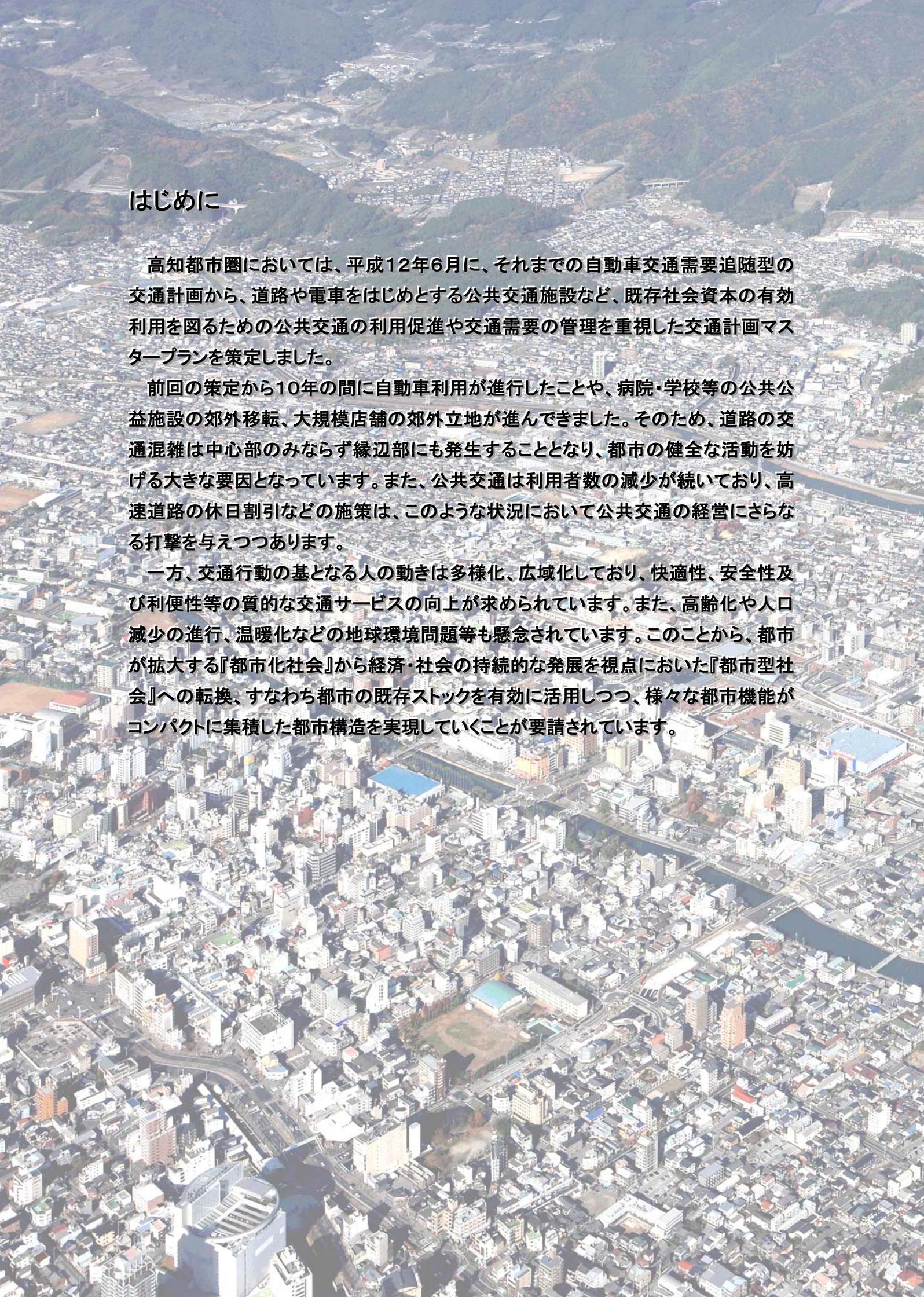


高知都市圏の交通計画マスタープラン



平成22年10月

高 知 県

An aerial photograph of a city, likely in Japan, showing a dense urban area with many buildings and a river. The city is surrounded by green hills and mountains. The text is overlaid on the left side of the image.

はじめに

高知都市圏においては、平成12年6月に、それまでの自動車交通需要追随型の交通計画から、道路や電車をはじめとする公共交通施設など、既存社会資本の有効利用を図るための公共交通の利用促進や交通需要の管理を重視した交通計画マスタープランを策定しました。

前回の策定から10年の間に自動車利用が進行したことや、病院・学校等の公共公益施設の郊外移転、大規模店舗の郊外立地が進んできました。そのため、道路の交通混雑は中心部のみならず縁辺部にも発生することとなり、都市の健全な活動を妨げる大きな要因となっています。また、公共交通は利用者数の減少が続いており、高速道路の休日割引などの施策は、このような状況において公共交通の経営にさらなる打撃を与えつつあります。

一方、交通行動の基となる人の動きは多様化、広域化しており、快適性、安全性及び利便性等の質的な交通サービスの向上が求められています。また、高齢化や人口減少の進行、温暖化などの地球環境問題等も懸念されています。このことから、都市が拡大する『都市化社会』から経済・社会の持続的な発展を視点においた『都市型社会』への転換、すなわち都市の既存ストックを有効に活用しつつ、様々な都市機能がコンパクトに集積した都市構造を実現していくことが要請されています。

このような背景から、高知都市圏の持続的な発展を図るために、交通計画マスタープランを策定することとし、平成19年に交通実態調査であるパーソントリップ調査を実施するとともに、平成19年から3箇年をかけて高知都市圏総合都市交通計画調査を実施しました。

そして、パーソントリップ調査や道路交通センサス一般交通量調査等の結果から交通現況の分析と将来交通需要の予測を行いました。その結果から、既存の交通ストックの効率的な活用、目指すべき都市像、防災などの観点を踏まえ、前回の交通計画マスタープランを基本に、交通ネットワーク等の交通施設計画の検証や見直しを行い、新たな交通計画マスタープランを策定しました。

今回の交通計画マスタープランは、前回と同様に施策の事業性等の基本的方向について検討しています。今後は、実施プログラムの策定のための具体的な検討や調整を進めていくこととなります。

最後に、調査の実施にあたり数多くの調査対象者の方々にご理解とご協力をいただいたことに厚くお礼を申し上げますとともに、関係機関の皆様に深く感謝の意を表する次第です。

平成22年10月

高知都市圏総合都市交通計画協議会 委員長

高知工業高等専門学校環境都市デザイン工学科 教授 竹内光生

目 次

1. 高知都市圏総合都市交通計画調査について	1
2. 高知都市圏の都市動向	5
3. 高知都市圏の交通実態（PT調査結果）	9
4. 高知都市圏の将来都市圏構造	17
5. 高知都市圏の将来交通の見通し	19
6. 高知都市圏の都市交通の課題	21
7. 高知都市圏の交通施設の整備方針	23
8. 高知都市圏の交通施設計画	25
9. 交通施設整備の効果	29

1. 高知都市圏総合都市交通計画調査について



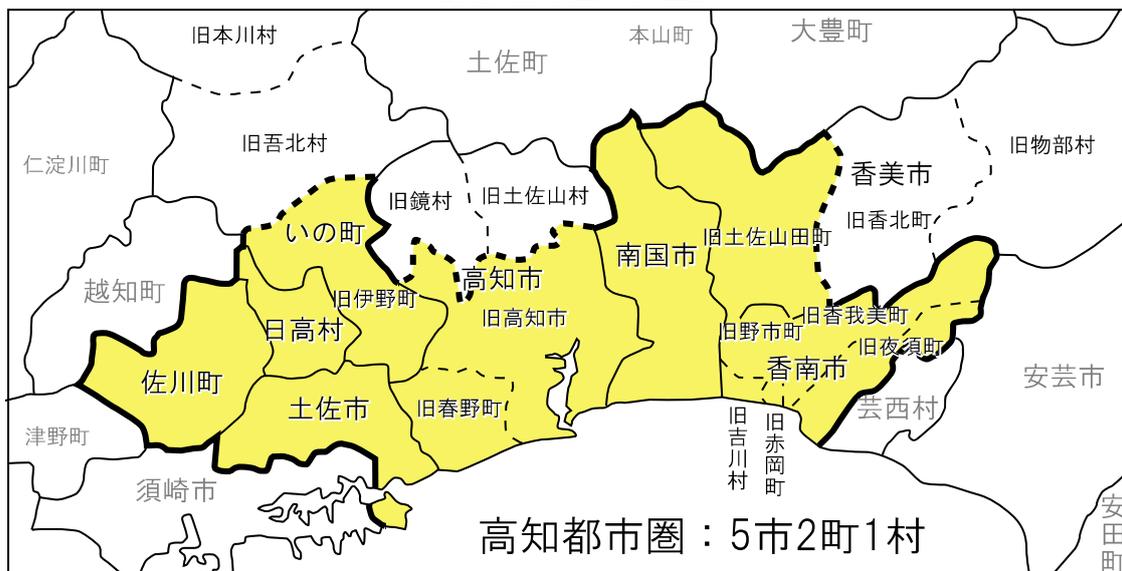
高知都市圏の交通計画マスタープランについて

高知都市圏では、総合都市交通計画調査を過去に2回行い、交通計画マスタープランを策定しています。2回目の総合都市交通計画調査による交通計画マスタープランは、平成12年6月に策定されており、既存の交通ストックの効率的な活用、土地利用等の多面的な観点を踏まえた内容となっています。

その後の少子高齢化の進行や人口減少に伴い、都市の拡大成長を前提としたまちづくりから様々な都市機能をコンパクトに集積するまちづくりへの転換に対応することが求められました。また、地球温暖化に代表される環境問題の顕在化などの社会情勢の変化が起きました。

これらを踏まえて、平成19年より3回目の総合都市交通計画調査を行い、交通計画マスタープランの見直しを行いました。

【高知都市圏の位置】



高知都市圏：都市として一体性が見られる、高知市の一部、南国市、香南市の一部、いの町の一部、土佐市、香南市、佐川町および日高村としています。



総合都市交通計画調査について

交通施設計画の立案は、交通実態の把握・分析、目指すべき都市圏構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行い、都市圏の骨格を形成する交通施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討を行うこととしています。また、本調査に基づき提案する「交通計画マスタープラン」の目標年次を概ね20年後に見据えたものとし、通勤通学等の日常交通活動の広がりから一体的な圏域を形成している都市圏を対象としています。

これら検討に必要な事項の調査を行い、最終的に交通計画マスタープランを策定することが総合都市交通計画調査です。

都市計画道路や鉄道高架等の整備を行う場合は、この交通計画マスタープラン等を基に整備に向けた具体的な検討や調整が行われます。



パーソントリップ調査について

一般的に都市圏の交通計画マスタープランを策定するためには、利用する交通機関毎の利用率や時間の特性、都市構造、土地利用計画等を反映した分析や予測が必要となります。

このため、総合都市交通計画調査においては、「人の動き」(パーソントリップ)に着目した交通実態調査を行っています。

パーソントリップ調査(以下、PT調査)は、都市圏内の「人の動き」を調べる調査です。交通の根源は「人の動き」にある点に着目し、交通の起点及び終点、交通目的、利用交通手段などを明らかにするもので、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査のひとつです。

(これまでの調査履歴)

- ・高知都市圏PT調査は、これまで昭和 55 年に第 1 回調査、平成 9 年に第 2 回調査を実施し、平成 19 年に第 3 回調査を実施しました。

(調査方法)

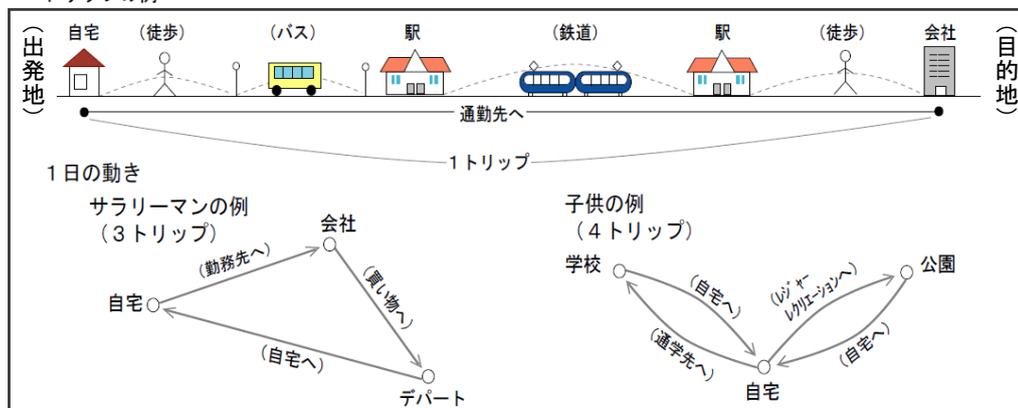
- ・高知都市圏にお住まいの約 8 万世帯の方々(都市圏全世帯数の約 35%)にご協力をお願いしました。
- ・調査対象世帯へ調査票を郵送により配布し、郵送により回収(回収率約 26%)を行いました。

(調査内容)

- ・PT調査においては、調査対象となった人の1日のトリップ(人の動き)を調査します。
- ・トリップとは、下図に示すように、出発地から目的地までの一連の動きのことです。1日のトリップのすべてが調査対象となります。
- ・1つのトリップの中で複数の交通手段を利用している場合、優先順位に基づき代表交通手段を決めます。交通手段に関する分析においては、この代表交通手段を用います。

【優先順位:鉄道>路面電車>路線バス>自動車>自動二輪>自転車>徒歩】

トリップの例





□ 交通実態調査～データ整備

- 本体調査：パーソントリップ調査、H17 道路交通センサスデータ整理 等
(平日・休日、郵送配布・郵送回収)

□ 交通特性分析～将来交通需要予測

- 交通特性分析、交通課題の検討
- 将来都市圏構造の検討、将来交通需要予測

□ 交通計画マスタープランの策定

○ 高知都市圏の都市動向(P.5～P.8)

高知都市圏について、人口の動向や、自動車に関する運転免許保有や道路混雑等の状況、公共交通の利用状況について分析

○ 高知都市圏の交通実態(P.9～P.16)

