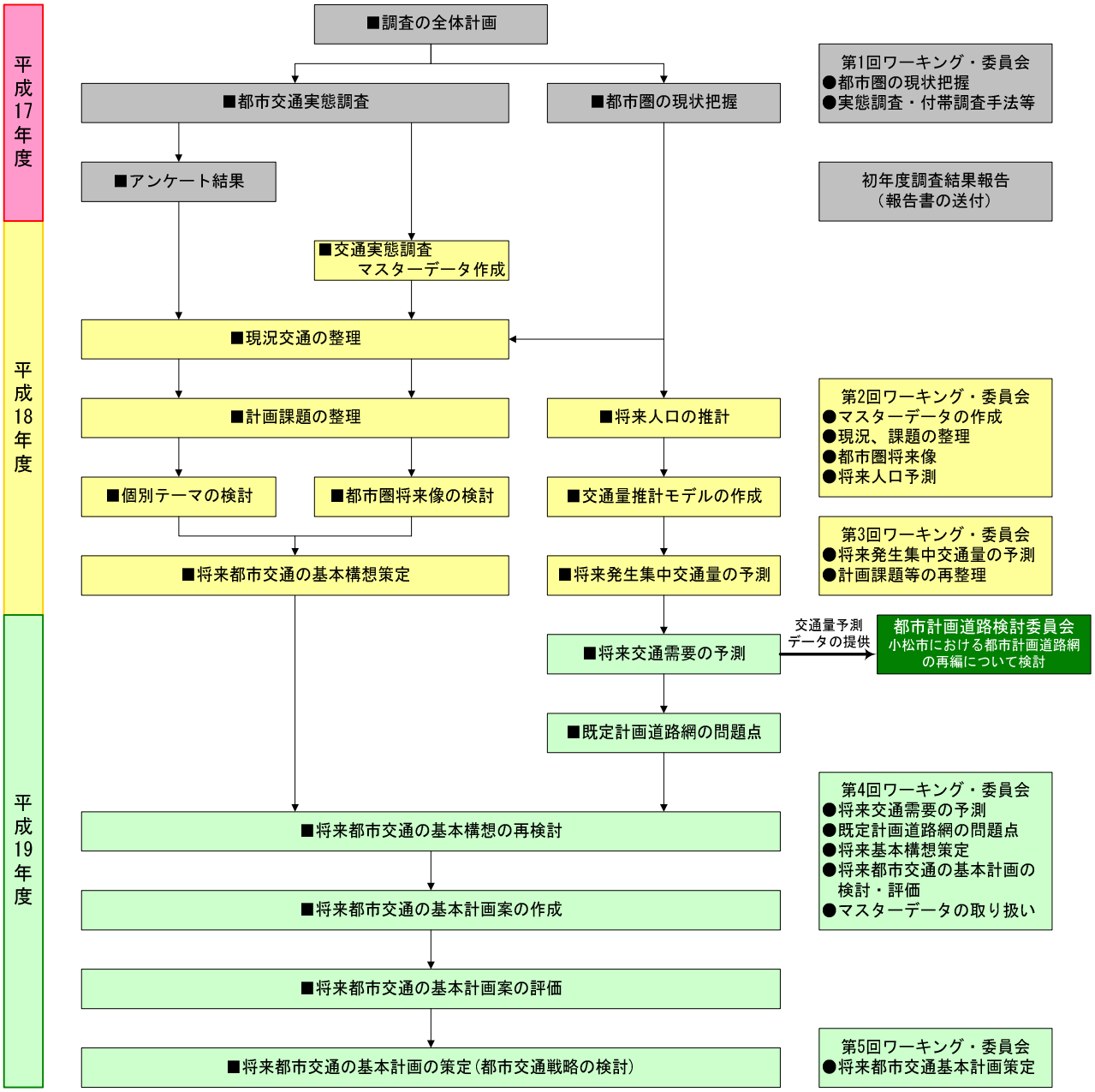
## 1　調査目的

少子高齢化など都市環境の変化、新市(能美市、根上・寺井・辰口３町の合併）における交通拠点や国道８号バイパスへのアクセス強化、地域間連絡強化等の道路網の再構築、小松駅付近連続立体交差事業、国道８号バイパス等主要交通施設の整備による交通流動の変化、環状道路の再編、長期未着手道路の見直し、効率的な道路整備プログラムの策定に対応すると共に、将来都市像と整合した総合的な都市交通マスタープランの策定を目的とする。

