

第6章 もりおか交通戦略の立案

6-1 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

1. 歩行者・自転車に対する中心市街地の回遊性の現状

歩行者・自転車の回遊性に関する中心市街地の現状を整理すると、以下のとおりです。

歩行者・自転車の回遊性に関する中心市街地の現状

- ・中心市街地内を通過する自動車交通が多く、歩行者・自転車が安心して移動できる空間が十分に確保されていない
- ・中心市街地の核である大通・菜園地区には大通り、映画館通り、菜園通りの3つの商業軸があるが、菜園通りは歩道や路肩が狭く、歩行者・自転車が安心して快適に移動することができない
- ・盛岡駅前地区から大通・菜園地区を經由し中ノ橋地区までは約2 kmあり、離れている拠点間を徒歩で移動するには高齢者等には負担が大きい
- ・中心市街地の各拠点間を結ぶ自転車走行空間はネットワークとして整備されていない
- ・沿道土地利用状況等から、活用できる道路空間が限られている

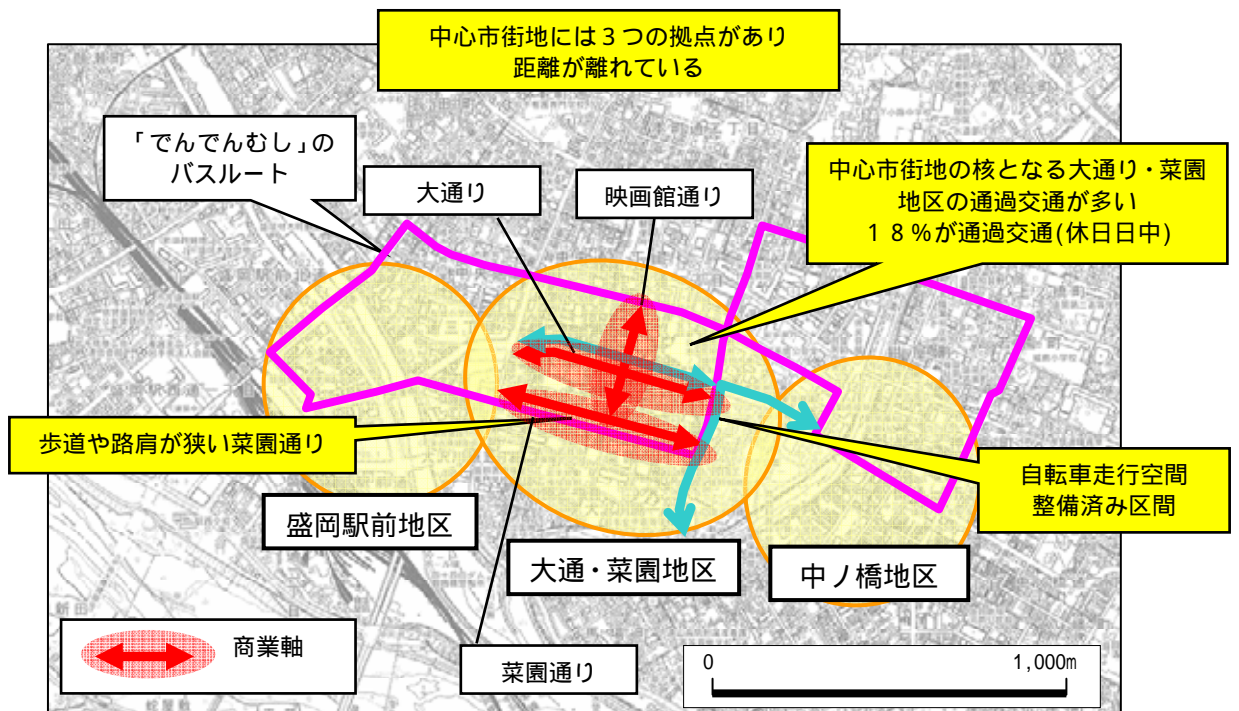


図 6-1 歩行者・自転車の回遊性に関する中心市街地の現状

2. 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

歩行者・自転車に対する中心市街地の回遊性の現状に対して、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の狙い（テーマ）

