

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り、本計画において整備を優先する区間とする。

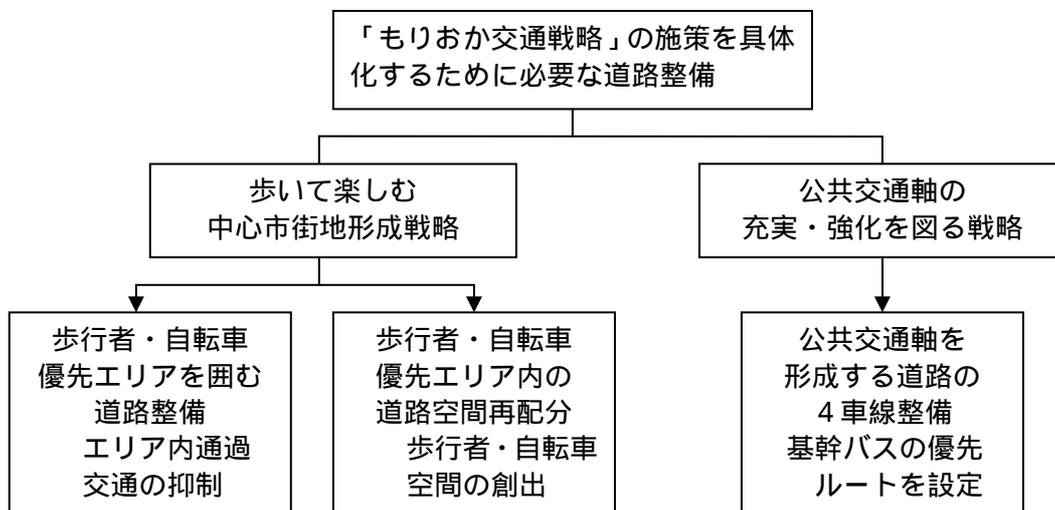


図 21 もりおか交通戦略を支える道路整備の体系

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。

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

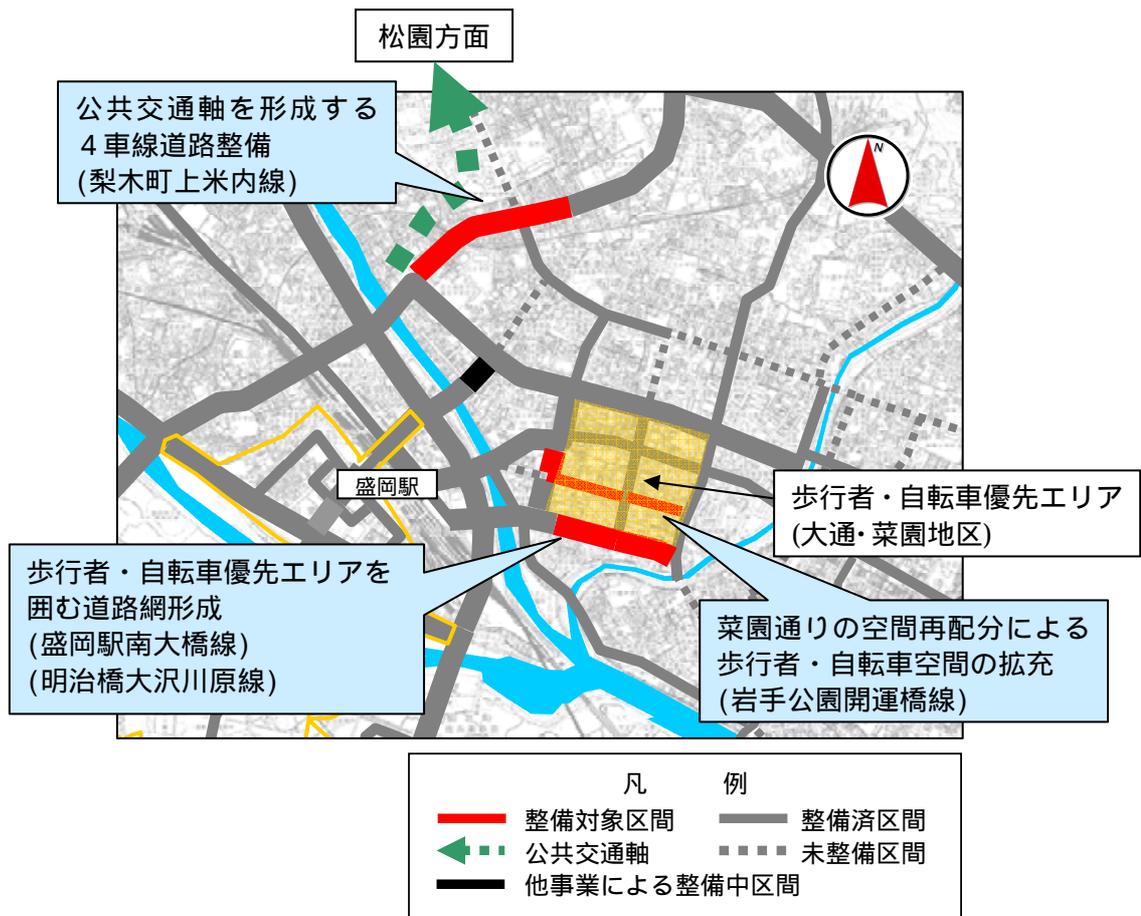


図22 もりおか交通戦略に必要な道路整備

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)

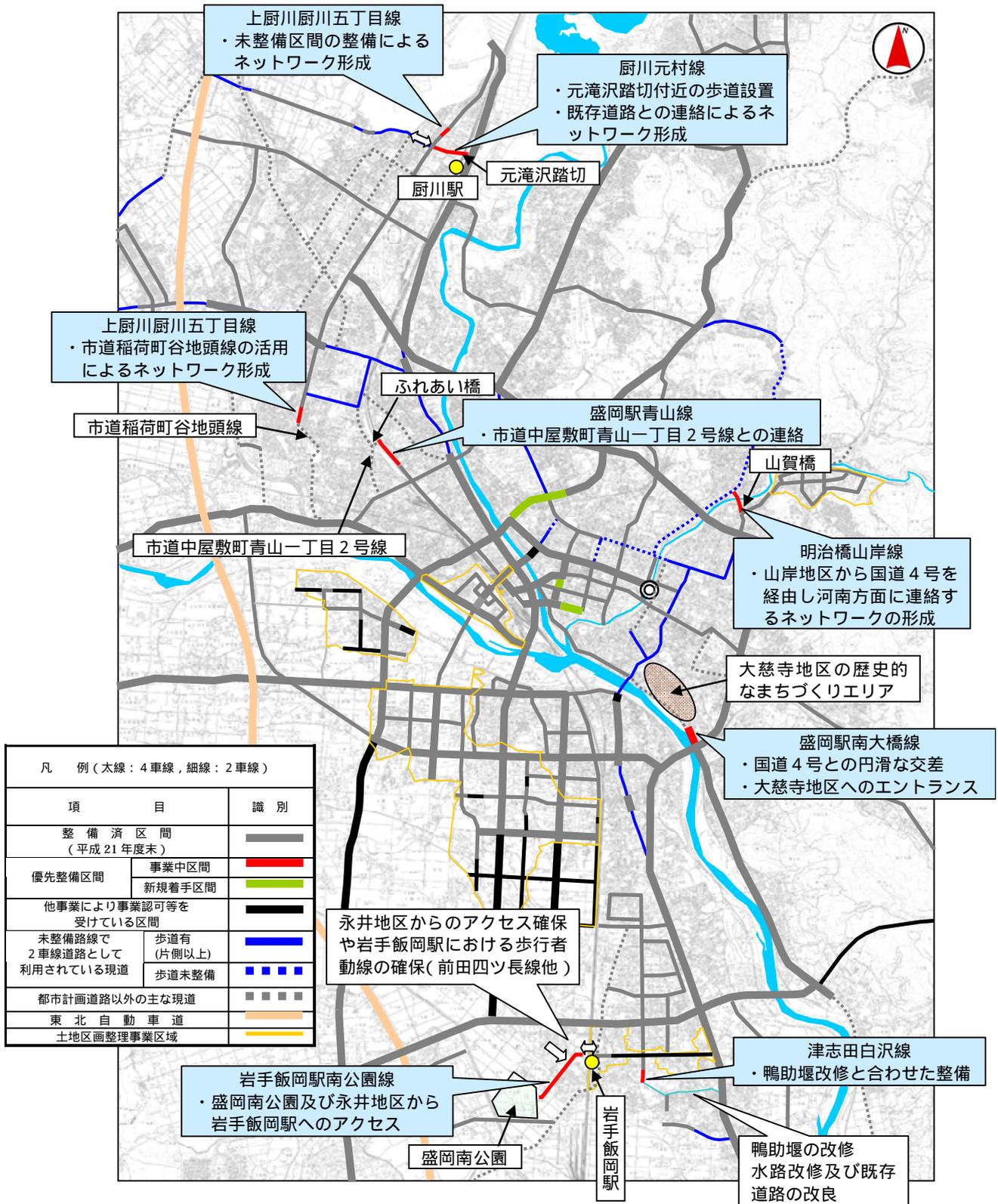


図23 事業中路線におけるネットワーク形成上必要な整備区間

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
	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
	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) ・市道中屋敷町青山一丁目2号線に連絡する 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	
	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	
	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	
	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	
	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	
	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
	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。

