

1 調査名称：宮崎都市圏総合交通戦略策定調査

2 調査主体：宮崎県

3 調査圏域：宮崎都市圏

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：

宮崎都市圏では、郊外に市街地が拡散するとともに、日常生活におけるマイカーの依存が高くなる一方、公共交通に関しては利用者減少が進み、県民の足としての地位が低下している。

そこで今後は、少子・超高齢社会、地球環境の負荷低減に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠であり、現在のマイカー利用率が高い状況を踏まえながら、様々な交通手段を適切に分担できる交通環境を段階的に整えていくために、平成19年度～平成20年度の2カ年で「宮崎都市圏総合交通戦略」を策定するものである。

<調査成果>

1 調査目的

宮崎都市圏では、モータリゼーションの進展やライフスタイルの多様化などを背景として、郊外に市街地が拡散するとともに、日常生活におけるマイカーの依存が高くなっている。その一方、公共交通に関しては利用者減少が進み、県民の足としての地位が低下している。

しかし、マイカーの燃料となる化石燃料も無尽蔵ではなく、都市構造が拡散することで、マイカー利用の一層の高まりや移動距離の増大等による温室効果ガス排出量の増加が、地球環境への負荷をより高めることが懸念されている。

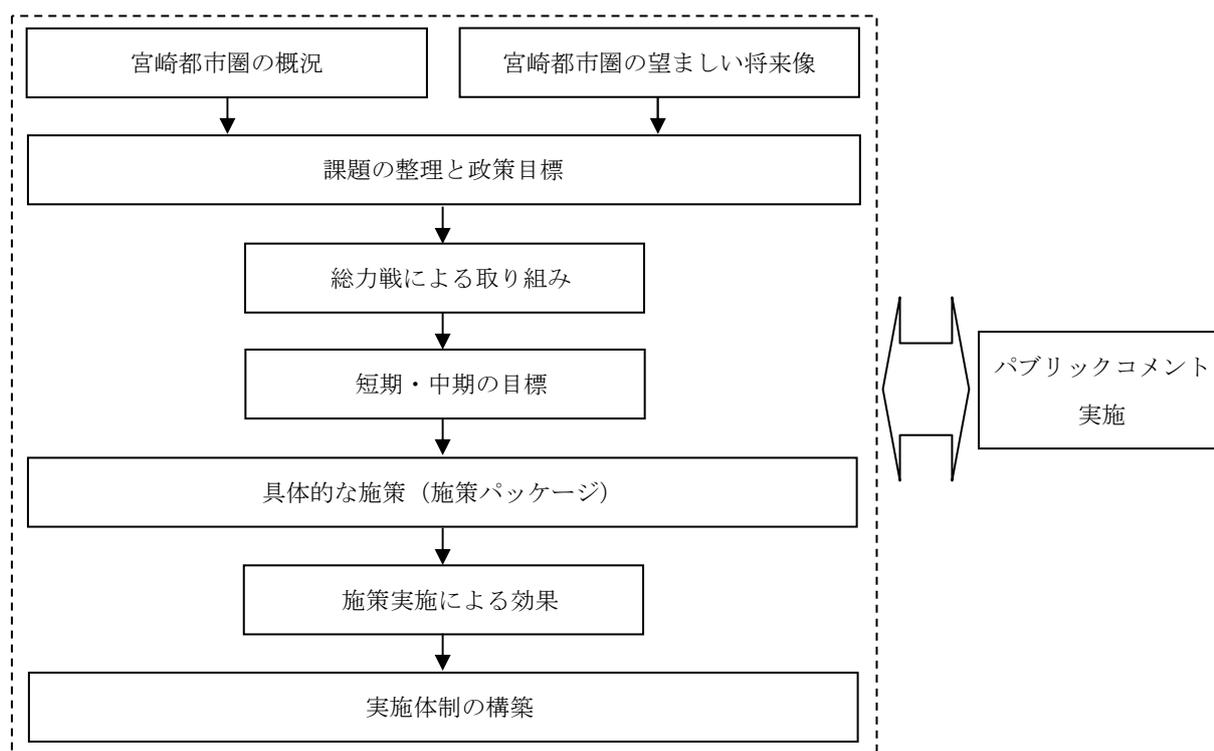
このように、都市機能が郊外に拡散していく状況が続けば、公共交通機関などの都市機能の維持が困難になり、今後増加する高齢者をはじめとしたマイカーを運転できない住民に対し、生活そのものに大きな影響を与えることとなる。

さらに、都市機能の無秩序な拡散は、非効率な社会インフラの整備や行政運営コストの増大を招くことにもつながることとなる。

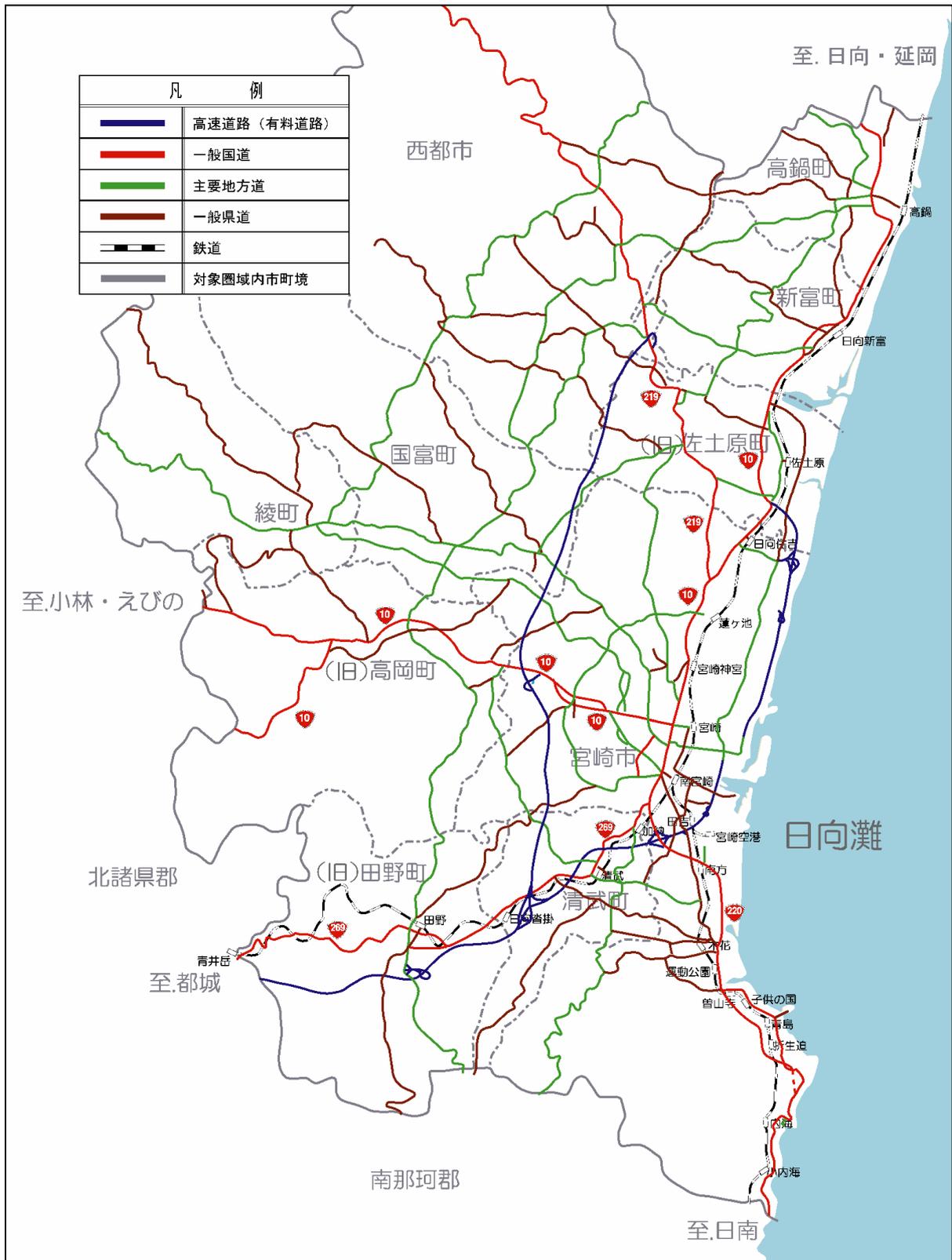
このようなことから、今後は、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠であり、現在のマイカー利用率が高い状況を踏まえながら、様々な交通手段を適切に分担できる交通環境を段階的に整えていく必要がある。とりわけ、公共交通は都市において本来備わるべき「都市の装置」であるため、マイカーによる移動と遜色ない高い公共交通のサービス水準が確保されることが重要である。

