

1 調査名称：北見網走都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：北海道

3 調査圏域：北見網走都市圏  
(北見市、網走市、美幌町、津別町、訓子府町、置戸町、大空町の2市5町)

4 調査期間：平成25年～平成27年

5 調査概要：

北見網走都市圏においては、人口増加を前提とした市街地の拡大および交通需要の増加を背景に市町ごとにさまざまな施策を検討していた。しかし、近年においては、北見網走都市圏の交通を取り巻く社会情勢が大きく変化している状況である。

これらの社会情勢の変化に対応すべく、厳しい財政制約下での効率的・効果的な各種施策が必要となっている現在において、新たなまちづくりの検討が必要となっていることから、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、社会・経済情勢の変化に対応する北見網走都市圏の都市交通マスタープランを策定するものである。

都市交通マスタープランを策定するにあたっては、マスタープランの効果を試算するとともに、パブリックコメントを実施し、透明性の高い都市交通マスタープランの策定を目指した。

## I 調査概要

### 1 調査名：北見網走都市圏総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 第1章 調査の目的と概要

- 1－1 調査の目的
- 1－2 調査の概要

#### 第2章 パーソントリップ調査結果に見る交通特性と課題

- 2－1 外出率と一人一日あたりのトリップ数（通常期・平日）
- 2－2 目的別・手段別・時間帯別のトリップ数（通常期・平日）
- 2－3 目的別・手段別のトリップ時間（通常期・平日）
- 2－4 自動車運転免許の保有状況
- 2－5 通常期と冬期の比較（平日）
- 2－6 平日と休日の比較（通常期）

#### 第3章 将来交通需要予測

- 3－1 将来交通需要予測の手順
- 3－2 将来人口フレームの設定
- 3－3 将来交通需要予測ケース
- 3－4 生成交通量の予測
- 3－5 発生集中交通量の予測
- 3－6 分布交通量の予測
- 3－7 分担交通量の予測
- 3－8 配分交通量の予測

#### 第4章 北見網走都市圏の現状と課題

- 4－1 広域的に行き来する居住者の動き
- 4－2 自動車依存のクルマ社会
- 4－3 進む少子高齢化・人口減少
- 4－4 求められる高齢者・障がい者の安全・便利な移動手段
- 4－5 物流拠点・観光地などへのアクセス性の問題
- 4－6 安心・安全
- 4－7 公共交通の利用者減少と財政負担の増加

#### 第5章 北見網走都市圏の将来像

- 5－1 上位計画・関連計画による方向性
- 5－2 基本理念・視点
- 5－3 将来像の目標・施策の方向性

#### 第6章 都市交通計画の基本的な考え方

- 6－1 ネットワーク&コンパクト
- 6－2 ネットワークの形成イメージ
- 6－3 拠点の形成イメージ

#### 第7章 都市交通マスタープラン

- 7－1 道路に関する計画
- 7－2 公共交通に関する計画
- 7－3 主な施策
- 7－4 施策のまとめ

#### 第8章 都市交通マスタープランの効果と実現に向けて

- 8－1 都市交通マスタープランの効果
- 8－2 計画の実現に向けて

第9章 パブリックコメントの実施

- 9－1 検討概要
- 9－2 パンフレットの作成
- 9－3 ホームページによるPR
- 9－4 パブリックコメントの実施
- 9－5 パブリックコメントの実施結果

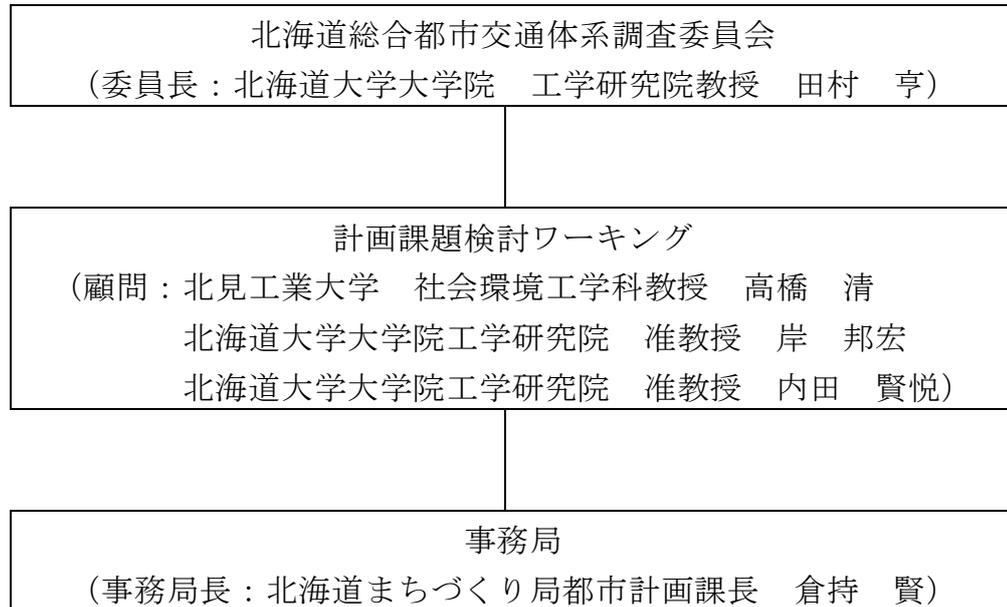
資料編

北海道総合都市交通体系調査委員会設置要綱

北見網走都市圏総合都市交通体系調査地区検討委員会名簿

北見網走都市圏の都市交通マスタープラン【概要版】

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

## 【北海道総合都市交通体系調査委員会】

	所属および役職名	氏名
委員長	北海道大学大学院工学研究院教授	田村 亨
副委員長	北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授	高野 伸栄
委員	北見工業大学社会環境工学科教授	高橋 清
	北海道大学大学院工学研究院准教授	岸 邦宏
	北海道大学大学院工学研究院准教授	内田 賢悦
	北海道開発局開発監理部開発調整課長	樺澤 孝人
	北海道開発局事業振興部都市住宅課長	竹内 正信
	北海道開発局建設部道路計画課長	谷村 昌史
	北海道運輸局交通政策部交通企画課長	桑山 秀也
	東日本高速道路株式会社北海道支社総合企画部長	三角 到
	北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部専任部長	高見 大介
	一般社団法人北海道バス協会常務理事	今 武
	北見市都市建設部次長	藤吉 保憲
	北見市都市建設部都市計画課長	津嘉田 雅人
	北見市企画財政部地域振興課長	田中 喜人
	網走市建設部都市開発課長	立花 学
	網走市経済部商工労働課長	田口 徹
	美幌町建設水道部建設グループ主幹	川原 武志
	津別町建設課長	松橋 正樹
	訓子府町企画財政課長	伊田 彰
	置戸町町づくり企画課長	栗生 貞幸
	大空町総務課参事	林 敏美

## 【委員会 オブザーバー】

	所属および役職名	氏名
	北海道警察本部交通部交通規制課長	関川 朋大
	北海道総合政策部交通政策局交通企画課交通ネットワーク担当課長	千葉 繁
	北海道建設部土木局道路課長	佐藤 彰紀
	北海道建設部まちづくり局都市環境課長	有澤 貴博

## 【計画課題検討ワーキング】

	所属および役職名	氏名
顧問	北見工業大学社会環境工学科教授	高橋 清
	北海道大学大学院工学研究院准教授	岸 邦宏
	北海道大学大学院工学研究院准教授	内田 賢悦
委員	北海道開発局開発監理部開発調整課事業評価係長	平 記好
	北海道開発局事業振興部都市住宅課計画・景観係長	緒方 聡
	北海道開発局建設部道路計画課調査第2係長	本田 卓己
	北見市都市建設部都市計画課施設計画担当係長	鈴木 明人
	北見市企画財政部地域振興課地域交通担当係長	杉浦 豊
	網走市建設部都市開発課計画係長	藤本 昌弘
	網走市経済部商工労働課商工労政係長	北村 幸彦
	美幌町建設水道部建設グループ主査	柏倉 秀紀
	津別町建設課道路・車両グループ主査	石川 勝己
	訓子府町企画財政課企画係長	山田 英知
	置戸町まちづくり企画課企画係長	今西 美紀子
	大空町総務課主査	戸井 裕之

## 【計画課題検討ワーキング オブザーバー】

	所属および役職名	氏名
	北海道総合政策部交通政策局交通企画課交通ネットワークグループ主査	佐藤 寿志
	北海道建設部土木局道路課道路計画グループ主査	山崎 幸秀
	北海道建設部まちづくり局都市環境課街路グループ主査	二又 秀明

