



滝川市  
都市交通マスタープラン  
概要版  
<素案>

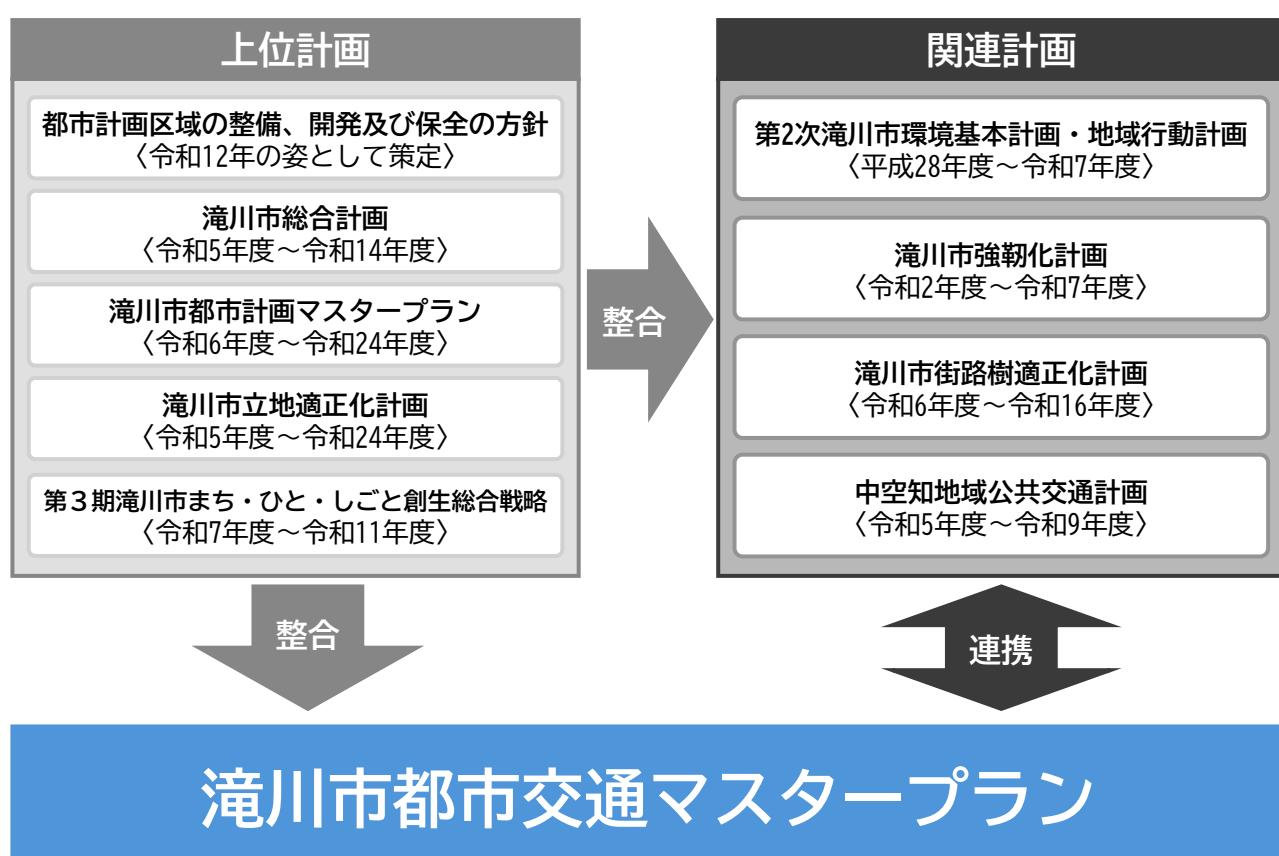
令和8年●月  
滝川市

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。

これら上位計画の改定を受け、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。

### ● 都市交通マスタープランの位置付け

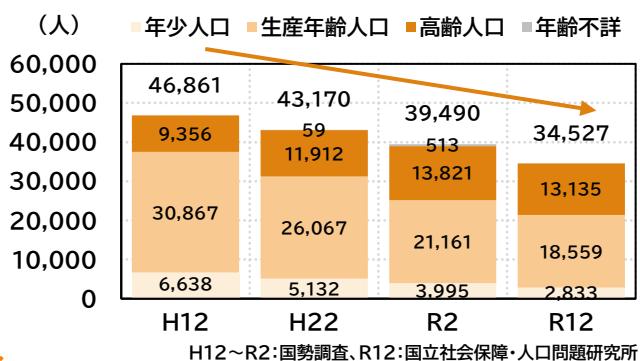


都市交通マスターplanの改定にあたり、基本方針、都市交通の将来像及び具体的な取組内容を定めるため、滝川市の社会情勢や、改定前の都市交通マスターplanで設定した目標の検証を行います。

