

1 調査名称：もりおか交通戦略策定調査

2 調査主体：盛岡市

3 調査圏域：盛岡市、矢巾町、滝沢村

4 調査期間：平成18年度～平成20年度

5 調査概要：

盛岡市の将来道路網計画は、昭和59年に実施したパーソントリップ調査結果を基に盛岡都市圏総合都市交通体調査に基づき定められた、しかし、策定から約20年が経過しており、少子高齢化やモータリゼーションの進展、行財政構造改革による公共事業費の削減など社会情勢の変化や環境に対する市民意識の高まりを受け、市民参加により、マイカーを抑制して公共交通や自転車利用の促進を図り中心市街地の活性化に資する「ひと・まち・環境にやさしい」これからの盛岡の交通のあり方「盛岡市総合交通計画」を策定したところである。

この計画を踏まえ、交通実態を把握し、課題について整理するとともに、高齢化や年齢構成等の変化を踏まえた将来交通予測を行い、将来道路網計画の検証実施し、ハード・ソフト施策を導入し、効率的で効果的な段階的道路網計画を立案する総合的な交通戦略である「もりおか交通戦略」策定を行うものである。

＜調査成果＞

1 調査目的

本市の将来道路網計画は、昭和59年に実施したパーソントリップ調査結果基に盛岡都市圏総合都市交通体系調査において、盛岡広域都市圏（盛岡市、矢巾町、滝沢村）の平成17年度の夜間人口を50万人と想定し、交通需要に対応する道路網として2環状6放射を基本として定められている。

この道路網計画を踏まえ、昭和13年の当初決定以来見直しが行われていなかった路線等の都市計画道路の見直しに取り組み、2環状6放射の計画路線については約70%の見直しを完了しているが、中心市街地の4車線道路は見直しが行われていない状況にある。

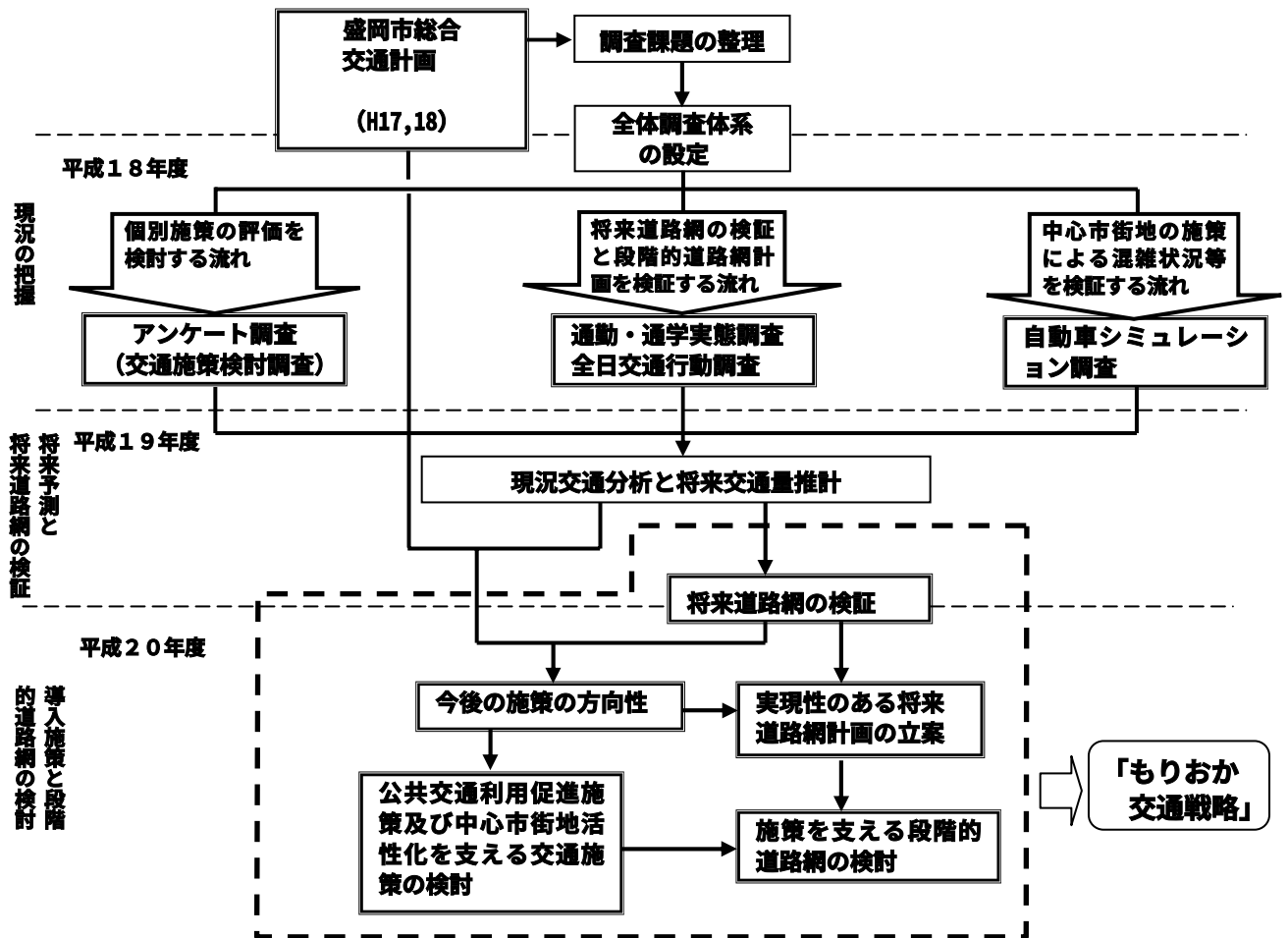
また、策定から約20年が経過し、この間、少子高齢化による人口の減少やモータリゼーションの進展等、社会情勢も変化しており、また、近年の行財政構造改革等により都市計画道路整備等の公共事業費が大幅に減少している状況にある。

さらに、都市計画道路の見直しについては、住民から「自動車以外の交通処理を進めるべき」や「道路計画の前提が変化しており再検討すべき」等の意見が寄せられている。

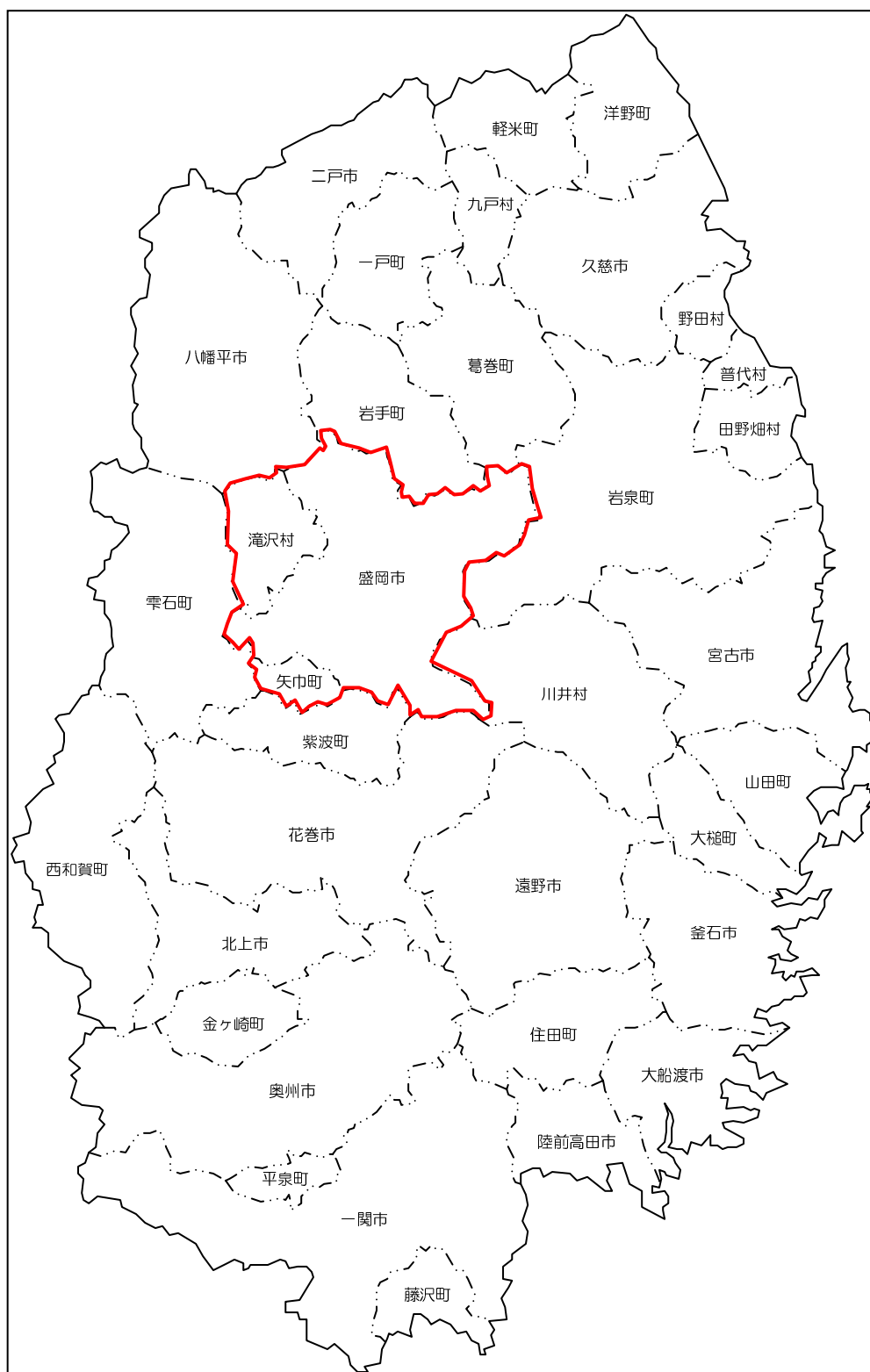
これらの状況を踏まえ、本市では平成16年度に「都市計画道路見直しの今後の進め方」を策定した。

