

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。

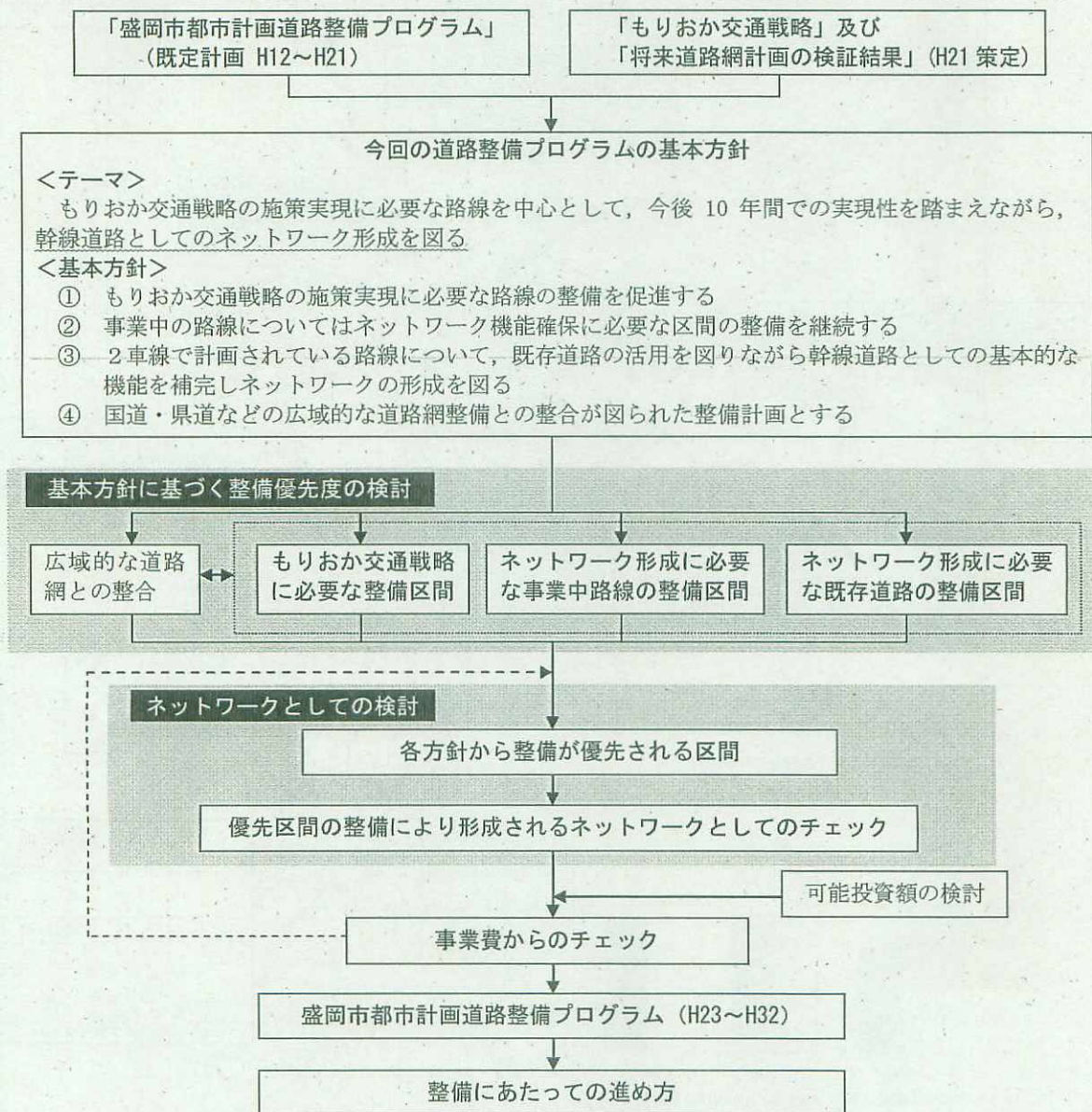


図 1 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の流れ

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

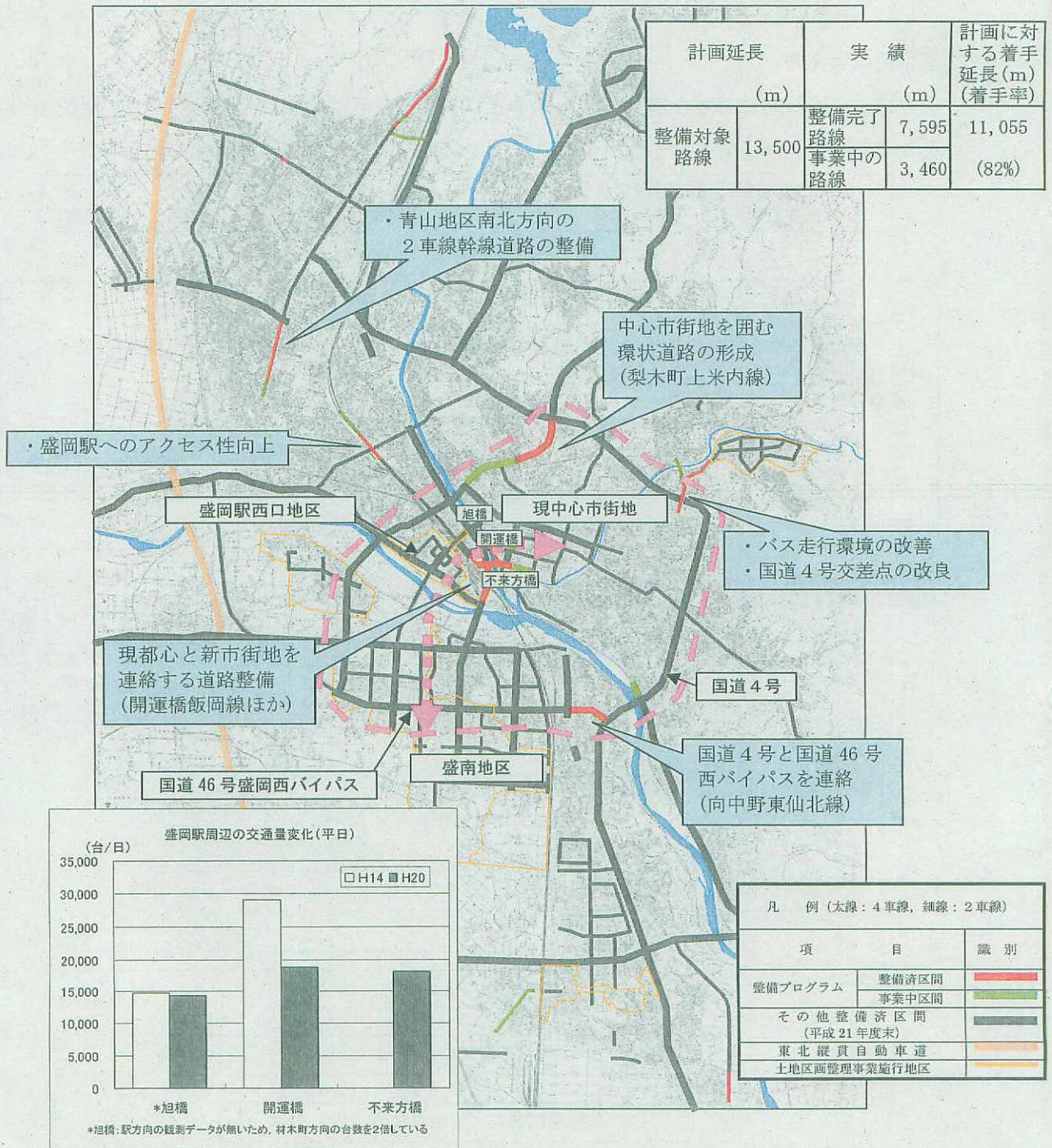


図2 既定計画の狙いに対する道路整備状況

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づけとした。

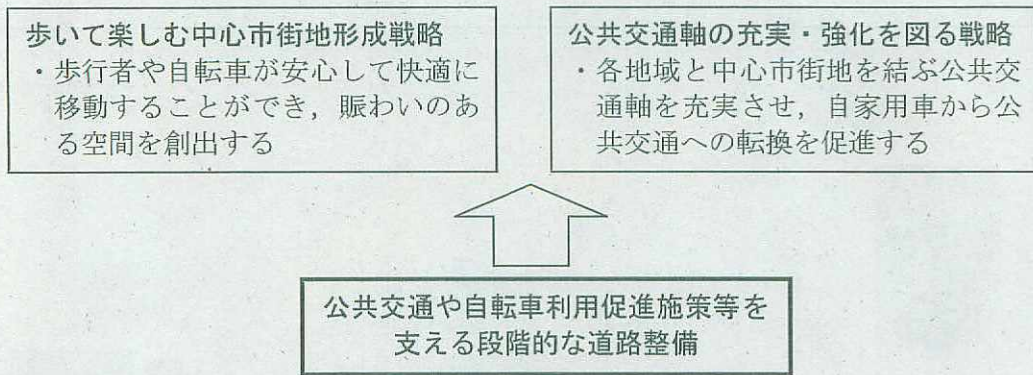


図3 もりおか交通戦略のテーマと将来道路網計画との関係

