

盛岡市都市計画道路整備プログラムについて

平成23年2月15日

建設部

1 策定の背景及び経緯

平成12年度に策定した盛岡市都市計画道路整備プログラム（平成17年度一部見直し）の計画期間が終了するとともに、平成21年度にもりおか交通戦略の策定及び将来道路網計画の検証を行ったことを背景として、平成23年度から平成32年度までの道路整備プログラムを策定するものである。

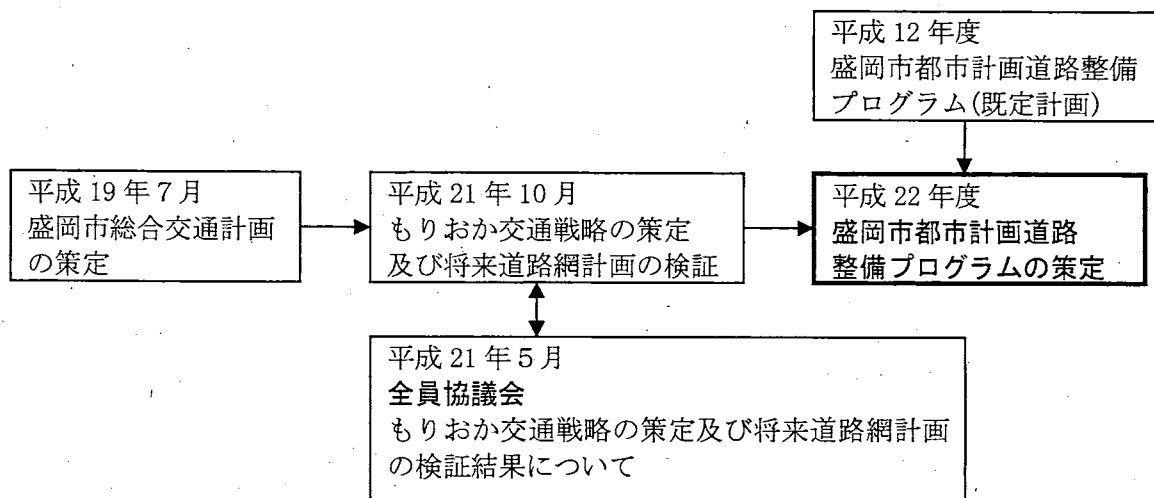


図 盛岡市都市計画道路整備プログラム策定の経緯

2 計画内容

別添資料1（概要版）及び資料2のとおり。

3 パブリックコメントの実施概要

- (1) 期間 平成22年12月15日（水）から平成23年1月14日（金）まで
- (2) 受付意見者数 3名
- (3) 受付意見総数 18件
- (4) パブリックコメントに寄せられた意見及び対応について

別添資料3のとおり。

4 盛岡市都市計画道路整備プログラム策定の流れ

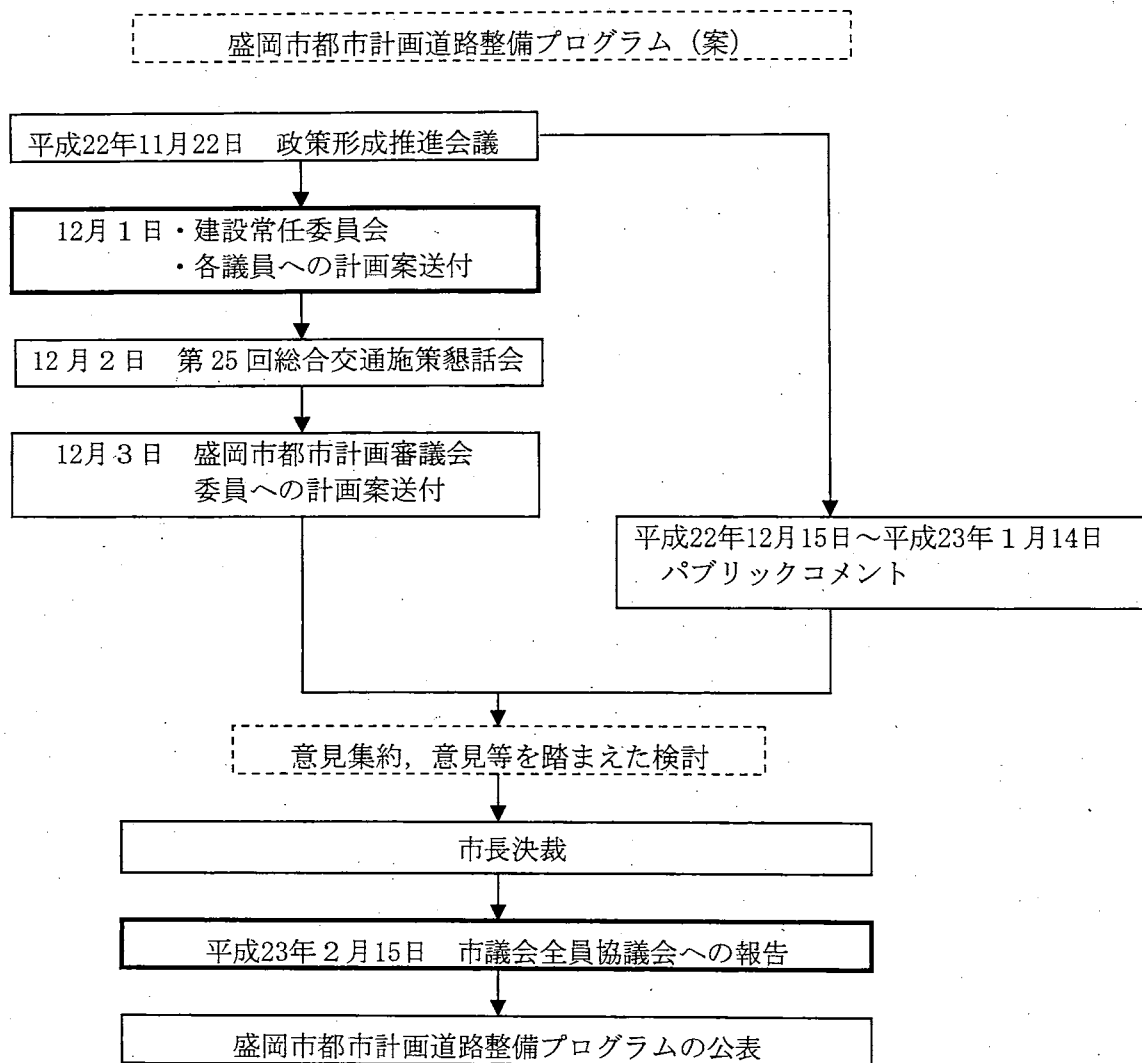


図 盛岡市都市計画道路整備プログラム策定の流れ

盛岡市都市計画道路整備プログラム（概要版）

1 策定の背景

平成 12 年度に策定した盛岡市都市計画道路整備プログラム（平成 17 年度一部見直し）の計画期間が終了するとともに、平成 21 年度にもりおか交通戦略の策定及び将来道路網計画の検証を行ったことを背景として、平成 23 年度から平成 32 年度までの道路整備プログラムを策定するものである。

2 基本的な考え方

もりおか交通戦略に必要な道路整備を基本として、既存道路の活用も図りながら効果的かつ効率的にネットワークを形成する方針とし、以下のフローにより優先整備区間の検討を行った。

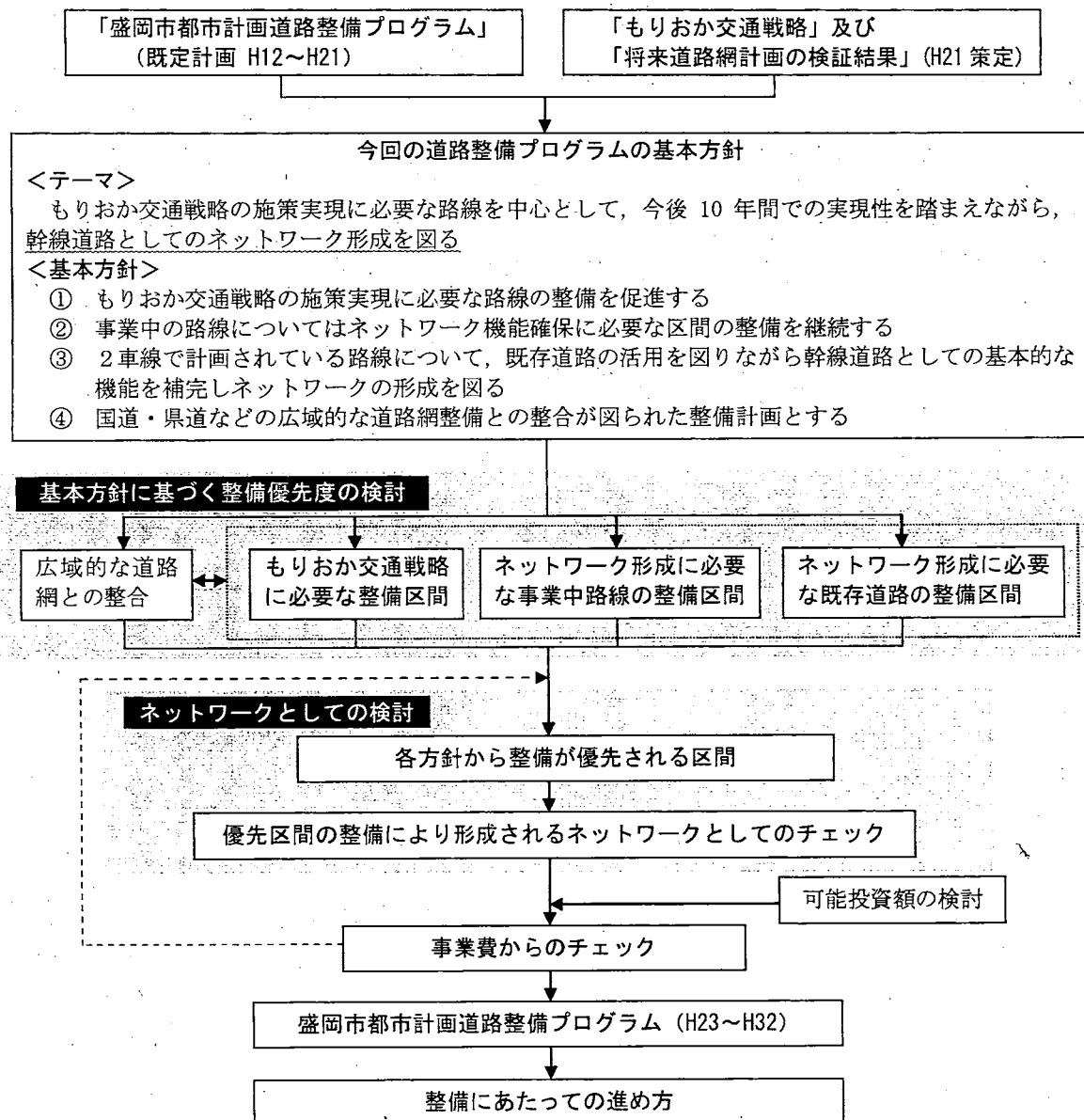


図 1 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の流れ

3 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）に基づく道路整備状況

- 既定計画の狙い**
- ① 中心市街地を囲む環状道路の形成を図る
 - ② 国道4号と国道46号西バイパスを連絡する
 - ③ 盛岡駅前の交通混雑緩和と都心西地区の交通確保を図る
 - ④ 現都心と盛岡駅西口地区、盛南地区を連絡し、軸状都心形成の促進を図る
 - ⑤ 各地域の地域交通確保や中心部へのアクセス利便性の向上を図る
 - ⑥ バス走行環境の改善を図り交通混雑の緩和を図る

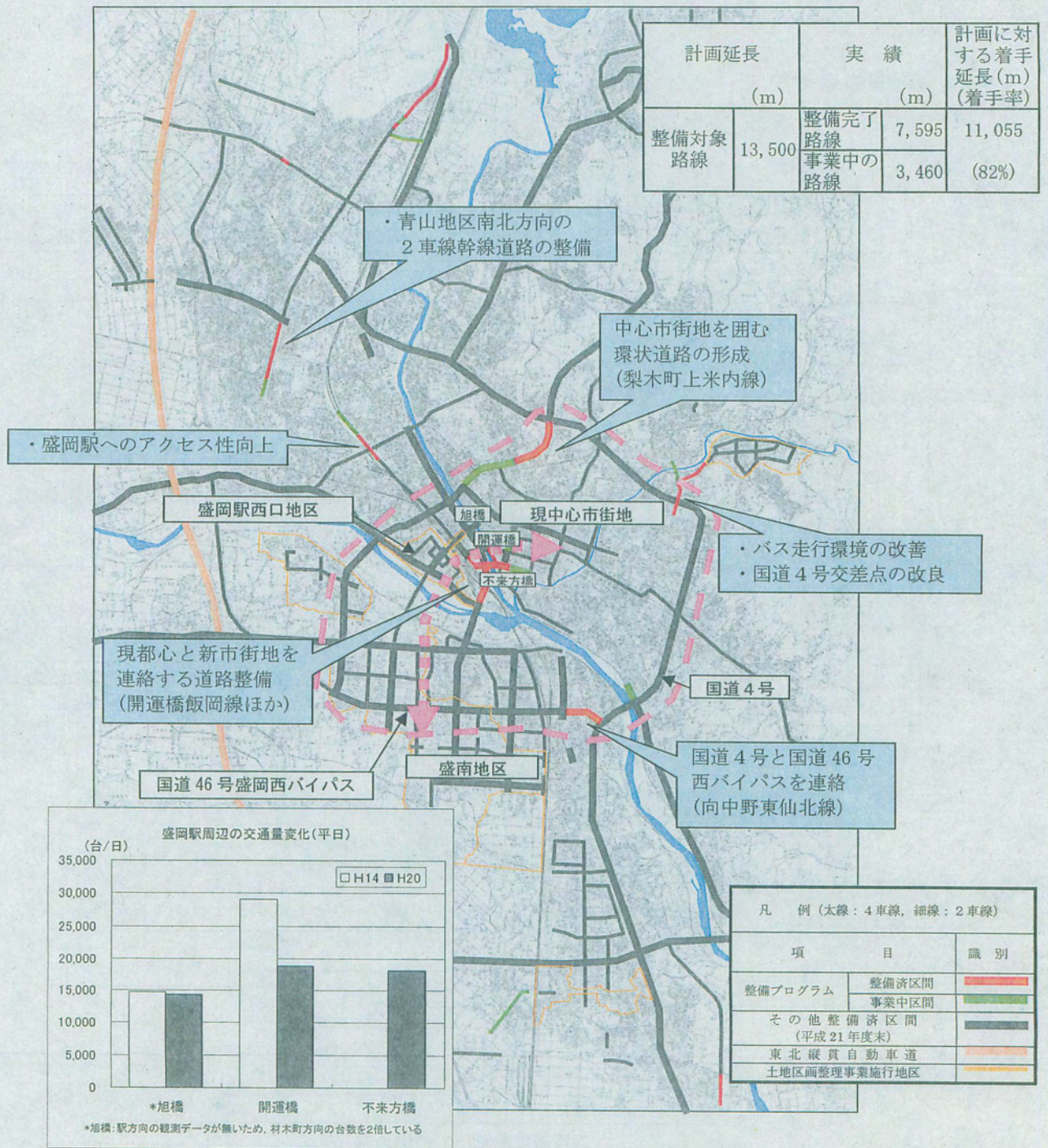


図2 既定計画の狙いに対する道路整備状況

4 もりおか交通戦略と将来道路網計画の検証結果

(1) もりおか交通戦略と将来道路網計画との関係

「もりおか交通戦略」では、盛岡市総合交通計画における基本方針である「自家用車利用の抑制と公共交通・自転車の利用促進」の実現に向け、概ね10年後を目標として戦略的に実施する施策の立案を行い、将来道路網計画についてはこれらを支える位置付けとした。

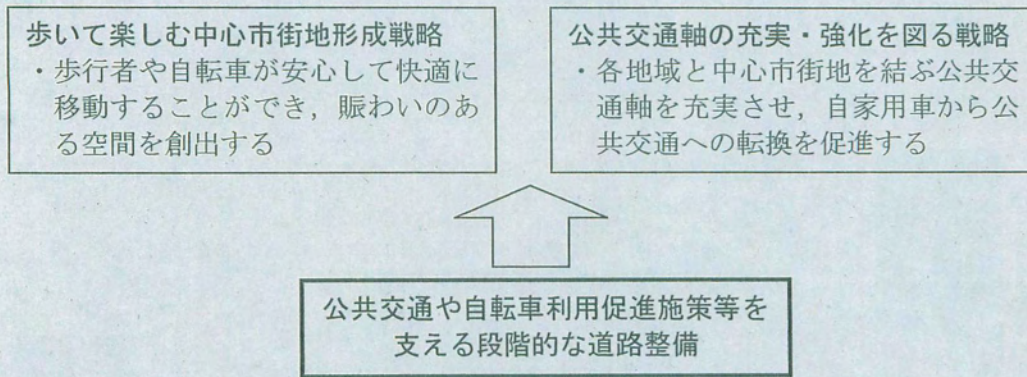


図3 もりおか交通戦略のテーマ

(2) もりおか交通戦略の基本方針

「もりおか交通戦略」の基本方針としては、主要な各地域と中心市街地との結びつきを公共交通の軸の充実により強化し、公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地の維持・形成を目指すとともに、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指すこととしている。

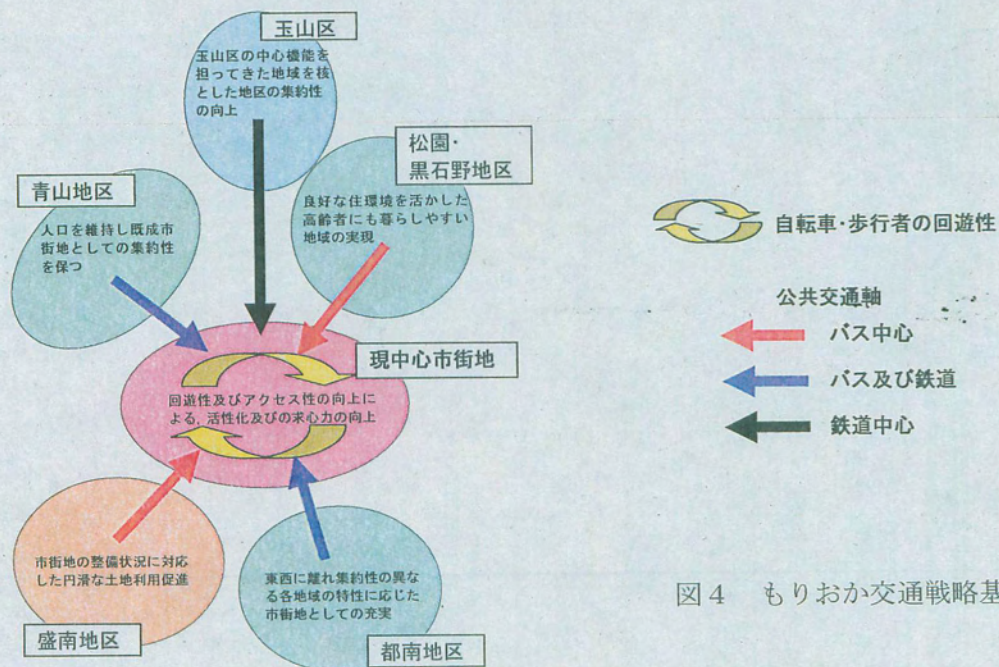


図4 もりおか交通戦略基本方針

(3) もりおか交通戦略の施策実施方針

「もりおか交通戦略」では今後10年間で取り組む具体施策及びその実現に必要な道路網について計画に定めており、その内容を以下に示す。

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略



図5 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

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
- ・自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO2 排出量を削減する

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の向上

- 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・ バス・鉄道の乗り継ぎ割引や共通カードの導入等を検討し、乗り継ぎ利便性向上を図る
- 〈 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を3割削減する
- ・ 上記目標の達成により、1日あたりのCO2 排出量を約7t削減する

盛南地区の戦略施策

- 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）
- ステップ2**
 - 計画的なバス路線整備
 - ・ 市街地の進展に応じた、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）
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 都）盛岡駅長岡町線の4車線化により、材木町～中央道のボトルネックを解消し、走行環境を改善
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 社の大環の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

青山北地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 扇川駅へのアクセス性向上
 - ・ 東西自由通路や西口駐輪場の整備により、駅西側における歩行者自転車へのアクセス性を向上
- ステップ2**
 - 扇川駅西口へのバスアクセスの検討
 - ・ 盛岡北高枝方面から扇川駅に運行しているバス路線を試験的に西口に接続し、利用状況を検証
- ステップ2**
 - 需要に応じたバス運行
 - ・ 上堂地区及びみちのけ地区南部から中心市街地へアクセスするバスのルート別運行頻度の見直しを検討

青山中央地区の戦略施策

- ステップ2**
 - 青山駅をバスと鉄道の結節点とし、バス・鉄道の選択性を高める
 - ・ 駅前へのバス停留設置（バスベイ）の整備
 - ・ 周辺のバスルートを青山駅へ接続
- ステップ3**
 - 乗継抵抗の軽減
 - ・ バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入検討
- 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

青山南地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 新駅設置可能性検討
 - ・ 浪田沢湖線において、前湯新駅設置可能性を検討
- ステップ2**
 - バス運行頻度の向上を検討
 - ・ 新駅設置の検討を踏まえながら、必要の中心となるエリアのバス運行頻度を向上
- ステップ3**
 - 新駅の実体化
 - ・ 設置可能性の検討結果に基づき前湯新駅の実体化

郡南中央地区の戦略施策

- ステップ2**
 - 岩手飯岡駅へのアクセス性向上
 - ・ 新たに岩手飯岡駅東口に整備される駅前広場へ、地区の南側からアクセスする支線バスの運行を検討
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 郡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