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

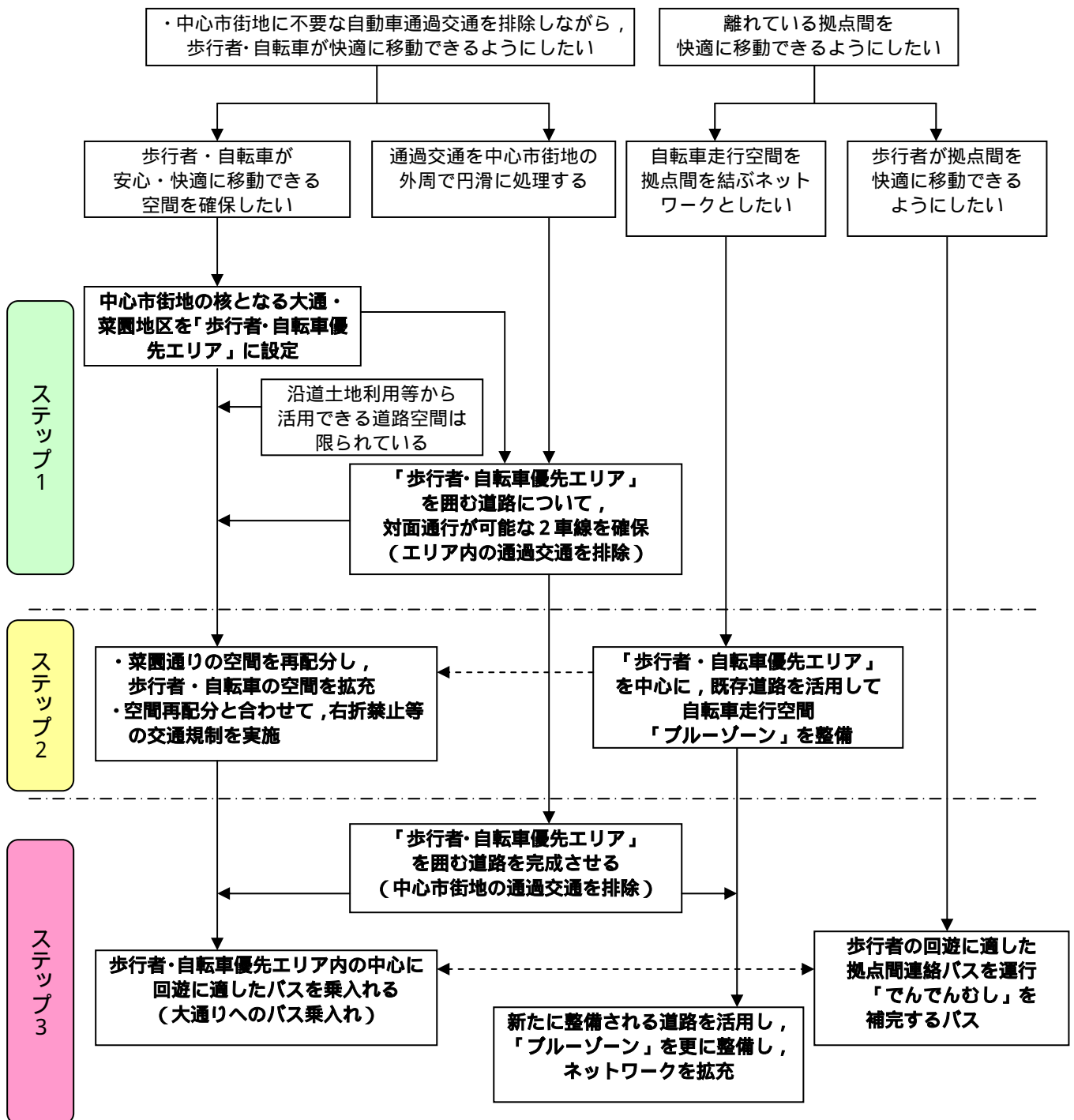


図 6-2 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の展開

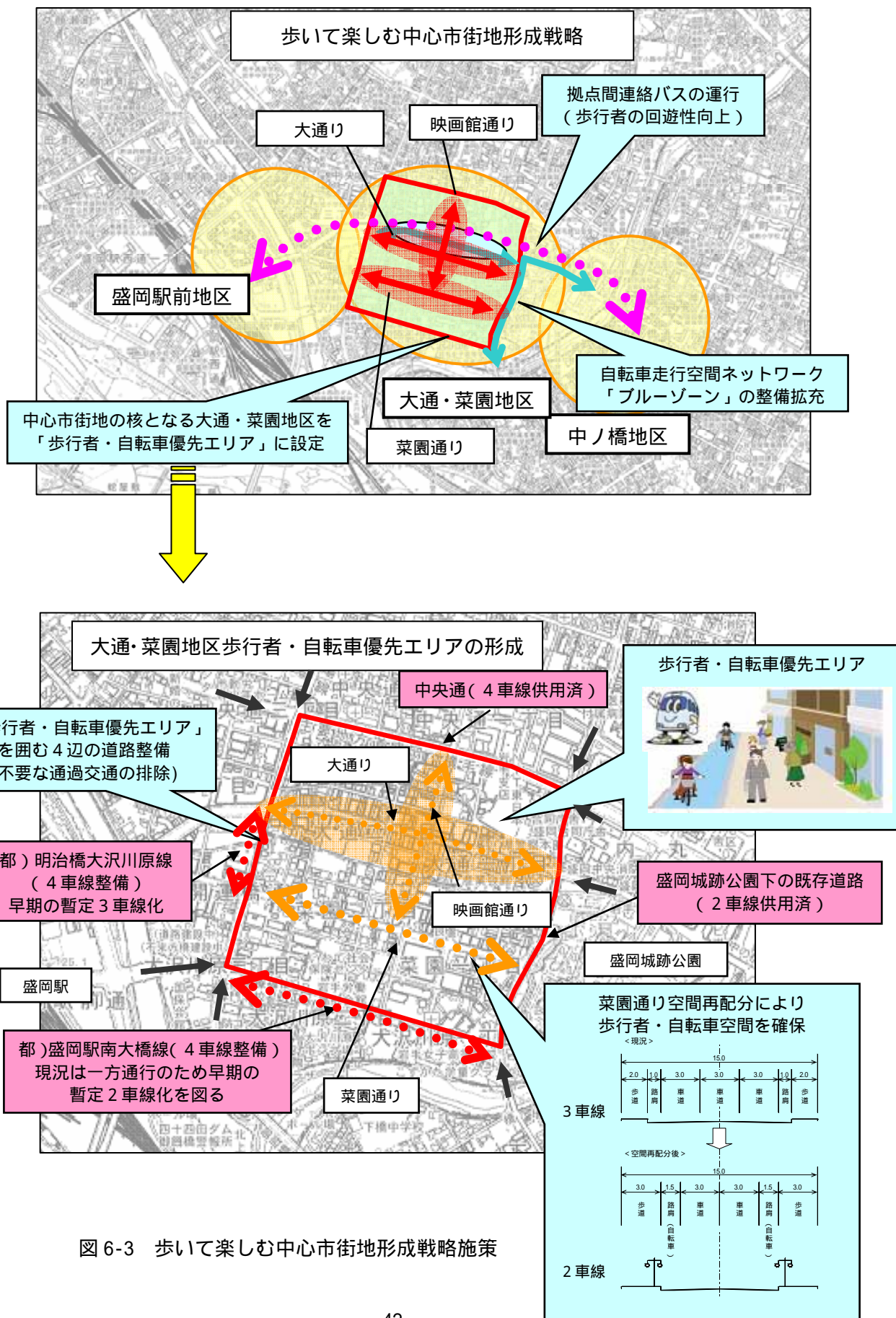


図 6-3 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略施策

6-2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

1. 公共交通軸の充実・強化を図る戦略検討の基本的な考え方

公共交通軸の充実・強化を図る戦略の狙い(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

(1) ターゲットに応じた各地域の戦略施策検討

公共交通施策については, 第4章で示した施策実現に対する基本方針に基づき, これまでの公共交通施策に対する検証結果を踏まえ, 以下のようにターゲットを設定し効果的な施策に絞り施策を検討しました。

