

第1章 もりおか交通戦略策定の背景と目的

1-1 盛岡市が目指す交通の基本方針と本計画の位置付け

1. 盛岡市が目指す交通の基本方針

当市では人口の減少、少子高齢化などの社会経済情勢や、地球温暖化対策の一つとして運輸・交通部門での二酸化炭素排出量の低減が求められているなどの状況を踏まえ、市が目指すべき「今後の交通のあり方」について、市民とワークショップを開催しながら検討を行い、平成19年7月に「盛岡市総合交通計画」として取りまとめ、盛岡の交通の将来像として、曜日や時間帯、場所などに応じて賢く交通手段を使い分けながら「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」方針としました。

2. もりおか交通戦略の位置付け

もりおか交通戦略は、このような市総合交通計画の方針を受け、これまで取組んできた将来道路網計画や公共交通施策からの課題を背景としながら、公共交通や自転車の利用促進のための「具体的な交通施策の立案」と、これらの施策を支える「将来道路網計画の検証」を策定の目的とするものです。

< 策定の目的 >

概ね 10 年後を目標とする、公共交通や自転車の利用促進及び中心市街地の活性化を支えるために重点的に取組む交通施策の立案
概ね 30 年後を目標とする将来道路網計画の検討

1-2 策定の背景となる課題及び策定の流れ

1. 策定にあたっての課題

< 将来道路網計画からの課題 >

昭和 61 年に策定した将来道路網計画の中心市街地を主体とした 4 車線道路網の検証
2 環状 6 放射の既定の将来道路網計画は策定から約 20 年が経過しており、都市計画道路の見直しが残っている中心市街地の 4 車線道路主体として、社会情勢の変化等を踏まえた検証を行う必要があります。

昭和 13 年に都市計画決定された未整備の計画道路の見直し

既定の将来道路網計画に基づき都市計画道路の見直しに取り組んできましたが、中心市街地では昭和 13 年に都市計画決定された道路の見直しが残っています。

今後の事業費を踏まえた実現性のある将来道路網の計画

盛岡市の街路事業費は行財政構造改革等により減少し、全ての都市計画道路を整備するには 100 年以上要するとも試算されており、実現性を踏まえる必要があります。

< 公共交通施策からの課題 >

市総合交通計画を踏まえた鉄道や自転車も含めた具体的な利用促進計画の立案

市総合交通計画が目指す交通のあり方を実現するため、これまでのバス中心の取組みに加え、鉄道や自転車も含めた具体的な利用促進計画を立案する必要があります。

コンパクトな市街地形成や中心市街地の活性化を支える交通計画の立案

都市計画マスタープランや中心市街地活性化基本計画を踏まえ、コンパクトな市街地形成や中心市街地の活性化に資する交通計画を立案する必要があります。

2. 策定の流れ

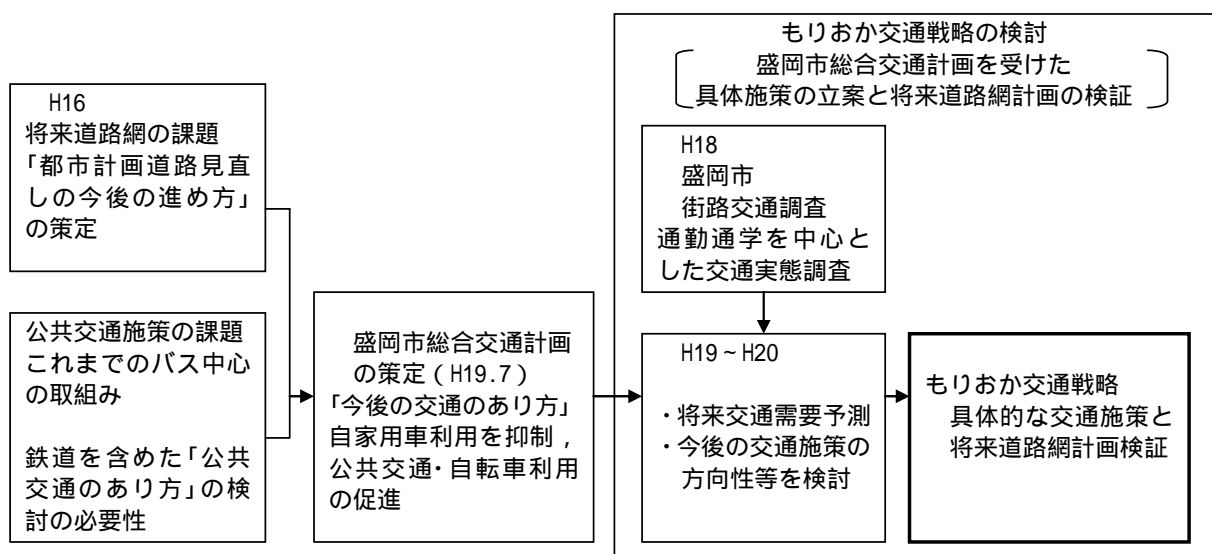


図 1-1 もりおか交通戦略策定の流れ

3. 策定の背景となる課題の状況と関連する既定計画の整理

(1) 課題の状況

将来道路網計画からの課題

昭和 61 年に策定した将来道路網計画の市中心部を主体とした 4 車線道路網の社会情勢の変化等を踏まえた検証

将来道路網計画については、策定から 20 数年を経過し、少子化・高齢化による人口の減少やモータリゼーションの進展等、社会情勢が変化していることから、道路網検証の必要性が生じています

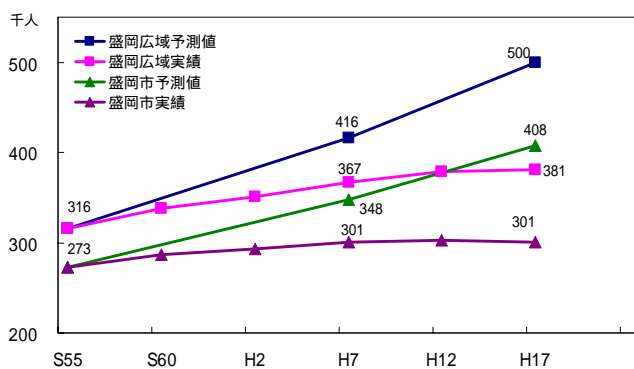


図 1-2 夜間人口の予測値と実績の乖離状況

資料：国勢調査

S61 総合交通体系調査

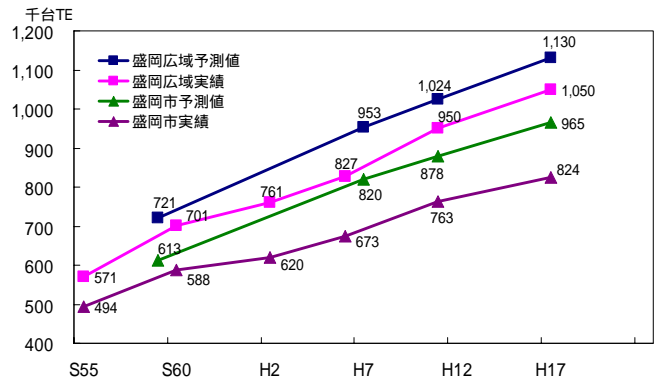


図 1-3 自動車発生集中量の予測値と実績の乖離状況

資料：全国道路交通情勢調査

S61 総合交通体系調査

昭和 13 年に都市計画決定された未整備の計画道路の見直し

昭和 13 年の当初決定以来見直しが行われていなかった都市計画道路の見直しに取り組み、2 環状 6 放射の計画路線については約 70% の見直しを完了していますが、中心市街地の見直しが残っています。

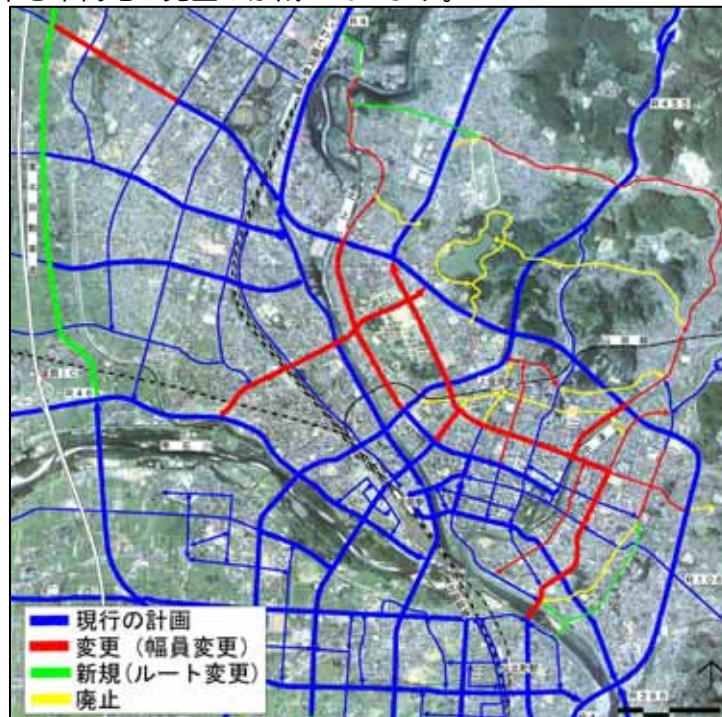


図 1-4 都市計画道路の見直し必要路線(中心部)

昭和 61 年策定の将来道路網計画によるもの

今後の事業費を踏まえた実現可能な道路網の計画

盛岡市の道路網整備状況をみると、4車線道路が連続していない状況にありますが、街路事業費は、行財政構造改革等により、大幅に減少しています。

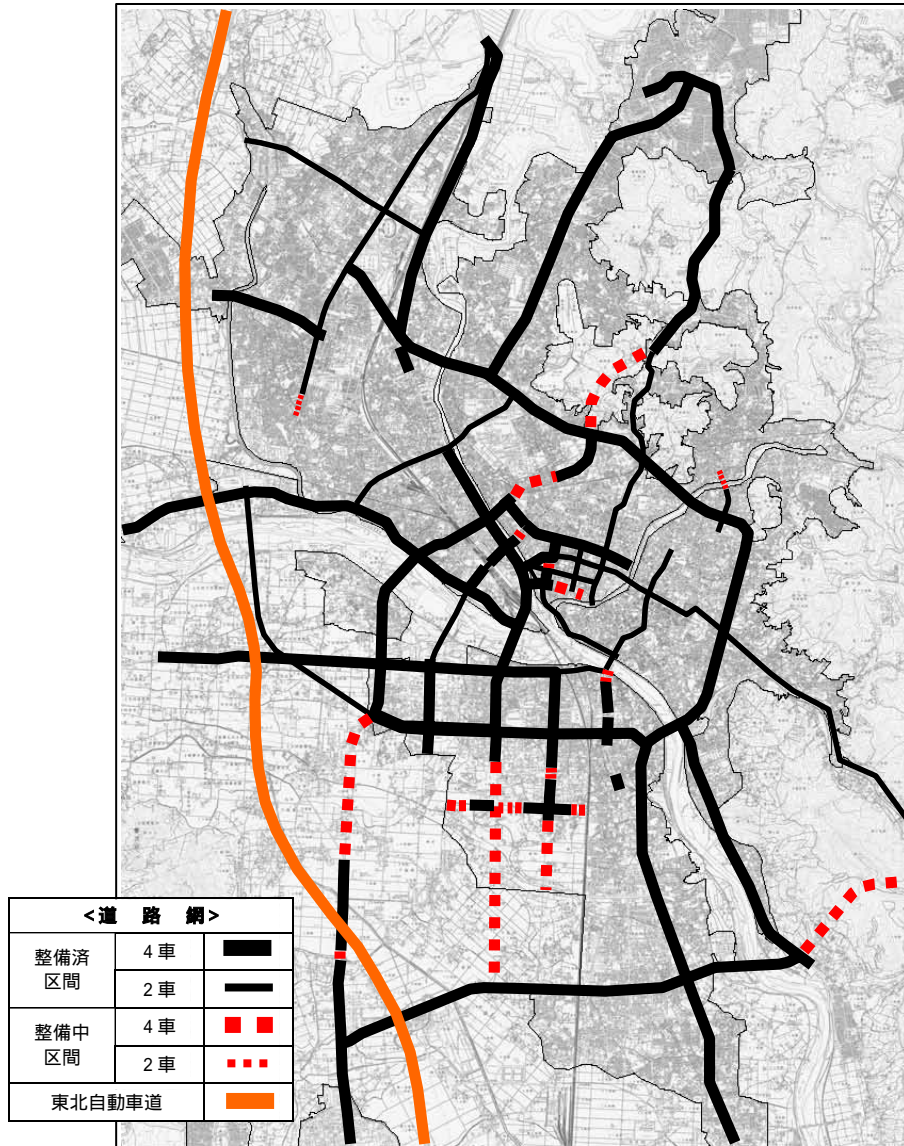


図 1-5 盛岡市における道路網整備状況（H20.9 現在）

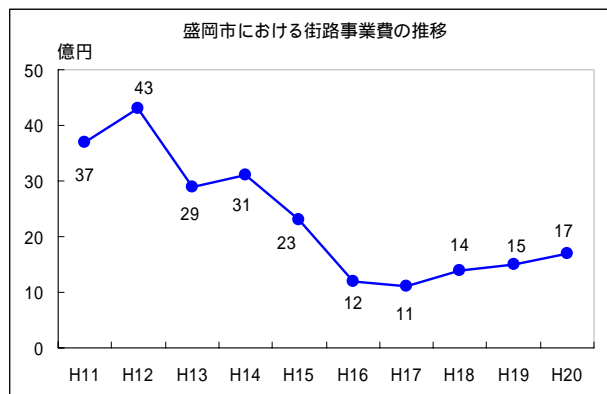


図 1-6 盛岡市における街路事業費の推移

(2) 関連する既定計画の整理

<総合的な盛岡のまちづくりと交通に関する計画>

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市総合計画	盛岡市 H16.12	「人々が集まり・人に優しい・世界に通ずる元気なまち盛岡」をキャッチフレーズに、まちづくりの基本理念や計画を定めている。
盛岡広域都市計画 区域マスタープラン	岩手県 H16.5	「豊富な自然環境に恵まれ、歴史と文化の香りに満ちた北東北の拠点都市」を将来像に、盛岡市、矢巾町、滝沢村を一つの都市として都市計画の方針を定めている。
盛岡市都市計画マ スタープラン	盛岡市 H14.3	「みどり・にぎわい・なつかしさ 私のまち盛岡をみがこう」をキャッチフレーズに、盛岡市の今後の都市計画の方針を定めている。

