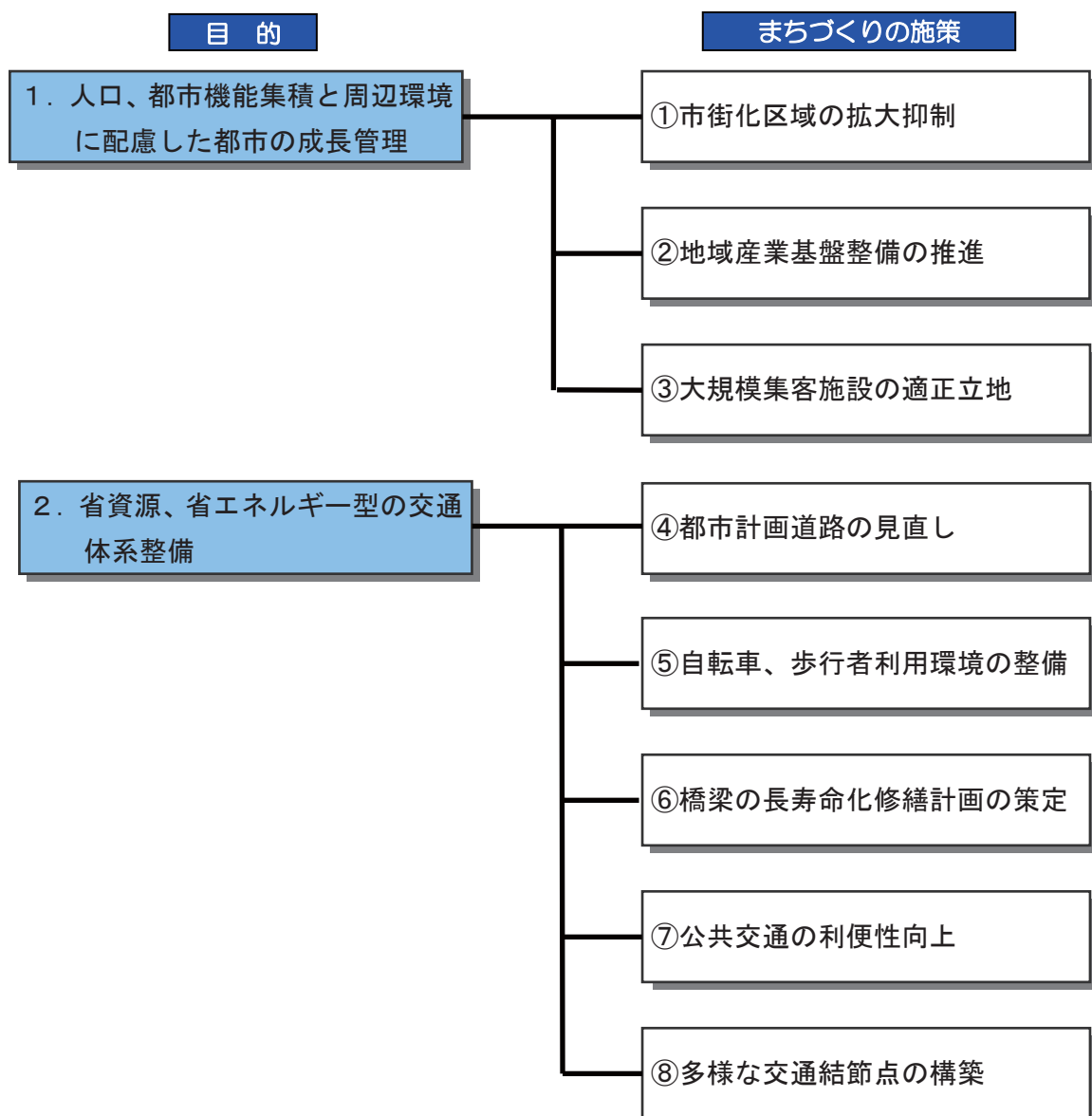


4-2 土地利用と交通施策の連携

施策の方向性と体系

少子高齢化の進行、厳しい財政環境が続く中で、活力ある持続的なまちづくり、まち育てをすすめるため、都市周辺の農業地帯や自然環境に配慮するなど、まちづくりを総合的にすすめます。

市街地の拡大抑制、大規模集客施設の適正立地などの土地利用の規制・誘導施策と冬期の雪や寒さに配慮した事業採算性を確保できる公共交通サービスの向上などの交通施策を連携して推進するとともに、道路網の再編、再構築や省資源、省エネルギーの公共交通体系整備をすすめます。さらに、交通結節点の形成や事業採算性を踏まえたバスルートの整備により公共交通の利便性を高めるとともに、交通機関のユニバーサルデザイン化をはかります

