

第7章 将来道路網計画の検討

前章で示された交通戦略に必要な道路を踏まえながら、将来道路網計画に対する当初課題である、中心市街地を主体とした今後の将来道路網について検討を行いました。

7-1 将来道路網計画検討の位置付け及び検討範囲

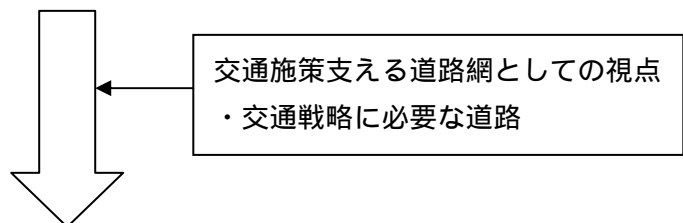
将来道路網計画に対する課題を改めて整理するとともに、本調査における将来道路網計画検討の位置付け及び検討範囲を以下に示します。

< 将来道路網計画の課題 >

昭和 61 年度の盛岡都市圏総合都市体系調査で策定された将来道路網計画に基づき、都市計画変更及び整備を進めてきたが、中心市街地における幹線道路を中心として、昭和 13 年決定の都市計画道路の見直しが残っており、都市計画変更を行う必要がある。

人口減少等、既定計画立案時の想定とは異なる社会情勢となっており、上記見直しが必要な中心市街地の 4 車線道路を主体とした道路網計画のあり方を検討する必要がある

街路事業費が大きく減少しており、現在の事業費水準のまま推移すると仮定した場合、既定計画どおりに全ての都市計画道路を整備するには 100 年以上要すると試算され、実現性を踏まえる必要がある



本調査における将来道路網計画検討の位置づけと検討範囲

本調査では、今後の交通施策に必要な道路及び実現可能性を踏まえながら、新たな将来交通需要予測結果に基づき、中心市街地を主体とした市街地における将来道路網の検討を行い、都市計画変更に結びつけるものである

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、本調査においては既定の将来道路網に基づくこととし、整合性についてのチェックを行いながら検討を行うこととする。

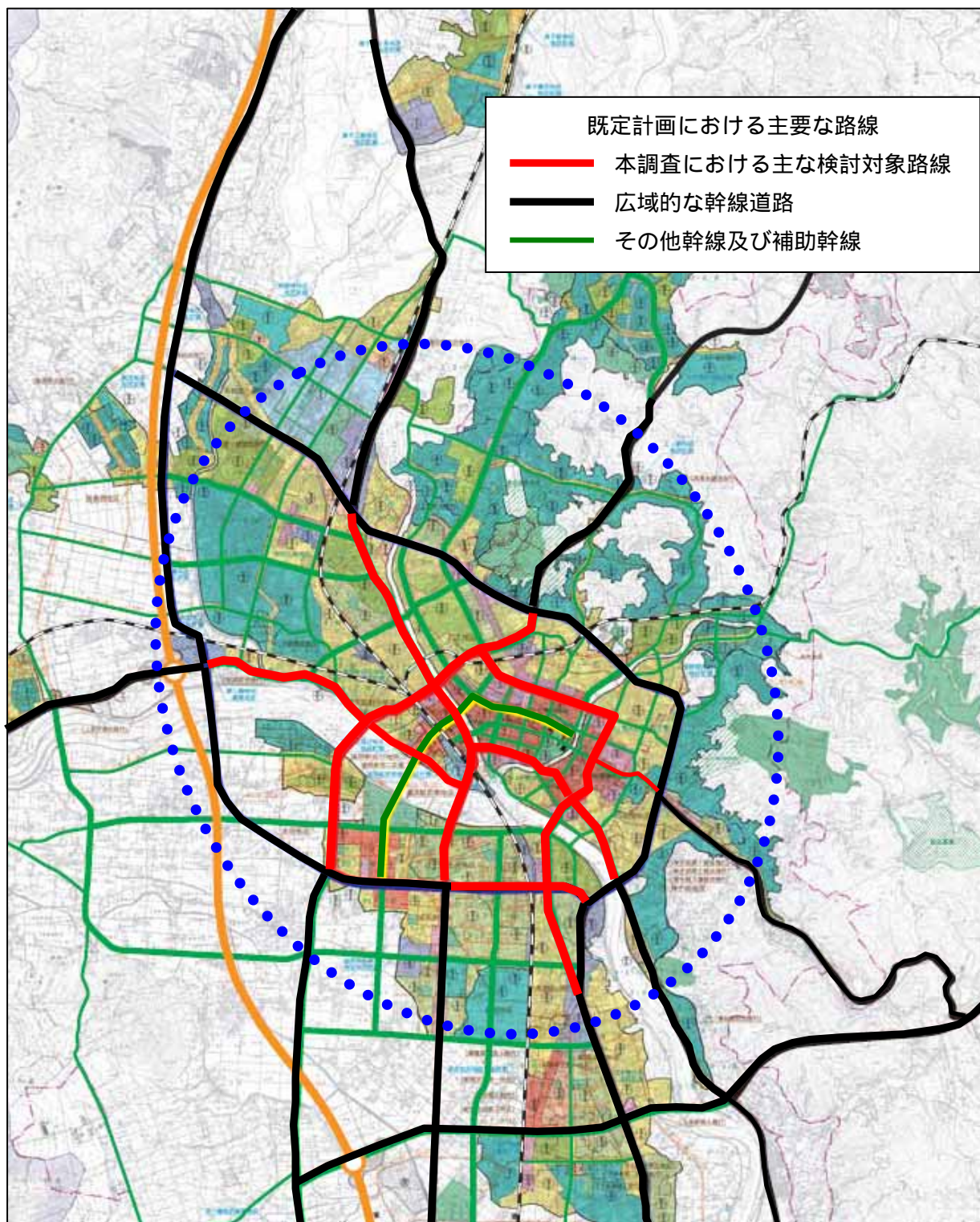


図 7-1 本調査における将来道路網計画の検討範囲

7-2 計画見直しにおける基本方針の検討

1. 既定道路網計画の検証

(1) 既定道路網計画の概要

- ・昭和61年度の総合交通体系調査により策定した，2環状6放射の道路網計画
- ・増大する自動車交通に対し，積極的に道路施設水準を高めることを中心として策定



自動車交通処理を主体とした路線設定と車線数設定

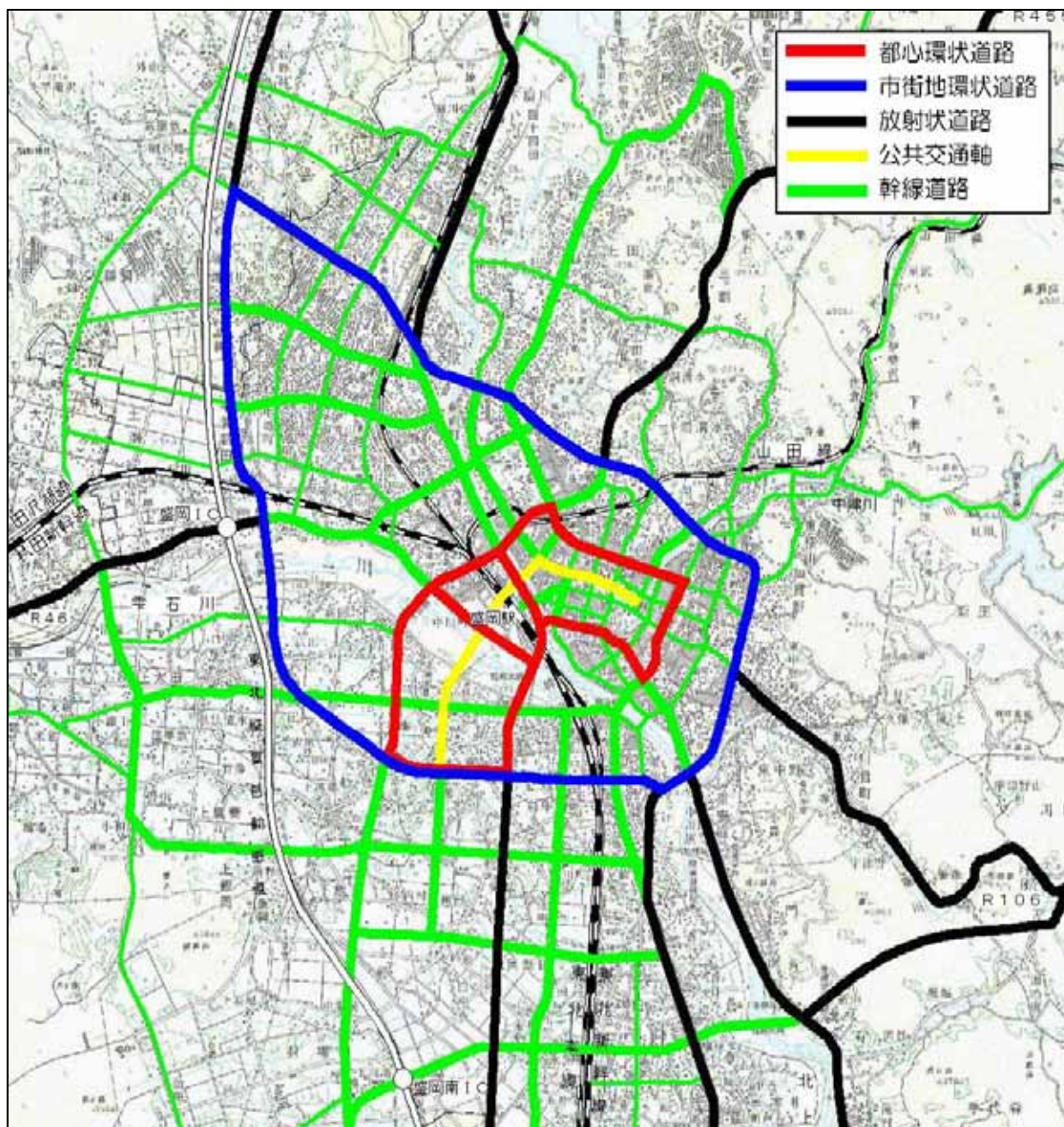


図 7-2 盛岡広域都市圏将来道路網基本計画

(2)新たな交通需要予測結果に基づく既定道路網計画の検証

既定道路網計画の将来自動車交通需要への対応状況について、本調査で実施した平成37年における自動車交通需要予測結果により改めて検証を行いました。

発生集中量の状況

- ・平成37年における予測値は、昭和61年当時の予測値(H17目標)と大きな乖離は見られない
- ・平成27年までは増加傾向で推移しているが、平成27年から37年にかけては減少に転じると予測される
- ・一方、地域別には昭和61年の予測値と比較して中心市街地で減少し、郊外部で増加する予測結果となっている

