

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 18 年度は、データ整備、現況解析、課題の整理、将来像及び予測モデルの検討を実施した。

2 調査フロー

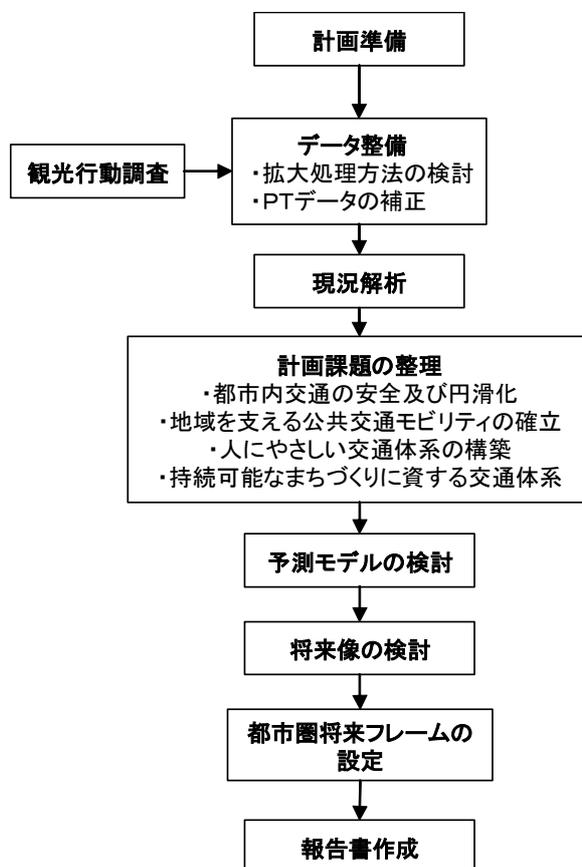


図 1 調査フロー（平成 18 年度）

3 調査圏域図

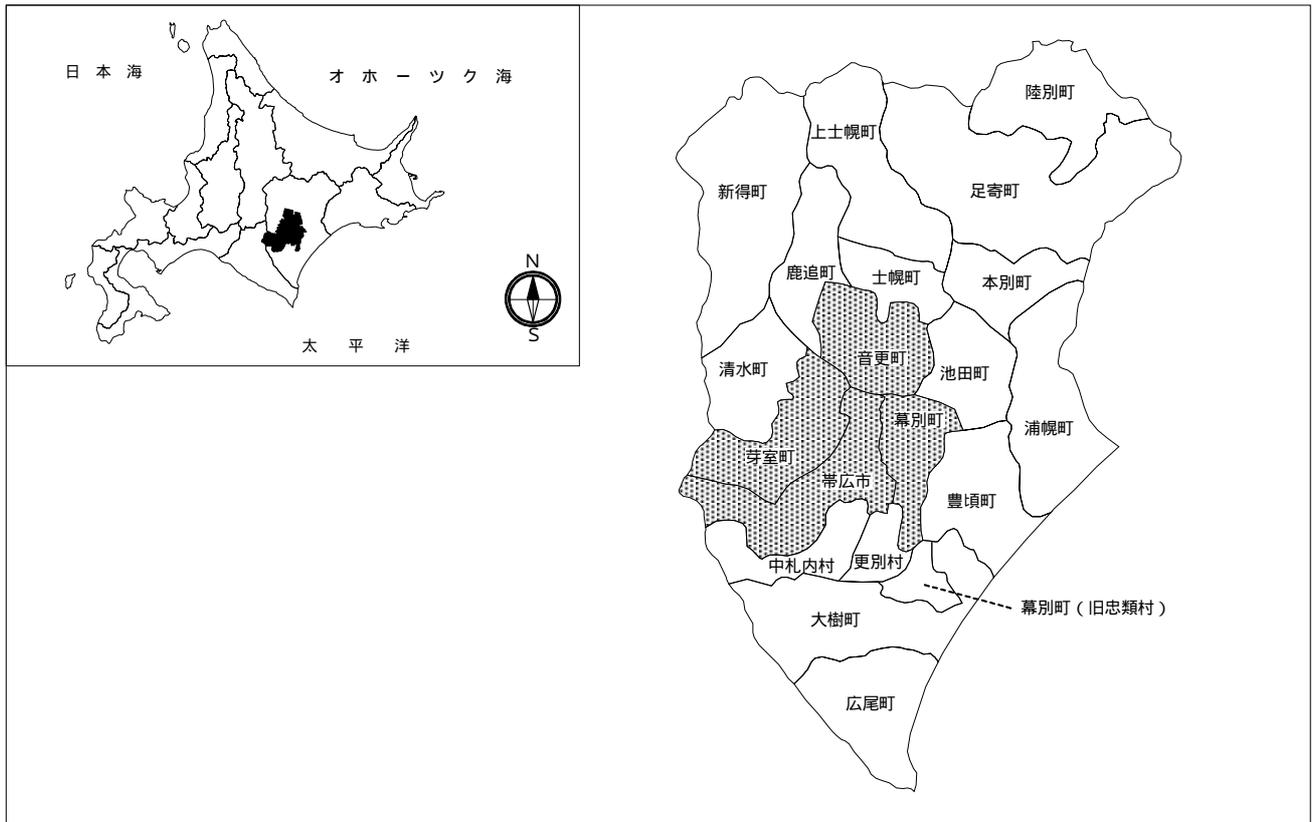


図2 調査圏域図

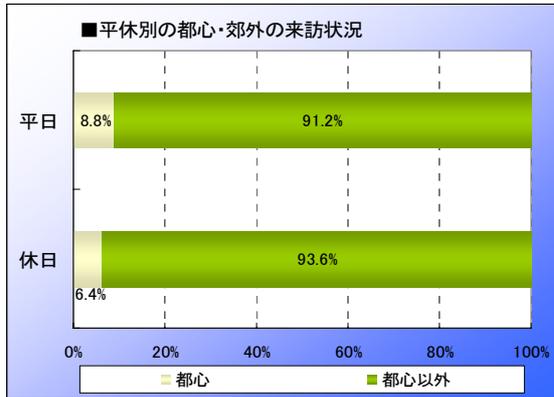
4 調査成果

4-1 都市圏の現状と課題の検討

4-1-1 都市構造の現状

