

1 調査名称：新見都市圏街路交通調査

2 調査主体：新見市

3 調査圏域：新見都市圏

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

新見圏域の都市計画道路を見直すなど、新見市における全体的な計画変更に資する交通調査データを得ることを目的として、新見都市計画地区内を中心に都市計画道路等に関する交通意識調査をアンケートを実施し、既存計画等を踏まえ、結果を分析し取りまとめたものである。

I 調査概要

1 調査名：新見都市圏街路交通調査

2 報告書目次

第1章 街路交通調査の趣旨

- 1-1. 街路交通調査実施の背景・目的
- 1-2. 街路交通調査の役割
- 1-3. 街路交通調査の構成

第2章 街路交通の課題

- 2-1. 上位・関連計画等の整理
- 2-2. 街路交通アンケート調査結果
- 2-3. 現状の都市構造と特性の分析
- 2-4. 街路交通課題の整理

第3章 街路交通調査のまとめ

- 3-1. 街路事業の必要性
- 3-2. 各路線の整備の必要性及び通行量の数値化
- 3-3. 各路線の整備の必要性を検証
- 3-4. 街路事業の方向性

II 調査成果

1 調査目的

新見市は、平成17年の1市4町合併により、本市の広域的な位置づけが変化している。また、国においては、近年の社会経済情勢の変化に対応した都市計画の制度変更が予定されている。

このような情勢変化の中で、圏域内の都市施設の必要性や役割にも大きな変化が生じており、既定の都市計画事業が円滑に遂行されにくい状況となっている。例えば、都市計画道路の中に長期未着手区間が存在し、道路や公園のバリアフリー化が進まないなどの状況も、その兆候の一つと思われる。このため、都市計画施設の必要性や計画の実現性を踏まえた交通計画全体の見直しが必要となっている。

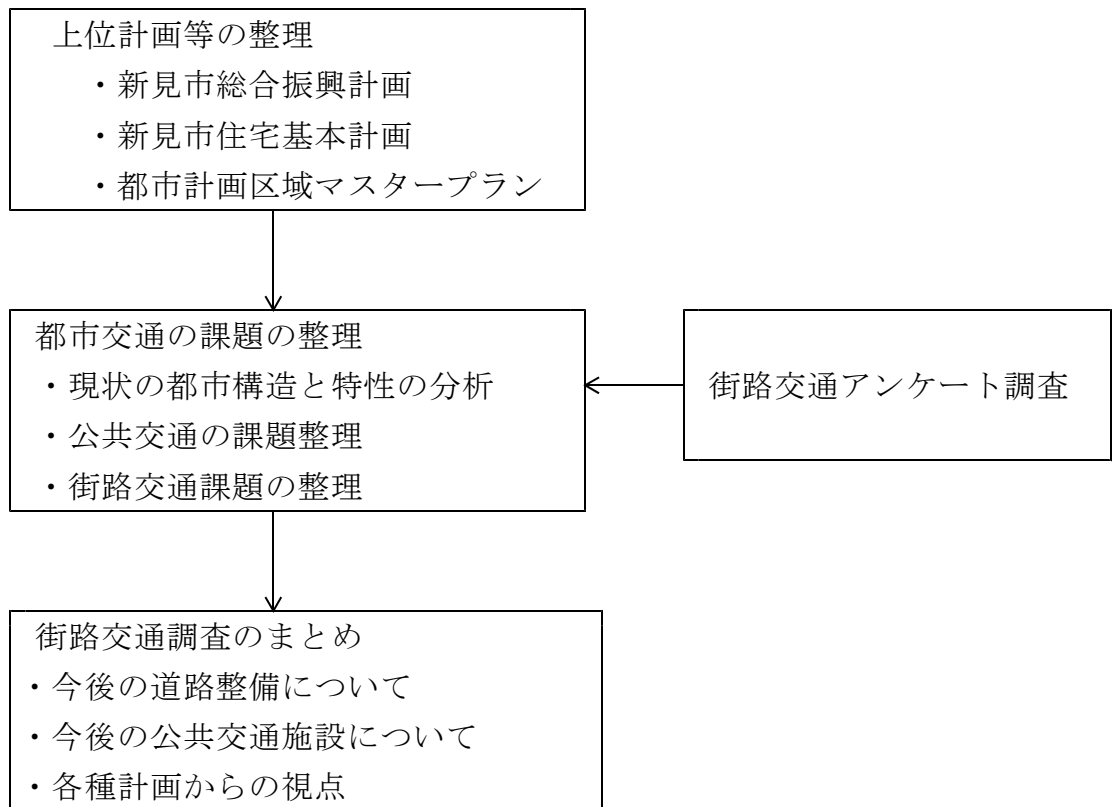
本調査は、平成20年度実施の都市計画基礎調査に基づき、市民アンケート形式の調査を実施し結果をまとめることにより、街路事業の現状整理や課題検討を行った上で、街路事業の方向性を明らかにするものである。

