

高知地方都市圏交通円滑化総合計画の策定について*

Master Plan for the Improvement of Traffic at Urban Areas in Kochi*

日下部毅明**・石下増美***

By Takaaki KUSAKABE**・Masumi ISHISHITA***

1. はじめに

高知都市圏の中心都市である高知市は県土の人口の約39%を占め、県内の経済活動や都市活動の中心地である。

その高知市も他の多くの地方都市に見られるように、昭和50年代以降、中心市街地と郊外部の二重構造化が表面化した。周辺市町村に対する著しい求心性の向上は、市街地の拡大や市場メカニズムに依存した都市化を呼び起こし、中心市街地部の空洞化、高齢化、放射状路線での自動車交通の集中による渋滞など、都市化に起因する問題が顕在化してきている。都市圏の随所で展開される自動車交通渋滞が経済活動や環境に与える悪影響には、多大なものがあるといえる。

土佐国道工事事務所では、これら交通問題に対し、高知都市圏での交通対策として、従来の交通基盤整備による交通量拡大対策に加え、交通需要を管理する交通需要マネジメント施策や、公共交通の利便性を向上させるマルチモーダル施策を組合せ、総合的な対策を講ずることにより、都市圏の交通渋滞解消・緩和、都市交通サービスの向上を図ることを目的として、各関係機関で連携をはかり、高知地方都市圏交通円滑化総合計画を策定する作業を進めている。

本論文では、当計画の内容及び目標について述べるものである。

*キーワードズ：TDM、マルチモーダル、総合交通計画

**正会員、国土交通省四国地方整備局土佐国道工事事務所長

(高知県高知市秦南町1丁目4-101、
tel088-882-9161、kusakabe-t88d8@skr.mlit.go.jp)

***正会員、同調査第1課計画係長

(高知県高知市秦南町1丁目4-101、
tel088-882-9161、ishishita-m8810@skr.mlit.go.jp)

2. 対象市町村

対象市町村は、高知市および高知市に隣接する南国市、土佐市、伊野町、春野町の3市2町とした。なお、対象市町村は、①高知市への通勤・通学が200人以上でその割合が概ね20%以上、②特定時期以外の渋滞ポイントを含む、③高知市に隣接している市町村を抽出している。

3. 渋滞の状況と経年変化

高知地方都市圏における交通の現状の課題としては下記事項があげられ、深刻な交通渋滞は、都市環境問題や都市活動における経済効率の低下等の問題を引き起こしている。

- ・自動車依存が高く（自動車の分担率：34%（S55）→52%（H09））、公共交通機関の利用が低い傾向にある。（図-1）

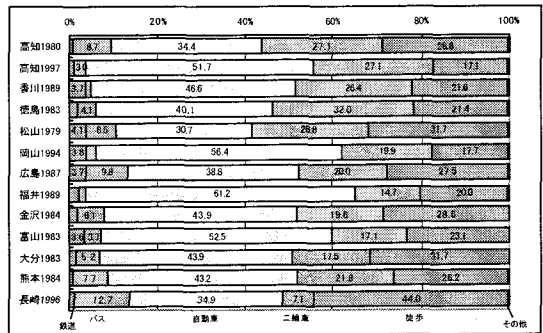


図-1 代表交通手段構成¹⁾

- ・高知市都心部への一極集中が顕著である。
- ・朝の通勤時間帯の8時台に都心部方向に交通が集中する。（図-2）
- ・都心部が大河川で分断されており、渡河部において容量不足となっている。また、都心部への流入部にあたる交差点が渋滞している。
- ・対象都市圏内には、第3次渋滞対策プログラム（H9～H11）で抽出された高知県内の渋滞箇所

・30箇所の内、24箇所が集中している。(図-3)

