

# 2

## 現状と課題

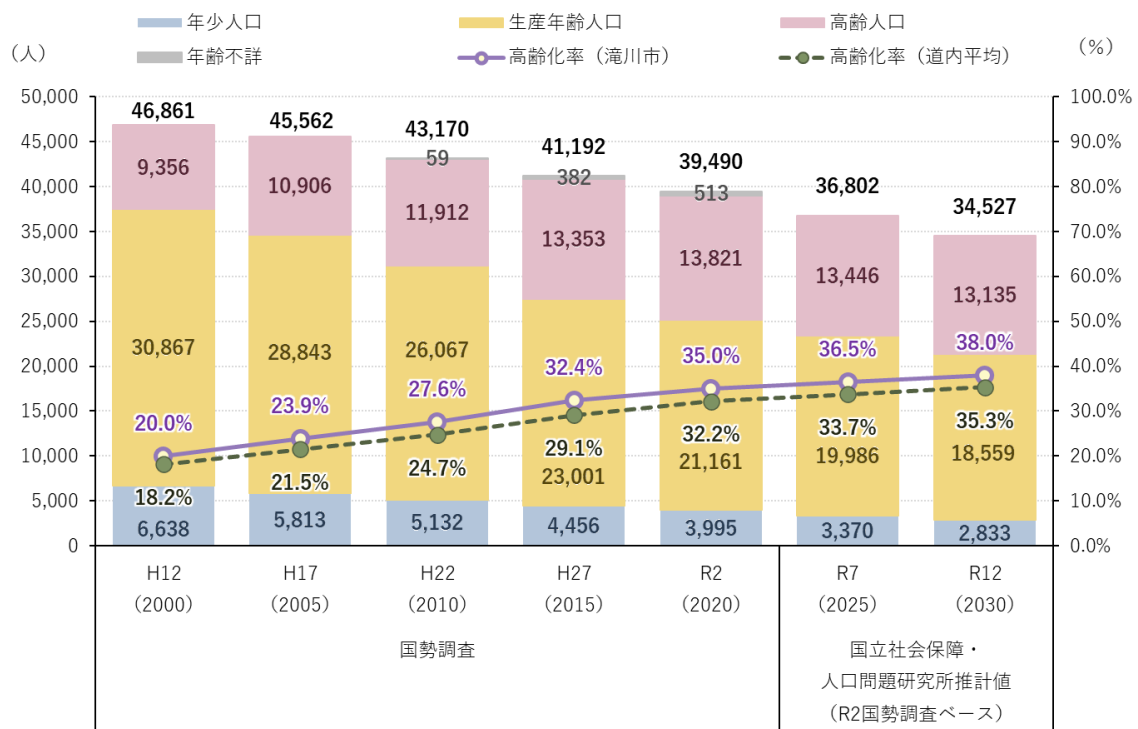
## 2-1 都市交通を取り巻く現状と課題

都市交通マスタープランの改定にあたり、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プラン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、都市交通マスタープランが策定された平成23年以降も減少が続いており、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）。



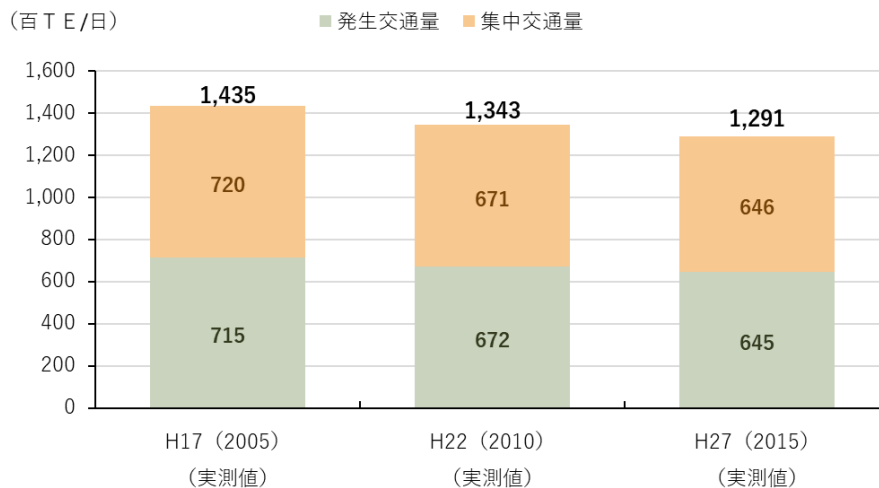
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（令和5(2023)年推計）」

