

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上で、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、補助幹線街路（一部都市幹線街路含む）は路線の必要性、将来交通量、整備に必要な事業費、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(※)を判断します。

※「廃止」とは都市計画変更を行って都市計画道路の位置づけを廃止することであり、廃道（道路自体を廃止すること）ではありません。

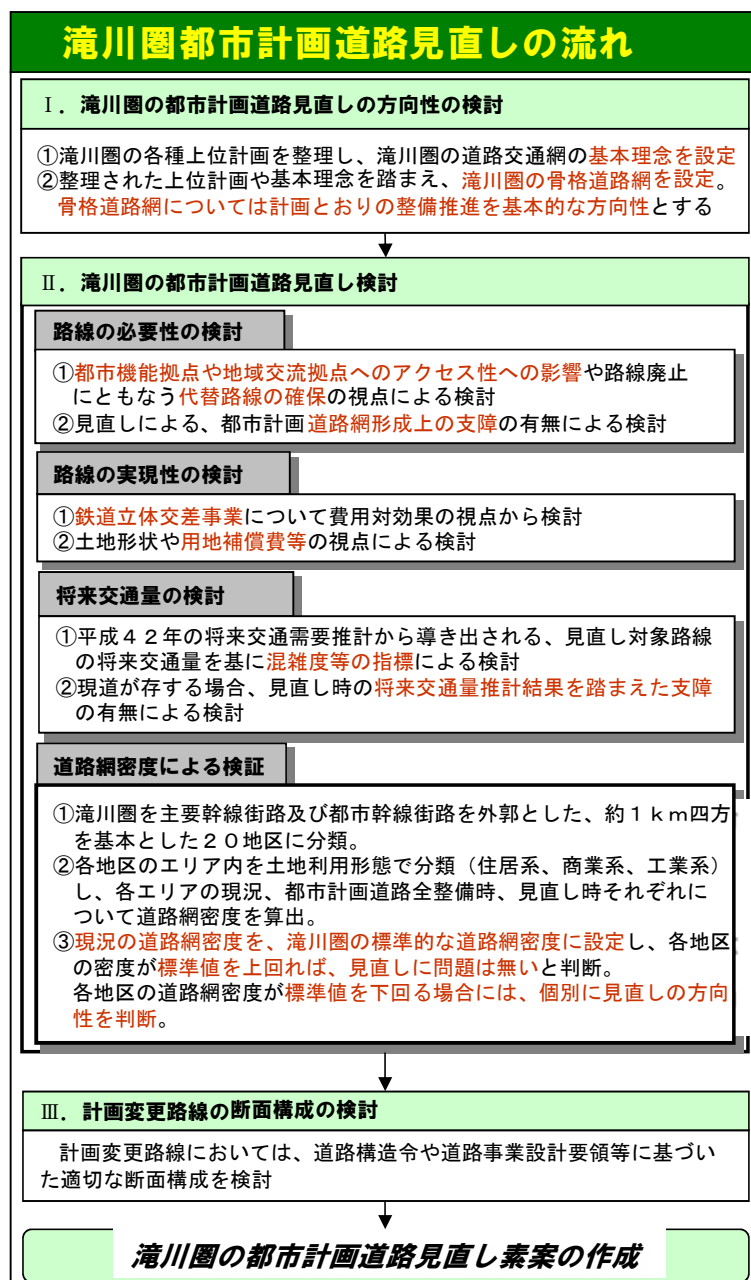


図 4.13 滝川圏都市計画道路見直しの流れ / 資料：滝川都市交通マスタープラン

◆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

- ①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
- ②計画決定後30年未満の路線であっても沿道の土地利用との一体的な見直し等を踏まえ、必要に応じ見直しを行う
- ③都市計画道路は、道路網としての検討を行った上、必要性や変更理由を明らかにする
※上記①、②は都市計画道路の見直しガイドライン（H19年、北海道）に基づく

（３）見直しの経緯

- 平成19年度 都市計画道路の見直しガイドライン（北海道）策定
- 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）

