

滝川市都市交通マスタープラン 素案（案）

平成 22 年 3 月

滝 川 市

目 次

はじめに

滝川市都市交通マスタープラン

1 策定の背景と必要性	… 3
2 計画の位置付け	… 3
3 計画の期間	… 3
4 対象区域	… 4
5 前回交通マスタープランの検証	… 4

滝川市の将来道路網計画

1 滝川市の交通体系の基本方針	… 7
2 道路体系の設定	…12
3 道路体系構築への検証	…13

都市計画道路の見直し

1 見直しの経緯、目的	…15
2 都市計画道路の現状と課題	…16
3 滝川都市計画道路の見直し方針	…19
4 見直しの進め方	…22
5 見直し検討路線の方向性	…36
6 今後の進め方	…46

整備計画	…47
------	-----

参考 滝川都市計画道路見直し検討協議会	…48
---------------------	-----

はじめに

滝川市は、古くから交通の要所として道路や鉄道が発達し、特に道路は中空知圏域の中心としての役割を果たすべく、他の周辺市町へ放射状に繋ぐ主要国道をもとに、都市の発展・活力を支えてきました。

しかし、これまでの人口、交通量の増加、住宅地拡大という右肩上がりの都市づくりから人口減少、少子高齢化、財政の硬直化など、拡大した都市を少ない人口で支えなければならない時代への変化に対応する都市づくりが求められます。

道路交通の骨格となる都市計画道路においても、計画決定されながらも整備が完了していない路線が存在していることから、今後は既存の道路を活用しながら将来の交通需要を踏まえた交通体系づくりと、整備の方向性について検討をしなければなりません。

滝川市では、このような課題に対応するため、将来の都市計画の方針である「滝川市都市計画マスタープラン」に基づく都市づくりの目標実現に向け、現在ある道路がそれぞれの役割を明確にした「将来道路網計画」と「都市計画道路の見直し」により、おおむね20年後のあるべき道路網や整備方針など、道路づくりにおける基本方針を「滝川市都市交通マスタープラン」としてとりまとめましたので、市民の皆様へお示しするものです。

滝川市都市交通マスタープラン

1. 策定の背景と必要性

滝川圏（滝川市、砂川市、新十津川町の交通圏域）では、昭和61～62年度に自動車OD調査¹を実施し、総合都市交通体系を策定しましたが、当時将来人口を増加傾向で設定した予測に反して、現在は人口減少の傾向が明らかとなり、平成20年には総合都市交通体系策定時の将来人口推測と比べ約40%減の乖離が生じています。

また、都市を取り巻く環境も大きく変わり、少子高齢化の進行、郊外部の市街地拡大に伴う中心市街地の空洞化、市街地内の未利用地の発生、市民生活における自動車利用の増加に伴う二酸化炭素排出の増大、市街地とともに拡大した道路や下水道の維持管理コストなど、今後の都市づくりにおいて解決すべき様々な課題がみられています。

現在滝川市では、地域特性に応じたコンパクトな都市の形成を目指し、市民が主体となって、地域資源である豊かな自然環境を守り、地球環境にやさしく、将来も住み続けたい、将来は住みたい都市づくりを進めるため、「市民が創る北のエコ・コンパクトシティ たきかわ」を基本理念として、市民の暮らしやすさの向上や地域活力の創出、自然環境保護などを目標に、都市施設整備の基本方針づくり（滝川市都市計画マスタープラン²の見直し）が進められています。

都市交通マスタープランでは、将来の都市像にあわせた望ましい交通体系の目標を設定し、人口、都市交通需要の動向を踏まえ、社会・経済情勢に対応すべき交通ネットワークなどについて、都市交通の基盤となる道路網整備の基本方針、及び将来像を見据えた都市計画道路の見直し（整備の方向性）を示します。

2. 計画の位置付け

本マスタープランは、「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（平成16年2月改訂）」で示された都市づくりの基本方針や、「滝川市総合計画（平成13年4月策定）」、「滝川市都市計画マスタープラン（平成13年11月策定）」における都市づくりの目標や分野別構想の実現を図るために、交通部門として今後実施すべき施策の基本方針となります。

なお、上記各計画は平成22年度に見直し、策定を行うことから、各計画との連携・整合を図ります。

3. 計画の期間

本マスタープランが想定する目標年次は、概ね2030（平成42）年の将来像とし、おおよそ10年以内に着手する都市計画道路の整備計画を示します。また、本都市交通マスタープランは整備計画時期に応じた見直しを行います。

¹ OD調査：自動車利用者を対象として、移動時における出発地と目的地をアンケート形式で把握する調査

4.対象区域

本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施策については、関係機関と協議・調整を行い、円滑な事業の実施を図ります。

