もりおか交通戦略

1. 概要(1)

理念 (基本理念) 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 (基本方針) ・歩いて楽しむ中心市街地形成 ・公共交通軸の充実・強化 ・戦略施策を支える将来道路網計画 目標 (短期・中期) 平成25年 年次 (長期) 平成30年

H19盛岡市総合交通計画を受け「マイカー抑制. 位置 づけ 公共交通・自転車利用促進」の実現のため、 H18盛岡市街路交通調査を経て、H21に戦略 策定。 H19年度 盛岡市総合交通計画 \bigcirc 交通実態調査(通勤通学PT調査) H18年度 \circ H21年度 都市計画マスタープラン \bigcirc 戦略 都市圏 策定 市域 0 範囲 特定エリアのみ

■交通関連計画の基本的な考え方

・交通施策と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、将来道路網計画はこれらを支える考え方とする

将来土地利用計画 ・中心市街地活性化 ・コンパクトな市街地形成 ・中心市街地を支える交通 ・コンパクトな市街地形成を 支える交通

・市街地のコンパクト性による ・コンパン 公共交通の効率化

交通計画(公共交通+自転車施策) ・中心市街地活性化

・コンパクトな市街地形成

ムハス温の効子

将来道路網計画

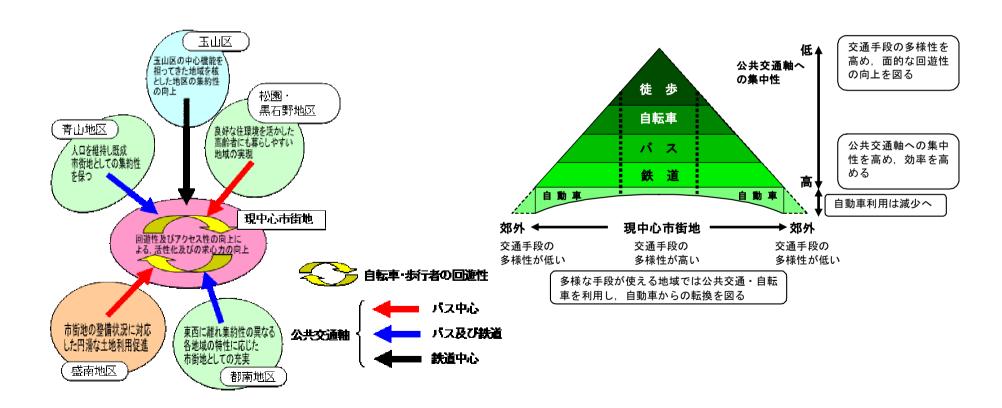
・将来土地利用、公共交通・自転車施策 をうまく機能させるための道路網

1. 概要(2)

■交通体系に関する整備方針図

- ・主要な地域と中心市街地 を結ぶバスや鉄道を便利にすることで、公共交通軸の充実・強化を図り、公共交通で移動し やすいコンパクトなまちづくりを交通面から支える
- ・中心市街地に訪れやすく回遊しやすい交通環境をつくり、 中心市街地の活性化を支える

- ・多様な交通手段が利用されている中心市街地では、徒歩や自転車を中心に快適に移動できるようにする
- ・市街地から郊外部にかけては、公共交通軸を中心にバス や鉄道への集中性を高め、中心市街地へ近づくほど自動車 の利用を抑制するようにする

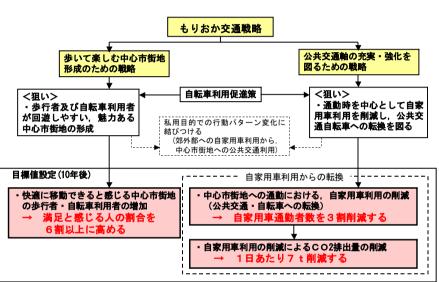


もりおか交通戦略

東北

2. 目標と指標(1)

	交通	交通手段別分担率	0
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部步行者数	
		自転車交通量	
-		公共交通カバーエリア	
主 な		バス利用者数	
指		鉄道、路面電車利用者数	
標	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口·公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	
	環境	CO2排出量	0
その他指標		中心市街地における移動満足度	0



■歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の目標設定

目標指標	現況	目標	
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	46.7%	60%	
中心市街地への通勤における自家用車利用者数	17,800 トリップ/日	12,800 トリップ/日	
中心市街地への自家用車通勤によるCO2排出量	32t/日	25t/日	

もりおか交通戦略

東北

2. 目標と指標(2)

■歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の目標設定

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を目標とする

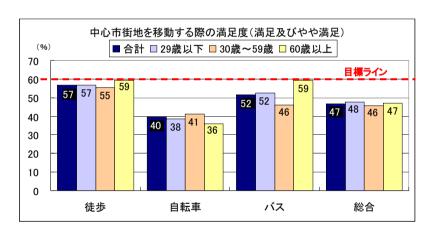


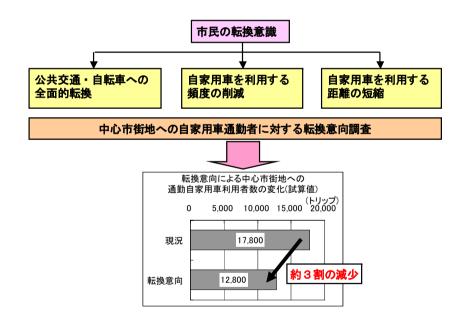
図 手段別・年齢階層別の中心市街地を移動する際の満足度

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略の目標設定

目標指標:中心市街地への通勤における自動車利用者数を3割削減する このことにより、CO2排出量を約7t/日削減する

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



もりおか交通戦略

3. 展開施策(1)



もりおか交通戦略

3. 展開施策(2)

公共交通軸の充実・強化を図る戦略全体イメージ

青山北地区

山中央地区

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

■青山北地区 厨川駅西口へのバス接 続等アクセス改善

青山地区(主な施策)

- ■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

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

磁南地区



松園地区

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



・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

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





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

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

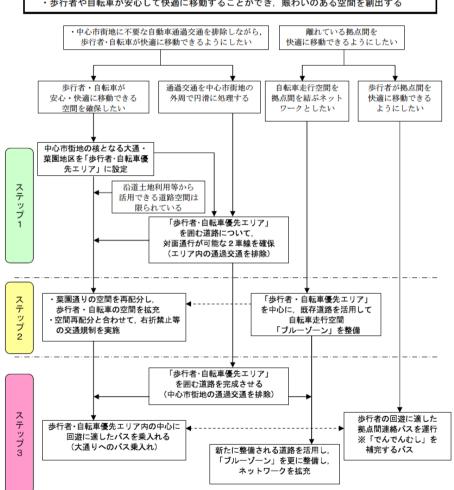
もりおか交通戦略

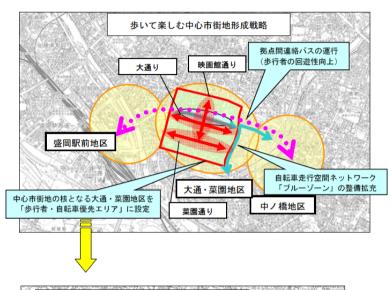
3. 展開施策(3)

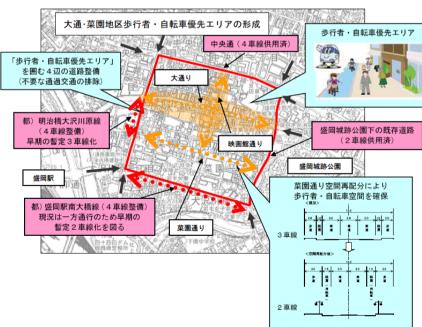
■歩いて楽しむ中心市街地形成戦略施策展開方針

〇歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の狙い (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

