

帯広圏の 都市交通マスタープラン

(帯広圏パーソントリップ調査より)

目 次

1	都市交通マスタープランについて	1
2	帯広圏の現況整理	4
3	帯広圏のトリップ特性	11
4	将来交通需要予測	18
5	上位計画・関連計画から見た帯広圏の将来像	42
6	帯広圏の課題抽出	43
7	都市交通マスタープランにおける課題の設定	68
8	都市交通マスタープランの理念と基本方針	69
9	都市交通マスタープランの施策	70
10	帯広圏の将来計画	72
11	将来像	84
12	都市交通マスタープランの実現に向けて	86
	用語説明（五十音順）	87

はじめに

帯広圏においては、平成17年度に行われた帯広圏総合都市交通体系調査から、すでに15年以上が経過しており、近年においては人口減少や少子高齢化の進行、高速道路の開通や都市計画道路の整備といった道路状況の変化など、都市交通を取り巻く地域や経済社会の情勢が大きく変化している状況から、新たな課題や過去の推計との乖離などが懸念されており、現況を踏まえた将来の計画を立案、策定が必要となっています。

このような社会的要請に対し、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察し、社会・経済情勢の変化に対応した新たな帯広圏の都市交通マスタープランを策定します。

なお、平成17年調査時と同様に、帯広市、音更町、芽室町、幕別町（忠類地区除く）の1市3町を対象として策定しました。



1 都市交通マスタープランについて

1-1 パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査とは、「どのような人が」・「どこからどこへ」・「どういう目的で」・「どんな交通機関を使って」・「何時ごろ」移動したのかという、人（パーソン）の1日の動き（トリップ）を調査するものです。

「トリップ」とは、人がある目的のため、出発地から到着地まで移動することを指し、交通計画を検討する際の単位として使われます。

本調査では、帯広圏（帯広市・音更町・芽室町・幕別町）にお住まいの方を対象に、交通実態データを取得しました。



<図> 1トリップ（移動）の考え方

1-2 マスタープラン策定に関する主な調査項目

パーソントリップ調査の他、パーソントリップ調査だけでは把握できない交通課題を把握するために、以下の調査を実施し、マスタープランを策定します。

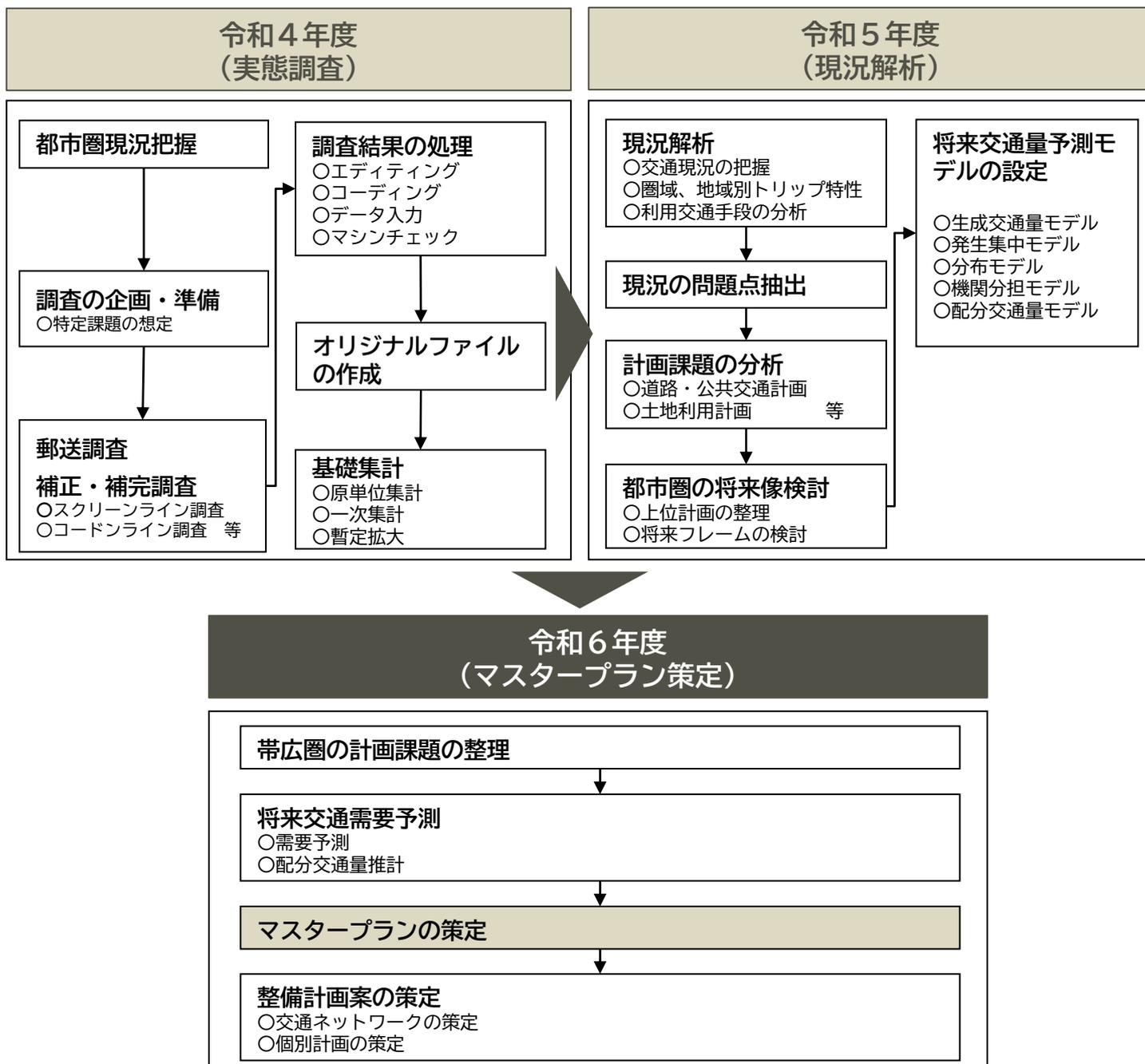
<表> マスタープラン策定に関する調査

		日常交通	物流交通	観光交通
パーソントリップ調査	平日交通実態調査	○		
	休日交通実態調査	○		
	個人意識・買物等行動調査	○		
パーソントリップ調査以外	事業者ヒアリング調査	○	○	○
	観光動向調査			○
	道路交通実態調査	○	○	
	既存関連資料分析	○	○	○

1 都市交通マスタープランについて

1-3 マスタープラン策定に至るまで

本調査は、調査の企画・準備から都市交通マスタープランの策定まで令和4（2022）年度から令和6（2024）年度の3年間において、以下に示すフローに従って実施しています。



<図> 年次別の調査全体フロー図

1 都市交通マスタープランについて

1-4 調査の組織体制

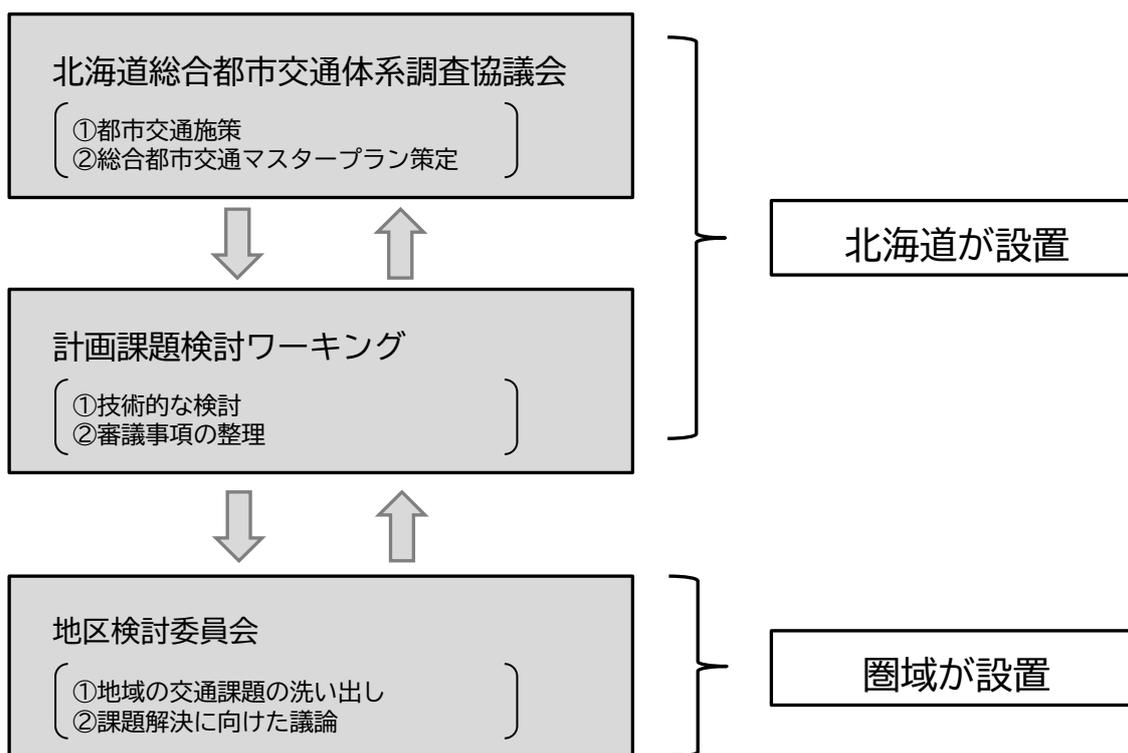
本調査は、調査圏域が広大かつ規模が大きく、調査内容も複雑多岐にわたっており、調査の実施にあたっては、学識経験者をはじめ各関係機関の協力を得て、円滑かつ効率的に調査を進めていく必要があります。

こうしたことから帯広圏総合都市交通体系調査の検討および意思決定にあたっては、各関係機関および学識経験者で構成される北海道総合都市交通体系調査協議会における協議を必要とすることとし、調査に関する企画・研究ならびに総合的な調整を図ることとしています。

さらに協議会運営および調査の円滑な遂行を図るため、地区検討委員会および計画課題検討ワーキング、事務局を設置しています。

<表> 組織体制のメンバー構成

組織	メンバー構成
北海道総合都市交通体系調査協議会	学識経験者、北海道開発局帯広開発建設部、北海道運輸局帯広運輸支局、東日本高速道路（株）、北海道旅客鉄道（株）、北海道バス協会、北海道警察本部、北海道、帯広市、音更町、芽室町、幕別町
計画課題検討ワーキング	学識経験者、北海道開発局、北海道、帯広市、音更町、芽室町、幕別町
地区検討委員会	学識経験者、北海道開発局帯広開発建設部、北海道運輸局帯広運輸支局、十勝総合振興局、北海道釧路方面帯広警察署、東日本高速道路（株）北海道支社帯広管理事務所、帯広商工会議所、北海道旅客鉄道（株）釧路支社帯広駅、十勝地区バス協会、十勝地区ハイヤー協会、十勝地区トラック協会、北海道、帯広市、音更町、芽室町、幕別町
事務局	北海道、帯広市、音更町、芽室町、幕別町



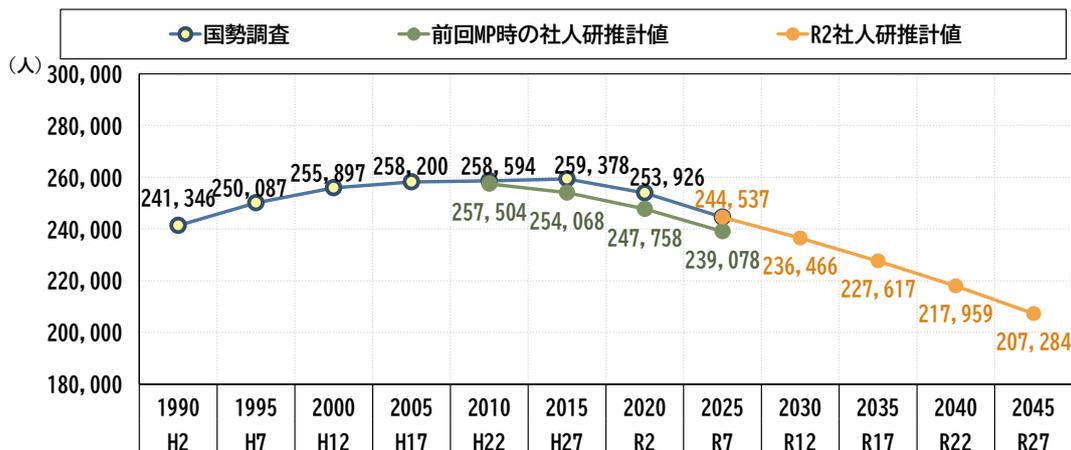
<図> 調査の組織体制図

2 帯広圏の現況整理

2-1 人口

帯広圏の人口は、平成27年をピークに減少に転じています。前回マスタープラン策定時の推計人口（平成15年推計）と比較して、実際の減少の割合は低く推移しているものの、今後も人口減少が進行していくと推計されています。

また、帯広圏の老年人口割合は平成22年には21%以上となり、超高齢社会に突入し、令和2年には30%を超え、今後も増加していくと推計されています。



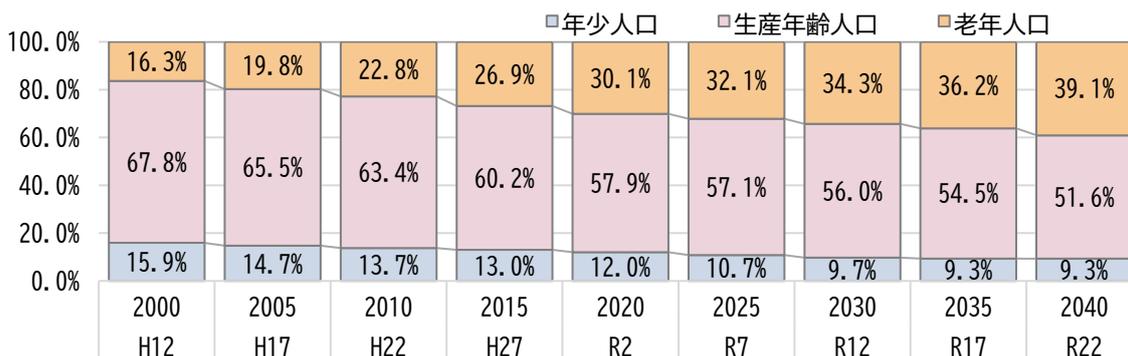
資料：≪H2～R2≫国勢調査、≪推計値≫国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