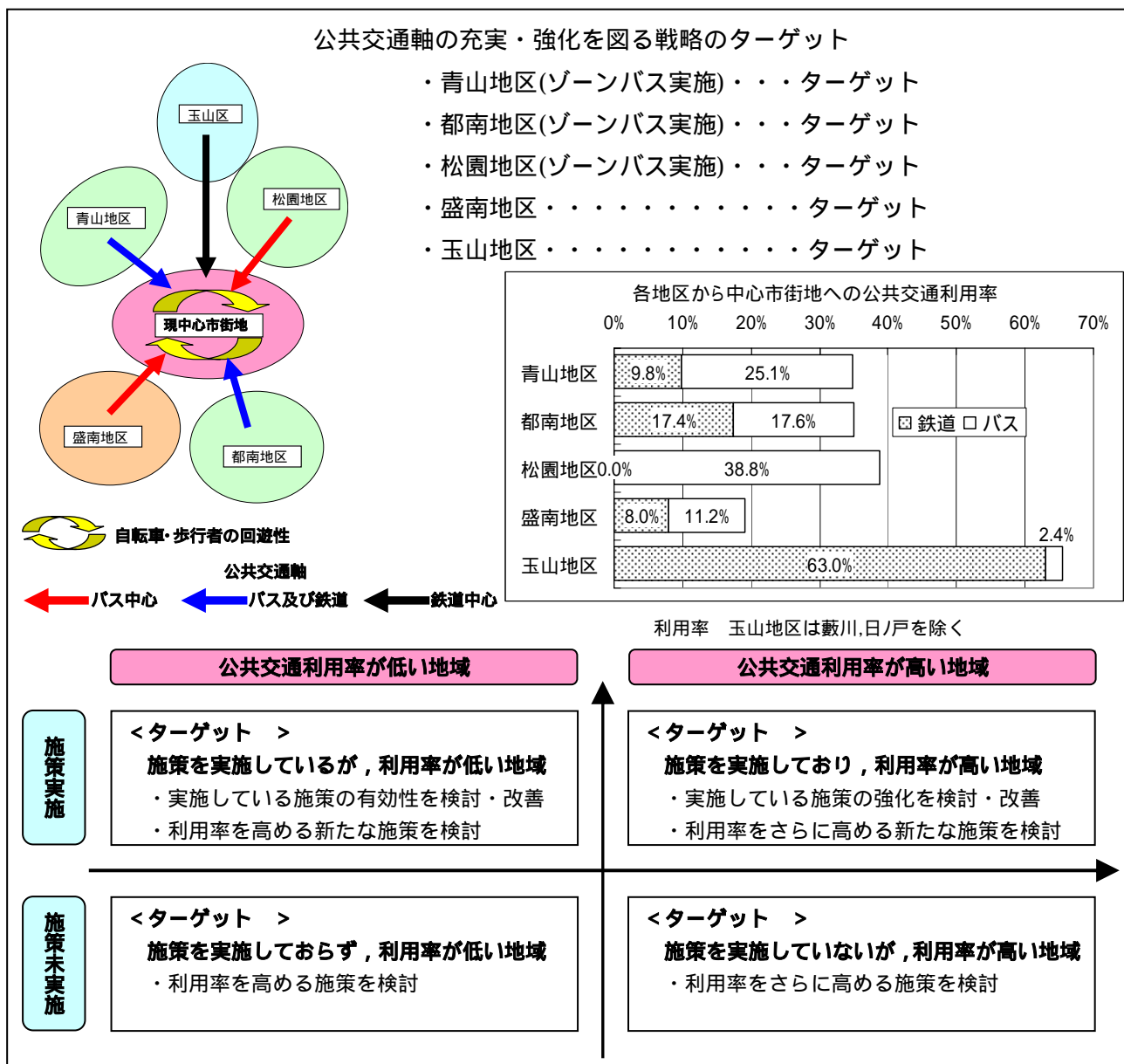


図 6-4 公共交通軸の充実・強化戦略のターゲット設定

(2) 市民ニーズに応じた戦略施策の検討

公共交通軸の充実・強化を図る戦略では、自家用車利用者の転換意向を実際の転換に結びつけることを目標としており、公共交通に求められる市民ニーズを基本として、鉄道立地の有無や、既存バス施策の状況や課題等の地区特性に応じた実施可能な施策を立案するものとなりました。

特に、頻度向上や速達性の向上については、バスと鉄道の手段選択性の向上なども視野に入れ、施策の検討を行いました。

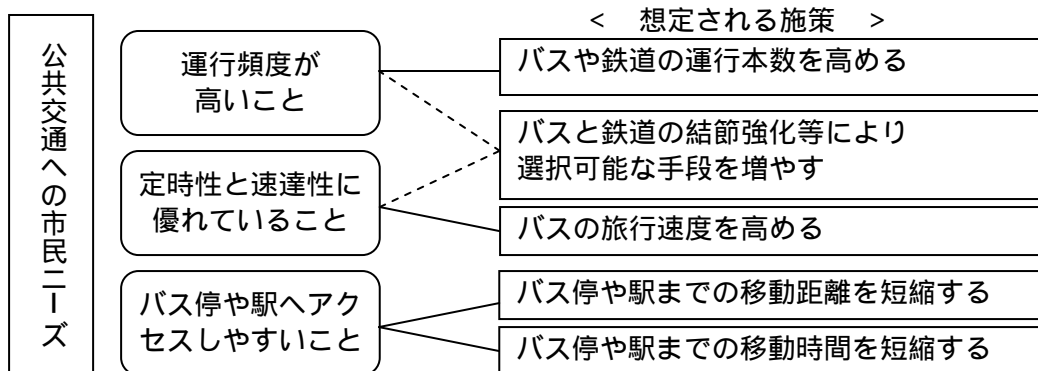


図 6-5 市民ニーズに対応した施策立案のイメージ

自動車から他の交通手段に転換する可能性と、転換する条件(3つまで選択可)

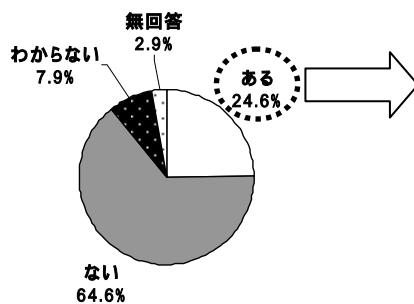


図 6-6 自動車から他の交通手段に転換する可能性

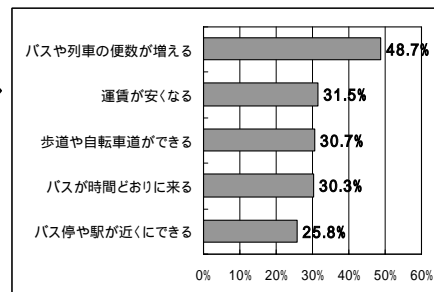


図 6-7 他の交通手段に転換する条件
資料：H17 第 16 回市民意識調査

都心部へ通勤通学する際に自動車を利用する理由(複数回答可)

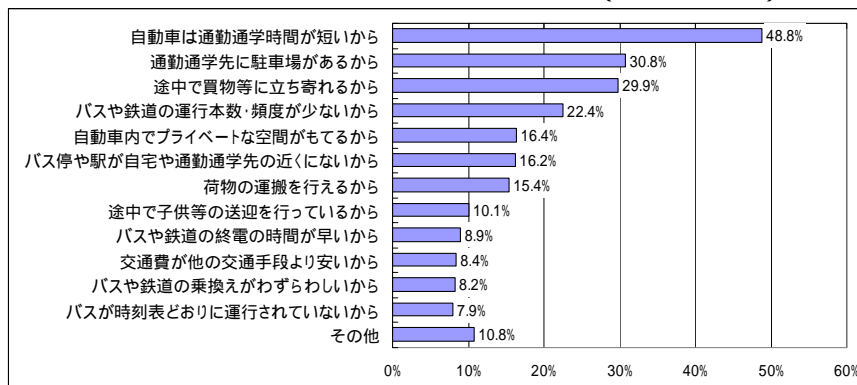


図 6-8 盛岡都心部へ通勤通学する際に自動車を利用する理由 資料:H18 盛岡市街路交通調査

2. 青山地区における戦略施策の立案（ターゲット：施策実施・利用率が低い地域）

(1) 青山地区の特性

青山地区はオムニバスタウン計画により、ゾーンバスシステムを導入しましたがバス利用の増加につながらなかった地区です。

<ゾーンバスシステムがうまく行かなかった主な要因>（H19 報告書ゾーンバスの評価より）

- 南北にエリアが広く集約するシステムをうまく構築できなかったため、運行頻度を高められなかった
- 中心市街地へアクセスするバスルートの4車線化が進んでいないため、バス優先ルートを設定できず、定時性と速達性を高められなかった
- アクセス時間限界(約15分)を超えるバスと鉄道の接続など、バスと鉄道の役割が明確でなかった

また、図 6-10 に示すように地区により公共交通サービスの状況が異なっており、青山地区については、青山北地区(厨川・みたけ・上堂地区)、青山中央地区(青山、月が丘)、青山南地区(大新町・前潟地区)の大きく3つに地区を区分し、地区毎に鉄道及びバスの役割を考慮しながら施策立案を行いました。

