

盛岡市都市計画道路整備プログラム策定に関する経過と予定

整備プログラム素案策定検討 H11~

平成11年度
・調査、解析の作業

盛岡市都市計画道路整備プログラム
策定検討会（4回開催）

盛岡市都市計画道路整備プログラム(素案)

市民の意見は広く聴く。
財政に配慮しながら
二環状の放射状に7.2kmを
意見は聞く。
バス等、安全交通の便をは
かる。

盛岡市都市計画審議会(報告) (8月22日)

盛岡市議会建設常任委員会 (9月5日)

総合交通施策懇話会 (10月6日)

盛岡市都市計画審議会(意見) (10月16日)

盛岡市議会建設常任委員会 (11月2日)

盛岡市議会議員全員協議会 (11月24日)

総合計画策定中である
5-10年計画は広く公表し
市民の理解を得る。
10月12日答えるように
10月21日レポート作成予定

整備プログラム

公表
(広報もりおかに掲載)

(H13. 1月15日号予定)

新環状線に要望が際
立つたこと有用性を
とせる。(根拠なし)

《街路事業に着目した》

盛岡市都市計画道路整備プログラム

【概要版】

***** 目 次 *****

【A】 策定の目的	P 1
【B】 策定の範囲	P 1
【C】 策定方法の概要	P 2
【D】 盛岡市における交通問題と課題の整理	P 2
【E】 将来道路網の機能分類	P 2
【F】 都市内幹線道路の適正配置の検討	P 3
【G】 早期事業化路線・区間の設定	P 4
1. 整備目標と方針	P 4
2. 早期事業化路線の抽出	P 4
3. 早期事業化路線の選定	P 7
4. 市街化調整区域内の都市計画道路整備の方向性	P 9
5. 都市計画道路整備プログラム	P 10
6. 整備効果の検討	P 12
7. 今後の方向性	P 13

平成12年11月
盛岡市

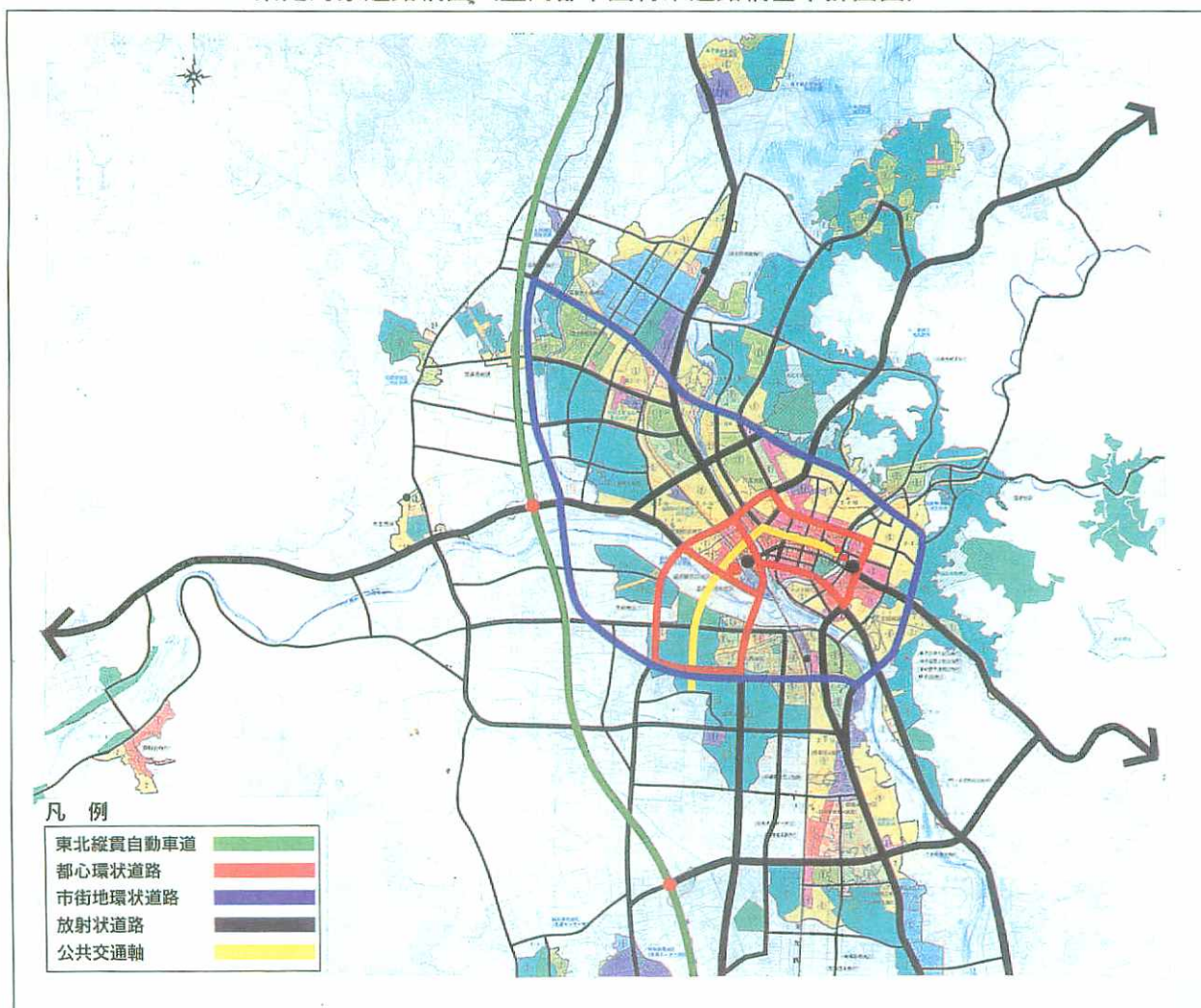
【A】 策定の目的

- ・ 公共事業の効果的・効率的執行及び事業の透明性・客観性の確保等を図るため、今後、概ね10年を目標とする街路事業を主体とした都市計画道路の整備方針及び整備プログラムを策定することを目的とする。なお、策定後は、広く市民等に公表を行う予定としている。

