

1 調査名称：平成 24 年度朝来市都市交通体系調査

2 調査主体：朝来市

3 調査圏域：朝来市全域

4 調査期間：平成 24 年度

5 調査費：6,667 千円（当年度までの合計：6,667 千円）

6 調査概要：

本市は、平成 17 年に和田山町、朝来町、生野町、山東町の 4 町が合併し、「人と緑 心ふれあう 交流のまち朝来市」を将来像として、まちづくりを進めている。

しかしながら、本市では 4 町合併以降、朝来市全域を対象とした交通動向に関する詳細な調査は実施しておらず、現況の交通動向の早急な把握と将来交通量推計が不可欠である。

朝来市内の市道を中心に現況の交通量調査を行うとともに、将来交通量予測を行い、現在、準備を進めている都市計画マスタープランの見直しに活用するものである。

I 調査概要

1 調査名：平成 24 年度朝来市都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1.1 業務概要
- 1.2 業務内容

2. 交通実態調査

- 2.1 調査概要
- 2.2 調査結果

3. 現況把握

- 3.1 地域の現況整理
- 3.2 交通に関する現況整理
- 3.3 現況整理結果

4. 将来交通需要の予測

- 4.1 将来交通量推計の実施
- 4.2 将来交通特性の整理

5. 都市交通の整備課題の整理

- 5.1 上位・関連計画の整理
- 5.2 都市交通の整備課題の整理

6. 長期的な都市交通計画の策定

- 6.1 目指す将来像と基本方針の整理
- 6.2 長期的な計画の検討

3 調査体制

※該当なし

4 委員会名簿等

※該当なし

II 調査成果

1 調査目的

本市は、平成17年に和田山町、朝来町、生野町、山東町の4町が合併し、合併による行政サービスの広域化等によって、旧和田山町市街地を中心に旧町間の交流に変化が生じているものと考えられる。こうした状況のもと、「人と緑心ふれあう 交流のまち朝来市」を将来像として、まちづくりを進めている。

