

盛岡市総合交通計画

～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～

平成19年7月

盛 岡 市

目 次

1. 盛岡市総合交通計画の目的と経過	1
1.1 盛岡市総合交通計画策定の目的について	2
1.2 検討組織	3
1.3 検討の流れ	4
1.4 検討経緯	5
2. 盛岡の現況	7
2.1 人口の推移および見通し	8
2.2 交通機関分担の状況	11
2.3 自動車交通量の推移および見通し	13
2.4 公共交通の利用状況	15
2.5 自転車利用の状況	17
2.6 道路整備の状況	18
2.7 中心市街地の状況	21
2.8 環境	24
2.9 市民意識	25
3. 既定計画における盛岡のまちづくりと交通	27
3.1 総合的な盛岡のまちづくりと交通に関する既定計画	28
3.2 中心市街地の活性化に関する既定計画	30
3.3 中心市街地に対する市民意見	31
（盛岡市都市計画マスタープラン地域別構想ワークショップ結果）	31
3.4 環境に対する既定計画	33
3.5 バスに関する既定計画	34
4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討	35
4.1 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの設定	36
4.2 テーマに対する検討	40
5. これからの盛岡の交通のあり方	73
5.1 基本的な考え方（盛岡の交通のあり方を考える上で求められる視点）	74
5.2 これからの盛岡の交通のあり方～盛岡市総合交通計画基本方針～	76
5.3 盛岡の交通の将来像	77
5.4 交通手段別施策の方針	84
6. 将来像の実現化方策	87
6.1 計画実施による盛岡市の交通の全体像	88
6.2 盛岡市の交通の全体像の実現方策	90
6.3 将来像の実現化方策	92
7. 具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）	103
7.1 具体的な取り組みの考え方	104
7.2 パッケージ戦略	105
7.3 個別戦略	117
8. 事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題	119
8.1 取り組みスケジュール	120
8.2 計画実施に向けての取り組み	128
8.3 計画実施に向けての課題	129

1．盛岡市総合交通計画の目的と経過

1. 盛岡市総合交通計画の目的と経過

1.1 盛岡市総合交通計画策定の目的について

盛岡市は、これまで重点施策として道路網整備に取り組んできましたが、増加する自動車交通に追いつかず、結果として幹線道路や主要な交差点などにおいて交通混雑が発生しています。この対策の一環として、オムニバスタウン事業などにより公共交通機関であるバスの利用促進に努めていますが、マイカーの増加や定時性の確保が困難であることなどを理由に、利用者は微増にとどまっています。

一方、人口の減少、少子高齢化、国を始めとした行財政構造改革などの社会経済情勢の変化や、公共交通機関や自転車の利用促進などによる運輸・交通分野での二酸化炭素排出量の低減といった責務を踏まえ、全国的に交通体系のあり方が問われています。

さらに、時代に対応した道路網計画の見直しや整備のあり方、鉄道・バス等公共交通機関や自転車の利用促進、高齢社会に対応した安全で快適な歩行者空間の確保などの市民意見も多く、これらに対応した盛岡市としての交通体系の確立が求められています。

このような状況を踏まえ、本計画は、自動車交通の抑制により交通渋滞を緩和し、誰もが快適かつスムーズに移動できる交通環境を実現し、さらには運輸・交通分野での環境負荷の軽減を図るため、バス、自動車、電車等各交通手段とこれらが密接に結びついた交通のあり方を明らかにし、「ひと・まち・環境」にやさしい盛岡市の総合交通計画として取りまとめることを目的とします。

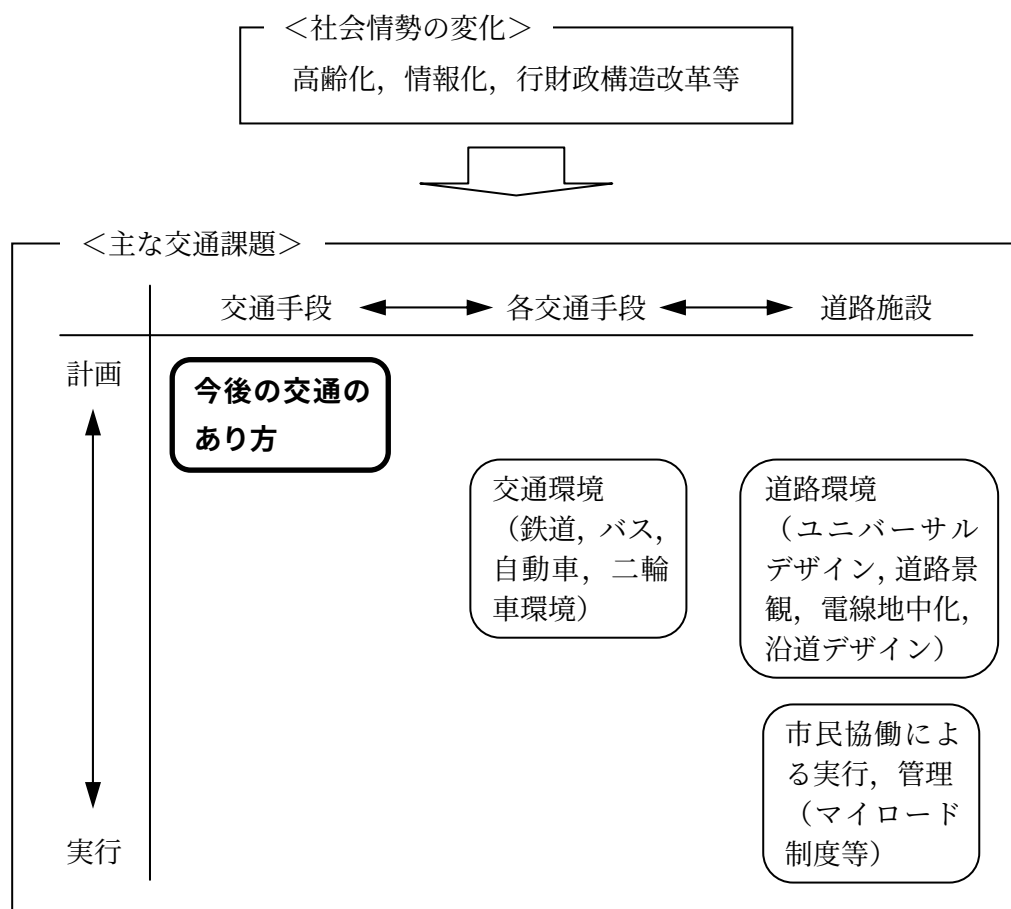


図 盛岡市総合交通計画策定の位置づけ

1.2 検討組織

盛岡市総合交通計画の立案にあたっては、「盛岡市総合交通施策懇話会」における議論を通じて検討を行いました。また、計画立案に向け2つの検討テーマを設定し、懇話会メンバーによる分科会を組織するとともに、分科会メンバーと市民と一緒に検討するテーマ別ワークショップを行いました。

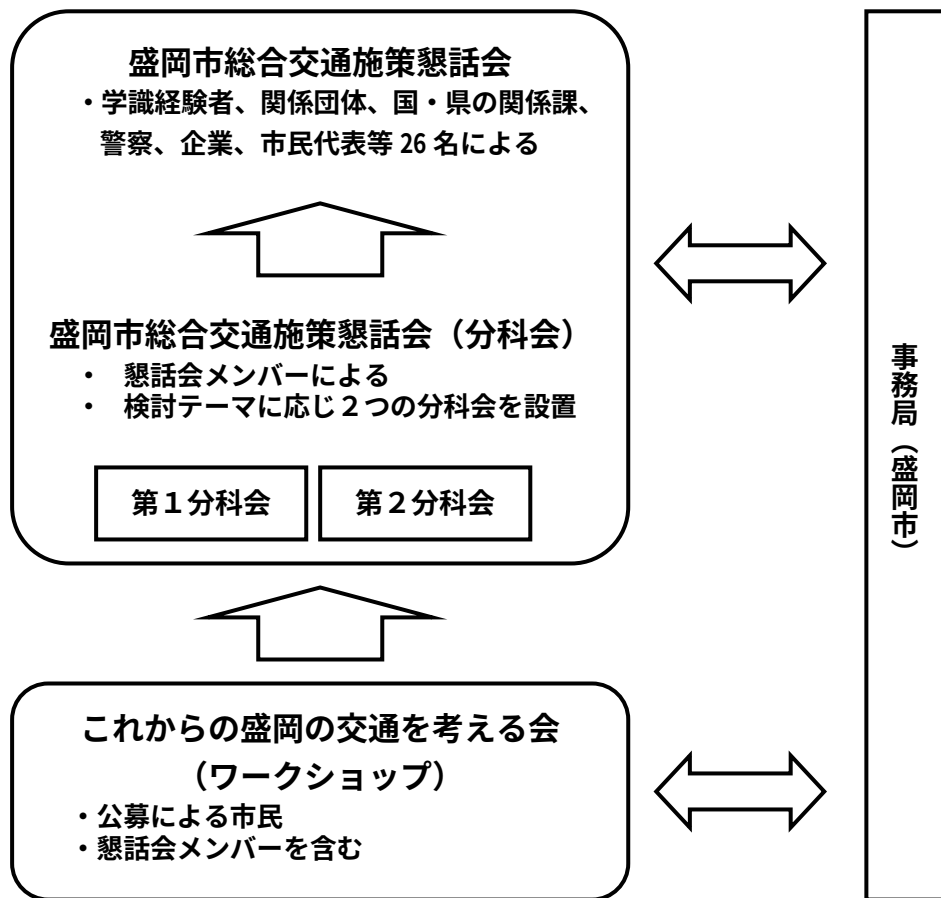


図 検討組織体系

1. 盛岡市総合交通計画の目的と経過

1.3 検討の流れ

検討全体の流れは、次に示すフローに示すとおりです。

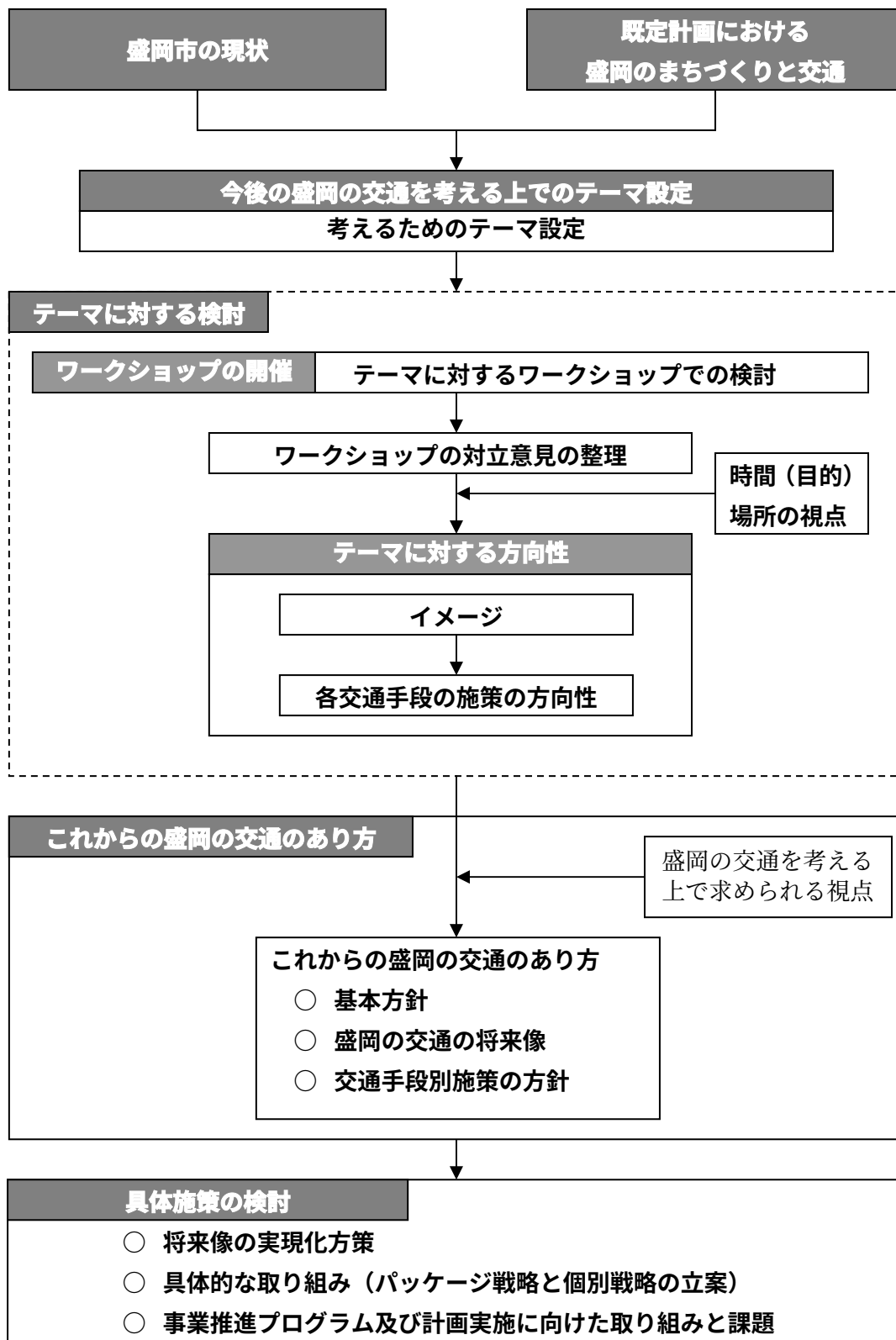


図 検討全体のフロー

1.4 検討経緯

本計画の検討にあたっては、住民参加によるワークショップや、総合交通施策懇話会、同分科会などにおいて検討を重ねてきました。

表 検討の経緯

年月日	検討経緯	検討内容
平成17年 8月30日	第16回 盛岡市総合交通施策懇話会	平成17年度の検討方針 検討テーマの設定 等
10月 2日	第1回 これからの盛岡の交通を考えるワークショップ	アンケート 良いところ悪いところ改善策を分類 整理 等
10月16日	第2回 これからの盛岡の交通を考えるワークショップ	時間や場所により再度整理 ポスターセッション（他の班への疑問や意見） 等
10月30日	第3回 これからの盛岡の交通を考えるワークショップ	ワークショップのまとめ （テーマ別）
11月25日 11月29日	第1回 交通施策懇話会第1分科会 第1回 交通施策懇話会第2分科会	交通課題について ワークショップで対立する意見について 等
12月22日 12月27日	第2回 交通施策懇話会第2分科会 第2回 交通施策懇話会第1分科会	これからの交通のあり方、方向性について 等
平成18年 2月 9日	第17回 盛岡市総合交通施策懇話会	これからの交通のあり方について
2月27日～ 3月20日	盛岡市総合交通計画基本方針（案） に関するパブリックコメント	
6月 5日	第18回 盛岡市総合交通施策懇話会	盛岡市総合交通計画基本方針（案） に寄せられた意見への対応について
平成19年 3月29日	第19回 盛岡市総合交通施策懇話会	盛岡市総合交通計画（案）について
4月 9日～ 5月 1日	盛岡市総合交通計画（案）に関する パブリックコメント	
7月27日	第20回 盛岡市総合交通施策懇話会	盛岡市総合交通計画（案）に寄せられた意見への対応について

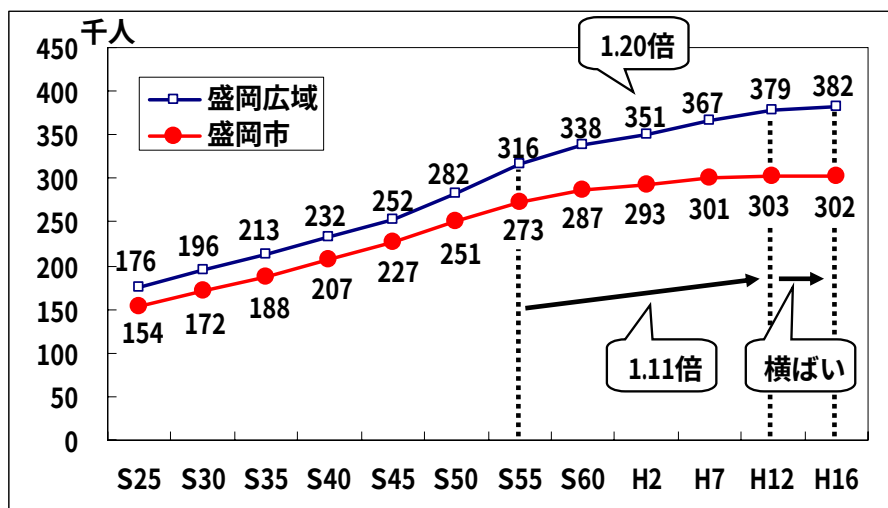
2. 盛岡の現況

2. 盛岡の現況

2.1 人口の推移および見通し

(1) 夜間人口の推移

- ・昭和 55 年から平成 12 年の 20 年間で、盛岡市の人口は 1.11 倍に増加し、盛岡広域（盛岡市、矢巾町、滝沢村）では 1.20 倍に増加した。
- ・夜間人口の伸びは近年では横ばいの傾向である。



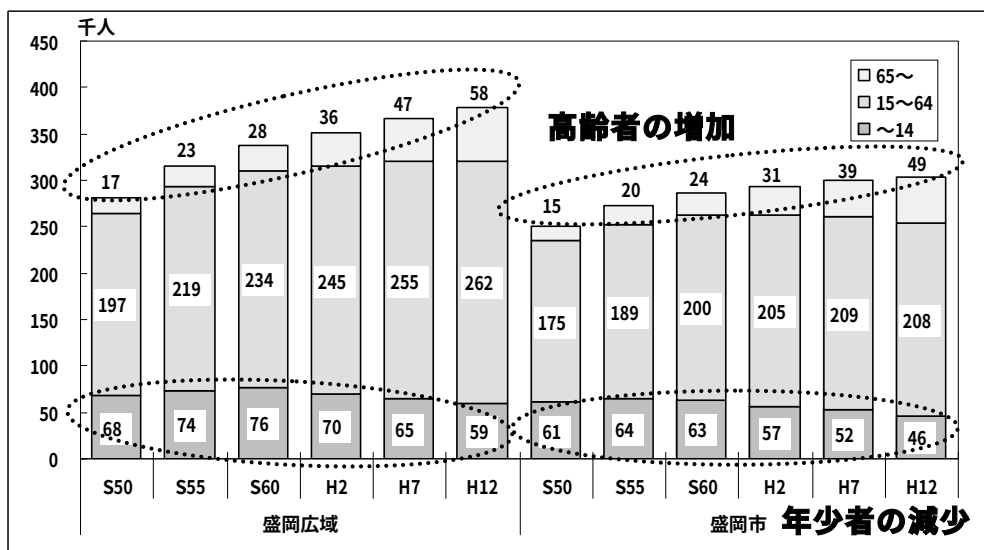
夜間人口の推移

参考資料：国勢調査、H16 岩手県人口移動報告年報

※S25～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H7～H16 は旧玉山村を含む

(2) 年齢別人口の推移

- ・65 歳以上の高齢者は過去 20 年間でほぼ倍増した。
- ・15 歳未満人口は減少傾向にある。



人口年齢構成の推移

参考資料：国勢調査

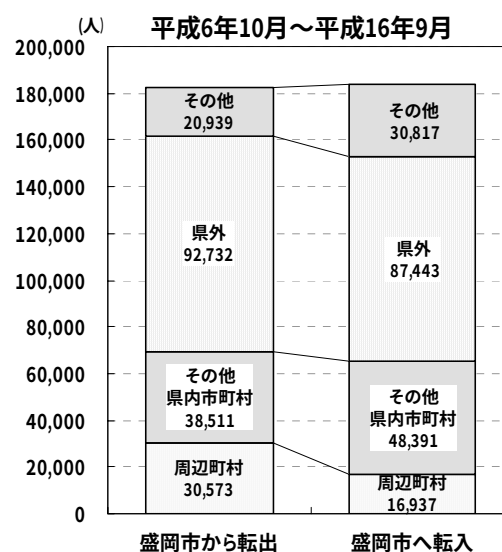
※S25～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H7～H16 は旧玉山村を含む

(3) 市町村間の転出入状況

- ・周辺町村から盛岡市へは、転入も多いが転出も多い。



盛岡市と周辺町村の転出入状況



盛岡市の転出入状況

参考資料：岩手県人口移動報告年報

※盛岡市のデータは旧玉山村(H18 合併)を含む

(4) 市町村間の通勤通学流動状況

- ・盛岡市と周辺町村との通勤通学流動は、過去20年間で約2倍程度に増加した。
- ・周辺町村から盛岡市へ通勤通学する人数割合も約4割を占めている。

【1980年（昭和55年）】



【2000年（平成12年）】

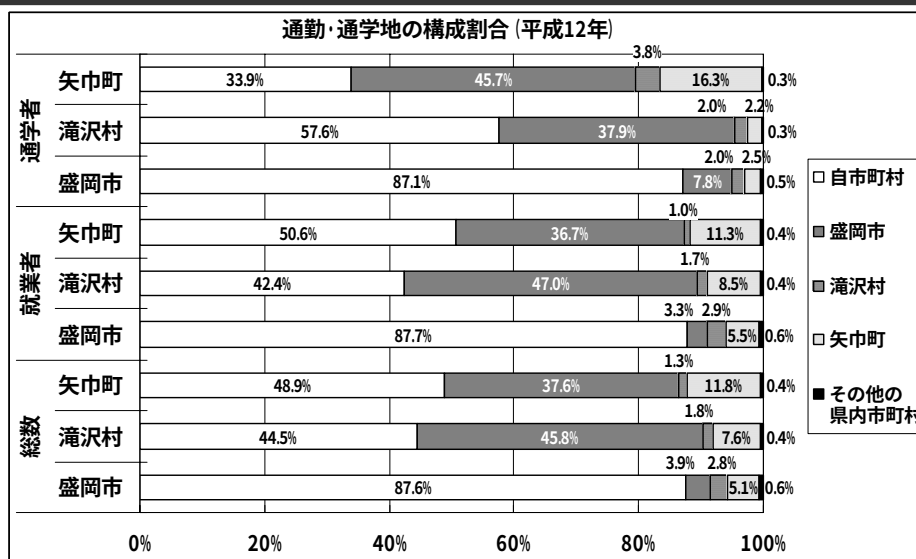


盛岡市と周辺町村の通勤通学流動

参考資料：国勢調査

※S55の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H12は旧玉山村を含む

2.盛岡の現況



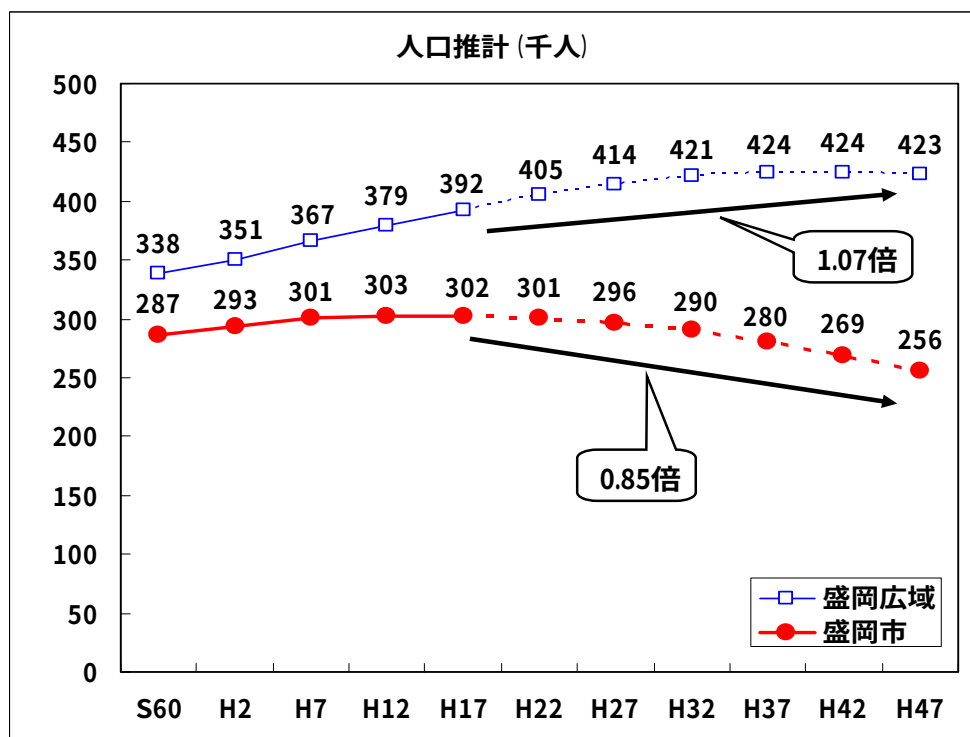
盛岡市と周辺町村の通勤通学地の構成割合

参考資料：国勢調査

※盛岡市のデータは旧玉山村(H18 合併)を含む

(5) 将来人口の見通し

- ・盛岡市の人口は、平成 17 年以降減少傾向を示すと予測され、平成 47 年までの 30 年間は 0.85 倍に減少すると予測される。
- ・盛岡広域は平成 42 年まで穏やかに増加するものと予測される。



将来人口の予測

参考資料：国勢調査、岩手県毎月人口推計

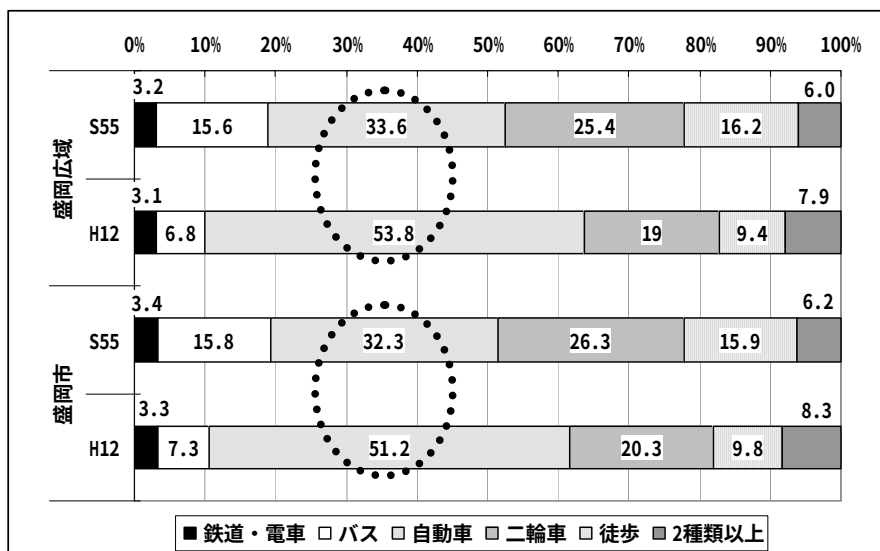
(予測手法はコーホート要因法による)

※S60～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H7～H47 は旧玉山村を含む

2.2 交通機関分担の状況

(1) 通勤通学の交通機関利用割合

- ・交通手段の分担率の推移をみると、通勤・通学では、自動車利用の増加とバス利用低下が顕著である。
- ・平成12年時点では、およそ2人に1人は自動車利用であり、相対的に徒歩や二輪車の利用も減少傾向にある。



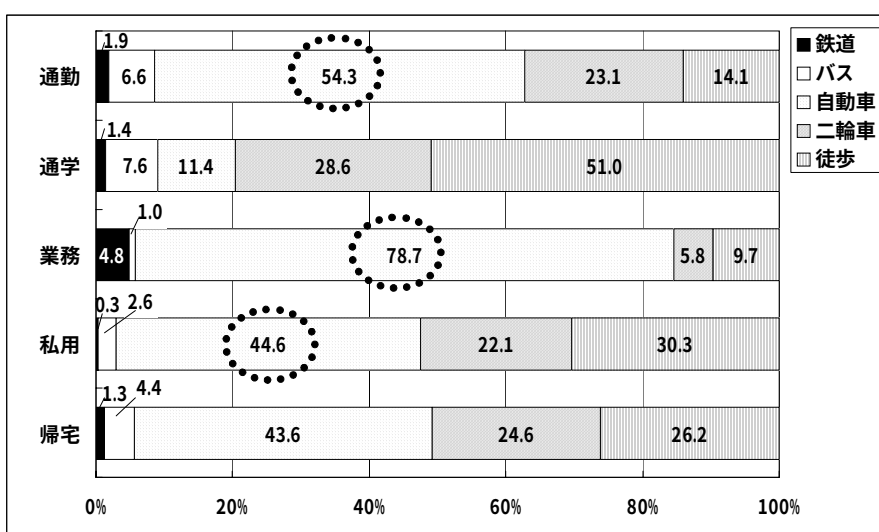
通勤・通学における交通分担率(就学・就業地ベース)

参考資料：国勢調査

※S55の盛岡市のデータは旧都南村(H4合併)・玉山村(H18合併)を、H12は旧玉山村を含む

(2) 目的別の交通機関利用割合

- ・自動車利用の割合は、業務(78.7%)通勤(54.3%)で高い状況にある。
- ・買物やレクリエーション等の私用目的も半数弱は自動車利用である。



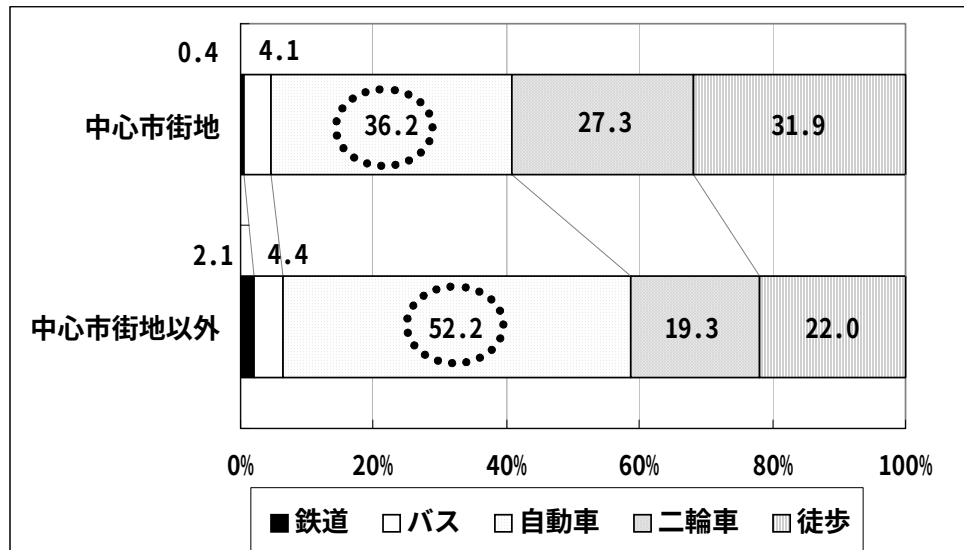
盛岡市目的別交通手段割合(平日)

参考資料：平成11年度盛岡市交通実態調査

2.盛岡の現況

(3) 居住地域別の交通機関利用割合

- ・自動車利用の割合は、中心市街地（36.2%）に比べ中心市街地以外では 16 ポイントも高い状況である。

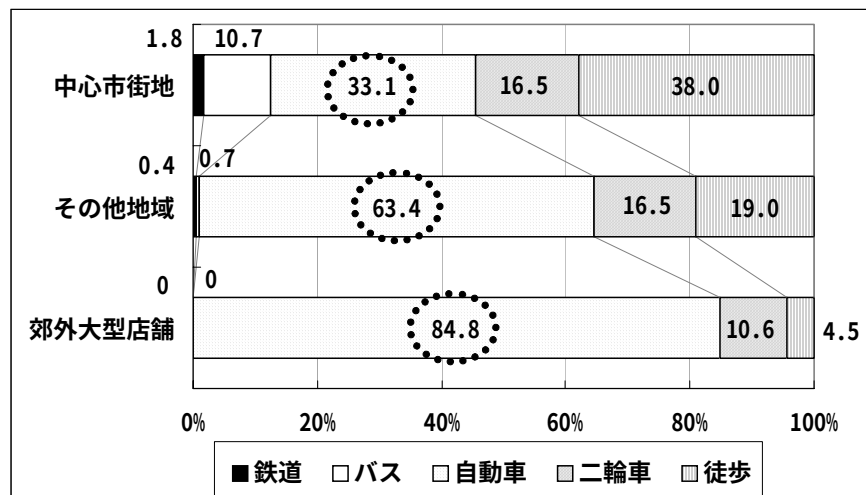


盛岡市居住地別の代表交通手段

参考資料：平成 11 年度盛岡市交通実態調査

【参考】

- ・郊外への買い物は、自動車依存度が高く、特に郊外の大規模商業施設を利用する場合はほとんどが自動車利用となっている。



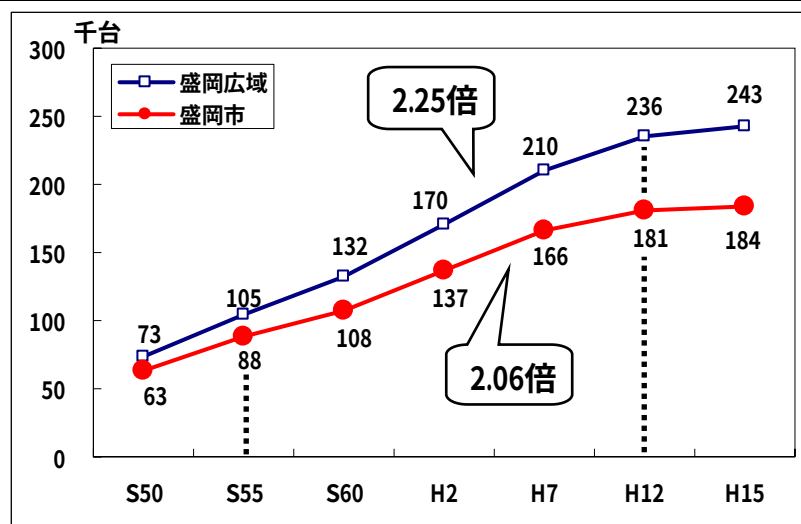
新潟都市圏における着トリップ別代表交通手段分担率(買い物目的)

参考資料：平成 11 年度全国都市パーソントリップ調査

2.3 自動車交通量の推移および見通し

(1) 自動車登録台数の推移

- ・昭和 55 年から平成 12 年の 20 年間で、自動車登録台数は盛岡市・盛岡広域ともに倍以上に増加し、これは夜間人口の伸び率よりも高い。
- ・特に盛岡広域での伸び率が高い。



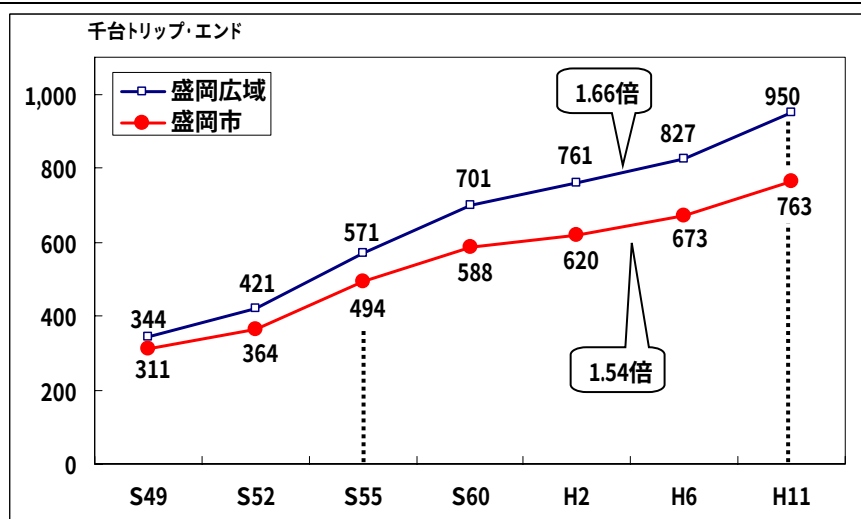
将来の免許保有者数の予測

参考資料：岩手県統計年鑑

※S50～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H7～H15 は旧玉山村を含む

(2) 自動車交通量の推移

- ・昭和 55 年から平成 11 年の約 20 年間で、自動車の発生集中量は盛岡市で 1.54 倍、盛岡広域で 1.66 倍に増加している。
- ・特に盛岡広域での伸び率が高い。



自動車発生集中量の予測

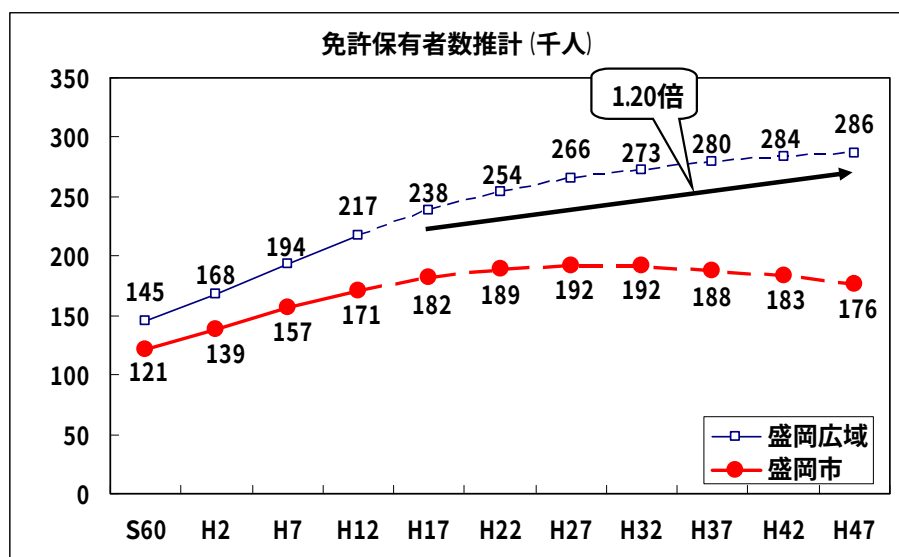
参考資料：全国交通情勢調査

※S49～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H6～H11 は旧玉山村を含む

2. 盛岡の現況

(3) 運転免許保有者数の見通し

- ・盛岡市は人口減少に伴い、免許保有者数も減少するものと予測される。
- ・盛岡広域では、人口増加率 1.07 倍を超える 1.20 倍の保有者数の増加と予測される。



