



【環境省事例紹介セミナー】

**『もりおか交通戦略との
連携について』**

平成23年11月21日（月）

盛岡市 環境部環境企画課

建設部交通政策課

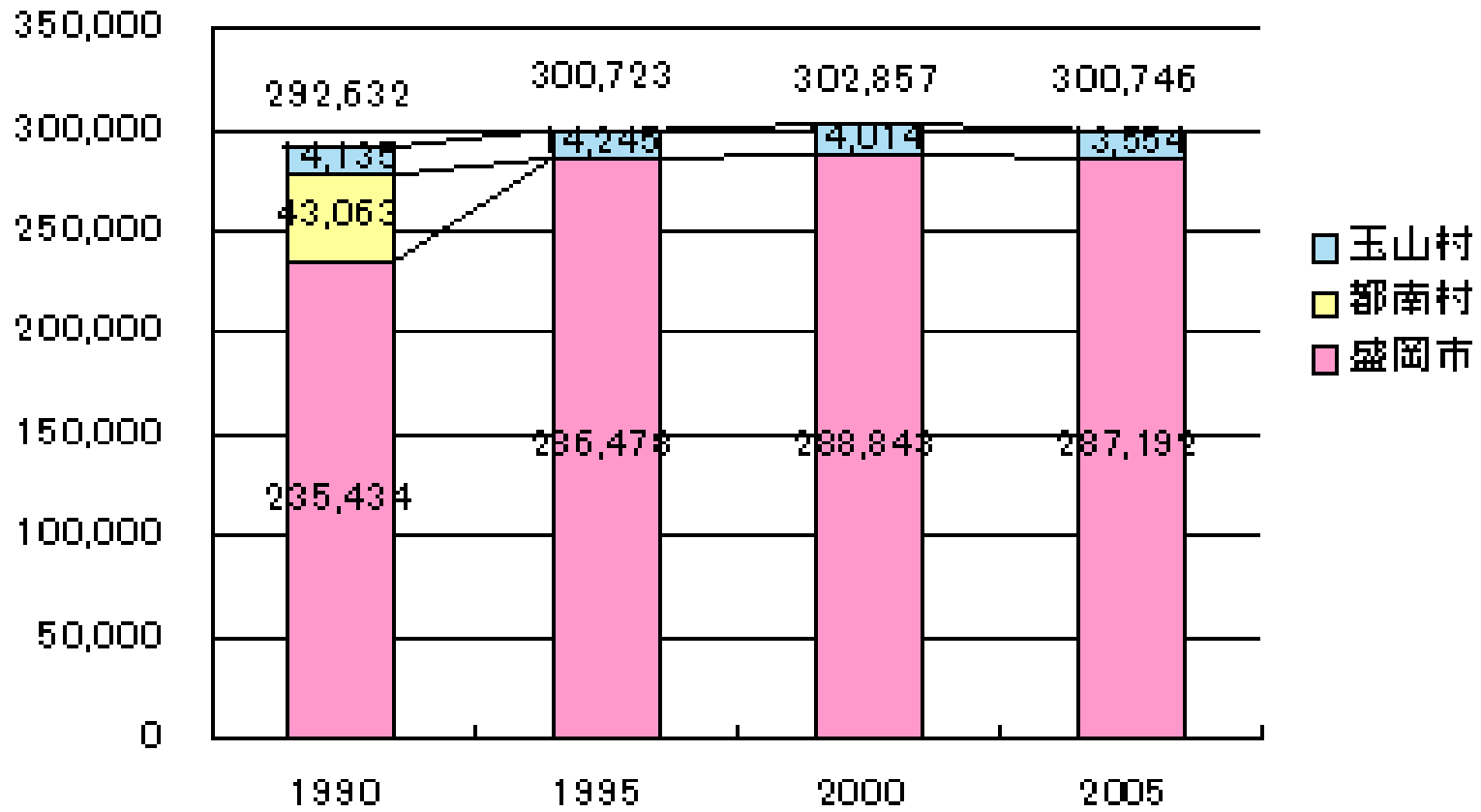
盛岡市の自然的特性(位置・地勢)



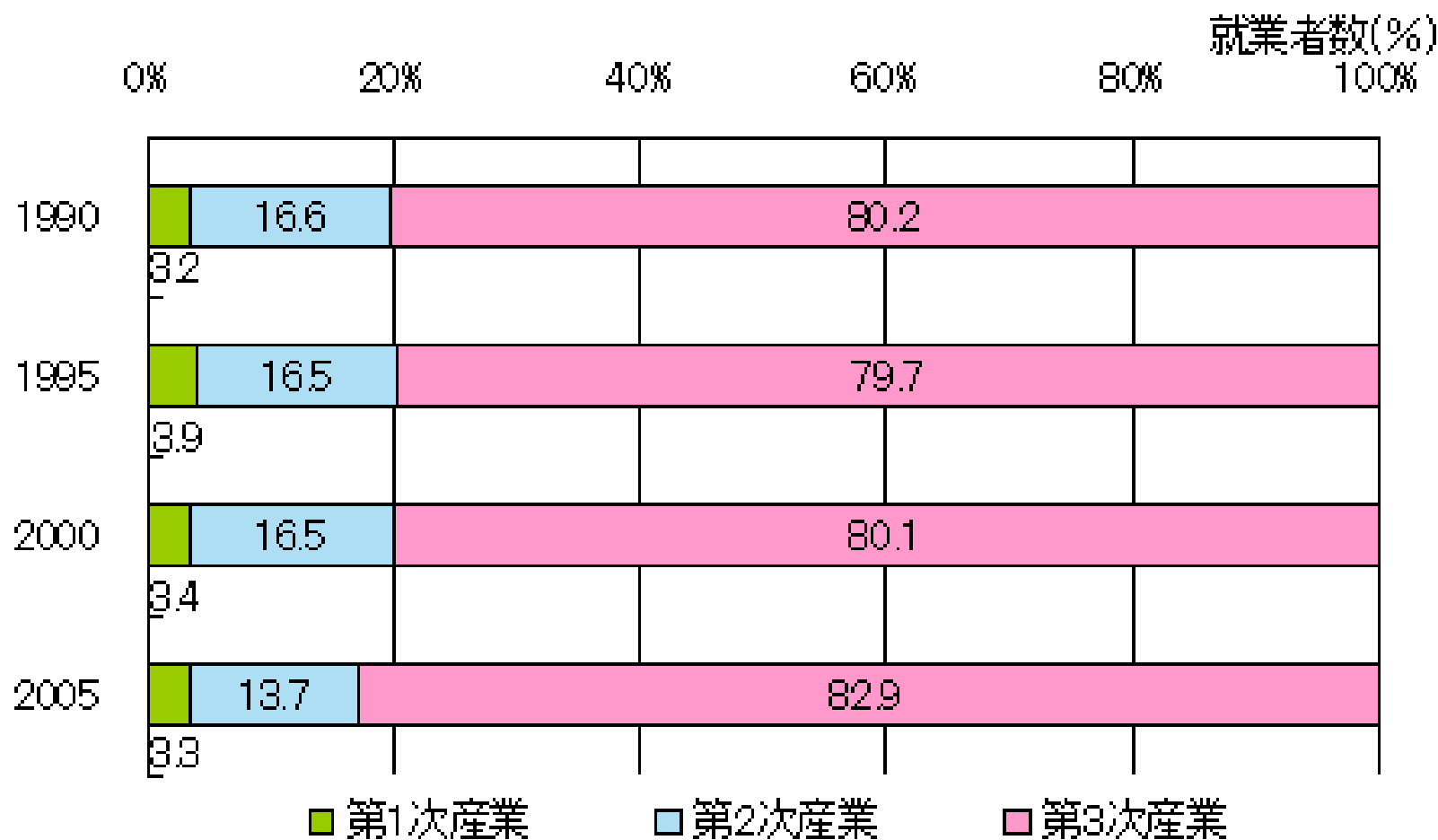


盛岡市の社会的特性(人口)

