

1 調査名称：室蘭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：室蘭都市圏

(室蘭市、登別市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、洞爺湖町の3市3町)

4 調査期間：平成28年～平成30年

5 調査概要：

室蘭都市圏においては、平成11～14年度に総合都市交通体系調査を実施し、都市交通マスタープランを策定しているが、近年においては市町村合併や少子高齢化、郊外型大型商業施設の進出など、都市交通を取り巻く地域や社会経済情勢が大きく変化している状況から、これらを踏まえた将来計画の立案、策定が必要となっている。

このような社会経済情勢の変化に対し、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、新たな社会経済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。

## I 調査概要

### 1 調査名称：室蘭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 背景と目的
- 1-2 パーソントリップ調査の概要
- 1-3 マスタープラン策定に至るまでの全体構成
- 1-4 マスタープラン策定における組織体制
- 1-5 平成30年度委員会の審議概要

#### 第2章 室蘭都市圏の地域特性

- 2-1 室蘭都市圏の地域概況
- 2-2 室蘭都市圏の人口
- 2-3 室蘭都市圏のトリップ特性

#### 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 将来人口指標の設定
- 3-3 生成交通量の予測
- 3-4 発生集中交通量の予測
- 3-5 分布交通量の予測
- 3-6 分担交通量の予測
- 3-7 配分交通量の予測

#### 第4章 室蘭都市圏の現状と課題

- 4-1 室蘭都市圏の道路交通の課題
- 4-2 室蘭都市圏の公共交通の課題
- 4-3 室蘭都市圏のその他の課題
- 4-4 室蘭都市圏の課題抽出

#### 第5章 室蘭都市圏の将来像の設定

- 5-1 上位計画・関連計画による方向性
- 5-2 都市交通計画の理念と基本方針

## 第6章 室蘭都市圏の拠点と交通軸の設定

### 6-1 室蘭都市圏の将来像（方針図）

### 6-2 拠点と交通軸の設定

## 第7章 都市交通マスタープラン

### 7-1 都市交通マスタープランの施策の展開

### 7-2 道路に関する計画

### 7-3 公共交通に関する計画

## 第8章 都市交通マスタープランの効果と実現に向けて

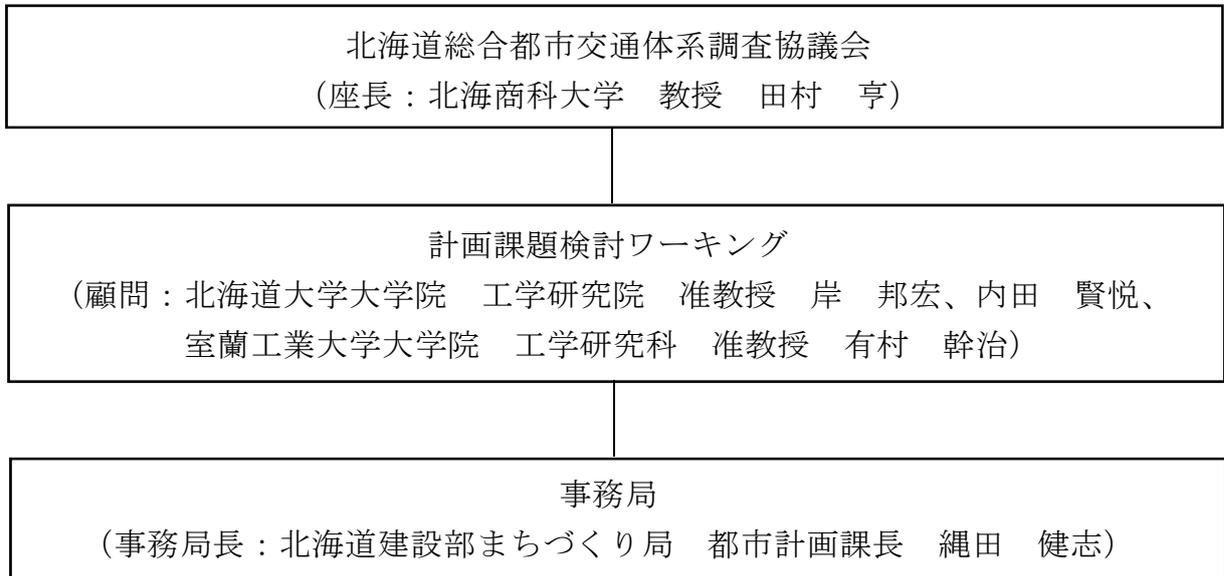
### 8-1 都市交通マスタープランの効果

### 8-2 計画の実現に向けて

## 資料編

### —北海道総合都市交通体系調査協議会開催要領—

### 3 調査の組織体制



4 委員会名簿等：

- ・北海道総合都市交通体系調査協議会

北海道総合都市交通体系調査協議会 名簿

別表1

種別	所属	役職	氏名	備考	
委員	北海商科大学	教授	田村 亨	座長	
	北海道大学大学院 公共政策学連携研究部	教授	高野 伸栄		
	北海道大学大学院 工学研究院	教授	内田 賢悦		
	北海道大学大学院 工学研究院	准教授	岸 邦宏		
	北海道開発局 開発監理部 開発調整課	課長	竹内 正信		
	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課	課長	篠宮 章浩		
	北海道開発局 建設部 道路計画課	課長	坂場 武彦		
	北海道運輸局 交通政策部 交通企画課	課長	頼本 英一		
	東日本高速道路株式会社 北海道支社 総合企画部	部長	中村 城徳		
	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	三戸部 正行		
	室蘭市 都市建設部	部長	佐藤 肇		
	室蘭市 都市建設部 都市政策推進室	室長	佐野 正樹		
	登別市 都市整備部 都市政策グループ	主幹	佐藤 智		
	伊達市 建設部 都市住宅課	課長	菊地 雅宣		
	洞爺湖町 建設課	課長	八反田 稔		
	壮瞥町 経済建設課	課長	工藤 正彦		
	豊浦町 建設課	課長	佐藤 勉		
	オブザーバー	北海道警察本部 交通部 交通規制課	課長	北崎 勝也	
		北海道 総合政策部 交通政策局 交通企画課	交通・物流担当課長	折谷 徳弘	
北海道 建設部 土木局 道路課		課長	信太 一人		
北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課		課長	越智 通浩		

・計画課題検討ワーキング

北海道総合都市交通体系調査協議会  
計画課題検討ワーキング 名簿

別表2

種別	所属	役職	氏名	備考
顧問	北海道大学大学院 工学研究院	教授	内田 賢悦	
	北海道大学大学院 工学研究院	准教授	岸 邦宏	
	室蘭工業大学大学院 工学研究科	准教授	有村 幹治	
ワーキング 委員	北海道開発局 開発監理部 開発調整課	開発計画専門官	木村 力	
	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課	計画・景観係長	加藤 一之	
	北海道開発局 建設部 道路計画課	調査第2係長	前田 哲哉	
	室蘭市 都市建設部 都市政策推進室 都市政策推進課 都市政策推進係	係長	村井 幹男	
	室蘭市 都市建設部 都市政策推進室 都市政策推進課 都市政策推進係	主任	及川 祐一	
	登別市 都市整備部 都市政策グループ	主査	中島 崇	
	伊達市 建設部 都市住宅課 都市計画係	係長	近江 克規	
	洞爺湖町 建設課 管理・土木・都市計画グループ	主査	小玉 照寿	
	壮瞥町 経済建設課	主任技師	澤井 智明	
	豊浦町 建設課 土木係	係長	安倍 茂仁	
オブザーバー	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G	主査	杉村 勝彦	
	北海道 建設部 土木局 道路課 道路計画G	主査（道路企画）	田原 浩二	
	北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課 街路G	主査（街路計画）	橋本 研一	

## II 調査成果

### 1 調査目的

室蘭都市圏においては、平成11～14年度に総合都市交通体系調査を実施し、都市交通マスタープランを策定しているが、近年においては市町村合併や少子高齢化、郊外型大型商業施設の進出など、都市交通を取り巻く地域や社会経済情勢が大きく変化している状況から、これらを踏まえた将来計画の立案、策定が必要となっている。

このような社会経済情勢の変化に対し、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、新たな社会経済情勢に対応した都市交通マスタープランを策定することを目的とする。

### 2 調査フロー

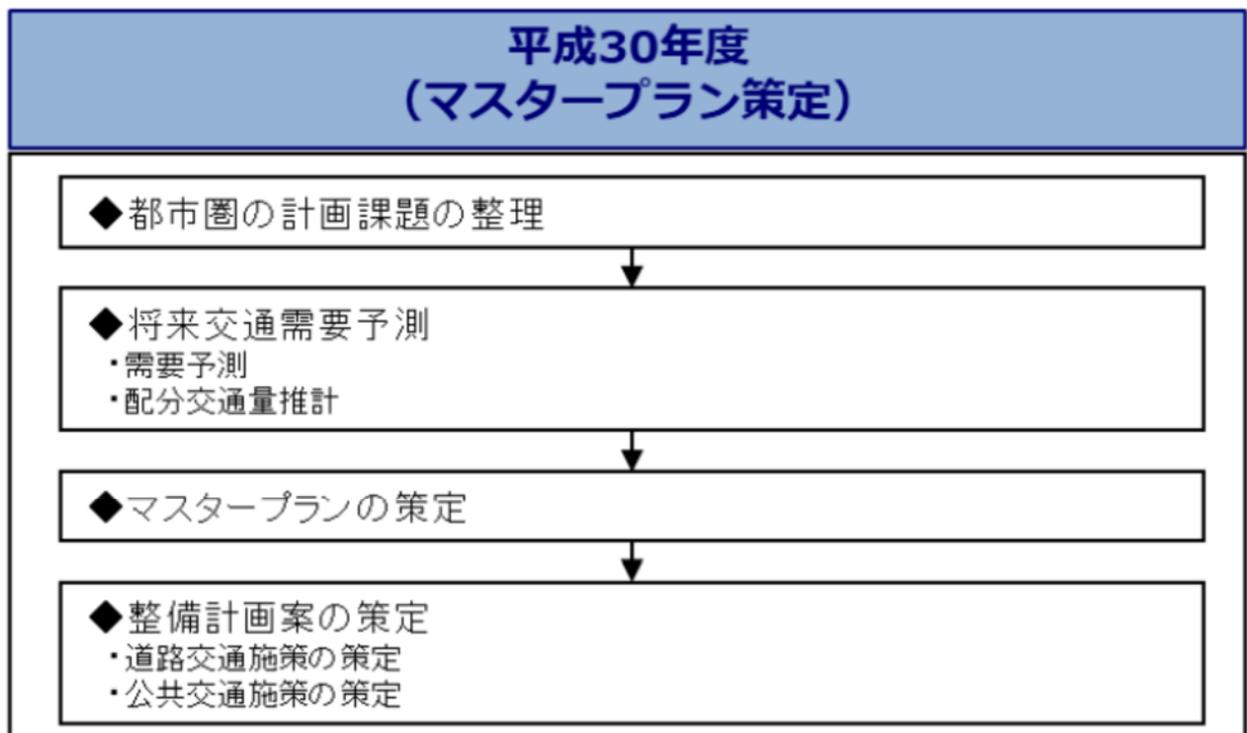


図 1 調査フロー図

### 3 調査圏域図



図 2 調査圏域図

## 4 調査成果

### 4-1 室蘭都市圏の都市交通を取り巻く現状と課題

#### 4-1-1 道路交通の課題

##### (1) 主要道路への集中

室蘭都市圏のトリップ数は、人口推移に伴い減少傾向にあるが、都市圏内の流動は主要な幹線道路に集中し、一部区間では依然として慢性的な交通混雑が生じており、広域的な移動を支える円滑な道路環境の創出が必要である。

