

### 3. 都南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) 都南地区の特性

都南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上手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）  
東西にエリアが広く市街地として分散している各地域から、中心市街地へのアクセス方向と異なる集約方向のため、所要時間が長くなり、運行頻度・密度も高まらなかった  
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  
東部(手代森, 乙部地区)及び西部(湯沢, 飯岡地区)からは直接市街地へアクセスするバスルートを通勤通学者は利用しており、ゾーンバスはほとんど利用されていない

上記の要因に対して、東部及び西部の交通需要は少ないことから、もりおか交通戦略では、需要が多くバス及び鉄道の利用が可能な都南中央地区（津志田，三本柳，見前，永井地区）にターゲットを絞り、公共交通軸の充実・強化のための戦略施策を検討することとしました。

#### 都南地区における戦略の狙い（テーマ）

- ・東西に広く、中心市街地の方向と支線バスによる集約方向が異なるため、ゾーンバスシステムがうまく機能しなかったことを踏まえ、バスと鉄道の特徴を活かしながらターゲットを絞った戦略施策を立案し、公共交通の利用促進を図るとともに市街地としての充実を図る

- ・中心市街地へのアクセス方向
- ・公共交通インフラの整備状況
- ・市街地の分散状況
- ・通勤通学交通需要

都南中央地区にターゲットを絞り  
鉄道及びバスを公共交通の軸として  
施策を検討する

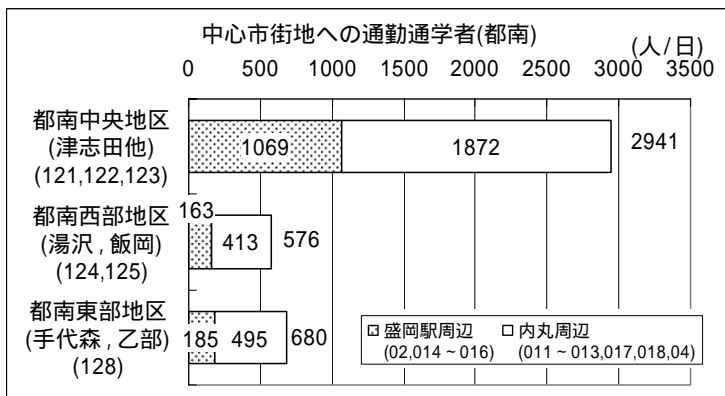
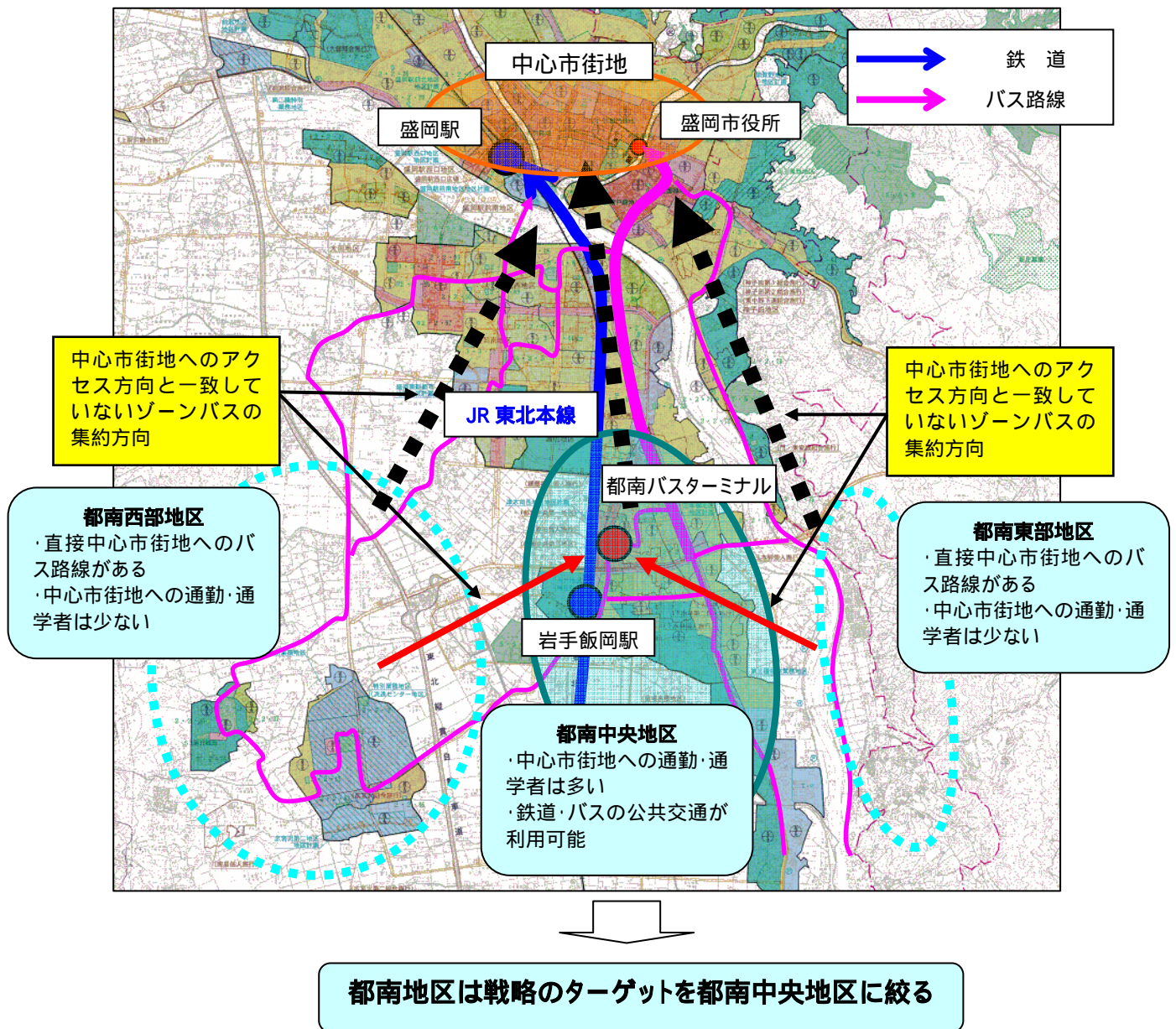


図 6-19 都南地区における中心市街地への通勤通学者数

資料：H18 盛岡市街路交通調査



(2) 都南中央地区における戦略施策実施方針

都南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。

都南中央地区における戦略の狙い（テーマ）

- ・運行本数の多いバス及び速達性に優れた鉄道を公共交通の軸として位置付け，鉄道駅へのアクセス性を改善しバスと鉄道の手段選択性を高める
- ・バス走行環境の改善を図りバスの定時性と速達性を高める

