

もりおか交通戦略（第二期） 概要版

1 趣旨

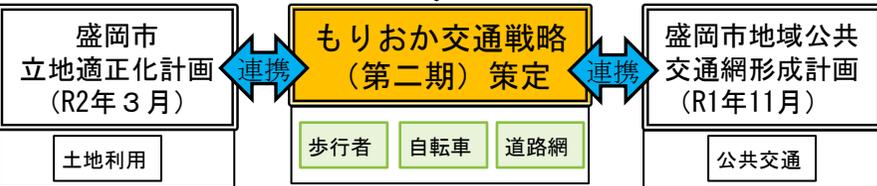
「もりおか交通戦略」は、平成19年7月に策定された「盛岡市総合交通計画」（交通計画のマスタープラン）の基本方針である「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」を受け、将来道路網計画や公共交通施策からの課題を踏まえ、「具体的な交通施策の立案」と、これらの施策を支える「将来道路網計画の検証」を行ったものである。

平成21年度に策定された「もりおか交通戦略（以下、第一期計画とする）」は、策定から10年が経過しており、その間、「盛岡市地域公共交通網形成計画」及び「盛岡市立地適正化計画」が策定されている。これらの計画を踏まえると共に、第一期計画の施策の進捗状況、評価結果を受け、今後の人口減少・少子化・高齢化の中でも持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造に向けて、「もりおか交通戦略（第二期）」の策定を行うものである。

なお、計画期間は令和3年度から令和12年度までの10年間とする。

盛岡市総合交通計画（H30年10月一部改訂）

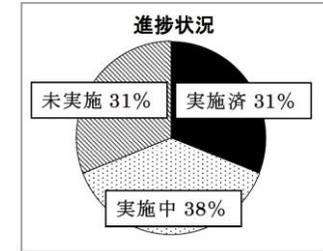
【基本方針】自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る



2 第一期計画で設定している施策の進捗状況

42施策のうち、約7割が実施、実施中であり未実施の施策は3割程度である。未実施の施策については、ハード整備の進捗の遅れにより進めることが出来なかった施策が多くある状況である。

	実施済	実施中	未実施
施策数 (全42施策中)	13	16	13
(%)	31%	38%	31%



3 第一期計画の目標達成状況

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

目標値：中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を6割以上とする

評価：市内中心部における街頭アンケート調査実施結果から、全ての移動手段（徒歩・自転車・バス）において満足度は高くなり、約7割となり目標を達成できた。

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

目標値：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

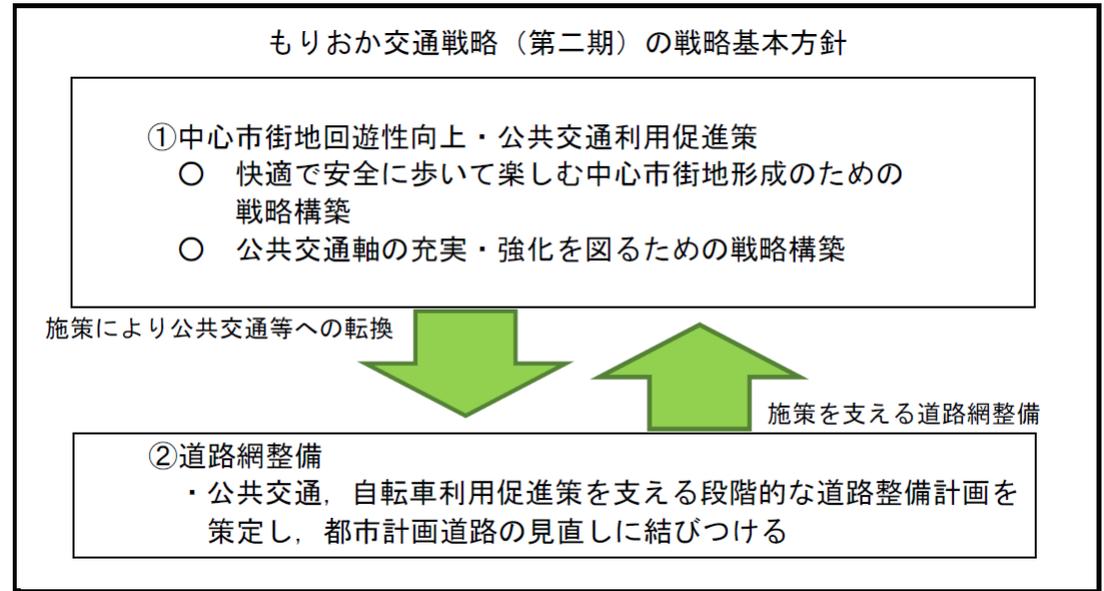
評価：市内中心部に通勤している方に対するアンケート調査結果から、自家用車利用者数を1.2割削減できたが、目標は達成できなかった。