<図>人口の推移（帯広圏）



資料：≪H2～R2≫国勢調査、≪推計値≫国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

<図>人口の推移（帯広圏市町別）



資料：≪H2～R2≫国勢調査、≪推計値≫国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

<図>人口割合の推移（帯広圏）

2 帯広圏の現況整理

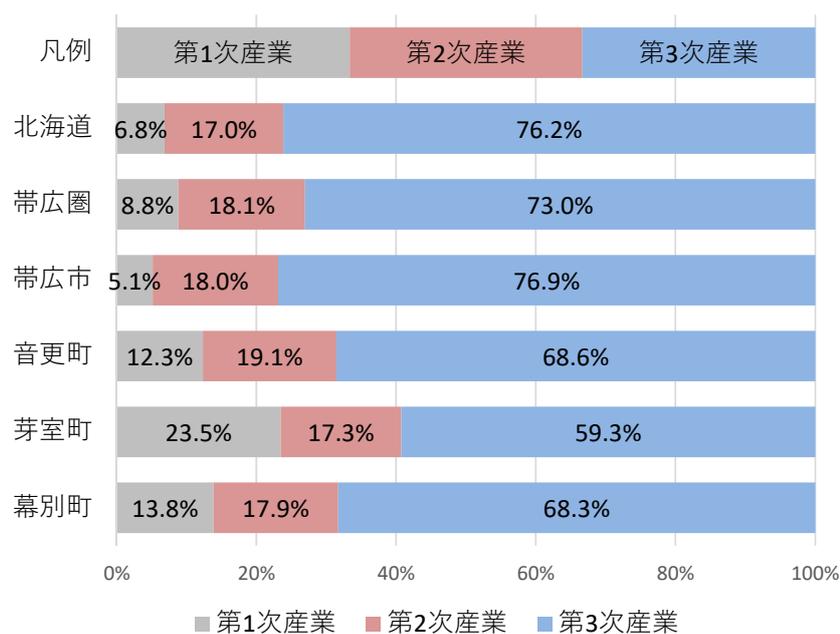
2-2 産業構造

帯広圏は、第3次産業中心の産業構造となっていますが、人口減少とともに就業者数も減少傾向にあり、第1次産業や第2次産業も同様の傾向です。

市町別の就業者構造を見ると、帯広市では、第3次産業の割合が76%超と高く、芽室町では、第1次産業の比率が23%超、幕別町でも13%超と高くなっています。



<図> 産業別就業者数の推移（帯広圏）

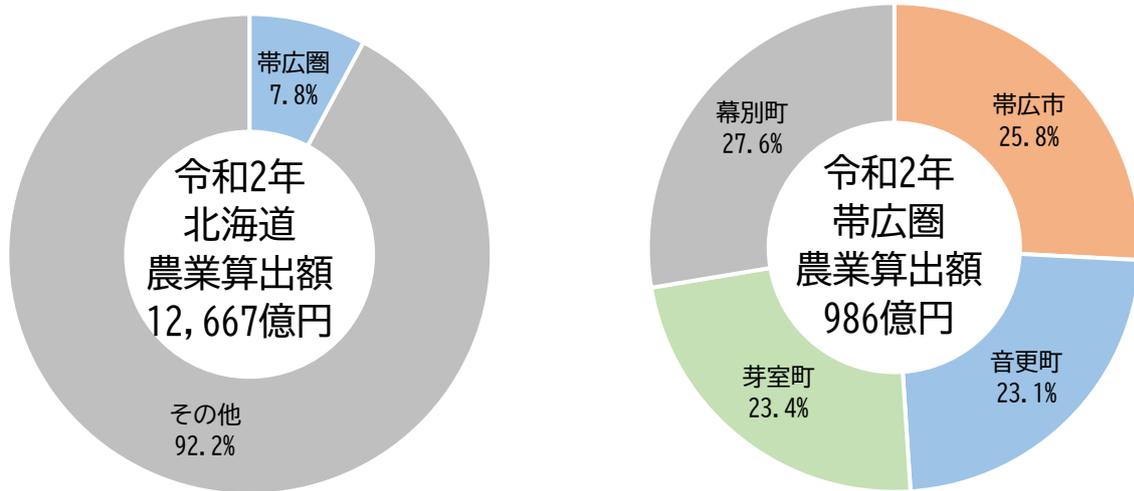


<図> 市町別就業者割合

2 帯広圏の現況整理

2-3 農業

帯広圏における農業算出額は約986億円となっており、各市町の占める割合は同程度となっています。

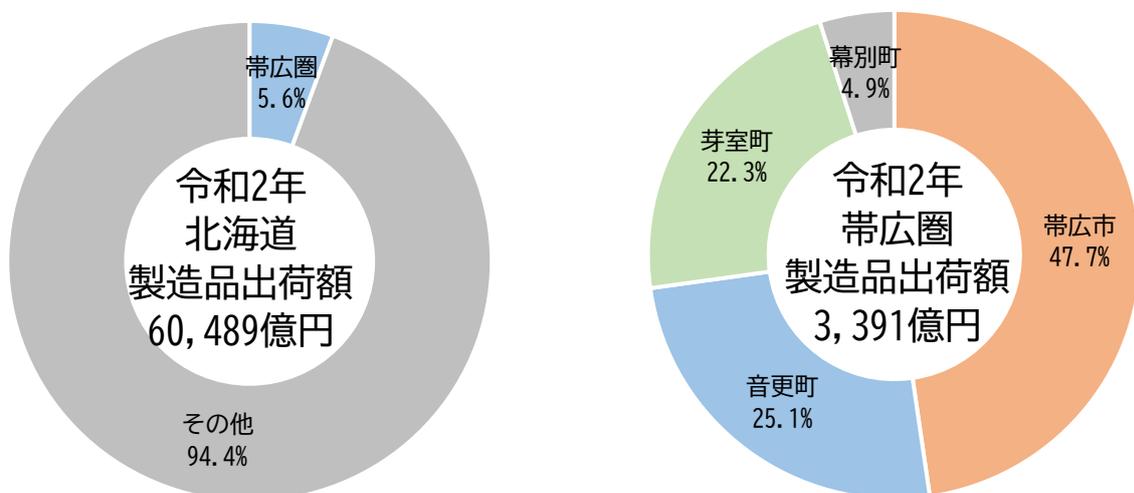


資料：令和2年 北海道農林水産統計年報

<図> 農業産出額（北海道・帯広圏）

2-4 製造業

帯広圏における製造品出荷額等は約3,390億円となっており、帯広市が大半を占めています。



資料：令和2年 工業統計年報

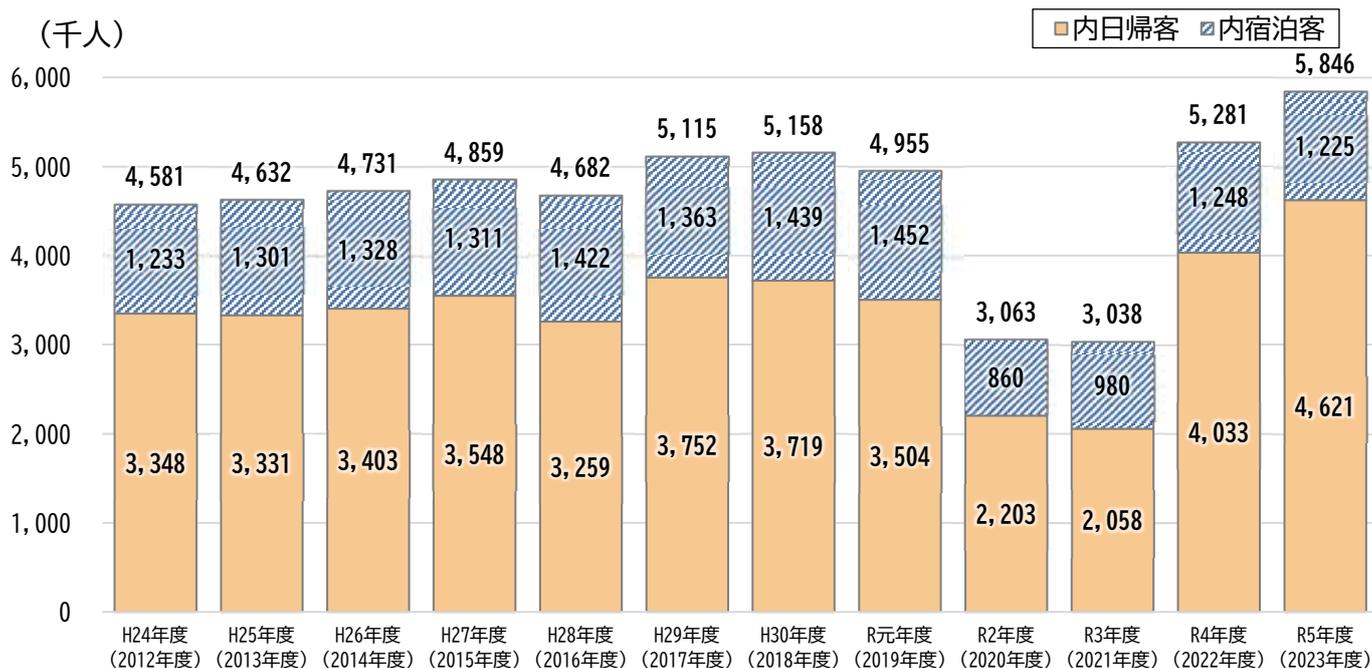
<図> 帯広圏の製造品出荷額等（北海道・帯広圏）

2 帯広圏の現況整理

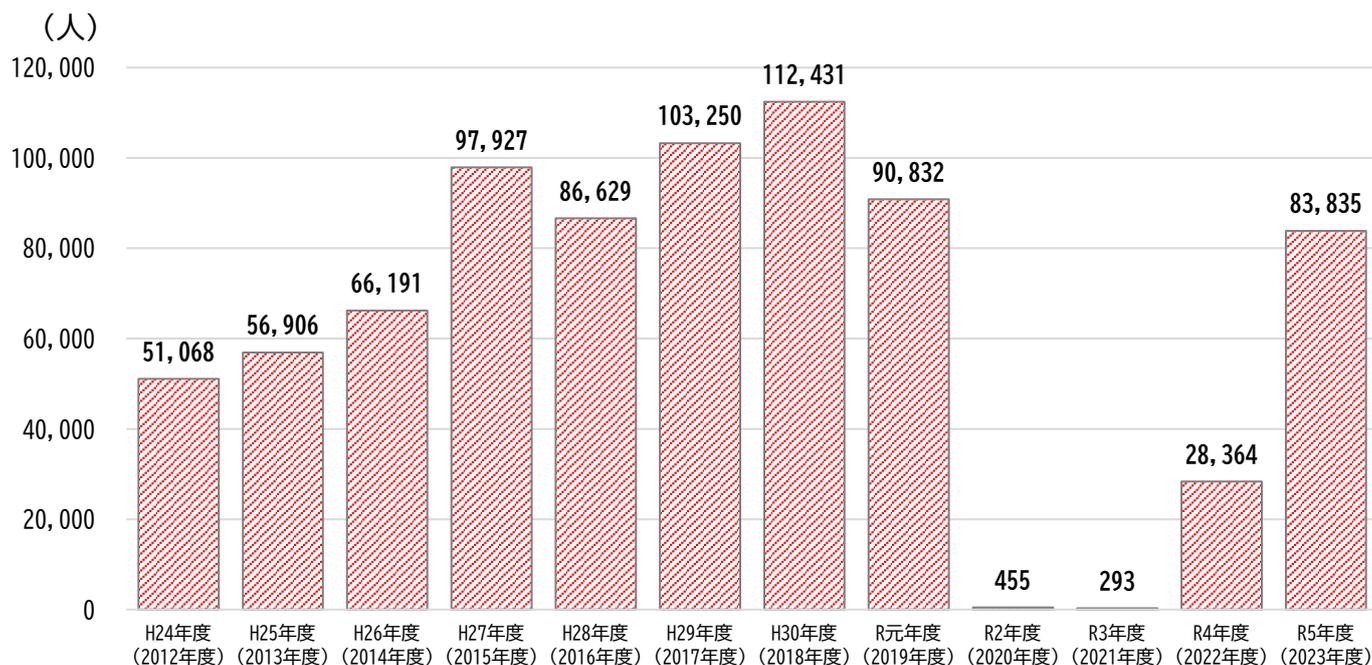
2-5 観光

帯広圏における観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症流行の影響により令和2年度に大きく減少したものの、令和4年度には回復しています。

一方、訪日外国人宿泊者数は、令和元年度まで増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症流行の影響で令和2年度に大きく減少し、令和5年度には概ね回復している状況です。



資料：北海道観光入込客数調査報告書



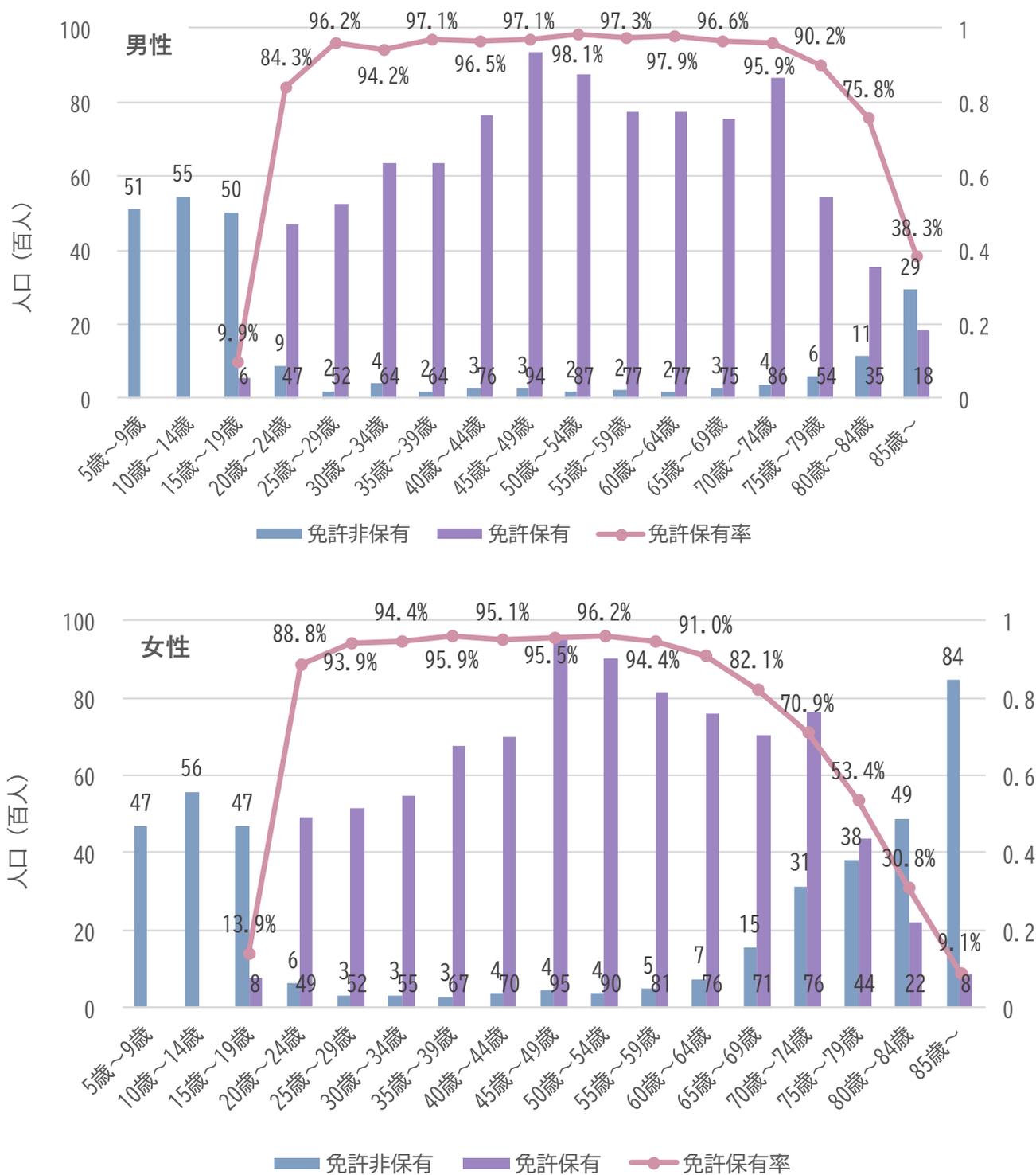
資料：北海道観光入込客数調査報告書

<図> 訪日外国人宿泊者数の推移（帯広圏）

2 帯広圏の現況整理

2-6 免許保有状況

男女ともに55歳以降で免許保有率が低下する傾向にあるものの、男性においては75歳～79歳まで9割以上が免許を保有しています。一方で、女性は、65歳～69歳から免許保有率が9割を切っています。



<図>性別 年齢階層別 免許保有人口及び保有率)

2 帯広圏の現況整理

2-7 道路交通

高規格道路ネットワークは、高規格道路の未整備区間の解消や暫定2車線区間の4車線化、また、長流枝スマートインターチェンジの整備が進んでおり、物流や医療、防災面等への効果が期待されています。

一般道路では、共栄通や弥生新道といった道路の整備が行われています。



<図> 帯広圏の高規格道路ネットワークの整備状況



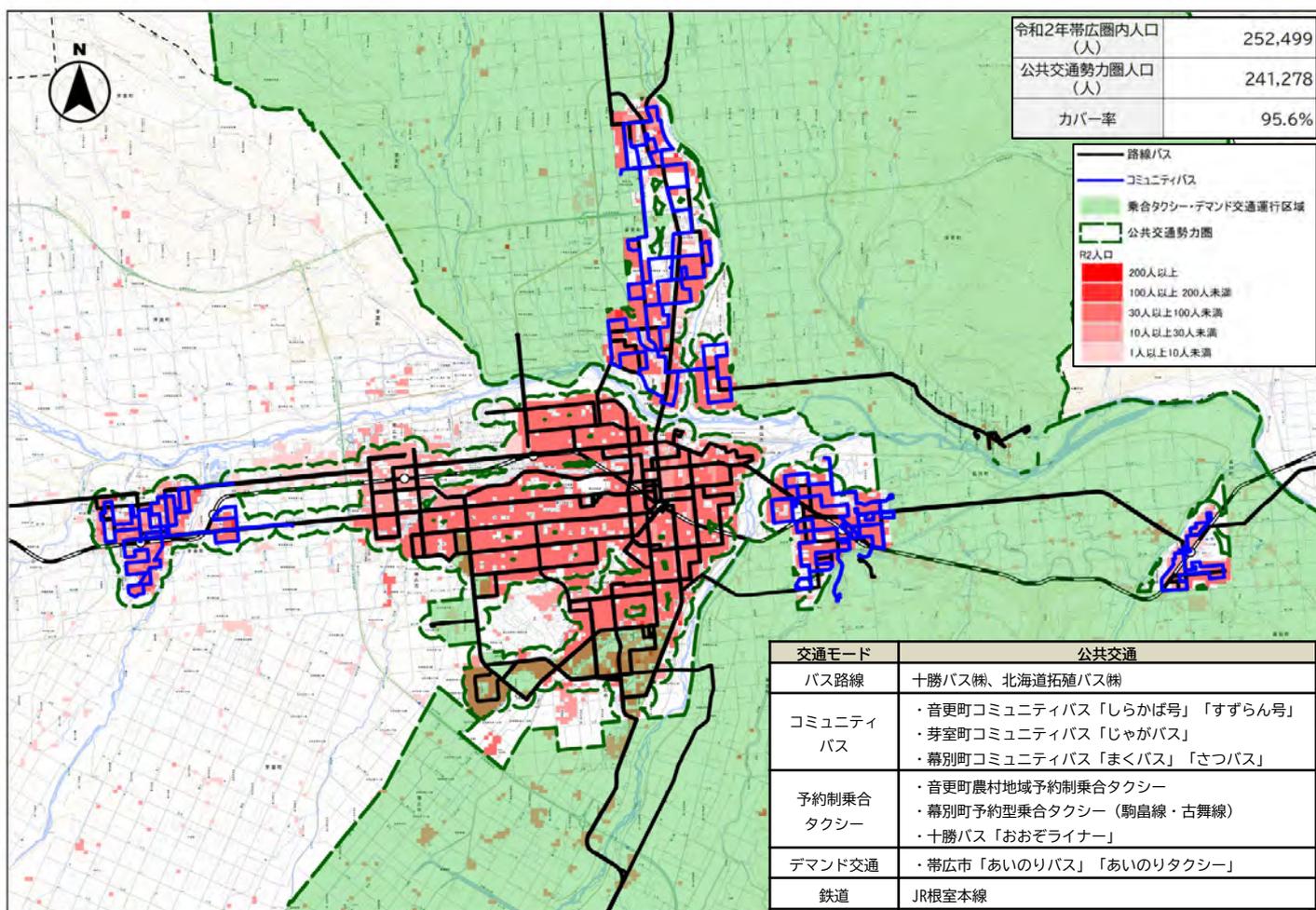
<図> 帯広圏の一般道路の整備状況

2 帯広圏の現況整理

2-8 公共交通サービスの状況

帯広圏で運行されている路線バスやコミュニティバスは、各市町の市街地を網羅的に運行しており、帯広市、音更町、幕別町では、郊外部や農村地域と市街地を結ぶ移動手段として、予約制乗合タクシーやデマンド交通が運行されています。

帯広圏内で公共交通サービスを歩いて利用できる住民は、帯広圏全人口の95.6%であり、4.4%は郊外部や農村地域に居住されている方で、公共交通サービスを利用することが困難な状況です。