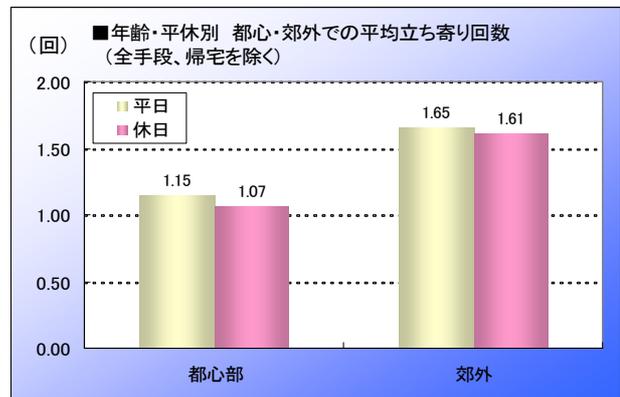
平日・休日ともに都心を訪れるトリップは10%未満となっている。

都心・郊外での平均立ち寄り回数は、平日、休日ともに郊外部の方が多い。



資料：H17 帯広 PT

図3 都心・郊外での来訪状況



資料：H17 帯広 PT

図4 都心・郊外での平均立ち寄り回数

帯広圏の生成原単位は、平日はグロスが2.6、ネットが3.6、外出率が71.6%となっている。

休日はグロスが2.2、ネットが3.7、外出率が60.6%となっている。

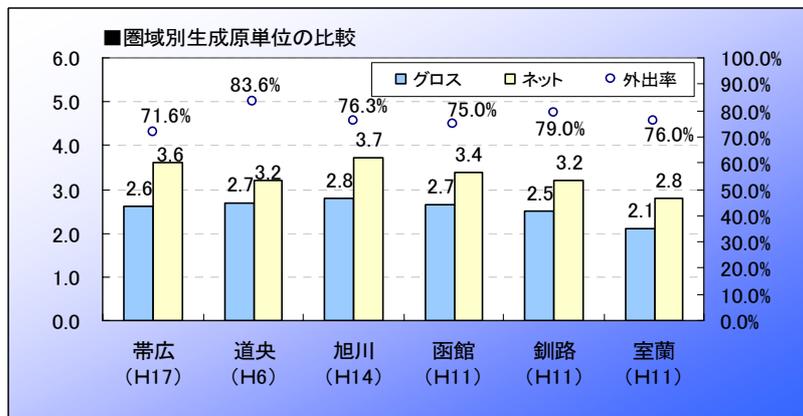


図5 圏域別の生成原単位の比較(平日)