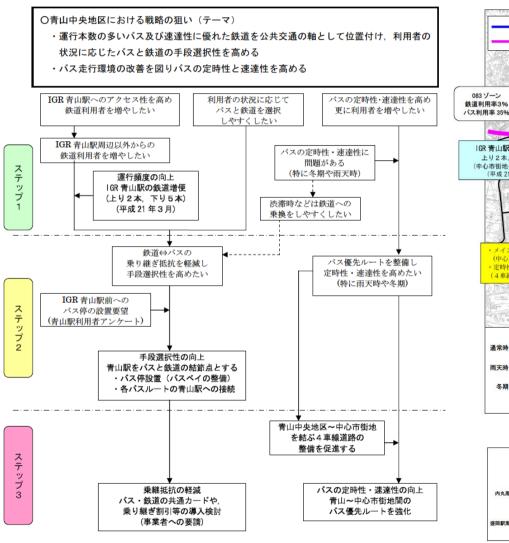


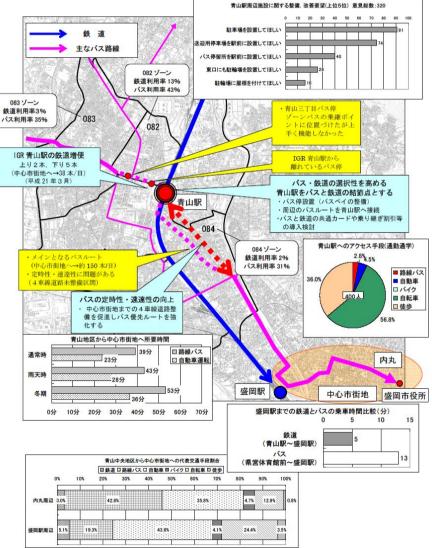




3. 展開施策(4)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(青山中央地区)





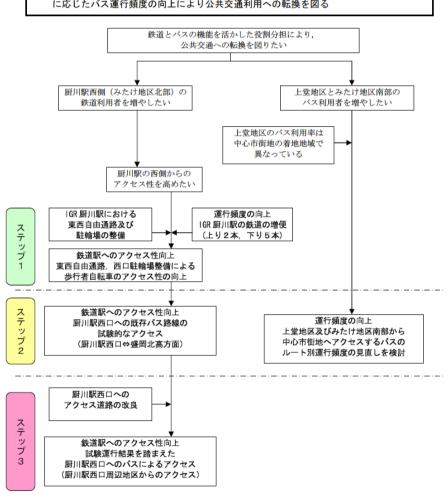
もりおか交通戦略

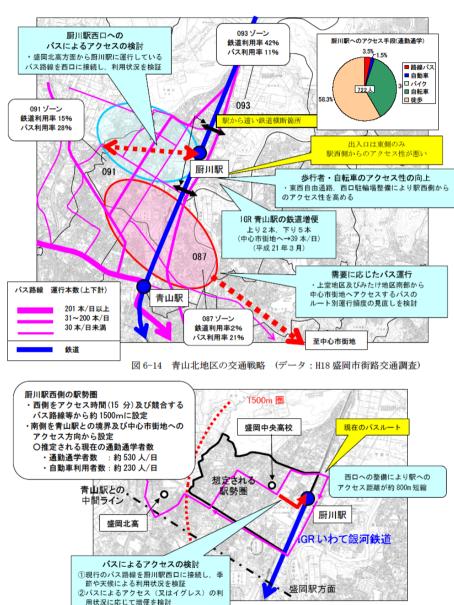
3. 展開施策(5)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(青山北地区)

○青山北地区における戦略の狙い (テーマ)

・厨川駅駅舎の反対側の西側からのアクセス性を高め、鉄道利用促進を図りながら、需要 に応じたバス運行頻度の向上により公共交通利用への転換を図る





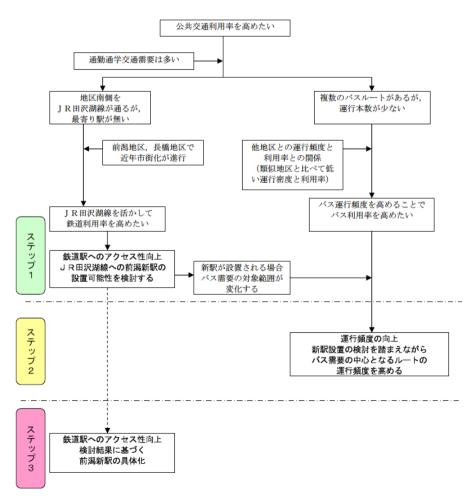
もりおか交通戦略

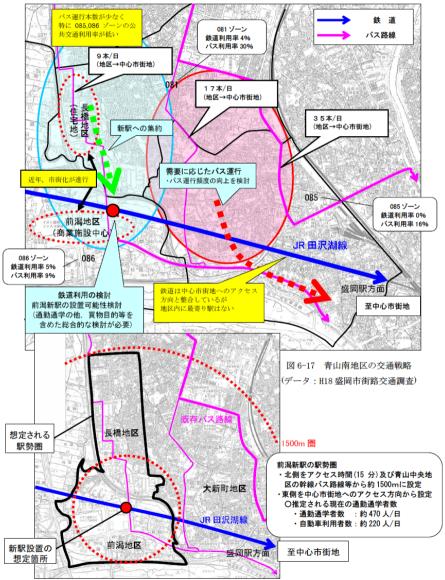
3. 展開施策(6)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(青山南地区)

