

滑川市幹線道路網計画

令和7年3月

滑 川 市

目 次

第1章 計画の概要

1－1	計画改訂の背景と目的	.....	- 1 -
1－2	計画の対象区域	.....	- 1 -
1－3	目標年次	.....	- 1 -
1－4	計画の位置づけ	.....	- 2 -
1－5	前回計画策定時（平成6年度）以降の変化要素	.....	- 4 -
1－6	前回計画の進捗状況	.....	- 7 -

第2章 滑川市の現況

2－1	自然特性	.....	- 10 -
2－2	歴史的背景	.....	- 10 -
2－3	社会特性	.....	- 11 -
2－4	道路・交通特性	.....	- 26 -

第3章 上位・関連計画

3－1	上位計画	.....	- 36 -
3－2	関連計画	.....	- 39 -

第4章 幹線道路網の問題点と課題

..... - 44 -

第5章 基本構想

5－1	将来的な道路網の配置	.....	- 47 -
5－2	今後の道路整備を推進するまでの基本方針	.....	- 49 -
5－3	幹線道路網の機能分類	.....	- 51 -
5－4	構想道路	.....	- 52 -
5－5	幹線道路網 基本構想図	.....	- 61 -

第6章 基本計画

6－1	要整備区間抽出の考え方	.....	- 62 -
6－2	要整備区間	.....	- 63 -
6－3	幹線道路網 基本計画図	.....	- 66 -

第7章 整備計画

7－1	整備計画立案の考え方	.....	- 67 -
7－2	整備計画	.....	- 68 -
7－3	幹線道路網 整備計画図	.....	- 71 -

第1章 計画の概要

1－1 計画改訂の背景と目的

滑川市幹線道路網計画（以下「本計画」という。）は、平成7年3月に策定され、これに基づき地域間を結ぶ幹線道路、生活関連道路などの整備が進められています。

しかしながら、前回計画の策定後約30年が経過する中で、国内経済の大きな変革、急速な少子高齢化や人口減少社会の到来など社会情勢は大きく変化しています。

本市においても、前回計画で想定していた人口動態やインフラ整備の進捗、土地利用などに変化が生じています。また、多様化する市民の価値観やニーズへの対応も求められています。

本計画は、前回計画策定後の本市を取り巻く道路環境の変化に対応すべく、前回計画における人口等の基礎データ、交通量調査データ及び国、県、市の道路整備状況等を見直し、さらに上位計画である「第5次滑川市総合計画」や他の計画とも整合を図りながら、本市の持続的、安定的な成長に資する将来道路網の配置と効果的な道路整備を検討し、市民ニーズを反映させた、実効性と実現性のある道路網計画として見直しを行ったものです。

本計画の策定にあたっては、国土交通省や富山県などの関係機関に加え、市民の方々も交えた中で委員会を開催し、委員からの様々なご意見やご指摘を踏まえながらとりまとめたものです。

なお、本計画は、本市における将来的に望ましい幹線道路網の姿を示したものであり、個々の路線ごとのさらに具体的な整備内容及び整備時期については、今後、関係機関や地域住民との協議調整を図るとともに、必要に応じて見直しを行うこととします。

1－2 計画の対象区域

本計画では、本市全域を対象とします。

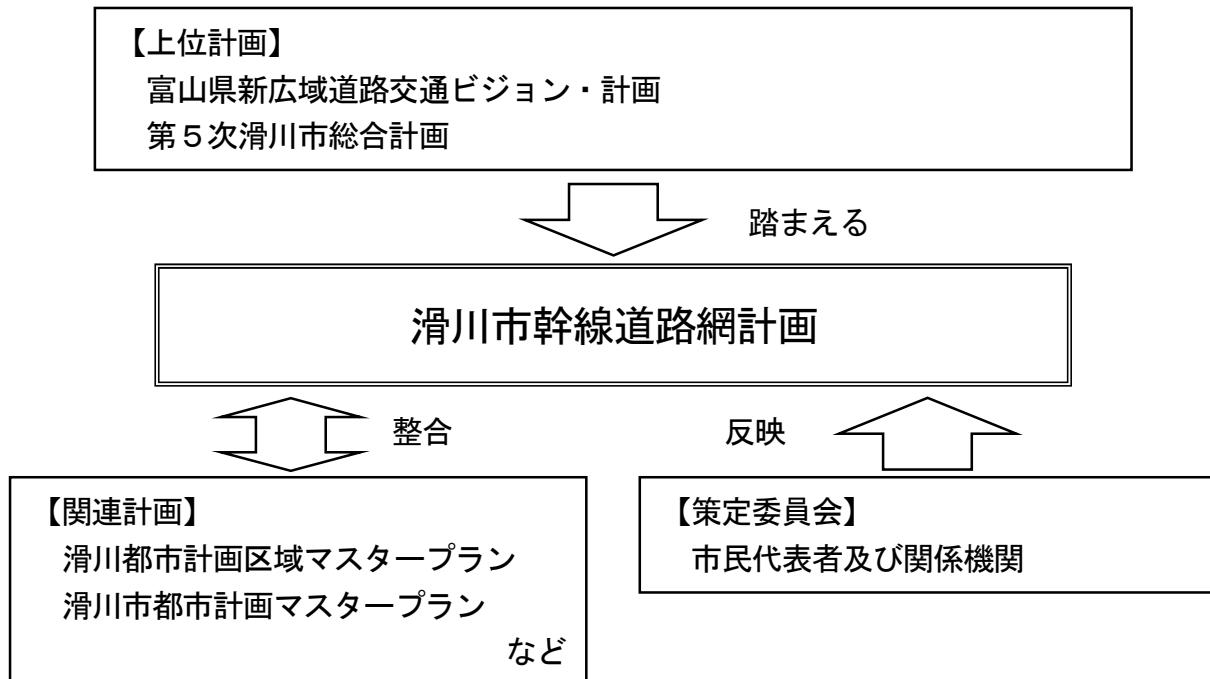
1－3 目標年次

本計画の目標年次は、概ね20年後となる令和26年度とします。

なお、本計画は、適宜、計画内容の進捗状況を確認、検証しながら、社会経済情勢の変化等に対応し、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「第5次滑川市総合計画」などの上位計画を踏まえ、「滑川市都市計画マスター プラン」などの関連計画と整合を図りながら、策定委員会の開催などを通じて、関係機関や市民の意見を反映させつつ、今後の本市における幹線道路網の整備に係る計画を定めるものです。



1. 前回計画の進捗状況検証



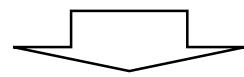
2. 滑川市の現況把握

- ・自然特性
- ・歴史的背景
- ・社会特性
- ・道路・交通特性



3. 上位・関連計画の整理

- ・上位計画
- ・関連計画



4. 幹線道路網の問題点・課題の整理

- ・道路網上の問題点
- ・道路整備上の課題



5. 基本構想の策定

- ・幹線道路網整備の基本方針
- ・幹線道路網の機能分類
- ・構想道路計画
- ・目指すべき幹線道路網



6. 基本計画の策定

- ・要整備区間
- ・整備内容



7. 整備計画の策定

- ・整備優先順位
- ・整備主体

滑川市幹線道路網計画策定委員会

滑川市幹線道路網計画策定幹事会

計画策定の流れ

1－5 前回計画策定時（平成6年度）以降の変化要素

① 上小泉西部土地区画整理事業の完了

昭和61年度から進められてきた上小泉西部土地区画整理事業が平成6年度に完了し、市街地の南西部において良好な都市基盤が整備されました。

② 湾岸道路の整備進展

あいの風とやま鉄道以北の海岸部を東西に連絡する（主）富山魚津線については、坪川～中村間で進められていたバイパス整備が平成7年10月に完了し、市域北部の海岸地域における東西方向道路の機能強化が図られました。

③ 道の駅ウェーブパークなめりかわの整備

平成10年3月に、（主）富山魚津線沿線において「道の駅ウェーブパークなめりかわ」が開駅し、ほたるいかミュージアム、深層水体験施設タラソピアの施設が整備されました。

④ 国道8号魚津滑川バイパスの開通

国道8号魚津滑川バイパスは、平成14年8月に魚津市住吉～滑川市稻泉間(7.4km)が全線暫定2車線で開通後、平成22年度までに魚津市住吉～魚津市佐伯間(1.6km)、平成26年3月に滑川市北野～稻泉間(2.1km)、平成27年3月に滑川市大掛～北野間(1.4km)、平成28年2月に魚津市佐伯～滑川市大掛東間(2.3km)が4車線化されたことで、全線が4車線で供用開始しました。同区間に並行する旧国道8号区間は（一）富山滑川魚津線として県道に移管されました。

⑤ 市民交流プラザの整備

平成19年6月に医療・福祉・保健の拠点施設として、また、中心市街地の活性化を図るため、「市民交流プラザ」が滑川ショッピングセンター「エール」に隣接する市有地に整備されました。

⑥ 都市計画道路網の再編

長期未着手となっていた（都）滑川富山線ほか5路線の見直しを平成21年に行ったほか、令和2年には（都）漁港中野島線を廃止し、直近では令和3年に中滑川駅前広場の再整備に向けた（都）橋場国道線の変更を行うなど、都市計画道路網の再編が進められています。

⑦ 国道8号滑川富山バイパスの4車線化

国道8号滑川富山バイパスは、昭和63年11月に滑川市稻泉～富山市水橋上砂子坂間(3.5km)暫定2車線での供用開始により全線開通後、順次各区間で4車線化が進められ、平成22年12月に滑川市稻泉～上市町竹鼻間(2.9km)が4車線化されたことで、全線が4車線で供用開始しました。同区間に並行する旧国道8号区間は（一）富山滑川魚津線として県道に移管されました。

⑧ 滑川駅南土地区画整理事業の完了

平成 19 年度に滑川駅南土地区画整理事業が完了し、平成 25 年度にスポーツ・健康の森公園が完成するなど、滑川駅の南側において良好な都市基盤が整備されました。

⑨ フットボールセンター富山の整備

閉校となっていた県立海洋高校の跡地において、平成 25 年 5 月にサッカー場を中心とした複合スポーツ施設が整備されました。

⑩ 北陸新幹線の開業

平成 27 年 3 月に北陸新幹線の長野～金沢間が開業し、県内では、富山、高岡、黒部の 3 市内に駅が開設されました。これに伴い、市内に滑川駅、東滑川駅を有する並行在来線は、あいの風とやま鉄道に移管されました。

⑪ 安田工業団地（第四期）の整備

滑川 I C 周辺において進められてきた安田工業団地の第四期整備事業が平成 29 年度に完了しました。

⑫ 堀江自然ふれあい広場の開設

平成 31 年 4 月に、上市川右岸の堀江地内において、芝生広場やバスケットコート、パークゴルフコースなどを備えた「堀江自然ふれあい広場」が開設されました。

⑬ 中滑川複合施設メリカの整備

令和 5 年 4 月、中滑川駅前に市民の生命と暮らしを守る災害時における避難施設として、また、まちなかにおける賑わいの創出と交流人口の拡大を図るための複合施設として、「中滑川複合施設メリカ」が整備されました。

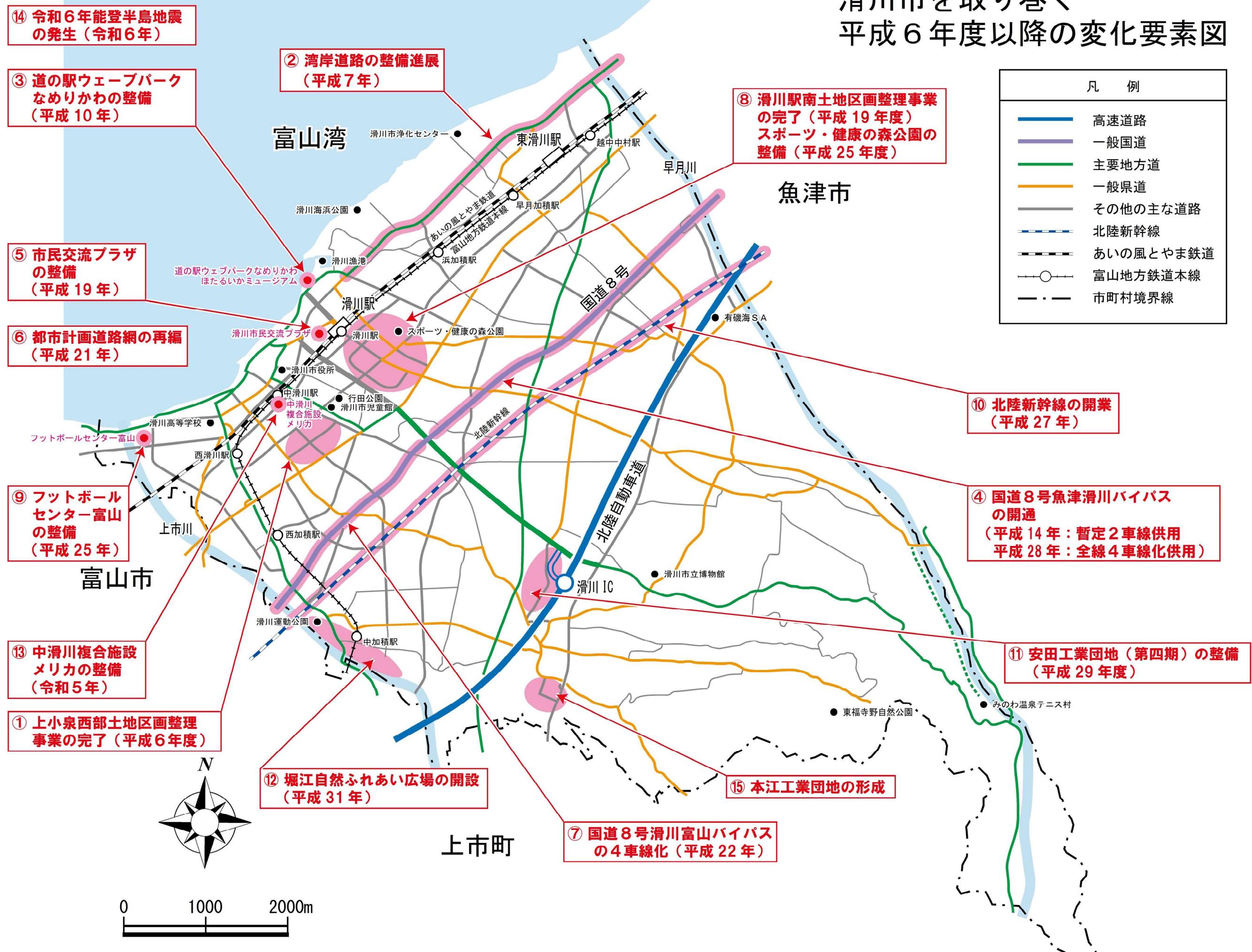
⑭ 令和 6 年能登半島地震の発生

令和 6 年 1 月、能登半島を震源とするマグニチュード 7.6 ・ 震度 7 の地震が発生しました。本市では震度 5 弱を観測し、滑川運動公園が液状化による被害を受けたほか、住宅の一部損壊などが見られました。

⑮ 本江工業団地の形成

(市) 本江栗山線（富山中部広域農道）沿道の本江地区において、平成 5 年 5 月に武内プレス工業（株）が進出して以降、企業立地が進展し、工業団地が形成されてきました。