## 【北海道総合都市交通体系調査委員会 事務局】

	所属および役職名	氏名
事務局長	北海道建設部まちづくり局都市計画課課長	倉持 賢
	建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主幹	横山 幸一
	建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主査	佐々木 理文
	建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	畑端 良一
	建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	竹部 公章
	北見市都市建設部都市計画課施設計画係長	鈴木 明人
	企画財政部地域振興課地域交通担当係長	杉浦 豊
	都市建設部都市計画課主任	藤原 真吾
	網走市建設部都市開発課計画係長	藤本 昌弘
	経済部商工労働課商工労政係長	北村 幸彦
	美幌町建設水道部建設グループ主査	柏倉 秀紀
	津別町建設課道路・車両グループ主査	石川 勝己
	訓子府町企画財政課企画係長	山田 英知
	置戸町まちづくり企画課企画係長	今西 美紀子
	大空町総務課主査	戸井 裕之

## 【地区検討委員会】

番号	区分	所属	役職	氏名	備考
1	学識経験者	北見工業大学	教授	高橋 清	顧問
2	関係機関等	網走開発建設部 道路計画課	課長	鈴木 武彦	委員
3	〃	北海道運輸局 北見運輸支局	首席運輸 企画専門官	久原 賢一	〃
4	〃	北海道オホーツク総合振興局 網走建設管理部地域調整課	地域調整 課長	橋 文夫	〃
5	〃	北海道オホーツク総合振興局 網走建設管理部道路課	道路課長	菅原 剛	〃
6	〃	北海道オホーツク総合振興局 地域政策部地域政策課	地域政策 課長	香川 武範	〃
7	〃	北見商工会議所	専務理事	小原 光一	〃
8	〃	網走商工会議所	専務理事	尾崎 行雄	〃
9	公安委員会	北海道警察北見方面本部 交通課	交通課長補佐	元嶋 尚	〃
10	公共交通事業者	北海道旅客鉄道(株)旭川支社 北見駅	駅長	池澤 薫	〃
11	〃	北海道旅客鉄道(株)旭川支社 網走駅	駅長	松尾 篤	〃
12	〃	北見地区バス協会	会長	佐竹 利幸	〃
13	〃	北見市ハイヤー組合	理事長	松田 哲郎	〃
14	〃	網走地区ハイヤー組合	理事長	森川 清隆	〃
15	運送業事業者	北見地区トラック協会	会長(代)	古川 公晴	〃
16	関係自治体	北見市 都市建設部	次長	藤吉 保憲	委員長
17	〃	北見市 地域振興課	課長	田中 喜人	委員
18	〃	網走市 商工労働課	課長	田口 徹	〃
19	〃	美幌町 建設グループ	主幹	川原 武志	〃
20	〃	大空町 総務課	参事	林 敏美	〃
21	〃	津別町 建設課	課長	松橋 正樹	〃
22	〃	訓子府町 企画財政課	課長	伊田 彰	〃
23	〃	置戸町 町づくり企画課	課長	栗生 貞幸	〃

## 【地区検討委員会 事務局】

番号	区 分	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	関係自治体	北見市 都市計画課	課 長	津嘉田 雅人	事務局長
2	〃	網走市 都市開発課	課 長	立花 学	副局長
3	〃	北見市 都市計画課	係 長	鈴木 明人	局 員
4	〃	〃	主 任	藤原 真吾	〃
5	〃	北見市 地域振興課	係 長	杉浦 豊	〃
6	〃	網走市 都市開発課	係 長	藤本 昌弘	〃
7	〃	網走市 商工労働課	係 長	北村 幸彦	〃
8	〃	美幌町 建設グループ	主 査	柏倉 秀紀	〃
9	〃	大空町 総務課	主 査	戸井 裕之	〃
10	〃	津別町 建設課	主 査	石川 勝己	〃
11	〃	訓子府町 企画財政課	係 長	山田 英知	〃
12	〃	置戸町 町づくり企画課	係 長	今西 美紀子	〃

## II 調査成果

### 1 調査目的

北見網走都市圏（北見市、網走市、美幌町、津別町、訓子府町、置戸町、大空町）は、北海道のオホーツク圏に位置し、買物や医療などの生活や物流・観光などの産業、さらには行政・経済面において、オホーツク地域の拠点都市としての重要な役割を担っている。

北見網走都市圏では、少子高齢化、環境問題など交通を取り巻く社会情勢が大きく変化している中、これらを踏まえ、北見網走都市圏の将来像の見直しをするとともに、都市交通需要の動向を勘案しつつ新たな社会情勢に対応した都市交通マスタープランを策定するものである。