5.前回交通マスタープランの検証

(1)滝川市の交通体系の実績と課題

平成13年度に策定した、「滝川市都市計画マスタープラン（交通体系の整備方針）」の検証を行い、今後実現すべき課題を以下に整理します。

▼ 実現したこと

中空知圏域交通環境の整備
市内交通環境の整備
市内生活道路の整備

交通体系については、道道江部乙雨竜線の整備により中空知圏域の広域的な交通環境整備を実施し、都市内においては、バリアフリー等に配慮した歩行空間整備、除排雪等の冬期の交通機能の確保、道路空間における植栽管理、生活道路（一般市道）の整備など、生活利便性向上を重点とした交通環境の整備を行ってきました。

▼ 今後の課題

道内・中空知圏域の広域交通環境の整備
市内交通環境の質向上
公共交通、自転車・歩行者交通の環境整備

今後の課題としては、広域交通においては、交通の要衝としての役割を果たすため、国道の4車線化等による交通環境の整備が挙げられます。また、都市内交通においては、滝川市の現状や今後の動向を踏まえた道路計画、既存道路の維持管理、バリアフリー等のさらなる整備推進などによる交通環境の質向上とともに、交通体系における環境負荷低減の観点から、コンパクトな都市形成の実現を支える公共交通や自転車・歩行者交通の環境整備が重要な課題となります。

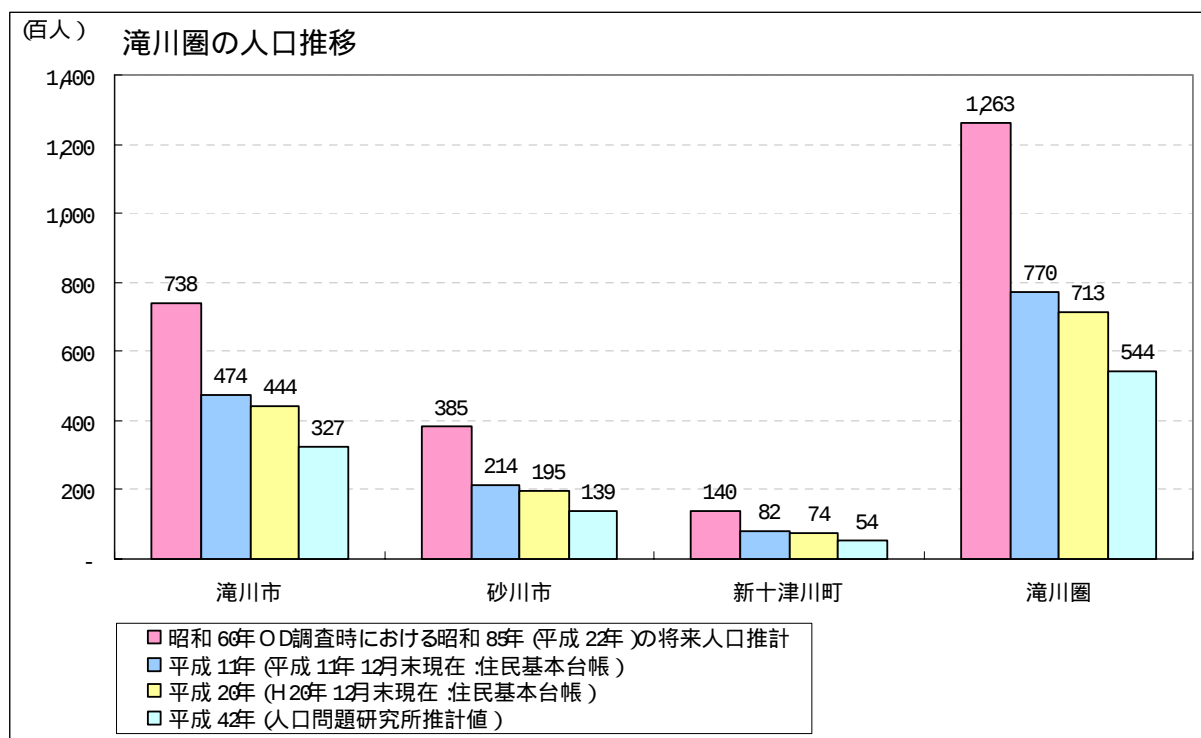
また、滝川市は「滝川市地域公共交通総合連携計画」（平成21年3月策定）を策定しており、本マスタープランは、住民の満足度向上と地域活性化につながる持続的な公共交通環境の実現を支援するものであることが求められます。

(2) 将来人口の検証

昭和60年のOD調査時には、将来人口を増加傾向で設定していましたが、昭和60年以降、滝川市及び周辺市町の人口は徐々に減少しており、平成20年には昭和60年に想定していた将来人口の51～60%と大幅に少ない状況となっています。

また、将来人口については、滝川市は平成20年の人口が4.4万人に対して、平成42年には3.5万人まで落ち込み、滝川圏（滝川市、砂川市、新十津川町）でも平成20年の7.1万人から平成42年には5.4万人と、約24%の減少が予測されます。