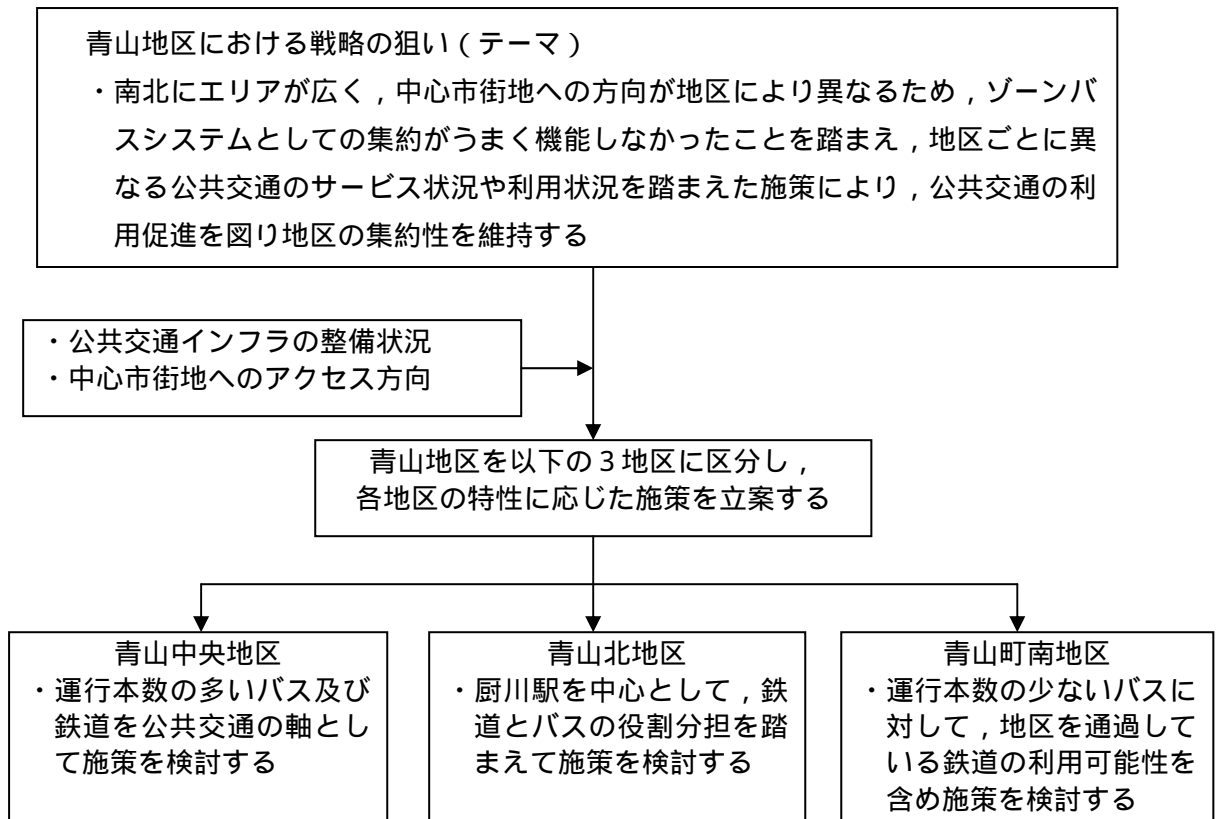


図 6-9 施策立案を行うための地区区分

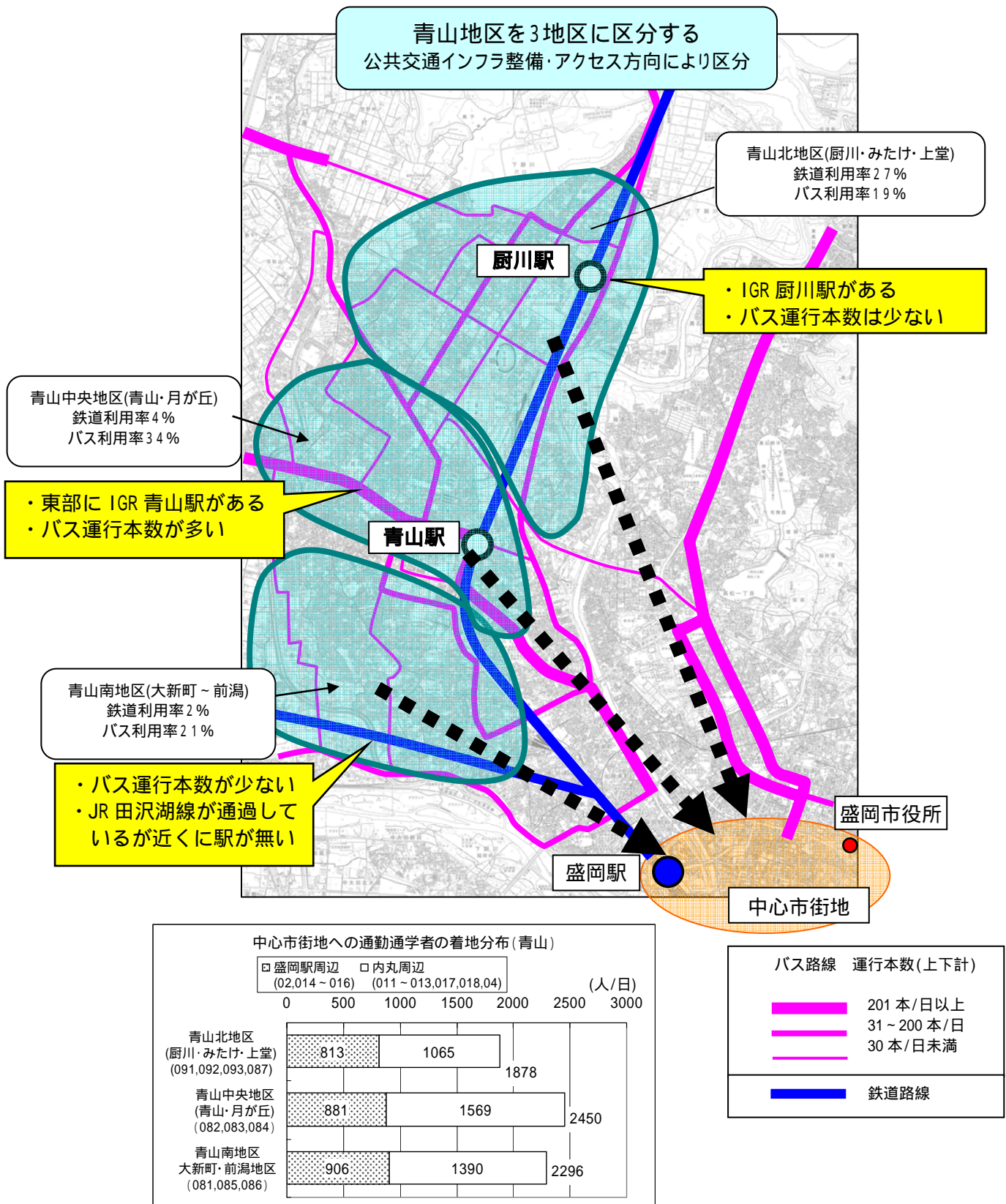


図 6-10 青山地区における公共交通の特性
グラフのデータは、H18 盛岡市街路交通調査による

(2) 青山中央地区における戦略施策実施方針

青山中央地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