図 2-1 年齢階層別人口の推移

## (2) 移動の実態

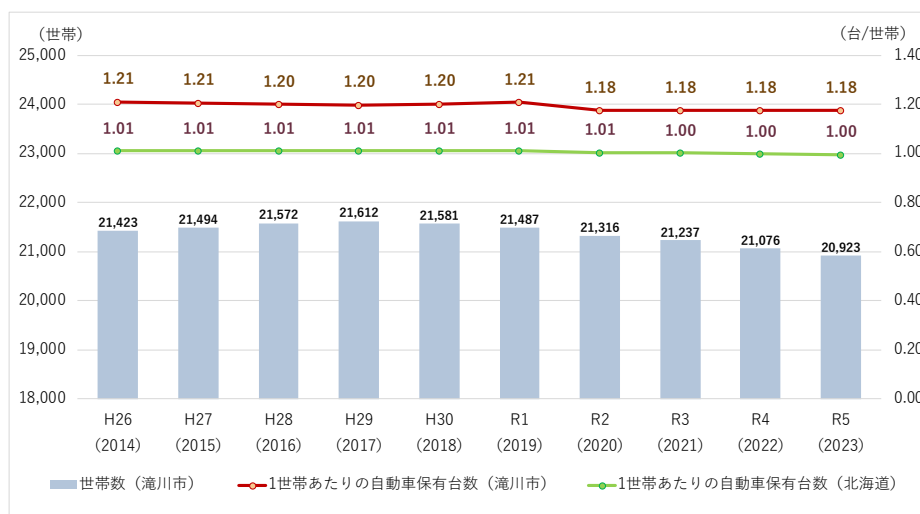
滝川市の発生集中交通量は平成27年で1,291百T.E/日<sup>※1</sup>であり、人口減少の進行に伴って交通需要も近年減少傾向にあります(図2-2)。