これらの課題に対し、宮崎都市圏総合交通戦略では、行政機関と交通事業者、それを利用する住民等、様々な関係者が連携して「総力戦」を展開することとした。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

§ 1 宮崎都市圏の現況

■都市圏の概況

(宮崎都市圏)

宮崎都市圏は、宮崎市への通勤通学依存が5%以上かつ500人以上の2市5町からなる都市圏である
(地形・気候)

日向灘・九州山地といった自然環境が豊富で、気候は温暖で晴天が多い

(広域的位置)

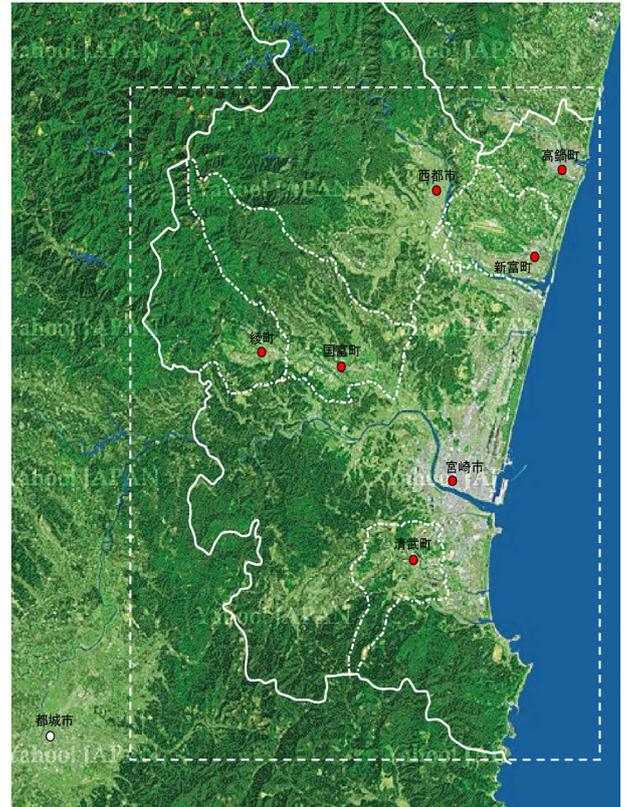
中核都市である県都宮崎市を中心とする人口約50万人の都市圏

(都市圏の形成)

主に南北に延びる平野に沿って周辺市町が連携した都市圏

(市街地の形成)

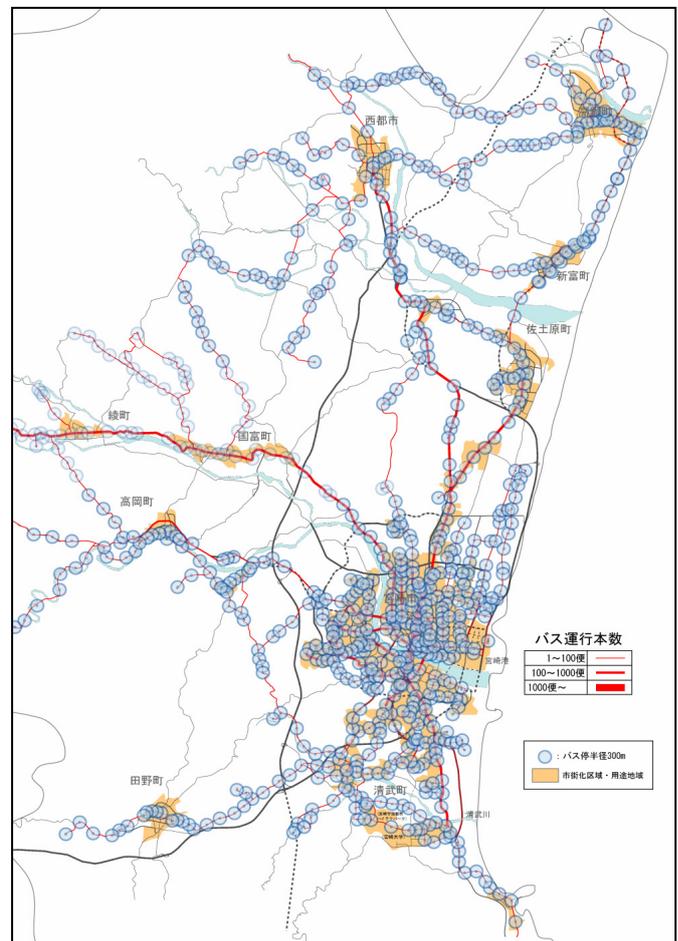
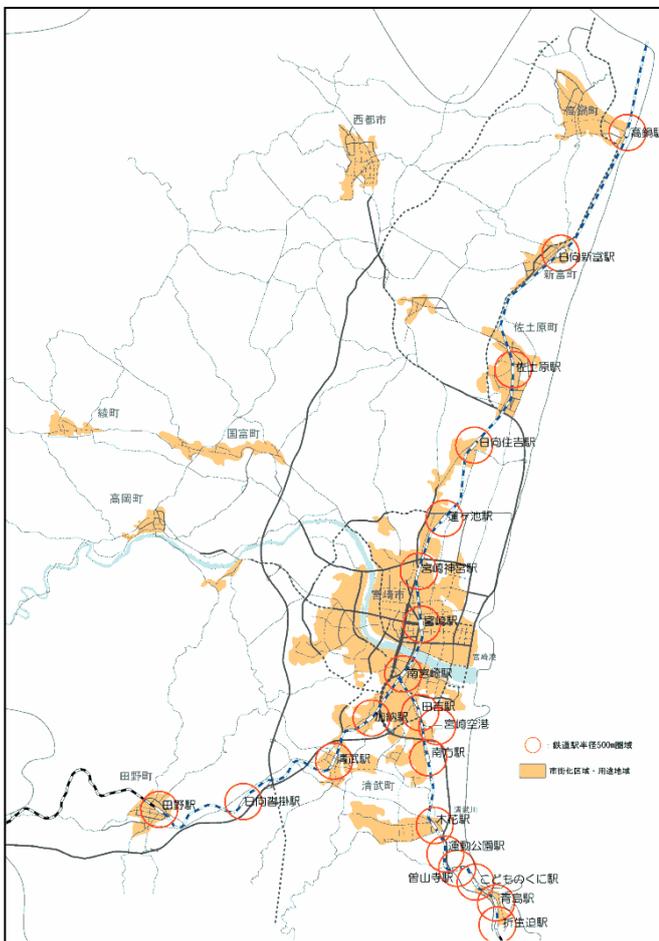
大淀川河口部に広がる平野部を中心に市街地が形成(大淀川により市街地が分断)



