

9.2 道路網計画

主に道路整備施策であり、拠点内主要駅や空港等の拠点施設へのアクセス性の向上に資する施策を含む。

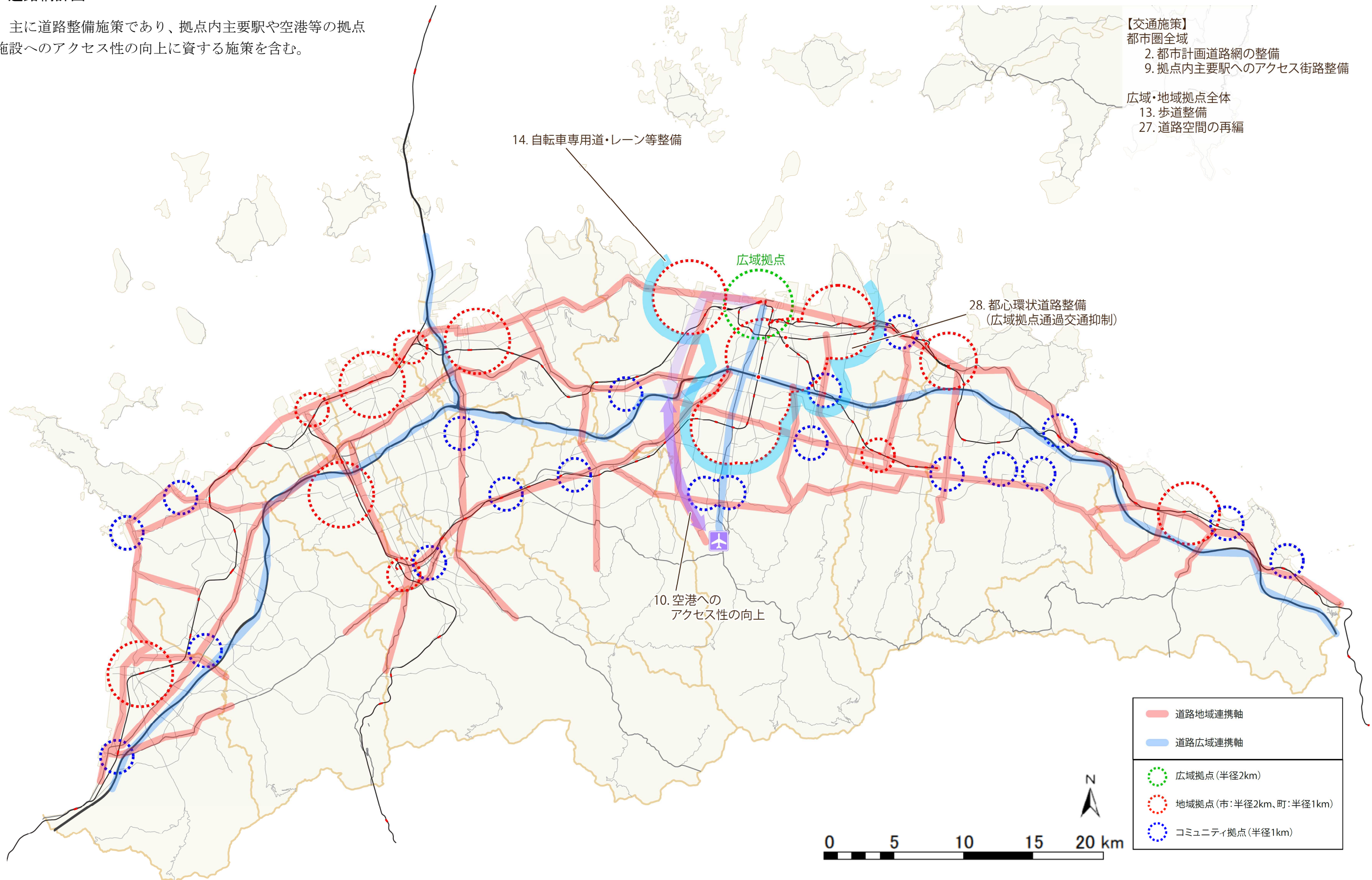


図 9.2 道路網計画の施策の体系図

9.2.1 個別施策イメージ

2.都市計画道路網の整備	施策体系	・拠点間連携軸の強化
	想定される効果	・歩行者・自転車空間の確保 ・公共交通等の定時性確保
■市町名	各市町	
■事業年度(計画)	中長期	
■事業主体	全市町の各道路管理者	
■具体的内容		
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網の見直しにより存続と判断された街路について、計画的に整備を推進する。 ・街路整備にあたり、自動車・バスの走行性の向上を図るだけでなく、自歩道整備により、徒歩・自転車利用の促進を図り、賑わいの創出を図る。 		

9.拠点内主要駅への アクセス街路整備		施策体系	・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
		想定される 効果	・拠点の賑わい向上 ・公共交通(鉄道)の利用促進
■市町名	高松市・坂出市・丸亀市・さぬき市・東かがわ市・善通寺市・観音寺市・三豊市・三木町・宇多津町・多度津町		
■事業年度(計画)	中長期		
■事業主体	高松市・坂出市・丸亀市・さぬき市・東かがわ市・善通寺市・観音寺市・三豊市・三木町・宇多津町・多度津町の地域拠点内各道路管理者		
■具体的内容			
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点内主要駅へのアクセス向上、拠点内のシンボリックな軸として、都市計画道路の整備を推進する。 ・街路整備にあたり、自動車・バスの走行性の向上を図るだけでなく、自歩道整備により、徒歩・自転車利用の促進を図り、賑わいの創出を図る。 			

10.空港への アクセス性の向上		施策体系	・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
		想定される 効果	・空港へのアクセス性の向上 ・高松市の中心業務地の通過交通の排除
■市町名	高松市		
■事業年度(計画)	中長期		
■事業主体	道路管理者(県)		
■具体的内容			
