



滝川市
都市交通マスタープラン
<素案>

令和 8 年 ● 月
滝川市

目 次

1	計画の位置付けと目的	1
1-1	計画改定の背景と目的	2
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画の対象期間	3
1-4	対象区域	3
2	現状と課題	4
2-1	都市交通を取り巻く現状と課題	5
2-2	人口・社会動態の状況	5
2-3	都市機能の状況	7
2-4	既存交通の現状	9
2-5	滝川市都市交通マスターplanの検証	13
3	基本方針と将来像	16
3-1	都市交通の交通体系	17
3-2	都市交通の将来像（都市計画道路見直し前）	19
3-3	基本方針と3つの取組方針	20
3-4	具体的な取組	21
4	都市計画道路の見直し	24
4-1	見直しの経緯・目的	25
4-2	都市計画道路の現状と課題	26
4-3	見直しの進め方	29
4-4	見直し方針の策定作業	32
4-5	道路交通の将来像（都市計画道路見直し後）	45
	資料 都市計画道路見直しチェックシート	46

1

計画の位置付けと 目的

1-1 計画改定の背景と目的

都市交通部門の計画として平成23年に策定した「滝川市都市交通マスタープラン」は、上位計画である「滝川市総合計画」や「滝川市都市計画マスタープラン」に基づく将来都市像にあわせた望ましい交通体系や、都市計画道路の見直し方針を設定し、道路網の整備を進めてきました。

その後、上位計画である「滝川市総合計画」は、人口減少や少子高齢化の進展などによる社会情勢の変化を背景にコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりへとシフトし、「滝川市都市計画マスタープラン」についても、この方針に基づいて改定を行いました。

これら上位計画の策定を受け、人口変動や都市交通需要の動向を踏まえた道路網のあり方や、長期間未整備となっている都市計画道路の見直し方針、さらには公共交通を含めた将来目指すべき都市交通像を示すべく、本計画を改定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、北海道が策定した「滝川都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や、滝川市が策定した「滝川市総合計画」、「滝川市都市計画マスタープラン」、及び、「滝川市立地適正化計画」における交通体系に関する目標の実現を目指す都市交通部門の計画であり、中空知地域公共交通計画をはじめ、関連計画との連携・整合を図ります。

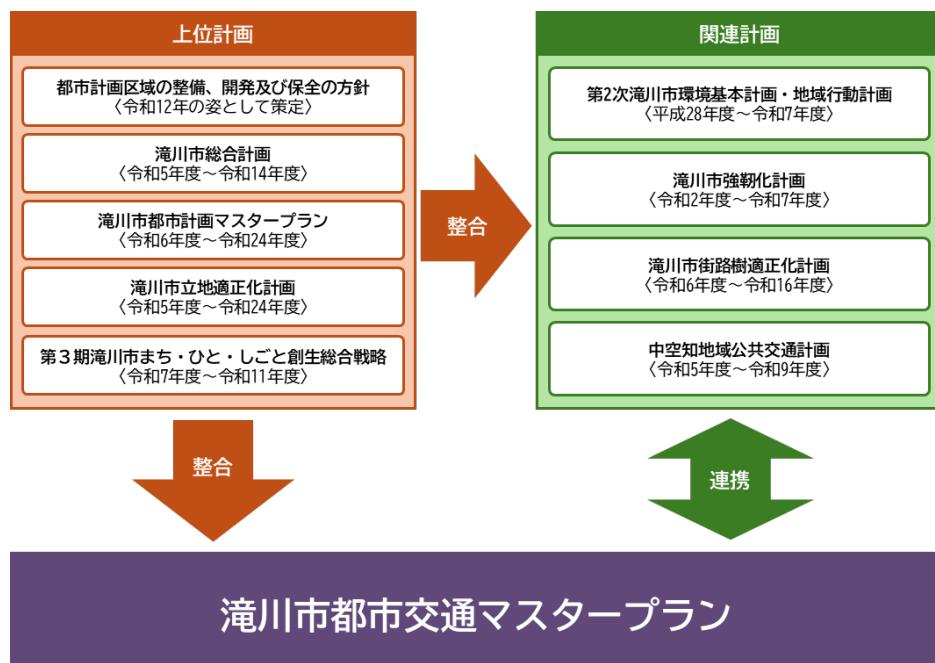


図 1-1 都市交通マスタープランの位置付け

1-3

計画の対象期間

都市交通マスタープランが想定する計画期間は、上位計画であり都市づくりの基本的な方針を示す都市計画マスタープランの計画期間を踏まえ、令和24年度までとします。

なお、取組の具体的な内容については、適宜運用の中で見直します。

1-4

対象区域

都市交通マスタープランの対象区域は、上位計画である「滝川市都市計画マスタープラン」と同様、滝川市都市計画区域内とします。

なお、周辺市町との連携が必要な広域幹線道路や都市間バス等の施策については、引き続き関係機関と協議・調整し、円滑な事業の実施を推進します。

2

現状と課題

2-1 都市交通を取り巻く現状と課題

都市交通マスターplanの改定にあたり、基本方針、都市交通の将来像及び具体的な取組内容を定めるため、本章では、滝川市の社会情勢や、改定前の都市交通マスターplanで設定した目標の検証を行います。

2-2 人口・社会動態の状況

(1) 人口変動

滝川市の人口は、都市交通マスターplanが策定された平成23年以降も減少が続いている、令和7年以降は高齢者数も減少に転じる予測となっています（図2-1）。

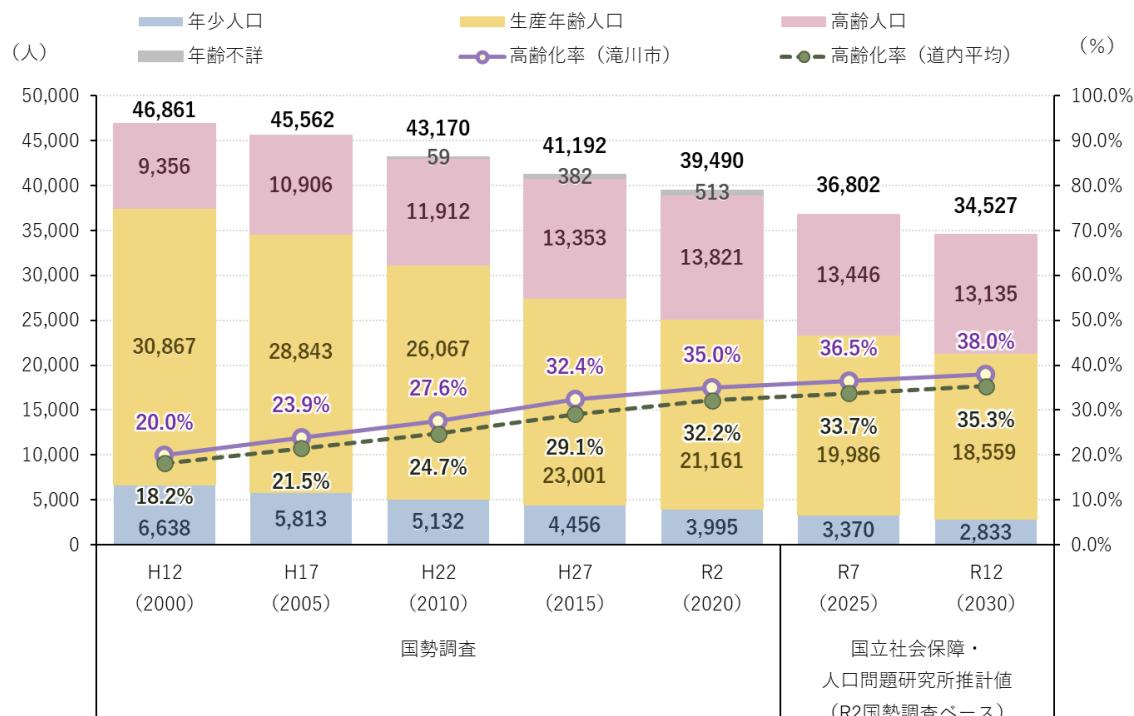


図 2-1 年齢階層別人口の推移

(2) 移動の実態

滝川市の発生集中交通量は平成27年で1,291百T.E/日^{※1}であり、人口減少の進行に伴って交通需要も近年減少傾向にあります(図2-2)。

また、一世帯あたりの自動車保有台数をみると、概ね横ばいで推移しているものの、北海道平均と比較すると、高い水準となっています(図2-3)。

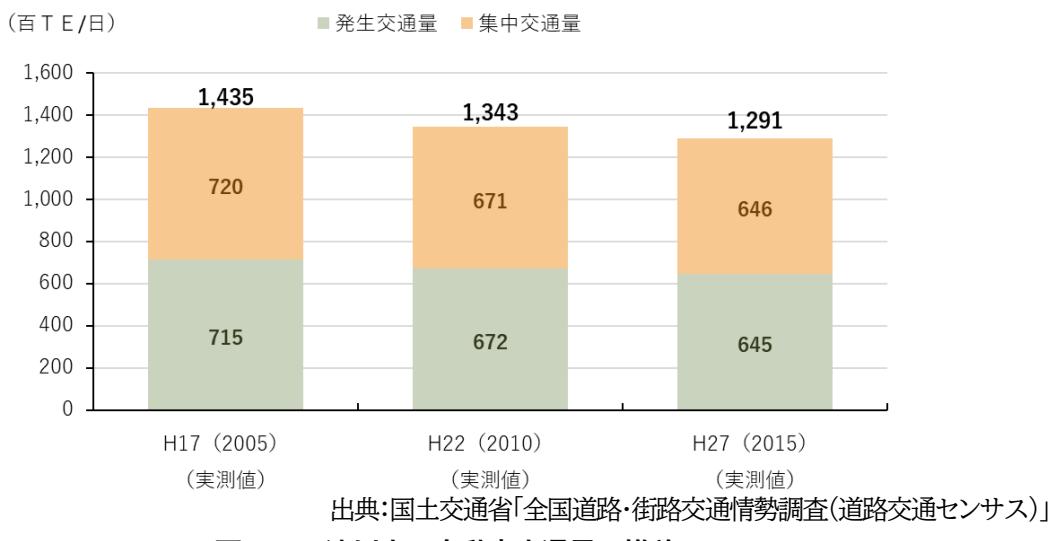
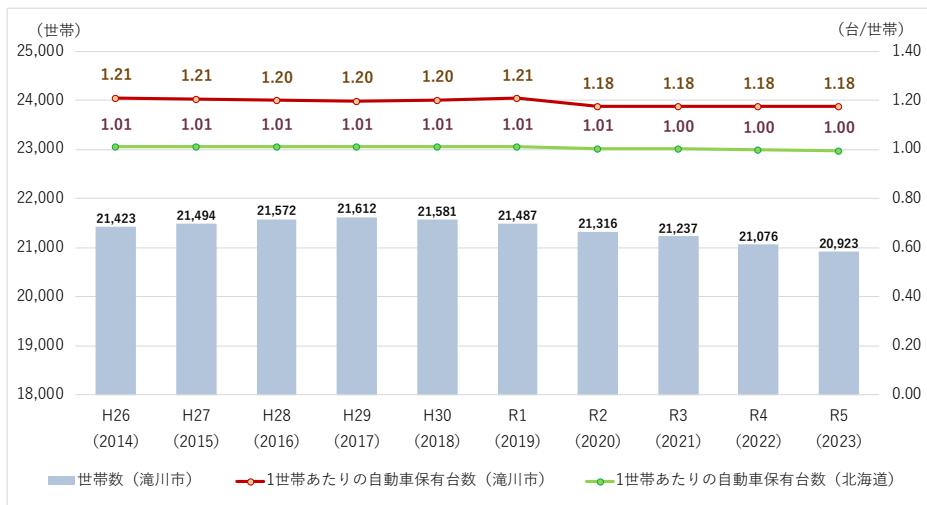


図2-2 滝川市の自動車交通量の推移



出典:北海道運輸局「自動車に関する資料・統計」、全国軽自動車協会連合会「軽自動車車両数」

図2-3 1世帯当たりの自動車保有台数・世帯数の推移

課題

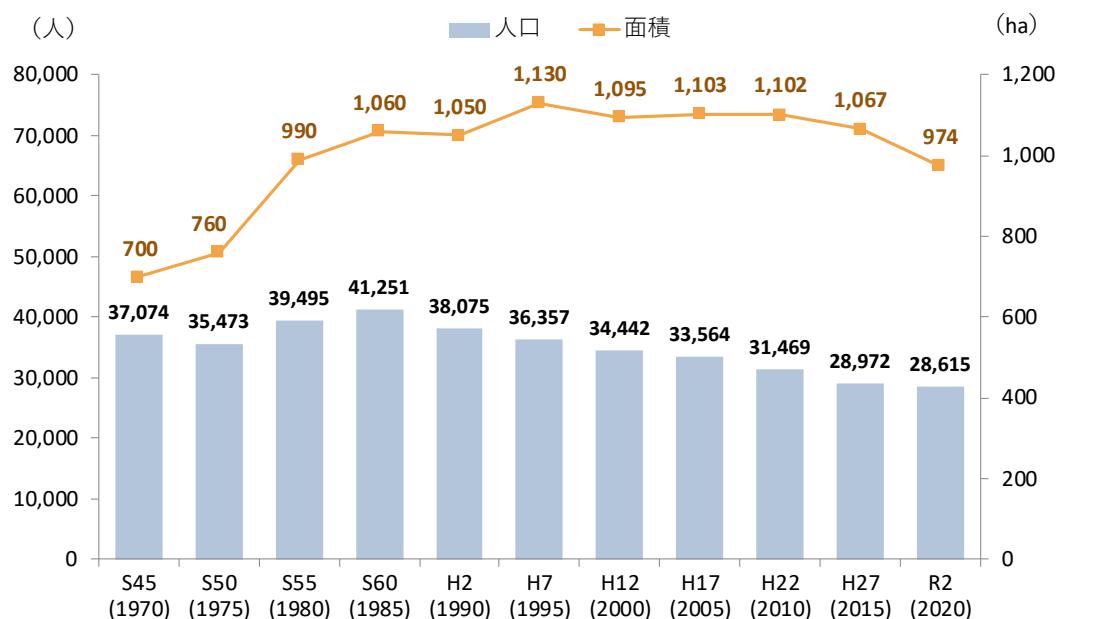
- ・人口減少下においても持続可能な既存ストックを活用した道路網の検討

※1 T.E/日: 1つの目的で移動する場合の出発地と目的地をT.E(トリップエンド)と言う。「T.E/日」は、1日当たりの出発地から目的地への移動の総数を合計した発生集中交通量を指す単位。

2-3 都市機能の状況

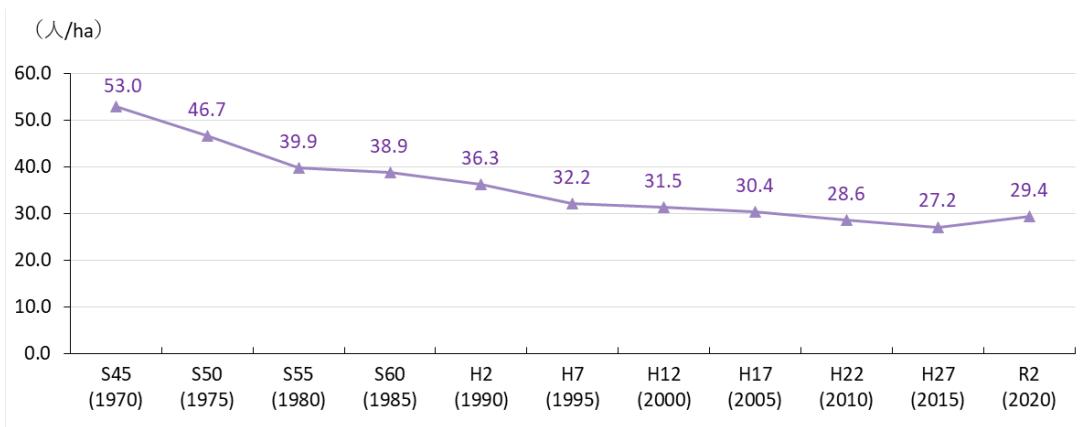
(1) 人口集中地区（DID）の推移

DID^{※2}地区の人口は昭和60年から減少しており、平成17年以降はDID地区面積も減少しています。これは、全市的な人口減少・少子高齢化や都市部への人口流出等による人口密度の低下が要因として挙げられます。また、DID地区の人口密度は一貫して減少傾向にありましたが、令和2年は人口減少割合よりも面積の減少割合が高いため、人口密度は微増に転じています（図2-4、2-5）。