### 2 調査フロー

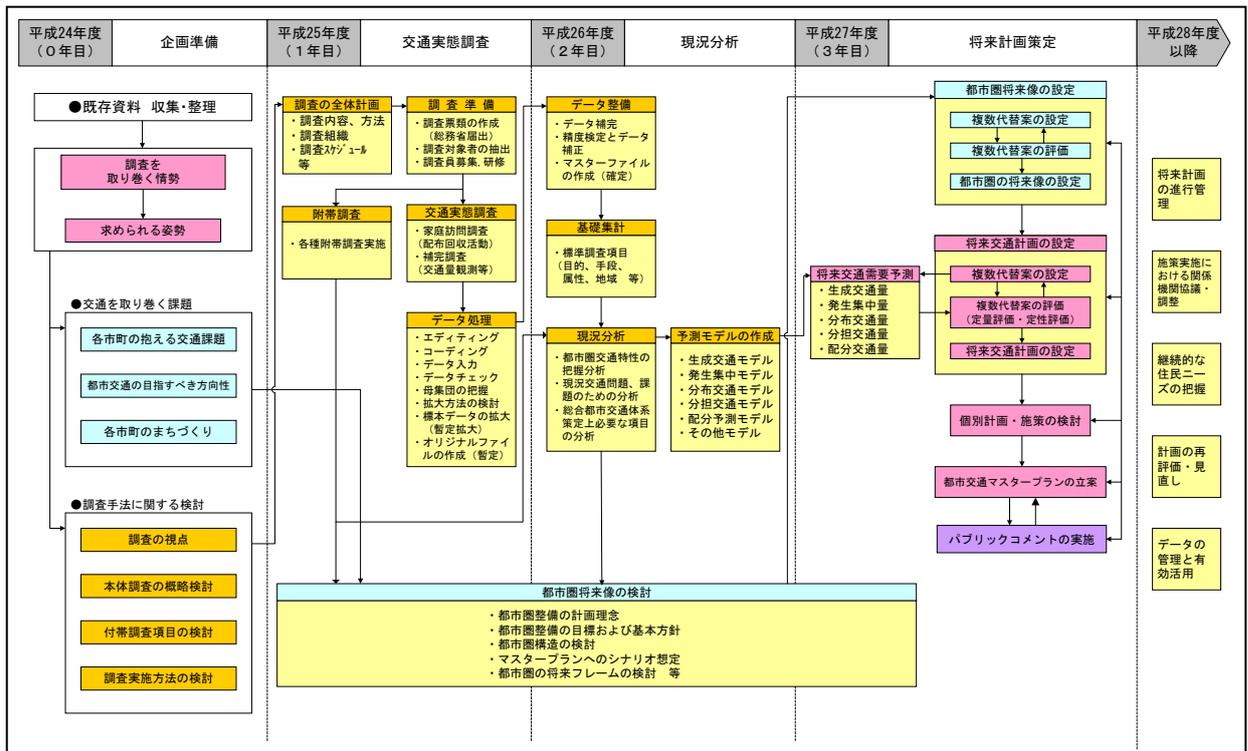


図1 北見網走都市圏パーソントリップ調査全体構成



#### 4 調査成果

##### 4－1 北見網走都市圏の都市交通を取り巻く現状と課題

###### (1) 広域的に行き来する居住者の働き

北見市・網走市以外の周辺5町では市町界を跨ぐ地域間トリップが多い傾向にある。

人口減少が進むなか、医療や買い物などのサービスを利用するためには、自治体間をまたいで広域的に行き来する必要があると考えられる。

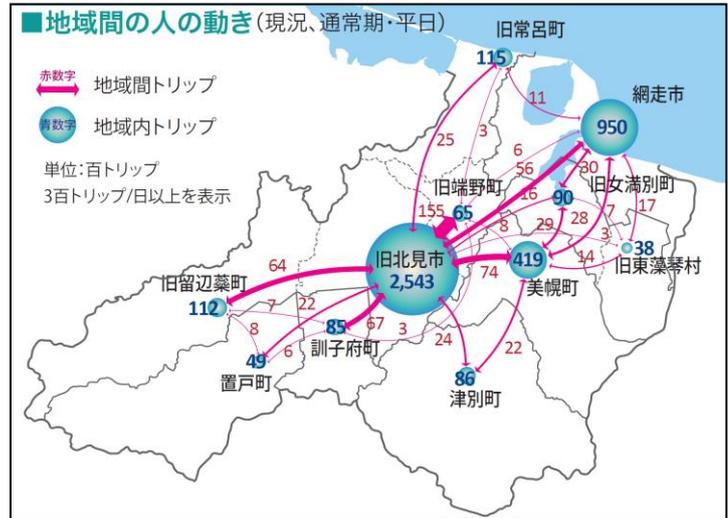


図3 北見網走都市圏における地域間の人の動き  
資料 平成25年北見網走都市圏PT調査

###### (2) 自動車依存のクルマ社会

自動車の利用割合は、19歳～64歳では90%以上を超えており、高い自動車依存傾向にあり、75歳以上でも自動車利用割合が75%を超えている。

「どこに行くのも自動車」という自動車依存型社会となっている。

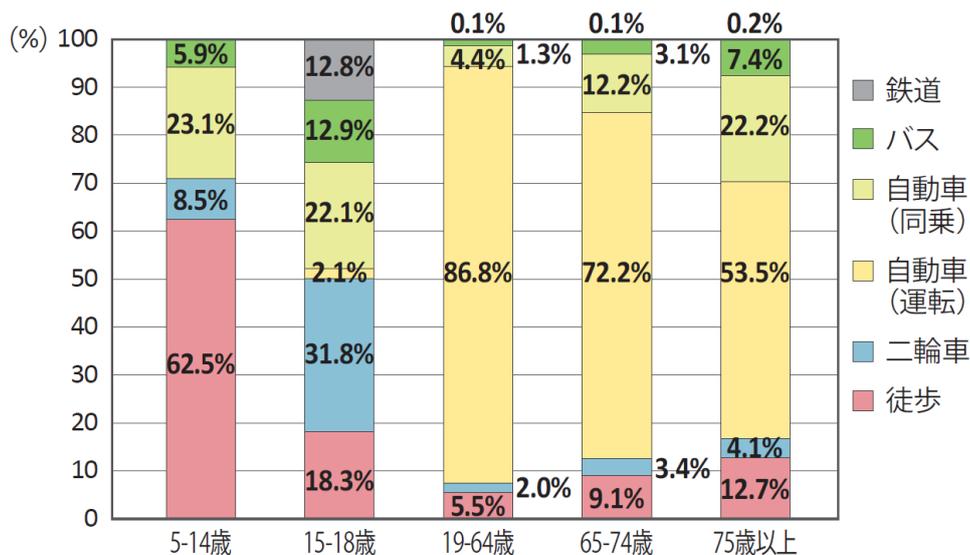


図4 年齢階層別の代表交通手段構成比

資料 平成25年北見網走都市圏PT調査

### (3) 少子高齢化・人口減少

将来人口（2035年）は、現況（2010年）に比べ約24%減少すると予測されている。老年人口が17%増加するのに対して、生産年齢人口は37%減少、年少人口は47%減少し、いっそう少子高齢化が進む見通しである。

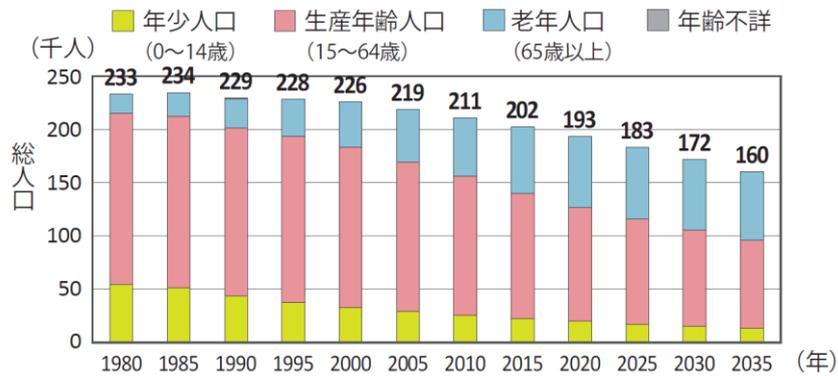


図5 年齢階層別人口の推移と予測

資料 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計

### (4) 求められる高齢者・障がい者の安全・便利な移動手段

免許人口1,000人あたりの死傷事故件数を、第一当事者の年齢別に見ると、若年層と高齢者層で事故が多い傾向がある。高齢者の意見でも、危険性は認識していても車を手放すことは難しく、バスなどには利便性の課題があると指摘されている。

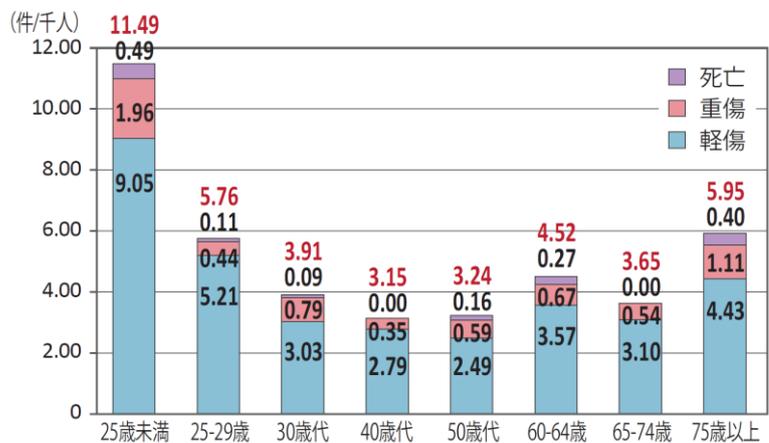


図6 第一当事者年齢階層別の死傷事故率

(免許人口千人あたりの事故件数、H23~25)

資料 北海道警察北見方面本部交通課

**【自動車】**

- ・冬の運転は危険。長距離運転は体にも大きな負担になる。
- ・マイカーを所有するよりもタクシーを使うほうが安いと分かっても車を手放せない。
- ・家族は働いているので、日中に送迎してもらわねばならない。
- ・知り合い同士の送迎では、事故の不安や人間関係トラブルが問題となる。

**【バス】**

- ・脚が不自由で、乗り降りの段差があるためバスは利用できない。
- ・病院に行くため仕方なくバスを使っている。
- ・バス停で待つのが寒く、血圧が上がってしまう。
- ・バスは乗り間違えたら、どこに行ってしまうのかと不安で利用できない。
- ・小さなバスでよい。コミュニティバスを運行して欲しい。

資料 高齢者・障がい者ヒアリングより要約



(6) 安全・安心

北見網走都市圏内の国道・道道の通行止め事由構成をみると「降雪・積雪」や「吹雪・地吹雪」による通行止め回数が全体の8割以上を占めている。

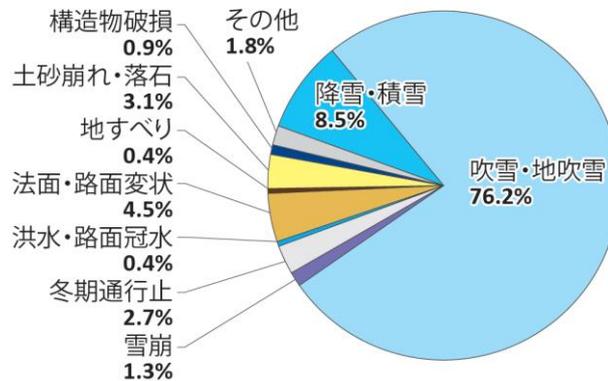


図10 北見網走都市圏内 国道・道道の通行止め事由 (H23~25年度)

資料 網走開発建設部、網走建設管理部資料より

移動距離が長く、自動車依存傾向が強い北見網走都市圏では、交通事故のリスクを下げるのが重要である。国土交通省では交通安全分野において、限られた予算の中で最大の効果を獲得できるよう、データや地域の声等に基づき交通事故の危険性の高い区間を明確化し、対策に取り組んでいる。(事故ゼロプラン) 北見網走都市圏においても、多数の事故危険区間が挙げられている。



図11 事故危険区間位置

資料 網走開発建設部「管内の事故危険区間マップ」より

(7) 公共交通の利用者減少と自治体財政負担

バス利用者数は近年横ばい傾向であるが、長期的には減少傾向にあり、昭和55年(1980年)から平成22年(2010年)の30年間に約1/4にまで落ち込んでいる。バス利用者が減少したことにより、赤字を補うための補助金は、自治体にとって大きな財政負担となっている。