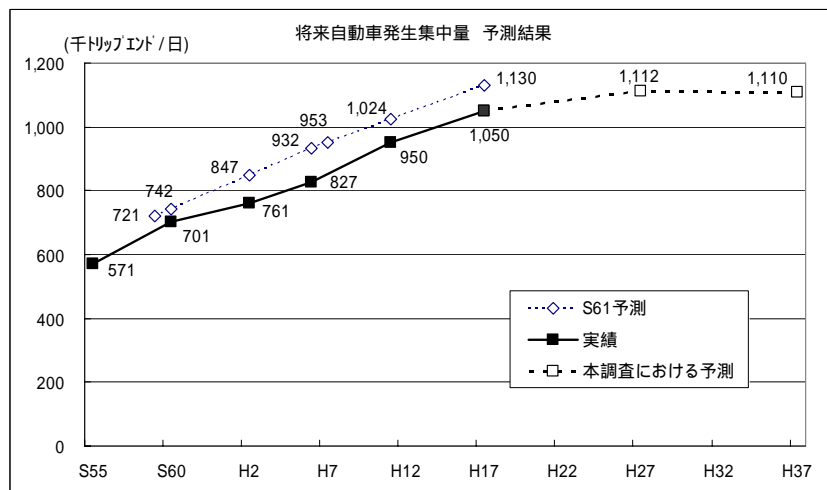


図 7-3 将来自動車発生集中量予測結果（盛岡広域） 資料：S61年総合交通体系調査
全国道路交通情勢調査
H18盛岡市街路交通調査

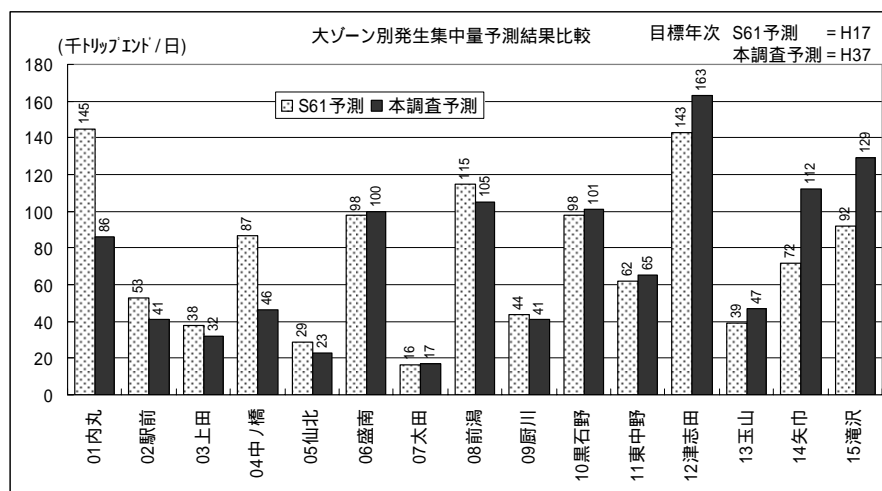


図 7-4 大ゾーン別発生集中量予測結果比較 資料：S61年総合交通体系調査
H18盛岡市街路交通調査

新たな配分交通量による検証

図 7-5 に本調査における自動車交通需要予測結果に基づく、既定計画に対する配分結果を示します。

- ・各路線とも概ね車線数に見合う交通量が予測され、全路線・区間の約 8 割は混雑度が 1.0 未満となるなど、自動車交通需要に対しては整備効果が高いと考えられます。
- ・一方、4 車線道路として設定している一部の区間で 1 万台/日未満の交通量となっているなど、車線数設定に対する課題も見られます。

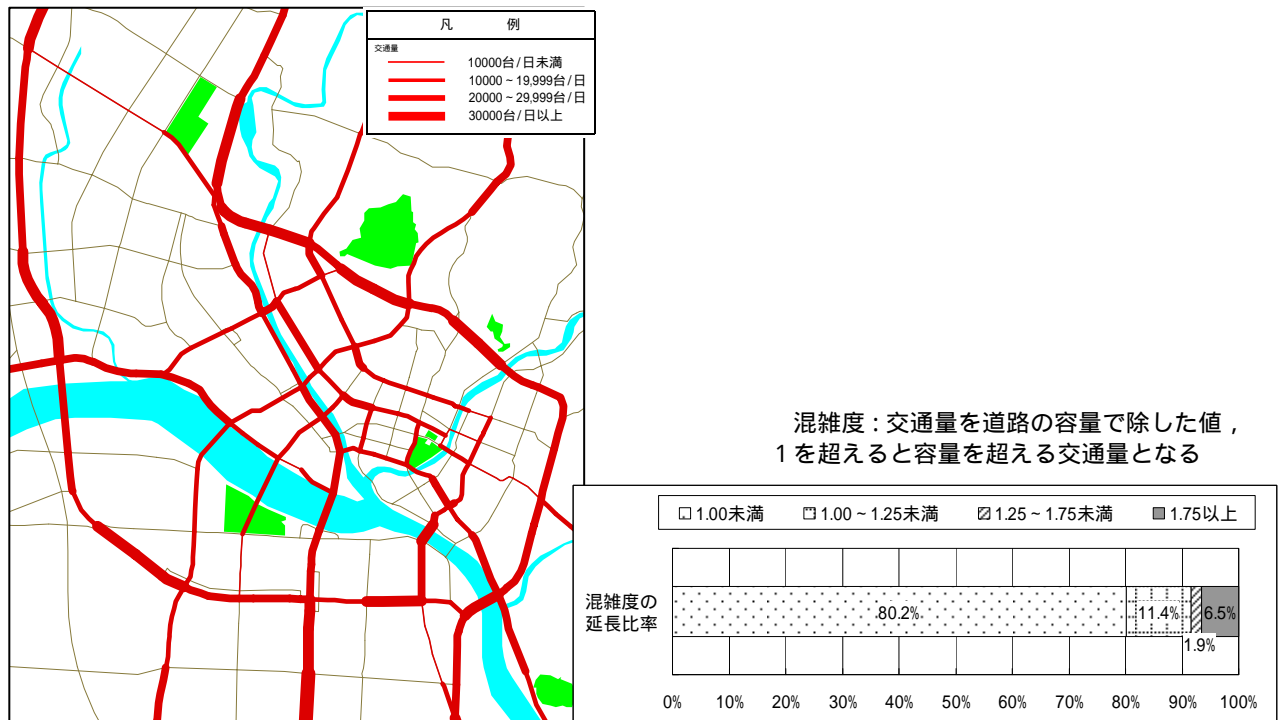
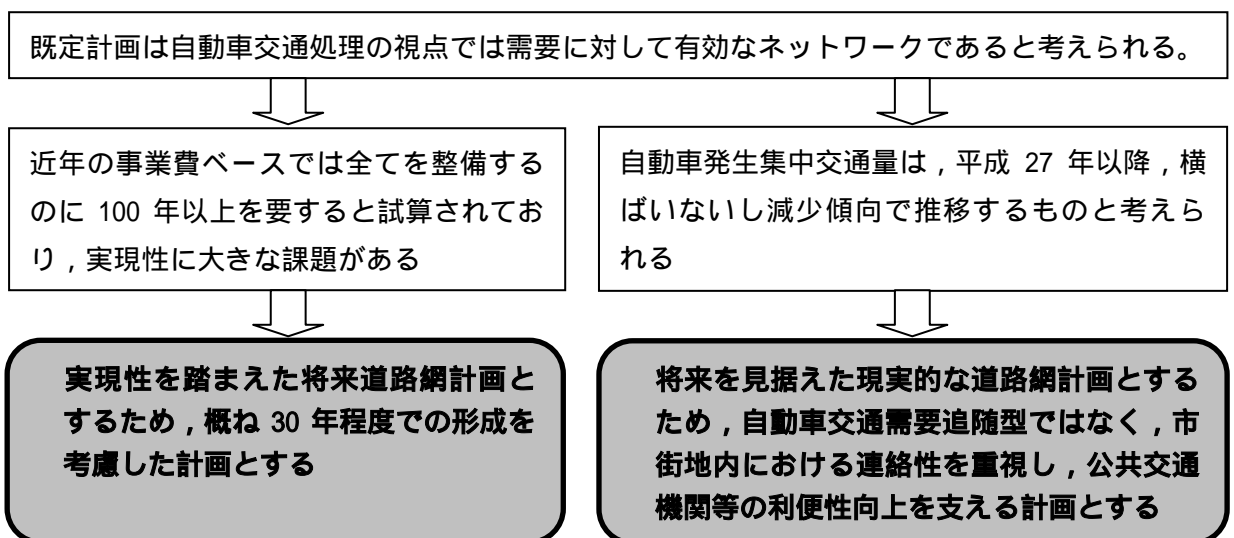