○青山南地区における戦略の狙い (テーマ)

・地区の南側を通る鉄道の新たな利用可能性を検討し、需要に応じた鉄道とバスの役割分 担により、公共交通利用促進を図る





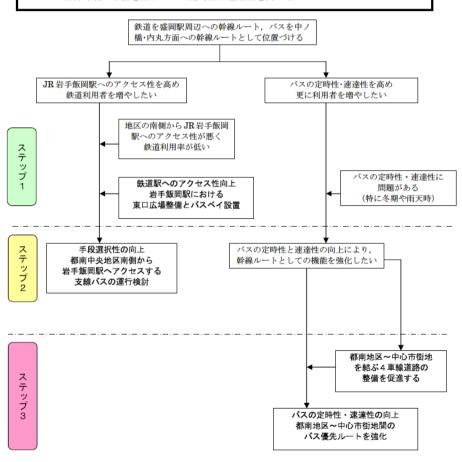
もりおか交通戦略

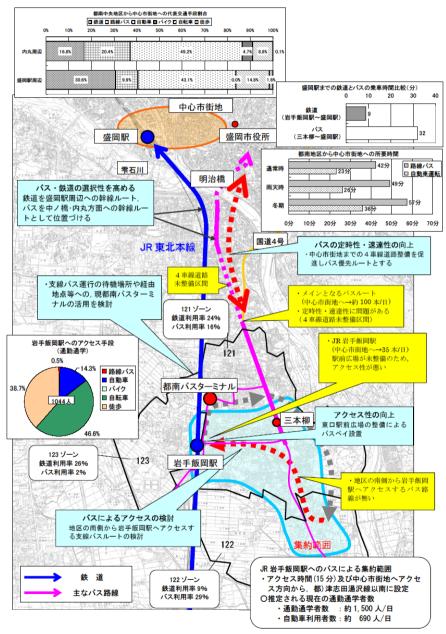
3. 展開施策(7)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(都南中央地区)

〇都南中央地区における戦略の狙い (テーマ)

- ・運行本数の多いバス及び速達性に優れた鉄道を公共交通の軸として位置付け、鉄道駅への アクセス性を改善しバスと鉄道の手段選択性を高める
- ・バス走行環境の改善を図りバスの定時性と速達性を高める





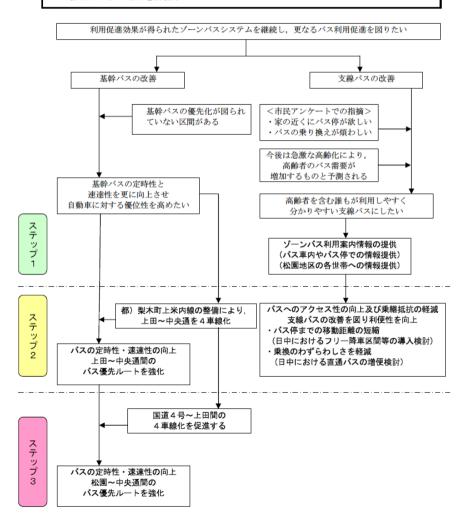
もりおか交通戦略

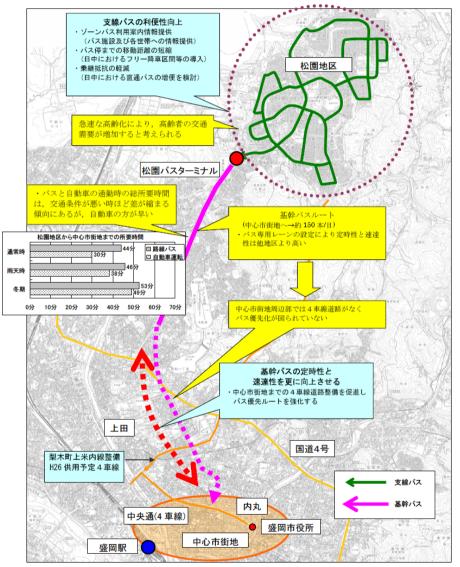
3. 展開施策(8)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(松園地区)