(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。

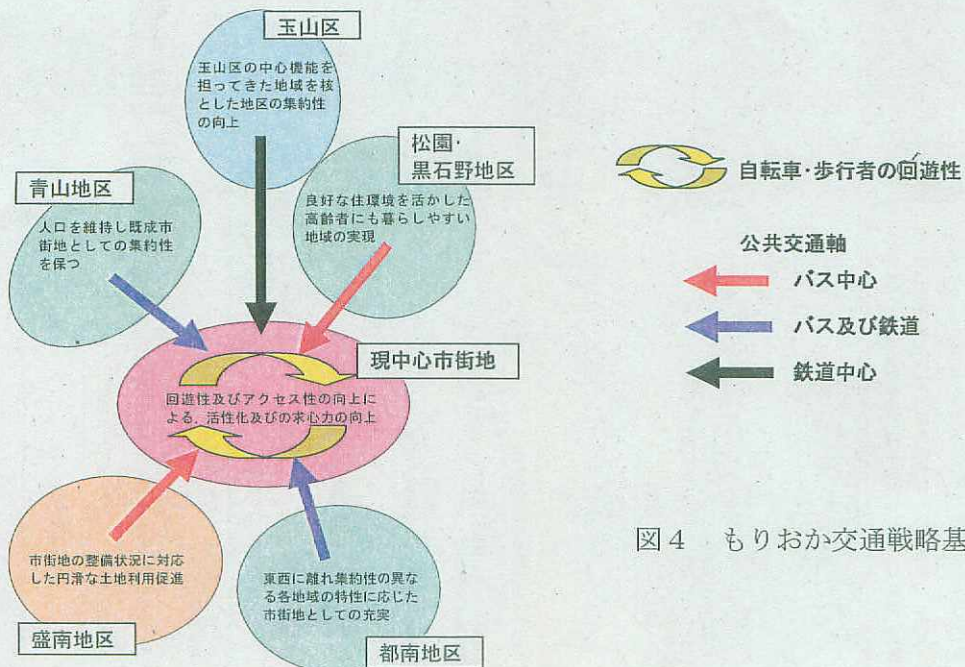


図4 もりおか交通戦略基本方針

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等の向上
- 〈 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7%削減する

青山北地区の戦略施策

- ステップ1 厨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 厨川駅西口へのバスアクセスの検討
 - ・皇岡北高校方面から厨川駅に運行しているバス路線を臨時的に西口に接続し、利用状況を確認
- ステップ3 需要に応じたバス運行
 - ・上野地区及びみどり地区南部から中心市街地へアクセスするバスルート別運行頻度の見直しを検討

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号沿線市街地から浜民駅へのアクセス性向上
 - ・通勤通学時のバスや高合タクシーなどによる浜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案内やバス停及び各世帯へ分かりやすく提供
- ステップ2 交差バスの利便性向上
 - ・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便等を検討
- ステップ3 バスの定時性・速達性の向上
 - ・(都)梨木町上米内橋の整備により、上野~中央通間の4車線化を図り、バス優先ルートを強化
- ステップ4 バスの定時性・速達性の向上
 - ・国道4号~上野間の4車線化を促進し、松園~中央通間のバス優先ルートを強化