図 7-5 既定道路網計画における平成 37 年将来自動車配分交通量予測結果



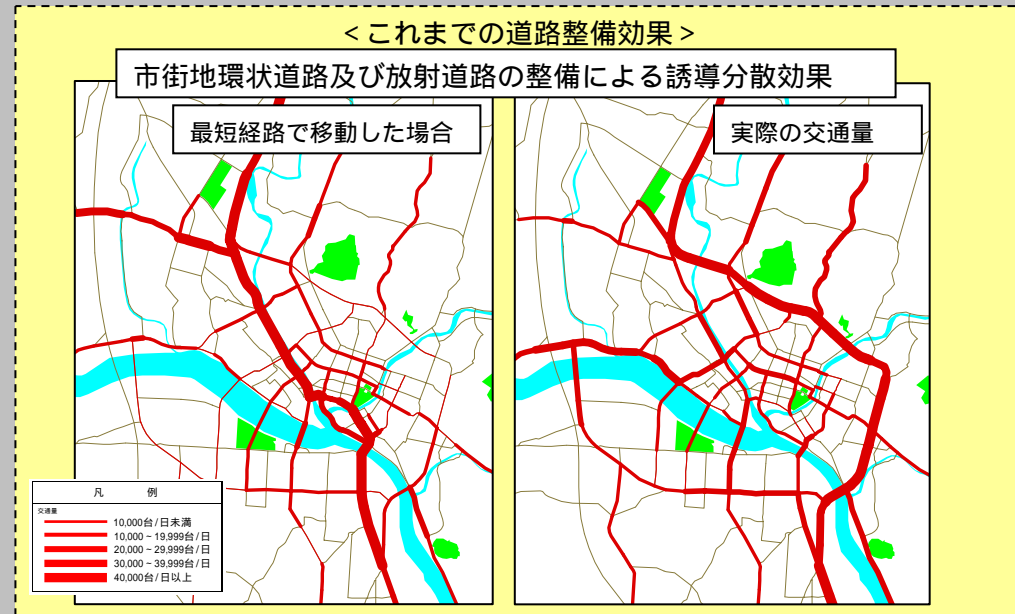
2. 計画見直しにおける基本方針

新たな将来道路網計画の検討にあたっての基本方針を以下のとおりとしました。

新たな将来道路網計画検討の基本方針（交通戦略を支える実現可能な計画）

交通流動面で効果があった環状+放射の考え方を基本とする

・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、環状放射パターンのネットワークを基本として検討を行う



土地利用及び公共交通施策等の今後の方向性及び実施施策を支える道路網とする

- ・ 中心市街地における回遊性の向上による、活性化及び求心力の向上
歩いて楽しむ中心市街地形成戦略
- ・ 各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸の強化によるコンパクトな市街地形成
公共交通軸の充実・強化を図る戦略
- ・ 現況の土地利用状況や町並みの保存動向を踏まえた道路網計画
都心機能の集積状況を踏まえた計画
鉦屋町地区の町屋保存動向を踏まえた計画

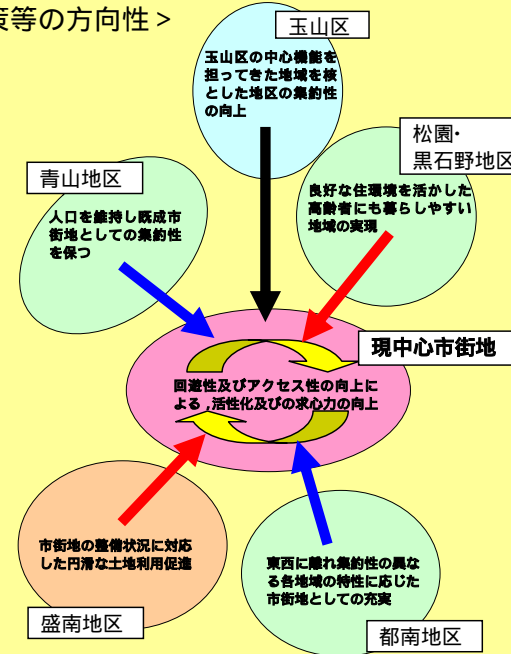
実現性を踏まえた道路網計画とする

- ・ 概ね 30 年程度での形成を考慮した計画

現況の道路網の状況を踏まえ、現道を活かした道路網とする

- ・ 限られた事業費の中で実現可能かつ効果的なネットワークの形成を図るため、
現況道路網の有効活用を図る

<公共交通施策等の方向性>

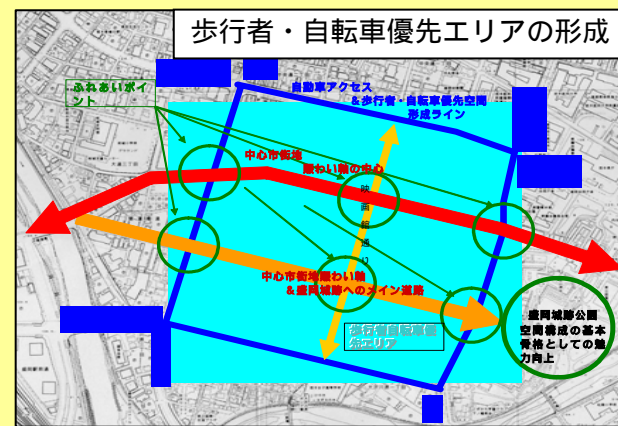


<中心市街地の活性化に対して>
中心市街地における回遊性の向上

<既成市街地の集約性に対して>
公共交通軸の充実・強化による中心市街地アクセス性向上

<もりおか交通戦略具体施策>

- ・ 歩いて楽しむ中心市街地



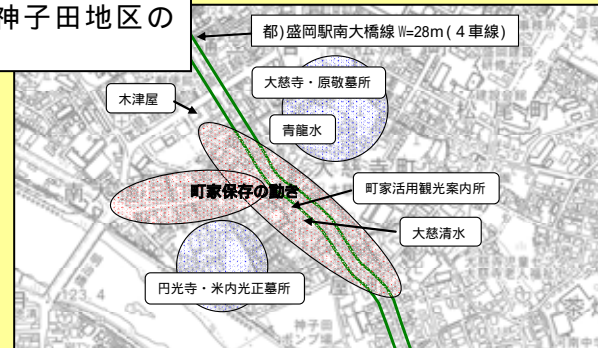
- ・ 公共交通軸の充実・強化

バス優先ルートのネットワーク化

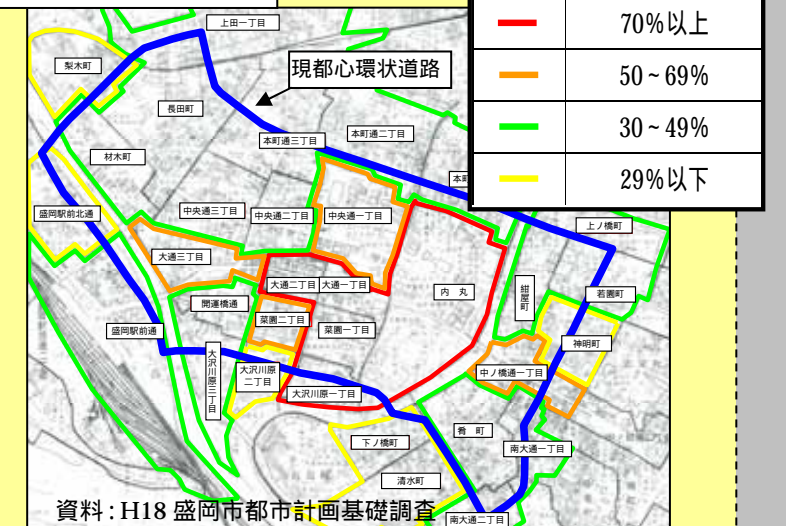
自転車ネットワーク拡充
(道路網形成に応じた設定)

<現況の土地利用状況等>

鉦屋町・神子田地区の保存動向



都心機能の集積状況



7-3 新たな将来道路網計画（案）の検討

市街地における幹線道路を主体とした、今後の交通戦略施策を支える将来道路網の検討を以下の流れで行いました。

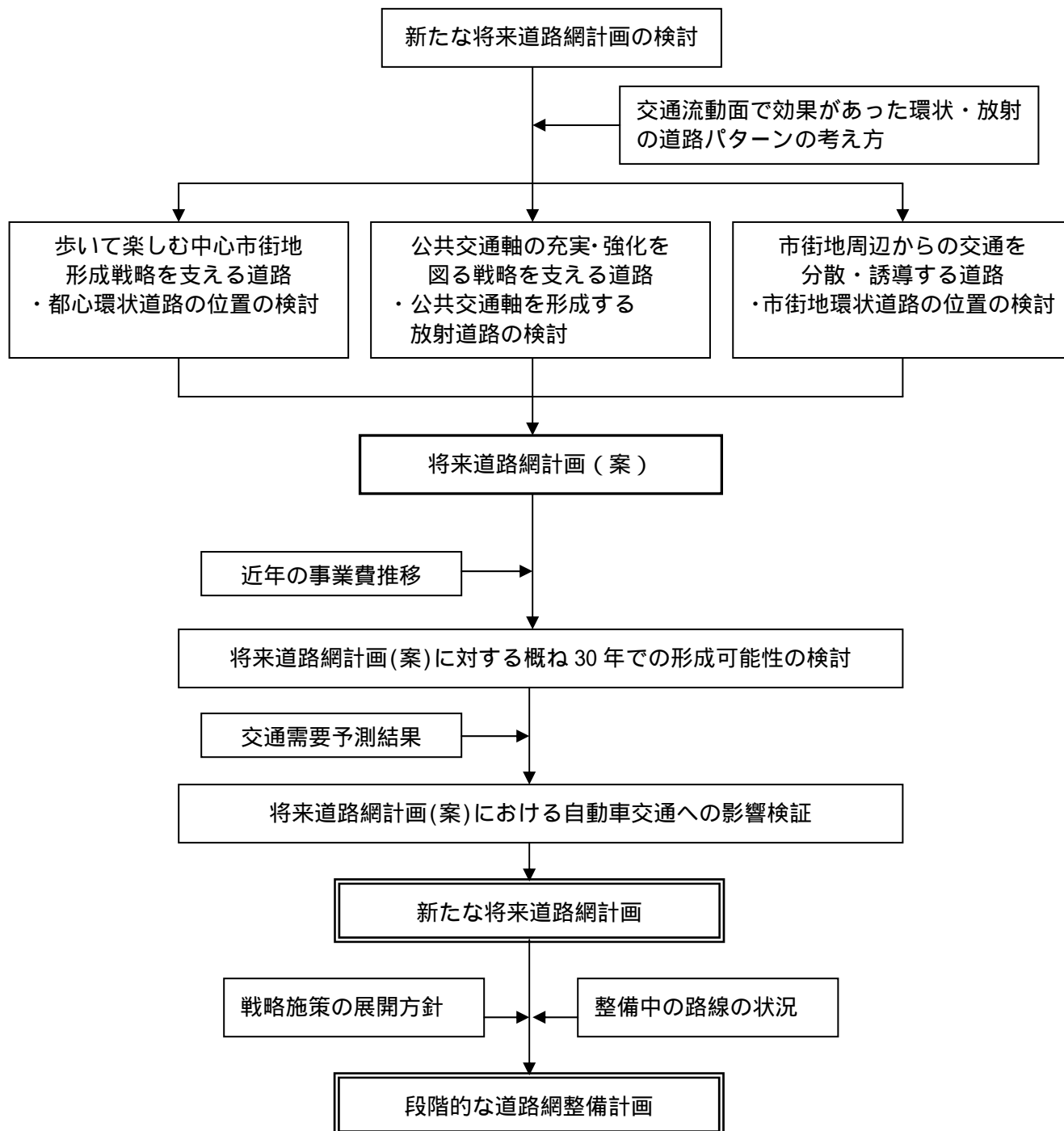


図 7-6 将来道路網計画検討の流れ

1. 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

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

一方、これまでの計画では、次のような課題があります

- ・ 既定道路網計画では都心機能の拡大を想定して都心環状道路を設定していた
- ・ 実際の都心機能は既定計画の都心環状道路形成ラインまで拡大していない
- ・ よりコンパクトな範囲で都心環状道路を設定する必要がある

