

- 2019 年 3 月 発行
- 北海道総合都市交通体系調査協議会 【実施機関】北海道 【協力機関】室蘭市・登別市・伊達市 豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町
- お問合せ北海道建設部まちづくり局都市計画課☎(011) 231-4111 (内線 29-821)



室蘭都市圏の都市交通マスタープラン

室蘭都市圏においては、平成 11 ~ 14 年度に総合都市交通体系調査を 実施し、都市交通マスタープランを策定していますが、近年においては市 町村合併や少子高齢化、郊外型大型商業施設の進出など、都市交通を取り 巻く地域や社会経済情勢が大きく変化している状況から、これらを踏まえ た将来計画の立案、策定が必要となっています。

このような社会経済情勢の変化に対し、交通の主要因となる人の動きを 把握するパーソントリップ調査を実施し、都市交通需要の動向を勘案し、 新たな社会経済情勢に対応した都市交通マスタープランを策定します。

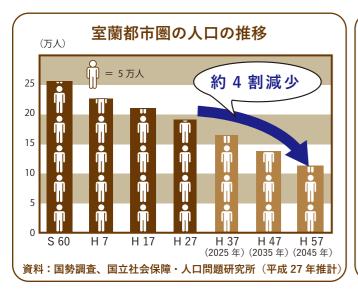
なお、今回の都市交通マスタープランは、前回マスタープランの対象地域である室蘭市・登別市・伊達市に、豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町を加えた3市3町で策定しました。

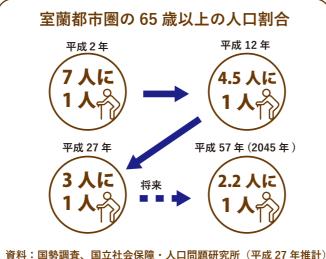
目次

1	室蘭都市圏の都市課題	P01
2	室蘭都市圏の道路交通課題	P02
3	室蘭都市圏の公共交通課題	P03
4	室蘭都市圏のその他の課題	P04
5	計画理念の設定と基本方針	P05
6	室蘭都市圏の拠点と交通軸の設定	P07
7	「生活」拠点と交通軸の設定	P09
8	「観光・産業」拠点と交通軸の設定	P11
9	「防災」拠点と交通軸の設定	P13
10	室蘭都市圏の道路交通施策	P15
11	室蘭都市圏の公共交通施策(生活交通)	P16
12	室蘭都市圏の公共交通施策(観光交通)	P17
13	室蘭都市圏の都市交通マスタープランの効果	P18
14	室蘭都市圏の都市交通マスタープランの実現に向けて	P19
	用語集	P20

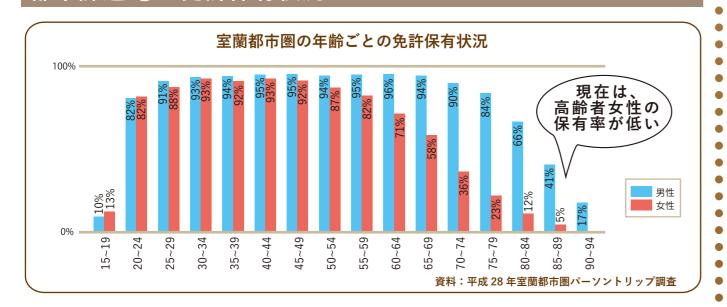
室蘭都市圏の都市課題・・・・

都市課題 ① 将来人口





都市課題 ② 免許保有状況



人口減少と超高齢化

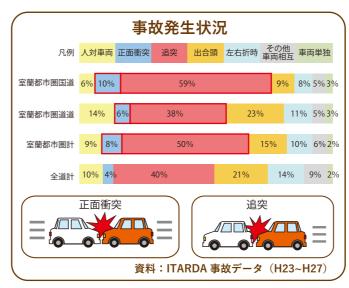
- 室蘭都市圏の人口は減少を続け、平成 57 年には平成 27 年と比べると約 4 割以上の減少が 予測されています。
- 人口に占める高齢者の割合は増加しており、平成57年には約2人に1人が高齢者になります。
- 今後、高齢者の免許保有者数は増加していきます。