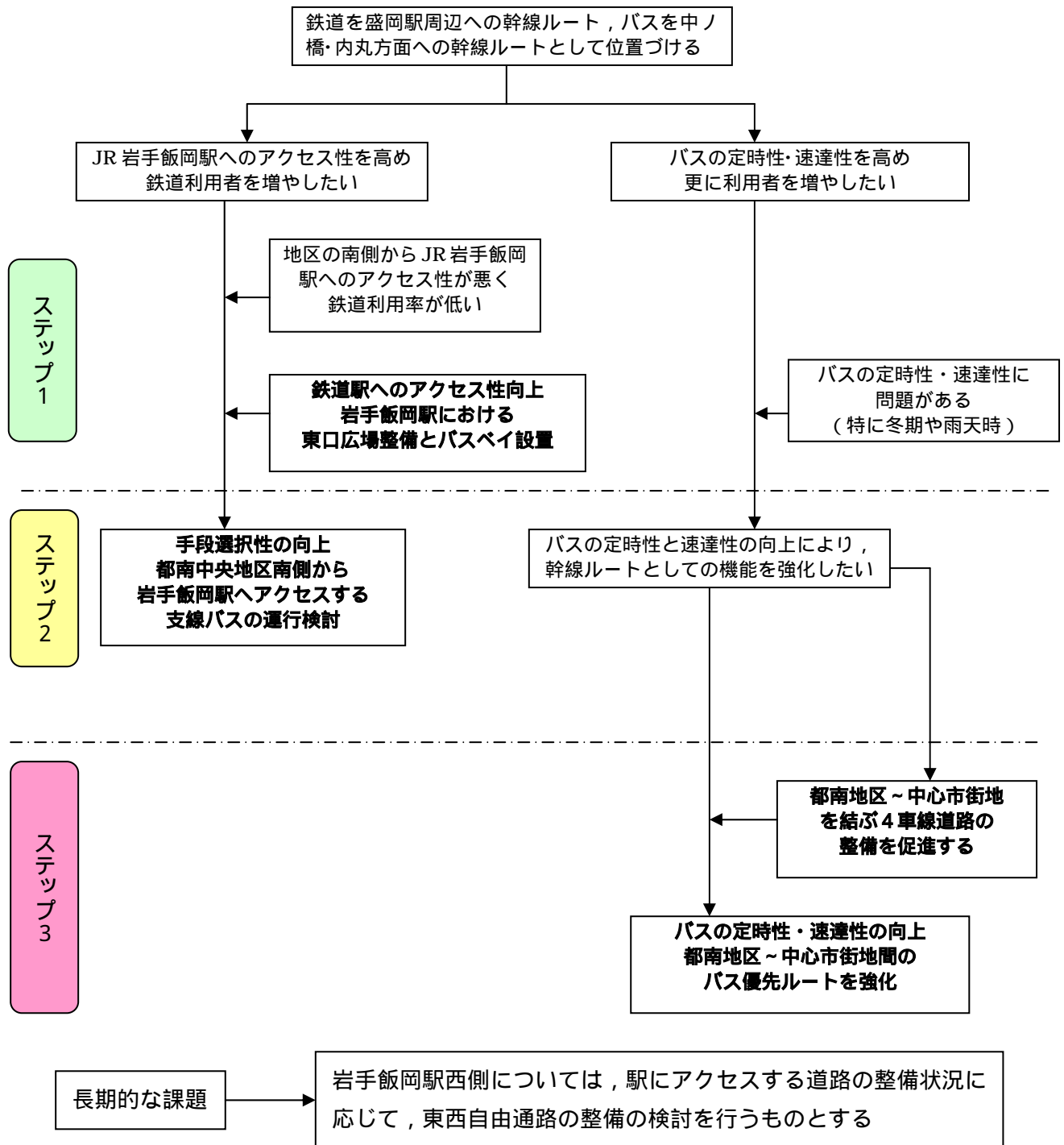


図 6-20 都南中央地区における戦略施策の展開

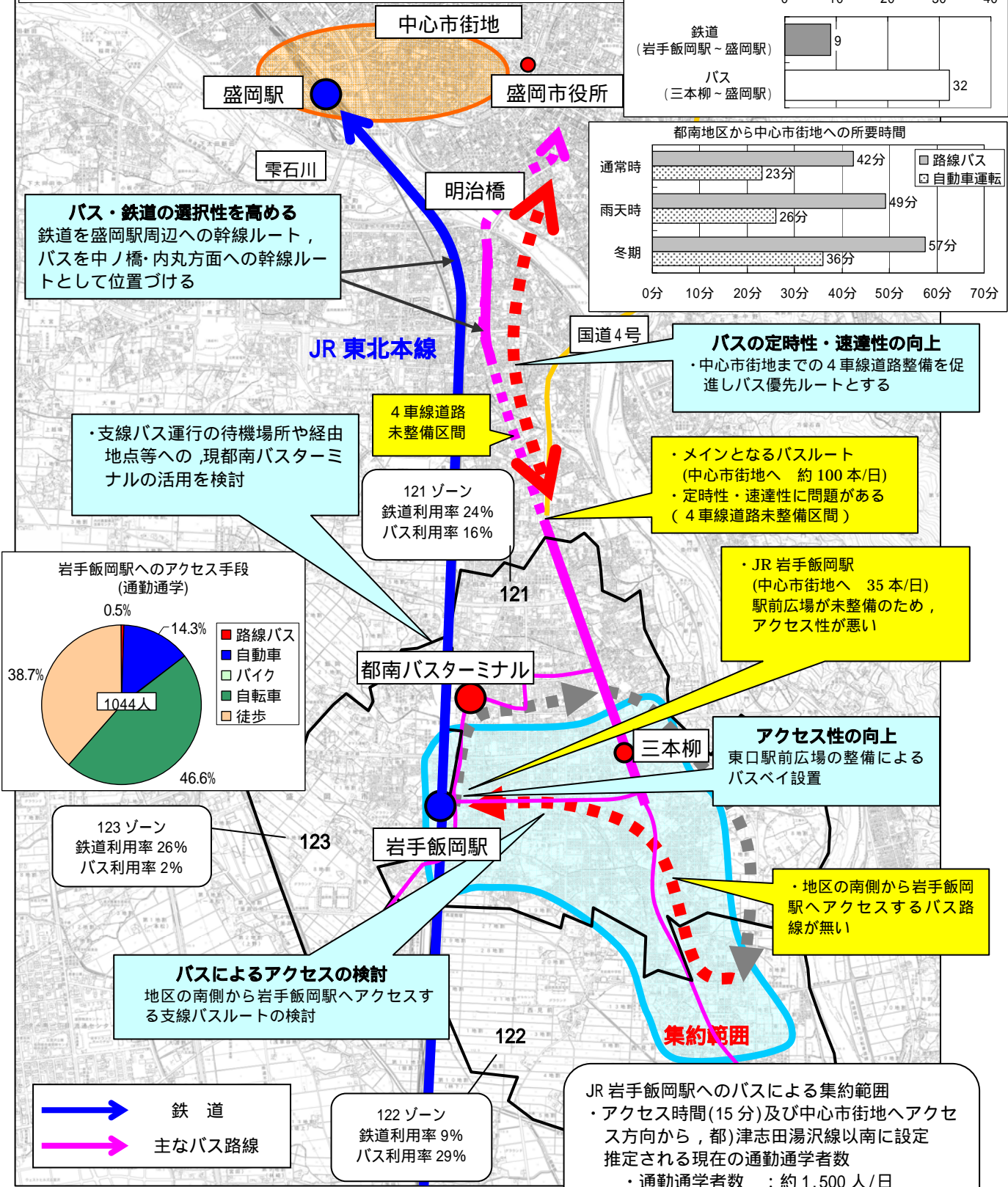
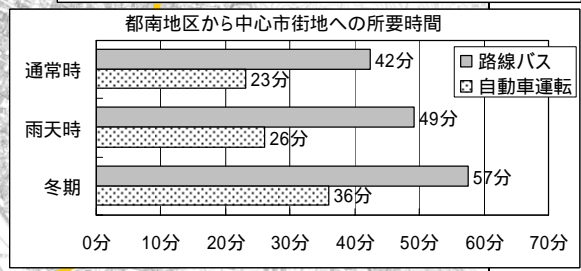
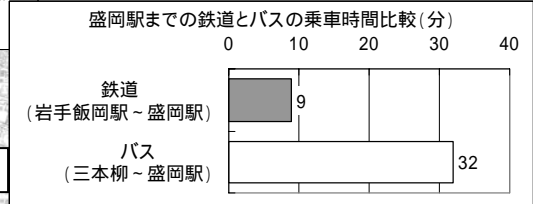
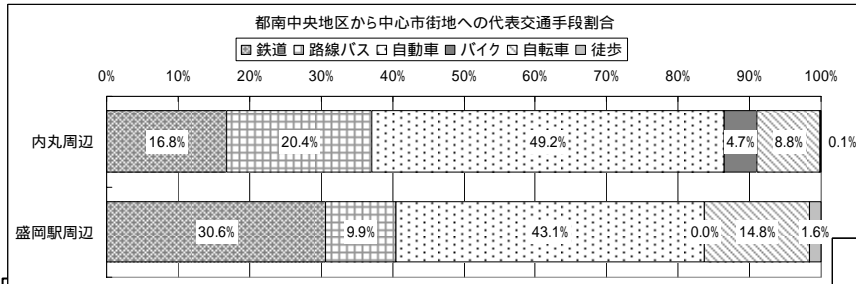


図 6-21 都南中央地区における交通戦略



4. 松園地区における戦略施策の立案（ターゲット：施策実施・利用率が高い地域）

(1) 松園地区の特性

松園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利用が増加した地区です。

<ゾーンバスシステムで利用が増加した主な要因>（H19 報告書ゾーンバスの評価より）

コンパクトなエリア設定で、中心市街地へのアクセス方向と基幹バスへの集約方向が一致していた

ゾーンバスの狙いである集約するシステムにより、効率的な基幹バス運行が出来たため、余裕ができた車両により、支線バスの運行頻度と密度を高めることが出来た

4車線道路網が中心市街地の周辺部まで整備されていたため、バス専用レーン等の施策により、バスの定時性と速達性の向上を図ることができた

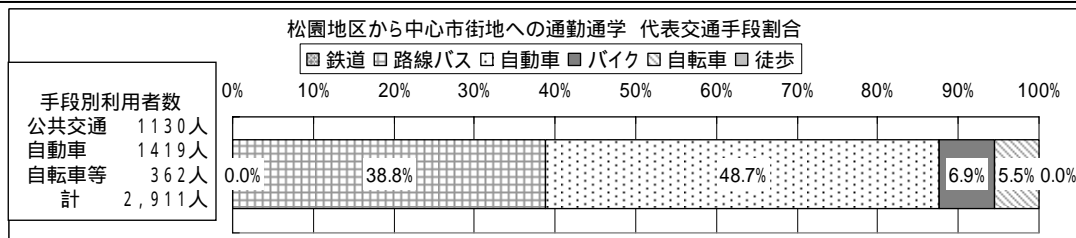


図 6-22 松園地区の通勤通学者数と代表交通手段割合

資料：H18 盛岡市街路交通調査

一方、松園地区では次のような問題が生じています。

高齢化による交通需要の変化

ニュータウンとして開発されたことから、同一世代が多く急速な高齢化が進んでおり、高齢者の交通需要が増加し、通勤通学交通が減少すると予測される

ゾーンバスシステムに対する市民意見

- ・市民からは自動車利用の方が速達性に優れているとの指摘もある
- ・また、ゾーンバスシステムの特徴である乗換に対する煩わしさも自動車利用の理由に挙げられている

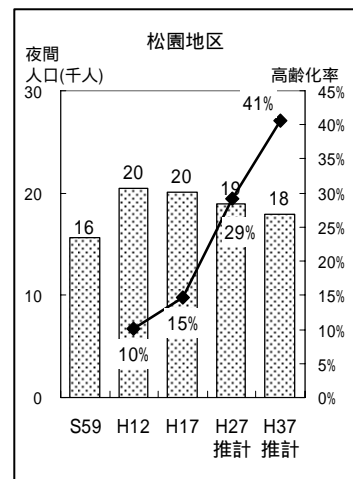
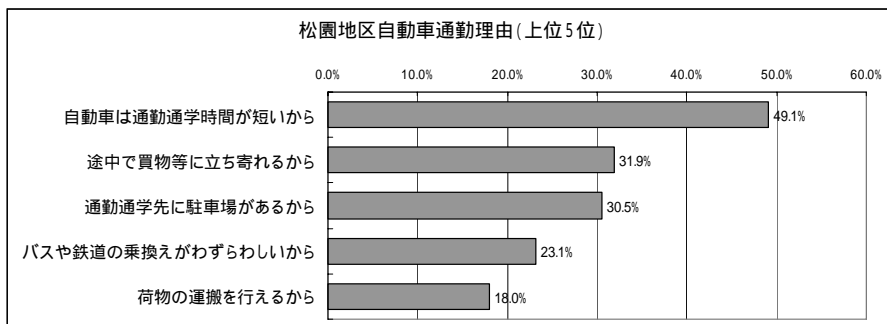


図 6-23 松園地区の人口予測結果



(複数回答可)

図 6-24 松園地区自動車利用理由（通勤通学）

資料：H18 盛岡市街路交通調査

(2) 松園地区における戦略施策実施方針

松園地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

松園地区における戦略の狙い（テーマ）

- ・効果のあったゾーンバスシステムの機能を強化し、更なる利用促進を図る
- ・急速な高齢化による需要変化に対応した、誰もが移動しやすい交通システムに改善し、暮らしやすい地区を目指す

