

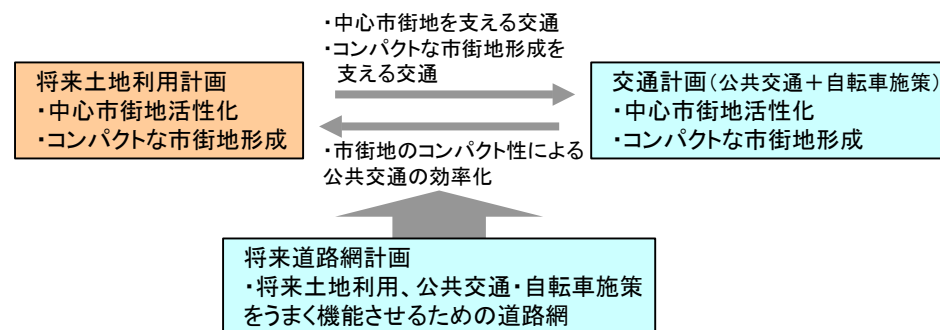
1. 概要(1)

理念 ・ 方針	(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 年次	(短期・中期) 平成25年 (長期) 平成30年

位置 づけ	H19盛岡市総合交通計画を受け「マイカー抑制、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。		
	盛岡市総合交通計画	○	H19年度
	交通実態調査(通勤通学PT調査)	○	H18年度
	都市計画マスタープラン	○	H21年度
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	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

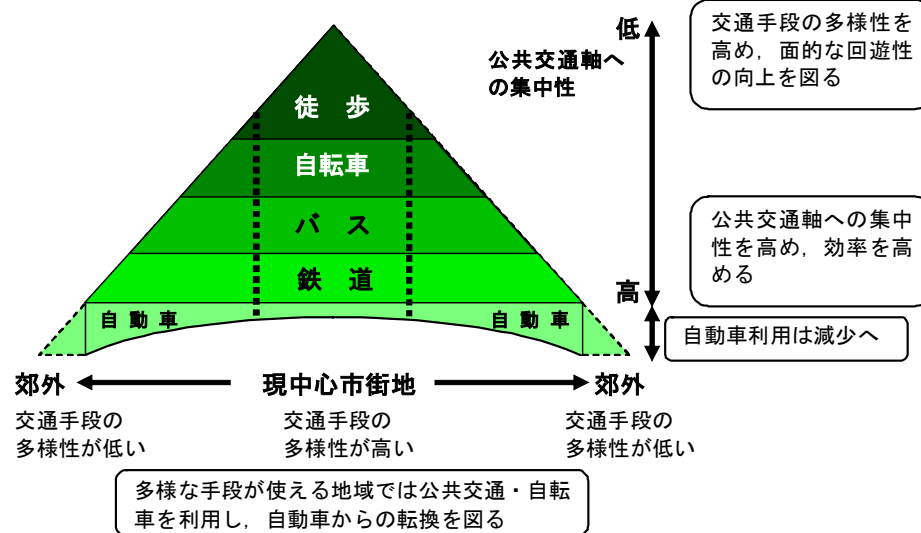
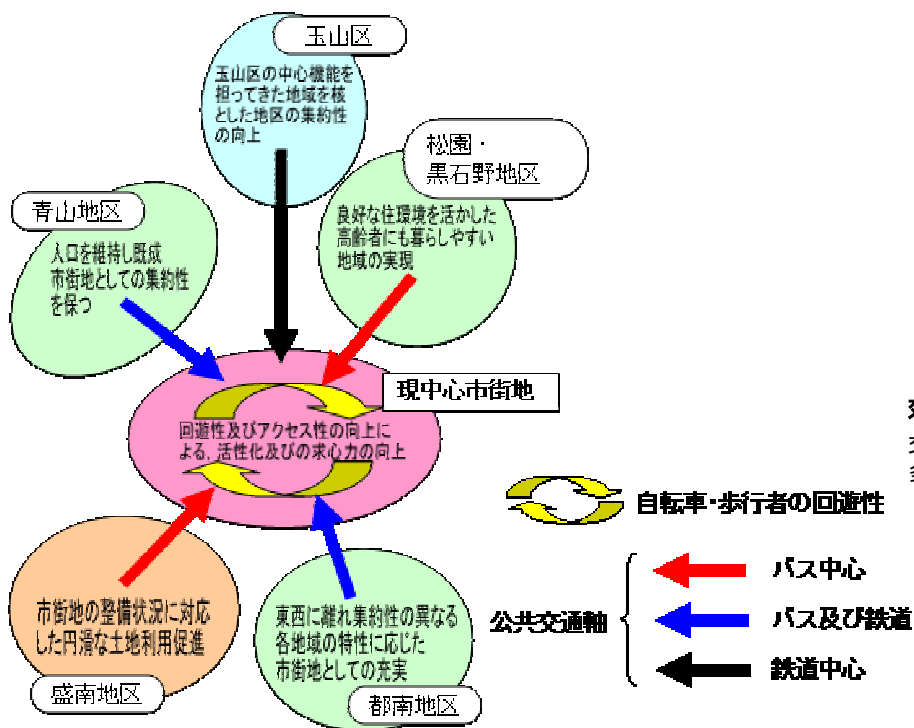


1. 概要(2)

交通体系に関する整備方針図

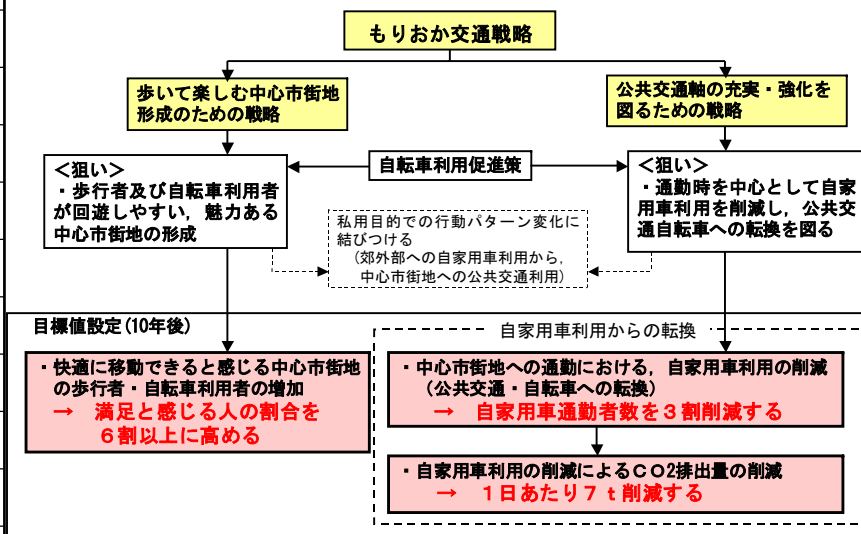
・主要な地域と中心市街地 を結ぶバスや鉄道を便利にすることで、公共交通軸の充実・強化を図り、公共交通で移動しやすいコンパクトなまちづくりを交通面から支える
 ・中心市街地に訪れやすく回遊しやすい交通環境をつくり、中心市街地の活性化を支える

・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



2. 目標と指標(1)

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	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	○
	その他指標	中心市街地における移動満足度	○



■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

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

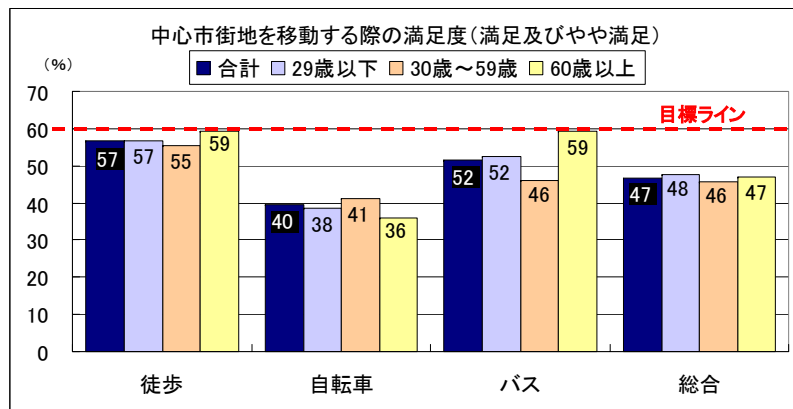
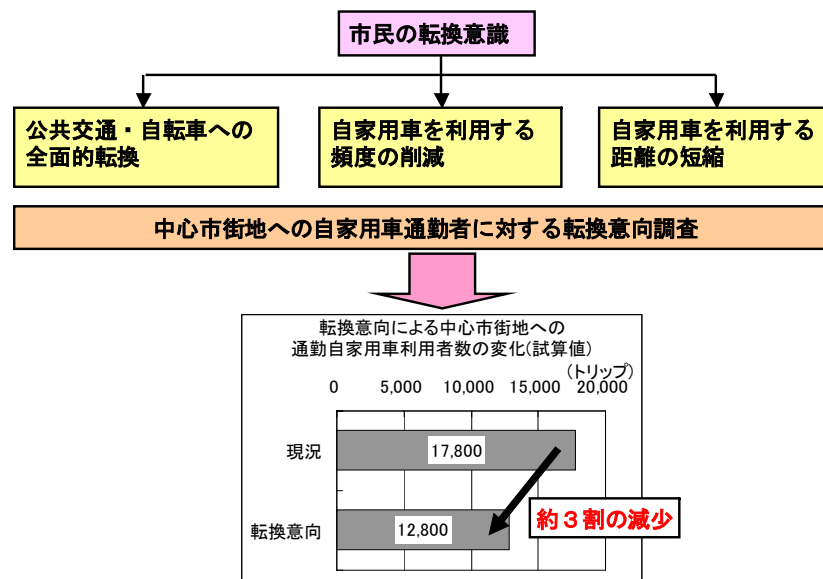