<ul style="list-style-type: none"> ・高速交通体系の整備効果を生かし、高松西 IC から高松空港へのアクセス機能を強化するとともに、高松市の中心業務地における通過交通を排除し、都市内交通の円滑化を図るための重要な道路 			

13.歩道整備	施策体系	・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上 ・拠点内周遊環境向上
	想定される効果	・歩行者の増加によるにぎわいの創出
■市町名	高松市・坂出市・丸亀市・さぬき市・東かがわ市・善通寺市・観音寺市・三豊市・三木町・宇多津町・多度津町	
■事業年度(計画)	中長期	
■事業主体	高松市・坂出市・丸亀市・さぬき市・東かがわ市・善通寺市・観音寺市・三豊市・三木町・宇多津町・多度津町の広域・地域拠点該当市町・交通事業者	
■具体的内容		
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、身体障害者等、全ての人々が安全で安心して利用できるバリアフリーな道路空間を整備 ・視覚障害者のための誘導ブロックの設置、車椅子同士でもすれ違うことができる歩道幅員の確保、電柱等の地中化、歩道と車道の段差解消等 		
<p>■バス停における歩道の改良</p>		
出典：出典：高松市総合都市交通計画(H22.11)		

14.自転車専用道・ レーン等整備

施策体系
想定される
効果

- ・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
- ・拠点内周遊環境向上
- ・中心市街地での回遊性の向上
- ・自転車による交通事故の減少

■市町名 高松市

■事業年度(計画) 長期

■事業主体 高松市

■具体的内容

- ・都心地域及びその周辺部(概ね 5.0 km圏域)において、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画(H20.11)」に基づき、平成 27 年までを計画期間として、自転車道整備や自転車走行空間の明示など、自転車を利用しやすい環境整備を進める。



出典: 出典: 高松市総合都市交通計画(H22.11)

27.道路空間の再編

施策体系

- ・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
- ・拠点内周遊環境向上

想定される効果

- ・公共交通の利便性・速達性の向上による利用者の増加

■市町名 広域・地域拠点のある市町

■事業年度(計画) 長期

■事業主体 道路管理者(国・県)

