

2) 道道江部乙赤平線

滝川市江部乙町と赤平市を結ぶ都市幹線街路であり、東大通（国道38号）に接続し、国道が万が一不通した際の代替ルートとしての役割を担います。また、丸加高原健康の郷にアクセスする観光上重要な路線となっており、円滑な移動と安全性の確保を図ります。

- ・都市計画決定区間（国道12号交点～東一線通交点）の整備

3) (仮)新十津川・滝川・赤平線

新十津川町、滝川市、赤平市と中空知圏の市町村間を東西にネットワークする重要な路線であり、物流、観光のほか、新十津川町、赤平市の住民の日常生活における滝川市へのアクセス道路としての役割を担い、適切な整備と維持管理を推進します。

- ・道路体系の位置づけ変更（道道への昇格を関係機関に要望）

特殊道路（道道深川砂川自転車道）

石狩川の豊かな自然環境をより広域の住民が享受し、観光、レクリエーション等により深川市、砂川市を結ぶ重要な路線です。また、自転車・徒歩による広域的な移動を促進し、環境にやさしい都市の形成を促進する都市基盤として重要な役割を担います。

- ・道道深川砂川自転車道の未整備区間の整備、開通（北海道への要望）

4-3-2. 都市内交通ネットワーク

(1) 基本的考え方

都市幹線街路に都市形成の骨格をなす「都市環状軸」を位置づけ、都市内の移動の円滑化、居住区域の交通集散、宅地へのアクセスなど、都市幹線街路、補助幹線街路、区画道路における役割分担と補完関係を適切に設定し、都市形成と都市活動の円滑化を図ります。

(2) 整備方針

都市幹線街路（都市骨格軸）

都市内移動の円滑化を図るとともに、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）、三丁目通、西二号通からなる環状の道路体系を「都市環状軸」と位置づけ都市の骨格を形成し、沿道周辺の土地利用の誘導を図るとともに、都市内の公共交通の利便性を高め、自動車に依存しない「エコ・コンパクトシティ」の実現に向けて重要な役割を担います。

- ・都市環状軸沿道に生活利便施設、公共施設、共同住宅等の土地利用を誘導
- ・周辺市街地へのアクセス性向上（駐車場、駐車帯・停車帯、バス停等の整備）
- ・公共交通の主要路線の誘導
- ・自転車、歩行者ネットワークの形成
- ・コミュニティ街区内の「軸」として位置づけ、街区内のコミュニティ関連施設等を集約化

補助幹線道路

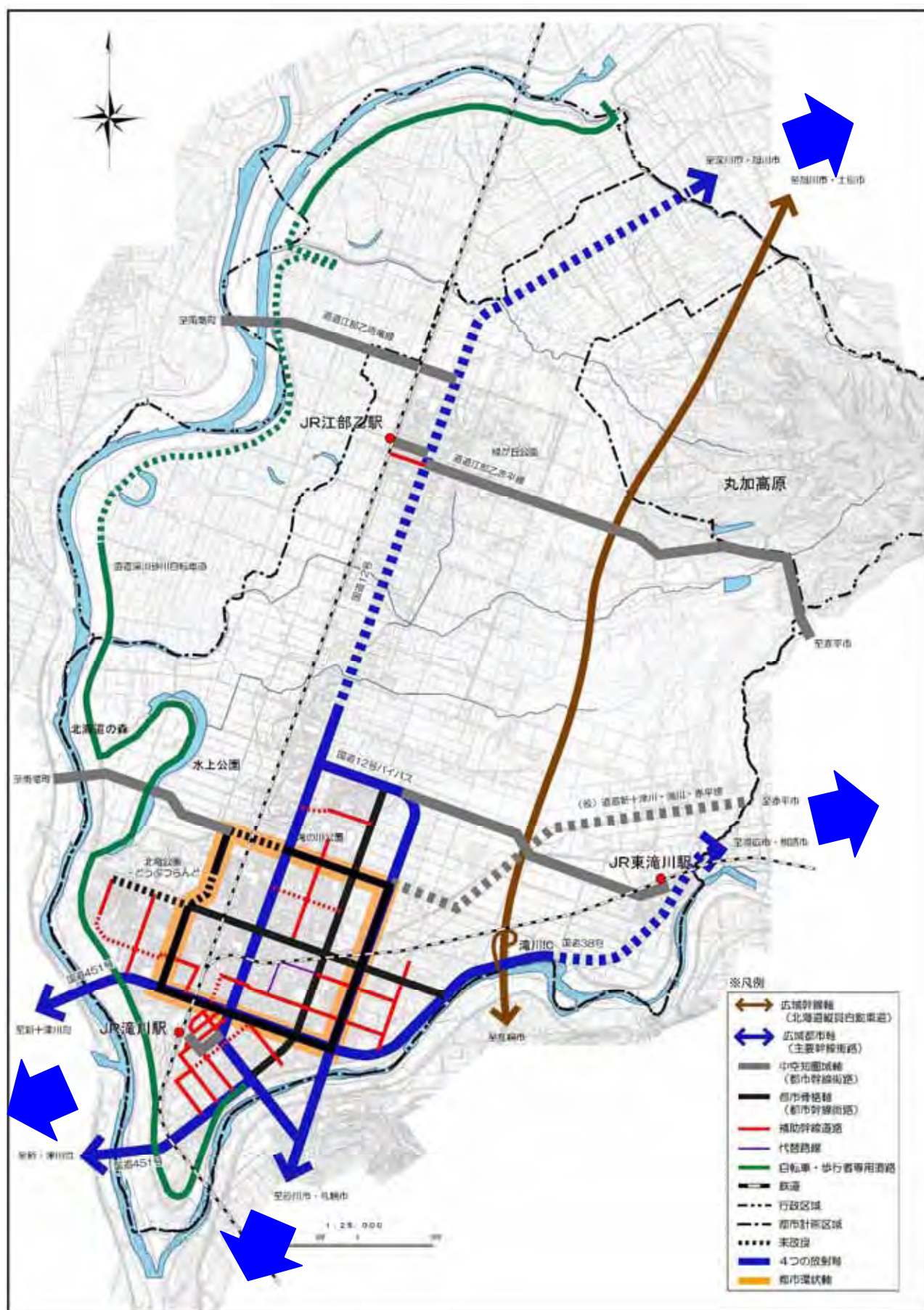
居住区域内の交通を集散し、都市幹線街路を補完する役割を担います。また、自転車・徒歩による移動を支え、中心市街地内、コミュニティ街区内などの周遊、滞留によりコミュニティ活動の活性化を図ります。

