

## II 滝川市の将来道路網計画

滝川市では、本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

都市交通マスタープランでは、本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<sup>5</sup>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、人と環境に視点をおい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。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。

<sup>5</sup> 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

## 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、本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



## 基本方針 2

### 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<sup>6</sup>」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

<sup>6</sup>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

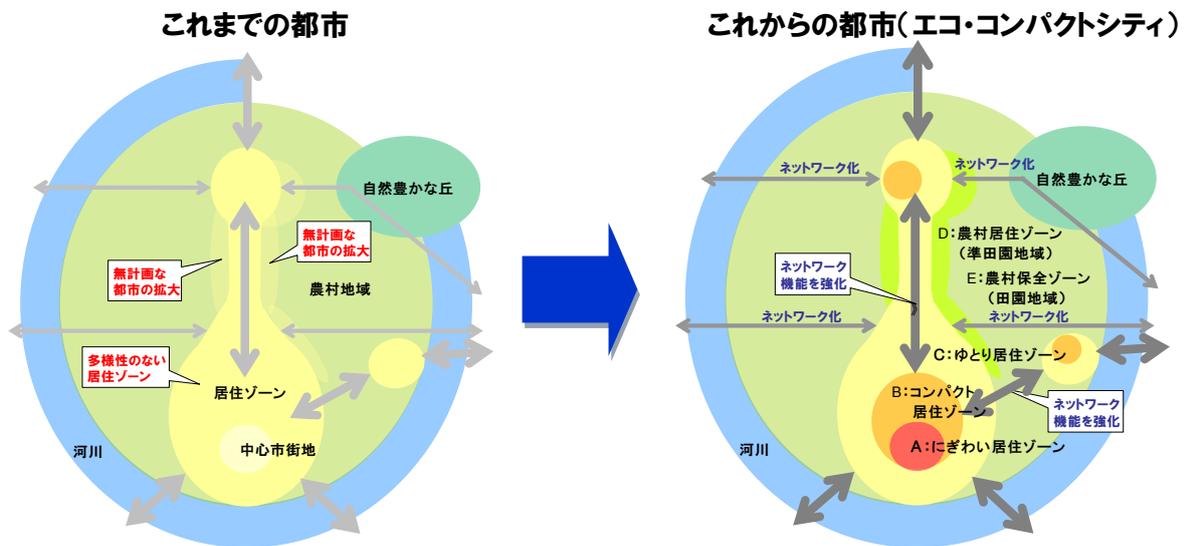
高齢化社会に対応した「エコ・コンパクトシティ」の実現に向けて、市民が利用しやすい交通体系を構築する上でも、公共交通が担う役割は重要です。

