

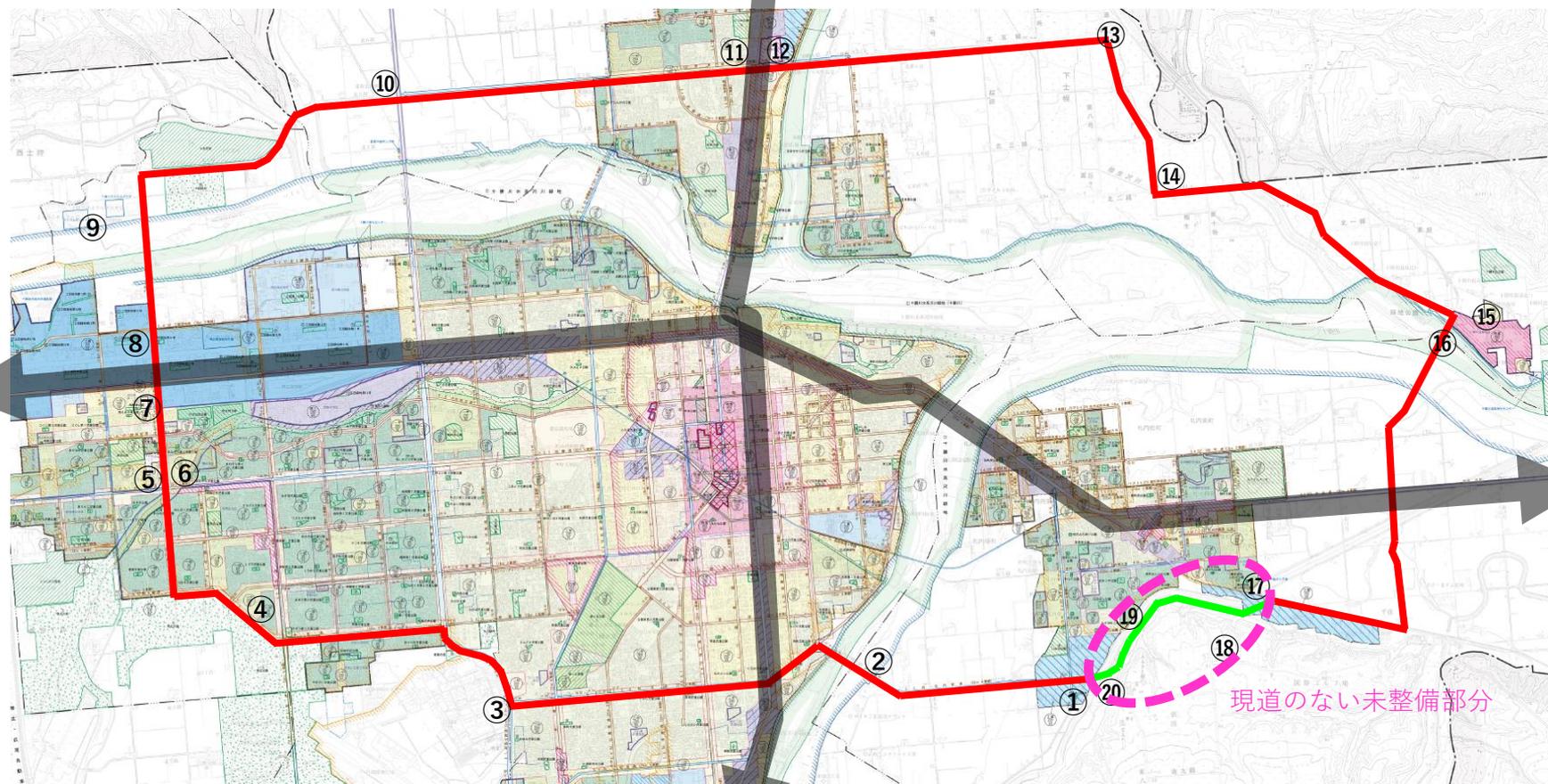
令和4年度 第1回 幕別町都市計画審議会

説明資料

- | | |
|-------------------------|--------|
| ① 圏域環状線の整備について | P1～5 |
| ② 近年における町内の開発行為等の状況について | P6 |
| ③ 帯広圏都市交通マスタープランについて | P7～15 |
| ④ 今後の都市計画変更等について | P16～17 |

1 帯広圏都市計画における道路網の骨格

主要幹線道路である、四放射一環状で骨格形成



現道のない未整備部分

※背景：帯広圏都市計画図

— 放射道路
— 環状線
— 未整備部分

①リバーサイド幕別工業団地
②札内清柳大橋
③陸上自衛隊帯広駐屯地
④帯広南商業高等学校
⑤開西病院
⑥100満ポルト帯広西店
⑦プロバンアンダーパス

⑧十勝バス本社
⑨くりりんセンター
⑩北海道拓殖バス
⑪TSUTAYA 木野店
⑫ダイイチ 音更店
⑬十勝栄簡易郵便局
⑭下土幌神社

⑮十勝川温泉
⑯十勝中央央橋
⑰白人橋
⑱幕別温泉パークホテル悠湯館
⑲吐月橋
⑳新設橋梁

2 環状線の経過と目的

- 昭和56年 帯広圏広域道路網計画専門部会
⇒環状線構想の提示
- 昭和63年 帯広圏広域都市計画区域市街地整備基本計画
⇒都市内の広域的な交通を円滑に処理するため国道38号、国道241号、弥生新道、国道236号及び環状道路による4放射1環状を基本とした主要幹線道路の整備
- 平成5年 帯広圏総合都市交通体系調査報告
⇒圏域環状線は国道を補完し、帯広圏内の各市町相互の交通を郊外部で分担する広域環状道路で、都心に流入する通過交通を排除し、都心の交通混雑を緩和、利用者の目的地までの所要時間短縮効果を目的とする
- 平成15、23、令和2年度 幕別町都市計画マスタープラン整備促進
- 平成16、22、令和2年度 都市計画区域の整備、開発保全の方針
⇒環状線の位置づけ及び整備促進
- 平成18年度 道道昇格要望
- 平成21年度 札内新道延伸整備促進検討会
- 平成25年度 道道昇格内定
- 平成26年度 事業決定
- 平成27年度 事業着手