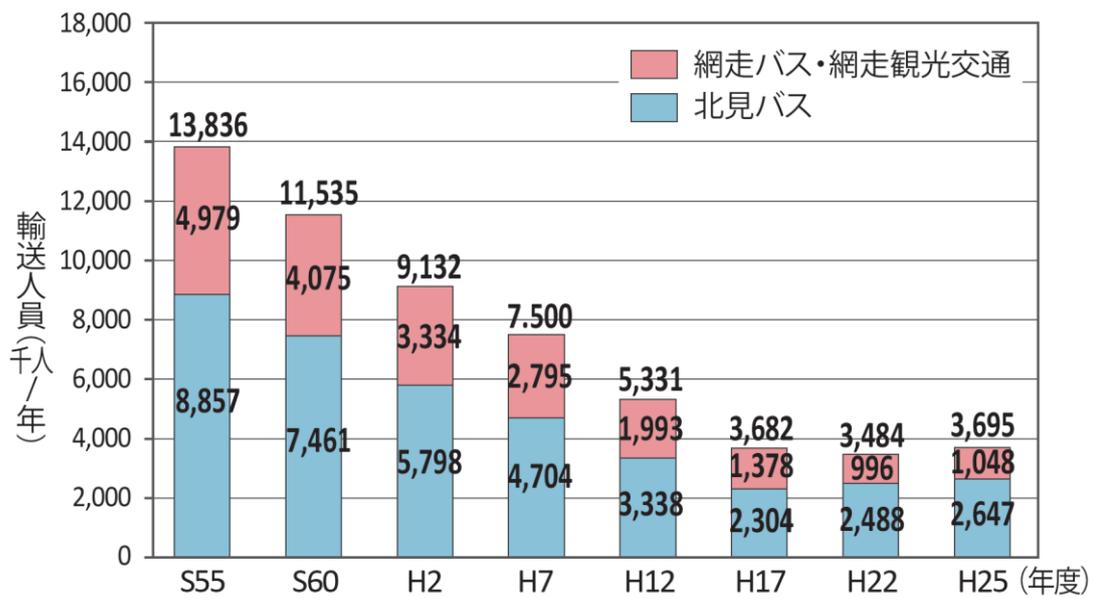


図12 バス輸送人員の推移

資料 北見市・網走市調べ

## 4－2 北見網走都市圏の将来像

### (1) 計画理念・視点

強い自家用車依存傾向、公共交通利用者の減少、高齢者ドライバーによる事故の危険、物流や観光を支える交通網の必要、冬の交通障害など北見網走圏の交通には多くの課題がある。

これらの課題を解決し、持続可能な都市圏を形成するため、「暮らし」「活力」「安全・安心」の3つの視点で取り組みを進めて行く。

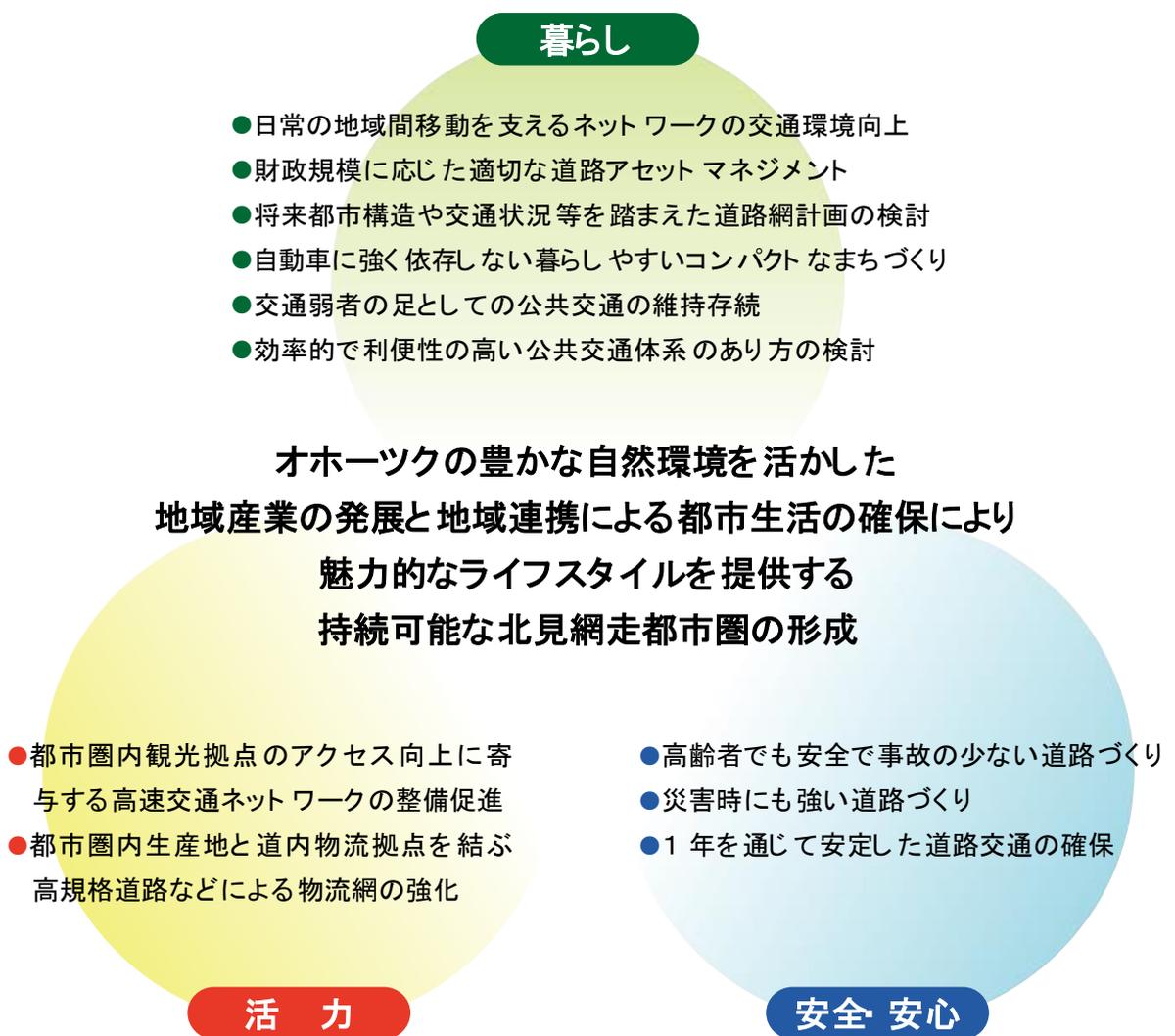


図13 計画理念と視点

## (2) 将来像の目標・施策の方向性

以下の方向性で施策に取り組み、「持続可能なまちづくり（コンパクト）」と、「圏域の魅力、にぎわいと活力を支える交通環境づくり・安全安心な交通環境づくり・圏域での快適な暮らしを支える交通環境づくり（ネットワーク）」の実現を目指す。