本調査は、これに基づき、平成19年に策定された「盛岡市総合交通計画」を踏まえ、将来道路網計画の検証とハード・ソフト施策を導入し、効率的で効果的な段階的道路網計画を立案する総合的な交通戦略である「もりおか交通戦略」策定のために行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

ア. 将来交通需要予測・将来道路網検証

ａ. 将来人口フレーム予測結果の概要

1. 減少する夜間人口、増加する高齢者

(1) 将来夜間人口

盛岡広域における夜間人口は減少し、平成 37 年には平成 17 年より約 2 万人減少し 35 万 9 千人と予測される。一方で、65 歳以上の高齢者は約 1.6 倍に増加し、10 万 8 千人となり、高齢化率は約 30%に達すると予測される。

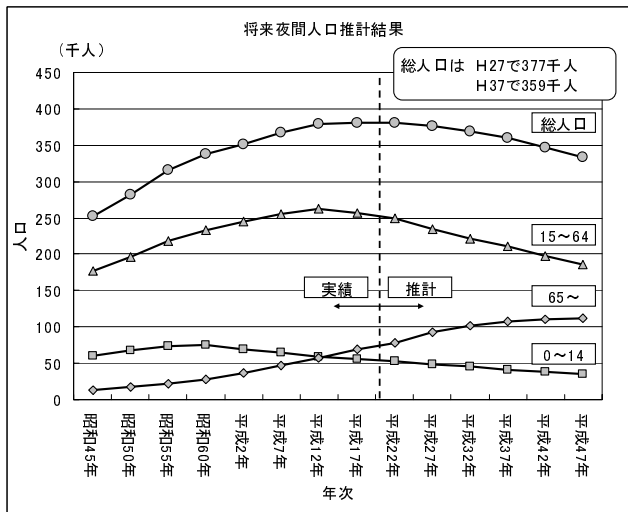


表 5-8 盛岡広域における将来夜間人口推計

		(千人)		
人口指標		平成17年	平成27年	平成37年
夜間人口	総数	人口 381	377	359
	増減率(H17との比較)	—	-1.2%	-5.8%
	0～14歳	人口 55	49	41
	増減率(H17との比較)	—	-11.2%	-25.8%
	15～64歳	人口 257	235	211
	増減率(H17との比較)	—	-8.7%	-18.2%
	65歳以上	人口 69	92	108
	増減率(H17との比較)	—	34.5%	56.8%

図 5-11 盛岡広域における将来夜間人口推計

(2) 属性別将来人口

個人属性別の将来推計人口を図 5-12 に示す。

少子・高齢化の影響で、就業者数や学生数は減少するのに対して、免許保有者数は今後も増加が予測され、特に免許を保有する高齢者が 3 倍近くに増加すると予測される。

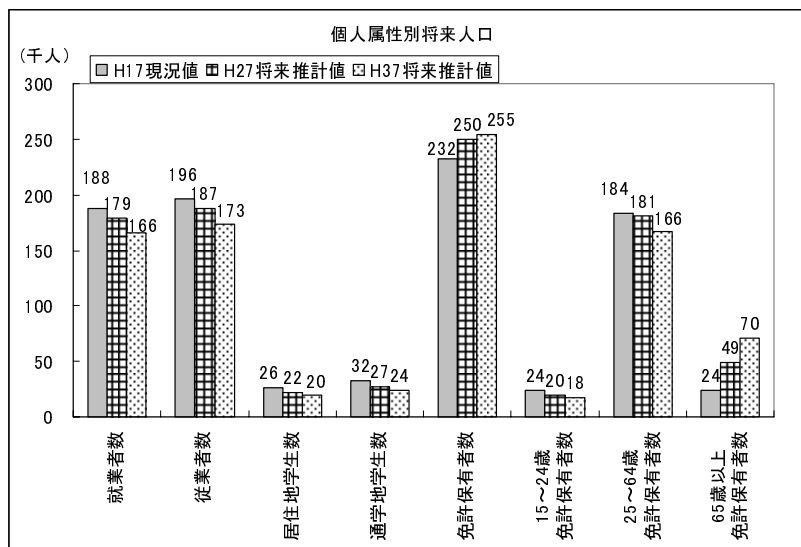


図 5-12 個人属性別の将来推計人口

b. 将来交通予測結果の概要

1. 将来通勤通学目的生成量の予測結果

通勤通学目的の将来生成量の予測結果を以下に示す。従業者及び学生の減少に伴い、平成 27 年までは現況から約 5 % 減少し、平成 27 年から平成 37 年までは、さらに約 7 % 減少すると見込まれる。

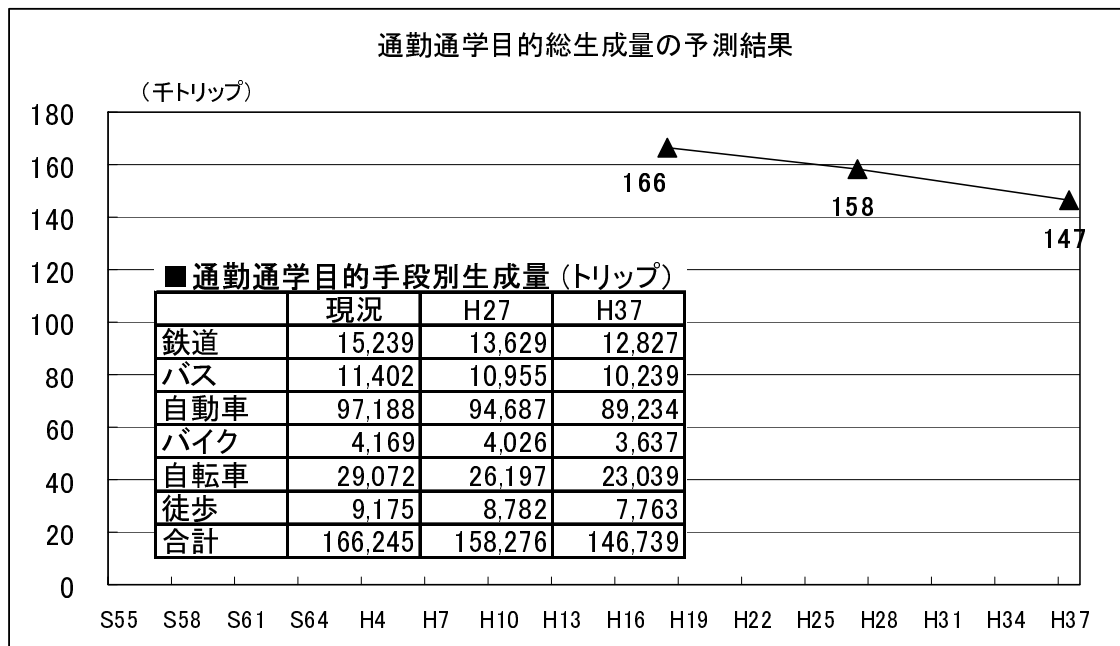


図 7-4 通勤通学目的将来生成量

通勤通学目的の将来生成量の手段別構成比をみると、運転免許を保有する従業者の割合が微増するため、今後も自動車利用率はわずかながら増加すると予測されるが、現在の勢では手段割合は大きくは変化しないものと考えられる。