平成１８年度は、マスタープラン策定に向けて基礎資料の収集や方向性を明確にするとともに、交通実態調査結果の整理、とりまとめ、現況での課題を把握する。また、将来交通予測の基礎となる、将来発生集中交通量の予測を行う。

## 2　調査フロー


平成17年度
平成18年度
平成19年度
■調査の全体計画
■都市交通実態調査
■都市圏の現状把握
■アンケート結果
■交通実態調査
マスターデータ作成
■現況交通の整理
■計画課題の整理
■将来人口の推計
■個別テーマの検討
■都市圏将来像の検討
■交通量推計モデルの作成
■将来都市交通の基本構想策定
■将来発生集中交通量の予測
■将来交通需要の予測
交通量予測
データの提供
都市計画道路検討委員会
小松市における都市計画道路網の再編について検討
■既定計画道路網の問題点
■将来都市交通の基本構想の再検討
■将来都市交通の基本計画案の作成
■将来都市交通の基本計画案の評価
■将来都市交通の基本計画の策定（都市交通戦略の検討）
第1回ワーキング・委員会
●都市圏の現状把握
●実態調査・付帯調査手法等
初年度調査結果報告
（報告書の送付）
第2回ワーキング・委員会
●マスターデータの作成
●現況、課題の整理
●都市圏将来像
●将来人口予測
第3回ワーキング・委員会
●将来発生集中交通量の予測
●計画課題等の再整理
第4回ワーキング・委員会
●将来交通需要の予測
●既定計画道路網の問題点
●将来基本構想策定
●将来都市交通の基本計画の検討・評価
●マスターデータの取り扱い
第5回ワーキング・委員会
●将来都市交通基本計画策定