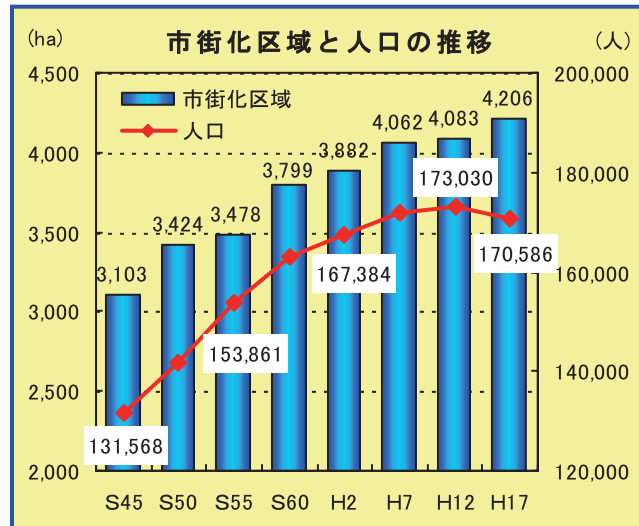


① 市街化区域の拡大抑制

現状と課題

帯広市では、人口の急増とともに昭和 40 年代の経済の高度成長及びモータリゼーションの進展などの社会経済動向を背景に、市街地が拡大し続けてきました。

都市計画区域 10,210ha のうち、市街化区域の面積は昭和 45 年の 3,103ha から平成 17 年には 4,206ha へと、35 年間で 1,103ha、35.5%増加しました。



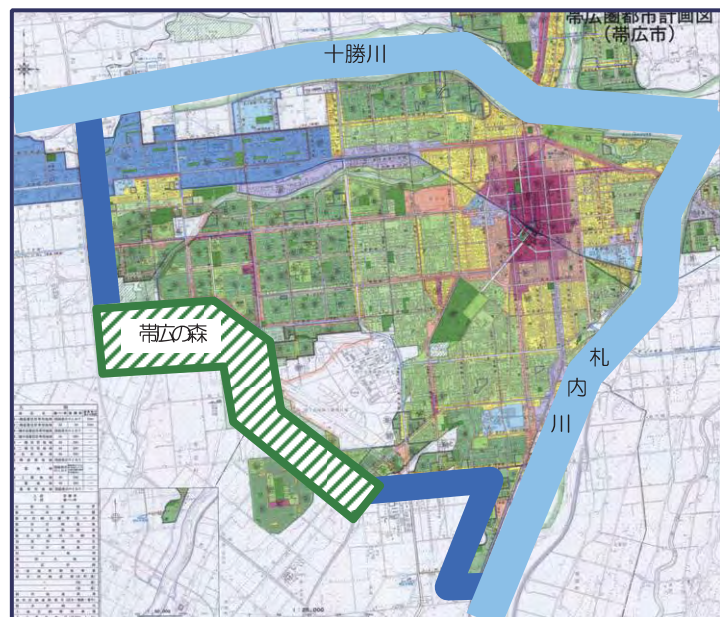
施策の概要

○市街化区域の拡大抑制

十勝川、札内川、帯広の森及びそれ以外のライン（市街地西側～行政界、市街地南側～現市街化区域）により、囲まれるエリア外側への市街化区域拡大を抑制します。

市街化調整区域における開発は、市街化区域縁辺部では都市計画道路の沿道で市街化区域の整形化をはかるもの、及び市街化区域内の穴抜部を対象とし、それ以外の区域拡大を抑制します。

工業系などの土地利用については、周辺環境との調和をはかるとともに、帯広市の産業振興に関する計画などに基づく具体的な土地利用について、市街化区域への編入を検討していきます。