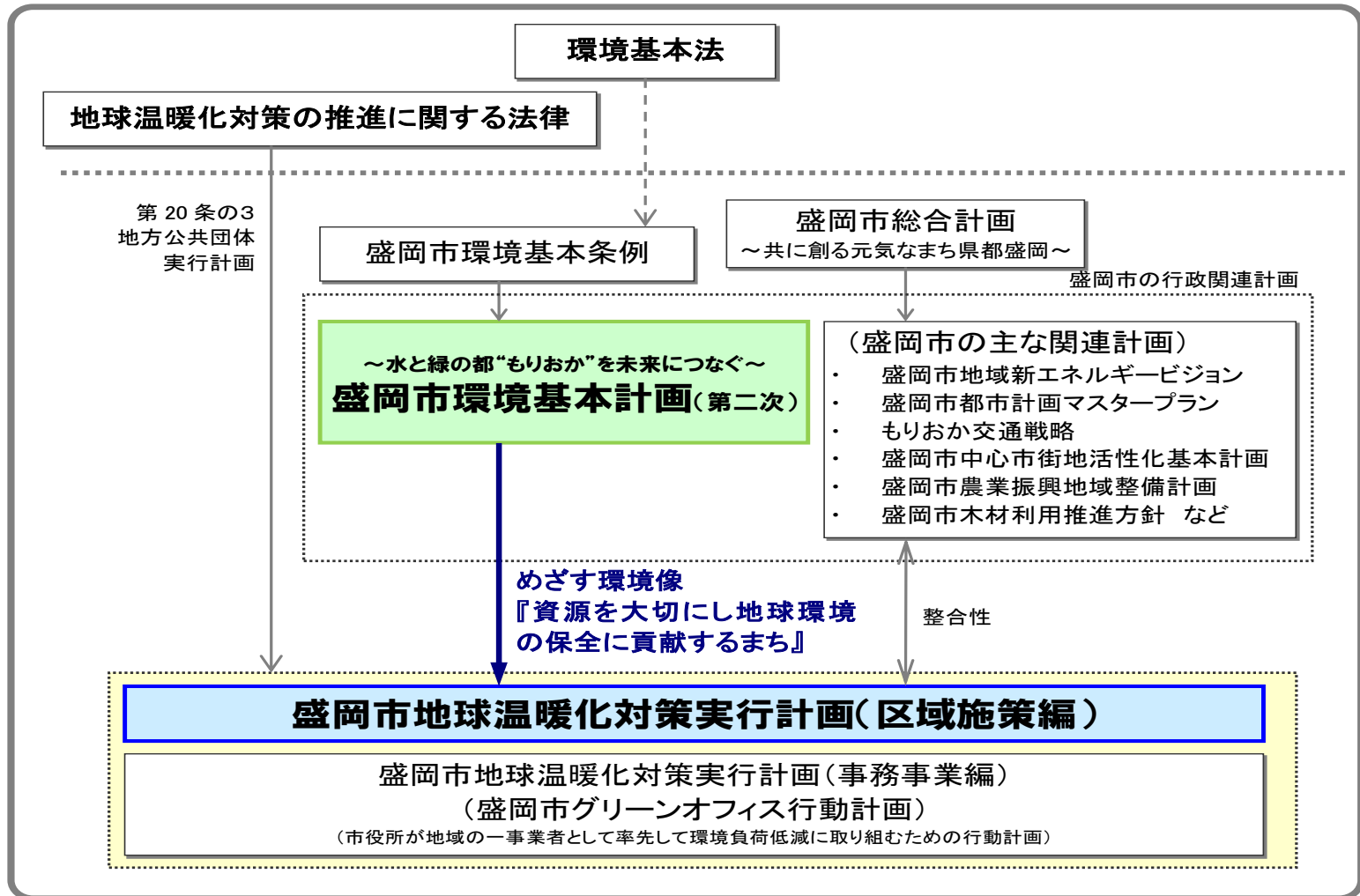
人口(人)



盛岡市の社会的特性(産業構造)



計画の全体構成



地球温暖化対策実行計画の計画期間

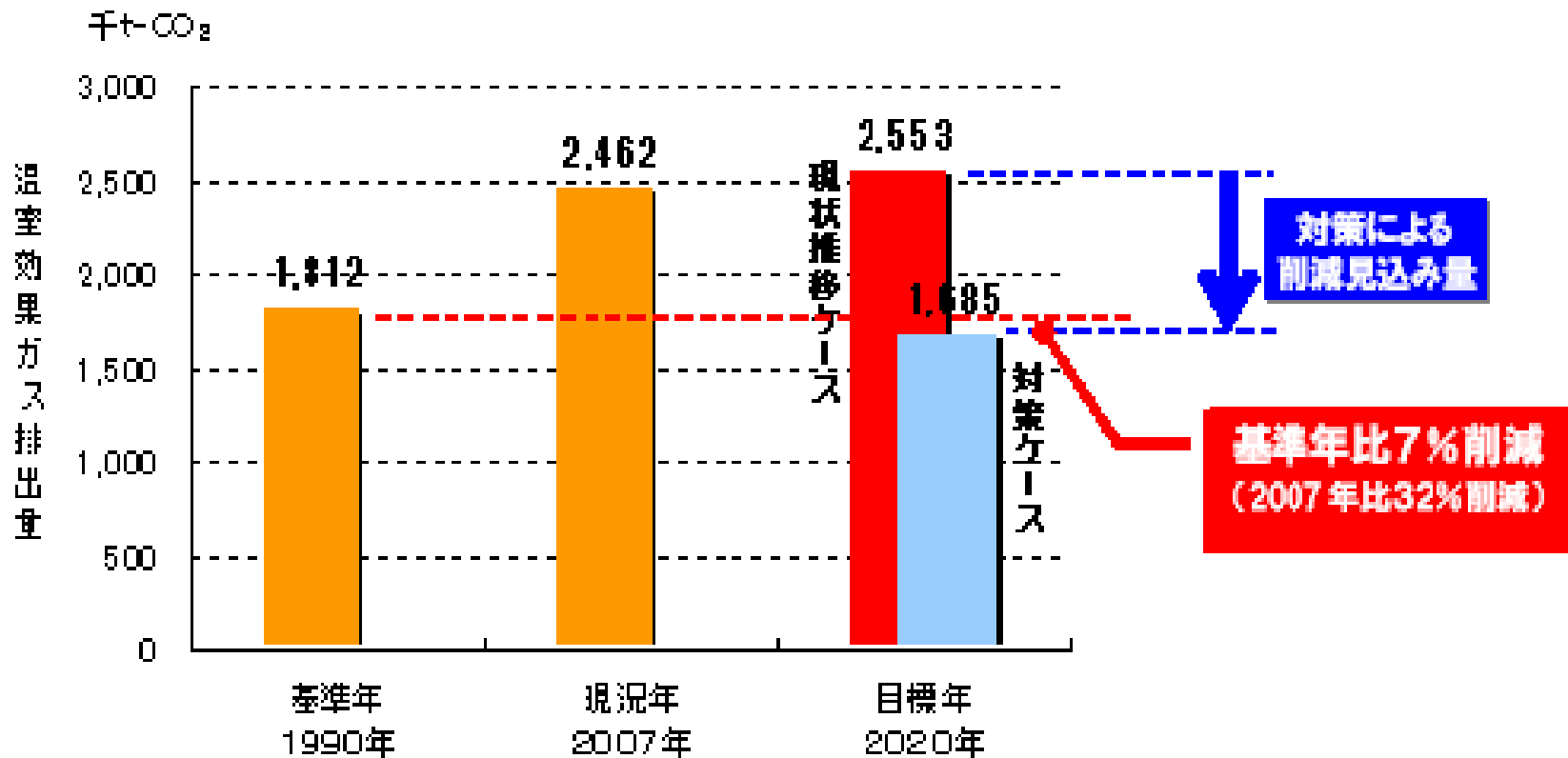
◆計画期間

計画期間の設定には短期・中期・長期といったものが考えられますが、具体的な対策の積み上げが可能な中期10年間、2020(平成32)年度までを計画期間とし、削減目標の基準年は1990(平成2)年度とします。

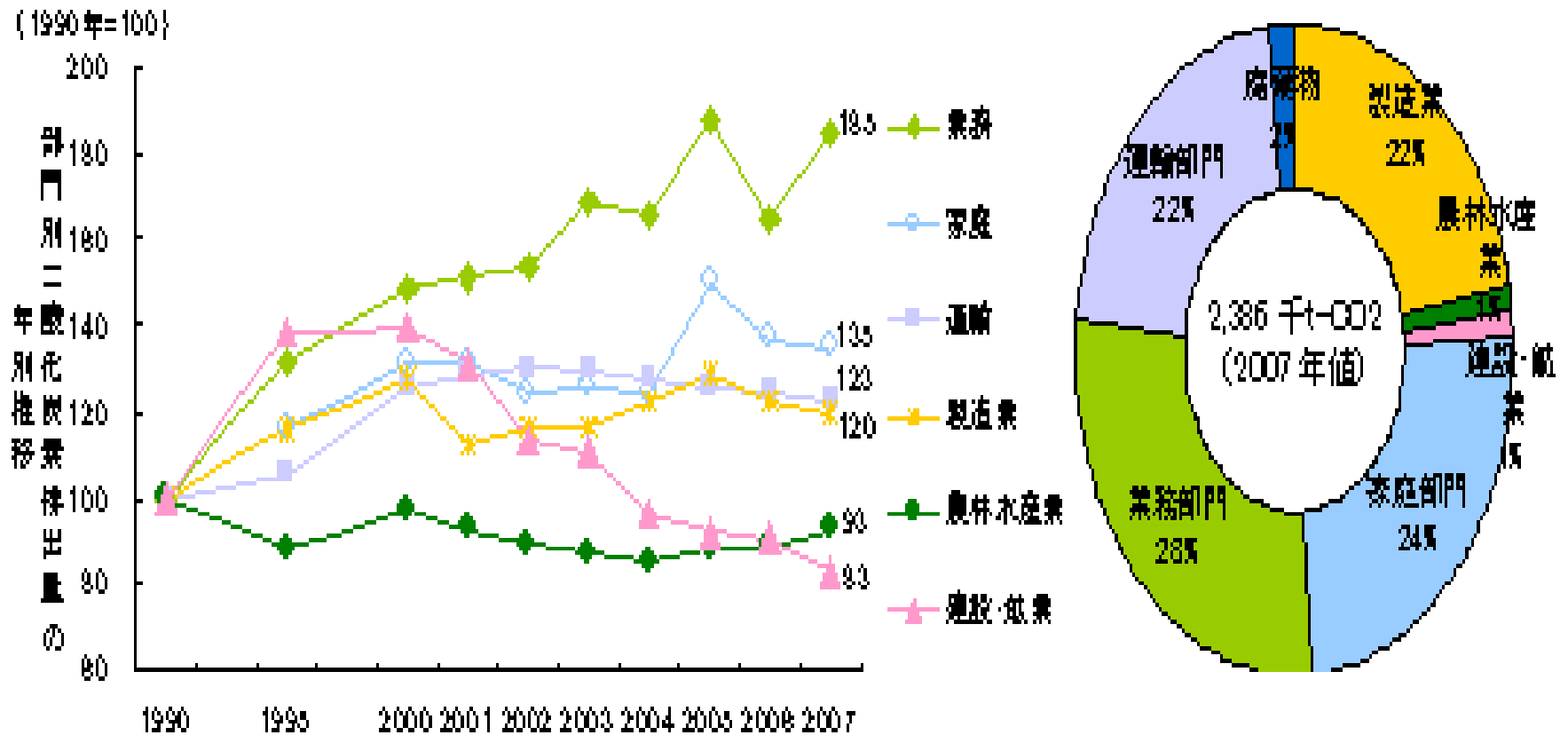
2011(平成23)年度



計画の目標と削減目標の設定



部門別二酸化炭素排出量の推移



地球温暖化対策の体系

【心】

行動

一人ひとりの心がけ、価値観や行動様式の改善

基本方針1. 環境負荷の少ないライフスタイルの実現

市民一人ひとりが環境負荷の少ない行動を自ら考え、行動できるように、CO₂の見える化等を通じて、一人ひとりの価値観や行動様式を改善し、環境負荷の少ないライフスタイルの定着を図ります。