総合的な計画における交通の主な方向性は

- ・都市活動を支えるやさしい交通環境の構築
- ・身近で効率的なバス交通
- ・中近距離の輸送を担う鉄道
- ・効率的な道路の整備

<中心市街地の活性化に関する計画>

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市中心市街地 活性化基本計画	盛岡市 H20.7	「触れる・感じる・楽しむ 元気なまち『もりおか』」を基本テーマとして、「賑わいあふれる中心市街地」「訪れたい中心市街地」を目標に交流人口の増加を図り、回遊性を向上し中心市街地の活性化を図るものである。

中心市街地活性化基本計画における交通に関する目標は

- ・公共交通利用促進関連事業によるアクセス性の向上
- ・歩行者・自転車・公共交通利用者の増加

<交通マスタープラン>

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市総合 交通計画	盛岡市 H19.7	「自家用車は我慢，歩行者・自転車・公共交通優先のまちを目指して」誰もが快適かつスムーズに移動できる交通環境の実現と環境負荷の軽減を図るため，今後の交通のあり方を明らかにするとともに，これを実現するための具体的な取り組みを定めている。

全体での取り組み

- ・自家用車を抑制し，公共交通へ転換しやすい交通環境をつくる

中心部での取り組み

- ・徒歩・自転車優先，循環バスなどの運行による利用しやすい公共交通環境づくり

郊外部の取り組み

- ・中心部へ向かう公共交通機関を優先することにより，自家用自動車を抑制する

<自転車利用促進計画>

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市自転車の 安全と利用促進に 関する計画	盛岡市 H19.11	安全な自転車利用促進を図るために「自転車が利用しやすい環境整備」「ルール徹底による安全安心な利用の周知」「安全利用を実行してもらうための啓発活動の推進」を基本方針として，行政，事業者等及び自転車利用者それぞれの責務を定めている。

盛岡市の責務

- ・関係機関と協働で自転車利用促進に取り組む
- ・自転車走行空間の確保
- ・公共の場における自転車駐車場の確保

第2章 計画検討に対する基本的な考え方とこれまでの取組みの評価

2-1 計画検討に対する基本的な考え方

1. 交通に関連する施策と将来道路計画との関係に対する考え方

これまでの将来道路網計画は、将来の交通需要に対応する形で計画を策定していましたが、もりおか交通戦略においては、市総合交通計画の方針を踏まえ、本計画の中心となる交通施策や交通に関連する将来土地利用の相互の関連性を踏まえながら、これらを支える将来道路網計画となる考え方としました。

<これまでの交通関連計画の関係>

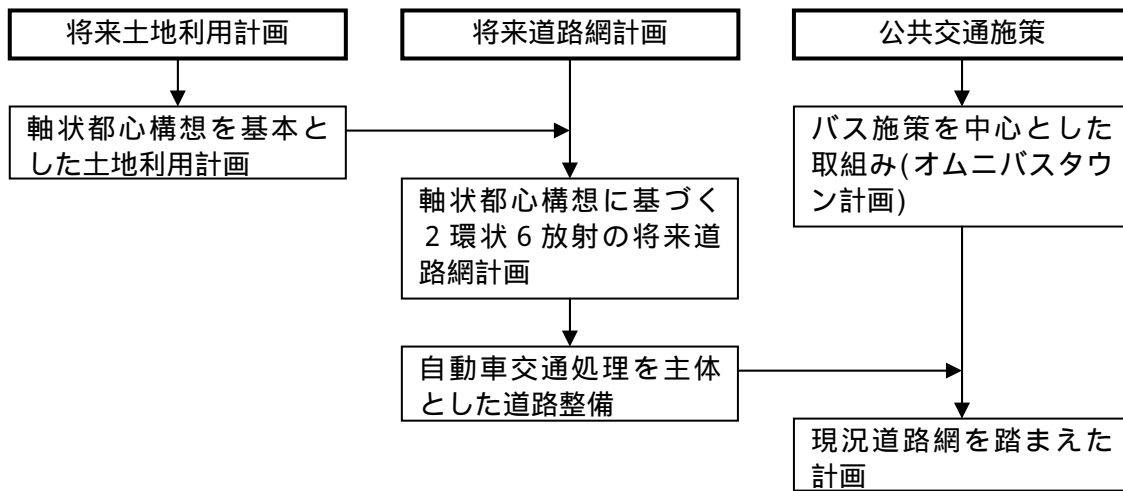


図 2-1 これまでの交通関連計画の関係

<今後の交通関連計画の関係>

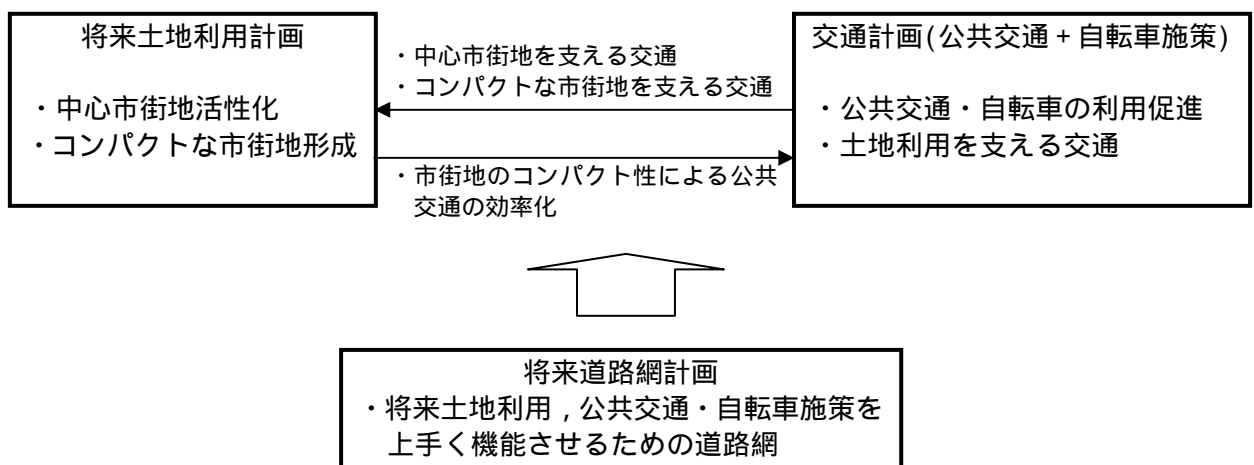


図 2-2 今後の交通関連計画の関係

2. 交通施策に関するこれまでの取組みを踏まえた計画検討の流れ

計画の検討に先立ち、これまで市が進めてきた交通関連計画について、現況交通実態を踏まえながら評価を行った上で、「今後の交通関連施策の方向性」を検討しました。

また、もりおか交通戦略の施策立案及び将来道路網計画の検証は「今後の交通関連施策の方向性」に基づきながら、具体的な検討を行うこととしました。

なお、検討に際しては市総合交通計画において特に朝夕の通勤通学交通における自家用車利用の転換を目標としていることを踏まえ、通勤通学交通を中心とした交通実態調査として「盛岡市街路交通調査」を実施しました。また、現況交通実態の把握・分析にあたっては「全国都市交通特性調査」や「全国道路交通情勢調査」といった既存調査結果の有効活用を図るとともに、将来交通需要予測においては、今後の高齢化や年齢構成等の変化が反映できるような推計方法としました。

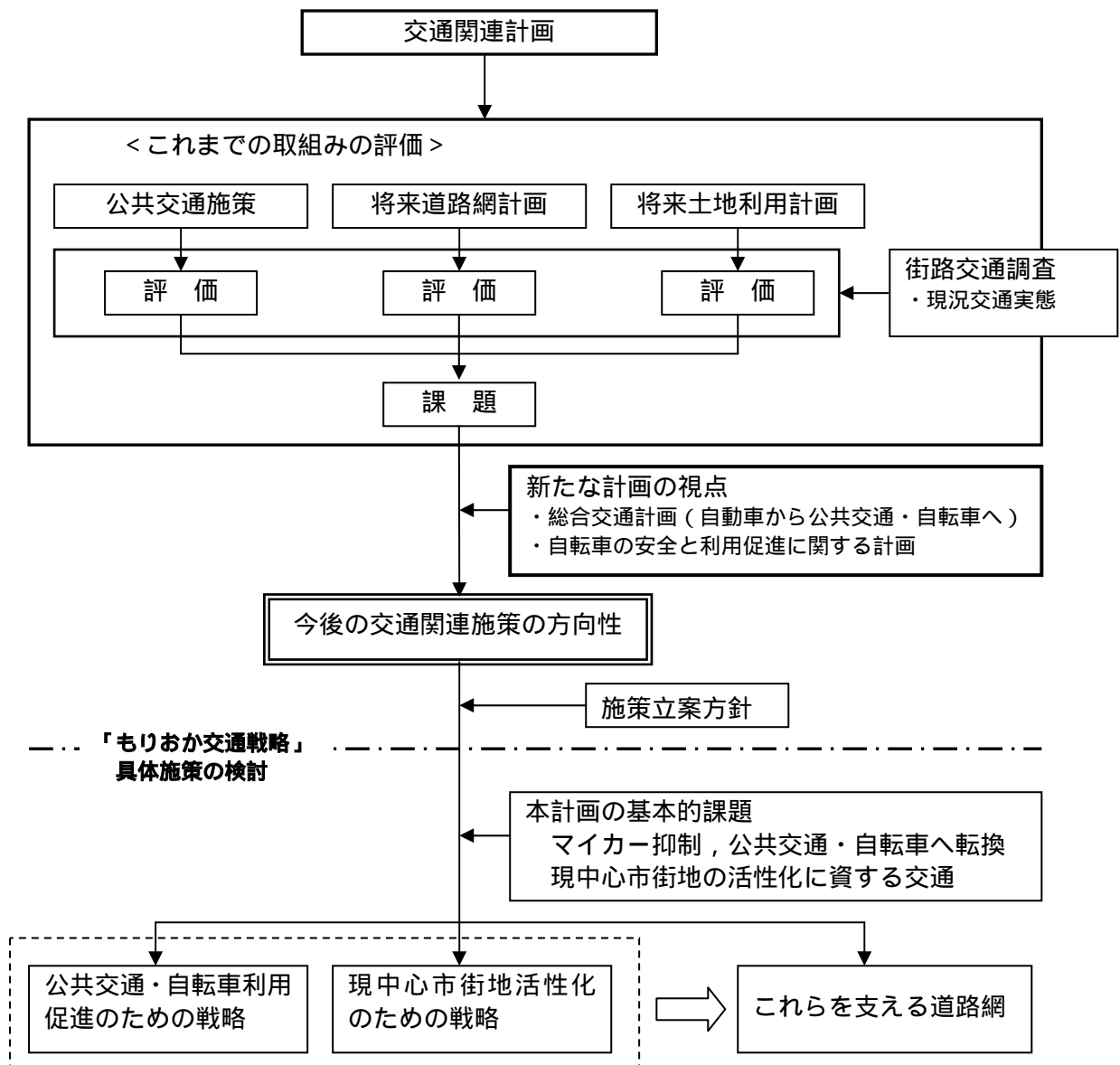


図 2-3 計画立案の進め方

2-2 現況交通実態の整理

1. 全目的の利用交通手段

全目的で利用されている代表交通手段を現況と昭和59年時点で比較すると、バイクや自転車、徒歩の利用が減少し、自動車の利用が増加しています。

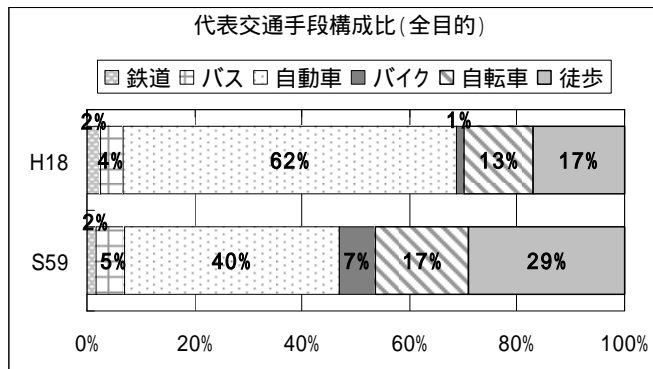


図 2-4 全目的代表交通手段

	H18	S59
元データ	H18 全日交通行動調査 + H17 全国都市交通特性調査	S59 盛岡都市圏 パーソントリップ調査
調査対象者	盛岡市・矢巾町・滝沢村の 居住者	盛岡市・矢巾町・滝沢村・紫波町・ 雫石町の居住者