パーソントリップ調査の結果に基づき、人の移動の状況や、移動の際の自動車、自転車、公共交通の利用状況等について分析

○ 高知都市圏の将来都市圏構造(P.17～P.18)

高知都市圏の動向、県や市町村の都市計画マスタープランの都市圏整備の方向を踏まえ、都市圏が目指すべき将来都市圏構造を提示

○ 高知都市圏の将来交通の見通し(P.19～P.20)

高知都市圏の人口や交通の将来見通しを予測し、都市圏の将来の問題を抽出

○ 高知都市圏の都市交通の課題(P.21～P.22)

高知都市圏の動向、交通実態、将来都市圏構造および将来交通の見通しを踏まえ、都市圏の都市交通の課題を整理

○ 高知都市圏の交通施設の整備方針(P.23～P.24)

高知都市圏の都市交通の課題を踏まえ、交通施設の整備方針を設定

○ 高知都市圏の交通施設計画(P.25～P.28)

交通施設の整備方針に基づき、高知都市圏の交通施設計画を立案

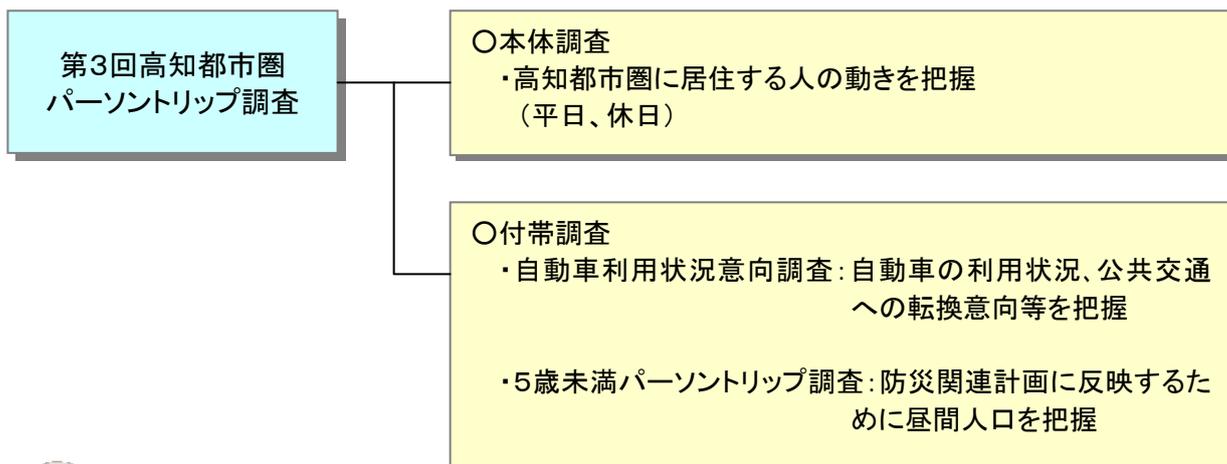
○ 交通施設整備の効果(P.29～P.30)

計画した交通施設の整備による効果を予測・評価



交通実態調査の体系

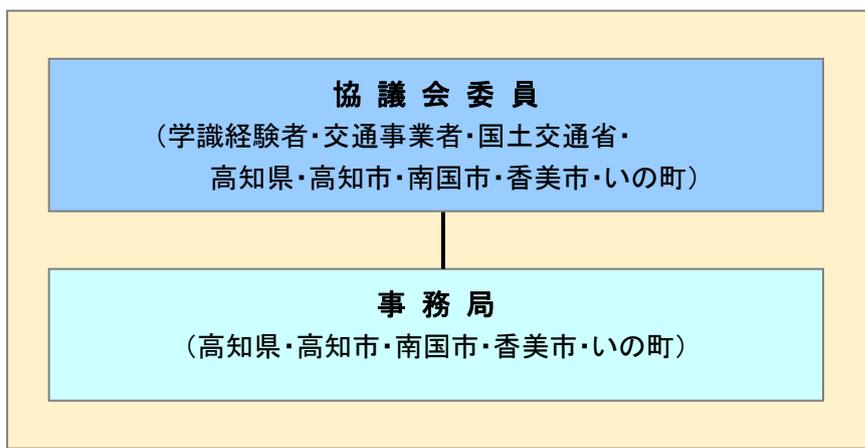
交通実態調査の体系は下図に示すとおりであり、本体調査と付帯調査を実施しました。



交通計画マスタープランの策定における検討体制

今回の「高知都市圏の交通計画マスタープラン」を策定するにあたっては、以下に示す「高知都市圏総合都市交通計画協議会」を設置し、検討を行いました。

【高知都市圏総合都市交通計画協議会】



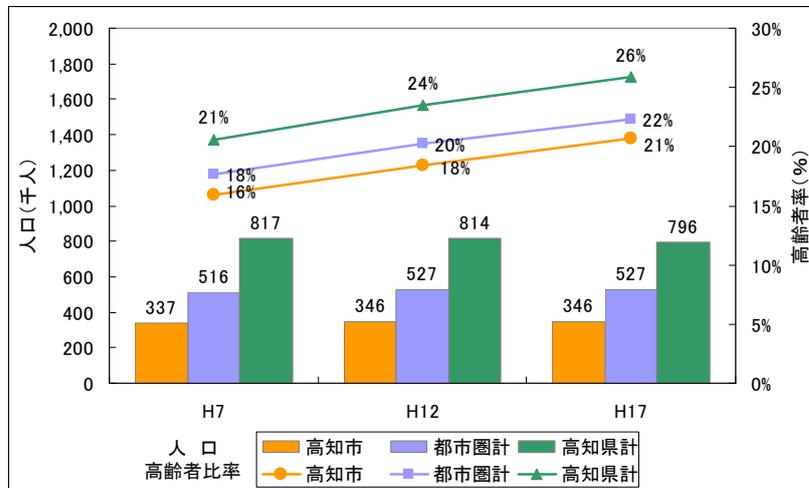
2. 高知都市圏の都市動向



人口都市圏の人口は横ばい

- ・高知都市圏の人口は約 53 万人で、そのうち高知市※が約 35 万人、約 66%を占めています。
- ・高知県の人口が減少する中、高知都市圏及び高知市の人口は横ばいで推移しています。
- ・高知都市圏の高齢者(65 歳以上)の比率は 22%で、高齢者人口は 10 年前の 1.2 倍と高い伸びになっています。

【高知都市圏人口と高齢化率の推移】

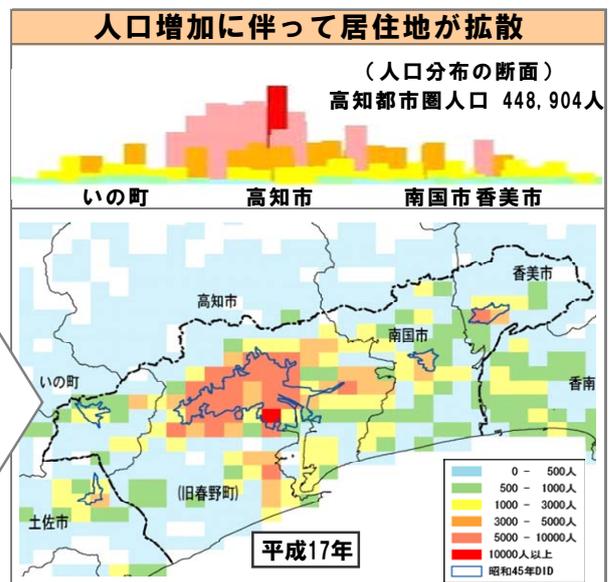
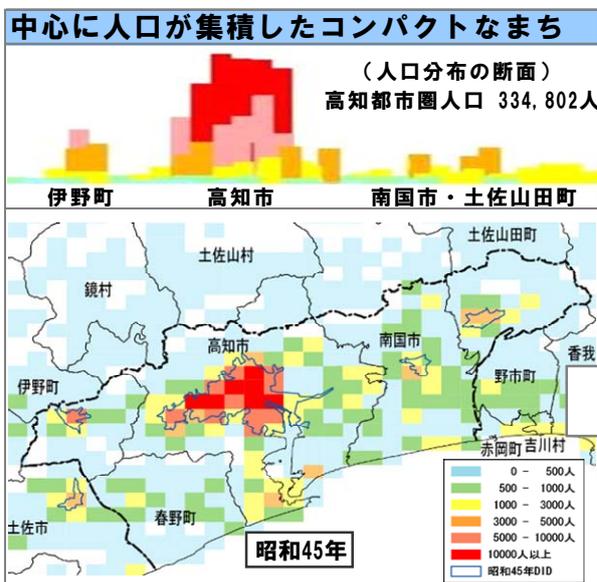


※高知市: 現高知市の都市圏内エリア(旧鏡村・旧土佐山村を除く)

資料: 国勢調査(H7,H12,H17)

人口市街地の外延化

- ・高知市の市街地は外延化する傾向にあります。

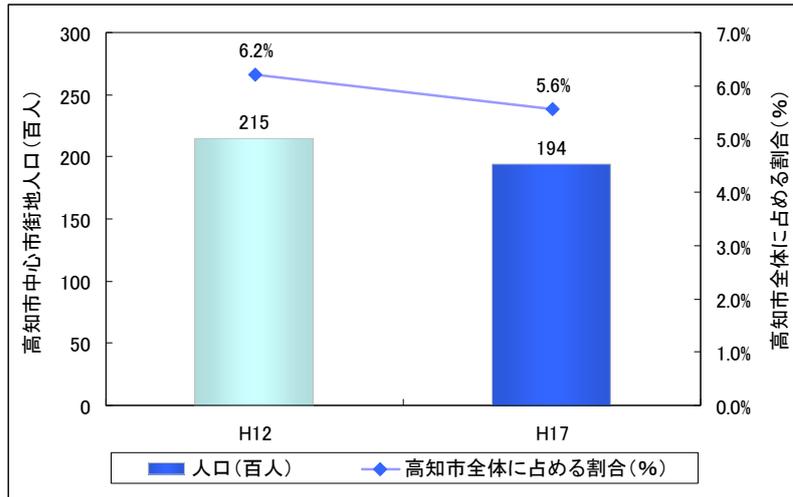


資料: 国勢調査の1kmメッシュ人口(S45, H17)

□中心市街地が衰退

- ・市街地が外延化する中で、高知市中心市街地の人口は減少しており、中心部の人口の空洞化が進行しています。
- ・高知市中心市街地の商店数、年間販売額は減少を続けるとともに、商店街の通行量も減少しています。

【高知市中心市街地の人口の推移】

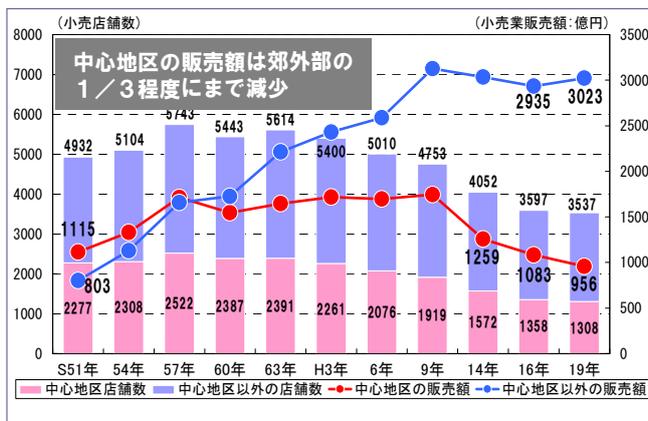


※高知市: 現高知市の都市圏内エリア (旧鏡村・旧土佐山村を除く)

中心市街地: 高知市中心市街地活性化基本計画における中心市街地(以下参照)

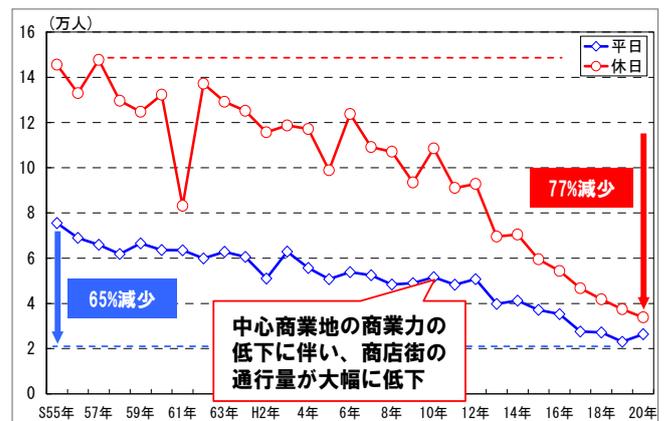
上町1・2丁目、唐人町、与力町、鷹匠町1・2丁目、本町1～5丁目、升形、帯屋町1・2丁目、追手筋1・2丁目、廿代町、永国寺町、丸ノ内1・2丁目、九反田、菜園場町、堺町、南はりまや町1・2丁目、桜井町1丁目、はりまや1～3丁目、寿町、中水道、愛宕町1～3丁目、大川筋1・2丁目、駅前町、相生町、北本町1・2丁目、栄田町、新本町1・2丁目、比島町1丁目、小津町