### ● 人口・社会動態の状況

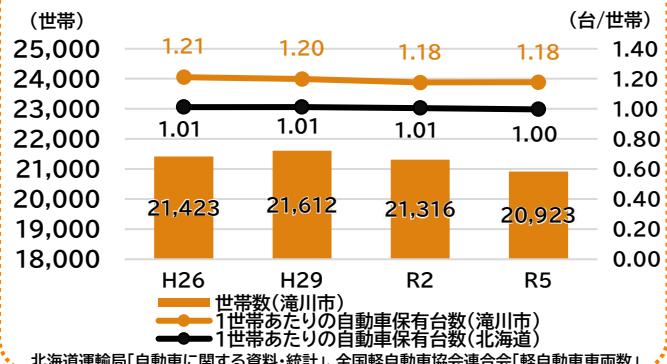
#### 人口変動

#### 人口減少・少子高齢化が進行



#### 移動の実態

#### 自動車保有台数は横ばい



#### 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

### ● 都市機能の状況

#### 滝川市の人口の7割超の人数が市内外へ日々流動

滝川市内の企業や学校へ通勤・通学する人 [総数 21,092 人]※従業地・通学地「不詳」で滝川市に常住する人数を含む。

#### 市外から滝川市へ通勤・通学する人

|       | 人       |
|-------|---------|
| 砂川市   | 1,176 人 |
| 新十津川町 | 783 人   |
| 赤平市   | 478 人   |
| 深川市   | 296 人   |
| 札幌市   | 220 人   |
| 芦別市   | 216 人   |
| その他   | 1,207 人 |

#### 滝川市在住で滝川市の中で通勤・通学する人

4,376 人

15,650 人

5,351 人

総務省「国勢調査」

#### 滝川市在住で市外へ通勤・通学する人

|       | 人       |
|-------|---------|
| 砂川市   | 1,586 人 |
| 新十津川町 | 815 人   |
| 赤平市   | 606 人   |
| 深川市   | 303 人   |
| 札幌市   | 302 人   |
| 芦別市   | 286 人   |
| その他   | 1,453 人 |

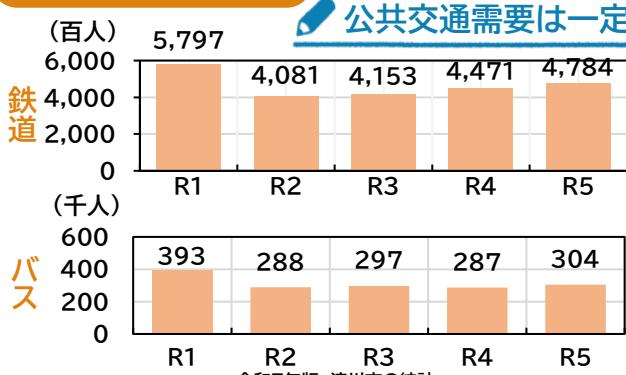
#### 課題

- ・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

### ● 既存交通の現状

#### 公共交通の利用状況

#### 公共交通需要は一定



#### 都市計画道路網の状況

#### 未整備の路線が存在

#### 凡例

- 行政区域
- 都市計画区域
- 整備済
- 未整備



#### 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

### ● 改定前の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示した3つの基本方針の検証を行います。

#### 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

##### 検証結果

- ・国道12号、38号は継続的な整備要望を行っている。
- ・道道の整備要望や、継続的な道道昇格要望を行っている。
- ・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。
- ・都市幹線街路のうち西二号通は整備済みとなり、三丁目通・一丁目通は未整備となっている。

##### 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

#### 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

##### 検証結果

- ・都市幹線道路のうち中心市街地の国道、道道は、歩道等がバリアフリー化された。
- ・交通結節点のうち、滝川駅から官庁通へと繋がる一帯の区域は、バリアフリー化を行った。
- ・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。
- ・電線類地中化は推進体制が構築できており、未整備となっている。