2. 通勤目的の利用交通手段

通勤目的では、自動車が大きく増加しているほか、鉄道も増加していますが、バイクや徒歩は大きく減少し、バスや自転車もやや減少しています。

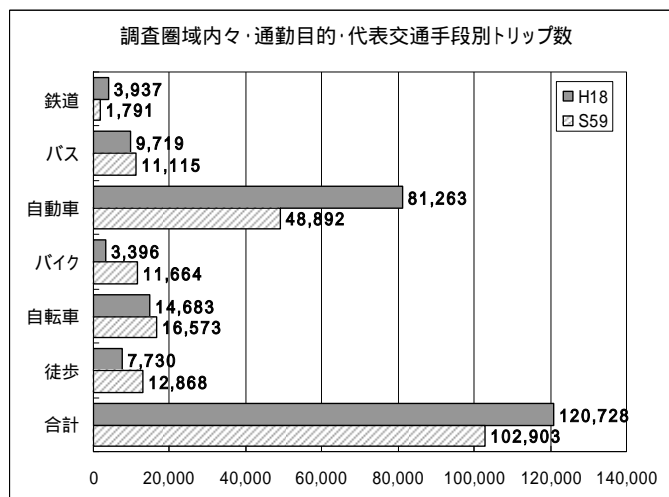


図 2-5 事業所従業員の通勤代表交通手段別トリップ数

	H18	S59
元データ	H18 通勤通学交通行動調査	S59 盛岡都市圏パーソントリップ調査
調査対象者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者

3. 大ゾーン別にみた、通勤目的の発生交通量・集中交通量

大ゾーン別発生量は、青山、東中野、都南、滝沢が 15,000 トリップ/日以上と多くなっています。

また、大ゾーン別集中量は、内丸が 25,000 トリップ/日以上と最も多く、次いで都南、滝沢、青山、仙北・太田・盛南となっています。

現況と昭和 59 年時点で比較すると、発生量は郊外部で増加率が高く、特に滝沢が 2 倍以上、矢巾が 1.5 倍以上となっています。

集中量は大半のゾーンで増加していますが、特に、滝沢が 2 倍以上、仙北・太田・盛南や東中野、都南が 1.5 倍以上の伸びとなっています。

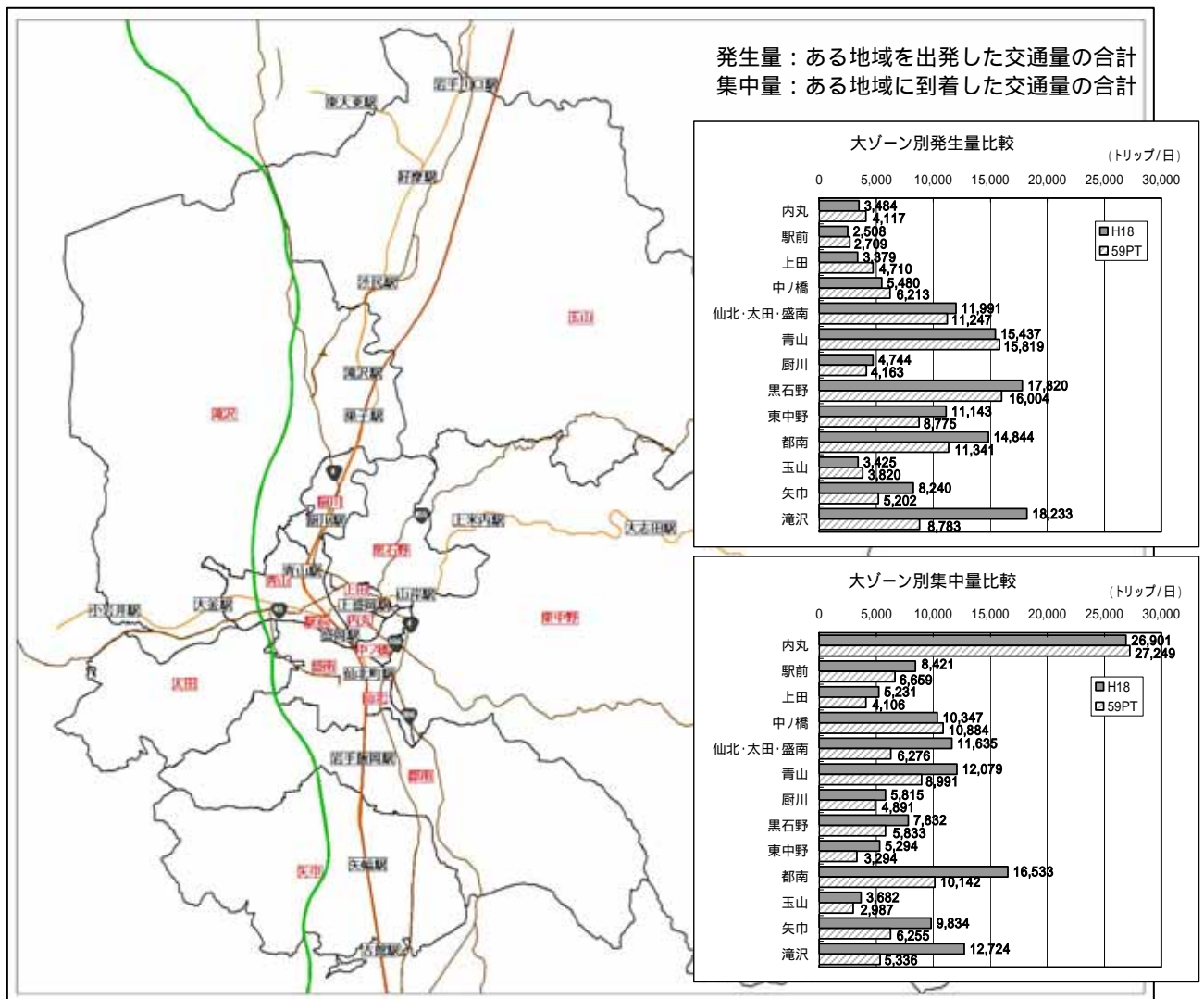


図 2-6 大ゾーン別にみた、通勤目的の発生交通量・集中交通量

	H18	S59
元データ	H18 通勤通学交通行動調査	S59 盛岡都市圏パーソントリップ調査
調査対象者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者

大ゾーン：交通実態調査を行う際に、調査対象範囲とした盛岡市、矢巾町、滝沢村を 15 の地域に分けたものです

4. 大ゾーン別にみた、通勤目的の分布交通量

通勤目的の交通について、大ゾーン間の分布交通量をみると、青山 滝沢や黒石野 内丸が特に多く、次いで青山 内丸、都南 矢巾が多い状況です。

昭和 59 年時点に比べると、郊外部 盛岡都心部の流動や郊外部間の流動が増加しています。

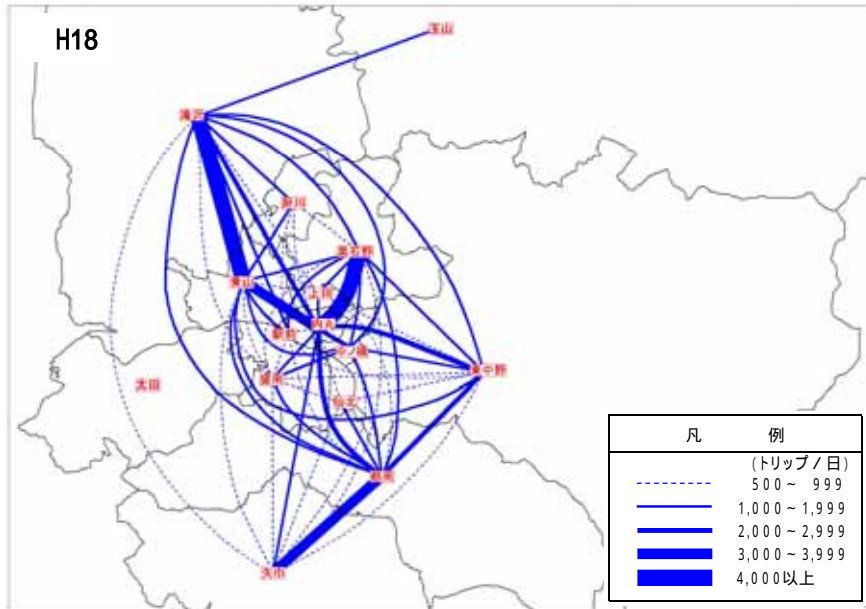


図 2-7 H18 通勤目的交通流動（全手段）

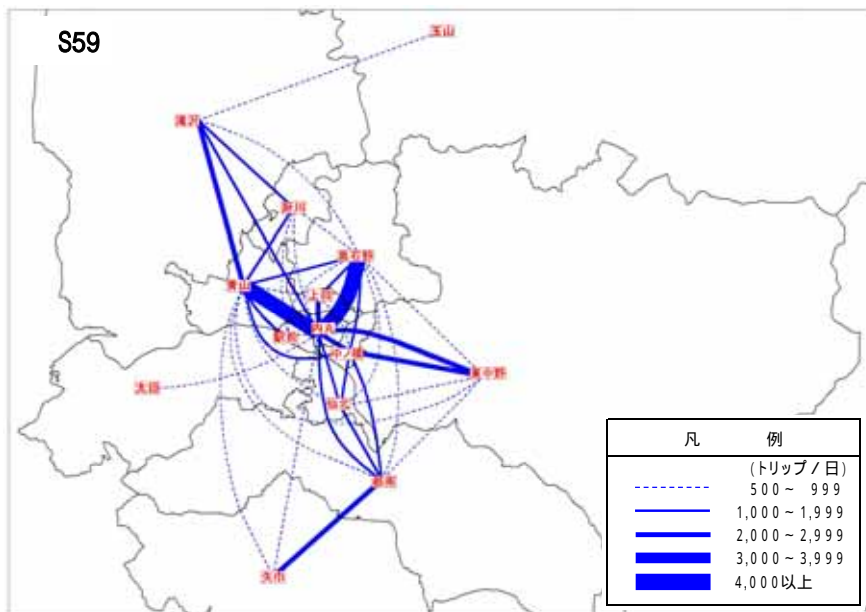


図 2-8 S59 通勤目的交通流動（全手段）

	H18	S59
元データ	H18 通勤通学交通行動調査	S59 盛岡都市圏パーソントリップ調査
調査対象者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者	盛岡市・矢巾町・滝沢村 内々の通勤者

2-3 これまで取り組んできた交通関連計画の評価

ここでは、これまで盛岡市が取り組んできた主要な3つの交通関連計画について、それぞれの狙いに対する評価を行い、今後の交通関連計画に対する課題を整理します。

<主要な3つの交通関連計画と評価に対する視点>

公共交通施策

- ・ これまで進めてきたオムニバスタウン事業におけるゾーンバスシステムの地区設定は合っていたか。
- ・ 個別施策の中で上手く機能したものと機能しなかったものは何か。また、それらは何が要因か。