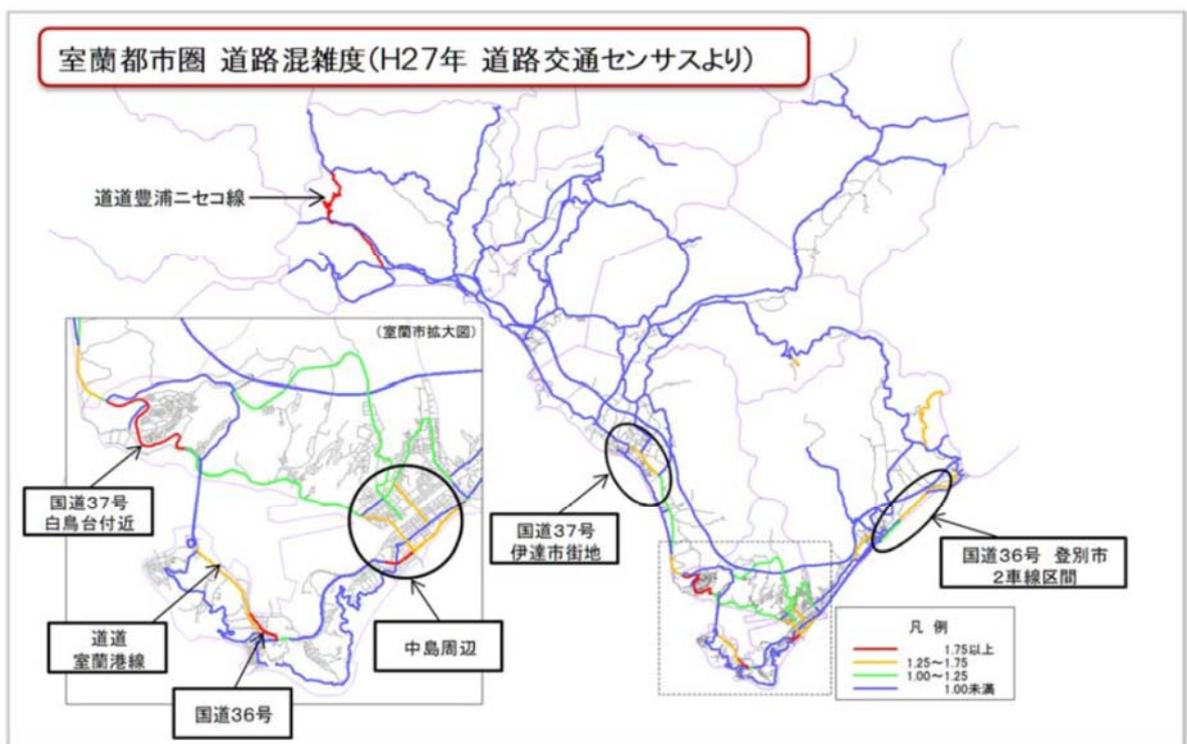


図 3 道路混雑度

(2) 都市計画道路の整備状況

室蘭都市圏の都市計画道路の整備状況は、室蘭市を除く地域で全道平均を下回っており、主要幹線道路の混雑緩和や生活利便性の高い道路交通を確保する上でも、計画的な道路整備の進捗が求められる。

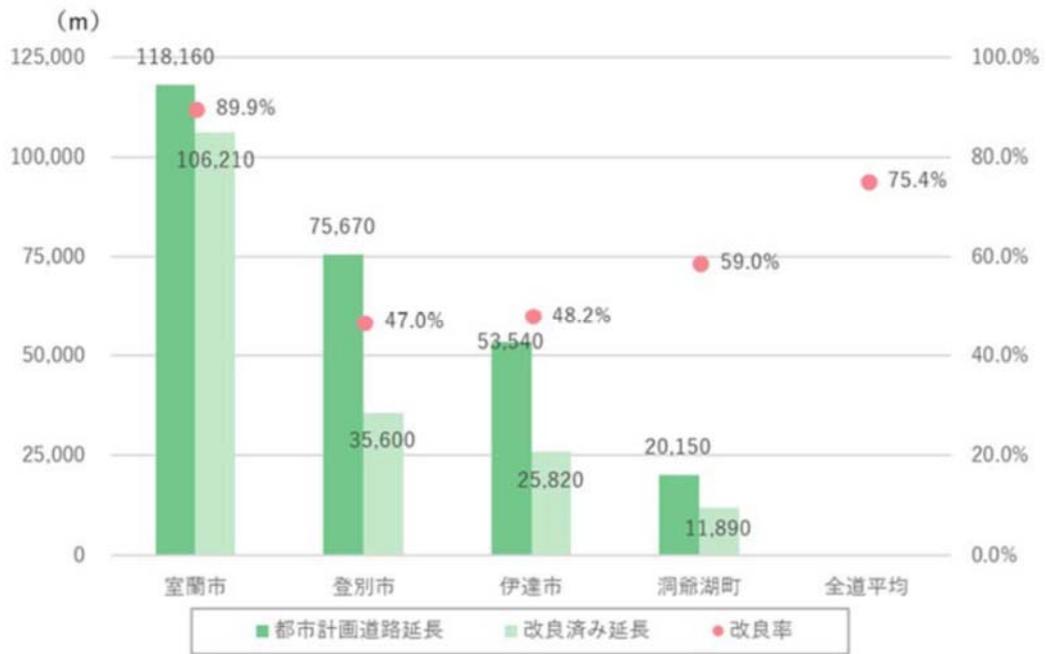


図 4 都市計画道路の整備状況

(3) 事故発生状況

室蘭都市圏では、全道と比較して追突・正面衝突事故の割合がやや高く、国道の事故の約 6 割、道道の事故の約 4 割が追突事故となっている。

登別温泉周辺や洞爺湖周辺の観光エリアでは、正面衝突が多く見られ、国道 36 号、国道 37 号などの主要幹線、洞爺湖周辺や伊達市大滝区では、死亡事故が目立つ。

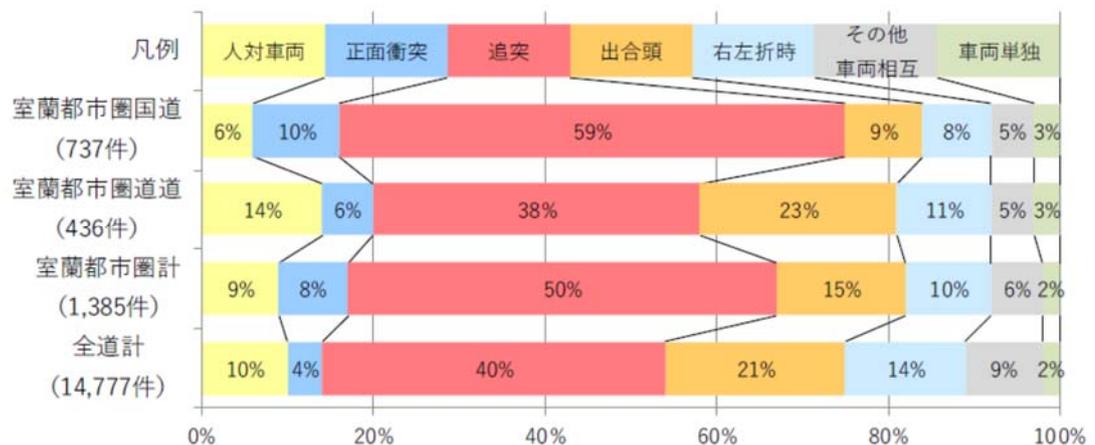


図 5 室蘭都市圏の国道・道道の事故累計

#### (4) 災害による道路網への影響

室蘭都市圏は津波・噴火の災害危険地域であり、それら災害発生時には夜間人口の多い広い範囲への影響が懸念される。室蘭港周辺、登別市の沿岸(海側から山側への避難)、壮瞥町一帯では面的な被害も想定される。

