

第6章 交通ネットワークの強化

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、目指す都市構造における拠点間や各拠点と広域のネットワークを強化することで、ヒトやモノの交流を促し、市全体として一定の生活利便性を確保します。

1.交通ネットワークの構築

現在、本市の自動車の交通分担率は75%を占めており、日常生活の主な移動手段として、当面は、自動車によるアクセス性を担保する道路交通ネットワークの強化が必要です。

拠点間及び拠点と市外へのアクセスを確保するため、主要な幹線道路を交通ネットワークとして位置づけ、路線維持と適切な整備を行います。

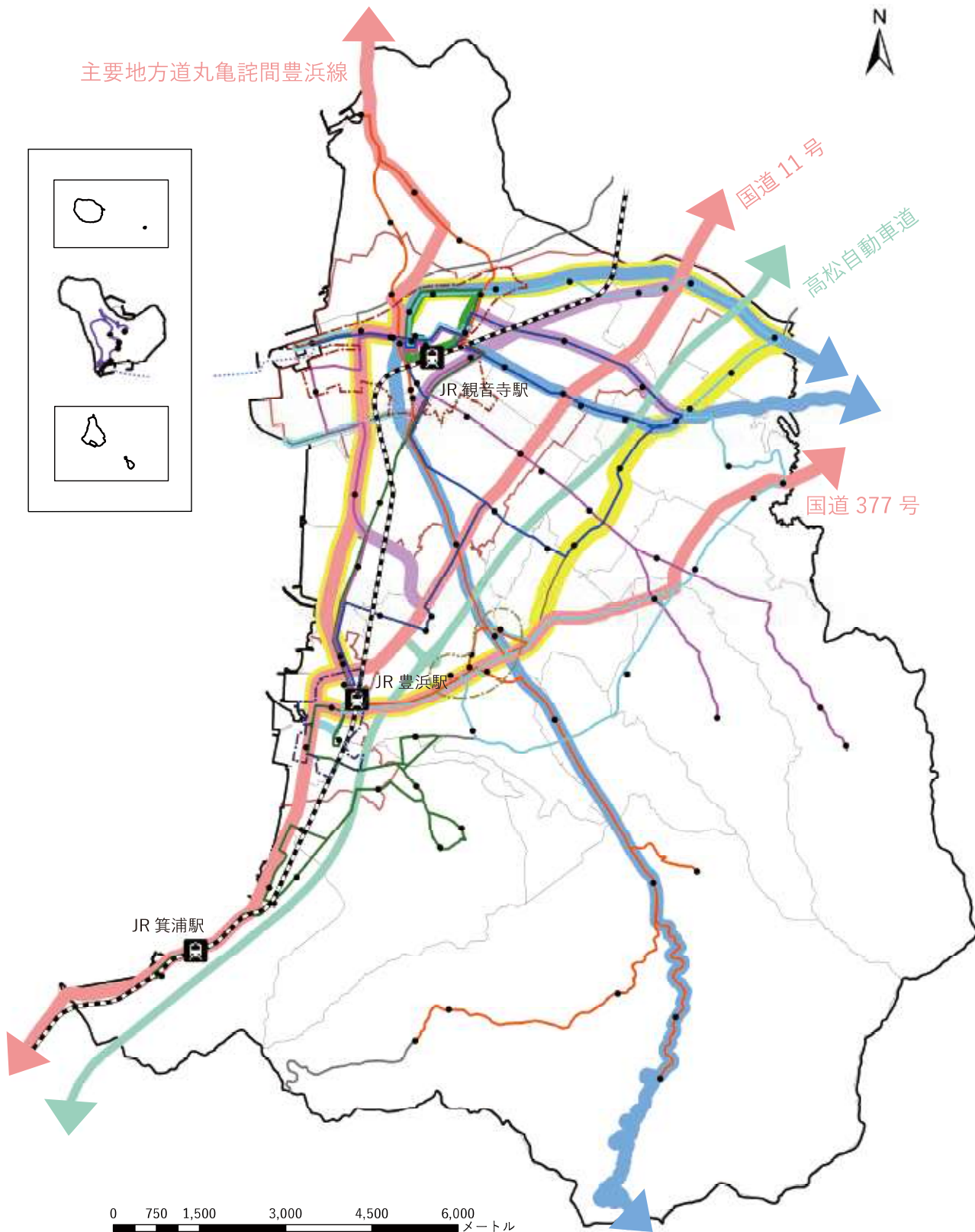
2.公共交通サービスの充実

本市では、観音寺市役所・各支所、三豊総合病院など市民の日常生活における重要な施設や、JR観音寺駅や豊浜駅など交通結節点へのアクセスにおいて、のりあいバスが重要な交通手段となっています。

