

2 都市計画道路の現状と課題

①経済状況の変化

長引く景気の低迷による税収減少、国の行財政改革による地方交付税の削減や債務償還など、滝川市の財政は年々厳しい状況となっています。一方で、国から地方に必要な財源を移譲する検討が進められていますが、現在のところ具体的な見通しはたっていない状況です。

以上のような状況の中、滝川市では行財政改革として「タッグ計画」(平成18～22年度)や「新滝川市活力再生プラン」(平成21～23年度)を策定、実施していますが、引き続き行財政改革を推進することが求められ、今後も整備事業費の確保は難しい状況が続くことから、都市計画道路の整備はさらに長期化することが見込まれます。

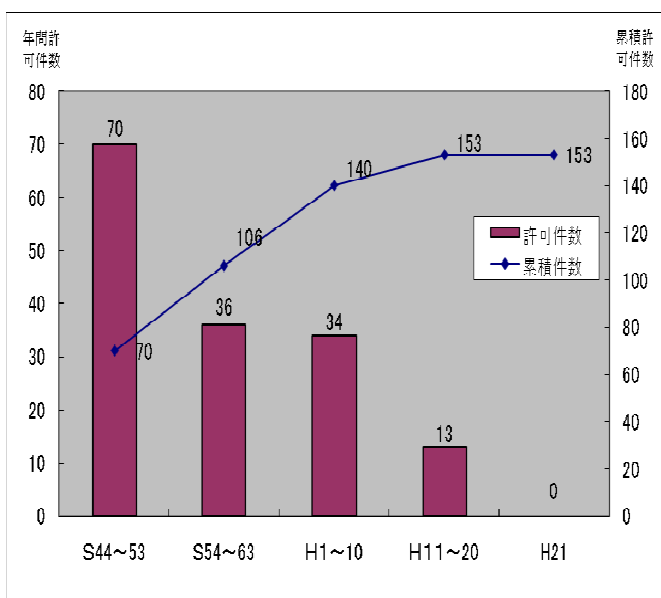
②都市計画法に基づく建築制限

都市計画道路の区域内に建築物を建築する際は、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために、都市計画法第53条⁸による許可が必要です。

近年の許可件数は減少傾向にありますが、未整備の都市計画道路における許可件数は107件であり、累積153件のうち約70%の地権者が建築制限を課されている状況です。

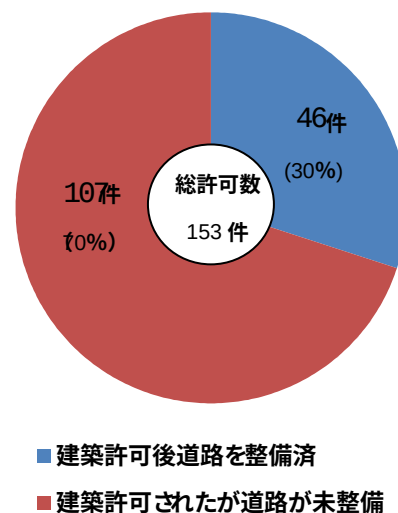
これにより、地権者の生活や土地の有効活用への影響を考えると、長期未着手の都市計画道路については、整備の必要性について検証を行う必要があります。

都市計画法第53条に基づく建築許可件数



滝川市調べ 平成22年3月現在)

許可件数における路線整備状況



滝川市調べ 平成22年3月現在)

⁸ 都市計画法第53条：都市計画道路の計画区域内に建築物を建築する際は、事前に市長の許可を受ける必要があります。具体的には2階以下かつ地階を有せず、木造、鉄骨、ブロック造の他、道路整備の際移転しやすい構造でなければ建築できないという一定の制限がかかります。