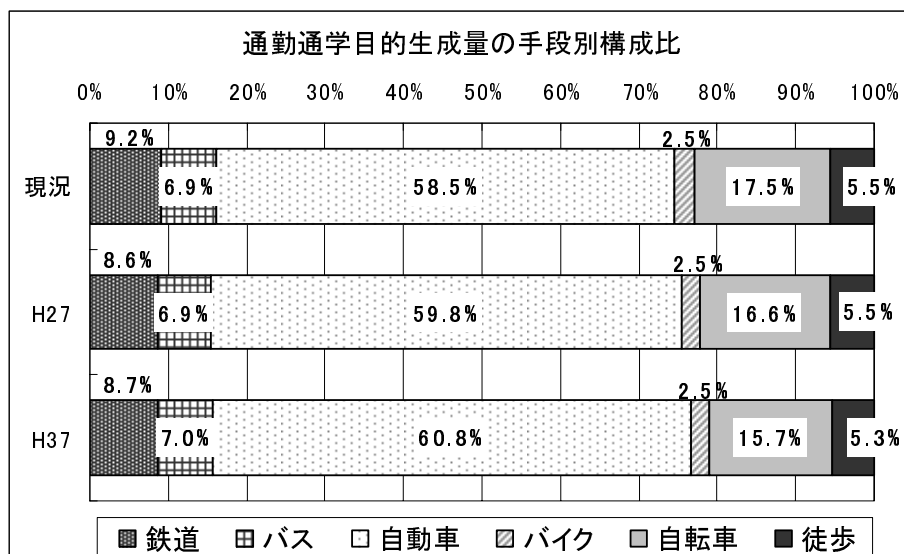


図 7-5 通勤通学目的生成量の手段別構成比

2. 将来全日自動車生成量の予測結果

将来全目的自動車生成量の予測結果を下図に示す。平成27年までは約5%増加し、平成27年から平成37年までは横ばいからやや減少傾向に推移すると見込まれる。

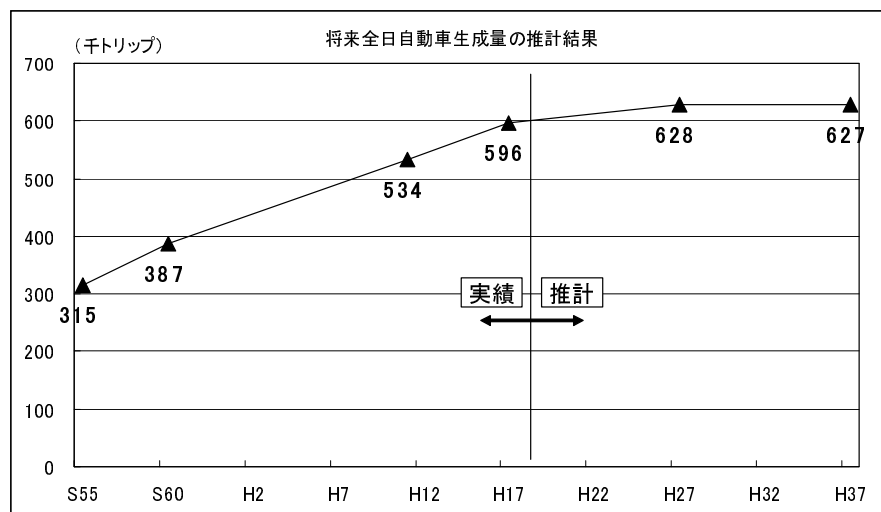


図 7-9 全日自動車生成量の推移と予測結果

目的別にみると、私用目的で増加が見込まれ、通勤通学や業務目的では減少すると予測される。私用目的の増加は免許を保有する高齢者の増加が主な要因である。

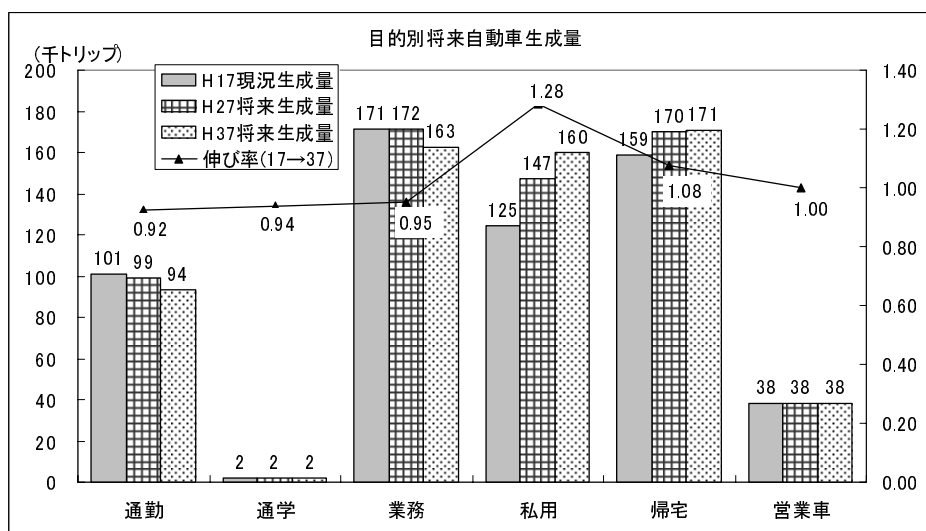


図 7-10 目的別将来自動車生成量

3. 将来の通勤通学目的OD表の予測結果

平成 37 年における通勤通学流動は、盛南地区の流動が隣接する都南地区や内丸地区などで増加し、内丸地区と黒石野地区や青山地区との流動が減少すると予測される。一方、夜間人口が増加すると予測される矢巾町、滝沢村については、今後も盛岡市との関連が続くものと予測される。