- ・ 歩行空間の整備
- ・ 中心市街地、コミュニティ街区内の周遊ルート、滞留空間の形成（広場、緑地等）

区画道路

居住区域内の宅地へのアクセス性を高め、より市民生活に密着した道路空間を形成するとともに、一部の路線について、補助幹線街路を補完する役割を担います。

道路体系方針図



4-3-3. 都市計画道路の見直し方針

(1) 基本的考え方

コンパクトな都市づくりを支える交通体系を構築するため、都市計画道路の各路線の役割を明確にしたうえで、既存の道路基盤を有効に活用することを重視し、都市づくりに関する多様な視点から、整備すべき道路、維持すべき道路などを検討し、都市計画道路の見直しを行います。

(2) 見直し方針

「4つの放射軸」「都市環状軸」に位置づけられた主要幹線街路、都市幹線街路は存続し、補助幹線道路（一部都市幹線道路含む）は路線の必要性、将来交通量、要する事業費、造成事業の難易等の整備に当たっての課題を勘案し、以下の図の流れに沿って、存続、変更、廃止（都市計画決定の中止）を判断します。

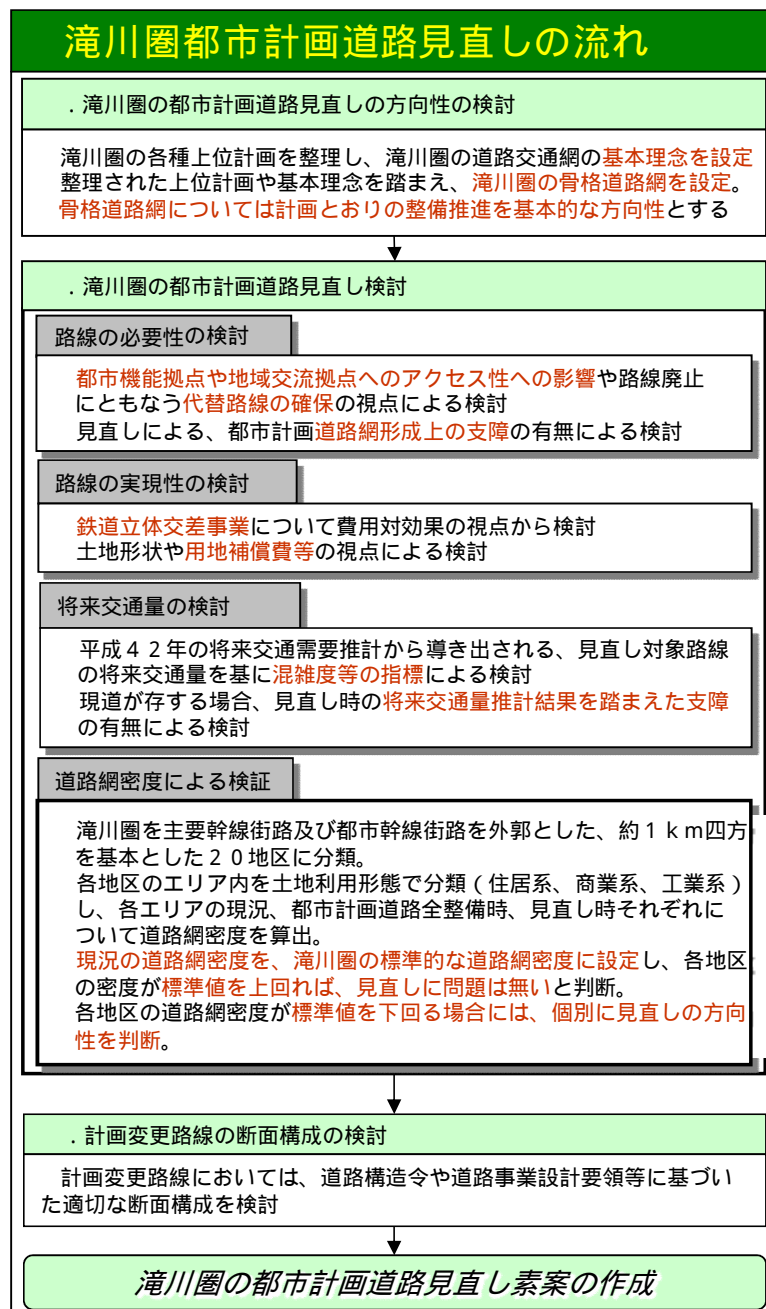


図 4.4 滝川圏都市計画道路見直しの流れ / 資料：滝川都市計画道路見直し検討協議会資料

考慮事項

- ・安全性と環境の調和などを考慮
- ・各交通手段が適切に役割分担し土地利用のあり方と一体となるよう総合的に検討
- ・都市交通におけるニーズの高度化・多様化に対し、情報化社会に対応したマネジメントを含め総合的な視点で交通施設の整備を検討

判断基準

- ・見直し対象とする都市計画道路は、計画決定後30年以上未着手で、今後10年以内に事業着手する見込みのない区間を基本とする
- ・計画決定後30年未満の路線であっても沿線の土地利用との一体的な見直し等を踏まえ、全面見直しを行う
- ・両市町の都市計画道路は、道路網としての検討を行った上、以下のフロー図に従って必要性や変更理由を明らかにする