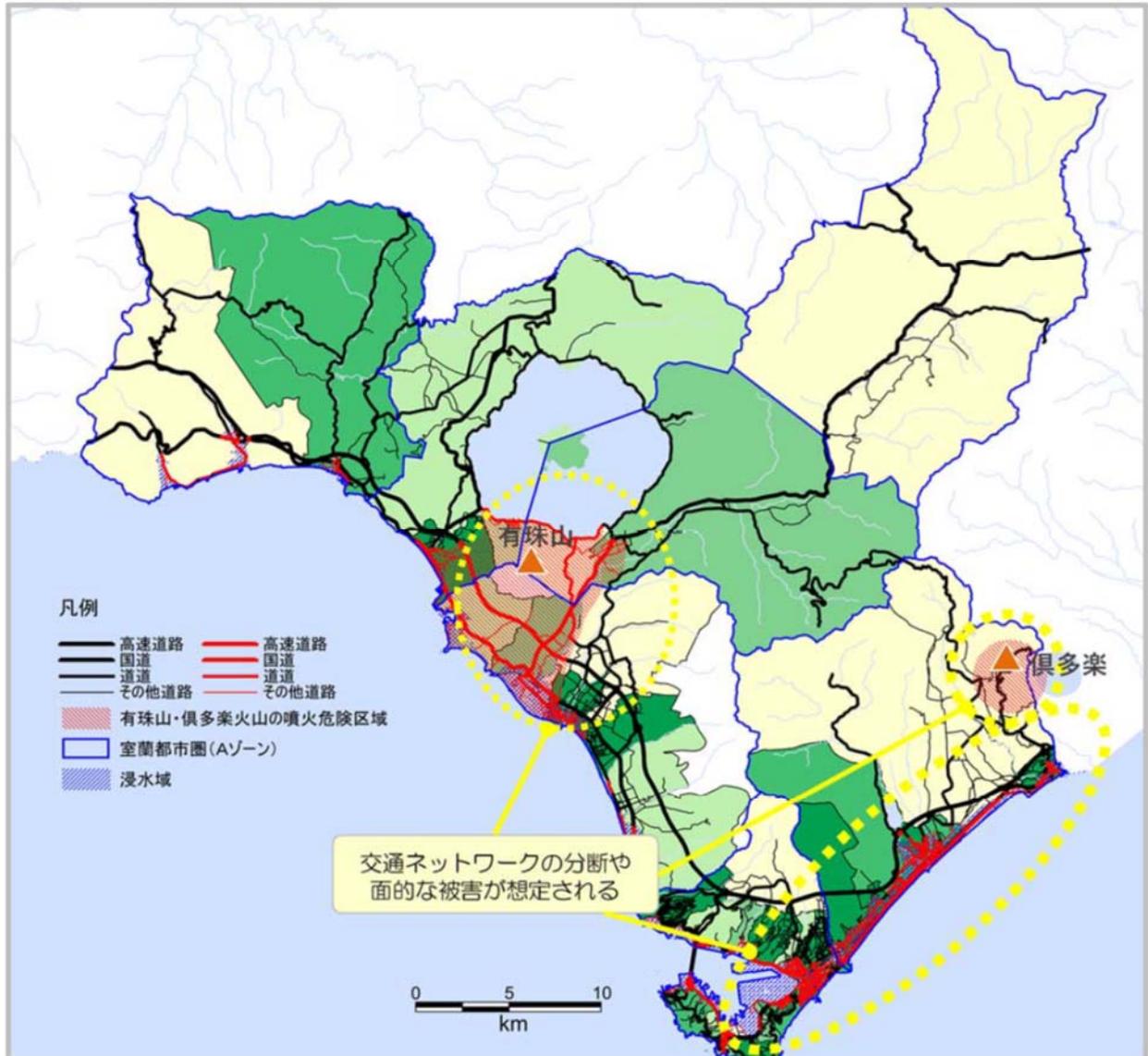


図 6 災害による道路網への影響

#### 4-1-2 公共交通の課題

##### (1) 公共交通の利用状況

人口減少に伴う交通事業者の経営難のなか、地域公共交通を維持・確保するためには、ニーズに即した公共交通網の再構築が必要である。

時間帯別の発生トリップ数飛ばす便数を分析した結果、需要に見合ったバス便数の調整を要する可能性がある。

また、既存の交通手段を活用した路線の見直しや利用促進も求められる。

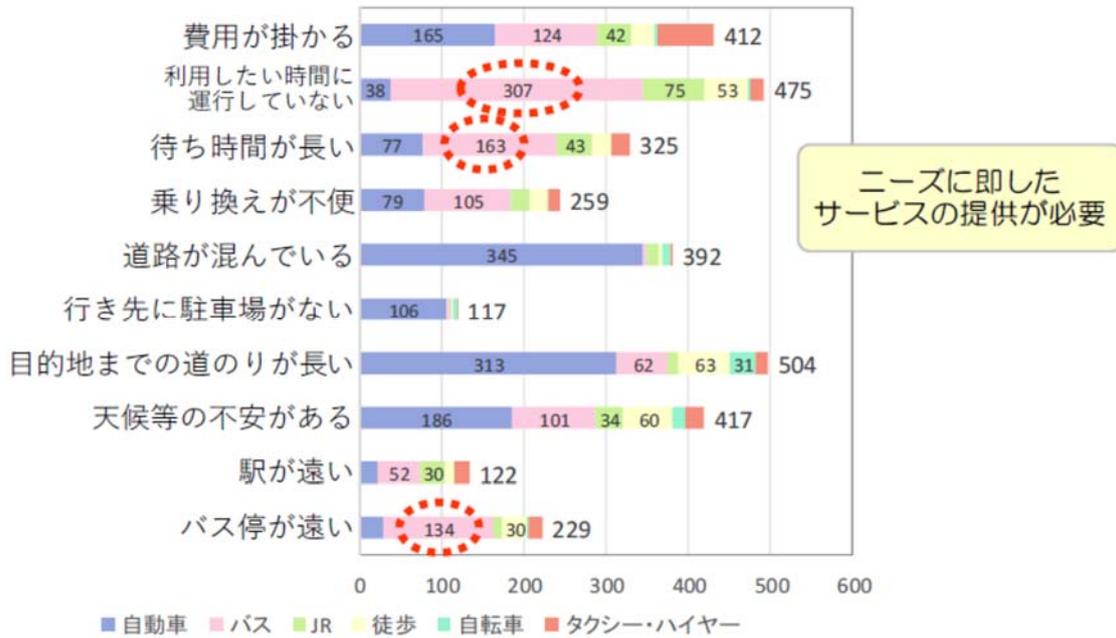


図 7 移動しにくい要因

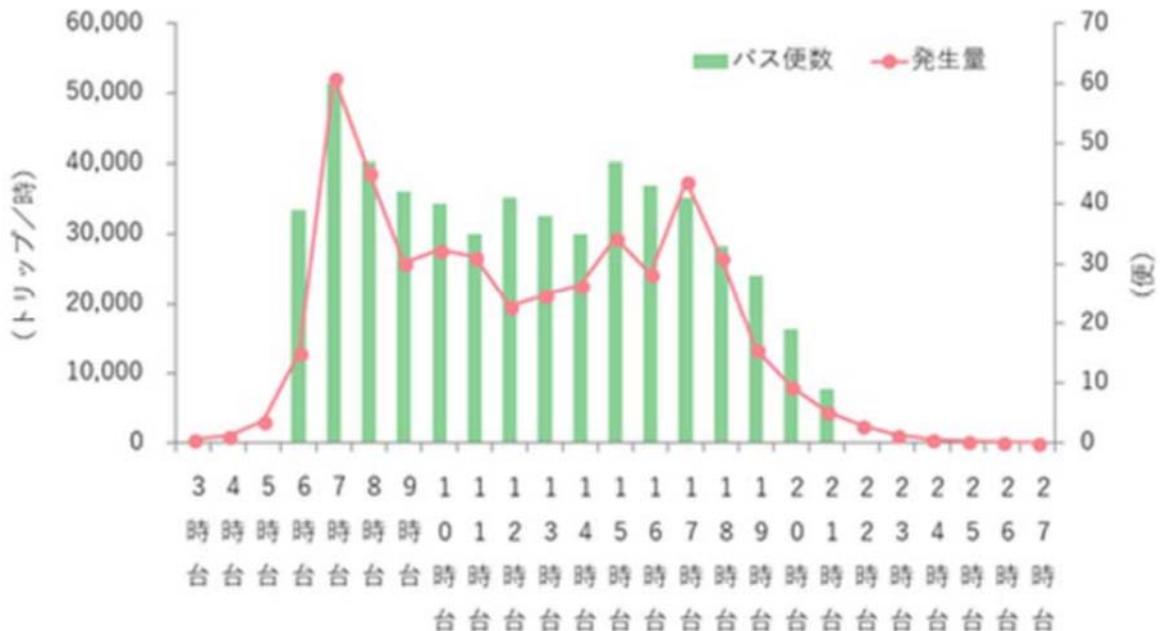


図 8 時間帯別バストリップ数飛ばす便数

## (2) 交通空白地域の現状

人口密度とバス停勢力圏(300m:バスサービスハンドブックより)を分析した結果相対としては7割を既存バス路線がカバーしている。

一方、高密度や広域的に人口が分布しているが空白地域となっている地域もあり、政策的な判断が求められる。

特に豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町ではカバー率が50%を下回っており、これを補完する新たな公共交通を運行するなど、課題解決に向けた検討が進められている。

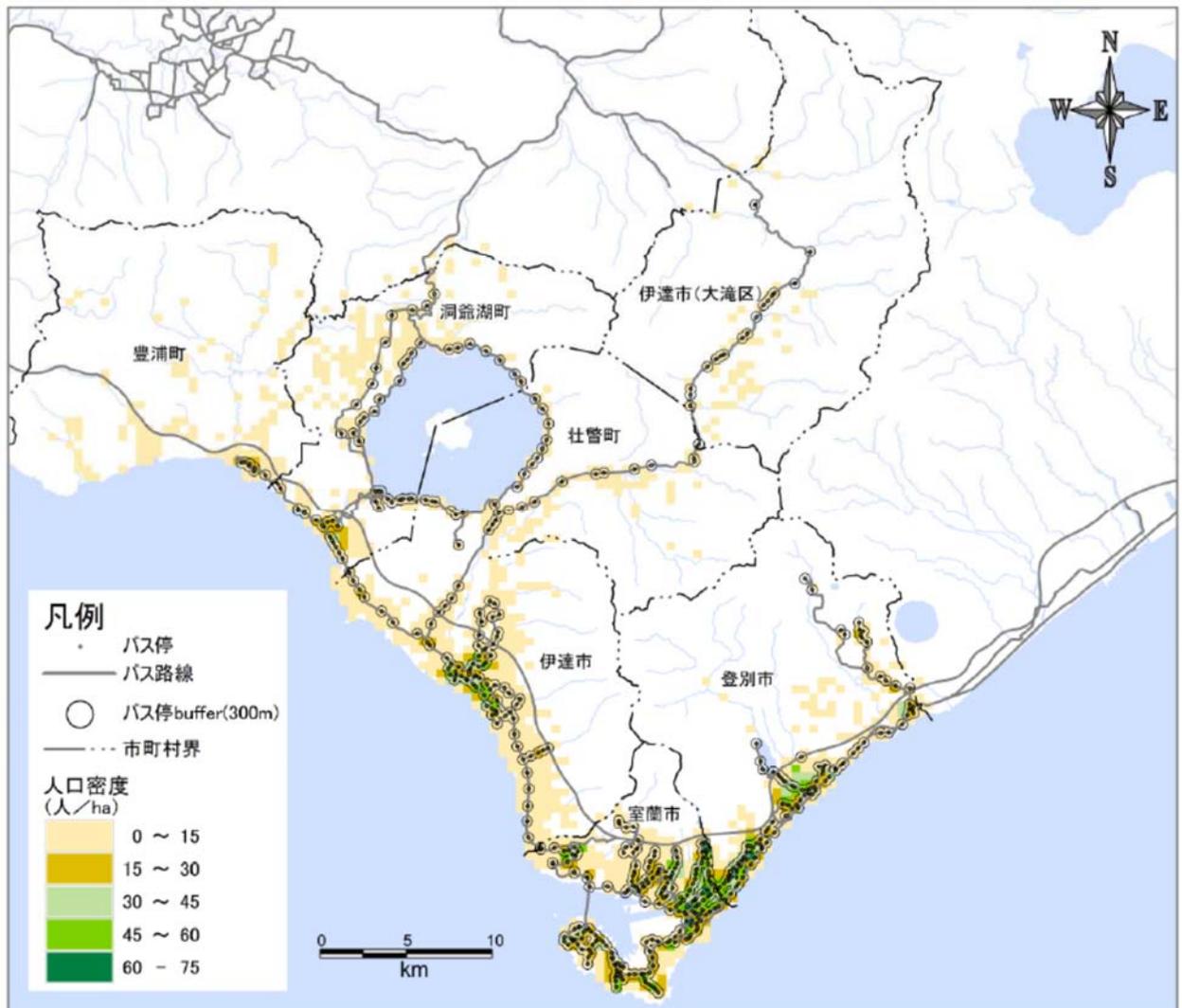


図 9 空白地域の状況

(3) 交通結節点機能の現状

・乗り換え待ち時間

バスとJR、バスとバスの乗り換え待ち時間について検証した結果、豊浦町・洞爺湖町(水の駅)では45分前後の待ち時間が発生しており、待ち時間の減少や待合空間の創出、運行情報の充実が求められる。

また、移動手段の選択や地域によって運賃のばらつきがあり、乗継利便性向上と合わせて運賃施策についても検討する必要がある。

移動	平均待ち時間	平均所要時間	運賃
豊浦町⇒室蘭市	0:46	1:39	最安値:920円 最高値:1,660円
室蘭市⇒豊浦町	0:53	1:47	
豊浦町⇒伊達市	0:29	1:01	最安値:440円 最高値:1,020円
伊達市⇒豊浦町	0:52	1:25	
洞爺湖町(虻田)⇒室蘭市	0:37	1:47	最安値:900円 最高値:1,140円
室蘭市⇒洞爺湖町(虻田)	0:24	1:36	
洞爺湖町(虻田)⇒伊達市	0:11	0:32	最安値:420円 最高値:560円
伊達市⇒洞爺湖町(虻田)	0:24	0:45	
洞爺湖町(洞爺湖温泉)⇒室蘭市	0:16 (0:07)	1:03 (1:15)	最安値:1,070円 最高値:1,200円
室蘭市⇒洞爺湖町(洞爺湖温泉)	0:32 (0:20)	1:19 (1:40)	
洞爺湖町(水の駅)⇒室蘭市	0:18 (0:15)	1:59 (1:51)	最安値:1,660円 最高値:1,900円
室蘭市⇒洞爺湖町(水の駅)	0:43	2:15	
洞爺湖町(水の駅)⇒伊達市	0:16	0:52	最安値:1,050円 最高値:1,190円
伊達市⇒洞爺湖町(水の駅)	0:35	1:18	
伊達市⇒室蘭市	0:24	1:15	最安値:610円 最高値:860円
室蘭市⇒伊達市	0:22	0:59	