今後は、人口減少を踏まえ新たな社会情勢に対応した都市交通マスタープランの策定が求められます。



(3) 発生集中交通量の検証

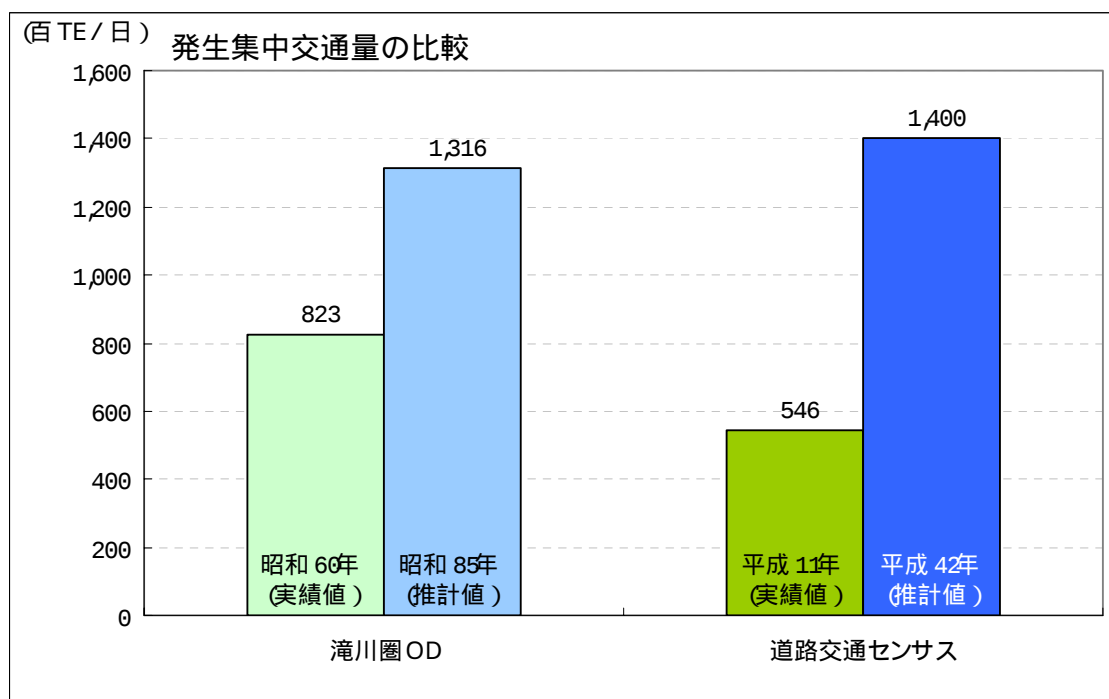
北海道が昭和60年に実施したOD調査における発生集中交通量は、82,300TE/日²、昭和85年(平成22年)の将来発生集中交通量は131,600TE/日と推計されました。その後、国土交通省(当時建設省)が平成11年に実施した道路交通センサス³において、発生集中交通量は54,600TE/日と昭和60年の実査値からは減少しているものの、平成42年の推計値は140,000TE/日となっており、将来の発生集中交通量は増加傾向となっています。

発生集中交通量の増加の要因として、モータリゼーションの進展に伴う自動車保有台数の増加や、都市の郊外化による自動車依存型生活の定着などが考えられます。

²TE/日：人がある目的を持って、出発地から目的地へ移動することを「トリップ」というのに対して、「トリップエンド(TE)」は、出発地からと目的地への移動を合わせた1日当たりの発生集中交通量を指します。