産業及び社会構造の急速な変化や住民の価値観の多様化等に適切に対応する上で、都市をゆとりと豊かさが真に実感できる人間居住の場として整備し、個性的で快適な都市づくりを進めるためには、望ましい都市像を都市整備の目標として明確化し、諸種の施策を総合的かつ体系的に展開していくことが、今日ますます重要となっている。

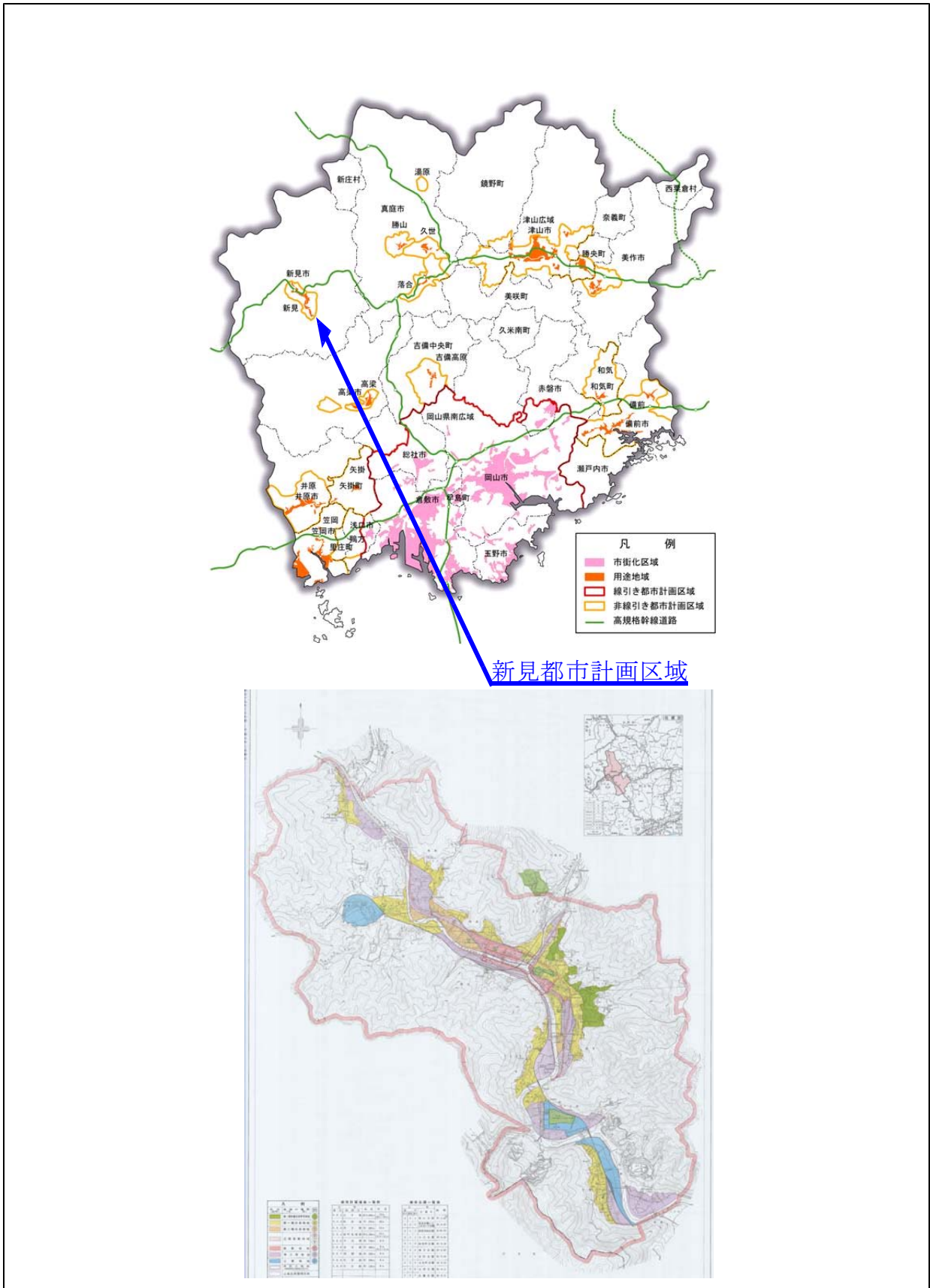
また、このような施策の展開に当たっては、広域的観点からの土地利用の調整、都市活動を支える広域的な都市基盤の整備等を着実に進めることと併せて、地域社会共有の身近な都市空間を重視した施策を推進していくことが肝要である。さらに、住民の理解と参加の下に進めていく前提として、都市整備に関わる総合的な施策の体系を、行政内部の運用指針にとどまらず住民にわかりやすい形で提示することも重要となる。

本街路交通調査は、以上の点を踏まえ、新見都市圏域の街路交通について課題の整理を行い、方向性を示すものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

①街路交通アンケート調査結果

1) 調査の目的

新見市街路交通調査に係る街路交通アンケート調査は、市民生活において、街路交通という側面から各都市施設・道路の利用状況を把握するとともに、まちづくり全般に対する評価、課題、今後の保全、整備、開発についての意向を把握することを目的として実施した。