表 1 乗り換え待ち時間(総括)

・登別駅周辺の乗り換え状況について

登別周辺ではJR駅のほか、札幌や新千歳空港との高速バスや登別温泉・室蘭・白老・苫小牧方面への郊外線など、多様な公共交通が運行している。

札幌・新千歳空港から登別温泉へアクセスするバスルートとしては、高速はやぶさ号の一部運航便で、登別東IC前から登別温泉へアクセスするシャトルバスが運行している。しかし、高速バスで登別駅周辺の停留所で降車し、登別駅や汐見坂から乗り継ぐことにより、登別温泉へアクセス可能となるが、停留所への案内がわかりづらい状況にあるため、案内表示・情報発信の充実を行うなど、交通結節機能の強化が求められている。

また、登別駅では利用者がピークとなる時期において、バス降車時の支払いなどに時間を要し、バスの運行に遅延が生じる事への対応も求められている。

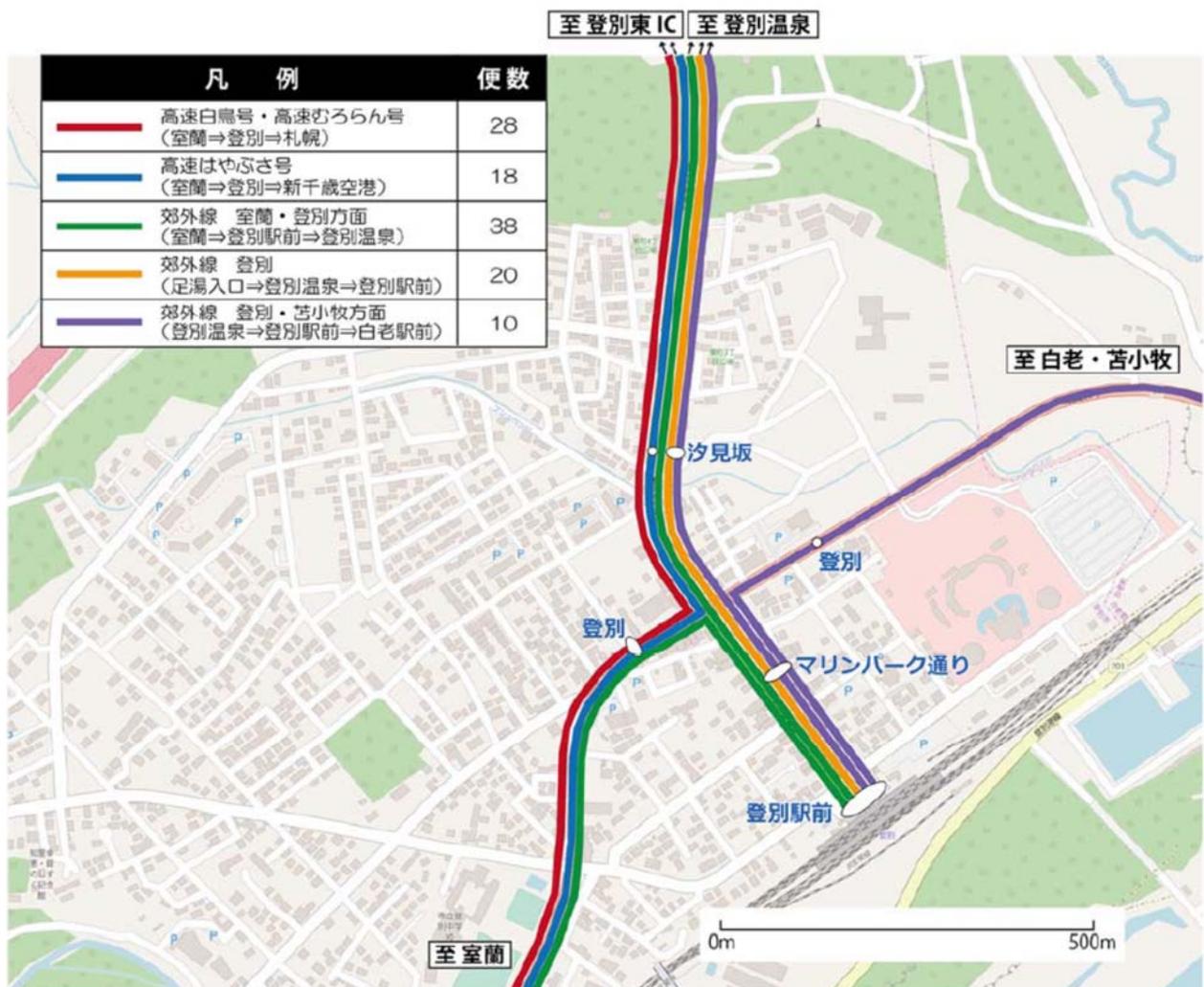


図 10 登別駅周辺のバス運行状況

(3) バリアフリー化に向けた構想

東室蘭駅、伊達紋別駅周辺ではバリアフリー基本構想に基づく整備・検討が進められているものの、圏域として観光客（外国人含む）への対応など、多様な属性に対応したユニバーサルデザイン的なアプローチは未整備となっている。

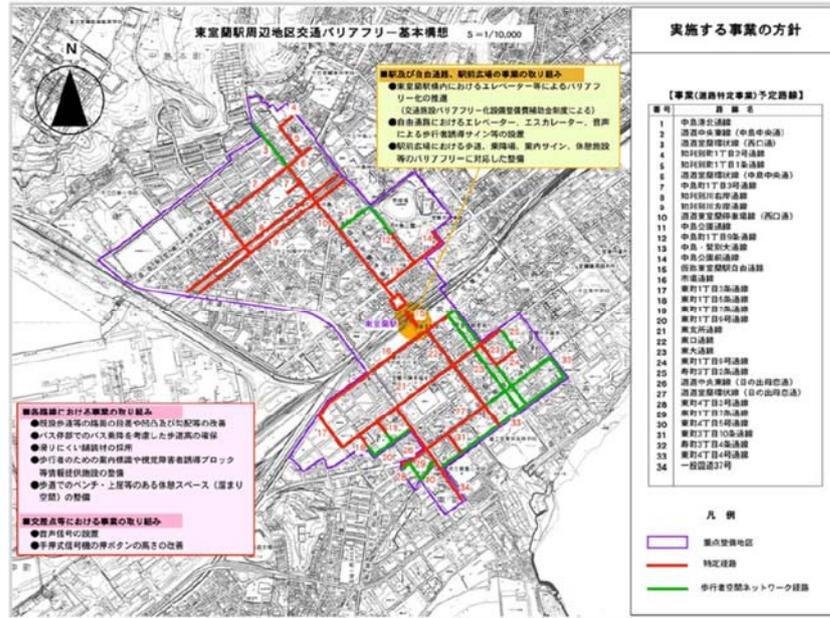


図 1 1 東室蘭駅周辺地区 交通バリアフリー基本構想

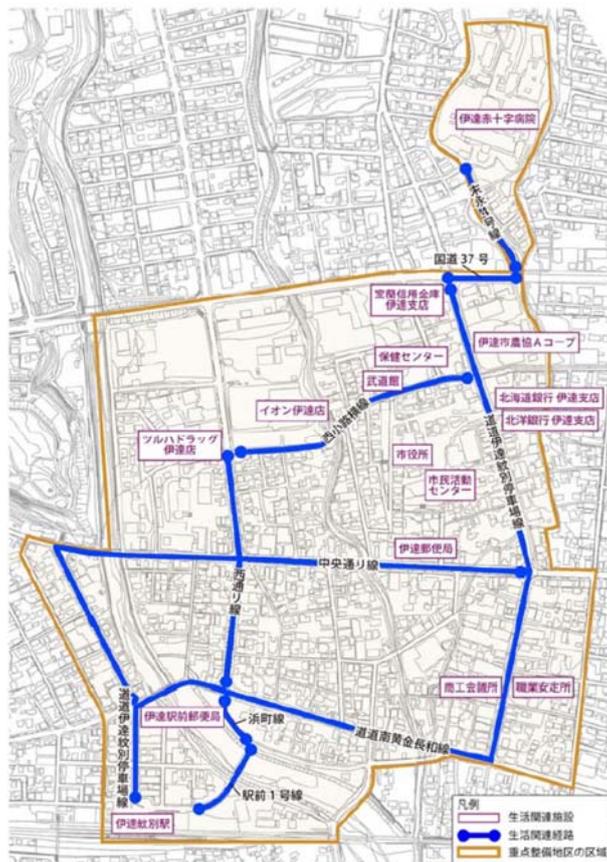


図 1 2 伊達市バリアフリー基本構想 重点整備地区

### 4-1-3 観光課題

#### (1) 観光客の移動に対するニーズ

近年観光入り込み客数は増加しており、北海道新幹線や新千歳空港からの二次交通支援の必要性が高まっており、既存交通体系を活用しながら更なる充実が必要となっている。

外国人観光客についてはレンタカーによる移動が急激に増加しており、到着地まで円滑に移動できるよう、外国人観光客に向けた案内表示の多言語対応について、統一的な表現が求められている。



