

## 第6章 帯広圏の将来像の設定

### 6-1 将来像の比較評価

帯広圏の将来像は、以下に示す3つのシナリオを設定して、比較評価することとした。

#### ①シナリオ1：現状すう勢型

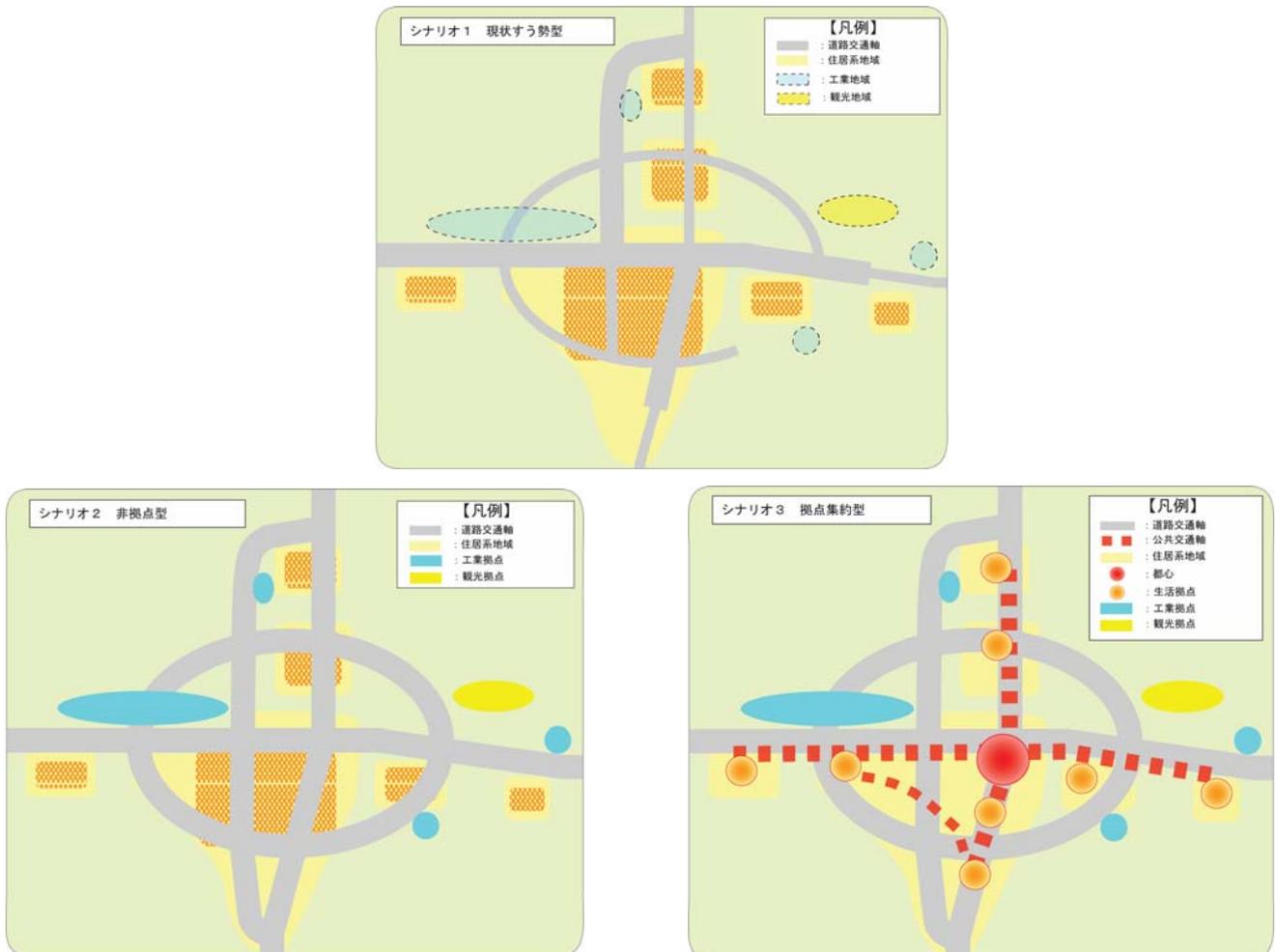
人口減少により都市構造は低密度化を招き、交通施設整備は現在事業中の区間までで、それ以上の整備については、進めることができなくなることを想定したシナリオ（計画的・政策的意図が効果として全く現れないケース）。