- CO₂（二酸化炭素）の見える化の促進
- 地産地消の推進
- エコドライブの普及促進
- 市民の取り組み意欲向上の仕組みづくり
- 家庭系ごみの減量化、資源化の促進

基本方針2. 環境負荷の少ないワークスタイルの実現

本市において高い割合を占める第三次産業を中心に、各企業の環境報告書の作成や各種法規制に基づくエネルギー管理を促進し、事業活動に伴う温室効果ガスの削減を図ります。

- 環境報告書等の取り組み促進
- 事業活動におけるエネルギー管理、炭素管理の促進
- 事業系ごみの減量化、資源化の促進

【技】 技術

地球温暖化防
止に効果のある
技術の利用・導入

基本方針3. エネルギーの効率的な利用の促進

寒冷地で暖房エネルギー需要の高い本市の特性を踏まえ、住宅や建築物の高断熱化を進めるとともに、省エネルギー機器や高効率機器の普及を進めます。

環境負荷の少ないクリーンエネルギー自動車への転換・普及拡大を図ります。

- 住宅・建築物の高断熱化、省エネ化の促進
- 省エネルギー機器の普及促進
- クリーンエネルギー自動車の普及拡大

基本方針4. 再生可能エネルギー利用の普及促進

約30万人の人口を抱え、戸建て住宅が多い等の住宅・建物特性を踏まえ、太陽エネルギーの活用を促進します。

また、市域に多くの賦存量をもつ地域密着型の未利用エネルギーであるバイオマスエネルギー等の導入を検討します。

- 太陽エネルギーの活用促進
- 木質バイオマス資源の利活用促進
- 再生可能エネルギー利活用を促す基盤づくり

【体】
社会基盤
・仕組み
社会基盤や社会の仕組みの
低炭素化

基本方針5. 自動車に依存しない低炭素型のまちづくり

歩行者や自転車利用者が回遊しやすく、歩いて楽しめる中心市街地の形成をめざします。また、公共交通の充実・利便性向上や各種自転車施策を通じた通勤時のマイカー利用の抑制、公共交通や自転車への転換を図ります。

- 歩いて楽しむ中心市街地の形成
- 公共交通や自転車利用の促進

基本方針6. 吸収源の確保など

森林組合や市民・事業者等と連携し、地域の森林資源を保全・整備するとともに、地場産材の利用拡大を図ります。

市街地では、今ある緑の適正な維持管理とともに、新たな緑を育てることで温暖化防止の意識の醸成を図ります。

- 森林の保全・整備の推進
- 市産材の利用推進
- 市街地の緑化、緑地保全の推進

事例報告1

「もいおか交通戦略」

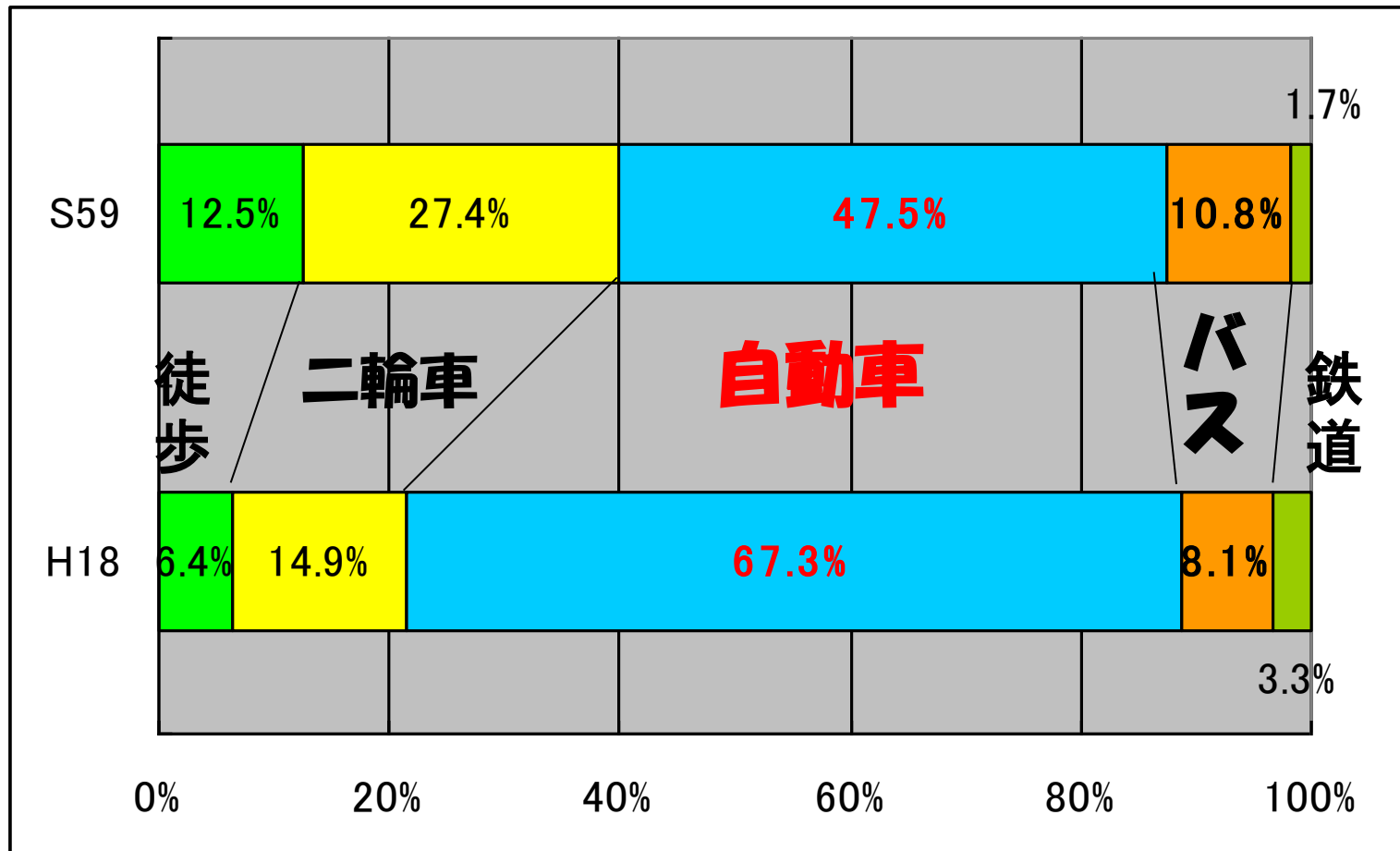


交通手段の現状 将来推計結果



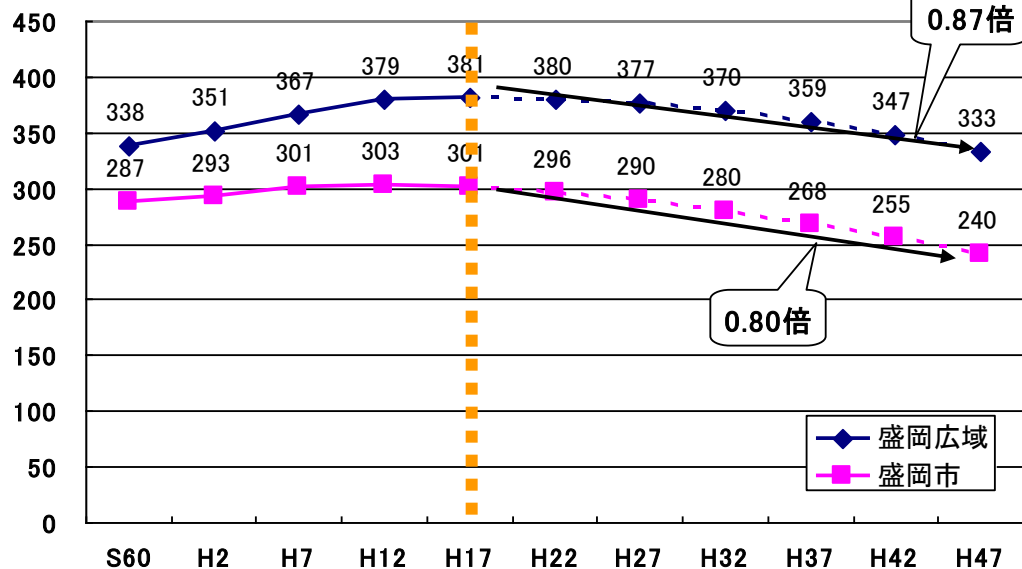
『さんさ踊り』

増加する自動車、減少するバス分担率



通勤目的都市圏内々分担率

盛岡市夜間人口推計(千人)

