

第3章 帯広圏の都市・交通の現状と課題

交通マスタープランの策定にあたっては、前章の将来展望と帯広圏の住民の暮らしという身近な面における課題の両面を踏まえて検討することが必要である。本章では、帯広圏が現在抱える都市問題及び交通問題について、現状と課題を整理する。

3-1 都市構造の変化による都市課題の検証

帯広圏においては、これまで順調な人口増加を背景に、市街地が拡大してきた。

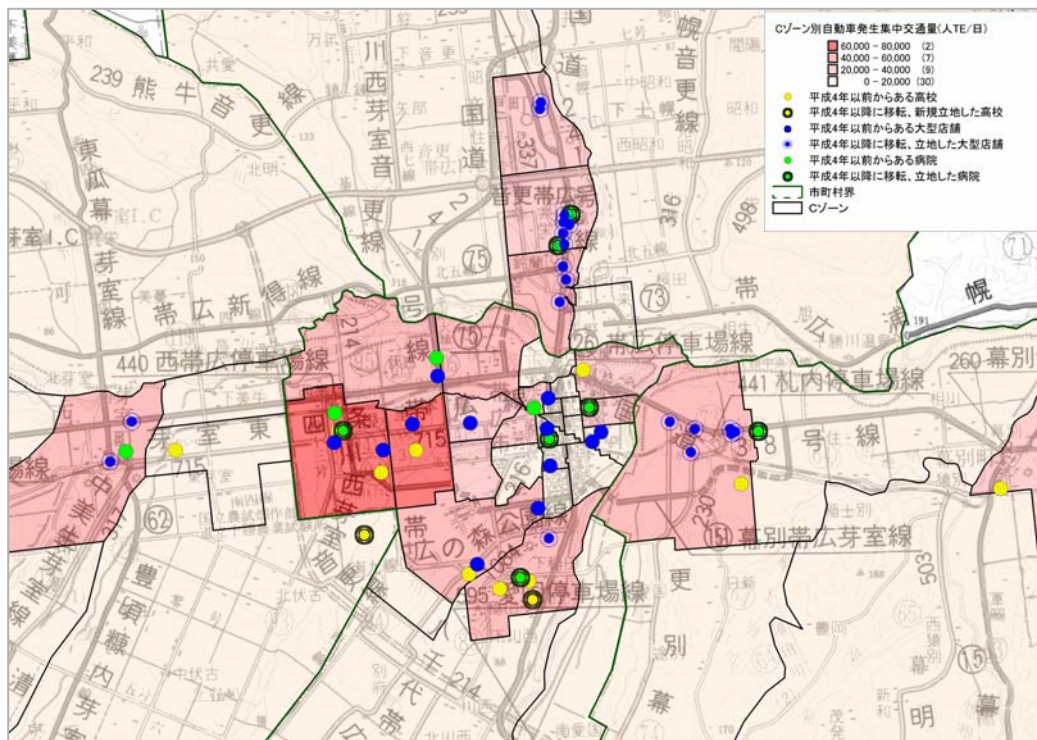
また、モータリゼーションの急激な進展により増加してきた自動車交通量に対応するための道路網整備を進めたことが、更なる市街地拡大をもたらし、公共公益施設や商業施設の郊外立地が進む結果となってきたことは否めない。

本章ではこういった都市構造の変化がもたらした都市の課題を検証する。

3-1-1 都市施設の郊外立地と郊外型生活の定着

帯広圏では近年、郊外幹線道路沿いへの大型商業施設立地が進行した。これにより、都市住民の生活は、都心への生活行動は1割に満たない状況となり、10年前と比較しても8割以上の人が都心での買い物行動が減少したと回答するなど、郊外での生活が定着している状況が改めて確認された。しかし、郊外部の利便性が向上している反面、高校等が郊外部に集中することで、中心部住民の利便性が損なわれているという状況となっている。

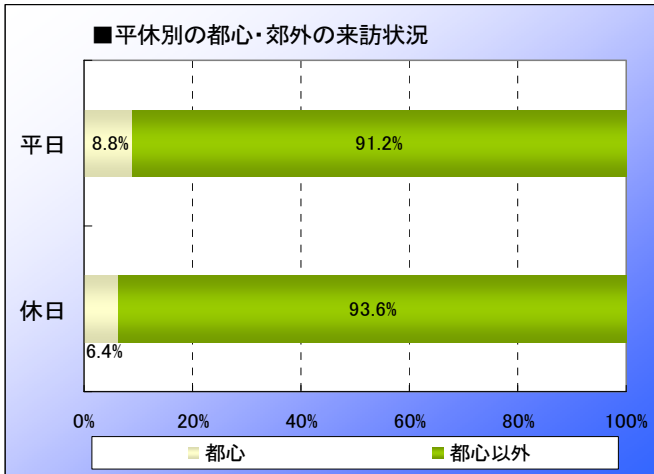
今後は、都市圏全体が人口減少に転じることが想定されることから、既存施設を有効に活用しつつ、中心部と郊外部のバランスを考慮した都市構造へ転換していく必要がある。



資料：H17 帯広圏PT調査

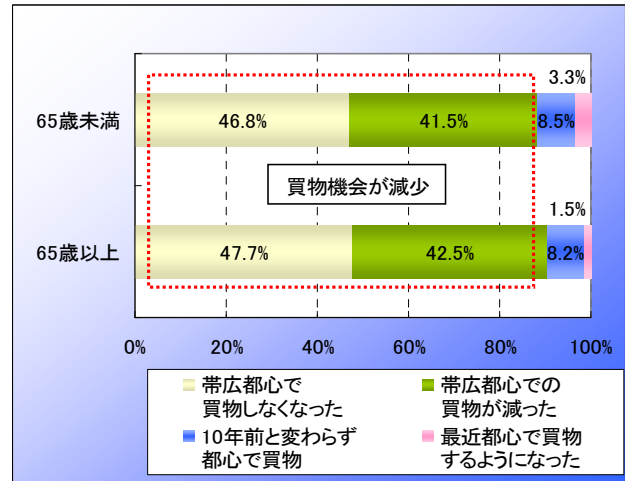
図3-1-1 大型店舗・病院の移転状況と発生集中交通量の比較

▽都心と郊外の生活行動の分析



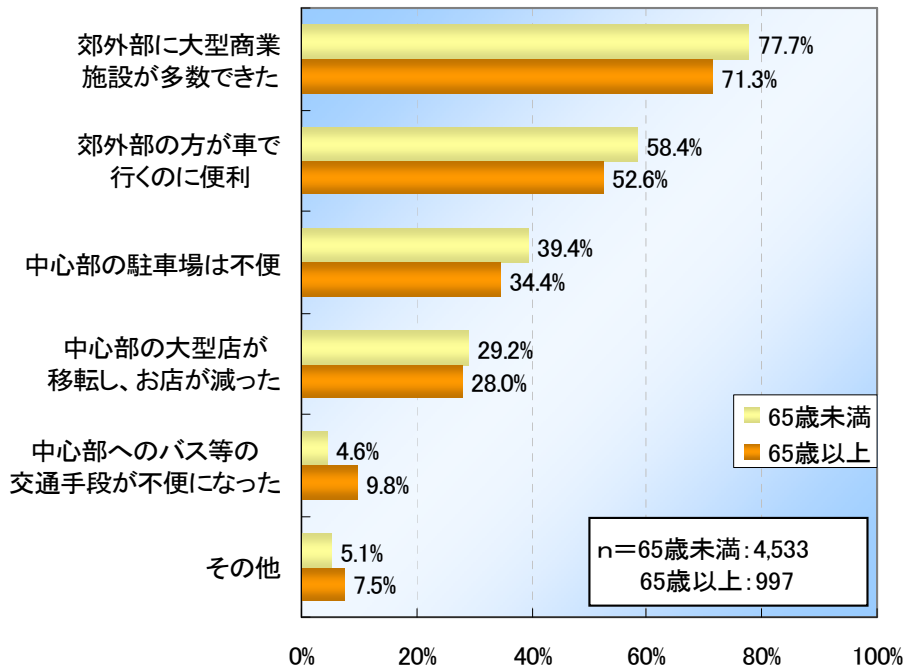
資料：H17 帯広圏 P T 調査

図 3-1-2 都心・郊外の来訪状況



資料：H17 帯広圏個人意識調査 (18 才以上対象)

図 3-1-3 都心部での買物の頻度



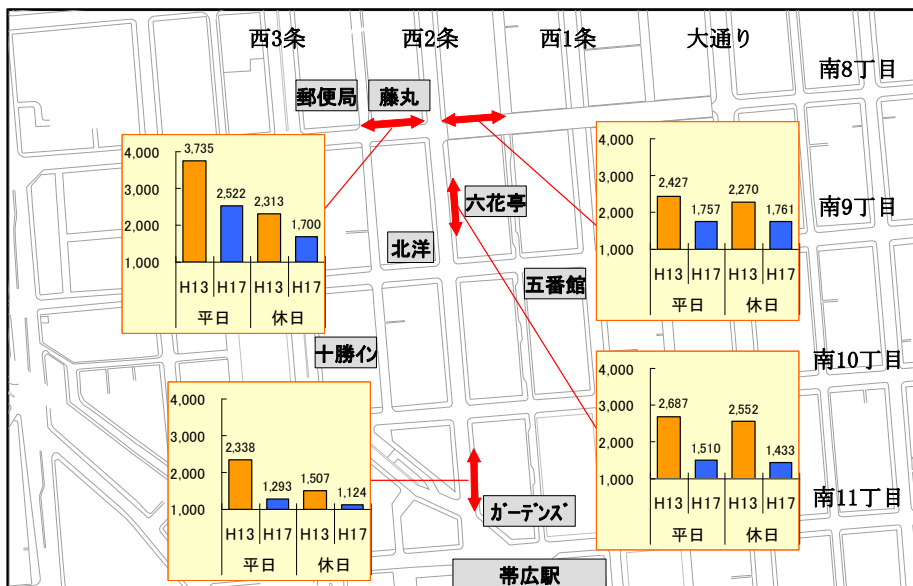
資料：H17 帯広圏個人意識調査 (18 才以上対象)

図 3-1-4 都心での買物頻度減少理由

3-1-2 都心の空洞化

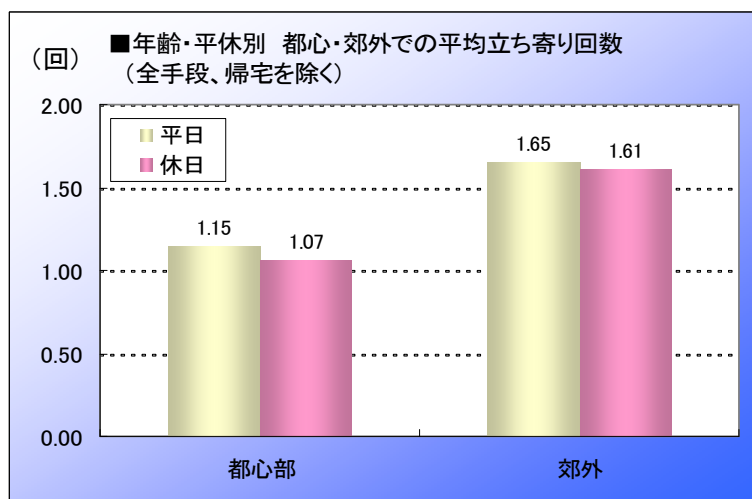
郊外型生活の定着により、都心部では、商業ビルが取り壊され駐車場になったことや、歩行者が減少するなど都心の空洞化が進んでいる。郊外部と都心の回遊性を立ち寄り回数から比較すると、郊外部の方が都心部よりも多い結果となるなど、都心の魅力の低下が現れている。

都心は、広域的な交通機能、宿泊機能、企業の支社機能などの集積を支える重要な役割を担うことから、都心の再生が大きな課題となっている。



資料：帯広市商工会議所、H13.7、H17.7、11h 調査 (9~20h)

図 3-1-5 都心部の歩行者数の推移



資料：H17 帯広圏 P T 調査

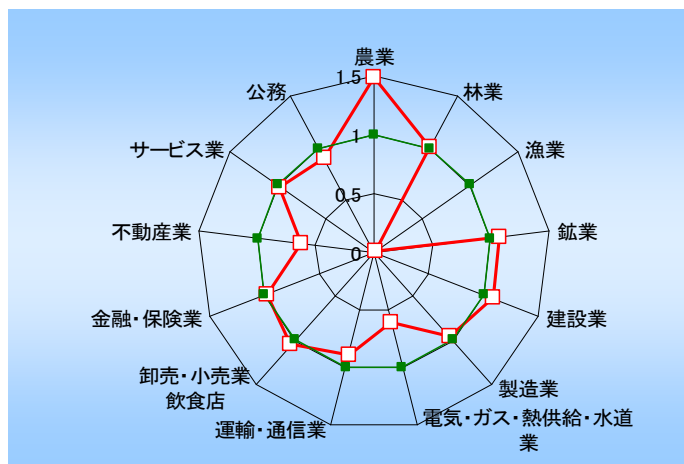
図 3-1-6 都心・郊外での平均立ち回り回数

3-1-3 農業を基幹とした産業構造

帯広圏の就業者構成比は、商業とサービス業で全体の 53%を占めているといった都市化傾向があるものの、北海道全体と比較すると農業従事者の占める割合は高い。また、帯広圏の産業別の移入・移出額をみると、農業は 678 億円もの移出黒字産業となっており、今後も地域の発展の原動力として極めて重要な位置を占めている。