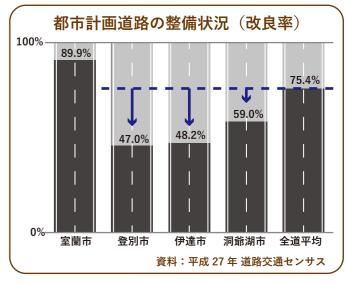
人口減少や高齢化に対応したまちづくりが重要です。

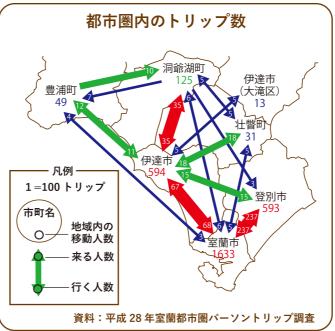


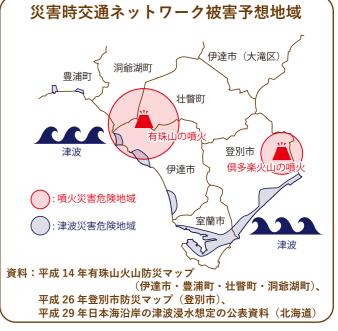
2 室蘭都市圏の道路交通課題

道路交通課題









道路環境

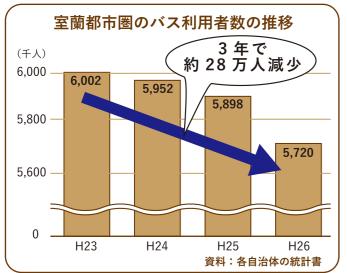
- 室蘭都市圏は、全道と比べ追突・正面衝突事故の割合がやや高い傾向です。
- 室蘭市を除く地域は都市計画道路の改良率が全道平均を下回っています。
- 室蘭都市圏内のトリップ数は、都市圏内の流動は主要な幹線道路に集中し、 一部区間では依然として慢性的な交通混雑が生じています。
- ●有珠山・倶多楽周辺と室蘭市と登別市の海岸沿いは、災害時に直接的な被害だけでなく、交通ネットワークの分断などの被害も想定されます。

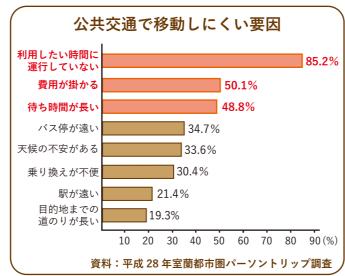
幹線道路を主軸とした安心・安全な道路整備が重要です。



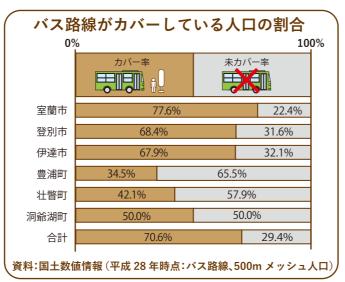
3 室蘭都市圏の公共交通課題

公共交通課題









バス利用の実態とニーズ

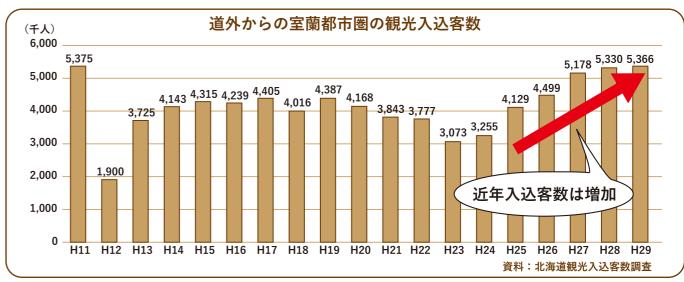
- 室蘭都市圏のバス利用者数は年々減少しています。
- 現在のバス路線はバス利用者のニーズに対応しきれていないと思われます。
- 豊浦町・洞爺湖町への移動のために約 1 時間の待ち時間が発生しています。
- 都市圏全体では、人口の 7 割を既存バスがカバーしていますが、 公共交通の空白地帯となっている場所が存在しています。

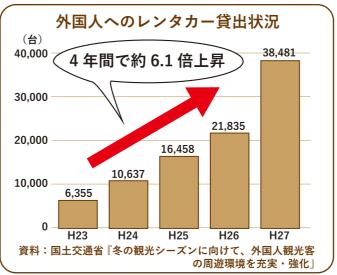


路線の再編、利用促進による利用者数の継続的な確保とニーズに即した公共交通網を再構築する必要があります。

4 室蘭都市圏のその他の課題

その他の課題 1 観光





観光客数の実態

- 道外からの観光客は増加傾向にあります。
- 近年、外国人へのレンタカーの貸出が 急増しています。

道外観光客、外国人観光客に 対する対応が重要になります。

その他の課題 ② 新たなサービスの提供

● 平成30年6月22日に就航した宮古・室蘭フェリー、今後の新幹線の延伸等により、新たな人の流れが生まれます。これらの動きに対応した交通体系の検討が必要です。



P 03

5 計画理念の設定と基本方針

「室蘭都市圏の課題」や「上位計画・関連計画」から見える将来像を踏まえ、 計画理念(将来像)を設定しました。

また、計画理念を達成するために、どのように取り組んでいくべきか、基本的な考え方を「生活」「観光」「産業」「防災」の視点から、基本方針として整理しました。

室蘭都市圏の課題

都市課題

道路交通課題

公共交通課題

その他課題



室蘭都市圏の関連計画



計画理念(将来像)

