

第1章 もりおか交通戦略策定の背景と目的

1. 策定にあたっての課題

< 将来道路網計画からの課題 >

昭和 61 年に策定した将来道路網計画の市中心部を主体とした 4 車線道路網の社会情勢の変化等を踏まえた検証

昭和 13 年に都市計画決定された未整備の計画道路の見直し

今後の事業費を踏まえた実現可能な道路網の計画

< 公共交通施策からの課題 >

市総合交通計画を踏まえた鉄道や自転車も含めた具体的な利用促進計画の立案

コンパクトな市街地形成や中心市街地の活性化を支える交通計画の立案

2. 策定の目的

概ね 10 年後を目標とする、公共交通や自転車の利用促進及び中心市街地の活性化を支えるために重点的に取組む交通施策の立案
概ね 30 年後を目標とする将来道路網計画の検討

3. 策定の流れ

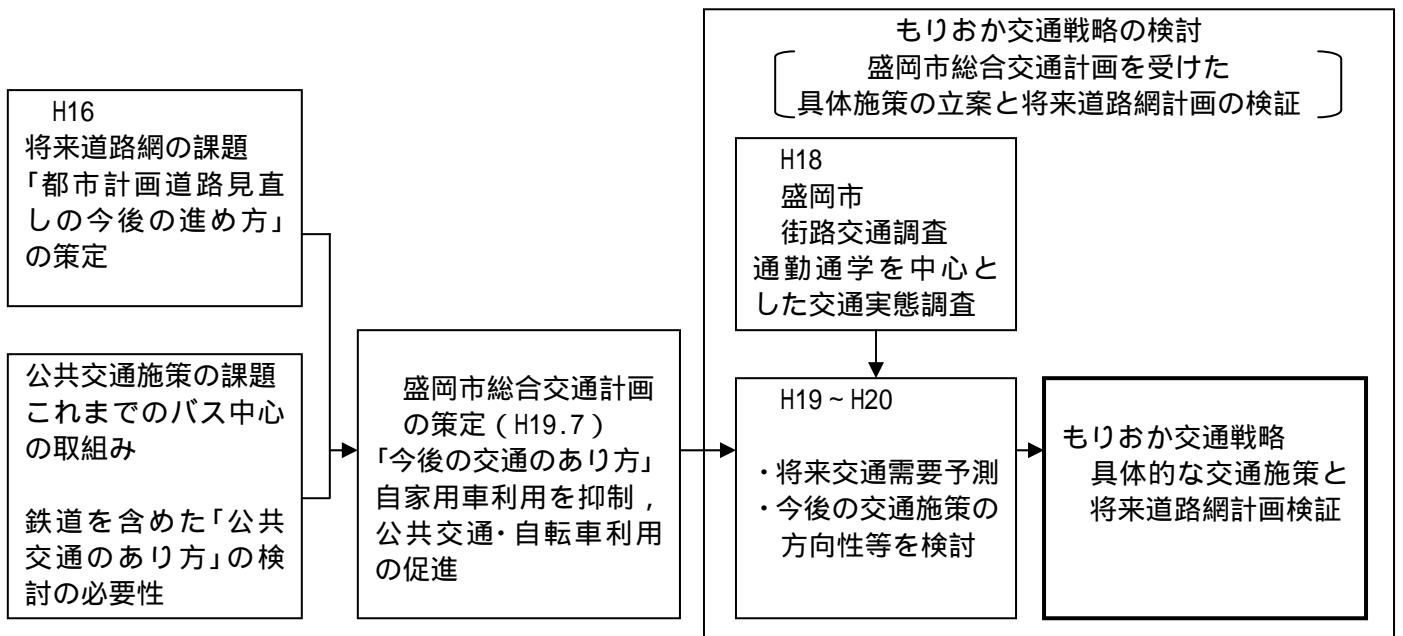


図1 もりおか交通戦略策定の流れ

第2章 もりおか交通戦略立案の基本的な考え方

1. 今後の交通需要等

計画策定の基となる将来夜間人口や将来自動車交通量を次のように予測しました。