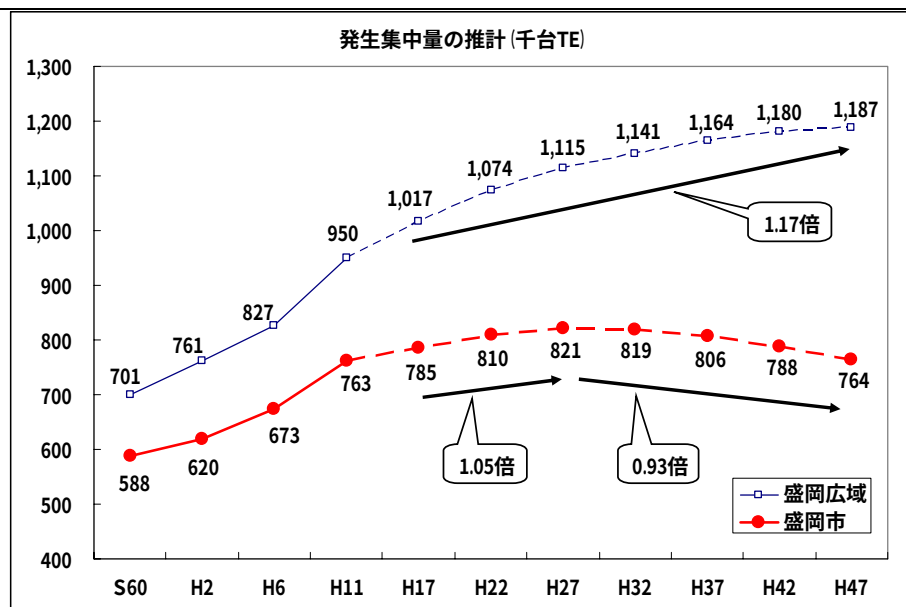
将来の免許保有者数の予測

参考資料：岩手県免許センター資料（予測手法はコーホート要因法による）

※S60～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H7～H47 は旧玉山村を含む

(4) 発生集中交通量の見通し

- ・平成 17 年から平成 47 年までの 30 年間で、盛岡広域では 1.17 倍の増加が予測される。
- ・盛岡市では若干の増加傾向を示すものの、平成 27 年頃から減少傾向に転じるものと予測される。



自動車発生集中量の予測

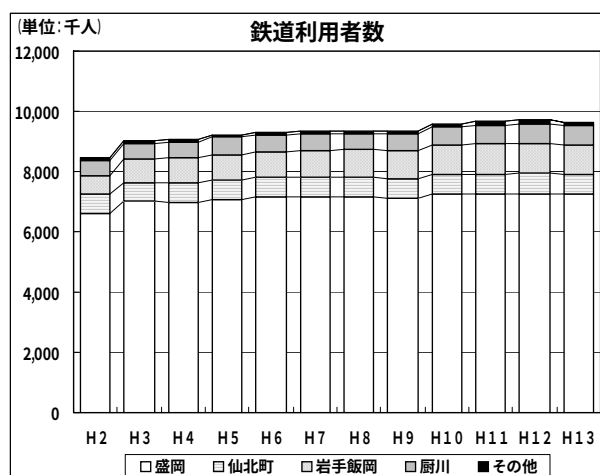
参考資料：全国道路交通情勢調査（予測手法はコーホート要因法による）

※S60～H2 の盛岡市のデータは旧都南村(H4 合併)・玉山村(H18 合併)を、H6～H47 は旧玉山村を含む

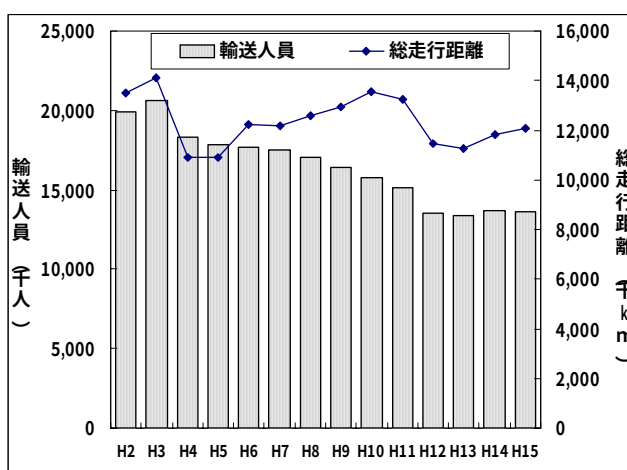
2.4 公共交通の利用状況

(1) 公共交通機関利用者数の推移

- ・公共交通の輸送人員は、近年ほぼ横ばい傾向にある。
- ・バス輸送人員は、低下傾向にあったものの、バス輸送人員はゾーンバス導入後（平成13年度以降）の近年は横ばいである。



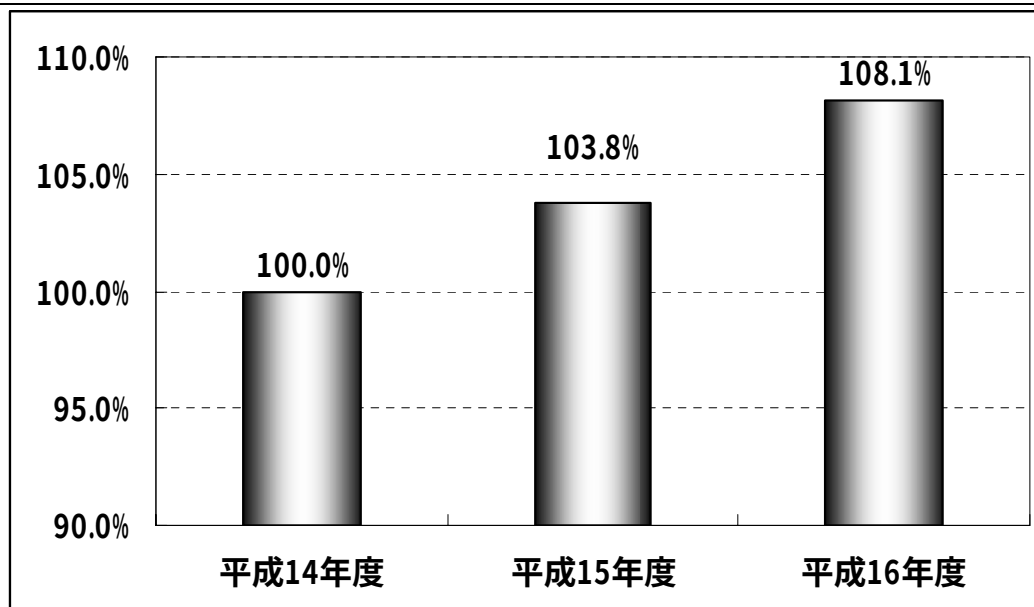
盛岡市内の鉄道利用状況の推移



盛岡市内のバス輸送人員の推移

(2) ゾーンバス利用者の推移

- ・松園ゾーンバスの運賃収入は増加傾向にある。



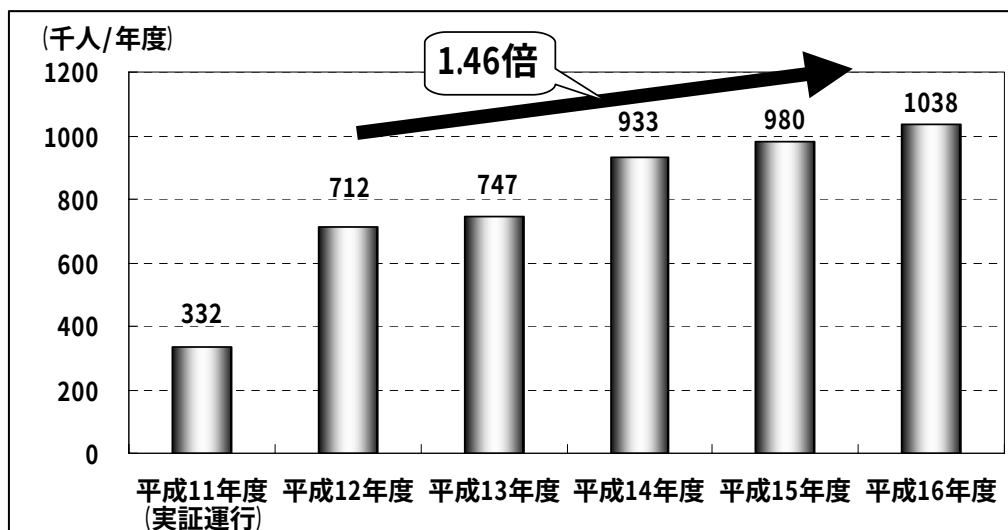
運賃収入の推移（松園営業所管内）

参考資料：もりおかのオムニバスタウン事業評価－

2. 盛岡の現況

(3) 「でんでん虫」利用者の推移

- ・でんでんむしの利用者数は平成12年度から平成16年度の間で1.46倍に増加した。

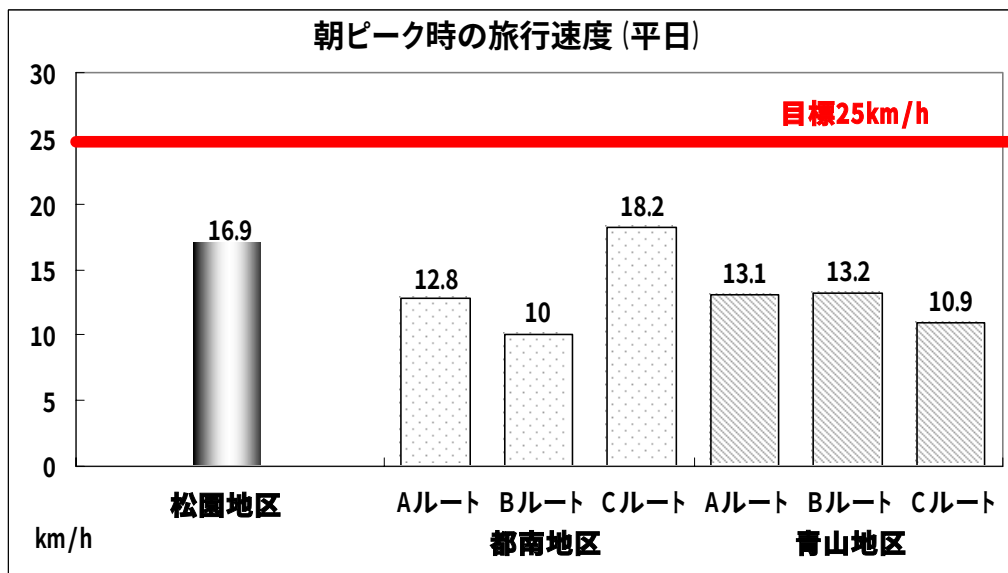


でんでんむしの乗車人員の推移

参考資料：もりおかのオムニバスタウン事業評価ー

(4) バスの旅行速度現況

- ・朝のピーク時において、バスの旅行速度は目標の25km/hに達していない。



朝ピーク時の旅行速度 (平日)

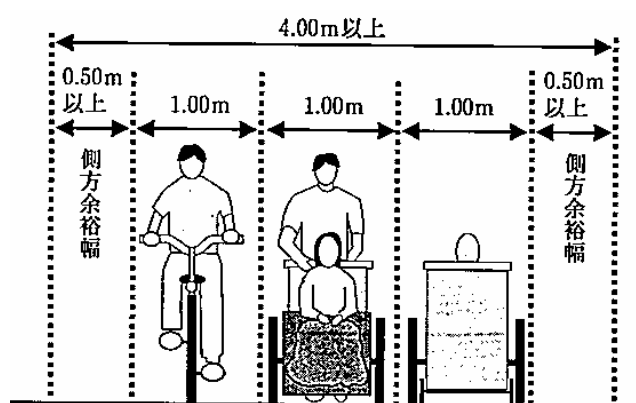
参考資料：もりおかのオムニバスタウン事業評価ー

2.5 自転車利用の状況

- ・自転車の走行車線が不明確なところが多く、歩道や車道を走行している状況である。
- ・歩道上の駐輪により通行が妨げられている箇所も見られる。



自転車通行の状況例



自転車歩行者専用道路の幅員

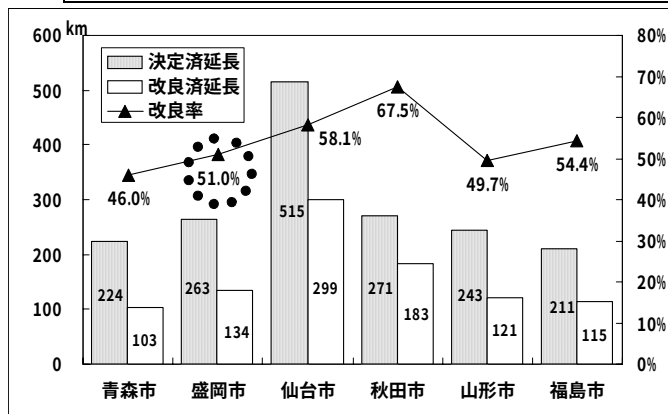
参考資料：道路構造令

2.盛岡の現況

2.6 道路整備の状況

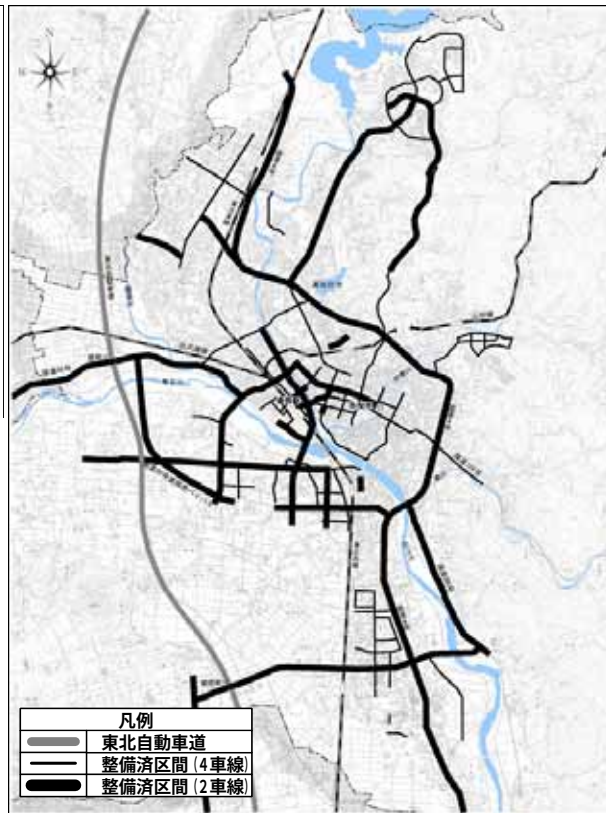
(1) 道路整備の進捗状況

- ・盛岡市の都市計画道路整備状況は、東北6県で中位に位置している。
- ・市内では、4車線の道路が連続していない箇所が見られる。



県庁所在地別改良済延長

参考資料：都市計画年報 H15.3.31 現在

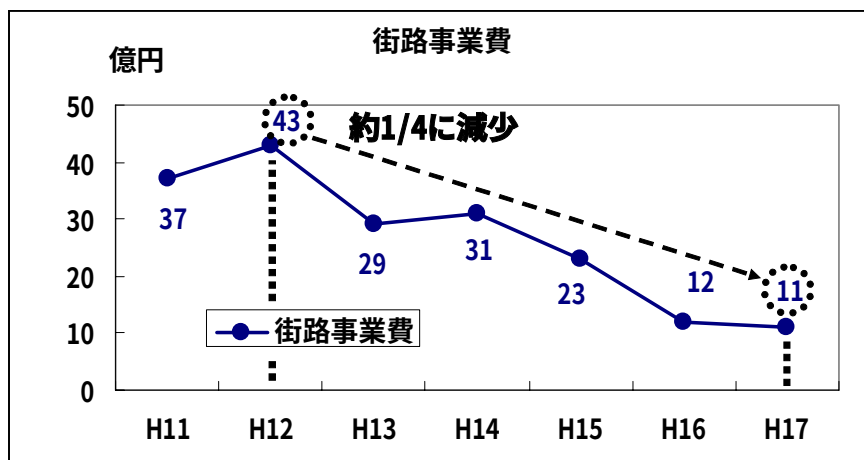


都市計画道路整備状況

(H15.3.31 現在)

(2) 整備のための事業費の推移

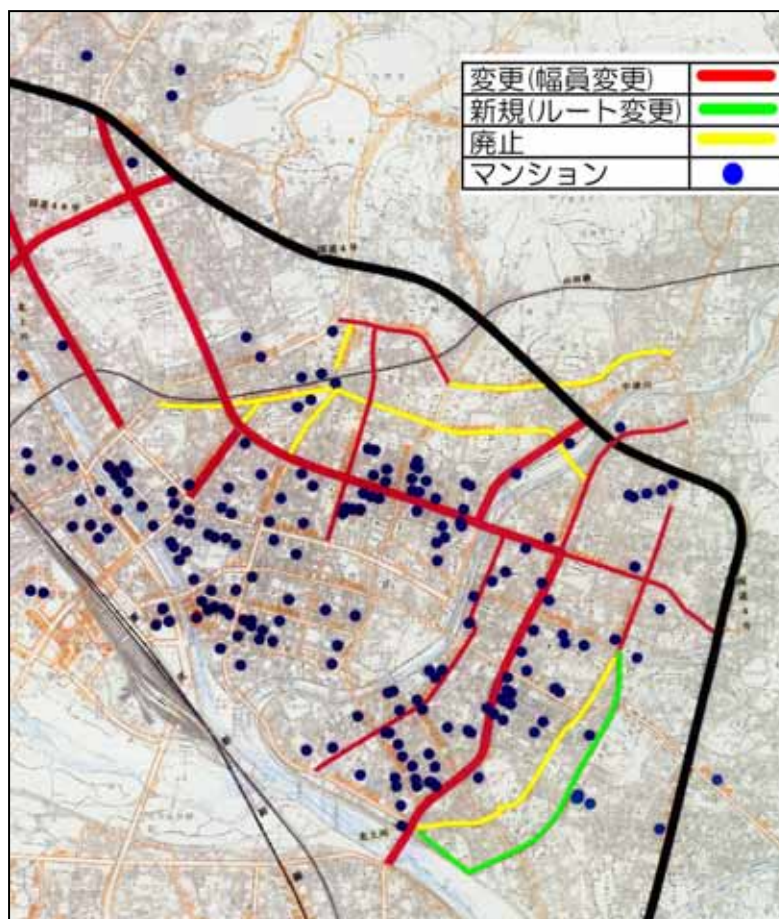
- ・都市計画道路整備のための費用は、平成 17 年度には平成 12 年度の約 1/4 にまで縮小している。
- ・今後は、より一層目的や場所などターゲットを絞った道路整備が重要となってきた。



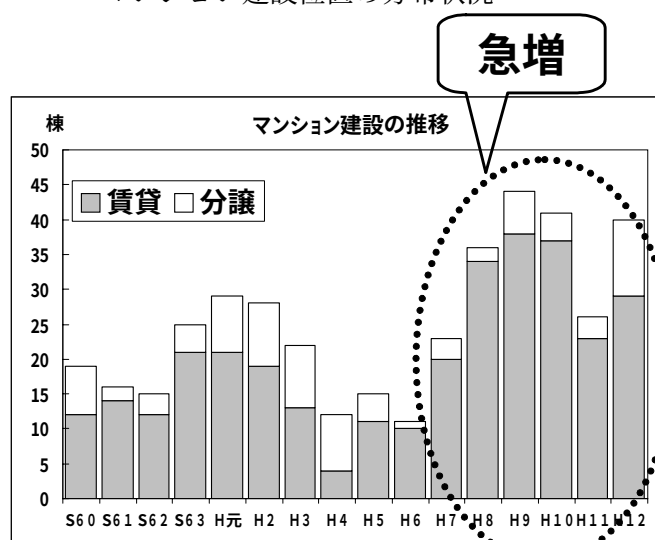
盛岡市の街路事業費の推移

(3) 幹線道路沿道のマンション建設が急増

- ・幹線道路沿道を中心としてマンションが急増しており、まちづくりの空間が狭まっている。



マンション建設位置の分布状況



マンション建設の経年変化

2.盛岡の現況

(4) 特徴的な歴史あるまちなみ景観

- ・各所に歴史ある街並み景観が残っており、道路整備と保存が課題となっている。



(5) 道路整備に対する意見

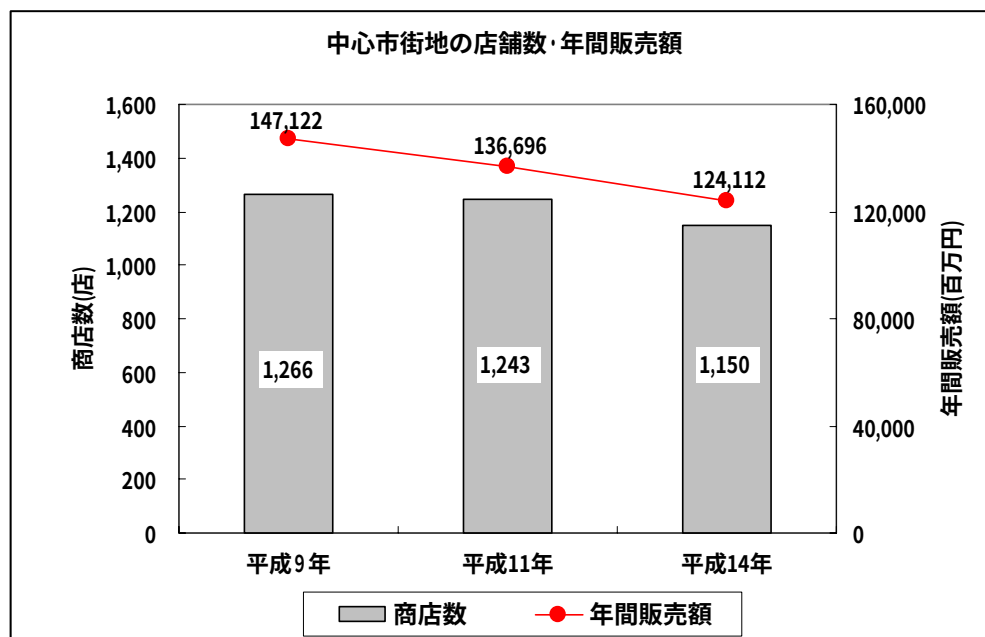
- ・骨格的な環状道路整備を必要とする意見や、盛岡らしさや歩道整備を重要視する意見などが寄せられている。

計画に対する意見	・絶対反対である。道路を造っても何もよくなり、今のままで何も困っていない。 ・4車線の環状道路は必要 ・道路整備以外の交通処理方法を検討すべきである ・バス利用の促進を図るべき ・今ある道路の有効利用を図るべきである
地域に対する意見	・中心市街地を空洞化させないビジョンが必要 ・生活者や商業者も考えた総合行政が必要である ・城下町としての盛岡を考えるべきである
整備に対する意見	・現在の道路に歩道が整備されるだけでよい ・融雪装置、車いす利用を考慮した歩道が必要である ・地区内幹線道路の整備を促進すべきである

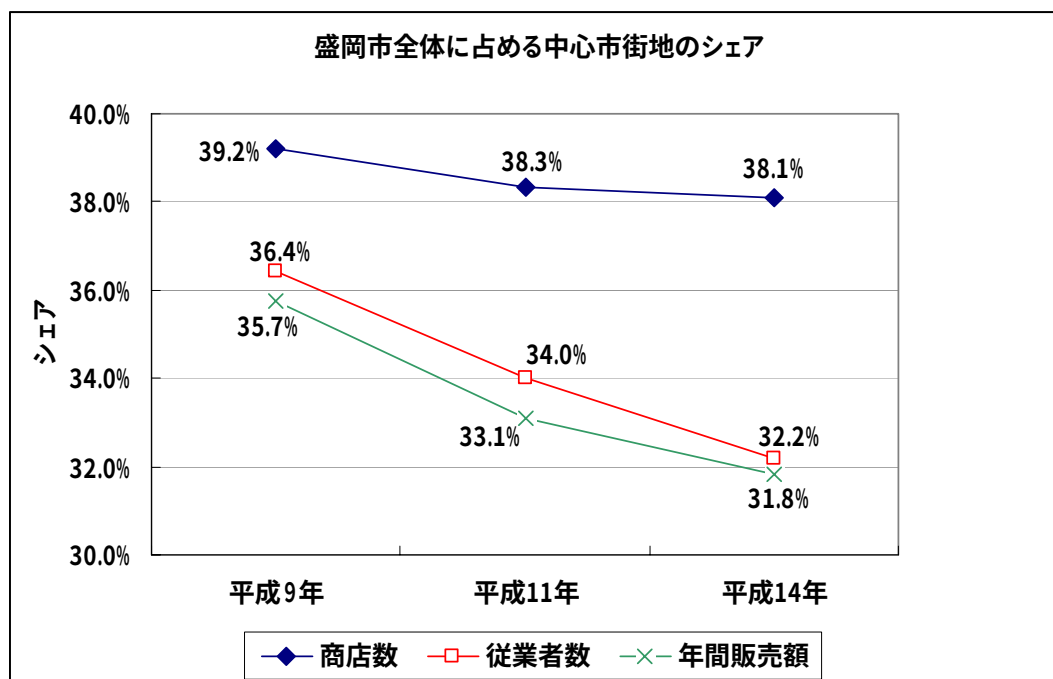
2.7 中心市街地の状況

(1) 盛岡市の商業活動の経年変化

- ・ 中心市街地の商店数は、平成9年の1,266店から平成14年には1,150店と、5年間に約9%（116店）減少している。
- ・ 中心市街地の年間販売額を見ると、平成9年から平成14年の間では減少傾向であり、市全体のシェアでも35.7%から31.8%と約4ポイント低下している。



資料：商業統計調査（小売業計 飲食店を除く）（経済産業省）

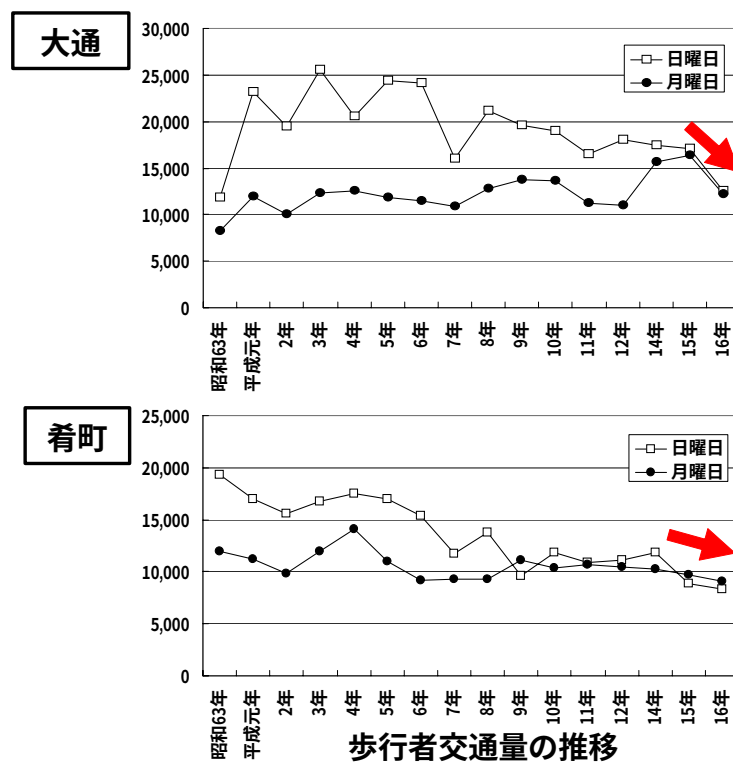
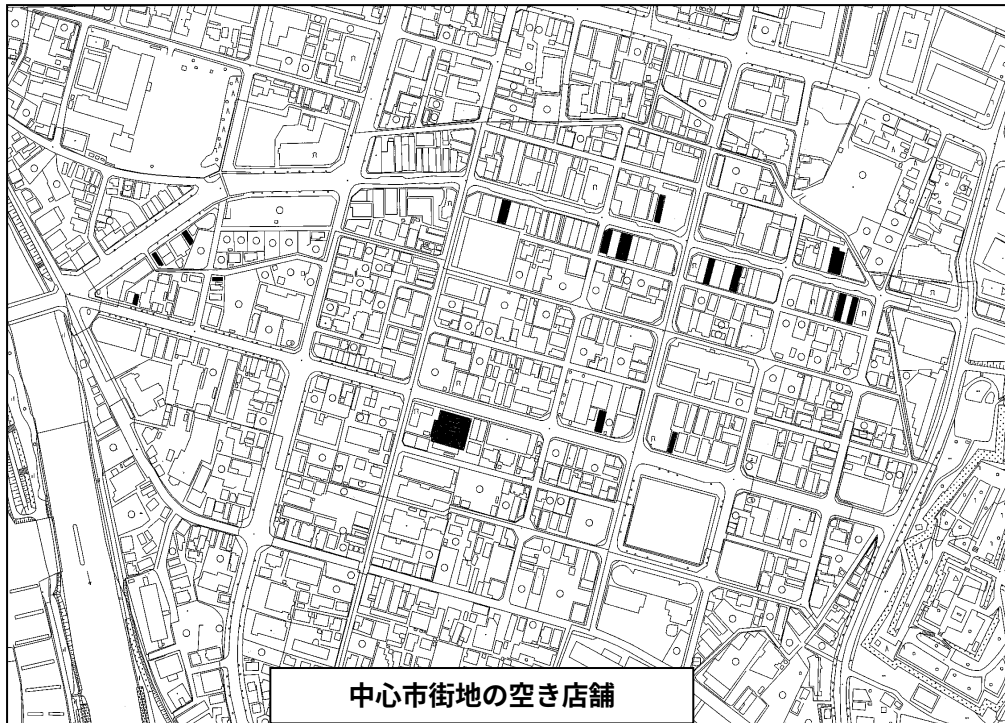


資料：商業統計調査（小売業計 飲食店を除く）（経済産業省）

2. 盛岡の現況

(2) 中心市街地の歩行者交通量

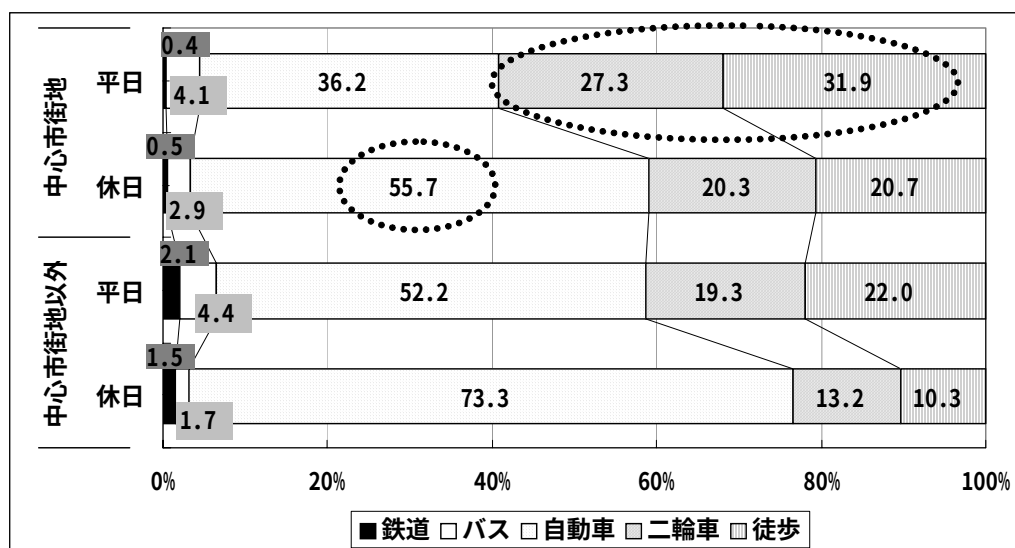
- ・ 中心市街地では空き店舗が目立ちつつある状況にある。
- ・ これに伴い歩行者交通量が減少傾向にある。



参考資料：盛岡市内通行量調査（盛岡商工会議所、盛岡まちづくり株式会社）

(3) 曜日別居住地別の交通手段

- ・平日の中心市街地は二輪車と徒歩が約 60%を占めるが、休日は自動車利用が 50%を超える。
- ・バス利用は平日 4.1%、休日 2.9%と低い。

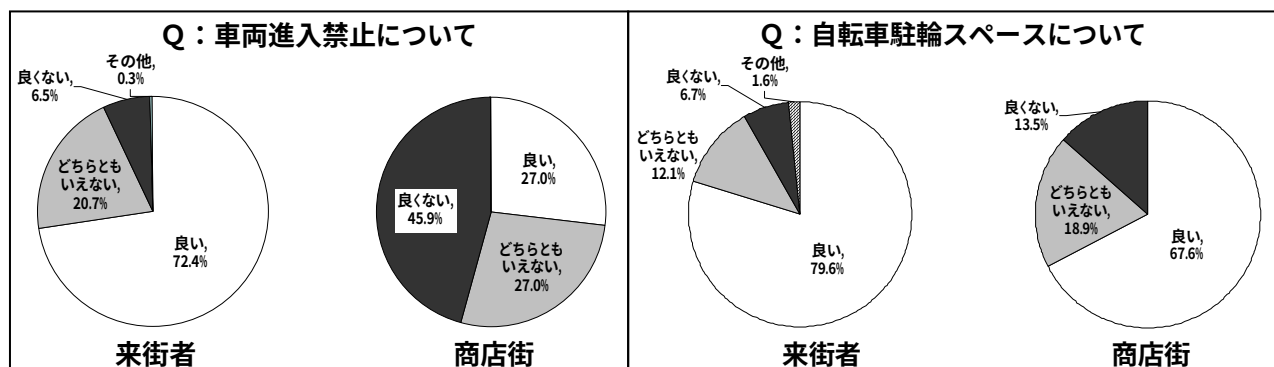


居住地域別の交通手段の推移

参考資料：平成 11 年度盛岡市交通実態調査

(4) 中心市街地活性化施策に関する意見等

- ・平成 16 年に、大通りのトランジットモール化とオープンカフェが実施され、来街者・商店街主から好評を得た。
- ・駐輪スペースは、来街者・商店街側双方から好評を得たが、車両の乗り入れ禁止については商店街側から不評であった。

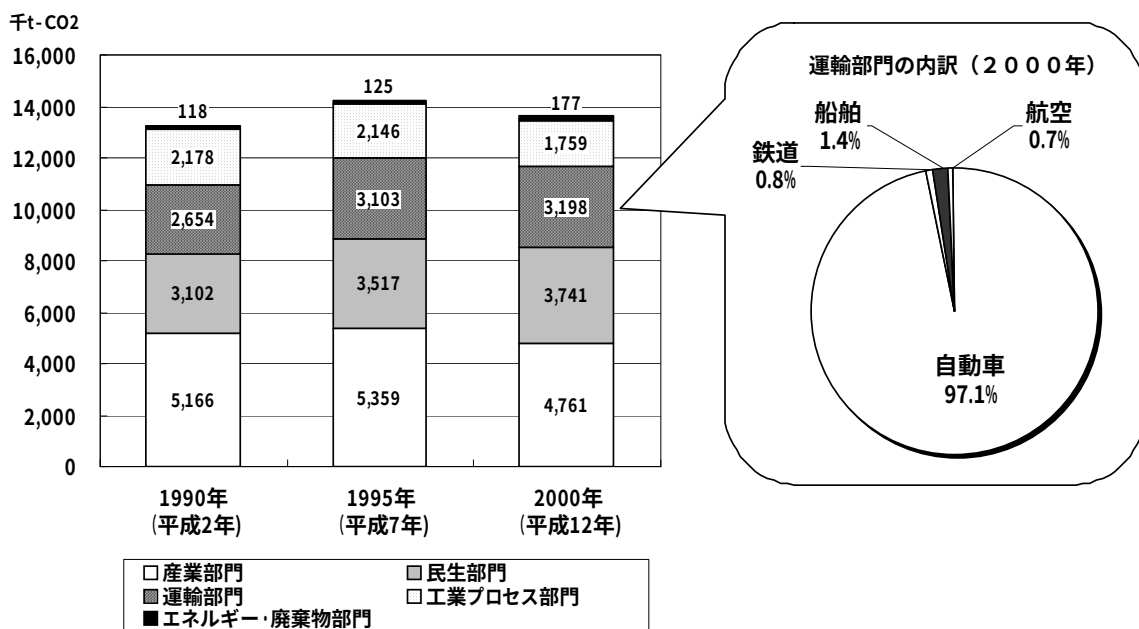


参考資料：盛岡シネマタウン社会実験概要ホームページ

2.盛岡の現況

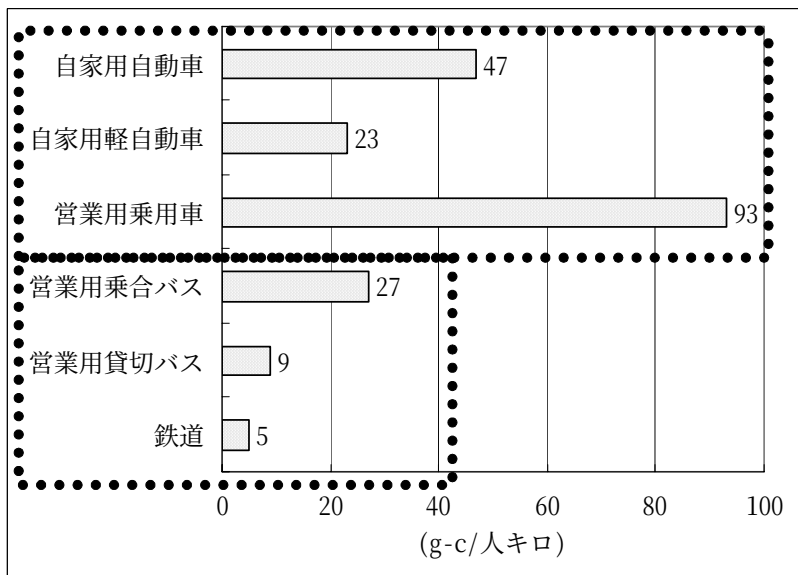
2.8 環境

- ・岩手県の二酸化炭素排出量は、運輸部門から 3,198 千 t-CO₂ 排出されている。
- ・運輸部門では、自動車からの排出量はその 97%を占めている。
- ・自動車の二酸化炭素排出量は、バスや鉄道と比較して多く、環境への負荷が高い。