また、平成9年度に実施した渋滞実態調査と、平成10、11、12年度に実施したフォローアップ調査から、対象地域内渋滞箇所24箇所のうち、13箇所での渋滞が軽減されたものの、渋滞が増大した交差点も存在しており、必ずしも渋滞が解消されたとはいえない状況にある。

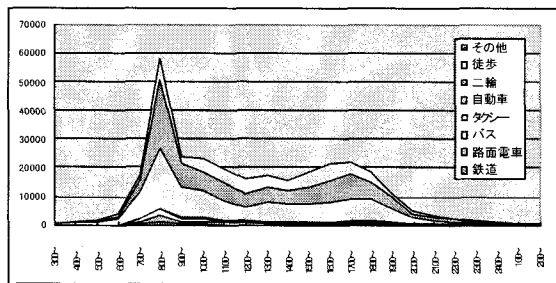


図-2 都心部に到着する交通の時間帯分布¹⁾

4. 計画の内容

交通の現状を踏まえ、都市圏の交通円滑化を推進するため、「交通容量拡大施策」・「交通需要マネジメント (TDM施策)」・「マルチモーダル施策」を柱とする総合計画を策定する。

(1) 交通容量拡大施策

四国横断自動車道、広域環状道路、195号バイパス等の整備による体系的な道路ネットワークの形成を推進するとともに、都心部から放射状に配置された幹線道路を中心にボトルネックの解消策を推進し、渋滞の解消・緩和を図る。

(2) 交通需要マネジメント施策 (TDM施策)

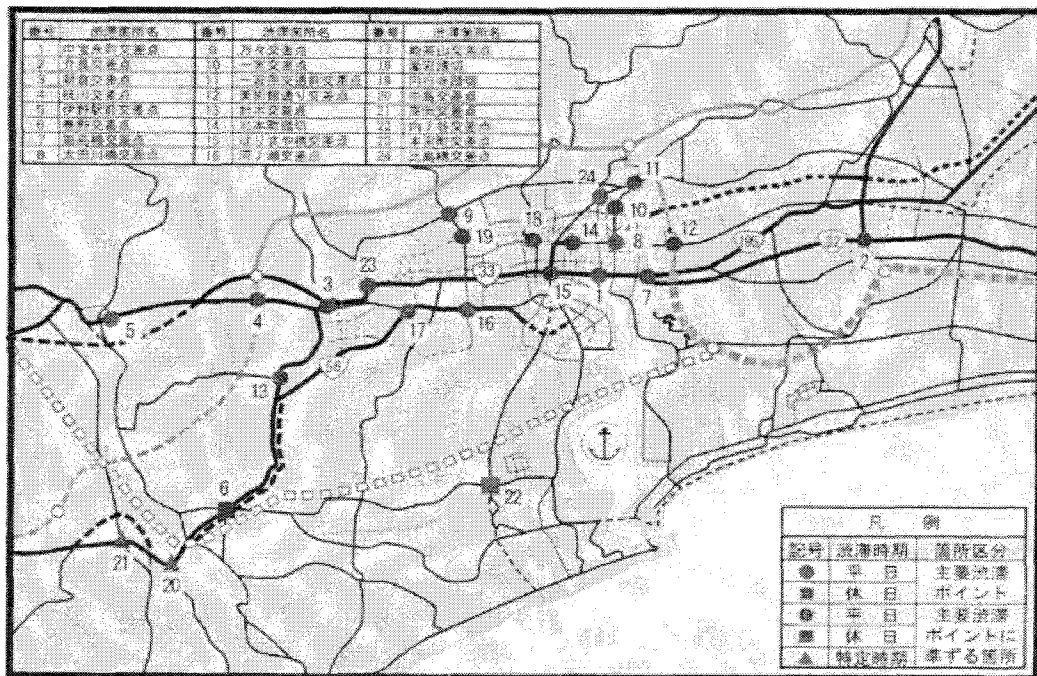
時差出勤やHOVレーンの検討、荷捌き駐車場整備、及び道路交通情報提供の充実 (K o C o R o との連携) を図る。

