

1. 調査名称：苫小牧都市圏総合都市交通体系調査
2. 調査主体：北海道
3. 苫小牧都市圏（苫小牧市、白老町、安平町、厚真町、むかわ町の1市4町）
4. 調査期間：平成21年度～平成23年度
5. 調査概要

苫小牧市、白老町、厚真町、安平町、むかわ町の1市4町からなる苫小牧都市圏は、道央広域連携地域胆振地域の東部に位置しており、その南側を太平洋に、北側を夕張山系及び支笏火山系に挟まれた、広大な勇払原野によって形成されている。このような地勢の下、圏域の東部地域は農業を中心として発展し、中央部から西部は工業を中心に発展を遂げてきた。本都市圏については、道内における屈指の工業都市として発展を続ける苫小牧市を中心に、自然との調和を図りつつ、秩序ある都市機能の整備を進めており、快適な広域都市圏の形成・発展に努めるとともに、地球環境時代に対応すべく、「持続可能なまちづくり」及び「低炭素型都市構造への転換に向けた都市づくり」を行っている。今般、少子高齢化や人口減少、環境問題、防災など、都市を取りまく環境の変化を踏まえ、これからの苫小牧都市圏に望ましい都市交通体系を検討することとし、平成21年度に、圏域内の「人の動き」を把握するパーソントリップ調査を行い、これと併せて自動車、バス等の「車両の動き」を把握し、平成22年度には、これらの調査の結果や様々な都市圏のデータなどを用いて、概ね20年後の都市圏構造や交通の動向についての解析を行った。また、平成23年度においては、コンパクトで環境にやさしい物流拠点都市の発展と安心・安全なまちづくりの実現をめざすため、圏域内における環境、利便性、防災、地域振興に配慮した総合的な都市交通マスタープランを策定するものである。

I 調査概要

1. 調査名：苫小牧都市圏総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）

2. 報告書目次

第1章 調査の概要

- 1-1 調査の目的と背景
- 1-2 調査内容
- 1-3 調査の全体フロー
- 1-4 調査の組織体制
- 1-5 委員会の議論経緯

第2章 苫小牧都市圏の現状と課題

- 2-1 地域特性
 - 2-1-1 地域概況
 - 2-1-2 産業
- 2-2 都市課題
 - 2-2-1 将来人口
 - 2-2-2 将来の就業者数と自動車免許保有者数
- 2-3 道路交通課題
 - 2-3-1 目的別の生成交通量
 - 2-3-2 交通手段別交通量
 - 2-3-3 苫小牧都市圏における市町間の自動車流動
 - 2-3-4 苫小牧市内における地区間の自動車流動
 - 2-3-5 自動車保有台数と混雑度
 - 2-3-6 交通事故
- 2-4 公共交通課題
 - 2-4-1 バスの利用実態と利用者意識
 - 2-4-2 通勤・通学の状況
 - 2-4-3 苫小牧市内の公共交通潜在需要とバスサービス水準
 - 2-4-4 市町間の流動からみる潜在需要
 - 2-4-5 自転車利用の状況及び自転車ネットワークの整備状況

- 2－5 その他の課題
 - 2－5－1 災害
 - 2－5－2 環境
 - 2－5－3 医療
 - 2－5－4 観光
 - 2－5－5 物流
- 2－6 課題の整理
 - 2－6－1 道路
 - 2－6－2 公共交通

第3章 苫小牧都市圏に関する上位計画及び関連計画

- 3－1 上位計画の概要
 - 3－1－1 新たな北海道総合開発計画
 - 3－1－2 新・北海道総合計画
 - 3－1－3 苫小牧東部開発新計画
 - 3－1－4 苫小牧東部開発新計画（段階的開発計画）
 - 3－1－5 苫小牧東部開発新計画 第2期
- 3－2 関連計画の概要
 - 3－2－1 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針
 - 3－2－2 各自治体の総合計画
 - 3－2－3 各自治体の都市計画マスタープラン
 - 3－2－4 地域公共交通総合連携計画（苫小牧市・白老町・厚真町・むかわ町）
 - 3－2－5 集約型都市構造の実現に向けて
-都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開-
- 3－3 上位計画及び関連計画が掲げる将来像
 - 3－3－1 上位計画が掲げる将来像
 - 3－3－2 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針が掲げる将来像
 - 3－3－3 各自治体の総合計画及び都市計画マスタープランが掲げる将来像
- 3－4 上位計画・関連計画における苫小牧都市圏の将来像

第4章 苫小牧都市圏の将来交通需要予測

- 4－1 将来交通需要予測のフロー
- 4－2 現況再現結果
- 4－3 将来人口フレームの設定
 - 4－3－1 設定方法
 - 4－3－2 設定結果
- 4－4 シナリオ別将来人口フレームの設定
 - 4－4－1 苫小牧東部開発について
 - 4－4－2 設定条件（シナリオ）
 - 4－4－3 シナリオ毎の人口設定結果
- 4－5 生成交通量の予測
 - 4－5－1 生成交通量モデルの設定
 - 4－5－2 生成交通量の予測結果
- 4－6 発生集中交通量の予測
 - 4－6－1 発生集中交通量モデル
 - 4－6－2 発生集中交通量の予測結果
- 4－7 分布交通量の予測
 - 4－7－1 分布交通量モデル
 - 4－7－2 分布交通量の予測結果
- 4－8 交通手段分担率の予測
 - 4－8－1 交通手段分担率モデル
 - 4－8－2 交通手段分担率の予測結果
- 4－9 配分交通量の予測
 - 4－9－1 配分交通量モデル
 - 4－9－2 配分交通量の予測結果

第5章 苫小牧都市圏の将来像の設定

- 5－1 苫小牧都市圏の将来像
 - 5－1－1 「生活」「安心・安全」「産業」の3つの視点
 - 5－1－2 将来像の設定
- 5－2 将来像に基づいた施策の設定
- 5－3 将来像に基づいた拠点と連携軸の設定
- 5－4 将来像に基づいた拠点間連携軸の設定
 - 5－4－1 生活拠点連携軸
 - 5－4－2 工業・流通拠点連携軸
 - 5－4－3 観光交流拠点連携軸

第6章 苫小牧都市圏の都市交通マスタープラン

- 6-1 苫小牧都市圏の都市交通マスタープランの新たな視点
- 6-2 道路整備基本計画
 - 6-2-1 「生活」のための施策メニュー
 - 6-2-2 「安心・安全」のための施策メニュー
 - 6-2-3 「産業」のための施策メニュー
- 6-3 公共交通基本計画
 - 6-3-1 「生活」のための施策メニュー
 - 6-3-2 「安心・安全」のためのメニュー
 - 6-3-3 「産業」のためのメニュー
- 6-4 都市交通マスタープラン
 - 6-4-1 都市交通マスタープラン（道路に関する計画）
 - 6-4-2 都市交通公共交通に関する計画
- 6-5 都市交通マスタープランに基づいた軸の設定
 - 6-5-1 道路軸
 - 6-5-2 公共交通軸

第7章 苫小牧都市圏の都市交通マスタープランの効果

- 7-1 混雑区間延長比率
- 7-2 苫小牧市と周辺町とのアクセス時間変化
- 7-3 CO₂削減量
- 7-4 緊急輸送道路の混雑区間延長比率
- 7-5 地域別高速道路 IC アクセス時間変化
- 7-6 苫小牧中央 IC と美沢錦岡通の一体的整備によるアクセス性向上効果
- 7-7 災害時の避難行動への影響（津波被害について）
- 7-8 災害時の避難行動への影響（樽前山噴火について）
- 7-9 中央 IC 整備による交通量の変化
- 7-10 苫小牧中央 IC の整備効果