2) 調査の方法

(1) 調査対象

平成21年10月1日現在、新見市に居住する満20歳以上の男女2,000人（外国人を除く）を対象とした。対象者は、住民基本台帳から地区別・年齢階層別に無作為抽出した。

(2) 調査方法

郵送配布、回収方式

(3) 調査期間

平成21年11月2日（月）～平成21年11月16日（月）

3) 回収結果

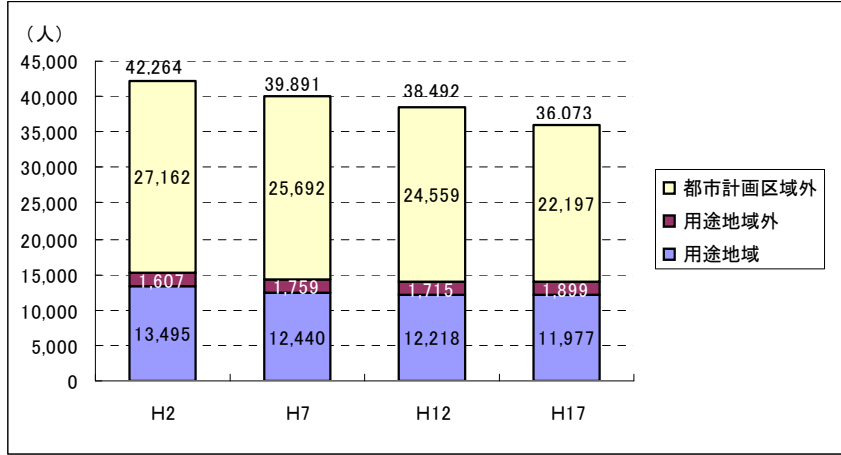
(1) 旧新見市	1,272通中	619通	48.7%
(2) 旧大佐町	211通中	82通	38.9%
(3) 旧神郷町	134通中	63通	47.0%
(4) 旧哲多町	215通中	118通	54.9%
(5) 旧哲西町	168通中	87通	51.8%
全体	2,000通中	1,012通	50.6%

※市全体の回収数には住所不明43通を含む

②現状の都市構造と特性の分析

1) 総人口の推移

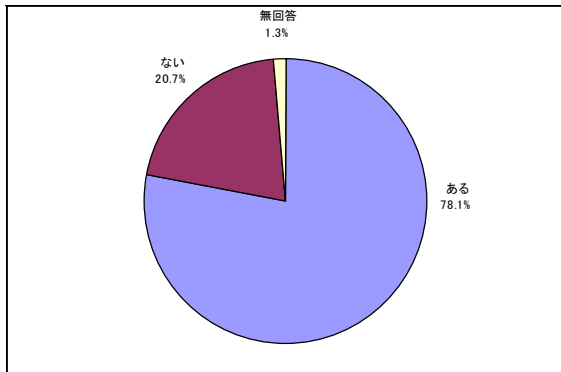
新見市の総人口は、人口減少を続けているが、特に都市計画区域外での減少が著しい。ただし、用途地域外では増加傾向にある。



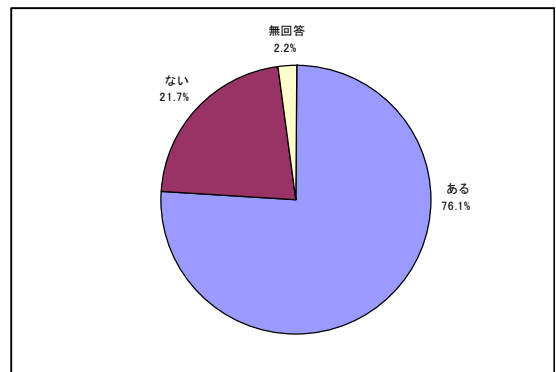
2) 新見都市圏住民の運転免許及び自家用車の保有状況

運転免許、及び自由に使える車は、ともに約8割が「ある」としている。

【普通自動車免許の有無】 総数=1012(SA)



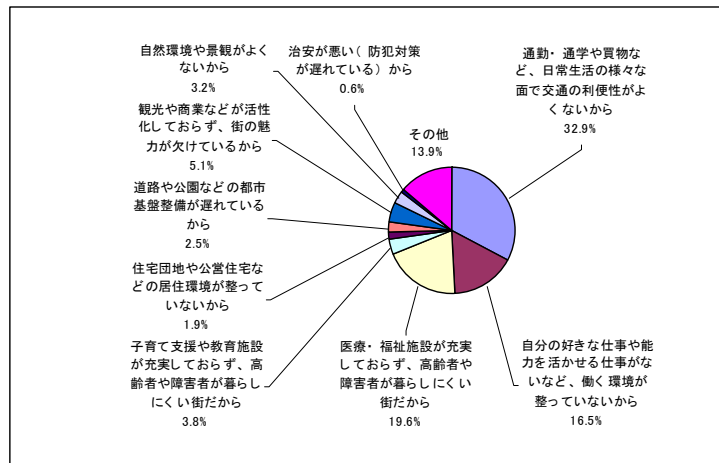
【自由に使える車の有無】 総数=1012(SA)



