

## 第4章 帯広圏の将来像の検討

### 4-1 帯広圏の将来像の検討

第3章で明らかとなった都市課題、交通課題に対応した約20年後の平成37年において、帯広圏の目指すべき将来像を検討する。

都市における多様な課題に対応するための将来都市構造については、これまでの拡散型都市構造を改め、集約型都市構造へ転換する必要があると考える。

集約型都市構造とは、都市圏内の中心市街地などの都市機能が集積している地区を拠点として位置づけ、集約拠点とその他の地域を道路網ネットワーク、公共交通ネットワークで有機的に連携することで、住民の暮らしやすさと都市圏全体の持続的な発展を確保するという都市像である。

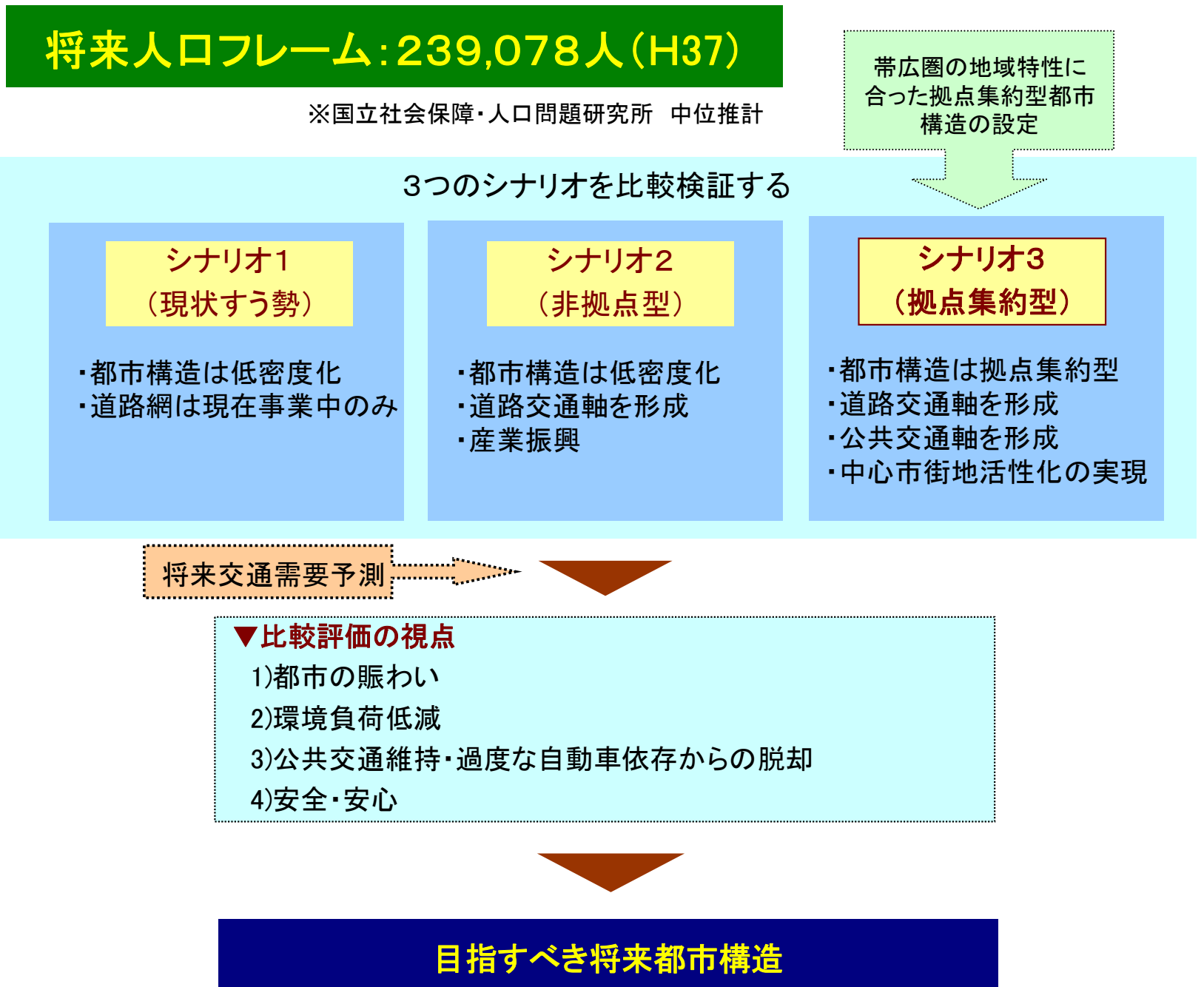
帯広圏においても、将来の人口減少、環境負荷低減へ対応する新たな都市構造として、帯広圏の地域特性に合わせた拠点集約型都市構造を設定し、拠点集約型による利点と考えられる各種指標について、現状すう勢型及び非拠点型の2つのシナリオと、将来交通需要予測に基づき定量的に比較検証することで、目指すべき将来像を決定することとした。

#### 帯広圏の都市の課題

- 人口減少に対応した都市構造への転換
- 都心再生
- 農業生活維持
- 産業・観光拠点の育成
- 既存ストックの有効活用と道路網計画の見直し

#### 帯広圏の交通の課題

- 都市構造の変化に対応した交通網の構築
- 適正な機能を発揮できる道路網の構築
- かしこくクルマを使いこなす交通施策の総合展開
- 環境負荷の低減
- 高齢者の多様な活動を支える交通施策の展開
- 公共交通の維持・サービス低下地域へのケア
- 高速交通体系の整備促進と有効活用