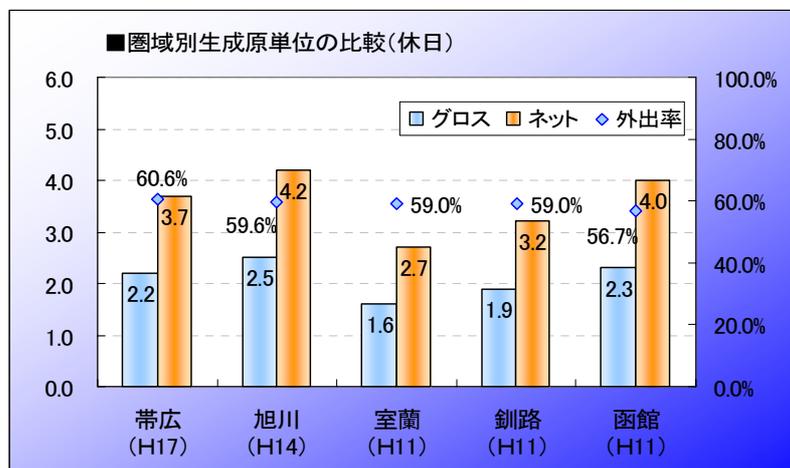
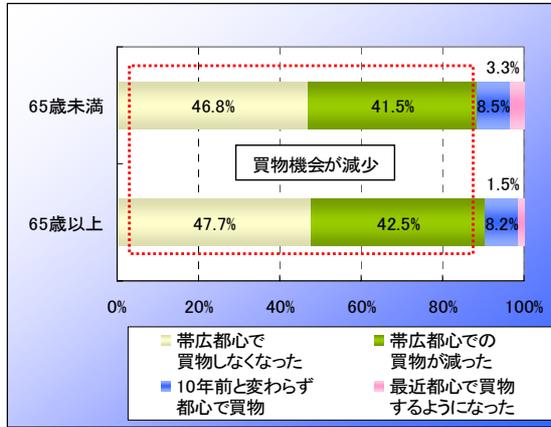
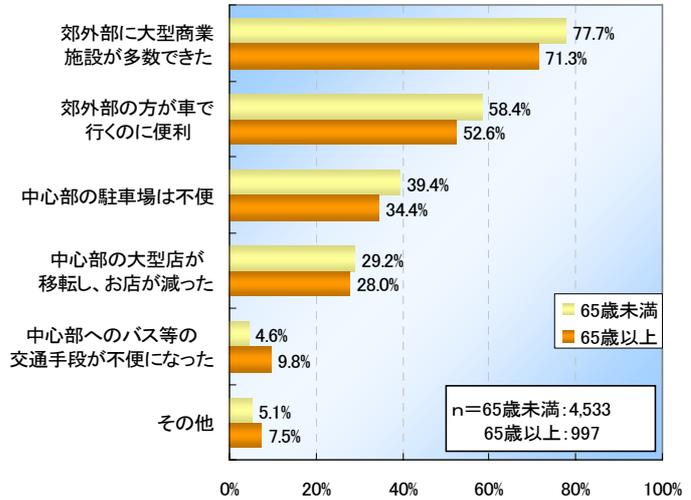


図6 圏域別の生成原単位の比較(休日)

都心での買物頻度を付帯調査にて検証した結果、約9割の回答者が都心部での買物頻度減少を回答しており、その要因としては、郊外の大型商業施設の立地や郊外へ移動する際の車の利便性が多くあげられている。



