

平成22年度

一般国道241号 音更町市街地における 地域課題への取組

帯広開発建設部 道路計画課

○蛭 澤 敦

小田嶋 正之

音更町 建設水道部 都市計画課

恩 田 惣次

一般国道241号は弟子屈町を起点に音更町中心市街地を通過し帯広市に至る路線である。

音更町の人口は増加傾向にあり、帯広市に隣接する木野地区においては郊外型商業施設の出店も多く、朝夕・休日の道路混雑や交通事故の発生が見られ、住民アンケートでは道路に対する改善意見が多く寄せられている。

本報告は、音更町と帯広開発建設部がこれらの課題解決に向け本年度より協働して取り組むこととなった経緯と、今年度の取組内容について報告するものである。

キーワード：多様な連携・協働、地域課題解決、情報共有

1. 取組実施までの経緯

一般国道241号の音更町市街地部は「音更大通」として都市計画決定されているが、街路としては未整備である。近年、周辺宅地の開発と沿線への郊外型店舗の出店により、交通量が増加傾向にあり、道路渋滞や交通事故の発生が地域課題となっている。

北海道開発局へ道路利用者の方から道路状況の改善についてご意見を頂いており、対応策を検討していたところ、音更町で実施している住民アンケートにおいても、改善意見が多いことから、音更町より帯広開発建設部（以下、帯広開建）へ道路構造の改善について相談があり、意見交換を始めている。

数度の意見交換の後、課題解決に向けた取組を協働して実施することを合意し、課題解決に向けたプロセス案を作成し、これに添った行動を実行することとし、今年度の行動を開始している。

2. 地域状況と道路インフラ整備状況

問題解決に向け地域の現状と、本地域における道路整備状況について再確認をおこなった。

(1) 音更町の状況（図-1、図-2参照）

音更町は、北海道の東部、十勝平野のほぼ中央にあり、東西約27.2キロメートル、南北約27.1キロメートル、面積466.09平方キロメートルの比較的平坦な地形である。基幹産業は農業で、国内有数の生産高を誇る小麦、大豆、小豆、てん菜、馬鈴しょなどの畑作が大規模に営まれているほか、酪農や畜産、野菜作が行われ

ている。観光では、十勝川のほとりに「十勝川温泉」があり、世界でも珍しい「モール（植物性）温泉」として広く知られ、北海道遺産に指定されている。

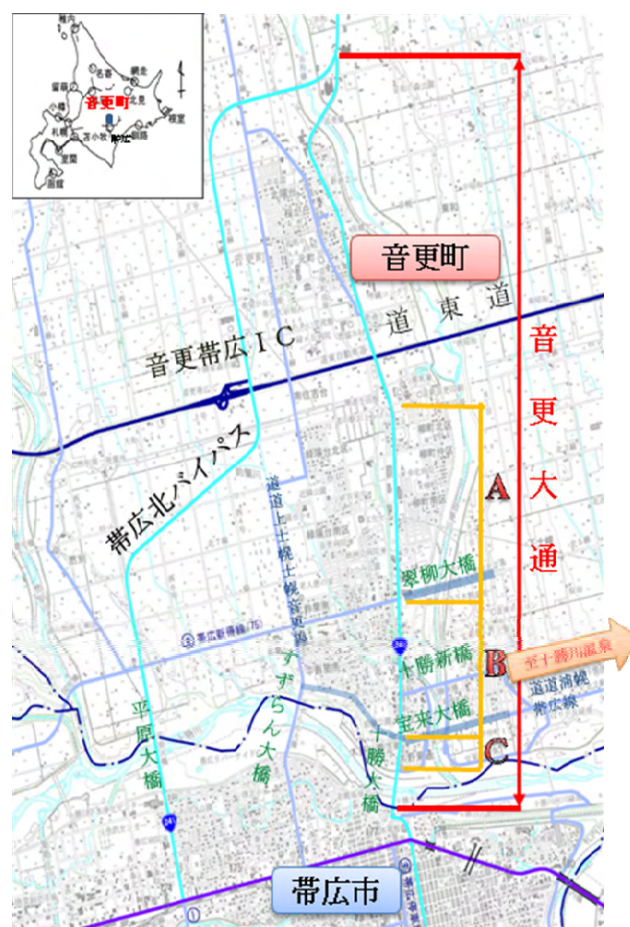


図-1 音更町箇所図

平成22年には開町110年を迎え、人口は4万5千人を超え、全道で最も人口の多い町であり、平成2年からの20年間に1万1千人以上人口が増加している。

(2) 一般国道241号の状況

今回取組を行った、音更町木野市街地における道路諸元等を以下に示す。(横断構成は代表断面)