滑川市を取り巻く 平成6年度以降の変化要素図



1-6 前回計画の進捗状況

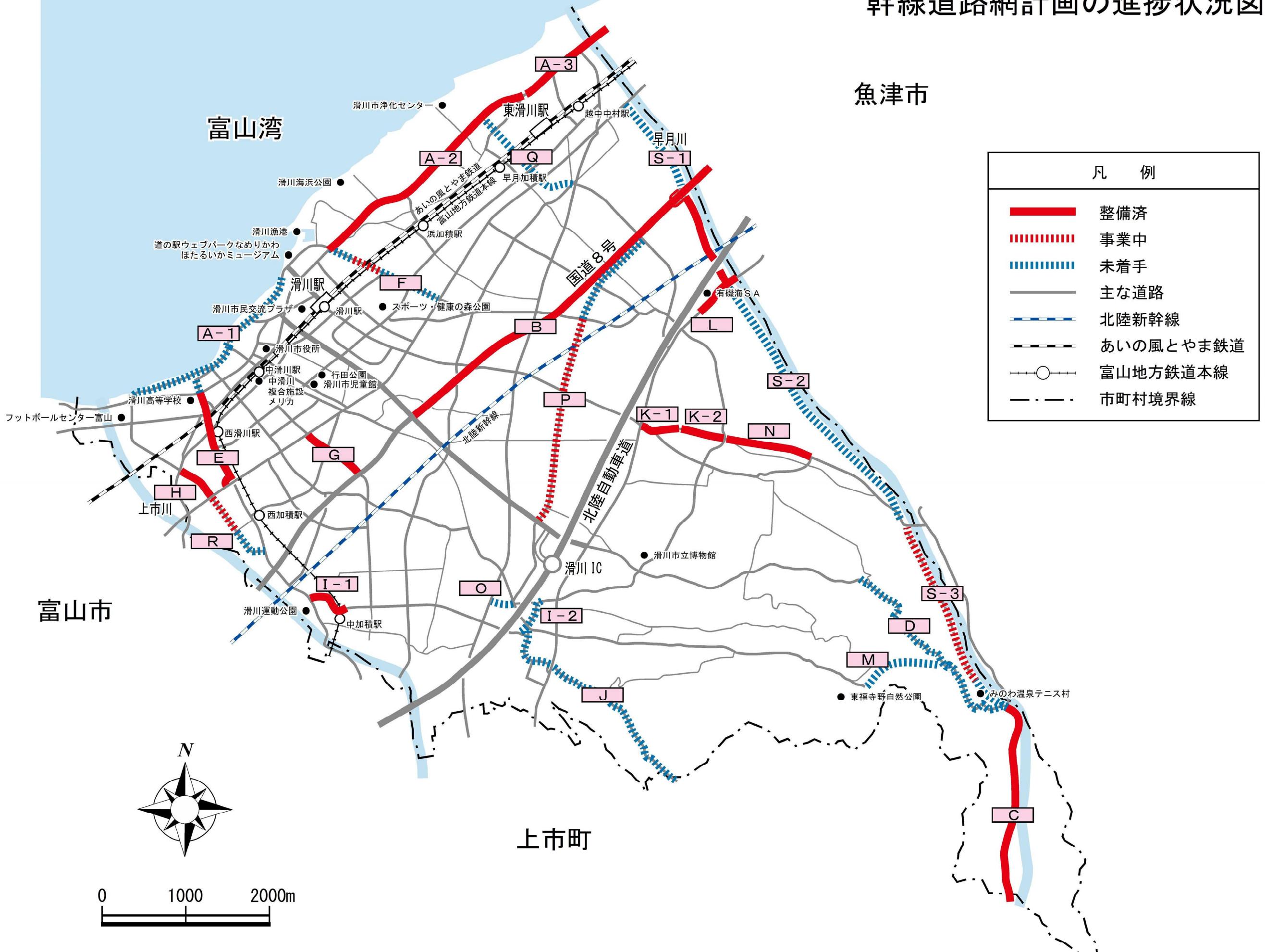
平成6年度策定 幹線道路網計画の進捗状況一覧（その1）

機能分類	図面番号	道路種類	路 線 名	区間箇所	整備手法	延 長 (m)	進捗状況	備 考
広域幹線道路	A-1	—	湾岸道路	高月町～常盤町	新規	2,370	未着手	
	A-2	—	湾岸道路	坪川～吉浦	新規	2,950	完了	
	A-3	—	湾岸道路	吉浦～三ヶ	現拡	1,080	完了	
	B	一般国道	国道8号B.P	稻泉～大掛	新規	4,370	完了	魚津滑川バイパス4車線化
	C	—	東部山麓道路	蓑輪地内	新規	2,530	完了	(主)宇奈月大沢野線 現拡整備
南北軸幹線道路	D	主要地方道	蓑輪滑川インター線	千鳥～蓑輪	新規	2,650	未着手	
市街地幹線道路	E	主要地方道	滑川上市線	加島町地内	現拡	170	未着手	
				加島町～下梅沢	現拡	1,210	完了	
	F	市道	(都)漁港中野島線	坪川地内	現拡	390	未着手	都市計画決定廃止
				第一坪川踏切	現拡	270	事業中	踏切拡幅
				坪川～中野島	現拡	750	未着手	都市計画決定廃止
	G	市道	上島上小泉線	上小泉～上島	新規	750	完了	
集落連絡道路	H	市道	下梅沢江尻線	下梅沢～江尻	新規	500	完了	
	I-1	一般県道	堀江魚津線	常光寺～堀江	新規	430	完了	
	I-2	一般県道	堀江魚津線	安田地内	新規	460	未着手	
	J	一般県道	黒川滑川線	安田～小森	現拡	2,510	未着手	
	K-1	一般県道	古鹿熊滑川線	大榎～杉本	現拡	600	完了	
	K-2	一般県道	古鹿熊滑川線	杉本地内	新規	630	完了	
域外アクセス道路	L	一般県道	堀江魚津線	栗山地内	新規	570	完了	
プロジェクト支援道路	M	市道	東福寺安田線	東福寺地内	新規	1,050	未着手	
	N	一般県道	古鹿熊滑川線	杉本～下大浦	新規	1,060	完了	
	O	市道	金屋大掛線	柴地内	新規	180	未着手	
	P	市道	金屋大掛線	金屋～二塚	現拡	2,500	事業中	(一)北野滑川インター線
				二塚～大掛	現拡	1,190	未着手	

平成6年度策定 幹線道路網計画の進捗状況一覧（その2）

機能分類	図面番号	道路種類	路 線 名	区間箇所	整備手法	延 長 (m)	進捗状況	備 考
プロジェクト支援道路	Q	一般県道	(仮称)栗山追分線B P	笠木～追分	新規	1,450	未着手	
	R	市道	有金下梅沢線	下梅沢地内	現拡	500	事業中	
				下梅沢～有金	現拡	470	未着手	
	S-1	市道	(仮称)堤防道路	大島地内	新規	1,300	未着手	
				大島～栗山	新規	1,200	完了	
	S-2	市道	(仮称)堤防道路	栗山～上大浦	新規	3,570	未着手	
	S-3	市道	(仮称)堤防道路	上大浦～蓑輪	新規	1,880	事業中	(主)宇奈月大沢野線バイパス
				蓑輪地内	新規	650	未着手	

平成6年度策定 幹線道路網計画の進捗状況図



第2章 滑川市の現況

2-1 自然特性

(1) 位置・地勢

本市は富山県の中央部からやや東北寄りに位置します。富山湾に面する本市は、東側は早月川を境界に魚津市、南西側は上市川及びその支流の郷川を境界に上市町及び富山市に接しており、面積は、54.62 km²です。

また、地形は県南東部に壮大な山嶺を連ねる北アルプスを背景に加積山麓階とよばれる旧扇状地の台地や上大浦を扇頂に扇端が海岸線に広がる新扇状地などによって構成されています。

位置図



2-2 歴史的背景

明治4年に越中は、廃藩置県により金沢県と富山県に分けられ、滑川は金沢県に属しましたが、その後、行政区域も名称もめまぐるしく変わり、明治16年に石川県からの分県運動が成功して現在の富山県ができました。明治22年、市制及び町村制の施行により、滑川町は、高月村、領家村、寺家村、下小泉村、田中村を合併、また、村部は、大字村をそれぞれまとめてひとつの村としました。

昭和28年、滑川町と浜加積・早月加積・北加積・東加積・中加積・西加積の各村が合併して新しい町となり、翌29年に市制を施しています。

昭和31年、上市町に合併していた旧山加積村のうち本江ほか4集落を編入して現在に至っています。

2-3 社会特性

(1) 人口

本市の人口は平成17年まで増加していましたが、その後、減少に転じており、令和2年では32,349人となっています。

世帯数は年々増加しており、令和2年では12,115世帯となっています。

また、令和2年における平均世帯人員は2.7人／世帯であり、平成7年と比べて0.8人／世帯減少しており、核家族化が進行しています。



	人口（人、%）				世帯数 (世帯)	平均 世帯人員 (人/世帯)	k m ² 当たり 人口密度 (人/km ²)
	男	女	総人口	伸び率			
平成 7 年	15,183	16,658	31,841 (1,123,125)	— (—)	9,200	3.5	583.1
平成 12 年	16,073	17,290	33,363 (1,120,851)	4.8 (△ 0.2)	10,429	3.2	610.9
平成 17 年	16,327	17,675	34,002 (1,111,729)	1.9 (△ 0.8)	11,052	3.1	622.6
平成 22 年	16,143	17,533	33,676 (1,093,247)	△ 1.0 (△ 1.7)	11,298	3.0	616.7
平成 27 年	15,855	16,900	32,755 (1,066,328)	△ 2.7 (△ 2.5)	11,699	2.8	599.6
令和 2 年	15,750	16,599	32,349 (1,034,814)	△ 1.2 (△ 3.0)	12,115	2.7	592.3

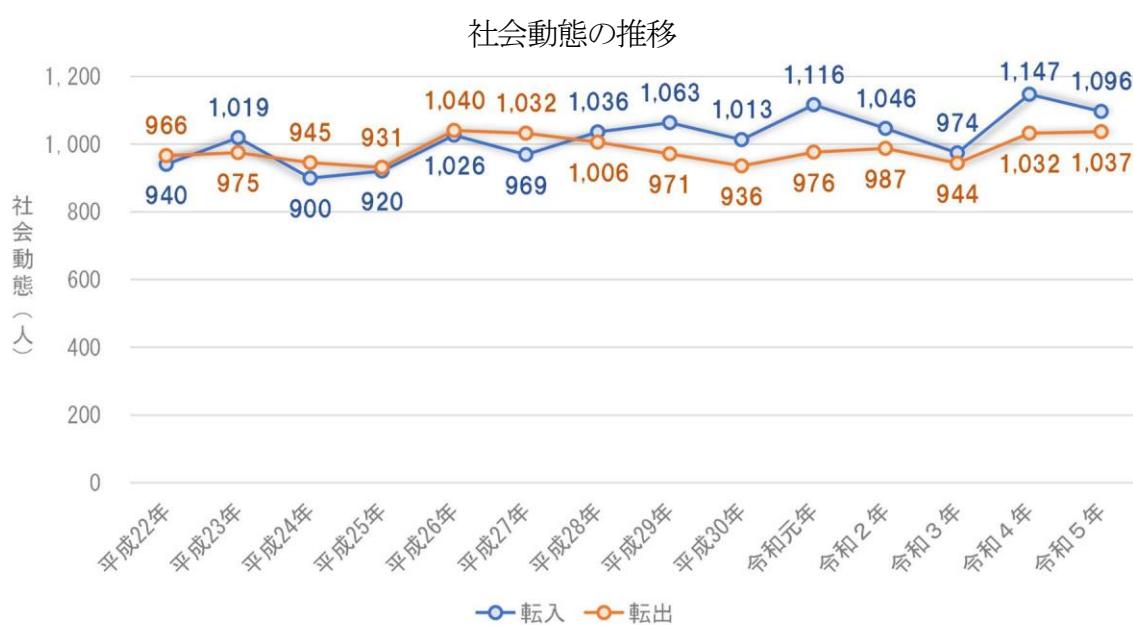
() 内は富山県

資料：国勢調査

人口動態をみると、自然動態では死亡が出生を上回る状況が続いており、令和5年で265人の自然減となっています。

一方、社会動態は平成27年までは転出が転入を上回る状況が多くなっていましたが、その後は、転入が転出を上回る状況が続いており、令和5年で59人の社会増となっています。

その結果、人口動態全体としては、他都市からの流入超過はあるものの、少子高齢化がより顕著であるため、令和5年で206人の減少となっています。



資料：富山県人口移動調査

人口動態

単位：人

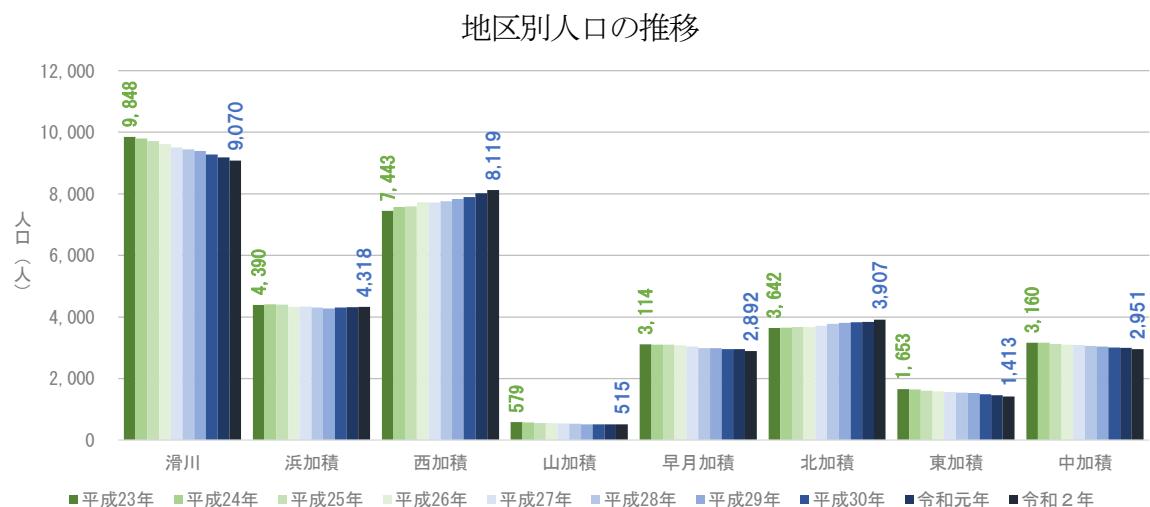
	自然動態			社会動態			差引 増減数
	出生	死亡	増減数	転入	転出	増減数	
平成 22 年	301	341	△ 40	940	966	△ 26	△ 66
平成 23 年	239	348	△ 109	1,019	975	44	△ 65
平成 24 年	252	373	△ 121	900	945	△ 45	△ 166
平成 25 年	260	406	△ 146	920	931	△ 11	△ 157
平成 26 年	251	329	△ 78	1,026	1,040	△ 14	△ 92
平成 27 年	281	372	△ 91	969	1,032	△ 63	△ 154
平成 28 年	228	371	△ 143	1,036	1,006	30	△ 113
平成 29 年	233	383	△ 150	1,063	971	92	△ 58
平成 30 年	239	406	△ 167	1,013	936	77	△ 90
令和元年	233	367	△ 134	1,116	976	140	6
令和2年	229	373	△ 144	1,046	987	59	△ 85
令和3年	212	380	△ 168	974	944	30	△ 138
令和4年	225	392	△ 167	1,147	1,032	115	△ 52
令和5年	199	464	△ 265	1,096	1,037	59	△ 206

※ 前年10月1日～9月30日の数値

資料：富山県人口移動調査

地区別人口をみると、北陸自動車道より東側の東加積地区、山加積地区、また、市街地を形成する滑川地区の人口減少が顕著であり、平成 23 年に対する令和 2 年の伸び率は東加積地区が△14.5%、山加積地区が△11.1%、滑川地区が△7.9%となっています。

これに対し、土地区画整理事業が実施された西加積地区や北加積地区では人口が増加しております、平成 23 年に対する令和 2 年の伸び率は西加積地区が 9.1%、北加積地区が 7.3% となっています。