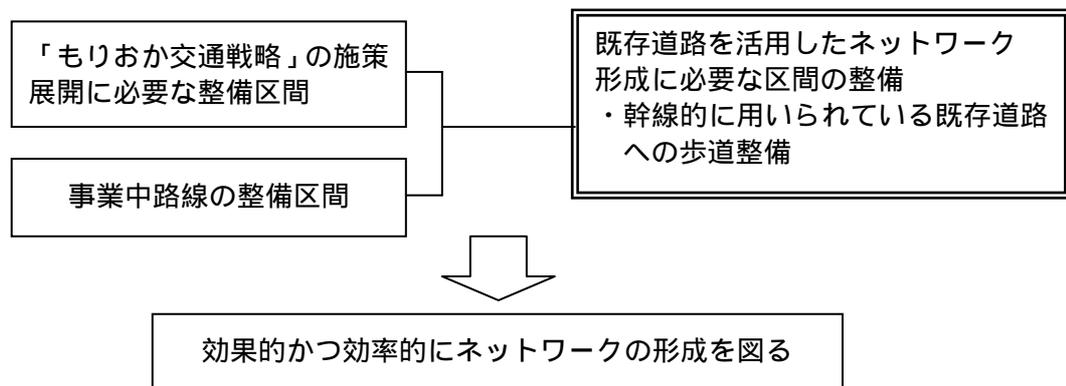


図24 既存道路を活用したネットワーク形成

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。

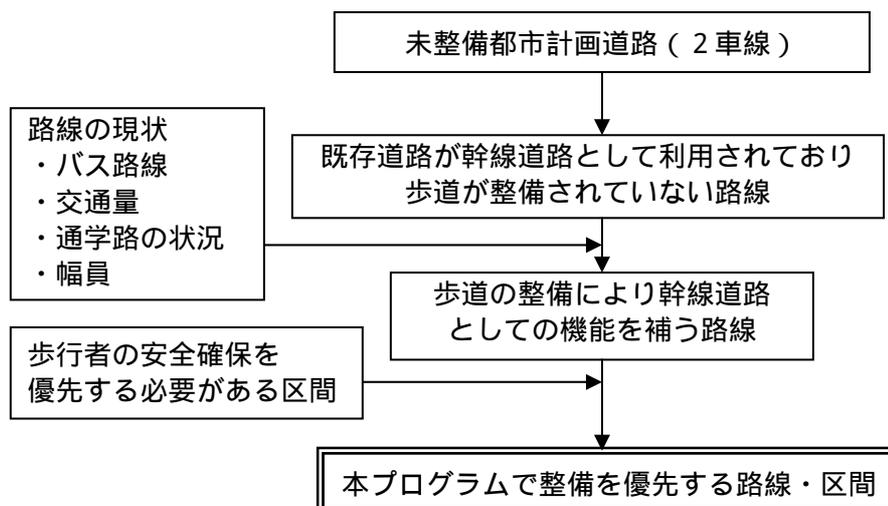


図25 歩行者の安全性確保を図る路線の選定方針

(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)