出典：総務省「国勢調査」

図2-4 DID地区の人口及び面積の推移



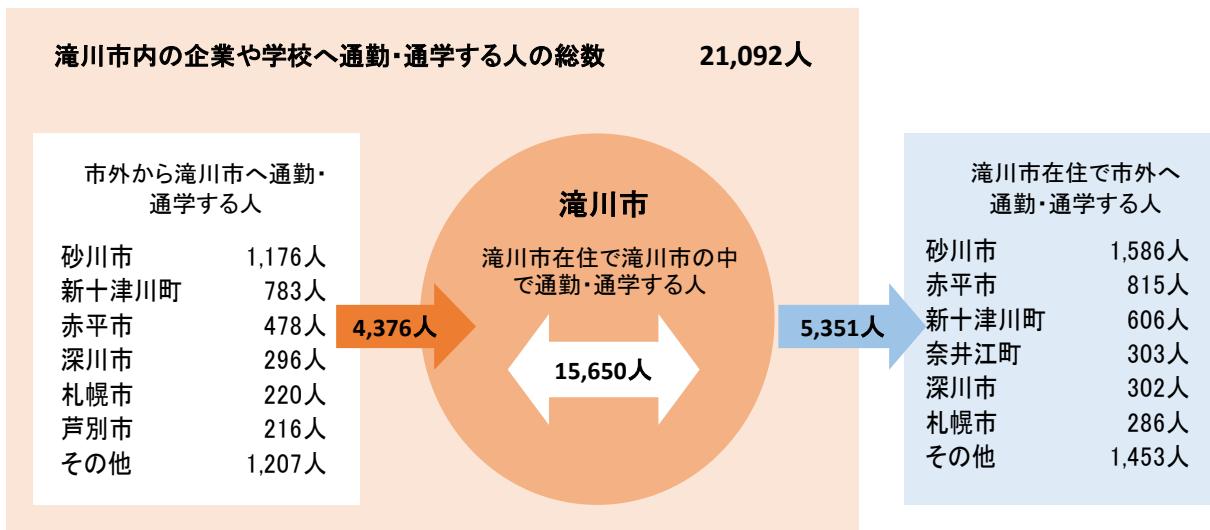
出典：総務省「国勢調査」

図2-5 DID地区の人口密度の推移

※2 人口集中地区（DID）：1km²あたりの人口密度が4,000人以上で、かつ市区町村内で互いに隣接する地域が5,000人以上を構成している地区。

(2) 通勤・通学の状況

令和2年時点での滝川市に関連する通勤・通学の状況をみると、滝川市に立地する企業や学校へ通勤・通学する人の総数^{※3}は21,092人であり、内訳をみると市内での通勤・通学が15,650人、市外在住で滝川市へ通勤・通学する人が4,376人、滝川市在住で市外へ通勤・通学する人の総数は5,351人となっています(図2-6)。



出典:総務省「国勢調査」

図 2-6 滝川市内及び滝川市と周辺市町間の通勤・通学流动

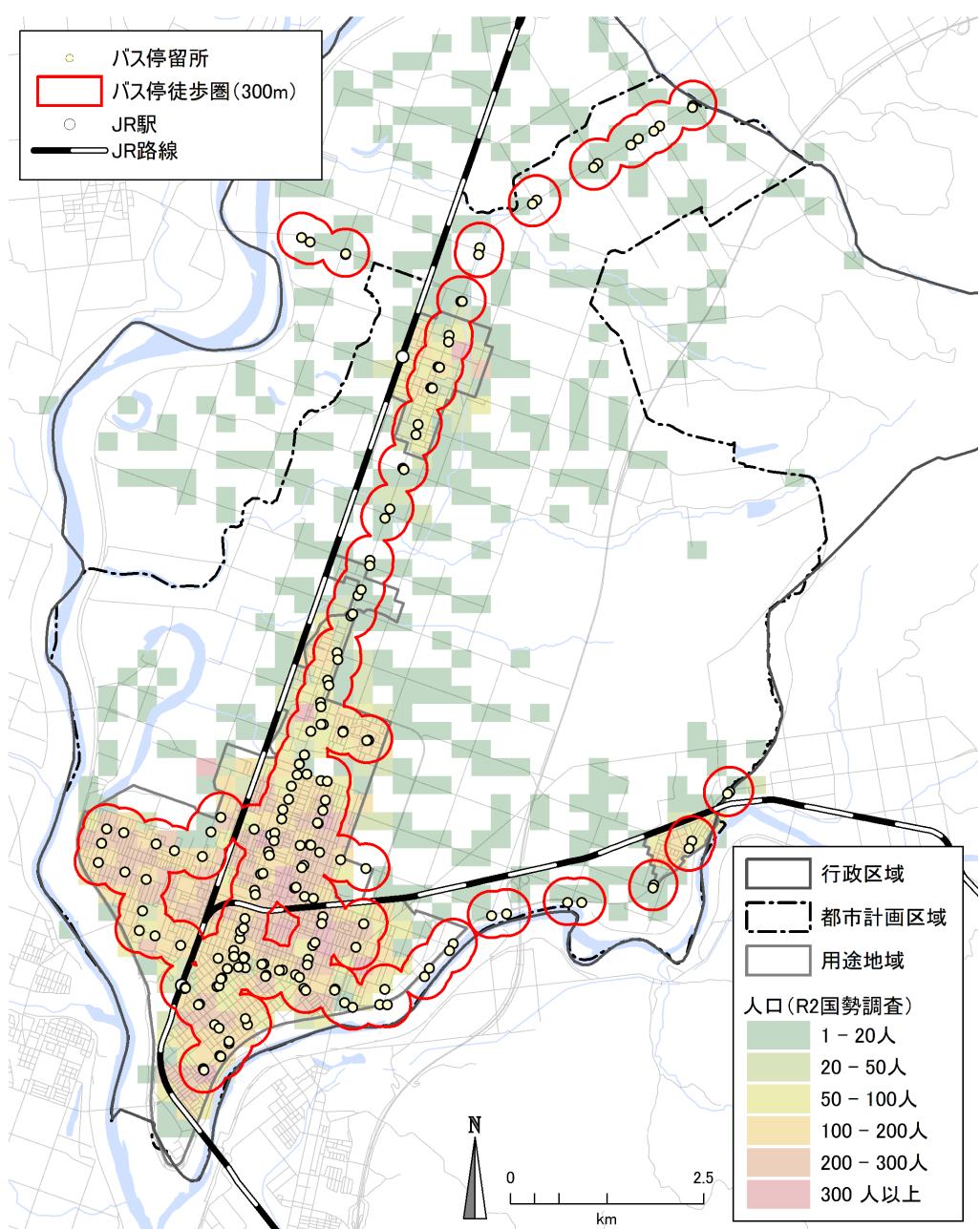
課題
・市内外の通勤・通学の利便性を確保するための広域的な道路網及び公共交通ネットワークの検討

*3 従業地・通学地「不詳」で滝川市に常住する人数を含む。

2-4 既存交通の現状

(1) 公共交通カバー圏

滝川市内バス路線網における公共交通カバー圏（バス停から300m）内の人口は29,485人であり、総人口39,490人に対して74.7%となっており、郊外においてカバーできていない地域が存在するものの、中空知管内全体のカバー率71.4%に比べると高い水準となっています（図2-7）。



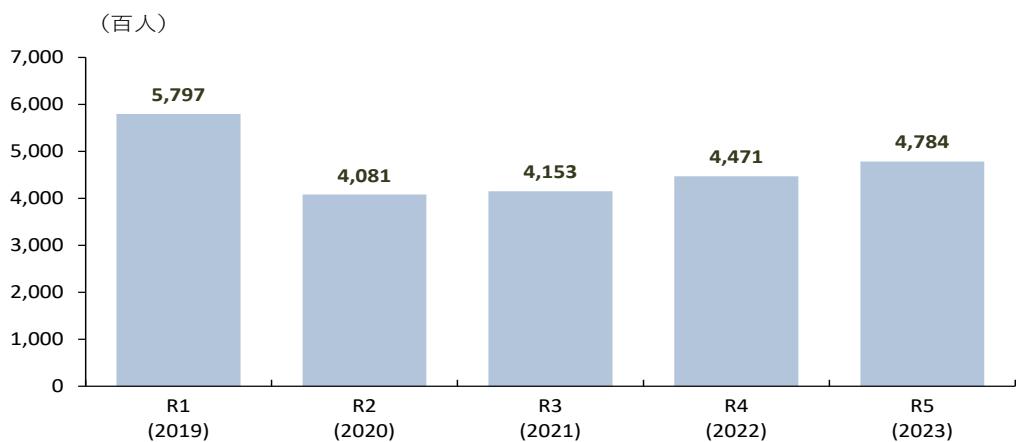
出典：総務省「国勢調査」、国土交通省「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」

図 2-7 公共交通カバー圏の状況

(2) 公共交通の利用状況

1) 鉄道

滝川駅の年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年以降減少しておりますが、令和3年以降回復傾向であり、令和5年には47万人を上回っています(図2-8)。



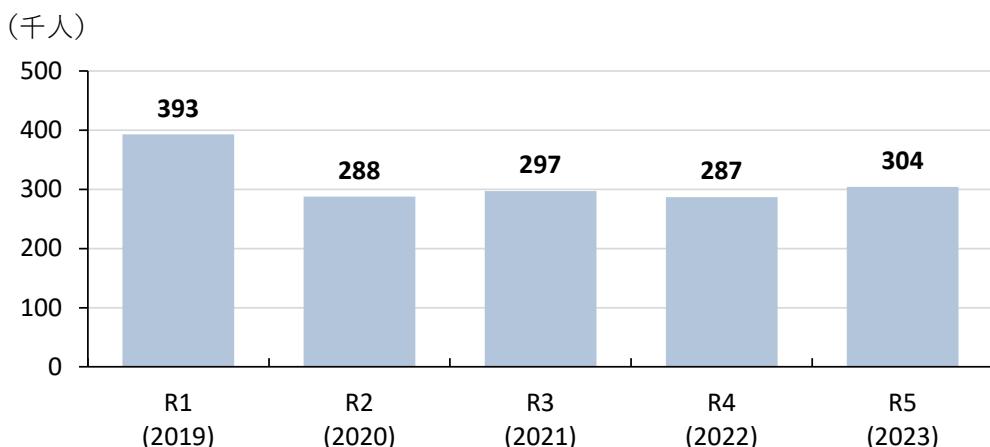
出典:令和7年版 滝川市の統計

図2-8 滝川駅の年間輸送人員の推移

2) バス

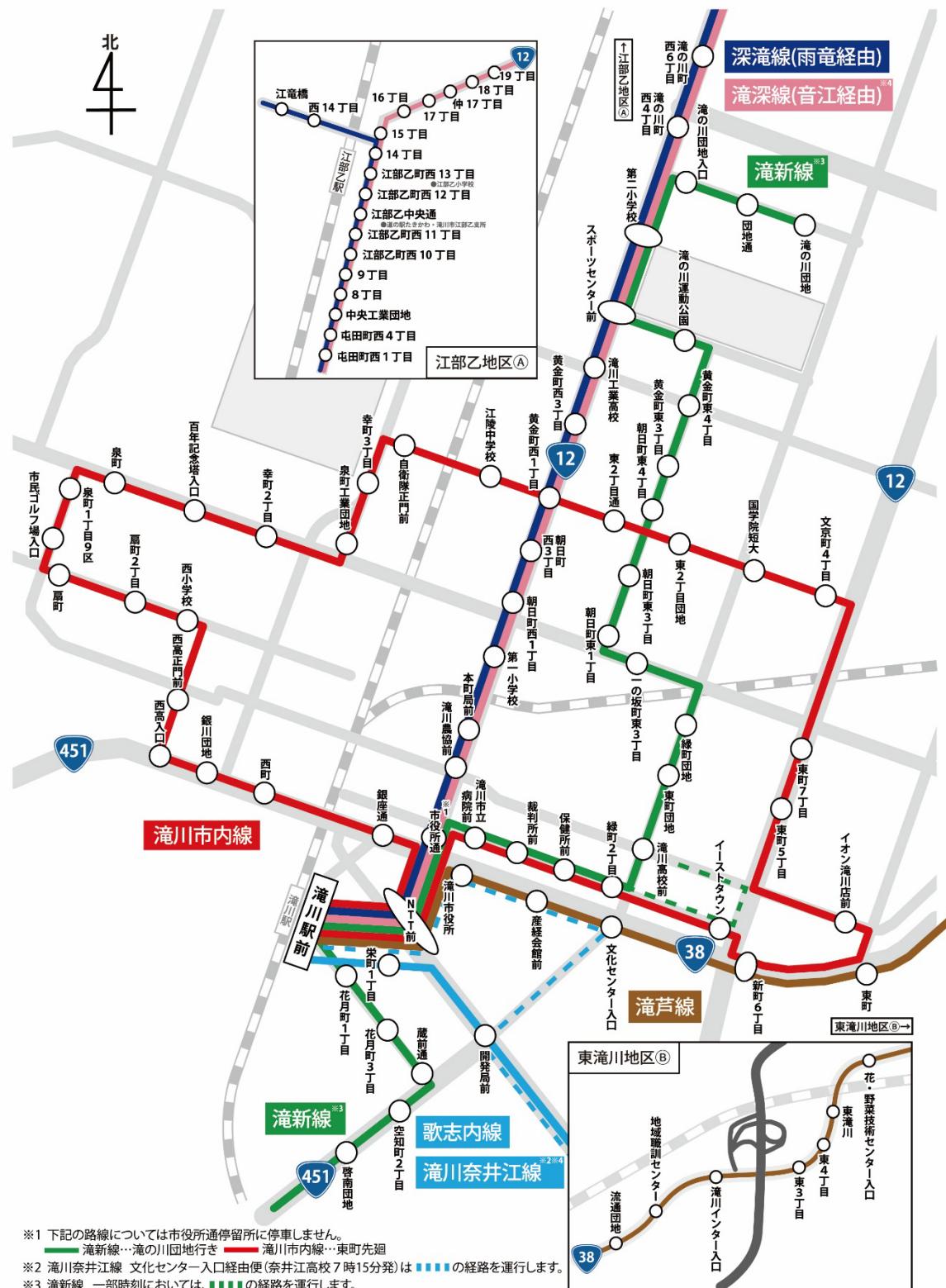
滝川市内を運行する路線バスは7路線となっています。そのうち、市内で完結する路線は滝川市内線のみであり、JR滝川駅前を起終点として滝川市街地を循環する運行で、令和7年4月からは滝川市が主体となり運行しています(図2-10)。

市内線乗客数は新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年以降大きく減少していますが、令和5年には30万人まで回復しました(図2-9)。



出典:令和7年版 滝川市の統計

図2-9 市内線乗客数の推移



※1 下記の路線については市役所通停留所に停車しません。

滝新線…滝の川団地行き 滝川市内線…東町先廻

※2 滝川奈井江線 文化センター入口経由便(奈井江高校 7時15分発)は ■■■ の経路を運行します

※3 滝新線 一部時刻においては、■■■の経路を運行します。

*4 滝深線、滝川奈井江線 令和8年9月をもって廃止予定。

出典：北海道中央バス株式会社「滝川管内市街図」、滝川市地域公共交通活性化協議会「滝川市バスマップ」

図 2-10 滝川市内を運行するバス路線網（令和8年●月現在）

3) 都市計画道路網の状況

滝川市内の都市計画道路の整備状況をみると、都市計画道路 26 路線のうち、国道・道道は計画延長 27,998m に対して整備済延長 22,378m、整備率は 79.9% です。また、滝川市道は計画延長 32,272m に対して整備済延長 26,852m、整備率は 83.2% となっており、国道・道道の整備率と比較すると、高い整備率となっています（滝川市の都市計画道路は隣接する新十津川町と一体的な計画ですが、都市交通マスタープランでは滝川市内の延長を示します）。

都市計画道路は、平成 23 年に策定された都市交通マスタープランに基づき整備を進めてきましたが、今もなお、整備が長期間未着手となっている路線が存在しています（図 2-11）。

