

第4章 もりおか交通戦略立案と施策展開に対する考え方

4-1 もりおか交通戦略立案の進め方

今後の交通施策の方向性に基づき、もりおか交通戦略における具体施策の立案及び将来道路網計画の検証について、次の方針で検討を進めました。

1. もりおか交通戦略の施策立案方針

今後の方向性に基づく、「もりおか交通戦略」の施策立案方針は次のとおりです。

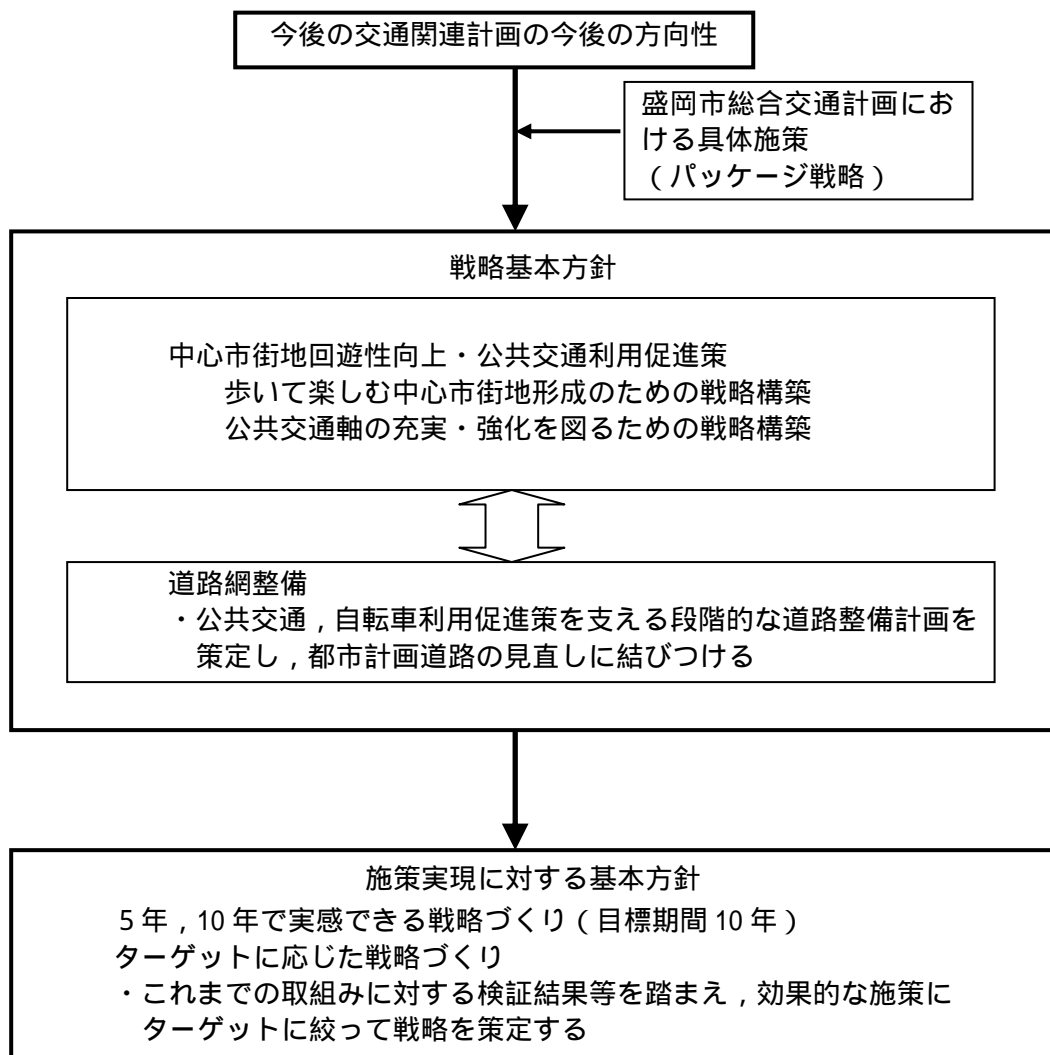


図 4-1 もりおか交通戦略の施策立案方針

2. もりおか交通戦略立案の進め方