3 新たな道路計画概要及び位置(参考図)

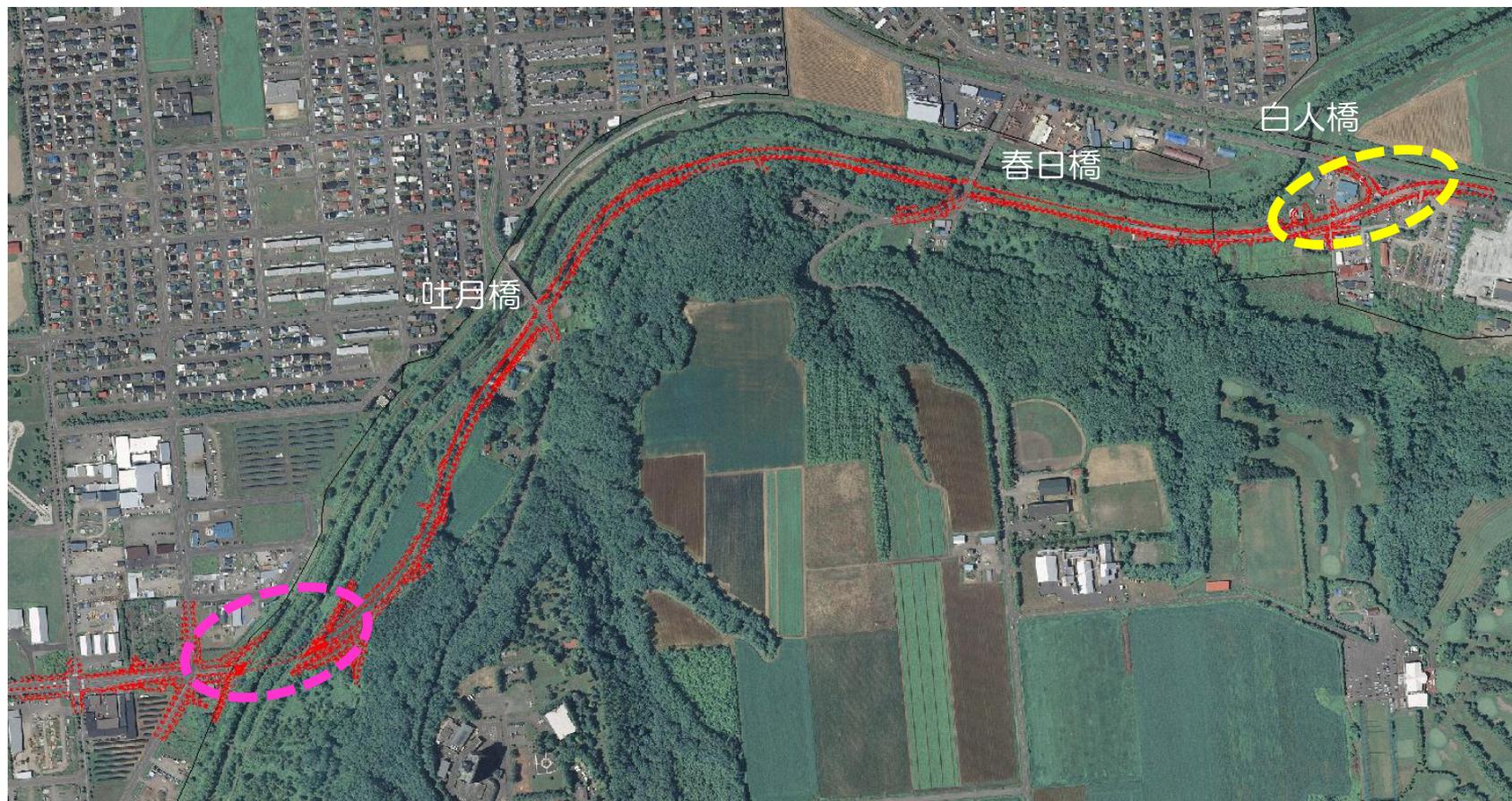
当初決定

- 1 計画延長 : L=2.7 km
- 2 幅員 : W=11.5m (2車線片歩道)
- 3 構造規格 : 3種2級
- 4 計画交通量 : 5,400台/日
- 5 事業期間 : 平成27年度~平成34年度
- 6 事業費 : 2,380百万円