3) 他に移り住みたい理由

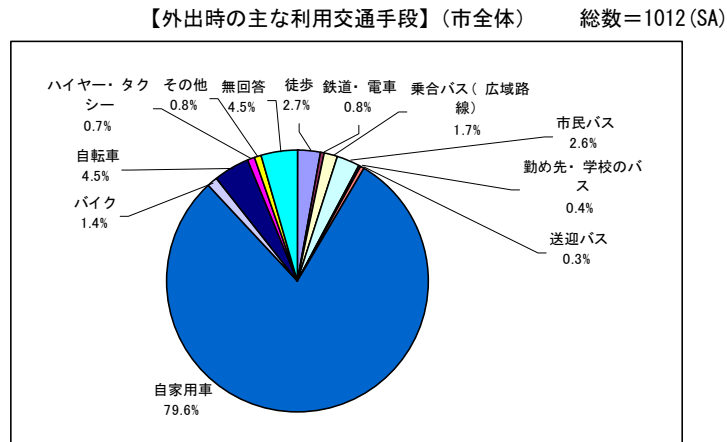
「交通利便性の悪さ」が移り住みたい一番の理由となっている。

【移り住みたい理由】(市全体) 総数=158(SA)



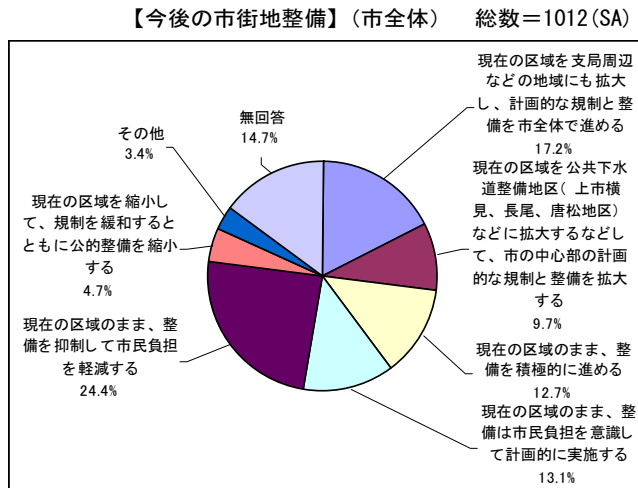
4) 外出時の主な利用交通手段

外出時の主な交通手段は約8割が「自家用車」と答えており、自家用車への依存度が非常に高い。



5) 都市計画区域の拡大の可能性

都市計画区域を拡大したい方がいいと思っているのは約3割と少数。