しかしながら、本市では4町合併以降、朝来市全域を対象とした交通動向に関する詳細な調査は実施しておらず、現況の交通動向の早急な把握と将来交通量推計が不可欠である。

朝来市内の市道を中心に現況の交通量調査を行うとともに、将来交通量予測を行い、現在、準備を進めている都市計画マスタープランの見直しに活用するものである。

2 調査フロー

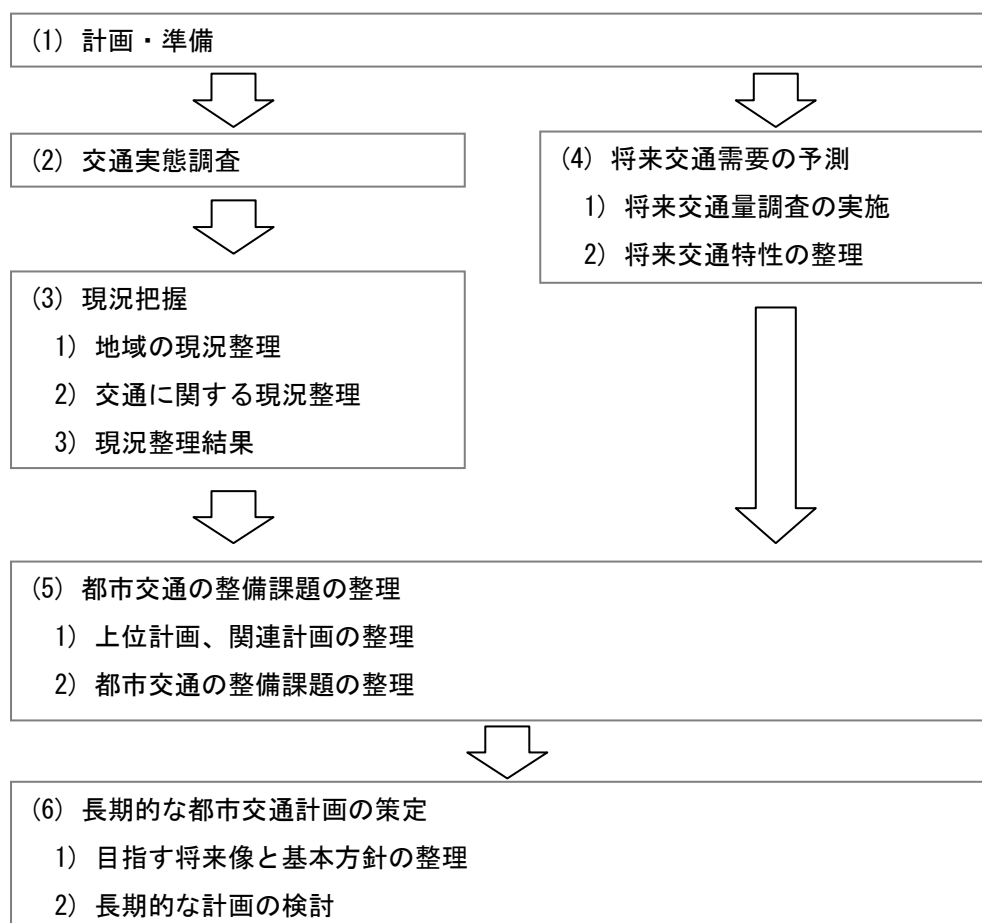


図 調査フロー

3 調査圏域図

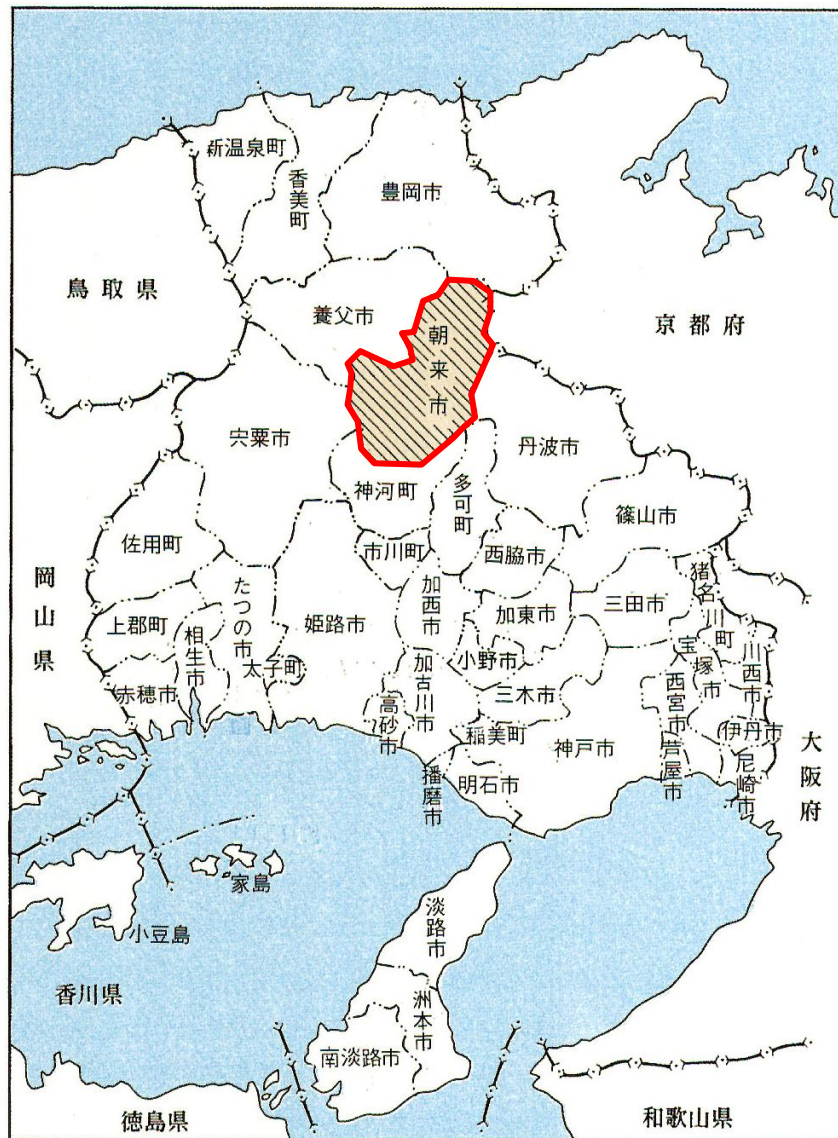


図 調査対象地域

4 調査成果

1. 現況把握

統計資料や既存資料等を整理し、地域、道路交通、公共交通の3項目に分類して現況把握を行った。

【地域の現況】人口減少とともに少子高齢化が今後も進展し、現在約3割である高齢化率は、概ね20年後の平成47年には4割以上となる見込みである。

【道路交通の現況】播但連絡道路・北近畿豊岡自動車道といった高速道路の他、国道9号、国道312号など広域な道路交通は利便性が高く、和田山が広域交通の結節点となっている。