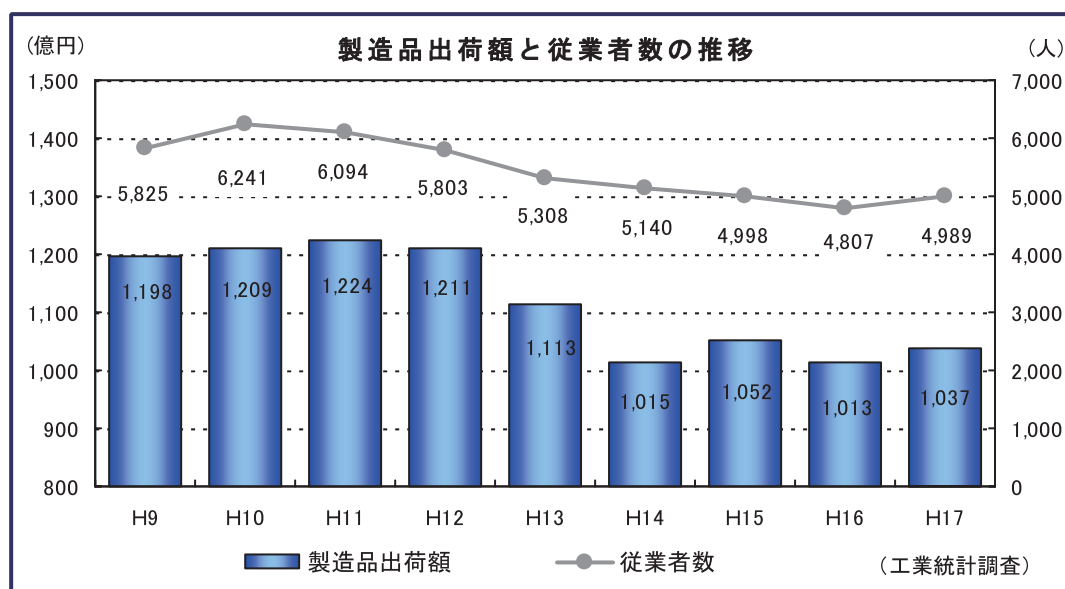
② 地域産業基盤整備の推進

現状と課題

平成 17 年の十勝の農業産出額は、約 2,500 億円で、全道の農業産出額の約 1/4 を占め、農業を基幹産業とした地域経済が形成されています。

帯広市の製造品出荷額は、平成 17 年は 1,037 億円で、農業に関連のある食料品製造、飲料・飼料製造業、一般機械製造業を合わせると約 679 億円となっており、地域経済の振興、発展をはかるには、農業を基盤とする地域産業の裾野を広げる必要があります。

また、製造業に従事する就業者数は、平成 10 年の 6,241 人から平成 17 年には 4,989 人へと減少しており、足腰の強い産業構造の形成に向け、製造業関連の機能集積をはかることが必要になっています。



施策の概要

○地域産業の育成

地域の活力を高めるため、農業生産物など地場の資源や特性を活かした新製品、新技術の開発及び市場開拓などに取り組み、地域産業の育成をはかります。

○新しい工業団地の整備の検討

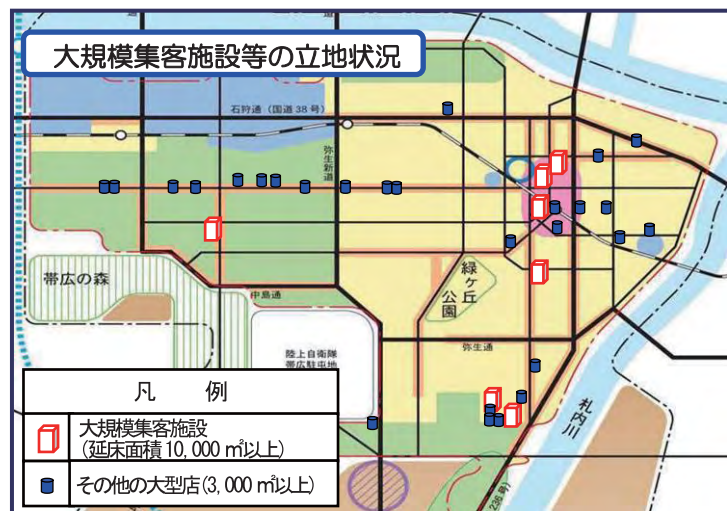
企業誘致の受け皿となる新しい工業団地の整備については、対象とする業種、造成場所、造成規模、企業の需要動向などを踏まえ検討をすすめます。

③ 大規模集客施設の適正立地

現状と課題

帯広市では、市街地の拡大と合わせて幹線道路沿道などに大規模集客施設の立地がすすみ、一方、中心市街地では、空き地、空き店舗の増加など都心としての魅力が低下しています。