〇松園地区における戦略の狙い (テーマ)

- ・効果のあったゾーンバスシステムの機能を強化し、更なる利用促進を図る
- ・急速な高齢化による需要変化に対応した、誰もが移動しやすい交通システムに改善し、 暮らしやすい地区を目指す





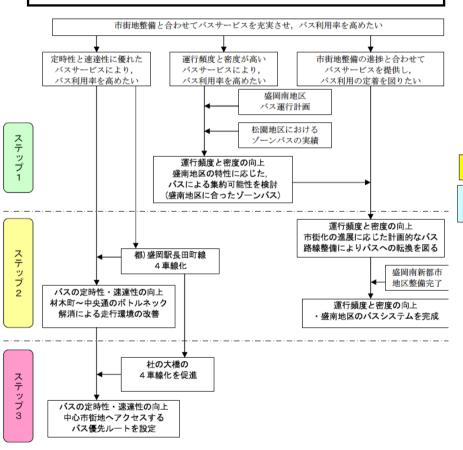
もりおか交通戦略

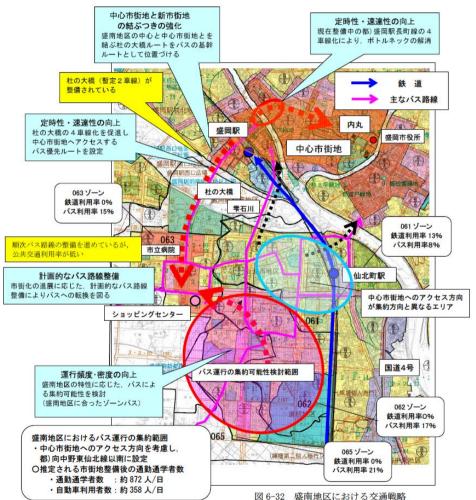
3. 展開施策(9)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(盛南地区)

〇盛南地区における戦略の狙い (テーマ)

- ・盛南地区の市街地整備に合わせ、公共交通による中心市街地との結びつきを強化し、公 共交通利用率を高めるとともに、中心市街地との結びつきの強い新市街地の形成を図る
- ・バスの運行頻度と密度を高めるため、盛南地区バス運行計画をベースとしながら、基幹 ルートへ集約するシステムの可能性を検討する





もりおか交通戦略

3. 展開施策(10)

■公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策展開方針(玉山区)

