

1 調査名称：帯広圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：北海道

3 調査圏域：帯広圏（帯広市、音更町、幕別町、芽室町の1市3町）
なお幕別町は平成18年2月6日合併以前の旧幕別町の町域を対象とする。

4 調査期間：平成17年度～平成19年度

5 調査概要：

帯広圏では、平成2～4年度に総合都市交通体系を策定したが、その後13年が経過し、人口は横ばいにもかかわらず、自動車保有台数は予測を上回る勢いで増加している。

また、圏域の高規格幹線道路となる北海道横断自動車道の十勝清水から本別・足寄までの開通及び帯広・広尾自動車道の帯広JCTから帯広川西ICまでの開通、鉄道立体交差事業の完成、帯広駅周辺土地区画整理事業等の面的整備が行われるなど、交通を取り巻く情勢が大きく変化している。さらには、少子高齢社会に対応したまちづくりへの転換も必要になっているところである。

公共交通機関については、自動車への依存が高まる中、バス利用者が激減し、路線の撤退が進むなど、今後の少子高齢社会への対応に不安を抱える状況となっている。しかし、近年はコミュニティバスや相乗タクシーなど、多様な公共交通サービスが提供され、利用者からは高い評価を得ており、今後は新たな交通サービスとして期待される場所である。

まちづくりの観点からは、郊外型大型店舗の進出や、住民生活の郊外化の定着など、都心離れは顕著になりつつあり、中心市街地の疲弊など深刻な課題となっている。

これらのことから、帯広都市圏の将来像の見直しとともに、都市交通需要の動向を勘案しつつ、社会・経済情勢に対応する総合交通体系を策定するものである。

< 調査成果 >

1 調査目的

帯広市、音更町、幕別町、芽室町からなる帯広圏では、平成 2～4 年度に総合都市交通体系調査を実施し、人口増加や市街地拡大などを背景として、増大する交通需要に対応したマスタープランが策定された。マスタープランの策定以降、帯広圏の都市計画道路整備は道内の他の圏域と比較して、早いペースで整備が進められ、鉄道の連続立体交差事業、十勝大橋の架換工事、すずらん大橋や札内清柳大橋の新設工事の完了、また弥生通、弥生新道等においても事業の進捗がなされてきたところである。

しかし近年は、人口減少や少子高齢社会への突入、郊外型大型商業施設の進出やバス利用者の激減など社会情勢や住民行動は変化している状況にあり、新たなまちづくりへの転換も必要になっているところである。さらには、帯広圏の高規格幹線道路となる北海道横断自動車道の十勝清水から本別・足寄までの開通、および帯広・広尾自動車道の帯広 JCT から帯広川西 IC までの開通と帯広幸福 IC までの延伸、また現在は夕張 IC から十勝清水 IC 間の整備が推進され、交通を取り巻く情勢が大きく変化している。

このようなことから、本調査においては前回の総合都市交通体系の将来像を見直すとともに、交通の主要因となる人の動きを把握するパーソントリップ調査を実施し、都市交通需要の動向を勘案しつつ、社会、経済情勢の変化に対応する新たな帯広圏の総合都市交通体系を策定することとし、平成 19 年度は現状の都市・交通課題、および、将来交通需要推計結果を踏まえ、帯広圏の将来像を検討し、その将来像の実現に向けた交通 M P を策定した。