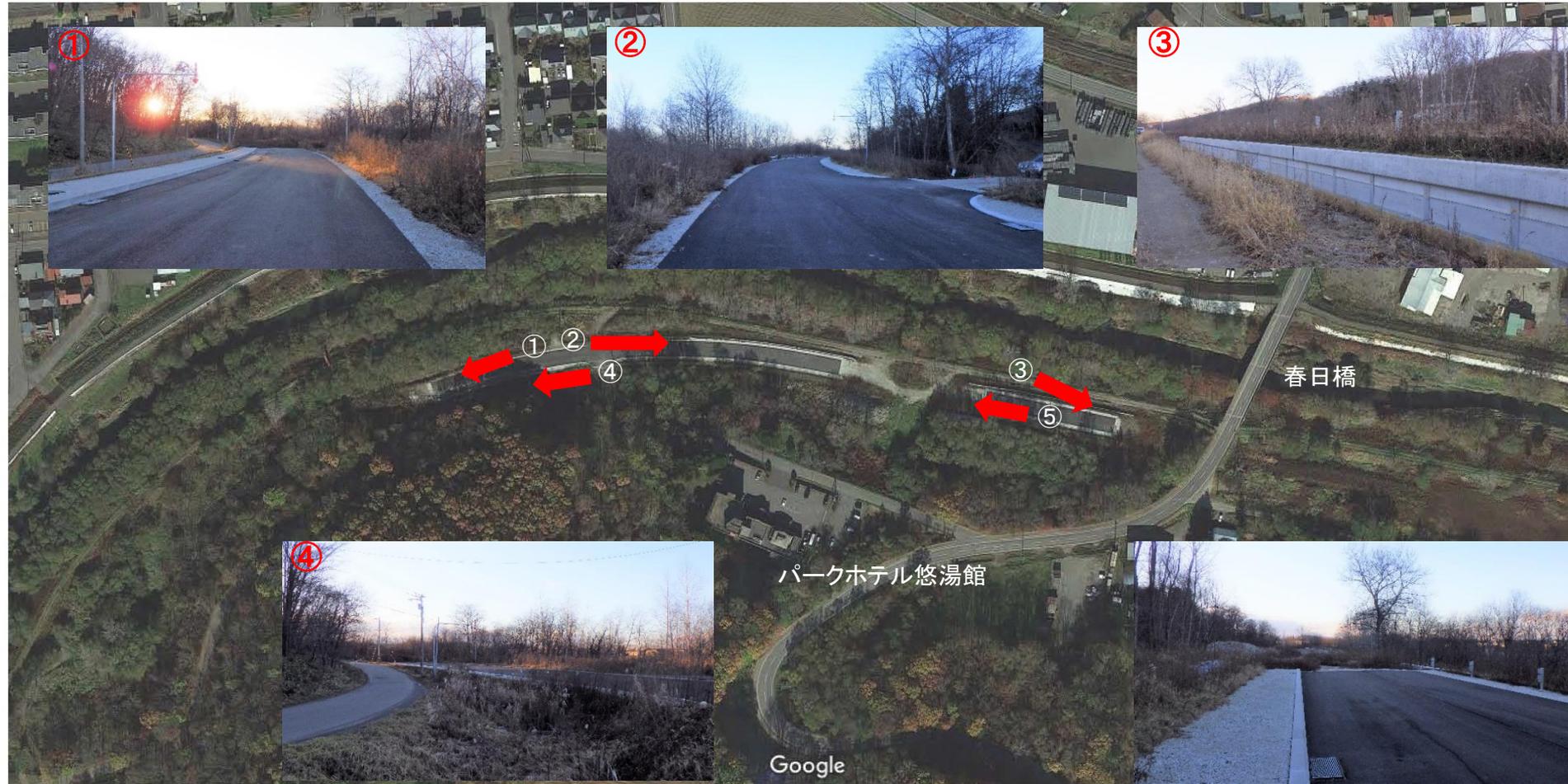


変更決定 (令和2年度)

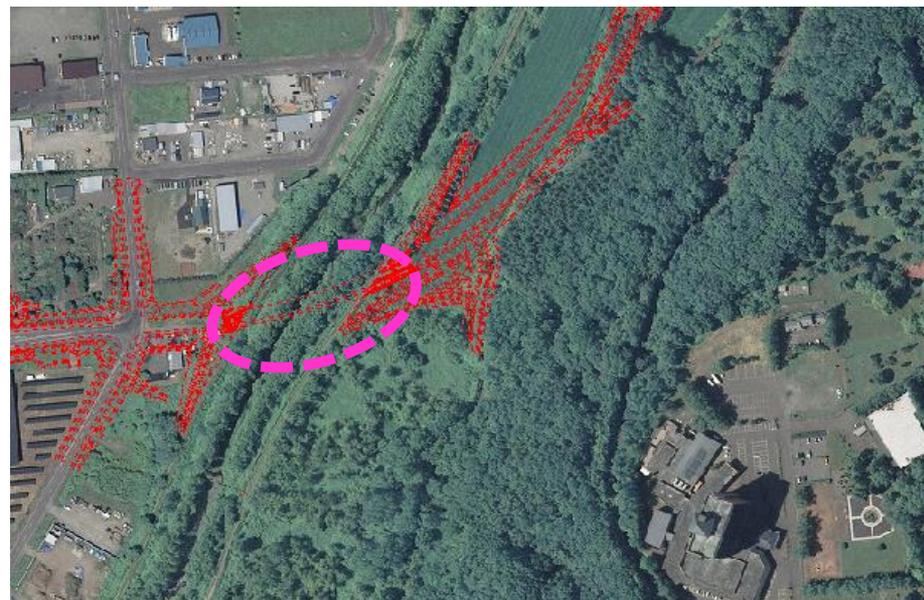
- 1 計画延長 : L=2.7 km
- 2 幅員 : W=11.5m (2車線片歩道)
- 3 構造規格 : 3種2級
- 4 計画交通量 : 5,400台/日
- 5 事業期間 : 平成27年度~令和7年度
- 6 事業費 : 3,471百万円



4 令和3年度における道路の整備状況



5 令和4年度における整備状況



開発許可制度について

●開発許可制度とは？

都市計画で定められるいわゆる線引き制度の実効を確保するとともに、一定の土地の造成に対するチェックを行うことにより、新たに開発される市街地の環境の保全、災害の防止、利便の増進を図るために設けられた都市計画法上の制度

●開発行為とは？

都市計画法第4条第12号： この法律において、「開発行為」とは主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう。

建築物： 建築基準法第2条第1号に定める建築物

特定工作物： 第一種特定工作物・・周辺地域の環境悪化をもたらすもの

EX) コンクリートプラント、クラッシャープラント等

第二種特定工作物・・規模が1 ha以上の工作物

EX) ゴルフ場、遊園地



土地の区画形質の変更

① 切土、盛土、整地等の造成工事により土地に対して物理力を行使する行為

② 土地の利用状況を変更する行為



許可を要する開発行為の規模

区 域		許可を要する規模
都市計画区域	市街化区域	1,000㎡以上
	市街化調整区域	すべての開発行為
都市計画区域外		1 ha以上

1 都市交通マスタープランについて(1)