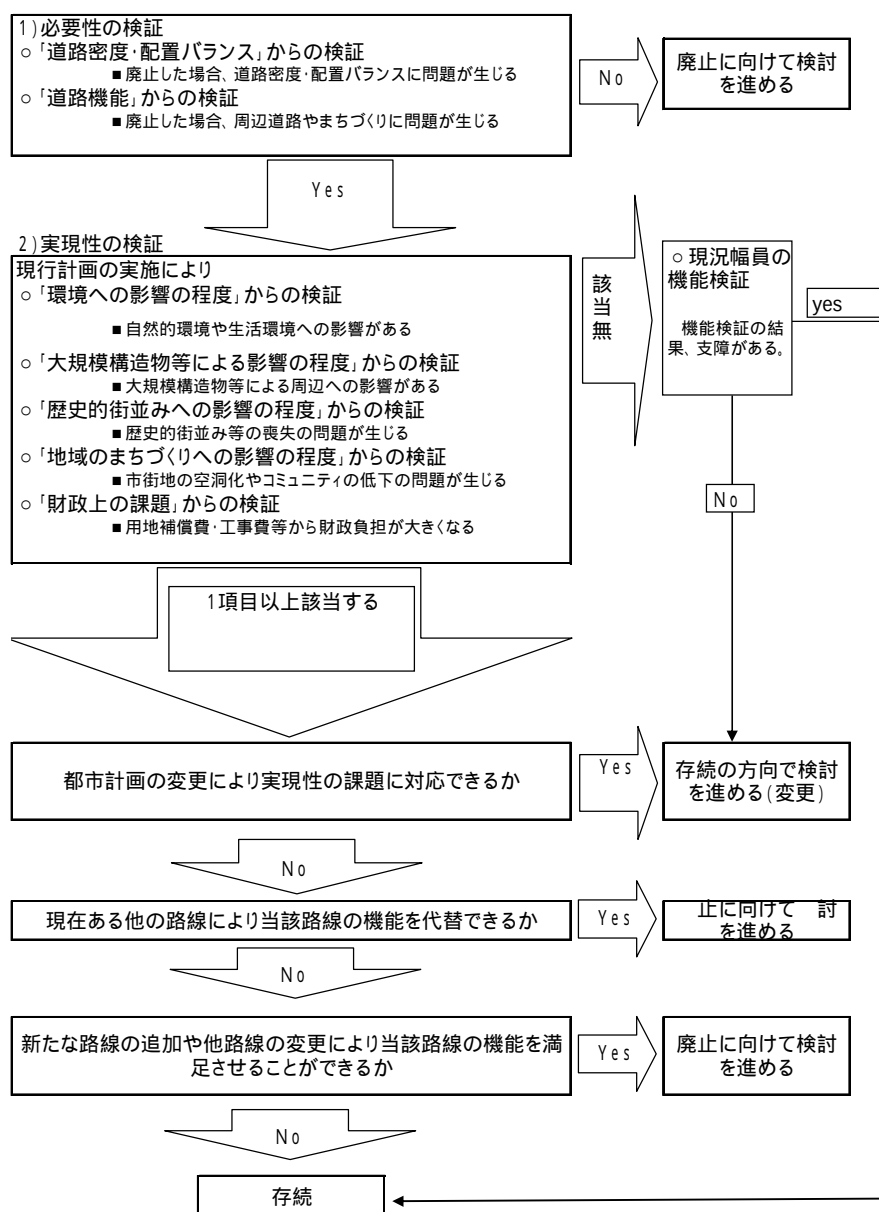


図 4.5 都市計画道路見直し検討フロー / 資料：滝川都市計画道路見直し検討協議会資料

(3) 見直しの経緯

平成20年度 交通量調査(北海道)
 滝川都市計画道路見直し検討協議会(第1回、第2回)
平成21年度 滝川都市計画道路見直し検討協議会(第3回、第4回)
 滝川都市計画道路見直しに係る報告書作成
平成22年度 都市交通マスタープラン策定、都市計画変更に係る地元説明
平成23年度 都市計画変更に係る地元説明、都市計画変更手続
平成24年度 都市計画決定(変更)

(参考) 滝川都市計画道路見直し検討協議会 委員名簿

【会 長】	札幌大学大学院経営研究科 教授	千葉 博正
【副会長】	空知ハイヤー協会(滝川地区) 副会長	高木 敏行
	北海道中央バス株式会社空知事業部 部長	久保田勝利
	札幌地区トラック協会滝川支部 支部長	福家 幹夫
	札幌地区トラック協会滝川支部 前支部長	堀松 茂
	札幌地区トラック協会滝川支部新十津川地区	菅原 盛雄
	北海道札幌土木現業所滝川出張所 次長	佐久間 崇
	北海道札幌土木現業所滝川出張所 前次長	宮野 隆行
	滝川警察署交通課 課長	重共 英俊
	滝川市町内会連合会連絡協議会 会長	泉田 千一
【監 査】	新十津川町行政区長会 会長	吉田 邦男
	滝川建設協会建設委員会 副会長	神部 俊克
	北海道建築士会空知支部滝川分会	渡邊 園絵
【座 長】	滝川市建設部 部長	大平 正一
【前座長】	滝川市建設部 前部長	岡部 豊
【副座長】	新十津川町建設課 課長	岩井 良道