図 手段別・年齢階層別の中心市街地を移動する際の満足度

■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



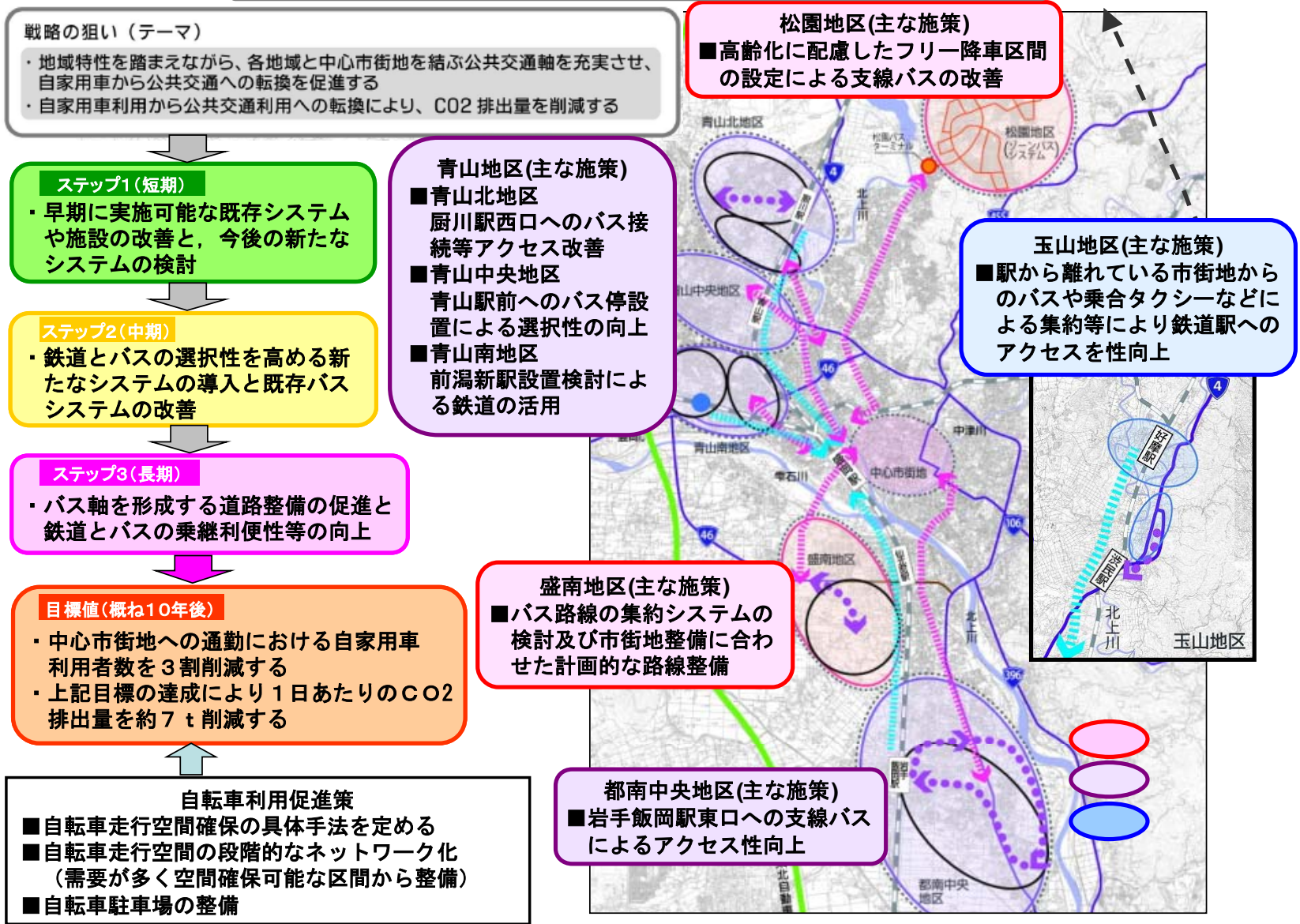
3. 展開施策(1)

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略全体イメージ



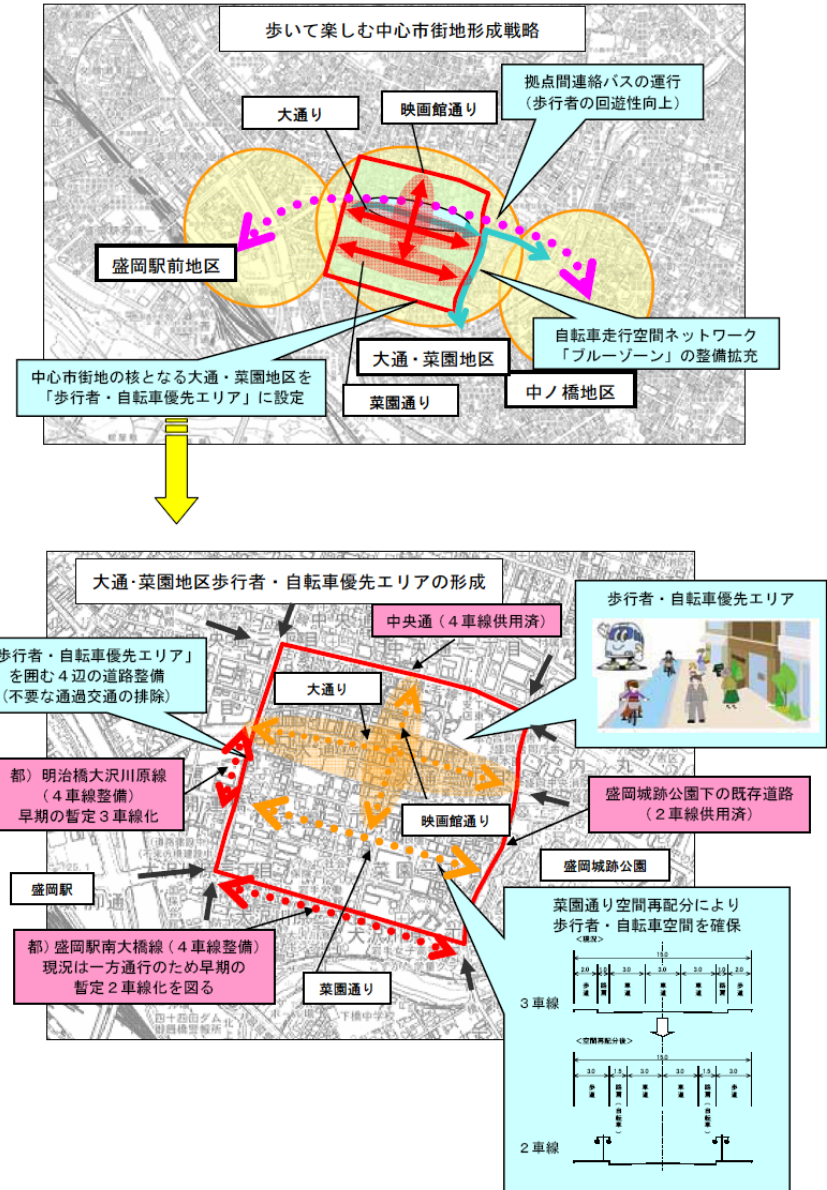
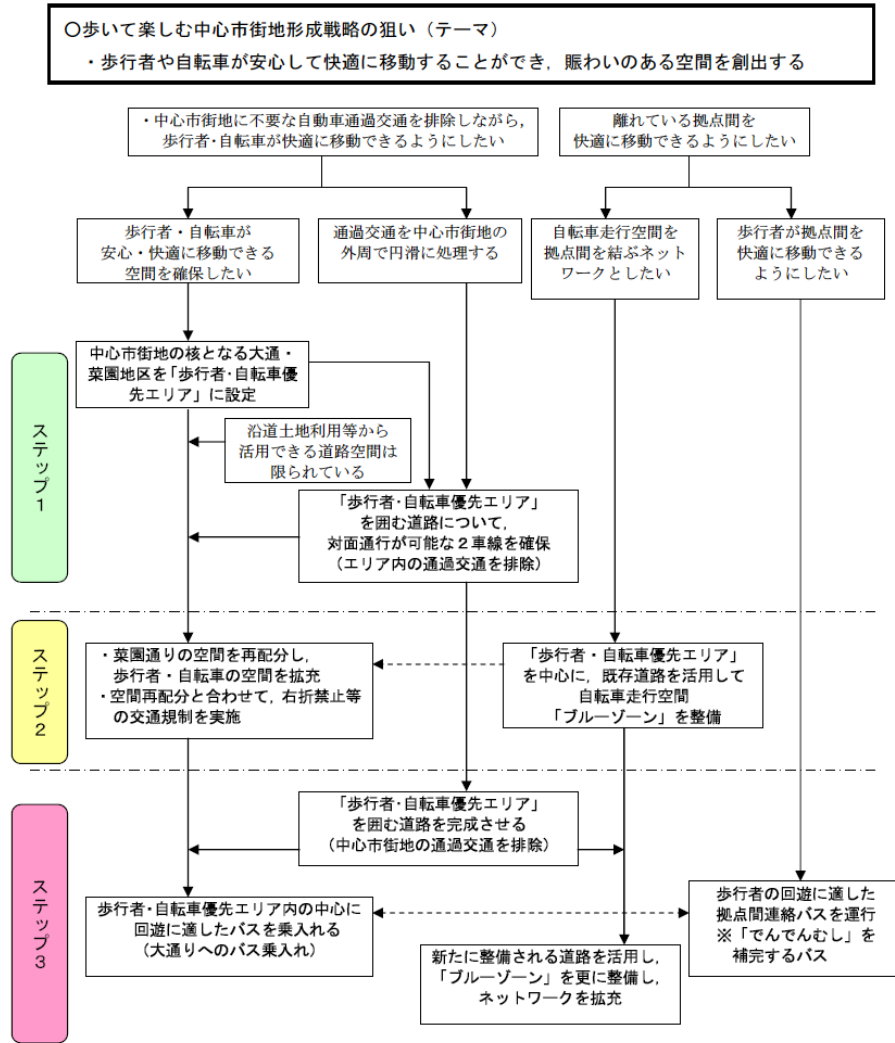
3. 展開施策(2)