横断構成：30～225～65～225～30 (A)
 2.5～1.0～9.0～1.0～2.5 (B)
 3.0～1.0～6.5～1.0～6.5～1.0～3.0 (C)

交通量 (H17センサス値)：

11,760台/日 (A)
 39,195台/日 (B、C)

区間延長：2,256m (A)
 1,676m (B)
 211m (C)

北側のA区間は沿道に郊外型店舗の出店が多い区間となっている。中間のB区間は、古くからの商店や家屋が連続し、後背地(すずらん台、木野、宝来地区)では宅地開発が進み人口密度の高い区間となっている。帯広市と接するC区間は十勝大橋の架け替えに伴い、4車線での整備が完了している区間となっている。

(3) 道路インフラ整備状況

国道241号は昭和28年に2級国道に指定され、今回の取組区間(以下、本区間)は昭和35年度に道路改良舗装を完了し昭和40年に一般国道となっている。

昭和50年代にはA区間で2次改築が行われ、当時の幹線定規である現在の横断構成で整備され、平成7年に十勝大橋が架け替えられる際にC区間を4車線に拡幅整備している。

昭和60年には本区間の通過交通を排除し、交通渋滞、交通騒音、交通事故の緩和を目的とした帯広北バイパスが着工され、平成5年度に暫定2車線供用、平成20年度に全線完成供用となった。

また、交差点における事故対策として、平成17年以降に4箇所の交差点で右折レーンの整備を行っている。

国道以外では、平成12年に本区間と平行する主要道道帯広新得線(鈴蘭新通)で、十勝大橋と帯広北バイパスの平原大橋の間に十勝川を渡るすずらん大橋が供用し、音更と帯広を結ぶ新たなルートが誕生している。

東西に連絡する道路では、主要道道帯広浦幌線(国見通)や道道上士幌土幌音更線(鈴蘭公園通)が整備され、東部を流れる音更川を渡河する橋梁も既存の十勝新橋を始め、平成17年に宝来大橋、平成22年に翠柳大橋が供用している。

また、北海道横断自動車道は平成7年に十勝清水一池田間が供用し、音更帯広ICで北バイパスが接続する

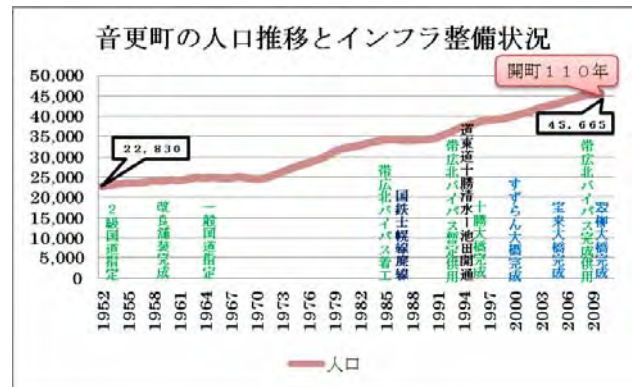


図-2 音更町の人口推移とインフラ整備状況

ことで通過交通の排除効果が高められた。その後、東西に延伸し、平成23年秋には夕張～占冠間が供用して道央圏と道東圏が高速道路でつながり、ますます北バイパスの役割が大きなものとなってきている。

