

1 社会実験の概要

1. 背景と目的

盛岡の中心部の道路網は、狭い道幅と変則的な交差点や屈曲が多い城下町に特有の形態となっている。市街地内で合流する3本の河川が地域を分断する地形条件も重なり、増大する自動車交通に対応することができず、市内各所で交通渋滞が慢性化している。また、自動車と人や自転車が混合する道路も多く、安全面での課題がある。

歴史的な街並みが残る盛岡にあっては、新たな道路を市街地内に整備することも難しいことから、増え続ける自動車利用を抑制する方向に切り替えていくことが望まれている。また、CO₂の排出削減が求められている現在、過度なマイカーへの依存を抑え、環境にやさしい交通へと転換していくことが社会的な要請ともなっている。

一方、人口30万人規模の盛岡は、比較的市域が狭く、平坦な地形が多いこともあって、自転車の利用が多い都市でもある。

こうした状況をもとに、今後の盛岡の市街地内の交通を考えるに当たっては、自転車や徒歩を重視した環境づくりが重要である。その際、道路面からの環境整備とともに、市民みんなの意識改革を含めたソフト面の取り組みなど、まちぐるみで総合的な対策を進めることが重要である。盛岡市においても自転車の利用促進をはかるため、関係者の努力目標を定める「自転車条例」の施行が20年4月に予定されているところであり、この条例を生かしていくための取り組みが求められている。

このような背景をふまえ、本社会実験においては、既存の道路空間や駐輪施設などの利用形態、利用方法を工夫することによって、自転車や歩行者が安全で快適に利用することができる環境づくりをめざし、有効な改善手法・整備手法を明らかにすることを目的とする。

あわせてマイカー利用から自転車等の利用へ転換を促すための効果的な啓発手法の実験検証を行いながら、ハード・ソフト両面からの誘導方策の組み合わせにより、市街地内での自動車交通の抑制さらには、CO₂の排出削減、中心市街地の賑わい創出につなげることをめざす。

業務内容	委託業務名	まちぐるみエコ交通転換社会実験調査
	履行期間	平成19年5月26日～平成20年1月31日
	業務委託料	8,000,000円

2. 概要

①自転車が走りやすい環境づくり

盛岡市の郊外から中心部に通じる主要な動線において、自転車にとって通行しやすい環境をつくるため、車線幅を狭くして路側帯を広げる。

また、このことにより現在歩道上を通行している自転車を車道側に誘導し、歩道上での歩行の快適性を高める。

②自転車が置きやすい環境づくり

中心市街地内において駐輪しやすい環境を創り出すため、現在パーキングチケットとして利用している空間を一部、駐輪場に転換する。また、商店街の裏道や横道においても車道上に駐輪スペースを確保する。