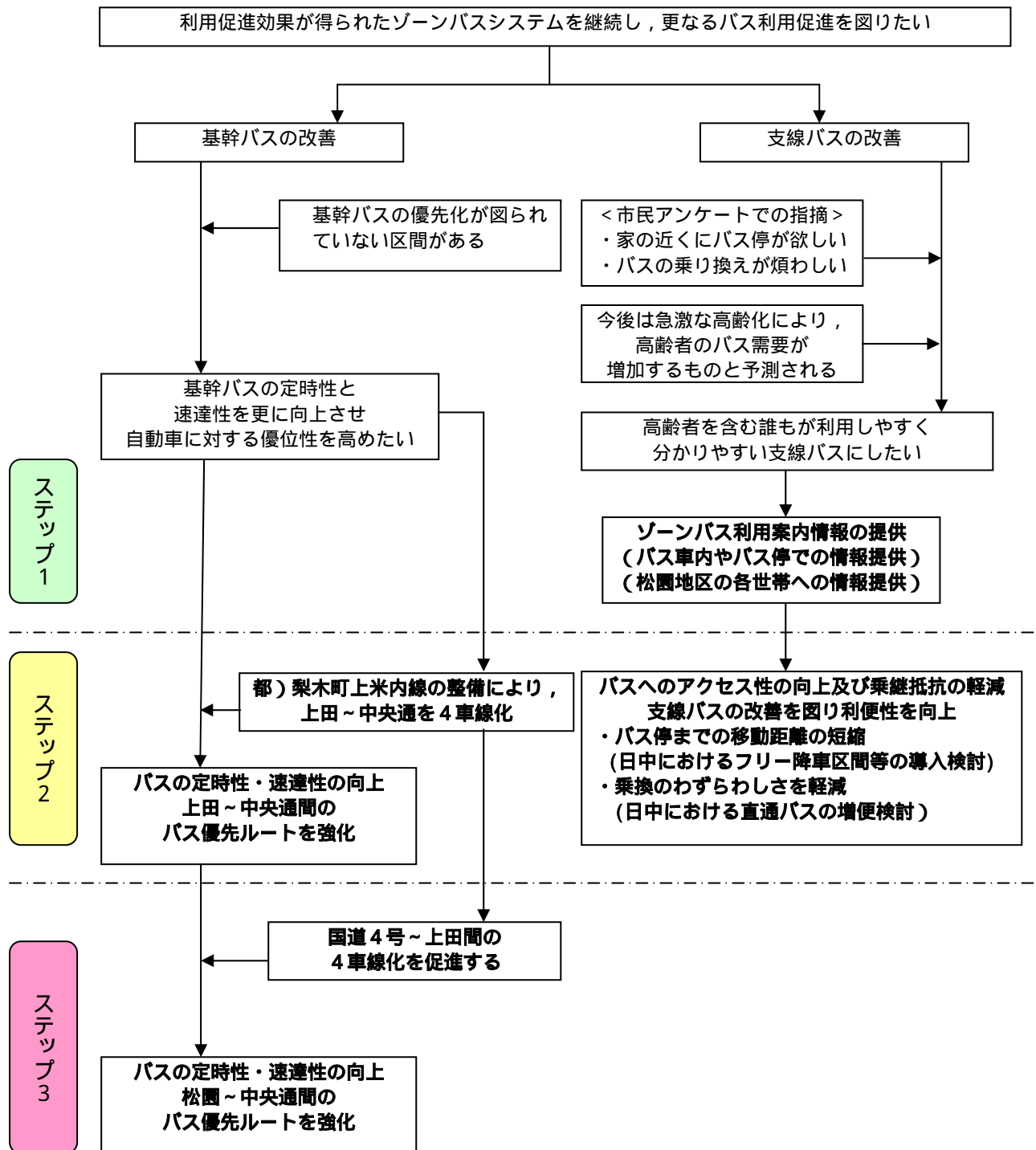


図 6-25 松園地区における戦略施策の展開

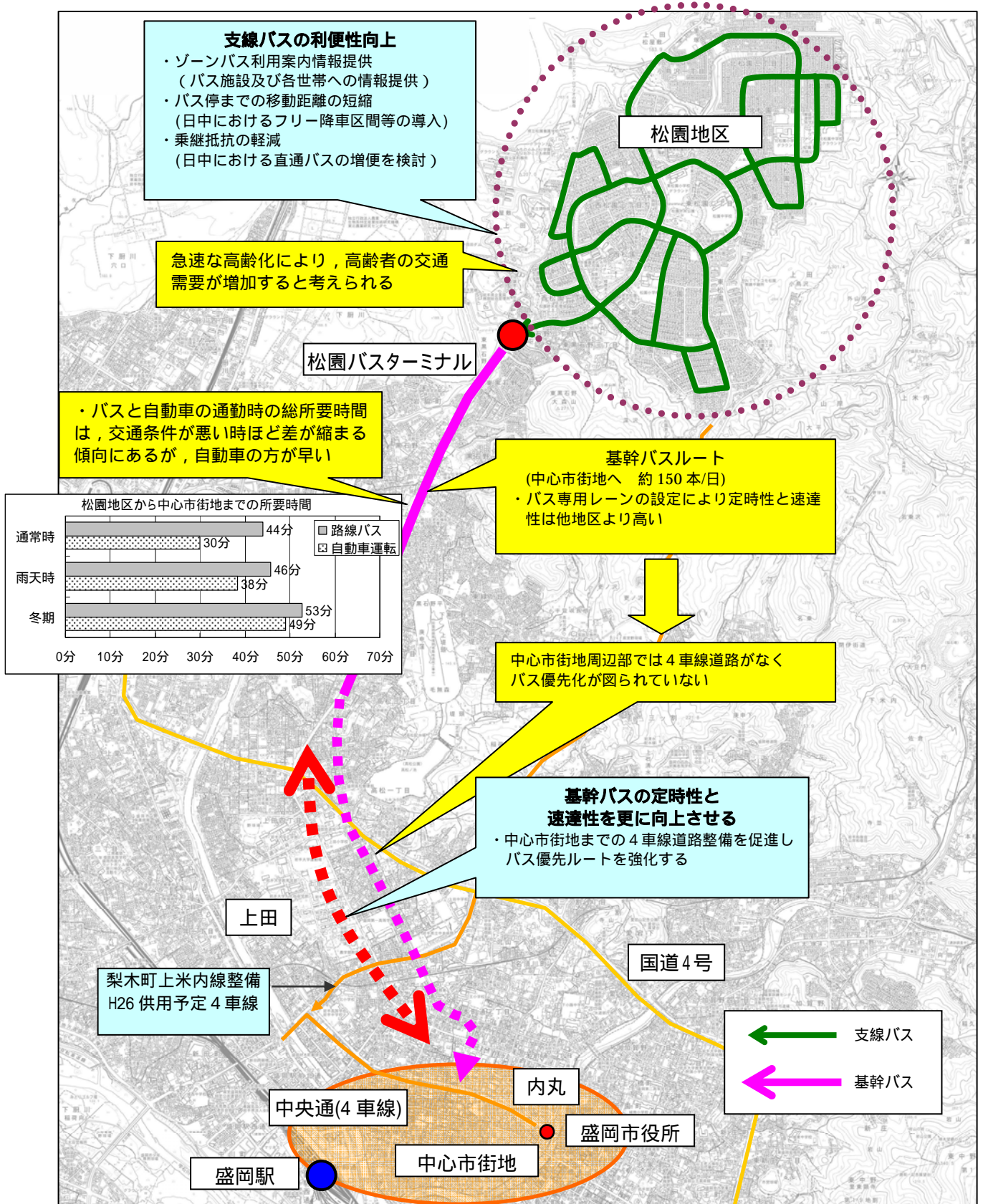


図 6-26 松園地区における交通戦略  
 グラフのデータは、H18 盛岡市街路交通調査による





5. 盛南地区における戦略施策の立案（ターゲット：施策未実施・利用率が低い地域）

(1) 盛南地区の特性

盛南地区は土地区画整理事業により大規模な市街地整備が進行中の地区であり、以下のような特性があります。

< 盛南地区の特性 >

市街地整備が進行中の地区であり、今後、通勤通学者が増加すると予測される市街地整備の進行と合わせて、「盛南地区バス運行計画」を策定しており、順次バス路線の整備を進めているが、現在の公共交通利用率は約2割と低い