●都市交通マスタープラン

おおよそ20年の間に実現を目指す骨格道路網や取り組むべき道路、公共交通の施策をとりまとめたもの。都市交通マスタープランを策定するためには、総合都市交通体系調査を実施する必要がある。

●総合都市交通体系調査

人口減少、高齢社会への対応、環境負荷の軽減等、都市交通における今日的な課題への有効な対応を検討することが求められる。

また、都市における土地利用と交通には密接な関係があり、都市交通の観点から、将来の都市像を提案し、土地利用施策と交通施策を一体的に分析する。

策定

●帯広圏都市交通マスタープラン

平成17年に帯広圏で実施したパーソントリップ調査（PT調査）を基に帯広圏における交通の現状や将来の課題を把握し、目指すべき将来像を実現させるために望ましい交通体系や交通計画に関する基本的な方針を定めたもの。

マスタープラン策定まで 1年目:実態調査

「都市交通体系マスタープラン」策定までの流れ

1年目:実態調査

- ・PT調査
(人の1日の動きを把握)
- ・各種アンケート・交通調査
(地域の個別課題)

2年目:現況解析

- ・前年度調査の解析
- ・問題点の抽出
- ・都市圏の将来像を検討

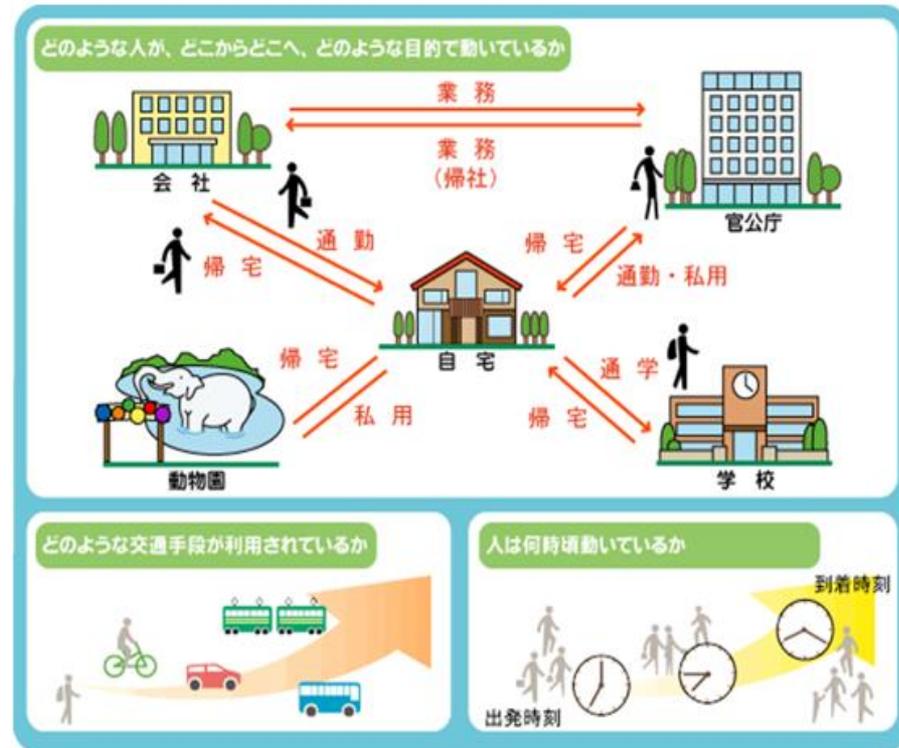
3年目:マスタープラン作成

- ・将来交通量の推計
(主要幹線道路別)
- ・マスタープランの策定
- ・整備計画案の策定

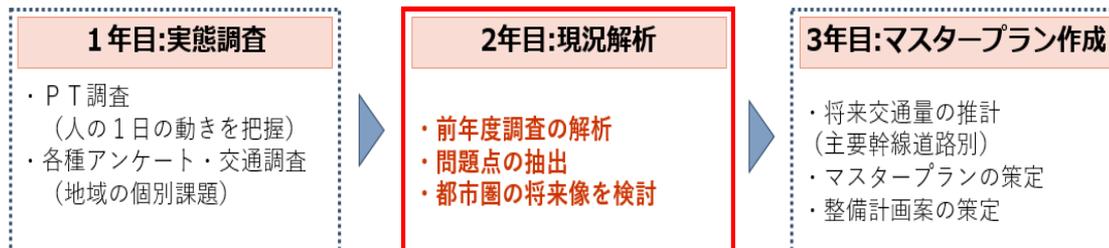
1 都市交通マスタープランについて(2)

●パーソントリップ調査 (PT調査)

交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）の把握を目的として、自動車やバス、電車、鉄道をどのように利用し、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的で、どの時間帯に移動したかについて、調査日の1日の全ての移動を把握するための調査であり、将来の総合的な交通計画やまちづくりに役立てていくもの。



マスタープラン策定まで 2年目: 現況解析



1 都市交通マスタープランについて(3)

●現況解析

前年度に実施した実態調査結果の現況解析を行い、帯広圏の都市・交通課題の現状と課題を把握し、都市圏の将来像の検討。

現況解析の結果を基に、都市利用の現況・動向、交通施設の現状等について、これまでに検討された課題等の再整理を行い、問題・課題を明確化。

◆帯広圏の課題

▼都市構造の現状

- ・帯広圏全体が人口減少社会へ突入
- ・20年後は高齢化率が30%を超える
- ・都心部での高齢化が顕著
- ・郊外型生活の定着
- ・買物離れによる都心部の衰退