2 調査フロー

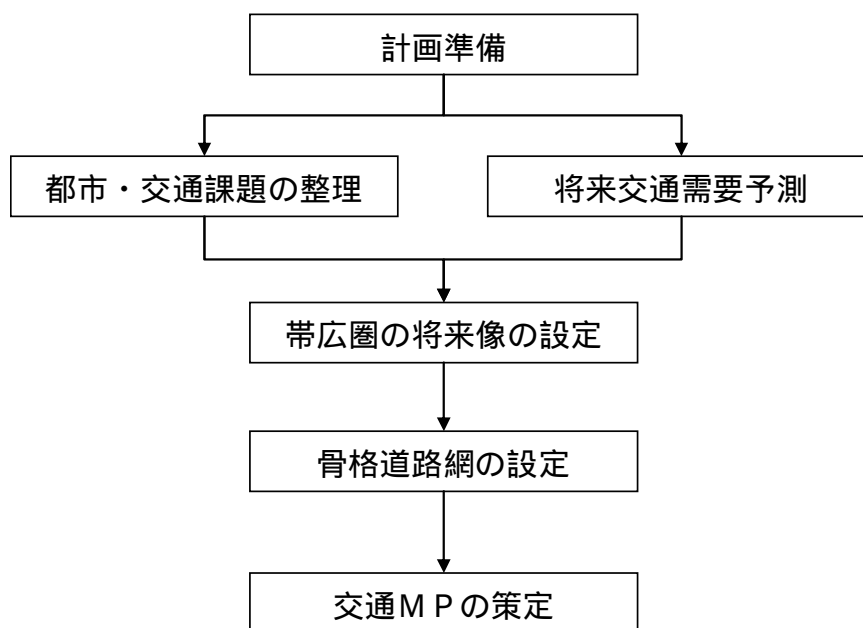


図 1 調査フロー（平成 19 年度）

3 調査圏域図

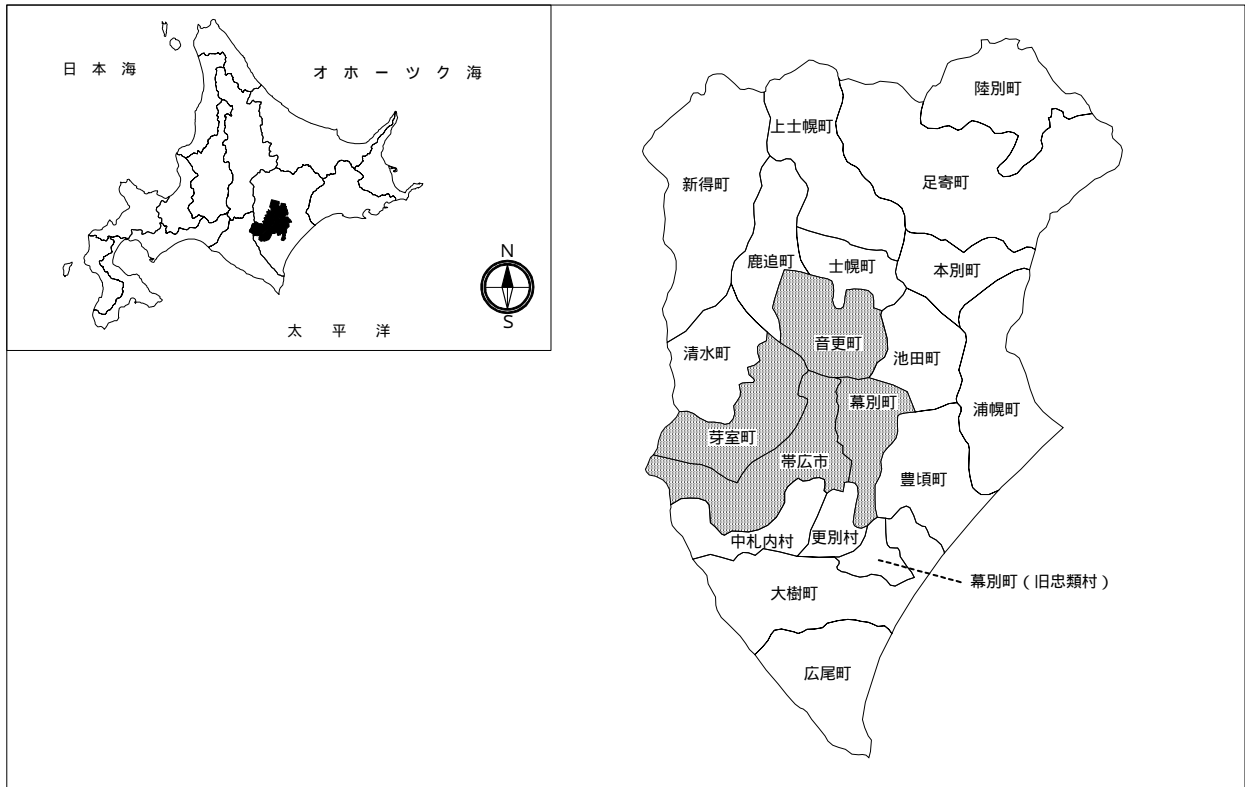


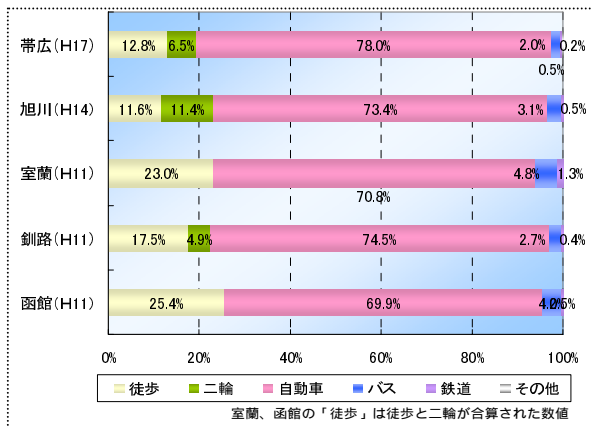
図2 調査圏域図

4 調査成果

4-1 都市圏の都市・交通の現状と課題

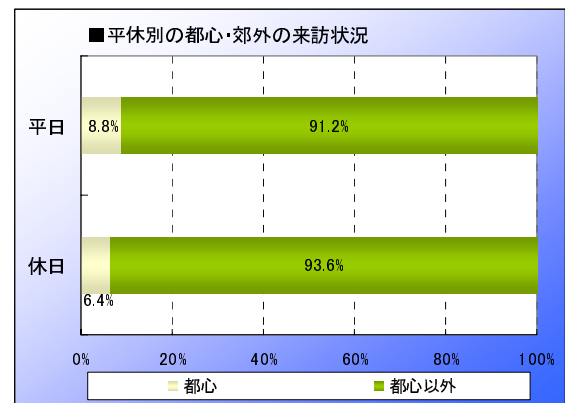
(1) 自動車依存に伴う郊外型生活の定着

モータリゼーションの急激な進展により増加した自動車交通量に対応するための道路整備により、市街地拡大が進行し、郊外型の生活が定着している。



資料：H17 帯広圏 P T、道内他圏域 P T

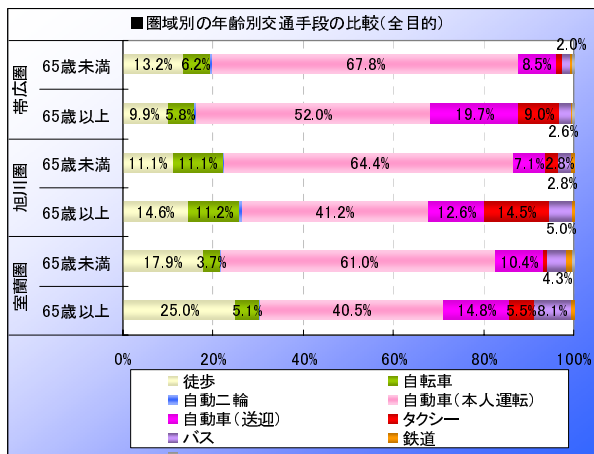
図3 圏域別の交通手段分担率



資料：H17 帯広圏 P T

図4 平日別の都心・郊外の来訪状況

(2) 高齢者の交通行動



資料：H17 帯広圏 P T、道内他圏域 P T

図5 圏域・年齢別の交通手段分担率

高齢者における活動は活発化してきており、その行動を支えているのは主に自動車となっている。75歳以上の後期高齢者においても、その約40%が自ら運転し、家族等による送迎やタクシーによって行動している。高齢者の行動においても不可欠となっている自動車行動を支えるうえで、駐車場環境改善を望む声がある一方で、高齢者事故が増加するなどの課題もある。

