もりおか交通戦略（第二期）

令和３年９月

盛　岡　市

もりおか交通戦略（第二期）

第 1 章 もりおか交通戦略（第二期）策定の背景と目的 1
1.1 もりおか交通戦略（第一期）策定の背景 1
1.2 もりおか交通戦略（第二期）策定の背景と流れ 2
第 2 章 もりおか交通戦略（第一期）の評価 4
2.1 もりおか交通戦略（第一期）の評価の流れ 4
2.2 施策の進捗状況 5
2.3 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 8
2.4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略 9
2.4.1 青山中央地区 10
2.4.2 青山北地区 10
2.4.3 青山南地区 10
2.4.4 都南地区 10
2.4.5 松園地区 10
2.4.6 盛南地区 11
2.4.7 玉山地区 11
2.5 自転車利用促進 11
2.6 啓発活動 12
2.7 進捗状況のまとめ 12
2.7.1 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 12
2.7.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略 12
2.7.3 自転車利用促進 12
2.7.4 啓発活動 12
2.8 目標達成状況調査 13
2.8.1 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 13
2.8.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略 13
2.9 調査結果 14
2.9.1 中心市街地の移動快適性に関するアンケート調査実施概要 14
2.9.2 街頭アンケート結果 15
2.9.3 中心市街地への通勤実態調査実施概要 16
2.9.4 アンケート結果集計地区分け図 17
2.9.5 アンケート回答者居住地区割合 19
2.9.6 アンケート調査結果 19
2.10 もりおか交通戦略（第一期）の評価のまとめ 23
2.10.1 もりおか交通戦略（第一期）で設定している施策の進捗状況 23
2.10.2 目標達成状況 23
第 3 章 盛岡市の社会情勢等の変化 24
3.1 交通実態の変化 24
3.1.1 自動車交通量の推移 24

3.1.2 歩行者交通量の推移 24
3.1.3 交通事故の状況 25
3.2 道路整備のための事業費推移 27
第 4 章 もりおか交通戦略（第二期）の考え方 30
4.1 既往計画との整合性の確認 30
4.2 今後の交通需要 48
4.3 もりおか交通戦略（第二期）の方向性 52
4.4 もりおか交通戦略（第二期）の基本方針 53
第 5 章 もりおか交通戦略（第二期）の目標設定 55
5.1 もりおか交通戦略（第二期）目標の検討 55
5.1.1 もりおか交通戦略（第二期）目標の設定方針 55
5.1.2 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 56
5.1.3 公共交通軸の充実・強化を図る戦略 61
5.2 もりおか交通戦略（第二期）の目標 63
第 6 章 もりおか交通戦略（第二期）の立案 64
6.1 交通戦略立案の基本方針 64
6.1.1 施策の検討 64
6.1.2 地域特性に応じた軸による結びつきと交通手段多様性との関係 65
6.2 具体的な交通施策の検討 66
6.3 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 66
6.4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略 69
6.4.1 青山地区における戦略施策の立案 69
6.4.2 都南地区における戦略施策の立案 73
6.4.3 松園地区における戦略施策の立案 75
6.4.4 盛南地区における戦略施策の立案 77
6.4.5 玉山地区における戦略施策の立案 79
6.5 もりおか交通戦略（第二期）の実施施策 81
第 7 章 将来道路網計画の検証 84
7.1 将来道路網計画の見直しにおける基本的な考え方 84
7.2 将来道路網の検証について 93
7.3 新たな将来道路網計画（案）の検討 107
7.3.1 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に必要な道路の検討 108
7.3.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略に必要な道路の検討 109
7.3.3 市街地周辺からの交通を分散・誘導する道路の検討（市街地環状道路） .. 111
7.3.4 中心市街地施策や公共交通施策を中心とした道路網の形成 112
7.4 将来道路網計画（案）の形成可能性に対する検討 115
7.4.1 道路整備事業費の推移 115
7.4.2 新たな将来道路網計画（案）における道路整備事業費の見通し 115
7.5 新たな将来道路網計画 117
7.6 段階的な道路網の整備について 118

7.6.1 段階的な道路網整備の基本方針 118
7.7 将来道路網計画を踏まえた今後の取組 120
第 8 章 もりおか交通戦略（第二期）の進め方 123
8.1 もりおか交通戦略（第二期）の実施スケジュール 123
8.2 もりおか交通戦略（第二期）の推進及び評価 124
8.2.1 関係機関との役割分担による交通戦略の推進 124
8.2.2 持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）の考え方の活用 124
8.2.3 もりおか交通戦略（第二期）施策の進捗管理と目標達成度の評価 125

第1章 もりおか交通戦略（第二期）策定の背景と目的

1.1 もりおか交通戦略（第一期）策定の背景

(1) 盛岡市が目指す交通の基本方針

本市では人口の減少，少子高齢化などの社会経済情勢や，地球温暖化対策の一つとして運輸・交通部門での二酸化炭素排出量の低減が求められているなどの状況を踏まえ，市が目指すべき「今後の交通のあり方」について，市民とワークショップを開催しながら検討を行い，平成 19 年 7 月に「盛岡市総合交通計画」として取りまとめました。

「盛岡市総合交通計画」では，盛岡の交通の将来像として，曜日や時間帯，場所などに応じて賢く交通手段を使い分けながら「**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**」を基本方針としています。

その後，平成 30 年 10 月の一部改訂では基本方針を継続しながら，具体的取組については，当時検討中であり令和元年度に策定した「盛岡市地域公共交通網形成計画」及び，「もりおか交通戦略」に移行し，その中で見直しを行っていくこととしました。

1）もりおか交通戦略の位置付け

もりおか交通戦略の位置付けは，盛岡市総合交通計画の方針を受け，これまで取組んできた将来道路網計画や公共交通施策からの課題を背景とし，公共交通や自転車の利用促進のための「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」を目的とし，平成 21 年 10 月に策定しました。

＜策定の目的＞
① 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
② 概ね 30 年後を目標とする将来道路網計画の検討

もりおか交通戦略は，「歩いて楽しむ中心市街地形成」，「公共交通軸の充実・強化」それぞれのテーマに応じた具体的な交通施策に取り組んできました。

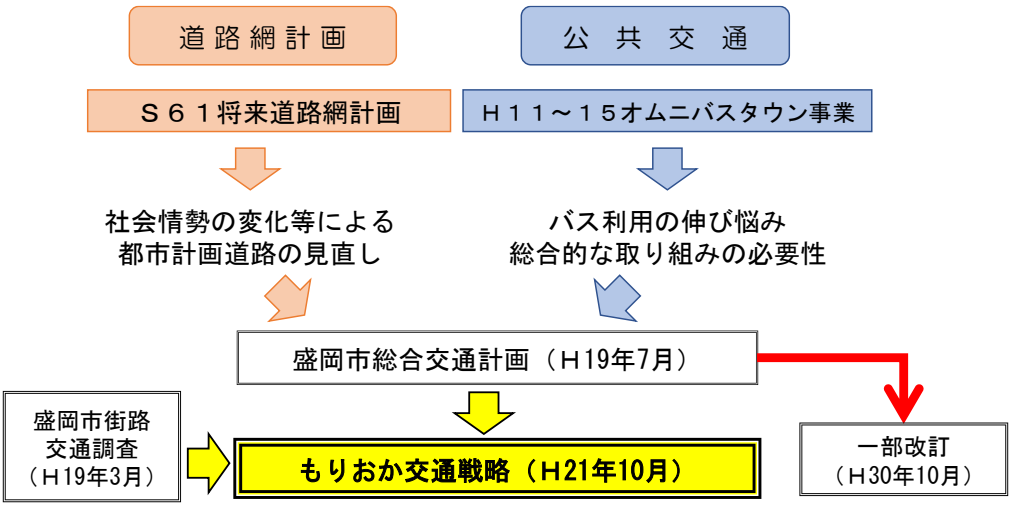


図 1-1 もりおか交通戦略（第一期）の位置付け

1.2 もりおか交通戦略（第二期）策定の背景と流れ

(1) もりおか交通戦略（第二期）策定の背景

もりおか交通戦略では，交通戦略を着実に進め，目標を達成するための施策の進捗及び，目標達成度を確認することとしています。

もりおか交通戦略（第一期）の策定から 10 年が経過しており，その間，盛岡市においては，令和元年 11 月にコンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携，公共交通手段の適切な選択と組み合わせ，市民，交通事業者，行政などの関係者の連携により地域のニーズに合わせた効率的で持続可能な地域公共交通網形成を図る「盛岡市地域公共交通網形成計画」を策定しております。また，令和２年３月には，住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るため「盛岡市立地適正化計画」を策定しております。

これらを踏まえ，もりおか交通戦略（第一期）の施策の進捗状況，目標達成度評価の結果及び,「盛岡市地域公共交通網形成計画」や「盛岡市立地適正化計画」と整合し，掲げる施策との連携を図りながら，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）の見直しを行うものです（図 1-2)。

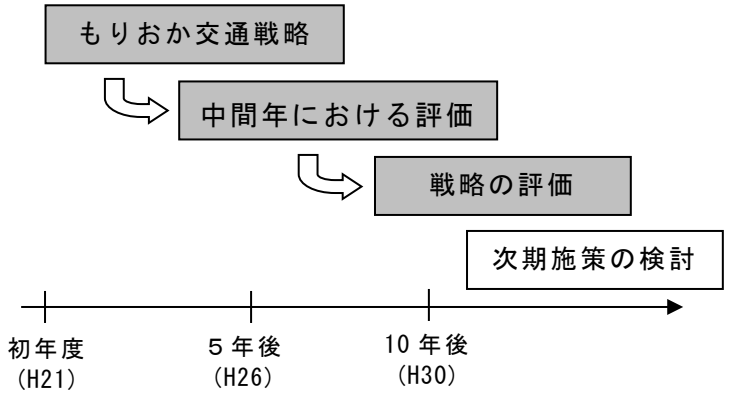


図 1-2 もりおか交通戦略（第一期）の評価

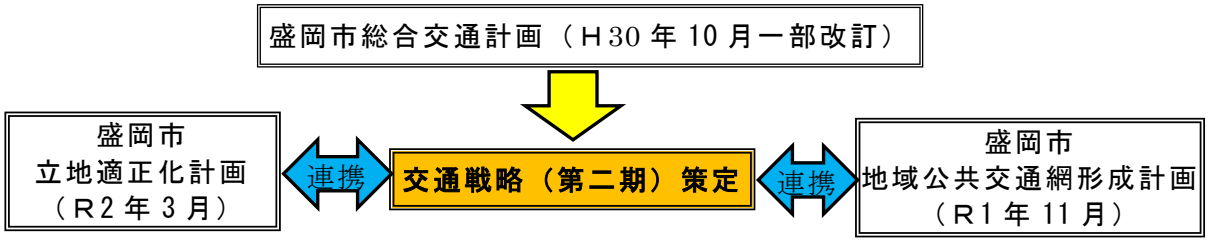


図 1-3 もりおか交通戦略（第二期）の位置付け

(2)　もりおか交通戦略（第二期）の流れ

もりおか交通戦略（第二期）は，上位計画である「盛岡市総合交通計画（平成 30 年度一部改訂）」の基本方針「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」が継続していることから，基本的にもりおか交通戦略（第一期）の基本的な考え方を継続することとします。

なお，もりおか交通戦略（第二期）の目標については，もりおか交通戦略（第一期）の評価結果，社会情勢等の変化を踏まえ，継続又は修正を行うこととします。

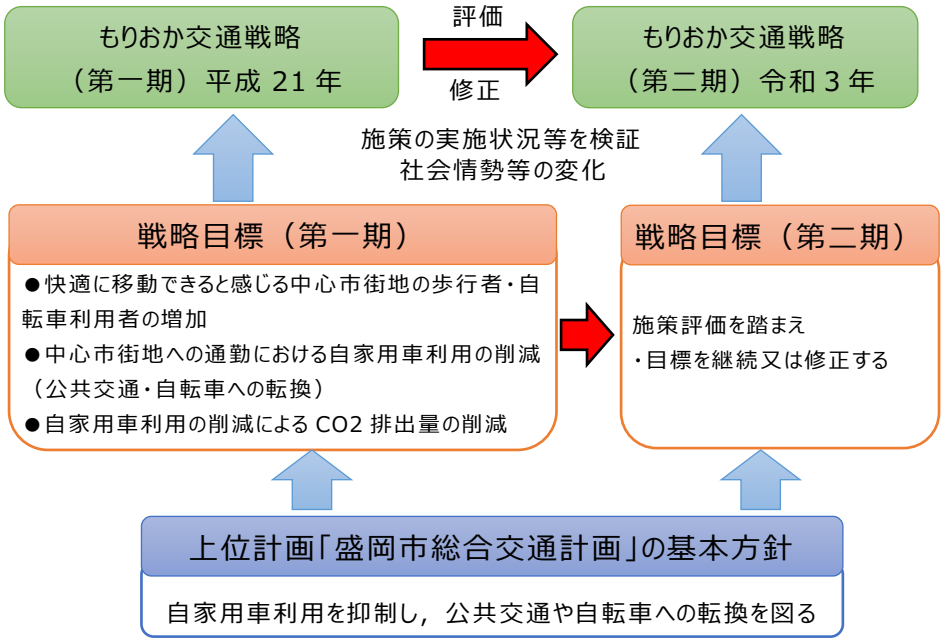


図 1-4　もりおか交通戦略（第二期）策定の流れ

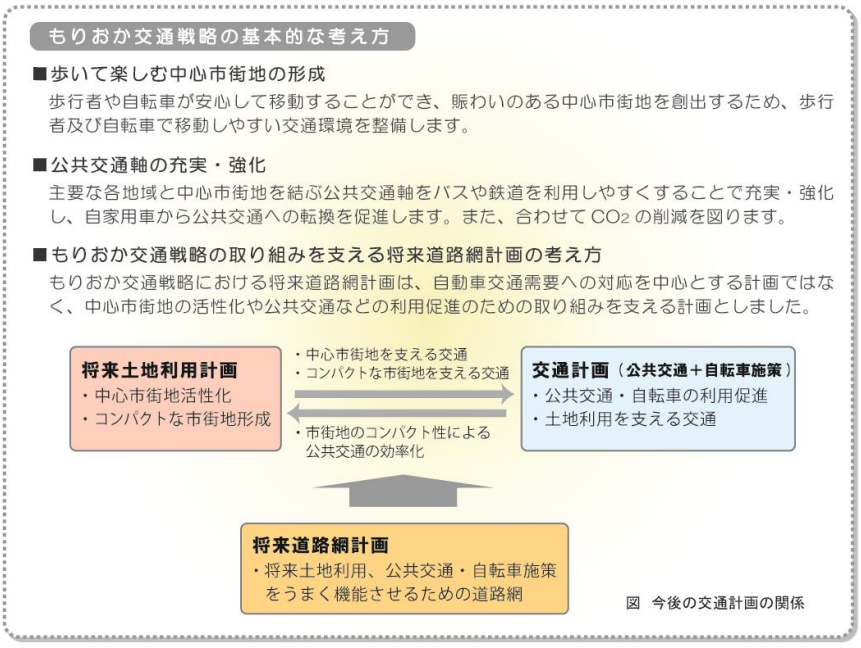


図 1-5　もりおか交通戦略（第一期）の基本的な考え方

第2章 もりおか交通戦略（第一期）の評価

2.1 もりおか交通戦略（第一期）の評価の流れ

もりおか交通戦略（第一期）の評価は，施策の進捗状況を整理し，目標達成状況を把握するためのアンケート調査を実施し，アンケート調査結果より評価指標の目標達成状況を確認しました。

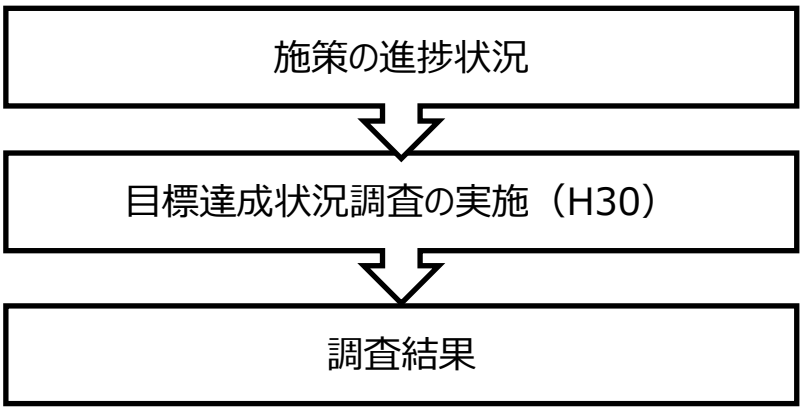


図 2-1　もりおか交通戦略（第一期）評価の流れ

2.2 施策の進捗状況

もりおか交通戦略（第一期）で設定している施策の進捗状況の整理を行いました。

(1) もりおか交通戦略（第一期）の設定施策

もりおか交通戦略（第一期）では，「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」，「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」の２つの戦略に，「自転車利用促進」，「啓発活動」を結び付けながら施策を展開することとしており，全 42 施策が設定されています。

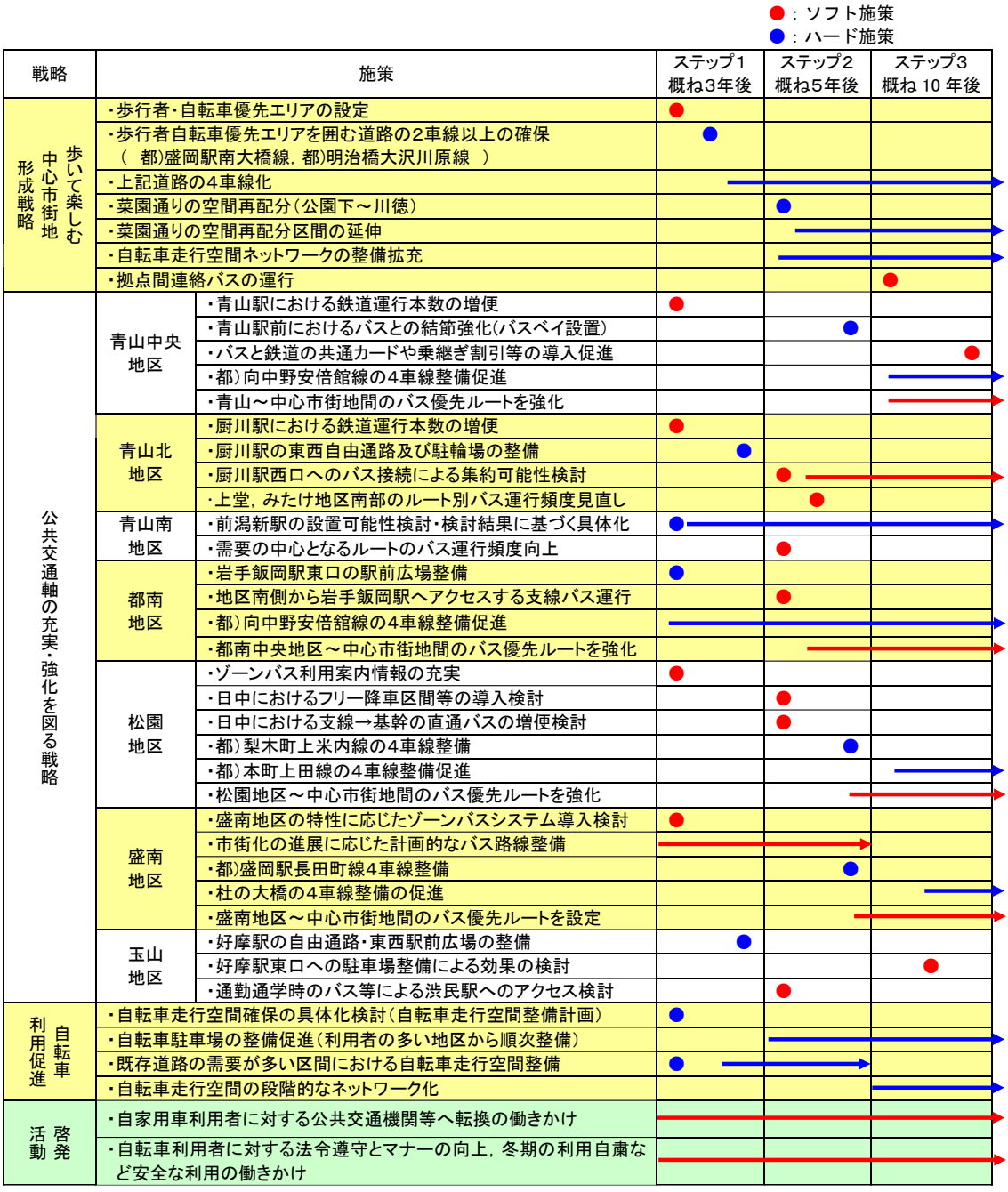


図 2-2 もりおか交通戦略（第一期）の設定施策

(2) 設定施策の進捗状況

もりおか交通戦略（第一期）の施策の実施状況は，実施済みが 13 施策，実施中が 16 施策，未実施が 13 施策でした。また，各施策の進捗状況は次頁の通りです。

表 2-1　もりおか交通戦略（第一期）の設定施策の実施状況

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

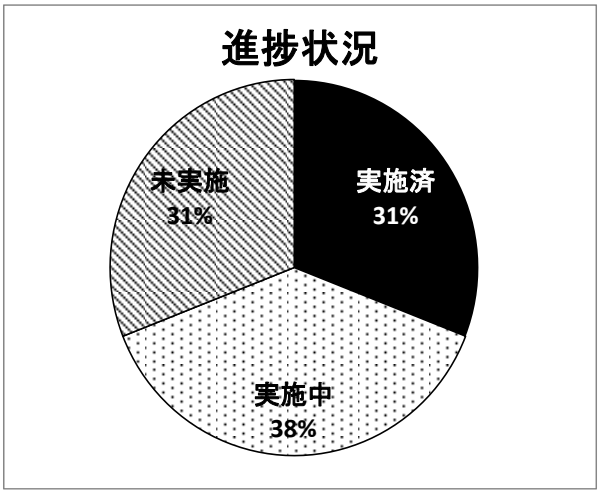


図 2-3　もりおか交通戦略（第一期）の設定施策の実施状況

表 2-2　もりおか交通戦略（第一期）の設定施策の実施状況

戦略	施策		実施済	実施中	未実施
歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・歩行者・自転車優先エリアの設定		○		
	・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保（ 都)盛岡駅南大橋線，都)明治橋大沢川原線 ）		○		
	・上記道路の4車線化			○	
	・菜園通りの空間再配分（公園下～川徳）			○	
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸			○	
	・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				○
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	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継ぎ割引等の導入促進		○	
		・都）向中野安倍館線の4車線整備促進			○
		・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	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	・前潟新駅の設置可能性検討・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）向中野安倍館線の4車線整備促進		○	
		・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	松園地区	・ゾーンバス利用案内情報の充実	○		
		・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		○	
		・都）梨木町上米内線の4車線整備		○	
		・都）本町上田線の4車線整備促進			○
		・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	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		○	
		・都)盛岡駅長田町線4車線整備	○		
		・杜の大橋の4車線整備の促進		○	
		・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定			○
	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			○
自転車利用促進	・自転車走行空間確保の具体化検討（自転車走行空間整備計画）		○		
	・自転車駐車場の整備促進（利用者の多い地区から順次整備）			○	
	・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備			○	
	・自転車走行空間の段階的なネットワーク化			○	
啓発活動	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ			○	
	・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上，冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ			○	

2.3 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に関わる施策の実施状況は次のとおりです。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・歩行者・自転車優先エリアの設定	○		
	・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保 （ 都)盛岡駅南大橋線，都)明治橋大沢川原線 ）	○		
	・上記道路の4車線化		○	
	・菜園通りの空間再配分（公園下～川徳）		○	
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸		○	
	・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			○

① 実施済

・歩行者・自転車優先エリアの設定

交通戦略を策定した中で，大通・菜園地区を「歩行者・自転車優先エリア」に設定しました。

・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の２車線以上の確保（盛岡駅南大橋線，明治橋大沢川原線）

街路整備事業により，２車線以上のネットワークが整備されました。

② 実施中

・盛岡駅南大橋線，明治橋大沢川原線の４車線化

令和２年度に明治橋大沢川原線については４車線化されました。盛岡駅南大通線については，盛岡駅から岩手女子高校前の交差点まで４車線化されました。

（※盛岡駅南大橋線は平成 24 年の都市計画変更により，現在，盛岡駅南大通線となっています。）

・菜園通りの空間再配分（公園下～川徳）及び区間の延伸

川徳から開運橋方面については空間再配分を電線地中化と併せて実施中です。令和２年度時点では，明治橋大沢川原線までの区間が令和７年度に完了する予定となっています。

・自転車走行空間ネットワークの整備拡充

大通りの舗装改良に合わせて，自転車走行空間整備（矢羽根）を実施しました。今後，菜園通りの空間再配分の進捗状況を見ながら，整備区間を拡充していく予定です。

2.4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

公共交通軸の充実・強化を図る戦略に関わる施策の実施状況は次のとおりです。

戦略	施策		実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	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継ぎ割引等の導入促進		○	
		・都)向中野安倍館線の4車線整備促進			○
		・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	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	・前潟新駅の設置可能性検討・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)向中野安倍館線の4車線整備促進		○	
		・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	松園地区	・ゾーンバス利用案内情報の充実	○		
		・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		○	
		・都)梨木町上米内線の4車線整備		○	
		・都)本町上田線の4車線整備促進			○
		・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○
	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		○	
		・都)盛岡駅長田町線4車線整備	○		
		・杜の大橋の4車線整備の促進		○	
		・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定			○
	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			○

2.4.1 青山中央地区

① 実施済

・青山駅における鉄道運行本数の増便

平成 23 年度までに運行本数を増便しました。

② 実施中

・バスと鉄道の共通カードや乗継ぎ割引等の導入促進

平成 20 年度から青山駅で継続して実施しています。

2.4.2 青山北地区

① 実施済

・厨川駅における鉄道運行本数の増便

平成 23 年度までに運行本数を増便しました。

・厨川駅の東西自由通路及び駐輪場の整備

平成 26 年度に東西自由通路と駐輪場の整備を実施しました。

2.4.3 青山南地区

① 実施済

・前潟新駅の設置可能性検討・検討結果に基づく具体化

JR 東日本に対し令和 2 年 1 月に請願書を提出しました。

2.4.4 都南地区

① 実施済

・岩手飯岡駅東口の駅前広場整備

平成 23 年度に東口に駅前広場を整備し，平成 27 年度に鉄道とバスの乗継の利便性向上のため駅前広場への路線バス乗入れを実施しました。

② 実施中

・都）向中野安倍館線の 4 車線整備

平成 28 年度に県事業で 4 車線整備が完了しました。

2.4.5 松園地区

① 実施済

・ゾーンバス利用案内情報の充実

・日中におけるフリー降車区間等の導入検討

支線バスのコースや路線を集約し，コースを分かりやすくし，直通便を増やしました。また，フリー乗降区間の導入のため平成 24 年度から試験運行を開始し，アンケート調査を踏まえて平成 28 年度に本格実施をしています。

② 実施中

・日中における支線→基幹の直通バスの増便検討

平成 28 年度に支線バスを見直し，直通便を増やす変更をしました。

・都）梨木町上米内線の４車線整備
令和元年７月に４車線供用開始しました。

2.4.6 盛南地区

① 実施済

・盛南地区の特性に応じたゾーンバスシステム導入検討
盛南地区バス運行計画のなかで検討を実施しました。今後，区画整理事業の進展を見ながら，随時バス運行について検討していくこととなっています。

・都）盛岡駅長田町線４車線整備
平成 30 年５月に県事業で４車線整備が完了しました。

② 実施中

・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備
盛南地区バス運行計画書に基づき一部実施済です。

・杜の大橋の４車線整備の促進
県事業で実施中です。

2.4.7 玉山地区

① 実施済

・好摩駅の自由通路・東西駅前広場の整備
平成 23 年度に自由通路，エレベーター，駅前広場を整備しました。

2.5 自転車利用促進

自転車利用促進に関わる施策の実施状況は次のとおりです。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
自転車利用促進	・自転車走行空間確保の具体化検討（自転車走行空間整備計画）	○		
	・自転車駐車場の整備促進（利用者の多い地区から順次整備）		○	
	・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備		○	
	・自転車走行空間の段階的なネットワーク化		○	

① 実施済

・自転車走行空間確保の具体化検討（自転車走行空間整備計画）
平成 22 年３月に策定しました。

② 実施中

・自転車駐車場の整備促進（利用者の多い地区から順次整備）
河南地区への整備を検討しています。

・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備

・自転車走行空間の段階的なネットワーク化
自転車ネットワーク計画に基づき段階的に整備を実施しています。

2.6 啓発活動

啓発活動に関わる施策の実施状況は次のとおりです。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
活動啓発	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ		○	
	・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上，冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ		○	

① 実施中

・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ

・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上，冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ

広報等で自家用車利用からの転換への働きかけと，自転車マナー向上の働きかけを行うとともに，自転車利用の多い高校生等を中心としたマナー講座を開催しています。

2.7 進捗状況のまとめ

2.7.1 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

道路を整備するための事業費を確保できなかったことによりエリアを囲む道路の整備が遅れ，実施できない施策がありました。今後の道路整備の進捗を見ながら，菜園地区の自転車走行空間整備や，中心市街地の回遊に適した拠点間連絡バス運行などについて検討する必要があります。

2.7.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

一部の鉄道駅で，自由通路や駅前広場などの整備により，アクセス機能，乗り継ぎ機能が改善し利便性が向上していますが，駐車場設置による結節機能の強化，新駅の整備等，さらに継続して検討する必要があります。

また，公共交通軸に位置付けられた都市計画道路の整備が一部完了していますが，完了していない区間があるためバス優先ルートの強化は未実施となっており，公共交通軸の整備を継続して推進し強化する必要があります。

令和元年度に策定した「盛岡市地域公共交通網形成計画」との連携を図る必要があります。

2.7.3 自転車利用促進

自転車走行空間の整備を継続して推進しネットワーク化を図りながら，令和２年度策定の「盛岡市自転車活用推進計画」との整合を図る必要があります。

2.7.4 啓発活動

自家用車利用者に対して，公共交通利用転換の働きかけを継続する必要があります。

2.8 目標達成状況調査

2.8.1 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

市内中心部において，街頭アンケート調査を実施し，中心市街地の移動満足度を評価します。(策定当時と同様，街頭での聞き取り調査としています)

2.8.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

市内中心部に通勤している方（策定当時及び中間調査時に協力していただいた事業者に通勤している方）に対し，アンケート調査を実施し，通勤時に利用する代表交通手段とその頻度等を調査し，交通手段割合の変化を評価します。

（今回は web アンケートと紙媒体アンケートを併用した調査としました）

2.9 調査結果

2.9.1 中心市街地の移動快適性に関するアンケート調査実施概要

中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を調査するため，市街地を通行している歩行者・自転車利用者を対象とし街頭アンケート調査を実施しました。

調査日：平成 30 年 10 月 14 日（日）10：00～18：00

天　気：晴れ時々曇　気温 18.9℃～13.4℃

回答者数：517 人（目標 500 人，達成率 103%）

調査対象：歩行者・自転車利用者

調査方法：街頭インタビューによる



図 2-4　「中心市街地の移動快適性に関するアンケート」調査箇所

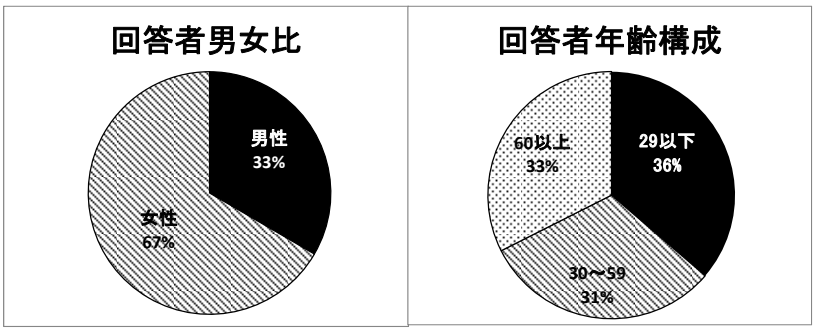


図 2-5　回答者男女比及び年齢構成比

表 2-3　（参考資料）策定時，中間調査の実施概要

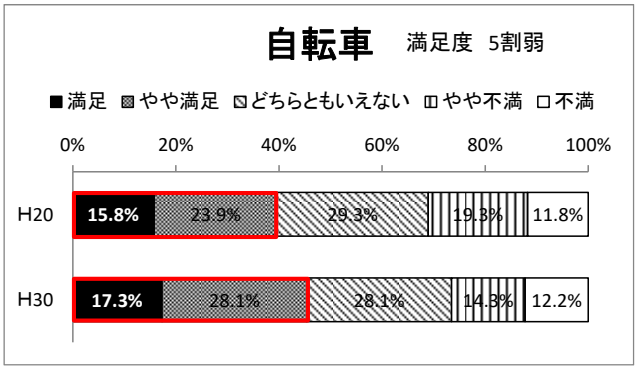
参考	策定時	調査日：平成 20 年９月 28 日（日）10：00～16：30 天　気：曇り時々晴れ，一時雨　気温 15.1℃～6.9℃ 回答者数：621 人（目標 500 人，達成率 124%）
	中間年調査	調査日：平成 26 年 10 月 18 日（土）10：00～18：00 天　気：曇時々雨　気温 17.3℃～6.8℃ 回答者数：543 人（目標 500 人，達成率 109%）

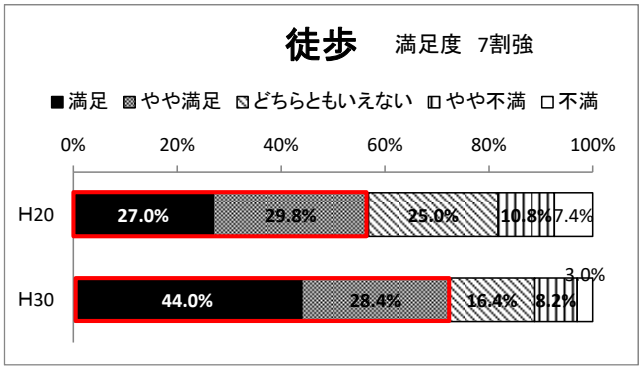
2.9.2 街頭アンケート結果

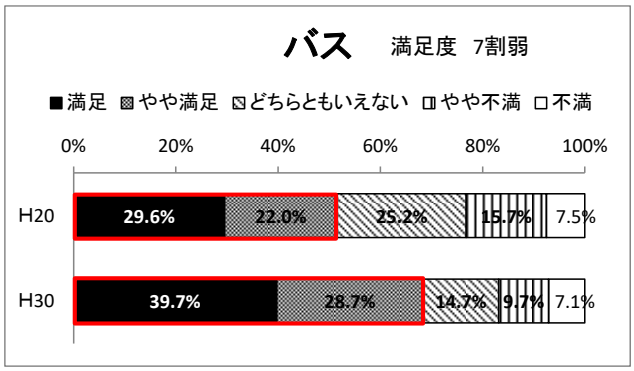
中心市街地（図 2-4 における調査箇所）にて，通行者に声がけをし，自転車・徒歩・バスで移動する際の満足度等について，聞き取り調査を行いました。

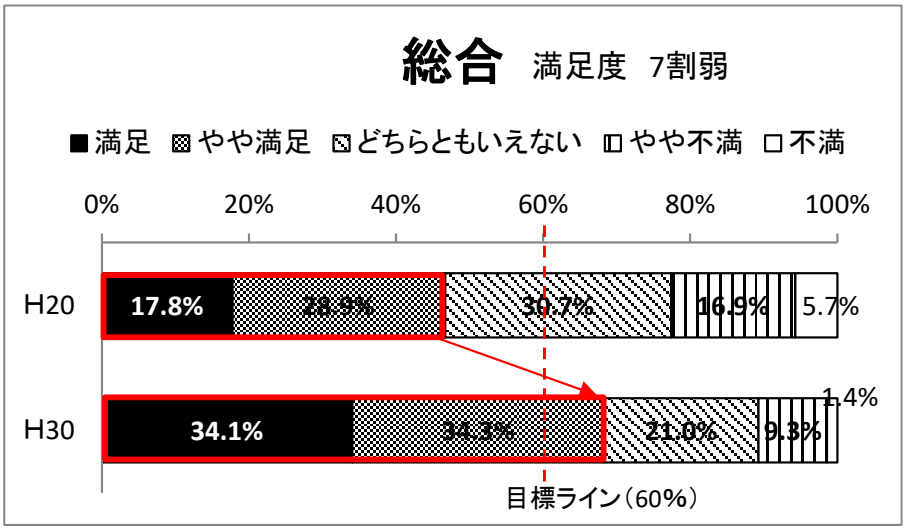
平成 20 年の調査では，移動手段の中で，徒歩の満足度が最も高く約 6 割となっていましたが，平成 30 年の調査においても徒歩の満足度が最も高く 7 割強とさらに満足度が高くなる結果となりました。

自転車の満足度については，平成 20 年調査では，移動手段の中で最も低く約 4 割でしたが，５割弱と少し満足度が高くなる結果となっています。バスの満足度については，平成 20 年調査では 5 割でしたが，7 割弱と満足度が高くなる結果となっており，すべての移動手段で，満足度は高くなっています。総合では満足度が 7 割弱となっています。









2.9.3 中心市街地への通勤実態調査実施概要

中心市街地への通勤実態を調査するため，中間年調査（H26 年）で協力のあった中心市街地の事業者に通勤する従業員を対象としてアンケート調査を実施しました。アンケートは，Web アンケートと紙媒体のアンケート用紙を併用した調査として実施しました。

Web アンケートは可能な限り従業員全員を対象として協力を呼び掛けていただきました。紙媒体（アンケート用紙）でのアンケートについては中間年調査と同数の票回収を目標として従業員に配布していただき実施しました。

・実施期間：平成 30 年 11 月～2 月
・対象事業者数：34 者（うち 32 者で協力いただいた）
・対象従業員数：紙媒体　468 人（回答者数 324 人，回収率 69.2%）
　　Web　5,795 人（回答者数 776 人，回収率 13.4%）
・回収票数：1,100 票（有効票数 1,090 票）

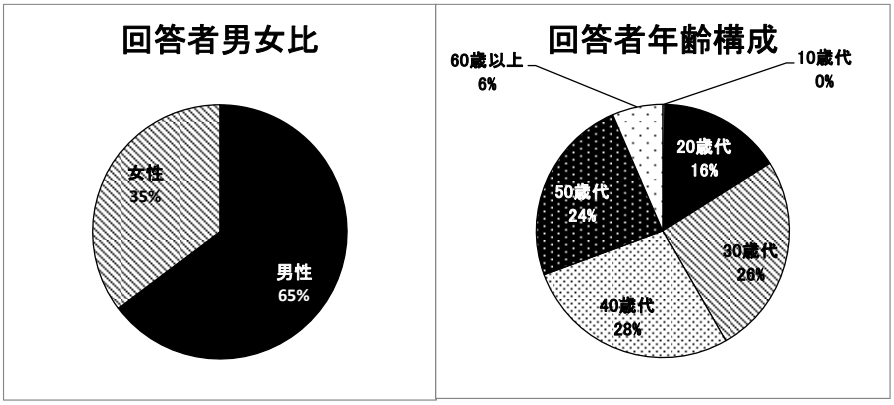


図 2-6　回答者男女比及び年齢構成比

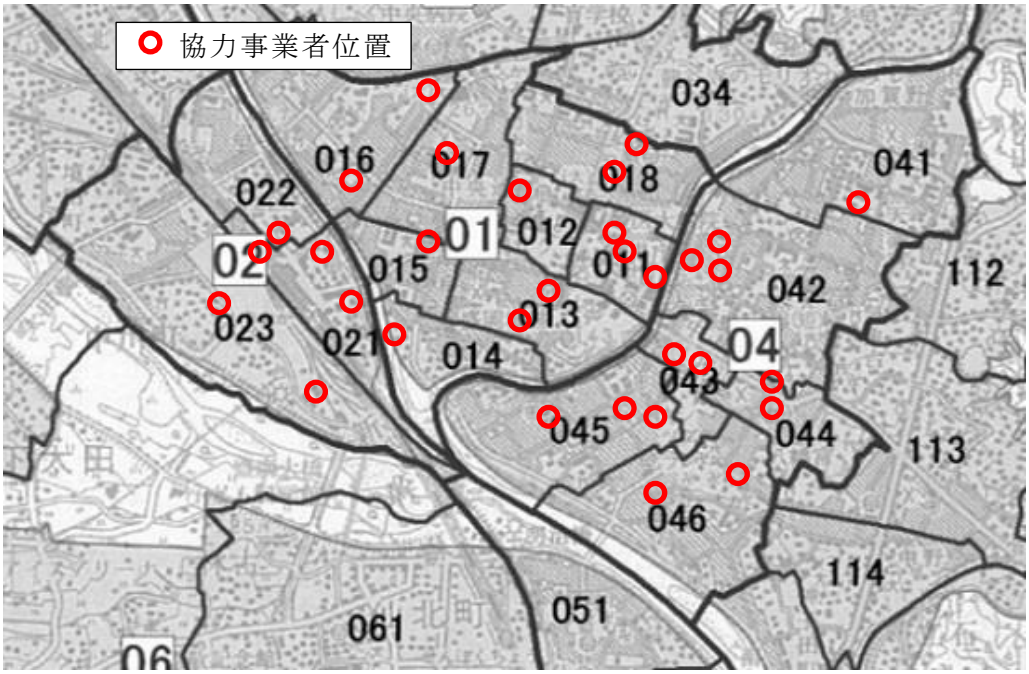


図 2-7 アンケート調査対象事業者位置図

2.9.4 アンケート結果集計地区分け図

経年変化比較のため平成 21 年策定時の地区分けとしています。

（1） アンケート回答者居住地区分け図（全体）

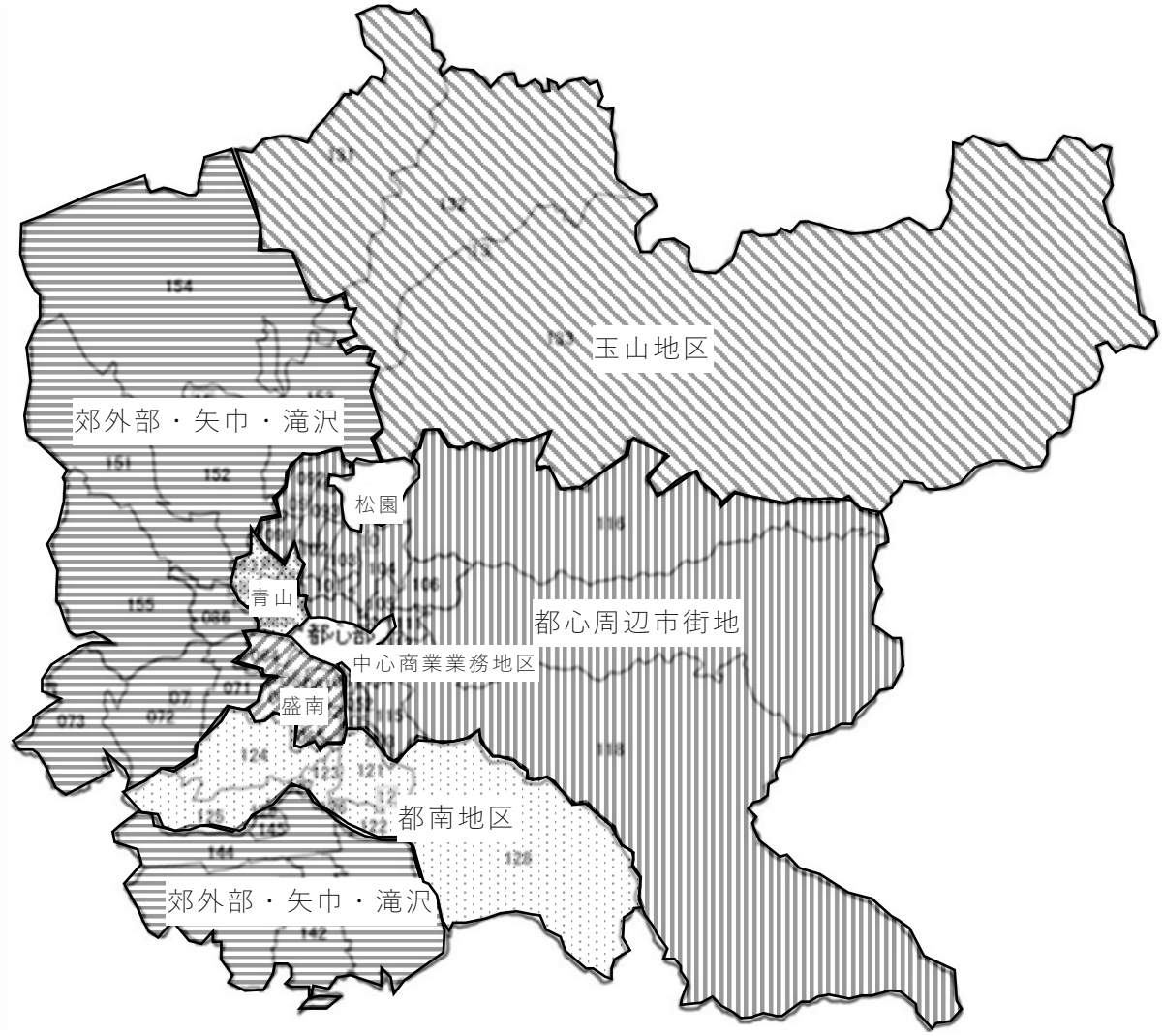


図 2-8 アンケート回答者居住地区分け図（全体）

表 2-4 （参考資料）策定時，中間年調査の実施概要

参考	策定時	・通勤通学者の行動調査 調査日：平成 18 年９月 28 日（日）10：00～16：30 回答者数：45,669 人 ・転換意向の把握のためのアンケート 平成 20 年 9 月 1 日～9 月 22 日 回答者数：671 人
	中間年調査	調査日：平成 26 年 10 月～11 月 回答者数：1,043 人