今後、農村部では都市部以上に高齢化が進むことが想定されることから、農業の持続可能な環境を確保するために、農村部での暮らしを支える必要性が高まる。

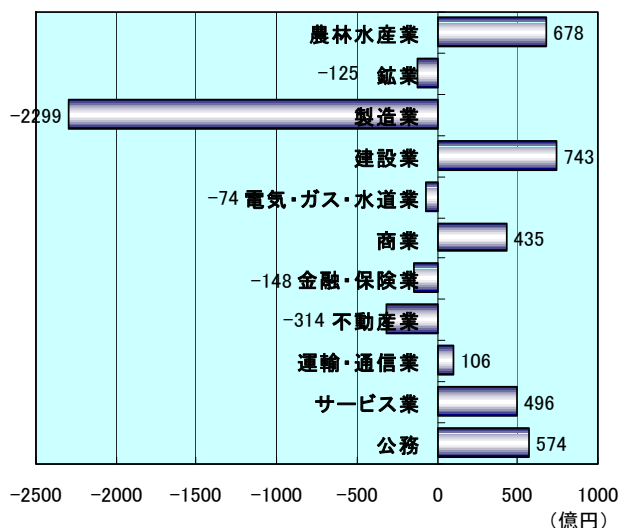
また、将来予想される公共投資減少などを見据え、食品加工業を中心とした、ものづくり産業の強化や、観光振興によるサービス業発展など、産業構造転換の必要性が高まることが想定される。



※特化係数は帯広圏の雇用者構成比を、北海道の雇用者構成比で除したもの

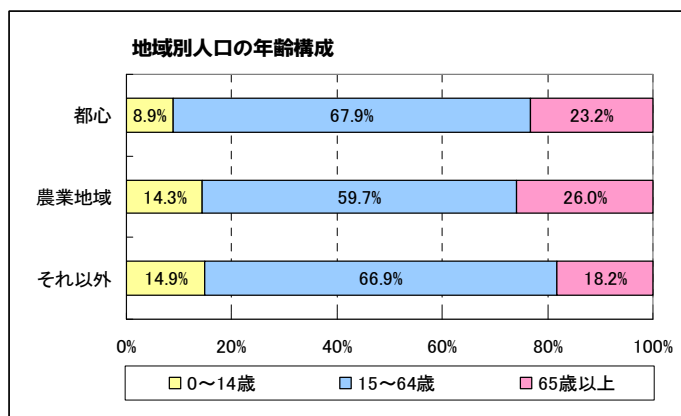
資料：H17 国勢調査

図 3-1-7 帯広圏の特化係数 (雇用者数)



資料：帯広都市圏の経済構造分析 経済産業省 (H16)

図 3-1-8 帯広圏の純移出額 (移出－移入)



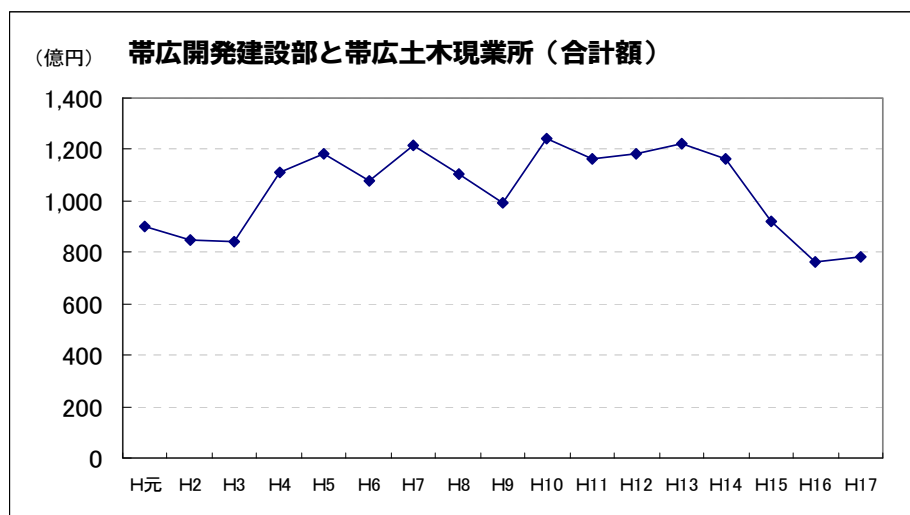
資料：住民基本台帳、平成 17 年 10 月

図 3-1-9 帯広圏の地域別の人口構成の比較

3-1-4 減少する公共投資、懸念される維持管理費の増大

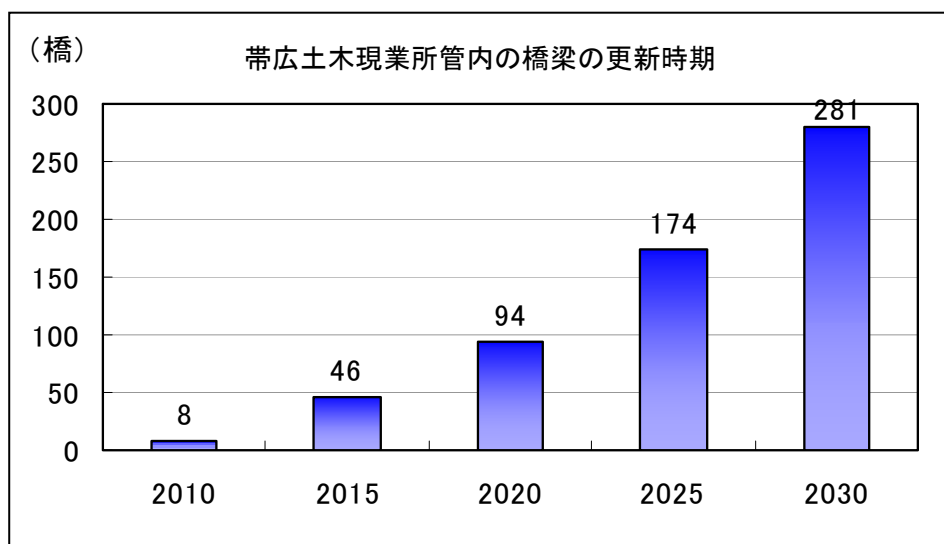
十勝管内の公共事業費は平成10年をピークに減少している。今後は、財政状況の悪化や、人口減少・少子高齢社会への移行による医療・福祉費の増大による財政制約の高まりなど、更なる社会資本整備への投資が落ち込むことが予想される場所である。また、昭和30年代後半から40年代の高度成長期に建設した橋梁が、50年経過する時期を迎え、維持更新費用の増大が懸念されている。

これらのことから、既存ストックを有効活用することが非常に重要となり、限りある財源をより効率的・効果的・重点的に投資する必要がある。



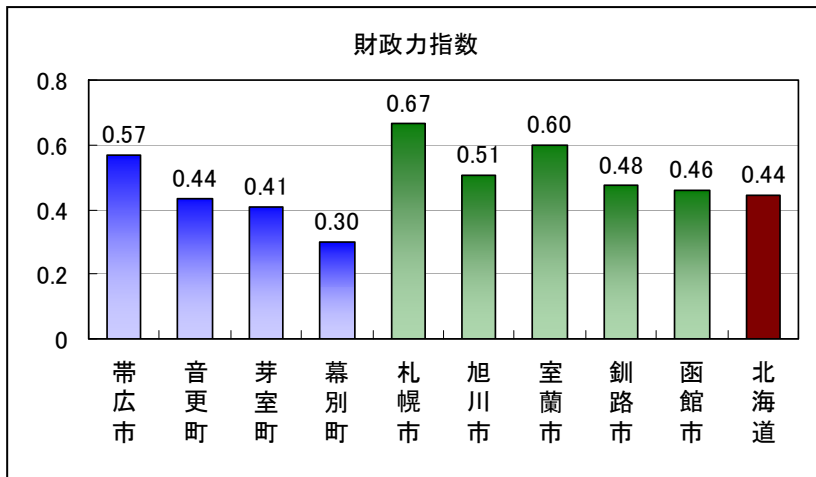
資料：帯広商工会議所

図 3-1-10 公共事業の投資額の推移



資料：北海道

図 3-1-11 帯広土木現業所管内の建設後50年を経過する橋梁数の推移



注釈：財政力指数は地方公共団体の財政力の強弱を示す数値であり、1.0に近いほど財源に余裕

資料：市町村の財政状況、H17年度

図 3-1-12 財政力指数

3-2 都市課題の整理

以上のことから、次のような都市課題を解決していくことが求められる。

①人口減少に対応した都市構造への転換

将来の人口減少社会に対応し、拡散型都市構造を改め帯広圏の特性に合わせた都市構造へ転換していくことが必要となる。

②都心再生

都市構造の転換と併せて、都市圏の多様な機能を持つ都心のより一層の疲弊を防ぎ、都市圏の顔となる機能の維持・充実を図る必要がある。

③農業生活維持

都市圏の産業を支える農業を、将来も持続可能とするために、農村部に暮らす住民生活を今後も支えていく必要がある。

④産業・観光拠点の育成

都市圏の産業を更に発展させていくために、食品加工を中心とした産業を育成するための工業団地の利便性向上や十勝川温泉等の観光拠点機能を強化していく必要がある。

⑤既存ストックの有効活用と道路網計画の見直し

限りある財源をより効率的・効果的に投資していくことが必要であることから、既存ストックの有効活用を進めるとともに、道路網計画を適切に見直す必要がある。

3-3 調査結果から見る都市交通課題の検証

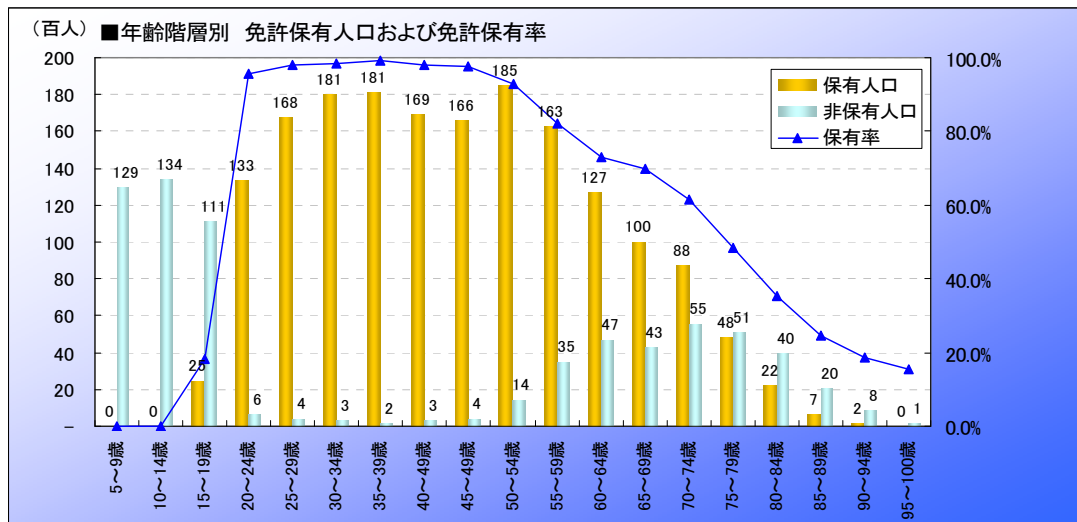
平成 17 年の P T 調査やワークショップ開催による住民意見などから、都市交通が抱える課題について整理する。

3-3-1 都市交通の基礎的状況

a. 免許保有率・自動車保有状況

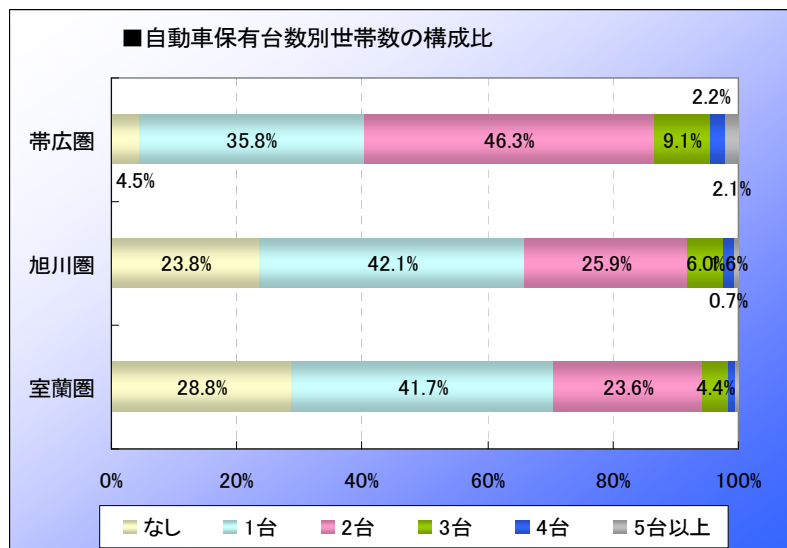
免許保有率は、全体で 71.3% と高い。年齢階層別で見ると、45～49 歳以降は減少傾向となるが、20 年後には、70 歳までの年齢層で免許保有率がほぼ 90% 以上となることが予想される。