▼都市交通の現状

- ・帯広市内のトリップの減少
- ・市町間、郊外内部々トリップの増加
- ・自動車トリップ数の増加
- ・自動車分担率は8割
- ・高齢者の自動車分担率は5割

▼公共交通の現状

- ・バス分担率は0.5%
- ・通勤時のバス分担率は1.3%
(他都市圏は3~4%)
- ・低迷するバス利用者
- ・新交通へのニーズの高まり

▼経済活動の現状

- ・伸び悩む観光入込客数
- ・夏期の宿泊客数の少なさ
(通過型観光)
- ・農業を基幹とした産業構造
- ・高速交通体系の変化

▼社会情勢の現状

- ・厳しい財政状況下での行政マネジメント
- ・地球規模の環境問題への取り組み

●将来像の検討

都市圏の目指すべき将来の目標となる計画理念を明示するとともに、土地利用や骨格交通体系の構想を整理。

【帯広圏の将来像のキーワード】

人口減少

高齢社会

郊外型生活

自動車依存

地域活性化

マスタープラン策定まで 3年目:マスタープラン作成

1年目:実態調査

- ・PT調査
(人の1日の動きを把握)
- ・各種アンケート・交通調査
(地域の個別課題)

2年目:現況解析

- ・前年度調査の解析
- ・問題点の抽出
- ・都市圏の将来像を検討

3年目:マスタープラン作成

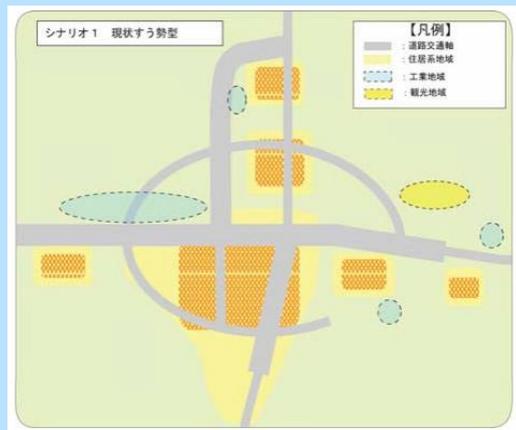
- ・将来交通量の推計
(主要幹線道路別)
- ・マスタープランの策定
- ・整備計画案の策定

1 都市交通マスタープランについて(4)

●将来像の設定

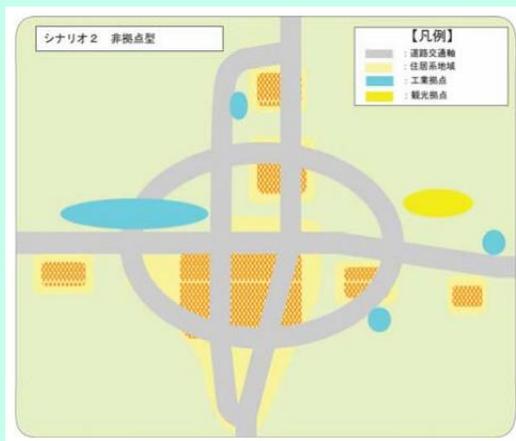
将来像の設定には、3つのシナリオを設定し比較評価

シナリオ1：現状すう勢型



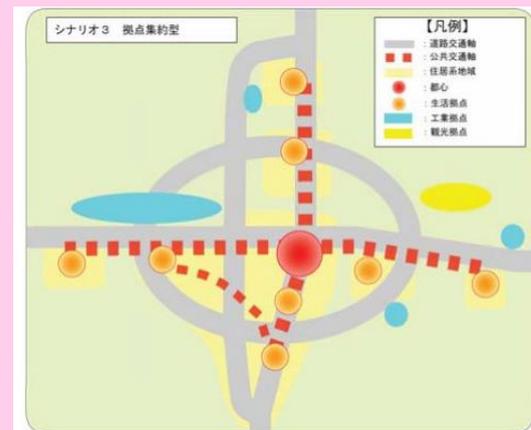
人口減少により都市構造は低密度化を招き、交通施設整備は現在事業中の区間までで、それ以上の整備については、進めることができなくなることを想定したシナリオとなっており、計画的・政策的意図が効果として全く現れないケース。

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組みを進めることを想定したシナリオで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。

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、街づくり施設・交通施策を総合的に進めることを想定したシナリオでは将来の都市像を実現するケース。

1 都市交通マスタープランについて(5)

前ページの3つのシナリオを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、比較評価した結果。

■評価指標の概要

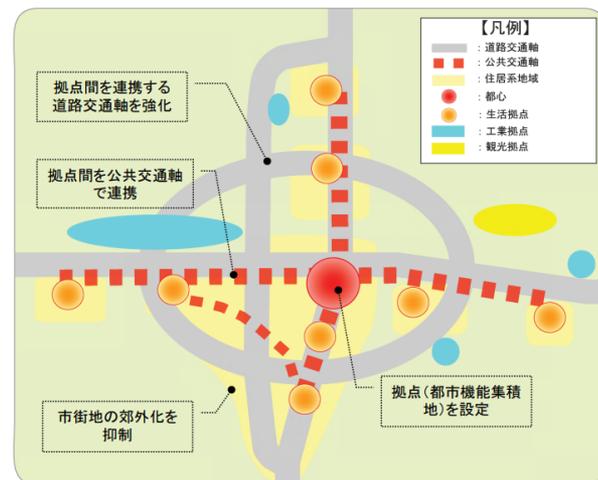
評価指標選択の視点		評価指標	評価基準
①	都市の賑わい	都心・生活拠点ゾーンへの発生・集中量	都心・拠点ゾーンの発生・集中量が高いほど良好
②	環境負荷低減	CO2排出量	CO2排出量が少ないほうが良好
③		総自動車走行台・キロ	総自動車走行台・キロが少ないほうが良好
④		総自動車走行台・時間	総自動車走行台・時間が少ないほうが良好
⑤		混雑度1.25以上延長	1.25以上延長が少ないほうが良好
⑥	公共交通維持・過度な自動車依存からの脱却	交通手段分担率(自動車分担率)	自動車分担率が低いほど良好
⑦		徒歩・二輪トリップ数	徒歩・二輪トリップ数が多いほど良好
⑧		公共交通利用者数	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

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 (現状劣勢型)	シナリオ2 (非拠点型)	シナリオ3 (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)
		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)
		総自動車走行台・分	6,253(千台・分)	5,988(千台・分)	5,925(千台・分)
		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%
		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)
		公共交通利用者数	254万(人/年)	246万(人/年)	317万(人/年)
⑧ 安全・安心	事故件数(予測値)比		1.00	0.98	0.97
		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			×	△	○