将来道路網計画

- ・ これまで進めてきた2環状6放射の考え方は自動車交通流動等に対してどうだったのか。

将来土地利用計画

- ・ コンパクトな市街地形成を支える交通計画はどうあればよいか。

1. 公共交通施策（オムニバスタウン事業）

盛岡市における公共交通施策は，オムニバスタウン事業としてバス施策を中心に取り組んできました。

(1) オムニバスタウン事業の施策体系と狙い

盛岡市におけるオムニバスタウン事業の施策体系と狙いは，以下のとおりです。

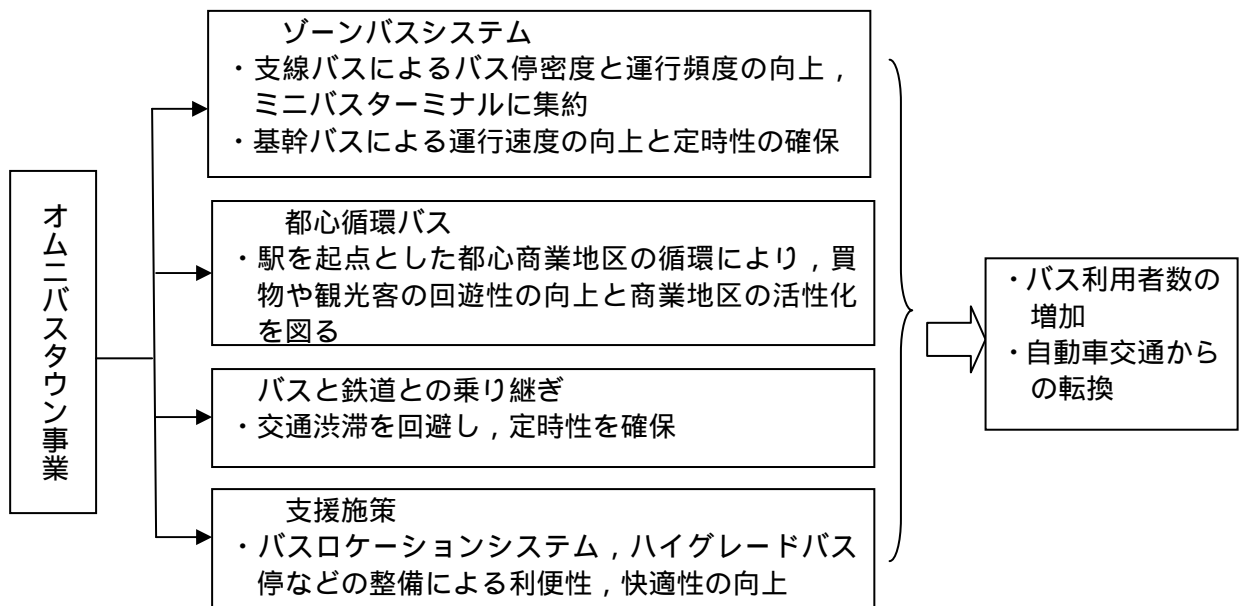


図 2-9 盛岡市におけるオムニバスタウン事業の施策体系と狙い

(2) ゾーンバスシステムに関する評価

需要と合っていた地区設定

現況における通勤通学目的の大ゾーン間流動をみると、郊外間の流動が多い地域もありますが、黒石野（松園等）、青山、都南と都心部(01,02,03 ゾーン)との結びつきが強く、ゾーンバスシステムの導入地区設定は、交通需要と概ね一致しているといえます。

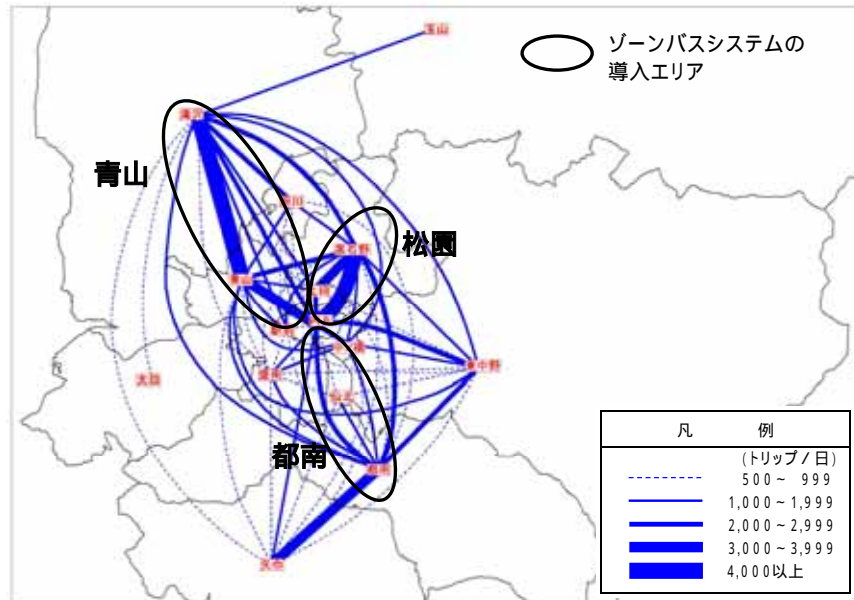


図 2-10 通勤通学目的大ゾーン間流動（全手段）とゾーンバス導入エリアの関係

資料：盛岡市街路交通調査

利用者が増加した松園と増加しない青山・都南

松園では、運賃収入が 10%以上増加したのに対し、青山や都南では、横ばいから微減傾向で推移しました。

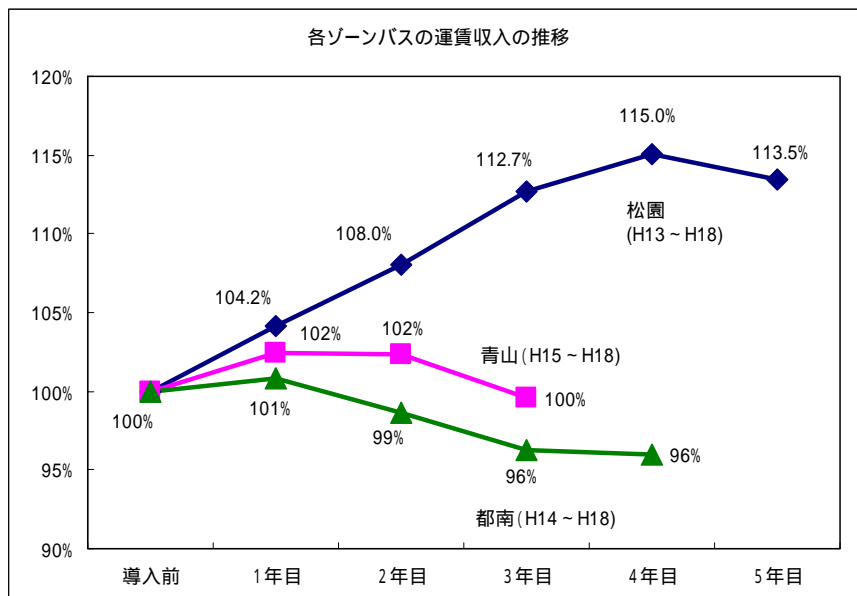


図 2-11 各ゾーンバスの運賃収入の推移

資料：岩手県交通株

実施地区で差がある運行本数とバス停密度

バス運行本数別のバス路線を図 2-12 に示します。対象エリアがコンパクトに集約され、都心部(01,02,04 ゾーン)への主要ルートも 1 ルートである松園に対して、他の 2 地区はエリアが広く、都心部へのルートも複数あります。

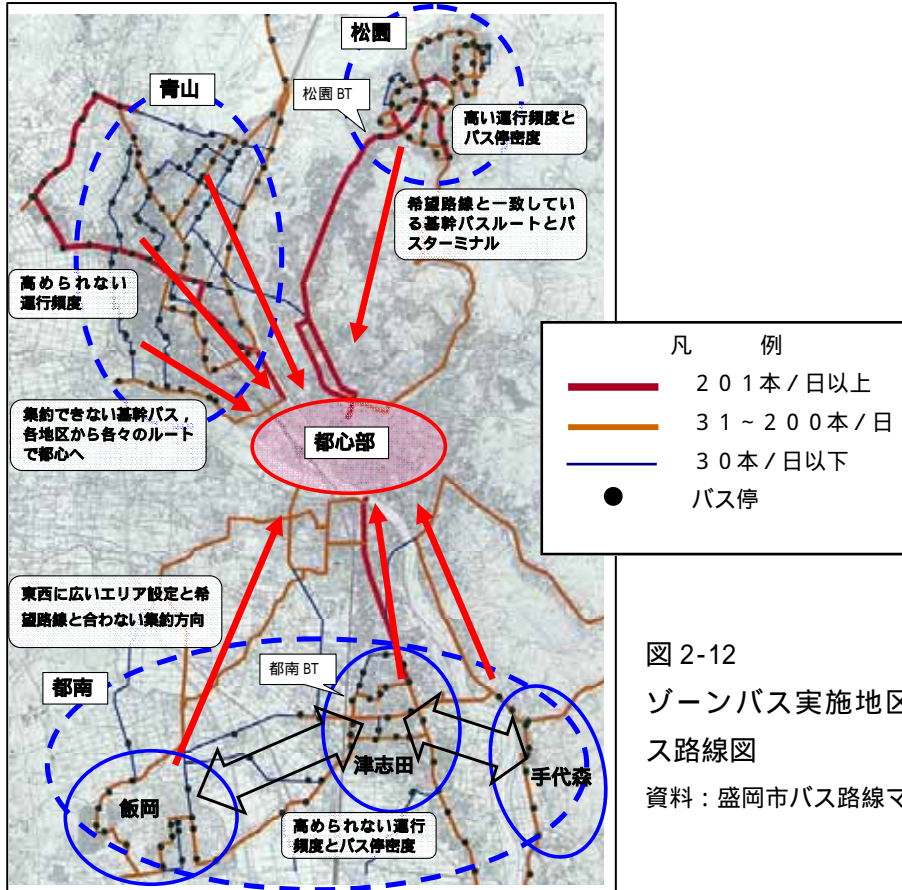


図 2-12
ゾーンバス実施地区のバス路線図
資料：盛岡市バス路線マップ

地区別のバス運行本数と対象地区面積を整理すると、表 2-1 のとおり、既存バスを含めた都心部へ向かうバス運行頻度は松園では 1.1 本/ha・日であるのに対して、対象エリアの大きい青山は 0.7 本/ha・日、都南では 0.3 本/ha・日と差が大きくなっています。

表 2-1 ゾーンバス運行地区における都心部へのバス本数の比較

	松園	都南	青山
支線バス(各地区 ターミナル)	369 本/日	28 本/日	17 本/日
基幹バス(ターミナル 都心部)	341 本/日	32 本/日	65 本/日
既存路線(各地区 都心部)	-	338 本/日	406 本/日
対象地区面積	約 330ha	約 1,200ha	約 730ha
運行頻度(運行本数/地区面積)	1.1 本/ha・日	0.3 本/ha・日	0.7 本/ha・日

松園地区は山岸線を含まない
松園地区は運行頻度に基幹バスは含めていない 資料：バス事業者時刻表

松園地区以外では整備されていないバス優先の走行環境

各地区の基幹バス運行ルートの走行環境は図 2-13 に示すとおりです。

松園の場合は、基幹バスルートの4車線化が比較的進んでおり、バス専用レーンやバス優先の信号処理（PTPS）も導入されています。一方、青山や都南では基幹バスルートが2車線のため、バスを優先した走行環境にはなっていません。

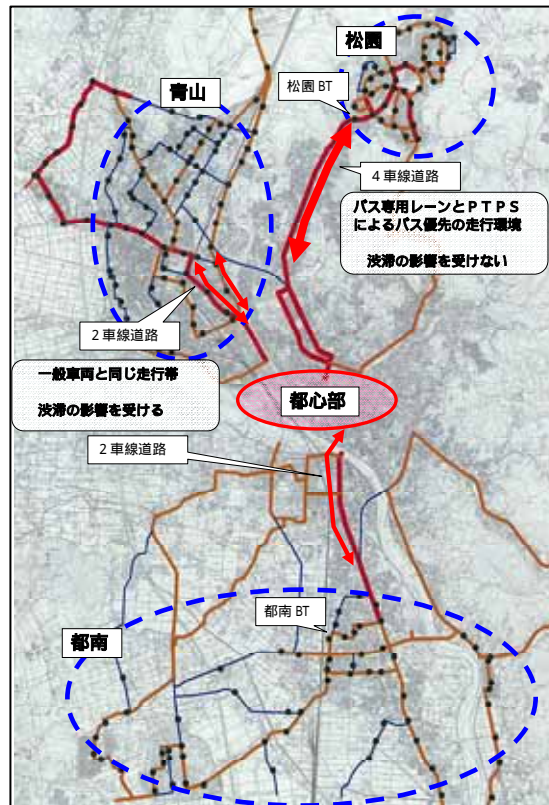


図 2-13 基幹バスルートの走行環境

(3) 都心循環バスに関する評価

順調に増加した利用者数

都心循環バス「でんでんむし」の利用者数は、便数の増加にあわせて毎年着実に増加しており、平成 18 年度には年間 125 万人に達しています。

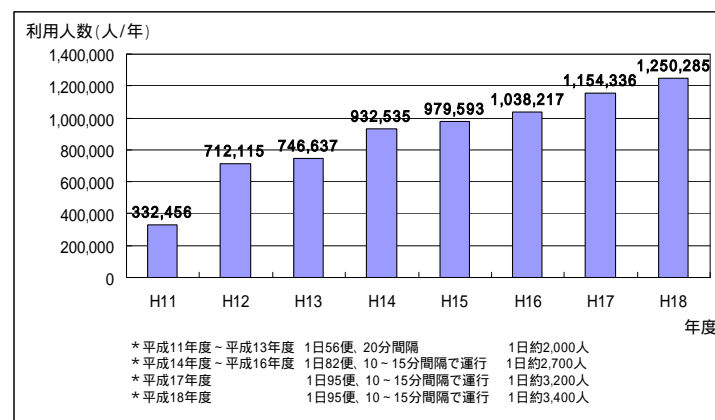


図 2-14 都心循環バス「でんでんむし」の利用人数の推移

資料：岩手県交通㈱

(4) バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価

バス利用が少ない鉄道端末交通

通勤通学における駅別のアクセス交通手段をみると、路線バスの利用はほとんどみられません。利用されているアクセス交通手段は、徒歩、自転車が多く、渋民駅や好摩駅等の郊外の駅では自動車によるアクセスも多くなっています。