自動車保有台数についても、2 台以上を有している世帯が 6 割以上を占めており、自動車への依存度が高いことが明らかとなった。



資料：H17 帯広圏 P T 調査

図 3-3-1 年齢階層別の免許保有率

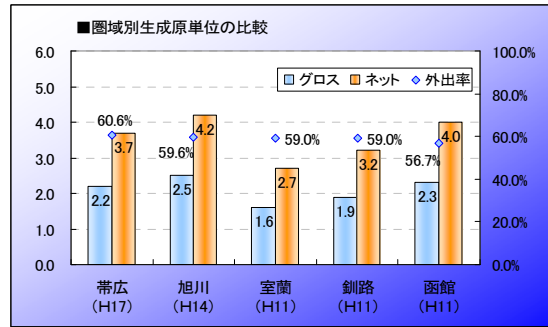
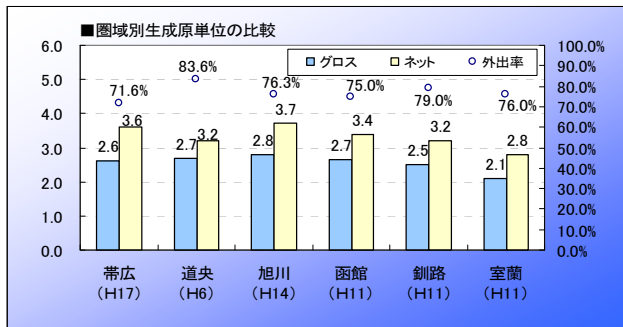


資料：H17 帯広圏 P T 調査、道内他圏域 P T 調査

図 3-3-2 自動車保有台数別の世帯構成比

b. 生成原単位、外出率

生成原単位は、道内他都市と比較してもほぼ同様の結果となり、外出率は平日が若干低い。



資料：H17 帯広圏 P T 調査、道内他圏域 P T 調査

図 3-3-3 圏域別の生成原単位の比較 (平日)

図 3-3-4 圏域別の生成原単位の比較 (休日)

注釈

グロス：人口 1 人あたりの平均トリップ数
 ネット：トリップ有り人口 1 人あたりの平均トリップ数
 外出率：帯広圏居住者のうち、外出した人の割合

c. 目的別トリップ数構成比

道内他都市圏と比較して、同様の傾向となっているが、今後は少子高齢化の進行により、通学交通の減少と私用交通の増加が見込まれる。

平日休日の比較では、総トリップは平日に比べ約 8% 減少するが、私用交通は約 1.7 倍増加する傾向となっている。

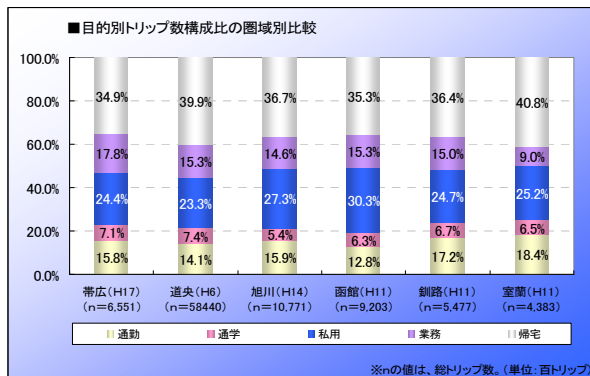
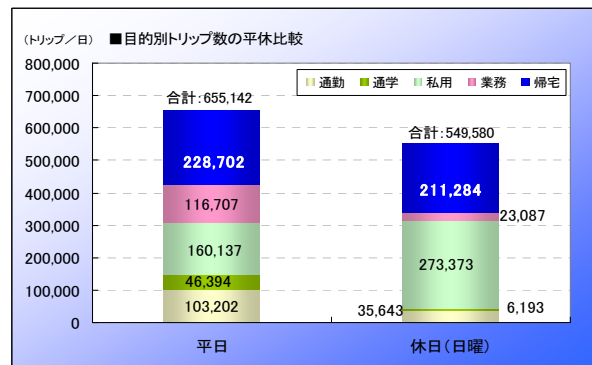


図 3-3-5 目的別のトリップ構成比

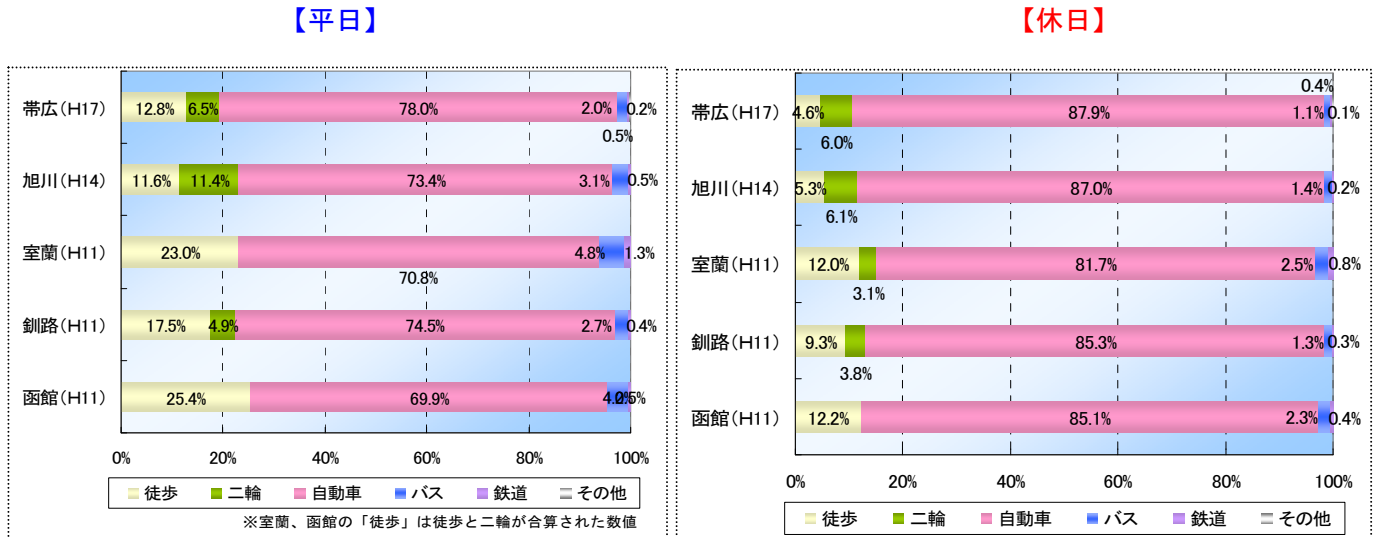


資料：H17 帯広圏 P T 調査、道内他圏域 P T 調査

図 3-3-6 目的別のトリップ数の比較 (平日と休日)

d. 代表交通手段構成比

帯広圏においては自動車の利用割合が高く、自動車の交通手段分担率は平日が 78.0%、休日が 87.9%となっており、道内他都市圏に比較しても、高い状況となっており、自動車依存型の生活が定着していることがわかる。

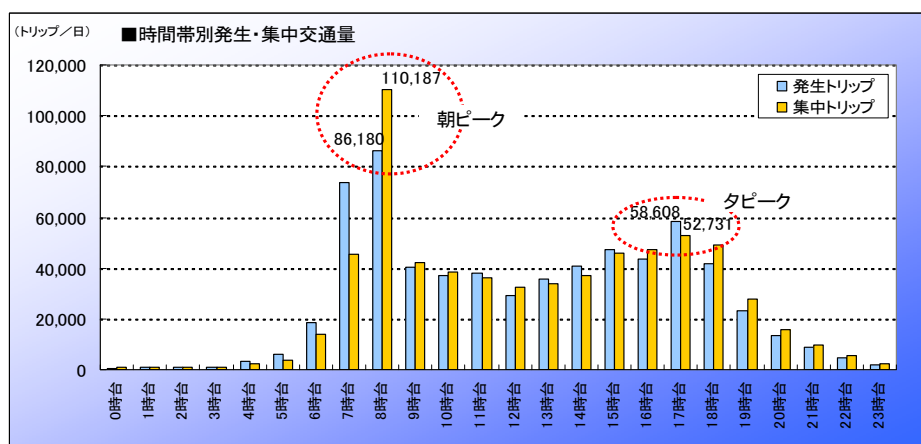


資料：道内他都市圏PT調査、H17 帯広圏PT調査

図 3-3-7 圏域別の交通手段（平日・休日）

e. 時間帯別発生集中量

時間帯別にみると、7、8 時台の通勤時間に急激にトリップ数が増加する傾向が見られる。夕方の帰宅時間については、18 時台がピークとなるが、トリップ数が増加する傾向は見られない。今後は、少子高齢化の進行により、ピーク時間の山がなだらかになることも想定される。

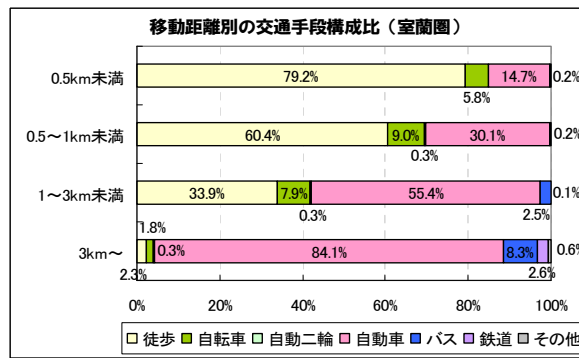
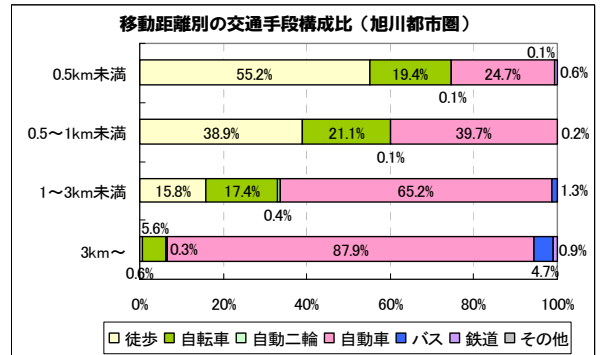
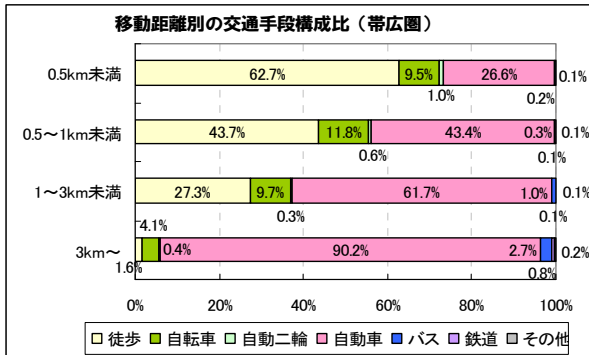


資料：H17 帯広圏PT調査

図 3-3-8 時間帯別発生集中交通量

f. トリップ長（距離）別の代表手段構成比

全道の他都市圏においても、短トリップでの自動車利用増加の傾向が見られるが、帯広圏が最も高く 500m 未満の距離でも、自動車の分担率は 26.6% を占めており、自動車利用の習慣化が見られる