青山中央地区の戦略施策

- ステップ1 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
 - ・駅前へのバス停留場(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2 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 新駅の設置可能性検討
 - ・府田沢湖側において、前河新駅の設置可能性を検討
- 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バス集約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く前河新駅の実体化

郡南中央地区の戦略施策

- ステップ1 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2 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

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)盛岡朝長町線の4車線化により、材木町~中央通のボトルネックを解消し、走行環境を改善
- ステップ4 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

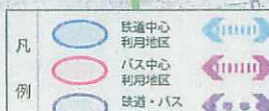


図6 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

(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。

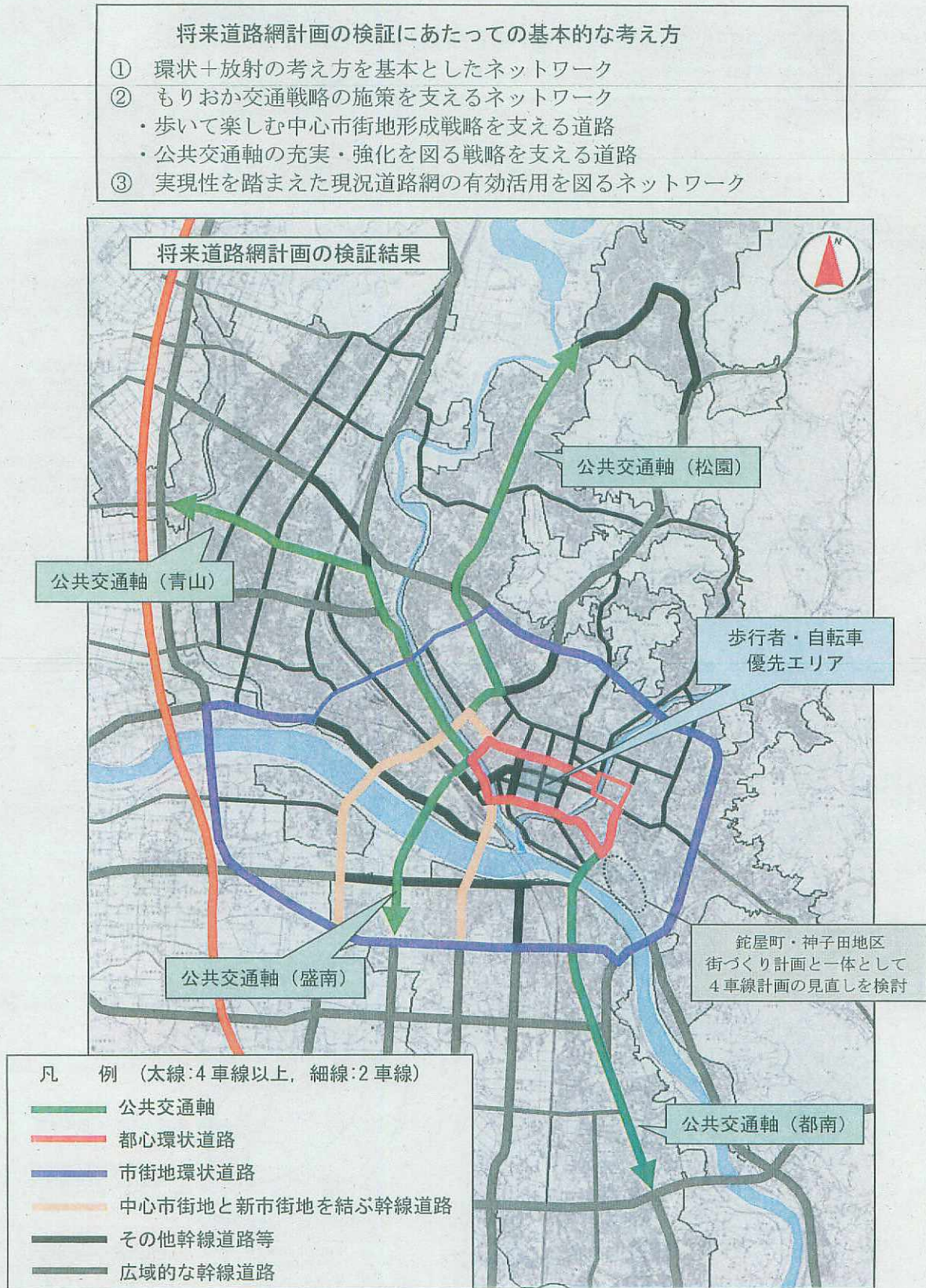


図7 将来道路網計画の検証結果