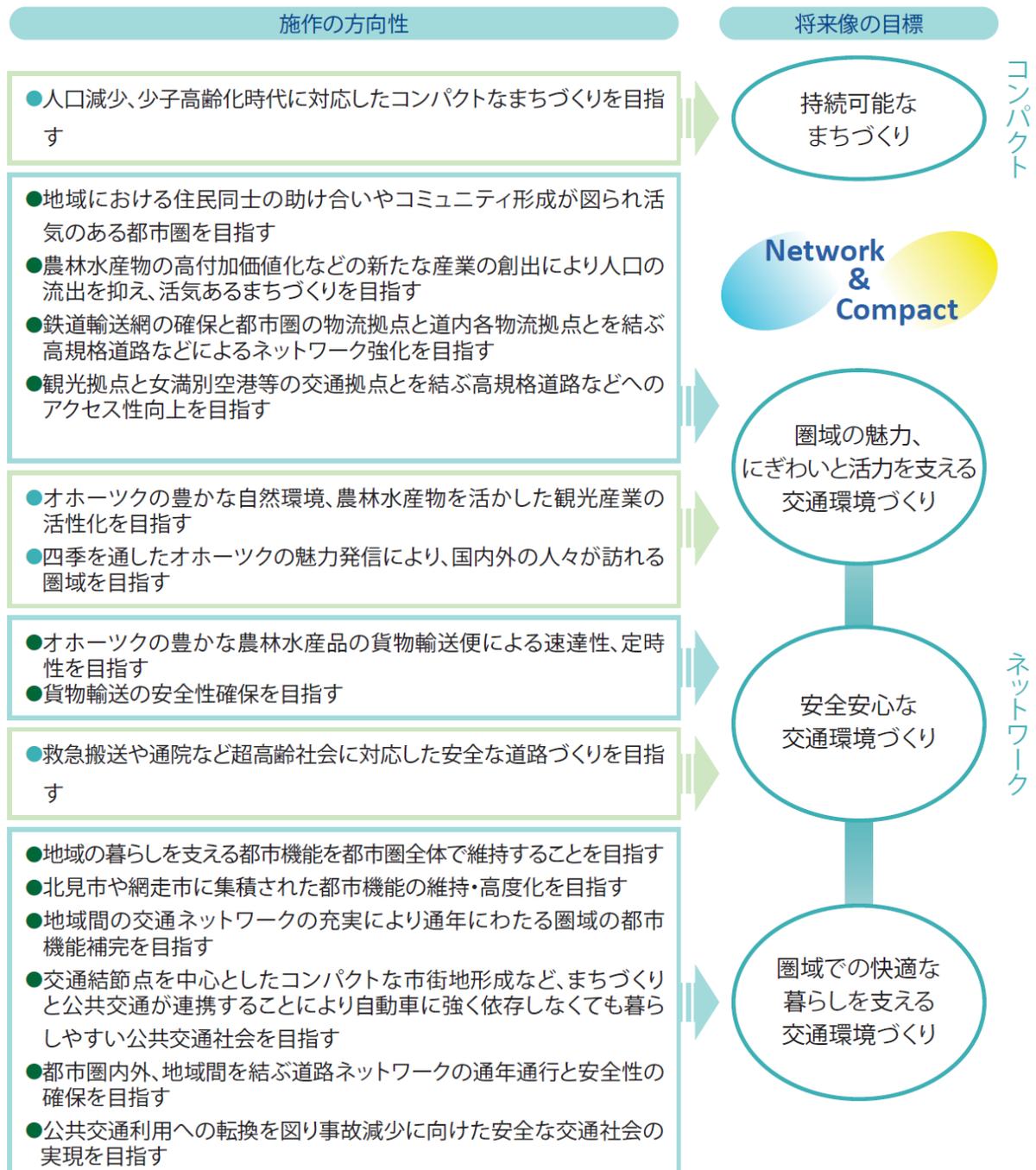


図 1 4 将来像の目標と施策の方向性

## 4－3 都市交通計画の基本的な考え方

### (1) ネットワーク&コンパクト

#### 各地域拠点を ネットワーク

#### 1 交通ネットワークの強化による都市機能の有効活用

人口減少が進むなか、各市町内で全ての都市機能を確保することは困難です。そこで、都市圏全体で都市機能の維持を図ることを目指し、特に北見市や網走市の高次都市機能を、周辺町が安全かつ安心に利活用できるように、各種交通ネットワークの維持・強化を図ります。

#### 2 地域の拠点間を結ぶ地域間連携軸の形成

広大な面積をもつ北見網走都市圏においては、効率的・効果的かつ強靱なネットワーク形成が求められます。

そのため、まず現況の都市機能集積状況や将来のまちづくり方針を踏まえて、「地域拠点」を設定します。その上で、それら地域拠点を有機的に結ぶための「地域間連携軸」を形成します。

#### 3 産業拠点や観光拠点を結ぶ広域的な連携軸の強化

地域産業の発展に向けては、人・物を運ぶ円滑かつ強靱なネットワーク形成が求められます。

そこで、都市圏内の各産業流通拠点と道内各地の流通基地を結ぶ広域的な「物流軸」および、都市圏内の観光拠点や観光地へのアクセス性を高める「観光軸」の速達性・安定性の向上を図ります。

#### コンパクトな 地域拠点づくり

#### 1 交通弱者にもやさしい地域拠点エリアの形成

超高齢社会において、誰もが自家用車に頼らずに、安全かつ安心して社会生活を営むことができる環境づくりが求められます。

そのため「地域拠点エリア」では、公共交通を基盤とした交通弱者にもやさしいまちづくりを進めます。

#### 2 交通結節点を中心とした拠点中心ゾーンへの都市機能の集積

交通弱者が公共交通を利用して各種都市機能を享受するためには、各種都市機能がバスターミナル等の交通結節点周辺に集約化されている必要があります。

そこで、各地域拠点において、交通結節点を中心として歩いて行ける範囲(概ね半径500m以内)を「拠点中心ゾーン」と位置づけ、各種都市機能を集積させることを基本としたまちづくりを推進します。

#### 3 公共交通軸沿線への人口集積

これまで以上に公共交通が利用されるためには、より多くの人にとって公共交通が使いやすいものとなる必要があります。

そのため、公共交通軸沿線への人口集積を促進することによって、多くの都市圏住民が手軽に公共交通を利用できる環境を整えます。

(1) ネットワークの形成イメージ

広域分散型の北見網走都市圏で「暮らし」「活力」「安全・安心」を支えるためには、地域間や産業・観光の拠点間を結ぶ強靱なネットワーク形成が必要である。

下図の3つの図は「暮らし」「物流」「観光」の面から、それぞれ将来にわたり重要な『軸』を検討したものであるが、これら3つの『軸』の移動を通常期だけでなく冬期や災害時にも支える円滑かつ強靱なネットワーク形成を目指して、将来の道路交通網・公共交通網を形成し、かつ充実して行く。

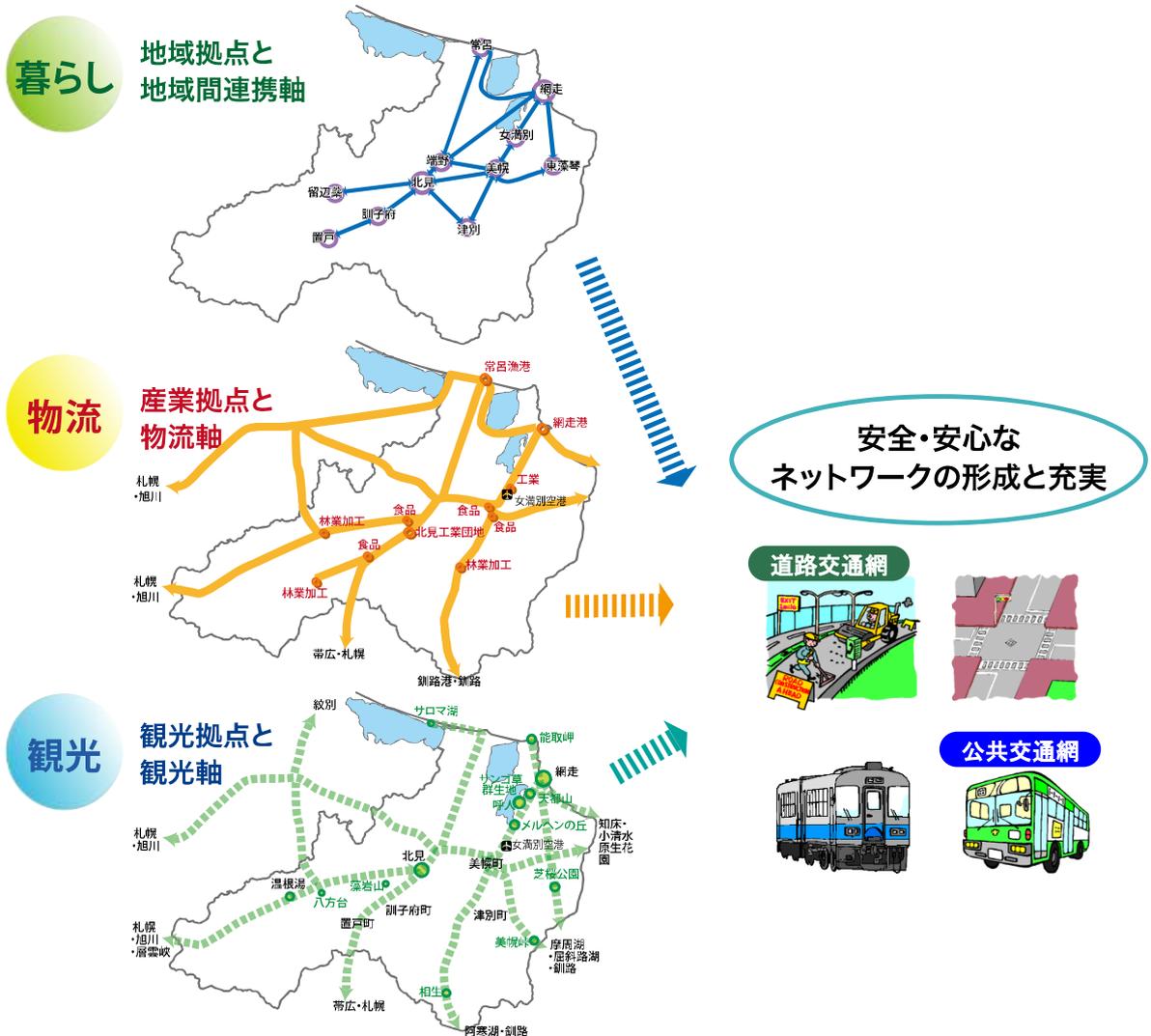


図15 ネットワーク形成のイメージ

## (2) 拠点の形成イメージ

既存の都市機能集積状況やまちづくりの方針に照らし、地域間公共交通軸の結節点を中心とした半径 500m程度の範囲を「拠点中心ゾーン」と位置づけ、今後都市機能を集約させることとする。