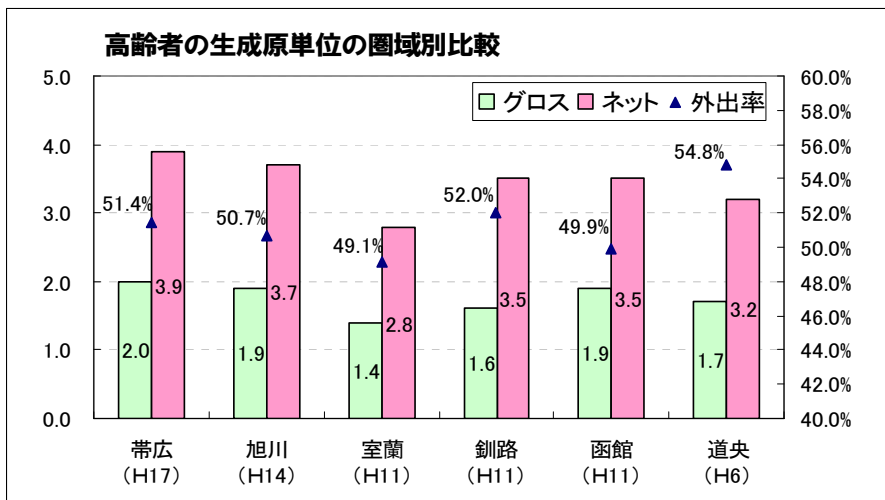
資料：道内他都市圏 P T 調査、H17 帯広圏 P T 調査

図 3-3-9 移動距離別の交通手段の圏域別比較

3-3-2 高齢者の交通行動

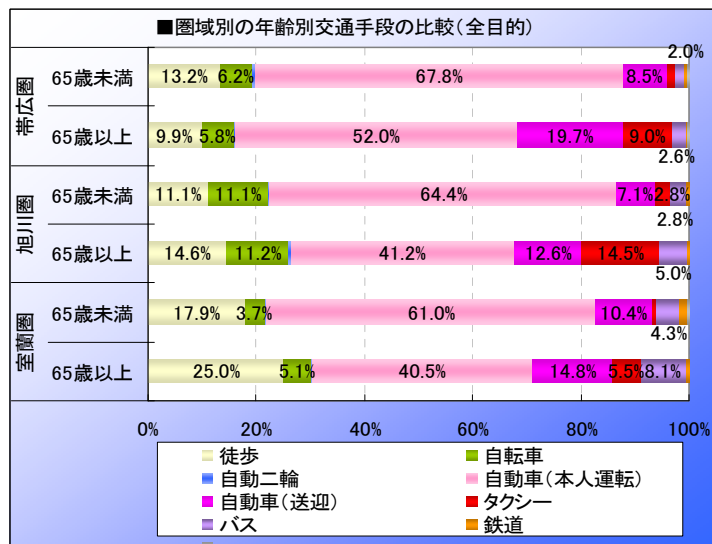
高齢者における活動は活発化してきており、その行動を支えているのは主に自動車となっている。75 歳以上の後期高齢者においても、約 40%が自ら運転し、家族等による送迎やタクシーによって行動しているのは約 20%となっている。

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。



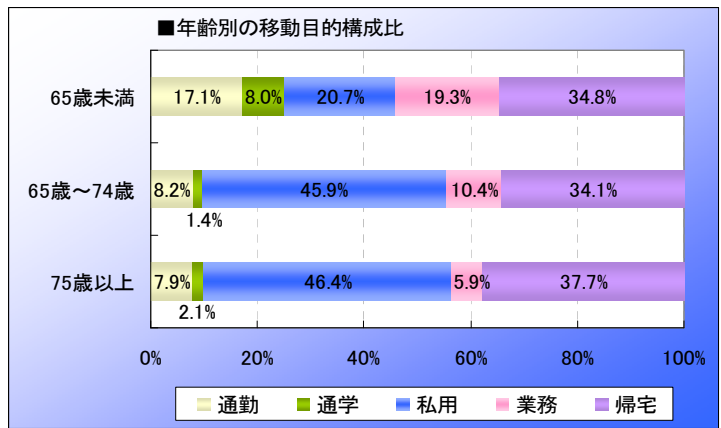
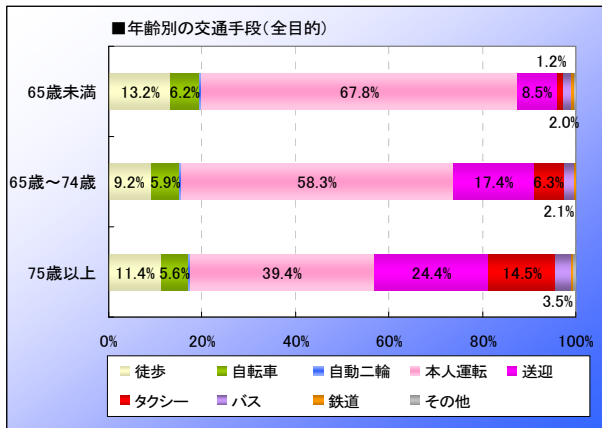
資料：道内他都市圏 P T 調査、H17 帯広圏 P T 調査

図 3-3-10 高齢者の原単位



資料：H17 帯広圏 P T

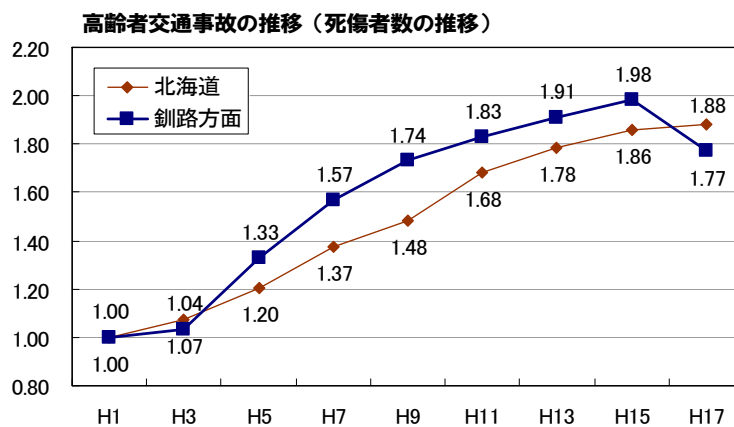
図 3-3-11 圏域・年齢別の移動時の交通手段



資料：H17 帯広圏 P T

図 3-3-12 年齢別の移動時の交通手段

図 3-3-13 年齢別のトリップ目的構成比



資料：交通年鑑

図 3-3-14 高齢者交通事故の推移

☆高齢者からの意見 (H19. 6. 7_ワークショップより)

【ワークショップの概要】

開催日時：平成 19 年 6 月 7 日

議 題：自動車依存社会、都心の衰退、公共交通利用者の激減、高速道路の活用について

参 加 者：帯広圏住民、有識者

・老人活動が活発になっており、車を利用してしまいう現状がある。自宅周辺の小さな店が無くなってきていることや、買い物の荷物が多いことから、楽な自動車を選択している現状がある。

・例えば都心部のバックで入れなければならないような狭い駐車場では、実際には高齢者は首がまわらなくて、うまく後方確認ができずにぶつけてしまうという話をよく聞きます。

・最近、車いす用の駐車スペースもあるので、そこに止めてしまう高齢者も多い。



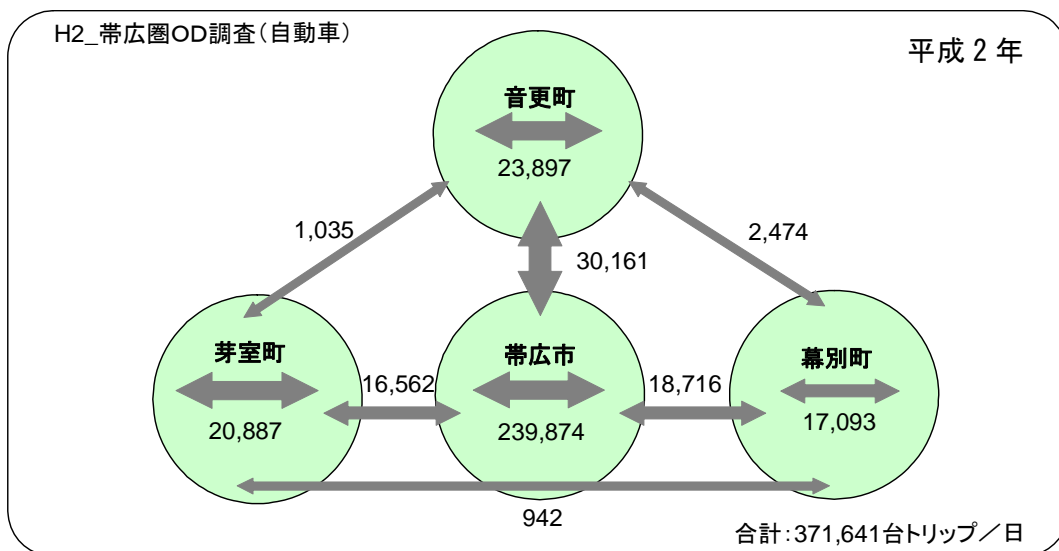
写真 ワークショップの開催状況

3-3-3 自動車交通の変化

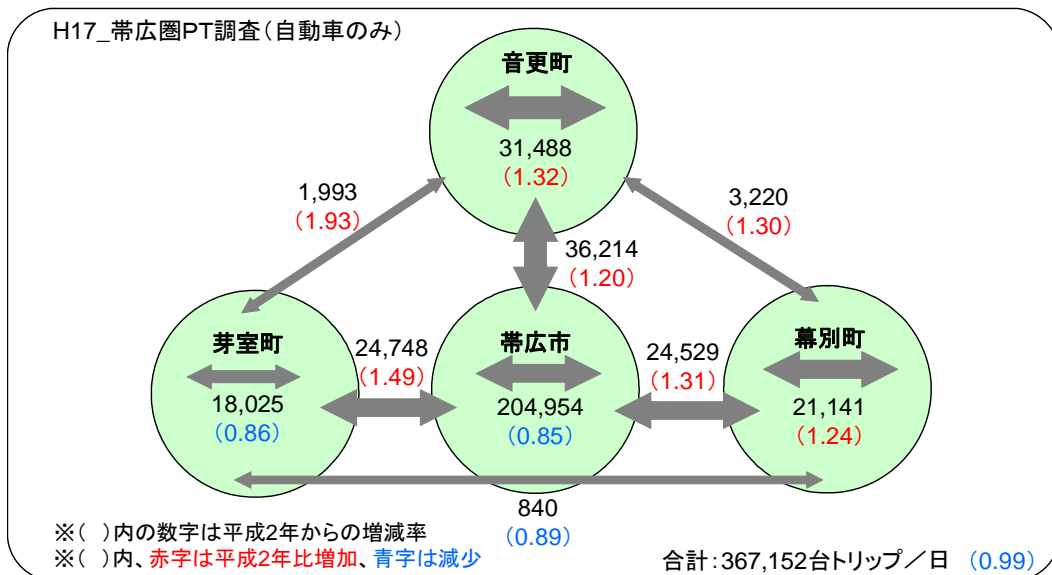
平成2年の調査結果と比較して、自動車交通については、総トリップはほぼ変化していないが、周辺3町間のトリップが増加しているのが特徴である。

また、地区別に見ると、都心部に関するトリップは減少している反面、人口増加や商業施設が新たに立地した西帯広地区や南地区、木野地区、札内地区に関わるトリップは増加している傾向が見られる。

▽帯広圏域内の自動車分布交通量の変化（平成2年→平成17年）



資料：H2 帯広圏総合都市交通体系調査



資料：H17 帯広圏PT

図 3-3-15 帯広圏域内の自動車分布交通量の比較

▽平成17年 帯広都市圏の自動車OD

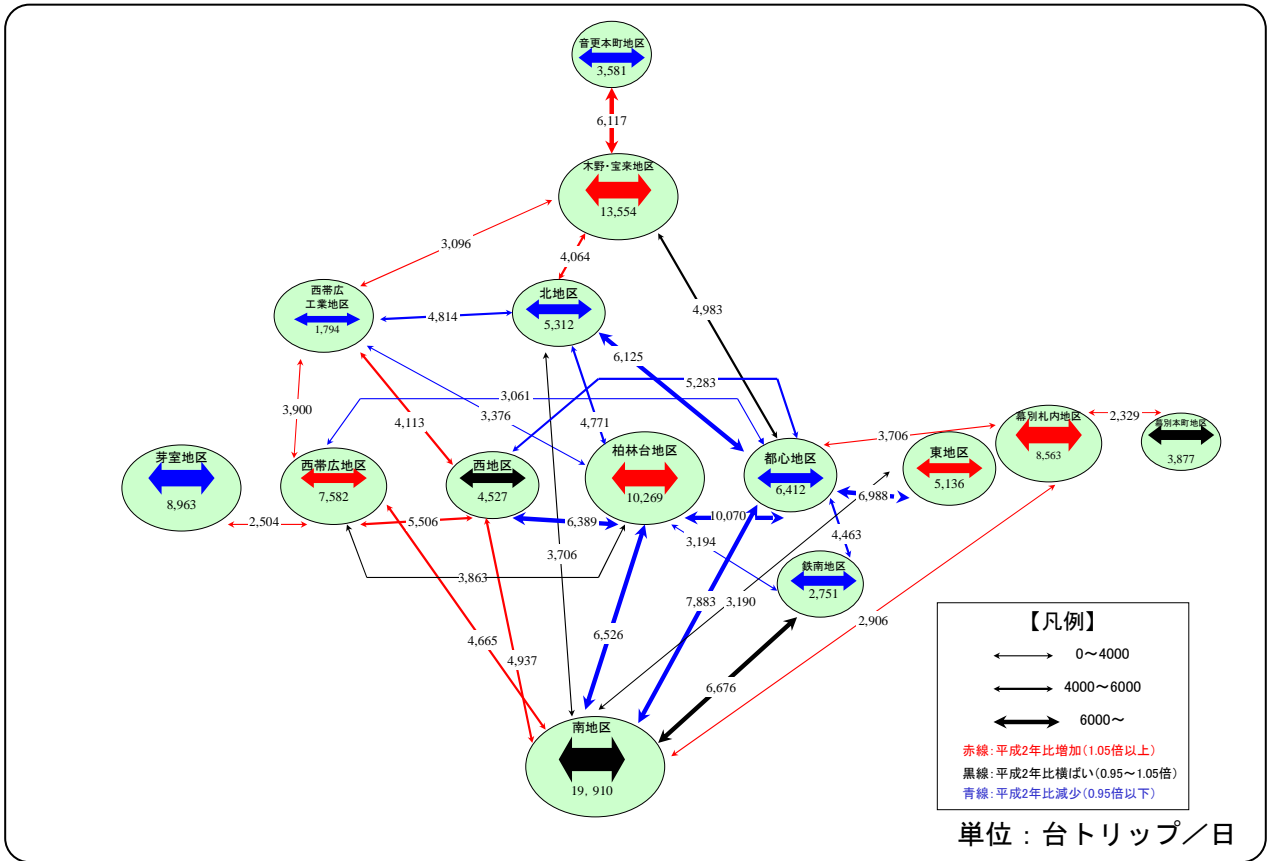


図 3-3-16 帯広圏の自動車OD

3-3-4 公共交通の利用者減少・サービス低下の悪循環

バスと鉄道による都市交通の役割をみると、バスがその約90%が都市内での移動に利用されているのに対し、鉄道は約65%となっている。各市町間の移動をみると、芽室～帯広、幕別～帯広間では、鉄道によるトリップが多数を占めている。