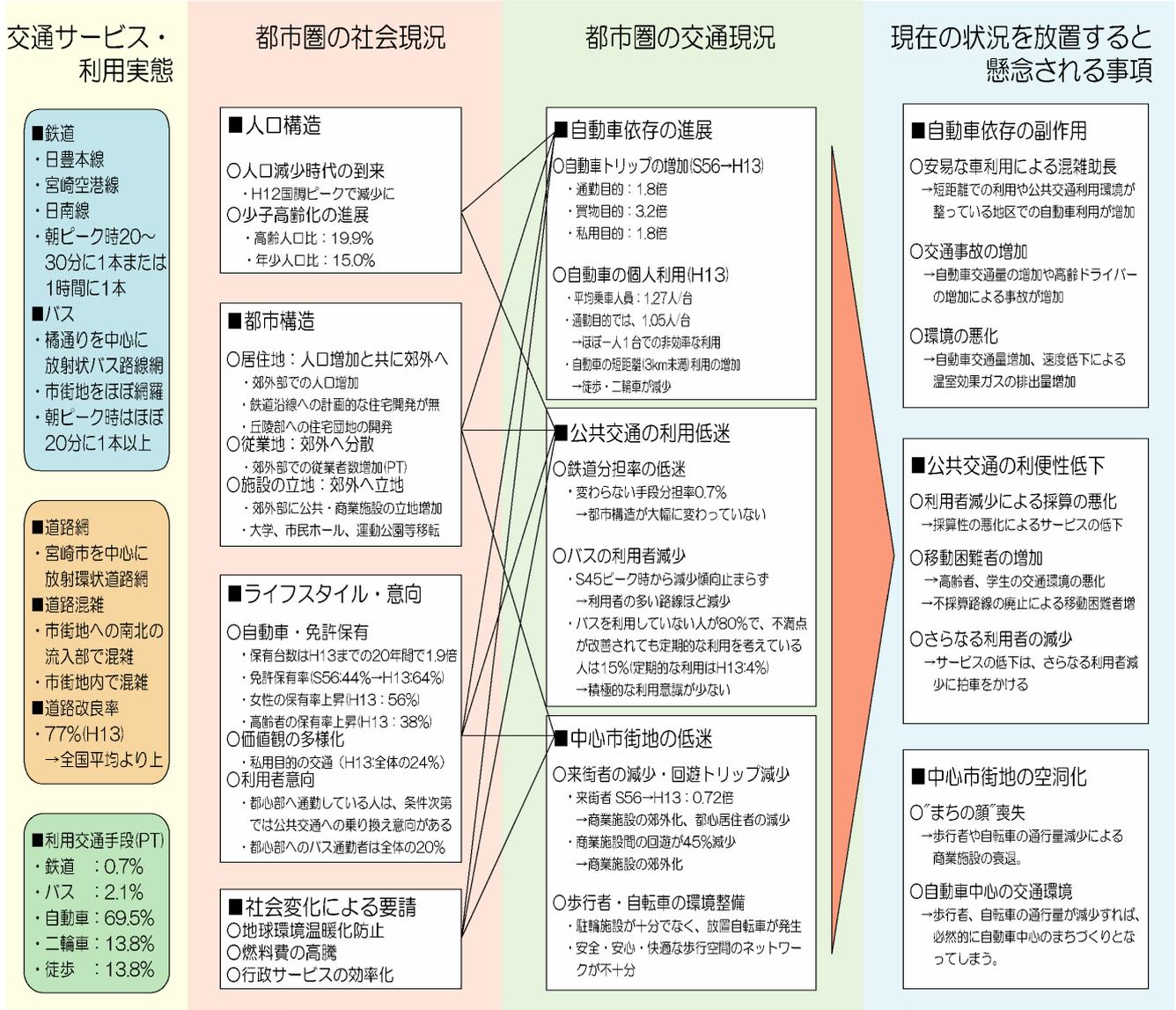
■公共交通のサービス状況

(鉄道) 半径500m圏域が一部市街地をカバー

(バス) 半径300m圏域が市街地をカバー



■宮崎都市圏の現況と懸念事項



近年の動向(H15～)