【公共交通の現況】JR山陰本線が東西方向に、JR播但線が南北方向に運行し、広域的な交通手段としての役割を担っている。また、山間部等の地域内の移動については市が運行する「アコバス」が担っている。

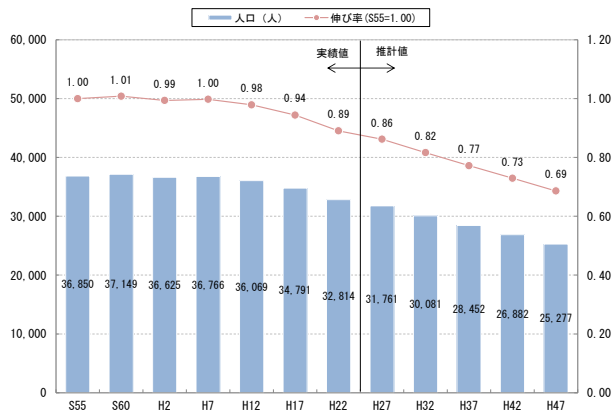


図 総人口の推移

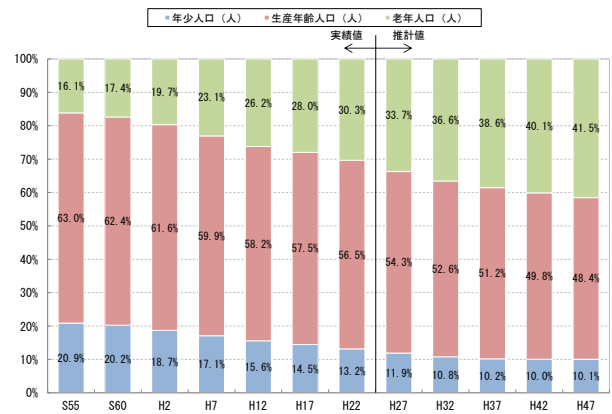


図 年齢3区分人口構成割合の推移

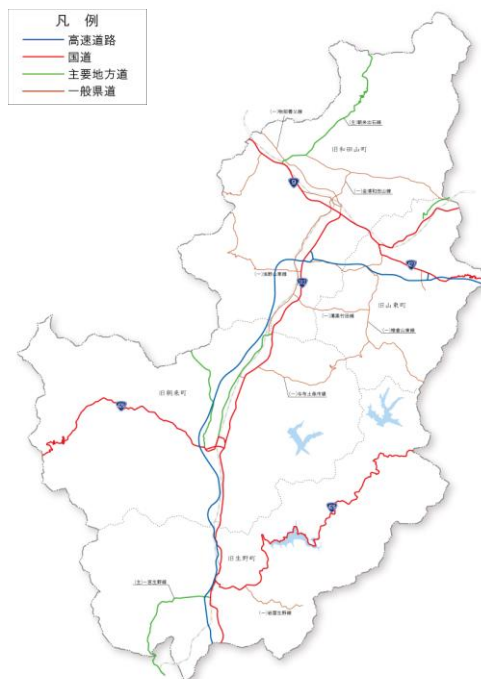


図 道路網



図 バス網

2. 将来交通需要の予測

道路整備計画等を整理した上で、将来の自動車交通需要推計を実施した。

将来における朝来市に関連する交通は、内々交通が73,600台/日、流入出交通は30,900台/日である。また、市内と市外の流入出交通を見ると、豊岡市・養父市方面との結びつきが強く、全流入出交通の66%を占める。