交通ネットワークの強化に併せて、中心拠点へのアクセス性の向上、拠点間の連携強化を図るため、のりあいバスによる、より使いやすく利便性の高いネットワークの構築を目指します。

凡例		
都市計画区域界	広域連携ネットワーク	のりあいバス（内循環線）
観音寺中心拠点（居住誘導区域）	広域連携ネットワーク（高松自動車道）	のりあいバス（外循環線）
豊浜地域拠点（居住誘導区域）	都市内連携交通（放射型）ネットワーク	のりあいバス（粟井姫浜線）
大野原生活拠点（地域中心住宅地域）	都市内連携交通（外環状道路）ネットワーク	のりあいバス（五郷高室線）
バス停留所	都市内連携交通（内環状道路）ネットワーク	のりあいバス（箕浦観音寺線）
J R 駅	市域内交通ネットワーク	のりあいバス（伊吹線）
	地区内道路	フェリー（伊吹航路）

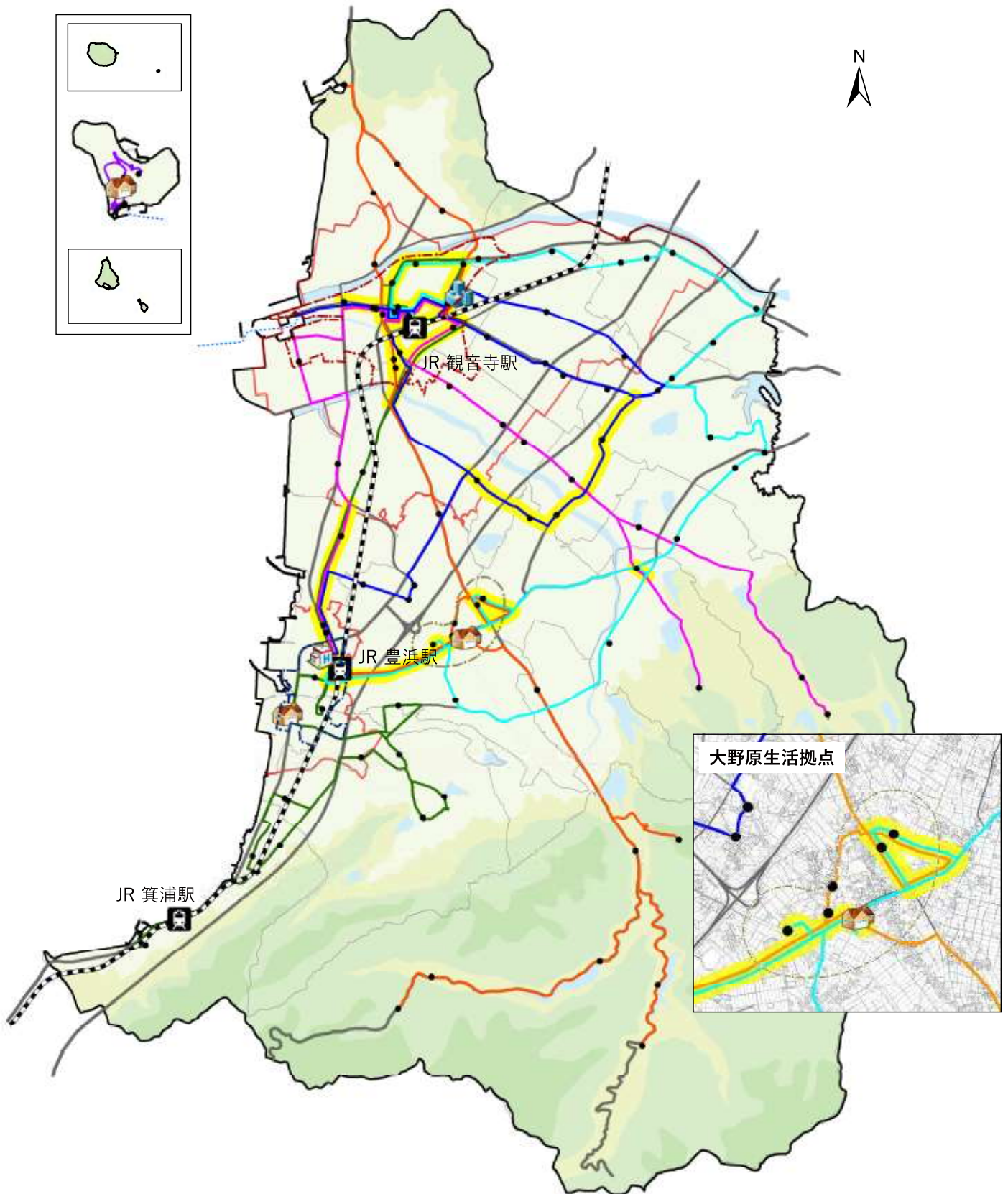
交通ネットワーク図



【のりあいバス路線とネットワークイメージ図】



凡例	
	都市計画区域界
	観音寺中心拠点 (居住誘導区域)
	豊浜地域拠点 (居住誘導区域)
	大野原生活拠点 (地域中心住宅地域)
	バス停留所
	J R 駅
	観音寺市役所
	豊浜支所・大野原支所・伊吹支所
	三豊総合病院
	のりあいバス (内循環線)
	のりあいバス (外循環線)
	のりあいバス (粟井姫浜線)
	のりあいバス (五郷高室線)
	のりあいバス (箕浦観音寺線)
	のりあいバス (伊吹線)
	フェリー (伊吹航路)
	公共交通利便地域 1日15便以上通過する区間



第7章 計画の評価と進行管理

本計画は、多核連携型コンパクトシティの実現に向けて効果的なまちづくりを進めるため、計画的な時間軸のなかで長期間をかけて施策を展開していく必要があることから、適切な計画の評価と進行管理を行います。

1.計画の評価