一方、鉄道は帯広から音更町を通り上士幌町に至る土幌線が昭和62年に廃線になり、住民の移動手段は車に依存する状況になっている。

3. 寄せられた意見

地域住民、道路利用者の方々から、本区間に対して様々な意見が寄せられている。

(1) 道路利用者からの意見

今年度、本区間について北海道開発局に寄せられた意見は次の2点であった。

- ・片側1車線の道路を無理に2車線で走行しているため危険
- ・交差点部で右折車線を守らず直進する車両があり危険

(2) 地域からの意見

音更町が平成20年12月に実施した「まちづくりアンケート」では、道路に関して以下の意見が寄せられている。

- ・国道241の2車線化
- ・国道241の2台平行走行をやめる
- ・国道241に中央分離帯をつくる
- ・国道が狭い、国道の拡幅
- ・帯広との渋滞緩和(橋の増設)
- ・優先車線のせいで渋滞する
- ・右折レーンは意味がない、事故を誘発する
- ・1車線なのに2車線で走っていておかしい
- ・2車線なら2車線、1車線なら1車線にしてほしい
(音更町まちづくりアンケートより抜粋)

片側1車線の道路を2車線として通行している実態があるが、交差点では事故対策として整備した右折レーンのため1車線に絞られる状態となっている。このため、

交差点部での渋滞や、右折レーンから直進する車両が頻発し、片側2車線道路の整備または片側1車線での通行を望む意見につながっているものと思われる。

4. 道路構造の見直し

音更町は、町民アンケート結果の国道に対する意見に応えるため、現在の都市計画幅員内で、4車線道路の整備が出来ないか検討し、帯広開建に相談を行った。

(1) 都市計画決定されている道路構造

本区間の都市計画決定幅員は22m、4車線であり、横断構成は次のとおりである。

横断構成：3.0~1.0~6.5~1.0~6.5~1.0~3.0

この横断構成はC区間と同じになっているが、現在の道路構造令に照らし合わせると、中央分離帯、路肩幅が不足している。

(2) 道路構造令に準拠した道路構造

現在の道路構造令等の基準により、必要な道路構造を検討した。

a) 交通量による必要車線数の検討

交通量から検討すると、A区間においては2車線道路で交通容量は満足しているが、B、C区間では4車線が必要となる。

b) 4車線必要区間の検討

沿道状況、交通量、大型車混入率、道路維持管理等を考慮し、以下のとおり想定した。

区分：4種1級

横断構成：3.0~1.5~6.5~2.0~6.5~1.5~3.0

この道路構造は、現在の道路構造令等の規格値に合致させた構造であり、この地域の状況に応じた道路構造を検討するには、現地状況の把握が不足しているとの結論となった。

5. 地域協働の取組

現地状況の把握は不足しているものの、地域住民、道路利用者から各種の意見が出されていることから、なんらかの対策が必要なことは明らかである。

それら意見の背景となる地域課題を解決するため、音更町と帯広開建は協働して取組を進めることとした。

取組に当たり、取組計画案を作成して協議を行った。

(1) 取組計画案

「音更市街地における地域課題対策検討の取組」とし

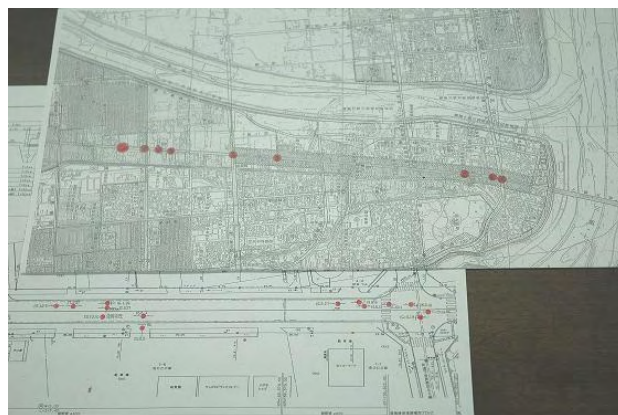


写真-1 情報交換資料

て、取組の方向性、現状・経緯の確認、交通課題に対する対策案の想定等の議論をおこない、取組の目標と内容、今年度の取組内容を以下のとおり設定した。

a) 取組の目標

- ・音更町が主体となり現状課題を把握し、関係機関と対策に関する協議を行う。
- ・帯広開建は音更町と協働し前項の実施を全面的にサポートする。
- ・各関係機関による複合的な対策を実施し、地域が真に求める地域づくりを推進する。

b) 取組内容(案)