#### ②シナリオ2：非拠点型

人口減少により、都市構造は低密度化が進んでしまうが、交通施設整備は、道路網を中心に産業振興等の取り組みを進めることを想定したシナリオ（まちづくりに関する計画・政策的意図の効果が現れず、道路網整備を推進するケース）

#### ③シナリオ3：拠点集約型

人口減少社会・地球環境問題に対応した都市構造として拠点集約型都市構造を提案し、まちづくり施策・交通施策を総合的に進めることを想定したシナリオ（将来の都市像を実現するケース）



3つのシナリオで、将来像に照らして定量的に評価可能なものを以下のように設定し、将来需要予測に基づき各指標を比較評価した。  
結果としては、シナリオ3の拠点集約型がどの指標においても良好な結果となることが確認された。

### ■評価指標の概要

| 評価指標選択の視点 |                      | 評価指標                               | 評価基準                   |
|-----------|----------------------|------------------------------------|------------------------|
| ①         | 都市の賑わい               | 都心・生活拠点ゾーンへの発生・集中量                 | 都心・拠点ゾーンの発生・集中量が高いほど良好 |
| ②         | 環境負荷低減               | CO2排出量                             | CO2排出量が少ないほうが良好        |
| ③         |                      | 総自動車走行台・キロ                         | 総自動車走行台・キロが少ないほうが良好    |
| ④         |                      | 総自動車走行台・時間                         | 総自動車走行台・時間が少ないほうが良好    |
| ⑤         |                      | 混雑度1.25以上延長                        | 1.25以上延長が少ないほうが良好      |
| ⑥         | 公共交通維持・過度な自動車依存からの脱却 | 交通手段分担率(自動車分担率)                    | 自動車分担率が低いほど良好          |
| ⑦         |                      | 徒歩・二輪トリップ数                         | 徒歩・二輪トリップ数が多いほど良好      |
| ⑧         |                      | 公共交通利用者数                           | 公共交通利用者が多いほど良好         |
| ⑨         | 安全・安心                | 事故件数(予測値)比※1                       | 比率が小さいほうが良好            |
| ⑩         |                      | 補助幹線道路における幹線機能以上延長割合(交通負荷量による機能判定) | 延長割合が小さいほうが良好          |

※1 事故件数(予測値)比は、シナリオ1の事故件数(予測値)を1.0として、シナリオ2・3の増減率を評価

### ■シナリオの評価結果

| 評価指標選択の視点 |                      | 評価指標                               |         | 評価結果              |                 |                  |
|-----------|----------------------|------------------------------------|---------|-------------------|-----------------|------------------|
|           |                      |                                    |         | シナリオ1<br>(現状すう勢型) | シナリオ2<br>(非拠点型) | シナリオ3<br>(拠点集約型) |
| ①         | 都市の賑わい               | 都心・生活拠点ゾーンへの発生・集中量                 | 都心発生量   | 3.2万(トリップ/日)      | 3.1万(トリップ/日)    | 3.5万(トリップ/日)     |
|           |                      |                                    | 都心集中量   | 3.2万(トリップ/日)      | 3.1万(トリップ/日)    | 3.5万(トリップ/日)     |
|           |                      |                                    | 生活拠点発生量 | 12.4万(トリップ/日)     | 12.3万(トリップ/日)   | 13.4万(トリップ/日)    |
|           |                      |                                    | 生活拠点集中量 | 12.2万(トリップ/日)     | 12.1万(トリップ/日)   | 12.7万(トリップ/日)    |
| ②         | 環境負荷低減               | CO2排出量(圏域内々交通量発生分)                 |         | 11.7万(t-CO2/年)    | 11.5万(t-CO2/年)  | 11.3万(t-CO2/年)   |
| ③         |                      | 総自動車走行台・キロ                         |         | 3,924(千台・キロ)      | 3,857(千台・キロ)    | 3,816(千台・キロ)     |
| ④         |                      | 総自動車走行台・分                          |         | 6,253(千台・分)       | 5,988(千台・分)     | 5,925(千台・分)      |
| ⑤         |                      | 混雑度1.25以上延長                        |         | 15(km)            | 0(km)           | 0(km)            |
| ⑥         | 公共交通維持・過度な自動車依存からの脱却 | 交通手段分担率(自動車分担率)                    |         | 80.7%             | 80.8%           | 79.8%            |
| ⑦         |                      | 徒歩・二輪トリップ数                         |         | 95千(トリップ/日)       | 95千(トリップ/日)     | 98千(トリップ/日)      |
| ⑧         |                      | 公共交通利用者数                           | バス利用者数  | 254万(人/年)         | 246万(人/年)       | 317万(人/年)        |
|           |                      |                                    | 鉄道利用者数  | 3.7千(人/日)         | 3.3千(人/日)       | 3.7千(人/日)        |
| ⑨         | 安全・安心                | 事故件数(予測値)比                         |         | 1.00              | 0.98            | 0.97             |
| ⑩         |                      | 補助幹線道路における幹線機能以上延長割合(交通負荷量による機能判定) |         | 47.9%             | 31.9%           | 31.8%            |
| 総合評価      |                      |                                    |         | ×                 | △               | ○                |