玉山地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 好摩駅へのアクセス性向上
 - ・ 好摩駅の東西自由通路及び駅前広場整備により、駅東側からのアクセス性を向上
- ステップ2**
 - 国道4号沿線市街地から沢民駅へのアクセス性向上
 - ・ 通勤通学時のバスや乗合タクシーなどによる沢民駅への集約可能性を検討
- ステップ3**
 - 好摩駅へのアクセス性向上
 - ・ 好摩駅東口への1日単位で利用可能な駐車場設置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提供
 - ・ 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
- ステップ2**
 - 支線バスの利便性向上
 - ・ バス停までの移動距離の短縮や乗換抵抗の軽減に向け、日中におけるフリー降車区間の導入や直通バスの増強等を検討
- ステップ2**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・ 都）梨木町上米内線の整備により、上田～中央道間の4車線化を図り、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車線化を促進し、松園～中央道間のバス優先ルートを強化



図6 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

(4) 将来道路網計画の検証結果

「もりおか交通戦略」を支える市街地を中心とした将来道路網計画の検証結果を以下に示す。



図7 将来道路網計画の検証結果

5 広域的な道路網整備との整合について

他市町村や郊外部と連絡する広域的な道路網については、国道・県道を中心とする放射道路により各方面とのネットワークを形成し、市街地へのアクセスは環状道路で分散を図りながら誘導する計画とされており、盛岡広域都市計画区域マスタープランの将来像として位置付けられている。「もりおか交通戦略」における将来道路網計画の検証では、これら広域的な道路網計画との整合を図られるよう、計画を策定している。図8に広域的な道路網の形成状況を示す。

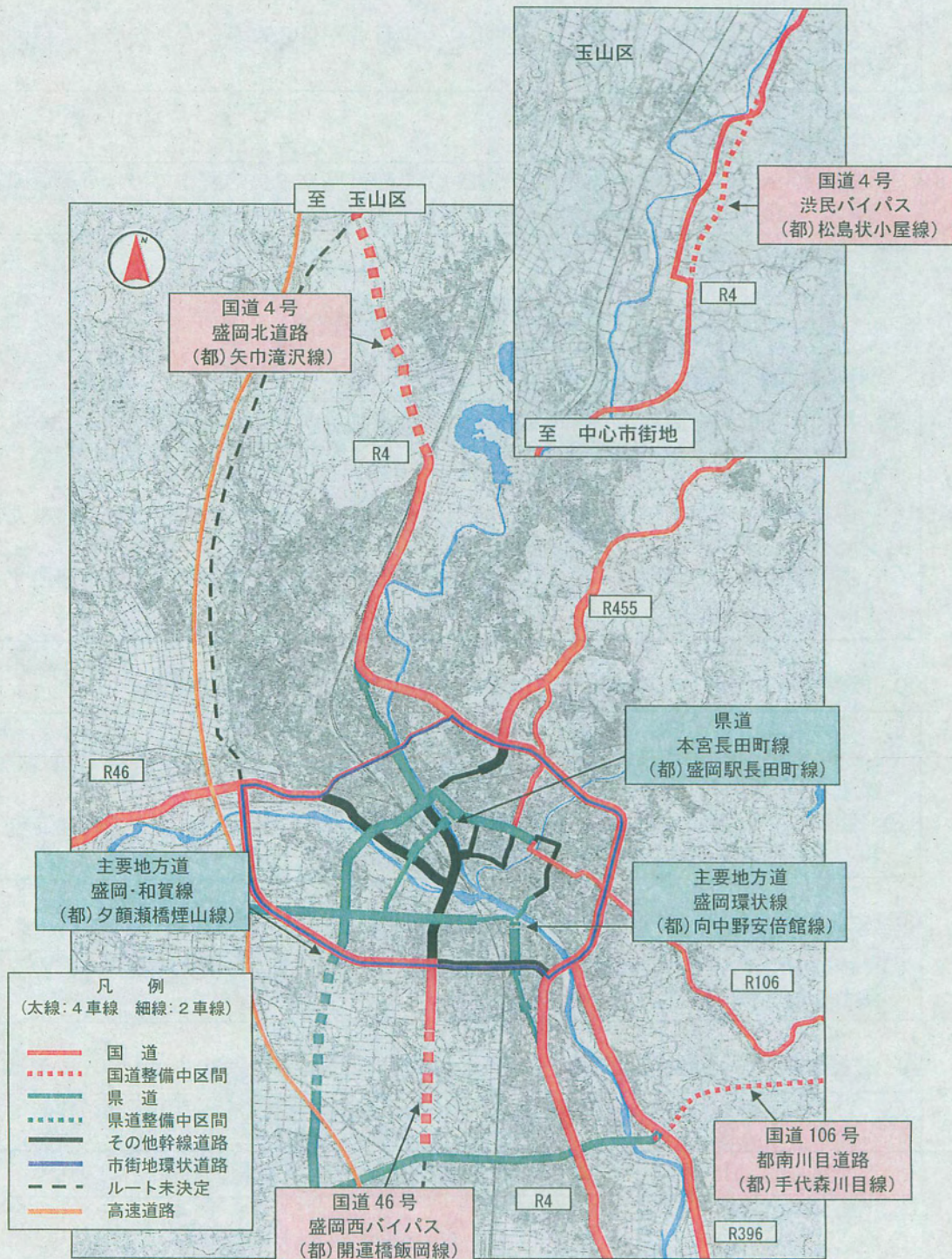


図8 広域的な道路網の形成状況

6 盛岡市都市計画道路整備プログラム

新たな盛岡市都市計画道路整備プログラムを図9に示す。また、本プログラムに基づく道路整備による整備効果は以下のとおりである。

(1) もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間

① 中心市街地における歩行者自転車優先エリアの形成

- 明治橋大沢川原線及び盛岡駅南大橋線の整備により、大通・菜園地区を囲む幹線道路網を形成し、歩行者自転車優先エリアとして位置づけている同地区への不要な通過交通の抑制を図る。
- 岩手公園開運橋線の空間再配分により、歩行者や自転車が安全・安心して移動できる環境の構築を図る。

② 公共交通軸の形成

- 梨木町上米内線の整備により、中央通から岩手県立中央病院までの4車線道路網を構築し、路線バスの走行環境改善を図る。

(2) 各地域におけるネットワーク形成のために必要な整備区間

① 各地域と主要な幹線道路とを連絡するためのネットワーク形成

- 厨川元村線の整備により元滝沢踏切周辺の歩行者の安全性を確保するとともに、上厨川厨川五丁目線（厨川四丁目、五丁目）の整備と合わせて、みたげ・厨川地区と国道4号とを結ぶネットワーク形成を図る。
- 現在事業中の津志田白沢線と国道4号とを連絡し、永井・西見前地区におけるネットワークの形成を図るため、西見前赤林線の事業着手を目指す。
- 明治橋山岸線の整備により、山岸地区から国道4号を経由し河南方面へ連絡するネットワークの形成を図る。

② 既存道路を活用したネットワーク形成や歩道整備による安全性確保

- 盛岡駅青山線及び上厨川厨川五丁目線（西青山一丁目）について、現在事業を進めている工区の整備を促進し、既存道路の活用も図りながらネットワークとしての機能を確保する。
- 路線バスの運行本数が多く山岸地区の幹線道路として利用されている、愛宕町三ッ割線の歩道整備を促進し歩行者の安全性確保を図る。

③ 主要な幹線道路の交差点改良による安全性確保

- 神子田町における盛岡駅南大橋線の整備により、国道4号南大橋交差点の安全性を確保するとともに円滑な交通処理を図る。

④ 主要な施設や地域から鉄道駅へのアクセス性向上を図るためのネットワーク形成

- 岩手飯岡駅西口と盛岡南公園を結ぶ岩手飯岡駅南公園線及び周辺道路の整備により、盛岡南公園や永井地区から岩手飯岡駅へのアクセス性を高めるとともに、永井小学校付近の安全性向上を図る。また、岩手飯岡駅東西の歩行者動線の確保を目指す。

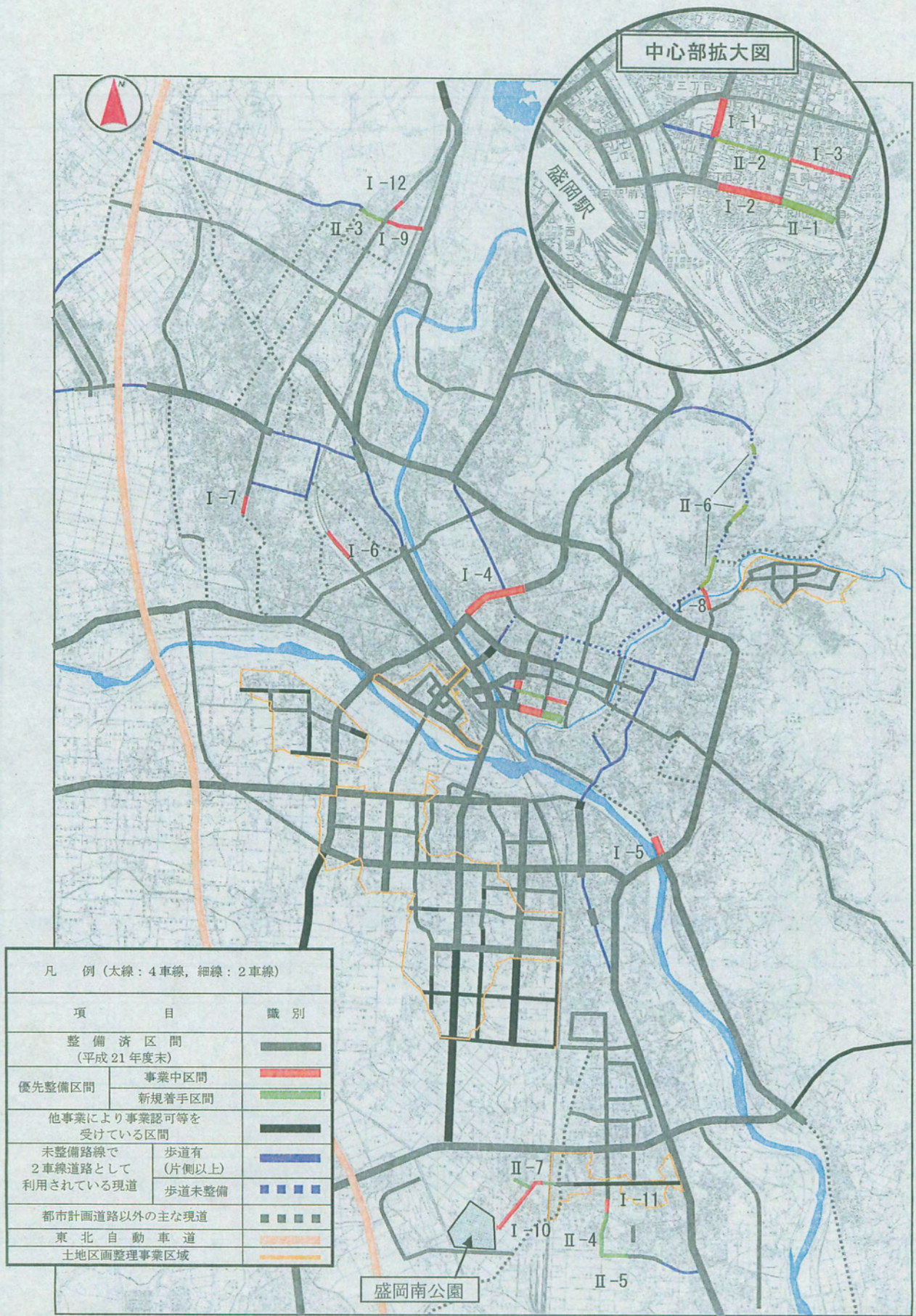


図9 盛岡市都市計画道路整備プログラム

表1 盛岡市都市計画道路整備プログラム

番号	路線名	区間	延長	幅員	備考
平成32年度までに整備の完了を目指す路線・区間					
I-1	明治橋大沢川原線	開運橋通～大通三丁目	161	25	
I-2	盛岡駅南大橋線	大沢川原三丁目～岩手女子高前	220	28	
I-3	岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下～映画館通り	280	15	
I-4	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	683	25	
I-5	盛岡駅南大橋線	南大橋～神子田町	297	28	
I-6	盛岡駅青山線	前九年二丁目	434	12	
I-7	上厨川厨川五丁目線	西青山一丁目	209	16	
I-8	明治橋山岸線	加賀野四丁目～山岸一丁目	266	16	
I-9	厨川元村線	元滝沢踏切	465	16	
I-10	岩手飯岡駅南公園線	岩手飯岡駅～盛岡南公園	730	(14)	
I-11	津志田白沢線	都南中央公園～鴨助堰	200	16	
I-12	上厨川厨川五丁目線	厨川四丁目～厨川五丁目	115	16	
計	12路線		4,060		
平成32年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間					
II-1	盛岡駅南大橋線	岩手女子高前～下ノ橋西袂	250	28	
II-2	岩手公園開運橋線	映画館通り～開運橋通	330	15	
II-3	厨川元村線	みたけ四丁目・厨川五丁目	310	16	
II-4	津志田白沢線	鴨助堰～西見前19地割	350	16	
II-5	西見前赤林線	西見前19地割	280	16	
II-6	愛宕町三ツ割線	山岸六丁目	127	12	
		桜ヶ丘団地入口付近	265	12	
		山賀橋入口交差点 ～山岸小学校入口交差点	387	13	
II-7	前田四ツ長線他	永井小学校前, 岩手飯岡駅	310	—	現道改良等
計	7路線		2,609		
合計	19路線		6,669		

表2 事業規模

平成23年度～32年度までの 総事業規模	総延長	総事業費
	6,669m	約155億円

※(参考) 平成22年度当初予算 約15億円(都市計画道路の整備に係るもの)

参考資料

当市では都市計画道路以外についても、広域的な交通網の形成や交通安全等の観点から道路整備を行っており、参考としてこれらの主な路線を含めた整備状況を図10及び図11に示す。

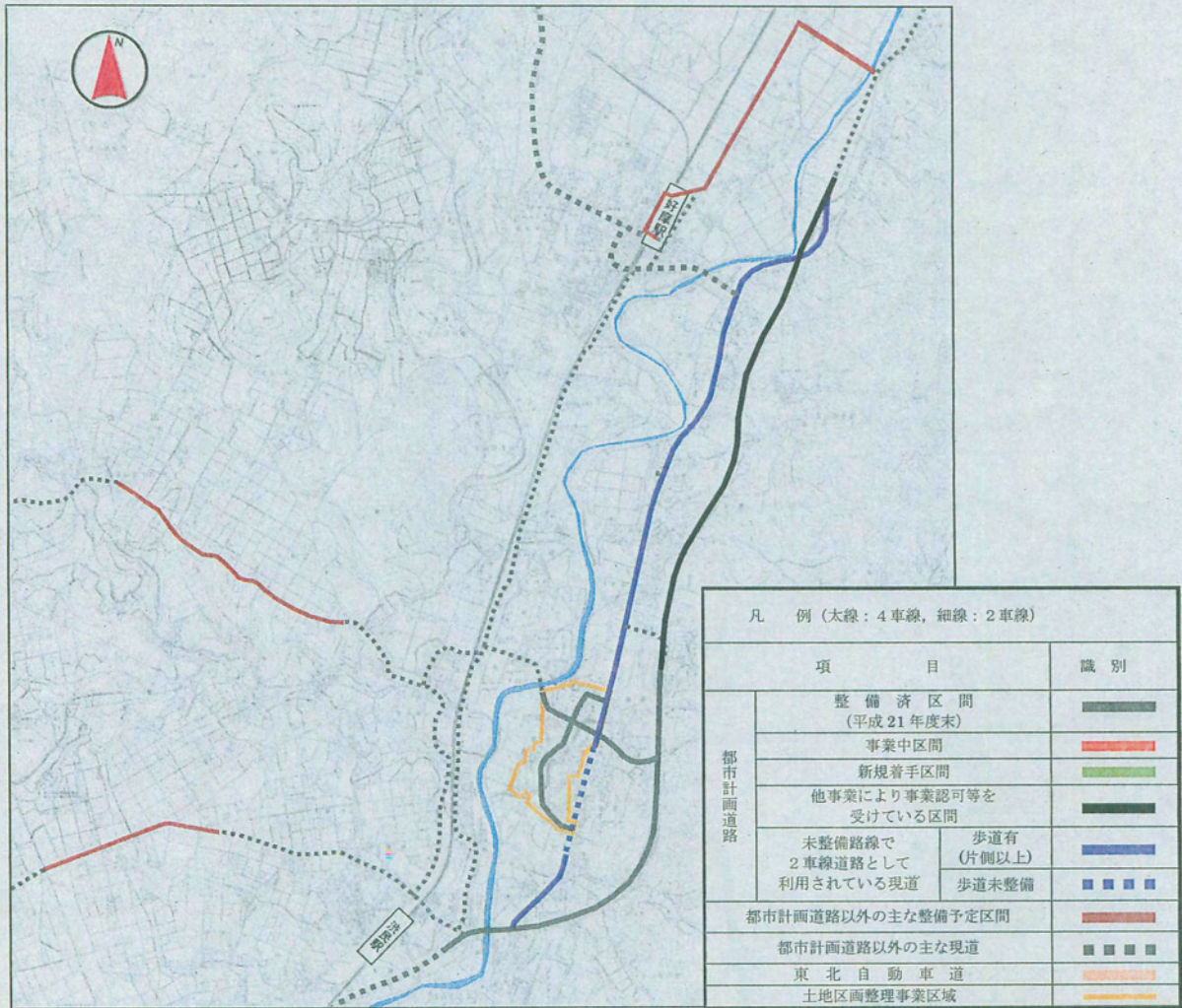


図10 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図(玉山区)

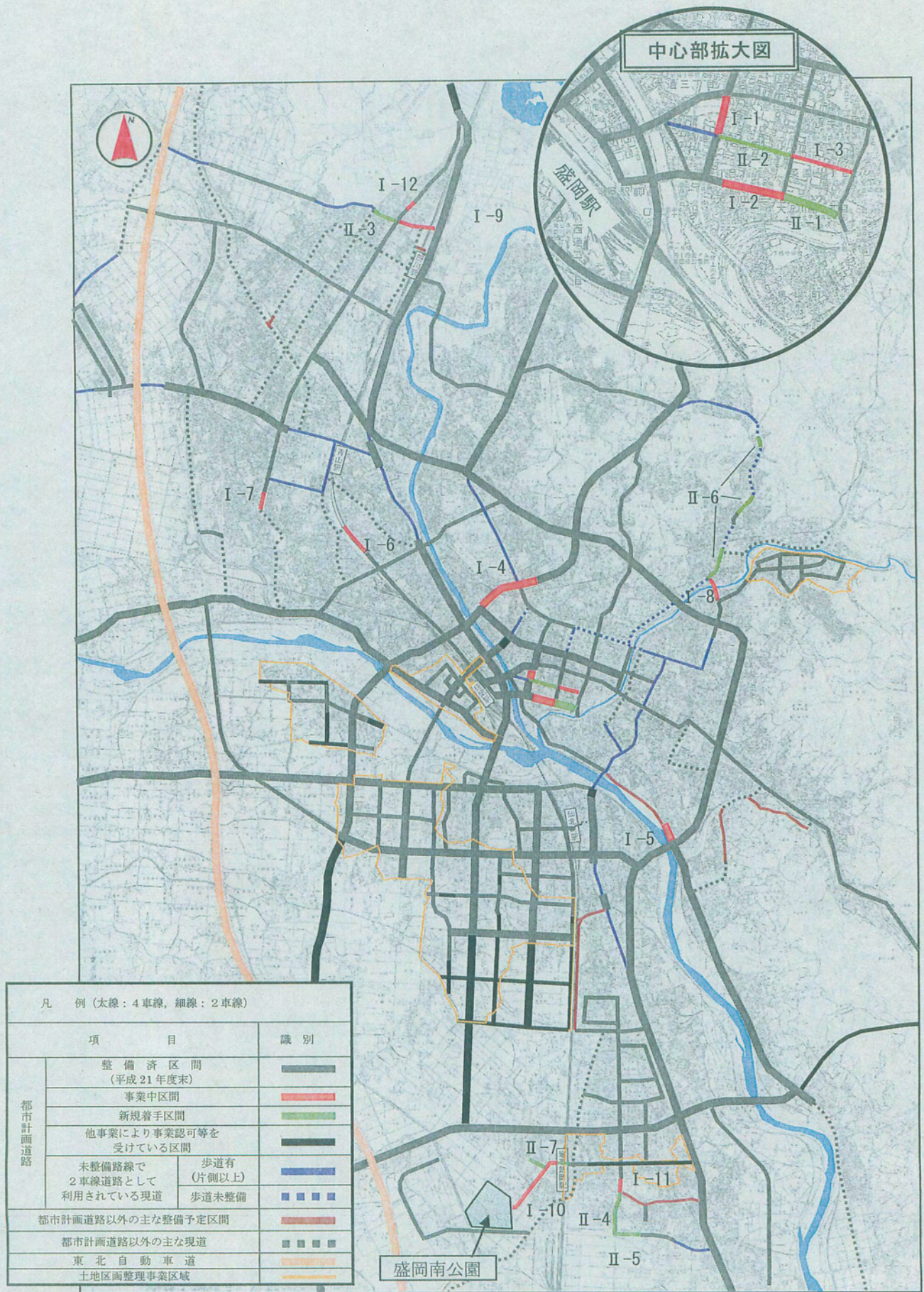


図 11 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図

盛岡市都市計画道路整備プログラム

平成 23 年 2 月

盛 岡 市

目 次

第1章 盛岡市都市計画道路整備プログラムの背景と目的	
1-1 計画策定の背景と目的	1
1. 計画策定の背景	1
2. 計画策定の目的	1
3. 計画期間	1
4. 検討範囲	1
1-2 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の進め方	3
第2章 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）に基づく道路整備状況	
2-1 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）の狙いと計画概要	4
1. 既定計画における道路整備の狙い	5
2. 既定計画の内容	6
2-2 既定計画の狙いに対する整備状況	9
1. 既定計画に対する道路整備実績	9
2. 既定計画の狙いに対する道路整備状況	10
第3章 もりおか交通戦略と将来道路網計画の検証結果	
3-1 もりおか交通戦略の基本方針	14
1. 今後の交通計画と将来道路網計画との関係	14
2. もりおか交通戦略の基本方針	14
3-2 もりおか交通戦略の施策実施方針	15
1. 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略	15
2. 公共交通軸の充実・強化を図る戦略	16
3-3 将来道路網計画の検証結果	17
1. 市街地を中心とした将来道路網計画の検証結果	17
2. 段階的な道路網形成方針	17
第4章 新たな盛岡市都市計画道路整備プログラムの検討	
4-1 基本方針	19
4-2 広域的な道路網整備との整合について	20
1. 広域的な道路網計画	20
2. 広域的な道路網の整備状況	20
4-3 もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間	22
4-4 事業中路線におけるネットワーク形成上必要な整備区間	24
4-5 既存道路を活用したネットワーク形成に必要な整備区間	26
1. 検討方針	26
2. 整備優先度の検討	26
(1) 検討対象路線	
(2) 整備優先度の評価	
(3) 整備を優先する路線・区間	