【地域別の販売額等の推移】



※高知市中心地区: 高知街、上街、北街、南街、江ノ口、小高坂
出典: 各年商業統計調査

【帯屋町商店街の日当たり通行量の推移】



※帯屋町商店街: 帯屋町1, 2丁目、大橋通、壱番街、新京橋

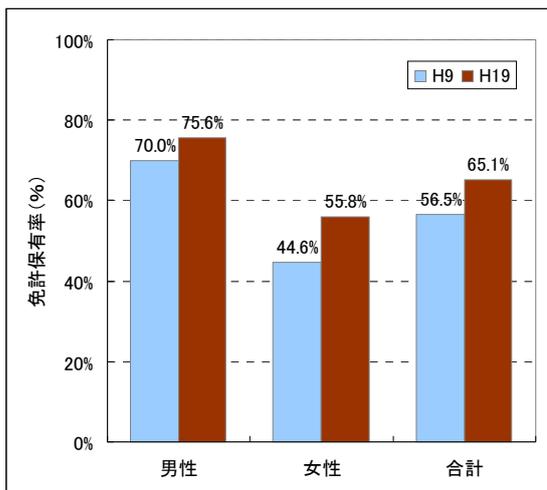


自動車の免許保有率・保有台数と都市計画道路の整備状況

□自動車運転免許保有率と自動車保有台数が増加

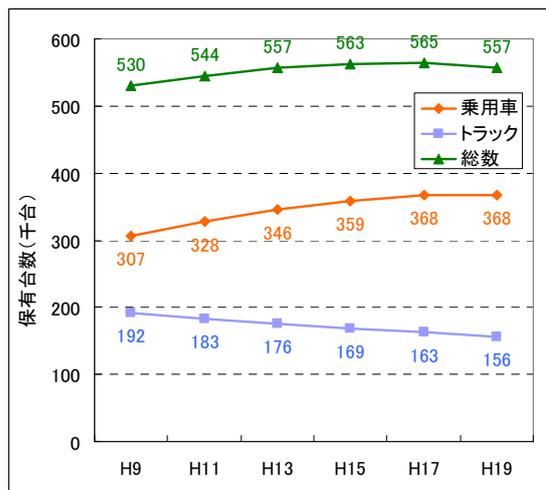
- ・高知県の自動車運転免許保有率は約 65%で、この 10 年で約 9 ポイント増加しています。
- ・高知県の自動車保有台数はこの 10 年ではほぼ横ばいですが、乗用車は 1.2 倍になっています。

【 自動車運転免許保有率 】



資料: 高知都市圏PT(H9・H19)

【 自動車保有台数の推移 】

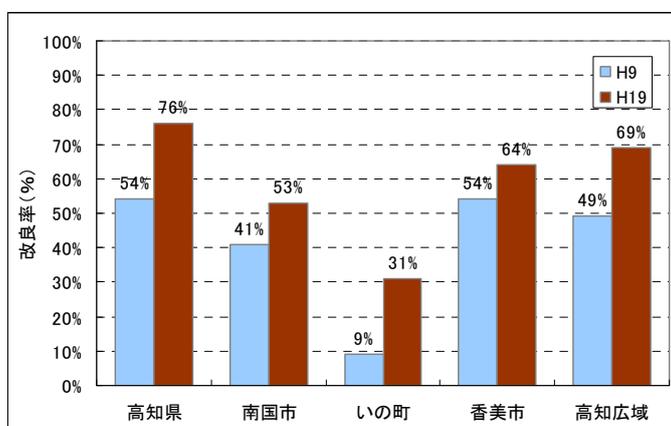


資料: 高知県統計書

□依然必要な道路整備

- ・高知都市圏においても道路整備が進められていますが、混雑度が高いなど、依然道路整備が必要な状況にあります。

【 高知県の道路改良率 】



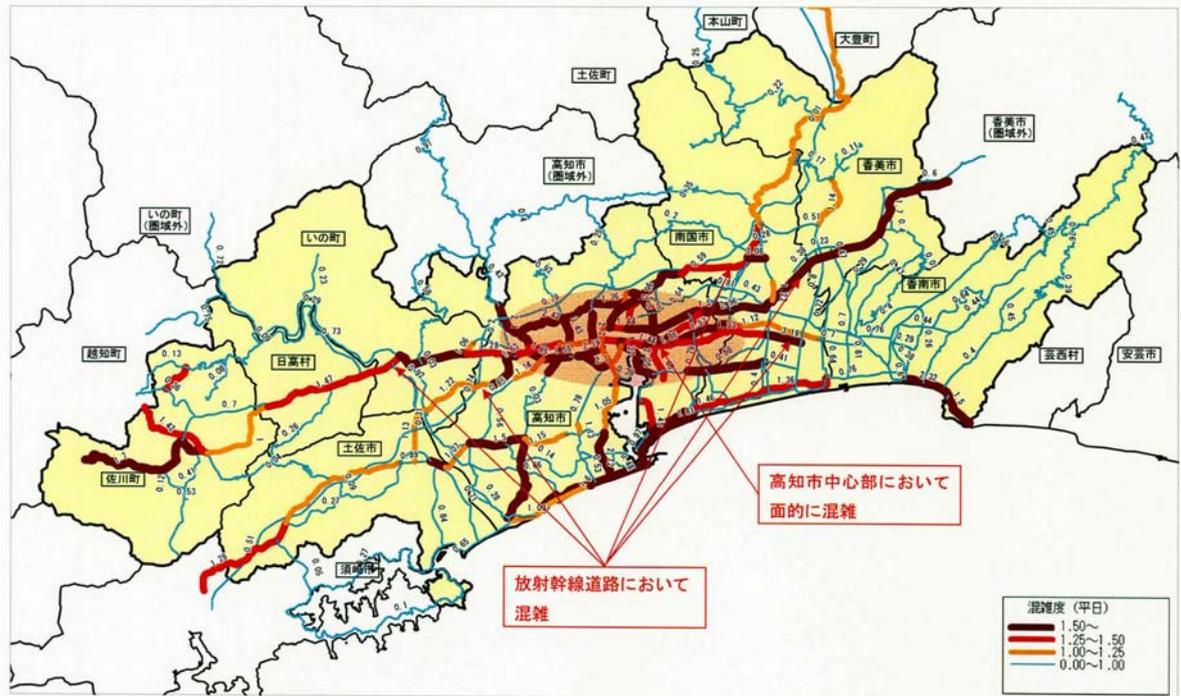
※すべての都市計画道路が対象
資料: 都市計画年報 (H10・H20)

道路混雑状況

□放射幹線道路、高知市中心部で高い混雑度

・国道32号、33号、55号及び56号等の放射幹線道路及び高知市中心部で混雑度が高い状況にあります。

※混雑度:1.0未満では道路が混雑することなく円滑に走行できます。



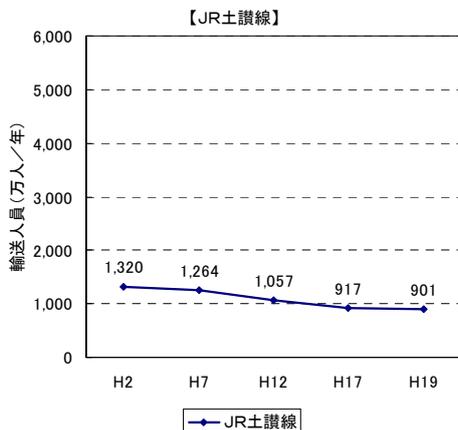
資料：道路交通センサス（H17）

公共交通の利用状況

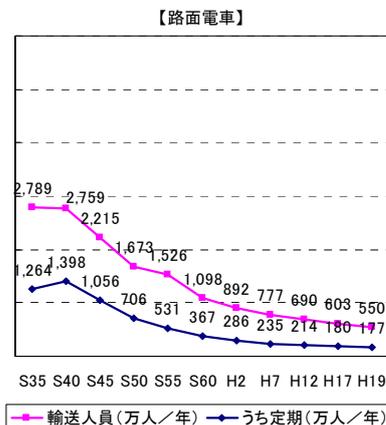
□減少を続ける公共交通利用者

・道路交通の利便性向上とともに、自動車利用を前提とした都市機能の無秩序な拡散が進行し、公共交通利用者の減少に拍車をかけています。

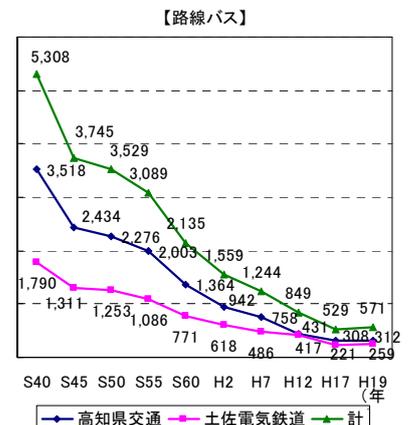
【公共交通利用者数の推移】



資料：JR四国



資料：土佐電気鉄道



資料：高知県バス協会

注)輸送人員は関連会社を含む

3. 高知都市圏の交通実態（PT調査結果）

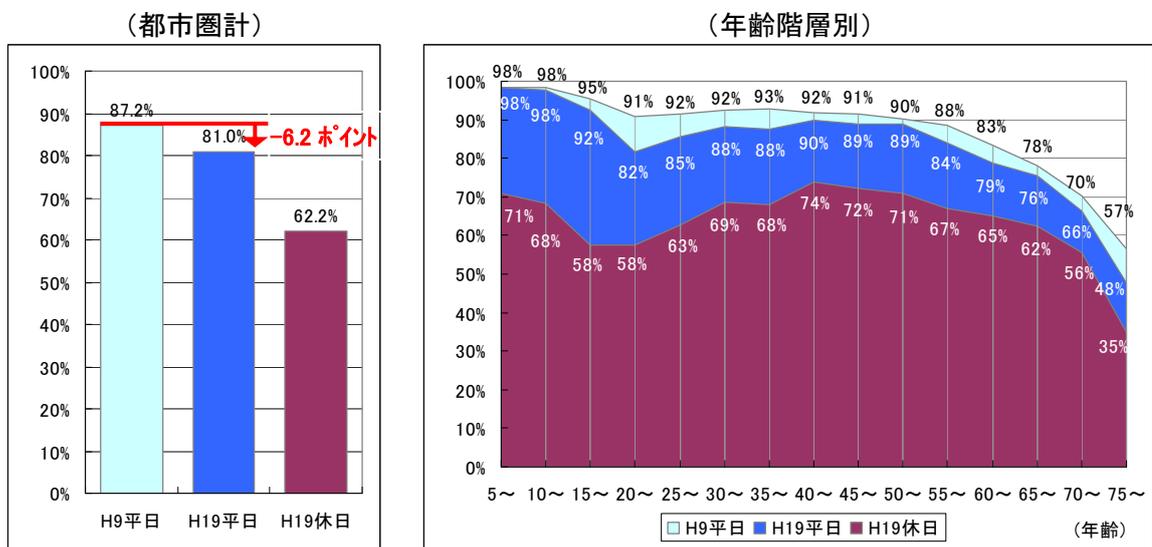


都市圏の交通特性の変化

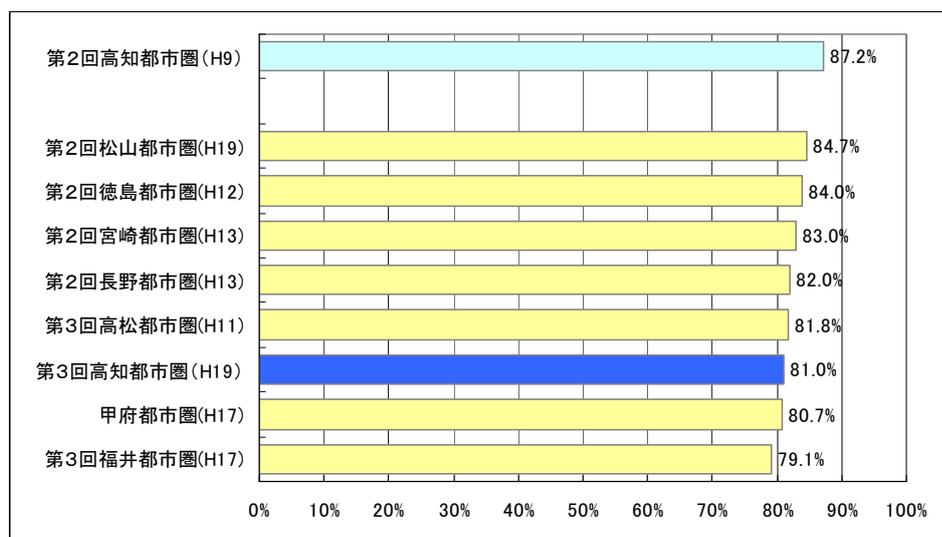
口外出率が低下

- ・高知都市圏居住者の平日の外出率は81%であり、高齢化等の影響を受け、平成9年から約6ポイント減少しています。(外出しない人は約9.5万人で、H9から約3.1万人増加。)
- ・休日の外出率は62%となっています。
- ・他都市圏と比較しても同程度の外出率となっています。

【 外出率の変化(都市圏居住者) 】



【 他都市圏との外出率の比較 】



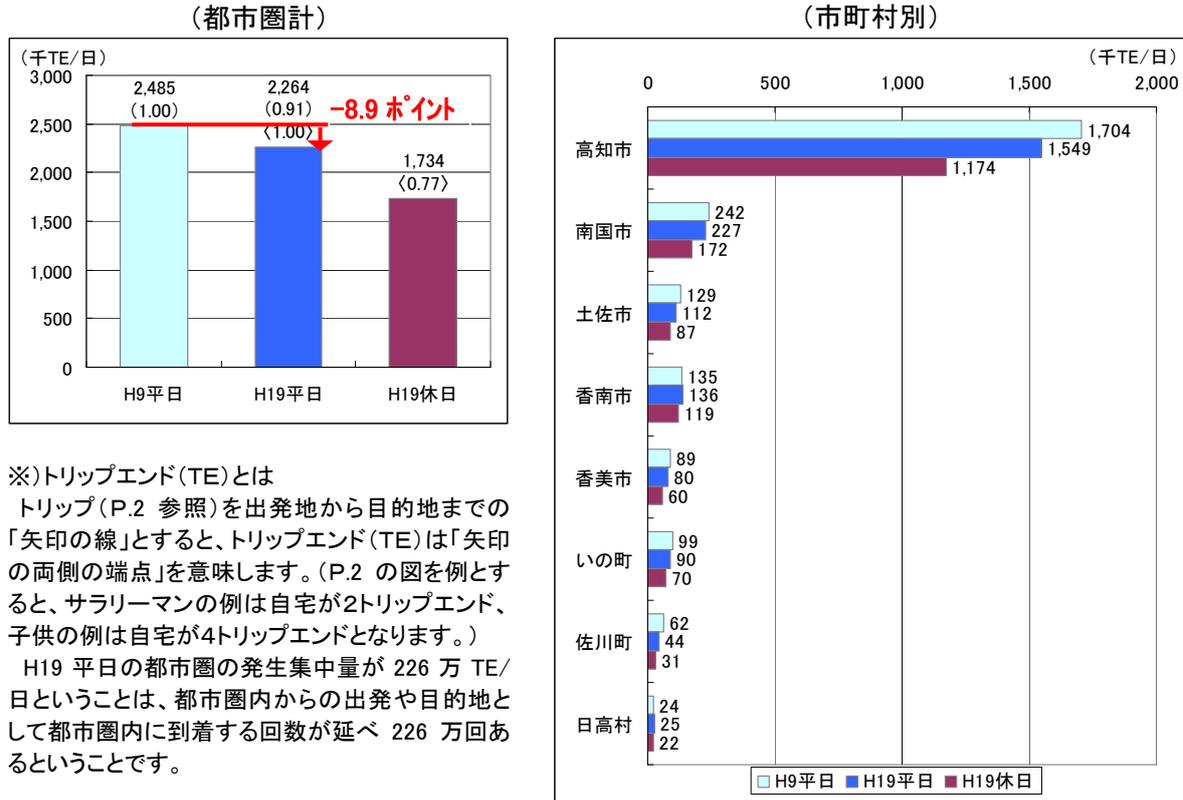
※四国及び2000年以降に実態調査を実施した県庁所在都市について記載（大都市圏除く）