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



結果を基に将来像を設定

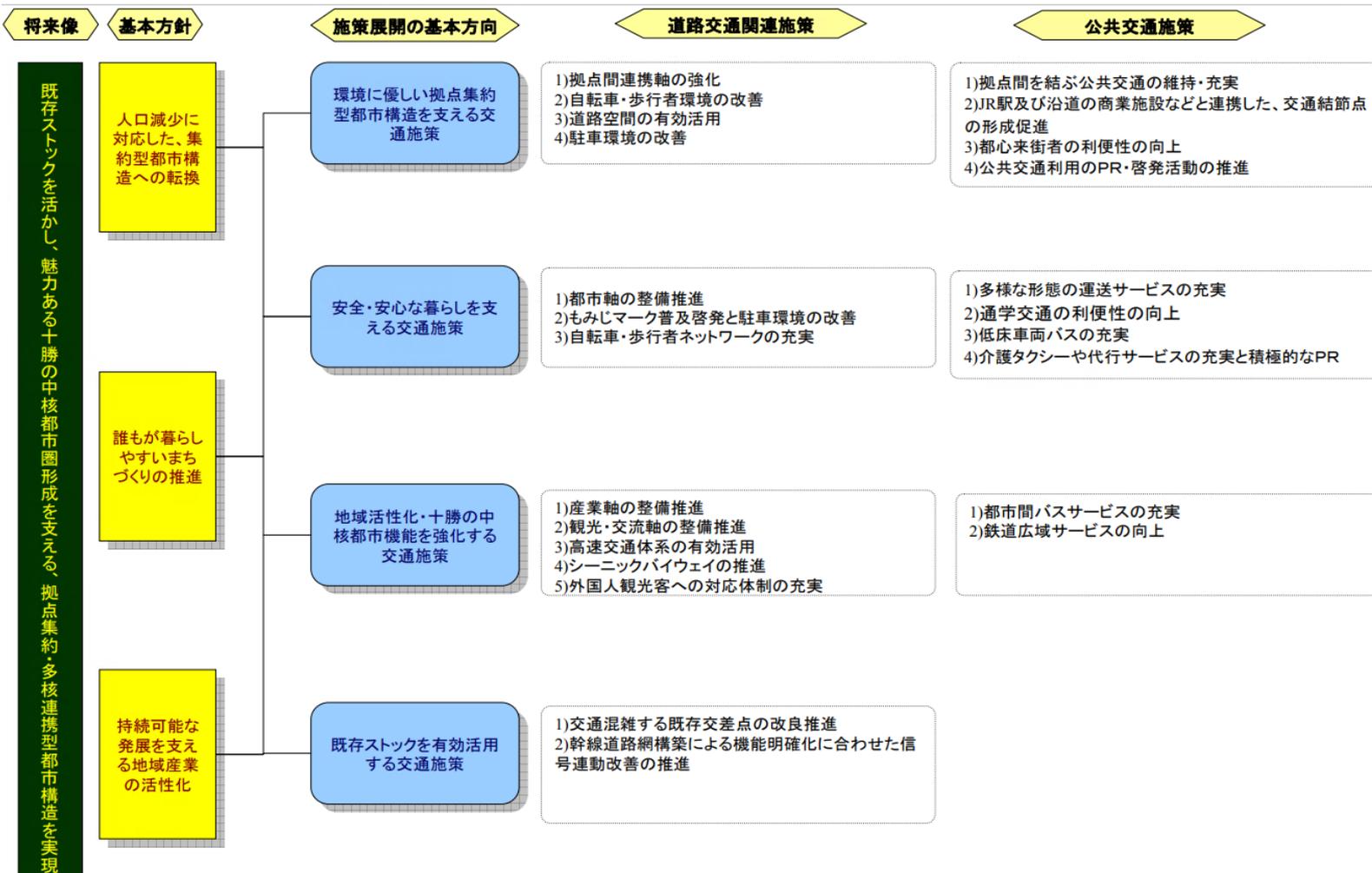
シナリオ3の拠点集約型が良好な結果となることが確認された。

1 都市交通マスタープランについて(6)

