

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

（平成30年10月一部改訂）

（令和7年4月一部改訂）

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. 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.....	103
7.1 取り組みスケジュール.....	104
7.2 計画実施に向けての取り組み.....	105
7.3 計画実施に向けて.....	106

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、電車など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。

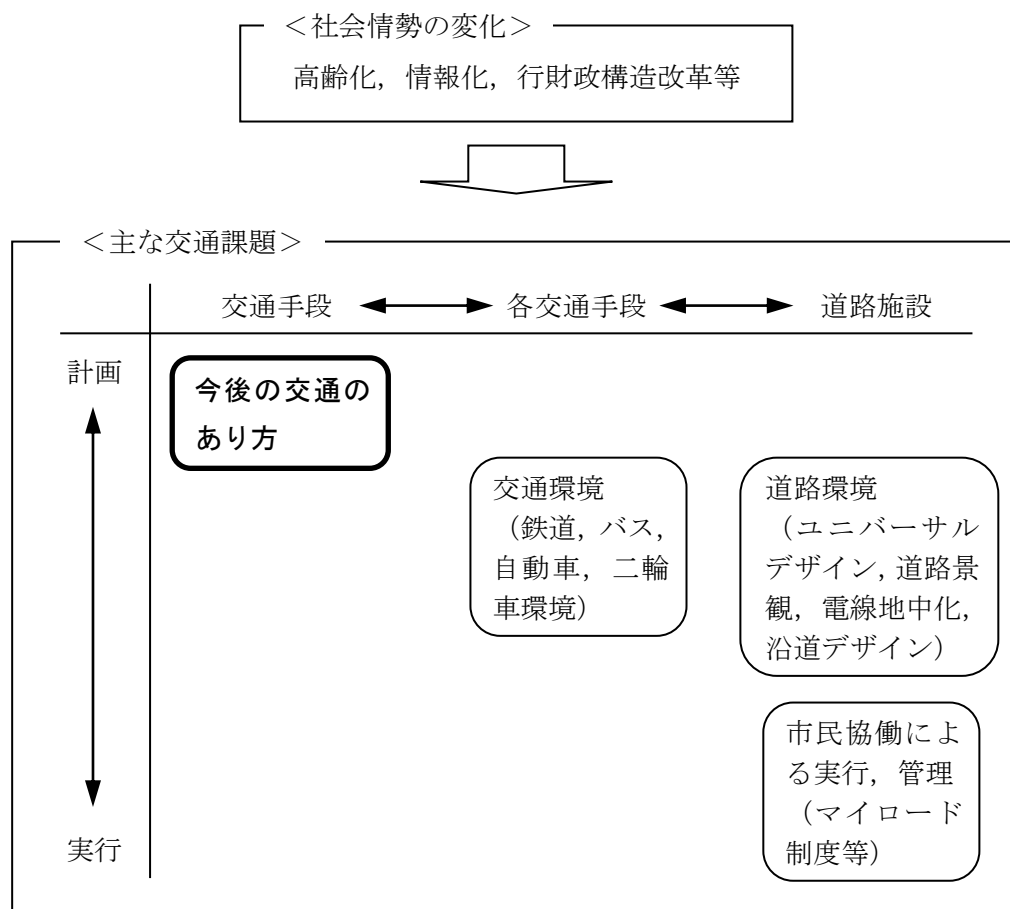


図 盛岡市総合交通計画策定の位置づけ

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。

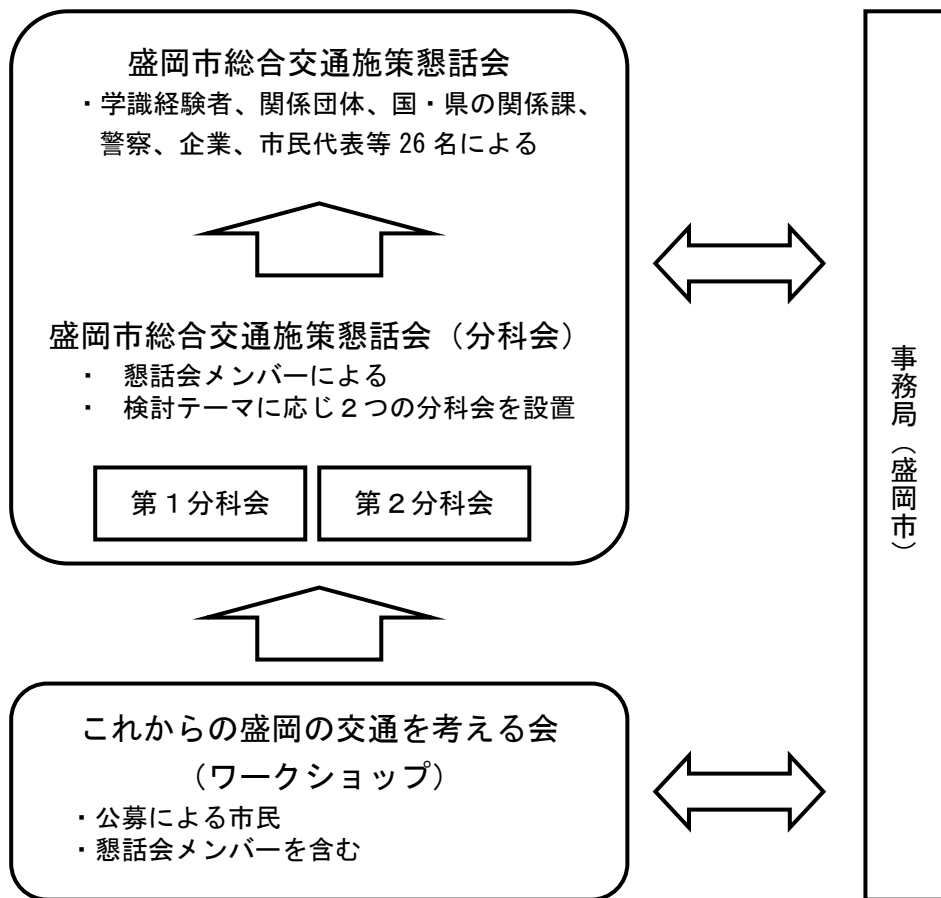


図 検討組織体系

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。

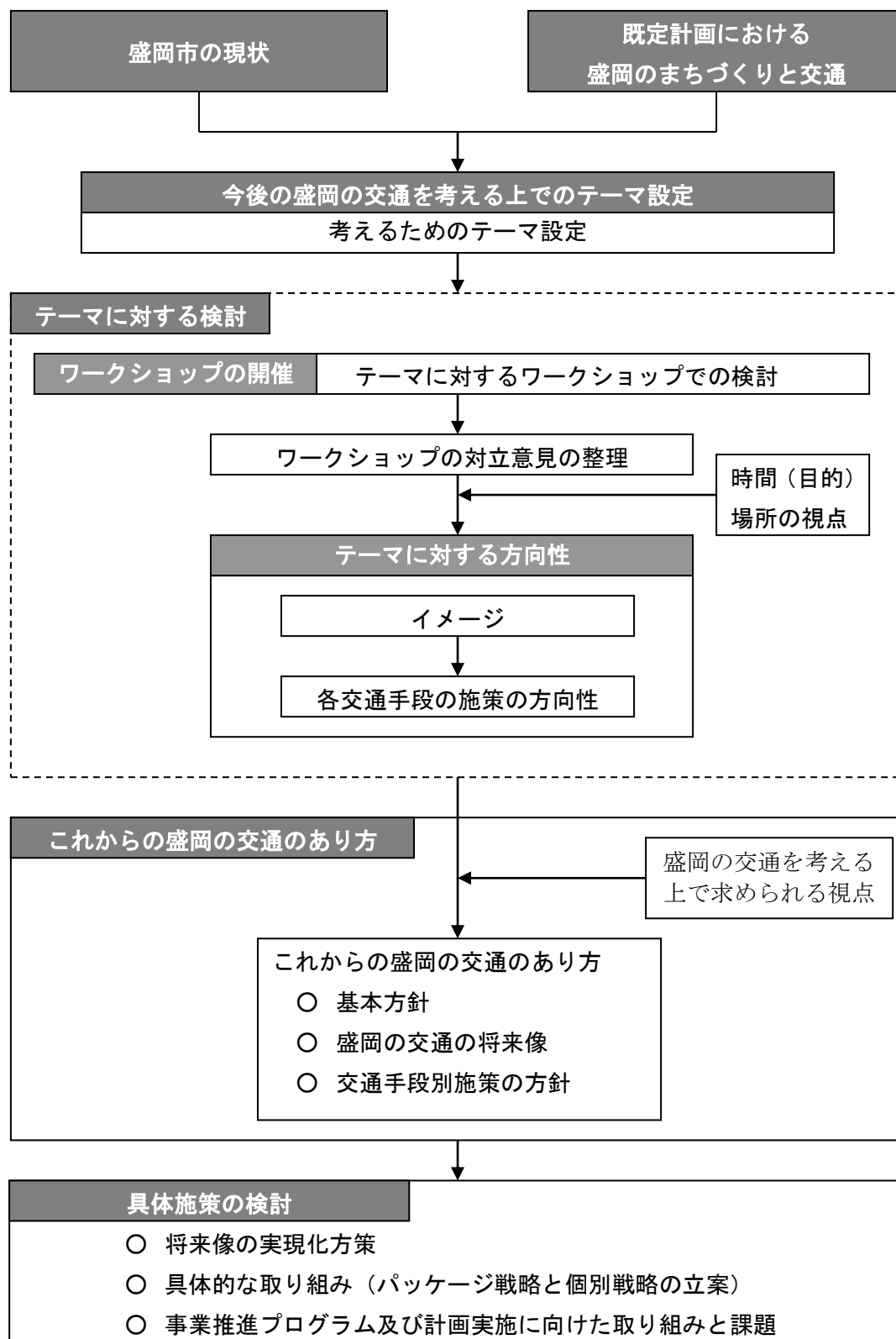


図 検討全体のフロー

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

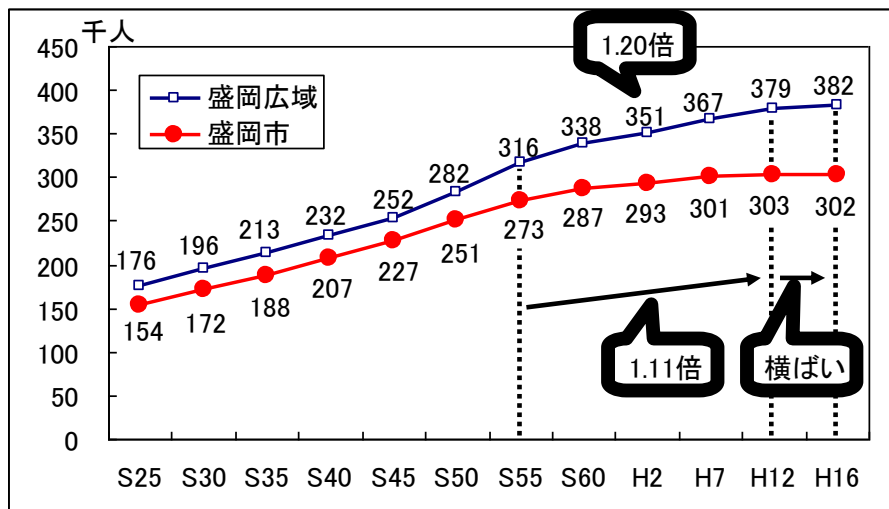
2. 盛岡の現況

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。



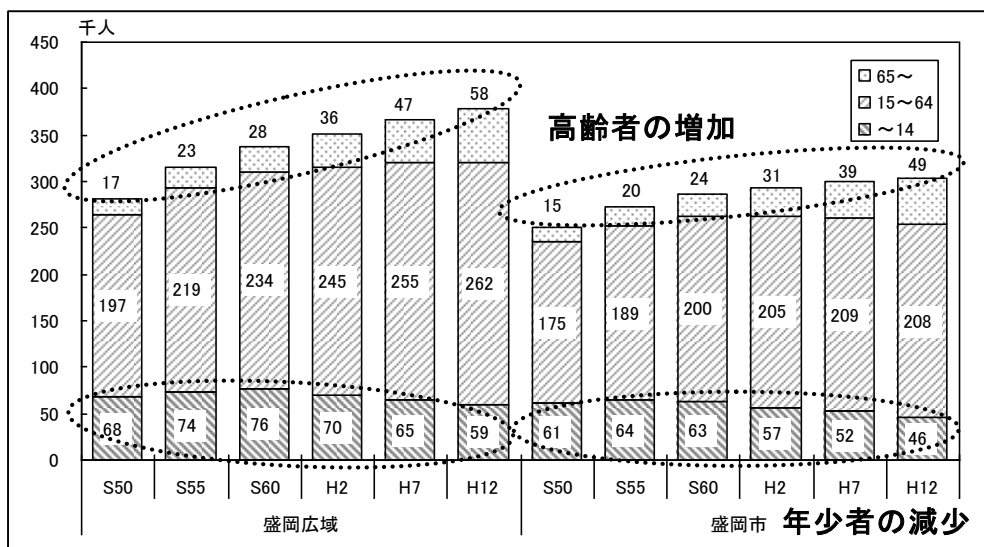
夜間人口の推移

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

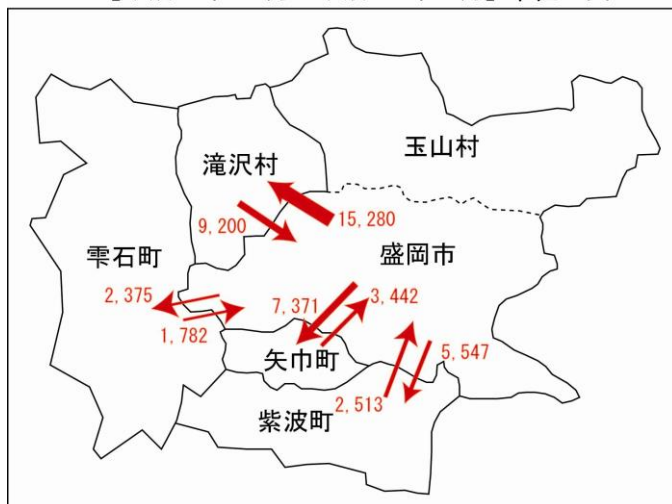
参考資料：国勢調査

※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

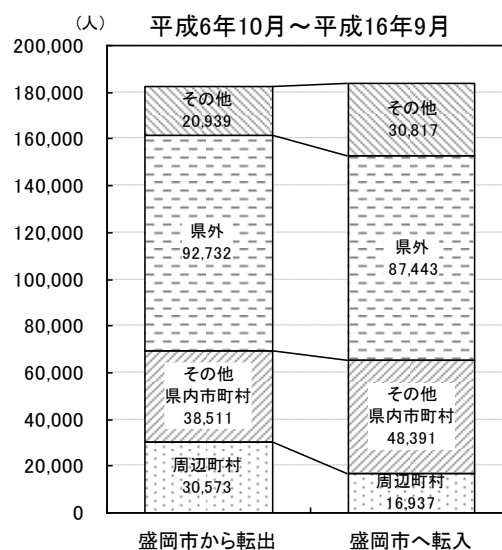
(3) 市町村間の転出入状況

- ・周辺町村から盛岡市へは、転入も多いが転出も多い。

【平成6年10月～平成16年9月】単位：人



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)】

単位：人

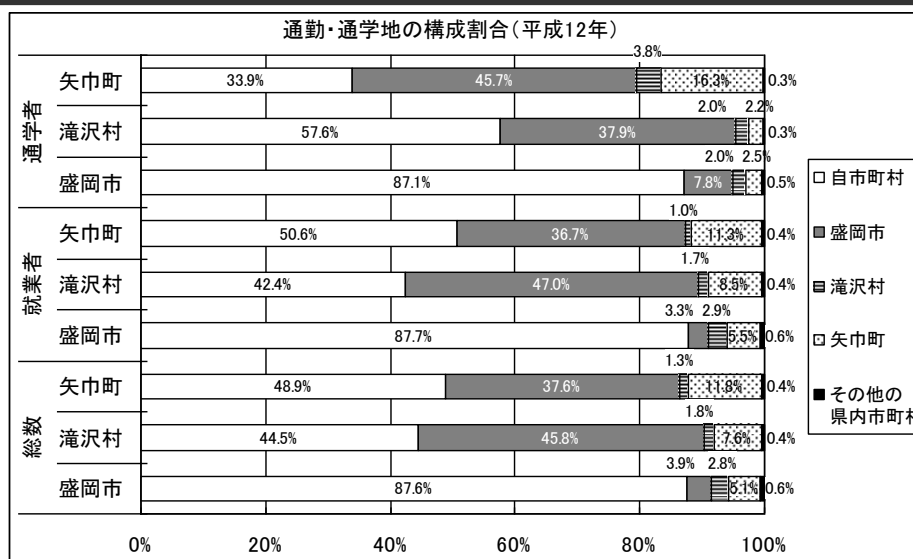


盛岡市と周辺町村の通勤通学流動

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

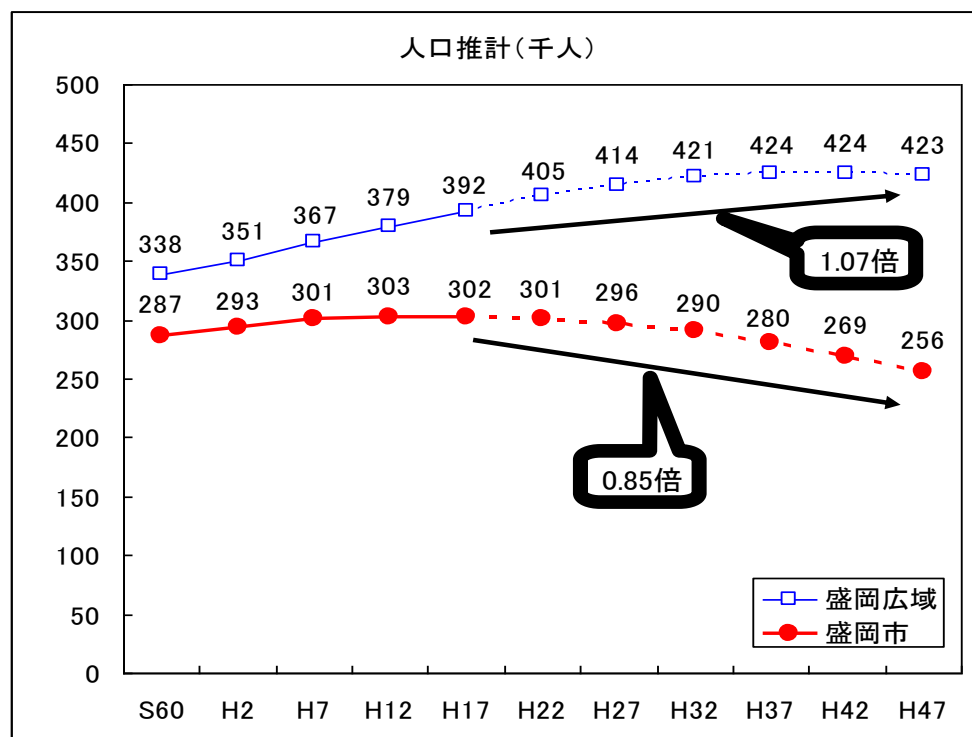


盛岡市と周辺町村の通勤通学地の構成割合 参考資料：国勢調査

※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

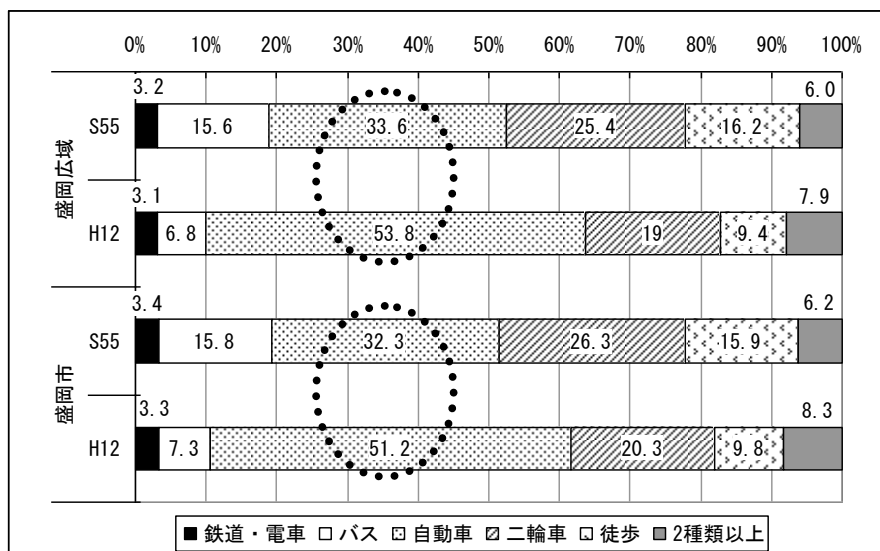
(予測手法はコーホート要因法による)