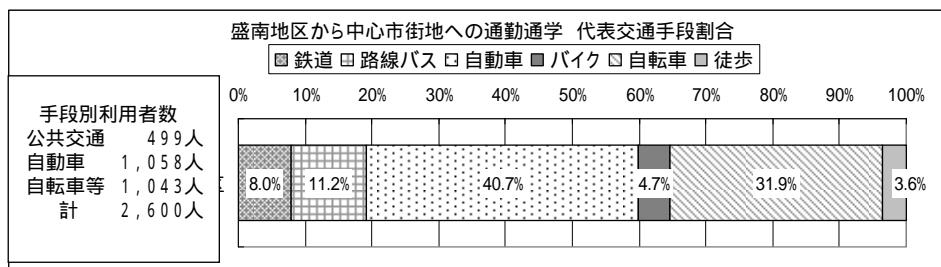


図 6-27 盛南地区から中心市街地への通勤通学代表交通手段割合

資料：H18 盛岡市街路交通調査



図 6-28 盛南地区バス運行計画

(2) 盛南地区における戦略施策実施方針

盛南地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

盛南地区における戦略の狙い（テーマ）

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

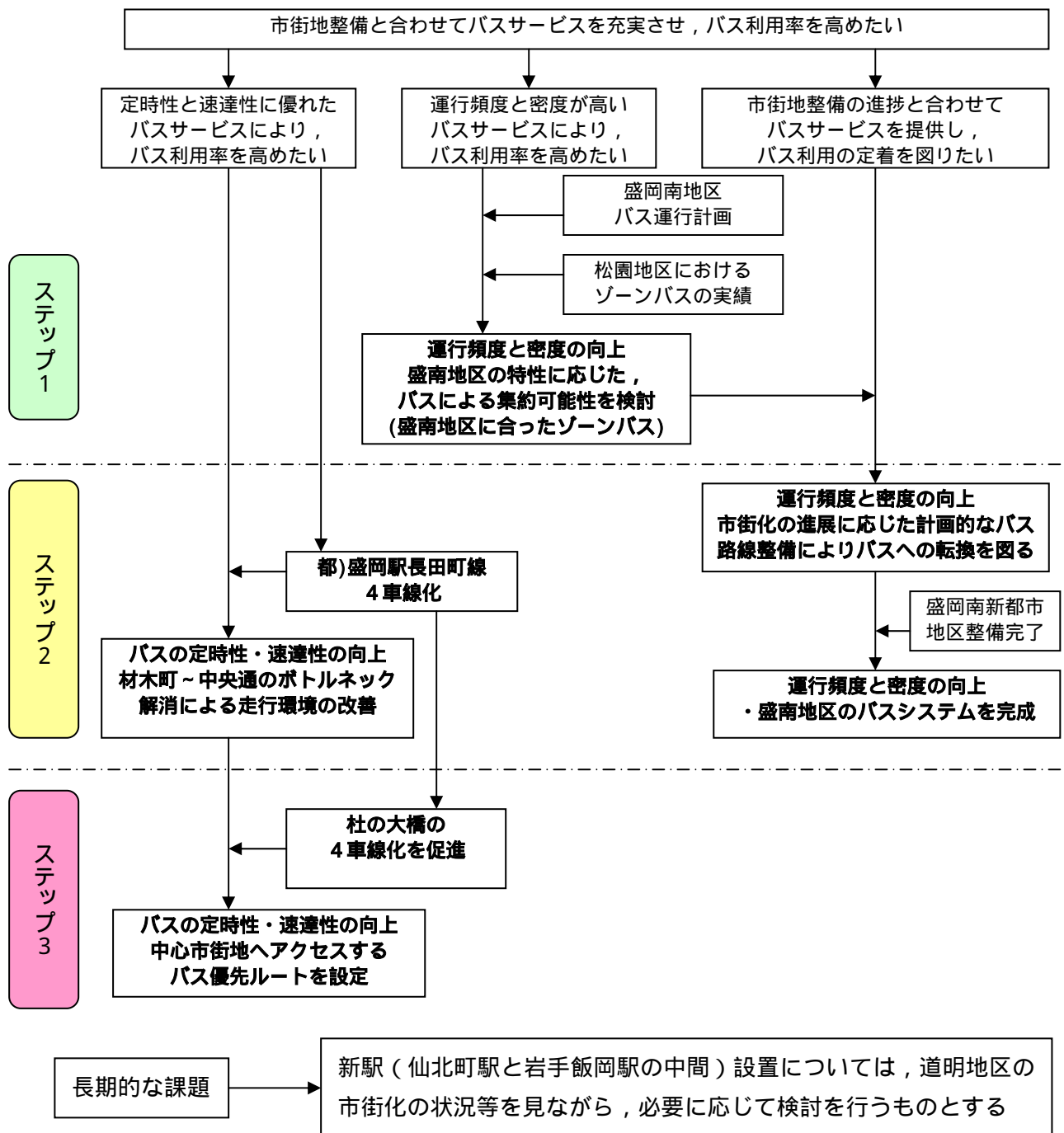


図 6-29 盛南地区における戦略施策の展開

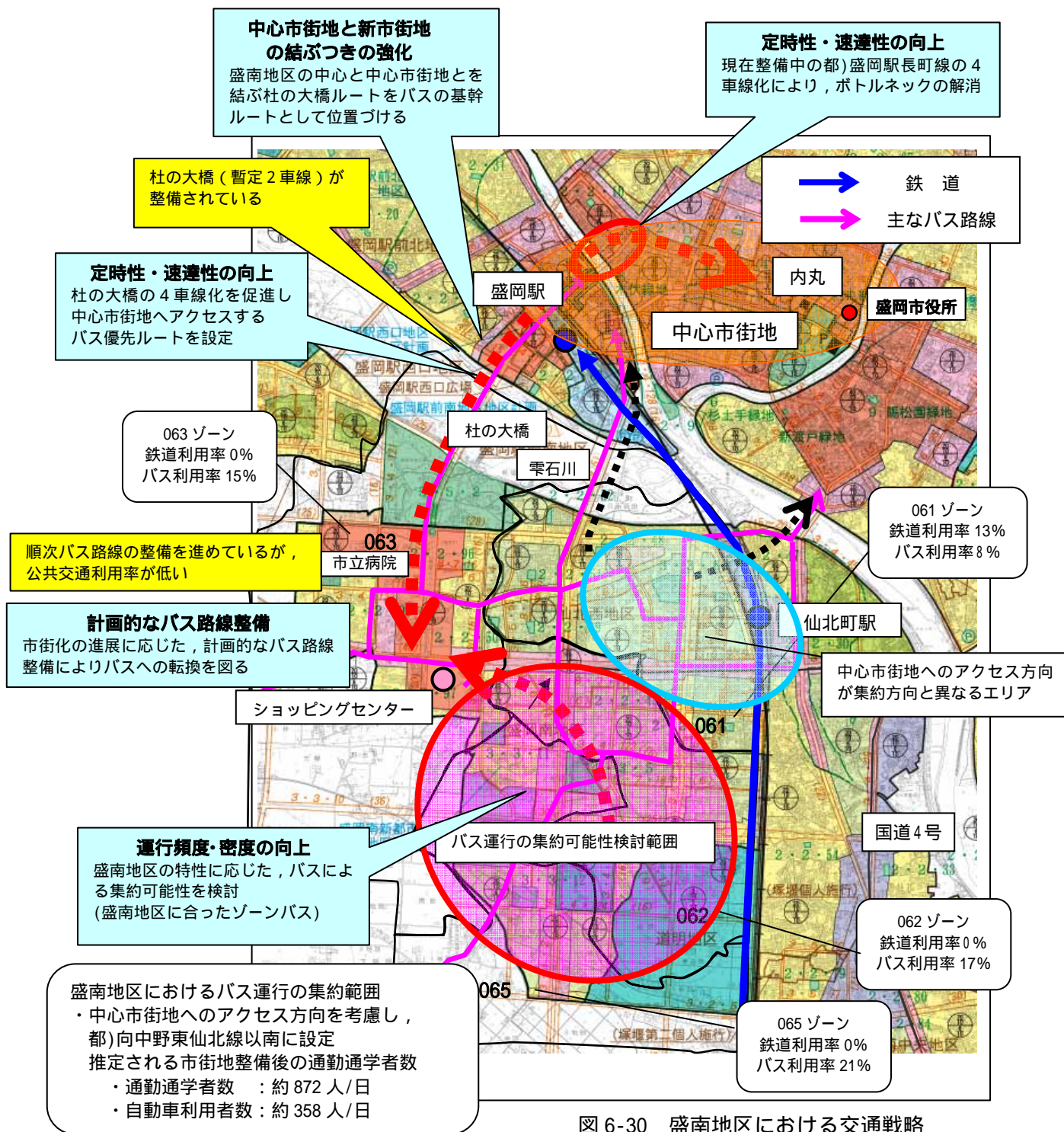


表 6-1 ゾーンバスを実施した松園地区と盛南地区との比較

	盛南地区 (061, 062, 063, 065)	松園地区 (107)	備考
中心市街地への通勤通学者数	3,500(人)	2,911(人)	盛南地区は基盤整備完了後の予測値(H27)
地区内の道路整備状況 (地区内のバスの走りやすさ)	土地区画整理事業により道路網が整備される	ニュータウン開発により道路網が整備されている	
中心市街地へのアクセス距離 (地区中心～中心市街地)	約3km	約7km	
中心市街地へのアクセス方向	地区の東西で異なる	地区内で一致している P.59 図 6-26 参照	



6. 玉山地区における戦略施策の立案（ターゲット：施策未実施・利用率が高い地域）

(1) 玉山地区の特性

玉山地区は中心市街地の北部約 15～20 km の位置に、鉄道駅及び国道 4 号沿線に市街地が形成されている地区であり、以下のような特性があります。

< 玉山地区の特性 >

玉山地区では中心市街地への通勤通学における鉄道利用率が高く、IGR 沿線で好摩駅及び渋民駅がある玉山地区西部(131ゾーン)では7割を超えている

IGR 沿線から北上川を挟み東側に位置し、国道 4 号沿線に市街地が形成されている玉山地区東部では、鉄道利用率は約 4 割と高いものの、玉山地区西部と比べると低い好摩駅及び渋民駅を利用している通勤通学者の駅へのアクセス交通手段は自動車利用が多く、広域的な利用がなされている。

