

第9章 今後の取り組み体制と課題

9-1 今後の取り組み体制

今後の取り組みとして、目標とする将来像実現のために、PDCA サイクルを構築し、取り組んでいく必要がある。取り組み体制としては、帯広圏を構成する市町を中心として、各道路管理者、交通事業者、まちづくり関係者等の参加による協議会形式による協議の場を設けて取り組む方針である。

今回のマスタープランについては、そのPDCA サイクルを推進していく中で、必要に応じて見直しを実施することや今回位置づけしていない項目についても、今後の社会情勢等の変化に合わせて更に検討していくなど柔軟な対応を可能とし、より良い帯広圏の実現に向けての取り組みを継続していくこととする。

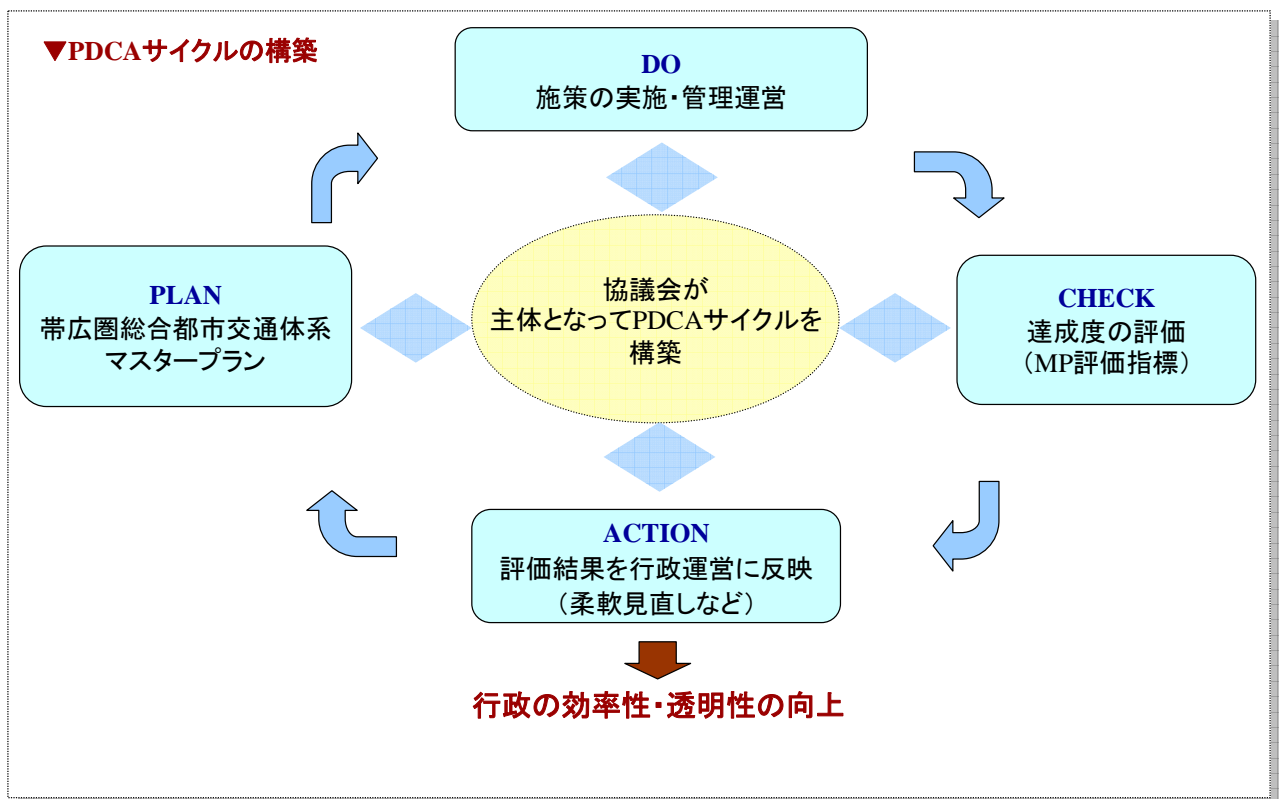


図 将来像の実現に向けたPDCAサイクルの構築

9-2 今後の課題

1) 道東道における IC 増設の検討

道東道においては、平成 23 年度に道央道へ直接接続される予定となっており、高速交通体系の整備により、交流人口拡大が期待される場所である。帯広圏においては、十勝川温泉周辺地区を観光拠点として、十勝各地や、道央方面、道東・オホーツク方面との観光連携を促進することでより一層の観光振興を図ることが重要となってくる。

こういったことを背景に、交流人口拡大に向けて交通サービス水準向上策として、地元十勝川温泉旅館組合を中心に、現在の長流枝 PA を活用した IC 新設要望がある。IC 増設による効果としては、音更 IC からの転換が予想され、十勝川温泉へのアクセス時間が少し改善されることが想定される。

しかしながら、現在の IC 増設のスキームによる地元自治体の負担やアクセス道路の快適性、ETC の普及、収益向上など多くの課題が残されている。

今後、地元での官民一体となった観光振興への取り組み動向とともに、こういった課題解決策について検討を進め、IC 増設の必要性を見極めていく必要がある。

2) 帯広広尾自動車道における IC 増設の検討

帯広広尾自動車道は、無料区間となることが明確となり、まずは、広尾に向けて準備を促進していくことが急務となるが、将来的には、より使いやすい高規格幹線道路とすることが重要であり、地元としても要望は多い。市街地の外縁部を通過する、帯広広尾自動車道へのアクセスについて、要望の高い白樺通との交差部分への IC 増設は、新 IC 周辺住民の利便性は向上するもの、既存の芽室帯広 IC と近接しており都市圏全体への波及効果はそれほど見られないことが想定される。

しかし、帯広広尾自動車道利用交通量は増加することが想定されるため、安全性の面等においては、その効果はあり、多角的な視点から十分検討していくことが必要である。

また、帯広広尾自動車道は、農業・酪農の物流等にも効果があることから、今後は農村部である大正地区などにおいても IC 増設の検討が必要となると思われる。

今後は、アクセス道路整備等による財政負担と、IC 増設による十分な効果を見極めていく必要がある。

3) 中央通バイパス計画の見直し検討

中央通については、現在、幕別本町部分において、4車線のバイパス計画として都市計画決定されており、その並行区間として止若（やむわっか）通が2車線で都市計画決定している。将来交通需要予測の結果では、バイパス計画を廃止し、止若通を4車線化する案でも対応は可能と考えられる。

しかしながら、止若通の拡幅については、周辺住民へ多大な影響があることから、今後、新たなバイパス建設による維持管理費増大の影響と沿線住民の暮らしを守る観点から、十分検討していく必要がある。

4) 都市計画道路の見直し検討

今回のマスタープラン道路網において、将来交通需要予測をもとに、一部区間において、その車線数の見直しを実施したところであるが、これら以外の路線についても、都市内における長期未着手等の課題を抱える都市計画道路がいくつか存在する。

長期未着手路線については、今後、廃止も含めてその必要性を更に検討していく必要がある。今回策定したマスタープランにより、都市内の重要な幹線道路の位置づけがあらためてなされたことを踏まえて、対象となる路線の機能検証、サービスレベルの検討を進めつつ、沿線住民との対話や関係機関との協議を十分に行い、その方向性について検討していく必要がある。将来配分交通量算定の基礎が今回確立されたことから、これを基に更に検討を進めていくこととする。