施策立案方針に基づき、以下に示す流れにより検討を行い「もりおか交通戦略」を策定しました。

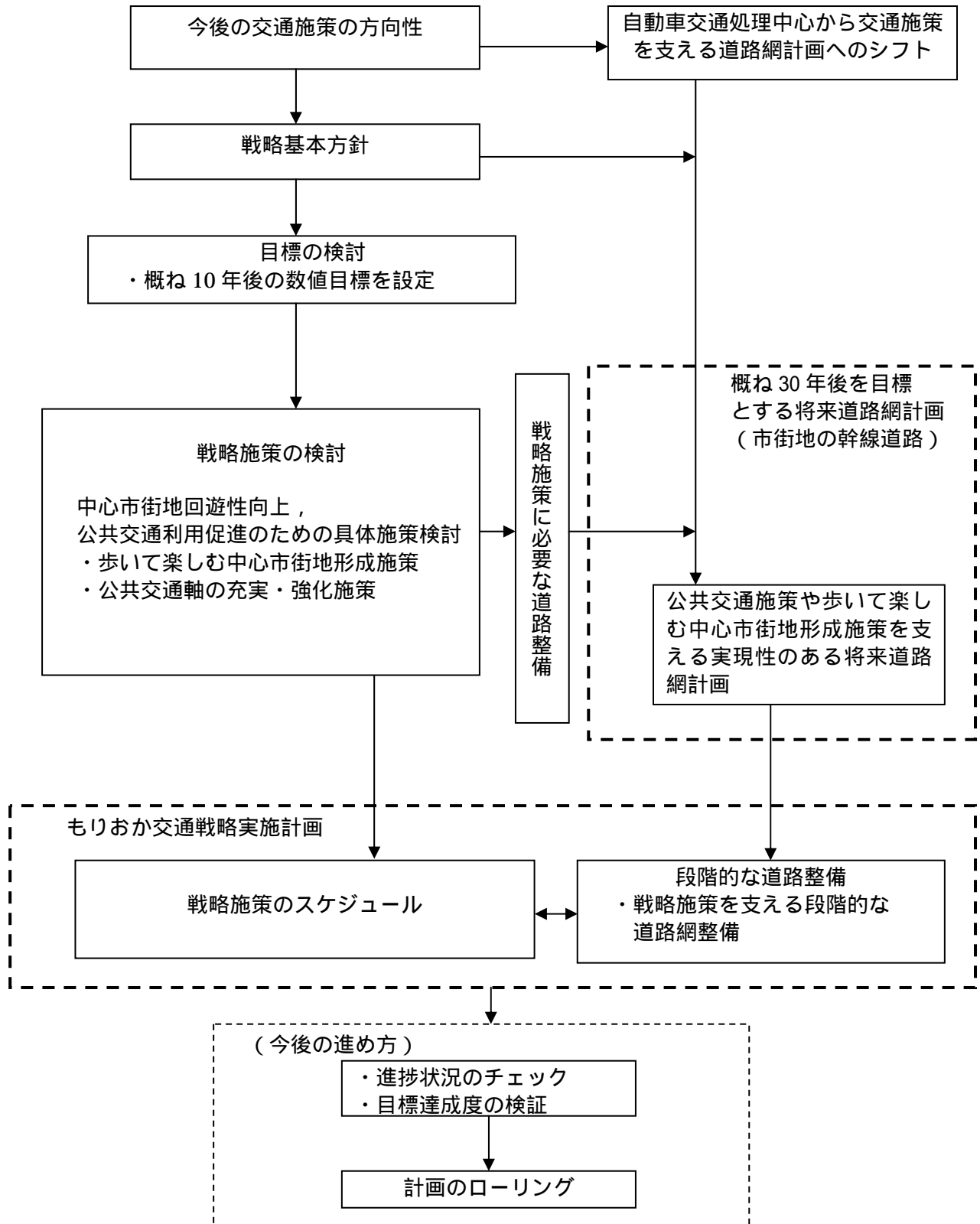


図 4-2 もりおか交通戦略立案の進め方

4-2 戦略展開と目標達成に対する基本的な考え方

1. 各地域における段階的な戦略展開

戦略施策の立案にあたっては、施策を大きく以下の4つの基本パターンに分類し、必要な道路整備等を進めながら、各地域において早期に実施可能な施策から順次実施し、施策の組合せの中でより効果的に戦略を展開することとします。