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)。



出典:国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」

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

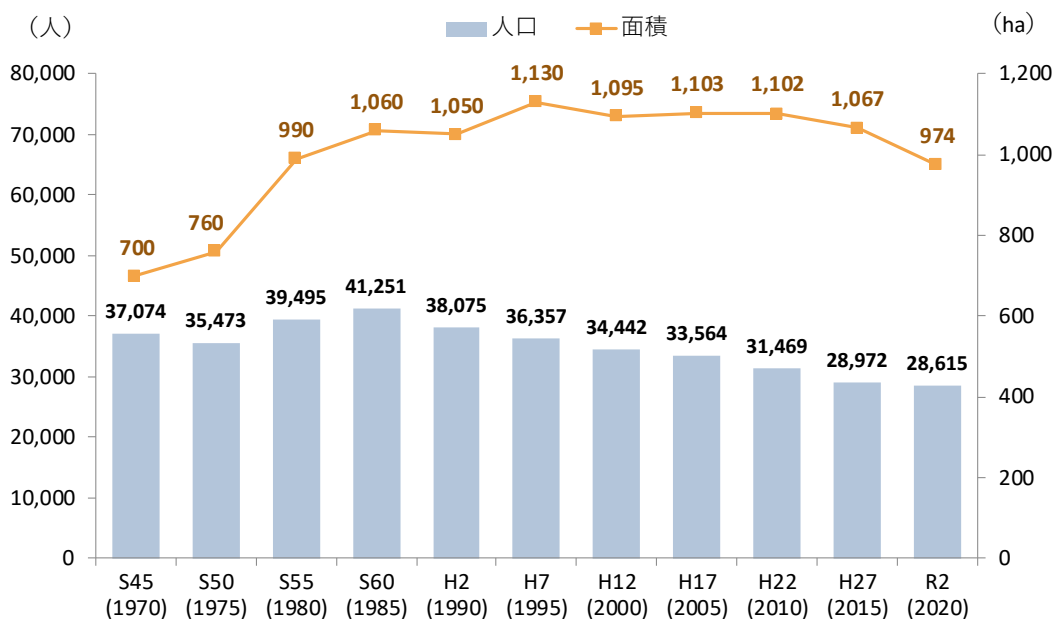
- ・ 人口減少下においても持続可能な既存ストックを活用した道路網の検討

<sup>※1</sup> 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

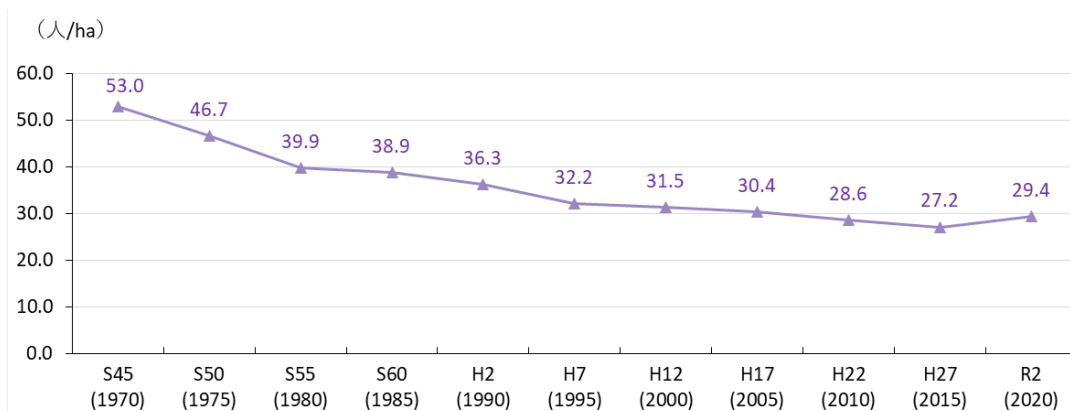
### (1) 人口集中地区 (DID) の推移

DID<sup>※2</sup>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