（2） アンケート回答者居住地区分け図（中心商業業務地区周辺拡大図）

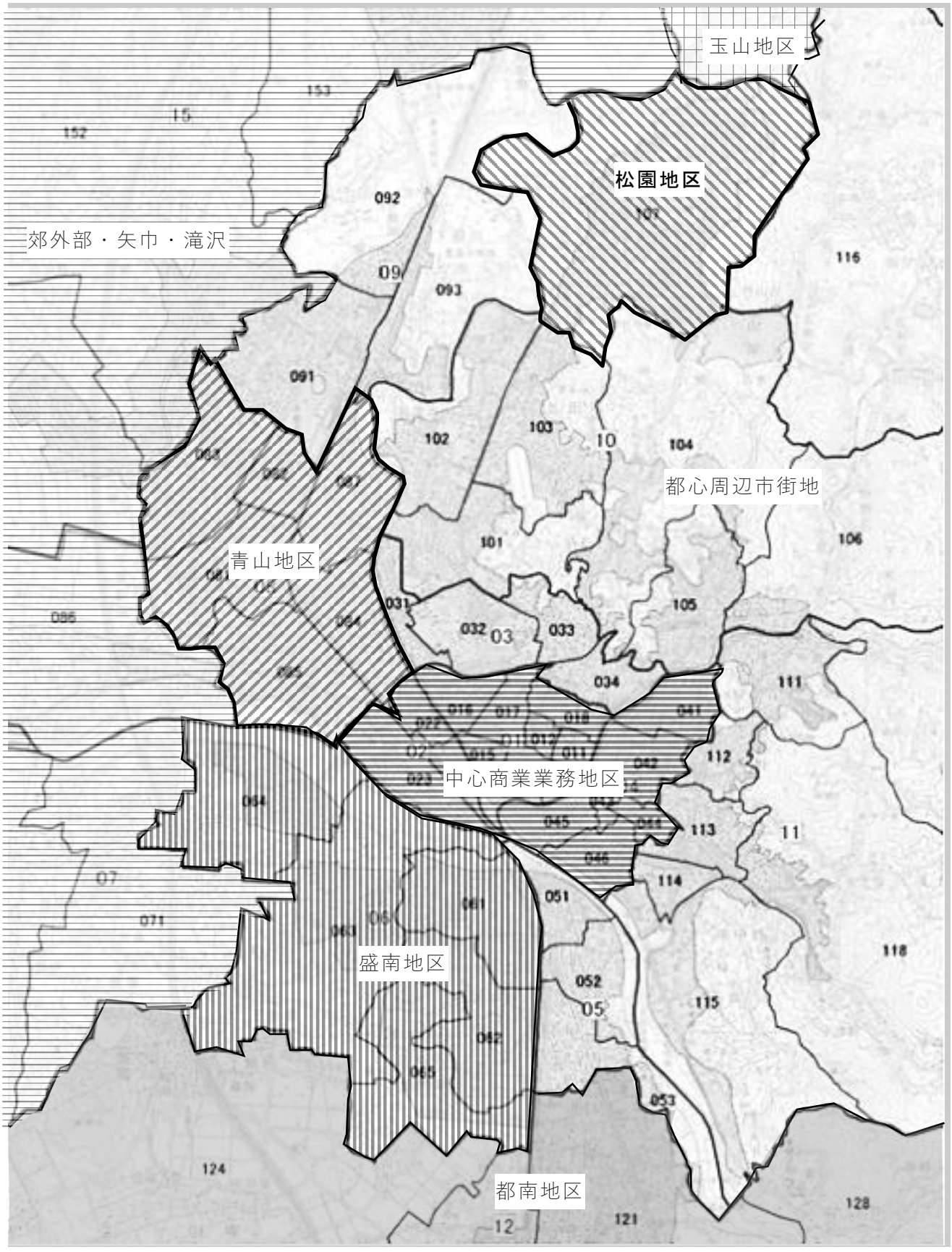
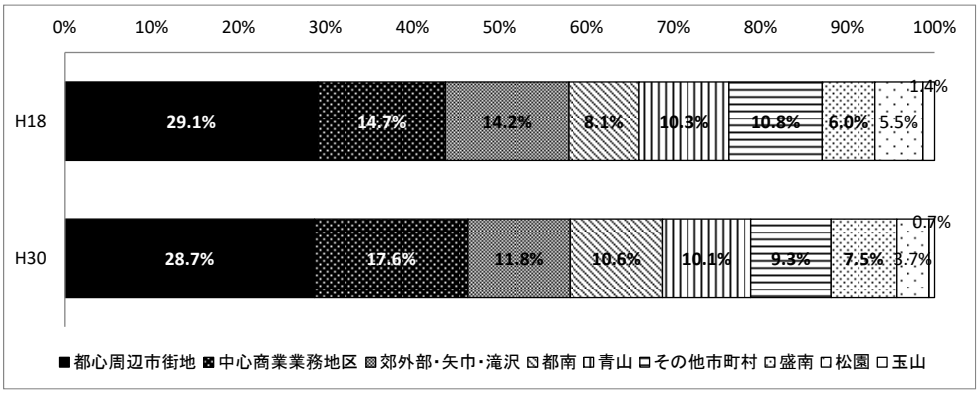


図 2-9 アンケート回答者居住地区分け図（中心商業業務地区周辺拡大図）

2.9.5 アンケート回答者居住地区割合

回答した通勤者の居住地割合については，策定時に使用した平成 18 年調査の結果と平成 30 年度の調査結果を比較すると中心商業業務地区と都南地区が増え，郊外部とその他市町村と玉山地区が減っています。

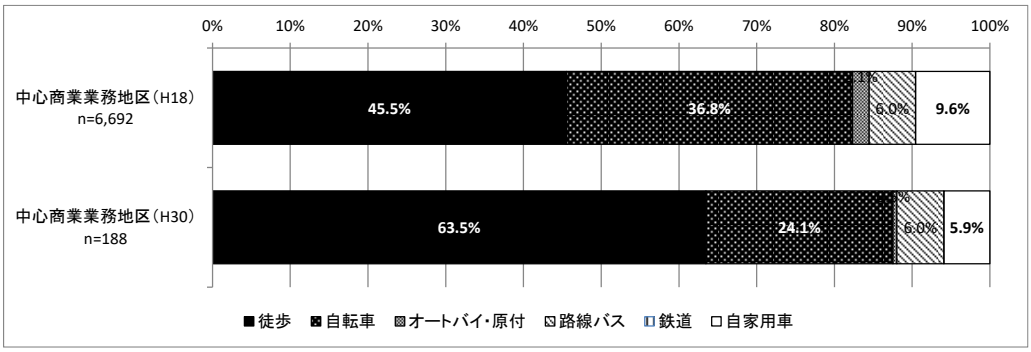


2.9.6 アンケート調査結果

策定当時に使用した平成 18 年の調査と，平成 30 年の調査結果を比較し，目標達成状況について，回答した通勤者の居住地区ごとに評価しました。

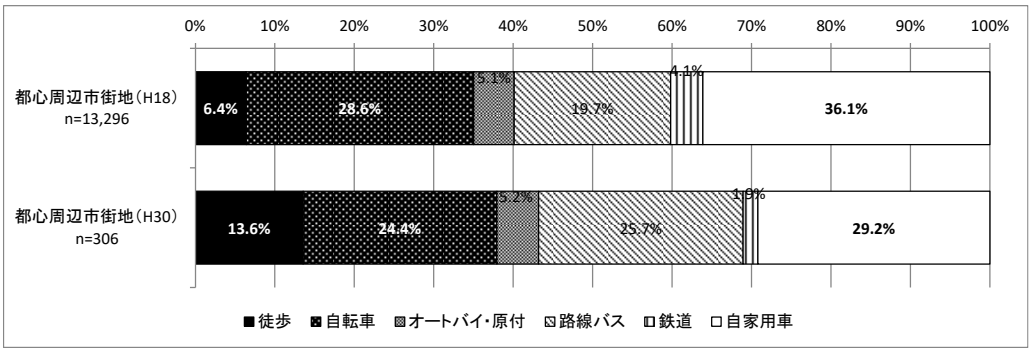
(1) 中心商業業務地区

徒歩の割合が大きく増えています。路線バスについてはほぼ同じ割合であり，その他の交通手段については減少しています。当該地区に居住する通勤者が増え，徒歩通勤が多いため徒歩通勤の割合が増え，その他の割合が減る結果となっています。



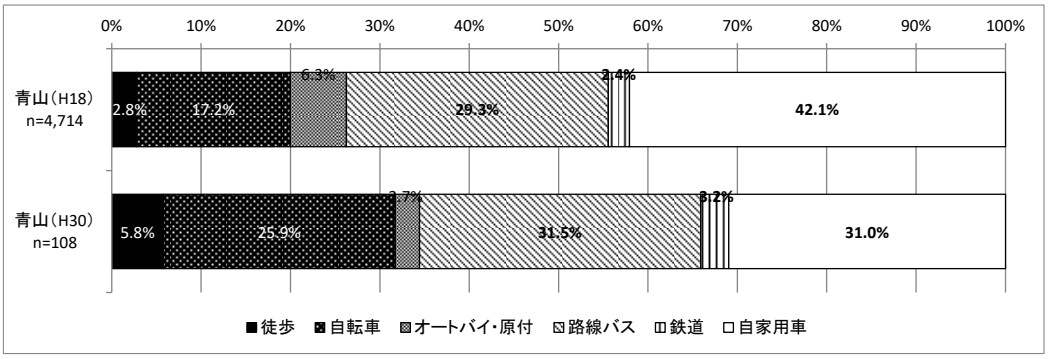
(2) 都心周辺市街地

徒歩，バイク，路線バスの割合が増えています。自家用車の割合は，減少しています。



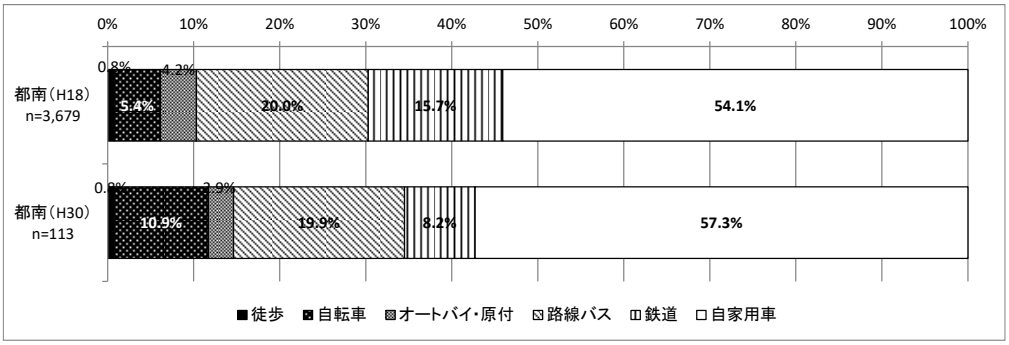
(3) 青山地区

自転車，鉄道の割合が増えており，自家用車の割合は減少しています。徒歩，路線バスの割合が増えています。



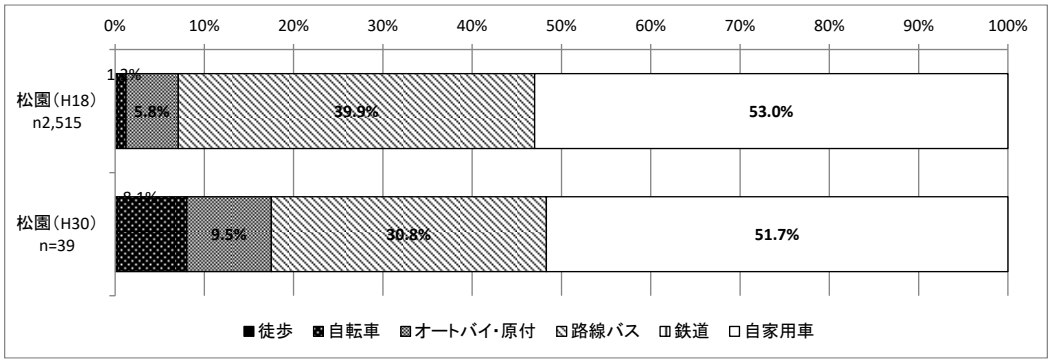
(4) 都南地区

自転車の割合が大きく増えています。路線バスについてはほぼ同じですが，鉄道利用については大きく減少しています。自家用車の割合が増えています。



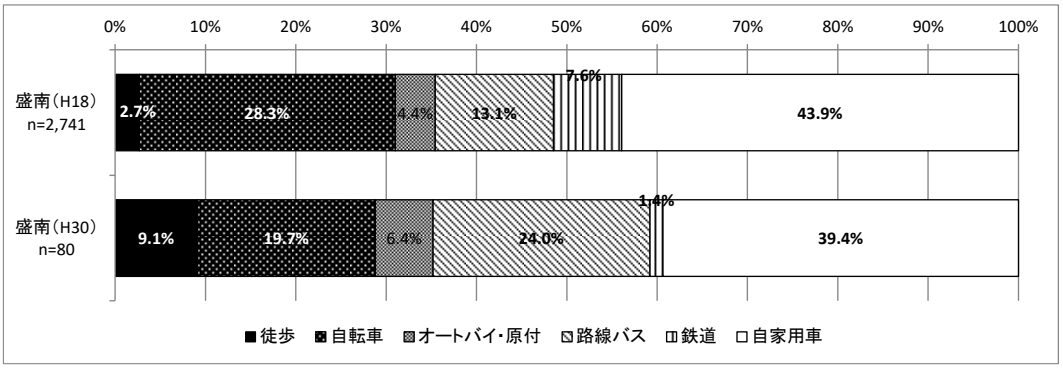
(5) 松園地区

自転車の割合が大きく増えており，オートバイ・原付の割合についても増えています。路線バスについては減少しています。自家用車はほぼ同じです。



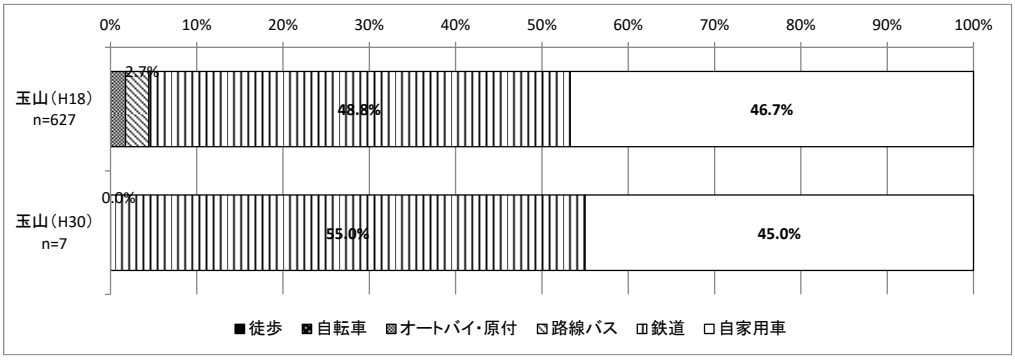
(6) 盛南地区

徒歩の割合が大きく増えていますが,自転車,鉄道の割合が減少しています。路線バスについては策定時と比較して増えています。自家用車はほぼ同じです。



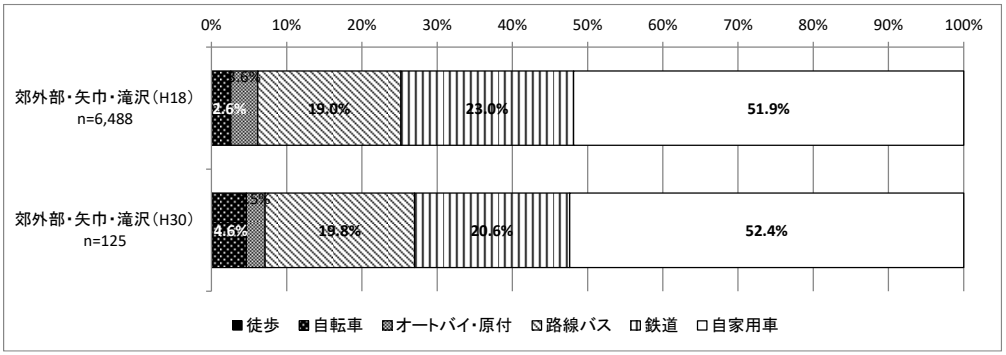
(7) 玉山地区

鉄道の割合が増加しています。自家用車はほぼ同じです。



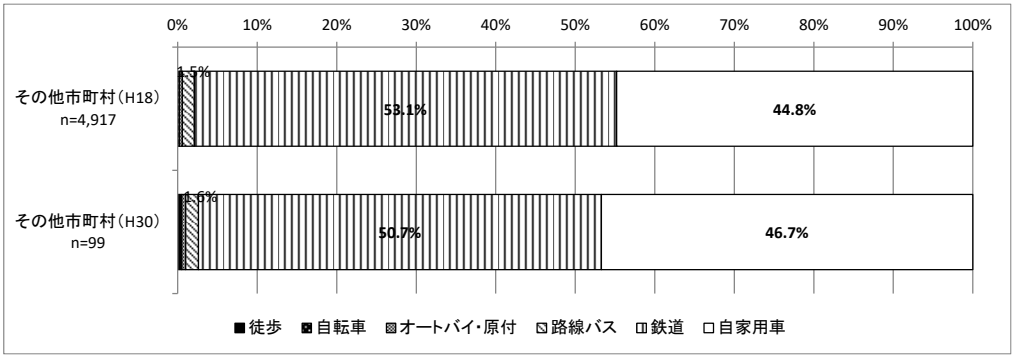
(8) 郊外部・矢巾・滝沢

自転車の割合が増加しています。自家用車はほぼ同じです。



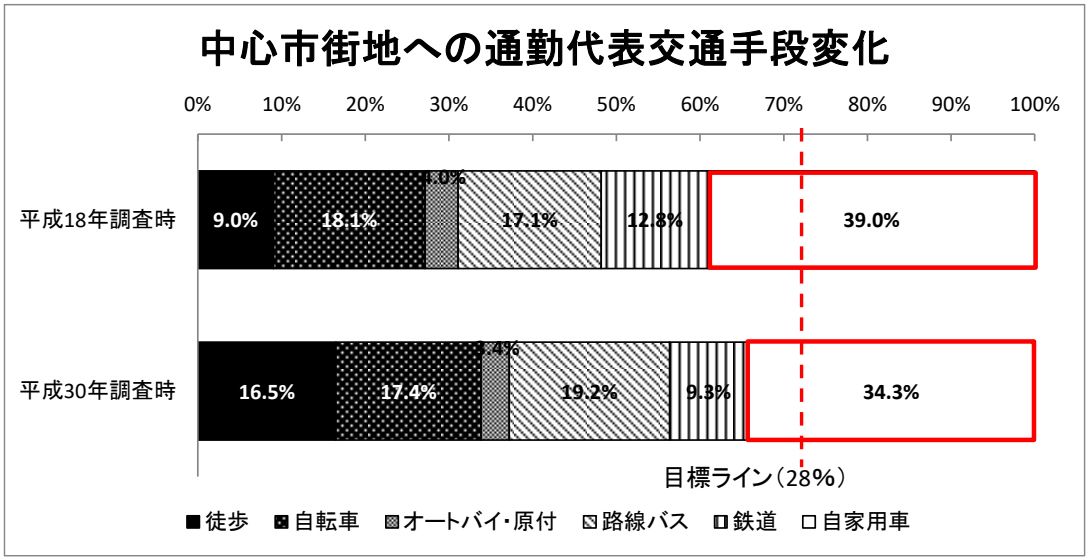
（9） その他市町村

通勤距離が長いことが想定されるため，もともと鉄道，自家用車の割合が高くなっていました。鉄道，自家用車の割合は策定時とほぼ同じです。



（10） 全体

全体の通勤代表交通手段については，徒歩と路線バスの割合が増加し，自家用車・鉄道・自転車の割合が減少しています。



※なお，回答した通勤者の居住地区ごとの評価について，通勤代表交通手段の割合を増加，減少等と記載していますが，平成 30 年調査時の標本数が少ないこと等から，参考値とします。

2.10 もりおか交通戦略（第一期）の評価のまとめ

2.10.1 もりおか交通戦略（第一期）で設定している施策の進捗状況

約７割が実施，実施中であり未実施の施策は３割程度となっています。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り，今後，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ながら，施策の必要性の再検討も含めて関係者調整を図りながら進める必要があります。

2.10.2 目標達成状況

（1） 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合を６割以上にする目標については，計画策定当初（平成 20 年度）で５割弱であったものが，平成 30 年度調査では７割弱に増え，目標を達成することが出来ました。

（2） 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

中心市街地への通勤における自家用車利用者数を３割削減する目標については，計画策定当初と比較して約１割減にとどまり，目標には届きませんでしたが，施策を進めてきたことにより自家用車利用が減少していることから，今後も施策を着実に進める必要があると考えます。また，１日あたりの CO２排出量を約７ｔ削減する目標については，自動車性能の向上もあり，計画当初に比較し約９ｔ削減されたと試算され，目標を達成することが出来ました。

表 2-5 もりおか交通戦略（第一期）目標の達成状況

No.	交通戦略	戦略のねらい	目標達成状況	
			目標	達成状況
1	歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ，賑わいある空間を創出する	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	○:68.4%の人々が移動快適性に満足 （※中心市街地の移動快適性に関するアンケート（H30））
2	公共交通軸の充実･強化を図る戦略	・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	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	△:未達成（約 1 割削減） （※H30 中心市街地への通勤実態調査）
			１日あたりの CO2 排出量を約７t 削減する	○：1 日あたり約 9t の CO2 排出量を削減 （※H30 中心市街地への通勤実態調査）

第3章 盛岡市の社会情勢等の変化

3.1 交通実態の変化

3.1.1 自動車交通量の推移

計画策定時（平成 21 年度）では，平成 17 年から平成 32 年までの，盛岡広域における発生集中量（自動車交通量）を推計しており，平成 27 年までは増加し，それ以降微減との予測を立てていました。これに対し，平成 22 年の自動車発生集中量の実績値では，平成 17 年からほぼ横ばいの数値となっており，計画策定時の予測値と比較すると，約２％下回る結果となっています。

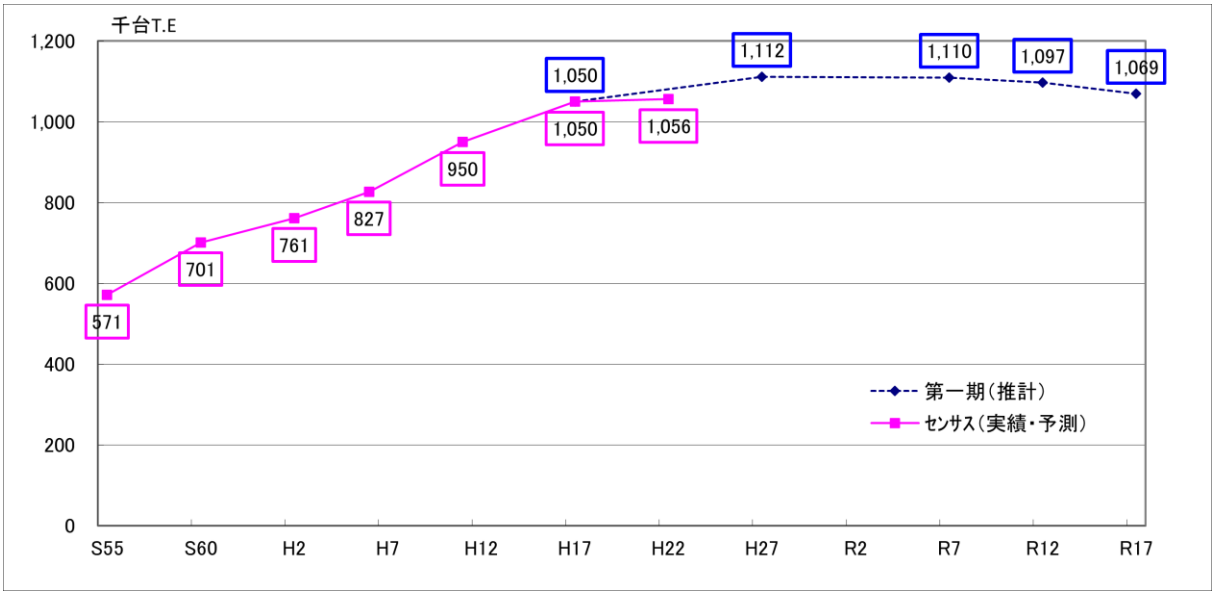
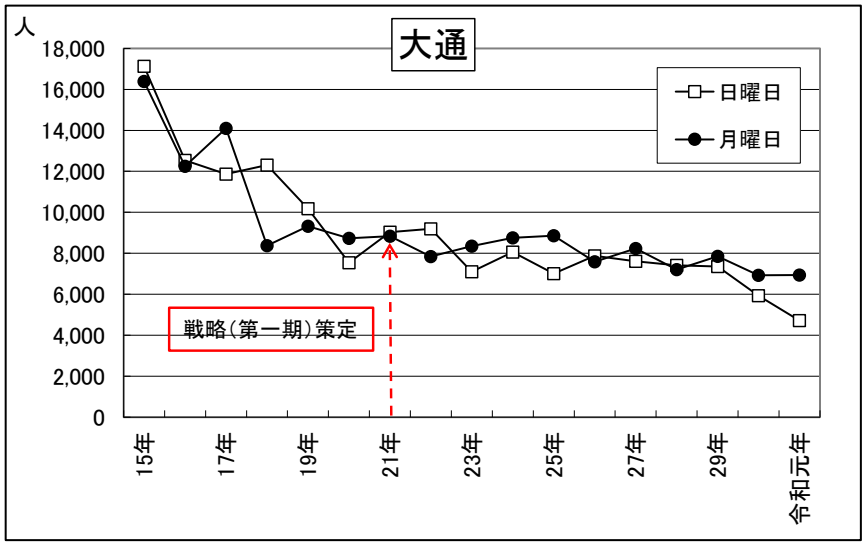


図 3-1　もりおか交通戦略（第一期）の予測値と実測値の比較

3.1.2 歩行者交通量の推移

計画策定時（平成 21 年度）では，歩行者自転車優先エリアとして設定している大通地区で減少傾向でしたが，計画策定後は横ばいとなっています。



※令和元年（令和２年３月調査）のデータは，新型コロナ感染拡大防止に伴う外出の自粛の影響を受けていると考えられます。

図 3-2　歩行者自転車優先エリア内の歩行者交通量の推移

3.1.3 交通事故の状況

盛岡市内の死傷事故の発生状況は減少傾向であり，直近３年間はほぼ横ばいとなっています。また，死傷事故件数がこの 10 年間で約半数程度に減少しているのに対し，死亡事故件数は，ほぼ横ばいの状況となっています。

中心市街地においても同様の傾向が見られます

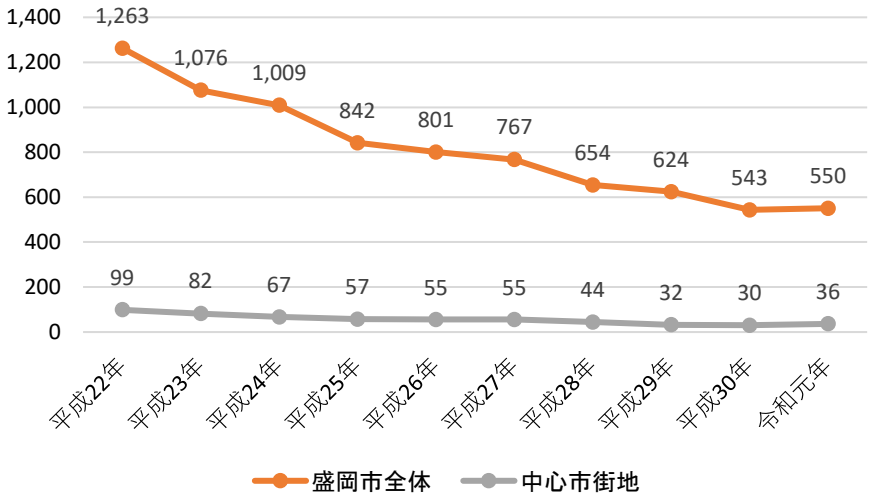


図 3-3　盛岡市内の死傷事故件数の推移（件/年）

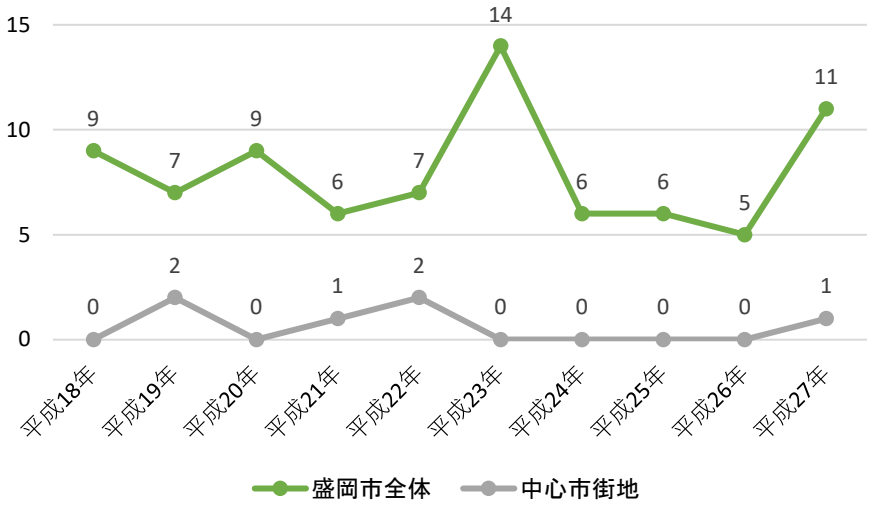


図 3-4　盛岡市内の死亡事故件数の推移（件/年）

また，事故類型に着目すると，いずれの事故類型も減少傾向にありますが，歩行者事故の割合が相対的に高くなっています。歩行者や自転車の施策を重点的に展開する中心市街地において，事故の視点を追加する必要があると考えます。

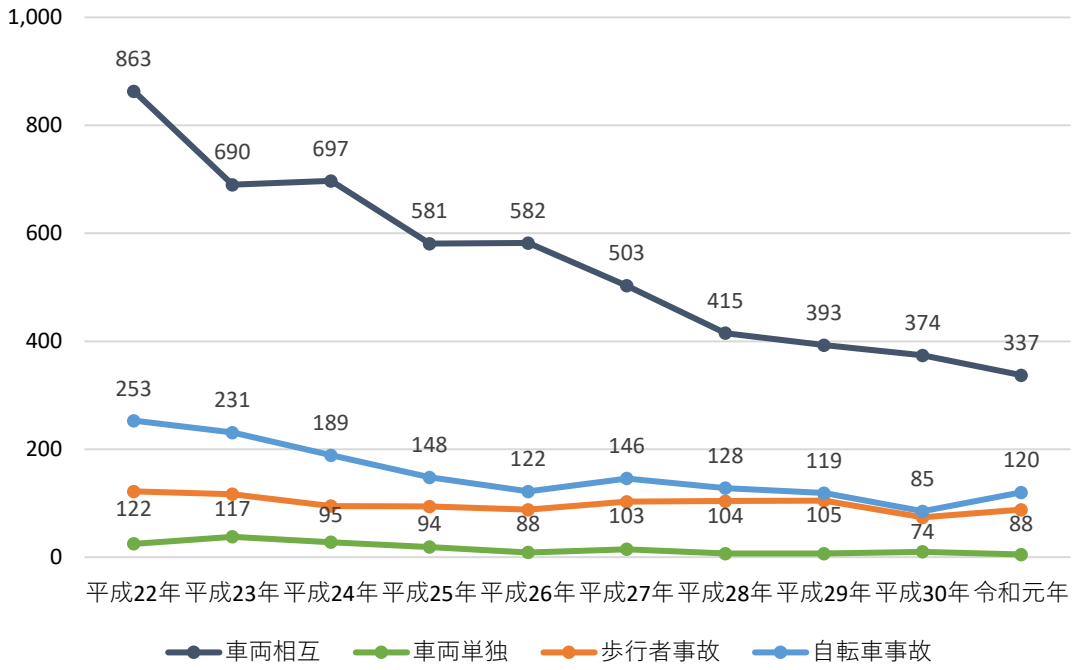


図 3-5　盛岡市内の事故類型毎の発生件数（件/年）

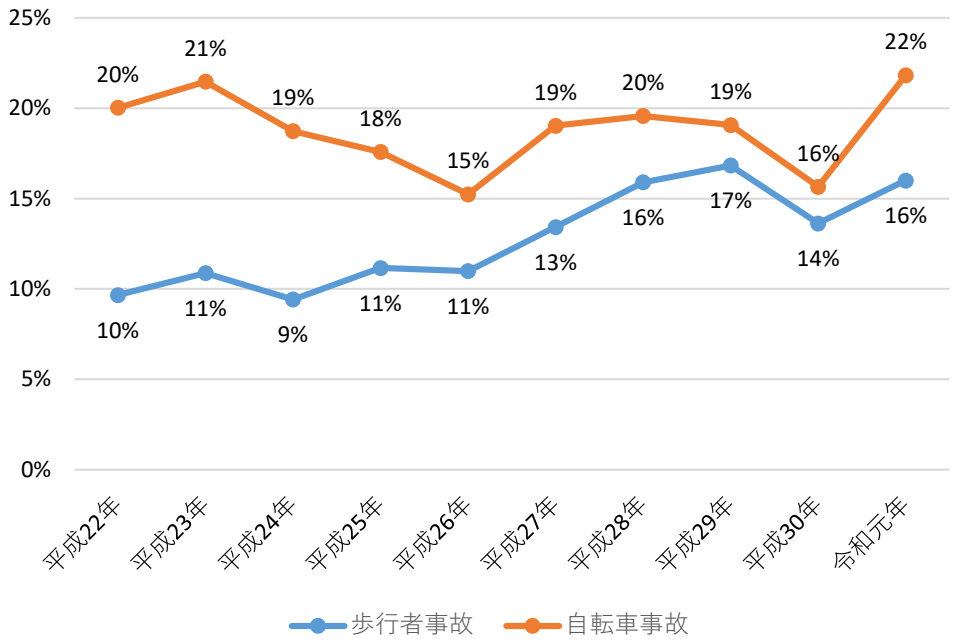


図 3-6　盛岡市内の歩行者事故，自転車事故の割合（%）

3.2 道路整備のための事業費推移

平成 22 年に都市計画道路整備プログラムを策定していますが，策定後の，都市計画道路整備のための事業費は減少傾向にあり，策定から 10 年間の平均では年間 12.7 億円となっています。

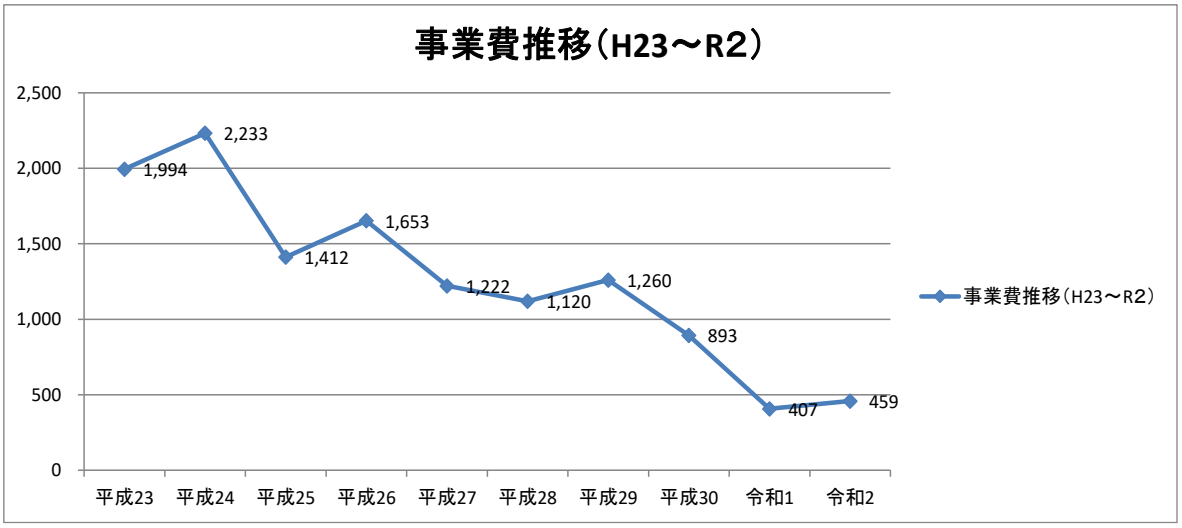
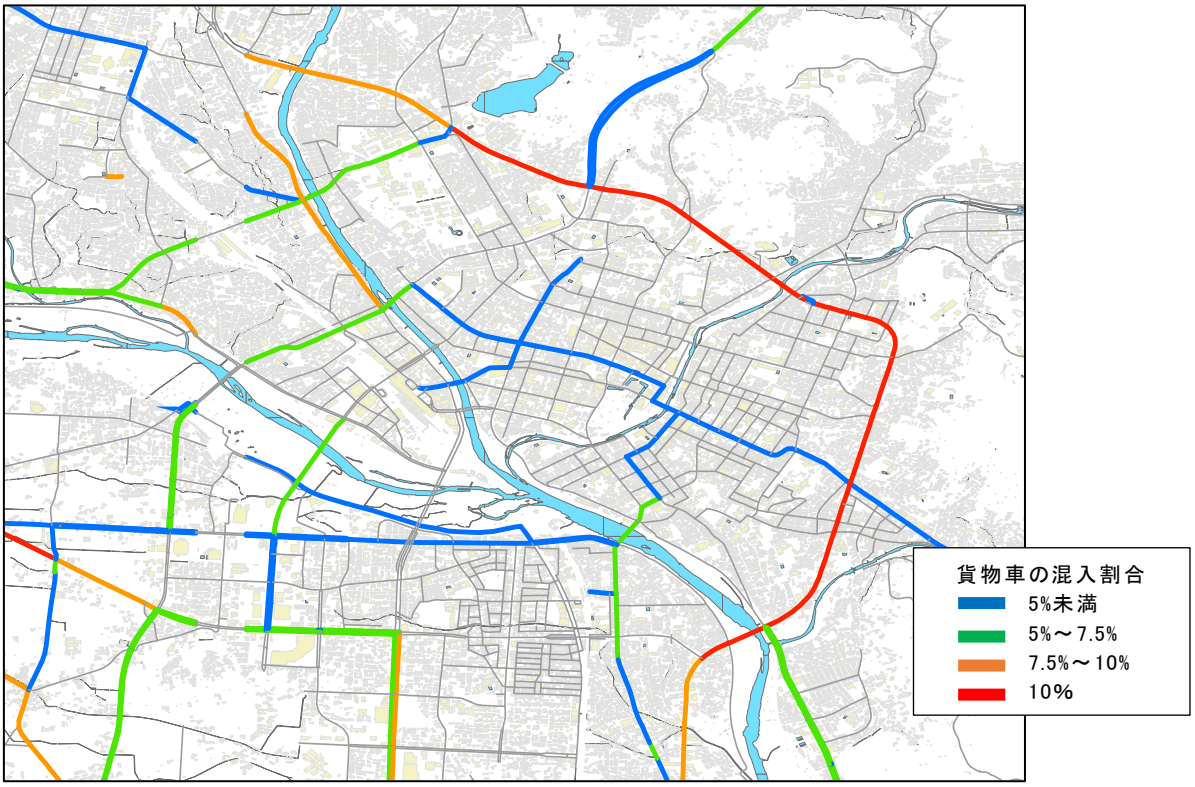


図 3-7　盛岡市の都市計画道路に関する事業費の推移（百万円）

（参考）貨物車の交通実態

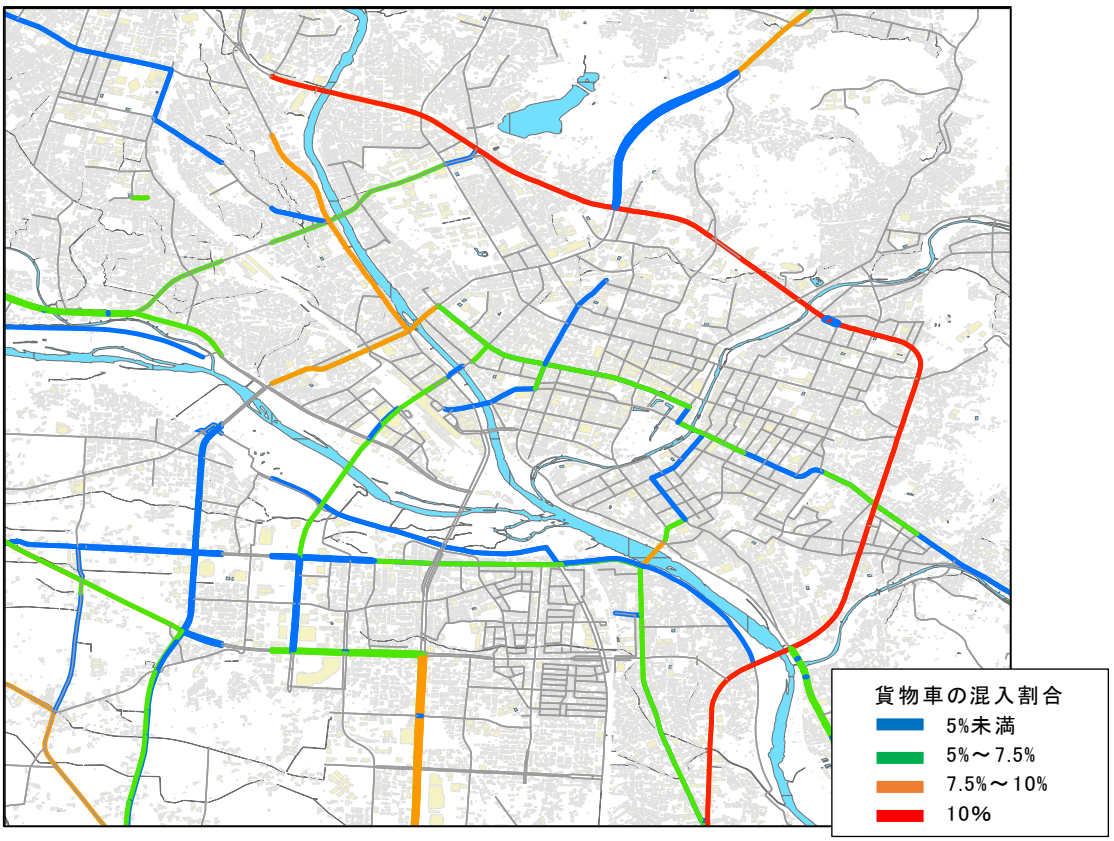
盛岡市において，貨物車の通行実態について，ETC2.0 プローブデータにより把握しました。その結果，図 3-8 のとおり，市内に流入する貨物車は幹線道路を通行しており，中心市街地や細街路等への流入はなく適切な分担が図られていることを確認しました。



出典 ETC2.0 プローブデータ（令和元年 10 月の平日）

図 3-8　盛岡市の貨物車の交通状況（通常期）

また，新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う外出の自粛により，物流の需要が増加することが考えられます。そこで，緊急事態宣言が全国に拡大された令和 2 年 4 月 17 日～5 月 7 日の平日の貨物車の通行実態を確認しました。その結果，幹線道路の大型車の混入率は増加しているものの，細街路等への流入はないことを確認しました。



出典 ETC2.0 プローブデータ（令和 2 年 4/17～5/7 の平日）

図 3-9　盛岡市の貨物車の交通状況（緊急事態宣言発令時）

第4章 もりおか交通戦略（第二期）の考え方

4.1 既往計画との整合性の確認

（1） 既往計画の整理

もりおか交通戦略（第一期）は，平成 21 年 10 月に策定されています。

今回の見直しに至るまで，「盛岡市地域公共交通網形成計画」等の多くの関連計画が策定されていることから，もりおか交通戦略（第一期）との関連計画の整合性を確認し，不整合の部分はもりおか交通戦略（第二期）で見直しを行います。

表 4-1　関連する既往計画

No.	関連計画	策定年月
1	盛岡市総合交通計画	平成 19 年 7 月（平成 30 年 10 月一部改訂）
2	盛岡市都市計画マスタープラン	【全体構想】令和 3 年 7 月 【地域別構想】平成 22 年 3 月（令和 4 年度内改定予定）
3	都市計画道路整備プログラム	平成 23 年 2 月（平成 29 年 7 月見直し） （令和 3 年度内　次期計画策定予定）
4	盛岡広域都市圏道路網基本計画	平成 26 年 11 月
5	盛岡広域都市計画区域マスタープラン	平成 27 年 3 月
6	盛岡市総合計画	平成 27 年度から令和 6 年度
7	盛岡市自転車ネットワーク計画	平成 28 年 3 月
8	盛岡市市街地活性化つながるまちづくりプラン	平成 30 年度から令和 4 年度（令和元年 5 月変更）
9	盛岡市地域公共交通網形成計画	令和元年 11 月
10	盛岡市立地適正化計画	令和 2 年 3 月
11	盛岡市自転車活用推進計画	令和 3 年 3 月
12	まちなかウォーカブル推進事業	令和 2 年度

（2） 関連計画との整合性確認

もりおか交通戦略（第一期）と関連計画の整合性を確認した上で，もりおか交通戦略（第二期）に入れ込む視点を整理しました。

表 4-2　もりおか交通戦略（第二期）に入れ込む視点

No.	次期交通戦略に入れ込む視点		関連計画
1	戦略全体	歩行者，自転車それぞれでの安全性の向上及び交通環境整備に対する目標の設定（事故件数等）	盛岡市総合交通計画 盛岡市自転車ネットワーク計画 盛岡市自転車活用推進計画
2		土地利用と交通を一体と考えた都市構造 公共交通でアクセスしやすいにぎわい拠点の形成	盛岡市都市計画マスタープラン 盛岡市立地適正化計画
3		現実的な見通しによる未着手道路の見直し及び優先順位の再評価	盛岡広域都市圏道路網基本計画
4	中心市街地	ウォーカブル推進都市の形成に向けた取組，自転車関連事業との連携	まちなかウォーカブル推進事業， 中心市街地活性化つながるまちづくりプラン
5	公共交通軸の充実・強化を図る地区（青山地区 都南地区，松園地区， 盛南地区，玉山地区）	生活道路の整備，既存交通施設改良 中心拠点，地域拠点を支える交通結節点整備 公共交通と自動車のバランスが取れたまちづくり 新駅整備，駐輪場整備，交通結節点整備	盛岡市都市計画マスタープラン 盛岡市立地適正化計画 盛岡市総合交通計画 盛岡市地域公共交通網形成計画

関連計画にて計画されている施策を確認した上で，もりおか交通戦略（第二期）と整合を図るべき施策を整理しました

1）中心市街地

中心市街地

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

現計画

「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」ことを狙いとして，歩行空間・自転車走行空間の確保，中心市街地への通過交通の排除，自転車走行空間ネットワークの整備拡充などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・歩行者・自転車優先エリアの設定	○		
	・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の２車線以上の確保（　都）盛岡駅南大橋線，都）明治橋大沢川原線　）	○		
	・上記道路の４車線化		○	
	・菜園通りの空間再配分（公園下～川徳）		○	
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸		○	
	・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			○