資料：令和2年国勢調査、各運行事業者の保有データを基に作成

＜図＞現状の公共交通サービスの状況

▼公共交通勢力圏の定義

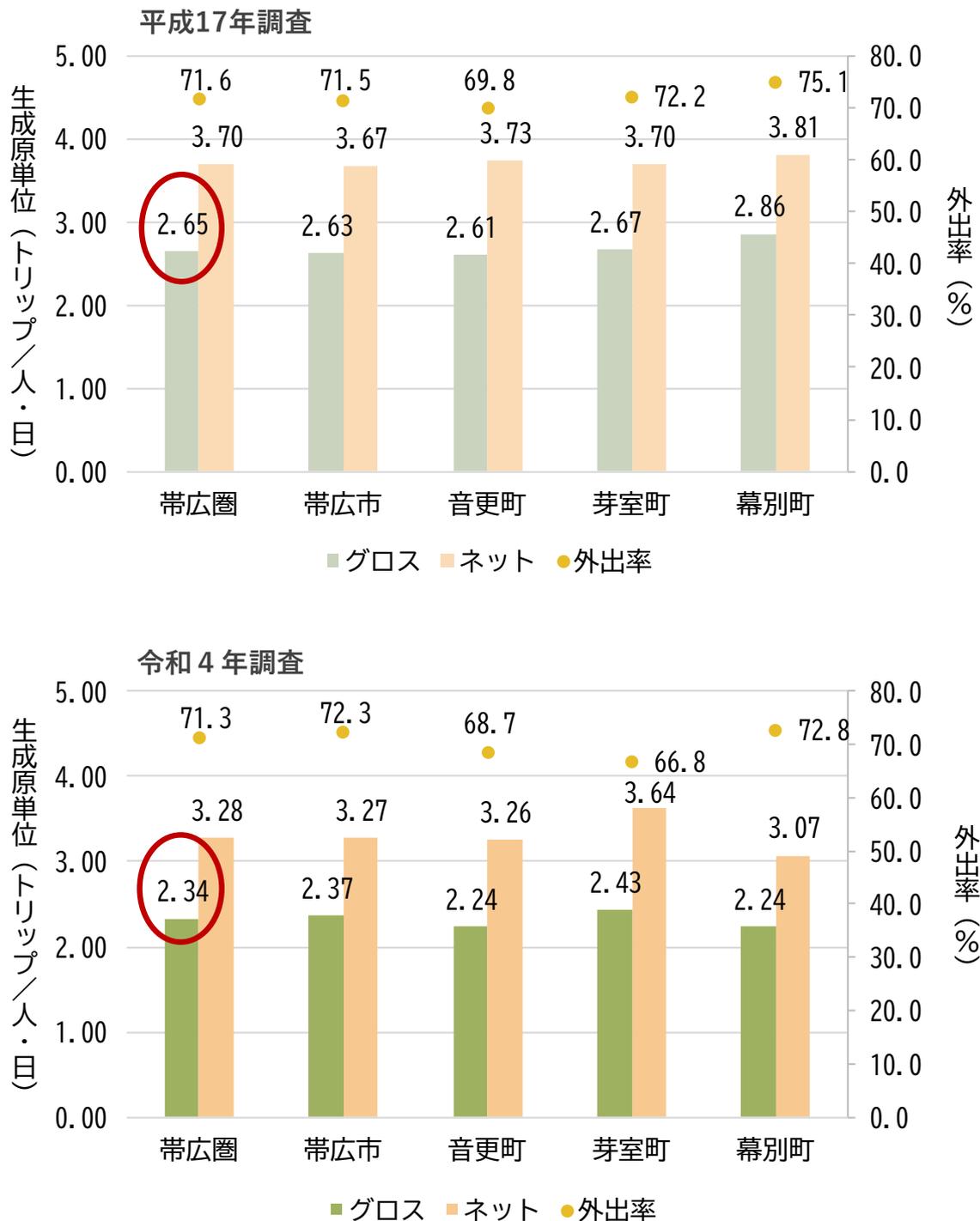
路線バス コミュニティバス	自宅からバス停までの距離を無理なく歩ける範囲(半径300m※を設定) ※300mについて ・一般的な人(歩行速度 80m/分)の90%が抵抗感を感じない時間は3.5分とされており、これを距離に換算すると「3.5(分)×80(m/分)=280(m)≒300(m)」となる。 出典：社団法人 土木学会「バスサービスハンドブック」
予約制乗合タクシー デマンド交通	予約を行い、利用できる区域
JR	駅から半径1kmの範囲

3 帯広圏のトリップ特性

3-1 生成原単位および外出率（市町別）

今回調査（令和4年）では、生成原単位は各市町で同じような傾向にありますが、外出率では、音更町および芽室町の値が7割を切っています。

前回調査（平成17年）と比較すると、生成原単位および外出率は低下傾向にあります。

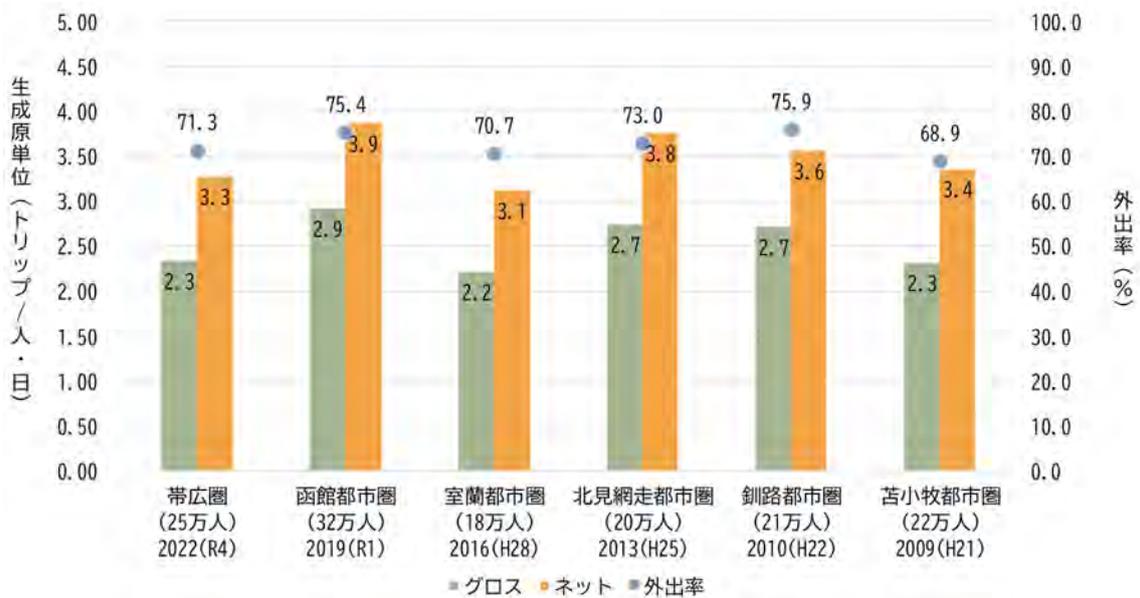


<図> 生成原単位（グロス・ネット）および外出率

3 帯広圏のトリップ特性

3-2 生成原単位および外出率（都市圏別）

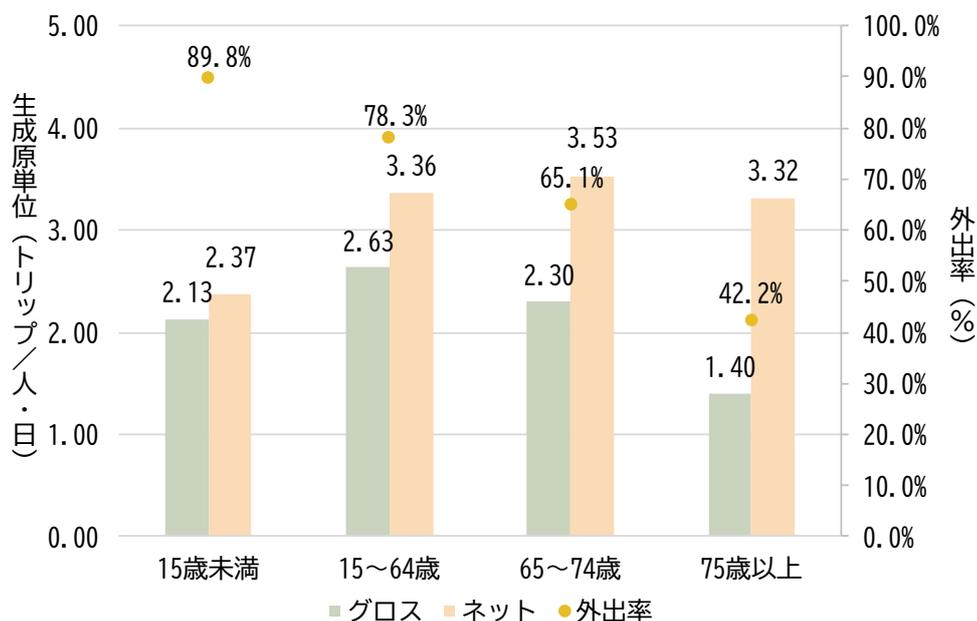
帯広圏の生成原単位および外出率は、他都市圏との調査結果と大きな差はみられません。



<図>生成原単位（グロス・ネット）および外出率（都市圏別）

3-3 生成原単位および外出率（年齢階層別）

年齢階層別に見ると、15歳～64歳と比較して65～74歳および75歳以上のグロス、外出率は低く、ネットは同程度となっていることから、高齢層においては、活発に行動する人と、あまり行動しない人で二極化していると考えられます。



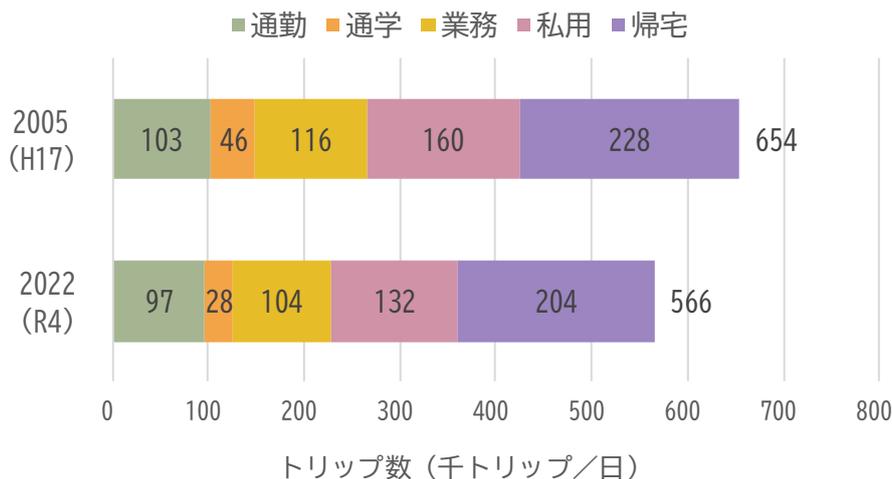
<図>生成原単位（グロス・ネット）および外出率

3 帯広圏のトリップ特性

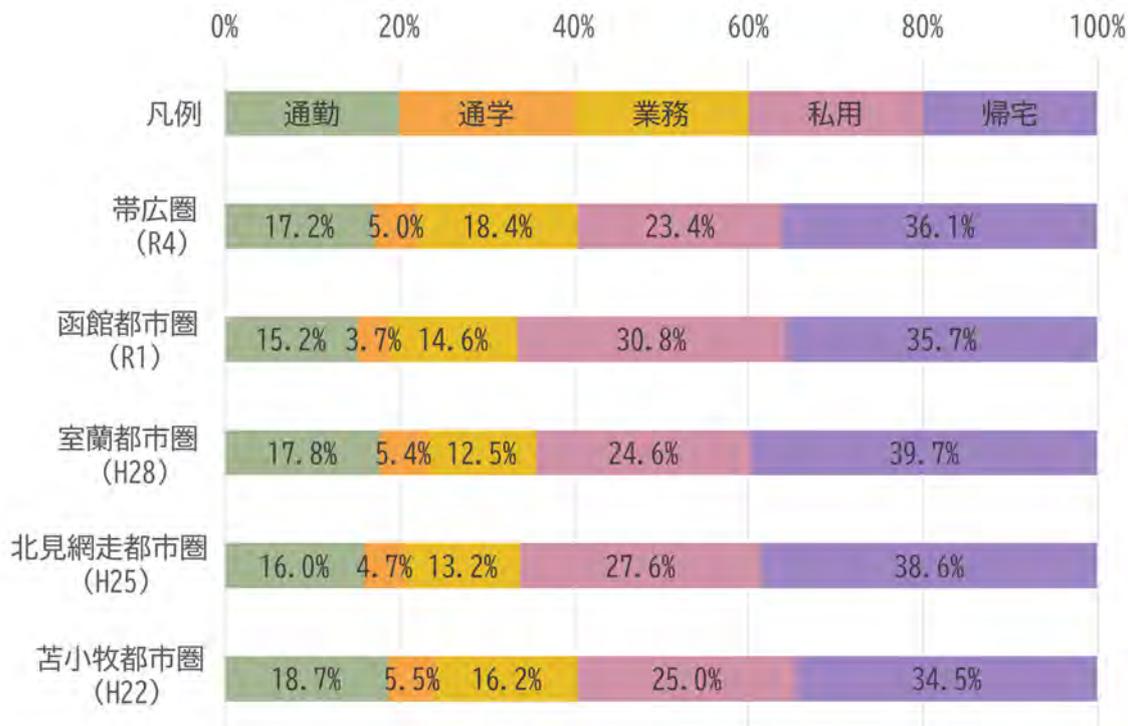
3-4 目的別トリップ数

帯広圏全体の総トリップ数は57万トリップ/日となっており、前回調査（平成17年）と比較すると約1割減少しています。

道内の他都市圏と比較すると、帯広圏では業務に関するトリップの割合が高いです。



<図> 目的別トリップ数の前回比較



<図> 目的別トリップ割合（都市圏）

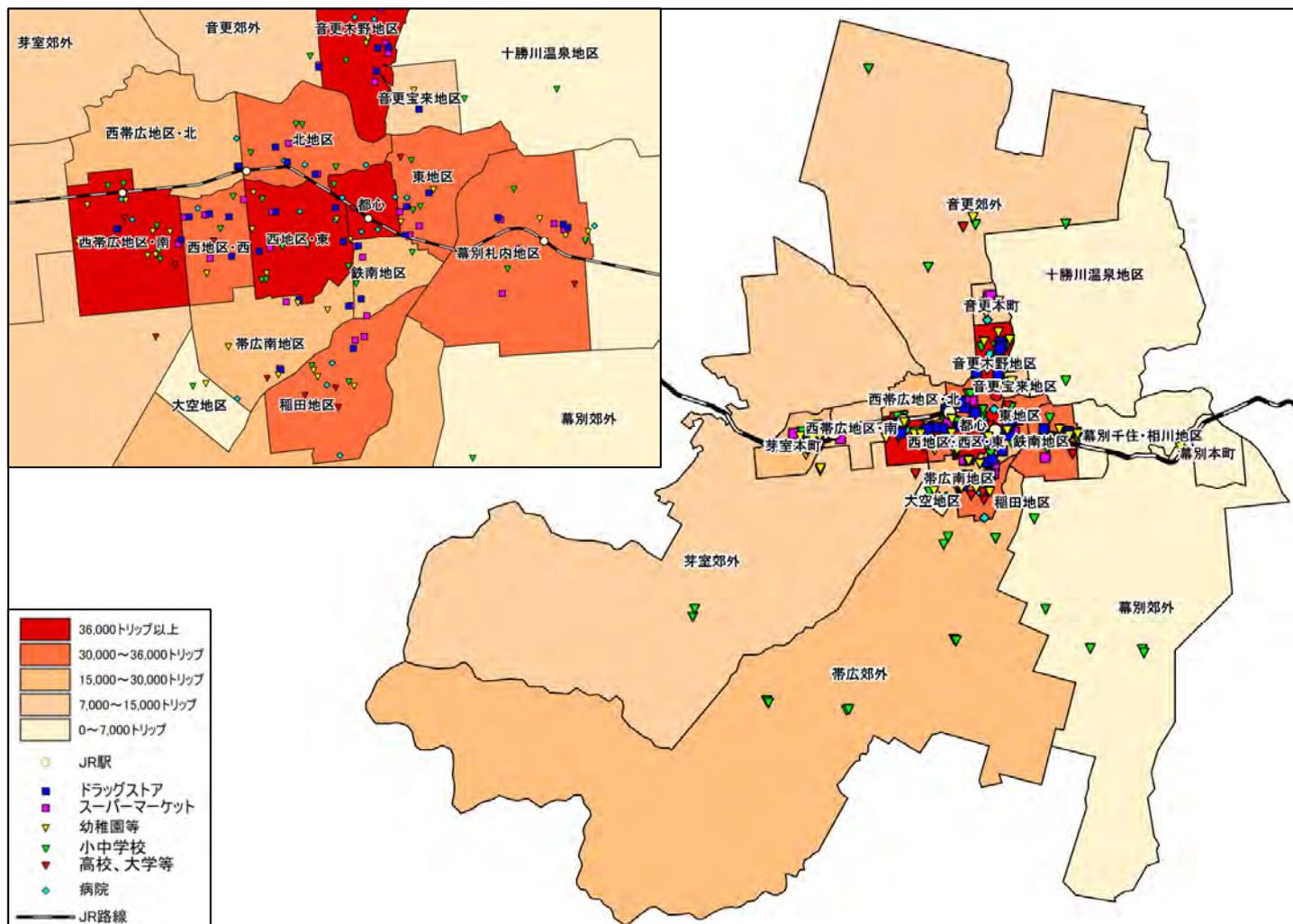
3 帯広圏のトリップ特性

3-4 地区別発生トリップ数（全目的）

発生トリップは、西地区・東からが最も多く、全体の約1割を占めており、次いで、都心、音更木野地区、西帯広地区・南、北地区からの発生トリップが多くなっています。

<表> 地区別発生トリップ数の上位（全目的）

出発地区	全目的発生	順位	出発地区	全目的発生	順位
西地区・東	55,184	1	西帯広地区・北	20,958	13
都心	40,308	2	帯広郊外	16,405	14
音更木野地区	38,532	3	音更本町	14,525	15
西帯広地区・南	36,720	4	音更郊外	9,913	16
北地区	35,687	5	芽室郊外	8,450	17
西地区・西	33,103	6	東芽室地区	7,603	18
稲田地区	32,656	7	音更宝来地区	7,276	19
東地区	31,571	8	幕別本町	6,584	20
幕別札内地区	30,203	9	大空地区	4,257	21
帯広南地区	29,852	10	十勝川温泉地区	3,941	22
芽室本町	24,829	11	幕別郊外	3,133	23
鉄南地区	22,368	12	幕別千住・相川地区	2,642	24