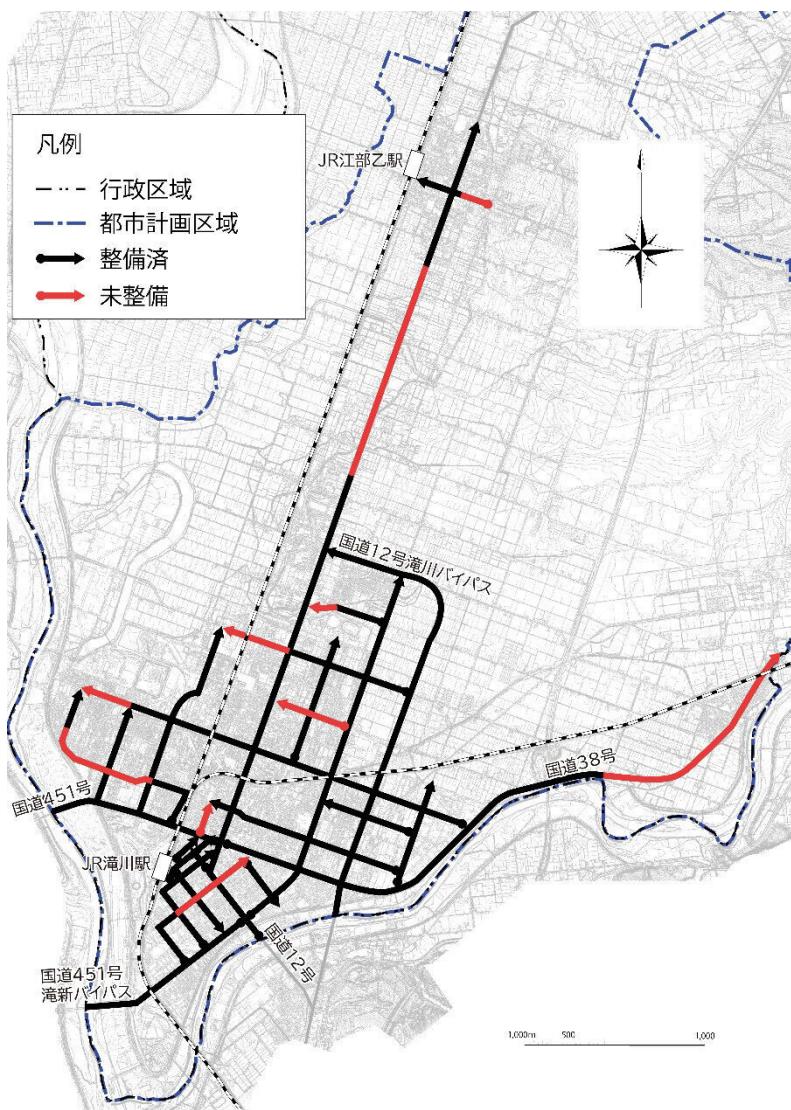


図 2-11 都市計画道路の整備状況

課題

- ・持続可能な公共交通網の維持
- ・未整備都市計画道路の存続・廃止などの見直し方針の策定

2-5 滝川市都市交通マスタープランの検証

平成 23 年 3 月に策定された都市交通マスタープランにおいて、3 つの基本的な視点(基本方針)ごとに示された施策展開への目標の進捗状況を検証し、以下に課題をまとめます。

(1) 基本方針 1：広域、中空知圏、都市内の多様なネットワークを支える交通体系

表 2-1 基本方針 1 の検証結果

施策展開への目標
1-① 札幌市や旭川市などの主要都市や新千歳空港、苫小牧港などの物流拠点を大量、高速に結び、重要な交通基盤としての活用を促進します
<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝川市と札幌市や旭川市などの主要都市及び新千歳空港、苫小牧港などの物流拠点を大量・高速に結ぶ道央自動車道を重要な交通基盤として活用すべく、道央自動車道と直接・間接的に接続している国道は、緊急輸送道路としても位置づけられ、国の主導のもと整備が進められているが、都市計画決定されている国道 12 号、38 号については、現状においても一部未整備区間が存在しており、国に対して継続的な整備要望を行っている。
1-② 滝川市と近隣市町、さらには各広域圏と接続し、都市間移動や生活、医療などの都市活動の動脈として、移動の円滑化を図ります
<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市活動の動脈となる国道については、国の主導のもと整備が進められているが、都市計画決定されている国道 12 号、38 号は、移動円滑化を目的として4車線化を要望しているものの、現状においても一部未整備区間が存在しており、国に対して継続的な整備要望を行っている。 ・都市間移動に寄与する道道については、都市内の国道が通行不能となった場合の代替ルートとしての役割も担っているが、道道江部乙赤平線は、一部未整備区間が存在しており、北海道に対して継続的な整備要望を行っている。 ・(仮称)道道滝川・新十津川線は、国道 451 号の補助的な路線であり、緊急車両の走行、災害時の避難道路としての役割を担うことから、北海道に対して継続的な道道昇格及び整備要望を行っている。
1-③ 都市の骨格を形成する施設として、市民生活を支える交通環境の向上を目指します
<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市内の主要な道路網として、都市計画道路の見直し方針に基づき整備が進められてきた。 ・平成 23 年の都市交通マスタープラン策定時において、都市の骨格となる都市幹線街路として位置付けられた都市計画道路のうち、未整備路線は西二号通・三丁目通・一丁目通であったが、このうち西二号通は整備済みとなり、三丁目通・一丁目通は未整備である。

課題

- ・国道、道道の道路管理者への整備要望の継続
- ・未整備都市計画道路の存続・廃止などの見直し方針の策定

(2) 基本方針2：移動の円滑性、安全性、快適性を備えた交通体系

表 2-2 基本方針2の検証結果

施策展開への目標	
2-① 都市幹線道路における歩道(又は歩行者自転車道)の整備やバリアフリー化を促進します	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市幹線道路のうち中心市街地に位置する国道、道道については、バリアフリー基本構想(滝川駅周辺地区)(平成23年2月)に基づいて継続的な整備要望を実施し、歩道等がバリアフリー化された。 ・都市幹線道路の西二号通については、都市計画決定に基づいて整備を行った。
2-② 交通結節点(交差点、バス停、駅などの交通施設と接続するエリア)のバリアフリー化を促進します	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点のうち、バリアフリー基本構想(滝川駅周辺地区)において重点整備地区として定めた滝川駅から官庁通りへと繋がる一帯の区域については、インターロッキングブロックの廃止による段差解消や視覚障がい者誘導用点字ブロックの設置等により、バリアフリー化を行った。
2-③ 広場や休憩所の整備によるコミュニティ空間の形成を促進します	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー基本構想(滝川駅周辺地区)に基づいて駅前広場を整備し、駅前広場及び滝川市立病院前に休憩所を2箇所設置した。 ・旧バスターミナルが観光案内所・交流の場として利活用されている。
2-④ 街路樹の整備や広告、看板類の規制誘導、電線類の地中化による道路景観の整備を促進します	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路樹の整備については、滝川市街路樹適正化計画(令和6年10月)が策定され、計画に基づく維持管理を実施している。 ・電線類地中化は防災面・景観面から重要ではあるものの、推進体制が構築できておらず、未整備となっている。

課題
<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮した道路整備の検討 ・景観や防災性の向上に資する都市内交通環境整備の継続検討

(3) 基本方針3：人と環境にやさしい交通体系

表 2-3 基本方針3の検証結果

施策展開への目標
3-① 都市内交通網の整備を図ることで、エコ・コンパクトシティの基軸となる路線バス網の再編を促進し、バス利用者の更なる利便性向上を進めます
【検証結果】 <ul style="list-style-type: none"> 赤字運行を背景に、令和7年4月から市内線(全1路線)は、滝川市による自家用有償旅客運送(空知中央バスへ委託)に変更された。 バス利用者の利便性向上を目的に、バスロケーションシステムの導入や、利用実態に即した運行形態の検討のため設置している乗降センサーによる乗降客数の把握、バスマップの配布、乗り方教室の開催などの取組を実施している。
3-② コミュニティ拠点内のバス停留所の整備の促進、新たな公共交通の導入などを検討します
【検証結果】 <ul style="list-style-type: none"> 江部乙地域のコミュニティ拠点では、乗合タクシー等の導入検討、実証実験を行った。
3-③ JR滝川駅の移動円滑化や駅前広場の改築・整備を促進します
【検証結果】 <ul style="list-style-type: none"> 滝川駅及び駅前広場については、バリアフリー基本構想[滝川駅周辺地区]に基づいたエレベーター設置や身体障がい者専用の駐車場設置等により、バリアフリー化した。 駅前広場については、利用者の利便性向上を目的として、専用駐車場及び駐輪場の設置や、バスターミナルの統合等を実施した。
3-④ 幹線道路網における自転車・歩行者ネットワークの整備を促進します
【検証結果】 <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路のうち国道、道道、道道昇格要望路線は、自転車・歩行者の移動円滑化に資する継続的な整備要望を国、道に対して実施している。

課題

・利便性を考慮した公共交通網の維持

3

基本方針と将来像

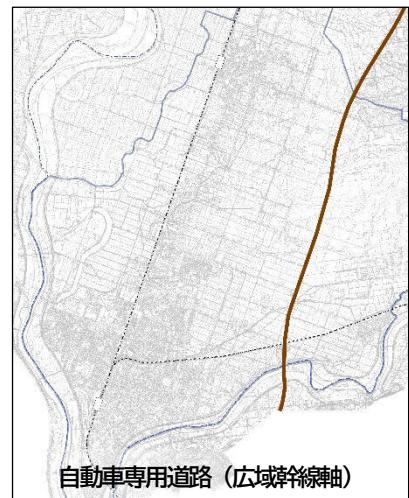
3-1 都市交通の交通体系

本計画における交通体系は、上位計画である「滝川市都市計画マスタープラン」で示した交通体系を踏襲し、以下のように各街路を分類し、位置付けます。

広域交通ネットワーク

(1) 自動車専用道路（広域幹線軸）

北海道縦貫自動車道は、本市と物流・交通拠点である新千歳空港、苫小牧港、札幌市・旭川市などの主要都市を高速で結ぶ役割を担う広域幹線軸として位置付けます。



(2) 主要幹線街路（広域都市軸）

◆大通（国道12号）、東三号通（国道12号滝川バイパス）

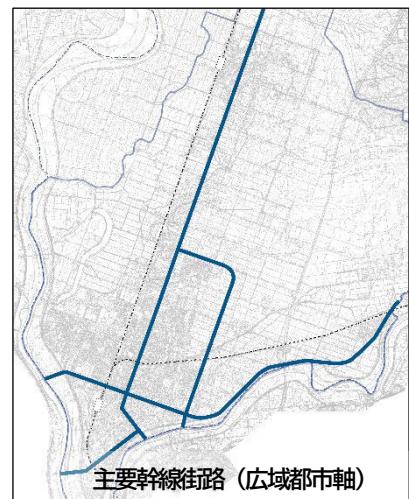
札幌・旭川方面、近隣の深川市、砂川市、滝川市街地と江部乙地域を結ぶ重要な路線であり、都市活動・防災等の面から都市内外の移動の円滑化を図る路線として位置付けます。

◆東大通（国道38号）

帯広方面、近隣の赤平市、滝川市街地と東滝川地域の拠点間や、国道12号滝川バイパスとの交差点付近の広域商業拠点間を結ぶ重要な路線であり、都市活動・防災等の面から都市内外の移動の円滑化を図る路線として位置付けます。

◆西大通（国道451号）・滝新通（国道451号滝新バイパス）

留萌方面、近隣の新十津川町を結ぶ重要な路線であり、都市拠点間にアクセスするとともに、一体的な都市計画区域をなす新十津川町との連携を強化する役割を担うため、都市活動・防災等の面から都市内外の移動の円滑化を図る路線として位置付けます。



(3) 都市幹線街路（中空知圏交流軸）

◆道道江部乙雨竜線

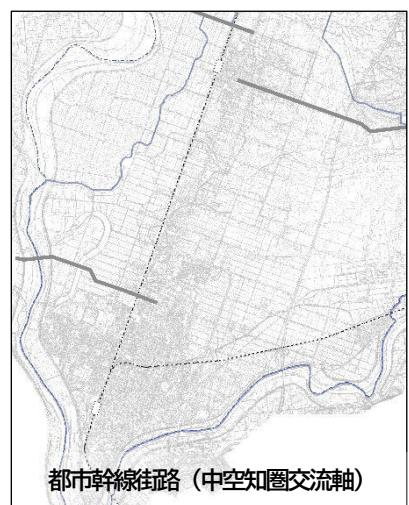
江部乙地域と雨竜町の生活、観光、物流及び緊急時搬送路として重要路線であり、円滑な移動と安全性の確保を図る路線として位置付けます。

◆道道江部乙赤平線

江部乙地域と赤平市を結ぶ路線であり、国道12号及び国道38号に接続し、都市内の国道が通行不能となった場合の代替ルートとしての役割を担うことから、円滑な移動と安全性の確保を図る路線として位置付けます。

◆(仮)道道滝川・新十津川線

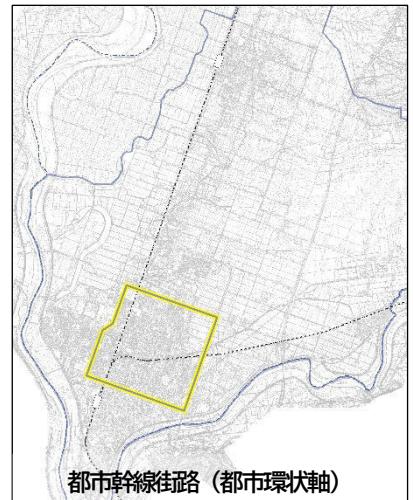
国道12号と国道275号を結ぶ重要な路線であるとともに、本市と新十津川町を結ぶ国道451号の補助的な路線として重要な役割を担っています。さらに、緊急車両の走行・災害時の避難道路としての役割も担うことから、広域交通ネットワークの一部として位置付けます。



都市内交通ネットワーク

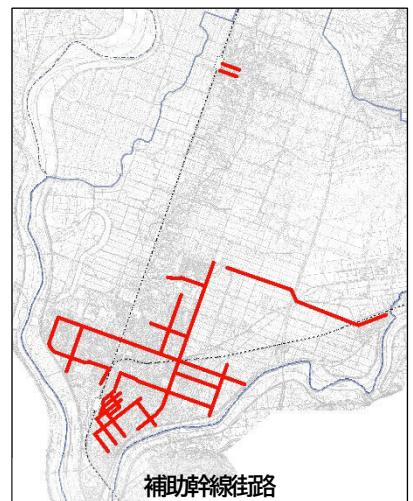
(4) 都市幹線街路（都市環状軸）

都市形成の骨格をなす役割を担う路線として、東三号通（国道12号滻川バイパス）、東大通（国道38号）、西大通（国道451号）、西二号通、三丁目通によって構成される環状の道路体系を「都市環状軸」に位置付けます。



(5) 補助幹線街路

補助幹線街路は、都市幹線街路を補完する役割を行い、都市拠点や市街地内の周遊・滞留を促すコミュニティ活動の活性化を図る路線として位置付けます。



(6) 区画道路（一般市道）

市民生活に密着した道路空間の形成を図る路線として位置付けます。

3-2

都市交通の将来像（都市計画道路見直し前）

本計画の交通体系に基づいた都市交通の将来像を以下の通り示します。

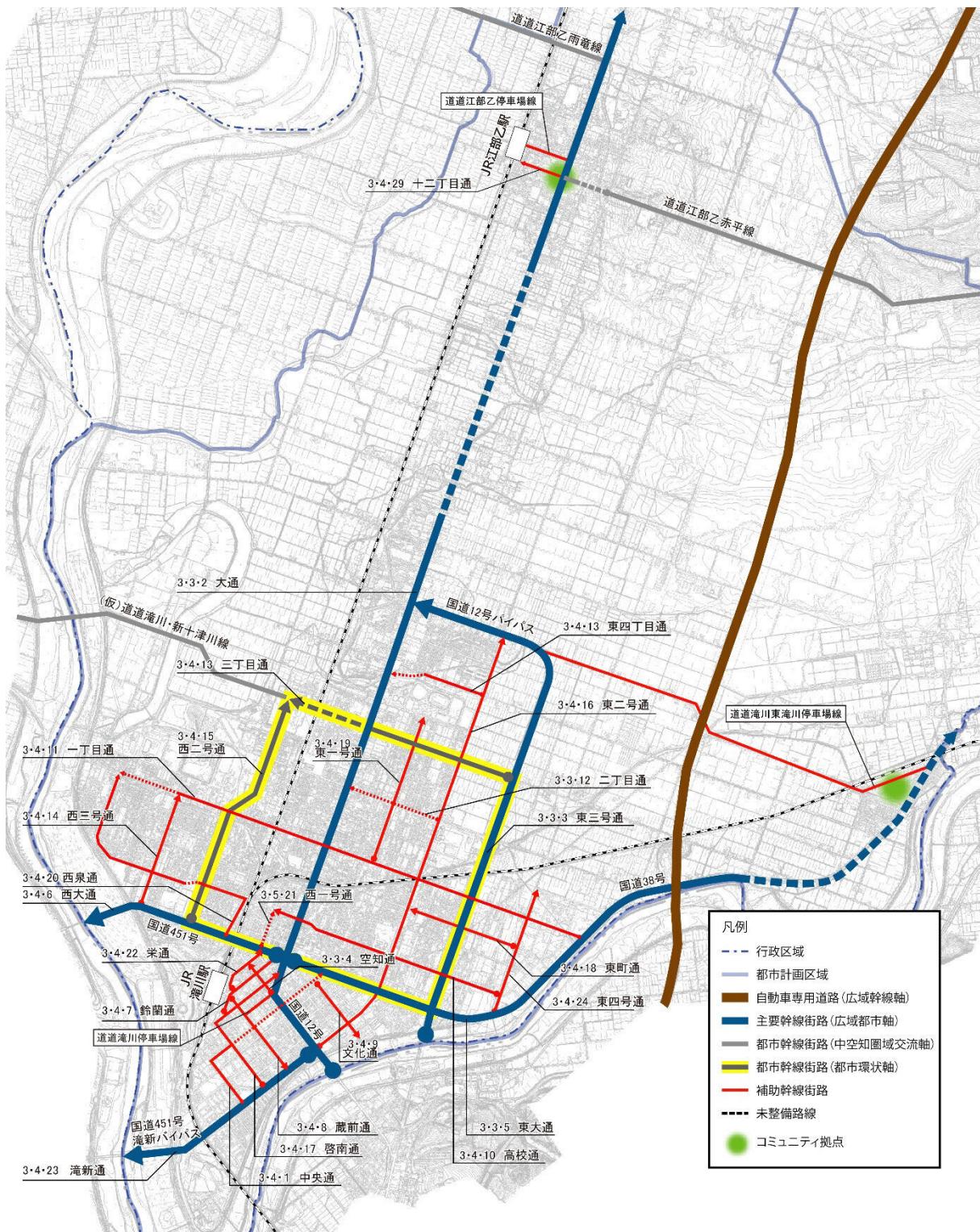


図 3-1 都市交通の将来像（都市計画道路見直し前）

3-3 基本方針と3つの取組方針

本計画の基本方針と取組方針は、上位計画である「滝川市都市計画マスタープラン」の分野別構想における交通体系の基本方針を踏襲し、以下のように定めます。

基本方針

中空知地域の交通拠点としての役割を維持するとともに
「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市の骨格を形成し、
円滑に移動できる持続可能な交通体系