公共交通軸の充実・強化を図る戦略全体イメージ



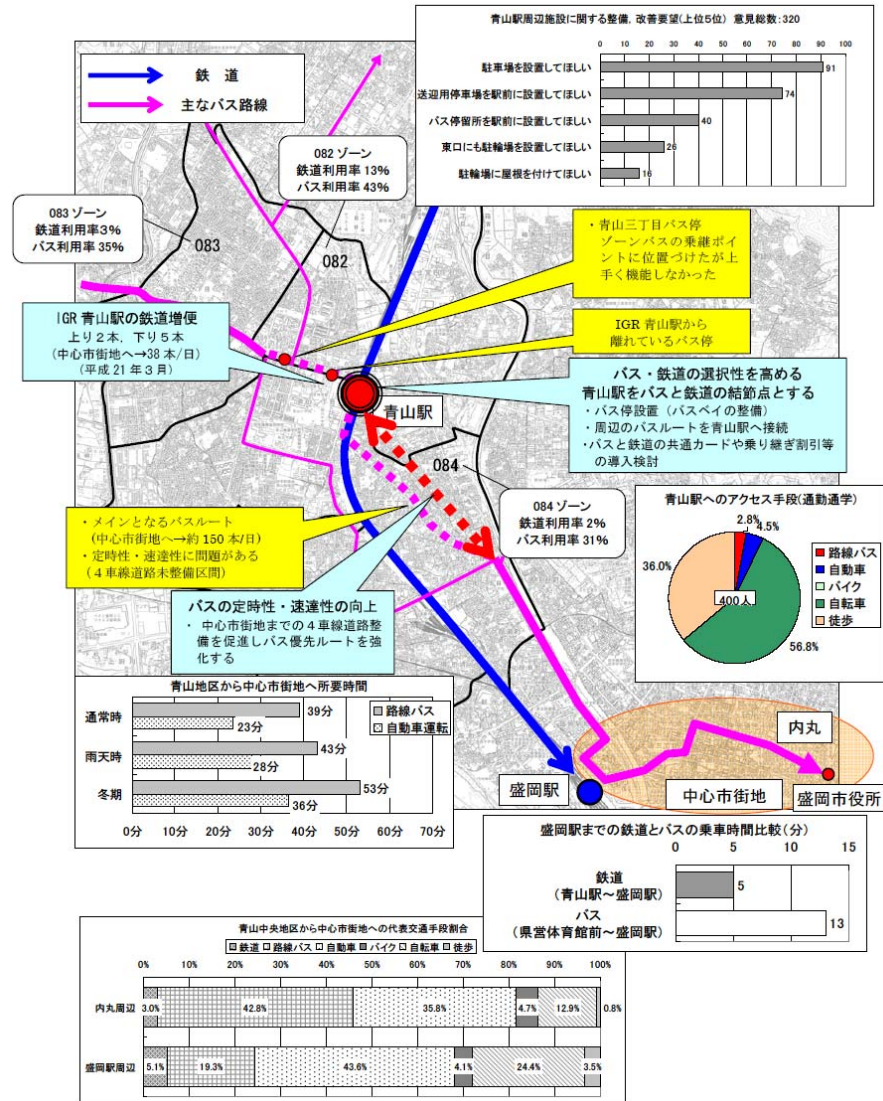
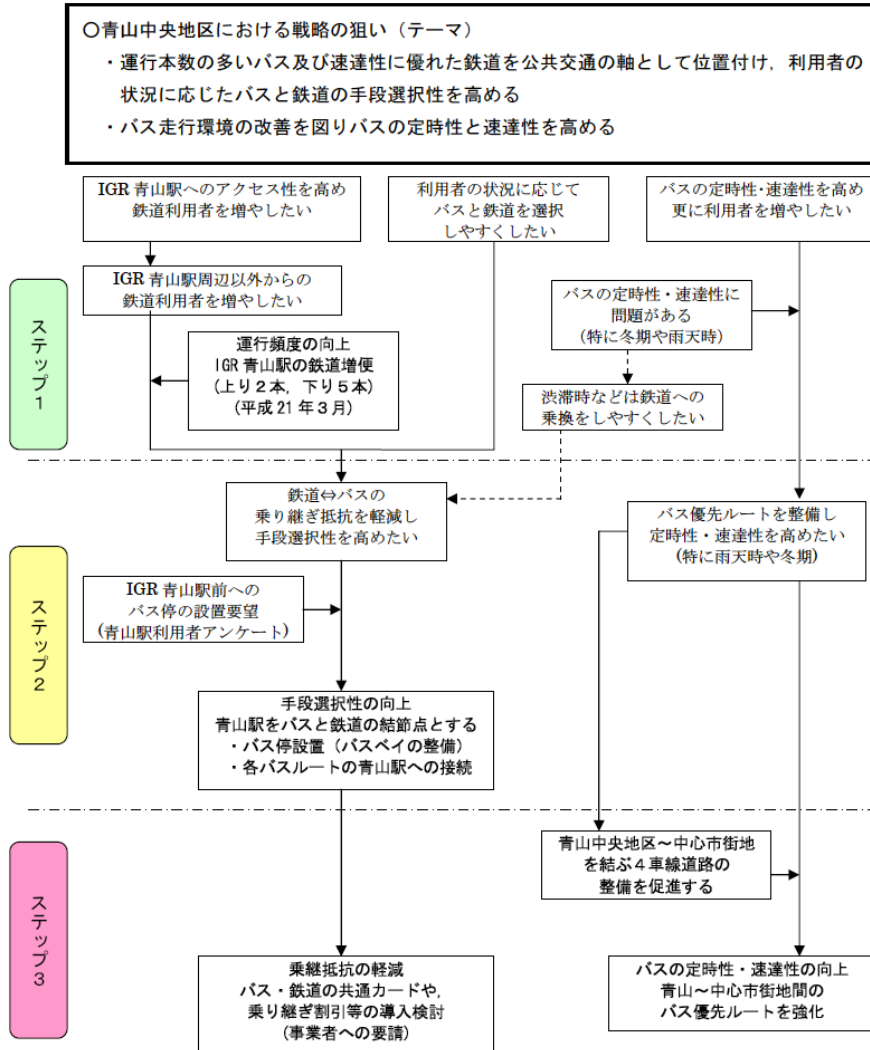
3. 展開施策(3)

■歩いて楽しむ中心市街地形成戦略展開方針



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)