地区別人口の推移

単位：人、%

	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 2 年構成比	R2/H23 伸び率
総 数	33,829	33,897	33,746	33,649	33,513	33,399	33,343	33,251	33,263	33,185	100.0	-1.9
滑川	9,848	9,797	9,710	9,617	9,509	9,440	9,392	9,270	9,183	9,070	27.2	-7.9
浜加積	4,390	4,406	4,399	4,320	4,342	4,308	4,267	4,302	4,315	4,318	13.0	-1.6
西加積	7,443	7,571	7,589	7,729	7,713	7,761	7,829	7,891	8,018	8,119	24.5	9.1
山加積	579	571	556	554	543	529	516	514	507	515	1.6	-11.1
早月加積	3,114	3,097	3,100	3,076	3,042	2,987	2,980	2,955	2,947	2,892	8.7	-7.1
北加積	3,642	3,651	3,666	3,673	3,714	3,770	3,802	3,823	3,844	3,907	11.8	7.3
東加積	1,653	1,644	1,601	1,585	1,562	1,547	1,523	1,491	1,455	1,413	4.3	-14.5
中加積	3,160	3,160	3,125	3,095	3,088	3,057	3,034	3,005	2,994	2,951	8.9	-6.6

資料：住民基本台帳

(2) 産業別就業人口

令和2年における第一次産業就業者は 520 人 (3.1%)、第二次産業就業者は 6,844 人 (40.5%)、第三次産業就業者は 9,522 人 (56.4%) であり、就業人口は年々減少傾向にありますが、第三次産業の就業者比率が高まってきています。

富山県全体と比較すると、第二次産業の就業者比率が約 7 ポイント高くなっています。

産業別就業人口の推移



産業別就業人口の推移

	総 数 (人)	第一次産業		第二次産業		第三次産業	
		就業人口 (人)	構成比 (%)	就業人口 (人)	構成比 (%)	就業人口 (人)	構成比 (%)
平成 7 年	17,748	1,098	6.2	7,937	44.7	8,713	49.1
平成 12 年	18,046	839	4.6	7,993	44.3	9,214	51.1
平成 17 年	17,864	873	4.9	7,277	40.7	9,714	54.4
平成 22 年	16,787	600	3.6	6,733	40.1	9,454	56.3
平成 27 年	16,998	619	3.6	6,779	39.9	9,600	56.5
令和 2 年	16,886	520	3.1	6,844	40.5	9,522	56.4
富山県令和 2 年	517,205	15,431	3.0	172,096	33.3	329,678	63.7

資料：国勢調査（分類不能を除く）

令和2年における産業分類別就業人口をみると、製造業が5,602人と最も多く、全体の32.3%を占めており、本市の基幹産業となっています。

次いで、サービス業が5,392人(31.1%)、卸売・小売業が2,184人(12.6%)の順となっています。

産業分類別就業人口の推移

区分	平成7年 (人)	平成12年 (人)	平成17年 (人)	平成22年 (人)	平成27年 (人)	令和2年	
						就業人口 (人)	構成比 (%)
総計	17,755	18,053	17,922	16,830	17,065	17,329	99.8
第一次産業 小計	1,098	839	873	600	619	520	2.9
農業	1,008	764	792	533	556	455	2.6
林業・狩猟業	4	3	-	6	6	7	0.0
漁業・水産養殖	86	72	81	61	57	58	0.3
第二次産業 小計	7,937	7,993	7,277	6,733	6,779	6,844	39.4
鉱業	38	22	16	12	11	7	0.0
建設業	1,745	1,736	1,607	1,343	1,288	1,235	7.1
製造業	6,154	6,235	5,654	5,378	5,480	5,602	32.3
第三次産業 小計	8,713	9,214	9,714	9,454	9,600	9,522	54.9
卸売・小売業	3,298	3,367	2,693	2,374	2,234	2,184	12.6
金融・保険・不動産業	508	453	444	555	507	459	2.6
運輸・通信業	873	856	889	909	925	908	5.2
電気・ガス・水道業	96	124	108	121	114	114	0.7
サービス業	3,506	3,954	5,148	5,022	5,351	5,392	31.1
公務	432	460	432	473	469	465	2.7
分類不能の産業	7	7	58	43	67	443	2.6

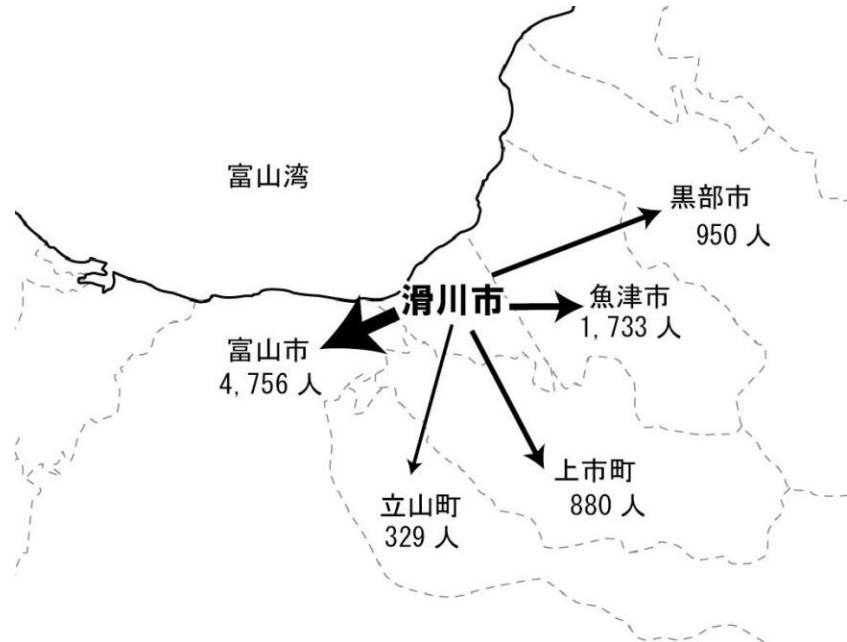
資料：国勢調査

(3) 就業者の流入出状況

令和2年における本市の15歳以上就業者の流入出状況をみると、流出先としては富山市が4,756人と最も多く、次いで、魚津市が1,733人、黒部市が950人、上市町が880人、立山町が329人の順となっています。

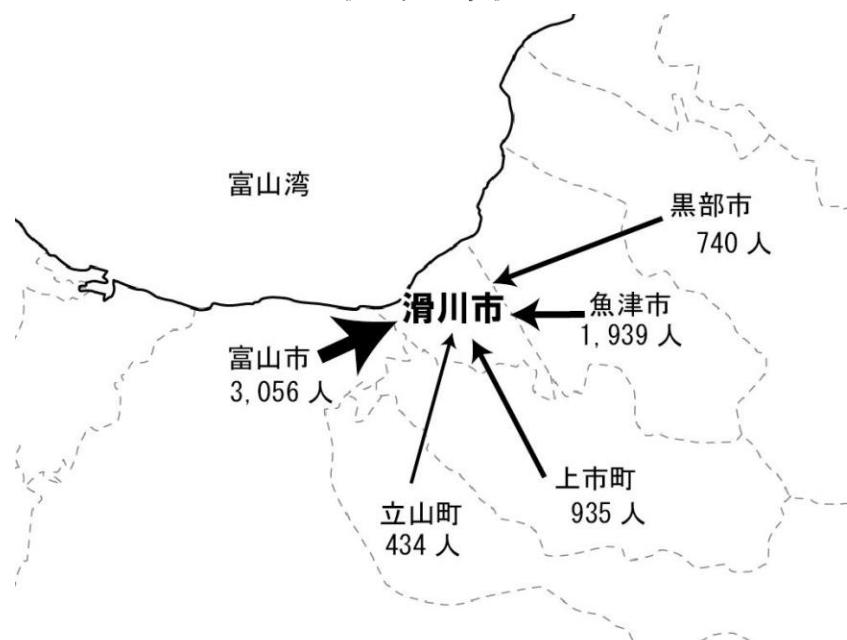
一方、流入先としては富山市が3,056人と最も多く、次いで、魚津市が1,939人、上市町が935人、黒部市が740人、立山町が434人の順となっています。

流出先の状況



資料：国勢調査

流入先の状況



資料：国勢調査

(4) 土地利用

地目別土地面積をみると、田が2,285ha(41.8%)と最も多く、次いで宅地が971ha(17.8%)となっています。

地目別土地面積

		総数	田	畠	宅地	鉱泉地	池沼	山林	原野	雑種地	その他
令和元 年度	面積 (ha)	5,462	2,285	57	971	0	0	275	19	66	1,789
	構成比 (%)	100.0	41.8	1.0	17.8	0.0	0.0	5.0	0.3	1.2	32.9

資料：税務課「固定資産税概要調書」

本市の用途地域指定状況は次頁の図に示すとおりであり、都市計画区域4,601ha（行政区域の84.2%）に対し、670.8ha（都市計画区域面積の14.6%）が指定されています。

その内訳は、住居系用途地域（第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域）が429.7ha（用途地域面積の64.1%、以下同様）、商業系用途地域（近隣商業地域、商業地域）が60.3ha（9.0%）、工業系用途地域（準工業地域、工業地域、工業専用地域）が180.8ha（27.0%）となっています。

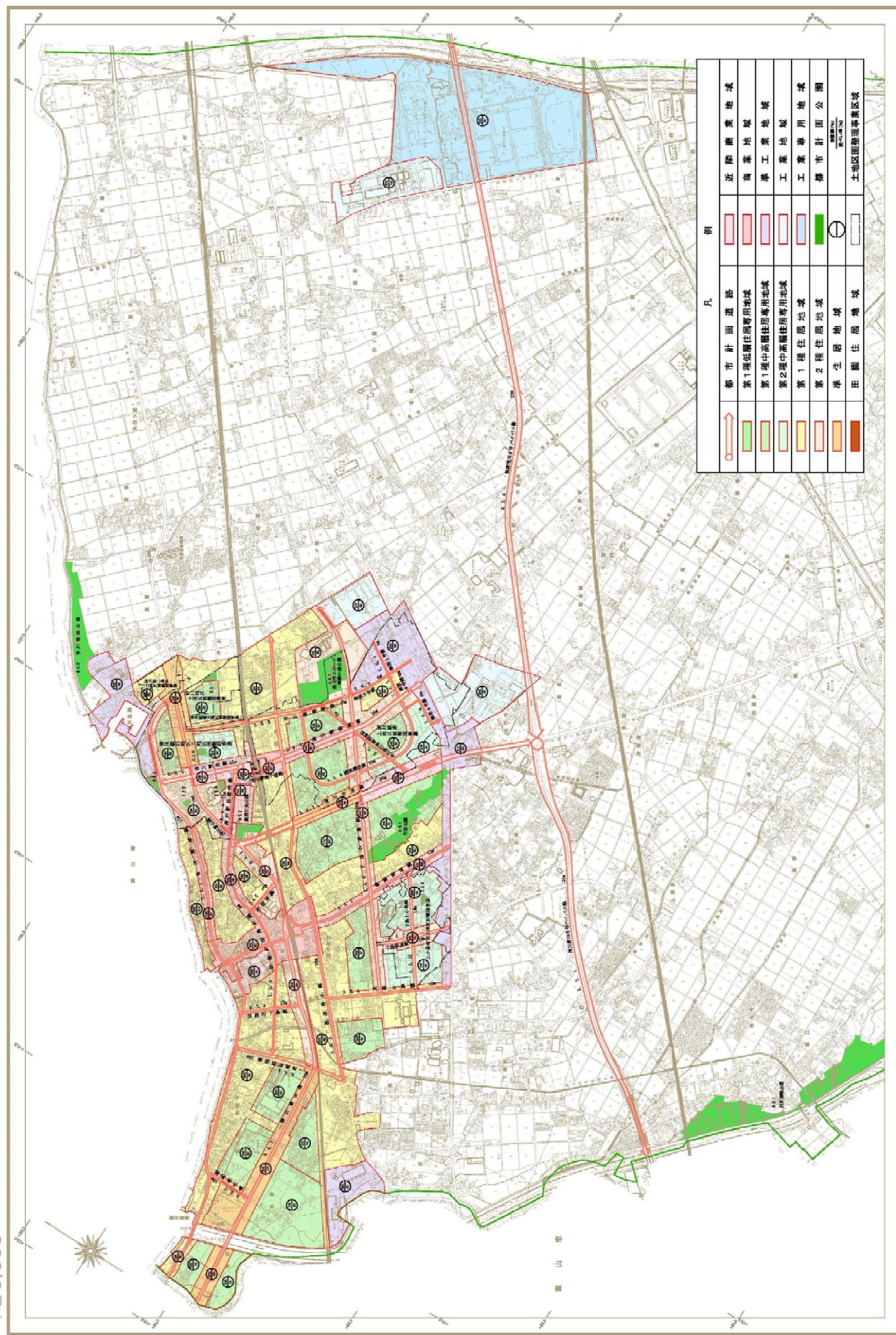
都市計画区域面積及び用途地域面積

区分			面積 (ha)	構成比 (%)	建ぺい率 (%)	容積率 (%)		
用途地域	住居系	第一種低層住居専用地域	-	-	-	-		
		第二種低層住居専用地域	-	-	-	-		
		第一種中高層住居専用地域	116.4	17.4	60	200		
		第二種中高層住居専用地域	32.0	4.8	60	200		
		第一種住居地域	189.8	28.3	60	200		
		第二種住居地域	64.5	9.6	60	200		
		準住居地域	27.0	4.0	60	200		
		田園居住地域	-	-	-	-		
		小計	429.7	64.1	-	-		
	商業系	近隣商業地域	28.7	4.3	80	200		
			8.6	1.3	80	300		
		商業地域	23.0	3.4	80	400		
		小計	60.3	9.0	-	-		
工業系	準工業地域	準工業地域	61.3	9.1	60	200		
		工業地域	39.5	5.9	60	200		
		工業専用地域	80.0	11.9	60	200		
		小計	180.8	27.0	-	-		
	合計		670.8	100.0	-	-		
白地地域（用途地域以外の都市計画区域）			3,930.2	-	60	200		
都市計画区域			4,601.0	-	-	-		

資料：富山県の都市計画（資料編） 令和5年3月31日現在

滑川都市計画総括図

1:20,000



令和四年五月作成

都市計画区域内の土地利用状況については、自然的土地利用が 2,746.1ha（都市計画区域全体の 59.7%、以下同様）、都市的土地利用が 1,854.9ha（40.3%）を占めています。

農地（田）が 2,095.4 ha（45.5%）と最も多く、次いで、住宅用地が 634.6 ha（13.8%）、道路用地が 480.6ha（10.4%）と続いています。