## 3　調査圏域図

## ４　調査成果

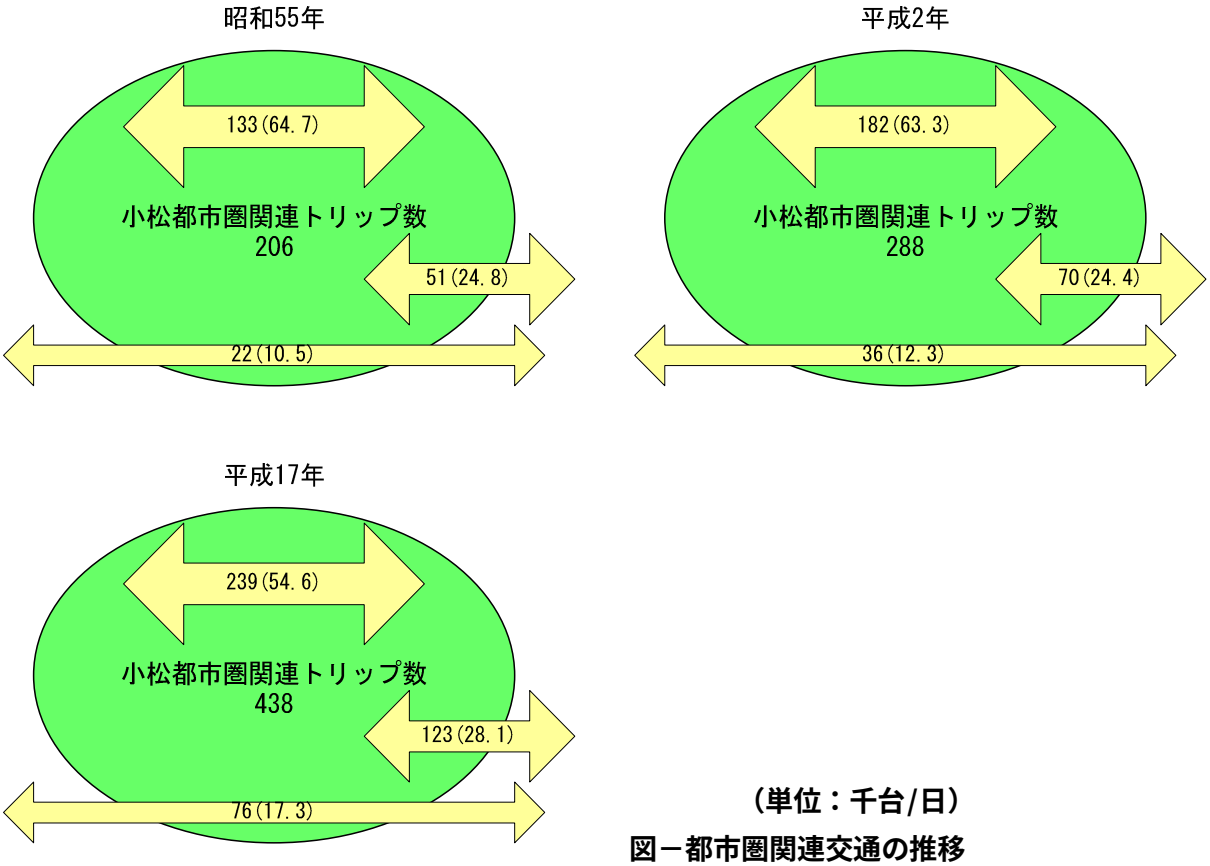
○交通流動

都市圏に関連する交通量は、S55→H2 に引き続き、H2→H17 でも大きく増加している。

都市圏関連交通の内訳に着目すると、いずれの調査年においても、都市圏内々が 60%あまり、都市圏内外が 25%程度、都市圏通過が 10%あまりであり、経年的に大きな変化は見られない。

**表－都市圏関連交通量の推移**

| | トリップ数(千ﾄﾘｯﾌﾟ) | | | 比率 | | | 伸び率 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | S55 | H2 | H17 | S55 | H2 | H17 | H2/S55 | H17/H2 |
| 内々交通 | 133 | 182 | 239 | 64.6% | 63.2% | 54.6% | 1.37 | 1.31 |
| 内外交通 | 51 | 70 | 123 | 24.8% | 24.3% | 28.1% | 1.37 | 1.76 |
| 通過交通 | 22 | 36 | 76 | 10.7% | 12.5% | 17.3% | 1.64 | 2.11 |
| 計 | 206 | 288 | 438 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 1.40 | 1.52 |




**（単位：千台/日）**

**図－都市圏関連交通の推移**

○問題点の抽出

既存資料等及びマスターテープから整理した小松能美都市圏の現況から、都市圏における問題点を抽出し整理した。

**表－問題点の整理**

| | 現　況 | 問題点 |
|---|---|---|
| 社会状況 | ◇ 少子・高齢化が進行している。 | ★ 今後も少子・高齢化の更なる進行が懸念される。 |
| | ◇ 製造品出荷額や小松空港の貨物輸送量が増加傾向にある。 | ★ 工業や物流の活発な活動を支える道路網の必要性が高まると予想される。 |
| | ◇ 通勤・通学では、約 70%が都市圏内々の動きである。 | ★ 能美市の発足に伴い、さらに都市圏内々の動きが増加すると予想される。 |
| 土地利用 | ◇ 小松市は小松駅や小松空港を中心に面的に市街化が進んでいる。また、能美市は旧町の行政庁舎を中心に市街化が進んでいる。 | ★ 能美市内の旧行政庁舎を中心とした市街地を結びつけていく必要がある。 |
| | ◇ DID は拡大し、人口密度は低下してきている。 | ★ 低密度な市街地の拡大に伴い、行政サービスの効率低下や住民への負担増が懸念される。<br>★ 市街地部における居住人口の減少、中心性の低下により、中心市街地の空洞化の進行が懸念される。 |
| | ◇ 居住、産業の郊外分散化が進んできている。 | |
| | ◇ 都市圏内には多くの観光ポイントが存在している。 | ★ 中心市街地や観光地における賑わい創出のため、回遊性の高い道路整備の必要性が高まると思われる。 |
| 交通状況 | ◇ 小松駅周辺の JR 高架化に伴い、東西交通の活性化や、交通分散の適正化がうかがえる。 | ★ 小松駅周辺以外でも、JR 断面における交通の円滑化が重要となる。 |
| | ◇ 小松バイパス供用後においても、国道 8 号に混雑区間が見られる。 | ★ 都市圏の通過や、小松市中心部への流出入、広域交通拠点へのアクセスにおいて、交通の円滑性が確保できていない。<br>★ 都市圏を縦貫する主要な道路（北陸自動車道、国道 8 号、小松バイパス）の機能の明確化や相互の連絡道路の機能向上が重要になると予想される。 |
| | ◇ 都市圏内に 4 箇所の主要渋滞ポイントがある。 | |
| | ◇ 都市圏に関連する交通の約半分は小松市中心部との流出入又は小松市中心部を通過する交通である。 | |
| | ◇ 小松空港や小松 IC 等の広域交通拠点へのアクセス道など、混雑路線が複数見られる。 | ★ 北陸自動車道や小松空港などの広域交通拠点へのアクセス性向上が重要である。 |
| | ◇ 能美市内に北陸自動車道へのアクセスポイントが存在しない。 | |
| | ◇ 小松空港は都市圏のみならず、石川県、福井県の広域交通の窓口となっている。 | |
| | ◇ 交通事故多発地帯や多発区間が複数存在する。 | ★ 交通事故対策をはじめとした、交通安全の確保が重要になると思われる。 |
| | ◇ 都市圏内の都市計画道路の約 30%が未着手である。 | ★ 計画策定時に想定された道路整備効果が発現していない。<br>★ 社会経済状況の変化に伴う、道路の必要性の変化を再確認することが重要になると思われる。 |
| | ◇ 都市圏全体を有機的に結ぶバス路線網となっていない。 | ★ 都市圏全体を結ぶ利便性の高いバス路線網が構築されていない。 |
| | ◇ バスの運行本数が少ない。 | |
| | ◇ 公共交通機関の利用者は減少傾向にある。 | ★ 公共交通機関の更なる衰退が懸念される。 |
| | ◇ 自動車車両数が増加し続けている。 | ★ 自動車依存型社会の更なる進行に伴い、環境への影響や負荷の増大が懸念される。<br>★ 道路混雑の悪化が懸念される。 |
| | ◇ 都市圏に関連する交通は、経年的に増加し続けている。 | |
| | ◇ 出勤時間帯と帰宅時間帯に交通量のピークが見られる。 | ★ 交通量の特定時間帯への集中が、交通混雑の一因となっている。 |
| | ◇ 小松市南部工業団地周辺や粟生工業団地周辺の発生集中量が伸びている。 | ★ 工業地域と主要な幹線道路とのアクセス性向上が重要になると思われる。 |
| | ◇ 小松駅西側の地区において、発生集中交通量の減少が見られる。 | ★ 市街地部における居住人口の減少、中心性の低下により、中心市街地の空洞化の進行が懸念される。 |