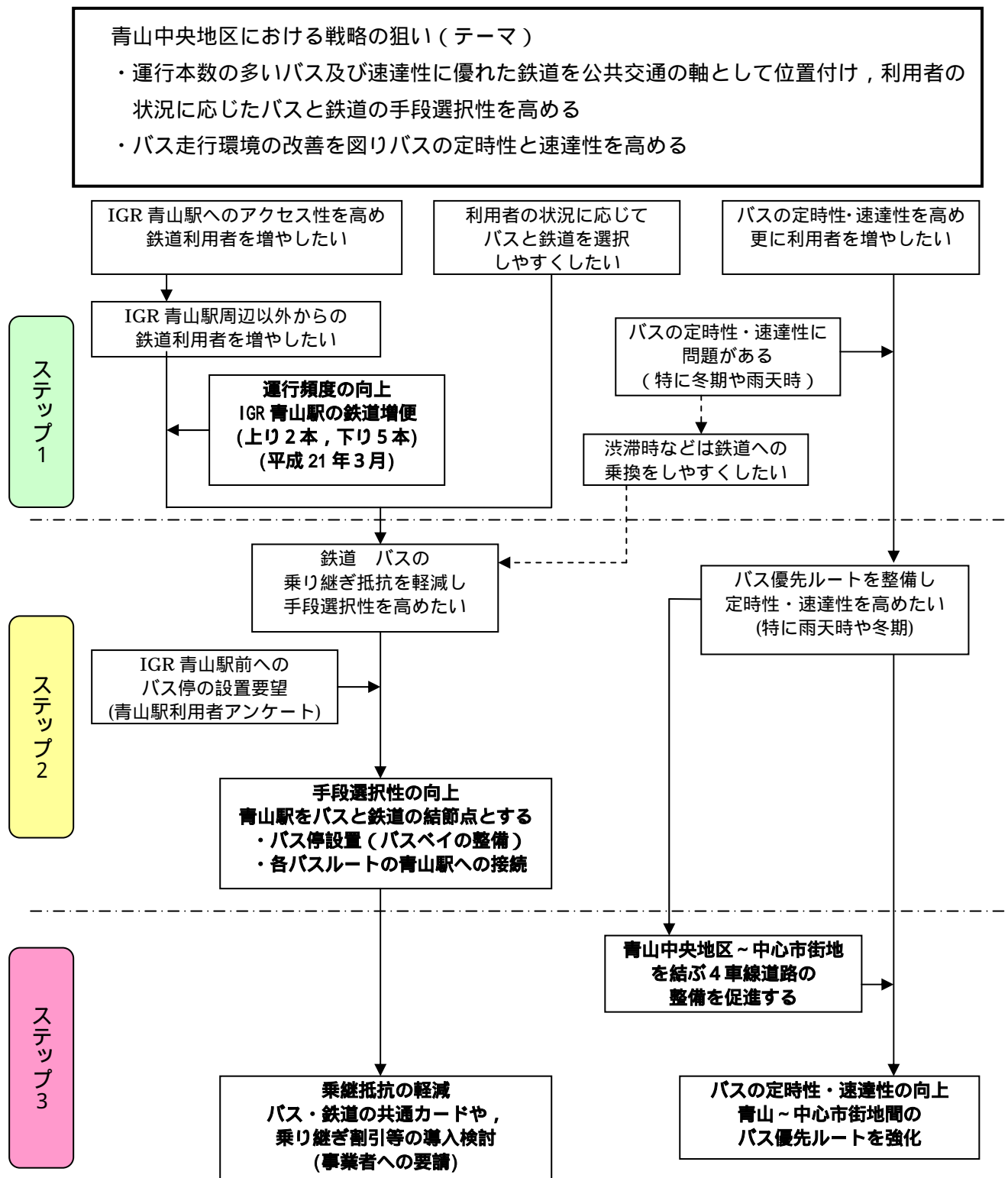


図 6-11 青山中央地区における戦略施策の展開

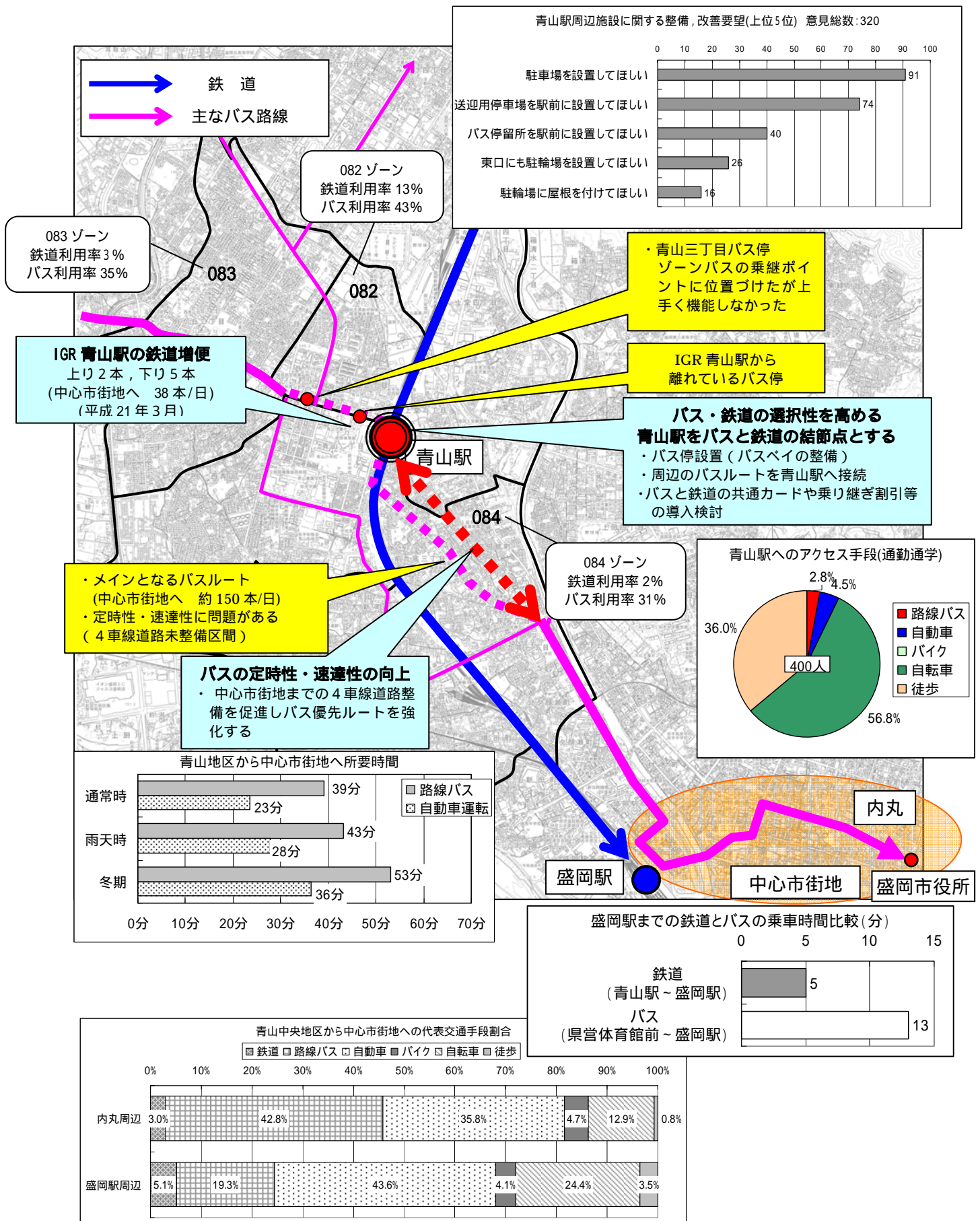


図 6-12 青山中央地区の交通戦略

グラフのデータは, H18 盛岡市街路交通調査, H19 青山駅におけるアンケート調査による

(3) 青山北地区における戦略施策実施方針

青山北地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