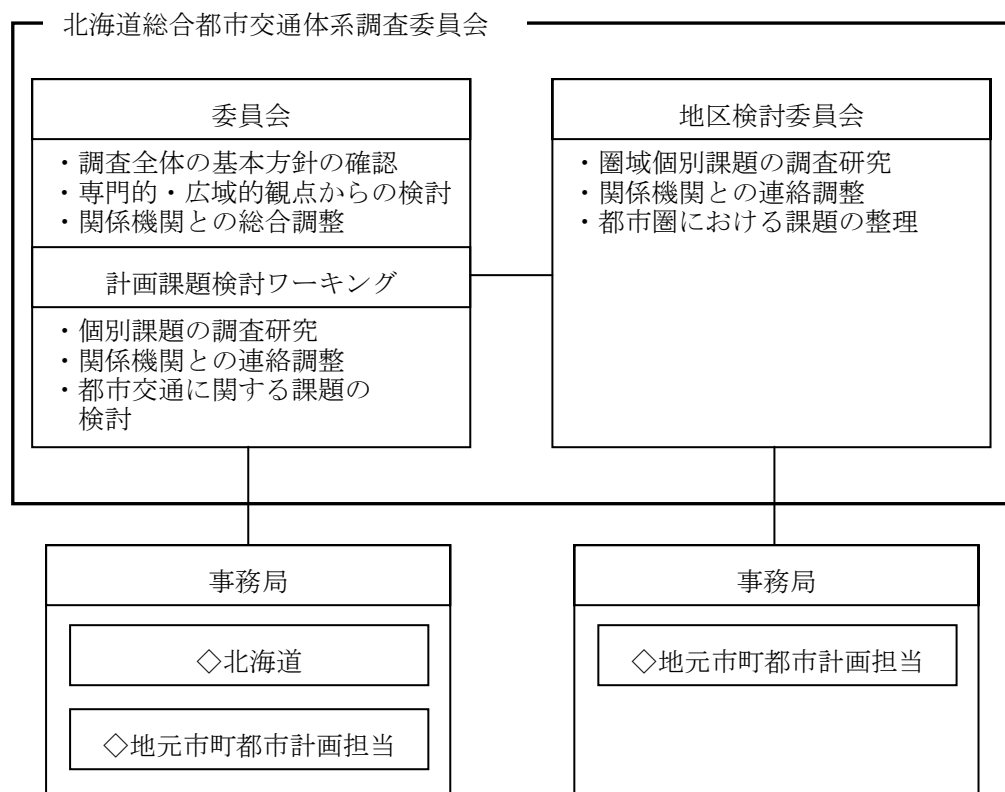
第8章 今後の取り組み体制と検討課題

- 8-1 PI・PR 活動
 - 8-1-1 PI 活動
 - 8-1-2 パブリックコメントの結果
- 8-2 今後の取り組み体制

【資料編】

北海道総合都市交通体系調査委員会設置要綱
委員会名簿

3. 調査体制



4. 委員会名簿

北海道総合都市交通体系調査委員会名簿

①北海道総合都市交通体系調査委員会

	所属および役職名	氏名
委員長	北海商科大学商学部 教授	佐藤 馨一
副委員長	室蘭工業大学 教授	田村 亨
委員	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 准教授 北海道大学大学院工学研究院 准教授 北海道開発局開発監理部開発調整課長 北海道開発局事業振興部都市住宅課長 北海道開発局建設部道路計画課長 北海道運輸局企画観光部交通企画課長 東日本高速道路株式会社北海道支社総合調整部長 北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長 社団法人北海道バス協会専務理事 苫小牧市総合政策部長 苫小牧市総合政策部まちづくり推進室長 白老町都市整備部建設課長 安平町施設課長 厚真町まちづくり推進課長 むかわ町総務企画課主幹 むかわ町経済建設課主幹 釧路市総合政策部次長 釧路町まちづくり推進課長 白糠町経済部建設課長	高野 伸栄 岸 邦宏 渋谷 元 傳法谷 眞光 後藤 貞二 二瓶 朋史 三角 到 小山 俊幸 岩崎 友雄 佐々木 昭彦 松本 誠 安達 義孝 太田 光也 小松 豊直 阿部 博之 為田 雅弘 播磨谷 明謙 木村 勝茂 見鳥 幸蔵

②技術検討ワーキング

	所属および役職名	氏名
顧問	北海道大学大学院公共施策学連携研究部 准教授 北海道大学大学院工学研究院 准教授 北海道大学大学院工学研究院 助教	高野 伸栄 岸 邦宏 内田 賢悦
委員	北海道開発局開発監理部開発調整課事業評価係長 北海道開発局事業振興部都市住宅課計画・景観係長 北海道開発局建設部道路計画課調査第1係長 苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査 苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査 苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査 白老町都市整備部建設課都市施設グループ主任 安平町施設課施設グループ主査 厚真町まちづくり推進課企画調整グループ主幹 厚真町まちづくり推進課企画調整グループ技師 むかわ町総務企画課政策推進グループ主査 むかわ町経済建設課技術グループ主査 釧路市総合政策部都市計画課課長補佐 釧路市総合政策部都市計画課専門員 釧路町都市建設課課長補佐 釧路町まちづくり推進課都市計画係長 白糖町経済部建設課土木都市計画係長	高橋 哲生 上村 達也 千葉 隆広 中野 亨 稲葉 祐治 瀬法司 孝次 八木橋 直紀 畠山 津与志 矢幅 敏晴 江川 允典 田口 博 山本 徹 梶 光貴 菅原 剛 南 孝司 中川 欣哉 植野 晃

委員会 オブザーバー

	所属および役職名	氏名
	北海道警察本部交通部交通規制課長	來山 信康
	北海道総合政策部新幹線・交通企画局地域交通課長	松橋 明生
	北海道建設部土木局道路課長	清水 文彦
	北海道建設部まちづくり局都市環境課長	須田 敏則

○期間中の組織変更・異動

北海道警察本部交通部交通規制課長 吉田 和彦

⇒北海道警察本部交通部交通規制課長 來山 信康

技術検討ワーキング オブザーバー

	所属および役職名	氏名
	北海道総合政策部新幹線・交通企画局地域交通課地域交通グループ主査	近藤 俊浩
	北海道建設部土木局道路課道路計画グループ主査	佐藤 匡之
	北海道建設部まちづくり局都市環境課街路グループ主査	泉 智夫

事務局

	所属および役職名	氏名
事務局長	北海道建設部まちづくり局都市計画課長	上谷 誠司
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主幹	椿谷 敏雄
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主査	米山 晋司
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	湯浅 浩介
	北海道建設部まちづくり局都市計画課区域・施設グループ主任	高田 秀司
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	中野 亨
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	稲葉 祐治
	苫小牧市総合政策部まちづくり推進室まちづくり推進課主査	瀬法司 孝次
	白老町都市整備部建設課都市施設グループ主任	八木橋 直紀
	安平町施設課施設グループ主査	畠山 津与志
	厚真町まちづくり推進課企画調整グループ技師	江川 允典
	むかわ町総務企画課政策推進グループ主査	田口 博
	釧路市総合政策部都市計画課専門員	菅原 剛
	釧路町まちづくり推進課都市計画係長	中川 欣哉
	白糠町経済部建設課土木都市計画係長	植野 晃

II 調査成果

1. 調査目的

苫小牧市、白老町、厚真町、安平町、むかわ町の1市4町からなる苫小牧都市圏は、道央広域連携地域胆振地域の東部に位置しており、その南側を太平洋に、北側を夕張山系及び支笏火山系に挟まれた、広大な勇払原野によって形成されている。このような地勢の下、圏域の東部地域は農業を中心として発展し、中央部から西部は工業を中心に発展を遂げてきた。本都市圏については、道内における屈指の工業都市として発展を続ける苫小牧市を中心に、自然との調和を図りつつ、秩序ある都市機能の整備を進めており、快適な広域都市圏の形成・発展に努めるとともに、地球環境時代に対応すべく、「持続可能なまちづくり」及び「低炭素型都市構造への転換に向けた都市づくり」を行っている。今般、少子高齢化や人口減少、環境問題、防災など、都市を取りまく環境の変化を踏まえ、これからの苫小牧都市圏に望ましい都市交通体系を検討することとし、平成21年度に、圏域内の「人の動き」を把握するパーソントリップ調査を行い、これと併せて自動車、バス等の「車両の動き」を把握し、平成22年度には、これらの調査の結果や様々な都市圏のデータなどを用いて、概ね20年後の都市圏構造や交通の動向についての解析を行った。また、平成23年度においては、コンパクトで環境にやさしい物流拠点都市の発展と安心・安全なまちづくりの実現をめざすため、圏域内における環境、利便性、防災、地域振興に配慮した総合的な都市交通マスタープランを策定するものである。