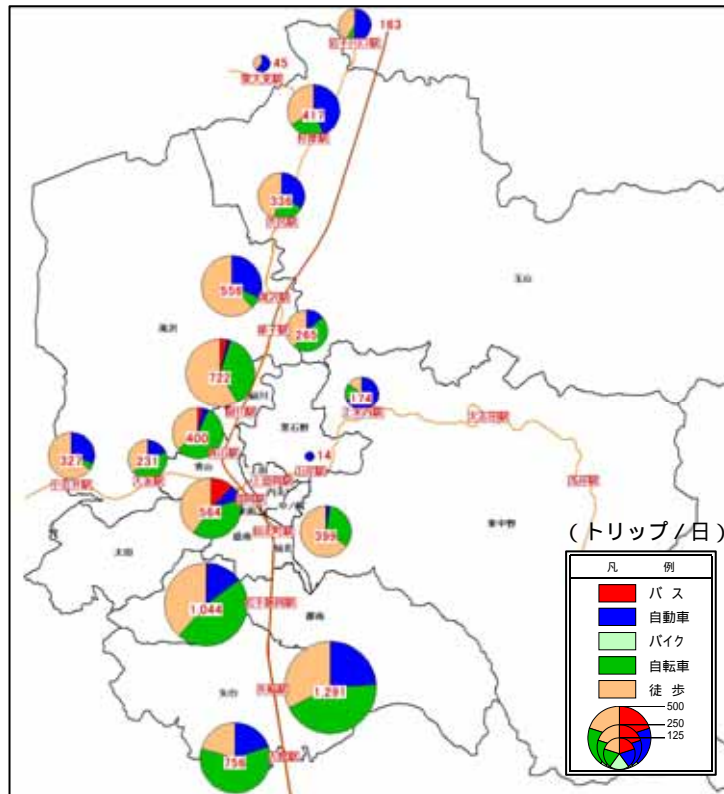


図 2-15 通勤通学における駅別乗車人数とアクセス交通手段構成 資料:H18 盛岡市街路交通調査

15分以内が多い、鉄道駅へのアクセス時間

鉄道利用者が多い IGR 及び JR 東北線の各駅における、アクセス時間分布を見ると、各駅とも 10 分以内が 45～90%と最も多く、21 分以上は 10%未満となっています。

駅へのアクセス時間は概ね 15 分が限界となっていると考えられます。

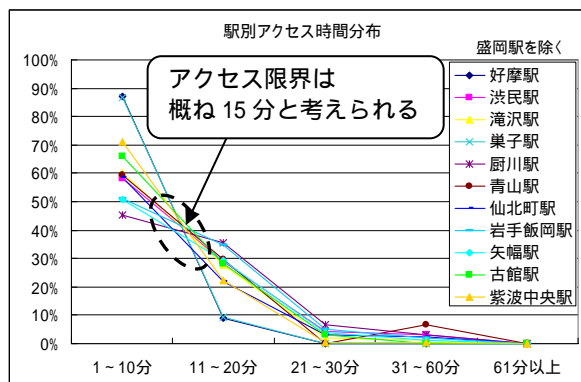


図 2-16 通勤通学時の IGR, JR 東北線各駅のアクセス時間分布 資料：H18 盛岡市街路交通調査

2. 将来道路網計画（2環状6放射）

(1) これまでの将来道路網計画の狙い

2環状6放射を基本とする将来道路網は昭和61年に策定したもので、環状道路と放射道路の組み合わせにより、自動車交通の分散を図るとともに、都心環状道路により、都市の拡大方向の誘導を図る計画としていました。

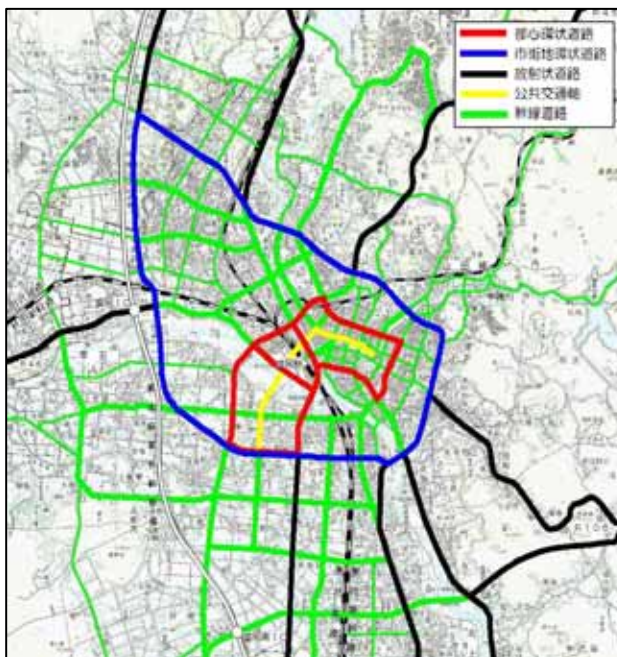


図 2-17 昭和 61 年に策定した将来道路網計画

(2) 交通流動面で効果のあった環状放射の道路パターン

これまでの整備効果を検証するため、現況の実測交通量と最短経路で移動した場合の区間別交通量を比較すると、市街地を囲む環状道路の整備により、中心市街地を通過する交通が分散し、また、放射道路の整備により、市街地へ向かう交通が各放射道路に分散しており、混雑の緩和に対する効果が見られます。

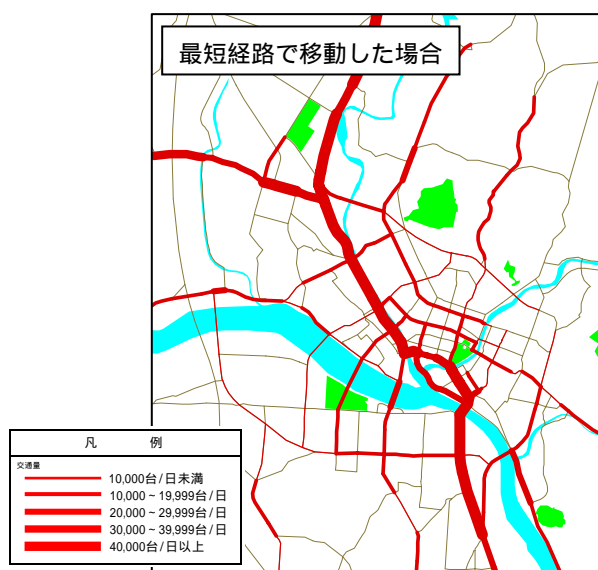


図 2-18 最短経路で移動した場合の交通量図

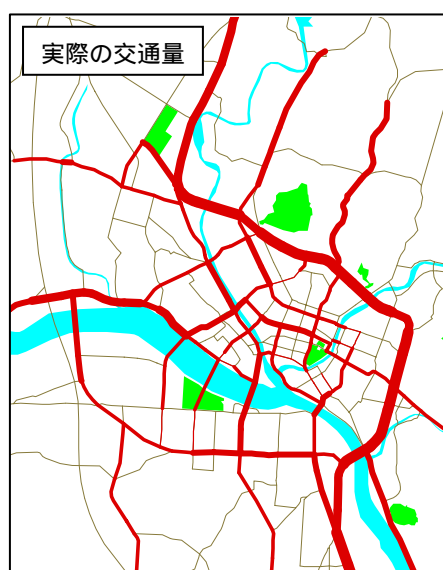


図 2-19 現況交通量図

資料：H17 道路交通センサス，県警データ

3. 将来土地利用計画

(1) これまでの土地利用計画の狙いと取り組み

これまでの土地利用計画は、増加する人口に対応しながら、高まる市街化圧力を適正に誘導するため、3つの狙いを基本に「軸状都心構想」を基本として取り組んできました。

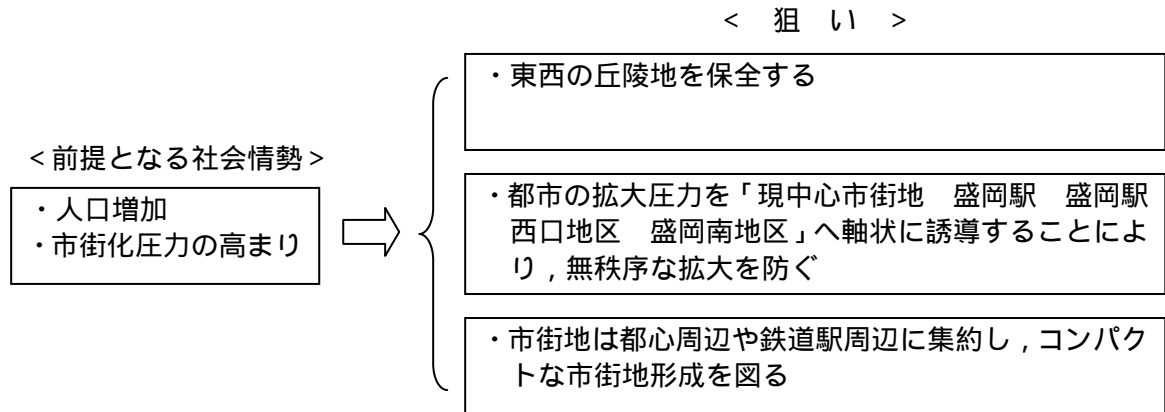


図 2-22 これまでの土地利用計画の狙い

(2) 丘陵地が保全され、滝沢・矢巾へ拡大する市街地

これまでの市街地の变化をみると、人口増加により、青山、松園、都南で市街化が進み、滝沢、矢巾にも市街地が拡大している一方、丘陵地は保全されてきました。

また、盛南を市街化区域に編入し、平成7年以降、基盤整備が本格化しています。

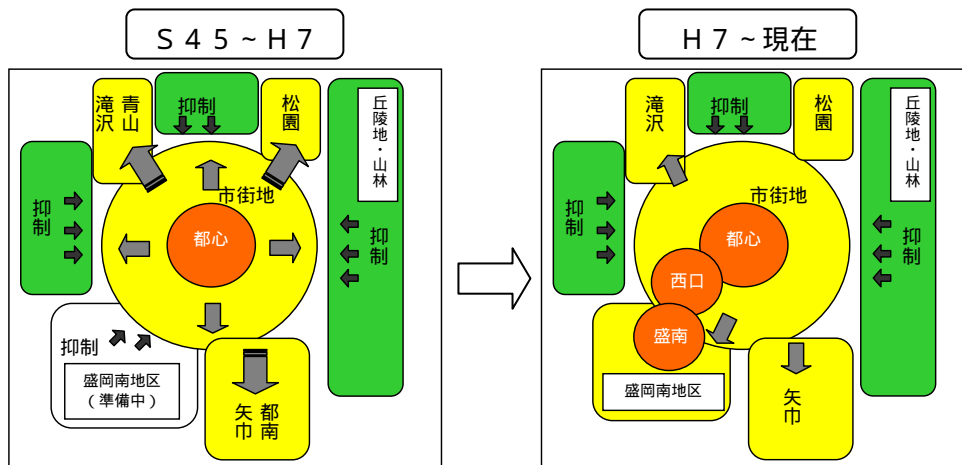


図 2-23 これまでの市街地変化の状況

(3) 現状ではコンパクト性の高い盛岡市

全国の県庁所在都市のうち、盛岡市と人口規模が類似している人口 50 万人以下の 29 都市における、総人口に対する DID 人口割合と DID 人口密度を比較したグラフを図 2-24 に示します。