取組方針① 広域・中空知圏・都市内の多様なネットワークを支える交通体系

北海道の交通の要衝としての広域交通ネットワークの形成、中空知地域の近隣自治体との交通ネットワークの形成、また、都市拠点やコミュニティ拠点を結ぶ交通ネットワークの形成など、都市の活力を支える多様な交通ネットワークの形成を図ります。

具体的な取組 1-1	広域都市軸（国道）の道路管理者への整備要望・・・・・・・・・・・・P21
具体的な取組 1-2	中空知圏交流軸（道道）の道路管理者への整備要望・・・・・・・・・・・・P21
具体的な取組 1-3	都市幹線街路の整備に向けた協議・・・・・・・・・・・・・・・・P21

取組方針② 選択と集中の観点を踏まえた整備路線の検討

人口減少や少子高齢化が進行する中、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支える道路網は重要な要素である一方、選択と集中の観点から、整備路線の見直しや絞り込みを図ることが必要です。

都市計画道路の役割を考慮しながら、まちづくりに関する多様な観点を踏まえ、整備すべき道路や維持すべき道路の検討を行います。

具体的な取組 2-1	補助幹線街路の整備方針検討・・・・・・・・・・・・P22
具体的な取組 2-2	安全性・快適性を考慮した都市内道路景観の確保・・・・・・・・P22
具体的な取組 2-3	主要な生活利便施設への移動円滑化・・・・・・・・・・・・P22

取組方針③ 持続可能な公共交通体系

公共交通を取り巻く環境はこれまで以上に厳しくなることが想定されます。このような状況下で利用者の利便性を維持するために持続可能な運行形態や利用促進策、新たな公共交通の導入などを検討し、市民の快適な暮らしを支える都市内交通環境の維持・向上を図ります。

具体的な取組 3-1	公共交通ネットワークの検討・・・・・・・・・・・・P23
---------------	------------------------------

3-4 具体的な取組

滝川市の都市交通の将来像を実現するために、基本方針と3つの取組方針から構成し、2章で整理した現状と課題を踏まえて、今後実施していく具体的な取組を以下に示します。

取組方針① 広域・中空知圏・都市内の多様なネットワークを支える交通体系

具体的な取組 1-1	広域都市軸（国道）の道路管理者への整備要望
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 国道12号の安全安心な交通環境確保のため、事故対策事業の促進を要望しており、加えて、北滝川地区から江部乙地域までの4車線化についても、引き続き国に対して事業促進を要望する。 国道38号は中空知広域圏のより一層の連携強化並びに都市間交通の機能向上のため、未整備区間については、引き続き国に対して事業促進を要望する。
具体的な取組 1-2	中空知圏交流軸（道道）の道路管理者への整備要望
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 道道江部乙赤平線は、江部乙地域と赤平市を結ぶ都市幹線街路であり、国道12号及び国道38号に接続し、都市内の国道が通行不能となった場合の代替ルートとしての役割や富良野方面と接続する観光路線としての役割を担っていることから、未整備区間については、引き続き北海道に対して事業促進を要望する。 (仮称)道道滝川・新十津川線は、国道12号と国道275号を結ぶ重要な路線であるとともに、本市と新十津川町を結ぶ国道451号の補助的な路線として重要な役割や、緊急車両の走行・災害時の避難道路としての役割に加え、都市環状軸の一部を形成する路線であることから、広域交通ネットワークとして引き続き北海道に対して道道昇格を要望する。  

具体的な取組 1-3	都市幹線街路の整備に向けた協議
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 未整備区間を有する三丁目通は、(仮称)道道滝川・新十津川線の一部として広域交通ネットワークの位置付けがあることから、引き続き北海道に対して道道昇格を要望する。

取組方針②

選択と集中の観点を踏まえた整備路線の検討

具体的な取組 2-1	補助幹線街路の整備方針検討
実施内容	<ul data-bbox="420 386 870 736" style="list-style-type: none"> ● 補助幹線街路で都市計画道路として未整備区間を有する路線については、必要性及び実現性の検証を行い、都市計画道路としての位置づけの存続・廃止を検討する。また、整備済み路線についても、周辺道路とのネットワークの観点等から必要性が低いと判断される区間については都市計画道路としての位置づけの存続・廃止を検討する。

具体的な取組 2-2	安全性・快適性を考慮した都市内道路景観の確保
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 街路樹適正化計画（令和6年10月策定）に基づいて、引き続き支障木及び不適合木の伐採等適切な維持管理を実施することにより、都市内道路景観の確保を図る。 ● 電線類地中化は防災や街並み景観といった観点から重要であり、道路空間の有効活用にも寄与することから、将来的な検討に向けて引き続き関連事業者との協議を進める。

取組方針③

持続可能な公共交通体系

具体的な取組 3-1	公共交通ネットワークの検討
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 滝川市内線については、広く住民に利用してもらえるよう、既に取り組んでいる利用促進策は継続的に実施するとともに、利用者ニーズを踏まえた施策を必要に応じて検討し、持続可能な運行及び利便性向上を図る。 ● 鉄道については、北海道旅客鉄道株式会社の経営状況による線区の見直し議論などを注視しながら、引き続き沿線等自治体と連携した取組を推進する。 ● 市内を運行する既存バス路線維持のあり方については、交通事業者と連携の下で継続的に検討を行う。 ● 江部乙地域については、令和8年9月をもって廃止予定の滝深線の代替交通手段を検討する。 <p></p> <p>滝川市バスロケーションシステム</p> <p></p> <p>バスの乗り方教室</p>

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」という考え方のもと、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）。

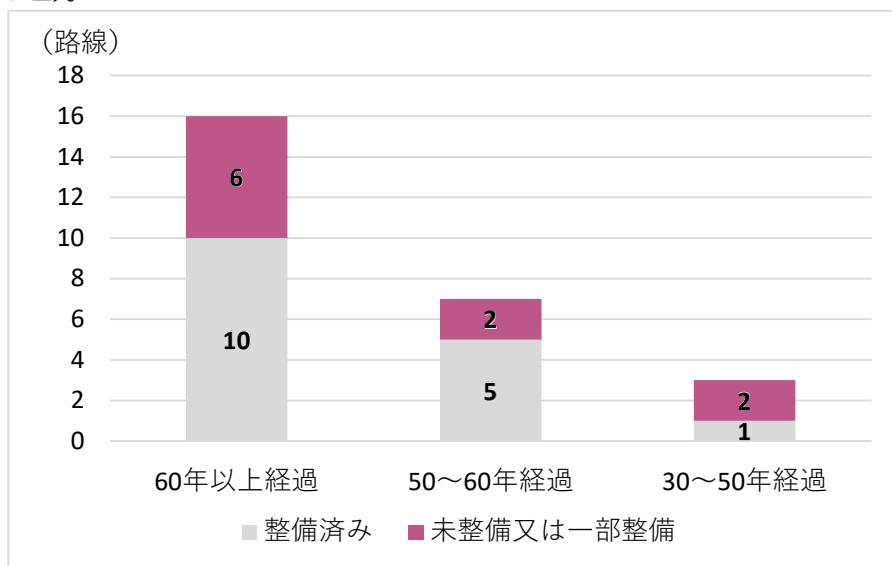


図 4-1 計画経過年数ごとの整備状況

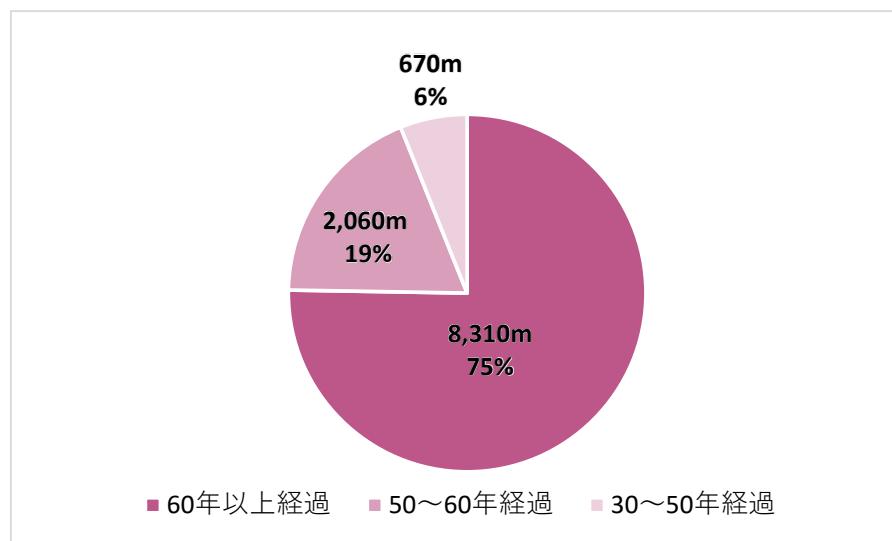


図 4-2 長期未整備区間の延長割合

(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）。

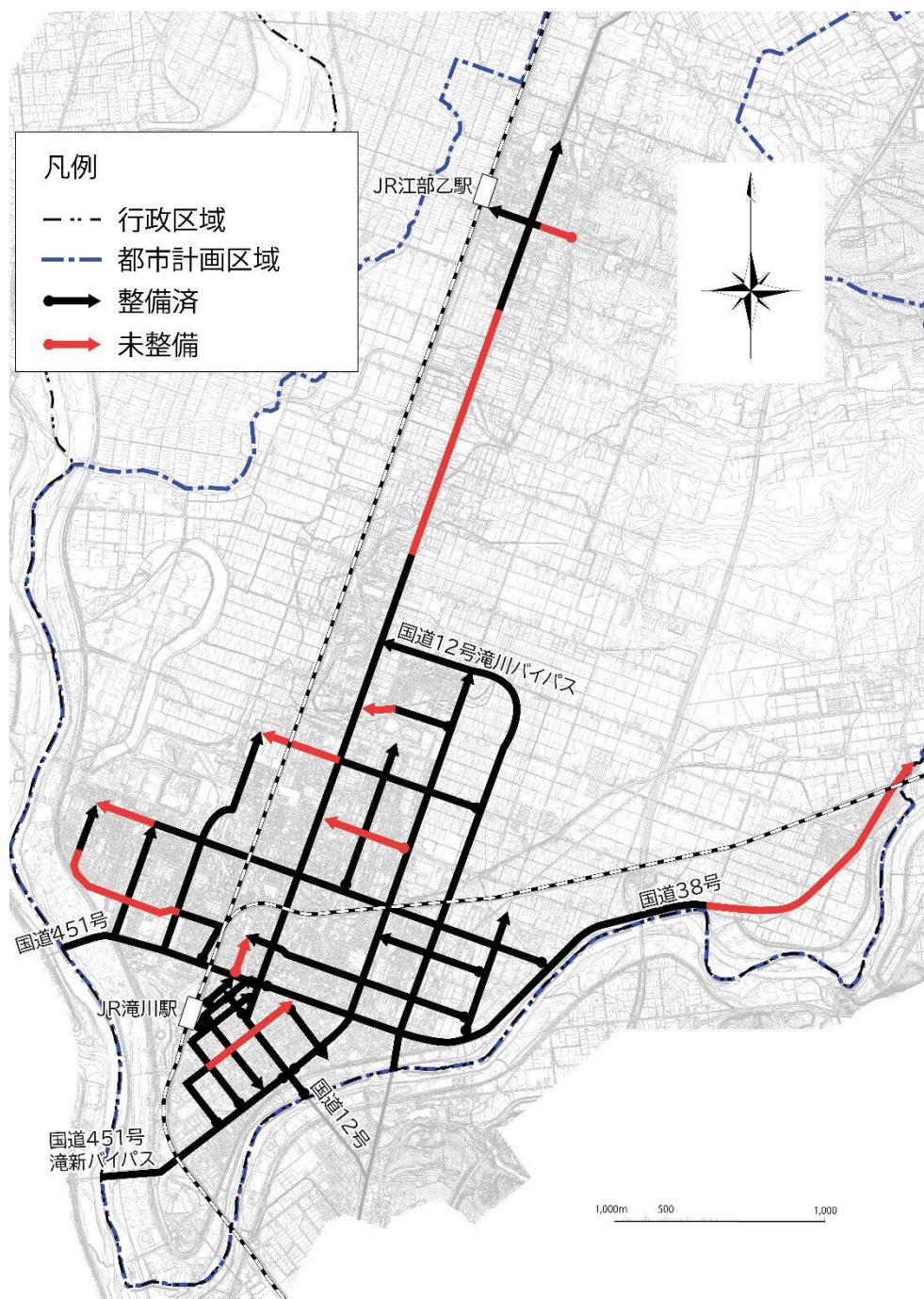


図 4-3 都市計画道路の整備状況

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 滝川市	18.0	238 642	238 642	0 0	100.0% 100.0%	73年 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 北海道	14.0~18.0	450	450	0	100.0%	33年	○			
				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。