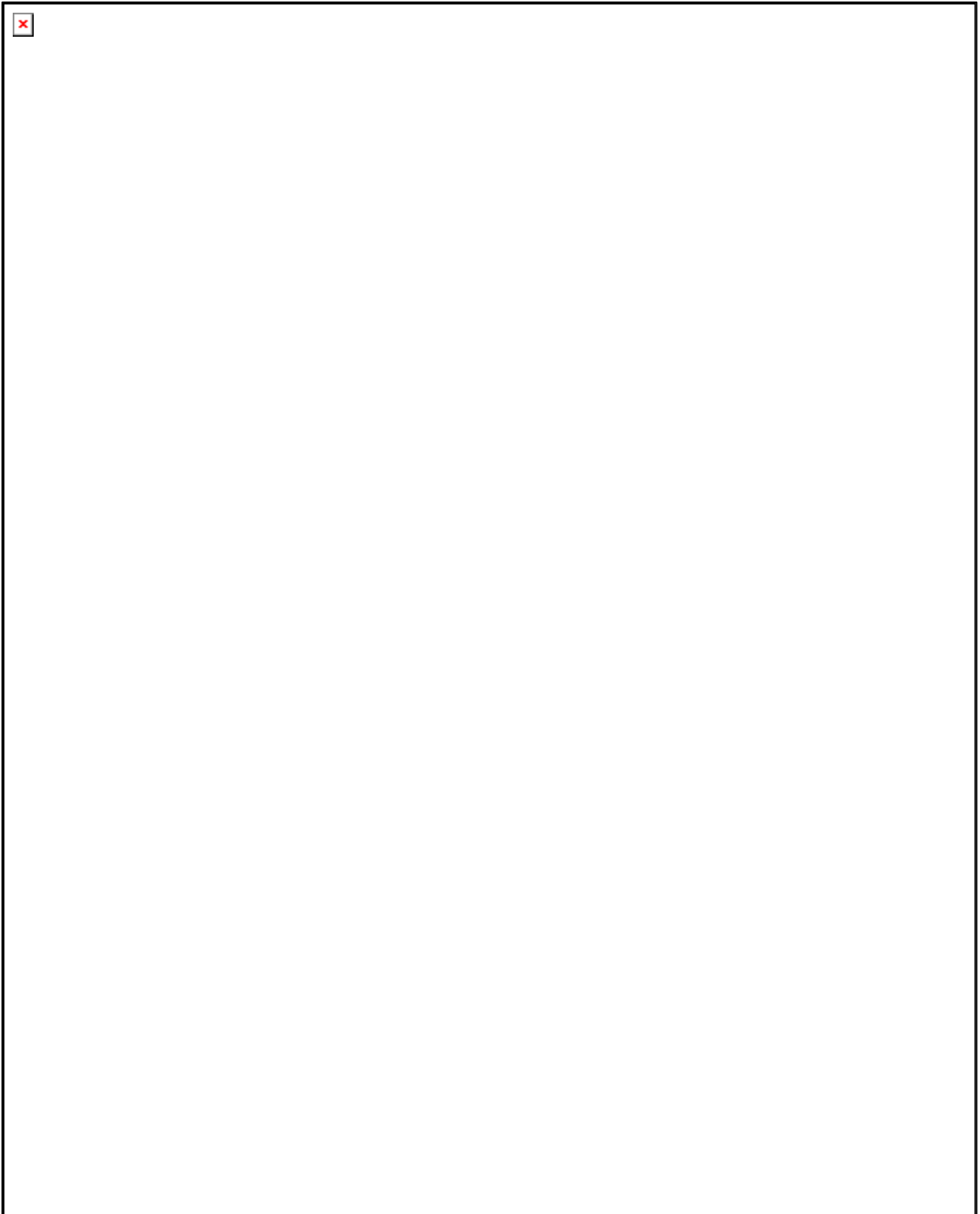
③その他の課題

道路は、住民の生活を支える重要な施設のひとつですが、整備に伴う沿道環境の変化による影響なども考慮しなければなりません。

現在、都市計画決定されながら未整備である路線の中には、道路だけではなく鉄道立体交差や擁壁などの大規模な構造物整備を伴う区間も存在することから、巨額の費用負担や近隣コミュニティへの影響などを考慮した事業手法を検討する必要があります。

また、未整備路線の多くは、当時の将来交通等を検証し、国の通達により定められた幅員（車道＋歩道の幅）に合わせた決定がなされており、同地又は近隣に現道が存在しているものの、今後道路を拡幅して整備することの必要性・緊急性が希薄な路線が存在します。

これらの路線については、現道の交通量や混雑度、道路周辺の土地利用状況等を踏まえ、適切な幅員の設定及び整備の方向性を見出す必要があります。



道路体系ネットワーク

3 滝川都市計画道路の見直し方針

都市づくりの多様な視点から都市計画道路整備の必要性や実現性について検証するため、関係行政機関や利用者団体、学識経験者、市民代表などで構成する「滝川都市計画道路見直し検討協議会」を平成20年8月から平成21年10月にかけて計4回開催し、都市計画道路見直しの方針について検討を行いました。

滝川市では、協議会において検討された内容をもとに、これからの都市計画道路整備について、Ⅱ滝川市の将来道路網計画（P7～14）で整理した道路交通体系を踏まえ、以下の基本方針を設定し、都市計画道路の見直しを行います。

滝川市の将来道路網整備の基本方針】

道内広域、中空知圏域、都市内交通ネットワークの形成

滝川市内の道路は、路線のもつ役割を果たすことにより、市民はもとより、中空知圏域住民の生活、産業、文化交流にも寄与しています。

北海道の交通の要衝としての道内広域交通ネットワーク、中空知圏の中核都市としての近隣市町との広域交通ネットワーク、また、都市内の都市機能拠点やコミュニティ拠点を結ぶ交通ネットワークなど、都市の活力を支えるネットワークの形成を図ります。

移動の円滑性、安全性、快適性を備えた都市内交通

都市内への通過交通の緩和、4車線化による移動の円滑化、冬期の交通安全確保、歩行空間のバリアフリー化等による安全確保、現道を活かした道路網形成によるアクセス機能強化など、市民生活を支える都市内交通環境の向上を図ります。

人と環境にやさしい道路体系

将来は公共交通の役割を重視し、高齢化社会に対応した市民が利用しやすい道路体系の構築や利用しやすい歩行空間、自転車空間の形成など、環境負荷低減に寄与できる交通環境づくりを図ります。

道路網形成に向けた整備の考え方

市内の道路を6つの役割に分類し、それぞれが持つ役割を果たすため、主な路線ごとに整備の考え方を示します。

①自動車専用道路 広域幹線軸

北海道縦貫自動車道は、滝川市と札幌市・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などを大量、高速に結ぶ役割を担い、広域幹線軸として位置付け、重要な交通基盤としての活用を促進します。

②主要幹線道路 広域都市軸)

国道12号、12号バイパス、38号、451号、451号バイパスは、滝川市から近隣市町、さらにはその先の各広域圏（札幌、旭川、帯広、留萌）へと放射する形で接続（放射）することで、都市間移動や生活、医療など都市活動の動脈として、移動の円滑化を図ります。