魅力ある地域・観光資源と既存ストックを活用した広域都市基盤の 形成により、地域内外を移動する多様な属性の人たちにとって 安全・安心で快適な空間を創出できる都市交通の実現

基本方針

生活

- 人口減少、少子高齢化社会、既存ストックの活用に配慮した コンパクトなまちづくりに対応した交通体系の構築
- 将来想定される交通需要に対応する交通円滑化
- だれもが安全・安心・快適に過ごせる、 冬にも強い道路ネットワークの形成
- 広大な室蘭都市圏内の快適な移動確保のための交通結節点等の整備 及び機能強化

観光

- 外国人観光客など域外居住者に対する快適な交通環境の創出
- 道路の役割を考慮した適切な機能設定
- インバウンドに配慮し、既存の交通資源を活かした周遊観光の支援

産業

- 室蘭都市圏の産業・物流拠点である室蘭港の更なる活用のための 交通体系の構築
- 地域・観光振興を支える交通基盤整備の構築

防災

- 想定される災害時にも確実に避難でき、日常生活の利便性にも資する 強靱な道路網の構築
- 災害時の避難計画等の確実な実現を支援する道路網の構築

室蘭都市圏の拠点と交通軸の設定

基本方針を踏まえ、将来の室蘭都市圏における「拠点」やそれらをつなぐ「軸(ネットワーク)」 を定め、それらを中心として施策展開を図っていきます。

凡例



地域拠点

主要広域幹線軸(高規格幹線道路)

広域幹線軸(国道・鉄路)

地域間交通軸

《主要広域幹線軸(高規格幹線道路)》

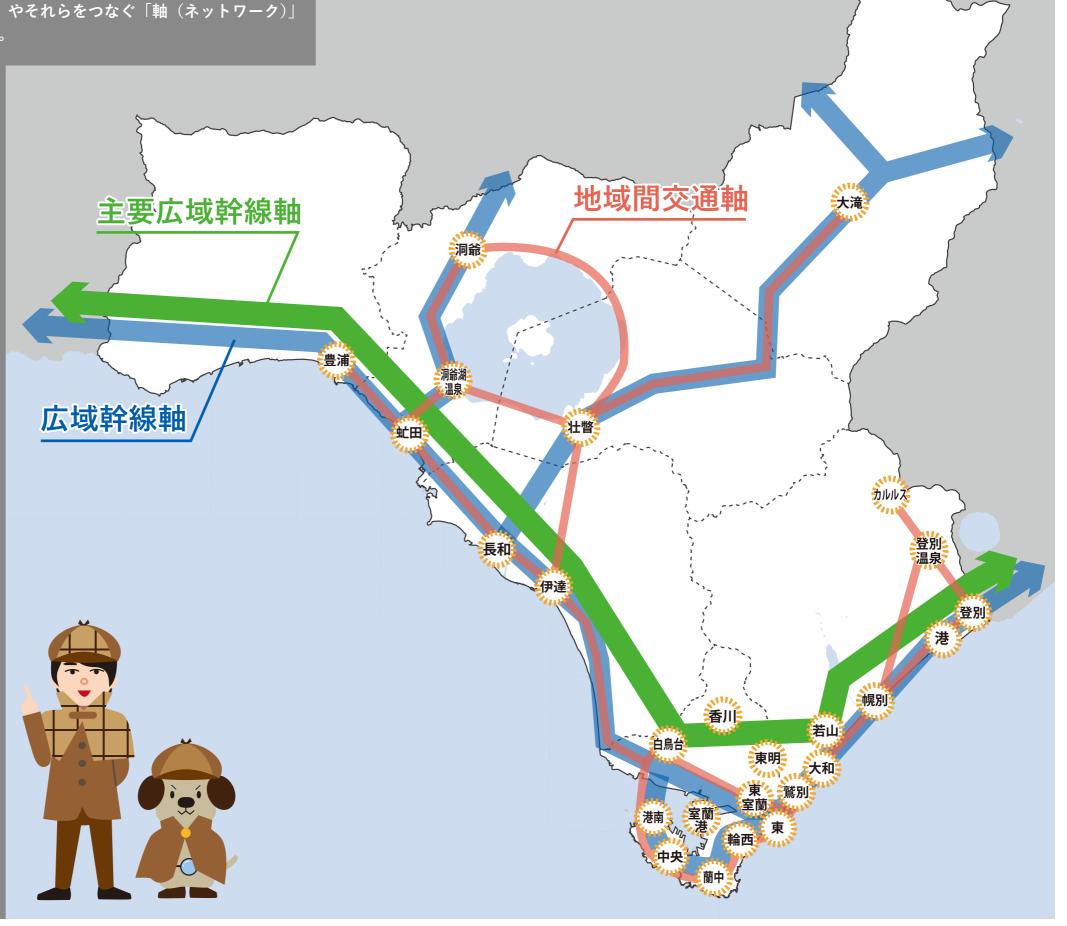
- 室蘭都市圏と域外をネットワークする主要な 道路軸です。
- 観光や防災など、多様な役割を担う広域で高速な交通環境を維持します。