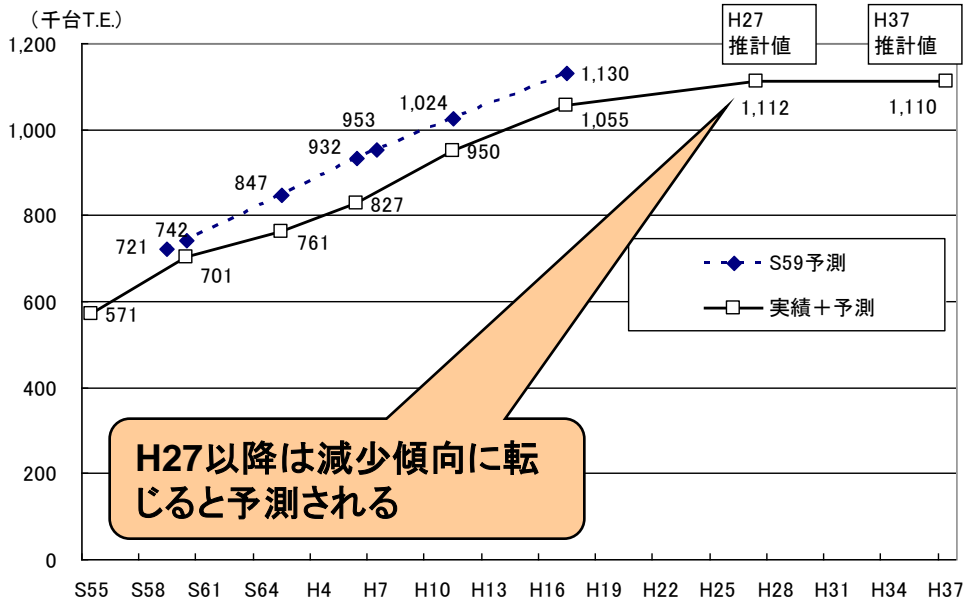


今後減少が予測される夜間人口

盛岡広域(盛岡市・矢巾町・滝沢村)

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及び推計値



H27以降は減少傾向に転じると予測される

交通課題に対する 取り組みの流れ



『舟っこ流し』

盛岡市の交通に関する取り組みの流れ

道路網計画

S61 将来道路網計画

都市計画道路の見直し

社会情勢の変化等への対応

公共交通

H11~15 オムニバスタウン事業

バス利用の伸び悩み、総合的な取り組み

H17,18 盛岡市総合交通計画

マイカー抑制, 公共交通・自転車利用促進

H18 盛岡市街路交通調査
・交通実態把握, 将来予測

H19, 20 もりおか交通戦略

・公共交通, 自転車の具体施策
・将来道路網計画の検証

『もりおか交通戦略』



『チャグチャグ馬コ』

交通関連計画に関する考え方の整理

これまでの交通関連計画

- 将来土地利用計画を踏まえ、交通（自動車需要）に対応した道路網計画
- 道路網計画を基本とした公共交通施策

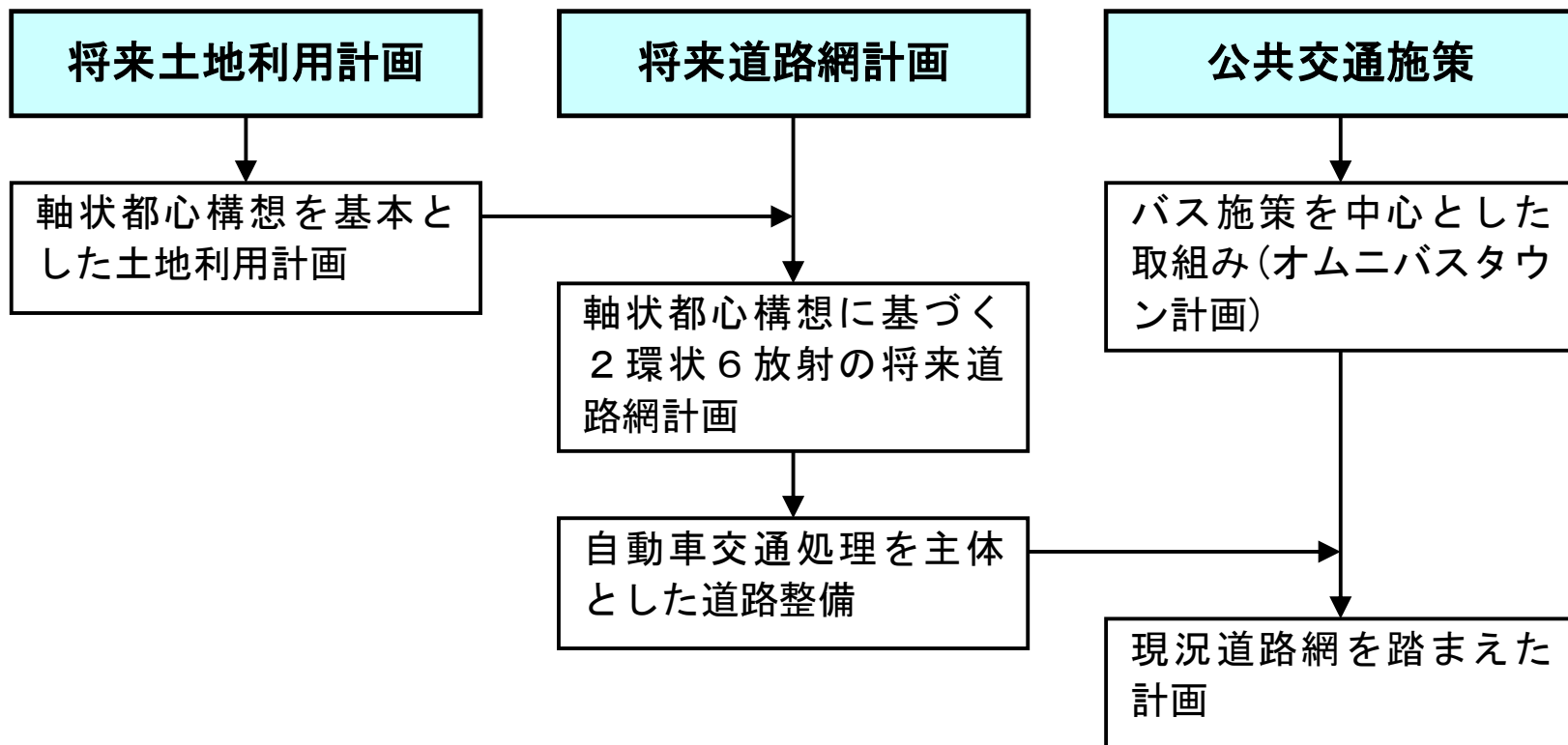


図 これまでの交通関連計画

もりおか交通戦略における考え方

- 相互に関連する土地利用計画と交通計画
- これを支える道路網計画

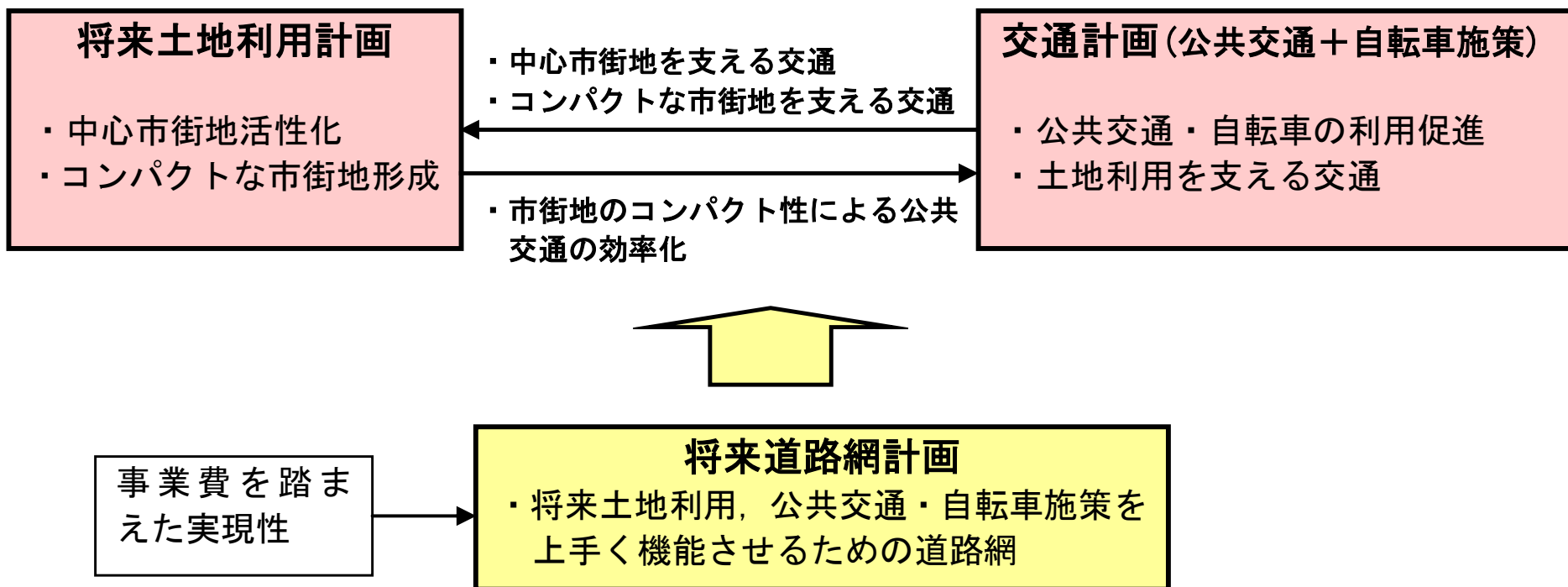
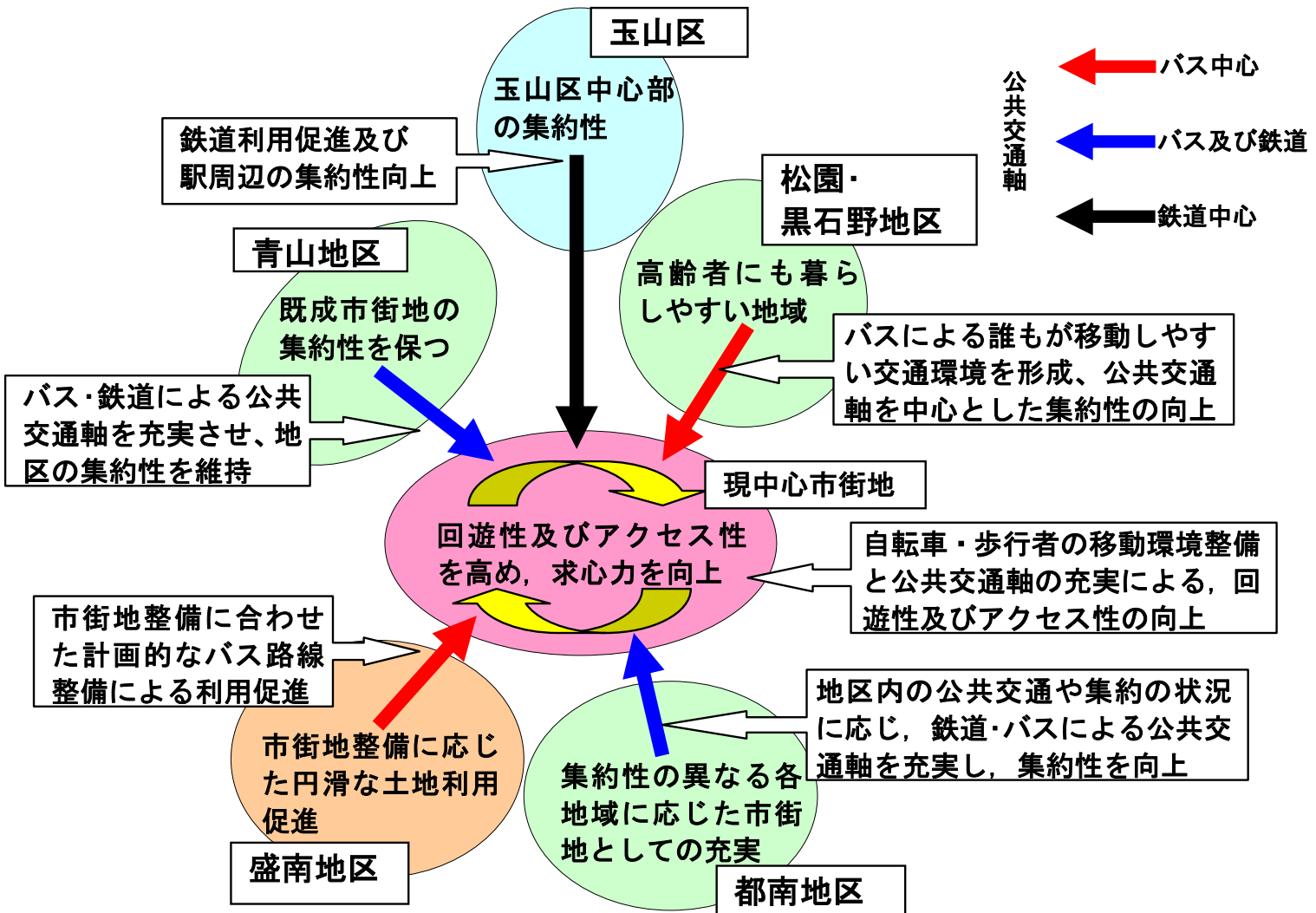
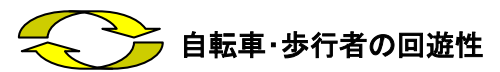