第二期計画

新規 **ウォーカブル推進都市の形成に向けた取組**

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成するためにハードとソフトの両面から対策する

※盛岡市は国が募集する「ウォーカブル推進都市」に令和元年８月に応募し，「ウォーカブル推進都市」になっている

新規 **自転車関連事業と連携した施策**

自転車を「走りやすく」するだけでなく，「使いやすく」する

継続 **拠点間連絡バス関連施策**

ウォーカブル推進都市の形成に向けた取組などによる，街中回遊性への影響を考慮する

中心市街地

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

盛岡駅（バスターミナルなどを含む）とR4開業予定となっている盛岡バスセンターを市内公共交通網の中心結節点として設定。

路線バス運行の効率化及と路線網の見直し・再編施策の1つとして，盛岡バスセンター整備に伴う路線系統の見直し事業を実施。

交通結節点	性格・役割
中心結節点	・主に起終点として、広域的交通、周辺市町との交通、市内交通を結び、大規模な交通需要に対応。 ・鉄道、高速・都市間バス、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 ・商業施設などの都市施設などの複合的な機能を有する。

事業2	（仮称）新盛岡バスセンター整備に伴う路線系統の見直し
概 要	（仮称）新盛岡バスセンター整備（2021 年度中の供用開始予定）に合わせ、これを活用して、市内の拠点と中心部との連絡性、中心部内の回遊性の向上と既存路線・系統の統廃合による運行の効率化が行えるよう、既存の路線バスの見直しを供用開始に合わせ実施します。
実施主体	盛岡市・バス事業者
実施スケジュール（年度）	2019：見直し検討 → 2020：バス事業者協議 → 2021～2024～：実 施

盛岡市立地適正化計画（R2）

都心ゾーン及び都心周辺ゾーンとして設定。公共交通の利便性が高く，個性感じるまちなみを形成する暮らしの場となる。

中心拠点として設定。中枢的な施設の配置と都市機能の維持及び誘導を図る。

まちなかウォーカブル推進事業（R2）

車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における，街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業。

中心市街地活性化つながるまちづくりプラン（H30）

道路整備や交通施策により訪れやすく巡りやすい環境を整え，地域と地域をつなぐ。

- 盛岡バスセンター関連事業
  - ・盛岡バスセンター整備事業
  - ・整備予定地における地域活性化
- 都市計画道路整備事業
- バス運行関連事業
- 自転車関連事業
  - ・自転車走行空間整備事業
  - ・自転車駐車場整備事業
  - ・シェアサイクル事業





盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

都市交通の円滑化を推進するため，効率的な交通網整備や適切な交通誘導を行うとともに，公共交通や自転車の利便性の向上と利用促進によって自動車流入量の低減を図り，交通混雑を緩和してバスや自転車が似合うまちづくりをめざします。

また，歩行者が安心して快適に通行できる道路づくりのために，歩行空間の確保とバリアフリーやユニバーサルデザインに努めます。

2）青山中央地区

青山中央地区　公共交通軸の充実･強化を図る戦略

現計画

「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，利用者の状況に応じたバスと鉄道の手段選択制を高める」「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」ことを狙いとして，鉄道の運行頻度の向上やバスと鉄道の乗り継ぎ抵抗の低減などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・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継ぎ割引等の導入促進		○	
	・都）向中野安倍館線の４車線整備促進			○
	・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○

第二期計画

継続　既存交通施設の改良施策

青山駅前へのバスベイ設置や，既存交通施設のバリアフリー化などの整備を行う

継続　中心市街地間のバス優先ルートの強化施策

新都心形成における，都市機能集積や市街地整備を見据えたルートを設定する

青山中央地区　公共交通軸の充実･強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

滝沢市の網形成計画の拠点にも位置付けられているIGRいわて銀河鉄道線青山駅を地域結節点に設定。

地域結節点	・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 ・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 ・鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。

盛岡市立地適正化計画（R2）

快適居住ゾーンとして設定。快適でゆとりのある暮らしの場であり，快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。

地域拠点として設定。主要な交通結節点に徒歩でアクセス可能であり，日常生活に必要な都市機能が集積。

快適でゆとりある暮らし	・高齢世帯が多いものの，子育て世帯の移住などによって，高齢者と若い世代の交流が生まれ，地域コミュニティの活力が維持されています。 ・公園や道路等の都市基盤が良好に維持されており，高齢者の暮らしや子育てを支えています。 ・スーパーや保育所，学校，診療所等，日常利用する施設が集まる地域拠点があり，日常生活における利便性が確保されています。 ・バスや鉄道を利用しての通勤，通学等の外出が便利です。



盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

本地域は，道路整備前に宅地化が進行したため，道幅が狭くバスの運行ができない道路，入り組んだ道路により幹線道路に出にくい地区，渋滞の原因となっている不規則な交差点などが存在する。

これらの解消を図るため，生活道路の拡幅や交通施設のバリアフリー化などの整備を行うとともに，電柱の道路外設置や一方通行の活用など，既存施設利用の工夫を図る。

3）青山北地区

青山北地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

「厨川駅駅舎の反対側である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」ことを狙いとして，厨川駅の東西自由通路及び西口駐車場整備，厨川駅西口へのバス接続による集約可能性検討などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・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			○

第二期計画

継続

自動車及びバス交通需要を満たす道路整備施策

自動車交通と公共交通のバランスがとれた
交通環境を整備

新規

厨川駅バリアフリー化検討施策

鉄道運行本数の増便，自由通路及び駐輪場の整備が
進んだ厨川駅において，更なる利用環境の改善を図る

青山北地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

地区内からIGRいわて銀河鉄道線を利用する乗り継ぎ点として厨川駅を設定。

乗り継ぎ点	・一般路線バスの起終点となり、比較的交通需要が少ない地区と最寄りの居住誘導区域内の交通結節点を効率的、確実に連絡。 ・市街化区域外の田園部・中山間地の小規模需要に対応する交通手段（デマンド運行など）が確実に中心部と連絡する路線への接続が可能。 ・鉄道駅、機能性の高いバス停として、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 ・地区内の拠点として集いや交流の場としての機能。

盛岡市立地適正化計画（R2）

快適居住ゾーンとして設定。快適でゆとりのある暮らしの場であり，快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。

快適でゆとりある暮らし	・高齢世帯が多いものの，子育て世帯の移住などによって，高齢者と若い世代の交流が生まれ，地域コミュニティの活力が維持されています。 ・公園や道路等の都市基盤が良好に維持されており，高齢者の暮らしや子育てを支えています。 ・スーパーや保育所，学校，診療所等，日常利用する施設が集まる地域拠点があり，日常生活における利便性が確保されています。 ・バスや鉄道を利用しての通勤，通学等の外出が便利です。



盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

道路については，周辺幹線道路へのアクセス性を高めるため，計画的な整備を行う。

公共交通については，厨川駅からの鉄道利用促進のため，東西の連絡と西側からのアクセス性を高めるとともに，電車とバスの連携向上やゾーンバスの工夫により，地域内の交通ネットワークの形成を図る。

青山南地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

「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」ことを狙いとして，JR田沢湖線への前潟新駅の設定可能性の検討及び検討結果に基づく具体化などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・前潟新駅の設置可能性検討・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			○

第二期計画

新規 **JR田沢湖線の新駅整備施策**

開業に向け，新駅の整備や駅前広場の整備を行う

新規 **新駅の利用促進・活用策検討施策**

新駅設置による交通への影響を踏まえ，周辺商業施設と連携したパークアンドライドの推進策等を検討

青山南地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

もりおか交通戦略に基づくJR田沢湖線への新駅設置と，それに伴うバスルートの再編を踏まえ，滝沢市方面，太田地区，繋地区との連絡を想定した交通結節点として地域結節点を設定。

鉄道の利活用，利便性向上施策の1つとして，JR田沢湖線の新駅整備事業を実施。

地域結節点	・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 ・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 ・鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。

事業９	JR 田沢湖線の新駅整備					
概　要	JR 田沢湖線の盛岡駅と大釜駅の間の前潟地区への新駅整備に向けた検討を進め、実現を目指します。					
実施主体	盛岡市・鉄道事業者					
実施スケジュール（年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	関係機関調整	詳細設計	駅工事		供用開始	

※上記スケジュールは、検討・調整状況により変更となる場合があり、あくまで市が目指すものとなります。

盛岡市立地適正化計画（R2）

快適居住ゾーンとして設定（一部都心周辺ゾーン）。快適でゆとりのある暮らしの場であり，快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。

地域商業拠点として設定。地域拠点を補完し，地域における商業サービスの提供に重要な役割を果たすとともに，放射・環状道路沿いで広域的に商業サービスを提供する。

快適でゆとりある暮らし	・高齢世帯が多いものの，子育て世帯の移住などによって，高齢者と若い世代の交流が生まれ，地域コミュニティの活力が維持されています。 ・公園や道路等の都市基盤が良好に維持されており，高齢者の暮らしや子育てを支えています。 ・スーパーや保育所，学校，診療所等，日常利用する施設が集まる地域拠点があり，日常生活における利便性が確保されています。 ・バスや鉄道を利用しての通勤，通学等の外出が便利です。



5）都南地区

都南地区（都南中央地区）

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

都南中央地区にターゲットを絞り，「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」ことを狙いとして，鉄道駅でのアクセス性・手段選択性の向上，バスの定時性・速達性の向上などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・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）向中野安倍舘線の４車線整備促進		○	
	・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○

第二期計画

新規 <u>岩手飯岡駅及び駅周辺の整備施策</u>

都南バスターミナル廃止により，交通手段としての重要性が増した岩手飯岡駅の利便性を強化

継続 <u>中心市街地間のバス優先ルートの強化施策</u>

都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編事業を考慮した整備を行う

都南地区（都南中央地区）

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

既存の都南バスターミナルが廃止予定であるため，その機能移転及び地区内路線バスとの接続機能強化を図ることが可能なJR東北本線岩手飯岡駅を市内公共交通網の地域結節点として設定。

路線バス運行の効率化及と路線網の見直し・再編施策の1つとして，都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編事業を実施。

地域結節点	・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 ・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 ・鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。
乗り継ぎ点	・一般路線バスの起終点となり、比較的交通需要が少ない地区と最寄りの居住誘導区域内の交通結節点を効率的、確実に連絡。 ・市街化区域外の田園部・中山間地の小規模需要に対応する交通手段（デマンド運行など）が確実に中心部と連絡する路線への接続が可能。 ・鉄道駅、機能性の高いバス停として、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 ・地区内の拠点として集いや交流の場としての機能。

事業１	都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編					
概　要	廃止予定となっている既存の都南バスターミナルの機能を、JR 東北本線岩手飯岡駅に移転し、鉄道と路線バスの結節を強化しつつ、岩手飯岡駅を交通の拠点とした都南地区のバス路線の再編を実施します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者					
実施スケジュール（年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	再編の検討 地元・バス事業者協議		再編実施			

盛岡市立地適正化計画（R2）

快適居住ゾーンとして設定。快適でゆとりのある暮らしの場であり，快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。

地域拠点及び地域商業拠点として設定。主要な交通結節点に徒歩でアクセス可能であり，日常生活に必要な都市機能が集積するとともに地域における商業サービスの提供に重要な役割を果たす。

盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

岩手飯岡駅や幹線道路沿いの商業地が地域の活気づくりの一つとなっている。地域の更なる賑わいの核となるように駅前整備と周辺の商業性の向上を行う。

中心市街地の結びつきを充実させるため，新たなバス運行システムの導入などにより，岩手飯岡駅の利用促進や地域内のバス利便性の向上を図る。

6）松園地区

松園地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

「オムニバスタウン計画で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」ことを狙いとして，基幹バスの定時性・速達性の向上，支線バスへのアクセス性の向上及び乗り継ぎ抵抗の低減などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・ゾーンバス利用案内情報の充実	○		
	・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		○	
	・都）梨木町上米内線の４車線整備		○	
	・都）本町上田線の４車線整備促進			○
	・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			○

第二期計画

継続 ゾーンバスシステムの改善施策

松園地区で重要な公共交通手段となっている
ゾーンバスシステムの利便性をさらに高める

継続 中心市街地間のバス優先ルートの強化施策

ゾーンバスシステム改善施策を考慮した整備を行う

松園地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

ゾーンバスシステムの乗り換え拠点となっている松園バスターミナルを市内公共交通網の地域結節点として設定。

地域結節点 	・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 ・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 ・鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。

盛岡市立地適正化計画（R2）

快適居住ゾーンとして設定。快適でゆとりのある暮らしの場であり，快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。

地域拠点として設定。主要な交通結節点に徒歩でアクセス可能であり，日常生活に必要な都市機能が集積。

快適でゆとりある暮らし	・高齢世帯が多いものの，子育て世帯の移住などによって，高齢者と若い世代の交流が生まれ，地域コミュニティの活力が維持されています。 ・公園や道路等の都市基盤が良好に維持されており，高齢者の暮らしや子育てを支えています。 ・スーパーや保育所，学校，診療所等，日常利用する施設が集まる地域拠点があり，日常生活における利便性が確保されています。 ・バスや鉄道を利用しての通勤，通学等の外出が便利です。 

盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

市街地中心部との結びつきは，市内でもバス本数の多い路線を有していることから，通勤通学や買い物などを中心にバスの利用促進を図ることとし，このための道路整備やゾーンバスシステムの改善を行うなど，バスの利便性向上に努める。

7）盛南地区

盛南地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

「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」ことを狙いとして，バスの定時性・速達性の向上，運行頻度と密度の向上などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・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		○	
	・都）盛岡駅長田町線４車線整備	○		
	・杜の大橋の４車線整備の促進		○	
	・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定			○

第二期計画

継続 **自動車及びバス交通需要を満たす道路整備施策**

自動車交通と公共交通のバランスがとれた交通環境を整備

継続 **中心市街地間のバス優先ルートの設定施策**

新都心形成における，都市機能集積や市街地整備を見据えたルートを設定する

盛南地区

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

現在開発が進み，将来的にも人口の増加（集積）が想定される地域である。

中心拠点中心地区との強い連携，市内各地域との連携を図る必要があり，大規模商業施設や盛岡市立病院の周辺を都心地域結節点に設定。

都心地域結節点	・比較的大きな交通需要へ対応、かつ周辺市町との交通、市内交通を結節。 ・複数のバス路線の起終点、経由地として、また市中心部への最寄り鉄道駅として、鉄道、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 ・商業施設などの都市施設などの複合的な機能を有する。

盛岡市立地適正化計画（R2）

新都心ゾーンとして設定。新たな都心の暮らしの場として，バスの利便性が高い地域とする。また，道路や公園等の良好な都市基盤を活かし，安心して子育てができる環境の形成を図る。

中心拠点として設定。中枢的な施設の配置と広域的に魅力のある都市機能の維持及び誘導を図る。

新たな都心の暮らし	・通勤や買物の利便性に魅力を感じる子育て世帯などが暮らしています。 ・公園や道路等の都市基盤が整備されており，安心して子育てをしています。（公園や通学路の安全性） ・病院や博物館，商業施設等が集積する中心拠点があるため，生活の利便性が高くなっています。 

盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

中心市街地と盛岡駅西口地区とともにそれぞれの地域特性を活かした都市機能の分担を図り，連続的な都心を形成し，高次の都市機能集積を進めることで，盛岡市の新たな活力を生み出す新都心を形成する。

都心機能に加え，住宅地，研究機関の立地を図り，自動車交通に対応したまちづくりを目指す。

8）玉山地区

玉山地区（好摩，渋民，玉山）

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

現計画

「鉄道を中心として公共交通利用促進を図り，鉄道駅を核とした集約性の高い地区を形成する」ことを狙いとして，好摩駅東側からのアクセス性向上などの施策を行った。

戦略	施策	実施済	実施中	未実施
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・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			○

第二期計画

継続 <u>好摩駅東口への駐車場整備効果の検討施策</u>

鉄道網上の拠点駅である好摩駅において，
東側からのアクセス性を向上させる

新規 <u>道の駅整備計画と連携した施策</u>

道の駅整備による，新たな交通システムの導入
検討と連携した道路及び周辺環境の整備

玉山地区（好摩，渋民，玉山）

公共交通軸の充実・強化を図る戦略

上位・関連計画

盛岡市地域公共交通網形成計画（R1）

好摩地域は，一定程度の人口集積が維持される地域であり，鉄道網上の拠点駅であることから，好摩駅に地域結節点を設定。

渋民地域は，渋民駅に乗り継ぎ点を設定し，玉山総合事務所周辺に鉄道駅を起終点とする地区生活線を経由させる。

玉山地域は，集落が点在する交通需要の少ない地域であり，エリアを面的にカバーする小規模需要対応型交通導入が想定される。
交通結節点は設けず，周囲の乗り継ぎ点への連絡を図る。

また，交通結節点の整備，機能拡充施策の1つとして，国道4号渋民バイパス沿いに整備計画中の「道の駅」における，地区内交通などとの連携機能の確保事業を実施。

地域結節点	・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 ・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 ・鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。
乗り継ぎ点	・一般路線バスの起終点となり、比較的交通需要が少ない地区と最寄りの居住誘導区域内の交通結節点を効率的、確実に連絡。 ・市街化区域外の田園部・中山間地の小規模需要に対応する交通手段（デマンド運行など）が確実に中心部と連絡する路線への接続が可能。 ・鉄道駅、機能性の高いバス停として、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 ・地区内の拠点として集いや交流の場としての機能。

事業 13	国道４号渋民バイパス沿いに整備計画中の「道の駅」における、地区内交通などとの連携機能などの確保					
概　要	道の駅の整備計画に反映するため、自動運転技術などを活用した新たな地区内交通の導入を図る場合の施設側に必要な機能や条件などを検討するとともに、自家用車利用以外の観光客が道の駅にアクセスできるバス路線などの再編について検討します。					
実施主体	盛岡市・関係機関					
実施スケジュール（年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	機能・条件検討		路線再編の検討			



盛岡市立地適正化計画（R2）

好摩地域と渋民地域は田園居住ゾーン及び工業・流通集積ゾーンとして設定。最寄り駅や中心市街地までのアクセス手段の確保を図るとともに，広域交通の利便性を活かした工業・流通の場とする。

渋民地域は地域拠点として設定。主要な交通結節点に徒歩でアクセス可能であり，日常生活に必要な都市機能が集積。

玉山地域は市街化調整区域であるため，ゾーン及び拠点の設定はされない。

盛岡市都市計画マスタープラン（H22）

好摩地域は，駅・商店街周辺における道路整備，駐車場確保，駅東西の連絡通路の整備や駅舎の利活用を促進します。

渋民地域は，IGR，国道４号，バイパスなどの動線上に新駅や道の駅を整備することにより，市街地と有機的に結ぶ東西アクセスの軸を確保し，地域の利便性の向上を図ります。

4.2 今後の交通需要

もりおか交通戦略（第一期）の将来交通需要は，盛岡市にて調査を行った，通勤通学交通行動調査，全日行動調査，アンケート調査をもとに推定していました。

もりおか交通戦略（第二期）では，国道の道路計画は国土交通省が作成している，道路交通センサスに基づく将来 OD を用いて計画立案を実施していることから，他計画との整合を図るため，道路交通センサス将来 OD に基づき推定を行いました。

もりおか交通戦略（第一期）と道路交通センサス基づく推計発生集中交通量を比較すると，今回実施した道路交通センサスに基づく将来交通需要は R12 をピークに減少することが予測されています。

表 4-3　計画策定に用いる OD データ

計画	推計年次	ODデータ
盛岡広域都市圏将来道路網基本計画 1986年（S61年度）	2005年 (H17年)	1984年（S59年）パーソントリップ調査
もりおか交通戦略　2009年 (H21年度)	2025年 (H37年)	【通勤･通学目的トリップ】 ･通勤通学交通行動調査 ･全日行動調査 ･アンケート調査　盛岡市街路交通調査（H18年） 【通勤･通学以外の目的トリップ】 ･2005年（H17年）道路交通センサス
もりおか交通戦略次期計画　2020年 (R2年度)	2035年 (R17年)	･2010年（H22年）道路交通センサス

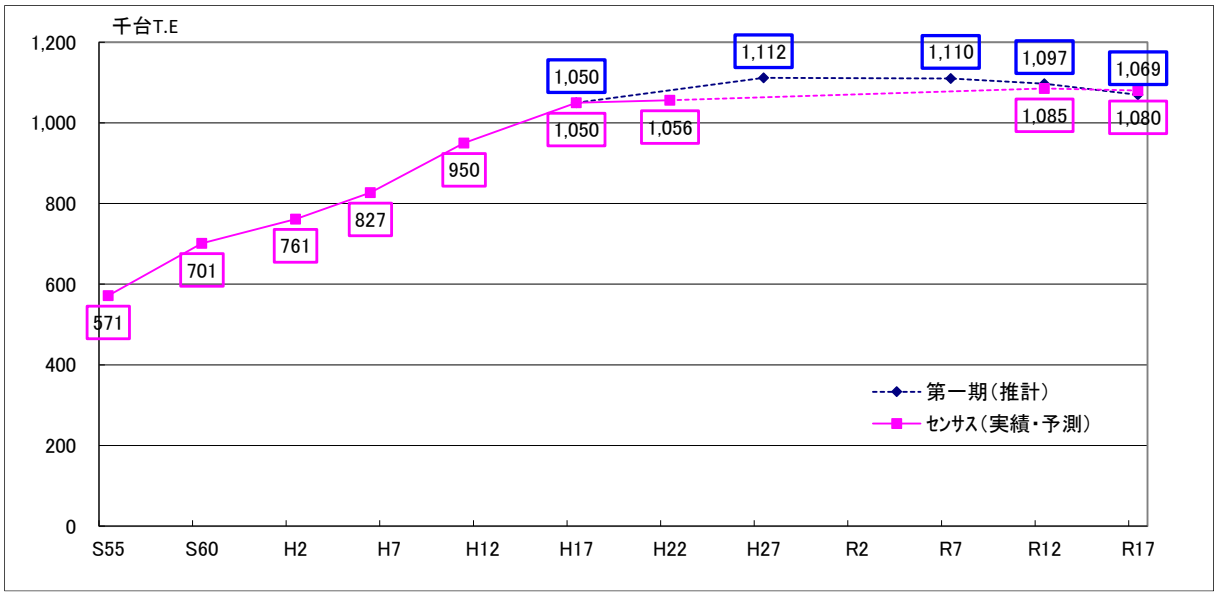


図 4-1　もりおか交通戦略（第一期）と H22 センサスに基づく推計発生集中交通量の比較

地域別の現況（H22）と推計値（R12）の発生・集中交通量を比較すると，盛岡市東部で減少傾向となります。一方，盛岡市西部，滝沢市及び矢巾町は増加傾向にあります。

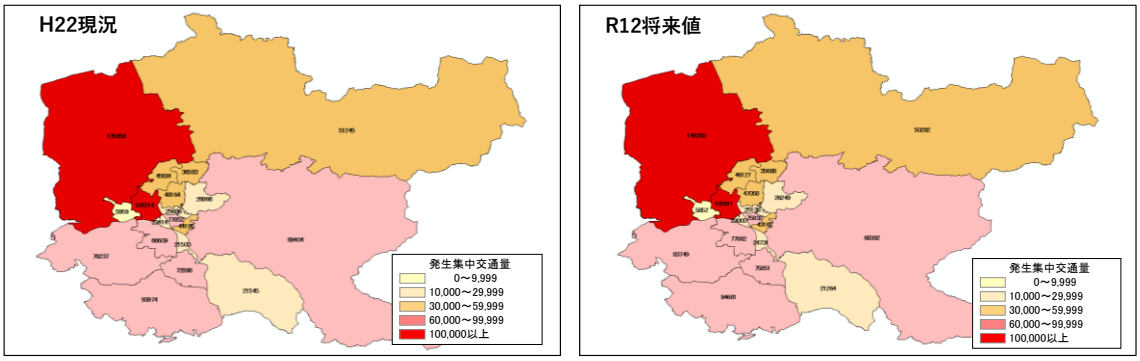
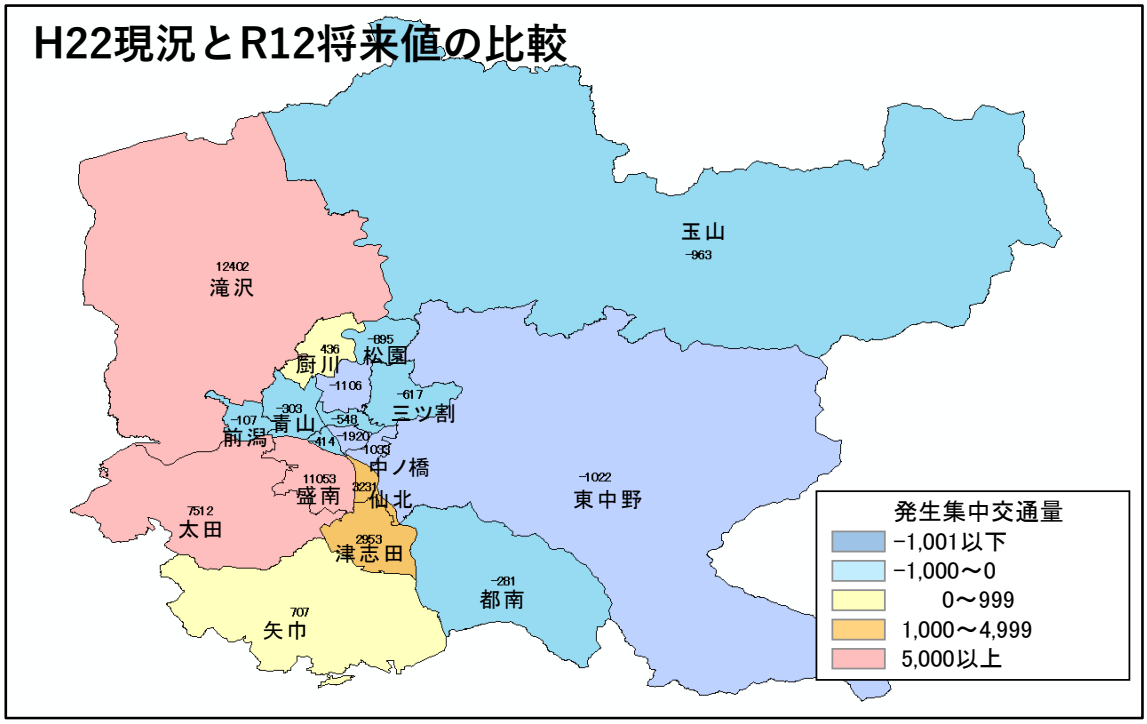


図 4-2　将来（R12）の発生集中交通量



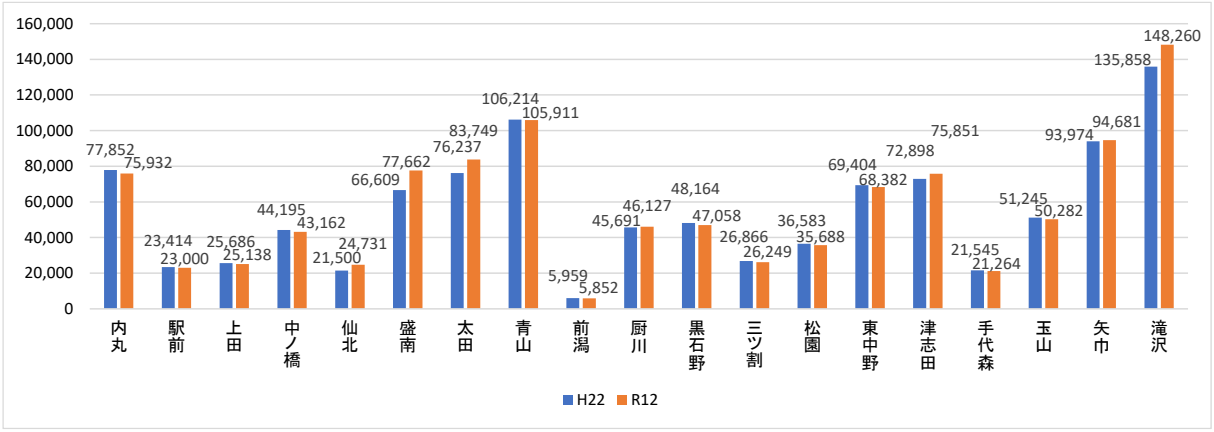


図 4-3　H22 現況と R12 将来推計値の比較

分布交通量は，現況で最もトリップの多い OD は都南―矢巾間でした。将来においては，盛岡市東部では OD 間の交通量の減少が想定されていますが，盛岡市西部，滝沢市及び矢巾町は交通量が増加すると想定されています。

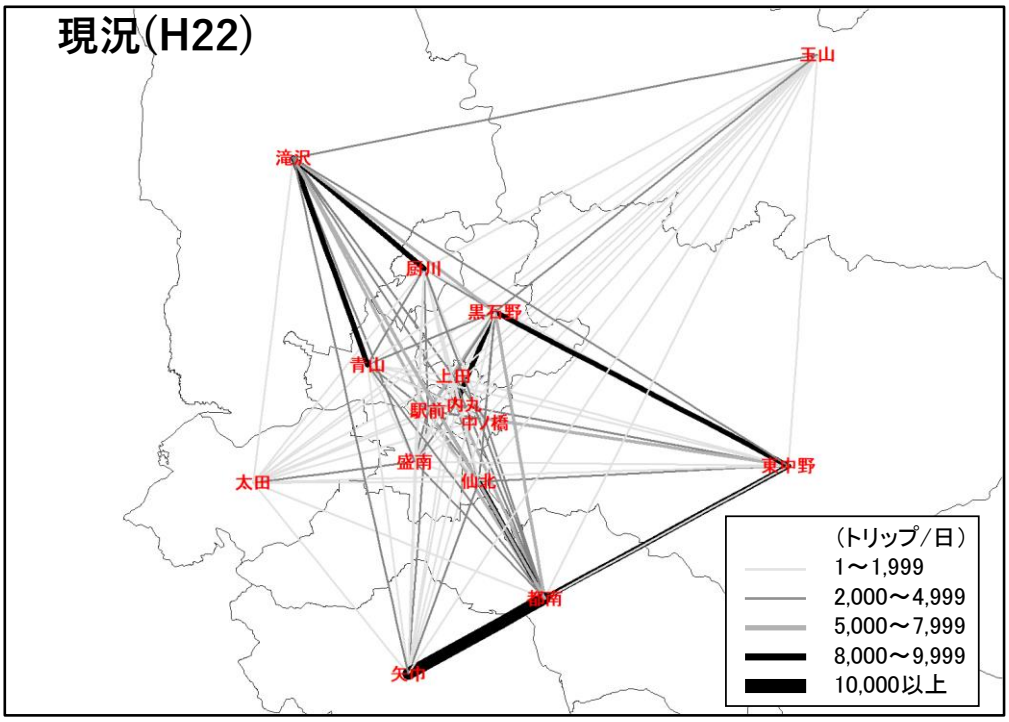


図 4-4　現況（H22）の分布交通量

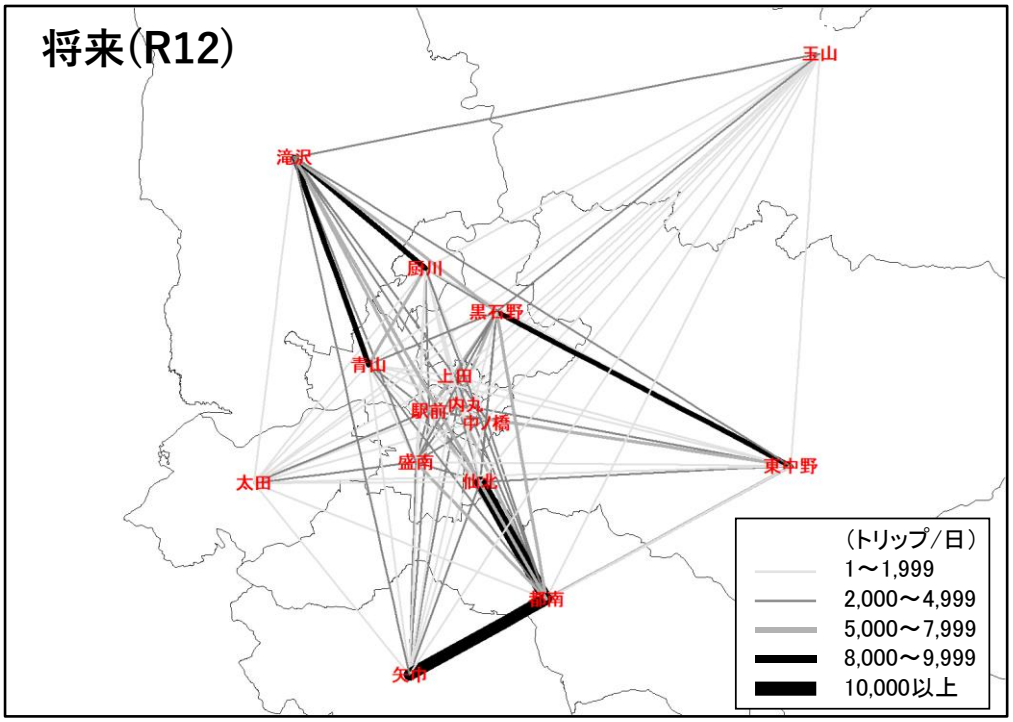


図 4-5　将来（R12）の分布交通量

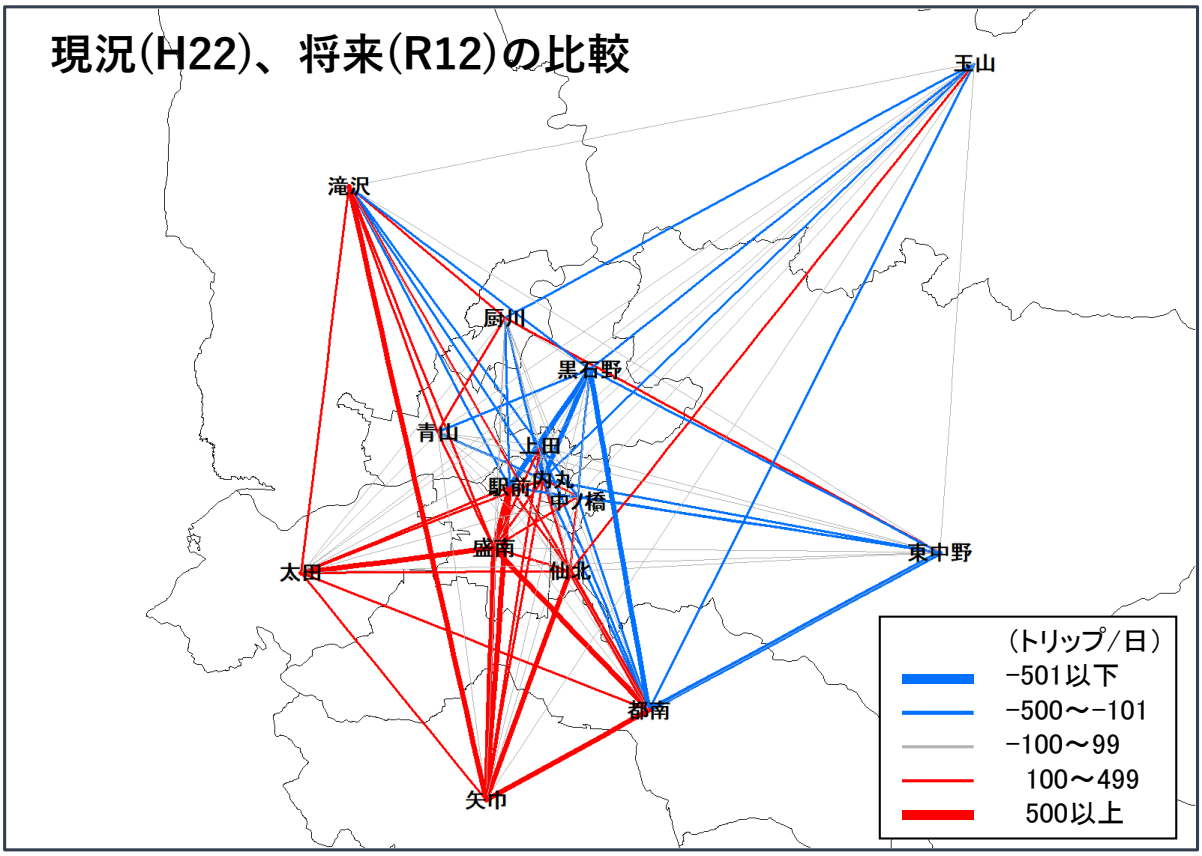


図 4-6　将来（R12）の分布の変化

4.3 もりおか交通戦略（第二期）の方向性

もりおか交通戦略（第二期）の方向性は，関連計画を踏まえ，「中心市街地の回遊性向上」「公共交通の利用促進」と，将来の交通需要を見据えながら，まちづくりと交通施策を支える「道路網整備」とします。

もりおか交通戦略（第二期）に入れ込む視点	もりおか交通戦略（第二期）の方向性
• 盛岡市都市計画マスタープラン，盛岡市立地適正化計画等を踏まえ，中心拠点における公共交通の利便性を高め，都市機能の維持，誘導を支える交通体系づくり • 中心拠点を支える交通結節点整備（盛岡バスセンター） • 歩行者，自転車それぞれでの安全性の向上 • ウォーカブル推進都市の形成に向けた取組 • 自転車関連事業との連携	1.中心市街地の回遊性向上
• 盛岡市都市計画マスタープラン，盛岡市立地適正化計画等を踏まえ，中心拠点，地域拠点における公共交通の利便性を高め，都市活動を支えるやさしい交通体系づくり • 中心拠点，地域拠点を支える交通結節点整備（新駅整備） • 駐輪場整備 • 既存交通施設改良（バス・鉄道施設のバリアフリー化等）	2.公共交通の利用促進
• 中心拠点と地域拠点を支える交通結節点と道路網整備 • 現実的な見通しによる未着手道路の見直し及び優先順位の再評価	3.施策を支える道路網整備

4.4 もりおか交通戦略（第二期）の基本方針

もりおか交通戦略（第一期）の基本方針を踏襲し，また，社会情勢等の変化も踏まえ新たに交通安全の視点を明確にし，もりおか交通戦略（第二期）の基本方針を以下のとおりとします。

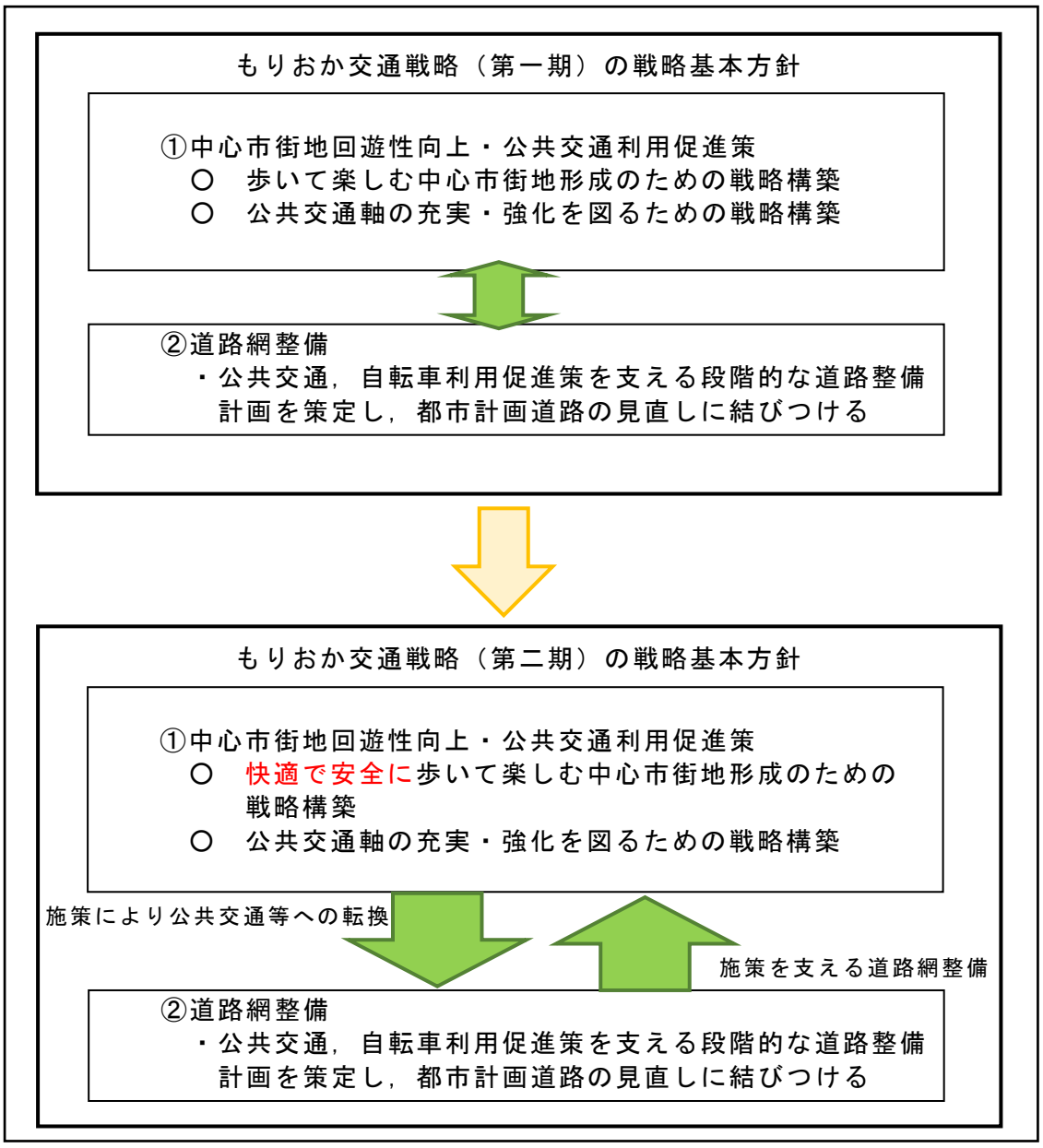


図 4-7 もりおか交通戦略（第二期）の戦略基本方針

※もりおか交通戦略（第二期）における道路網整備

戦略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，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。

第5章 もりおか交通戦略（第二期）の目標設定

5.1 もりおか交通戦略（第二期）目標の検討

5.1.1 もりおか交通戦略（第二期）目標の設定方針

上位・関連計画の整理及び第２章で整理したもりおか交通戦略（第一期）施策の評価結果をもとに，もりおか交通戦略（第二期）の作成方針を整理しました。作成方針をもとに，もりおか交通戦略（第二期）に対して，戦略実施効果の評価を目的とするもりおか交通戦略（第二期）目標の検討を行いました。

また，目標設定期間はもりおか交通戦略（第一期）と同じく，10 年間としました。

【もりおか交通戦略（第二期）の作成方針】

- 関連計画の整理結果ともりおか交通戦略（第一期）の評価結果を踏まえ，もりおか交通戦略（第二期）の作成方針を検討。

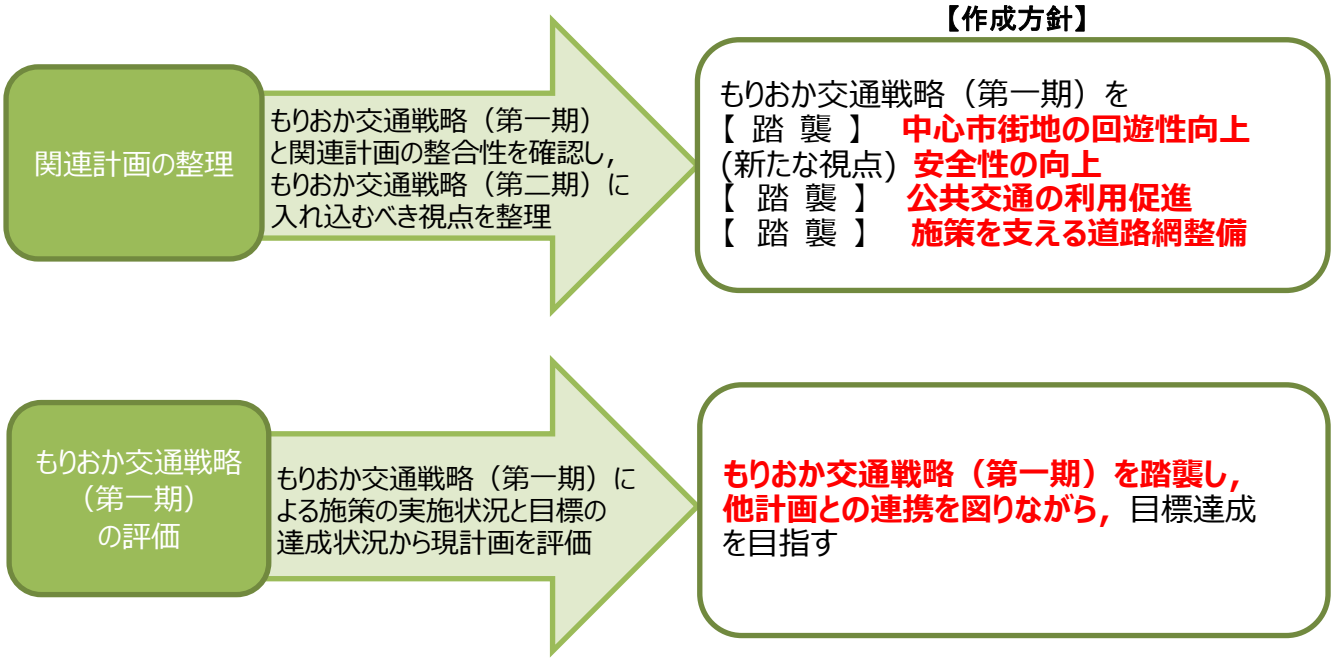


図 5-1　もりおか交通戦略（第二期）の作成方針

5.1.2 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

(1) 目標指標の設定

「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」は，中心市街地の回遊性についてもりおか交通戦略（第一期）を踏襲し，歩行者・自転車及びバスに対する施策により，市民一人ひとりの回遊性を高め，誰もが訪れたいと思う魅力的な中心市街地形成を図ります。この施策に対する目標指標はもりおか交通戦略（第一期）と同じく，中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合とします。

また，盛岡市内の事故件数（特に自転車と歩行者の事故件数）の傾向から，市街地の快適な回遊には，安心で安全な回遊空間の形成が重要となるため，安全性向上の指標を追加します。これにより，歩行者・自転車が安全に通行できる空間の整備及び中心市街地の通過交通車両を減らす施策を行うことで，快適で安全な中心市街地形成を図ります。この施策に対する目標指標は，中心市街地エリアでの歩行者・自転車が関連する交通事故発生件数とします。