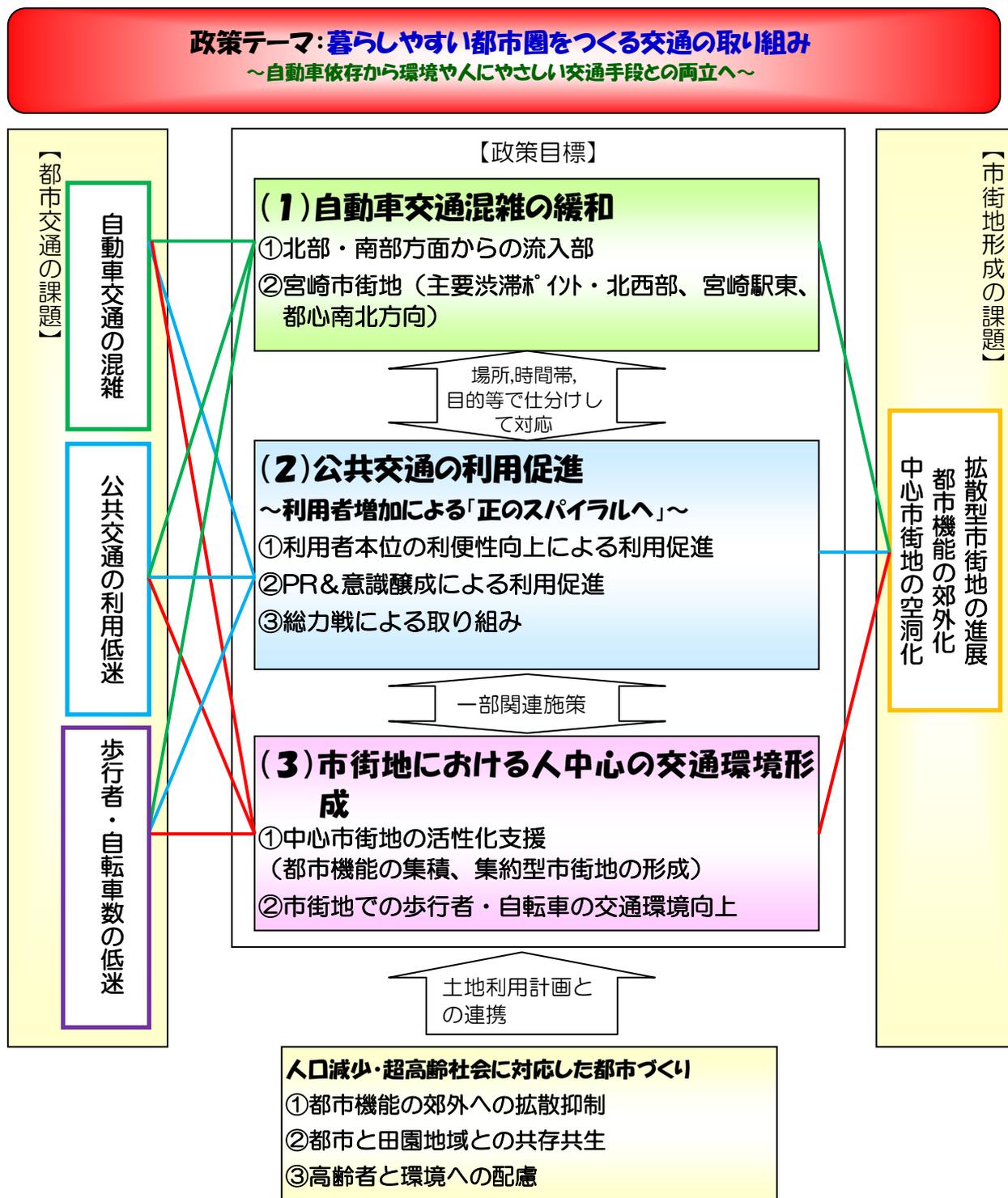
- 人口の都心回帰
 - 郊外住宅団地の人口ピーク
 - 中心市街地での人口増加
- バス鉄道の一部利用者増
 - 鉄道：神宮駅の利用者増
 - バス：市内本線の利用者増
- 中心市街地活性化
 - 中心市街地百貨店増床(H18)
 - 歩行者通行量増加(H19～)
- 高校の学区撤廃
 - 宮崎市内学区撤廃(H15～)
 - 宮崎県内学区撤廃(H20～)

交通の目標像設定

■懸念事項回避に必要な取り組み

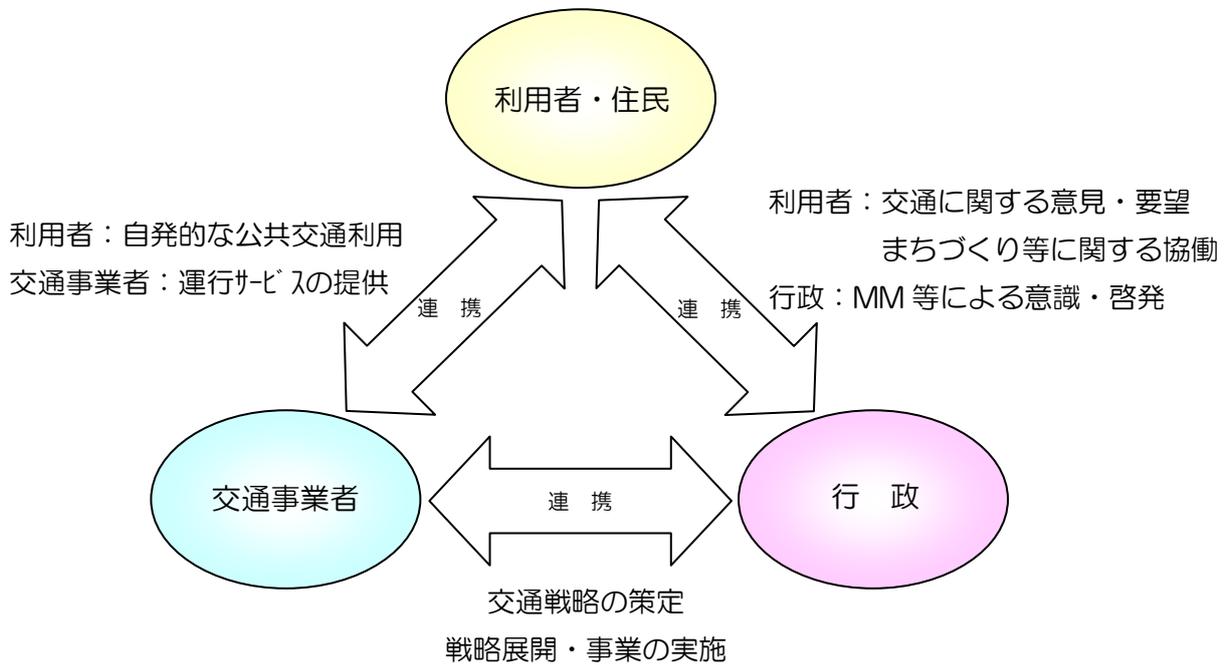
- ◇これまでの交通行動の見直し
 - 地球環境問題、エネルギー問題等から、これまでの自動車に過度に依存した生活を見直し、効率的で、環境負荷の小さい都市交通への転換が必要である。
- ◇都市構造の見直し
 - 少子・超高齢社会の到来や厳しい財政状況、中心市街地の空洞化に対し、より効率的な行政サービスが可能な集約型都市構造への転換が必要である。
- ◇関係者の連携
 - 都市構造や交通行動の見直しのためには、行政機関と交通事業者、それを利用する住民等様々な関係者が連携する「総力戦」の展開が必要である。