- ・地域課題の把握
- ・課題に対する対策の選定
- ・関係機関による対策事業の実施
- ・対策結果の評価

c) 今年度の取組

- ・既存の地域課題把握のため、情報共有と現地での状況確認を協働して行う。

先ず今年度の取組を実施し、次年度以降の取組内容、全体のスケジュール等については、今後の状況を見ながら決定・修正・改善していくことで取組を開始した。

(2) 取組1：情報共有

それぞれが持っている、地域情報を交換・共有することを行った。

具体的には、帯広開建から本区間での事故発生状況資料(写真-1)を提供し、音更町からは事故発生箇所の現状、死傷事故数に現れない危険な状況、渋滞(混雑)発生箇所・時期・時間・状況等の情報提供がされている。

今回の取組区間(L=3.6km)では、死傷事故率100件/億台km以上(H17~21)の区間が10区間あった。

(3) 取組2：共同現地調査

現状の把握、認識の共有、詳細調査に向けた基礎資料の収集のため、情報共有打合せの結果から次の2区間の

共同調査を実施することとした。

a) 北2線交差点

B、C区間の境界に位置し、4車線から2車線へ変わる箇所、朝夕の通勤時間に以下の状況が見られる。

- ・渋滞（混雑）の発生
- ・無理な割り込み、急なレーン変更

b) 北8～6線間

A区間に位置し、郊外型店舗が集中して出店している区間で、週末の午後などに以下の状況が見られる。

- ・出入り車両による渋滞（混雑）
- ・無理な右左折
- ・右折車両による大型車の停滞
- ・左折車両を回避する車両の中央線はみ出し
- ・駐車場から出る車両の無理な運転

時間：7：30～、17：30～各1時間程度

天候：晴れ

路面状況：乾燥

調査人員：音更町2名、帯広開建3名

調査内容：交通量調査（5分間）、渋滞長調査、危険行動確認、写真撮影

b) 北8～6線間

年月日：平成22年11月28日（日）

時間：14：30～1時間程度

天候：晴れ

路面状況：乾燥

調査人員：音更町2名、帯広開建3名

調査内容：店舗駐車場出入り台数（10分間）、危険行動確認、写真撮影

6. 共同現地調査の概要・結果

前項2箇所の調査概要と結果を以下に示す。

(1) 調査概要

a) 北2線交差点

年月日：平成22年11月18日（木）

(2) 調査結果

a) 北2線交差点（写真-2、写真-3、図-2、図-3）

音更から帯広に向かう車線（以下下り車線）では、朝の通勤時間帯で8時を中心に渋滞が見られた。渋滞長は最大25m程度で、5分間交通量は最大で100台程度となり、殆どが直進車両であった。無理に2車線で走行する状況や、右折車線から直進する車両が見られた。