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

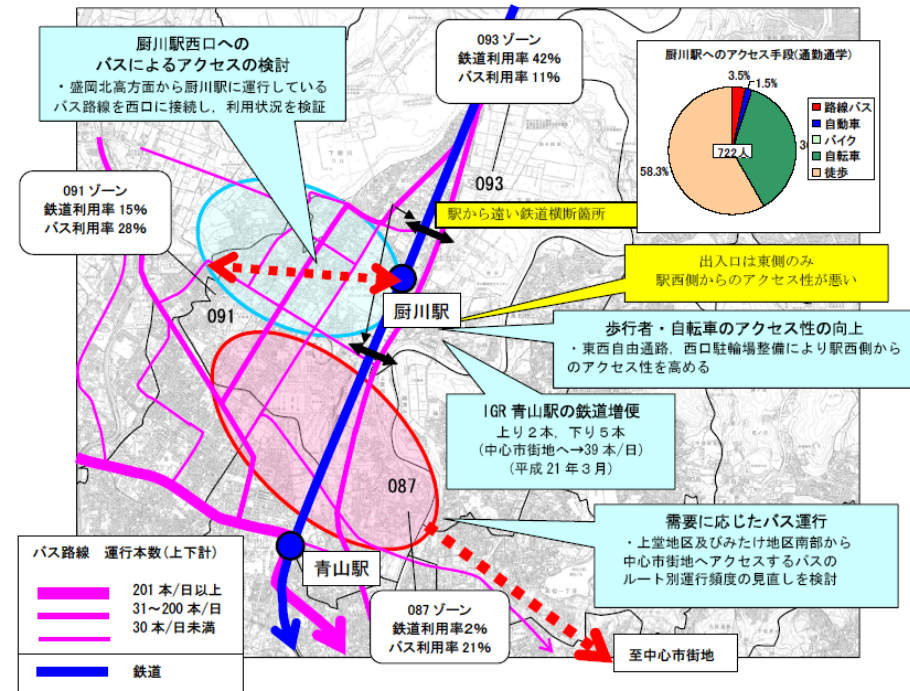
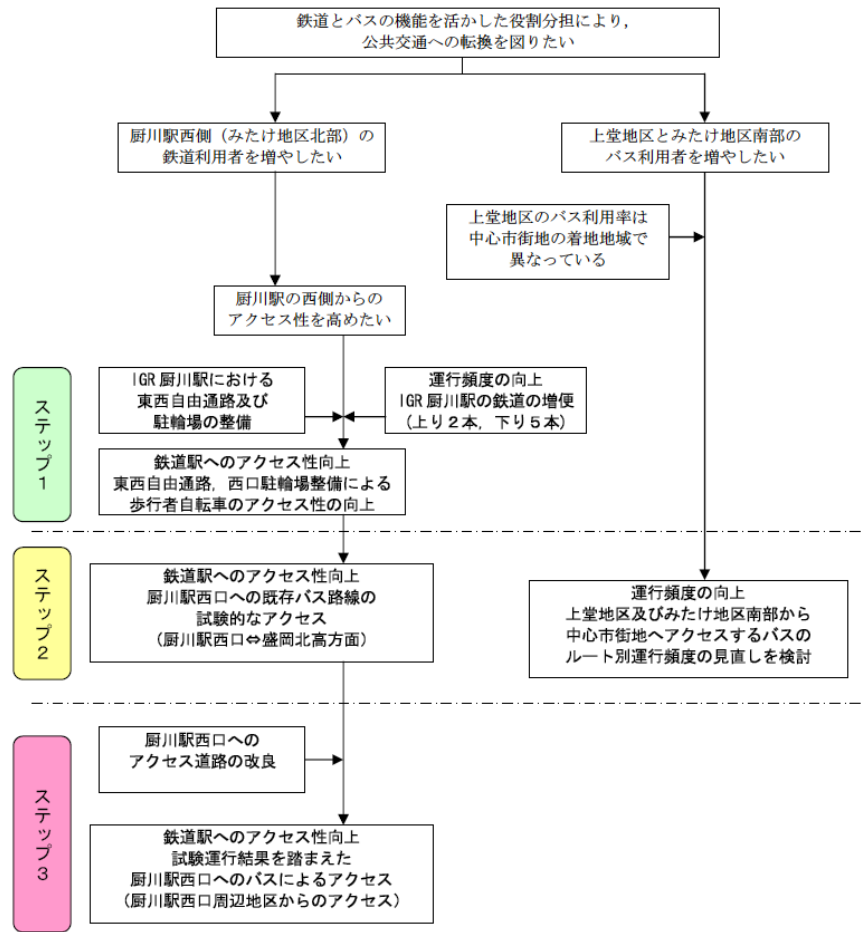
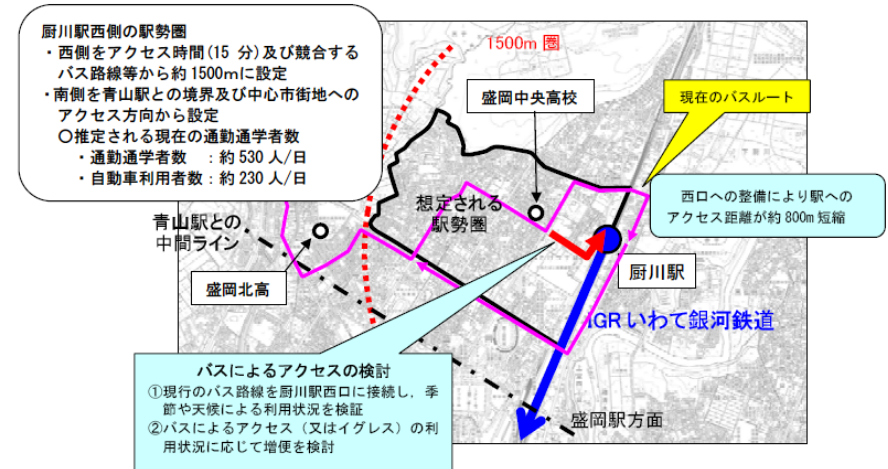


図6-14 青山北地区の交通戦略 (データ: H18 盛岡市街路交通調査)