岩手県における部門別二酸化炭素排出量の推移

参考資料：岩手県地球温暖化対策地域推進計画
(岩手県環境保健研究センター調べ)



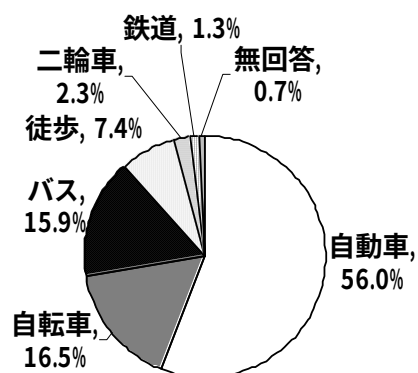
一人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素 (平成11年)

参考資料：都市の交通と環境
(財団法人 都市交通問題調査会)

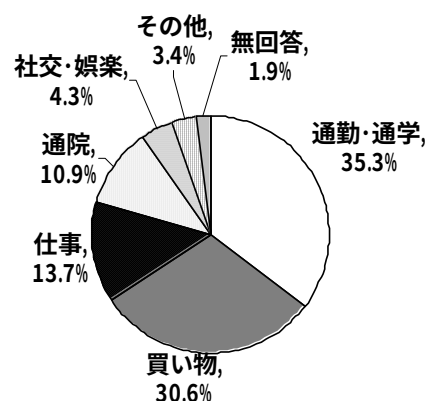
2.9 市民意識

- ・ 交通手段に関する市民意識をみると、公共交通への転換意向もあるが、自動車への転換意向も見られる。

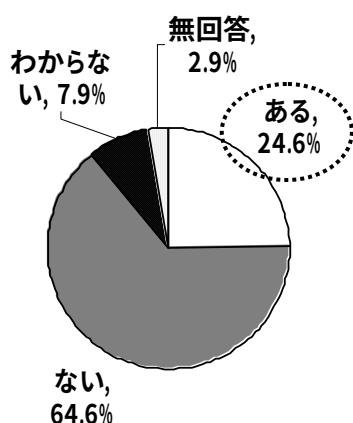
Q. 普段利用している主な交通手段について
(有効回答数 1,937 人)



Q. 交通手段を利用する主な目的について
(有効回答数 1,937 人)



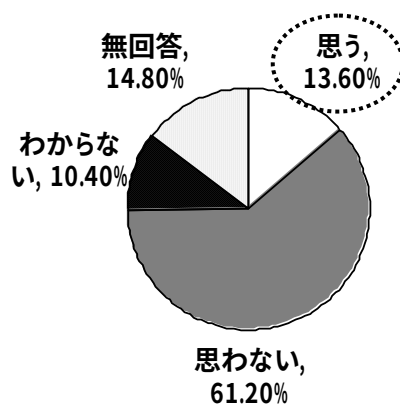
Q. 自動車から他の交通手段に換える可能性について(有効回答数 1,084 人)



Q. 他の交通手段に換える条件について
3つまで選択(有効回答数 267 人)
(主な回答)

- ・ バスや列車の便数が増える (48.7%)
- ・ 運賃が安くなる (31.5%)
- ・ 歩道や自転車道ができる (30.7%)
- ・ バスが時間どおりに来る (30.3%)
- ・ バス停や駅が近くにできる (25.8%)

Q. 自動車以外から自動車に換える可能性について(有効回答数 853 人)



Q. 自動車に換える条件について
(有効回答数 116 人)

(主な回答)

- ・ 自由に使える自動車を所有する (34.5%)
- ・ 目的地に駐車場ができる (19.0%)
- ・ 運転免許を取得する (12.1%)
- ・ 渋滞が緩和する (12.1%)

参考資料：第 16 回市民意識調査（平成 17 年 8 月実施）

調査対象者：満 20 歳以上の市民
対象者数：4,286 人
有効回収数：1,937 人
回収不能数：2,349 人
有効回収率：45.2%

3．既定計画における盛岡のまちづくりと交通

3. 既定計画における盛岡のまちづくりと交通

3.1 総合的な盛岡のまちづくりと交通に関する既定計画

盛岡のまちづくりと交通を総合的に捉えた計画としては、次の計画が策定されています。

(1) 総合的な計画の種類

名称	策定主体 策定年月	概要
新しい盛岡市基本 構想・基本計画	盛岡市 H16.12	「人々が集まり・人に優しい・世界に通ずる元気なまち盛岡」をキャッチフレーズに、まちづくりの基本理念や計画を定めている。
盛岡広域都市計画 区域マスタープラン	岩手県 H16.5	「豊富な自然環境に恵まれ、歴史と文化の香りに満ちた北東北の拠点都市」を将来像に、盛岡市、矢巾町、滝沢村を一つの都市として都市計画の方針を定めている。
盛岡市都市計画マ スタープラン	盛岡市 H14.3	「みどり・にぎわい・なつかしさ 私のまち盛岡をみがこう」をキャッチフレーズに、盛岡市の今後の都市計画の方針を定めている。

(2) 総合的な計画における盛岡のまちづくりと交通

総合的な計画における盛岡のまちづくりと交通に対する考え方をまとめると、次のようになります。

【盛岡市のまちづくりの主な方向性】

山並みを守るまちづくり

市街地周辺の山並みを保全するため、市街地はコンパクトにまとめると共に、都心部を軸状に形成し、平野部に計画的な市街地を形成する

歴史と風土を活かした盛岡らしいまちづくり

城下町としての趣を醸し出す建物や樹木、市街地を流れる川をまちづくりに活かすと共に、これらの趣や周辺の山並みと調和するような建物の誘導を図る

賑わいと活力があるまちづくり

盛岡の盛る魅力と調和させながら、北東北の拠点、県都としての機能を維持発展させながら、商業地においては、新たな景観の創出や歩いて楽しむまちづくりを進め、賑わいと活力ある盛岡をつくる

【盛岡市の交通の主な方向性】

都市活動を支えるやさしい交通環境の構築

交通は、その目的や機能に応じて安全で快適な交通の確保を図ることとし、公共交通や自転車が利用しやすい環境や歩行環境の構築を図り、環境負荷に配慮した交通体系を目指すと共に、広域交通や物流を支える幹線道路の整備を進め、都市活動を支える交通環境を構築する

身近で効率的なバス交通

バス交通は、身近で効率的な交通手段として位置づけ、特に通勤通学時において効率的な輸送手段として積極的な利用促進を図る

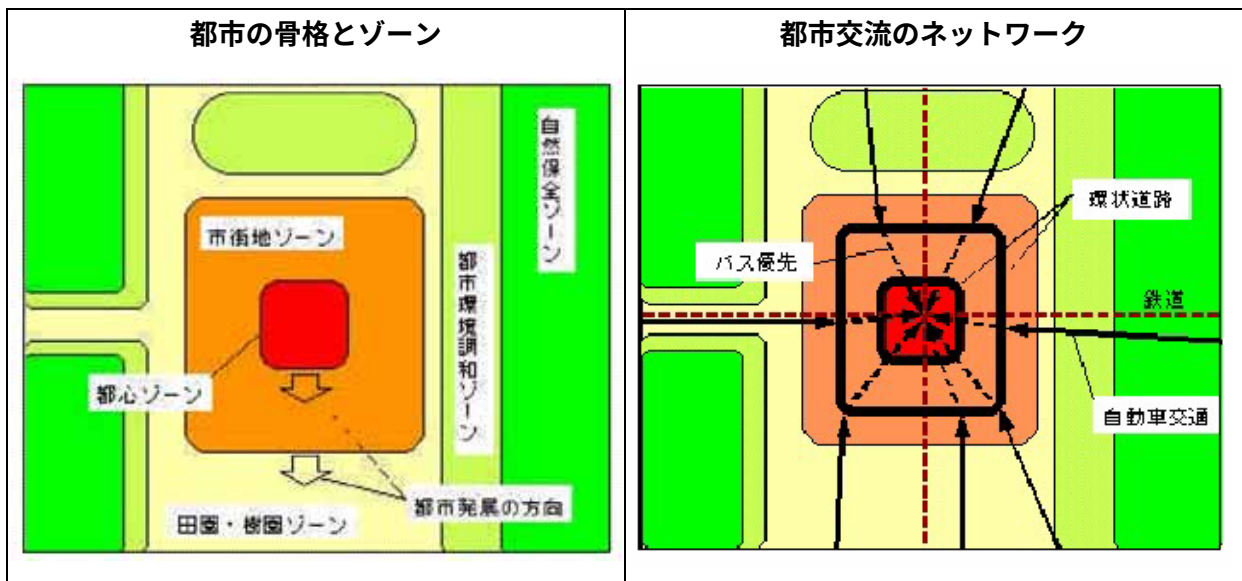
中近距離の輸送を担う鉄道

鉄道は、中近距離の輸送手段として位置づけ、鉄道及びバスの交通結節点である盛岡駅は、主要な交通結節点として一層の整備促進を図る

効率的な道路の整備

北東北の拠点性向上や、都市圏内の健全な都市活動の確保等のため、将来道路網計画にもとづく効果的な整備を促進するほか、鉄道やバス交通等に配慮すると共に、道路の持つ景観等の創出や沿道のまちづくりと一体的に整備を進める

【都市計画マスタープランの都市構造イメージ】



3. 既定計画における盛岡のまちづくりと交通

3.2 中心市街地の活性化に関する既定計画

盛岡市では、中心市街地の活性化に関する計画が立案されています。中心市街地の交通に関しては、これらの考え方や関連について考慮する必要があります。

(1) 中心市街地の活性化に関する計画の概要

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市中心市街地 活性化基本計画	盛岡市 H14.3	第三次盛岡市総合計画を上位計画とする、将来像実現に向けた中心市街地における具体化計画。中心市街地の活性化に向けた基本的な施策をとりまとめたものであり、活性化に係わる今後の活動方針としての役割も担う計画。

(2) 中心市街地の活性化に関する計画と交通

中心市街地活性化の基本方針と、特に交通に関連する目標を整理すると、次のようになる。

中心市街地活性化の基本方針

- 歩いて楽しめる街
- 四季が感じられる街
- 歴史を受け継ぐ街
- 賑わいのある商店街が連続する街
- 文化・情報を発信する街
- 人が働き都市型産業が発展する町
- 都心居住が楽しめる街

交通に関連する目標

- 車を気にしないで安心して歩ける通りや空間づくり
- 歩くことそれ自体を楽しめる道づくり
- 人が集まったり休んだりできる広場や小緑地づくり
- 季節を問わず誰もが安心して歩けるバリアフリーのまちづくり
- 歩行者・自転車と車が共存するまちづくり
- 城下町の構造を活かしたまちづくり

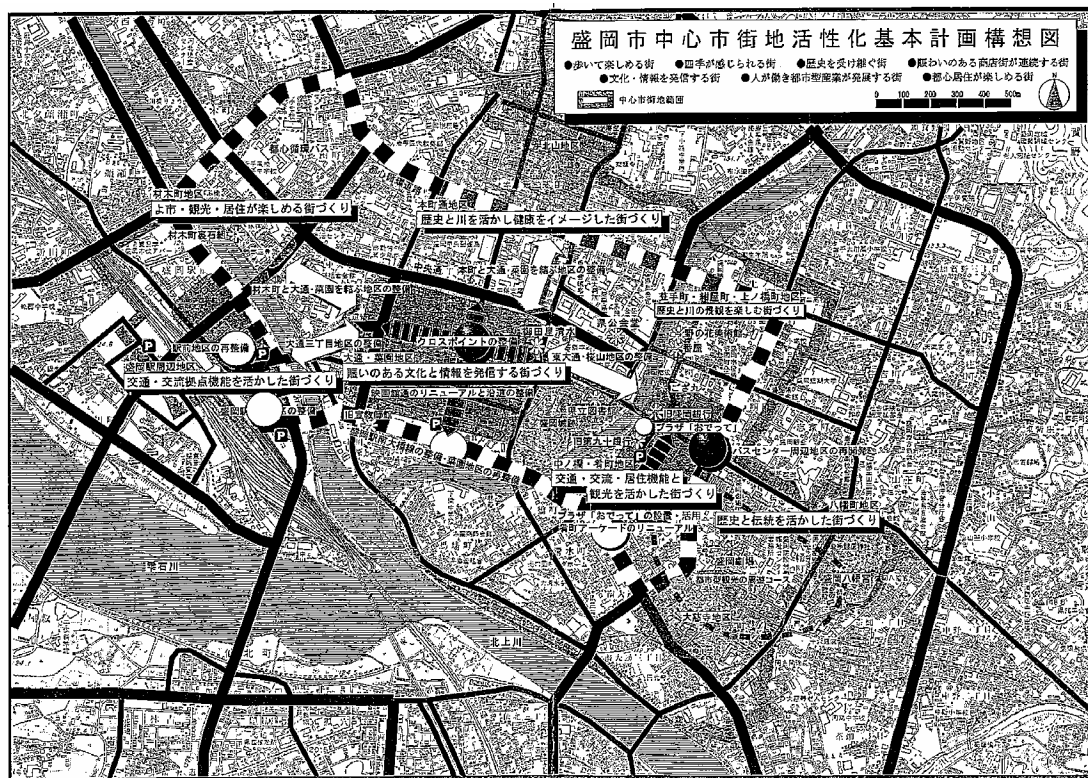


図 中心市街地活性化基本計画構想図

3.3 中心市街地に対する市民意見

(盛岡市都市計画マスタープラン地域別構想ワークショップ結果)

盛岡市都市計画マスタープランの地域別構想は、ワークショップを通じてその充実が図られています。中心地域（河南地区、河北地区、中心地区）のワークショップでは、中心市街地の活性化を目指し、さまざまな意見が出されています。

(1) 都市計画マスタープラン地域別構想の充実

名称	主体 検討年月	概要
中心地域（河南地区）の ワークショップ	盛岡市 平成 16 年 11 月開催	「都市計画マスタープラン・地域別構想」の充実に伴い、住民意見を伺う機会として、また、住民参加の場として開催。テーマ別に「どんなまちにしたいだろうか？」ということを中心にグループ毎に話し合いを行った。
中心地域（河北地区）の ワークショップ	盛岡市 平成 17 年 2 月 3 月開催	
中心地域（中心地区）の ワークショップ	盛岡市 平成 17 年 7 月開催	

(2) 中心地域（河南地区）のワークショップ結果

ワークショップでは、「これからの中心地域（河南地区）をどんなまちにしたいだろうか？」というようなことについて8つのグループに分かれて検討しました。話し合いで出された地域の資源や地域課題、これからのまちづくりを整理すると次のとおりとなります。

【地域の資源】	【地域の課題】
○ 歴史的町並みや、旧所・名跡 ○ 地区に息づく祭り・伝統 ○ 利便性の高い生活環境 ○ 比較的静かな住宅地 ○ 中津川・北上川 	○ マンション建設による景観やコミュニティの問題 ○ 少子高齢化 ○ 狭くて一方通行の生活道路 ○ 冬季道路の除雪・排雪 ○ 近隣商店の閉店 
【これからの中心市街地のまちづくり】 「水と歴史に育まれた元気なまちづくり」～ 河南ミュージアムを！ ～	

3. 既定計画における盛岡のまちづくりと交通

(3) 中心地域（河北地区）のワークショップ結果

ワークショップでは、「これからの中心地域（河北地区）をどんなまちにしていってほしいのだろう？」というようなことについて5つのグループに分かれて検討しました。話合いで出された地域の資源や地域課題、これからのまちづくりを整理すると次のとおりとなります。

【地域の資源】	【地域の課題】
○ 交通・教育・医療など便利性が高い生活環境 ○ 恵まれた自然と都市景観 ○ 歴史性を感じさせる町並み ○ 住民のあたたかな人情 ○ やわらかな盛岡弁 	○ 中心市街地の活性化 ○ 車の増加と道路実態 ○ 少子高齢化と地域活動の低下 ○ 高層建築物と景観の阻害 ○ 観光資源の積極的な活用 
【これからの中心市街地のまちづくり】 「やさしさ発見！ 人情味あふれる河北のまちづくり」	

(4) 中心地域（中心地区）のワークショップ結果と交通

ワークショップでは、中心市街地の活性化を目指して、まちづくりと交通、まちづくりと景観、まちづくりとコミュニティの3テーマについて検討された。特に、交通に関してだされた意見を整理すると次のとおりとなります。

【良いところ】	【地区の課題】
○ バスの便がよい、恵まれている ○ 歩道が整備されている 	○ 自転車の使い方、マナーが悪い ○ 交通渋滞 ○ 公共交通の改善 
【これからの中心市街地のまちづくり】 「不便を不便としないまちづくり」 交通 やさしい人・やさしい交通・やさしいまち 景 観 みんなで気づき守り育てる盛岡の景観 コミュニティ さあ始めよう身近な処のまちづくり	

3.4 環境に対する既定計画

盛岡市の環境基本計画では、交通の円滑化や交通量削減などによる環境影響の低減が位置づけられています。

(1) 盛岡市の環境に対する既定計画

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市 環境基本計画	盛岡市 H12.3	「未来につなぐ豊かな緑・清らかな水・うるおいのある盛岡」をスローガンに、環境の保全および想像施策を展開していくために策定した計画。

(2) 環境に対する既定計画と交通

盛岡市が目指す環境像

- 健康で安全に生活できるまち
- 生物の多様性を育む自然が豊かなまち
- 快適で心豊かに暮らせるまち
- 資源を大切にし、地球環境の保全に貢献するまち

交通に関連する施策の方向

- 自動車交通に起因する環境への負荷の低減
- 自動車交通などに起因する騒音・振動の低減
- 人にやさしい歩行者空間の創出

具体的な活性化方策

- 公共交通の利用促進などによる自動車交通量の削減
 - ・ ゾーンバスシステムやバスロケーションシステム等のバス施策により、バスの利用促進を図る
 - ・ トランジットモールや自転車歩行者専用道路、自転車駐車を整備するなど、自転車の利用の促進を図る
 - ・ 物流拠点の整備などにより物流の合理化、円滑化に努める
- 交通流の円滑化
 - ・ 幹線道路や鉄道の立体交差化など基盤整備を進め、交通流の円滑化に努める
 - ・ 違法駐車防止指導や啓発、ノーマイカーデーの設定や時差出勤の実施などを進め、交通渋滞の緩和を図り、交通流の円滑化に努める
- 低公害車の普及など
 - ・ 低公害車など環境負荷の少ない自動車についての情報提供やアイドリングストップ運動の促進など、自動車の適正運転の普及に努める
- 人にやさしい歩行者空間の創出
 - ・ 歩道など歩行者空間の段差の解消、電線類の地中化や歩道など歩行者空間の消雪施設の整備に努める
 - ・ 自転車駐車の整備などによる放置自転車対策を進め、歩行者空間の確保に努める

3. 既定計画における盛岡のまちづくりと交通

3.5 バスに関する既定計画

盛岡市において、交通渋滞の緩和、交通環境の改善、将来の高齢社会に向けた移動手段の確保を図るため、オムニバスタウン計画を策定しています。

(1) オムニバスタウン事業に関する評価

名称	策定主体 策定年月	概要
盛岡市オムニバスタウン計画	盛岡市 H16	バスの利用促進を図るため、目標を設定し、バスの利便性や快適性等を向上させるための施策等を取りまとめたもの。

(2) オムニバスタウン事業の総括

オムニバスタウン事業は、運行形態の改善・走行環境の改善・利用条件の改善・その他関連事項それぞれに一定の評価ができますが、引き続き検討が必要となる課題も考えられます。

項目	事業の評価	今後の課題
運行形態の改善について	・基幹バス、支線バス、乗り継ぎ、途中始発等の新たな運行形態の導入にあたり、地元利用者に対する計画案提示等、効果的で利用してもらえる計画立案を行えた ・利用者の増加、通勤時間の短縮、バス空白地帯の解消に寄与した	・利用者ニーズの把握 ・既存バス路線の再編拡充 ・既存市街地と新市街地の連携強化 ・運行ダイヤ等の見直し
走行環境の改善について	・バス専用レーンや PTPS（公共車両優先システム）の導入により、バス定時性が保たれスピードアップが図られた	・バス専用レーン、PTPS の導入拡大 ・都心部のバス走行環境の改善 ・バス停の拡充
利用条件の改善について	・松園、都南、青山のミニバスターミナル整備事業により、待ち時間の快適性向上や円滑な乗り換えが図られた	・鉄道との結節強化 ・使いやすく安価なバス運賃
関連事項	・盛岡駅東口の交通環境改善を目的とし、駅前広場の拡張や通行方向の変更等の改良を実施したが、抜本的な解決に至っていない	・不來橋供用に伴う交通規制の見直し ・啓発活動の拡充

4．今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

4.1 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの設定

4.1.1. 盛岡の現状及び課題の整理

盛岡市の現状および課題は、次のように整理されます。

盛岡市の現状及び課題のまとめ	
【人 口 等】	人口は横ばい傾向、高齢化進展 - 盛岡市の人口は、昭和 55 年から平成 12 年までの 20 年間で 1.11 倍 65 歳以上の高齢者は過去 20 年間でほぼ倍増 - 盛岡市の将来人口は平成 17 年から 30 年間で人口は 0.85 倍に減少すると予測
【機関分担】	自動車利用割合が増加、郊外居住者ほど割合が高い - 自動車分担率は、盛岡広域で 33.6%（昭和 55 年）から 53.8%（平成 12 年）に増加 - 自動車利用割合は、業務（78.7%）通勤（54.3%）が高い
【自動車】	自動車交通の発生集中量は増加、盛岡広域では今後も増加傾向 - 昭和 55 年から平成 11 年の約 20 年間で、自動車の発生集中量は盛岡市で 1.54 倍、盛岡広域で 1.66 倍に増加 - 盛岡広域では、平成 17 年から 30 年間で 1.17 倍の増加と予測 - 盛岡市では増加傾向を示すが、平成 27 年頃以降は減少に転じる予測
【公共交通】	利用者数はほぼ横ばい、バスは施策により部分的には利用者増 - 鉄道・バスの公共交通機関の輸送人員は近年ほぼ横ばい傾向 - しかし、「でんでんむし」の利用者数は平成 12 年度から平成 16 年度の間で約 1.46 倍に増加
【自転車】	通行空間が不明確、違法駐輪やマナーの悪さが目立つ
【道路整備】	連続したネットワークや空間の確保、道路整備における歴史性との調和が課題 - 都市計画道路の改良率は 51.0%と東北 6 県の中位 - 整備のための事業費は、平成 17 年度は平成 12 年度の 1/4 の水準に
【中心市街地】	歩行者数はやや減少傾向、休日の自動車利用割合が高い - 中心市街地の商店数は、平成 9 年から 14 年の 5 年間で 116 店減少 - 年間販売額は、中心市街地の市全体に占める割合でみると約 4 ポイント低下している
【環 境】	自動車は他の交通機関に比べて環境負荷が高い - 岩手県の二酸化炭素排出量は、運輸部門から 3,198 千 t-CO₂ の排出量 - 運輸部門では、自動車からの排出量が 97%を占める
【市民意識】	公共交通への転換意向もあるが、自動車への転換意向もみられる 自動車から他の交通手段に変える可能性は、あるとする回答が 24.6%

4.1.2 既定計画の整理

既定計画における盛岡のまちづくりの方向性や交通に関する計画は、次のように整理されます。

既定計画における盛岡のまちづくりと交通		
総合的な計画	【まちづくりの方向性】 ● 山並みを守るまちづくり ● 歴史と風土を活かした盛岡らしいまちづくり ● 賑わいと活力があるまちづくり	【盛岡市の交通の方向性】 ● 都市活動を支えるやさしい交通環境の構築 ● 身近で効率的なバス交通 ● 中近距離の輸送を担う鉄道 ● 効率的な道路の整備
中心市街地	【基本方針】 ● 歩いて楽しめる街 ● 四季が感じられる街 ● 歴史を受け継ぐ街 ● 賑わいのある商店街が連続する街 ● 文化情報を発信する街 ● 人が働き都市型産業が発展する街 ● 都心居住が楽しめる街	【交通に関する目標】 ● 車を気にしないで安心して歩ける通りや空間づくり ● 歩くことそれ自体を楽しめる道づくり ● 人が集まったり休んだりできる広場や小緑地づくり ● 季節を問わず誰もが安心して歩けるバリアフリーの街づくり ● 歩行者、自転車と車が共存する街づくり ● 城下町の構造を活かした街づくり
環境	【環境像】 ● 健康で安全に生活できるまち ● 生物の多様性を育む自然が豊かなまち ● 快適で心豊かに暮らせるまち ● 資源を大切に地球環境の保全に貢献するまち	【具体的な方策】 ● 公共交通の利用促進などによる自動車交通量の削減 ● 交通流の円滑化 ● 低公害車の普及など ● 人に優しい歩行者空間の創出
オムニバスタウン事業	【環境像】 ● 運行形態の改善 ● 走行環境の改善 ● 利用条件の改善 ● その他関連する事項	【今後の課題】 ● 意識調査、既存バス路線の拡充再編、新たなネットワーク構築 等 ● 専用レーンの拡大や新たなシステムの導入、道路整備や改良 等 ● さらなる機能付加、鉄道との結節、料金の見直し 等 ● 交通状況の変化への柔軟な対応、啓発活動 等

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

4.1.3 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの設定

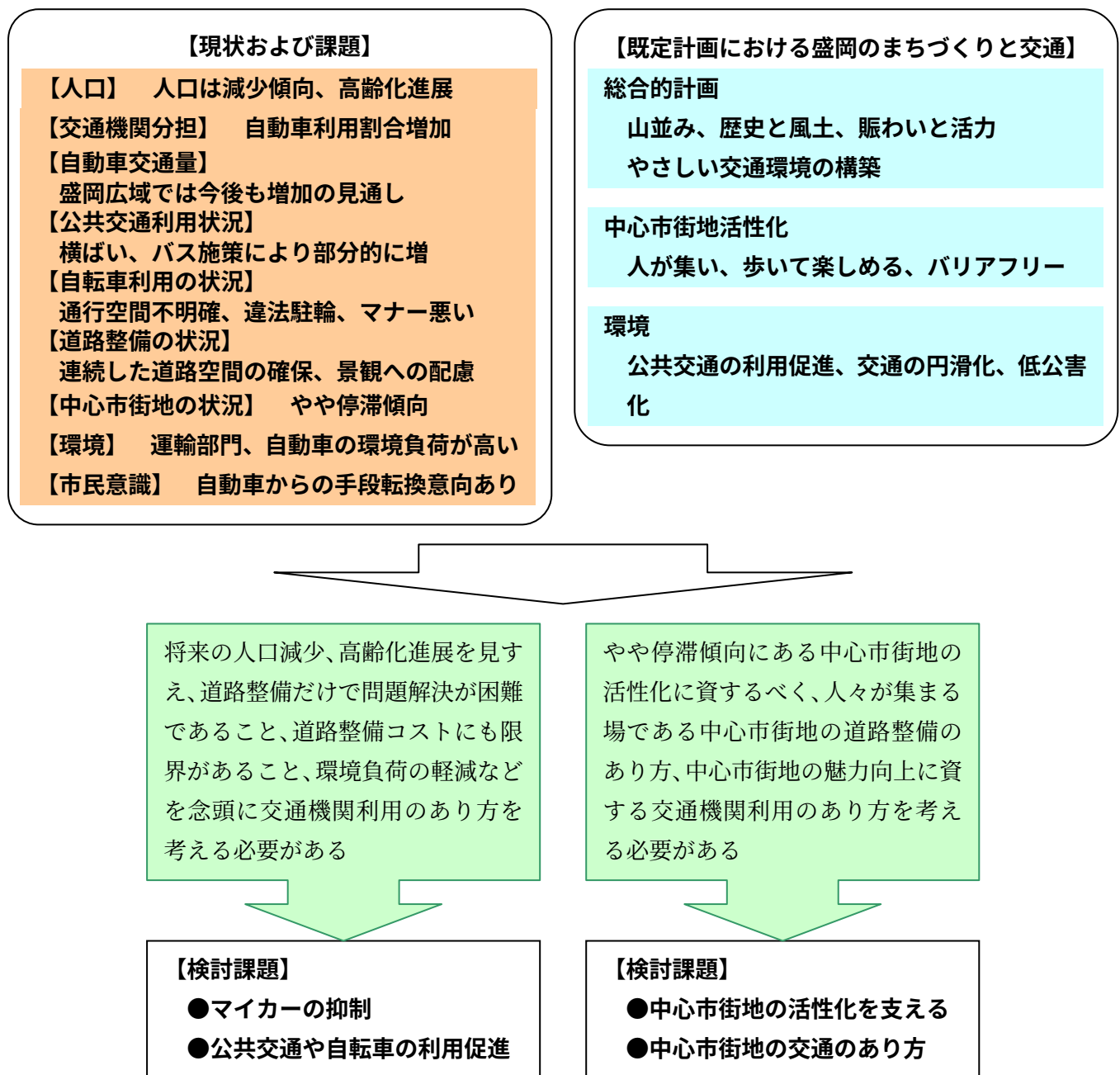
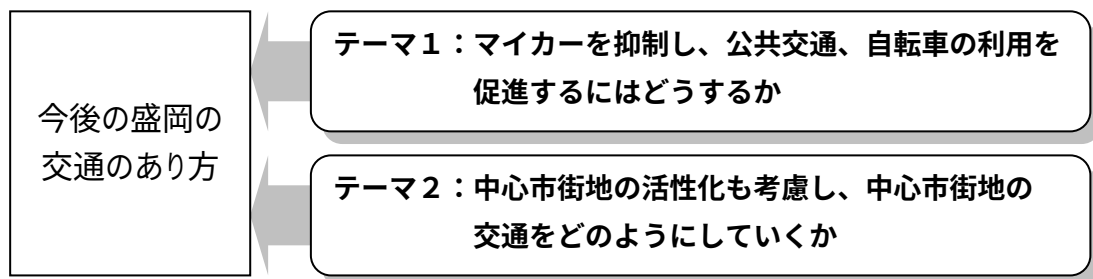


図 テーマ設定の考え方

今後の盛岡市における交通のあり方を考える上で、盛岡市における交通をとりまく環境の変化や社会情勢の変化などを踏まえると、今後の交通のあり方を検討する上での計画課題として、市全体に関わる「マイカー抑制・公共交通や自転車の利用促進」と、主として中心市街地に関する「中心市街地の活性化を支える・中心市街地交通」の2点を設定しました。

これらの計画課題は、市総合計画の課題である「マイカーを抑制し公共交通、自転車の利用を促進する」と、市の個別課題である中心市街地を対象とするテーマとも整合します。

この2つのテーマ設定のもと、住民の方を交えたワークショップや、盛岡市総合交通施策懇話会の分科会をとおして検討をすることとしました。



※検討の対象とした中心市街地とは、大通り、肴町、県庁周辺といったいわゆる中心部のみならず、課題や施策を考える上で必要な中心部周辺の国道4号から盛岡駅周辺を広く捉えています。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

4.2 テーマに対する検討

4.2.1 テーマ検討の流れ

設定した2つのテーマに対する検討は、次に示す流れに基づいて行いました。

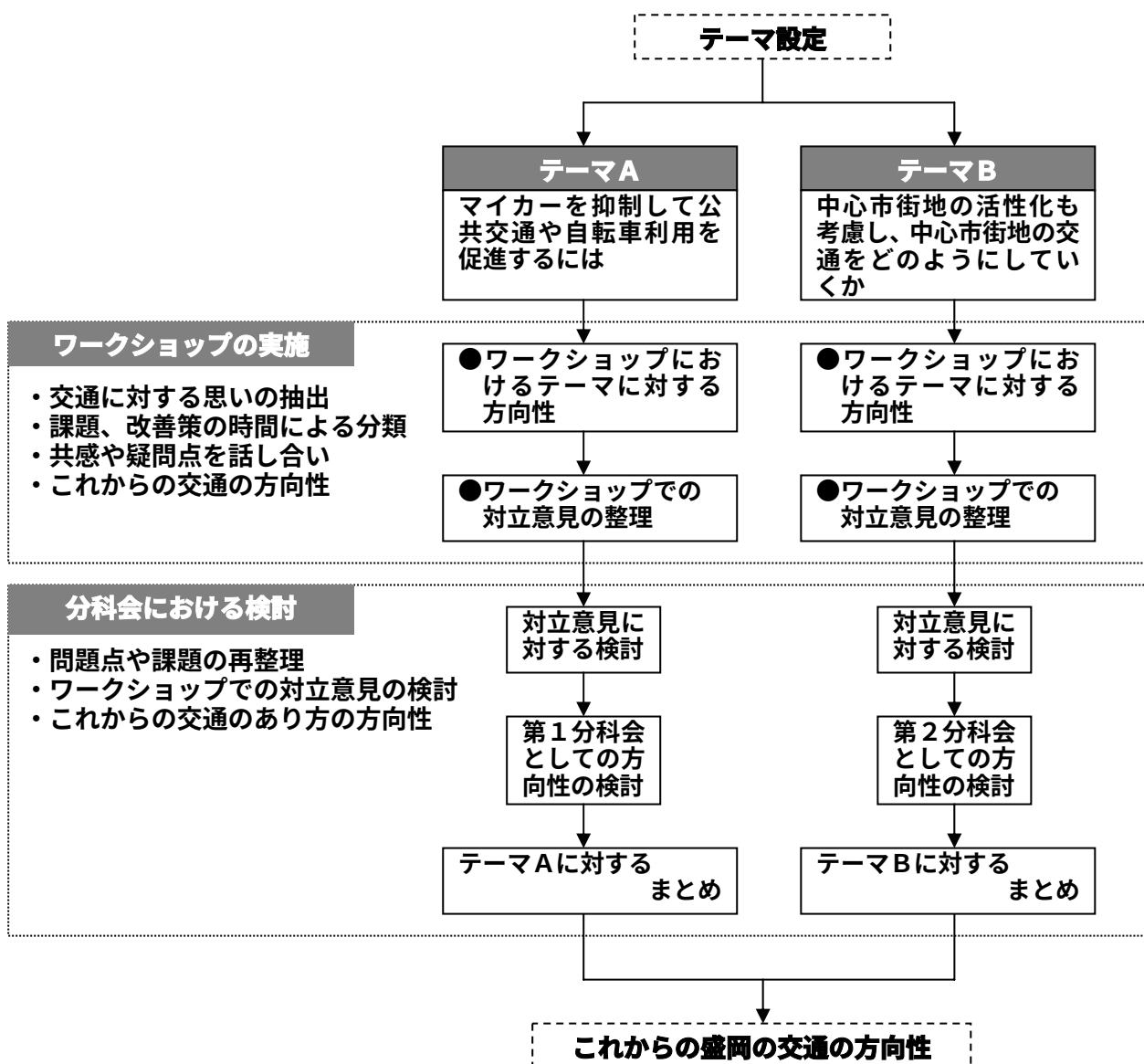


図 テーマに対する検討の流れ

4.2.2 ワークショップの概要

(1) ワークショップの概要

テーマに対する検討として、テーマ別にワークショップによる検討を行いました。ワークショップでは、市の交通の状況や既定計画について説明し、6～7名の班に分かれて、問題点や課題、改善策などについて話し合いました。また、ワークショップでは、班ごとの意見整理の途中段階において、他の班に対する共感や疑問点を出しあいながら、今後の方向性としてとりまとめを行いました。

(2) ワークショップの開催日時および場所

ワークショップ開催日時および参加者は次のとおりです。

	開催日	場所	参加者	
			テーマA	テーマB
第1回	平成17年10月 2日(日)	上田公民館	29人	20人
第2回	平成17年10月16日(日)	中央公民館	23人	19人
第3回	平成17年10月30日(日)	中央公民館	25人	20人

(3) ワークショップの流れ

【第1回】
10月2日(日)

- ワークショップの趣旨説明
 - ・「総合交通計画」の概要と盛岡市の交通の現況説明
- 参加者自己紹介、交通に関する意識アンケート
- ワークショップ(1回目)
 - ・参加者各自から、交通に対する思いを出してもらう
(良いところ、課題(悪いところ)、改善策)

【第2回】
10月16日(日)

- 各班リーダーによる第1回目の結果発表
- ワークショップ(2回目)
 - ・課題、改善策等について、いつの事なのかをはっきりさせるため、時間軸(平日 or 休日、朝夕 or 日中)で分類
 - ・他の班の施策に対し、共感や疑問、意見を書く
- 交通に関する意識調査やアンケート結果、バス事業者の現況、バス・鉄道事業者への補助の状況等について説明

【第3回】
10月30日(日)

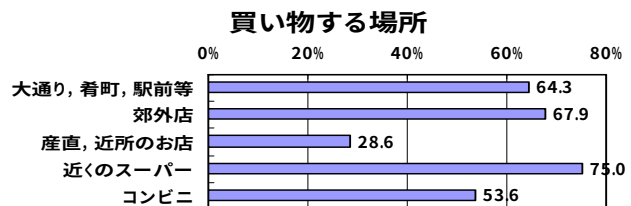
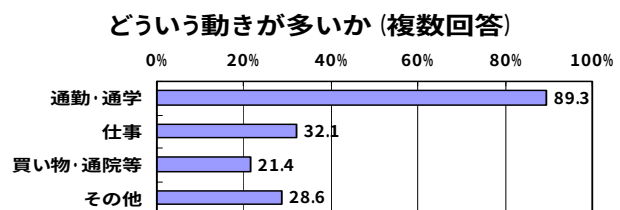
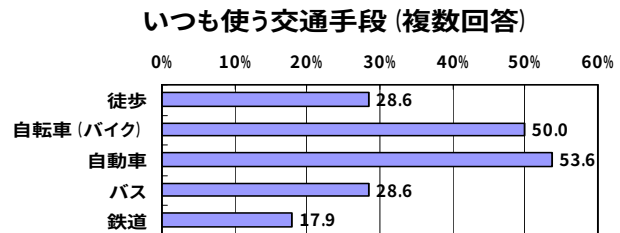
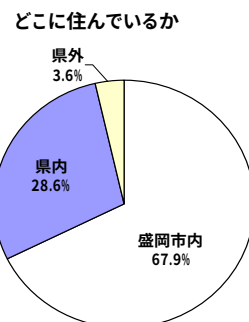
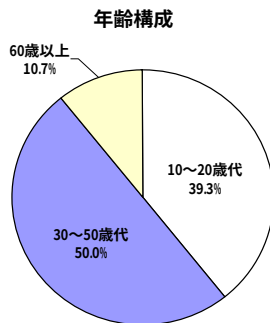
- ワークショップ(3回目)
 - ・第2回目までの結果を踏まえて、これからの盛岡の交通がどのようにあれば良いかについて、方向性、具体的施策、役割分担について再検討
 - ・各班の代表による第3回目の結果発表
 - ・全体のまとめとふりかえり
- 今後の予定について市から説明