(4) 整備方針

(1)～(3)をふまえて検討を行った見直し方針は以下の図のとおりである。

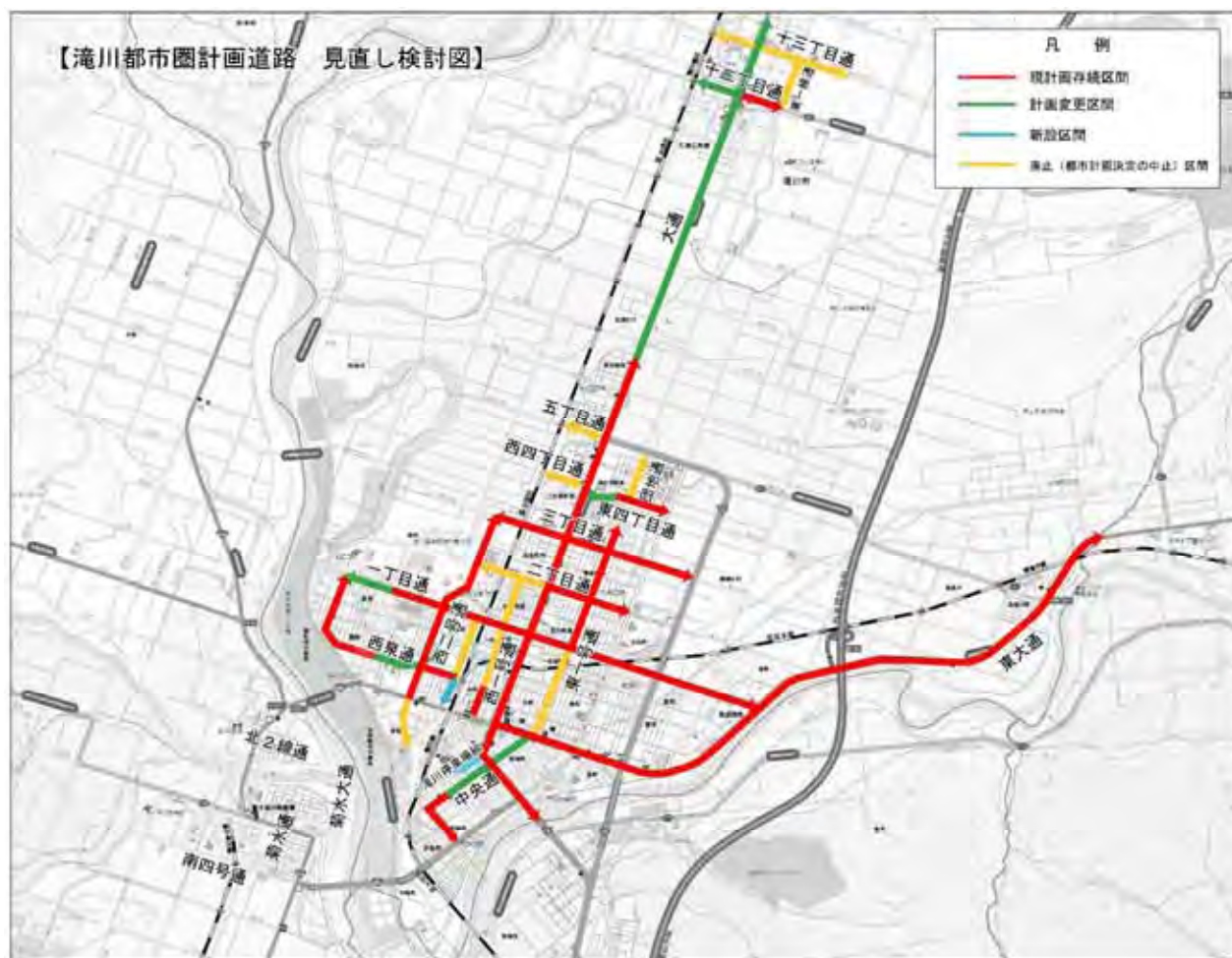


図 4.6 都市計画道路見直し案 / 資料：滝川都市計画道路見直し検討協議会資料

(5) 整備計画

滝川市の都市計画道路については、4-3 道路体系の施策の実現を図るため、都市計画道路の見直しを行い、「滝川市都市計画マスタープラン」同様、新たに 20 年後の交通網の将来像を示すとともに、広域交通ネットワーク及び都市内交通ネットワークの形成に向けた目標（整備計画）年次を平成 32 年とし、必要に応じて見直しを行います。

また、都市計画道路の整備に当たっては、都市計画決定（変更）後、地域の現況等を考慮し、優先度や選定基準等を判断しながら整備プログラムを作成し、計画的な整備を図ります。

■ おおむね 10 年以内に整備着手を目指す都市計画道路

- ・ 大通（国道 12 号 北滝の川～江部乙町十三丁目区間）
- ・ 十二丁目通（道道江部乙赤平線）
- ・ 二丁目通（黄金町東～国道 12 号交点区間）
- ・ 西二号通（泉町区間）
- ・ 西泉通（西二号通～扇町区間）
- ・ 三丁目通（国道 12 号交点～泉町区間）

■課題を検証し整備着手を目指す都市計画道路

- ・東大通（国道 38 号 東滝川区間）
- ・中央通（花月町～明神町区間）
- ・一丁目通（泉町区間）
- ・西一号通（本町区間）

その他未整備区間については、都市計画の見直し、財政状況、整備手法を含め整備の方向性について検討し、早期に地域との合意形成を図ります。

4-4.公共交通の施策

（１）基本的考え方

今後の「エコ・コンパクトシティ」の実現に向けて公共交通は重要な要素となり、公共交通軸に都市機能の集約を図り、暮らしやすい都市づくりを目指します。

また、環境の側面では二酸化炭素の抑制に寄与し、コンパクトな都市の側面では都市生活における利便性を高めます。そのため、既存の公共交通の維持・活用、多様な交通手段の確保など、公共交通の利用促進、利便性向上を推進します。

（２）整備方針

鉄道

道内主要都市を結ぶＪＲ根室本線、ＪＲ函館本線の２本の鉄道は、滝川市内の３つのコンパクトタウンを結ぶ重要な移動手段でもあり、利用者の利便性向上と滝川駅等を交流拠点として市内外の多様な交流を促進します。また、二酸化炭素の排出が最も少ない移動手段であることから、さらなる利用促進を図ります。