減少が予測される夜間人口

夜間人口は、平成17年をピークに減少に転じると予測しました。

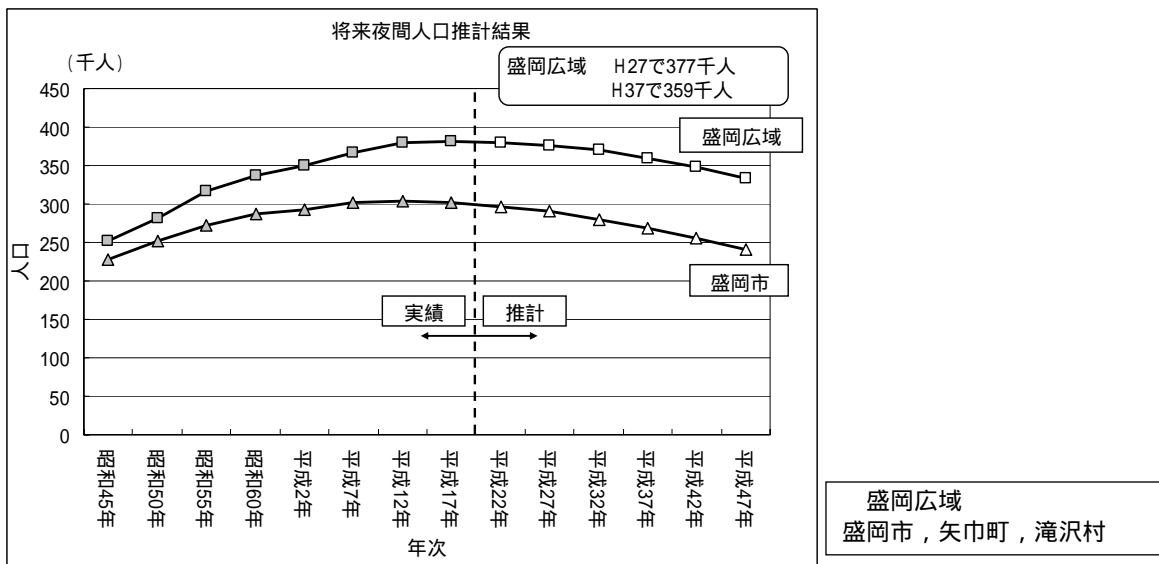


図2 将来夜間人口推計結果 資料：国勢調査，H18 盛岡市街路交通調査

減少傾向にある自動車交通

自動車交通は、免許を持つ高齢者の増加や女性ドライバーの増加により、夜間人口と比較して減少の傾向は緩やかですが、今後は減少傾向にあると予測しました。

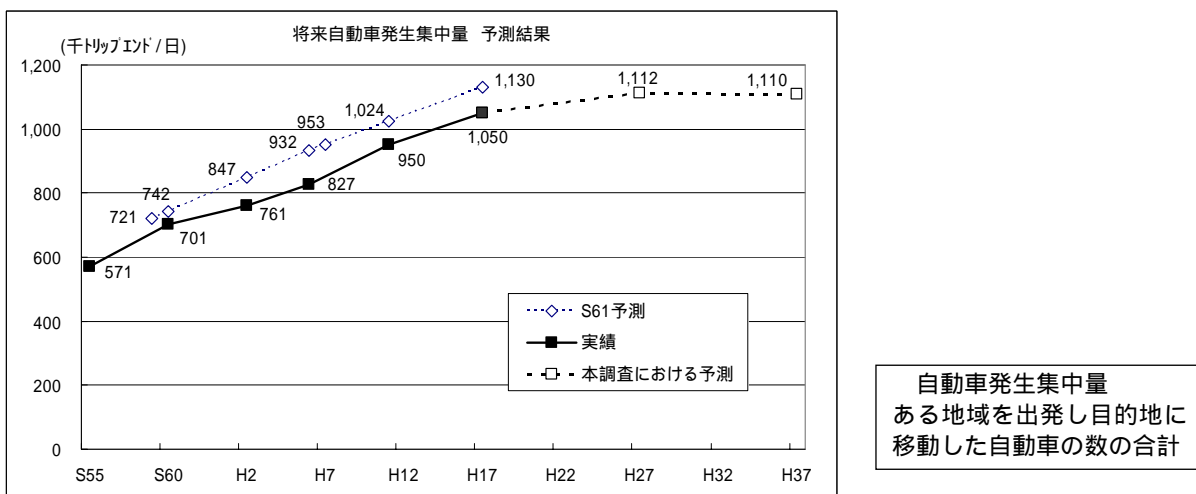


図3 将来自動車発生集中量予測結果 資料：S61 総合交通体系調査
全国道路交通情勢調査
H18 盛岡市街路交通調査

2. 交通に関連する施策と道路網計画との関係に対する考え方

これまでの将来道路網計画は、将来の自動車需要に対応するよう計画を策定していましたが、もりおか交通戦略においては、市総合交通計画の方針等を踏まえ、本計画の中心となる交通施策や、交通施策に関連する将来土地利用計画との関係を踏まえると共に、これらを支える道路網計画となるような考え方とします。