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。

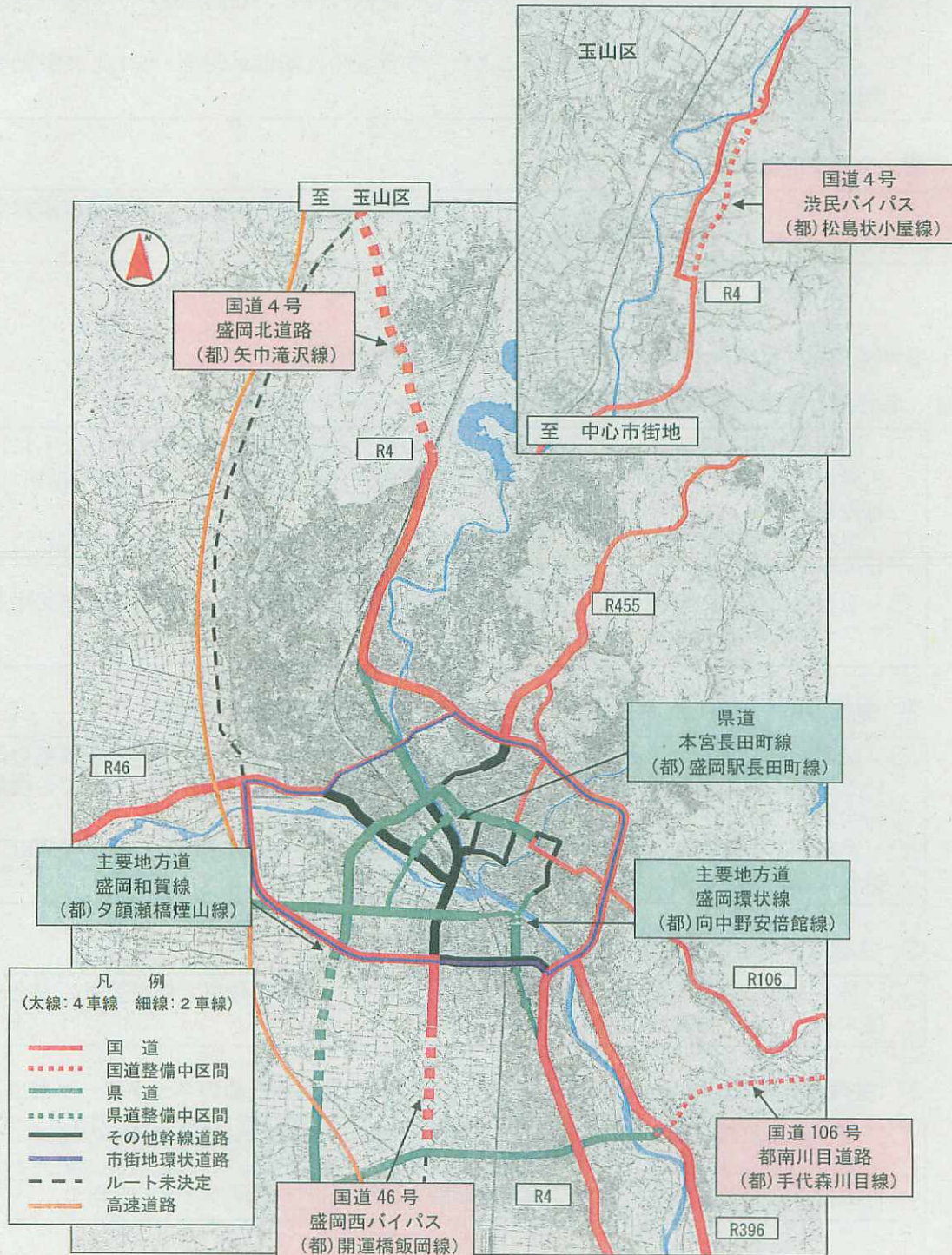


図8 広域的な道路網の形成状況

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。

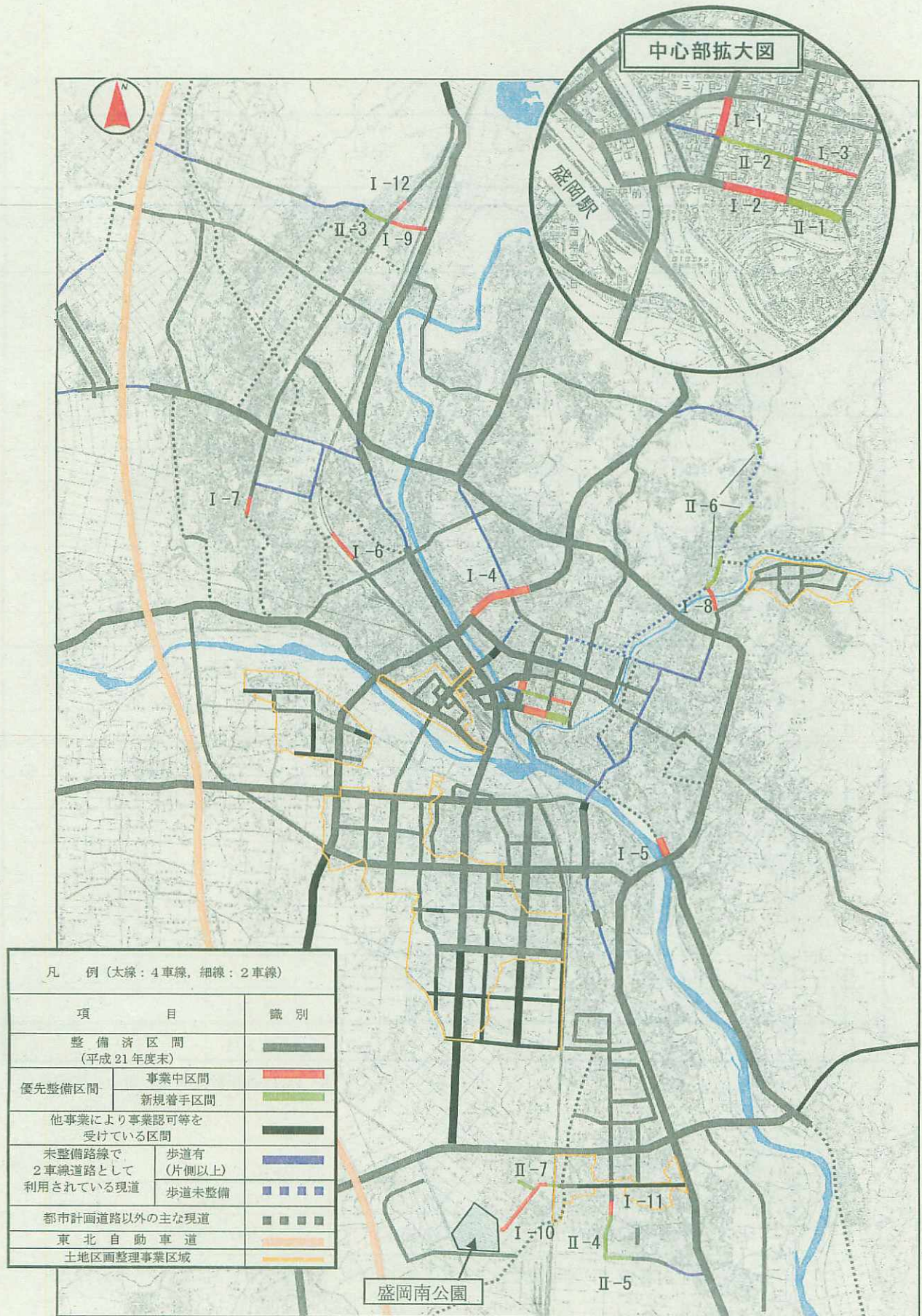


図9 盛岡市都市計画道路整備プログラム

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 (m)	基本 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	485	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		2,744		
合計	19路線		6,804		