国道12号（北滝の川～江部乙町13丁目）及び国道38号は、国との協議を進めながら早期4車線化を目指します。また、国道重複区間（空知町～12号バイパス交点）は、12号バイパスとの役割分担を考慮し、将来の都市内アクセス機能の向上（駐車場、駐車帯、停車帯、バス停等の整備）を図ります。

国道451号及び451号バイパスは、滝川市と生活圏を同一とする新十津川町とのアクセスや都市内幹線道路としての役割を考慮し、今後も維持管理の強化を図ります。

③都市幹線道路 中空知圏域交流軸)

道道江部乙雨竜線、道道江部乙赤平線、(仮)赤平滝川新十津川線は、滝川市と中空知圏域内の市町を結ぶ道路として、生活路線のほか、丸加高原や江部乙、西滝川、東滝川など観光路線や緊急時の代替路線として、移動の円滑化を図ります。

また、(仮)赤平滝川新十津川線は、近隣市町を広域に結ぶ道路として、道道への昇格を関係市町とともに進めていきます。

④特殊道路 道道深川砂川自転車道)

道道深川砂川自転車道は、石狩川の景観を享受しながら近隣市を結ぶ広域自転車・歩行者専用道路として、また、市内幹線道路との自転車・歩行者ネットワークの形成を図るため、同路線の未整備区間（八丁目～十六丁目区間）の早期整備を進めていきます。

⑤都市幹線道路 都市骨格軸)

三丁目通、西二号通は、大通（国道12号）、西大通（国道451号）、東大通（国道38号）、東三号通（国道12号バイパス）とともに、環状道路（環状）として都市内交通の骨格を形成し、さらなる移動円滑化とコンパクトな居住区域の形成を推進します。

また、一丁目通、東二号通についても上記路線同様に都市幹線道路と位置付け、公共交通の利便性向上や路線周辺の土地利用の誘導を図ることで、市民生活の向上を目指します。

⑥補助幹線道路

「補助幹線道路」として都市計画決定された道路は、居住区内で発生する交通を集散し、都市幹線道路を補完する役割を担います。

未整備区間が存在する中央通、二丁目通、西一号通、東一号通、西泉通、東四丁目通、五丁目通、十二丁目通、十三丁目通、東一線通は、既存道路を有効活用する視点で計画の見直しを行い、整備すべき道路、又は有効活用すべき道路としての方向性を検討します。

また、住宅地から都市幹線道路へのアクセスを確保し、居住区内外の交流推進や中心市街地の賑わい再生、沿道景観などの向上を図ります。

⑦区画道路

上記①～⑥以外の一般道路（区画道路）は、居住区内の宅地へ接続する役割を担う道路として、①～⑥との役割分担を検証し、必要に応じた整備を図ります。

このうち一部の既存道路は区画道路以上の走行性や役割を持つことから、補助幹線道路の機能を代替する道路」として位置付け、必要な整備を図ります。

また、大通（国道12号）、東三号通（12号バイパス）、東大通（国道38号）、西大通（国道451号）、滝新通（451号バイパス）の各路線を「放射軸」、三丁目通、西二号通、東大通（国道38号）、西大通（国道451号）、東三号通（12号バイパス）からなる環状路を「環状軸」として、両軸を都市の骨格道路網として位置付けます。

道路体系 役割ごとの各路線の位置付け

ネット 広域交通	自動車専用道路 (広域幹線軸)	北海道縦貫自動車道
	主要幹線街路 (広域都市軸)	大通（国道12号）、東三号通（国道12号バイパス）、東大通（国道38号）、西大通（国道451号）、滝新通（国道451号バイパス）
	都市幹線街路 (中空知圏域交流軸)	道道江部乙・雨竜線、道道江部乙・赤平線、（仮）赤平・滝川・新十津川線
	特殊道路	道道深川砂川自転車道
ネット 都市内交通	都市幹線街路 (都市骨格軸)	道道江部乙停車場線、道道北滝の川東滝川停車場線、道道滝川停車場線
		三丁目通、西二号通、一丁目通、東二号通
	補助幹線街路	中央通、西泉通、二丁目通、西一号通、東四丁目通、一二丁目通、西二号通、東一号通、西四丁目通、五丁目通、団地通、一三丁目通、東一線通、空知通、鈴蘭通、藏前通、文化通、高校通、西三号通、啓南通、東町通、栄通、東四号通
	区画街路	一般市道