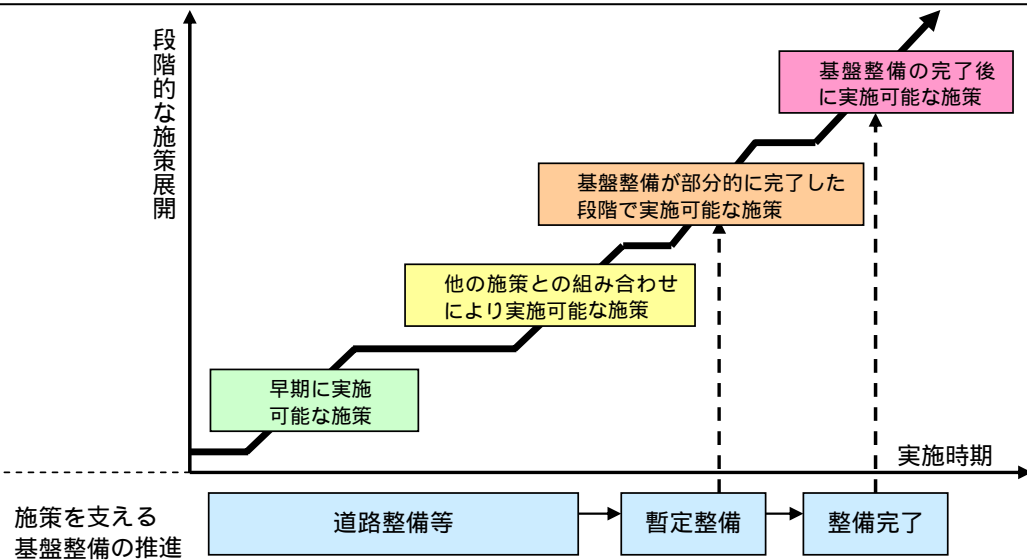
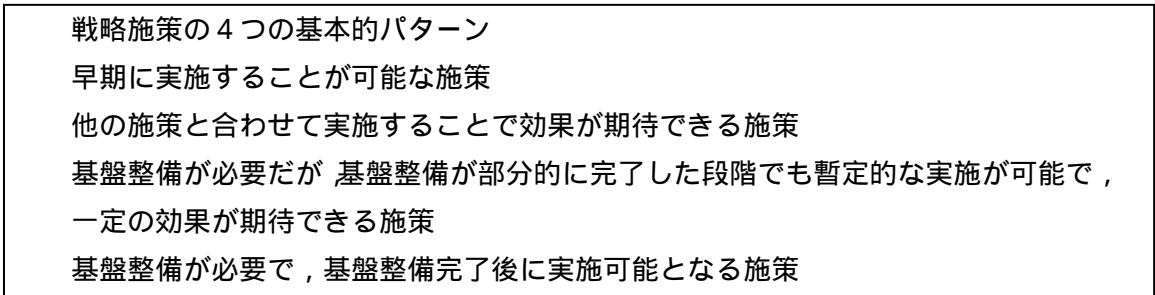


図 4-3 各地域における戦略的な施策展開イメージ

2. 各地域の施策展開と目標達成への結びつき

各地域で上記方針により施策を展開し、全体としての目標達成に段階的に結びつけます。

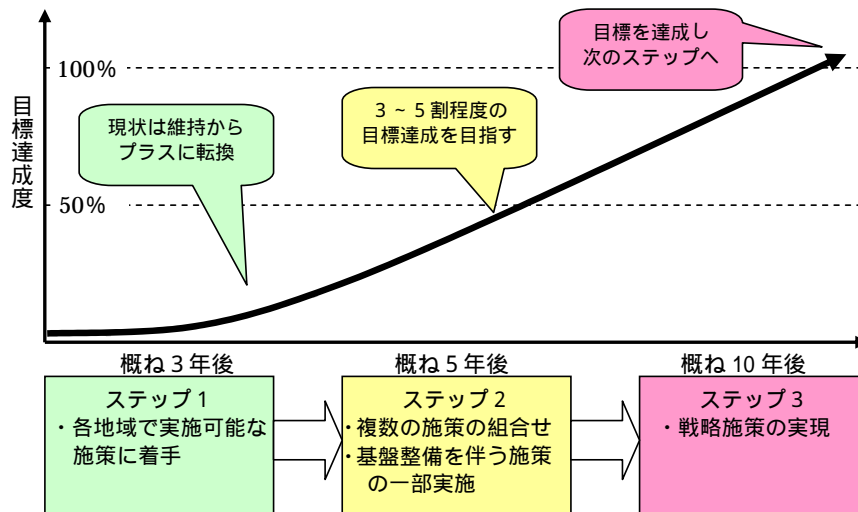


図 4-4 目標達成へのステップ

第5章 もりおか交通戦略目標設定

5-1 もりおか交通戦略の目標設定

1. 目標設定の考え方

「もりおか交通戦略」を実効性のある計画とするため、具体的数値目標を掲げて各施策に取り組む必要があります。

「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」及び「公共交通軸の充実・強化戦略」の狙いに対して目標を設定し、各狙いに自転車利用促進を結びつけながら、目標の実現に向けて具体的な施策を立案し、戦略的に施策を展開します。