③公共交通の課題整理

JRは、伯備線・芸備線・姫新線の3路線、バスは35路線で運行しているが、いずれも利用者の減少が課題となっている。

1) JRの状況

都市計画区域内にある新見駅と石蟹駅とも減少傾向。

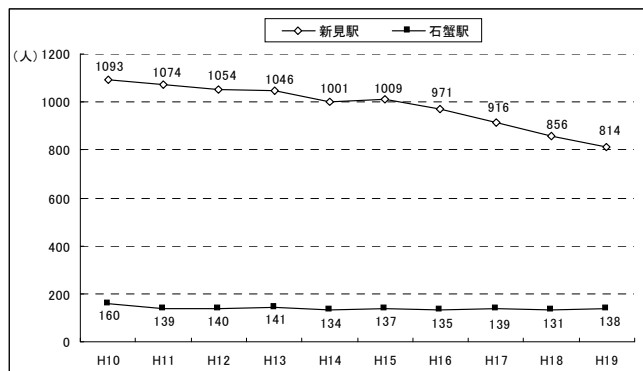


図 JR利用者数の推移

資料：岡山県統計年報

2) バスの状況

バスは、運行エリアが拡大した平成18年度に利用者数が倍増したが、その後は減少傾向にある。

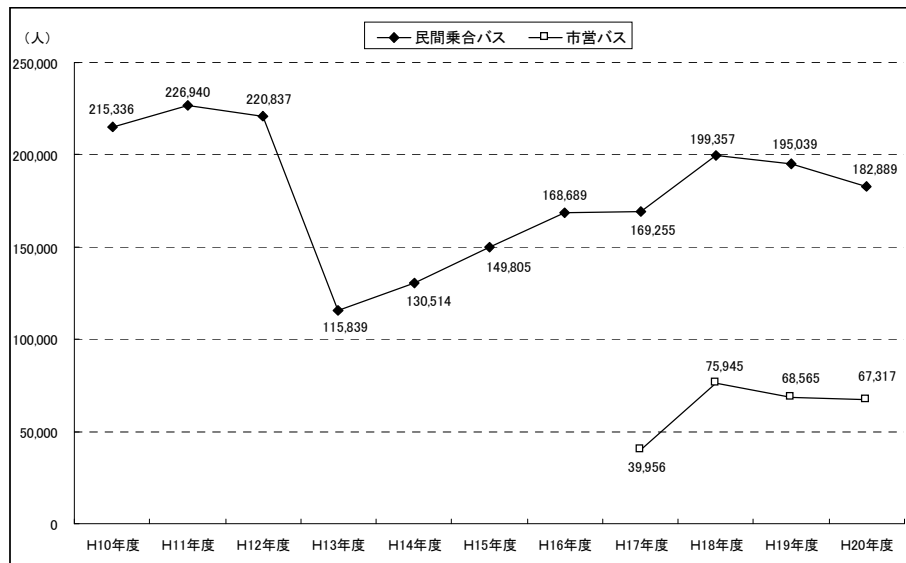