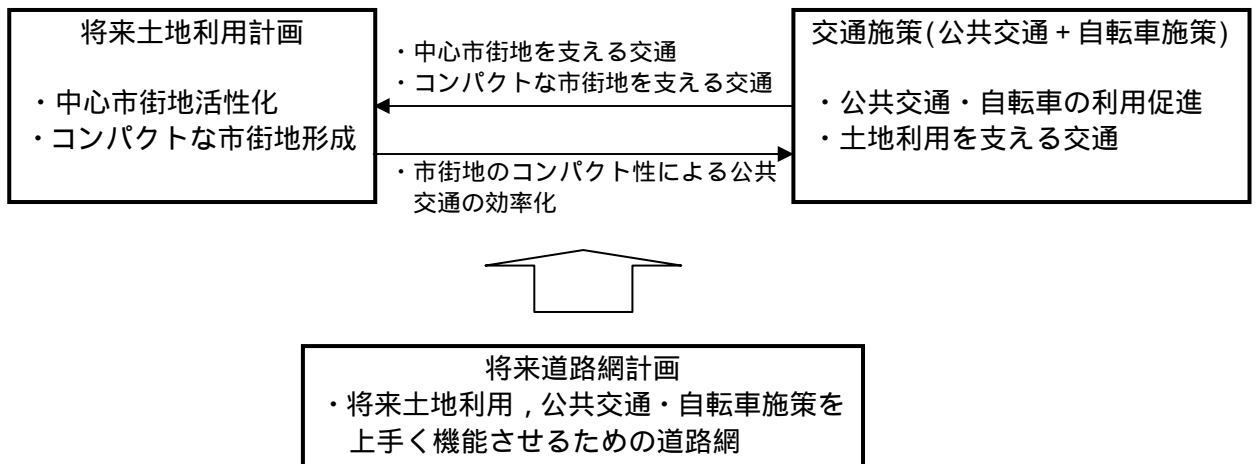


図4 今後の交通計画の関係

3. 今後の交通施策の方向性について

(1) 中心市街地と各地域を結ぶ公共交通軸の充実

- ・ 各地域と中心市街地を結ぶバスや鉄道による公共交通軸の充実・強化を図っていきます。
- ・ 中心市街地においては、徒歩や自転車で移動しやすい交通環境や公共交通の充実により回遊性の向上を図っていきます。

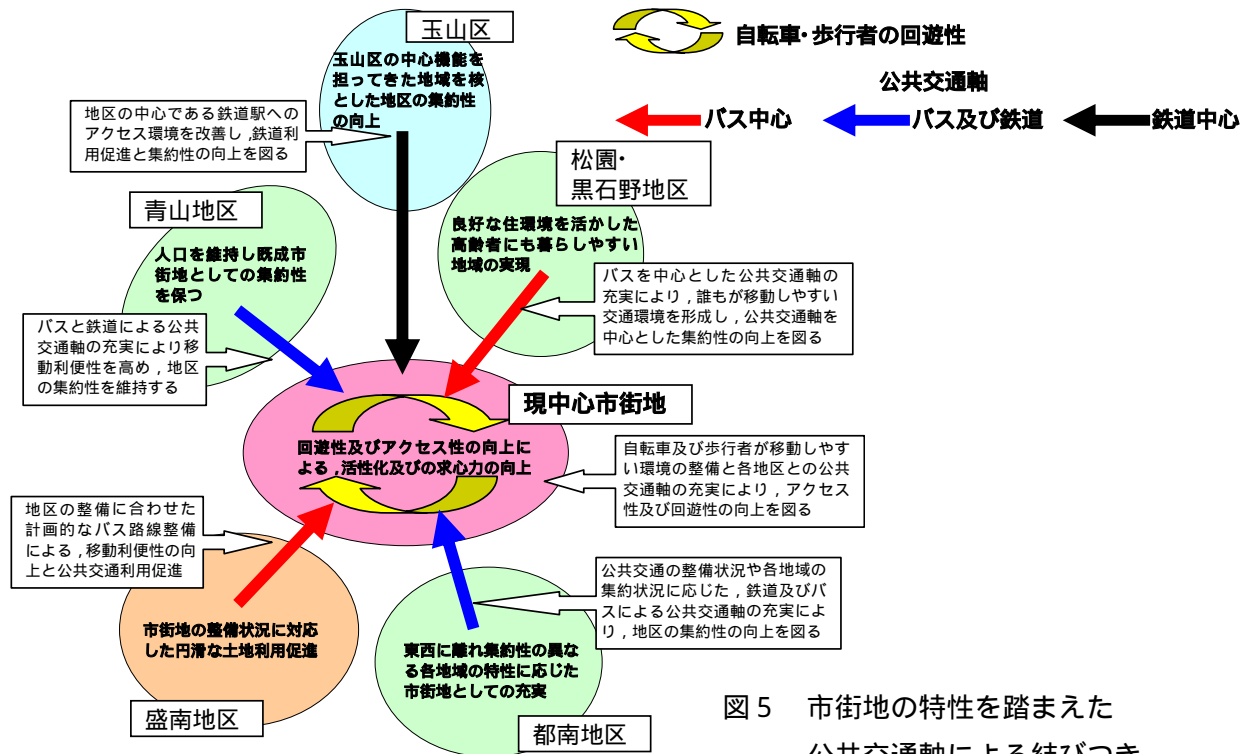


図5 市街地の特性を踏まえた公共交通軸による結びつき

(2) 地域特性に応じた交通手段の選択

中心市街地では多くの交通手段が利用されている特性を活かし、徒歩や自転車を中心に、また郊外部においては、それぞれの地域特性に応じた交通手段を選択できるような考え方とします。