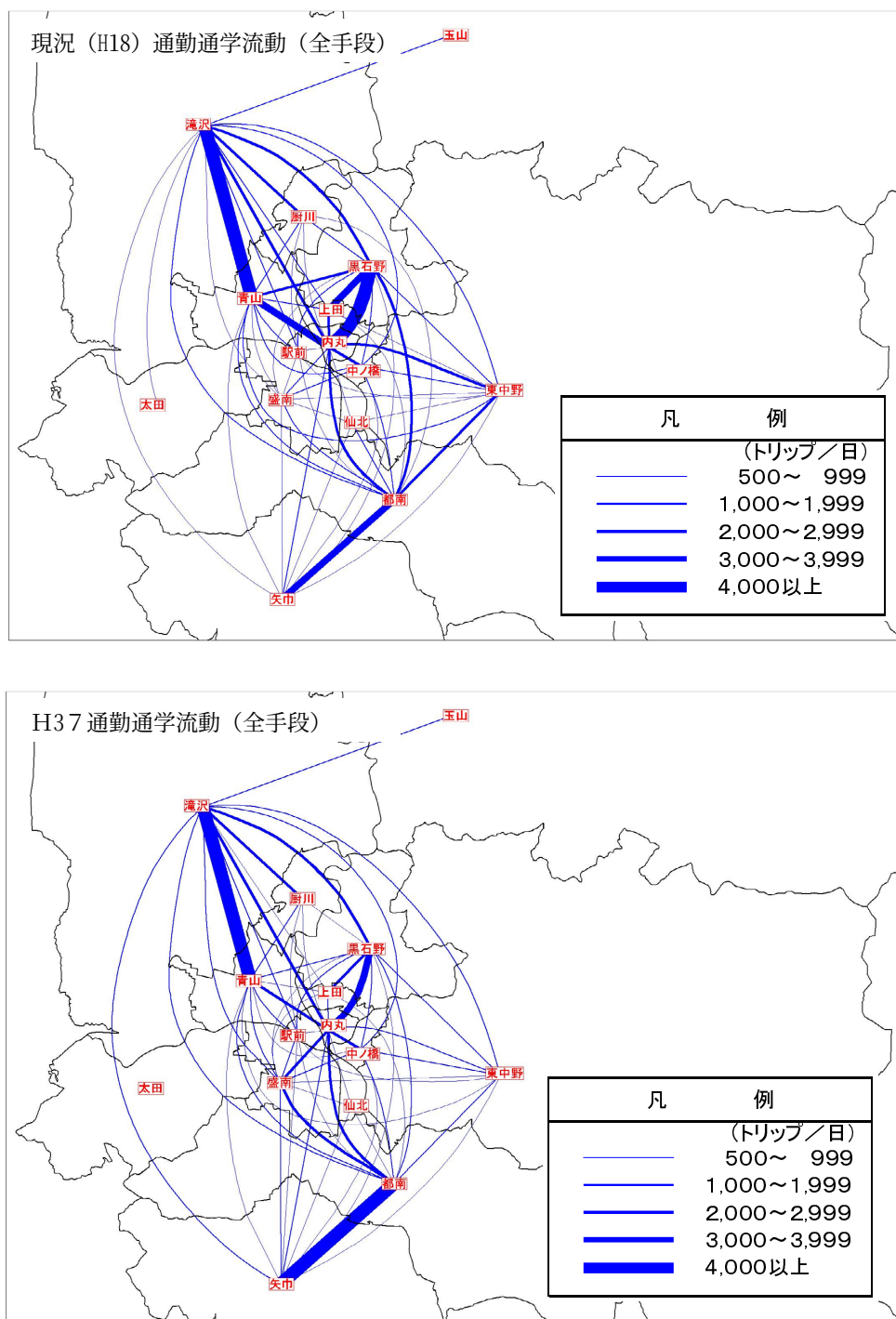


図 9-1 通勤通学目的大ゾーン間流動図

4. 将来自動車OD表の予測結果

平成 37 年における全目的自動車流動の予測結果を図 10-1 に示す。盛南地区と隣接する都南や青山地区との流動が増加する一方で、現中心市街地では内丸地区と黒石野や東中野地区との流動が減少すると予測される。また、郊外部での流動が大きい傾向は今後も続くものと予測される。

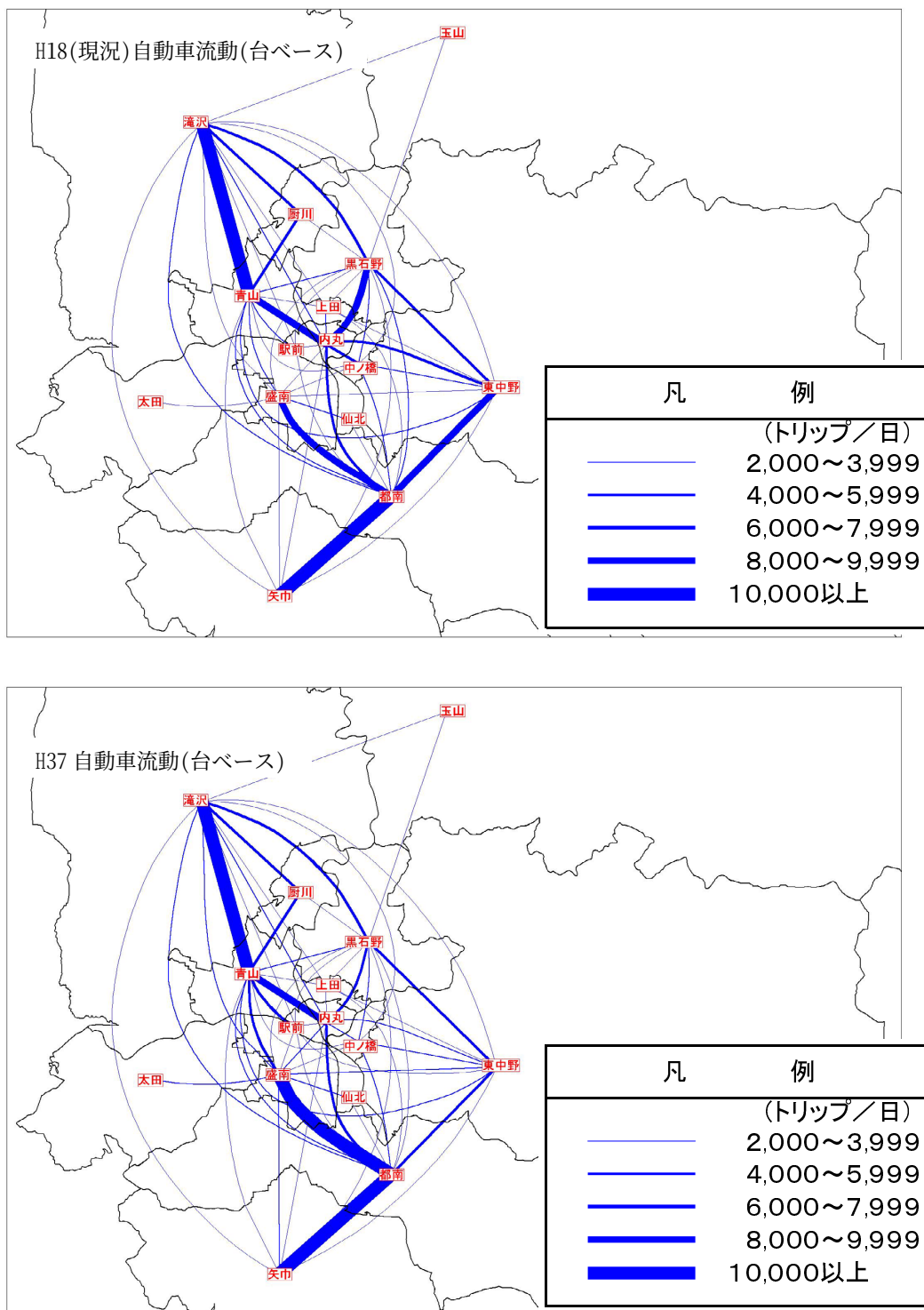


図 10-1 全目的大ゾーン間自動車流動図（台ベース）

c. 将来道路網計画の検証

1. 将来道路網の概要

2 環状 6 放射の道路網計画は、昭和 61 年総合交通体系調査（昭和 59 年～昭和 61 年 3 月 岩手県）において、軸状都心構想を基本としつつ、将来の自動車交通を中心としながら、公共交通の利用も意識し、設定した道路パターンである。

このパターンをもとに、盛岡広域都市圏（現盛岡市、矢巾町、滝沢村）の平成 17 年度の夜間人口を 50 万人と想定し、平成 17 年を目標として以下の道路網を位置づけ、必要に応じて都市計画変更を行いながら、各機関において整備に取り組んできた。