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

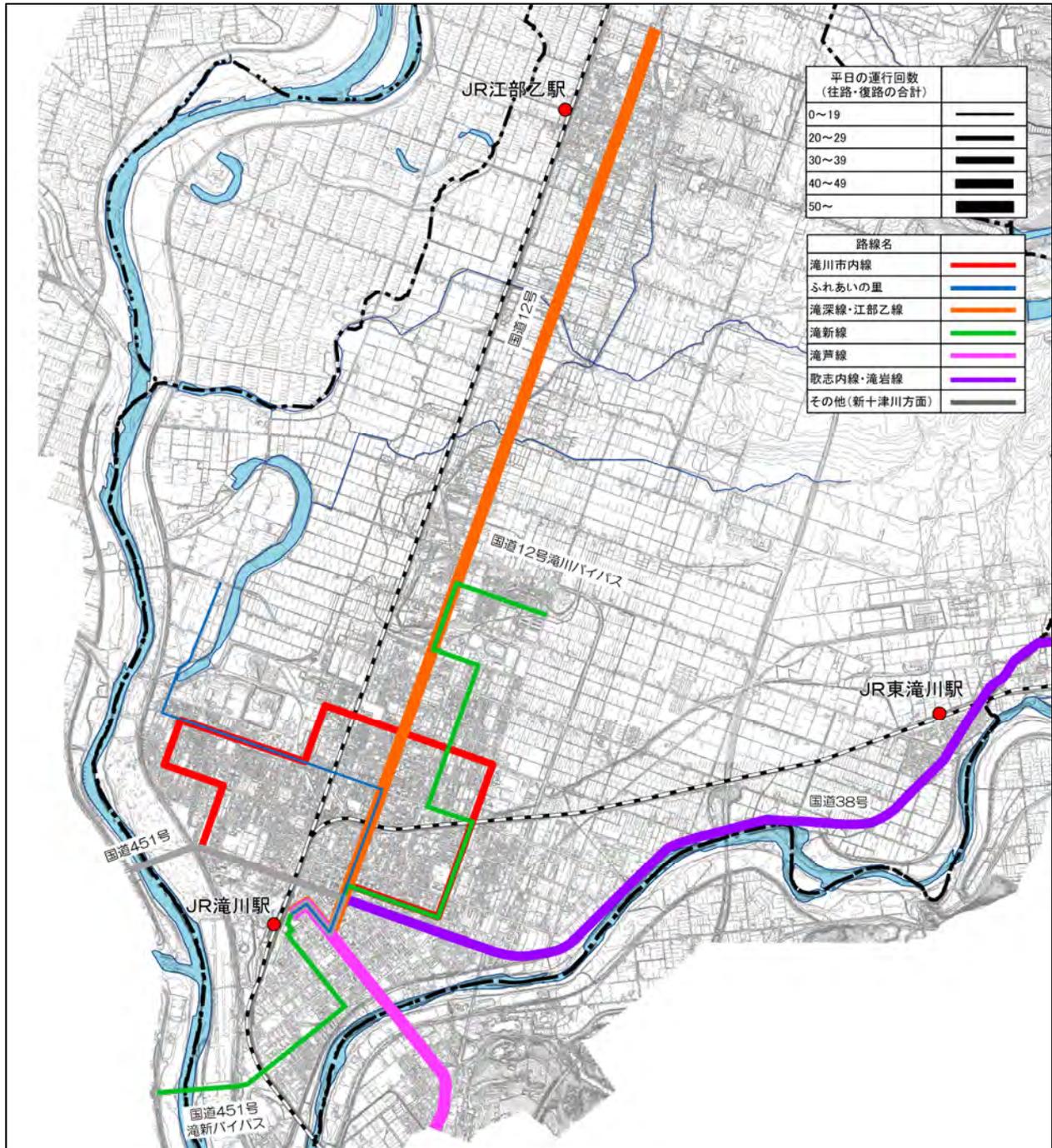
- 都市内交通網の整備を図ることで、エコ・コンパクトシティの基軸となる路線バス網の再編を促進し、バス利用者の更なる利便性向上を進めます
- コミュニティ拠点内のバス停留所の整備の促進、新たな公共交通の導入などを検討します
- JR滝川駅の移動円滑化や駅前広場の改築・整備を促進します
- 幹線道路網における自転車・歩行者ネットワークの整備を促進します



ゾーン分類	ゾーン特性	移動	活力	
都市	A:にぎわい居住ゾーン	・都市の主要な機能が集約し、中心市街地のにぎわいがみられる	・歩いて便利に暮らせる環境が整っている	・都市の拠点として、多様な交流により都市の活力を創出する
	B:コンパクト居住ゾーン	・都市のコンパクト化を図る地域として、公共交通ルートの軸を中心として利便施設が集約している	・公共交通と徒歩により、便利な生活ができる	・既存都市基盤を活かして都市の活力を創出する
	C:ゆとり居住ゾーン	・低密度でゆとりある居住環境が整っている	・交通ネットワークを活用し、車と公共交通の両立により便利な生活ができる	・周辺の農村環境を保全するとともに、都市外との交通ネットワークを活かして都市の活力を創出する
農地保全	D:農村居住ゾーン(準田園地域)	・農村環境を保全しつつ、その環境に調和した居住が可能である	・交通ネットワークを活用し、車と公共交通の両立による生活となる	・農村環境を活かして都市の活力を創出する
	E:農村保全ゾーン(田園地域)	・効率性の高い生産緑地として、営農環境を保全する ・地域資源としての自然や農村環境を守る	・交通ネットワークを活用し、車を中心とした生活となる	・農村環境を活かして都市の活力を創出する

エコ・コンパクトシティのイメージ図

資料:滝川市都市計画マスタープラン



(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、本市の生活や産業、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。