※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。



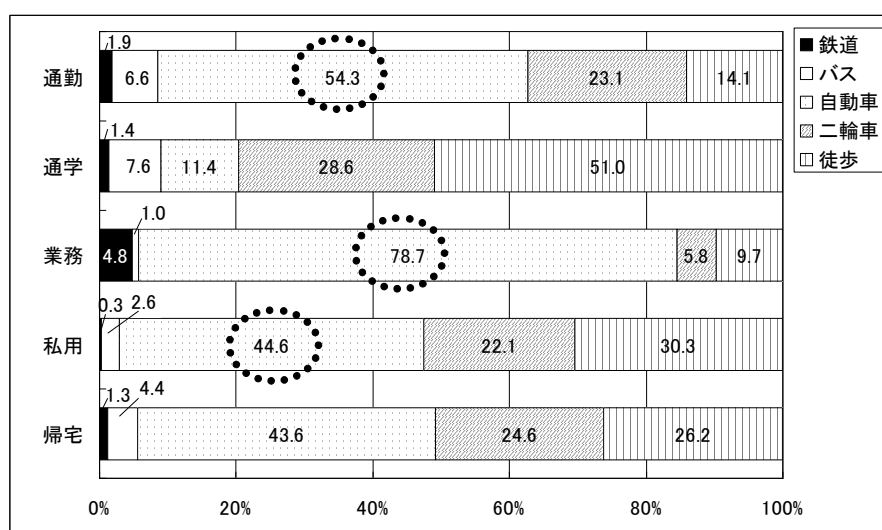
通勤・通学における交通分担率(就学・就業地ベース)

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。



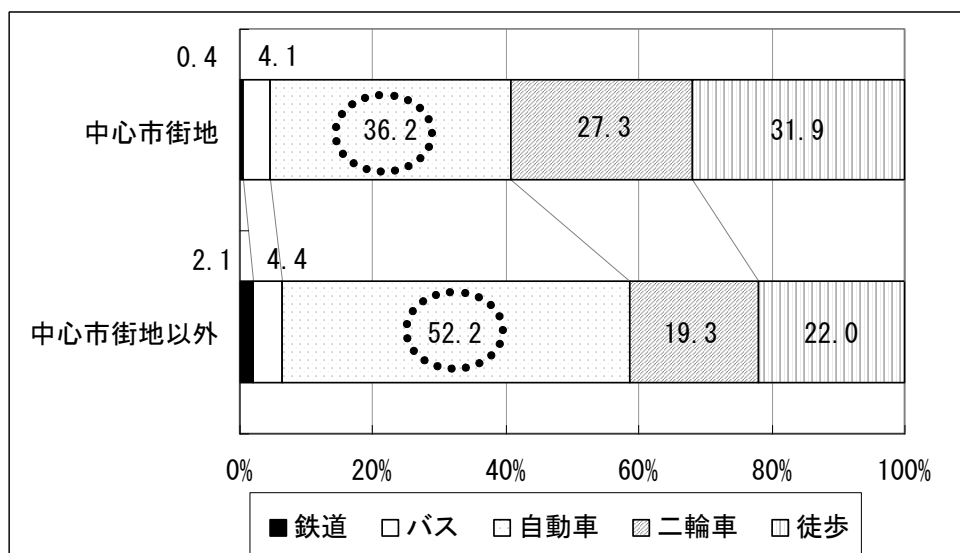
盛岡市目的別交通手段割合(平日)

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。

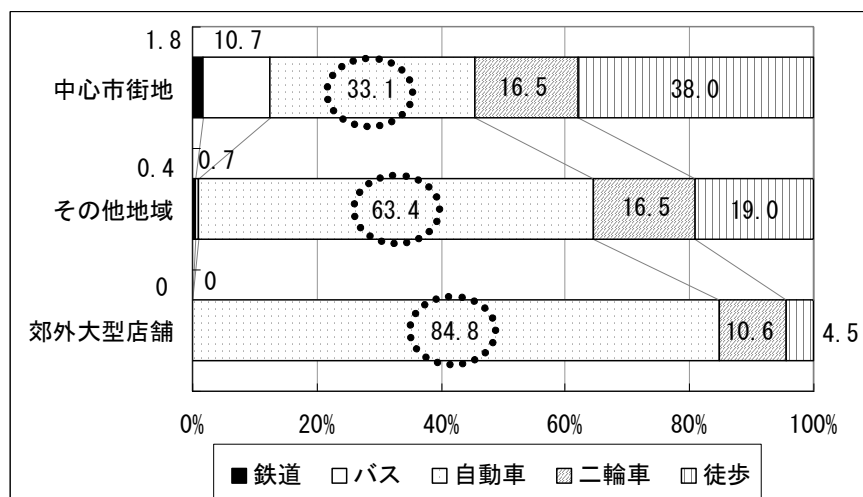


盛岡市居住地別の代表交通手段

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。



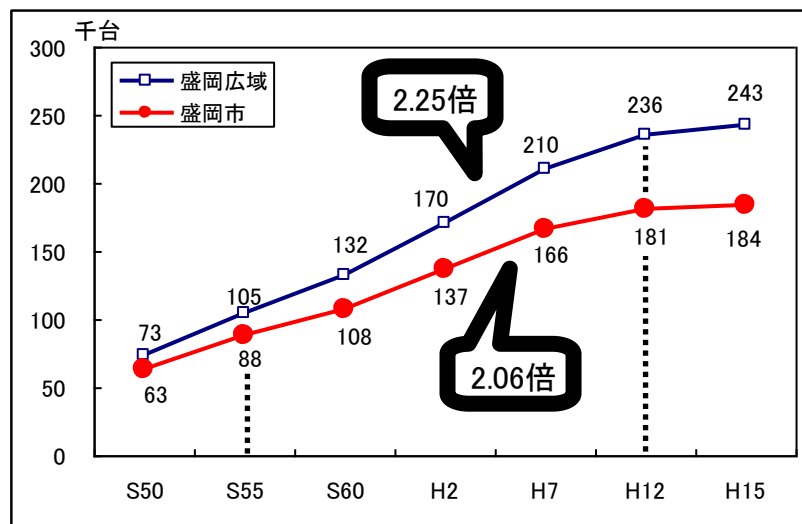
新潟都市圏における着トリップ別代表交通手段分担率(買い物目的)

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。



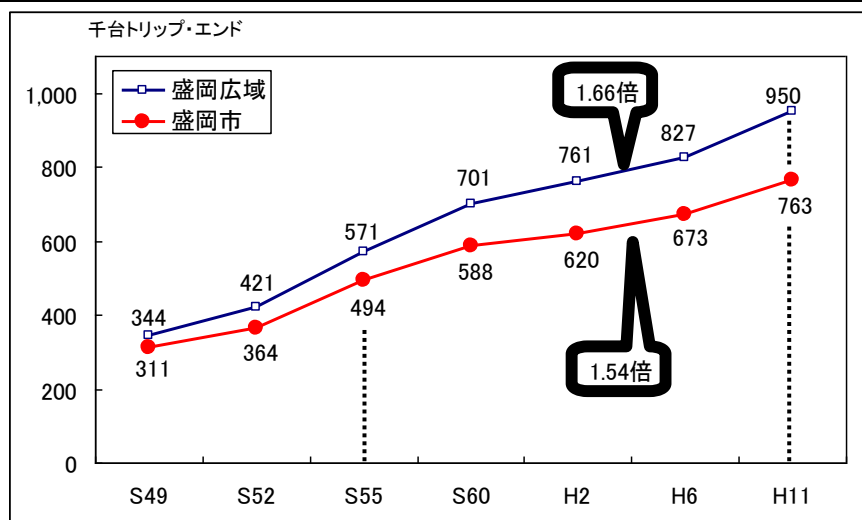
自動車登録台数の推移

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推移

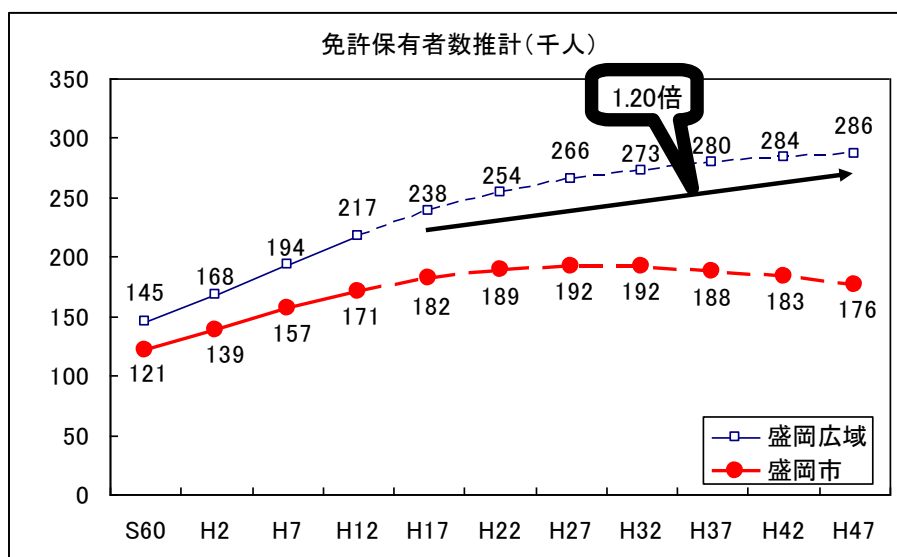
参考資料：全国交通情勢調査

※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。



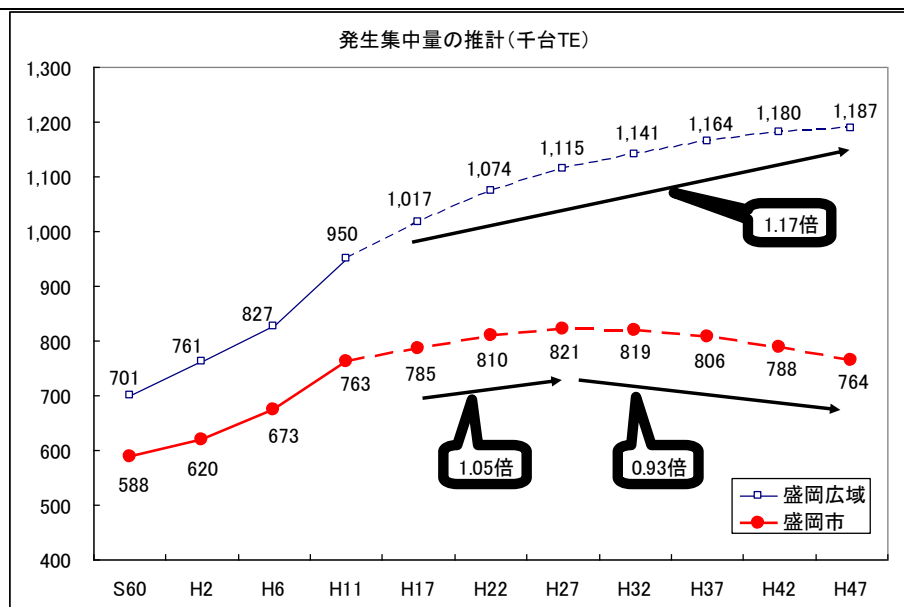
将来の免許保有者数の予測

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

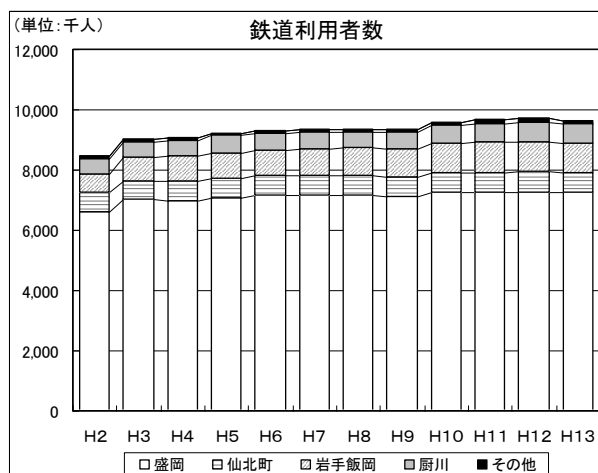
参考資料：全国道路交通情勢調査（予測手法はコーホート要因法による）

※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

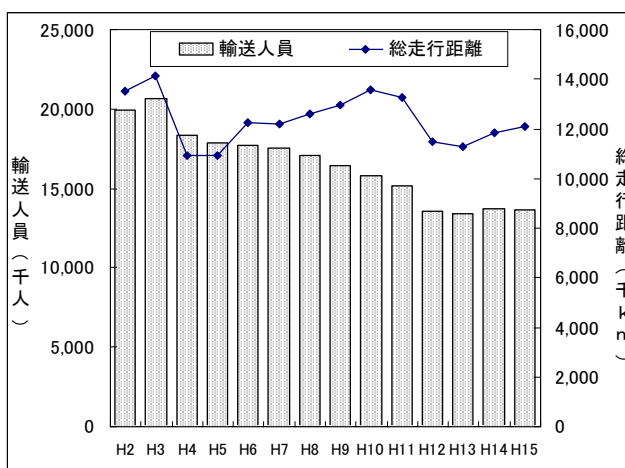
2.4 公共交通の利用状況

(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。



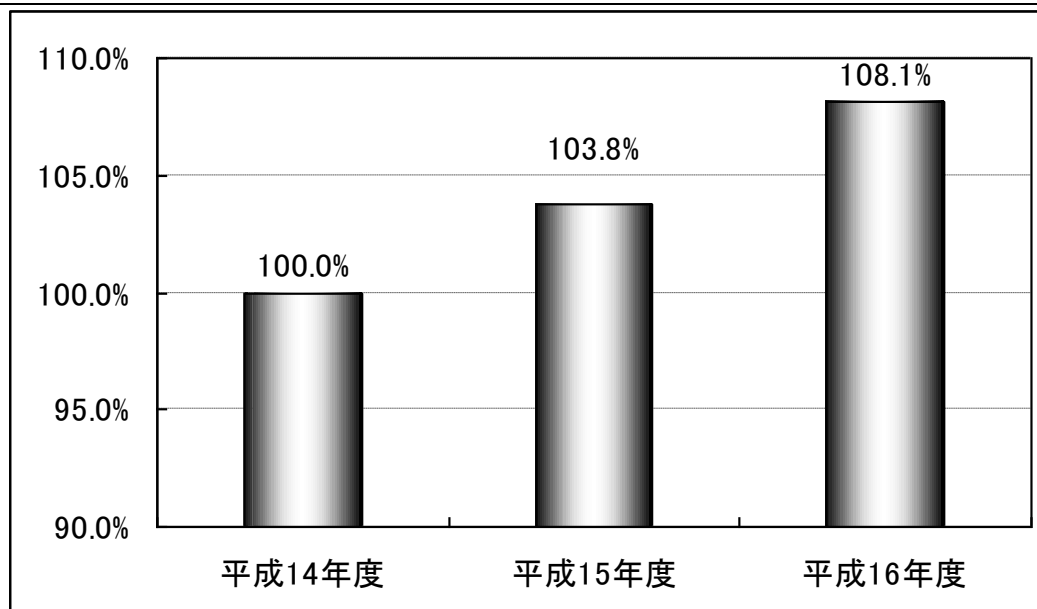
盛岡市内の鉄道利用状況の推移



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。



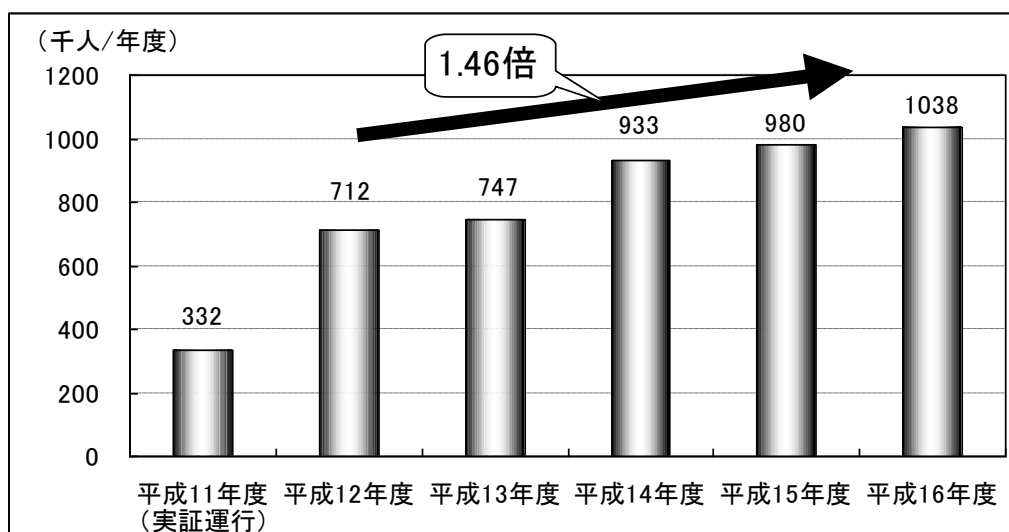
運賃収入の推移（松園営業所管内）

参考資料：もりおかのオムニバスタウン事業評価ー

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。

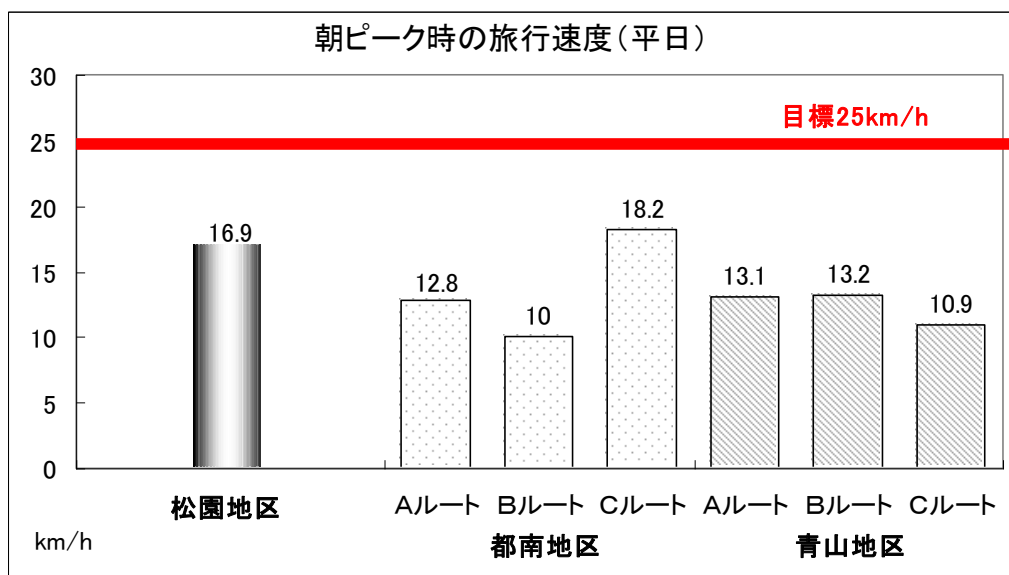


でんでんむしの乗車人員の推移

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)