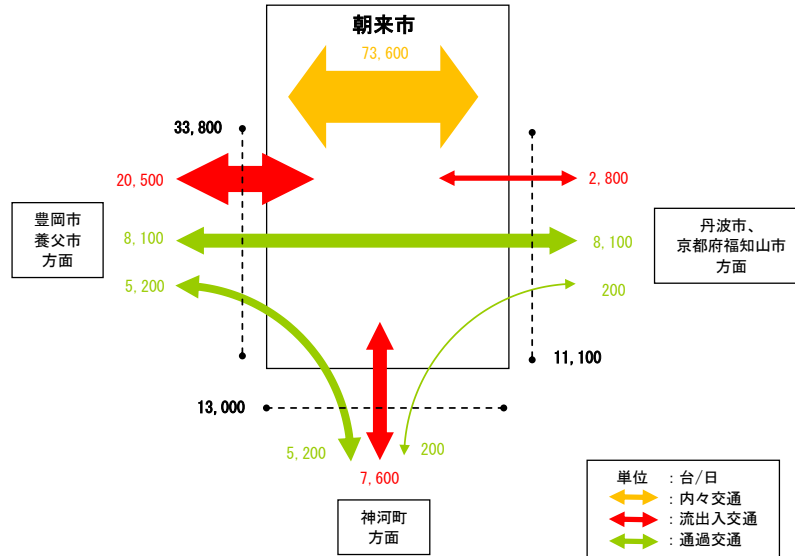


図 朝来市関連の将来交通流動

3. 都市交通の整備課題の整理

現況把握、将来交通需要の予測、上位・関連計画等を踏まえ、朝来市における都市交通の整備課題を以下のように整理した。

都市交通の整備課題

【道路交通】

- **広域交通を担う道路の活用**
 - ・北近畿豊岡自動車道と播但連絡道路が接続し、広域的な交通の要衝に位置していることから、将来的な北近畿豊岡自動車道の延伸を見据え、広域的な都市間交流・連携促進に向けた高速道路の活用が必要である。
- **生活圏を繋ぐ道路による円滑な移動の確保**
 - ・高速道路へのアクセスの他、活発な都市内での移動活動を支える生活圏を繋ぐ道路の円滑な移動を確保する。
- **主要施設周辺道路及び生活道路の安心・安全な移動環境の確保**
 - ・人が多く集まる施設と交通結節点を結ぶ道路や地域内の生活道路は、交差点を中心とした事故が発生し、歩道が未整備である箇所が多いため、安心・安全な移動環境の確保が必要である。

【公共交通】

- **鉄道とバスが一体となった利用しやすい公共交通の維持・確保**
 - ・人口減少や高齢化が進展し、公共交通利用者の減少によるサービスレベルの低下が危惧される中、市民の足となる公共交通をネットワーク化などにより、利用しやすい公共交通の維持・確保が必要である。
- **公共交通の利用促進**
 - ・高齢社会に対応し環境負荷の低減を図るため、自動車から公共交通への利用転換の促進が必要である。
- **交通結節点の機能充実**
 - ・住民の他、観光目的等の来訪者の交通利便性を向上させるため、交通結節点の機能充実を図る。

4. 長期的な都市交通計画の策定

(1) 目指すべき将来像と基本方針の整理

朝来市の将来像「人と緑 心ふれあう交流のまち 朝来市」及び、朝来市都市計画マスタープランで示された目指すべきまちの姿の実現に向けて、将来交通体系に向けた交通体系づくりの将来像、交通体系の基本方針を以下のように設定した。

【交通体系の将来像】

『交通基盤を活かす交流の拠点 移動しやすいまち 朝来』

『将来像の考え方』

- ・高速道路や広域幹線道路、広域公共交通の結節点が既に形成されており、交流、観光の促進や広域的連携に向け、これら交通基盤を活かした交通体系を構築する。
- ・また、人口減少や高齢社会が進展していくなかで、まとまりある生活圏が都市全体で重層的に連携した都市・地域構造にむけ、各生活圏内および生活圏を結ぶ道路の維持と共に、計画的で効率的な道路整備と公共交通ネットワークの構築により生活のしやすい交通体系を構築する。