（※中心市街地エリアは 01（内丸），02（駅前），04（中ノ橋）として算定）

○目標指標（継続）：中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合

○目標指標（新規）：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

(2) 目標設定の考え方

1) 中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合

もりおか交通戦略（第一期）策定時には，中心市街地の移動快適性に関するアンケート調査結果より目標値を設定していることから，もりおか交通戦略（第二期）においても同アンケート調査結果により現状を把握し，目標値の検討を行うこととしました。

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

もりおか交通戦略（第二期）の作成方針に従い，新たな視点として追加する目標指標であり，目標設定においては，事故件数の推移から目標値の検討を行うこととしました。

(3) 目標値の設定

1)中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合

中心市街地における交通手段別移動満足度の変化と年齢構成別の満足度を次項に示します。

平成 30 年の中心市街地の移動に関する総合的な満足度は 68.4%であり，もりおか交通戦略（第一期）の目標ラインである 60%を達成できています。また，全ての交通手段においてもりおか交通戦略（第一期）策定時より満足度が上昇しており，特に徒歩とバスに関しては満足度の水準が高くなっています。自転車の満足度については，他の交通手段に比べるとやや低い水準であり，もりおか交通戦略（第二期）では重点的に自転車の満足度を高めることとします。

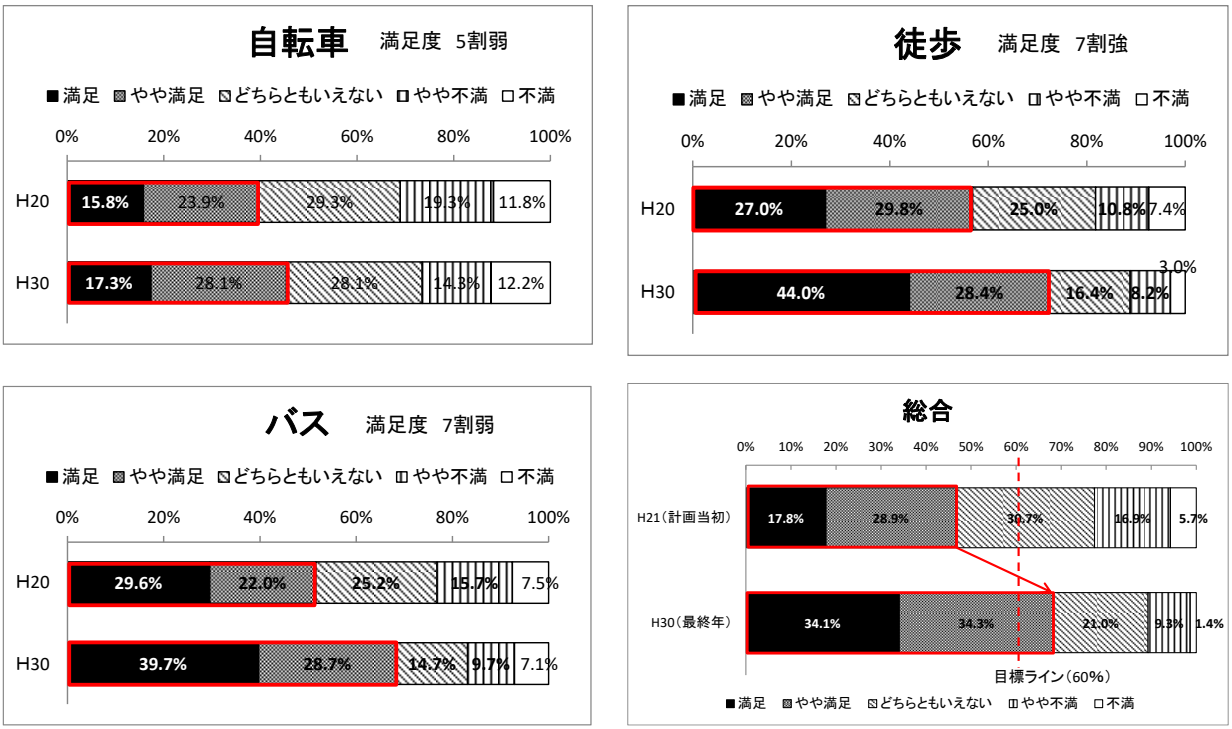
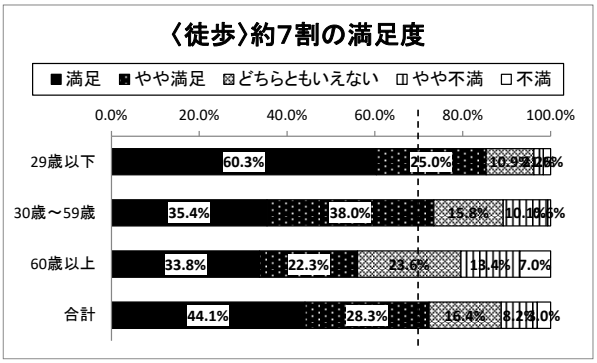
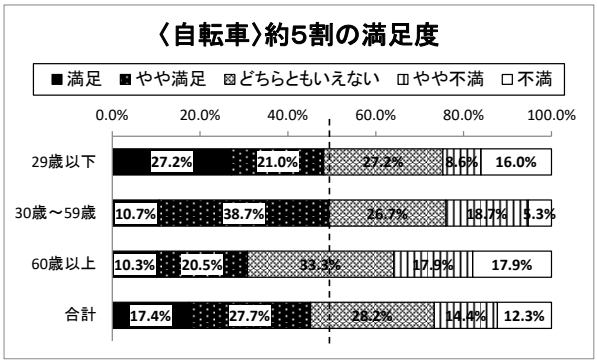


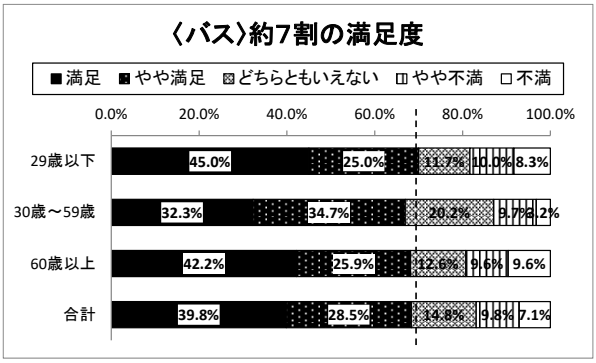
図 5-2　中心市街地の移動に関する満足度

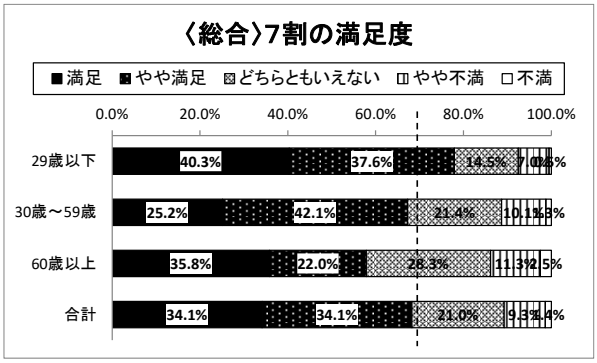
年齢階層別には，バスではばらつきが少ないのに対して，自転車や徒歩における高齢者の満足度が低くなっています。総合でも高齢者の満足度が低くなっています。

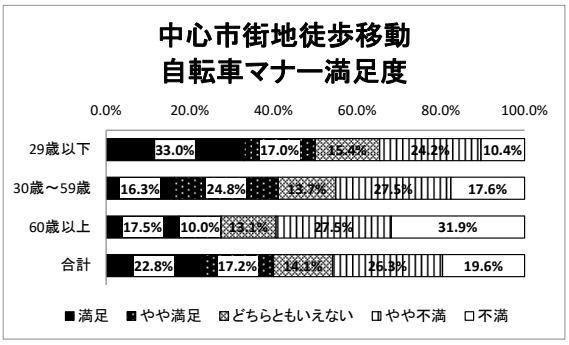
特に，自転車，徒歩における高齢者の満足度は，策定当時と比較しても低くなっています。自転車に関する詳細な満足度を見ると，徒歩移動の際の自転車マナーの満足度が高齢者において著しく低くなっており，３割程度となっています。歩道を走行する自転車により，高齢者が危険と感じていることが要因と推察され，歩行空間と自転車走行空間の分離により，満足度の向上が見込めると考えます。また，自転車走行空間の満足度がどの年齢層も 50%に満たない低い満足度となっていることから，自転車走行空間の整備により満足度の向上が見込めると考えます。

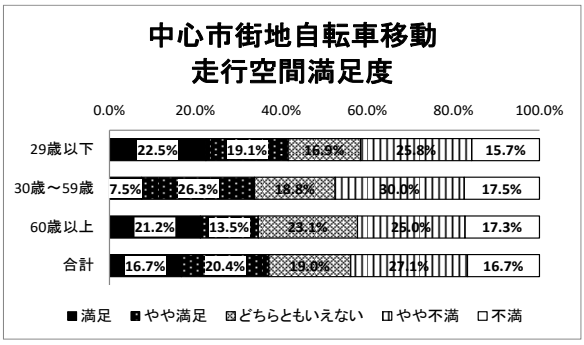








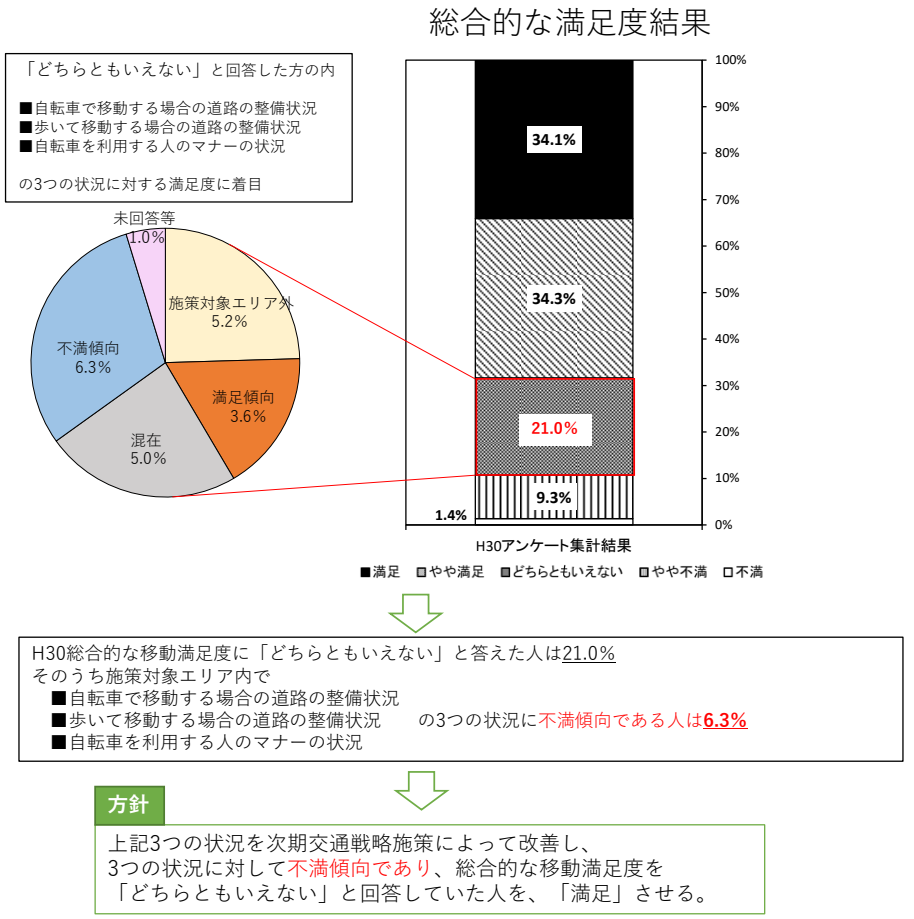




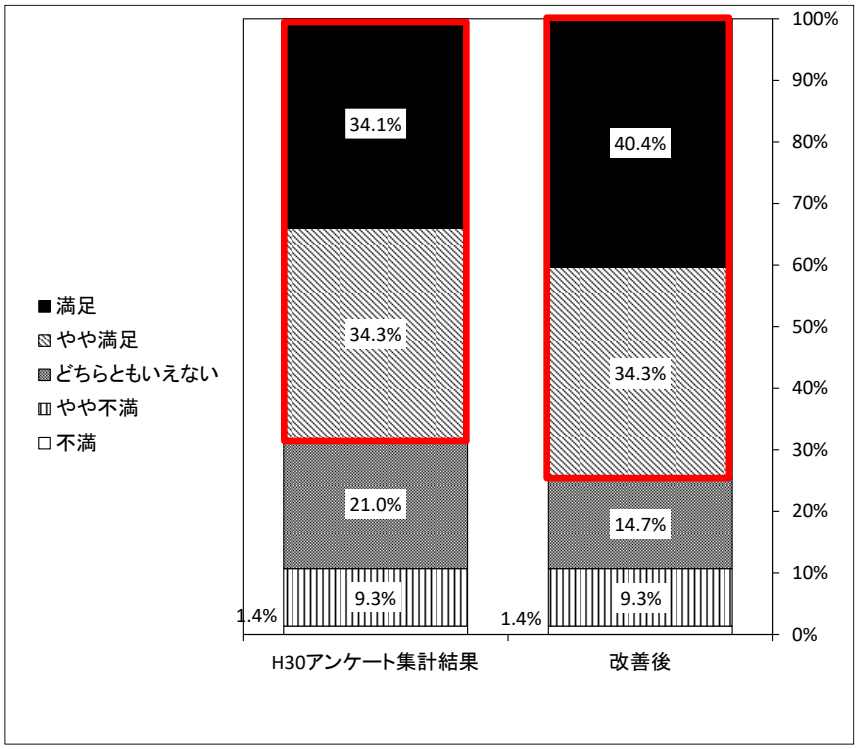
これにより，もりおか交通戦略（第二期）施策によって自転車の満足度を底上げすることで，総合的な満足度の向上が見込めるとして，引き続き徒歩やバスの利用者にも働きかけをしていき，総合的な満足度の目標ラインを 75%に引き上げることとし，これをもりおか交通戦略（第二期）の目標とします。

○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 75%以上にする

・総合的な移動満足度を，75%以上まで高める



「どちらともいえない」と回答した人を，施策を実施することにより「満足」に転換させることで 68.4%から 74.7%になることから，目標値を 75%以上とする。



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

もりおか交通戦略（第一期）策定後の中心市街地での歩行者・自転車が関連する事故件数の傾向を見ると，事故は着実に減少している状況です。もりおか交通戦略（第二期）では，事故件数の減少傾向を維持することを目標とし，近似式により推計した事故件数の結果から目標値を設定することとします。

もりおか交通戦略（第二期）目標期間は 10 年間ですが，直近５年間（平成 27 年から令和元年）の事故件数の合計を５年間で 20%以上削減することを中間年の目標とします。さらに次の５年間でも 20%以上削減し現況値と比較して，10 年後の５年間（令和７年から令和 11 年）の事故件数の合計を 35%以上削減することを目標とします。

○目標値：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 5 年ごとの合計件数を 20%以上削減し，10 年後に 35%以上削減する

・もりおか交通戦略（第二期）実施後５年間の合計通事故発生件数を 20%以上削減し，10 年後の５年間（令和７年から令和 11 年）の事故件数を 35%以上削減する。

なお，もりおか交通戦略（第一期）目標期間の 10 年間（平成 21 年より平成 30 年）の中心市街地での歩行者・自転車が関連する交通事故件数は以下の通りです。

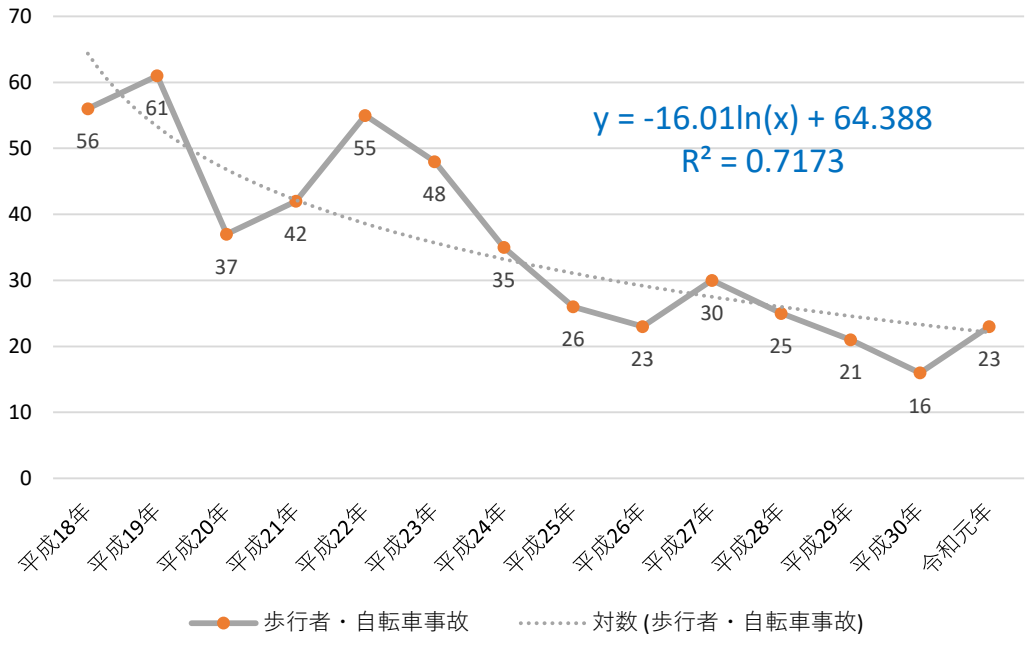


図 5-3　歩行者・自転車事故件数の推移

5.1.3 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

(1) 目標指標の設定

「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」は，もりおか交通戦略（第一期）を踏襲し，中心市街地へのアクセスにおける自家用車利用の抑制と公共交通の拡充によって，公共交通及び自転車への転換を推進し，環境へも配慮した公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地形成を図ります。この戦略に対する目標指標は，もりおか交通戦略（第一期）と同じく，中心市街地への通勤における自家用車利用の削減とします。なお，もりおか交通戦略（第一期）目標の一つである CO2 削減目標については，車両性能の向上によるところが大きいことから，目標設定はせず，参考値として試算することとします。

○目標指標：中心市街地への通勤における自家用車利用の削減

(2) 目標設定の考え方

もりおか交通戦略（第一期）策定時の目標設定に用いた自家用車通勤からの転換意向把握のアンケート調査は，平成 20 年に実施されたものであり，市内交通状況の変遷等の要因によって現在の転換意向とは乖離が生じていると考えられます。そこで，もりおか交通戦略（第一期）の達成状況調査として平成 30 年に行った中心市街地への通勤実態調査アンケート結果をもとに，もりおか交通戦略（第一期）策定時と同様に転換パターン別の意向を把握することで目標値を検討しました。

(3) アンケート調査結果

アンケート調査結果から，主な通勤手段に自家用車と回答した中心市街地への通勤者を対象として，「交通戦略」が実施された場合における，自家用車以外の交通手段への転換意向を算出しました。盛岡市中心市街地への自家用車通勤について，他の交通手段に転換可能な頻度を以下に示します。

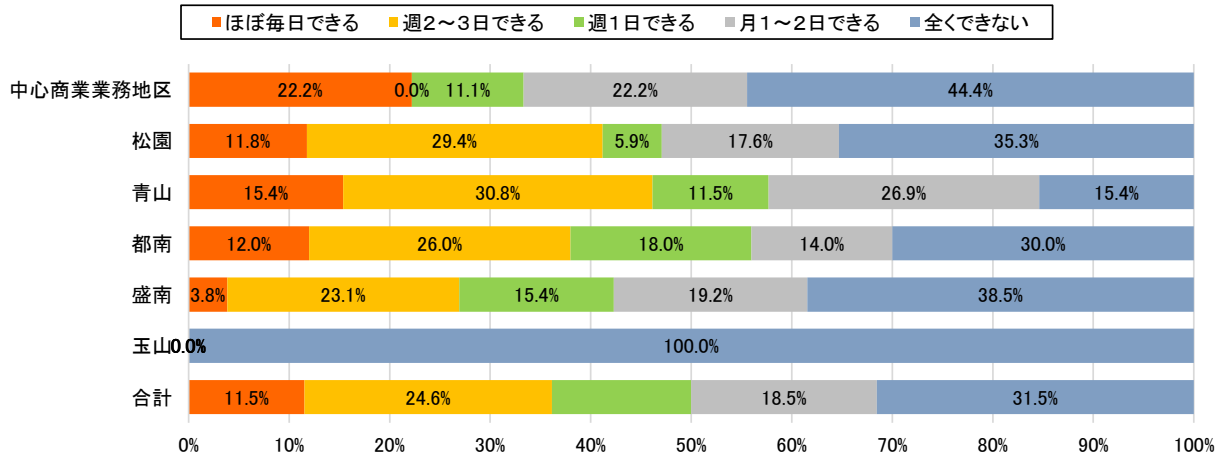


図 5-4 自家用車通勤からの転換意向

（4）　目標値の設定

1）転換意向に基づく自家用車利用の削減量の算定

アンケート調査結果より，以下の方針で転換量の算定を行いました。

・転換頻度や転換交通手段が交通条件の異なる地域ごとに異なっており，これらの地域ごとの転換意向を積み上げた値を目標値設定の基本とする
・転換頻度は１日あたりの転換量に換算する（通勤日数を週５日として換算）
（※中心市街地を 01(内丸)，02(駅前)，04(中ノ橋)として算定）

転換前の中心市街地への代表交通手段割合の基準として，平成 30 年に行った中心市街地への通勤実態調査アンケート結果を用いました。さらに，調査結果の自家用車利用者に対して，他の交通手段への転換可能頻度を考慮した上で，自家用車以外の交通手段に変換し，転換意向が反映された場合の代表交通手段割合を算出しました。算定の結果，自家用車利用者数の割合は平成 30 年の調査結果より約４％減少すると試算されます。

転換後の交通手段分担率を以下に示します。

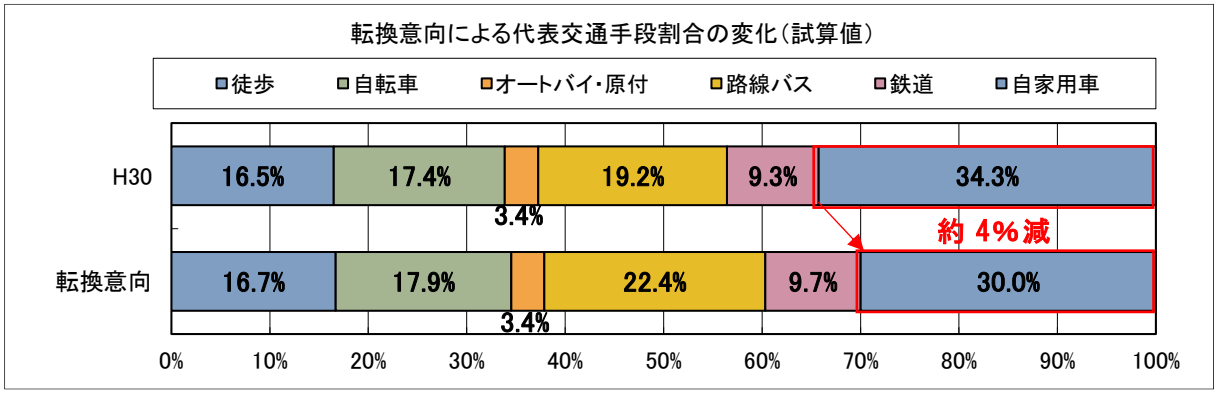


図 5-5　中心市街地への通勤代表交通量割合の変化

2）目標値の設定

もりおか交通戦略（第二期）における施策によって，転換意識のある自家用車利用者を確実に転換に結びつけることが重要と考え，アンケート調査における転換意向に基づく，交通手段割合の変化では 30%との試算値となりましたが，現計画の目標値 28%を目指すこととし以下のように設定しました。

○目標値：中心市街地への通勤における自家用車利用者数割合を 28%以下にする

・中心市街地への通勤における代表交通手段割合について，自家用車が占める割合を 28%以下にする

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

5.2 もりおか交通戦略（第二期）の目標

目標設定の考え方を踏まえ，全３つの交通戦略目標とし，目標期間は，もりおか交通戦略（第一期）と同じく 10 年間とします。

No.	交通戦略	戦略のねらい	目標
1	快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ，賑わいある空間を創出する（継続） ・歩行者・自転車が安全に通行できる空間を整備する（新規）	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%以上にする 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交通戦略（第二期）実施後 5 年間で 20%以上，10 年後の 5 年間では 35%以上削減する
2	公共交通軸の充実・強化を図る戦略	・各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を強化（継続） ・自家用車から公共交通機関へ転換（継続）	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%以下にする（自家用車利用者数割合を 28%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）

第6章 もりおか交通戦略（第二期）の立案

6.1 交通戦略立案の基本方針

もりおか交通戦略（第一期）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りましたが，施策の効果により全ての目標指標で改善があったことから，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します。

6.1.1 施策の検討

（1） 中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進のための具体施策

もりおか交通戦略（第一期）では「歩いて楽しむ中心市街地形成」と「公共交通軸充実・強化」を具体施策の検討テーマとし検討していましたが，もりおか交通戦略（第二期）では交通安全の視点を明確にし，「快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」と「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」をテーマとし，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。

（2） 戦略施策に必要な道路網整備

もりおか交通戦略（第一期）では「概ね 30 年後を目標とする将来道路網計画（市街地の幹線道路）」を検討する上で，公共交通施策や歩いて楽しむ中心市街地形成施策を支える実現性のある将来道路網計画として策定しました。もりおか交通戦略（第二期）では，もりおか交通戦略（第一期）で策定した将来道路網計画を基本としながら，戦略の施策を支える道路網として，現時点での交通量推計結果と，近年の盛岡市の道路整備事業費水準とのバランスを踏まえた，将来道路網計画の検証に取組みます。

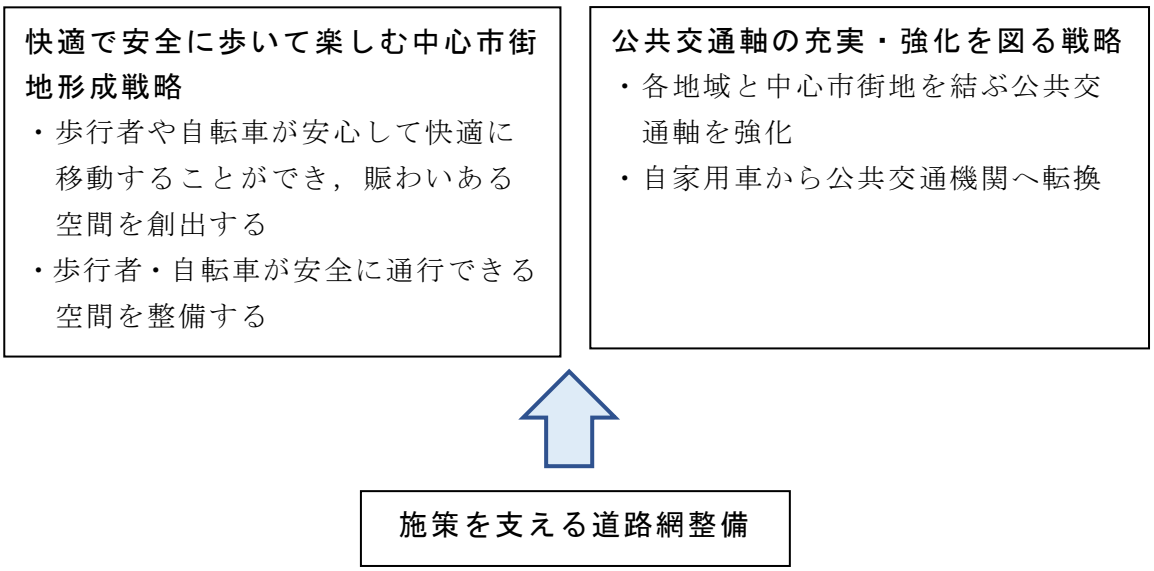


図 6-1 具体施策の検討テーマ

6.1.2 地域特性に応じた軸による結びつきと交通手段多様性との関係

以下に示すもりおか交通戦略（第一期）の考え方についても踏襲することとします。

（1） 地域特性に応じた軸としての結びつき

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。また，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。

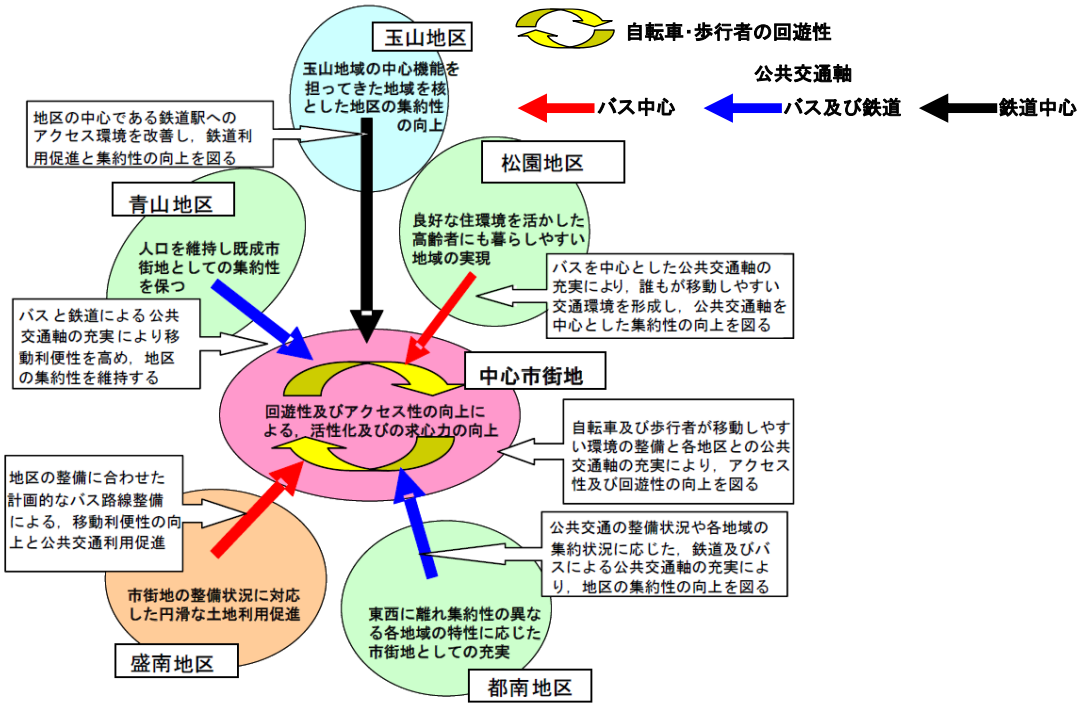


図 6-2 市街地の特性を踏まえた公共交通軸による結びつき

（2） 交通手段の多様性と地域との関係

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。

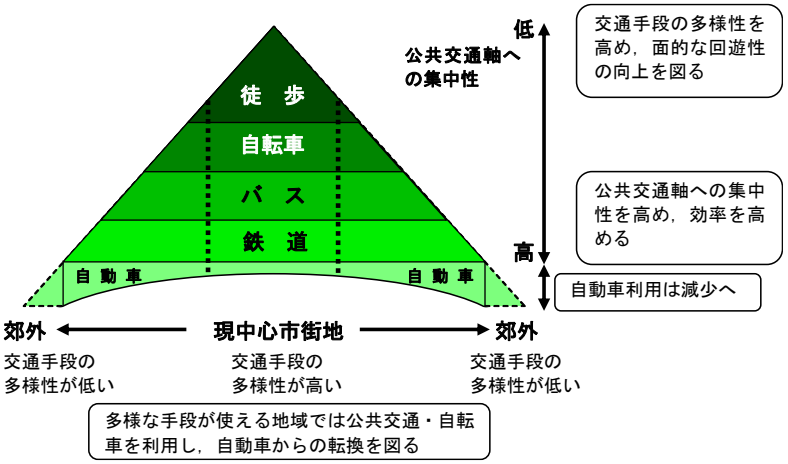


図 6-3 地域特性に応じた交通手段多様性のイメージ

6.2 具体的な交通施策の検討

中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進のための具体施策について，それぞれのテーマに応じて検討します。

6.3 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

もりおか交通戦略（第一期）で設定している戦略の狙いに，交通安全の視点を明確にした以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

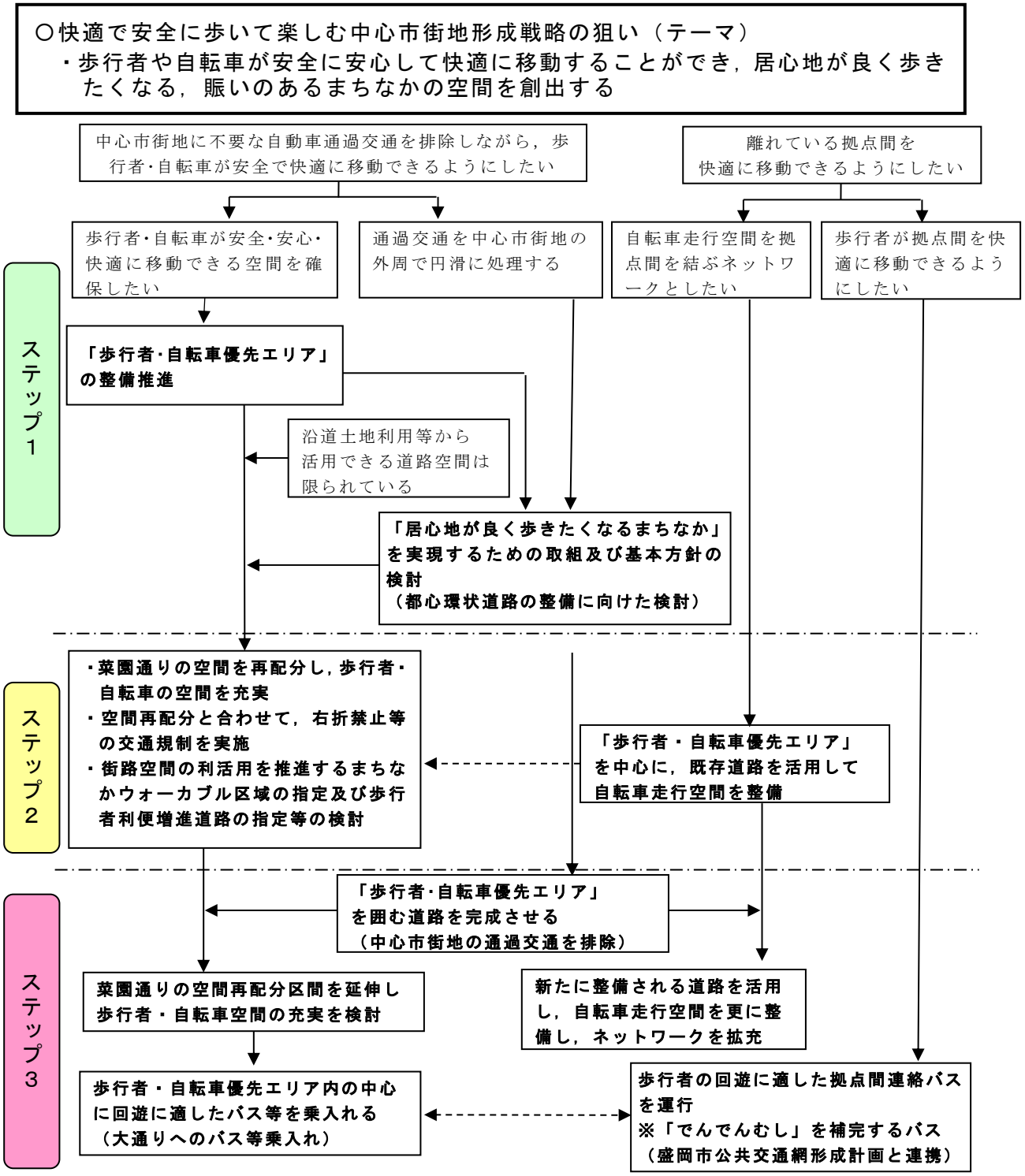


図 6-4　歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の展開

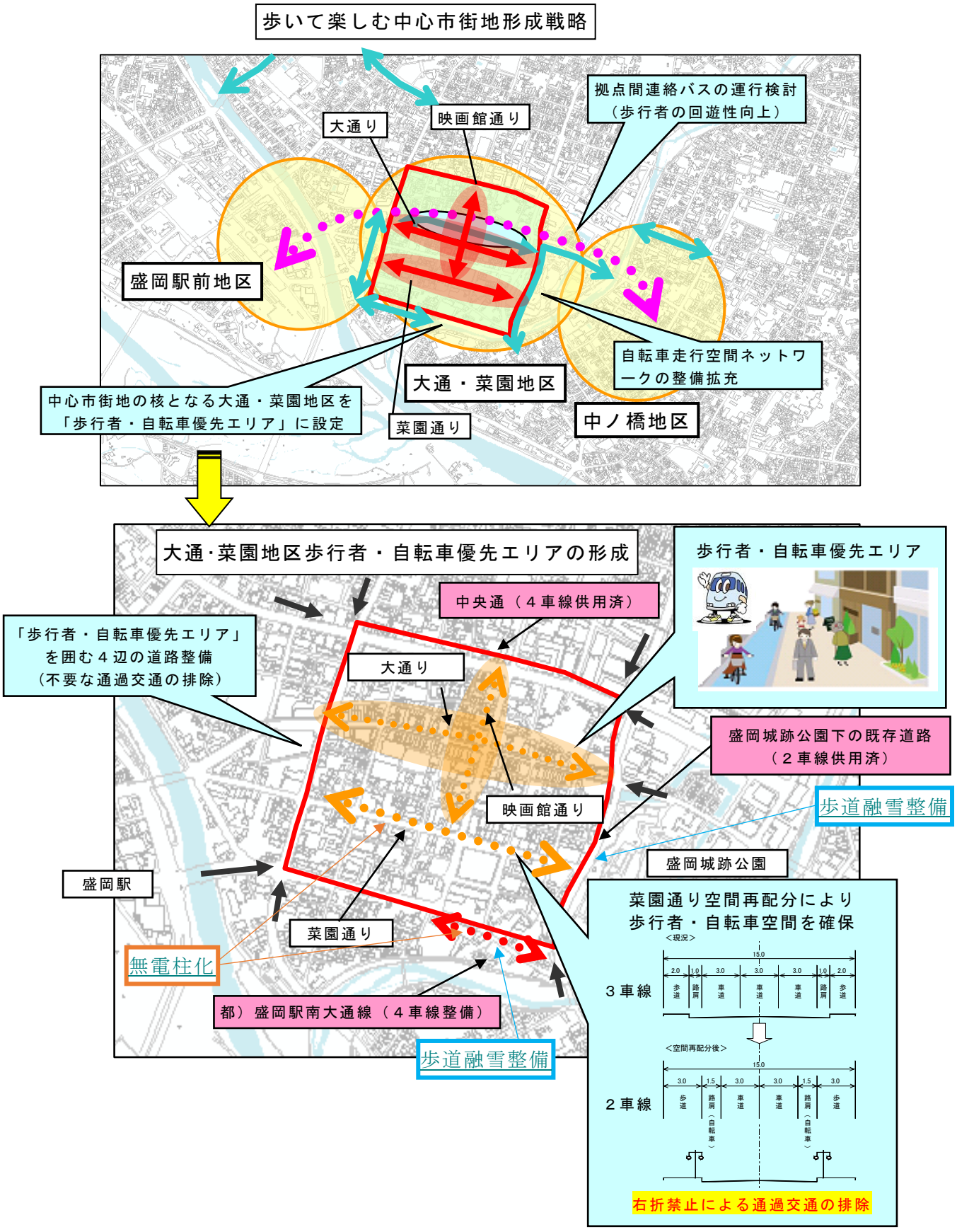


図 6-5　歩いて楽しむ中心市街地形成戦略施策

国が創設した「まちなかウォーカブル推進事業」とは，車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における，街路等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業のことです。交通戦略で実施する施策により，大通・菜園エリアを囲む外周道路を整備することでウォーカブル空間としての充実を図りながら，エリア内における街路空間の利活用の検討を行います。また，ウォーカブル空間として期待されるエリアで区域指定に向けた検討を行います。

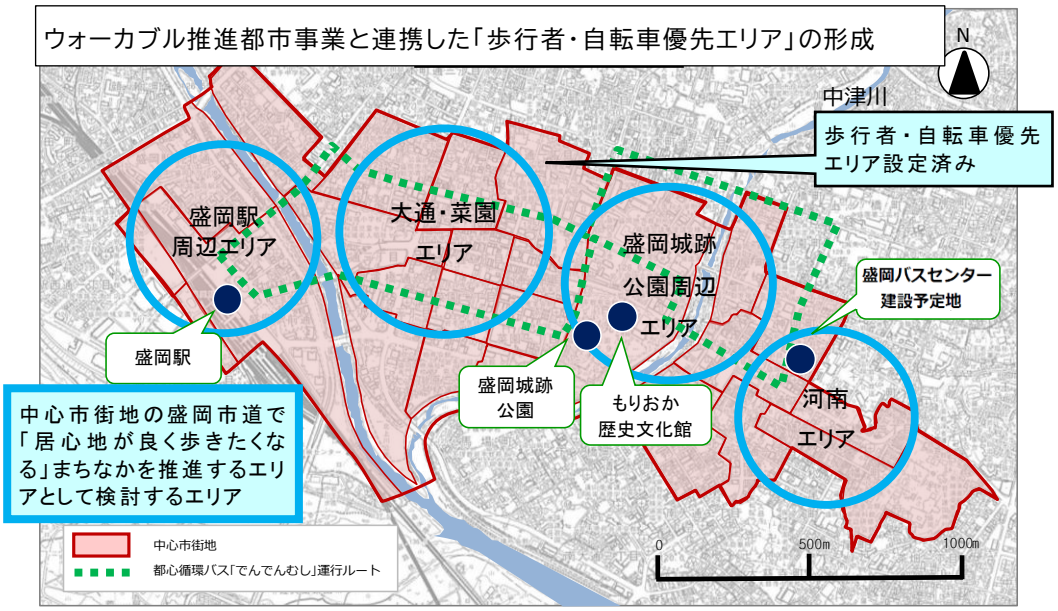


図 6-6　ウォーカブル空間として期待されるエリア

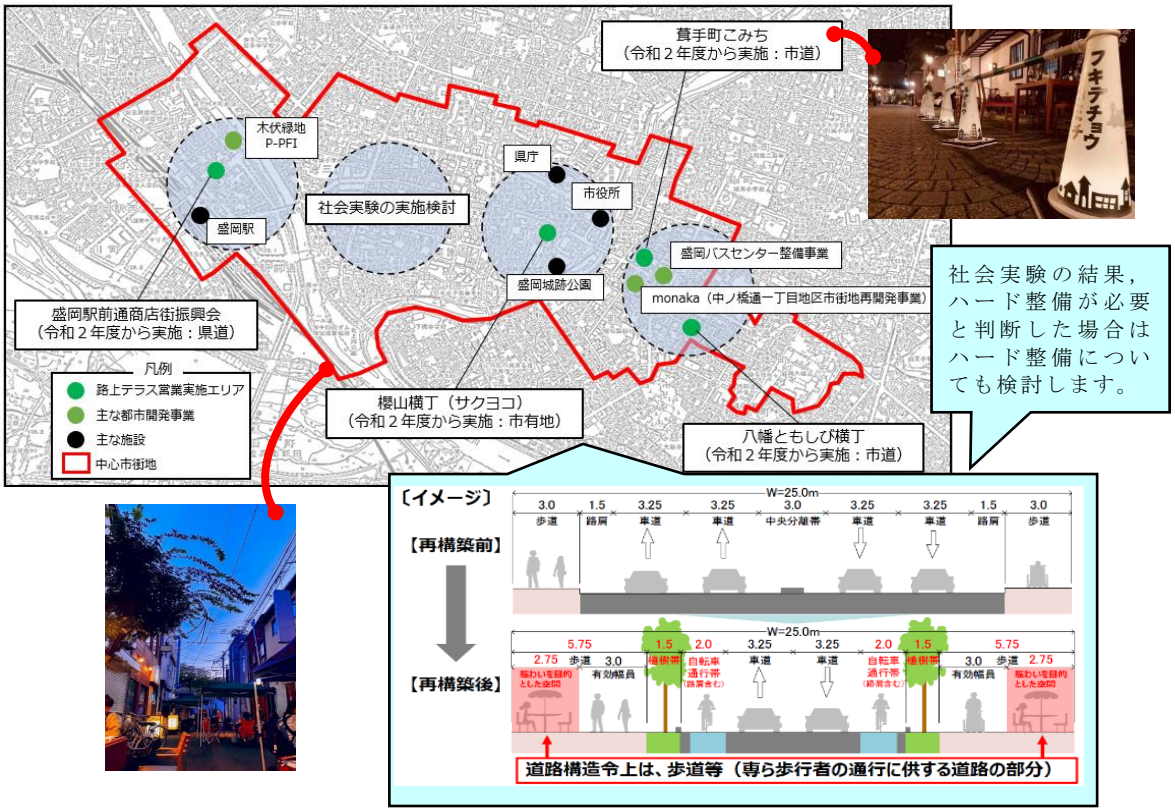


図 6-7　賑わいのある歩行者空間創出のイメージ

6.4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

もりおか交通戦略（第一期）で設定している戦略の狙いを基本とし，中心市街地と周辺地域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こととします。

○公共交通軸の充実・強化を図る戦略の狙い（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

6.4.1 青山地区における戦略施策の立案

（1） 青山地区の戦略の狙い

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つ地区を区分し，地区ごとに鉄道及びバスの役割を考慮しながら，青山地区としての施策立案を行います。

○青山地区における戦略の狙い（テーマ）
・南北にエリアが広く，中心市街地への方向が地区により異なるため，地区ごとに異なる公共交通のサービス状況や利用状況を踏まえた施策により，公共交通の利用促進を図り地区の集約性を維持する