盛岡市の DID 内人口割合は 76%、同人口密度は 60 人/ha といずれも平均値を上回っており、現状における盛岡市のコンパクト性は高いと言えます。

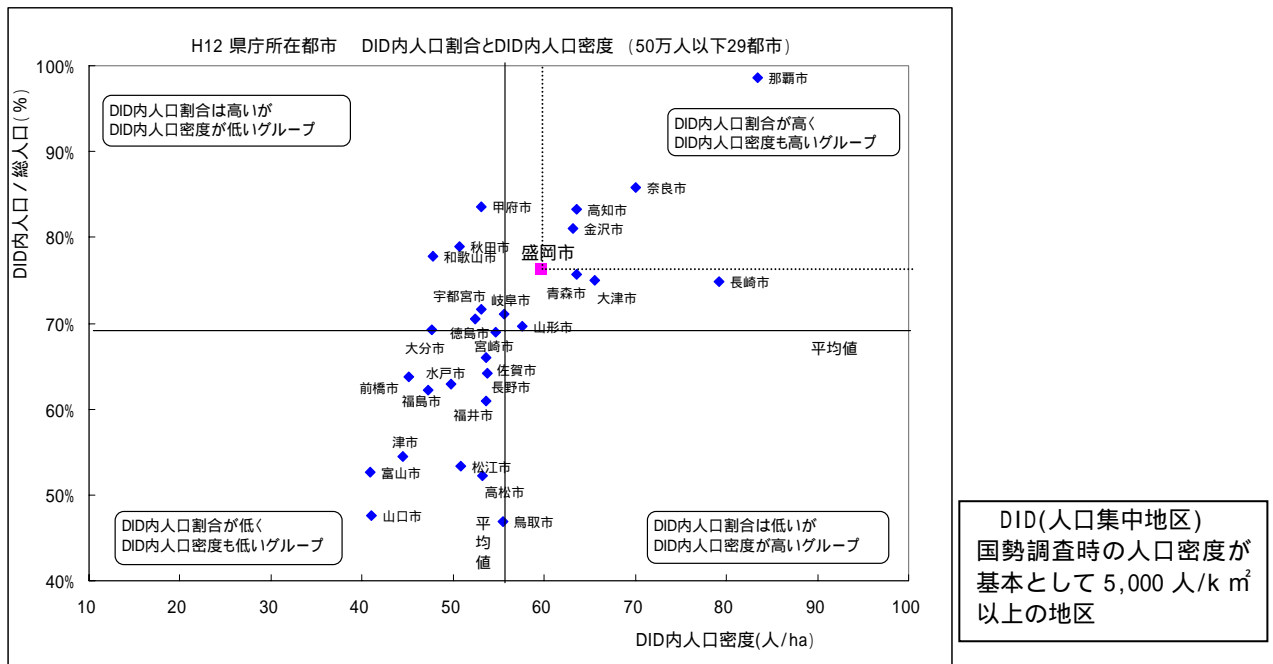


図 2-24 県庁所在都市における総人口に対する DID 人口の割合と DID 地区内人口密度の比較

資料：都市計画年報

(4) 減少に転じた盛岡市の夜間人口

一方、盛岡市の夜間人口の推移をみると、昭和 45 年以降高い増加率で推移してきましたが、昭和 60 年頃から増加が鈍化し、平成 12 年をピークに減少に転じています。

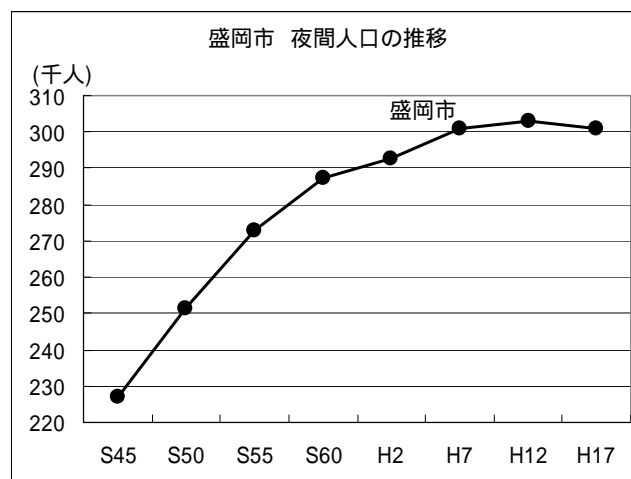
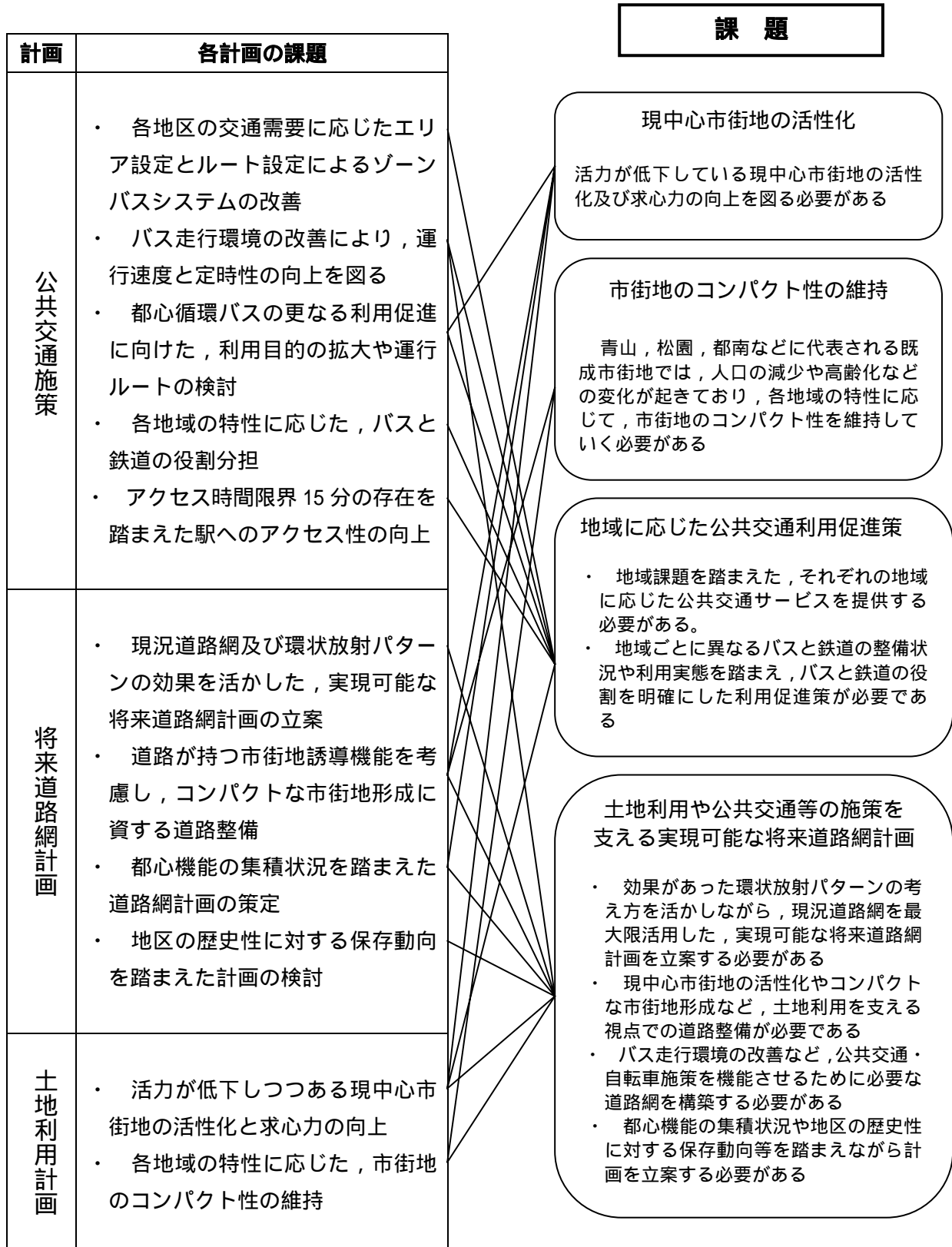


図 2-25 盛岡市、矢巾町、滝沢村 夜間人口の推移

資料：国勢調査

2-4 交通関連計画の評価結果から得られる課題

これまで盛岡市が取り組んできた主要な交通関連計画についての評価結果から、次のように課題を整理しました。



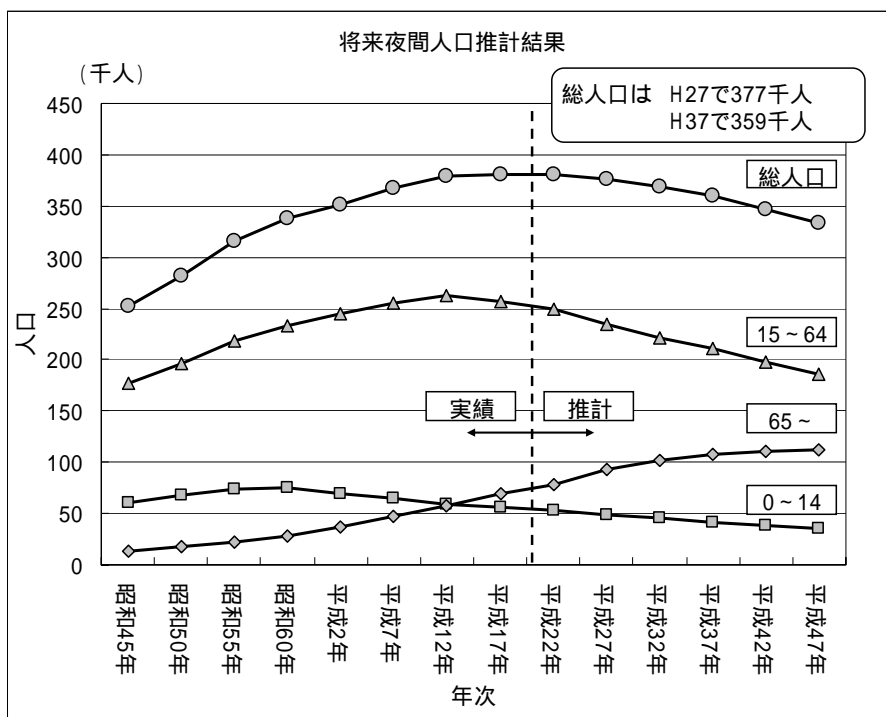
第3章 今後の交通関連施策の方向性

3-1 今後の交通需要等

計画策定の前提となる将来人口や将来自動車交通需要は次のように予測しました。

1. 減少する夜間人口、増加する高齢者

盛岡広域における夜間人口は減少し、平成37年には平成17年より約2万人減少し35万9千人と予測しました。一方で、65歳以上の高齢者は約1.6倍に増加し、10万8千人となり、高齢化率は約30%に達すると予測されます。



人口指標		平成17年	平成27年	平成37年
夜間人口	総数	人口	381	377
		増減率(H17との比較)	-	-1.2%
	0~14歳	人口	55	49
		増減率(H17との比較)	-	-11.2%
	15~64歳	人口	257	235
		増減率(H17との比較)	-	-8.7%
	65歳以上	人口	69	92
		増減率(H17との比較)	-	34.5%

図 3-1 盛岡広域における将来夜間人口推計結果
資料：H19 もりおか交通戦略策定調査

盛岡広域
盛岡市，矢巾町，滝沢村

2. 盛南地区や矢巾町、滝沢村で増加し、既成市街地で減少する夜間人口

大ゾーン別の将来夜間人口推計結果をみると、大規模な市街地開発が進められている盛南地区では約7,000人の増加が見込まれ、増加率も3割を超えており、増加量、増加率ともに最も大きくなると予測されます。次いで岩手医科大学の移転など開発が進められている矢巾町、人口増加傾向が続いている滝沢村の順となります。この他、開発地を含む、駅前、前潟地区で増加が見込まれます。