特に好摩駅は自動車によるアクセスが約 44%と多く、八幡平市からのアクセスもあり、より広域的な駅勢圏を有していると考えられる

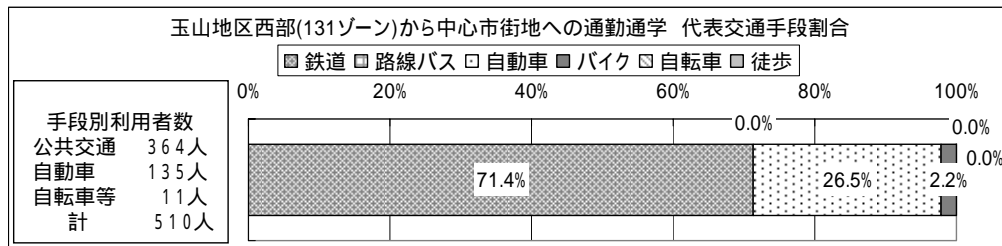


図 6-31 玉山地区西部（131ゾーン）から中心市街地への通勤通学代表交通手段割合  
資料：H18 盛岡市街路交通調査

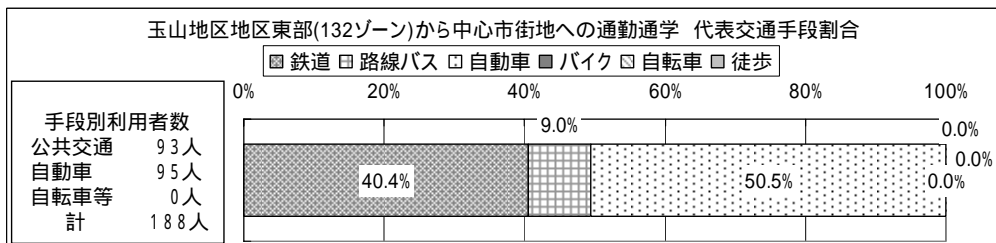


図 6-32 玉山地区東部（132ゾーン）から中心市街地への通勤通学代表交通手段割合  
資料：H18 盛岡市街路交通調査

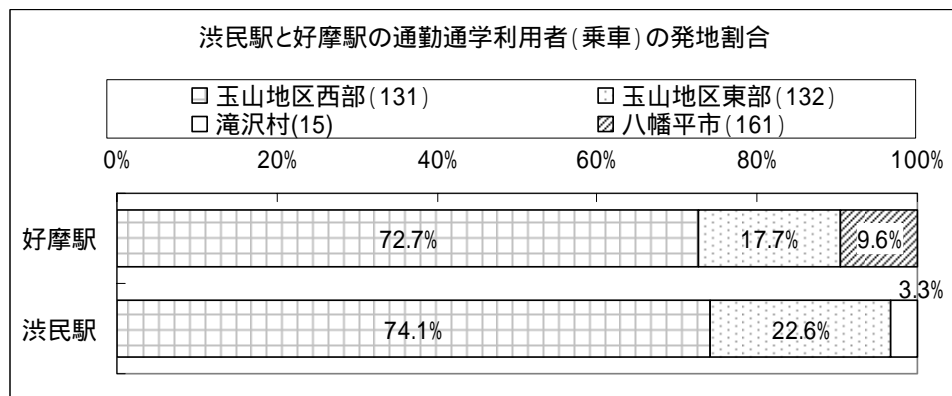


図 6-33 渋民駅と好摩駅の通勤通学利用者（乗車）の発地割合  
資料：H18 盛岡市街路交通調査

(2) 玉山地区における戦略施策実施方針

玉山地区においては、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

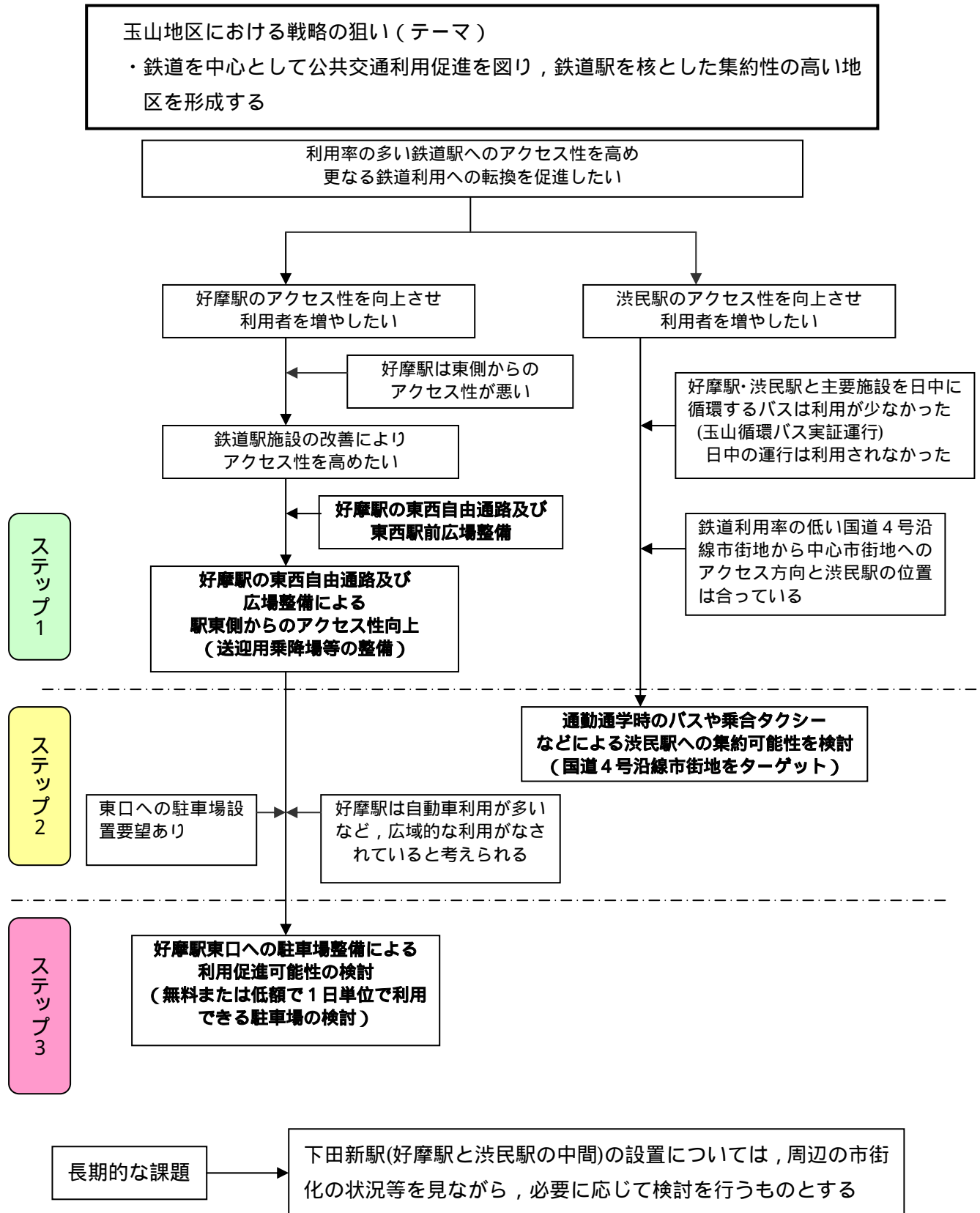


図 6-34 玉山地区における戦略施策の展開

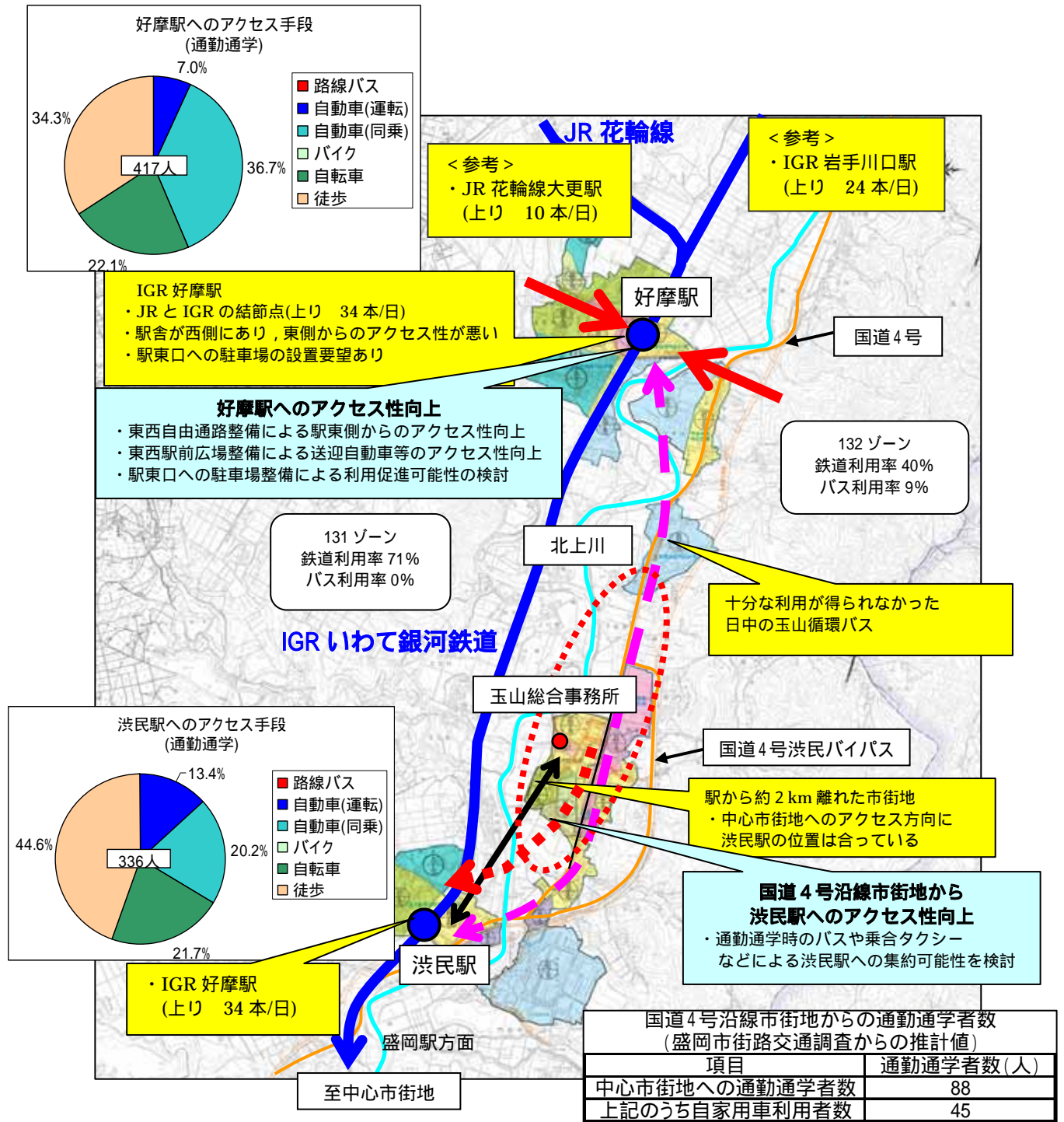


図 6-35 玉山地区における交通戦略  
 グラフのデータは、H18 盛岡市街路交通調査による

表 6-2 好摩駅，渋民駅における駐車場設置状況

駅名	駐車場名	形態	利用率	料金	設置者
好摩駅 (西側)	好摩ふれあい広場駐車場	月極:51台	78.4%	3,000円/月	盛岡市
		月極:24台	75.0%	3,000円/月	
	IGR駐車場	日単位:2台	-	300円/日	IGR
渋民駅 (東側)	渋民ふれあい広場駐車場	月極:41台	75.6%	3,000円/月	盛岡市・IGR
		日単位:3台	34.2%	500円/日	