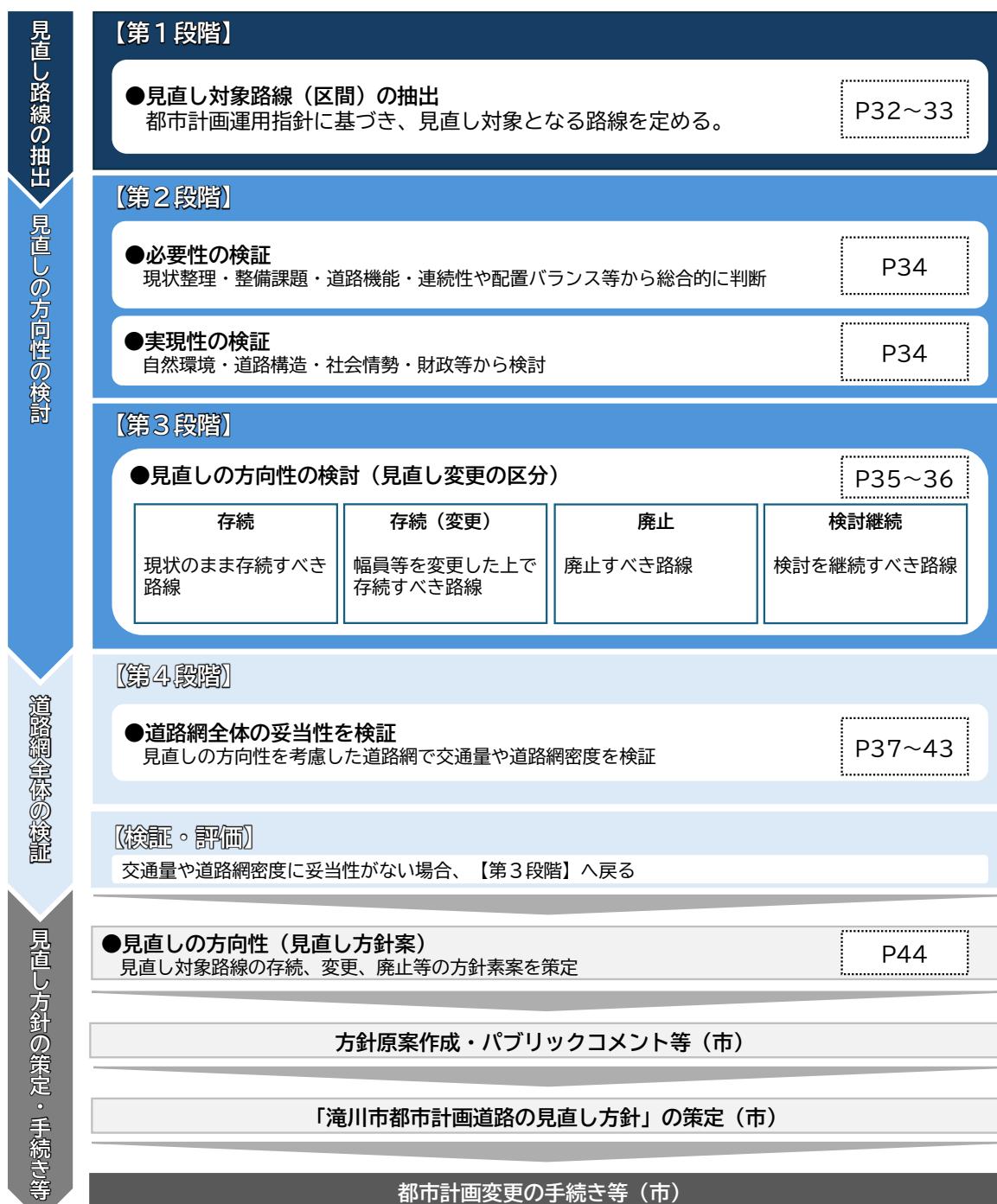


図 4-4 都市計画道路見直しの流れ

(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。

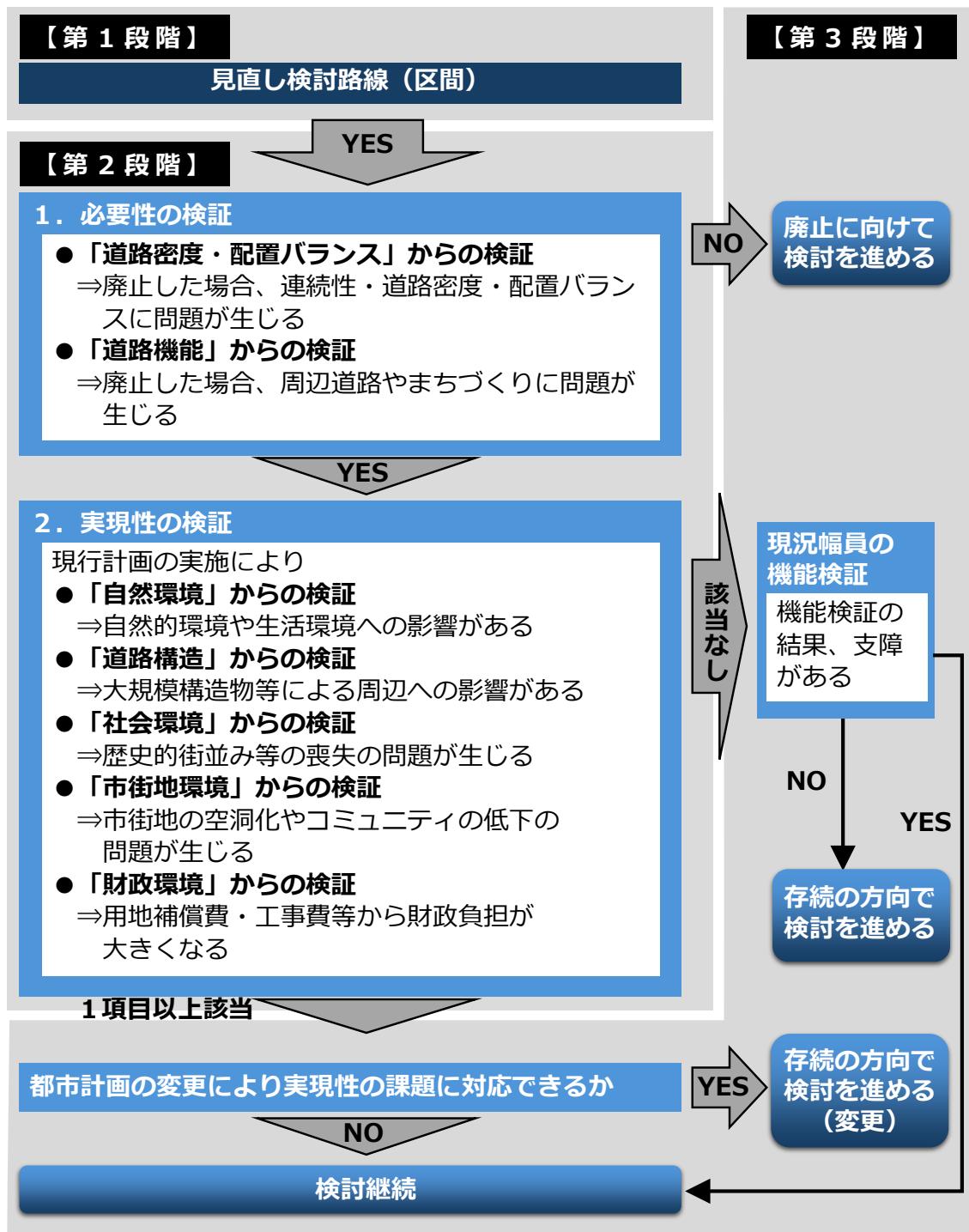


図 4-5 見直し検討路線(区間)の廃止・存続の方向性を判断する流れ

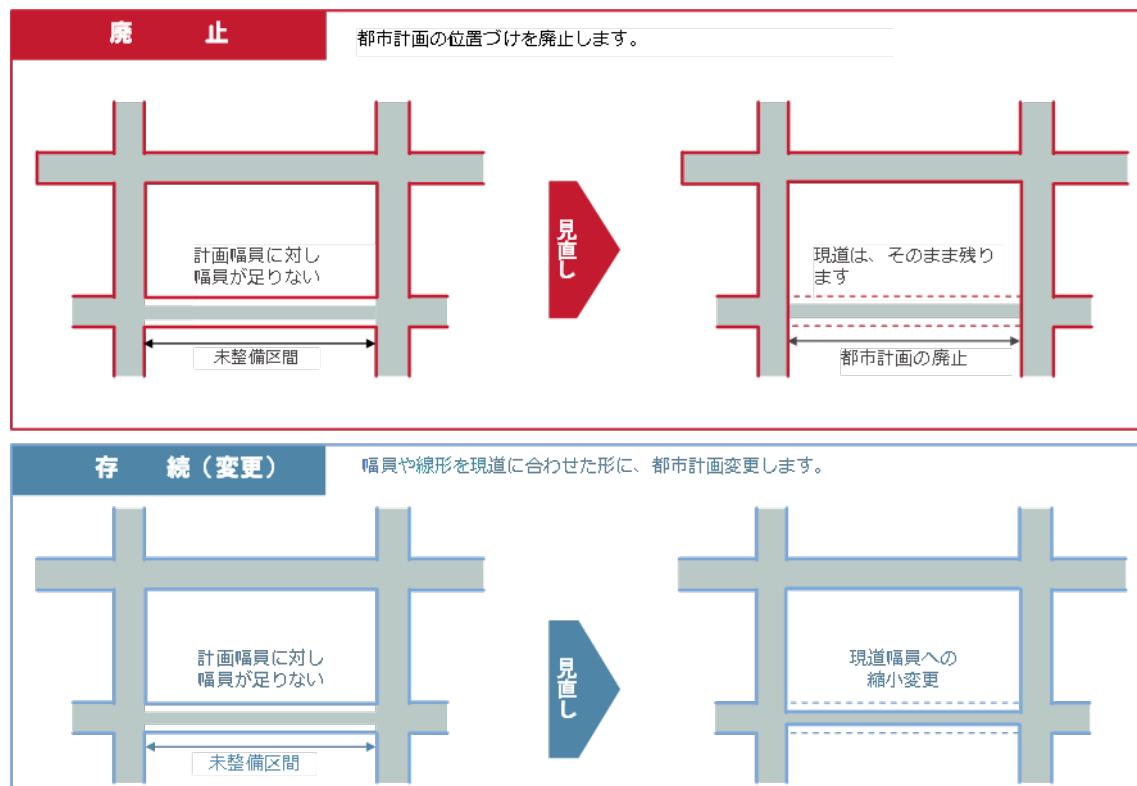


図 4-6 廃止・存続(変更)路線のイメージ図

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

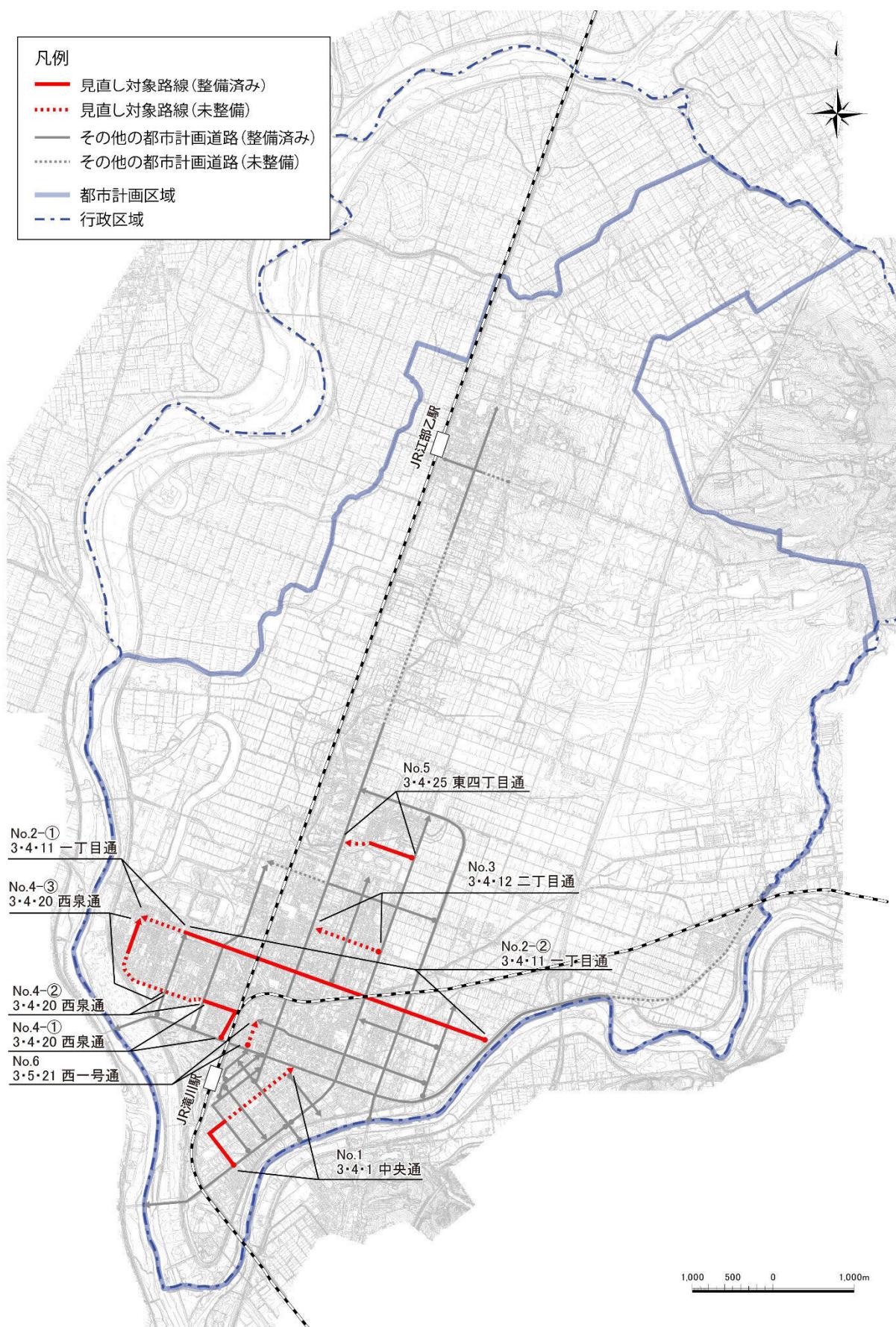


図 4-7 見直し対象路線（区間）図

(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、運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	