³センサス：全国の道路と道路交通の実態を把握する調査であり、一般交通量調査、自動車起終点調査、駐車場調査の3つの調査の総称です。

しかし、それ以降の発生集中交通量は、人口減少を背景として、横這い又は減少への傾向も考えられ、少なくとも大幅な増加は見込まれないことが予想されます。

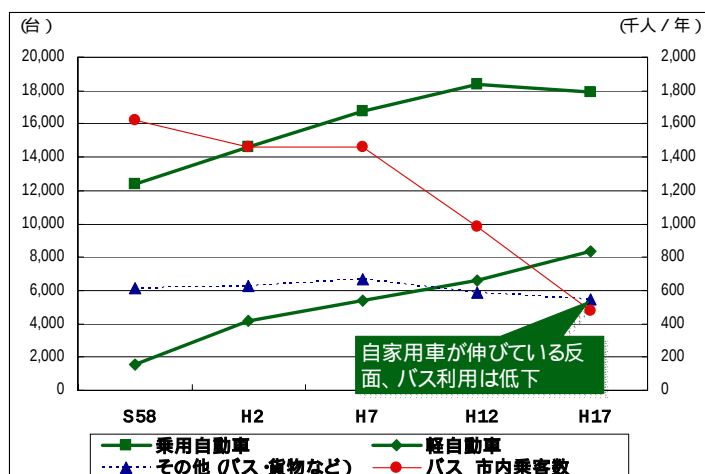


昭和60年 (推計値) 昭和60年に北海道が実施した滝川圏OD調査結果

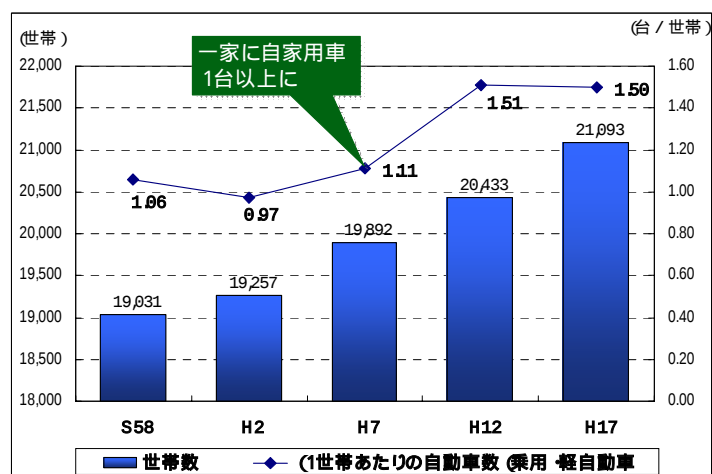
昭和85年 (推計値) 昭和60年に北海道が実施した滝川圏OD調査結果を基に、将来 (昭和85年=平成22年) の交通マスタープラン策定のために推計した値

平成11年 (実績値) 平成11年に国土交通省が実施したOD調査結果

平成42年 (推計値) 平成11年に国土交通省が実施したOD調査結果を基に、将来 (平成42年) の交通状況の変化を把握するために推計した値



滝川市の自動車保有台数と公共交通利用人数
(資料: 国勢調査)



滝川市の世帯数と1世帯当たりの自動車保有台数
(資料: 国勢調査)

滝川市の将来道路網計画

滝川市では、市の主要産業である農業をはじめ、流通団地をはじめとする物流拠点や中心市街地から放射状に配置された主要国道を中心としたアクセスの向上などの観点から、計画的な道路整備を進めてきました。

しかし、これからは社会情勢や財政状況等を見据えた計画的な整備を進めながら、一方で環境保護や生活利便性の向上など、既存の道路網を活かしながら自動車に過度に依存しない社会の形成を目指すことが求められます。

このため、現在の道路網についてその役割を明確にすることで、単なる移動媒体ではない、新しい道路網づくりの視点で将来の交通体系に反映させることが重要です。

1. 滝川市の交通体系の基本方針

本マスタープランでは、滝川市が今後目指していく交通体系として、3つの基本的な視点（基本方針）を定めます。

**中空知圏の交通拠点としての役割を強化するとともに
コンパクトな都市⁴の骨格を形成し、円滑に移動でき、環境にやさしい交通体系**

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、中空知圏の中核都市としての近隣市町との圏域交通ネットワークの形成、また、都市内の都市機能拠点や学校や公園、商店などからなるコミュニティ拠点を結ぶ都市内交通ネットワークの形成など、都市の活力を支える交通ネットワークの形成を図ります。

2. 移動の円滑性、安全性、快適性を備えた交通体系

都市内通過交通の排除、4車線化等による移動の円滑化、冬期の交通安全性の確保、歩行空間のバリアフリー化、豊かな自然環境に調和した都市内道路景観の整備、道路のアクセス機能の強化等の快適性確保など、市民の快適な暮らしを支える都市内交通環境の向上を図ります。

3. 人と環境にやさしい交通体系

今後は、人と環境に視点をいった交通体系の整備が重要であり、公共交通の役割をこれまで以上に重要なものとして位置づけ、高齢化社会に対応した市民が利用しやすい交通体系を構築する必要があります。

⁴ コンパクトな都市：近年の都市の拡散化（郊外への土地利用拡大）に対し、職住近接や建物の混合利用、都市内の未利用地における複合土地利用などにより、都市の高密度化や徒歩による移動利便性等を確保した都市

ります。また、自転車・歩行者交通を重視し、市民が自転車を利用しやすく、移動しやすい道路空間を形成することにより、二酸化炭素排出を削減し、環境負荷低減に寄与できる交通環境づくりを図ります。

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

基本方針の背景

滝川市では、これまでの市の主要産業である農業をはじめ、流通団地をはじめとする物流拠点や中心市街地から放射状に配置された主要国道を中心としたアクセスの向上などの観点から、計画的な道路整備を進めてきました。