2. 調査フロー

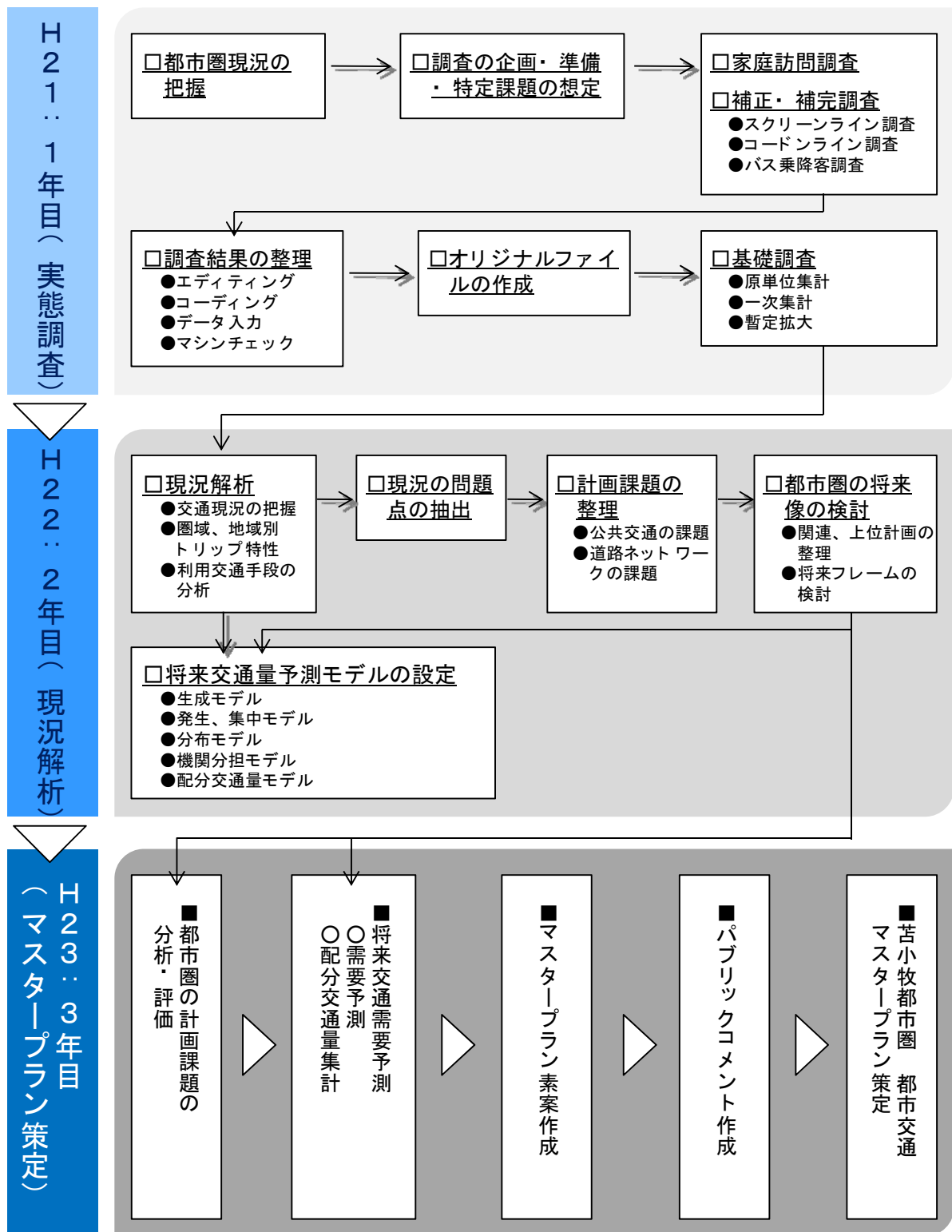


図1 調査全体のフロー図

3. 調査圏域図

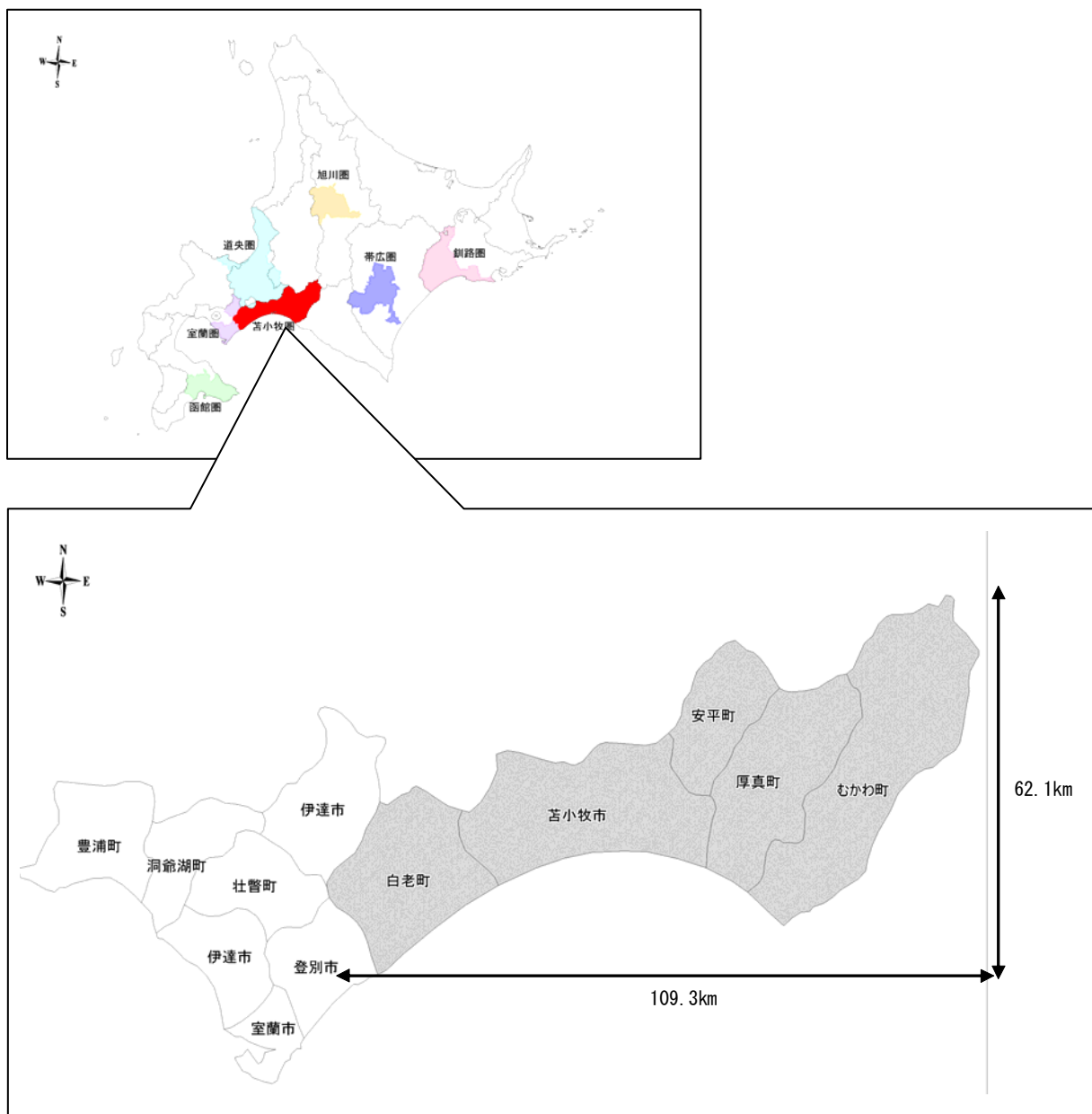


図2 調査圏域図

4. 調査成果

4-1 苫小牧都市圏の現状と課題

① 道路の課題整理

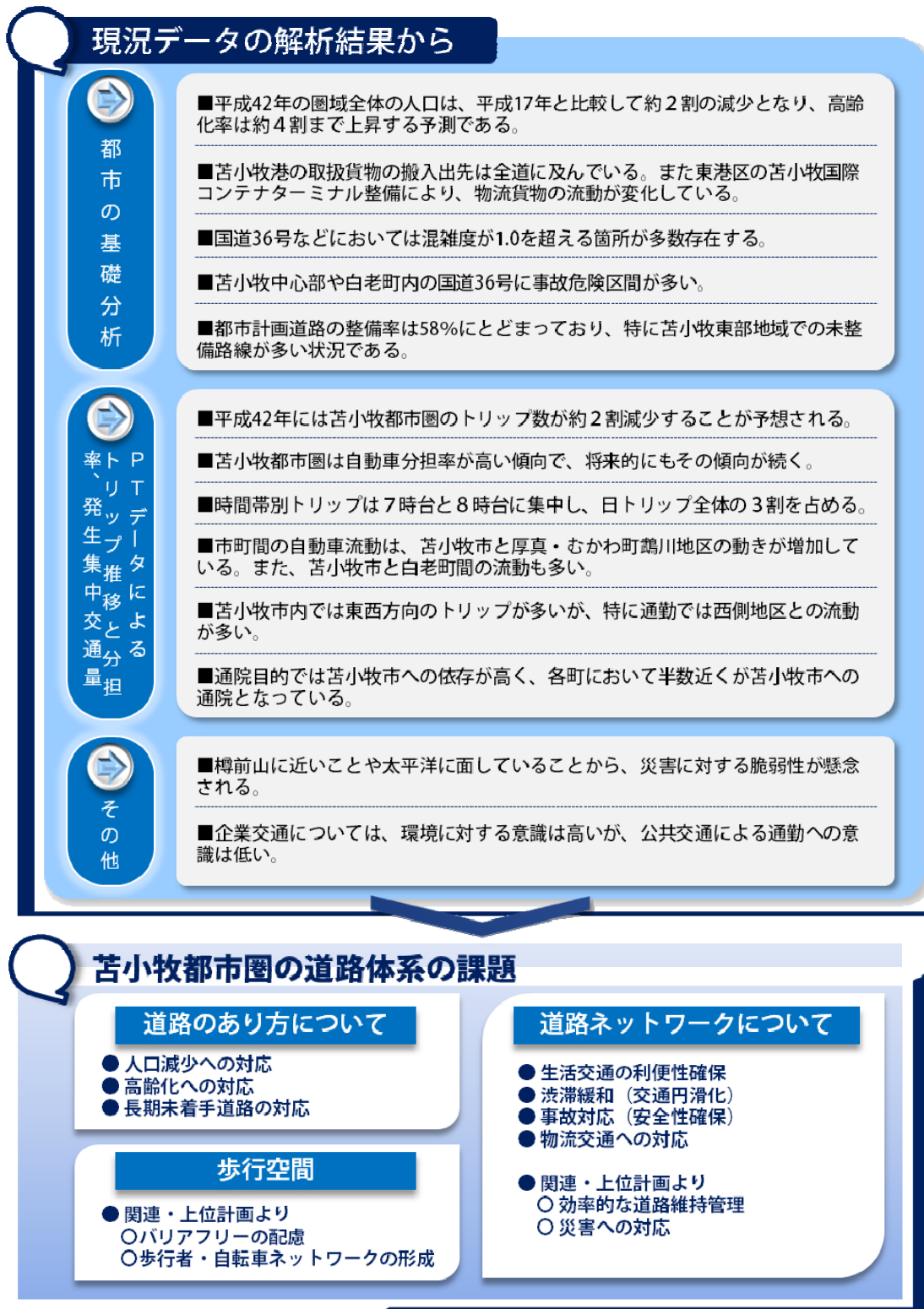


図3 苫小牧都市圏の道路に関する課題

② 公共交通の課題整理

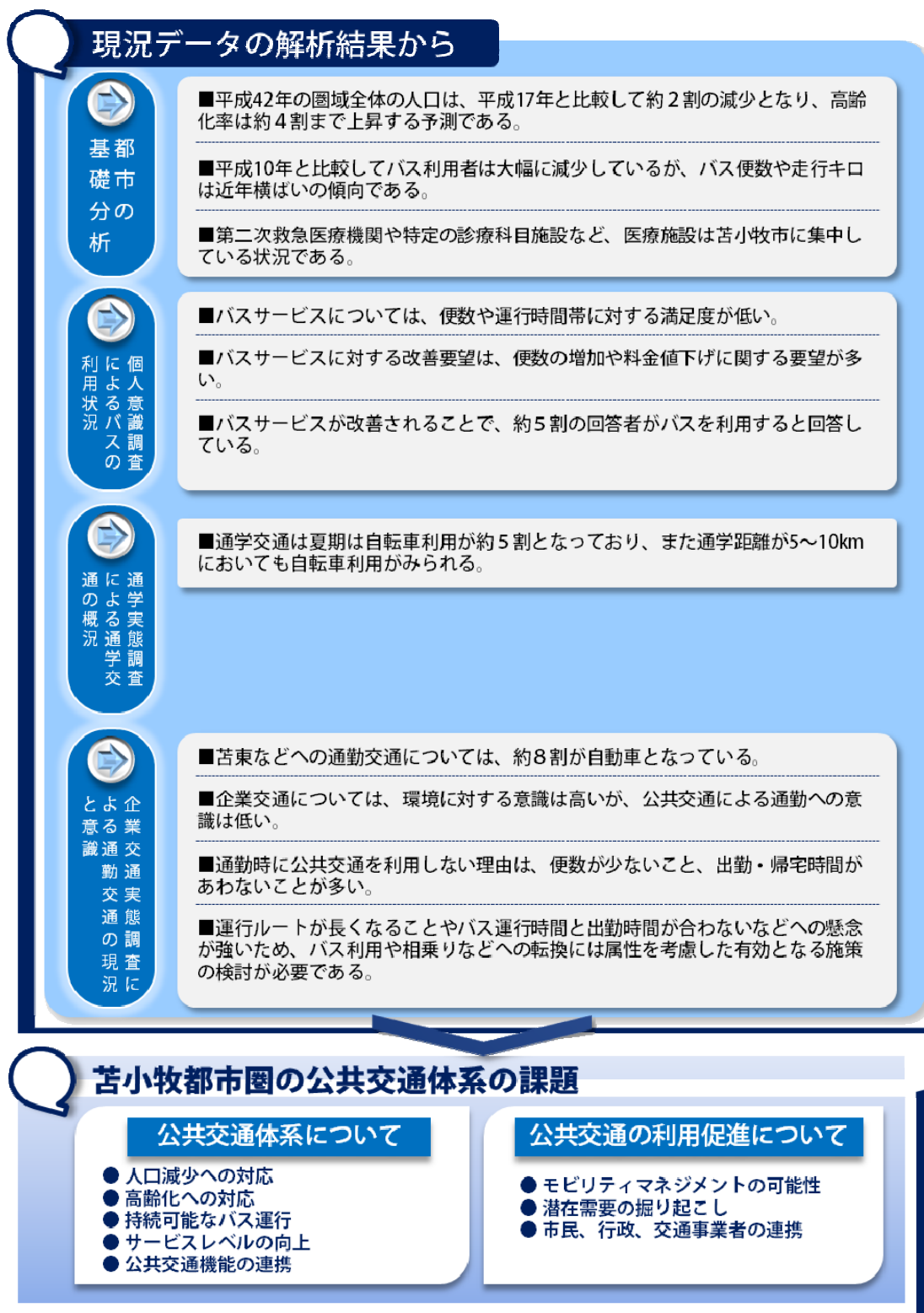


図4 苫小牧都市圏の公共交通に関する課題

▼苦小牧港の取扱貨物の搬入出先は全道に及んでいる。また東港区の苦小牧国際コンテナターミナル整備により、物流貨物の流動が変化している。

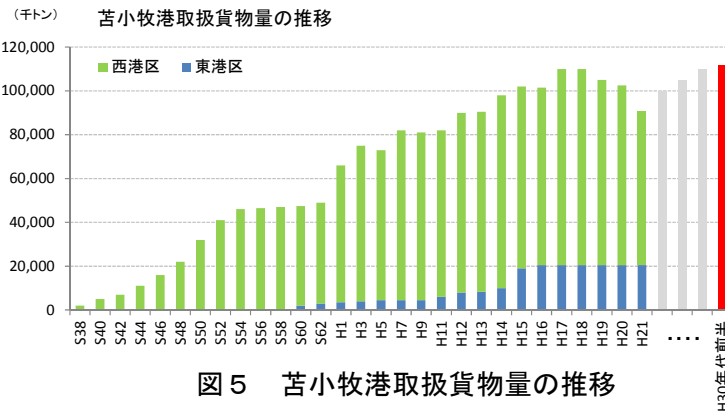


図5 苦小牧港取扱貨物量の推移

資料 S38～H21は室蘭開発建設部 苦小牧港事業部HP、H30年代前半は苦小牧港湾計画書 (H19.11)

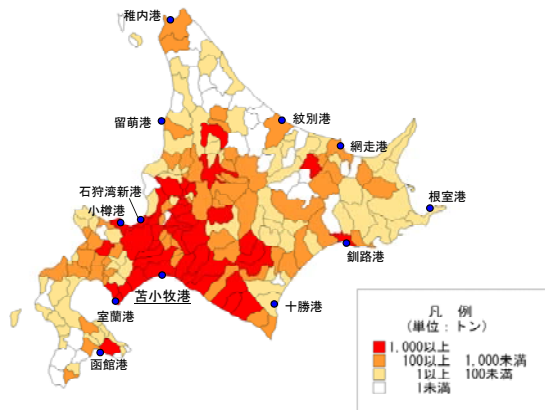