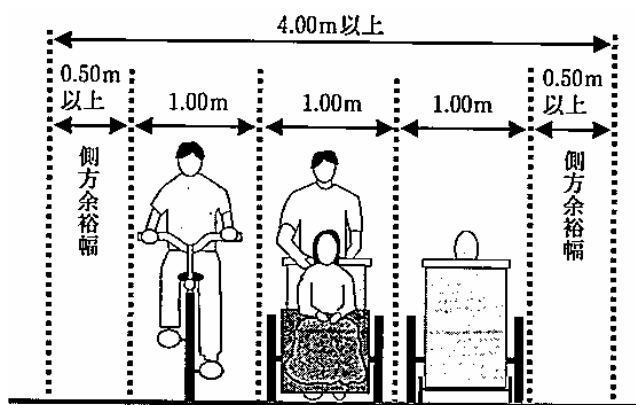
参考資料：もりおかのオムニバスタウン事業評価ー

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

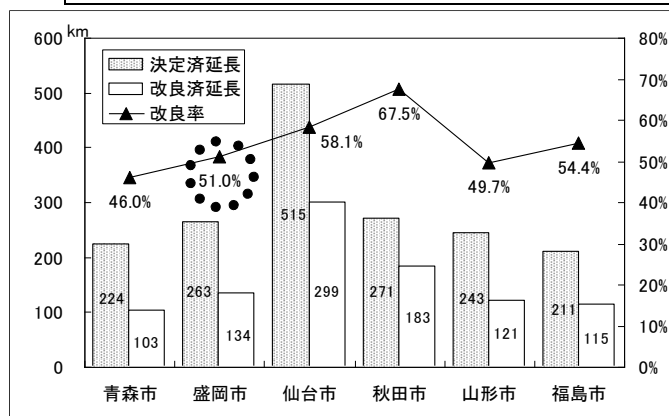
参考資料：道路構造令

2. 盛岡の現況

2.6 道路整備の状況

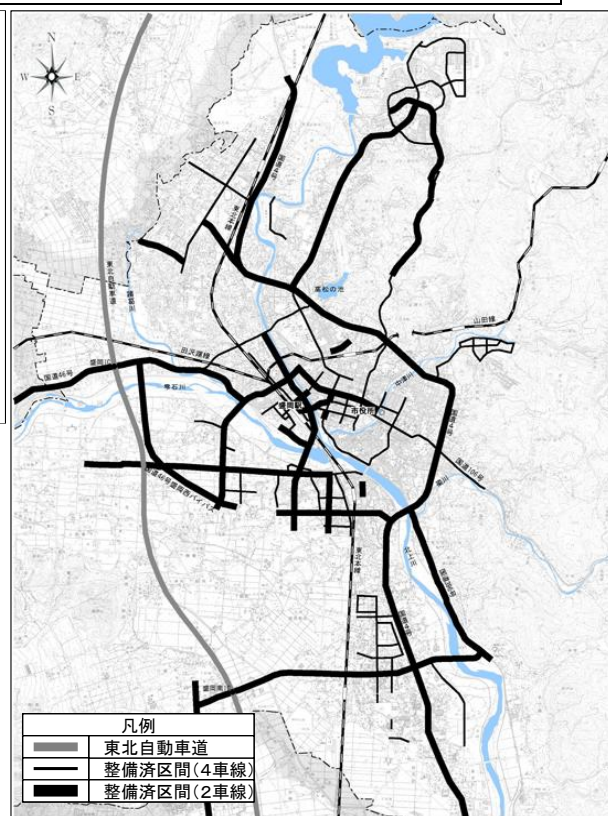
(1) 道路整備の進捗状況

- ・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

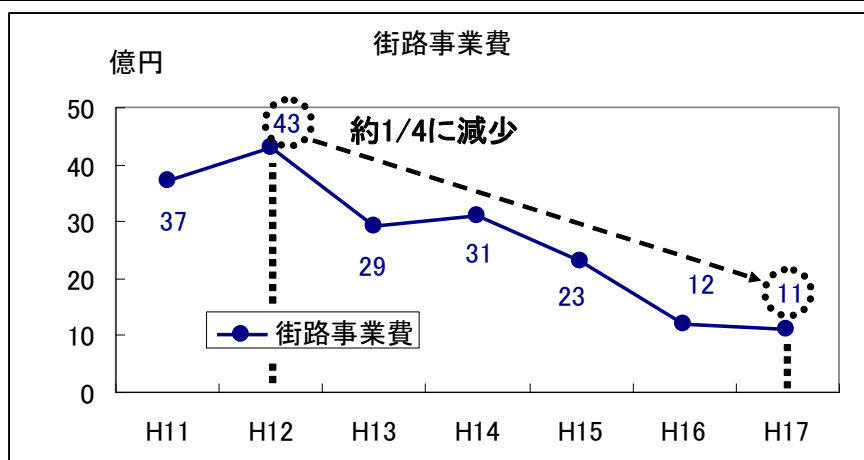


都市計画道路整備状況

(H15. 3. 31 現在)

(2) 整備のための事業費の推移

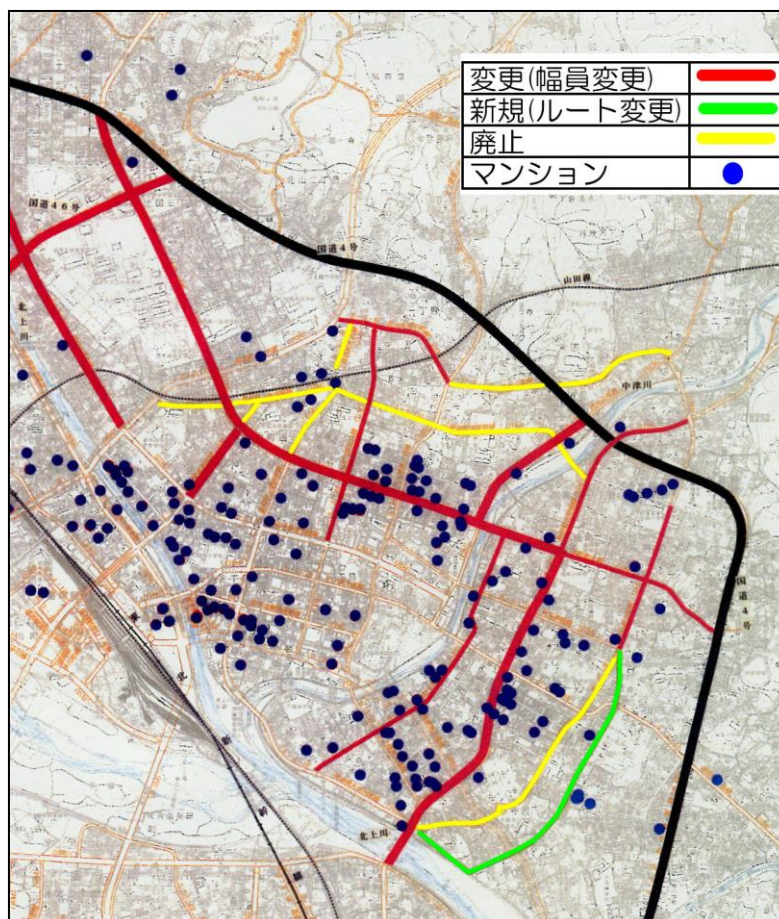
- ・都市計画道路整備のための費用は、平成 17 年度には平成 12 年度の約 1/4 にまで縮小している。
- ・今後は、より一層目的や場所などターゲットを絞った道路整備が重要となってきた。



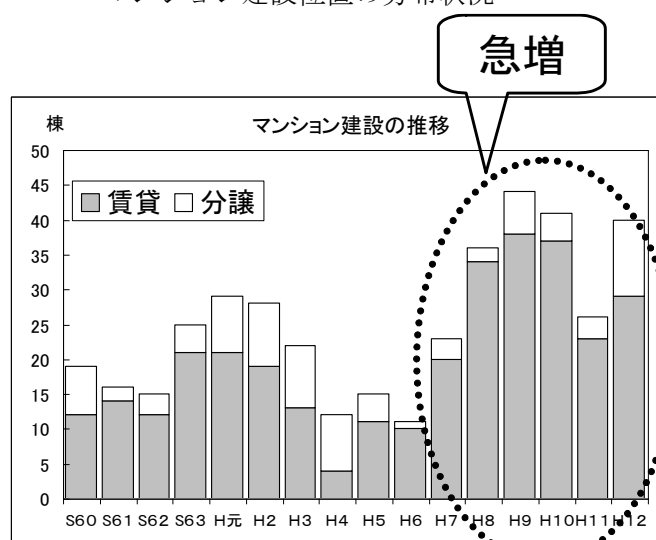
盛岡市の街路事業費の推移

(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

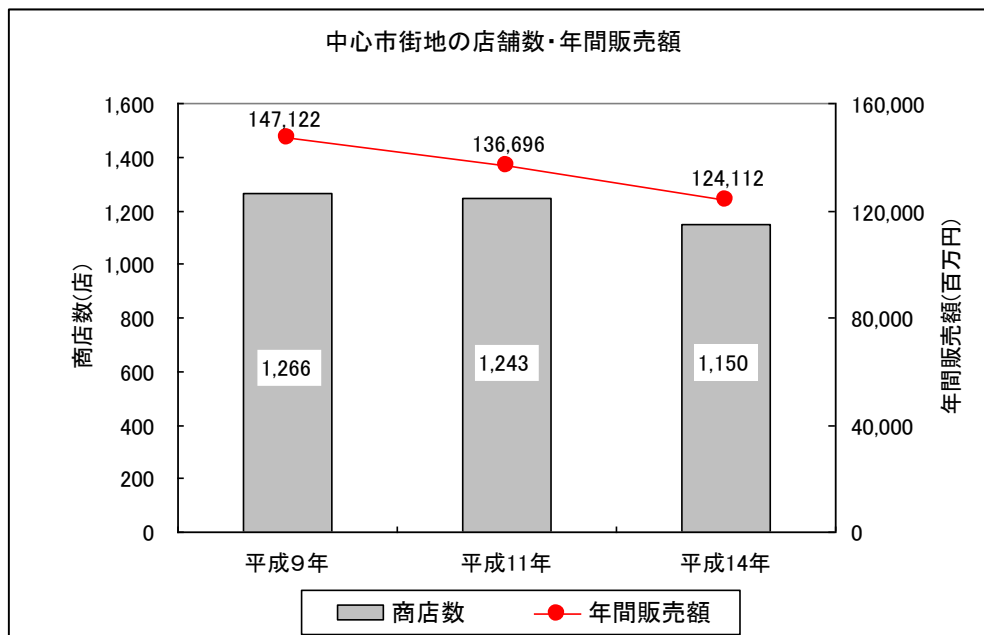
- ・骨格的な環状道路整備を必要とする意見や、盛岡らしさや歩道整備を重要視する意見などが寄せられている。

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ません、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

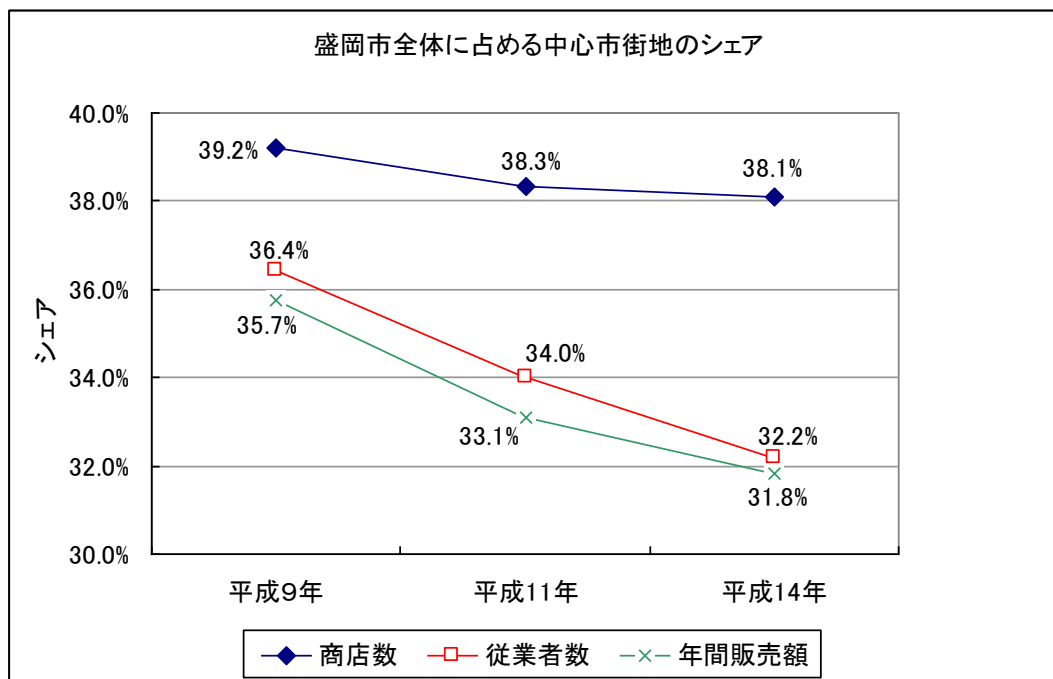
2.7 中心市街地の状況

(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）

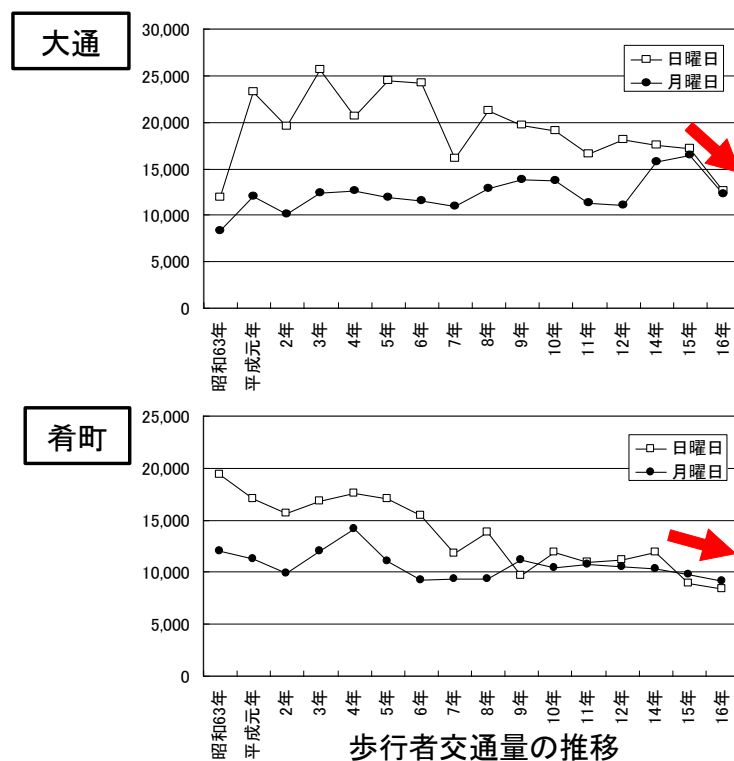
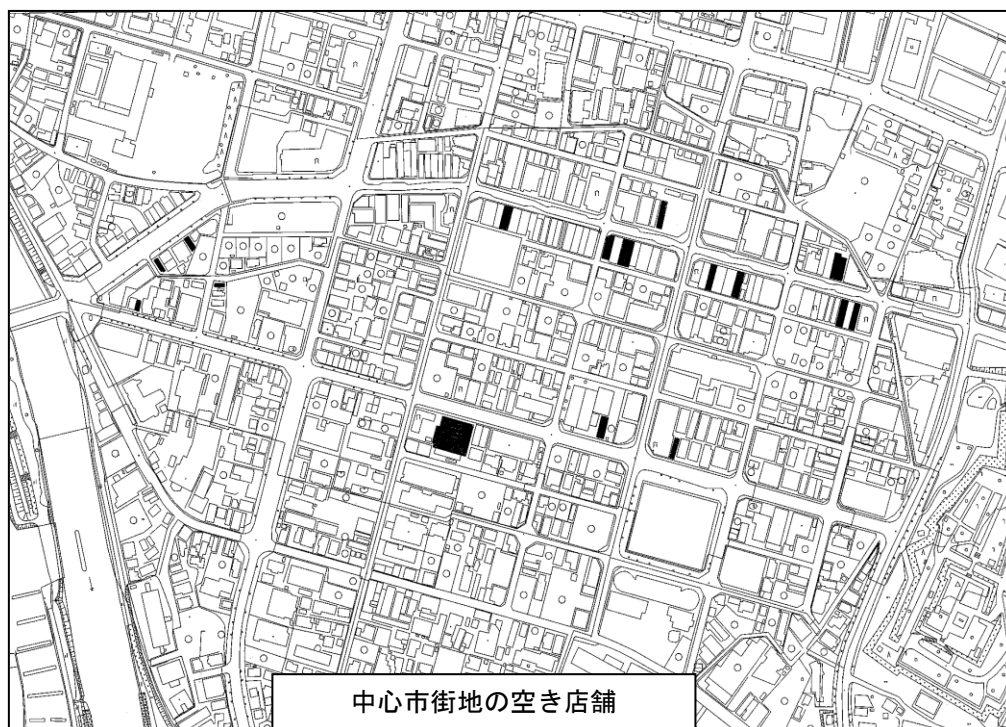


資料：商業統計調査（小売業計 飲食店を除く）（経済産業省）

2. 盛岡の現況

(2) 中心市街地の歩行者交通量

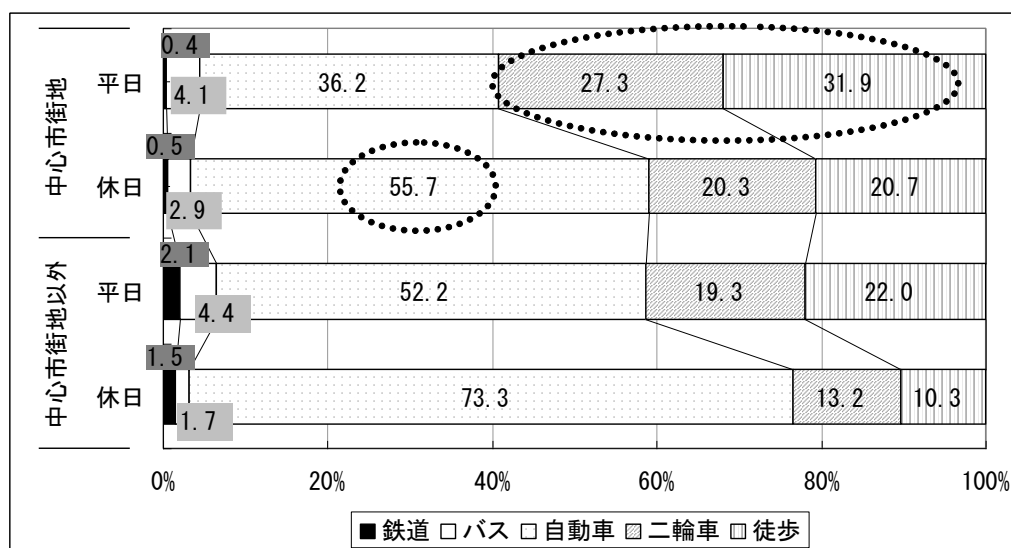
- ・ 中心市街地では空き店舗が目立ちつつある状況にある。
- ・ これに伴い歩行者交通量が減少傾向にある。