図 これからの交通関連計画

もりおか交通戦略の概要

基本概念1

各市街地の特性を踏まえた地域集約と軸としての結びつき



基本概念2

交通手段の多様性を踏まえた各地域の交通パターンと集約性

- 市街地部では、交通手段の多様性を踏まえながら、公共交通軸の充実を図り、軸への集約性を高める
- 郊外部では、鉄道駅を中心として集約性を高めることを基本としつつ、自家用車利用とのバランスのとれた交通体系を目指す

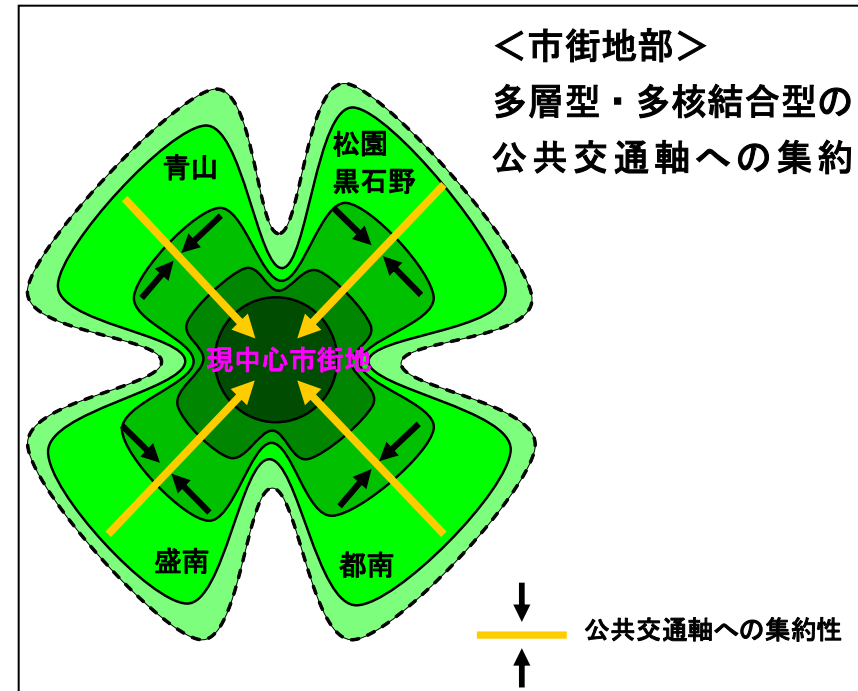
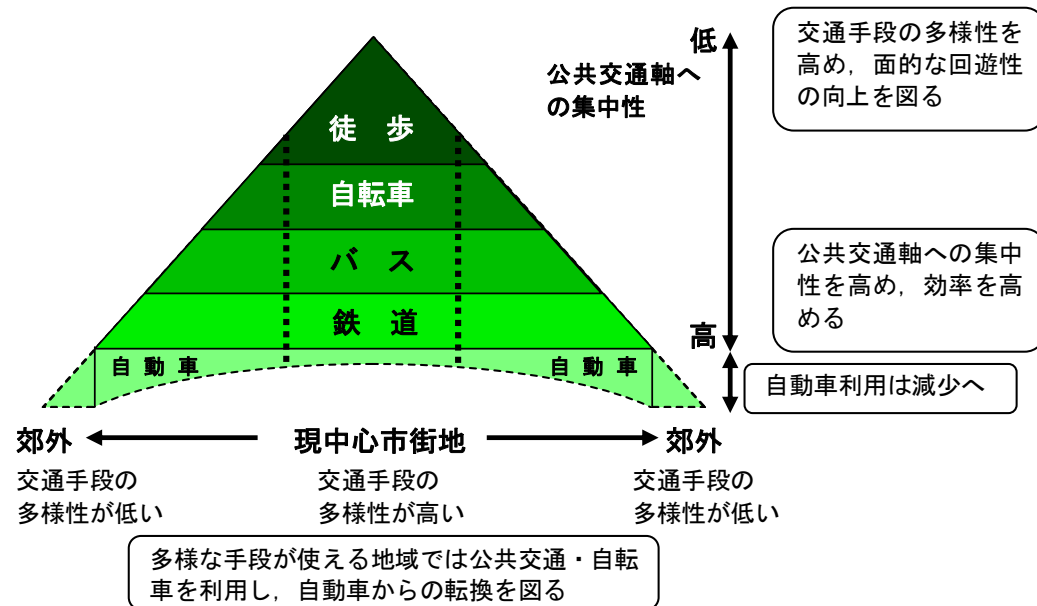


