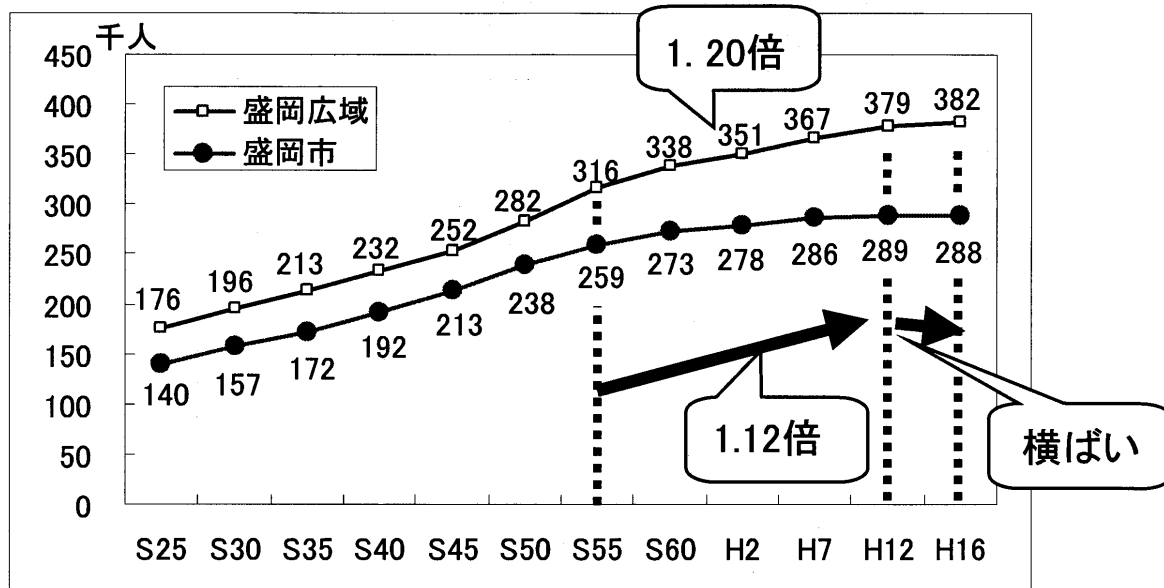


人口の伸びは横ばいになりつつあります

- 昭和55年から平成12年の20年間で、盛岡市の人口は1.12倍、盛岡広域では1.20倍に増加
- 夜間人口の伸びは近年では横ばいの傾向



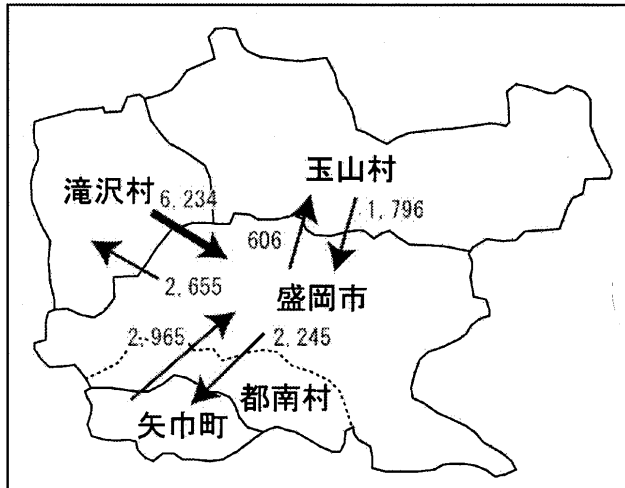
夜間人口の推移

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を含む

盛岡市との結びつきは増加しています

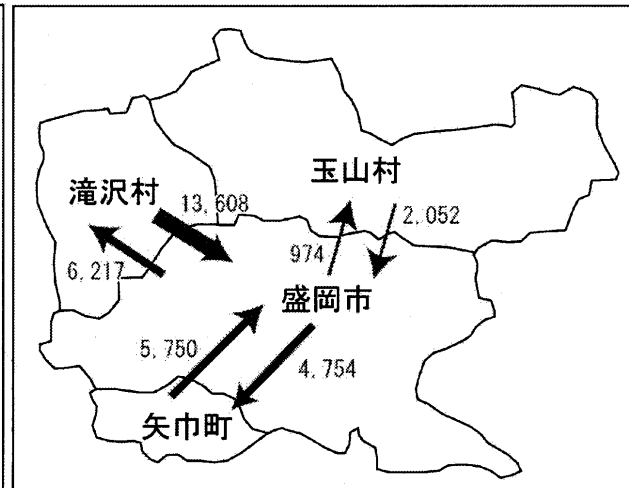
●周辺町村との通勤通学流動は全体で約2倍程度に増加

【1980年（昭和55年）】



【2000年（平成12年）】

単位：人

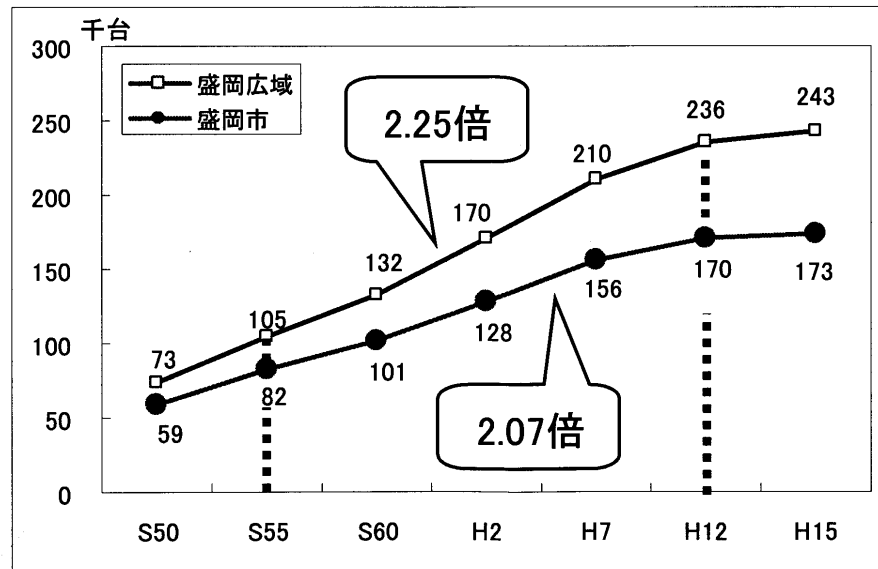