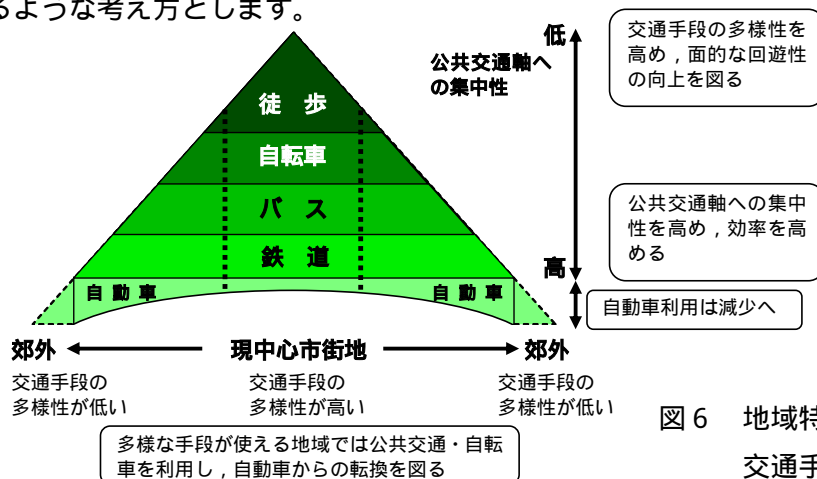


図6 地域特性に応じた交通手段多様性のイメージ

4. もりおか交通戦略について

今後の交通施策の方向性から、「歩いて楽しむ中心市街地形成」、「公共交通軸の充実・強化」をもりおか交通戦略の基本方針として、それぞれのテーマに応じて具体的な交通施策に取組みます。

(1) 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略のテーマ

歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する

- ・ 中心市街地の核となる大通・菜園地区を中心に、徒歩や自転車で安心して快適に移動できる環境の形成を図るため、歩行者や自転車のための空間を確保します。
- ・ 中心市街地の拠点である、盛岡駅前地区、大通・菜園地区、中ノ橋地区を快適に移動できるよう、バスの充実を図ります。

(2) 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

公共交通軸の充実・強化を図る戦略のテーマ

- ・ 各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実・強化し、自家用車から公共交通への転換を促進する
 - ・ 自家用車利用から公共交通機関への転換により、CO2 排出量を削減する
-
- ・ 各地域の状況に応じて、バスや鉄道を利用しやすくし、自家用車から公共交通への転換を目指します。
 - ・ 公共交通が多く利用されている地域では、これまでの取組みを継続しながら、より良くするための施策に取組みます。
 - ・ 公共交通の利用が低い地域では、これまでの取組みの見直しや新たな取組みにより公共交通の利用促進を図ります。

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

戦略の狙い（テーマ）

歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する

- 中心市街地に不要な自動車通過交通を排除したい
- 離れている拠点間を快適に移動できるようにしたい

ステップ1（短期）

自動車通過交通の排除、歩行者・自転車優先エリアの形成

- 「歩行者・自転車優先エリア」の設定
- エリアを囲む道路について、対面通行が可能な2車線以上を確保（エリア内の通過交通を排除）

ステップ2（中期）

自動車通過交通の排除、歩行者・自転車優先エリアの形成

- 菜園通りの空間再配分を実施し、歩行者・自転車空間を創出

拠点間の移動快適性向上

- 既存道路を活用して、自転車走行空間「ブルーゾーン」を整備

ステップ3（長期）

自動車通過交通の排除、歩行者・自転車優先エリアの形成

- 「歩行者・自転車優先エリア」を囲む道路を完成（通過交通を排除）

拠点間の移動快適性向上

- 新たに整備される道路を活用し、自転車走行空間「ブルーゾーン」をネットワーク化
- 歩行者の回遊に適した拠点間連絡バスを運行

目標値（概ね10年後）

中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を6割以上にする（現況は約47%）

●エリアを囲む道路整備

ステップ1

- 都）盛岡駅南大橋線の暫定2車線整備
- 都）明治橋大沢川原線の暫定3車線整備（ボトルネック解消）

ステップ3

- 都）盛岡駅南大橋線の4車線整備
- 都）明治橋大沢川原線の4車線整備



ステップ3

拠点間連絡バスの運行（歩行者の回遊性向上）

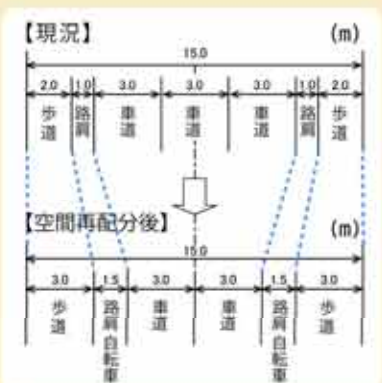


ステップ1

中心市街地の核となる大通・菜園地区を「歩行者・自転車優先エリア」に設定

ステップ2

空間再配分により歩行者・自転車空間を創出（自転車走行空間ネットワークの整備拡充を含む）



ステップ3

自転車走行空間ネットワーク（ブルーゾーン）の整備拡充



「都心循環バスでんでんむし」のルート（右回り、左回り）

凡例	
	菜園通りの空間再配分
	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（歩行者の回遊性向上）
	既存の自転車走行空間

図7 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

戦略の狙い（テーマ）

- ・地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する
- ・自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO2排出量を削減する

ステップ1(短期)

- 早期に実施可能な既存システムや施設の改善と今後の新たなシステムの検討
 - 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・ 鉄道駅の自由通路・駅前広場等の整備により、鉄道駅へのアクセス向上を図る
 - 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・ 既存バスの利便性を高めるため、バス利用案内情報の提供を推進する
 - ・ 新たな公共交通利用者の掘り起こしに向け、バスによる集約や新駅設置の可能性を検討する

ステップ2(中期)