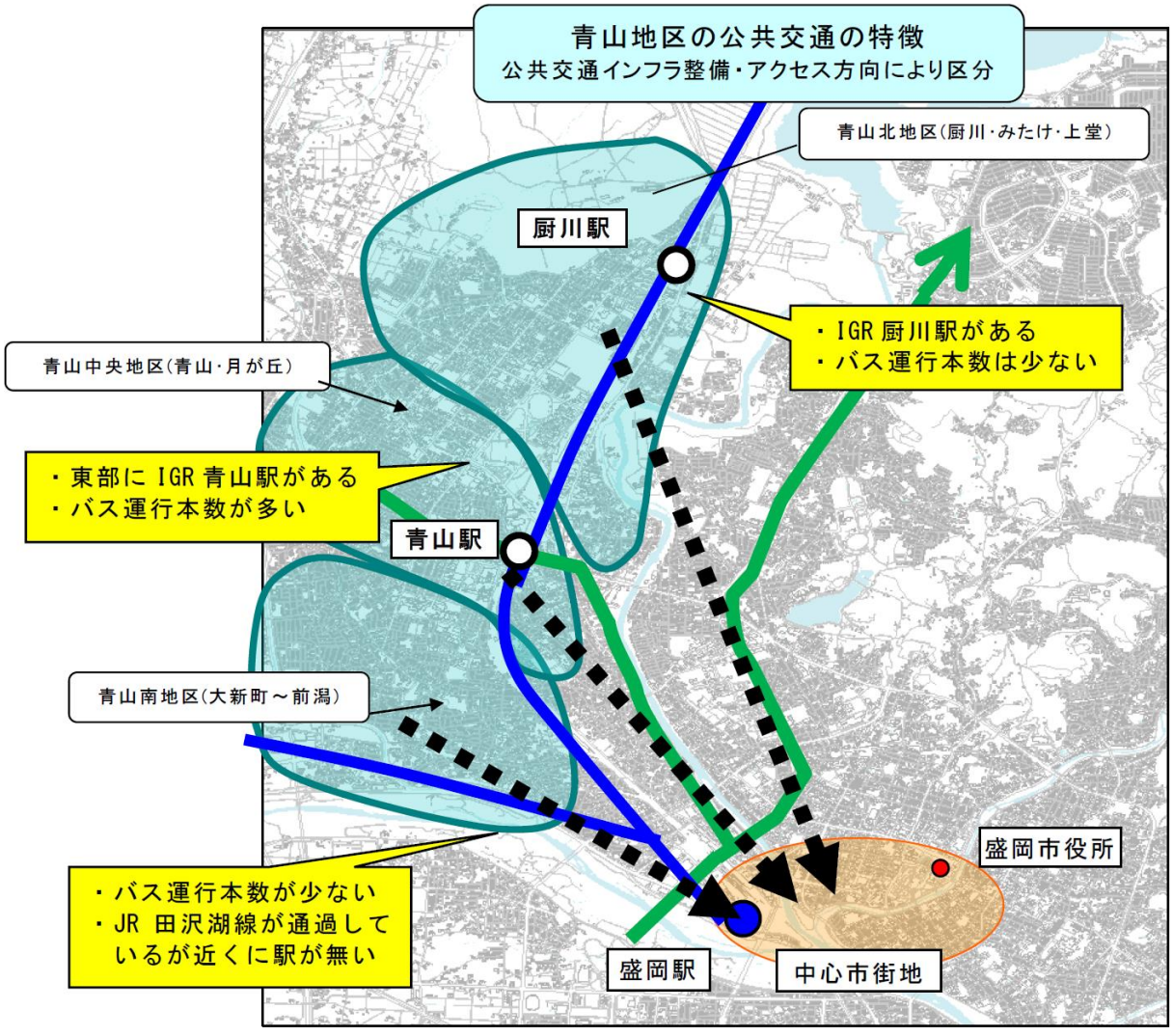


図 6-8 青山地区の公共交通の特徴

(2) 青山地区における戦略施策実施方針

もりおか交通戦略（第二期）では青山地区においては，以下の狙いに基づき施策展開を図ることとします。

○青山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，利用者の状況に応じた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**
- **地区の南側を通る鉄道に新駅を整備し，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**

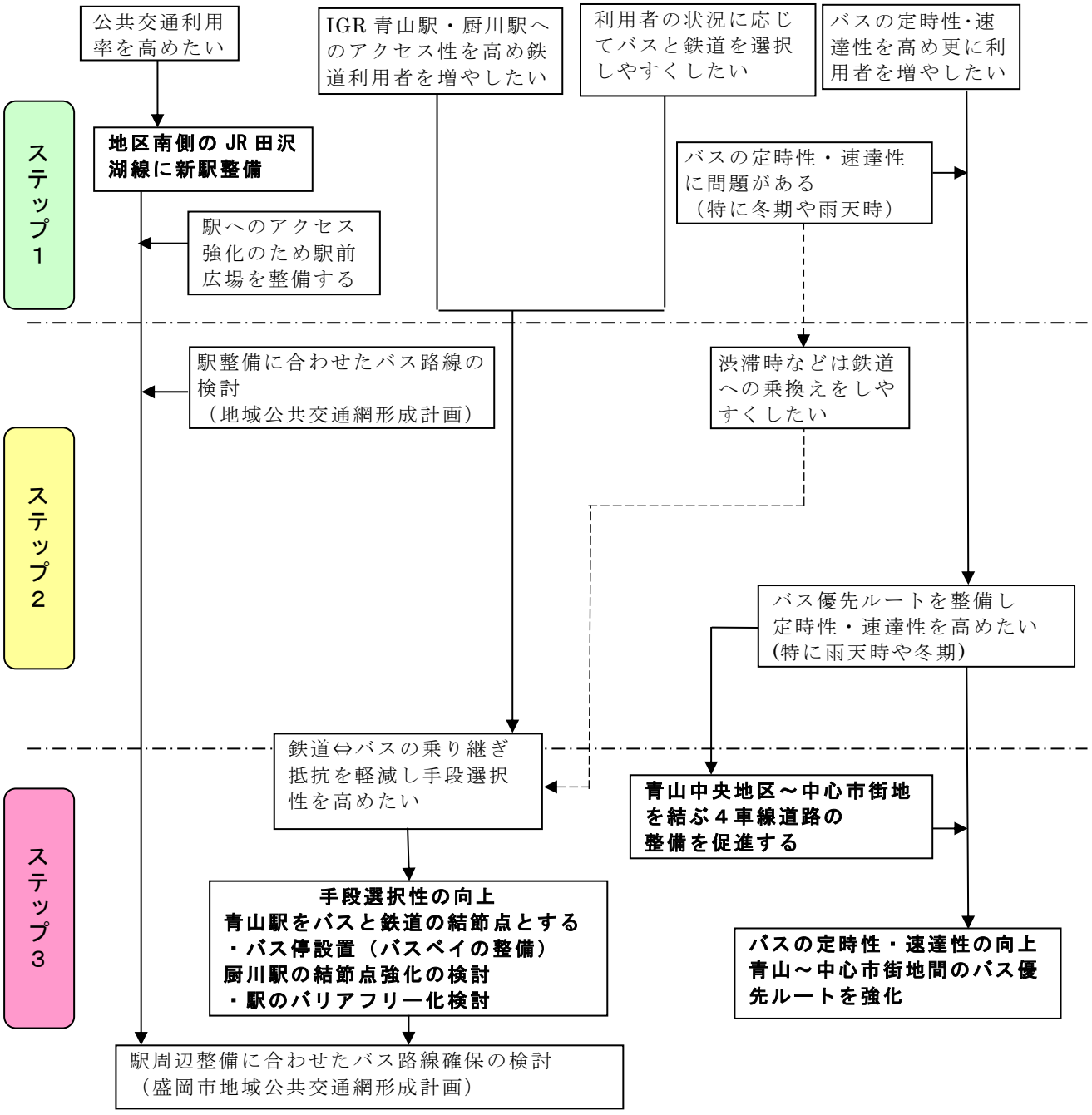


図 6-9 青山地区における戦略施策の展開

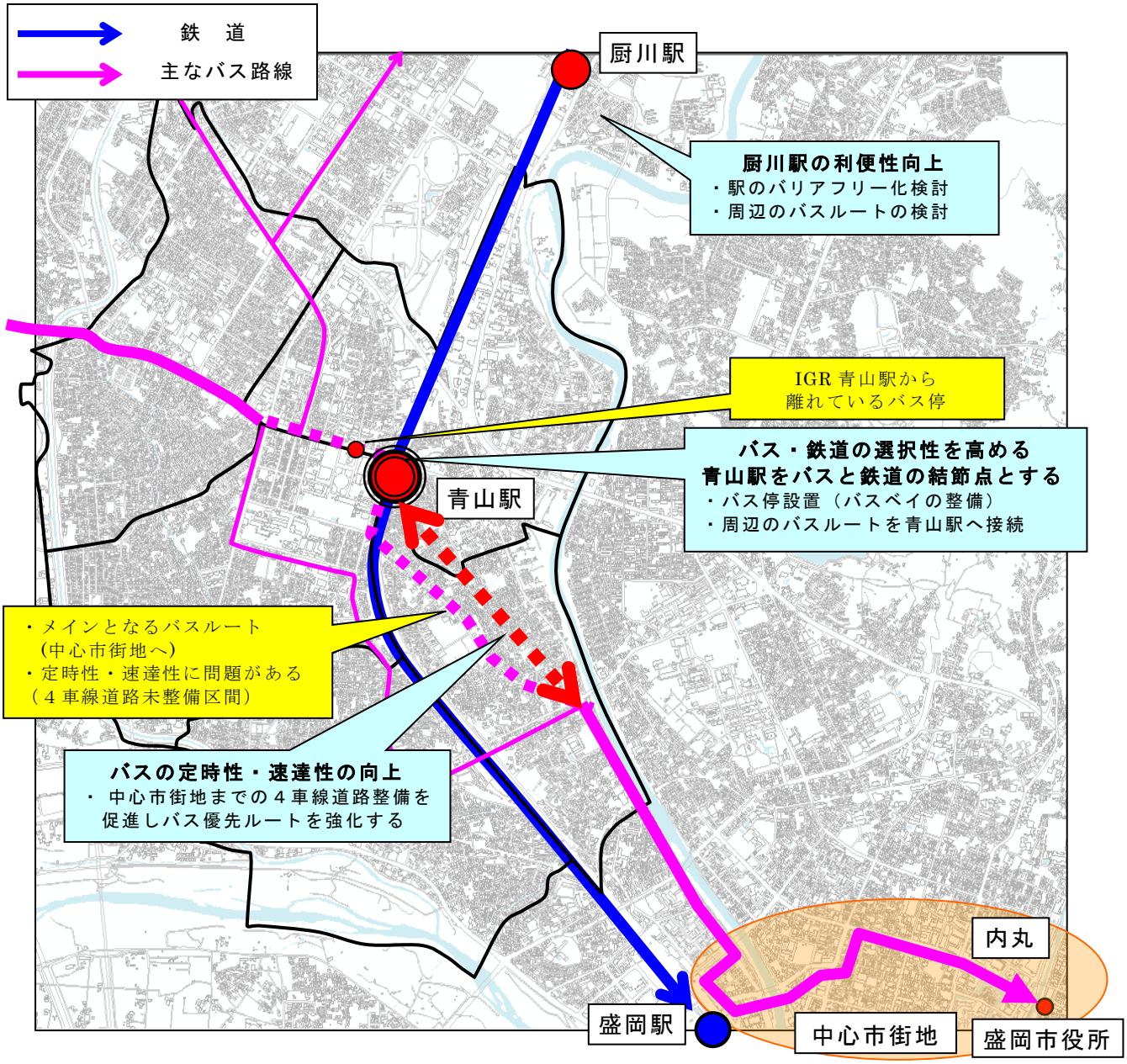


図 6-10 青山北地区・青山中央地区の交通戦略

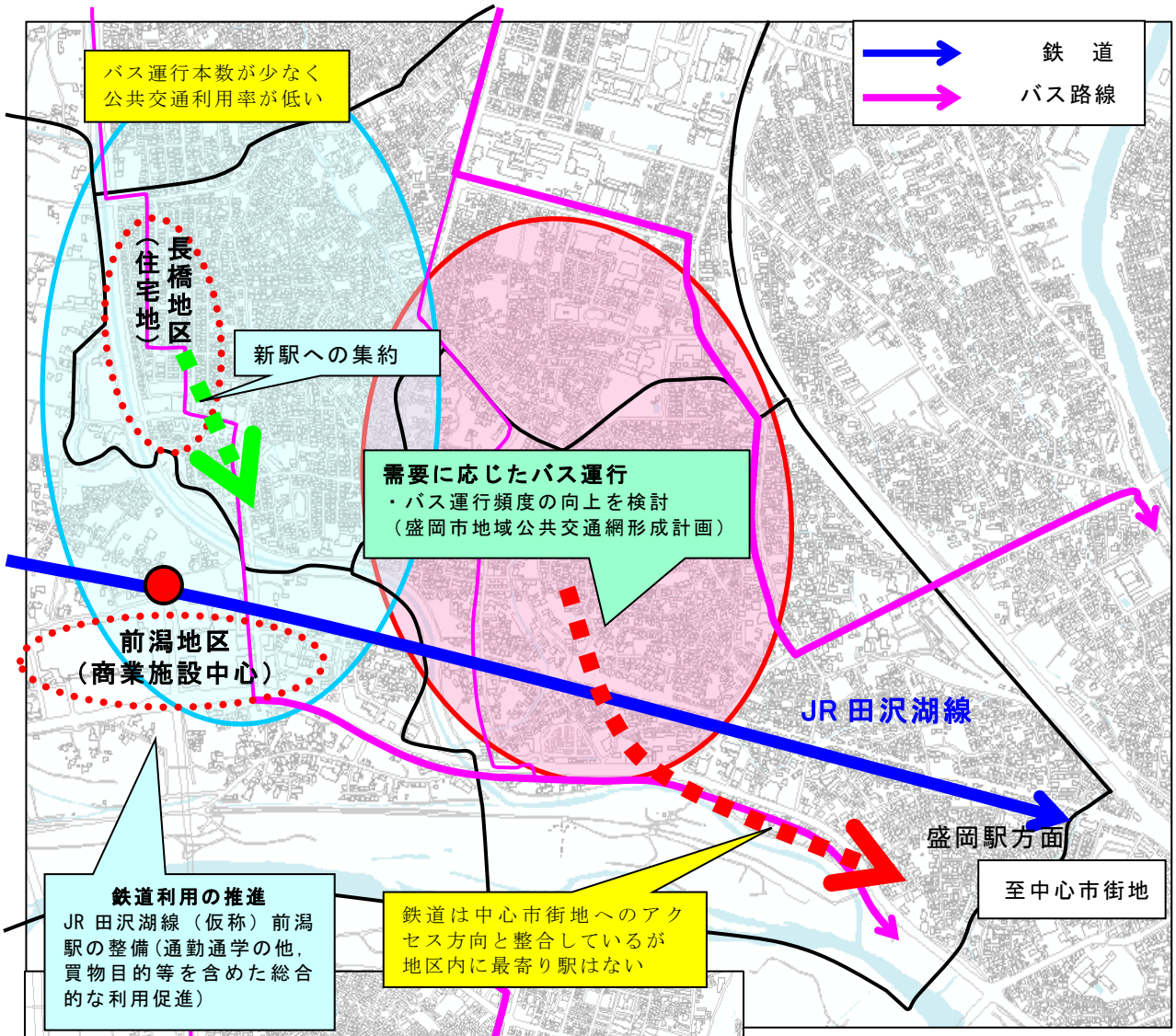


図 6-11　青山南地区の交通戦略

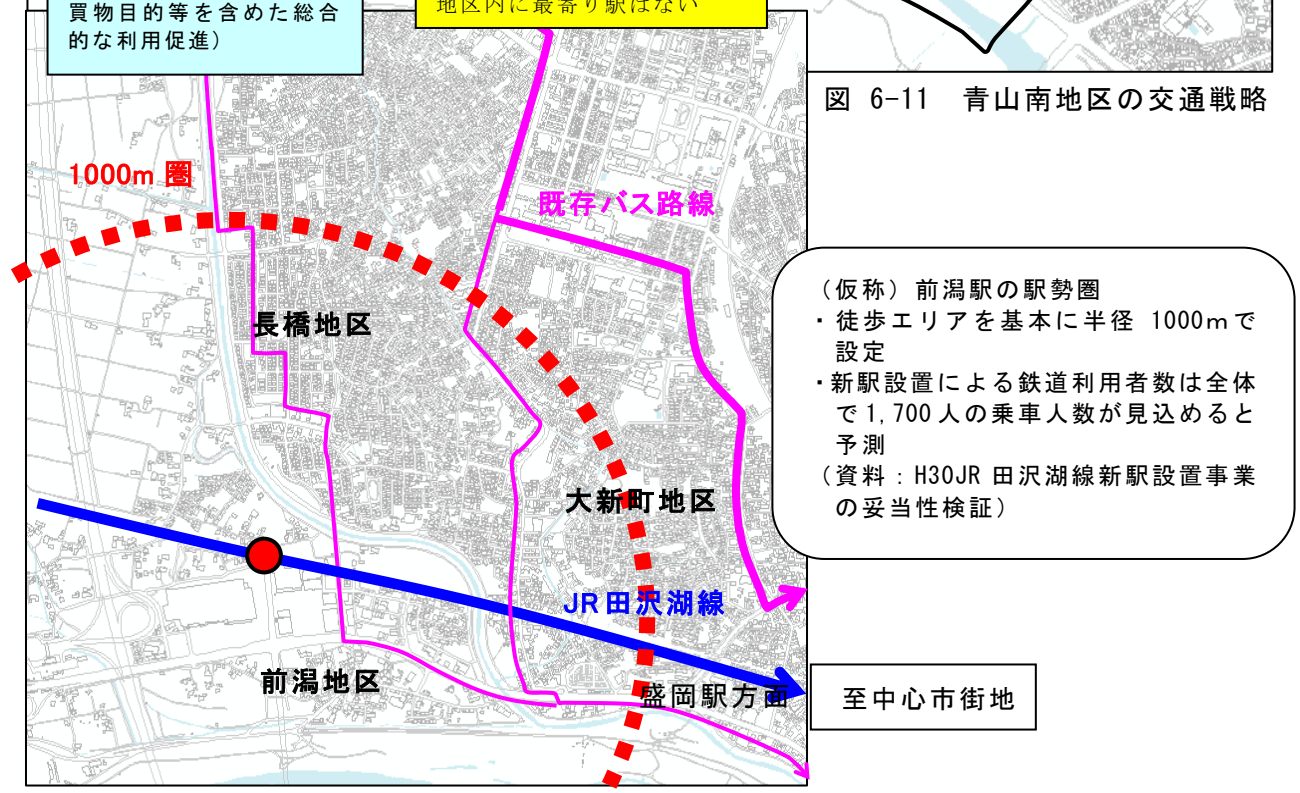


図 6-12　前潟地区における新駅設置イメージ

6.4.2 都南地区における戦略施策の立案

交通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ており，もりおか交通戦略（第二期）では都南中央地区において，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**

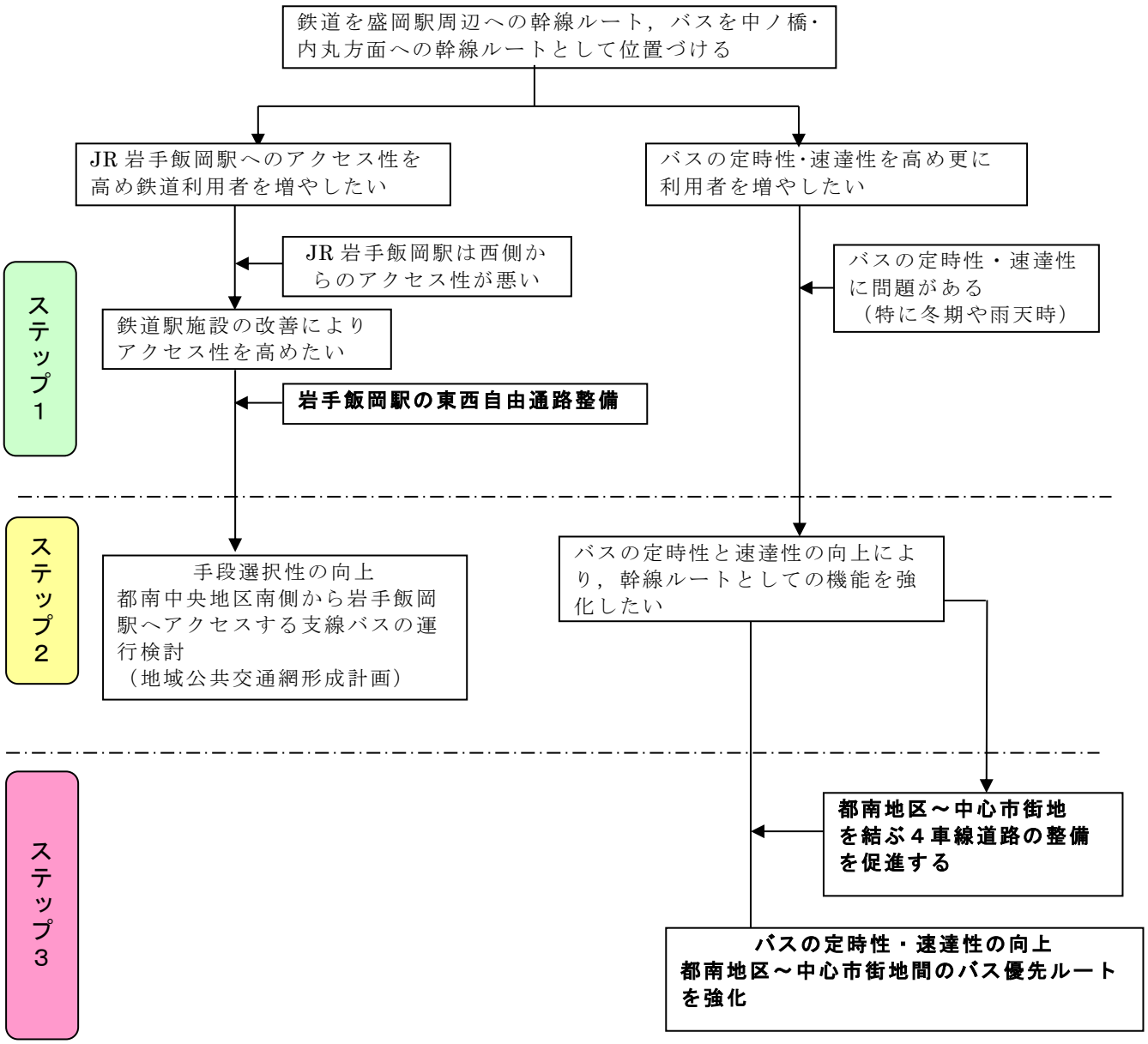


図 6-13　都南中央地区における戦略施策の展開

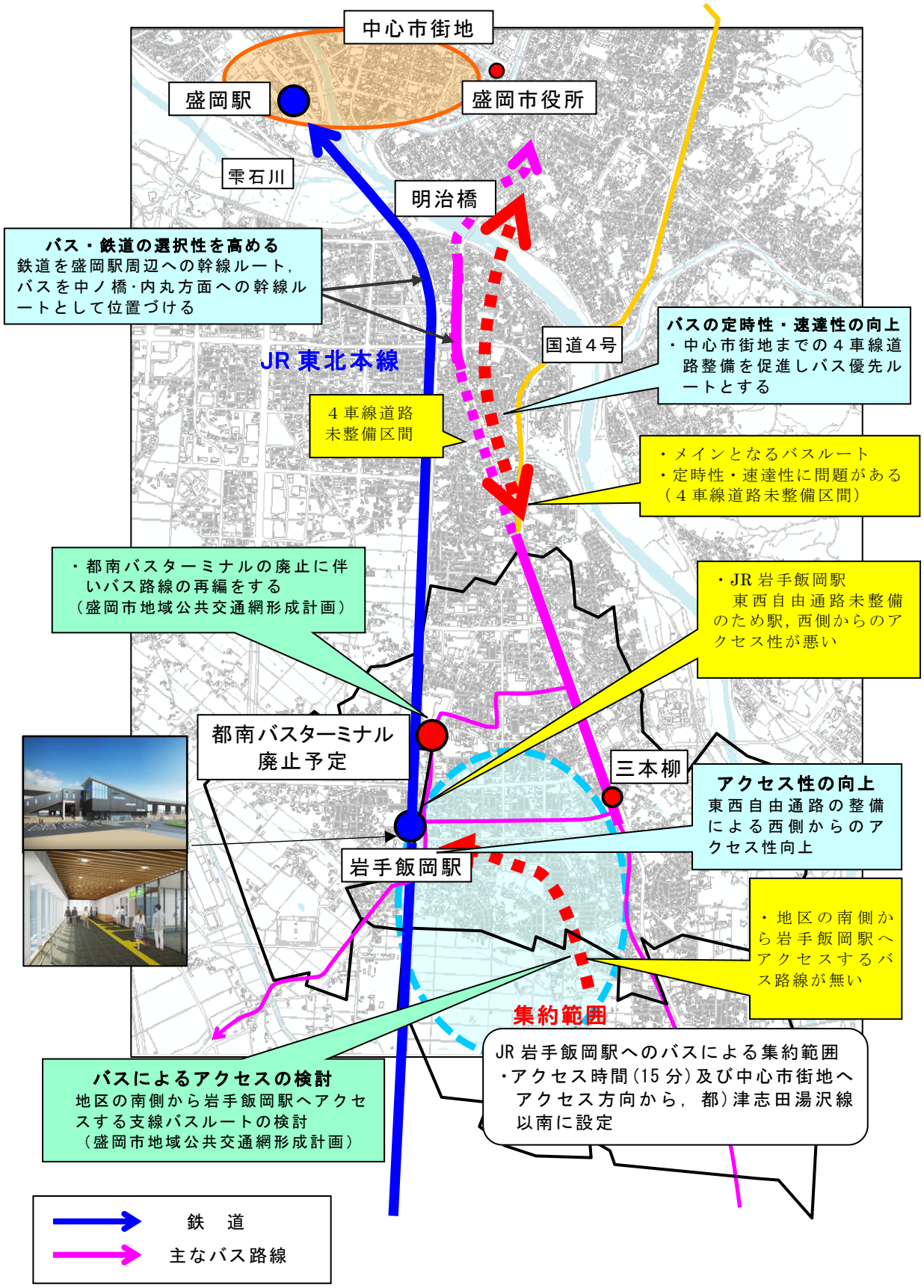


図 6-14　都南中央地区における交通戦略

6.4.3 松園地区における戦略施策の立案

（1） 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

・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

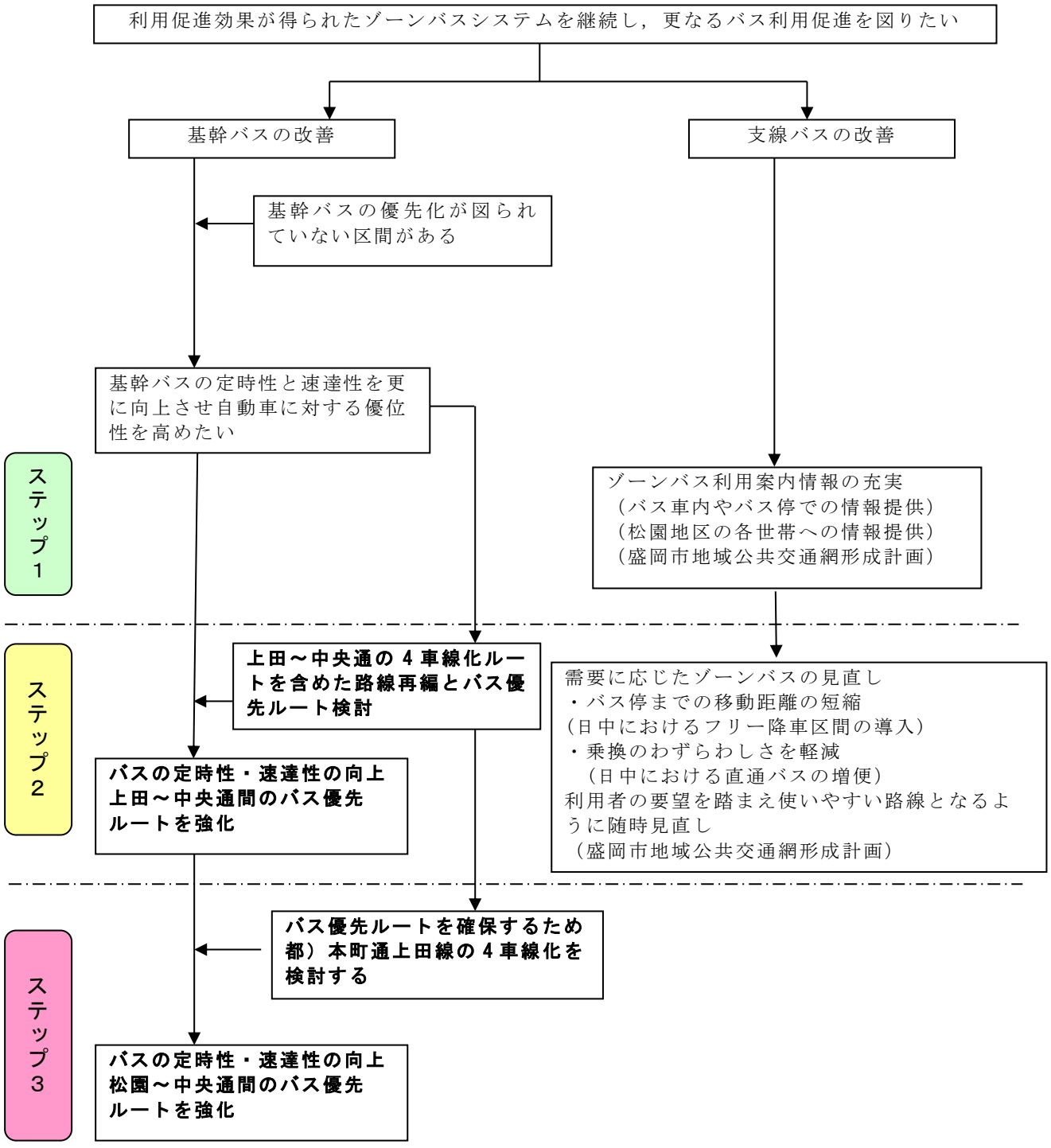


図 6-15　松園地区における戦略施策の展開

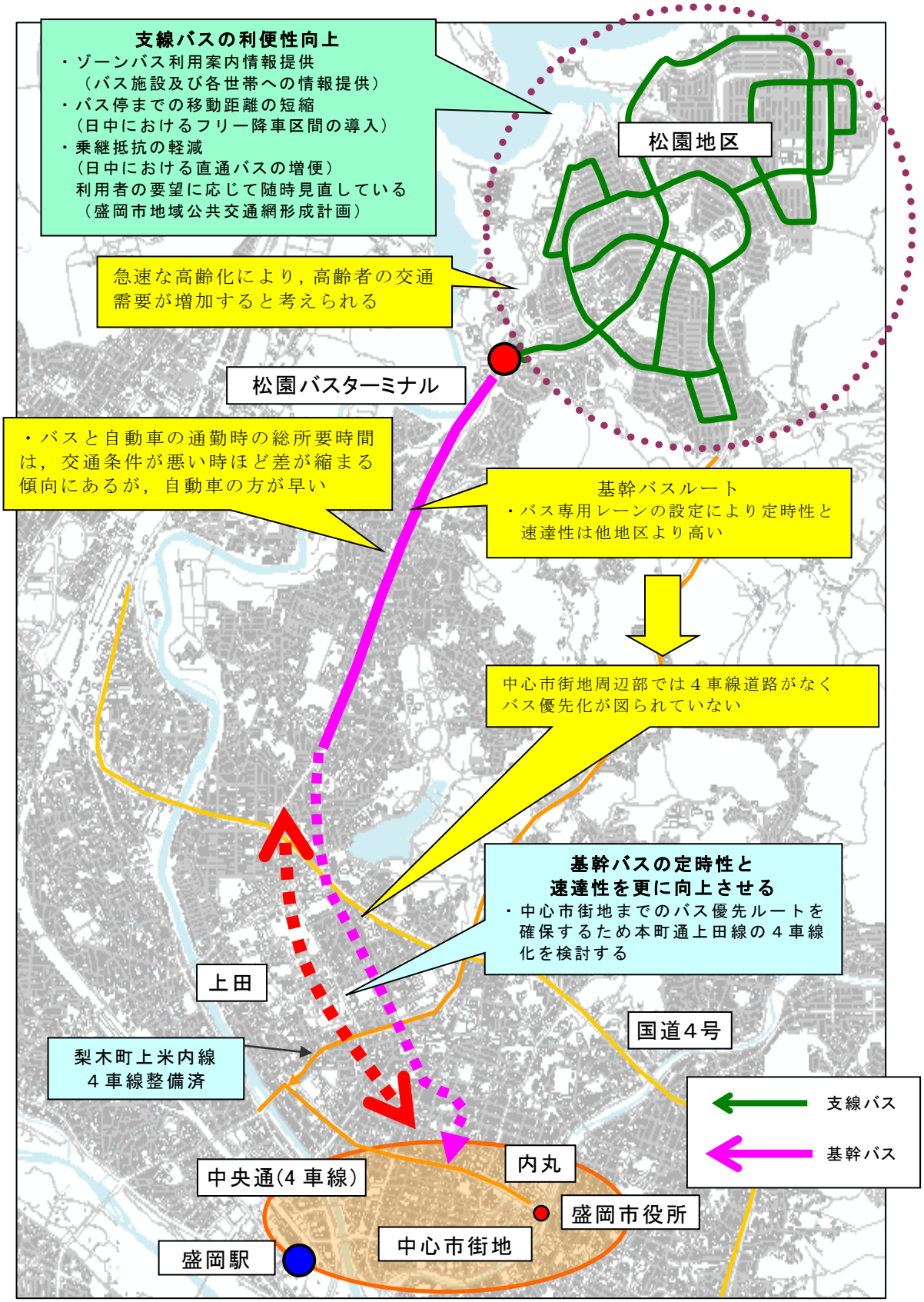


図 6-16　松園地区における交通戦略

6.4.4 盛南地区における戦略施策の立案

(1) 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）

- **市街化の進展に合わせ，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共に，中心市街地との結びつきの強い新市街地の形成を図る。**
- **地区の東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。**

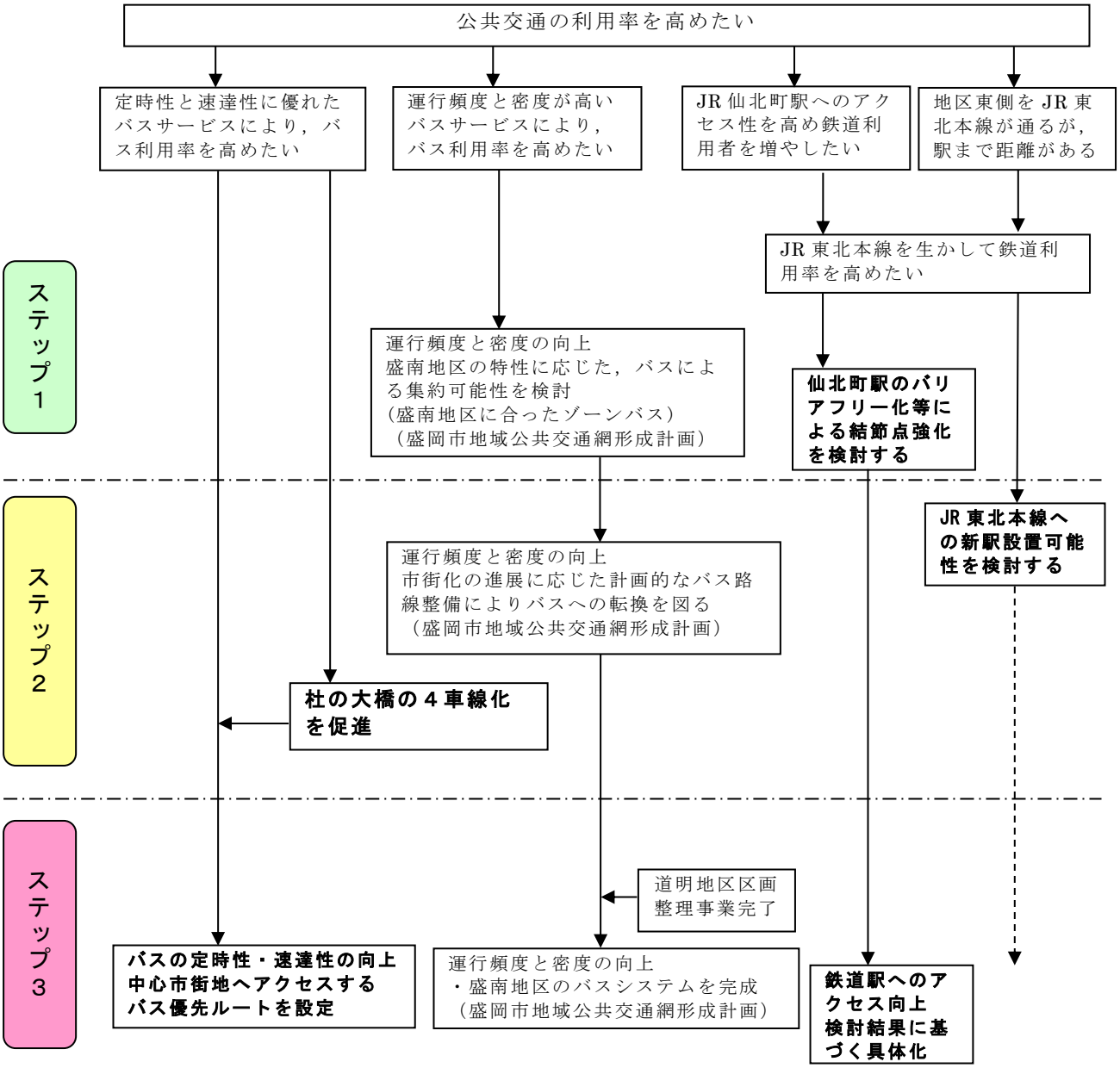


図 6-17 盛南地区における戦略施策の展開

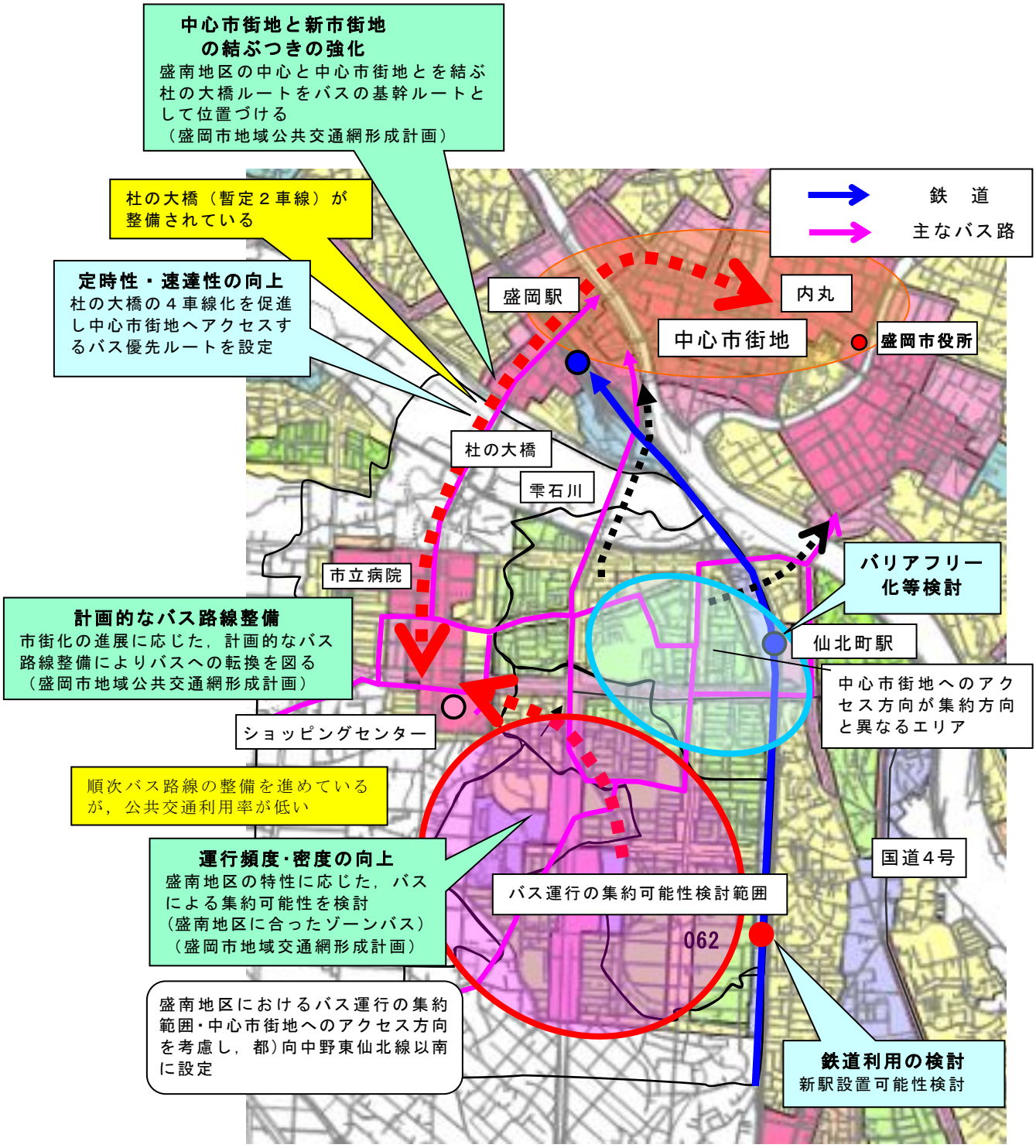


図 6-18　盛南地区における交通戦略

6.4.5 玉山地区における戦略施策の立案

(1) 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。

○玉山地区における戦略の狙い（テーマ）
・鉄道を中心として公共交通利用促進を図り，鉄道駅を核とした集約性の高い地区を形成する

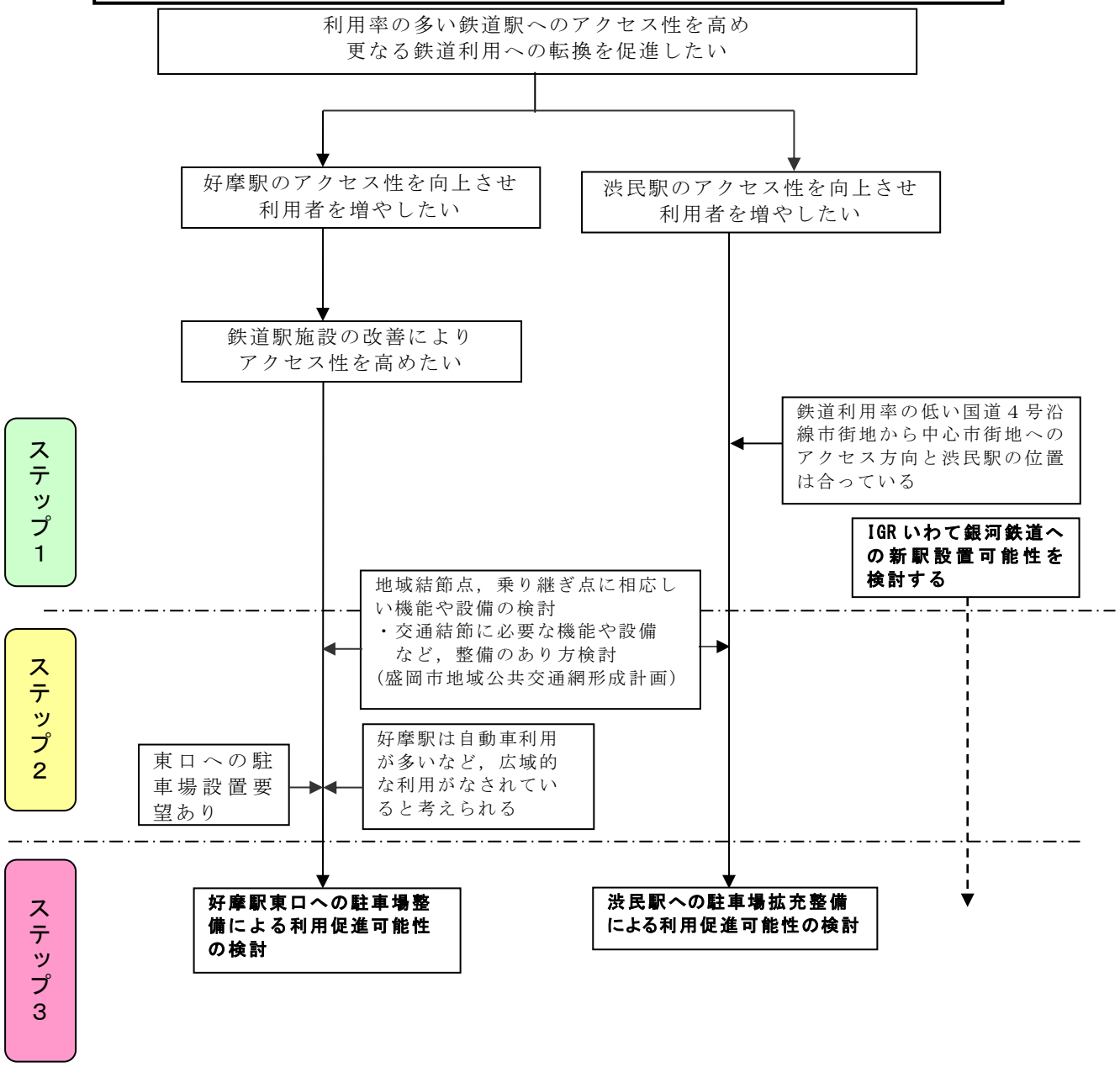


図 6-19 玉山地区における戦略施策の展開

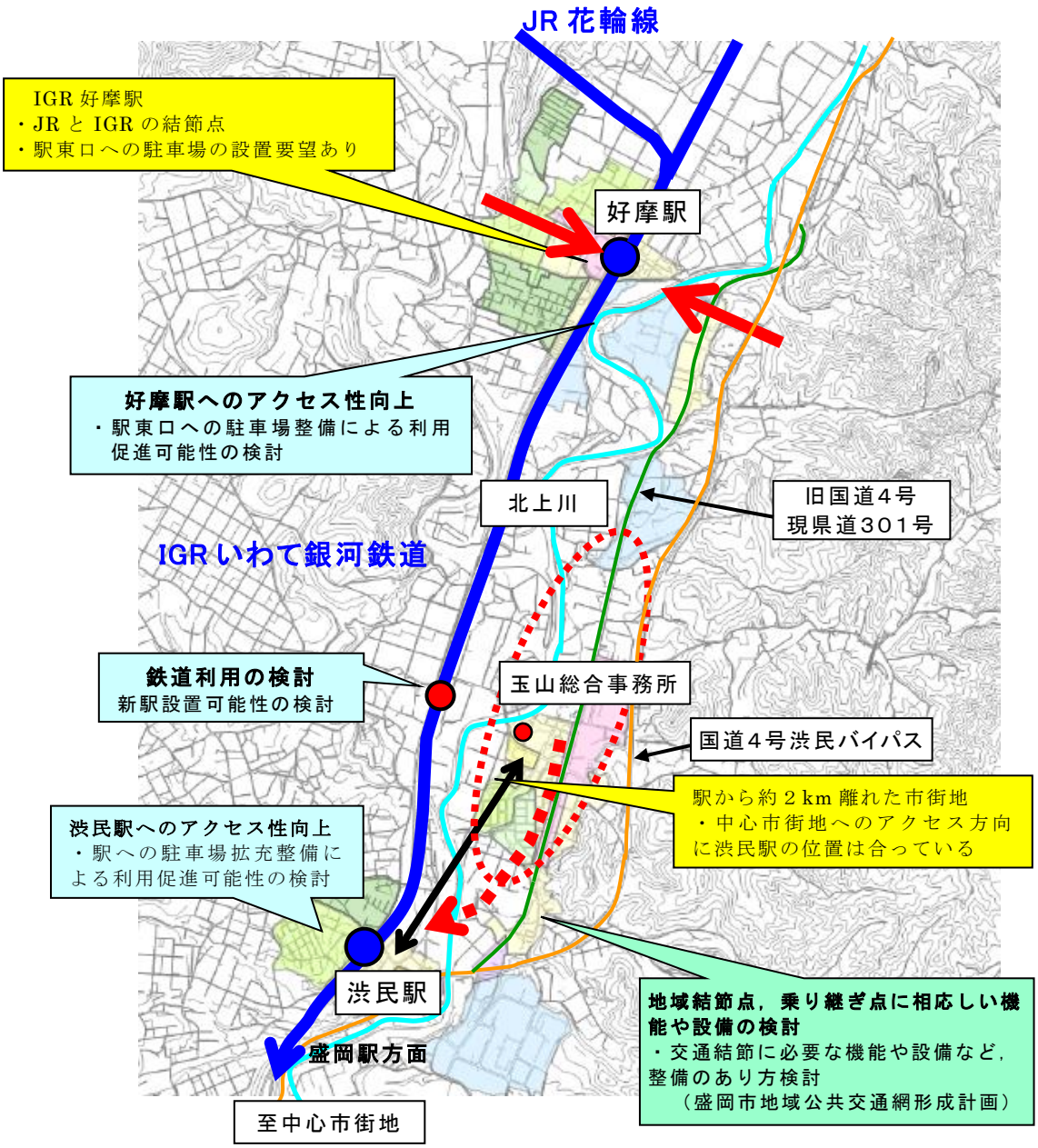


図 6-20　玉山地区における交通戦略

6.5 もりおか交通戦略（第二期）の実施施策

これまでの検討結果や評価結果踏まえ，もりおか交通戦略（第一期）から引き続き継続する施策や，新規で追加する施策を以下に示します。道路整備については，整備の進捗に応じたソフト施策との組合せにより，目標達成に向けて取組むものとします。また，戦略全体にかかる施策として自転車利用促進策や啓発活動に取り組むこととします。ソフト施策の一部については，令和元年度に策定された「盛岡市地域公共交通網形成計画」で実施する施策も含まれています。