出典：都市計画ハンドブック

□発生集中量は減少

- ・都市圏で平日に発生集中するトリップは 226 万 TE/日であり、平成 9 年から約 9%減少しています。
- ・休日の発生集中量は 173 万 TE/日で、平日の 77%となっています。
- ※発生集中量：移動の出発地あるいは目的地が都市圏内にあるトリップの数

【 発生集中量の変化 】



※)トリップエンド(TE)とは

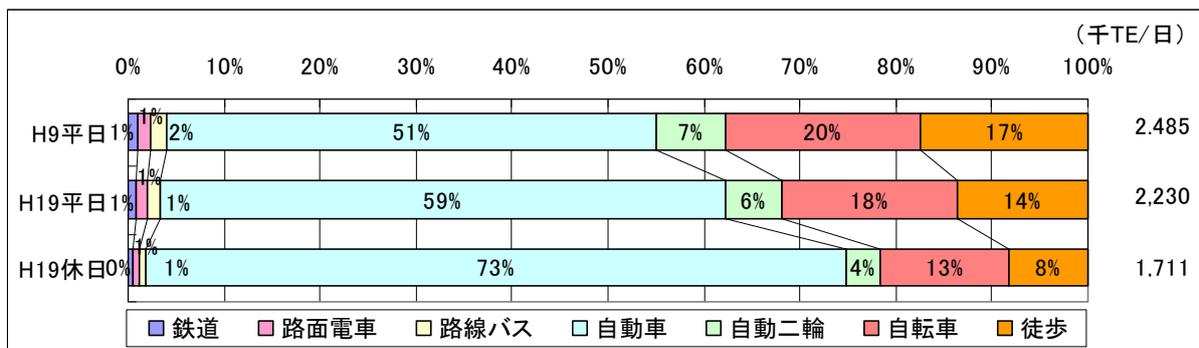
トリップ(P.2 参照)を出発地から目的地までの「矢印の線」とすると、トリップエンド(TE)は「矢印の両側の端点」を意味します。(P.2 の図を例とすると、サラリーマンの例は自宅が2トリップエンド、子供の例は自宅が4トリップエンドとなります。)

H19 平日の都市圏の発生集中量が 226 万 TE/日ということは、都市圏内からの出発や目的地として都市圏内に到着する回数が延べ 226 万回あるということです。

□自動車利用が依然増加

- ・高知都市圏に平日に発生集中するトリップの 59%が自動車利用(代表交通手段)となっており、平成 9 年から 8ポイント増加しています。(自動車の増加数は、約 47 千 TE/日。)
- ・休日の自動車分担率はさらに高く、73%となっています。

【 交通手段構成(都市圏発生集中)】



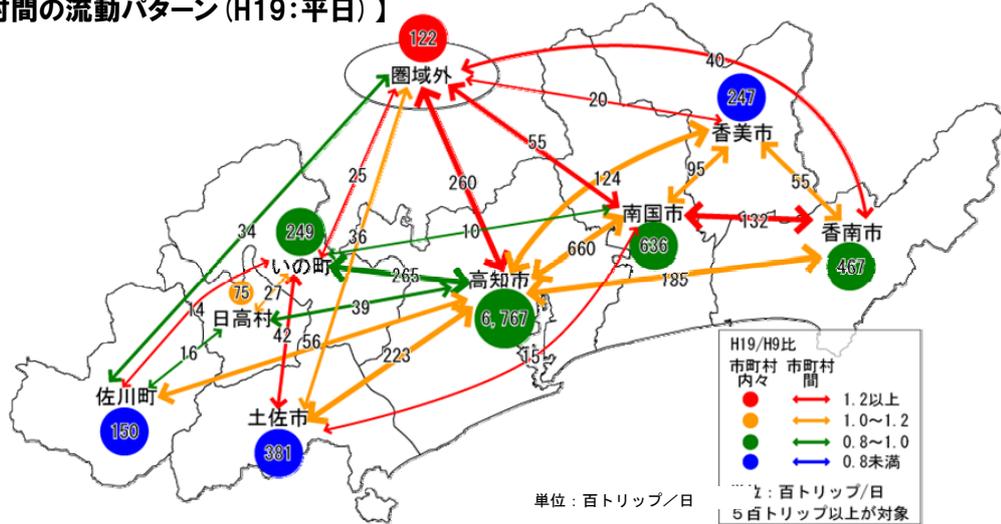
※交通手段不明を除く

都市圏の交通実態

□高知市を中心とした流動パターン

- ・高知都市圏の各市町村間流動を見ると、高知市を中心とした放射状の流動パターンとなっています。
- ・平成9年からの変化を見ると、市町村間の流動は増加しているが、各市町村内の流動が減少しており、流動が広域化している傾向にあります。

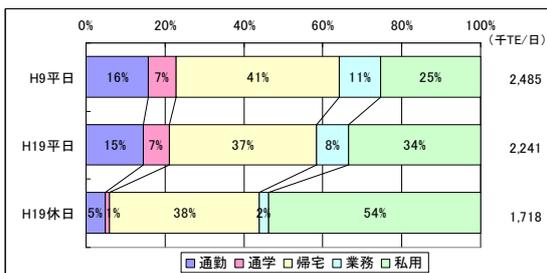
【市町村間の流動パターン(H19:平日)】



□高知市を中心とした通勤流動パターン

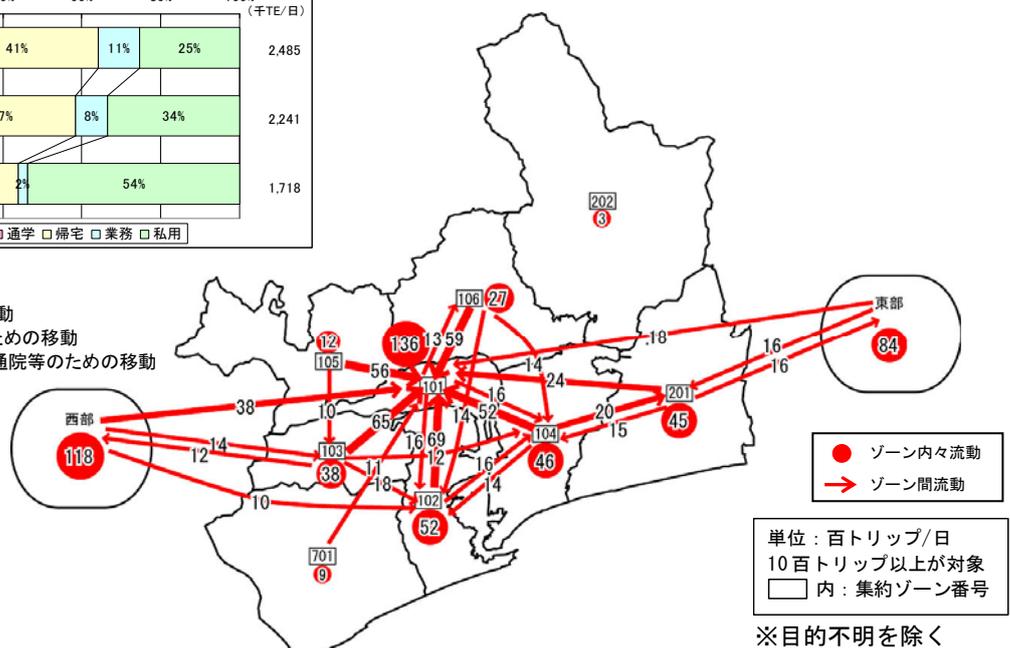
- ・平日の流動の34%が私用、22%が通勤・通学となっています。
- ・高知市・南国市に関連した通勤流動を見ると、高知市中心部(ゾーン101:本町、はりまや町、旭町等)への流動が中心となっています。

【目的構成(都市圏発生集中)】



通勤: 勤務先への出勤
 通学: 通学・通園先への登校
 帰宅: 外出先から自宅への移動
 業務: 配達、会議、作業等のための移動
 私用: 買物、食事、レジャー、通院等のための移動

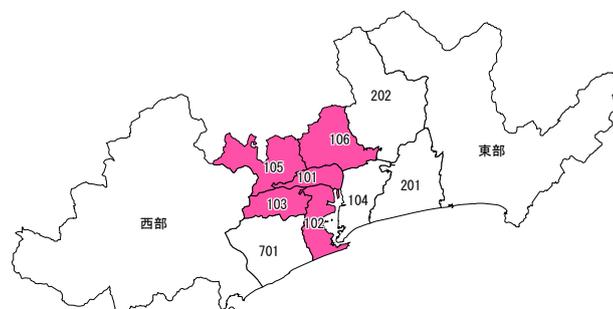
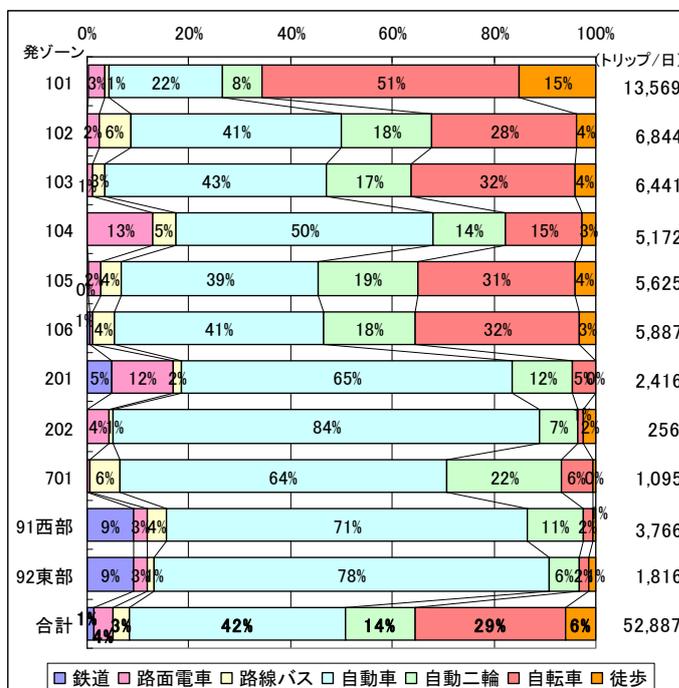
【高知市・南国市関連ゾーン間通勤流動(H19:平日)】



□高知市中心部への通勤は自動車・自転車利用が中心

・高知市中心部(ゾーン 101:本町、はりまや町、旭町等)への通勤交通の 42%が自動車、29%が自転車となっています。

【各ゾーンからの高知市中心部(ゾーン 101)への通勤における交通手段の構成(H19:平日)】



※着色部は自転車構成率の高い地区

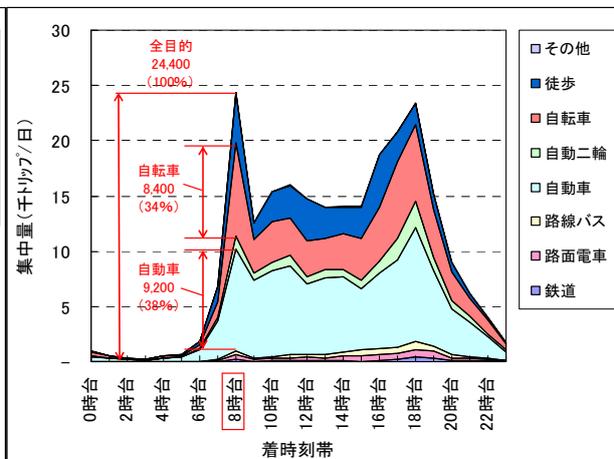
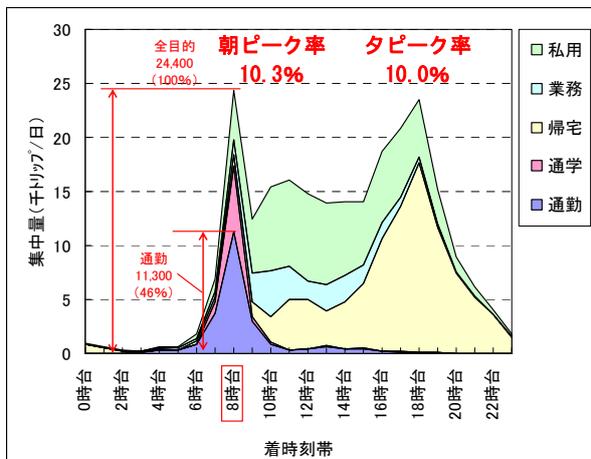
- ※) 101: 本町、はりまや町、旭町、下知、江ノ口、小高坂 等
- 102: 潮江、長浜、浦戸 等
- 103: 鴨部、朝倉 等
- 104: 三里、五台山、高須、大津、介良 等
- 105: 久万、万々、福井町 等
- 106: 一宮、秦、布師田 等
- 701: 春野町
- 201: 南国市南部
- 202: 南国市北部
- 91 西部: 土佐市、いの町(旧伊野町)、佐川町、日高村
- 92 東部: 香美市(旧土佐山田町)、香南市