(2) 歩いて楽しむ中心市街地形成施策を支える中心市街地の道路網

今後の都心を囲む道路網を求められる機能や課題を踏まえ、コンパクトな道路網として見直す方針としました。

また、これまで都心環状道路の一部としていた、盛南地区から中心市街地までのルートは、都心機能が拡大していないため中心市街地と新市街地を結ぶ幹線道路としました。

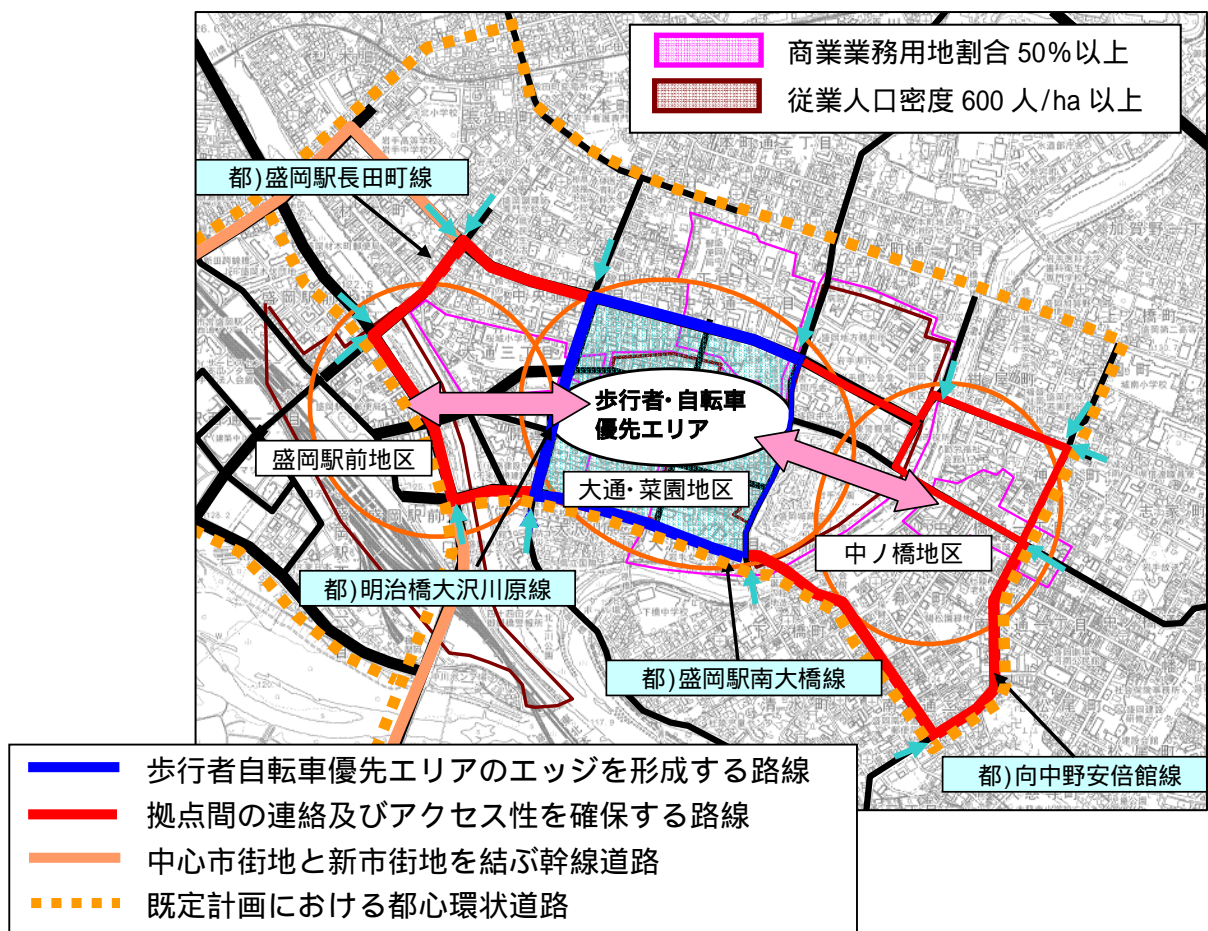


図 7-7 歩いて楽しむ中心市街地形成施策を支える道路

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次のように考えられます。

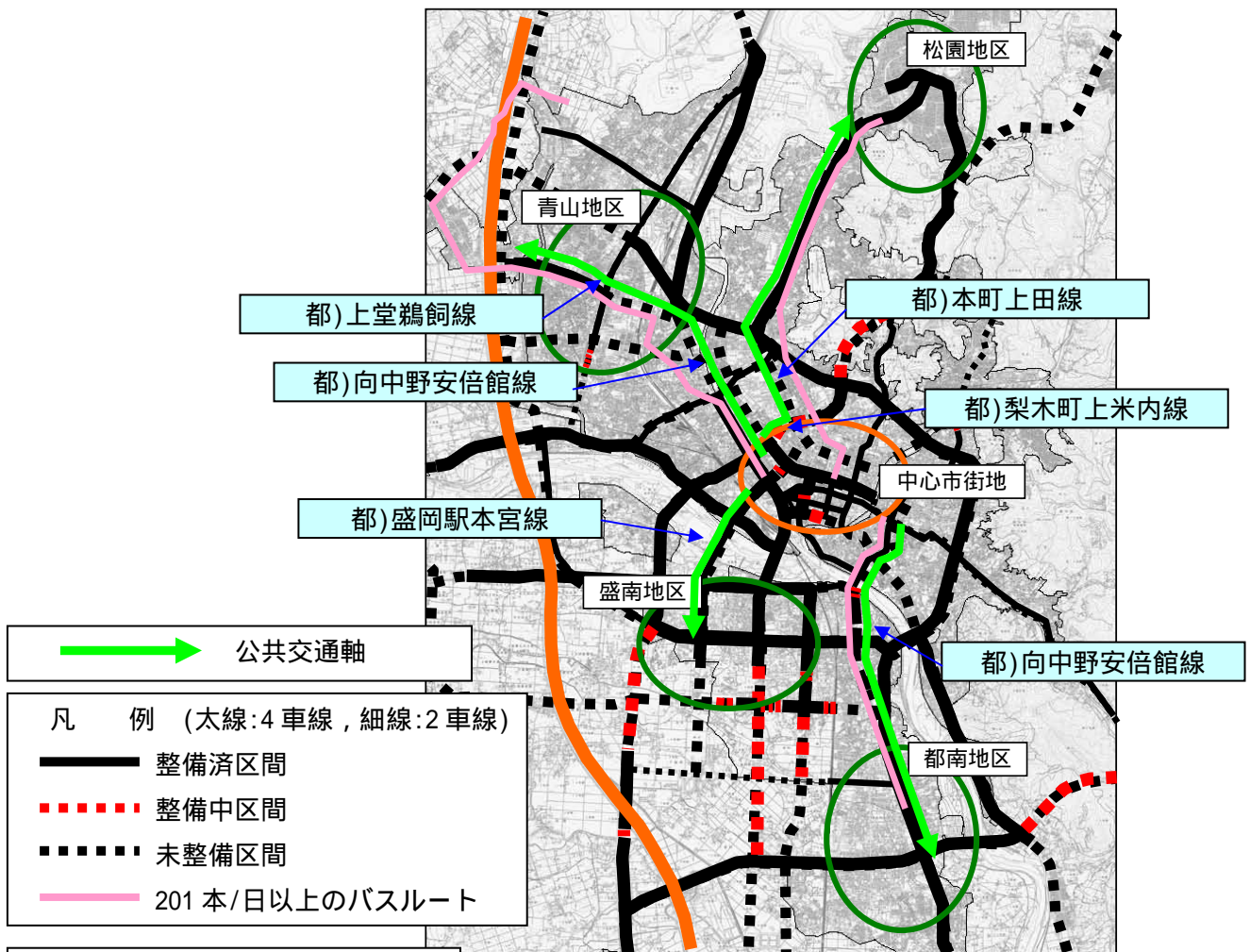
・バスの定時性と速達性の向上ため，青山，都南，松園，盛南の各地区と中心市街地を結ぶ4車線道路網の確保が求められる

一方，各地域と中心市街地を結ぶ主要なバス路線は，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4車線化がなされていない状況にある
- ・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

(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，既定計画における4車線道路から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。



盛南地区では市街化の状況に応じてバス運行の拡充を図ることとしている。

図 7-8 公共交通施策を支える道路網

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）

前項の検討により，既定計画よりコンパクトに都心環状道路を設定したことに伴い，市街地環状道路の機能を担う路線について検討を行いました。

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

(1) 市街地環状道路の位置の検討

新たに設定した都心環状道路の位置及び大きさを踏まえると，これまでに整備された市街地環状道路を，一般国道46号館坂橋を經由し中心市街地北西部で連絡するルートに設定することが適切であると考えられます。