※ () は都市計画決定と異なる整備幅員

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
	6,804m	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。

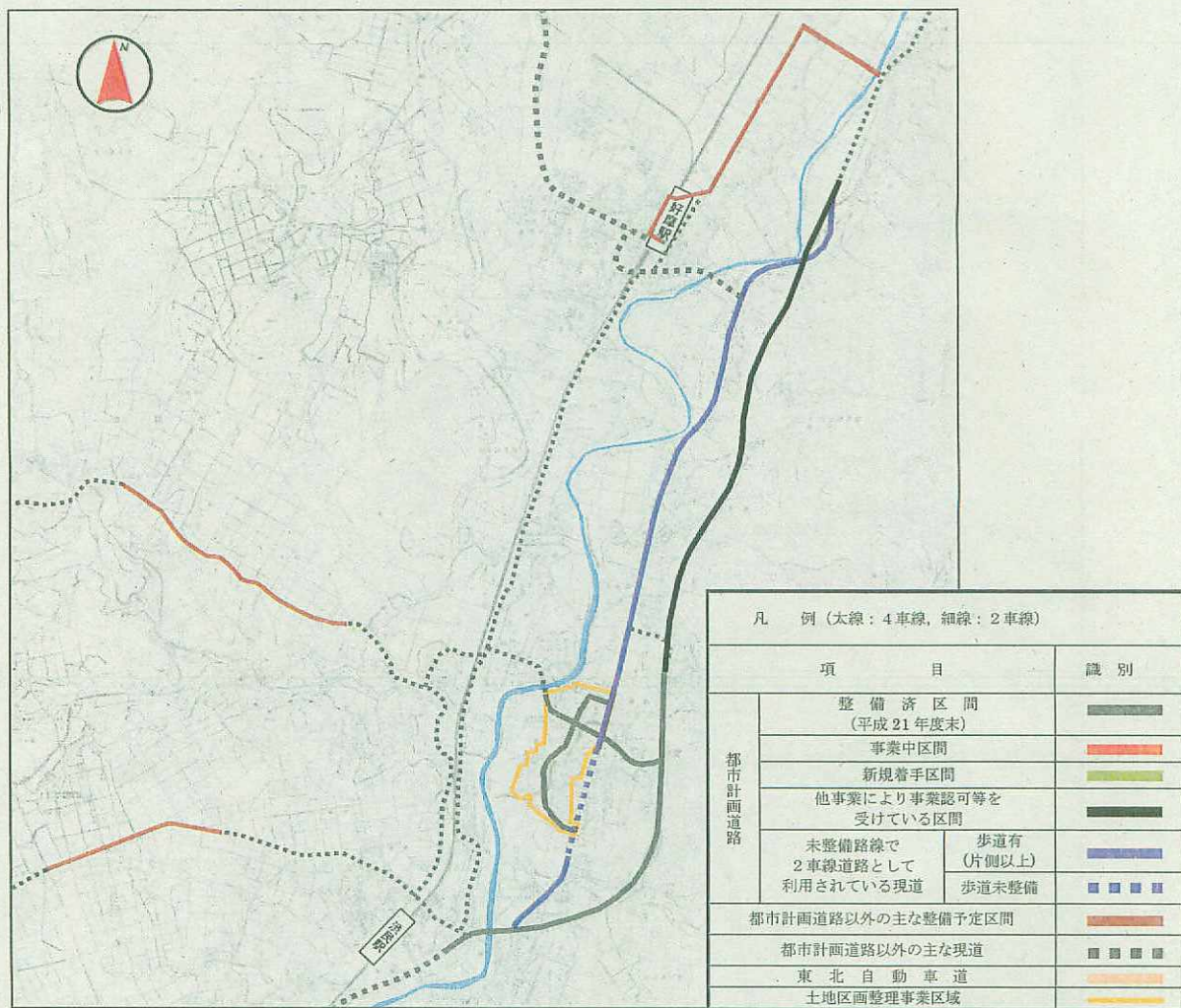


図 10 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図 (玉山区)