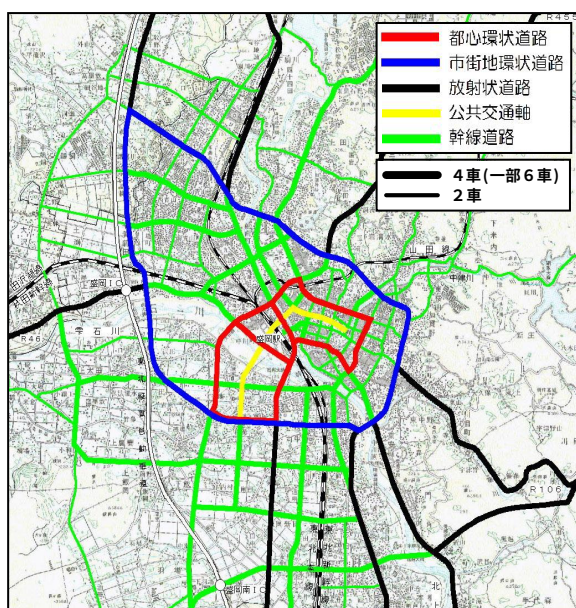


図 11-2 盛岡広域都市圏将来道路網基本計画図

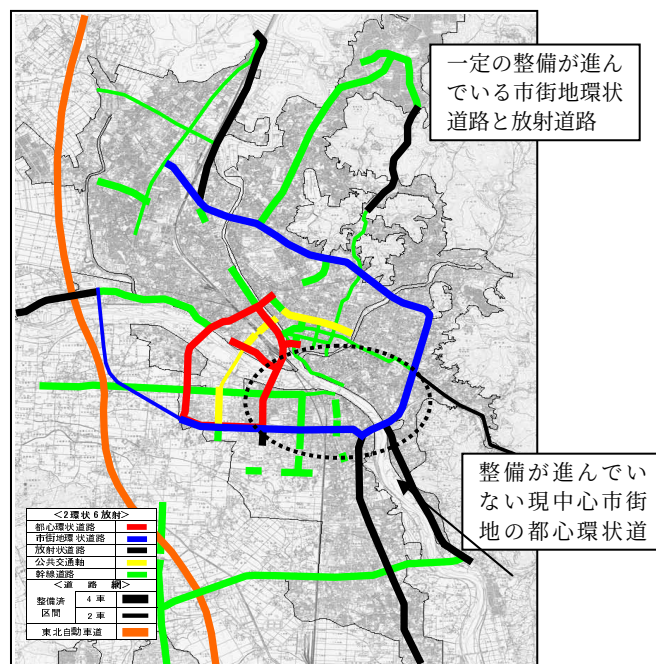


図 11-3 都市計画道路整備状況図

2. 自動車交通流動

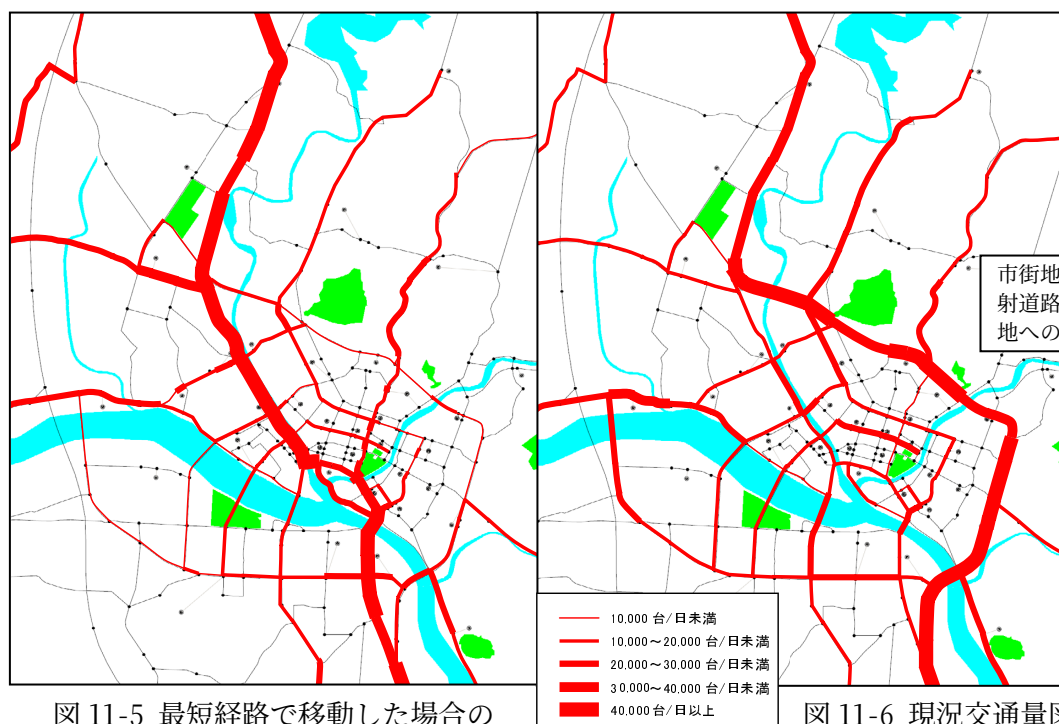


図 11-5 最短経路で移動した場合の交通量図

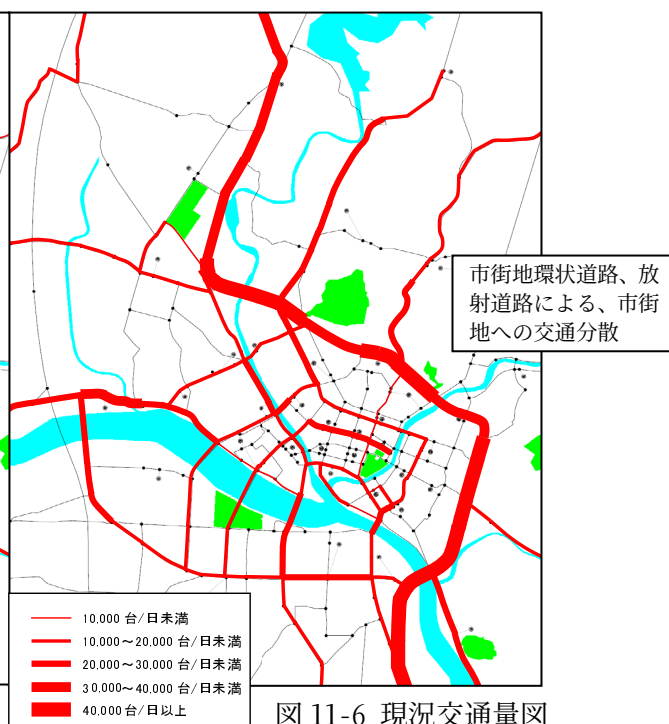


図 11-6 現況交通量図
(H17 道路交通センサス、県警データ)

3. 主要断面における将来需給バランス

将来道路網が整備されるといずれの断面でも需要を満たす交通容量となっており、自動車交通流動に対して将来道路網が有効であるといえる。

ただし、交通量を大きく上回る交通容量となる断面もあり、過剰な整備とならない現実的な将来道路網としていくことが必要である。

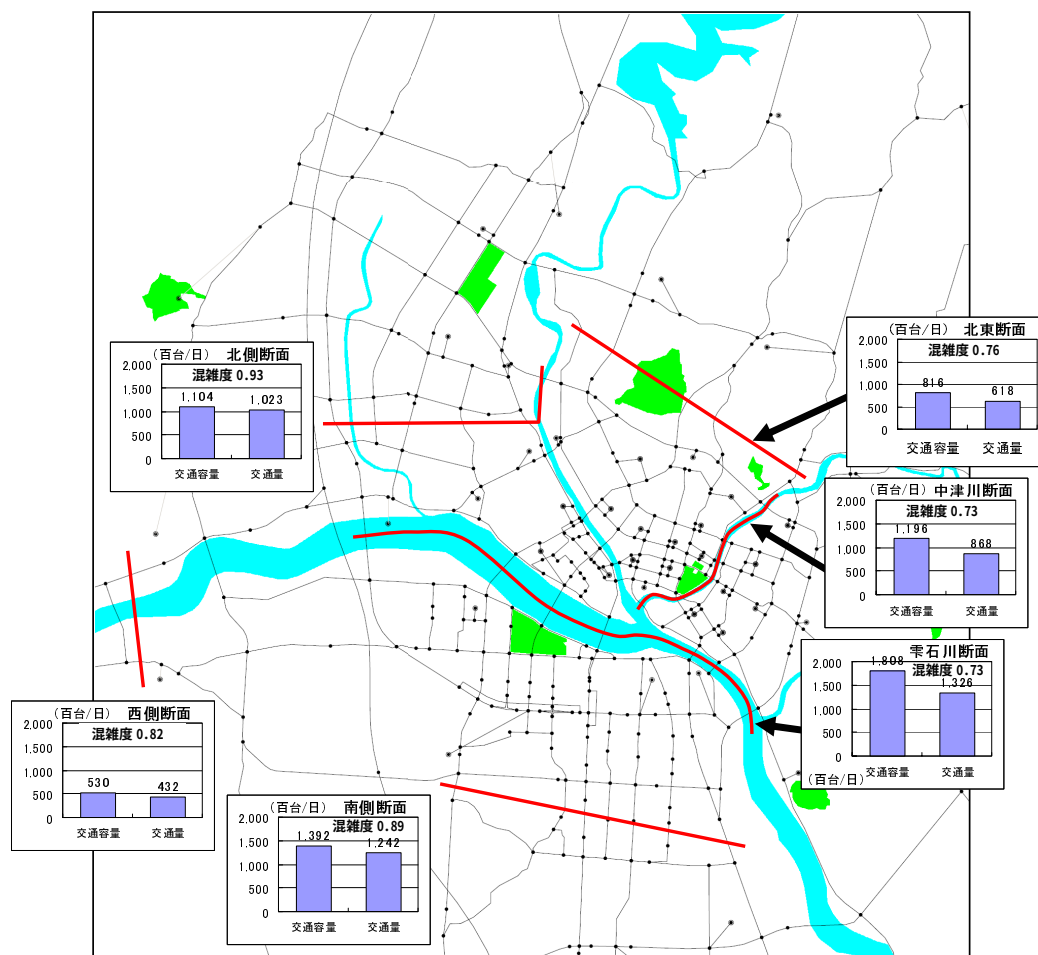


図 11-16 将来道路網における主要断面の需給バランス (H 3 7 配分)