図6 市町村別苦小牧港搬出地

資料: 平成16年度 港湾統計年報 (陸上出入貨物調査)

▼国道36号などにおいては、混雑度が1.0を超える箇所が多数存在する。



図7 平成17年センサスの苦小牧都市圏の交通量調査結果 (12時間調査結果)

資料: H17年道路交通センサス

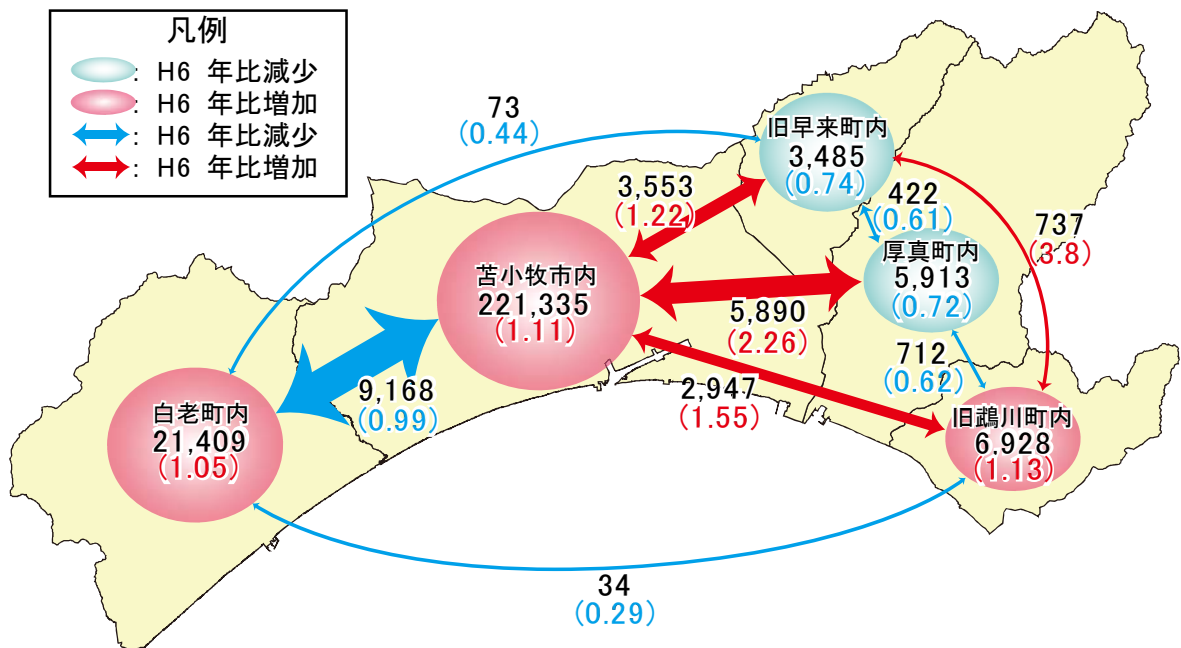
▼平成42年には苦小牧都市圏のトリップ数が約2割減少することが予想される。

表1 交通手段別トリップ数の増減数(トリップ/日)

	平成21年	⇒	平成42年	増減数(率)
徒歩・二輪	85,225	⇒	65,953	-19,272 (23%減)
自動車	332,892	⇒	272,064	-60,828 (18%減)
バス	18,546	⇒	6,193	-12,353 (67%減)
鉄道	6,334	⇒	4,444	-1,890 (30%減)
合計	442,997	⇒	348,654	-94,343 (21%減)

資料：平成21年苦小牧都市圏PT調査

▼市町間の自動車流動は、苦小牧市と厚真・むかわ町鶴川地区の動きが増加している。また、苦小牧市と白老町間の流動も多い。



※図中の単位は(台トリップ/日)