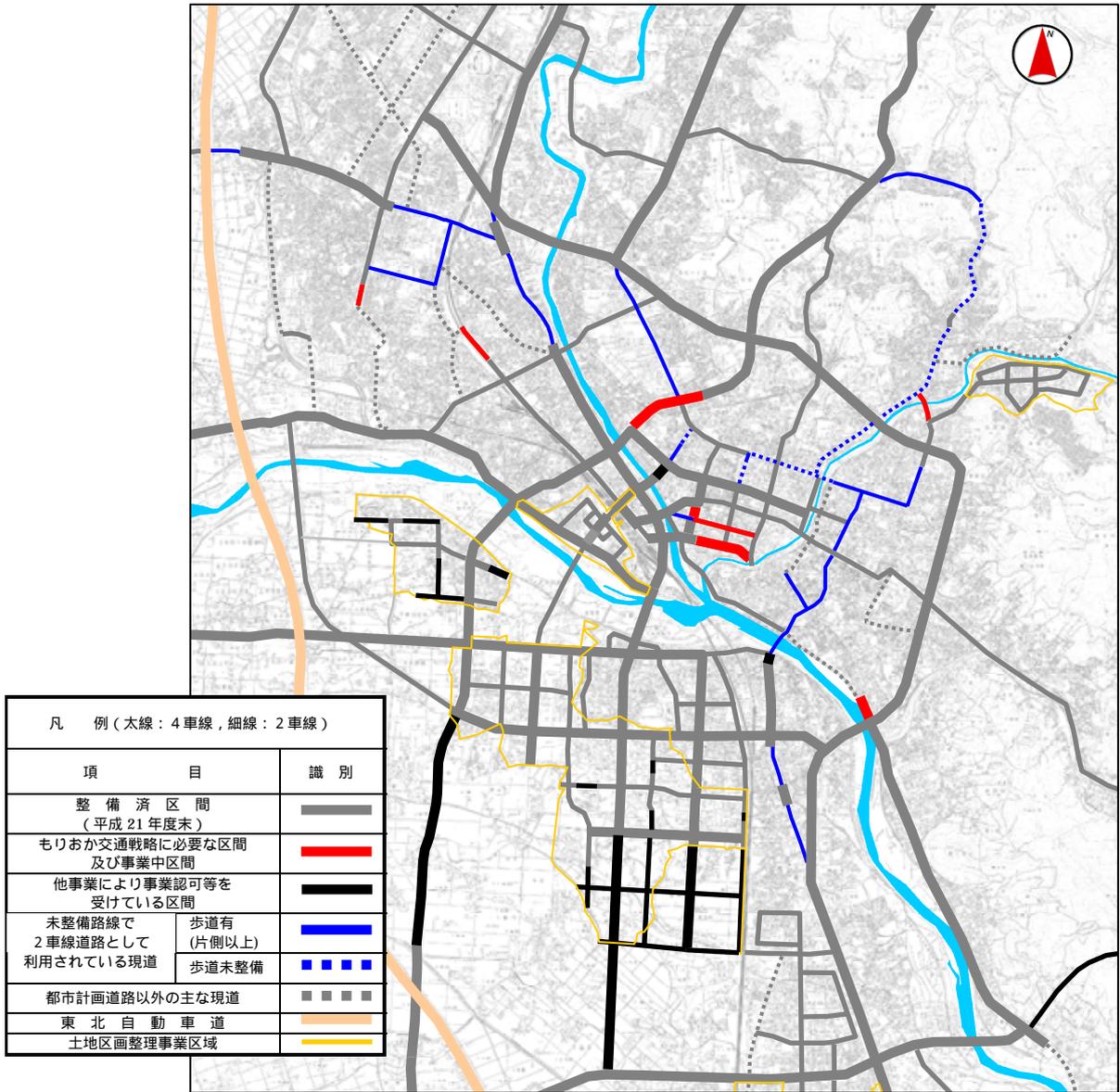


図26 検討対象路線

表6 検討対象路線

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

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を評価項目とする。

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。

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。

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		現道幅員		自動車交通量		評点計
		(有・無)	評点	(本/日)	評点	(m)	評点	(台/日)	評点	
	愛宕町三ツ割線	有	1	111	3	6.8	3	11,500	3	10
	本町上田線	有	1	101	3	8.9	1	14,500	3	8
	本町新庄線	有	1	191	3	9.3	1	14,500	3	8
	内丸愛宕町線	有	1	105	3	7.2	2	9,100	2	8
	大沢川原北山線	有	1	414	3	7.9	1	8,900	2	7
	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。

