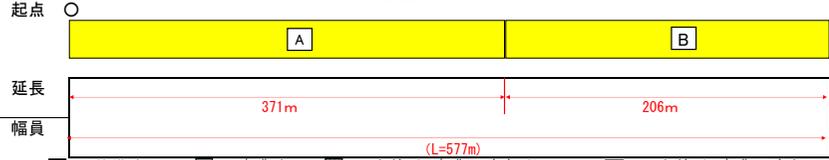
見直し検討理由 **長期未着手**

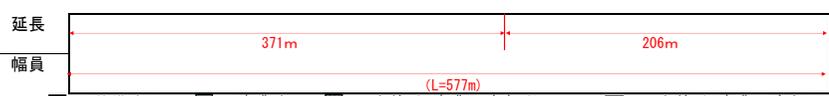
### 見直し検討路線（区間）チェックシート

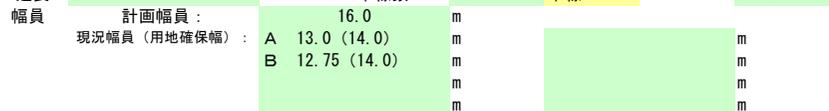
■路線の概要  
 都市計画区域： 滝川 市町名： 滝川市  
 路線番号・名称： 3・4・28 団地通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) S57.3.4 (最終変更) S57.3.4 (車線数の決定を除く) 経過年数 27年 2009/1/1 現在

○計画諸元  
 自： 滝の川町東1丁目 ~ 至： 滝の川町東2丁目  
 延長： 570 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 

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： 滝の川町東1丁目 ~ 至： 滝の川町東2丁目  
 延長： 570 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 13.0 (14.0) m B 12.75 (14.0) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 1,198台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 一低住、一中高、準住 地域