- 鉄道とバスの選択性を高める新たなシステムの導入と既存バスシステムの改善
 - 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・ 既存バスの見直しや新たなバスの試験的運行等により、鉄道とバスの結節性を向上し、公共交通の選択性を高める
 - 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・ バスの運行頻度見直し等により、中心市街地へ向かうバスサービスの向上を図る
 - ・ 主要バス路線のポトルネットワーク解消等により、定時性・速達性の向上を図る

ステップ3(長期)

- バス軸を形成する道路整備の促進と鉄道とバスの乗継利便性等の向上
 - 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・ バス・鉄道の乗り継ぎ割引や共通カードの導入等を検討し、乗り継ぎ利便性向上を図る
 - 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・ 駅前への新たな駐車場整備検討や、駅へのアクセス道路整備等により、鉄道駅への更なるアクセス向上を図る
 - 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・ 主要バス路線の走行空間における4車線化の促進により、バス優先ルートを強化し、定時性・速達性の向上を図る

目標値（概ね10年後）

- ・ 中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減する
- ・ 上記目標の達成により、1日あたりのCO2排出量を約7t削減する

盛南地区の戦略実施方針

- ステップ1** バスの運行頻度・密度の向上
 - ・ 盛南地区の特性に応じた、バスによる集約可能性を検討（盛南地区に合ったゾーンバス）
- ステップ2** 計画的なバス路線整備
 - ・ 市街地の進捗に応じた、計画的なバス路線整備によりバスへの転換を促進（盛南地区のバスシステムを完成）
- ステップ2** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 盛岡駅東田町線の4車線化により、材木町〜中央通のポトルネットワークを解消し、走行環境を改善
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 社の大規模の4車線化を促進し、中心市街地へアクセスするバス優先ルートとして設定

玉山地区の戦略実施方針

- ステップ1** 好摩駅へのアクセス向上
 - ・ 好摩駅の東西自由通路及び駅前広場整備により、駅東側からのアクセス性を向上
- ステップ2** 国道4号沿線市街地から茨民駅へのアクセス向上
 - ・ 通勤通学時のバスや乗合タクシーなどによる茨民駅への集約可能性を検討
- ステップ3** 好摩駅へのアクセス向上
 - ・ 好摩駅東口への1日単位で利用可能な駐車場の設置による利用促進可能性の検討

松園地区の戦略実施方針

- ステップ1** バス利用案内情報の提供
 - ・ ソーンバスシステムの利用方法をバス車内やバス停及び各世帯へ分かりやすく情報提供
- ステップ2** 支線バスの利便性向上
 - ・ バス停までの移動距離の短縮や乗換抵抗の軽減に向け、日中に好摩駅〜松園間の乗入や重通バスの増便等を検討
- ステップ2** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 都1家木町上米内線の整備により、上田〜中央通間の4車線化を図り、バス優先ルートを強化
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 国道4号〜上田間の4車線化を図り、松園〜中央通間のバス優先ルートを強化

青山中央地区の戦略実施方針

- ステップ2** 青山駅をバスと鉄道の結節点とし、バス・鉄道の選択性を高める
 - ・ 駅前へのバス停留所（バスベイ）の整備
 - ・ 周辺のバスルートを青山駅へ接続
- ステップ3** 乗換抵抗の軽減
 - ・ バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入検討
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 青山中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化

青山南地区の戦略実施方針

- ステップ1** 新駅の設置可能性検討
 - ・ 県田次湖線において、新駅設置の可能性を検討
- ステップ2** バス運行頻度の向上を検討
 - ・ 新駅設置の検討を踏まえながらバス運行の中心となるエリアのバス運行頻度を向上
- ステップ3** 新駅の具体化
 - ・ 設置可能性の検討結果に基づき新駅の新駅の具体化

都南中央地区の戦略実施方針

- ステップ2** 岩手駅へのアクセス向上
 - ・ 新たに岩手駅東口に整備される駅前広場へ、地区の座敷からアクセスする支線バスの運行を検討
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 都南中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化