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。

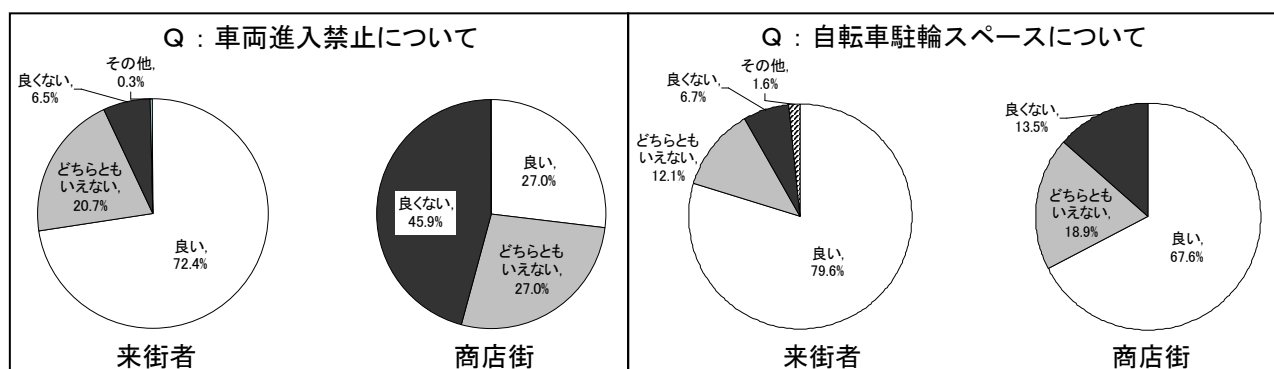


居住地域別の交通手段の推移

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。

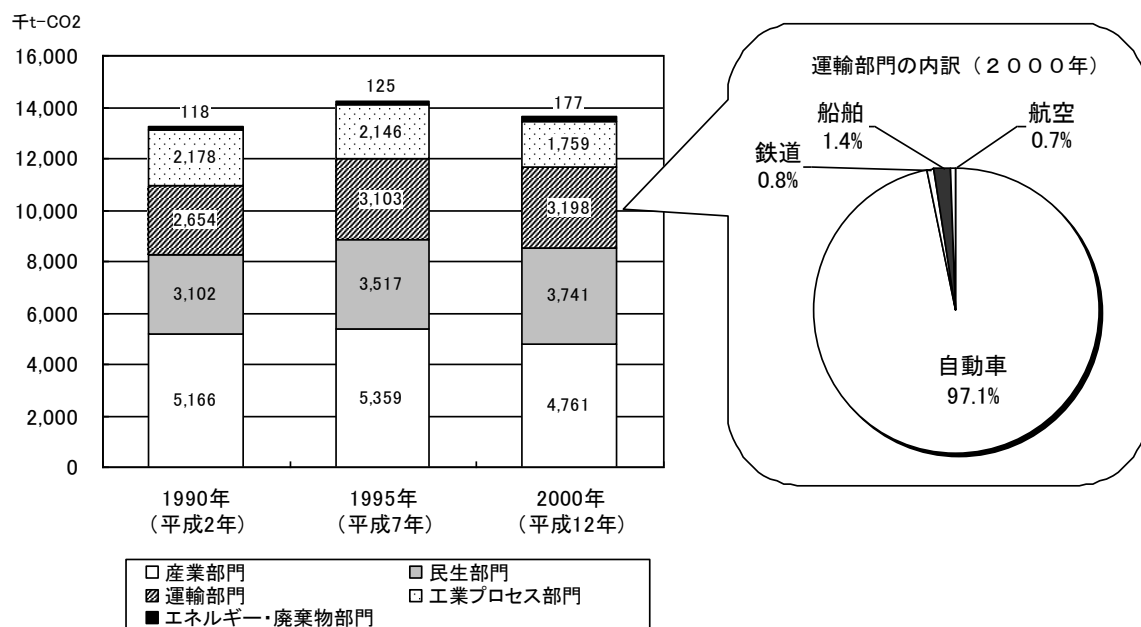


参考資料：盛岡シネマタウン社会実験概要ホームページ

2. 盛岡の現況

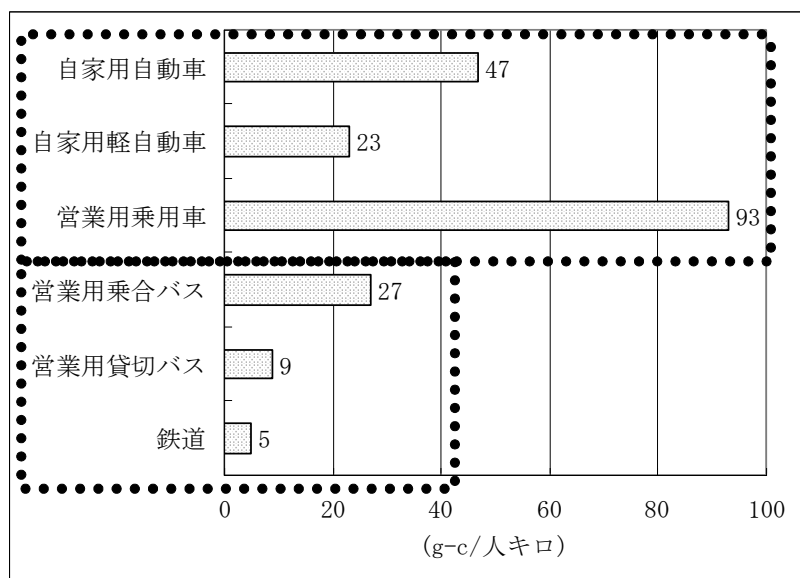
2.8 環境

- ・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がその 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)

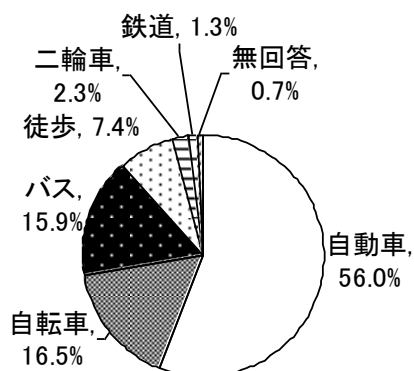
参考資料：都市の交通と環境
(財団法人 都市交通問題調査会)

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。

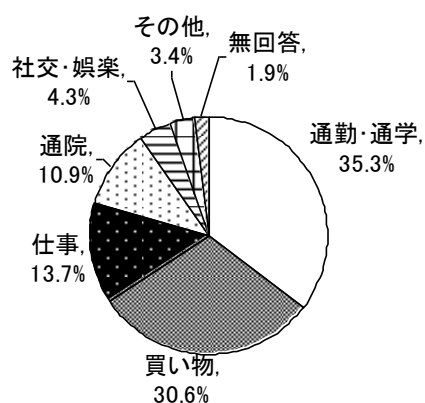
Q. 普段利用している主な交通手段について

(有効回答数 1,937 人)

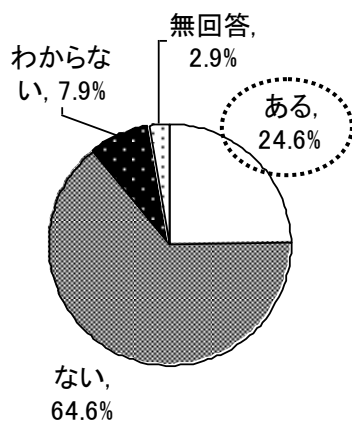


Q. 交通手段を利用する主な目的について

(有効回答数 1,937 人)



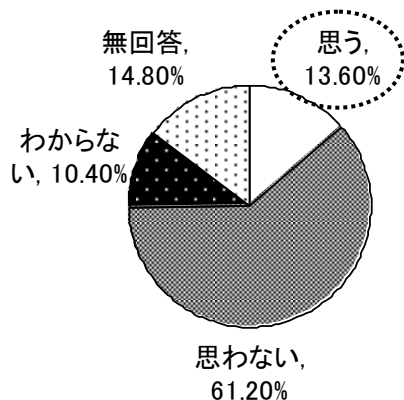
Q. 自動車から他の交通手段に換える可能性について(有効回答数 1,084 人)



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

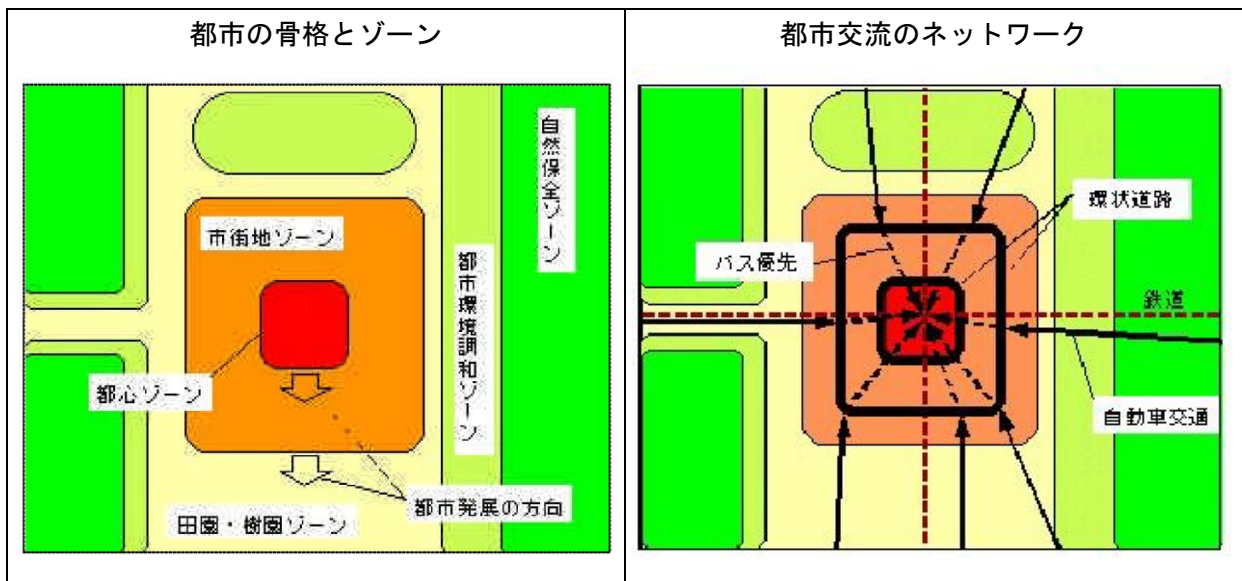
中近距離の輸送を担う鉄道

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

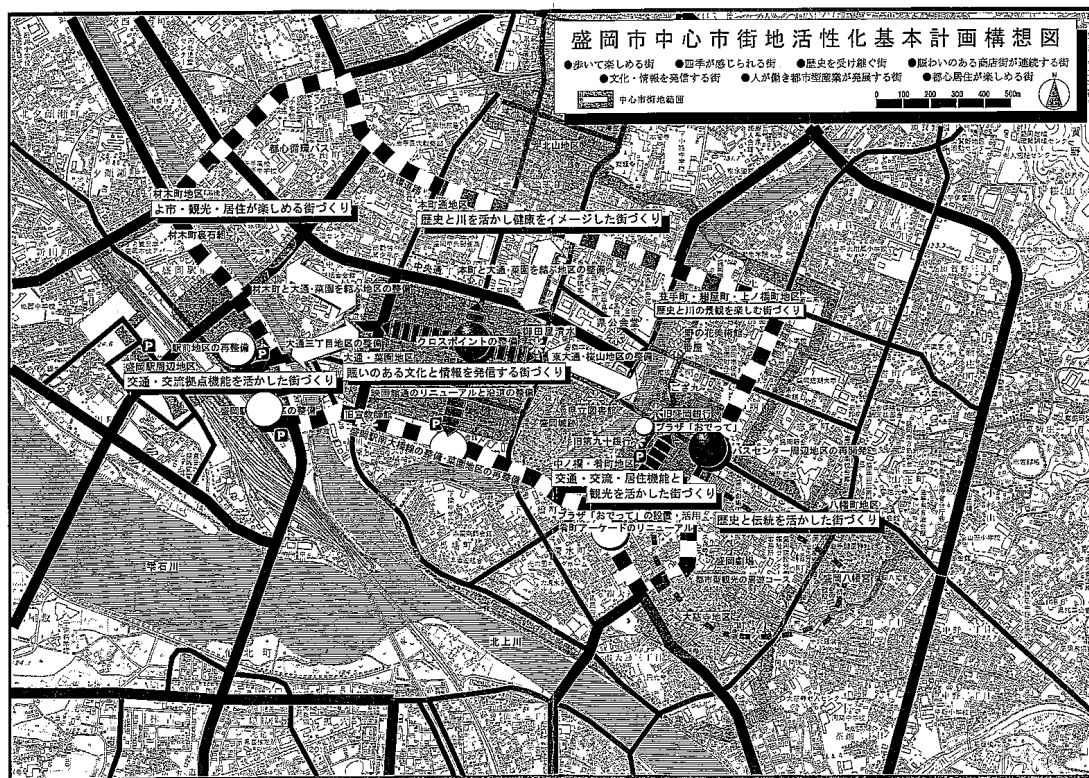


図 中心市街地活性化基本計画構想図

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「どんなまちにしていっていいのだろう？」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）をどんなまちにしていっていいのだろう？」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いいのだろう？」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】
○ 交通・教育・医療など便利が高い生活 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見ると約 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

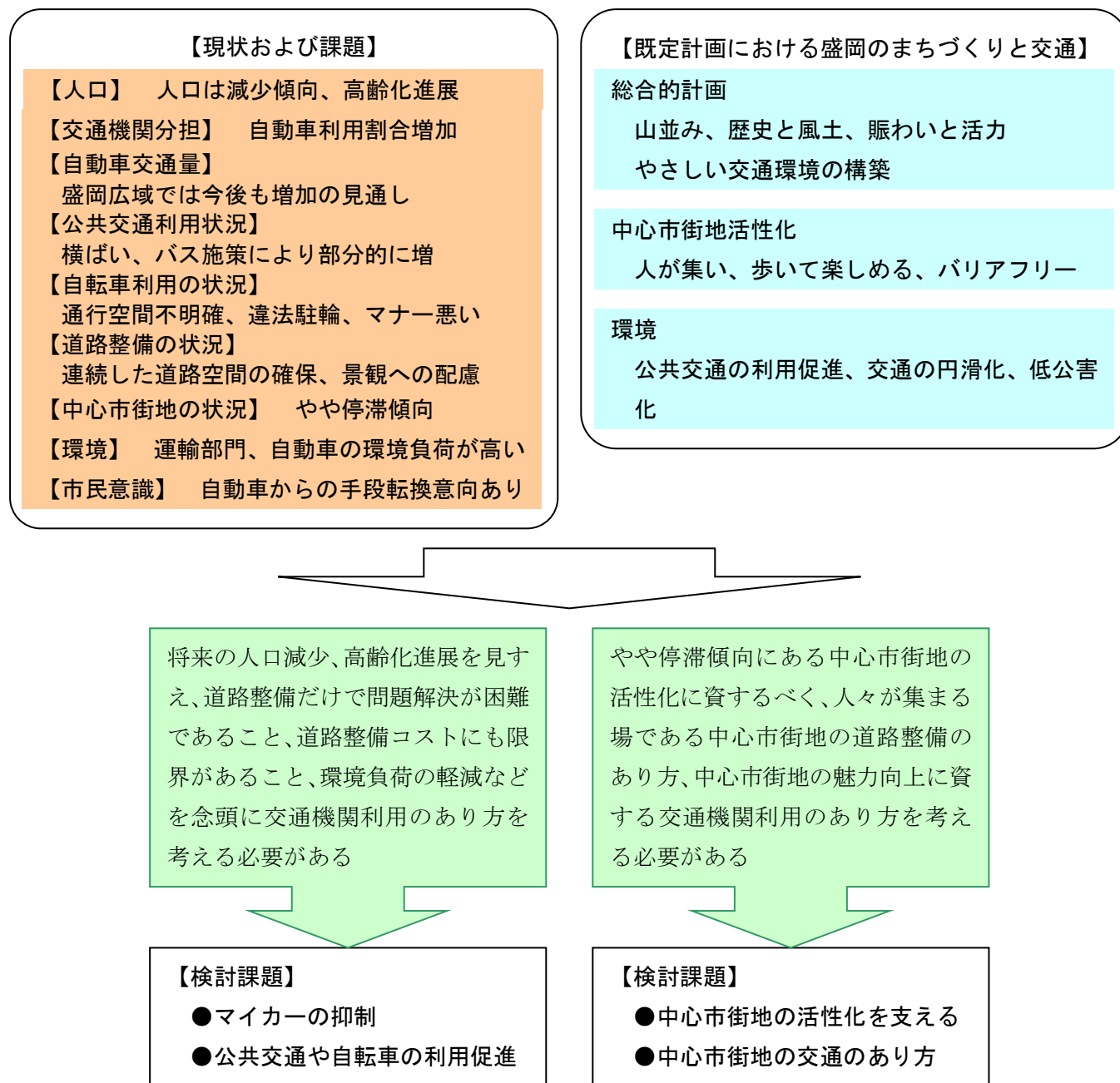
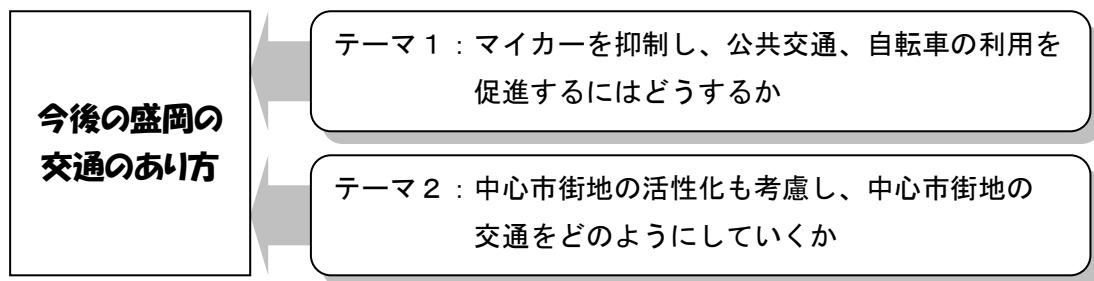


図 テーマ設定の考え方

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。

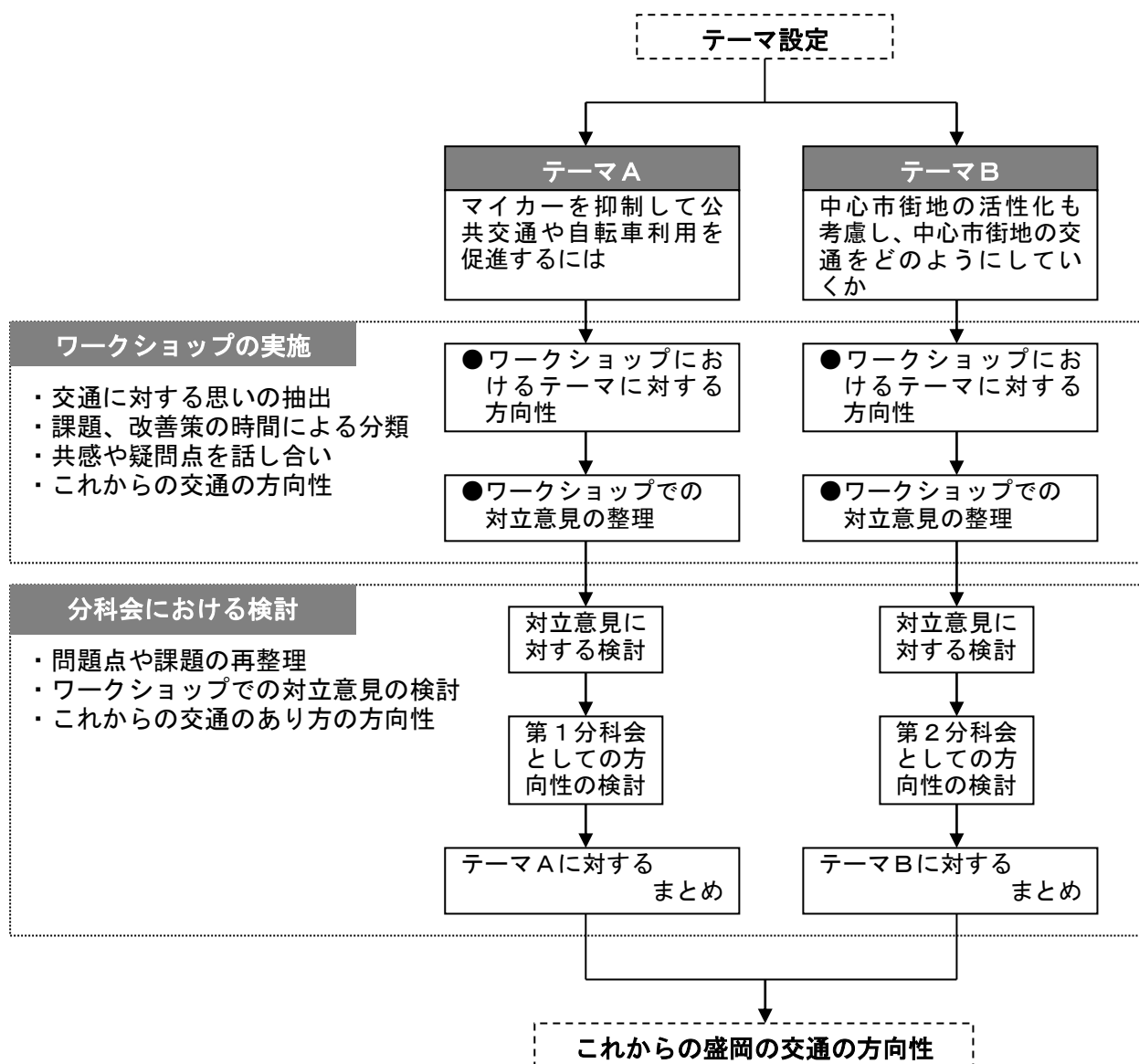


図 テーマに対する検討の流れ

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)