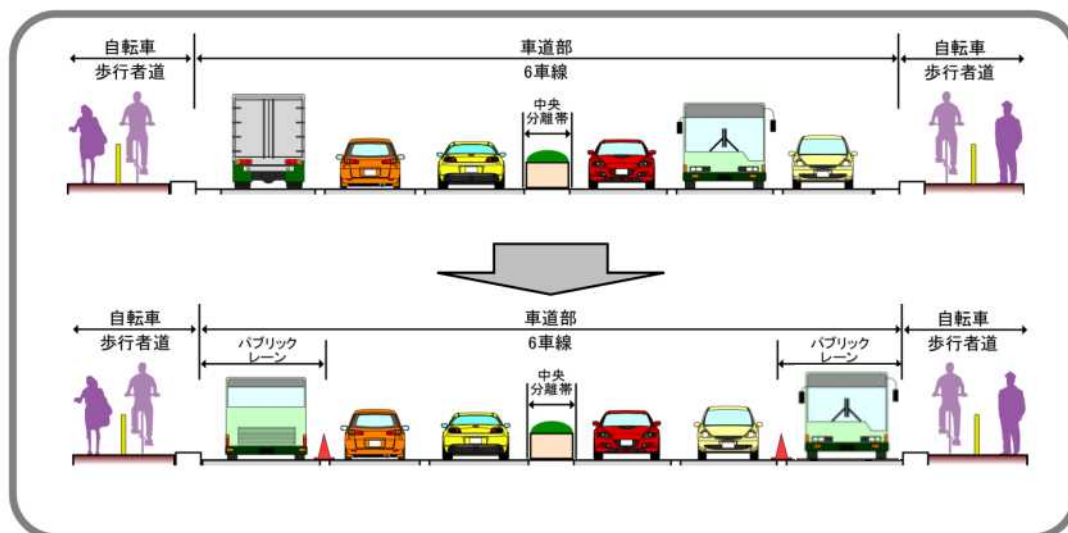
■具体的内容

- ・集約拠点間を円滑に移動することができる公共交通体系の構築が不可欠であることから、バス交通を始めとする公共交通機関が優先して走行できる道路空間の再編を検討する。

(道路空間の再配分例)