図 JR利用者数の推移

資料：岡山県統計年報

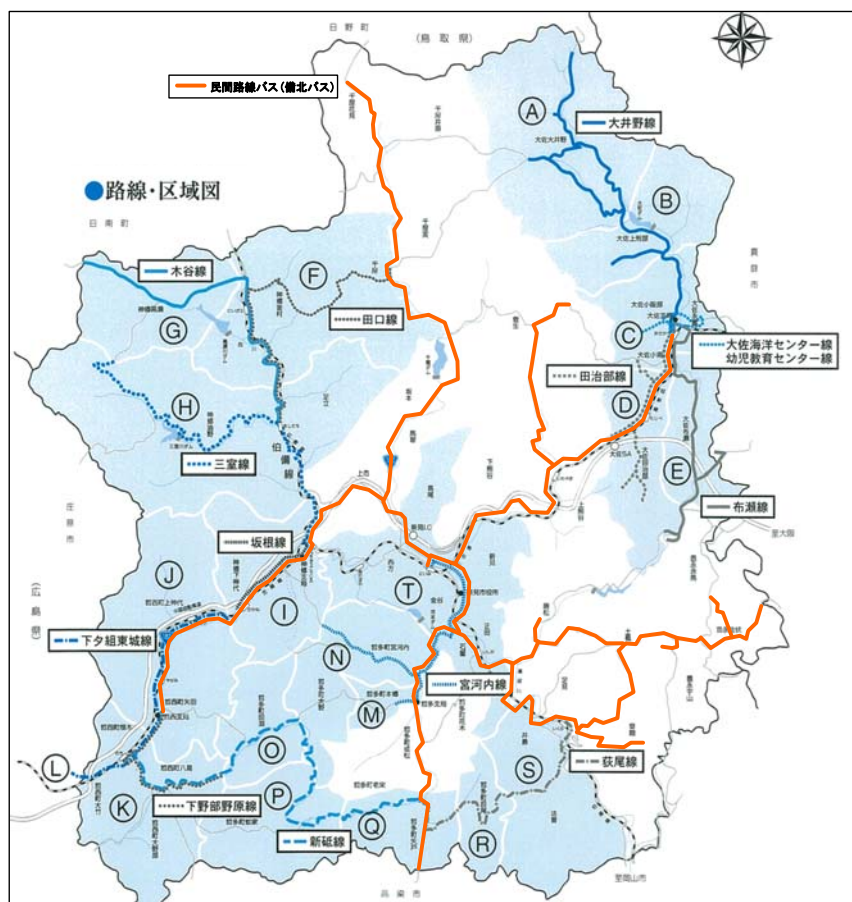


図 新見市バス路線網図

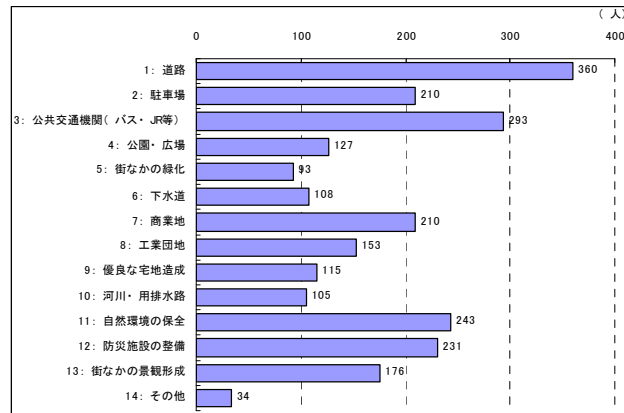
資料：新見市庁内資料、備北バス株

④街路交通課題の整理

1) 市街地で今後整備が必要なこと

道路や公共交通機関など「交通分野」の整備が最も求められている。

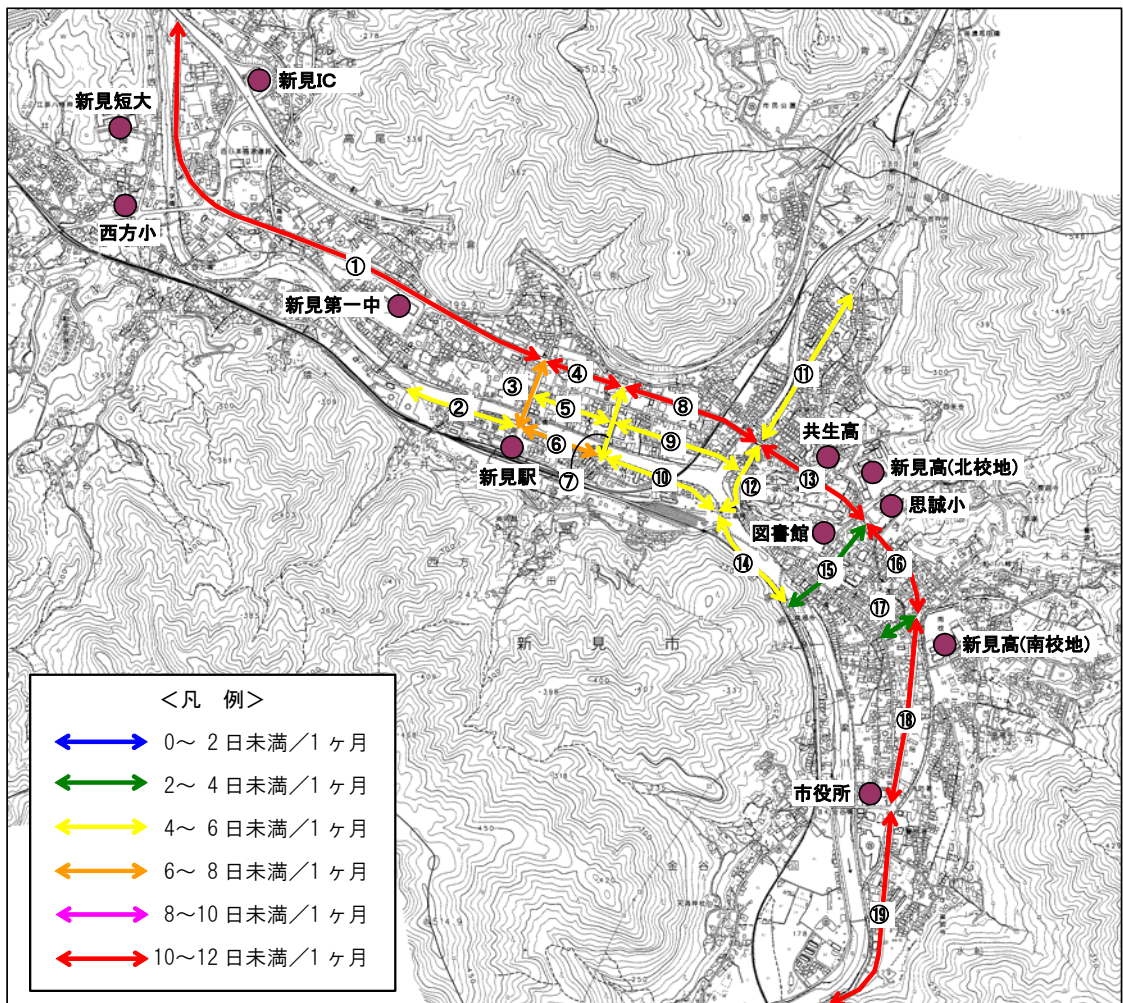
【市街地で今後整備が必要なこと】(市全体) 総数=942(MA)