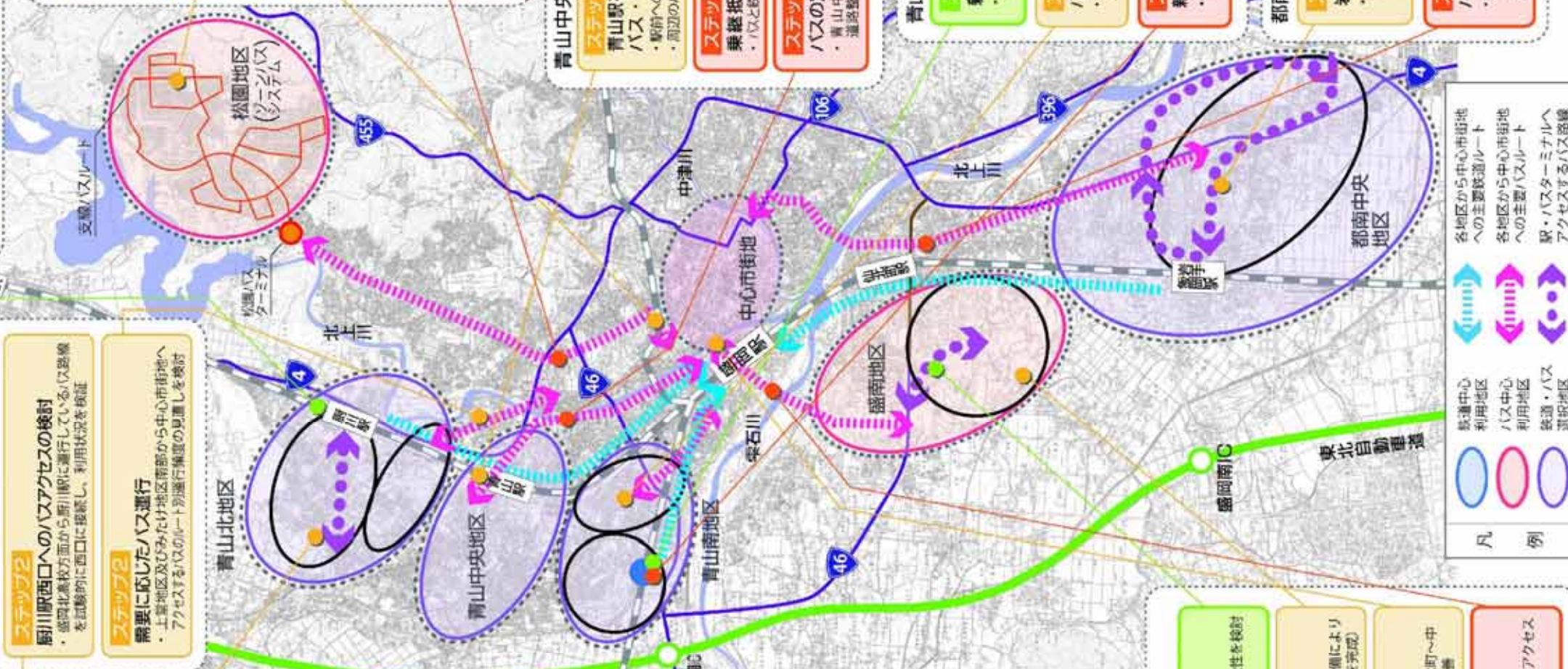


図8 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

第3章 将来道路網計画の検証

1. 将来道路網計画の見直しにおける基本的な考え方

公共交通施策や中心市街地を支える道路網とする

公共交通軸や中心市街地の施策を支える道路網として、主要な方向への4車線道路や中心市街地を囲む幹線道路を位置付けました。

これまでの将来道路網計画の良いところは取り入れる

これまでの環状道路と放射道路を組み合わせる考え方は、交通を分散し混雑の緩和に効果があったことから、この考え方を基本としました。

今後の土地利用やまちづくりを踏まえた道路網とする

中心市街地の商業・業務等の集積状況を考慮し、都心環状道路のルート等を見直しました。

鉦屋町地区の歴史的なまちづくりを考慮しました。

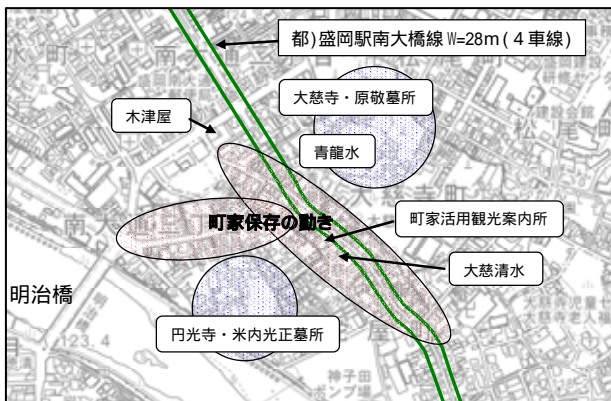


図9 鉦屋町・神子田地区

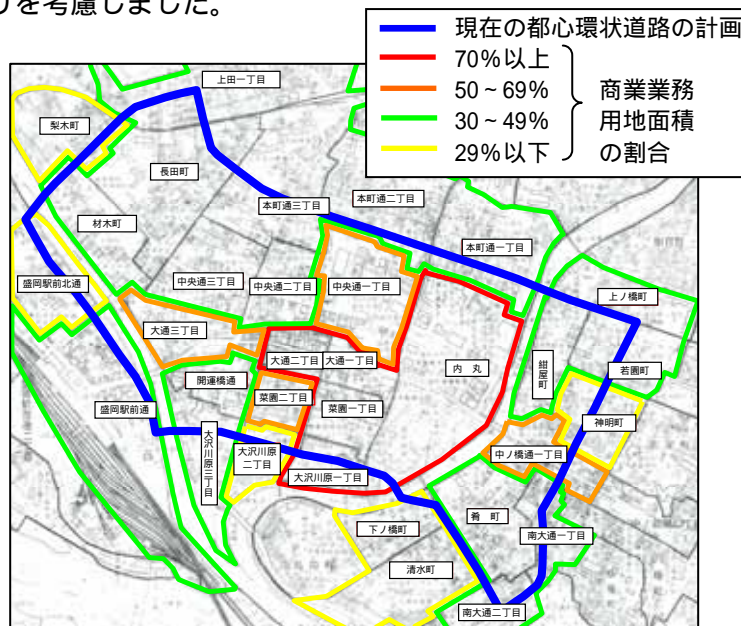


図10 商業業務用地面積の割合と
現在の都心環状道路(4車線)の計画
資料：H18 都市計画基礎調査