現状 6 車線のうち、両側 1 車線をパブリックレーンとします。

歩道上の自転車・歩行者分離区間と併せた区間とし、自転車を手段とした流入も含めた拠点間を結ぶ主要軸とします。



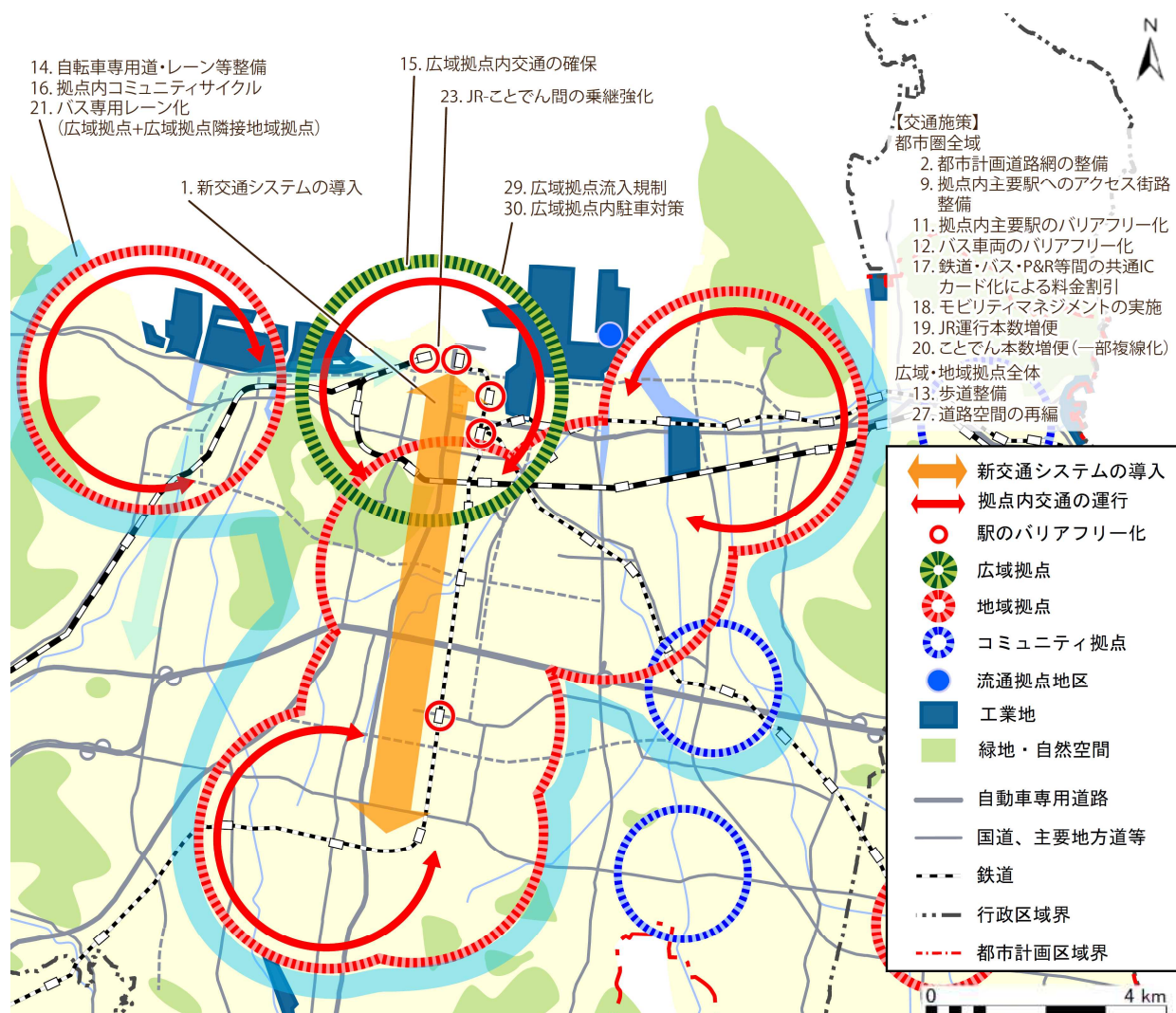
出典: 出典: 高松市総合都市交通計画(H22.11)

28.都心環状道路整備 (広域拠点通過交通抑制)		施策体系	・拠点内周遊環境向上
		想定される効果	・広域拠点内への通過交通の抑制 ・広域拠点内道路の横断面構成の再編による魅力向上
■市町名	高松市		
■事業年度(計画)	中長期		
■事業主体	道路管理者(国・県)		
■具体的内容			
・広域拠点内を迂回する環状道路を整備する。			

9.3 広域拠点内交通計画

広域拠点内の公共交通、徒歩、自転車の利便性を向上させ、広域拠点へのアクセス性の向上、周遊環境の向上に資する施策、および広域拠点内の流入規制やモビリティマネジメント等の自動車の利用抑制に資する施策を含む。

なお、本計画に含まれる各種施策については、前述のとおりであるため、カルテベースでの説明は省略する。



10 計画の評価・改善の仕組みづくり

10.1 PDCA サイクルの構築

施策の実施にあたっては、行政、住民、交通事業者等が連携のもとで実施するとともに、施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行い、着実に施策を実施し持続可能な交通システムとすることが必要である。