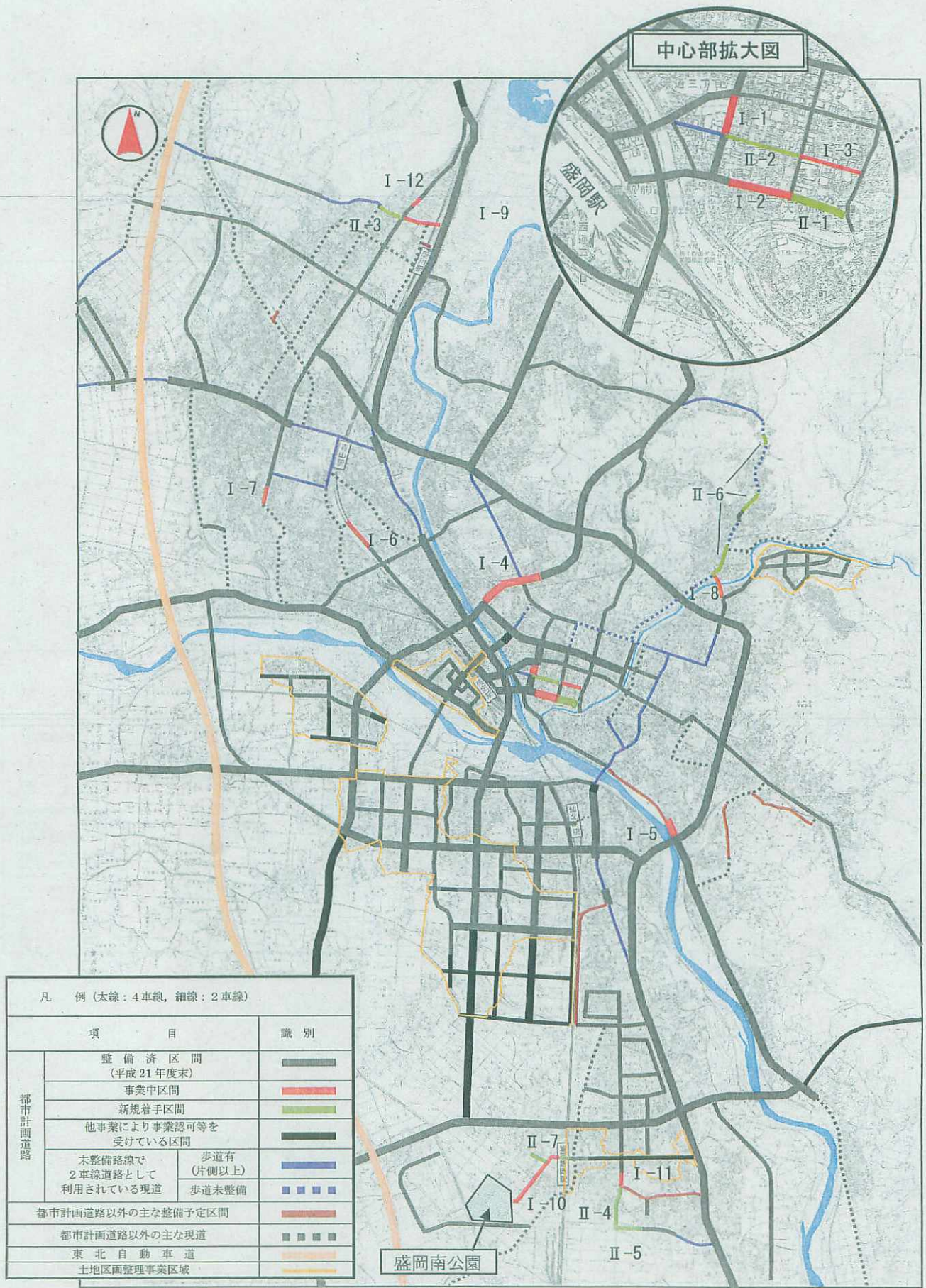


図 11 都市計画道路以外の主な整備路線を含む道路整備状況図