≪広域幹線軸 (国道・鉄路)≫

- 室蘭都市圏と域外各方面とをネットワークする重要な交通軸です。
- 鉄路を含めて広域幹線軸と位置づけ、人流・物流を支える交通環境を形成し、生活・観光・産業・防災の基軸として、円滑な交通体系を構築します。

≪地域間交通軸≫

- 室蘭都市圏内の各地域拠点をネットワークす る主要な交通軸です。
- 広域幹線軸と連携し円滑な移動を創出し、安全・安心な道路交通環境を構築します。



「生活」拠点と交通軸の設定

『生活』について、商業拠点、行政・文化拠点の連携および室蘭都市圏外との連携を強化する軸 として「広域連携軸」・「地域間幹線軸」を設定しました。また、「広域連携軸」・「地域間幹線軸」 を補完する軸として、拠点間を結び更なる連携強化を図る「交流軸」の設定、幹線軸に接続する 公共交通等の支線の役割を担う「地域内交通軸」を設定しました。

凡例

高速道路のネットワーク

国道等のネットワーク

鉄道ネットワーク



行政・文化の拠点

広域連携軸

地域間幹線軸

交流軸

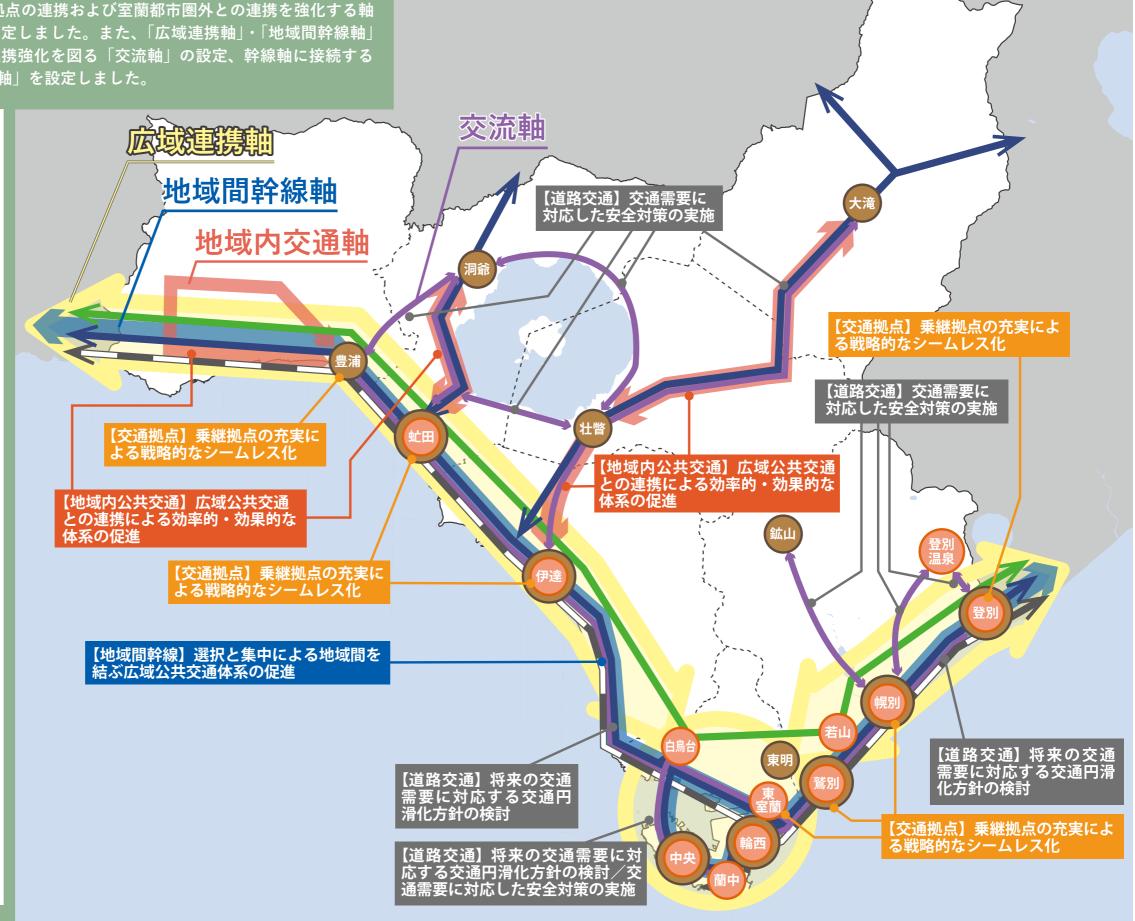
地域内交通軸

道路交通に関する検討箇所

地域間幹線軸に関する 検討箇所

地域内交通軸に関する 検討箇所

観光・交通拠点に関する 検討箇所



「観光・産業」拠点と交通軸の設定

『観光・産業』について、商業拠点、観光の拠点、工業拠点の連携および室蘭都市圏外との連携 を強化する軸として「広域観光交通軸」を設定しました。また、「広域観光交通軸」を補完し、室 蘭都市圏の周遊性を高める「交流軸」を設定しました。