4-6	優先区間の整備により形成されるネットワーク	30
1.	形成されるネットワーク	30
2.	ネットワーク形成上整備を要する箇所	31
4-7	可能投資額の検討	32
1.	道路整備事業費の推移	32
2.	可能投資額の設定	33

第5章 盛岡市都市計画道路整備プログラム

5-1	整備対象路線・区間	34
1.	もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間	34
2.	各地域におけるネットワーク形成のために必要な整備区間	34
5-2	事業規模	36

第6章 今後の進め方

6-1	進捗状況の管理	37
6-2	道路整備に必要な都市計画道路の変更について	37
1.	将来道路網計画の検証結果に基づく都市計画変更	37
2.	廃止予定路線等に係る生活道路の機能確保について	37

参考資料		38
------	--	----

第1章 盛岡市都市計画道路整備プログラムの背景と目的

1-1 計画策定の背景と目的

1. 計画策定の背景

平成12年度に策定した盛岡市都市計画道路整備プログラム（平成17年度一部見直し）の計画期間が終了するとともに、平成21年度に「もりおか交通戦略」の策定及び「将来道路網計画の検証」を行ったことを背景として、新たな道路整備プログラムを策定するものである。

盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）

都市計画道路を計画的に整備するために平成12年に策定した計画で、昭和61年度に策定した既定の将来道路網計画に基づき、平成12年度から平成21年度までの10年間に於ける都市計画道路の整備目標を定めたものである。

将来道路網計画の検証（もりおか交通戦略）

市総合交通計画の基本方針である「自家用車の利用を抑制し、公共交通・自転車の利用促進を図る」ための具体施策として平成21年10月に「もりおか交通戦略」を策定し、この中で、今後の交通施策を支える実現性を踏まえた計画として既定の将来道路網計画の検証を行ったものである。

2. 計画策定の目的

「もりおか交通戦略」で取組む中心市街地施策や公共交通施策を支えることを基本とした将来道路網計画の検証結果に基づき、計画的に道路整備を進めるとともに、限られた予算を有効活用し効果的かつ効率的に道路網の形成を図るため、本計画を策定するものである。

3. 計画期間

平成23年度～平成32年度

4. 検討範囲

将来道路網計画の検証結果（平成21年10月）に位置づけられた、市街化区域内の都市計画道路（見直し予定路線を含む）として、次に該当する区間は検討対象から除くこととする。

① 国道、県道の区間

国道、県道の整備区間は、盛岡市内の交通のみならず広域的な観点から検討されるものであることから、本計画の検討対象路線からは除くこととするが、道路網としては相互に関連するものであることから、国又は県が事業主体となる道路整備計画との整合性を踏まえるものとする。

② 土地区画整理事業等の面的整備予定区域

これらの区域では、原則として市街地開発事業により都市計画道路が整備されることから、基本的には本計画の検討対象外とするものであるが、ネットワーク形成上の整合が図られるよう必要な調整を行うものとする。

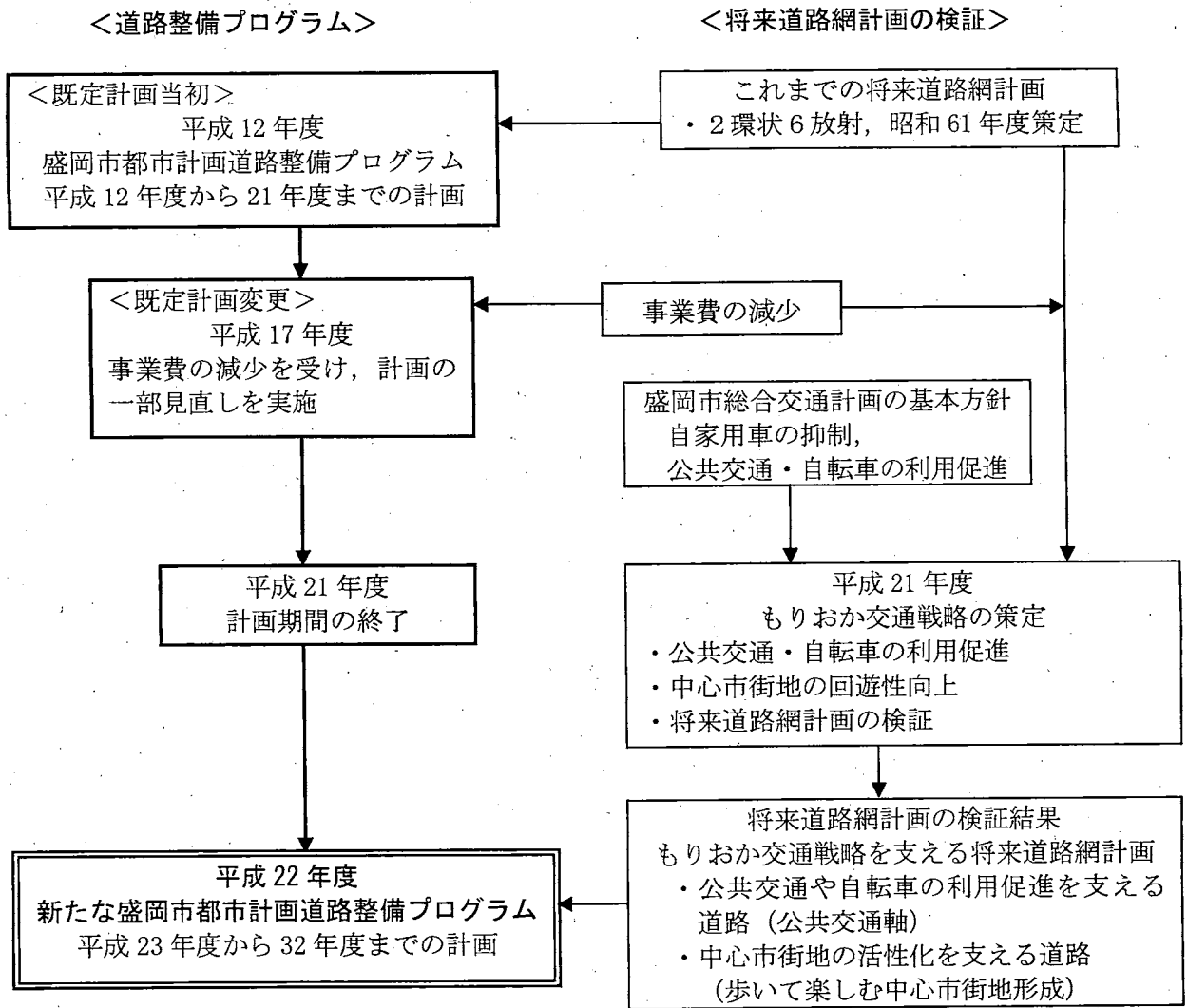


図 1 盛岡市都市計画道路整備プログラム策定の背景

1-2 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の進め方

新たな盛岡市都市計画道路整備プログラムの策定にあたっては、既定計画に基づく道路整備実績並びに「もりおか交通戦略」における今後の交通施策及び将来道路網計画の検証結果に基づき、以下のフローにより検討を行うものとする。

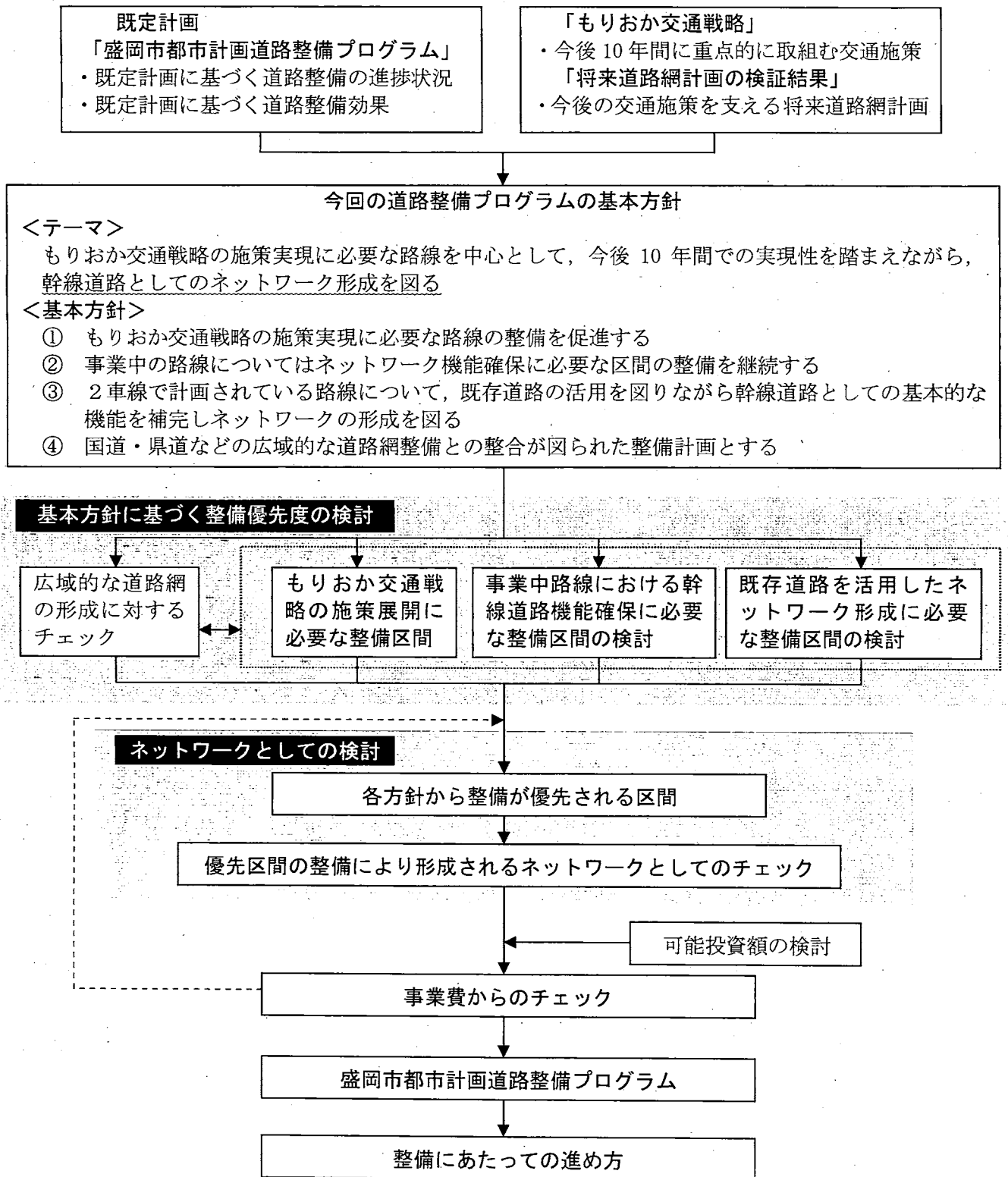


図2 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の流れ

第2章 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）に基づく道路整備状況

2-1 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）の狙いと計画概要

平成12年に策定した「盛岡市都市計画道路整備プログラム」（以下「既定計画」という。）は、昭和61年に計画された2環状6放射の将来道路網計画に基づき、平成12年度から平成21年度までの整備目標を定めたものである。

既定計画では環状道路網の形成や中心市街地と新市街地との連結などを主な狙いとして、整備対象路線を設定したもので、次ページ以降に既定計画で位置づけた各路線の狙い及び整備対象路線を示す。

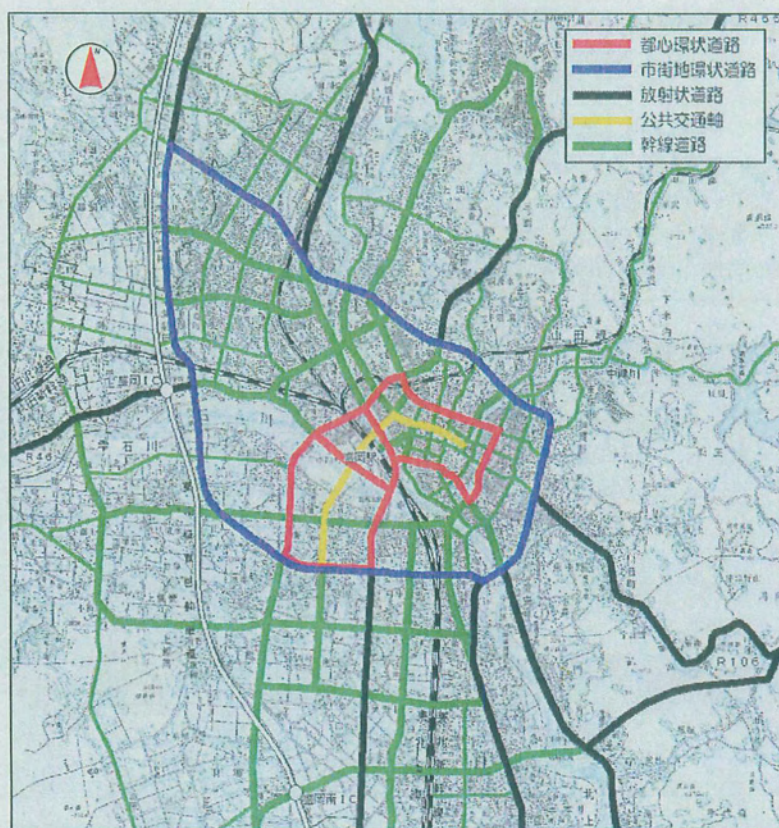


図3 昭和61年策定の将来道路網計画（2環状6放射）

1. 既定計画における道路整備の狙い

既定計画における道路網整備の狙いを以下に示す。

表1 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）における道路網整備の狙い

- | |
|--|
| <p>① 中心市街地を囲む環状道路の形成を図る</p> <p>市街地環状線と都心環状線（梨木町上米内線）の整備により、中心市街地を囲む環状道路が形成され、南方面からの交通は、南側の市街地環状線と都心環状線（向中野東仙北線、国道46号西バイパス）を利用して中心市街地への流出入が可能になる。</p> |
| <p>② 国道4号と国道46号西バイパスを連絡する</p> <p>国道4号と国道46号西バイパスが連絡されることになり、両路線のアクセス性の向上が図られるとともに、国道4号（バイパス）の交通混雑が緩和されると考えられる。</p> |
| <p>③ 盛岡駅前の交通混雑緩和と都心西地区の交通確保を図る</p> <p>盛岡駅前広場の拡張や不来方橋の架橋により、盛岡駅前の交通混雑緩和が図られるとともに、盛岡駅南大橋線、明治橋大沢川原線の整備により都心西側地区の交通確保が図られる。</p> |
| <p>④ 現都心と盛岡駅西口地区、盛南地区を連絡し、軸状都心形成の促進を図る</p> <p>開運橋飯岡線、盛岡駅本宮線（杜の大橋）の整備により、現都心と盛岡駅西口地区、盛南地区が連絡され、軸状都心形成の促進が図られる。</p> |
| <p>⑤ 各地域の地域交通確保や中心部へのアクセス利便性の向上を図る</p> <p>上厨川厨川五丁目線の整備により、みたけ、青山地区の南北幹線道路が整備されることになり、地域の交通確保や国道4号や国道46号へのアクセス向上が期待できる。</p> <p>また盛岡駅青山線の整備により、青山地区から国道46号を経由しなくても盛岡駅前へのアクセスが可能となり、国道46号の交通渋滞緩和にも寄与する。</p> |
| <p>⑥ バス走行環境の改善を図り交通混雑の緩和を図る</p> <p>明治橋山岸線（山賀橋）の整備により、バスの通行が可能となり、交通混雑の著しい東大橋交差点の交通混雑の緩和に寄与する。</p> |

2. 既定計画の内容

表2 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）における整備対象路線

平成17年見直し後の整備対象路線(区間)

番号	路線名	事業区間	延長(m)	幅員(m)	平成21年度末 整備状況	既定計画検討時の評価				
						交通 機能	都市構造 機能	空間 機能	計	
Ⅰ. 計画策定時に事業中で、平成21年度までに整備が完了する予定としていた路線(区間)										
I-1	開運橋飯岡線	盛岡駅前通	720	26.5	整備済	事業中路線により 整備継続の判断				
I-2	梨木町上米内線	北山1丁目～上田1丁目	700	25	整備済					
I-3	向中野東仙北線	仙北3丁目～東仙北1丁目	370	25	整備済					
I-4	盛岡駅南大橋線 (不来方橋)	盛岡駅前通 ～大沢川原3丁目	310	28	整備済					
I-5	開運橋大沢川原線	大沢川原3丁目	160	16	整備済					
I-6	上厨川厨川五丁目線	青山1丁目～西青山1丁目	710	16	整備済					
I-7	明治橋山岸線	加賀野2丁目～4丁目	310	16	整備済					
I-8	加賀野四丁目水道橋線	加賀野4丁目	390	16	整備済					
I-9	盛岡駅青山線	前九年1丁目～2丁目	420	12	整備済					
I-10	茨島土沢線	みたけ6丁目	180	16	整備済					
I-11	盛岡駅上盛岡駅線	盛岡駅前広場	約 3,000m ²		整備済					
I-12	津志田久保屋敷線	東見前	570	16	整備済					
I-13	永井赤林線	永井	930	17	整備済					
I-14	西見前赤林線	永井	335	17	整備済					
I-15	上厨川厨川五丁目線	厨川4丁目～5丁目	1,140	16	整備済 (一部未整備)					
	小計	15 路線	7,245							
Ⅱ. 新規に事業着手し、平成21年度までに整備が完了する予定としていた路線(区間)										
II-1	盛岡駅南大橋線	大沢川原2丁目	220	28	事業中	18	12	2	32	
II-2	盛岡駅南大橋線	神子田町	310	28	事業中	18	10	2	30	
II-3	上厨川厨川五丁目線	西青山1丁目	210	16	事業中	6	3	1	10	
II-4	盛岡駅青山線	前九年2丁目	400	12	事業中	4	5	1	10	
II-5	厨川元村線	厨川1丁目～4丁目, みたけ2丁目	460	22	事業中	4	2	2	8	
	小計	5 路線	1,600							
Ⅲ. 新規に事業着手し、平成22年度以降も整備を継続する予定としていた路線(区間)										
III-1	梨木町上米内線	梨木町～上田1丁目	700	25	事業中	18	12	3	33	
III-2	明治橋大沢川原線	開運橋通～大通3丁目	160	25	事業中	12	12	3	27	
III-3	岩手飯岡駅南公園線	永井	730	19	事業中	4	2	1	7	
III-4	明治橋山岸線 (仮称)新山賀橋	加賀野4丁目～山岸1丁目	270	16	事業中	8	2	1	11	
	小計	4 路線	1,860							
Ⅳ. 都市計画変更後に、早期に事業着手する必要があるとしていた路線(区間)										
IV-1	愛宕町三ツ割線	愛宕町～山岸六丁目	2,330	12	未着手	8	5	0	13	
	小計	1 路線	2,330							
Ⅴ. 平成17年度見直しにおいて新たに追加した路線(区間)										
V-1	渋民鶴飼線	玉山区渋民字長渡 ～渋民字渋民	465	16	整備済	玉山村との合併時に 事業中の路線				
	小計	1 路線	465							
合計			13,500							

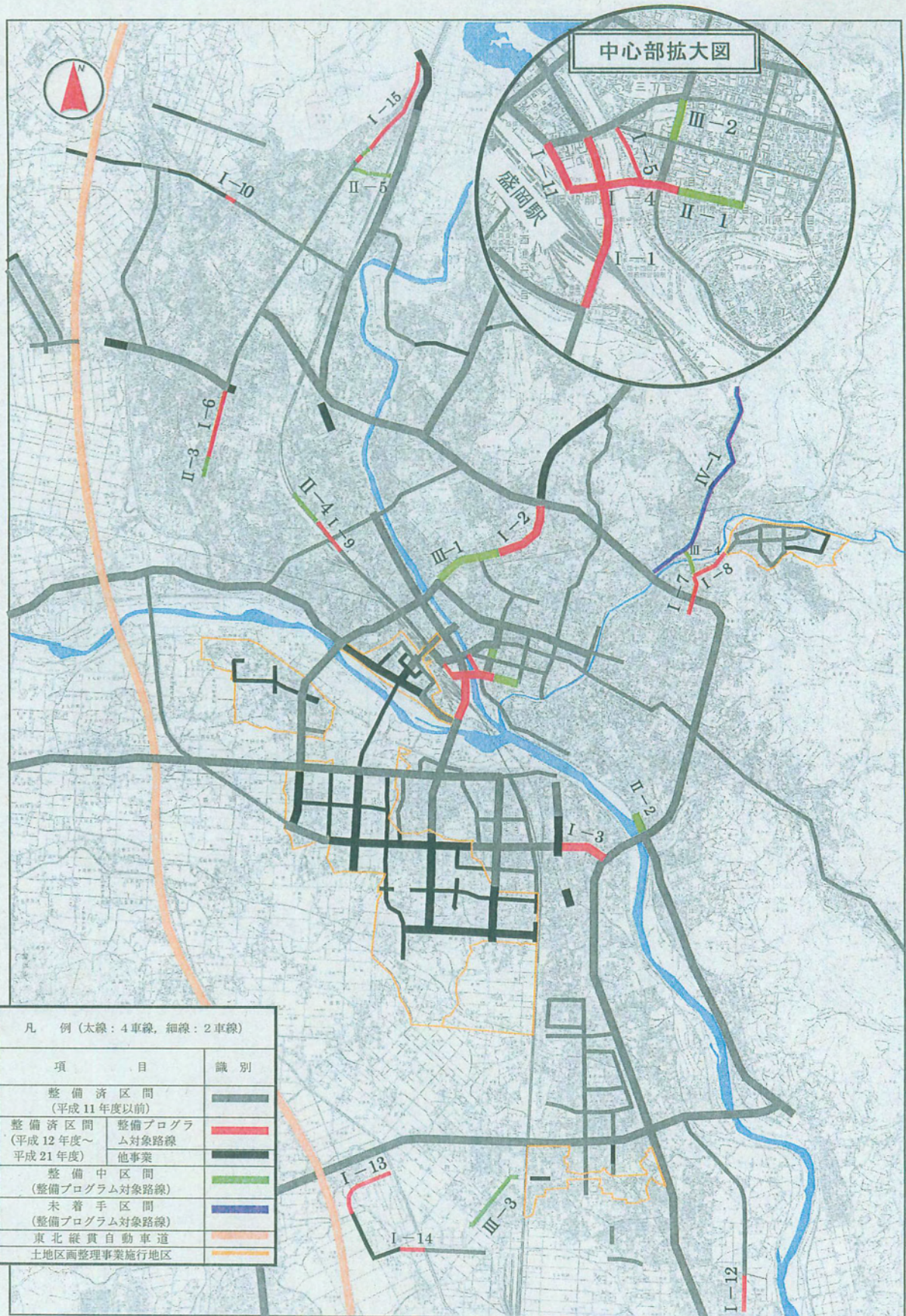


図4 盛岡市都市計画道路整備プログラム(既定計画)の計画内容(旧盛岡市)