しかし、これからは社会情勢や財政状況等を見据えた計画的な整備や、既存の道路網を活かしながらも、自動車に過度に依存しない社会の形成を目指すことが求められます。

これらのことから、滝川市の道路が持つ役割別に、「広域幹線軸」、「広域都市軸」、「中空知圏域交流軸」、「都市骨格軸」、「補助幹線道路」、「区画道路」に分類し、「軸」をキーワードとして「広域幹線軸」、「広域都市軸」、「中空知圏域交流軸」、「都市骨格軸」の4つの道路網について、その役割を機能させるための将来目標について整理します。

施策展開への目標

- 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
- 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
- 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



移動の円滑性、安全性、快適性を備えた交通体系

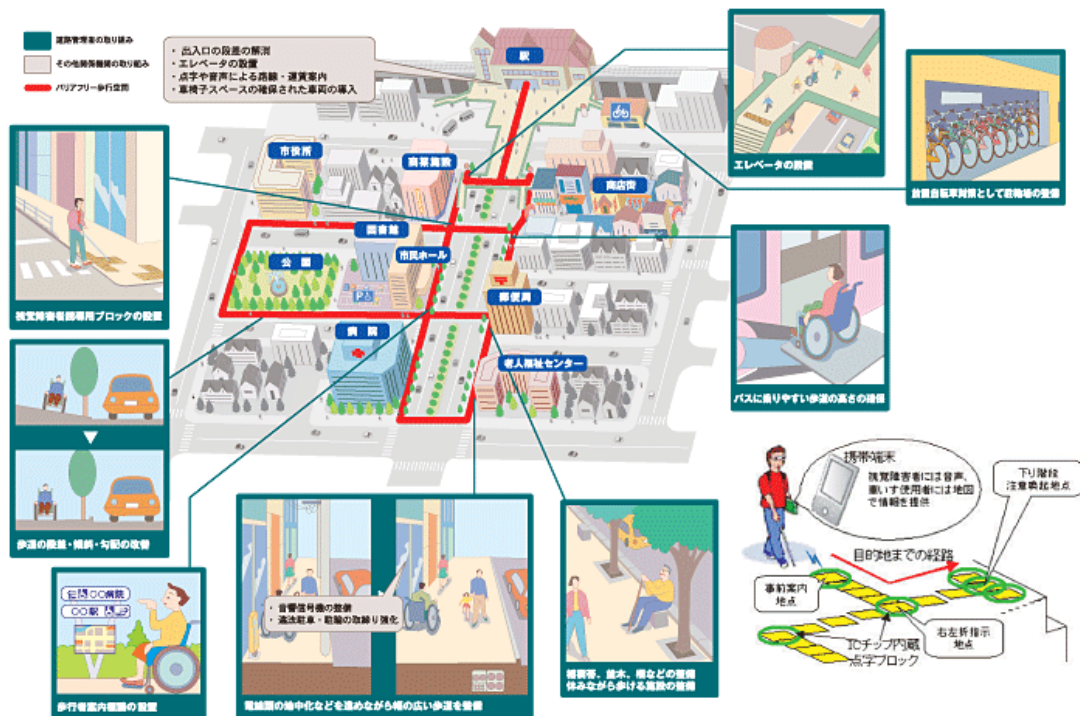
基本方針の背景

「エコ・コンパクトシティ⁵」の実現に向け、環境負荷の低減や、急速に進行する高齢化社会への対応、さらには歩いて暮らせる市民生活を支える都市内交通環境の向上を図ることが重要です。

冬期の安全性確保や歩行空間のバリアフリー化、豊かな自然環境に調和した都市内道路景観の整備、道路のアクセス機能の強化、さらにはコミュニティ形成に向けた歩行空間とコミュニティ空間の一体的整備などにより、沿道の土地利用や住民生活の質の向上が求められます。

施策展開への目標

- 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
- 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
- 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
- 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