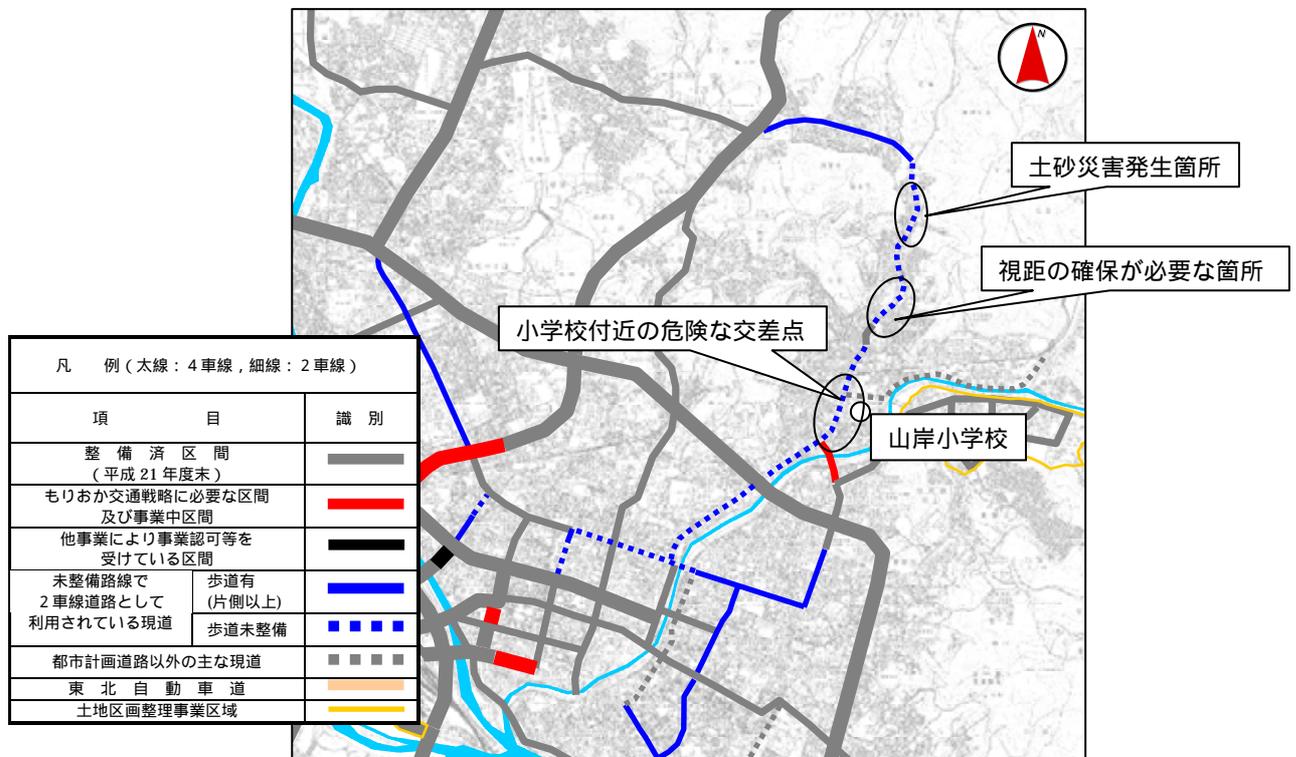


図27 歩行者の安全確保を優先すべき区間

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。

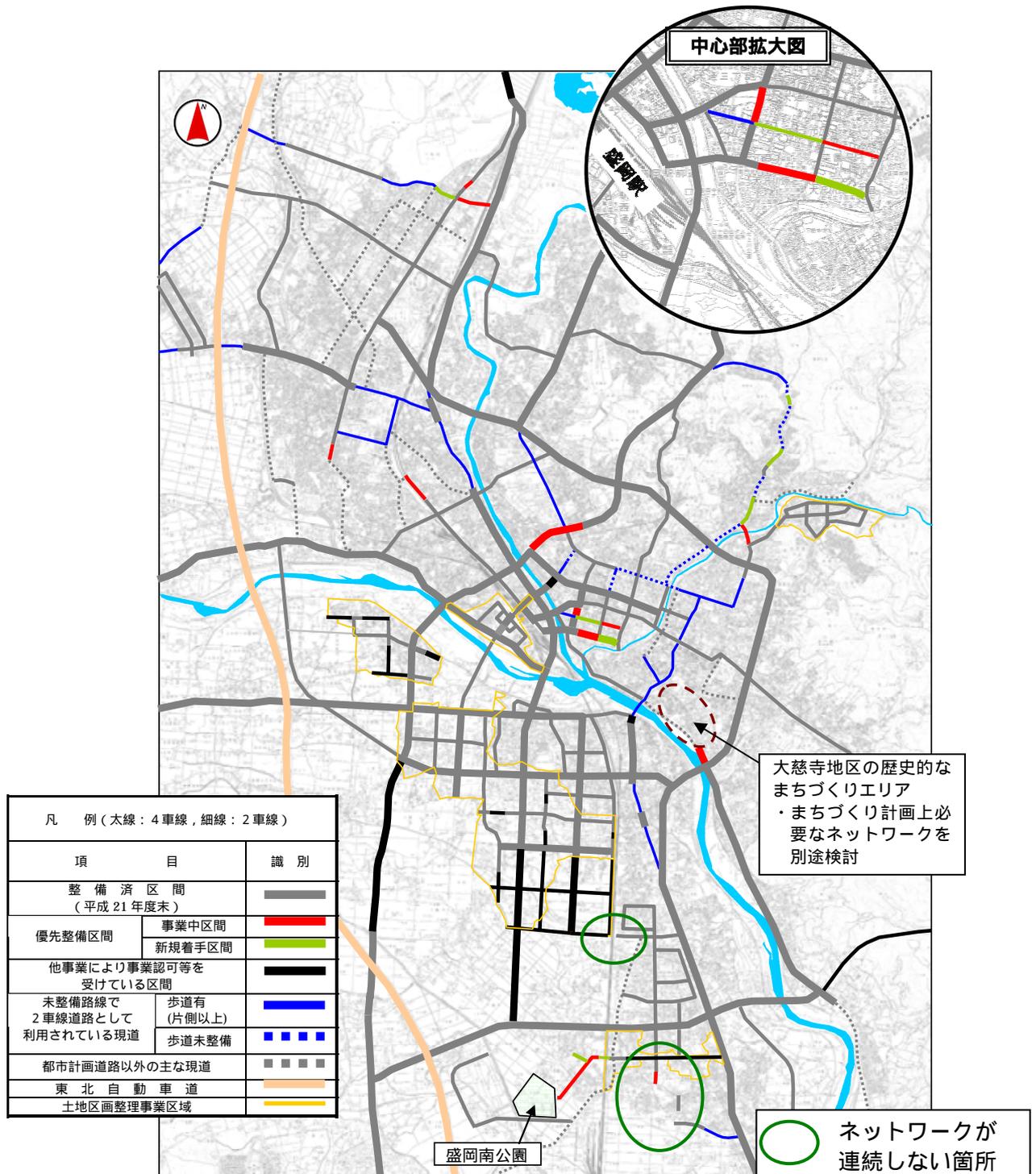


図28 優先区間の整備により形成されるネットワーク

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箇所について、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