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

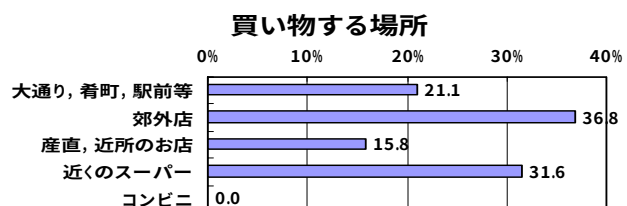
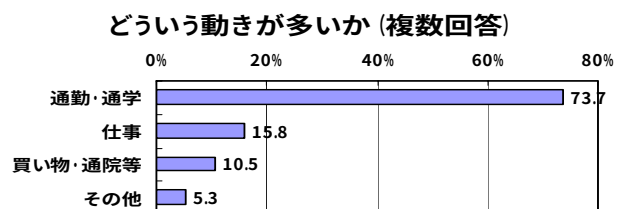
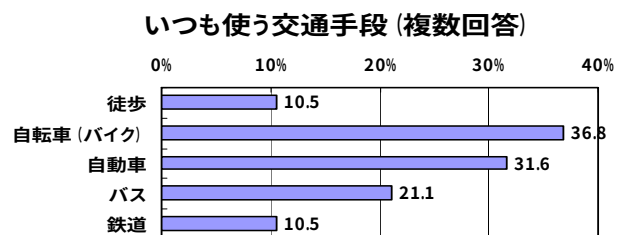
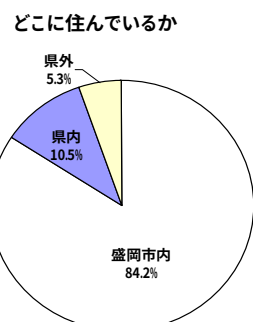
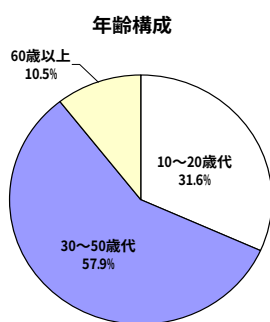
(4) ワークショップ参加者の属性

ワークショップ参加者の交通に関する特性は次のとおりです（アンケート結果より）。

テーマA 「マイカーを抑制し，公共交通，自転車の利用を促進するためにはどうするか」



テーマB 「中心市街地の活性化も考慮し，中心市街地の交通をどのようにしていくか」

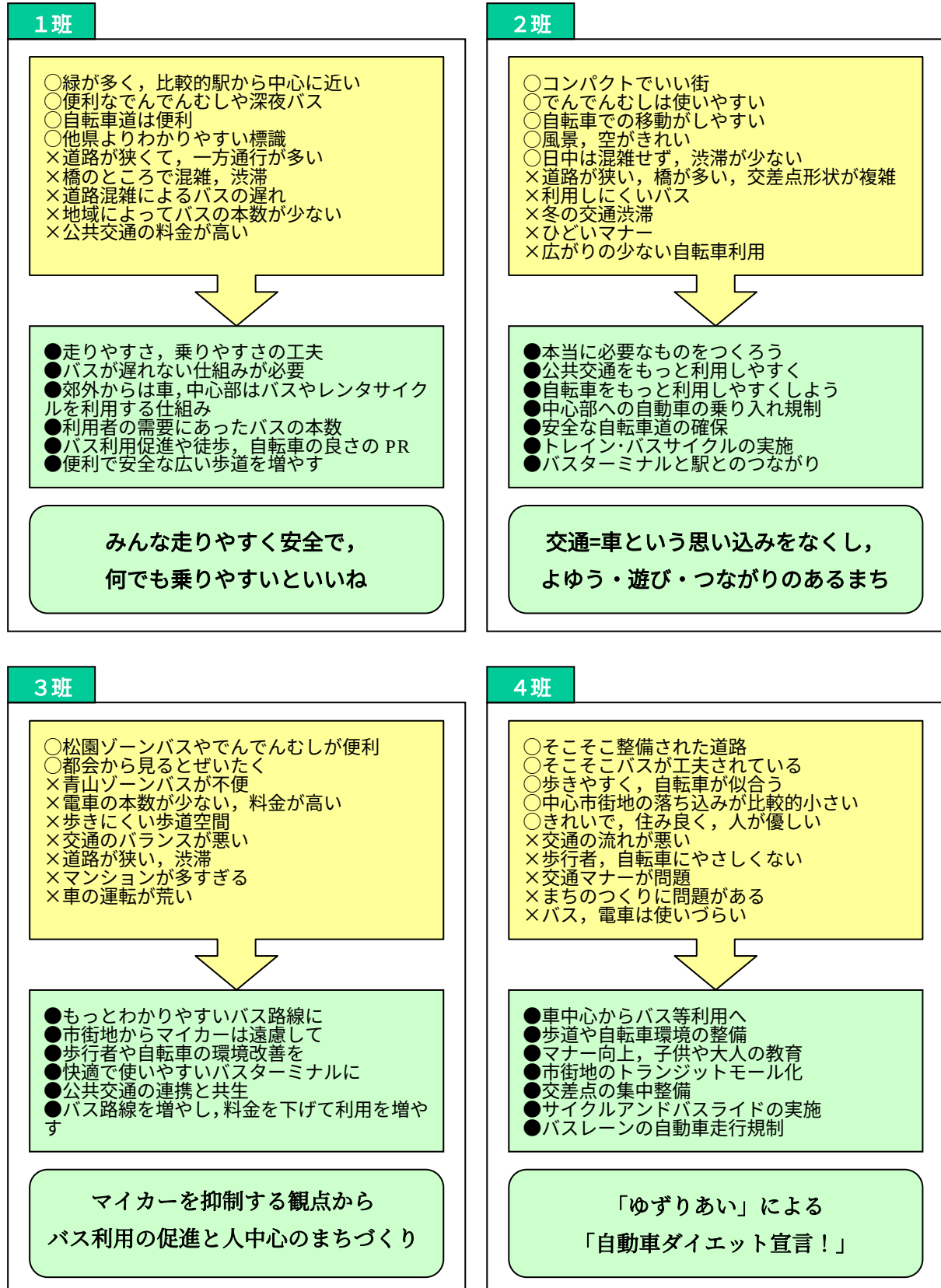


4.2.3 テーマ別検討

4.2.3.1 テーマ「マイカーを抑制して公共交通・自転車の利用を促進するには」について

A-1 ワークショップにおける意見

(1) 各班毎の意見（各班の主な意見（方向性）とテーマ



(2) テーマ「マイカーを抑制し、公共交通、自転車の利用を促進するためにはどうする」に対するワークショップのまとめ

盛岡の現状は？

良いところ

- 【まち全体】
 - ・まちがコンパクトにまとまっている
 - ・自然が多く残っている、山や川がそばにある
 - ・賑わいがある、人が親切
 - ・坂道が少ない
- 【公共交通】
 - ・バスの利便性が高い
 - ・深夜バスやゾーンバスが便利
 - ・でんでんむしがとても便利
- 【道路】
 - ・日中はすいている
 - ・街中や宅地に大型トラックが通らない
- 【自転車】
 - ・平坦で自転車が似合う
 - ・自転車での移動がしやすい
- 【その他】
 - ・他県よりわかりやすい標識

悪いところ

- 【まち全体】
 - ・街のつくりの問題のある街
 - ・交通の流れの悪い街
 - ・歩行者、自転車にやさしくない
 - ・雪に負けてる
- 【公共交通】
 - ・料金は高いけど乗るしかない公共交通
 - ・使いづらいバス、電車
 - ・地域によって本数が少ないバス
 - ・乗換えがめんどーなゾーンバス
- 【道路】
 - ・危険がいっぱいな道路
 - ・まだまだ不便な道路
 - ・狭くて、一方通行が多く、右折レーンはなく変な十字路がある道路
 - ・歩きにくい歩道
 - ・やっぱり渋滞
 - ・橋による渋滞
- 【自転車】
 - ・歩行者の邪魔をしている自転車
 - ・広がりの少ない自転車利用
- 【その他】
 - ・悪い交通のバランス
 - ・交通マナーが問題（ひどいマナー）

まとめると・・・

城下町としてよいところ
～都会から見れば贅沢

町並みだけでなく
自転車も使いやすい

でも、そのおかげで問題も発生

バスや鉄道は、頑張っ
ているけど使いにくい

自動車は便利だけど
問題（渋滞）発生の主原因

道路整備は、自動車ばかり見
ていない？

**しかし、盛岡は、
そこそこ&しぶとい街**

キーワード

- スローライフ
- 都会に比べて贅沢
- 余裕や遊び・つながり
- そこそこ、しぶとい
- ゆずりあい
- がまん

これからの盛岡の交通はこうしていこう！！

【公共交通は走りやすく・乗りやすく】

- 走りやすさ乗りやすさの工夫
- 需要にあったルート、運行本数、時間帯の工夫
- バスの利用促進PR
- 遅れの解消

【自転車もうまい使い方】

- 走行帯や駐輪場の確保
- 雨の日や冬の代替交通も考慮しながら
- レンタサイクルやバスターミナルなどとの連携
- バス・トレインサイクル等の工夫

【自動車はダイエット】

- 自動車利用を減らす工夫
- バス等の公共交通への転換
- 地域を区切った乗り入れ規制
- 相乗りや通勤手当など、自動車利用抑制の工夫

【交通の内容を考えた道路】

- 道路整備は、公共交通、自転車や歩行者の視点で
- 目的に合わせた道路の造り方、使い方の工夫
- 選択、集中し、効果的な道路整備

⇒でも安全がベース

それぞれの良さを見直しながら組み合わせの妙技

そこから新しい価値観 **余裕・遊び** を導き出そう

実現化していくには

【市民・行政・事業者の連携】

ゆずりあい⇒少しずつがまん

これをベースとした施策によるプラスのサイクルへの転換

- 利用者の意見を反映
- まず実践する
- 自動車に過度に依存しない
- みんなが応分の費用負担

マイナスのサイクルから

プラスのサイクルへ

変えていこう

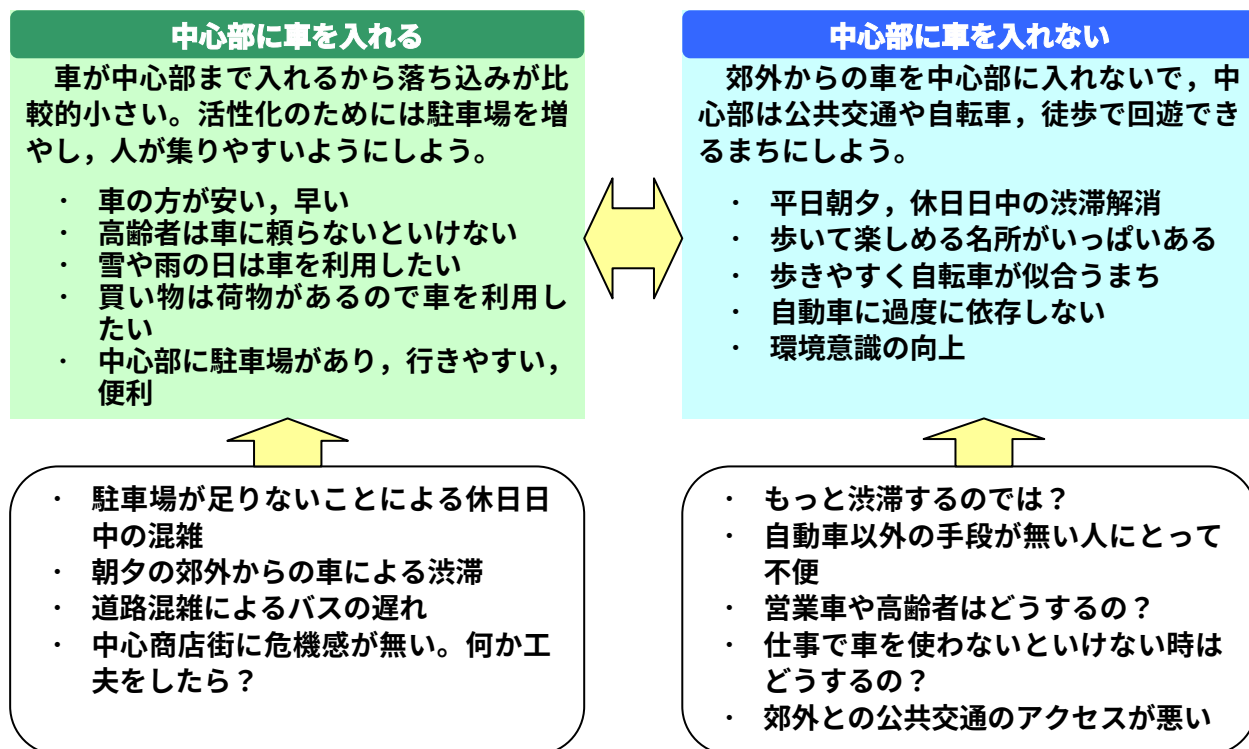
【言うからには実行！！】

(3) ワークショップにおける対立意見

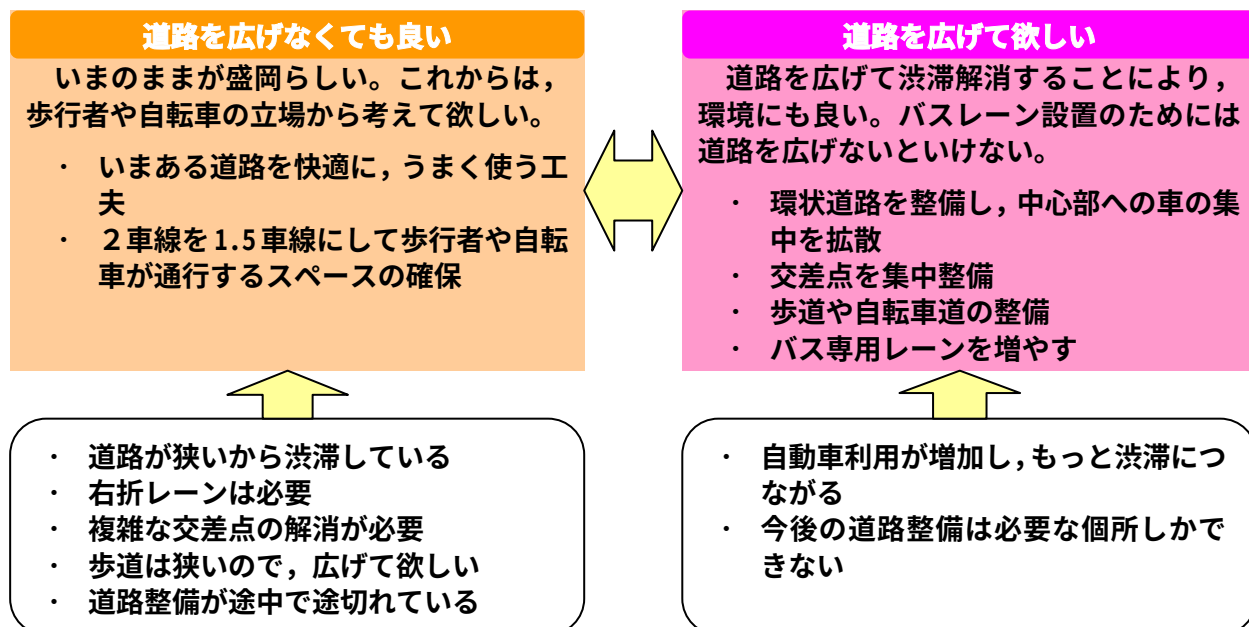
ワークショップでは、さまざまな角度から意見が出され、まとめる過程においては相反するような意見も出されました。

① 中心部※に車を入れる⇔入れない？

(※中心部の位置は、ワークショップの中では、中ノ橋から大通り、菜園の商店街を皆さんがイメージしていました。)

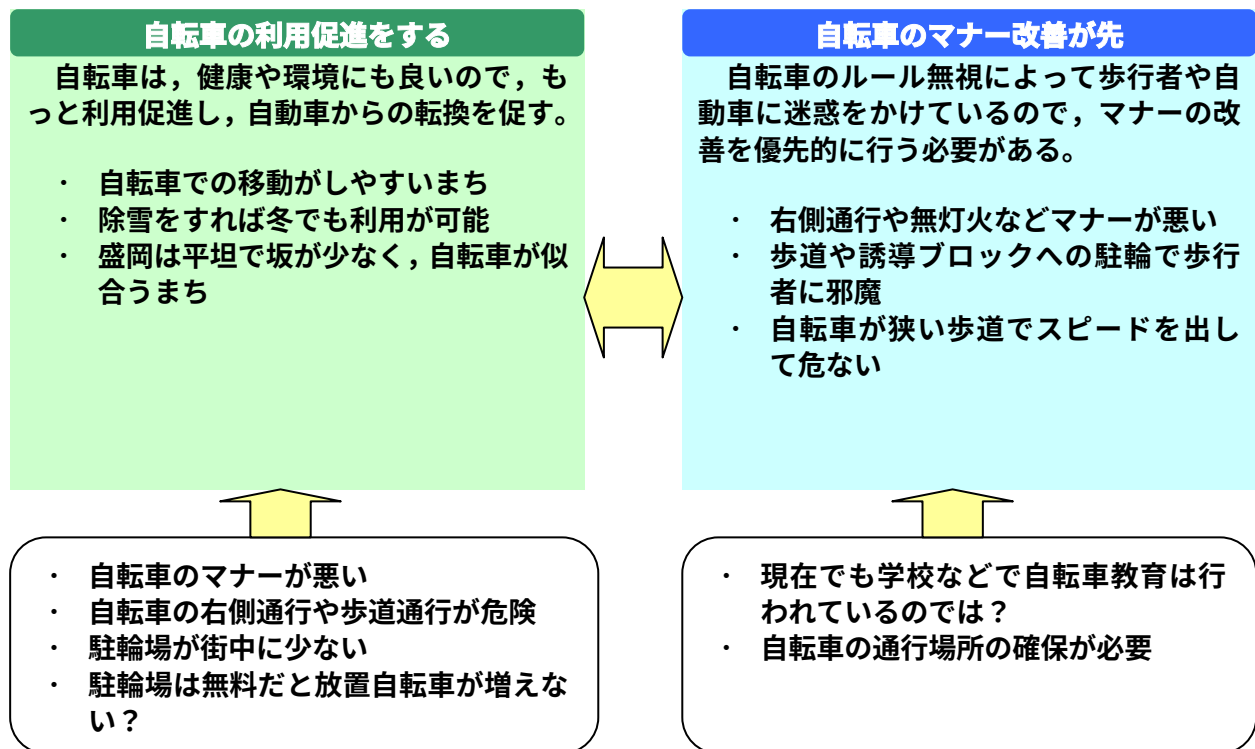


② 道路を広げなくても良い⇔広げて欲しい？

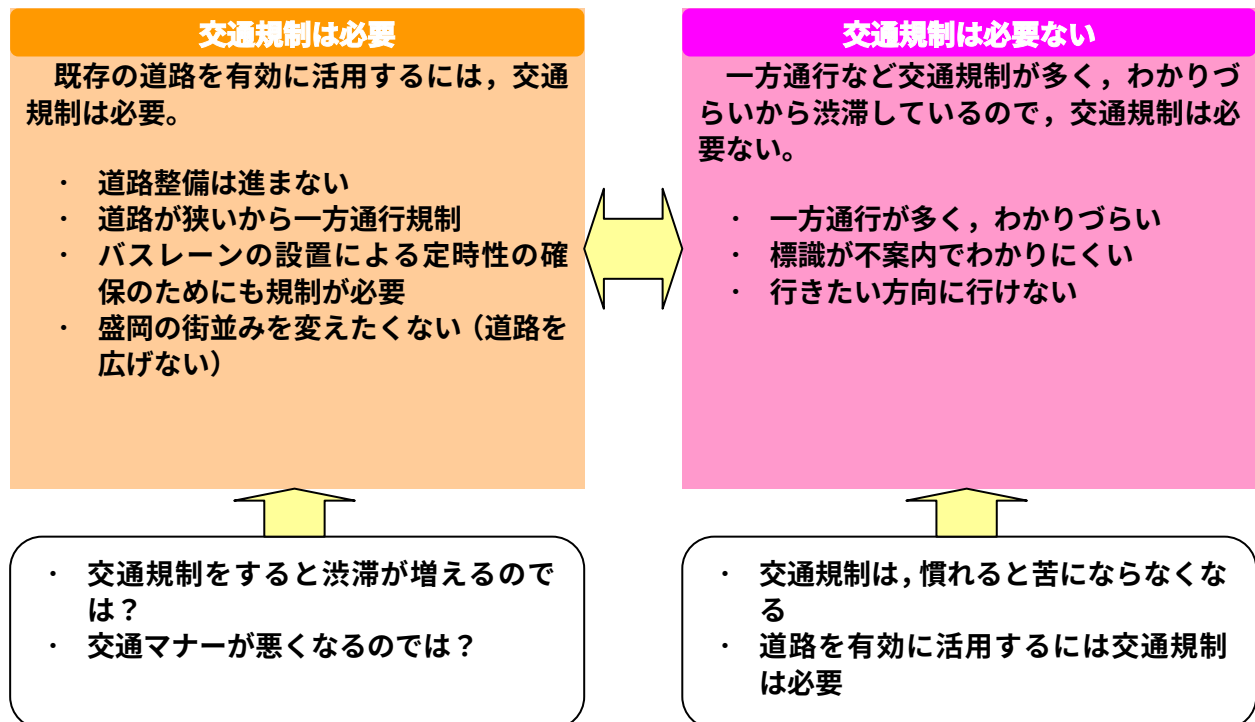


4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

③ 自転車の利用促進をする⇔マナー改善が先



④ 交通規制は必要⇔必要ない



A-2 ワークショップ対立意見に対する検討

(1) 中心部と自動車交通の関係について

分科会での主な意見

- ・ 終日、中心部に自動車を入れないのではなく、曜日や時間帯などで変えていく方法、またバスは入れるなど中間的な規制を考えてはどうか。
- ・ 来街者のニーズにこたえるよう、中心部の商店街も積極的になるべきである。
- ・ 高齢者の行動パターンや観光客の視点など、いろいろな角度から検討が必要。
- ・ 中心部周辺に駐車場を配置する等の駐車場対策も必要である。

工夫による中心市街地での自動車の活用を！

高齢者や観光客にも配慮しながら、曜日や時間帯により中心部への車の乗り入れも認め、商店街の取り組みと一体となりながら車を減らす工夫をする。

(2) 道路拡幅について

分科会での主な意見

- ・ 街並みや観光にも配慮して、広げるところ、広げないところを整理するべきである。
- ・ 選択と集中して整備する個所を明確にし、必要最小限で現状のままで工夫するところなどとの仕分けをするべき。
- ・ 古い町並みにも、安心して歩ける空間確保をするべき。
- ・ 場所にあった道づくりを。
- ・ 道路の計画は、盛岡の財産、観光資源を残すという積極的な視点を入れ、財政など現状に合わせた計画をするべきでは。

盛岡らしさに配慮して、選択・集中した道路計画・整備を！

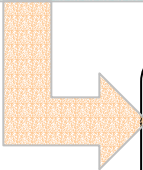
でも、道路をつくるだけではなく、空間の再配分などで歩行空間を作り出すなど場所にあった道づくりの工夫をする。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

(3) 自転車の利用促進について

分科会での主な意見

- ・ 自転車は季節限定の交通手段として考えるべきである。
- ・ サイクルトレインなど空いている時間帯での実施を検討していきたい。
- ・ 自動車、自転車のマナーは、立場によって見方が異なる。でも、お互いマナーは守るべき。
- ・ 自動車のような反則金制度が自転車に無いことも問題。道路交通法を守った利用を啓蒙する必要がある。



自転車は、マナー向上を図りながら他の交通機関との連携する工夫。天候による他の交通機関への転換も考えながら、活用していきます！

(4) 交通規制による交通処理について

分科会での主な意見

- ・ 車を使う距離であれば、一方通行による遠回りは我慢するべきである。
- ・ 一方通行規制により、道路幅員を有効に活用するべきである。
- ・ 勝手気ままな運転手が多いので、規制を強化するべきである。



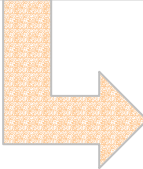
交通規制により既存の道路を有効に活用する工夫をしていきます！

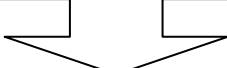
でも、車は我慢、規制はわかりやすくしていきます。

(5) 盛岡市の交通の方向性について

分科会での主な意見

- ・ マイカーの利点である①ドアーツードア、②いつでも使える、③荷物があっても大丈夫、という点を代替できるような公共交通に変えていく必要がある。
- ・ 市民も価値観を変えて、公共交通施策に協働参画していく必要がある。
- ・ JR 山田線の観光的利用による活用など、観光面や交流の視点を盛り込みながら、考えていくべきである。
- ・ 年齢に応じた交通手段の選択を考慮して、施策を検討していくべきである。
- ・ 交通本来の役割への配慮が必要である
- ・ 盛岡の特性の一つでもある季節性、冬季の交通に十分配慮すべきである。

- 
- **工夫による中心市街地での自動車の活用を！**
 - **盛岡らしさに配慮して、選択・集中した道路計画・整備を！**
 - **自転車は、マナー向上を図りながら他の交通機関との連携する工夫。天候による他の交通機関への転換も考えながら、活用する！**
 - **交通規制により既存の道路を有効に活用する工夫をする！**



各交通手段を組み合わせ、連携をする工夫を行い、年齢や目的に応じた交通手段を選択できる交通環境を、みんなの声を反映させながら築いていこう！

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

A-3 第一分科会としての方向性

(1) 工夫による交通の使い方の視点の整理

ワークショップや懇話会において、これからの交通の方向性がまとまりましたが、自転車やバス、自動車を工夫しながら使うためには、視点を設定し、それぞれの交通をどの様に使っていくかの方向性を整理する必要がある、交通を使う視点の設定をしていきます。

○ 時間（目的）の視点

盛岡の交通は、朝夕を主体とした通勤通学目的や日中を中心とした買い物、業務交通など、時間帯で利用の目的が異なっており、道路の混雑状況や交通の使い方も異なります。また、休日の交通は、レジャーや買い物交通が主体となっています。

このため、次の視点を入れてこれからの交通の方向性を考えていきます。

時間帯	主な目的
平日の朝夕	通勤通学を主体とした交通
平日の日中	業務・買い物・通院・観光を主体とした交通
休日の日中	レジャー・買い物・観光を主体とした交通

○ 場所の視点

盛岡の交通は、住宅地や商業業務系の建物が立地している中心市街地、そしてバスの運行回数が多い地域や少ない地域、鉄道が通っている地域や駅まで距離がある地域などがあり、それぞれで交通の使い方も違います。

このため、次の視点を入れながらこれからの交通の方向性を考えていきます。

地 域		主な場所
市街地	公共交通の利用が便利な地域	松園、青山、都南地域など基幹的なバス路線でバス本数が多い地域及び駅利用が便利な地域
	それ以外の地域	上記以外の市街地
郊外部		山間部等
中心部		中央通を中心とした各種業務系の建築物や県庁・市役所等の官公庁が立地した地域 大通り・菜園、肴町、駅前など主要な商店街を主体とした地域

(2) 盛岡の交通のイメージ

盛岡における各交通手段や交通施設の方向性をまとめるにあたり交通の使い方の視点の整理の方針により、盛岡の交通を次のようにイメージします。

<朝・夕の通勤通学や帰宅時間帯の盛岡の交通イメージ>

この時間帯は、通勤や通学の交通を主体とした交通で、現況では、国道 4 号等の幹線道路や国道 4 号との交差点部、橋梁等で交通混雑が発生しています。

通勤通学においては、自家用車は我慢してもらい、歩行者や自転車・バス交通を優先した交通とします。

現在中心となっている特に松園・青山・都南地域の自動車利用者は、様々な運行の工夫を図ったバス交通により転換を図っていただくとともに、障害者等の方々の自動車利用は、優先して中心市街地まで入れるように考えていきます。

それ以外の市街地についても、バスを優先した施策を行い、自動車からバスへの転換を促進させていきます。

このため、道路整備を行うと共に整備が完了した主要な幹線道路への新たなバス専用レーンの設置や、同路線へ自動車を集中させる等により、バスが走行しやすい環境を作ります。

一方、郊外部においては、バス利用だけでは限界があることから、自動車利用との役割分担を図りながら、自動車利用が困難な学生や高齢者を対象に、既存のバス運行のほかに、新たな運行システムを考えていきます。

鉄道についても、バスや他の交通手段との乗り継ぎの工夫により、積極的な利用を促進していきます。

自転車はルールを守りながら安全な通行が出来るように、また、歩いて通勤通学する方やバスや鉄道から降りた歩行者は安心して歩けるように、空間の確保を図っていきます。

<平日の日中の交通イメージ>

この時間帯は、買い物や高齢の方の交通、通院などが主体となるほか、中心地域においては、商店街を中心とした買い物交通や、業務系の地域を中心とした業務交通が主体で、一部の路線に自動車が集まるものの、全体としては比較的スムーズな自動車の走行が可能です。また、来街者による観光交通もこの時間帯を中心に生じます。

このため、バス交通の利用が便利な地域では、通勤通学時間帯と同様バス利用を主体としながら、郊外部においては、自家用車の利用や、特に高齢者については、既存のバス運行のほかに、新たな運行システムを考えていきます。また、来街者や観光客にも分かりやすく利用しやすいバス運行や情報提供の工夫を図ります。

鉄道を利用する方のためには、鉄道利用と自転車等の他の交通手段を組み合わせた利用の工夫も図っていきます。

商店街においては、今後も中心市街地を循環する「でんでんむし」や新しい循環バス等で気軽にバスや鉄道を利用して買い物を楽しんでもらうと共に、休日に比較し交通混雑が見られないことから、自家用車でのアクセスも考えていきます。

また、交通規制や道路整備等により、自転車や歩行者の交通空間を作り出すと共に駐輪場の確保や自転車利用者のマナー向上を図っていきます。

業務系の地域においては、自動車利用を許容しながら駐車待ち車両等による交通混雑の解消や商店街等への通過する交通を抑制するような工夫をしながら、確保を図っていきます。

<休日の日中の盛岡の交通イメージ>

この時間帯は、買い物やレジャーを主体とした交通で、中心市街地の商店街等において、平日に比べて来街者や観光客が多く交通混雑も見られます。

このため、中心市街地に来る交通を主体に考え、市街地においては、平日の日中と同様に公共交通を基本としながらも、自動車利用について、平日と比較して緩やかに考えていきます。

また、郊外部においては、自動車を基本とするとともに、観光やレジャーを目的に鉄道利用と自転車を組み合わせる等、より楽しく鉄道を利用できるような工夫を検討していきます。

中心市街地の商業地域においては、歩行者優先のエリアと自動車でアクセスするエリアを平日と比較して明確に区分するよう、道路整備と交通規制により、歩行者エリアを設けるとともに、「でんでんむし」や新しい循環バス等の走行により、歩いて楽しむ中心市街地を作ります。

一方、自動車交通は、歩行者エリアの外に駐車してもらえるような駐車場立地の誘導をしていきます。

自転車も駐輪場の確保や自転車利用者のマナーの向上を図っていきます。また、来街者や観光客も利用できるようなレンタサイクルの整備など工夫を検討します。

<冬季の盛岡の交通イメージ>

冬季は、積雪や凍結に伴う速度の低下や交通手段も限られることから、マイカー利用の増加も見られ、交通混雑が多く発生しております。また、通学の学生や買い物等の高齢者を含めた自転車利用も多く、除雪で狭くなった車道や凍結路面を走行するなど、交通安全上危険であるとともに、交通混雑を発生させる一因ともなっている状況です。

このため、マイカーや自転車利用については、冬季間はバス等公共交通機関を利用するよう PR や啓蒙活動等を行い、バス等公共交通への転換を進めることにより、交通混雑の緩和を目指します。

また、冬季間にバスや鉄道をより利用しやすくするため、バスや鉄道と他の交通機関との乗換えがしやすいような工夫や歩行者動線の確保を図っていきます。

中心部の商業業務地域においては、歩行者空間を確保するとともに、道路整備等に合わせた融雪装置の整備を図っていきます。

以上が、時間帯による交通のイメージですが、中心市街地において歴史的な建物が多く残り、まち並みとして守っていく必要がある地域においては、都市景観やまちづくりの関係部署と連携をとりながら、まちづくりの方向性や道路の役割の明確化等を図りながら進めていきます。

(3) 各交通手段や施設等の方向性

盛岡における今後の交通のイメージを基に、各交通手段や施設等の方向性をまとめると次のようになります。

①公共交通の方向性

地域や目的に合わせたバス運行の工夫

通勤通学時間帯は自動車からの転換を目的に、そして、高齢者への配慮など市民の声を反映しながらみんなが使いやすくなるような、目的や地域に合わせた工夫を今後も進め、走りやすく乗りやすいバス交通としていきます。

- 市街地においては、道路整備や自動車の交通規制等によりバスが走行しやすい環境を作っていきます。
- 郊外部においては、自家用車との役割分担を図りながら、通学者や高齢者を主体に新たな運行システムを考えていきます。
- 需要にあったルート、運行本数、時間帯の工夫や「でんでんむし」の拡充等により利用しやすいバス交通を目指します。
- バス車両の工夫、見やすいバス路線図、利用促進PR等により、わかりやすいバス交通を目指します。
- バス案内システムの拡充やより便利なバス停の改善など便利なバスを目指します。

他の交通手段との連携で、より便利で楽しい鉄道に

バスや自転車との連携を図り、通勤通学にはより便利で、そして買い物やレジャーにはより楽しい鉄道としていきます。

- 料金の共通化等の料金設定等によりバスと鉄道など公共交通機関の連携を図り、お互いを補完しながら、便利で利用しやすい鉄道を目指します。
- 需要にあった運行本数や時間帯の工夫等により効率的で便利な鉄道を目指します。
- 休日や日中におけるサイクルトレイン等の他の交通手段との連携により、買い物やレジャーの楽しみの幅を広げていきます。

交通弱者利用やバスとの役割分担を図ったタクシーの位置づけ

タクシーを自家用車の延長だけと捉えるのではなく、交通弱者の足として、また、郊外部などではバスを補完する公共交通として捉え、その役割に沿った活用をしていきます。

- 高齢者等の交通弱者の足として、例えば交通規制への配慮などを行いながら役割を明確化していきます。
- バスが運行していない地域で、バスを補完する交通として、新しい運行を考えるなど工夫をしていきます。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

② 徒歩・自転車交通の方向性

マナーを守り安全な歩行や自転車利用

安全な歩行空間の確保により、安心できるまちづくりを進めます。
また、自転車は、通行空間の確保により安全な利用を促進すると共に、駐輪場の確保とあわせ、利用マナーを守れるような施設整備も図っていきます。

- 歩道や自転車道、幹線道路の整備、自動車の交通規制等により、歩行者や自転車が優先する区域と自動車が走行する地域との区分等を行い、歩行者・自転車優先のまちづくりを目指します。
- バリアフリーの歩行環境整備等により、誰でも気軽に楽しく歩けるまちを目指します。
- 自転車の走行スペースの位置づけや駐輪場の確保、違法駐輪規制等により、自転車だけでなく歩行者が安心して歩けるまちを目指します。

③ 自動車交通の方向性

自動車はダイエット

増加する自動車利用を見つめなおすため自動車の役割を明確にし、目的や地域に合わせながら自転車や公共交通への転換を進めダイエットを図っていきます。

- 交通規制等により自動車利用者に我慢をしてもらいながら、歩行者や自転車、バスための環境を作り出していきます。
- 通勤時間帯においては、公共交通への転換を促進すると共に、自動車利用が必要な方でも、パークアンドライドや中心部周辺駐車場への誘導など中心市街地に自動車が流入しにくいような工夫をしていきます。
- 公共交通への転換PR、企業を含む連携等により、バス等の公共交通への転換を促進する工夫をしていきます。
- 中心市街地においては、平日の朝や休日の日中など、中心部への時間を区切った乗り入れ規制や通行規制により、歩行者や自転車を優先させたまちづくりを目指します。
- 業務による自動車交通は、通過交通が商業地に入り込まないような道路の使い方の工夫や、道路整備により特定の道路に集中しないよう分散を図りながら確保を図っていきます。

④交通施設整備の方向性

歩行者や自転車、バス交通を主体とし、

利用しやすい鉄道とするための規制や交通施設

歩行者や自転車、バスを主体とした道路整備を図ると共に、既存の道路を効率的に活用しながら、交通規制等により歩行者・自転車を優先したまちづくりを目指します。

また、駐車場立地の誘導や駐輪場確保の工夫等により歩行者・自転車を優先したまちづくりとなるよう工夫をしていきます。

一方、駅等の交通結節点の機能向上を図り乗り継ぎ利便性を向上していきます。

- 通勤通学時間帯においては、自動車の交通規制により、歩行者自転車が安心して通行できる環境やバスが走行しやすい環境を作り出すなど、交通弱者から空間を優先的に配分・確保できるような交通規制を行います。
- 盛岡の特色を活かしたまちづくりのため、道路整備は、選択集中し、効果的に行います。
- 規制等により、各施設に適切な駐輪場が確保できるような制度について検討すると共に、各種制度における駐車場の指導にあたっては、歩行者・自転車に配慮した指導を行っていきます。
- 交通結節点となる駅前広場等の整備や自転車との組み合わせに対応した改良等、乗り継ぎシステムの工夫が反映できるような整備を図りながら、利便性の向上を図っていきます。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