## 6-2 将来像の設定

帯広圏の将来像を以下のように設定する。

現状の帯広圏の都市構造は、拡散型の都市構造となっており、将来の更なる人口減少局面では、既成市街地の無計画な低密度化を招いてしまう恐れがある。今後、既成市街地の無計画な低密度化は、路線バスのサービス維持が困難になることや、道路の維持管理費の非効率化を招き、さらには都心の空洞化といった、都市の課題に対処することが困難な都市圏を作り出してしまふ。これを防ぐために、人口減少社会を前提として、これまでの拡散型都市構造を見直し、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい都市構造に転換することが必要である。

しかし、帯広圏におけるモータリゼーションの進展に伴う生活圏の広域化を抑制することは、現実的ではなく、郊外生活者の日常生活に必要な都市機能が郊外に立地することを全面的に抑制することは、合理性を欠くことになる。さらに、自動車利用を全面的に抑制することも現実的ではなく、広域的に拡大した都市圏全体を公共交通ネットワークで全てカバーするような新たな投資を行うことも合理的ではない。

その一方で、今後ますます進展する高齢社会においては、交通弱者の都市機能へのアクセシビリティを確保するうえで、公共交通ネットワークの維持は重要な課題である。

そうした観点から、公共交通が成り立つような都市構造を維持、誘導していくことが必要であり、都市圏内に複数の拠点がある構造が望ましいと考える。

このような都市構造では、拠点における既存ストックを有効活用し、集積のメリットを享受することで、都市経営コストも抑えることが可能となる。

また、そうした拠点に、多様な都市機能（公共施設、事業所、商業施設、居住等）の集積が、維持・充実されることで、住み、働き、訪れる人が交流することで「賑わい」が生まれる。さらに、拠点間をつなぐ既存の公共交通ネットワークを活用し、新たな大規模投資をすることなく、自動車に過度に依存しない社会への誘導を進めることで、環境への負荷を抑えることが可能となる。