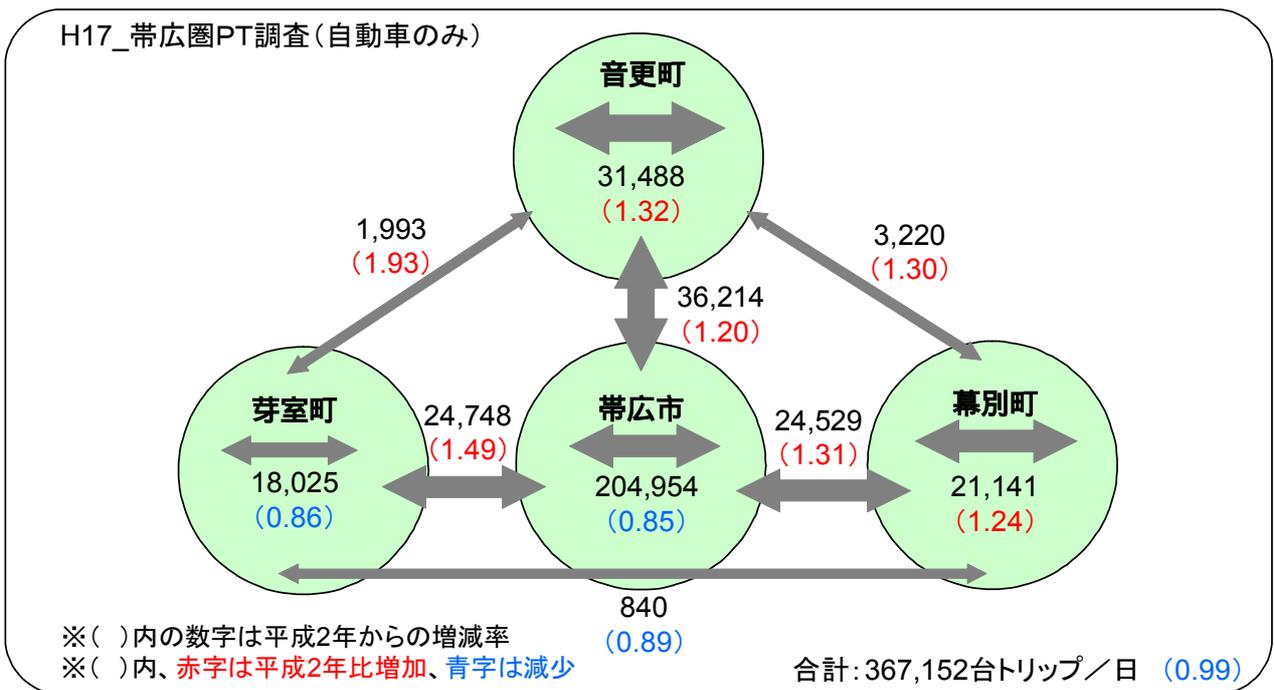
資料：H17 帯広 PT
図7 都心部での買物の頻度



資料：H17 帯広 PT
図8 都心での買物頻度減少理由

4 - 1 - 2 都市交通の現状

平成2年と平成17年の帯広圏内の総トリップ数を比較すると、平成2年の371,641トリップ/日に対し、平成17年には367,152トリップ/日となっており、やや減少傾向である。平成2年に対して、近年の自動車交通は、郊外部での内々トリップや市町間のトリップの増加が特徴である。



資料：H17 帯広 PT
図9 帯広圏内の自動車分布交通量の比較(平成17年)

交通手段についても、帯広圏は他都市圏に比して自動車の利用割合は高く、平日が 8 割、休日
が 9 割となっており、反面、公共交通の利用割合は低いのが特徴である。

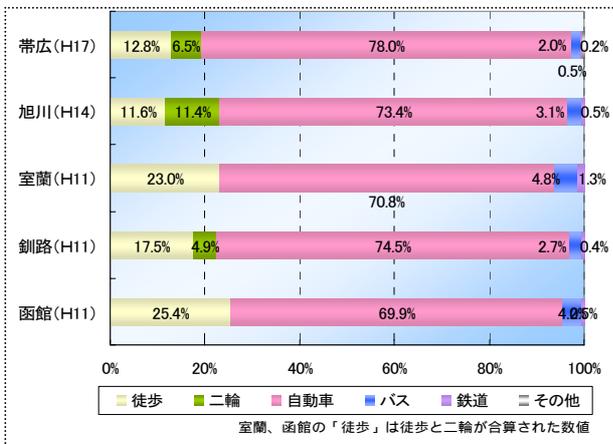


図 10 圏域別の交通手段（平日）



図 11 圏域別の交通手段（休日）

4 - 1 - 3 高齢者の交通特性

年齢別の利用交通手段を見ると、65 才以上の高齢者でも 6 割が自動車を運転していることがわかる。年代が高くなるにつれて、その傾向は低くなるが、75 才以上の高齢者でも 4 割が自動車を運転している。高齢者の運転状況を他都市圏と比較しても、帯広圏の運転傾向は高いことがわかる。