また、拠点中心ゾーンとその周辺の市街地を「地域拠点エリア」と位置づけ、郊外部からの居住誘導を図る。

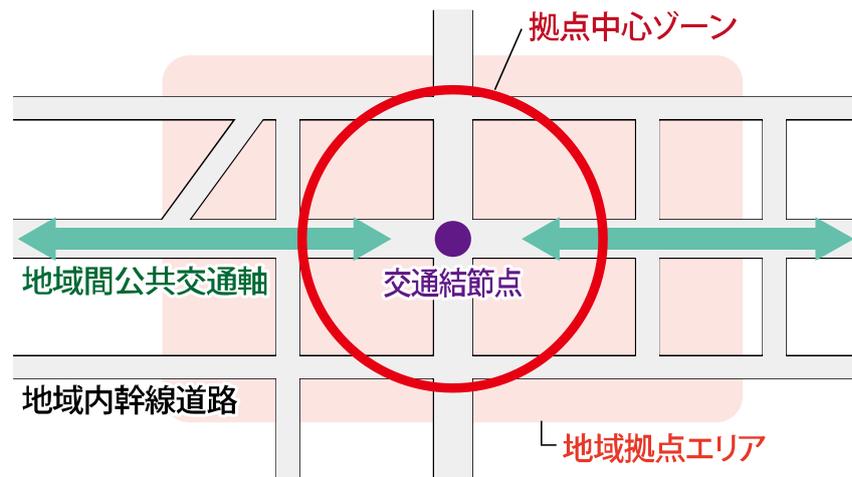


図 1 6 拠点の形成イメージ

#### 4-4 都市交通マスタープラン

##### (1) 道路に関する計画

厳しい財政制約と地理条件・気象条件のなか、都市圏全体が有機的に連携し、かつ地域産業を発展させるためには、「選択と集中」による戦略的な各拠点地域を結ぶ道路ネットワークの強化が必要となる。都市交通マスタープランにおける道路交通施策では、既存道路を活用しながら、併せて高規格幹線道路の整備を進め、将来道路交通網の形成を図っていく。

##### < 広域幹線道路軸（高規格幹線道路） >

- ・北見網走圏と域外をネットワークする最も重要な道路軸
- ・高規格幹線道路の整備により高速で円滑な交通環境を形成する

##### < 広域幹線道路軸 >

- ・北見網走圏と域外各方面とをネットワークする主要な道路軸
- ・人流・物流を支える安全・安心かつ円滑な交通環境を形成すべく、線形改良や災害対策施設整備などについて重点的に取り組みを進める

##### < 地域間道路軸 >

- ・都市圏内の各地域拠点をネットワークする主要な道路軸
- ・都市圏居住者が一定水準以上の都市サービスを持続的に享受できるように、災害対策や維持管理の強化などの取り組みを進める

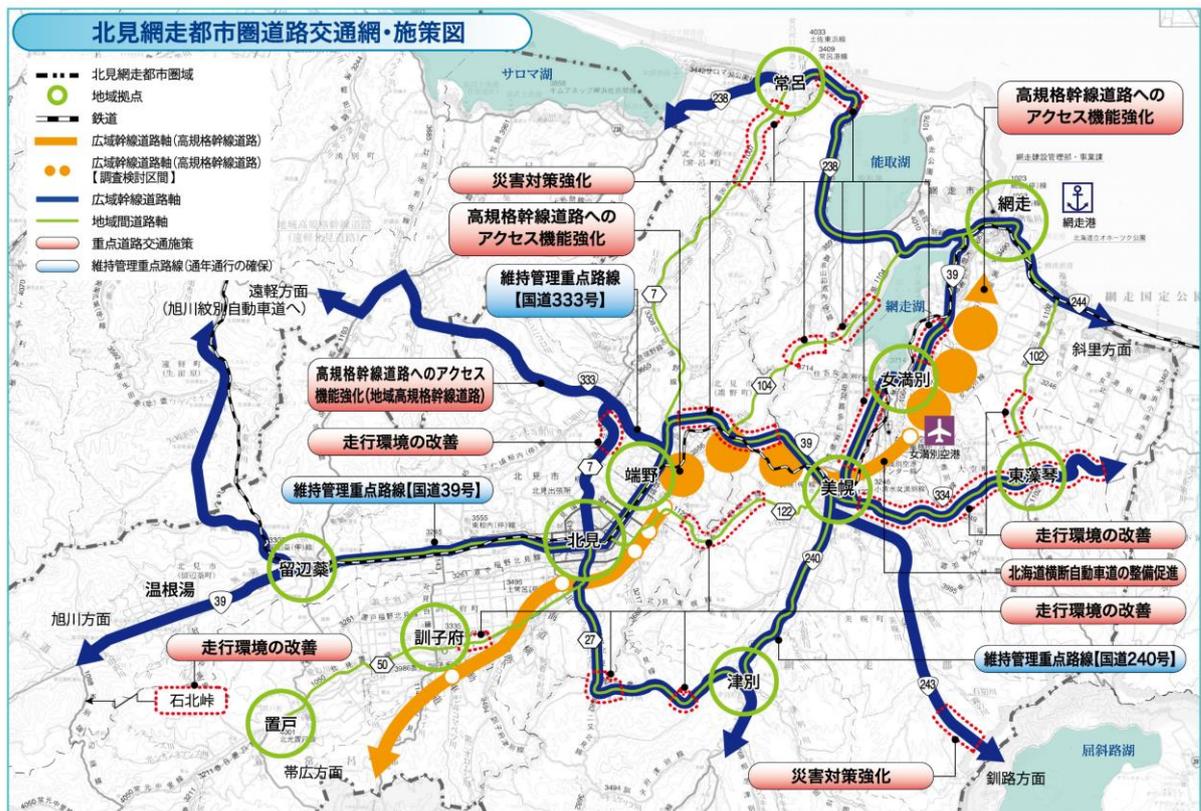


図 1 7 北見網走都市圏 道路交通網・施策図

## (2) 主な道路交通施策

### 観光・物流拠点間のネットワーク強化

観光や物流の拠点は圏域内に広く分散しているため、活力ある地域の発展のためには、拠点間の移動時間を短縮し、円滑で安定した観光流動と物流を実現することが重要です。

高規格幹線道路の整備を中心としたネットワークを形成するとともに、線形不良箇所などボトルネック(隘路)となる箇所を改善することで、ネットワーク強化を図ります。

- 例
- ・高規格幹線道路網の早期整備
  - ・観光・物流拠点から高規格幹線道路へのアクセス道路整備
  - ・走行環境の改善(線形改良等) など



高規格幹線道路



防雪柵



道路災害情報(例:北海道開発局 道路通行規制情報)



路肩拡幅



対向車線はみ出しを防ぐ防護柵設置(網走開発建設部HP)



道路橋の点検作業

### 災害対策の強化

災害から人命を守り、安定した物流・人流を支える強靱な道路網の形成が重要です。

防雪柵など災害対策施設の整備のほか、迅速な災害復旧体制の構築や道路災害情報の提供など、ハード・ソフト両面から災害対策強化に取り組めます。

- 例
- ・防雪柵の整備
  - ・道路災害情報の提供強化
  - ・道路維持管理体制の強化 など

### 交通事故対策の推進

移動距離・移動時間が長く、また、今後高齢者ドライバーの増加が予想されるなか、交通事故の危険が少ない道路づくりが重要です。

事故多発区間について事故データや地域の声などにに基づき事故要因を分析し、効果的な事故対策を立案・実施していきます。

- 例
- ・事故ゼロプランの実施促進
  - ・走行環境の改善(線形改良等) など

### 道路維持管理コストの削減

老朽化に伴い、道路の補修費用は増加が見込まれます。また除雪・清掃などの維持管理も、交通機能を維持するためには欠かすことができません。

人口減少・少子高齢化に伴い、財政状況が厳しくなるなか、限られた財源で効率的に道路網を維持する必要があります。

- 例
- ・長期未整備都市計画道路の見直し
  - ・道路維持管理を、対処療法型から予防保全型へ転換
  - ・橋梁などの更新ピークの平準化とコスト削減 など

### (3) 公共交通に関する計画

自家用車の依存傾向が強く、公共交通利用者数が少ない状況において、公共交通サービスを将来にわたって維持するには、行政・事業者・住民などが協力して、公共交通ネットワークの維持確保改善に取り組む必要がある。

都市交通マスタープランにおける公共交通施策においては、既存の鉄道・バス路線を活用しながら、高規格幹線道路の整備に伴う路線の改善を図り、将来公共交通網の形成・強化を目指していく。

#### < 広域公共交通軸（高規格幹線道路活用） >

- ・ 将来完成する高規格幹線道路を活用し、北見網走都市圏外と結ぶ公共交通軸
- ・ 都市間バス・広域路線バスがそれを担う

#### < 広域公共交通軸 >

- ・ 鉄道網・バス路線網を基本とした、北見網走都市圏外と結ぶ公共交通軸
- ・ 鉄道・都市間バス・広域路線バスによる個々のサービス向上と相互の連携強化を図る

#### < 地域間公共交通軸 >

- ・ バス路線網を基本とした、北見網走都市圏内の各拠点相互を結ぶ公共交通軸
- ・ 拠点間移動のサービス向上を図るとともに、拠点内路線との有機的な接続により、目的地までのシームレスな移動の実現を図る