図 1.3 室蘭都市圏内の観光入り込み客数

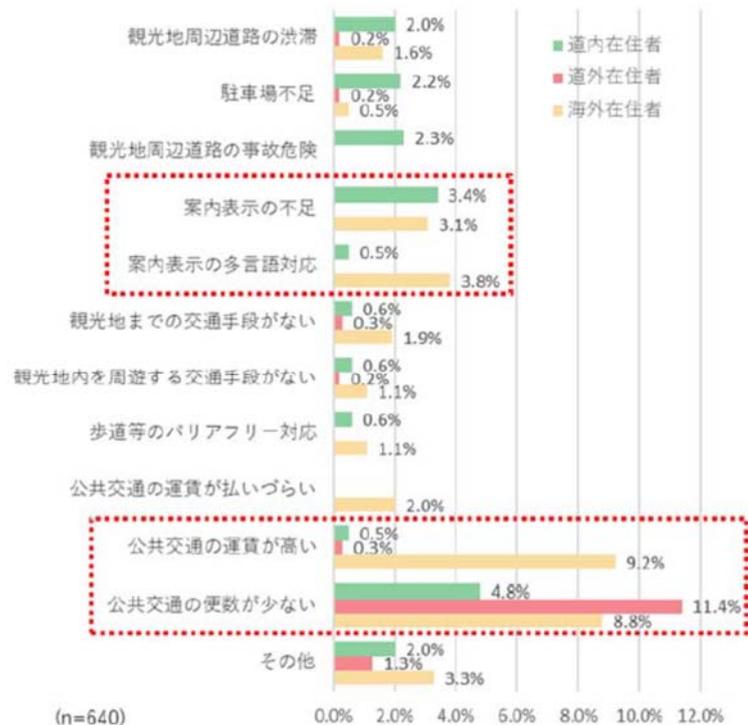


図 1.4 観光客の移動に係る不満



(3) 外国人観光客の移動実態<冬期>

冬期における周遊状況とバス路線・JRの実態をマッチングすると複数回乗り継ぎが発生する観光地があり、移動実態に即した円滑な公共交通支援が必要と考えられる。

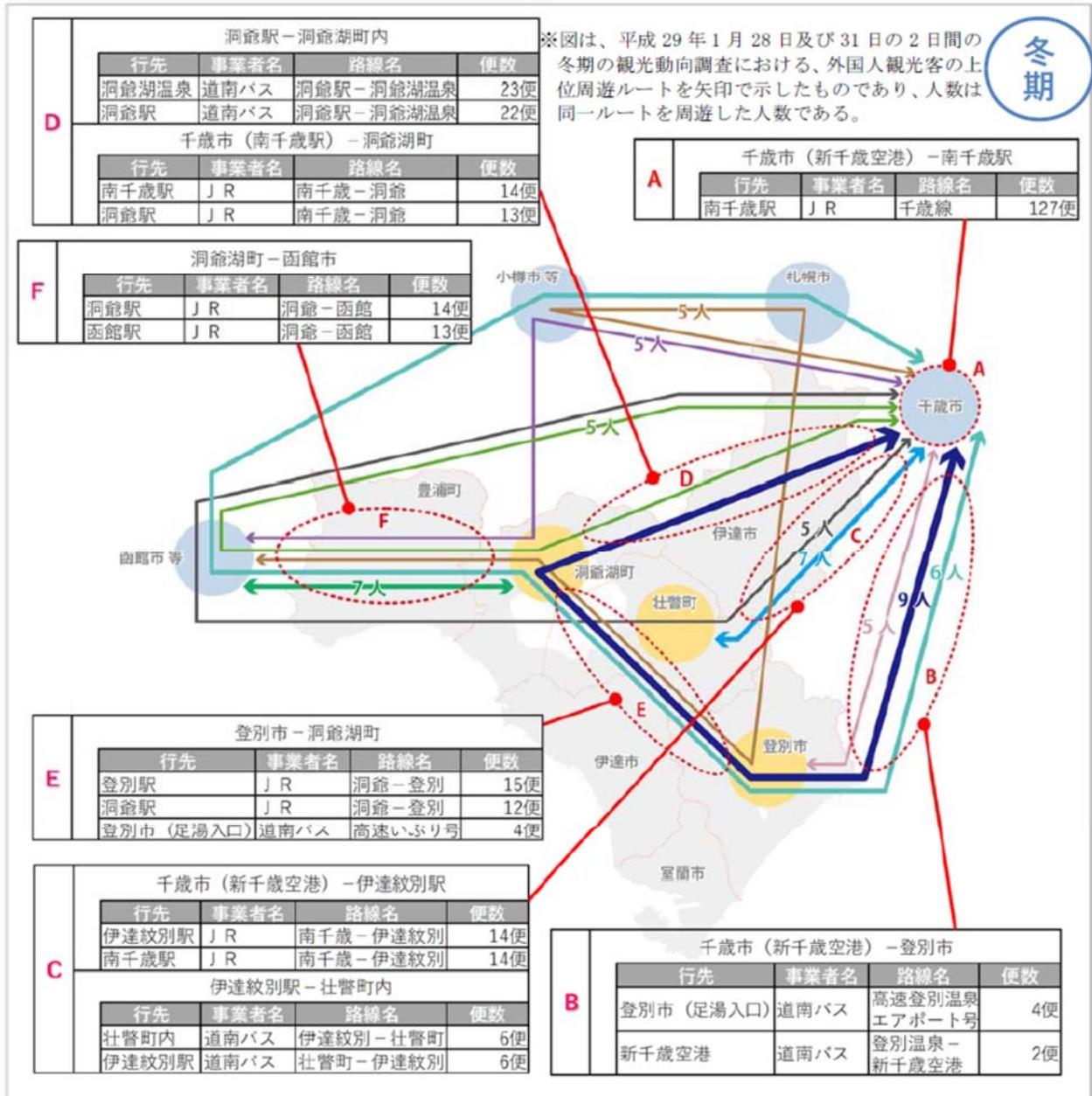


図 16 観光客の周遊状況 (外国人・冬期)

(4) 室蘭港大型客船乗客に係る動向

室蘭港に寄港している大型客船の乗客のうち 8 割強がオプションツアーにより室蘭都市圏を周遊していた。

一方、希望する講堂ができたかという質問に対し、4 割強ができなかったと回答しており、サービス提供のあり方に課題があると考えられる。

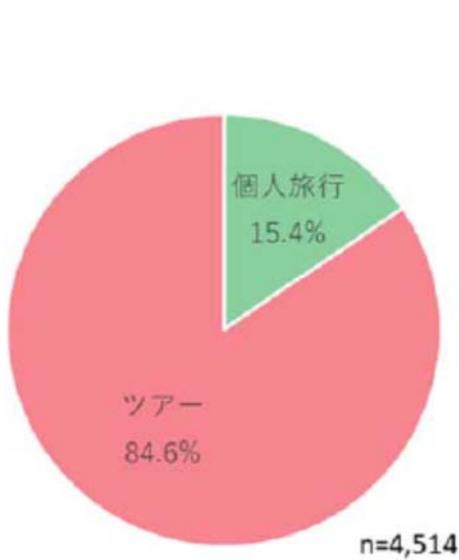


図 17 寄港時の講堂種別

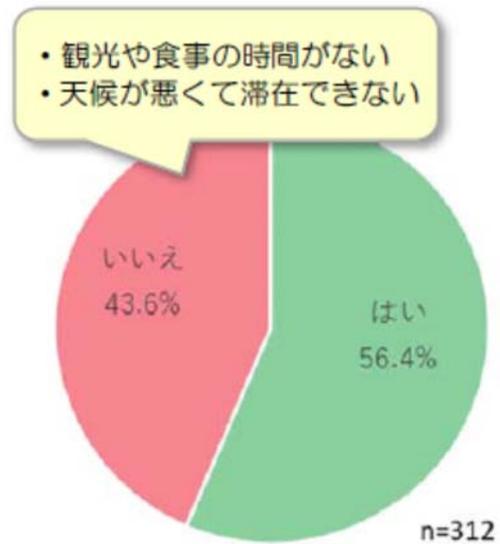


図 18 希望する行動ができたか

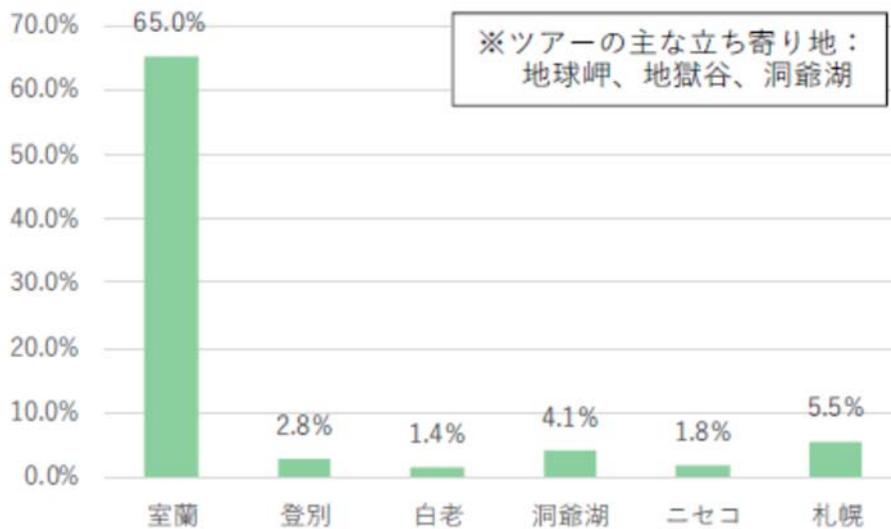


図 19 寄港時の訪問（個人旅行）

## 4-2 室蘭都市圏の将来像

### 4-2-1 上位計画・関連計画の方向性から見える将来像

国、道、自治体における上位計画や関連計画より、「生活（交通）」、「観光」、「産業」、「防災」の視点からキーワードを抽出し、室蘭都市圏の目指すべき方向性について整理した。

表 5-8 上位計画・関連計画における方向性

	4つの視点			
	生活（交通）	観光	産業	防災
上位計画	北海道総合開発計画 新・北海道総合計画 一輝きつづける北海道 北海道交通政策総合指針	世界水準の観光地の形成 世界が憧れる観光立国北海道の更なる推進/多様な地域資源を活かした国内外からの交流人口の拡大、移住・定住の促進の推進	地域の強みを活かした産業の育成 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備/地域産業の生産性を高めたまきがいと働きがいにつなげた地域づくり	強靱な国土づくりへの貢献 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮
関連計画	室蘭圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 虻田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 室蘭市総合計画 登別市総合計画 伊達市総合計画 豊浦町総合計画 社管町まちづくり総合計画 洞爺湖町まちづくり総合計画 室蘭市都市計画マスタープラン 登別市都市計画マスタープラン 伊達市都市計画マスタープラン 室蘭市立地適正化計画 室蘭市地域公共交通網形成計画	広域的な交通ネットワーク形成/安全、快適で思いのある人に優しい道路づくり/計画的な駐車場配置・整備/交通結節点の強化と土地利用と連動した公共交通の形成/冬期交通対策/円滑な交通の確保 広域的な交通・連携を支える高速交通ネットワークの形成とアクセス道路の整備 豊かな自然や食、ものづくりを活かした、訪れたくなるまちづくり 観光客に優しい観光地づくり/滞在型観光の推進 周辺市町と連携した周遊ルートなどの広域観光の推進/地域特性を活かした観光地づくり 「豊満好き」を生み出す豊満らしい観光をつくる/町内消費を増やす 拠点施設等の利用環境の充実と維持管理/シーニックバイウェイの推進/情報発信 地域資源を活かした滞在型観光地形成/外国人観光客に対する交通や輸送等のサービス提供 歴・まちの歴史を大切にしたい個性をかきまわいあふれるまち 未訪者との交流をはぐくむまち/ふるさとの歴史・文化を大切にしたいまち	広域的な交通ネットワーク形成/環状道路網としての機能増進と港湾貨物等の物流機能向上 広域的な交通・連携を支える高速交通ネットワークの形成とアクセス道路の整備 魅力ある圏域づくりのための連携強化/観光産業拠点・北海道を支える流通拠点を目指す室蘭圏 自慢の特産品を売り込む/新しい価値を生み出す 地域の価値の向上による豊かな地域経済の実現 地域に根ざした元気産業のまちづくり 「ものづくりのまち」として高度な技術資源を生かした製造産業拠点の形成をはじめ個性ある産業を支え、世界に発信するまち 都市の機能が整った活気にあふれるまち 都市の機能が整った活気にあふれるまち/すべての市民が健康で快適に暮らせるまち	災害に際し、円滑な避難、応急復旧等が可能となる道路ネットワーク 生活インフラや都市施設を充実させ、災害に強く安全で住みよいまち 適切な防災対策を推進し、安全で安心して暮らせる災害に強いまち 防災体制の充実と基盤整備を推進し、安全で安心して暮らせる地域社会づくり 自分ごととして、みんなが災害を考え向き合う/人と人のつながりをつくる 有珠山の噴火に備えた緊急避難施設や避難道路の整備、交通ネットワークの充実 災害発生時に安全かつ迅速に避難できる避難道路の確保と整備の推進 いつでも、どこでも、だれもが助け合う人ややさしいまち 都市の機能が整った活気にあふれるまち/すべての市民が健康で快適に暮らせるまち 都市の機能が整った都市空間づくり/安全で安心して暮らせるまちづくり
上位計画や関連計画から見える室蘭都市圏の将来像	●既存ストック（道路・公共交通）を有効活用したコンパクトなネットワークの形成 ●移動円滑化に配慮した安全、安心な道路空間の形成 ●魅力ある地域資源を活かした広域観光圏の形成 ●多様な属性の観光客に対応できる都市交通基盤の構築 ●積雪寒冷地の地域特性を踏まえた観光周遊ルートの構築 ●地域資源を活かした観光振興を支える基盤整備の推進 ●室蘭都市圏の産業・物流拠点である室蘭港の更なる活用のための交通体系の構築 ●想定される多様な災害を踏まえた強靱な地域づくり ●災害に強いまちづくりを支援する交通網の構築			