##### 課題

- ・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

#### 基本方針3 人と環境にやさしい交通体系

##### 検証結果

- ・バス利用者の利便性向上の取組として、バスロケーションシステムの導入等を実施している。
- ・江部乙地域は乗合タクシー等の検討、実証実験を行った。
- ・滝川駅及び駅前広場は、バリアフリー基本構想[滝川駅周辺地区]に基づきバリアフリー化した。

##### 課題

- ・利便性を考慮した公共交通網の維持

### ● 都市交通の交通体系

「滝川市都市計画マスターplan」で示した交通体系を踏襲し、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

##### (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)、東大通(国道38号)、西大通(国道451号)、滝新線(国道451号滝新バイパス)

##### (3)都市幹線街路

(中空知圏交流軸)

道道江部乙雨竜線、道道江部乙赤平線、(仮)道道滝川・新十津川線

#### ■ 都市内交通ネットワーク

##### (4)都市幹線街路

(都市環状軸)

東三号通・東大通・西大通・西二号通・三丁目通により構成される環状道路体系

##### (5)補助幹線街路

都市幹線街路を補完する役割を担う路線

##### (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

### ● 基本方針と3つの取組方針

「滝川市都市計画マスターplan」の分野別構想における交通体系の基本方針を踏襲し、基本方針と取組方針を定めます。

#### 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。

#### 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。

#### 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

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

- 国道12号について、事故対策事業及び4車線化の事業促進を引き続き要望する。
- 国道38号について、未整備区間の事業促進を引き続き要望する。

##### 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

- 道道江部乙赤平線について、未整備区間の事業促進を引き続き要望する。
- (仮称)道道滝川・新十津川線について、道道昇格を引き続き要望する。

##### 具体的な取組1-3 都市幹線街路の整備に向けた協議

- 三丁目通は、(仮称)道道滝川・新十津川線の一部として、道道昇格を引き続き要望する。

#### 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

- 都市計画道路で未整備区間を有する路線については、見直し方針を検討する。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から見直し方針を検討する。

##### 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

- 街路樹適正化計画に基づいて適切な維持管理を実施し、都市内道路景観の確保を図る。
- 電線類地中化について、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。

##### 具体的な取組2-3 多様な生活利便施設への移動円滑化

- 施設や道路配置、上位・関連計画における将来都市像の整備方針や、主要施設と位置づけている公共施設の整備方針を踏まえ、引き続きバリアフリーロード等の整備を必要に応じ検討する。

#### 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

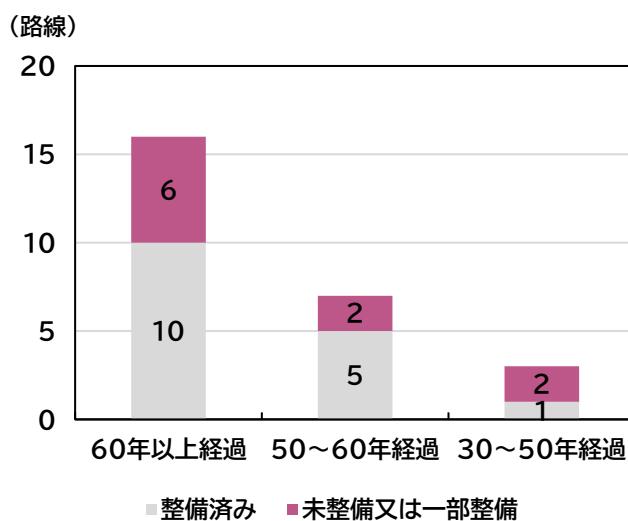
- 滝川市内線について、施策を必要に応じて検討し、持続可能な運行及び利便性向上を図る。
- 鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社の動向を注視し、沿線等自治体と連携した取組を推進する。
- 市内を運行する既存バス路線維持のあり方は、交通事業者と連携の下で継続的に検討する。
- 江部乙地域については、令和8年9月を持って廃止予定の滝深線の代替交通手段を検討する。