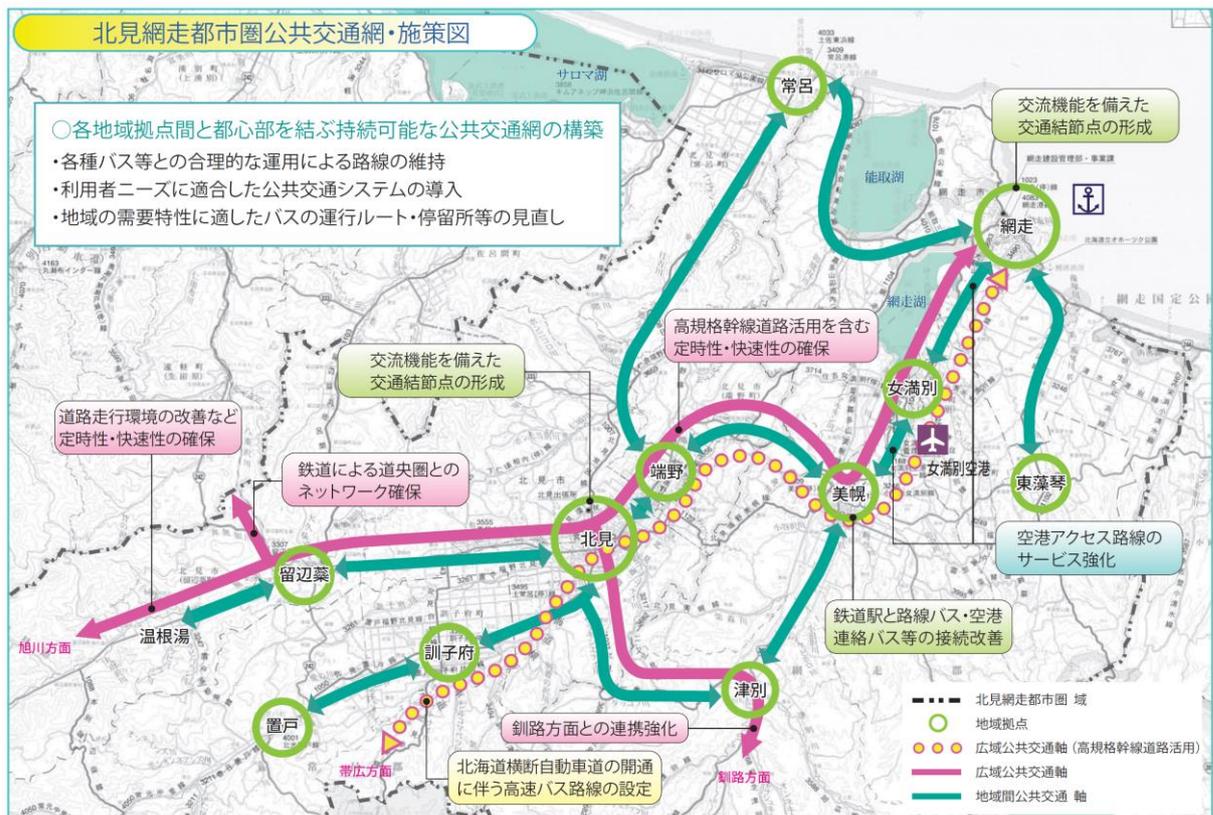


図 18 北見網走都市圏 公共交通・施策図

## (4) 主な公共交通施策

### 持続可能な公共交通網の形成

公共交通機関の利用者数は減少傾向にありますが、高齢者や高校生など自動車を運転できない人のためにも、公共交通の維持は必要です。

「地域間公共交通軸」では都市圏内居住者が都市サービスを楽しむことができるよう各拠点間の公共交通網を確保・改善します。また「地域間公共交通軸」以外では、既存の路線バスに限らず、利用者の特性に合わせて柔軟な公共交通システムを導入します。

- 例
- ・利用特性にあわせたバス路線の再編
  - ・コンパクトなまちづくりと連携した公共交通網の構築
  - ・空港や駅など広域交通拠点へのアクセス路線の整備
  - ・観光地への二次交通の整備
  - ・バス路線の道路交通環境の改善
  - ・病院送迎等を活用した柔軟な交通システムの導入
  - ・デマンド交通(乗合タクシー)等の導入 など

### 交通結節点の改善・整備

目的地までドア・トゥ・ドアで移動できる自家用車と異なり、大部分の公共交通はバス停や駅などの交通結節点を利用する必要があります。

駅やバス停などの交通結節点に交流機能などを付加することで待ち時間を有効活用できるようにするなど、交通結節点をハード・ソフト両面から改善し、バス・列車待ち環境や乗り継ぎ利便性を改善します。

- 例
- ・公共施設等を利用したバス停留所の整備
  - ・駅やバスターミナルのバリアフリー化
  - ・乗り継ぎ路線間のダイヤ調整
  - ・交流機能を兼ねた交通結節点の整備 など

### 公共交通利用促進策の実施

今のままの車の使い方では、免許保有率の上昇に伴い、自動車依存傾向は更に強まると予測され、住民自らが自動車の使い方を考え直す必要があります。そのため、様々な啓発活動を通じた利用者の意識改革(モビリティ・マネジメント)に取り組んでいきます。また、通勤・通学など毎日目的地が固定された交通が減るなか、私用というその都度目的地が変わる交通の割合が増加します。そこで、初めてでも不安なく利用できる分かりやすい公共交通サービスの実現に向け、市民、事業者、行政の協働による利用促進策構築のための取り組みを進めます。

- 例
- ・高齢者や子供を対象としたバスの乗り方講習会の開催
  - ・観光乗車券など公共交通を利用した企画商品づくり
  - ・通勤・通学定期券の土日祝日の利用拡大策
  - ・公共交通利用データの詳細な分析 など



コミュニティバス(例:北見市「わかバス」)



乗合タクシー



交流機能を兼ねた交通ターミナル(例:名古屋市「よーな」)



駅・バスターミナル



観光乗車券(例:網走市観光協会)

平成27年4月1日～  
平成28年1月19日  
大人 800円 小人 400円



老人クラブでのバス教室

## (5) 施策のまとめ

項目	施策
圏域構造	拠点ゾーンへの集約化を図り持続可能なコンパクトなまちづくりの検討
	都市機能施設の集約化による、都市機能高度化の検討
	アクセス性向上に向けた取組みの検討
	鉄道貨物等による輸送手段の確保
	地域資源を活かし、観光交流人口拡大へ向けた取組みの推進
	第6次産業の創出などによる活性化を図るまちづくりの検討
都市構造	徒歩圏内に日常生活に必要な都市機能を誘導する拠点づくりの検討（コンパクトなまちづくり）
	拠点ゾーンへの都市機能施設の集約、居住の誘導等による活性化の検討
	公共交通と連携したまちづくりにより安全安心に暮らせる住環境の創造
	交通結節点機能強化に向けた構想やユニバーサルデザインの検討
	まちなか居住の推進、まちなかへの都市機能誘導の検討
	都市基盤施設の効率的な維持管理と計画的な配置・縮小（道路アセットマネジメント等）
道路交通	北海道横断自動車道の早期整備
	観光・物流拠点から高規格幹線道路へのアクセス道路の整備
	物流拠点である網走港、農水産物の集出荷施設などを中心とした物流網の強化
	女満別空港などの交通拠点から観光拠点への道路ネットワーク強化
	走行環境の改善（線形改良等）
	運転負担を軽減する休憩施設、停車スペース等確保
	通年通行が確保される維持管理体制の強化
	災害対策の強化（暴風雪対策等）
	道路災害情報の提供強化
	追突事故や正面衝突事故等の交通事故危険箇所への対策
	事故ゼロプランの実施促進
	居住区域内での交通安全対策の推進（ゾーン30等）
	交通安全への意識啓発活動の推進
	1年を通じた安定的な生活を支える将来道路網の構築
利便性、活性化に寄与する都市計画道路網の整備	
長期未整備都市計画道路網の見直し	
公共交通	各地域拠点間と都心部をネットワークする持続可能な公共交通網の構築
	各種バス等との合理的な運用による路線の維持
	コンパクトなまちづくりと連携した持続可能な公共交通網の構築
	利用者ニーズに適合した公共交通システムの導入
	地域の需要特性に適したバスの運行ルート等の見直し
	高齢者等の市民ニーズに合った利用促進策の推進（モビリティマネジメント等）
	運行便数増などによる利便性向上
	公共施設等を利用した待合機能の確保
	商業施設等と連携し交流機能を備えた交通結節点の形成
	乗継機能の強化による移動しやすい公共交通網の形成
道央圏などとの定時性、快速性のある公共交通サービスの確保	

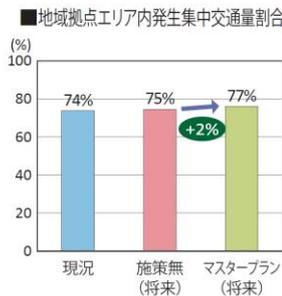
#### 4-5 都市交通マスタープランの効果

都市交通マスタープランの効果を見るため、「現況」、「交通施策を行わなかった場合の将来【施策無(将来)】」、「都市交通マスタープランの施策を実施した将来【マスタープラン(将来)】」を比較した。