そのため、「計画策定（Plan）」、「施策の実施（Do）」、「評価（Check）」、「改善・見直し（Act）」という一連の流れを実行するための仕組み作りを行う。

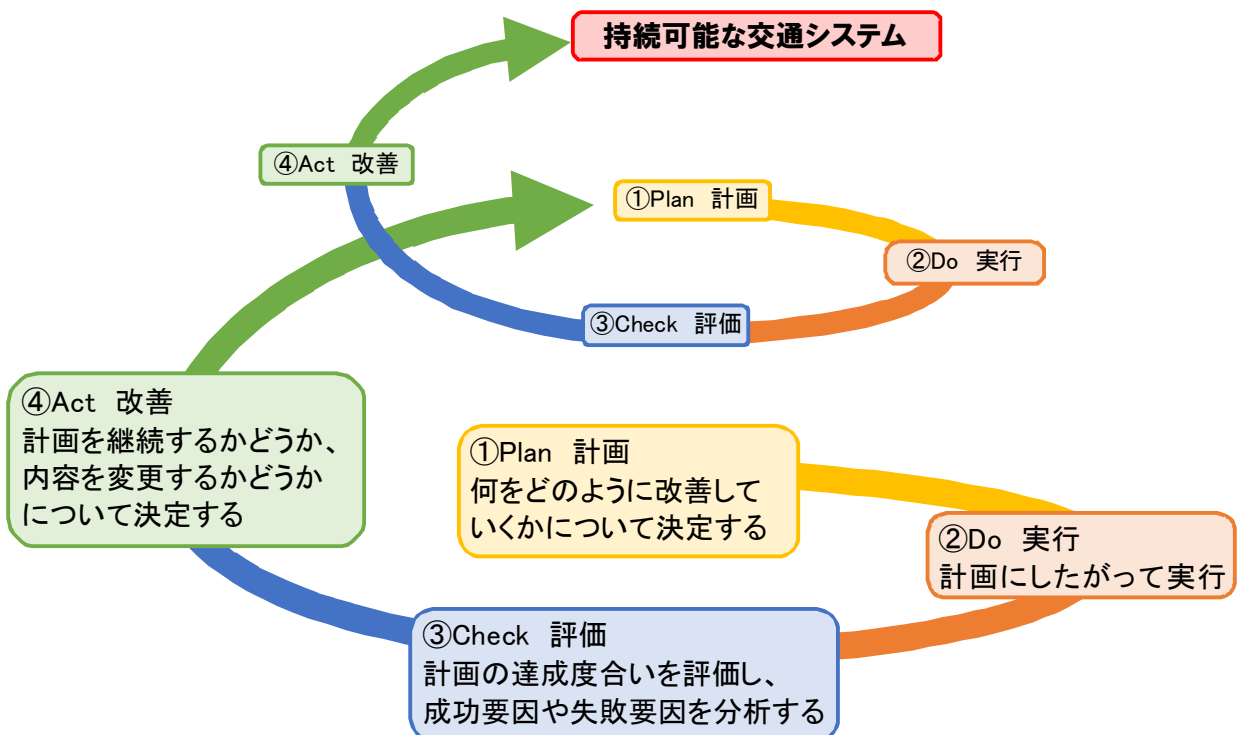


図 10.1 PDCA サイクルのイメージ

10.2 PDCA サイクルの取組み体制

PDCA サイクルは、行政（計画立案担当部局）だけで実行するのではなく、施策に関わる行政部局、住民、交通事業者等の関係各主体が連携して取り組む必要がある。

そのためには、行政、交通事業者等から組織する法定協議会や評価改善のための委員会（現在の総合都市交通体系調査委員会の発展・継続型）の中で、PDCA の実行と進捗管理を行う。

また、法定協議会や委員会は、回数や時間が限られ、また地域の細部の状況把握が困難であるため、地域に根ざした意見交換会や懇談会を開催し、より詳細な状況把握に努めるとともに、施策実施に対する合意形成を図る必要があると考えられる。