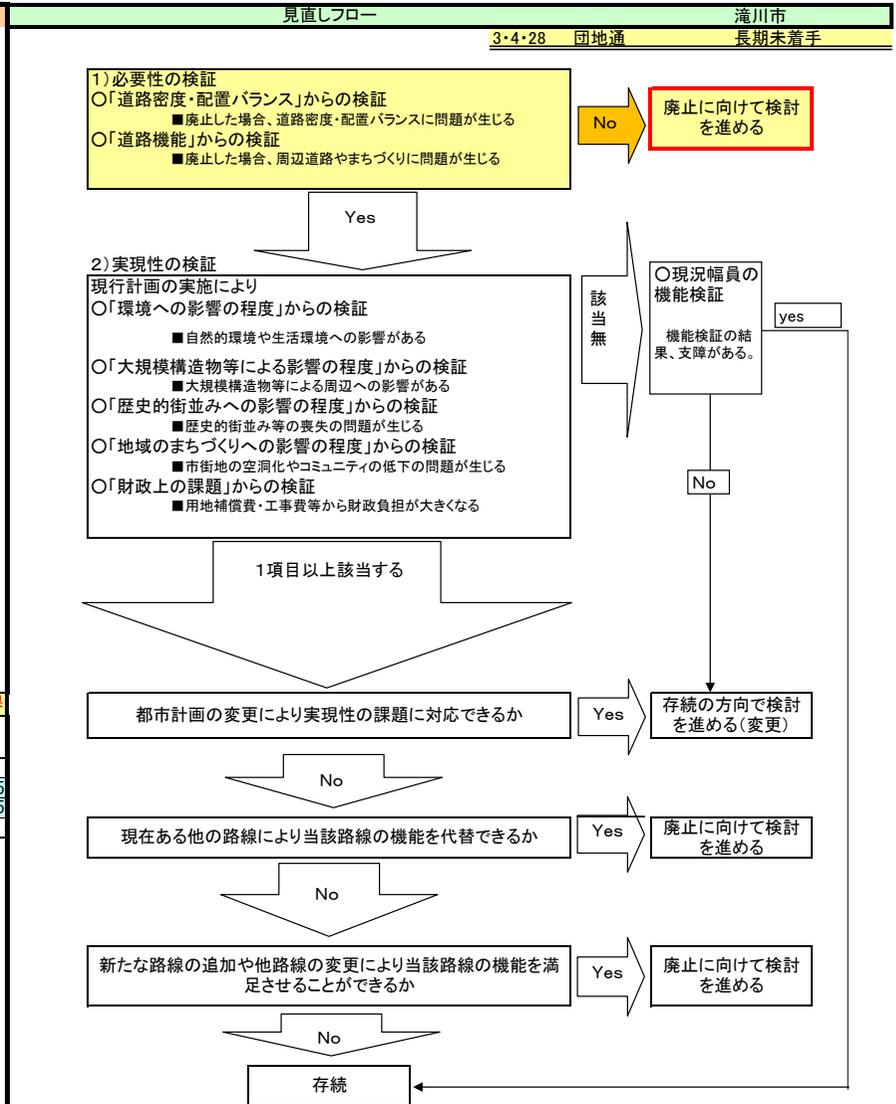
横断面構成：

(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	2.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.5
(現況) B	2.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.25
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状  
 道路の位置・種別：住宅団地を縦断する補助幹線道路である。  
 整備状況：なし  
 沿線の状況：戸建住宅・集合住宅・農地が点在する地域  
 整・開・保の位置づけ：都市内道路網に位置付けされているが、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条による建築許可なし

■計画決定時の位置付け  
 幹線道路を補完する補助幹線道路とする。

■現在の計画どおり整備する場合の課題等  
 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/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	
	幹線系	5.2 km/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	

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）	1,273
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）

廃止しても連続性・配置バランス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

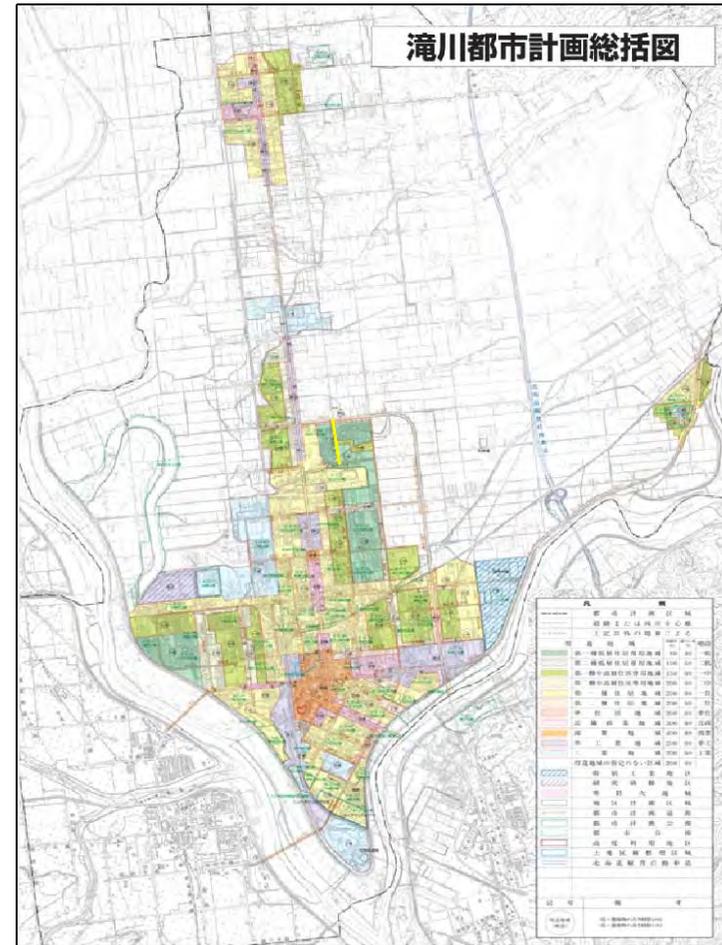
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「廃止に向けて検討を進める」  
当該路線は、現道で交通機能を賄えており、当該路線を廃止しても道路密度や配置バランスにも影響しないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。

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・29 十二丁目通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) H3. 7. 9 (最終変更) H3. 7. 9 (車線数の決定を除く)

○計画諸元  
 自： 江部乙町 ~ 至： 江部乙町西12丁目  
 延長： 950 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： 江部乙町 ~ 至： 江部乙町西12丁目  
 延長： 950 m 車線数： 2車線 道路管理者： 滝川市・北海道  
 幅員 計画幅員： 18.0 m  
 現況幅員（用地確保幅）： A 12.5 (16.0) m B 14.5 (14.5) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 716台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 近商、一住、一中高 地域