■宮崎都市圏総合交通戦略のテーマ



§ 4 総力戦による取り組み

■様々な関係者が連携する総力戦



§ 5 短期・中期目標

【政策目標】	【短期目標値】	【中期目標値】
自動車交通混雑の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地流入部での速度向上 (道路交通センサスにおける混雑時旅行速度向上) 自動車の混雑は…今よりも緩和 	同左 自動車の混雑は…今よりも緩和
公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道【微増】 1日平均乗降客数 (500人増：27,300人/日) ・バス【下げ止まり】 旧宮崎市内路線乗客数 (H17キープ：340万人/年) 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道【堅調な微増】 1日平均乗降客数 (800人増：27,600人/日) ・バス【増加へ転じる】 旧宮崎市内路線乗客数 (H14相当：400万人/年)
市街地における人中心の交通環境形成	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地歩行者通行量 (約25,000人増：84,600人) 「宮崎市中心市街地活性化基本計画」 人中心の交通環境の… 形成はじまる 	同左 (短期目標をキープ) 人中心の交通環境が… 形成される

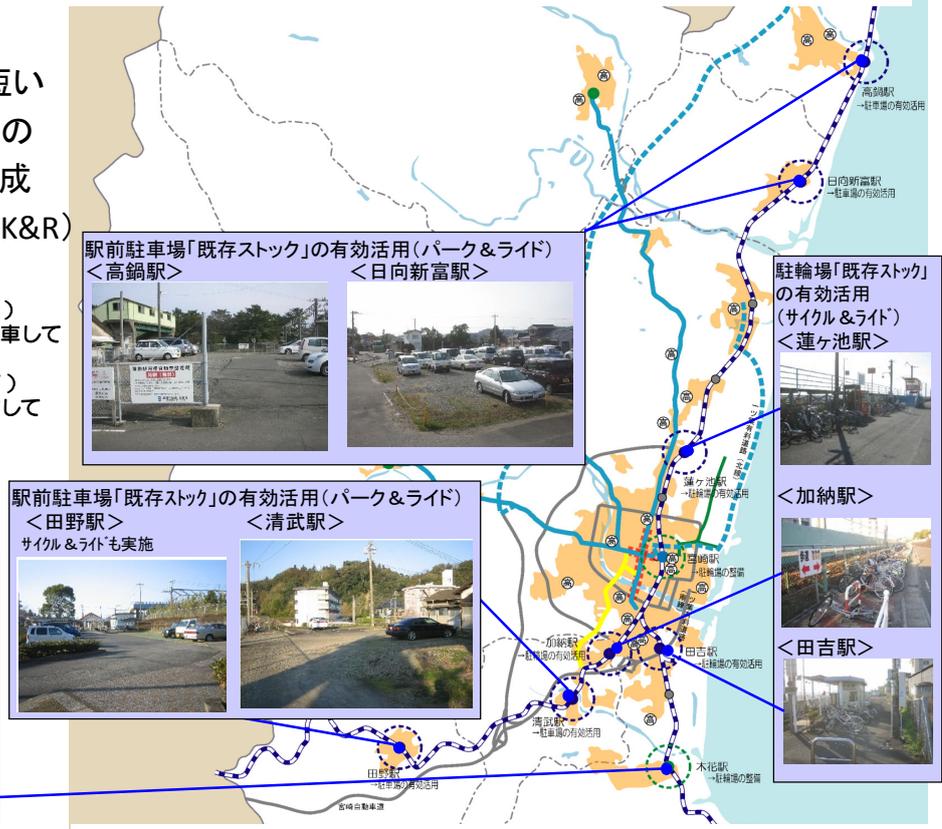
■その他拠点（鉄道沿線）

基本方針

- ◆所要時間の短い
鉄道利用推進の
ための意識醸成
(P&R、C&R、K&R)

※
「P&R」(パーク&ライド)
駅付近に自家用車を駐車して
鉄道を利用
「C&R」(サイクル&ライド)
駅付近に自転車を駐輪して
鉄道を利用
「K&R」(キッズ&ライド)
駅まで自家用車で
送迎してもらって鉄
道を利用

駅前広場の整備に伴う駐輪場整備
(サイクル&ライド、キス&ライド)
＜木花駅＞

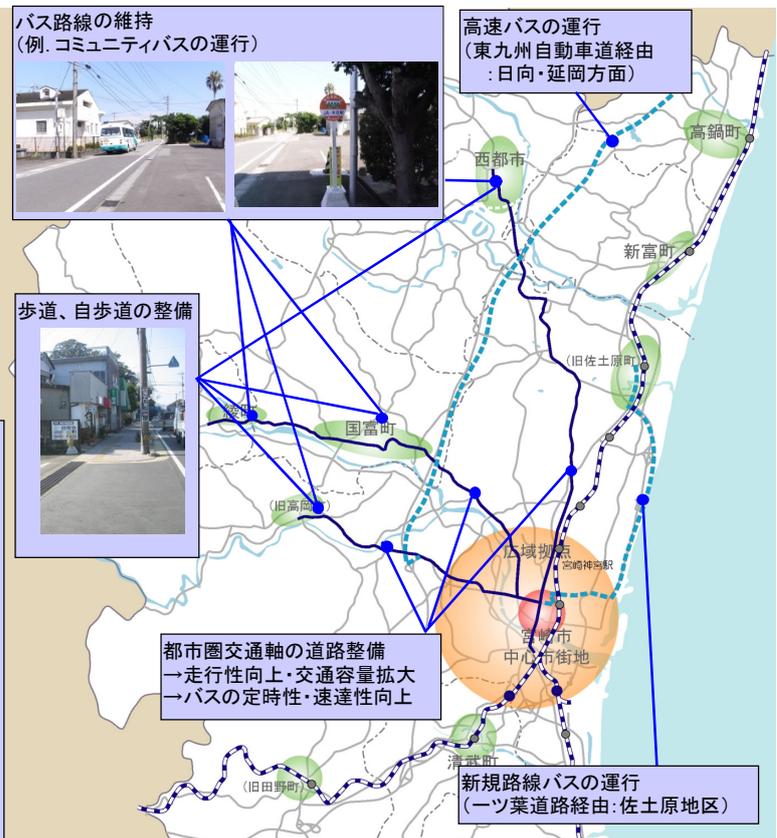
■その他拠点（バス沿線）

基本方針

- ◆拠点内の歩行者・自転車の安全な通行の確保
- ◆路線バスの維持
(低床型バスの導入)
(コミュニティバスの運行)
- ◆高速バスの運行
(日向・延岡方面)
新規路線バスの運行
(佐土原地区)