<図> 地区別発生トリップ数（全目的）

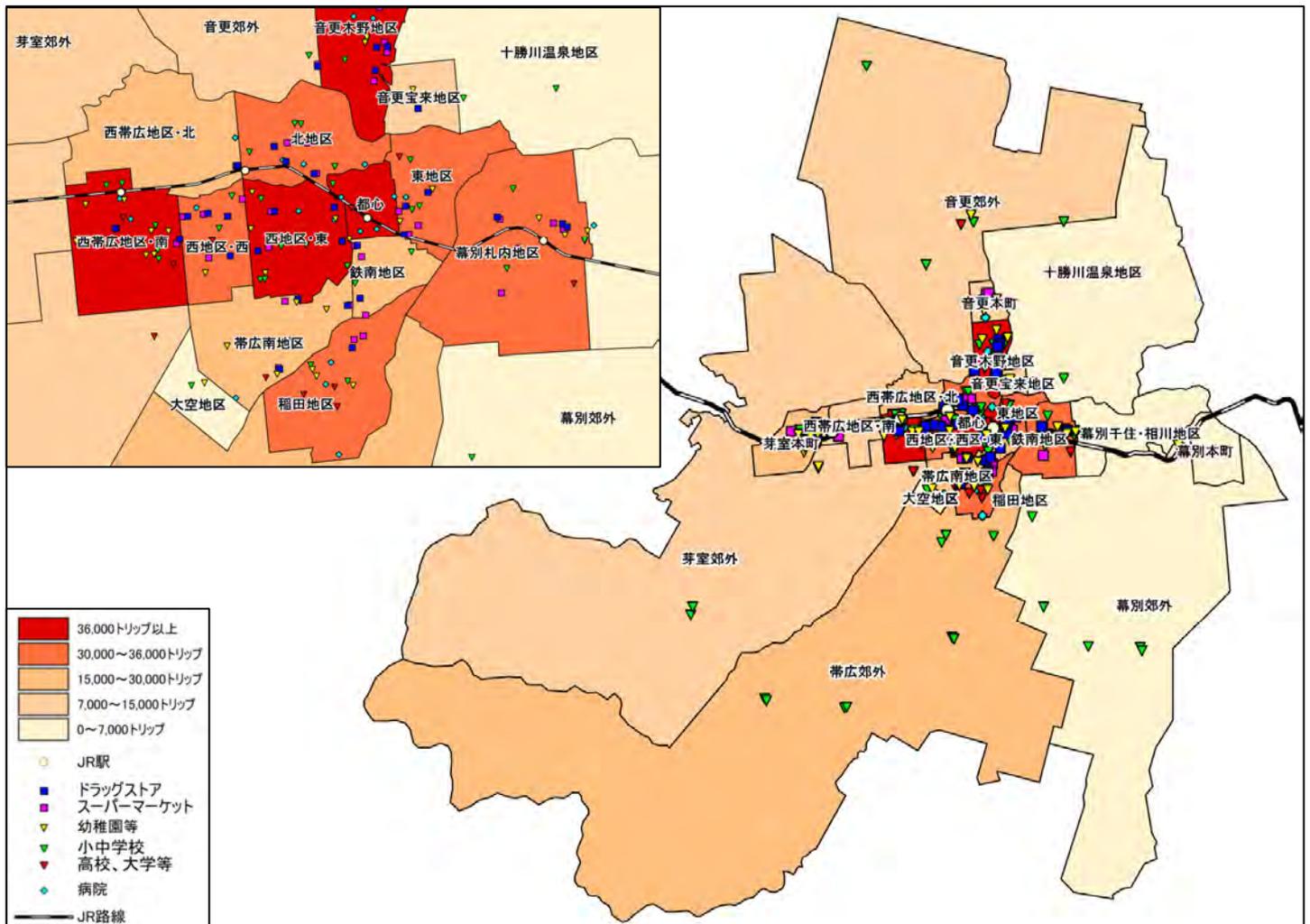
3 帯広圏のトリップ特性

3-5 地区別集中トリップ数（全目的）

集中トリップ数でも、西地区・東への集中が最も多く、全体の約1割を占めており、次いで、都心、音更木野地区、西帯広地区・南への集中が多くなっています。

<表> 地区別集中トリップ数の上位（全目的）

到着地区	全目的集中	順位	到着地区	全目的集中	順位
西地区・東	55,475	1	鉄南地区	22,106	13
都心	40,248	2	帯広郊外	16,418	14
音更木野地区	38,766	3	音更本町	14,357	15
西帯広地区・南	36,054	4	音更郊外	10,307	16
北地区	34,179	5	芽室郊外	8,333	17
西地区・西	32,761	6	東芽室地区	7,866	18
東地区	32,524	7	音更宝来地区	7,069	19
稲田地区	32,347	8	幕別本町	6,934	20
幕別札内地区	30,021	9	大空地区	3,922	21
帯広南地区	29,834	10	十勝川温泉地区	3,729	22
芽室本町	24,980	11	幕別郊外	3,121	23
西帯広地区・北	22,468	12	幕別千住・相川地区	2,881	24



<図> 地区別集中トリップ数（全目的）

3 帯広圏のトリップ特性

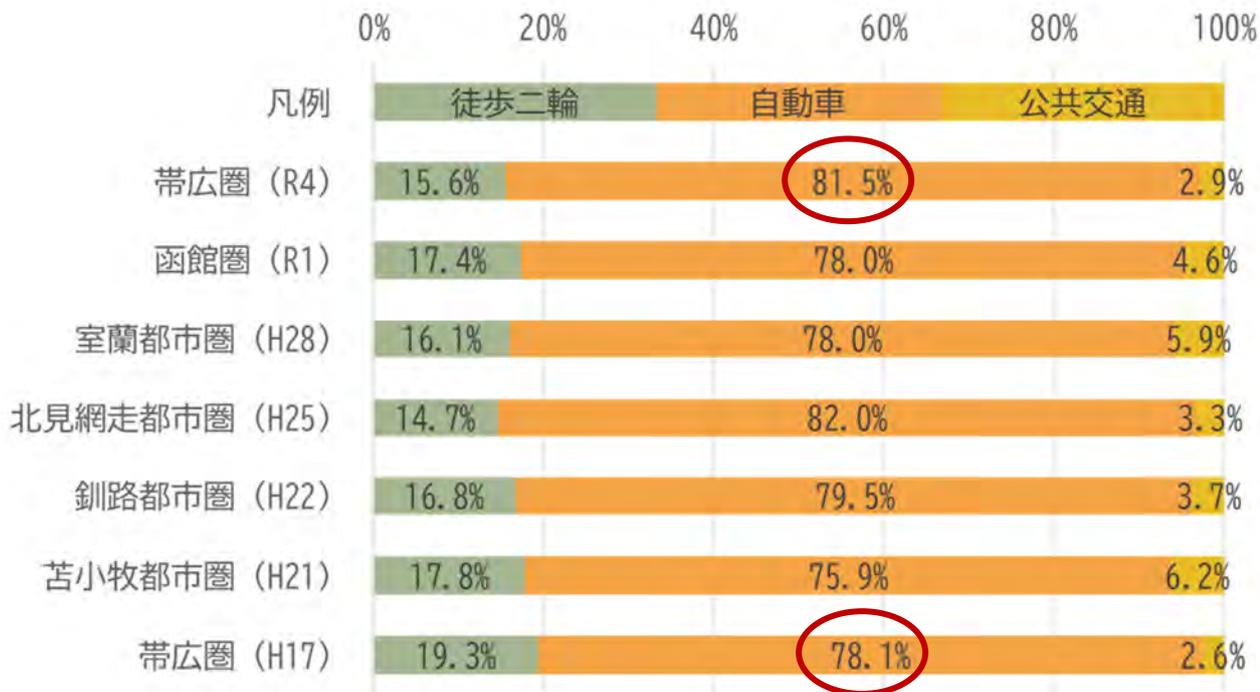
3-6 交通手段分担率（代表交通手段）

代表交通手段別トリップ数は、前回調査（平成17年）と比較し、自動車のトリップ数が約1割減少、徒歩二輪のトリップ数は約3割減少しています。

交通手段分担率については、道内の他都市圏と同様に、公共交通の割合が最も低くなっています。



<図> 代表交通手段別トリップ数の前回比較



<図> 代表交通手段の交通手段分担率（都市圏）

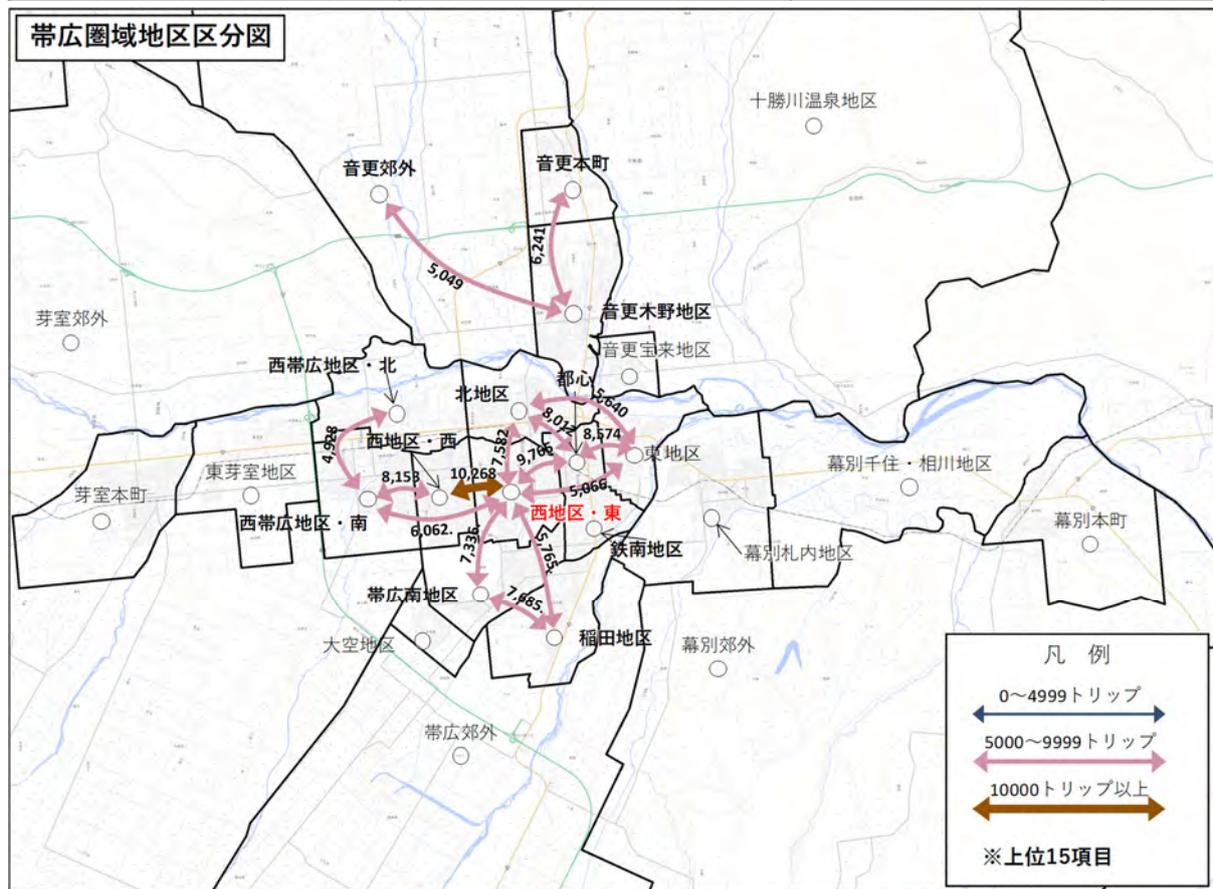
3 帯広圏のトリップ特性

3-7 地域間OD

平日の全目的、全手段における上位15位の地域間ODを見ると、「西地区・東」を中心としたトリップが多くなっており、「都心」「西帯広地区・南」「北地区」「帯広南地区」との往来が多いです。

<表> 地域間の動き (全目的・全手段：平日)

地区1	地区2	トリップ	順位
西地区・西	西地区・東	10,268	1
西地区・東	都心	9,765	2
都心	東地区	8,574	3
西帯広地区・南	西地区・西	8,153	4
都心	北地区	8,012	5
稲田地区	帯広南地区	7,685	6
西地区・東	北地区	7,582	7
西地区・東	帯広南地区	7,336	8
音更本町	音更木野地区	6,241	9
西帯広地区・南	西地区・東	6,062	10
稲田地区	西地区・東	5,765	11
東地区	北地区	5,640	12
西地区・東	東地区	5,066	13
音更郊外	音更木野地区	5,049	14
西帯広地区・南	西帯広地区・北	4,928	15



<図> 地域間の動き (全目的・全手段：平日)

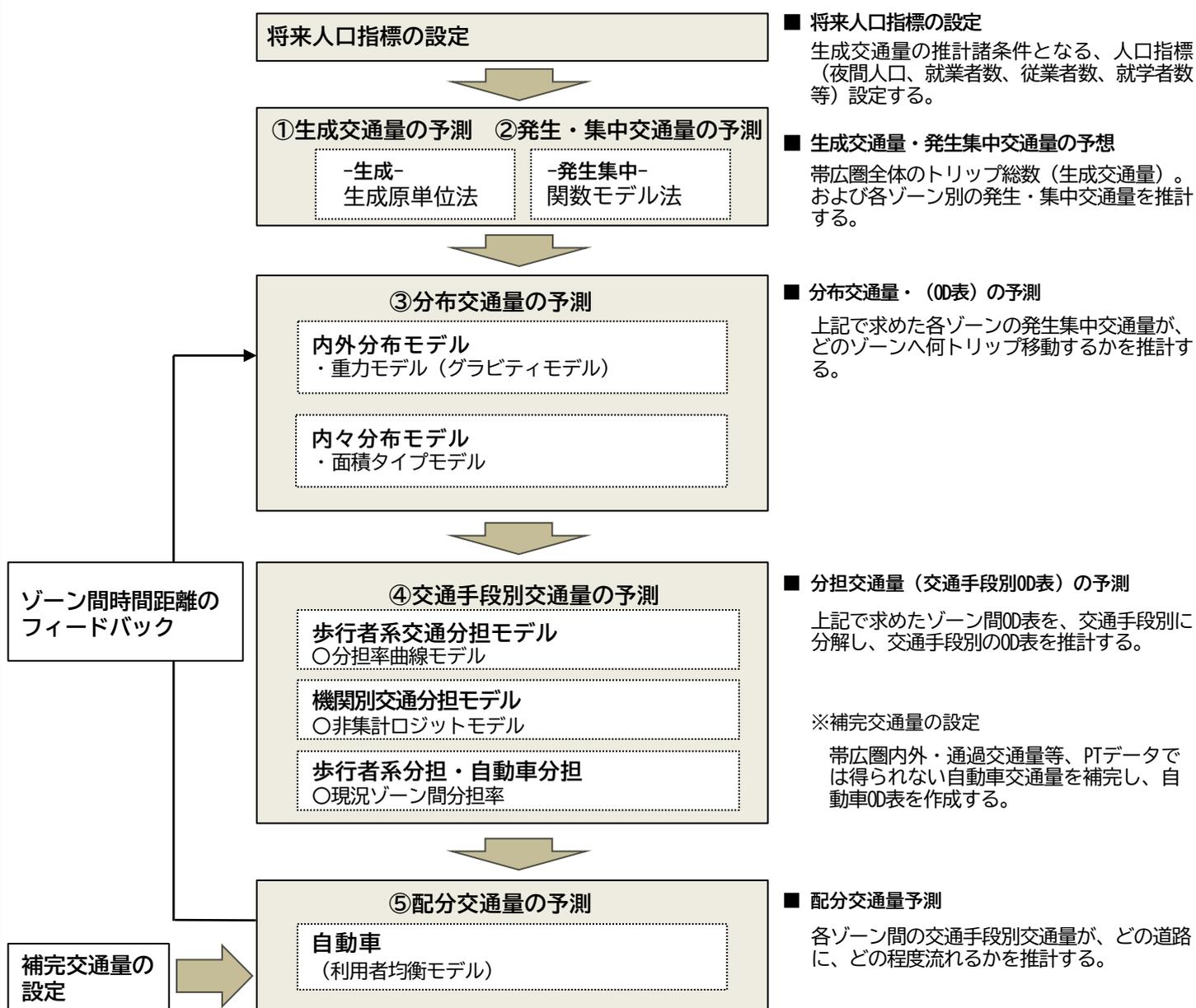
4 将来交通需要予測

4-1 将来交通需要予測の手順

交通モデルと将来指標に基づき、将来交通量は以下の算出フローより算出しています。

一般的に用いられる①生成交通量の予測、②発生・集中交通量の予測、③分布交通量の予測、④交通手段別交通量の予測、⑤配分交通量の予測のステップ5段階の推定法を適用しています。（生成交通量と発生集中交通量の推計を1段階考え、4段階推定法と呼ばれます）。