概ね30年程度での実現性を踏まえた計画とする

市の最近の街路事業費等を踏まえ、概ね30年でネットワークが形成されるような道路網計画としました。

盛岡市と他の市町村を結ぶ道路や関連する道路は、広域的な検討が必要なことから、今後、検討を行う予定としています。

2. 将来道路網計画検証結果

(1) 新たな将来道路網計画

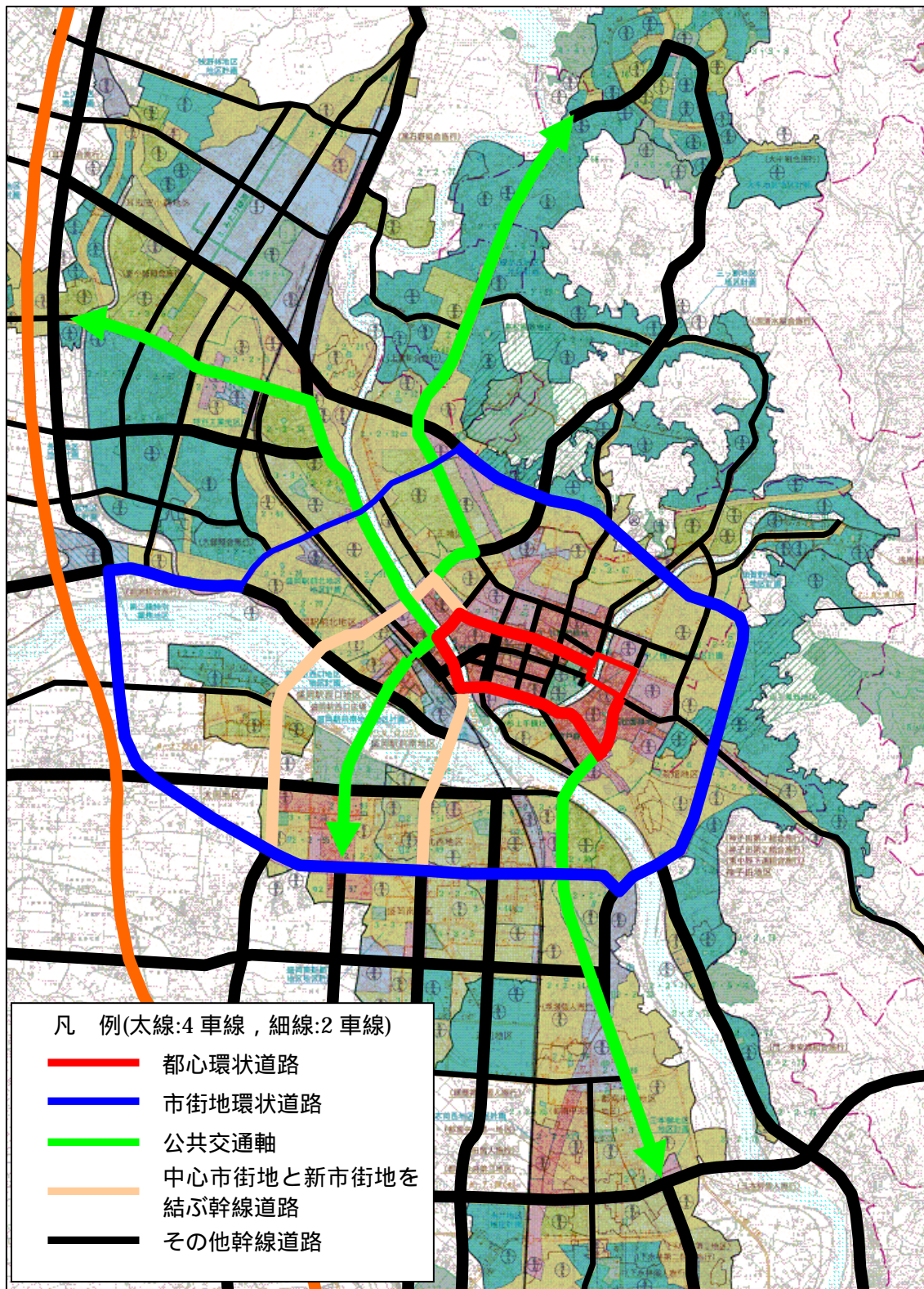


図 11 将来道路網計画

(2) 中心市街地の4車線道路を主体とした見直し結果

< 昭和61年に策定した将来道路網計画 >

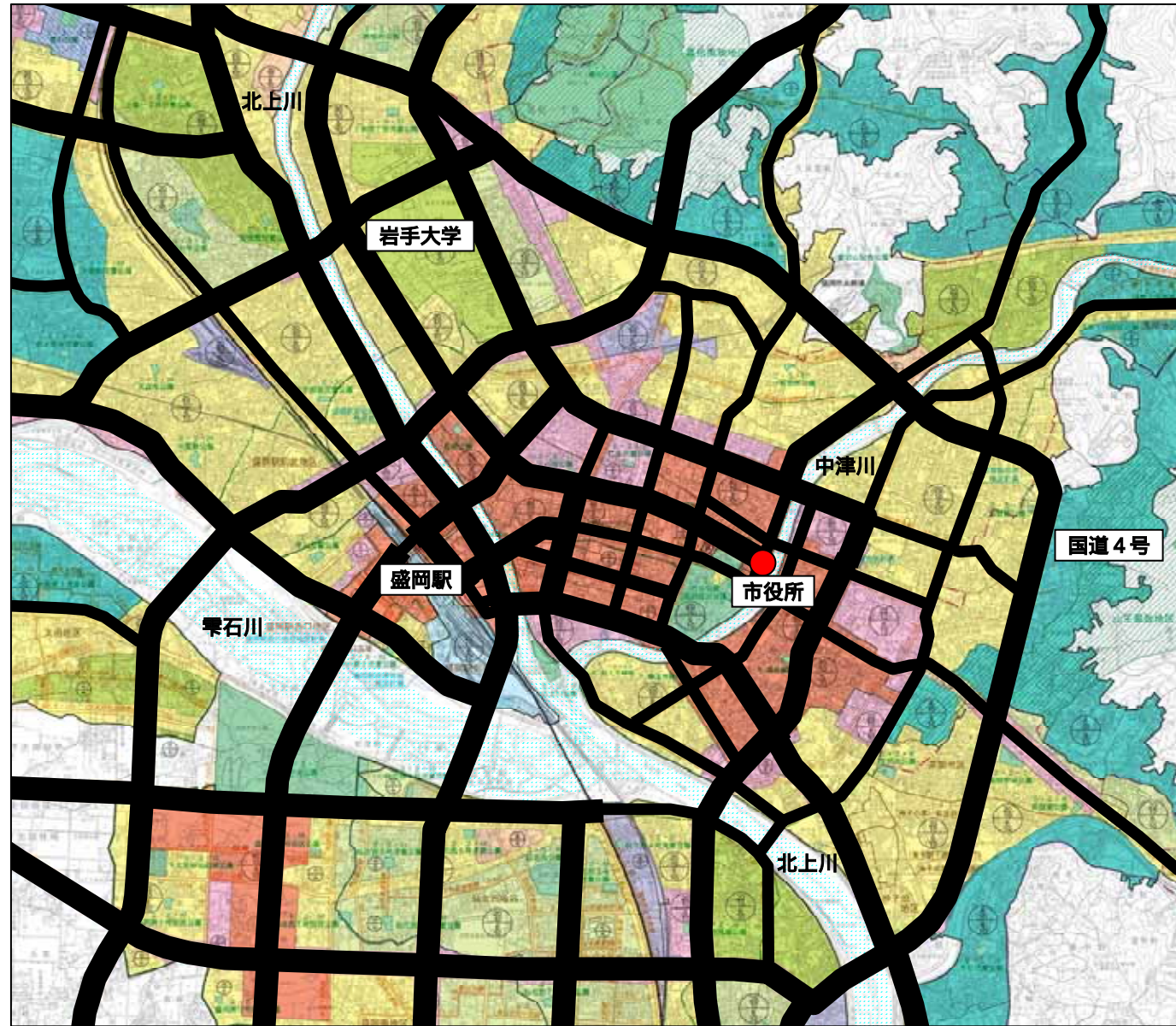


図12 中心部における昭和61年策定の将来道路網計画

< 今回の見直し結果 >



図13 中心部における将来道路網計画見直し結果

3. 将来道路網計画の見直しを踏まえた今後の取り組みについて

(1) 検討結果を踏まえた都市計画道路の見直し

新たな将来道路網計画に基づく都市計画道路の見直し

- ・ 本調査の課題である昭和 13 年に決定された都市計画道路を中心に、新たな将来道路網計画に基づき今後具体的な計画を検討し、地域住民のご理解を得ながら都市計画の変更や廃止を行います。