青山北地区における戦略の狙い（テーマ）

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

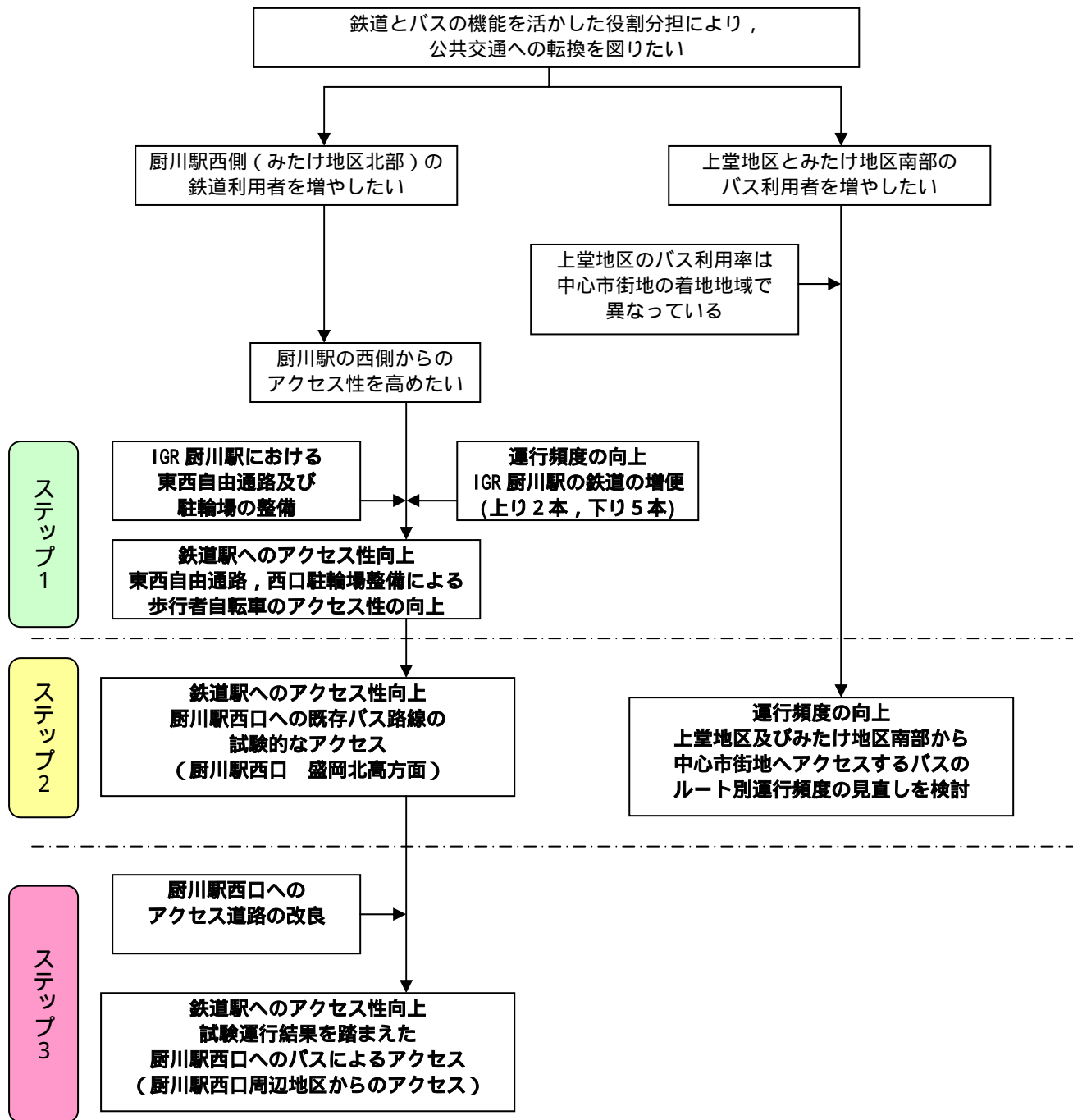


図 6-13 青山北地区における戦略施策の展開

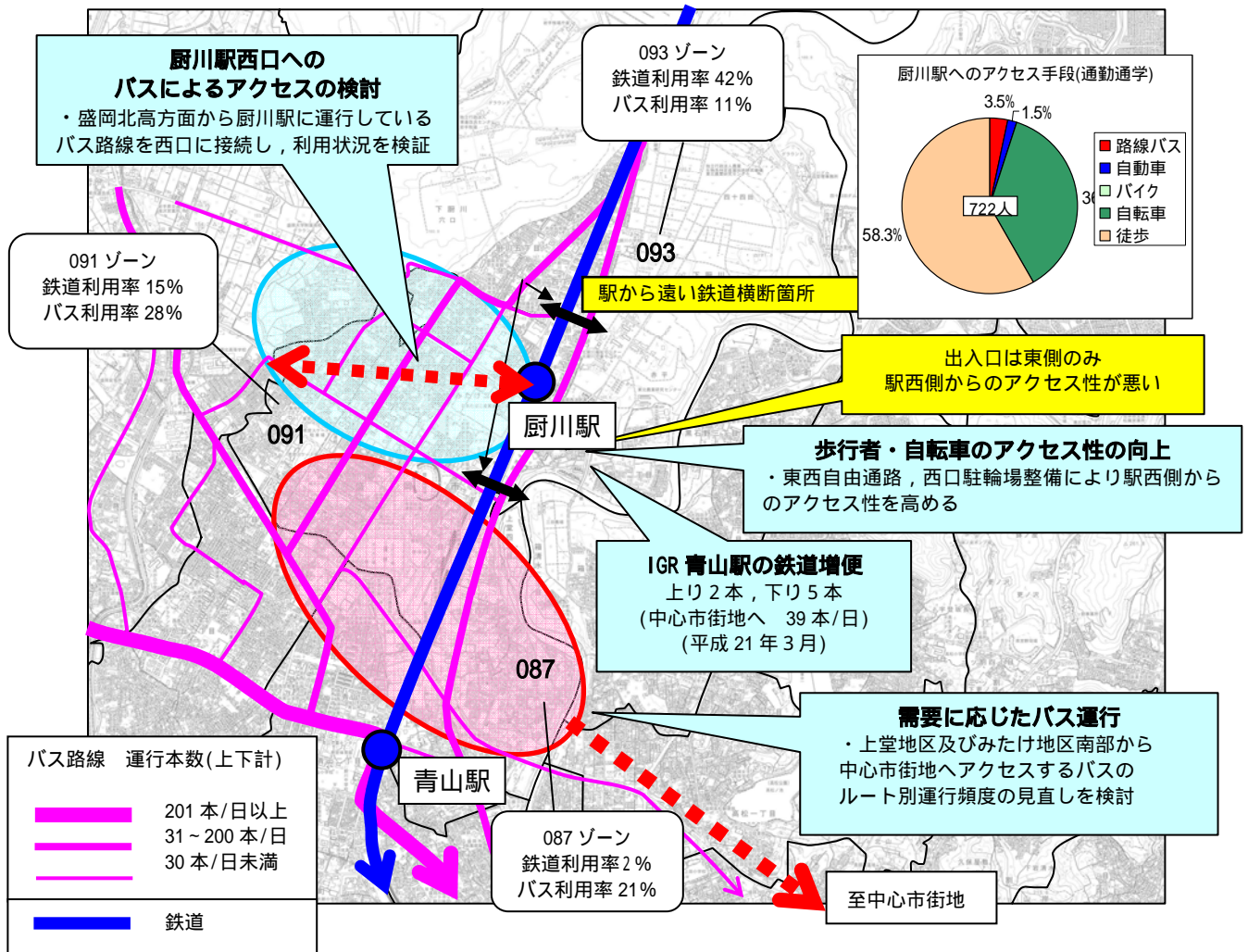


図 6-14 青山北地区の交通戦略 (データ: H18 盛岡市街路交通調査)