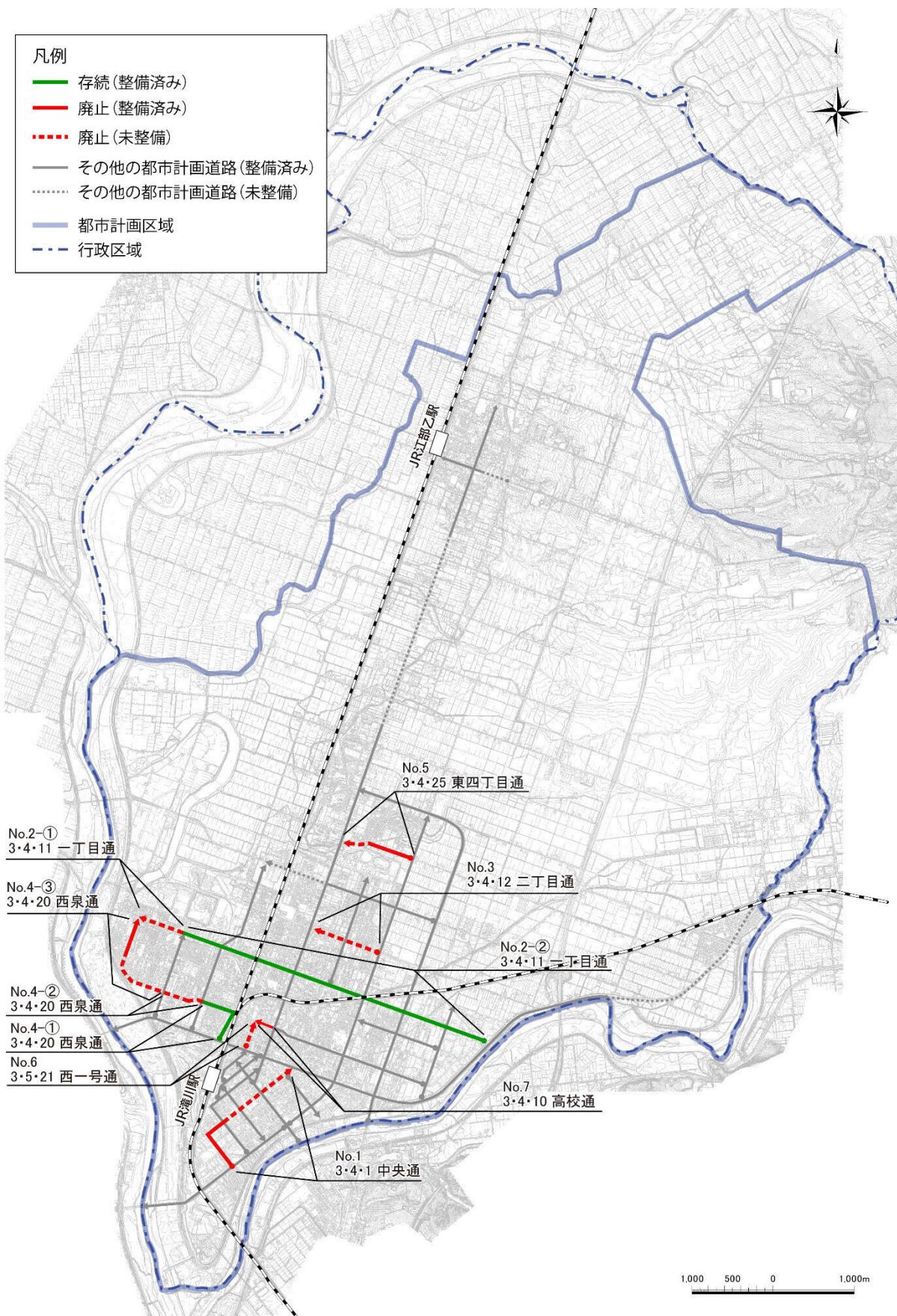


図 4-8 都市計画道路の見直し方針

(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算して算出（算出方法：混雑度＝交通量÷交通容量）

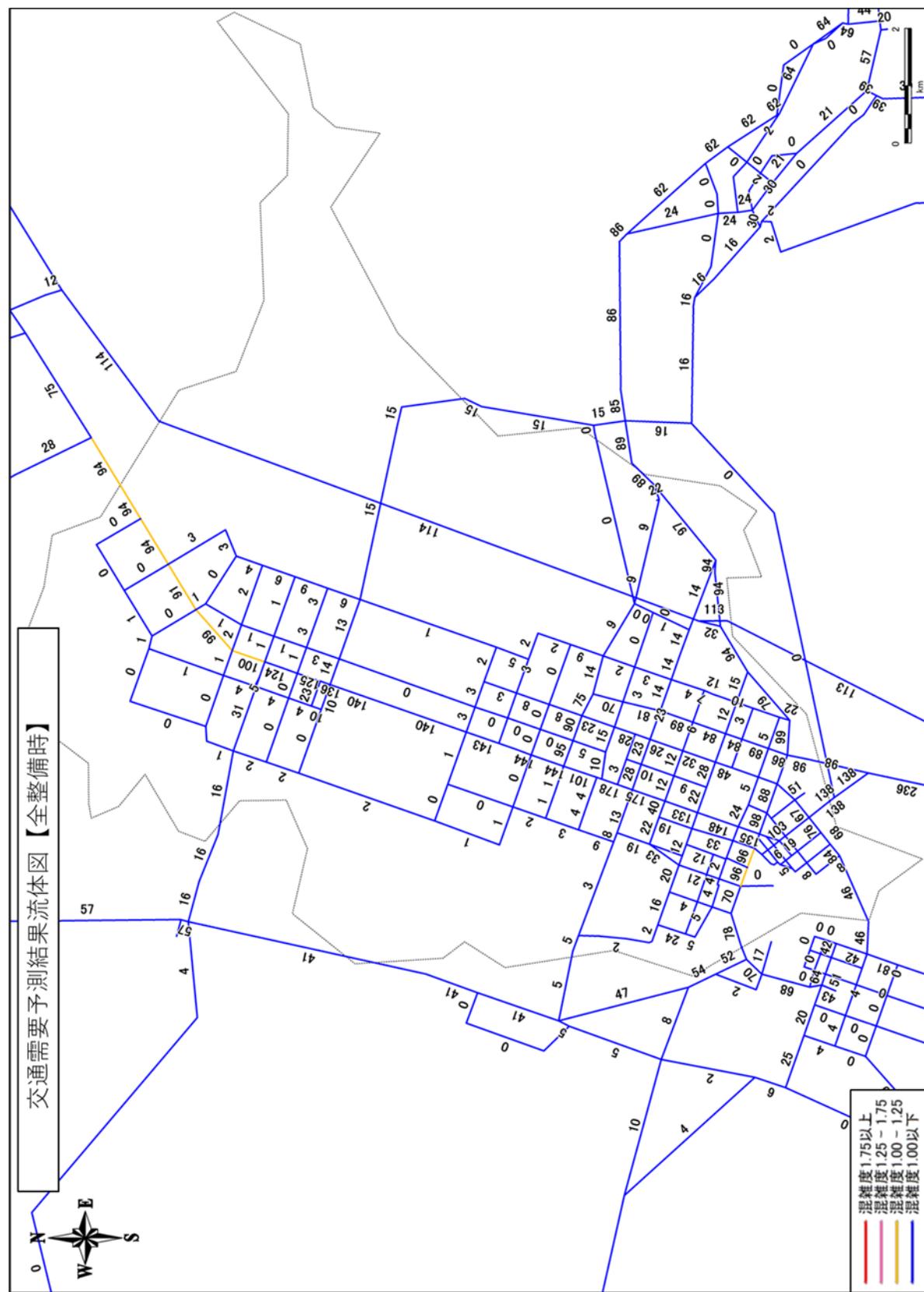


図 4-9 交通需要推計結果（都市計画道路全整備時）

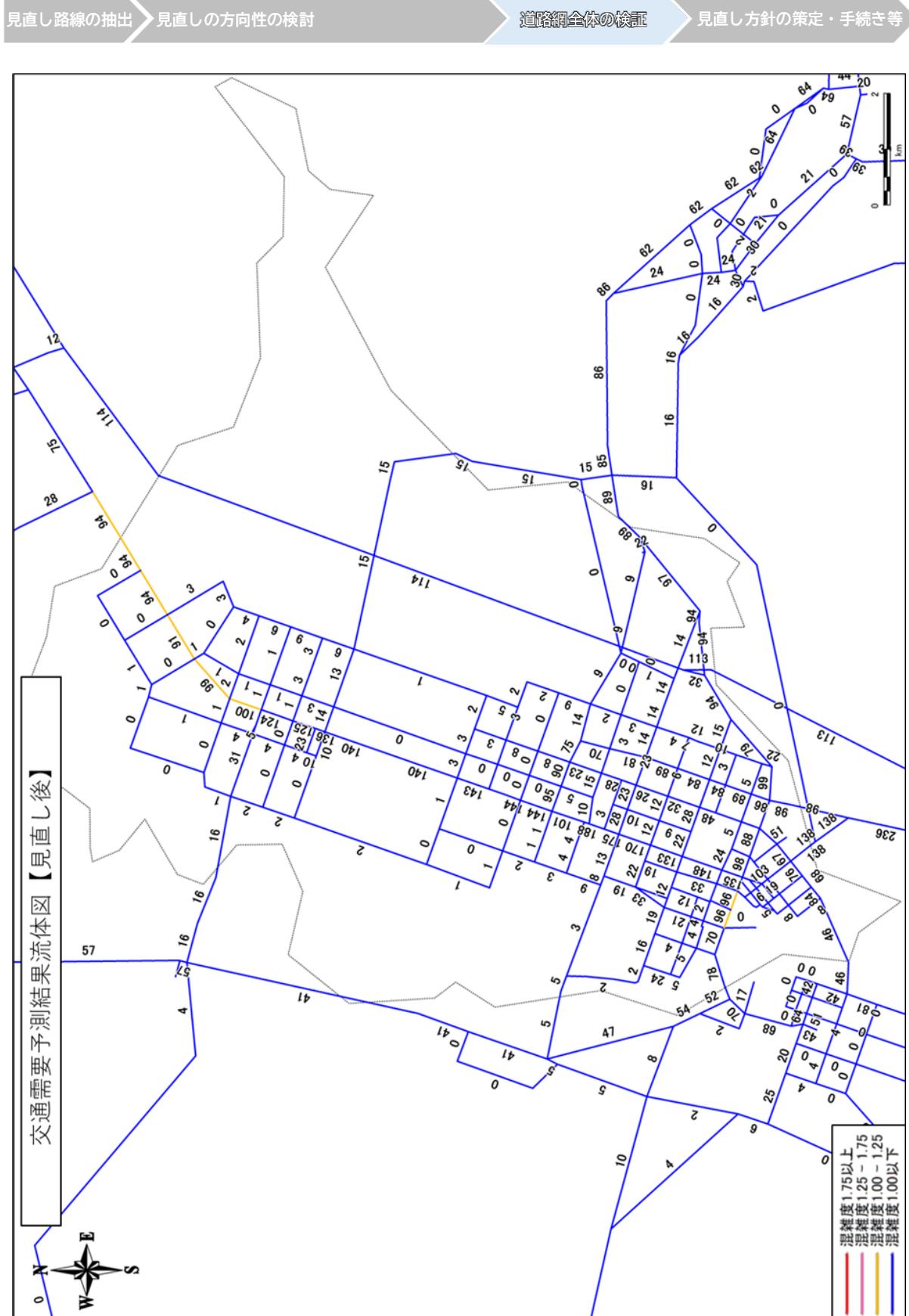


図 4-10 交通需要推計結果（都市計画道路見直し時）

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）。

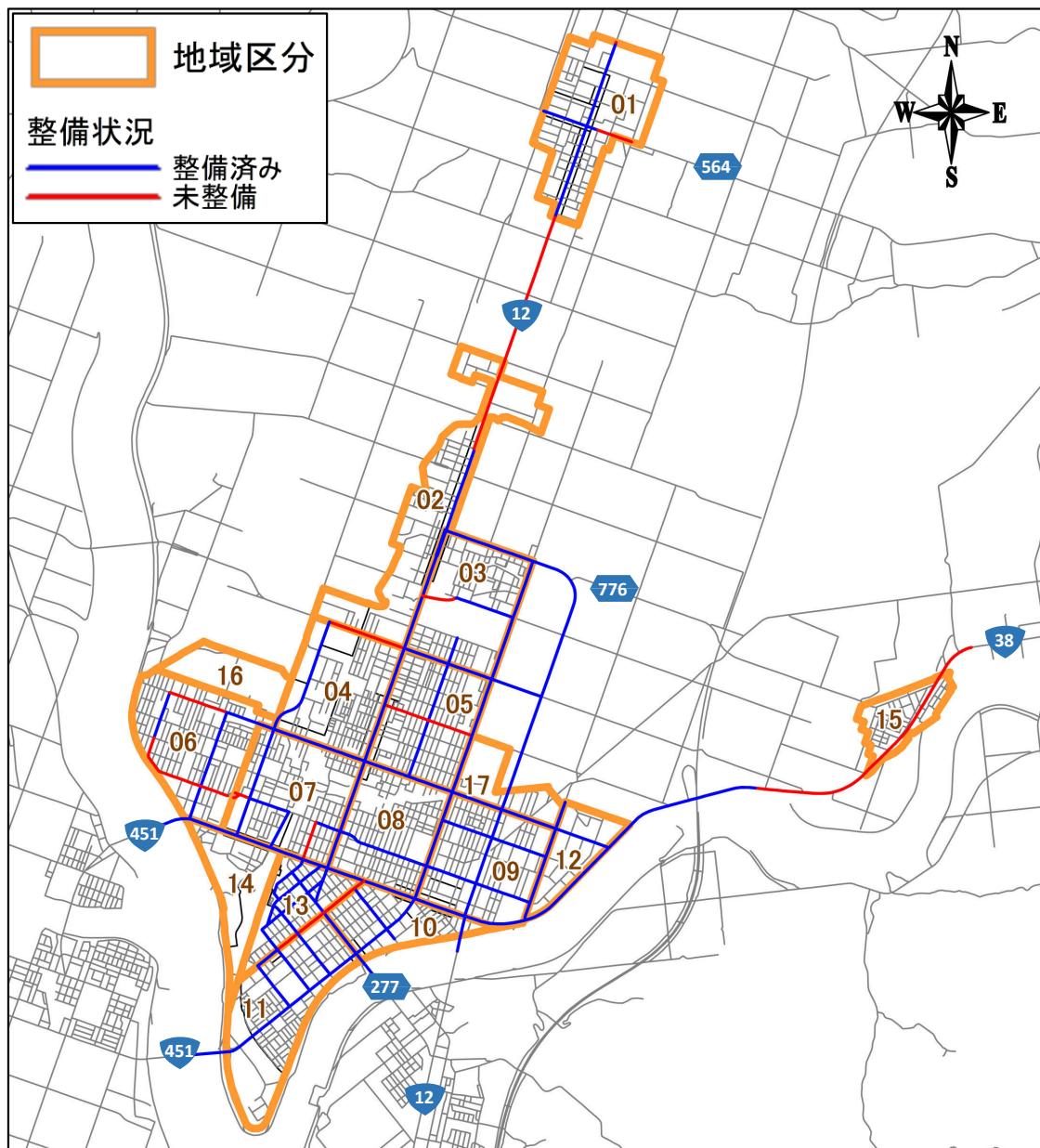


図 4-11 滝川市都市交通マスタープランにおける道路密度算定ゾーン

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・往路名	対象区間			各区間の方針				検証に基づく検討結果
		起点	終点	計画幅員(m)	延長(m)	存続	存続(整備済)	廃止	
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から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も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		流通町地 2丁目	泉町 2丁目	14.0	4,090		●		交通機能・市街地形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 西一号通	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も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			●	大通以東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言え、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。

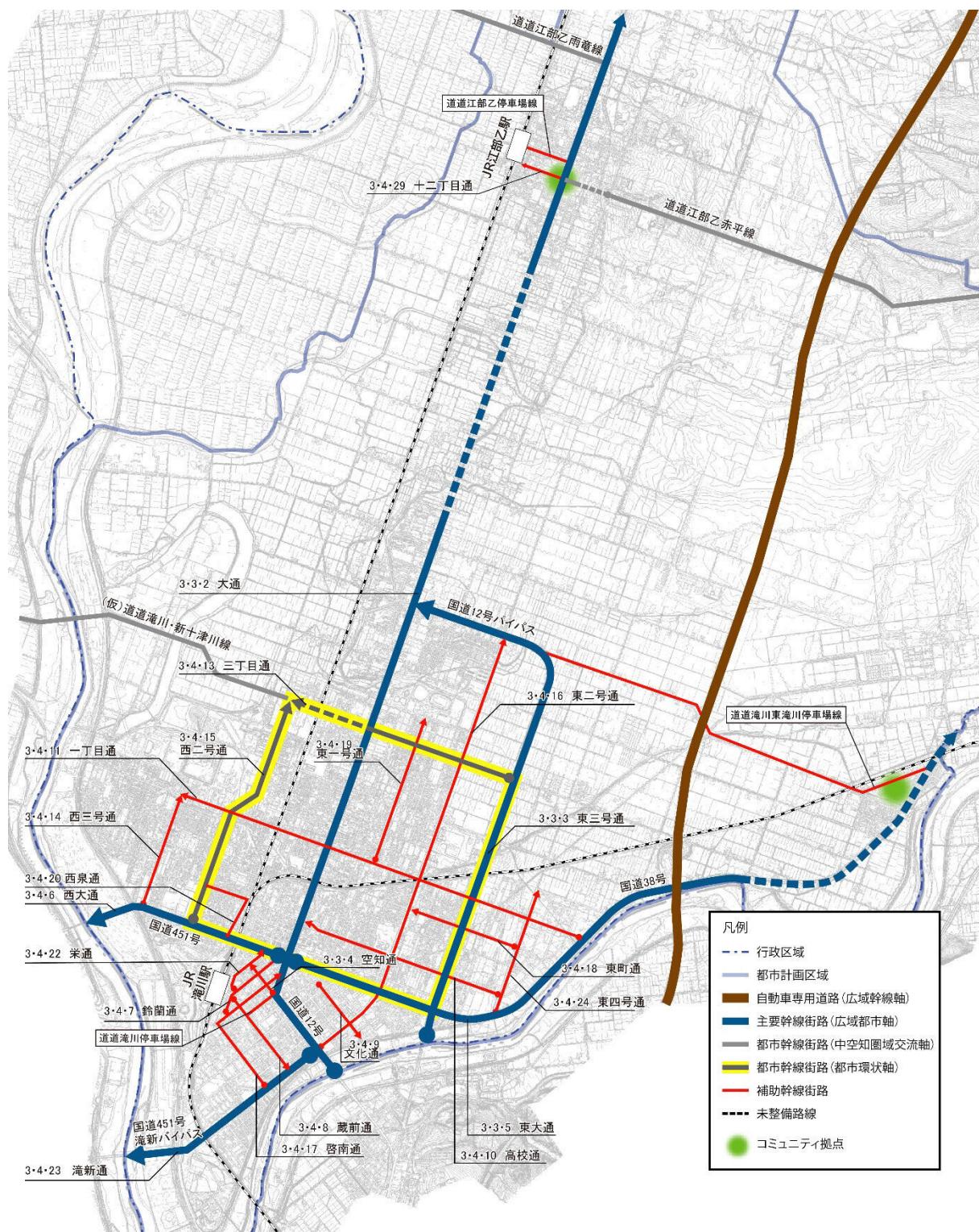
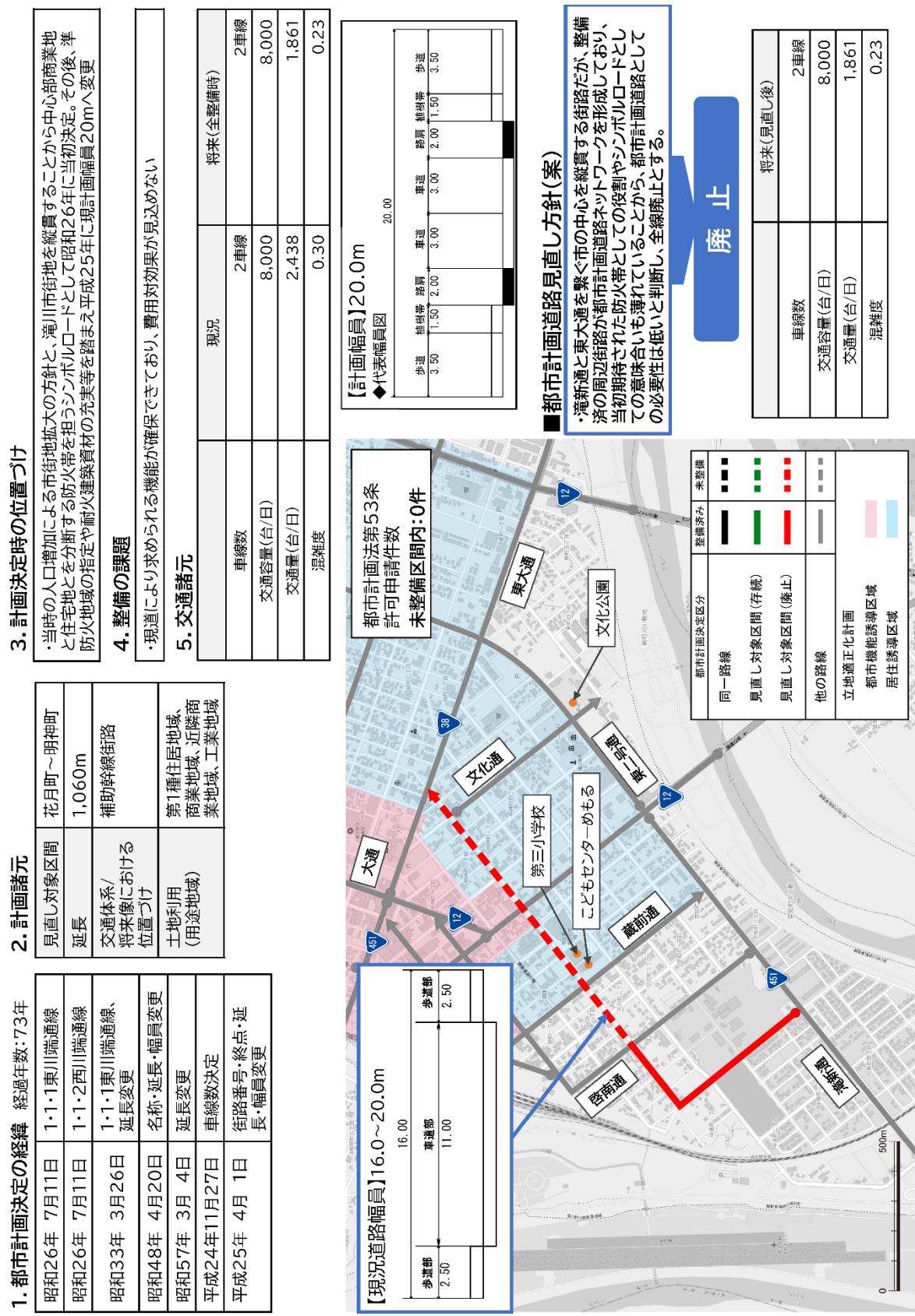