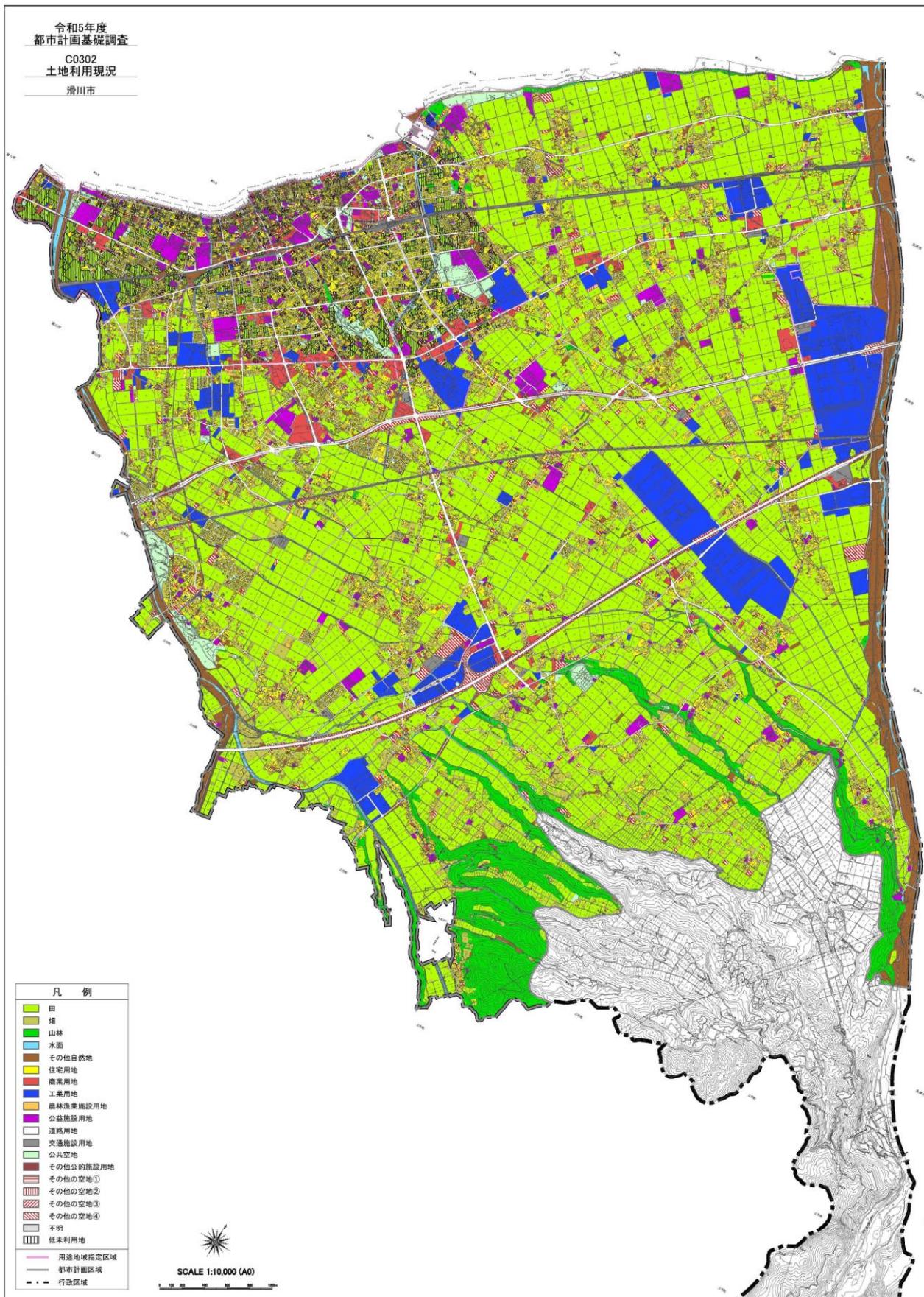
一方、用途地域内では、自然的土地利用が 114.6ha（用途地域全体の 17.1%、以下同様）、都市的土地利用が 556.2ha（82.9%）を占めており、住宅用地が 186.5ha（27.8%）と最も多く、次いで、工業用地が 114.1ha（17.0%）、道路用地が 97.8ha（14.6%）と続いています。

都市計画区域内の土地利用状況

区分		都市計画区域 (ha)	用途地域 (ha)	用途地域外 (ha)
自然的 土地利用	農地	田	2,095.4	68.0
		畠	176.4	16.8
		小計	2,271.8	84.8
	山林	217.6	1.8	215.8
	水面	71.4	8.5	62.9
	その他自然地	185.3	19.5	165.8
	小計	2,746.1	114.6	2,631.5
	宅地	住宅用地	634.6	186.5
		商業用地	96.4	36.5
		工業用地	292.7	114.1
		小計	1,023.7	337.1
都市的 土地利用	農林漁業施設用地		12.9	1.0
	公益施設用地		114.0	51.9
	道路用地		480.6	97.8
	交通施設用地		45.6	13.0
	公共空地		67.3	26.1
	その他公的施設用地		0.0	0.0
	その他の空地		110.8	29.3
	小計		1,854.9	556.2
	合計		4,601.0	670.8
	可住地		3,247.7	303.4
非可住地		1,353.3	367.4	985.9
低土未地利用		113.2	113.2	0.0

資料：令和5年度滑川市都市計画基礎調査

土地利用現況図



資料：令和5年度滑川市都市計画基礎調査

(5) 新築動向

新築動向（平成 30 年度～令和 4 年度）については、令和 4 年度までの過去 5 年間で住宅用地が 876 件、81,161 m²と最も多くなっており、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年で減少しているものの、各年 150 件以上の新築が見られます。

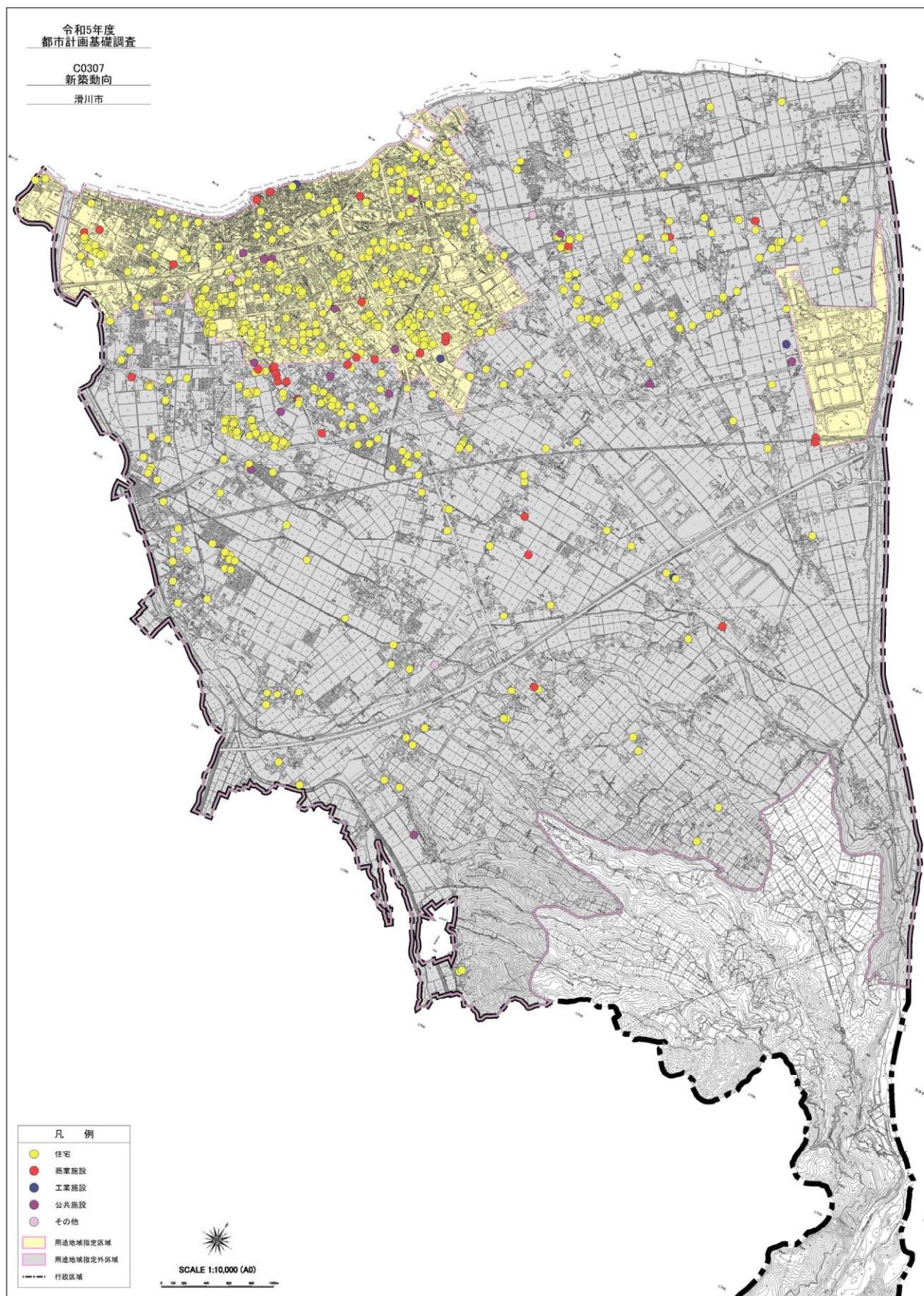
また、住宅の立地については、用途地域内が大半ですが、用途地域外の富山市に近接した国道 8 号沿いの地区などでも多く立地しています。

新築動向（平成 30 年度～令和 4 年度）

	住宅用地		商業用地		工業用地		公共施設用地		その他	
	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m ²)
平成 30 年度	171	15,379	11	7,287	1	5,437	5	1,456	0	0
令和元年度	180	16,452	9	8,315	0	0	3	776	0	0
令和 2 年度	157	14,922	5	3,150	0	0	3	990	0	0
令和 3 年度	186	17,215	4	3,593	1	237	3	1,910	2	5,507
令和 4 年度	182	17,193	7	2,461	2	1,612	5	1,566	2	1,228
合 計	876	81,161	36	24,806	4	7,286	19	6,698	4	6,735

資料：令和 5 年度滑川市都市計画基礎調査

新築動向図



資料：令和5年度滑川市都市計画基礎調査

(6) 開発状況

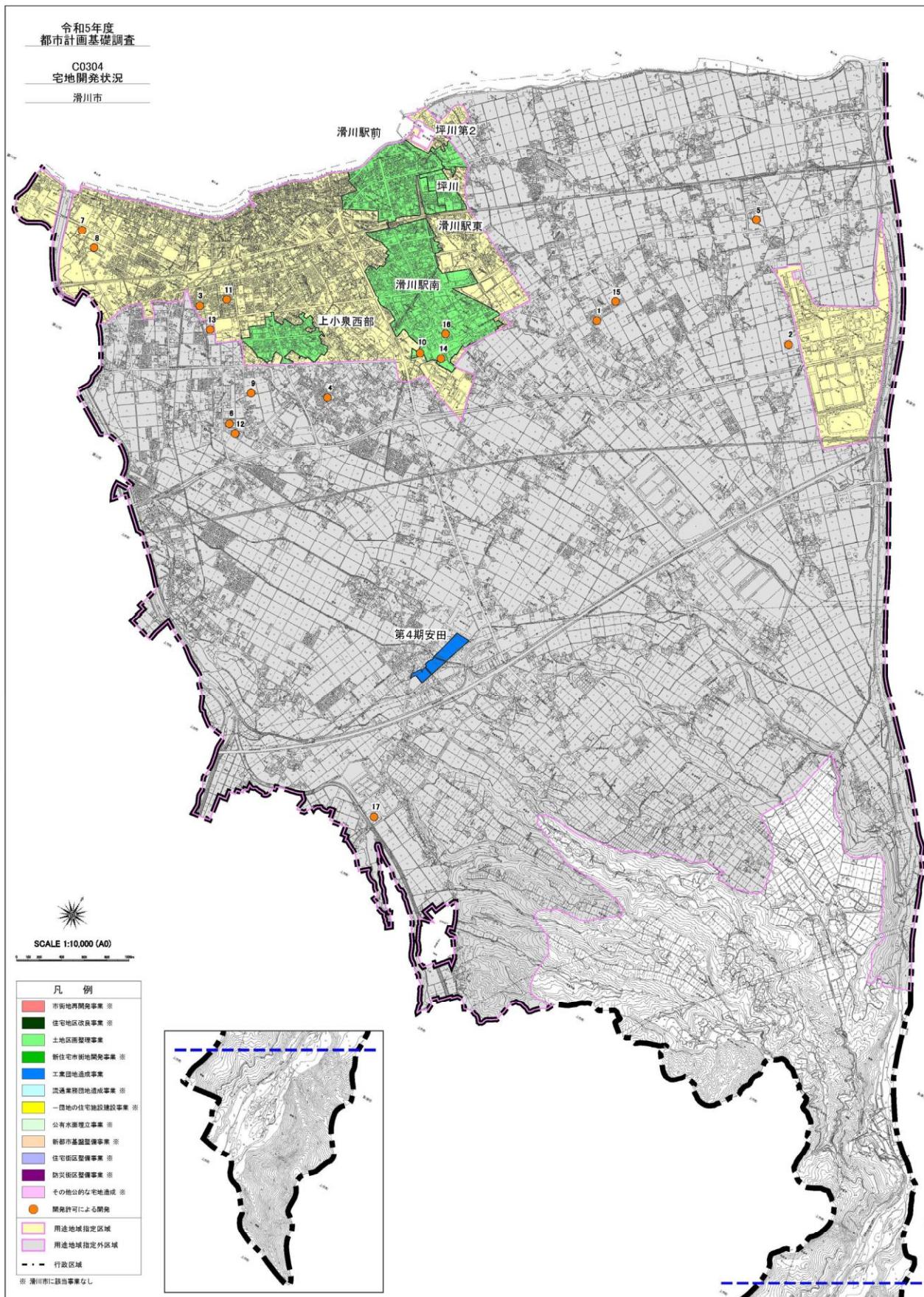
開発状況（平成 30 年度～令和 4 年度）については、用途地域内において、滑川駅前地区、滑川駅南などの土地区画整理事業が行われているほか、用途地域内外において、住宅用地を中心とした開発許可による開発が行われています。

開発状況（平成 30 年度～令和 4 年度）

		住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他	
		件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m^{2})	件数 (件)	面積 (m ²)
用途 地域 指定 区域	平成 30 年度	1	5,890	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和元年度	0	0	1	6,072	0	0	0	0	0	0
	令和 2 年度	1	9,872	1	5,065	0	0	0	0	0	0
	令和 3 年度	1	10,398	0	0	1	3,899	0	0	0	0
	令和 4 年度	0	0	1	5,131	0	0	0	0	0	0
	合 計	3	26,160	3	16,268	1	3,899	0	0	0	0
用途 地域 指定外 区域	平成 30 年度	2	12,928	1	14,289	1	24,801	0	0	0	0
	令和元年度	1	7,294	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 2 年度	1	3,638	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 3 年度	2	13,519	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 4 年度	1	7,446	0	0	1	6,118	0	0	0	0
	合 計	7	44,825	1	14,289	2	30,919	0	0	0	0
都市 計画 区域 合計	平成 30 年度	3	18,818	1	14,289	1	24,801	0	0	0	0
	令和元年度	1	7,294	1	6,072	0	0	0	0	0	0
	令和 2 年度	2	13,510	1	5,065	0	0	0	0	0	0
	令和 3 年度	3	23,917	0	0	1	3,899	0	0	0	0
	令和 4 年度	1	7,446	1	5,131	1	6,118	0	0	0	0
	合 計	10	70,985	4	30,557	3	34,818	0	0	0	0
都市 計画 区域外	平成 30 年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和元年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 2 年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 3 年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	令和 4 年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	平成 30 年度	3	18,818	1	14,289	1	24,801	0	0	0	0
	令和元年度	1	7,294	1	6,072	0	0	0	0	0	0
	令和 2 年度	2	13,510	1	5,065	0	0	0	0	0	0
	令和 3 年度	3	23,917	0	0	1	3,899	0	0	0	0
	令和 4 年度	1	7,446	1	5,131	1	6,118	0	0	0	0
	合 計	10	70,985	4	30,557	3	34,818	0	0	0	0

資料：令和 5 年度滑川市都市計画基礎調査

開発状況図



資料：令和5年度滑川市都市計画基礎調査

2-4 道路・交通特性

(1) 幹線道路網

本市の幹線道路網体系は、次ページに示すように市域を東西方向（富山・上市、魚津方面）に横断する形で、海側より（主）富山魚津線、（市）滑川富山線、（一）富山滑川魚津線、国道8号、（主）富山立山魚津線、北陸自動車道、（市）本江栗山線（富山中部広域農道）が走っています。南北方向には、市街地より滑川ICを経て山間部に連絡する（市）滑川中央線、（主）蓑輪滑川インター線、（主）宇奈月大沢野線のほか、（主）滑川上市線、（一）古鹿熊滑川線、（一）黒川滑川線が走っており、これらの道路を補完する形でその他の県道、幹線市道網が形成されています。