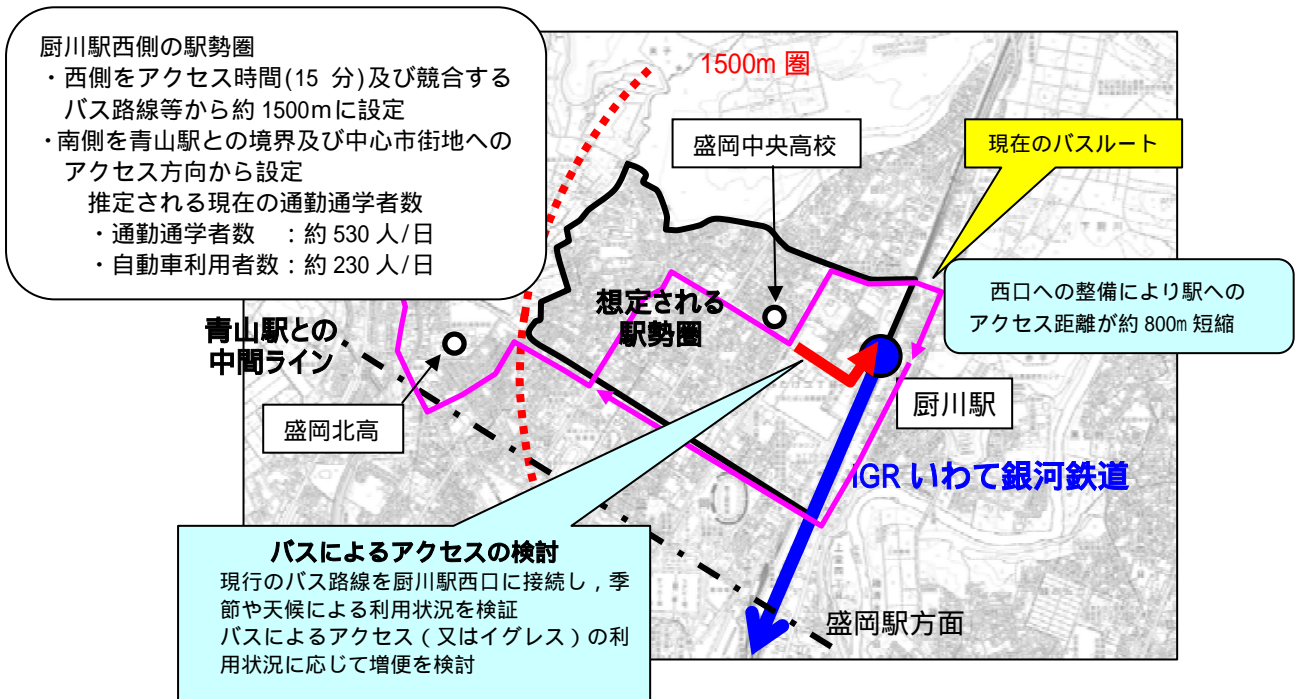


図 6-15 厨川駅西口へのバスによる集約イメージ

(4) 青山南地区における戦略施策実施方針

青山南地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

青山南地区における戦略の狙い（テーマ）

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