このことにより、歩道上に無秩序に置かれている自転車を駐輪場に誘導し、歩道上での歩行の快適性を高める。

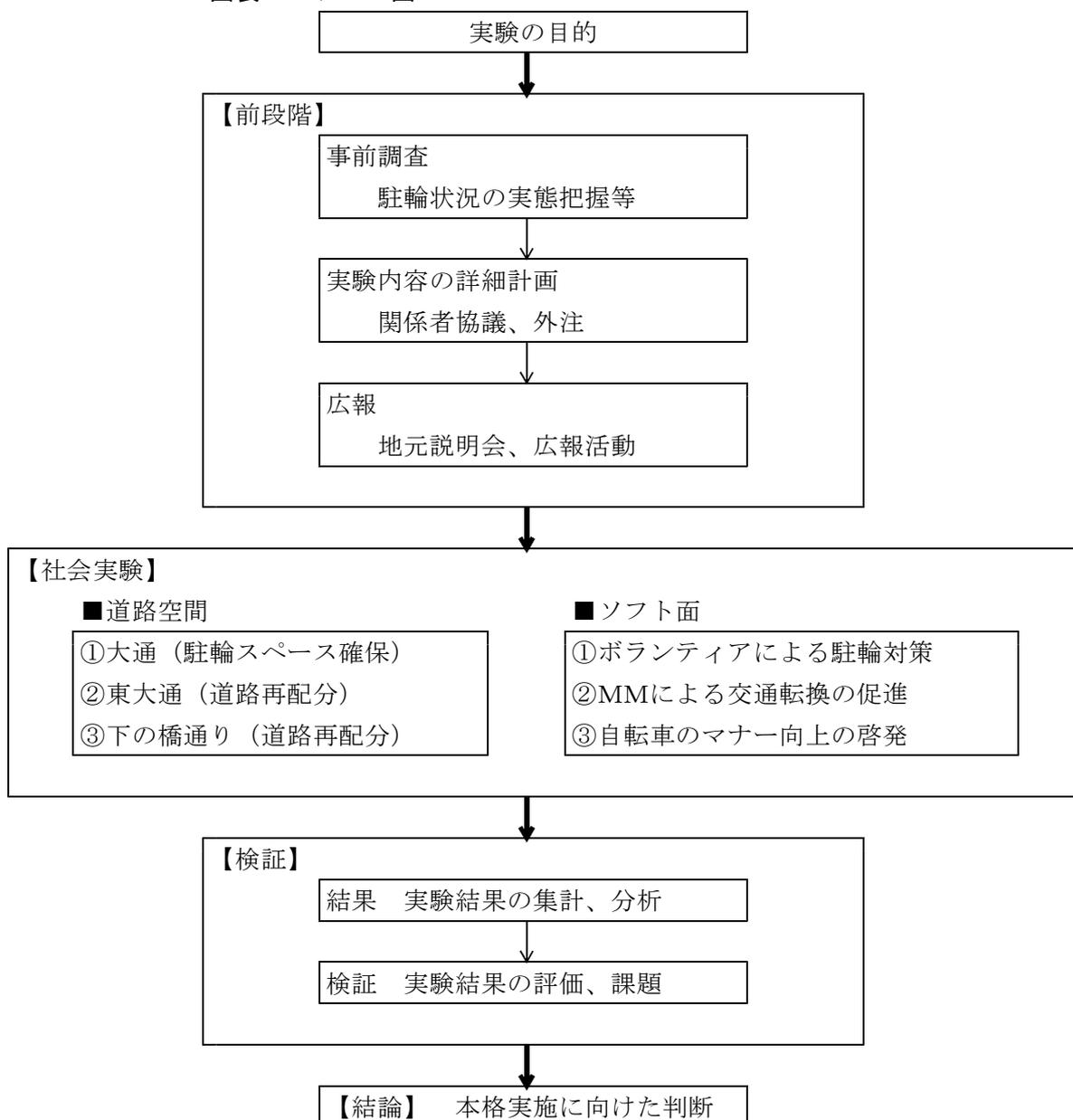
③自転車等への利用転換とマナー向上の啓発

公的機関の協力を得て、モビリティマネジメントの手法を用いて、マイカー通勤から自転車等への利用転換を啓発する活動を行う。

また、自転車のマナー向上を促すための啓発活動を行う。

3. 実施フロー

図表-1 フロー図



4. 実験項目および内容

本社会実験は、ハード、ソフト含めて次の6つの実験項目について複合的に実施した。

(1) 大通の道路空間を活用した駐輪場確保

パーキングチケットスペース（38台分）のうち10台分を自転車駐輪場として活用し、来街者の評価、迷惑駐輪の減少効果を確認する。当初は38台分あるうち半数程度を駐輪場化する計画でいたが、車利用者への影響を考慮し10台分のみとすることにした。パーチケ部分を縮小するかわりに、大通商店街の周辺道路で比較的スペースに余裕がある道路の路側部分を利用して駐輪場化する実験を加えた。商店街に駐輪している人のうち2～3割程度は従業員の自転車であり、それらについては表通りから排除すべきであるという考え方が出されたことによる。

(2) 東大通の道路空間の再配分

2車線（直進・右折車線）ある車道を1車線に減らし、その分で道路端に自転車レーンを設ける。自動車交通への影響がどの程度かを評価するとともに、現在、歩道上を通行している自転車が自転車レーンに降りるようになり安全性が向上することを確認する。

また、1車線区間についても、車線幅を狭めて道路両側に自転車レーンを設け、同様の検証を行う。

(3) 下の橋通りの道路空間の再配分

車道幅を狭めて道路両側に歩行者自転車レーンを設け、②と同様の検証を行う。また、交差点部においてはラインの引く位置を左側に寄せて、進入禁止の道路に間違っ入るクルマへの注意をうながす。

(4) 中心市街地の駐輪対策

駐輪場に放置されている自転車や歩道上への迷惑駐輪の対策のため、地域通貨を活用しながらボランティアの協力をもとにした取り組み体制を構築する。

(5) マイカー通勤からの転換の取り組み

官公庁や主要企業と連携し、自転車レーンやパーチケ駐輪場設置について周知するなどモビリティマネジメントの手法を用いて、マイカー通勤から自転車やバス等への転換を啓発し、その効果を測定する。