【道路交通に関わる基本方針】

- 広域的な交通の要衝となっている環境を活かし、周辺市町の都市拠点等との交流や連携に向けた高速道路と広域軸、市内の骨格を担う主要幹線軸による広域的な交通ネットワークの機能強化を図る。
- 地域間や地域内など市内における円滑かつ安全・安心な交通環境を形成するために、自動車の他、歩行者や自転車などで移動しやすい道路整備に取り組む。

【公共交通に関わる基本方針】

- 市民や観光目的等の来訪者の利便性を高めるため、鉄道駅や主要なバス停留所などの交通結節点の機能強化、市内の地域内や地域間を繋ぐ公共交通ネットワークの維持など、公共交通で移動しやすい環境整備を促進する。
- 高齢者など自ら自動車等が利用出来ない住民の日常生活を支えるため、居住地域から拠点(交通結節点)までの移動手段を確保する。

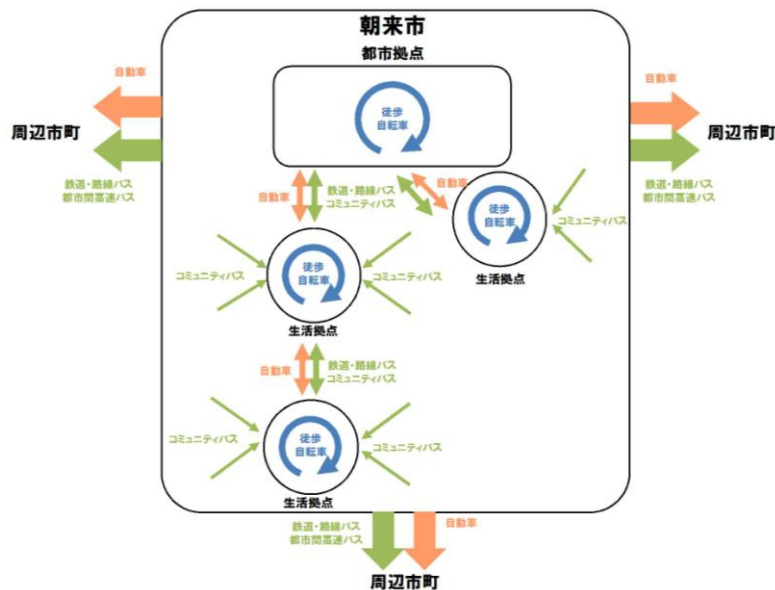


図 将来交通体系の概念図

将来像実現に向けた交通体系づくりの基本方針を踏まえ、将来交通体系のイメージを以下のように設定した。

■地域内外の広域な交通（高速道路・広域軸）

- ・高速道路である北近畿豊岡自動車道・播但連絡道路や国道9号及び312号、JR山陰本線、播但線、都市間高速バス、路線バスにより、京阪神の主要な都市や周辺都市と連絡する。

■拠点間の交通（主要幹線軸）

- ・国道427号及び429号、主要地方道や一般県道その他、JR山陰本線や播但線、路線バス・コミュニティバスにより、都市拠点及び生活拠点を連絡する。

■拠点内及び拠点周辺の交通

- ・徒歩や自転車、シニアカーなどの小型モビリティによる移動を基本とする。
- ・拠点周辺については都市拠点及び生活拠点の中心に位置する鉄道駅または複数のバス路線の乗継場となっているバス停を拠点として運行しているコミュニティバスにより連絡する。

■交通拠点（都市拠点及び生活拠点内）

- ・行政施設や商業・工業などの業務施設の他、居住地が集積している市街地（都市拠点及び生活拠点）の中で、地域内外の交通の要衝となる鉄道駅または複数のバス路線の乗継場となっているバス停を交通拠点として位置づける。