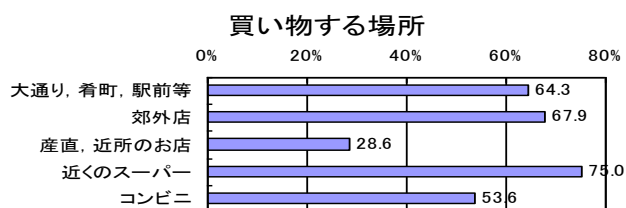
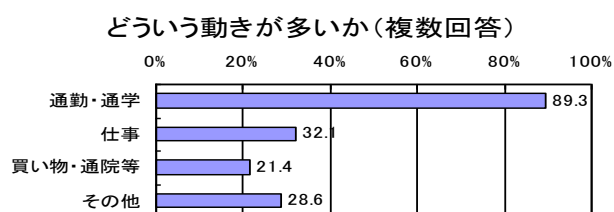
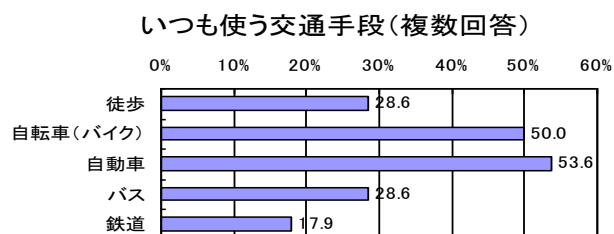
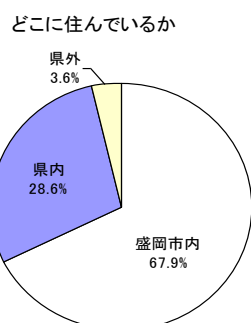
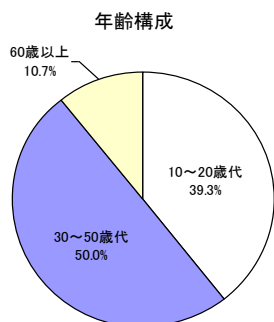
- ワークショップ(3回目)
 - ・第2回目までの結果を踏まえて、これからの盛岡の交通がどのようにあれば良いかについて、方向性、具体的施策、役割分担について再検討
 - ・各班の代表による第3回目の結果発表
 - ・全体のまとめとふりかえり
- 今後の予定について市から説明

4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

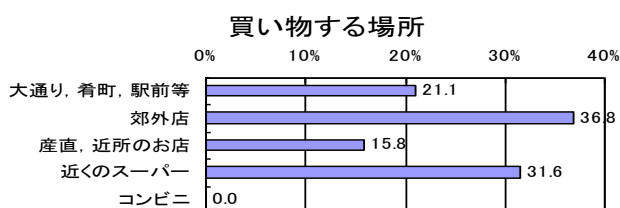
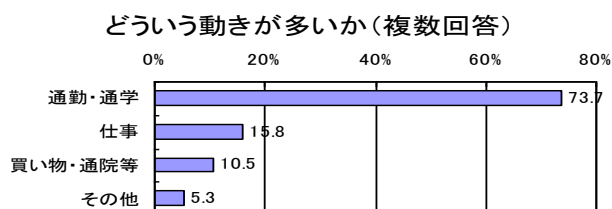
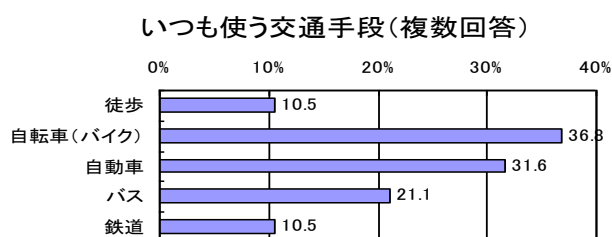
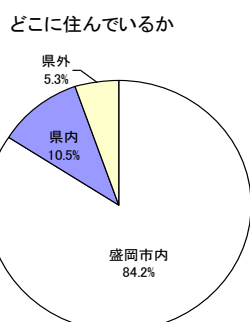
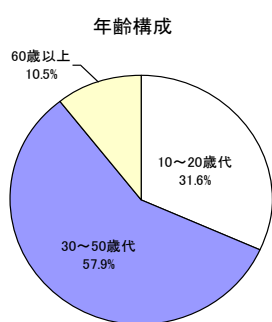
(4) ワークショップ参加者の属性

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」

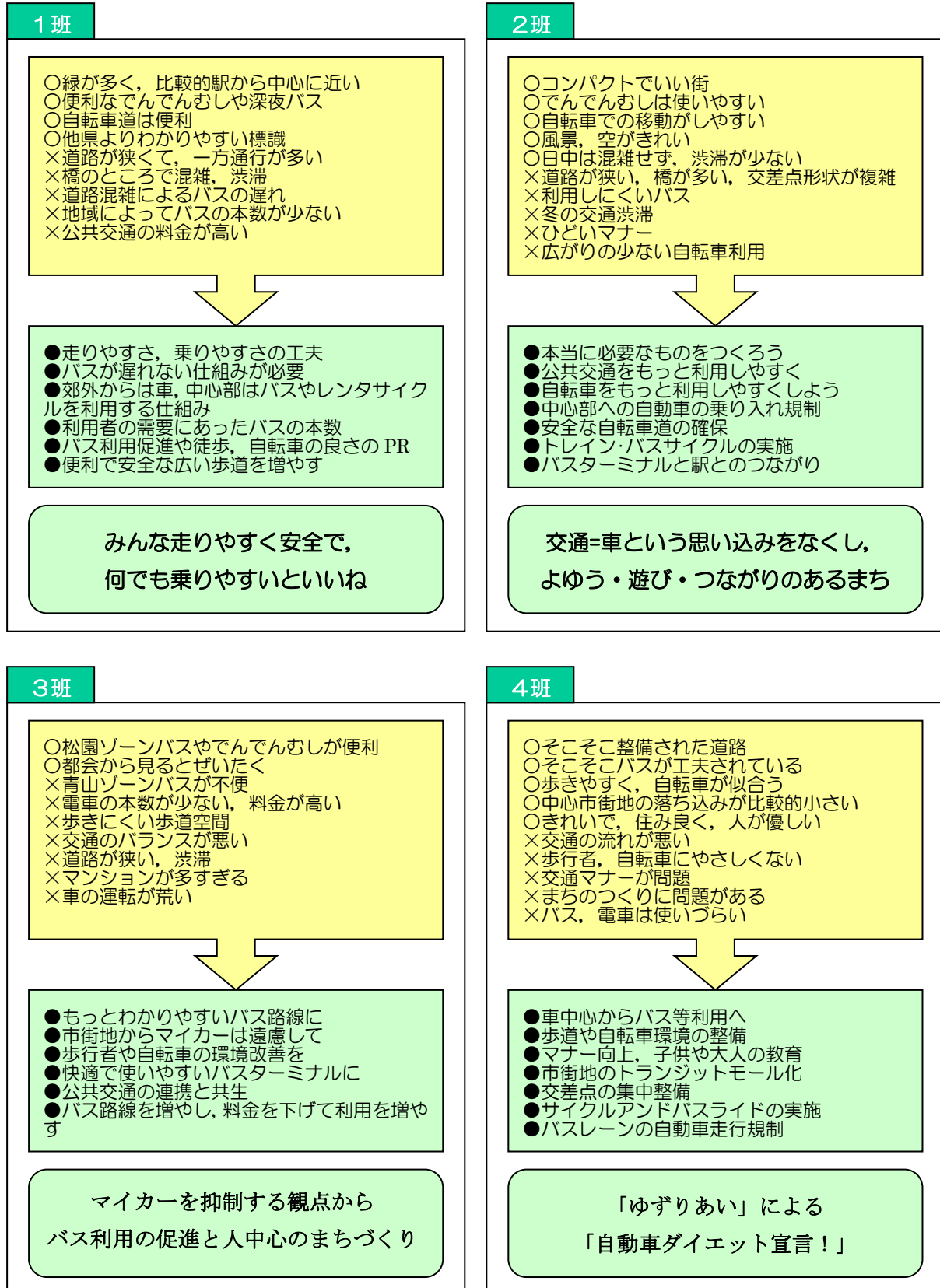


4.2.3 テーマ別検討

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かみ合わせの妙技

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

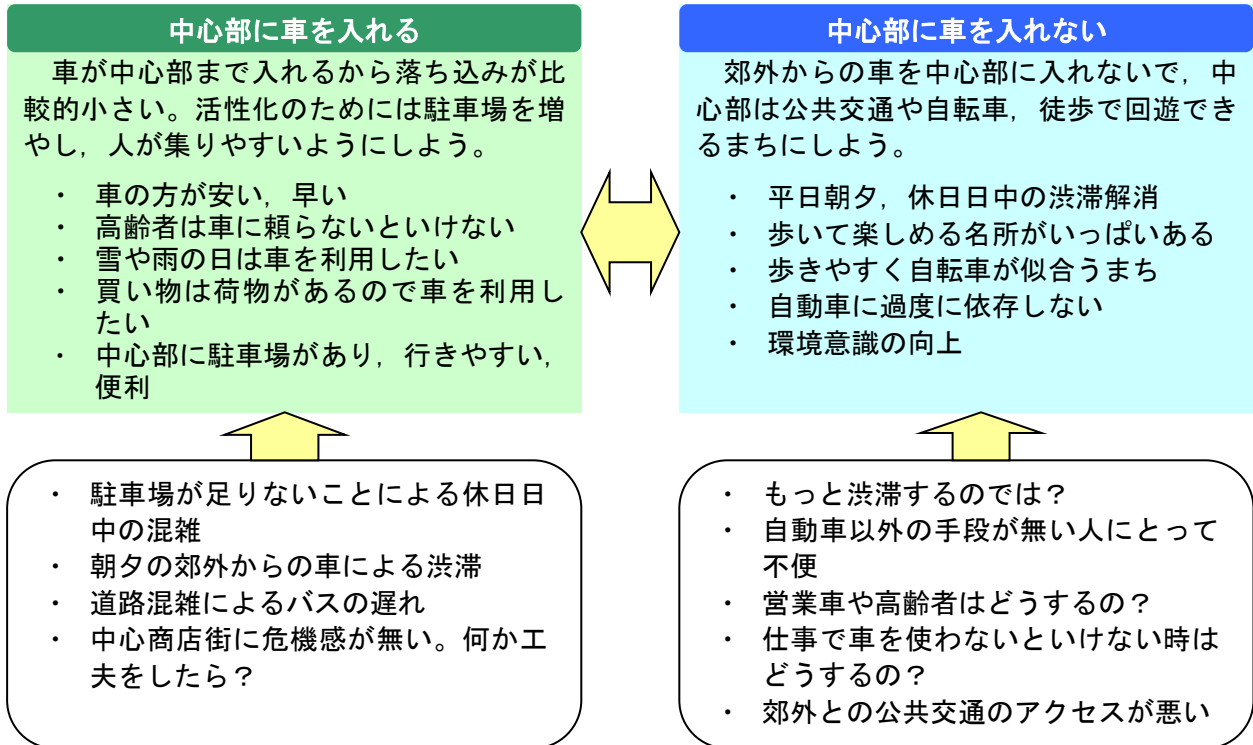
【言うからには実行！！】

(3) ワークショップにおける対立意見

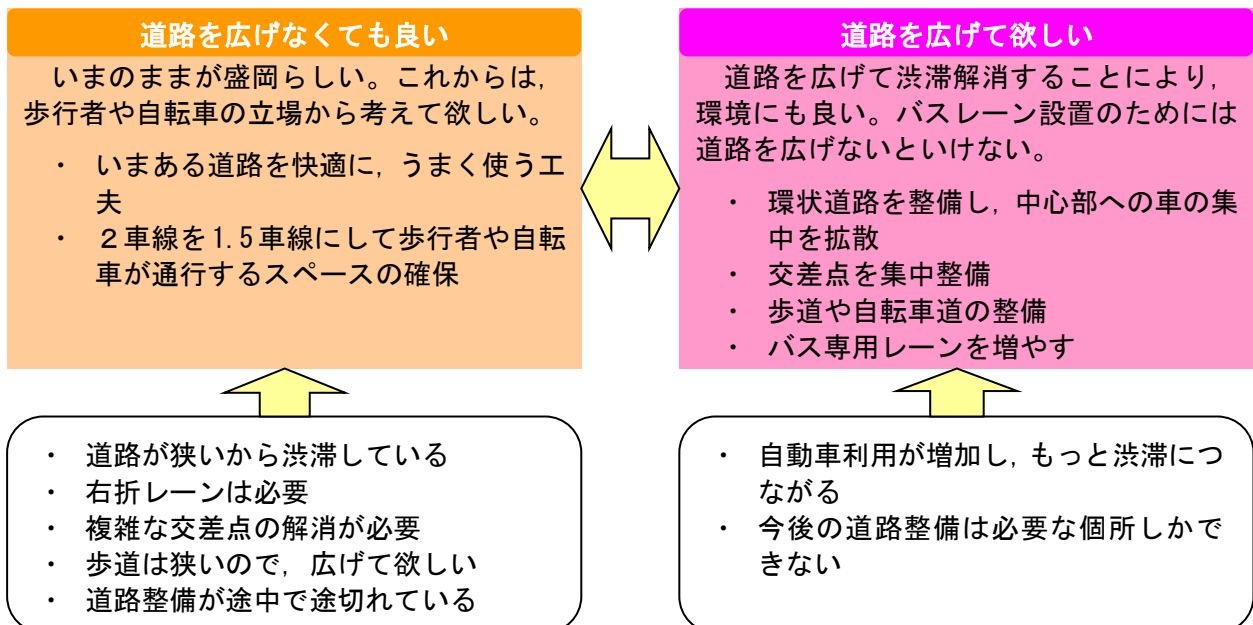
ワークショップでは、さまざまな角度から意見が出され、まとめる過程においては相反するような意見も出されました。

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。)

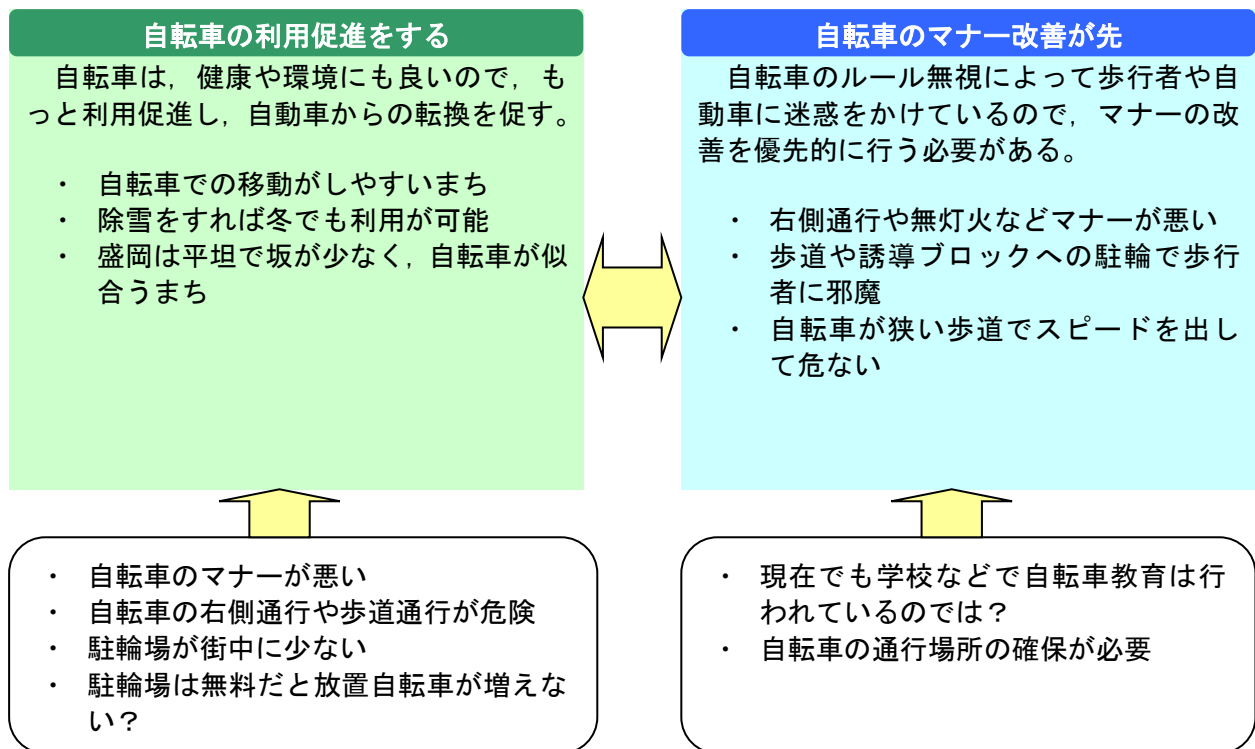


② 道路を広げなくても良い⇔広げて欲しい？

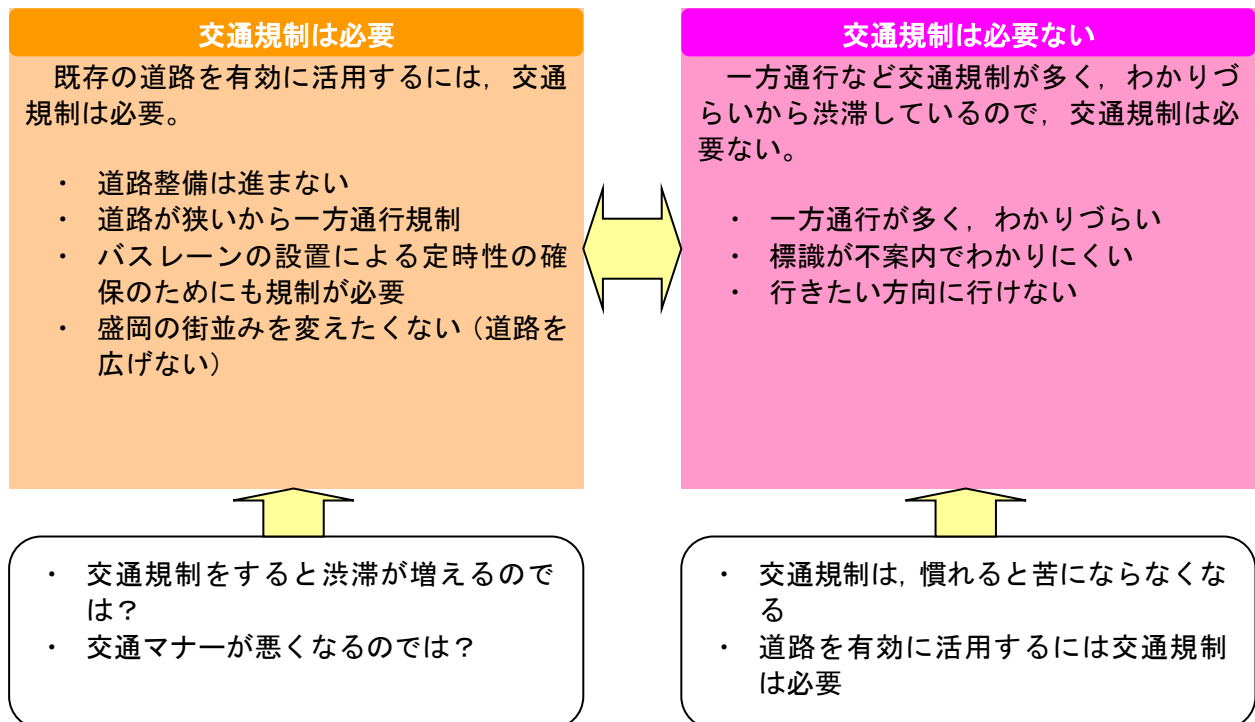


4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

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箇所を明確にし、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。