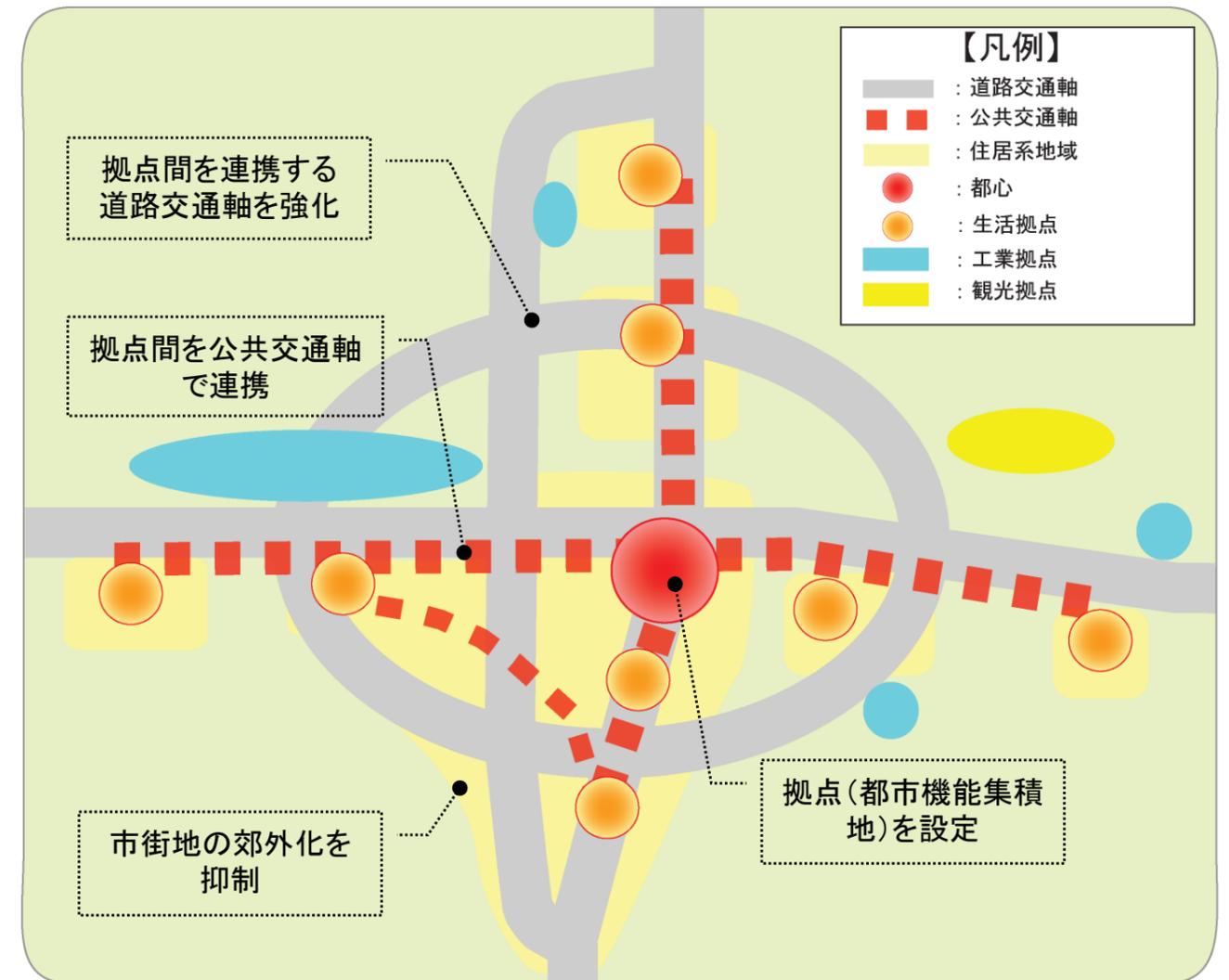
帯広圏においては、地域特性である農業と農作物を活用した食品加工等の産業を中心に、産業振興を図ることが望まれ、この実現のために工業団地を産業拠点として位置づけ、物流等を支える道路網で結ぶことにより産業育成を図ることが望ましいと考える。

また、人口減少下においては、交流人口拡大による産業振興が重要となり、豊かな自然・景観、農業・食を活かした体験型観光や各種イベントの促進、「ばんえい競馬」などの都市内観光施設と都心部の宿泊施設の活用、十勝川温泉・エコロジーパークなどの観光拠点の形成が必要である。さらに、道央道と繋がる高速交通体系をより有効に活用し十勝圏・道東地域との連携を強化するために、各地域を有機的に結びつける道路網の充実が望ましいと考える。

このように、都市圏内の一定の地域（既存都市機能集積地）を拠点として位置づけ、拠点間を公共交通ネットワークで連携させ、観光拠点、産業拠点を道路網ネットワークで連携させる「拠点集約・多核連携型都市構造」を帯広圏の将来像とする。