### ①広域幹線軸

本市は、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。

### ②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。

### ③中空知圏域交流軸

②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。

### ④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<sup>7</sup>の形成を促す役割が求められます。

これらの道路網は本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

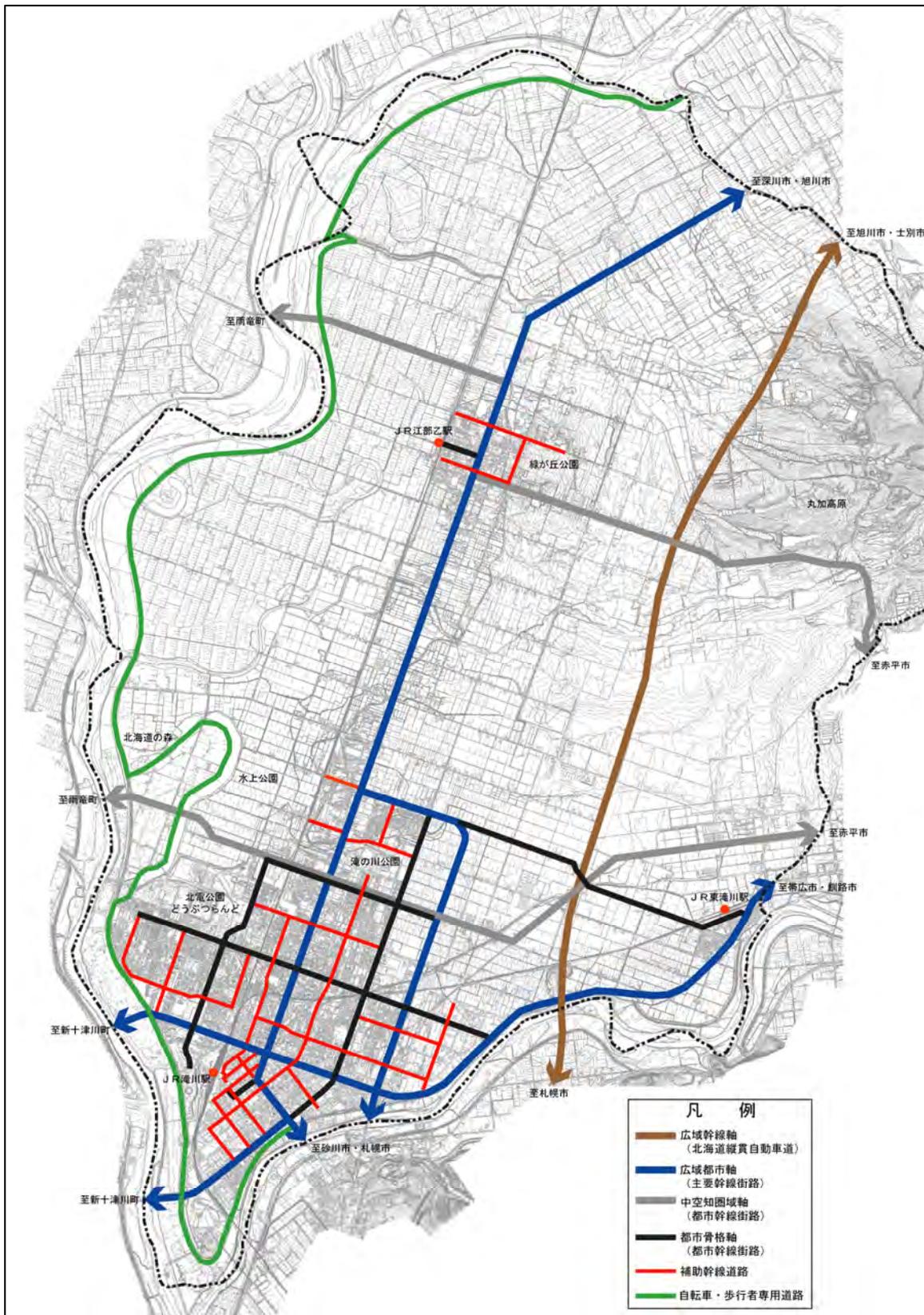
町内地域間の連絡や通学、買物など、地域コミュニティに密着した道路です。また、近隣住居区内の交通を集散し、都市骨格軸を補完する役割を持ちます。

<sup>7</sup>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(滝川市都市計画マスタープラン)」を実現させる区域を指します。

- ・ 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。

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」として位置付けます。



道路体系(都市計画道路見直し前)

### 3 道路体系構築への検証

本市の道路網整備において、特に先述した①～④の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。

本市では、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(1m×2=2.0m)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)へのアクセスや、他の市町と繋がる自転車専用道路などの広域ネットワークの形成にも配慮する必要があります。

本市では、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<sup>8</sup>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。

<sup>8</sup> 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