(3) 公共交通の利用者減少・サービス低下の悪循環

バス利用者は、平成元年の年間利用者 1,200 万人から平成 18 年には 400 万人にまで激減しており、平成 14 年の需給調整の撤廃以降、路線数が減少、行政の補助金額が増加するなど、利用者の減少やサービス低下の悪循環を招いている。公共交通を、主に交通弱者に対する都市の装置として維持するための取り組みを推進していく必要がある。

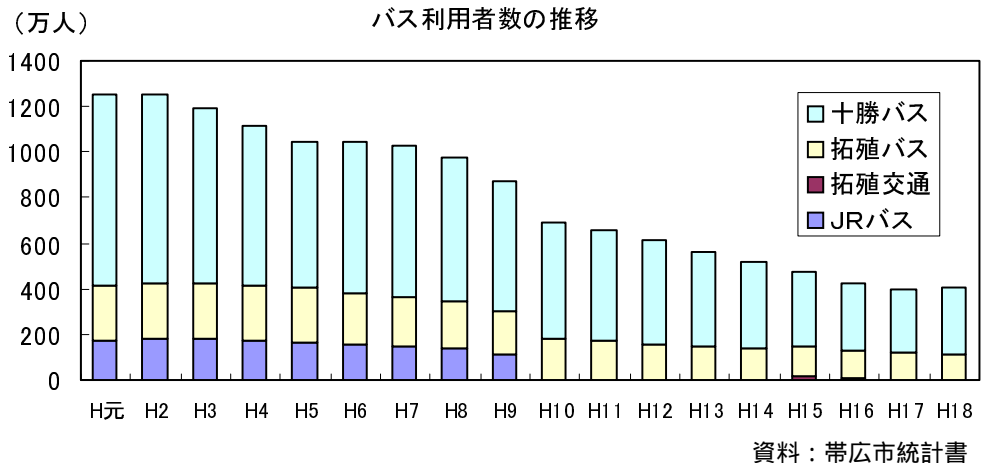
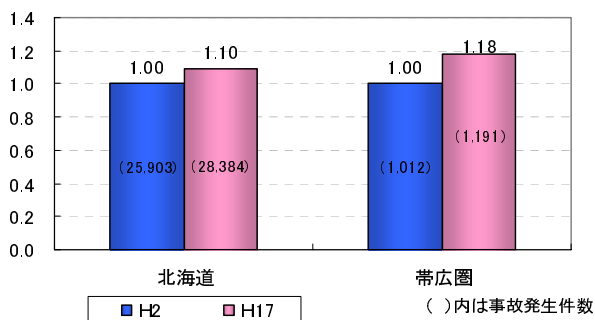


図6 帯広市のバス利用者数の推移

(4) 十分な機能を発揮していない道路網

帯広圏は北海道全体よりも、事故発生件数において改善傾向が低く、事故の件数は微増しておりその改善が求められている。この一因として考えられるのが、道路機能が十分に発揮されていないことがあげられる。一般には事故発生確率は、規格の高い道路ほど低く、安全性が高い傾向が見られるが、帯広圏の現況道路網を交通負荷量による機能分担で検証すると、補助幹線道路において、50%以上が幹線機能を有している結果を示している。



資料：交通年鑑 北海道警察本部
図7 北海道と帯広圏の事故発生状況の比較

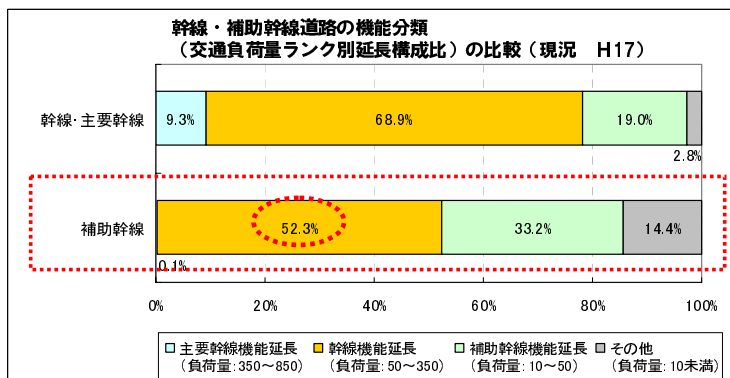
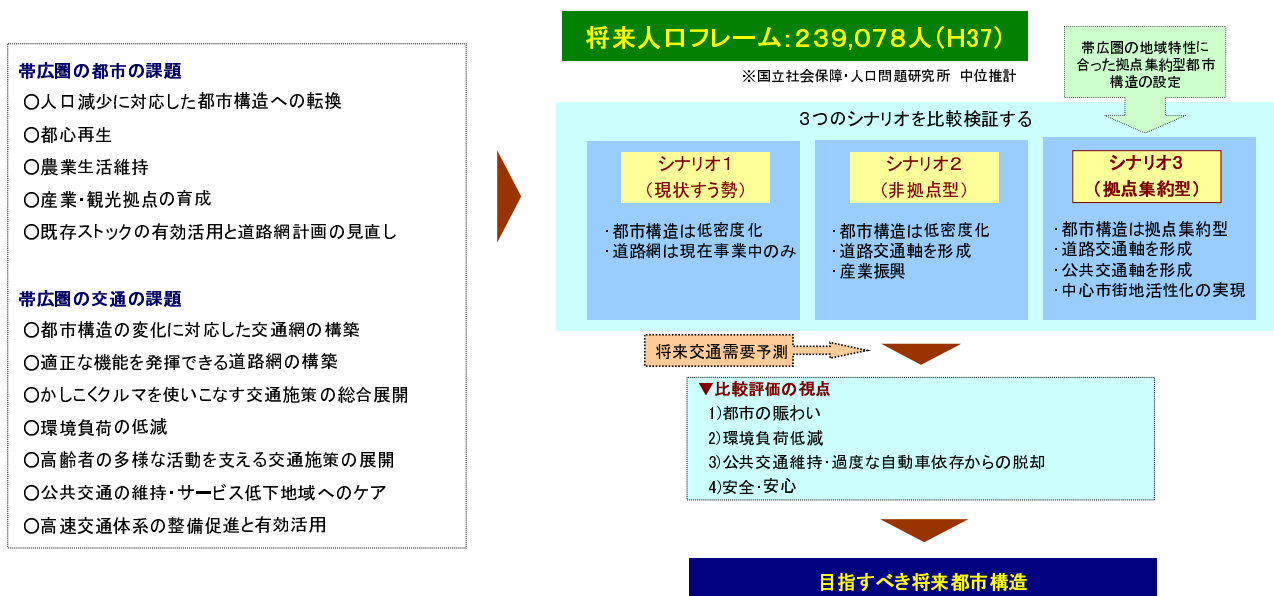