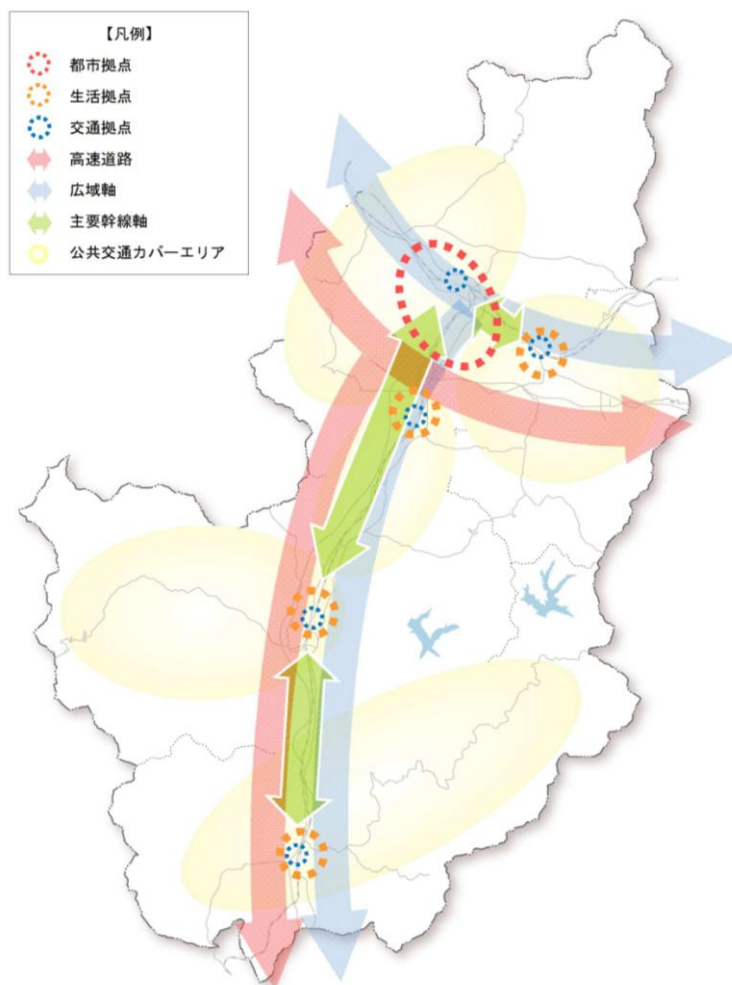


図 将来交通体系イメージ図

(2) 長期的な計画の検討

目指すべき将来交通体系実現のための長期的な計画の検討を行った結果を以下に示す。

■ 道路交通計画

- 1) 広域的なネットワークによる連携機能の強化
- 2) 拠点間の連絡機能の確保
- 3) 生活道路の整備・改善
- 4) 安全・安心な道路空間の創出

自転車・歩行者については、鉄道駅やバス停、行政施設や不特定多数が利用する利便施設が集積しているエリアで、幹線道路等で囲まれている都市拠点や生活拠点内の地域を自転車・歩行者優先エリアと位置付け、安心・安全の確保を図ることとする。

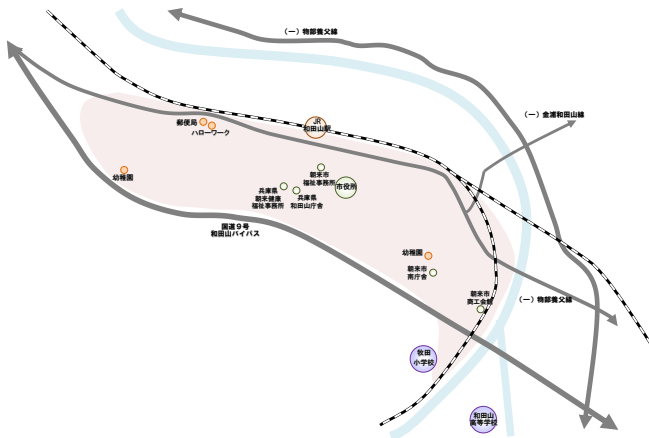


図 自転車・歩行者優先エリア（都市拠点）



図 歩道の高質化の事例

■ 公共交通計画

- 1) 地域公共交通の維持
- 2) 鉄道利用の促進
- 3) 交通結節点の機能強化（モード間連携）
- 4) 交通需要管理（意識の向上）