- ・駅舎の改築（滝川、江部乙、東滝川）
- ・駅前広場の整備（滝川、江部乙、東滝川）
- ・パークアンドライドの推進のための駐車場整備
- ・ＤＭＶ（デュアル・モード・ビークル）(図 4.8 参照)の導入検討など、新たな公共交通システムの検討促進（根室本線、函館本線、丸加高原を結ぶ循環ルートなど）

列車が走るための軌道と自動車が走るための道路の双方を走ることが出来る車両のこと



図 4.7 DMV / 資料：JR 北海道

バス

バスは、都市内外を結ぶ公共交通の中心的役割を担っており、また、路線バスは、「エコ・コンパクトシティ」の基軸となります。そのため、新たな都市構造に適合したバス網の再編を促進し、バス利用者の増加を図るためにさらなる利便性向上を進めます。また、停留所はコミュニティ街区内の身近な交流拠点として必要に応じて整備を行い、地域コミュニティの維持、再構築に寄与するものとします。

- ・ 民間バス会社のバスサービス水準の維持・確保に関する検討
- ・ 既存民間バス路線の維持、ダイヤ・路線の見直しに関する民間への要望
- ・ バスの低床化の促進
- ・ コミュニティ拠点内のバス停留所の整備

新たな公共交通

都市の環境負荷低減、高齢化への対応において、より市民に身近な移動手段として、既存の鉄道、バス交通に加えて新たな公共交通の導入を検討します。

- ・ コミュニティバス、乗り合いタクシーの導入
- ・ スクールバス、病院専用バス等の多目的な利用
- ・ 地域内での高齢者の移動支援の仕組みづくり
- ・ カーシェアリングの導入
- ・ 公用車をはじめとするエコカーの導入促進
- ・ 自動車規制エリアの導入検討

4-5. 自転車・歩行者交通

(1) 基本的考え方

環境負荷低減、高齢化社会への対応、コミュニティ形成において、歩いて日常の利便施設へアクセスできるなど自転車・歩行者交通は重要な要素となります。そのため、自転車・歩行者ネットワークの形成、歩行空間のバリアフリー化、歩行空間とコミュニティ空間の一体整備など、自転車・歩行者交通の充実を図ります。

(2) 整備方針

- ・都市幹線街路における歩行者道の整備
- ・歩道のバリアフリー化の促進、ユニバーサルデザインの検討(図 4.9 参照)
- ・広場、休憩所の整備
- ・地域に適した道路整備水準の検討(道路構造令の地方裁量)
- ・駐輪場の整備