4.2.3.2 テーマ「中心市街地の活性化も考慮し、中心市街地の交通をどのようにしていくか」について

B-1 ワークショップにおける意見

(1) 各班毎の意見（各班の主な意見（方向性）とテーマ

5 班

- コンパクトで祭りの賑わいがある
- アーケードがあり歩きやすい
- 駐車場が多い
- 比較的バス網が整備されている
- ×自転車のマナーが悪い
- ×歩道が狭い
- ×城下町の特徴のカギ形の道路
- ×バス路線が複雑、バスが定時に来ない
- ×知恵の無い交通政策、交通規制

- 自転車をもっと使いやすく
- 多少の規制は我慢して
- もっと使おう便利なバス、タクシー
- 環境のことも考えて
- 今ある道路を快適に
- 道路整備も必要

知恵を出し合った交通計画
歩いて安心中心市街地

6 班

- バスの本数が多い、バスロケで待ち時間がわかる
- 鉄道は時間どおりに運行している
- 歩行者天国やアーケードが良い
- 中央通が歩きやすい
- ×朝夕のバスが時間どおりに来ない
- ×鉄道の料金が安い、本数が少ない
- ×自転車が走りにくい
- ×自転車のマナーが悪い
- ×交通規制がわかりづらい

- 中心市街地を歩いて楽しめるまちに
- バス路線や本数を見直し利便性をよくする
- タクシー料金を安く、相乗りもできるように
- 自転車道の充実、駐輪場を増やす
- バランスの取れたバスルート
- 中心市街地周辺の駐車場を使いパークアンドライド

中心市街地は人中心のまち
車とバスは賢く使い分ける

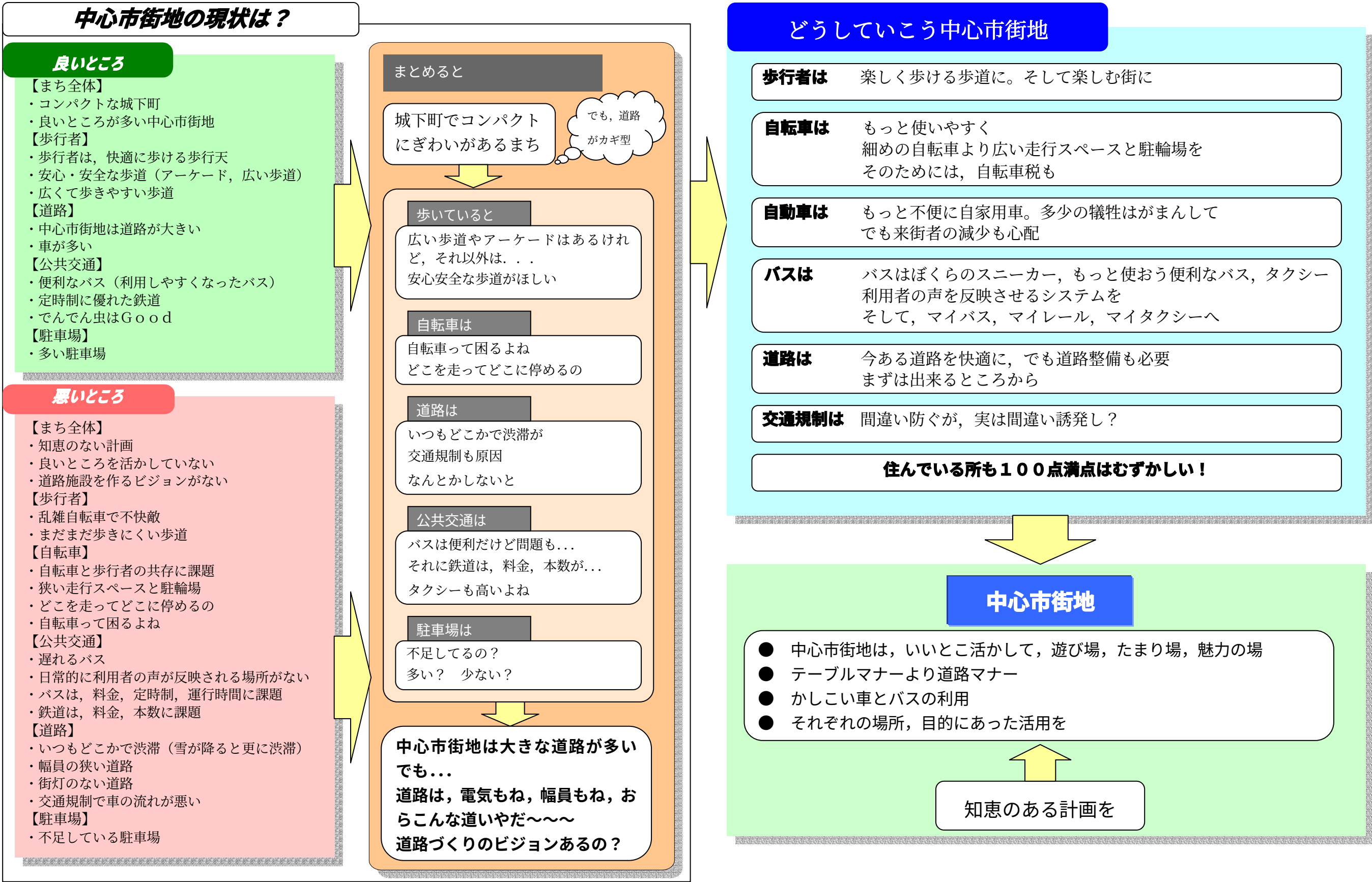
7 班

- でんでんむしが便利、バス路線が多い
- 大きい道路が多く、車の通りも多い
- 新しい道路は歩道が広くて便利
- ×バスの利便性が悪い
- ×公共交通に利用者の意見が反映される場所がない
- ×朝夕、日曜、降雪時の渋滞
- ×道路が狭く、歩道の無い道路がある
- ×自転車のマナーが悪い、駐輪場が無い
- ×交通規制で車の流れが悪い

- バスの利便性を高め、市民のバスに
- 利用者の声を反映した公共交通ネットワークをつくる
- 中心市街地にはマイカーを入れない
- 中心地は駐車場をおかずに、歩いて楽しむ
- 楽しく歩ける道路づくり
- 自転車利用者のマナー教育

マイバス・マイタウン

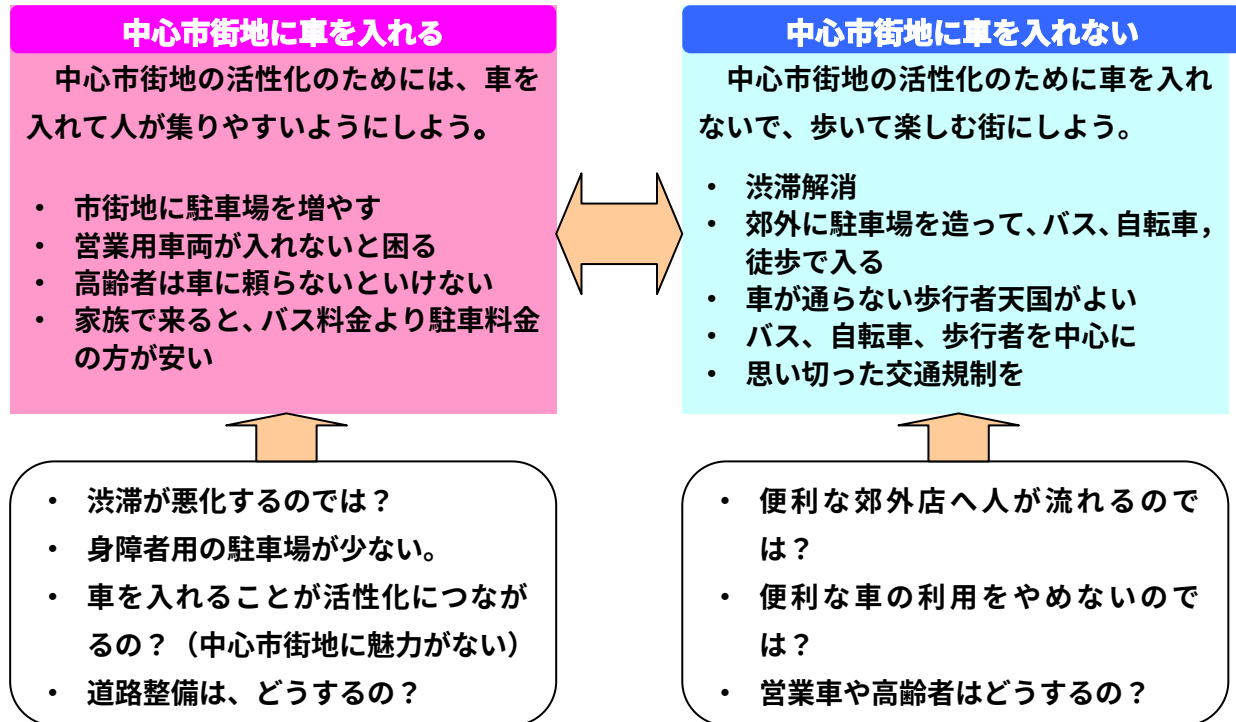
(2) テーマ「中心市街地の活性化も考慮し、中心市街地の交通をどのようにしていくか」に対するワークショップのまとめ



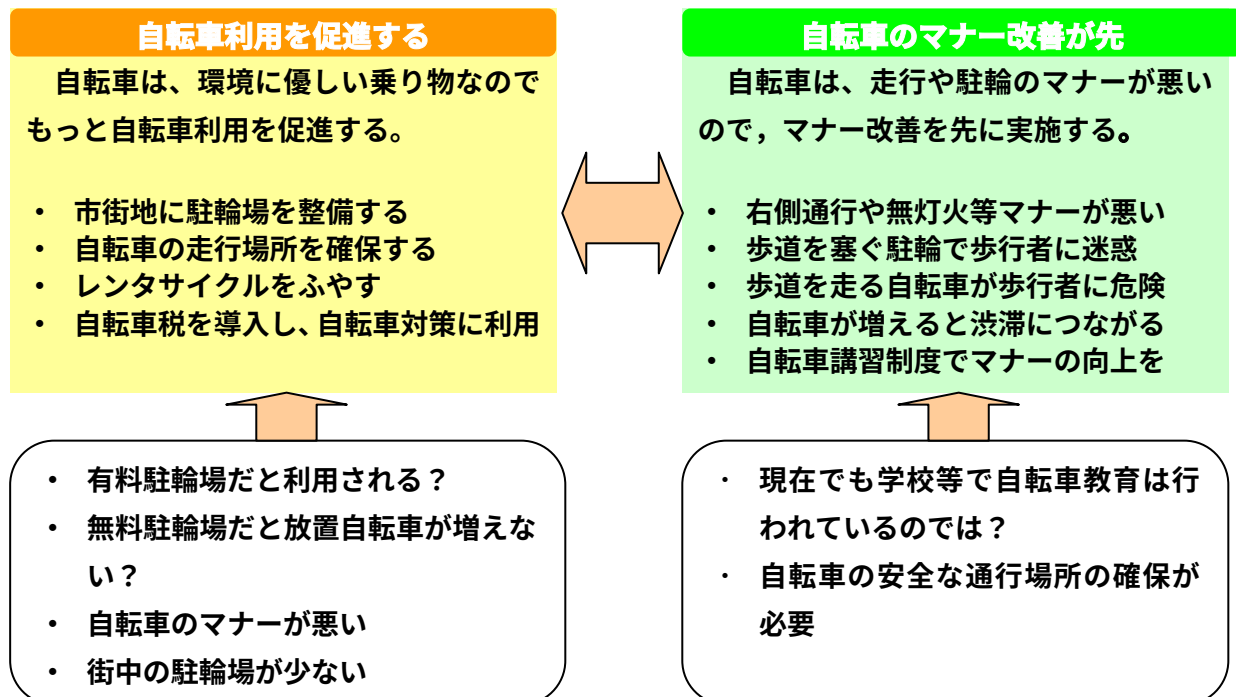
(3) ワークショップにおける対立意見

ワークショップでは、さまざまな角度から意見が出され、まとめる過程においては相反するような意見も出されました。

① 中心市街地に車を入れる⇔入れない？

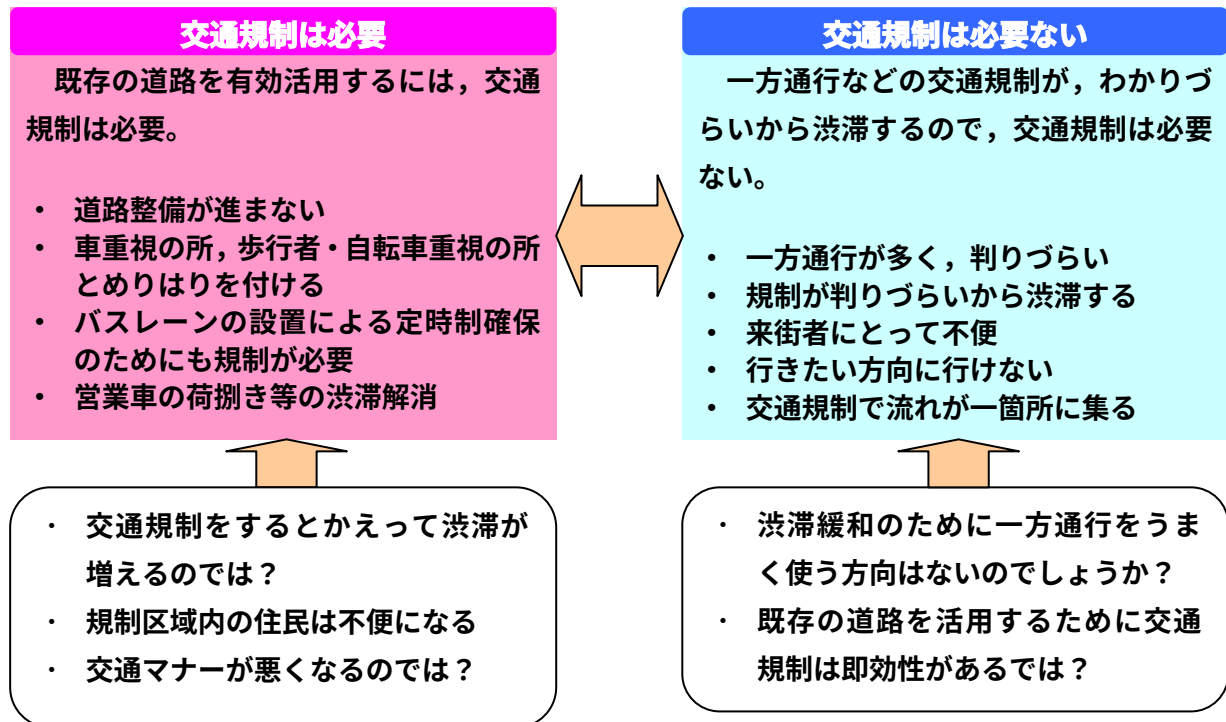


② 自転車の利用を促進する⇔マナー改善が先

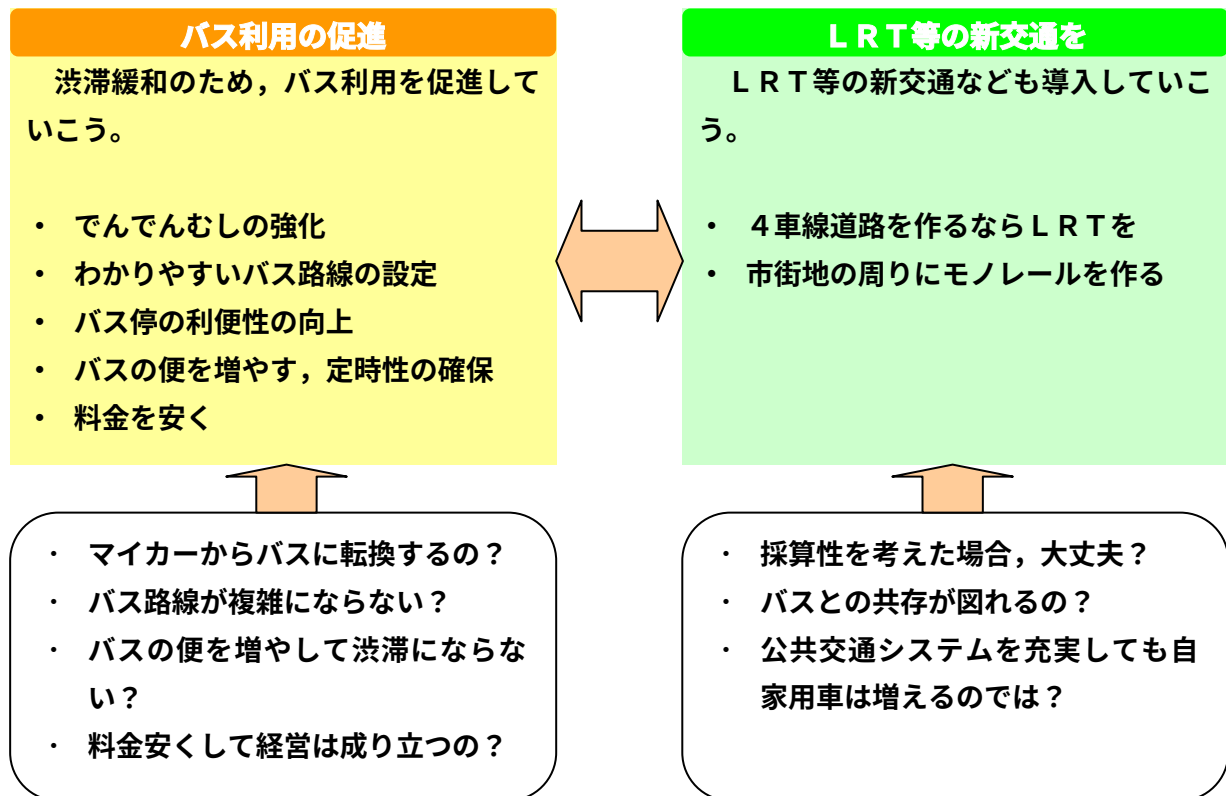


4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

③ 交通規制は必要 ⇔ 必要ない



④ バス利用の促進 ⇔ LRT等の新交通を



B-2 ワークショップ対立意見に対する検討

(1) 中心市街地活性化と自動車交通の関係について

分科会での主な意見

- ・ 車を入れる入れないではなく、入れた場合でも、人への配慮、使い方を考えるなど、車の賢い使い方を考える。
- ・ 買い物の荷物を考えると、車は手放せない。必要な手段で中心市街地に来るといような賢い交通の使い方をする。
- ・ 中心市街地は人が優先。
- ・ ゾーンを決めて、人中心のところは車を走りにくく、そして幹線道路はきちんと整備するなど、道路整備にメリハリをつける。

人を優先の中心市街地に！

でも、車を排除するのではなく、必要な時は人への配慮、使い方、場所の工夫をして車を使えるようにしていきます。

(2) 自転車利用の促進について

分科会での主な意見

- ・ 対立する意見というよりもマナーを守りながら利用する視点で。
- ・ あらゆる年齢層で教育の必要である。

マナーを守りながら賢く利用していきます！

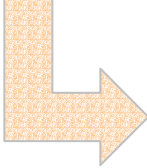
そのためには、マナーが守られるような支援策も必要です。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

(3) 交通規制による交通処理について

分科会での主な意見

- ・ 一方通行は、特に初めて通行する観光客等にはわかりにくい面もあるが、車の流れが整流化され、渋滞解消や歩行者空間創出に効果がある。
- ・ 弱い順に空間を再配分する。

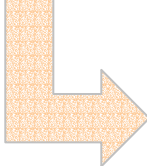


交通規制は、道路を賢く使う工夫。交通弱者の視点で、活用していきます！

(4) L R T等、バスに変わる新しい交通機関の導入について

分科会での主な意見

- ・ 新しい交通機関の導入という視点ではなく、結論としては、公共交通かマイカーかという視点である。
- ・ 公共交通を利用してもらいたいが、場合によっては自家用車のほうが良いこともある。適宜、必要な手段で中心市街地に来るよう賢く交通を使い分けることが必要。

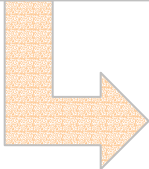


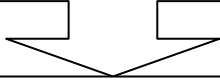
利用者の声を反映して、より良い公共交通システムに改善しながら、必要な手段で中心市街地に来るよう賢く交通を使い分けていきます！

(5) 盛岡市の交通の方向性について

分科会での主な意見

- ・ 遠くまで行かなくてもバスが近くに来ることができないか。自由に乗り降りできる高齢者にも便利なバスになって欲しい。
- ・ 100%の交通手段は無いのではないかと。どれか一つの交通手段に特化するのではなく、それぞれが少しずつできる努力をしていくことが必要。
- ・ 理念を3点挙げると、①中心市街地は人が優先、②弱い順に空間を再配分する、③ビジョンとして公共交通を一番に配慮した道路整備のあり方を重点とする。
- ・ 中心市街地に子育てしている層が気楽に来ることができる環境が必要である。足は公共交通が中心。知恵のある計画を考える必要がある。

- 
- **人を優先の中心市街地に！**
 - **自転車は、マナーを守りながら賢く利用していきます！**
 - **交通規制は、道路を賢く使う工夫。交通弱者の視点で、活用していきます！**
 - **利用者の声を反映して、より良い公共交通システムに改善しながら、必要な手段で中心市街地に来るよう賢く交通を使い分けていきます！**



100%の交通手段は無い。どれかに特化するのではなく、少しずつできる努力や知恵を出し合い、高齢者や子育てしているお母さん方も、気軽に来られる交通環境やまちづくりを行い、安心して活気に満ちた中心市街地にしていきます！

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

B-3 第二分科会としての方向性

ワークショップ結果を踏まえ、分科会における意見をまとめると、盛岡市の交通の方向性は、次のように整理できます。

(1) 賢い交通の使い方の場面の整理

ワークショップや懇話会において、中心市街地に対するまちづくりや交通の方向性がまとまりましたが、自転車やバス、自動車を賢く使うためには、場面を設定し、それぞれの交通をどのように使っていくかの方向性を整理する必要があります、次により賢く交通を使うための場面の設定をしていきます。

○ 時間（目的）の視点

中心市街地への交通は、朝夕を主体とした通勤通学目的や日中を主体とした買い物、業務交通など、時間帯で利用の目的が異なり、道路の混雑状況や交通の使い方異なります。また、休日の交通は、レジャーや買い物交通が主体となっています。

このため、次の視点を入れてこれからの中心市街地の交通の方向性を考えていきます。

時間帯	主な目的
平日の朝夕	通勤通学を主体とした交通
平日の日中	業務・買い物を主体とした交通
休日の日中	レジャーや買い物を主体とした交通

○ 場所の視点

中心市街地においても、商店街を主体とした地域や業務を主体とした地域があり、それぞれで交通の使い方違います。

このため、次の視点を入れながら中心市街地の方向性を考えていきます。

地 域	主な目的
業務系地域	中央通を中心とした各種業務系の建築物や県庁・市役所等の官公庁が立地した地域
商業系地域	大通り・菜園、肴町、駅前など主要な商店街を主体とした地域

(2) 中心市街地の交通イメージ

中心市街地における各交通手段や交通施設の方向性をまとめるにあたり、賢い交通の使い方の場面の整理の方針により、中心市街地の交通を次のとおりイメージします。

<朝・夕の通勤通学や帰宅時間帯の中心市街地の交通イメージ>

この時間帯は、通勤や通学の交通を主体とした交通で、現況では、中心市街地の入り口部分等で交通混雑が発生しています。

通勤通学においては、自家用車は我慢してもらい、歩行者や自転車・バス交通を優先した交通とします。

現在中心となっている自動車利用は、様々な運行の工夫を図ったバス交通に転換を図っていただくとともに、障害者等の方々の自動車利用は、優先して中心市街地まで入れるように考えていきます。

また、自動車の交通規制や道路整備等により、自転車・バスの走行する空間を作り出し、自転車はルールを守りながら安全な通行が出来るように、バスは混雑に巻き込まれず定時性が確保できるように、歩いて通勤通学する方やバスや鉄道から降りた歩行者は安心して歩けるように、空間の確保を図っていきます。

<平日の日中の中心市街地の交通イメージ>

この時間帯は、商店街を中心とした買い物交通や、業務系の地域を中心とした業務交通を主体とした交通で、一部の路線に自動車が集まるものの、全体としては比較的スムーズな自動車の走行が可能です。

商店街においては、今後も中心市街地を循環する「でんでんむし」や新しい循環バス等で気軽にバスや鉄道を利用して買い物を楽しんでいただくと共に、休日に比較し交通混雑が見られないことから、自家用車でのアクセスも考えていきます。

また、朝夕と同様に、交通規制や道路整備等により、自転車やバス、歩行者の交通空間を作り出すと共に駐輪場の確保や自転車利用者のマナー向上を図っていきます。

一方、鉄道を利用して中心市街地に来る方のために、鉄道利用と自転車等の他の交通手段を組み合わせた利用の工夫も図っていきます。

業務系の地域においては、自動車利用を許容しながら駐車待ち車両等による交通混雑の解消や商店街等への通過する交通を抑制するような工夫をしながら、確保を図っていきます。

<休日の日中の中心市街地の交通イメージ>

この時間帯は、商店街を中心とした買い物交通を主体とした交通で、平日に比べて来街者が多く交通混雑も見られます。

このため、歩行者優先のエリアと自動車でアクセスするエリアを平日と比較して明確に区分するよう、道路整備と交通規制により、歩行者エリアを設けるとともに、「でんでんむし」や新しい循環バス等の走行により、歩いて楽しむ中心市街地を作ります。

一方、自動車交通は、歩行者エリアの外に駐車してもらえような駐車場立地の誘導をしていきます。

また、自転車も駐輪場の確保や自転車利用者のマナーの向上を図っていきます。

以上が、時間帯による交通のイメージですが、中心市街地において歴史的な建物が多く残り、まち並みとして守っていく必要がある地域においては、都市景観やまちづくりの関係部署と連携をとりながら、まちづくりの方向性や道路の役割の明確化等を図りながら進めていきます。

(3) 中心市街地における各交通手段や施設等の方向性

中心市街地における今後の交通のイメージを基に、各交通手段や施設等の方向性をまとめると次のようになります。

①公共交通の方向性

走りやすく乗りやすいバス

市民の声を反映しながら通勤通学者だけではなく、高齢者や子供連れ、障害者などみんなが使いやすくなるような、目的や地域に合わせた工夫を今後も進め、走りやすく乗りやすいバス交通としていきます。また、鉄道や他の交通手段との連携も図り、より利用しやすいバスとしていきます。

- 需要にあったルート，運行本数，時間帯の工夫や「でんでんむし」の拡充等により利用しやすいバス交通を目指します。
- バス車両の工夫、見やすいバス路線図、利用促進PR等により、わかりやすいバス交通を目指す。
- バス案内システムの拡充やより便利なバス停の改善など便利なバスを目指します。
- 料金の共通化等の料金設定等によりバスと鉄道など公共交通機関の連携を図り、お互いを補完しながら、利用しやすい鉄道を目指します。

手軽に利用できる鉄道

他の交通手段との連携や様々な工夫により、中心市街地へのアクセス性を向上させ、手軽に利用できる鉄道としていきます。

- 需要にあった運行本数，時間帯の工夫、料金の共通化等の料金設定等により効率的で便利な鉄道を目指します。
- 休日や日中におけるサイクルトレイン等の他の交通手段との連携により、気軽に中心市街地に買い物でのアクセスが出来るような工夫をしていきます。
- 料金設定や共通化等によりバスと鉄道など公共交通機関の連携を図り、お互いを補完しながら、利用しやすいバス交通を目指します。

交通弱者利用やバスとの役割分担を図ったタクシーの位置づけ

タクシーを自家用車の延長だけと捉えるのではなく、交通弱者の足として、また、バスを補完する公共交通として捉え、その役割に沿った活用をしていきます。

- 交通弱者の中心市街地へのアクセス確保のため、交通規制等について配慮していきます。
- 深夜のバス利用者の足として、相乗りタクシー等の様々な運行に対する工夫をしていきます。

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

② 徒歩・自転車交通の方向性

まちなかは徒歩や自転車が主役

中心市街地は、歩いて楽しむゾーンを設定し、人中心の人にやさしい、人の速度にあわせたまちづくりを進めます。

また、自転車は、通行空間の確保や駐輪場の確保など、利用マナーを守れるような施設整備も図っていきます。

- 歩行者や自転車が優先する区域と自動車が走行する地域を分けし、歩行者・自転車優先のまちづくりを目指します。
- バリアフリーの歩行環境整備等により、誰でも気軽に楽しく歩けるまちを目指します。
- 自転車の走行スペースの位置づけや駐輪場の確保等、レンタサイクルや違法駐輪規制等により、自転車だけでなく歩行者が安心して歩けるまちを目指します。

③ 自動車交通の方向性

自動車の多少の不便はがまんしよう

習慣化した自動車利用を考え直し、交通弱者の視点に立って、多少の不便は我慢してもらいながら、目的や場面によって適切な自動車利用となるよう使い方を工夫していきます。

また、都市機能を支える業務交通については、中心市街地を通過する交通の抑制等を図りながら確保を図っていきます。

- 平日の朝や休日の日中など、中心部への時間を区切った乗り入れ規制や通行規制により、歩行者や自転車を優先させたまちづくりを目指します。
- 通勤時間帯において、パークアンドライドや中心部周辺駐車場への誘導など中心市街地に自動車が流入しないような工夫をしていきます。
- 公共交通への転換PR、商店街を含む連携等により、バス等の公共交通への転換を促進する工夫をしていきます。
- 業務による自動車交通は、通過交通が商業地に入り込まないような道路の使い方の工夫や、道路整備により特定の道路に集中しないよう分散を図りながら確保を図っていきます。

(4) 交通施設整備の方向性

歩行者や自転車、バス交通を主体とした規制や交通施設

道路は、歩行者や自転車、バスを主体とした整備を図ると共に、既存の道路を効率的に活用しながら、交通規制等により歩行者・自転車を優先したまちづくりを目指します。

また、駐車場立地の誘導や駐輪場確保の工夫等により歩行者・自転車を優先したまちづくりとなるよう工夫をしていきます。

- 交通弱者から空間を優先的に配分・確保できるような交通規制を行います。
- 歩いて楽しむ歩行者ゾーン等による歩いて楽しむまちづくりのため、道路整備は、選択、集中し、効果的にいきます。
- 規制等により、各施設に適切な駐輪場が設置できるような制度について検討すると共に、各種制度における駐車場の指導にあたっては、歩行者・自転車に配慮した指導を行っていきます。

５．これからの盛岡の交通のあり方

（盛岡市総合交通計画基本方針）

5. これからの盛岡の交通のあり方

5.1 基本的な考え方（盛岡の交通のあり方を考える上で求められる視点）

盛岡の現状と課題、既定計画の方向性を踏まえ、また、ワークショップや分科会での検討を集約すると、盛岡の交通のあり方を示す上で基本となる考え方は次の5点に集約される。

○ 安心・安全の確保

私たちの生活において基本となるのが、安心安全です。天候や季節に応じて、安心できる安全な交通が確保される盛岡の交通を考えます。

○ 環境への配慮

地球温暖化対策は、盛岡市のみならず国民全体で取り組んでいる大切な対策です。特に自動車交通は二酸化炭素増加の大きな原因の一つといわれており、その対策は、私たちの身近なところから実行していく必要があることから、環境への配慮を念頭にこれからの盛岡の交通を考えます。

○ 交通弱者への配慮

子供や子育て中のお母さん、高齢者、障害者の方々等の交通弱者といわれる人たちや、歩行者や自転車、公共交通など利用状況によって生じる交通弱者へ配慮した盛岡の交通を考えます。

○ まちづくりとの連携

盛岡は、山並みに囲まれ、市街地に川が流れる自然に満ちたまちです。また、中心市街地は城下町としての雰囲気を残す建物が残ると共に県都としての役割もあり、それを支える交通について考えます。

○ 交通ルールの遵守とマナーの向上

さまざまな交通手段を組み合わせる中で、各交通手段の特徴を踏まえたうえで交通手段ごとにルールを守ることにより、マナーを向上させ、人にやさしい交通について考えます。

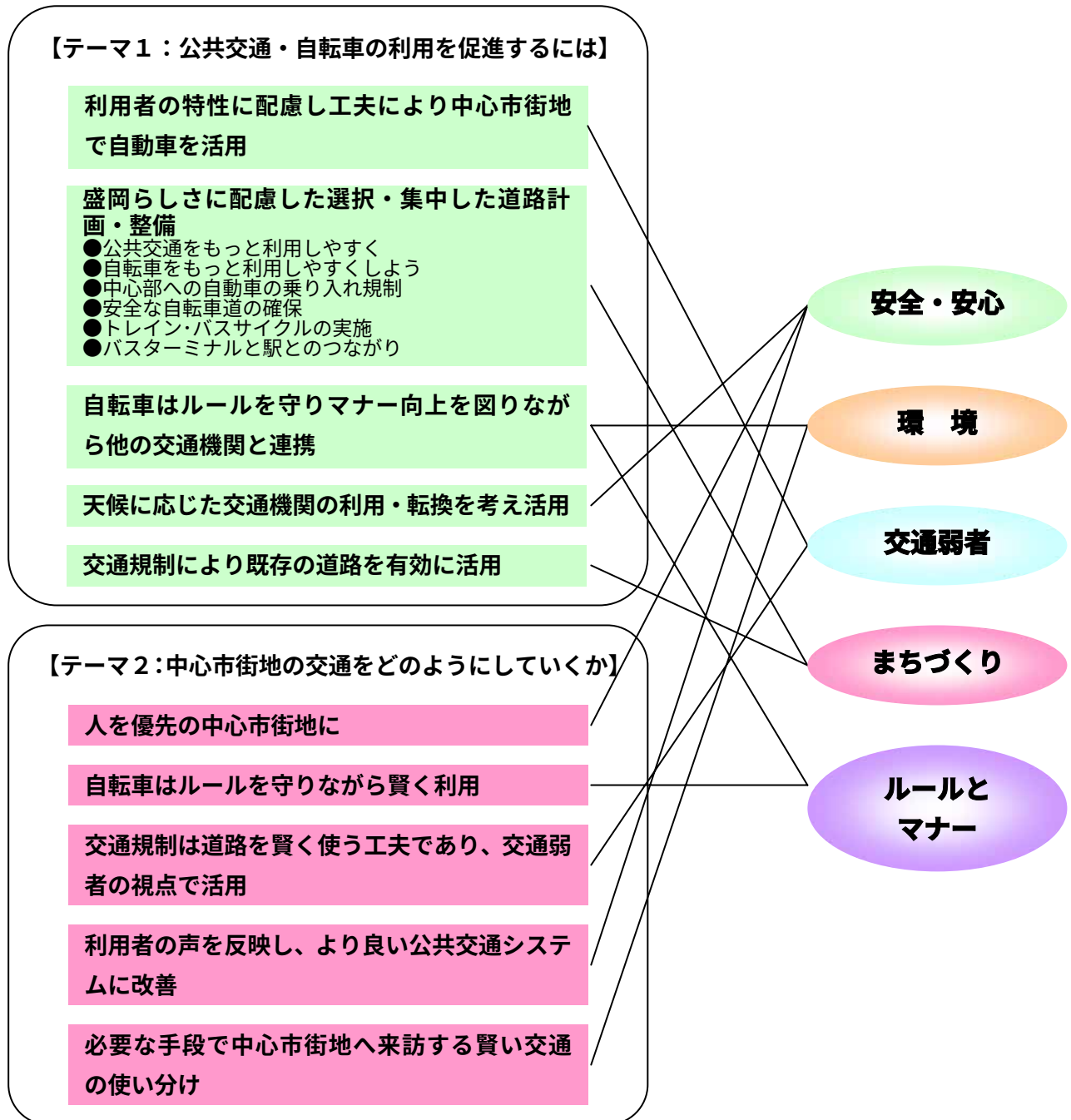


図 2つのテーマによる検討結果の方向性と、5つの基本的な考え方との関係

5. これからの盛岡の交通のあり方

5.2 これからの盛岡の交通のあり方～盛岡市総合交通計画基本方針～

これまでの検討を踏まえ、これからの盛岡の交通のあり方をまとめると次のように整理することが出来ます。

『ひと・まち・環境にやさしい総合交通計画』の基本方針

■四季を通じて安全で安心して移動できるユニバーサルデザインの交通環境づくり

- 安全な歩行者空間、自転車空間の確保により、身近な移動環境を向上します
- 交通弱者に配慮し、来訪者にも分かりやすく移動しやすい環境づくりを行います
- 冬季でも安全に通行できる交通の確保に努めます

■さまざまな交通手段を組み合わせ、自動車に過度に依存しない交通環境づくり

- 環境影響へも配慮し、自動車に過度に依存せず、場所や目的に応じたさまざまな交通手段の特徴を活かした交通体系を確立します
- 鉄道、バス、タクシー、自転車などを組み合わせた活用により、自動車利用を減らすことができる環境づくりを行います
- 交通手段の組み合わせ利用が便利になるような施設整備や、結節点整備を行います

■県都盛岡として交流・連携を支える交通環境づくり

- 交流や連携を高め、県都として集しやすい交通環境に、既存施設も活用しながら選択と集中の整備を行います
- 盛岡の歴史や自然を活かしたまちづくりを考えた施設整備を行います
- 中心市街地の魅力を高め、アクセスしやすく歩行者自転車でも動きやすいまちづくりを目指します