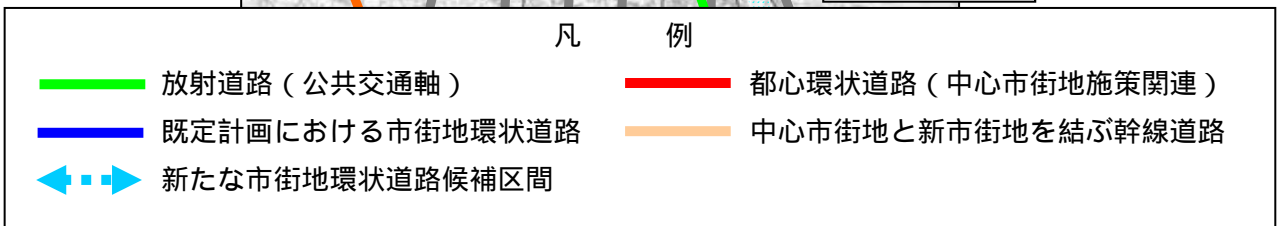
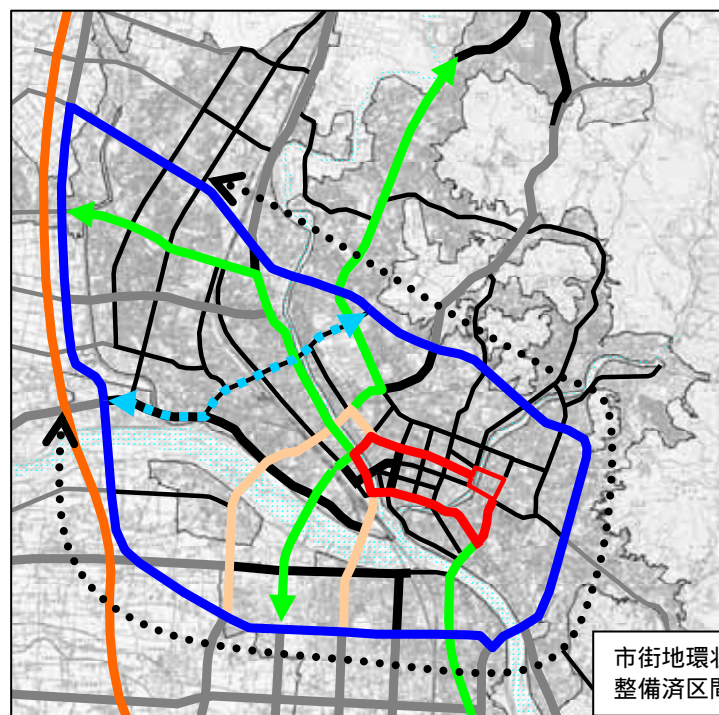


図 7-9 市街地環状道路の設定（案）

(2) 将来自動車配分交通量予測による市街地環状機能の検証

広域的通過交通処理機能が主体と考えられる(仮称)北バイパス

既定計画における(仮称)北バイパスはトリップ長が長く，経路分散状況からも南北方向の通過交通処理機能が強いと考えられます。

市街地環状機能を持つと考えられる一般国道46号及び都)梨木町上米内線

一方，一般国道46号を通るルート及び，都)梨木町上米内線を通るルートにおいては，市街地の通過交通処理機能のほか，中心市街地の発着交通を処理すると予測され，市街地環状道路としての機能を持つと考えられます。



図 7-10 (仮称)北バイパスを通過する交通の経路分散状況(H37)

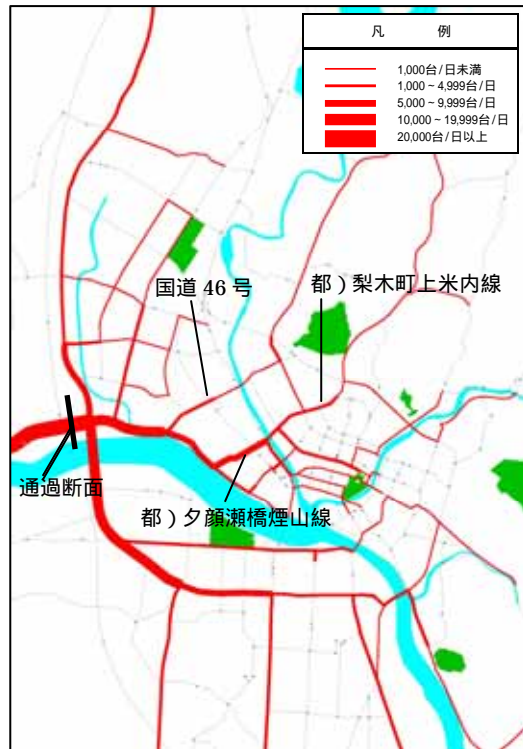


図 7-11 国道 46 号を通過する交通の経路分散状況(H37)

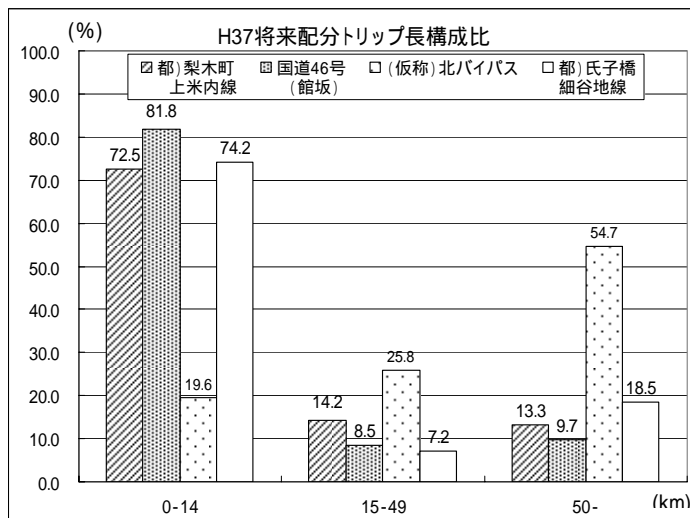


図 7-12 将来配分トリップ長構成比 (H37)

< 市街地周辺からの交通を分散・誘導する道路の設定 (市街地環状道路) >

- 一般国道 46 号を通るルートを位置づけ、並行する都) 梨木町上米内線, 都) 夕顔瀬橋煙山線において、機能を補完するものとする

なお、既定計画における(仮称)北バイパス, 都) 氏子橋細谷地線ルートは、広域的な南北方向の通過交通処理及び北部市街地への分散誘導機能を担うと考えられる

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、概ね30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。

<p><ネットワーク形成の考え方> 環状放射の道路パターンの考え方を基本とする 戦略施策に必要な路線を中心とする 実現性を踏まえ現況道路網の有効活用を図る</p>
--

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 (歩いて楽しむ中心市街地形成関連道路)	現実的な都心機能の集積状況を考慮しながら、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、これまでに整備された路線及び現在整備中の路線を活用し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、これまで都心環状道路の一部として既に整備されている路線について、「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。

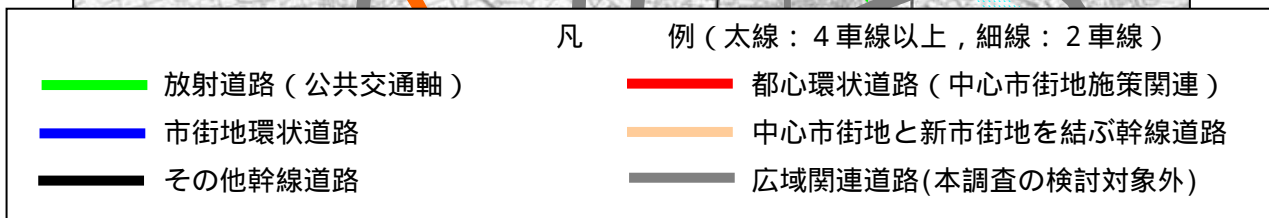
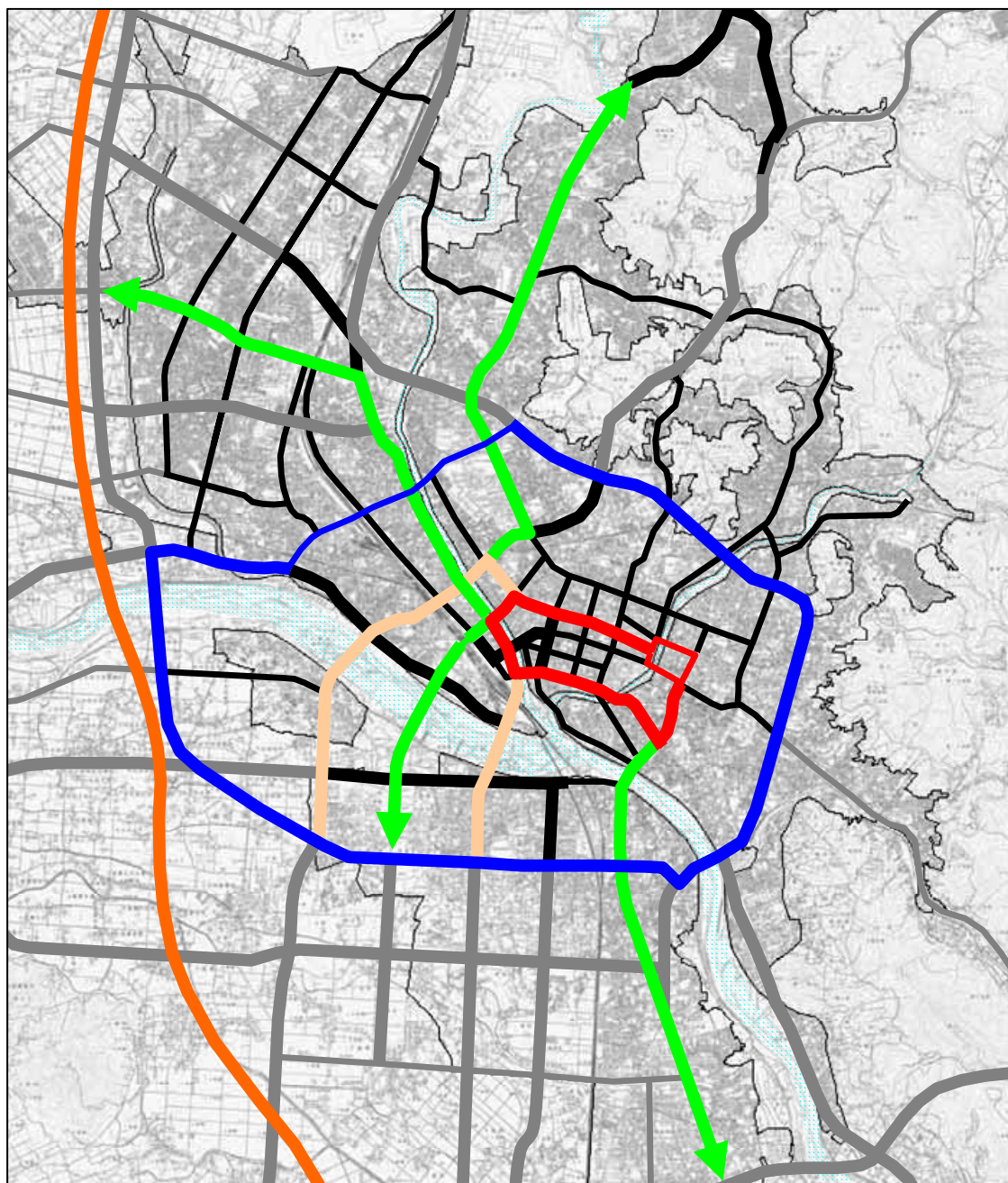