盛岡市と周辺町村の通勤通学流動

参考資料：国勢調査

自動車登録台数は依然増えています

- 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、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

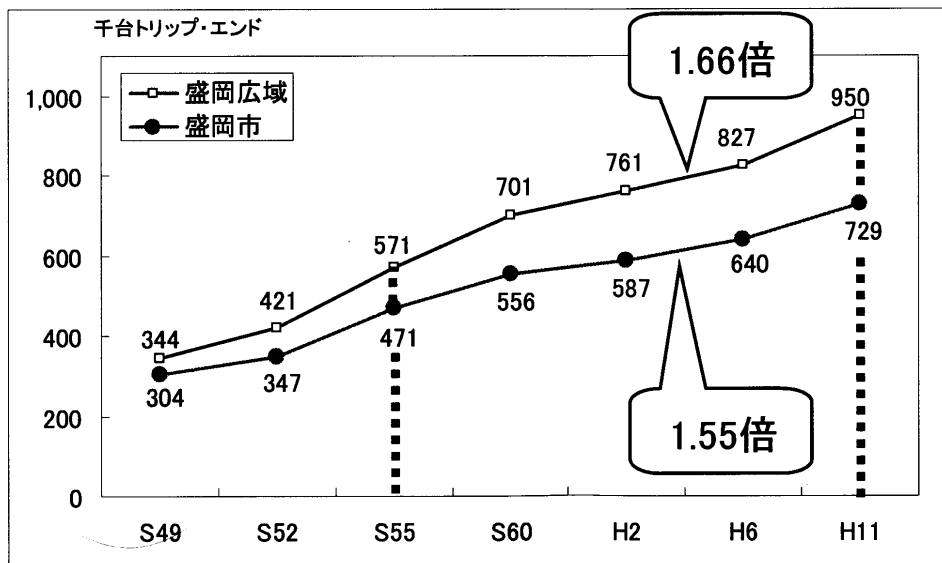


自動車登録台数の推移

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を含む

自動車の交通量は大きく増加しています

- 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1.55倍、盛岡広域で1.66倍に増加
- 特に盛岡広域での伸び率が高い