写真-2 下り車線の状況（朝）



写真-3 上り車線の状況（夜）

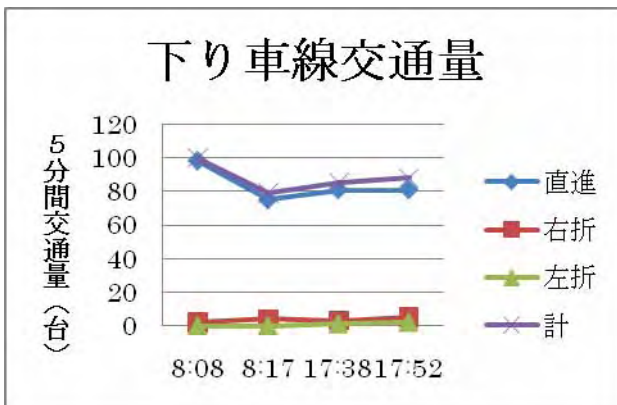


図-3 下り車線交通量（朝、夜）

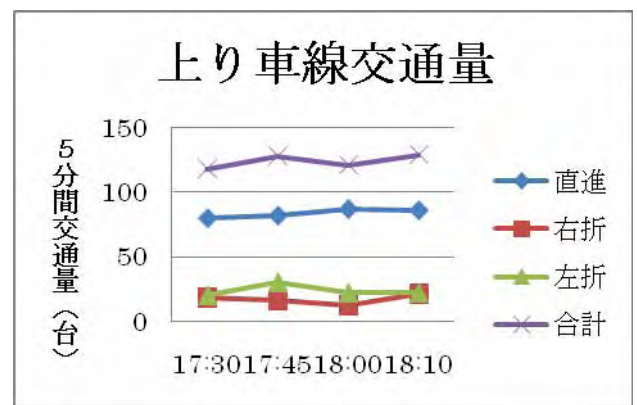


図-4 上り車線交通量（夜）

夜の退勤時間でも渋滞は見られなかったものの、5分間交通量は80台程度まで達した。また、朝と同様に殆どが直進車両であった。

帯広から音更に向かう車線（以下上り車線）では、夜の退勤時間帯の17時過ぎと18時前後に最大500m程の車列が生じたが、右折矢印表示時の右折車両の進行により隣接する交差点で車列が分断され、明確な渋滞長の計測は出来なかった。5分間交通量は120台以上に達したが、30%以上が右折車両であった。危険行動としては、交差点直前で左折レーンから直進レーンに無理な車線変更をする車両が見られた。

朝の状況では交差する鈴蘭公園通りから流入する車両が多く、夜も2車線（B）区間に入る手前で右左折する車両が多いことから、国道と平行する道路の利用者、木野市街後背地区居住者の車両が多いことが推測された。

なお、調査当日は気温が0度近くまで下がったものの、路面は乾燥で天候も良好であったため、渋滞の要因となる特別な状況は見受けられなかった。

b) 北8～6線間（写真-4、写真-5、図-4、図-5）

当日は、国道を挟み向かい合う大型スーパー2軒のセール日で混雑が予想されたが、近隣地域で郊外型大型店舗の新規開店があり、連続した渋滞の発生は見られな

った。

出入り交通車両による危険行為では、事前に問題としていた行動が全て見られた。【5.(2)b) 参照】

西側の店舗群では、国道側取り付け道路を入口に指定しており入口専用看板があったが、東側店舗群では出入り口の使い分けはされていなかった。

10分間の出入り車両台数では、入場車数に顕著な違いは見られなかったが、出場車数では入口専用看板表示が無かった東側店舗が圧倒的に多く、入出車両による危険な状況も多いように思われた。

なお、当日は夜間に降雪があったが、調査時点では路面は乾燥状態であり、車両の通行に支障を与える特別な要因は無かった。

また、調査に向かう際、当区間の南側区画約1kmに渡り車列が形成され、低速走行となった。

7. 今後に向けた課題・留意点

今回の現地調査は、音更町と帯広開建双方で現地状況を確認することを主目的に、今後の詳細調査実施に向けた基礎資料とすることも目的としており、予備調査の位



写真-4 郊外型店舗出入り状況1 (休日昼)



写真-5 郊外型店舗出入り状況2 (休日昼)

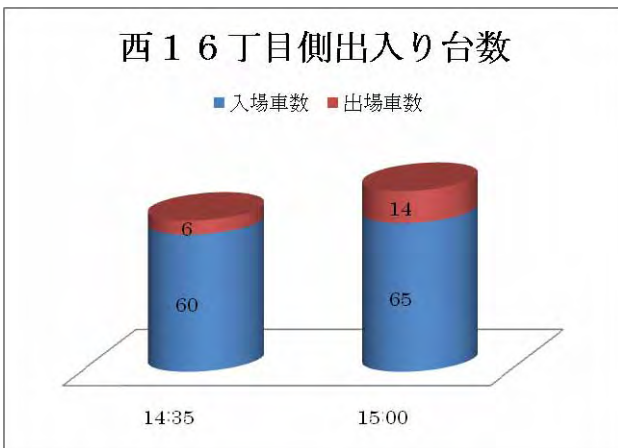


図-5 店舗出入り10分間台数1 (休日・昼)