□高知市中心部への通勤は朝 8 時台がピーク

・高知市中心部(ゾーン 101:本町、はりまや町、旭町等)への時刻別集中量を目的別に見ると、ピークの 8 時台の 46%が通勤交通となっています。

・高知市中心部(ゾーン 101:本町、はりまや町、旭町等)への 8 時台の集中量の 38%が自動車、34%が自転車となっています。

【高知市中心部(ゾーン 101)への集中交通の目的構成・交通手段構成(H19:平日)】



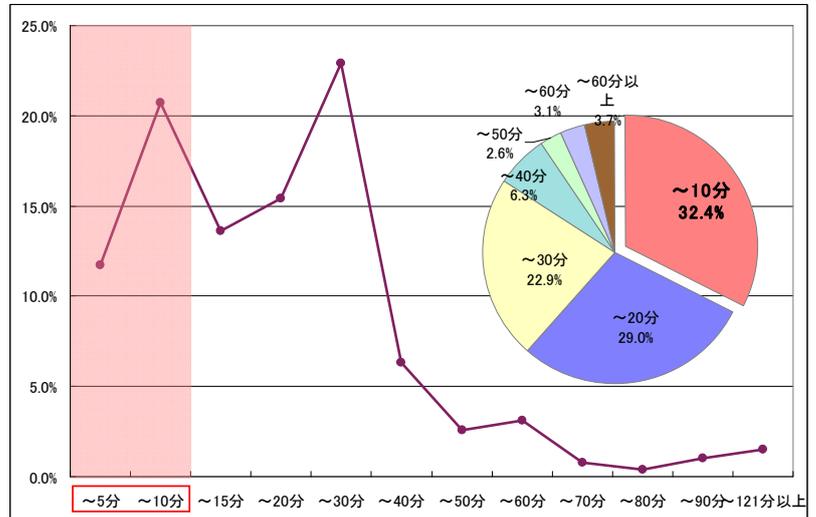


自動車の利用状況

□近隣への移動に利用される自動車

・自動車利用の所要時間は10分未満の利用が約3割を占め、比較的近距离の移動についても自動車を利用されています。

【自動車利用の所要時間分布(H19:平日)】



※都市圏発生集中について集計



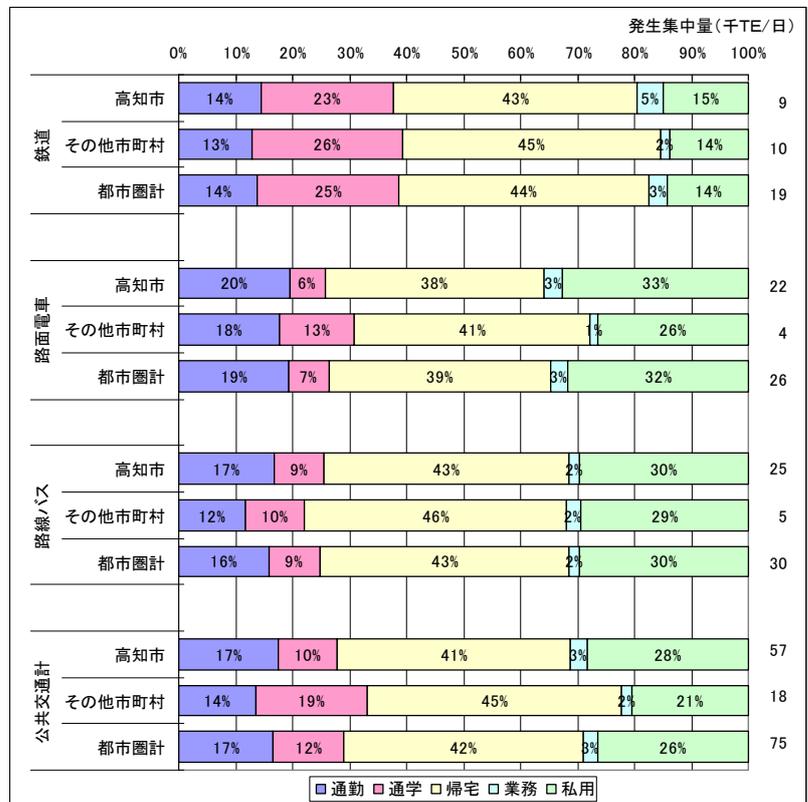
公共交通の利用状況

□通勤・通学での利用が多い公共交通

・公共交通利用の発生集中量は全体の約3%程度であり(7.5万TE/226万TE)、公共交通自体の利用は少ない状況です。
 ・鉄道(JR)、路面電車、路線バスとも、通勤・通学での利用が多くなっています。

注)「帰宅」は、通勤・通学、私用での外出先から自宅へのトリップであるため、目的構成では一番多くなっています。

【公共交通利用の目的構成(H19:平日)】



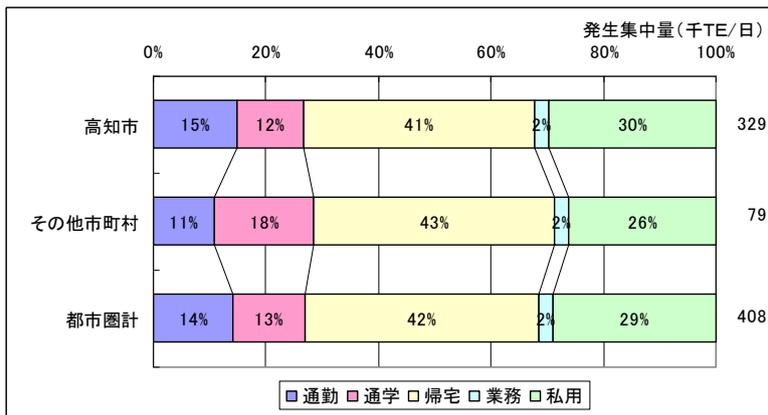


自転車の利用状況

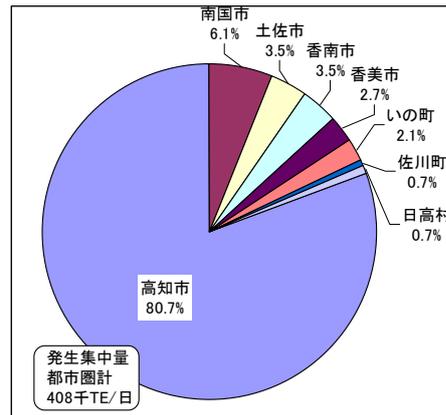
□通勤・通学での利用が多い自転車

- ・自転車の利用目的は、通勤・通学やそれに伴う帰宅の構成が多くなっています。
- ・都市圏全体の自転車利用量のうち、高知市での利用が80%を占めています。

【自転車利用の目的構成(H19:平日)】



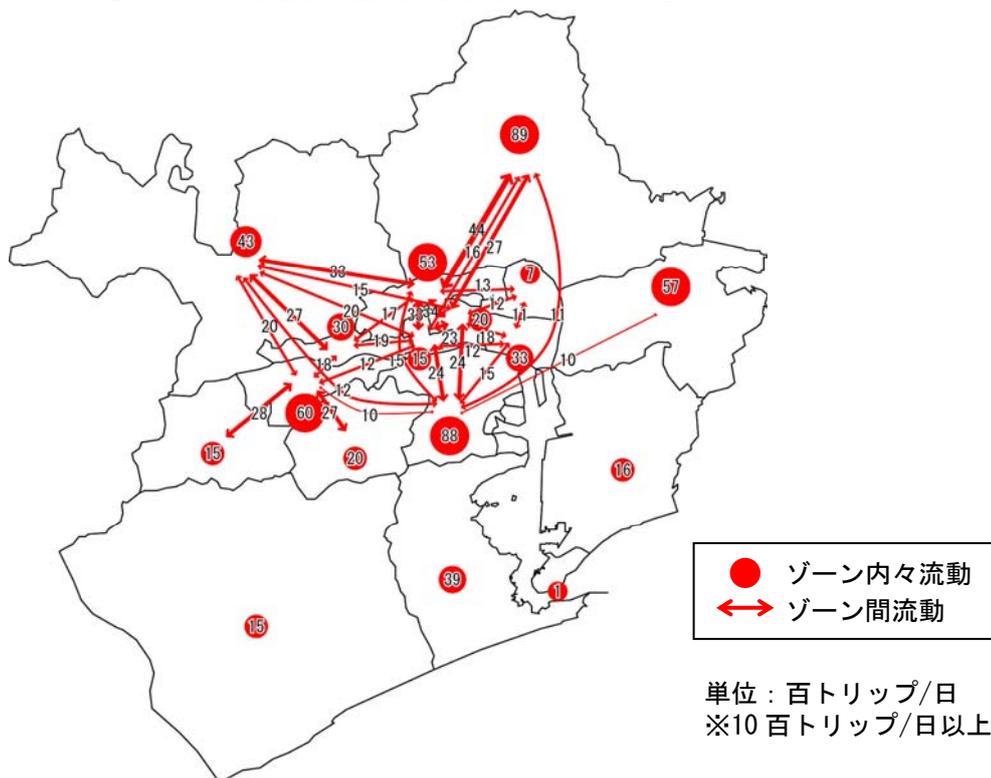
【自転車利用量の市町村構成(H19:平日)】



□高知市中心部を中心とした自転車流動パターン

- ・自転車の流動は、高知市中心部を中心とした流動となっています。

【ゾーン間自転車流動(高知市内:H19:平日)】



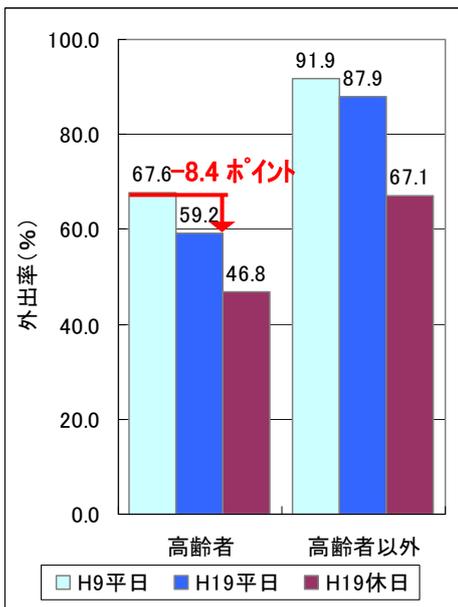


高齢者（65歳以上）の交通特性

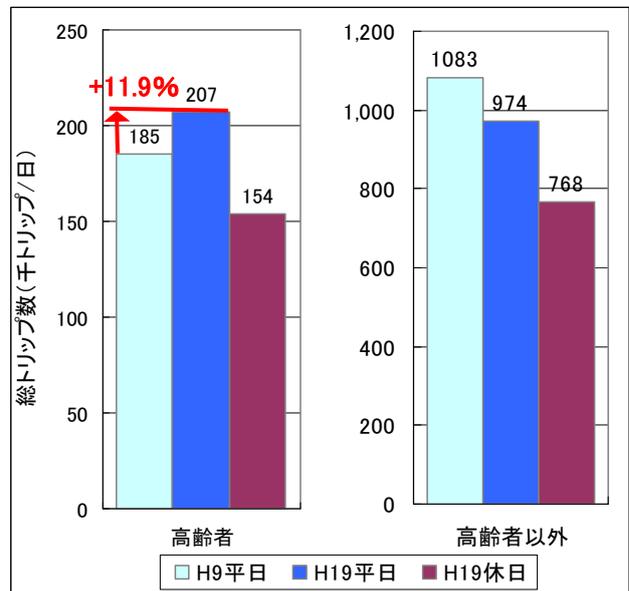
口高齢者の外出率は低下しているが、高齢者人口の増加によりトリップ総数は増加

- ・高齢者の平日の外出率は、この10年で約8ポイント低下し、59%となっています。休日の外出率は、平日より低く、47%となっています。
- ・高齢者の平日のトリップ総数は、高齢者人口の増加にともない、この10年で約12%増加しています。休日のトリップ総数は、平日の74%となっています。
- ・外出した高齢者の1人あたりのトリップ数は、この10年で若干増加しています。