2) 都市計画道路

(1) 交通頻度

国道180号と比較し、他の道路では通行頻度が低い。

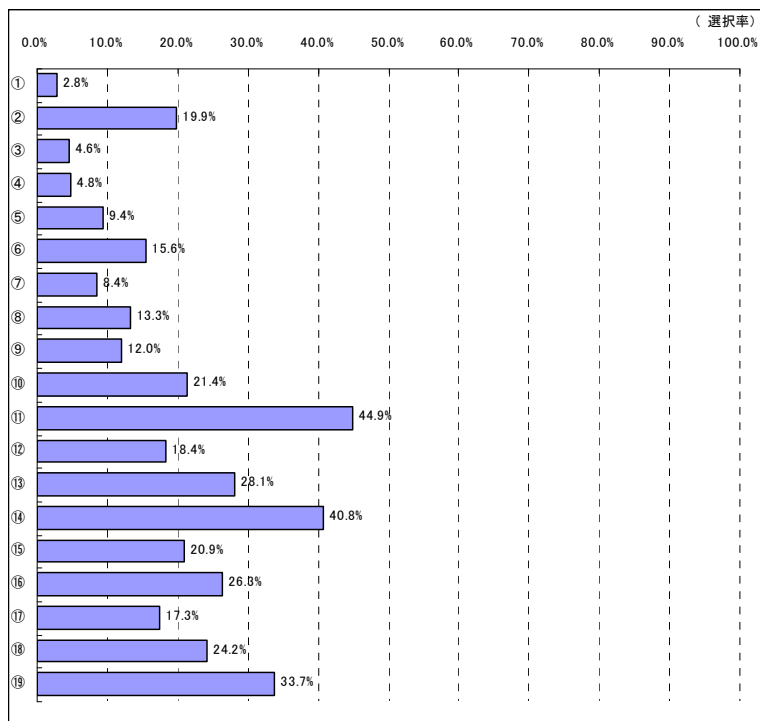


(2) 今後の整備の方向性

県道新見勝山線（国道180号以北）と市道新見日南線（江道橋以南）以外の区間については、いずれも必要性が薄い。

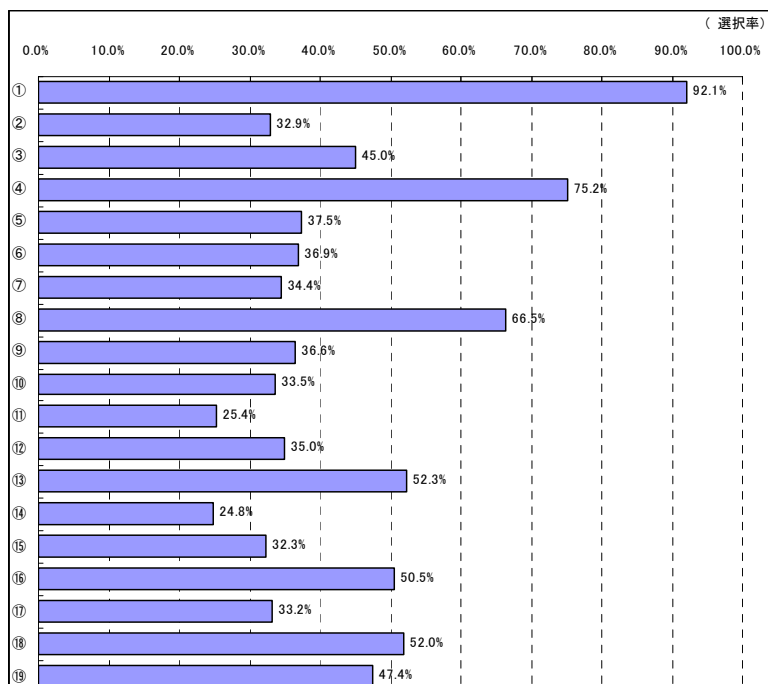
【道路の拡幅が必要と思う道路区間】（市全体）

総数 392 (MA)



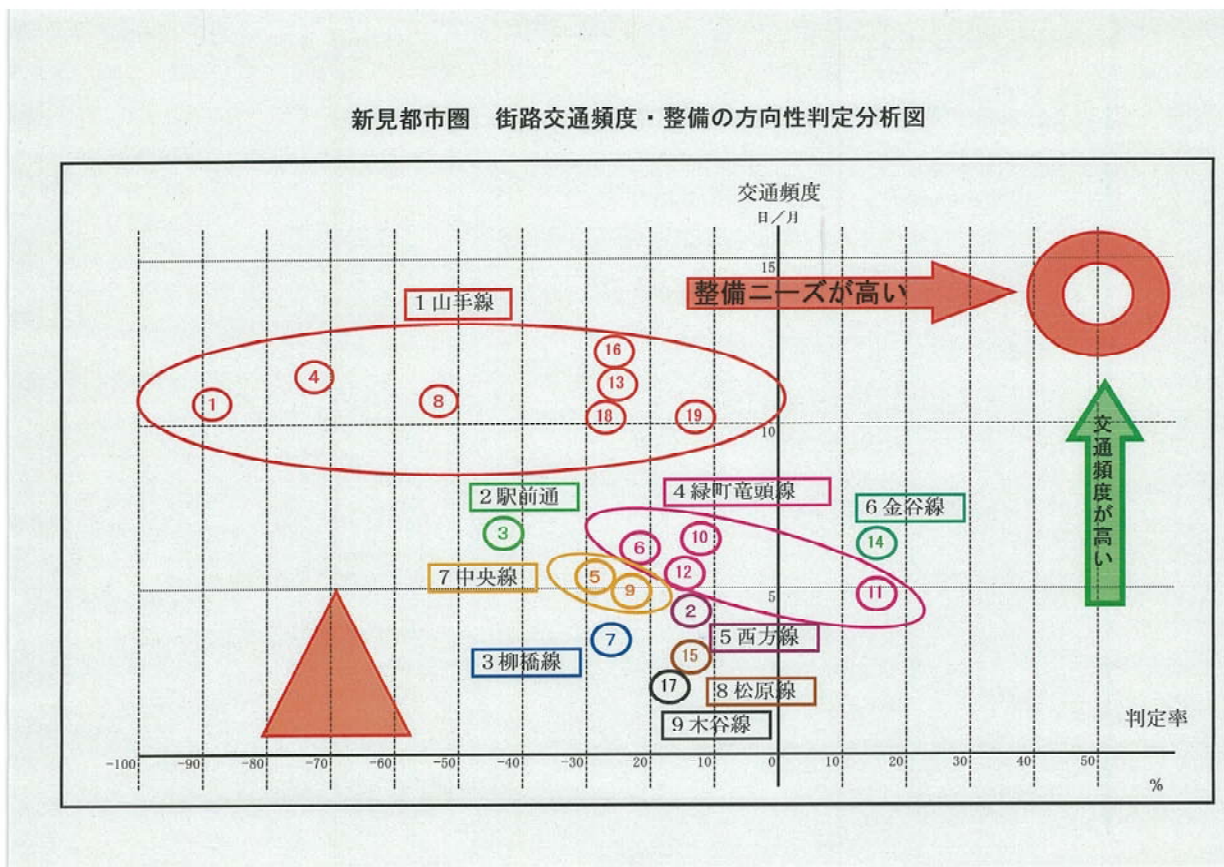
【現状のままでよいと思う道路区間】（市全体）

総数 331 (MA)