将来の交通需要予測については、令和4年に実施したパーソントリップ調査で把握された人口やトリップ状況を踏まえ、令和22年の将来を予測したものとなっております。



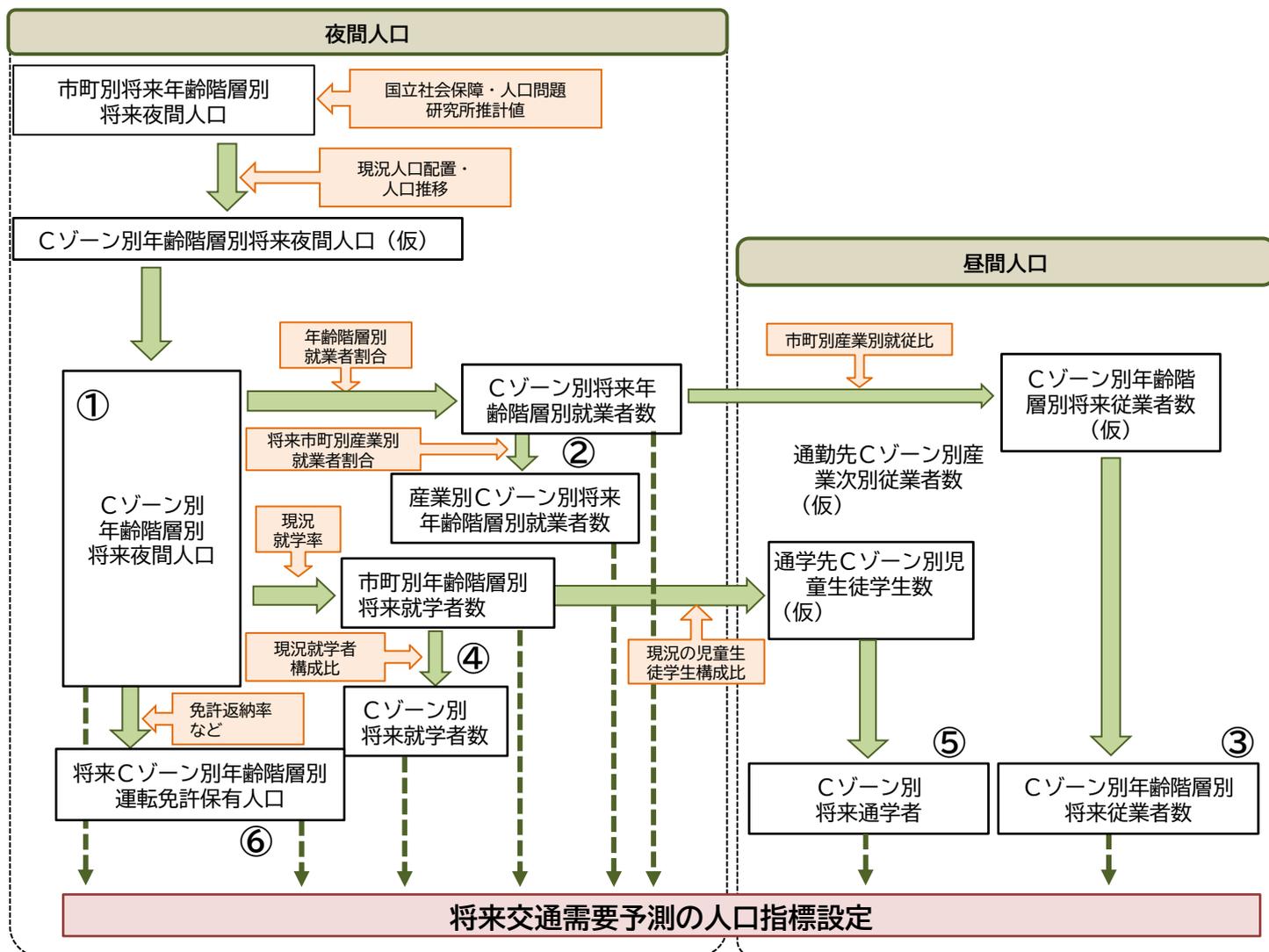
<図> 将来交通需要予測の手順

4 将来交通需要予測

4-1 将来交通需要予測の手順 (1)将来人口指標の設定

将来人口フレームについては、将来交通需要予測を実施するために必要となる下記の人口指標について設定します。

- ①夜間人口（ゾーン別年齢階層別）
- ②就業者数（ゾーン別年齢階層別）
- ③従業者数（ゾーン別年齢階層別）
- ④就学者数（ゾーン別）
- ⑤通学先児童生徒学生数（ゾーン別）
- ⑥自動車運転免許保有人口（ゾーン別年齢階層別）



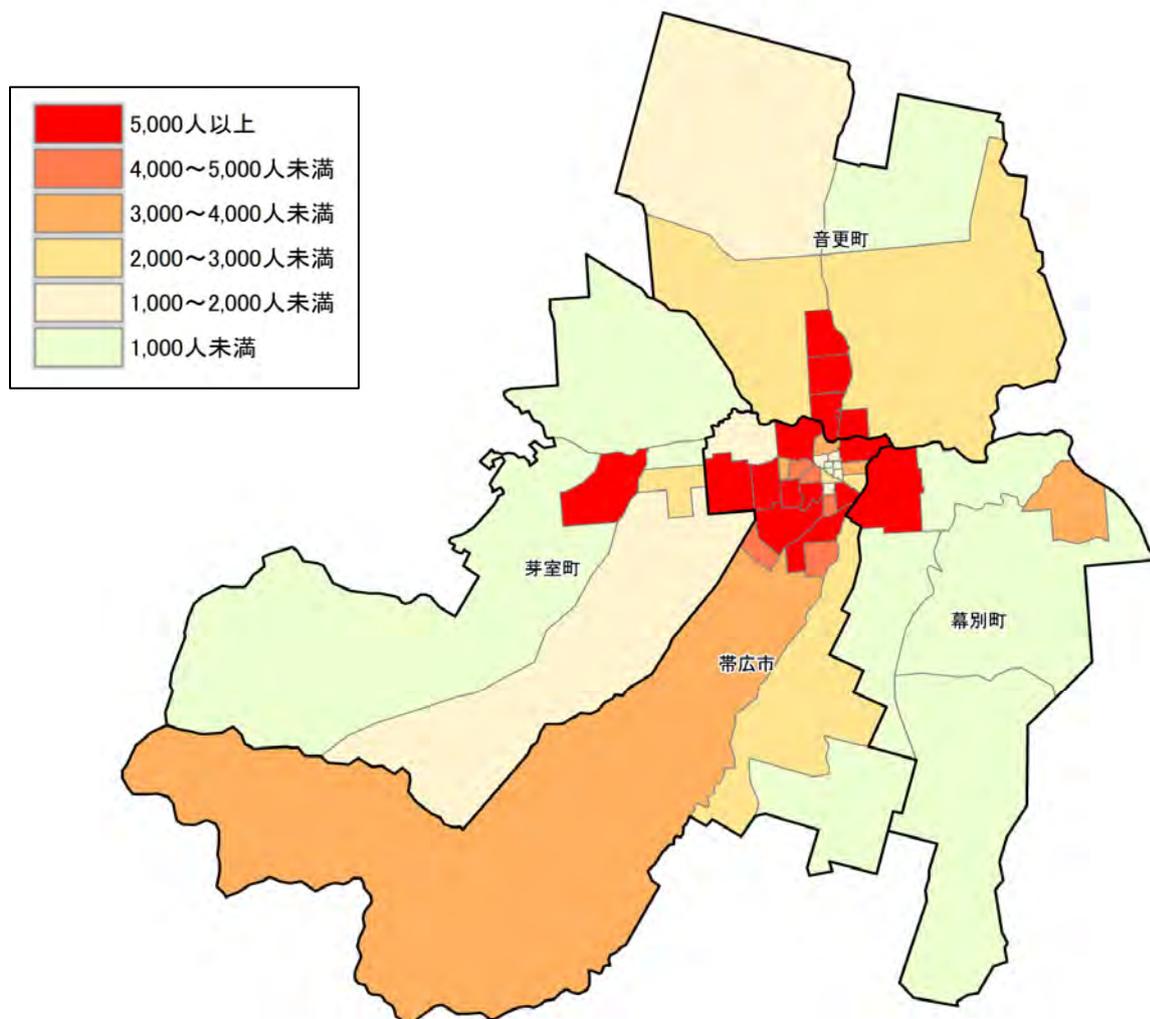
<図> 人口指標設定の流れ

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (1)将来人口指標の設定

①夜間人口（検討結果）

帯広圏全体として、約10%夜間人口が減少する予測となっています。



<図> 将来夜間人口

<表> 夜間人口の現状・将来・変化率

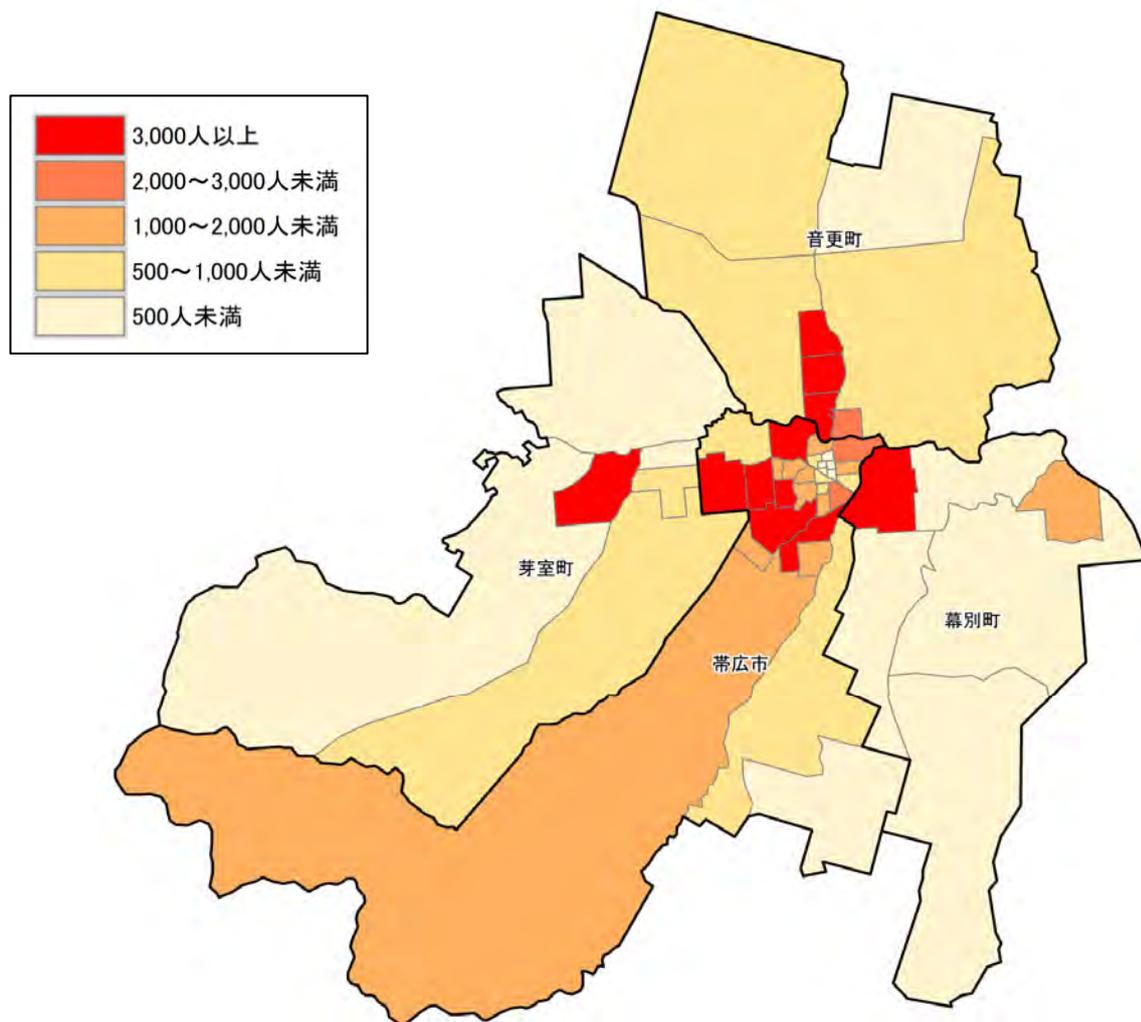
市町名	現状 (R4)	将来 (R22)	変化率
帯広市	159,039	144,413	90.8%
音更町	41,949	37,175	88.6%
芽室町	17,392	15,247	87.7%
幕別町	23,458	20,315	86.6%
計	241,838	217,150	89.8%

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (1)将来人口指標の設定

②就業者数 (検討結果)

帯広圏全体として、約10%就業者数が減少する予測となっています。



<図> 将来就業者人口

<表> 就業者人口の現状・将来・変化率

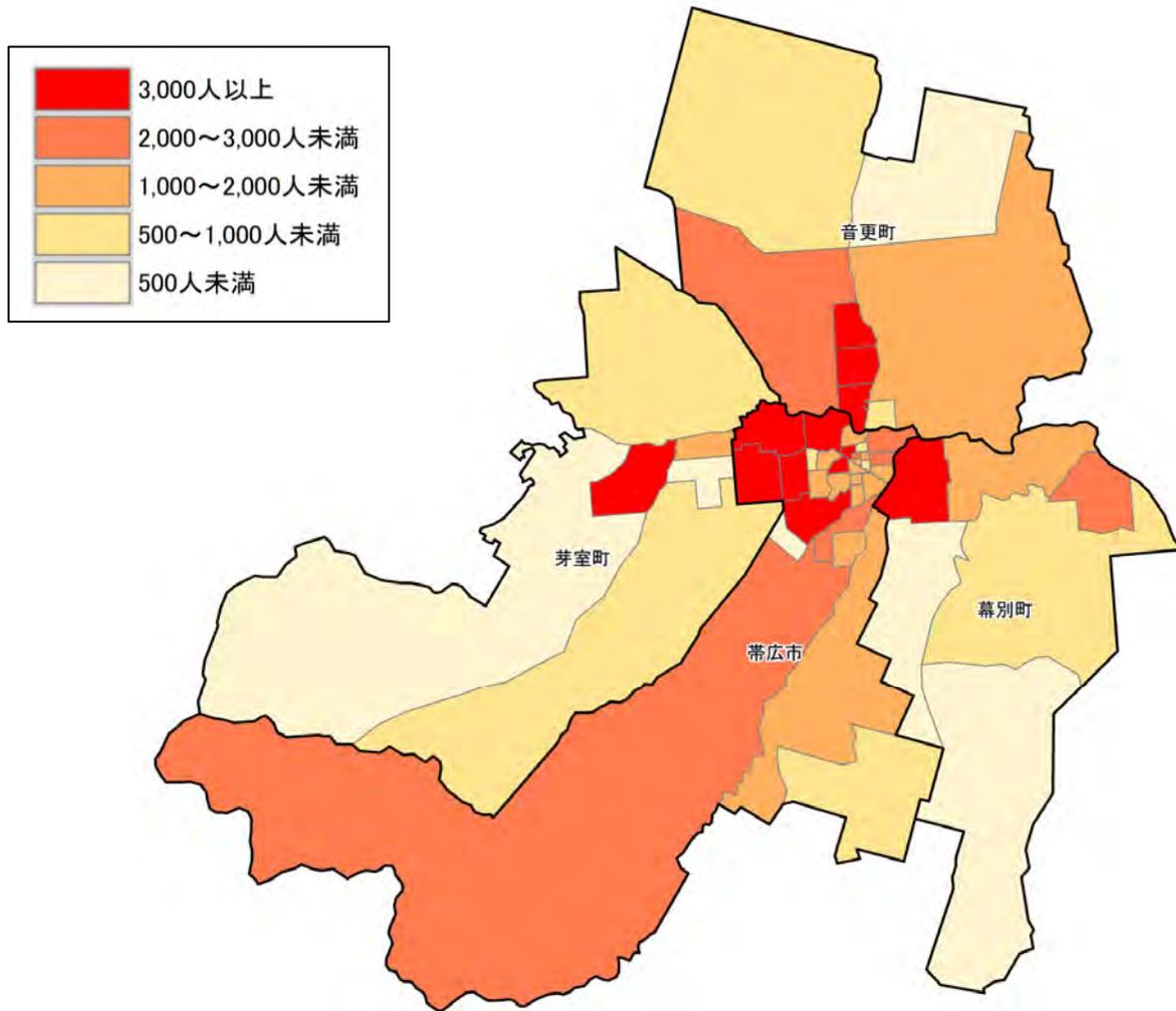
市町名	現状 (R4)	将来 (R22)	変化率
帯広市	78,305	68,498	87.5%
音更町	18,516	17,369	93.8%
芽室町	7,630	7,040	92.3%
幕別町	10,477	9,289	88.7%
計	114,928	102,196	88.9%

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (1)将来人口指標の設定

③従業者数 (検討結果)

帯広圏全体として、約10%従業者数が減少する予測となっています。



<図> 将来従業者人口

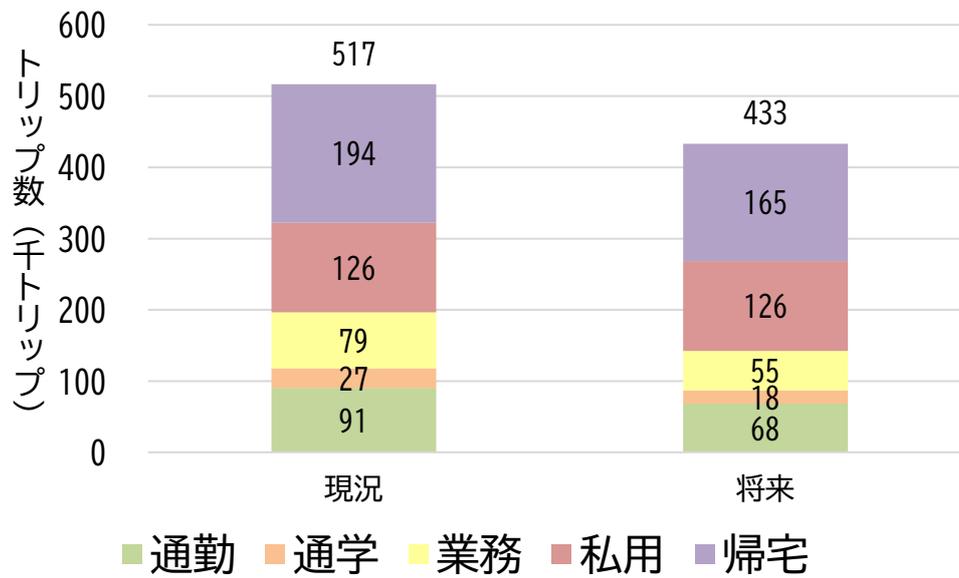
<表> 従業者人口の現状・将来・変化率

市町名	現状 (R4)	将来 (R22)	変化率
帯広市	84,596	68,498	81.0%
音更町	13,792	17,369	125.9%
芽室町	8,910	7,040	79.0%
幕別町	7,630	9,289	121.7%
計	114,928	102,196	88.9%

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (2)生成交通量の予測 (予測結果)