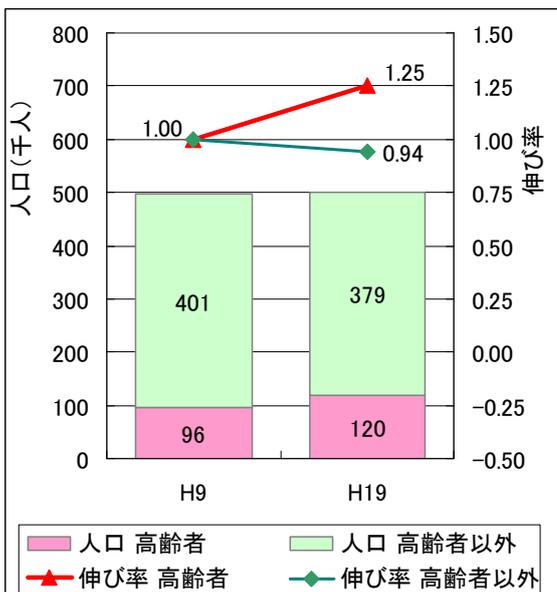
【 高齢者の外出率 】



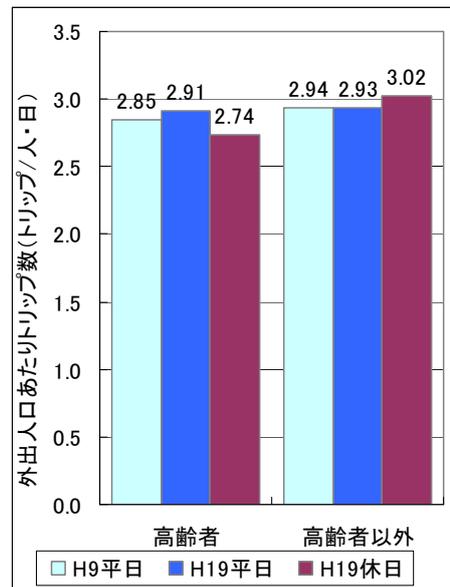
【 高齢者のトリップ総数 】



【 高齢者人口の変化 】



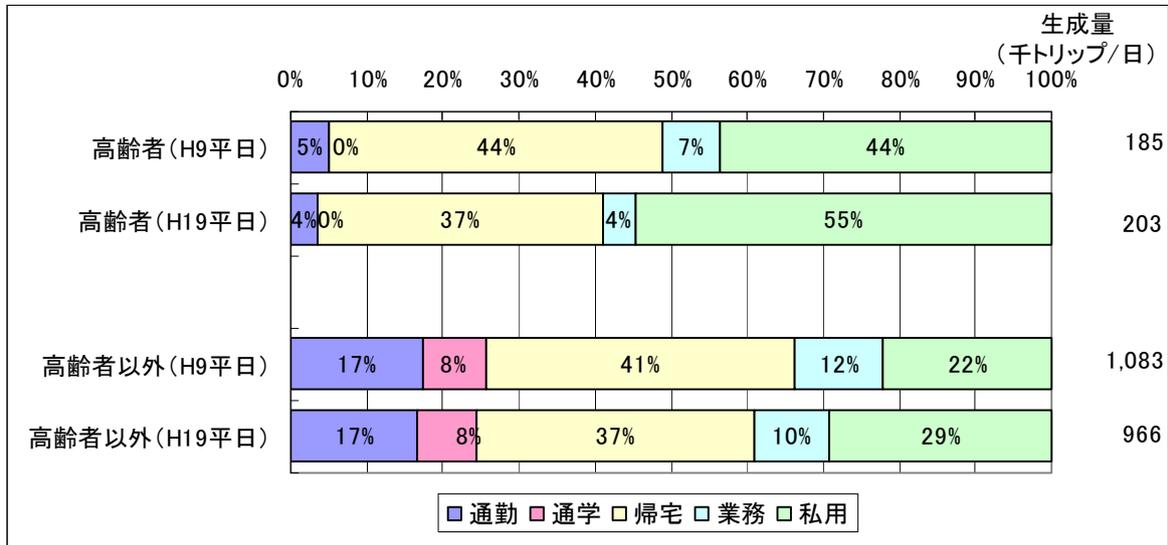
【 高齢者の外出人口あたりトリップ数 】



□高齢者トリップは私用目的が主体、私用目的はこの10年で増加

- ・高齢者のトリップの目的構成は、私用目的が最も多く55%になっています。
- ・この10年での変化をみると、高齢者の私用目的のトリップは11ポイント増加しています。

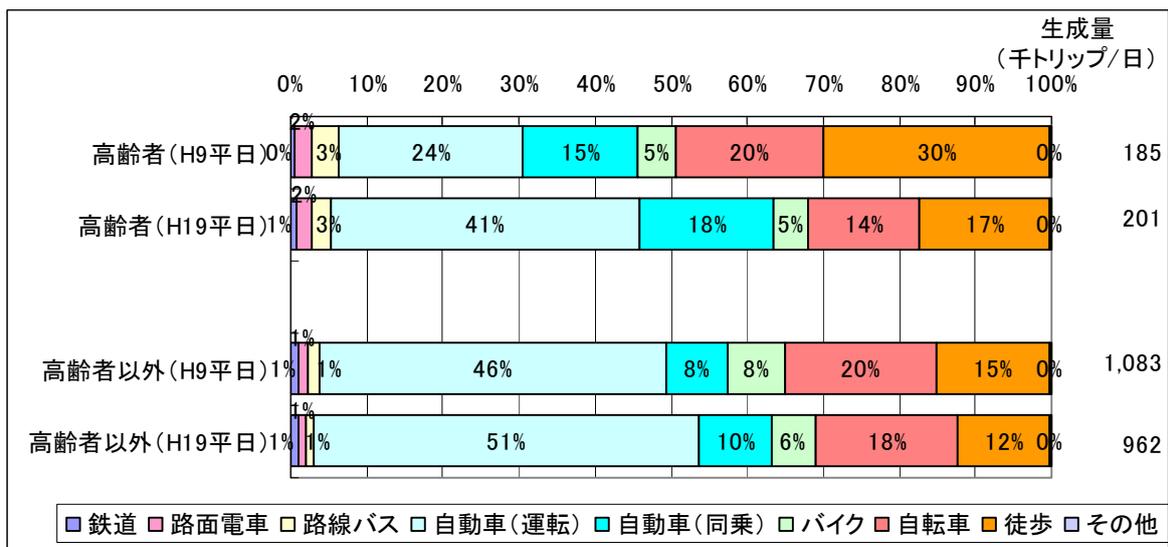
【 高齢者トリップの目的構成(平日)】



□高齢者トリップの交通手段は、この10年で自動車利用が大きく増加

- ・高齢者のトリップの交通手段は、自動車利用(運転、同乗の合計)が平成9年の39%から平成19年の59%へと大きく増加しています。
- ・高齢者以外と比較すると、徒歩、公共交通の比率が高くなっています。

【 高齢者トリップの交通手段構成(平日)】



4. 高知都市圏の将来都市圏構造



将来都市圏構造

□ 高知都市圏の動向

・高知都市圏は、平成 17 年から平成 42 年にかけて人口が 13%減少し、高齢化率は 33%へ上昇する見込みです(P.19 将来都市圏人口参照)。高知都市圏においても、都市の既存ストックを有効に活用しつつ、様々な都市機能がコンパクトに集約した都市構造を目指し、持続可能な都市を形成していくことが重要となります。

□ 県及び高知都市圏の市町村都市計画マスタープラン等における都市圏整備の方向

○都市づくりの基本理念(キーワード)

- ・コンパクト ・集約型都市構造、既成市街地の再構築 ・都市機能の集積
- ・都市の活力向上、交流の促進
- ・災害への対応、安全、安心、快適、環境にやさしい

○都市づくりの基本的方針

- ・少子高齢化への対応 ・環境負荷の少ない都市圏の実現
- ・災害に強い都市づくり ・過度な自動車依存から公共交通を生かした社会への転換
- ・交流結節都市の形成

○交通体系整備の方針

- ・適正な道路網の整備 ・交通渋滞の解消 ・公共交通の維持・活性化
- ・災害に強い道路網の整備 ・快適な交通環境の整備

【 都市圏整備の方向 】

A. 都市活動の活性化

- ・高知市中心部等での商業活動の活性化を図るとともに、都市圏全域の工業等の産業振興を進め、持続可能な都市圏の形成を図ります。
- ・観光資源の活用により、観光を産業の一つの柱として育成します。
- ・優良農地を保全し、農業を中心とした 1.5 次産業の振興を図ります。

B. 人口減少・高齢化への対応

- ・都市圏の人口減少により、長期的には交通量の減少が予想されることから、道路整備と公共交通のバランスを図りながら都市交通政策の推進を図ります。
- ・高齢者比率が平成 42 年に 33%まで上昇すると予測される中、高齢者の活動の支援や移動制約者の移動手段の確保を図ります。

C. 環境負荷の小さなまちづくり

- ・環境負荷の小さな都市圏の実現により、環境改善に対する社会的要請への対応を図ります。

D. 災害に強い安全・安心なまちづくり

- ・今世紀前半に発生し高知県に大きな被害をもたらすと予想されている南海地震や台風への対応を図ります。

都市圏の動向及び県・市町村マスタープランにおける都市圏整備の方向を踏まえ高知都市圏の将来都市像は以下のとおり設定されています。

拠点集約型都市圏構造

拠点集約型都市圏構造の実現に向けた交通計画マスタープランを策定します。

○拠点に人口・機能を集約

- ・高知市中心部を主核、南国市中心部をサブ核とし、その周辺に各市町村中心部を拠点として配置し、人口や都市機能を集約

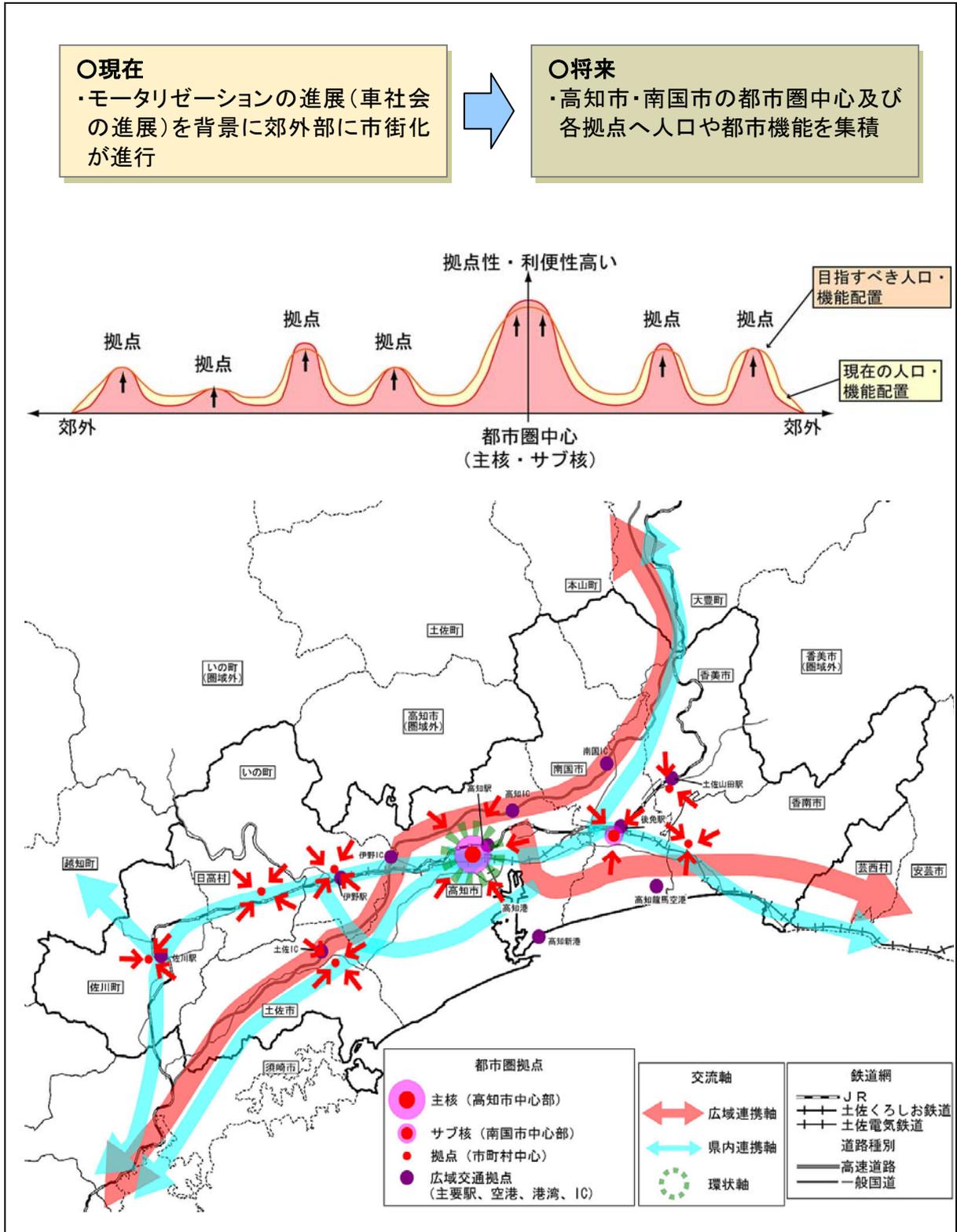
○交通軸による連携

- ・主核、サブ核及び拠点を交通軸により連絡し、一体的な都市圏を形成



目指すべき将来都市圏構造のイメージ

高知都市圏の目指すべき将来都市圏構造のイメージを以下のように考えます。



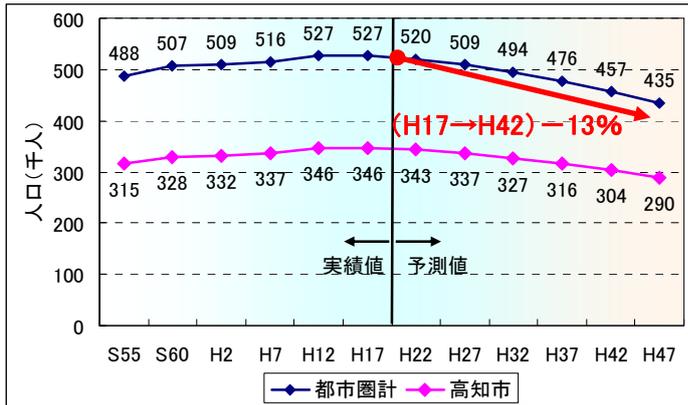
5. 高知都市圏の将来交通の見通し



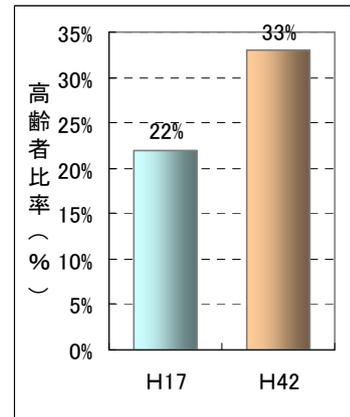
高知都市圏の将来人口の見通し

・将来人口は、平成17年から平成42年にかけて13%減少し、高齢化率は33%へ上昇するものと予測されています。

【 将来都市圏人口 】



【 将来高齢者比率(都市圏計) 】



資料：国勢調査(S55～H17)、国立社会保障・人口問題研究所のH20.12予測結果(H22～H47)