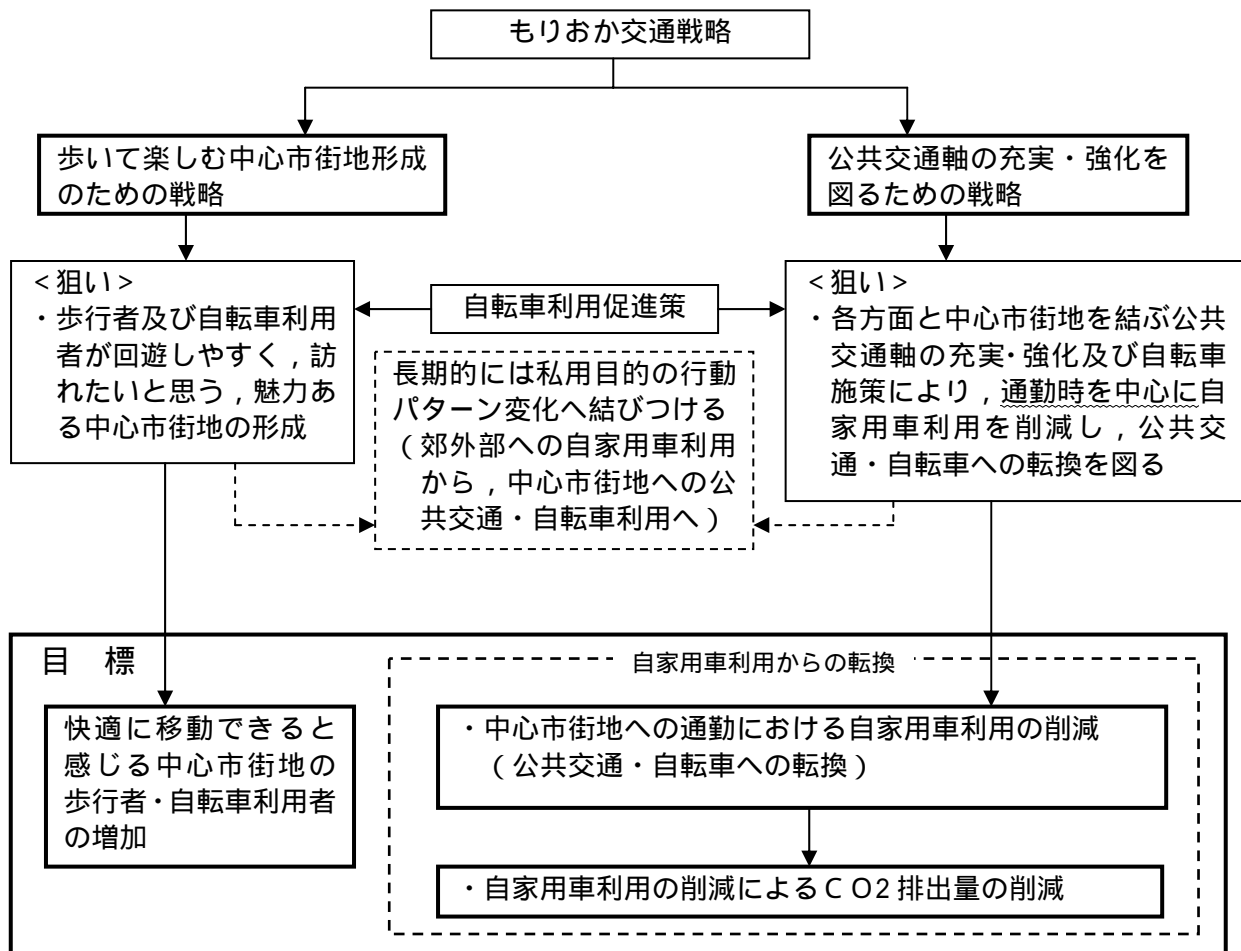


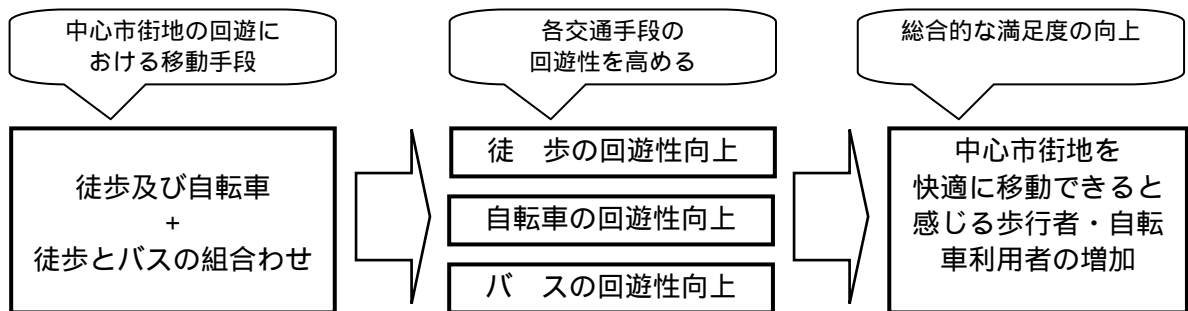
図 5-1 目標設定に対する考え方

2. 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の目標設定

(1) 目標指標の設定

「歩いて楽しむ中心市街地形成のための戦略」は、徒歩及び自転車の移動利便性を高めるため、歩行者・自転車及びバスに対する施策により、市民一人ひとりの回遊性を高め、誰もが訪れたいと思う魅力的な中心市街地の形成を図るものです。

そのため、中心市街地を快適に移動できると感じる歩行者・自転車利用者の増加を目指すものですが、実数を把握することは困難なため、快適に移動できると感じる利用者の割合を目標指標とします。



目標指標：中心市街地を快適に移動できると感じる歩行者・自転車利用者の割合

図 5-2 目標指標設定の流れ

(2) 目標値設定の考え方

目標値の算出にあたっては、実際に中心市街地を訪れている歩行者及び自転車利用者へのアンケート調査を実施し、現況における、徒歩・自転車・バスの各手段及び総合的な満足度を把握した上で、目標値を設定することとしました。



図 5-3 「中心市街地の移動快適性に関するアンケート」調査箇所

(3) アンケート調査結果＜手段別・年齢階層別にみた満足度＞

・盛岡市の中心市街地を移動する場合の総合的な満足度は、5割を下回っている。
 ・手段別では、徒歩の満足度が約6割であるのに対して、自転車の満足度は約4割と最も低く、バスに対する満足度も5割程度となっている。
 ・年齢階層別には、徒歩ではバラツキが少ないのに対して、自転車における高齢者の満足度や、バスにおける30～39歳の満足度が低くなっている。
 (満足度：満足及びやや満足と回答した人の割合とする)