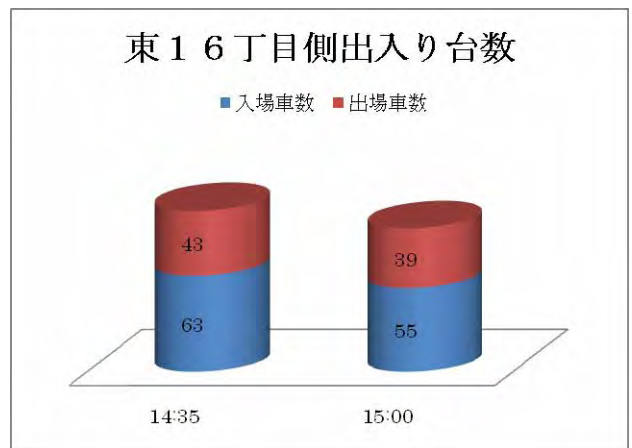


図-6 店舗出入り10分間台数2 (休日・昼)

置づけである。

以下に今後の調査に向けた留意点等を述べる。

(1) 留意点

事前の打ち合わせにおいて調査箇所を決め、その箇所のこれまでの状況を考慮し調査内容・方法を決定し調査を実施したが、以下について不足しているものと思われる。

a) 国道以外の道路利用状況

国道との交差及び平行道路の利用状況を確認することで、面的な対策工の検討が可能になると思われる。

b) 悪条件時の調査実施

調査時の気象条件は穏やかで、現地の状況を代表する結果とはならなかった。

参考に、今年度降雪時の状況写真を掲載する。(写真-6 参照)

c) 店舗駐車場全体の出入り状況

店舗側の配慮によって出場台数が縮減されていた箇所もあったが、実際の出入り口の配置状況等とその他の出入交通量の状況は把握されていなかった。

d) 今回調査箇所以外の調査の実施

本区間には今回調査箇所以外にも、死傷事故率の高い箇所が有り、調査が必要である。また、調査箇所以外の混雑状況も見られたため、全線に亘る状況確認が必要。

e) 調査実施方法

職員による調査であったため、人員が不足であった。

(2) 次回以降の調査への反映

前項の留意点を踏まえて、今後以下の調査を実施したい。

a) 交差道路交通量の調査

北2線交差点では、交差する道道の交通量調査を実施する。

また、可能であれば交差道路利用者がどのルートで交差点に至るのか確認を行いたい。



写真-6 積雪時状況

b) 冬期間調査

冬期間に同一箇所で調査を行い、乾燥路と積雪路の比較を行いたい。

c) 駐車場出入り調査

今回実施した2箇所の駐車場での総出入り台数調査を行いたい。

d) 全線踏査

検討区間の全線に亘り、曜日・時間を変えて車両による踏査を行い、問題箇所の洗い出しを行いたい。

e) 調査要因の増員

上記各調査の実施は現体制では人数面で難しいため、更に調査担当職員を増やすか、外注による本調査の実施を検討したい。

(3) 今後の予定

前項の調査内容が何処まで実施可能か検討し、調査計画を立案し、今年度中に冬期間調査を実施する。

可能であれば2月上旬までに実施し、技術研究発表会当日に報告を行いたい。

8. まとめ

現在は、課題解決に向けた具体的施策の調査段階ではなく、町・開建職員による現状把握を手作りの取組として実施している段階である。

平成22年8月に国土交通省より「政策目標評価型事業評価の導入」が発表され、これを受けて北海道開発局でも交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」の取組を開始し、本区間にも事故危険区間に選定された箇所があるため、今後、事故対策について検討する必要がある。

しかしながら、今回確認した地域課題は事故に対するものだけではなく、渋滞や商業施設への出入りの問題、道路利用者のマナーの問題などもあり、事故発生箇所の道路構造改善による事故対策だけでは全てを解決するのは難しく、各関係機関等と地域住民・道路利用者が協力し、複合的な対策の実施が不可欠と思われる。

より効果的で効率的な対策実施のために、今後も地域課題の解決に向け、より詳細な現地状況把握を進めていき、道路構造改善以外の対策も含めて総合的に検討していきたい。

また、対策検討のプロセスにおいては、自治体、地域住民、道路利用者、沿線事業者、交通事業者、学識者、交通管理者、道路管理者等による連携・協働によることが望ましく、今後、連携・協働の輪を広げて参りたい。

本報告が、全道的に行われるであろう「成果をあげるマネジメント」の実施、および、各地での地域課題解決に向けた一助になれば幸いである。