## 7. 自転車利用促進策

自転車利用促進策は「公共交通軸の充実・強化戦略」の目標である，自家用車利用の削減に結びつくものであり，本項で検討を行います。また，施策立案に当たっては「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」における自転車施策との整合を図るものとして。

### (1) 自転車走行環境改善に関する社会実験結果

社会実験として自転車走行空間(ブルーゾーン)整備と併せて自転車駐車を整備し，整備効果や課題の検証を行いました。

- ・ 自転車走行空間を確保・明示することにより，歩道を走行する自転車の減少が図られ，自転車の安全な利用に対する効果が見られた。
- ・ 自転車駐車が整備された付近では歩道上の駐輪が減少した。

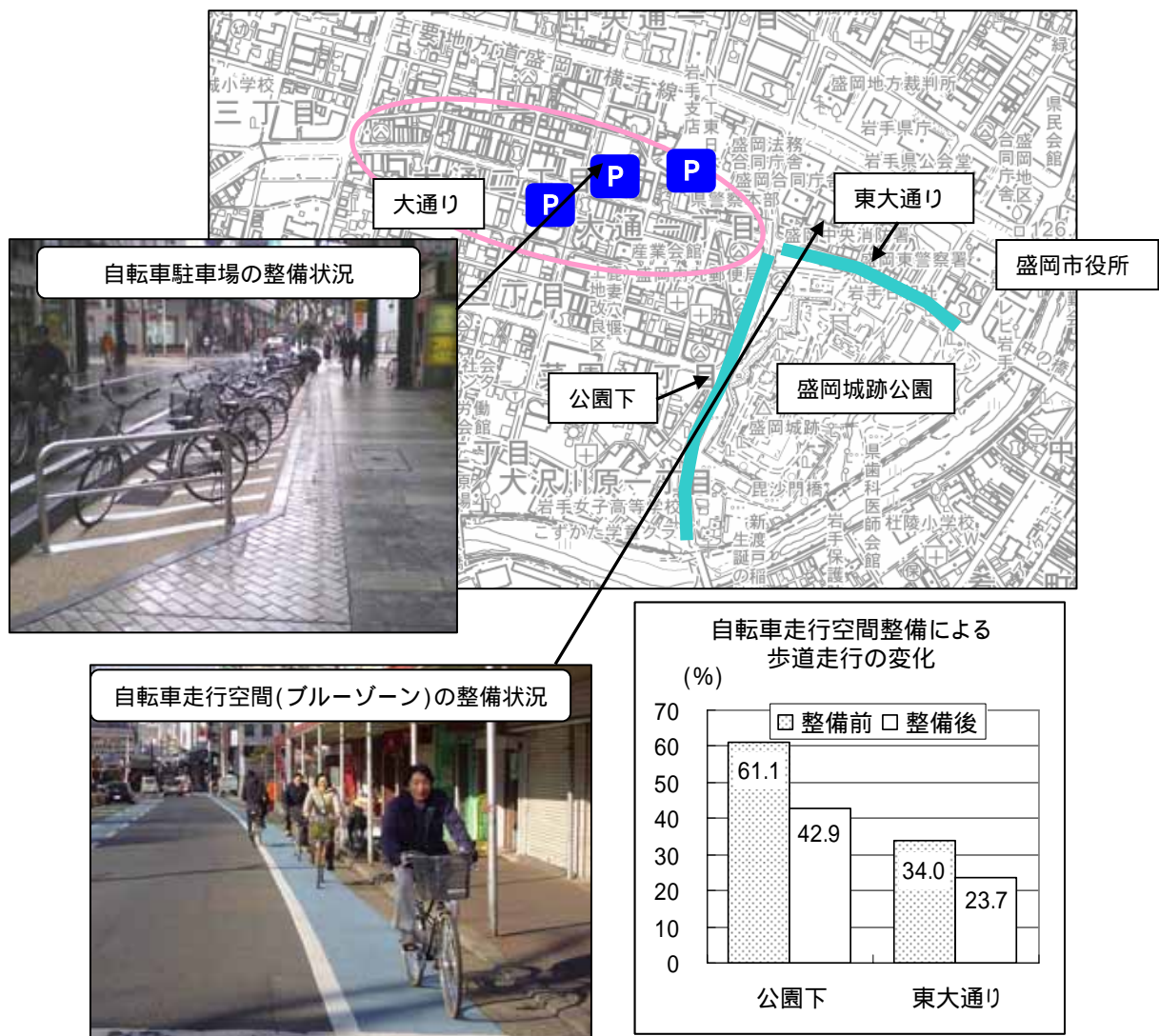


図 6-36 自転車走行空間整備前後の歩道走行割合

資料：H20 社会実験結果

(2) 自転車の利用状況

通勤通学目的における自転車の流動は次のようになっています。

< 中心市街地及び学校周辺で多い自転車利用（通勤通学） >

大ゾーン間流動を見ると、各方面と中心市街地との流動が多いほか、高校や大学が立地する黒石野～上田や青山～滝沢など流動も多い

中心市街地へのアクセスでは、中心市街地周辺部からのアクセスが多く、特に上田地区及び仙北西地区からのアクセスが501台以上と多く、次いで山岸地区が401台以上と多い

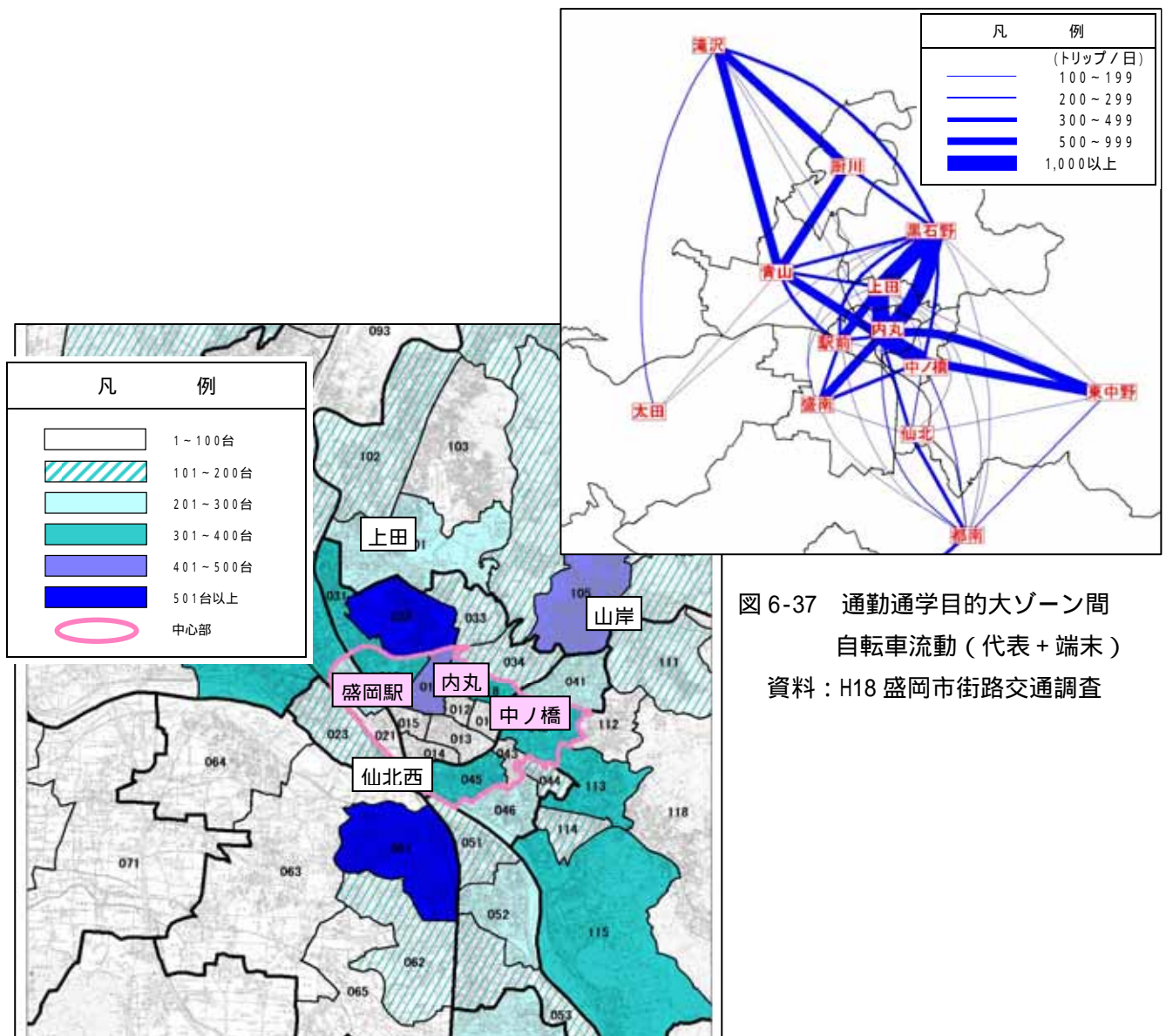


図 6-37 通勤通学目的大ゾーン間自転車流動（代表+端末）  
資料：H18 盛岡市街路交通調査

図 6-38 中心市街地への通勤通学自転車利用中ゾーン別発生量（代表）  
資料：H18 盛岡市街路交通調査

(3) 自転車利用促進策実施方針

自転車による中心市街地アクセス向上施策については、以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

自転車利用促進策の狙い（テーマ）

- ・ 中心市街地へのアクセス以外でも自転車利用の多い地区があり、「盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画」の趣旨から、利用者の多い地区における自転車走行環境の改善策を検討する
- ・ 主要な方面から中心市街地へアクセスする自転車走行空間ネットワークを「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」との整合を図りながら整備する