図 4-12 都市交通の将来像（都市計画道路見直し後）

資 料

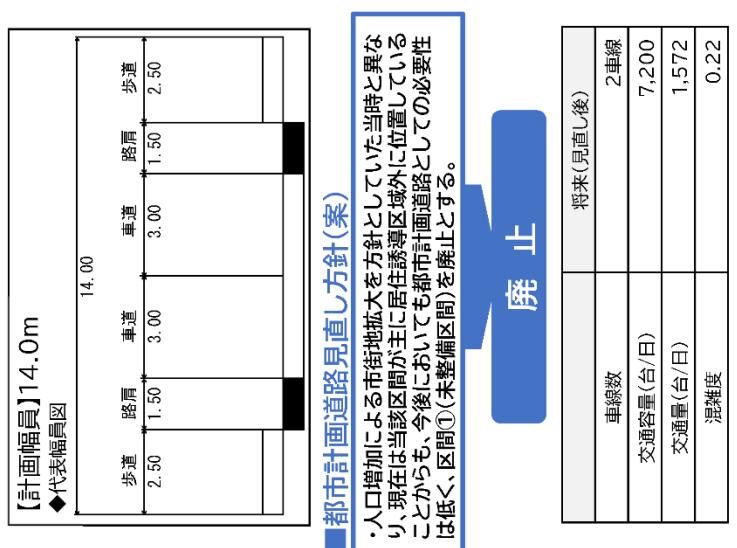
都市計画道路見直しチェックシート



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ーの坂通線
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

2. 計画諸元	
見直し対象区間	泉町区間
延長	480m

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大となるほか、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	
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
車線数	2車線
交通容量(台/日)	7,200
交通量(台/日)	1,634
混雑度	0.23
	0.20



北魏書

【語彙項目】道路の機能

- ① 道路機能（自動車交通の物理性能）：現状のネットワークにおいて、現道が整備済みではない交通処理上の問題はない。

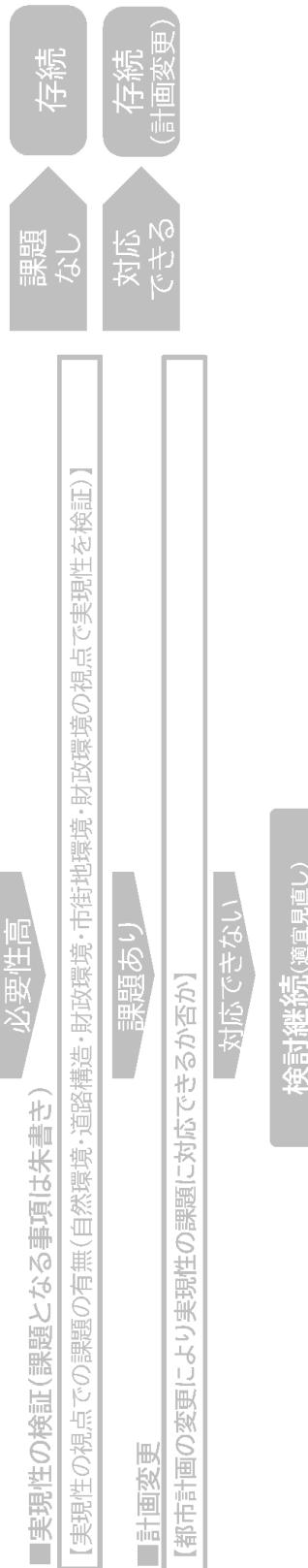
②道路機能（上位・関連計画等より）	
●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となつている（都市計画マスタープランにより）。また、大通りから北海道電力開拓会社や温泉施設へのアクセス道路であり、市内バスが運行しているものの、当該区間は主に居住誘導区域外に位置しております、周辺区域は高齢化等により交通量が減少傾向となつて从此事から、交通機能面から今後更なる整備を行う必要性は低い。
●都市防災機能	沿線に洪水時指定緊急避難場所に指定されている泉町福祉会館が存在しているが、堤道により避難可能であるほか、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ると、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	都市施設や居住誘導ゾーンなどの周辺・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により）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ると、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ない状況にある。

【評価項目II】連続性・道路密度・配置バランス

- 連続性：現道に連続性を確保するため、現道が在る

【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性場所への避難性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。



1. 都市計画決定の経緯	
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—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

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

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

4. 整備の課題

※整備済区間

5. 交通諸元

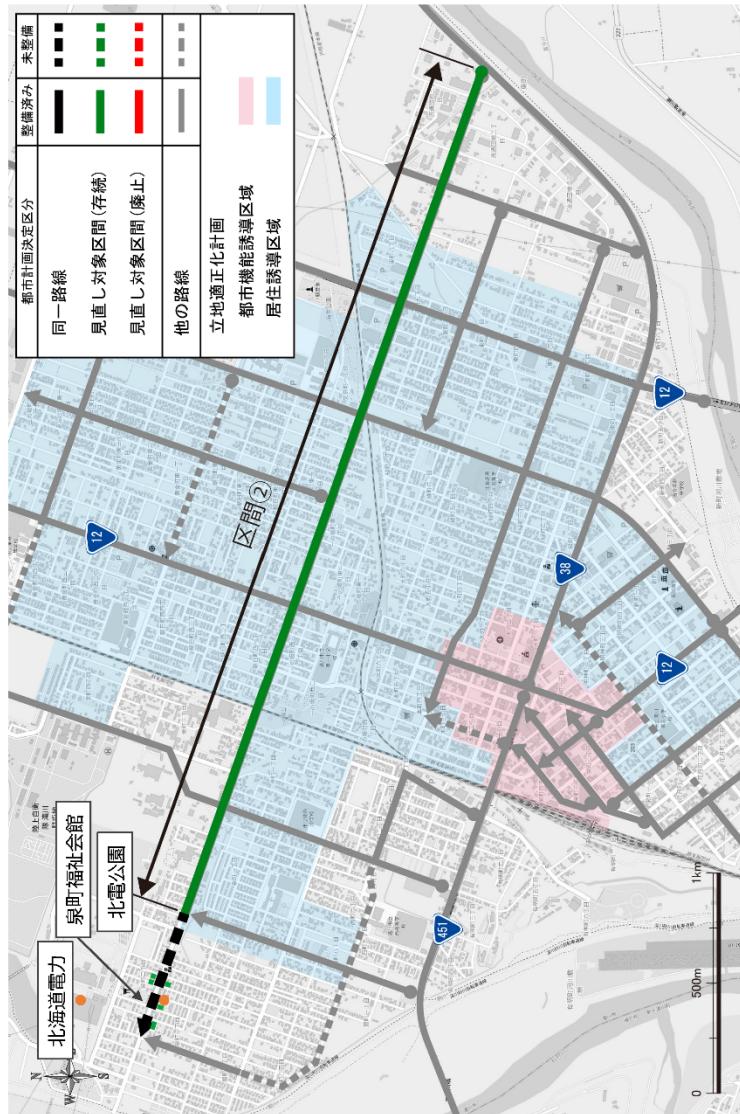
車線数	現況	将来(全整備時)
交通容量(台/日)	8,000	2,162
交通量(台/日)	1,854	0.27
混雑度	0.23	

■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つ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)

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



■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(都市計画マスタープランにより)。 当該区間は主に居住誘導区域内に位置し、起点側の特別工業地区から大通へのアクセス道路として機能するなど、都市計画道路としての必要性が高い。
●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により)。 また、当該区間は主に居住誘導区域内に位置し、沿線にはスーパー・やスポーツショップなどの店舗が並び、街区形成に寄与したことから、今後も都市計画道路としての必要性は高い。
●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・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つており、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)
⇒整備済区間であり、実現性の課題なし(実現済)

課題あり

【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】

計画変更

【課題に対応できるか】

対応できない

検討継続(適宜見直し)



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

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 / 将来象における位置づけ	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

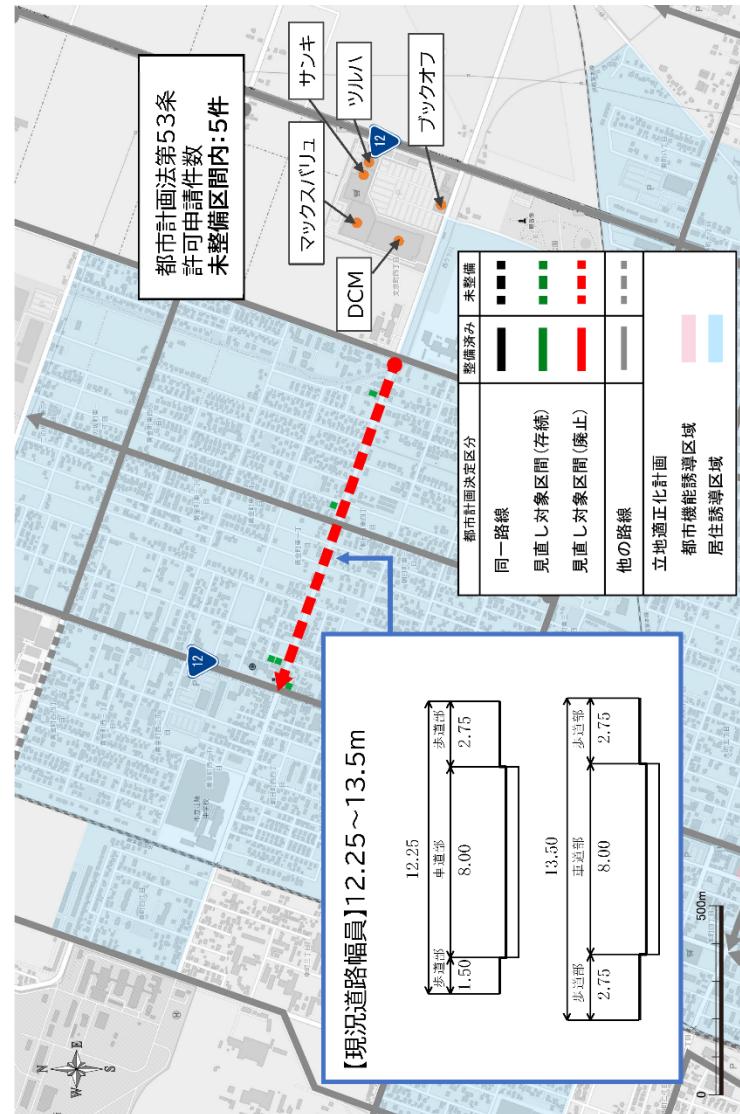
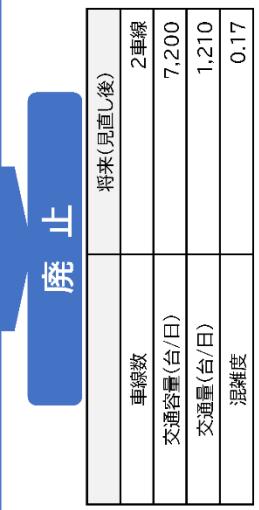
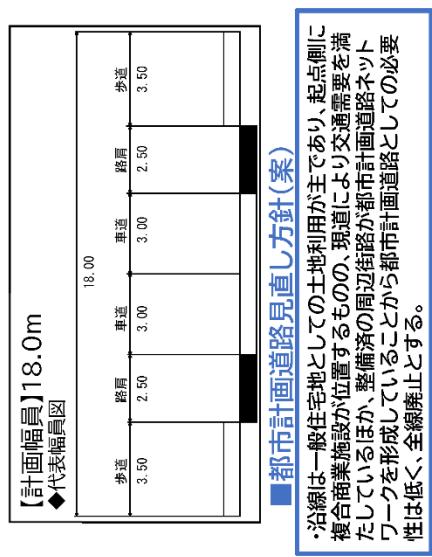
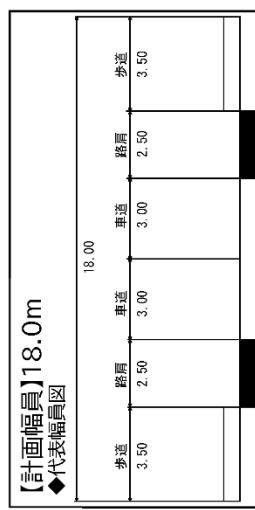
3. 計画決定時の位置づけ	
・当時の人口増加による市街地拡大的方針から、市街地東西（一般住宅地～沿道商店街～工業地域）を横断する補助幹線街路として昭和33年に当初決定。地域は工業団地に面しており、工業振興による周辺の人口増加や雇用増加による交通量増加が見込まれていた地域である。	

4. 整備の課題

- ・用地取得により事業費が多大となるほか、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

5. 交通諸元	
車線数	現况
交通容量(台/日)	将来(全整備時)
交通量(台/日)	2車線 8,000
混雑度	1,216 0.15



必要性の検証

【評価項目】道路の機能

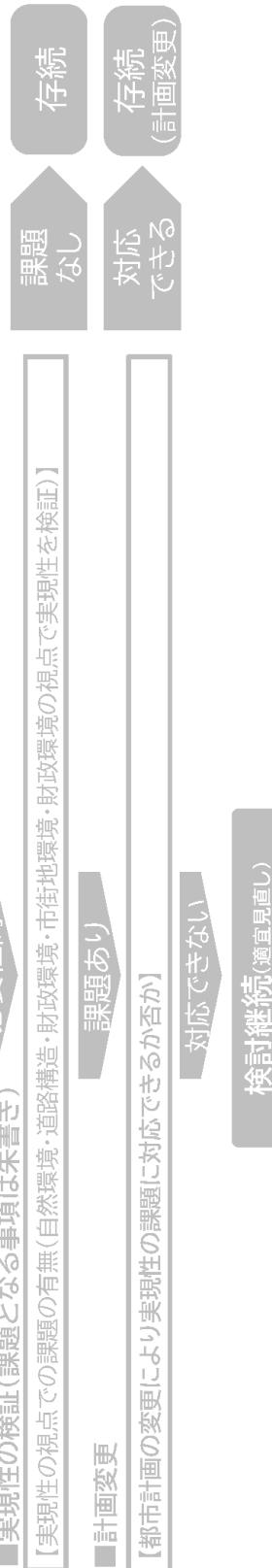
- | | | |
|--|--|--|
| ① 道路機能（自動車交通の処理機能）：現状のネットワークにおいて、現道が整備済みであり交通処理上の問題はない | ● 交通機能
● 道路機能（上位・関連計画等より） | 補助幹線道路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備されていないことから、計画見直し対象路線となつてはいる（都市マスター・プランにより）。また、大通から東三号通り方面の複合商業施設へアクセスする際の動線などにつながるが、沿線は一般住宅としての土地利用が主であり、周辺商業（一丁目通り、大通、二丁目通り、東二号通り）が都市計画道路としての整備の必要性は低い。 |
| ● 都市防災機能 | ● 市街地形成機能 | 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。 |
| ● その他 | ● その他 | 都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周旋・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（計画マスター・プランにより）が、整備済みでない箇所では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。 |
| ※ 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。 | 当初計画により66年、現計画変更により11年が経過するが事業化の見通しが立てられない状況にある。 | 当初計画により66年、現計画変更により11年が経過するが事業化の見通しが立てられない状況にある。 |