観光については、室蘭都市圏内の周遊性や室蘭都市圏外との連携を強化し、産業については室 蘭港を中心に地域間や室蘭都市圏外との物流を支える連携が必要となります。

凡例

高速道路のネットワーク

国道等のネットワーク

鉄道ネットワーク

商業拠点

観光交流の拠点

工業拠点

広域観光交通軸

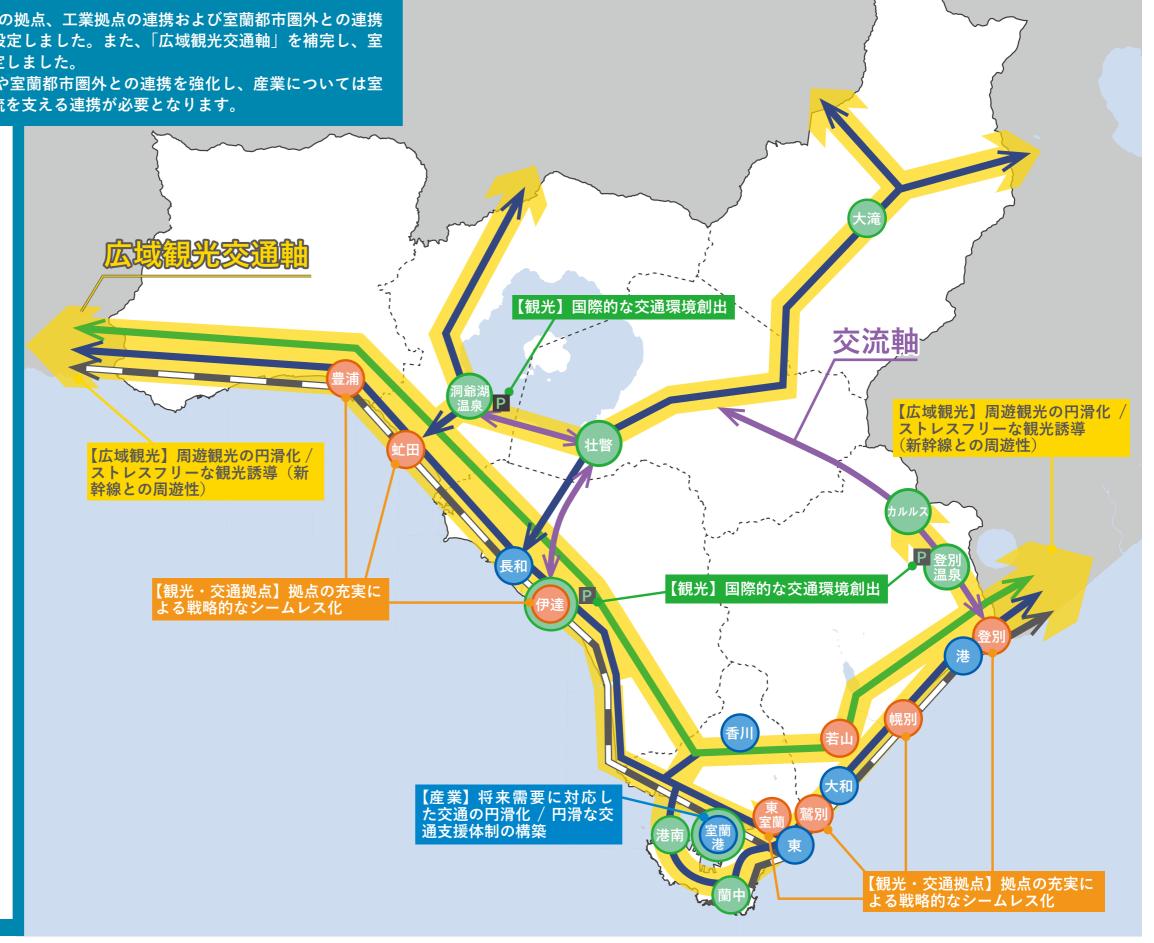
交流軸

広域観光に関する検討箇所

観光に関する検討箇所

産業に関する検討箇所

観光・交通拠点に関する 検討箇所



P 11 P 12

「防災」拠点と交通軸の設定

『防災』について、想定される災害時に円滑に避難行動を取れるよう避難計画に基づいた「防災軸」 の設定、緊急輸送道路としての「広域防災軸」を設定しました。

凡例

高速道路のネットワーク

国道等のネットワーク