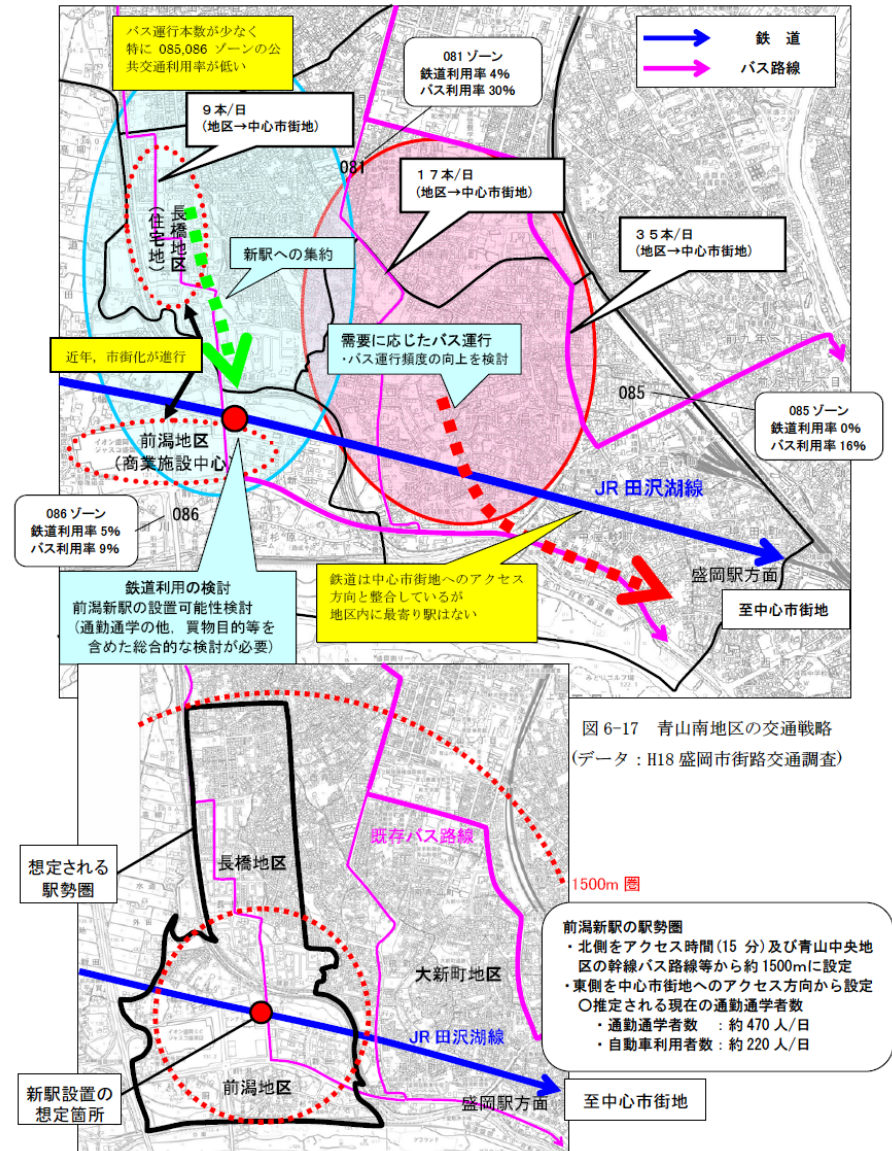
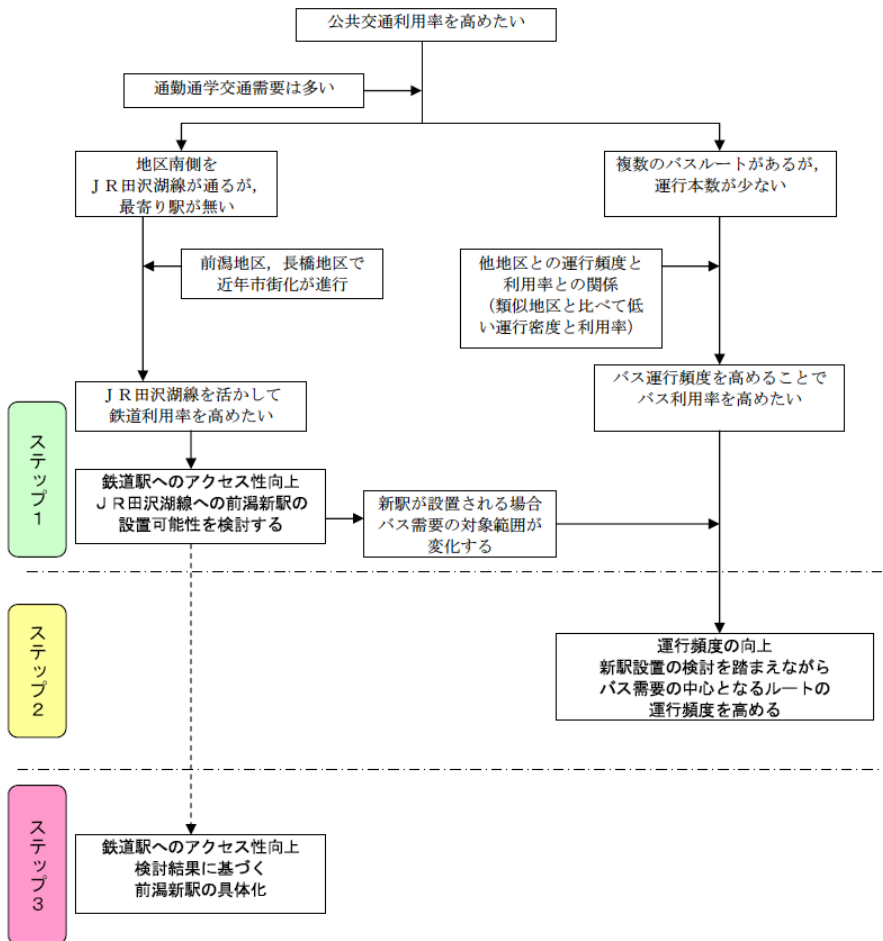


3. 展開施策(6)

■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的狙い(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

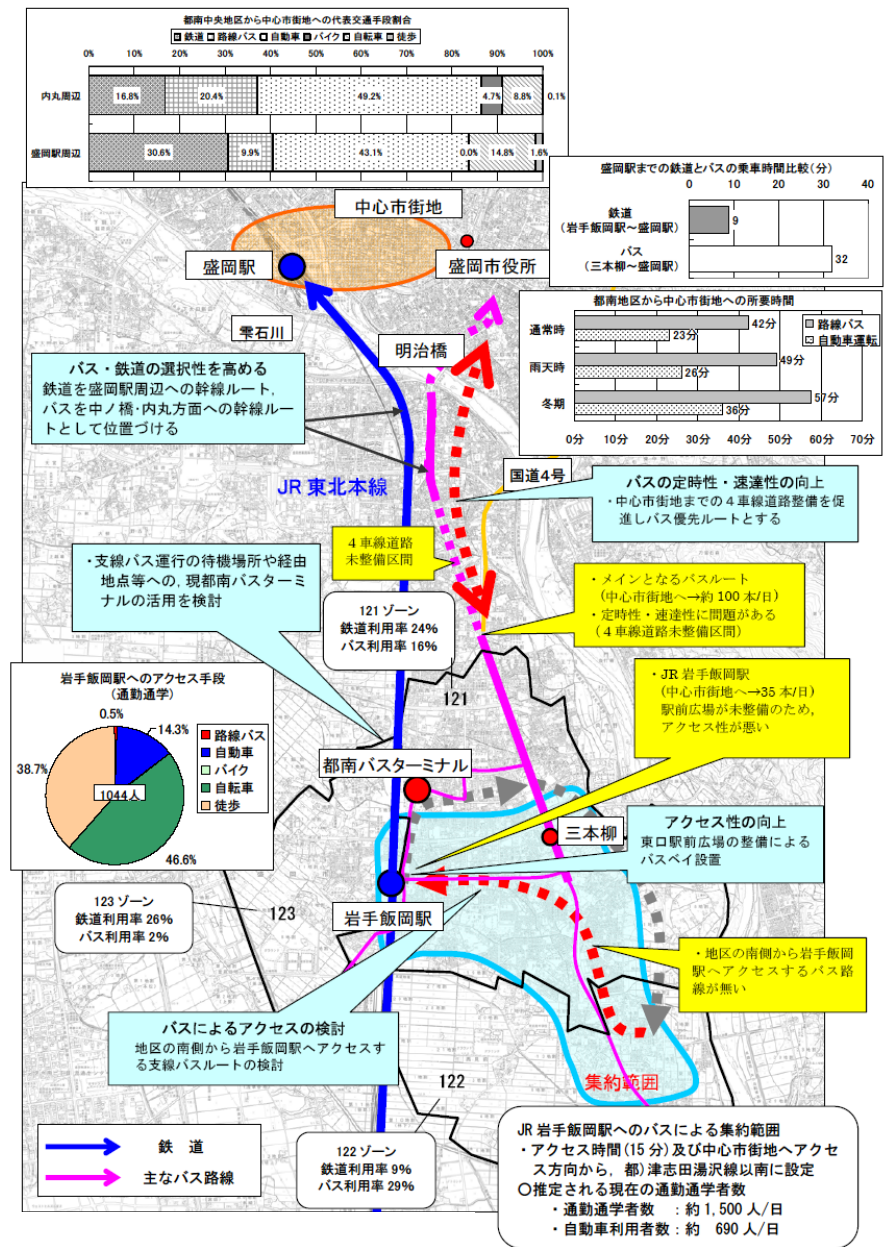
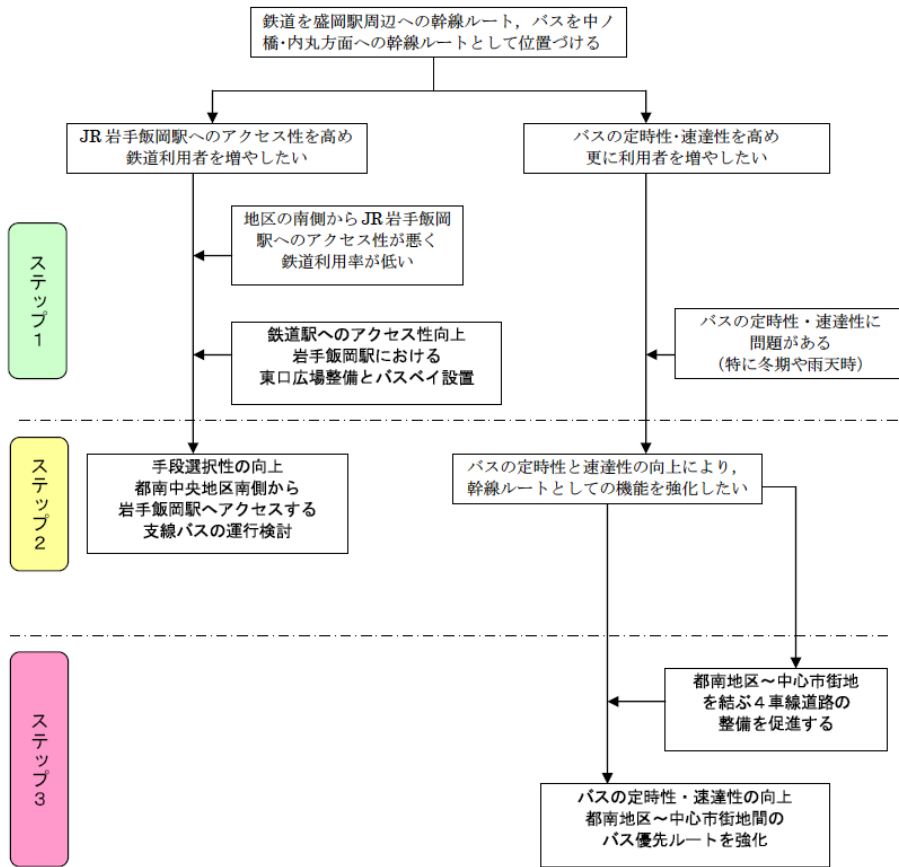