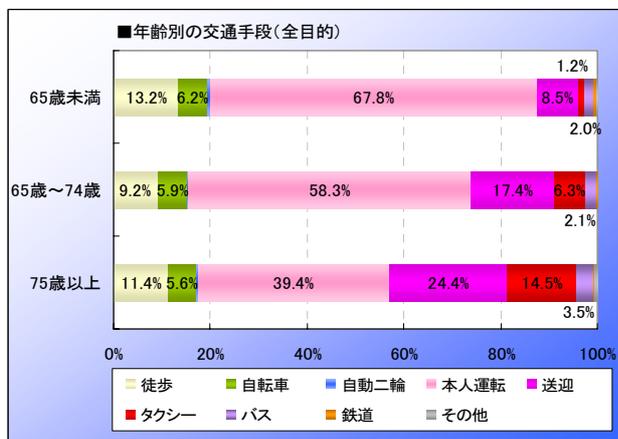


図 12 年齢別の交通手段

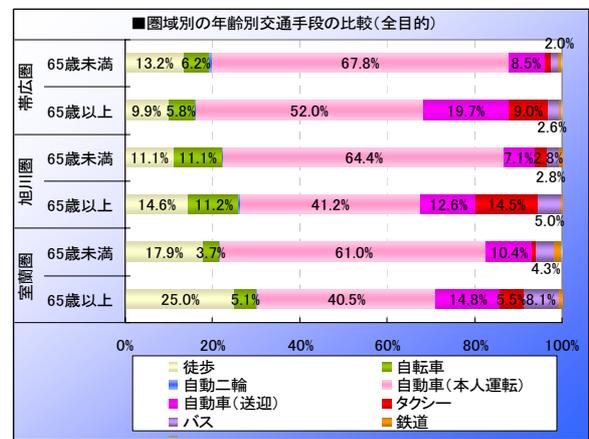


図 13 圏域・年齢別の交通手段

4-1-4 通学交通の特性

通学時の交通手段は、夏期は自転車が約6割を占めている。冬期については、夏期の自転車利用から、バスや送迎への転換がみられるが、中でも送迎交通の割合が高いことが特徴である。

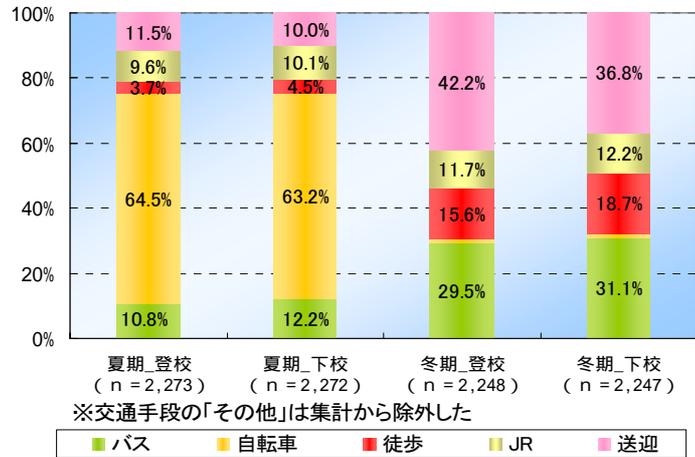


図 14 夏期・冬期の交通手段構成比

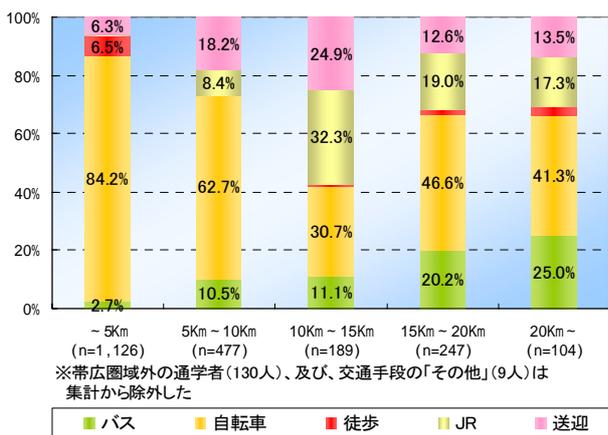


図 15 夏期登校時の移動距離別交通手段構成比

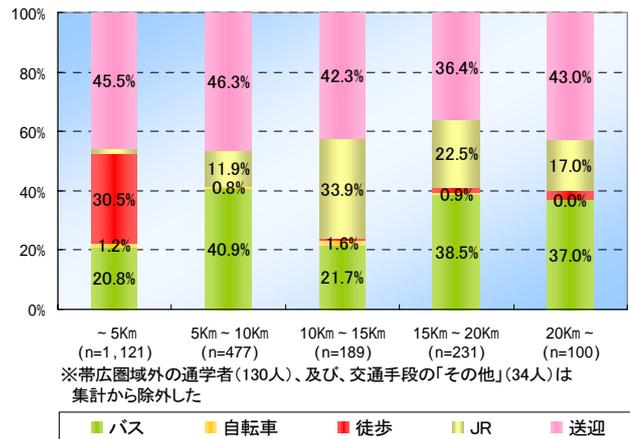


図 16 冬期登校時の移動手段別交通手段構成比

4-2 帯広圏の将来像の検討

4-2-1 帯広圏の将来像の方向性

帯広圏の将来像を検討する上でのキーワードは、『人口減少』、『高齢社会』、『郊外型生活』、『自動車依存』、『地域活性化』となり、これらを踏まえて帯広圏の将来像を検討することが必要である。

とりわけ、帯広圏の将来ビジョンは、既成市街地の再生に重点をおき、既存ストックを活用した効率的で持続可能なまちづくりを基本とする。したがって、人口減少、少子高齢等の社会情勢の変化を見据えたまちづくりへの転換を図り、かつ定着した郊外型生活を活かした将来ビジョンの設定が基本となる。