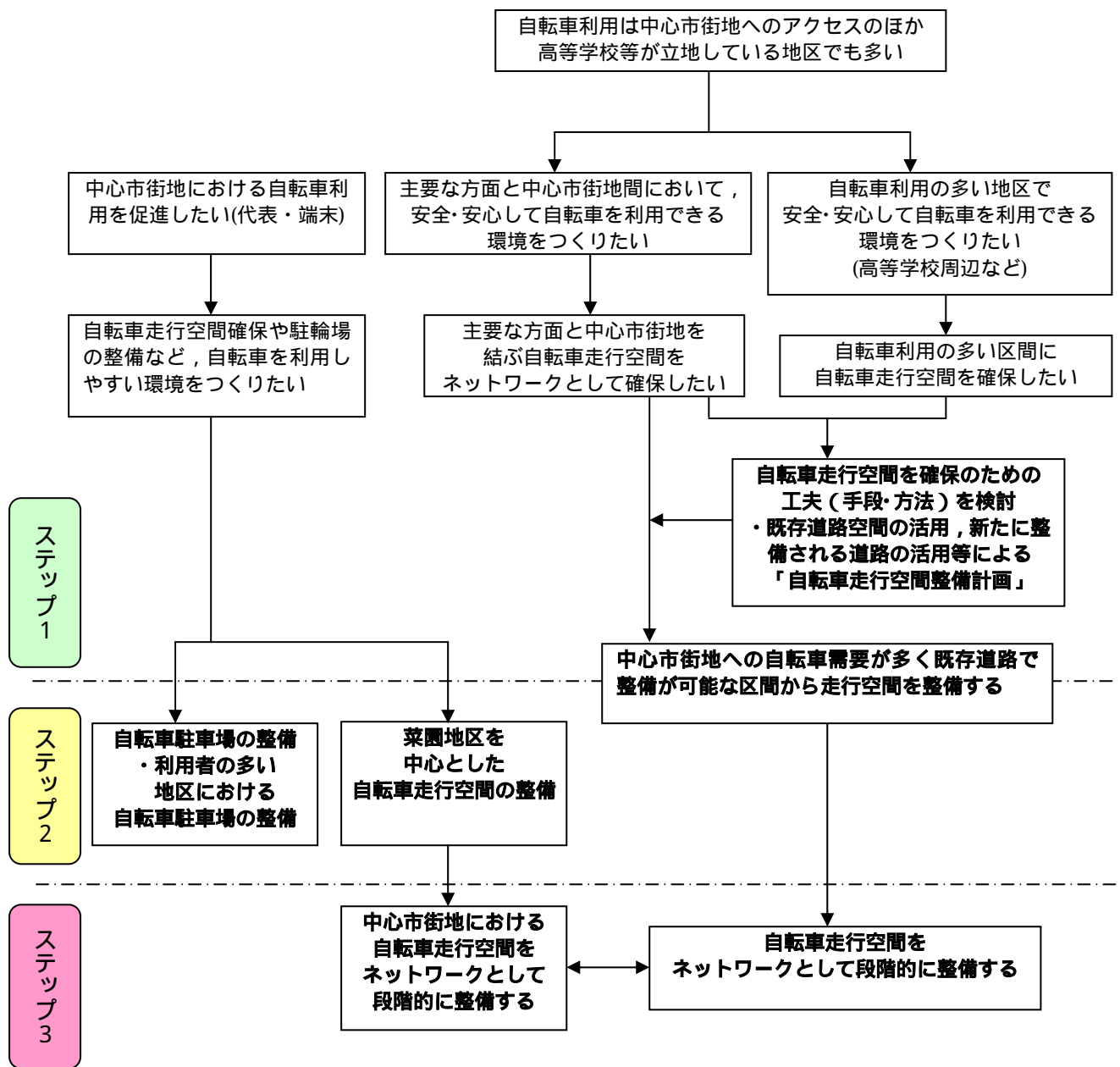


図 6-39 自転車利用促進策の展開

このような戦略施策により自転車利用環境の整備を促進するとともに、安全な自転車利用のため、自転車利用者の法令遵守やマナーの向上について関係機関と連携を図る必要があります。特に積雪等により危険度が増す冬期については、次のような考え方に基づき安全利用を働きかけることとします。

< 冬期における自転車利用について >

< 冬期における自転車の利用状況（通勤通学） >  
 自転車利用者の約 75% が冬期には他の交通手段を利用しているが、約 25% は冬期も自転車を利用している  
 冬期に変更する手段は、徒歩が約 40%、公共交通機関が約 20% となっているほか、自動車への変更も約 15% 見られる

**盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画（条例）（冬期の自転車利用に関して）**

- ・自転車利用者は積雪時には公共交通機関を利用するなど天候や季節に合わせた安全利用を行う
- ・行政は自転車の安全利用の啓発に努める

**「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」の施策実施による公共交通サービスの向上**

**冬期の自転車利用に対する考え方**

- ・冬期には安全確保のため、自転車利用の自粛と公共交通機関への転換を自転車利用者に働きかける
- ・公共交通軸の充実・強化を図る戦略施策により、公共交通サービスの向上を図り、冬期に自転車利用から公共交通機関に転換しやすい環境をつくる。

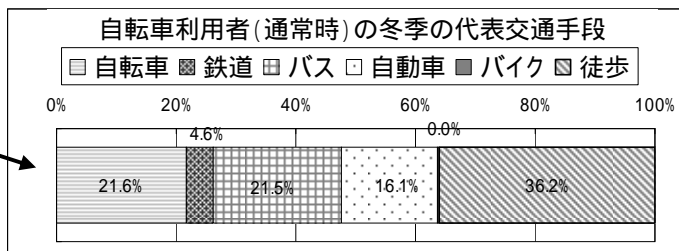
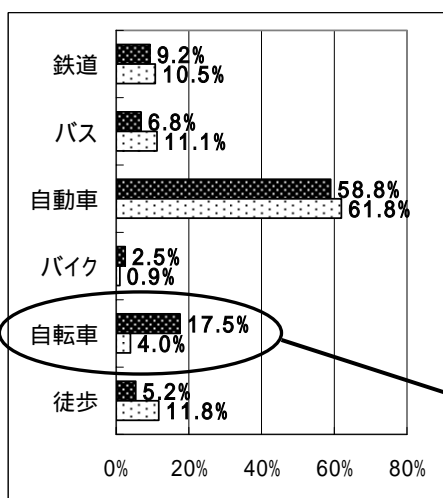


図 6-40 通勤通学目的における冬期の自転車利用状況(盛岡広域)