これにともない、中心市街地の歩行者通行量も減少が続き、にぎわいのある中心市街地の形成に向け、大規模集客施設の適正な立地誘導をはかることが求められています。



施策の概要

○大規模集客施設の都心エリアへの誘導

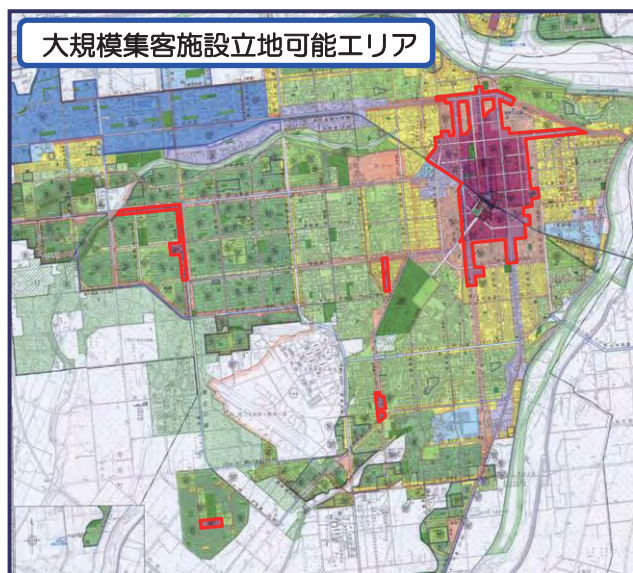
大規模集客施設の立地を商業系の用途地域（商業地域及び近隣商業地域）に限定し、都心エリアへ誘導します。

○大規模集客施設の立地規制

まちづくり三法の改正に伴い、大規模集客施設が立地可能な用途地域は3つに制限されましたが、準工業地域については、条例化のうえ特別用途地区などを指定し、大規模集客施設の立地を規制します。

○市街地エリアでの商業系用途地域の拡大抑制

市街地エリアでは、商業系の用途地域の新たな地域指定及び既存の地域指定の拡大を抑制し、大規模集客施設の立地を規制します。



④ 都市計画道路の見直し

現状と課題

帯広市の都市計画道路は、平成 18 年度末で 85 路線、194.3 km が都市計画決定され、そのうち 50 路線、149.9 km が整備済みで、整備率は 77.1% となっており、着実に整備がすすめられています。

しかし、未整備区間の延長も 35 路線、44.3 km あり、都市計画決定後 30 年以上経過し、長期間事業のすすめられていない未整備区間のある路線も 16 路線あります。

都市計画道路区域内においては、将来の都市計画道路事業の円滑な執行を確保するため、法令による建築制限が行われていますが、長期末着手による地権者の生活や土地の有効利用への影響を考えると、未着手道路の必要性を検証し、必要な場合は見直しを行っていくことが求められています。

施策の概要

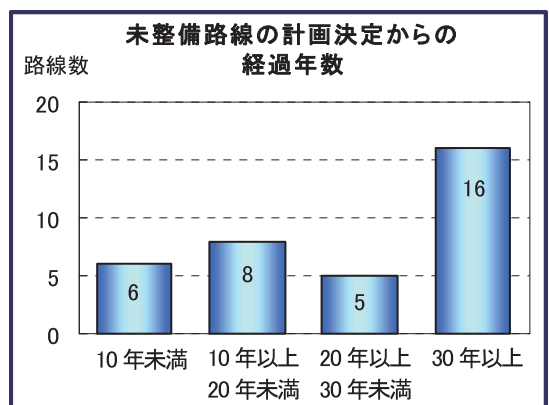
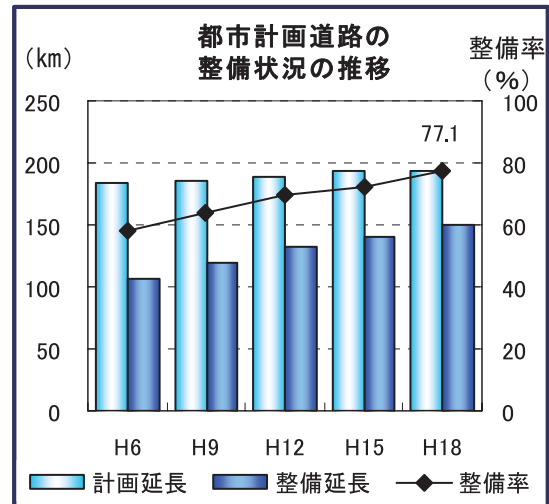
○都市計画道路の見直しの実施

事業に未着手の都市計画道路の中には、都市計画決定から長く時間が経過した路線もあり、社会経済情勢の変化などに伴い、当初決定時の効果や必要性に変化が生じている可能性があることから、未着手都市計画道路について、必要性や実現性などを検証し、都市計画道路幅員の変更、路線の廃止などを含めた見直しを行います。