帯広圏の都市構造の方向性としては、市街地の拡大を抑制し、各地域が有する郊外型生活施設を活かした集約型の都市を形成し、さらには、帯広市と音更町、芽室町、幕別町の1市3町の連携軸を強化し、多核連携型都市構造を形成する。

帯広圏の都市構造の方向性

人口減少を見据えたまちづくりへの転換を図り、市街地の拡大抑制を基本とした多核連携型都市を形成する。

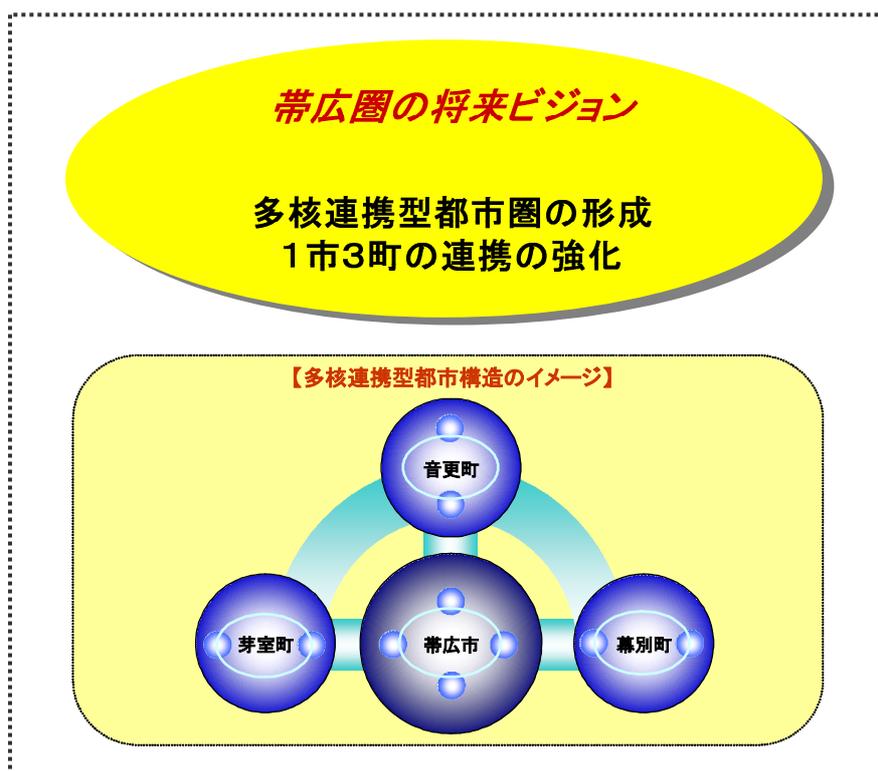
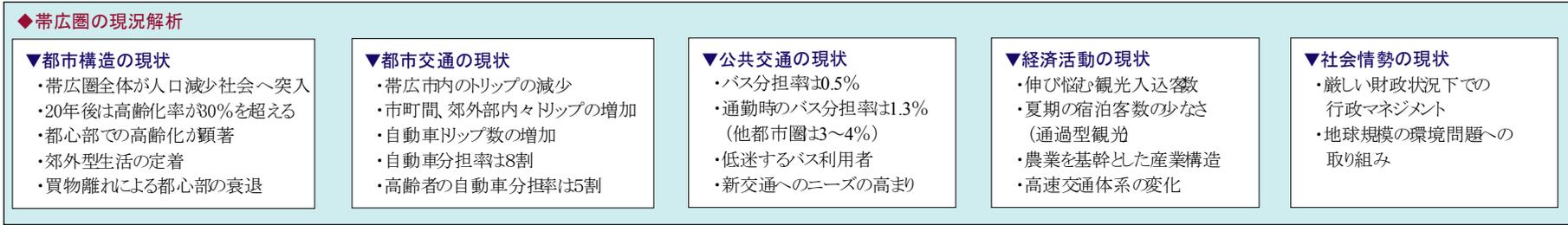