一方、他の地区は減少すると見込まれ、中でも既存市街地の減少が大きく、青山、黒石野、東中野地区で特に減少が大きいと予測されます。

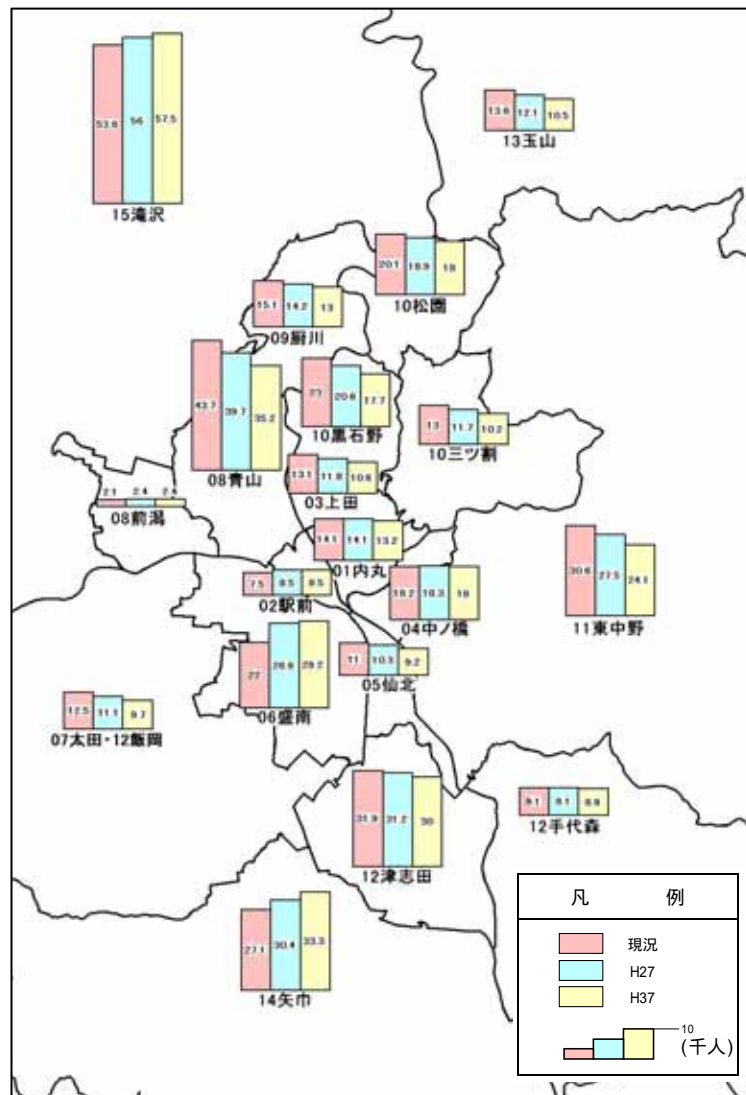


図 3-2 ゾーン別将来夜間人口推計結果

資料：H19 もりおか交通戦略策定調査

3. 高齢者や女性で今後も増加が予測される運転免許保有人口

高齢者や女性の運転免許保有率が今後も高まると考えられることから、運転免許保有者数は増加すると予測しました。

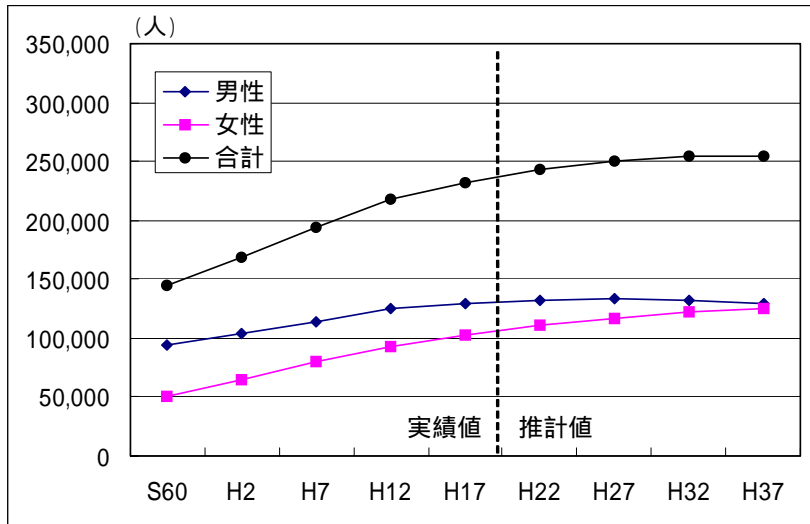


図 3-3 盛岡広域における将来運転免許保有者数推計結果

資料：H19 もりおか交通戦略策定調査

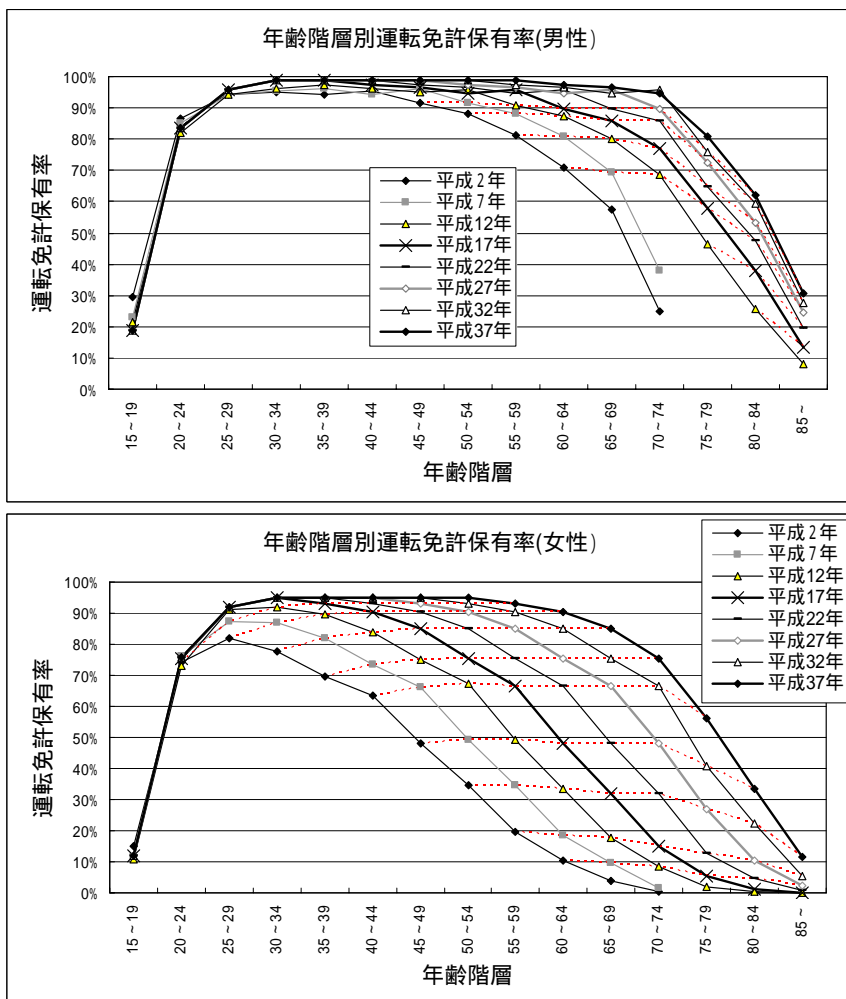
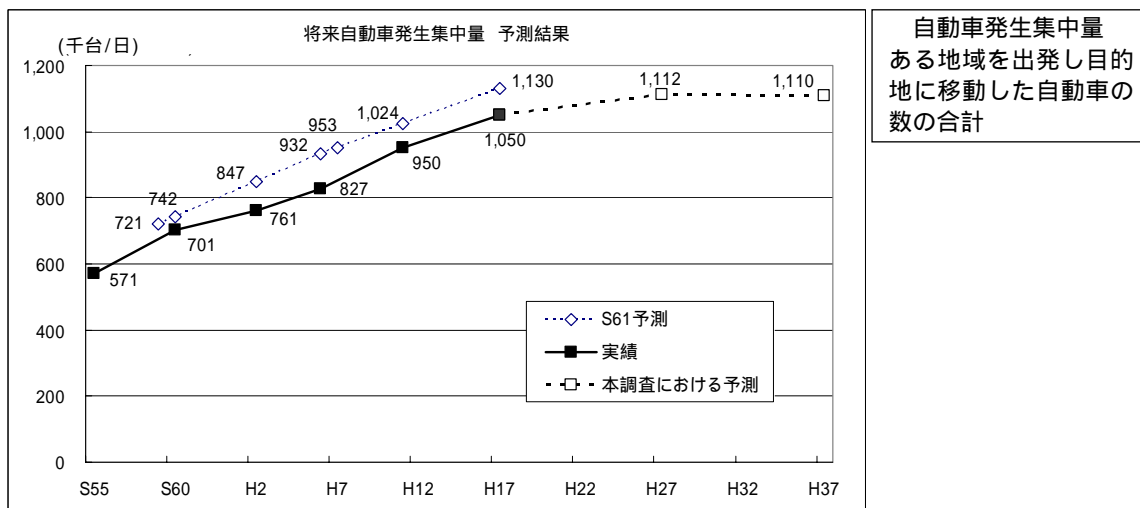


図 3-4 盛岡広域における
運転免許保有率推計結果
資料：H19 もりおか交通戦略
策定調査

4. 減少傾向に転じる自動車発生集中量

自動車発生集中量の推移と予測結果を下図に示します。運転免許保有者数の増加により、平成27年には現在より約5%増加し、111万2千T.E.と予測されますが、その後は減少傾向に転じ、平成37年には111万T.E.と予測しました。



自動車発生集中量
ある地域を出発し目的地に移動した自動車の数の合計

図3-5 盛岡広域における自動車発生集中量の推移と推計結果

資料：S61 総合交通体系調査，全国道路交通情勢調査(実績値)，H19 もりおか交通戦略策定調査

地域別の発生集中量を比較すると、周辺市街地で減少する以外は増加が予測され、盛南地区での増加が1.75倍と最も大きく、現中心市街地の増加は1.03倍と予測されます。

一方、現中心市街地を地域ごとに見ると、西口開発を行っている駅前で1.28倍の増加となりますが、内丸は0.97倍、中ノ橋は0.98倍と減少が予測されます。

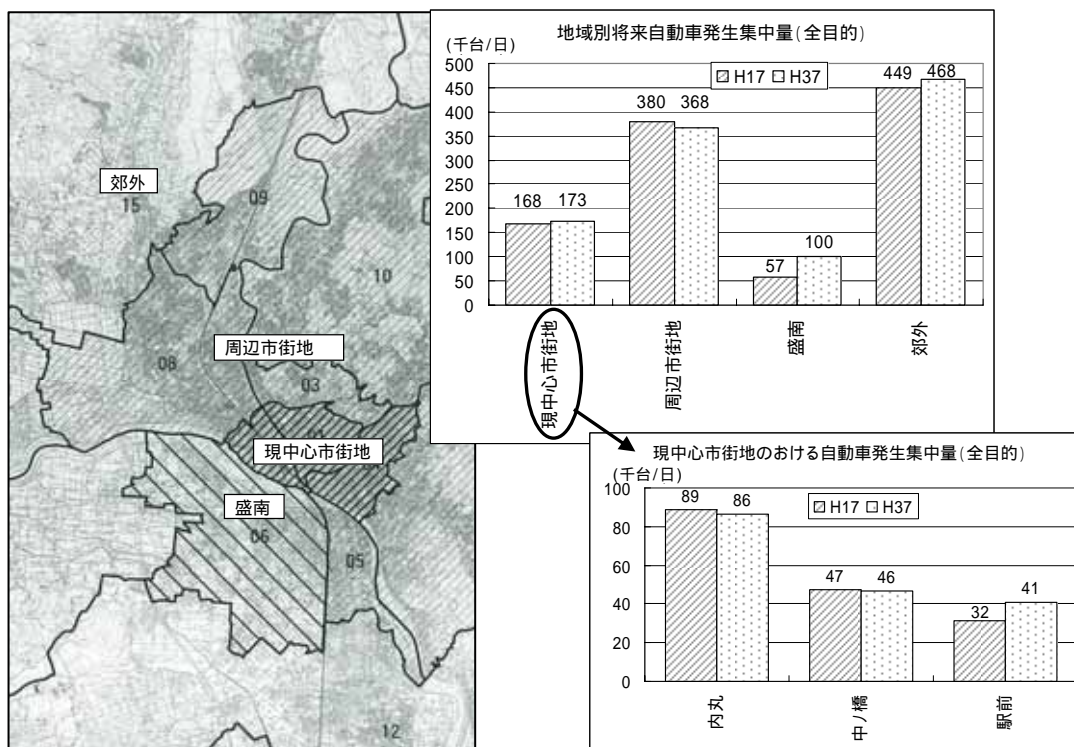


図3-6 地域別自動車発生集中量の推計結果 資料：H19 もりおか交通戦略策定調査

5. 盛南地区関連で増加が予測される自動車交通流動

平成 37 年における全目的自動車流動の予測結果を図 3-7 に示します。人口増加が予測される盛南地区と隣接する都南や青山地区との流動が増加する一方で、現中心市街地では内丸地区と黒石野や東中野地区との流動が減少すると予測されます。また、郊外部での流動が大きい傾向は今後も続くものと予測されます。