資料：国土交通省中部地方整備局 HP

市街地を拡大する都市づくりから、都市基盤施設などの既存ストックを有効に活用し、拡散してきた都市機能の集積を図り、環境負荷を低減する都市

基本方針 3

人と環境にやさしい交通体系

基本方針の背景

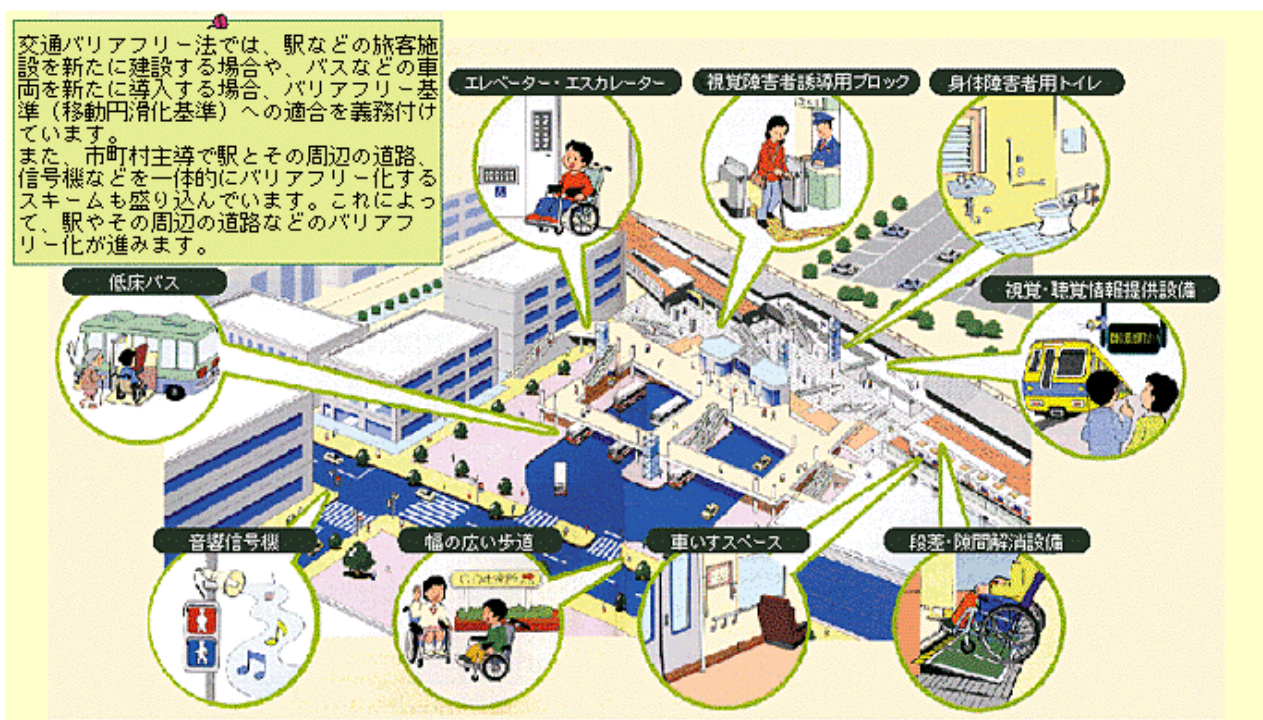
高齢化社会に対応した「エコ・コンパクトシティ」の実現に向けて、市民が利用しやすい交通体系を構築する上でも、公共交通が担う役割は重要です。

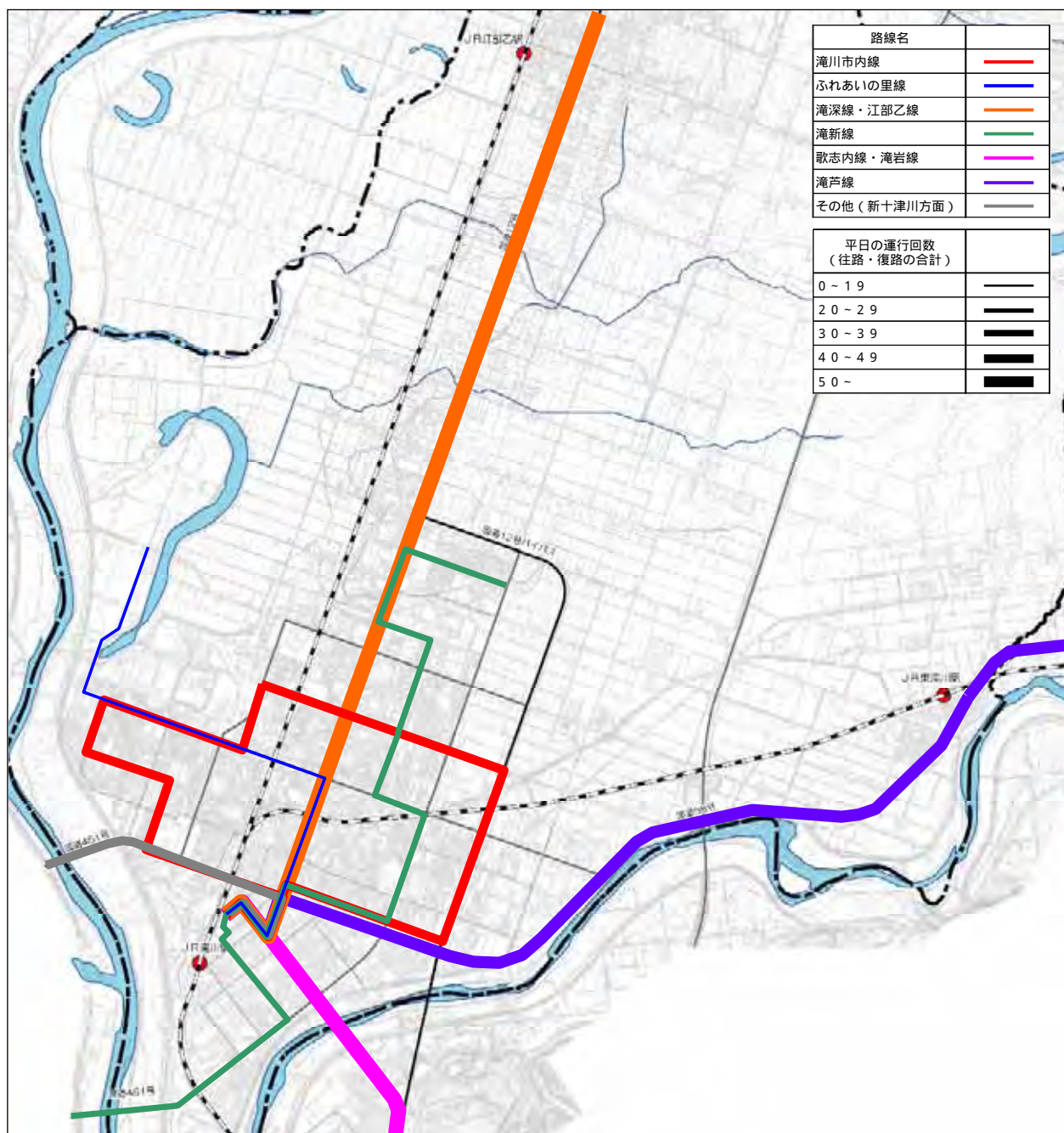
環境の視点でも自動車から公共交通への転換を図ることは二酸化炭素排出の抑制に寄与し、コンパクトな都市づくりの視点においても都市生活における利便性を高めることが期待されます。