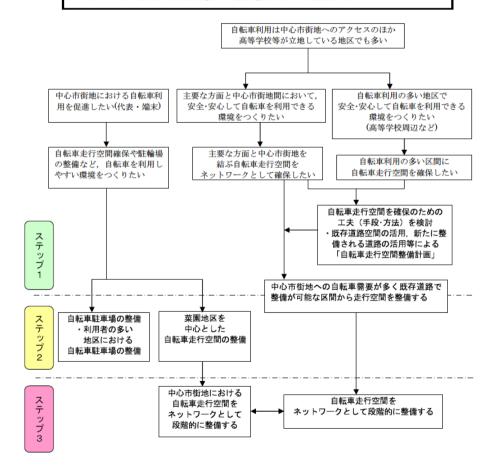
〇玉山地区における戦略の狙い (テーマ) 好摩駅へのアクセス手段 (通勤通学) 鉄道を中心として公共交通利用促進を図り、鉄道駅を核とした集約性の高い地 7.0% 区を形成する ■路線バス ■自動車(運転) 34.3% ■自動車(同乗) **▲JR** 花輪線 利用率の多い鉄道駅へのアクセス性を高め <参考> ロバイク · IGR 岩手川口駅 更なる鉄道利用への転換を促進したい <参考> 417人 36.7% ■自転車 (上り→24本/日) · JR 花輪線大更駅 □徒歩 (上り→10本/日) 好摩駅のアクセス性を向上させ 渋民駅のアクセス性を向上させ 好摩駅 利用者を増やしたい · JR と IGR の結節点(上り→34 本/日) 利用者を増やしたい ・駅舎が西側にあり、東側からのアクセス性が悪い 国道4号 ・駅東口への駐車場の設置要望あり 好摩駅は東側からの 好摩駅・渋民駅と主要施設を日中に アクセス性が悪い 循環するバスは利用が少なかった 好摩駅へのアクセス性向上 (玉山循環バス実証運行) ・東西自由通路整備による駅東側からのアクセス性向上 鉄道駅施設の改善により 132 ゾーン →日中の運行は利用されなかった ・東西駅前広場整備による送迎自動車等のアクセス性向上 アクセス性を高めたい 鉄道利用率 40% ・駅東口への駐車場整備による利用促進可能性の検討 バス利用率 9% 好摩駅の東西自由通路及び 鉄道利用率の低い国道4号沿 東西駅前広場整備 131 ゾーン 北上川 ステップ 線市街地から中心市街地への 鉄道利用率 71% アクセス方向と渋民駅の位置 好摩駅の東西自由通路及び パス利用率 0% は合っている 十分な利用が得られなかった 広場整備による 日中の玉山循環バス 駅東側からのアクセス性向上 IGR いわて銀河鉄道 (送迎用乗降場等の整備) 玉山総合事務所 渋民駅へのアクセス手段 通勤通学時のバスや乗合タクシー (通勤通学) 国道4号渋民バイパス などによる渋民駅への集約可能性を検討 (国道4号沿線市街地をターゲット) ■路線バス ップ 駅から約2km離れた市街地 ■自動車(運転) 東口への駐車場設 好摩駅は自動車利用が多い ・中心市街地へのアクセス方向に 自動車(同乗) 渋民駅の位置は合っている 置要望あり など, 広域的な利用がなさ 44.6% 20.2% ロバイク 336人 れていると考えられる ■自転車 □徒歩 国道4号沿線市街地から 渋民駅へのアクセス性向上 通勤通学時のバスや乗合タクシー 好摩駅東口への駐車場整備による 渋民駅 などによる渋民駅への集約可能性を検討 ステ IGR 好摩駅 利用促進可能性の検討 (上り→34本/日) (無料または低額で1日単位で利用 国道4号沿線市街地からの通勤通学者数 、 ッ プ 3 できる駐車場の検討) 盛岡駅方面 (盛岡市街路交通調査からの推計値) 項目 通勤通学者数(人) 中心市街地への通勤通学者数 至中心市街地 上記のうち自家用車利用者数

3. 展開施策(11)

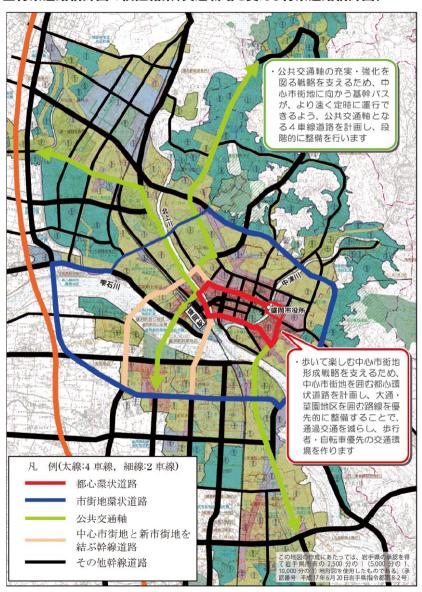
■自転車利用促進策実施方針

〇自転車利用促進策の狙い (テーマ)

- ・中心市街地へのアクセス以外でも自転車利用の多い地区があり、「盛岡市自転車の 安全と利用促進に関する計画」の趣旨から、利用者の多い地区における自転車走行 環境の改善策を検討する
- ・主要な方面から中心市街地へアクセスする自転車走行空間ネットワークを「歩いて 楽しむ中心市街地形成戦略」との整合を図りながら整備する



■将来道路網計画の検証結果(交通戦略を支える将来道路網計画)



支線バスと基幹バス **さ**

支線バス:各地域内をきめ細かく運行する路線

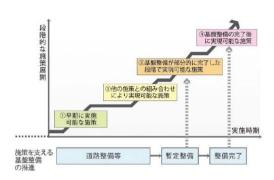
基幹バス:各地域と中心市街地を結ぶ路線、ミニバスターミナルで支線バスから乗り継ぐ