コンパクトシティの形成に向けた都市形成の動向や立地適正化計画による居住誘導や都市機能誘導等に係る施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等を継続的に実施するため、評価指標を定め計画の評価を行います。

評価指標は、「第2次観音寺市総合振興計画」や「第2期観音寺市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などに位置づけた指標を踏まえ、都市の持続可能性をどのように維持していくのかという観点から、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向け、施策推進の柱となる①都市機能誘導、②居住誘導、③公共交通ネットワーク形成の区分ごとに定めます。

評価の達成度を示す目標値については、「立地適正化計画」の目標年次であるおおむね20年先(令和22(2040)年)の都市の姿を見据えた値を定めます。また、おおむね10年先(令和12(2030)年)に中間値を定めます。

1-1 都市機能誘導に関する評価

評価指標	実績値	目標値	
	令和2年 (2020)	令和12年 (2030)	令和22年 (2040)
都市機能誘導区域内に不足する都市機能の誘致状況(%)	—	40%	100%

評価指標の考え方

一定の都市機能が集約し、公共交通の利便性が高い都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積による効率的で利便性の高いサービスの提供により、市民生活の快適性や都市の持続可能性を確保することを検証するため、「都市機能誘導区域内に不足する都市機能の誘致状況」を評価指標とします。

評価・算出方法

令和2(2020)年現在の都市機能誘導施設の立地を踏まえ、近隣圏にあって誘導区域内の都市機能を補完する施設や、近隣圏にも立地しておらず誘導による充足を要する施設の必要数を抽出し、各施策・事業により誘導区域内に新たに誘導した施設より算出します。