(3) 見直しの方向性

「市民が各区間をどれほど通行しているか」と、「各区間で整備の必要性をどれほど感じているのか」を判定率（必要と回答した方の率から現状でいいと回答した方の率を減じた率）で分析した。

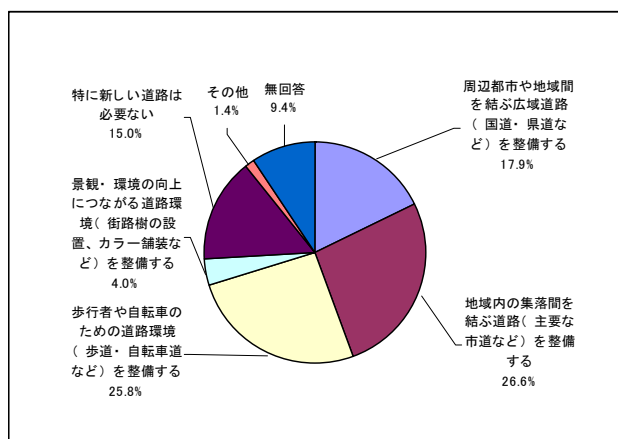


その結果、既に100%改良済みである「3柳橋線」を基準として考えると、交通頻度において、「8松原線」及び「9木谷線」が、整備ニーズにおいて「2駅前通」及び「7中央線」における都市計画の必要性が薄くなっていることが読み取れる。

3) 今後の交通政策の方向性

自家用車と公共交通のバランスよい整備が圧倒的に求められている。

【今後の道路整備について】(市全体) 総数=1012(SA)

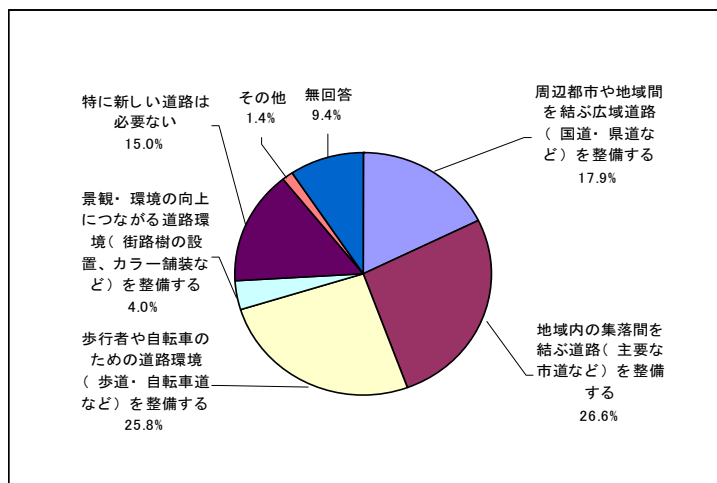


⑤街路交通調査のまとめ

1) 今後の道路整備について

「地域内の集落間道路」、「歩行者・自転車空間」整備が求められている。

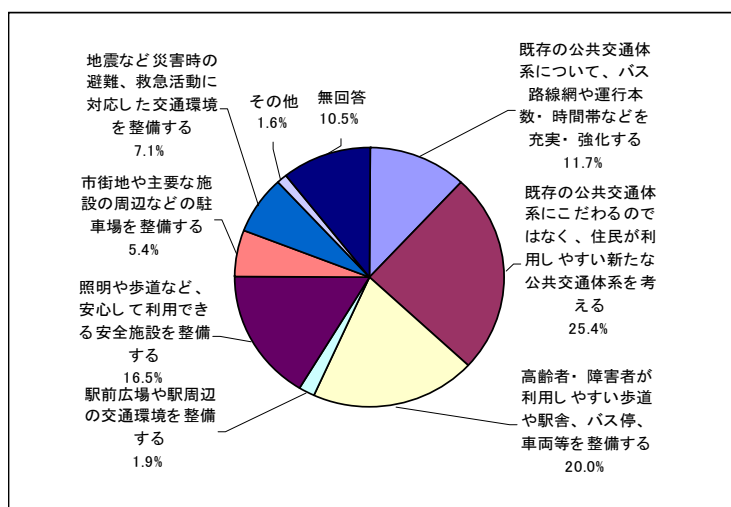
【今後の道路整備について】（市全体） 総数=1012(SA)



2) 今後の公共交通施設について

新たな公共交通体系の検討など利便性の向上が求められている。

【今後の公共交通施設について】（市全体） 総数=1012(SA)



3) 各種計画からの視点

「地域、交流」、「まちづくり」、から見ると政策課題は残っている。

玄関口、結節点としての整備、観光地、文化施設に配慮した整備、産業・交流を支える整備、安心・安全に配慮した整備などがその政策課題となると思われるが、人口減少にともなうニーズの減少を考慮すると、市民と行政の協働による都市づくり、コンパクトなまちづくり、景観、防災性、バリアフリーに特化したまちづくりに基づいた整備が重要となっていると思われる。