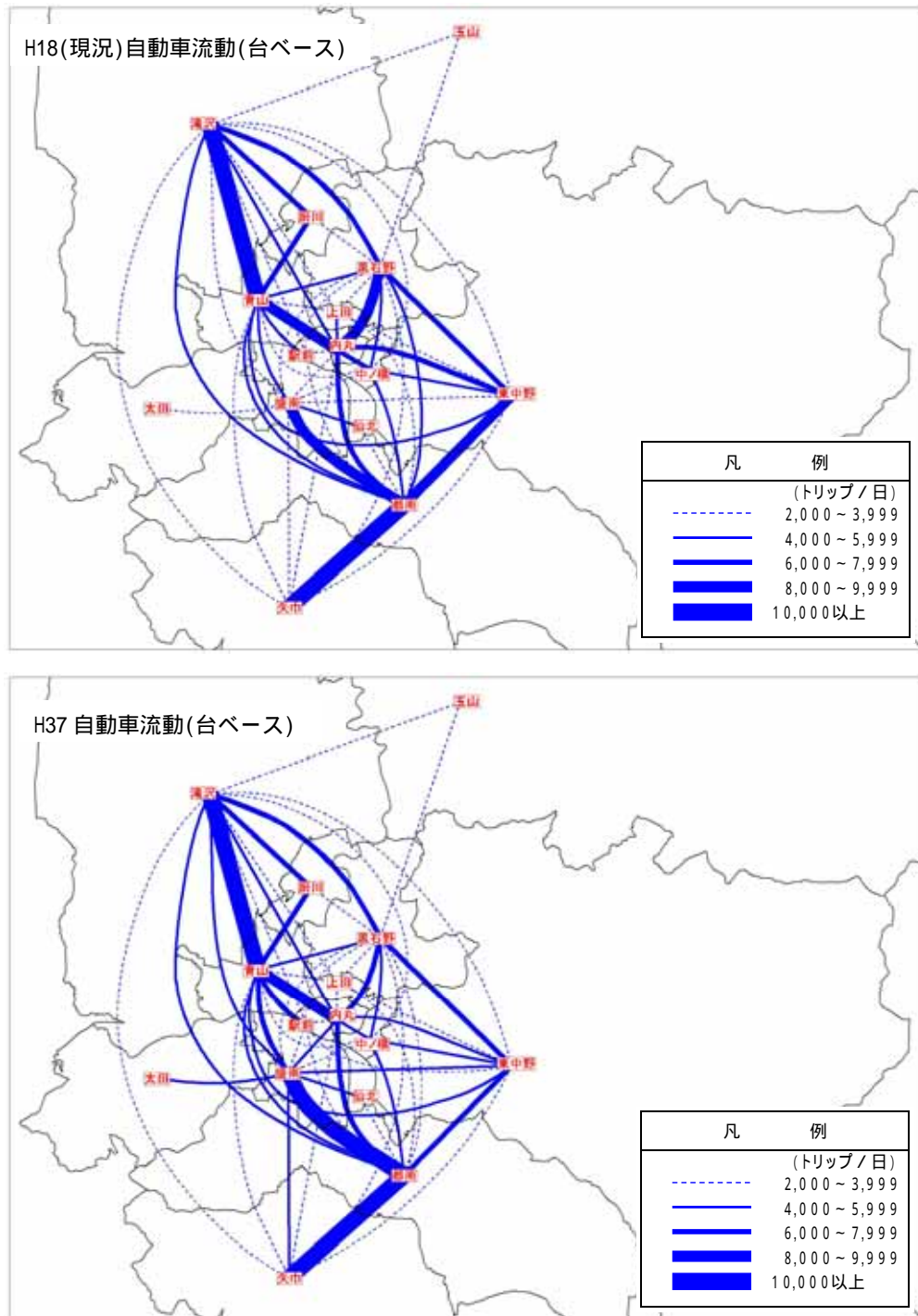


図 3-7 全目的の大ゾーン間自動車流動図(台ベース)

資料：H19 もりおか交通戦略策定調査

3-2 今後の交通関連施策の方向性

1. 交通計画と将来土地利用計画の相互関連性とこれらを支える道路網

今後は人口が減少し自動車交通需要も増加から減少へ転じるものと予測され、これまでの自動車需要に対応した道路網計画から、交通計画と土地利用計画の相互の関連性に対して、これらを支える道路整備という関係を基本として、各計画の課題への対応を図ることとしました。

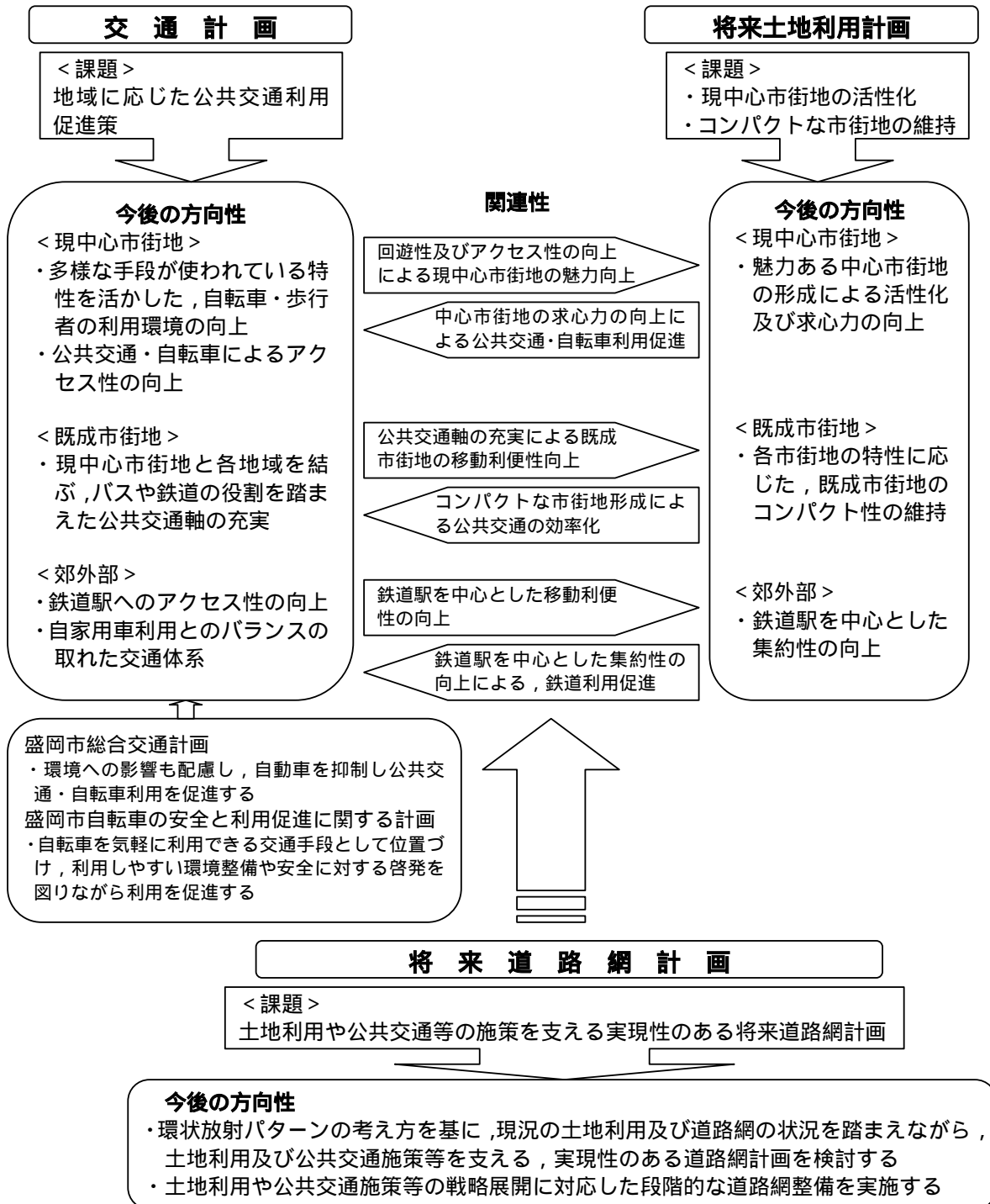


図 3-8 今後の交通関係施策の方向性

2. 地域特性を踏まえた軸としての結びつきと交通手段の多様性に対する考え方

< 地域特性に応じた軸としての結びつき >

- ・ 主要な市街地の特性に応じて、現中心市街地との結びつきを公共交通の軸の充実により強化し、公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地の維持・形成を目指します。
- ・ また、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指します。

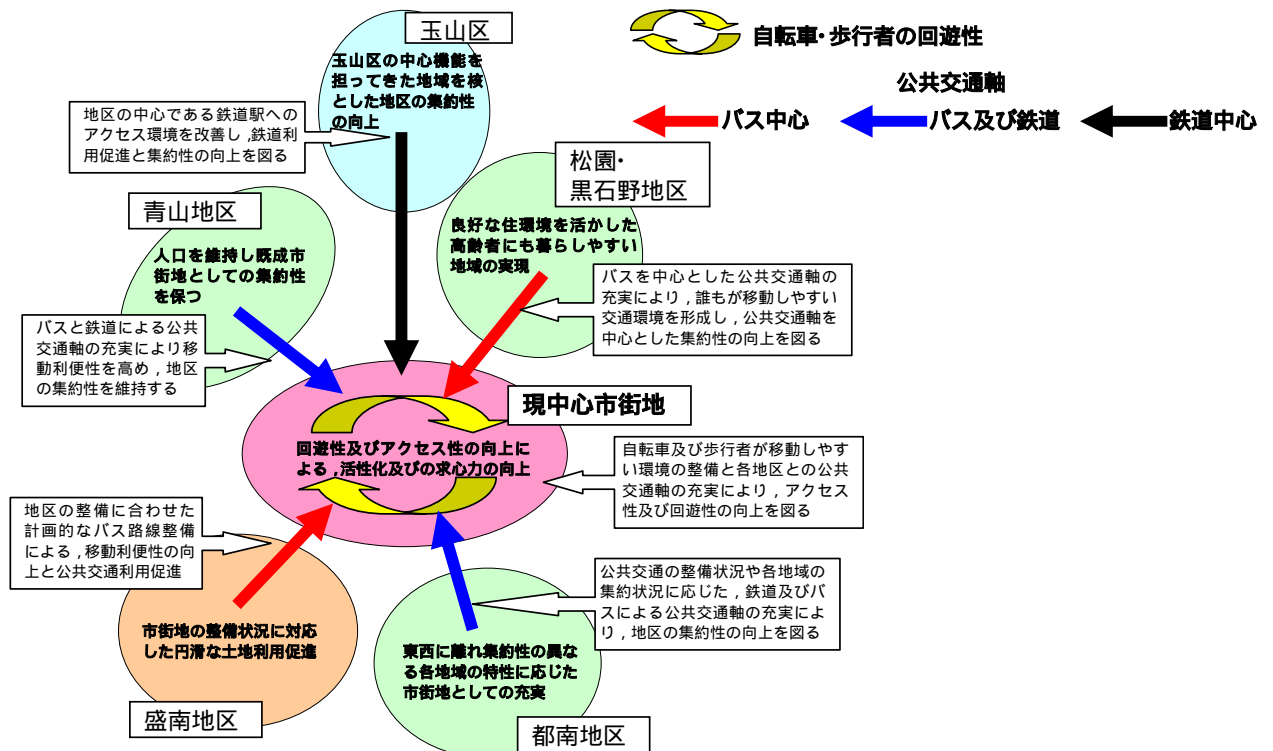


図 3-9 市街地の特性を踏まえた地域集約性と軸としての結びつきのイメージ

< 交通手段の多様性と地域との関係 >

現中心市街地では多様な交通手段が用いられている特性を活かし、公共交通や自転車・徒歩の移動利便性を高め、回遊性の向上を目指します。

市街地から郊外部にかけては、それぞれの地域特性に応じた手段により、公共交通軸への集中性を高めます。

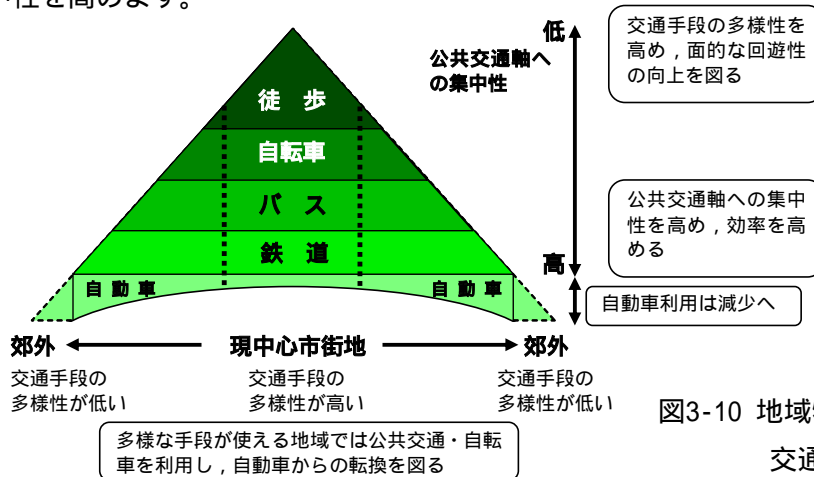


図3-10 地域特性に応じた交通手段多様性のイメージ