■利用者みんながルールを守り、互いを思いやる交通環境づくり

- 自動車、自転車、歩行者それぞれのルールを守ることによるマナーの向上を図ります
- 互いの交通手段の特徴を理解し、思いやりと譲り合いの都市を目指します

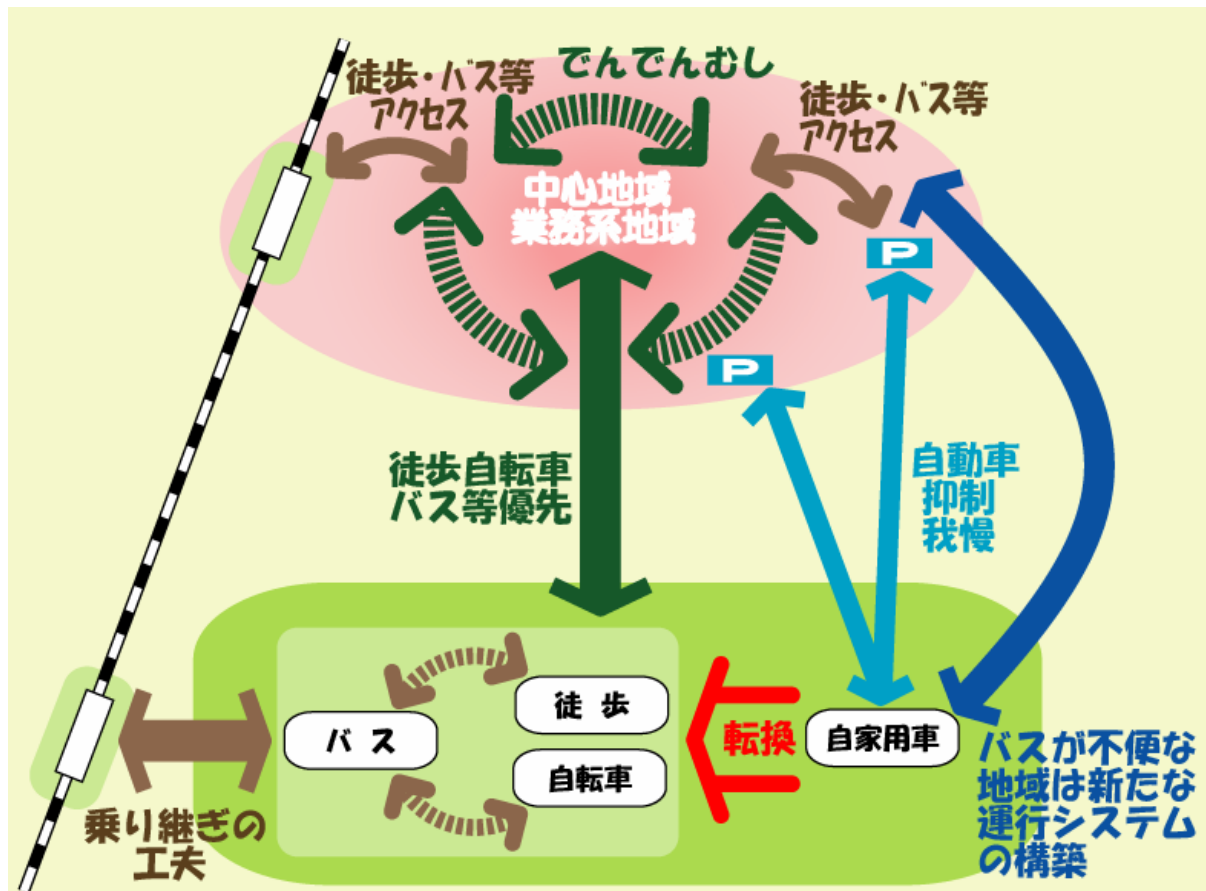
5.3 盛岡の交通の将来像

基本方針を踏まえた交通環境を実現していくためには、現況における自動車利用等の交通手段や道路等交通施設の課題解消を図りながら、総合計画等既定計画とも整合を図り、段階的に様々な施策を展開する必要があります。また、交通環境は、曜日や時間帯、場所、季節によって交通手段の利用のされ方も異なることから、ここでは、盛岡の交通の将来像として、曜日や時間帯に区分した交通のあり方や交通手段が変化する冬季交通のあり方について設定します。

<朝・夕の通勤通学や帰宅時間帯の盛岡の交通のあり方>

- 朝夕の通勤通学においては、自家用車は我慢してもらい、歩行者や自転車・バス・タクシーを優先した交通とします。
- バス等は自動車利用からの転換を図るため、バス等を優先した施策を行い、自動車からの転換を促進させていきます。現在施策を行っている地域は一層の転換を図っていただきます。また、道路整備を行うとともに整備が完了した主要な幹線道路への新たなバス専用レーンの設置や、同路線へ自動車を集中させる等により、バスが走行しやすい環境を作っていきます。
- 鉄道についても、バスや他の交通手段との乗り継ぎの工夫により、積極的な利用を促進していきます。
- 自転車はルールを守りながら安全な通行が出来るように、また、歩いて通勤通学する方やバスや鉄道から降りた歩行者は安心して歩けるように、空間の確保や環境の整備を図っていきます。
- 障害者等の自動車は、優先して中心市街地まで入れるように考えていきます。
- 中心市街地においては、自動車の交通規制や道路整備等により、自転車・バスの走行する空間や歩行者が安心して歩けるような空間の確保を図っていきます。
- 郊外部においては、バスが不便な地域もあることから、学生や高齢者等を対象に、既存のバス運行のほかに、新たな運行システムを考えていきます。

5. これからの盛岡の交通のあり方

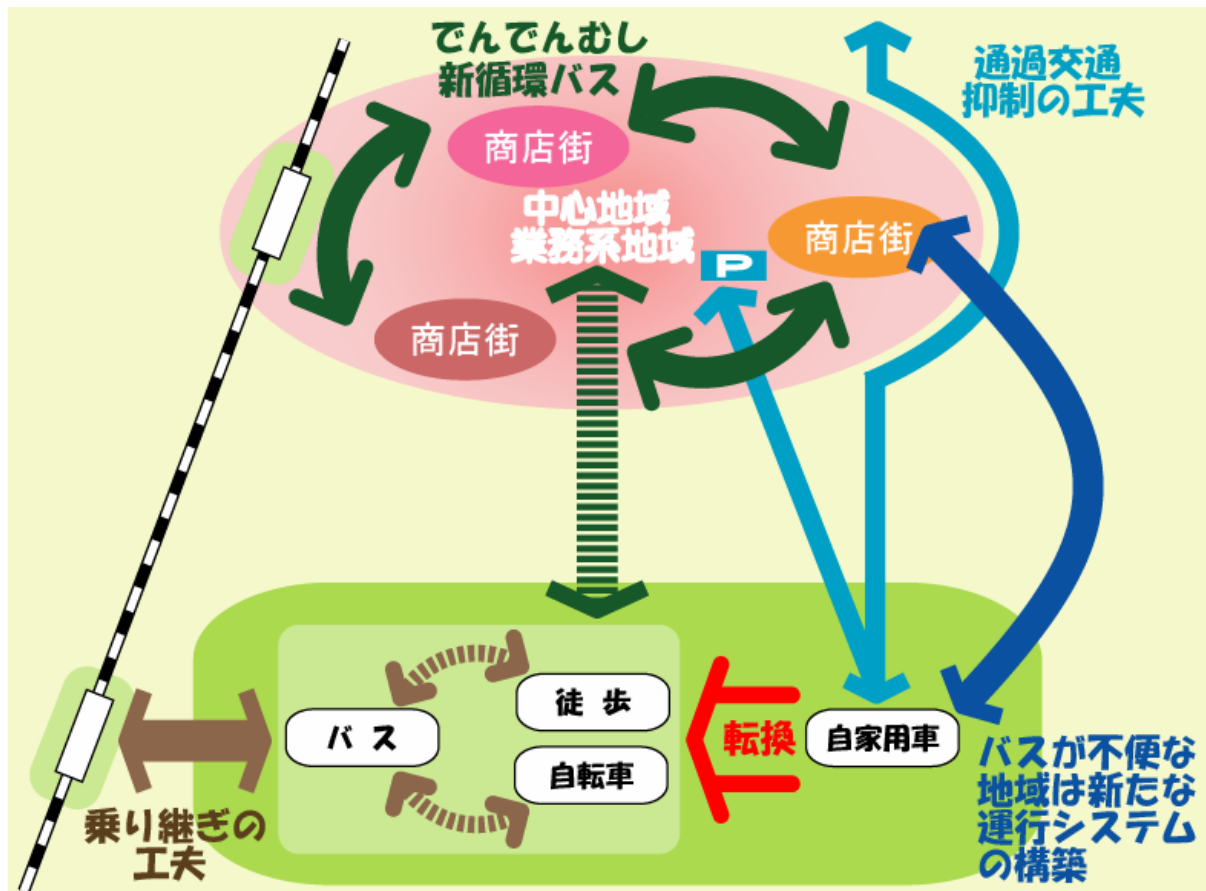


朝・夕の通勤通学や帰宅時間帯の盛岡の交通イメージ

＜平日の日中の盛岡の交通のあり方＞

- 平日の日中は、通勤通学時間帯と同様歩行者や自転車・バス等の利用を主体としていきます。
- 郊外部のバス等が不便な地域においては、自家用車の利用や、高齢者等を対象に、既存のバス運行のほかに、新たな運行システムを考えていきます。
- バス等は来街者や観光客にも分かりやすく利用しやすい運行や情報提供の工夫を図ります。
- 鉄道を利用する方のためには、より便利で使いやすい鉄道とするため、鉄道利用と自転車等の他の交通手段を組み合わせた利用の工夫も図ります。
- 商店街においては、今後も中心市街地を循環する「でんでんむし」を利用して買い物を楽しんでいただくとともに、新しい循環バスや鉄道の利用、休日に比較し交通混雑が見られないことから、自家用車でのアクセスも考えていきます。また、交通規制や道路整備等により、自転車や歩行者の交通空間を作り出すとともに駐輪場の確保や自転車利用者のルールを徹底することによりマナー向上を図ります。
- 業務系の地域においては、自動車利用を許容しながら駐車待ち車両等による交通混雑の解消や商店街等への通過する交通を抑制するような工夫を図ります。

5. これからの盛岡の交通のあり方

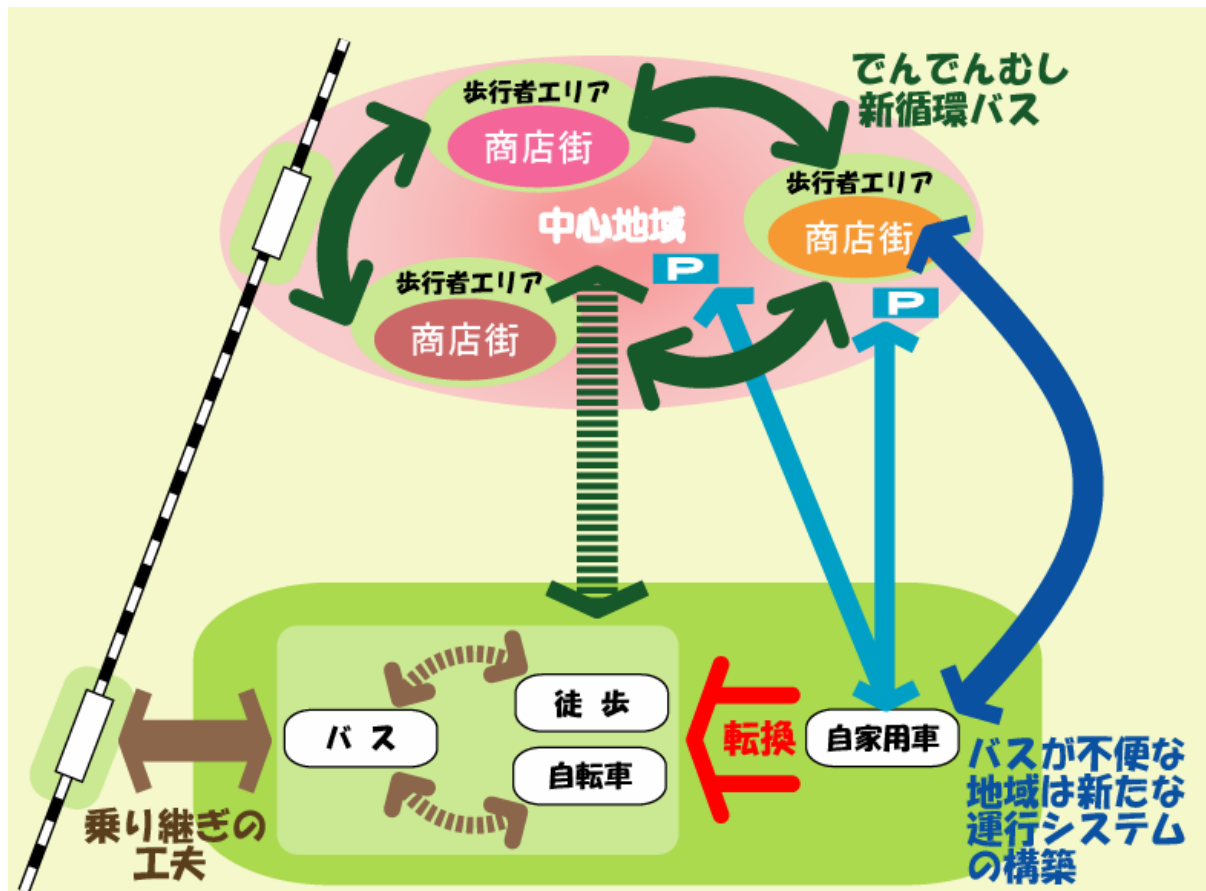


平日の日中の交通イメージ

＜休日の日中の盛岡の交通のあり方＞

- 休日の日中は、歩行者優先のエリアと自動車でアクセスするエリアを平日と比較して明確に区分するよう、道路整備と交通規制により歩行者エリアを設けるとともに、「でんでんむし」や新しい循環バス等の運行により、歩いて楽しむ中心市街地を支援します。
- 中心市街地では中心市街地に来る交通を主体に考え、平日の日中と同様に公共交通を基本としながらも、自動車利用の抑制については、平日と比較して緩やかに考えていきます。
- 郊外部においては、自動車利用を基本とするとともに、観光やレジャーを目的に鉄道利用と自転車を組み合わせる等、より楽しく鉄道を利用できるような工夫を検討していきます。
- 自動車交通は、歩行者エリアの外に駐車してもらえるような施策を検討していきます。
- 自転車は駐輪場の確保や自転車利用者のルールを徹底することによりマナーの向上を図っていきます。また、来街者や観光客も利用できるようなレンタサイクルの充実など工夫を検討します。

5. これからの盛岡の交通のあり方



休日の日中の交通イメージ

<冬季の盛岡の交通のあり方>

- マイカーや自転車利用については、冬季間はバス等公共交通機関を利用するよう PR や啓蒙活動等を行い、バス等公共交通への転換を進めることにより、交通混雑の緩和を目指します。
- 冬季間にバスや鉄道をより利用しやすくするため、バスや鉄道と他の交通機関との乗換えがしやすいような工夫や歩行者動線の確保を図っていきます。特に中心部の商業業務地域においては、道路整備等にあわせた融雪装置の整備などにより、冬でも歩きやすい歩行者空間の確保を図っていきます。

5. これからの盛岡の交通のあり方

5.4 交通手段別施策の方針

(1) 公共交通の方針

地域や目的に合わせたバス運行の工夫

通勤通学時間帯は自動車からの転換を目的に、そして、高齢者への配慮など市民の声を反映しながらみんなが使いやすくなるような、目的や地域に合わせた工夫を今後進め、走りやすく乗りやすいバス交通としていきます。また、鉄道や他の交通手段との連携も図り、より利用しやすいバスとしていきます。

冬季については、バス走行性の低下を防止するよう定時性の確保に努めるほか、乗り換えがしやすい快適な環境の確保を目指します。

他の交通手段との連携で、より便利で手軽な鉄道に

バスや自転車との連携を図り、通勤通学や買い物、レジャーに便利で手軽に利用できる鉄道としていきます。

冬季については、鉄道利用需要が増加すると考えられることから、需給バランスの確保や乗り継ぎがしやすい快適な環境の確保を目指します。

交通弱者利用やバスとの役割分担を図ったタクシーの位置づけ

タクシーを交通弱者の足として、また、郊外部などではバスを補完する公共交通として、その役割に沿った活用をしていきます。

交通手段に限られる冬季については、より一層タクシーの重要性が増すことから、役割分担を明確化した利用を図ります。

(2) 徒歩・自転車交通の方針

ルールを守り安全な歩行や自転車利用

安全な歩行空間の確保により、安心できるまちづくりを進めます。特に中心市街地は、歩いて楽しむゾーンを設定し、人中心の人にやさしい、人の速度にあわせたまちづくりを進めます。

また、自転車は、通行空間の確保により安全な利用を促進するとともに、駐輪場の確保を図り、利用者のルールを徹底することによるマナーの向上を図っていきます。

冬季については、交通安全上自転車の利用を控えるようPRしていきます。また、公共交通への乗り換えがしやすいように歩行者動線の確保を図っていきます。

(3) 自動車交通の方針

自動車はダイエット

習慣化した自動車利用、増加する自動車利用を見つめなおすため、自動車の役割を明確にし、目的や地域に合わせながら自転車や公共交通への転換を進めダイエットを図っていきます。

都市機能を支える業務交通については、中心市街地を通過する交通の抑制等を図りながら、機能確保を図っていきます。

冬季については、自動車利用から公共交通への転換をより促進する。特に二輪車等から自動車への転換をする人が公共交通を利用してもらえるような工夫を図っていきます。

(4) 交通施設整備の方針

歩行者や自転車やバス、鉄道が利用しやすい施設整備と賢い利用の工夫

歩行者や自転車、バスを主体とした道路整備を図るとともに、既存の道路を効率的に活用しながら、交通規制等により効率的で効果的な活用を図ります。

歩行者・自転車を優先したまちとなるよう、駐輪場確保の工夫等をしていきます。

乗り継ぎ利便性の向上のため、駅等の交通結節点の機能向上を図ります。

冬季でも安全に通行できる交通を確保するための施設整備に努めます。

6．将来像の実現化方策

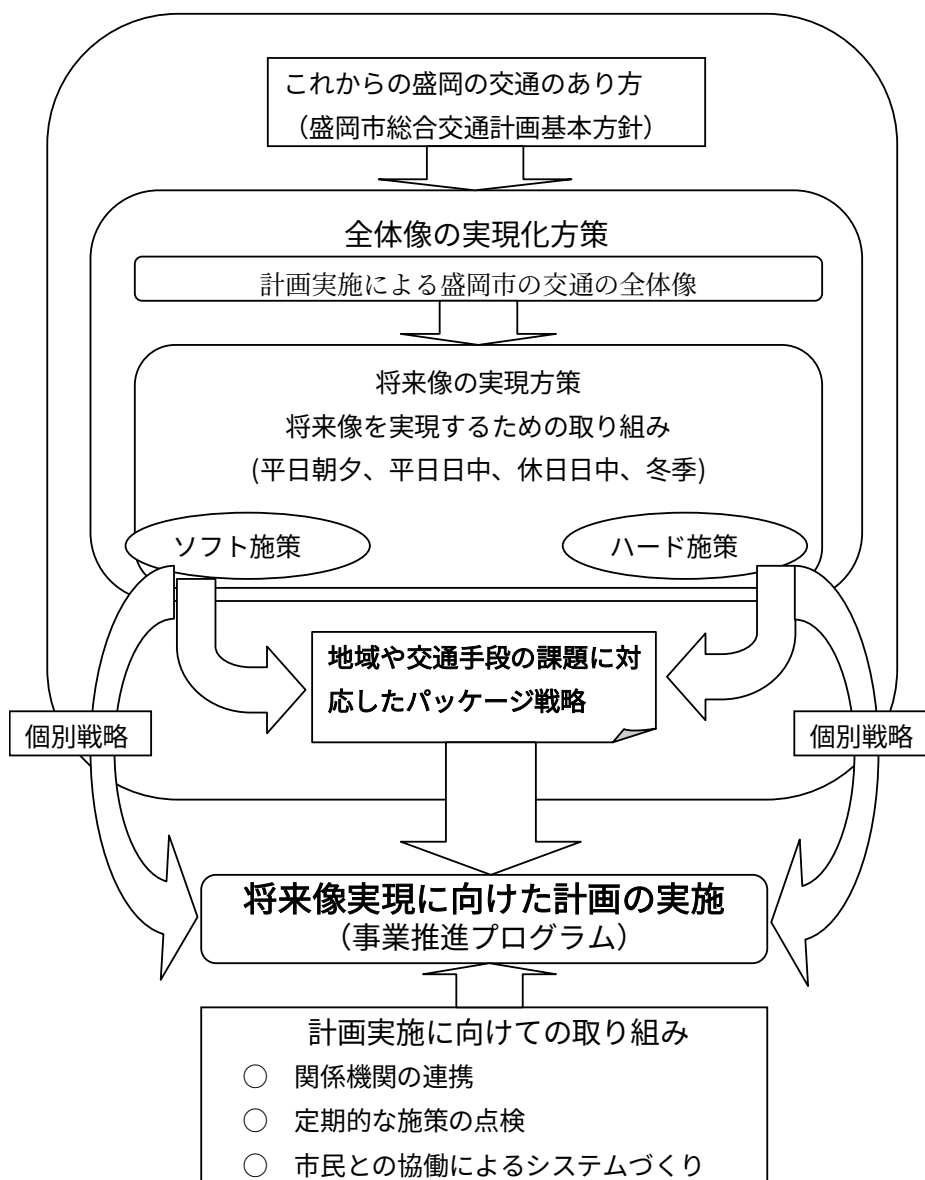
6. 将来像の実現化方策

6.1 計画実施による盛岡市の交通の全体像

前章で設定した盛岡の交通の将来像は、市の交通の現状をより正確に捉え、効果的な施策を設定するために、曜日や時間帯、季節によって異なる交通手段の利用の仕方、本市の望ましい交通の姿を設定したものです。

それぞれの場面の将来像を実現するためには、現在市が取り組んでいる施策やこれから取り組む施策などの様々な施策を重点的に効率よく組み合わせて、取り組む必要があります。これらの施策を計画に位置づけ、環境負荷の低減やユニバーサルデザインにも配慮しながら、将来像の実現を目指していきます。

この計画の実現に向けては、基本方針をもとに、市民参加によるワークショップや市が既に取り組んでいる施策、地域や交通手段の課題に対応した施策を組み合わせる次の流れにより取り組んでいきます。



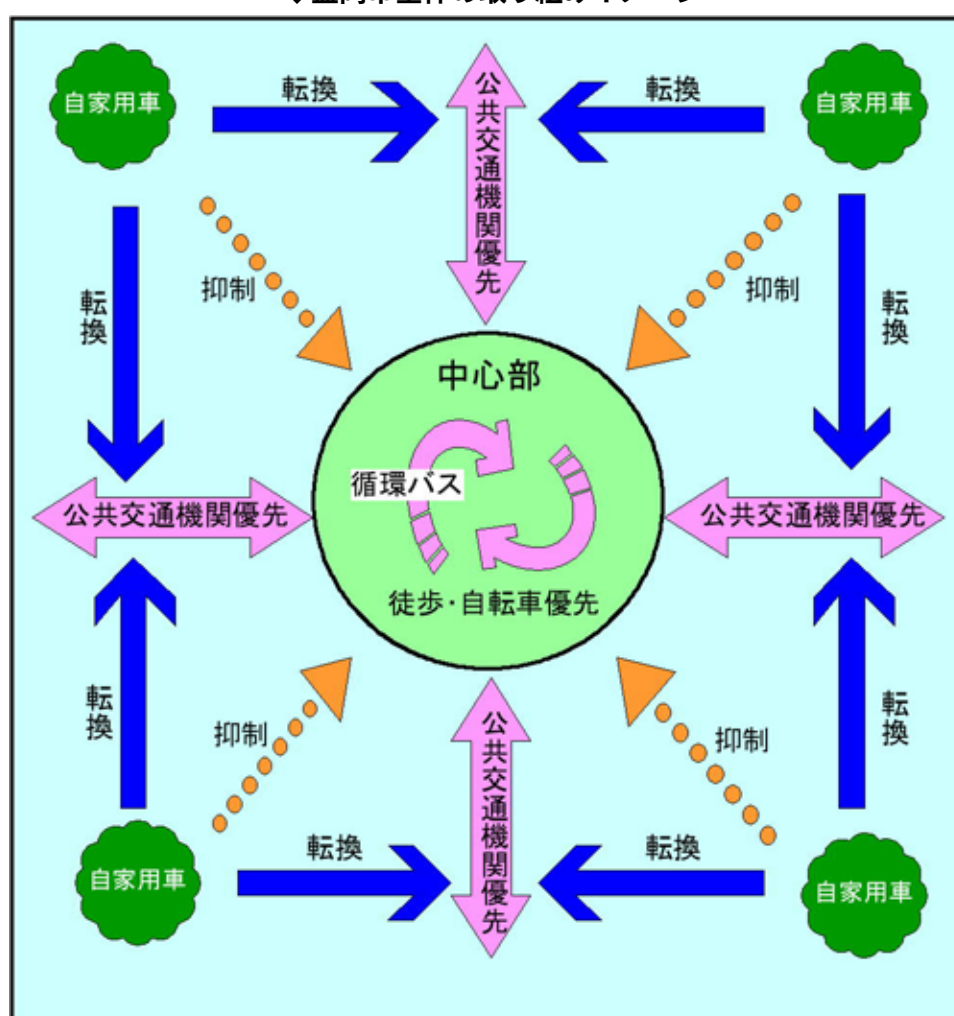
盛岡市全体の取り組みとしては、自家用車を抑制し、公共交通機関へ転換しやすい交通環境づくりを行います。

中心部は、徒歩・自転車優先の取り組みを行い、循環バスなどの公共交通機関を利用しやすい交通環境づくりを行います。

また、郊外部から中心部に向かう公共交通機関優先の取り組みを行い、自家用車利用を抑制していきます。

これらをもとにした盛岡市全体の取り組みイメージは、次のとおりです。

◆盛岡市全体の取り組みイメージ



6. 将来像の実現化方策

6.2 盛岡市の交通の全体像の実現方策

盛岡の交通の全体像を実現するための取り組みとして、オムニバスタウン事業で取り組んできたゾーンバスの充実を柱として、公共交通機関のネットワーク構築に取り組みます。

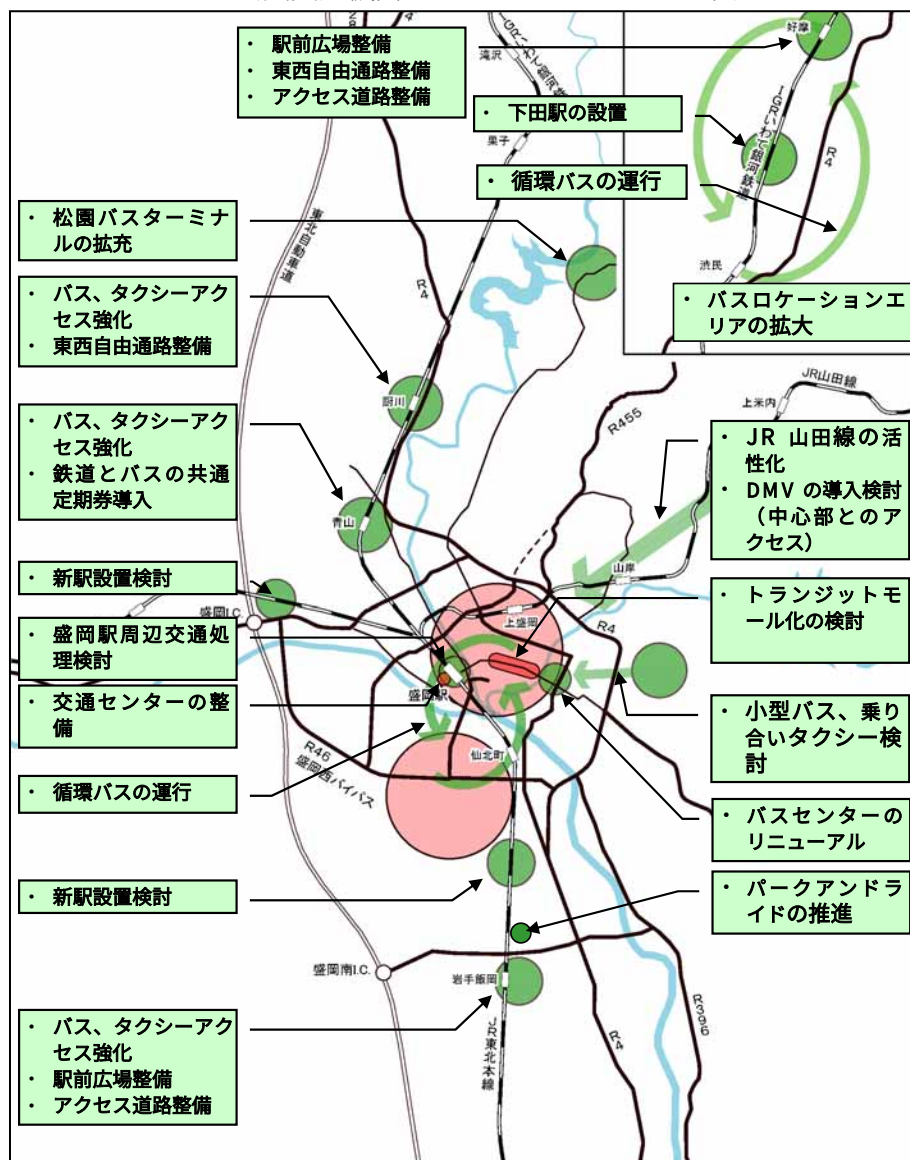
まず、バスは、不便な地域を極力無くし、高齢者や障害者への配慮など利用者の声を反映しながら、みんなが使いやすくなるような環境づくりに取り組みます。さらに、定時性の確保やバス待ち環境の向上、他の交通手段との乗換がしやすい快適な環境の確保に取り組みます。

次に、鉄道は、駅におけるバスや自転車などとの乗換えをしやすくするため、駅前広場の整備や新駅の設置などアクセスの強化を図り、通勤通学や買い物、レジャーなどに利用しやすくなるように取り組みます。

タクシーは、バス空白地域やバスや鉄道の運行時間外などにおける交通弱者の足としての機能確保に取り組みます。

この取り組みイメージは次のとおりです。

公共交通機関ネットワークのイメージ図



6. 将来像の実現化方策

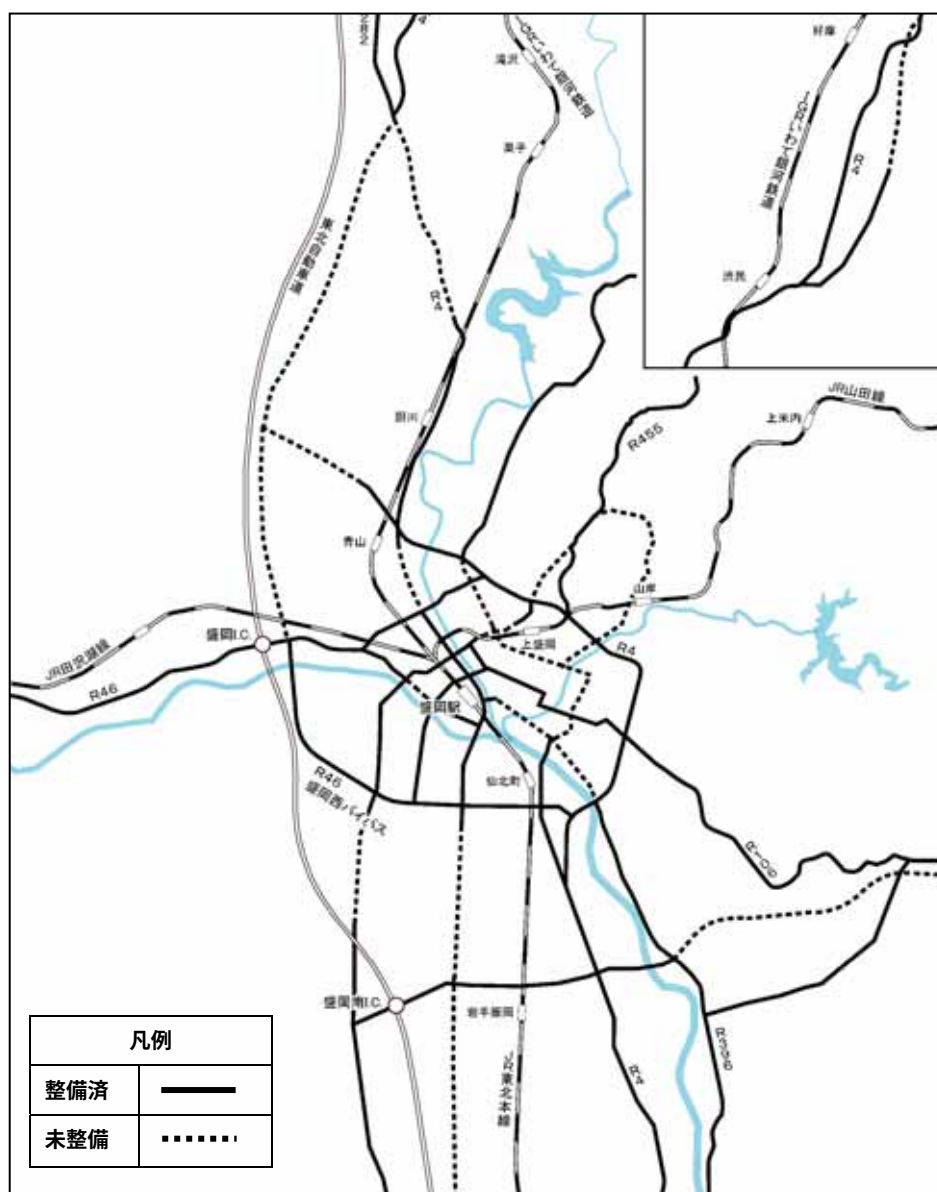
また、公共交通機関のネットワークを構築するためには、定時性やアクセスを確保するための道路のネットワーク化が必要となります。

既存の道路は、多車線のネットワークが形成されていないことから、バス専用レーンを設定できる道路が限定され、通過交通が多く存在しています。また、駅と接続する道路に歩道が設置されていないなど、公共交通機関を利用する上で、便利とはいえない状況です。

そこで、バス専用レーンの導入可能な道路整備による通過交通の抑制、鉄道駅と連絡するための都市計画道路整備や歩道・交差点の改良などを行い、公共交通機関の利用を優先した幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

このネットワークイメージは次のとおりです。

幹線道路ネットワークのイメージ図



なお、この道路ネットワークについては、2環状6放射の将来道路網計画を基本としていますが、この総合交通計画や街路交通調査の結果を踏まえて、平成19年度に実施する将来道路網計画の検証を踏まえ、道路網の見直しを行いながらネットワークの構築を進めていきます。

6.3 将来像の実現化方策

この章では、前章で設定した将来像ごとに実現化するための取り組みの概要を次に示します。

(1) 平日の朝・夕の将来像を実現するための取り組み

平日の朝夕の時間帯は、自家用車の利用者には少し我慢をしてもらい、歩行者や自転車・公共交通機関の利用者にとってもっと便利となるよう取り組みを行い、自家用車からの利用転換を進めます。

そのため、公共交通機関の利便性向上や歩行者・自転車の利用環境の向上に取り組みます。

また、自家用車利用を抑制するための PR 活動もあわせて取り組みます。

① 公共交通機関の利便性向上

平日朝夕の環境負荷の低減や交通混雑を緩和するため、また、自家用車から転換しやすい環境とするため、公共交通機関の利便性向上に取り組みます。

取り組みの内容は、次のとおりです。

- バスは、オムニバスタウン事業で取り組んだ既存ゾーンバスシステムの充実に取り組みます。
- 既にオムニバスタウン事業で取り組んだ松園、都南、青山地区については、自家用車からバスへの転換をさらに促進するため、幹線道路の整備を行いながら、バス専用レーンの延伸や導入等による中心部とのバスの効率的なネットワーク構築に取り組み、自家用車より早いバス運行を目指します。この他の地区においても、バスの定時運行を確保するため、交通規制等によるバス優先策を検討します。
- 現在、バスの運行本数が少ない盛南地区や玉山地区において、利便性を向上させるため、新たな循環バスの運行に取り組みます。
- つつじヶ丘や郊外など道路幅員が狭くバスの運行が困難な地区や人口が少ない地区においては、小型バスや乗り合いタクシーの運行を検討し、バス空白地域の解消に取り組みます。
- 鉄道とバスの乗り継ぎを容易にするため、中心部までは鉄道、中心部の移動にはバスを利用しやすい、鉄道とバスの共通定期券や乗車券の導入に取り組みます。
- 鉄道駅を利用しやすくするため、JR 岩手飯岡駅や IGR 好摩駅の駅前広場や、IGR 厨川駅や IGR 好摩駅の東西自由通路などの整備に取り組みます。

② 歩行者・自転車の利用環境向上

歩行者・自転車が安全に安心して通行することができるようにするため、歩行者・自転車の利用環境の向上に取り組みます。

取り組みの内容は、次のとおりです。

- 通勤や通学での自転車利用の多い社会人や高校生等を対象として、ルールを徹底することやマナーを向上させるため、企業や学校単位で交通安全教育等の実施に取り組みます。
- 安全に通行できるようにするため、既存の道路において道路空間を再配分し、幅員の広い歩道における歩行者と自転車の通行帯の分離や、車道部分の区画線の引きなおしなどを行い、自転車や歩行者の通行空間を確保するための取り組みを行います。
- 歩行者・自転車と自動車交通が輻輳している交差点における歩行者・自転車の安全環境を確保するため、信号処理の高度化を促進します。