滑川市の幹線道路網（国道及び県道等）

種別	路線名	概要
国道	国道8号	新潟県・魚津市方面から滑川市を東西に通過し、富山市・関西方面へ連絡する。
主要地方道	富山魚津線	富山市から滑川市の海岸沿いを通過し、魚津市へ連絡する。
	富山立山魚津線	滑川市三ヶ付近の（主）富山魚津線より国道8号・（主）蓑輪滑川インター線を経て、上市町へ連絡する。
	蓑輪滑川インター線	（主）富山魚津線より中滑川駅北側を通り、国道8号・北陸自動車道を経て（主）宇奈月大沢野線に連絡する。
	滑川上市線	滑川市加島町付近の（主）富山魚津線より富山地方鉄道本線に平行し、国道8号を経て、上市町へ連絡する。
	宇奈月大沢野線	魚津市の山間部より早月川沿いを通り、上市町へ連絡する。
一般県道	北野滑川インター線	滑川市北野付近の（一）栗山柳原線を起点とし、（主）富山立山魚津線に平行し、滑川ICに連絡する。
	富山滑川魚津線	旧国道8号であり、富山方面より滑川市の市街地を通過し、魚津市に連絡する。
	堀江魚津線	滑川市堀江の（主）滑川上市線を起点とし、北陸自動車道東側の集落を結び、魚津市に連絡する。
	栗山追分線	滑川市栗山付近より国道8号・（主）富山立山魚津線を経て、滑川市追分の（主）富山魚津線に連絡する。
	滑川停車場線	滑川市吾妻町付近の（主）蓑輪滑川インター線より、滑川駅を結ぶ。
	虎谷大榎線	滑川市大榎の集落周辺より魚津市に連絡する。
	栗山柳原線	滑川市栗山付近より国道8号・（主）富山立山魚津線を経て、滑川駅東側の柳原周辺の（一）古鹿熊滑川線に連絡する。
	黒川滑川線	滑川市河端町付近の（一）古鹿熊滑川線より国道8号・（主）富山立山魚津線を経て、上市町に連絡する。
	辻滑川線	滑川市加島町付近の（主）滑川上市線より、あいの風とやま鉄道を横断し、富山市へ連絡する。
	古鹿熊滑川線	滑川市加島町付近の（主）滑川上市線より市街地内を抜け、滑川駅北側を通り、国道8号・（主）富山立山魚津線を経て魚津市に連絡する。
主な市道	滑川自然公園線	滑川市安田より、山間部を抜け、東福寺野自然公園にアクセスする。
	滑川富山線	鉄道に並行して中心市街地から富山市に連絡する。
	滑川中央線	中心市街地から鉄道を横断して滑川IC方面に連絡する。
	本江栗山線	富山中部広域農道として、北陸自動車道に並行しながら、魚津市方面と上市町方面を連絡する。

滑川市幹線道路網 現況図



令和5年4月1日現在、一般国道は実延長7,206mで改良率は100.0%となっています。

また、主要地方道は実延長33,969mで改良率が88.9%、一般県道は実延長50,243mで改良率が97.5%、幹線市道（1級、2級）は実延長71,776mで改良率が93.0%となっており、県道及び幹線市道の改良率は8割を超えています。

幹線道路の整備状況

	実延長(m)	改良済		幅員5.5m以上	
		延長(m)	率(%)	延長(m)	率(%)
一般国道	7,206	7,206	100.0	7,206	100.0
主要地方道	33,969	30,214	88.9	26,506	78.0
一般県道	50,243	48,984	97.5	43,651	86.9
幹線市道	71,776	66,755	93.0	36,464	50.8

資料：道路現況調査資料（令和5年4月1日現在）

(2) 都市計画道路網

令和5年3月現在、本市の都市計画道路は27路線、総延長35,180mが都市計画決定されています。その整備状況については、改良済28,093m、概成済1,103m、未改良5,984m、改良率は79.9%となっています。

既成市街地を東西に貫通する（都）吾妻町加島町線のほか、東西方向の都市計画道路を南北に連絡する（都）高月魚躬線、（都）加島町菰原線、（都）市役所線が未改良であるほか、海岸沿いの（都）滑川海岸線の一部区間などに未改良区間が残されています。

なお、（都）滑川富山8号バイパス線及び（都）魚津滑川8号バイパス線については、稲泉交差点の立体交差計画が未整備となっています。

都市計画道路の整備状況

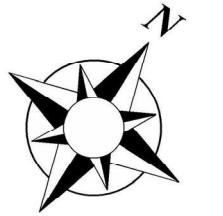
単位：m

番号	名称	幅員	車線数	計画延長	改良済延長	概成済延長	改良率
3・2・1	滑川富山8号バイパス線	32	未決定	2,700	2,590	0	95.9
3・3・1	滑川中央線	25	未決定	1,940	1,940	0	100.0
3・3・2	滑川駅前線	22	未決定	510	510	0	100.0
3・3・3	滑川駅国道線	25	未決定	1,090	1,090	0	100.0
3・3・4	魚津滑川8号バイパス線	28	未決定	4,400	3,396	0	77.2
3・4・1	滑川富山線	16	2	4,120	4,120	0	100.0
3・4・3	加島町菰原線	16	2	690	0	470	0.0
3・4・4	滑川駅吾妻町線	18	2	430	430	0	100.0
3・4・5	市役所線	16	未決定	220	0	220	0.0
3・4・6	下島中野島線	16	未決定	2,440	2,440	0	100.0
3・4・7	下島国道線	16	未決定	470	470	0	100.0
3・5・1	滑川海岸線	12 (12~16)	2	3,880	940	0	24.2
3・5・2	橋場国道線	12 (11~16)	2	1,680	1,680	0	100.0
3・5・3	菰原坪川線	12	2	2,790	2,790	0	100.0
3・5・5	加島町下島線	12	未決定	350	350	0	100.0
3・5・6	河端上島線	12	未決定	750	737	13	98.3
3・5・7	高月魚躬線	12	未決定	280	0	0	0.0
3・5・8	坪川新柳原線	12	未決定	1,050	650	400	61.9
3・5・9	柳原環状線	12	未決定	1,380	1,380	0	100.0
3・5・10	下島上小泉線	14	未決定	730	730	0	100.0
7・6・1	柳原1号線	8	未決定	220	220	0	100.0
7・6・2	柳原2号線	8	未決定	150	150	0	100.0
7・6・3	柳原3号線	8	未決定	430	430	0	100.0
7・6・4	柳原4号線	8	未決定	320	320	0	100.0
7・6・5	吾妻町加島町線	9	定めない	1,430	0	0	0.0
8・7・1	中川歩行者専用道路	7	定めない	590	590	0	100.0
8・7・2	滑川駅地下道線	6	定めない	140	140	0	100.0
合計	路線数 27			35,180	28,093	1,103	79.9

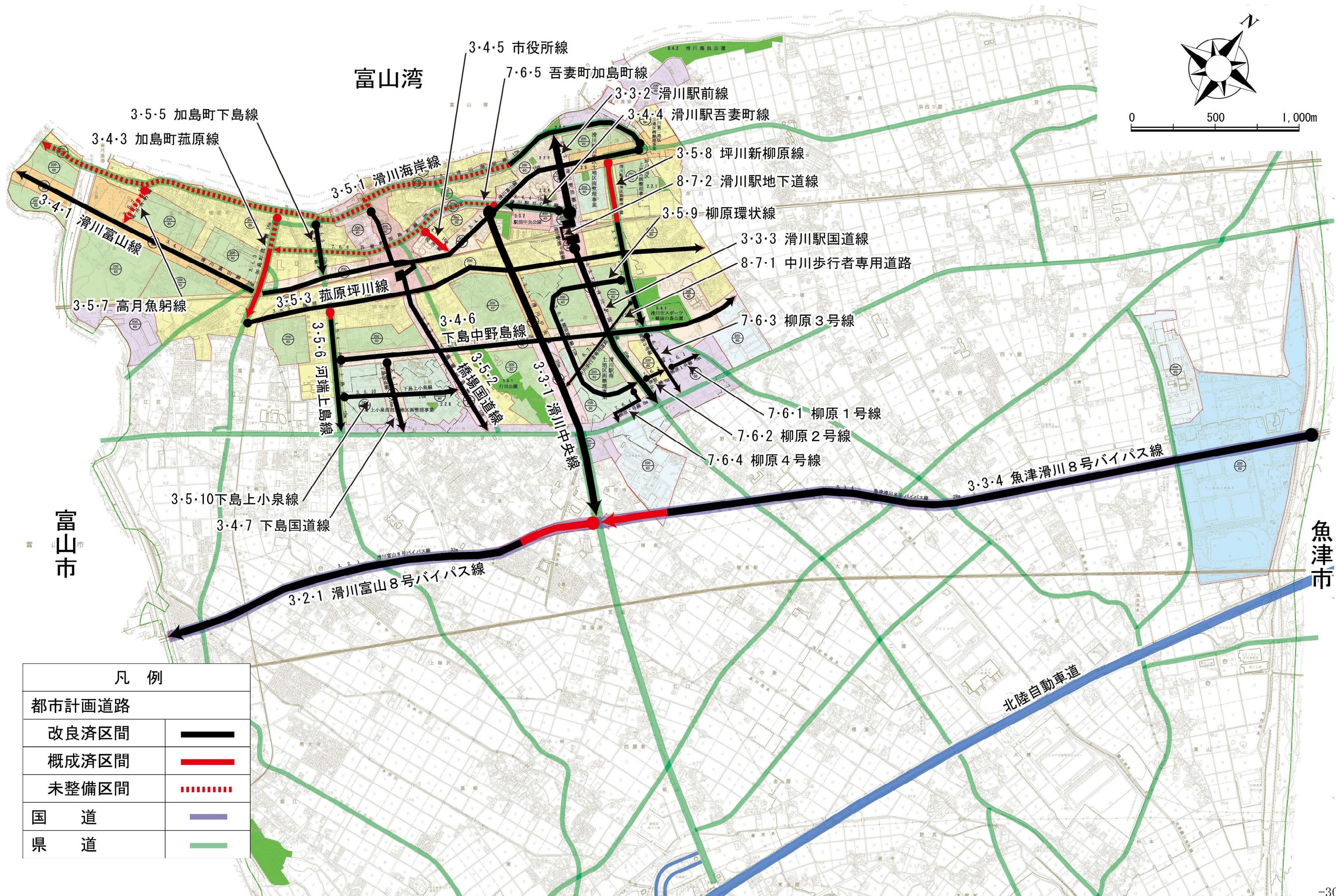
※ 概成済：都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね幅員の2/3以上又は4車線以上）を有する区間

資料：富山県の都市計画（資料編） 令和5年3月31日現在

滑川都市計画道路 整備状況図

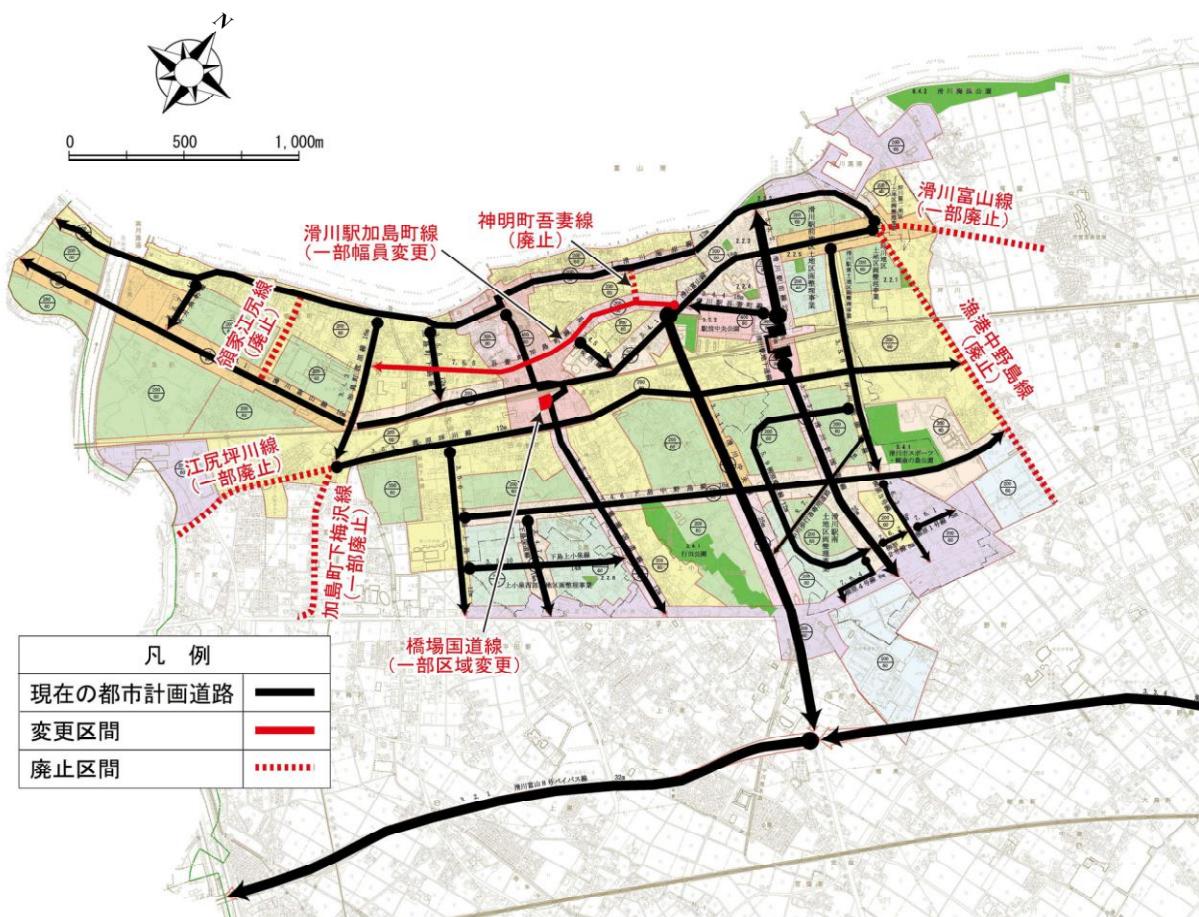


A horizontal scale bar with three major tick marks labeled 0, 500, and 1,000m.