## 4-2 拠点集約型都市構造の具体像の検討

帯広圏においては、一部都心回帰が見られるものの、郊外型生活が定着しており、住民の意向としては、郊外部でのゆとりある住居環境での生活ニーズが高い。

今後、将来の社会資本への投資制約が強まる中、帯広圏においては、既存の都市機能が一定程度集積している郊外部の地区を生活拠点として設定し、郊外部における低密度化を防ぎ、普段の生活において移動距離が短くて済むような都市構造に転換していくことが望ましいと考えた。なお、生活拠点は以下のような検討し、設定した。

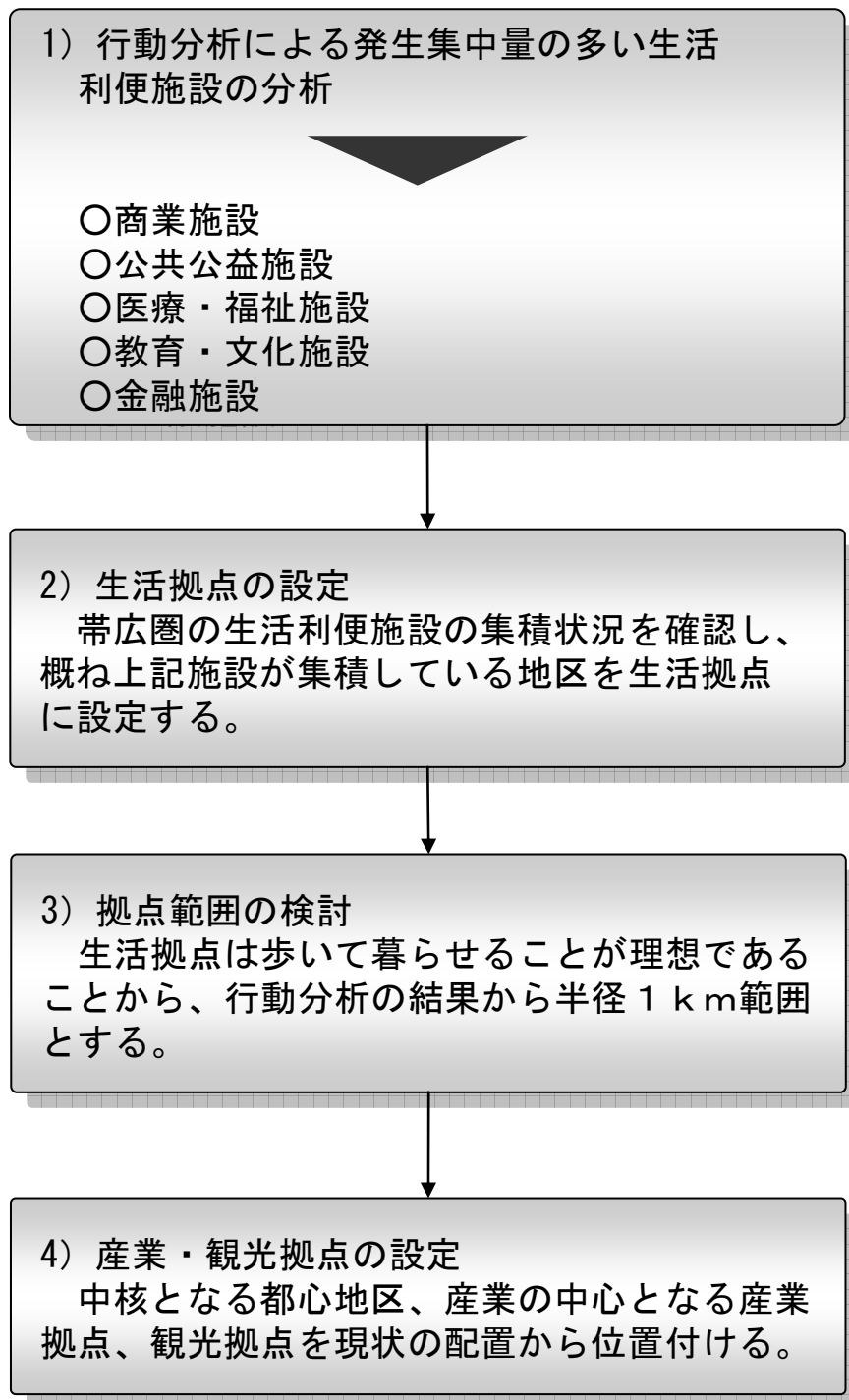