## 帯広圏の将来像

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

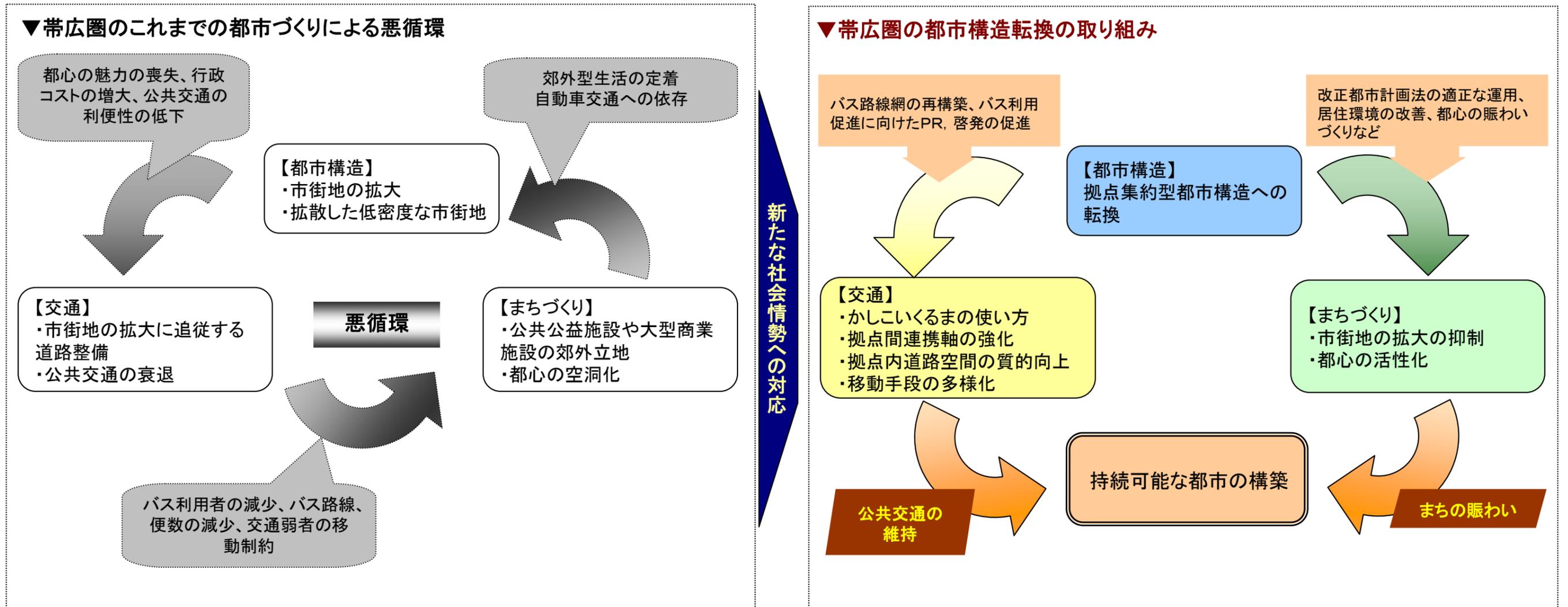


### 6-3 将来像実現に向けたまちづくりと交通施策の連携

これまでの帯広圏における都市づくりは、人口増加、モータリゼーションの進展により市街地を拡大し、増加する交通需要に対応して道路網整備を進めてきた。このことが、バス利用者の減少・自動車への依存を促し、公共公益施設や大型商業施設、病院などの郊外立地、都心の空洞化を招き、更にはバス利用者の減少・路線廃止など、いわゆる負のスパイラルに陥っているのが現状である。

この悪循環を断ち切り、拠点集約型都市構造へ転換していくためには、今後の人口減少を見据え、市街地の拡大の抑制とともに、都心の活性化を図るため、改正都市計画法の適正な運用を行い、中心市街地活性化基本計画に基づくまちなか居住の推進や、おびひろまち育てプランによる住み替えサポートシステム等の取り組みを進めることなどのまちづくりの施策と同時に、公共交通と道路環境改善の施策展開を総合的に推し進めることで、拠点集約型都市構造を実現していくことが重要である。

以下に、これまでの都市づくりによる悪循環と、これからの帯広圏の都市構造転換の取り組みについてイメージ図を示す。



## 6-4 帯広圏の将来像・基本方針

帯広圏の将来像として、都市課題、交通課題に対応し、拠点集約型都市構造への転換に加え、将来の超高齢社会への対応や、暮らしをささえる産業の活性化についても重要な課題となることから、以下の3つを基本方針として設定する。