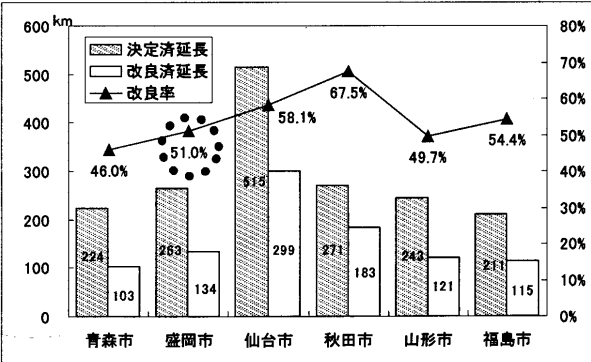
自動車発生集中量：
ある地域を出発し目的に移動した自動車の数の合計値

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を含む

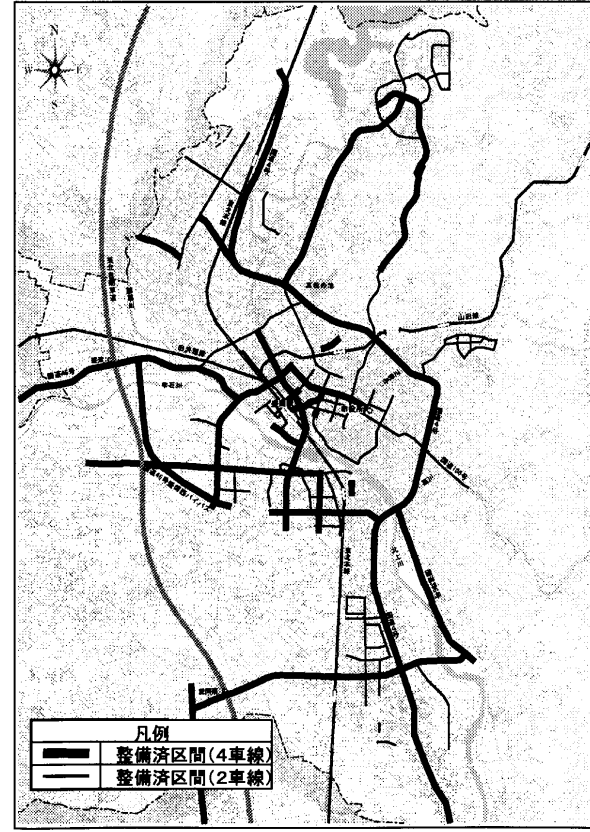
道路整備も進めています...