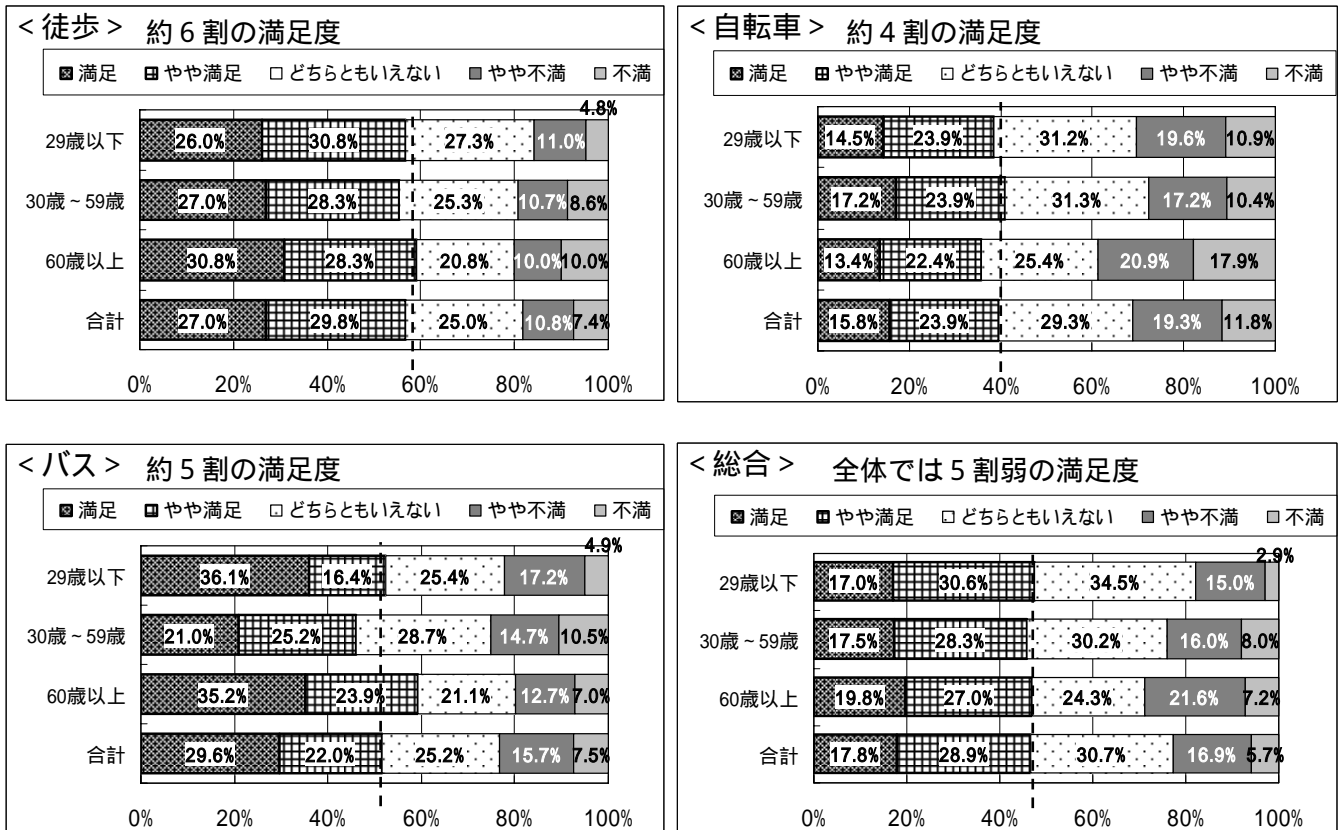


図 5-4 年齢階層別にみた満足度（中心市街地内を移動する際の満足度）

(4) 目標値の設定

全ての人に満足と感じていただくことが理想であるが実現性で困難であることから、現況調査結果に基づき以下の方針により目標値を設定しました。

- ・ 満足度が最も高く、年齢階層によるバラツキも少ない徒歩の満足度である6割まで、満足度の低い自転車及びバスの各年齢階層の満足度を高めることを第一と考えます。
- ・ 自転車の満足度向上は、歩道の自転車走行や駐輪の減少に通じ、バスの満足度向上は地域内移動の利便性向上に結びつくことから、結果的に徒歩の満足度の向上にも結びつくものと考えます。

目標値：中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を6割以上にする
 ・ 自転車及びバスの満足度を高めることを通じて徒歩の移動快適性も改善し、総合的な満足度を、徒歩の現況満足度である6割以上まで高めることとします

3. 公共交通軸の充実・強化戦略の目標設定

(1) 目標指標の設定

中心市街地へのアクセスにおける自家用車利用の抑制により、公共交通又は自転車への転換を図りながら、CO2の削減に結びつけることにより、環境へも配慮した公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地形成を図るものです。

「盛岡市総合交通計画」では、慢性的な渋滞が発生している朝夕の時間帯の自家用車利用の抑制を重点としており、通勤時における自家用車利用の削減を目標指標とします。

目標指標：中心市街地への通勤における自家用車利用の削減
自家用車利用からの転換によるCO2排出量の削減量

(2) 目標値設定の考え方

市民意識を転換に結びつける

第16回市民意識調査（平成17年実施）によると、普段の主な移動手段として自家用車を利用している市民の約2割は、公共交通・自転車施策によって他の手段に転換する可能性があるとの結果が出ており、この市民意識を戦略施策及び転換の働きかけにより、実際の転換に結びつけることを目標設定の基本的な考え方としました。

市民が実施可能な転換パターンの積み重ねとする

全面的な転換が理想であるが、利用者の状況により下図のような転換パターンが考えられることから、自家用車で通勤している人の転換パターン別の意向を把握し、目標値を検討しました。