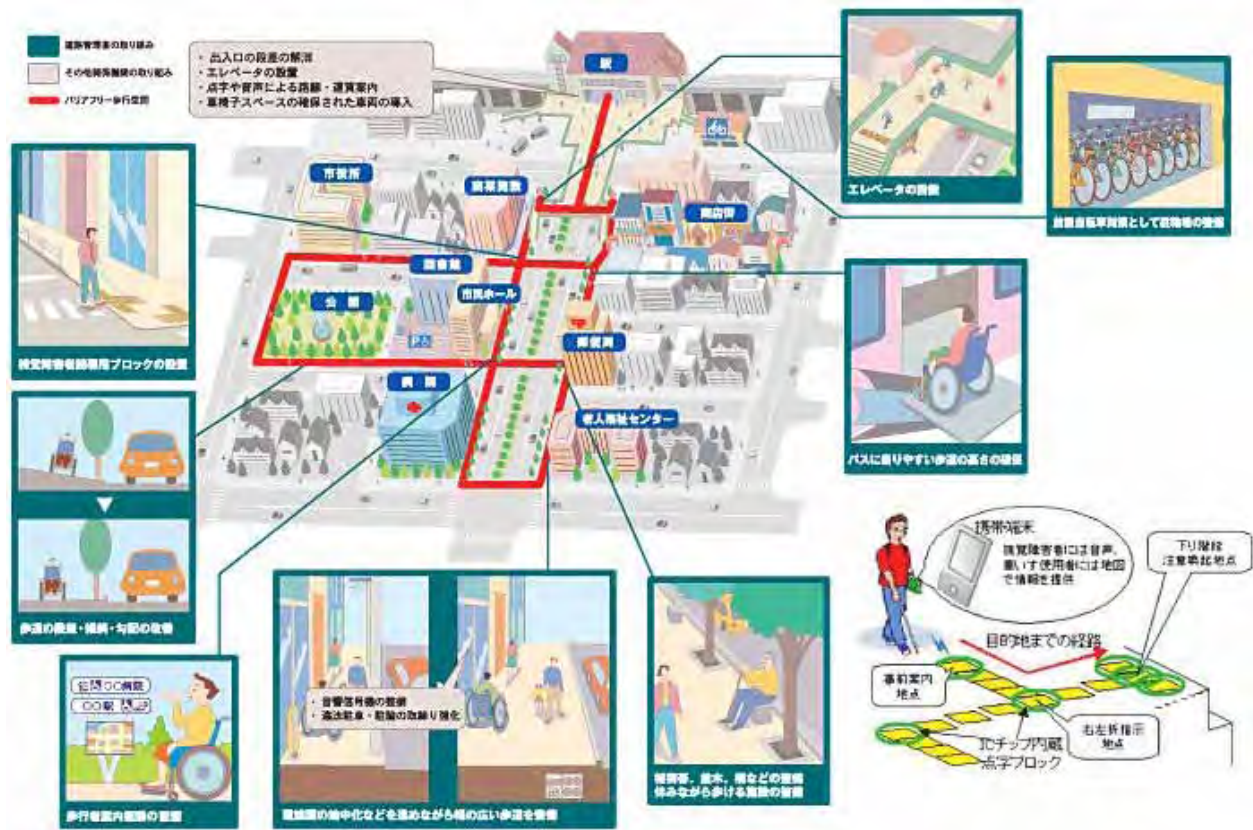