# 表ーアウトプットへの流れ

## ～　都市圏の問題点　～

### 社会状況に関する問題点

○人口構造の変化
全国的に少子高齢化・少子高齢社会が進行しており、本都市圏においても同様の傾向となっている。今後も少子・高齢化の更なる進行が懸念される。

○産業の動態
製造品出荷額や小松空港の貨物輸送量が増加傾向にあり、工業や物流の活発な活動を支える道路網の必要性が高まると予想される。

○通勤・通学動向
通勤・通学動向の約70％が都市圏内々の動きである　能美市の発足に伴い、更に都市圏内々の流動が増加すると予想される。

### 土地利用状況に関する問題点

○能美市の一体化
合併前の旧行政庁舎を中心に市街化が進んできた根上地区、寺井地区、辰口地区を能美市として一体的に結びつける必要がある。

○市街地の拡大、衰退
DID地区の面積は増加傾向にある一方、DID地区内の人口密度は低下傾向にある。低密度な市街地の拡大に伴い、行政サービスの効率低下や住民の負担増が懸念される。
国道8号小松バイパスの開通に伴い　沿道に新たな宅地や商業施設の立地が予想される。これにより、市街地部における居住人口の減少や空洞化の進行が懸念される。
都市圏の活性化のため、中心市街地や観光ポイントでの回遊性の高い道路整備の必要性が高まる。

### 交通状況に対する問題点

○JR断面における交通円滑化
小松駅周辺の連続立体事業に伴い、東西方向の交通が活性化するとともに、路線毎の分担が適正化している。小松駅周辺以外についても、JR断面における自動車交通の円滑化が更に重要になると予想される。

○混雑路線の存在
国道8号小松バイパスの供用に伴い、従来の国道8号の交通量は減少したものの、混雑区間が残存している。また、小松空港や北陸自動車道小松ICへのアクセス路においても混雑が見られ、都市圏の通過や小松市中心部への流出入、広域交通拠点へのアクセス性において円滑性が十分に確保できていない。

○主要な幹線相互の連絡性向上
小松BPの供用により、都市圏を南北に縦貫する北陸自動車道、国道8号、小松BP相互を連絡する道路の重要性が更に高まると予想される。

○広域交通の拠点
小松空港は、都市圏のみならず石川県、福井県の広域交通の拠点となっている。広域交通拠点間へのアクセス性の向上とともに、拠点間相互のアクセス性向上が望まれる。