低床型バスの導入



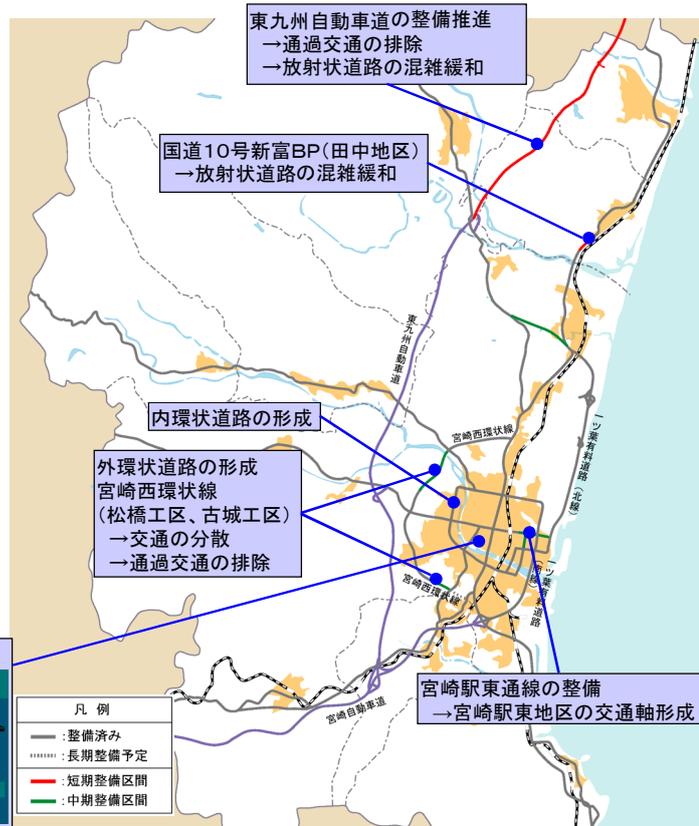
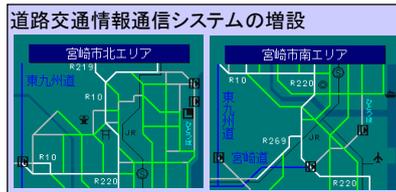



■道路網計画

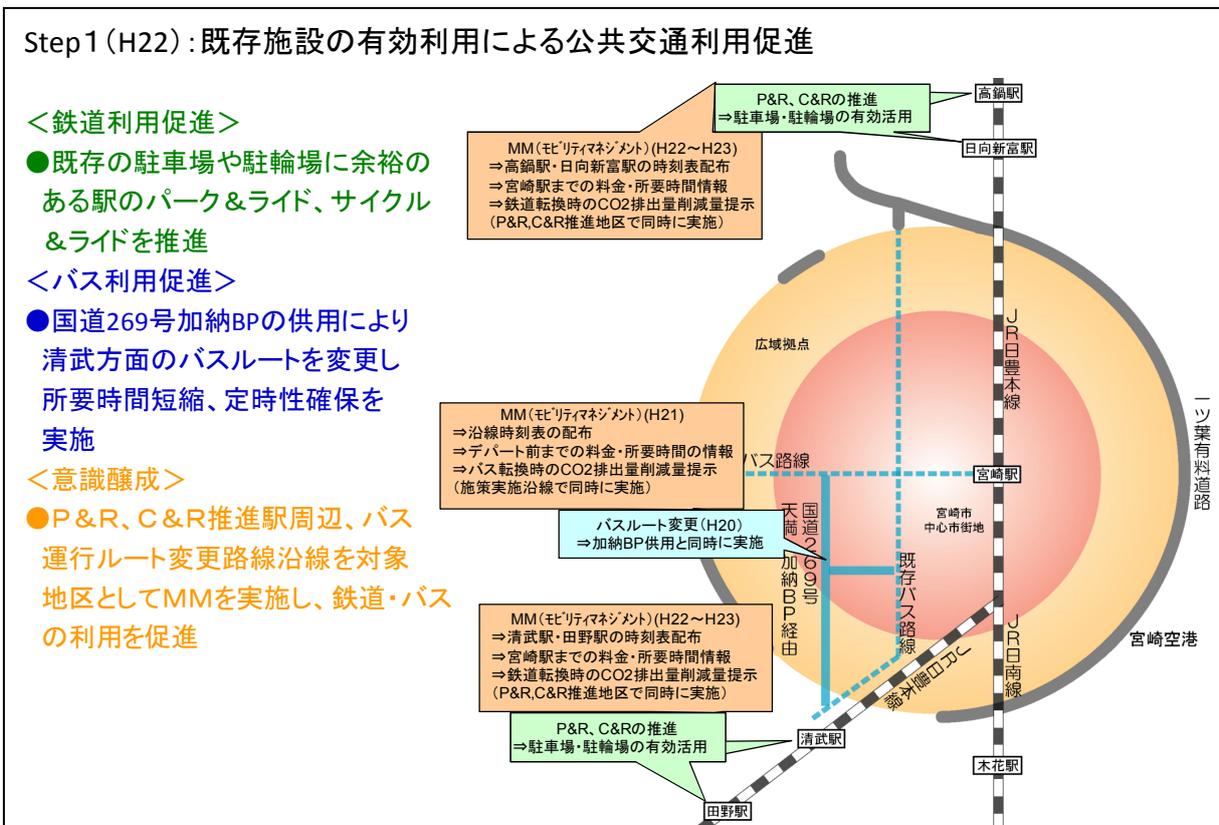
基本方針

- ◆高規格幹線道路の整備推進
東九州自動車道
- ◆放射状幹線道路の整備推進
国道10号新富BP(田中地区)
- ◆外環状道路の整備
宮崎西環状線
(松橋工区、古城工区)
- ◆宮崎駅東地区の街路網整備
宮崎駅東通線、吉村通線
- ◆道路交通情報通信システム
(VICS)の増設