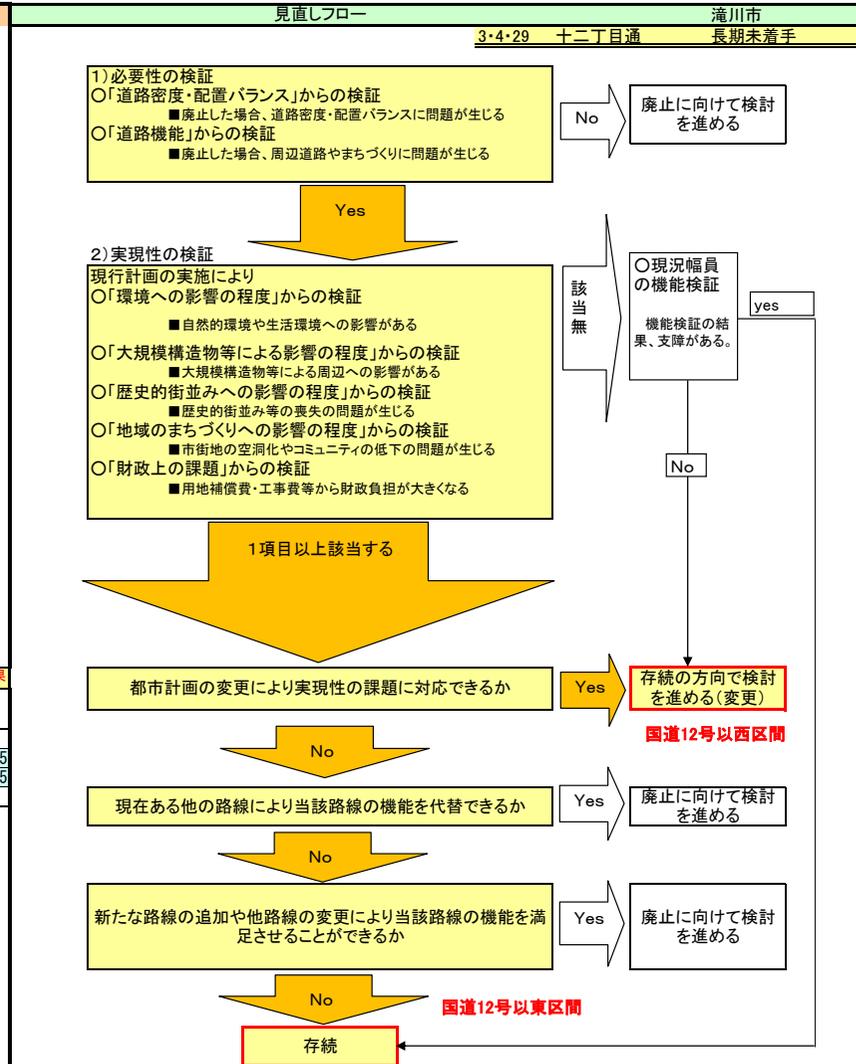
横断面構成：

(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		0.75	3.0		3.0	0.75		3.5
(現況) B	2.75		1.5	3.0		3.0	1.5		2.75
備考		植樹帯						植樹帯	

■現状  
 道路の位置・種別： 本市第2の集落、江部乙町の大通（R12）を経由する補助幹線道路である。  
 整備状況： 大通（R12）から西は暫定幅14.5mで整備してある。  
 沿線の状況： 西側は小売店舗が建ち並び、東側は戸建住宅と農地が点在する。  
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網に位置付けられるが、整備について位置付けがない。  
 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条による建築許可3件

■計画決定時の位置付け  
 本市第2の集落である江部乙町の大通（R12）を経由する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  
 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	3.2 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	江部乙地区内を縦断する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） 2,840
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）

江部乙地区内の幹線道路が大通（R12）のみとなり、配置バランスに影響が生じる。

■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 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）