1-2 居住誘導に関する評価

評価指標		実績値	目標値	
		平成 27 年 (2015)	令和 12 年 (2030)	令和 22 年 (2040)
居住誘導区域内人口の総人口に占める割合		20.4%	21.9%	22.9%
居住誘導区域の人口密度	観音寺	29.1 人/ha	26.1 人/ha	23.2 人/ha
	豊浜	19.6 人/ha	15.7 人/ha	13.7 人/ha

評価指標の考え方

都市機能を集約し、主に公共交通を利用して歩いて暮らせる居住誘導区域において、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積等により市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保することを検証するため、「居住誘導区域内人口の総人口に占める割合」及び「居住誘導区域の人口密度」を評価指標とします。

評価・算出方法

国勢調査の結果に基づき、居住誘導区域内の人口を抽出し算出します。

1-3 公共交通に関する評価

評価指標	実績値	目標値	
	平成 30 年 (2018)	令和 12 年 (2030)	令和 22 年 (2040)
のりあいバスの 1 日平均利用者数 (市内 5 路線の合計。伊吹線を除く。)	215 人/日	242 人/日	230 人/日

評価指標の考え方

本計画の推進により、公共交通の利便性の向上、周辺地域からアクセスしやすい拠点の形成、都市機能の誘導等による歩いて暮らせる都市構造が構築され、将来にわたり誰もが円滑に移動できる快適で持続可能な公共交通ネットワークを形成していることを検証するため、のりあいバスの 1 日平均利用者数を評価指標とします。

評価・算出方法

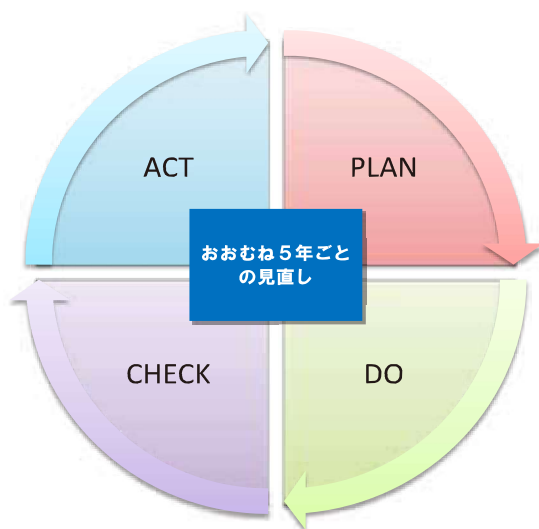
市統計データから確認します。

2.計画の進行管理

2-1 進行管理

「立地適正化計画」の推進にあたっては、「Plan(計画)」-「Do(実施)」-「Check(評価)」-「Act(改善)」のPDCAサイクルの考え方に基づき、おおむね5年ごとに計画で設定した評価指標に基づき、計画の評価を行います。

また、評価結果や社会環境の変化、国等の動向等を踏まえながら、目指すべき将来都市像や現況の都市構造に大きな変化がある場合は、必要に応じて、計画や施策の見直しを行い、将来にわたり持続可能な「多核連携型コンパクトシティ」を着実に形成します。



PLAN (計画)

【計画策定、見直し】

- ・ 基本的な方針
- ・ 誘導区域、誘導施設
- ・ 誘導施策

DO (実施)

【施策の実施】

- ・ 都市機能誘導
- ・ 居住誘導
- ・ 公共交通ネットワーク形成

CHECK (評価)

【計画の評価】

- ・ 都市形成の動き
- ・ 施策進捗状況の調査・評価
- ・ 目標達成状況の評価

ACT (改善)

【計画の見直し】

- ・ 計画や施策の継続・見直しを検討

2-2 計画の推進体制

本計画を着実に遂行するため、公共交通、医療・福祉、子育て支援や公共施設再編などの関連部局と連携した庁内組織である「立地適正化計画策定推進庁内会議」を継続し、都市全体を見渡した観点から計画や施策の進捗状況等の評価を行うとともに、市民や事業者からご意見をいただきながら、計画や施策の見直し等の検討を行います。

また、評価結果等について「都市計画審議会」などからご意見をいただきながら、既存施策の見直しや新たな施策の追加等により誘導施策の充実・強化を図っていきます。

推進体制のイメージ