(6) 自転車のマナー向上

自転車利用者に対してマナー向上のための啓発を実施し、実際の道路上での改善状況を把握する。

5. 実験期間

図表-2 社会実験の実施スケジュール

区分	8月	9月	10月	11月	12月	1月
実行委員会	① 8/31			② 11/5		③ 1/30
準備	予備調査	←→ 8/21(火)～29(水)				
	広報	←→ 8/31(金)～10/11(木)				
道路空間の実験	大通		←→ 10/1(月) 10/20(土)			
	裏道横道		←→ 9/19(水) 10/21(日)			
実験	東大通		←→	→	→	→
	下の橋通り (清水町)		←→	→	→	→
ソフト対策	駐輪対策		←→ 9/19(水) 10/21(日)			
	MM		←→ 10/5配布 10/24回収			1/11配布 1/25回収
	マナー啓発	←→ 8/31(金)			11/9(金)	

6. 社会実験の実施体制

本社会実験は、“減クルマ”でまちづくり実行委員会が主体となって行うものである。この委員会は盛岡市内で交通に関連した活動に取り組んでいる市民団体が核となり、学識経験者、経済団体、交通事業者、行政を含めた幅広い主体が参画している団体である（図表-3）。

図表-3 実施体制（“減クルマ”でまちづくり実行委員会の構成員）

No	区分	所属団体名	委員氏名	役割
1	学識経験者	岩手県立大学総合政策学部バス110番	宇佐美 誠史	助言指導
2	市民団体	馬をめぐる地域まるごと交流連携事業実行委員会	玉山 哲	企画、運営
3		盛岡自転車会議	斎藤 純	企画、運営
4		盛岡にLRTを走らせ隊	戸館 弘幸	企画、運営
5		環境創造研究所	多田 宣吉	企画、運営
6		NPO法人いわてNPOセンター	高井 昭平	企画、運営
7		NPO法人もりおか中津川の会	寺井 良夫	企画、運営 ※事務局
8		経済団体	盛岡商工会議所	中村 俊明
9	盛岡駅前商店街振興組合		笹井 岳雄	運営協力
10	盛岡まちづくり(株)		花井 おさむ	運営協力
11	交通事業者	I GRいわて銀河鉄道(株)	大内 孝也	運営協力
12		岩手県交通(株)	古屋 正史	運営協力
13		岩手県北自動車(株)	三上 金昭	運営協力
14		岩手県タクシー協会盛岡支部	工藤 浩	運営協力
15	行政	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所	木村 恭一	助言指導
16		岩手県県土整備部都市計画課	西尾 高登	協力、調整
17		盛岡市建設部交通政策課	古山 裕康	企画、運営、告知協力
18	オブザーバー	岩手大学工学部建設環境工学科	南 正昭	助言指導

7. 実験の成果の総括

図表-4 実験の概要と成果の総括

実験項目	実験内容	実験結果	実験後の対応
(1)大通の道路空間を活用した駐輪場確保	パーキングチケット10箇所、及び裏道・横道の3箇所です駐輪場を確保。 9/19～10/21 (パークは10/1～10/20)	いずれの駐輪場も利用率は高く、歩道上に放置される自転車が減少したことで通りの環境が改善された。アンケートでも好評だった。	現状復帰済みで今後、本格実施への移行が望まれる。パーキングチケットの台数としては10台から10数台程度が適当と考えられる。
(2)東大通の道路空間の再配分	車道幅を4.6mから3.0mに縮小して自転車レーン2.5mを創出。西側の区間は、2車線(直進と右折レーン)を1車線にする。 9/12～11/9(当初計画) 11/30まで実験期間を延長	歩道を走行する自転車の一部が自転車レーンに移り、安全性が向上した。アンケート結果は比較的好評であるが、評価が分かれるところもあり、実験期間を延長して状況を観察した。最終的には、実験前より交通環境が改善されたと判断した。なお、自動車の走行状況を見ると白線を踏むケースが見られるなど課題も残っている。	実験時のラインをそのまま存置し本格実施へと移行した。 自転車レーンに色をつける、交差点部の右折レーンをなくすなど、さらに改良すべき点について検討が望まれる。
(3)下の橋通りの道路空間の再配分	車道幅を4.1mから3.0mに縮小して歩行者・自転車レーン1.9mを創出する。 9/12～11/9(当初計画) 12/25まで実験期間・区間を延長	クルマと人や自転車が明確に分離されたことで安全性が大きく向上した。アンケート結果も非常に良好である。実験区間の延長を望む声が強くなり寄せられたことから、実験内容を若干修正して、区間の延長、期間の延長を行った。追加実験のアンケート結果も非常に好評であった。	実験時のライン、路側帯の色塗りをそのまま存置し本格実施へと移行した。 なお、路側帯に設置されている電柱が通行の妨げになっており対策が求められる。
(4)中心市街地の駐輪対策	地域通貨を活用しボランティアの協力を得て体制を構築する。 9/19～10/21	盛岡自転車会議の協力で街頭での駐輪整理は10/17に実施。	盛岡自転車会議を核として学生ボランティアのネットワークを広げていく必要がある。
(5)マイカー通勤からの転換の取り組み	MM手法を用いて、マイカー通勤から自転車やバス等への転換を啓発 10/5～1/25	第1段のアンケートは150人を対象とし120人から回答を得た。 第2段のアンケートは110人を対象に実施し39人からの回答を得た。	クルマから公共交通等への交通転換の必要性は強く意識されており、情報提供などあと少しの動機付けを与えることで相当程度の転換が期待できる。
(6)自転車のマナー向上	マナー向上のチラシを街頭で配布 8/31～11/9	自転車の走行ができない大通商店街の歩道を通行している自転車に対して注意を呼びかけ意識啓発を図った。	今後とも自転車利用者に対して働きかけをしていくことが必要である。