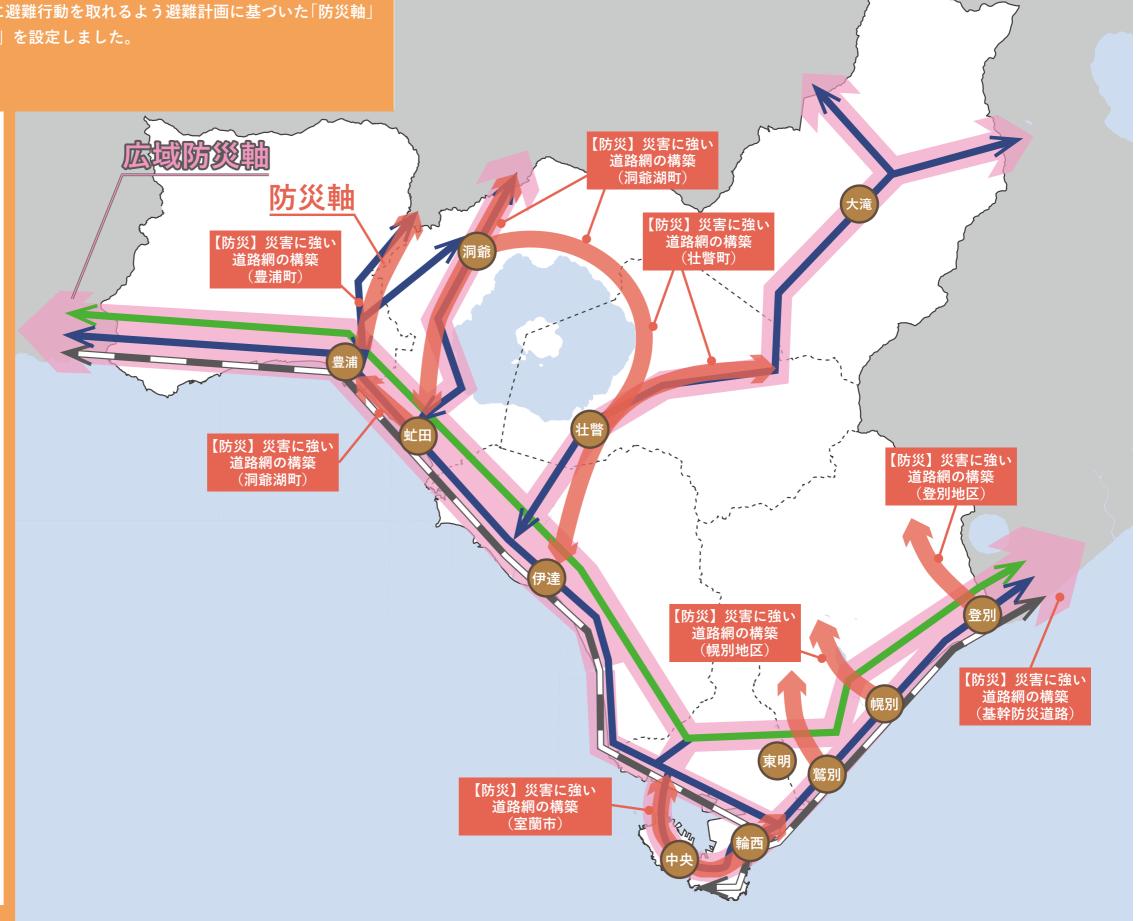
鉄道ネットワーク

行政・文化の拠点

広域防災軸

防災軸

防災に関する検討箇所



P 13 P 14

室蘭都市圏の道路交通施策

施 策 1 将来想定される交通需要や室蘭都市圏内の移動に 対応する交通の円滑化

施策メニュー

- ●重要物流道路や高規格道路等の広域道路ネットワークの整備検討
- ■国道36号・37号2車線区間の整備検討
- ●長期未着手都市計画道路の整備・方向性検討
- ●白鳥新道・鷲別北通の整備検討

│高齢者・観光客の需要を勘案した交通安全対策の実施

施策メニューー

- ●高齢者に配慮した居住区域内での交通安全対策の推進(ゾーン30等の導入検討)
- ●生活交通を支える路線の整備検討
- ●自動運転技術の活用検討 ●良好な歩行者・自転車の空間の創出