トリップ数の現状と将来予測を比較すると、全目的では約16%減少しています。



<図>全目的及び目的別生成交通量の変化

4 将来交通需要予測

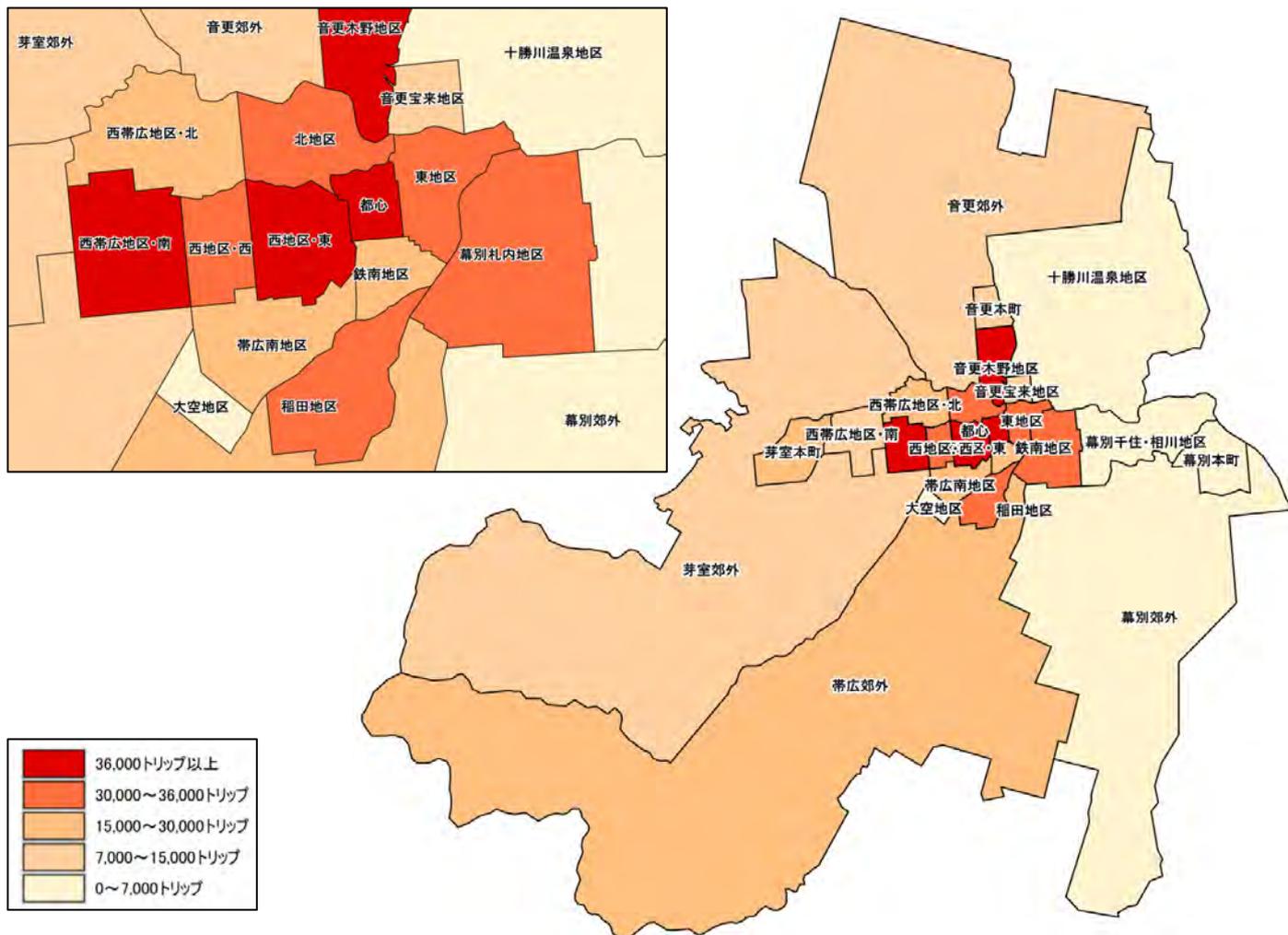
4-2 将来交通需要予測 (3)発生集中交通量の予測 (発生交通量)

<現況 (R4) 発生交通量>

各市町における人口集中地区等でトリップ数が高い状況となっており、現状と比較して、将来は帯広市、音更町、芽室町の一部地区の減少がみられています。

出発地区	現況発生	順位
西地区・東	55,184	1
都心	40,308	2
音更木野地区	38,532	3
西帯広地区・南	36,720	4
北地区	35,687	5
西地区・西	33,103	6
稲田地区	32,656	7
東地区	31,571	8
幕別札内地区	30,203	9
帯広南地区	29,852	10
芽室本町	24,829	11
鉄南地区	22,368	12

出発地区	現況発生	順位
西帯広地区・北	20,958	13
帯広郊外	16,405	14
音更本町	14,525	15
音更郊外	9,913	16
芽室郊外	8,450	17
東芽室地区	7,603	18
音更宝来地区	7,276	19
幕別本町	6,584	20
大空地区	4,257	21
十勝川温泉地区	3,941	22
幕別郊外	3,133	23
幕別千住・相川地区	2,642	24



<図> 現況(R4)発生交通量

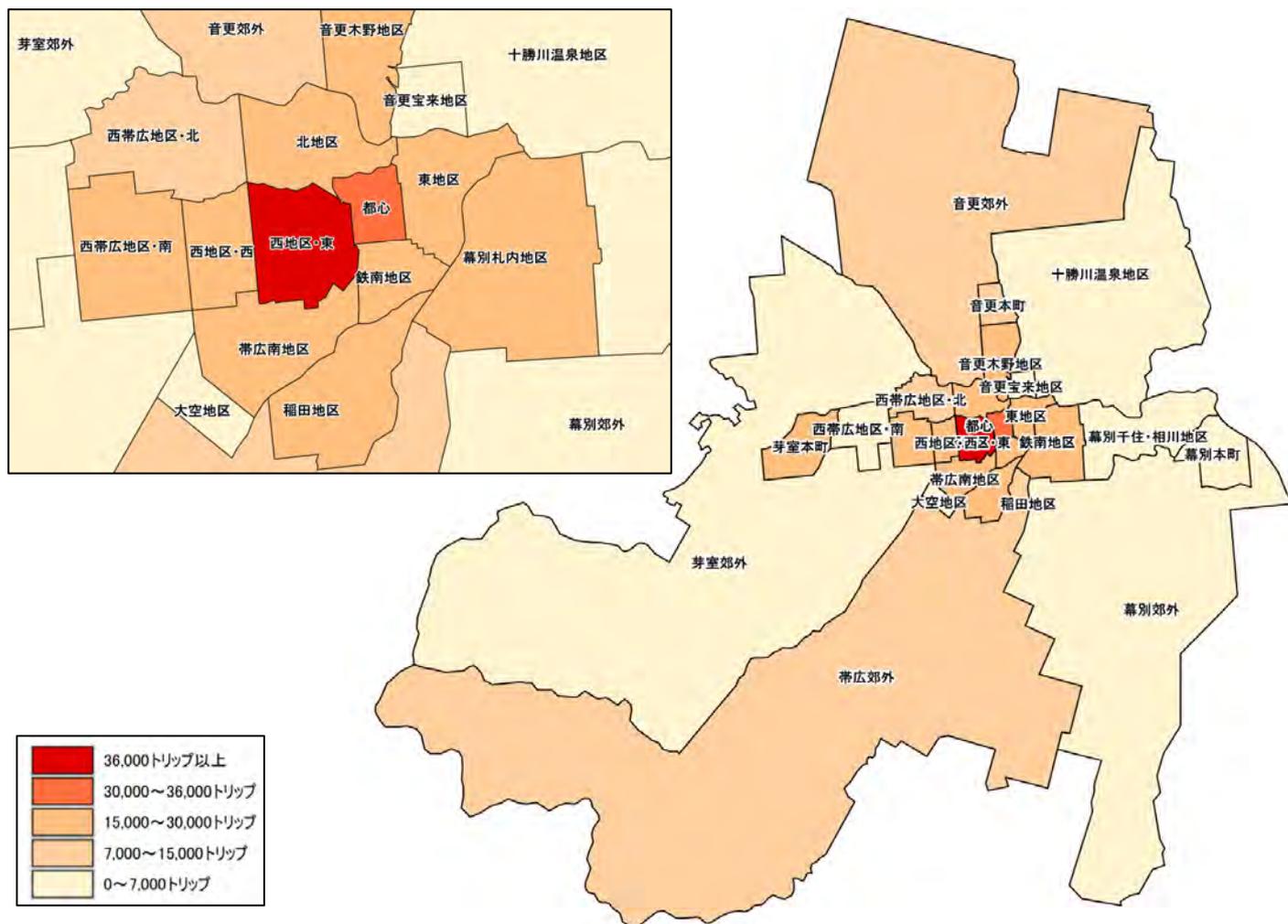
4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (3)発生集中交通量の予測 (発生交通量)

<将来 (R22) 発生交通量の予測結果>

出発地区	将来発生	順位
西地区・東	41,472	1
都心	32,541	2
音更木野地区	29,219	3
北地区	28,765	4
西帯広地区・南	27,745	5
稲田地区	26,498	6
東地区	24,786	7
帯広南地区	24,547	8
西地区・西	24,322	9
幕別札内地区	21,399	10
鉄南地区	18,607	11
芽室本町	16,636	12

出発地区	将来発生	順位
西帯広地区・北	14,506	13
帯広郊外	12,126	14
音更本町	12,015	15
音更郊外	8,535	16
東芽室地区	5,816	17
芽室郊外	5,770	18
音更宝来地区	5,514	19
幕別本町	4,947	20
幕別郊外	3,916	21
大空地区	3,591	22
十勝川温泉地区	2,931	23
幕別千住・相川地区	1,956	24



<図> 将来(R22)発生交通量の予測結果

4 将来交通需要予測

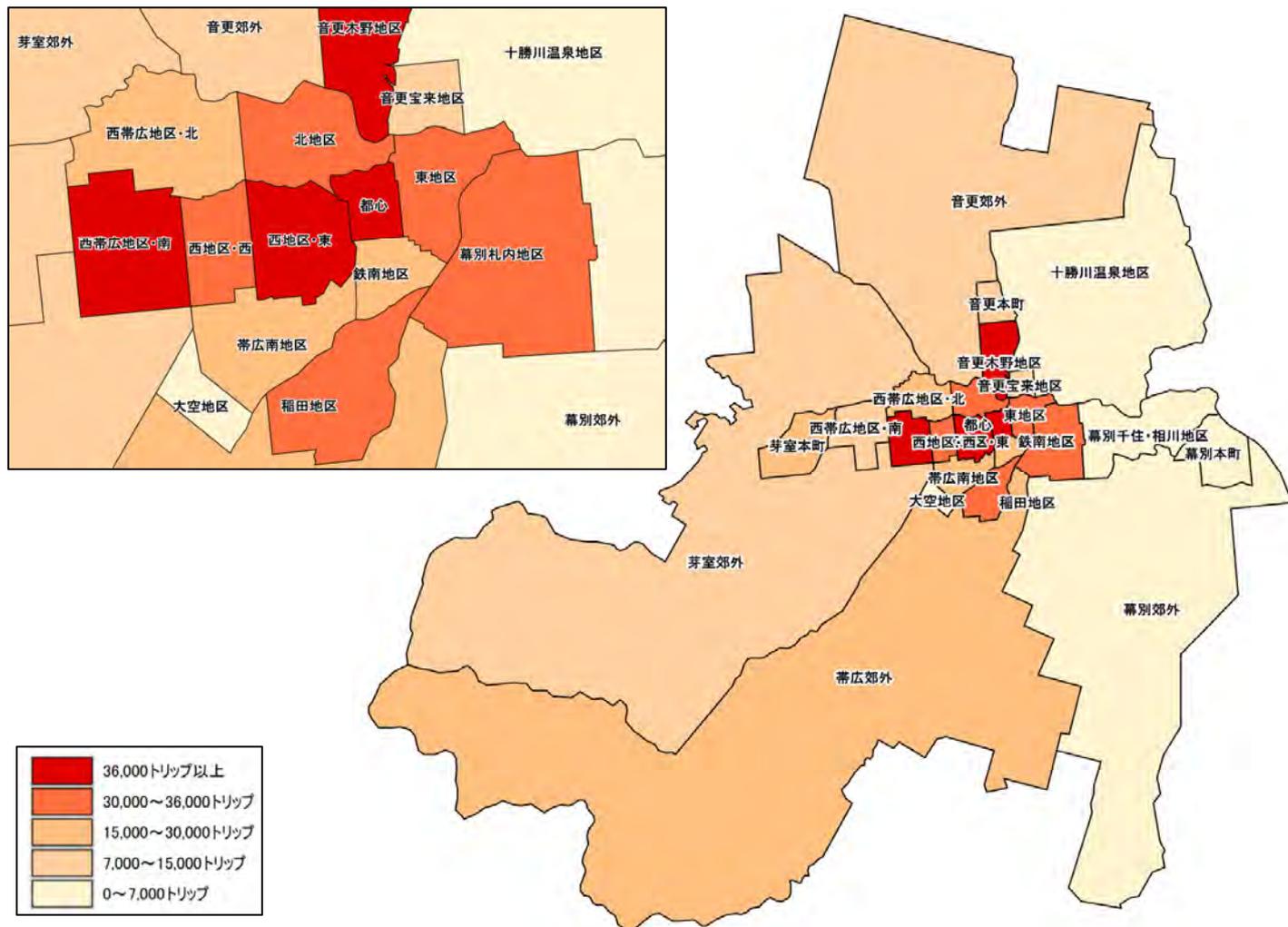
4-2 将来交通需要予測 (3)発生集中交通量の予測 (集中交通量)

<現況 (R4) 集中交通量>

発生交通量と同様に、将来は帯広市、音更町、芽室町の一部地区の減少がみられています。

到着地区	現況集中	順位
西地区・東	55,475	1
都心	40,248	2
音更木野地区	38,766	3
西帯広地区・南	36,054	4
北地区	34,179	5
西地区・西	32,761	6
東地区	32,524	7
稲田地区	32,347	8
幕別札内地区	30,021	9
帯広南地区	29,834	10
芽室本町	24,980	11
西帯広地区・北	22,468	12

到着地区	現況集中	順位
鉄南地区	22,106	13
帯広郊外	16,418	14
音更本町	14,357	15
音更郊外	10,307	16
芽室郊外	8,333	17
東芽室地区	7,866	18
音更宝来地区	7,069	19
幕別本町	6,934	20
大空地区	3,922	21
十勝川温泉地区	3,729	22
幕別郊外	3,121	23
幕別千住・相川地区	2,881	24



<図> 現況(R4)集中交通量

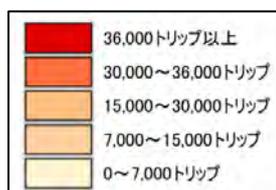
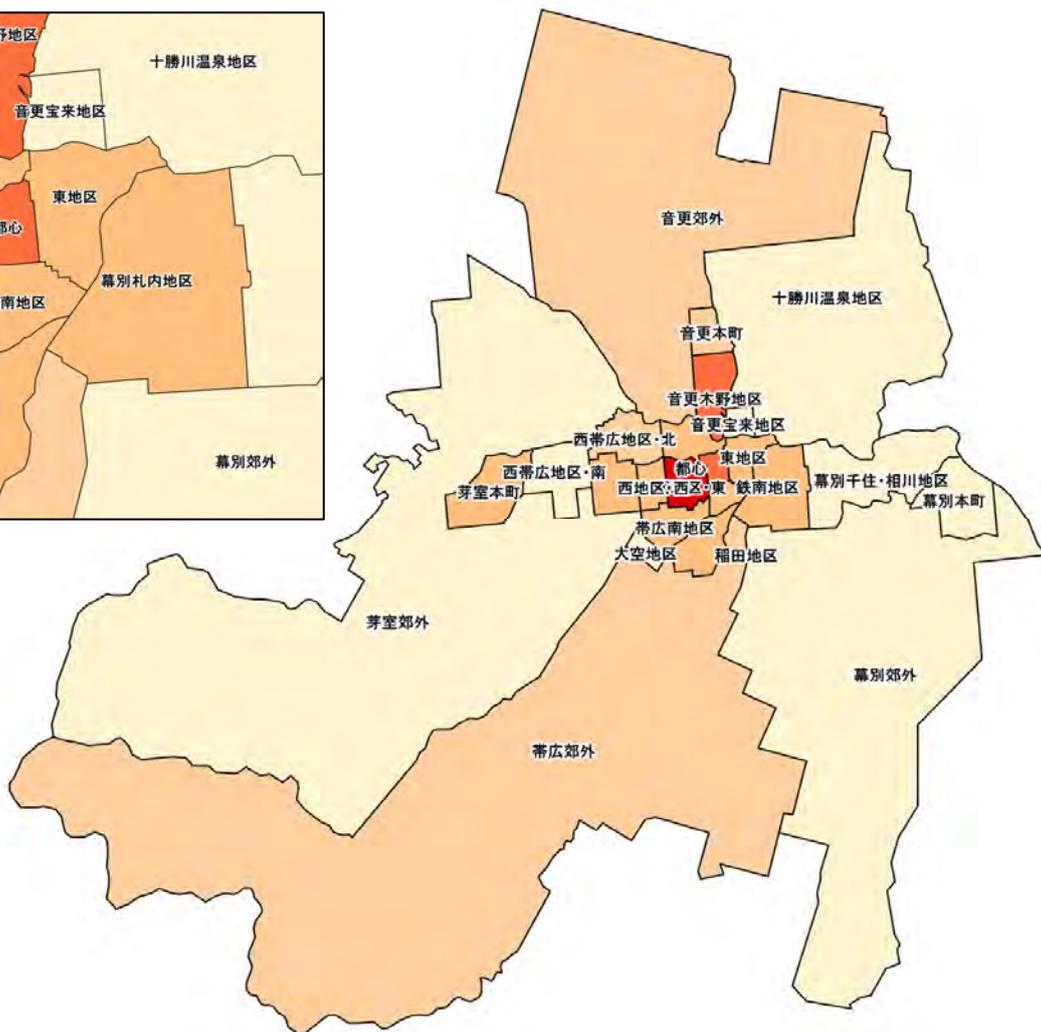
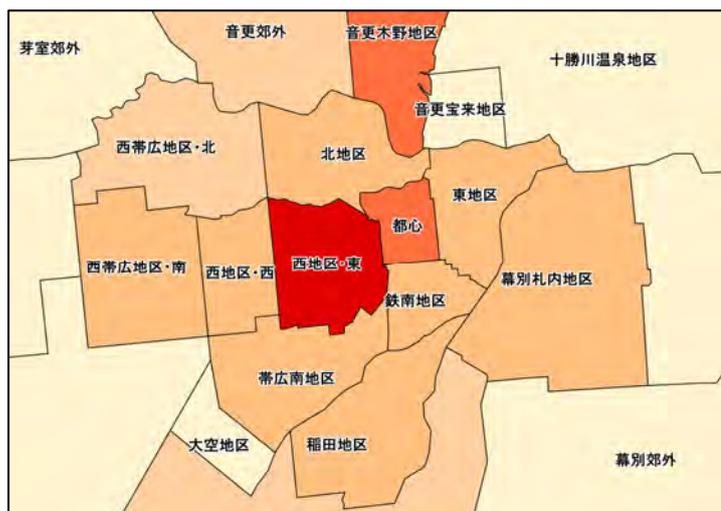
4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (3)発生集中交通量の予測 (集中交通量)

<将来 (R22) 集中交通量の予測結果>

到着地区	将来集中	順位
西地区・東	42,307	1
都心	31,844	2
音更木野地区	30,085	3
北地区	28,428	4
西帯広地区・南	27,270	5
西地区・西	25,460	6
帯広南地区	25,233	7
東地区	24,934	8
稲田地区	24,287	9
幕別札内地区	22,159	10
鉄南地区	18,260	11
芽室本町	16,688	12