- ・ なお、既定計画において4車線への見直しを予定していた道路沿道のマンション等の高層建築物に対してはセットバックをお願いし、結果的に道路沿道空間が確保されてきました。

一方、本検討によりこれまでの4車線から2車線に変更となった路線については、セットバックの必要性はなくなりますが、この空間については、景観計画における景観形成重点地域「街路景観地域」の指針に基づき、住民の理解を得ながら景観形成促進地区の指定等により今後も空間を確保していきます。

都)盛岡駅南大橋線の鉦屋町・神子田地区の都市計画道路見直しに対する取組み

- ・ 現在4車線で都市計画決定されている都)盛岡駅南大橋線については、鉦屋町・神子田地区におけるまちづくりを踏まえた、「まちづくりに関する都市計画の決定」と一体の取組みとして4車線の都市計画決定を見直し、現道に即した整備手法の検討を行います。

(2) 道路整備プログラムの見直し

- ・ 新たな将来道路網計画に基づき、平成 12 年に策定した「盛岡市都市計画道路整備プログラム」(平成 17 年一部見直し)について、「もりおか交通戦略」における交通施策に基づき整備の優先度を評価し、平成 21 年度に見直しに取り組んで参ります。
- ・ 見直しにあたっては、事業効果や機能が早期に確保されるような、整備に対する工夫も図った計画となるよう取り組んでいきます。