図 7-13 将来道路網計画(案)の設定方針

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30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。

1. 街路事業費の推移と既定道路網計画における道路整備事業費

盛岡市における街路事業費は、行財政構造改革等により平成12年度以降大幅に減少し、最近5年間では年あたり約11～17億円で推移しています。

一方、既定計画による都市計画道路の残事業費は盛岡市において約2,000億円と試算され、毎年の事業費が15億円で推移した場合の整備期間は130年、20億円で推移した場合は100年となり、実現化には相当な期間を要する予測結果となります。

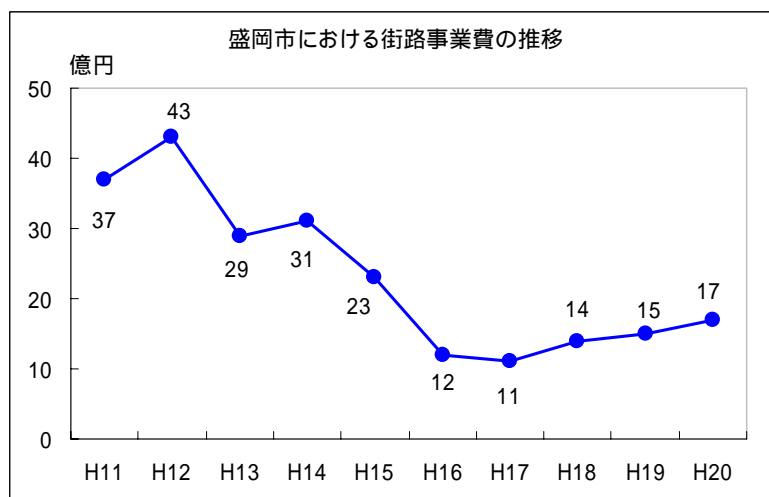


図7-14 街路事業費の推移(盛岡市)

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

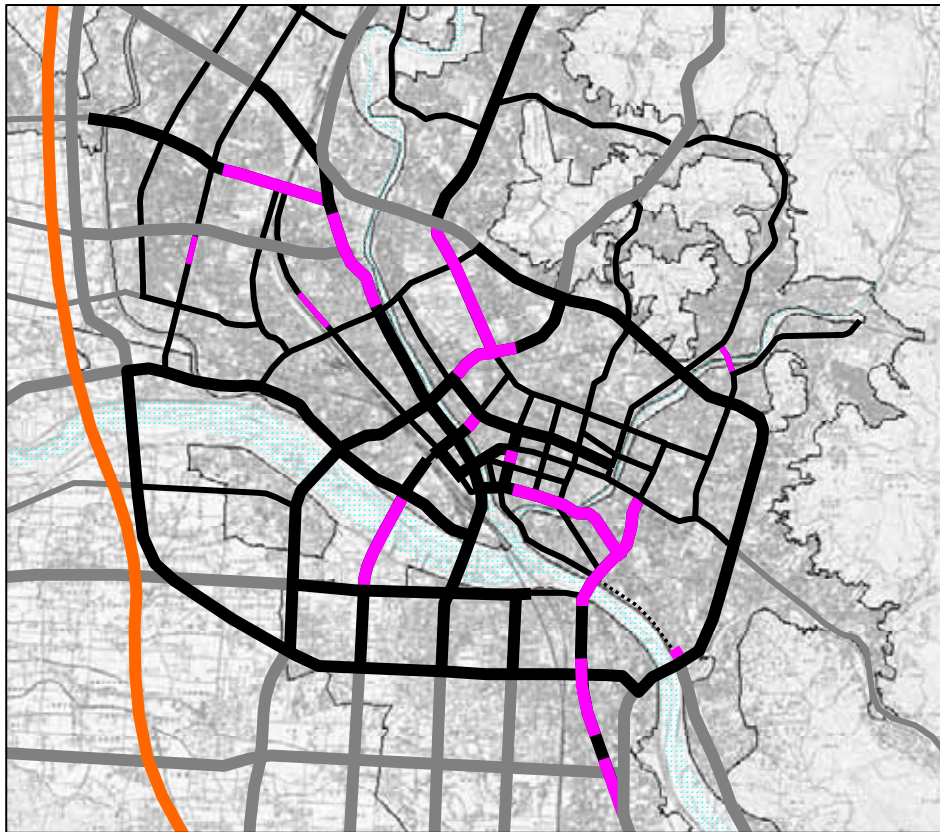
新たな将来道路網計画(案)の形成のため、今後整備が必要な4車線幹線道路及び現在整備中の路線における事業費は約550億円と試算され、今後30年で整備する場合、一年あたり約18億円の事業費が必要と予測されます。

表7-2 将来道路網計画(案)事業費試算結果

	延長	事業費	30年で整備した場合の年あたり事業費
整備中の路線	約3,000m	約150億円	
新規整備が必要な4車線道路	約6,900m	約400億円	
計	約9,900m	約550億円	約18億円/年

< 新たな将来道路網計画(案)の形成について >

- ・ 現在事業中の路線整備に 10 年程度要すると試算される
- ・ 一方, 全体ネットワークについては, 街路事業費の総枠で見ると 30 年程度で概ね形成が可能なものと見込まれるが, 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る
- ・ 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る



凡 例 (太線：4 車線以上, 細線：2 車線)	
—— 整備が必要な 4 車線幹線道路 及び現在整備中の道路	—— 幹線道路網 —— 広域的な幹線道路 (本調査の検討対象外)

図 7-15 将来道路網計画(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(案)における自動車交通への影響

7-3 で設定した将来道路網計画(案)における自動車交通への影響の程度について、平成 37 年将来自動車配分交通量予測結果に基づき検証を行いました。

1. 主要断面における需給バランス

- ・ 主要断面の交通量は 4 車線道路が整備される 零石川断面で増加し、他の断面では減少すると予測される
- ・ 各断面とも混雑度は緩和され、需給バランスは図られると予測される

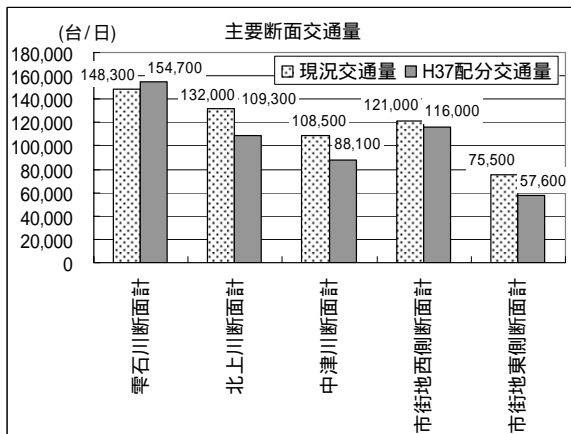


図 7-16 主要断面における現況及び将来交通量予測結果

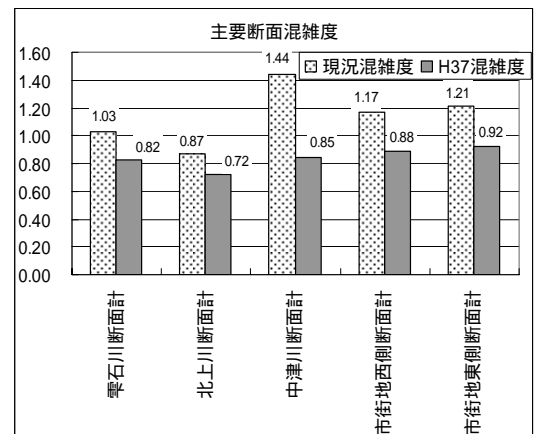


図 7-17 主要断面における現況及び将来混雑度予測結果

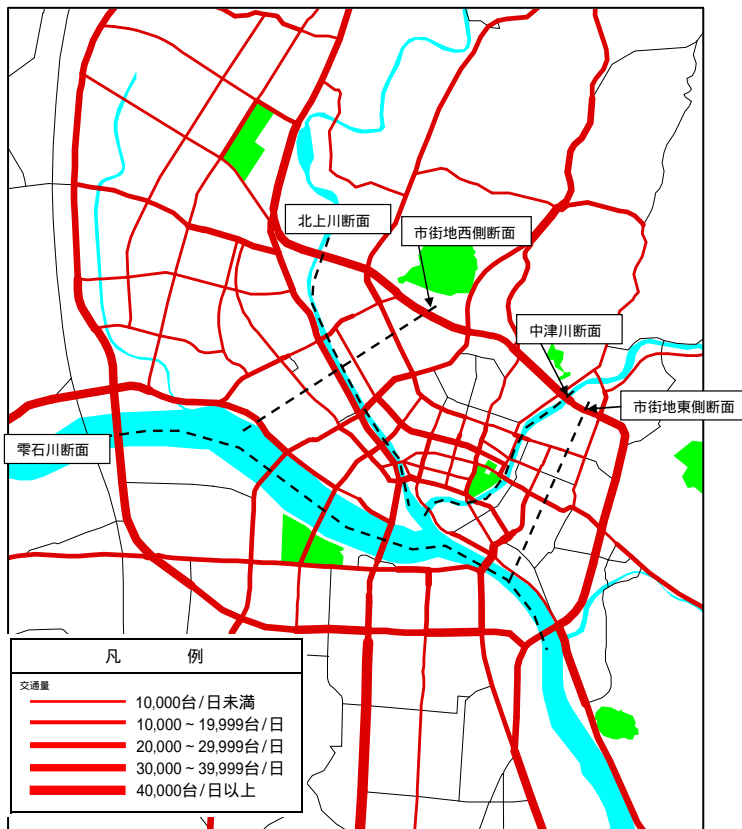


図 7-18 将来道路網計画(案)における平成 37 年将来自動車配分交通量予測結果

本調査では、30 年後の交通需要予測を行っていないため、ここでは、平成 37 年の自動車配分結果を用いているが、平成 37 年以降自動車交通需要が増加する可能性は低いものと想定される。