図8 幹線・補助幹線道路の機能分類

4 - 2 帯広圏の将来像

(1) 帯広圏の将来像の検討

都市における多様な課題に対応するための将来都市構造については、これまでの拡散型都市構造を改め、集約型都市構造へ転換する必要があると考える。集約型都市構造とは、都市圏内の中心市街地などの都市機能が集積している地区を拠点として位置づけ、集約拠点とその他の地域を道路網ネットワーク、公共交通ネットワークで有機的に連携することで、住民の暮らしやすさと都市圏全体の持続的な発展を確保するという都市像である。



(2) 各拠点の設定

設定した拠点は以下のとおりである。いずれも現状において都市施設が配置されている箇所を設定した。現実性を踏まえ、新たな都市施設を集約するのではなく、既存ストックを活用した拠点形成を目指すものとする。

- 都心：商業・観光・交通施設などが複合的に配置されており、圏域の中核となる拠点
JRやバスセンター、宿泊施設、商業施設などが集約(中心市街地活性化エリア)
- 生活拠点：日常生活を担う上で、必要となる生活利便施設が配置されており地域の生活を支える拠点
官公庁施設、総合病院、大型商業施設、銀行などが半径1km以内に集約
- 観光拠点：温泉などの集客力の高い施設が配置されており、地域の観光を支える拠点
十勝川温泉、十勝エコロジーパークなどのエリア
- 産業拠点：工場や物流を中心とした施設が立地しており、地域の産業を支える拠点
各地域の核となる工業団地

(3) 将来像の比較評価

帯広圏の将来像は、以下に示す3つのシナリオを設定して、比較評価することとした。

シナリオ1：現状すう勢型

人口減少により都市構造は低密度化を招き、交通施設整備は現在事業中の区間までで、それ以上の整備については、進めることができなくなることを想定したシナリオ

シナリオ2：非拠点型

人口減少により、都市構造は低密度化が進んでしまうが、交通施設整備は、道路網を中心に産業振興等の取り組みを進めることを想定したシナリオ

シナリオ3：拠点集約型

人口減少社会・地球環境問題に対応した都市構造として拠点集約型都市構造を提案し、まちづくり施策・交通施策を総合的に進めることを想定したシナリオ（将来の都市像を実現するケース）

