

I 滝川市都市交通マスタープラン

1. 策定の背景と必要性

滝川市の都市交通計画は、昭和61～62年度に北海道が実施した滝川圏(滝川市、砂川市、新十津川町の交通圏域)自動車OD調査¹、総合都市交通体系調査²をもとに、本市の上位計画である「滝川市総合計画」、及び「滝川市都市計画マスタープラン」における本市の将来像のもと、都市交通における将来の整備方針を各計画内に位置づけ、必要な整備を図ってきました。

その後、都市を取り巻く環境も大きく変わり、少子化、超高齢化への進行、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。

本市では、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、新たな都市施設整備の基本方針(「滝川市都市計画マスタープラン」)が策定しました。

これを受け、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、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及び将来目指す道路体系について、新たに「滝川市都市交通マスタープラン」(以下「都市交通マスタープラン」とする)として策定するものです。

2. 計画の位置付け

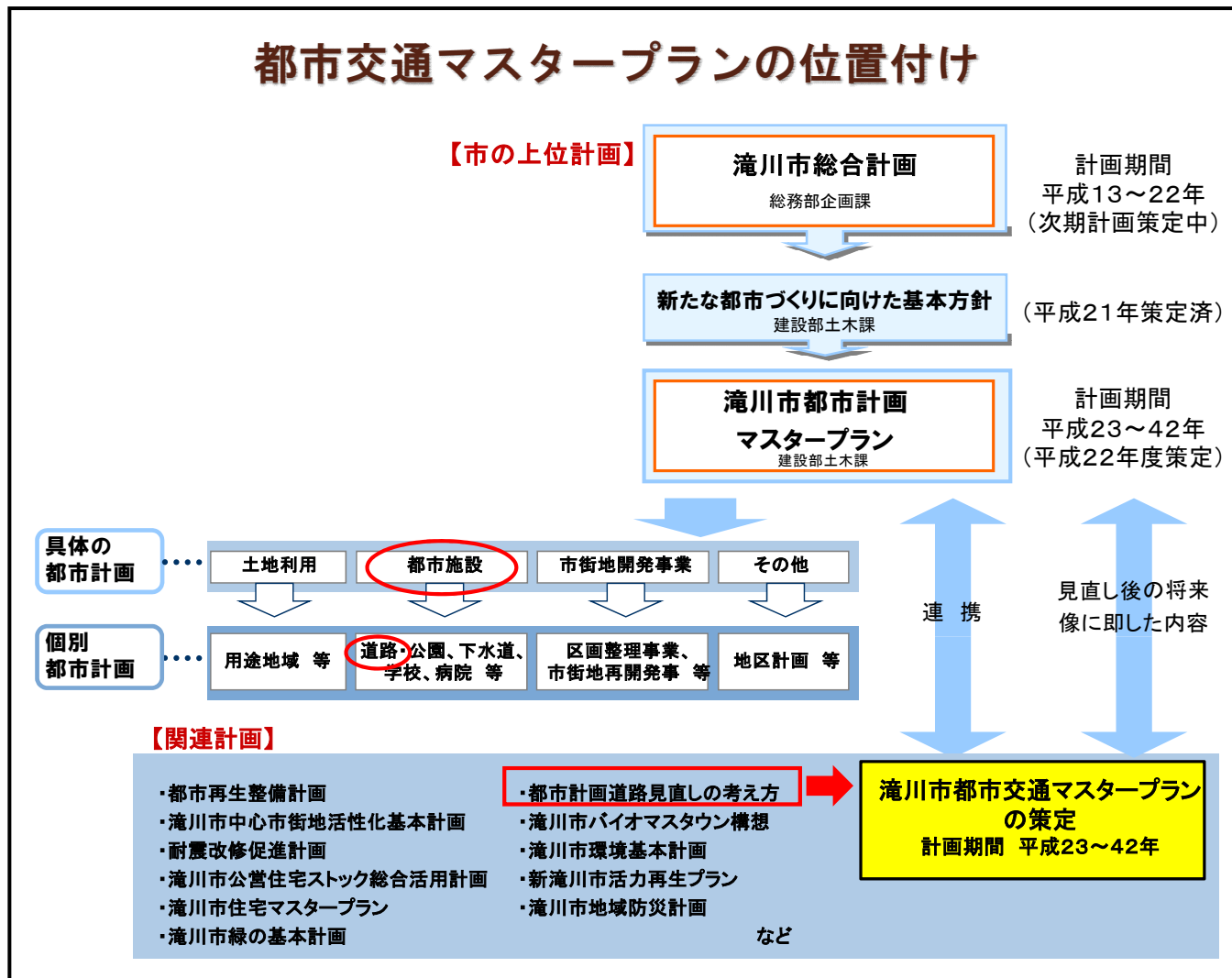
都市交通マスタープランは、「滝川都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成16年2月改訂)」で示された都市づくりの基本方針や、「滝川市総合計画(平成13年4月策定)」、「滝川市都市計画マスタープラン(平成23年3月策定)」における都市づくりの目標や分野別構想の実現を目指し、各計画との連携・整合を図り、交通部門として今後実施すべき施策の基本方針となります。