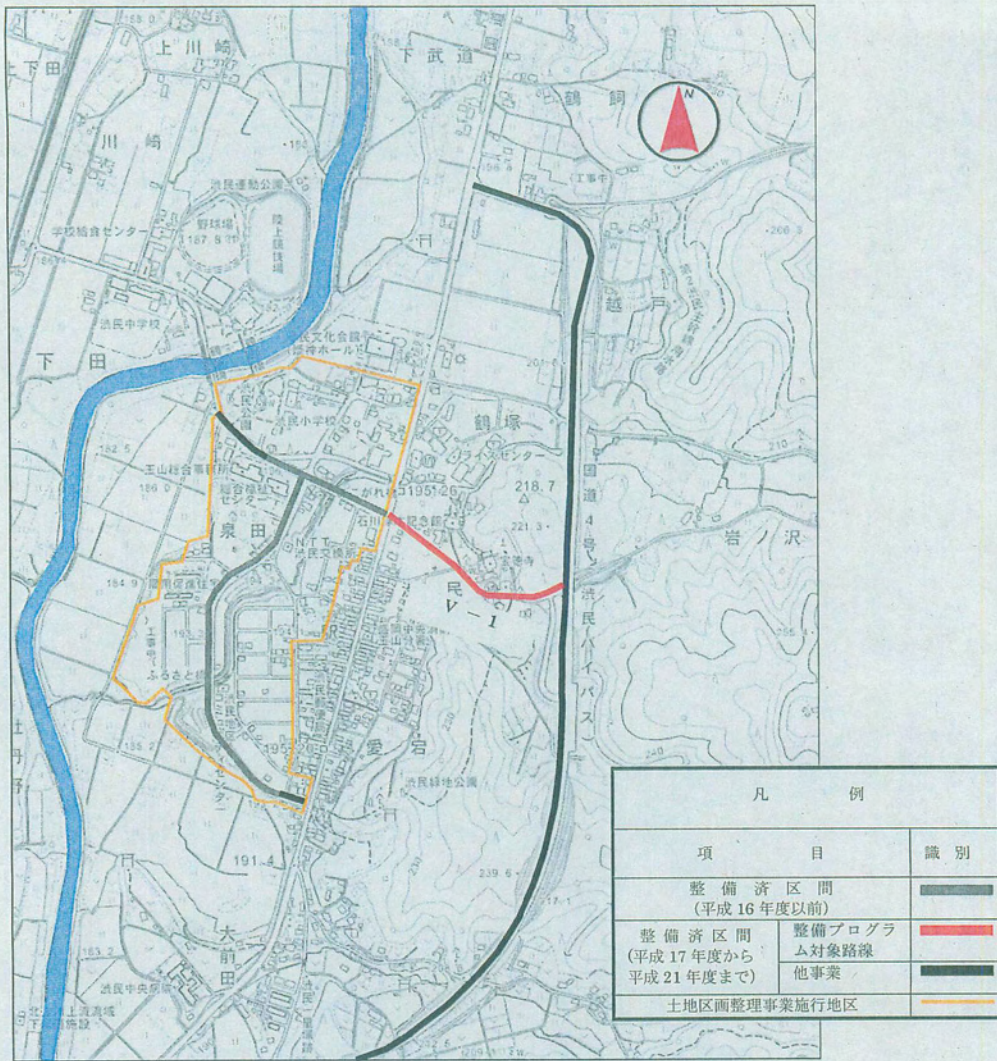


図5 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）の計画内容（玉山区）

2-2 既定計画の狙いに対する道路整備状況

1. 既定計画に対する道路整備実績

既定計画における整備計画延長（H17 一部見直し）13,500mに対する着手率は平成 21 年度末で約 82%となっており、整備済み及び着手済みを合わせた路線延長は 11,055mである。

表 3 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）整備実績

整備対象路線	計画延長 (m)	実績 (m)		計画に対する着手延長(m) (着手率)
	13,500	整備完了路線	7,595	11,055 (82%)
	事業中の路線	3,460		

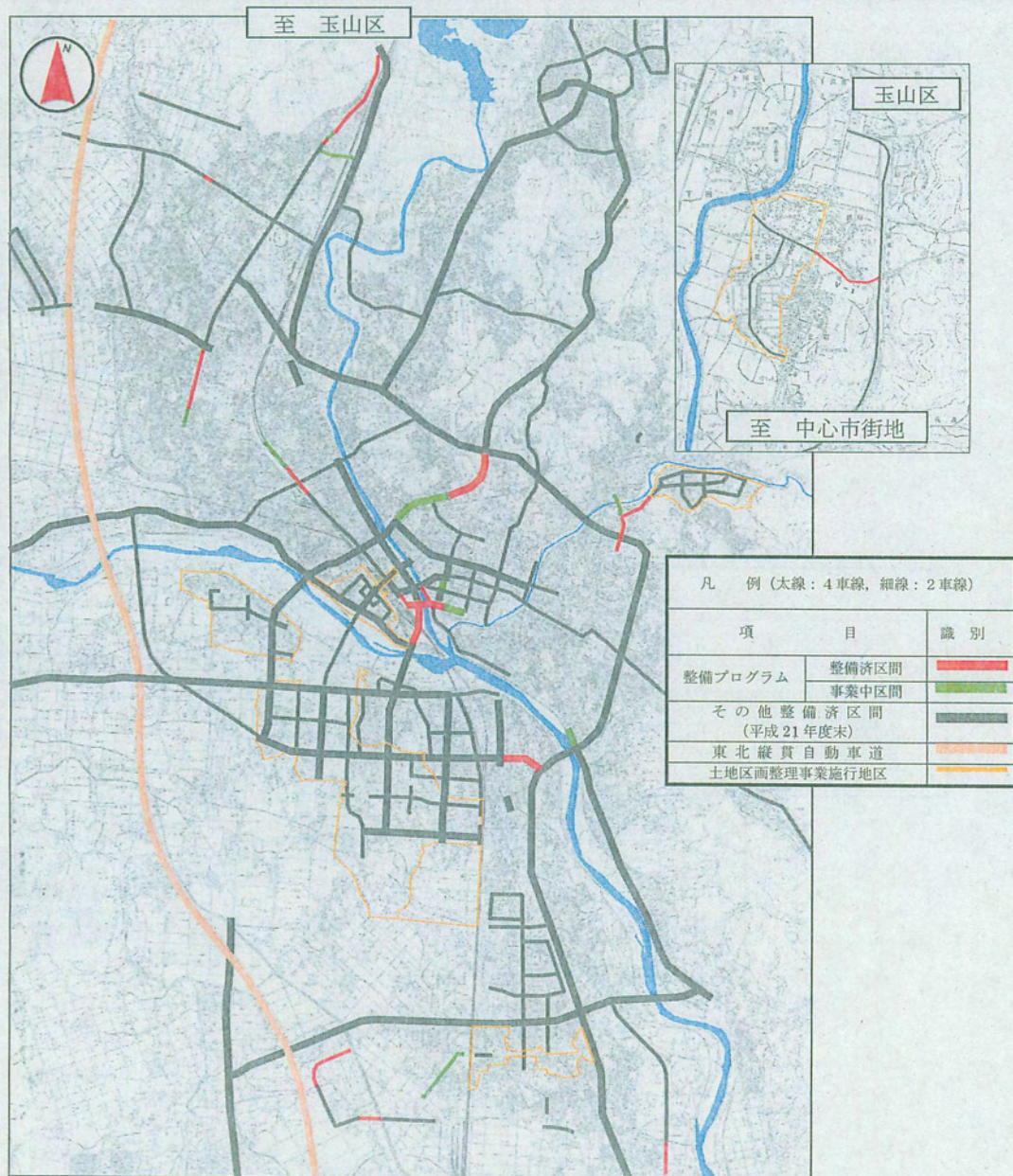


図 6 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）整備状況図

2. 既定計画の狙いに対する道路整備状況

前項で示した既定計画における6つの狙いに対する道路整備状況は次のとおりである。

① 中心市街地を囲む環状道路の形成を図る

市街地環状道路である向中野東仙北線の整備が完了するとともに、国道4号と夕顔瀬橋方面を結ぶ梨木町上米内線の国道4号～岩手県立中央病院間が整備された。現在、梨木町上米内線の中央病院～梨木町間の事業を進めており、同区間の完成により中心市街地を囲む連続した4車線道路として国道46号西バイパス～向中野東仙北線～国道4号～梨木町上米内線～夕顔瀬橋煙山線を結ぶ路線が形成される。

② 国道4号と国道46号西バイパスを連絡する

向中野東仙北線の整備により、国道4号と国道46号西バイパスが連絡され、国道4号から国道46号盛岡西バイパスを利用し中心市街地や秋田方面へのアクセスが可能となった。

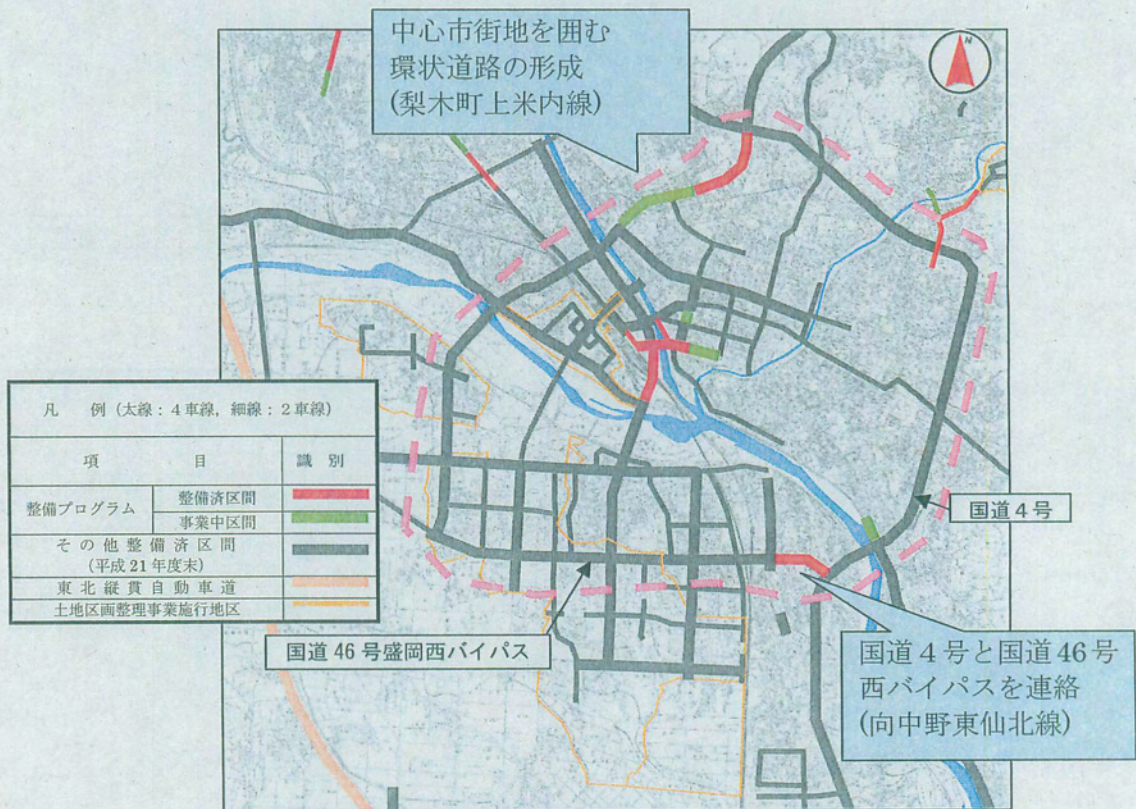


図7 中心市街地を囲む環状道路の形成状況

③ 盛岡駅前交通混雑緩和と都心西地区の交通確保を図る

開運橋飯岡線及び盛岡駅南大橋線（不來方橋）の整備や盛岡駅前広場の拡張により、盛岡駅東口周辺の都市計画道路整備が完了した。

盛岡駅周辺の主要路線の交通量を北上川断面で比較すると、図8に示すとおり、開運橋の交通量が約3万台/日から約2万台/日に減少し混雑の緩和が図られており、新たに整備された不來方橋に分散したと考えられる。

現在、都心西地区では不來方橋から東へ延伸する形で盛岡駅南大橋線及び明治橋大沢川原線の事業が継続中である。

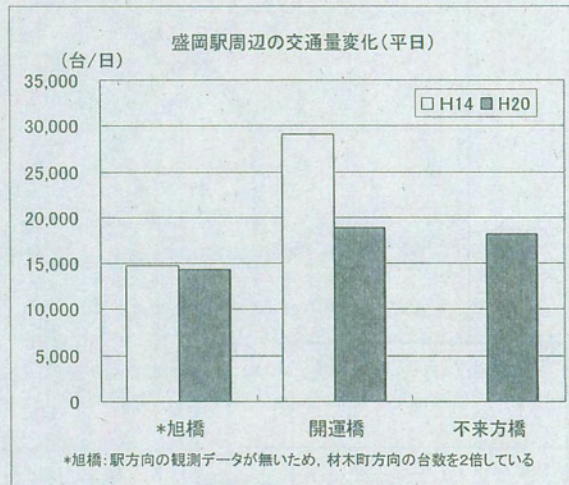


図8 盛岡駅周辺の交通量変化 (県警データ)

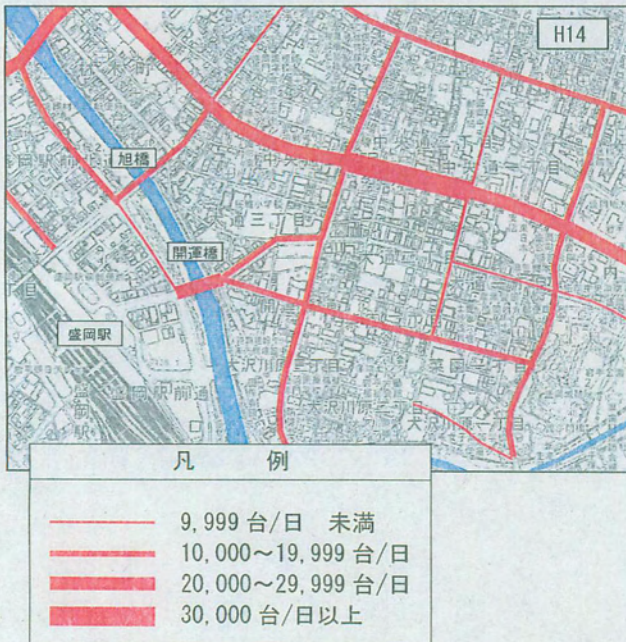


図9 交通量の状況 (平成14年)
(県警データ)



図10 交通量の状況 (平成19年)
(県警データ)

④ 現都心と盛岡駅西口地区、盛南地区を連絡し、軸状都心形成の促進を図る

開運橋飯岡線や他事業により盛岡駅本宮線（杜の大橋）が整備され、中心市街地と新市街地である盛岡駅西口地区、盛南地区を軸状に結ぶ道路網の形成が図られた。また、道路整備と合わせて市街化の受け皿となる基盤整備が土地区画整理事業により進められている。

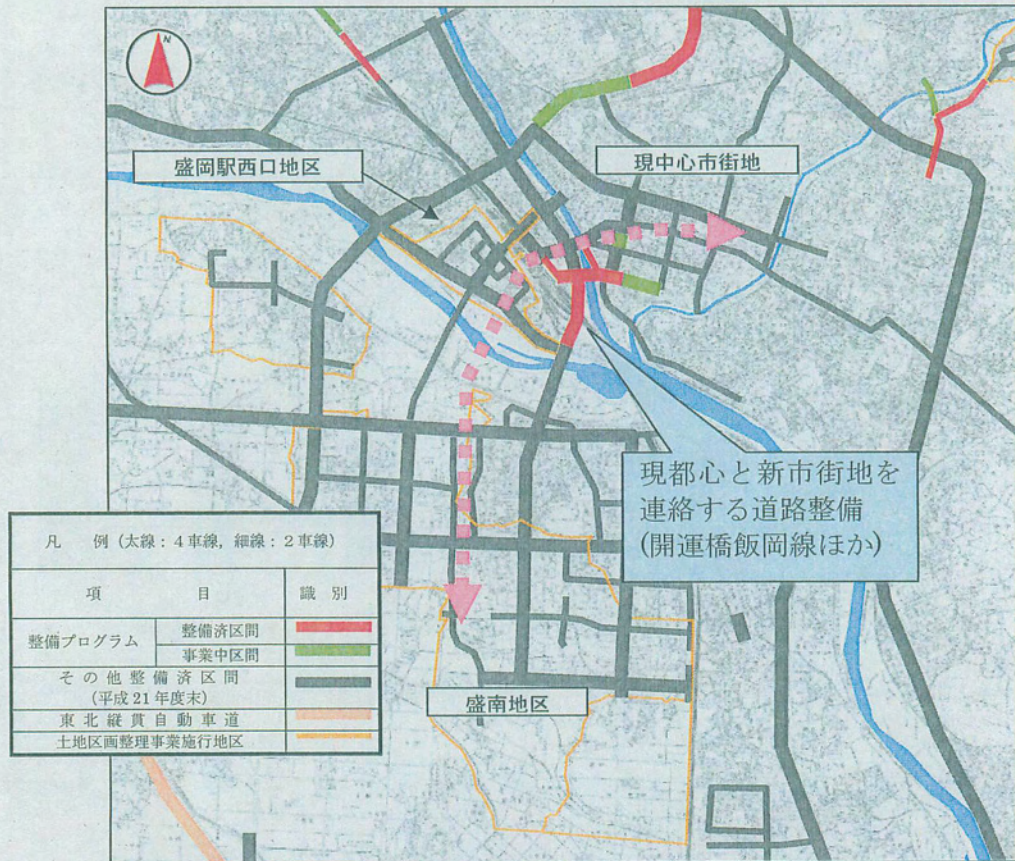


図 11 現中心市街地と新市街地を結ぶ道路整備状況

⑤ 各地域の地域交通確保や中心部へのアクセス利便性の向上を図る

ア 上厨川厨川五丁目線の厨川五丁目地内及び西青山一丁目地内の整備により厨川五丁目から国立病院機構盛岡病院までの2車線幹線道路が整備された。現在、同病院以南について事業中である。

イ 盛岡駅青山線は、青山地区から国道46号を経由せずに盛岡駅方面へアクセスする2車線幹線道路として、盛岡駅から国道46号との立体交差部までの整備が完了しており、現在、前九年二丁目地内でふれあい橋までの事業を継続している。

⑥ バス走行環境の改善を図り交通混雑の緩和を図る

明治橋山岸線は、岩手大学附属小学校北側から国道4号と交差し加賀野四丁目までの区間で整備が完了しており、水道橋方面からの路線バス走行環境の改善が図られたほか、国道4号との交差点において右折レーンが整備されるなど改善が図られた。

現在、加賀野四丁目から山賀橋を経由し山岸一丁目に至る区間で事業が進められている。



図12 各地域における2車線道路整備状況

第3章 もりおか交通戦略と将来道路網計画の検証結果

3-1 もりおか交通戦略の基本方針

1. もりおか交通戦略と将来道路網計画との関係

「もりおか交通戦略」では、盛岡市総合交通計画における基本方針である「自家用車利用の抑制と公共交通・自転車の利用促進」の実現に向け、概ね10年後を目標として戦略的に実施する施策の立案を行い、将来道路網計画についてはこれらを支える位置付けとした。

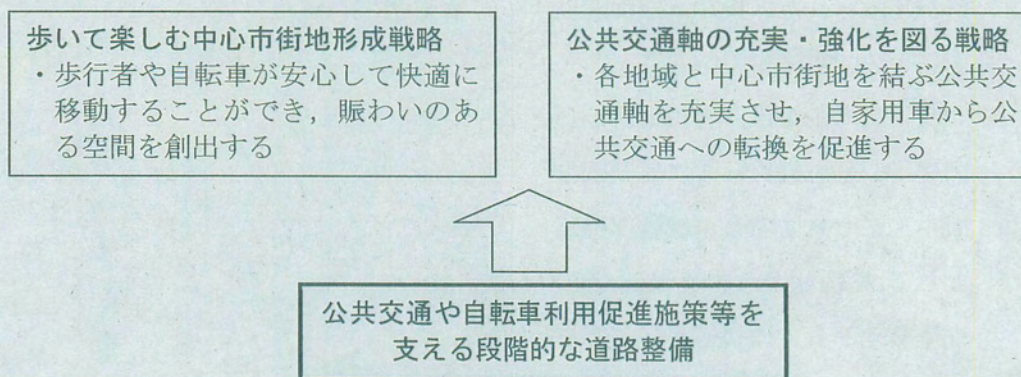


図13 もりおか交通戦略のテーマと将来道路網計画の検証結果

2. もりおか交通戦略の基本方針

「もりおか交通戦略」の基本方針としては、主要な各地域と中心市街地との結びつきを公共交通の軸の充実により強化し、公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地の維持・形成を目指すとともに、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指すこととしている。