表 6-1　もりおか交通戦略の実施施策

戦略	施策		関連計画で実施するもの
快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略		・「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に向けた取組の検討	
		・まちなかウォーカブル区域及び歩行者利便増進道路の指定等の検討	
		・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保 （　都)盛岡駅南大通線の4車線化　）	
		・菜園通りの空間再配分（公園下～明治橋大沢川原線）	
		・菜園通り交通規制（右折禁止）による通過交通の排除	
		・菜園通りの空間再配分区間の延伸	
		・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検討	
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	青山中央地区	・青山駅における鉄道運行本数の増便	済（盛岡市地域公共交通網形成計画で実施）
		・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	済（盛岡市地域公共交通網形成計画で実施）
		・都）向中野安倍館線の4車線整備促進	
		・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化	
	青山北地区	・厨川駅における鉄道運行本数の増便	済（盛岡市地域公共交通網形成計画で実施）
		・厨川西口へのバス接続による集約可能性検討	済（盛岡市地域公共交通網形成計画で実施）
		・上堂・みたけ地区南部のルート別バス運行頻度見直し	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・厨川駅バリアフリー化検討	
	青山南地区	・JR田沢湖線の新駅整備	
		・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上	盛岡市地域公共交通網形成計画と連携
	都南地区	・岩手飯岡駅の自由通路整備	
		・地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バス運行	済（盛岡市地域公共交通網形成計画で実施）
		・都）向中野安倍館線の4車線整備促進	
		・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化	
	松園地区	・ゾーンバス利用案内情報の充実	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・需要に応じたゾーンバスの見直し	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・都）本町上田線の4車線化の検討	
		・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化の検討	
	盛南地区	・盛南地区の特性に応じた地域内交通の導入	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・杜の大橋の4車線整備の促進	
		・道明新駅の設置可能性検討	
		・仙北町駅バリアフリー化検討・検討結果に基づく具体化	
		・仙北町駅東口結節点整備検討	
		・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定	
	玉山地区	・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討	
		・渋民駅への駐車場整備による効果の検討	
		・下田新駅の設置可能性検討	
		・通勤通学時のバス等による渋民駅へのアクセス検討	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
戦略全体	自転車利用促進	・自転車駐車場の整備促進（利用者の多い地区から順次整備）	
		・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備	盛岡市自転車活用推進計画と連携
		・自転車走行空間の段階的なネットワーク化	盛岡市自転車活用推進計画と連携
	啓発活動	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ	盛岡市地域公共交通網形成計画と連携 盛岡市自転車活用推進計画と連携
		・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上，冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ	盛岡市自転車活用推進計画と連携

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
- 街路空間の利活用を推進するまちなか ウォーカ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

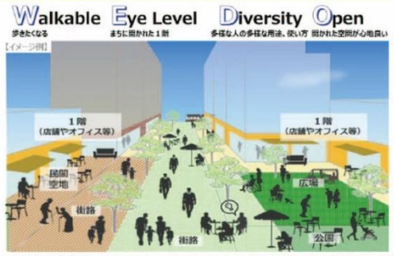
ステップ１

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

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　〉

・鉄道駅の自由通路・駅前広場等の整備により，鉄道駅へのアクセス性向上を図る

〈　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

・主要バス路線のボトルネック解消等により，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　〉

・鉄道駅で駅広やバスベイの整備によりバスとの結節強化を図る

〈　鉄道の利便性向上　〉

・駅前への新たな駐車場整備検討や，駅へのアクセス道路整備等により，鉄道駅への更なるアクセス性向上を図る

〈　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%にすることで，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
・仙北町駅において，駅のバリアフリー化を検討する

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）（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ２
計画的なバス路線整備
・市街化の進展に応じた，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）（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ２
新駅設置の可能性検討
・JR 東北本線において新駅設置の可能性を検討

ステップ３
バスの定時性・速達性の向上
・杜の大橋の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

ステップ３
鉄道駅へのアクセス向上
・仙北町駅東口結節点整備検討

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
・交通結節に必要な機能や設備など，整備のあり方検討（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ３
好摩駅・渋民駅へのアクセス性向上
・駅の駐車場の拡充整備による利用促進可能性の検討

松園地区の戦略施策

ステップ１
バス利用案内情報の充実
・ゾ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（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ２
需要に応じたゾーンバスの見直し
・バス停までの移動距離の短縮や乗換抵抗の軽減に向け，日中における直通バスの増便等を検討（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ２
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車線化を検討し松園～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
・前潟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（盛岡市地域公共交通網形成計画）

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３
青山駅のバスと鉄道の結節機能強化
・バス停の整備（バスベイの設置）

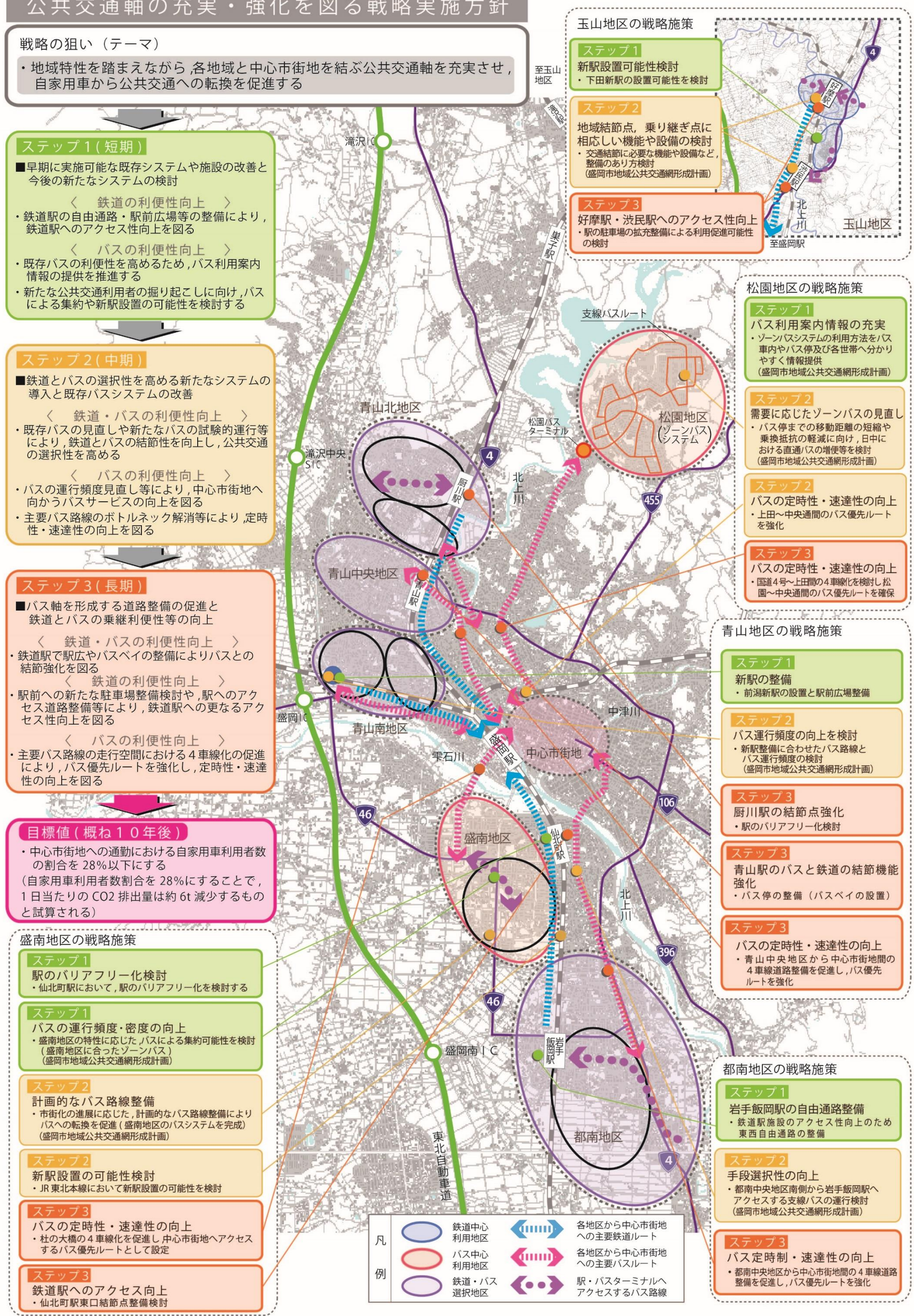
ステップ３
バスの定時性・速達性の向上
・青山中央地区から中心市街地間の４車線道路整備を促進し，バス優先ルートを強化

都南地区の戦略施策

ステップ１
岩手飯岡駅の自由通路整備
・鉄道駅施設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
・都南中央地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バスの運行検討（盛岡市地域公共交通網形成計画）

ステップ３
バス定時制・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



第7章 将来道路網計画の検証

7.1 将来道路網計画の見直しにおける基本的な考え方

都市計画道路は，「円滑な移動を確保するための交通機能」，「都市環境，都市防災等の面で良好な都市空間を形成し，供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能」，「都市構造を形成し，街区を構成するための市街地形成機能」など多様な機能を有し，都市の骨格を形成する基幹的な都市施設として定めるものです。

将来道路網計画の見直しにあたって，もりおか交通戦略（第一期）では，これまでの道路整備で渋滞緩和等の効果が見られた環状道路と放射道路を組み合わせるパターンを基本としながら，施策を支える道路を中心として，将来道路網計画の検証を実施し道路網の見直しを行いました。

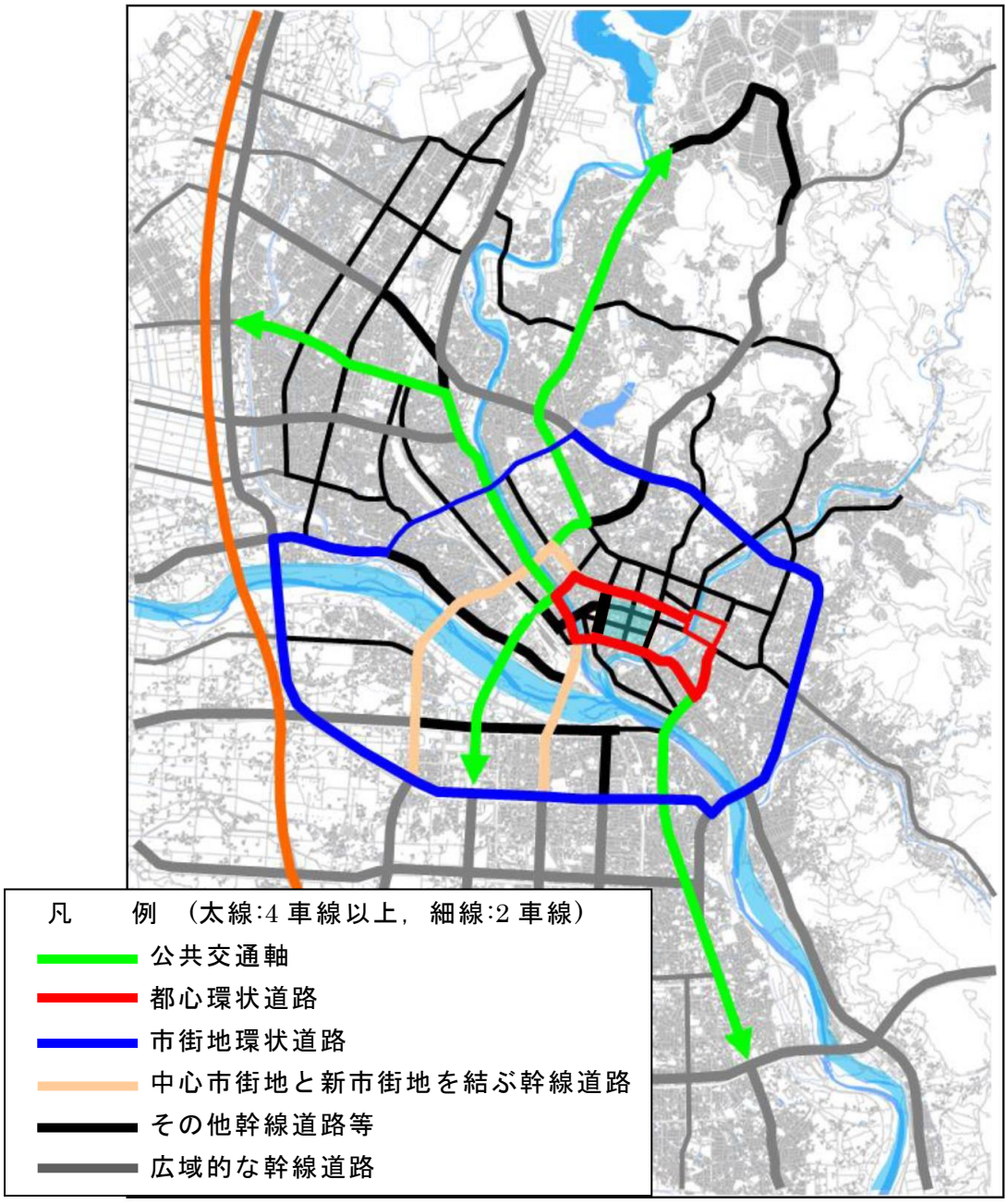
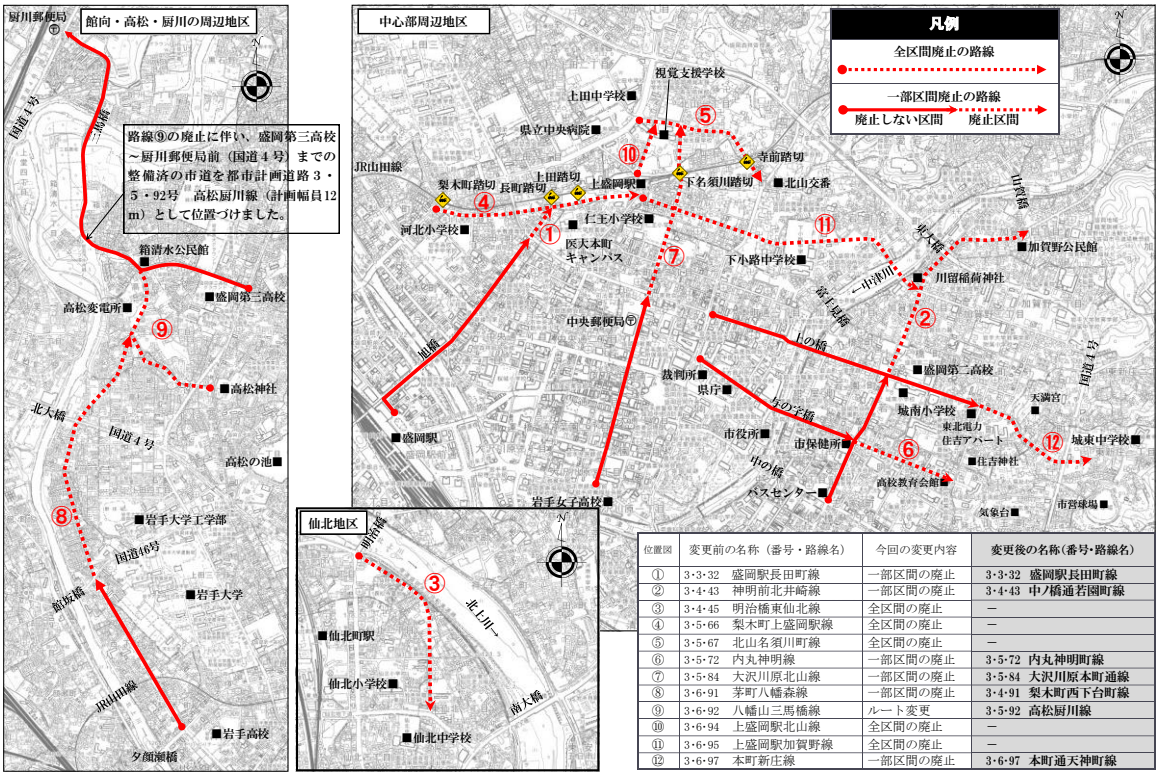


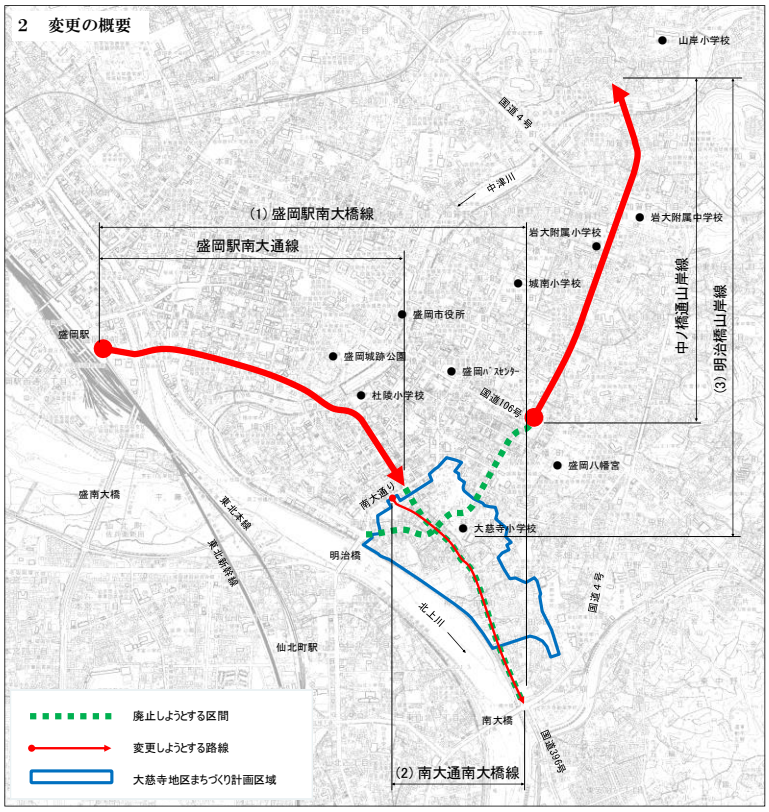
図 7-1　もりおか交通戦略（第一期）策定時の将来道路網計画

もりおか交通戦略（第一期）で，将来道路網計画の見直しを実施した後，これまでに，都市計画道路の計画変更と，施策を支える道路の整備を進めてきました。

都市計画を変更した路線の位置図



位置図	変更前の名称（番号・路線名）	今回の変更内容	変更後の名称(番号・路線名)
①	3･3･32　盛岡駅長田町線	一部区間の廃止	3･3･32　盛岡駅長田町線
②	3･4･43　神明前北井崎線	一部区間の廃止	3･4･43　中ノ橋通若園町線
③	3･4･45　明治橋東仙北線	全区間の廃止	－
④	3･5･66　梨木町上盛岡駅線	全区間の廃止	－
⑤	3･5･67　北山名須川町線	全区間の廃止	－
⑥	3･5･72　内丸神明線	一部区間の廃止	3･5･72　内丸神明町線
⑦	3･5･84　大沢川原北山線	一部区間の廃止	3･5･84　大沢川原本町通線
⑧	3･6･91　茅町八幡森線	一部区間の廃止	3･4･91　梨木町西下台町線
⑨	3･6･92　八幡山三馬橋線	ルート変更	3･5･92　高松厨川線
⑩	3･6･94　上盛岡駅北山線	全区間の廃止	－
⑪	3･6･95　上盛岡駅加賀野線	全区間の廃止	－
⑫	3･6･97　本町新庄線	一部区間の廃止	3･6･97　本町通天神町線



(1) ３・３・８号　盛岡駅南大橋線の変更（県決定）

大慈寺地区まちづくり計画区域に関連する南大通から南大橋までの区間を廃止するもので、名称及び延長が変更になります。

	現計画	変更案
名　称	盛岡駅南大橋線	盛岡駅南大通線
延　長	2，910ｍ	1，700ｍ
幅　員	28ｍ	28ｍ
車線数	4車線	4車線

(2) ８・７・21号　南大通南大橋線の追加（市決定）

大慈寺地区まちづくり計画区域に関連する南大通から南大橋までの市道南大通二丁目南大橋線を新たに特殊街路に追加決定するものです。

	変更案
名　称	南大通南大橋線
延　長	1，210ｍ
幅　員	7m
車線数	－

(3) ３・６・98号　明治橋山岸線の変更（市決定）

大慈寺地区まちづくり計画区域に関連する明治橋から中ノ橋通までの区間を変更するもので、名称及び延長が変更になります。

	現計画	変更案
名　称	明治橋山岸線	中ノ橋通山岸線
延　長	2，780ｍ	1，750ｍ
幅　員	11ｍ	11ｍ
車線数	2車線	2車線

図　7-2　もりおか交通戦略（第一期）における将来道路網計画の見直しに基づく都市計画道路の計画変更

もりおか交通戦略（第一期）で設定した段階的道路網整備計画に基づき整備を進め，計画策定から概ね 5 年で整備を完了する路線について，令和 2 年度までに整備が完了しています。中長期で整備することで位置付けていた路線については未着手であり，整備計画よりも遅れている状況です。

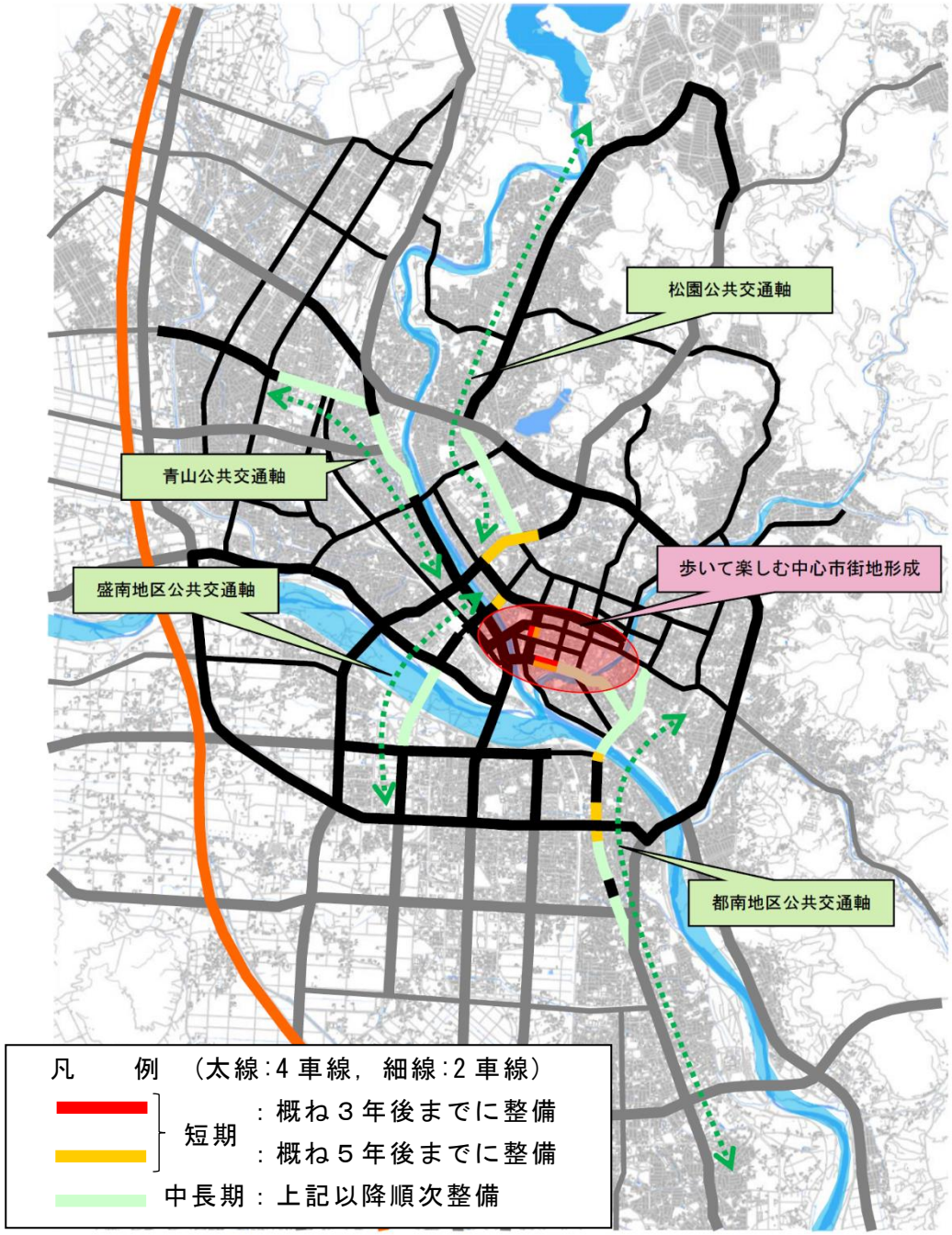


図 7-3　平成 21 年策定時の整備計画

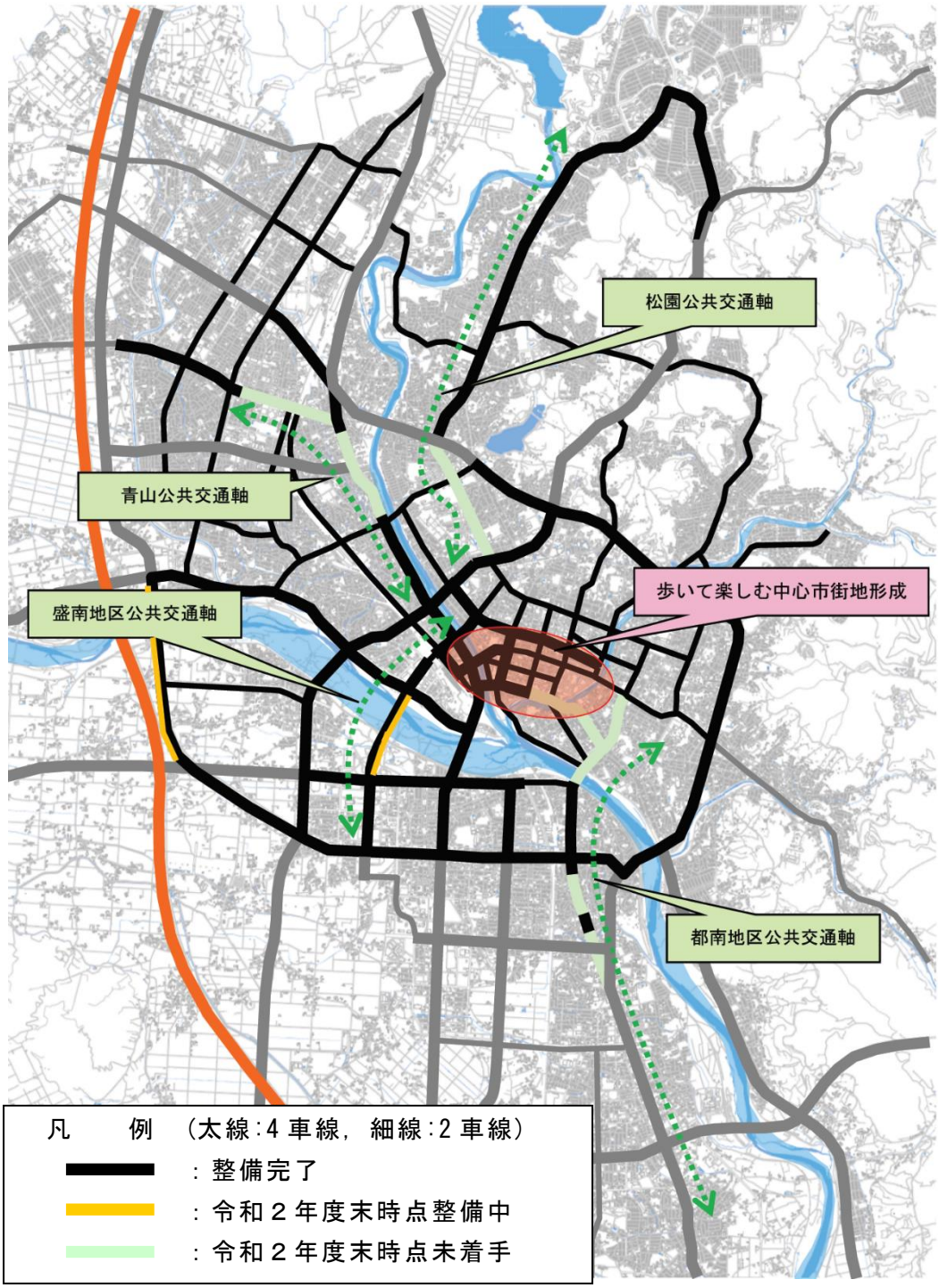


図 7-4　令和２年度末時点の整備状況

もりおか交通戦略（第二期）においても，もりおか交通戦略（第一期）の考え方を基本としながら，都市の骨格を支える多車線の幹線道路，環状道路，放射道路（公共交通軸）を対象に，中心市街地を主体とした市街地における検討を行います。

広域的な幹線道路については，盛岡広域都市計画区域マスタープランにおいて検討されるものであるため，既定の将来道路網計画に基づくこととし，整合性についてのチェックを行いながら検証を行うこととします。

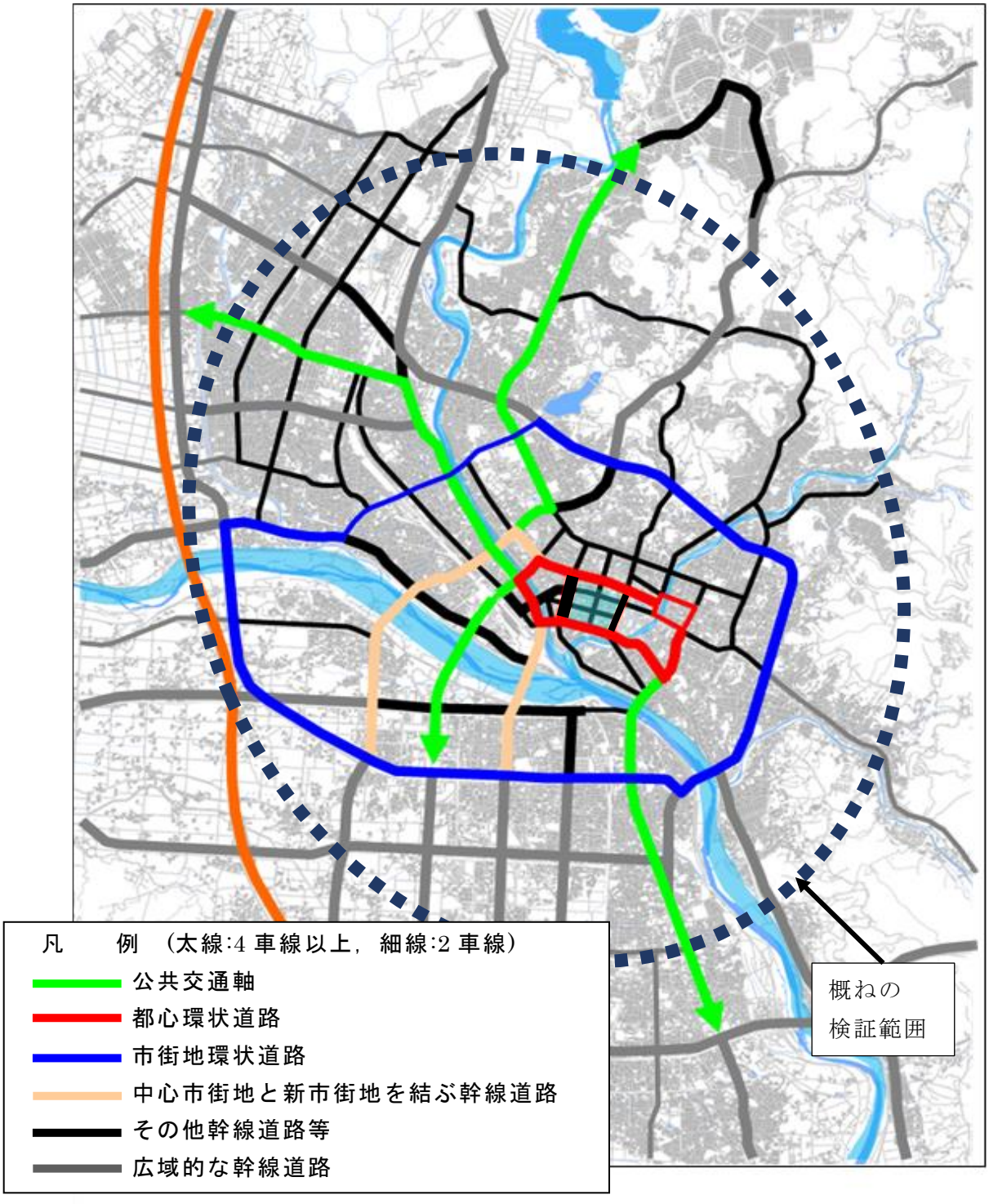
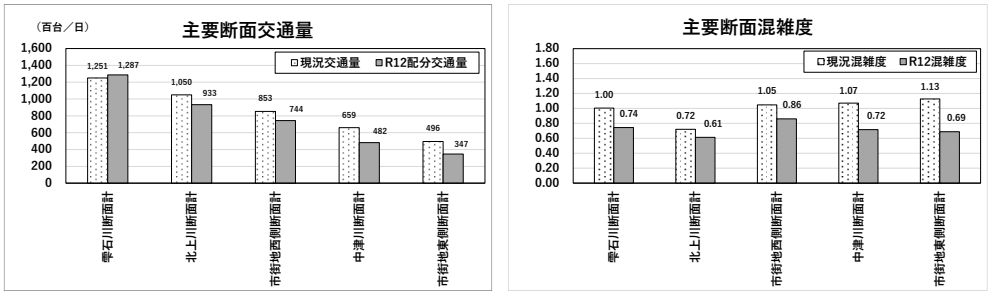


図 7-5　もりおか交通戦略（第一期）の将来道路網計画と検証範囲

第３章で整理した，盛岡市の社会情勢等の変化の状況から，もりおか交通戦略（第一期）で推計した将来交通量と比較して，全体の交通量が減少していることが推察されます。主要断面の交通量を比較することにより，もりおか交通戦略（第二期）で推計した交通量の各断面での変化について確認することとし，自動車交通需要予測結果（R12）と，現況交通量推計結果（H22）を比較しました。

（1） 主要断面における交通量の変化

・主要断面の交通量はほとんどの断面で減少すると予測される
・各断面とも混雑度は緩和されると予測される



出典：現況　交通量推計結果（H22），　計画路線整備後　将来交通量推計結果（R12）

図 7-6　主要断面における現況及び将来交通量と混雑度

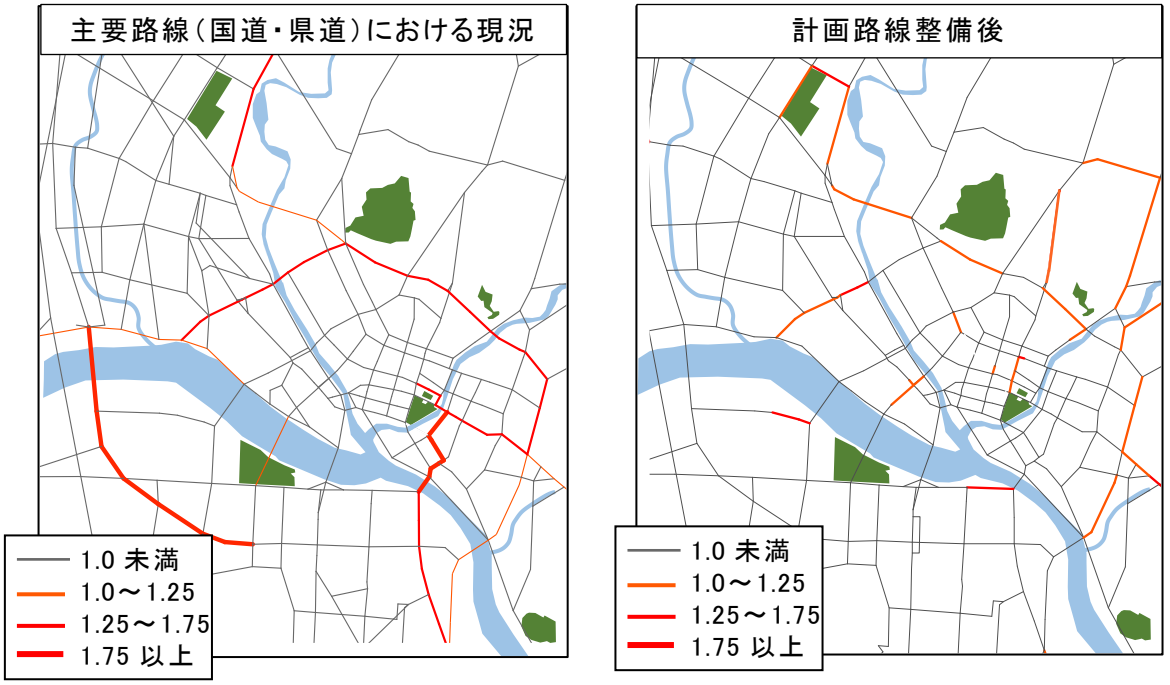


出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-7　新たな令和 12 年の将来自動車配分交通量予測結果

（2） 主要な路線における混雑度の状況

・本ネットワークの整備により，現況に比較して混雑度の緩和が図られる。



出典：現況 道路交通センサス（H27），計画路線整備後 将来交通量推計結果（R12）

図 7-8 主要路線における現況（H27）と計画路線整備後の混雑度

※混雑度の補足説明

混雑度＝交通量/交通容量

・混雑度「1.0 未満」

・・・昼間 12 時間を通して，道路が混雑することなく，円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。

・混雑度「1.0 以上～1.25 未満」

・・・昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性がある時間が 1 ～ 2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。

・混雑度「1.25 以上～1.75 未満」

・・・ピーク時はもとより，ピーク時間を中心として渋滞する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。

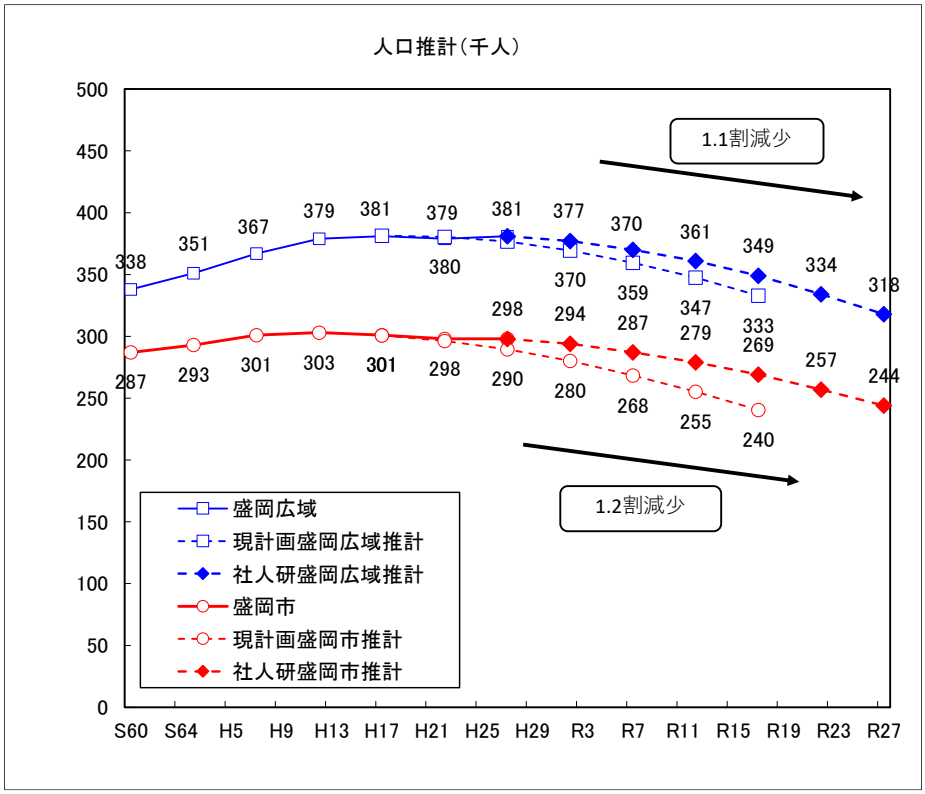
・混雑度「1.75 以上」

・・・慢性的な混雑状態を呈す。

将来交通量が減少する要因として，以下の関連した指標の検証を行いました。

まず，将来人口は，もりおか交通戦略（第一期）策定時の推計に比べ，盛岡市，盛岡広域ともに減少傾向は緩やかになっているものの，盛岡市は平成 12 年，盛岡広域は平成 27 年をピークに減少傾向にあります。また，将来においても減少傾向は続き令和 22 年には，約 1 割減少すると想定されています。

自動車登録台数についても，近年は横ばいの傾向にあります。



出典:『日本の地域別将来推計人口』(平成 30(2018)年推計)，国立社会保障・人口問題研究所

図 7-9　盛岡市，盛岡広域の人口推移

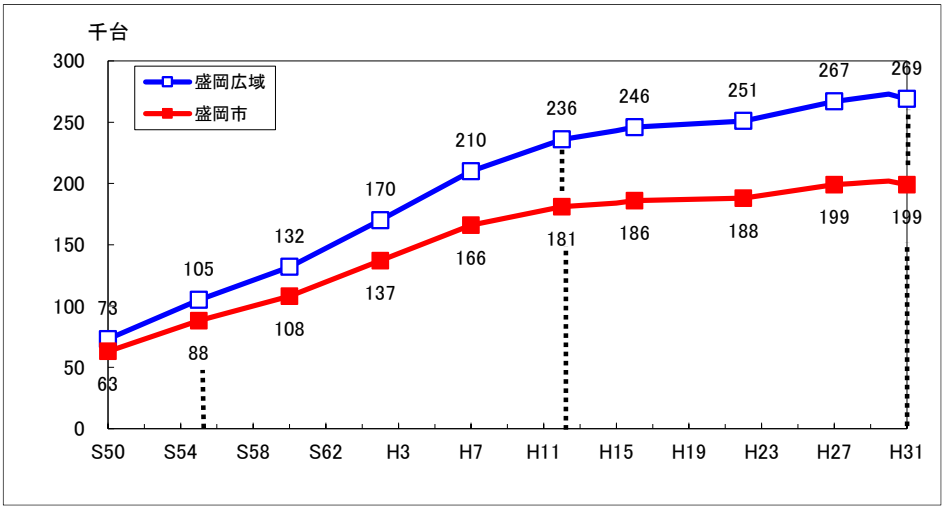


図 7-10　自動車登録台数の推移

免許保有者数は，ほぼ推計値通りに推移しており，将来において減少することが想定されています。

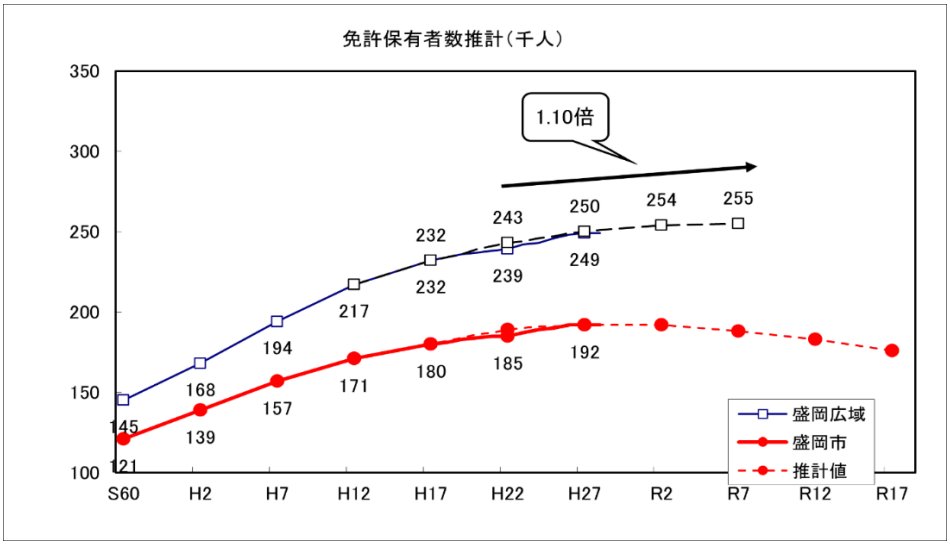
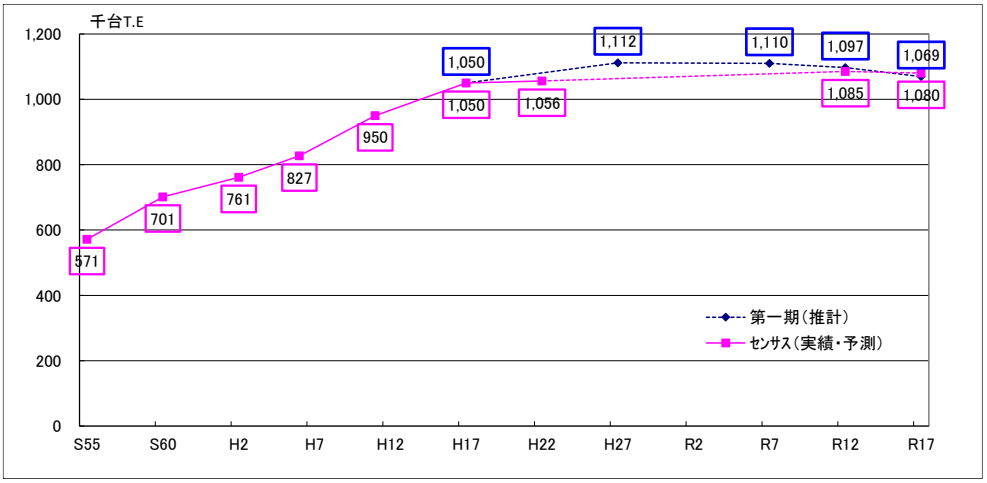