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

² 総合都市交通体系調査:歩行者、自転車交通に着目し、他の交通機能との分担や将来の土地利用計画等に対応した交通空間整備計画策定に関する基礎調査

3. 計画の期間

都市交通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、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。



目標年次

平成23～平成32	平成33～平成42
10年(整備計画)	10年(整備計画)

見直し

4. 対象区域

都市交通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

- ①中空知圏域交通環境の整備
- ②市内交通環境の整備
- ③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

- ①道内・中空知圏域の広域交通環境の整備
- ②市内交通環境の質向上
- ③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。都市内交通においては、本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。

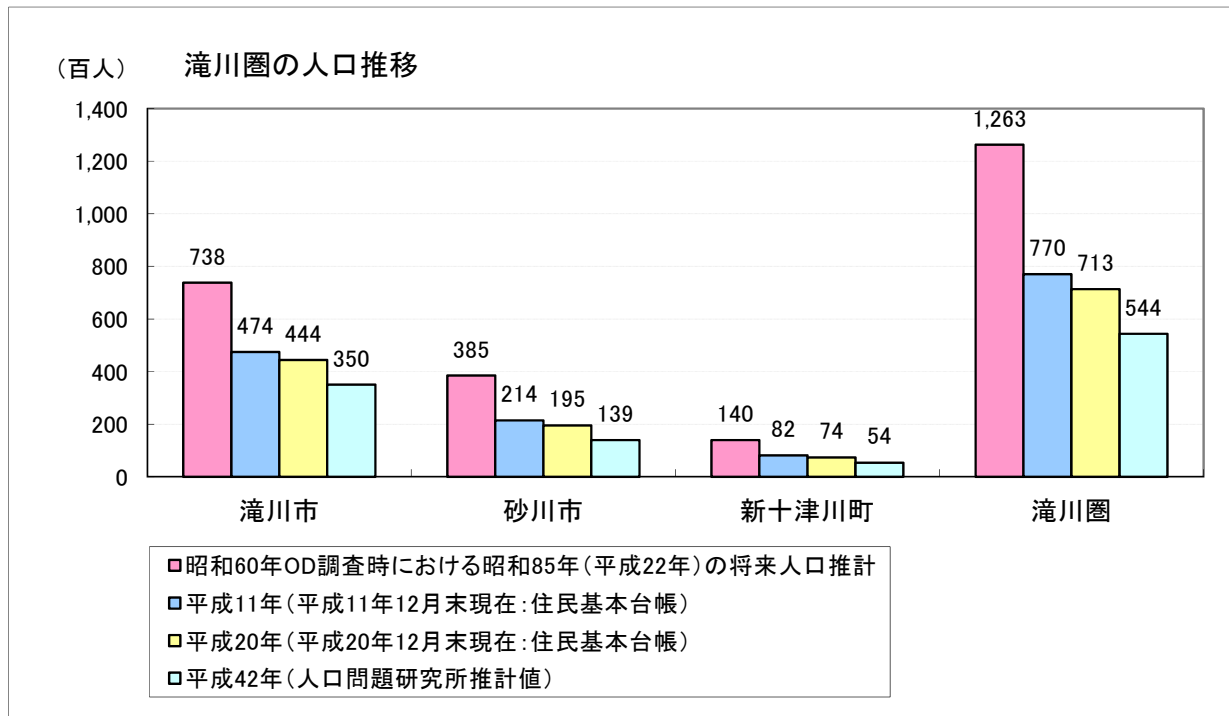
また、本市は「滝川市地域公共交通総合連携計画(平成21年3月策定)」を策定しており、都市交通マスタープランは、住民の満足度向上と地域活性化につながる持続的な公共交通環境の実現を支援するものであることが求められます。