【B】 策定の範囲

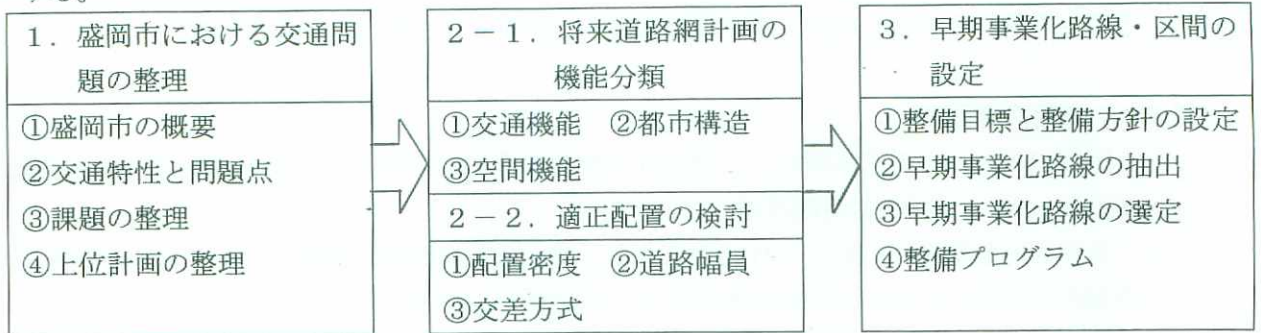
- ・ 策定の対象とする道路網は、2環状6放射の幹線道路を基本とした「盛岡都市圏将来道路網基本計画」（以下「将来道路網計画」という。）とする。
- ・ 具体的対象路線は、策定の目的を踏まえ、将来道路網計画に位置付けられている路線のうち、盛岡市の市街化区域内（将来市街地含む）に位置する路線とする。
- ・ 但し、次の該当する路線（区間）は除くものとする。
 - ① 将来道路網計画と整合が図られている整備済路線及び事業中の路線
 - ② 国道及び県道の路線
 - ③ 土地区画整理事業等面的整備が予定されている区域内の路線
- ・ なお、市街化調整区域内の路線については、都市計画決定の趣旨や市街地内の道路との連続性等を踏まえ、整備の方向性について検討することとする。

策定対象道路網図（盛岡都市圏将来道路網基本計画図）



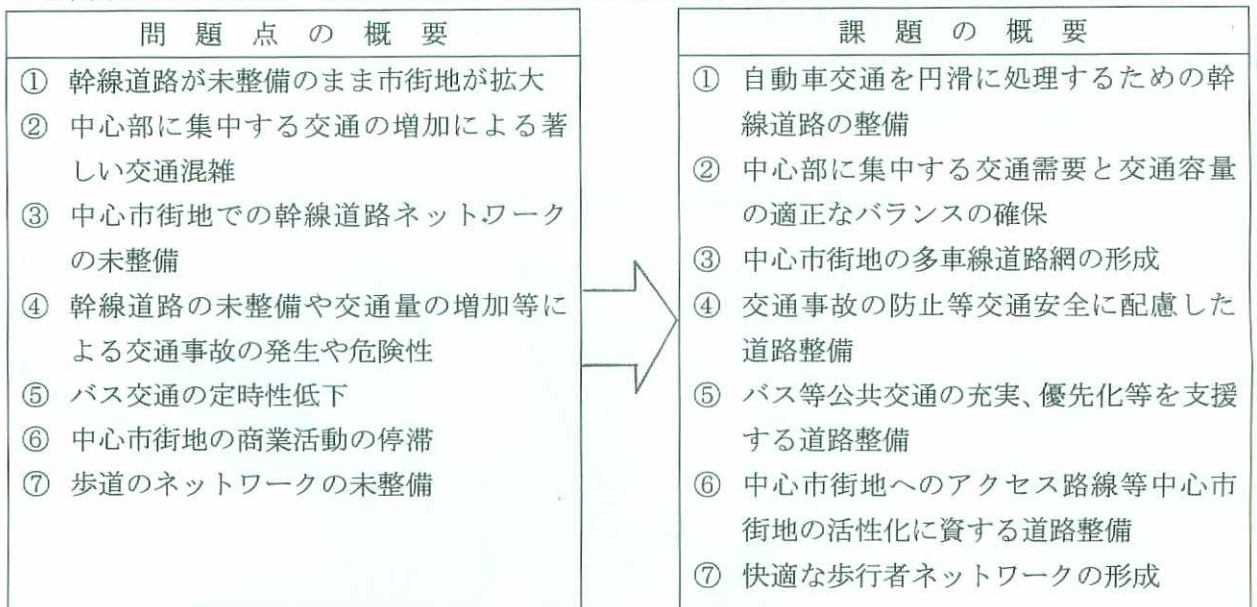
【C】 策定方法の概要

- 策定方法は、都市計画道路整備プログラム策定マニュアル（建設省）を踏まえ、次のとおりとする。



【D】 盛岡市における交通問題と課題の整理

- 盛岡市における道路・交通と関連した問題点と課題を整理すると、次のとおりである。



【E】 将来道路網の機能分類

- 都市内の幹線道路は、交通の通行機能だけでなく、将来の都市構造や健全な市街地の形成、また、商業・業務等の都市活動や日常生活を支える都市の基盤施設である。
- ここでは、道路・交通に関連した課題や上位計画の施策等を踏まえ、盛岡市における幹線道路に求められる機能を、交通機能、都市構造機能、空間機能の三つの観点から分類し、その各々に該当する路線を整理すると、次のとおりである。

幹線道路に求められる機能		該当する路線
交通機能	① 自動車交通の円滑な確保等	① 2環状6放射道路を基本とする将来道路網計画に位置付けられている路線
	② 歩行者・自転車交通の安全・快適性の確保等	② 6放射道路及び6放射から都心環状道路を結ぶ主要な道路