資料：H18 盛岡市街路交通調査

8. 公共交通軸の充実・強化戦略の市民ニーズへの対応状況

(1) 公共交通軸の充実・強化施策の市民ニーズへの対応状況

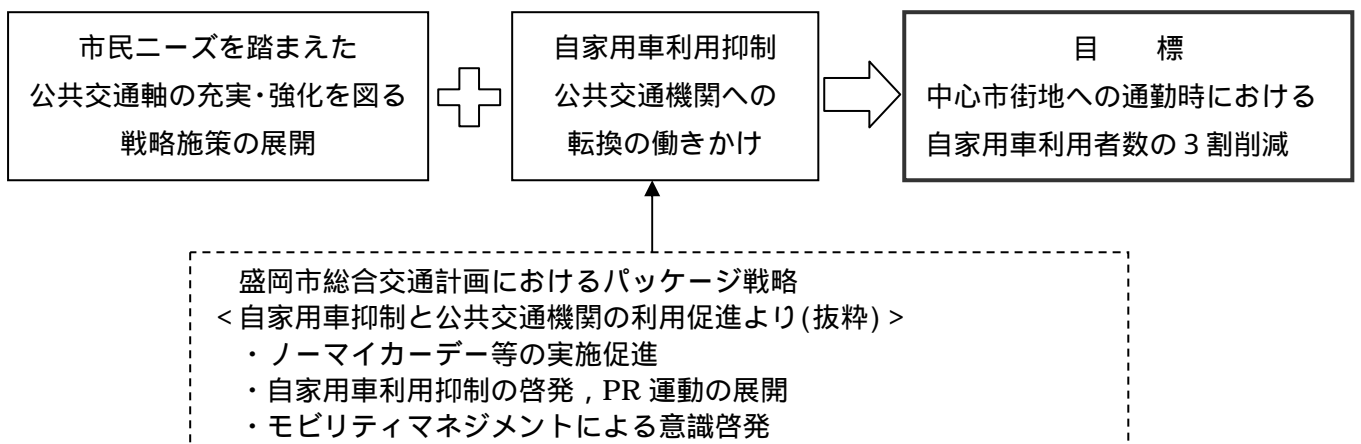
表 6-3 市民ニーズに対する戦略施策の対応状況

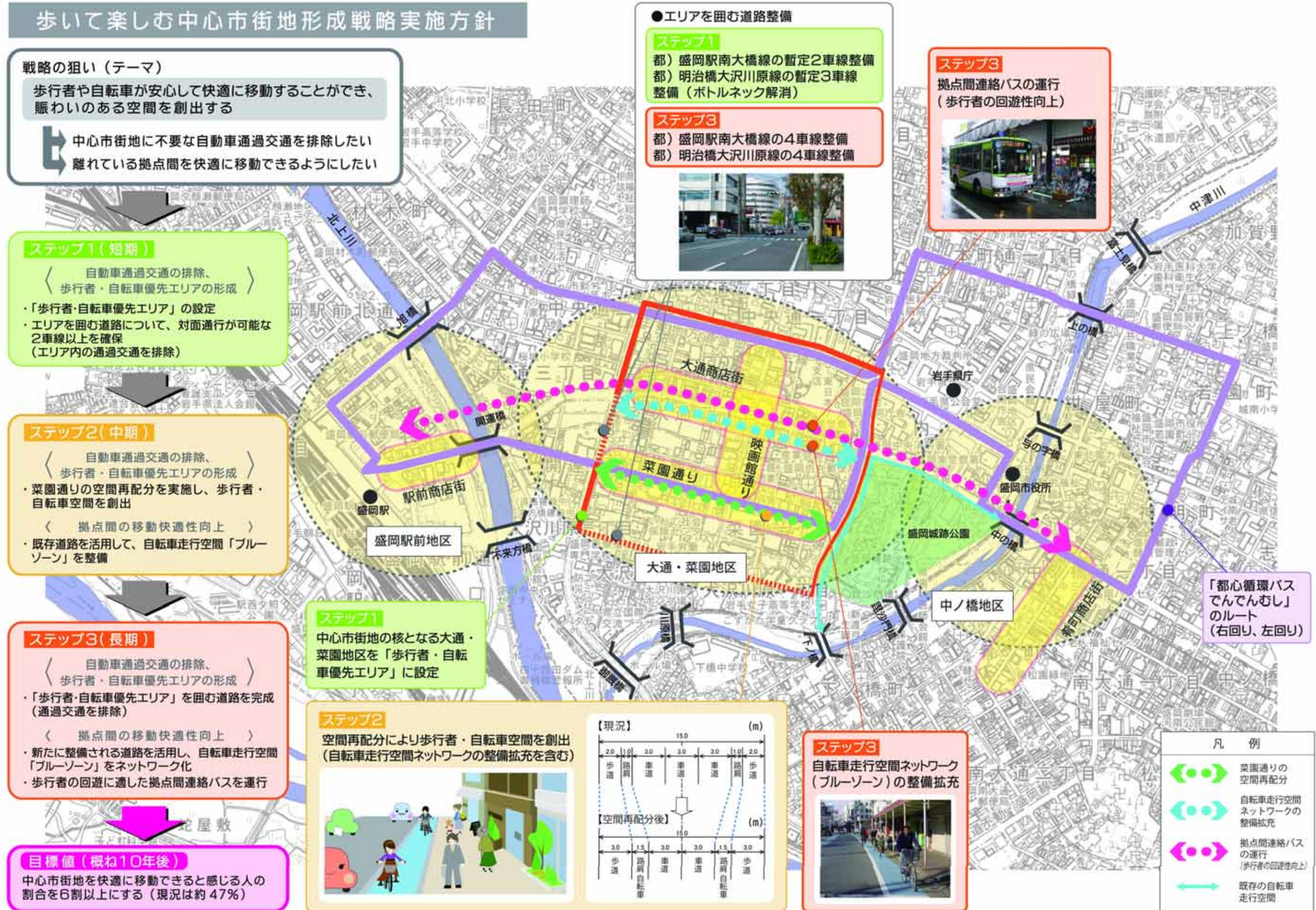
: 間接的にニーズに結びつく可能性

地区	施策	運行頻度の向上	定時性・速達性の向上	バス停・駅へのアクセス性向上	その他
青山中央地区	・青山駅における鉄道運行本数の増便				
	・青山駅前におけるバスとの結節強化(バスベイ設置)				
	・バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入促進				(乗り継ぎ利便性向上)
	・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化(バスルートの4車線化)				
青山北地区	・厨川駅における鉄道運行本数の増便				
	・厨川駅の東西自由通路及び駐輪場の整備				
	・厨川駅西口へのバス接続による集約可能性検討				
	・上堂、みたけ地区南部のルート別バス運行頻度見直し				
青山南地区	・前潟新駅の設定可能性検討・検討結果に基づく具体化				
	・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上				
都南中央地区	・岩手飯岡駅東口の駅前広場整備				
	・地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バス運行				
	・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化(バスルートの4車線化)				
松園地区	・ゾーンバス利用案内情報の充実				(情報提供)
	・日中におけるフリー降車区間等の導入検討				
	・日中における支線 基幹の直通バスの増便検討				(乗り継ぎ抵抗の軽減)
	・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化(バスルートの4車線化)				
盛南地区	・盛南地区の特性に応じたゾーンバスシステム導入検討				
	・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備				
	・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定(バスルートのボトルネック区間の解消)				
玉山地区	・好摩駅の自由通路・東西駅前広場の整備				
	・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討				
	・通勤通学時のバス等による渋民駅へのアクセス検討				

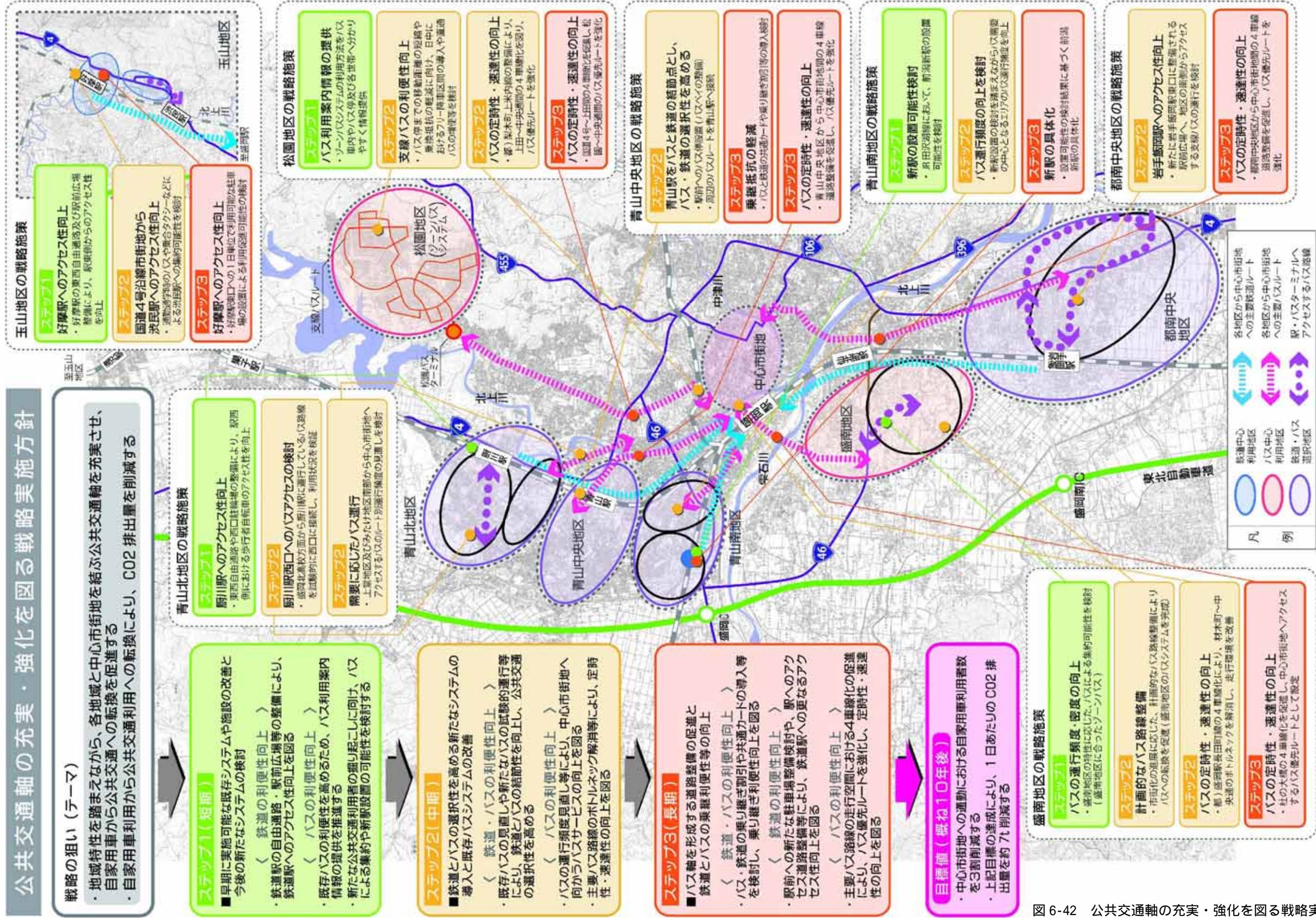
(2) 目標達成に向けた自家用車利用者への働きかけ

戦略施策の実施により公共交通サービスの向上を図るとともに、自家用車利用者に対する公共交通機関等への転換の働きかけを行い、より効果的に自家用車利用の削減に結びつけるものとします。









### 各地区の戦略実施方針

#### 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性向上
  - ・ 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号沿線市街地から決民駅へのアクセス性向上
  - ・ 通勤通学時のバスや乗合タクシーなどによる決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性向上
  - ・ 好摩駅西口への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待ち時間の短縮に向け、日中におけるフリーゾーン間の導入や重通バスの増強等を検討
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
  - ・ 番) 架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
  - ・ 駅前へのバス停設置（バスへの整備）
  - ・ 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** 新駅設置可能性検討
  - ・ 河田沢湖湖において、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具体化

#### 都南中央地区の戦略実施方針

- ステップ2** 岩手駅前へのアクセス性向上
  - ・ 新たに岩手駅前西口に整備される駅前広場へ、地区の産物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

### 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（盛南地区に合ったソーンバス）
- 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
  - ・ 都) 盛岡駅前田町線の4車線化により、材木町〜中央通のボトルネックを解消し、走行環境を改善
- ステップ3** バスの定時性・速達性の向上
  - ・ 社の大塚の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

### 凡例

- 鉄道中心利用地区
- バス中心利用地区
- 鉄道・バス選択地区

図6-42 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針





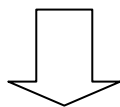
#### 6-4 交通戦略施策に必要な道路整備

これまで示してきた個々の交通戦略施策に道路整備を必要とする施策があり、これらを整理すると以下のとおりです。

次章では、戦略施策を支える路線を踏まえながら、ネットワークとしての道路機能確保の検討を行い、実現性や自動車交通への影響も考慮しながら今後の将来道路網計画の検討を行いました。

表 6-4 個々の交通戦略施策を支える道路網整備

戦略	道路網整備	
歩いて楽しむ 中心市街地形成 戦略	・都)盛岡駅南大橋線の4車線整備(大沢川原三丁目～下の橋)	
	・都)明治橋大沢川原線の4車線整備(開運橋通り～大通り三丁目)	
公共交通軸の 充実・強化を図る 戦略	青山中央地区	・青山地区～館坂交差点間の4車線道路の整備
	都南地区	・川久保交差点～中心市街地間の4車線道路の整備
	松園地区	・都)梨木町上米内線の4車線整備
		・国道4号～上田間の4車線道路の整備
	盛南地区	・都)盛岡駅長田町線の4車線整備
		・杜の大橋の4車線整備



戦略施策を支える将来道路網計画及び段階的な道路整備計画を  
将来道路網における課題を踏まえながら検討する