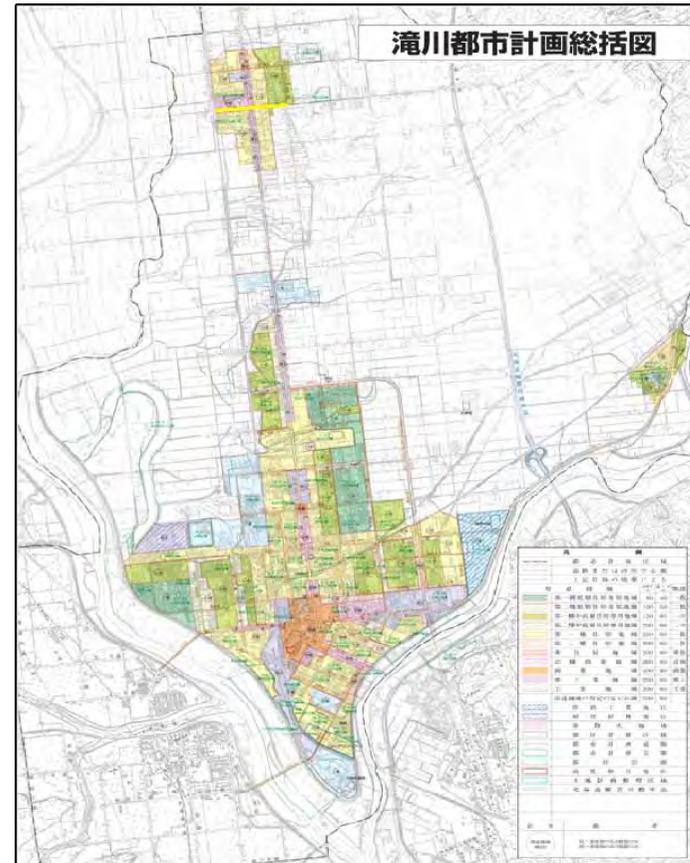
周辺に代替機能を有する路線は存在しない。

■検証結果（見直しの方向性）

「存続の方向で検討を進める（変更）」（大通以西区間）  
当該路線は、大通とともに江部乙地区内の交通軸を形成する路線であるが、計画どおりの整備に当たっては用地補償に費用を要するが、当該区間は交通量も少なく現道（幅員14.5m）で交通機能に支障がないことから、計画幅員を14.0mに変更する方向で検討を進める。

「存続」（大通以東区間）  
隣接の赤平市へと繋がる広域道路としての役割も担っており、現計画どおり存続とし、整備を図る。

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・30 十三丁目通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) H3. 7. 9 (最終変更) H3. 7. 9 (車線数の決定を除く)  
 経過年数 17年 2009/1/1 現在

○計画諸元  
 自： 江部乙町 ~ 至： 江部乙町西13丁目  
 延長： 1,350 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

A	B	C	D	E	F	G
---	---	---	---	---	---	---

延長  
 253m 100m 182m 148m 173m 137m 437m  
 (L=1,430m)

幅員  
 (L=1,430m)

■ : 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： 江部乙町 ~ 至： 江部乙町西13丁目  
 延長： 1,350 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 7.5 (14.5) m E 12.0 (14.5) m  
 B 10.0 (14.5) m F 12.25 (14.5) m  
 C 9.0 (14.5) m G 11.1 (14.5) m  
 D 11.0 (14.5) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 473台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 準住、一住、一中高、指定なし 地域