3. 展開施策(7)

■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)

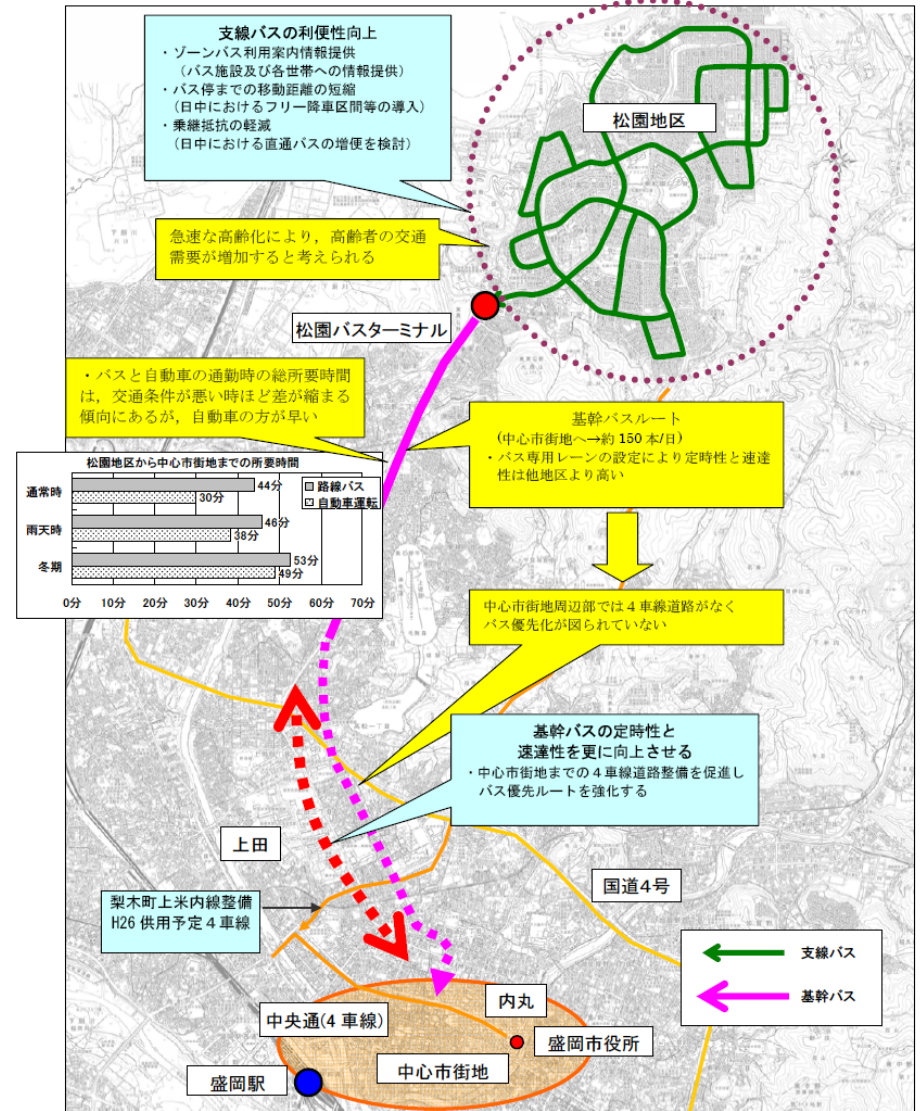
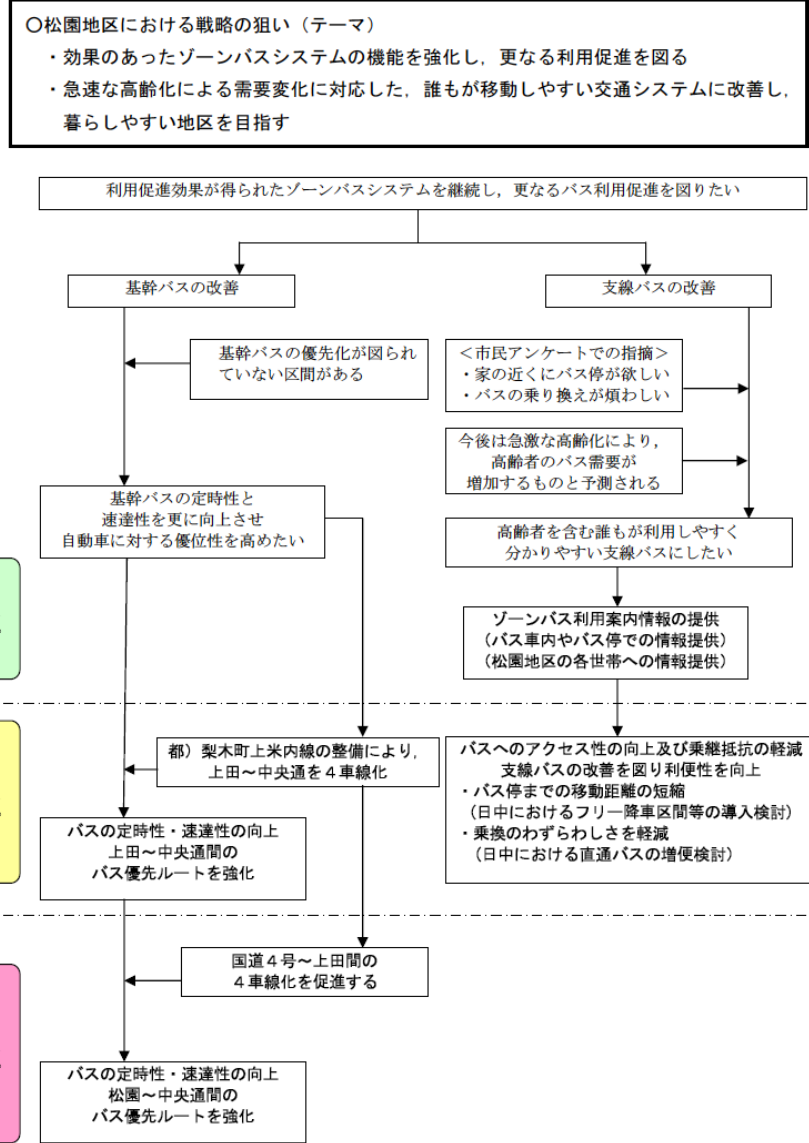
○都南中央地区における戦略の狙い(テーマ)

- ・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



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)