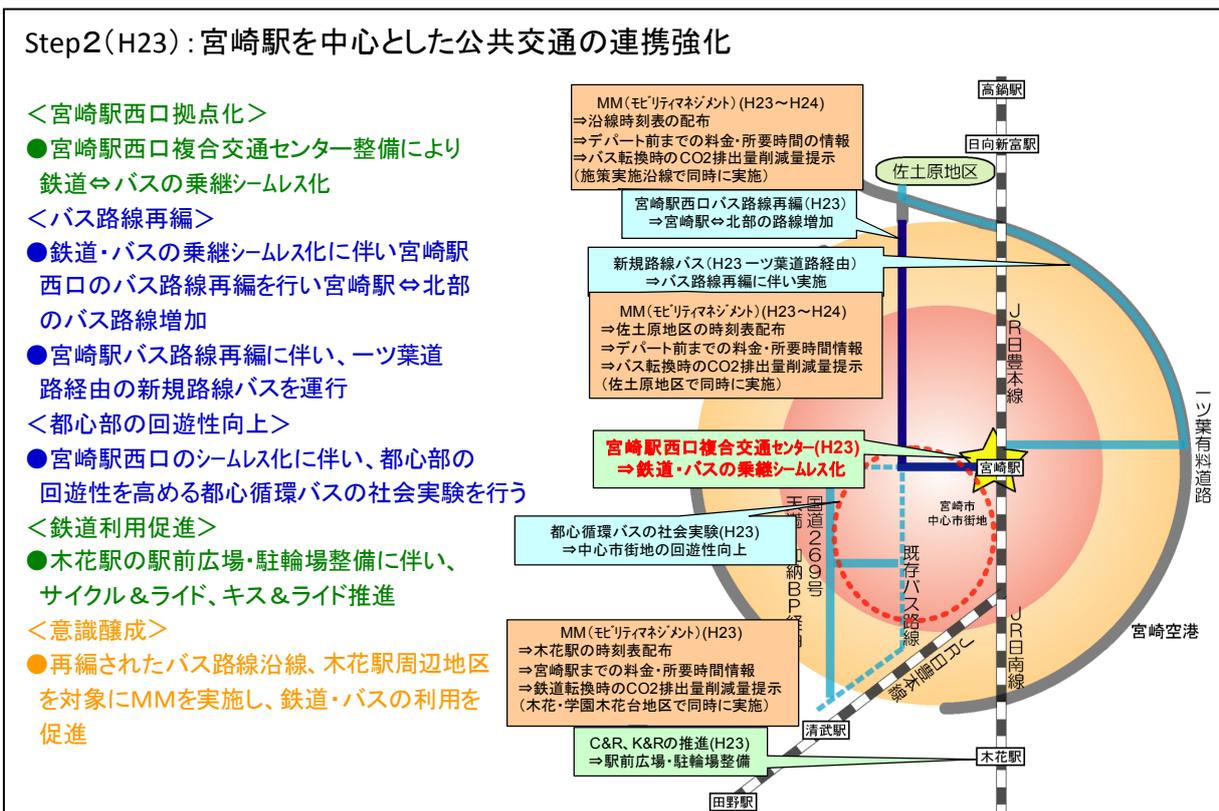
※VICSとは、(Vehicle Information and Communication System)の略で、道路交通情報通信システムを示す。



■短期 (H22)



■短期 (H23)



Step3(H26): 高速道路の供用(H25)による自動車交通量の減少

<広域拠点内の通過交通排除>

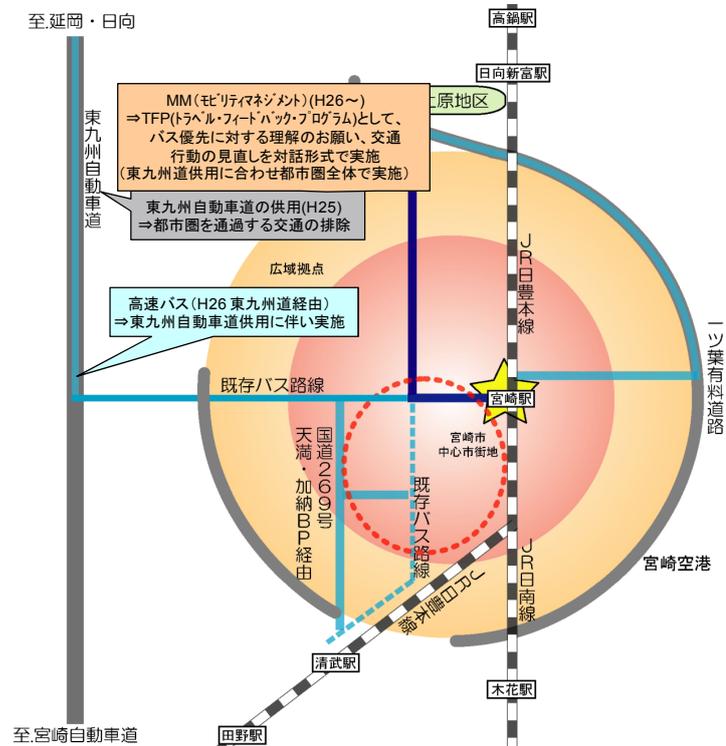
- 東九州自動車道が供用し、南北方向の自動車が高速道路に転換されることにより、広域拠点を通過する自動車交通が減少する

<高速バスの運行>

- 東九州自動車道の供用により、延岡・日向方面への新たな広域公共交通網として高速バスを運行し、自動車交通量を減少させる

<意識醸成>

- 公共交通軸の形成に向けて、MMとしてTFPを実施し、バス優先に対する理解とお願い、交通行動の見直しを促す



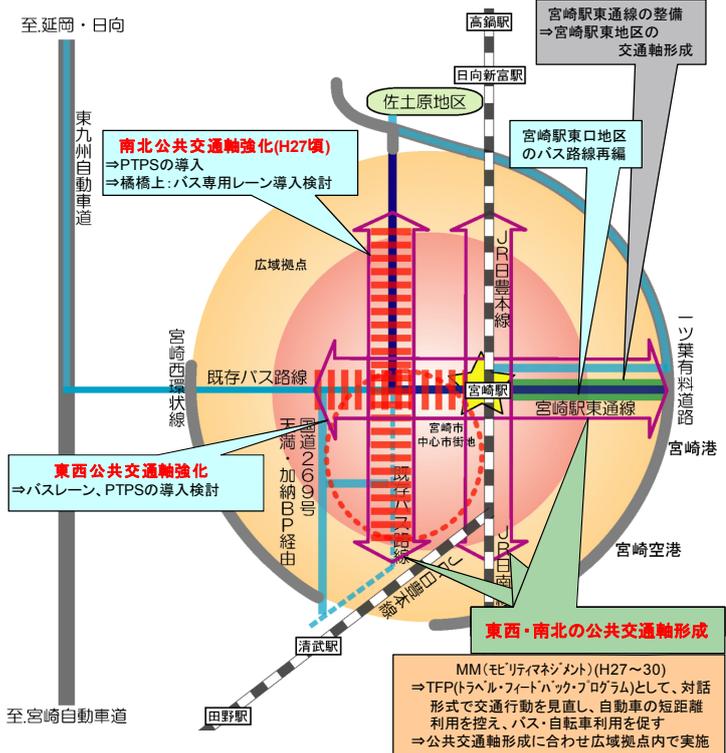
Step4(H30): 自動車交通量の減少により、公共交通軸を形成

<公共交通軸の形成>

- 南北公共交通軸
 - 一の鳥居前～中村交差点にPTPSを導入しバス強化軸を形成
 - 橋橋部のバス専用レーン検討
- 東西公共交通軸
 - 宮崎駅東通線整備によりバス強化軸を形成
 - バスレーン・PTPS導入の検討
- 宮崎駅東口のバス路線を再編し、公共交通の軸として機能