表 2 上位計画・関連計画における方向性

### 4-2-2 都市交通計画の理念と基本方針

#### (1) 都市交通計画の理念

室蘭都市圏の課題や関連計画から見える将来像を踏まえ、「計画理念」を次のように設定した。

魅力ある地域・観光資源と既存ストックを活かした  
 広域都市基盤の形成により、地域内外の多様な属性が  
 安心・安全で快適な空間を創出するまちづくりの実現

## (2) 都市交通計画の基本方針

計画理念を達成するために、どのように取り組んでいくべきか、基本的な考え方を「生活」「観光」「産業」「防災」の視点から、基本方針として整理した。

生活	<ul style="list-style-type: none"><li>● 人口減少、少子高齢化社会、既存ストックの活用に配慮したコンパクトなまちづくりに対応した交通体系の構築</li><li>● 将来想定される交通需要に対応する交通円滑化</li><li>● だれもが安心・安全・快適に過ごせる、冬にも強い道路ネットワークの形成</li><li>● 広大な室蘭都市圏内の快適な移動確保のための交通結節点等の整備及び機能強化</li></ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"><li>● 外国人観光客など域外居住者に対する快適な交通環境の創出</li><li>● 道路の役割を考慮した適切な機能設定</li><li>● インパウンドに配慮し、既存の交通資源を活かした周遊観光の支援</li></ul>
産業	<ul style="list-style-type: none"><li>● 室蘭都市圏の産業・物流拠点である室蘭港の更なる活用のための交通体系の構築</li><li>● 地域・観光振興を支える交通基盤整備の構築</li></ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"><li>● 想定される災害時にも確実に避難でき、日常生活の利便性にも資する強靱な道路網の構築</li><li>● 災害時の避難計画等の確実な実現を支援する道路網の構築</li></ul>

図 20 都市交通計画の基本方針

### 4-3 室蘭都市圏の拠点と交通軸の設定

#### 4-3-1 室蘭都市圏の将来像

基本方針に従い施策を展開して行くにあたって、将来の都市圏における「地域拠点」やそれらをつなぐ「軸（ネットワーク）」を定め、それらを中心として施策展開を図っていく必要がある。

軸は以下の3つを設定した。

#### ○広域幹線軸（高規格幹線道路）

- ・室蘭都市圏と域外をネットワークする最も重要な道路軸
- ・観光や防災など、多様な役割を担う広域で高速な交通環境を維持する

#### ○広域幹線軸

- ・室蘭都市圏と域外各方面とをネットワークする主要な交通軸
- ・鉄路を含めて広域幹線軸と位置づけ、神流・物流を支える交通環境を形成し、生活・観光・産業・防災の基軸として、円滑な交通体系を構築する

#### ○地域間交通軸

- ・都市圏内の各地域拠点をネットワークする主要な交通軸
- ・広域幹線軸と連携し円滑な移動を創出し、安心・安全な道路交通環境を構築する



図 2 1 全体方針図

#### 4-3-2 拠点と交通軸の設定

室蘭都市圏の方針図を「生活」、「観光・産業」、「防災」に細分化し、それぞれの拠点と交通軸（ネットワーク）を設定し、交通ネットワーク構築における検討箇所を示す。

- ・「生活」の拠点と交通軸の設定

商業拠点、行政・文化の拠点間との連携及び圏域外との連携を強化する軸として広域連携交通軸を設定した。また広域連携軸を補助し、地域間や地域内の連携を強化する軸として、地域間幹線交通軸および地域内交通軸を設定した。

- ・「観光・産業」の拠点と交通時の設定

商業拠点、観光の拠点、工業拠点間との連携および圏域外との連携を強化する軸として広域観光交通軸を設定した。観光については、圏域内の周遊性及び圏域外との連携を強化し、産業については室蘭港を中心に地域間や圏域外との物流を支える連携が必要となる。