目標値：1日あたりのCO2排出量を約7t削減する

評価：自家用車利用者数の削減のほか、自動車性能の向上もあり、CO2排出量を約9t削減されたと試算され、目標を達成できた。

4 もりおか交通戦略（第二期）の基本方針

第一期計画の施策の実施状況と評価結果から、目標値に至らなかった目標指標はあったが、施策の効果により全ての目標指標で改善されたことから、基本方針は継続することとし、「中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策」、施策を支える「道路網整備」について、具体的な施策を検討する。



※もりおか交通戦略（第二期）における道路網整備

施策を支える道路を中心に将来道路網計画の検証・見直しを行い、概ね25年後を目標として形成を図る、今後の交通施策及び実現可能性を踏まえた中心市街地を主体とする新たな将来道路網計画を設定し、段階的な道路整備計画も示しながら施策を支える道路網整備を推進していくものである。

5 もりおか交通戦略（第二期）の目標

上位計画・関連計画の整理結果及び第一期計画の評価結果を踏まえ、以下のとおり設定することとする。

○快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

目標値①：中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を75%以上とする

目標値②：中心市街地での歩行者・自転車が関連する交通事故発生件数を35%以上削減する

○公共交通軸の充実・強化を図る戦略

目標値③：中心市街地への通勤における自家用車利用者数の割合を28%以下とする

（自家用車利用者数割合を28%以下にすることで、1日あたりのCO2排出量は約6 t減少するものと試算される）

6-1 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

快適で安全に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全に安心して快適に移動することができ、居心地が良く歩きたくなる賑わいのあるまちなかの空間を創出する

- 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3

拠点間連絡バスの運行
(歩行者の回遊性向上)



●エリアを囲む道路整備

ステップ1

都 盛岡駅南大通線の4車線整備

●「歩行者・自転車優先エリア」の形成

ステップ1

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現するための取組及び基本方針の検討



出典：国土交通省 都市局 まちづくり推進課・街路交通施設課資料より

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整備推進
- 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現するための取組及び基本方針の検討
- 都心環状道路の整備に向けた検討

ステップ2(中期)

- 自動車通過交通の排除、歩行者・自転車優先エリアを充実
- 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
- 街路空間の活用を推進するまちなかウォークアブル区域の指定及び歩行者利便性増進道路の指定等の検討
- 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(右折禁止等による通過交通の排除)
- 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の運行検討

目標値(概ね10年後)

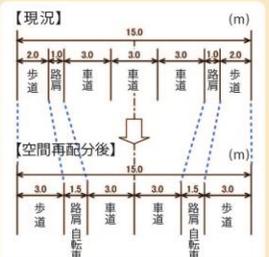
- 中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を75%以上にする(現況は約68%)
- 中心市街地での歩行者・自転車が関連する交通事故発生件数を35%以上削減する