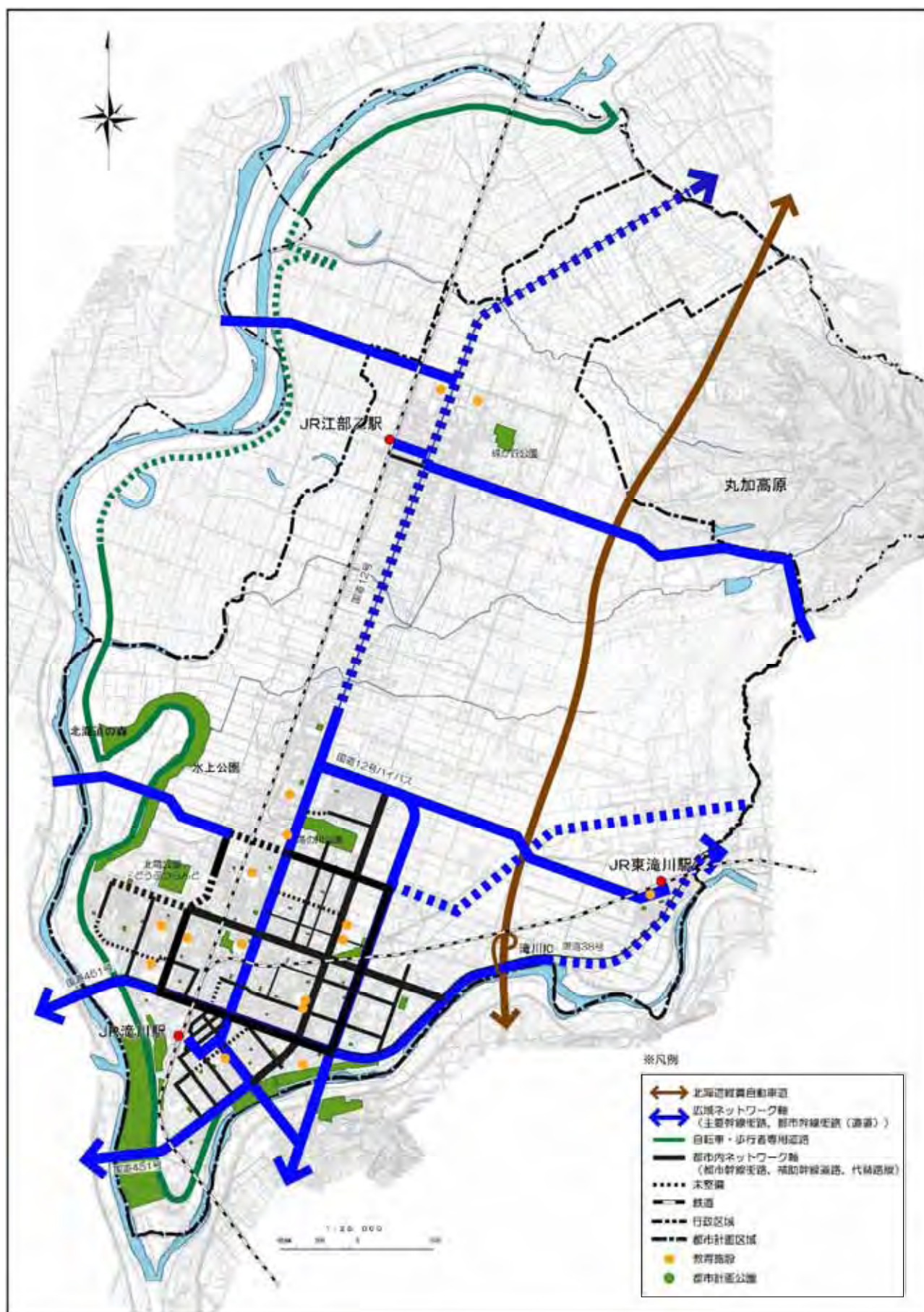