また、両方の交通機関ともに、特に通学交通を支えている実態となっている。

しかしながら、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。

今後は公共交通を、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。

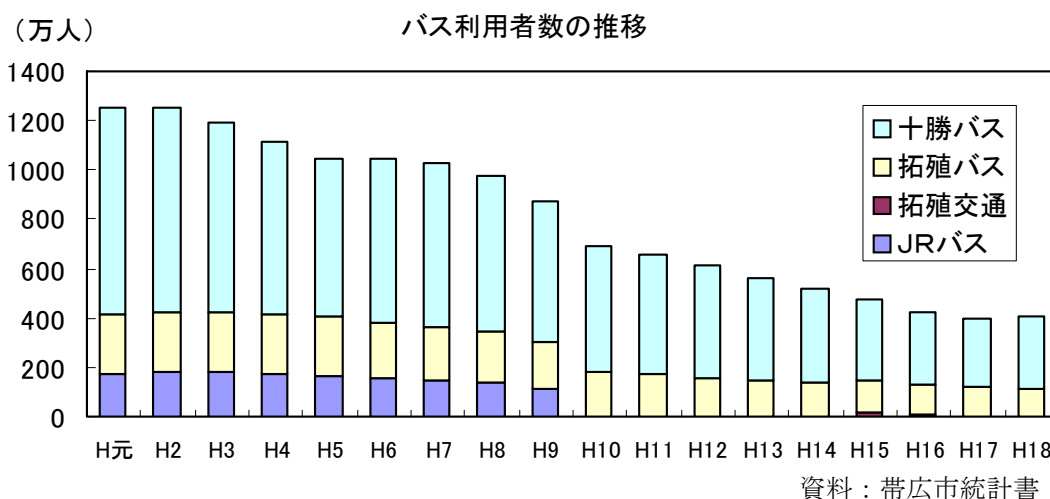


図 3-3-17 バス利用者の推移

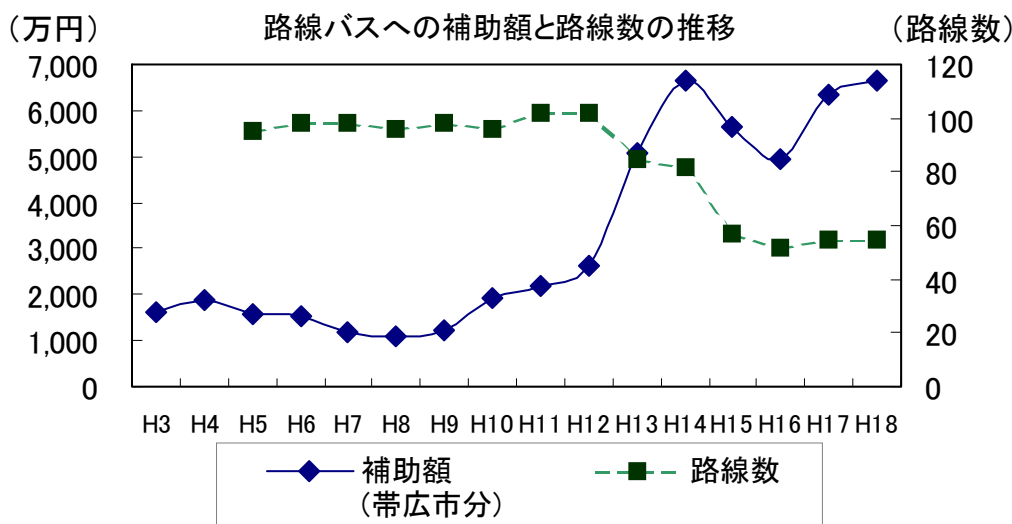
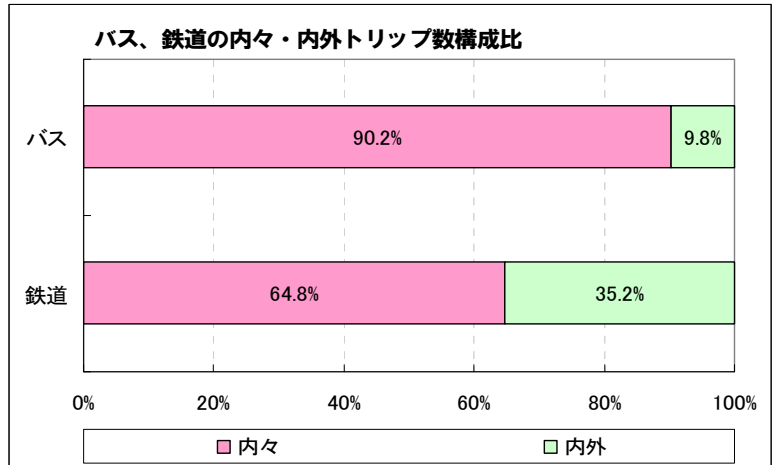
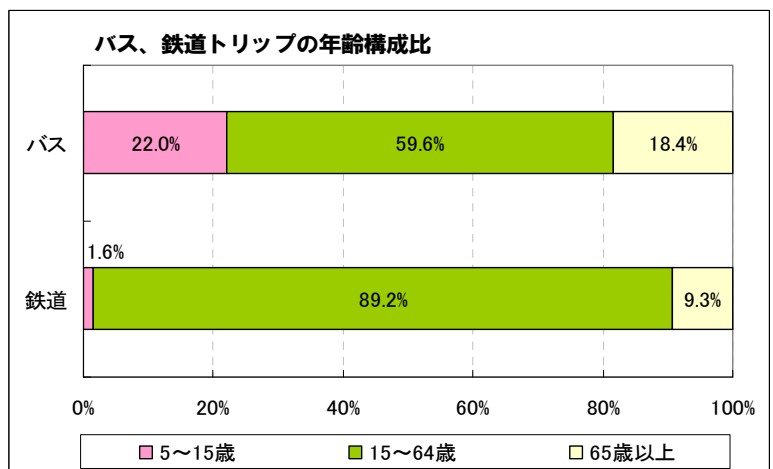


図 3-3-18 路線数と補助額の推移



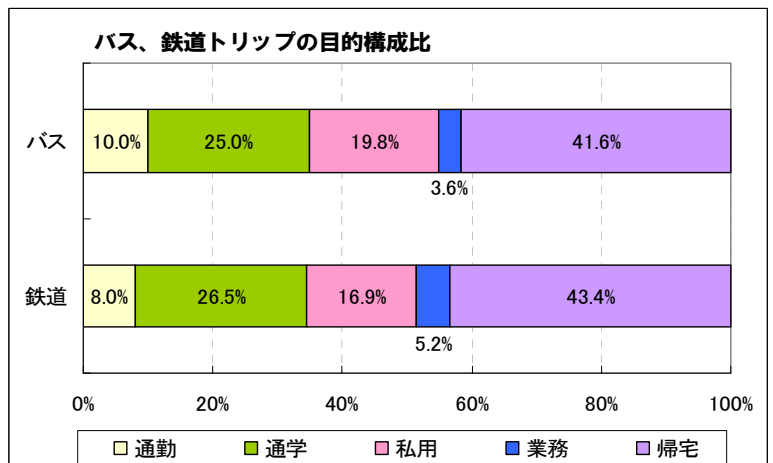
資料：H17 帯広圏PT調査

図 3-3-19 バス、鉄道トリップの目的構成比



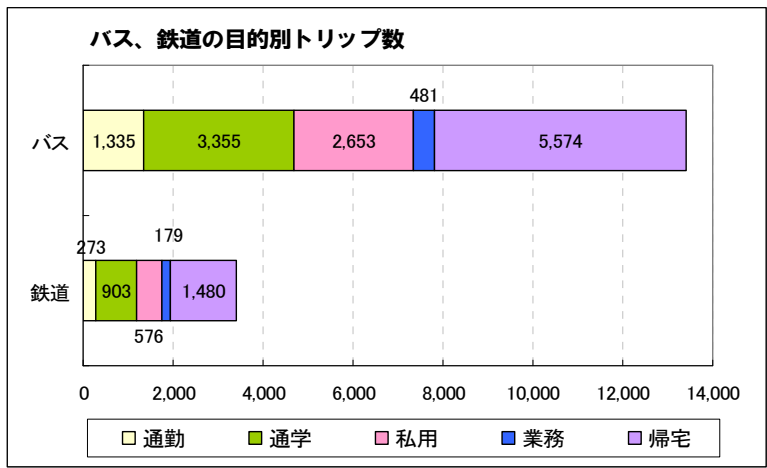
資料：H17 帯広圏PT調査

図 3-3-20 バス、鉄道トリップの年齢構成比



資料：H17 帯広圏PT調査

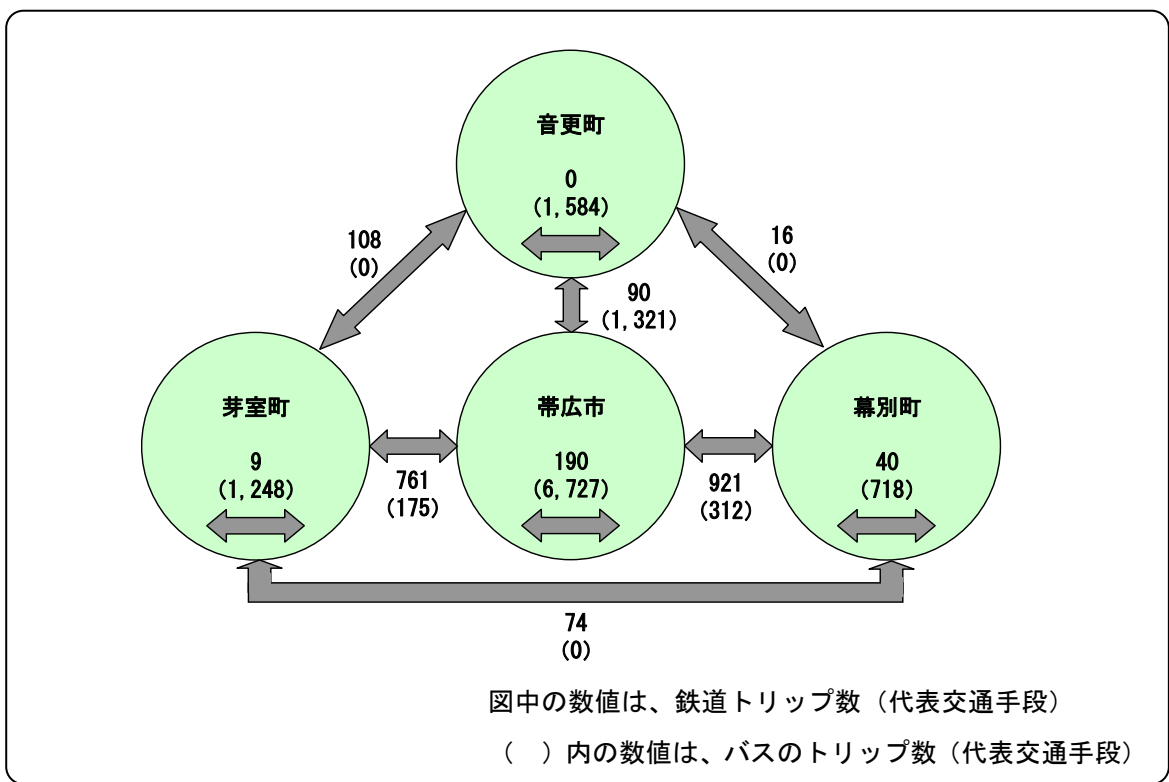
図 3-3-21 バス、鉄道トリップの目的構成比



資料：H17 帯広圏PT調査

図 3-3-22 バス、鉄道の目的別トリップ数

▽鉄道とバスの市町間トリップ数



資料：H17 帯広圏PT

図 3-3-23 市町間の鉄道・バストリップ数

3-3-5 高速道路の利用状況

帯広圏の高速道路の利用は、道内他都市の利用に比較して低い状況が続いていたが、道東道が平成19年10月にトナムICまで供用され、利用状況の増加が見られる。今後、平成23年度には、道東道が道央道と直接、接続されることが予定され、帯広尾自動車についても、平成20年に中札内ICまでの供用が予定されているところである。