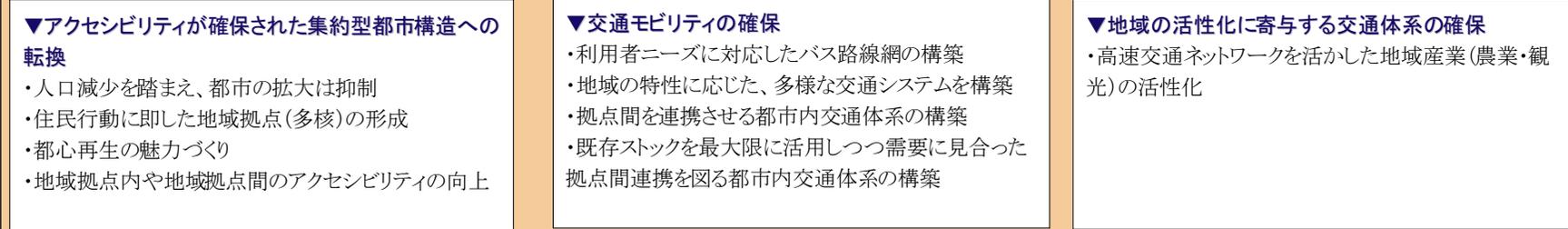
図 17 帯広圏の将来ビジョンと多核連携型都市構造のイメージ



【帯広圏の将来像のキーワード】



◆帯広圏の将来像の方向性



**既存ストックを活かした多核連携型都市構造の形成
地域の拠点化によるまちづくりの推進**

◆帯広圏交通MP策定の基本方針

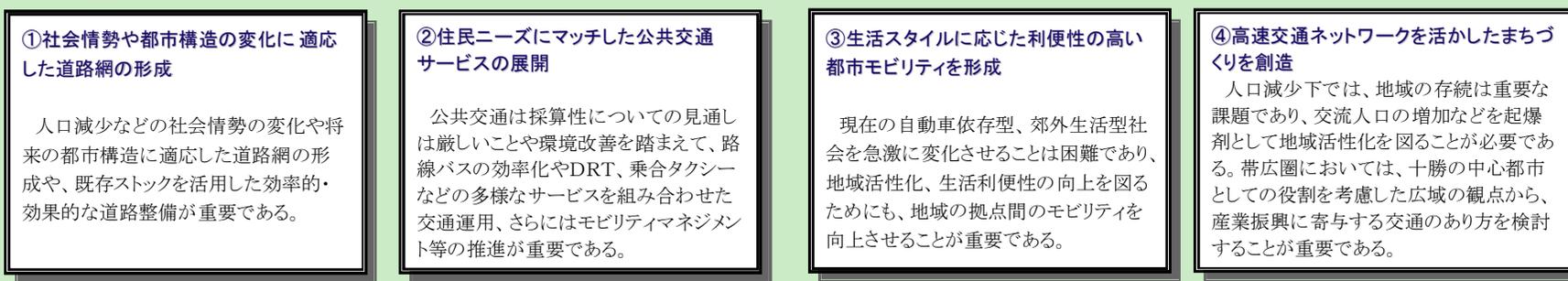


図 18 帯広圏の将来像の方向性と交通MP策定の基本方針

4-2-2 地域拠点の必要性

集約型の都市構造を検討するにあたり、帯広圏の都市の発展を振り返ると、帯広市に関しては昭和 35 年頃には、現在の帯広駅を中心とした、まとまりのある都市を形成していた。その後、急激な人口増に対応して、主に帯広西地区へ市街地が拡大し、昭和 49 年には帯広市の将来人口を 20 万人にとどめることを目的に、「帯広の森」が都市計画決定され、南西部への市街地拡大が抑制された。また、周辺 3 町においても、帯広市近郊の音更木野地区や宝来地区、幕別町札内地区、芽室町大成地区への人口集積を進めるといった都市開発がなされてきている。

これらは帯広圏の平坦な地形特性から、開発区域は幹線道路沿いの自動車交通の利便性の高い地域が開発されてきており、道内他都市における昔からの集落地を中心とした開発といった手法がほとんどない状況で開発が進められ、各拠点形成の意識が無いまま都市が形成されてきた。しかし、今後は人口減少や少子高齢社会を見据えた都市構造への転換が必要であり、都市の利便性の向上を図る上でも各地域に拠点を設定し、その拠点ごとにまとまりのある新たな都市構造を目指す必要があると考えられる。これらのことから、今回のマスタープラン検討においては、拠点設定のあり方を示すことが重要と考え、現在の住民行動を踏まえた拠点設定について検討を行った。

4-2-3 地域拠点の設定

自動車の依存度が高い帯広圏においては、自動車の発生集中交通量が多い施設が地域の拠点と考えられる。施設別の発生集中交通量を見ると、住居以外では、事務所施設、商業施設、医療施設での割合が多く、これらの施設が生活の拠点になっていることがうかがえる。

地域拠点を検討する上で、住民の利用割合が高い施設の集約を図ることが重要であり、帯広圏の『商業施設』、『医療施設』、『官公庁』を整理すると下図のようになり、これら施設が半径 1 km 以内に集約されているエリアを地域拠点と定義する。なお、各施設の基準は、商業施設については、延べ床面積 1,000 m²以上、医療施設は診療所を除く総合病院クラス、官公庁は支庁・市役所・町役場に設定した。