図 4-2-1 拠点集約型都市構造の検討フロー

### ▽生活拠点の設定

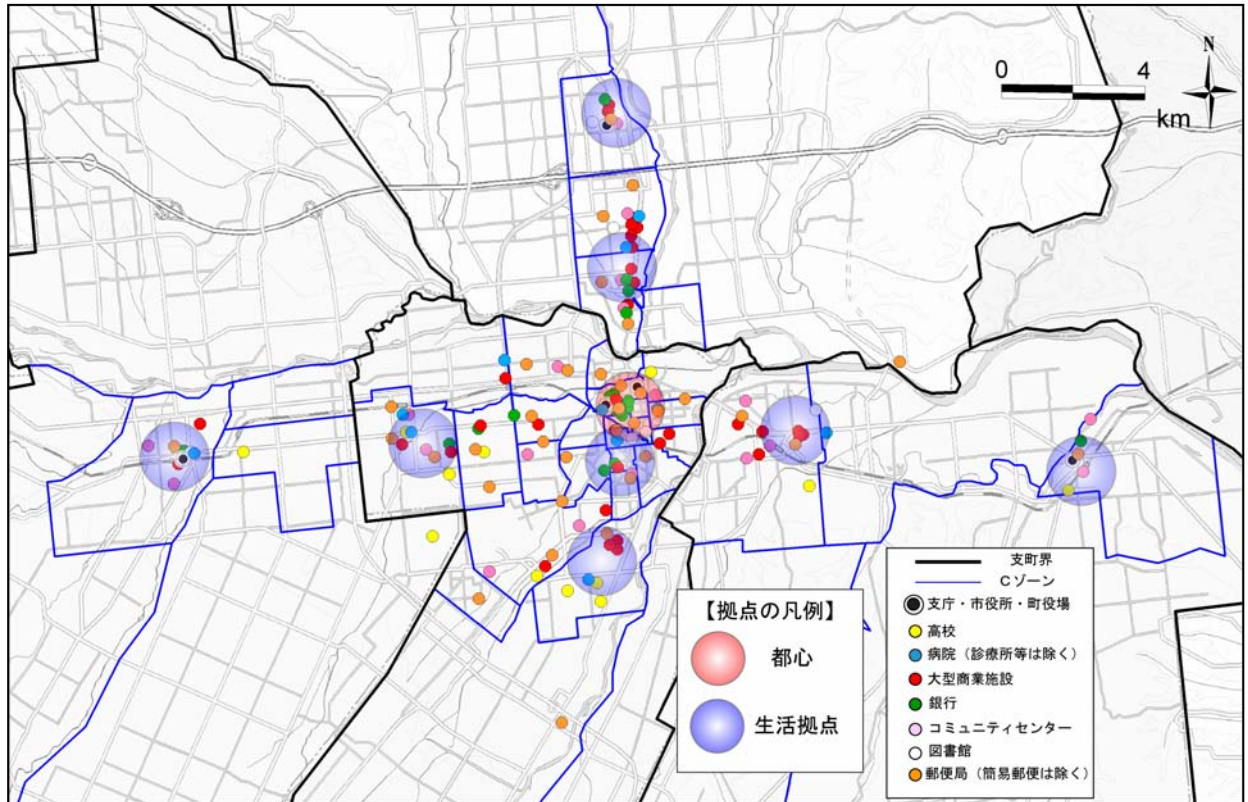
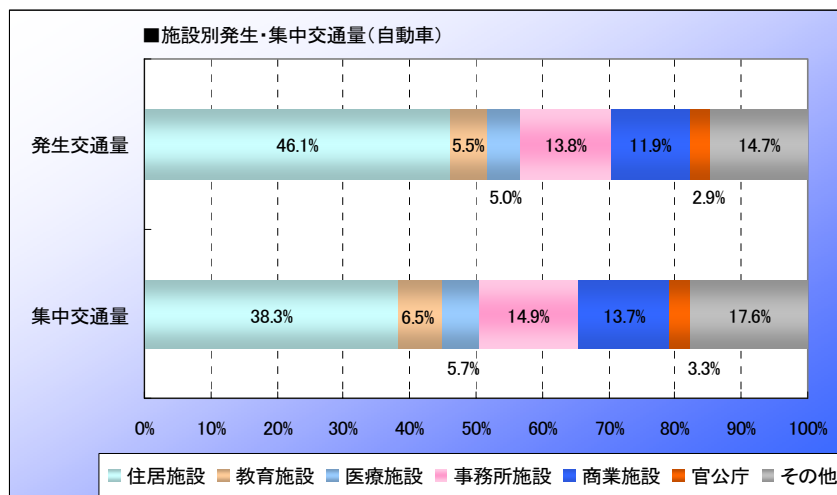


図 4-2-2 生活拠点の設定

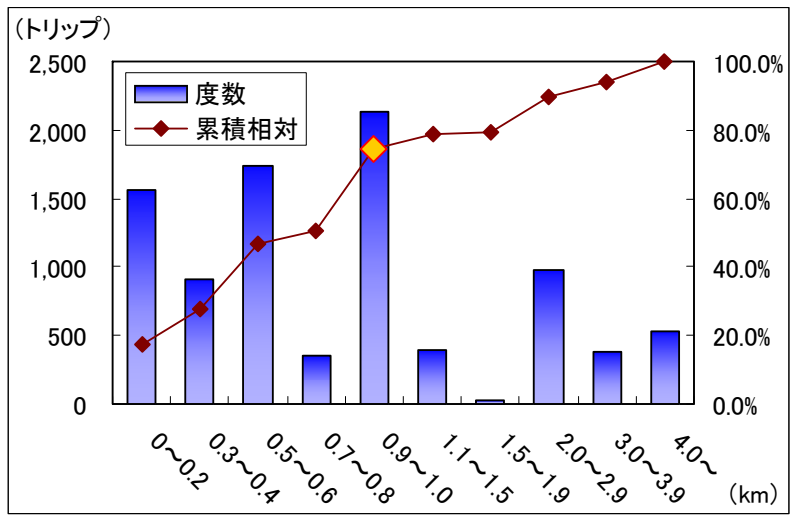
### ▽生活拠点の設定について

施設別の発生集中交通量を以下に示す。また、私用目的の徒歩の平均トリップ長は 1.04 km で、累積相対度数においても、平均トリップ長が 1 km で全体の約 7 割を占めており、生活拠点の範囲は半径 1km に設定する。