図 4.8 歩道のバリアフリー化、ユニバーサルデザインのイメージ / 資料：国土交通省中部地方整備局HP

自転車・歩行者ネットワーク整備方針図



4-6.道路景観

(1) 基本的考え方

滝川市を特徴づける4放射1環状の都市軸を中心とする道路景観の体系を位置づけ、周囲の田園景観や自然景観に調和するように、街路樹等の整備や沿道の建築物・広告等の景観マネジメントを行います。

(2) 整備方針

- ・街路樹の整備
- ・緑化樹等配布事業
- ・広告・看板類の規制誘導
- ・電線類の地中化

4-7.道路の維持管理

(1) 基本的考え方

コンパクトな都市づくりの方向性に基づき、舗装や橋梁、附帯施設の維持管理、冬期の除雪など、道路の役割に応じた適切な維持管理を行っていきます。また、限られた財源のなかで、ライフサイクルコストを考慮した効率的、効果的な維持管理を実施し、維持管理基準の再検討や住民と協働で実施する取組を検討するなど、住民の満足度の維持、向上を図ります。

(2) 整備方針

- ・橋梁の長寿命化計画の作成
- ・日常点検、定期点検、計画的な補修等の実施
- ・除雪機械の適切な更新と民間への貸与
- ・冬期路面の凍上対策（地域活力基盤創造交付金事業）
- ・中心市街地活性化基本計画にもとづく「冬の生活支援事業」（流雪溝管理運営事業、市道排雪モデル補助事業）

5 . 公共施設

5-1. 公共施設に関する現状と課題

滝川市では、少子高齢化や人口・世帯数の減少により地域コミュニティが希薄化し、公共施設や生活利便施設の郊外への移転などによる、日常生活や各種活動における利便性の低下が懸念されています。

そのため、民間の生活利便施設を含め、行政施設、教育施設、コミュニティ施設、保健・医療・福祉施設、文化施設等の既存の公共施設を中心として地域活動の拠点として活用し、利便性の向上を図ることにより、コミュニティの再生、地域活力の向上を図る必要があります。

また、公共施設の機能向上・移転集約のみならず、多くの人が利用する施設については、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮する等、だれもが利用しやすい施設づくりを行う必要があります。

公共施設等の再配置や再整備にあたっては、可能な限り既存施設の長寿命化対策を施すなどにより有効活用し、次代に多大な経済的負担を残さないことや、可能な限り廃棄物を排出せず、新エネルギーの活用を進め、省エネルギーにより多大なエネルギーを使わないなど、地球温暖化対策にも寄与することが求められています。

5-2. 公共施設の基本方針

適正な施設配置を行うとともに、新たなニーズに対応できる公共施設の活用

(1) ユニバーサルデザインに配慮した整備

人口減少、少子高齢化に対応した都市づくりを進めるため、民間の生活利便施設を含め、行政施設、教育施設、コミュニティ施設等の公共施設や保健・医療・福祉施設、文化施設等について、ユニバーサルデザインに配慮し、子どもから高齢者、障がい者などすべての人が利用しやすい施設とします。

(2) 適正な配置による都市機能の集約化

多数の市民が利用する行政サービス施設、医療・福祉施設、文化施設などの都市機能の集約化や民間の生活利便施設を含め、教育施設、コミュニティ施設等の公共施設のコミュニティの拠点として活用を図るため、土地利用の基本方針に基づき、建替、移転時の適正な配置や都市機能の集約化を行います。

(3) 既存施設の有効活用などによる環境への負担軽減

既存の施設については、その機能が十分に発揮されるよう、災害や防犯などに対する安全性の確保や利便性の向上に努めるとともに、修繕・改修などの更新を重点的に実施します。また、長期的な視点に立ち、既存施設の更新費用の平準化やライフサイクルコストの縮減、施設の長寿命化などを行い、都市の持続可能な発展を図ります。

(4) コスト意識を重視した公共施設の維持管理

持続可能な施設活用を行うためには、コスト意識を重視した施設更新を行う必要があります。行政コスト計算書の導入など、透明性のある仕組みの導入を検討し、適正な維持管理を図ります。