また、新たに開通した、十勝清水からトナムIC間を活用した都市間バスの利用が平成19年12月から開始されたが、その運行本数はJRの半数程度で、旭川～札幌間などと比較してサービスレベルは低い状況である。今後、道東道がつながることで大幅な時間短縮が図られ、都市間バスの増便、それに伴うJRの一層のサービス向上が期待でき、交流人口拡大に寄与することが予想される。

さらに、高速交通体系の整備の進捗により、高次医療機能を有する帯広都心のカバーエリアが拡大し、周辺地域医療への貢献や、帯広南部の酪農地域での乳牛の運搬や農産物の物流効率化、更には自動車交通の安全性の向上が図られることが期待されているところである。

今後は、これら高速交通の機能を十分に発揮できるようアクセス機能を強化していくことが必要となる。

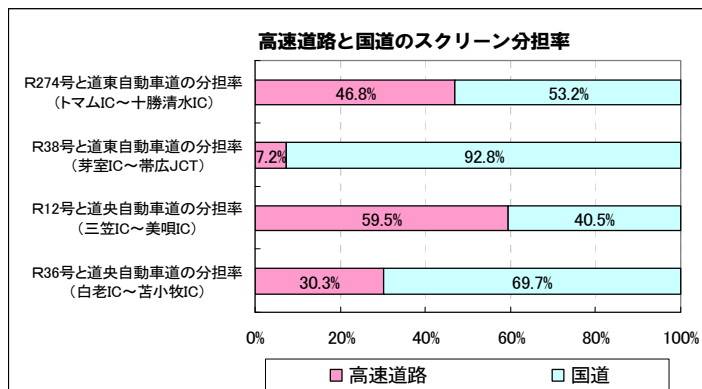
表 3-3-1 未供用高規格幹線道路が整備された場合の都市間移動短縮時間

開通路線	移動区間	所要時間		短縮時間
		開通前	開通後	
北海道横断自動車道 十勝清水～夕張	帯広 ～ 札幌	3時間50分	2時間30分	1時間20分
北海道横断自動車道 本別～釧路	帯広 ～ 釧路	2時間40分	2時間10分	30分
北海道横断自動車道 足寄～北見	帯広 ～ 北見	2時間35分	1時間40分	55分

※₁ 「帯広」～「札幌、釧路」間の移動時間は、釧路開建HPから抜粋

※₂ 「帯広」～「北見」間の移動時間は、国土交通省の「道路時刻表」と、「移動距離、旅行速度」の関係から算出した移動時間を用いた

※₃ 移動時間算出に用いた速度は、「一般道路：50km/h」、「高速道路：100km/h」



資料：平成17年道路交通センサス

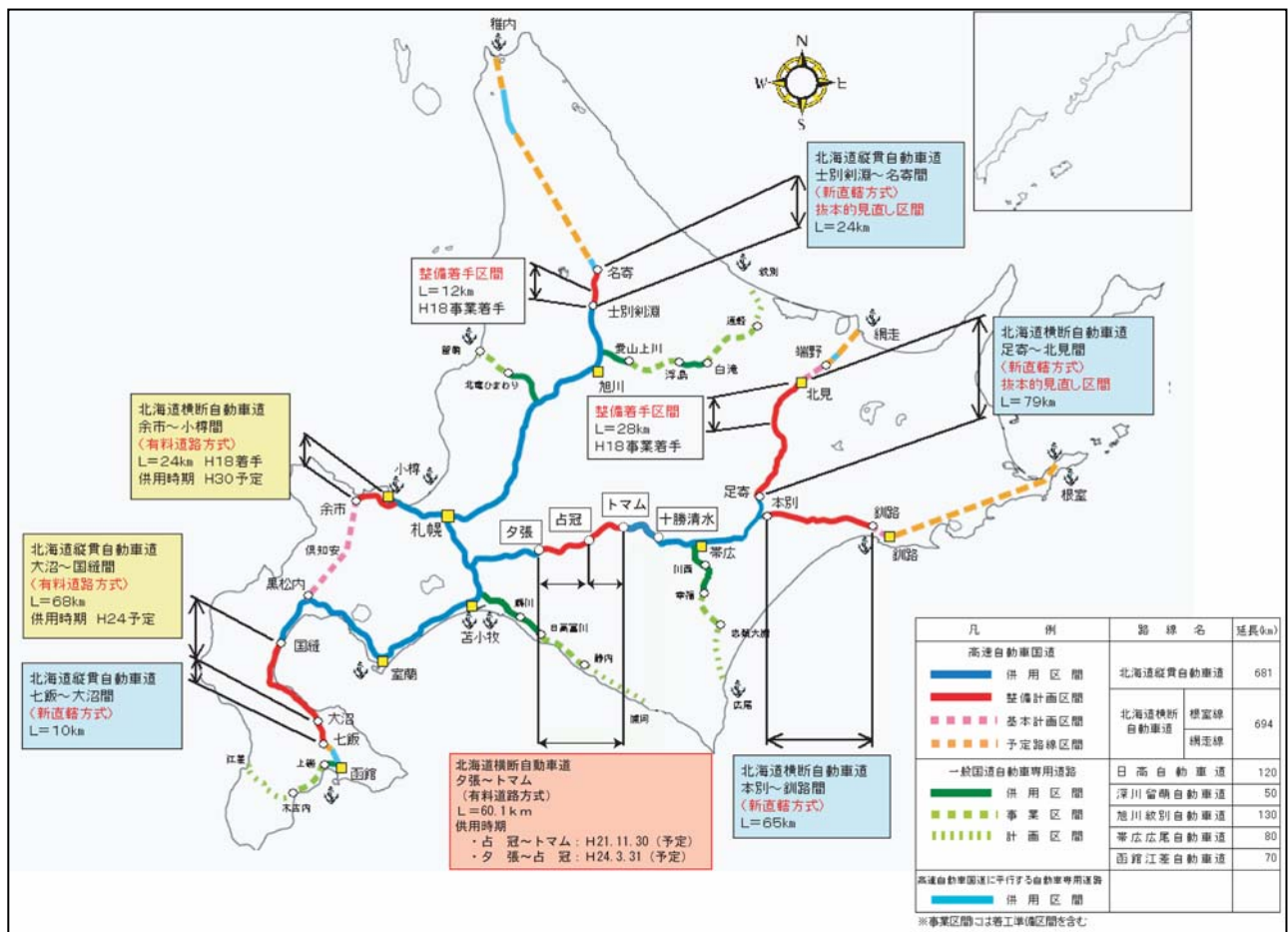
※トナム～十勝清水間はNEXCO 東日本北海道支社、帯広開発建設部調査

図 3-3-24 高速道路と国道のスクリーン分担率

表 3-3-2 JR、都市間高速バスの比較

	JR		都市間バス	
	往復価格	運行本数	往復価格	運行本数
札幌－函館	14,000	12	8,340	6
札幌－旭川	4,940	35	3,750	37
札幌－帯広	12,200	12	6,930	6

資料：JR北海道ホームページ平成20年1月29日現在（夏価格）

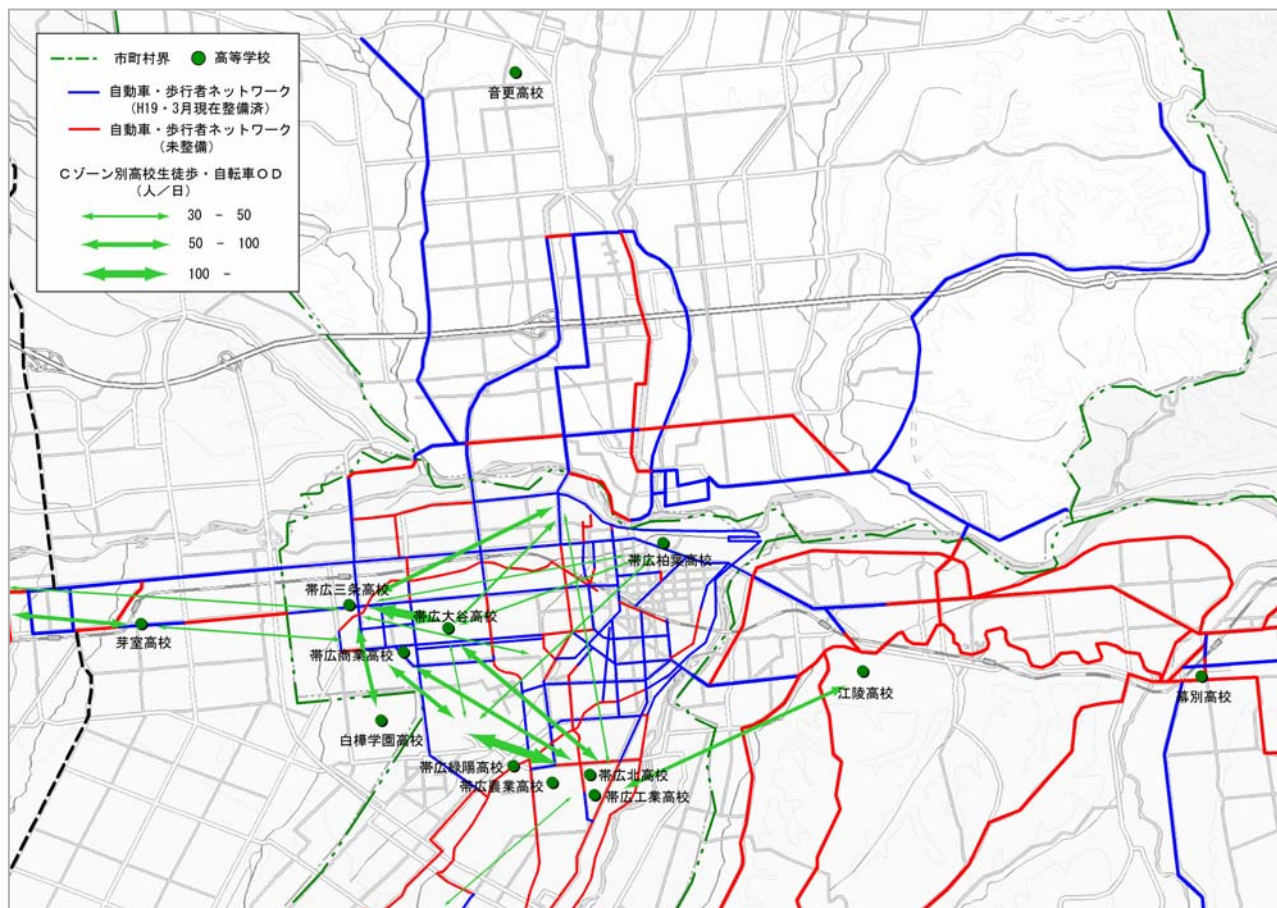


資料：北海道HP

図 3-3-25 高規格幹線道路整備状況（平成18年4月1日現在）

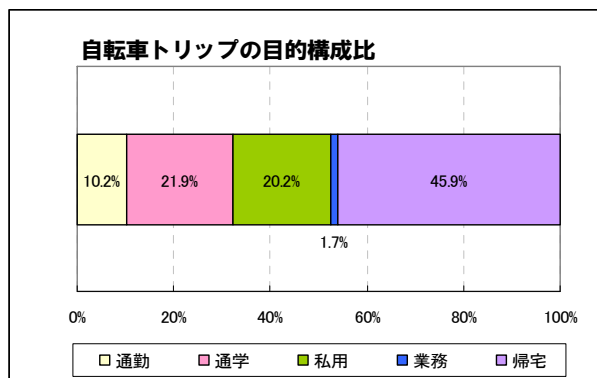
3-3-6 自転車歩行者ネットワーク

帯広圏における自転車利用は、主に通学交通が占めている。自転車事故は増加傾向にあり、住民意見にも自転車通行の危険性が指摘する意見が多いことから、自転車・歩行者ネットワークの構築も重要な課題である。西部、南部に集中する高校への通学自転車トリップの状況と自歩道のネットワークの整備状況を比較すると、特に、南部での未整備が目立つ状況であることと、ネットワークが接続されていない状況となっている。