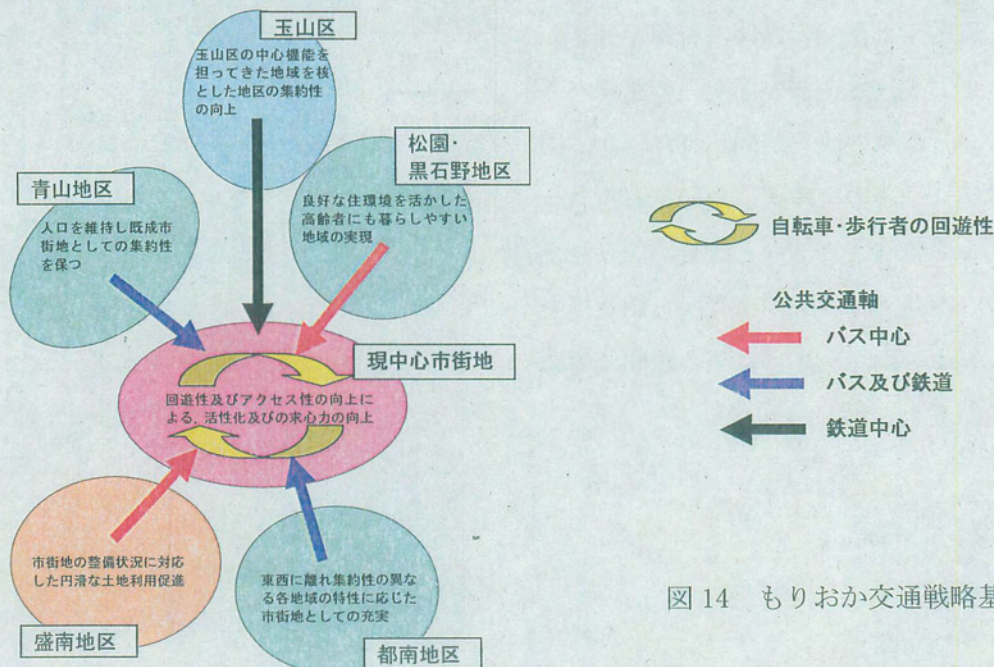


図14 もりおか交通戦略基本方針

3-2 もりおか交通戦略の施策実施方針

「もりおか交通戦略」では今後10年間で取組む具体施策及びその実現に必要な道路網について計画に定めており、その内容を以下に示す。

1. 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略



図15 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針

2. 公共交通軸の充実・強化を図る戦略



図16 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

3-3 将来道路網計画の検証結果

1. 市街地を中心とした将来道路網計画の検証結果

「もりおか交通戦略」を支える市街地を中心とした将来道路網計画として、次のような基本的な考え方に基づきネットワークの検討を行ったものである。図18に将来道路網計画の検証結果を示す。

なお、広域的な道路網については、盛岡広域都市計画区域マスタープランにおいて検討すべき内容であることから、検討の対象外としているが、検証にあたっては現計画との整合性を図るとともに、今後、広域的な道路網の見直しが行われた場合には、改めて整合性をチェックする方針としている。

将来道路網計画の検証にあたっての基本的な考え方

- ① 環状+放射の考え方を基本としたネットワーク
環状道路による通過交通の誘導分散及び放射道路によるアクセス性向上など、市街地内の連絡性を重視し、既定計画と同様に環状放射パターンのネットワークを基本とした。
- ② もりおか交通戦略の施策を支えるネットワーク
 - ・歩いて楽しむ中心市街地形成戦略を支える道路
主要施策である歩行者自転車優先エリアの形成を支えるため、同エリアを囲む道路を中心として、都心機能の集積状況も踏まえながら、これまでの計画より都心環状道路をコンパクトに設定した。また、都心環状道路をコンパクトに設定したことに伴い、市街地環状道路の位置を変更した。
 - ・公共交通軸の充実・強化を図る戦略を支える道路
主要な各地域と中心市街地を結ぶバス路線の充実・強化を図るため、公共交通軸を形成する路線を4車線として計画した。
- ③ 実現性を踏まえた現況道路網の有効活用を図るネットワーク
限られた事業費の中で効果的なネットワーク形成を図るため、現況道路網を有効活用し、概ね30年程度でのネットワーク形成を踏まえた計画とした。

2. 段階的な道路網形成方針

整備に対しては戦略施策を支える路線を中心に段階的なネットワークの形成を図る方針としている。

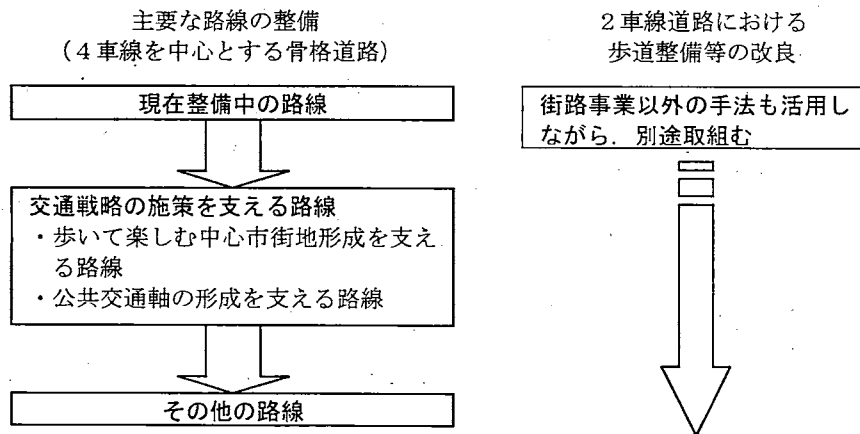


図17 もりおか交通戦略における段階的な道路網整備の基本方針

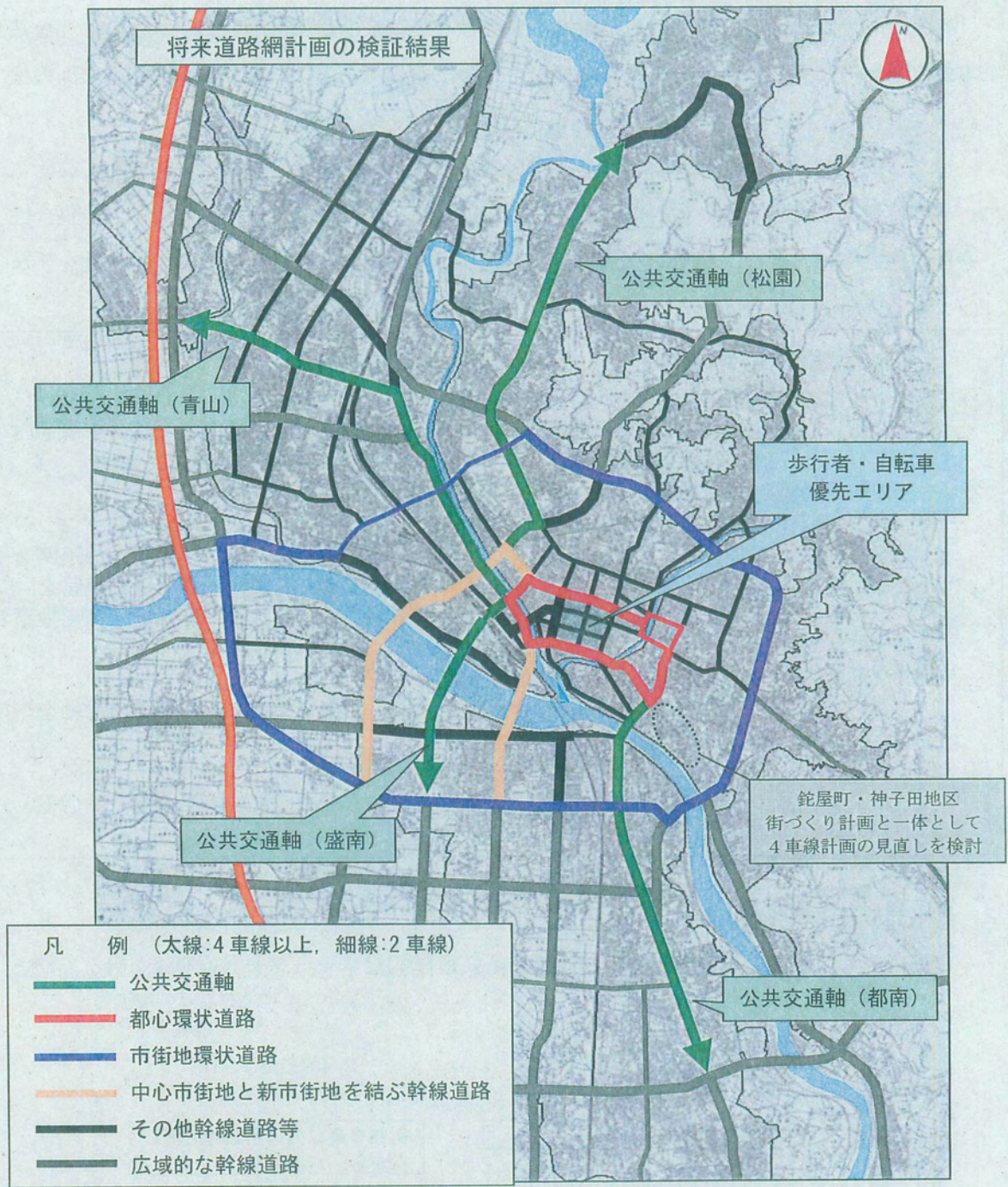


図 18 将来道路網計画の検証結果

第4章 新たな盛岡市都市計画道路整備プログラムの検討

4-1 基本方針

本章では、これまで示した既定計画の課題やもりおか交通戦略施策実施方針及び将来道路網計画の検証結果に基づき、今後10年間に優先的に整備すべき路線・区間の検討を行うものである。

なお、整備優先度の検討にあたっては、第1章で示した基本方針に基づき、以下の項目により検討を行い、今後の交通施策を支える実現性を踏まえた幹線道路網の形成を目指すものである。

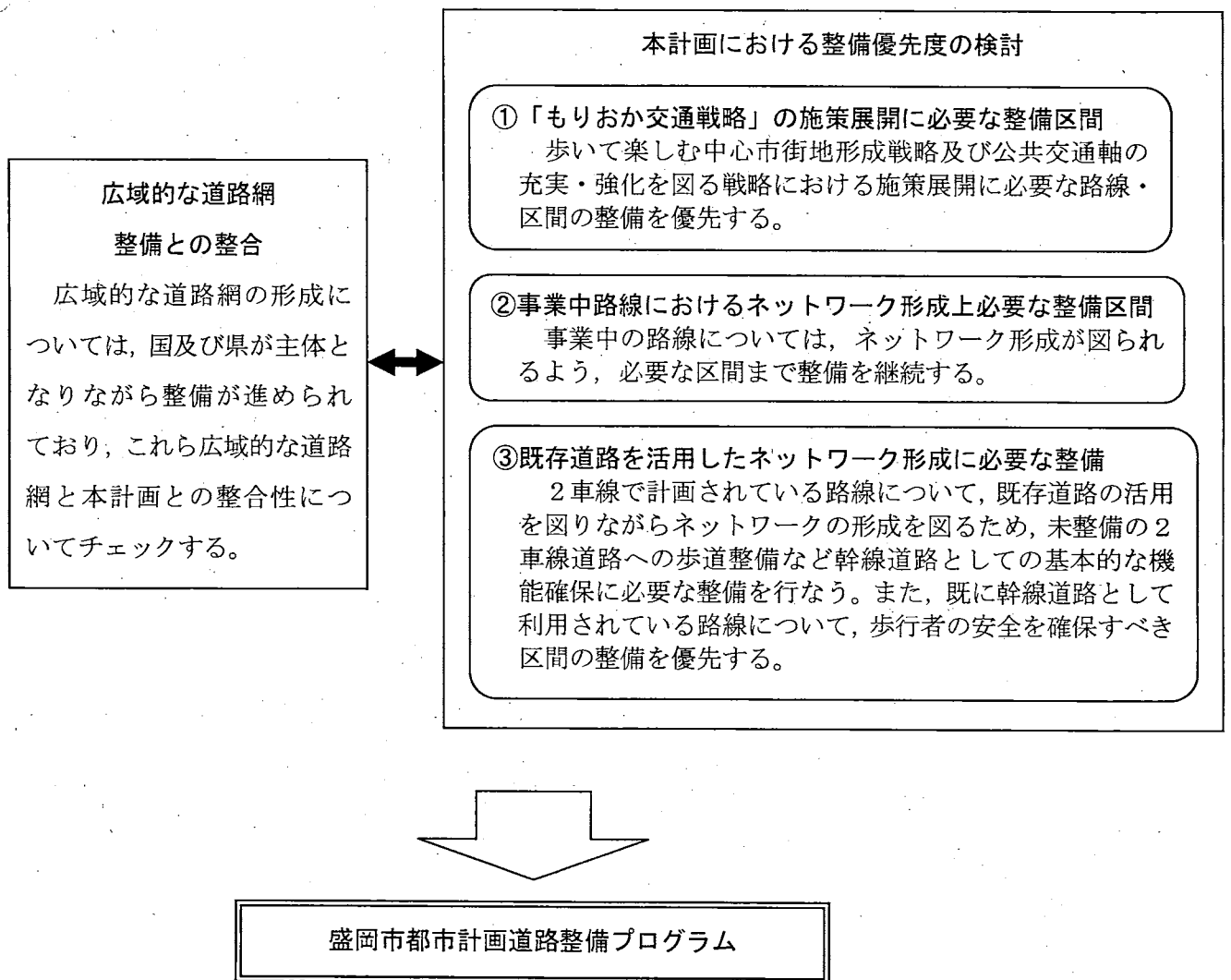


図19 整備優先度検討の基本方針

4-2 広域的な道路網整備との整合について

1. 広域的な道路網計画

他市町村や郊外部と連絡する広域的な道路網については、国道・県道を中心とする放射道路により各方面とのネットワークを形成し、市街地へのアクセスは環状道路で分散を図りながら誘導する計画とされており、盛岡広域都市計画区域マスタープランの将来像として位置付けられている。

「もりおか交通戦略」における将来道路網計画の検証では、これら広域的な道路網計画との整合を図られるよう、計画を策定している。

2. 広域的な道路網の整備状況

広域的な道路網の整備状況は以下に示すとおりであり、現在、国の直轄事業により、国道4号盛岡北道路、国道4号渋民バイパス、国道46号盛岡西バイパス、国道106号都南川目道路の整備が進められているほか、県事業により向中野安倍館線や盛岡駅長田町線、夕顔瀬橋煙山線などの都市計画道路の整備が進められており、いずれも広域的な道路網計画に沿ったもので「もりおか交通戦略」との整合が図られている。

<県北・青森方面>

主要路線である国道4号は市街地部では4車線ネットワークが形成されており、現在渋民バイパス及び盛岡北道路の整備が進められている。市街地へのアクセスは同路線と一般県道氏子橋夕顔瀬線により分散を図る計画であり、一般県道氏子橋夕顔瀬線は4車線道路として都市計画決定されている。また、国道46号前潟地区から北へ向かうバイパス構想があるが、現時点で具体ルートは未決定である。

<県南・仙台方面>

主要路線である国道4号は4車線化されている。将来的には現在整備中の国道46号盛岡西バイパスの南進を図る構想がある。また、国道4号から仙北地区を経て市街地にアクセスする主要地方道盛岡環状線は、もりおか交通戦略の公共交通軸にも位置づけており、4車線化が進められている。

<雫石・秋田方面>

主要路線である国道46号は稲荷町以西で4車線化を完了している。現在、盛岡南地区から主要地方道上米内湯沢線に至る国道46号盛岡西バイパスの整備が進められている。

<沿岸方面>

宮古方面へアクセスする国道106号では、現在、都南川目道路の整備が進められている。また、釜石方面への国道396号は市街地での4車線化を完了しているほか、岩泉方面への国道455号においては、平成21年10月に北山バイパスが開通したところである。

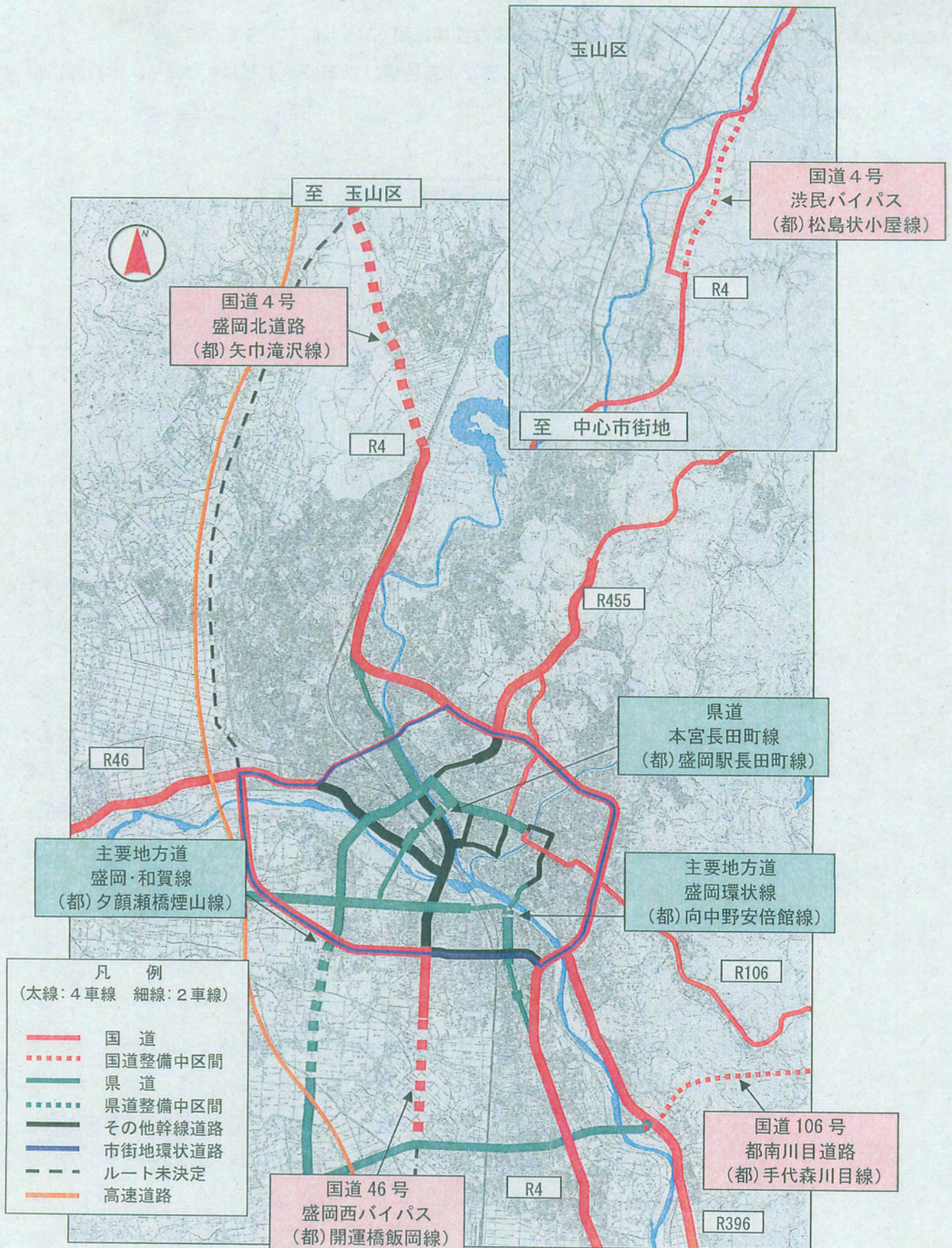


図 20 広域的な道路網の形成状況

4-3 もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間

「もりおか交通戦略」の施策展開に必要な道路整備は以下に示すとおりである。本計画において整備を優先する区間とする。

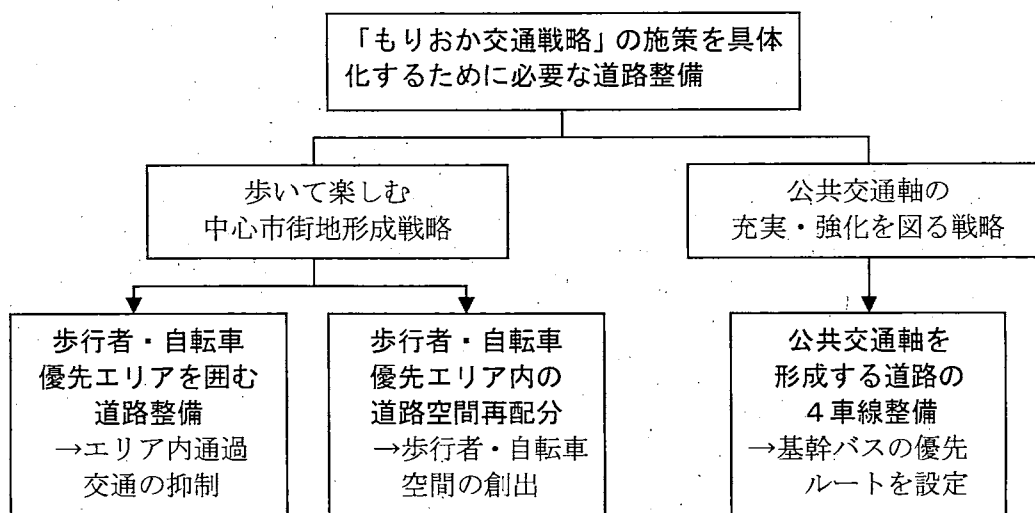


図 21 「もりおか交通戦略」を支える道路整備の体系

① 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

○歩行者・自転車優先エリアを囲む道路整備

現在事業を行っている、明治橋大沢川原線（開運橋通～大通三丁目）、盛岡駅南大橋線（大沢川原三丁目～岩手女子高前）の整備を継続すると共に、盛岡駅南大橋線（岩手女子高～下の橋西袂）の整備に着手し、歩行者・自転車優先エリアを囲む道路の形成を図る。