図 地域に応じた交通特性と集約性のイメージ

目標設定の考え方

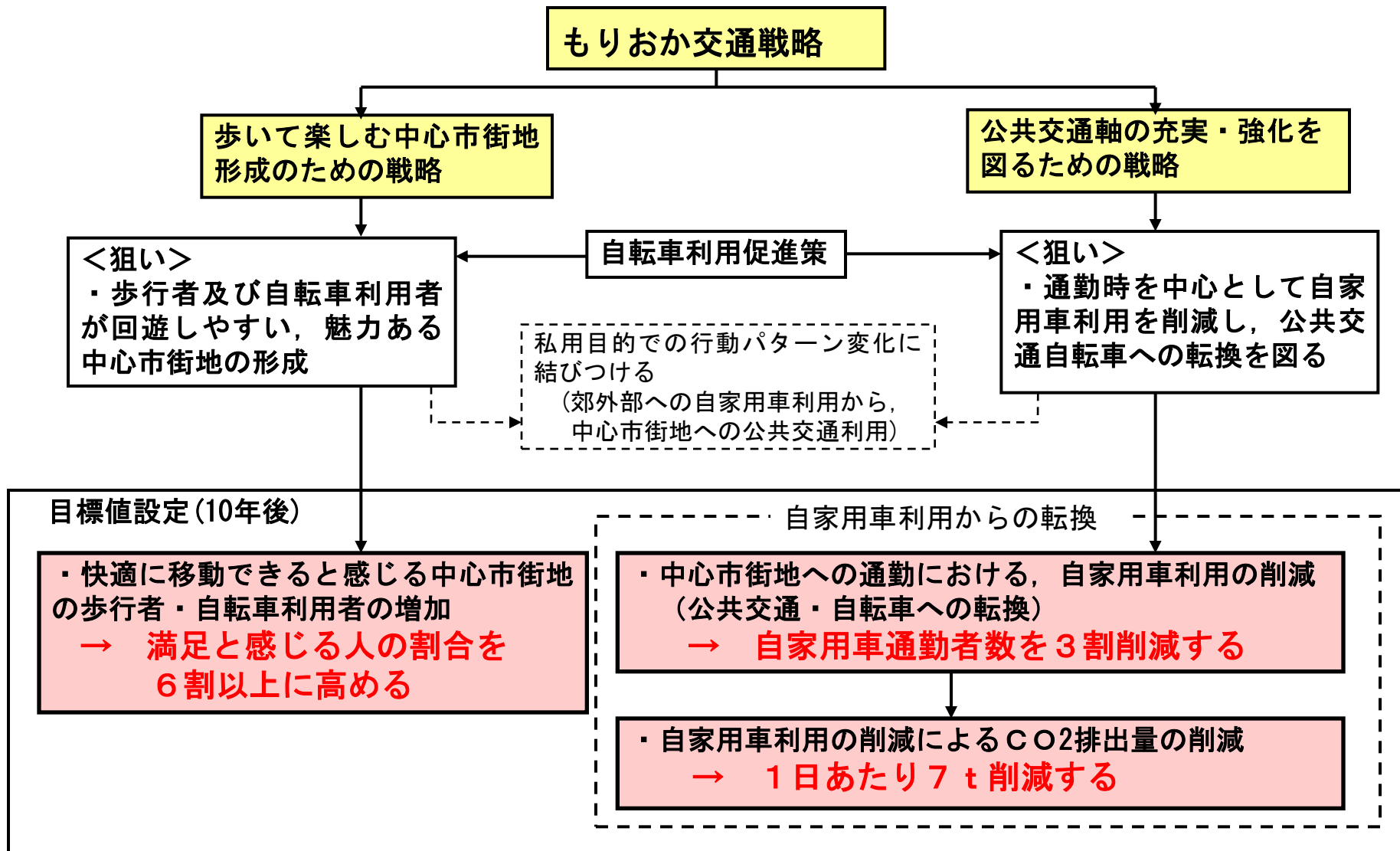


図 目標設定の考え方

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の目標設定

- 中心市街地における徒歩・自転車及びバスの満足度をアンケートにより把握
- 他の手段より満足度が高く、年齢による差が少ない徒歩の満足度まで、自転車及びバスの満足度を高めることで総合的な満足度向上に結びつける

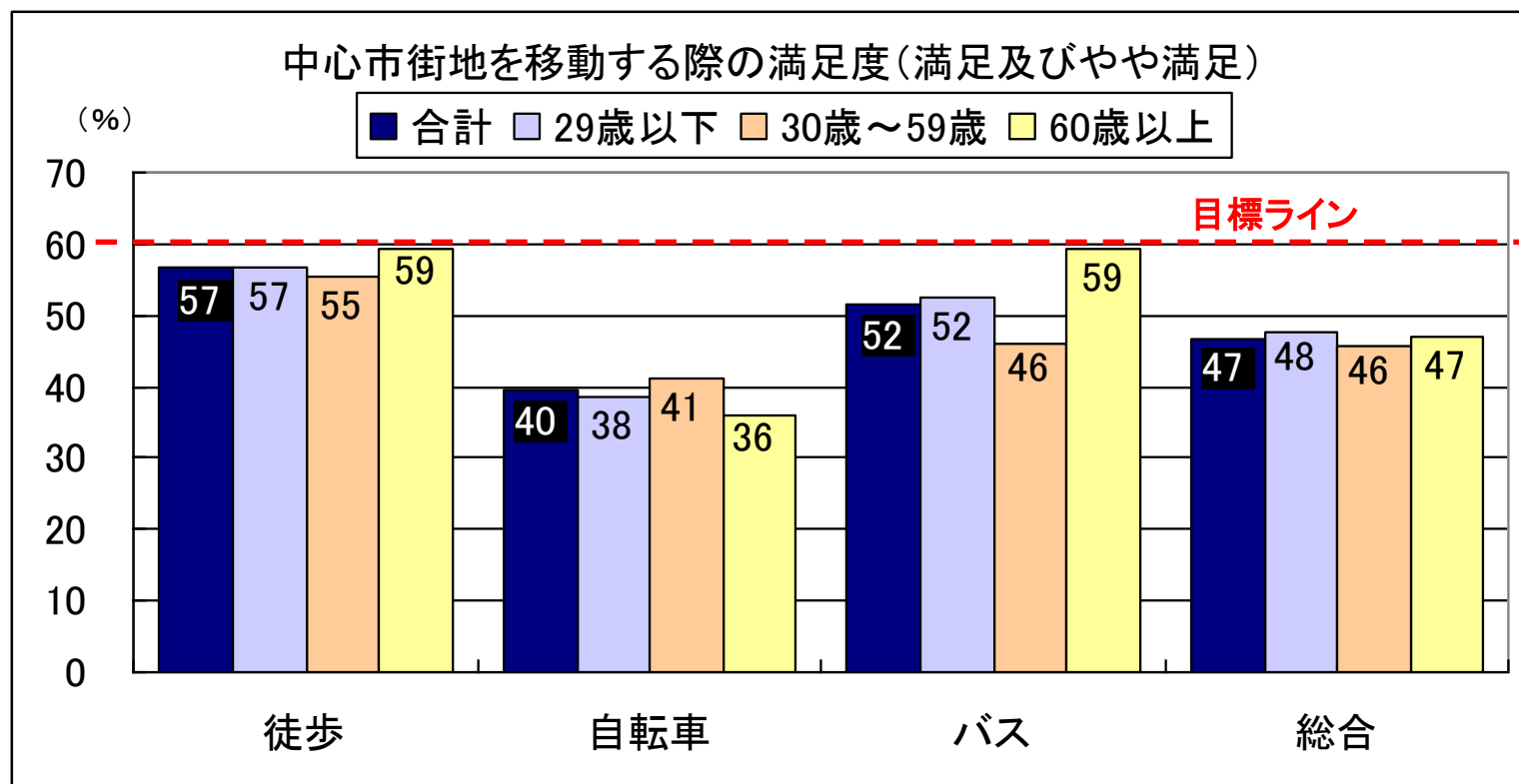
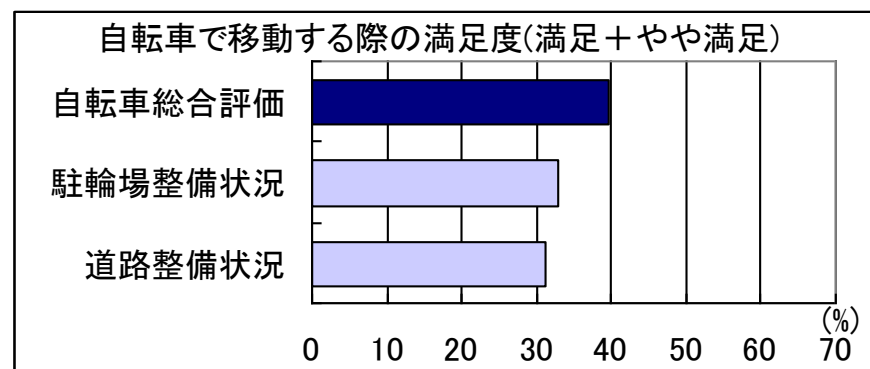
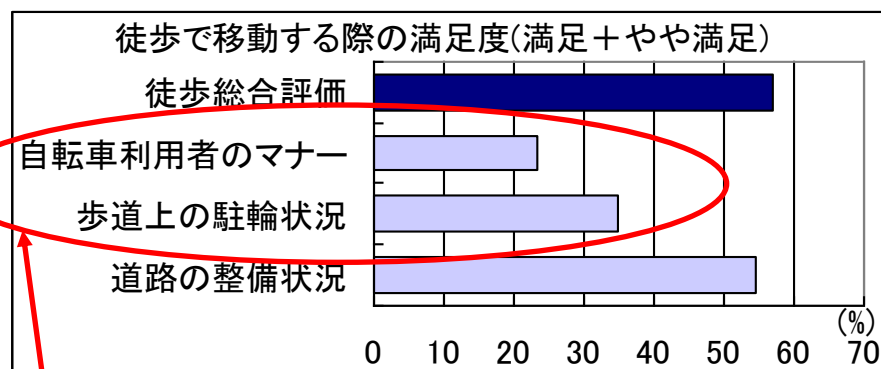


図 手段別・年齢階層別の中心市街地を移動する際の満足度

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の目標設定

- 各手段の満足度を要素別に見ると、徒歩の満足度は自転車利用者のマナーや歩道上の自転車駐輪など、自転車に関わる要素で低くなっている
- 自転車施策による自転車の満足度向上は、歩道の自転車走行や歩道駐輪の減少に通じ、徒歩の満足度向上に結びつくものと考えられる