### ● 見直しの目的

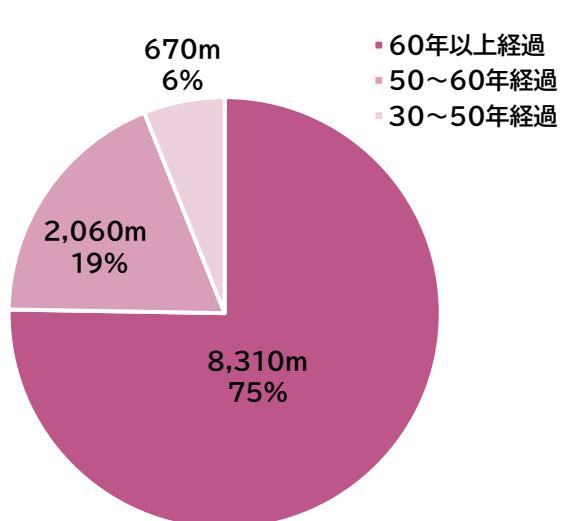
滝川市では北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、都市計画決定後長期にわたり未整備となっている都市計画道路について、現状における課題とこれからの滝川市の将来都市像に沿った計画道路網となっているかを総合的に点検・検証し、「存続」、「変更」または「廃止」、「検討継続」の方針を策定します。

### ● 都市計画道路の現状と課題

＜計画経過年数ごとの整備状況＞



＜長期未整備区間の延長割合＞



滝川市の都市計画道路全26路線のうち、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、延長は約11kmとなっている

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し、見直し方針の策定が必要

### ● 都市計画道路見直しの進め方

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、以下の流れで検討を進め、見直し方針を策定しました。

見直し路線の抽出

見直しの方向性の検討

道路網全体の検証

見直し方針の策定・手続き等

#### <第1段階>

##### ★ 見直し対象路線(区間)の抽出

都市計画運用指針に基づき、見直し対象となる路線を定める。

#### <第2段階>

##### ★ 必要性の検証

現状整理・整備課題・道路機能・連続性や配置バランス等から総合的に判断

##### ★ 実現性の検証

自然環境・道路構造・社会情勢・財政等から検討

#### <第3段階>

##### ★ 見直しの方向性の検討(見直し変更の区分)

**存続**  
現状のまま存続すべき路線

**存続(変更)**  
幅員等を変更した上で存続すべき路線

**廃止**  
廃止すべき路線

**検討継続**  
検討を継続すべき路線

#### 【第4段階】

##### ★ 道路網全体の妥当性を検証

見直しの方向性を考慮した道路網で交通量や道路網密度を検証

#### 【検証・評価】

交通量や道路網密度に妥当性がない場合、【第3段階】へ戻る

##### ★ 見直しの方向性(見直し方針案)

見直し対象路線の存続、変更、廃止等の方針素案を策定

方針原案作成・パブリックコメント等(市)