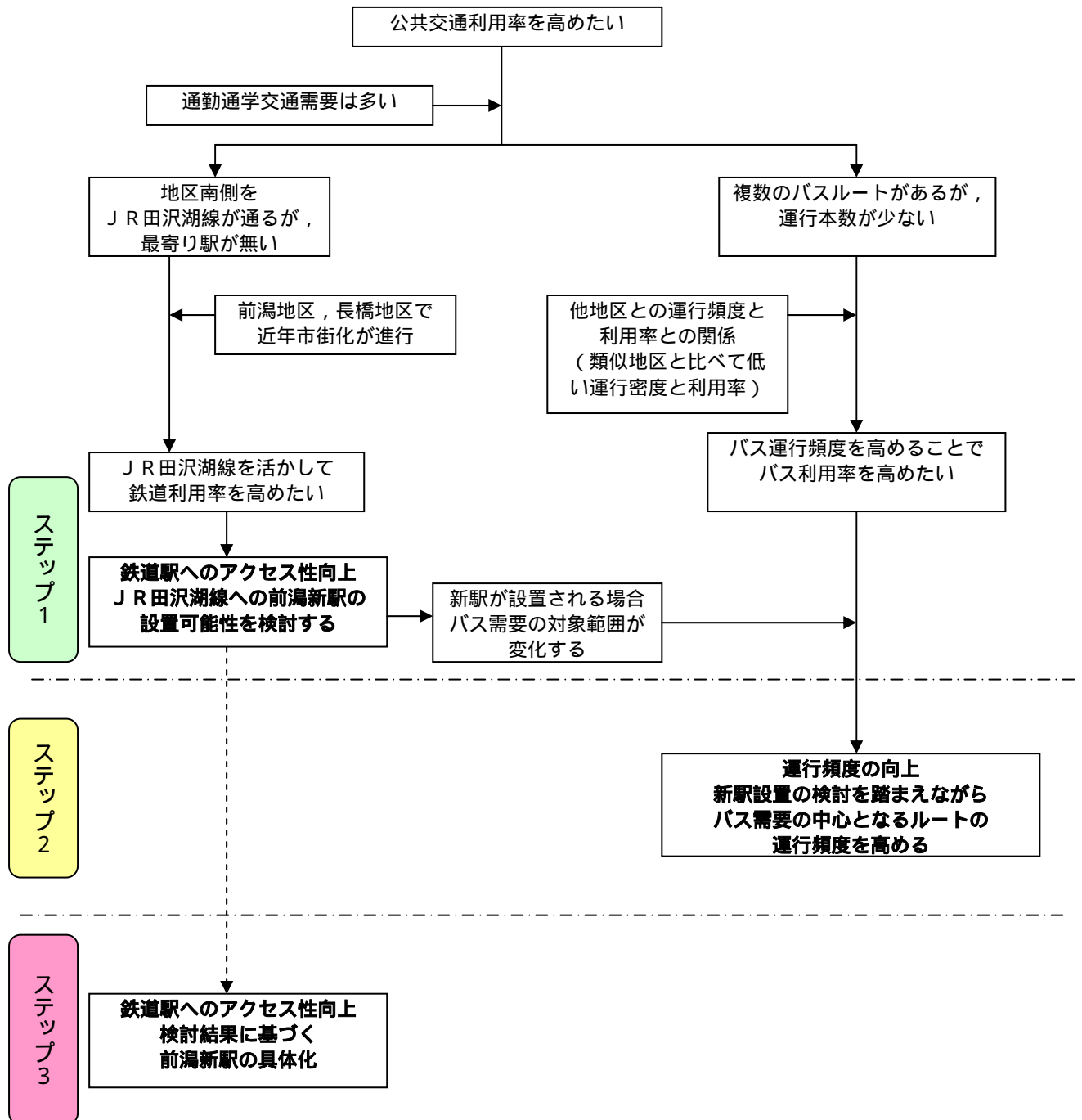


図 6-16 青山南地区における戦略施策の展開

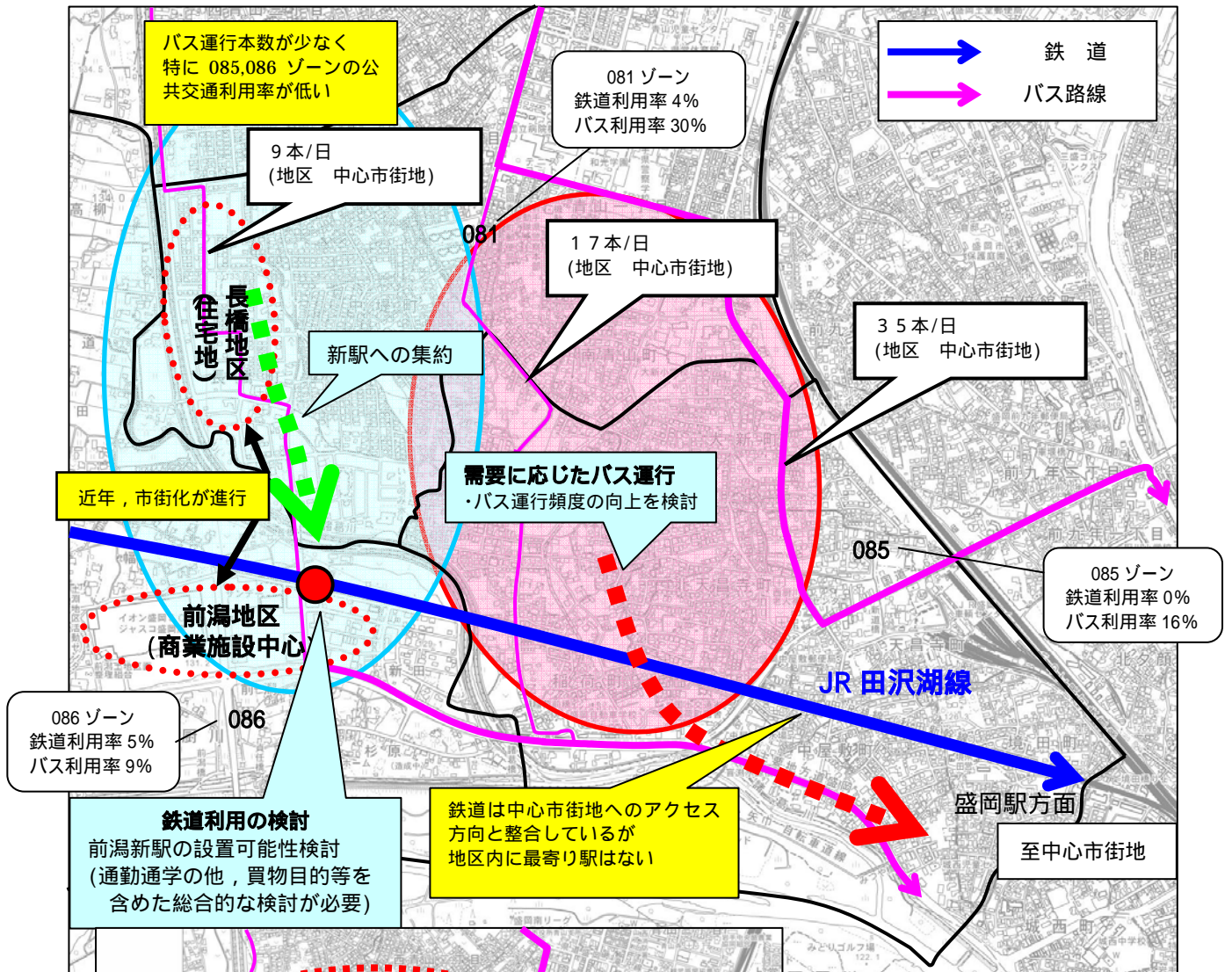


図 6-17 青山南地区の交通戦略 (データ：H18 盛岡市街路交通調査)

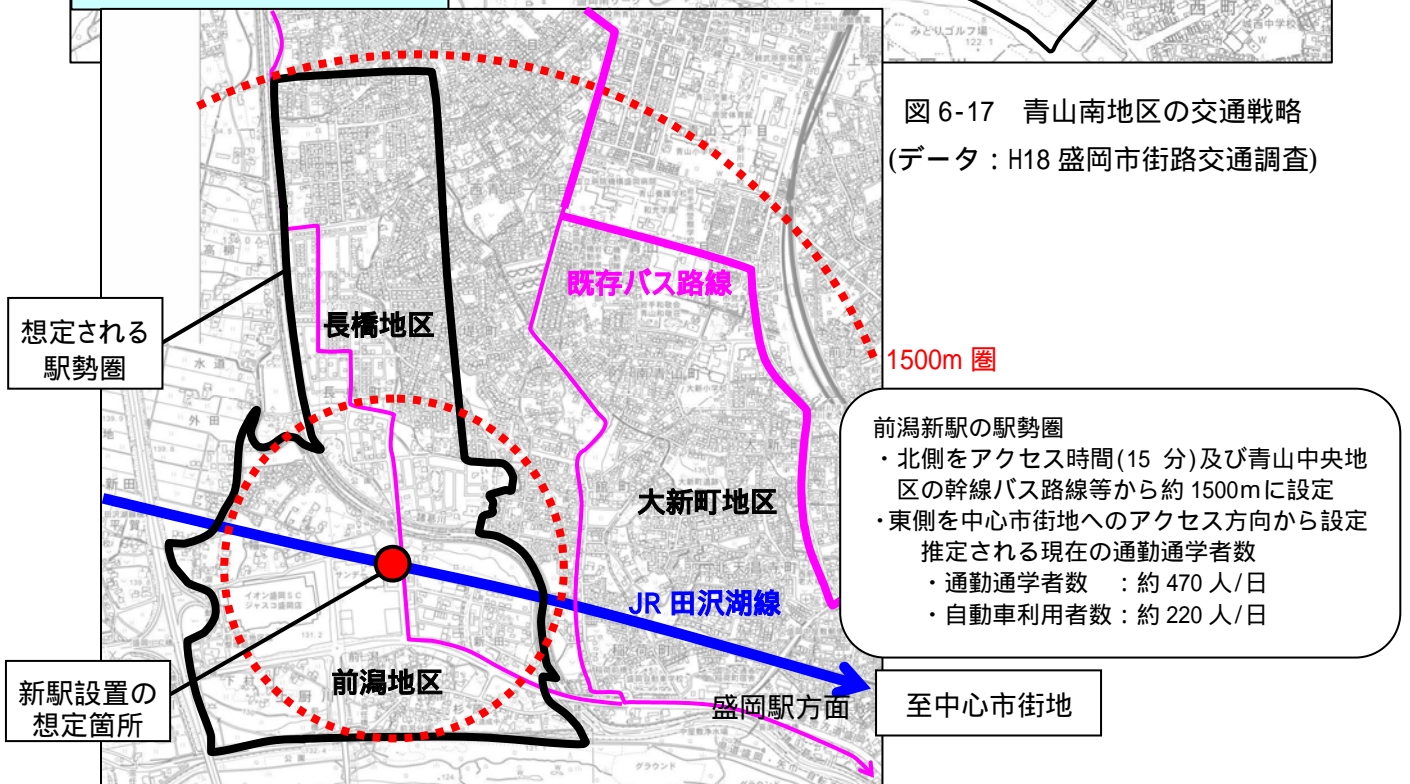


図 6-18 前潟地区における新駅設置検討イメージ