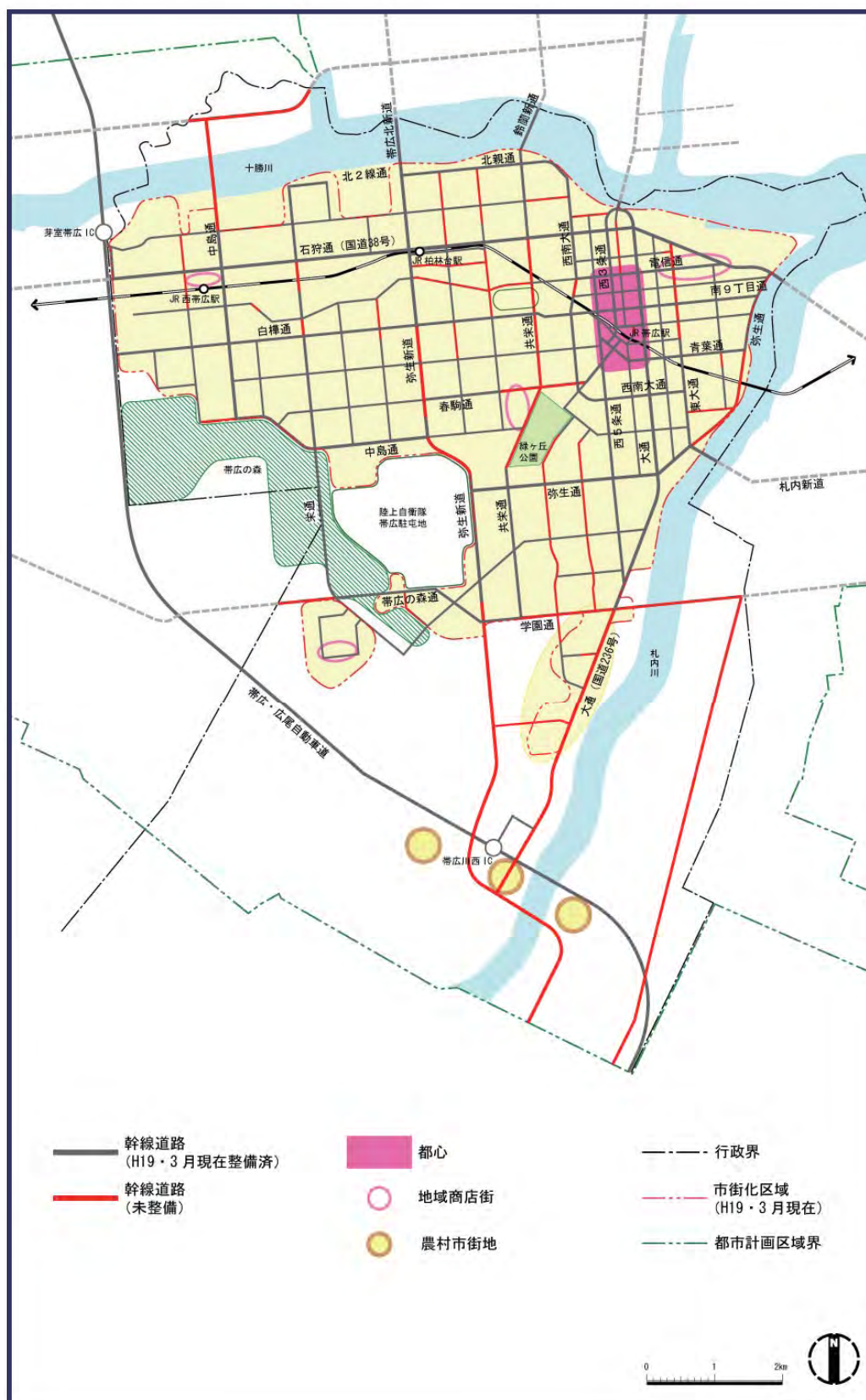
都市計画道路の見直しは、都市計画決定後 30 年以上が経過している長期末着手の都市計画道路のうち幹線道路で、今後 10 年以内の事業化に見通しが立たない路線（区間）や地形・地物やその他個別の課題のある路線（区間）などを中心に行います。

○都市計画道路の効率的な整備

都市計画道路の見直しや事業の選択と集中により効率的、効果的な道路整備をはかります。



＜道路整備状況図＞



⑤ 自転車、歩行者利用環境の整備

現状と課題

これまでは、幅員の広い自転車歩行者道を中心として、歩行者・自転車の混在する整備がされてきました。近年、自転車交通事故が増加傾向にあり、特に歩行者対自転車の事故が増加しています。

道路交通法では自転車は車道通行が原則であり、普通自転車通行可の規制があれば歩道も通行可能となりますが、車道走行の危険性から、実際は規制の有無に関わらず、歩道を通行しているという現状にあります。一方、歩道の普通自転車通行可の規制が行われていないことや、自転車が安全に車道を通行できないことなどの課題もあります。