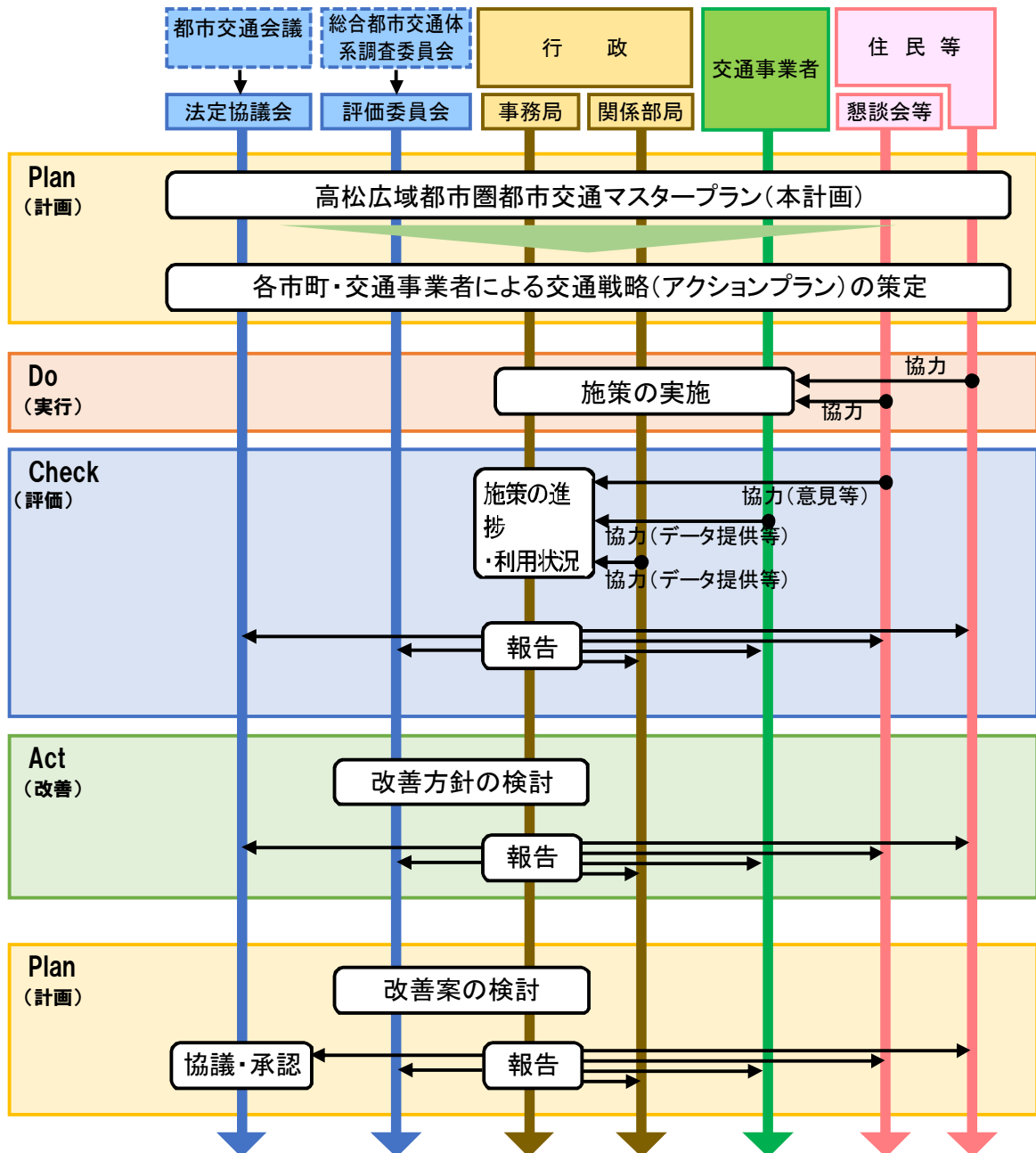


図 10.2 PDCA サイクルの取組み体制と役割

10.3 PDCA サイクルの計画

一般的に、PDCA サイクルは繰り返すことで、継続的に改善するものであることから、計画開始から目標年次までの間における都市交通マスタープランとしての P→D→C→A のサイクルとともに、D（実行）段階においても、施策の実施結果や進捗状況を把握し評価する小さな PDCA サイクルを実施する。