○歩行者・自転車優先エリア内における道路の空間再配分

岩手公園開運橋線の道路空間再配分により、歩行者・自転車空間を拡充する。

② 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

○公共交通軸を形成する4車線道路整備

各方面への公共交通軸としての4車線道路整備には長期間を要することから、当面は、現在事業中の梨木町上米内線の4車線化を促進することとする。

なお、公共交通軸を形成する他の4車線道路は広域的な道路機能も有する県道が多いことから、現在県事業により整備が進められている向中野安倍館線などの整備促進について、県との連携を図りながら取組む方針とする。

表4 「もりおか交通戦略」の施策展開に必要な整備区間（整備を優先する区間）

戦略施策	都市計画道路名	区間	車線数	延長	備考
歩いて楽しむ 中心市街地形 形成戦略	明治橋大沢川原線	開運橋通 ～大通三丁目	4	161	歩行者・自転車優先 エリアを囲む道路
	盛岡駅南大橋線	大沢川原三丁目 ～岩手女子高前	4	220	
	盛岡駅南大橋線	岩手女子高前 ～下の橋西袂	4	250	
	岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下 ～開運橋通	2	610	空間再配分
公共交通軸の 充実・強化を 図る戦略	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	4	683	公共交通軸

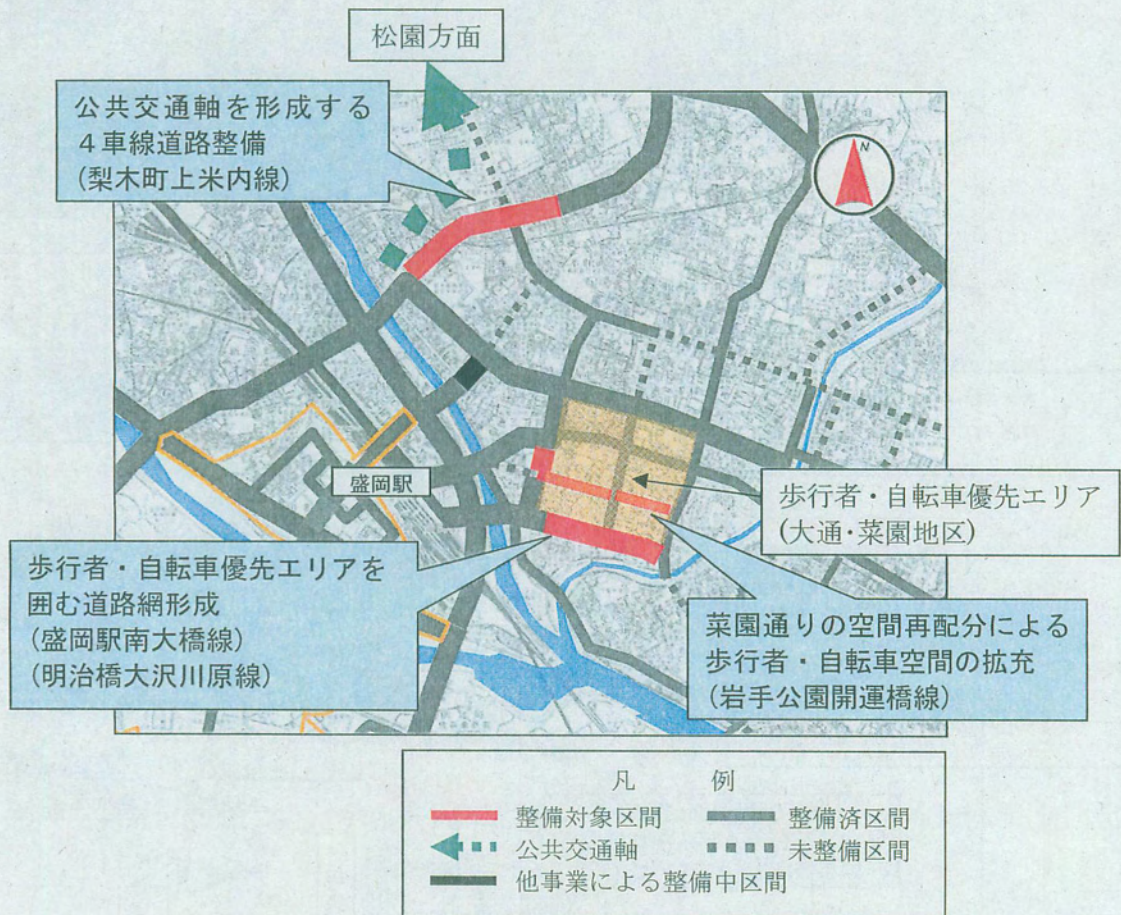


図22 「もりおか交通戦略」に必要な道路整備

4-4 事業中路線におけるネットワーク形成上必要な整備区間

既定の都市計画道路整備プログラムに基づく事業中路線について、ネットワーク形成上必要な整備区間を以下のとおり設定し、整備を優先する区間とする。(図23及び表5参照)

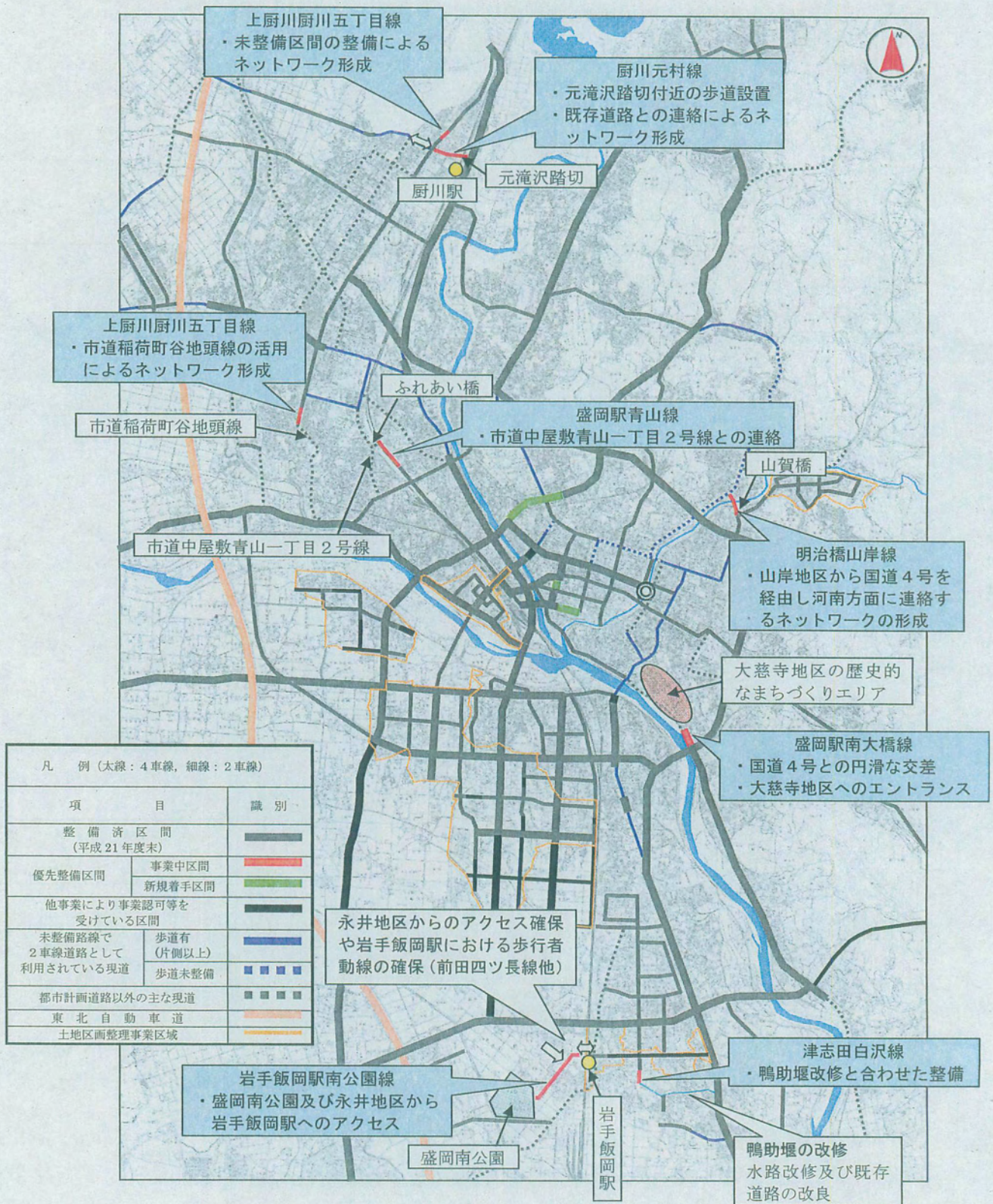


図23 事業中路線におけるネットワーク形成上必要な整備区間

表5 事業中の路線の整備方針

No.	路線名	区間	幅員	車線数	進捗率	ネットワーク形成上 必要な整備区間	備考
①	盛岡駅南大橋線	南大橋～ 神子田町	28	4	67%	南大橋～神子田町間を整備(現工区) ・国道4号交差部の円滑な交通処理 ・大慈寺地区の歴史的まちづくりゾーンへの エントランス	・大慈寺地区まちづくり計画と一体で都 市計画変更を予定 ・大慈寺地区内の道路整備計画を上記計 画の中で別途策定予定
②	盛岡駅青山線	前九年二丁目	12	2	9%	ふれあい橋までの整備(現工区) ・市道中屋敷青山町一丁目二丁目線に連絡す るネットワークの形成を図る ・県道盛岡滝沢線までの交通処理を別途検討	
③	上厨川厨川五丁目線	西青山一丁目	16	2	13%	既存道路の拡幅区間までを整備(現工区) ・市道稲荷町谷地頭線を活用しネットワー クの形成を図る	
④	上厨川厨川五丁目線	厨川四丁目 ～厨川五丁目	16	2	92%	既存道路の拡幅区間までを整備(現工区) ・未整備区間の整備によるネットワーク形成	
⑤	明治橋山岸線	加賀野四丁目 ～山岸一丁目	16	2	40%	山岸地区(終点部)までの整備(現工区) ・山岸地区から国道4号を經由し河南方面へ 連絡するネットワークの形成を図る	
⑥	厨川元村線	元滝沢踏切	16	2	14%	国道4号から市道稲荷町谷地頭線までの歩道 を整備(現工区) ・元滝沢踏切周辺の歩行者の安全を確保する ・既存道路(月が丘一丁目谷地頭線)との連絡 によりネットワーク形成を図る	
⑦	岩手飯岡駅南公園線	岩手飯岡駅～ 盛岡南公園	14	2	1%	岩手飯岡駅から盛岡南公園までを整備 (現工区) ・盛岡南公園及び永井地区から岩手飯岡駅へ のアクセス道路を確保する	整備効果を確保するために必要な周辺 道路の改良等 ・永井小学校周辺から同路線へのアクセ ス性及び安全性の向上を図るための 現道改良(前田四ツ長線) ・岩手飯岡駅における歩行者動線の確保
⑧	津志田白沢線	都南中央公園 ～鴨助堰	16	2	0%	鴨助堰までの整備(現工区) ・鴨助堰改修と合わせて行われる既存道路の 改良箇所までを整備する ・国道4号とのネットワークを図る	

※進捗率：事業費ベース(平成21年度末)

4-5 既存道路を活用したネットワーク形成に必要な整備区間

1. 検討方針

「もりおか交通戦略」に必要な路線及び事業中の路線により形成される道路と合わせて、幹線的な道路として利用されている既存道路を有効活用し、限られた事業費の中で効果的かつ効率的にネットワークの形成を図るため、2車線で計画されている路線の既存道路への歩道整備を優先し、幹線道路としての機能を補うこととする。

なお、未整備都市計画道路に係る既存道路がない路線については、幹線道路としての整備には長期を要することから、別途、地域内の交通機能確保について検討することとする。

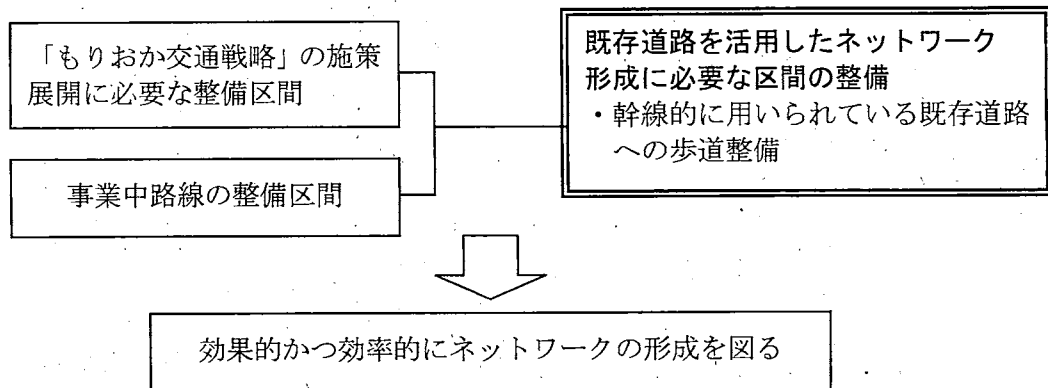


図24 既存道路を活用したネットワーク形成

2. 整備優先度の検討

優先整備路線の選定にあたっては以下の流れで検討を行う。

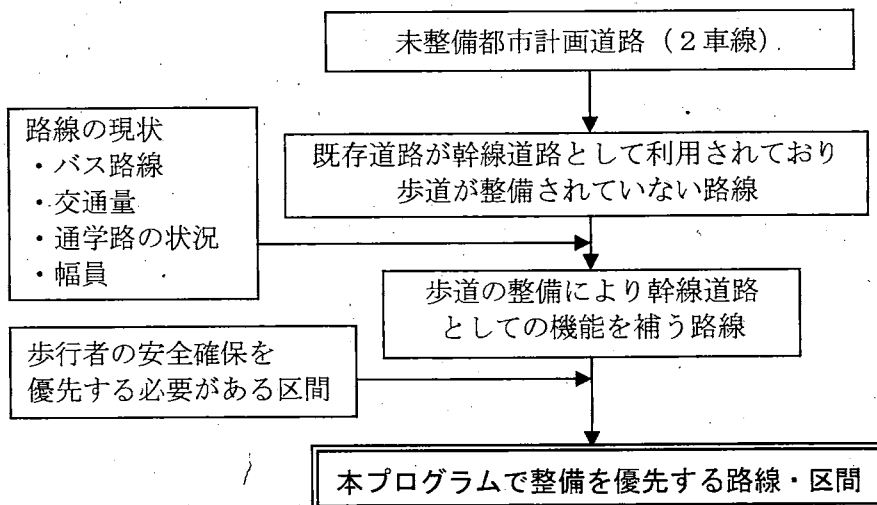


図25 歩行者等の安全性確保を図る路線の選定方針

(1) 検討対象路線

未整備都市計画道路に係る既存道路で、既に2車線道路として利用されている路線は図26のとおりである。このうち、歩道が整備されていない路線を検討対象路線とする。(表6参照)

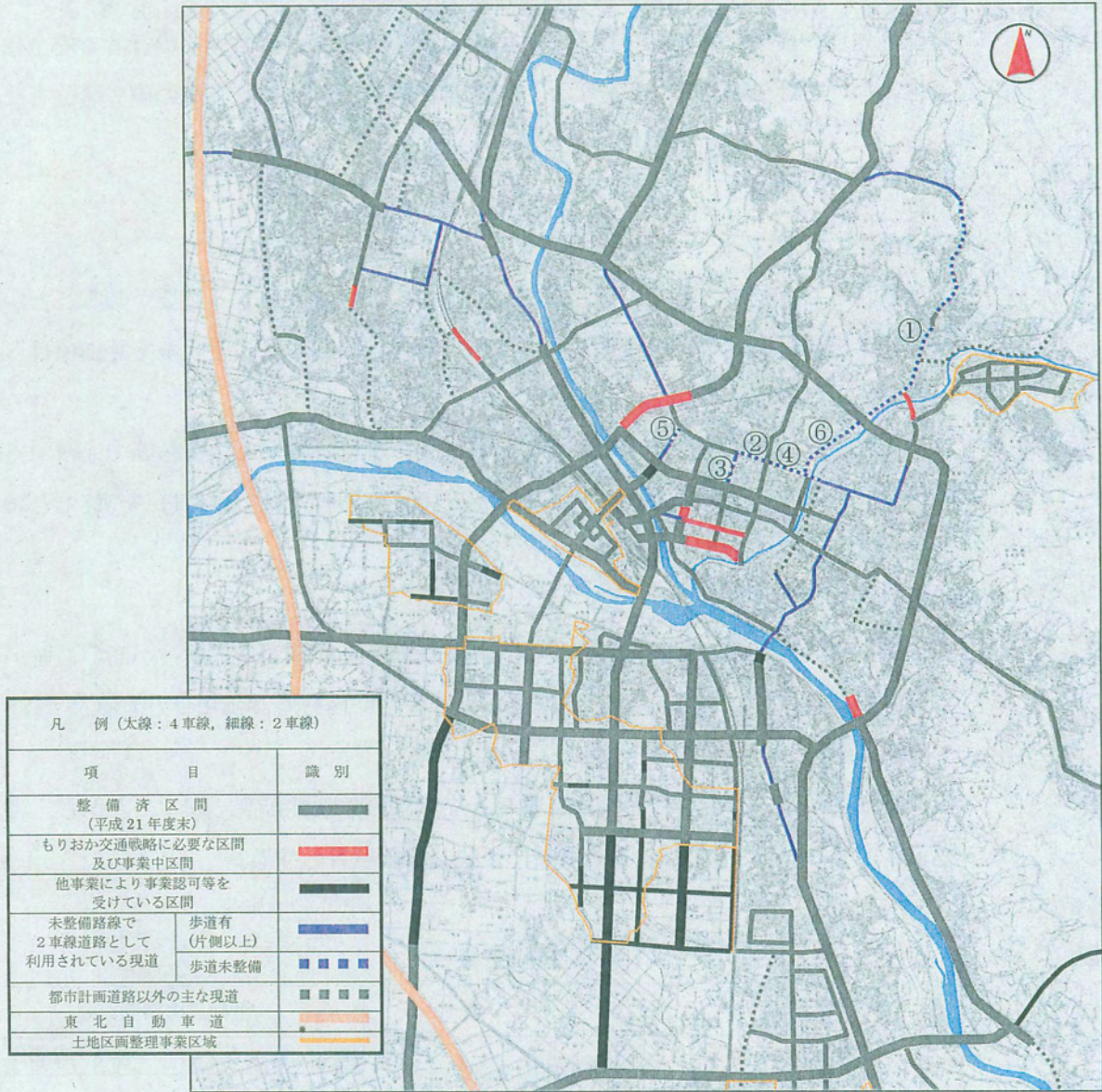


図26 検討対象路線

表6 検討対象路線

図番号	都市計画道路名	区間
①	愛宕町三ツ割線	愛宕町～山岸六丁目
②	本町上田線	本町通二丁目
③	大沢川原北山線	中央通一丁目～本町通二丁目
④	本町新庄線	本町通一丁目
⑤	盛岡駅長田町線	長田町
⑥	内丸愛宕町線	愛宕町

(2) 整備優先度の評価

対象路線は既に幹線道路としての自動車交通需要があり、バス路線などにも利用されている状況にあるが、歩道が整備されていないため、歩行者やバス利用者の安全が確保されていない状況にある。また、愛宕町三ツ割線など路線に近接して小学校が設置されている路線もあり、通学時における児童の安全確保も重要な課題である。

整備優先度の検討にあたっては、これらの状況を路線ごとに整理し歩行者の安全確保の必要性について評価を行うこととし、以下に示す評価項目により整備の優先順位を決定する。

① 通学路の状況

通学路として利用されている路線では児童等の安全を確保する必要があることから、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律の規定に基づく指定状況の評価項目とする。

② 路線バスの運行状況

バス路線では運行本数が多い路線であるほど、歩行者等がバス待ち等で滞留する機会が増えると考えられることから、1日あたりのバス運行本数(本/日)を表7のとおり4段階に区分し評価項目とする。

③ 現況自動車交通量

自動車交通量が多い路線ほど、歩行者等が自動車と交錯する危険性が高いことから、現況自動車交通量により、表7に示すとおり3段階に区分し評価項目とする。

④ 現道の幅員

道路幅員が狭いほど歩行者等が自動車と交錯する危険性が高くなることから、現道の幅員に応じ、表7に示すとおり3段階に区分し評価項目とする。

表7 評価項目及び評価点数

評価項目		危険度の評価点数	
路線の利用状況	通学路の法指定	有	1
		無	0
	バス運行本数(本/日)	100 以上	3
		50 以上 100 未満	2
		1 以上 50 未満	1
		路線バスの運行なし	0
	自動車交通量(台/日)	10000 以上	3
5000 以上 10000 未満		2	
5000 未満		1	
路線の整備水準	現道幅員(m)	7.0 未満	3
		7.0 以上 7.5 未満	2
		7.5 以上	1

表8 評価の結果

No.	都市計画道路名	通学路の法指定		バス運行本数		現況幅員		自動車交通量		評点計
		(有・無)	評点	(本/日)	評点	(m)	評点	(台/日)	評点	
①	愛宕町三ツ割線	有	1	111	3	6.8	3	11,500	3	10
②	本町上田線	有	1	105	3	8.9	1	14,500	3	8
④	本町新庄線	有	1	191	3	9.3	1	14,500	3	8
⑥	内丸愛宕町線	有	1	105	3	7.2	2	9,100	2	8
③	大沢川原北山線	有	1	414	3	7.9	1	8,900	2	7
⑤	盛岡駅長田町線	有	1	0	0	7.5	1	9,300	2	4