■シナリオ毎の比較評価の結果（一部抜粋）

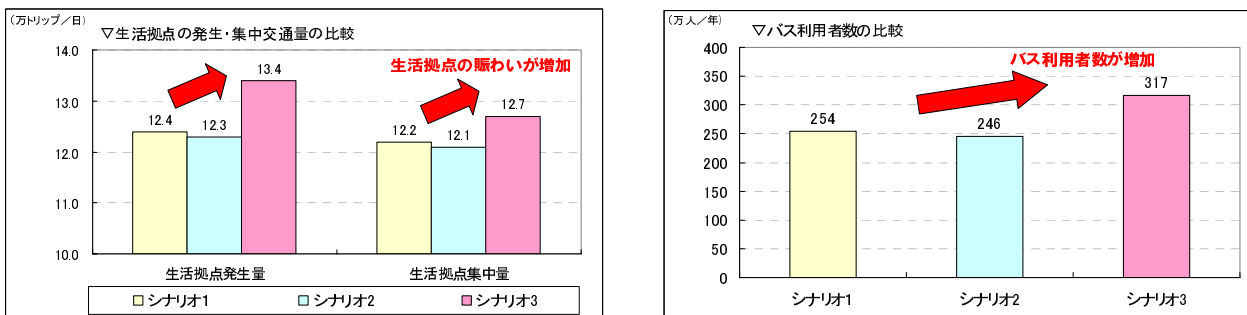


図9 シナリオ毎の交通状況の比較

比較評価の結果、シナリオ3の拠点集約型の指標が良好となることが確認された。

(4) 将来像の設定

帯広圏の将来像
**既存ストックを活かし魅力ある十勝の中核都市圏形成を支える
 拠点集約・多核連携型都市構造を実現**

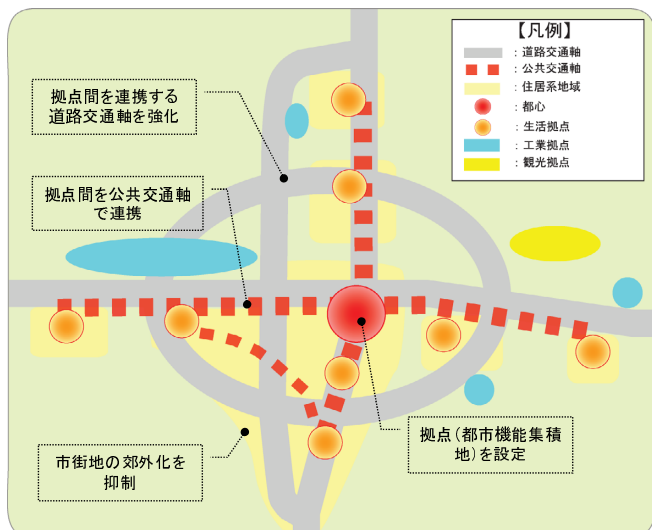


図10 帯広圏の将来像

帯広圏の都市構造は拡散型となっており、今後の更なる人口減少局面では、既成市街地の無計画な低密度化を招いてしまう恐れがある。これを防ぐために人口減少社会を前提として、これまでの拡散型都市構造を見直し、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい都市構造に転換することが必要である。また、今後ますます進展する高齢社会においては、交通弱者の都市機能へのアクセシビリティを確保する上で、公共交通ネットワークの維持は重要な課題である。こうした観点から公共交通が成り立つような都市構造を維持、誘導していくことが必要であり、都市圏内に複数の拠点がある構造が望ましいと考えられる。

このように、都市圏内の一定の地域（既存都市機能集積地）を拠点として位置づけ、拠点間を公共交通ネットワークで連携させ、観光拠点、産業拠点を道路網ネットワークで連携させる「拠点集約・多核連携型都市構造」を帯広圏の将来像とする。

4-3 骨格道路網の設定

(1) 道路交通軸の設定

道路交通軸として、拠点等の配置を踏まえて、4つの機能別に軸を設定した。

- 1) 都市軸：帯広圏の中核機能を有する都心と、周辺3町とを連絡し、より円滑な都市活動を支える基幹的流動軸（4放射1環状）
- 2) 生活拠点連携軸：都市軸を補完し、生活拠点間を有機的にネットワークとして繋げ、多様な都市機能を享受可能とする補助軸
- 3) 産業軸：道央、釧路・オホーツク方面に向かう東西方向及び、旭川方面、とちち帯広空港や十勝港方面に向かう南北方向への広域的な流通、帯広圏における産業拠点間、農作物と食品加工を行う産業拠点への流通を支え、都市圏における産業活動を支える軸
- 4) 観光軸：宿泊機能の高い都心、十勝川温泉・エコロジーパークのある観光拠点と都市内観光スポットなどを連絡し、道内他地域との交流、及びとちち帯広空港を利用する道外・海外観光客との交流を支え、十勝全域における周遊観光促進を図る軸