前回計画が策定された以降、平成 21 年に長期未着手都市計画道路の見直しを行い、(都) 神明町吾妻線及び(都) 領家江尻線の全線と、(都) 滑川富山線、(都) 加島町菰原線(旧(都) 加島町下梅沢線)、(都) 菰原坪川線(旧(都) 江尻坪川線)、の一部を廃止したほか、(都) 吾妻加島町線(旧(都) 滑川駅加島町線の一部)の計画幅員を縮小変更しています。

また、令和 2 年には(都) 渔港中野島線を廃止したほか、令和 3 年には中滑川駅前広場の再整備に向けた(都) 橋場国道線の一部を変更して現在に至っています。



前回計画策定期以降の都市計画道路の見直し状況

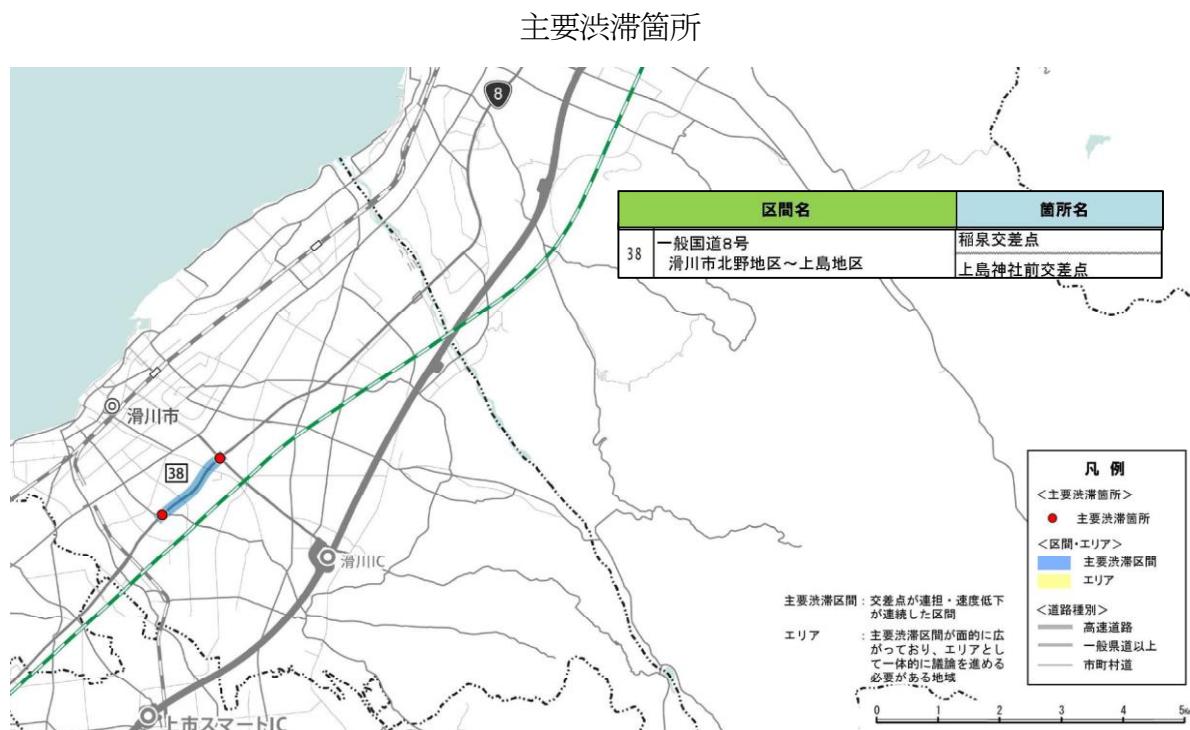
(3) 道路交通量

令和3年度の道路交通センサスの結果によると、高速道路を除いて平日に最も交通量が多い路線は国道8号であり富山市境付近で25,688台/12h、大島付近で18,628台/12hとなっています。

その他の路線では、(一) 富山滑川魚津線(上小泉付近:13,478台/12h、富山市境:12,734台/12h、柳原付近:11,998台/12h)、(主) 裳輪滑川インター線重複区間:11,658台/12h)で10,000台/12hを超える交通量があります。

混雑度(交通量/道路交通容量)をみると、(一) 富山滑川魚津線((主) 裳輪滑川インター線重複区間:1.88、上小泉付近:1.79)や国道8号(富山市境付近:1.55)など、富山市方面を連絡する東西方向道路を中心に、市内の随所で高い値の地点が見受けられます。

なお、富山県道路安全・円滑化検討委員会では、滑川市周辺の主要渋滞箇所として、下図に示す区間を選定しています。



出典：富山県の主要渋滞箇所（富山県道路安全・円滑化検討委員会）

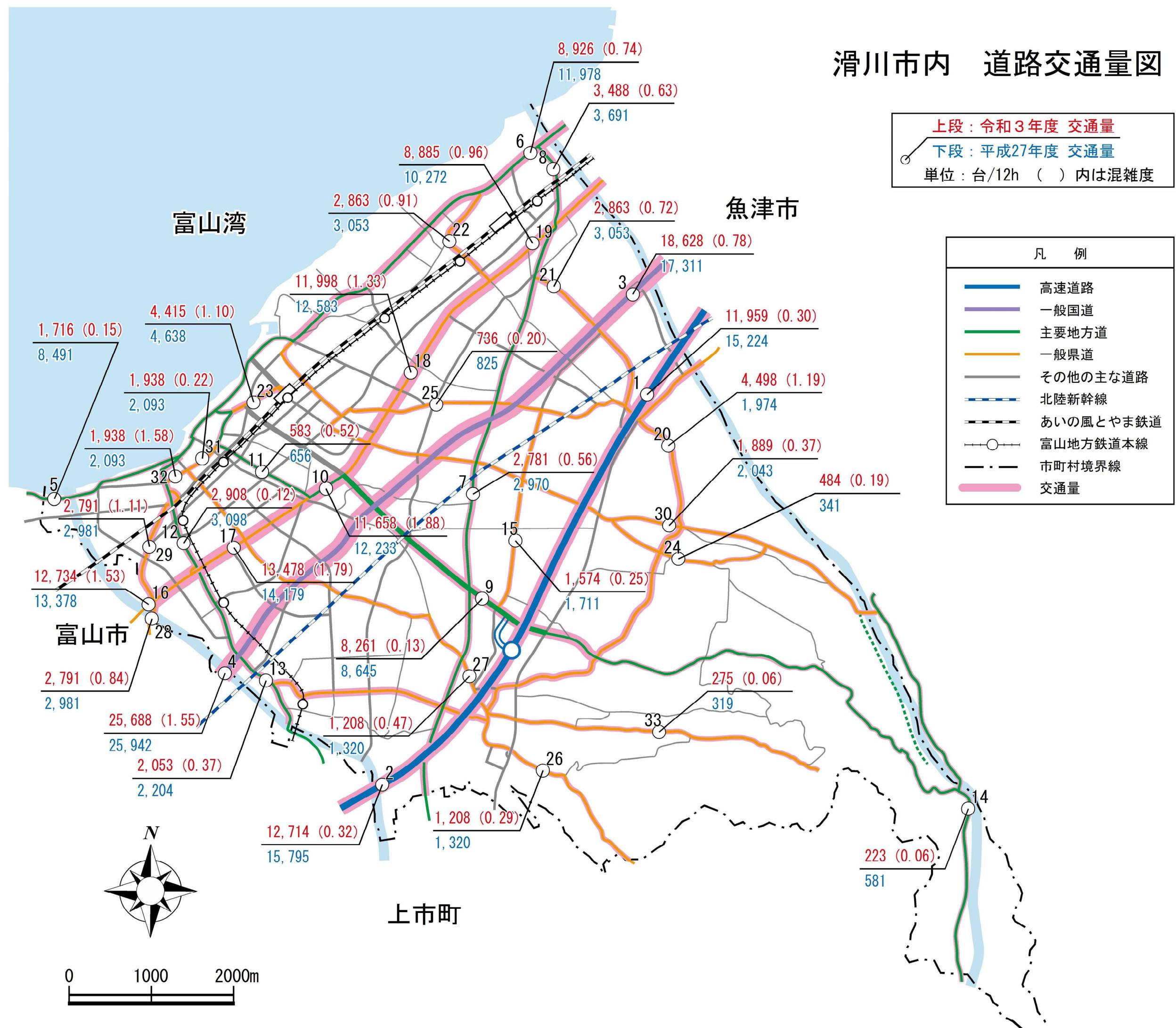
道路交通量の推移（平日）

図番	路線名	交通量（台／12h）		R3/H27 伸び率	12時間混雑度 (令和3年度)	摘要
		平成 27年度	令和 3年度			
1	北陸自動車道（魚津 IC～滑川 IC）	15,224	11,959	0.79	0.30	実測値
2	北陸自動車道（滑川 IC～上市 SIC）	15,795	12,714	0.80	0.32	実測値
3	国道8号（大島）	17,311	18,628	1.08	0.78	実測値
4	国道8号（富山市水橋）	25,942	25,688	0.99	1.55	実測値
5	(主) 富山魚津線（富山市水橋中村町）	8,491	1,716	0.20	0.15	実測値
6	(主) 富山魚津線（三ヶ）	11,978	8,926	0.75	0.74	実測値
7	(主) 富山立山魚津線	2,970	2,781	0.94	0.56	推定値
8	(主) 富山立山魚津線	3,691	3,488	0.95	0.63	推定値
9	(主) 蓼輪滑川インター線	8,645	8,261	0.96	0.13	推定値
10	(主) 蓼輪滑川インター線	12,233	11,658	0.95	1.88	推定値
11	(主) 蓼輪滑川インター線	656	583	0.89	0.52	推定値
12	(主) 滑川上市線	3,098	2,908	0.94	0.12	推定値
13	(主) 滑川上市線	2,204	2,053	0.93	0.37	推定値
14	(主) 宇奈月大沢野線（蓼輪）	581	223	0.38	0.06	実測値
15	(一) 北野滑川インター線	1,711	1,574	0.92	0.25	推定値
16	(一) 富山滑川魚津線	13,378	12,734	0.95	1.53	推定値
17	(一) 富山滑川魚津線	14,179	13,478	0.95	1.79	推定値
18	(一) 富山滑川魚津線	12,583	11,998	0.95	1.33	推定値
19	(一) 富山滑川魚津線（中村）	10,272	8,885	0.86	0.96	実測値
20	(一) 堀江魚津線（栗山）	1,974	4,498	2.28	1.19	実測値
21	(一) 栗山追分線	3,053	2,863	0.94	0.72	推定値
22	(一) 栗山追分線	3,053	2,863	0.94	0.91	推定値
23	(一) 滑川停車場線	4,638	4,415	0.95	1.10	推定値
24	(一) 虎谷大榎線（堀内）	341	484	1.42	0.19	実測値
25	(一) 栗山柳原線	825	736	0.89	0.20	推定値
26	(一) 黒川滑川線	1,320	1,208	0.92	0.29	推定値
27	(一) 黒川滑川線	1,320	1,208	0.92	0.47	推定値
28	(一) 辻滑川線	2,981	2,791	0.94	0.84	推定値
29	(一) 辻滑川線	2,981	2,791	0.94	1.11	推定値
30	(一) 古鹿熊滑川線	2,043	1,889	0.92	0.37	推定値
31	(一) 古鹿熊滑川線	2,093	1,938	0.93	0.22	推定値
32	(一) 古鹿熊滑川線	2,093	1,938	0.93	1.58	推定値
33	(一) 滑川自然公園線	319	275	0.86	0.06	推定値

※ 混雑度：道路交通容量に対する交通量の比（混雑度＝交通量／道路交通容量）

資料：全国道路交通情勢調査

滑川市内 道路交通量図



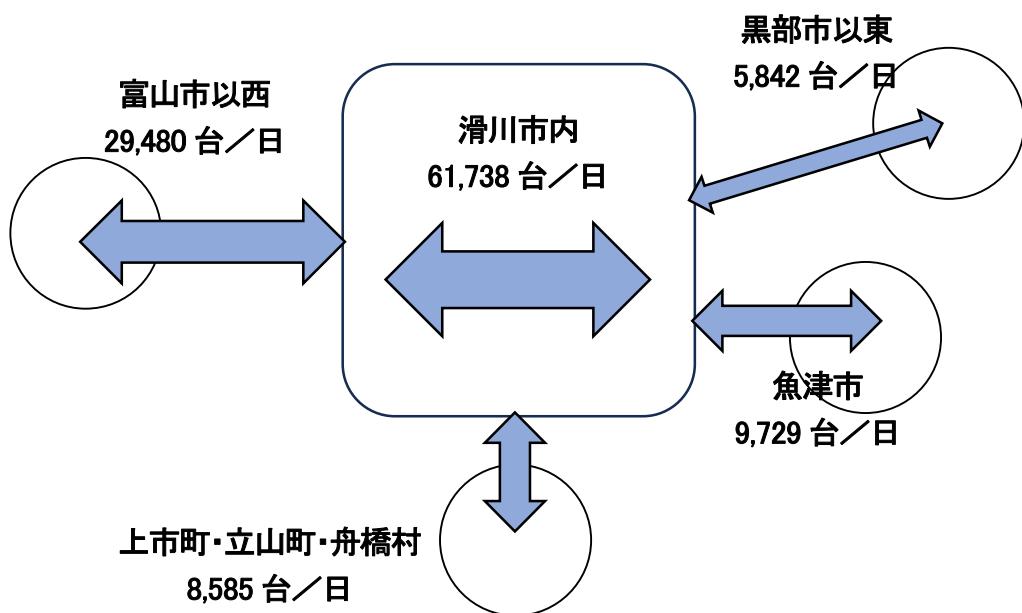
(4) 交通流動

平成 27 年度全国交通情勢調査（OD 調査）に基づく交通流動によると、本市内を発着点とする交通量は 115,374 台/日であり、そのうち、本市内を行き来する域内交通は 61,738 台/日で全体の 53.5% を占めています。

域外交通としては、富山市以西方面が 29,480 台/日と最も多く、次いで、魚津市間が 9,729 台/日、上市町・立山町・舟橋村間が 8,585 台/日、黒部市以東方面が 5,842 台/日となっています。

特に、本市と富山市以西間を行き来する交通量が多く、富山市方面を連絡する国道 8 号等に交通が集中し、一部で混雑を招いていると考えられます。

滑川市を発着点とする交通流動状況（平成 27 年度）



資料：平成 27 年度全国道路交通情勢調査（OD 調査）

第3章 上位・関連計画

3-1 上位計画

(1) 第5次滑川市総合計画

策定年次	令和6年7月改定、計画期間：令和3年度～令和12年度
基本理念	市民起点、市民共創
将来ビジョン	笑顔いっぱい 幸せいっぱい 光り輝く 滑川
政策の柱	<p>【強い滑川】 産業経済を振興し、滑川のブランド価値を高める</p> <p>【優しい滑川】 滑川に関わる人がともに支え合い、新しいつながりからより健康で暮らしの質を高めていく</p> <p>【輝く滑川】 次世代の人材を育て、市の魅力を継承して、持続可能な滑川にしていく</p>
前期基本計画政策(方向性) 【抜粋】	<p>【道路交通網の整備】</p> <ul style="list-style-type: none">●東部山麓道路及び、県道の現道拡幅や歩道の整備促進等を県に働きかけるとともに、経済・観光・物流において重要な役割を果たす北アルプス横断道路構想を関係自治体と連携して推進に取り組みます。●市道の拡幅や歩道の整備のほか、滑川市橋梁長寿命化修繕計画に基づく市道橋の計画的な修繕・補強により、市民の通勤・通学などの安全性・利便性の向上を図ります。●都市計画道路の未整備路線等の整備に努めます。
前期基本計画政策(主な取組) 【抜粋】	<p>【道路交通網の整備】</p> <ul style="list-style-type: none">●県への働きかけにより県道の拡幅・歩道整備等を促進、また関係自治体との連携により北アルプス横断道路構想を推進します。●円滑な交通と安全で快適な生活空間の確保のため、地域の事情に合わせ、道路の拡幅改良や歩道のバリアフリー化等の整備を推進します。●都市計画道路の整備促進を図ります。●生活を支える道路を快適に利用できるよう、舗装の補修等により機能維持を図ります。●老朽化が進行する市道橋について、滑川市公共施設等総合管理計画及び滑川市橋梁長寿命化修繕計画に基づき修繕等を実施することにより、橋梁の長寿命化を図ります。●生活道路における通学児童・生徒など歩行者の安全な通行を確保します。