施策3 災害に強い道路網の構築

施策メニュー‐

- ●JR 室蘭線に係る立体交差事業の検討 ●白鳥新道の整備検討
- ●基幹防災道路と接続する市町道の連携や避難路としての整備

国際的な交通環境の創出 施 策 4

施策メニュー

- ●室蘭都市圏域外居住者や外国人ドライバーにもわかりやすい多言語表示等の充実
- ●観光地周辺の駐車場の整備検討



室蘭都市圏の公共交通施策(生活交通)

施 策 1 選択と集中による地域間を結ぶ広域公共交通の 効率的・効果的な体系の促進

施策メニューー

- ●鉄路を活かした生活交通支援
- ●運行本数や時間帯の精査
- ●交通弱者に対応した生活の足の確保
- ●地域内フィーダー系統との連携
- ●幹線と支線の時間的接続性の向上

■乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による 戦略的なシームレス化

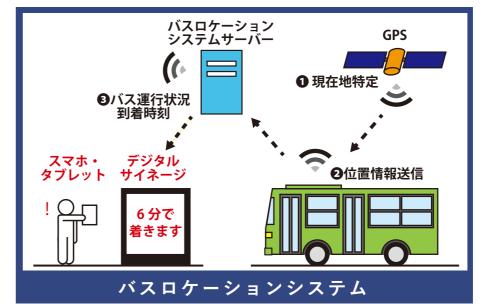
施策メニューー

- ●交通インフォメーション機能の強化 (バスロケーションシステム+サイネージ、ワンストップ機能)
- ●乗継拠点の充実(交流空間・待合空間の整備、バリアフリー化、Wi-Fiの設置)
- ●乗継割引の適用
- ●将来的なMaaS:Mobility-as-a-Service の展開

施 策 3 広域連携の視点で利用促進

施策メニュー

- ●室蘭都市圏バスマップの作成(時刻表や乗り方、主要施設の情報などを含む)
- ●交通事業者間の連携による情報発信や販売促進活動





12 室蘭都市圏の公共交通施策 (観光交通)

■ 乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による ■ 乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による

戦略的なシームレス化の充実

施策メニューー

- ●二次交通の充実など輸送機能向上
- ●JR 駅周辺のバリアフリー化
- ●空間的な乗継環境の整備
- ●交通インフォメーション機能の強化 (バスロケーションシステム+サイネージ、ワンストップ機能)
- ●パーソナルモビリティの支援 (タクシーの利活用等)
- ●将来需要に対応したアクセス交通の確保
- ●将来的なMaaS:Mobility-as-a-Serviceの展開

観光

施 策 5 ストレスフリーな観光誘導(インバウンド戦略の推進)

施策メニュー

- ●観光誘導看板・バスマップ等の多言語表示
- ●ポーターサービスや一時荷物預かり等のおもてなしの充実

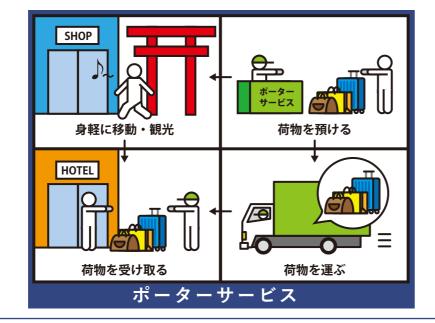
観光

施 策 6 周遊観光円滑化の支援

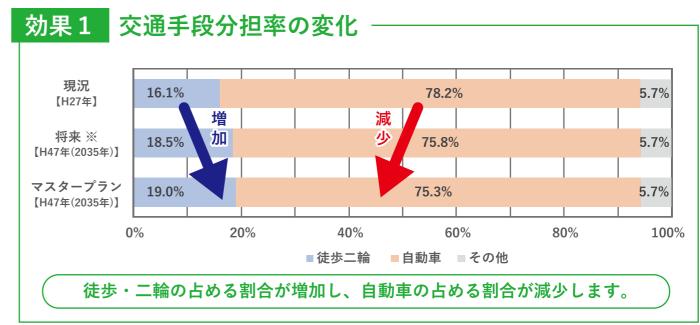
施策メニュー

- ●IC カードなどを導入したキャッシュレスな移動の実現
- ●パスチケットなど室蘭都市圏共通の移動円滑化

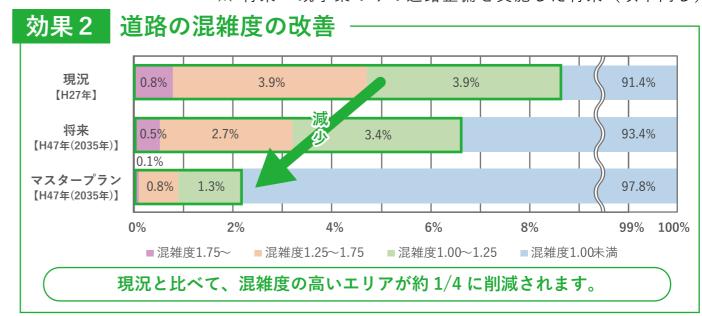
ポーターサービスなど のおもてなしサービス を充実させよう!