自転車の施策は徒歩の満足度向上に結びつくと考えられる

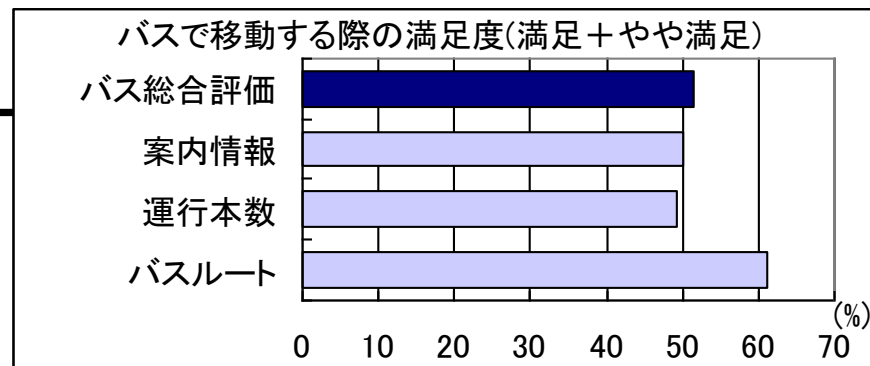
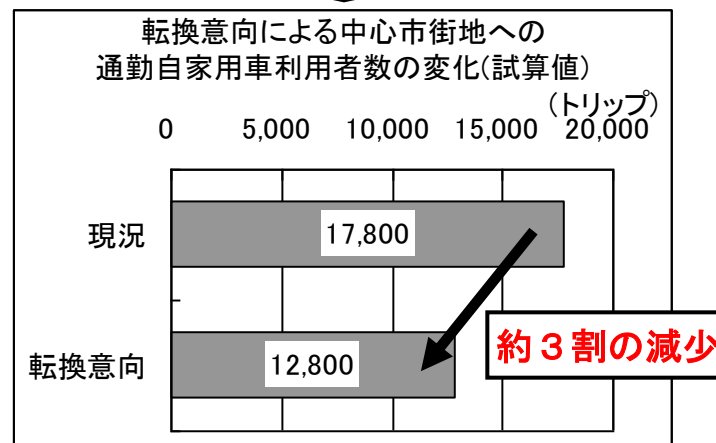
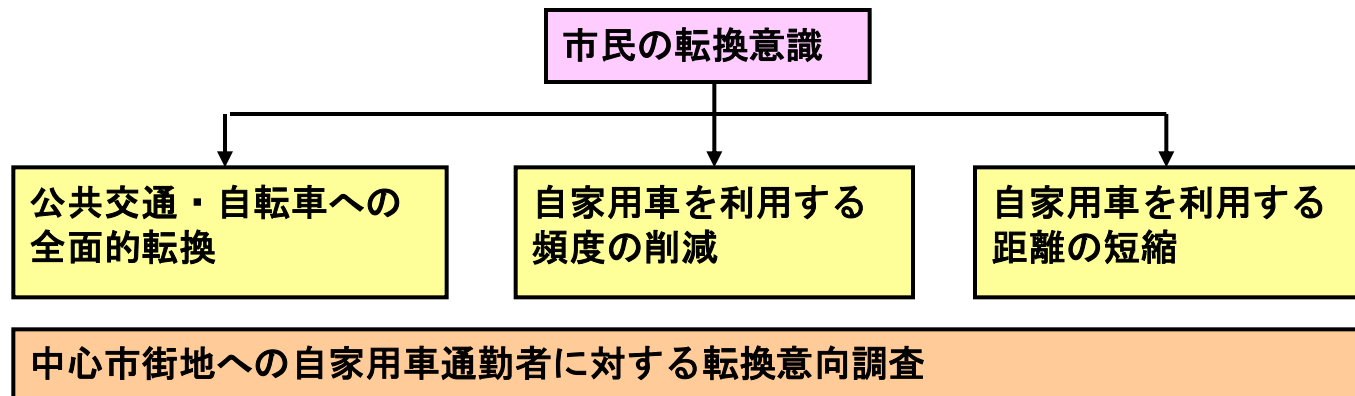


図 各手段の要素別満足度

公共交通軸の充実・強化戦略の目標設定

- 自家用車からの転換意向のある市民を転換に結びつけることを目標設定の基本とする
- 中心市街地への自家用車通勤者に対する転換意向調査結果に基づき、転換パターン別の意向を積み上げた値を戦略の目標とする



戦略展開と目標達成の基本的な考え方

- 早期に実施可能な施策から取組みながら、施策に必要な道路整備等を進める
- 他の施策との組み合わせや道路整備が必要な施策を段階的に実施する
- 戦略施策の展開により、段階的に目標達成に結びつける(概ね10年後)