図8 今回PT調査(平成21年)の市町間・内々・内外自動車流動

資料：H21年苦小牧都市圏PT調査

▼第二次救急医療機関や特定の診療科目施設など、医療施設は苦小牧市に集中している状況にある。



図9 苦小牧都市圏の救急搬送実績（平成21年）

資料：室蘭開発建設部資料

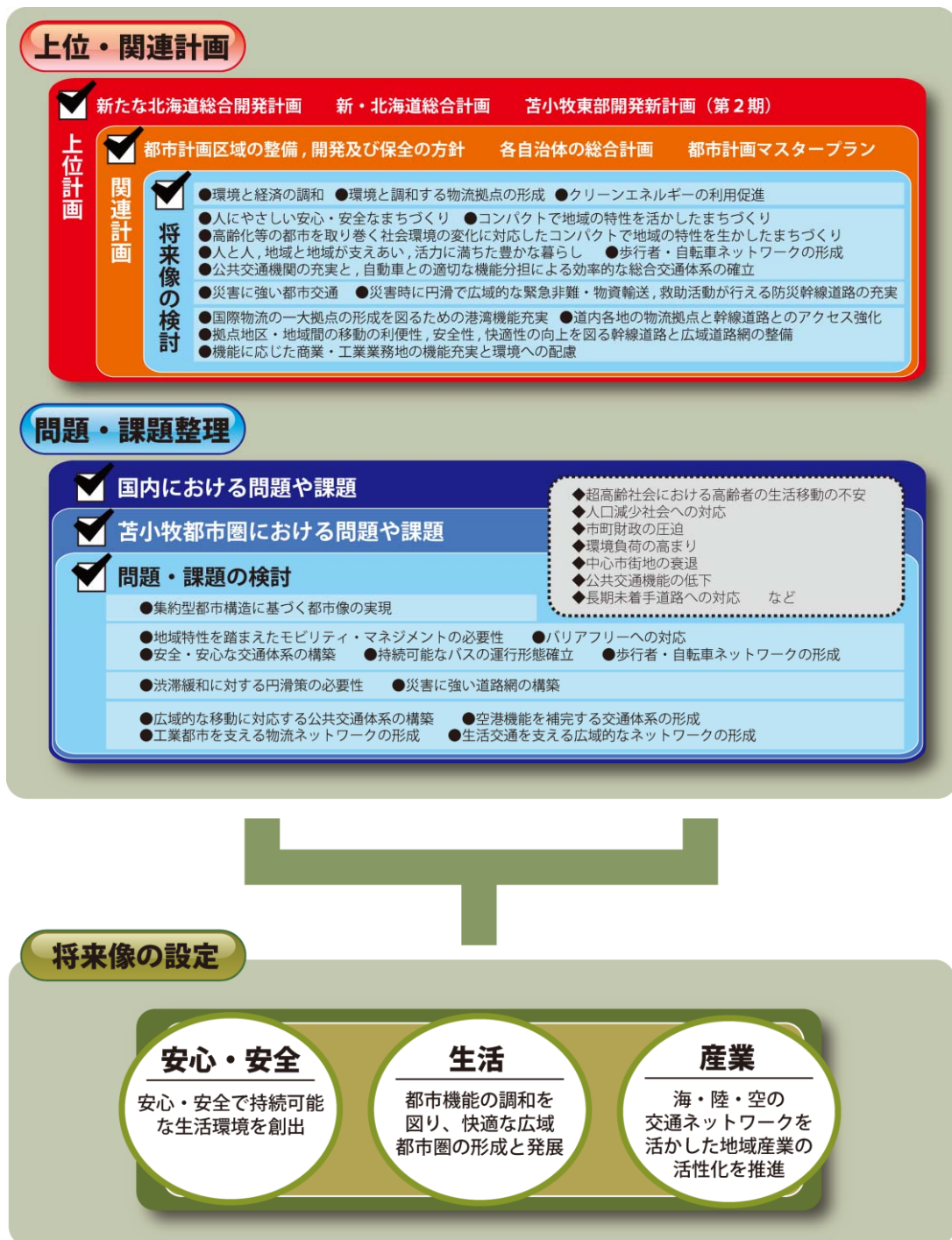
4-2 苫小牧都市圏の将来像の設定

4-2-1 苫小牧都市圏の将来像

苫小牧都市圏の現状と課題、苫小牧都市圏に関する上位・関連計画を踏まえ、苫小牧都市圏の将来像を設定する。

① 「生活」「安心・安全」「産業」の3つの視点

苫小牧都市圏の現状と課題、上位・関連計画から将来像を検討し、「生活」「安心・安全」「産業」の3つの視点に立った計画目標及び基本方針を導いた。



② 将来像の設定

「生活」「安心・安全」「産業」の3つの視点を基に、苫小牧都市圏の将来像に設定した。



将来像

○ コンパクトで環境にやさしい物流拠点都市の発展と
安心・安全なまちづくりの実現
～低炭素型都市をめざして～

4-2-2 将来像に基づいた施策の設定

将来像の実現に向け、「生活」「安心・安全」「産業」のそれぞれの視点から、苫小牧都市圏の現状と課題、上位・関連計画を基に、道路交通関連施策と公共交通施策の策定を行った。施策をまとめたものを以下に示す。

将来像 **コンパクトで環境にやさしい物流拠点都市の発展と
安心・安全なまちづくりの実現**
～低炭素型都市をめざして～

計画目標

基本方針

道路交通関連施策

公共交通施策

生活
都市機能の調和を
図り快適な広域都市圏の
形成と発展

環境にやさしく、
拠点間をつないだ
利便性の高い交通
体系の構築

- 高速道路利用の利便性向上
- 東西交通の混雑解消による良好な交通環境の形成
- 生活交通や救急医療を支える広域的な道路ネットワークの形成かつ情勢の変化に対応した適切な道路網の再構築

- 利便性の高いバスサービスの提供
- 広域的な移動に対応した公共交通体系の構築

安心・安全
安心・安全で持続可能な
生活環境を創出

誰もが安心・安全に
移動できる交通環境
づくりの実現

- 人にやさしい道路交通環境、安全で快適な道路空間の創出
- 自転車・歩行者ネットワークの構築

- 持続可能なバス運行体系の確立
- モビリティ・マネジメントを活用した公共交通の利用促進

産業
海・陸・空の交通ネットワーク
を活かした地域産業の
活性化を推進

災害に強い交通体系の
構築

- 災害時に役立つ代替路の確保

地域産業の振興を支える
交通体系の構築

- 利便性の高い広域物流ネットワークの形成
- 観光拠点へのアクセス強化

- 観光交流や拠点間連携を支える交通体系の充実

4-2-3 将来像に基づいた拠点と連携軸の設定

3つの視点である「生活」「安心・安全」「産業」を反映させた苫小牧都市圏における都市交通のあり方について、

各拠点間を有効的に繋ぐ道路網及び公共交通との連携を基に検討を重ねた結果、次のような連携軸の設定に至った。



4-2-4 将来像に基づいた拠点間連携軸の設定

3つの視点である「生活」「安心・安全」「産業」を反映させた苫小牧都市圏における拠点間連携軸の設定を行った。

① 生活拠点連携軸

「生活」及び「安心・安全」の向上を目指し、各生活拠点の連携軸を設定した。苫小牧都市圏と北海道全体を広域的に連携する軸として「高速生活軸」を設定し、国道を基本に生活拠点間を放射状に連携する道路軸として「広域生活軸」、また、広域生活軸を補助し各生活拠点間を連携する道路軸として「生活軸」を設定した。



② 工業・流通拠点連携軸

「産業」の効率化と振興を目指し、工業・流通拠点の連携軸を設定した。苫小牧都市圏と北海道全体を広域的に連携する軸として「高速産業軸」を設定し、国道を基本とし苫小牧港や苫東といった産業拠点を連携する道路軸としての「広域産業軸」、また、広域産業軸を補助し産業拠点や高速道路ICを連携する道路軸として「産業軸」を設定した。



③ 観光交流拠点連携軸

新たな「産業」の活性化を目指し、観光交流拠点間連携軸を設定した。苫小牧都市圏と北海道全体を広域的に連携する軸として「高速観光軸」を設定し、国道を基本とし都市圏の観光スポットを連携する道路軸として「広域観光軸」、また、広域観光軸を補助し観光拠点間を連携する道路軸として「観光軸」を設定した。



4-3 苦小牧都市圏の都市交通マスタープラン

4-3-1 苦小牧都市圏の都市交通マスタープランの新たな視点

これまでは人口及び交通量増加を見据え、渋滞緩和や事故対策等を主要課題として道路整備を進めてきたが、今後は渋滞対策や事故対策に加えて、高齢化や環境、医療、防災など新たな視点からも道路整備を進めていくことが重要となる。苦小牧都市圏の都市交通マスタープランの4つの新たな視点を以下に記す。

都市圏内の広域連携の増加

- 今後人口は減少し、それに伴う交通量の減少が予想される。
- しかし、通院など苦小牧市と周辺の町との連携はますます高まる傾向が見られる。

こういった背景を踏まえると・・・



『苦小牧市を中心とした広域交通の連携強化』が必要。

高齢者など交通弱者の増加

- 今後、苦小牧都市圏住民の5人に2人が高齢者となることが予想される。
- 自動車を運転できなくなっても、誰もが安心・安全に移動できる交通手段を確保することが重要。
- バス利用者は年々減少しており、バス交通の維持が課題となってきている。

こういった背景を踏まえると・・・



『高齢社会に対応した歩いて暮らせるまちづくり』や『公共交通のサービス改善・維持管理』が必要。

自然災害に強い交通体系の構築

- 苦小牧都市圏は太平洋に面し、樽前山を有していることなどから、津波災害や噴火の危険性が懸念される。
- 地域の特性を踏まえ、高速道路へのアクセス強化やリダンダンシー機能の確保など、災害に強い道路整備が必要。

こういった背景を踏まえると・・・



『災害に強い道路整備による地域防災力の向上』が必要。

環境保全の取り組みの必要性

- 過度の自動車利用のライフスタイルから、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用することが重要。
- 環境負荷の少ない公共交通の利用を促進することが必要。

こういった背景を踏まえると・・・



『CO₂削減など新たな課題に対する取り組み』が必要。

4-3-2 道路整備基本計画

苫小牧都市圏の将来像の実現に向け、将来像の設定における3つの視点である「生活」「安心・安全」「産業」の各々を反映した道路整備基本計画の施策に対し、現状の課題を解決するマスタープランの施策メニューを設定する。

4-3-3 都市交通マスタープラン

道路整備基本計画における施策メニュー実行後の都市交通及び、公共交通基本計画における施策メニュー実行後の苫小牧都市圏の都市交通を描く。

① 都市交通マスタープラン（道路に関する計画）

道路整備基本計画における施策メニュー実施後の苫小牧都市圏の都市交通を以下に記す。



図10 道路整備基本計画における施策メニュー実施後の苫小牧都市圏の都市交通

② 都市公共交通に関する計画

公共交通基本計画における施策メニュー実施後の苫小牧都市圏の都市交通を以下に示す。



図 1 1 公共交通基本計画における施策メニュー実施後の苫小牧都市圏の都市交通

4-3-3 都市交通マスタープランに基づいた軸の設定

都市交通マスタープランの道路に関する計画及び公共交通に関する計画実行後の将来の道路軸及び公共交通軸の設定を行う。

① 道路軸

都市交通マスタープランの道路に関する計画実行後の将来の道路軸を以下に示す。

苫小牧都市圏の将来像に基づいた道路軸の設定 『2 高速5 放射1 5 連携』



凡例					
	高速道路		都心		工業・流通拠点
	放射道路		生活拠点		観光拠点
	連携道路		インターチェンジ		

高速道路
苫小牧都市圏と北海道全体を繋ぎ、物流や生活、観光、防災などにおいて、欠かすことのできない根幹の道路です。

2 高速
道央自動車道、日高自動車道

放射道路
都心と生活拠点、さらには周辺都市を広域的に繋ぎ、地域の骨格となる道路です。

5 放射
国道36号(札幌方面)、国道234号、国道235号、国道36号(室蘭方面)、国道276号

連携道路
高速道路や放射道路などと連動し、地域の骨格となる道路です。

1 5 連携
白老大滝線、覚生川通、樽前錦岡線、美沢錦岡通、双葉三条通、明野北通、臨海北通、臨海東通、千歳鶴川線、北進平取線など、苫小牧厚真通、穂別鶴川線、(仮称)苫小牧登別通、(仮称)植苗新千歳空港通、豊川遠浅停車場線など

4-3-4 公共交通軸

都市交通マスタープランの公共交通に関する計画実行後の将来の公共交通軸を以下に示す。



4-4 苫小牧都市圏の都市交通マスタープランの効果

▼混雑区間延長比率

平成 42 年の現況道路網、及び平成 42 年のマスタープラン道路網における混雑区間延長比率を比較検証した。マスタープラン道路網では混雑度が 1.25 以上の区間は解消される。