図 12 都市軸・生活拠点連携軸の設定



図 13 産業軸の設定



図 14 観光軸の設定

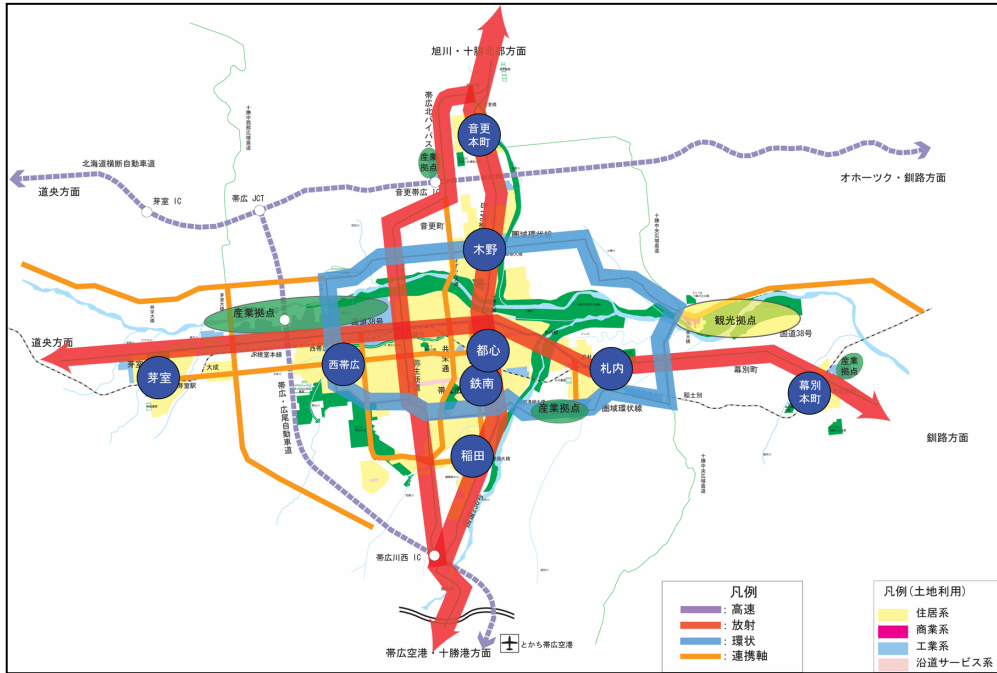


図 15 道路交通軸の設定

(2) 公共交通軸の設定

公共交通軸をその機能により、幹線軸・補助幹線軸・広域軸の3つに設定した。

幹線軸：帯広圏の中核機能を有している都心における交通結節点（JR帯広駅・駅前バスターミナル）を中心に、各生活拠点をつなぎ、都市活動を支える基幹的な軸

補助幹線軸：都市圏内の生活拠点間のうち交通流動の多い生活拠点間の都市活動を支える、補助的な軸

広域軸：幹線軸と連携した道内他地域との交流を支える軸

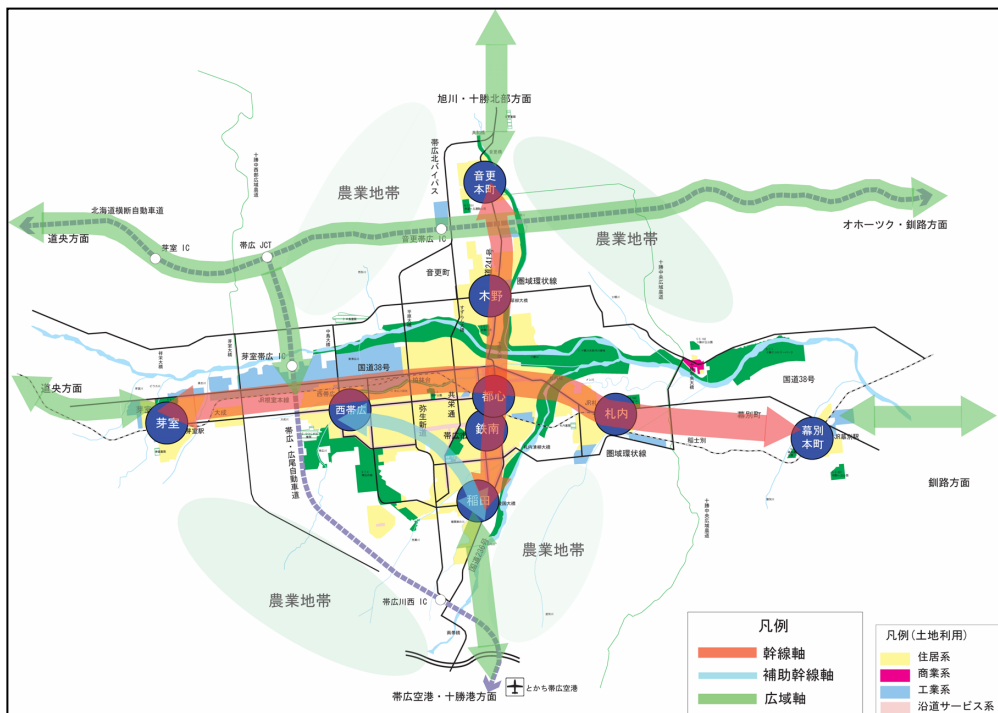


図 16 公共交通軸の設定

4 - 4 交通施策展開