幹線道路に求められる機能		該当する路線
都市構造機能	① 都市軸の形成	① 都心環状道路及び公共交通軸 (軸上都心の中心道路)
	② 公共交通の利便性の向上	② オムニバスタウン計画の基幹バスルート、バス運行回数が 50 便/日以上 の主要道路
	③ 交通拠点へのアクセス性	③ 高速道路各 IC と 6 放射道路を連絡する道路、バスターミナルへのアクセス道路
	④ 中心商業・業務活動の確保	④ 軸状都心内の道路
	⑤ 住居系地域の交通確保	⑤ 都心環状道路外側の住居系用途地域内の主要道路
空間機能	① 災害時の延焼遮断帯・避難路の確保	① 市街化区域内の幅員 15m 以上の道路
	② 消防活動困難区域の解消を図る道路	② 消防活動困難区域から 140m 以内の道路
	③ 景観形成	③ 都市景観形成ガイドラインで街路景観軸に位置付けられている路線

【F】都市内幹線道路の適正配置の検討

- ・ 市内の幹線道路については、円滑な交通の確保や健全な市街地形成等を図るため、道路網の密度や車線数の適正な配置が求められており、将来道路網計画についての検討結果は、次のとおりである。

1. 道路網の配置密度

- ・ 市街化区域内の道路網の配置密度は、全体として望ましい水準となっている。

区分	配置密度 (km/k m ²)	望ましい水準 (km/k m ²)	摘要
市街化区域内全体	3.7	3.5	
内	商業系	8.3	5.0～7.0
	住居系	3.1	4.0
訳	工業系	3.1	1.0～2.0

2. 道路幅員 (車線数)

- ・ 将来道路網に将来予測される自動車交通を配分し混雑の程度を把握した結果、混雑度 1.2 を越えた区間は 5 区間あるものの、区間長が短いことから道路網全体に与える影響は少なく、将来道路網の車線数は妥当であると考えられる。また、道路幅員については、車線数を踏まえ沿道土地利用、停車需要、歩行者交通量や交差点における円滑な交通処理等を考慮しながら必要に応じ見直しを行うこととする。

3. 交差方式

- ・ 市街化区域内の 4 車線道路相互の交差方式については、沿道土地利用の促進や歩行者・自転車ネットワークの形成などの観点から主要幹線道路の一部を除き平面交差方式を基本とするが、交差点の円滑な交通流動の確保や交通安全等の観点から立体交差が必要な交差点は、立体化を図るものとする。なお、対象となる交差点について予測される交通量から交差点飽和度 (立体・平面の判断基準) を算定した結果、既に立体として計画されている交差点を除く他の交差点は、平面交差で交通処理が可能である。

【G】早期事業化路線・区間の設定

1. 整備目標と方針

- ・ 早期事業化路線設定にあたっての整備目標と整備方針は、次のとおりとする。

[整備目標]

盛岡市の都市計画道路の改良率は、現在、計画決定されている路線に対し約48%であり、また、将来道路網計画に対しては、約30%程度の状況となっている。

従って、全線整備までは、まだ、相当の期間と事業費を要することから、道路・交通に係る課題や上位計画の都市整備の方向性を踏まえた、段階的・効率的なネットワーク構築により、円滑な交通の確保、良好な交通環境を図っていくこととする。

[整備方針]

- ① 北東北の交流拠点都市を目指した道路網体系の段階的確立。
- ② バス利用の促進や有効活用等公共交通の利便性向上を支援する整備。
- ③ 中心商業・業務地区等中心市街地の活性化に資する整備。
- ④ 郊外住宅地等の安全・快適な交通確保等郊外部の生活環境の向上を図るための整備
- ⑤ 新たな市街地形成地区へのアクセス利便性の向上を図るための整備
- ⑥ 歩行者・自転車の安全・快適な空間の確保や都市景観、防災機能に配慮した整備。