都市計画道路

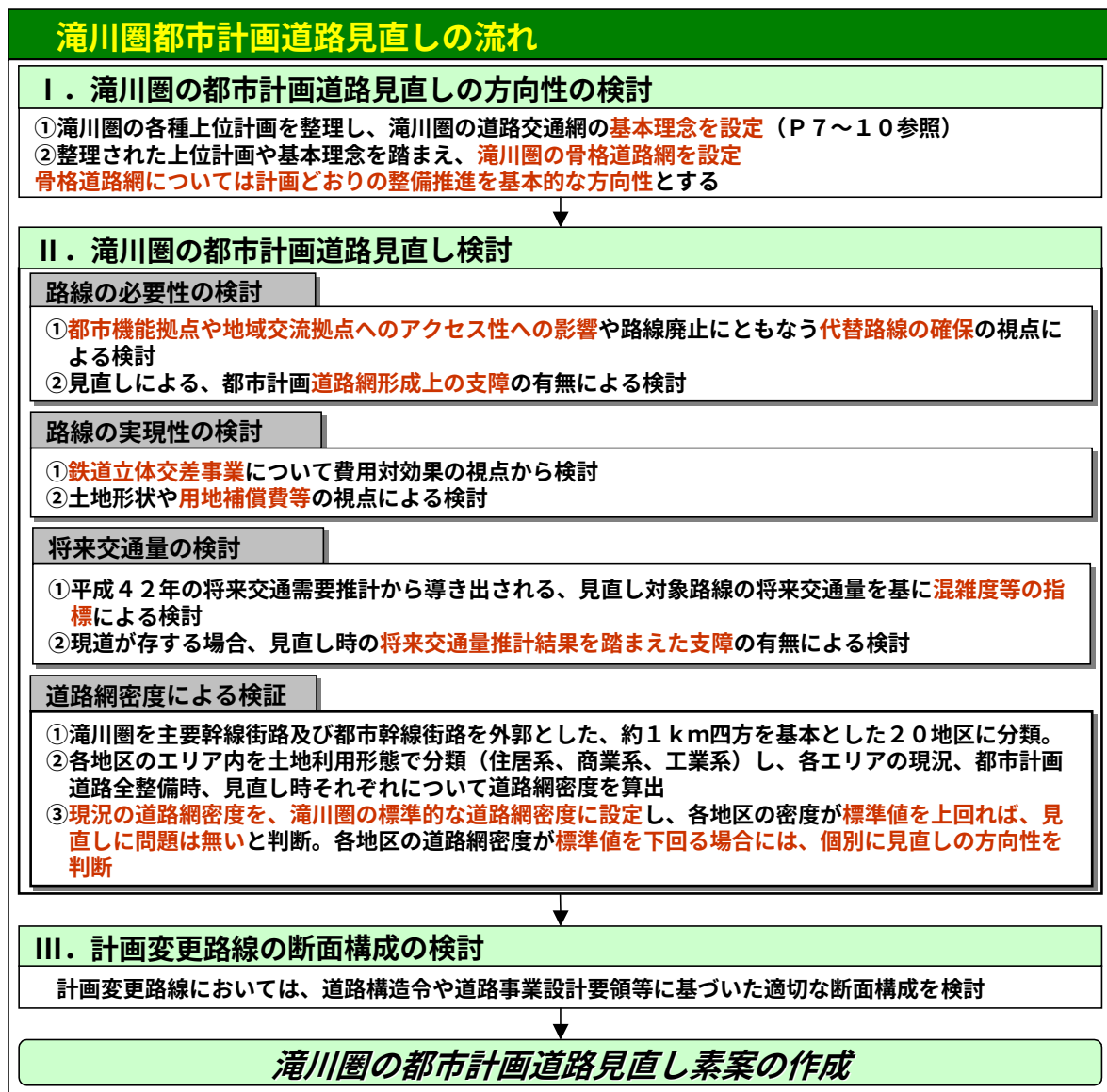
◆都市の骨格軸

4つの放射軸（大通（国道12号）、東大通（国道38号）、西大通（国道451号）、滝新通（国道451号バイパス））
都市環状軸（三丁目通、西二号通、東三号通（国道12号バイパス）、東大通（国道38号）、西大通（国道451号））

4 見直しの進め方

都市計画道路の見直しは、北海道が平成19年2月に策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づくほか、現在滝川市で検討している土地利用の見直しと連動する形で行います。

見直しの流れとしては、見直し路線を抽出し、必要性・実現性の検証を行い、見直し方針（「存続」「変更」「廃止」のいずれか）を判断します。その後、将来交通量、混雑度の推計や道路の断面構成（車道、歩道等の幅員）、道路網としての検証を行い、見直し素案を作成します。



⑨ 「将来交通量」都市交通調査に基づき、現況の交通量を調査し、将来の交通量を予測し、それぞれの路線に配分しながら、路線ごとの交通量を明らかにし、必要な道路計画を策定する根拠となります。

混雑度^⑩ 昼間12時間当たりの交通容量に対する交通量の割合を算出し、道路区間の混雑状況を表します。
混雑度10未満の区間は、昼間12時間を通して道路混雑が生じないこととされます。逆に混雑度が1.75以上の場合は、慢性的な混雑状態とされます。

①見直し路線の抽出

北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」においては、下記に該当する路線を見直しの対象と位置付けています。