※65歳以上の割合



高知都市圏の将来交通の見通し

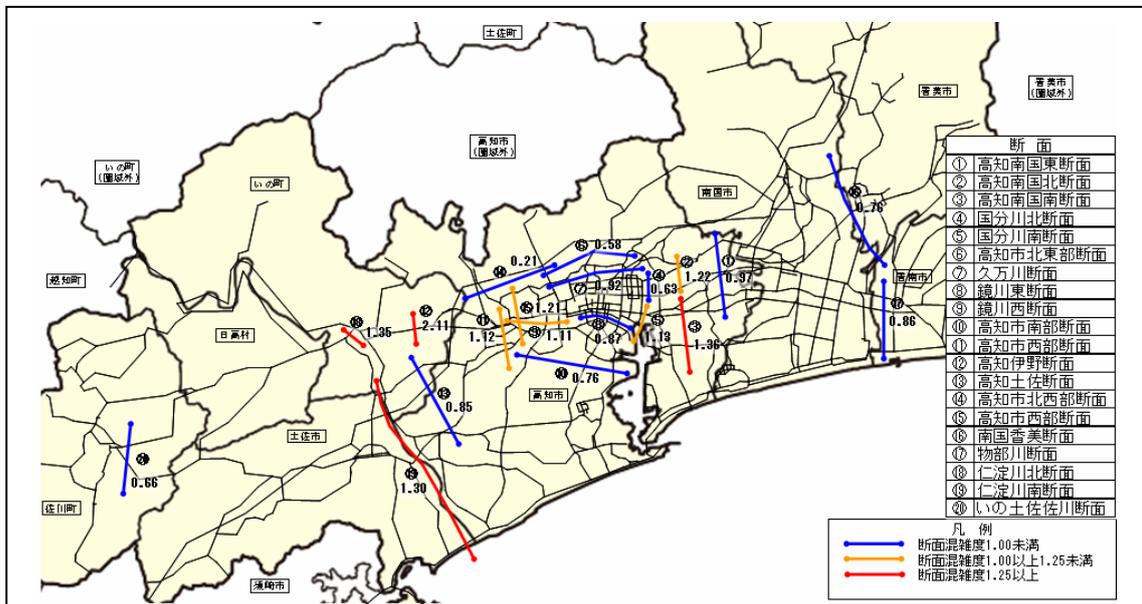
① 将来交通量の見通し

□ 幹線道路が依然混雑

・将来都市圏人口が減少する中、拠点への人口や都市機能が集約されたとしても、自動車分担率は将来にわたり上昇することが予測されています。

道路整備が現況から進まなかった場合、自動車交通量は減少するものの、幹線道路等で混雑が生じる箇所もあり、都市圏の放射・環状軸における交通の円滑な処理や、高速道路インターチェンジ、高知空港へのアクセスが問題となります。

【 道路混雑状況：H42 推計 】

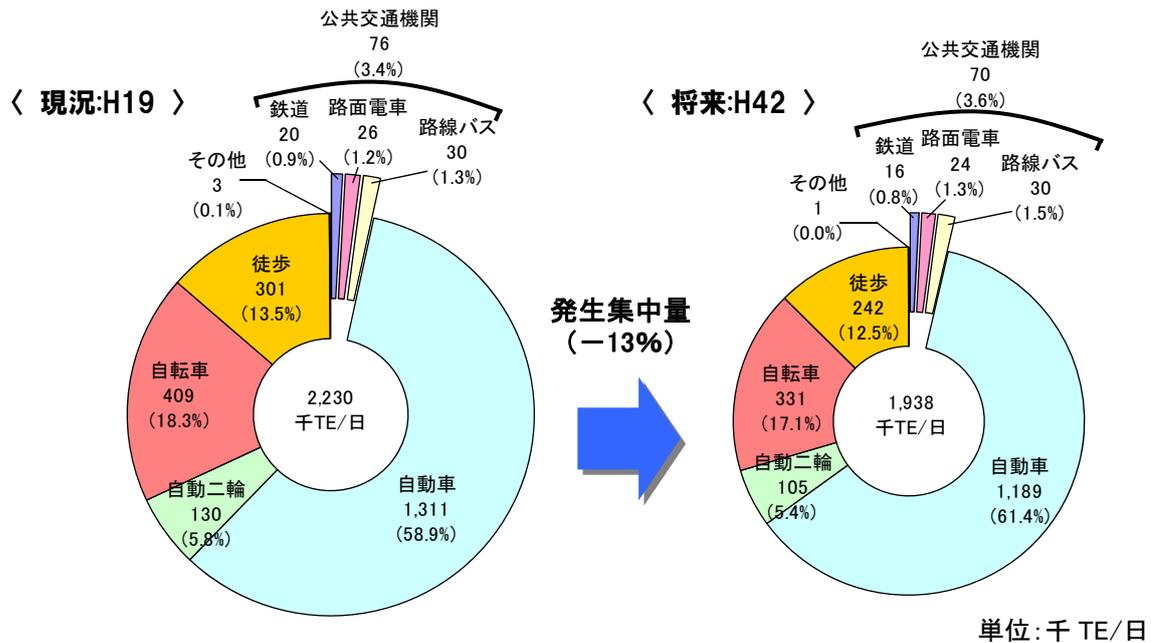


②将来公共交通利用の見通し

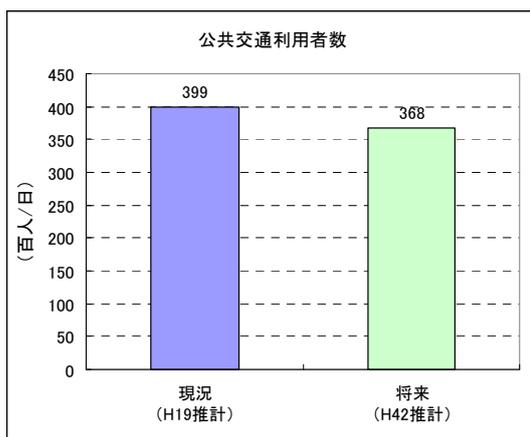
□公共交通利用者が減少

- ・JR、路面電車、バスの利用者数は、長期的に減少が続いています。公共交通の利用促進に向けた対策を実施しない場合には公共交通利用者数は減少し、公共交通の維持が困難な状況となります。
- ・公共交通利用不便地域に居住する高齢者や免許を持たない人たちの移動が制約を受けることとなります。

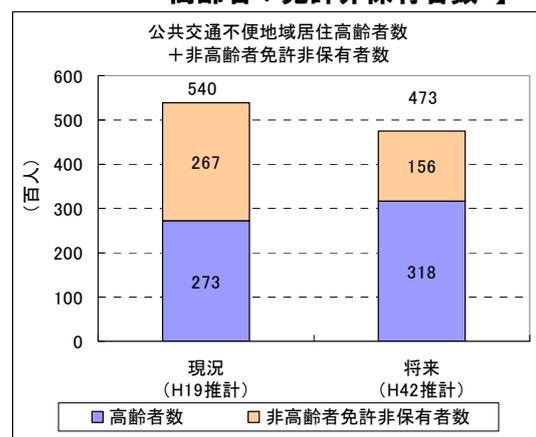
【 発生集中量の交通手段分担 】



【 公共交通利用者数 】



【 公共交通利用不便地域に居住する高齢者+免許非保有者数 】



※将来見通しの予測条件

- ・集約型都市圏構造で、道路整備、公共交通整備が現況(H19)から進まないケースを想定し、H19PT調査データに基づき算出

※公共交通利用不便地域

- ・駅から1km以上遠かつ電停から500m以上遠かつバス停から300m以上遠

6. 高知都市圏の都市交通の課題



高知都市圏の都市交通の課題

・P.20 までに示した、高知都市圏の都市交通の都市動向、交通実態、将来都市構造および将来交通の見通しを踏まえ、交通施設の整備方針を以下のとおりとします。

〈 都市交通の課題 〉

〈 方針 〉

高知都市圏
全域の課題

① 放射・環状軸を骨格とする道路網の形成

高知都市圏は高知市を中心とした放射状の交通流動となっていますが、対応する放射幹線道路及び都市圏の環状道路の整備状況が不十分な状況です。このため、幹線道路の混雑度が高く、また高知市中心部では面的に混雑が発生しているなど、交通の円滑化が必要な状況にあります。

② 高速・広域交通体系へのアクセス向上

高知都市圏では高知南国道路の整備が進められていますが、東部への高速道路整備や各インターチェンジへのアクセス道路の整備状況が不十分です。高知空港へのアクセス道路の整備についても、高知市中心部からの所要時間が長いなど、アクセスの利便性向上が必要な状況にあります。

③ 防災ネットワークの機能強化

南海地震の今後 30 年間の発生確率は約 60%程度と予測されていますが、災害発生時に重要な救援ルートとなる緊急輸送道路に耐震性の強化が必要な区間があるなど、地震発生時の救援・復旧活動ルートの確保が必要な状況にあります。

④ 効果的・効率的な道路の整備

今後の人口減少を背景とした長期的な交通量減少や拠点集約型都市圏構造に対応した道路網や道路整備の検討が必要な状況にあります。

⑤ 自動車利用の適正化

高知都市圏においては主な移動交通手段である自動車利用が約 6 割を占めており、比較的短時間(10 分未満)の利用が多いことが特徴となっています。このことは公共交通機関の利用低下を伴うとともに環境負荷の増大にもつながっていることから、自動車の利用方法の見直しが必要な状況にあります。

⑥ 公共交通体系の再構築

高齢化社会への対応、環境の改善といった社会的要請の強まり等を考えた場合、公共交通の果たす役割は一層大きくなると言えます。このような状況に対応していくため、公共交通体系の再構築により、高齢者等が移動しやすく、環境にもやさしい交通体系を構築していくことが必要な状況にあります。

⑦ 歩行者・自転車ネットワーク・システムの形成

高知市中心部では歩行者や自転車の利用者が多くなっていますが、歩行者と自転車が適切に分離されていないため、安全性や快適性に劣る現状にあり、歩行者・自転車空間の整備が必要な状況にあります。

A. 円滑で信頼性の高いネットワークの形成

C. 環境負荷の低減に向けたマイカー等の利用の適正化

D. 公共交通体系の検討

B. 高知市中心部における魅力ある交通空間の形成

高知市
中心部の課題

7. 高知都市圏の交通施設の整備方針



高知都市圏の交通施設の整備方針

・P.21 に示した「6. 高知都市圏の都市交通の課題」を踏まえ、交通施設の整備方針を以下のとおりとします。

交通施設の整備方針		交通施策	整備路線等 ^{注1)}
A. 円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成	<p>○放射道路や環状道路で形成された道路ネットワークの形成により、交通の円滑化、都市活動の支援を図ります。</p> <p>○高速・広域交通体系へのアクセス機能の強化により、広域交流、産業活動の支援を図ります。</p> <p>○道路の耐震性を強化することにより、災害時等の救援及び復旧活動を安全かつ確実に確保する道路ネットワークの形成を図ります。</p>	・高速道路の整備	・浦戸東部線(国道55号高知南国道路) ・南国安芸線(国道55号南国安芸道路)
		・都市間道路の整備	・曙町波川線(国道33号高知西バイパス)等
		・主要幹線道路の整備	・高知山田線(国道195号バイパス) ・高知南国線(県道高知南国線)等
		・高知空港アクセス道路の整備	・高知空港新線(県道高知空港インター線)
		・高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備	・五台山道路(県道高知北環状線・県道高知南インター線) ・曙町波川線(国道33号高知西バイパス)等
		・市街地環状線の整備	・比島旭町線
		・市街地内環状線の整備	・はりまや町一宮線(県道後免中島高知線) ・入明久万線
B. 高知市中心部における魅力ある交通空間の形成	<p>○高知都市圏の中心核として魅力ある中心市街地を構築するため、歩行者・自転車空間の整備や利便性の高いコミュニティサイクルシステム^{注2)}等の導入を行い、歩行者・自転車利用者のための魅力ある交通空間の形成を図ります。</p> <p>○歩行者・自転車空間を形成するため、高知市中心部における自動車の通過交通を抑制する市街地内環状線の整備を図ります。</p>	・緊急輸送道路の耐震性強化	・緊急輸送道路における要対策区間
		・拠点機能の強化	・はりまや橋観光バスターミナル、高知駅、中央公園(交流拠点化)
		・市街地内環状線の整備	・はりまや町一宮線(県道後免中島高知線) ・入明久万線
		・歩行者優先空間の整備(トランジットモール)	・はりまや通り(国道32号)、追手筋、中の橋通(県道高知本山線)
		・コミュニティサイクルの導入	・高知市中心部
C. 環境負荷の低減に向けたマイカー等の利用の適正化	○自動車を主体とした交通体系からのシフトによる環境負荷の低減に向け、交通行動の改変を促進します。	・自転車道の整備	・鴨部物部線(国道32号) ・高知駅高知港線(県道桂浜はりまや線)等 ・高知市中心部
		・公共交通、自転車等の利用促進のPR	・都市圏の拠点等に立地する企業、都市圏住民等
D. 公共交通体系の検討	○持続可能で利便性の高い公共交通体系の実現に向けた検討を行います。 [*]		

^{*} 公共交通については、維持を含めた幅広い活性化の検討が必要であり、高知県では「公共交通経営対策検討委員会」を中心に、公共交通を維持・確保するための方策を別途検討することとしています。その際には、本調査のデータや分析結果も活用し、まちづくりの観点からの検討も行うこととしています。今回の高知都市圏の公共交通体系の整備方針については、「公共交通経営対策検討委員会」から答申されることとなっている公共交通を維持・確保するための方策を基本とする予定ですので、交通計画課題の整理までとしています。