(1) 帯広圏の交通施策の展開

計画の目指すべき姿・将来都市像を実現するためには、多様な主体と連携・協力しながら、体系的に施策展開を図っていくことが重要となる。

このことから、今後、住民・交通事業者等とともに進める交通施策展開の基本方向を4つの分野に区分し、それぞれの分野の施策展開を示すこととする。

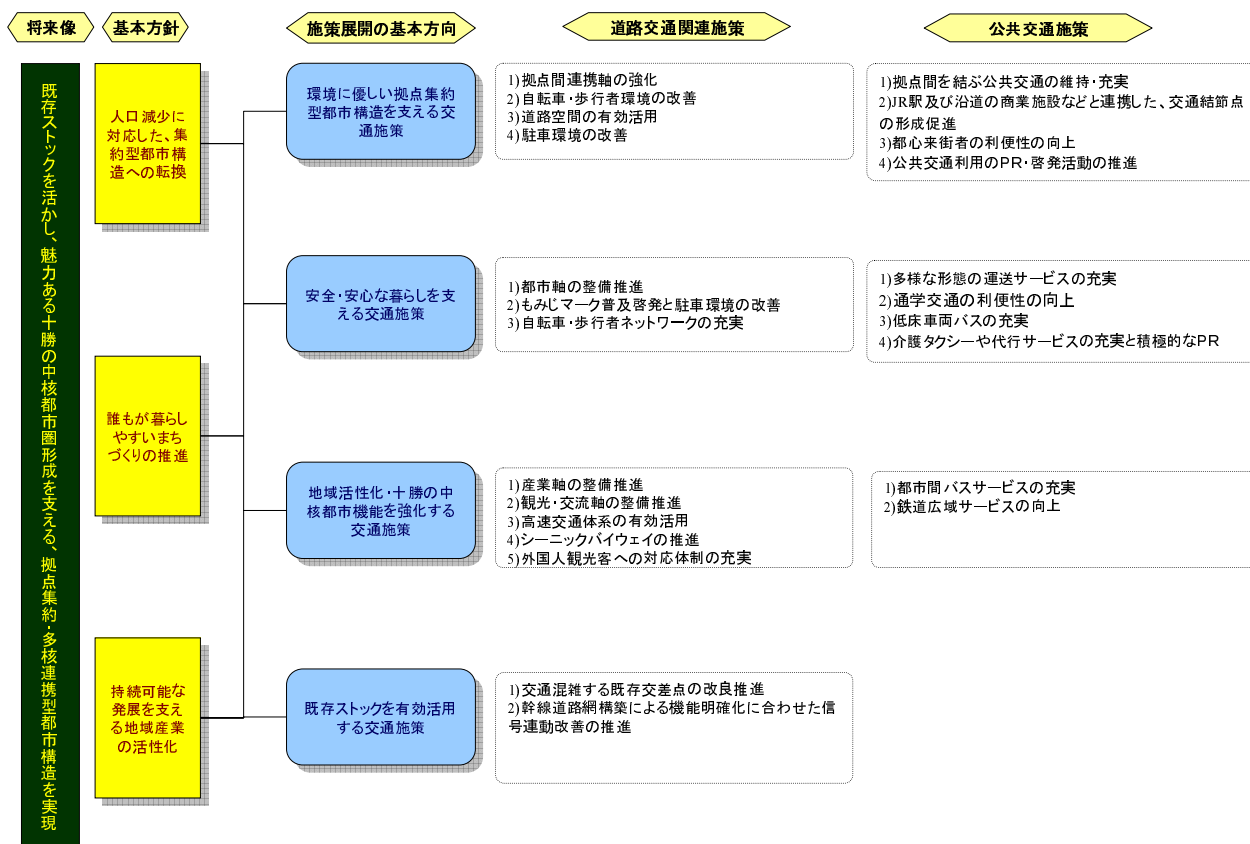


図 17 帯広圏の交通施策展開の概念図

(2) 交通施策展開のまとめ
道路交通関連施策

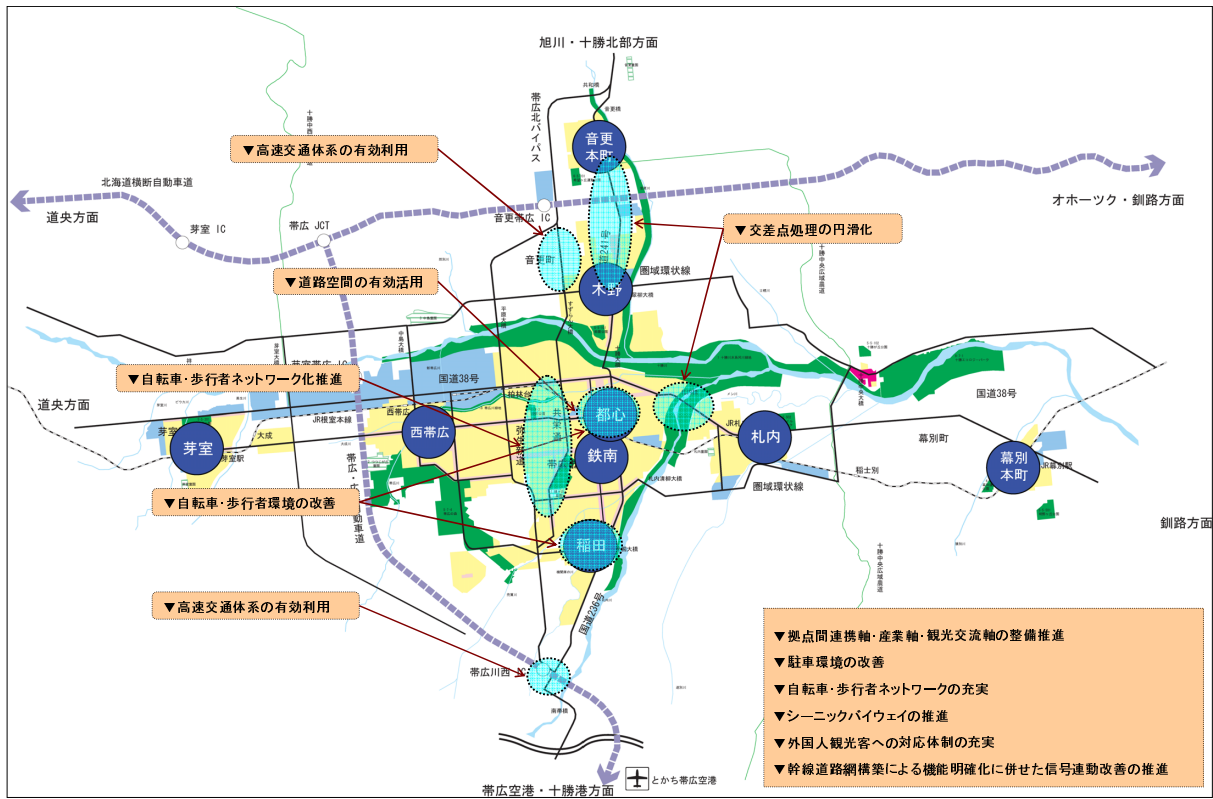


図 18 帯広圏総合都市交通体系の道路交通関連施策

公共交通関連施策

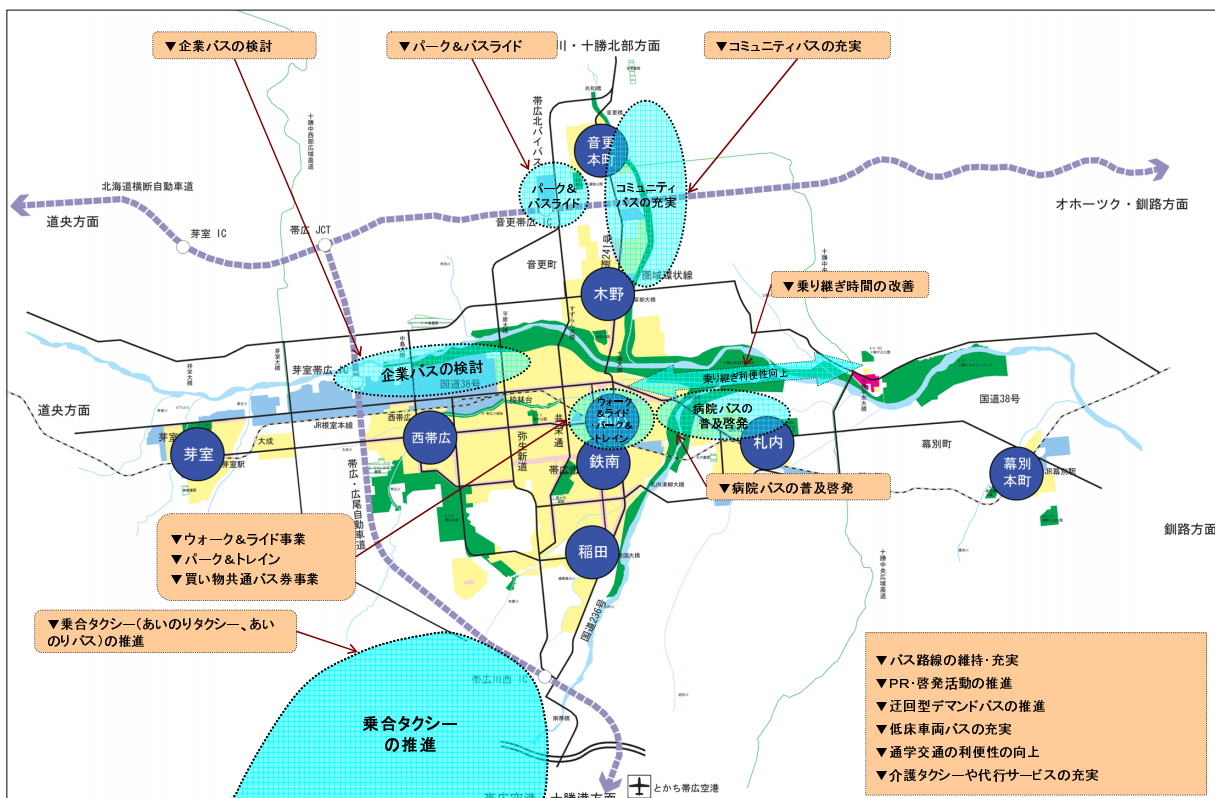