図表-5 実験の全体図

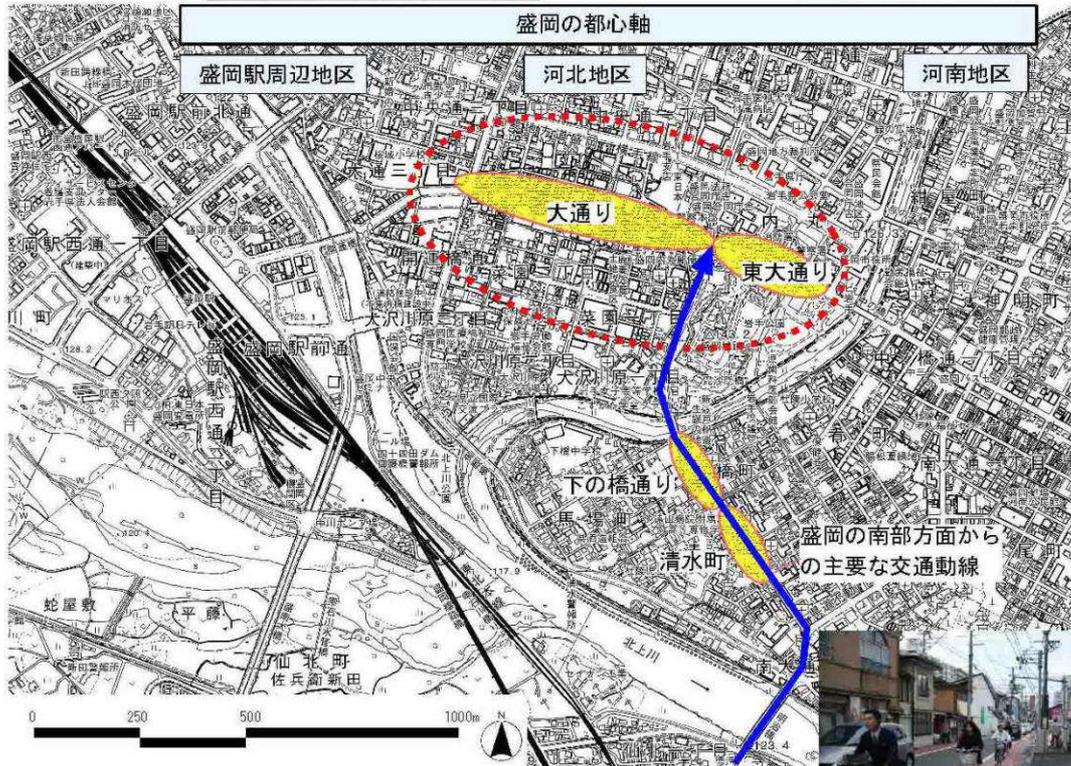
まちぐるみエコ交通転換社会実験

【人や自転車のための環境づくり】

- 大通り
 - ・パーキングチケットスペース等を活用した駐輪場確保
 - ・ボランティアの協力による駐輪対策



- 東大通り
 - ・車道幅を狭めて自転車レーン



- 下の橋通り
 - ・車道幅を狭めて歩行者・自転車レーン



交通社会実験
実験期間 平成19年9～平成20年1月

ハード・ソフトを組み合わせ、まちぐるみ、市民ぐるみで実験実施

【ソフト面】

- マイカー通勤からの転換の取り組み
 - 官公庁や主要企業と連携し、モビリティマネジメントの手法を用いて、マイカー通勤から、自転車やバス等への転換を啓発

- 商店街での取り組み
 - 実験にあわせて商店街でのイベント要請
- 自転車のマナー向上
 - 自転車利用者に対してマナー向上のための啓発実施

マイカー利用から自転車等への転換を促進

安全性の向上・CO₂の排出削減・まちなかの賑わいふれあい創出