- 盛岡市の都市計画道路整備状況は、東北6県で中位
- 4車線の道路が連続していない箇所も見られる



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

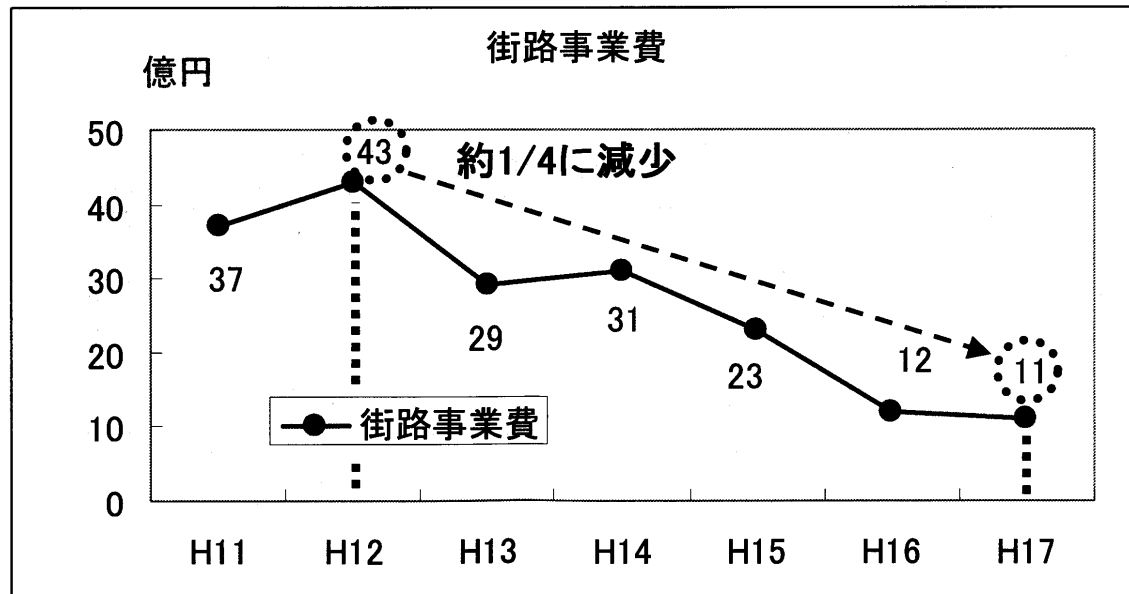


都市計画道路整備状況

H15.3.31現在

道路事業費は年々減少しています

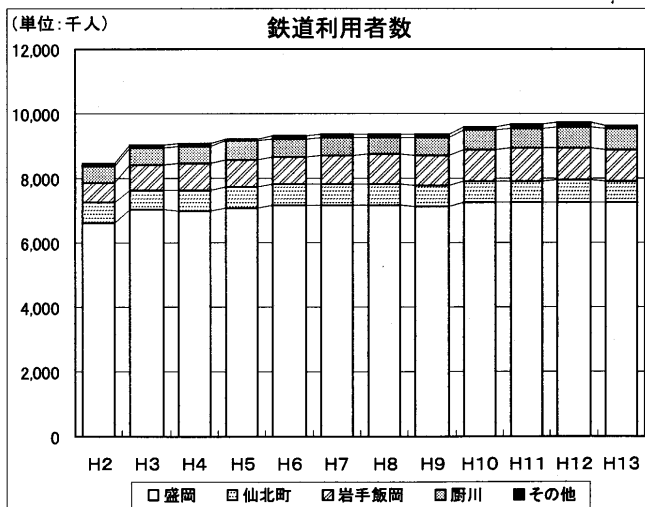
- 都市計画道路整備のための費用は、平成17年度には平成12年度の約1/4に縮小
- 目的や場所などのターゲットを絞った道路整備が重要となっ
てきている