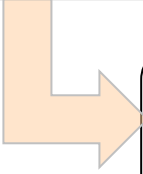
盛岡らしさに配慮して、選択・集中した道路計画・整備を！

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。

(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。

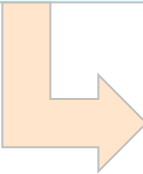


自転車は、マナー向上を図りながら他の交通機関との連携する工夫。天候による他の交通機関への転換も考えながら、活用していきます！

(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。



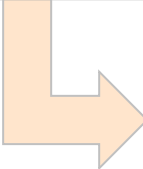
交通規制により既存の道路を有効に活用する工夫をしていきます！

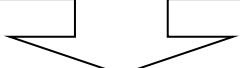
でも、車は我慢、規制はわかりやすくしていきます。

(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中するものの、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、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・自転車で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

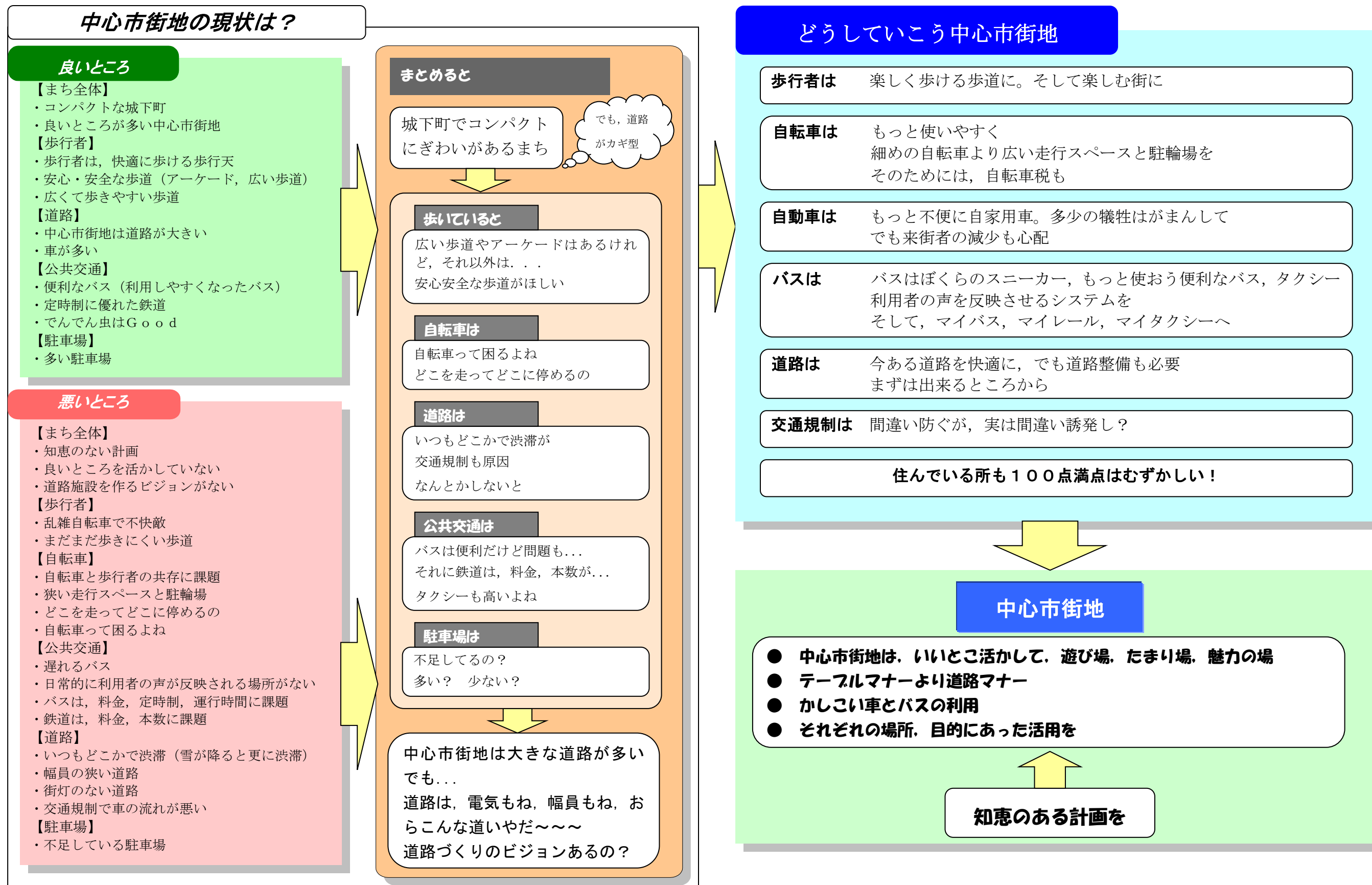
7班

- 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

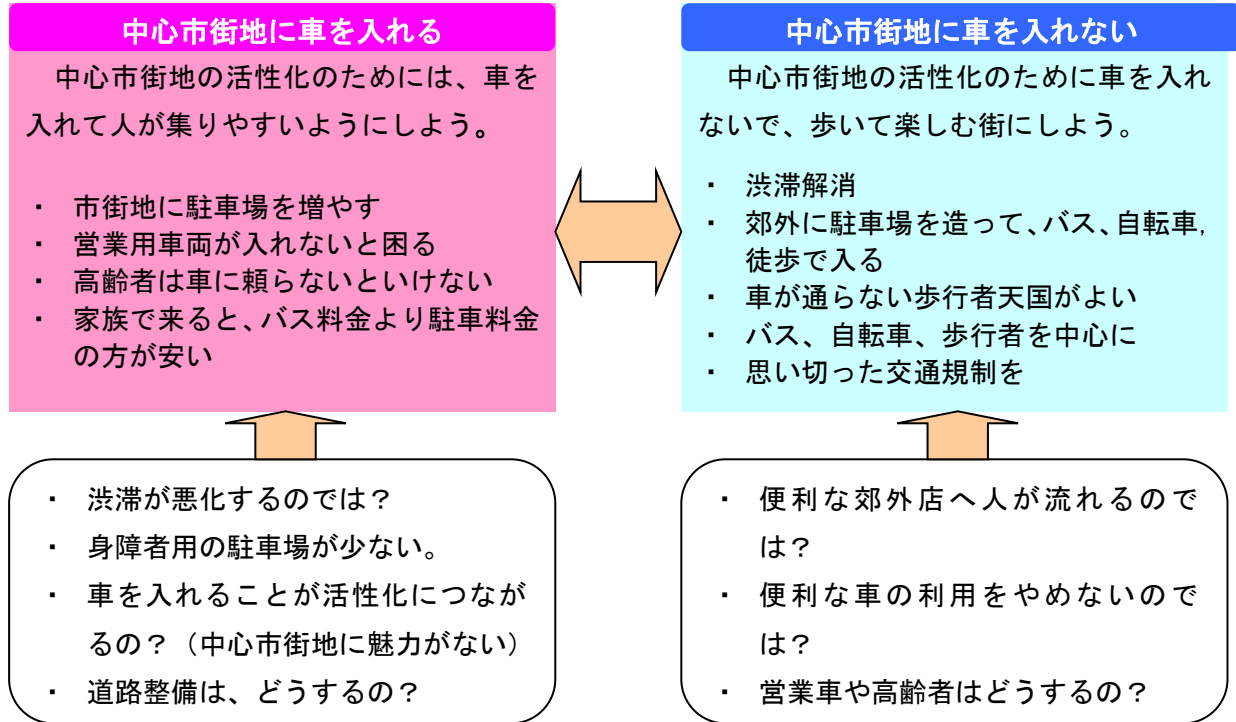
(2) テーマ「中心市街地の活性化も考慮し、中心市街地の交通をどのようにしていくか」に対するワークショップのまとめ



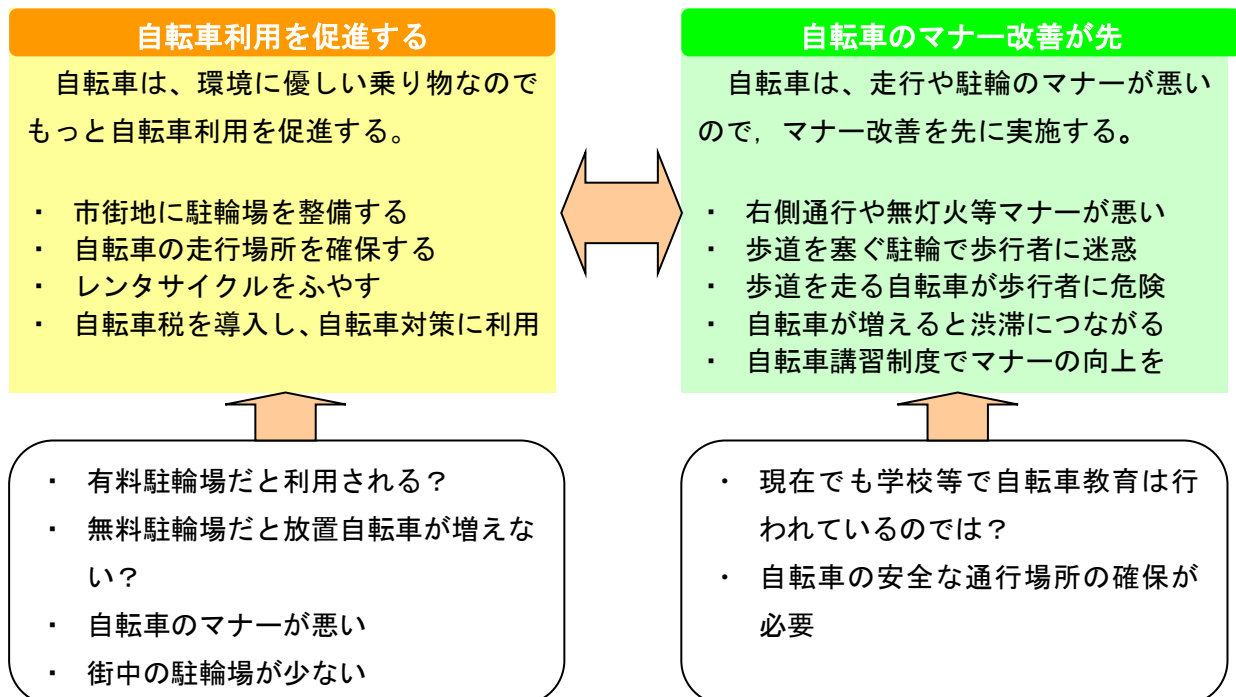
(3) ワークショップにおける対立意見

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？

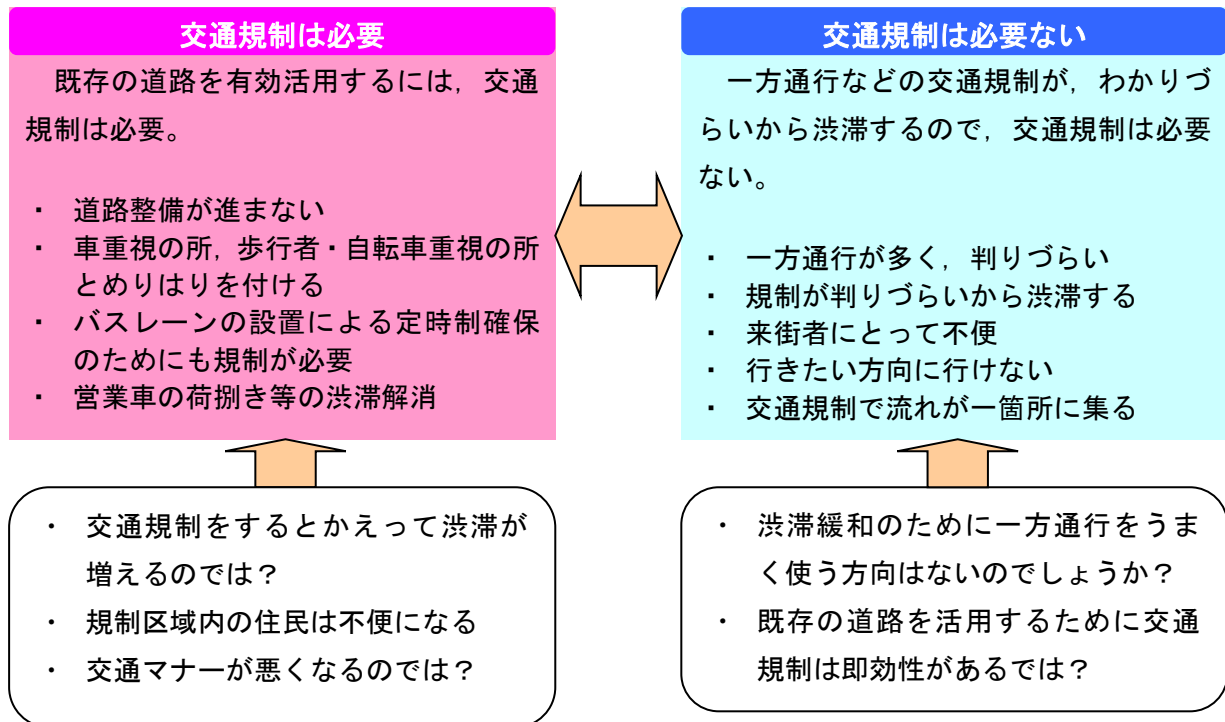


② 自転車の利用を促進する⇔マナー改善が先

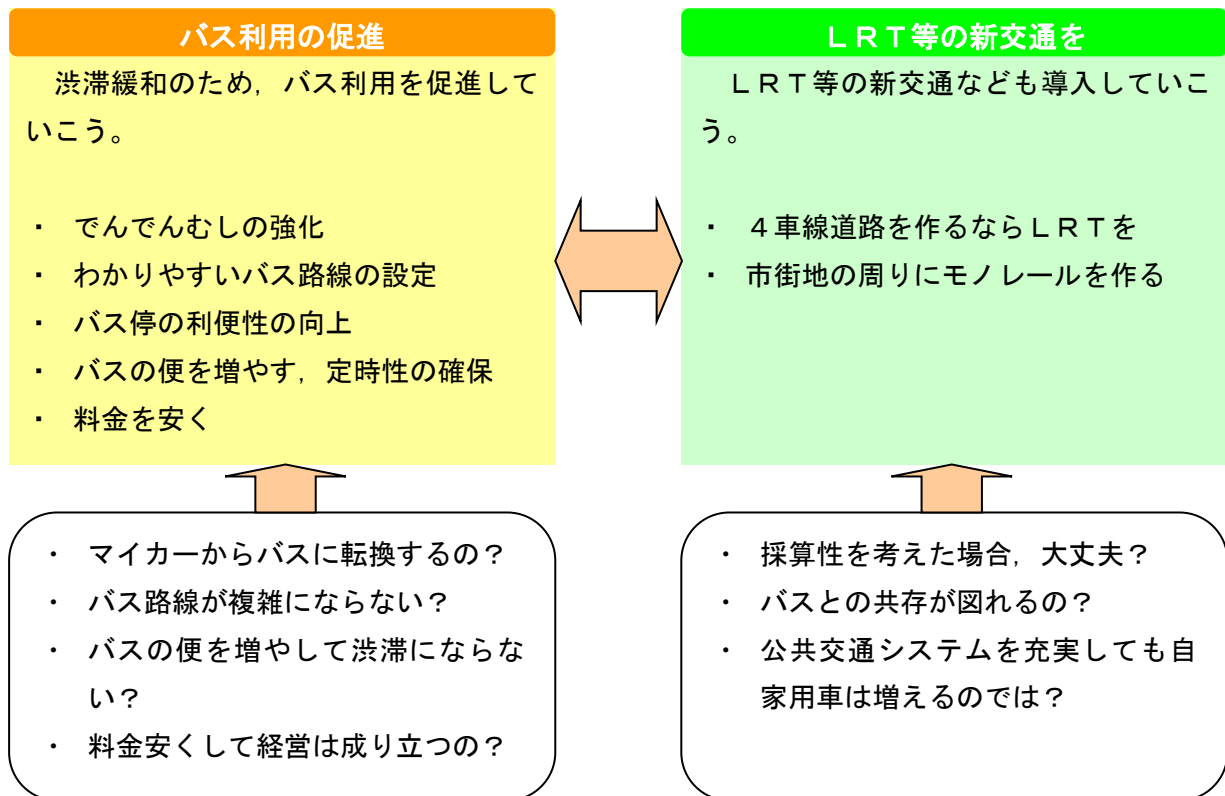


4. 今後の盛岡の交通を考える上でのテーマの検討

③ 交通規制は必要 ⇔ 必要ない



④ バス利用の促進 ⇔ L R T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！

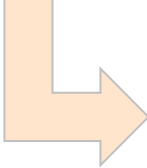
そのためには、マナーが守られるような支援策も必要です。

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。

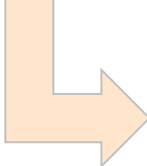


交通規制は、道路を賢く使う工夫。交通弱者の視点で、活用していきます！

(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。

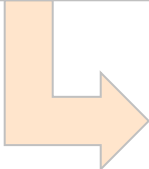


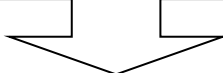
利用者の声を反映して、より良い公共交通システムに改善しながら、必要な手段で中心市街地に来るよう賢く交通を使い分けていきます！

(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も違います。

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、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区分けし、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、効果的に行います。
- 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。