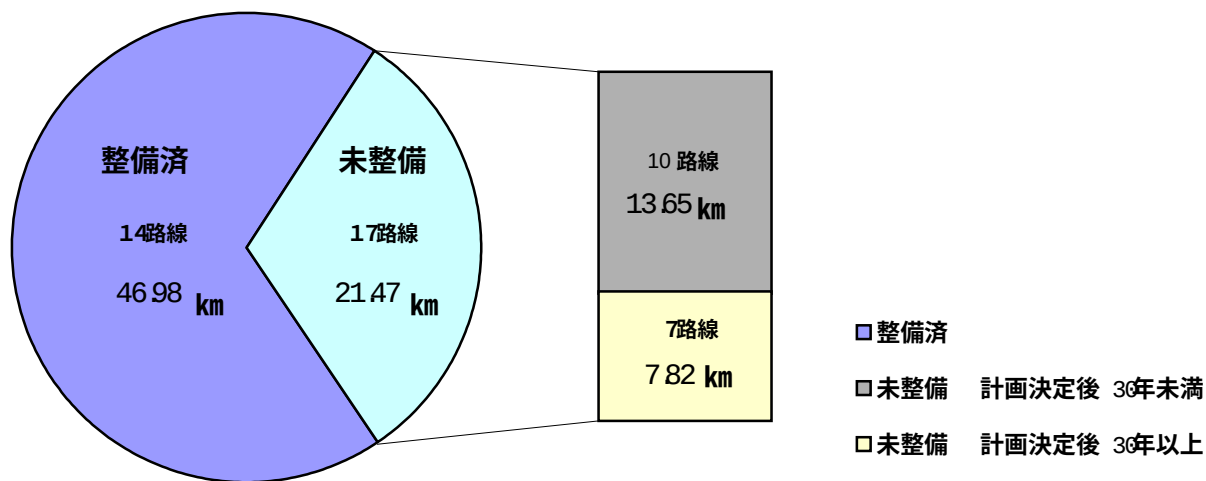
- 都市計画道路のうち幹線街路を対象
- 計画決定後、30年以上未着手で、今後10年以内に事業着手する見込みの無い区間
- 地形・地物との不整合を有するもの
- その他個別の課題を有するもの

見直し対象を「計画決定後30年以上」としている理由は、木造建築物等の耐用年数が30年程度とされており、30年以上未着手の都市計画道路区域内においては、再度許可申請して建替えが行われることにより、結果として地権者に多大な負担を強いると考えられるためです。

また、「今後10年以内に事業着手する見込みの無い」とする理由は、北海道が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、及び滝川市が策定する都市施設の整備方針「滝川市都市計画マスタープラン」においては、20年後の都市将来像を展望した上で、10年以内の事業着手を目標として示されているためです。

滝川市において上記に該当する路線は、7路線 7.82kmとなっており、未整備である都市計画道路の総延長（市が管理する路線分）の約36%を占めております。また、当該路線で都市計画法第53条の建築制限を受けている建築物は89件となっています。

このように長期末整備の路線が存在する一方で、現道の交通状況から、当初決定時に比べその役割や必要性に変化が生じている可能性があります。



都市計画道路整備状況

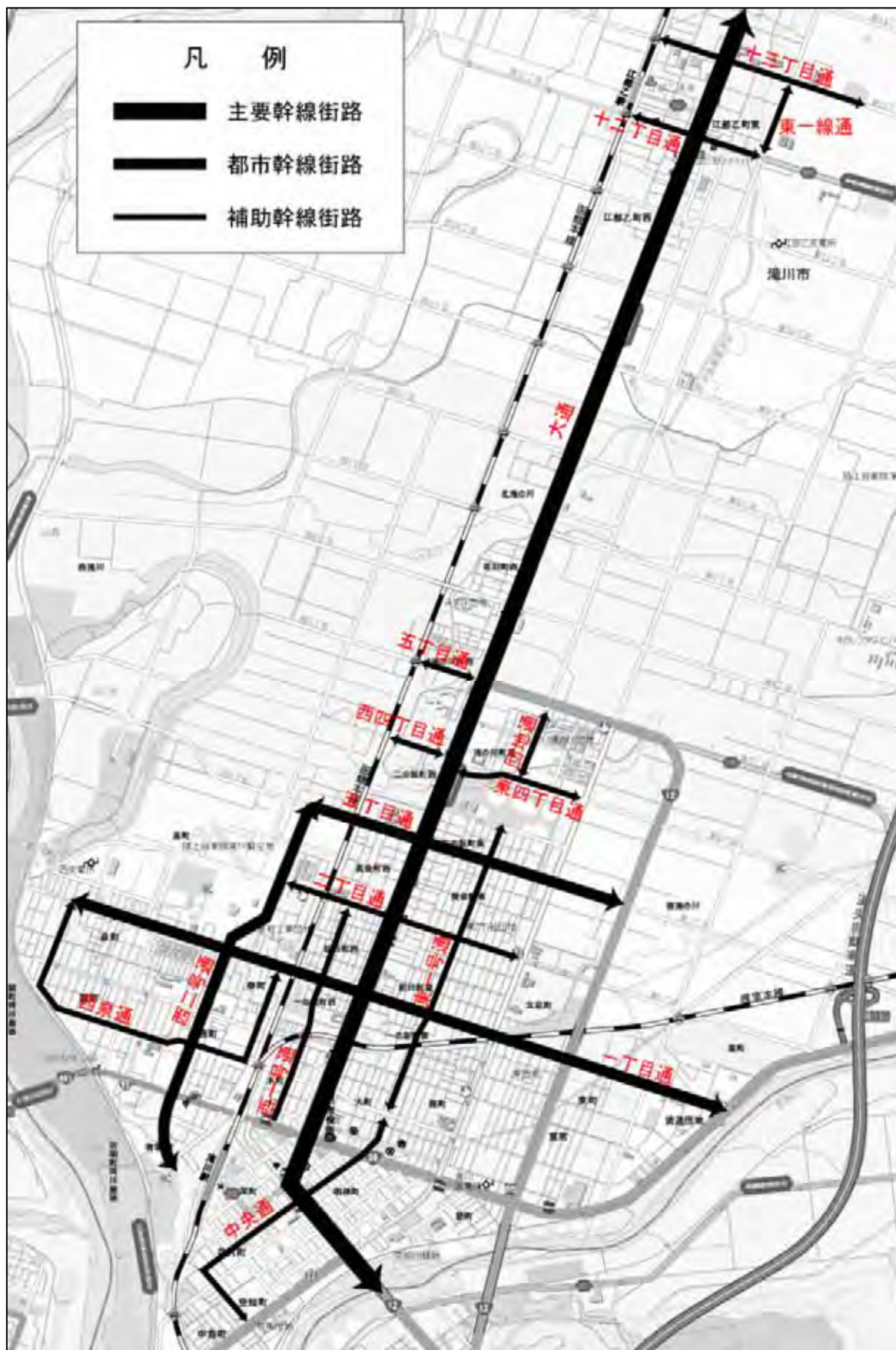
滝川市では、上記7路線のほか、その他個別の課題を有する未整備路線についても都市計画決定後の経過年数を問わず対象とし、管理者が異なる国道及び道道を除く未整備の都市計画道路について見直しを行います。ただし、国道のうち、大通（国道12号）の未整備区間については、今後の4車線化を踏まえて見直しを行い、国との協議を進めながら早期事業化を目指します。