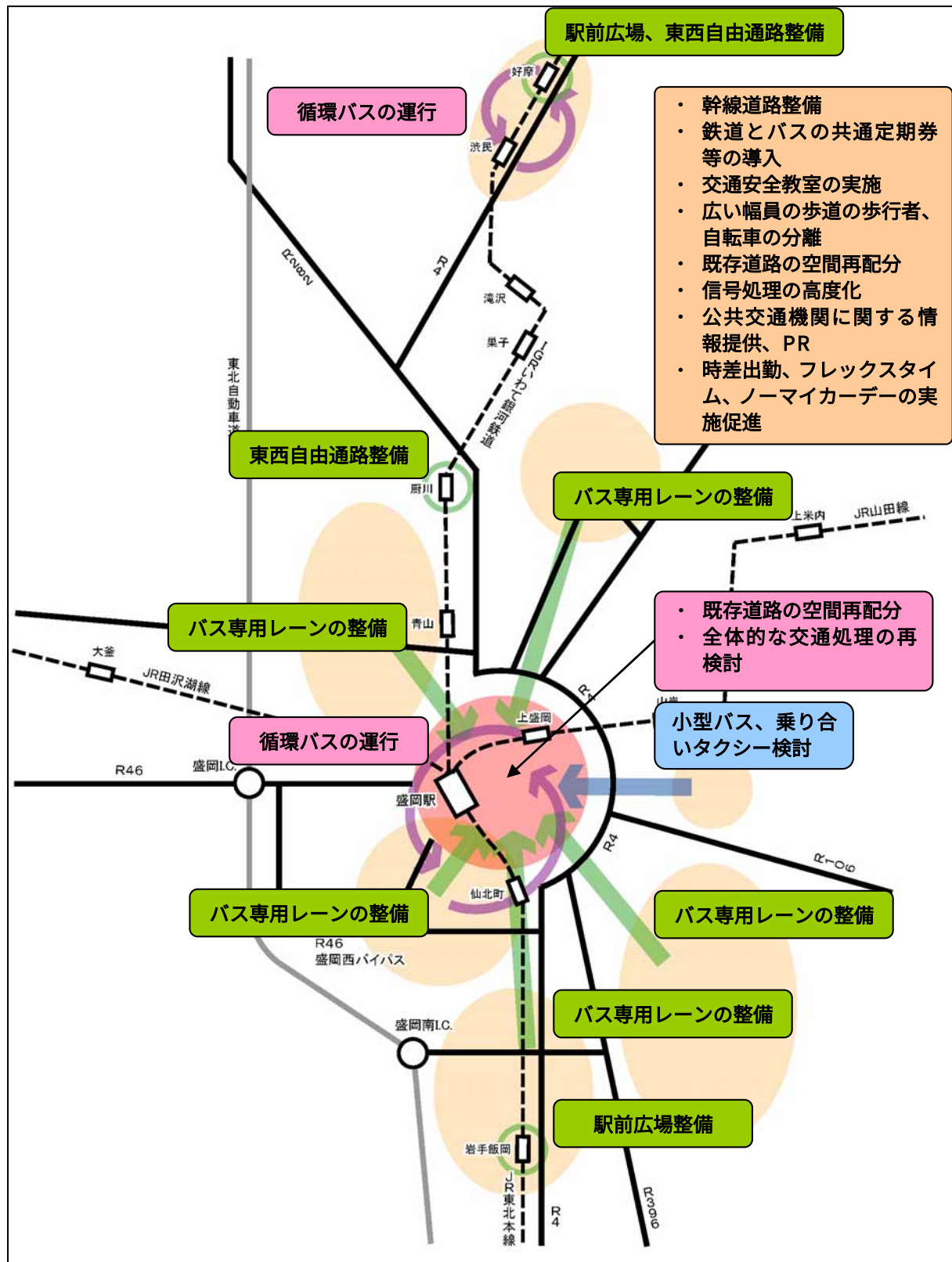
③ 公共交通機関の利用促進と自家用車利用の抑制の PR

自家用車利用からの転換を後押しするための公共交通機関の利用促進と自家用車利用の抑制の PR に取り組みます。

取り組みの内容は、次のとおりです。

- 自家用車から公共交通機関に転換する市民が公共交通機関を利用するために必要な情報として、公共交通機関の利点や移動時間に関する情報、料金割引など幅広い情報を提供し、利用促進の PR を行います。情報提供にあたっては、ポスターや新聞、テレビなどのマスメディア、インターネット、イベント等を活用します。
- 朝のピーク時に集中する通勤目的の自家用車利用の交通を分散化し、交通の平準化を図るため、既に導入している時差出勤やフレックスタイム、ノーマイカーデーの実施拡大を促進します。
- 自発的に自家用車から公共交通機関への交通手段の転換を促すための出前講座や授業の開催、冬季や地域ごとの望ましい交通利用形態モデルを分かりやすくまとめたパンフレットを作成するなどモビリティマネジメントによる意識啓発に取り組みます

◆平日朝夕将来像実現構想図



(2) 平日の日中の将来像を実現するための取り組み

平日の日中も、朝夕の時間帯と同様に、歩行者や自転車、公共交通機関の利用を優先に取り組んでいきます。

交通混雑は、朝夕と比べると少ない状況ですので、自家用車については、朝夕よりも弾力的に考え、買い物や通院、業務交通が中心となっており、一部の路線には、自動車が集中していますが、朝夕と比べると交通混雑は少ない状況です。また、中心部では、業務車両による違法駐車などにより、交通の流れが阻害されているのもこの時間帯です。

このため、朝夕と同様歩行者や自転車、バス等公共交通機関の利用を優先的に取り組みます。また、集配車両などの荷捌き空間の確保にも取り組みます。

① 公共交通機関の利便性向上

- 中心部においては、今後も中心市街地を循環する都心循環バス「でんでんむし」を利用して買い物や観光を楽しんでいただきます。
- 新都心となる盛南地区のバス運行サービスの向上を図るため、現都心地区とを結ぶ新たな循環バスの運行に取り組みます。郊外部においては、鉄道が利用できる玉山地区などで、鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させるため、鉄道駅を起点とした新たな循環バスの運行に取り組みます。この新たな循環バスの運行においては、子供から高齢者まで誰もが乗りやすいユニバーサルデザインに配慮した低床バスの導入に取り組みます。
- 郊外の団地で道路幅員が狭いなどの理由によりバス運行の困難なつつじが丘などの地区や人口の少ない地区においては、交通弱者である高齢者などの声を反映させながら、小型バスの運行や乗り合いタクシーの導入を検討していきます。

② 荷捌き空間の確保

中心部において、業務車両による違法駐車などにより交通の流れが阻害され、交通混雑が発生している状況です。そのため、次の内容に取り組みます。

- 商店街単位での共同集配システムの構築や物流の集約化を検討します。
- 道路の空間再配分による荷捌き可能区域等の確保などの検討に取り組みます。

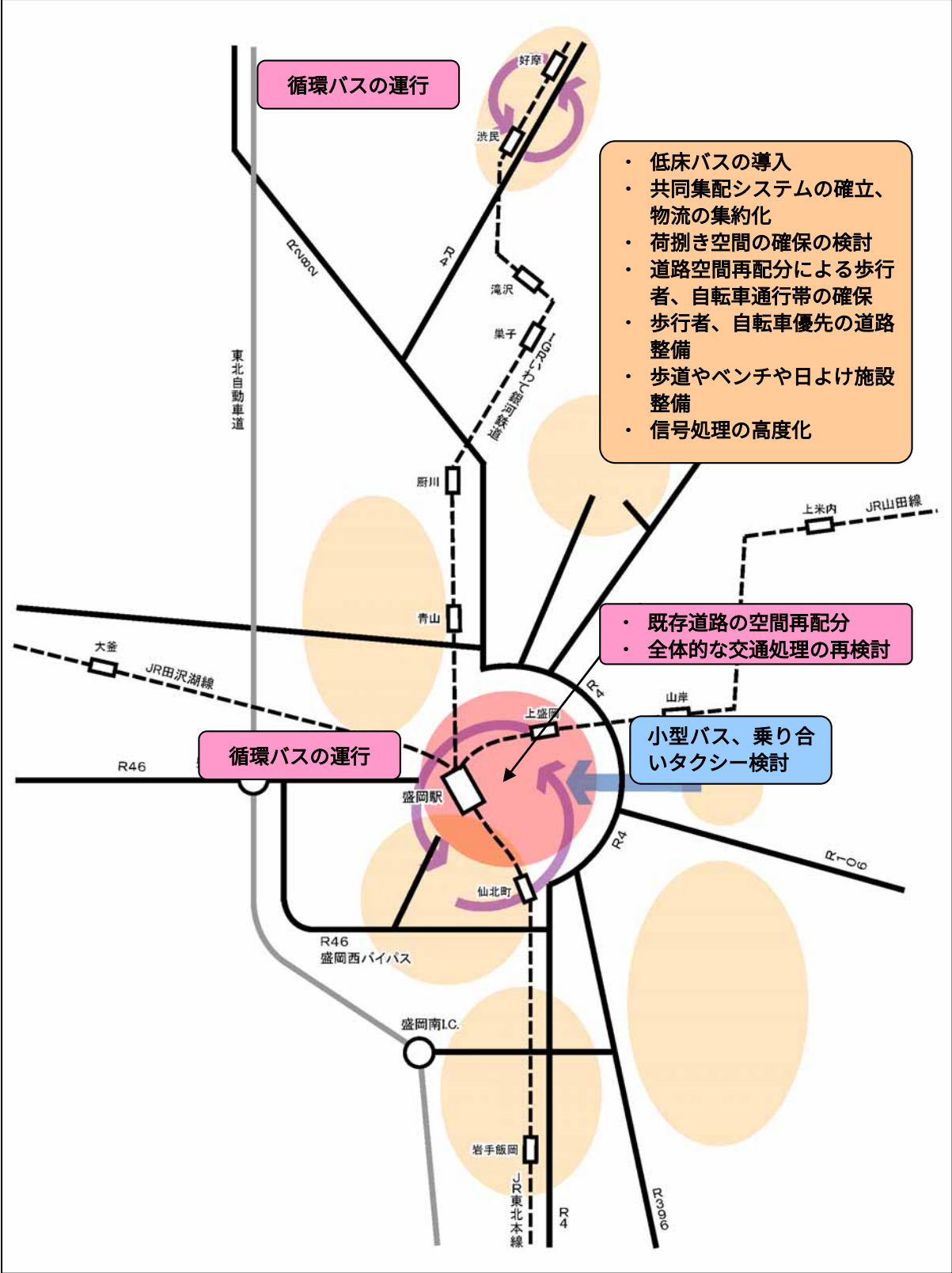
③ 歩行者、自転車優先の道路整備

中心部の歩行空間は、歩道が狭い、車道と歩道の段差、マンホールによる路面の段差、歩道上にある電柱など多くの障害があります。また、歩道の無い道路が多いため、自動車とすれ違う時には、人が道の端に寄らないといけない状況です。これらを解消するため、次の内容に取

6. 将来像の実現化方策

ります。

- 既存の道路において道路空間を再配分し、幅員の広い歩道における歩行者と自転車の通行帯の分離や、車道部分の区画線の引きなおしなどを行い、自転車や歩行者の通行空間を確保するための取り組みを行います。
- 歩行者・自転車と自動車交通が輻輳している交差点における歩行者・自転車の安全環境を確保するため、信号処理の高度化を促進します。
- 道路整備は、歩行者、自転車や公共交通機関の通行に対応する区間、場所を優先して取り組みます。
- 歩行者や自転車が使いやすいよう道路整備にあたっての諸基準を踏まえ、それに基づいたユニバーサルデザインに配慮した道路整備や改良に取り組みます。また、歩道へのベンチや日よけ施設の設置にも取り組みます。



(3) 休日の日中の将来像を実現するための取り組み

休日の日中は、買い物やレジャーを主体とした交通で、中心部の商店街や郊外の大型ショッピングセンター周辺等において、平日に比べて来街者や観光客が多く交通混雑も見られます。

これらのことから、平日の日中と同様に公共交通機関を基本とした施策に取り組めますが、自家用車利用による交通混雑は比較的少ないことから、郊外は、自家用車による移動を基本とし、中心部の商店街周辺へは自動車アクセスし、商店街の中は歩行者エリアとして、観光客や買い物客で賑わい、歩いて楽しめる環境の創出に取り組めます。

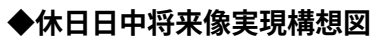
① 歩いて楽しめる環境の創出

- 商店街周辺を含めた歩行者エリアを設定し、バスや自転車、歩行者が使いやすい道路整備に取り組めます。特に、大通り商店街においては、トランジットモールの実現に向けた検討を行います。
- 商店街等において、歩道上への駐輪を排除し、歩行者の空間を確保するため、また、目的地で自転車を駐車できるようにするため、自転車駐車場の確保に取り組めます。
- 部分的な交通混雑や通過交通流入を防ぐ幹線道路の整備に取り組めます。
- 中心部の既存駐車場への誘導経路を検討します。

② 乗り継ぎの利便性の向上

休日の余暇活動においては、趣味、旅行、スポーツなど多種多様な活動があるため、これらの活動を移動面から支える公共交通機関の充実を図るため、次の内容に取り組めます。

- 観光やレジャーを目的とした移動において鉄道利用と自転車を組み合わせるサイクルトレインを実施します。
- バス、タクシーと鉄道の乗り継ぎしやすい駅前整備を行います。
- バスとタクシーの乗降場所の共用化に取り組めます。



(4) 冬季の将来像を実現するための取り組み

冬季は、積雪や路面凍結により、自動車などの走行速度の低下や自転車、バイクから自動車への転換により、自家用車利用の増加が見られ、交通混雑が多く発生しています。また、自転車は、通学の学生や買い物等の高齢者を含めた利用も多いうえに、除雪で狭くなった車道や凍結路面を走行する状況も見られ、事故の危険性もあり、交通混雑を発生させる一因ともなっています。

これらの課題を解決するため、危険な自転車利用を控え、自家用車利用ではなく、バス等公共交通機関への利用転換を進めるため、各種施策に取り組みます。

① 自家用車、自転車から公共交通機関への転換

- 冬季の積雪等による交通混雑を解消するため、自家用車から公共交通機関への転換を促進していきます。特に、自転車やバイクについては、冬季は危険であることから、積雪、路面凍結時の利用を控え、公共交通機関を利用するようPRを行っていきます。
- 公共交通機関の利便性を向上させるため、冬季の主要な交通手段である鉄道とバスの乗り継ぎの不便さを解消する、鉄道とバスの共通定期券の導入に取り組みます。
- 冬でも定時性が優れている鉄道との連携による速達性を確保するため、冬限定で駅とつなぐバスの運行本数の増便や、交通混雑を回避する運行コースの設定や冬の走行条件に合わせた時刻の設定を検討します。
- 冬季は服装や傘などの荷物により車内が混雑するため、増車や増便により車内混雑を解消し、快適な移動ができるよう取り組みます。

② 歩行者空間の確保

- 中心部においては、安心して歩行できるよう、道路整備などにあわせた融雪装置の整備などにより、冬でも歩きやすい歩行者空間の確保に取り組みます。
- 駅やバスターミナルなどに移動する歩行者動線確保のための優先除雪の実施などに取り組みます。
- 歩道除雪においては、市民による自主的な歩道除雪が講じられるような施策に取り組みます。

③ バス待ち環境の向上

- 冬季においては、バスを待っている間、風雪にさらされていることから、民間敷地を活用したバス停上屋の設置を町内会、市民団体などに呼びかけ、設置支援をしていきます。

バス停にスコップを設置するなど、バス利用者など市民が自主的に除雪を行うバス停の除雪体制や仕組みの整備に取り組みます。

7. 具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

7. 具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

7.1 具体的な取り組みの考え方

基本方針をもとにした盛岡の交通環境づくりを進めていくためには、今までのような個別の取り組みではなく、各交通手段や各地区の課題を解決するため、それぞれの状況に合わせた様々な施策に取り組む必要があります。

また、現在市が取り組んでいる施策やこれから取り組む施策などの様々な施策を総合的に組み合わせ、重点的に効率よく実施する必要があります。

これらのことから、ソフト施策やハード施策など必要な施策を組み合わせ、パッケージ戦略として取り組んでいきます。

また、パッケージに入らない個別に取り組む施策については、個別戦略として取り組んでいきます。

具体的な取り組みとしては、現在取り組んでいる施策も含め、次の8つのパッケージ戦略と個別戦略に取り組めます。

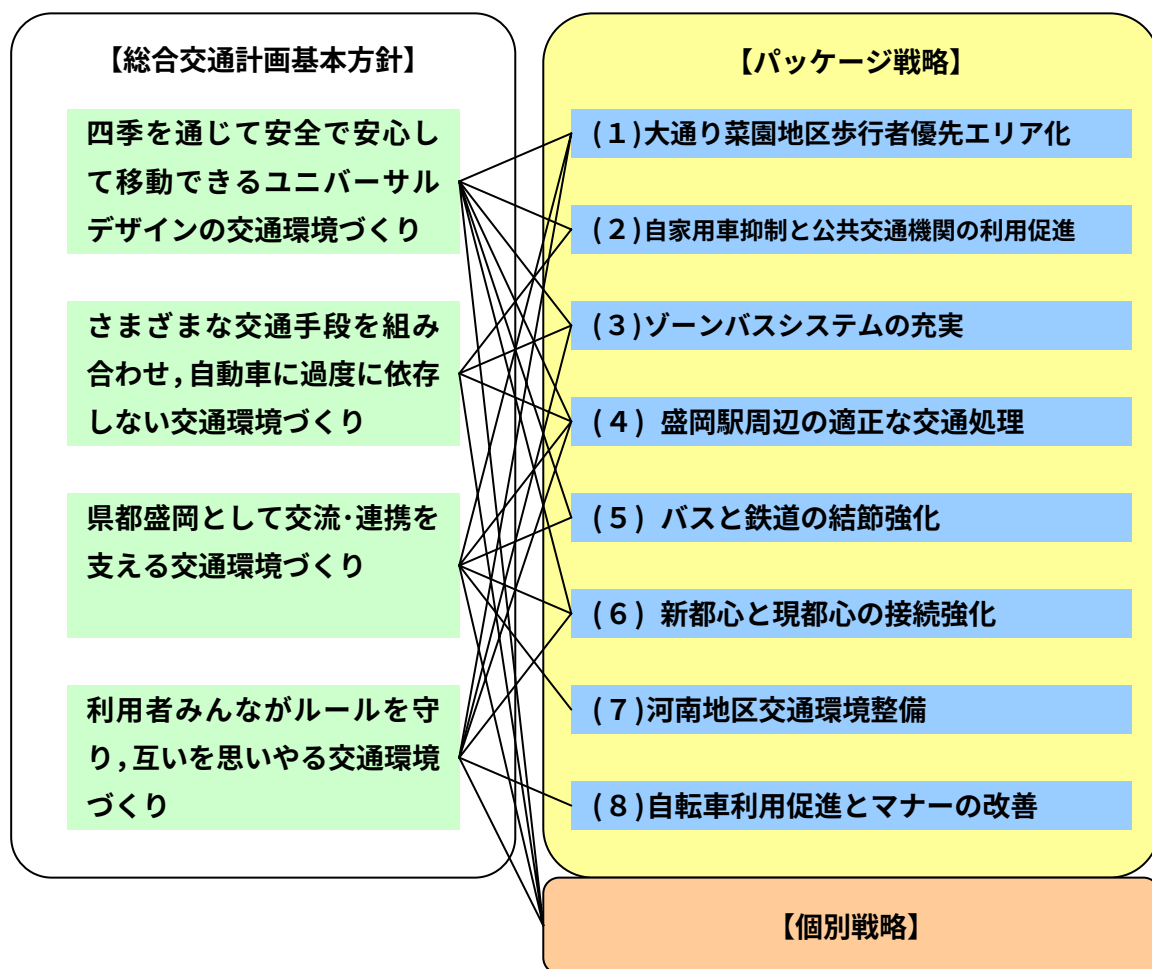


図 具体的な取り組みと基本方針の関係

7.2 パッケージ戦略

パッケージ戦略（1）大通り・菜園地区歩行者優先エリア化

大通り、菜園地区において、車を気にしないで安心して歩ける通りとするため、歩行者を優先するエリアとしていきます。

大通りでは、バスのアクセス性を向上させるため、大通りのトランジットモール化に取り組みます。

また、菜園においては、道路空間再配分や電線類の地中化と歩道融雪により歩行者、自転車を優先した空間を確保します。このことにより盛岡城跡公園を含めた景観も確保していきます。

さらに、エリア周辺の自動車でのアクセス道路を確保するために、ボトルネックとなっている（都）明治橋大沢川原線、（都）盛岡駅南大橋線の整備に取り組みます。



■ パッケージ施策の内容

➤ 大通りトランジットモールの設置

土日休日の大通りは、歩行者優先とし、憩いの空間を創出するとともに、トランジットモール化して、バスを走らせます。

また、大通りは、歩道への自転車の駐車が歩行者の通行を阻害している状況にあることから、歩道に駐車している自転車を無くし、歩行者空間を確保するため、自転車駐車場の確保に取り組みます。

大通りと交差する映画館通りは、歩行者と自転車優先としていきます。

➤ 菜園通りの道路空間再配分

菜園通りは、現在3車線ある道路を2車線に減らし、1車線分の幅を利用し、自転車通行帯を設けます。また、一部に荷捌き空間の確保を検討します。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

➤ 都市計画道路整備

土日休日の大通りは、公共交通機関のみ通行可能とし、自動車は、周辺の道路を利用してもらうよう誘導します。そのため、現在のままの道路網では、混雑が発生することから、(都)盛岡駅南大橋線、(都)明治橋大沢川原線の整備を行い、周辺道路のネットワークの構築に取り組めます。

➤ 電線類地中化と融雪歩道設置

歩道幅員を有効に活用するため、盛岡城跡公園から菜園通りの電線類を地中化し、盛岡城跡公園へ続く道の景観を良好にします。

また、冬季も安全な通行ができるようにするため、電線類地中化と併せて、歩道融雪装置の整備に取り組めます。

➤ 既存駐車場への適切な誘導

大通りや菜園には、既存の駐車場が多くあることから、周辺道路からの誘導経路について検討を行います。

パッケージ戦略（２）自家用車抑制と公共交通機関の利用促進

市内の通勤、通学時間帯は朝 7 時 30 分から 8 時 30 分に集中しています。そのため、一定時間に混雑が集中し、バスに乗れない、乗っても走れないといった状況が見られます。集中を分散する時差出勤、時差出勤に連動するバスや鉄道の運行、バス運行に配慮した交通規制をセットで考え効率的な交通システムを構築していきます。

■ パッケージの内容

➤ 時差出勤、フレックスタイム、ノーマイカーデーの実施促進

盛岡市では、毎週水曜日を「ノーマイカーデー」として、自家用車を利用している通勤者も週 1 回は、できるだけ自家用車以外の通勤手段で、通勤するよう努めています。内丸地区の官公庁では、自家用車通勤を禁止している事業所もあり、効果を上げております。

また、時差出勤やフレックスタイムは盛岡市を始め一部事業所で現在取り組んでおり、朝のラッシュ時間の平準化に効果を上げています。

そのため、時差出勤やフレックスタイム、ノーマイカーデーに参加する事業所の拡大に努め、朝のラッシュ時間における交通の平準化に取り組めます。

➤ 自家用車利用抑制の啓蒙、PR運動の展開

バスについては、毎年様々なイベントなどを実施して利用促進のPRを実施しています。

そこで、鉄道もあわせた公共交通機関の利用促進に関するイベントを開催するなど公共交通機関の便利さ、公共交通機関を使う意義等を継続的かつ効果的に啓蒙に取り組み

ます。

また、自家用車から公共交通機関に転換する市民が公共交通機関を利用するために必要な情報として、公共交通機関の利点や移動時間に関する情報、料金割引など幅広い情報を提供し、利用促進のPR運動の展開に取り組みます。

➤ モビリティマネジメント等による意識啓発

自発的に自家用車から公共交通機関に交通手段の転換を促すための出前講座や授業の開催、冬季や地域ごとの望ましい交通利用形態モデルを分かりやすくまとめたパンフレットを作成するなどモビリティマネジメントによる意識啓発に取り組みます。

また、特に自家用車利用予備軍である小学生、中高生などに対して教育機関と連携してモビリティマネジメントを授業に導入するなど、幅広く意識啓発に取り組んでいきます。

➤ 通行規制の実施と中心部の通過交通の抑制

自家用車利用者には、一方通行規制や右折禁止などにより迂回してもらうなど、公共交通機関優先の交通規制を実施し、公共交通機関への転換を進めます。

また、中心部周辺の環状道路を整備し、中心部の不要な通過交通の抑制に取り組みます。

➤ 運行ダイヤの検討

これまでのバスに関するアンケート結果から朝の利便性は良いが、帰路に適当な運行便が少ないため、自家用車通勤を続けているとの意見が散見されます。

そのため、特定時間に多くの利用者が集中する朝のピーク時だけでなく、夕方、夜間といった朝ピーク時に比べ利用者が分散する時間帯の運行について帰路の移動特性を考慮した運行ダイヤなどの検討に取り組みます。

また、利便性を高める方法としては、利用者のニーズにあった路線、時刻の設定が必要です。

今後、住民懇談会やアンケートによるニーズ把握に加えて、地区の老人クラブや学校の生徒会などから聞き取りを行うなどにより、的確なニーズの把握に取り組んでいきます。

パッケージ戦略（3）ゾーンバスシステムの充実

盛岡市内の主要道路は、都心放射型の形態となっており、都心部では、3つの河川が合流し、橋を経由して移動するという地理的条件から、多くのバスが交通混雑に巻き込まれ、速達性、定時性に支障をきたしています。

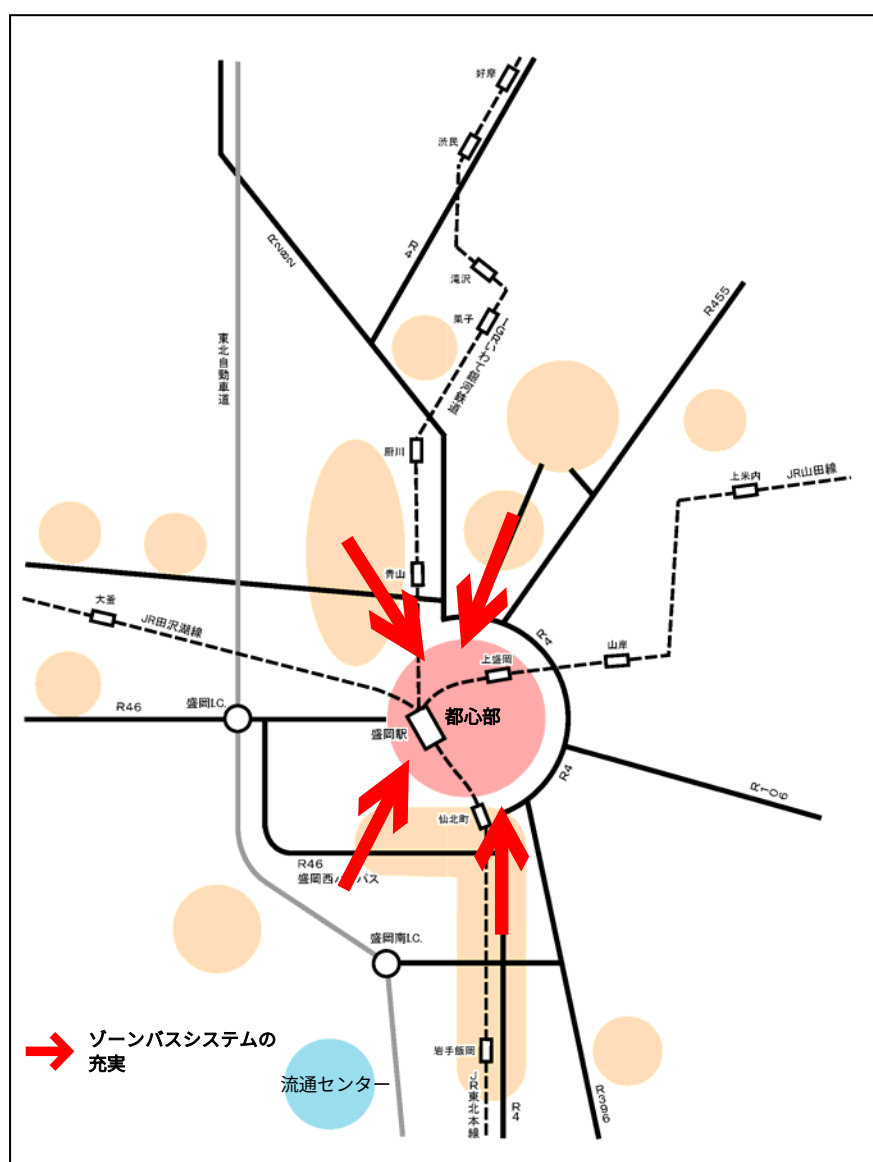
また、都心部での乗降者数の多さ、信号や違法駐車による停止、交通混雑など定時性を阻害する要因も数多くあります。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

このような状況の中、平成 11 年度からオムニバスタウン事業に取り組み、一部に、バス専用レーンと PTPS を導入し、ゾーンバスシステムを構築しました。松園地区のように自動車よりもバスが速くなり、バス利用者数が増えている路線があります。

このように、自動車よりもバスを速くするためには、都市計画道路の整備を進めながら、バス専用レーンの導入路線を増やすことが必要となります。また、バス運行本数の多い時間帯である朝夕の違法駐車取締りの強化も効果的と考えられます。

これらのことにより、ゾーンバスシステムの充実を図り、自動車よりも早いバスの走行環境を実現し、自家用車からバスへの転換を進めます。



■ パッケージの内容

➤ バスの効率的なネットワーク構築

オムニバスタウン事業で取り組んだ都南、青山地区において既存の 4 車線道路におけるバス専用レーン導入の検討や 2 車線道路におけるバス優先策の検討を行い、バスの効率的なネットワークの構築に取り組みます。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

また、他の4車線に整備された道路にも必要に応じて段階的に専用レーン導入の検討をしていきます。

さらに、渋滞交差点を中心に、バス専用レーン設置可能な道路整備を促進し、PTPSの導入を併せて検討し、自家用車より早いバスネットワークの実現を目指します。

➤ 都市計画道路整備と交差点改良

都市計画道路の整備は、平成19年度に行う将来道路網の検証を踏まえ、平成21年度に見直しを行う都市計画道路整備プログラムをもとに計画的な整備に取り組みます。

また、右折交通量の多い交差点の右折レーン設置を進めます。

➤ 違法駐車取締りの強化

バスの通行量の多い盛岡駅と盛岡バスセンター間の幹線道路の違法駐車車両の取り締まりを強化します。

➤ 利用しやすい料金設定

松園、都南、青山、3地区でのゾーンバスシステム導入に伴って運賃を低減したことが、バス利用者数の増加した一つの要因と考えられます。このことから、自家用車利用者が不定期にバスを利用することも想定した料金についても考える必要があります。例えば、50円区切りの料金設定やエリアを越えるごとに一定額を加算するエリア料金などわかりやすい料金設定を検討していきます。また、乗り継ぎ割引などの適用が容易であるICカードの導入について現在のプリペイドカード機器の更新時期に併せて検討をしていきます。

➤ パークアンドライド

パークアンドバスライドを現在都南バスターミナルで実施しているが、郊外の公的施設や民間の駐車場などを活用して、バスや鉄道に乗り継ぐ方法の検討も行います。また、バス停や駅周辺の公的施設（土地を含む）、民間施設（店舗、事業所等）の協力により自転車駐車を確保することにより、自転車とバスや鉄道との乗り継ぎを可能にし、バスや鉄道の利用範囲を拡大していきます。

➤ バス停整備（ベンチ、上屋）

バス利用者のバス待ち環境を向上させるため、民間施設（店舗、事業所、病院等）や地元町内会等の協力により設置を進めます。

パッケージ戦略（4）盛岡駅周辺の適正な交通処理

盛岡駅周辺の交通混雑は、不来方橋の開通により緩和されたものの、バス、タクシー、一般車両の錯綜により依然混雑している状況です。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

また、平成 18 年度には、杜の大橋が暫定供用し、平成 19 年度には都市計画道路盛岡駅青山線が国道 46 号まで延伸が予定されており、盛岡駅周辺に流入する交通量は、さらに増加するものと予測されます。

このような状況を踏まえ、盛岡駅周辺の交通の流れをスムーズにするため、周辺の交通規制の見直しを含めた検討を行い、バス走行環境の改善や自転車・歩行者の通行空間の確保、荷捌き空間等の確保に取り組めます。



盛岡駅前周辺の様子

■ パッケージの内容

➤ 交通規制の変更による駅前への通過車両の抑制

盛岡駅周辺は、盛岡駅前 T 字路交差点の歩行者の平面通行や荷捌きスペースの確保、不要な通過車両の排除や生活道路への通過車両の進入禁止、バスやタクシーの優先通行の実現など課題が山積みしています。これらの課題を解決するため、関係者で組織する「盛岡駅前周辺交通改善計画連絡会」を開催しながら、交通規制の変更などによる通過車両の抑制などを行うことにより、適正な交通処理の実現を目指します。

➤ 盛岡駅前への新たな自転車駐車場の設置と自転車通行帯の確保

現在の盛岡駅東口周辺は、自転車放置禁止区域であり、市営の盛岡駅前自転車駐車場が、比較的離れた位置にあるため、放置自転車が後を絶たない状況となっています。そのため、駅に近い場所に自転車駐車場を設ける社会実験を行うなど、自転車の利便性向上を図ります。

また、既存の盛岡駅前自転車駐車場については、自転車駐車場の機能と併せて、レンタサイクルの機能も持ち合わせた施設とするため、レンタサイクルの実験を検討します。

一方、盛岡駅西口周辺は、暫定の自転車駐車場しかないため、正規の自転車駐車場を確保し、自転車放置禁止区域の設定を検討します。

➤ 信号処理の高度化

盛岡駅周辺の歩行者交通量は、市内で最も多く、歩行者が横断中は、車両が右左折できないことから、交通混雑の原因ともなっています。そのため、信号処理の高度化に取り組み、歩行者の安全な移動の確保と交通混雑の緩和を目指します。

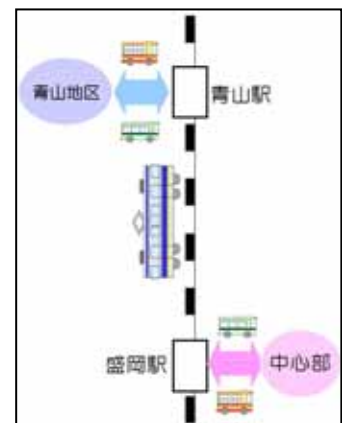
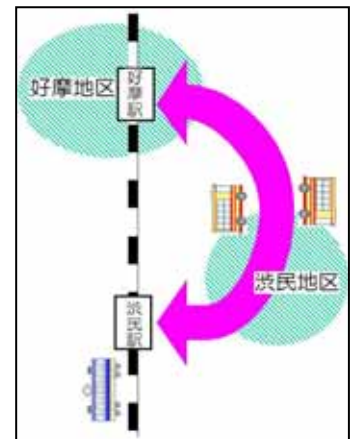
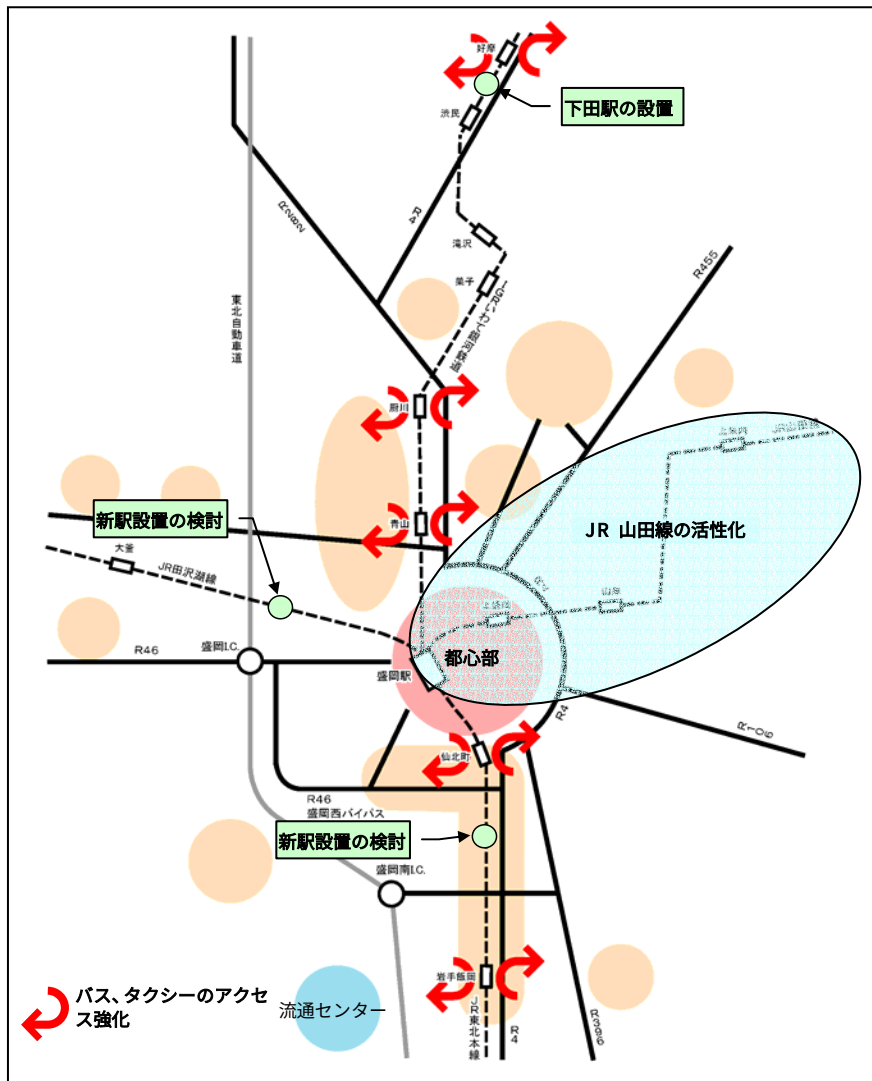
パッケージ戦略（５）鉄道とバスの結節強化

盛岡市内の鉄道は、JR 東北本線、IGR いわて銀河鉄道線、JR 山田線、JR 田沢湖線が、東西南北に整備されています。

鉄道は、速達性、定時性、輸送力が、バスよりも優れているため、運行範囲の広いバスとの結びつきを強化し、目的地まで最短時間で移動でき、環境負荷の低減を図る公共交通システムの構築を進めます。

このため、鉄道駅発着や経由のバス運行やバスと鉄道が１つの定期で乗り継ぎできる共通定期券の導入を進めます。また、バスやほかの交通手段との乗り継ぎを便利にするために駅前広場や駅自由通路の整備を進めます。