横断面構成：

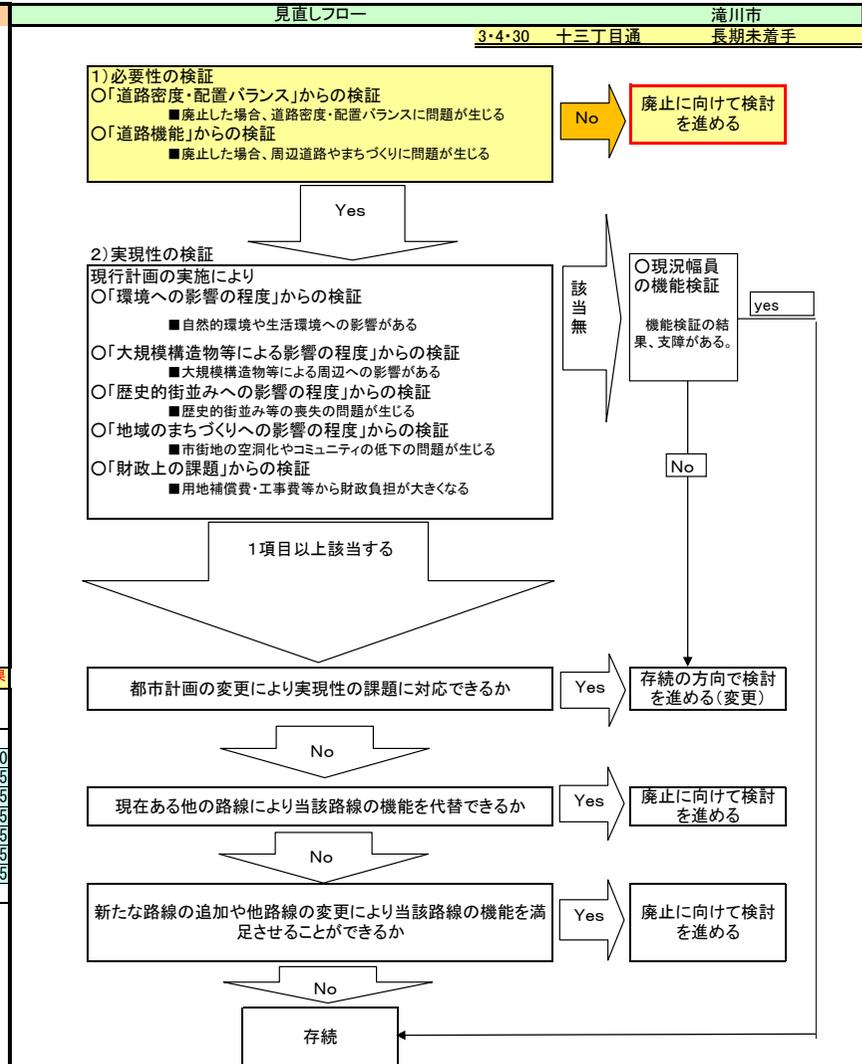
(単位: m)	自歩道	施設帯	停車帯	車道+路肩	中央帯	車道+路肩	停車帯	施設帯	自歩道
(現況) A	0		0.75	3.0		3.0	0.75		0
(現況) B	0		0.75	3.0		3.0	0.75		2.5
(現況) C	0		0.75	3.0		3.0	0.75		1.5
(現況) D	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		1.5
(現況) E	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.5
(現況) F	1.5		1.0	3.0		3.0	1.0		2.75
(現況) G	1.5		1.05	3.0		3.0	1.05		1.5

備考 植樹帯

■現状  
 道路の位置・種別： 大通(R12)に接続する補助幹線道路である。  
 整備状況： なし  
 沿線の状況： 小学校・都市公園が沿道にあり、戸建住宅・農地が点在する。  
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網に位置付けされているが、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条による建築許可0件

■計画決定時の位置付け  
 大通(R12)に接続する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  
 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	3.2 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	街区の外郭を形成する道路である。 現計画では補助幹線道路として位置付けられている。 *将来交通量（台/日）507
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）