2. 早期事業化路線（区間）の抽出

1) 早期事業化路線（区間）の抽出方法の概要

- ・ 早期事業化路線（区間）の抽出は、整備の優先性を把握（一次評価）することを目的として、次の方法により抽出を行う。

① 評価対象路線の設定

・【B】の策定の範囲を踏まえ、今後、主として街路事業で整備が予定されている整備対象路線を抽出し、評価対象路線を設定する。

② 評価対象路線の区分と対象区間の設定

・評価対象路線を幹線道路と補助幹線道路に区分するとともに、整備延長が長い路線については、評価を適切に行うため対象路線を主要な交差点単位の区間に区分する。

③ 評価視点及び評価対象項目と重みの設定

・将来道路網の機能分類で設定した各機能を踏まえ、これらに対応する評価視点及び評価項目とその重要性等を考慮し重みを設定する。

④ 各区間評価点の算定と総合評価のランクの設定

・評価項目点及び重みに基づき各区間の評価点を算定するとともに、整備の優先性の総合評価をA,B,Cランクの3区分に設定し、評価各区間のランク付けを行う。

2) 設定した評価視点及び評価対象項目とその重み

- ・ 上記③で設定した評価視点及び評価対象項目とその重みは、次のとおりである。

評価視点	評価視点の重み	評価項目	得点 2	得点 1
交通要因による評価	幹線道路 3	① 道路網構成の位置付け	・ 2環状6放射道路と主要な幹線道路	・ その他の幹線道路
	補助幹線 2	② 道路混雑の改善	・ 渋滞対策プログラムに位置付けられている道路 ・ 混雑度 1.5 以上の道路	・ 混雑度 1.25~1.5 までの道路
		③ 歩行者の安全	・ 歩道が未整備又は現道がない区間	・ 歩道が一部整備されている道路
都市構造機能による評価	幹線道路 2	① 軸状都心の形成	・ 都心環状道路 ・ 公共交通軸	・ 都心環状道路内側のその他の道路
	補助幹線 1	② 公共交通の利便性の向上	・ オムニバスタウン計画の基幹バスルート ・ バス運行便数が 50 便/日以上の道路	・ 左記以外のバス運行路線
		③ 交通拠点へのアクセス性	・ 2環状6放射道路から盛岡駅及びバスセンターにアクセスする道路	・ 2環状6放射道路から盛岡駅又はバスセンターにアクセスする路線
		④ 中心商業・業務活動の確保	・ 軸状都心内の 4 車線道路	・ 市街地環状道路から軸状都心内へアクセスする道路
		⑤ 住居系地域での交通の確保	・ 都心環状道路外側の住居系用途地域内における沿線人口が多い道路	・ 左記以外の住居系用途地域内の道路
空間機能による評価	幹線道路 1	① 災害時の避難路の確保	・ 4 車線以上の道路	・ 幅員 15m 以上の道路
	補助幹線 1	② 消防活動困難地域の解消を図る道路	・ 消防活動困難地域から 140m 以内の道路	—————
		③ 景観形成	—————	・ 都市景観形成に位置付けられた道路

3) 総合評価のランクの設定

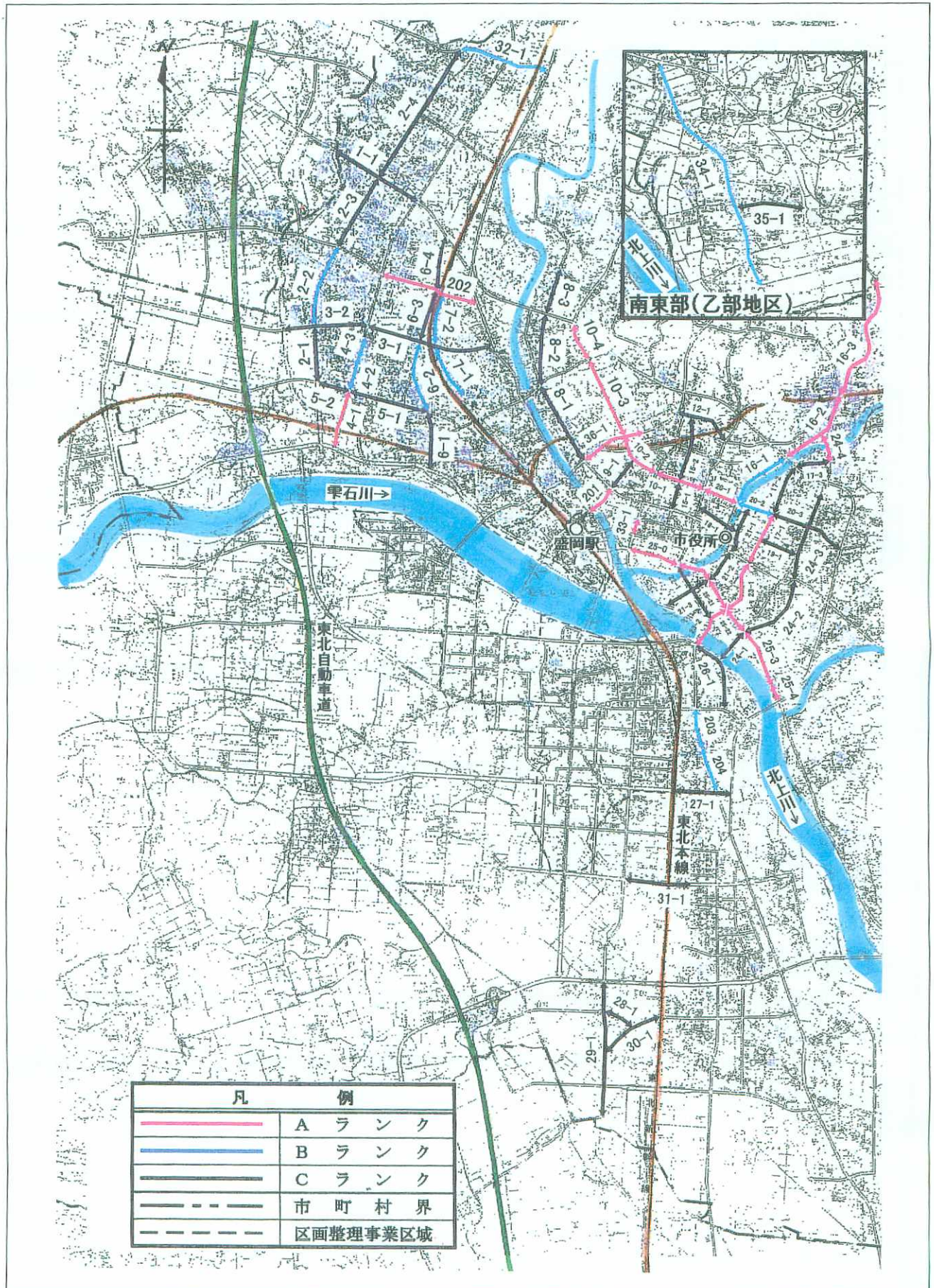
- ・ 上記④の総合評価のランクの設定は、各評価点合計の分布を考慮し、整備の優先性が高い路線（区間）の順に A~C の 3 ランクに設定した。

ランク	幹線道路	補助幹線道路	摘要
A	26 点以上	11 点以上	
B	19~25 点	8~10 点	
C	18 点以下	7 点以下	

4) 評価対象路線（区間）の総合評価

- ・ 各評価対象路線（区間）の評価合計点より総合評価としてランク付けを行った結果は、次頁のとおりである。
- ・ なお、A 及び B ランクに位置付けられた幹線道路の費用便益比（B/C）は、各路線とも 1.5 以上となっている。