(4) 整備方針

(1)～(3)を踏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。

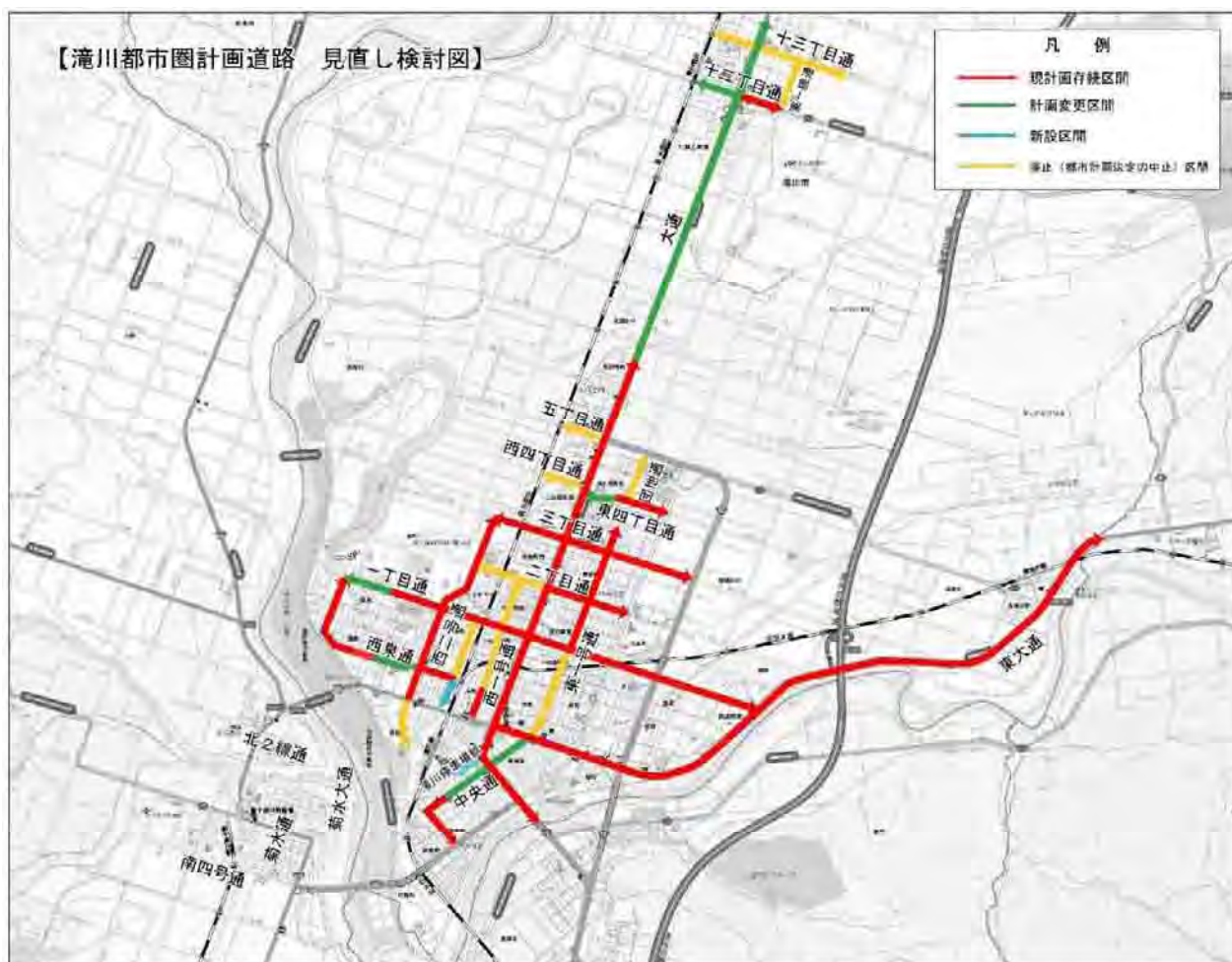


図 4.14 都市計画道路見直し案 / 資料：滝川都市交通マスタープラン

(5) 整備計画

本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ます。「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） ※JR 函館本線との立体交差を含めて検討

■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、早期整備を目指します。

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、公共交通拠点（バス路線、鉄道駅）周辺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、環境にやさしい都市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

①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。

- ・駅舎の改築の促進（滝川、江部乙、東滝川）
- ・駅前広場の整備促進（滝川、江部乙、東滝川）
- ・パークアンドトレインの推進のための駐車場整備の検討
- ・DMV（デュアル・モード・ビークル）※(図 4.15 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）