ステップ1

大通・菜園地区の「歩行者・自転車優先エリア」の整備推進

ステップ2

空間再配分により歩行者・自転車空間を充実(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1

自転車走行空間ネットワークの整備拡充



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

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

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 ＞
 - ・鉄道駅の新自由通路・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
 - ・新たに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、鉄道とバスの接続性を向上し、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
 - ・主要バス路線のポリ・ステップ解消等により、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 ＞
 - ・鉄道駅で駅広やバスの整備により、バスとの接続強化を図る
 - ＜ 鉄道の利便性向上 ＞
 - ・駅前への新たな駐車場整備検討や、駅へのアクセス向上を図る
 - ・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の割合を28%以下にする
（自家用車利用者数割合を28%にする事で、1日当たりのCO2排出量は約6t減少するものと試算される）

盛南地区の戦略施策

- ステップ1
 - ・駅のバリアフリー化検討
 - ・山崎駅において、駅のバリアフリー化を検討する
- ステップ2
 - ・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（盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ3
 - ・計画的なバス路線整備
 - ・市街地の再編に応じた、計画的なバス路線整備によりバスの利便性を促進（盛南地区のアクセスを完結）（盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ4
 - ・新駅設置の可能性検討
 - ・JR東日本線において新駅設置の可能性を検討
- ステップ5
 - ・バスの定時性・速達性の向上
 - ・市の有数の4車線化を促進し中心市街地へのアクセスを向上させる
- ステップ6
 - ・鉄道駅へのアクセス向上
 - ・山北駅・東口橋頭点整備検討

玉山地区の戦略施策

- ステップ1
 - ・新駅設置可能性検討
 - ・下田新駅の設置可能性を検討
- ステップ2
 - ・地域結節点・乗り継ぎ点に相応しい機能や設備の検討
 - ・各駅間における乗継機能や設備を、盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ3
 - ・好循環駅・決民駅へのアクセス性向上
 - ・駅の結節点の拡充整備による利用促進可能性の検討

公園地区の戦略施策

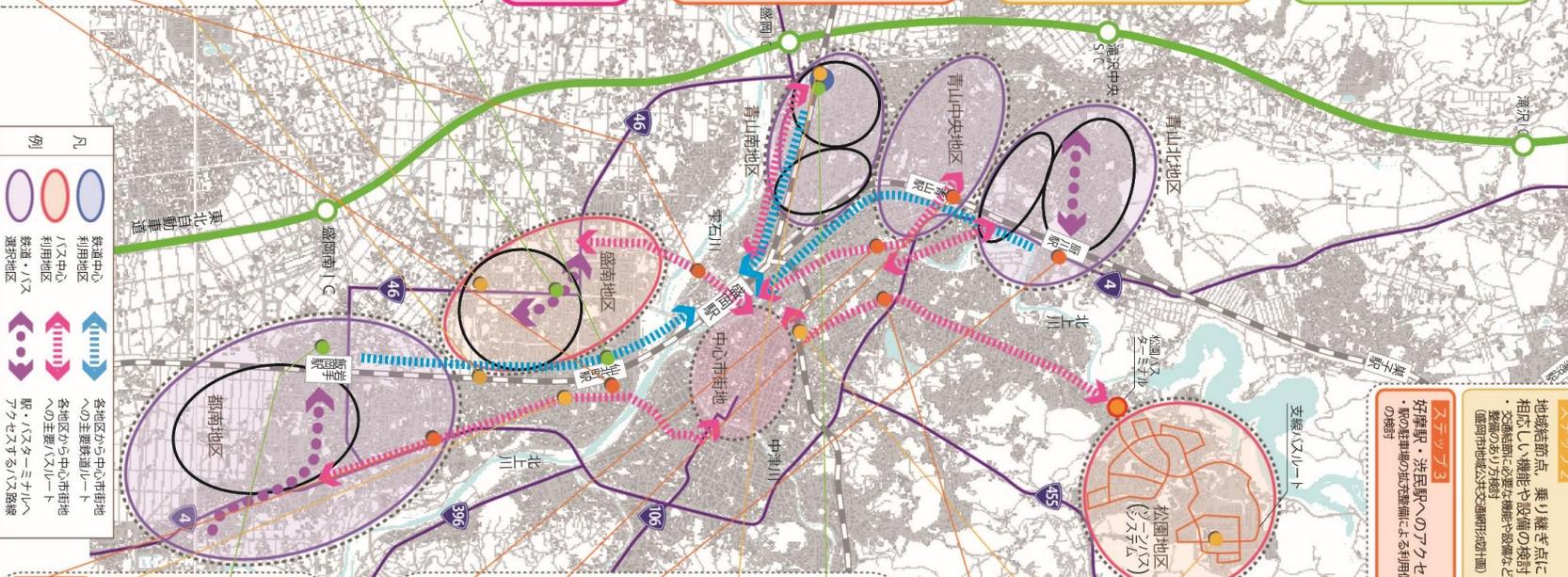
- ステップ1
 - ・バス利用案内情報の充実
 - ・ユニバスの利用方法をバスの加やバスの乗降の各世帯へ分かりやすく情報提供
 - （盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ2
 - ・需要に応じたユニバスの見直し
 - ・バス各車までの移動距離の短縮や乗降設備の整齊により、中心市街地への集約性を高め、中心市街地へ向かうバスの利便性を向上させる
 - （盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ3
 - ・バスの定時性・速達性の向上
 - ・上田～中央通間のバス優先ルートを強化
- ステップ4
 - ・バスの定時性・速達性の向上
 - ・1日4車～上田の4車線化を継続し公園～中央通間のバス優先ルートを確保