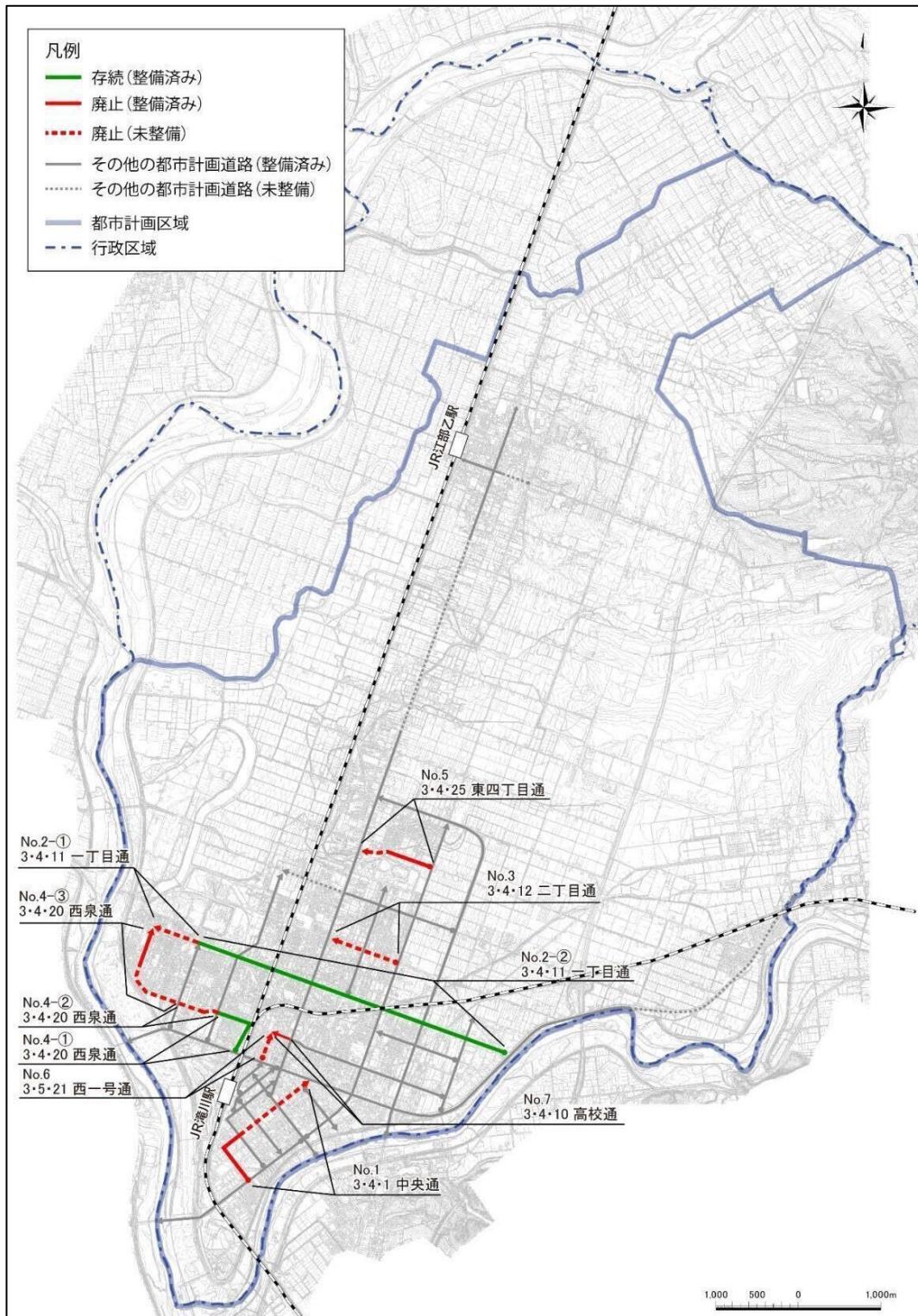
「滝川市都市計画道路の見直し方針」の策定(市)

都市計画変更の手続き等(市)

### ● 見直し方針の決定(見直し方針図)

未整備又は一部未整備の都市計画道路10路線のうち、3章の具体的取組において国や道に整備要望を実施することとした路線を除いた路線を見直し対象路線とし、見直しを行うにあたっては、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み区間と未整備区間に分けて検討を行いました。

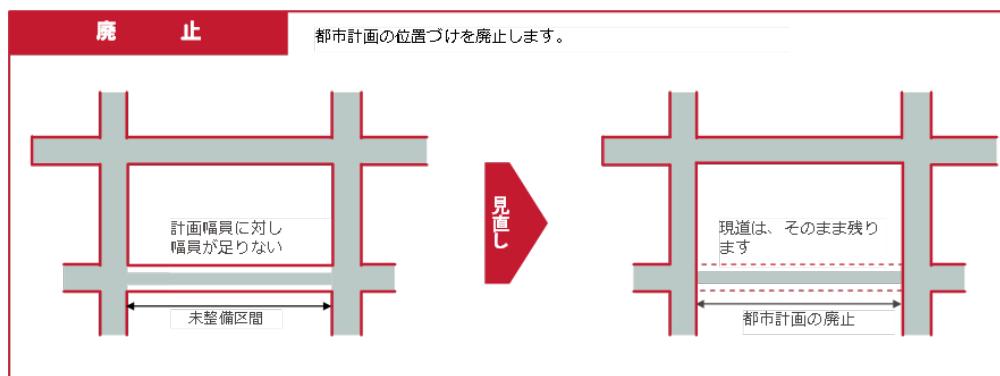
また、区間分けした見直し対象路線については、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本に、必要性及び実現性の検証や、道路網全体の妥当性の検証を行い、その結果を踏まえて以下の通り都市計画道路の見直し方針案を策定しました。



## 都市計画道路の「廃止」について

都市計画道路とは、将来のまちづくりにおいて都市の骨格を形成するため、都市計画法に基づいて、幅や延長、形等をあらかじめ計画で定める道路のことです。

滝川市都市交通マスターplanにおける都市計画道路の「廃止」とは、こうした道路の計画を廃止することを指し、現在ある道路がなくなったり、通行できなくなったりすることではありません。