図 4.15 DMV / 資料：JR 北海道

※DMV(デュアル・モード・ビークル):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

②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路線網の再編を促進し、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

③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。

- ・乗り合いタクシー等の導入検討
- ・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

※カーシェアリング:1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。

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

- ・JR滝川駅・バスターミナル及び生活利便施設間を連絡する道路、公共公益施設等のバリアフリー化整備（交通バリアフリー基本構想の策定）
- ・JR滝川駅へのアクセス向上とバリアフリー化を図るため、道道滝川停車場線及び滝川駅前広場の整備促進（関係機関と協議等）
- ・都市幹線街路における円滑な歩行空間の整備
- ・歩道のバリアフリー化の促進(図 4.16 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

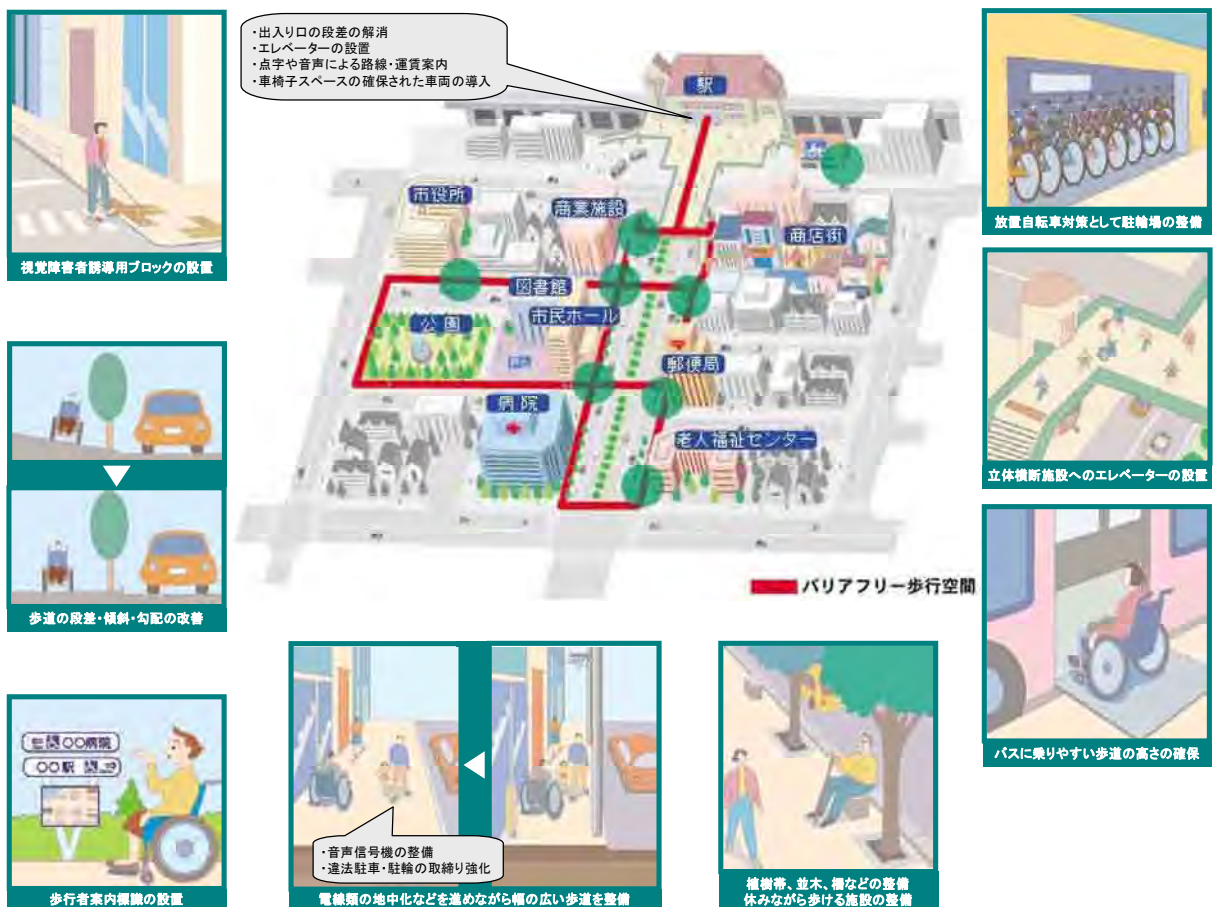
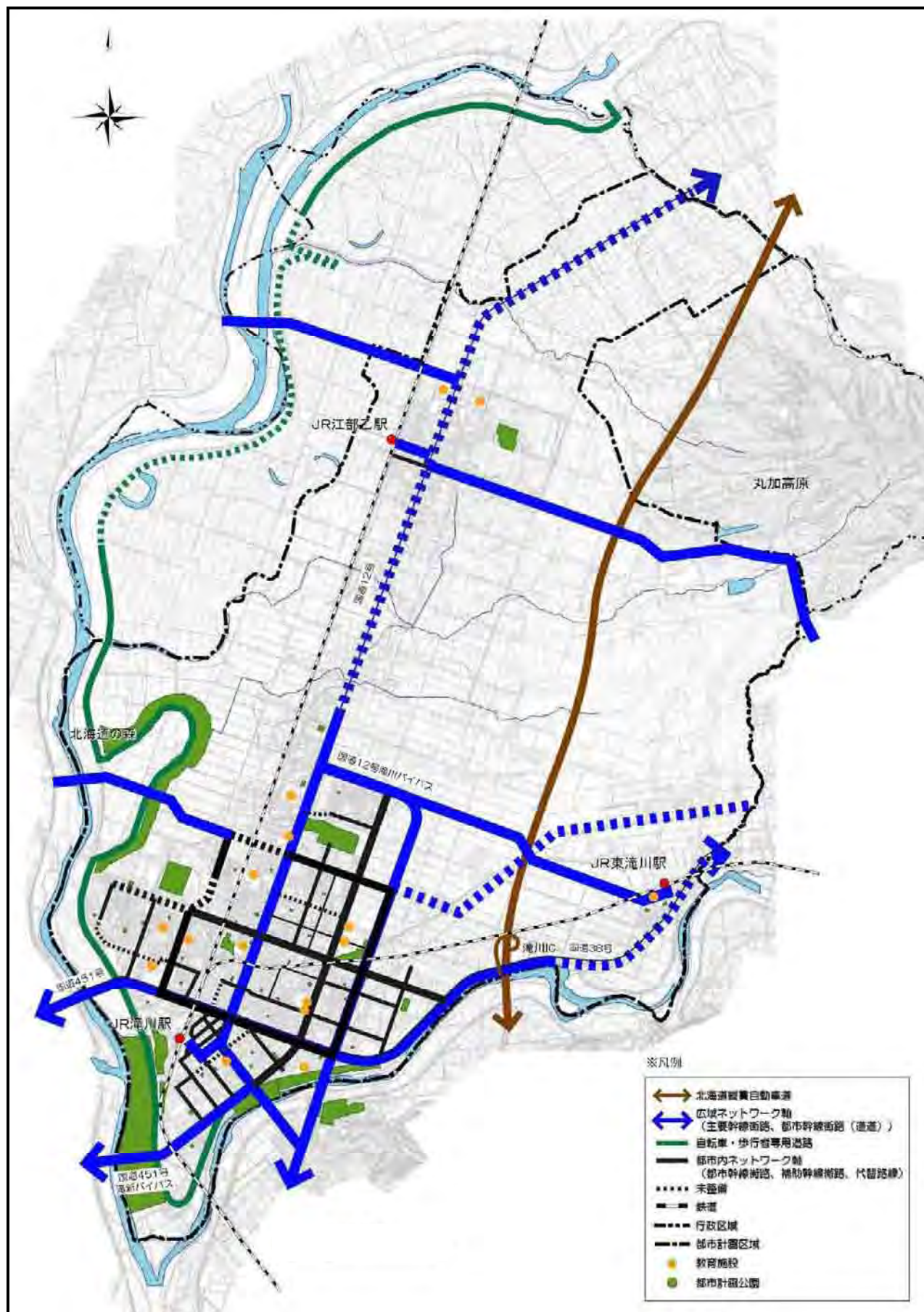


図 4.16 歩道のバリアフリー化のイメージ / 資料：国土交通省

◆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
- ・緑花樹等配布事業
- ・広告・看板類の規制誘導
- ・電線類の地中化



図 4.17 緑花樹等配布事業

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、限られた財源の中で、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
- ・中心市街地活性化基本計画に基づく「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）