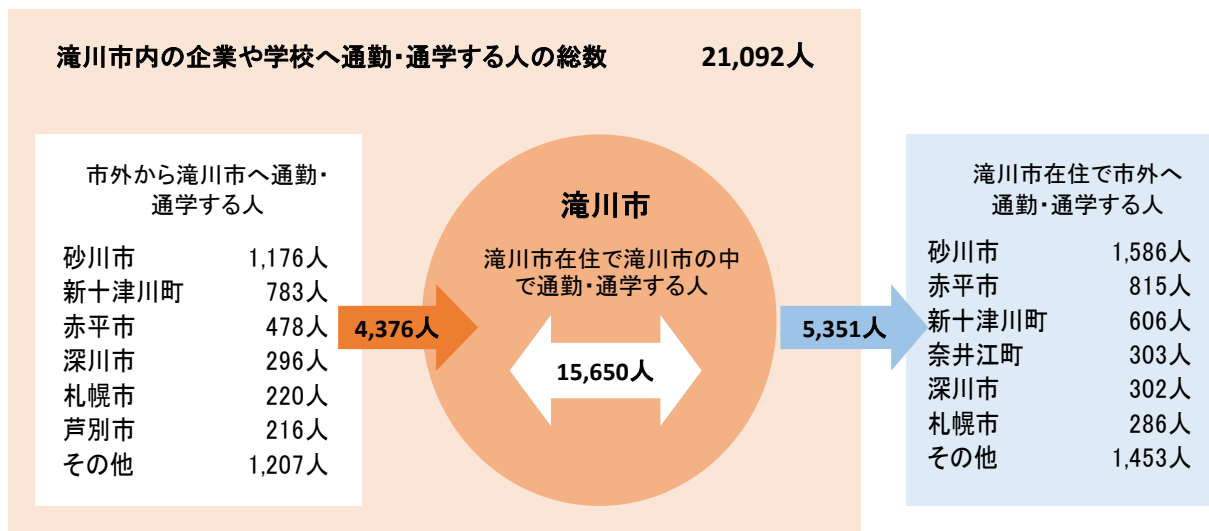
出典:総務省「国勢調査」

図 2-5 DID 地区の人口密度の推移

※2 人口集中地区 (DID) : 1km<sup>2</sup>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・通学の状況を見ると、滝川市に立地する企業や学校へ通勤・通学する人の総数<sup>※3</sup>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・通学流動

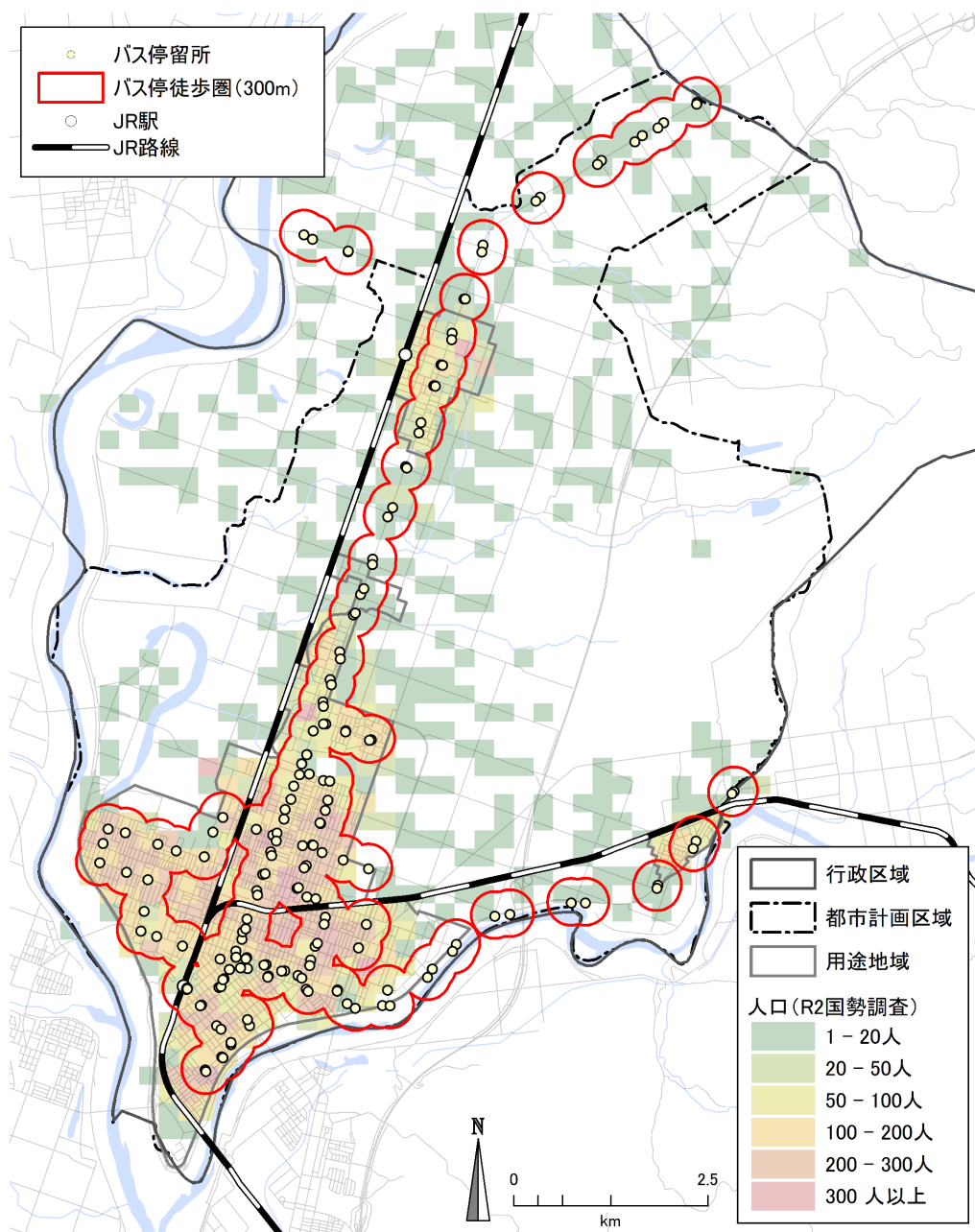
課 題
・ 市内外の通勤・通学の利便性を確保するための広域的な道路網及び公共交通ネットワークの検討