●将来像実現に向けた基本方針と交通施策の展開

将来像の実現には拠点集約型都市構造への転換に加え、超高齢社会への対応、産業の活性化についても重要な課題となることから次の基本方針を設定。

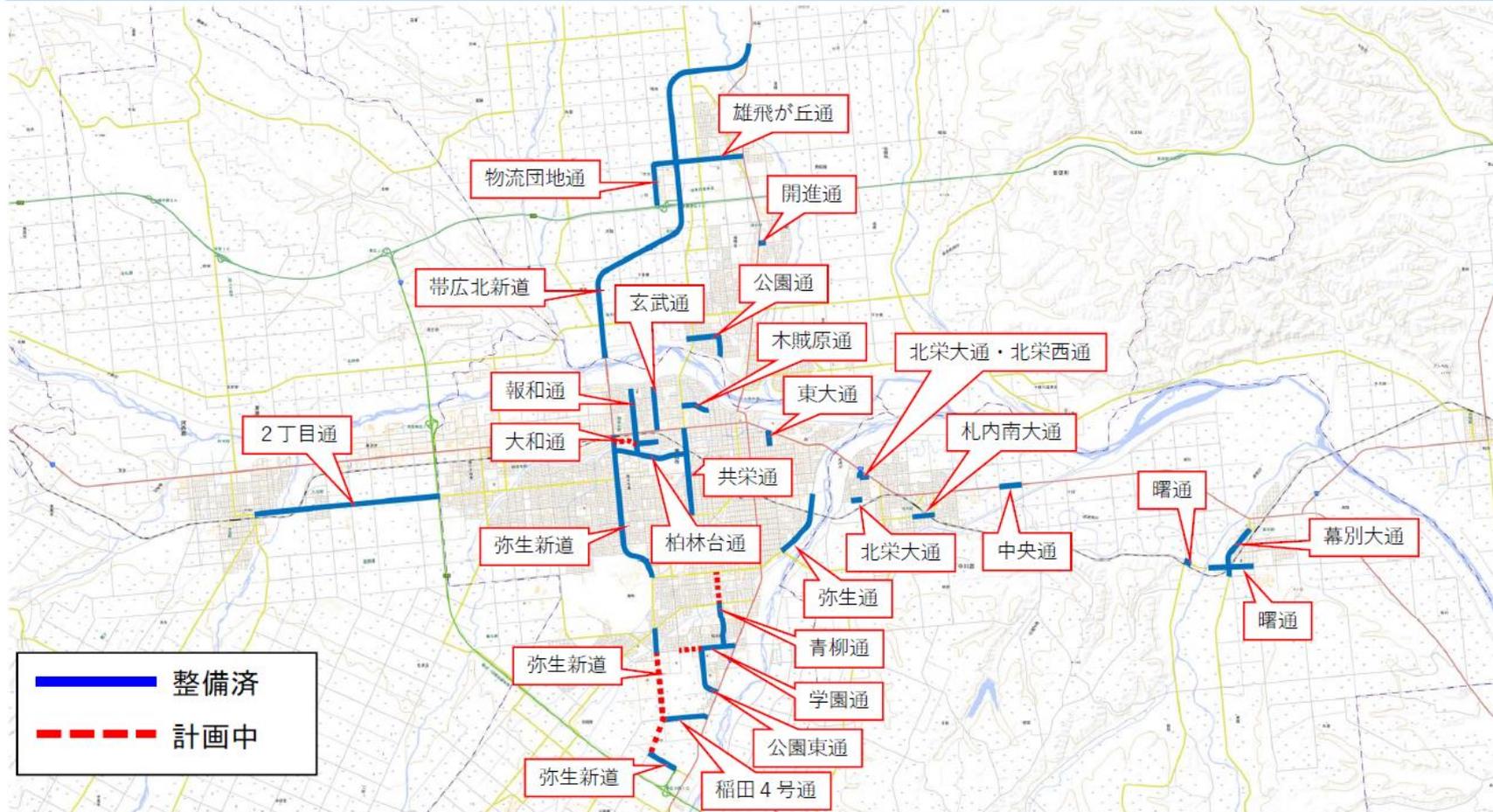
また、基本方針を受けて交通施策展開の4つの基本方向及び24の施策を設定。



1 都市交通マスタープランについて(7)

●平成19年度に策定した帯広圏都市交通マスタープランの道路整備進捗状況

前回MP策定以降の道路整備状況



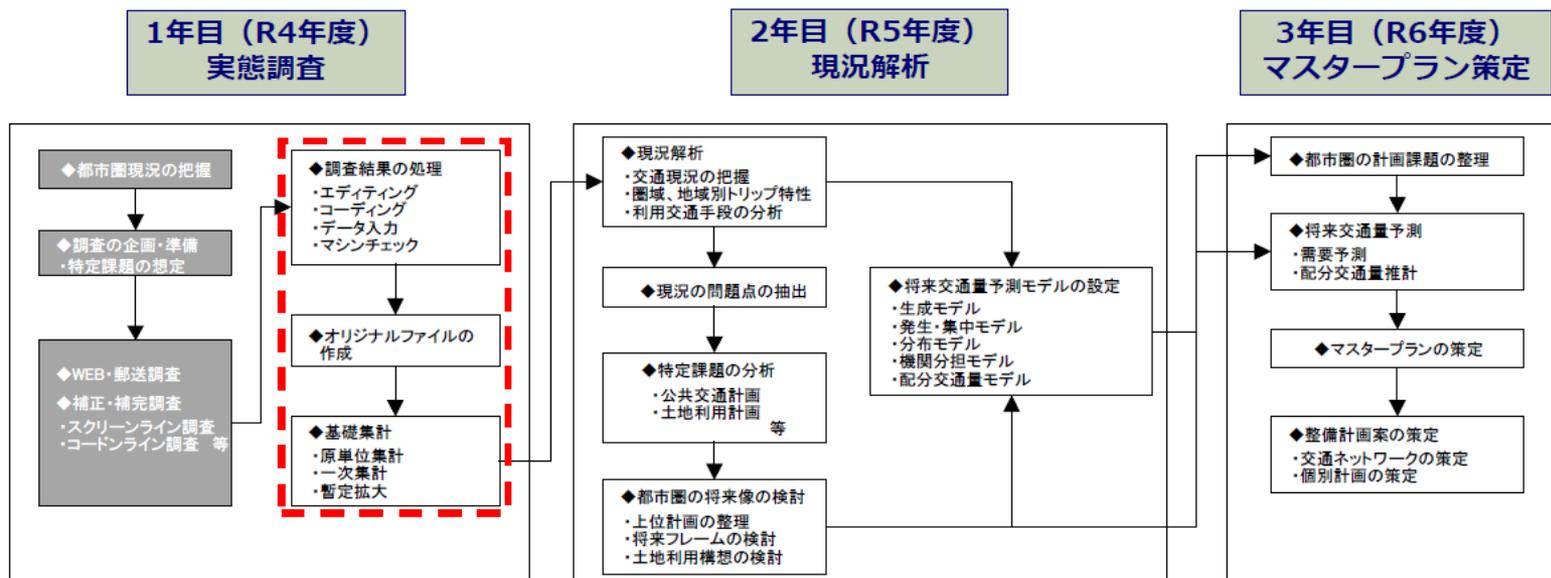
2 令和4年度帯広圏総合都市交通体系調査(1)

交通マスタープラン作成の背景

- ・ 前回（H17～H19）の調査から15年近くが経過しており、この間、人口減少や高齢化の進行、道路状況など、**都市交通を取り巻く社会情勢は大きく変化。**
- ・ 社会情勢の変化により生じた新たな課題や、前回調査における人口推計・交通量推計と現況の乖離に対応するため、調査を実施する必要。