評価対象路線と総合評価図

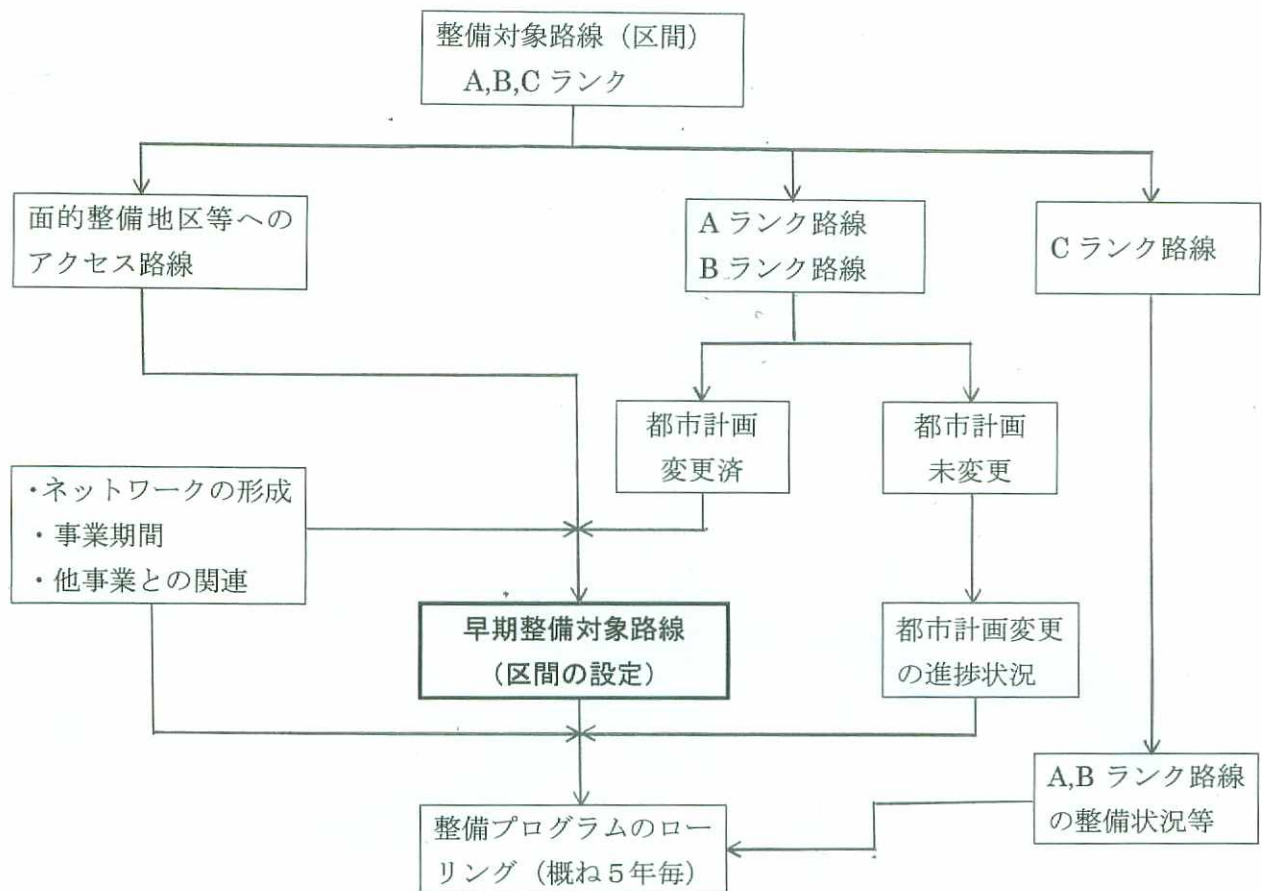


凡	例
	A ランク
	B ランク
	C ランク
	市町村界
	区画整理事業区域

3. 早期事業化路線の選定

1) 早期事業化路線選定フロー

- 早期事業化路線（区間）の抽出で A、B、C ランクに位置付けられた各路線（区間）について、具体的に早期事業化を図る路線を選定するため、次のフローにより選定を行う。