図 7-11　免許保有者数推計値と実績値の推移

発生集中交通量の推移は，実績値では平成 22 年までは増加傾向にあります。国が行った将来予測では，令和 12 年までは増加しますが，その後減少に転じていくと想定されています。



出典：道路交通センサス

図 7-12　もりおか交通戦略（第一期）の予測値と実測値の比較

関連した指標の検証結果からは，将来交通量の減少における直接的な要因は断定できませんでしたが，予測よりも減少した要因については以下のとおり考えます。

もりおか交通戦略（第一期）策定のときに想定されていた地区ごとの夜間人口の伸び率の低下や，スマートインターチェンジの整備等により，中心部を通過する交通が減少していると推定されます。また，中心部の公共交通利用促進により，自動車通勤の分担率が下がっており，中心部の発生集中量の推計値が減少していると推察されます。

7.2 将来道路網の検証について

(1) 将来道路網の検証方針

新たな交通量配分結果を踏まえ，もりおか交通戦略（第一期）の検証を行うこととします。特に４車線未整備道路について検証を行い，その結果，交通状況の改善が見込める場合は，車線数や他路線での補完など見直しの検討を行うこととします。なお，もりおか交通戦略（第二期）後の新たな見直しのタイミング等で，再度検証を行い，見直しの検討を行う可能性があります。

なお，２車線道路については，歩行者の安全性確保の観点や各地域の補助幹線道路機能を確保する必要性から，見直しの検証対象としておりません。

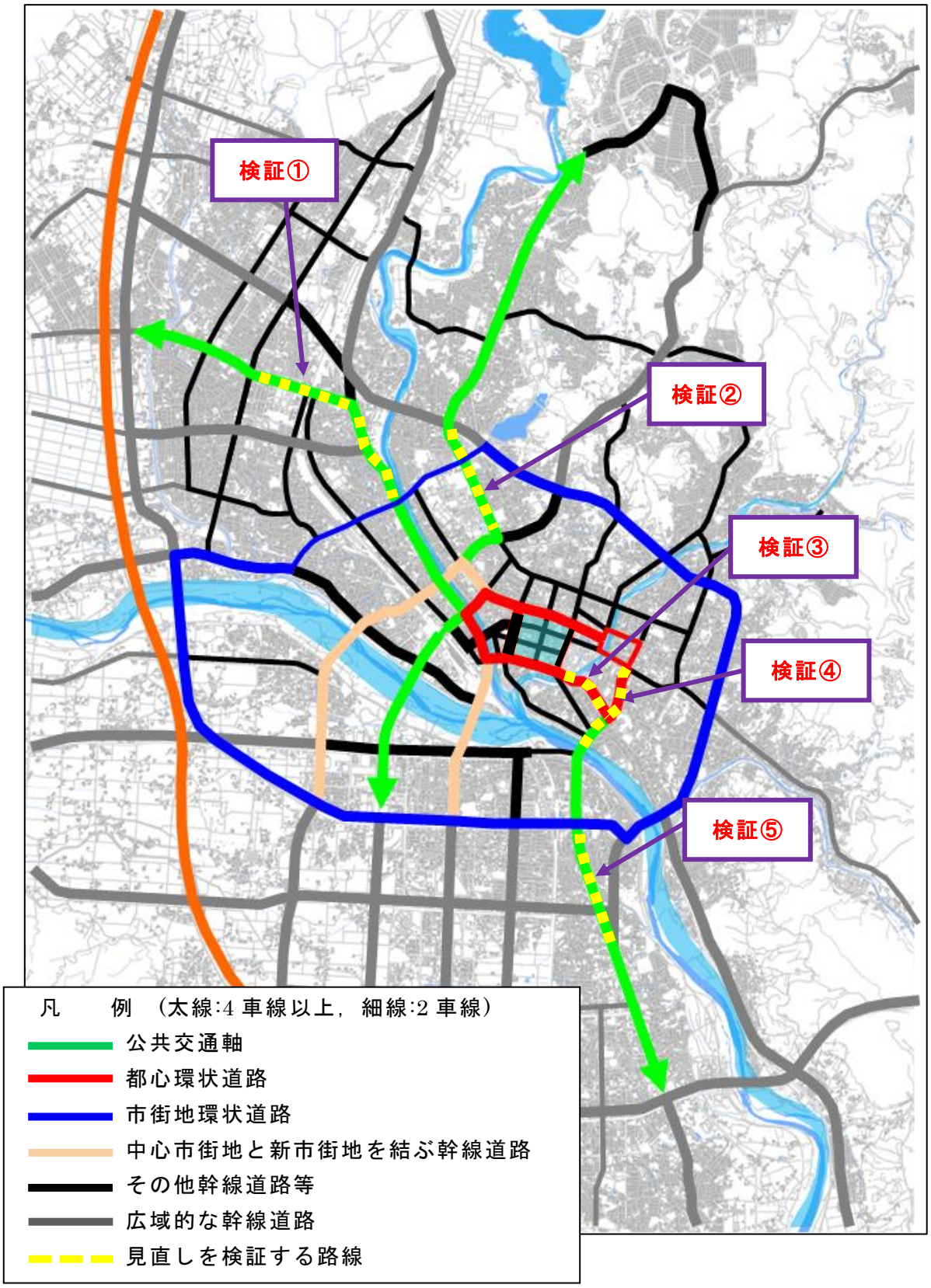


図 7-13　将来道路網の検証対象路線

もりおか戦略（第一期）において，４車線化に位置付けられている路線について，計画が過大ではないか検証を行いました。

1）検証①：上堂鵜飼線（上堂～西警察署）＋向中野安倍館線（安倍館～上堂）

上堂鵜飼線（上堂～西警察署）区間及び向中野安倍館線（安倍館～上堂）区間については，２車線整備時には検証区間の混雑度が高くなり，また，公共交通軸であり重要なバス路線であることから，将来においても４車化が必要であり，当該路線の見直しは出来ないものと考えます。



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-14　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

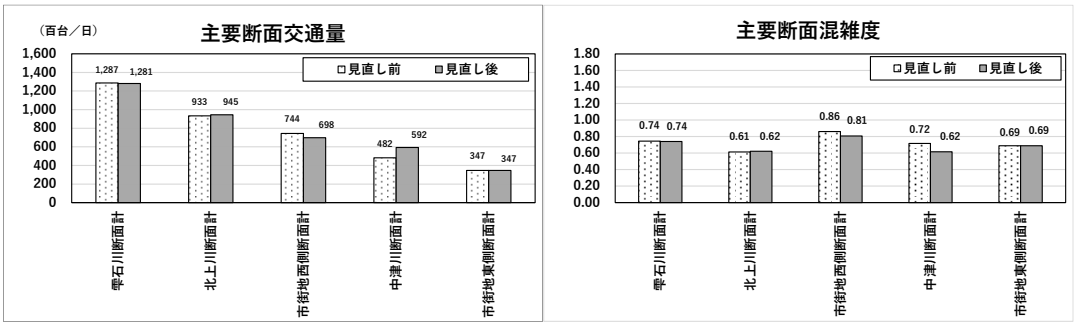


図 7-15 将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化

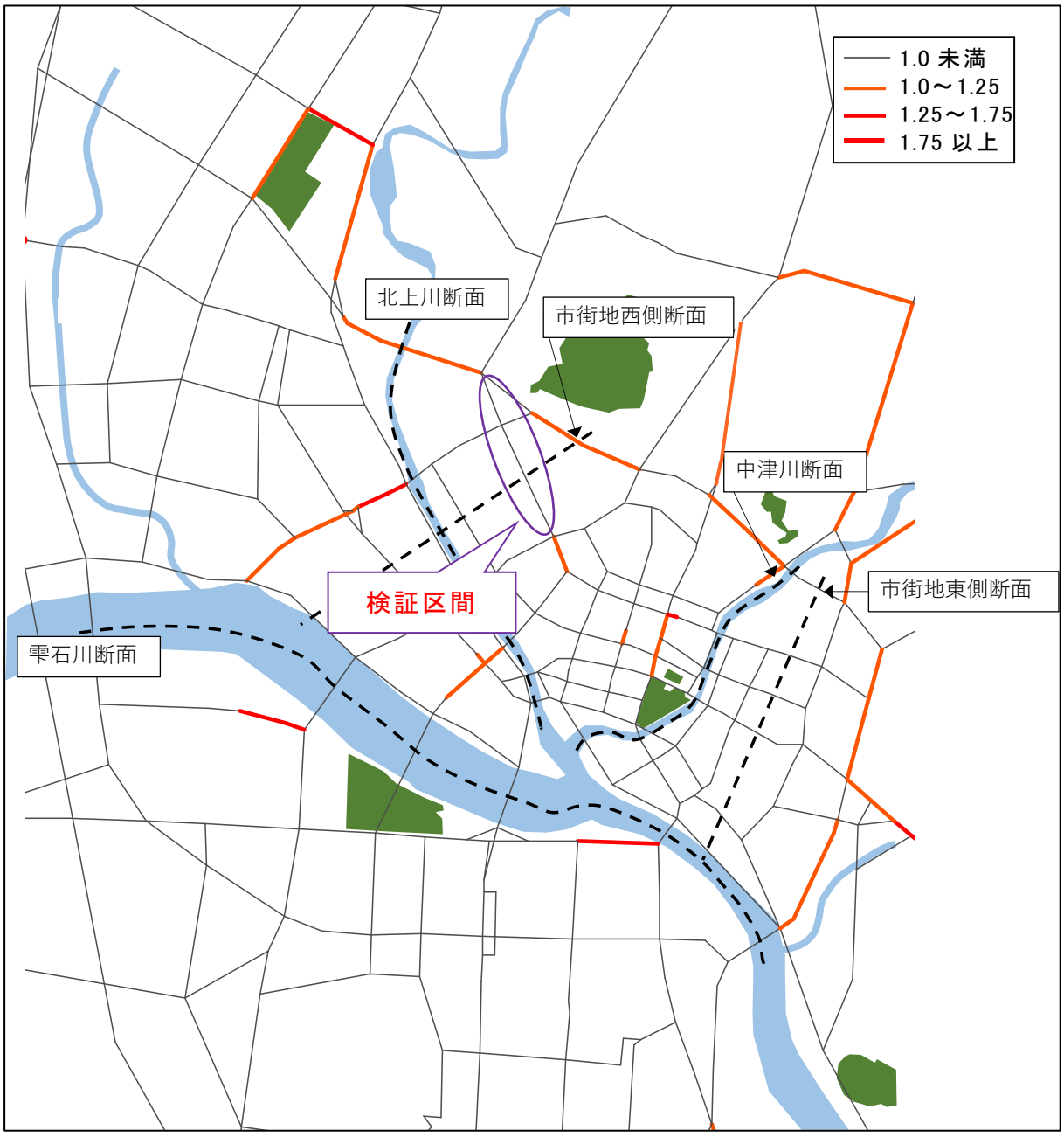


出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-16 将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

2）検証②：本町上田線（上田一丁目～国道４号）

本町上田線（上田一丁目～国道４号）区間については，２車線整備時には混雑度が高くなり，また，公共交通軸であり重要なバス路線であることから，将来においても４車化が必要であり，当該路線の見直しは出来ないものと考えます。



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-17　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

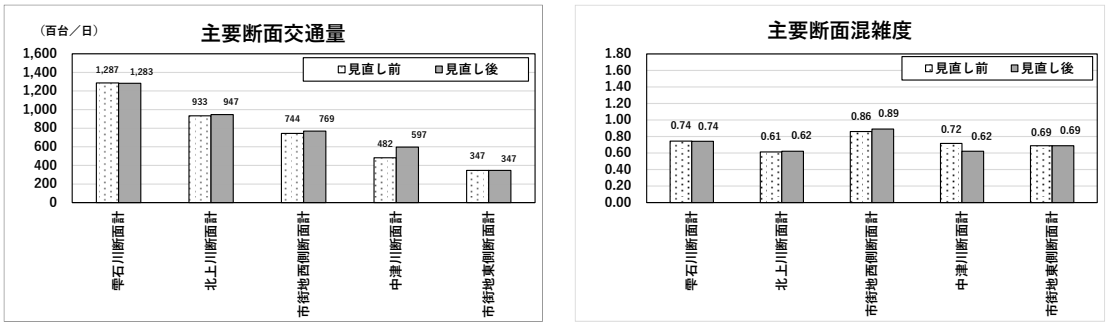


図 7-18 将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-19 将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

3）検証③:盛岡駅南大通線（内丸～南大通）

盛岡駅南大通線（内丸～南大通）については，計画見直し後においても断面交通量及び周辺道路の混雑度について大きな変化がなく，また，当該路線は公共交通軸ではないことから，将来の市内の交通状況に大きな影響はないと考えられ，当該路線の計画見直しは可能と考えています。



出典:将来交通量推計結果（R12）

図 7-20　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

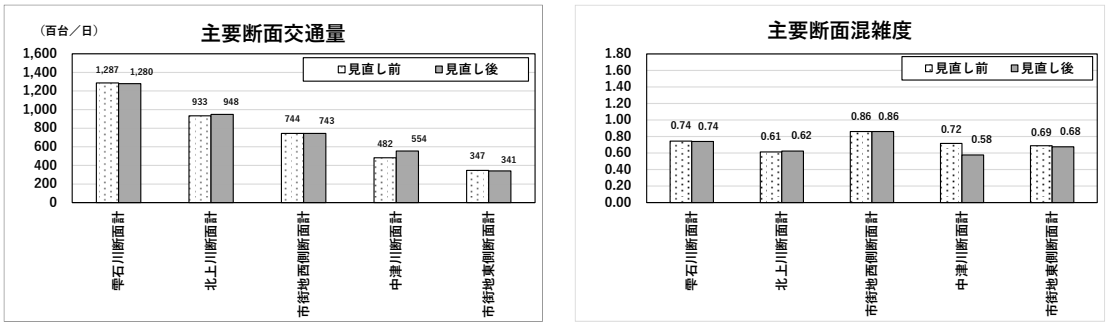
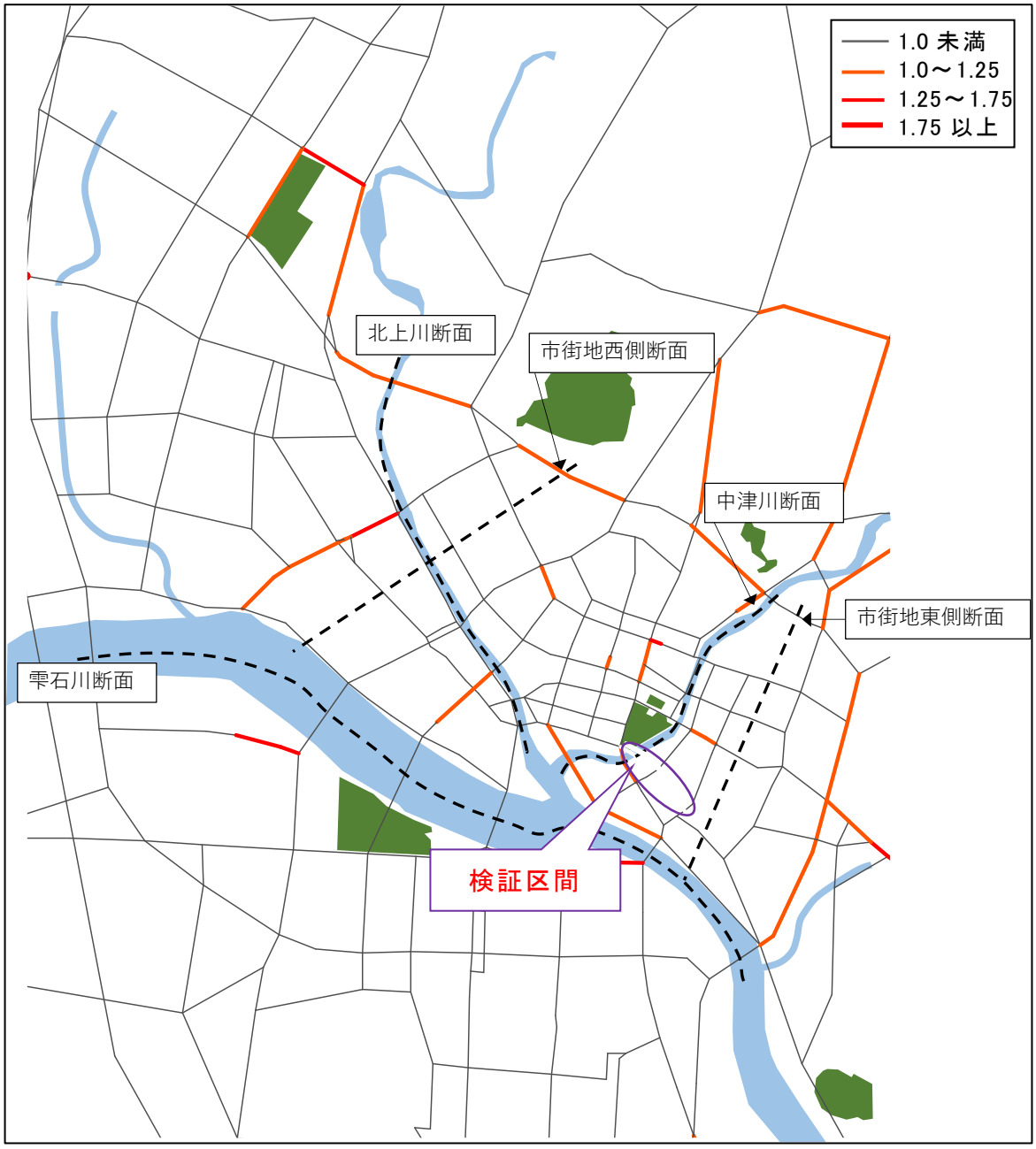


図 7-21　将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-22　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

4）検証④:向中野安倍館線（盛岡 BC～明治橋）

向中野安倍館線（盛岡 BC～明治橋）区間については，計画見直し後（現況道路整備のままとした場合）において，都心環状道路区間では断面交通量及び周辺道路の混雑度について大きな変化がなく，将来の市内の交通状況に大きな影響はないと考えられ，計画見直しは可能と考えています。

なお，公共交通軸である区間については，混雑度が高くなり，また，重要なバス路線であることから，将来においても４車化が必要であり，当該区間の見直しは出来ないものと考えます。



出典:将来交通量推計結果（R12）

図 7-23　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

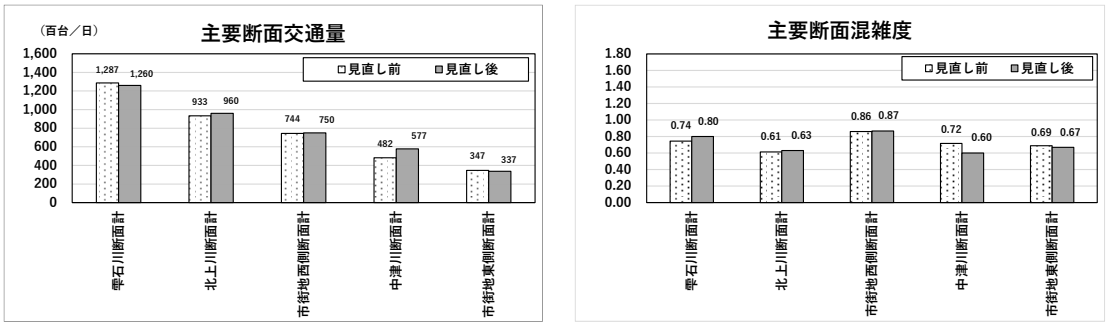
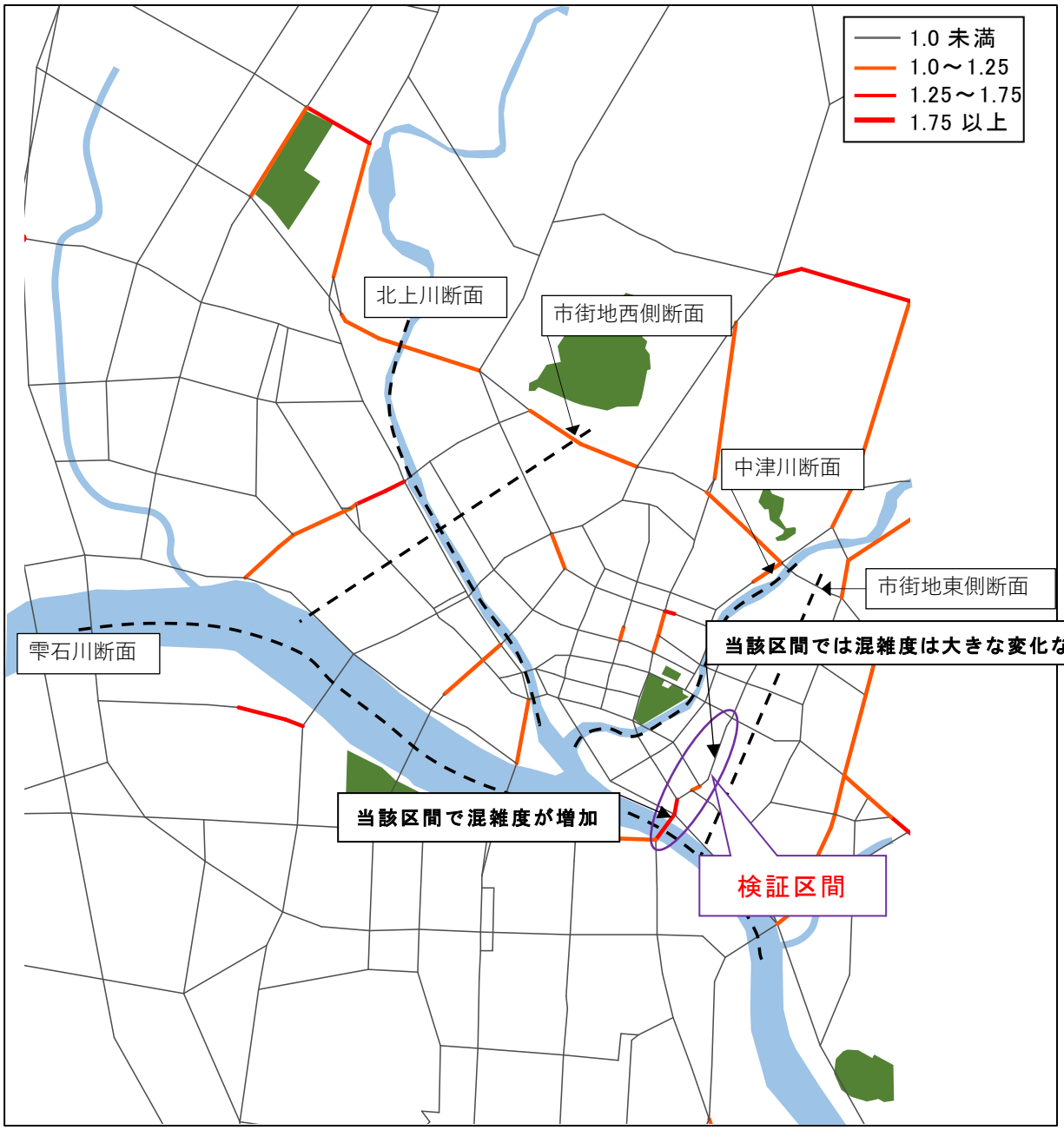


図 7-24　将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-25　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

5）検証⑤：向中野安倍館線（仙北三丁目～国道４号）

向中野安倍館線（仙北三丁目～国道４号）については，２車線整備時には混雑度が高くなり，また，公共交通軸であり重要なバス路線であることから，将来においても４車化が必要であり，当該路線の見直しは出来ないものと考えます。



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-26　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

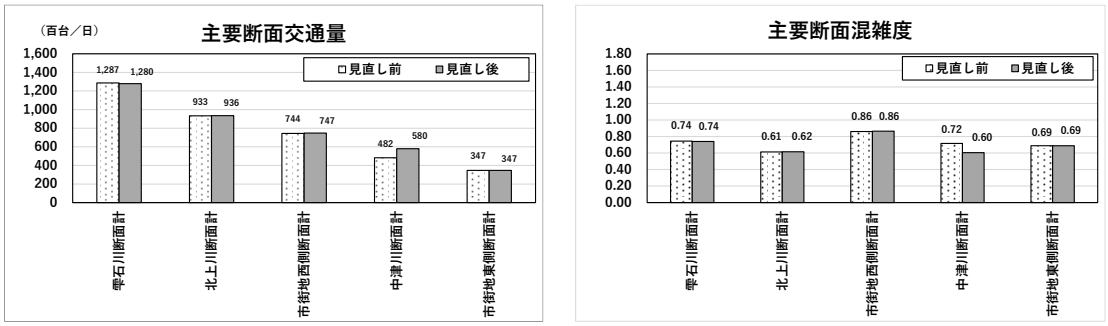


図 7-27　将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-28　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

(2) 検証結果のまとめ

盛岡駅南大通線（内丸～南大通）及び向中野安倍館線（盛岡 BC～明治橋）の一部区間については，都心環状道路であり重要な路線ではあるものの，４車線整備をする際の影響を考えた際に，歴史的なまちなみ等への影響が大きいところです。

また，環状道路の機能としては，交通量にかかわらず４車線整備が望ましいところですが，今回の検証結果により，将来交通量が減少し，交通量の改善が見られ，将来の市内の交通状況に大きな影響はないと考えられることから，計画見直しは可能と考えます。



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-29 将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し前）

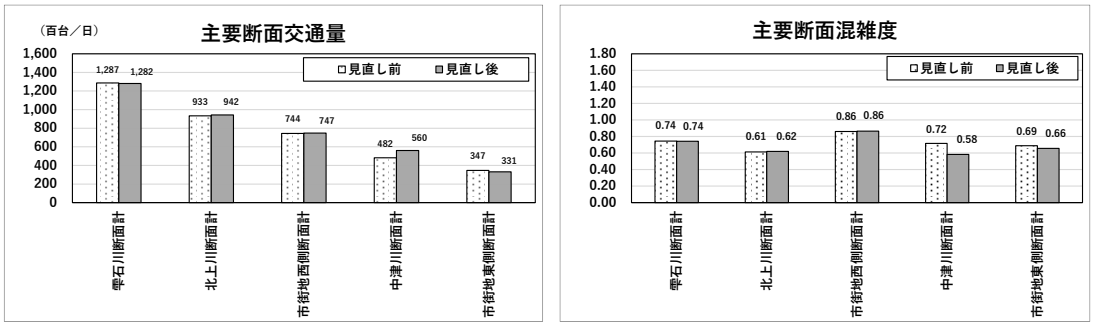


図 7-30　将来計画の見直しによる断面交通量・混雑度の変化



出典：将来交通量推計結果（R12）

図 7-31　将来計画の見直しによる混雑度の変化（見直し後）

7.3 新たな将来道路網計画（案）の検討

将来道路網計画の検証結果に基づき，今後の交通戦略施策を支える新たな将来道路網計画の検討を行います。

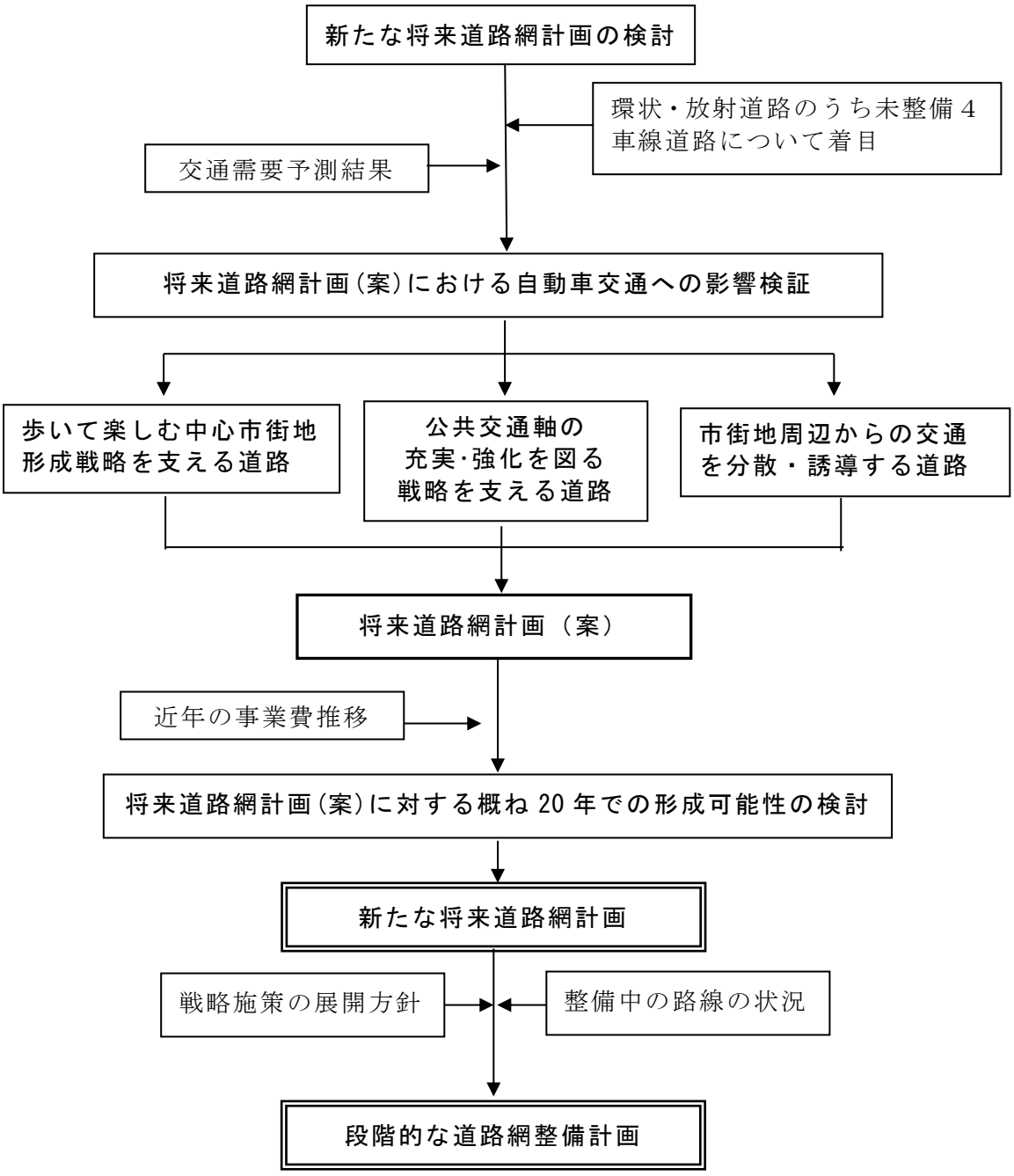


図 7-32 将来道路網計画検討の流れ

7.3.1 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に必要な道路の検討

(1) 中心市街地に求められる道路機能

快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略のため，都心部に求められる道路機能は次のように考えられます。

- 歩行者・自転車優先エリア内への不要な通過交通を抑制し，円滑に処理するため，エリアを囲む道路
- 拠点間の移動利便性向上のための拠点間を連絡する道路
- 周辺から中心市街地へのアクセス交通を分散誘導する道路

(2) 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成施策戦略を支える中心市街地の道路網

都心を囲む道路網に求められる機能を踏まえ，新たな配分交通量により交通需要に改善が見られた，都）盛岡駅南大通線及び都）向中野安倍館線については，都心環状道路を都）下ノ橋南大通線，都）下ノ橋更ノ沢線及び一部現況道路整備のままとする都）向中野安倍館線に見直します。

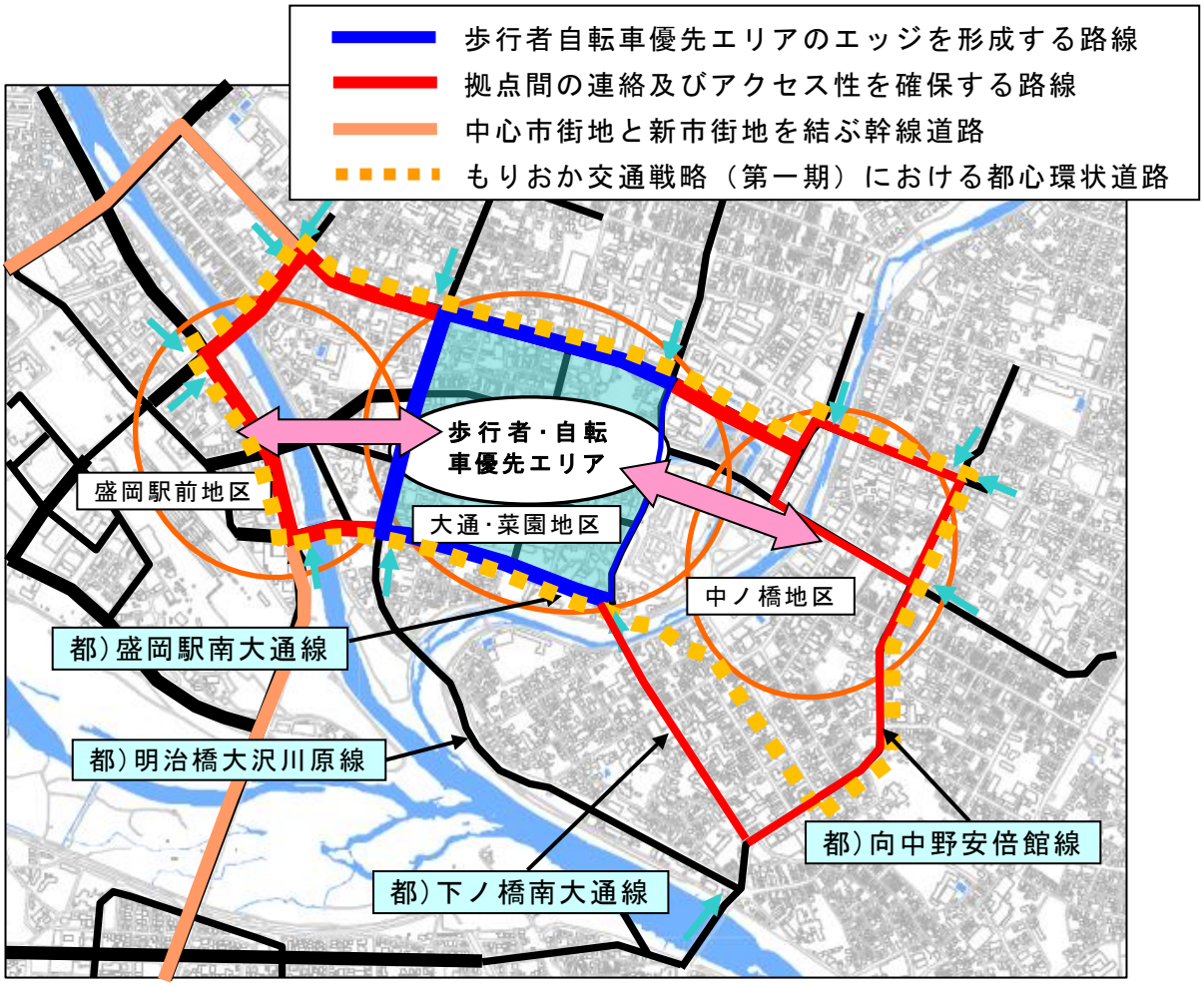


図 7-33 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成施策を支える道路

7.3.2 公共交通軸の充実・強化を図る戦略に必要な道路の検討

(1) 公共交通軸の充実・強化を図る戦略に求められる道路機能

公共交通軸の充実・強化を図る戦略に求められる中心市街地と各地域を結ぶ道路機能はもりおか交通戦略(第一期)策定時点と同様に次のように考えます。

・バスの定時性と速達性の向上ため，青山，都南，松園，盛南の各地区と中心市街地を結ぶ４車線道路網の確保が求められる

一方，各地域と中心市街地を結ぶ主要なバス路線は，もりおか交通戦略（第一期）策定後ある程度進んだものの，まだ４車線ネットワークが十分に整備されていない状況にあります。

・青山地区と都南地区では４車線化が進んでいない状況にある
・松園地区では国道４号～中心市街地間で一部の４車線化（都）梨木町上米内線）がなされたが，４車線化が進んでいない状況にある
・盛南地区では盛南地区の中心部と盛岡駅を結ぶ「杜の大橋」で暫定２車線となっているが，現在整備が進められている。

(2) 公共交通軸充実・強化のために必要な４車線道路

現況のバスルート及び道路整備状況を踏まえ，もりおか交通戦略（第一期）と同様にバス優先ルートのネットワーク化に必要な路線を以下のように考えました。なお，都心環状道路の一部は検証の結果，改善が見込めました。

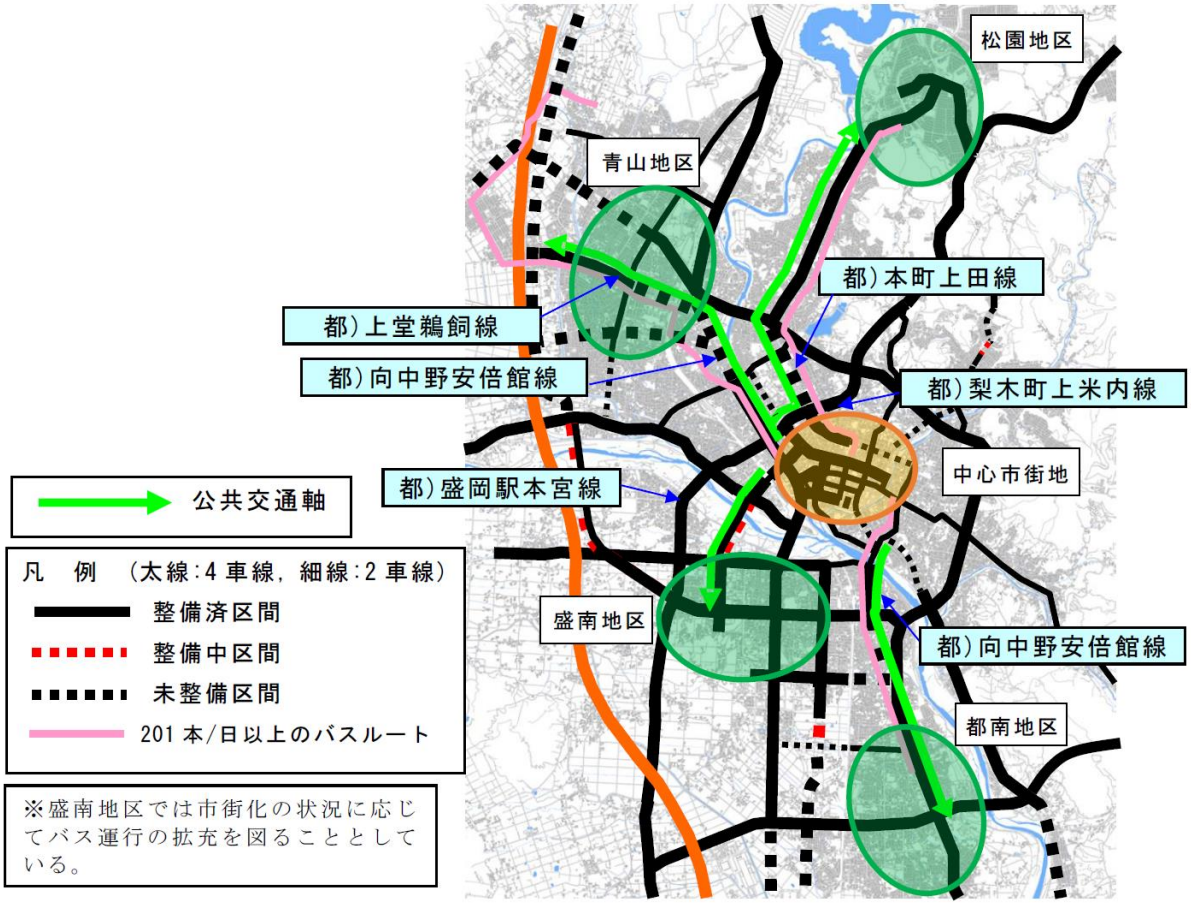


図 7-34 公共交通施策を支える道路網

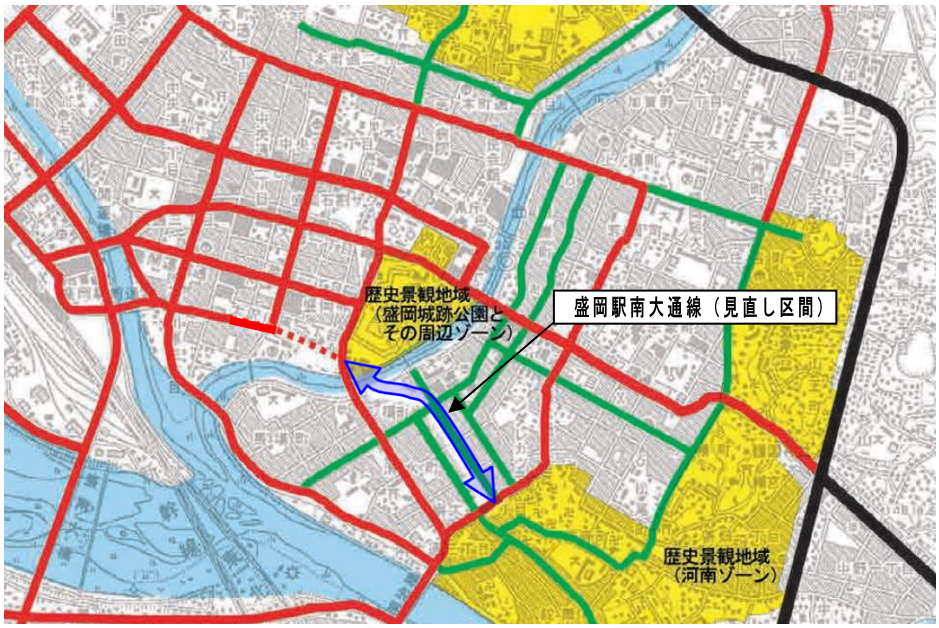
（3） 都)盛岡駅南大通線の清水町，下ノ橋町，南大通に対する都市計画道路の見直しの取組

都)盛岡駅南大通線の下ノ橋～南大通は，現在４車線で都市計画決定されていますが，歴史的なまちなみが残り，歴史的な建造物も多くある地域となっています。今回，将来ネットワークで当該区間の自動車交通量の分散が図られるという検証結果となったことを踏まえ，４車線整備をする際の影響を考えた際に，歴史的なまちみへの影響が大きいことから，環状道路の機能としては，交通量にかかわらず４車線整備が望ましいところですが，将来交通量が減少し，交通量の改善が見られることから，現況道路がある区間については２車線のままとし，当該区間の都市計画決定を見直すこととします。

なお，都市計画変更にあたっては，環状道路の役割を，都)下ノ橋南大通線に転換することとして整理し，環状道路の整備促進に取り組んでいきます。



図 7-35 盛岡市歴史的町並み保存活用基本計画から抜粋（一部加工）



凡例

景観形成重点地域名	名　称	記号等
歴史景観地域	盛岡城跡公園とその周辺ゾーン	
	北山ゾーン	
	河南ゾーン	
街路景観地域（街路と街路に接する敷地）	広域の幹線街路	
	市街地の幹線街路（破線は整備中又は整備予定）	
	歴史的な街路	