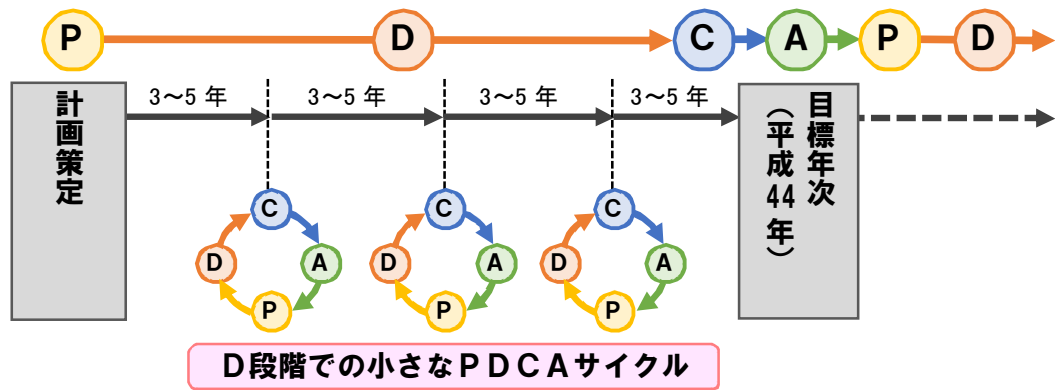


図 10.3 PDCA のサイクル

10.4 モニタリング計画

10.4.1 PDCA における評価(Check)

PDCA における「評価 (Check)」においては、評価指標を設定し、都市交通マスタープランの施策実施の効果を明確に把握し、評価できるようにする。

1) 評価指標設定の考え方

(1) 基本目標との関係性

都市交通マスタープランで掲げた5つの計画課題と、それぞれの目標が達成されることによる都市圏の改善との関係がわかるよう、計画課題に対応した評価指標を設定する。

(2) 住民へのわかりやすさ

PDCA サイクルは、行政、住民等、交通事業者の関係各主体が連携して取り組むことが必要であるため、評価指標はそれぞれが理解し、共有できるものであることが必要である。

そのためには、評価指標は、できるだけ定量化し、わかりやすい、イメージしやすいものとする。

(3) データ入手の容易性と継続性

データ収集の容易性や継続性を確保し、常に一定の評価ができるよう、定期的に調査が実施されている国勢調査や既存の統計資料、ならびにパーソントリップ調査、道路交通センサス（自動車起終点調査）等を活用した評価指標とする。その他では、県・各市町で実施している市民意識・意向調査等も活用する。

また、指標によっては、既存の調査、統計で把握できない場合は、独自に調査を実施する必要があるが、その際にも、多大な時間、費用をかけずに調査、把握が可能な評価指標とする。

2) 評価指標の事例

ここでは、既存資料から、評価指標の設定事例を示す。

(1) 都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月 国土交通省都市局都市計画課)

国土交通省において、平成 25 年度より都市構造を評価する手法について、「都市構造の評価手法に関する研究会」を設置し、検討を行っており、同研究会における検討成果をもとに、各都市におけるコンパクトなまちづくりに向けた取組を支援する参考図書として、都市構造の評価手法をとりまとめたもの。

少子高齢化の進展における都市政策上の課題や立地適正化計画制度などの施策の方向性を踏まえ、主として都市の持続性をいかに維持していくかという観点から、評価分野を設定し、各評価分野の目指すべき方向性及びその実現に向けた施策展開の方向性等を踏まえ、評価分野ごとにどのような視点で評価するのか、その評価軸を勘案の上、評価指標例やその算定手法等を示している。