歩道上での無謀な通行やルール違反、マナーの悪さなど自転車利用者のモラルの欠如が目立っており、歩行者の安全性を脅かしています。

また、自転車の交通事故については、自転車利用者の交通ルール違反に起因しているケースが目立ち、「歩道上の過剰なスピードでの走行」や「走行中の携帯電話使用」などのマナーの悪さが挙げられており、自転車利用に関わるルール・マナーの周知をはかる必要があります。

自転車が環境負荷の少ない乗り物として、地球温暖化対策といった環境問題の観点から見直されているほか、近年の健康志向から自転車利用が見直されており、今後、自転車が重要な交通手段の一つとなるものと考えられます。

気軽に安心して歩行者や自転車が利用できるよう、歩行者と自転車の分離などの利用環境整備とともに、交通ルールの周知徹底やマナーの向上などの交通安全教育の施策の推進が必要となっています。



施策の概要

○自転車・歩行者利用環境の調査・検討

既存の歩道を構造、幅員、自転車利用の面から調査し、普通自転車通行可の規制や自転車歩行者道での自転車走行位置の明示、郊外部における歩道未整備道路の路肩拡幅による自転車走行空間の確保、さらには、駐輪装置の設置などの対策を検討します。

○自転車・歩行者利用環境の整備

安全で快適に通行ができる自転車・歩行者専用道路の整備をすすめ、幹線道路に付帯した自転車・歩行者道路や広域的なサイクリングロードをネットワーク化し利便性の向上をはかります。

（自転車・歩行者の走行空間の分離）

調査結果を踏まえ、地域の実情に応じた、自転車・歩行者の走行分離をはかり、それぞれがより安全に安心して走行できる空間を確保します。

（駐輪装置の設置）

路上における無秩序な駐輪を防ぎ、歩行者の安全で円滑な通行を確保するとともに、戸口から戸口へと気軽に利用

できる自転車の利便性を向上するため、主要な施設、バス停付近に駐輪装置（ラック）の設置促進に取り組みます。

○交通安全教育の推進

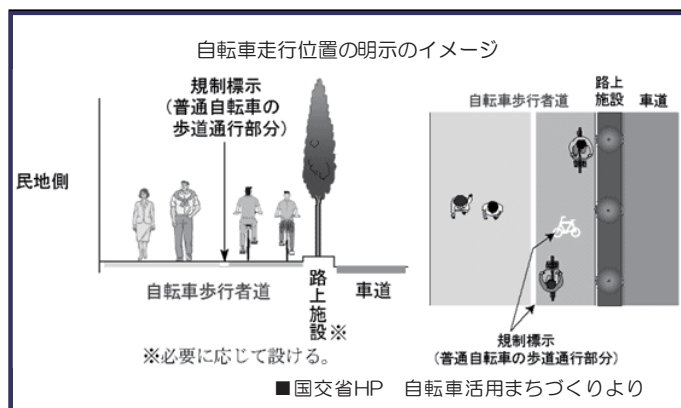
（広報・教育の充実）

自転車利用のルール、マナーの周知徹底や安全走行に対する意識の醸成をはかるため、広報紙や事故防止キャンペーンなど、関係機関連携による継続的な啓発活動に取り組みます。