※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）。



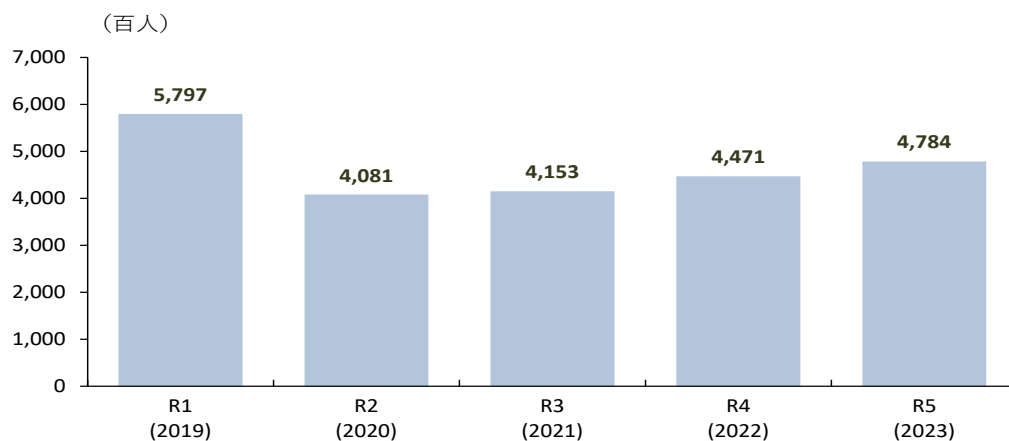
出典:総務省「国勢調査」、国土交通省「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」