4. 2環状6放射道路網に向けたこれまでの整備に対する評価

- ・ 2環状6放射道路網のうち、市街地環状道路と都心環状道路の整備状況を比較すると、市街地環状道路の整備が高く、交通量からも中心市街地に需要のある交通も、この整備された市街地環状に分散されている。
- ・ 大型ショッピングセンターの立地を見ると、市街地環状沿線に立地しており、軸状都心内の盛南地区に立地した大型ショッピングセンターにおいても、現中心市街地内の都心環状道路が整備されていないことから、都心環状道路による現都心機能の誘導ではなく、市街地環状での交通量の増加を狙った立地と考えられる。
- ・ 一方、現中心市街地は、市街地環状道路整備とあわせた都心環状道路整備によりアクセス性確保を図る道路整備計画であったが、都心環状道路の都市計画変更が遅れたことや道路整備費の減少により、市街地環状道路の整備が先行されたことも、上記のショッピングセンター立地の考え方も相まって、現中心市街地の機能低下の一因とも考えられる。
- ・ このことから、今後の軸状都心構想の方向性、コンパクトな市街地形成の考え方を踏まえながら、道路がもつ市街地誘導機能を十分に配慮した道路整備を図る必要がある。

ア. もりおか交通戦略

ａ. 今後の方向性

これまで取組んできた主要な交通関連計画の課題及び、新たな計画としての盛岡市総合交通計画及び盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画の方針から、今後の将来土地利用計画と交通計画の方向性を以下に示す。

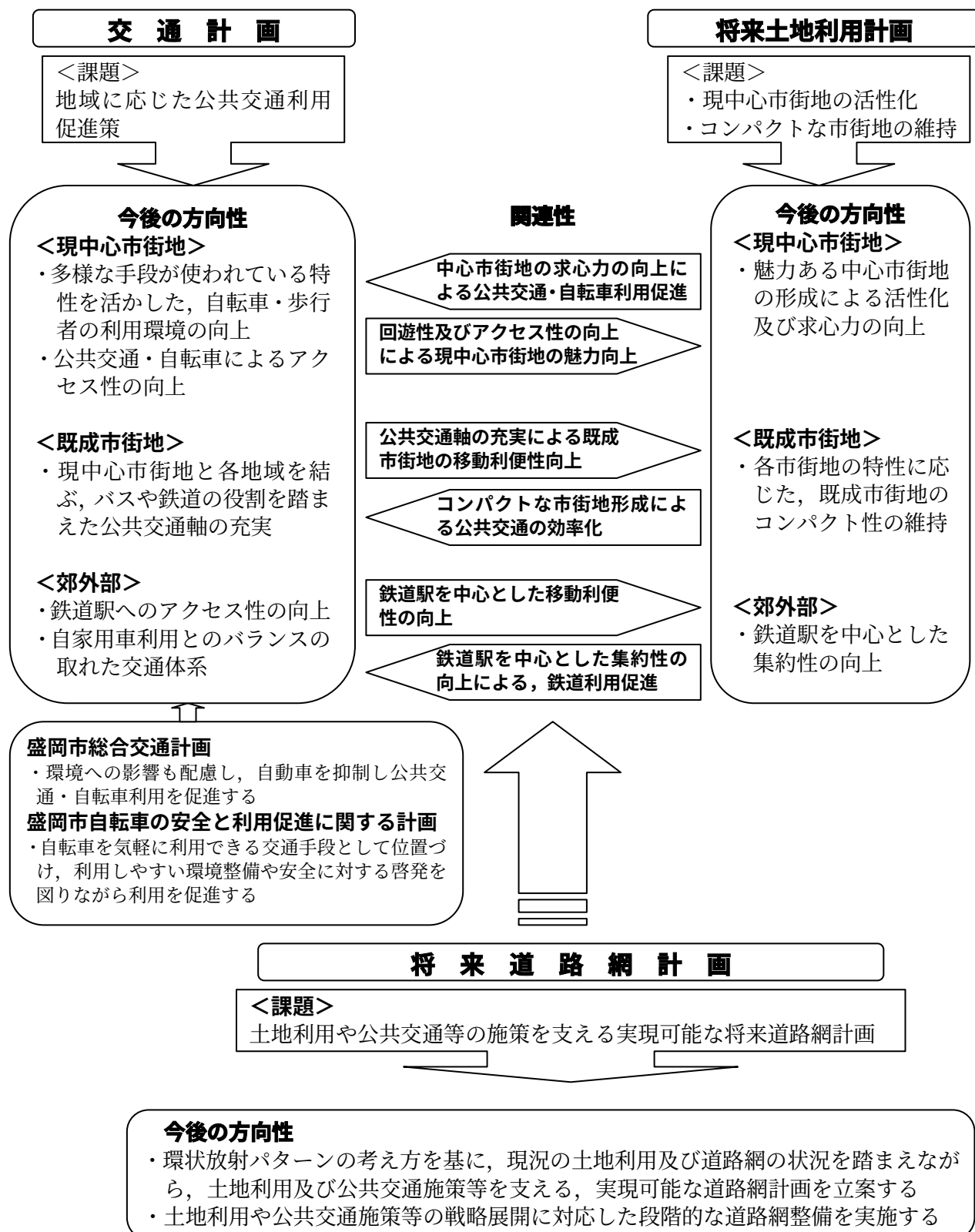


図 3-1 今後の方向性

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

各市街地の地域特性に応じた交通施策の実施により、各地域と現中心市街地を結ぶ公共交通を軸として強化することで現中心市街地との結びつきを強め、この公共交通軸を中心とした集約性の高いコンパクトな市街地の維持・形成を目指す。