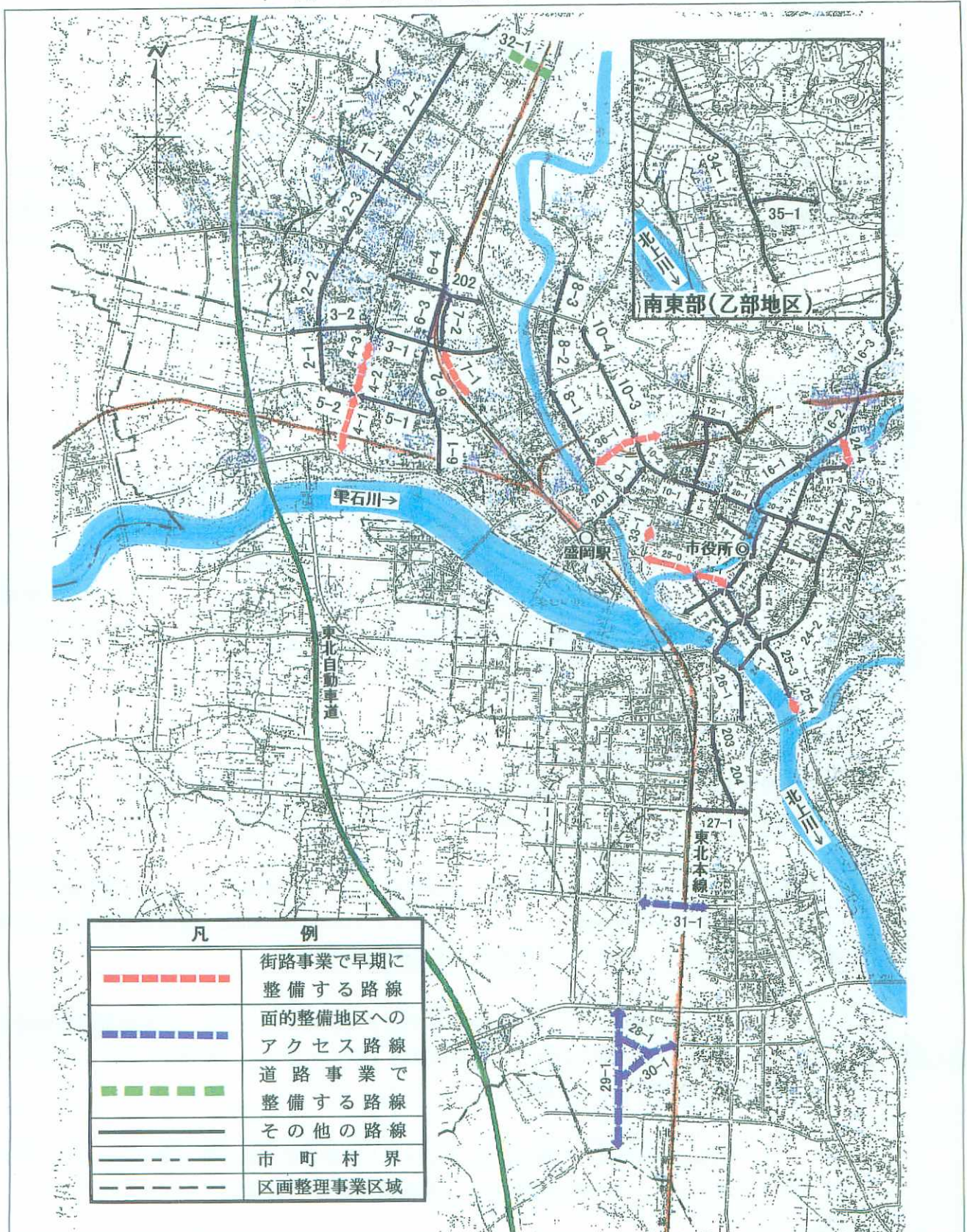
2) 早期事業化路線選定の考え方

- ① 盛南開発等面的整備により、既存幹線道路とアクセスさせる必要がある路線については、面的整備のスケジュールに合わせ、優先性の評価に係わらず早期整備対象路線とする。
- ② A 及び B ランク路線のうち、既に都市計画の変更が完了し事業に着手が可能な路線については、早期整備対象候補路線とし、ネットワークの形成や事業期間、国県道等他事業との関連性を踏まえながら、具体的な早期整備対象路線を設定する。
- ③ A 及び B ランク路線のうち、都市計画変更が必要な路線については、早期整備対象路線としないこととし、今後、都市計画変更の進捗状況を踏まえながら、整備プログラムのローリングの際整備対象路線として位置付けを行っていくこととする。
- ④ C ランク路線については、今後、A 及び B ランク路線の整備状況等を踏まえながら、整備プログラムのローリングの際必要に応じて整備対象路線に位置付けを行っていくこととする。

3) 業化路線の選定

- ・早期事業化路線について、以上のフローや考え方に基づき選定した結果は、次のとおりである。

早期事業化路線（区間）図



4. 市街化調整区域内の都市計画道路整備の方向性

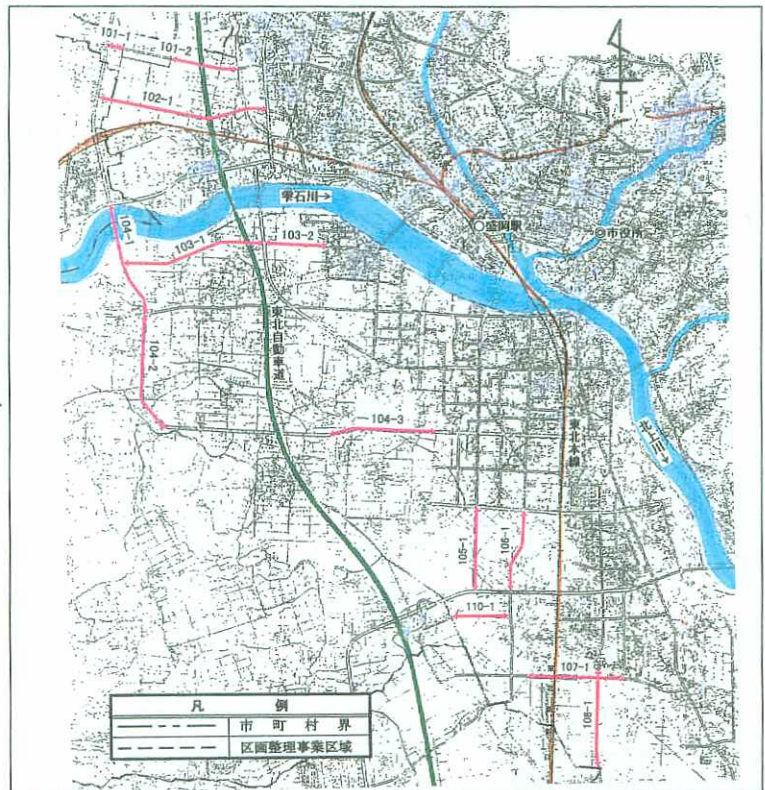
1) 市街化調整区域の都市計画道路の考え方

- ・ 市街化調整区域は、基本的に市街化を抑制すべき区域であるが、市街化区域と他の市街化区域を連絡する道路などは都市計画道路として定めても良いことになっている。しかし、都市計画事業で整備を行うことは制度上できないことになっている。
- ・ 盛岡市の市街化調整区域に定められている都市計画道路は、市西部及び南部に定められており、その決定の趣旨は大きく三つに区分される。

- ① 地域間道路や市街化区域と他の市街化区域を連絡する路線
- ② 土地利用計画に基づき将来市街地の交通を確保する路線。
- ③ 流通団地等拠点施設と市街化区域や幹線道路を連絡する路線。