資料：H17 帯広圏 P T

図 4-2-3 施設別の発生集中交通量（自動車利用時）



資料：H17 帯広圏 P T

図 4-2-4 私用目的の平均トリップ調査（徒歩）

### 4-3 各拠点の設定

設定した拠点は以下のとおりである。いずれも現状において都市施設が配置されている箇所を設定した。現実性を踏まえ、新たな都市施設を集約するのではなく、既存ストックを活用した拠点形成を目指すものとする。

▽都心：商業・観光・交通施設などが複合的に配置されており、圏域の中核となる拠点

⇒JRやバスセンター、宿泊施設、商業施設などが集約（中心市街地活性化エリア）

▽生活拠点：日常生活を担う上で、必要となる生活利便施設が配置されており地域の生活を支える拠点

⇒官公庁施設、総合病院、大型商業施設、銀行などが半径1km以内に集約

▽観光拠点：温泉などの集客力の高い施設が配置されており、地域の観光を支える拠点

⇒十勝川温泉、十勝エコロジーパークなどのエリア

▽産業拠点：工場や物流を中心とした施設が立地しており、地域の産業を支える拠点

⇒各地域の核となる工業団地



図 4-3-1 生活拠点のイメージ



現状の都市施設配置、及び土地利用を踏まえ、都心1箇所、生活拠点8箇所、産業拠点4箇所、観光拠点1箇所を下図のように設定する。

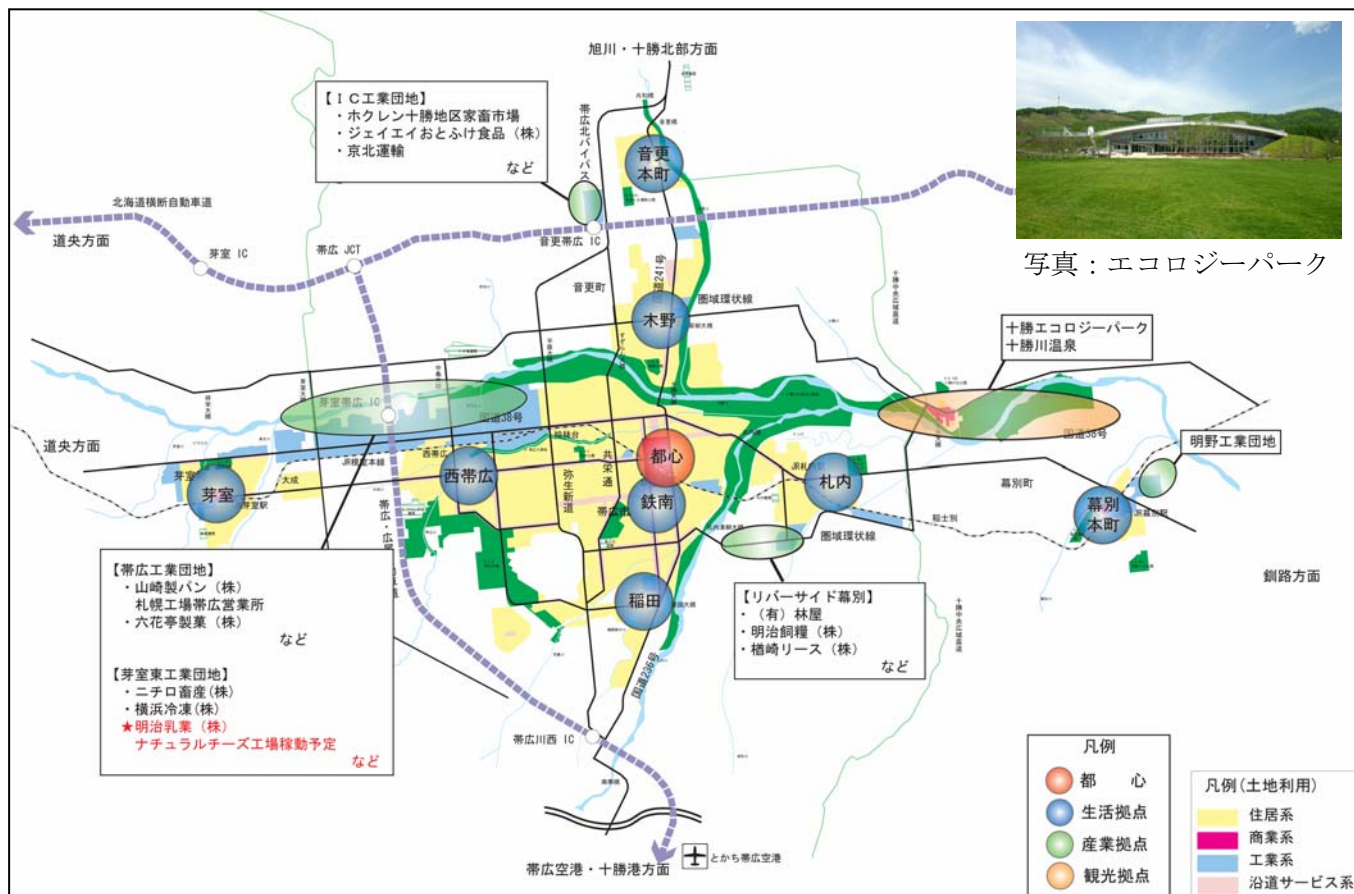


図 4-3-2 帯広圏の拠点の設定

## 4-4 パブリックコメントの結果整理

### 4-4-1 HPアクセス数の推移

調査結果の概要版の公表に伴い、平成19年6月に帯広圏のホームページを開設した。最終的には3,048件のアクセス数を得た。

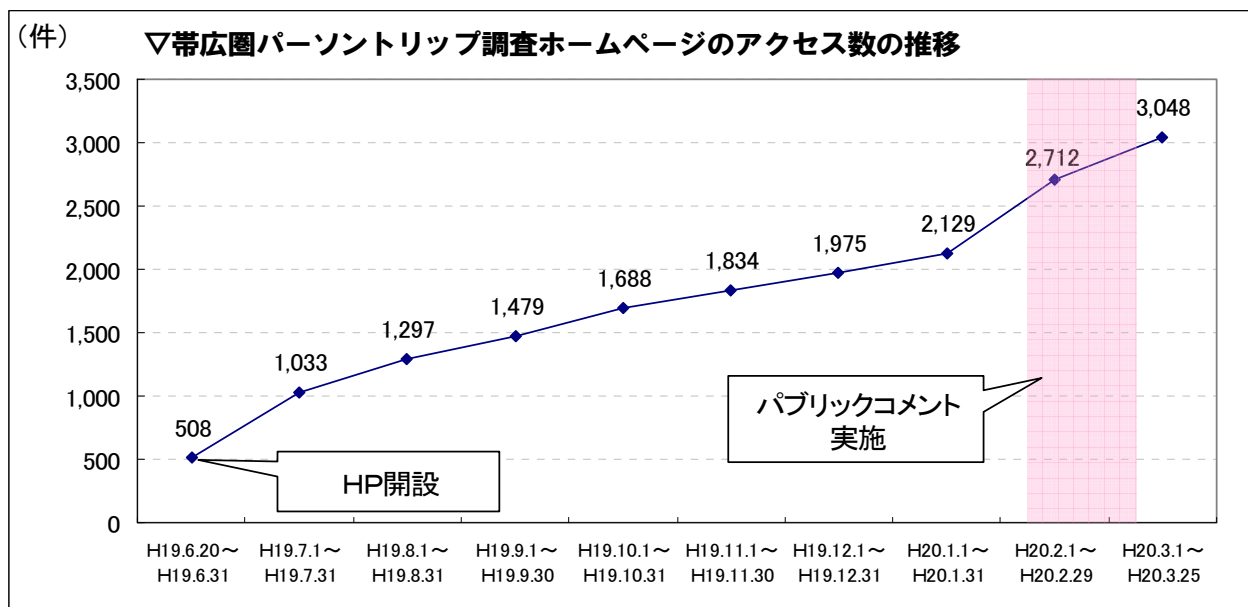


図 4-4-1 ホームページアクセス数の推移

## 4-4-2 パブリックコメント用パンフレット

帯広圏総合都市交通体系マスタープラン（案）について、平成20年2月21日～平成20年3月21日の1ヶ月間で意見募集を行った。

帯広圏交通マスタープランに対する意見募集は、以下のパンフレットをHPでの公開することや地元市町の役所等で配布することで行った。



**Person Trip 帯広圏**

### マスタープラン実現による効果 (平成37年目標)

まちづくり施策と交通施策を総合的に展開することで、拠点集約・連携型都市構造を実現していくこととしますが、現状する型型の将来像と比較して、得られる効果を4つの指標を用いて定量的に評価しました。