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)。



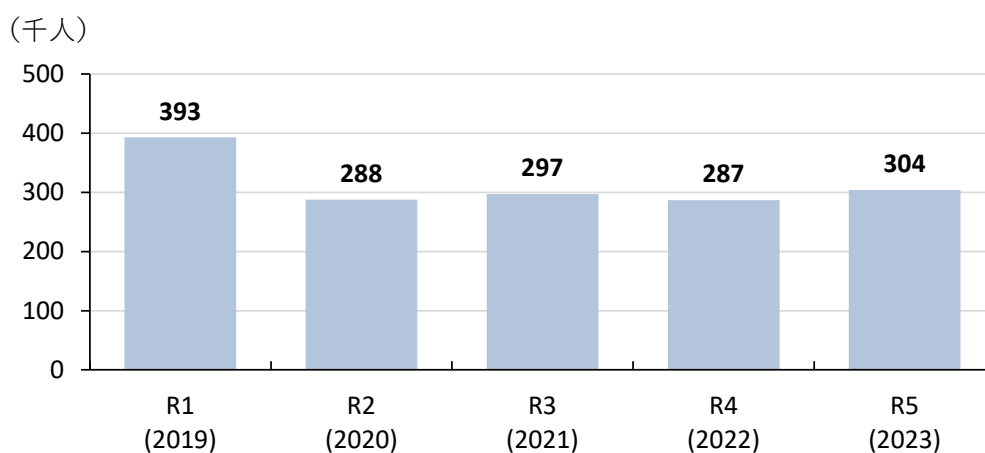
出典:令和7年版 滝川市の統計

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



### 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見ると、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）。

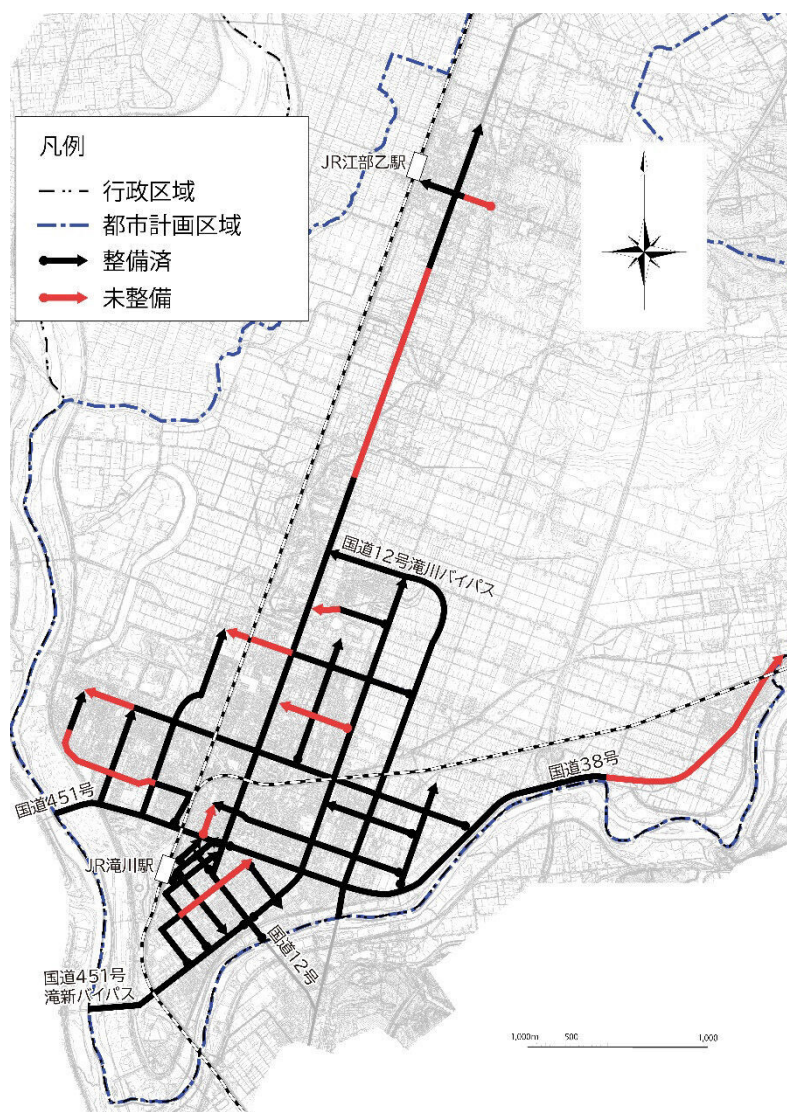


図 2-11 都市計画道路の整備状況

#### 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> <p>・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。</p>
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> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・(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。</p>
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> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
<p><b>課 題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道、道道の道路管理者への整備要望の継続</li> <li>・ 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</li> </ul>	

## (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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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"> <li>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。</li> </ul>
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーに配慮した道路整備の検討</li> <li>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</li> </ul>

### (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	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
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	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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	<p>【検証結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>課 題</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性を考慮した公共交通網の維持</li> </ul>	