※ (左側：データ数値, 右側：評価点数)

(3) 整備を優先する路線・区間

評価結果に基づき、愛宕町三ツ割線の整備を優先する方針とする。また、整備区間については、早期に歩行者の安全を確保する必要がある区間として、「土砂災害の発生箇所」、「道路幅員が狭くカーブが多いため見通しが悪い区間」、「小学校付近で歩道や隅切りがなく危険な交差点」の整備を優先する方針とする。

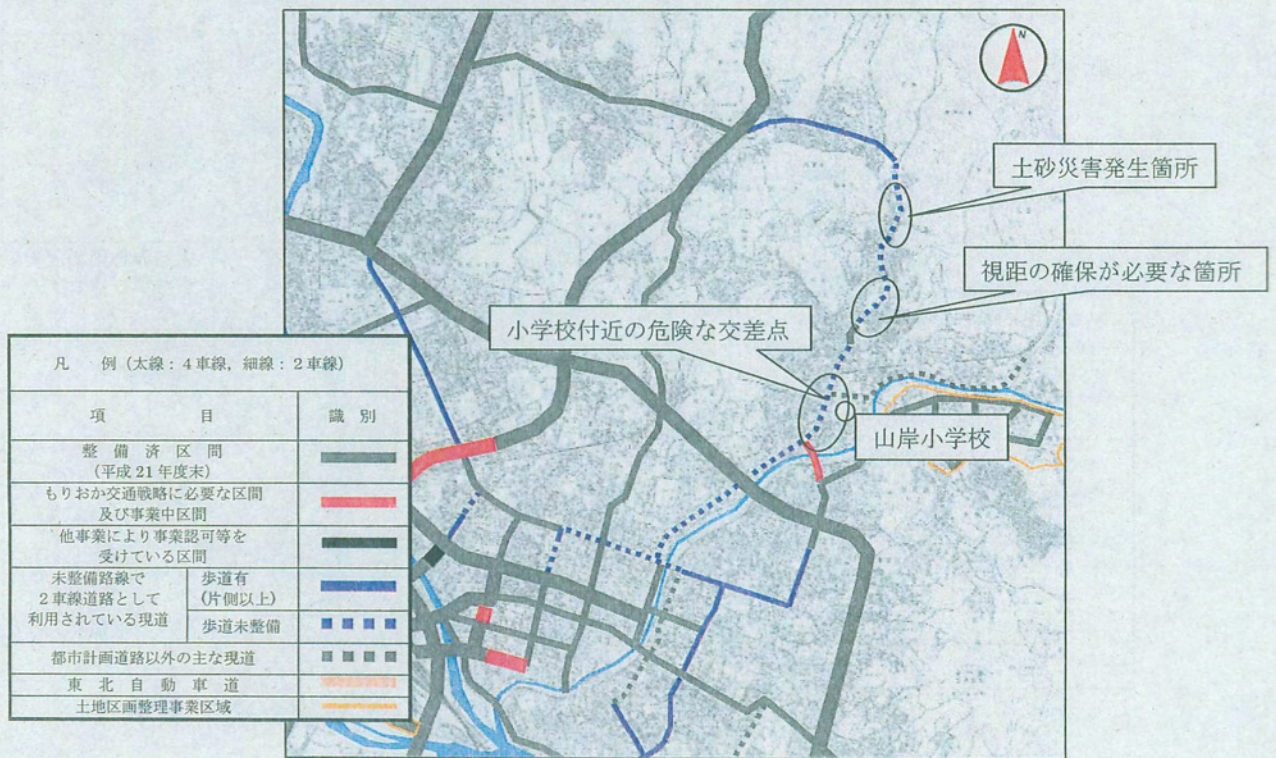


図27 歩行者の安全確保を優先すべき区間

4-6 優先区間の整備により形成されるネットワーク

1. 形成されるネットワーク

前項までの検討において選定された路線の整備により、「もりおか交通戦略」の施策実現に必要な路線を中心とする幹線道路網の形成を図ろうとするものである。これらの優先整備区間の整備により形成されるネットワークを図28に示す。

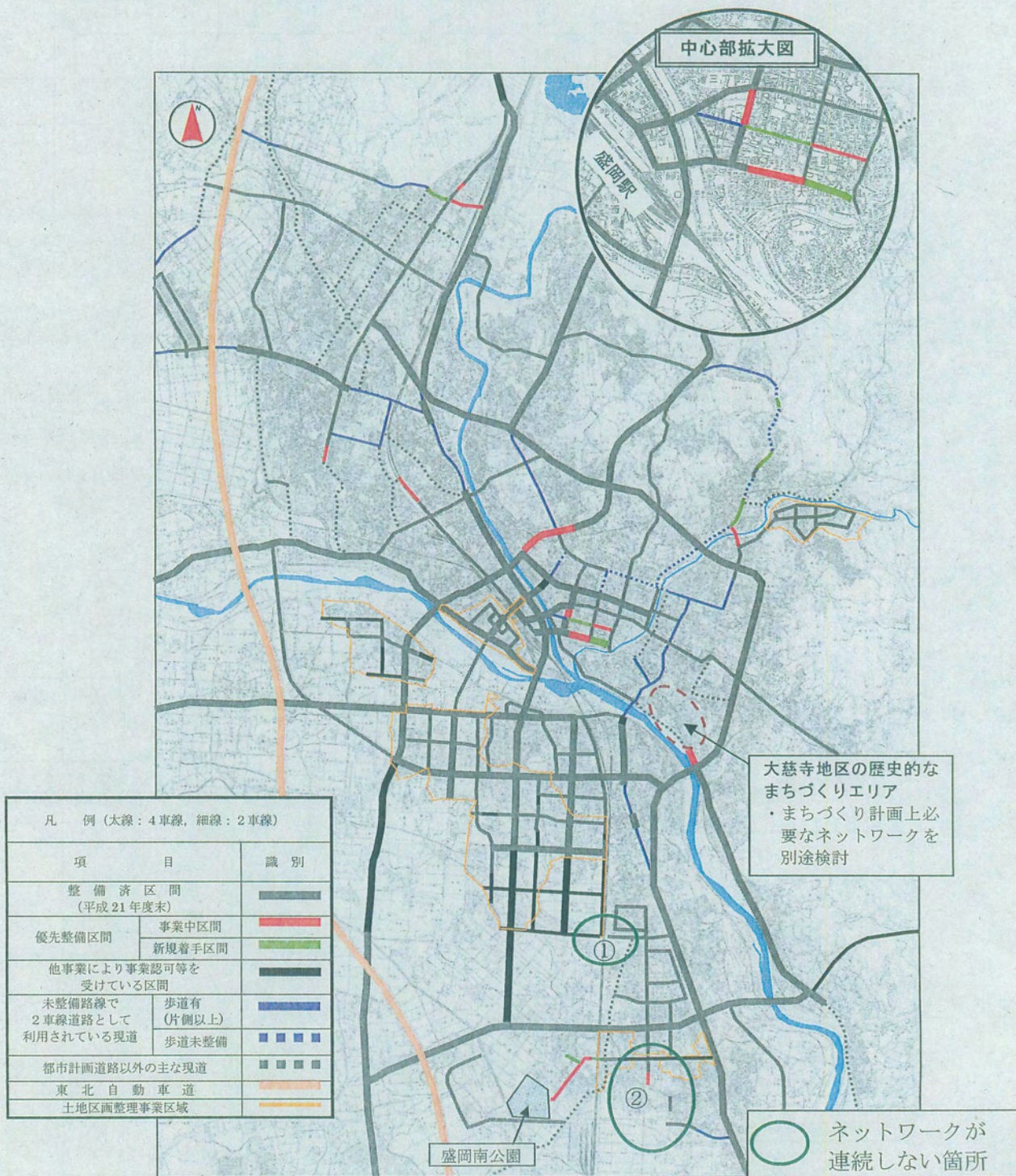


図28 優先区間の整備により形成されるネットワーク

2. ネットワーク形成上整備を要する箇所

本プログラムでは、既存道路の活用も図りながら幹線道路としてのネットワーク形成を図る方針であるが、既存道路との組み合わせによってもネットワークとして連続しないについて、周辺の道路整備状況や地域特性に応じ、本プログラムでは以下のとおり対応を図る方針とする。

表9 ネットワークとして連続しない箇所の対応方針

図番号	関係する都市計画道路	対応方針
①	津志田下飯岡線	道明地区土地区画整理事業により、JR東北本線の西側の整備が行われる計画であり、当該事業の進捗状況に応じて東側との連絡について検討する。
②	津志田白沢線、西見前赤林線	以下の理由により、早期のネットワーク形成を図る方針とする。 ・西見前赤林線は国道4号から約1kmの区間で2車線機能を有しており、津志田白沢線との連絡によりネットワークの形成が図られる。

4-7 可能投資額の検討

1. 道路整備事業費の推移

既定の都市計画道路整備プログラムに対する街路事業及び道路事業による投資額は次のように推移している。

盛岡市行財政構造改革に着手した平成16年度以降の投資額は当初の半分以下に減少しており、既定の都市計画道路整備プログラムで設定した10年間の可能投資額330億円に対して、実績は約210億円となっている。また、平成22年度の当初予算額は街路事業と道路事業を合わせて15億円となっている。

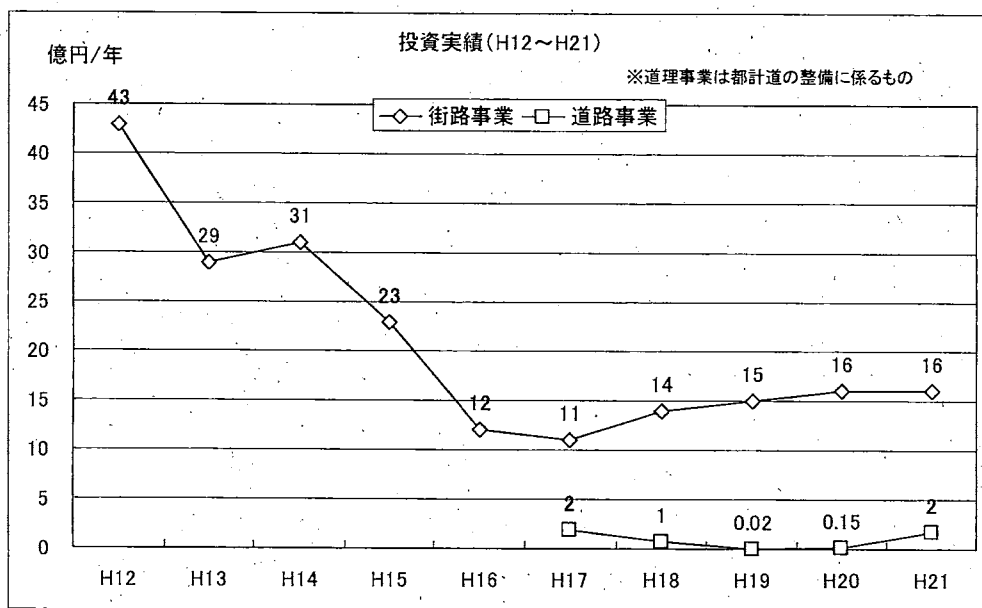


図29 既定の道路整備プログラムにおける投資実績

表10 都市計画道路の整備に係る平成22年度当初予算

街路事業	道路事業	計
13億円	2億円	15億円

2. 可能投資額の設定

最近5年間の投資実績は、年間13～18億円で推移しており、微増傾向にあるが財政事情を考慮すると大幅な事業費の伸びは期待できない状況にある。また、道路整備に対する国庫補助制度も平成22年度に「社会資本整備総合交付金」に移行したところであるが、今後も制度の見直しが行われるとの情報もあり不透明な部分がある。

以上の状況から、本計画における可能投資額を平成22年度当初予算額である15億円／年を基本として、10年間の総投資額を約150億円に設定する。

第5章 盛岡市都市計画道路整備プログラム

5-1 整備対象路線・区間

盛岡市都市計画道路整備プログラムを図30に示す。本計画により、「もりおか交通戦略」の施策実現に必要な道路整備を促進するとともに、現在事業中の路線や既存道路を活用しながら幹線道路としてのネットワーク形成を図るものとする。

1. もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間

① 中心市街地における歩行者自転車優先エリアの形成

- 明治橋大沢川原線及び盛岡駅南大橋線の整備により、大通・菜園地区を囲む幹線道路網を形成し、歩行者自転車優先エリアとして位置づけている同地区への不要な通過交通の抑制を図る。
- 岩手公園開運橋線の空間再配分により、歩行者や自転車が安全・安心して移動できる環境の構築を図る。

② 公共交通軸の形成

- 梨木町上米内線の整備により、中央通から岩手県立中央病院までの4車線道路網を構築し、路線バスの走行環境改善を図る。

2. 各地域におけるネットワーク形成

① 各地域と主要な幹線道路とを連絡するためのネットワーク形成

- 厨川元村線の整備により元滝沢踏切周辺の歩行者の安全性を確保するとともに、上厨川厨川五丁目線（厨川四丁目、五丁目）の整備と合わせて、みたけ・厨川地区と国道4号とを結ぶネットワーク形成を図る。
- 現在事業中の津志田白沢線と国道4号とを連絡し、永井・西見前地区におけるネットワークの形成を図るため、西見前赤林線の事業着手を目指す。
- 明治橋山岸線の整備により、山岸地区から国道4号を経由し河南方面へ連絡するネットワークの形成を図る

② 既存道路を活用したネットワーク形成や歩道整備による安全性確保

- 盛岡駅青山線及び上厨川厨川五丁目線（西青山一丁目）について、現在事業を進めている工区の整備を促進し、既存道路の活用も図りながらネットワークとしての機能を確保する。
- 路線バスの運行本数が多く山岸地区の幹線道路として利用されている、愛宕町三ッ割線の歩道整備を促進し歩行者の安全性確保を図る。

③ 主要な幹線道路の交差点改良による安全性確保

- 神子田町における盛岡駅南大橋線の整備により、国道4号南大橋交差点の安全性を確保するとともに円滑な交通処理を図る。

④ 主要な施設や地域から鉄道駅へのアクセス性向上を図るためのネットワーク形成

- 岩手飯岡駅西口と盛岡南公園を結ぶ岩手飯岡駅南公園線及び周辺道路の整備により、盛岡南公園や永井地区から岩手飯岡駅へのアクセス性を高めるとともに、永井小学校付近の安全性向上を図る。また、岩手飯岡駅東西の歩行者動線の確保を目指す。

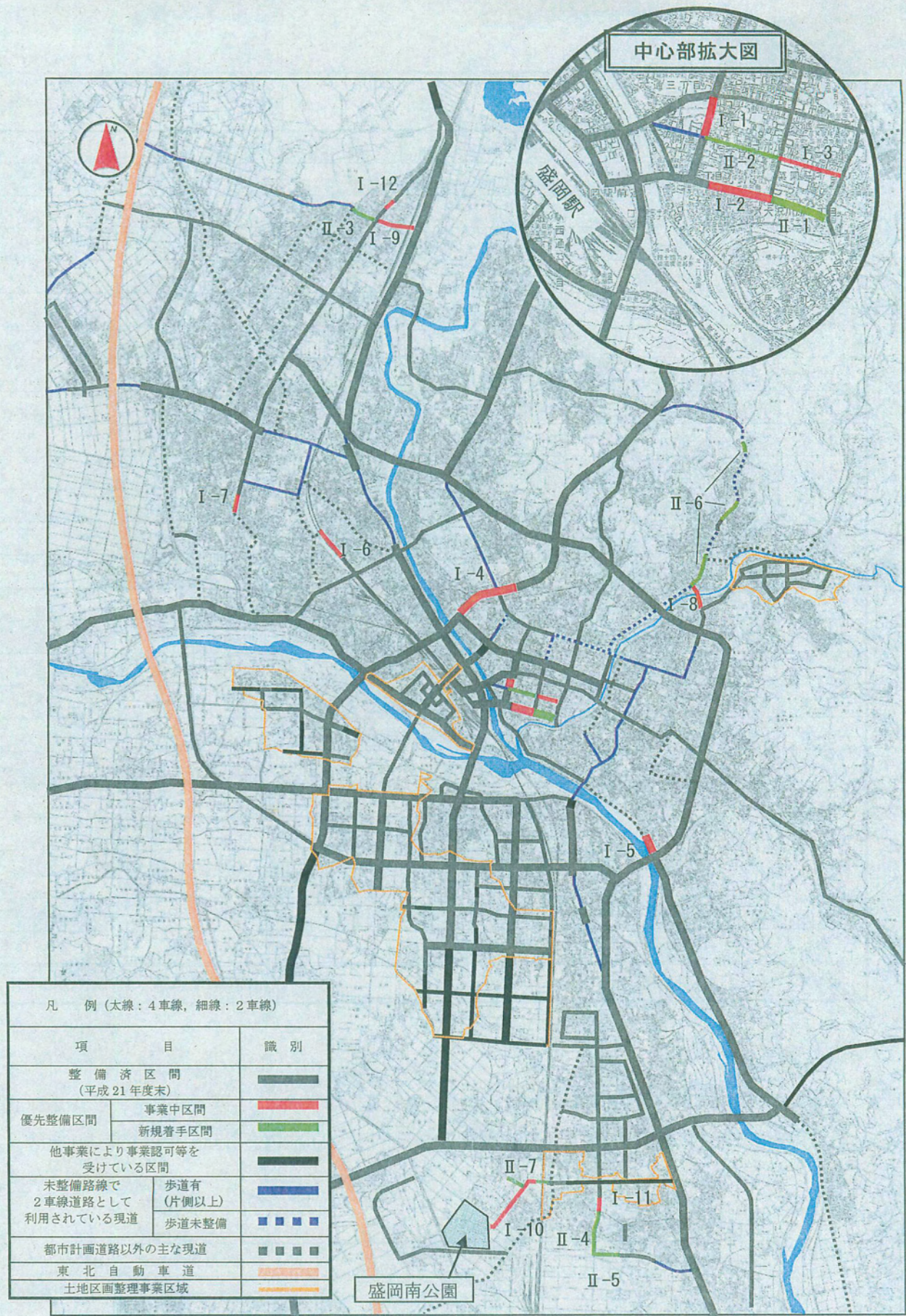


図 30 盛岡市都市計画道路整備プログラム

表 11 盛岡市都市計画道路整備プログラム

番号	路線名	区間	延長 (m)	幅員 (m)	備考
平成32年度までに整備の完了を目指す路線・区間					
I-1	明治橋大沢川原線	開運橋通～大通三丁目	161	25	
I-2	盛岡駅南大橋線	大沢川原三丁目～岩手女子高前	220	28	
I-3	岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下～映画館通り	280	15	
I-4	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	683	25	
I-5	盛岡駅南大橋線	南大橋～神子田町	297	28	
I-6	盛岡駅青山線	前九年二丁目	434	12	
I-7	上厨川厨川五丁目線	西青山一丁目	209	16	
I-8	明治橋山岸線	加賀野四丁目～山岸一丁目	266	16	
I-9	厨川元村線	元滝沢踏切	465	16	
I-10	岩手飯岡駅南公園線	岩手飯岡駅～盛岡南公園	730	(14)	
I-11	津志田白沢線	都南中央公園～鴨助堰	200	16	
I-12	上厨川厨川五丁目線	厨川四丁目～厨川五丁目	115	16	
計	12路線		4,060		
平成32年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間					
II-1	盛岡駅南大橋線	岩手女子高前～下ノ橋西袂	250	28	
II-2	岩手公園開運橋線	映画館通り～開運橋通	330	15	
II-3	厨川元村線	みたけ四丁目・厨川五丁目	310	16	
II-4	津志田白沢線	鴨助堰～西見前19地割	350	16	
II-5	西見前赤林線	西見前19地割	280	16	
II-6	愛宕町三ツ割線	山岸六丁目	127	12	
		桜ヶ丘団地入口付近	265	12	
		山賀橋入口交差点 ～山岸小学校入口交差点	387	12	
II-7	前田四ツ長線他	永井小学校前, 岩手飯岡駅	310	—	現道改良等
計	7路線		2,609		
合計	19路線		6,669		

5-2 事業規模

以上の整備対象路線・区間の整備によする事業規模は平成23年度～平成32年までの10箇年で約155億円と試算され、可能投資額として設定した150億円と概ね同規模と見込まれる。

表12 事業規模の試算結果

平成23年度～32年度までの 総事業規模	総延長	総事業費
	6,669m	約155億円

第6章 今後の進め方

6-1 進捗状況の管理

今後、本プログラムに基づき、都市計画道路の整備を推進していくものであるが、厳しい財政状況や国の補助金の動向が不透明なため事業費確保について流動的な部分もあり、適切な進捗管理が必要である。また、社会情勢等の変化を考慮するとともに、本プログラムと密接な関係がある「もりおか交通戦略」の進捗状況に応じて、適切な見直しを行う必要があることから、概ね5年後に本プログラムの進捗状況並びに計画の検証を行うものとする。

6-2 道路整備に必要な都市計画道路の変更について

1. 将来道路網計画の検証結果に基づく都市計画変更

平成21年度の将来道路網計画の検証において、昭和61年度に策定した既定計画の一部見直しを行っており、都市計画決定の変更や廃止が必要な路線がある。今回の道路整備プログラムの対象路線においても、大慈寺地区のまちづくり計画に関連し盛岡駅南大橋線の変更が必要なほか、平成33年度以降の整備プログラムの検討に向けて、整備の前提となる都市計画変更手続きの準備を進める必要がある。

2. 廃止予定路線等に係る生活道路の機能確保について

将来道路網計画の検証による廃止予定路線は、都市計画道路としてのネットワーク形成上廃止の方針としたものであるが、これらの路線が計画されていた地域では、生活道路が狭あいであったり、不要な通過交通が流入しているなど、道路機能の確保や交通の誘導が必要と考えられる地区があることから、都市計画変更手続きと合わせて、道路機能の確保や不要な通過交通を周辺の幹線道路へ誘導するなどの対応を検討していく必要がある。