**現状する型**

**マスタープラン**

**集約の進捗 (就業人口)**

**集約の進捗 (人口)**

**公共交通の維持 (人口削減率)**

**安全性の向上 (交通事故発生率)**

4つの指標で、いずれもマスタープランの方が現状より有利な方向に、まちづくり施策を実現するための交通施策を推進し、その効果に向けて定量的な評価結果を定めていくことになります。

**Person Trip 帯広圏**

-6-

**Person Trip 帯広圏**

### 交通施策展開

- 1 拠点を連携する道路網と公共交通ネットワークを強化します。
- 2 中心・生活拠点内において、歩行者や自転車の快適性を向上させます。
- 3 公共交通の維持・充実を図るとともに、連携に促しやすくなるための取り組みを進めます。

人口減少や環境問題に対応するために、これまで多数型都市構造を構築し、拠点集約型都市構造へ転換することが重要なんじや

**Person Trip 帯広圏**

-7-

**Person Trip 帯広圏**

### 交通施策展開

- 1 自動車や住宅地内を通過しにくい良好な道路を構築し、更に段階解消によるパブリック化等により、歩行者の安全を確保し、歩行者の生活を向上させます。
- 2 駅前・バスサービス地域に、乗降タスクやコミュニティバス、デマンドバスなどの活用・充実を図り、交通弱者の生活を向上させます。
- 3 高齢者や障害者など利用しやすい公共交通サービスについて、公共交通サービスにおける改善施策を図るとともに、乗降施設等への普及啓発を推進します。
- 4 低床式バスの導入などパブリック化は社会情勢に向けて、その取り組みを推進します。

高齢社会に対応し、地域住民の誰もが安全・安心で、暮らしやすいまちづくりを実現することが重要なんじや

**Person Trip 帯広圏**

-8-

**Person Trip 帯広圏**

### 交通施策展開

- 1 環状線や高速道路ICアクセス道路の整備を促進させ、産業拠点間の連携と圏内地域との連携を強化します。
- 2 中心や観光拠点、観光ポイント相互に連携する道路網を構築し、都市内周遊観光の利便性を向上させます。
- 3 圏内観光拠点にもわかりやすい情報提供の整備を図るとともに、圏内周遊観光の利便性を向上させます。

