

7 交通ネットワーク計画策定と効果

7-1 幹線道路網

幹線道路網の基本施策

「混雑緩和のために未整備の都市計画道路のうち、整備効果の高い路線の優先整備」や「空港・IC等へのアクセス路線である地域高規格道路の整備」などに取り組んでいく。

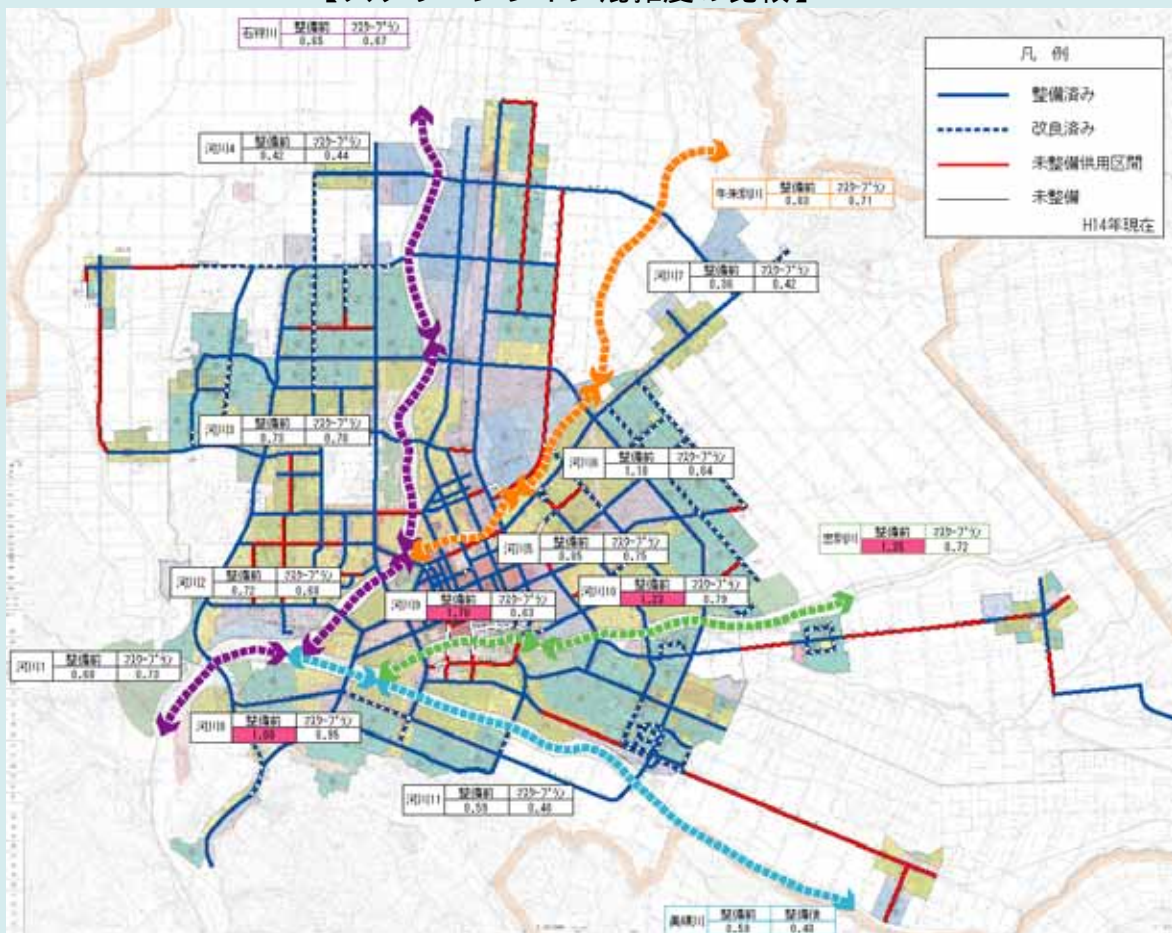
施策効果

配分交通量推計結果に基づくマスタープラン道路網の効果を試算した結果を示す。マスタープラン道路網の評価にあたっては未整備時（現況道路網）における配分交通量推計結果との比較を行っている。

スクリーンライン混雑度の改善

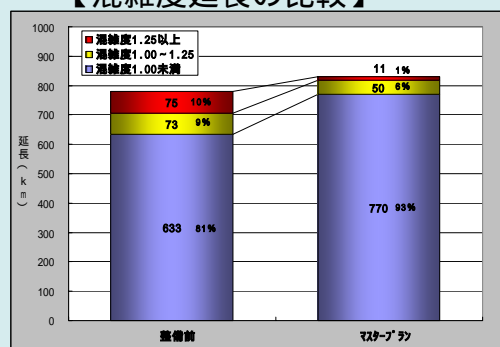
現況ネットのまま将来を迎えた場合（整備前）とマスタープラン道路網が完成した場合の河川スクリーンラインの交通状況を見ると、忠別川スクリーンでの混雑が将来道路網では解消される。

【スクリーンライン混雑度の比較】



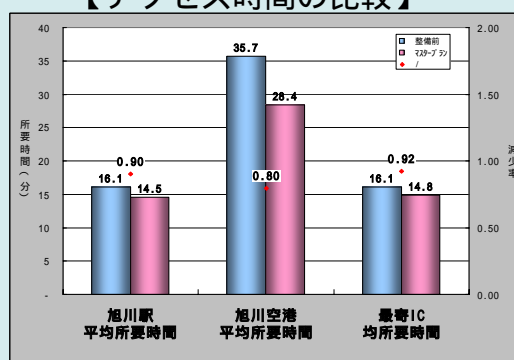
混雑度ランク別延長の減少
 整備後は混雑度が1.0を超える延長が大きく減少し、道路混雑の減少が期待される。