(2) 富山県新広域道路交通ビジョン・計画

策定年次	令和3年6月策定、目標年次：概ね20～30年後																	
目指すべき 将来像	<p>産業・経済の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 勤勉で進取の気性に富む人材、恵まれた自然、歴史・文化、交通・情報通信基盤、産業集積などを活かし、創意工夫、意欲ある取組みが展開されている県 	<p>人材育成と 県民生活の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 明日を担う人材が健やかに育まれ、文化・スポーツの振興など多彩な県民活動、ふるさとの魅力を活かした地域づくりが進められている将来への希望に満ちた県 	<p>県民の命を守る 強靭な公共インフラ</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊かな自然や生活環境を活かし、住み慣れた地域の中で、健康で快適に、安全で安心して暮らせる県 															
広域的な 道路交通の 課題と取組	<p>1. 広域交通網（道路網含む）</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路から生活道路まですべての利用者にとって安全で快適な道路ネットワークの形成 新幹線駅・港湾・空港等の交通・物流拠点や主要観光地へのアクセス道路の整備 <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸・海・空の交通連携及び道路整備 主要拠点（交通・物流・観光）へのアクセス向上 <p>2. 物流</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化（国際海上コンテナ車の増加、物流拠点へのラストマイル） 物流の通過交通と生活交通の混在による道路渋滞 <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 安定的に走行できる物流ネットワークの整備 幹線道路の立体化・多車線化、環状道路・高規格道路の整備 <p>3. 人流</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内外の観光客、ビジネス客の増加、企業立地の増加 中山間地における公共交通利用者の減少と公共交通サービスの維持・拡充 <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要駅からの二次交通の整備と利便性向上 地域の実情に応じた公共交通サービスの推進（コミュニティバス・デマンド型交通） <p>4. 災害時の脆弱性（太平洋側大規模災害時の代替機能含む）</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 県境部における事前通行規制区間、大雪時の交通障害発生などの脆弱箇所の存在 太平洋側大規模災害時の代替性 高度経済成長期に整備したインフラの老朽化 <p>取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路の多重性（リダンダンシーの確保） 老朽化に対応した計画的な維持管理、長寿命化 																	
滑川市内 道路の 位置づけ	<table> <tr> <td>高規格道路</td> <td>:</td> <td>北陸自動車道（重要物流道路）</td> </tr> <tr> <td>一般広域道路</td> <td>:</td> <td>国道8号（重要物流道路）</td> </tr> <tr> <td>代替・補完ネットワーク</td> <td>:</td> <td>(主)蓑輪滑川インター線、(一)富山滑川魚津線</td> </tr> <tr> <td>観光・交流ネットワーク</td> <td>:</td> <td>(主)富山魚津線、(主)富山立山魚津線、 (主)滑川上市線、(主)蓑輪滑川インター線、 (主)宇奈月大沢野線</td> </tr> <tr> <td>構想路線</td> <td>:</td> <td>富山山麓道路</td> </tr> </table>			高規格道路	:	北陸自動車道（重要物流道路）	一般広域道路	:	国道8号（重要物流道路）	代替・補完ネットワーク	:	(主)蓑輪滑川インター線、(一)富山滑川魚津線	観光・交流ネットワーク	:	(主)富山魚津線、(主)富山立山魚津線、 (主)滑川上市線、(主)蓑輪滑川インター線、 (主)宇奈月大沢野線	構想路線	:	富山山麓道路
高規格道路	:	北陸自動車道（重要物流道路）																
一般広域道路	:	国道8号（重要物流道路）																
代替・補完ネットワーク	:	(主)蓑輪滑川インター線、(一)富山滑川魚津線																
観光・交流ネットワーク	:	(主)富山魚津線、(主)富山立山魚津線、 (主)滑川上市線、(主)蓑輪滑川インター線、 (主)宇奈月大沢野線																
構想路線	:	富山山麓道路																

富山県新広域道路交通計画

広域道路（高規格道路、一般広域道路）

- 大ゴールデン回廊創出に向けた陸・海・空の交通連携及び道路整備（東海北陸自動車道の全線4車線化等）
- 伏木富山港への交通基盤整備を強化（国際海上コンテナ車への対応）
- 新幹線駅・主要駅からの二次交通の整備と利便性の向上
- 県境部の国道整備（石川県境、新潟県境、岐阜県境）
- 富山高岡連絡道路、富山高山連絡道路等の高規格道路や重要物流道路等の整備
- 富山外郭環状道路、高岡環状道路等の環状道路の整備

■高規格道路

北陸自動車道(E8)、東海北陸自動車道(E41)、能越自動車道(E41)

東海北陸自動車道(仮称)城端SAスマートIC

富山高岡連絡道路、富山高山連絡道路、富山外郭環状道路、高岡環状道路

■一般広域道路

国道8号、国道41号、国道156号(直轄管理区間)、国道160号、国道415号

富山・港湾連絡道路（主）富山港線等）、高岡・港湾連絡道路（主）高岡環状線等）、

射水・港湾連絡道路（国道472号等）、富山環状道路（国道359号、主）富山八尾線、主）富山環状線等）、

中央東西幹線道路（主）高岡小杉線、主）富山小杉線等）、富山立山連絡道路（主）富山立山公園線等）、

富山空港連絡道路（主）富山空港線）

■高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化・頻発化・広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るために、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の大規模幹線道路。

■一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間に於いて、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

■構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

その他幹線道路（代替・補完ネットワーク）

- 物流を担う主要幹線道路に対する道路整備
- 企業誘致を下支えする道路整備（ICからのアクセス向上）
- 物流拠点までのラストマイルの物流道路網の整備
- 救援物資の輸送を担う緊急通行確保路線等にある橋梁の耐震化
- 橋梁などの老朽化に対応した計画的、予防的な維持管理
- ライフサイクルコストを勘案した計画的な架替
- 落石・崩壊等に対する道路施設の防災対策の推進
- 地震・豪雨等による災害発生時における道路情報の充実

国道156号(県管理区間)、国道304号、国道359号、国道360号、国道471号、国道472号、

(主)富山立山魚津線、(主)富山立山公園線、(主)金沢井波線、(主)新湊平岡線、(主)小矢部福光線、

(主)表輪滑川インター線、(主)石垣魚津インター線、(主)若栗生地線、(主)高岡環状線、(主)入善宇奈月線、

(主)万尾脇方線、(一)富山滑川魚津線、(一)上市水橋線、(一)魚津入善線、(一)福野城端線、(一)安居福野線、

(一)仏生寺太田線等

その他幹線道路（観光・交流ネットワーク）

- 広域的観光周遊ルートの形成に伴う道路整備
- 国内外の来訪者に向けた道路整備（分かりやすい案内標識の整備等）
- 湾岸サイクリングロード等の自転車道の整備
- 景観に配慮した無電柱化の推進
- 沿岸部の観光拠点等を結ぶ湾岸道路の整備
- 幹線道路の渋滞対策や事故の多い交差点などの安全対策
- 公共交通サービス（コミュニティバス・デマンド型交通）の推進
- 通学路等における安全な歩行空間・自転車走行空間の確保や歩道のバリアフリー化の推進

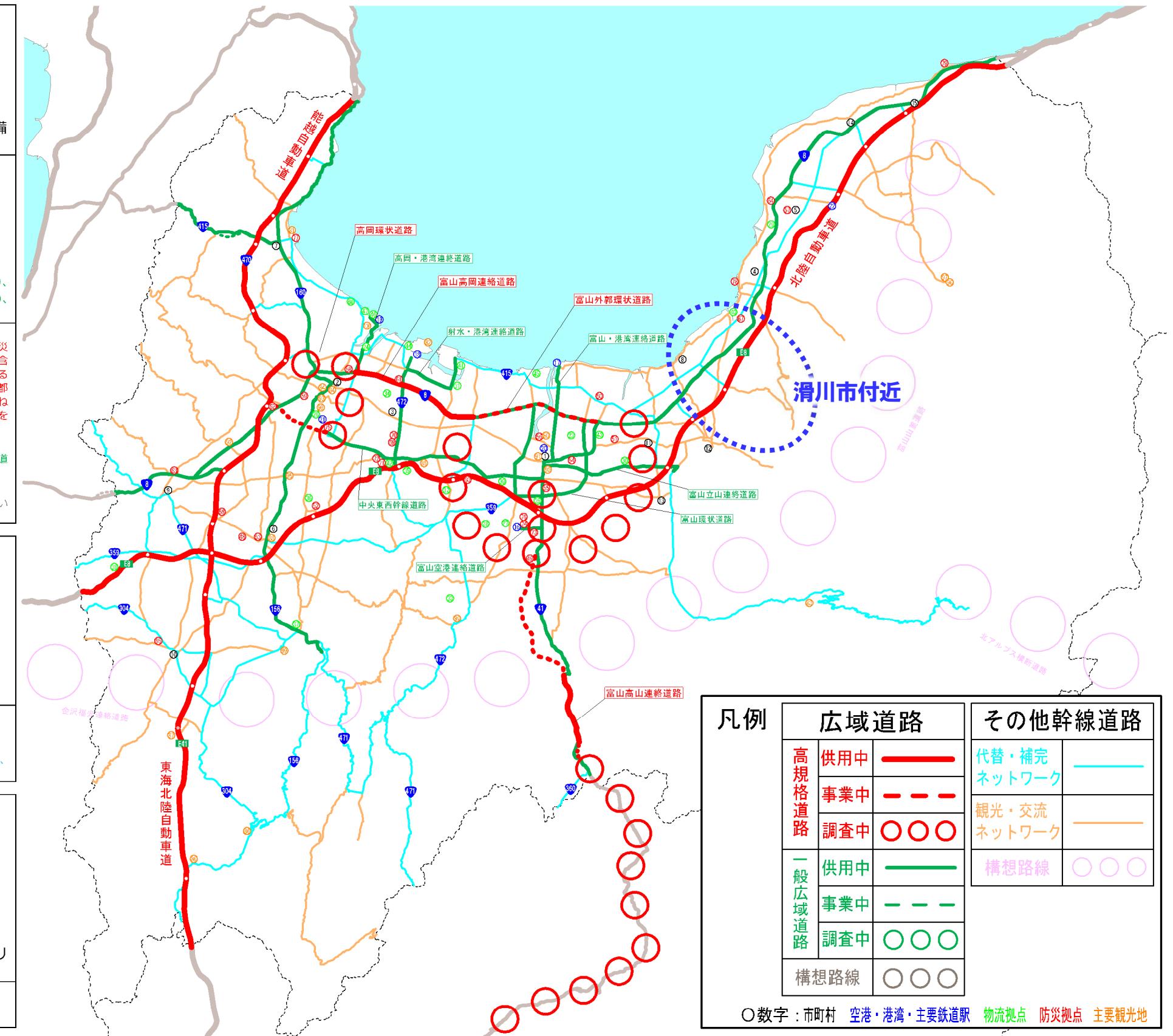
(主)富山魚津線、(主)魚津生地入善線、(主)富山上市線、(主)富山八尾線、(主)砺波小矢部線、

(主)砺波福光線、(主)小矢部伏木港線、(主)富山高岡線、(主)朝日宇奈月線、(主)黒部宇奈月線、

(主)高岡水見線、(主)高岡砺波線等

その他幹線道路（構想路線）

富山山麓道路、金沢福光連絡道路、北アルプス横断道路



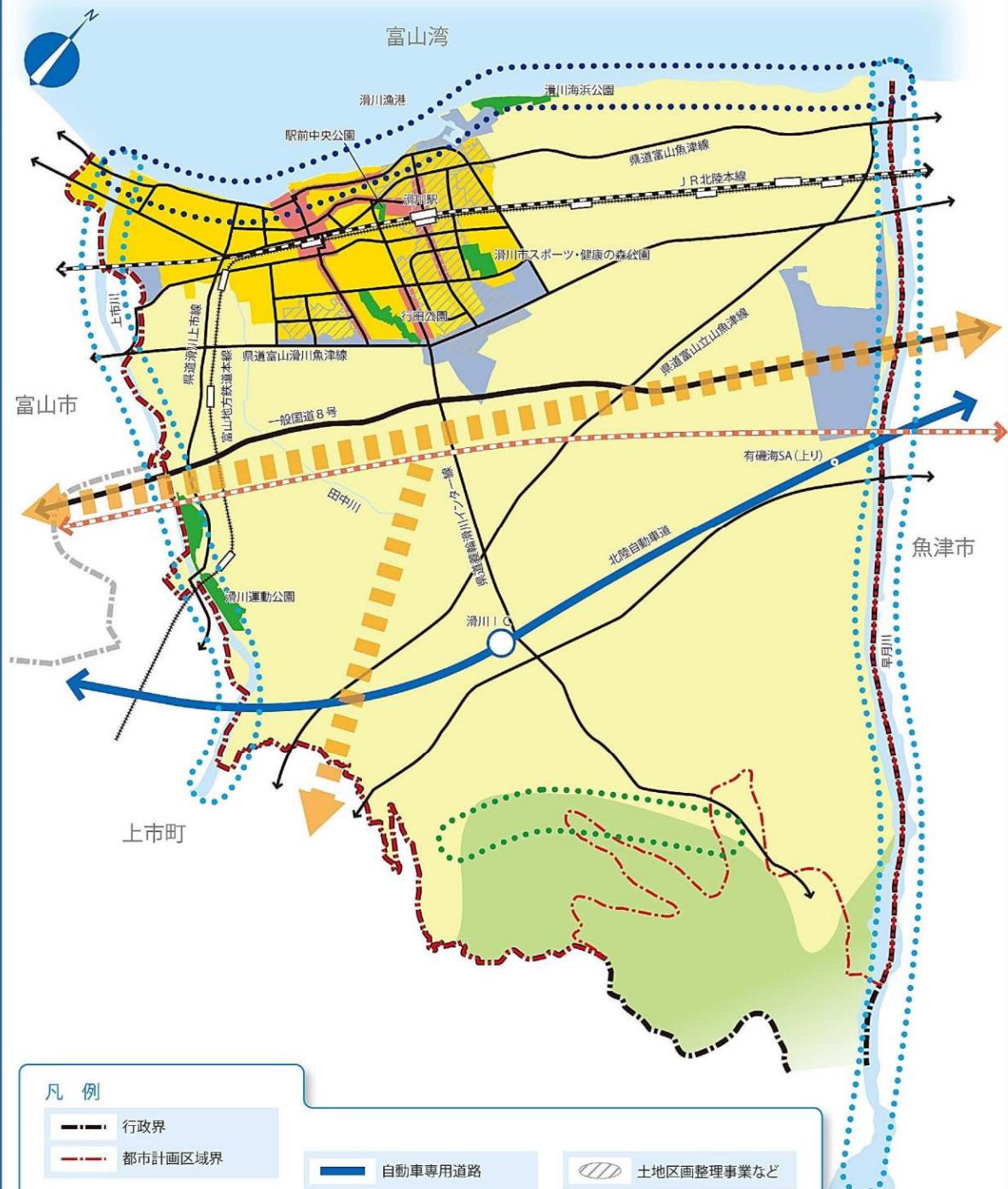
出典：富山県新広域道路交通計画

3-2 関連計画

(1) 滑川都市計画区域マスターplan

策定年次	平成25年3月策定、目標年次：平成43年（令和13年）				
都市計画の基本理念	<p>～ひと・まち・産業が元気なまち 滑川～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 環境に配慮し、うるおいを育てる都市づくり ○ 暮らしやすい都市づくり ○ 活力ある産業を支える都市づくり 				
交通施設の都市計画の決定の方針	<p>【基本方針】</p> <p>本区域では、広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として、一般国道8号、県道富山立山魚津線、県道富山魚津線が通っており、県道滑川上市線が上市方面と連絡しているほか、県道蓑輪滑川インター線が北陸自動車道滑川インターチェンジと市街地とを連絡し、道路網を形成している。</p> <p>今後は、用途地域西部においても都市の骨指となる幹線・補助幹線道路を適正に配置するほか、歩道のバリアフリー化など高齢者も安全に通行できる歩行空間の確保や環境負荷の低減、防災機能の向上、街並み景観など多様な視点に基づいた質の高い道路網の構築に努めるものとする。</p> <p>【主要な施設の配置の方針】</p> <p>広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として、北陸自動車道、一般国道8号、県道富山魚津線などを配置し、隣接市町村との連携強化を図る。</p> <p>また、県道蓑輪滑川インター線及び県道滑川上市線に加え、用途地域西部において都市計画道路加島町下島線などを配置し、利便性の高い道路網の構築を図る。</p> <p>【主要な施設の整備目標】</p> <p>優先的におおむね10年以内に整備することを予定する施設は次のとおりである。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>名称</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路</td> <td>3・3・4 魚津滑川8号バイパス線 3・5・5 加島町下島線</td> </tr> </tbody> </table>	種別	名称	道路	3・3・4 魚津滑川8号バイパス線 3・5・5 加島町下島線
種別	名称				
道路	3・3・4 魚津滑川8号バイパス線 3・5・5 加島町下島線				