また、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指す。

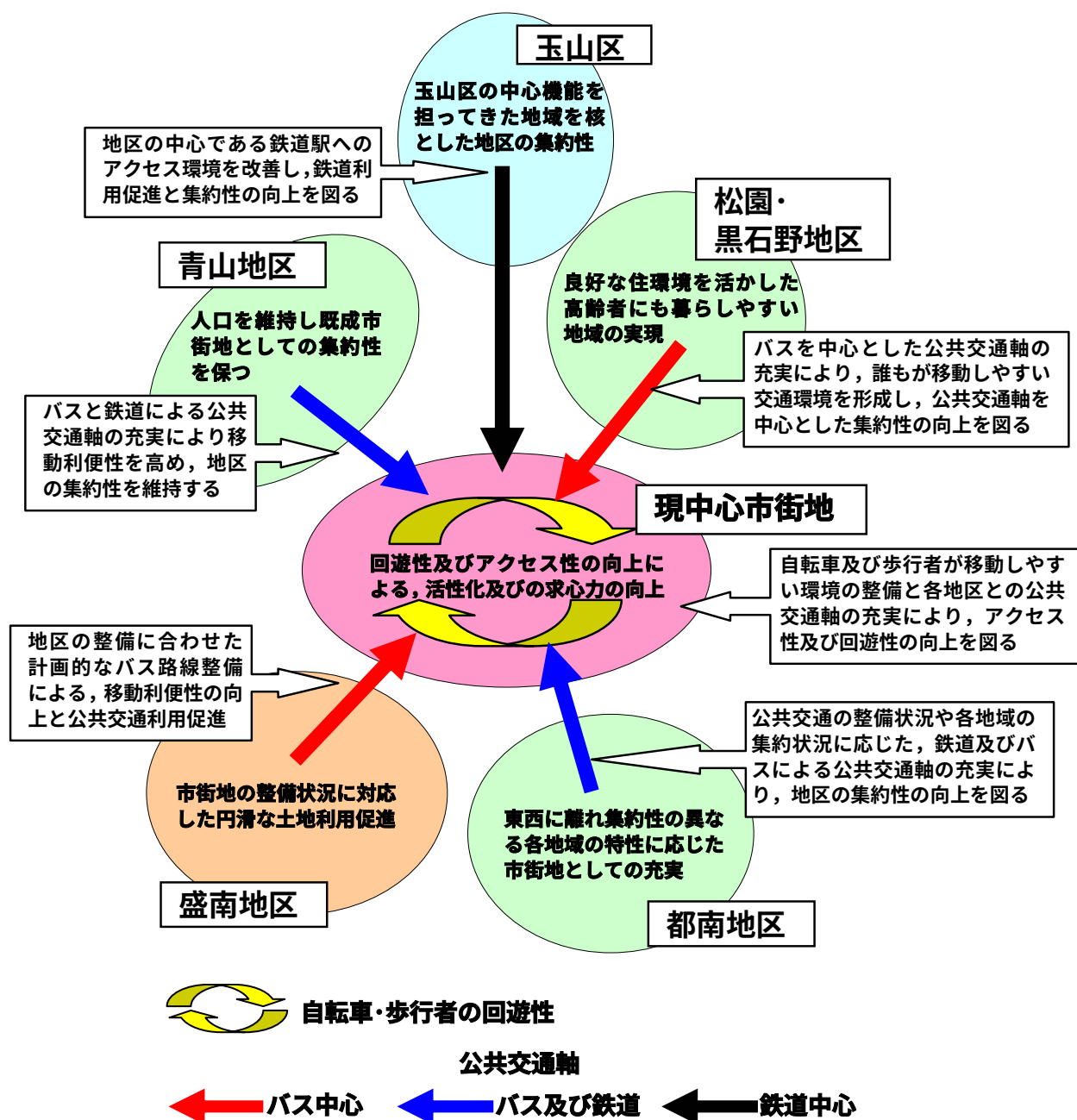


図 3-2 市街地の特性を踏まえた地域集約性と軸としての結びつきのイメージ

2. 交通手段の多様性に対する考え方

現中心市街地では多様な交通手段が用いられている特性を活かし、公共交通や自転車・徒歩の移動利便性を高め、回遊性の向上を目指す。

市街地から郊外部にかけては、それぞれの地域特性に応じた手段により、公共交通軸への集中性を高める。

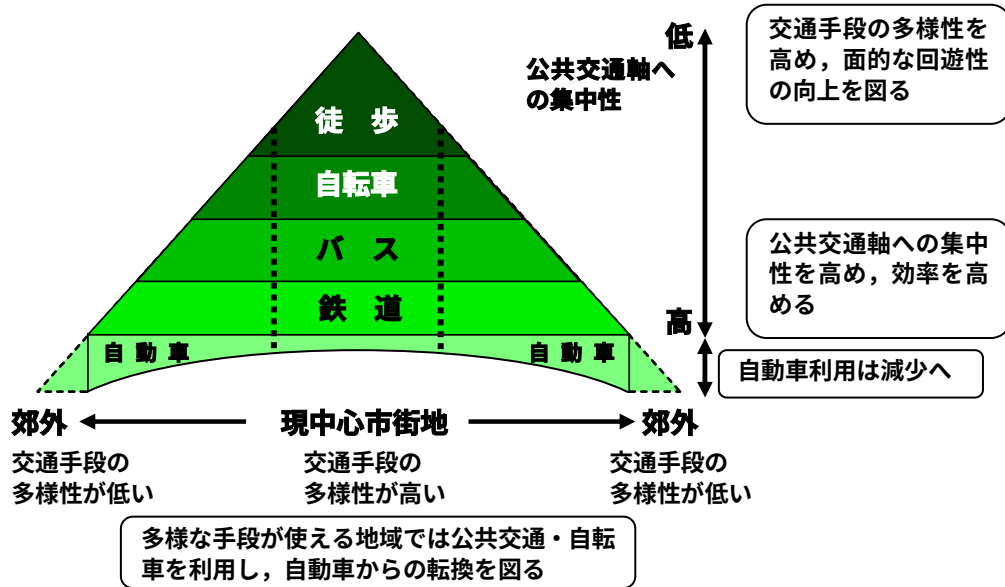


図 3-3 地域特性に応じた交通手段多様性と公共交通軸への集中のイメージ

3. 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>

各市街地の手段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>

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。

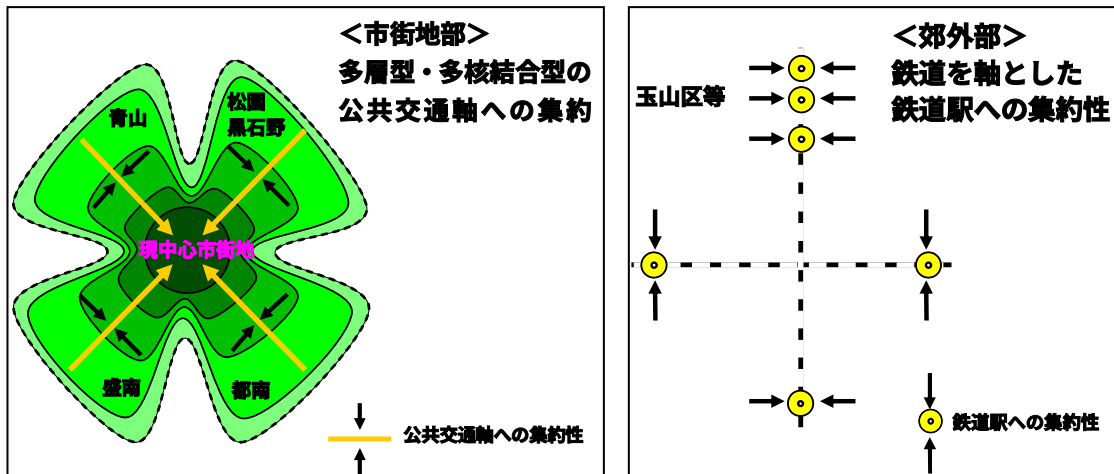
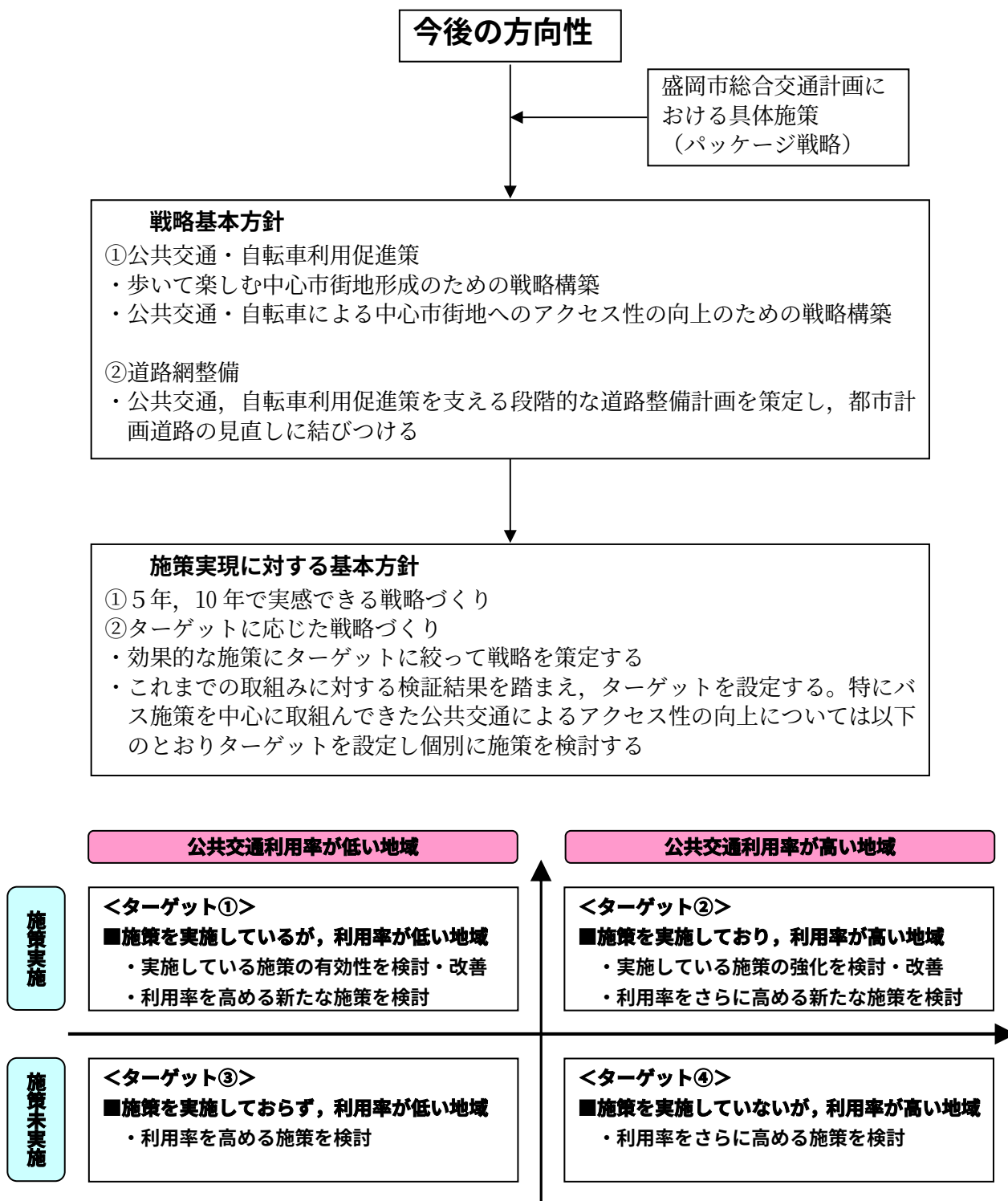