- ・ 現在、市街化調整区域内の都市計画道路のうち、未整備路線（事業中、事業予定路線除く）は、右図のとおり9路線となっている。

市街化調整区域内の未整備路線



2) 整備の方向性

- ① 未整備路線のうち開運橋飯岡線については、都心地区と盛岡南 IC や流通拠点施設へのアクセス路線であるとともに、国道46号西バイパスと国道106号を連絡する路線であることや盛南地区の新市街地形成の誘導に大きな役割を果たす路線であることから、未着手区間については、早期に事業化を図る必要がある。
- ② 安倍館大沢線等市西部の路線については、現在、沿道やその周辺に市街化の動向がないことや滝沢村と連絡する路線は、国道46号や西バイパス等の幹線道路の整備により確保されていることから、今後の土地利用の動向や滝沢村との交通需要等を見ながら事業化の時期を検討していくこととする。
- ④ 西仙北北川線等市南部の路線については、拠点施設や地域間を連絡する路線が主体であることから、今後の拠点施設の交通需要や周辺土地利用の動向、市街化区域内の道路整備による連絡性等を見ながら事業化の時期を検討していくこととする。

5. 都市計画道路整備プログラム

1) 整備プログラム

- ・ 以上の検討より、盛岡市が今後概ね10年（平成21年）を目標として街路事業を主体に整備を行う路線を整備区分別に、次のとおり設定する。

[整備区分]

- | |
|---|
| I・現在事業中の路線で、平成21年度までに整備が完了する予定の路線（区間） |
| II・新規に事業に着手し、平成21年度までに整備が完了する予定の路線（区間） |
| III・新規に事業に着手し、平成22年度以降も整備を継続する予定の路線（区間） |
| IV・都市計画変更した後、早期に事業に着手する必要がある路線（区間） |

- ・ 整備区分別の具体的路線名及び整備区等は、次のとおりである。

I. 事業中で整備が完了する路線・区間

番号	路線名	事業区間	延長(m)	幅員(m)
I-1	開運橋飯岡線	盛岡駅前通	720	26.5
I-2	梨木町上米内線	北山1~上田1	700	25
I-3	向中野東仙北線	仙北3~東仙北1	370	25
I-4	盛岡駅南大橋線	駅前通~大沢川原3	310	28
I-5	開運橋大沢川原線	大沢川原3	160	16
I-6	上厨川五丁目線	青山1~西青山1	710	16
I-7	明治橋山岸線	加賀野2~加賀野4	310	16
I-8	加賀野四丁目水道橋線	加賀野4	390	16
I-9	盛岡駅青山線	前九年1~前九年2	420	12
I-10	茨島土沢線	みたけ6	180	16
I-11	盛岡駅上盛岡線	盛岡駅前広場	約3000m ²	
I-12	津志田久保屋敷線	東見前	570	16
I-13	永井赤林線	永井	930	17
I-14	西見前赤林線	永井	335	17
I-15	上厨川五丁目線	厨川4~厨川5	1140	16
合計	15路線		7245	

II. 新規に着手し整備が完了する路線・区間

番号	路線名	事業区間	延長(m)	幅員(m)
II-1	盛岡駅南大橋線	大沢川原2	220	28
II-2	盛岡駅南大橋線	神子田	310	28
II-3	上厨川五丁目線	西青山1	210	16
II-4	盛岡駅青山線	前九年2	400	12
II-5	厨川元村線	厨川1~みたけ2	460	22
合計	5路線		1600	

※I-12~I-15及びII-6は、道路事業で整備予定

III. 新規に着手し整備を継続する路線・区間

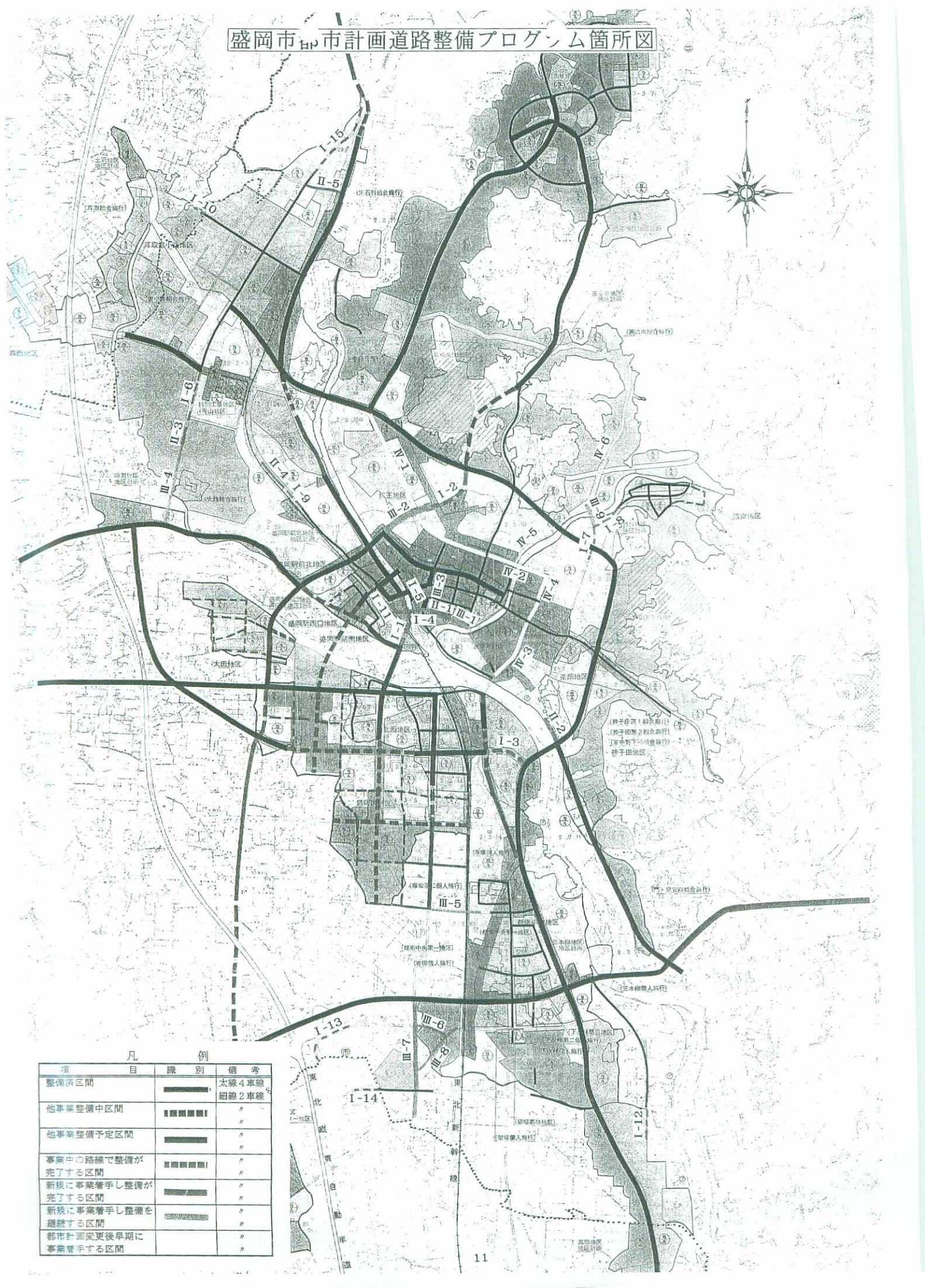
番号	路線名	事業区間	延長(m)	幅員(m)
III-1	盛岡駅南大橋線	大沢川原1	260	28
III-2	梨木町上米内線	梨木町~上田1	700	25
III-3	明治橋大沢川線	開運橋通~大通2	160	25
III-4	上厨川五丁目線	長橋町	1000	16
III-5	津志田下飯岡線	津志田	700	30
III-6	前田四ツ長線	永井	390	17
III-7	西仙北北川線	永井	1480	25
III-8	岩手飯岡駅南公園線	永井	730	19
III-9	明治橋山岸線（山賀橋）	加賀野4~山岸1	270	16
合計	9路線		5690	