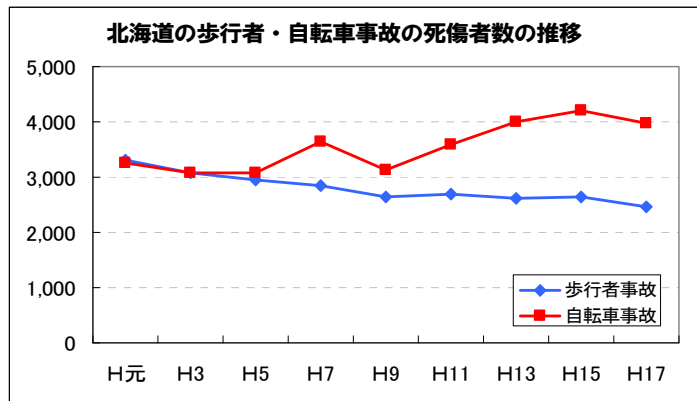
資料：H17 帯広圏通学実態調査

図 3-3-26 自転車・歩行者ネットワークの整備状況と通学トリップ



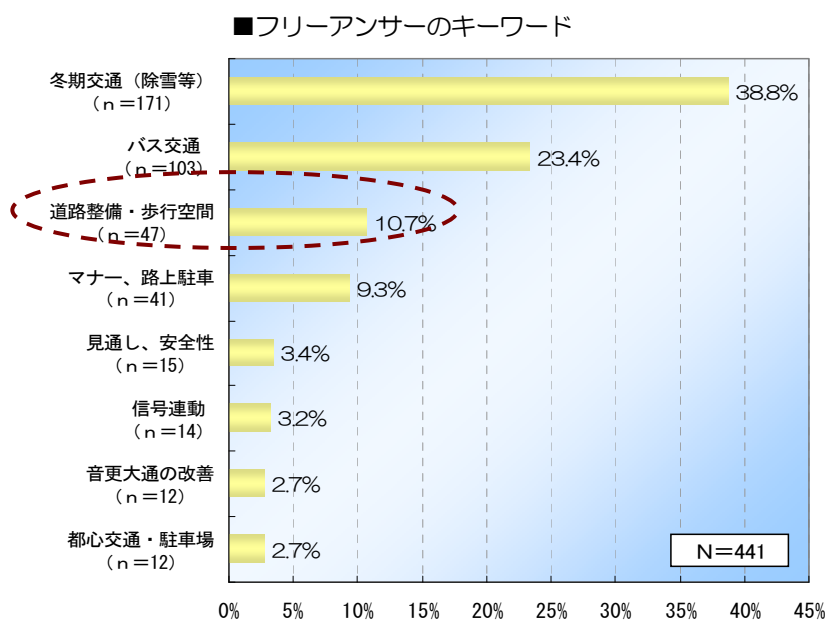
資料：H17 帯広PT調査

図 3-3-27 自転車の目的別構成比



資料：交通年鑑、北海道警察本部

図 3-3-28 北海道における歩行者・自転車の死傷者数の推移



資料：H17 帯広個人意識調査

図 3-3-29 フリーアンサーのキーワード

◆歩行空間への要望（抜粋）

・歩道の狭いところやデコボコが激しい。また、人がよく通るところなのに、歩道がないところがあり、お年寄りや学生、ベビーカーで散歩しているお母さんなどが安心して歩ける歩道を造って欲しい。(20代、女性)

・車道が良くなっても歩道は結構悪い。歩道を使う人は幼児、学生、お年寄りが多く歩きやすい歩道が必要なのに。車道より歩道も見たいです。(30代、女性)

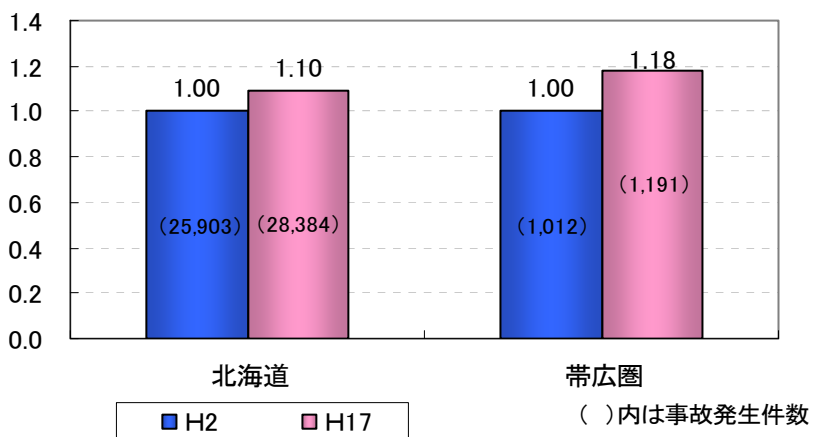
冬期歩道の除雪が悪すぎる。やむを得ず、車道を歩くことになり、とても危険です。車道ばかり必要以上に除雪しないで歩道もきちんとして欲しい。(30代、女性)

3-3-7 十分な機能を発揮していない道路網

最近の北海道における死亡事故死者数減少は、取締りの強化や、車両安全性の向上、道路危険箇所改善などが大きく貢献していると見られる。

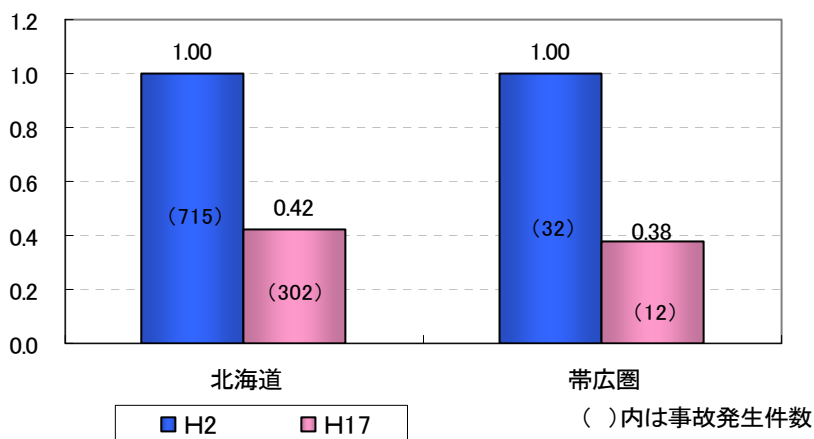
しかしながら、帯広圏は北海道全体よりも、事故発生件数において改善傾向が低く、事故の件数は微増しておりその改善が求められている。この一因として考えられるのが、道路機能が十分に発揮されていないことがあげられる。

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。帯広圏においては、前回 MP の道路網ネットワークが未だ未整備区間を抱え、不完全なネットワークであることにより、道路の機能分離が十分に果たせていない状況にある。



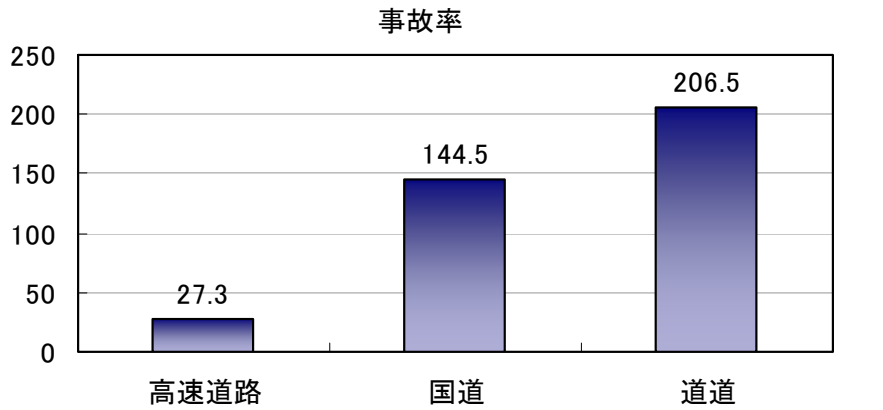
資料：交通年鑑、北海道警察本部

図 3-3-30 人身事故発生件数の現況



資料：交通年鑑、北海道警察本部

図 3-3-31 死亡事故発生件数の現況



※事故率= (発生件数×百万) /台キロ

資料：H17 道路交通センサス、交通年鑑 (H18)

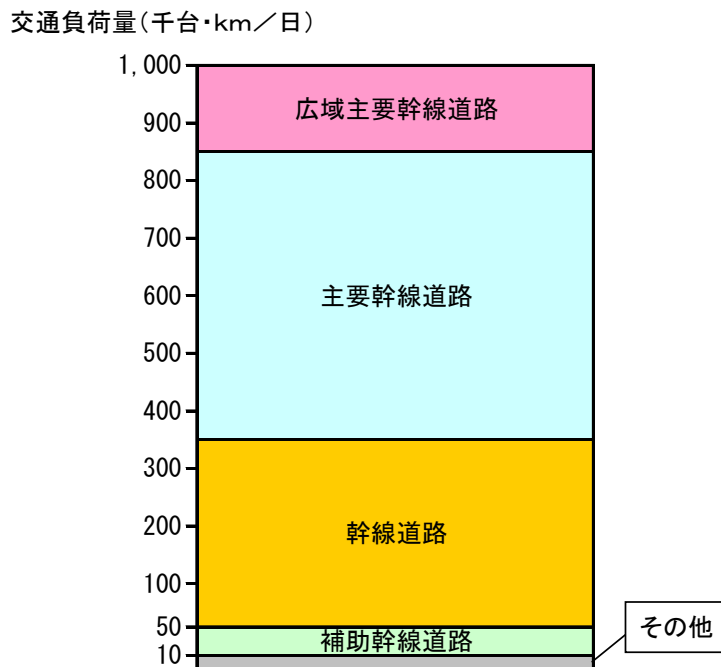
図 3-3-32 北海道における道路種別の事故率

【負荷量の説明】

交通負荷量は、各道路を通過するODの平均トリップ長と交通量を乗じた指標である。

つまり、通過交通を担う広域幹線道路などは、負荷量は大きくなり、生活交通を担う補助幹線道路などでは、負荷量は小さくなる。

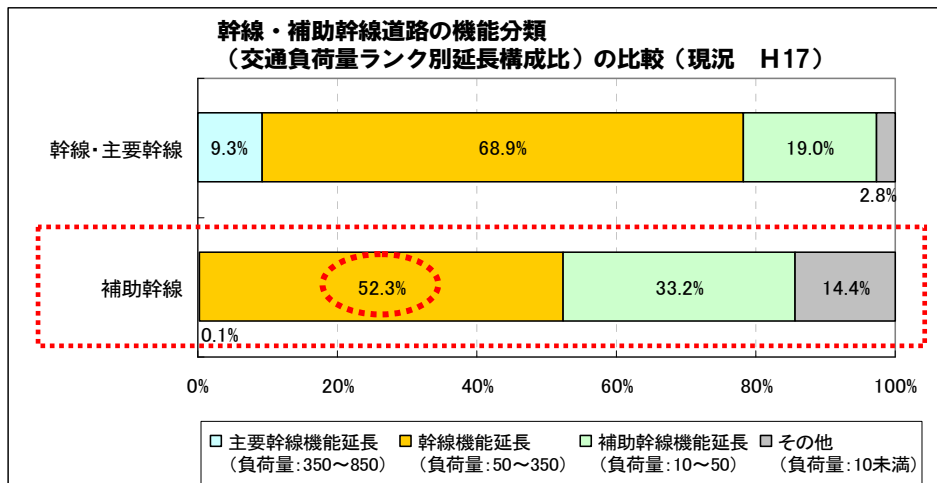
交通負荷量を求め得ることにより、図 3-3-33 に示すように、道路の機能分類が適正か否かを評価することが可能となる。



※帯広圏では実情を考慮し、主要幹線と幹線道路の境界値を 300 から 350 へ変更

資料：道路の機能分類の研究、建設省道路局、昭和 51 年 3 月

図 3-3-33 帯広圏における交通負荷量による道路機能の分類



資料：H17 帯広PT調査

図 3-3-34 道路機能の検証(幹線と補助幹線)