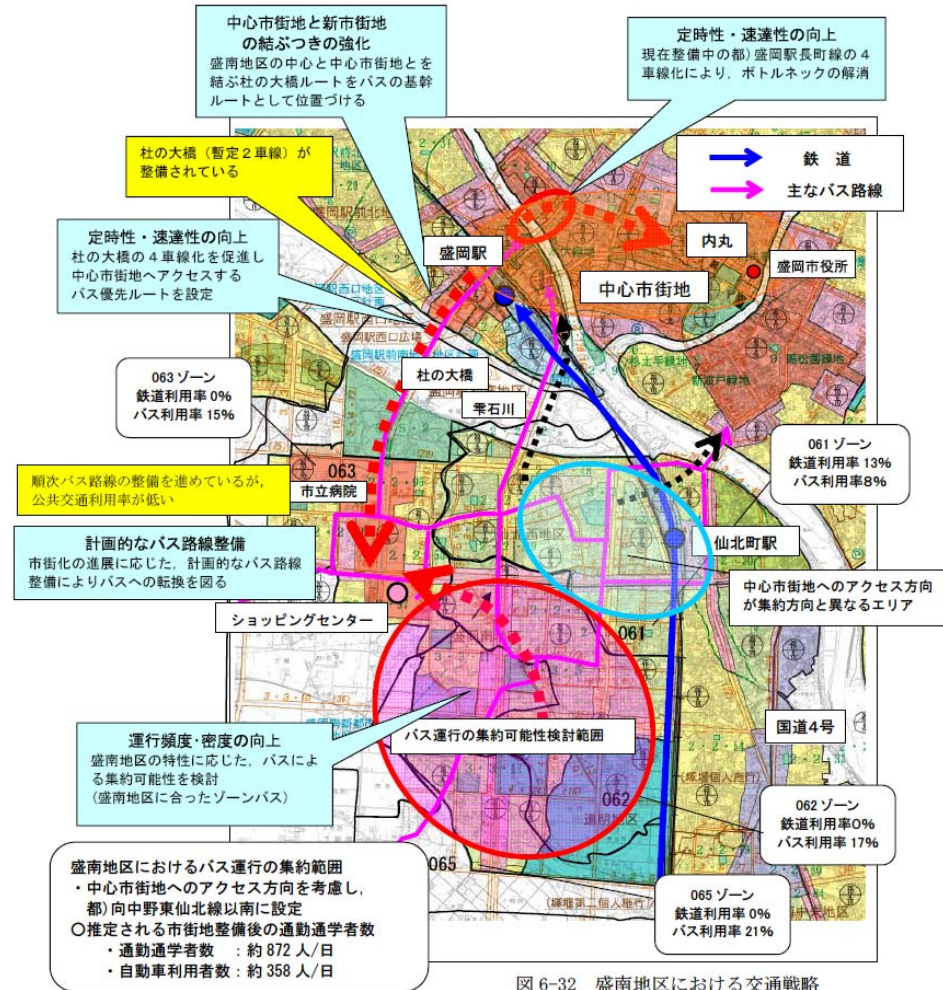
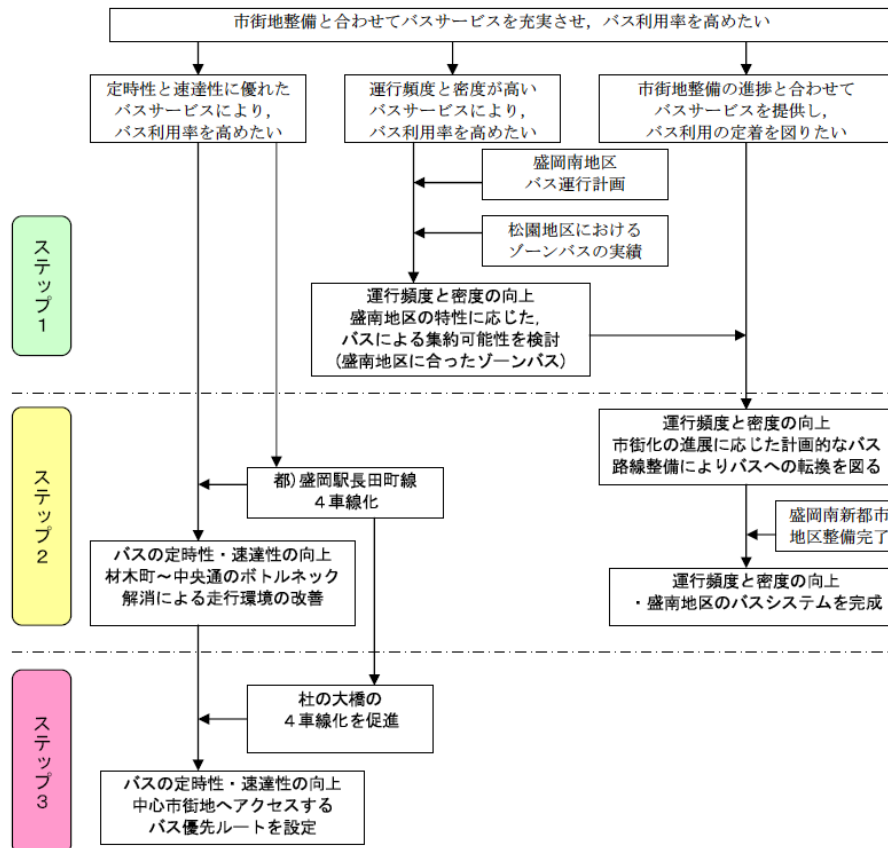


3. 展開施策(9)

■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)

○盛南地区における戦略の狙い(テーマ)

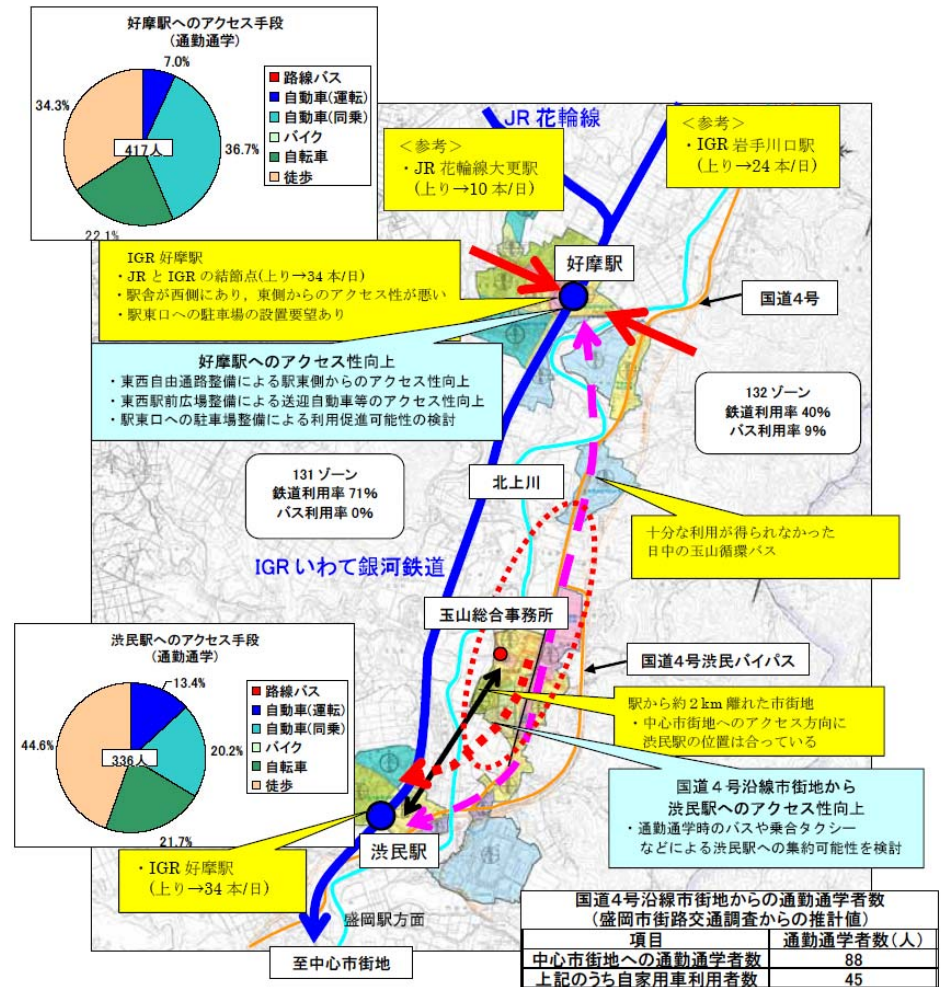
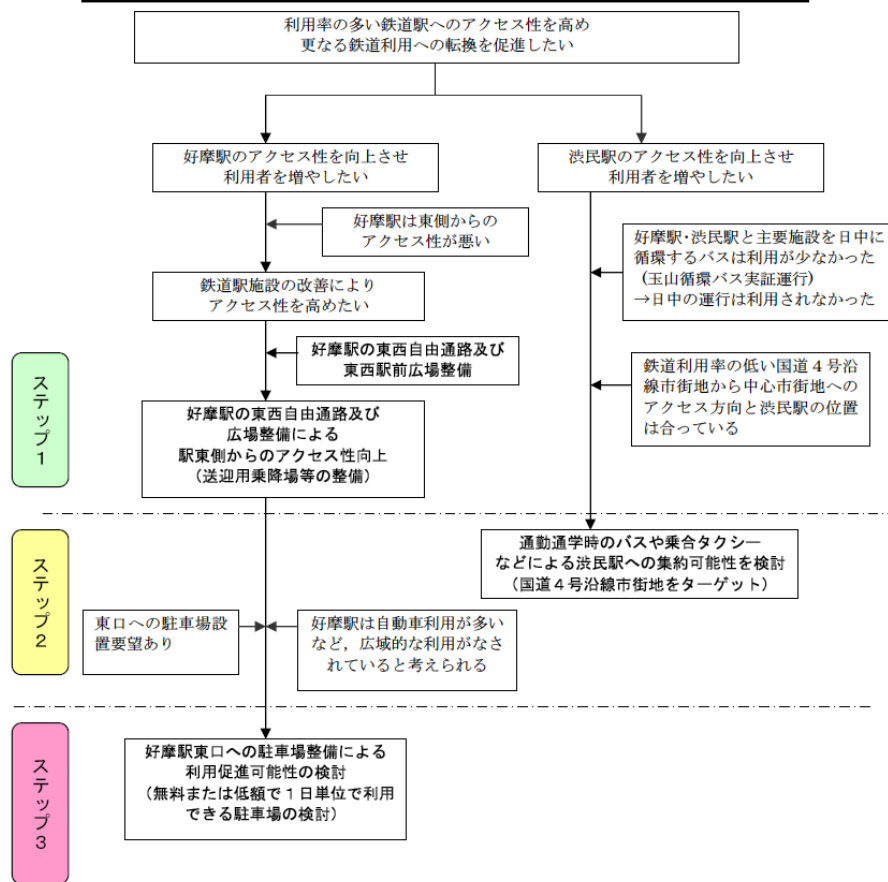
- ・盛南地区の市街地整備に合わせ、公共交通による中心市街地との結びつきを強化し、公共交通利用率を高めるとともに、中心市街地との結びつきの強い新市街地の形成を図る
- ・バスの運行頻度と密度を高めるため、盛南地区バス運行計画をベースとしながら、基幹ルートへ集約するシステムの可能性を検討する