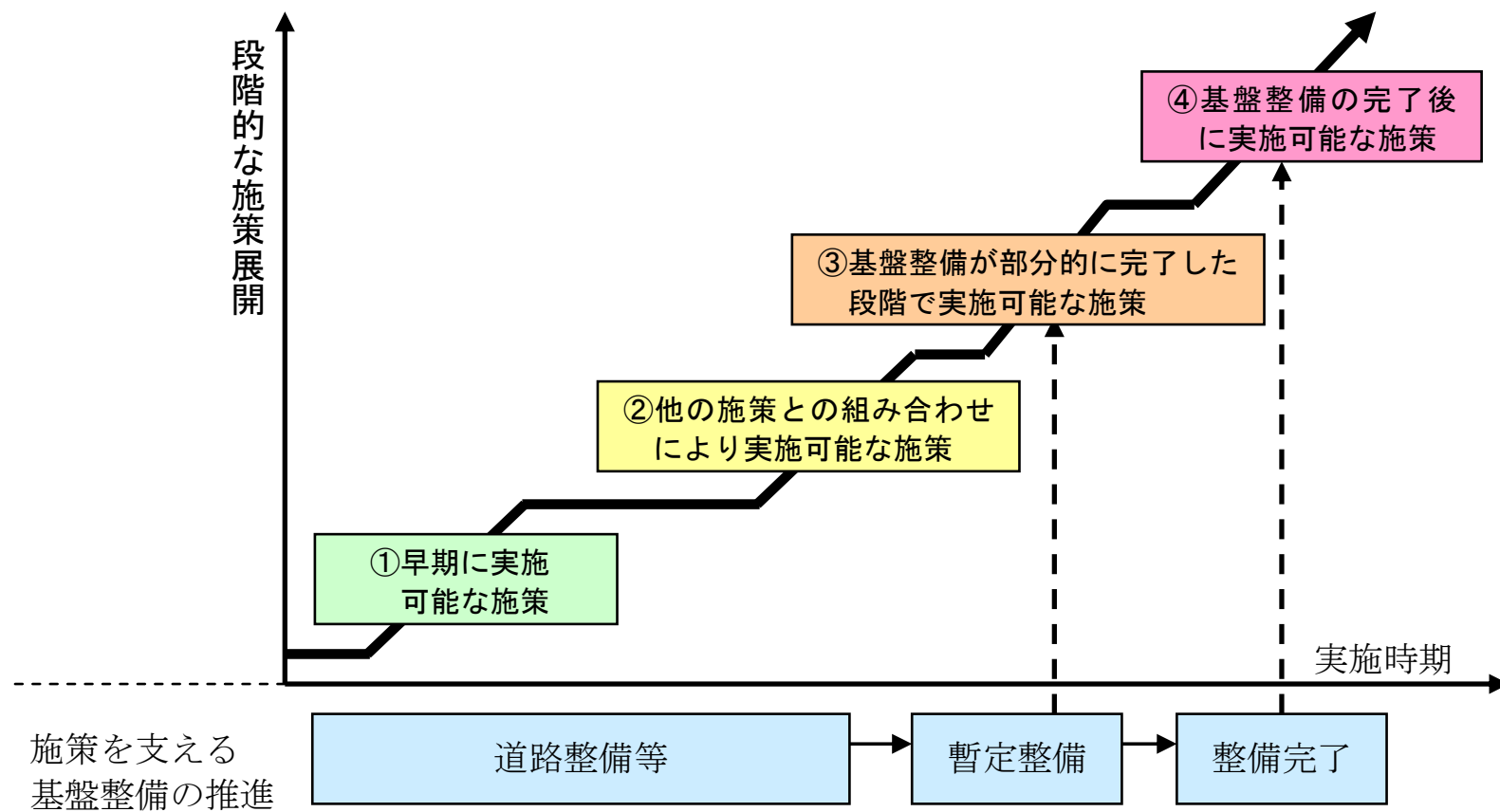


図 戦略的な施策展開イメージ

戦略展開と目標達成の基本的な考え方

- 各地域において段階的に施策を展開することにより、全体としての目標達成に結びつける

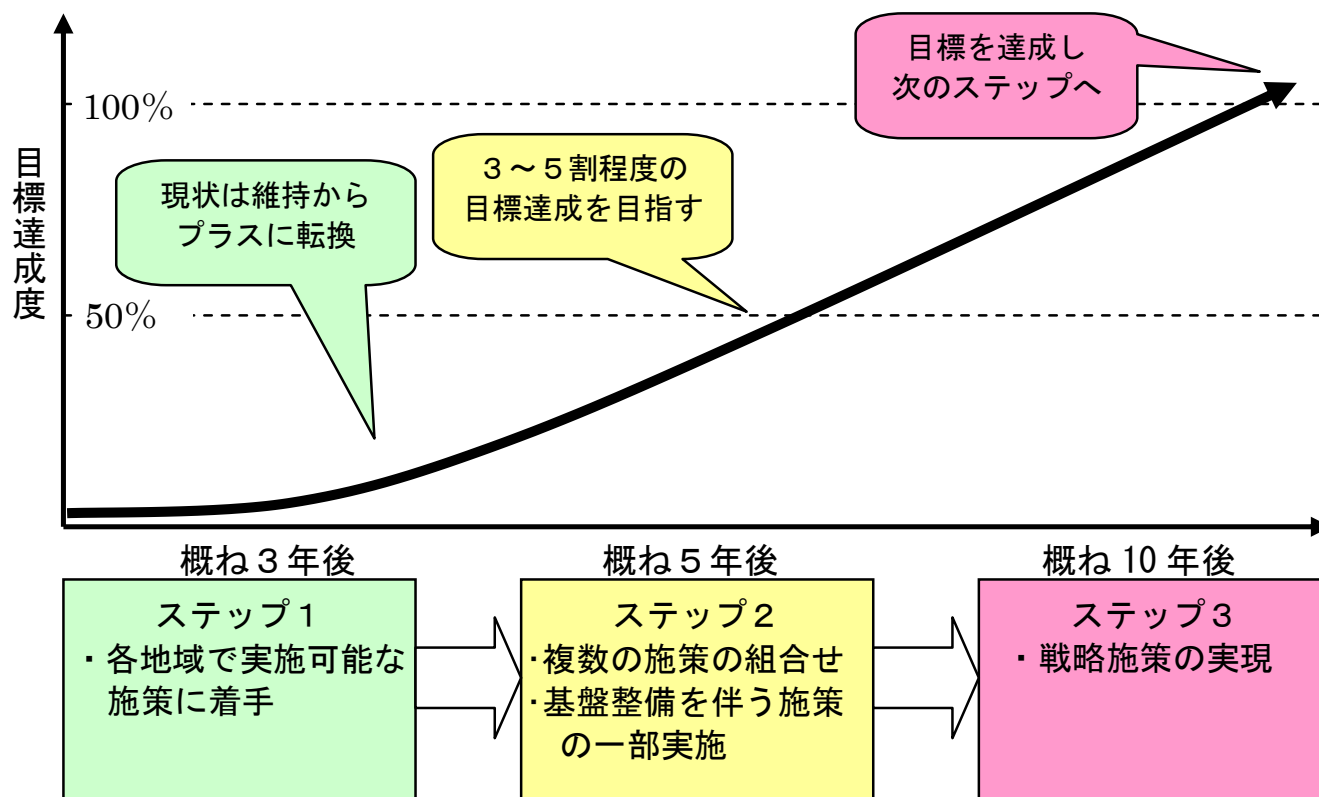


図 目標達成へのステップ

具体戦略 1

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

戦略の狙い (テーマ)

- 地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する
- 自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO2 排出量を削減する

ステップ1 (短期)

- 早期に実施可能な既存システムや施設の改善と、今後の新たなシステムの検討

ステップ2 (中期)

- 鉄道とバスの選択性を高める新たなシステムの導入と既存バスシステムの改善

ステップ3 (長期)

- バス軸を形成する道路整備の促進と鉄道とバスの乗継利便性等の向上

目標値 (概ね10年後)

- 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

自転車利用促進策

- 自転車走行空間確保の具体手法を定める
- 自転車走行空間の段階的なネットワーク化 (需要が多く空間確保可能な区間から整備)
- 自転車駐車場の整備

青山地区 (主な施策)

- 青山北地区
厨川駅西口へのバス接続等アクセス改善
- 青山中央地区
青山駅前へのバス停設置による選択性の向上
- 青山南地区
前潟新駅設置検討による鉄道の活用

盛南地区 (主な施策)

- バス路線の集約システムの検討及び市街地整備に合わせた計画的な路線整備

都南中央地区 (主な施策)

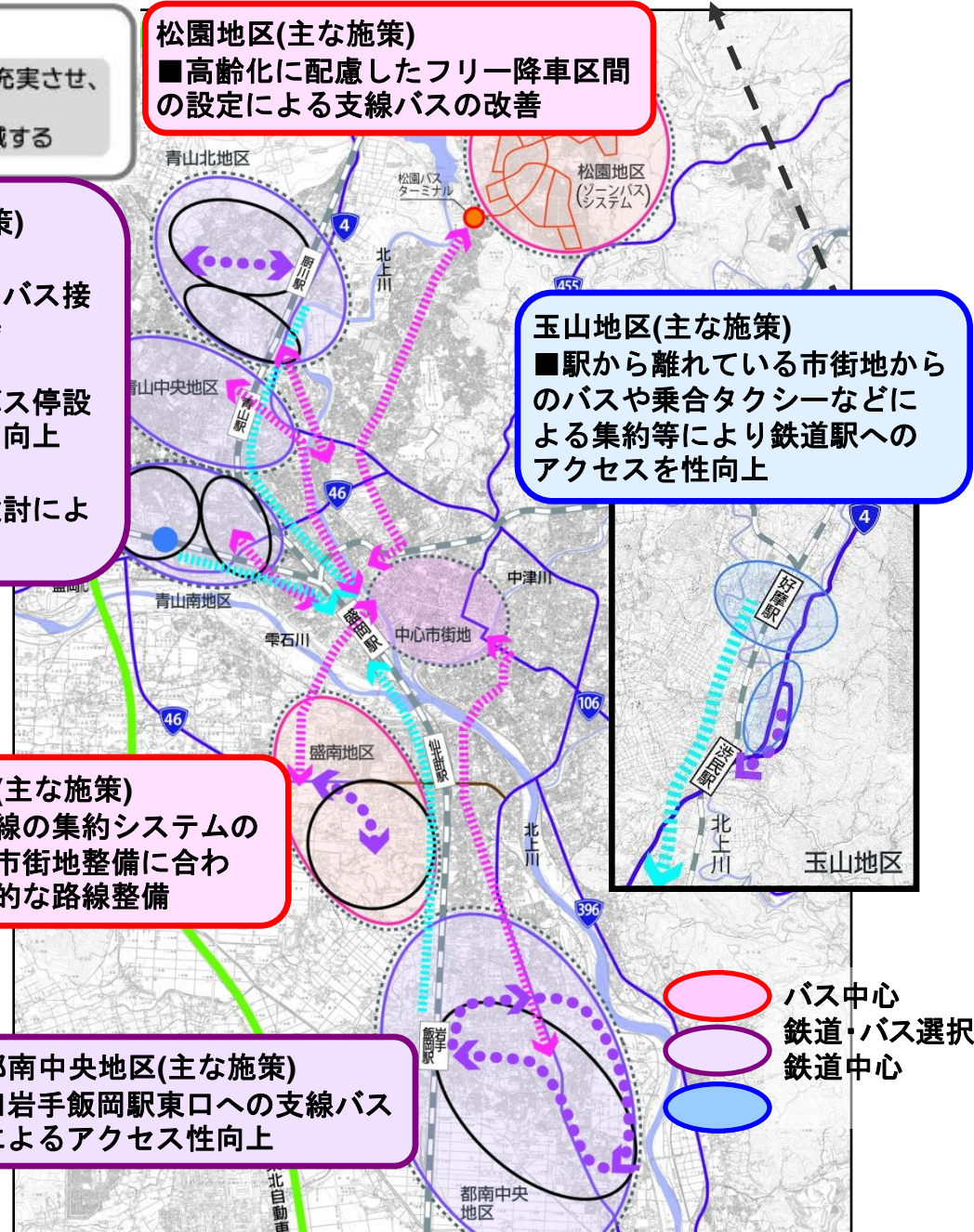
- 岩手飯岡駅東口への支線バスによるアクセス性向上

松園地区 (主な施策)

- 高齢化に配慮したフリー降車区間の設定による支線バスの改善

玉山地区 (主な施策)

- 駅から離れている市街地からのバスや乗合タクシーなどによる集約等により鉄道駅へのアクセスを性向上



具体戦略2

・歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

戦略の狙い（テーマ）
 歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する

中心市街地に不要な自動車通過交通を排除したい
 離れている拠点間を快適に移動できるようにしたい

ステップ1(短期)
 ・歩行者自転車優先エリアの設定
 ・エリアを囲む道路を対面通行が可能な2車線以上確保
 (通過交通を排除)

ステップ2(中期)
 ・菜園通りの空間再配分により、歩行者・自転車空間を創出
 ・既存道路を活用して自転車走行空間「ブルーゾーン」整備

ステップ3(長期)
 ・歩行者自転車優先エリアを囲む道路を完成
 ・自転車走行空間のネットワーク化
 ・拠点間連絡バスを運行

目標値(概ね10年後)
 ・快適に移動できると感じる人の割合を6割以上にする

●エリアを囲む道路整備

ステップ1
 都 盛岡駅南大橋線の暫定2車線整備
 都 明治橋大沢川原線の暫定3車線整備 (ボトルネック解消)

ステップ3
 都 盛岡駅南大橋線の4車線整備
 都 明治橋大沢川原線の4車線整備

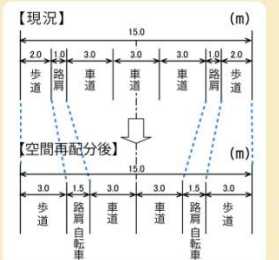


ステップ3
 拠点間連絡バスの運行
 (歩行者の回遊性向上)



ステップ1
 中心市街地の核となる大通・菜園地区を「歩行者・自転車優先エリア」に設定

ステップ2
 空間再配分により歩行者・自転車空間を創出
 (自転車走行空間ネットワークの整備拡充を含む)



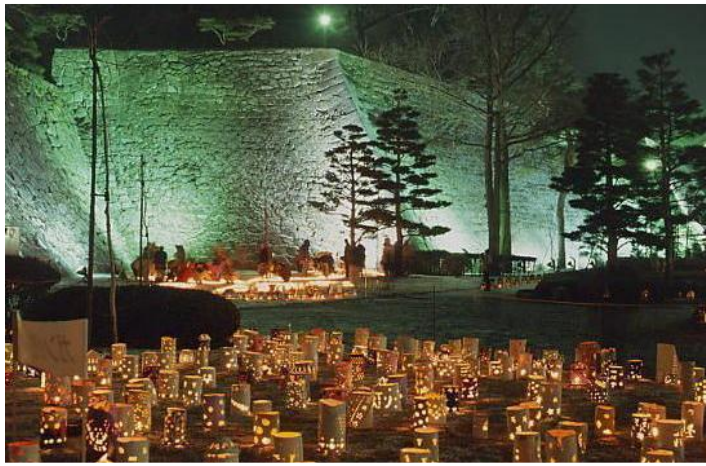
ステップ3
 自転車走行空間ネットワーク(ブルーゾーン)の整備拡充



凡例

- 菜園通りの空間再配分
- 自転車走行空間ネットワークの整備拡充
- 拠点間連絡バスの運行 (歩行者の回遊性向上)
- 既存の自転車走行空間





もりおか
暮らし物語
MORIOKA BRAND