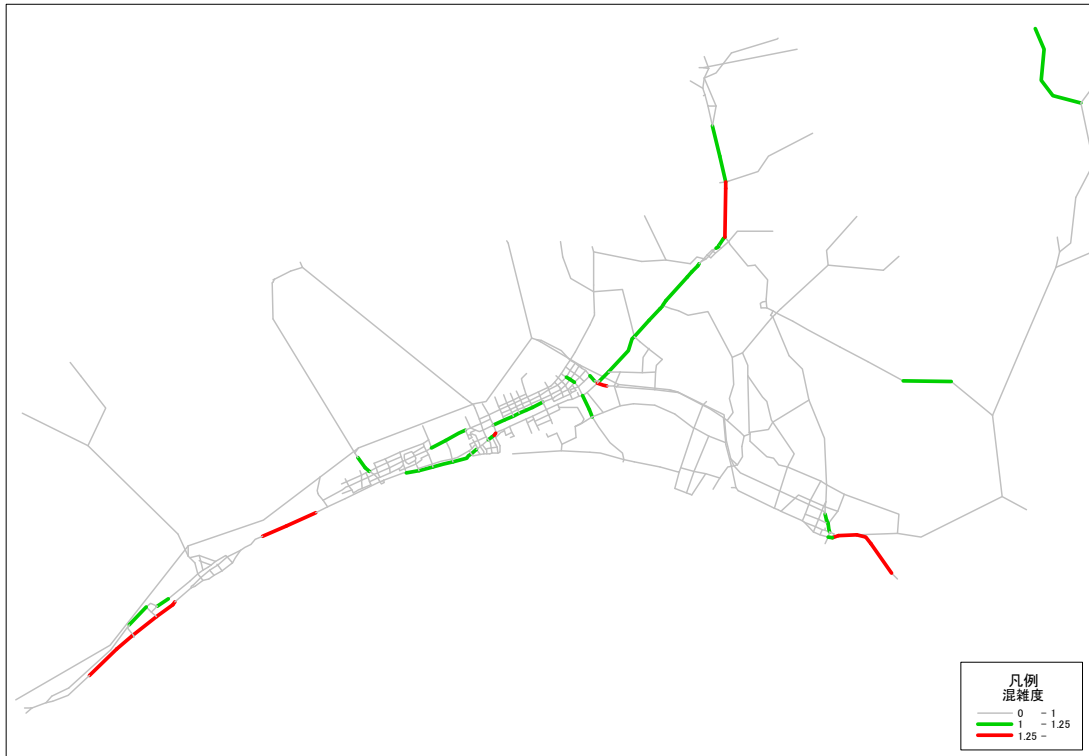


図 1 2 H42 年現況道路網の混雑度



図 1 3 H42 年マスタープラン道路網の混雑度

資料：H21 年苫小牧都市圏 PT 調査（交通量推計結果）

▼苦小牧市と周辺町とのアクセス時間変化

平成 42 年の現況道路網、及び平成 42 年のマスタープラン道路網における苦小牧市と周辺町とのアクセス時間を比較検証した。マスタープラン道路網では、各町から苦小牧市までのアクセス時間が短縮される。

平均で約 10 分の短縮

【全Cゾーン間平均】
 現況ネット：51.9 分
 MP ネット：42.2 分

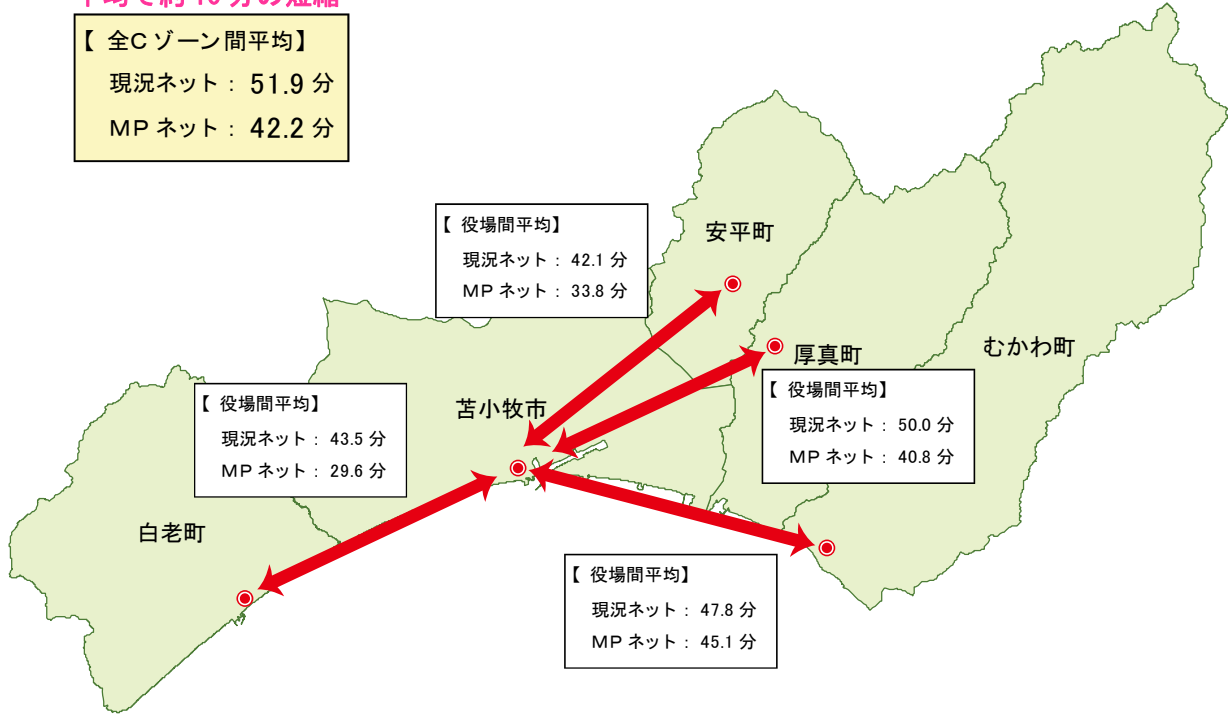


図 1 4 H42 年の苦小牧市と周辺町とのアクセス時間

資料：H21 年苦小牧都市圏 PT 調査（交通量推計結果）

▼CO₂削減量

平成 42 年の現況道路網、及び平成 42 年のマスタープラン道路網における年間 CO₂ 排出量を比較検証した。マスタープラン道路網での CO₂ 排出量は、現況道路網に比べ約 2.8%減少することが期待される。

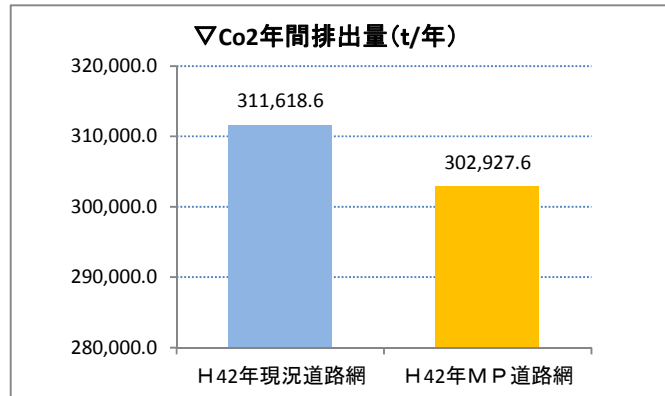


図 1 5 H42 年の CO₂ 年間排出量 (t/年)

資料：H21 年苦小牧都市圏 PT 調査（交通量推計結果）

▼緊急輸送道路の混雑区間延長比率

平成 42 年の現況道路網、及び平成 42 年のマスタープラン道路網における緊急輸送道路の混雑区間延長比率を比較検証した。マスタープラン道路網では混雑度が 1.25 以上の区間は解消される。