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)

○玉山区における戦略の狙い(テーマ)
・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区を形成する

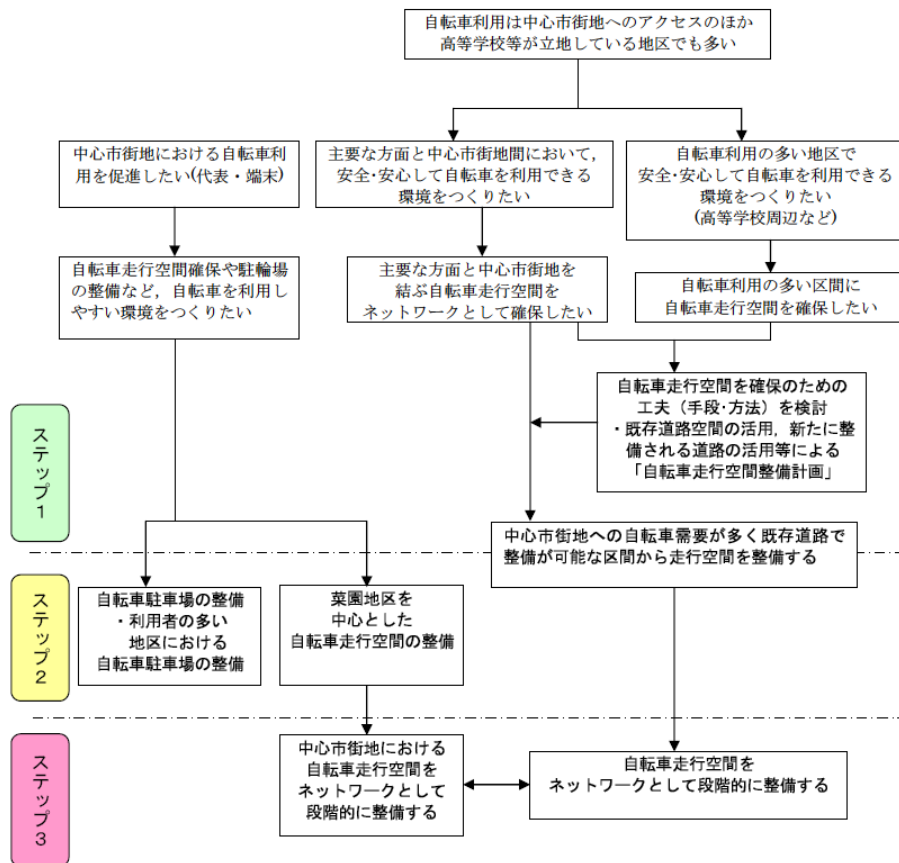


3. 展開施策(11)

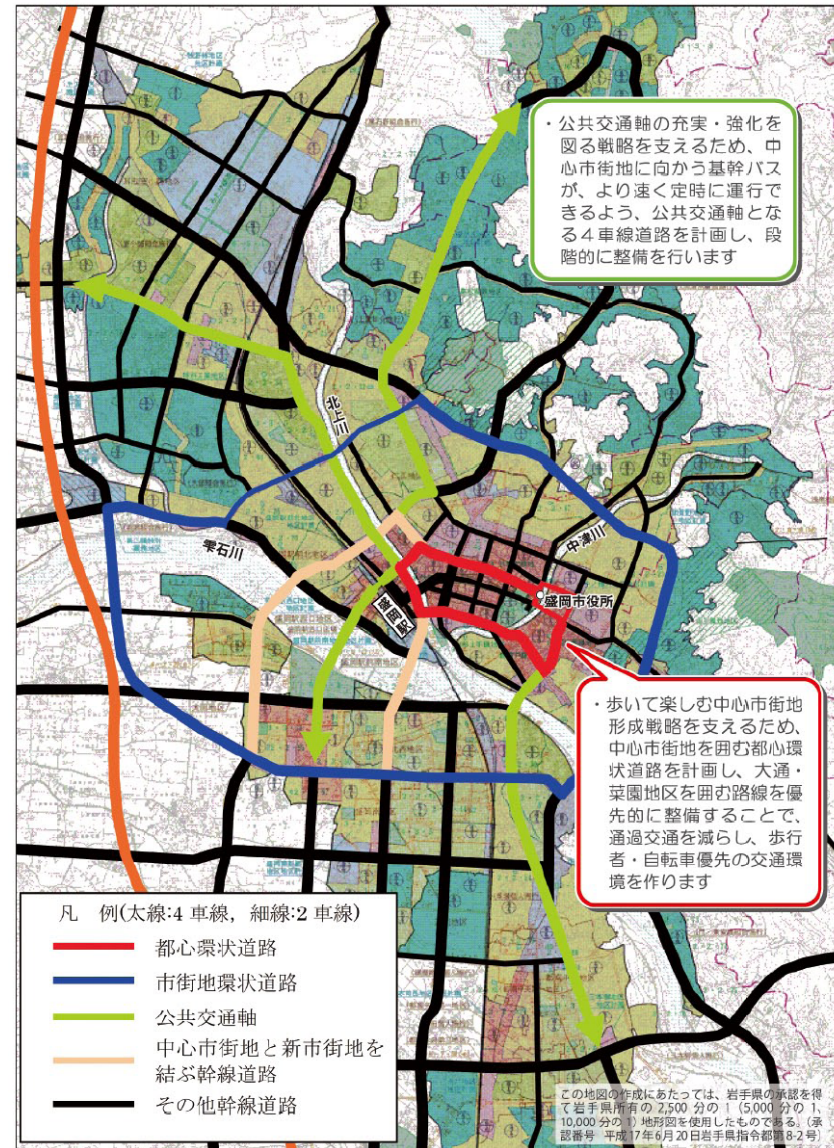
■自転車利用促進策実施方針

○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



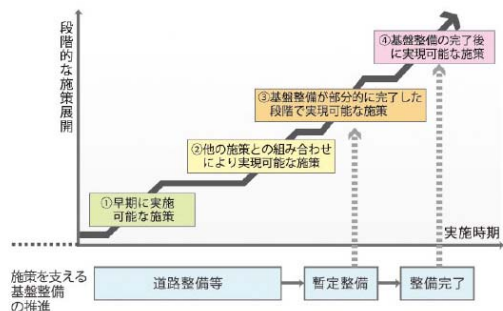
■将来道路網計画の検証結果(交通戦略を支える将来道路網計画)



支線バスと基幹バス
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

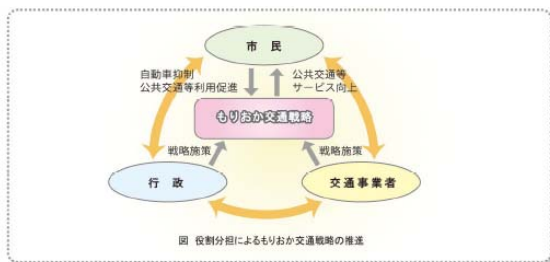
4. 総合交通戦略の推進及び評価

■ 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、盛岡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、市民の皆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、目標の達成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

戦略	施策	ステップ1 概ね3年後	ステップ2 概ね5年後	ステップ3 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	●		
	・歩行者自転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)	●		
	・上記道路の4車線化		●	●
	・菜園通りの空間再配分(公園下〜川徳)		●	
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸		●	
	・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				●
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	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車場の整備		●	
	・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			●
	青山南地区			
	・前潟新駅の設置可能性検討・検討結果に基づく具体化	●		
	・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上		●	
	都南地区			
	・岩手飯岡駅東口の駅前広場整備	●		
	・地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バス運行		●	
	・都)向中野安倍館線の4車線整備促進		●	
	・都南中央地区〜中心市街地間のバス優先ルートを強化			●
	松園地区			
・ゾーンバス利用案内情報の充実	●			
・日中におけるフリー降車区間等の導入検討		●		
・日中における支線→基幹の直通バスの増便検討		●		
・都)梨木町上米内線の4車線整備			●	
・都)本町上田線の4車線整備促進			●	
・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				
・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			●	
・都)盛岡駅長田町線4車線整備			●	
・社の大橋の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洪民駅へのアクセス検討		●		
利用促進 自転車				
・自転車走行空間確保の具体化検討(自転車走行空間整備計画)	●			
・自転車駐車場の整備促進(利用者の多い地区から順次整備)		●		
・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	●			
・自転車走行空間の段階的なネットワーク化		●		
活動 啓発				
・自転車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ		●		
・自転車利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

・これまで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