<意識醸成>

- 公共交通軸の沿線(広域拠点内)を対象にMMを実施し、自動車の短距離利用を抑制



■長期

Step4(長期):公共交通軸の輸送量・走行性をさらに強化

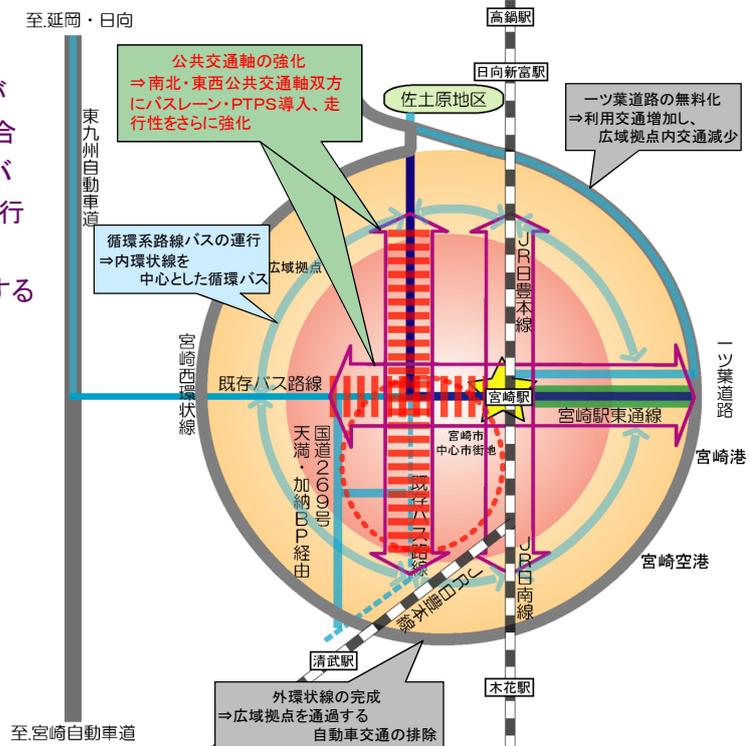
<公共交通軸の強化>

- 中期の検討により東西公共交通軸がバスレーン・PTPSの導入となった場合には、南北・東西公共交通軸双方にバスレーンPTPSを導入し、バス優先走行のさらなる強化を行う

- 集約型市街地形成と効果的に連携する循環系路線バスの運行

<外環状道路の形成>

- 外環状道路の形成により、自動車交通が分散
- 一ツ葉道路無料化により、利用交通を増加し、広域拠点内の混雑緩和



■その他拠点

その他拠点:拠点内での交通環境向上と広域拠点へのアクセス性向上

<道路整備>

- 都市圏交通軸の道路整備による走行性向上、交通容量の拡大

<人中心の交通環境形成>

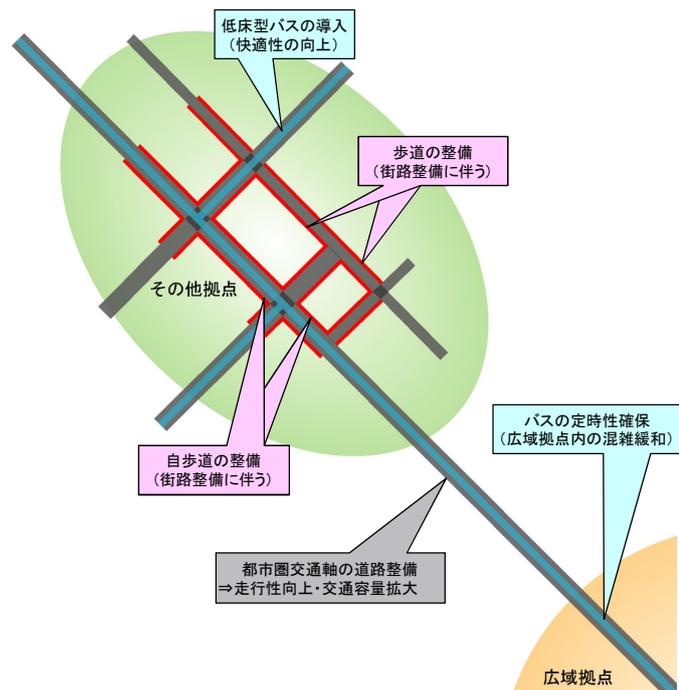
- 拠点内での歩行空間の確保
- 拠点内での自転車利用空間の確保

<バス利用の快適性向上>

- 低床型バスの導入による乗降性の快適化

<広域拠点までのバスのアクセス性>

- 広域拠点内の混雑緩和により、所要時間が短縮
- 広域拠点内の混雑緩和により、バスの定時性が確保



§ 8 施策実施により期待される効果

エリア	施策実施により期待される効果
宮崎市中心市街地	⇒都心居住者が増え、にぎわいが復活 ⇒宮崎駅周辺の人のにぎわいが増加 ⇒宮崎駅での鉄道・バス乗り継ぎが便利に ⇒歩道の段差が解消され、歩行者が安心して歩行可能 ⇒車を持たなくても回遊できる人や環境に優しい空間になる
広域拠点	⇒バスの所要時間が短縮して、定時性も向上 ⇒バスでの移動が便利になって、通勤や買い物、通院にも利用しやすくなる ⇒バス利用者が増えて、バスの運行本数が増えることも期待 ⇒高速道路や環状道路ができ、自動車の短距離利用が減って混雑が緩和 ⇒自転車が快適に走行出来る空間が確保される ⇒歩行者が安心・安全に歩行出来る環境が形成
その他拠点	⇒歩道や自転車歩行者道が整備され、安全・安心な居住空間が創出される ⇒宮崎駅の乗り継ぎが便利になり、鉄道が利用しやすくなる ⇒宮崎市中心市街地までの道路整備で、自動車やバスでの所要時間が短縮
都市圏全体	⇒高速道路が整備され、延岡・日向までの所要時間が短縮 ⇒広域拠点内の自動車利用が減少し、交通事故の減少や CO2 排出量削減が期待 ⇒自動車混雑が減って、救急医療支援 ⇒自転車の利用や徒歩が増えて、健康的な生活に ⇒集約型の市街地が形成され、行政サービスが効率的に

§ 9 実施体制の構築

■評価システム