人口減少によって地域が衰退しないように、特徴のある産業・業・観光を中心とした地域産業を活性化することが重要なんじや

**Person Trip 帯広圏**

-9-

**Person Trip 帯広圏**

### 交通施策展開

- 1 活用している既存の交通手段の改良を推進します。
- 2 幹線道路の信号機などの改善に取り組みます。

これからは、人口減少、財政がますます厳しくなるので、既存ストックを有効に活用したまちづくりを進めることが重要なんじや

**Person Trip 帯広圏**

-10-

**Person Trip 帯広圏**

### 交通マスタープランの実現に向けた取り組み

交通事業者 地元住民

公共交通サービスを改善します 連携・協働

自動車利用を促進します

行政

道路交通サービス改善します

マスタープランを実現するためには、みんなの参加・協力が必要なんじや

**Person Trip 帯広圏**

-11-

**Person Trip 帯広圏**

新たな帯広圏の発展を実現に向けて、マスタープランを策定中でありますが、**皆様のご意見**が非常に重要です。より良いマスタープランの実現に向けてご意見を伺いたいと考えております。

今回、策定した案の中から、**あなたが優先すべきと思われる項目を3つ選択し**、下記に必ずお返事を送ってください。また、お返事欄にコメントを記入していただくようお願いいたします。

※詳細の資料は帯広圏ポータルウェブページでご覧いただけます。

▼意見提出要領

【件名の活用ハガキによる意見提出】  
ホームページ上でのご意見提出（提出フォーム有り）  
送付先：帯広圏 総合都市交通体系構築推進委員会（〒015-8501 帯広市 南10条5丁目14番地）  
※郵送の場合は必ずお名前、住所、電話番号を記入の上送付ください。

▼優先すべきと思われる項目（3つ選択してください）

優先順位	項目
1	環境に優しい拠点集約型都市構造
2	安心・安全な暮らし
3	地域の活性化
4	既存ストックの有効活用

▼各項目(3つ選択してください)

1. 拠点間の道路網、公共交通ネットワークの強化
2. 中心・生活拠点内での歩行者・自転車の利便性向上
3. 環状線や高速道路ICアクセス道路の整備
4. パブリック化などによる公共交通の充実
5. デマンドバスなどの活用・充実による交通弱者の生活の向上
6. 高齢者や障害者など利用しやすい公共交通サービスの充実
7. 低床式バスの導入促進
8. 環状線や高速道路ICアクセス道路の整備
9. 駅前・バスサービス地域の活用・充実による交通弱者の生活の向上
10. 拠点集約型都市構造の推進
11. 活用している既存の交通手段の改良
12. 幹線道路の信号機などの改善

**帯広圏 総合都市交通体系調査**

○お問い合わせ先

北海道	建設部	まちづくり都市計画課	TEL: 011-231-4111
帯広市	都市建設部	都市計画課	TEL: 0155-85-4179
帯広市	建設部	都市計画課	TEL: 0155-42-2111
帯広市	建設部	都市計画課	TEL: 0155-54-4823
帯広市	建設部	都市計画課	TEL: 0155-62-9726

**Person Trip 帯広圏**

-12-

**帯広圏の交通マスタープラン**

帯広圏の交通マスタープランのイメージイラスト。バスが走り、人々が乗っている。背景には山と緑豊かな風景が描かれています。

**帯広圏の交通マスタープラン**

#### 4-4-3 パブリックコメントに対する意見及びそれに対する回答

意見の要旨及びご意見に対する北海道総合都市交通体系調査委員会事務局（北海道建設部まちづくり局都市計画課）の考え方を以下に整理する。

### 帯広圏総合都市交通体系マスタープラン(案)に対する意見募集結果

帯広圏総合都市交通体系マスタープラン(案)について、意見募集したところ、63名の方から優先施策のご意見とともに延べ31件のご意見が寄せられました。

ご意見の要旨及びご意見に対する北海道総合都市交通体系調査委員会事務局（北海道建設部まちづくり局都市計画課）の考え方は、次のとおりです。

意見の概要	意見に対する事務局の考え方
○公共交通について	
今後、高齢化社会を迎える中で、公共交通の役割と機能強化が必要に思います。また、交通安全の面からもお年寄りがいつまでも自家用車を運転しなくても良い交通環境の構築が必要だと思えます。	<p>本マスタープランにおいて、将来の超高齢社会に対応した安全・安心な暮らしを支える交通体系を構築するため、乗合タクシーやコミュニティバス、デマンドバスなどの多様な公共交通手段の維持・充実を図るとともに、拠点間を連絡する公共交通ネットワークの強化、更には環境に優しいクルマの使い方への意識改革活動の取り組みなどの総合的な施策展開を推進することとしており、その実現に向けては行政機関の支援、交通事業者の積極的な取り組みに加え、住民の方々の参加・協力を促す活動を総合的に展開してまいります。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の施策展開の参考とし、交通事業者との連携を図りながら公共交通の利便性向上に取り組んでまいります。</p>
公共交通ネットワークの強化に伴い、乗り継ぎ料金システムを導入してほしい	
今はまだ自分で運転できるからいいのですが、本当に自分が運転できなくなる時の事を思うと、もっと市民に親しまれるバスというものが必要	
駅を中心とした交通網を分かりやすくする。拠点区域別にバスの色分けをすとか、又、官公庁、大型店舗を中心として、回る小型環状線バスを30分毎に走らせるとか、利用勝手を良くする。	
「交通施策展開」に「都心部を循環するコミュニティバス路線の新設」を追加すべき。富山市、高岡市、金沢市などで導入しているような利便性の高い、小型バスによる高頻度循環バスを運行する。具体的には、帯広市役所、中心部の各病院、中心市街地商店街を結び、一周30分程度・20分間隔の運転とすれば、2台のバスで運行可能。運賃は、ワンコイン(100円)程度が望ましい。	
もっとバスに気軽に乗れる環境が必要であり、市民の意識改革も必要と思えます。	
もっとバスに気軽に乗れる環境を整備することで、高齢者の自転車利用が減少し、安全性がより高まるのでは。	
高齢者が増加していくので、幼児・老人に優しい交通体系を目標にお願いします。	
高齢者も安心して生活できる町づくりと共により便利な公共交通ネットワークを確立し、自動車に乗れない子供たちも移動しやすい圏域にしてほしい。	
(1)ヨーロッパ各都市や札幌市などで導入されている、三面ガラス張り(壁面広告付きのため設備費用が低廉)の停留所の設置、(2)ICカードの導入、(3)低床バスの導入、(4)PTPS(公共交通優先信号機)の導入、(5)主要バス停へのバスロケーションシステムの設置、(6)バス事業者の回数券・定期券の共通化による利便性向上 などの具体の施策を盛り込んで欲しい。	