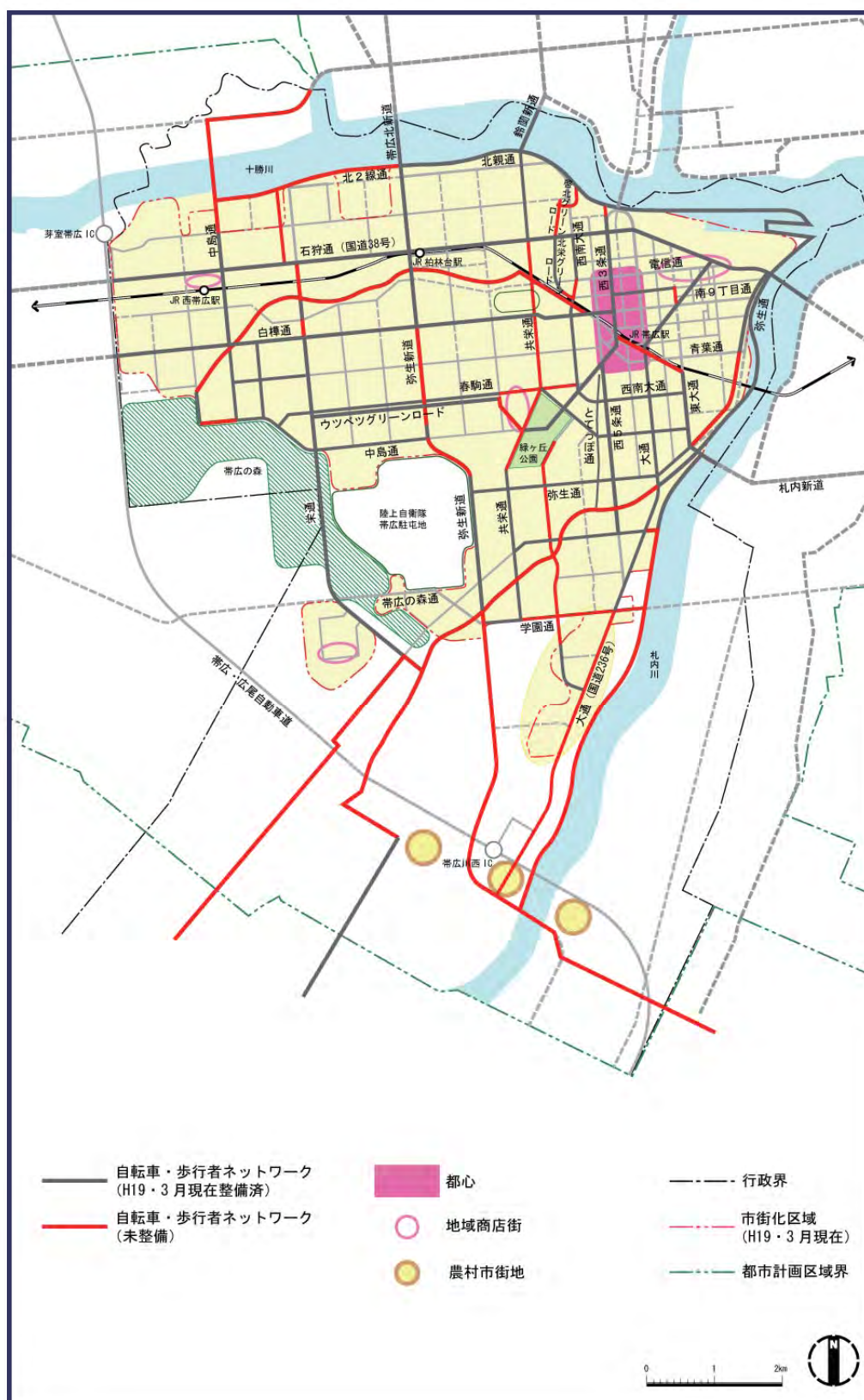
（自転車教室の活用など交通安全教育の充実）

現在、小学校において、自転車の安全走行を中心に実施している交通安全教室について、実施拡充とともに、より効果を高めるため、安全走行の冊子配付など、内容の充実をはかります。

多くの高校生が自転車通学を行っていることや走行時のマナーが悪いなどの問題があり、「交通ルール」「安全走行の重要性」「自転車事故」に対する意識啓発をはかるため、街頭での指導を強化するとともに、交通安全講話や講習会などを実施し、安全教育の充実に取り組みます。



<自転車・歩行者ネットワーク整備状況図>



⑥ 橋梁の長寿命化修繕計画の策定

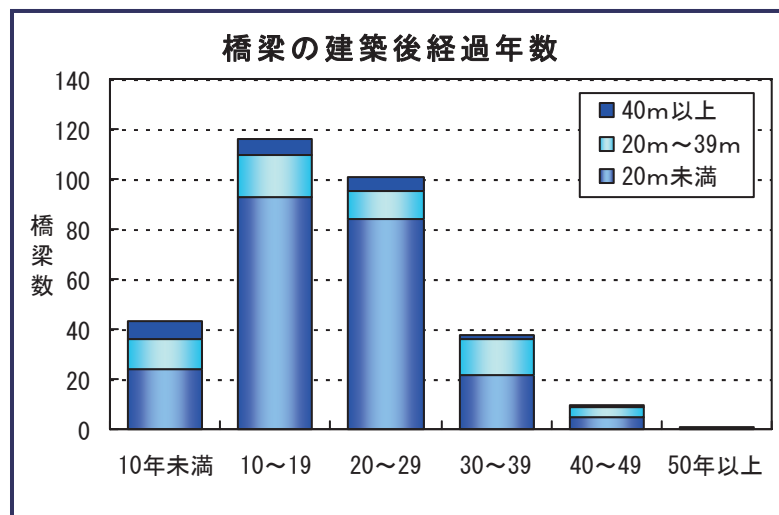
現状と課題

帯広市が管理する橋は、自転車・歩行者専用道に架かる橋を含めて 309 橋設置されています。

橋は、架橋後約 50 年を越えると損傷が多発し、寿命は 60 年前後といわれています。

現在、帯広市に設置されている架橋後 50 年以上の橋は 1 橋ですが、20 年後には 49 橋（全体の 16%）に、また、30 年後には 150 橋（全体の 49%）になり、橋の架け替えに多額の費用が必要になります。