○北陸自動車道へのアクセス性
北陸自動車道のインターチェンジは小松ICのみであり、能美市内には北陸自動車道へのアクセスポイントがない。

○交通事故への対策
都市圏内には交通事故多発箇所や多発区間が複数存在しており、交通安全の確保が重要になる。

○長期未着手の都市計画道路の存在
都市圏内の都市計画道路の約30％は未着手であり、計画策定時に想定された道路整備効果が発現していない。
社会経済状況の変化に伴う道路の必要性の変化を再確認することが重要になる。

○公共交通機関の衰退
ＪＲ、路線バスともに利用者が減少し続けており、公共交通機関の更なる衰退が懸念される。また、コミュニティバスにおいては、小松市内、能美市内での循環であり、都市圏全域を有機的に結びつける路線網とはなっておらず、運行本数も10便/日以下である。都市圏全体として利便性の高いバス路線網が構築されていない。

○自動車交通への依存
都市圏内の自動車車両数、都市圏関連交通は増加傾向にあり、今後も自動車依存型社会の更なる進行が懸念される。これにより、更なる道路混雑の悪化や、環境への負荷の増大、公共交通機関の衰退が加速することが懸念される。

○交通量の特定時間帯への集中
出勤時間帯と帰宅時間帯に交通量の集中が見られ、この集中が交通混雑の一因となっている。

○南部工業団地周辺での交通量増加
南部工業団地の周辺では発生集中量が増加している。産業の活性化のため、工業地域と主要な道路とのアクセス性向上の重要性が高まる。

○小松駅西部地域での交通量減少
中心市街地を含む小松駅西部地域において、発生集中量の減少が見受けられることから、市街地部における居住人口の減少、中心性の低下による中心市街地の空洞化の進行が懸念される。

## ～　現在の時代潮流　～

- バリアフリー、
  ユニバーサルデザインの浸透
- 環境負荷の軽減の取り組み
- 中心市街地活性化の取り組み
- 財政的な制約の強まりと
  ソフト事業への転換
- 交通流の変化
- 北陸新幹線の建設
- 既存ストックの有効活用

## ～　課　題　～

### 社会経済状況の変化に対応できる都市交通体系

○全ての人が利用しやすい交通体系の検討
- ユニバーサルデザインに対応した交通体系の形成
- 公共交通網の再構築、結節点の整備による利便性の向上
- 歩行者自転車道のネットワーク形成
- 安全で安心な道路整備の推進

○市街地形成に資する交通体系の検討
- 渋滞解消に資する環状道路等の整備検討
- 都心部への通過交通流入の抑制
- 市街地の外延化を抑制（コンパクトシティー）し、環境に配慮した交通体系の構築

○市町村合併に伴い変化する交通体系の検討
- 能美市及び都市圏全域を有機的に結びつけるバス路線網の構築
- 地域の一体化に資する道路整備
- 都市計画道路網の見直し、再編

○効果的なソフト施策の検討
- 都心部への通過交通流入の抑制
- 積極的な交通需要マネジメントの展開
- 適正な交通手段分担の推進
- 既存道路空間の再配分、有効活用

○公共交通機関の有効活用
- 都市圏全域を有機的に結びつけるバス路線網の構築
- 公共交通網の再構築、結節点の整備による利便性の向上
- 適正な交通手段分担の推進

### 中心市街地再生や観光地活性化に資する交通施設整備の推進

○中心市街地の活性化に資する交通体系の検討
- 安全で回遊性の高い歩行空間の確保
- 市街地部へのアクセス性の向上
- 商業集積地における利便性の高い駐車場、駐輪場の整備

### 広域交通拠点としての交通体系の形成

○広域交通網の連携の検討
- 小松空港への円滑なアクセス確保
- 北陸新幹線と既存交通との連携
- 北陸自動車道へのアクセス性向上
- 広域交通拠点間のアクセス向上

○拠点と広域交通網とのアクセス性
- 工業拠点と物流拠点（広域交通拠点）間のアクセス性向上

### 必要性・整備効果の高い道路整備計画の策定

○自動車交通の円滑化に資する道路網検討
- 環状道路など自動車交通の円滑化に効果的な道路整備

○長期未着手路線の見直し検討
- 都市計画道路網の見直し、再編

○既存道路ストックの有効活用
- アセットマネジメントの推進
- 既存道路空間の再配分、有効活用

## 課題解消に向けての方向性

① *道路整備に関する事項*
- *安全で安心な道路整備*
- *渋滞解消に向けた道路整備（環状道路の整備等）*
- *地域の一体化に資する道路整備*
- *産業と物流の拠点間のアクセス性向上*
- *道路空間の再配分　有効利用*
- *都市計画道路網の見直し　再編*
- *適正な維持管理の実施*