もりおか交通戦略

東北

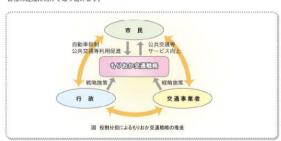
4. 総合交通戦略の推進及び評価

■早期に実現可能な施策から、段階的に実施



●関係機関との役割分担によるもりおか交通戦略の推進

もりおか交通戦略の推進にあたっては、盛間市及び関係行政機関と交通事業者が相互に連携を図り、 役割を分担しながら施策を実施し、市民の音様にも広くもりおか交通戦略の目的を理解していただき 目標の連続に向けて取り組みます。



●もりおか交通戦略の管理と評価

もりおか交通戦略を着実に進め、10 年後の目標を達成するため、中間年の5年後に各取り組みの 進み具合や目標達成度を検証し、社会情勢の変化などに応じて必要な見直しを行います。



■交通戦略スケジュール

●:ソフト施策 ●:ハード施策

Wh me	11-11-		ステップ1	ステップ2	ステップ3
戦略		施策	概ね3年後	概ね5年後	概ね 10 年後
形成戦略中心市街地歩いて楽しむ	・歩行者・自転車優先エリアの設定		•		
	·歩行者自	伝車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保	•		
	(都)盛岡]駅南大橋線, 都)明治橋大沢川原線)			
	·上記道路(D4車線化			
	・菜園通りの空間再配分(公園下~川徳)			•	
各地よ	・菜園通りの空間再配分区間の延伸				
- 0	・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				•
	青山中央 地区	- 青山駅における鉄道運行本数の増便	•		
		・青山駅前におけるバスとの結節強化(バスベイ設置)		•	
		・バスと鉄道の共通カードや乗継ぎ割引等の導入促進			•
		・都)向中野安倍館線の4車線整備促進			
		・青山~中心市街地間のバス優先ルートを強化			
	青山北地区	・厨川駅における鉄道運行本数の増便	•		
		・厨川駅の東西自由通路及び駐輪場の整備	•		
		・厨川駅西口へのバス接続による集約可能性検討		• —	
		・上堂、みたけ地区南部のルート別バス運行頻度見直し		•	
公	青山南	・前潟新駅の設置可能性検討・検討結果に基づく具体化	•		
共	地区	・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上		•	
通		岩手飯岡駅東口の駅前広場整備	•		
軸	都南 地区	・地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バス運行		•	
充		・都)向中野安倍舘線の4車線整備促進			
公共交通軸の充実・強化を図る戦略		・都南中央地区~中心市街地間のバス優先ルートを強化			
強		・ゾーンバス利用案内情報の充実	•		
华		・日中におけるフリー降車区間等の導入検討		•	
図	松園 地区	・日中における支線→基幹の直通バスの増便検討		•	
る		・都)梨木町上米内線の4車線整備		•	
戦		・都)本町上田線の4車線整備促進			
哈		・松園地区~中心市街地間のバス優先ルートを強化		_	
		・盛南地区の特性に応じたゾーンバスシステム導入検討			
		・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備		—	
	盛南 地区	·都)盛岡駅長田町線4車線整備			
		・杜の大橋の4車線整備の促進			
		・盛南地区~中心市街地間のバス優先ルートを設定		_	
	玉山 地区	・好摩駅の自由通路・東西駅前広場の整備	•		
		・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討			•
		・通勤通学時のバス等による渋民駅へのアクセス検討		•	
T-1	·自転車走行	テ空間確保の具体化検討(自転車走行空間整備計画)	•		
型自		直場の整備促進(利用者の多い地区から順次整備)			
利用促進	・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備		• —		
進車	・自転車走行空間の段階的なネットワーク化				
活啓	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ				
活 啓 動 発		用者に対する法令遵守とマナーの向上, 冬期の利用自粛な			
	ど安全な利	川用の働きかけ			

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

『マイカーを抑制し、公共交通・自転車利用促進』のための戦略策定

- ・これまの取り組みについて評価を行い、この結果を踏まえ交通戦略の方向性及 び具体施策を検討
- ・土地利用、公共交通施策を支える道路網の位置づけを明確にし、交通戦略を支える視点で既定の将来道路網計画を検証し、見直しを実施