●令和4年度の位置づけ

調査の全体像と今年度調査の位置づけ



2 令和4年度帯広圏総合都市交通体系調査(2)

●令和5年度実施予定調査

ヒアリング調査

ヒアリング対象		ヒアリング内容(案)
物流事業者 (サンプル調査)	十勝地区トラック協会 農業協同組合 運送事業者 等	①基本属性(物流経路、輸送手段、取扱品) ②高速道路延伸による効果・影響 ③物流団地周辺や鉄道交差部の交通混雑解消等に関わる道路整備(4車線化、帯広連絡道路等)等のニーズ把握 ④2024年問題を契機とした労働時間と業務効率性の問題 ⑤災害発生時の物流ルート
観光事業者 (サンプル調査)	十勝観光連盟、帯広観光コンベンション協会 帯広市、音更町、芽室町、幕別町 等	①トカプチ400を契機とした自転車利用の把握 ②将来的な観光と交通の展望について
観光客 (サンプル調査)	道の駅おとふけなつぞらふる里、道の駅ガーデン スパ十勝川温泉、十勝エコロジーパーク、帯広競 馬場、柳月ガーデンピア・ガーデン、十勝牧場展 望台、めむろ新嵐山スカイパーク、帯広駅 等	①基本属性(性別・年齢・居住先・目的・免許保有の有無) ②観光の行程(交通手段・立ち寄り地・行程ルート) ③交通手段の不満 ④立ち寄り地の不満
交通事業者	北海道旅客鉄道株式会社 十勝バス、拓殖バス タクシー事業者	①近年における乗務員不足の実態 ②新型コロナウイルスにおける利用者の把握 ③災害時の事業者間連携(情報等) ④まちづくりと連携した公共交通網のあり方
道路・交通管理者	北海道開発局 北海道 NEXCO 帯広市、音更町、芽室町、幕別町	①道路交通及び公共交通の課題の認識 ②交通安全に関わる実態把握 ③災害時の交通障害など影響の実態把握(避難、救急搬送、物流等) ④まちづくりと連携した公共交通網のあり方 ⑤将来における交通の展望について ⑥ETC2.0データの貸与と分析について

公共交通関連調査

○帯広駅バスターミナル乗降調査・帯広圏JR駅乗降調査

令和4年のPT本体調査で得られるデータの拡大処理を行うため、処理したトリップ量の妥当性確認が必要である。妥当性確認のため、帯広駅バスターミナルの乗降客数、帯広圏JR駅乗降客数といった「実数」の調査を行い、「本体調査拡大値」を比較検討する予定。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(整開保)について

●整開保とは？

都市計画法第6条の2の規定に基づき、都市計画区域に、都市計画の目標、区域区分の決定の有無とその方針、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針を定めるもの

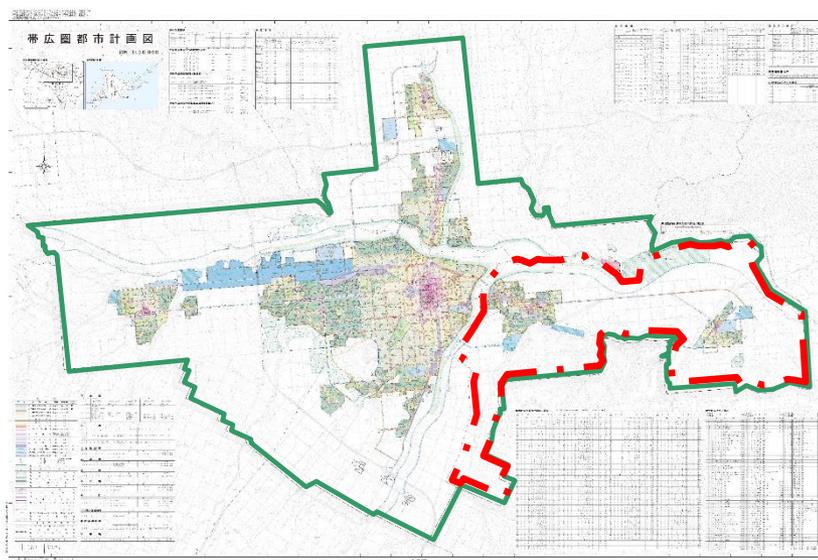
整開保の変更履歴

決定区分	決定日	告示
当初決定	平成16年4月6日	北海道告示390号
第1回変更	平成23年3月29日	北海道告示第216号
第2回変更	令和2年10月30日	北海道告示671号
第3回変更	令和12年予定	

帯広圏都市計画区域

昭和45年9月14日決定

- 帯広圏都市計画区域
- 幕別町都市計画区域



区域区分について

●区域区分とは？

都市計画法第7条の規定に基づき計画的な市街化を図る必要があるときに定めることができる市街化区域と市街化調整区域との区分

区域区分の変更履歴

No	決定区分	決定日	告示
①	当初決定	昭和45年12月28日	北海道告示3111号
②	随時	昭和46年12月16日	北海道告示第3363号
③	第1回変更	昭和52年10月15日	北海道告示3119号
④	第2回変更	昭和58年4月28日	北海道告示863号
⑤	第3回変更	平成2年9月17日	北海道告示1304号
⑥	随時	平成6年3月29日	北海道告示470号
⑦	第4回変更	平成9年3月28日	北海道告示460号
⑧	随時	平成10年3月31日	北海道告示461号
⑨	随時	平成11年5月7日	北海道告示792号
⑩	随時	平成14年3月26日	北海道告示504号
⑪	第5回変更	平成16年4月6日	北海道告示391号
⑫	随時	平成22年4月6日	北海道告示392号
⑬	第6回変更	平成23年3月29日	北海道告示216号
⑭	第7回変更	令和2年10月30日	北海道告示671号
⑮	第8回変更	令和12年予定	