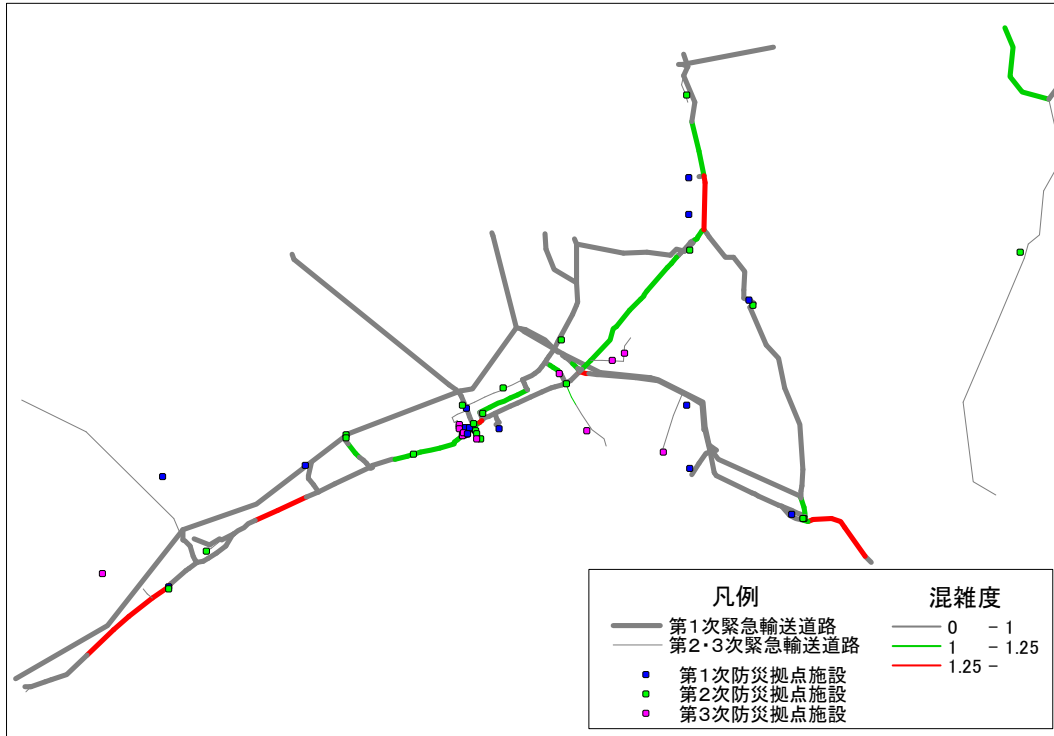


図 1 6 H21 年現況緊急輸送道路の混雑度

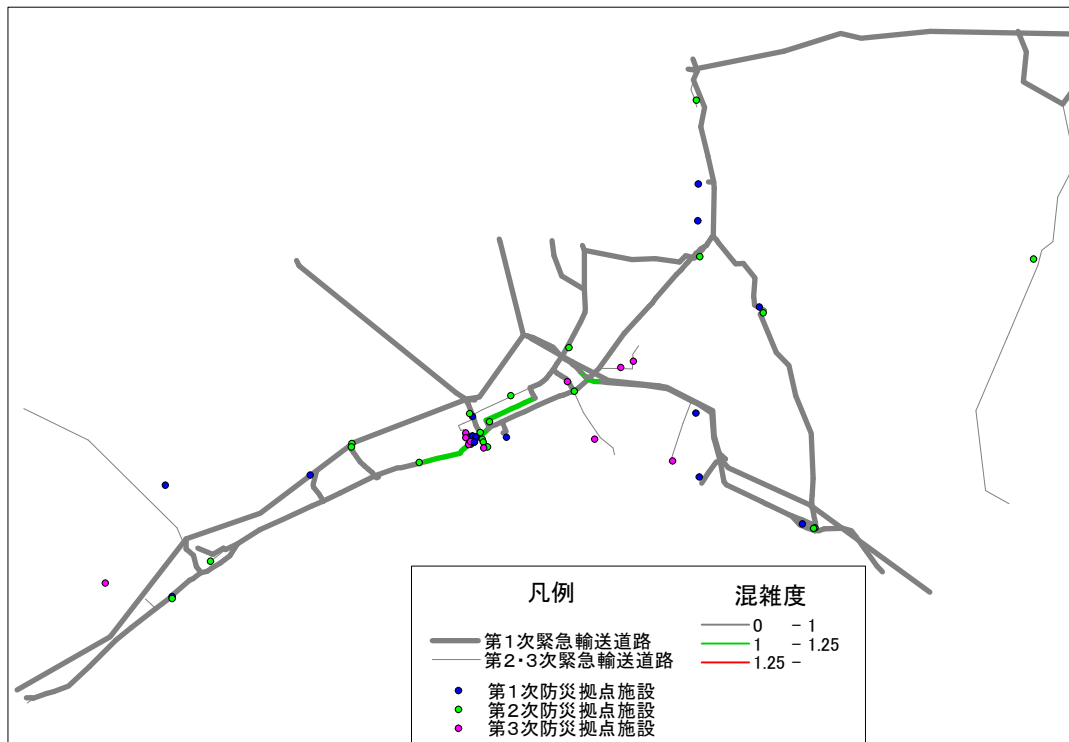


図 1 7 H42 年マスタープラン緊急輸送道路の混雑度

資料：H21 年苫小牧都市圏 PT 調査（交通量推計結果）

▼地域別高速道路 IC アクセス時間変化

平成 42 年の現況道路網、及び平成 42 年のマスタープラン道路網における C ゾーン毎の高速道路 IC アクセス時間を比較検証した。マスタープラン道路網においては、苫小牧中心部や厚真・安平町での IC アクセス時間の向上が目立つ。