IV. 都市計画変更後早期に事業に着手する必要がある路線

番号	路線名	事業区間	延長(m)	幅員(m)
IV-1	本町上田線	上田4~本町通2	2400	25
IV-2	本町新庄線	本町通1~若園町	730	25
IV-3	向中野安倍館線	南大通1~南大通2	670	25
IV-4	神明前北井崎線	新明町~若園町	590	25
IV-5	内丸山岸線	本町通1~山岸2	1640	17・25
IV-6	庚申窟山岸線	山岸3~山岸6	1400	17
合計	6路線		7430	

※幅員は、見直し予定の幅員である。

盛岡市都市計画道路整備プログラム箇所図



凡 例

項 目	識 別	備 考
整備済区間		太線 4車線 細線 2車線
他事業整備中区間		"
他事業整備予定区間		"
事業中の路線で整備が完了する区間		"
新規に事業着手し整備が完了する区間		"
新規に事業着手し整備を継続する区間		"
都市計画変更後早期に事業着手する区間		"

2) 事業費と投資規模（想定）との関係

- 整備プログラムに位置付けた路線の事業費と投資規模（想定）との関係は、下表のとおり10ヶ年の投資規模（想定）が約330億円に対し、事業費合計が約413億円となり、平成22年度以降の残事業費が83億円となるが、プログラムに位置付けた路線を着手することは可能と考えられる。また、都市計画変更後早期に事業に着手する必要がある路線に対応するため、投資規模のうち約15億円を保留としている。
- なお、投資規模（想定）については、第三次総合計画後期実施計画（5ヶ年）の街路事業費を2倍として想定しているが、平成17年度以降については、新たに策定される総合計画を踏まえながら、整備プログラムのローリングの際必要に応じて見直しを図っていく予定としている。

[事業費と投資規模（想定）との関係]

単位：約 億円

事業期間（年度）	合計	平成12～21	平成22以降	摘要
投資規模	330	330	—	第三次総合計画後期実施計画の事業費×2
総事業費	413	330	—	
内訳	事業中路線の残事業費	144	144	—
	新規着手路線の事業費	254	171	83
	保留する事業費	15	15	—

6. 整備効果の検討

- 整備プログラムに位置付けられた路線の整備によるネットワークの形成等を踏まえ、主な整備効果を検討すると、次のとおりであると考えられる。

- ① 中心市街地を囲む4車線の環状道路の形成による中心市街地へのアクセスの向上
- ② 国道46号西バイパスと4号とのアクセスの向上と既存国道等の交通混雑の緩和
- ③ 軸状都心の形成の促進と市南部からの都心地区へのアクセスの向上
- ④ 盛岡駅前周辺の交通混雑の緩和
- ⑤ みたけ、青山地域の交通の確保と盛岡駅等へのアクセスの向上
- ⑥ 山岸、浅岸地区の交通の確保と国道4号へのアクセスの向上
- ⑦ バス路線の新設及びバス交通の利便性の向上
- ⑧ 交通安全や歩行環境の向上

7. 今後の方向性

① 事業費の確保と整備プログラムの定期的な見直し

・ 都市計画道路の整備の推進にあたっては、時代の変化による社会情勢等を考慮するとともに、厳しい財政事情の中事業費の確保にも努める必要がある。また、都市計画変更が必要な A ランクの路線については、変更後早期に事業化を図る必要があることから、これらに対応するため概ね 5 年に一度程度整備プログラムの見直しを行っていくこととする。

② 公共交通の有効活用等他の施策との連携

・ 都市計画道路の整備には、多額の事業費と多くの期間を要し短期間に全ての計画路線を整備することは困難であることから、その整備の推進を図りながら公共交通機関の有効活用や交通需要マネジメントの施策等も併せて実施し、交通混雑の緩和による円滑な交通や安全の確保等交通環境の改善を図って行く必要がある。

③ 国道・県道整備との連携

・ この整備プログラムは、盛岡市の街路事業を主体としたプログラムであるが、都市内の都市計画道路網は、国道、県道、市道で構成されていることから、各路線がそれぞれの持つ役割等を踏まえ、ネットワークとして機能するよう国道及び県道の整備と連携を図りながら進めていく必要がある。