このことから、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、利便性向上を推進することが重要です。

施策展開への目標

- 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
- 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
- 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
- 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





(参考) 滝川市内バス路線網及び平日運行回数 (都市間高速バスを除く)

2 道路体系の設定

道路体系の設定については、滝川市の生活や産業、文化交流に重要な役割を果たす、「広域幹線軸」、「広域都市軸」、「中空知圏域交流軸」、「都市骨格軸」の4つの軸として位置付け、それぞれの役割や整備(又は維持管理)の方向性を示します。

広域幹線軸

滝川市は、北海道のほぼ中央に位置し、道内の各方面へ移動しやすい環境にあります。

将来も高度情報化社会への対応、物流機能の迅速化が求められることが予想され、道内広域を高速かつ大量に移動できる役割を持つ道路整備が求められます。

広域都市軸

中空知圏域の中心都市として、滝川市から他の圏域(札幌、旭川、帯広、留萌方面)双方間の移動に係る通過交通の処理を担う道路について、安定した走行性と積雪時にも十分対応できる交通空間を確保する必要があります。

中空知圏域交流軸

広域都市軸とともに、中空知圏域内の各市町と接続することで、生活移動だけではなく、産業や観光、災害時の代替ルートなどとしても位置付けられます。これらの役割を担う道路は、円滑なアクセス環境の整備や沿道景観の保全などへの配慮が求められます。

また、複数市町を広域に結ぶ道路として、より高い位置付け(道道への昇格)についても関係市町とともに進めていくことを検討します。

都市骨格軸

都市内の円滑な移動のため、車両及び自転車・歩行空間ネットワークの確保、狭隘区間の整備のほか、都市内移動を自動車に過度に依存しない交通環境を構築し、公共交通の利便性向上や土地利用の高度化を図り、生活利便ゾーン⁶の形成を促す役割が求められます。

これらの道路網は滝川市にとって重要であり、今後、4つの軸を中心とした交通体系を構築し、道路網として機能させることが重要となります。

その他、市民生活に密着した下記の道路が挙げられます。これらの道路は、上記4つの道路軸と住居地区内を接続、又は補完する役割を持ちます。

補助幹線道路

町内地域間の連絡や通学、買物など、地域コミュニティに密着した道路です。

⁶生活利便ゾーン：日用品販売のスーパー、業務施設、コミュニティ施設、共同住宅等を集約し、人口密度を高めることで、新たな都市づくりへの基本方針(新都市計画マスタープラン)を実現させる区域を指します。

また、近隣住居区内の交通を集散し、都市骨格軸を補完する役割を持ちます。

・区画道路（都市計画道路以外の一般市道）

居住区内における宅地へと接続する道路です。

また、交通量や規格の高い区画道路については、「補助幹線道路の代替路線機能を持つ道路」として位置付け、その機能を持つ道路として必要な役割を担います。

3 道路体系構築への検証

滝川市の道路網整備において、特に「2道路体系の設定(P12~13)」において「～」で整理された軸となる道路については、将来の滝川市の交通に重要な役割をもつことから、それぞれの役割を果たすため、どのような観点ですすめていくべきかを検証します。