青山地区の戦略施策

- ステップ1
 - ・新駅の整備
 - ・前池新駅の設置と駅前広場整備
- ステップ2
 - ・バス運行頻度の向上を検討
 - ・新駅整備に合わせたバス路線とバス運行頻度の検討
 - （盛南地域公共交通連携形成計画）
- ステップ3
 - ・厨川駅の結節点強化
 - ・駅のバリアフリー化検討
- ステップ4
 - ・青山駅のバスと鉄道の結節機能強化
 - ・バスの整備（バスのみの設置）
- ステップ5
 - ・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

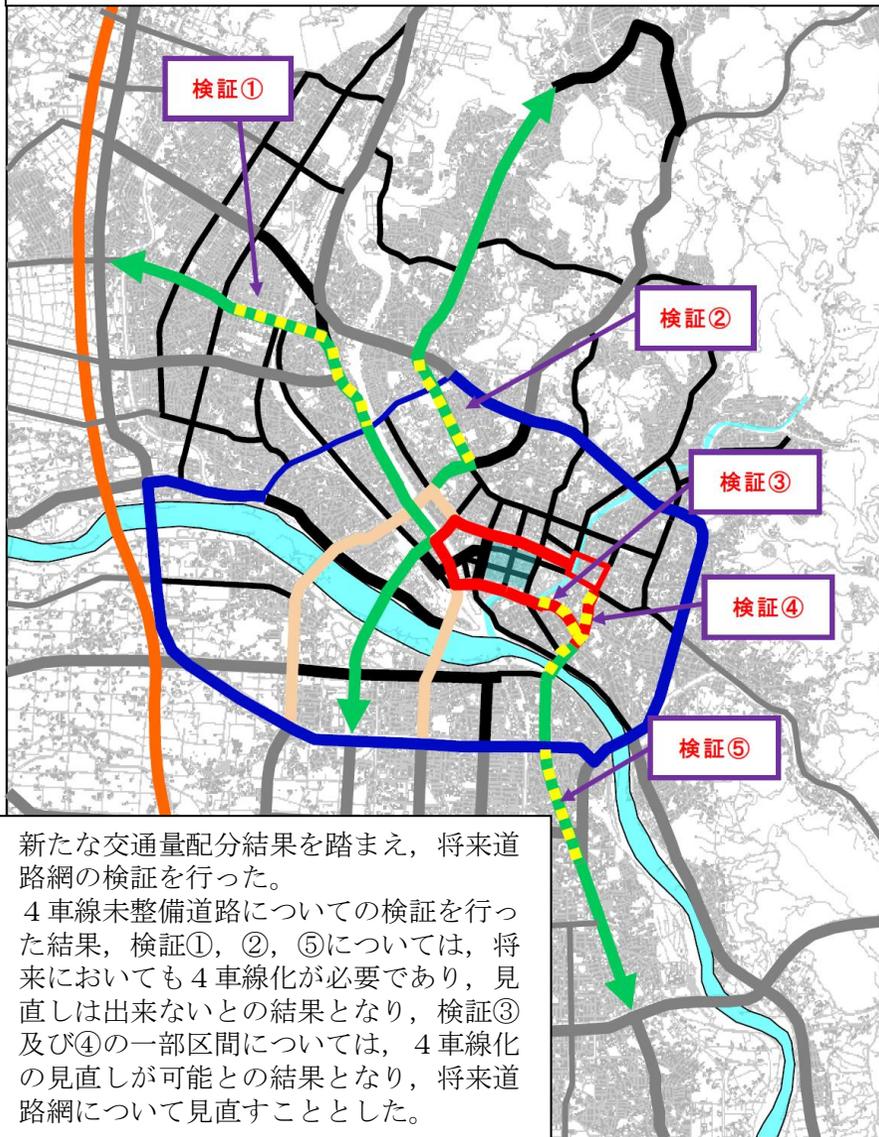
都南地区の戦略施策

- ステップ1
 - ・岩手駅駅前の自由通路整備
 - ・岩手駅駅前のアクセス性向上のため東西自由通路の整備
- ステップ2
 - ・手段選択性の向上
 - ・都南中央地区駅前から岩手駅駅前へアクセスする支線バスの運行検討（盛南地域公共交通連携形成計画）
- 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