図 3-4 地域に応じた交通特性と集約性のイメージ図

b. 「もりおか交通戦略」施策立案方針

1. 基本方針



2. 戦略施策のアウトプットイメージ

(1) 歩いて楽しむ中心市街地形成のための戦略構築

中心市街地の回遊性向上のための戦略については、盛岡市総合交通計画のパッケージ戦略の「大通り・菜園地区歩行者優先エリア化」戦略を中心としながら、環境問題、特にCO₂排出削減に向けた自転車利用促進について、NPOが取り組んできた社会実験結果を踏まえた取り組みを実施する。

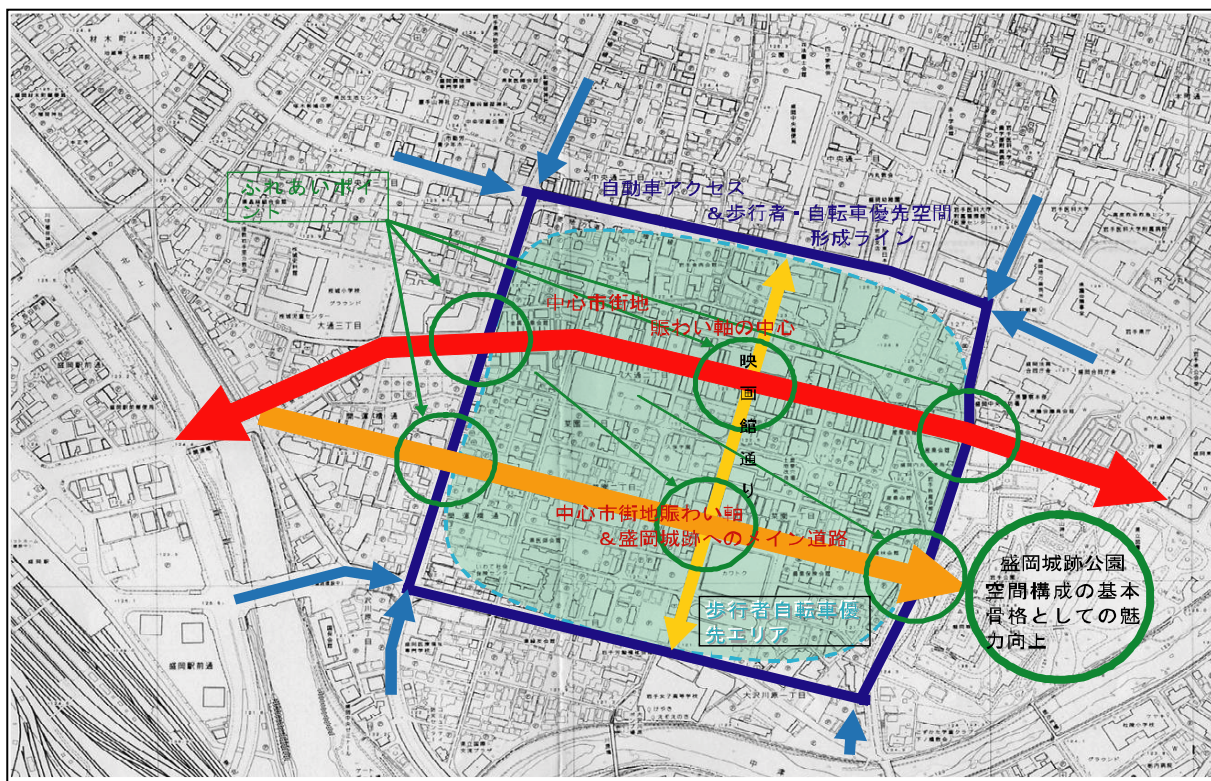


図 4-4 歩いて楽しむ中心市街地形成のための戦略イメージ

(2) 公共交通・自転車による中心市街地へのアクセス性向上のための戦略構築

中心市街地アクセス性向上の戦略については、市総合交通計画のパッケージ戦略である「ゾーンバスシステムの充実」、「鉄道とバスの連結強化」によるアウトプットイメージを基本とする。

また、自転車利用率が高い中心市街地周辺地区においては、「自転車利用促進とマナー改善」のパッケージ戦略をもとに自転車ネットワーク構築を中心とした戦略を策定する。図 4-5 に示すイメージを基本に、具体的な施策検討を行う。

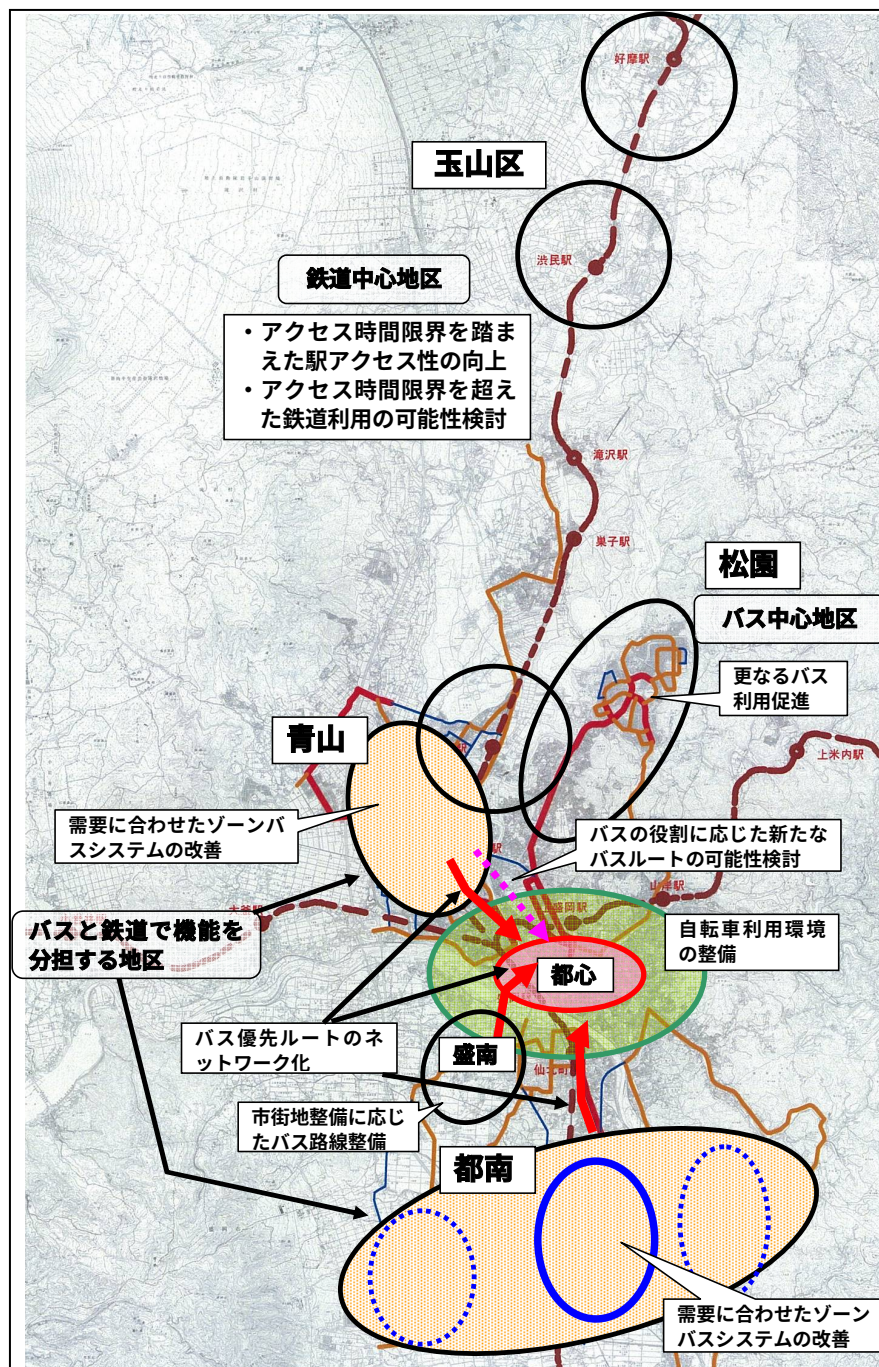


図 4-5 公共交通・自転車による中心市街地アクセス性向上のための戦略イメージ