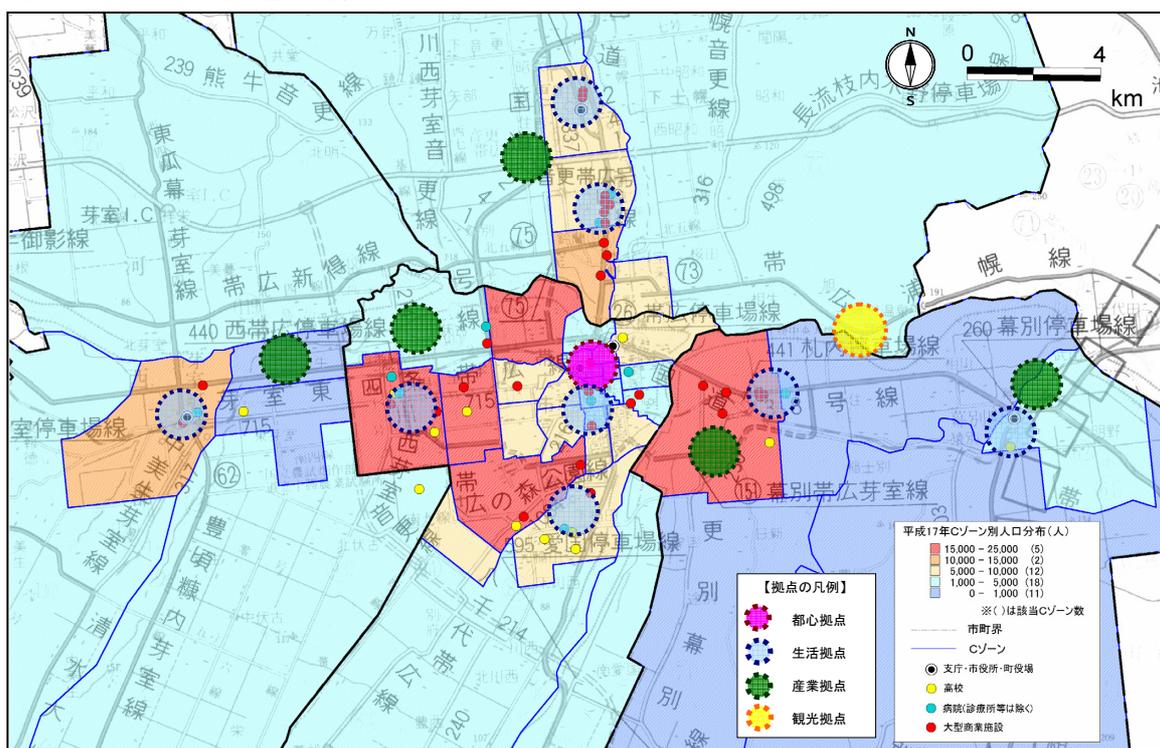


図 19 帯広市の地域拠点の設定

5-1 帯広圏の道路網M P

帯広圏の道路網M Pは以下の視点で検討する。

社会情勢や都市構造の変化に適応した道路網を形成

前回の道路網M P時に計画した、4放射1環状の再検証を行い、将来交通需要予測に応じた適切なネットワークを形成する。特に郊外型生活の定着に伴い、都市内のアクセシビリティの向上が必要であり、1市3町及び地域拠点間を連結する都市内幹線道路ネットワークを構築する。

今後の少子高齢化にともない、社会福祉費は増大し、経済活動の伸び悩みや財政の硬直化により、公共事業の財源確保が困難になることが予想される。

帯広圏においても、近年の歳入額は減少に転じ、今後も厳しい状況下での行政マネジメントが求められる。このような財政難の中、今後の道路整備は既存ストックを有効活用した、効果的・効率的な交通施設の整備が重要となってくる。

さらに、都市計画道路については、帯広圏の整備率は約70%になっているが、計画時に想定した「人口」や「将来土地利用」、「発生集中交通量」等の将来フレームと現状の乖離が生じている。また、都市計画決定後30年以上未着手で建設制限をかけられている、いわゆる長期未着手路線の問題等があり、都市計画道路網について全体の見直しが必要となっている。

高速交通ネットワークを活かしたまちづくりを創造

北海道横断自動車道の十勝清水～夕張間については、平成19年に十勝清水～トマム間が供用され、平成24年には全線開通の見込みとなっている。今後、高速交通ネットワークの開通に伴い、広域交通の増加が期待されるが、帯広圏においては観光客の誘致なども含め、地域活性化の起爆剤として活用することが重要である。

道路網M Pにおいては、帯広市内からICへのアクセスを強化する誘導幹線の整備や、スマートICなどによるアクセス向上などを図ることが必要である。