表 10.1 「都市構造の評価に関するハンドブック」における評価指標の例

	評価軸	評価指標の例	
① 生活 利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街を実現すること		
	取組の 方向性	■適切な居住機能の誘導 ー都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏に必要な生活機能等を享受できること	✓居住を誘導する区域における人口密度 ✓日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率
		■都市機能の適正配置 ー都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	✓日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
		■公共交通サービス水準の向上 ー公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	✓公共交通の機関分担率 ✓公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・ 福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること		
	取組の 方向性	■徒歩行動の増加と健康の増進 ー高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること ーそれにより市民の健康が増進すること	✓メタボリックシンドロームとその予備軍の総人口に占める割合 ✓徒歩、自転車の機関分担率
		■都市生活の利便性の向上 ー日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること	✓高齢者徒歩圏内に医療機関がない住宅の割合 ✓福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合
		■歩きやすい環境の形成 ー歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	✓歩行者に配慮した道路延長の割合 ✓高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安全・ 安心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること		
	取組の 方向性	■安全性の高い地域への居住の誘導 ー災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	✓防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		■歩行環境の安全性の向上 ー都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	✓歩行者に配慮した道路延長の割合
		■市街地の安全性の確保 ーオープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	✓公共空間率 ✓最寄り緊急避難場所までの平均距離 ✓人口あたりの交通事故死亡者数
■市街地の荒廃化の抑制 ー空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること		✓空き家率	
④ 地域 経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること		
	取組の 方向性	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 ー都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓従業人口密度
■健全な不動産市場の形成 ー地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること		✓平均住宅宅地価格	
⑤ 行政 運営	◎市民が適切な行政サービスを享受できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること		
	取組の 方向性	■都市経営の効率化 ー人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	✓市民一人当たりの行政コスト ✓居住を誘導する地域における人口密度
■安定的な税収の確保 ー医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること ー地価が維持、増進すること		✓市民一人当たりの税収額 ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓平均住宅宅地地価	
⑥ エネルギー/ 低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること		
	取組の 方向性	■運輸部門における省エネ化・低炭素化 ー公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	✓市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量 ✓公共交通の機関分担率
■民生部門における省エネ化・低炭素化 ー民生部門におけるエネルギー利用効率向上し、エネルギー消費量が減少すること		✓市民一人当たりの家庭部門CO ₂ 排出量 ✓業務部門における従業者一人当たりのCO ₂ 排出量	

(2) 都市・地域総合交通戦略のすすめ(平成 26 年 8 月 国土交通省都市局)

新たに総合交通戦略に取り組みようとしている地方公共団体の支援、また、現在取り組み中の都市が、今後も継続的、発展的に総合交通戦略を展開してゆくための参考となるよう、これまで取り組まれてきている各都市の戦略の状況を踏まえ、実務的な手引書として整理したものの。

評価指標は、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、市民へのわかりやすさ、目標に対する現状と施策実施後の説明力、データ入手の容易性と継続性等に留意すべきとしている。

10.4.2 高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標の設定

評価指標設定の考え方や、事例、データ入手に関する容易性を踏まえ、高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標を以下に示す。

表 10.3 モニタリング指標

評価の視点	評価結果の考察	モニタリング指標と用いるデータ
都市・地域経営	人口減少による税収減、超高齢化社会による社会保障費の増加のため、歳出・歳入比は上昇するものの、集約化を図ることにより、効率的な都市経営に寄与。	<p>■歳出・歳入額(比) 香川県予算課がとりまとめる一般会計に関する歳出・歳入をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。</p> <p>■目的別(土木費等)歳出/人口 土木費や民生費など、目的別の歳出額を人口で除した一人あたりの目的別歳出を指標として設定し、維持管理等に関する費用および人口減少下における一人あたりの歳出額について経過観察を行う。</p>
地域活性化	拠点へのアクセス性を高めることにより、拠点へのトリップ数の増加が図られ、それにより都市の活性化が図られるものと想定される。	<p>■年間商品販売額 商業統計として整理することとなっている「年間商品販売額」をもとに、拠点内商業施設に関する販売額を算出したものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。</p>
田園都市生活	集約型都市構造へ移行することにより、都市圏内トリップの平均距離は短縮が図られ、より無理なく移動できる都市構造となりうる事が確認できた。	<p>■公共交通利用者数 公共交通事業者の協力を前提に、各事業者の年間利用者数を提供していただき、県合計を行ったものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。</p>
交通網利便性	公共交通促進や集約化を図る施策により、公共交通利用の増加が図られる。	<p>■アクセシビリティ 鉄道およびバス時刻表をもとに、拠点駅・拠点施設からの時間圏を算出・図化するとともに、30分圏人口カバー率等を算出し、その状況に関する経過観察を行う。</p>
交通安全交通環境	各種交通対策により自動車分担率が低下し、交通事故・環境排出ガスの削減が図られることが確認できた。	<p>■交通事故発生件数 香川県警察本部が主管として統計的にデータ整備を行っている交通事故件数をもとに、交通事故発生件数をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。</p> <p>■CO2発生量 香川県地球温暖化対策推進計画と連携し、運輸部門に関するCO2発生量をもとに、環境への影響に関する経過観察を行う。</p>