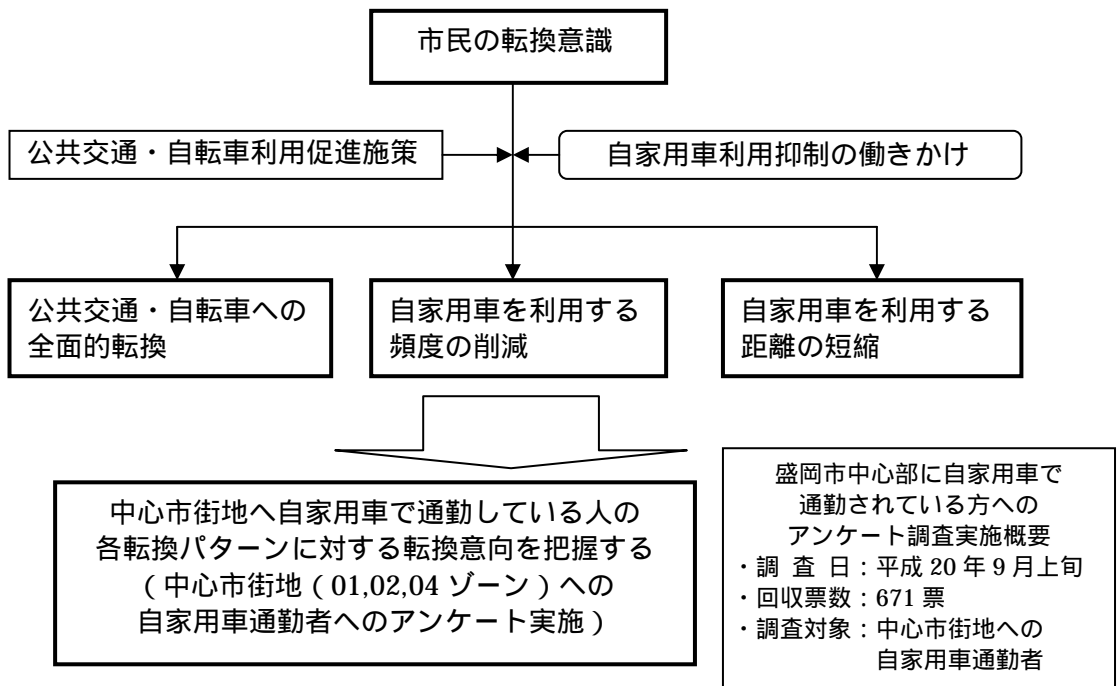


図 5-5 目標値設定の考え方

(3) アンケート調査結果

自家用車から他の手段へ転換可能な頻度

- ・ 中心市街地への自家用車通勤者の約 7 割弱は何らかの転換が可能と回答している
- ・ 週 2 ～ 3 日以上転換可能とする人は，中心商業業務地区，都心周辺市街地及び公共交通軸形成地区などで高い傾向が見られ，特に盛南地区では約 6 割と高い
- ・ 郊外部や町村部においても，週 2 ～ 3 日以上転換可能とする人が 2 割程度見られ，戦略施策の波及効果が期待できる