意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>バス利用者は、冬期間は増加しているため、市内バスの冬期間(11月～3月)の増発を要望する。</p>	<p>市内バスにおいては、主に冬期の通学者増加に対応するために、増発している便も一部あります。本マスタープランにおいて、環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策として、拠点間を連携する公共交通幹線軸、補助幹線軸の利便性向上のため、運行便数の増便の検討などに取り組んでいくこととしています。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の検討の参考とし、交通事業者との連携を図りながら公共交通の利便性向上に取り組んでまいります。</p>
<p>○道路網について</p>	
<p>一番重要な環状線が完成していないので、都心部に車が流入、集中し、渋滞の原因となっている。</p>	<p>本マスタープランにおいて、地球温暖化防止などの環境負荷低減を図り、環境に優しい拠点集約型都市構造を実現することを将来像に掲げ、その実現のために、拠点間を連携する道路網の強化、また地域活性化の支えとなるよう産業拠点を連携する道路網の強化を図ることとしており、音更大通(国道241号)及び環状線は非常に重要な役割を担う骨格幹線と位置づけしております。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係機関との連携・協力を図り、道路網ネットワークの充実に取り組んで参ります。</p>
<p>帯広市から清柳大橋を渡り幕別市街に行く場合に一旦札幌市街を通ることになるので、市街地を通らなくても良い環状線の整備をお願いしたい</p>	
<p>早急に環状線の整備を行い骨格道路網の構築を図るべきである。帯広圏は放射環状型道路網をモデルとして都市計画をおこなってきていると思うが、環状線の整備を行わないとその根底が覆され、そもそもの都市構造にも支障をきたす恐れがある。また、環状線の未整備区間を整備しないのであれば、整備済みの環状線はその機能を十分果たせない。</p>	
<p>普段、車で通勤・買い物に行くが、十勝大橋の国道241号線音更側がいつも混雑しており、外出しづらい。是非、路線見直し・幅員増加をして欲しい。</p>	
<p>既存の道路整備を優先に十勝と道央圏との幹線の早期完成の促進を望みます。</p> <p>同様の意見 他1件</p>	<p>本マスタープランにおいて、地域の活性化・十勝の中核都市機能を強化するために、高速交通体系の重点整備を図るとともに、環状線や高速道路ICアクセス道路の整備促進に取り組むこととしております。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、「交通施策展開」の「地域活性化・十勝の中核都市機能を強化します」において、「高速交通体系の重点整備を図るとともに、環状線や高速道路ICアクセス道路の整備を促進させ、産業拠点間の連携と道内他地域との連携を強化します。」と改めることとします。</p>
<p>帯広東部からの高速道路へのアクセスが悪く利用しづらい。足寄本別ICから利用した場合、帯広東部へのアクセスが悪いのが高速道路の利用が少ない原因である。十勝川温泉付近にICの設置が必要。長流枝内PAでのスマートICの位置より帯広に近い位置に設置が必要。広域農道交差付近がアクセスがよい。</p> <p>同様の意見 他1件</p>	<p>本マスタープランにおいて、平成23年度に道東道が道央圏と結ばれることや帯広尾自動車の整備促進されることを踏まえて、農業、食品加工業等の十勝の主要産業や国内外との地域との交流促進による地域活性化を図るため、高速道路ICアクセス機能強化に取り組むこととしており、今後、新IC設置の検討については、引き続き検討すべき課題であると認識しております。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の高速道路ICアクセス機能強化検討において参考といたします。</p>