廃止しても連続性・配置バランス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

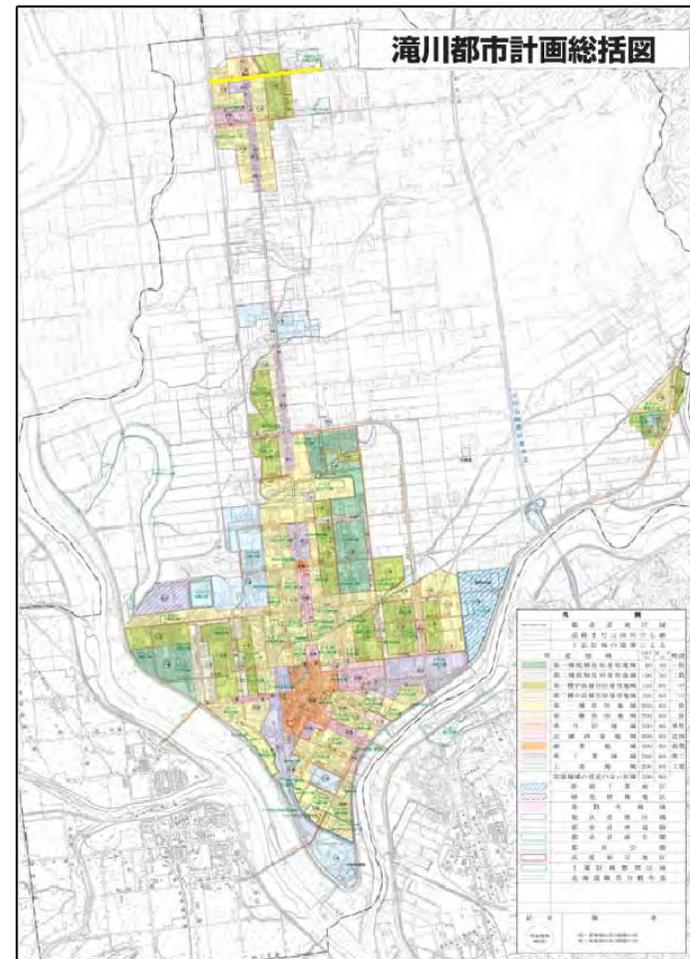
■代替機能となる路線等の存在（幅員も記入のこと）

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）

「廃止に向けて検討を進める」  
当該路線は、交通量も少なく現道で交通機能を賄っており、都市計画道路として廃止する方向で検討する。

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・31 東一線通

○計画決定の経緯  
 都市計画決定 (当初) 経過年数 17年 2009/1/1 現在  
 (最終変更) H3.7.9 (最終変更) H3.7.9  
 (車線数の決定を除く)

○計画諸元  
 自： 江部乙町東12丁目 ~ 至： 江部乙町東12丁目  
 延長： 580 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 580m  
 幅員 (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： 江部乙町東12丁目 ~ 至： 江部乙町東12丁目  
 延長： 580 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 8.5 (14.5) m