	現況	施策無(将来)	マスタープラン(将来)
年次	2013年	2035年	2035年
道路網	現在供用中の道路網	現況と同じ道路網	高規格道路の整備や走行環境改善など道路交通施策を行った道路網
公共交通	現在運行中の路線と便数	利用者減少に応じバス路線や便数が自然減した公共交通	基幹軸の便数増や走行環境改善など公共交通施策を行った公共交通網
人口配置	現在の人口配置	人口減少率は自治体内一定で人口配置は現状と同じ(集約無)	自治体別人口は「施策無し」と等しいが地域拠点エリアに人口を集約配置

#### (1) 都市構造と交通がコンパクトに、環境負荷も低減

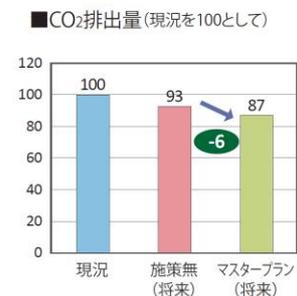
都市構造のコンパクト化に伴い、交通もコンパクトになり、マスタープランを実施した将来では、地域拠点エリア内の交通量割合が高まります。



コンパクトな都市構造になると移動距離が短くなり、さらに交通施策等で移動速度が上昇するため移動の所要時間は短くなります。例えば私用目的の平均所要時間は施策無しに比べて1分短縮されます。

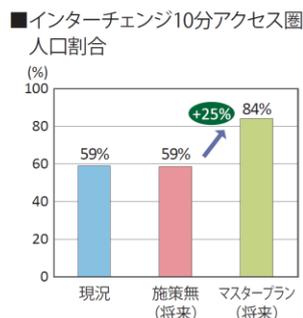


移動距離の短縮や、混雑解消など移動速度の上昇により、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の量も少なくなります。



#### (2) 高速道路が便利に、物流や観光の移動所要時間が短縮

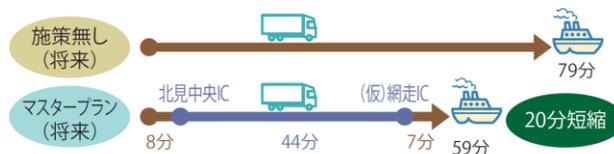
北海道横断自動車道の整備や接続道路の整備により、高速道路へのアクセスが容易になります。



物流拠点間や観光拠点間の所要時間が短縮されます。

例えば北見工業団地から網走港までは20分短縮、北見駅から女満別空港までは5分短縮される見込みです。

■北見工業団地～網走港の所要時間比較(自動車)



■北見駅～女満別空港の所要時間比較(自動車)

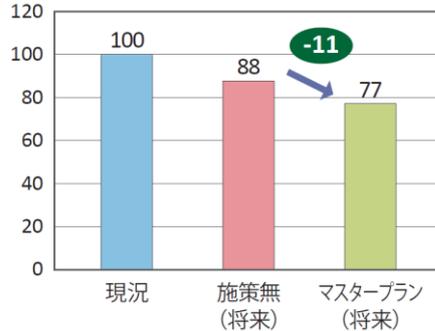


### (3) 事故リスクの低減、交通事故の減少

事故危険の少ない道路づくり等により、交通事故件数の減少が期待されます\*。

\*事故件数は自動車交通量の予測結果に基づき算出値。

■交通事故(人身事故)件数(現況を100として)



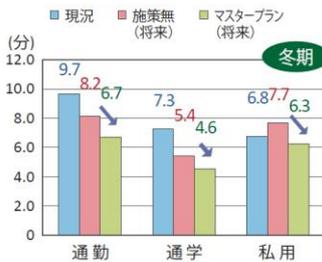
### (4) 時間信頼性の向上、無駄な時間が少なく

通常期に比べて冬期は余裕時間が長い(時間信頼性が低い)傾向があります\*。

マスタープランの実施により、通常期も冬期も時間信頼性が向上し、余裕時間が短くて済むようになります。

\*交通手段は自動車。移動目的別に集計。

■平均余裕時間



(注) 時間信頼性および余裕時間とは?

「渋滞するかもしれない」など移動時間が正確に予想できない場合、早めに出発しなければならず無駄な時間を消費してしまいます。

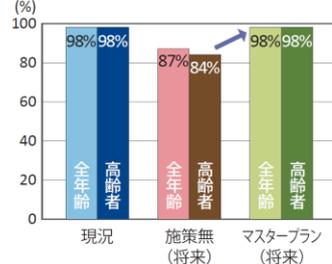
「時間信頼性が高い」とは、移動時間が正確に予想でき、無駄な時間(余裕時間)が短くすむ状態を指します。

### (5) 高齢者の移動の足の確保

路線維持などの施策を実施しなければ、公共交通が利用できない空白地帯が拡大することが予想されます。

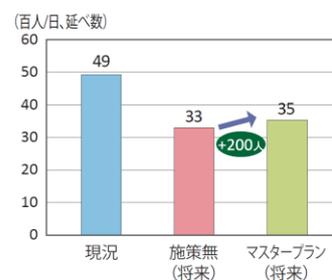
公共交通網を確保・改善することにより、バス停カバー圏人口は現況並みが確保されます。

■バス停カバー圏人口割合



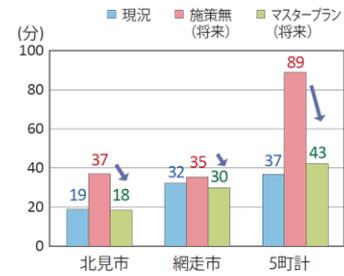
高齢者による公共交通利用者数は、現況に比べて将来は大きく減少する見通しですが、施策を実施しなかった場合に比べて、マスタープランを実施することで約200人利用者数が増加すると見込まれます。

■高齢者の公共交通利用者数



マスタープランを実施することで、施策を実施しなかった場合に比べて公共交通利用での所要時間が短縮されます。特に都市圏内5町では大きな違いが生じます。

■高齢者の公共交通利用での平均所要時間



#### 4－6 計画の実現に向けて

##### (1) 定期的な見直しおよび進行管理

###### 【PDCAサイクルによる定期的な計画見直し】

都市交通マスタープランでは、都市圏交通の目標を定め、この目標を達成するためのさまざまな施策を提案しています(Plan)。今後は、都市圏で実施される交通施策(Do)が、都市圏交通の目標達成に貢献しているかを継続的に評価(Check)していくことが重要です。さらに、社会情勢の変化に応じて、計画している施策やマスタープランそのものを見直す(Action)ことも必要になります。

このPDCAサイクルにより定期的な見直しで、計画を着実に進行します。

###### 【連携・協働による進行管理の体制】

交通施策の推進にあたっては、地域(利用者)や交通事業者など関係者との適切な連携が必要です。

住民、学識者、交通事業者等、行政機関などが連携・協働し、計画の進行管理を行う体制を作り、PDCAサイクルを適切に回していきます。

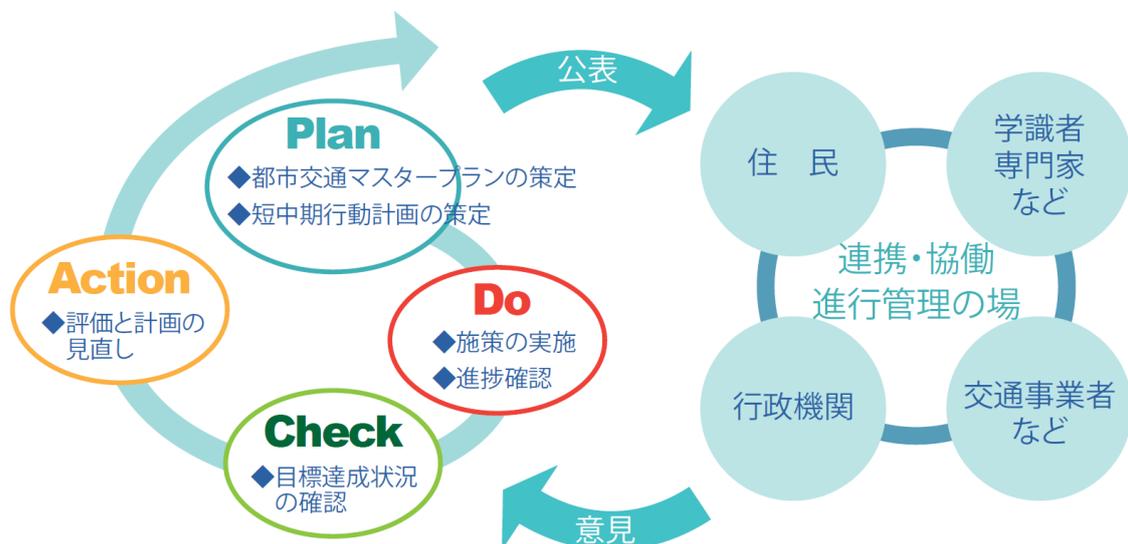


図 1 9 PDCAサイクルと進行管理