意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>交差点改良の推進の必要性はあるのか。 現在混雑していても、将来の減少する交通量を考慮すると無駄な事業であると思います。</p>	<p>本マスタープランにおいて、将来の財政制約を踏まえ、既存ストックを有効に活用し、円滑な交通体系を構築することを目指すこととしております。</p> <p>交差点改良の推進については、将来の自動車交通の減少を踏まえたうえで、将来においても、なお交通混雑が想定される交差点において、右左折レーンの設置などの改良を実施することで、道路網がその機能を十分発揮できるよう取り組んで参ります。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、「交通施策展開」の「既存ストックを有効に活用します」において、「将来にわたり混雑する交差点において、右左折レーンの設置などの改良を進め、既存道路網の機能が十分発揮されるよう取り組みます。」と改めることとします。</p>
<p>歩行者の子ども、お年寄りの安全対策を充実させてほしい。</p>	<p>本マスタープランにおいて、安全・安心な暮らしを支える交通施策として、自動車が住宅地内を通過しなくとも良い道路網を構築し、更に段差解消によるバリアフリー化などによる歩行空間の充実を図ることとし、更に都心・生活拠点内においては、広幅員歩道整備、歩道の段差解消など、誰にも優しい道路空間整備を重点的に推進していくこととしております。</p>
<p>都心・生活拠点内の幹線道は、車道を狭く、歩道を広くしたほうが横断事故(歩行者)を防止できると思います。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係機関との連携・協力を図り、自転車・歩行者ネットワークの充実に取り組んで参ります。</p>
<p>新しく道を作る必要はない。</p>	<p>本マスタープランにおいて、将来の魅力ある十勝の中核都市圏形成を支えるために必要な道路網、公共交通網を総合的に検討したものです。その一方で将来の財政制約を踏まえ、道路網においては、一部区間の車線数の見直しを行うなどの取り組みも進めてまいります。</p> <p>今後、計画を必要に応じて見直すなど社会情勢の変化に合わせて柔軟な対応を可能とするため、継続的な取り組みも進めてまいります。</p>
<p>○総合的な取り組み 他</p>	
<p>環境に優しい車の使い方として、私用目的の自動車利用を減少させるような表現がみられ、そのような施策展開には疑問を感じる。</p>	<p>本マスタープランにおいて、環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策展開として、環境に優しいクルマの使い方への意識改革活動の取り組みを進めることとしております。</p> <p>活動内容としては、個人個人が、環境のことを考えて、自動車を利用しなくとも良い用事の場合は、別の交通手段を選択するような意識改革を促す取り組みを進めることとしております。</p>



意見の概要	意見に対する事務局の考え方
<p>「交通施策展開」官公庁職員対象のMM(モビリティマネジメント)の実施を明確にすべき。通勤時の公共交通利用を促進し、実施者に対して何らかのインセンティブを与える。また、事業所単位でマイカー通勤からの転換に伴うCO2削減量を定期的に公表することにより、不熱心な事業所の取り組みを促すことを盛り込んで。</p>	<p>本マスタープランにおいて、環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策展開として、環境に優しいクルマの使い方への意識改革活動の取り組みを進めることとしております。 ご意見の趣旨は、今後の施策展開の参考とし、交通事業者との連携を図りながら環境に優しいクルマの使い方への意識改革活動に取り組んでまいります。</p>
<p>高齢者が車を使わないと生活できない生活環境について改善を検討して欲しいものです。</p>	<p>本マスタープランにおいて、「既存ストックを活かし、魅力ある十勝の中核都市圏形成を支える拠点集約、多核連携型都市構造を実現」を将来像として示しており、都心へのまちなか居住の推進や生活利便施設などが集積している生活拠点の充実、拠点間連携交通ネットワーク強化など、まちづくり施策と交通施策を総合的に展開していくこととしております。</p>
<p>「もみじマークの普及啓発と駐車環境の改善」について「高齢者用駐車施設の整備促進」は、公共交通利用促進という本計画の趣旨に反するものであり、マイカー利用を助長することにつながるのを、削除したほうがよい。</p>	<p>本マスタープランにおいて、安全・安心な暮らしを支える交通施策として、今後増加する高齢者ドライバーへの対応として高齢者駐車施設の公共公益施設における設置推進と、商業施設等への普及啓発を図ることとしています。 これと併せて、公共交通については、拠点間を連携する公共交通網の利便性向上、公共交通利用のPR・啓発の推進や、乗合タクシーやコミュニティバスなど地域特性にあった多様なサービスの充実による交通弱者の足の確保などに取り組み、総合的な交通施策を展開していくこととしております。</p>
<p>富山市で導入されている「高齢者運転免許返納事業」の導入を盛り込むべき</p>	<p>ご意見の趣旨は、今後の施策展開検討の参考といたします。</p>
<p>「帯広圏交通MPの効果」全体的に目標値が小さすぎるので、再検討してほしい</p>	<p>本マスタープランにおいては、現状すう勢型の将来と比較した場合の各指標における効果を示しています。 ご意見の趣旨は、今後のマスタープラン検討の参考といたします。</p>
<p>少子・高齢化や人口減少を迎える中で、拠点化していく考え方はいいと思います。ただし、各拠点を結ぶ道路網や交通弱者のため、また地球環境のための交通機関が重要な役割を果たす時代となってくると思います。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、今後、マスタープランにおける交通施策展開の着実な推進に努めてまいります。</p>

また、あわせて実施した、「提案した施策の中から、優先すべきと考える項目」についての調査結果は、以下のとおりである。(投票数は複数回答)

大項目	目標	項目	具体の施策展開	投票数
①	環境に優しい拠点集約型都市構造を支えます。	1	拠点間の道路網、公共交通ネットワークの強化	28
		2	歩行者や自転車の快適性の向上	25
		3	環境に優しいクルマの使い方の取り組み推進	13
②	安全・安心な暮らしを支えます。	4	バリアフリー化などによる歩行空間を充実	16
		5	コミュニティバスなどにより交通弱者の生活の足の確保	35
		6	高齢者駐車スペースの設置推進	5
		7	低床式バスの導入推進	5
③	地域活性化・十勝の中核都市機能を強化します。	8	環状線や高速道路ICアクセス道路の整備を促進	15
		9	観光ポイント・拠点を連携する道路網の整備	12
		10	外国人観光客にわかりやすい標識を設置	3
④	既存ストックを有効に活用します。	11	混雑している交差点の改良を推進	22
		12	幹線道路の信号連動の改善	15