橋梁の安全確保には、点検の実施と適切な修繕・架け替えが必要であり、点検体制の整備と計画的な維持管理が必要です。



（平成 19 年 4 月 1 日現在）

施策の概要

○橋梁の長寿命化修繕計画の策定

今後、老朽化する道路橋が急速に増大することにより、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架け替えに要する費用の縮減をはかるため、橋梁の長寿命化修繕計画を策定します。

○計画的な予防保全の実施

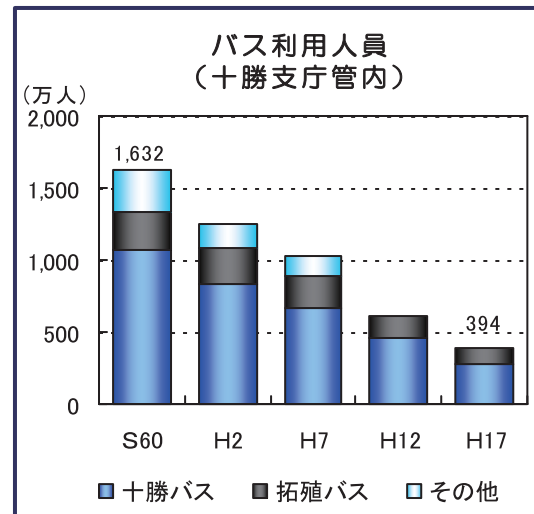
人間の健康管理と同様に、諸元、点検、補修履歴などのデータを集積し、計画的に予防保全を行うことにより、道路施設の健全性、橋梁の長寿命化をはかり、トータル管理コスト（修繕、架け替え）の縮減をはかります。

⑦ 公共交通の利便性向上

現状と課題

バス輸送については、平成 13 年度に「帯広市バス交通活性化基本計画」を策定し、計画に基づいて平成 15 年までに、駅前に 14 バースのバスターミナルを整備し、路線バスをはじめ都市間バス、空港連絡バスのすべての路線のバスがターミナルに乗り入れることが可能になっています。

しかし、バス利用人員は年々減少を続け、平成 17 年度の利用人員はおよそ 394 万人と、昭和 60 年度（1,632 万人）のおよそ 1/4 へと大きく減少しています。



施策の概要

○公共交通のサービス水準の検討

バス路線の採算性、利便性を含めてサービス水準の検討を行います。

○路線バスの定時性の確保

除排雪などの適正な実施、駐車対策、路線網の工夫など行政とバス事業者が協力して、冬期間を含む年間を通じた路線バス運行の定時性を確保し、公共交通サービスの信頼性向上をはかります。

○路線バス利用促進に向けたPR・啓発の推進

高齢者や学生などの交通弱者の移動手段を確保するため、都市機能として必要なバス路線網について、事業採算を検討しながら行政とバス事業者が協力して、再編・構築します。

そのため、バス利用者のニーズ把握（マーケティング調査）や通勤・通学を対象とした路線バス利用促進に向けたPR・啓発につとめます。

○乗降対策、バス待ち環境対策等の実施

バスの乗降対策（低床バス、ノンステップバス）及び、バス待ち環境対策によるバス利用者のサービス向上をすすめ利用者増をめざします。

○公共交通機関の多様化の推進

ディマンドバスや福祉タクシー車両の導入などバス事業者などの理解と協力により省資源、省エネルギー型の公共交通機関の多様化をすすめます。

⑧ 多様な交通結節点の構築

現状と課題

人口の増加による市街地の拡大、クルマ社会の進展によって、自動車に依存するライフスタイルが浸透してきたこと、少子化の進展による通学者の減少などから、バスをはじめ公共交通利用者は、毎年減少しており、それに伴う路線の縮小などによって、公共交通の利便性の低下がすすんでいます。

このため、高齢社会を迎えて、高齢者をはじめとする交通弱者のための、誰もが安全・安心して移動、移送できる公共交通サービスの確保が求められています。

また、JR 駅（帯広、柏台、西帯広）などの既存の交通結節点とともに、郊外に立地する商業施設や公共施設などとバス路線、タクシー、自転車などの交通手段との連携が必要となっています。

施策の概要

○交通結節点の形成促進

JR 駅及び沿道の商業施設などと連携し、一体的な交通結節点を構築し、事業採算が確保されるように路線バスの再編などにより利便性の向上をはかります。

○バス交通の利用環境の充実

交通結節点における、自動車・自転車からバス交通への円滑な乗り継ぎ、乗り換えをすすめ、交通結節点の利用環境を充実し、バス利用者の利便性を高めます。