盛岡市の街路事業費の推移

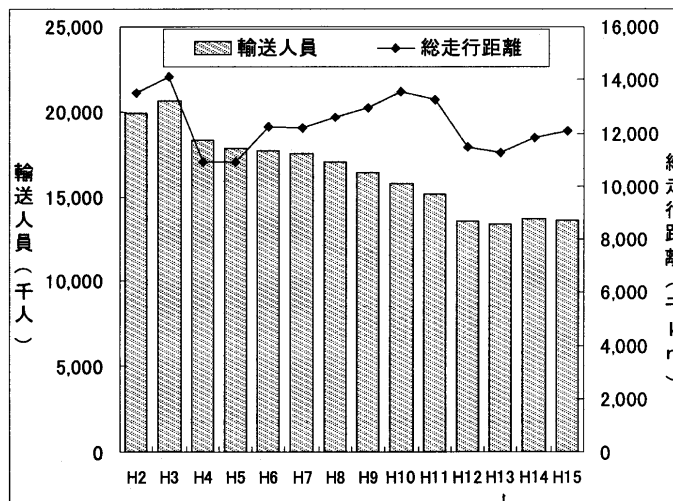
公共交通機関利用者は横ばいの傾向です

●バス輸送人員はゾーンバス導入後（平成13年度以降）横ばい



盛岡市内の鉄道利用状況の推移

数字傾向

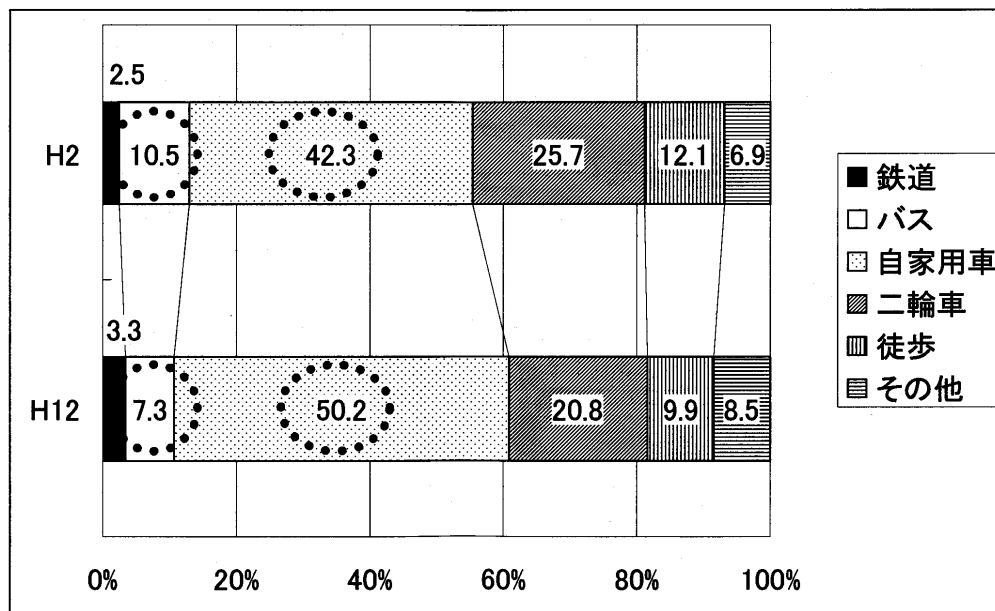


盛岡市内のバス輸送人員の推移

ホム=バス

自動車利用率は増加しています

- 自動車利用増加、バス利用低下
- 相対的に徒歩や二輪車の利用も減少傾向

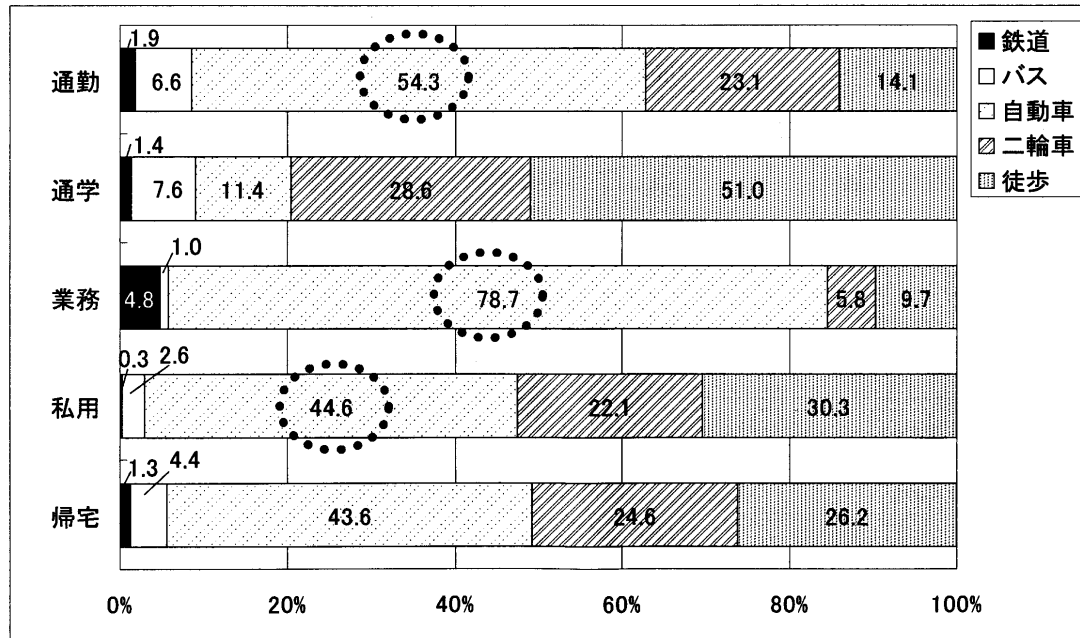


通勤・通学者の交通手段分担率の推移(盛岡市)

参考資料:国勢調査

自動車利用は業務・通勤で多い状況です

- 自動車利用割合は、業務（78.7%）通勤（54.3%）で高い
- 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