【混雑度延長の比較】



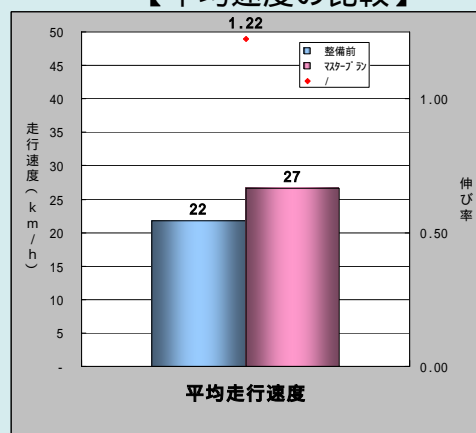
主要拠点（駅、空港、IC）アクセス時間の減少
 マスタープラン道路網では各拠点への所要時間が減少し、拠点アクセス性が高まる。

【アクセス時間の比較】



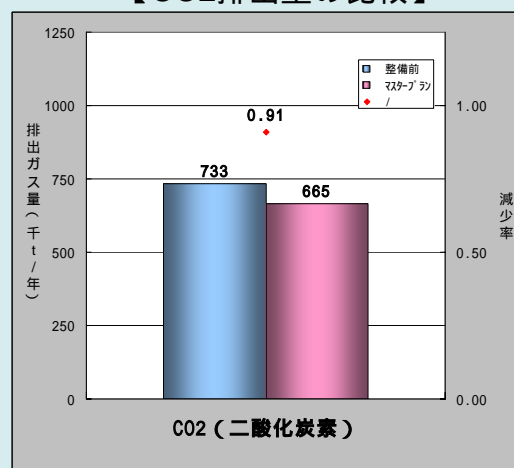
自動車走行性向上
 マスタープラン道路網では平均旅行速度が向上する。

【平均速度の比較】



環境負荷の軽減
 マスタープラン道路網ではCO2（二酸化炭素）が低減し、環境への負荷の軽減が図られる。

【CO2排出量の比較】



7-2 公共交通

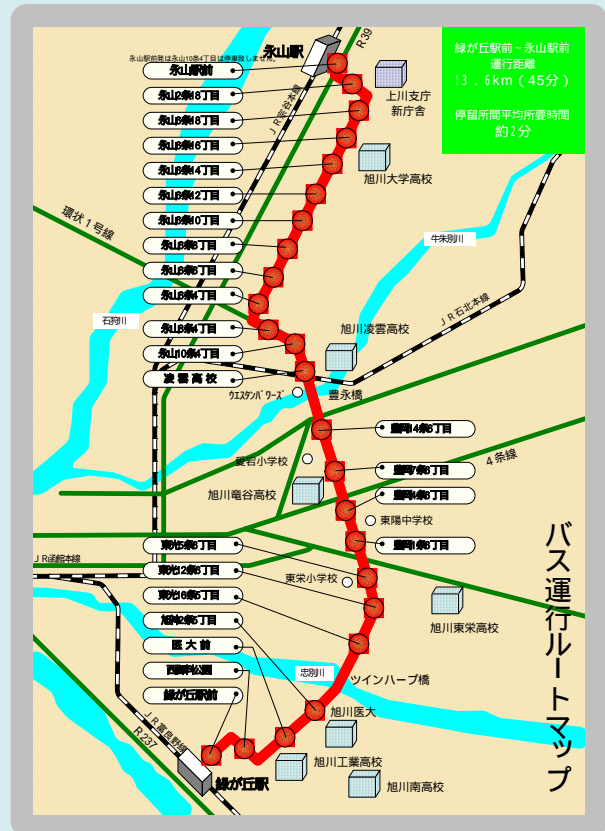
公共交通の基本施策

公共交通（バス）の現状の課題に対する基本施策として、「公共交通の利便性向上」や「公共交通のバリアフリー化」などに取り組んでいく。

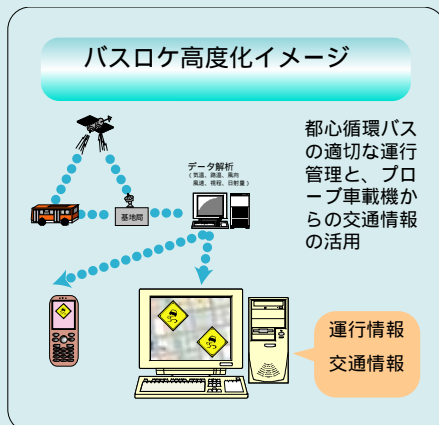
【駅前バス停の集約化（イメージ図）】



【平成11年11月に実施した事業者間の連携および環状線バスの走行】



【バス接近情報システムの高度化】



施策効果

公共交通施策効果については、施策実施後に個別にその効果を検証すべき項目として指標のみを整理している。

さらに、個々の計画を実行計画に移行させる際には、パーソントリップ調査データを活用した詳細な分析を行うとともに、パーソントリップデータでは把握できない事項についても補足調査することにより、確実に効果の発現が期待できる実効性を持った施策の実施を行っていくことが必要である。

公共交通サービス水準の維持・向上
公共交通利用による買物客の増加
環境改善

公共交通輸送人員（指標）
中心市街地買物客数（指標）
環境指標（指標）