(3) マルチモーダル施策

P & R (パーク&ライド)、P & B R (パーク&バスライド) 施設整備や駅前広場整備を推進し、路面電車・J R ・バスの公共交通の有効活用を図るための交通結節点機能を強化するとともに、都心部での人の動きをバックアップする都心部循環バスの整備や鉄軌道の延伸を推進する。また、まとまった需要のある地域に対してはシャトルバスの運行や、バス優先レーンの整備を図る。

また、公共交通のスピードアップを図る公共交通優先信号 (P T P S の推進) や、ノーガード電停の整備・電停のバリアフリー化を推進し、利便性・安全性の向上を図る。

図-3 主要渋滞ポイント位置図²⁾



5. 改善目標

交通円滑化総合対策の実施にあたっては、目標年次を定めて、年次毎に改善目標を設定し、目標の達成状況を把握するものとされている。

目標年次は、次期道路整備五箇年計画内（平成19年度末）及び次々期五箇年計画以降に設定する。改善目標は、高知都心部への主な流入個所である4方面（南国方面、春野方面、土佐方面、伊野方面）の代表地点から高知県庁までの走行時間の短縮で表すものとし、①走行ルートがすべて25 km/h（既に達成されている場合は30 km/h）で走行できる所要時間（～H19）、②走行ルートがすべて30 km/h（既に達成されている場合は35 km/h）で走行できる所要時間（H20～）、③高知市までの所要時間30分を目標設定の基準とした。