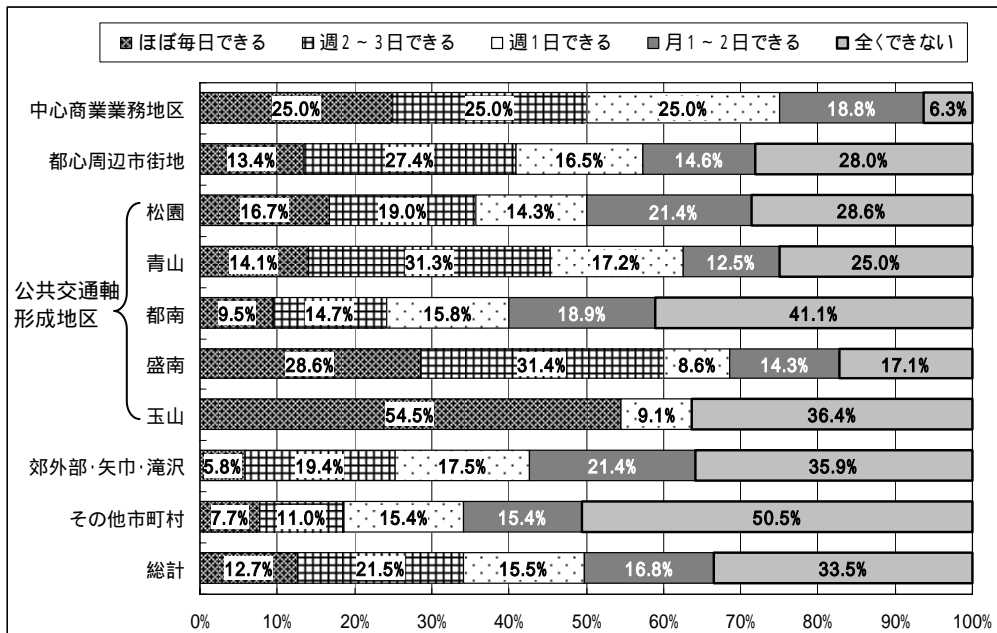


図 5-6 「交通戦略」の実施による，通勤時の自家用車からの転換意向（転換可能な頻度）

自家用車から変更可能な代表交通手段

- ・ 居住地区によって自家用車から変更可能とする交通手段は異なっている
- ・ 利用可能な公共交通サービスの違いによるものと考えられる

なお，自家用車の利用距離を短縮する交通パターン（自家用車 + 他の手段）への転換意向は，各地区とも 0 ～ 2 % 程度でした。

表 5-1 自動車から変更可能な代表交通手段

代表交通手段	転換意向が高い地区 (50%以上)	転換意向がやや高い地区 (25～50%未満)
鉄道	玉山地区，その他市町村	都南地区 郊外部・矢巾・滝沢地区
バス	松園地区，都南地区，盛南地区， 郊外部・矢巾・滝沢地区	青山地区，都心周辺市街地 中心商業業務地区
自転車	中心商業業務地区，青山地区	都心周辺市街地，盛南地区
徒歩	-	-

(4)目標値の設定

転換意向に基づく自家用車利用の削減量の算定

アンケート調査結果より、以下の方針で転換量の算定を行いました。

- ・転換頻度や転換交通手段が交通条件の異なる地域ごとに異なっており、これらの地域ごとの転換意向を積み上げた値を目標値設定の基本とする
- ・転換頻度は1日あたりの転換量に換算する（通勤日数を週5日として換算）
（ 中心市街地を 01(内丸),02(駅前),04(中ノ橋)として算定）

算定の結果、自家用車利用者は現況より約28%減少すると試算されます。また、転換後の交通手段分担率は図5-8に示すとおりです。

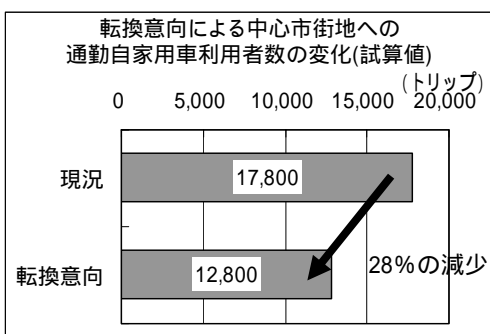


図 5-7 転換意向による中心市街地への通勤自家用車利用者数の変化
現況値は H18 盛岡市街路交通調査による

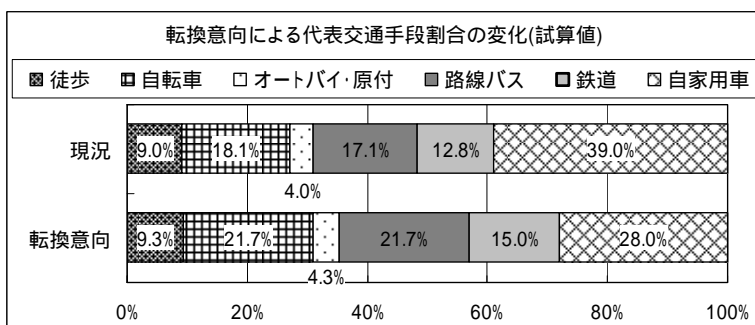


図 5-8 中心市街地への通勤代表交通手段割合の変化
現況値は H18 盛岡市街路交通調査による

なお、上記による自家用車利用の減少により、CO₂ 排出量は、約 32t/日から約 25t/日となり、約 7 t/日減少するものと試算されます。

参考：CO₂ 排出量の考え方

- ・各居住地区から発生する自家用車交通量 × 各地区から中心市街地までの距離 × CO₂ 排出原単位
- ・自家用車 CO₂ 排出原単位 = 172g-CO₂/人・km 国土交通省資料 2006 年値

目標値の設定

もりおか交通戦略における施策によって、転換意識のある自家用車利用者を確実に転換に結びつけることが重要であり、このことが、次のステップとして新たな転換意向者の増加と転換の拡大につながるものと考えました。

以上の検討結果により、アンケート調査における転換意向に基づき、もりおか交通戦略の目標値を以下のとおりとしました。

- 目標値：中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減する**
- ・上記目標の達成により1日あたりのCO₂排出量を約7t削減する