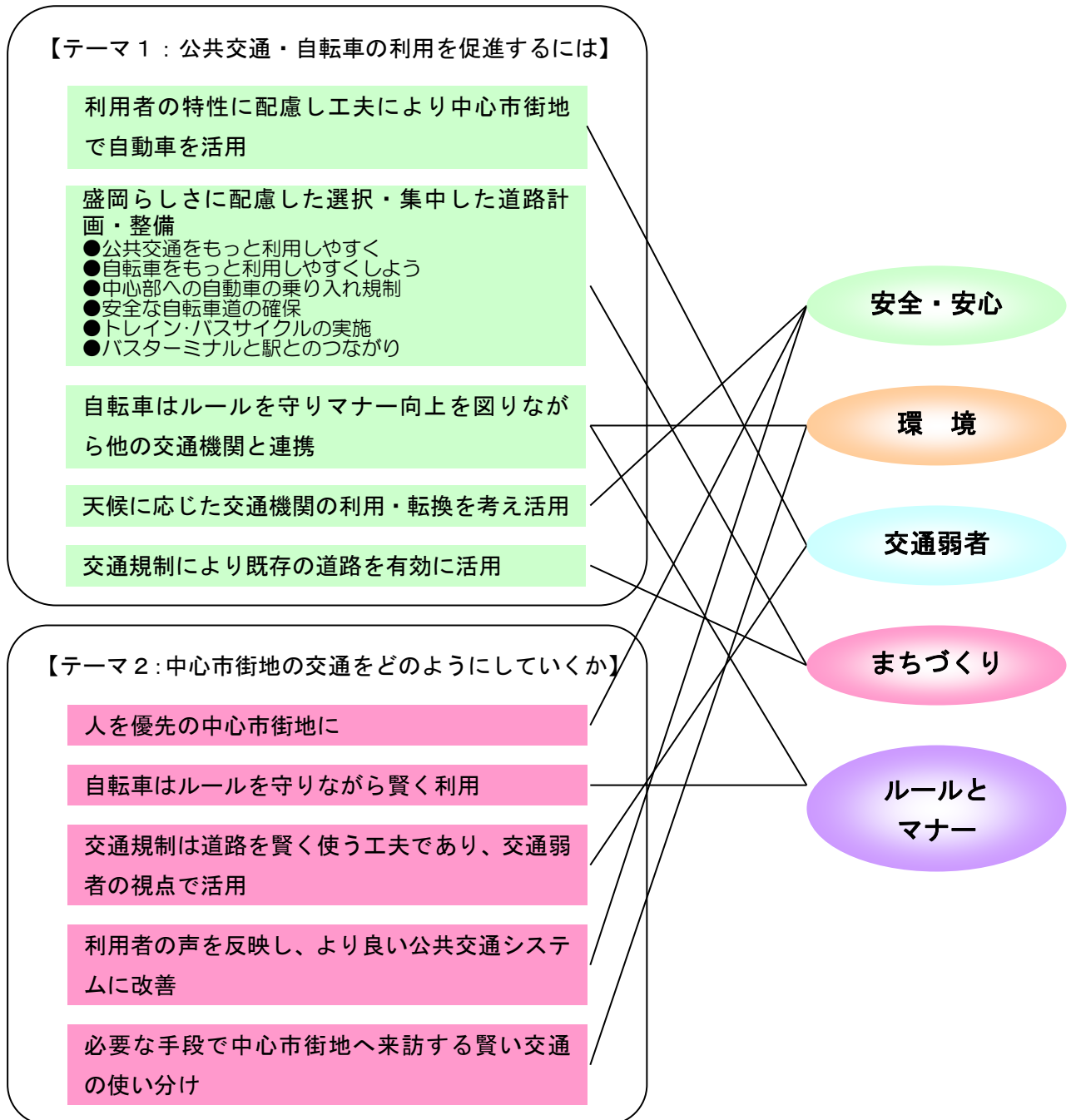


図 2つのテーマによる検討結果の方向性と、5つの基本的な考え方との関係

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

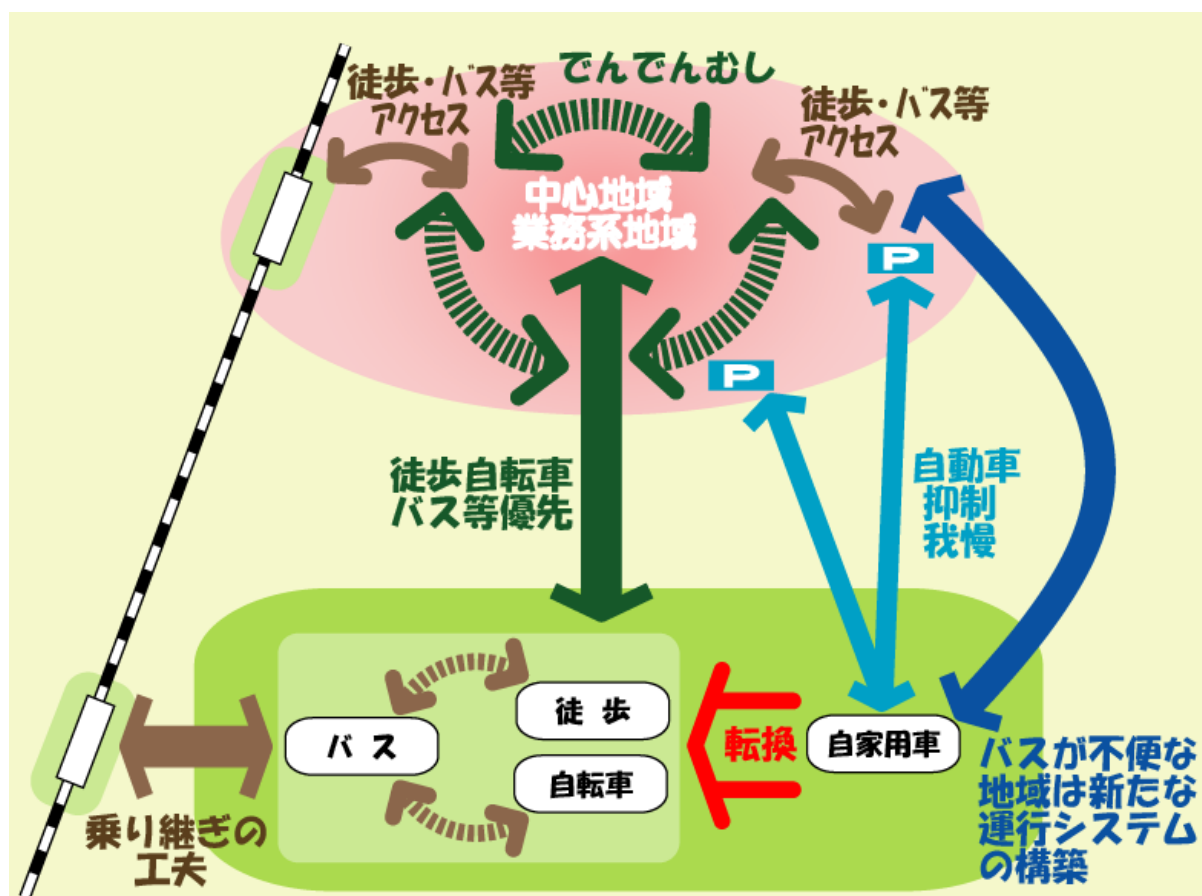
- 自動車、自転車、歩行者それぞれのルールを守ることによるマナーの向上を図ります
- 互いの交通手段の特徴を理解し、思いやりと譲り合いの都市を目指します

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>

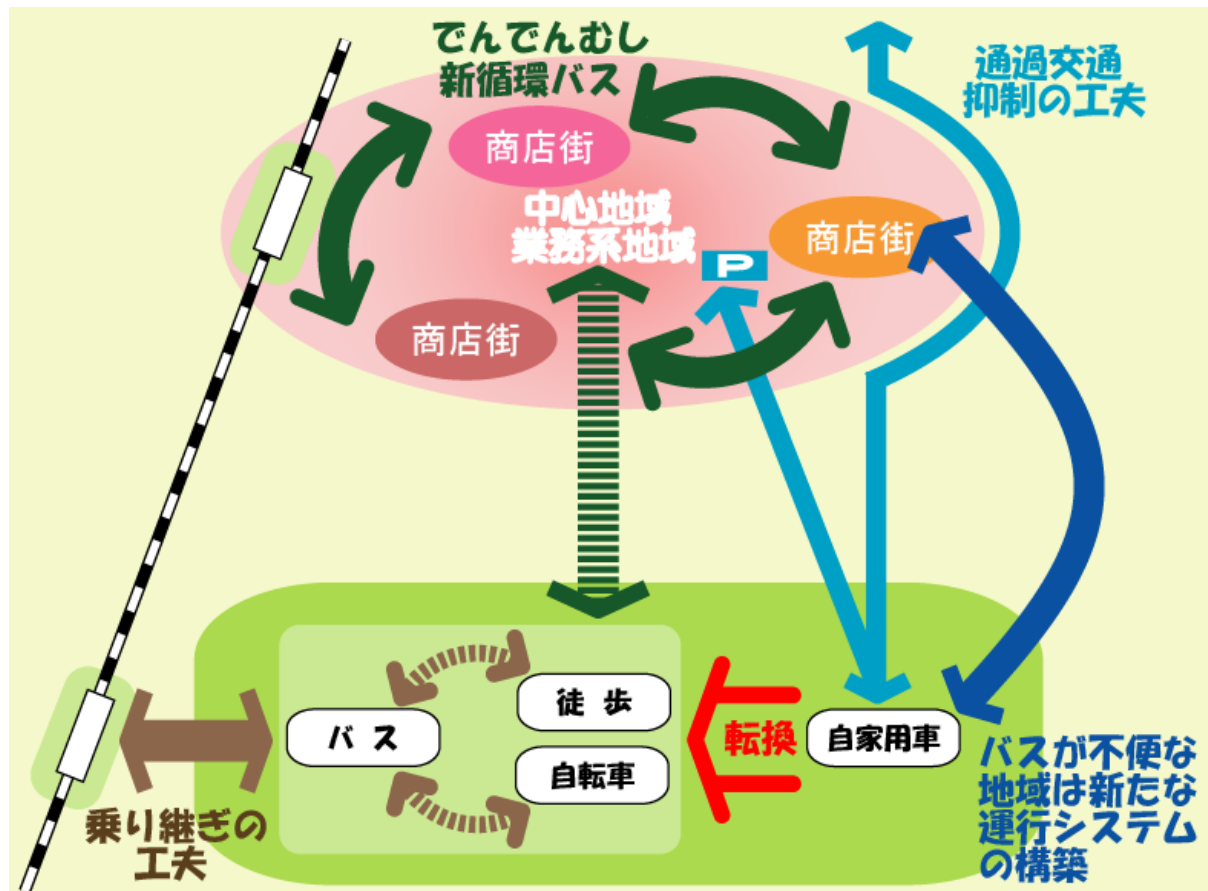
- 朝夕の通勤通学においては、自家用車は我慢してもらい、歩行者や自転車・バス・タクシーを優先した交通とします。
- バス等は自動車利用からの転換を図るため、バス等を優先した施策を行い、自動車からの転換を促進させていきます。現在施策を行っている地域は一層の転換を図っていただきます。また、道路整備を行うとともに整備が完了した主要な幹線道路への新たなバス専用レーンの設置や、同路線へ自動車を集中させる等により、バスが走行しやすい環境を作っていきます。
- 鉄道についても、バスや他の交通手段との乗り継ぎの工夫により、積極的な利用を促進していきます。
- 自転車はルールを守りながら安全な通行が出来るように、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。



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＞

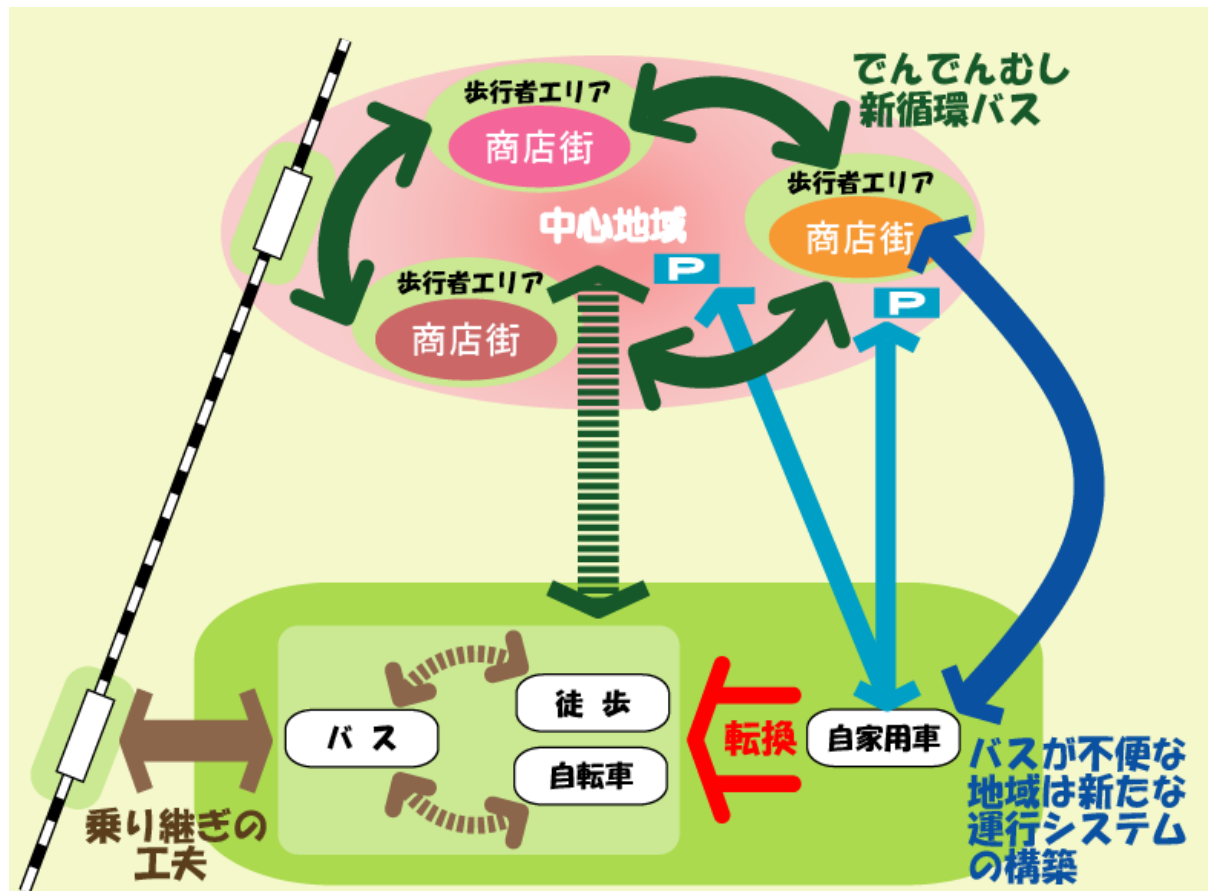
- 平日の日中は、通勤通学時間帯と同様歩行者や自転車・バス等の利用を主体としていきます。
- 郊外部のバス等が不便な地域においては、自家用車の利用や、高齢者等を対象に、既存のバス運行のほかに、新たな運行システムを考えていきます。
- バス等は来街者や観光客にも分かりやすく利用しやすい運行や情報提供の工夫を図ります。
- 鉄道を利用する方のためには、より便利で使いやすい鉄道とするため、鉄道利用と自転車等の他の交通手段を組み合わせた利用の工夫も図ります。
- 商店街においては、今後も中心市街地を循環する「でんでんむし」を利用して買い物を楽しんでいただくとともに、新しい循環バスや鉄道の利用、休日に比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。



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にレンタサイクルの充実など工夫を検討します。



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。

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

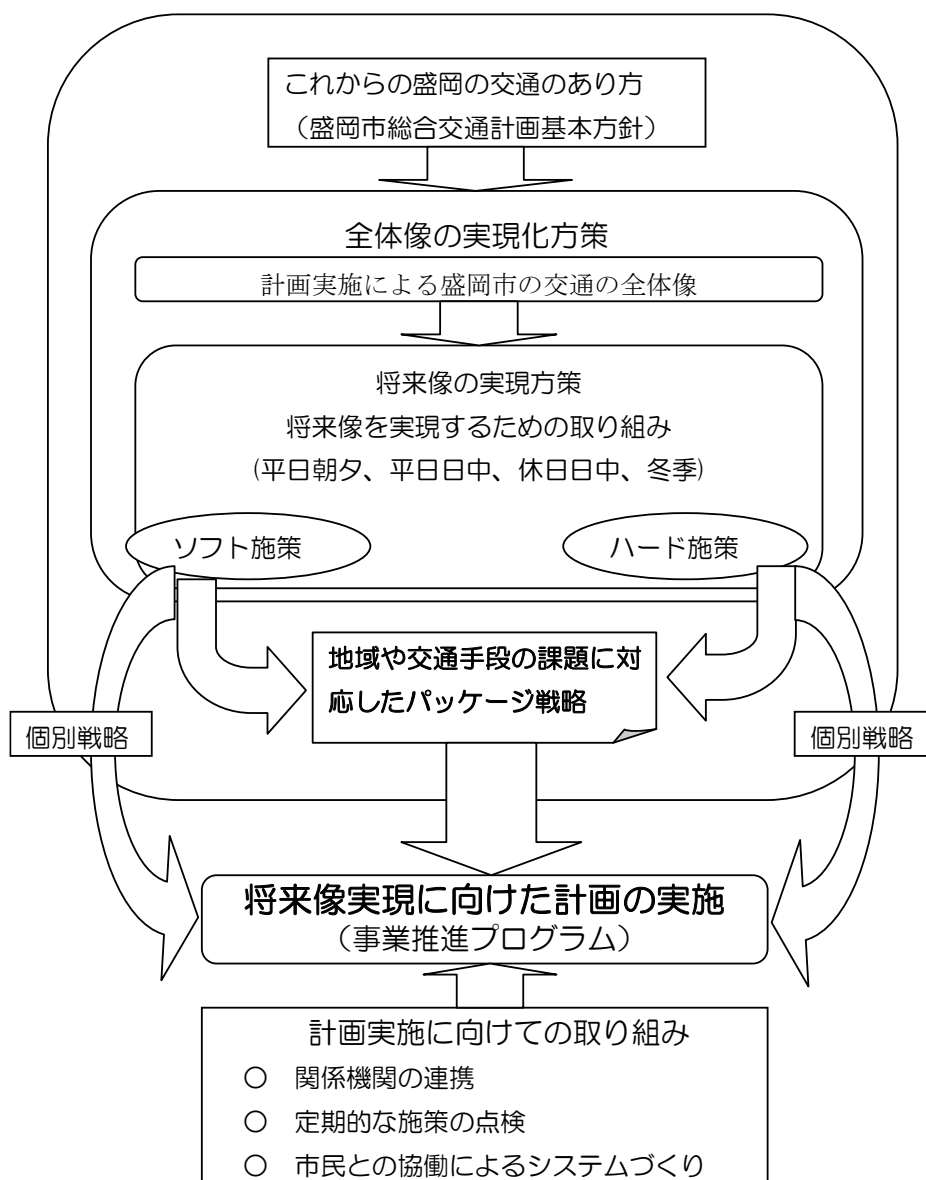
6. 将来像の実現化方策

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。



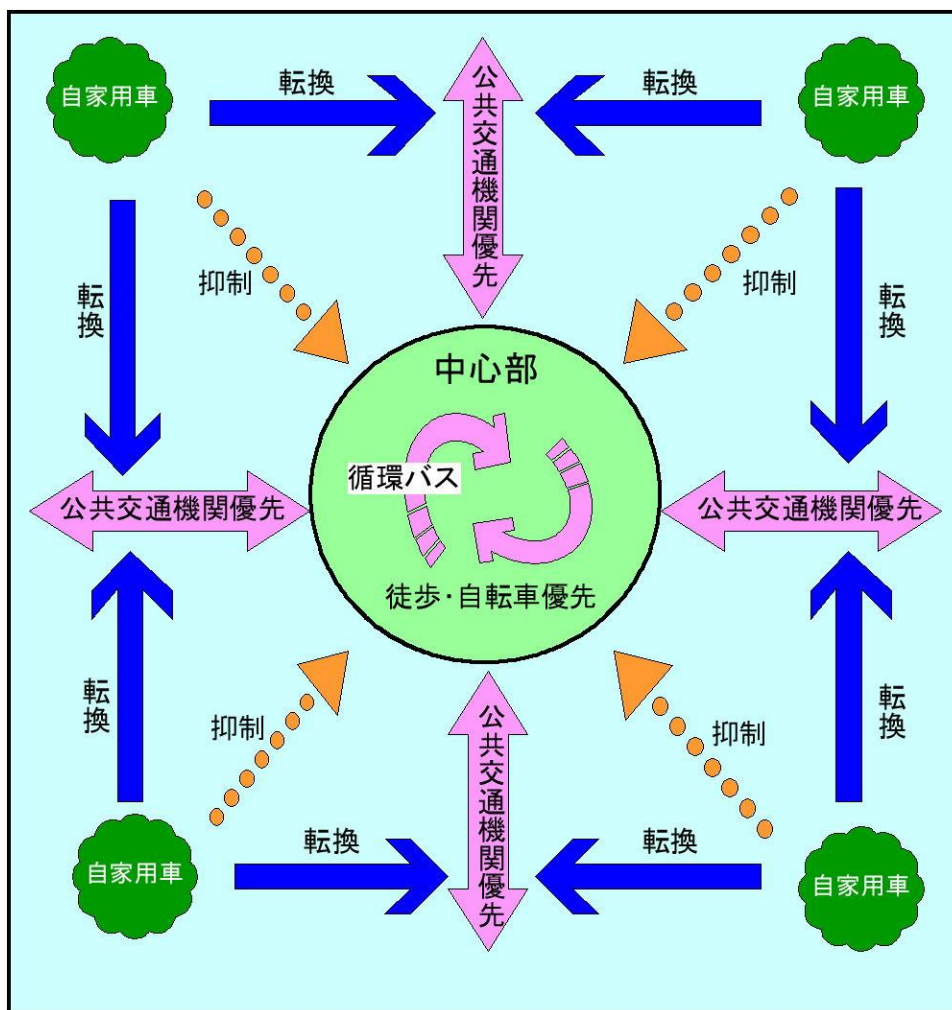
盛岡市全体の取り組みとしては、自家用車を抑制し、公共交通機関へ転換しやすい交通環境づくりを行います。