到着地区	将来集中	順位
西帯広地区・北	14,830	13
帯広郊外	13,161	14
音更本町	11,829	15
音更郊外	7,787	16
芽室郊外	5,814	17
音更宝来地区	5,563	18
東芽室地区	5,501	19
幕別本町	5,440	20
大空地区	3,479	21
幕別郊外	3,038	22
十勝川温泉地区	2,887	23
幕別千住・相川地区	1,876	24



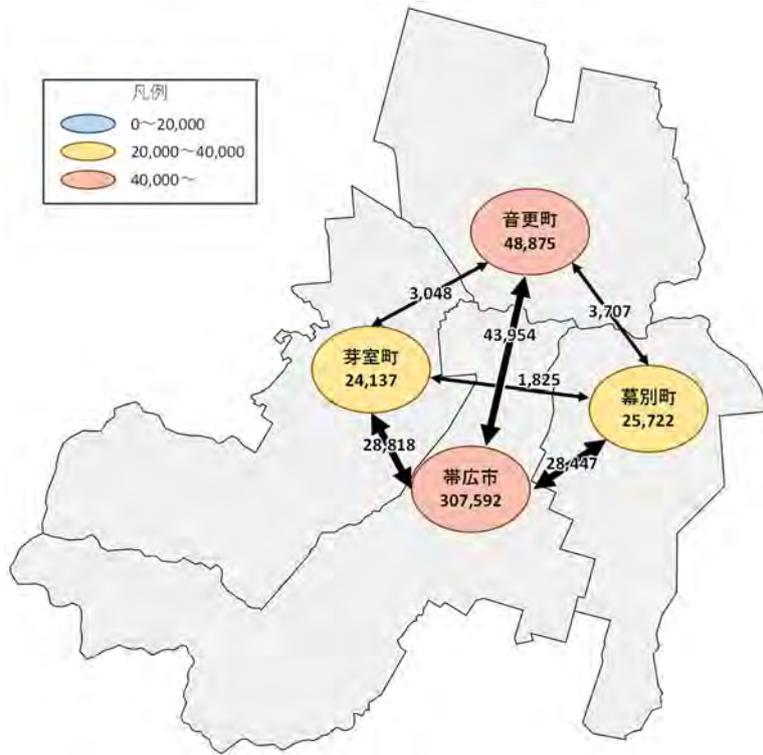
<図> 将来(R22)集中交通量の予測結果

4 将来交通需要予測

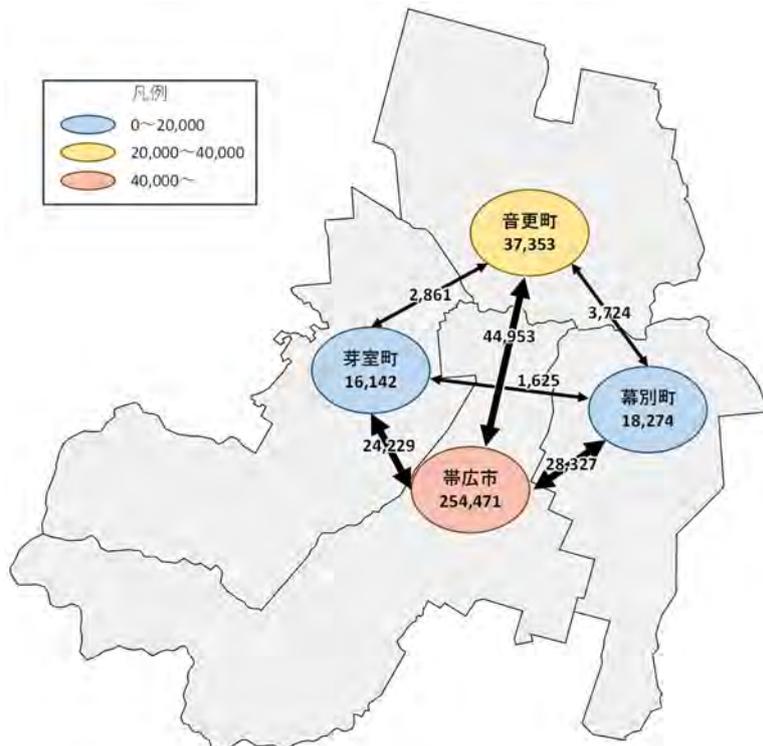
4-2 将来交通需要予測 (4)分布交通量の予測 (予測結果)

帯広市を中心とした結びつきが強く、将来においては全体的に交通量は減少するものの、各市町の結びつきの傾向は現況と大きくは変化していません。

現況 (R4)



将来 (R22)



<図> 将来分布交通量の予測結果 (現況との比較)

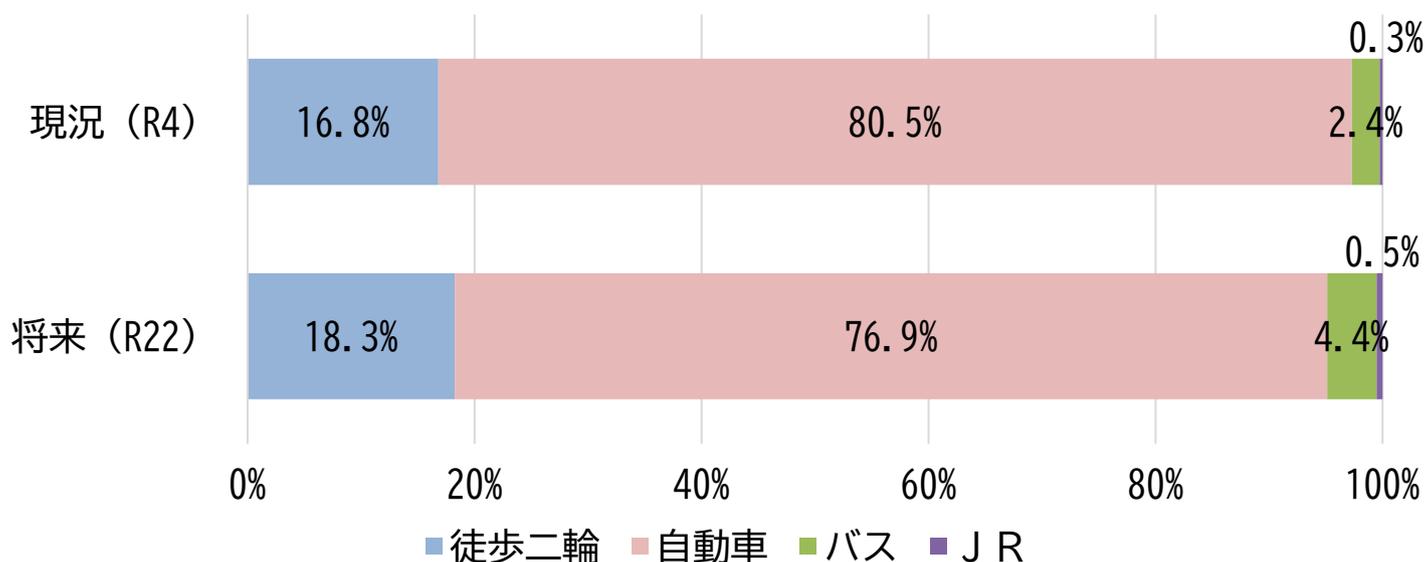
4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (5)分担交通量の予測 (予測結果)

分担交通量の予測にあたって、公共交通サービス水準は現状（令和4年）を維持することを想定とした予測となっております。

将来（令和22年）においては、人口減少の進行が推計されていますが、高齢者数の増加に伴う運転免許非保有者数の増加の影響により、公共交通（バス・JR）の利用者数も増加することが予測されます。

将来に向けては、公共交通利用に対応した交通体系の検討も必要と考えられます。



<図> 将来分担交通量の予測結果 (現況との比較)

<表> 将来分担交通量の予測トリップ数 (単位：トリップ)

	徒歩二輪	自動車	バス	JR
現況 (R4)	86,756	415,274	12,619	1,356
将来 (R22)	72,915	307,111	17,409	2,089

※将来交通需要予測による交通量推計の適応範囲は、帯広圏内居住者による域内閉包トリップ（帯広圏内居住者が帯広圏内で移動するトリップ）のみ

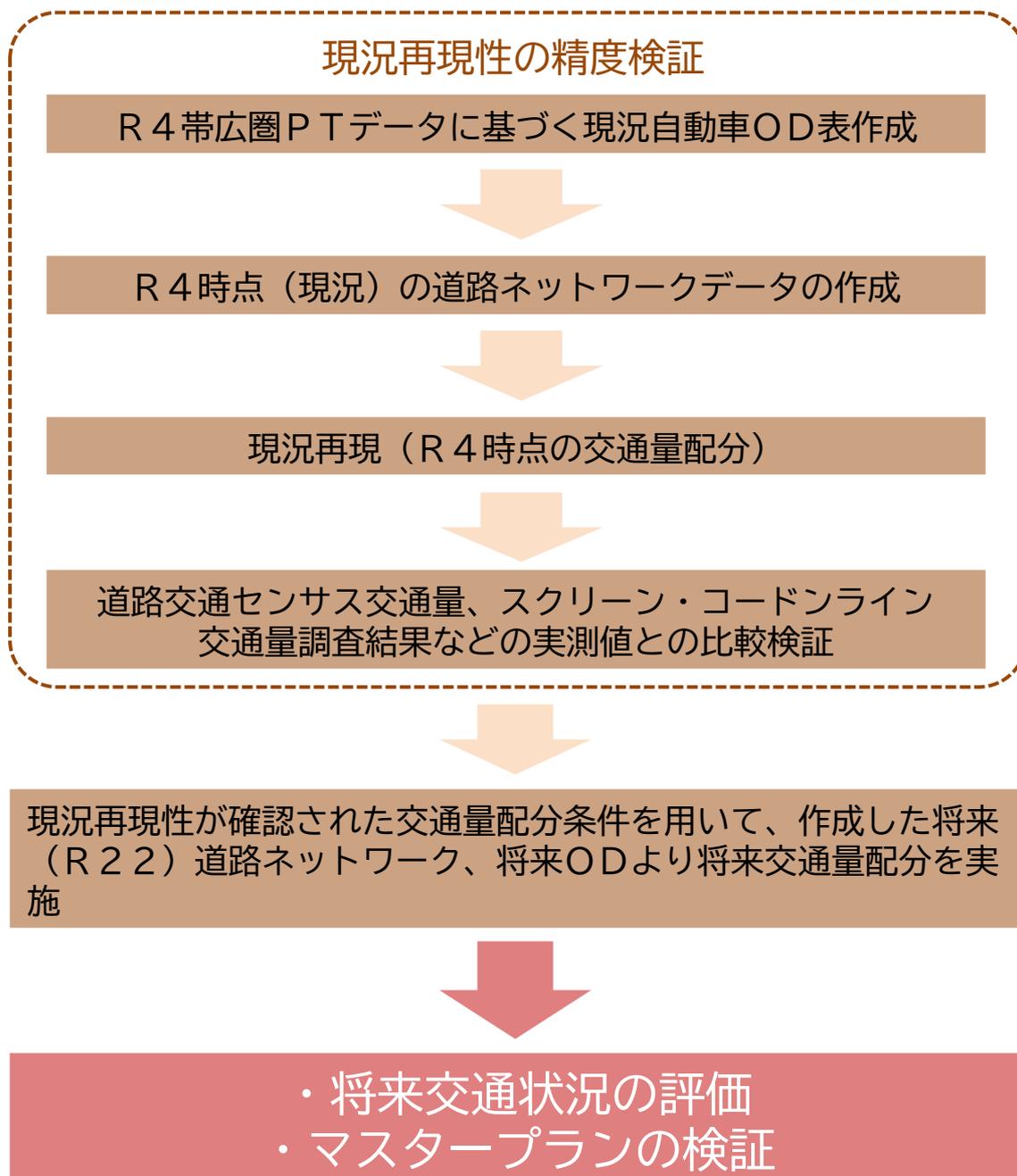
【空白頁】

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (6)配分交通量の予測

将来の配分交通量を予測するにあたっては、まず現況の帯広圏の道路網と自動車OD表と交通量配分条件を用いて、現況再現性の精度検証を行っています。

現況再現の精度が確認された交通量配分条件と、将来の道路網と自動車OD表を用いて将来交通量配分を実施しています。



※R4帯広圏PTデータ：令和4年度に実施した帯広圏における人(パーソン)の1日の動き(トリップ)を調査した結果に基づくパーソントリップデータ

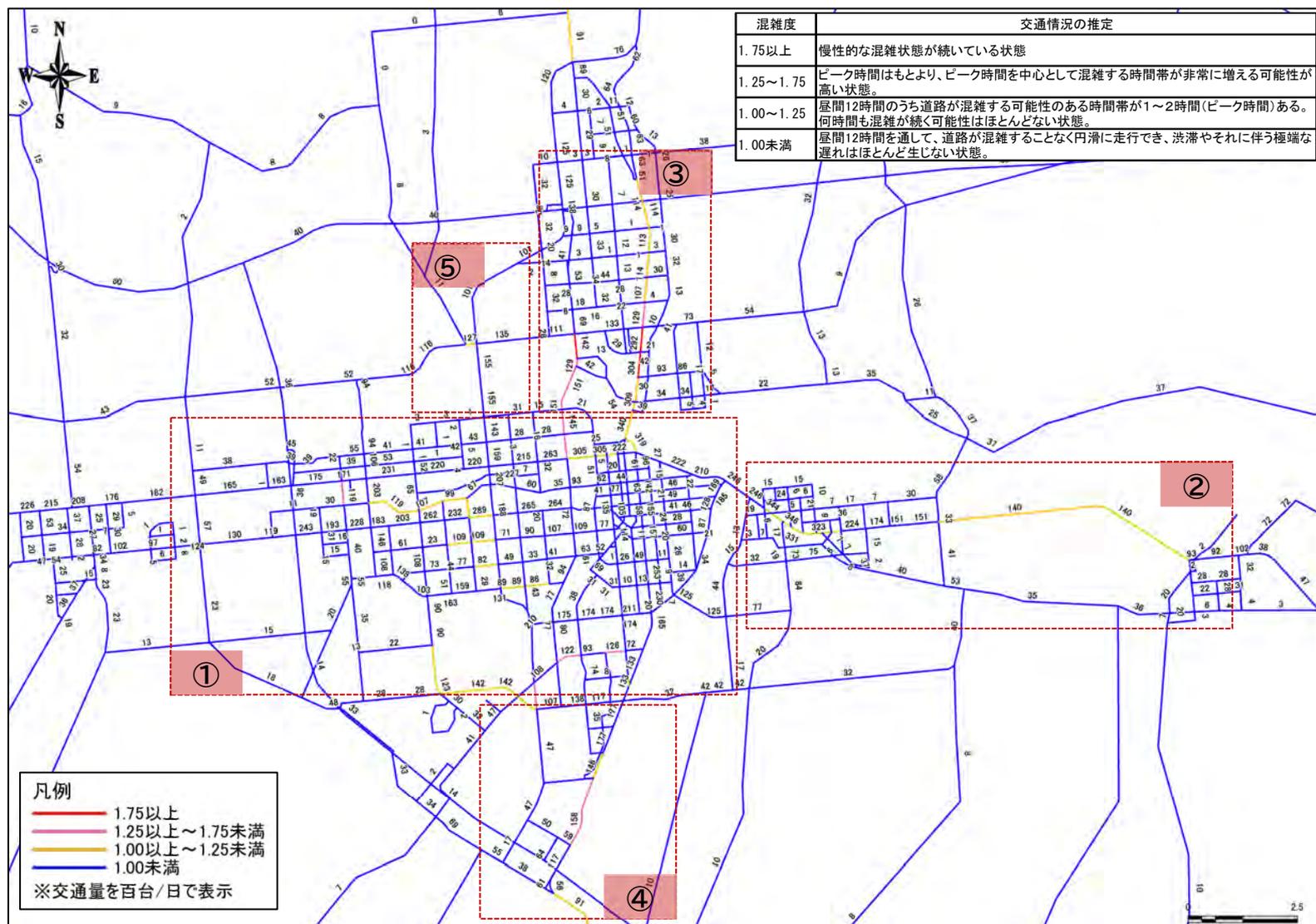
4 将来交通需要予測

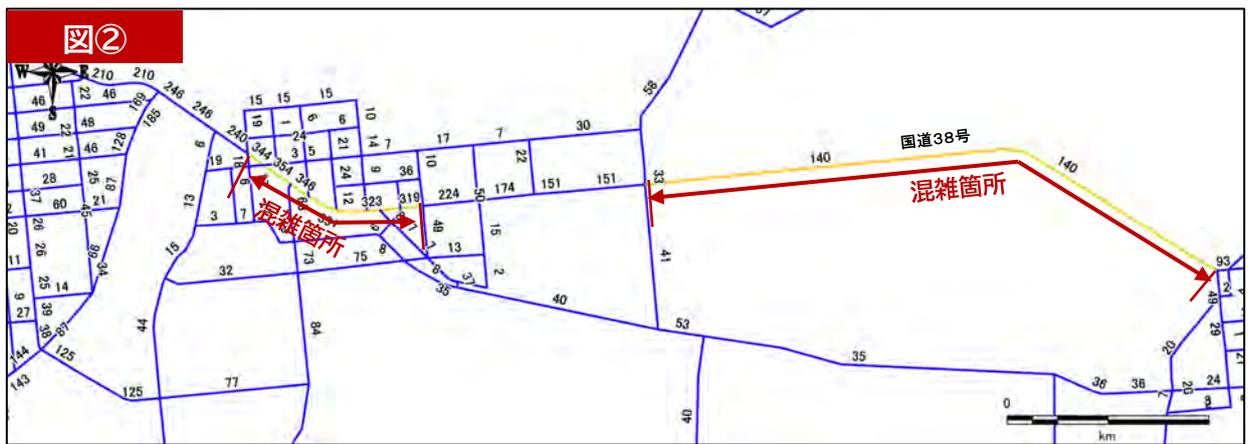
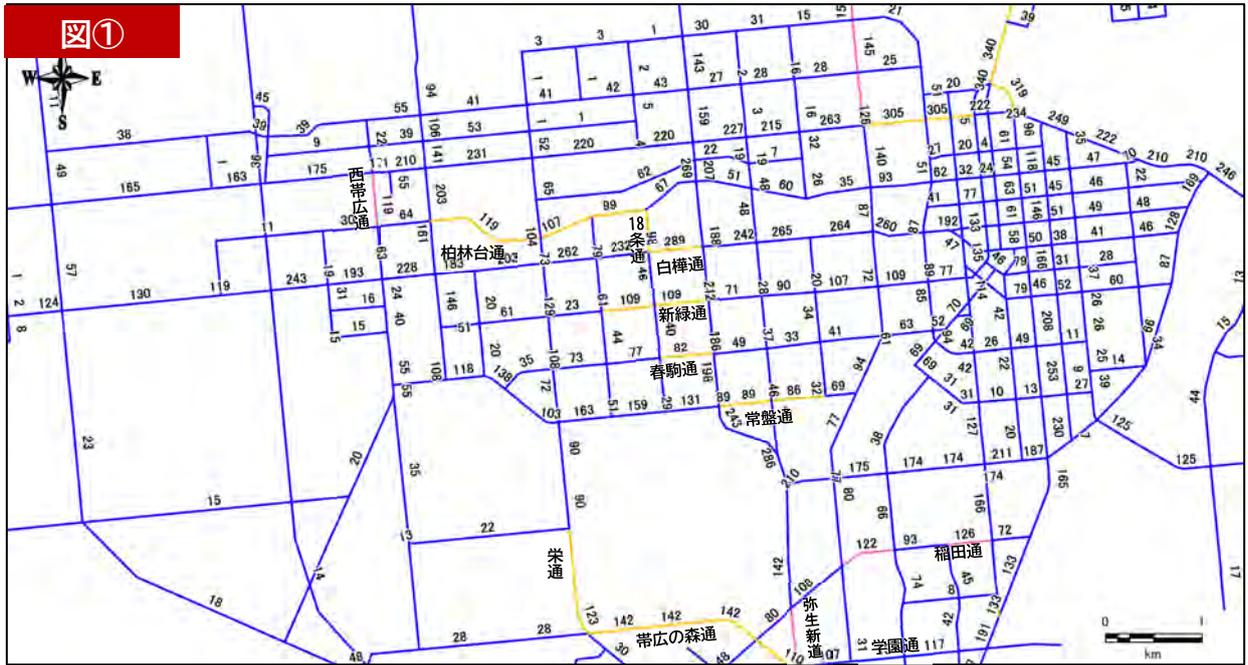
4-2 将来交通需要予測 (7)現況 (R4) の交通量配分結果