見直し対象路線

路線名	起点	終点	幅員(m)	延長(m)
中央通	空知町2	大町3	20～30	2,210
大通	空知町	江部乙町13	27～35	10,050
一丁目通	流通団地2	泉町2	18～20	4,560
二丁目通	黄金町東1	幸町4	18	1,720
三丁目通	南滝の川	泉町	18	2,260
西二号通	有明町6	泉町	18	2,960
東一号通	大町4	二の坂町東2	16	2,250
西泉通	幸町1	泉町1	16	2,900
西一号通	本町1	朝日町西4	14.5	1,720
東四丁目通	二の坂町東4	二の坂町東4	16	840
西四丁目通	二の坂町西4	二の坂町西4	16	460
五丁目通	滝の川町西4	滝の川町西4	18	470
団地通	滝の川町東1	滝の川町東4	16	570
十二丁目通	江部乙町	江部乙町西12	18	950
十三丁目通	江部乙町	江部乙町西13	18	1,350
東一線通	江部乙町東12	江部乙町東12	18	580

※幅員 (m) は、都市計画決定された幅員であり、現道の幅員と異なる区間があります

※延長 (m) は路線全体の道路延長です 既に計画された幅員で整備されている区間を含みます)



見直し検討路線図

②見直し路線の検証

見直し路線の検討に当たっては、(1)必要性の検証、(2)実現性の検証、(3)将来交通量の検証、及び(4)道路網密度の検証の4段階に分けて検討した上で、最後に道路網全体の検証を経て、路線ごとの整備方向性を示します。

(1)必要性の検証

①で抽出した見直し路線(区間)について、a～fの項目ごとに整理した上で、以下の点について考慮しながら検証を行います。

- 都市機能拠点や地域交流拠点へのアクセス性への影響や、路線の代替機能の確保
- 道路網形成上の支障の有無
- 安全性と環境との調和
- 各路線がもつ役割と、将来の土地利用のあり方との整合