→ ***自動車交通の円滑化に資する道路整備を継続するとともに、既存ストックを有効活用し、暮らしに密着した道路整備を目指す。***

② *公共交通機関に関する事項*
- *公共交通網の再構築、結節点の整備*
- *有機的なバス路線網の構築*
- *空港や駅へのアクセス性向上*

→ ***結節点や都市圏全域を有機的に結びつける、利便性の高い公共交通機関のネットワークの形成を目指す。***

③ *総合交通に関する事項*
- *安全な歩行者自転車道のネットワーク形成*
- *市街地へのアクセス性向上*
- *駐車場、駐輪場の整備*
- *環境に配慮した交通体系の形成*
- *ユニバーサルデザインに対応した交通体系の形成*
- *北陸道、駅、空港間のアクセス性向上*
- *適正な交通需要や交通手段の実現*

→ ***歩行者・自転車・自動車・公共交通のバランスを保ち、人にも環境にも優しい交通体系の形成を目指す。***

→ **おおよそ20年後を目標に、望ましい交通体系を都市交通マスタープランとして策定**

↓

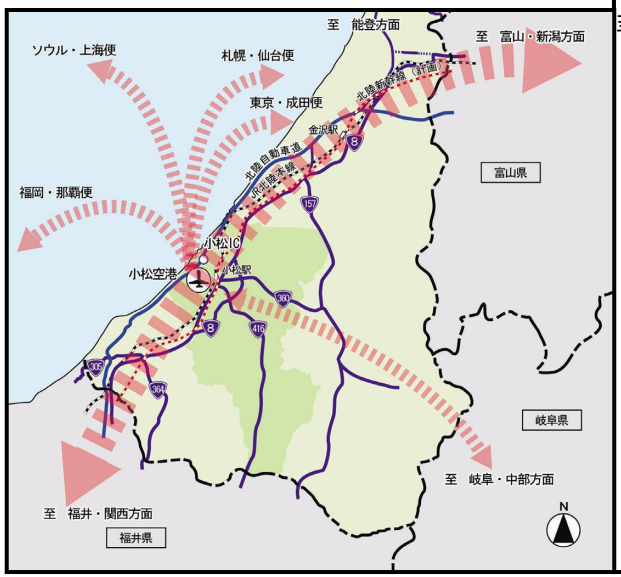
**マスタープランの中で、短期的（概ね5年以内）に実施すべき対策については、具体的な整備目標を設定し、都市交通戦略として策定**