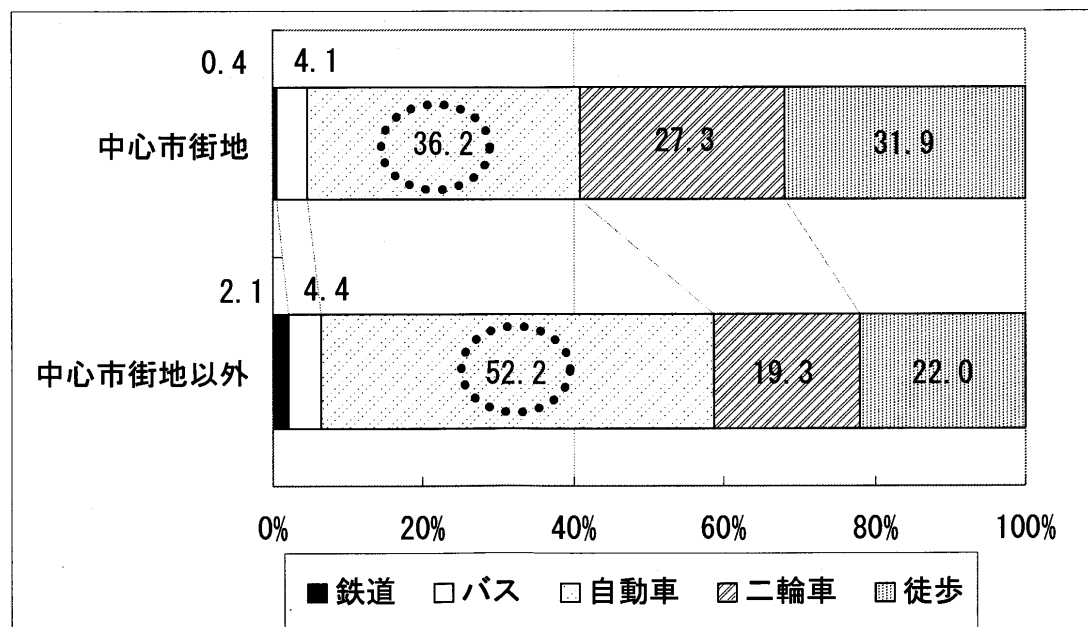


盛岡市目的別交通手段割合(平日)