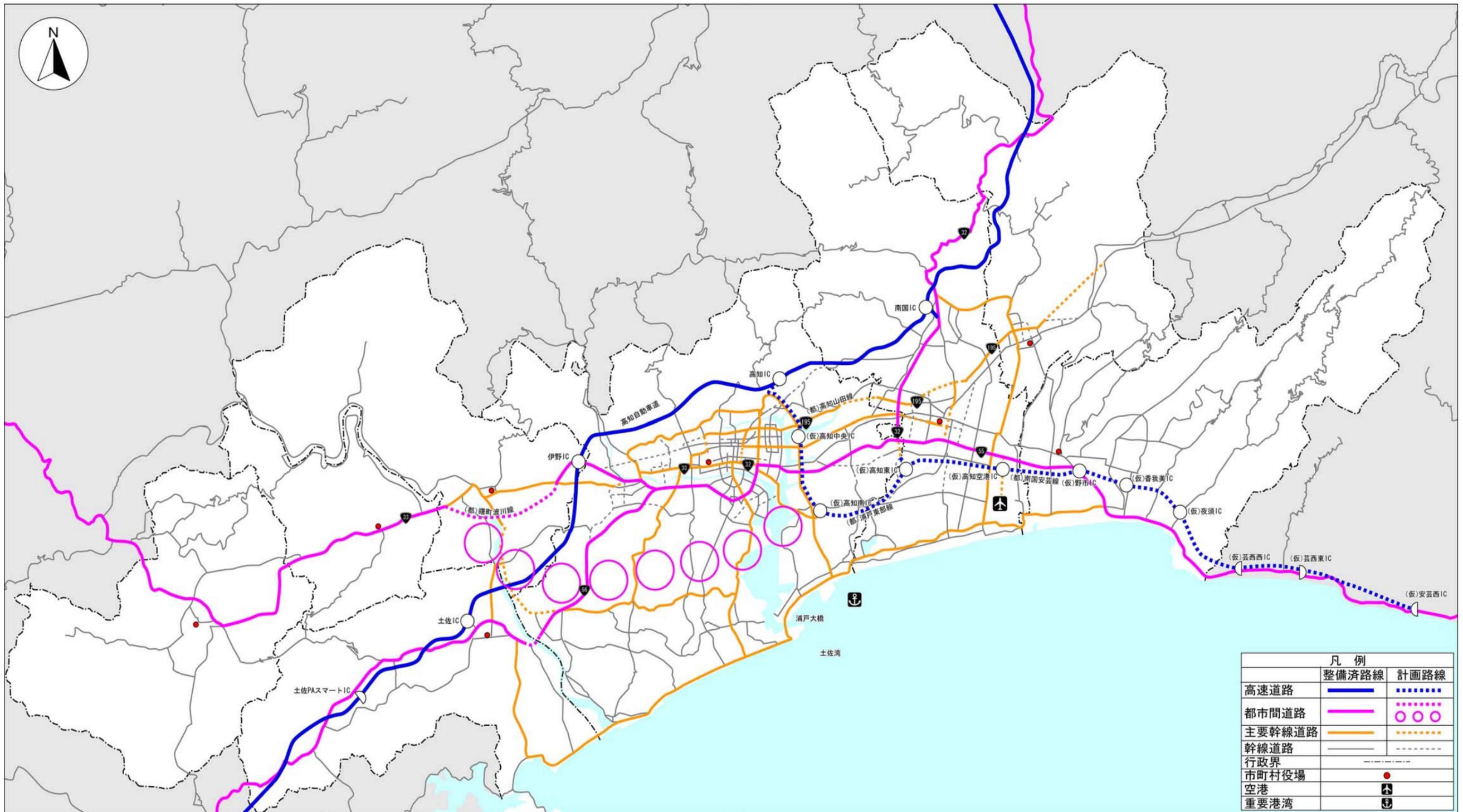
注1) 整備路線名称は都市計画道路名(カッコ内は国道・県道名)
注2) コミュニティサイクルシステム：共用の自転車をレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく、

8. 高知都市圏の交通施設計画

A 円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成

・P.23 に示した「A. 円滑で信頼性の高い道路ネットワーク形成」に向けて、以下に示す計画路線の整備を進めます。

・放射道路や環状道路の道路ネットワークを形成します。
 ・高速交通体系へのアクセス機能を強化します。

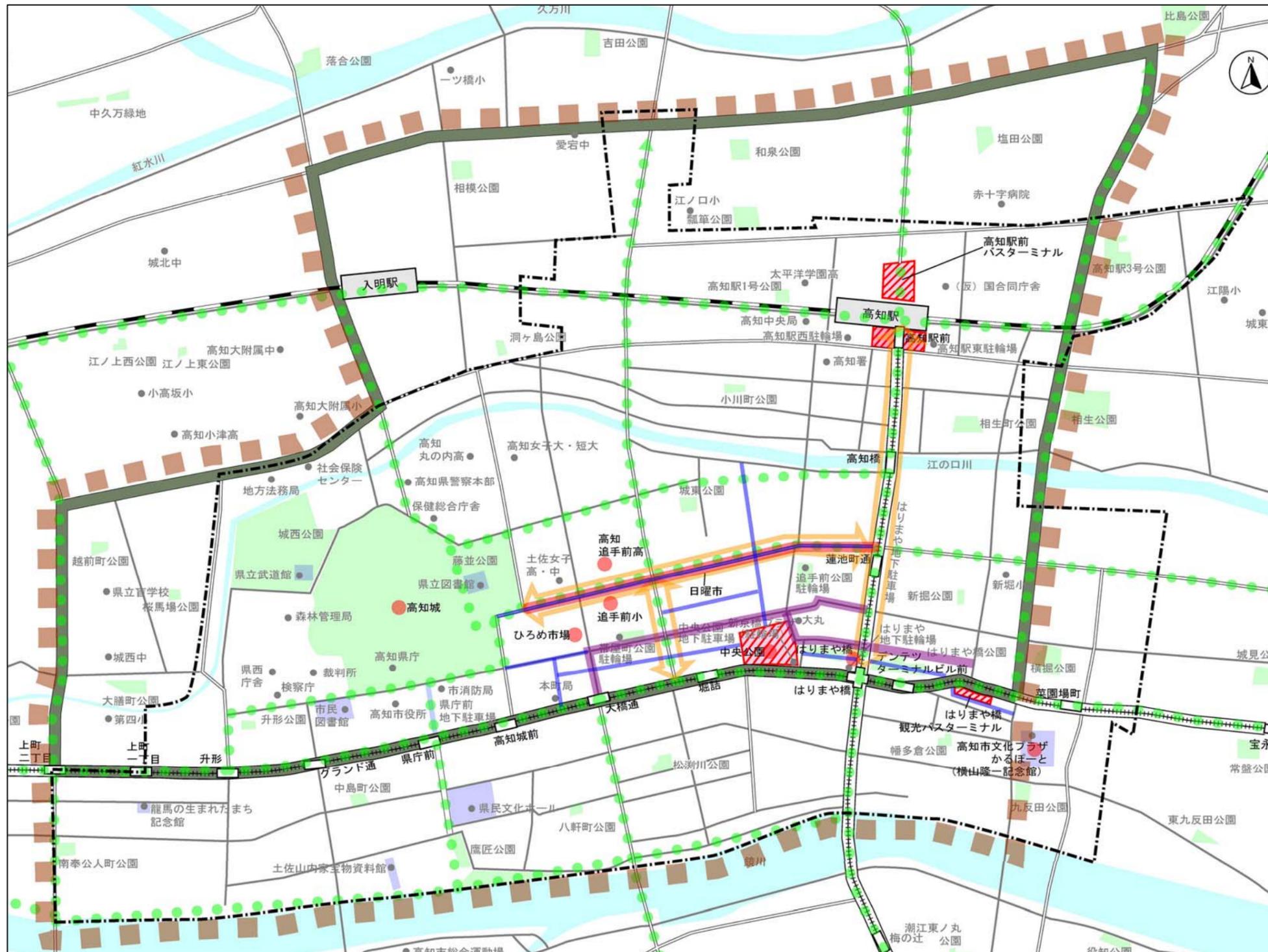




B 高知市中心部における魅力ある交通空間の形成

・P.23 に示した「B. 高知市中心部における魅力ある交通空間の形成」に向けて、以下に示す施策を進めます。

- ・拠点機能の強化を図るとともに、自転車・歩行者ネットワークの形成し、駐輪場や歩行者優先空間(トランジットモール)の整備等により、快適で安全な空間の創出を図ります。
- ・コミュニティサイクルシステム等の導入により、回遊の利便性の向上を図ります。



トランジットモールの事例



出典：国土交通省HP

自転車・歩行者ネットワーク	
拠点機能	
歩行者優先空間(トランジットモール)	
アーケード	
コミュニティ道路等	
コミュニティサイクルシステムの導入エリア	
回遊拠点	
市街地内環状線	
中心市街地	

9. 交通施設整備の効果

・P.25～P.28 に示した交通施設整備により、高知都市圏においては、以下のような効果が期待できます。

交通施設整備の効果

□ 道路混雑が緩和

都市間道路、主要幹線道路、幹線道路の整備による放射・環状道路ネットワークの形成により、交通容量の増大及び市街地へ集中・通過する交通の分散が図られることから、現在発生している道路混雑が改善するものと期待されます。

□ 拠点間所要時間が短縮

高速道路、都市間道路、主要幹線道路の整備により、走行性の向上が図られることから、都市圏内の拠点(市町村)間の所要時間が短縮します。

高知市中心部から各市町村の拠点への所要時間についても短縮されることから、都市圏の一体性が向上するものと期待されます。

□ CO₂排出量が減少

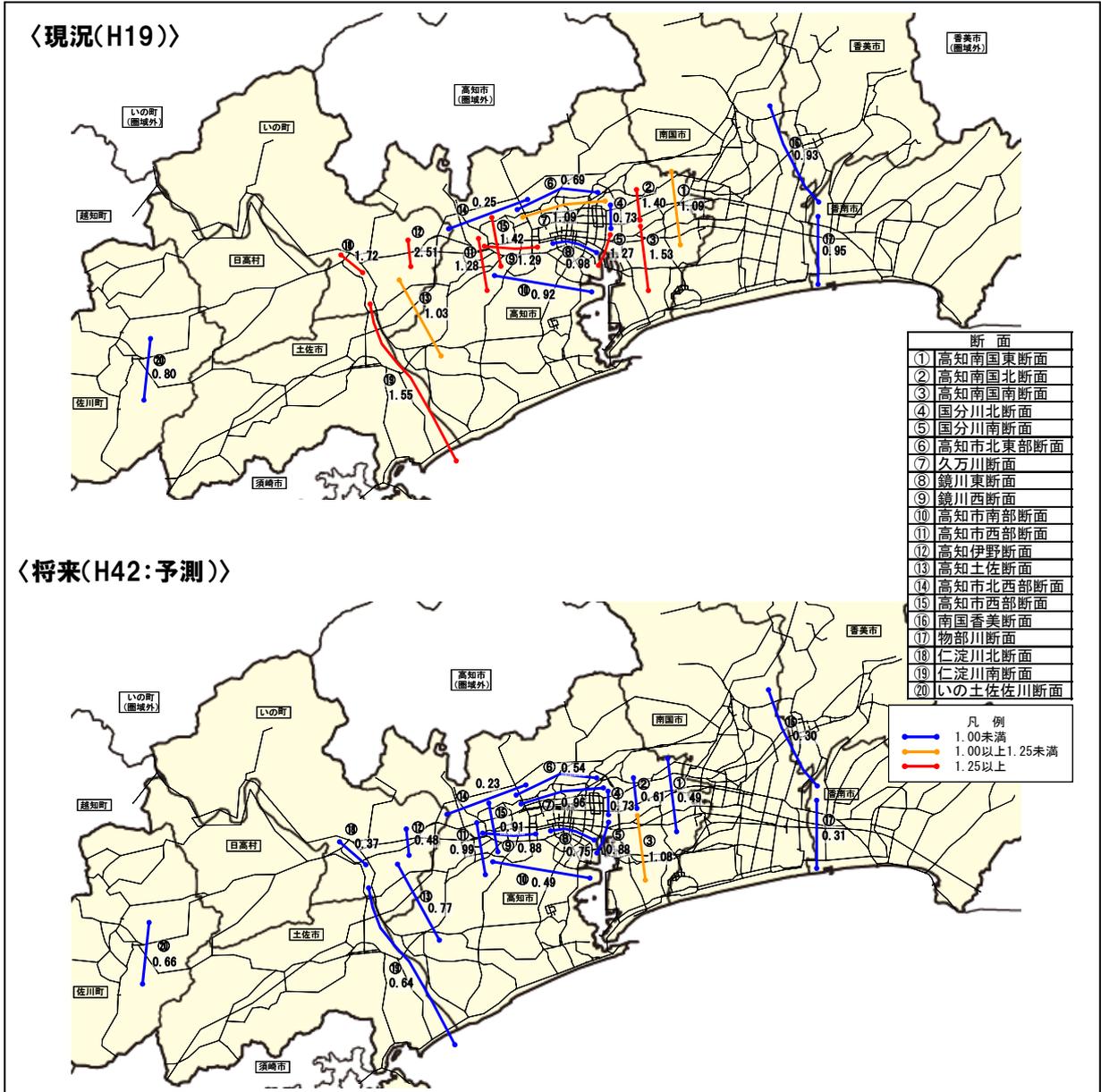
公共交通・自転車等の利用促進により自動車交通の削減が図られるとともに、自動車交通の円滑化により走行性が向上することから、CO₂の排出量が減少します。

都市圏人口の減少等を背景とした交通量の減少により、現況(平成 19 年)から平成 42 年にかけて、CO₂の排出量が約 15%減少するものと想定されますが、道路整備を行うことにより、さらに約 5%減少するものと期待されます。

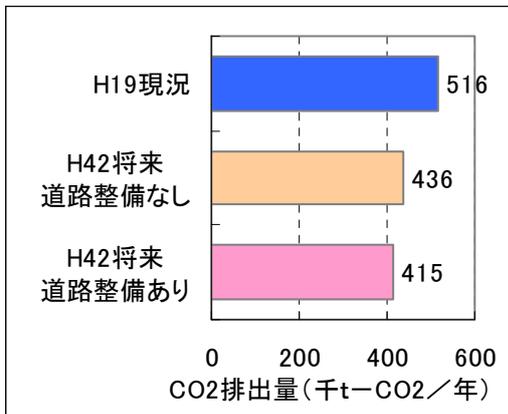
□ 防災ネットワークの形成

道路ネットワークの形成に伴って複数のルートを構成することにより、救援・復旧活動ルートの機能強化が図られ、災害時の迅速な復旧活動が期待されます。

【 道路混雑状況 】



【 自動車交通によるCO₂排出量 】
(H42: 予測値)



【 高知市中心部から都市圏内各市町村までの所要時間 】
(H42: 予測値)