a現状の整理

上位計画における位置付け、土地利用、建築規制等の状況

b計画決定時の位置付け

現在の状況との比較

c整備の課題

現在の計画どおりに整備する際の課題

d道路密度

見直し対象路線(区間)が含まれる概ね1km四方に囲まれた地区内の都市計画道路密度

e道路の機能

見直し対象路線(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」

f道路の連続性 配置バランス

対象道路(区間)の周辺地区における道路網のネットワーク状況、都市計画道路の間隔等の配置バランス

(2)実現性の検証

事業の実現性について、見直しの各路線(区間)における以下の点について検証を行います。

環境への影響

大規模構造物(立体交差、橋梁等)による影響

地域のまちづくりへの影響

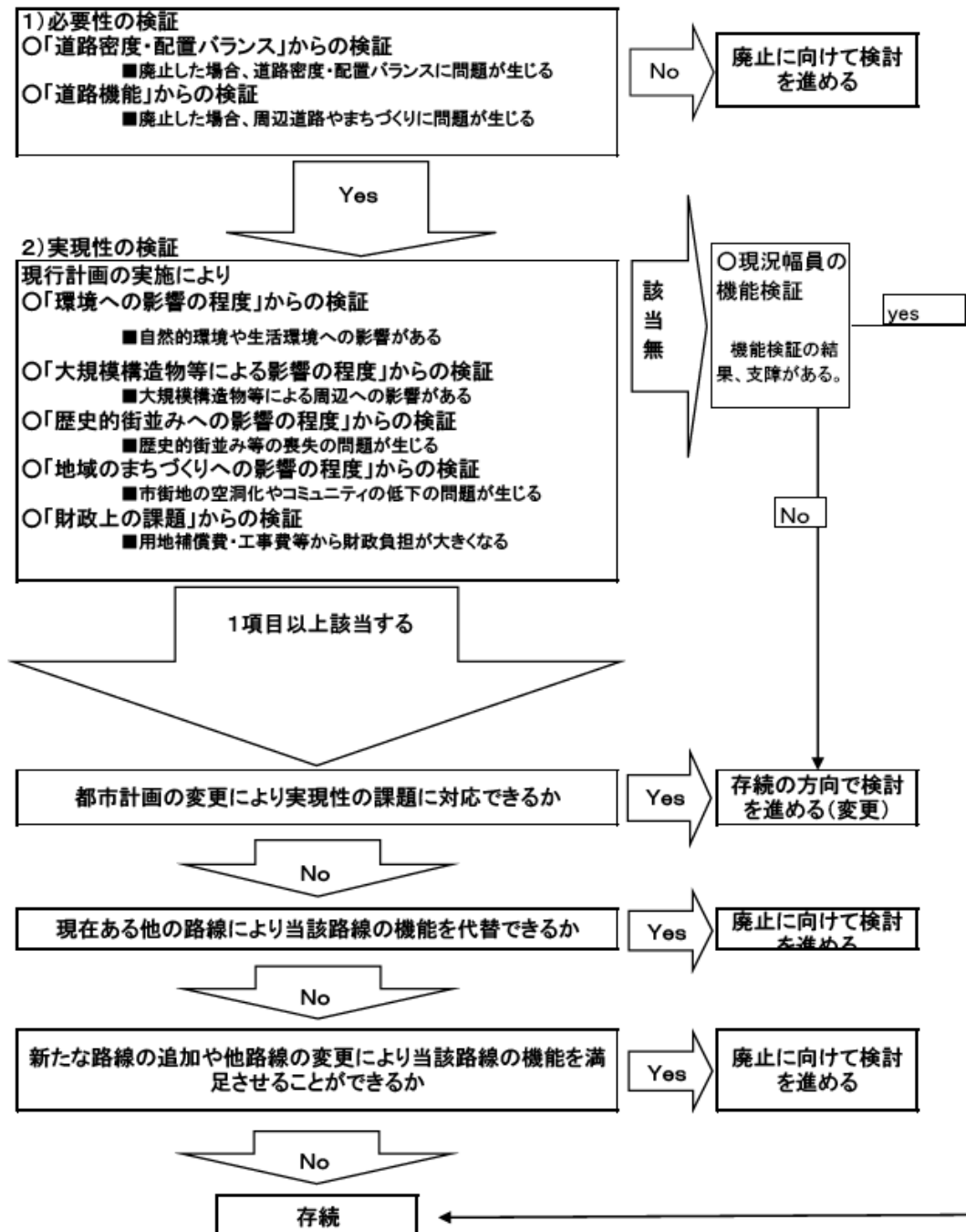
財政的課題への影響(用地補償費、工事費等)

上記(1)及び(2)において検証した結果をもとに、以下のフロー図に従って各路線の見直し方針(整備の方向性)を示します。

都市計画の変更が適切とされる路線については「存続」又は「(道路幅員などの)変更」に向けて、同一

地又は近隣の道路で都市計画道路としての機能を代替できる路線については 廃止 現道幅員のままで新たな整備は行わない)」に向けて検討します。

見直し路線検証 必要性、実現性検証)の流れ



出典 都市計画道路の見直しガイドライン 北海道)

(3) 将来交通量の検証

都市計画道路は、道路網として機能することが重要であることから、(1)及び(2)で導き出した方向性をもとに、道路網としての交通量推計を行い、現況及び将来の道路網全体で交通に支障が生じないかを検証します。

滝川市では、平成20年に北海道で実施した道路交通量調査をもとに、平成42年の将来交通量を算出した値を市内の幹線道路を中心に配分しました。これは、滝川市の道路網の将来像である20年後における交通状況を推測することで、変更の必要性や効果を定量的に示すためです。