滑川都市計画
整備、開発及び保全の方針 概要図



凡 例

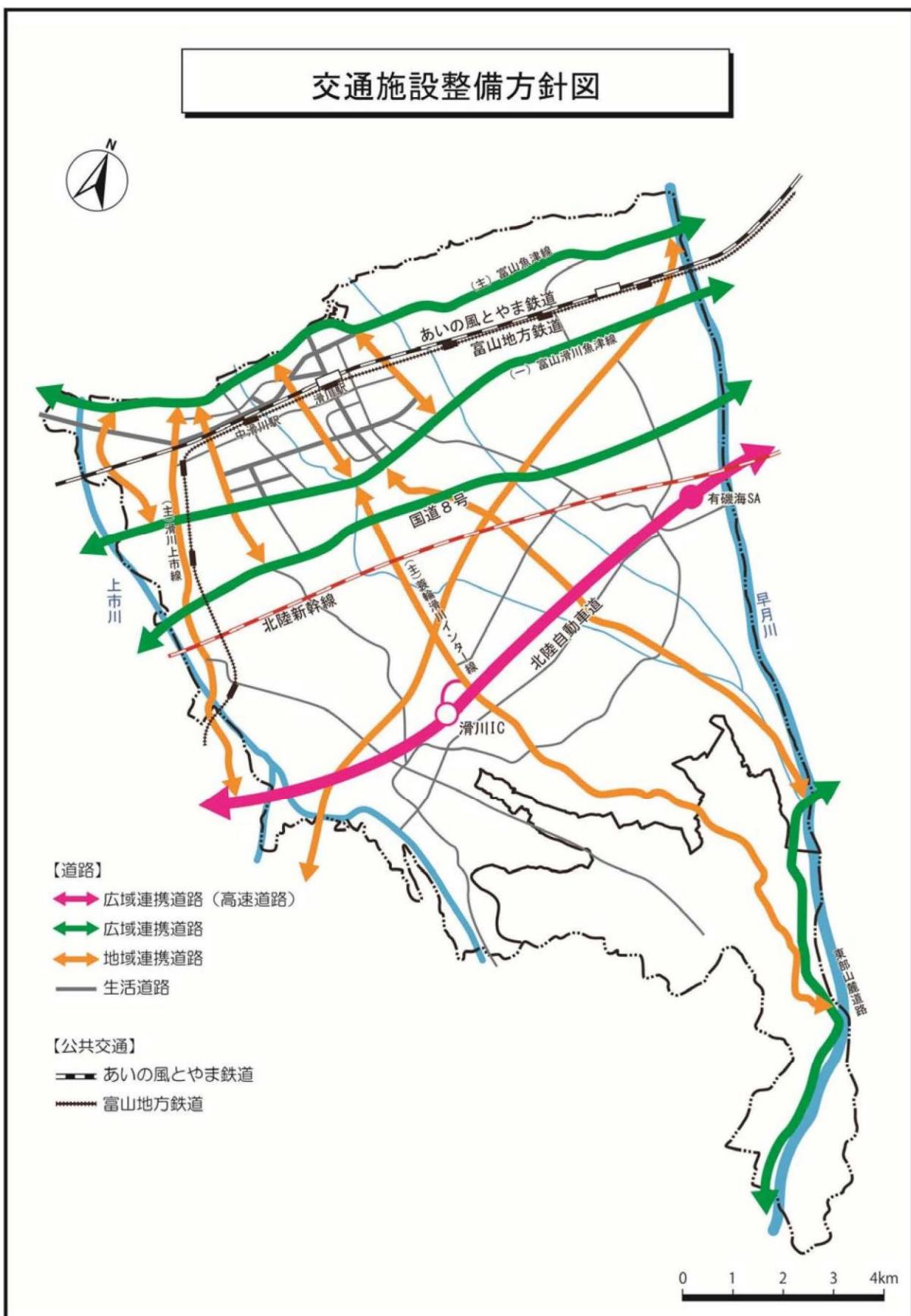
行政界	自動車専用道路	土地区画整理事業など
都市計画区域界	道路	
	北陸新幹線(計画)	
	J R	
	富山地方鉄道	
生活環境ゾーン		
住宅地	海辺環境軸	
商業地	山辺環境軸	
工業地	川辺環境軸	
田園環境地域		
多自然型共生ゾーン		
	公園・緑地	
	河川	
		都市間連携

出典：滑川都市計画区域マスターplan

(2) 滑川市都市計画マスターplan

策定年次	平成28年9月策定、目標年次：概ね20年後（令和18年）
都市計画の目標	ひと・まち・産業が元気なまち 滑川 — キラリン元気計画 —
都市計画の基本方針	<p>1. 安全・安心で快適に暮らし続けることができる機能集約型のまち 滑川</p> <p>2. 豊かな自然と都市が共生した静かで暮らしやすい環境のあるまち 滑川</p> <p>3. 賑わいと活気にあふれた多様な産業が発展するものづくりのまち 滑川</p> <p>4. 市民・事業者・行政が協働して創るまち 滑川</p>
交通施設整備の方針 【抜粋】	<p>1) 広域連携道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市を東西方向に横断する北陸自動車道、国道8号、主要地方道富山魚津線、一般県道富山滑川魚津線、東部山麓道路などの広域連携を支える道路として位置付ける。 早月川左岸に位置する東部山麓道路は、県東部の主要な観光拠点を結ぶ周遊性の高い観光ルートであることや、災害時における避難の代替路線として重要な路線であることから整備を要望していく。 <p>2) 地域連携道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道蓑輪滑川インター線については、市域の海岸部から山間部の地域間を連絡する道路として、また、幼稚園の児童、小・中学校の児童生徒の通学路として安全で快適な走行性が確保された道路として整備を要望していく。 南北方向の幹線道路となる主要地方道滑川上市線、一般県道黒川滑川線等については、県との協議・調整を進め、沿道地区の利便性向上に向けた道路整備の促進を図るとともに、広域連携道路との連絡強化により市内の交通円滑化、安全で快適な走行性が確保された道路、歩行者や自転車利用者なども快適に利用できる道路空間の確保を図る。 安全で快適な道路空間を形成するため、冬期における除雪機械による道路除雪の充実、消融雪施設の整備などを推進する。 <p>3) 生活道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域連携道路や地域連携道路との連絡強化により、市内の交通円滑化、安全で快適な走行性が確保された道路、歩行者や自転車利用者等も快適に利用できる道路空間の確保を図る。 市民生活に密着した道路として、安全・快適な道路空間を形成するため、冬期間における除雪機械による道路除雪の充実、消融雪施設の整備、路面の凍結への対策、歩行空間の確保、街路灯の整備などによる防犯対策、緑化、段差解消などを推進する。 長期的な視点から、道路施設などの効率的な維持補修を行い、長寿命化を図る。 市内の交通の円滑化を図るため、未整備となっている都市計画道路の整備促進を図る。 海岸部の住宅密集地などについては、津波対策として内陸部への避難路となる南北方向の道路整備を検討する。 通学路の歩行者や自転車の安全性を確保するため、歩道の整備を推進する。

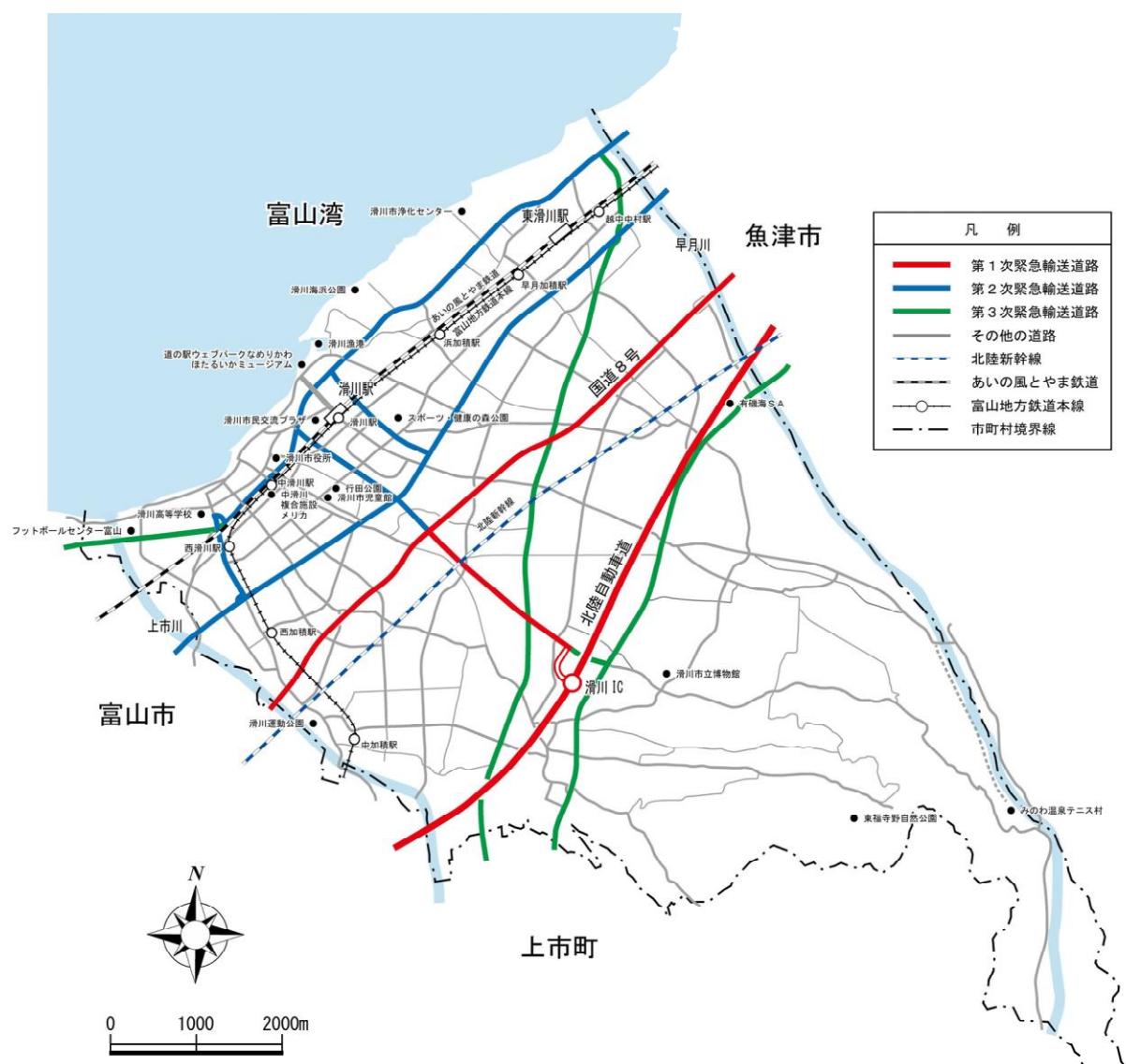
交通施設整備方針図



出典：滑川市都市計画マスタープラン

(3) 滑川市地域防災計画

策定年次	令和4年3月改定
道路整備に 係る事項	道路は、都市活動を支える根幹的な都市施設であり、地震発生時には避難、救援、消防等に係る輸送活動に重要な役割を果たすのみならず、オープンスペースとして火災の延焼を防止するなど、災害に強いまちづくりに資するところが大きい。このことから、市は、道路の整備にあたって、国（国土交通省等）、県等の関係機関と連携し、幅員の確保、電線類の地中化、円滑なアクセスが可能なネットワーク化された道路網等防災面にも十分配慮した整備を進める。



滑川市緊急輸送道路網図

第4章 幹線道路網の問題点と課題

滑川市の現況及び上位・関連計画を踏まえ、現在の幹線道路網における主な問題点と課題を以下に整理します。

【問題点①】中心市街地部における東西方向道路の不足

鉄道以北に拡がる中心市街地部において東西方向を連絡する整備済の幹線道路は、鉄道に近接・並行して所々で一旦停止が余儀なくされる（市）滑川富山線のみであり、東西方向の円滑な通行が十分に確保されていません。



【課題①】中心市街地部における東西方向道路の機能強化

（主）富山魚津線は幅員が狭く、人家が連坦しているなど課題があるなかで、中心市街地部における東西方向道路の機能強化を図っていく必要があります。

【問題点②】鉄道横断道路の整備の遅れ

本市の市街地は、鉄道を挟んで南北に拡がっている中で、中心市街地は鉄道の北側に、国道8号は鉄道の南側に位置しているため、鉄道横断需要が多いものの、鉄道横断道路の整備が遅れています。

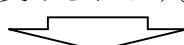


【課題②】鉄道横断道路の整備促進

平面踏切の改良を含めて鉄道横断道路の整備を促進し、鉄道横断交通の円滑化を図っていく必要があります。

【問題点③】隣接市町に連絡する道路の混雑

国道8号の全線4車線化等に伴い、市街地部における交通分散は図られているものの、並行する（一）富山滑川魚津線を含めて、隣接する富山市や魚津市方面を連絡する道路では、依然として交通混雑が見受けられます。



【課題③】隣接市町に連絡する道路機能の強化

隣接する富山市や魚津市方面に連絡する道路機能のさらなる強化を図っていく必要があります。

【問題点④】観光拠点へのアクセス道路の整備の遅れ

本市の山麓部には、東福寺野自然公園、みのわテニス村があり、本市を通過して上市町内には剣岳登山口である馬場島があるほか、海岸部には、ほたるいかミュージアム、宿場回廊などの観光レクリエーション拠点が分布していますが、それらへのアクセスルートは脆弱で整備が遅れています。



【課題④】観光拠点へのアクセス強化

県東部の主要な観光拠点を結ぶ「東部山麓道路」や「湾岸道路」の市内区間の整備促進を図っていく必要があります。

【問題点⑤】郊外部の集落地を連絡する道路整備の遅れ

本市の郊外部には、田園地帯の中に集落地が点在していますが、災害時の避難ルートとなって集落地間を相互に連絡する道路には、幅員狭小区間が多く残されています。

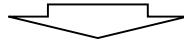


【課題⑤】集落地を連絡する道路ネットワークの強化

郊外部の集落地を連絡する道路ネットワークの強化を図っていく必要があります。

【問題点⑥】防災上、脆弱な道路区間の存在

令和6年能登半島地震など、激甚化・頻発化している災害に対し、沿岸部の既成市街地を中心として、緊急輸送道路や避難路に脆弱な道路区間が残されています。

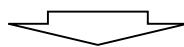


【課題⑥】緊急輸送道路や避難路の強靭化

災害時の避難のための沿岸部と丘陵部のアクセス強化など、激甚化・頻発化する災害に備えた道路ネットワークの強靭化に取り組んでいく必要があります。

【問題点⑦】交通安全上、危険な道路区間の存在

本市内の幹線道路においても歩車道が分離されていない、幅員が狭い、見通しが悪いなど、交通安全上、危険な道路区間が存在しています。



【課題⑦】安全安心の確保

歩道の設置、道路拡幅、線形改良などを進め、歩行者や自転車の安全かつ円滑な交通を確保していく必要があります。

幹線道路網上の課題図