列車運行本数の少ない JR 山田線については、DMV（デュアルモードビークル）の導入等活性化方策を検討します。



7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

■ パッケージの内容

➤ 駅にバスが発着できるように駅前広場を整備

鉄道駅とバスなどの他の交通手段との乗り継ぎを便利にするため、JR 岩手飯岡駅や IGR 好摩駅に駅前広場を整備します。

➤ 駅東西の自由通路の整備

駅東西の住民の交流を促進するとともに、鉄道駅へのアクセス性を向上させるため、IGR 厨川駅や IGR 好摩駅の駅東西自由通路を整備します。

➤ IGR 好摩駅と IGR 渋民駅を起終点とした玉山地区の循環バス運行

玉山区の鉄道利用の促進とバス空白地域の解消を図る取り組みとして、鉄道駅があり、比較的バス利用が見込まれる渋民と好摩の住宅地を結ぶ循環バスの実証運行に取り組みます。この循環バスの運行に併せて、ハイグレードバス停の整備やバスロケーションシステム利用区域の玉山地区への拡大を進めます。

また、その他の区域の交通手段として乗り合いタクシー等の導入を検討します。

➤ IGR 青山駅を基点とした共通定期券の導入

鉄道駅発着や経由のバス運行を行うため、IGR 青山駅を基点とするバスと鉄道が1つの定期で乗り継ぎできる共通定期の導入を進めます。

➤ JR 山田線の活性化方策の検討

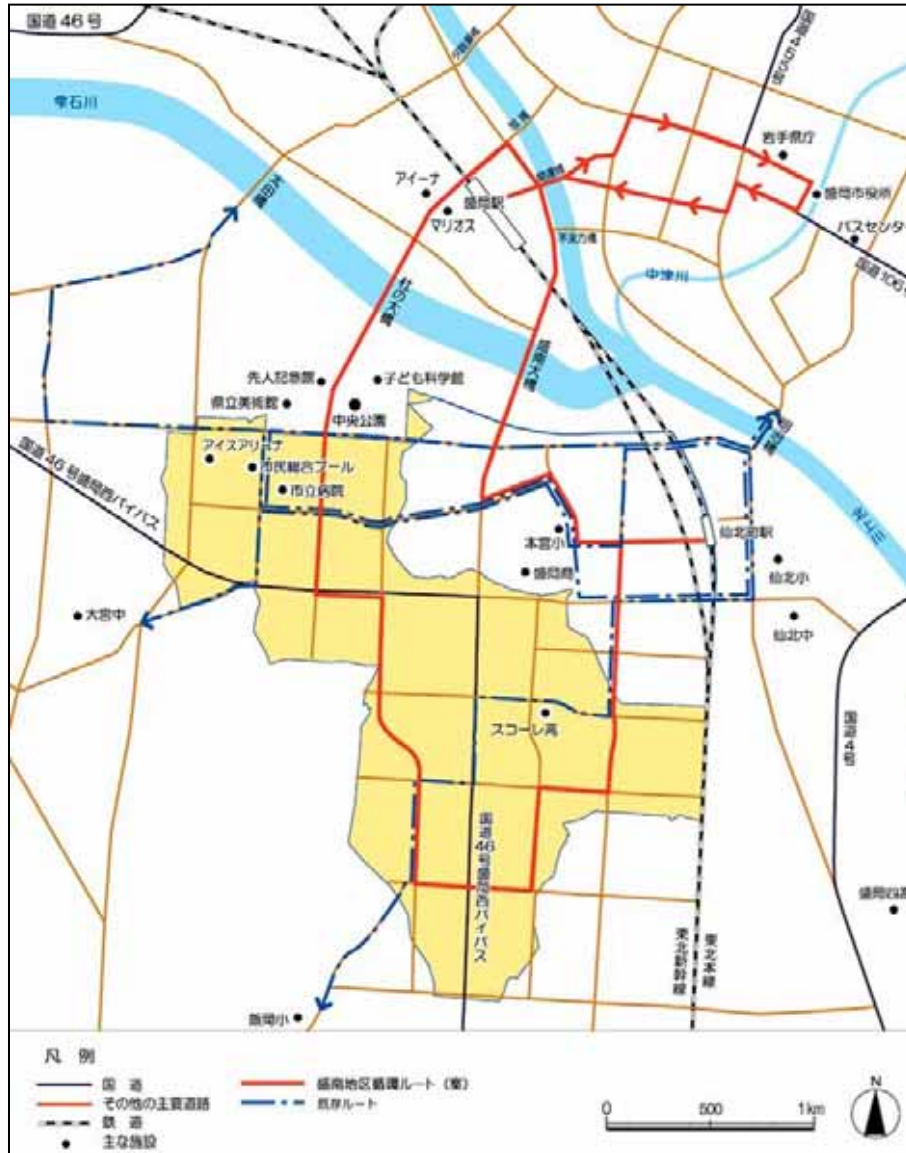
JR 山田線沿線には、多くの住宅地があるが、運行本数が少ないため、利用者が少ない状況である。そのため、新たな交通システムである DMV(デュアルモードビークル)の導入や JR 盛岡駅と JR 上米内駅間での折り返し運行などについて、調査検討し、JR 山田線の活性化方策を検討します。

➤ 新駅設置の検討や既存駅の改修

下田駅や市民からの要望の多い地域への新駅設置の可能性検討や既存駅のトイレの改修などに取り組みます。

パッケージ戦略（6）軸上都心の形成支援

現在、整備を行っている盛南地区の整備が進み、平成 18 年度には、盛岡駅西口を結ぶ杜の大橋が架橋され、都市基盤が着実に整備されています。新しい時代に必要な都市機能の集積を進めるには、既存中心市街地、盛岡駅西口地区、盛南地区を結ぶ都市の動脈としてのバス幹線とそれに接続する支線の新たなバス交通ネットワークの構築が必要です。



そのため、平成 17 年度に策定した「盛岡市盛南地区バス運行計画書」にもとづき、既存中心市街地と盛南地区の一体的な交通ネットワークを構築し、バス利用の促進を図ります。

■ パッケージの内容

➤ 盛南地区バス運行計画にもとづいたバス運行

盛南地区、JR 盛岡駅周辺、中心市街地、都南地区のバス運行ネットワークを構築し、バス空白地域の解消を図るため、地区内の道路整備に併せた運行路線を順次検討しながら、バス運行に取り組みます。

➤ バス専用レーンの設置

盛岡市が実施したオムニバスタウン事業のうち、松園地区におけるゾーンバス実証運行において、バス専用レーンと PTPS の設置を行ったところ、定時性の確保に大きな効果が認められたことから、新規運行路線上である盛南大橋等にもバス専用レーン及び PTPS の設置を検討します。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

➤ 鉄道とバスの連携

盛南地区と鉄道駅を結ぶ路線を運行し、鉄道利用者が盛南地区に移動しやすい環境を構築します。

➤ 駅前広場、バスターミナル、バス待機スペースの再編

盛岡駅東口バスターミナルは、路線バスの始発、終着地のほかに路線バスの経由地でもあり、待機車両や通過車両で終日混雑している。この混雑を緩和するため、始発、終着地を別に用意することが必要である。既存市街地は、用地の確保が難しいことから、盛南地区内にバス待機のための車両基地を設け、既存のバスターミナル等の機能再編を図ります。

➤ 乗換え等に係る環境整備

盛南地区のバスの利便性を向上させるために、利用者が多いと想定されるバス停を優先にハイグレードバス停の整備、バスロケーションシステムの整備を進めます。

➤ 都市計画道路の整備

盛南地区、都南地区とのアクセス道路は、市道盛南線、市道向中野道明線のみで朝夕混雑しており、不足している状況にあります。盛南地区と都南地区を結ぶアクセス道路として盛南地区内で進めている幹線道路の整備を進めていきます。

パッケージ戦略（7）河南地区の交通環境整備

河南地区は、大慈寺寺院群や町屋など昔ながらの街並みがある地域です。また、NHK 朝の連続テレビ小説「どんど晴れ」の舞台にもなっており、新たなバス利用の需要が見込まれることから、観光客や地域住民の足として、新たな路線バスの導入を進めていきます。

また、地区の拠点施設である盛岡バスセンターは、施設の老朽化、面積の不足等によりバスターミナルとしての機能が低下してきており、バスの出入り動線と歩行者動線の交錯やバスセンター内の乗り場だけではバスの発着が処理できないため、周辺道路の交通混雑の原因となっています。今後も盛岡バスセンターがバス交通の拠点、地域の拠点として機能を果たしていくためには、抜本的な整備が必要となります。そのため、盛岡バスセンターのリニューアルなどに取り組みます。

➤ 盛岡バスセンターのリニューアル

盛岡バスセンターは、施設の老朽化が進んできていますが、河南地区の拠点施設であることから、リニューアルを検討し、地元の商店街等と連携した施設としての整備を進めます。

➤ 小型バス運行による新たなバス路線の構築

鉾屋町界隈は、大慈寺寺院群や町屋など昔ながらの街並みがあり、NHK 朝の連続テレビ小説「どんど晴れ」の舞台にもなっていますが、バスの空白地域であることから、観光客や地域住民の足として、新たな路線バスの導入を進めていきます。

➤ 道路空間の再配分

明治橋～下の橋の区間は、自転車、歩行者とも通行量が多いことから、自動車と自転車、自転車と歩行者が錯綜しており、危険な区間となっています。そのため、3車線区間は、2車線化とし、一方通行の区間は、自動車の車線を狭くし、自転車や歩行者を優先した通行ができるよう道路空間の再配分を進めていきます。

パッケージ戦略（8）自転車利用促進とマナーの改善

自転車は身近で手軽な交通手段であることから、子供から大人まで誰もが利用できる反面、ルールが守られていないことやマナーの悪さが指摘されています。また、市内では、自転車の通行が認められている歩道もありますが、歩行者と自転車の交錯が多く見られ、接触事故などもおきています。

そこで、安全かつ快適な自転車利用環境の確保と自転車の適正な利用を促進するため、自転車条例の制定や利用促進計画の策定に取り組みます。

また、通勤や通学での自転車利用の多い社会人や高校生等を対象とした交通安全教育に取り組みます。

➤ 盛岡市における自転車の利用環境の整備及び利用促進に関する条例の制定

自転車を主要な交通手段の一つと位置づけ、盛岡市における自転車の利用環境の整備や安全利用促進などを明確にするため、条例の制定に取り組みます。

➤ 盛岡市における自転車の利用促進計画の策定

快適な自転車利用環境の確保と自転車の適正な利用を促進することを目的とした自転車の利用促進計画の策定に取り組みます。

➤ 交通安全教育等の実施

自転車利用を促進するとともにマナーの向上を図るため、お年寄りから子どもまで広く市民を対象に講習会を実施するとともに、イベント等を通して自転車の安全利用に関してPR活動を行います。

また、朝夕の通勤・通学時における自転車利用のマナーの悪さが目立っており、歩行者や自動車にとって迷惑で危険な状態を引き起こしています。

そこで、中・高校生に対してルールの徹底とマナーの向上を図るため、自転車走行の安全指導などを行い、交通安全に対する啓発や教育に取り組みます。

7.具体的な取り組み（パッケージ戦略と個別戦略）

さらに、社会人については、事務所単位などでの交通安全教育等にも取り組んでいきます。

➤ 自転車の走行空間確保

市内では、自転車の通行が認められている歩道が多いですが、歩道が狭いため、歩行者と自転車の交錯が多く見られ、接触事故などもおきています。また、車道部においても路肩部が狭いため、自動車と自転車の交錯も多く見られます。そこで、既存の道路幅の中で各々の利用空間を再配分することにより、歩行者・自動車から分離した自転車の走行空間の確保に取り組めます。



歩道に自転車通行帯を設置した事例（館坂橋）

➤ 商店街等での自転車駐車場の確保

大通り商店街などでは、歩道への自転車の駐車が歩行者の通行を阻害している状況にあることから、無秩序に歩道上に駐輪されている自転車を排除し、歩道の有効幅員を確保するため、また、目的地で自転車を駐輪できるようにするため、自転車駐車場の確保に取り組めます。

➤ サイクルトレインの実施

自転車を電車内に持ち込み、目的地付近の駅から自転車による移動を容易にするため、サイクルトレインの本格的な実施に向け、社会実験を行うなど取り組みを進めます。

➤ レンタサイクルの実施

IGR いわて銀河鉄道の一部の駅等で実施されている自転車の貸し出しを行うレンタサイクルシステムを踏まえ、実施・充実を図ります。

➤ 自転車利用者のための地図作成

自転車利用を促進するため、自転車で走りやすい道や駐輪場、トイレ等の情報を提供するための利用者マップを作成します。

7.3 個別戦略

■ 乗り合いタクシーなどの運行

バスが不便な地域の方や高齢者や障害者などの外出を手助けするため、デマンドタクシーなどの乗り合いタクシー等の導入の検討に取り組みます。

■ タクシーの乗降場所や待機場所の確保

市内中心部において、乗客待ちタクシーによる混雑等を抑制するため、公共施設の駐車場などを活用した乗降場所や待機場所の確保に取り組みます。

■ バスとタクシーの乗降場所の共用化

バスの運行時刻以外はタクシーが利用できるようにバス停を乗降場所として共用化することの検討に取り組みます。また、バスターミナルにもタクシーの乗降場所を設けるなどバスとタクシーとの乗り継ぎについても検討を行います。

■ 共同集配システムの確立、物流の集約化

店舗、流通双方の協力により、業界ごとや商店街ごとに共同集配システムを確立するなど、物流の集約化について検討を行います。

■ 道路空間再配分等による荷捌き空間の確保の検討

荷捌き車両の違法駐車による交通混雑を回避するため、既存の道路空間を再配分し、必要となる荷捌き空間を確保できるよう検討を行います。

■ バス路線や歩行者動線確保するための優先除雪等の推進

市の除雪計画に基づき、バス路線の優先除雪に取り組みます。また、鉄道駅やバス停周辺の歩道の優先除雪に取り組みます。

さらに、バス利用者が自分の利用するバス停に愛着をもってもらうため、自ら除雪をするためのスコップを設置します。

■ 冬限定のバス運行コースや時刻の設定

冬の定時性を確保するため、積雪時の交通混雑を回避し、鉄道駅に接続する運行コース等の設定や冬の走行条件に合わせた時刻の設定を検討します。

8．事業推進プログラム及び計画実施に向けての 取り組みと課題

8．事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

8.1 取り組みスケジュール

取り組みスケジュールは、短期、中期、長期の3つの段階に分けて推進します。

短期的には今後概ね5年間を目標とし、市が現在継続して取り組んでいるゾーンバスシステムの充実や新たな循環バスの運行などによりバス利用が不便な地域の解消を図っていきます。また、自転車も主要な一つの交通手段として位置づけ、自転車の交通安全教育などの実施を行うとともに自転車の利用環境の整備を行い、快適で安全に利用できる環境づくりを目指します。さらに、自家用車利用の抑制のPRや時差出勤やノーマイカーデーの促進などに取り組み、自家用車利用を控え、公共交通機関や徒歩、自転車を利用し、環境負荷を低減する生活習慣の浸透を目指します。

中期的には今後概ね10年間を目標とし、中心部の商店街においてトランジットモール化や道路空間の再配分などに取り組み、楽しく歩ける空間の確保を目指します。また、交通結節点である鉄道駅の駅前広場の整備や自転車駐車場の確保などに取り組み、バスや自転車などの他の交通手段と乗り継ぎをしやすくし、レジャーなどにも利用しやすくしていきます。

長期的には今後概ね20年を目標とし、公共交通機関や歩行者、自転車を優先した道路整備や新駅の設置、バスターミナルの整備などにより、誰でも手軽に使える公共交通ネットワークを構築し、将来像の実現を目指します。

8. 事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

NO	交通手段	施策名	概要	内容
1	公共交通 (バス)	新たな循環バスなどの運行	移動しやすさの確保や、鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させるため、新都心となる盛岡南地区や玉山区の鉄道駅を基点として、新たな循環バスなどの運行に取り組みます。	●盛南地区における循環バスの運行 ①盛南地区における新規実施 ②利用状況等評価及びルートの再設定 ③継続の実施 ●玉山区における循環バスの運行 ①実証実験 ②結果の評価、ルート改良検討 ③継続の実施 ●その他地区における循環バスルートの必要性検討
2	公共交通 (バス)	小型バスの運行	道路幅員が狭いなどの理由で通常の路線バスが運行できないバス空白地域については、小型バス等を活用した運行を検討します。	●小型バスの運行 ①モデル地区における試験運行 ②システム評価と課題の整理 ③継続の実施、他地区への展開
3	公共交通 (バス)	バス優先の交通規制等の実施	バスの定時性を向上させるため、バス専用レーンを設置するなどバス優先の交通規制の実施に取り組みます。また、バス専用レーンを導入する際には、信号のある交差点においてバスを優先的に走行させる公共車両優先システム（PTPS）を整備します。	●バス優先交通規制 ①規制変更に向けた協議・調整 ②規制の変更、マーキング・看板設置 ③規制の継続実施 ●PTPS設置 ①システム導入・整備に向けた協議・調整 ②運用実施
4	公共交通 (バス)	利用しやすい情報の提供	初めてバスを利用する人や盛岡が初めての人でも迷わずバスが利用できるように、バスロケーションシステムの充実やバス停への路線図の掲載、バスマップを配布するなど運行情報の発信に積極的に取り組みます。	
5	公共交通 (バス)	ユニバーサルデザインに配慮したバス運行	子供から高齢者まで誰もが乗りやすいバスとするため、低床バスの導入を推進するほか高齢者に対する利用料に関する優遇対策の検討、わかりやすい料金体系の検討について取り組みます。	●低床バスの年次別導入計画の立案と実施 ●高齢者への割引制度に関する採算検討、実施 ●料金体系の見直し
6	公共交通 (バス)	ＩＣカード導入	乗降時間を短縮し、定時性を確保するため、定期券やカードを財布やカードケースから出すことがなく、運賃の支払いができるＩＣカードの導入を検討します。	
7	公共交通 (バス)	民間活力導入によるバス停整備	バス利用者のバス待ち環境を向上させるため、民間施設や地元町内会等の協力によりバス停の整備を進めます。	
8	公共交通 (バス・鉄道)	鉄道とバスの共通定期券等の導入	鉄道とバスの乗り換えの利便性を向上させるため、鉄道とバスの共通定期券や共通乗車券の導入に取り組みます。	●鉄道とバスの共通定期券の導入 ①青山駅における乗継定期券の導入実施 ②その他の駅への展開、共通定期券の導入
9	公共交通 (バス)	パーク＆バスライドの推進	郊外のバスターミナル、バス停付近に自家用車専用の駐車場を設け、そこでバスに乗り換え中心部に向かうパークアンドバスライドを推進します。パークアンドライド駐車場の確保に向けて、民間駐車場の活用を検討します。	
10	公共交通 (バス)、自転車	サイクル＆バスライドの推進	郊外部でのバスの利便性を向上させるため、バス停に自転車駐車場を併設し、バスに乗り換えて目的地まで移動するサイクルアンドバスライドの推進を行います。	
11	公共交通 (バス)	バス路線やバス停の除雪等の推進	市除雪計画に基づき、バス路線の優先除雪に取り組みます。また、バス利用者が自分の利用するバス停に愛着をもってもらうため、自ら除雪をするためのスコップを設置します。	
12	公共交通 (バス)	冬限定のバス運行コースや時刻の設定	冬の定時性を確保するため、積雪時の交通混雑を回避する運行コースの設定や冬の走行条件に合わせた時刻の設定を検討します。	●冬限定のバス運行コースや時刻の設定 ①需要とルールの最適案検討 ②試験実施 ③本格運用
13	公共交通 (鉄道)	新駅設置や既存駅の改修	下田駅や市民からの要望の多い地域への新駅設置や既存駅のトイレの改修などに取り組みます。	
14	公共交通 (鉄道)	車内混雑解消のための対策検討	朝夕の通勤通学時間帯や冬季における混雑を解消するため、通勤通学時などの需要を把握し、対策を検討します。	●車内混雑解消のための対策検討 ①改善方策検討 ②改善方策の実施
15	公共交通	J R山田線の活性化	J R山田線沿線には、多くの住宅地があるが、運行本数が少なく利用者が少ない状況であるため、DMVの導入や市内駅間での折り返し運行など新たな運行システム導入について調査検討し、J R山田線の利用促進に取り組みます。	

8.事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

取り組みの時期(点線は継続実施)			将来像の曜日、時間帯				関係機関		NO
短期	中期	長期	平日 朝夕	平日 日中	休日 日中	冬季	行政	民間事業者	
			○	○	○	○	盛岡市	バス事業者	1
→									
→									
→									2
→			○	○		○	盛岡市	バス事業者	
→									
→									3
→									
→									
→							盛岡市	バス事業者	4
→			○	○	○	○	盛岡市	バス事業者	
→									
→									5
→									
→									
→									6
→									
→									
→									7
→									
→									
→									8
→									
→									
→									9
→									
→									
→									10
→									
→									
→									11
→									
→									
→									12
→									
→									
→									13
→									
→									
→									14
→									
→									
→									15
→									
→									

8. 事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

NO	交通手段	施策名	概要	内容
16	公共交通 (鉄道)・自転車	サイクルトレインの実施	自転車を電車内に持ち込み、目的地付近の駅から自転車による移動を容易にするため、サイクルトレインの本格的な実施に向け、社会実験を行うなど取り組みを進めます。	
17	公共交通 (タクシー)	乗り合いタクシーなどの運行	バスが不便な地域において、高齢者や障害者などの外出を手助けするため、デマンドタクシーなどの乗り合いタクシー等の導入の検討に取り組みます。	
18	公共交通 (タクシー)	タクシーの乗降場所や待機場所の確保	市内中心部において、乗客待ちタクシーによる混雑等を抑制するため、公共施設の駐車場などを活用した乗降場所や待機場所の確保に取り組みます。	●タクシーの乗降場所や待機場所の確保 ①乗降場所分散の検討、隔地プールの検討 ②協議会設置、協議、調整 ③実証実験 ④継続実施、利用実態に応じた見直し
19	公共交通 (タクシー)	バスとタクシーの乗降場所の共有化	バスの運行時刻以外はタクシーを利用できるようにバス停を乗降場所として共有化することの検討に取り組みます。また、バスターミナルにもタクシーの乗降場所を設けるなどバスとタクシーの乗り継ぎについても検討を行います。	●バスとタクシーの乗降場所の共有化 ①関係機関協議 ②実証実験 ③継続実施
20	歩行者・自転車	道路空間の再配分等による歩行者・自転車通行帯の確保	歩行者と自転車との交錯やふくそうを防止するため、既存の道路幅員の中で車道を1.5車線にするなど道路空間の再配分を行い、歩行者・自転車通行帯の確保を行います。盛岡駅前周辺や中央通と菜園地区での実施について検討に取り組みます。	●駅前、中央通り、菜園での歩行者・自転車通行帯の確保 ①社会実験、影響検討 ②事業実施、継続実施 ●その他の地区における空間再配分 ①社会実験等の実施 ②事業実施
21	歩行者	信号処理の高度化	歩行者・自転車と自動車交通が輻輳している交差点における歩行者・自転車の安全環境を確保するため、信号処理の高度化を促進します。	
22	歩行者	歩道へのベンチや日よけ施設設置	歩道にベンチや日差しをよけるための施設の設置を検討します。	
23	歩行者	歩道融雪装置の整備	冬季間の歩行者空間を確保するため、道路整備に併せ歩道融雪装置設置路線を増やしていきます。	●歩道融雪装置の整備 ①道路整備に併せた事業実施 ②段階的な事業実施
24	歩行者	商店街におけるトランジットモール化の検討	大通り商店街において歩行者が自動車を気にせず安心して買い物を楽しむことができるように、一般車両の利用を制限して、歩行者、自転車、バス等の公共交通機関の利便性を高めるトランジットモール化の検討を行います。	●大通り商店街のトランジットモール化 ①モール化案の検討 ②モール化影響シミュレーション ③社会実験の実施 ④継続実施 ●その他地区におけるトランジットモール化の検討
25	歩行者	歩行者動線確保のための優先除雪の実施	冬季において、駅やバスターミナルに移動する歩行者動線を確保するため、主要な道路について優先除雪を実施します。	●歩行者動線確保のための優先除雪の実施 ①優先路線の抽出整理 ②優先除雪の実施 ③官民の役割分担の検討
26	自転車・交通施設	交通結節点の自転車駐車場確保	公共交通機関と自転車の乗り継ぎを促進するため、JR盛岡駅や盛岡バスセンターなどの交通結節点への自転車駐車場の確保の検討を進めます。	●交通結節点の自転車駐車場の確保 ①放置実態調査、必要量の検討 ②整備空間の検討 ③社会実験による利用検討 ④詳細、実施設計 ⑤事業の段階的実施
27	自転車	商店街における自転車駐車場の確保	商店街で自転車が歩道を占用して、歩行空間を阻害しているため、これらの自転車を収容する自転車駐車場の確保を検討します。	●商店街における自転車駐車場の確保 ①基礎調査、実態調査 ②商店街調整、ルール等検討 ③試験運用、効果計測 ④継続実施
28	自転車	レンタサイクルの実施	IGRいわて銀河鉄道沿線等やブラザおでつで実施されている自転車の貸し出しを行うレンタサイクルを踏まえ、実施・充実を図ります。	
29	自転車	講習会やイベント等の開催によるルール・マナーの啓蒙	自転車利用を促進するとともにマナーの向上を図るため、お年寄りから子どもまで全年齢を対象に講習会やイベント等のPR活動を行います。朝夕の通学時における高校生の自転車利用のマナーの悪さが目立っており、歩行者や自動車にとって迷惑や危険な状態となっています。そこで、市内の高校生に対してルールの徹底とマナーの遵守を行うため、自転車走行の安全指導などを行う、自転車の交通安全教育等を実施します。また、自転車利用を促進するため、自転車で走りやすい道や駐輪場、トイレ等の情報を提供するための利用者マップを作成します。	●子ども、学生を対象としたマナー教育 ①子供、学生を対象としたマナー教育の企画 ②協力期間との調整、実施 ③継続実施、PR ●一般、高齢者を対象としたイベント ①一般、高齢者を対象としたイベントの企画 ②協力機関との調整、実施 ③継続実施、PR ●自転車利用マップ作成・配布

8.事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

取り組みの時期(点線は継続実施)			将来像の曜日、時間帯				関係機関		NO
短期	中期	長期	平日 朝夕	平日 日中	休日 日中	冬季	行政	民間事業者	
→				○	○			鉄道事業者	16
			○				盛岡市	バス協会、バス事業者、タクシー協会	17
				○			盛岡市	タクシー協会	
→	→	→							18
			○	○	○	○	盛岡市	バス協会、タクシー協会	19
→	→	→							
			○	○	○	○	盛岡市、道路 管理者、警察	地元商店	20
→	→	→							
			○	○	○	○	盛岡市、道路 管理者、警察	地元商店	
→	→	→							
			○	○	○		警察		21
→	→	→	○	○	○		道路管理者		22
						○	道路管理者		23
					○		盛岡市、道路 管理者、警察	バス協会、バス事業者、地 元商店、商工会議所	24
→	→	→							
					○		道路管理者、 警察	バス事業者、地元商店、商 工会議所	
						○	道路管理者		25
→	→	→							
			○	○	○		盛岡市 道路管理者	鉄道事業者	26
→	→	→							
				○	○		盛岡市、警察	地元商店	27
→	→	→							
			○	○	○		盛岡市	鉄道事業者、自転車二輪車 商業協同組合	28
			○	○	○	○	盛岡市、警察		29
→	→	→							
							盛岡市、警察		
→	→	→							
							盛岡市、警察		

8. 事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

NO	交通手段	施策名	概要	内容
30	自転車	盛岡市における自転車の利用環境の整備及び利用促進に関する条例の制定と自転車の利用促進計画の策定	自転車を主要な交通手段の一つと位置づけ、盛岡市における自転車の利用環境の整備や安全利用促進などを明確にするため、条例の制定に取り組みます。 また、快適な自転車利用環境の確保と自転車の適正な利用を促進することを目的とした自転車の利用促進計画の策定に取り組みます。	●自転車に関する条例の制定 ①自転車協会や公安、関係課との協議調整 ②パブリックコメント等合意形成 ③条例化・実施 ●自転車の利用促進計画の策定 ①自転車協会や公安、関係課との協議調整 ②パブリックコメント等合意形成 ③計画策定・実施
31	自動車	自家用車抑制のPR	交通混雑を解消するために、自家用車を抑制し、公共交通機関利用のPRを行い、近隣市町村とも協力して取り組みます。情報提供にあたっては、ポスターや新聞、テレビなどのマスメディア、インターネット、イベントなどを活用しPRします。 また、行政が率先して自家用車抑制を行うため、行政が主宰する各種会議や活動に際しては、公共交通利用による参加を促します。	●自家用車抑制のPR ①PR方法の検討 ②試験的PR、イベントを活用したPR ③継続的なPRの実施
32	自動車	時差出勤、フレックスタイム、ノーマイカーデーの実施促進	朝のピーク時に集中する通勤車両の交通を分散させ、交通の平準化を図るため、時差出勤、フレックスタイム、ノーマイカーデーの実施を促進します。	●時差出勤、フレックスタイム、ノーマイカーデーの実施促進 ①協力企業へのお願い、行政が率先した実施 ②効果の周知、PR ③全市レベルでのノーマイカーデー等活動の推進
33	自動車	モビリティマネジメントによる意識啓発	自発的に自家用自動車から公共交通機関への交通手段の転換を促すための出前講座や授業の開催、冬季や地域ごとの望ましい交通利用形態モデルを分かりやすくまとめたパンフレットを作成するなどモビリティマネジメントによる意識啓発に取り組みます。	
34	自動車	駐車禁止規制の強化	交通混雑を解消するために、駐車禁止規制の徹底を図ります。	
35	自動車	一方通行や右折禁止などの通行規制の実施	中心部への通過交通を抑制するため、一方通行規制や右折禁止により、自動車を迂回させるなど、公共交通機関優先の交通規制に取り組み、公共交通機関への転換を進めます。	●一方通行や右折禁止などの通行規制の実施 ①関係機関協議 ②試験運用 ③継続運用
36	自動車	共同集配システムの確立、物流の集約化	店舗、流通双方の協力により、業界ごとや商店街ごとに共同集配システムを確立するなど、物流の集約化について検討を行います。	●共同集配システムの確立、物流の集約化 ①システムの検討 ②トラック協会、商店街等との協議調整 ③試験運用 ④本格運用
37	交通施設	バスターミナルの整備	盛岡駅東口に集中しているバス路線の一部を盛南地区内や盛岡駅西口に分散し、鉄道とバス利用の乗り継ぎができる施設の整備やターミナル機能の充実を推進します。 また、老朽化している盛岡バスセンターの改築と機能の拡充を行います。	
38	交通施設	バス、タクシーと鉄道の乗り継ぎしやすい駅前等整備	バス、タクシーと鉄道の乗り継ぎをしやすいするため、JR岩手飯岡駅、IGR好摩駅の駅前広場整備や、IGR厨川駅、IGR好摩駅の東西自由通路の整備に取り組みます。	
39	交通施設	盛岡駅周辺の交通処理の再検討	盛岡駅周辺の交通の流れをスムーズにするため、周辺の交通規制の見直しを含めた検討を行い、バスの走行環境の改善や自転車・歩行者の通行空間確保、荷捌き空間等の確保に取り組みます。	●盛岡駅前地区交通改善計画策定 ①関係者連絡会議開催 ②実地調査 ③パブリックコメントの実施 ④実証実験 ⑤継続実施
40	交通施設	部分的な混雑や中心部の通過交通流入を防ぐ幹線道路の整備	中心部では部分的な混雑を解消するための右折レーン設置などの交差点改良に取り組みます。 また、中心部周辺では、中心部の不要な通過交通を抑制するため、環状道路の整備に取り組みます。	●部分的な交通混雑や中心部の通過交通流入を防ぐ幹線道路の整備 ①交差点改良等の検討 ②事業の段階的実施
41	交通施設	道路空間の再配分等による荷捌き空間の確保の検討	荷捌き車両の違法駐車による交通混雑を回避するため、既存の道路空間を再配分し、必要となる荷捌き空間の確保を検討します。	
42	交通施設	公共交通優先の道路整備	バスが運行する区間の道路整備を優先的に実施します。 また、道路整備完了後は、段階的にバス専用レーンの導入を検討していきます。	
43	交通施設	歩行者・自転車優先の道路整備	歩道や自転車通行帯のない道路で、自動車の交通量が多く、歩行者・自転車の交通量が多い道路を優先に道路整備を推進します。また、電線地中化と併せて融雪歩道の整備を進め、歩行者の安全な通行を確保します。	

8.事業推進プログラム及び計画実施に向けての取り組みと課題

取り組みの時期(点線は継続実施)			将来像の曜日、時間帯				関係機関		NO
短期	中期	長期	平日 朝夕	平日 日中	休日 日中	冬季	行政	民間事業者	
			○	○	○		盛岡市		30
→									
→									
→			○	○	○		盛岡市		31
→									
→									
→			○	○	○	○	盛岡市		32
→									
→									
→			○			○	盛岡市	事業所、商工会議所	33
→									
→									
→			○	○	○	○	盛岡市		34
→									
→									
→			○	○	○		警察		35
→			○	○	○		警察		
→									
→				○	○		盛岡市	地元商店、商工会議所、トラック協会	36
→									
→									
→			○	○	○	○	盛岡市	バス協会、鉄道事業者	37
→									
→									
→			○	○	○	○	盛岡市	鉄道事業者、バス協会、バス事業者、タクシー協会	38
→									
→									
→			○		○		盛岡市、警察	バス事業者、地元商店、商工会議所、他	39
→									
→									
→			○	○	○	○	道路管理者		40
→									
→									
→			○	○	○	○	道路管理者	トラック協会、事業所、地元商店	41
→									
→									
→			○	○	○	○	道路管理者		42
→									
→									
→			○	○	○	○	道路管理者		43
→									
→									

8.2 計画実施に向けての取り組み

本計画で目標として設定したそれぞれの将来像を実現するためには、関連する施策を併せて取り組むことや市民意見を反映しながら進める必要があります。

また、実施内容を見直しながら行うことにより、施策の効果が発揮されるものです。

このため、次の項目に留意しながら、計画の実施に向けて取り組んでいきます。

(1) 関係機関の連携と総合交通施策懇話会の活用

それぞれの将来像を実現するためには、個別の施策を個々に取り組むだけではなく、関連する施策を併せて取り組むことにより、施策の効果を相乗的に発揮させることが大切になります。

また、計画に位置づけた施策は、市だけではなく、関係する行政機関、民間、市民などが協力して取り組むことが必要となります。

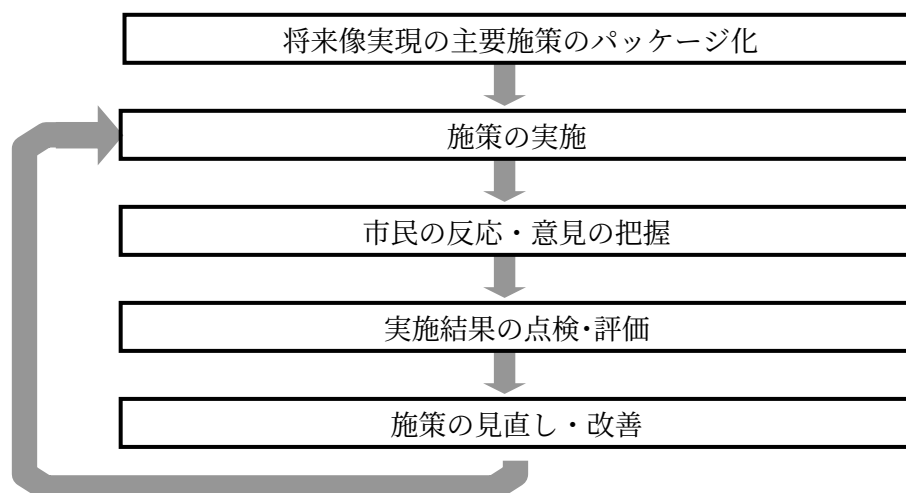
そのため、施策の実施にあたっては、市内部の関係課や関係機関の実務担当者による進行管理体制を組織し、個別施策間の調整や実施手法について検討を行い、既に組織されている市総合交通施策懇話会から意見をいただきながら、戦略的に実施できるよう取り組みます。

(2) 定期的な施策の点検

施策の実施にあたっては、社会経済情勢の変化も考慮し、5年サイクルの見直しを行いながら進めます。

また、個別の事業については、年度ごとの事務事業評価を行い、事業内容を精査し、事業の効果を発揮できるよう点検を行いながら進めます。

施策の点検プロセスは、次の図のとおりです。



事業の評価にあたっては、施策全体の効果を把握するため、「わかりやすい指標」が必要と考えます。

そのため、既存の調査やデータから数値化できる次の項目を指標として設定します。

また、パッケージ戦略の実施にあたっては、それぞれに指標を設定し取り組んでいきます。

◆評価指標

評価の指標	現状値	目標値	出典等
「快適に移動できる」と思う市民の割合（％）（バス、自動車、自転車、徒歩）	33.4（H17）	33.9（H26）	盛岡市まちづくり評価アンケート結果
盛岡市内の自動車登録台数1台あたりの盛岡市運輸部門のうち自動車の二酸化炭素排出量（二酸化炭素換算トン）	2.59（H15）	2.24（H22）	二酸化炭素排出量（岩手県環境保健研究センター算出統計（2006年6月）／自動車登録台数（岩手県統計年鑑）
平日の盛岡市内の主要幹線道路の自動車平均旅行速度（km/h）	27.3（H17）	15（H26）	道路交通センサス
1日あたりのバス利用者数（人）	35,700（H16）	39,000（H26）	東北運輸局岩手運輸支局
1日あたりの鉄道利用者数（人）	31,200（H16）	32,700（H26）	東北運輸局岩手運輸支局
歩道設置延長（km）	362（H17）	450（H26）	市事業による把握
幹線道路改良率（％）	53.3（H17）	61.0（H26）	市事業による把握

（３）市民との協働によるシステムづくり

将来像を実現するためには、市民一人ひとりの理解、協力が必要となります。

このため、事業の実施にあたっては、市民からの意見や事業提案などをもらうシステムを構築し、施策内容を改善しながら取り組んでいきます。

8.3 計画実施に向けての課題

- （１） 長期的に検討が必要な施策については、時代背景も変化してくることから、10年を目途に見直しが必要と考えます。
- （２） 個別に施策を実施するのではなく、パッケージとして施策を実施し、効果をあげる必要があります。また、事業費が多額になる事業については、国庫補助の導入も検討するなど、経費の節減に努める必要があります。