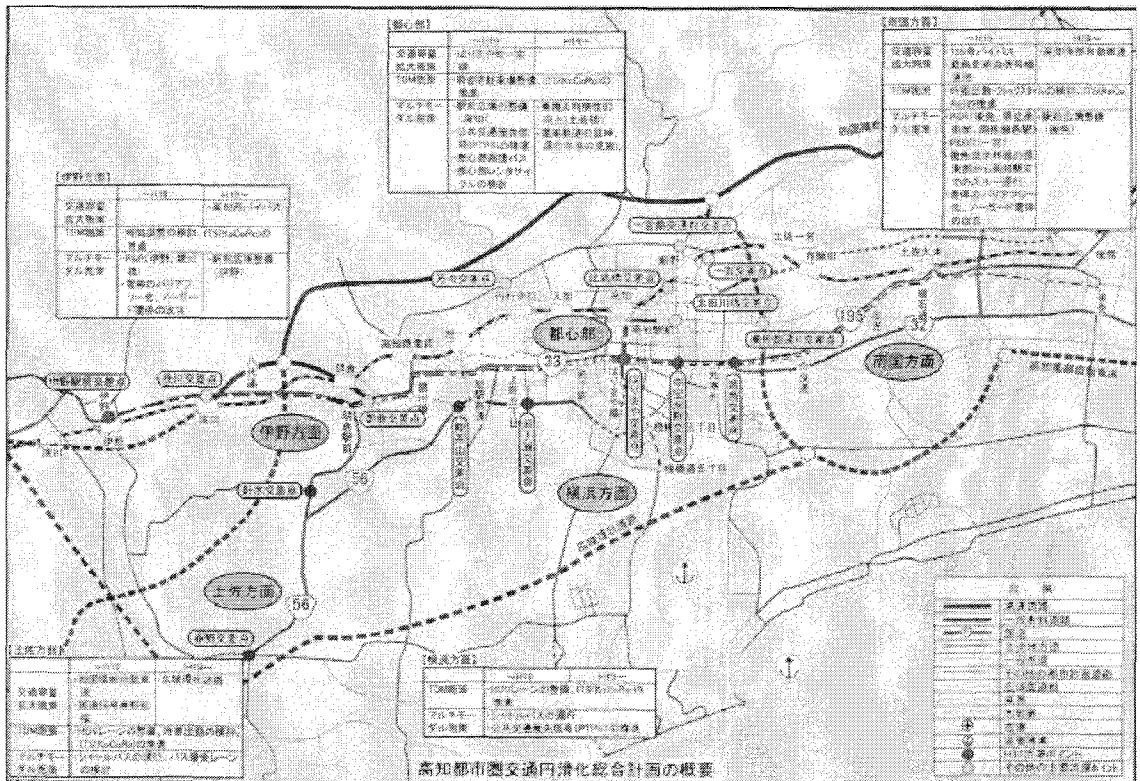
表—1 改善目標

目標年次	南国～高知	春野～高知	土佐～高知	伊野～高知
～H19	31分	29分	38分	23分
H20～	26分	24分	30分	20分

改善目標を設定するにあたり、時間短縮を指標とし、容量を指標としていないのは、H22では混雑は概ね解消され（PT調査の配分結果より）TDMおよびマルチモーダルの必要性がないと解釈される危険性があること、道路ネットワーク整備のハード施策中心であるとの誤解を受ける可能性があること、混雑度の目標は日交通量に対してであり、1.0以下になってもピーク時の混雑が解消されるとは限らないこと、ピーク時における容量の目標設定とする方法もあるが分かりづらい目標となってしまう可能性があることを考慮した結果である。

また、改善目標を自動車に限定しているのは公共交通は、自動車よりも時間短縮を図るのが困難な地域が多く目標値に時間短縮を掲げても分かりづらくインパクトが薄いこと、事業者サイドとの調整が困難であり事業担保性の課題が残ること、円滑化計画の主な課題は渋滞の緩和であり渋滞緩和の度合いを目標にするほうが分かりやすいこと、公共交通の改善策は渋滞緩和のための方策のひとつであり直接的な目標とはしづらいという理由による。

図—4 交通円滑化総合計画の概要



これらのことから、目標設定を自動車の時間、速度に限定したものとしており、そうすることにより基本方針である「交通容量拡大策」、「TDM施策」、「マルチモーダル施策」の複合施策での目標であるとともに、分かりやすい目標設定としたものである。

今後は、高知県道路交通渋滞対策懇談会ならびに渋滞対策協議会を開催し、その承認を受けた上で、交通円滑化総合計画対策実施都市圏の指定を受けるべく、申請手続きを行っていく予定である。

参考文献

6. 高知地方都市圏交通円滑化総合計画の特長

(1) 住民の意見集約を踏まえた円滑化計画

提案した交通改善プログラムについて住民の意見集約を行い、問題点・改善点の整理を行う必要がある、このことは「都市圏交通円滑化総合対策スキーム」に含まれている項目である。

計画策定にあたり、マルチモーダル推進調査等の既存調査で実施されたアンケート調査や、「ユニバーサルデザインシンポジウム（H13）」等のシンポジウムで検討された内容を考慮した計画立案を行っている。

(2) 路面電車の活用を考慮した円滑化計画

高知らしさのひとつとして、現存するものとしては日本最古・最長の営業距離を持つ路面電車がある。提案した円滑化計画は、路面電車の利便性向上を考慮した計画となっており、このことが高知都市圏交通円滑化総合計画のひとつの特長といえる。

(3) 都市圏活性化を考慮した円滑化計画

高知都市圏交通円滑化総合計画の特長のひとつとして、円滑化計画と都市圏活性化計画の関連を整理している。また、活性化計画については、郊外大型ショッピング施設利用者アンケート調査を実施しており、それらアンケート調査結果を活用した都市圏活性化に資する円滑化計画を整理した。

7. おわりに

高知地方都市圏交通円滑化総合計画策定にあたり、国土交通省・県警・県・市から構成される渋滞対策協議会（検討会）を2回開催し、施策内容等に対し助言・指導をいただいている。

- 1) 第2回高知都市圏パーソントリップ調査、1999
- 2) 道路交通センサス業務（第3次渋滞対策プログラム）、1998