- ・「防災」の拠点と交通軸の設定

想定される災害時に円滑に避難行動をとれるよう避難計画に基づいた防災軸の設定、緊急輸送道路としての広域防災軸を設定した。

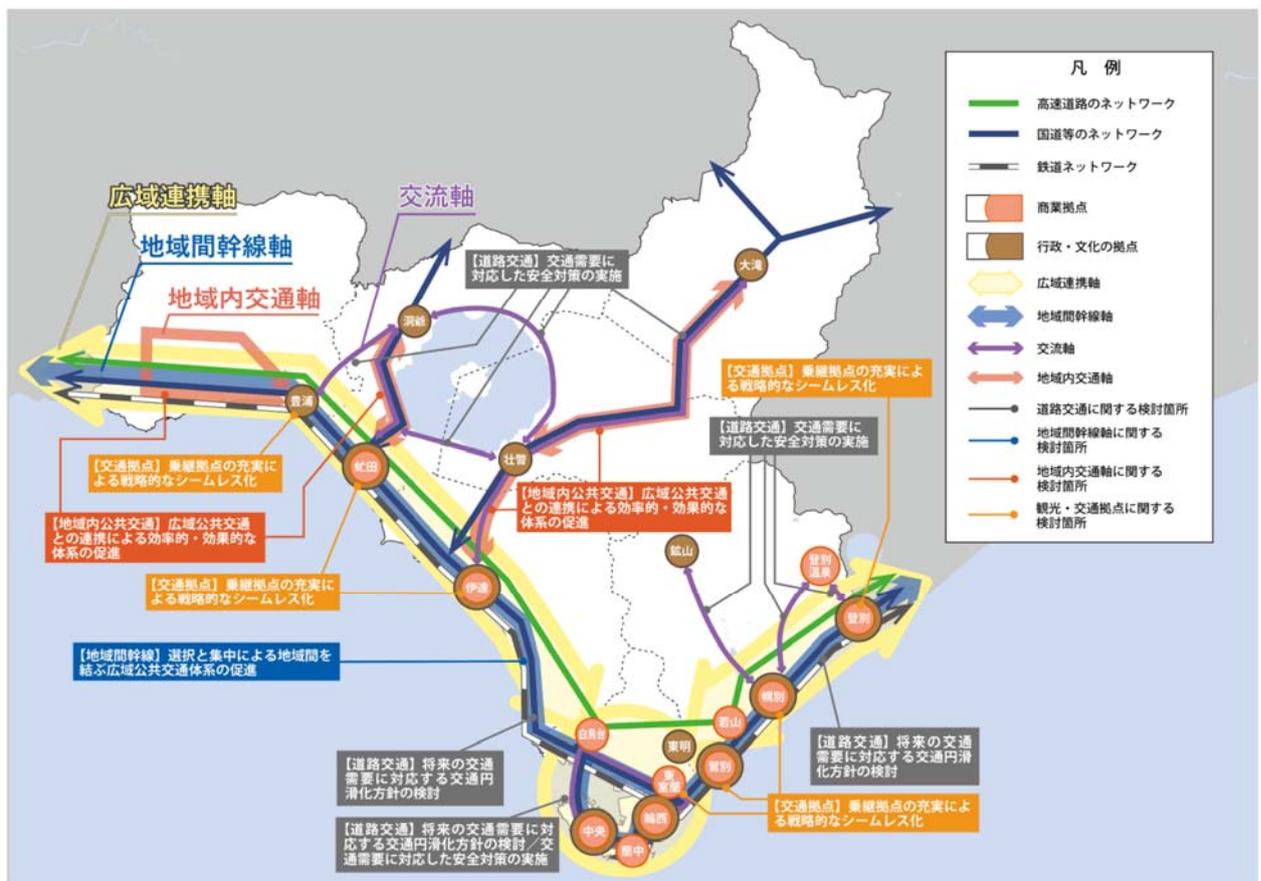


図 2 2 生活に関する方針図

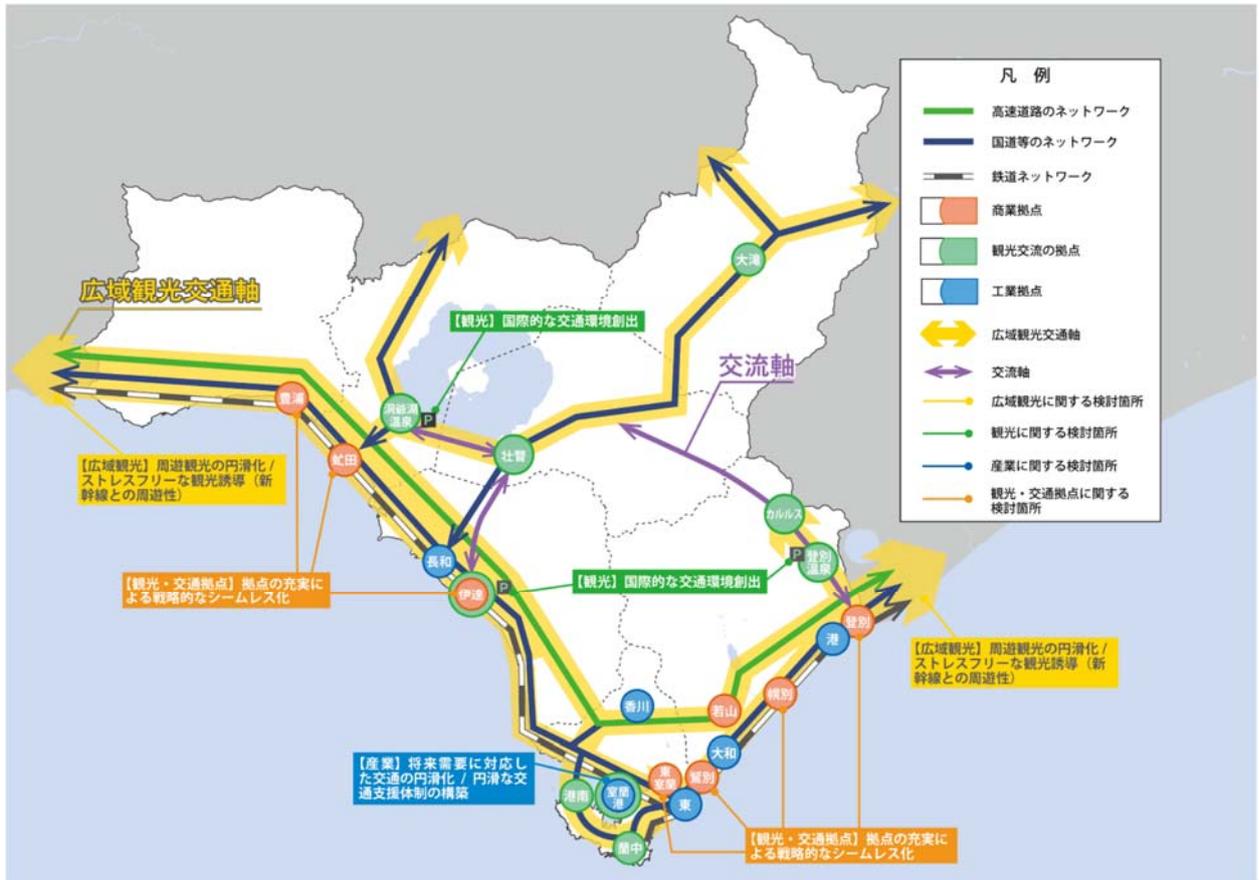


図 2 3 観光・産業に関する方針図

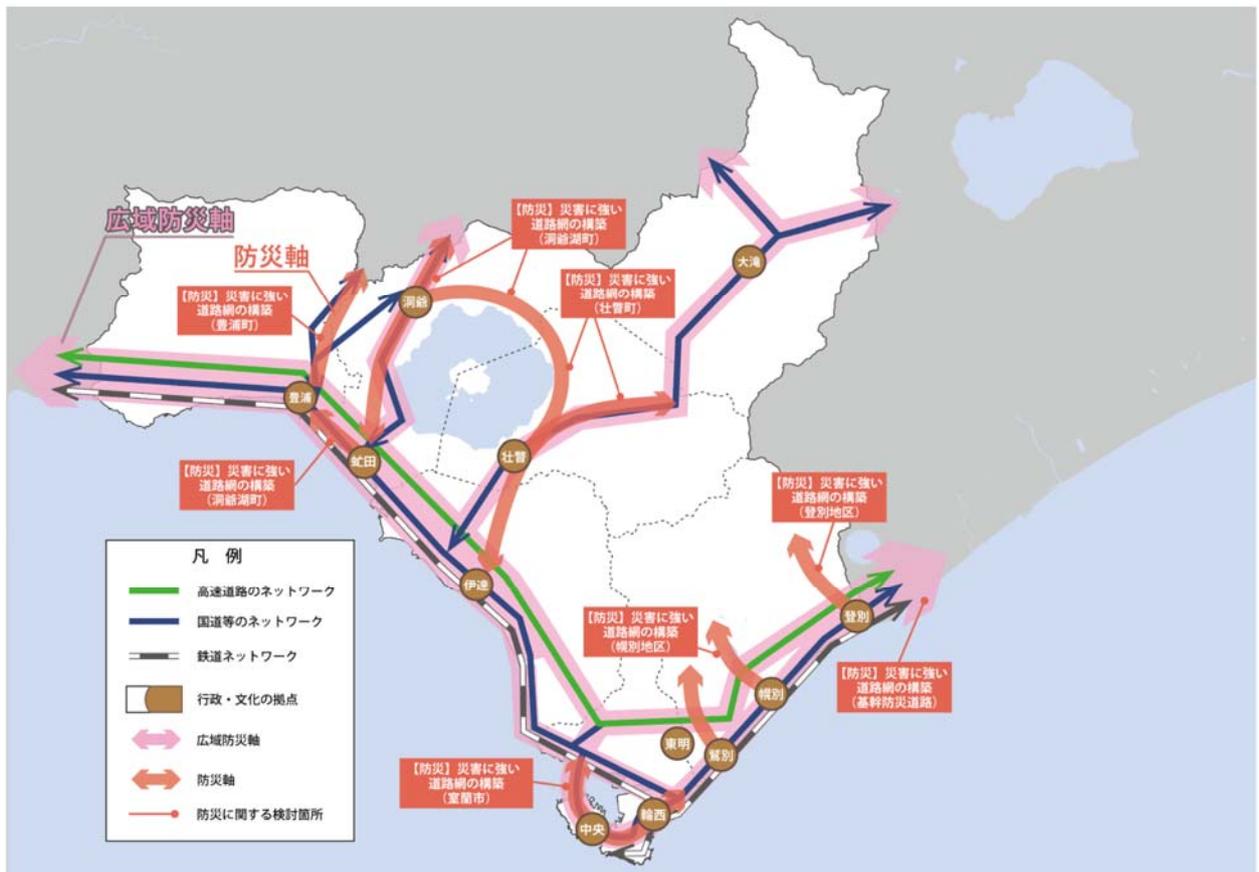


図 2 4 防災に関する方針図

## 4-4 都市交通マスタープラン

### 4-4-1 都市交通マスタープランの施策の展開

室蘭都市圏の将来像の実現に向けた施策の展開を以下に示す。

#### (1) 道路交通の施策展開

##### 施策 1

##### 将来想定される交通需要や都市圏内の移動に対応する交通の円滑化

- 重要物流道路や高規格道路等の広域道路ネットワークの整備検討
- 国道 36 号・37 号 2 車線区間の整備検討
- 長期未着手都市計画道路の整備・方向性検討
- 白鳥新道・鷺別北通の整備検討

##### 施策 2

##### 高齢者・観光客の需要を勘案した交通安全対策の実施

- 高齢者に配慮した居住区域内での交通安全対策の推進
- 生活交通を支える路線の整備検討
- 自動運転技術の活用検討
- 良好な歩行者・自転車の空間の創出

##### 施策 3

##### 災害に強い道路網の構築

- 白鳥新道の整備検討
- J R 室蘭線に係る立体交差事業の検討
- 基幹防災道路と接続する市町道の連携や避難路としての整備

##### 施策 4

##### 国際的な交通環境の創出

- 室蘭都市圏域外居住者や外国人ドライバーにもわかりやすい多言語表示等の充実
- 観光地周辺の駐車場の整備検討

## (2) 公共交通（生活交通）の施策展開

### 公共交通（生活交通）の施策展開

#### 施策1 選択と集中による地域間を結ぶ広域公共交通の効率的・効果的な体系の促進

- 鉄路を活かした生活交通支援
- 地域内フィーダー系統との連携
- 運行本数や時間帯の精査
- 幹線と支線の時間的接続性の向上
- 交通弱者に対応した生活の足の確保

#### 施策2 乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による戦略的なシームレス化

- 交通インフォメーション機能の強化  
(バスロケーションシステム+サイネージ、ワンストップ機能)
- 乗継拠点の充実（交流空間・待合空間の整備、バリアフリー化、Wi-fi)
- 乗継割引の適用
- 将来的な MaaS：Mobility-as-a-Service の展開

#### 施策3 広域連携の視点で利用促進

- 都市圏バスマップの作成（時刻表や乗り方、主要施設の情報などを含む）
- 交通事業者間の連携による情報発信や販売促進活動

### (3) 公共交通（観光交通）の施策展開

#### 施策4 乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による戦略的なシームレス化の充実

- 二次交通の充実など輸送機能向上
- JR 駅周辺のバリアフリー化
- 空間的な乗継環境の整備
- 交通インフォメーション機能の強化  
(パスロケーションシステム+サイネージ、ワンストップ機能)
- パーソナルモビリティの支援（タクシーの利活用等）
- 将来需要に対応したアクセス交通の確保
- 将来的な MaaS：Mobility-as-a-Service の展開

#### 施策5 ストレスフリーな観光誘導（インバウンド戦略の推進）

- 観光誘導看板・バスマップ等の多言語表示
- ポーターサービスや一時荷物預かり等のおもてなしの充実

#### 施策6 周遊観光円滑化の支援

- IC カードなどのキャッシュレスな移動の実現
- パスチケットなど都市圏共通の移動円滑化

#### 4-5 都市交通マスタープランの効果と実現に向けて

##### 4-5-1 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実施により、室蘭都市圏の将来像の目標に対し、どの程度寄与するのかを判断するため、「現況」、「既事業のみの道路整備を実施した将来（以下、将来）」、「都市交通マスタープランを実施した将来（以下、MPと標記）」を比較した。

	現況	将来	MP
年次	平成 27 年 (2015 年)	平成 47 年 (2035 年)	平成 47 年 (2035 年)
道路網	現在供用中の 道路網	現時点において事業計 画決定済みの道路網	都市計画決定にあわせ た既存道路の拡幅・新 規道路の追加を行った 道路網
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 (集約なし)	自治体別人口は将来と 同様だが、室蘭市立地 適正化計画や各種人口 市町内の人口流動を考 慮し集約を行った人口 配置

表 3 都市交通マスタープランの比較評価ケース

## ①交通分担率の変化

### (1) 期待される効果

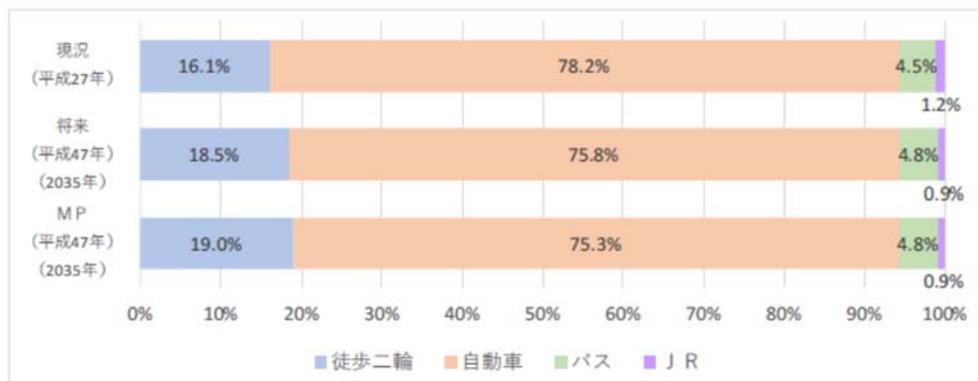
拠点集約による人々の動きの変化

### (2) 評価方法（算出方法）

現況、将来、MPの車種別交通分担率の変化状況を把握

### (3) 評価結果

現況と比べ、将来・MPでは徒歩・二輪の占める割合が増加し、自動車の占める割合が減少する傾向となる。



## ②道路の混雑度の改善

### (1) 期待される効果

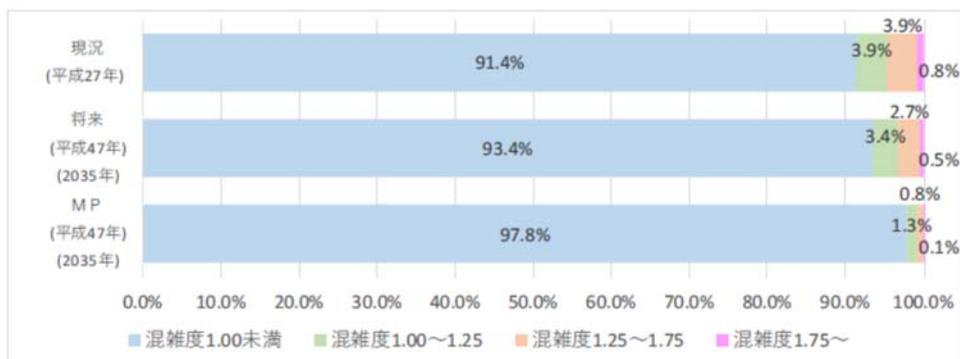
交通の円滑化

### (2) 評価方法（算出方法）

室蘭都市圏内の交通量配分により算定された混雑度割合の変化状況を把握

### (3) 評価結果

現況と将来の比較でも、交通量の減少に伴い混雑度1.0以上の割合は減少するが、マスタープラン実施により、現況とくらべ混雑度の高いエリアが約1/4に削減する。



### ③旅行速度の向上

(1) 期待される効果

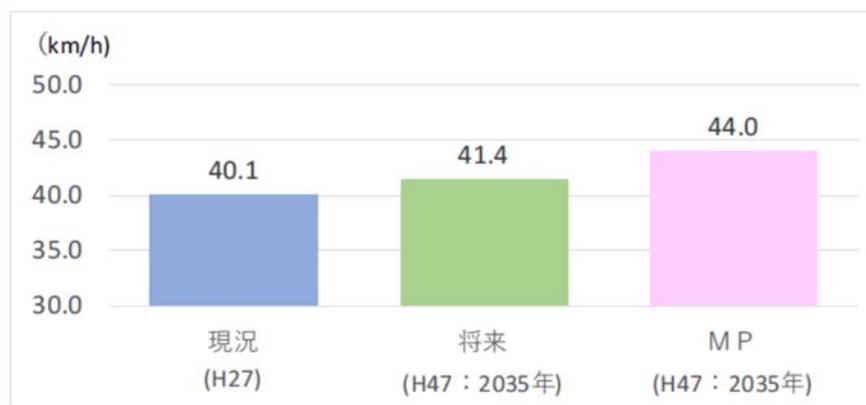
交通の円滑化

(2) 評価方法（算出方法）

室蘭都市圏内の交通量配分により算定された都市圏全体の平均旅行速度を算定

(3) 評価結果

現況と将来の比較では、人口減により若干の速度向上が発生するが、マスタープラン実施により、旅行速度が現況と比べ約4km/h向上、時間短縮効果としては、約10%向上する。