滝川市では、これまで人口増加や地域経済の成長とともに発展を続け、基幹産業である農業や物流等を支える北海道縦貫自動車道や主要国道に繋がる幹線道路や拡大した住宅地域内の交通を賄う補助幹線道路の整備を進めてきました。

しかし、社会情勢、産業構造の変化や財政状況など、道路整備をとりまく状況は変化しており、近年は生活道路や既存道路の維持管理を中心に整備を進めており、これからは既存道路の維持管理コスト等を見据えながら選択と集中による効率的な整備を図り、かつ将来の交通状況に対応できる道路網を構築する必要があります。

幹線道路（補助幹線道路を含む）は、単に自動車の移動空間の確保だけではなく、今後更なる高齢化、地球環境対策などのマクロな視点と、街区内外の歩行、自転車の手段における移動円滑などのミクロな視点の双方に対応できるような整備、管理をしなければなりません。

特に歩道の整備に当たっては、自転車、車いす、ベビーカー、歩行者がすれ違える幅（ $1\text{m} \times 2 = 2.0\text{m}$ ）を最低限確保し、歩行者等交通量の多い路線については、必要に応じて歩行者と自転車を分離する分離帯（自転車専用レーンなど）を設けるなど、安全確保の対策を検討します。

また、自転車・歩行者が幹線道路を利用して近隣（又は他地域）の公共施設（行政、文化、医療・福祉、交流、スポーツ、公園、教育施設等）へアクセスできる自転車・歩行者ネットワークの形成にも配慮する必要があります。

滝川市では、これまで都市の骨格を形成する道路を都市計画法に基づく「都市計画道路」として決定し、整備を進めてきました。都市計画決定をすることで、道路整備に必要な用地を確保し、計画的な整備を進めることが可能となりますが、整備に多額の用地費や補償費を要することや完成までの間は区域内に建築制限がかかるなどの課題も存在します。そのため長期間にわたり整備が進まない路線がある一方、現存する路線の交通状況から、既に「都市計画道路」として機能していることも考えられます。

このため、限られた財源を有効に投資しながら幹線道路周辺の土地利用の高度化を促進するため、長期間未整備路線を含めた滝川市全体の都市計画道路網の見直しを行い、計画から整備までのプロセスを公開し、将来の交通体系を構築するために必要な整備を図ることが重要です。

都市計画道路網の見直しを行うことにより、整備を行う路線の選択と集中、既存道路の活用による工事費縮減など、効果的な道路網の整備を行うことが可能になります。また、見直しにより都市計画道路として廃止⁷となる場合、都市計画法に基づく都市計画区域内での建築制限が撤廃され、土地の有効利用が可能となります。

都市計画道路の見直しにより、滝川市の骨格となる道路網を中心とした道路交通体系を構築することで、滝川市が直面する都市交通への課題に対応し、将来の都市づくりに効果をもたらすことが期待されます。

⁷ 現存する道路幅員のままとし、都市計画決定された幅員での整備を中止すること

都市計画道路の見直し

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、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市における基幹的な都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路です。

滝川市では、昭和26年に初めて都市計画道路が決定されて以降、人口や交通量、市街地の拡大に対応できるよう計画路線を増やし、平成22年3月現在、31路線、延長約6.8kmの都市計画道路が決定されています。

平成22年3月現在、約6.8kmのうち約4.7kmが整備済みですが、財政上などの理由から平成13年度以降、都市計画道路の整備が行われておらず、残り約2.1kmが未整備のままであり、そのうち都市計画決定されてから30年以上未着手の路線が7路線（約7.4km）あります。

滝川市の都市計画道路は、国の通達に基づき適正な配置を行い、また、国が定めた道路密度水準を確保することで、交通需要増加、民間土地利用の拡大に対応できる計画及び整備を図ってきました。

従来は国が都市計画道路整備の明確な基準を定めていましたが、平成12年、機関委任事務廃止による自治事務への変更に伴い、それまでの国の各種通達が廃止され、代わりに技術的助言として「都市計画運用指針」が策定されました。

また、平成14年に社会資本整備審議会中間報告において都市計画道路の早期実施の必要性が示され、同年、国は「各都道府県による見直しのガイドライン」を作成し、「市町村を支援」「市町村はガイドラインに基づく見直しを促進」という考え方を示しました。

これを受け、北海道は平成19年に道内の長期未着手の都市計画道路見直しの基本的な考え方と手順として、「都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、以降、「都市計画運用指針」「都市計画道路の見直しガイドライン」により、自治体の裁量で都市計画道路の見直しが可能となっています。

このことから、滝川市においても北海道が策定したガイドラインや「滝川市都市計画マスタープラン」における土地利用の見直しをもとに、長期未整備の都市計画道路をはじめとする全体的な道路網の見直しを行い、滝川市の将来像に沿った道路交通体系を構築するものです。