参考資料:平成11年度盛岡市交通実態調査

自動車利用は郊外で多い状況です

●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

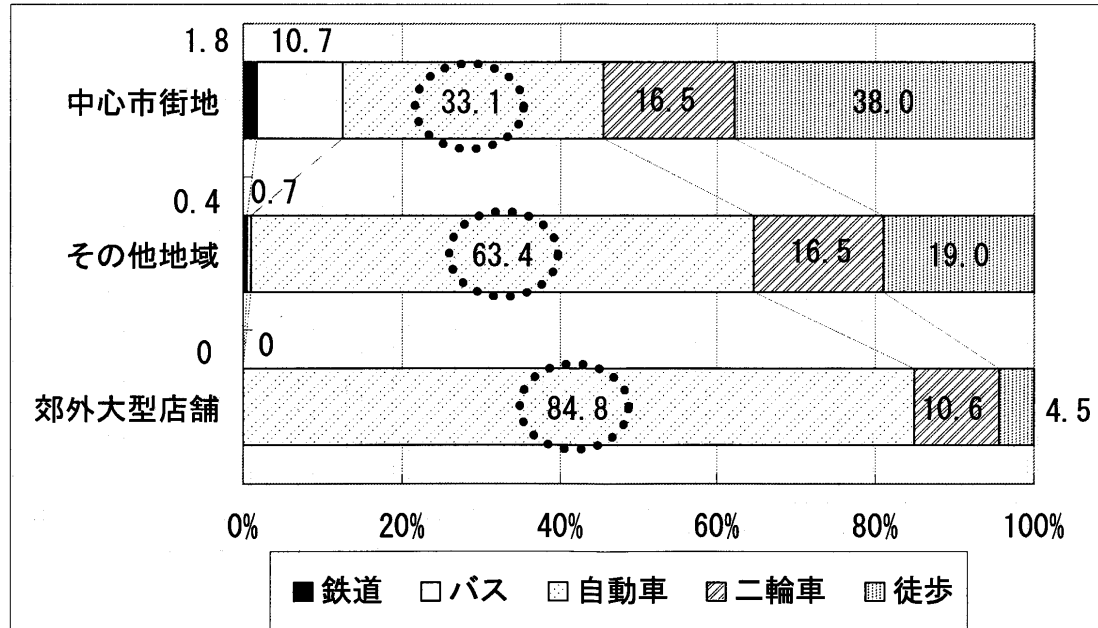


盛岡市居住地別の代表交通手段

参考資料：平成11年度盛岡市交通実態調査

郊外への買い物は自動車利用が高い傾向です

● 郊外への買い物は、自動車利用が高く、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

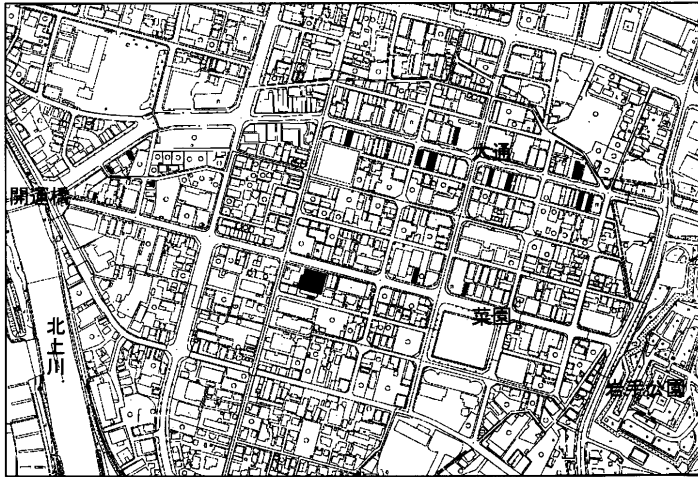


新潟都市圏における着トリップ別代表交通手段分担率(買い物目的)

参考資料: 全国都市パーソントリップ調査

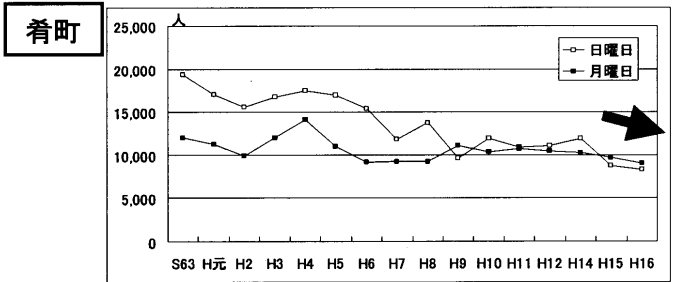
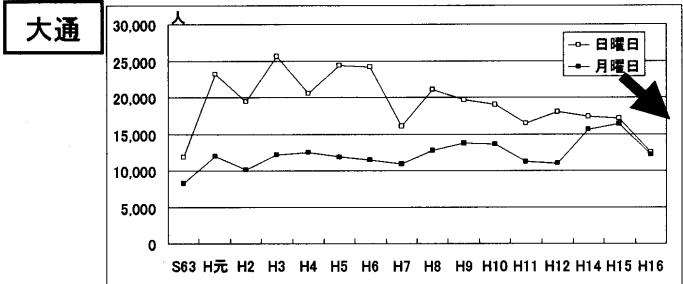
中心市街地では来街者が減少しています

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



中心市街地の空き店舗

資料: 盛岡市調査結果 2005年

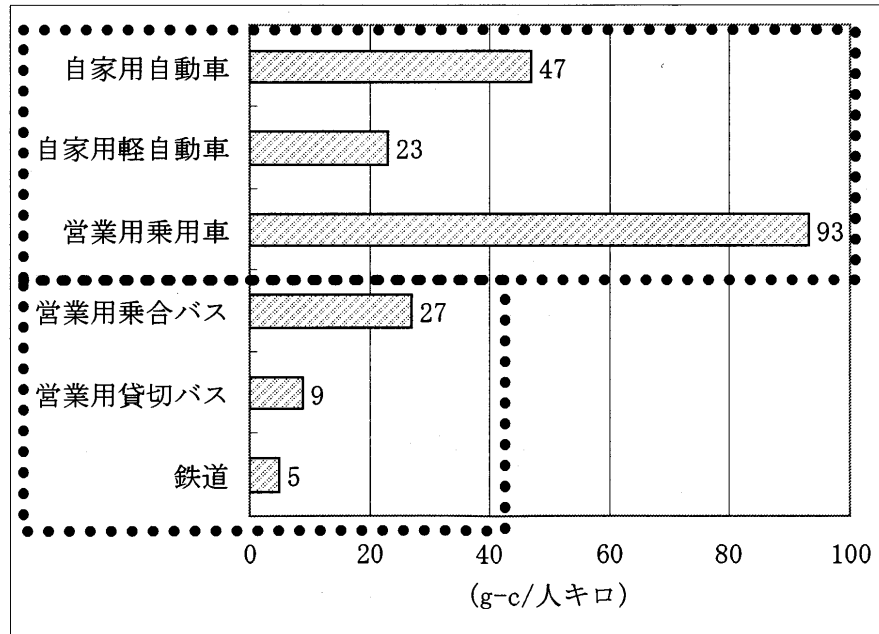


歩行者交通量の推移

資料: 盛岡市内通行量調査(午前9時から午後6時)

環境への影響が懸念されます

●自動車の二酸化炭素排出量は、バスや鉄道と比較して多い。



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)