### ④噴火による道路網寸断の改善

(1) 期待される効果

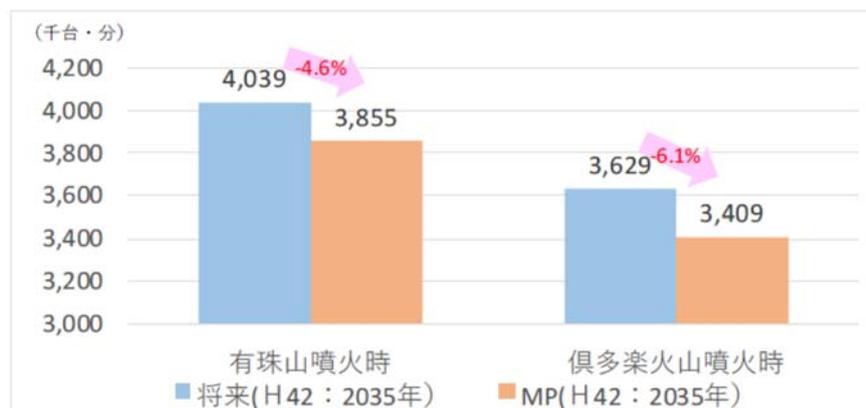
災害時における交通の円滑化

(2) 評価方法（算出方法）

有珠山・倶多楽火山噴火時における交通の変化を踏まえた室蘭都市圏内の交通量配分により算定された都市圏全体の所要台・分を算定

(3) 評価結果

火山噴火災害時においても、マスタープランの実施により所要台・分がおよそ5%前後改善される。



## ⑤津波災害時の避難時間の短縮

### (1) 期待される効果

災害時における交通の円滑化

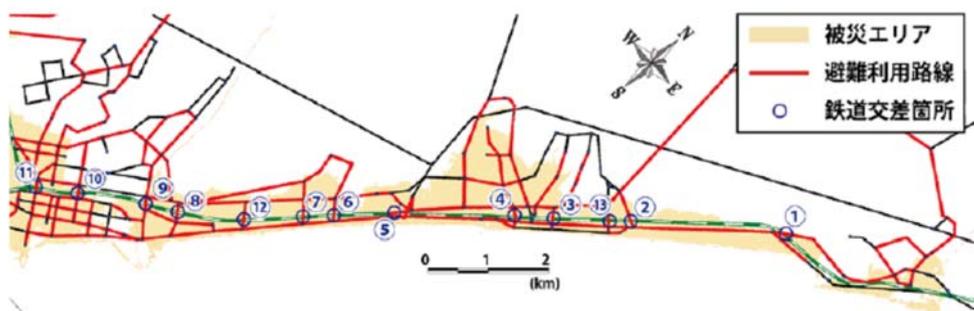
### (2) 評価方法（算出方法）

津波災害時に避難するのに係る総台・分について、道路未整備時（現況）とマスタープラン整備時での変化状況を算定

### (3) 評価結果

マスタープラン道路網の整備により鉄道交差部が2箇所追加され、避難時の捌け残り台数が約3割減少する。また、全体的に避難に要する所要時間が軽減される。

ID	市町	路線名 (JR交差部)	車線数	1時間あたりの処理能力 (台)	避難交通量(台)		捌け残り(台)		平常時	安全な範囲への到達時間(分)		
					現況	MP 整備時	現況	MP 整備時		津波避難時 (現況) ①	津波避難時 (MP整備時) ②	②-①
①	豊別市	国道36号	2車線	1,000	1,365	1,365	365	365	5.1	26.3	17.8	-8.5
②	豊別市	幸町1丁目市道	2車線	1,000	1,310	813	310	-	2.0	5.8	3.2	-2.6
⑬	豊別市	千歳道 (MP追加路線)	2車線	1,000	-	497	-	-	1.6	-	1.9	-
③	豊別市	本町東通	2車線	1,000	1,413	1,378	413	378	3.8	6.9	6.3	-0.6
④	豊別市	西通	2車線	1,000	351	386	-	-	3.7	14.5	9.9	-4.6
⑤	豊別市	大和町1丁目市道	2車線	1,000	911	769	-	-	4.2	21.1	20.7	-0.4
⑥	豊別市	大和町2丁目市道	2車線	1,000	1,678	1,524	678	524	3.0	20.7	20.3	-0.4
⑦	豊別市	栄町3丁目市道	2車線	1,000	1,486	597	486	-	3.1	23.5	21.8	-1.7
⑫	豊別市	豊別市鉄道高架路線 (MP追加路線)	2車線	1,000	-	1,185	-	185	3.6	-	21.8	-
⑧	豊別市	繁別町4丁目市道	2車線	1,000	298	359	-	-	5.6	11.1	10.8	-0.3
⑨	室蘭市	道道室蘭横伏線	4車線	2,000	1,948	1,865	-	-	3.6	8.6	8.2	-0.4
⑩	室蘭市	道道中央東線	2車線	1,000	2,200	2,173	1,200	1,173	3.3	11.3	11.0	-0.3
⑪	室蘭市	国道37号	4車線	2,000	1,194	1,243	-	-	3.9	11.4	10.5	-0.9
合計							3,452	2,625				



## ⑥シームレスな交通体系の実現

### (1) 効果概要

MaaSなどの実現により、住民や観光客に対して多様な効果が期待される。

### (2) 期待される効果

- ・シームレスでストレスフリーな移動の実現による利用者利便性の向上
- ・公共交通機関の利用シェアの増加
- ・都市部における渋滞削減や環境負荷の低減
- ・移動ニーズデータの蓄積による公共交通機関の運行効率化・生産性向上

## 4-6 計画の実現に向けて

### 4-6-1 関連計画への反映

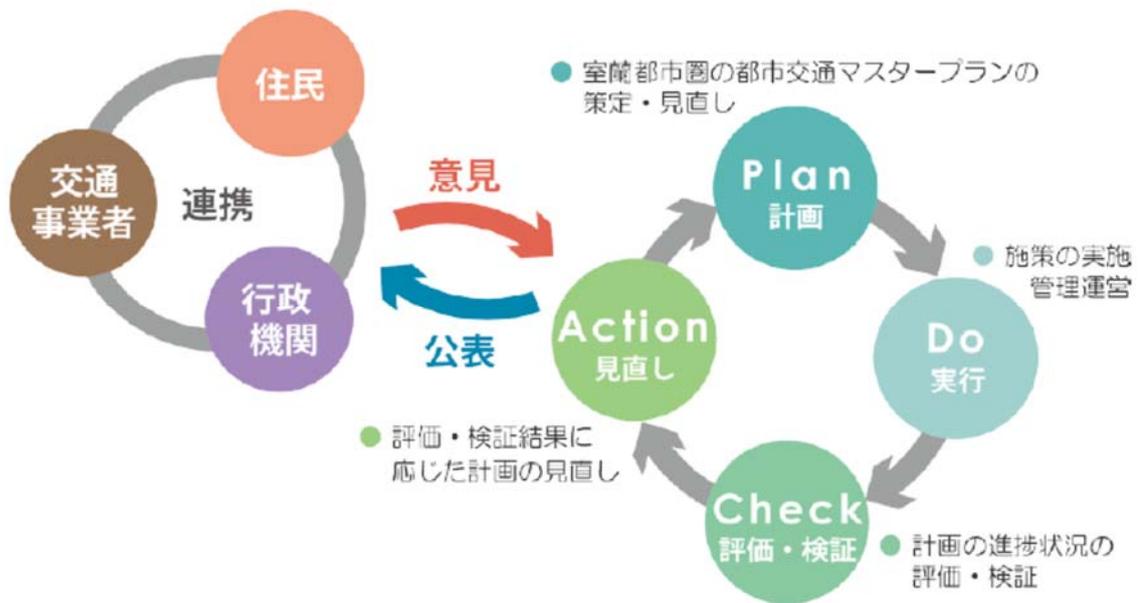
各市町や都市計画区域毎に作成する、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画、都市計画区域マスタープランなどへ、都市交通マスタープランを積極的に反映されるよう取り組み、将来像の実現を推進する。

### 4-6-2 計画策定後のフォローアップ

目標とする将来像実現のためには、協議会を主体としたP D C Aサイクルの構築が必要となる。

P D C Aサイクルを推進していく中では、今後の社会情勢などを踏まえながら、必要に応じたマスタープランの見直しや検討を行っていくことを念頭に置いている。

さらには、より良い室蘭都市圏を実現するために、住民、行政機関、交通事業者との連携により、継続的な取り組みを展開する。



### 4-6-3 推進体制

計画策定後のフォローアップは、交通に関する既存の協議会等と連携することで、より実現性の高い効果的な推進が可能となると考える。

以下に、連携が可能な協議会等を示す。

#### (1) 道路交通関係

・北海道総合都市交通体系調査協議会

→各都市圏における人々の交通行動の実態および将来の都市像を踏まえ、望ましい都市交通体系を推進する方針（都市交通マスタープラン）を策定するための調査、研究、およびこれに関する連絡、調整を行う協議会。

- ・北海道幹線道路協議会

→北海道における道路整備の計画及び実施について総合的な調整、並びに技術的課題の調査研究等を行い、北海道の道路整備の効果的な推進を行う協議会。

- ・北海道渋滞対策協議会

→北海道における道路交通渋滞の解消のため、その対策の検討調整を行い実行計画の策定及び事業の効率的な推進を行う協議会。

## (2) 公共交通関係

- ・北海道運輸交通審議会

→北海道における運輸交通に関する施策の総合的な促進を図る。

## (3) 民間との連携による取り組み

近年、公共交通事業者や、それら事業に関与する主体がマーケティングの発想を持って、より良い公共交通を作るための取り組みが見られる。

都市交通マスタープランの実現に向けては、こういった民間を含めた推進も重要な視点となる。

以下に、民間との連携事例を示す。

- ・シームレス交通戦略会議

シームレス交通戦略会議では、鉄道やバスなど複数の交通手段を切れ目なく利用できる環境づくりを行い、人口減少が進む中で地域交通を守るため利便性の向上を目指している。

会議は、JR北海道や十勝バスなどの交通事業者のほか、帯広商工会議所や十勝観光連盟などの経済団体、道運輸局、北海道大学などで構成されている。

- ・みちのりホールディングスのM a a Sの展開

株式会社みちのりホールディングス、岩手県北自動車株式会社、株式会社エムティーアイは、バスで利用可能なM a a Sアプリを開発している。

アプリの提供を通じて、利用者の利便性を高め、インバウンド利用の促進も目指している。

- ・十勝圏二次交通活性化推進協議会

十勝管内のバス会社とタクシー会社の13社が十勝管内の二次交通の充足と利便性の向上を目的に、関係行政・団体の支援を受け立ち上げた組織である。

利用者目線で、十勝地域が「誰でも」、「いつでも」、「安心して簡単に目的地へ行き着ける」ために、全ての交通モードがシームレスにつながることを目指している。