都市計画道路の「廃止」イメージ図

## ● 見直し方針の決定(見直し方針案)

以降で示す「存続」、「廃止」が示す意味は以下のとおりです。

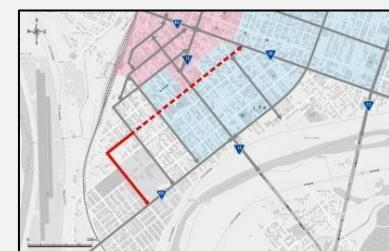
**存続** … 現行のまま都市計画道路としての位置付けを存続する。

**廃止** … 都市計画道路としての位置付けを廃止するが、現道は残る。

**〈No.1〉 3・4・1 中央通(計画幅員20.0m 延長1,820m) ▶ 廃止**

【検証に基づく検討結果】

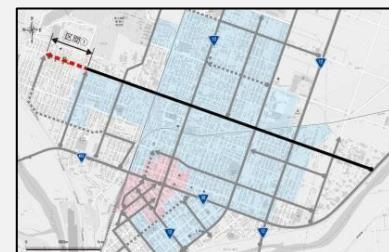
市の中心を縦貫する街路だが整備済の周辺街路が都市計画道路ネットワークを形成しており、当初期待された防火帯としての役割やシンボルロードの意味合いも薄れることから都市計画道路の必要性は低く、全線廃止とする。



**〈No.2-①〉 3・4・11 一丁目通(計画幅員14.0m 延長480m) ▶ 廃止**

【検証に基づく検討結果】

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。



## ● 見直し方針の決定(見直し方針案)

〈No.2-②〉 3・4・11 一丁目通(計画幅員14.0m 延長4,090m) ▶ 存続

## 【検証に基づく検討結果】

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。

〈No.3〉 3・4・12 二丁目通(計画幅員18.0m 延長910m) ▶ 廃止

## 【検証に基づく検討結果】

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。

〈No.4-①〉 3・4・20 西泉通(計画幅員16.0・14.0m 延長820m) ▶ 存続

## 【検証に基づく検討結果】

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の必要性は高く、区間①(起点側整備済区間)を存続とする。

〈No.4-②〉 3・4・20 西泉通(計画幅員16.0・14.0m 延長520m) ▶ 廃止

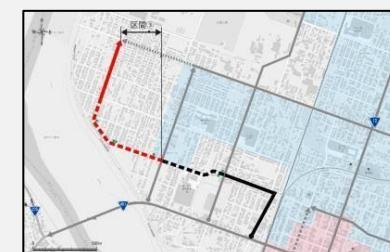
## 【検証に基づく検討結果】

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。

〈No.4-③〉 3・4・20 西泉通(計画幅員16.0・14.0m 延長1,190m) ▶ 廃止

## 【検証に基づく検討結果】

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。



## ● 見直し方針の決定(見直し方針案)

〈No.5〉 3・4・25 東四丁目通(計画幅員14.0m 延長840m) ▶▶ 廃止

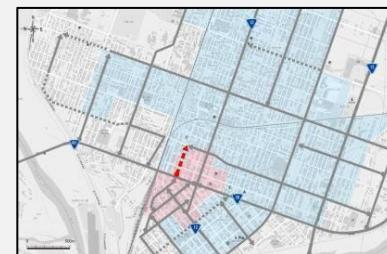
## 【検証に基づく検討結果】

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。

〈No.6〉 3・5・21 西一号通(計画幅員14.5m 延長660m) ▶▶ 廃止

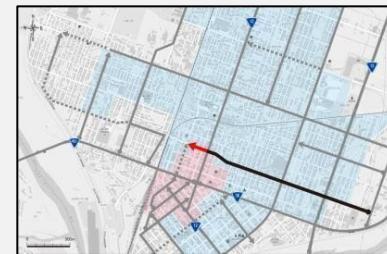
## 【検証に基づく検討結果】

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。

〈No.7〉 3・4・10 高校通(計画幅員18.0m 延長260m) ▶▶ 廃止

## 【検証に基づく検討結果】

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。



## ● 都市交通の将来像(都市計画道路見直し後)

都市計画道路の見直し方針を踏まえた、滝川市の都市交通の将来像は以下の通りです。