(4) 将来交通量推計による評価

将来交通量推計による評価は、以下の式で求められる混雑度の変化により行います。

$$\text{混雑度} = \text{交通量} / \text{交通容量}^{10}$$

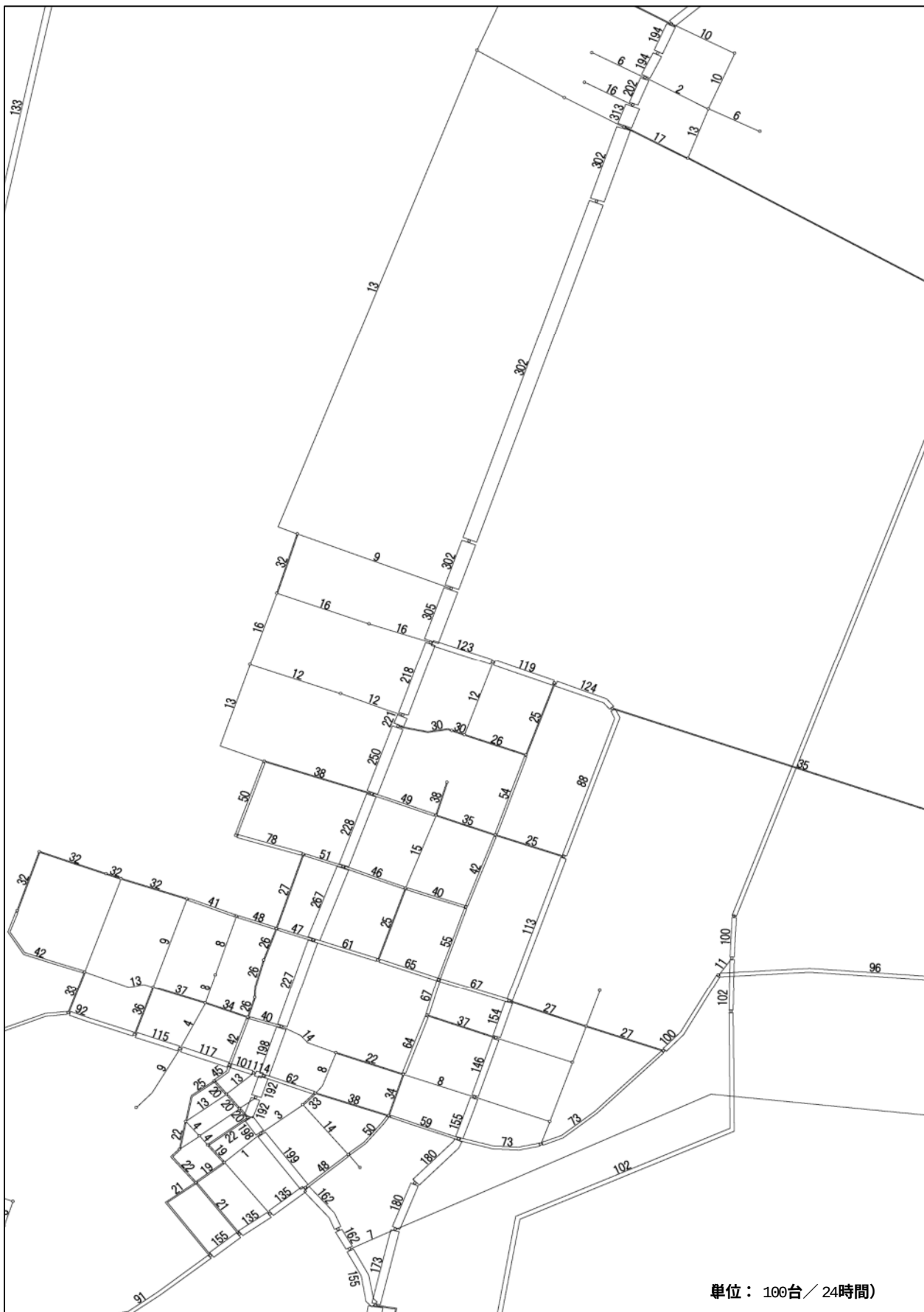
北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」では、都市における混雑度としての評価基準を1.25としていることから、混雑度が1.25未満であれば、交通量的見地からは計画変更を行っても支障はないものと判断されます。

なお、滝川市の都市計画道路においては、現況・将来ともに混雑度が1.25以上の路線はありません。各路線の混雑度は、III-5 各見直し路線の方向性(P37～44)を参照)

混雑度の解釈

混雑度	交通状況
2.0 以上	慢性的な混雑状況となる。昼間 12 時間のうち混雑する時間帯が約 70%に達する。
1.75～2.0	慢性的な混雑状況となる。昼間 12 時間のうち混雑する時間帯が約 50%に達する。
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.0～1.25	昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。

¹⁰ 交通容量：ある道路が一定の時間内にどれだけの自動車を通すことができるかという、その道路が持つ最大能力（台数）



現況交通量流体図 平成 20年)



6) 道路密度の検証

道路密度とは、都市計画道路を土地の利用に応じた適正な配置とするため、土地面積に対する都市計画道路（幹線道路）の密度（ 1km^2 当たりの延長km）を表したものです。

滝川市では、これまでは国が定めた道路密度を満たす水準で都市計画道路の配置、決定を行ってきましたが、その後、国の各種通達が廃止（代わりに技術的指針が策定）されたことから、その都市の実情に応じた道路密度の設定が可能となっています。

都市計画マニュアル¹¹による都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方によると、従前は住宅地の道路密度を $4\text{km}/\text{km}^2$ 、商業を中心とする市街地の道路密度を $5\sim 7\text{km}/\text{km}^2$ 、工業を中心とする市街地の道路密度を $5\sim 7\text{km}/\text{km}^2$ 、用途地域全体の道路密度を $3.5\text{km}/\text{km}^2$ と定めていました。しかし全国的に見ると都市幹線街路については計画水準を達しているものの、 $3.5\text{km}/\text{km}^2$ に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜の計画を行うことが望ましいと考えられる」としています。

道路密度の検証に当たっては、(1) (2)で導き出した方向性をもとに、見直される都市計画道路の道路密度について、居住区が概ね形成されている区域ごとに用途地域の割合を整理し、見直し前後の道路密度を比較し検証します。

現在整備済の都市計画道路網による道路密度は、住宅地の道路密度が $2.3\text{km}/\text{km}^2$ 、商業を中心とする市街地の道路密度が $7.0\text{km}/\text{km}^2$ 、工業を中心とする市街地の道路密度が $2.3\text{km}/\text{km}^2$ 、用途地域全体の道路密度が $2.6\text{km}/\text{km}^2$ となっており、滝川市では上記の値を「市街地全体の標準的な道路密度（将来目標値）」として設定します。

これは、(3)将来交通量の検証 による評価において、現状の道路交通網において交通混雑（混雑度1.25以上）が発生していないこと、また、市街地（江部乙、東滝川を含む）内においては概ね道路を外郭又は軸とした居住区域が形成されており、現況の街区内の土地利用状況や将来のまちづくりの方向性から、都市計画道路を新規拡大することの必要性などを考慮した結果、現況の道路密度を標準的な道路密度としても支障が生じないためです。

¹¹ 実務者のための新都市計画マニュアルⅡ（社）日本都市計画学会編