なお、本プログラムに位置づけられていない、未整備都市計画道路が計画されている地区についても、必要に応じて同様の対応を検討していくものとする。

参考資料

盛岡市では都市計画道路以外についても、広域的な交通網の形成や交通安全等の観点から道路整備を行っており、参考としてこれらの主な路線を含めた整備状況を図 31 及び図 32 に示す。

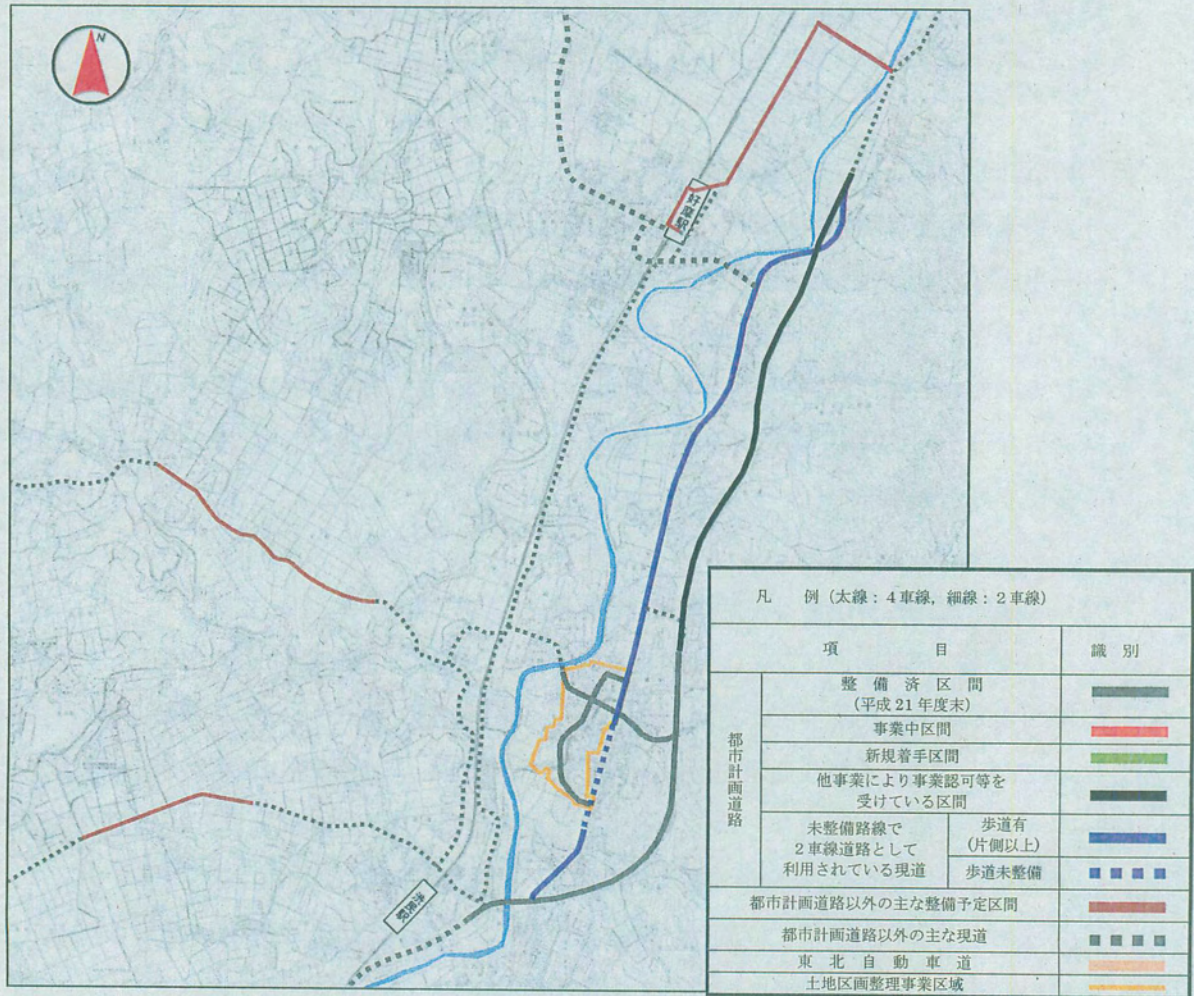


図 31 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図 (玉山区)

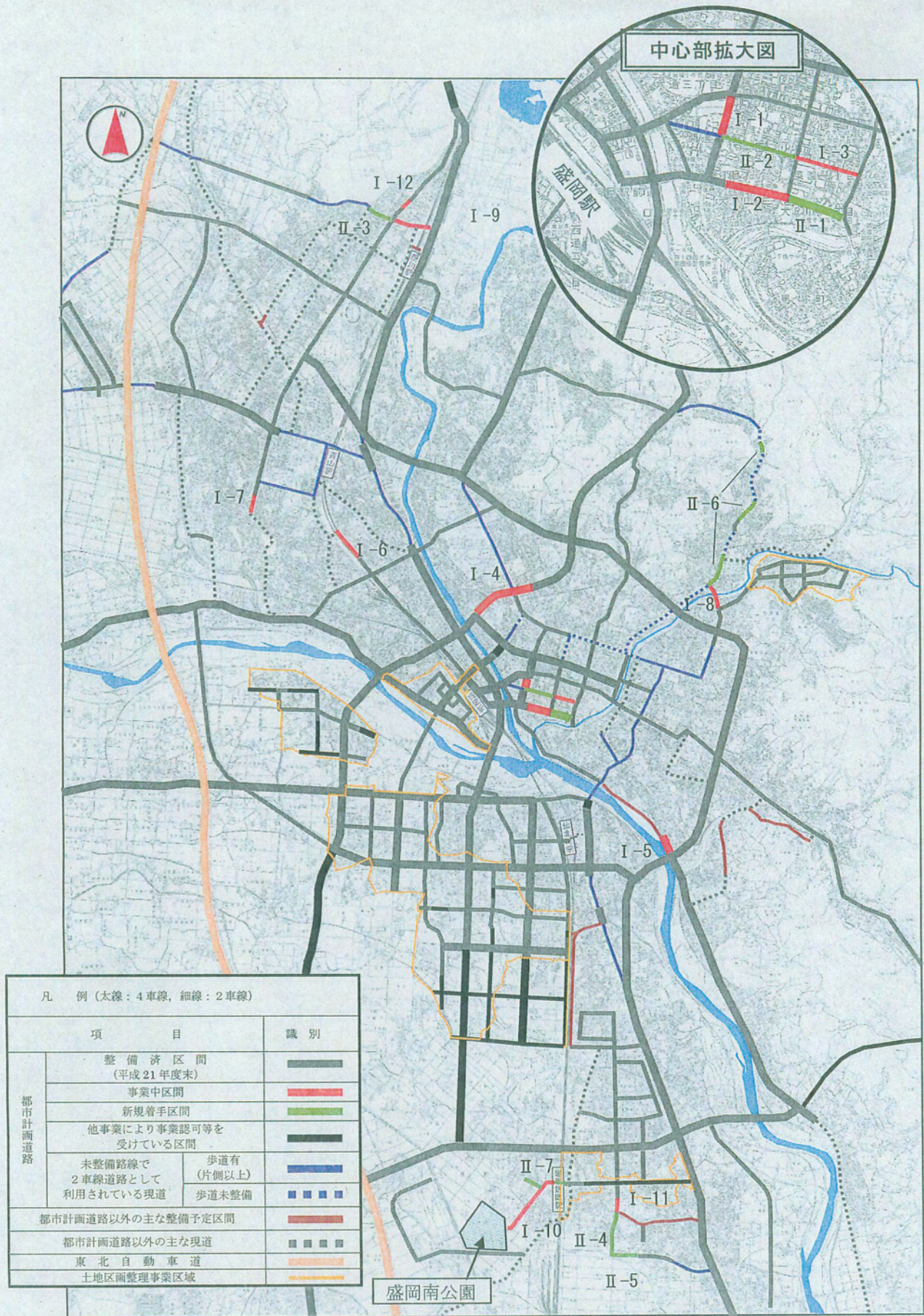


図 32 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図

盛岡市都市計画道路整備プログラム（案）のパブリックコメント実施結果について

1 パブリックコメントの実施状況

- (1) 期間 平成22年12月15日（水）～平成23年1月14日（金）
 (2) 受付意見者数 3名
 (3) 受付意見総数 18件

2 意見の反映区分

- A：計画等に盛り込むもの
 B：計画等に盛り込み済みもの
 C：計画等に盛り込まないもの
 D：その他，要望・意見・感想等

3 意見の内容及び対応について

(1) 都市計画道路整備プログラムの内容に対する意見等

意見	対応（回答）	反映区分
津志田白沢線について：今計画以降、南進して矢巾町側との接続はいつ頃になりますか。道路の有効性からも早期に接続すべきと考えます。	将来道路網計画に定めている他の未整備区間については、本計画の進捗状況を踏まえながら、今後の都市計画道路整備プログラムの見直しの中で整備時期を検討して参ります。	C
前田四ツ長線他について：現計画は岩手飯岡駅南公園線との交差点から永井小学校方面となっています。この区間は地区住民にとって長年の要望であり、南公園線の工事と合わせて早期の事業開始を切望します。また、この反対側約200メートル区間には永井児童センター、中永井自治公民館、消防屯所（第21分団5部）があり、狭い交差点やガードレールのない直角な堰など危険箇所が集中しております。合わせての改良を要望します。	前田四ツ長線の岩手飯岡駅南公園線から永井小学校までの区間については、整備効果や効率性を踏まえ、接続先である岩手飯岡駅南公園線の整備を優先しながら順次着手して参りたいと考えております。 また、永井児童センター、中永井自治公民館、消防屯所（第21分団5部）前の市道整備については、当該路線は都市計画道路ではないことから、今後、関連する都市計画道路の進捗状況を踏まえながら、交通安全等の視点で整備の必要性について検討して参ります。	C

<p>以前の計画や今回の計画案の内容、調査・分析が、極端に盛岡市中心部のみに偏った内容となっていて、玉山区や旧都南村方面がほとんど考慮されていない。</p>	<p>本計画は平成 21 年に実施した将来道路網計画の検証結果に基づき、「もりおか交通戦略」における施策展開に必要な区間、事業中路線の機能確保に必要な区間及び既存道路を活用したネットワーク形成に必要な区間等の視点で全市的な検討を行ったものであり、その結果、今回お示した路線を優先整備区間としているものです。</p> <p>なお、市では都市計画道路以外にも、広域的な交通網の形成や交通安全等の観点から道路整備に取り組んでおり、主要な市道整備区間について、38 ページ及び 39 ページに参考として示しております。</p>	<p>B</p>
<p>計画区域の道路を利用した隣接する市町村からの自動車等の流入・流出、通過車等の分析と対応がなされていないので計画の検証できない。その点の状況分析をしておくべきだ。</p>	<p>ご意見の隣接する市町村との交通流動等については、本計画の前提として平成 21 年に実施した将来道路網計画の検証において、交通実態調査結果等を踏まえた検討を行っております。</p>	<p>C</p>
<p>平成 16 年～平成 21 年に都市計画道路の見直しを行ったことについて、この計画には何も触れていない。その部分も一応の説明文を付けたすべきだ。</p>	<p>都市計画道路の見直しについては、平成 16 年度に都市計画道路見直しの今後の進め方について方針を定め、これに基づき現況交通実態調査や将来交通需要予測等の検討を行い将来道路網計画の検証を実施しました。</p> <p>本計画は、この都市計画道路見直しの一連の流れに位置づけられており、第 1 章には将来道路網計画の検証結果に基づく計画であることを記載しております。</p>	<p>B</p>
<p>21 ページ、盛岡市東北部に有効性が高い補助幹線街路の現実の形成と未来への計画が実現されていない。</p>	<p>本計画は平成 21 年に実施した将来道路網計画の検証結果に基づき、「もりおか交通戦略」における施策展開に必要な区間、事業中路線の機能確保に必要な区間及び既存道路を活用したネットワーク形成に必要な区間等の視点で全市的な検討を行ったものであり、その結果、今回お示した路線を優先整備区間としているものです。</p> <p>なお、将来道路網計画に定めている他の未整備区間については、本計画の進捗状況を踏まえながら、今後の都市計画道路整備プログラムの見直しの中で整備時期を検討して参ります。</p>	<p>C</p>

<p>26 ページの整備を優先する路線基準に前記係争履歴路線の区間が含まれない根本的理由はなにか？必要条件は現況において全て問題点を包含していることは既に意見者と各官庁において取り交わした書面において明らかであるが。なにか代替の措置が今後あり得るのか？</p> <p>※28 ページの自動車交通量は岩手県実施のものが推定出来るがそれでは前記地域の実量が把握されていないことになる。これは既に意見者が盛岡市と岩手県に確認済みの事実である。</p>	<p>本計画は将来道路網計画に基づく都市計画道路の整備プログラムを策定するものです。ご意見の「前記係争履歴路線の区間」は神明前北井崎線の廃止予定区間を指しているものと存じますが、都市計画道路の廃止が予定されている地区については 37 ページに記載しているとおおり、地区の状況に応じた道路機能の確保や交通の誘導に努めて参ることとしております。</p>	<p>B</p>
<p>35 ページの図 30 にみるように河南地区の北部・即ち本町新庄線の北部と梨木町線の北部について広大な地域が都市計画上の補助幹線街路の恩恵が得られない。当該地域は本年の豪雪とその除雪について多難な実情を長年具備している。1937年都心循環路線バス事業本格化に際して、当時の盛岡市は各地域の著名な人物に除雪委員を委嘱したことは歴史的事実である。先人記念館顕彰者瀬川正三郎などはいずれ補助幹線街路が進捗すると信じ路線確立の為実際に晩年迄除雪努力した先人であるが1972年以降このことは顧みられてこなかった。先人顕彰のあり方が具体の都市計画変遷を把握する上で考慮されるよう望む。廃止予定路線について降雪時の問題が数年ぶりに露頭し沿線地下水問題などもあり、機能の確保及び通過交通誘導につき緊急対応をとるよう求める。</p> <p>前記の対応が視点にない道路プログラムであるとすれば加賀野地区と西下台地区の路線計画の廃止には最高裁判決と歴史性に鑑み後世を想定し反対せざるを得ない。</p>	<p>本計画は平成 21 年に実施した将来道路網計画の検証結果に基づき、「もりおか交通戦略」における施策展開に必要な区間、事業中路線の機能確保に必要な区間及び既存道路を活用したネットワーク形成に必要な区間等の視点で全市的な検討を行ったものであり、その結果、今回お示しした路線を優先整備区間としているものです。</p> <p>なお、将来道路網計画に定めている他の未整備区間については、本計画の進捗状況を踏まえながら、今後の都市計画道路整備プログラムの見直しの中で整備時期を検討して参ります。</p> <p>また、都市計画道路の廃止が予定されている地区については 37 ページに記載しているとおおり、地区の状況に応じた道路機能の確保や交通の誘導に努めて参ることとしております。</p>	<p>B</p>

(2) 都市計画道路整備プログラムの図に対する意見等

意見	対応 (回答)	反映区分
<p>9 ページ</p> <p>図 6 は整備状況図ではあるが、平成 13 年頃の盛岡市図録では昭和 13 年計画街路中の未整備区間も表記していた。今回それが明示されていないのは何故か？</p>	<p>図 6 は平成 12 年に策定した都市計画道路整備プログラムの整備実績及びこれまでの整備済み路線を表すもので、都市計画道路の見直しに関する図書とは目的が異なるものです。</p>	<p>D</p>

<p>12 ページ</p> <p>図 11 は 1970 年に盛岡市が現市街地を新市街地を結んだ図版を広報もりおかにおいて発表したものと大きく異なる計画表現になってきた具体の理由はなにか？</p>	<p>将来道路網計画は時代の変化に即しながら必要な見直しを行っております。ご指摘の図 11 は、昭和 61 年策定の将来道路網計画に基づく表現となっているものです。</p>	D
<p>14～18 ページ</p> <p>17 ページ記部分を除き賛同する。</p> <p>17 ページ 6 行目、今後、広域的な道路網の見直しが行われた場合には・・・という部分はこれまでの見直し過程で虚偽公的図版がその都度修正への動きなく数十年推移してきた経緯を考慮すると以下の表現が望ましい。</p> <p>今後は過去計画街路該当区間があった場所を中心に適正な地図表現を向上させつつ整合性をチェックする・・・。</p>	<p>使用地図については最新のものをを用いるよう今後とも努めて参ります。</p>	D

(3) 都市計画道路整備プログラムの前提となる「もりおか交通戦略」及び
都市計画道路の廃止・変更等に関する意見

意見	対応 (回答)	反映区分
<p>1～13 ページ</p> <p>都市計画道路整備プログラム (案) のフローなどについては一部を除いて賛同する。</p> <p>但し、平成 11 年訴訟となった「行ウ 6 号事件」の上級審へ向けての過程のなかで盛岡市が対応した態度とは、若干の乖離が今回明らかになったので指摘する。</p> <p>4 ページ</p> <p>最高裁までの裁判審理上では、今回廃止となる路線の 1 路線 (神明前～北井崎線) について意見者親族は廃止を求め、盛岡市は比較的優先度の高い路線としてきたものであるが、最高裁判決において盛岡市の主張が認められた以上は訴訟案件路線付近の扱いについてどのような対応するものかが今回の整備プログラムでは明記されていない。また、本訴訟最高裁判決において都市計画街路決定以降の時間経過について補足意見が出ている。今回ようやく決定後 72 年にして廃止されるものと考えられるがこの点は歓迎する。但し如何なる経過をもって昭和 13 年都市計画街路事業路線残余の区間について計画を廃止していくのか多少の疑問がある。</p>	<p>本計画は将来道路網計画に基づく都市計画道路の整備プログラムであり、ご意見は本計画策定の基となる平成 21 年に定めた「もりおか交通戦略」における将来道路網計画の検証結果に対するものと存じます。神明前北井崎線の一部区間を含む昭和 13 年決定路線の廃止や変更については、本計画とは別に将来道路網計画の検証結果に基づく都市計画道路の廃止、変更及び新たな決定と一体の取り組みとして関係住民の方々との合意形成を図りながら進めて参ることとしております。</p>	D

<p>4 ページ</p> <p>図3は昭和61年策定の将来道路網計画であるが図中に現在まで形式上有効とされている昭和13年都市計画街路事業路線決定網のなかで上盛岡駅～加賀野線（補助幹線街路）が表記上欠落している。25年前の将来道路計画図に反映されていないのであれば四半世紀以前に廃止とすべきで都市計画法の精神に反する経過は何故か？</p>	<p>ご意見は、昭和61年策定の将来道路網計画に基づく都市計画道路の廃止に関するこれまでの取り組みについてのご指摘と存じますが、これまで昭和61年策定の将来道路網計画に基づき、都市計画道路の廃止、変更及び新規決定を一体的に進めて参りましたが、社会情勢等の変化を受け、改めて平成21年に将来道路網計画の検証を実施したところです。今後の都市計画道路の廃止や変更等の手続きについては、将来道路網計画の検証結果に基づきながら別途取り組んで参ります。</p>	D
<p>5 ページ</p> <p>梨木町～上米内線を都心環状線とした原初の行政認識はいつ頃か？同様に明治橋～山岸線を都心環状線と位置づけた原初の時期は概ねいつ頃か？</p>	<p>将来道路網計画に関するご質問でございますが、昭和56年3月に岩手県が策定した盛岡広域都市計画基本計画に位置づけがあります。</p>	D
<p>22～33 ページ</p> <p>下記を除き賛同する。 表4及び図23等「もりおか交通戦略」では中津川上流域左岸については石川啄木遺跡を始めとして観光上重要なポイントが多数存在するが対応が見られない。</p>	<p>ご意見は本計画策定の基となる平成21年に定めた「もりおか交通戦略」に対するものでございますが、「もりおか交通戦略」は中心市街地の回遊性向上や公共交通の利用促進を基本方針としているものです。 なお、「盛岡市観光推進計画」において中津川上流域にある啄木歌碑を観光資源として位置づけているほか、観光ガイドブックでは『小天地』発行所跡を北山周辺散策ルートに含め、観光施策の推進に取り組んでおります。</p>	D

(4) 計画の位置づけや策定の進め方に関する意見等

意見	対応（回答）	反映区分
<p>市の都市計画道路や交通の計画はあるが、市道全般に関わる総合的な計画や都市計画道路以外の市道、林道、農道などの道路・通路に関する計画が無いと、今回の都市計画道路の計画だけをつくったとしても、結局計画倒れになってしまうのではないのか。</p>	<p>本計画は都市の骨格を形成する都市計画道路の優先整備区間の検討を行ったもので、検討にあたっては他の主要な市道や国・県道の整備計画と調整を図っております。なお、農林道につきましては、農林業振興の観点を活かした整備を進めているところであります。</p>	D

<p>かなり内容が深く、盛岡市広域に長期間影響を与える都市計画道路の意見募集としては余りに短くかつ市民の関心も極端に低いまま推移している。いつもながらごく特定の（意見者も含め）コメンテータだけで計画が進むことには内容とは別に後世に対して大いに危惧する。</p>	<p>パブリックコメントの意見募集期間につきましては、盛岡市パブリックコメント実施要綱において、原則として20日以上の募集期間を定めることとしており、本計画については年末年始を含むこと等を考慮し、12月15日から1月14日までの31日間としたものです。また、パブリックコメントのほか、市議会、市総合交通施策懇話会及び関係機関等のご意見を伺いながら検討を行っております。</p> <p>なお、本計画は今後の社会情勢等の変化に応じて必要な見直しを行う予定としております。</p>	<p>D</p>
--	---	----------

(5) その他の意見

意見	対応（回答）	反映区分
<p>この計画で対象となっている道路が、実状は県道として指定される基準の道路であるのに、市道になっている道路が多数ある。県道とすべき道路は早急に県道化すべきだ。</p>	<p>道路の管理に関するご意見でございますが、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	<p>D</p>