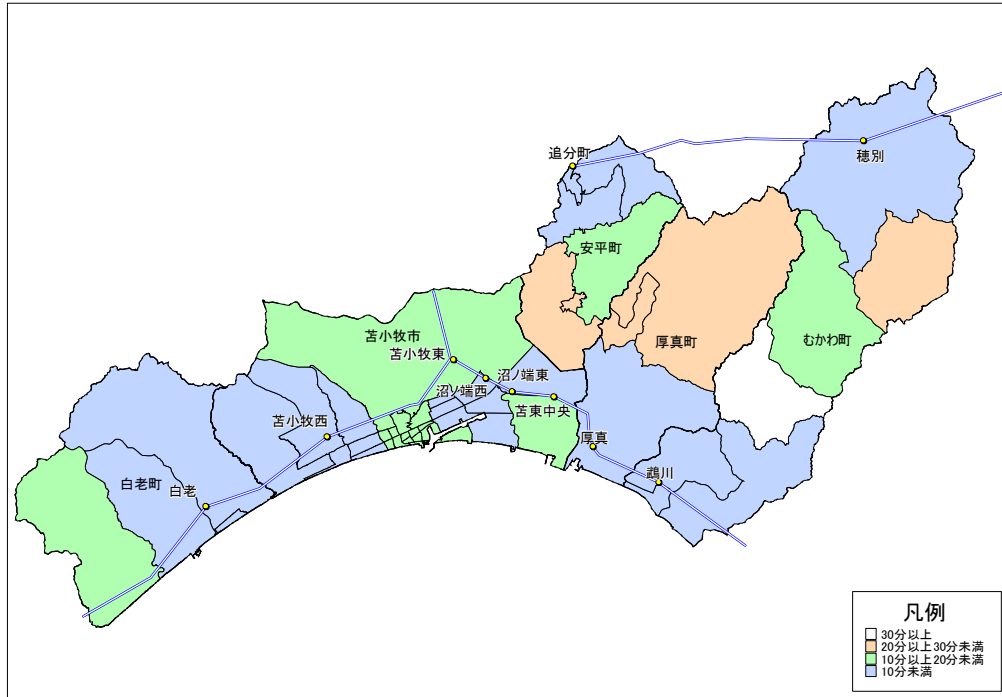


図 18 C ゾーン毎の IC アクセス時間（現況道路網）

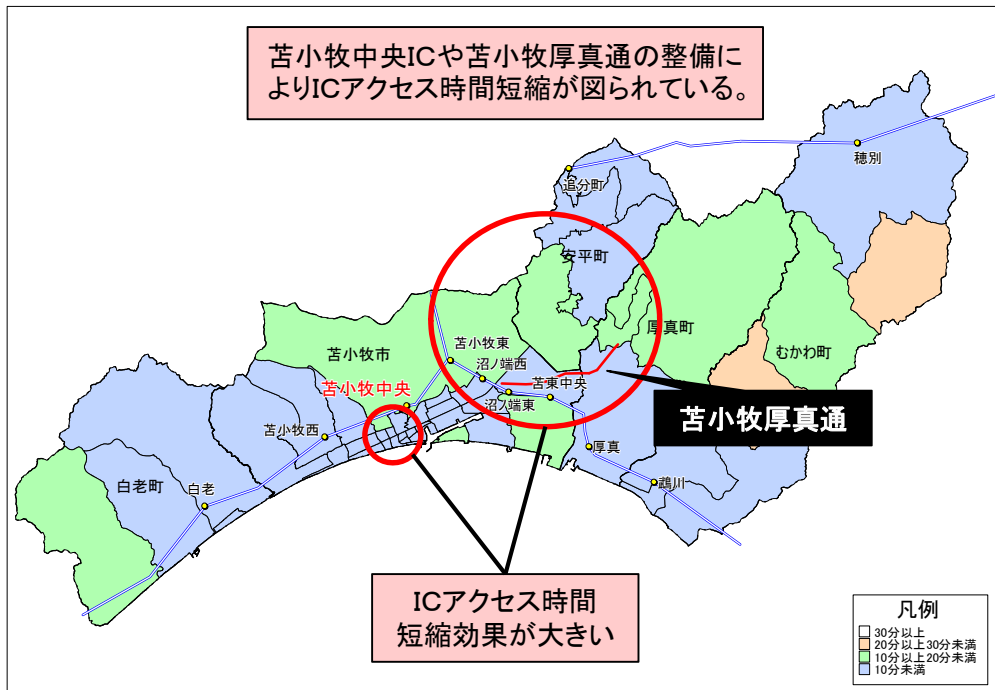


図 19 C ゾーン毎の IC アクセス時間（マスタープラン道路網）

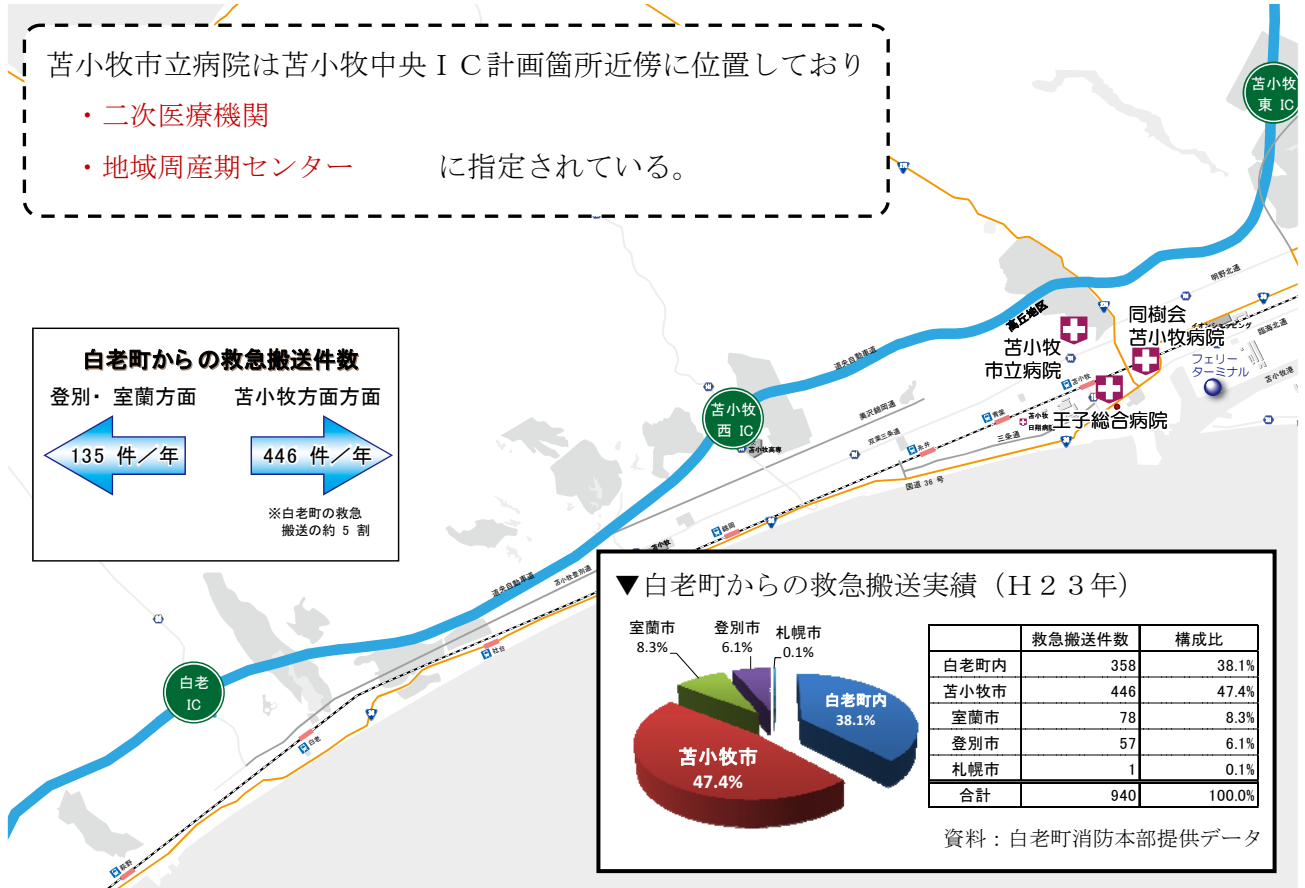
資料：H21 年苫小牧都市圏 PT 調査（交通量推計結果）

▼苦小牧中央 IC の整備効果

(1) 白老町から苦小牧市への医療支援

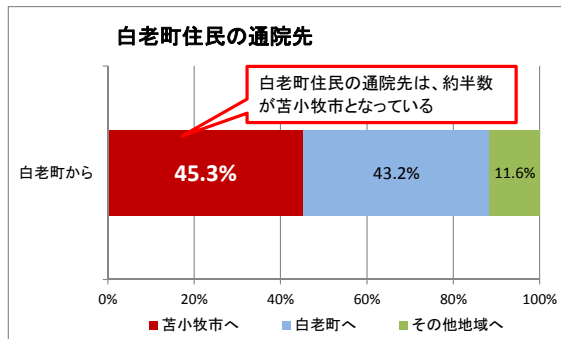
①救急搬送について

苦小牧中央 IC 整備による救急搬送の迅速化が期待される。

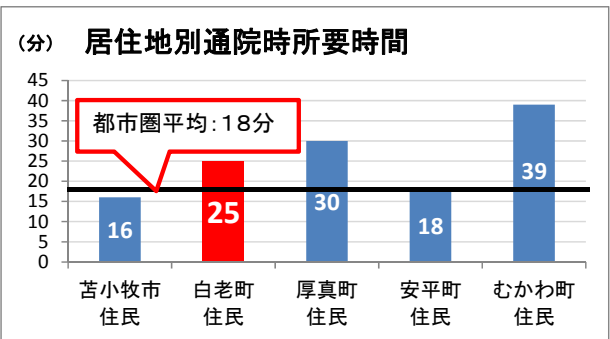


②通院交通について

苦小牧中央 IC 整備による白老町から苦小牧市へのアクセス性向上が期待される。



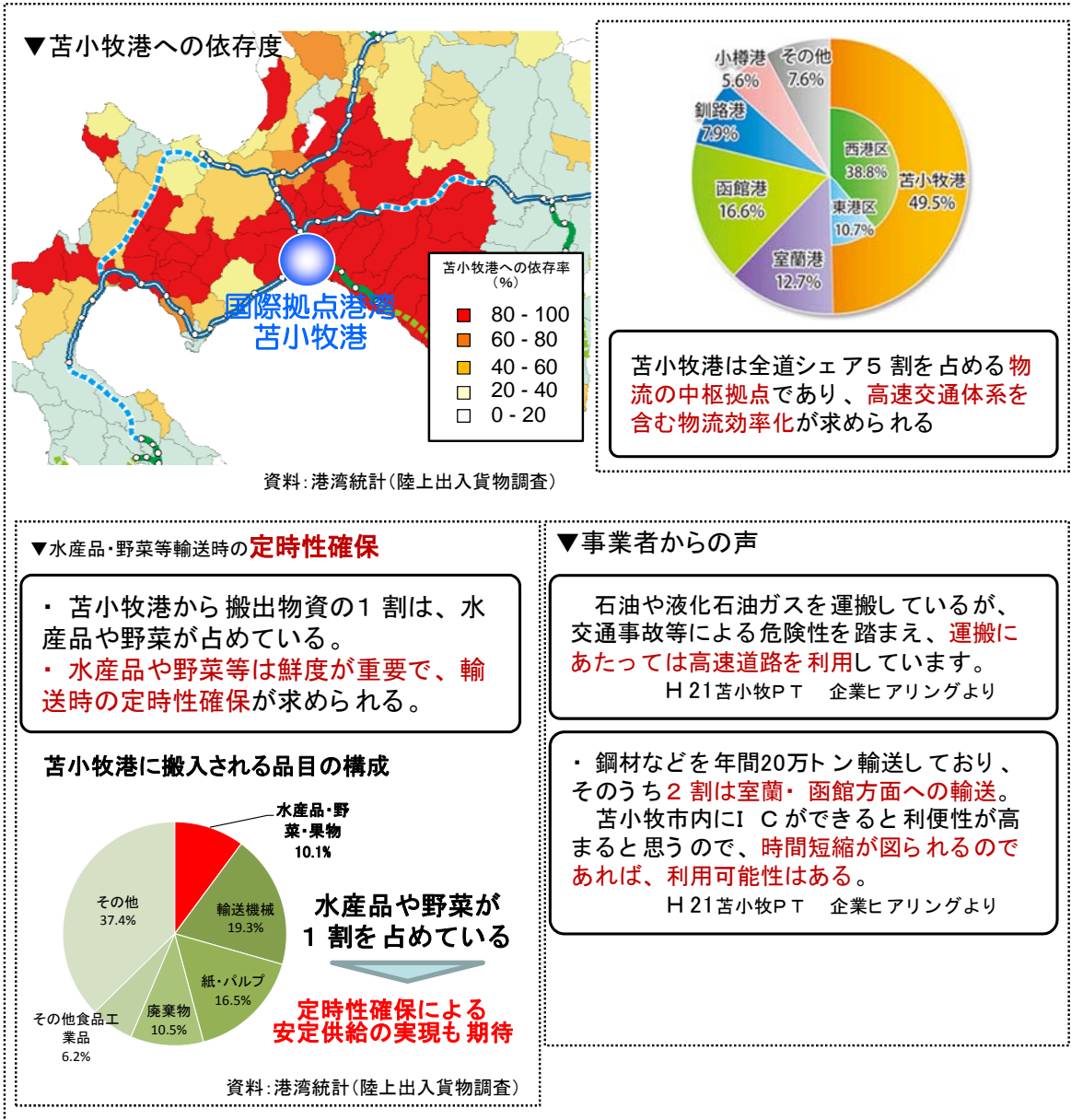
資料：H21 苦小牧PT



資料：H21 苦小牧PT

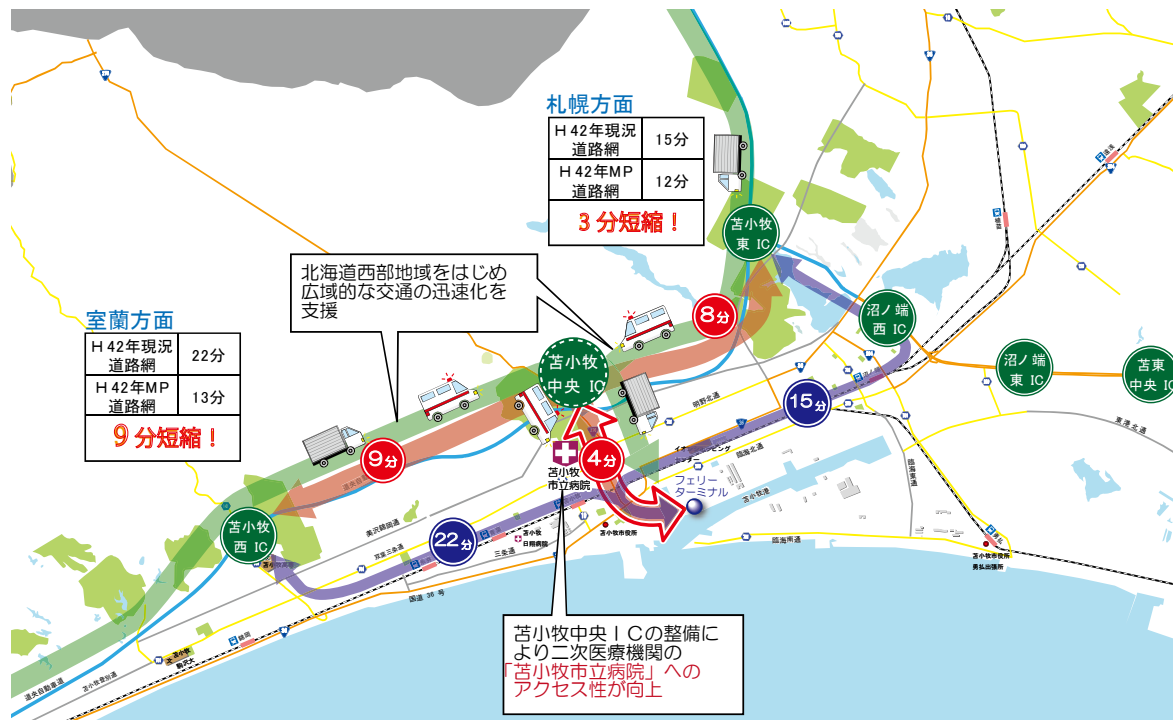
(2) 物流利便性の向上

苫小牧中央 IC の整備により、広域的な範囲への物流交通支援や苫小牧西港へのアクセス性の飛躍的向上による全道の物流交通への支援、また、札幌方面のみならず、室蘭方面への利用も期待される。



(3) 地域間所要時間の短縮

苫小牧中央 IC 整備により、苫小牧市内からの IC アクセス時間が短縮される。また、日常交通における利便性向上はもとより、苫小牧中央 IC 予定地に近接する苫小牧市立病院へのアクセス性の向上も特筆すべき点といえる。



【検討結果の考察】

- 苫小牧中央 IC 整備により、1日約8,000台の利用が見込まれ、都市内通過交通の整流化（苫小牧中央 IC 整備による都市内の渋滞が若干緩和）が図られると考えられる。
※苫小牧中央 IC 利用車両は、美沢錦岡通等へ分散するため、苫小牧中心部の国道 276 号などにおける渋滞や交通事故の極端な増加は想定されない。
- 苫小牧中央 IC 利用による利便性向上効果は高く、所要時間も約10分短縮が見込まれる。
- 白老町からの救急医療など『命をつなぐ道』の視点や北海道西部地域をはじめとする広域的な物流交通支援などの視点からの整備効果も踏まえた苫小牧中央 IC の整備方向性を検討する必要がある。