図 7-36　盛岡市景観計画から抜粋（一部加工）

7.3.3 市街地周辺からの交通を分散・誘導する道路の検討（市街地環状道路）

市街地周辺からの交通を分散・誘導する道路として，市街地環状道路の機能を担う路線については，もりおか交通戦略（第一期）策定時点と同様に次のように考えます。

＜市街地環状道路に求められる機能＞
①通過交通を市街地から排除する
②周辺から市街地へのアクセス交通の分散誘導を図る

市街地環状道路の位置についても，もりおか交通戦略（第一期）策定時点と同様としております。

7.3.4 中心市街地施策や公共交通施策を中心とした道路網の形成

これまでの検討結果を踏まえ，また，もりおか戦略（第一期）の考え方を基本としながら，概ね 20 年後を目標とする将来道路網計画を以下の方針により設定しました。

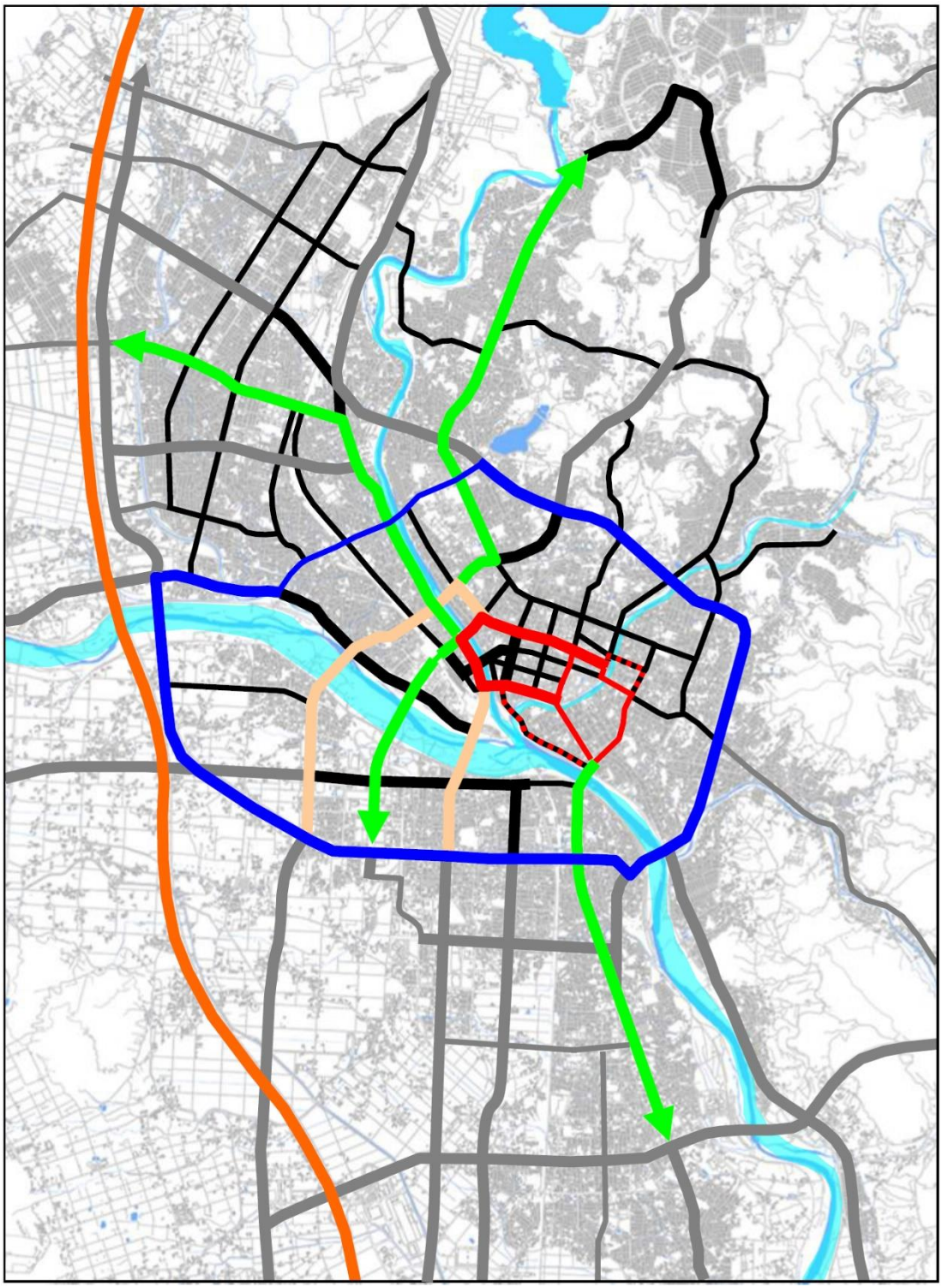
＜ネットワーク形成の考え方＞
①環状放射の道路パターンの考え方を基本とする
②戦略施策に必要な路線を中心とする
③実現性を踏まえ現況道路網の有効活用を図るとともに，新たな配分交通量による交通需要に基づく計画とする

表 7-1 将来道路網計画の道路機能別路線設定方針

道路機能	路線設定方針
公共交通軸形成のための道路（放射道路）	公共交通軸を形成し，主要な地区である松園，青山，都南，盛南地区と中心市街地を結ぶ路線を放射道路として設定する。
都心を囲む道路形成（快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成関連道路）	歩行者・自転車優先エリアへの通過交通を抑制し，中心市街地における各拠点間の結びつき及び周辺からのアクセス性を確保するため，都心を囲む道路を設定する。
市街地周辺からの交通を分散･誘導する道路（市街地環状道路）	市街地への交通を分散誘導し，通過交通を排除するため，現在整備中の路線を含め市街地環状として設定する。
中心市街地と新市街地を結ぶ幹線道路	中心市街地と新市街地である盛南地区との結びつきを強めるとともに，公共交通軸である杜の大橋への自動車交通の流入を抑制するための路線として，「土地利用と交通計画の方向性」のパターンに基づき，中心市街地と盛南地区・西口地区の新市街地を結ぶ幹線道路と位置付ける。
その他幹線道路	上記路線と組合せながら，整備済み路線及び各地域の主要な現道を活用し，幹線道路として設定する。 なお，現道の活用を図る路線については，道路機能確保に必要な整備を行うものとする。

（参考）道路の防災機能の視点

近年の頻発する自然災害を踏まえ，道路ネットワークの必要性が改めて認識されており，国においても，緊急輸送道路や重要物流道路の指定など，新たな動きがみられており，都市計画道路の機能における防災の視点は必要と考えられる。なお，本市における緊急輸送道路や重要物流道路については，放射道路（公共交通軸），都心環状道路，市街地環状道路をはじめ，都市計画道路として位置付けられている。



凡　　例（太線：４車線以上，細線：２車線）

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

図 7-37 将来道路網計画(案)

7.4 将来道路網計画（案）の形成可能性に対する検討

前項で設定した新たな将来道路網計画（案）について，概ね 20 年後におけるネットワーク形成の可能性について検討を行いました。

7.4.1 道路整備事業費の推移

盛岡市における道路整備事業費は，平成 22 年に都市計画道路整備プログラムを策定していますが，平成 23 年以降，都市計画道路整備のための費用は減少傾向にあり，策定から 10 年間の平均では年間 12.7 億円であり，最近 5 年間では年間 8.3 億円となっています。

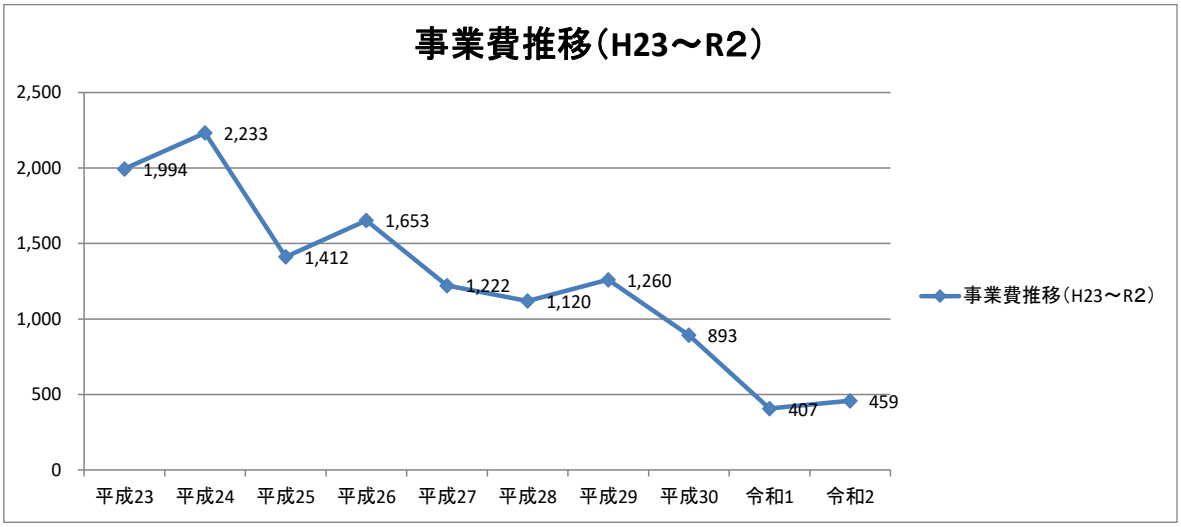


図 7-38　盛岡市の都市計画道路事業費の推移（百万円）

7.4.2 新たな将来道路網計画（案）における道路整備事業費の見通し

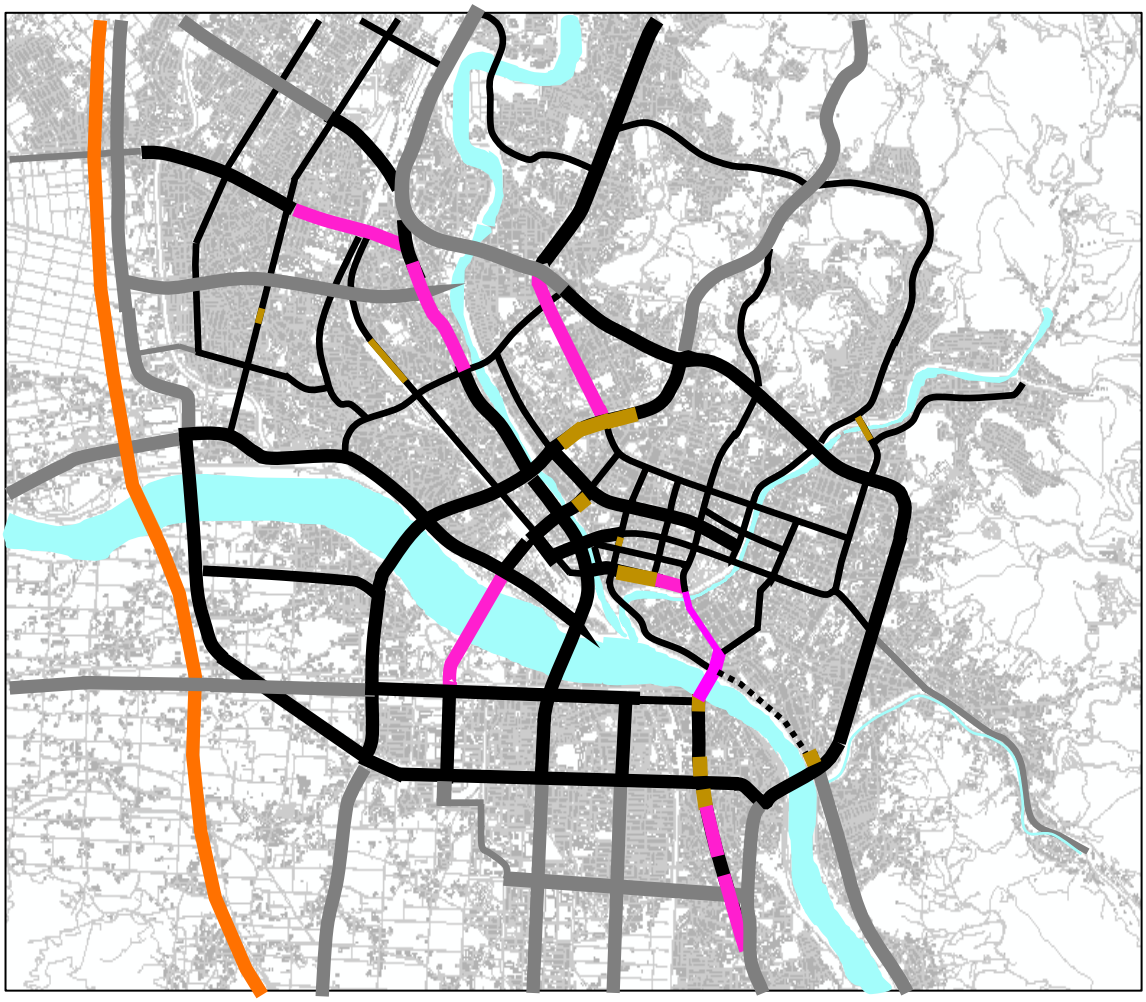
もりおか交通戦略（第一期）において，新たな将来道路網計画（案）の形成のため，当時整備中であった路線及び整備が必要な 4 車線幹線道路における事業費を約 550 億円と試算しておりました。

なお，策定時より用地費が減少している背景や令和 2 年度までの整備実績の反映，未着手となっている路線の再試算等を行った結果，もりおか交通戦略（第二期）において，今後整備が必要な 4 車線幹線道路等の路線及びその他戦略の施策に必要な整備等における事業費は約 290 億円と試算され，今後 20 年で整備する場合，1 年あたり約 15 億円の事業費が必要と予測されます。

表 7-2　将来道路網計画（案）事業費試算結果

	延長	事業費	20 年で整備した場合の年あたり事業費
整備が必要な 4 車線道路等	約 6,000m	約 240 億円	
その他戦略の施策に必要な整備等	－	約 50 億円	
計	約 6,000m	約 290 億円	約 15 億円/年

＜新たな将来道路網計画(案)の形成について＞
・全体ネットワークについて，新たに試算した道路整備事業費で見ると 20 年での形成が困難と見込まれます。また，もりおか交通戦略（第一期）において５年程度整備が遅れている現状から，ネットワーク形成には今後概ね 25 年程度が必要であり，具体の整備にあたっては各事業者における事業実施スケジュール等を考慮し，ネットワーク形成を図っていく必要があります。
・また，２車線幹線道路の整備については，街路事業以外の整備手法も取り入れ，機能確保や安全性の向上を図るための取組みが必要と考えられます



凡　　例　（太線：４車線以上，細線：２車線）
整備が必要な幹線道路及び現在整備中の道路（４車線，２車線）
令和２年度末までに整備完了した路線
幹線道路網
広域的な幹線道路(検討対象外)

図 7-39　将来計画道路網計画（案）において整備が必要な主要道路

7.5 新たな将来道路網計画

これまでの検討結果を踏まえ，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以下に示します。

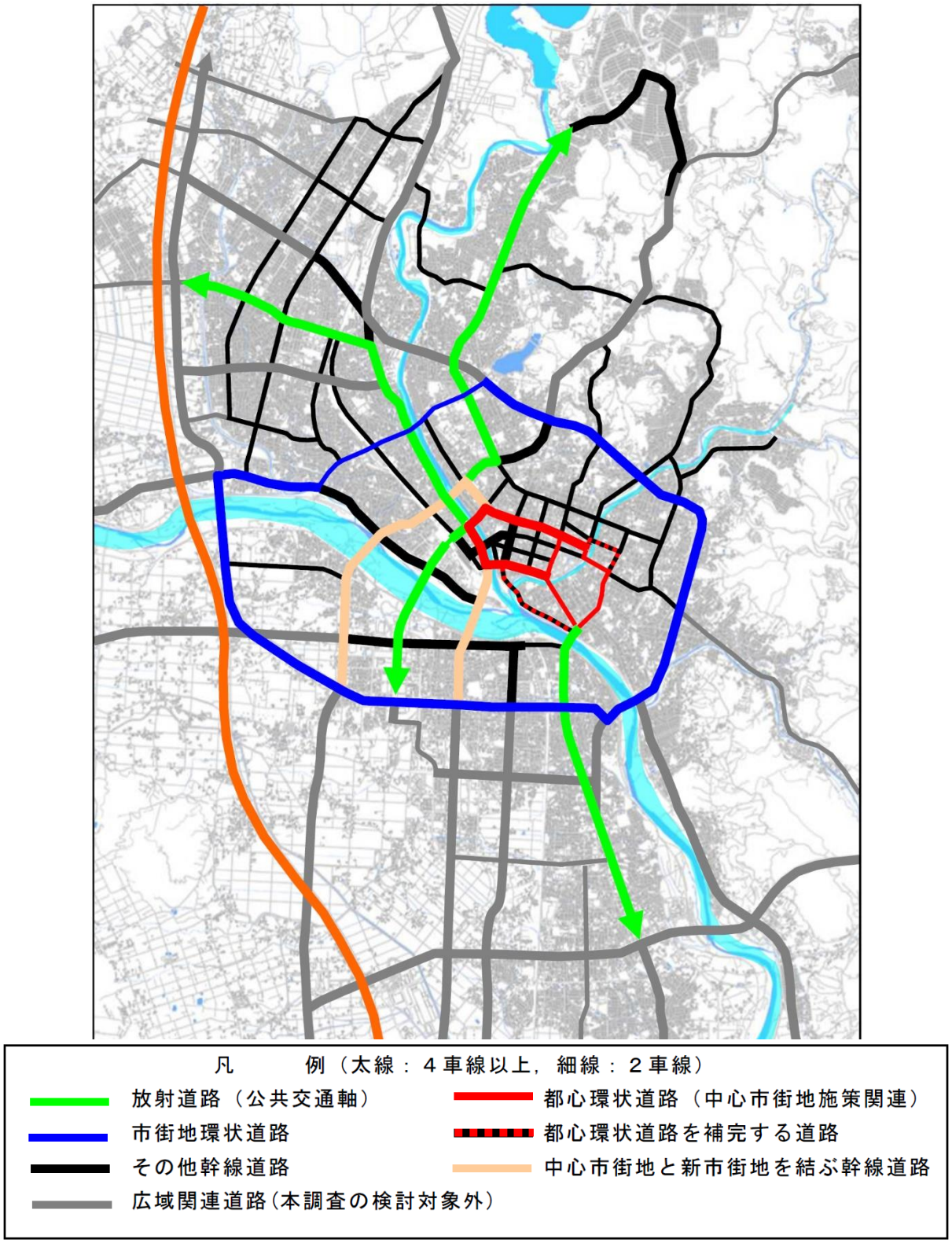


図 7-40　新たな将来道路網計画

7.6 段階的な道路網の整備について

7.6.1 段階的な道路網整備の基本方針

将来道路網を構築するために，整備が必要な主要な路線は下表のとおりです。

表 7-3　今後整備が必要な主要路線

路線機能	戦略施策との関係	路線名	区間
公共交通軸形成を図る道路	公共交通軸(青山)	向中野安倍館線	館坂橋～上堂
	公共交通軸(青山)	上堂鵜飼線	上堂～西警察署
	公共交通軸(都南)	向中野安倍館線	南大通～国道４号
	公共交通軸(松園)	本町上田線	上田一丁目～国道４号
	公共交通軸(盛南)	盛岡駅本宮線	杜の大橋
都心を囲む道路形成（快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成関連道路）	快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地	盛岡駅南大通線	大沢川原一丁目～内丸
	快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地	下ノ橋南大通線	内丸～南大通

現在整備を進めている路線の状況を踏まえながら，以下のとおり道路網の構築を図る方針とします。また，その他の２車線道路においては歩行者の安全確保を優先した歩道整備などにより幹線機能を確保しネットワークを構築するものとします。

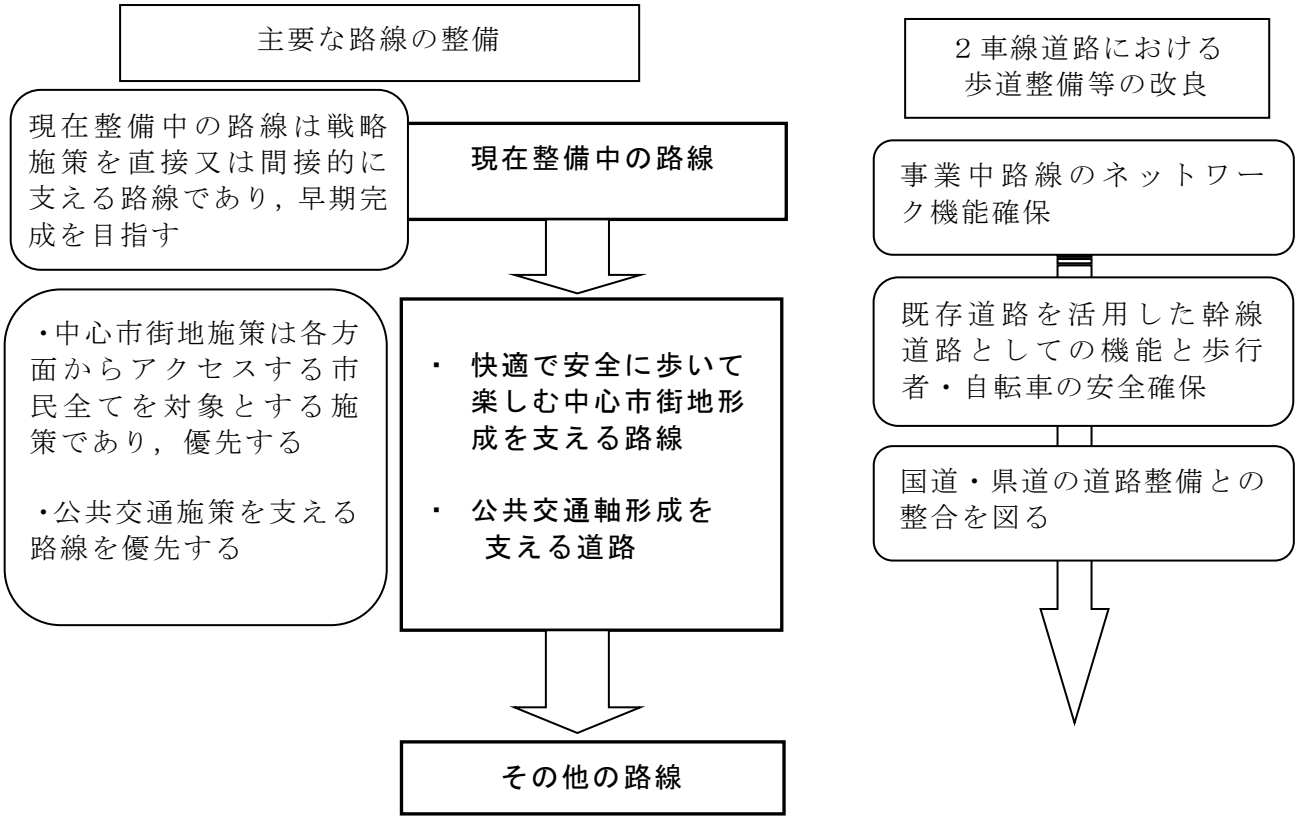


図 7-41　段階的道路網整備の優先度に対する基本的な考え方

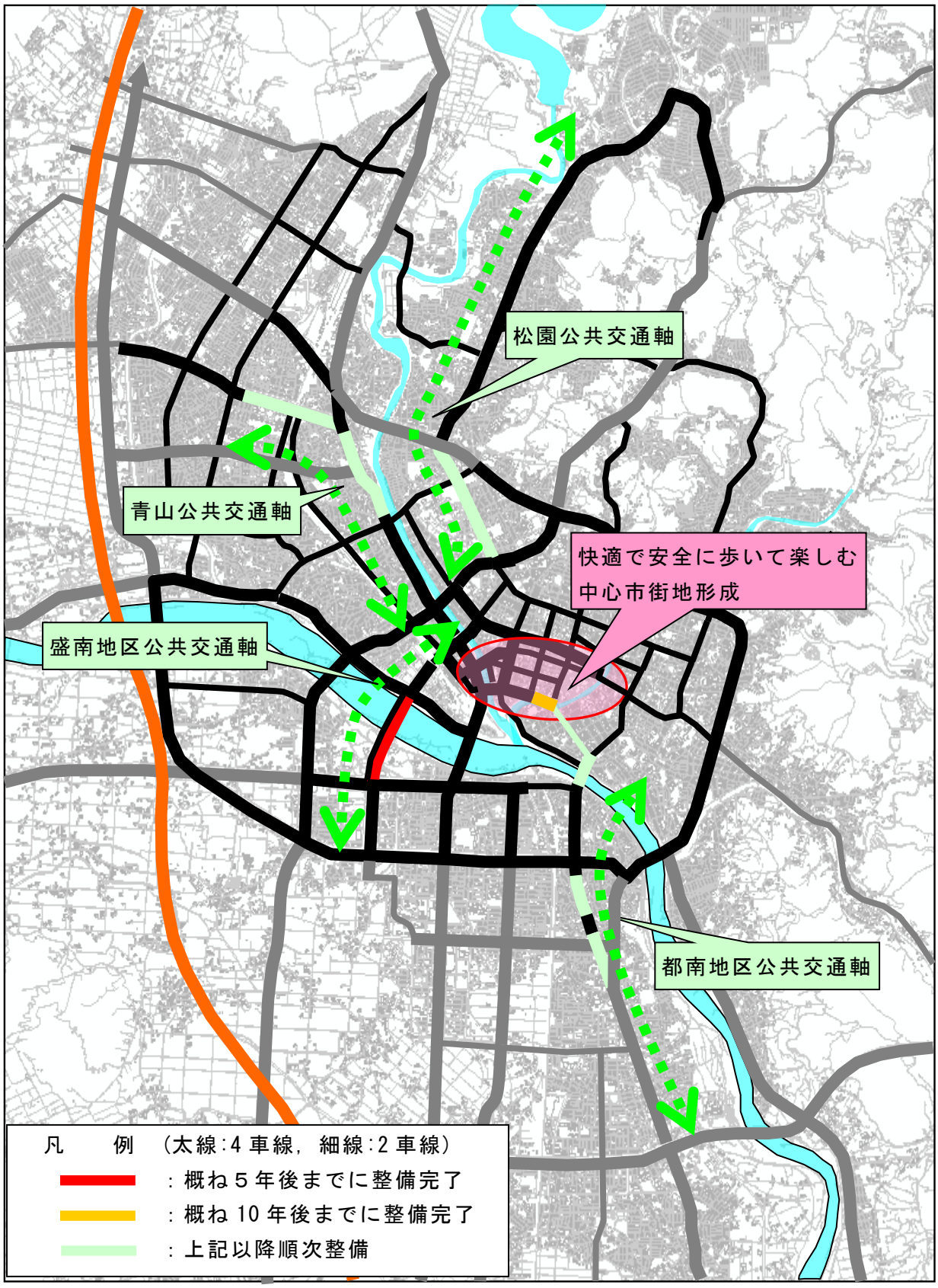


図 7-42　段階的な道路網整備

7.7 将来道路網計画を踏まえた今後の取組

将来道路網計画及び段階的な道路整備計画を踏まえ，次の事項について今後取り組むこととします。

(1) 検証結果を踏まえた都市計画道路の見直し

1）将来道路網計画の検証結果に基づく都市計画道路の見直し

今回の検証作業のねらいである，将来道路網計画（特に未整備４車線の道路）で，交通量に対して計画が過大となっていないかについて検証しました。最新の公表データである，平成 22 年道路交通センサス将来ＯＤに基づき，時点修正した将来交通量により検証した結果，新たな将来道路網計画を次のとおり定め，この計画に基づき路線毎の具体的道路計画を立案し，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みます。

なお，もりおか交通戦略（第一期）の将来道路網計画において，４車線で位置づけられていた路線については，道路沿道のマンション等の高層建築物に対して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。本検討によりこれまでの４車線計画から位置付けを落とす路線については，セットバックの必要性はなくなりますが，街路空間の利活用を視野に入れ，確保されてきた道路沿道空間の活用方法について，住民と相談していきます。

(2)　幹線道路の整備と合わせた混雑解消に向けた短期的な取組

段階的道路網計画に基づき，戦略施策を支える幹線道路の整備に取り組みますが，道路の整備が完了するまでには長期間を要することから，現状の混雑状況を解消するためには，短期的な公共交通施策としてのバスルートの設定や混雑度が比較的低い周辺道路への誘導などの対策が必要となります。

また，ＴＤＭ（交通需要マネジメント）により，混雑度が比較的低い時間帯への誘導を図る時差出勤等への取組により，混雑する時間帯の交通量分散を図るほか，盛岡市が目指す交通の基本方針である「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」に基づき，これまでと同様に，自家用車から公共交通や自転車への利用転換を促す取組を進めることとし，令和元年に策定した「盛岡市地域公共交通網形成計画」に位置付けた施策の取組や，令和２年度に策定した「盛岡市自転車活用推進計画」に基づく取組等により，公共交通利用促進と自転車利用促進について今後も継続して進めてまいります。

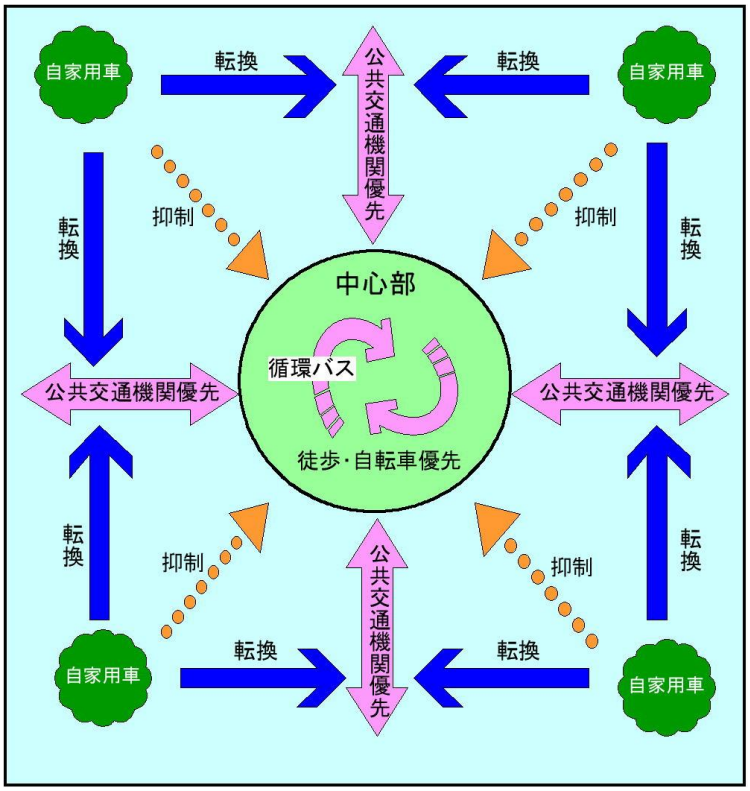


図 7-43　盛岡市全体の取組イメージ図

（3） 道路網整備の推進

1）盛岡市都市計画道路整備プログラムの見直し

もりおか交通戦略（第二期）を受け，平成 22 年に策定した盛岡市都市計画道路整備プログラム（平成 29 年一部見直し）について，ネットワーク形成に必要な現道拡幅なども取り入れた盛岡市都市計画道路整備プログラムとして見直しに取り組みます。

なお，見直しにあたっては，もりおか交通戦略（第二期）における戦略施策を支える道路網を基本としながら優先度を評価するものとし，限られた財源を有効に活用するため道路機能の早期確保を目指し，４車線道路の半断面からの整備や２車線道路においては，歩行者の安全性確保を優先させた現道拡幅など工夫を図った計画とします。

また，各地域の補助幹線道路機能を確保するため，既存道路や整備中の道路の状況を踏まえ，地域の実情に応じた機能確保の方策について検討を行います。

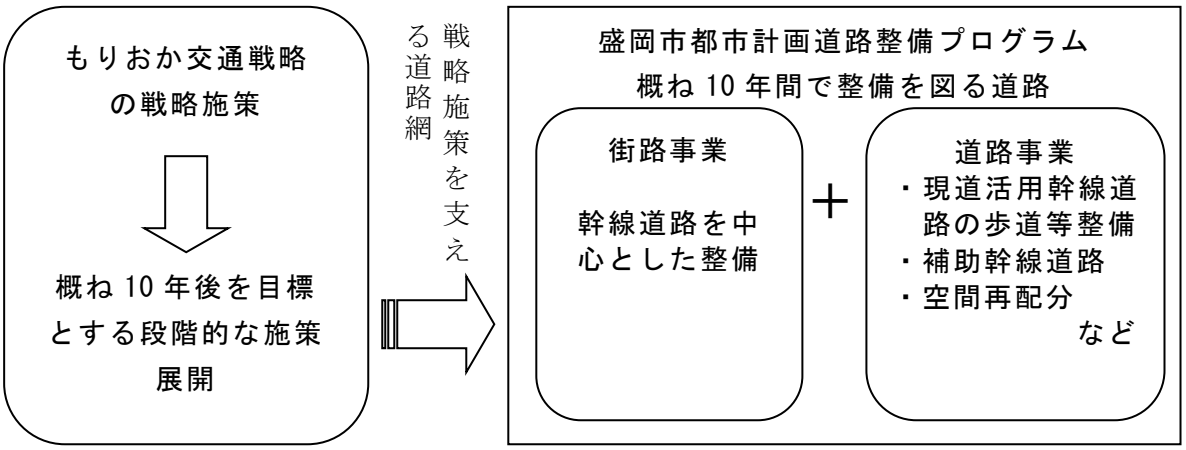


図 7-44　もりおか交通戦略（第二期）と盛岡市都市計画道路整備プログラムの関係性

2）国及び県との連携

「もりおか交通戦略（第二期）」に掲げる交通体系の実現のため，必要な道路整備が進められるよう国及び県との連携を図るものとします。

第8章 もりおか交通戦略（第二期）の進め方

8.1 もりおか交通戦略（第二期）の実施スケジュール

これまでの検討結果を踏まえて，もりおか交通戦略（第一期）から引き続き継続する施策や，新規で追加する施策のスケジュールを以下に示します。道路整備については，整備の進捗に応じたソフト施策との組合せにより，目標達成に向けて取組むものとします。

●：ソフト施策
●：ハード施策

表 8-1 もりおか交通戦略（第二期）スケジュール

戦略	施策		ステップ1 概ね3年後	ステップ2 概ね5年後	ステップ3 概ね 10 年後
快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	・「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に向けた取組の検討		●		
	・まちなかウォーカブル区域及び歩行者利便増進道路の指定等の検討			●――▶	
	・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保（都)盛岡駅南大通線の4車線化）		――――	――――	――▶
	・菜園通りの空間再配分（公園下～明治橋大沢川原線）		――――	――▶	
	・菜園通り交通規制（右折禁止）による通過交通の排除				●
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸				――▶
	・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検討				●
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	青山地区	・厨川駅バリアフリー化検討			●
		・青山駅前におけるバスとの結節強化（バスベイ設置）			●
		・都）向中野安倍館線の4車線整備促進			――▶
		・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化			――▶
		・JR田沢湖線の新駅整備	――▶		
		・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上		●	
	都南地区	・岩手飯岡駅の自由通路整備	――▶		
		・都）向中野安倍館線の4車線整備促進			――▶
		・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			――▶
	松園地区	・都）本町上田線の4車線化の検討	―	――――	――▶
		・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化			――▶
	盛南地区	・杜の大橋の4車線整備の促進	――――	――▶	
		・道明新駅の設置可能性検討		●	
		・仙北町駅バリアフリー化検討・検討結果に基づく具体化	●――	――――	――▶
		・仙北町駅東口結節点整備検討		●―	――▶
		・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定		●―	――▶
	玉山地区	・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討			●
		・渋民駅への駐車場整備による効果の検討			●
		・下田新駅の設置可能性検討	●		
戦略全体	自転車利用促進	・自転車駐車場の整備促進（利用者の多い地区から順次整備）	●		
		・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備	●		
		・自転車走行空間の段階的なネットワーク化	――――	――――	――▶
	啓発活動	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ（公共交通網形成計画と連携）	――――	――――	――▶
		・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上，冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ	――――	――――	――▶

8.2 もりおか交通戦略（第二期）の推進及び評価

8.2.1 関係機関との役割分担による交通戦略の推進

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ます。また，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ものとします。

・行政及び交通事業者は相互に連携し役割を分担しながら，「もりおか交通戦略（第二期）」の推進を図る
・市民に対して，「もりおか交通戦略（第二期）」の考え方をわかりやすく発信し，市民・交通事業者・行政の協働により，より良い交通環境の形成を目指す

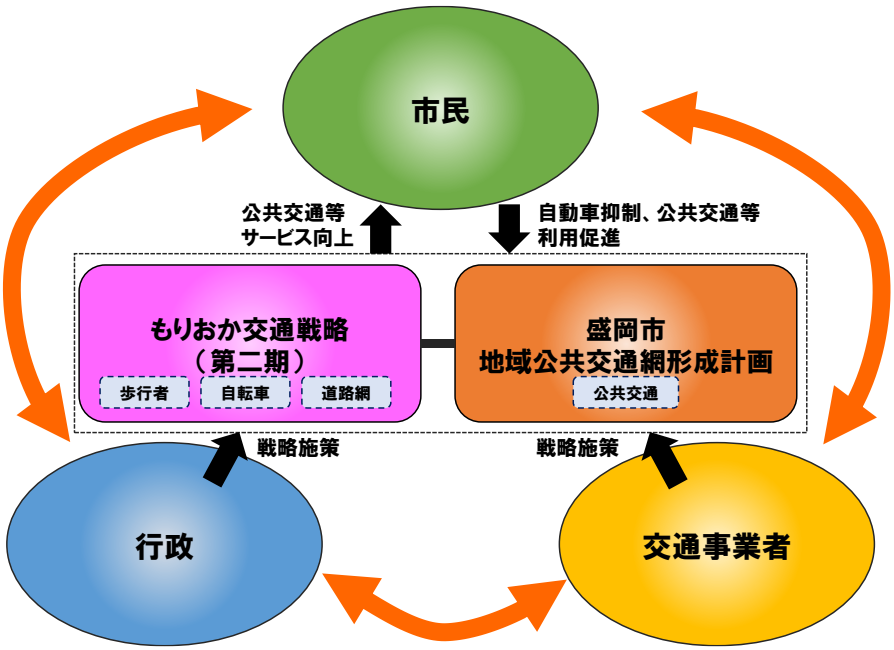


図 8-1　役割分担によるもりおか交通戦略（第二期）の推進

8.2.2 持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）の考え方の活用

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため，2030 年（令和 12 年）を年限とする 17 の国際目標について，もりおか交通戦略（第二期）においても，次の目標に貢献することを目指します。



図 8-2　持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）の考え方の活用

8.2.3 もりおか交通戦略（第二期）施策の進捗管理と目標達成度の評価

もりおか交通戦略（第二期）を着実に進め，10 年後の目標を達成するため，目標年だけでなく，中間年の５年後においても目標達成度を検証し，戦略施策の実施が目標達成に寄与していることを確認することとし，進捗状況及び目標達成状況を踏まえ，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します。

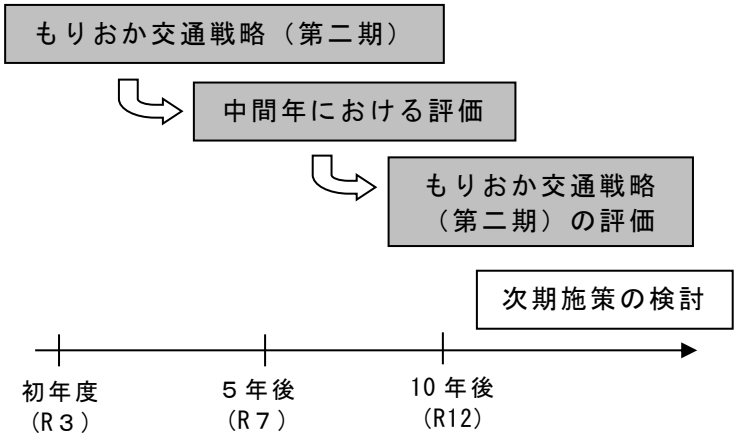


図 8-3　もりおか交通戦略（第二期）の評価

(1) 中間年における評価（５年後）

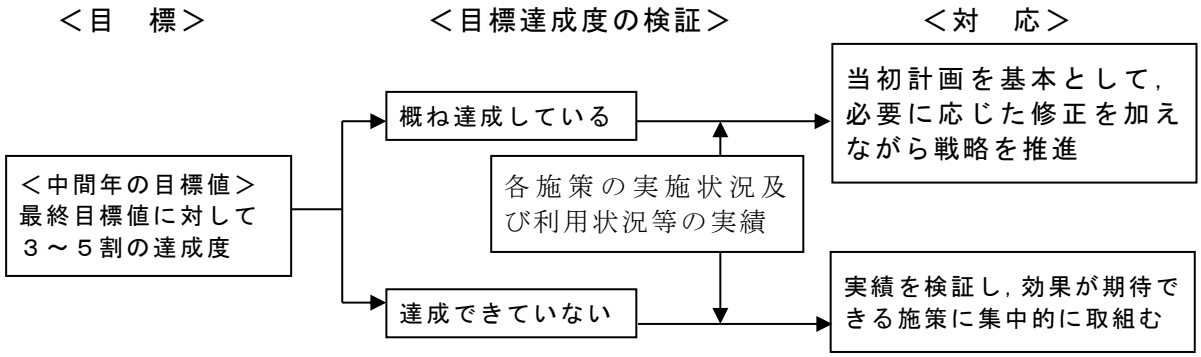


図 8-4　中間年における評価

(2) 目標年における評価（10 年後）

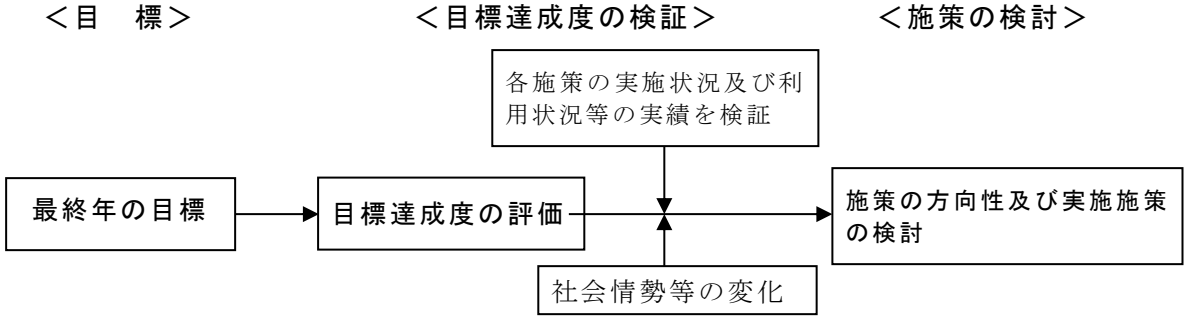


図 8-5　最終年における評価

○検討組織及び検討経緯

（１）検討組織

もりおか交通戦略（第一期）策定の際に，平成 18 年６月５日に開催された「第 18 回　総合交通施策懇話会」において，盛岡市街路交通調査の調査内容等を検討する組織として盛岡市街路交通計画検討委員会を設置しています。もりおか交通戦略（第二期）の策定においても，もりおか交通戦略（第一期）の評価ともりおか交通戦略（第二期）策定手法を検討する組織として街路交通計画検討委員会を開催し検討しています。

■ 盛岡市街路交通計画検討委員会メンバー（令和３年９月時点）

属　性		氏　　名	所　　属　　等
学識経験者	委員長	南　正昭	岩手大学理工学部　教授
	委　員	元田　良孝	岩手県立大学　名誉教授
	〃	宇佐美　誠史	岩手県立大学総合政策学部　准教授
交通関係	〃	井上　宏和	東日本旅客鉄道株式会社　盛岡支社企画部長
	〃	及川　得也	ＩＧＲいわて銀河鉄道株式会社　運輸部長
	〃	伊藤　純	（公社）岩手県バス協会　専務理事
	〃	佐々木　隆之	（公社）岩手県トラック協会　専務理事
	〃	大野　尚彦	（一社）盛岡地区タクシー協会　理事長
	〃	安部　一夫	岩手県自転車二輪車商業協同組合　理事長
行　政	〃	増澤　亨	国土交通省東北地方整備局　企画部広域計画課長
	〃	村山　弘晃	国土交通省東北地方整備局　建政部都市・住宅整備課長
	〃	大澤　尚史	国土交通省東北地方整備局　道路部道路計画第二課長
	〃	平井　康幸	国土交通省東北地方整備局　岩手河川国道事務所長
	〃	小林　拓也	国土交通省東北運輸局　交通政策部交通企画課長
	〃	柳谷　英俊	国土交通省東北運輸局　自動車交通部旅客第一課長
	〃	大水　直樹	国土交通省東北運輸局　岩手運輸支局長
	〃	田中　隆司	岩手県県土整備部長
	〃	熊谷　泰樹	岩手県ふるさと振興部長
	〃	佐藤　普	岩手県警察本部　交通部交通規制課長
	〃	柴田　道明	盛岡市副市長

［検討期間中の委員交代］

金澤　妃左子→安部　一夫　　鈴木　之→増澤　亨　　柳田　穣→村山　弘晃

坂崎　有理→小林　拓也　　及川　三千男→柳谷　英俊　　中平　善伸→田中　隆司

佐々木　淳→熊谷　泰樹

（２）検討経緯

委員会等を以下のとおり実施しました。

■　盛岡市街路交通計画検討委員会の開催経緯（本計画の検討組織）

	日　　時	場　　所	内　　容
第８回	令和２年 10 月７日（水）	盛岡市勤労福祉会館　４階 401・402 会議室	・現もりおか交通戦略の内容確認について ・現もりおか交通戦略の施策実施状況と目標達成状況について ・もりおか交通戦略次期計画策定手法について ・将来交通量の推計方法について
第９回	令和３年２月５日（金）	盛岡市総合福祉センター　４階講堂	・もりおか交通戦略次期計画について

■　総合交通施策懇話会の開催経緯（総合的な交通施策に関し意見を得るための組織）

※もりおか交通戦略策定に関する議題を抜粋

	日　　時	場　　所	内　　容
第 32 回	中止 （書面による意見聴取）	－	・現もりおか交通戦略の内容確認について ・現もりおか交通戦略の施策実施状況と目標達成状況について ・もりおか交通戦略上の課題について ・もりおか交通戦略次期計画策定の流れについて
第 33 回	令和２年 11 月 12 日(木)	盛岡市総合福祉センター　４階講堂	・現計画の施策実施状況と目標達成状況について ・第32回総合交通施策懇話会の意見ともりおか交通戦略次期計画への反映について ・将来交通量の推計方法について ・次期計画の作成方針について
第 34 回	令和３年２月５日（金）	盛岡市総合福祉センター　４階講堂	・もりおか交通戦略次期計画について
第 35 回	令和３年３月 24 日(水)	盛岡市総合福祉センター　４階講堂	・もりおか交通戦略（第二期）について
第 36 回	令和３年５月 14 日（金）	盛岡市勤労福祉会館　５階大ホール	・もりおか交通戦略（第二期）の素案について
第 37 回	令和３年９月 14 日(火) （書面開催）	－	・もりおか交通戦略（第二期）の策定について （市民意見等を踏まえた修正結果）

もりおか交通戦略（第二期）

発 行 年 月　令和３年９月
発行・編集　盛岡市建設部交通政策課
〒020-8530　岩手県盛岡市内丸 12 番２号
電　　話　(019)651-4111（代表）
Ｅ‐ｍａｉｌ　koutuseisaku@city.morioka.iwate.jp