(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計画の策定、見直しが求められます。



(3) 発生集中交通量の検証

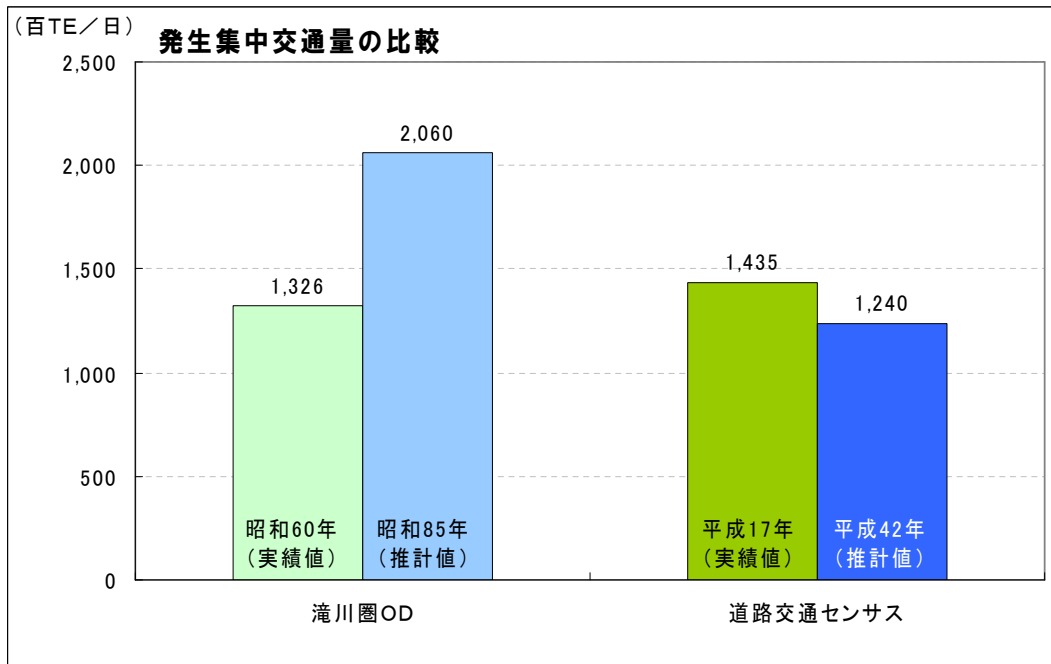
北海道が昭和60年に実施したOD調査における滝川圏の発生集中交通量は、132,600TE/日³、昭和85年(平成22年)の将来発生集中交通量は206,000TE/日と推計されました。その後、国土交通省が平成17年に実施した道路交通センサス⁴において、滝川圏の発生集中交通量は143,500TE/日と昭和60年の実査値から増加しているものの、平成42年の推計値は124,000TE/日と今後20年間で約14%の減少が予測されます。

これまでの発生集中交通量の増加の要因として、自動車保有台数の増加、市街地の拡大に伴う生活行動・都市行動の広範囲化による自動車依存型生活の定着、公共交通の利用者減少などが考えられます。

しかし、先述の調査結果が示すとおり、将来においては人口減少を背景として、発生集中交通量の減少傾向が続くものと予測されます。

³TE/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。

⁴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。

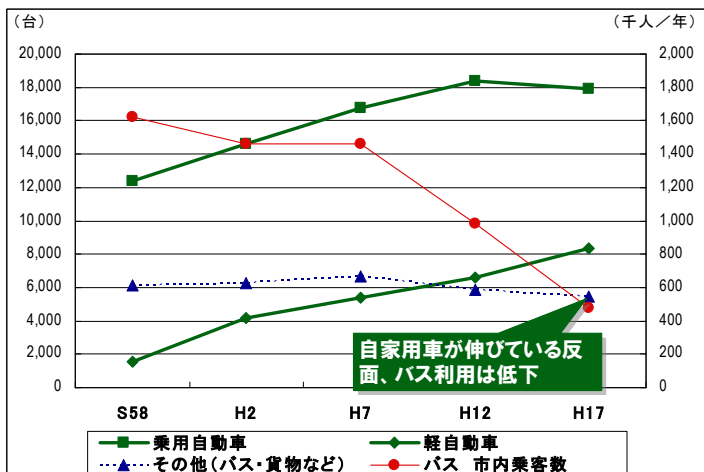


※昭和60年(実績値): 昭和60年に北海道が実施した滝川圏OD調査結果

※昭和85年(推計値): 昭和60年の上記調査結果を基に、将来(昭和85年=平成22年)の交通計画のために推計した値

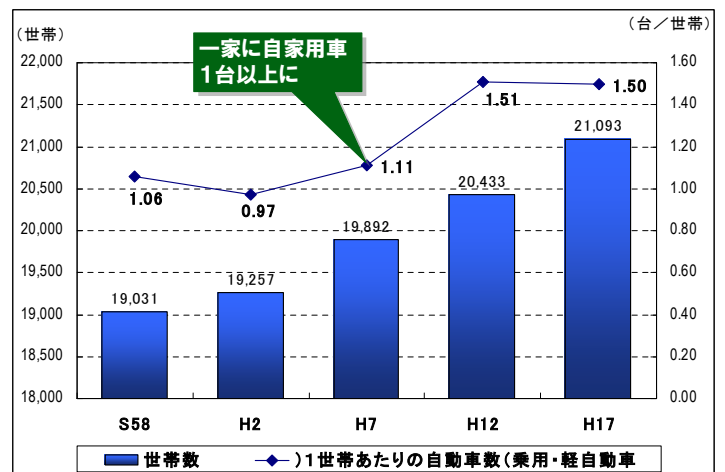
※平成17年(実績値): 平成17年に国土交通省が実施したOD調査結果

※平成42年(推計値): 平成17年の上記調査結果を基に、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: 滝川市統計書)



滝川市の世帯数と1世帯あたりの自動車保有台数

(資料: 滝川市統計書)