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。

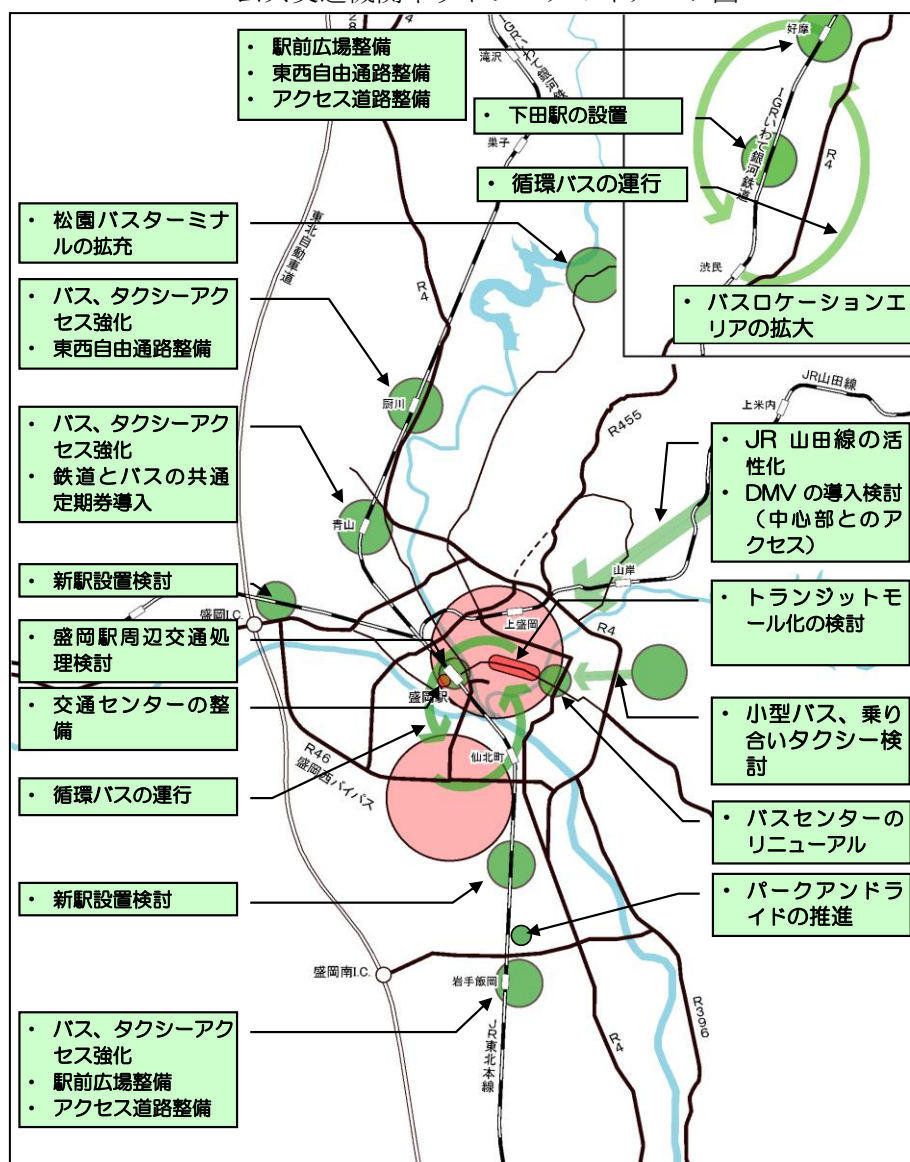
まず、バスは、不便な地域を極力無くし、高齢者や障害者への配慮など利用者の声を反映しながら、みんなが使いやすくなるような環境づくりに取り組みます。さらに、定時性の確保やバス待ち環境の向上、他の交通手段との乗換がしやすい快適な環境の確保に取り組みます。

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

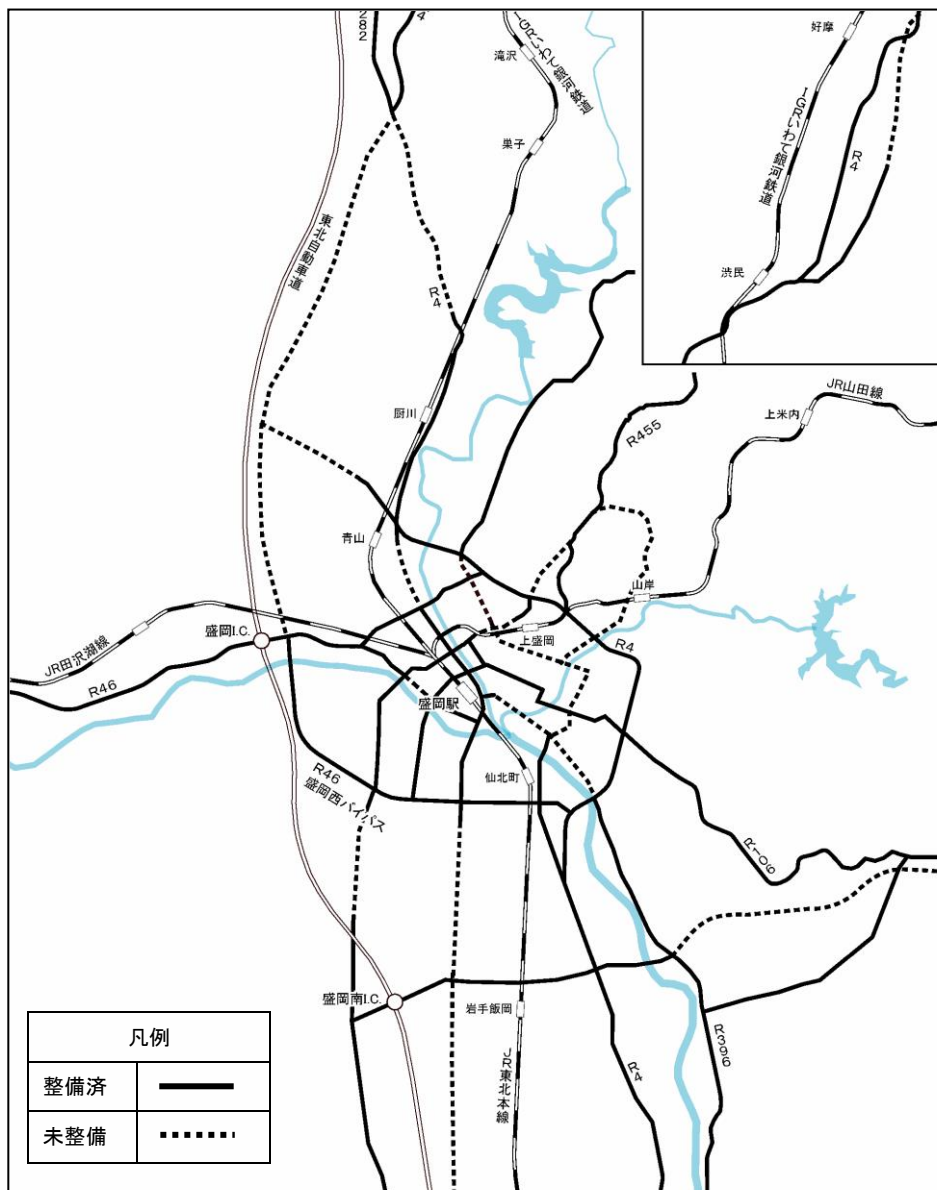
また、公共交通機関のネットワークを構築するためには、定時性やアクセスを確保するための道路のネットワーク化が必要となります。

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。



(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

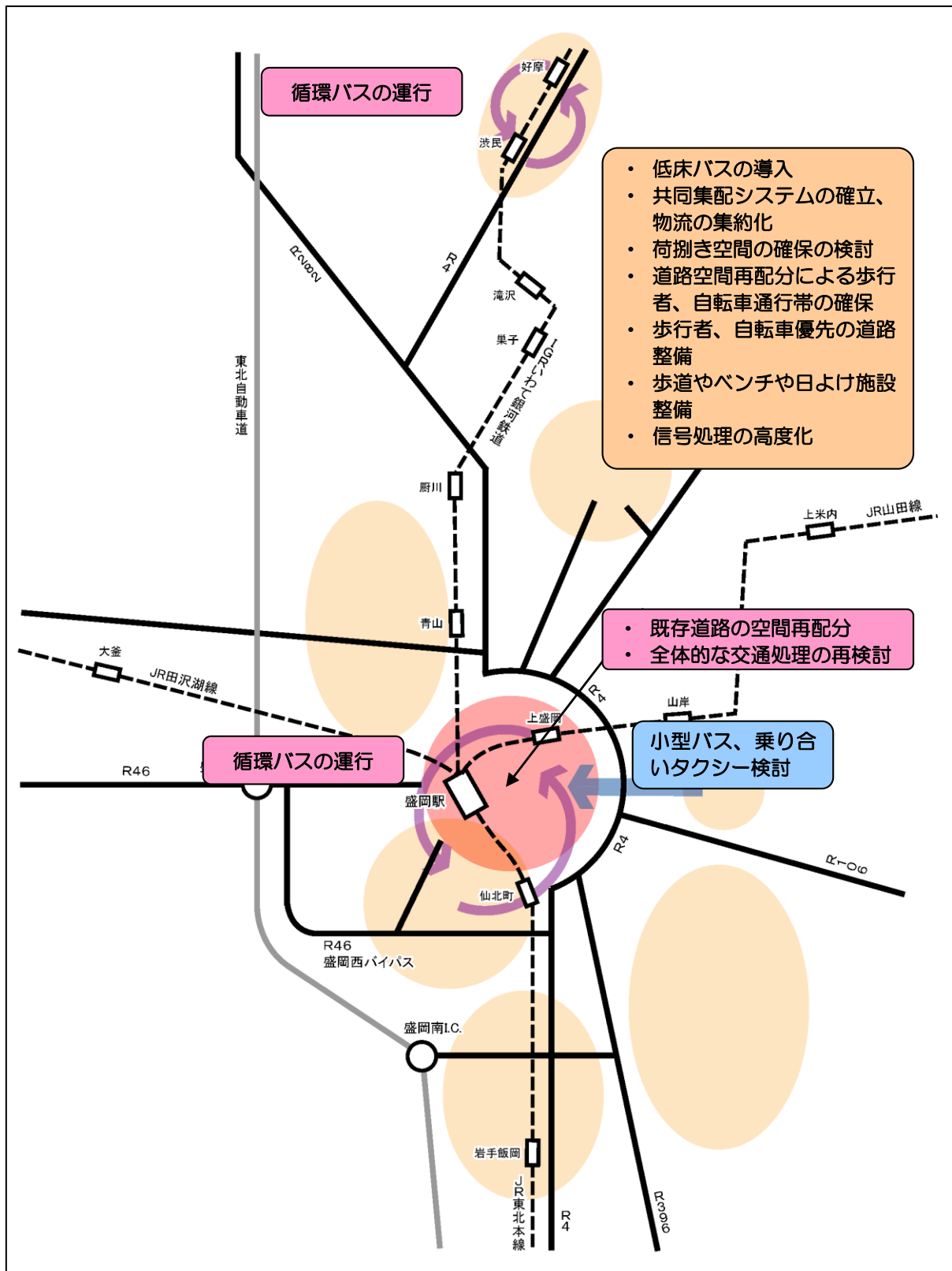
中心部の歩行空間は、歩道が狭い、車道と歩道の段差、マンホールによる路面の段差、歩道上にある電柱など多くの障害があります。また、歩道の無い道路が多いため、自動車とすれ違う時には、人が道の端に寄らないといけない状況です。これらを解消するため、次の内容に取

6. 将来像の実現化方策

り組みます。

- 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。

◆平日日中将来像実現構想図



(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。

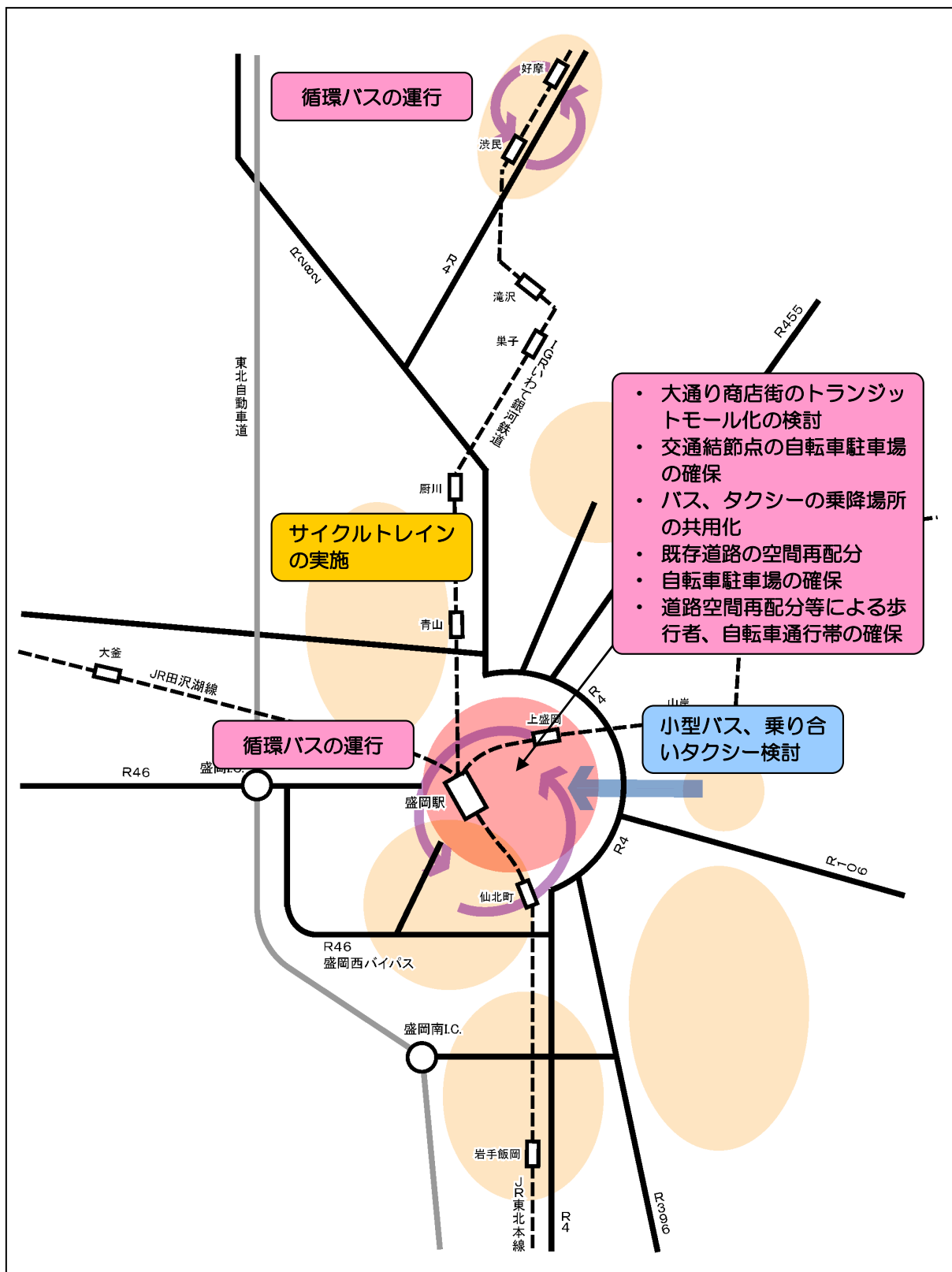
① 歩いて楽しめる環境の創出

- 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. 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

(平成 30 年 10 月一部改訂)

(令和 7 年 4 月一部改訂)

7.1 取り組みスケジュール

具体的な取り組み内容やスケジュールは、平成 31 年度策定の「盛岡市地域公共交通網形成計画」と、令和 3 年度策定の「もりおか交通戦略（第二期）」の中で設定し、施策を推進していきます。また、「盛岡市地域公共交通網形成計画」と、「もりおか交通戦略（第二期）」の見直し時には、必要に応じて施策の見直しも行いながら推進していくこととします。

「盛岡市地域公共交通網形成計画」では、概ね 5 年後を目標とし、目標を達成するための事業を設定し取り組んでいきます。また、「もりおか交通戦略（第二期）」では、概ね 10 年後を目標とする段階的な施策展開を推進します。

これまでの取り組みは、市が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きました。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てきました。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継続して目指してきました。これらの取り組みについては、今後も継続することとします。

また、ハード整備の進捗の遅れから、取り組みが遅れている施策については、整備の進捗をみながら、「もりおか交通戦略（第二期）」の中で取り組み内容やスケジュールの見直しを図っていきます。

将来的には、公共交通機関や歩行者、自転車を優先した道路整備や駅の整備、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。

7.2 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。

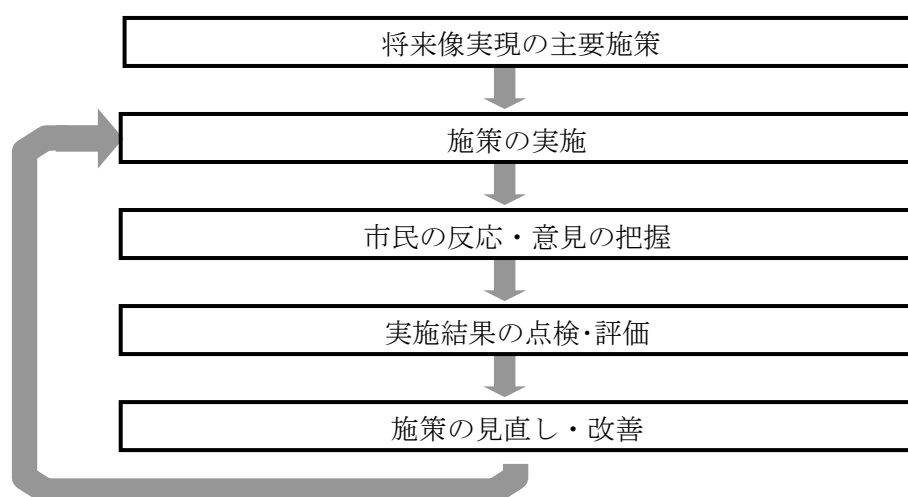
そのため、施策の実施にあたっては、市内部の関係課や関係機関の実務担当者による進捗管理体制を組織し、個別施策間の調整や実施手法について検討を行い、既に組織されている市総合交通施策懇話会から意見をいただきながら、戦略的に実施できるよう取り組みます。

(2) 定期的な施策の点検

施策の実施にあたっては、「盛岡市地域公共交通網形成計画」の年度ごとに実施しているモニタリング調査や「もりおか交通戦略（第二期）」の中間年における評価等の中で進捗管理等の確認を行います。

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、令和6年度に策定された新しい盛岡市総合計画（令和7年度から令和16年度まで）と整合を図り、小施策指標の一部と同一のものを評価指標として設定し、毎年の実績を把握することとします。

また、施策の実施にあたっては、「盛岡市地域公共交通網形成計画」及び「もりおか交通戦略（第二期）」の中でそれぞれに指標を設定し取り組んでいきます。

◆評価指標

評価指標	当初値 R5	目標値 R16	出典等
まちづくり評価アンケート調査「快適に移動できる」と答えた市民の割合	45.6%	49.5%	まちづくり評価アンケート結果
1日当たりのバス・鉄道利用者数	55,205 人	74,600 人	盛岡市統計書
自転車ネットワーク計画における自転車走行空間整備率	9.8%	23.5%	完了実績
自転車の通行ルール・マナー（車道順走）を守っている人の割合	81.2%	82.9%	現地調査
中心市街地における放置自転車の台数	969 台	852 台	現地調査

（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。

7.3 計画実施に向けて

- （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年を目途に見直しの検証が必要と考えます。
- （２） 施策の実施については、「盛岡市地域公共交通網形成計画」及び「もりおか交通戦略（第二期）」に移行し、推進しています。また、事業費が多額になる事業においては、国庫補助等の活用など、財源確保についても検討しながら取り組みます。