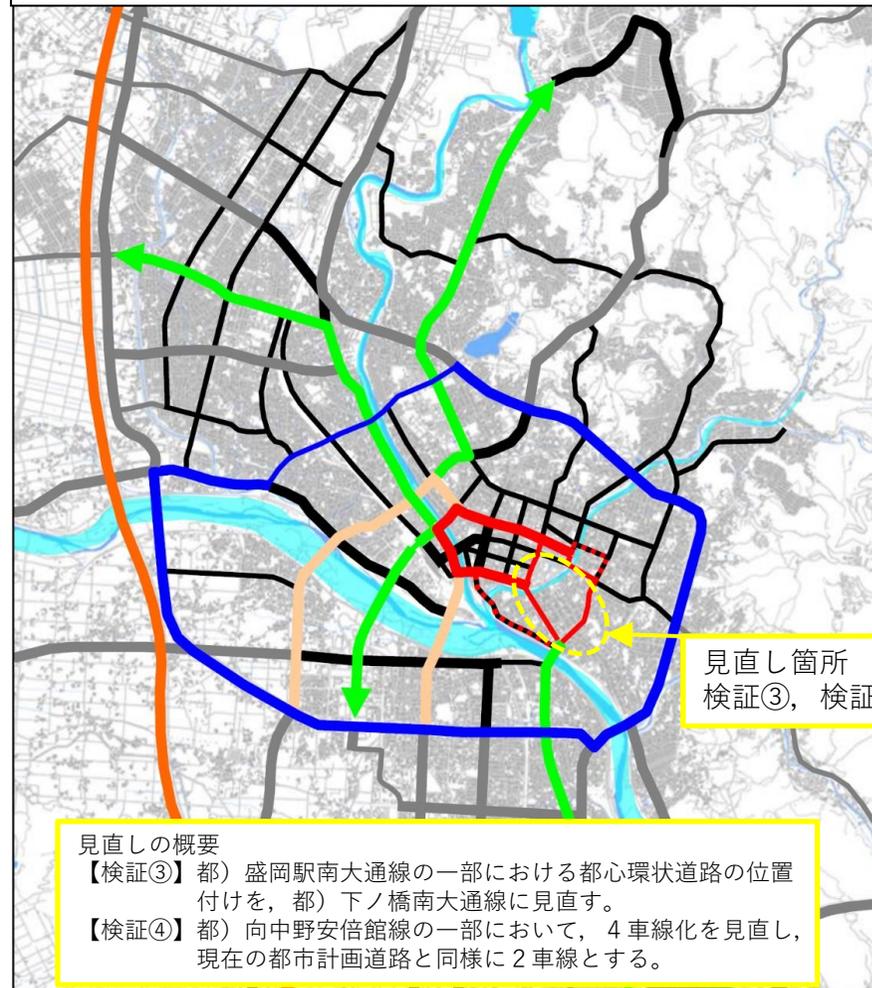


7 新たな将来道路網計画

将来道路網の検証



新たな将来道路網計画



凡 例 (太線：4車線以上，細線：2車線)

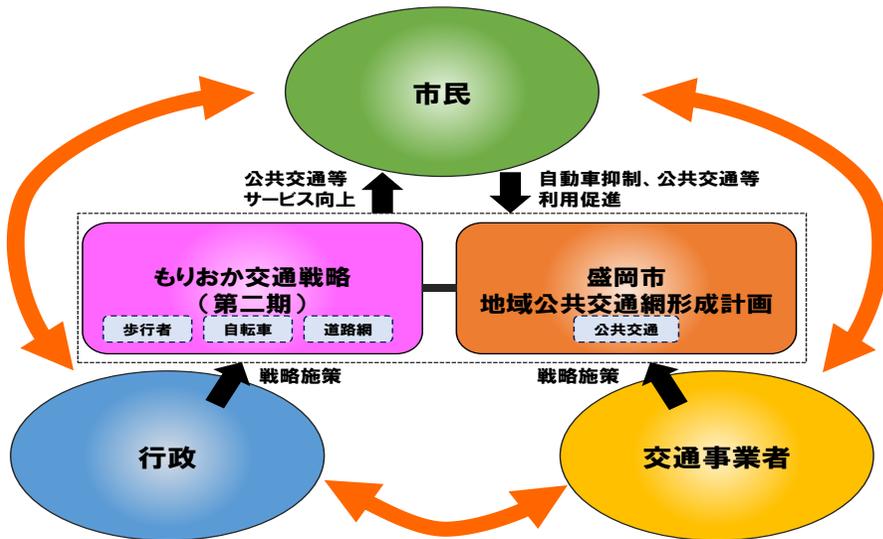
- | | | | |
|--|--------------------|--|--------------------|
| | 放射道路 (公共交通軸) | | 都心環状道路 (中心市街地施策関連) |
| | 市街地環状道路 | | 都心環状道路を補完する道路 |
| | その他幹線道路 | | 中心市街地と新市街地を結ぶ幹線道路 |
| | 広域関連道路 (本調査の検討対象外) | | |

8 将来道路網計画を踏まえた今後の取組

- (1) 新たな将来道路網計画に基づき、住民との合意形成を図りながら、都市計画決定路線の廃止や変更に取り組む。
- (2) 盛岡市地域公共交通網形成計画で実施する施策との連携を図り、TDMなどにより、ソフト施策による目標達成への働きかけを継続する。
- (3) 盛岡市都市計画道路整備プログラムの見直しを行い、道路網整備の推進を図る。

9 もりおか交通戦略（第二期）推進

もりおか交通戦略（第二期）の推進にあたっては、盛岡市地域公共交通網形成計画と連携し、盛岡市及び関係行政機関と交通事業者が相互に役割を分担しながら施策を実施し、市民にも広く交通戦略の目的を理解していただき、目標の達成に向けて取り組むこととする。



10 もりおか交通戦略（第二期）進捗管理と評価

もりおか交通戦略（第二期）を着実に進め、10年間の目標を達成するため、中間年の5年後においても、進捗状況及び目標達成度を検証し、社会情勢の変化や土地利用の変化等に応じて必要な見直しを行うこととする。