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。
- ・また，一部の路線においては，慢性的な混雑が続くと考えられる混雑度 1.75 の区間もあるが，並行する路線において混雑度が低いことから，当概路線への誘導施策等により，緩和が図られるものと考えられる。



図 7-19 現況における混雑度
(H17 センサス, 県警データ)

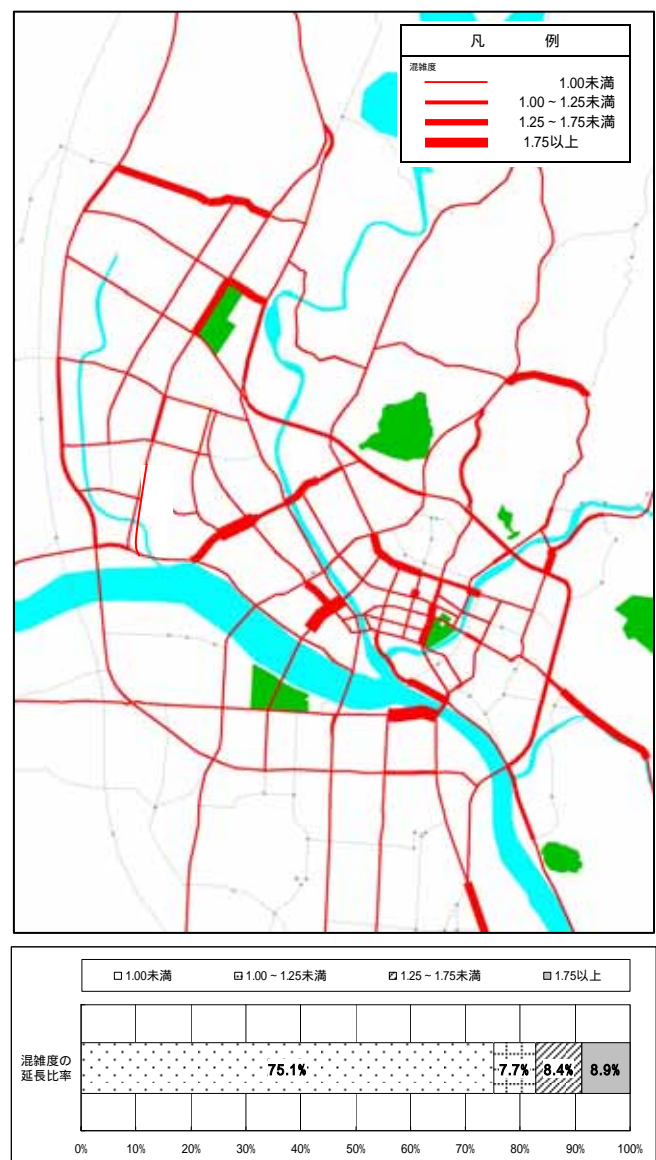


図 7-20 将来道路網計画(案)における混雑度
(H37 将来交通量配分結果)