道路の区分： 4種 3級  
 現況交通量： 自動車： 1,315 台/日 歩行者： 人/日 観測区分 現況配分結果  
 用途地域： 一中高 地域

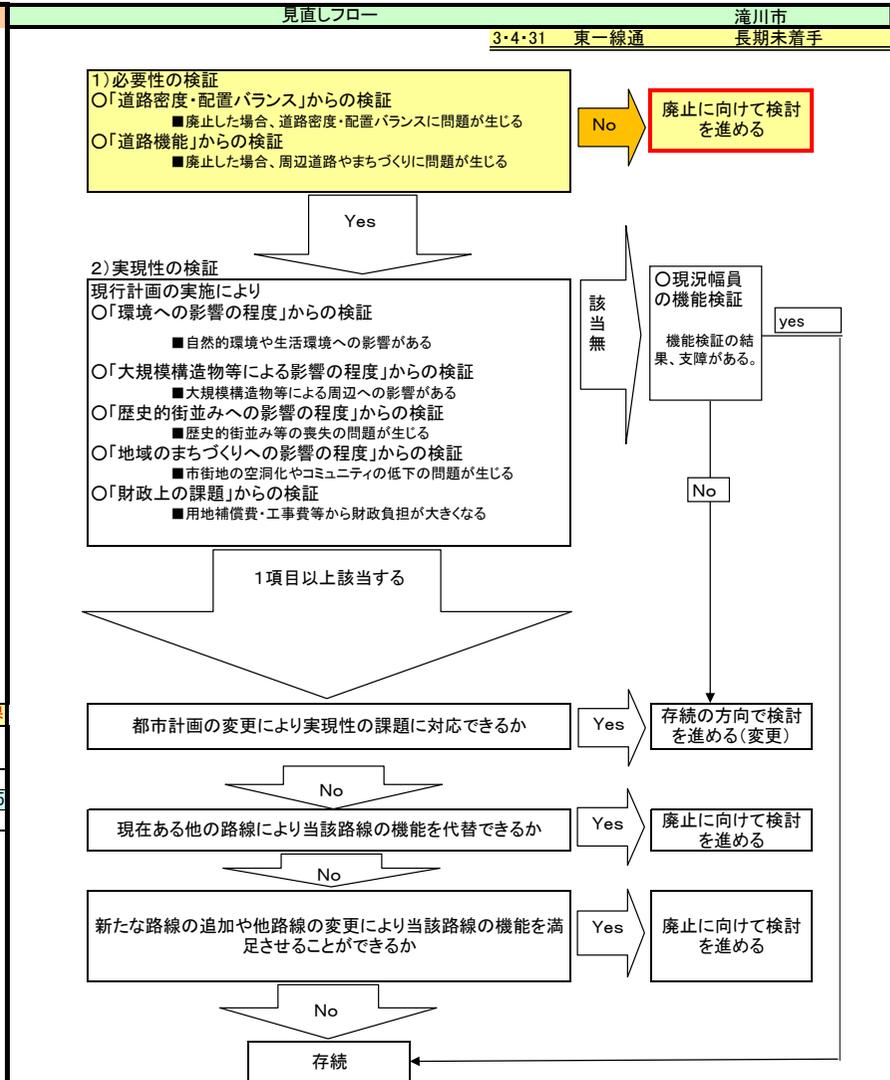
横断面構成：

(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		0.5	3.0		3.0	0.5		1.5
備考		植樹帯						植樹帯	

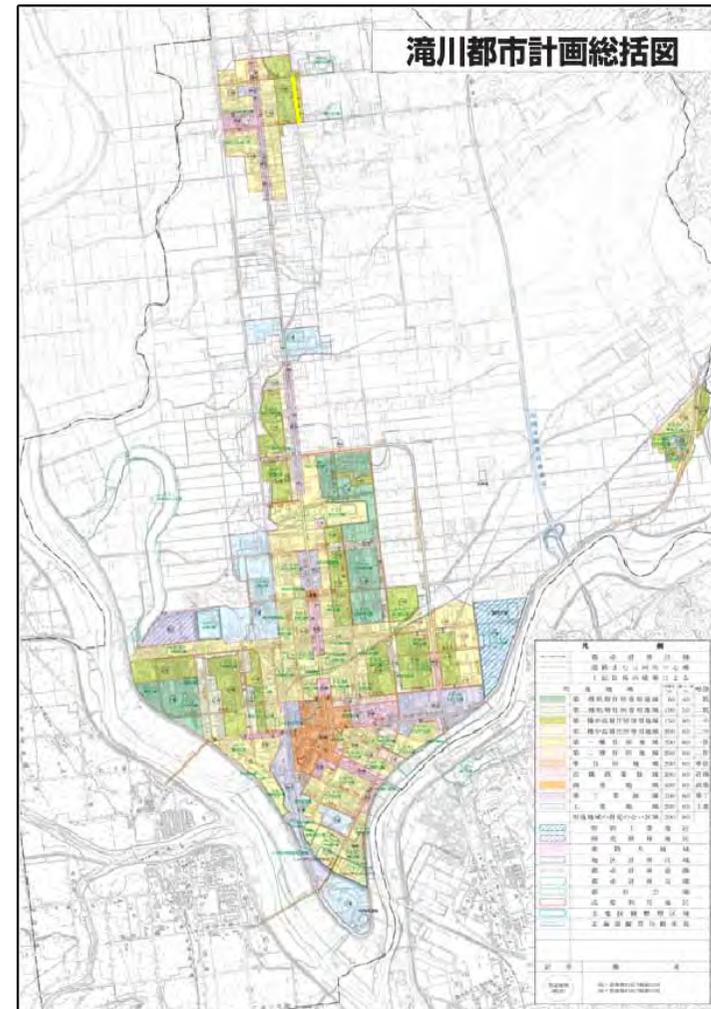
■現状  
 道路の位置・種別： 住宅地の中を縦断する補助幹線道路である。  
 整備状況： なし  
 沿線の状況： 戸建住宅、農地が点在する地域  
 整・開・保の位置づけ： 都市内道路網に位置付けされているが、整備については位置付けがない。  
 市マスの位置づけ： 市内の幹線道路として位置付けされ整備を図るとされている。  
 上位計画等の位置づけ： 特になし  
 建築規制等の状況： 53条による建築許可 1件

■計画決定時の位置付け  
 住宅地を縦断する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  
 用地補償に経費を要する。



位置図



■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/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	
	幹線系	3.2 km/km <sup>2</sup>	2.6 km/km <sup>2</sup>	

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	街区の外部を形成する道路である。現計画では補助幹線道路として位置付けられている。 *将来交通量（台/日）	1,106
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）

廃止しても連続性、配置バランス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。

■検証結果（見直しの方向性）

「廃止に向けて検討を進める」  
当該路線は、交通量も少なく現道で交通機能を賄えており、都市計画道路として廃止する方向で検討する。