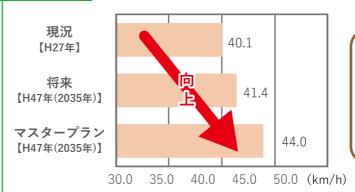
13 室蘭都市圏の都市交通マスタープランの効果



※ 将来: 既事業のみの道路整備を実施した将来(以下同じ)



効果3 旅行速度の上昇



マスタープランに よって、よりよい 都市交通になるね



旅行速度が現況と比べ約 4km/h 向上、時間短縮効果としては約 10% 向上します。

室蘭都市圏の都市交通マスタープランの実現に向けて

PDCA サイクル

(1) 関連計画への反映

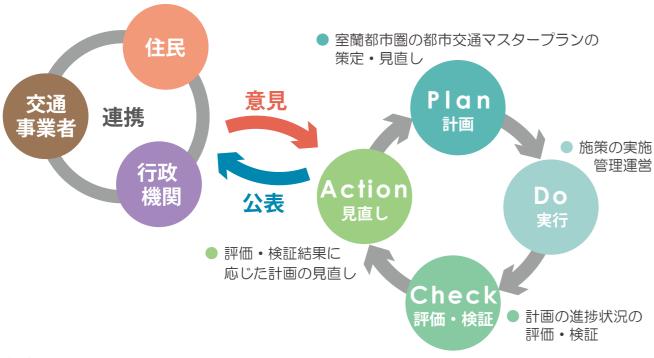
各市町や都市計画区域毎に作成する、総合計画や都市計画マスタープラン、立 地適正化計画、都市計画区域マスタープランなどへ、都市交通マスタープランを 積極的に反映させるよう取り組み、将来像の実現を推進します。

(2)計画策定後のフォローアップ

目標とする将来像実現のためには、協議会を主体とした PDCA サイクルの構築が必要となります。

PDCA サイクルを推進していく中では、今後の社会情勢等を踏まえながら、必要に応じたマスタープランの見直しや検討を行っていくことを念頭に置いております。

さらには、より良い室蘭都市圏を実現するために、住民、行政機関、交通事業 者との連携により、継続的な取り組みを展開します。



(3) 具体的な推進体制

計画策定後のフォローアップは、交通に関する既存の協議会等と連携することで、より実現性の高い効果的な推進が可能となると考えられます。

また、近年は、公共交通事業者や、それら事業に関与する主体がマーケティングの発想を持って、より良い公共交通をつくるための取り組みを行うといった、 民間を含めた推進体制も重要な視点となります。



用語集

^Q パーソントリップ調査 (P01)

「どのような人が」、「いつ」、「どこからどこへ」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」について、人の動きに着目し、出発地から到着地までの移動を目的別に把握する調査です。

■トリップ (P02)

人が目的をもって、出発地から目的地へ移動する単位です。

Q 交通結節点(P06)

交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のことです。具体的には、鉄道駅、 バスターミナル、駅前広場などが挙げられます。

Q 地域内フィーダー系統 (P16)

バスの停留所、鉄道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通です。

Q ワンストップ機能(P16)

ひとつの場所で、さまざまなサービスが受けられる機能です。

♥ サイネージ (P16)

サイネージ (デジタルサイネージ)は、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称です。公共交通においては、現在の運行状況などを伝えるのに用いられています。

■ MaaS (P16)

マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ (移動)を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

例えば自宅から目的地まで、バス・電車・飛行機・レンタカーなどを乗り継いで行くとします。現在は各交通機関にそれぞれ予約を入れて決済をしていますが、MaaS が実現することにより、スマホなどで一括して最適な交通手段の検索→予約→決済まで行うことが可能になります。

^Q パーソナルモビリティ (P17)

1人乗りの小型交通手段です。

■ 混雑度(P18)

道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標です。1.0~1.25 未満は朝夕ピーク時間に混雑する路線、1.25 以上は日中連続的に混雑する路線です。

Q 旅行速度(P18)

対象区間を信号や渋滞等による停止時間を含めた通過に要した時間で割った速度です。

Q PDCA サイクル (P19)

Plan(計画)・Do(実行)・Check (評価・検証)・Action (見直し)を繰り返す ことによって、物事を継続的に改善していく手法です。