- ◆西帯広通、柏林台通、18条通、白樺通、新緑通、春駒通、常盤通、栄通、帯広の森通、稲田通、弥生新道、学園通の一部区間で混雑度が高い箇所がみられます。【図①】
- ◆国道38号に混雑度が高い箇所がみられます。【図②】
- ◆国道241号、鈴蘭新通に混雑度が高い箇所がみられます。【図③】
- ◆国道236号において、混雑度が高い箇所がみられます。【図④】
- ◆道道帯広新得線の一部区間において、混雑度が高い箇所がみられます。【図⑤】

▼交通量推計にあたっての与条件

交通量の与条件	R4年パーソントリップ調査に基づく現況OD交通量
道路網の与条件	R4年時点の道路網





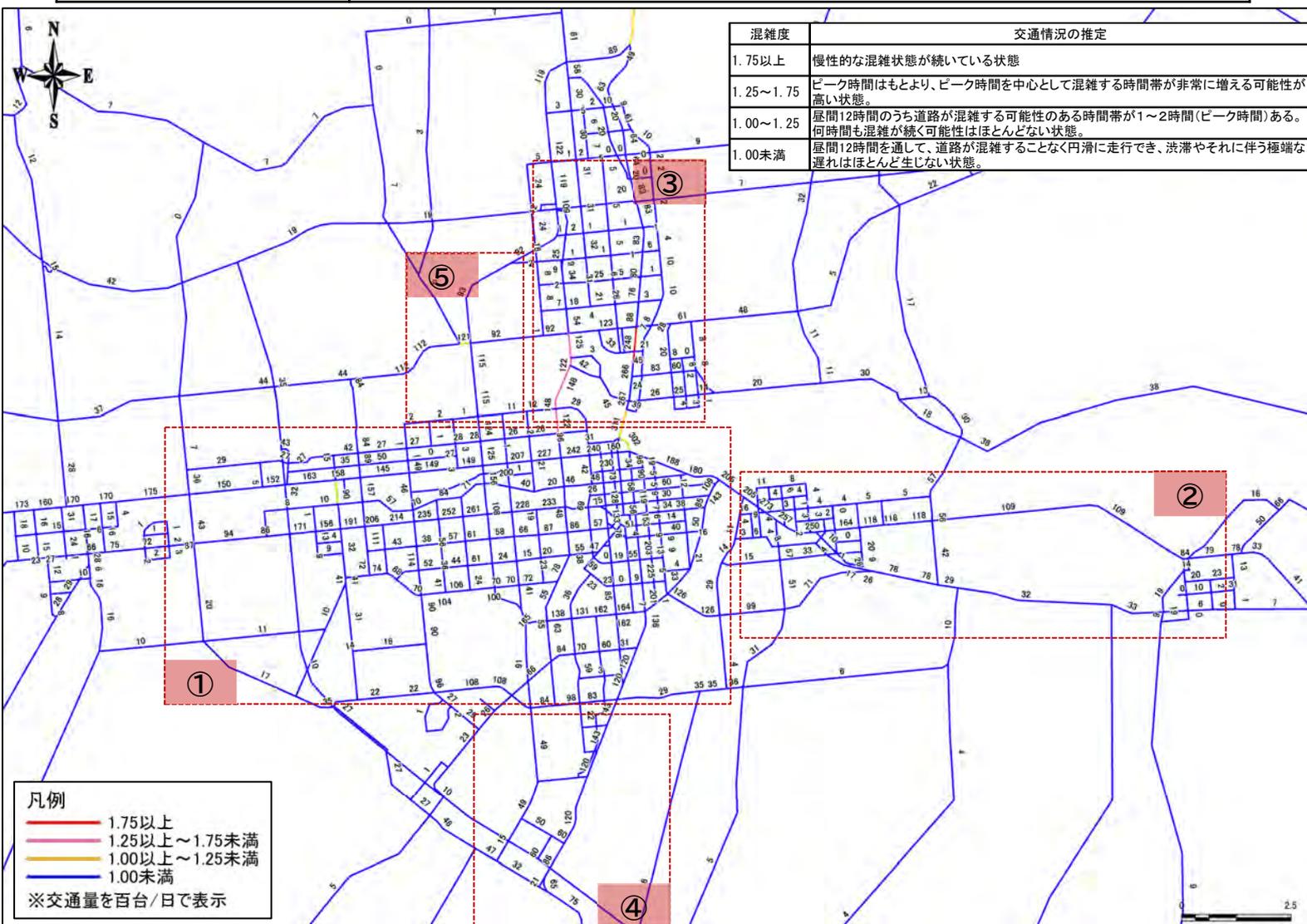
4 将来交通需要予測

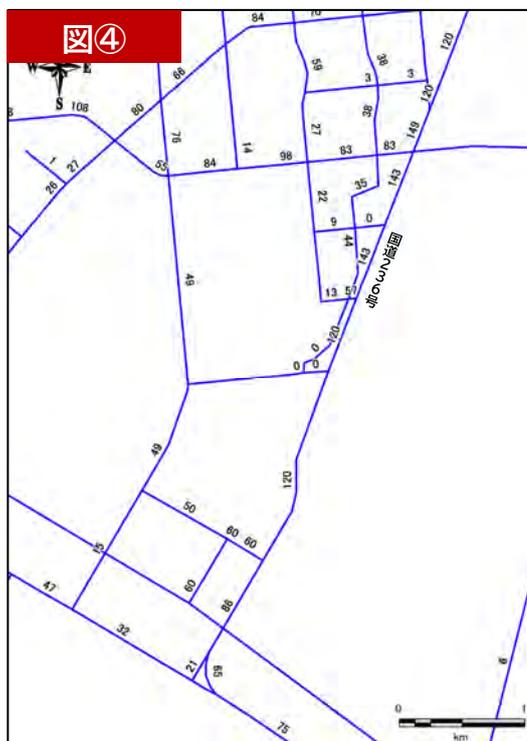
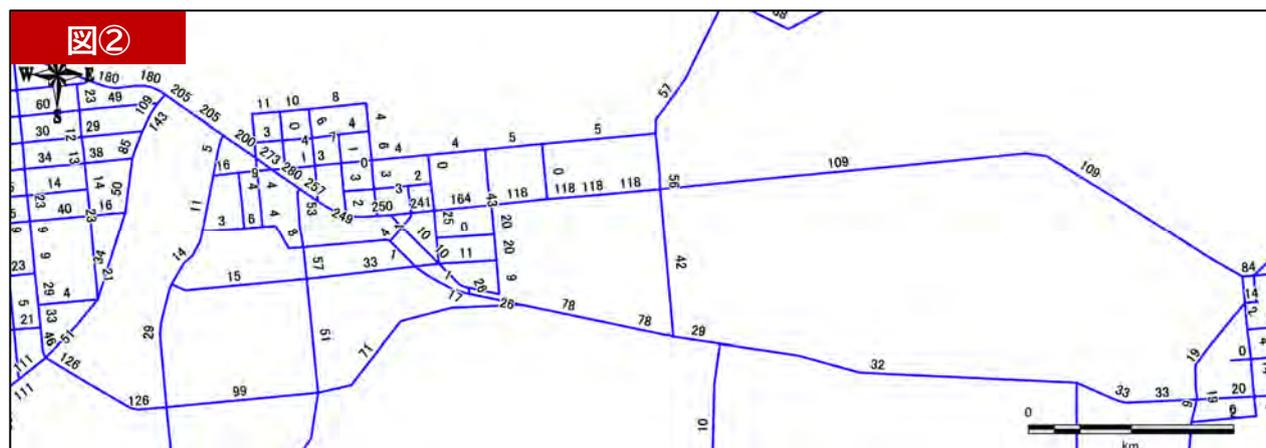
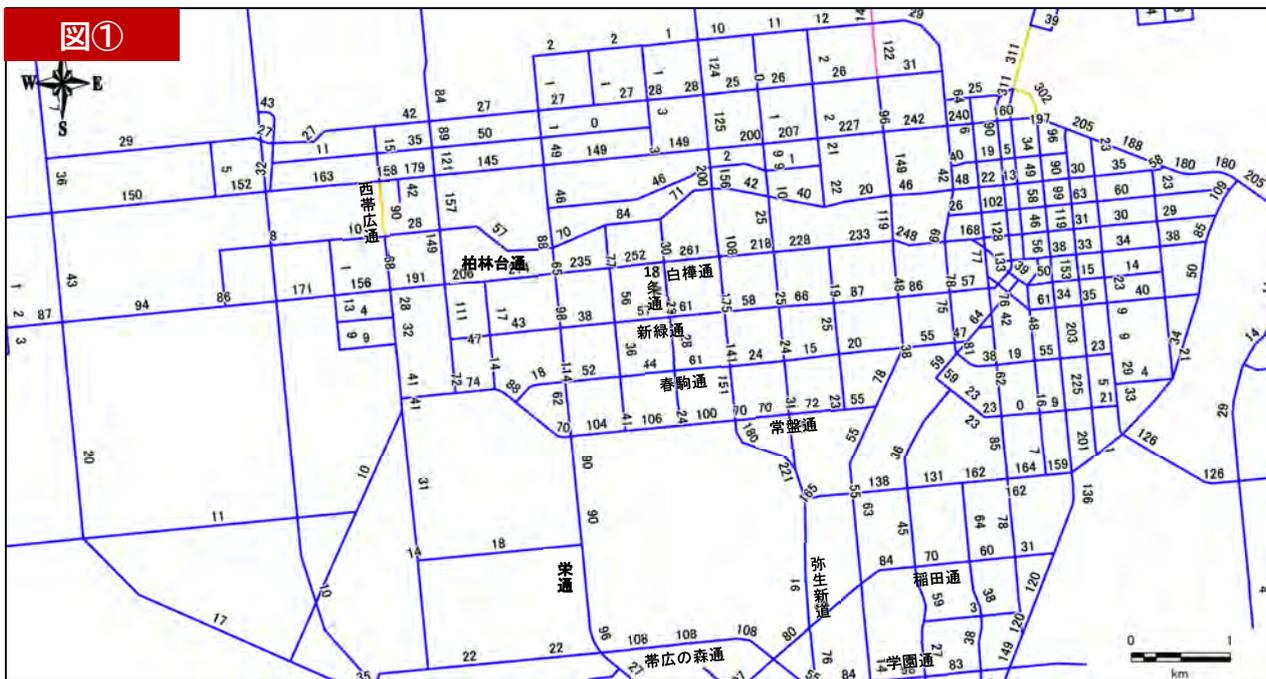
4-2 将来交通需要予測 (8)将来 (R22) の交通量配分結果

- ◆全体的な交通量の減少を受け、混雑の度合は減少しており、西18条通は混雑度の高い区間がみられます。【図①】
- ◆国道38号の混雑の解消がみられます。【図②】
- ◆国道241号、鈴蘭新通は、依然として混雑度が高い箇所がみられます。【図③】
- ◆国道236号の混雑の解消がみられます。【図④】
- ◆道道帯広新得線の一部区間は、将来においても混雑度が高い箇所がみられます。【図⑤】

▼交通量推計にあたっての与条件

交通量の与条件	R22年のOD交通量(推計値)
道路網の与条件	R4年時点の道路網に、R6年12月現在で事業化となっている路線の整備状況を追加したR22年の想定道路網



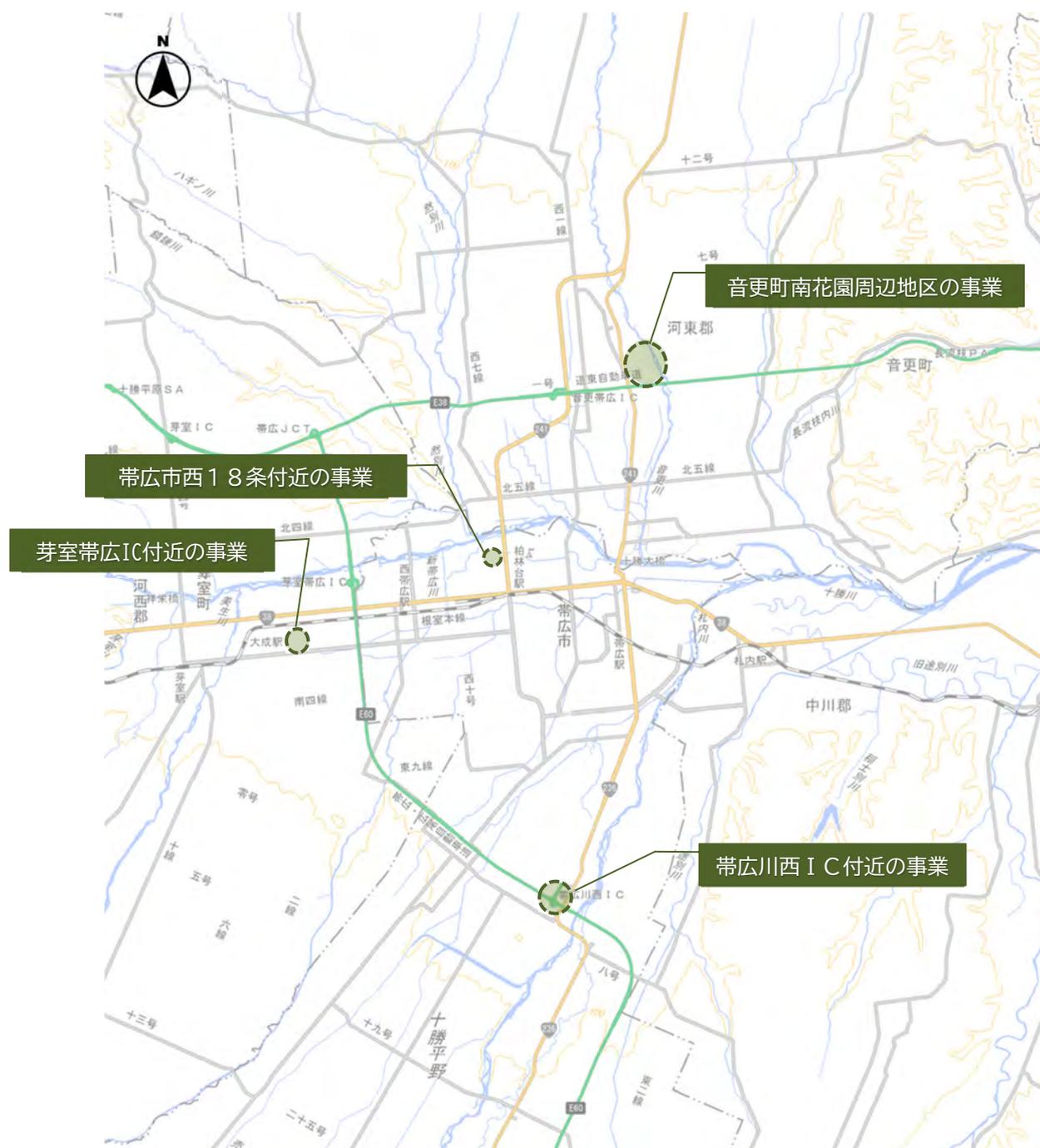


【空白頁】

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (9)新たな事業を踏まえた将来 (R22) 交通量配分

帯広圏においては、新たな事業が想定されているため、事業により増加が想定される交通量を踏まえた将来交通量配分を実施しています。



資料：各市町からの聞き取り

<図> 帯広圏の新たな事業

4 将来交通需要予測

4-2 将来交通需要予測 (10)新たな事業を踏まえた将来 (R22) 交通量配分結果

- ◆新たな事業を踏まえた交通量については、大きな変化はありません。【図①】
- ◆新たな事業を踏まえた交通量については、大きな変化はありません。【図②】
- ◆音更町の新たな事業付近の国道241号に混雑度が高い区間が発生しています。【図③】
- ◆帯広川西IC付近の新たな事業付近の国道236号に混雑度が高い区間が発生しています。【図④】
- ◆新たな事業を踏まえた交通量については、大きな変化はありません。【図⑤】

▼交通量推計にあたっての与条件

交通量の与条件	R22年のOD交通量(推計値) + 新たな事業により、想定される増加交通量(推定値)
道路網の与条件	R4年時点の道路網に、R6年12月現在で事業化となっている路線の 整備状況を追加したR22年の想定道路網