	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。
	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当初に設定した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。

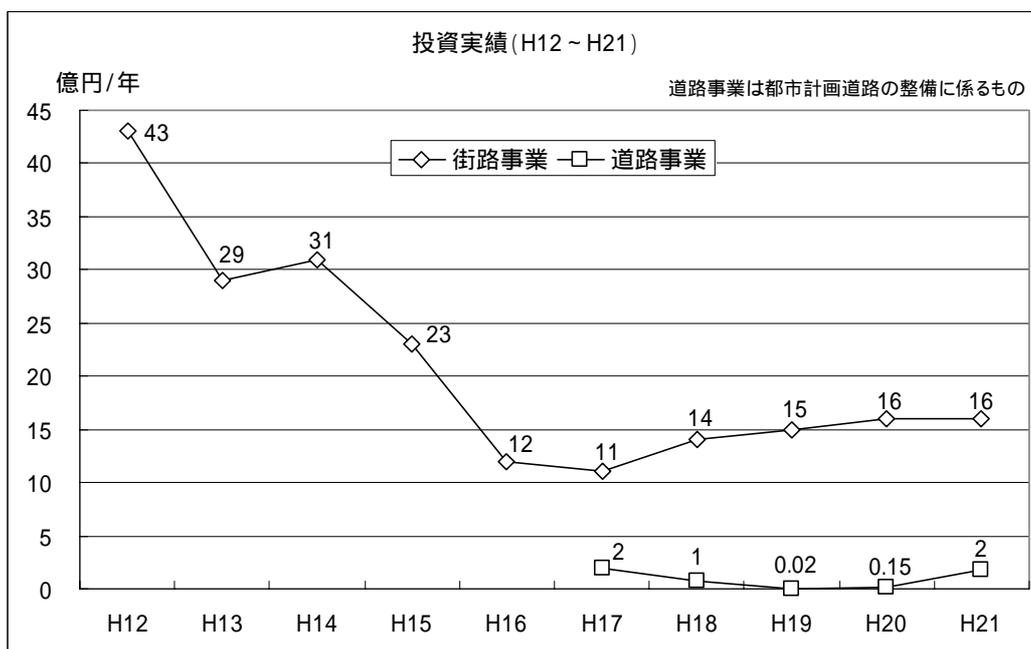


図29 既定の道路整備プログラムにおける投資実績

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。