【課題項目】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

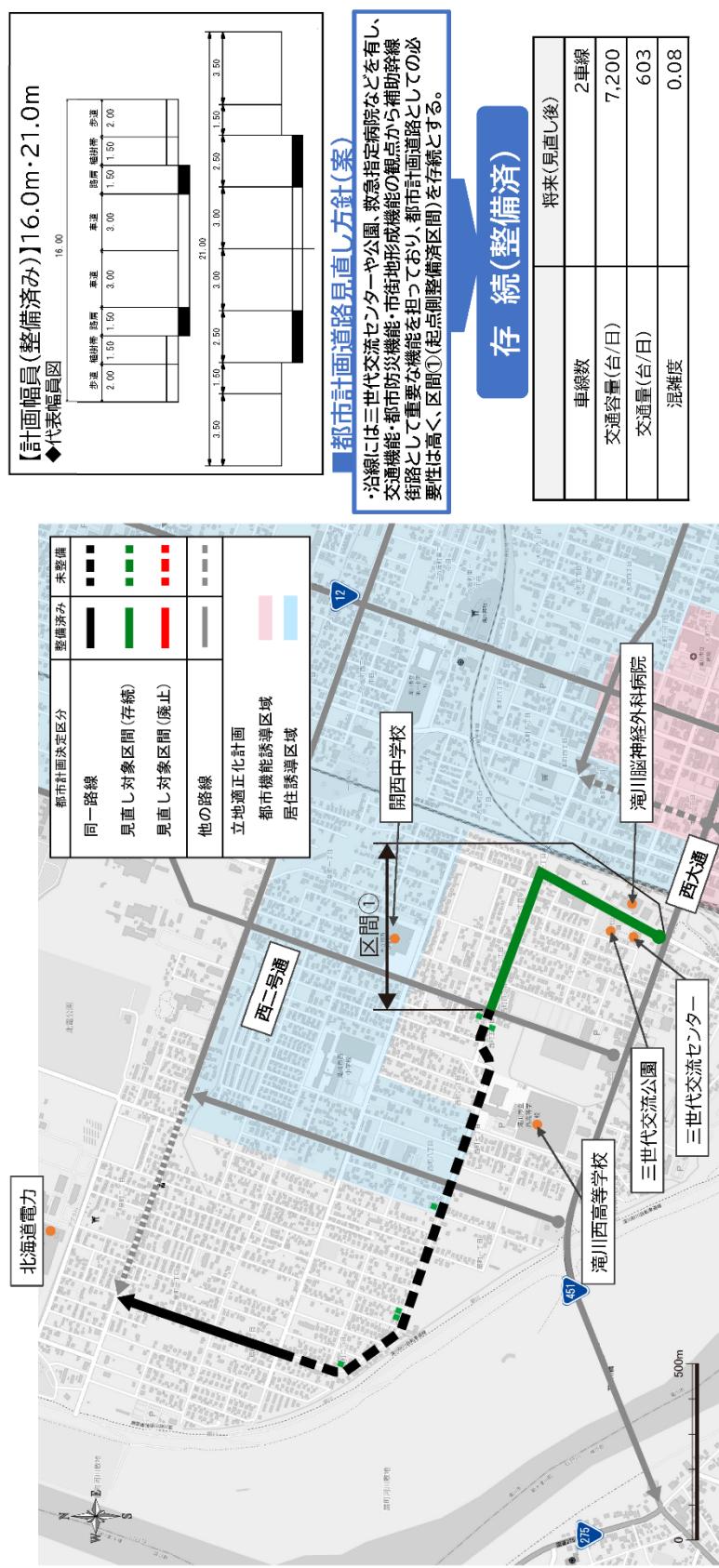
【「西性の検討用】

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。



5) 3・4・20 西泉通 区間①

1. 都市計画決定の経緯		2. 計画諸元		3. 計画決定の位置づけ	
昭和48年 4月20日	新規決定	見直し対象区間	西町二丁目～西二号通	・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	
昭和57年 3月 4日	延長変更	延長	820m		
平成24年11月27日	車線数決定	交通体系 / 将来像における位置づけ	補助幹線街路		
平成25年 4月 1日	起点・延長・幅員変更				
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3種住居専用地域、近隣商業地域、準工業地域	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)	1,005	1,005	
		混雑度	0.14	0.14	
				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 構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(都市計画マスター プランにより)。

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以上のお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構助幹線街路として果たす役割は大きい。

●市街地形成機能 都市観点や居住誘導ゾーンなどの間遊・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 プランにより)。

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、構助幹線街路として重要な道路機能を担つており、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(実現性)

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

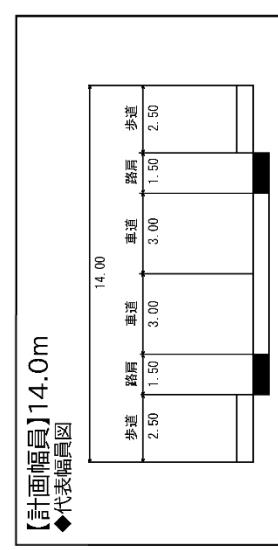
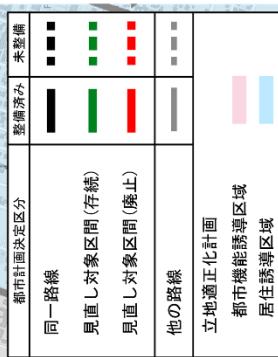
見直し対象区間	西二号通～西三号通
延長	520m
交通体系 / 将来像における位置づけ	補助幹線街路

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

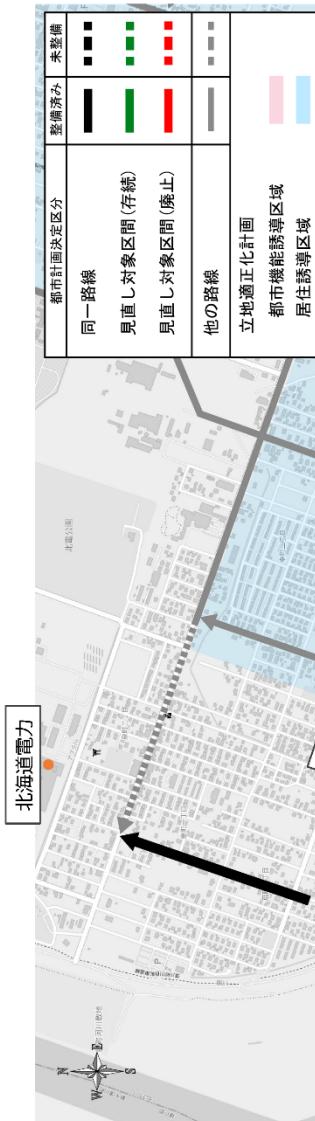
	現況	将来(全整備時)
車線数	2車線	2車線
交通容量(台/日)	7,200	7,200
交通量(台/日)	694	0.10
混雑度	0.05	



■都市計画道路見直し方針(案)
当該区間以西は居住誘導区域であり、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市街地拡大を方針とした当時と比較するごとに都市計画道路としての必要性は低く、区間②(西二号通～西三号通)を廃止とする。

【現況道路幅員】
10.5～11.5m

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間内:2件



■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)

●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(都市計画マスターープランより)。 また、滝川西高等学校に隣接するものの、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り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どなつており、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ない状況にある。

【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、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などなつてい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。



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

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

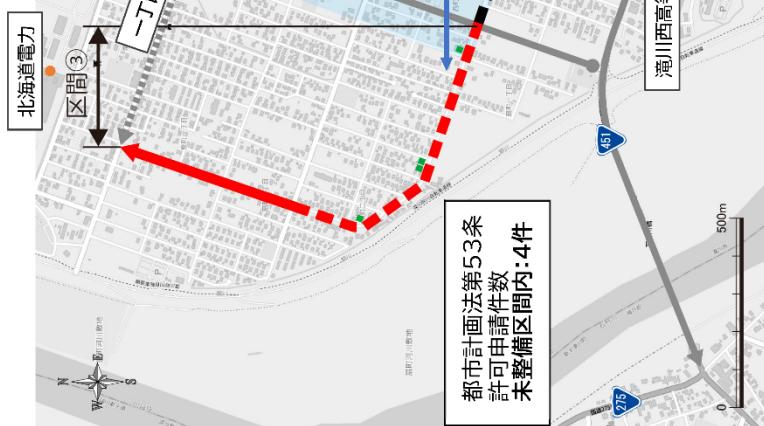
4. 整備の課題

・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つており、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	2車線
交通容量(台/日)	7,200	7,200
交通量(台/日)	1,497	1,215
混雑度	0.21	0.17

北海道電力



■ 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・関連計画等により)

● 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つている(都市計画マスターoplanにより)。
● 都市防災機能	当該区間は居住誘導区域に位置しているが、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。
● 市街地形成機能	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。
● 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ない状況にある。

【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、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)

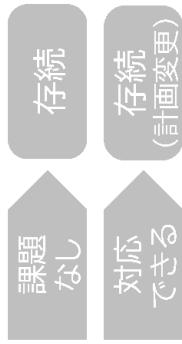
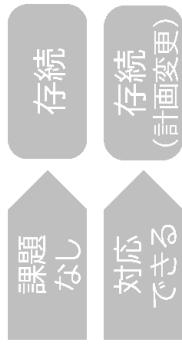
【実現性の観点での課題の有無(自然環境・道路構造・財政環境・市街地環境・財政環境の視点で実現性を検証)】

■ 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)



1. 都市計画決定の経緯 経過年数:42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

3. 計画決定時の位置づけ

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

8) 3・4・25 東四丁目通

2. 計画諸元	
見直し対象区間	二の坂町東4丁目
延長	250m
車線数決定	

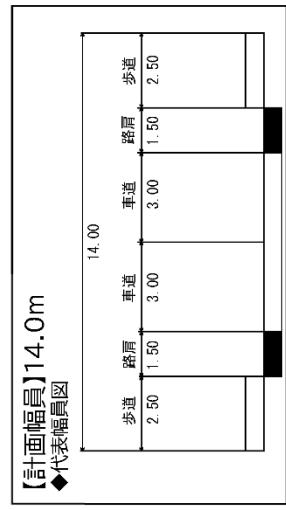
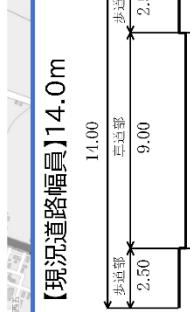
4. 整備の課題

・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

都市計画法第53条
許可申請件数
未整備区間に0件

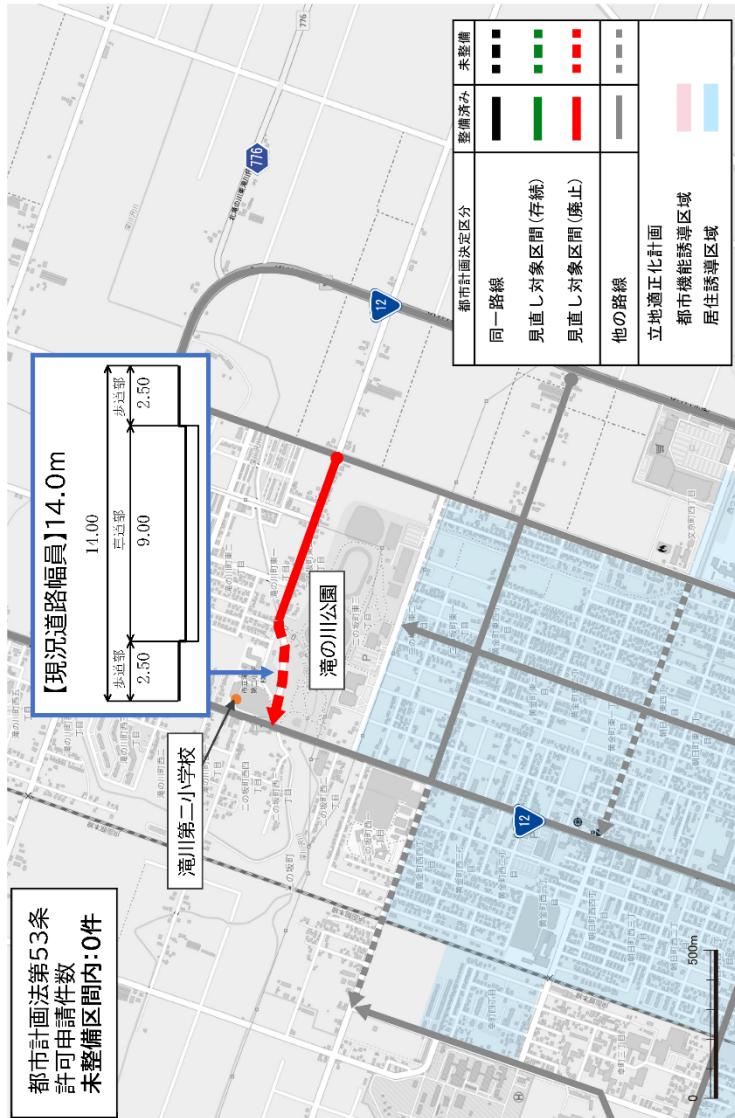


■都市計画道路見直し方針(案)

・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。

廃止

同一路線		将来(見直し後)
見直し対象区間(存続)	■	
見直し対象区間(廃止)	■	
他の路線	---	
立地適正化計画		
都市機能誘導区域		
居住誘導区域		



■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)

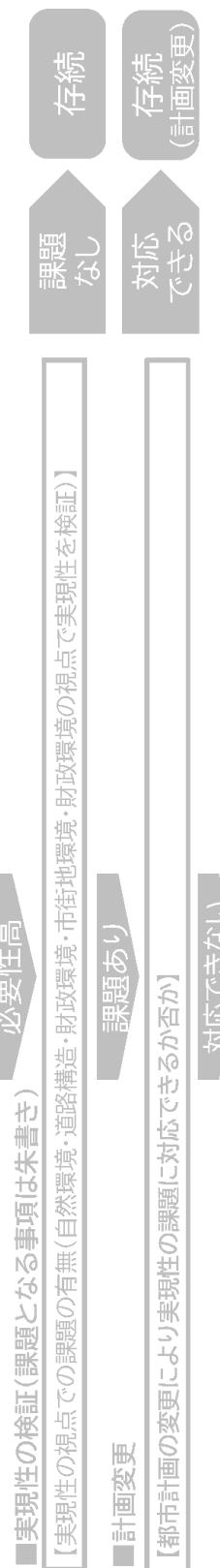
●交通機能	補助幹線街路として居住区域内の交通を処理し、都市幹線街路を補完する位置付けにあるが、長年整備未着手であることから計画見直し対象路線となつている(都市計画マスターープランより)。 交通機能面においては、上述①のことより、すでに計画幅員どおりの現道が整備済みであり、交通機能上の問題はないなどと判断する。
●都市防災機能	沿線に指定緊急避難場所に指定されている滝川第二小学校が存在しているが、現道により避難可能であり、都市防災機能面から今後の道路整備の必要性は低い。
●市街地形成機能	都市拠点や居住誘導ゾーンなどの周遊・滞留によるコミュニティ活動の活性化を図る位置付けがある(都市計画マスターープランより)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た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巣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。

【評価項目Ⅱ】 連續性・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。



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末広通線
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	本町区间
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

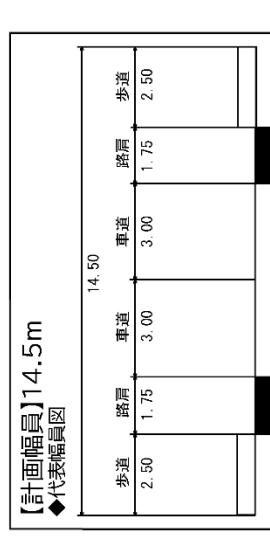
・当時の人口増加による市街地拡大の方針から、西大通と二丁目通を結ぶ補助幹線街路として昭和33年に当初決定。その後、立体交差を計画していたJR根室本線の運行本数や自動車交通量の減少を踏まえ、平成25年に高校通～二丁目通の区間を計画廃止

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年の計画整備時と比較しても交通量が減少傾向となつている。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も都市計画道路としての必要性は低く、全線廃止する。

都市計画決定区分	整備済み	未整備
同一路線	■	■
見直し対象区間(存続)	■	■
見直し対象区間(廃止)	■	■
他の路線	■	■
立地適正化計画	■	■
都市機能誘導区域	■	■
居住誘導区域	■	■

■ 廃止

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内部内の交通を処理、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・プランにより）。また、並行する大通か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、交通機能面から盤みても、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・プランにより）が、整備済み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ない状況にある。

【西一号通解説】に伴う検討事項

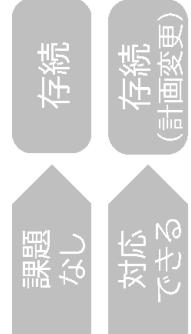
西一号通を廃止することにより、高校通・整備済みの終点部との都市計画道路ネットワークが損なわれるものの、高校通は大通以東と比較して大通以西区間の交通需要が低く、その傾向は今後も続く推計である。都市計画道路ネットワークの観点からも都市計画道路としての必要性が低いと言えることから高校通の大通以西区間については西一号通と併せて廃止とする。

【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。



10) 3·4·10 高校通

1. 都市計画決定の経緯	
件名	年月日
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

2. 計画沿線	
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	補助幹線道路

3. 沿線の立地	
・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道路として昭和33年に西小通線の名称で当初決定。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	
土地利用 (用途地域)	第1種住居地域、 商業地域
車線数	現況 2車線
交通容量(台/日)	将来(全整備時) 8,000
交通量(台/日)	1,170
混雑度	0.15
	2車線 8,000 1,170 0.15