3. 既定計画どおりに整備されない中心市街地における幹線道路の状況

本計画により、4車線の既定計画に対して2車線となる区間の自動車交通処理への影響を検証しました。

- ・四ツ家教会～上田一丁目間などで、1万台/日程度の交通量が予測される区間があるが、現況交通量と比較すると減少する傾向にある

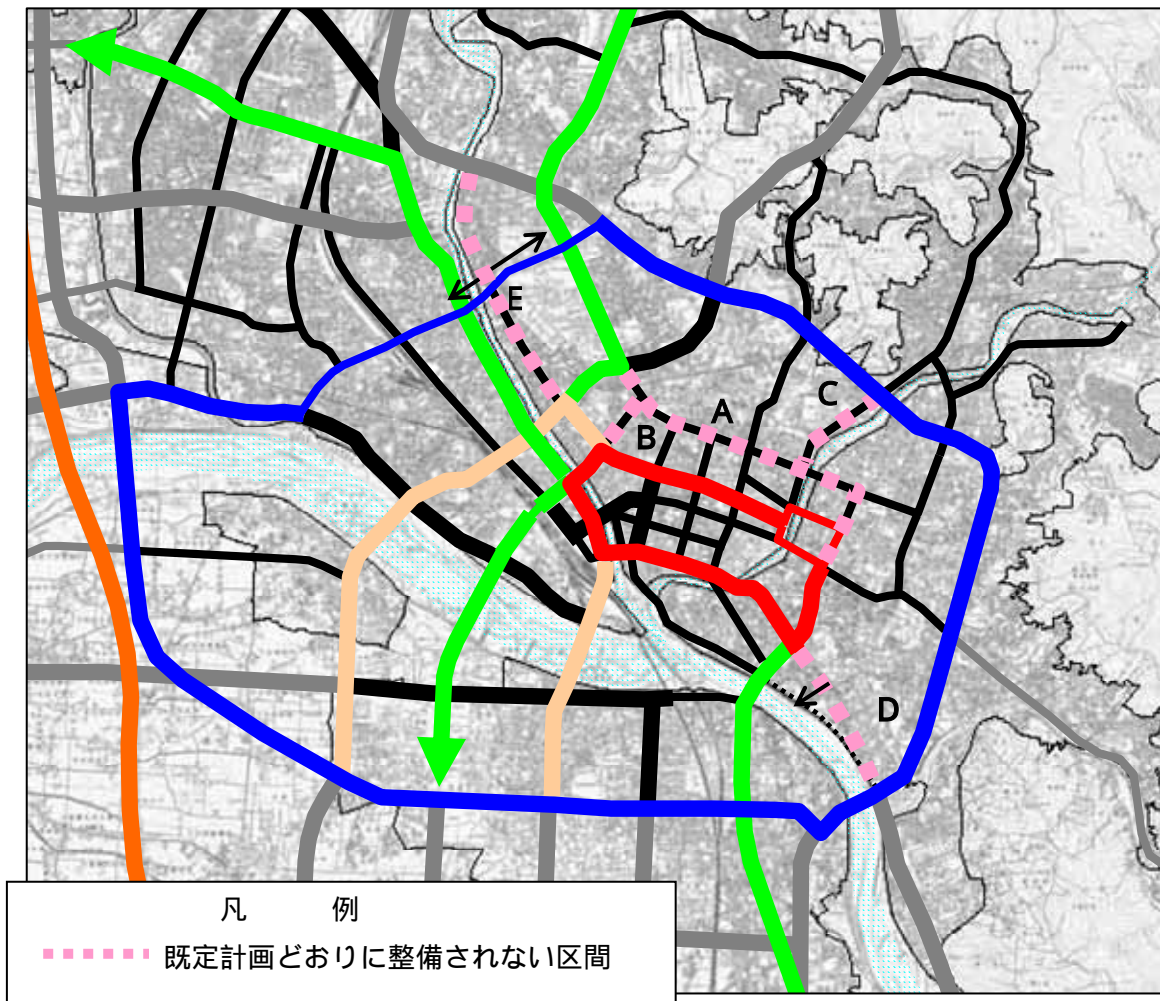


図 7-21 既定計画どおりに整備されない区間

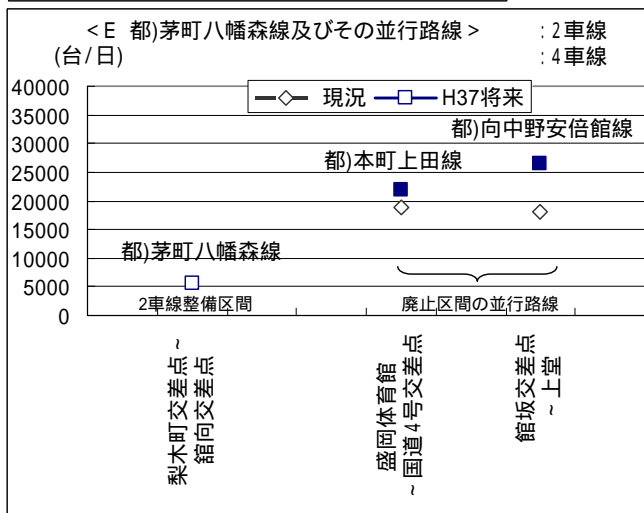
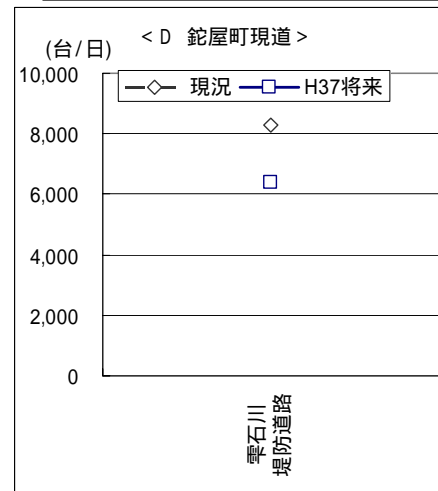
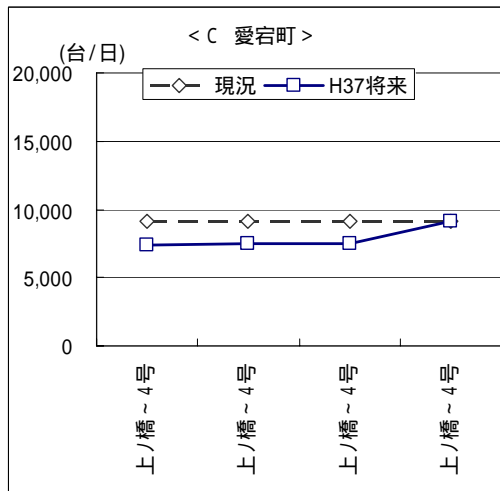
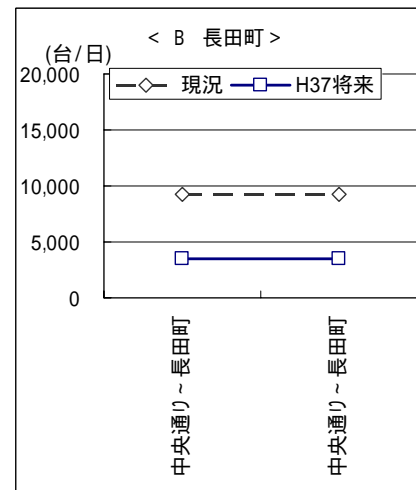
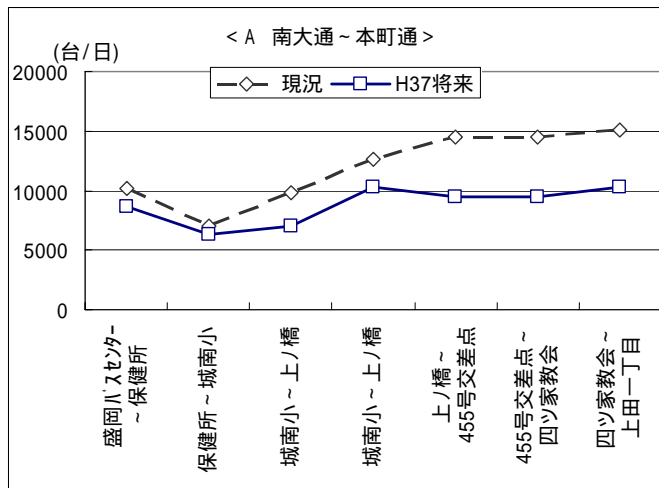


図 7-22 既定計画どおりに整備されない区間における配分交通量の予測結果(H37)

4. 新たな将来道路網計画(案)における自動車交通への影響のまとめ

< 将来道路網計画の自動車交通への影響検証結果(まとめ) >

- ・ 将来の自動車交通需要に対しては、一部で容量が不足する区間があるものの、ネットワーク全体としては概ね需要を満たしていると考えられる
- ・ 容量が不足する区間については、現況と比較して交通量は減少する傾向にあるが、混雑緩和に向けた具体施策の実施を図っていきたい

7-6 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30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。

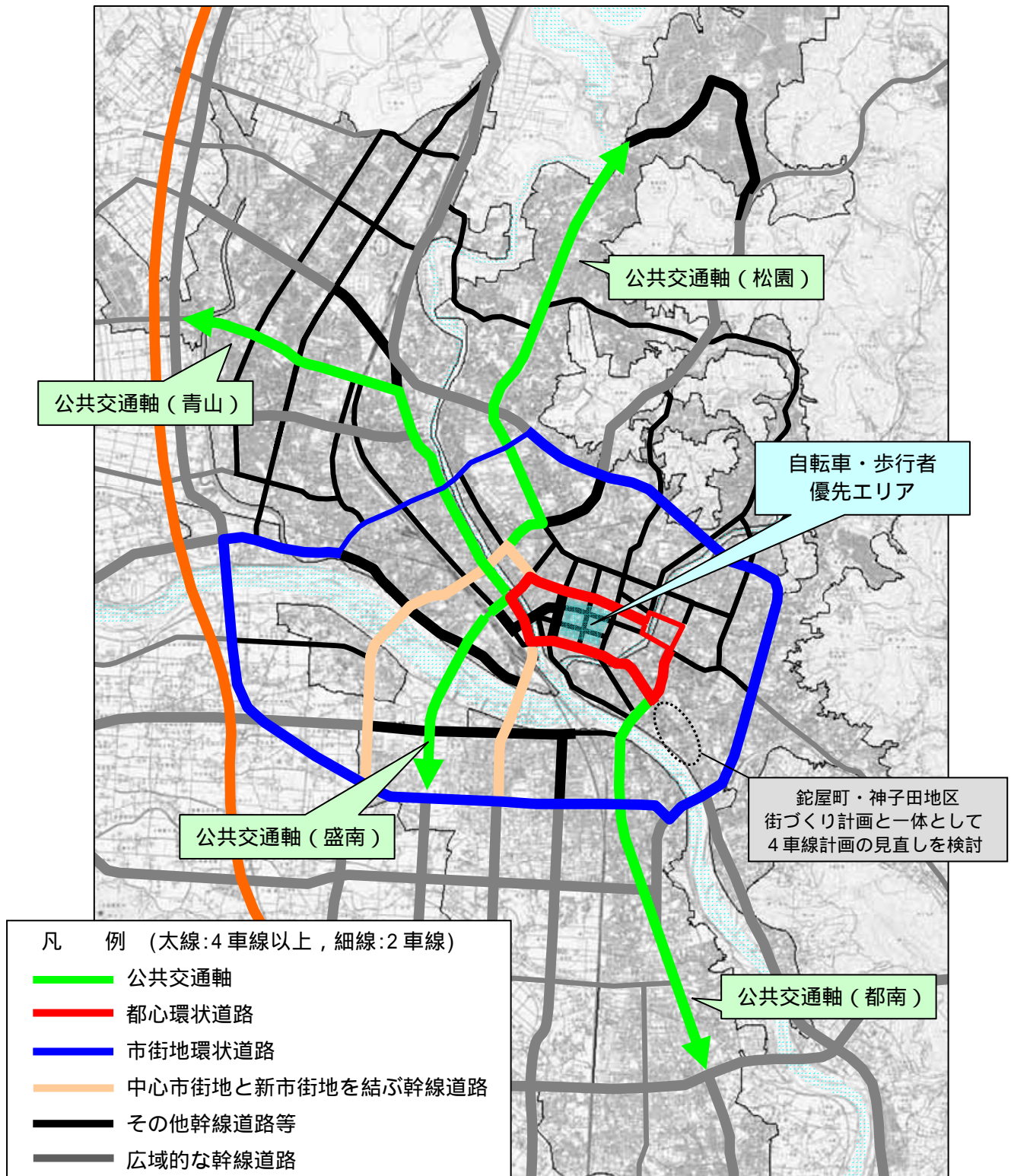


図 7-23 将来道路網計画

表 7-3 市街地における環状放射パターンの骨格を形成する路線

路線の位置づけ	路線名	区間名	車線数	路線の機能	
公共交通軸形成のための道路 (放射道路)	青山	開運橋夕顔瀬線	旭橋西袂～夕顔瀬橋西袂	4	・青山方面から盛岡市中心部に向かう基幹バスのバス専用・優先レーン化を図る
		向中野安倍館線	夕顔瀬橋西袂～上堂	4	
		上堂鶉飼線	上堂～滝沢	4	
	都南	向中野安倍館線	南大通～国道4号交差点	4	・都南方面から盛岡市中心部に向かう基幹バスのバス専用・優先レーン化を図る
		矢巾滝沢線	国道4号交差点～三本柳	4	
	松園	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	4	・松園方面から盛岡市中心部に向かう基幹バスのバス専用・優先レーン化を図る
		本町上田線	上田一丁目～国道4号交差点	4	
		上田深沢線	国道4号交差点～松園	4	
	盛南	盛岡駅旭橋線	旭橋～跨線橋	2	・盛南方面から盛岡市中心部に向かう基幹バスのバス専用・優先レーン化を図る
盛岡駅本宮線		跨線橋～西バイパス	4		
都心を囲む道路形成 (歩いて楽しむ中心市街地形成関連道路)	盛岡駅長田町線	長田町～旭橋西袂	4	・歩行者・自転車優先エリアへの通過交通を抑制しつつ、エリアへのアクセス性を向上する ・市街地内の拠点間の移動利便性を向上する ・周辺から中心市街地へのアクセス交通を分散誘導する	
	開運橋夕顔瀬線	旭橋西袂～開運橋西袂	4		
	開運橋飯岡線	開運橋西袂～不来方橋西袂	4		
	盛岡駅南大橋線	不来方橋西袂～南大通	4		
	向中野安倍館線	南大通～盛岡BC	4		
	向中野安倍館線	盛岡BC～市役所	2		
	向中野安倍館線	市役所～長田町	4		
	明治橋大沢川原線	大沢川原三丁目～大通三丁目	4		
	盛岡駅上盛岡駅線	大通三丁目～共済ビル	4		
	下ノ橋更ノ沢線	下の橋北袂～裁判所	2		
	内丸山岸線	市役所～与の字橋	2		
	内丸神明線	与の字橋～保健所	2		
	神明前北井崎線	保健所～盛岡BC	2		
市街地周辺からの交通を分散・誘導する道路	新道寺山線	上田交差点～稲荷町交差点	2	・盛岡市の通過交通について、市街地内への過度な流入を抑制する ・市街地周辺から発着する交通を外周部から分散流入させる	
	太田橋雫石線	稲荷町交差点～前潟	4		
	向中野前潟線	前潟～向中野	4		
	向中野東仙北線	向中野～南大橋南袂	4		
	矢巾滝沢線	南大橋南袂～上田交差点	4		
中心市街地と新市街地を結ぶ幹線道路	開運橋飯岡線	不来方橋～向中野	6	・盛岡市中心商業・業務地と新市街地である盛南地区との連絡性を高める ・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	
	向中野安倍館線	中央通～夕顔瀬橋	4		
	夕顔瀬橋煙山線	夕顔瀬橋～西バイパス	4		