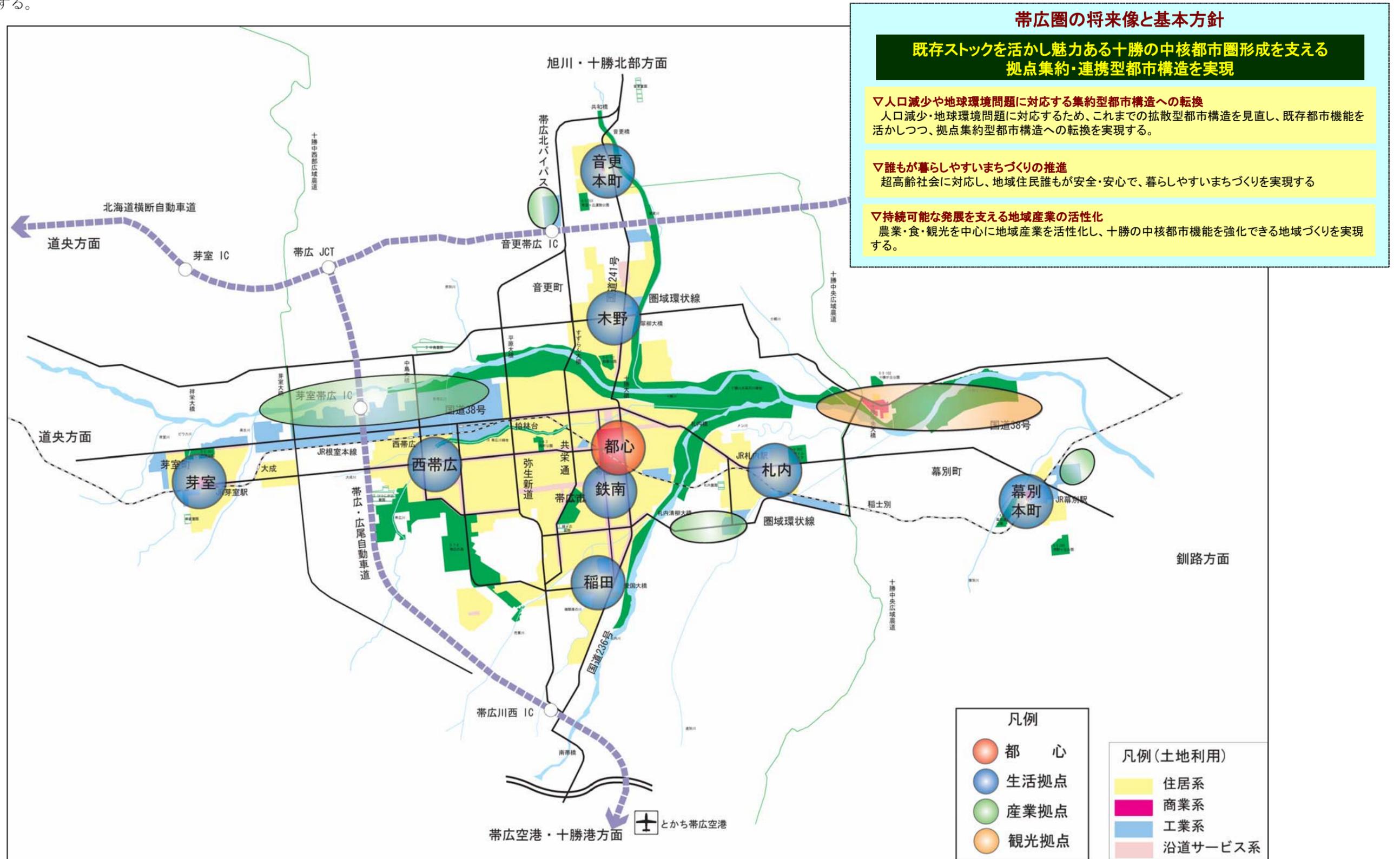


図 6-4-1 帯広圏の拠点の設定