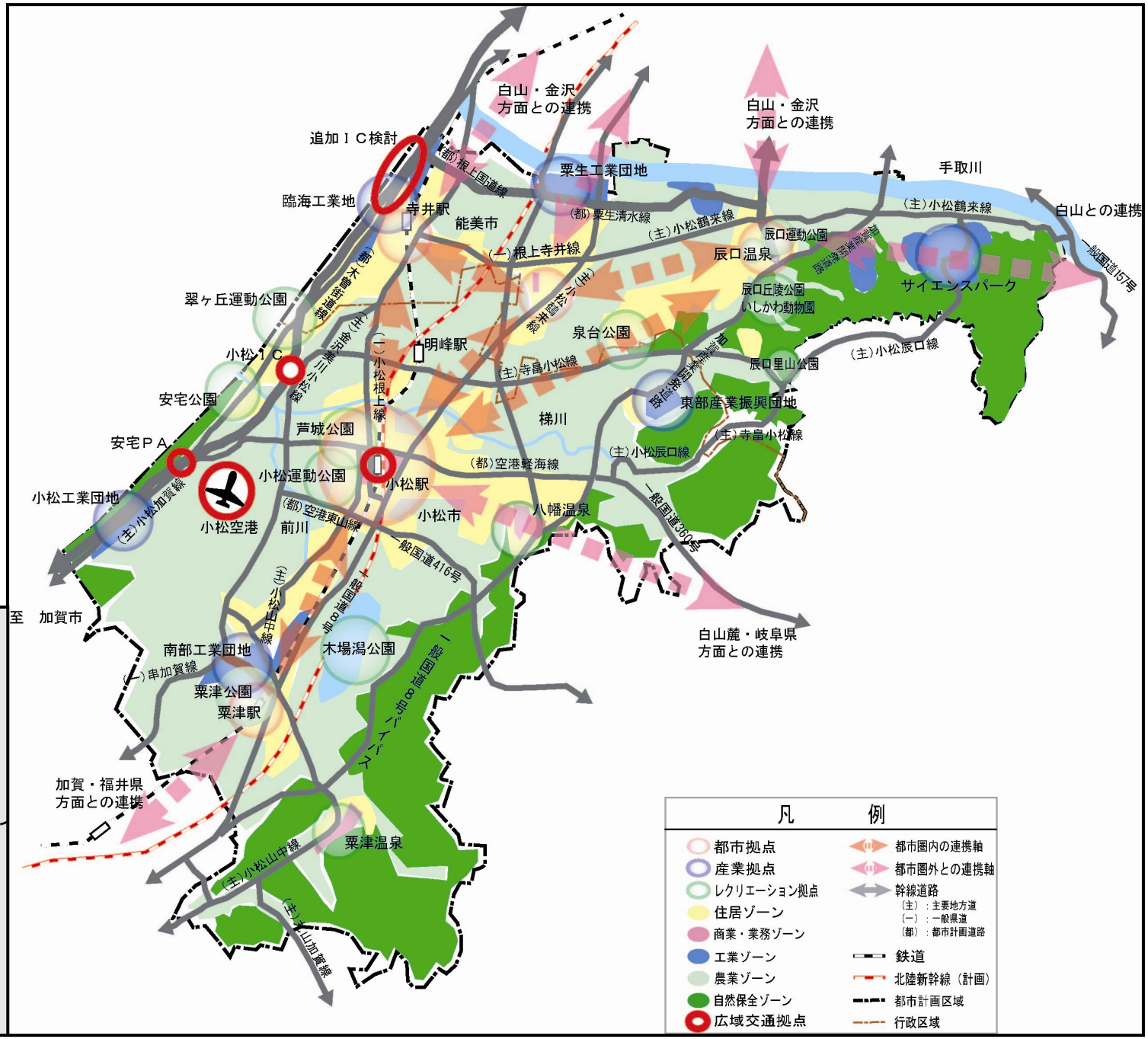
## 対策の評価の切り口

安全性　必要性
緊急性　実現性
その他（安心、環境etc）

注）
定量的な評価は、国土交通省や石川県の達成度報告書等を参考に、評価指標によって行う。

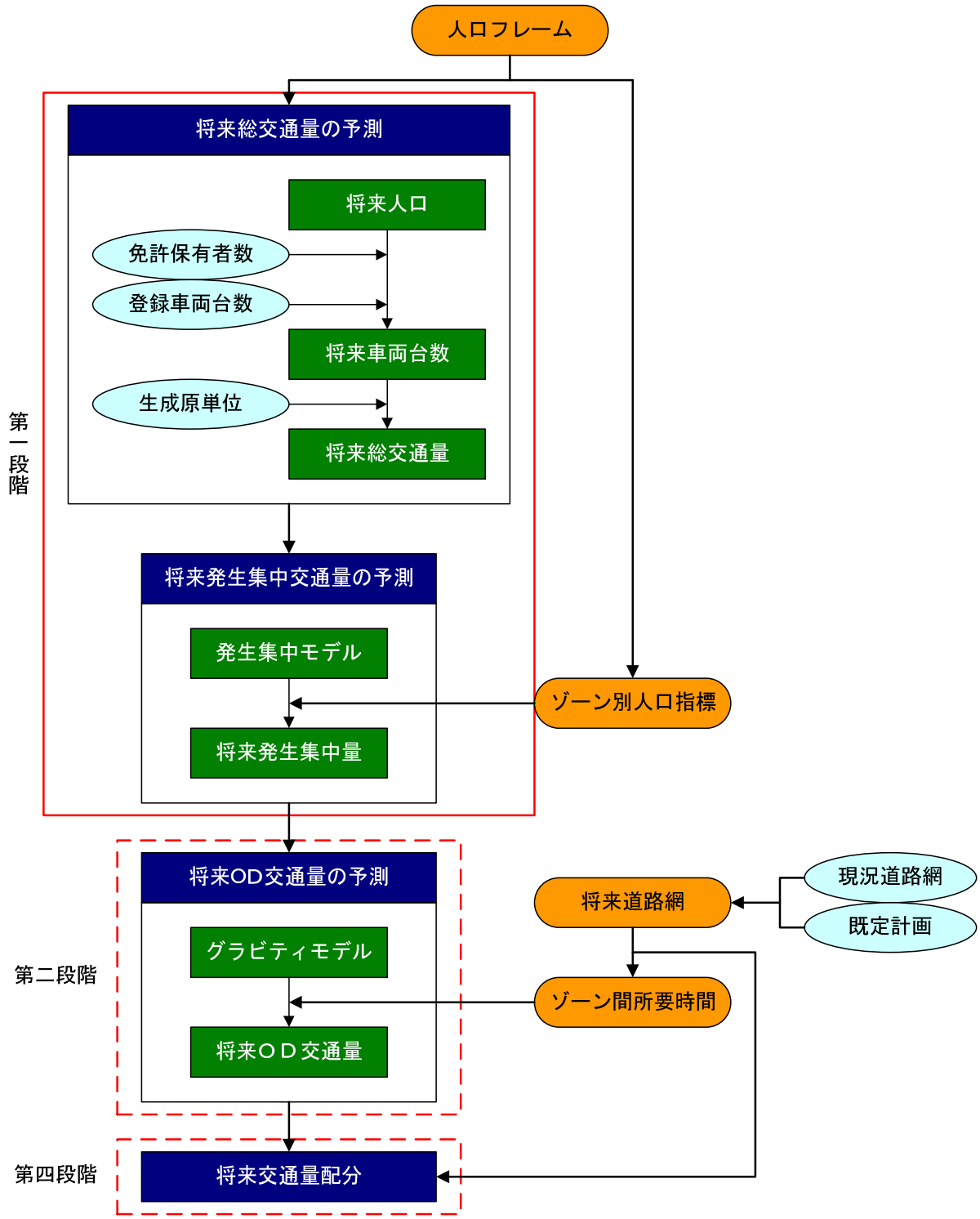
# 小松能美都市圏の将来像（案）



○将来交通需要の予測

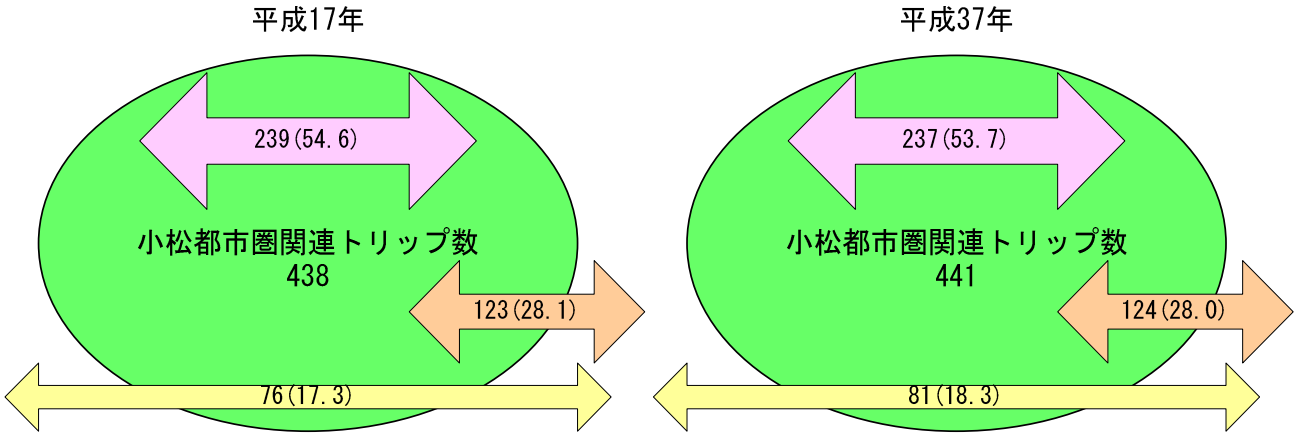
将来交通需要は、一般的手法である「四段階推計法」を用いることとする。将来交通量の予測までの大まかな流れを、以下のフローに示す。




**図－将来交通量予測の流れ（四段階推計法）**

○将来発生集中交通量の予測

都市圏内々交通の伸びは、下表に示すとおりであり、都市圏内々以外の交通については、都市圏内々交通の伸びを現況値に乗じることによって予測した。

**表－都市圏内々交通量の伸び**

| | H17 交通量(トリップ)<br>① | H37 交通量(トリップ)<br>② | 伸び率<br>②／① |
|---|---|---|---|
| **乗用車類** | 184,142 | 166,811 | 0.906 |
| **貨物車類** | 54,771 | 70,336 | 1.284 |
| **全車** | 238,913 | 237,147 | 0.993 |