図 19 帯広圏総合都市交通体系調査の公共交通関連施策

4 - 5 今後の取り組み体制

今後の取り組みとして、目標とする将来像実現のために、PDCA サイクルを構築し、取り組んでいく必要がある。取り組み体制としては、帯広圏を構成する市町を中心として、各道路管理者、交通事業者、まちづくり関係者等の参加による協議会形式による協議の場を設けて取り組む方針である。

今回のマスタープランについては、そのPDCA サイクルを推進していく中で、必要に応じて見直しを実施することや今回位置づけしていない項目についても、今後の社会情勢等の変化に合わせて更に検討していくなど柔軟な対応を可能とし、より良い帯広圏の実現に向けての取り組みを継続していくこととする。

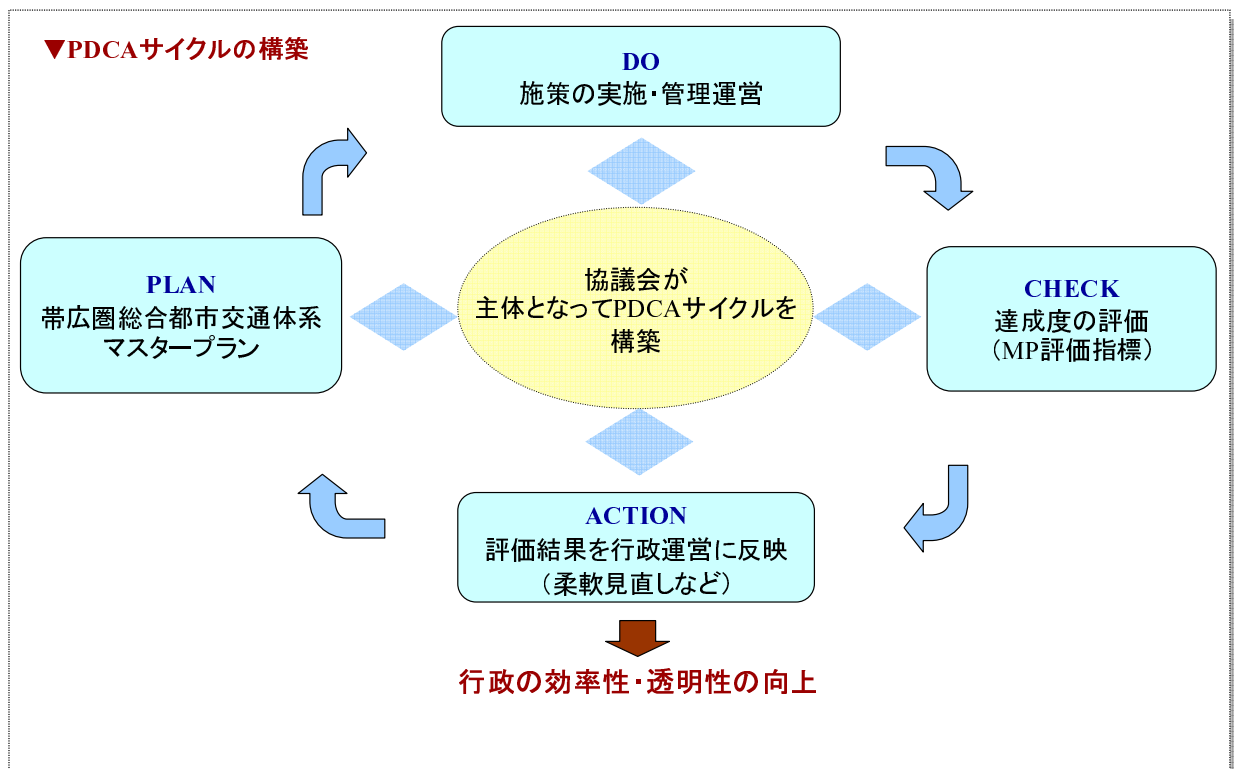


図 20 将来像の実現に向けたPDCAサイクルの構築