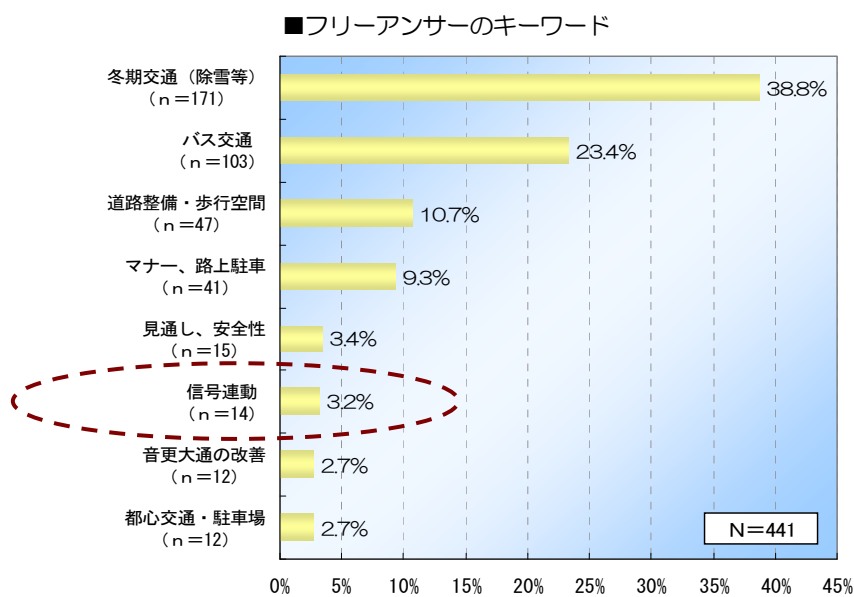
3-3-8 信号連動の悪さ

帯広圏特有の課題として、信号連動の悪さへの不満意見が多いことがあげられる。PT 調査における信号連動不満 OD に着目すると、北地区と南地区間、西帯広地区と鉄南地区などで不満が高い。この要因としては、北地区と南地区を結ぶ幹線道路がネットワーク化されていないことや、西帯広地区と鉄南地区を結ぶ東西方向は、碁盤の目に張り巡らされている補助幹線・生活道路が多数交差し、南北方向の幹線道路がネットワーク化されていないこともあり、交通が分散していることによる弊害が起因しているものと想定される。

不満の多い東西方向に着目し、都市内交通で交通量の多い、東西方向の幹線道路である白樺通と、南北方向の幹線道路である音更大通において信号連動調査を実施した。この結果の比較をみても、信号密度、平均移動距離において、白樺通の機能が低く、平均旅行速度においては、ほぼ同様の結果となっている。

これは、帯広市内の碁盤の目になっている道路網構成による交通の分散状況による弊害を示していると思われる。

今後、帯広市内の幹線ネットワークの不連続の解消による幹線機能の明確化とこれに併せた信号連動の改善によって、都市内幹線道路の走行性を向上していくことも重要となる。

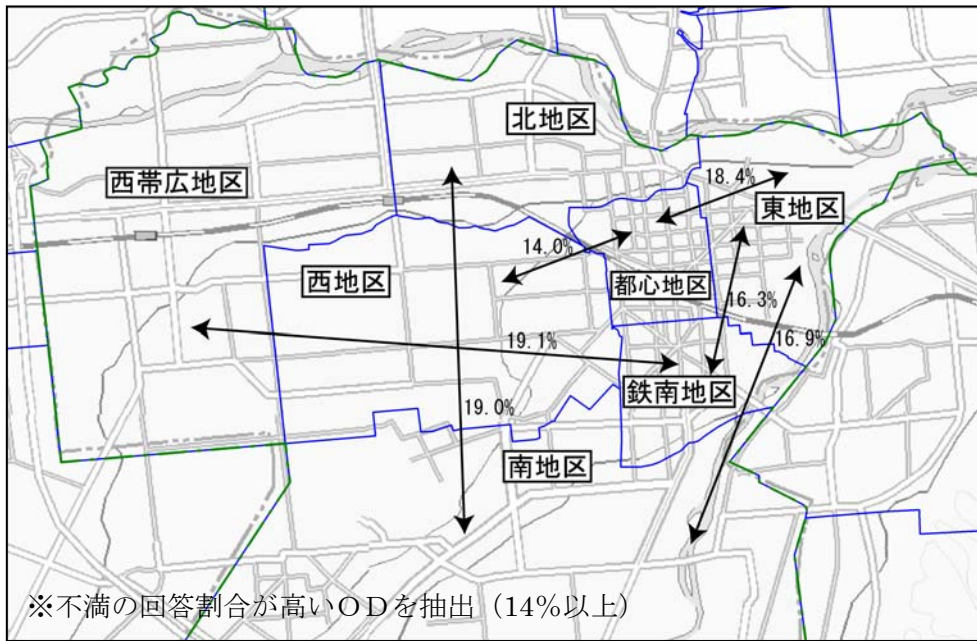


資料：H17 帯広圏個人意識調査

図 3-3-35 フリーアンサーのキーワード

◆信号連動

- ・信号のつながりを良くしてほしい。全てで止まることがあります。(30代、女性)
- ・右折、左折の指示が遅いため交差点での渋滞が見られる。(50代、男性)



資料：H17 帯広圏PT

図 3-3-36 信号連動不満OD

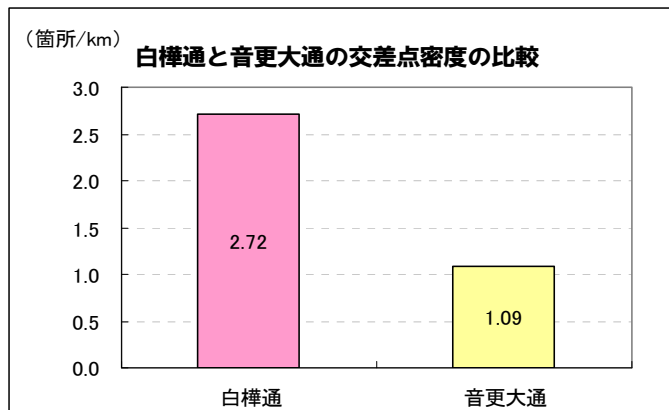
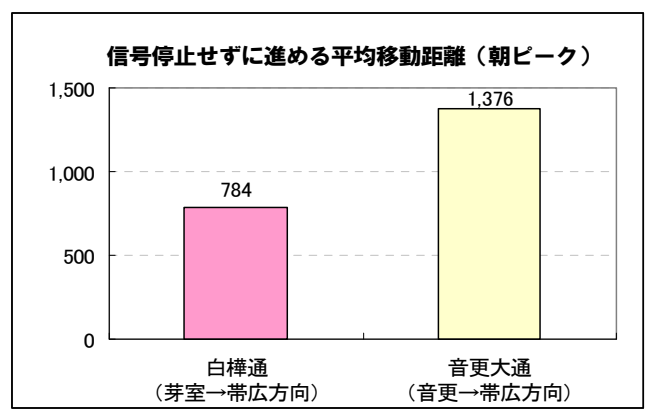
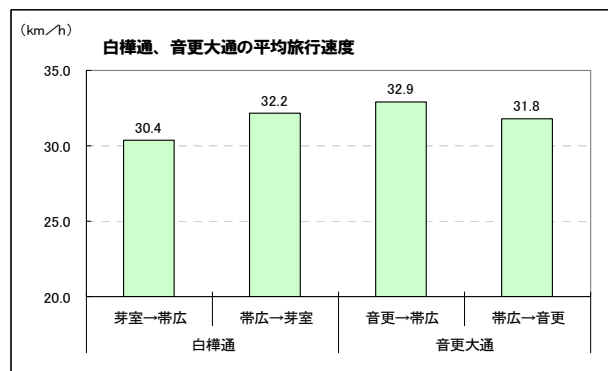


図 3-3-37 交差点密度の比較



資料：H17 帯広PT信号連動調査

図 3-3-38 平均移動時間の比較



資料：H17 帯広PT信号連動調査

図 3-3-39 平均旅行速度の比較

3-4 住民意向の整理

3-4-1 付帯調査からの住民意向の整理

H17 年度帯広圏PT調査の付帯調査から得られた自由回答 441 件より、帯広圏の都市・交通課題を抽出する。

1) 道路整備について

- ・幕別本町までの4車線化。札内橋の帯広方面左折レーンの設置。(30代、女性)
- ・西方面への地区連結道路が少なく渋滞する。(40代、男性)
- ・帯広西地区から帯広都心部に向かう幹線道路の車線増加できたらいい。(50代、男性)
- ・音更大通(R241)の早期4車線化が必要だと思います。(30代、女性)
- ・弥生通りの早期完全開通。砂利道の早期舗装。(30代、男性)
- ・歩道の狭いところやデコボコが激しい。また、人がよく通るところなのに、歩道がないところがあり、お年寄りや学生、ベビーカーで散歩しているお母さんなどが安心して歩ける歩道を造って欲しい。(20代、女性)
- ・車道が良くなっても歩道は結構悪い。歩道を使う人は幼児、学生、お年寄りが多く歩きやすい歩道が必要なのに。車道より歩道も見たいです。(30代、女性)

2) 冬期交通サービスについて

- ・冬期歩道の除雪が悪すぎる。やむを得ず、車道を歩くことになり、とても危険です。車道ばかり必要以上に除雪しないで歩道もきちんとして欲しい。(30代、女性)
- ・道路を除雪するときに、歩道の雪山が高すぎて交差点での安全確認がしづらいので雪の高さを低くして欲しい。(20代、男性)
- ・冬期除排雪が悪く頻繁に渋滞する。白樺通りは他と比べても特に悪く、片側2車線が1車線になっている。(40代、男性)
- ・冬期に路面状況が悪いので車でなくバスを利用したいが、よく遅れまた、時間通りにこないため車で通勤しています。安心のできる冬期の路面状況の改善を望みます。冬は本当に住みづらいです。(30代、男性)

3) バス交通について

- ・バス料金が安い。車でないと移動に不便な街である。(30代、女性)
- ・通常の定期代がJRの方がずっと安い(バス代が高い)。最終のバス時間が早い。
(子供が部活をしているとバスがない)(40代、女性)
- ・高校生の冬期の通学について我が家では定期券を購入して通学しています。高額のため親が送迎している人が多いです。(50代、女性)
- ・郊外までのバス料金が安い。バスは日中あまり人が乗っていないのもっと小型で良いと思う。(マイクロバスで低料金の都市がある。)(50代、女性)

3-4-2 ワークショップで寄せられた意見（平成19年6月7日開催）

1) 自動車依存型、道路整備

- ・帯広圏では、車の運転は習慣的になっています。小さい頃から、車がなければ生活できないとの考えが定着しており、何十年もバスを利用したことはない。
- ・道路整備については、信号連動が悪いや危険を感じる交差点など、一部の区間で不便を感じる場所があるので、改善してほしい。

2) 都心部の衰退、バス利用者の減少

- ・今の都心部は、どこが中心街なのかがわからない。また、帰宅途中に都心のスーパーに立ち寄ることがあるが、駐車場が混雑しており、都心部の駐車場は利用しづらい。広い駐車場がある郊外の方が、買い物などは便利である。
- ・今後は人口減少、高齢社会に対応するためには、地域の核を設け拠点化していくことも必要である。

⇒地域の拠点：稲田（ヨーカドー、北斗病院）、西帯広（長崎屋、開西病院）、白樺高校付近、ポスフル付近など。

- ・現在はバスの乗り方さえわからなく、バスを利用することは考えられないが、今後、高齢化になったときには、やはりバスの存在は心強い。
- ・バスは利用していないのが現状ではあるが、バスが無くてもよいとは誰も思っていない。
- ・以前、帯広市で実施していた「りんりんバス」や、大正地区のあいのりタクシーなど、路線バスだけではなく色々な手法を検討してほしい。

3) 高速道路の活用

- ・日勝峠の区間だけは是非とも利用したい。
- ・高速道路を利用する際に、I Cの場所は音更町民には便利ですが、帯広市民は不便である。例えば町中にI Cがあつてほうが便利になるのでは。

3-5 都市交通課題の整理

以上の都市交通の現状・課題について、将来展望を踏まえた上で、整理すると以下のようなになる。

①都市構造の変化に対応した交通網の構築

都市交通は、都市の構造により変化することから、将来の都市構造・土地利用を的確に捉え、それに対応した交通網を構築することが重要である。

②適正な機能を発揮できる道路網の構築

道路網（自動車、自転車・歩行者）ネットワークが不完全なことにより、事故の危険性や移動円滑性の阻害要因となっていることから、適正な機能を発揮する道路網の構築が重要である。

③かしこくクルマを使いこなす交通施策の総合展開

自動車による住民行動を支えつつ、短距離移動を控えたり、環境・健康のことを考えて目的に合わせて公共交通を利用するなど、かしこく車を使いこなす考え方を浸透させるソフト施策の展開が必要である。

④環境負荷の低減

環境負荷の少ない都市構造への転換と、かしこく車を使いこなす施策展開とともに、自動車交通の円滑化をすすめる必要がある。

⑤高齢者の多様な活動を支える交通施策の展開

高齢者の自動車移動の安全性を確保することや、鉄道、バス、タクシーといった多様な選択が可能となるような交通施策を展開することが必要である。

⑥公共交通の維持・サービス低下地域へのケア

高校生・高齢者といった交通弱者に対する重要な都市の装置としての公共交通を将来も維持していくための施策展開と、サービス低下地域への最低限の機能を確保する施策展開も必要となる。

⑦高速交通体系の整備促進と有効活用

広域連携強化や医療等の中核機能を発揮するために、高速交通体系を整備促進する必要があり、その整備に合わせて、ICへのアクセス機能を強化し、より利便性向上を図る必要がある。