

盛岡市都市計画道路整備プログラム

令和3年9月

盛岡市

目 次

第1章	計画策定の背景と目的	
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画策定の目的	2
1-3	計画期間	2
1-4	検討範囲	2
1-5	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）について	
2-1	既定計画における整備優先度の検討	4
2-2	既定計画の整備対象路線	5
2-3	既定計画の整備状況と評価	7
第3章	もりおか交通戦略（第二期）との関係性	
3-1	本計画ともりおか交通戦略（第二期）の関係性	15
3-2	もりおか交通戦略（第二期）の施策実施方針	16
3-3	将来道路網計画の検証結果及び整備方針	18
第4章	盛岡市都市計画道路整備プログラム（本計画）の検討	
4-1	基本方針及び整備優先度の検討方法	20
4-2	もりおか交通戦略（第二期）の施策展開に必要な整備区間	22
4-3	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	26
4-4	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	29
4-5	市の主要事業を踏まえた幹線道路等の整備を促進する区間	35
4-6	広域的な道路網との整合について	38
4-7	優先区間の整備により形成されるネットワーク	39
4-8	可能投資額の検討	40
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	42
第6章	今後の進め方	
6-1	進捗状況の管理	44
6-2	道路整備に必要な都市計画道路の変更について	44
6-3	道路整備に伴う自転車走行空間の確保について	44

第1章 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

都市計画道路とは、都市計画法に基づき都市計画決定された道路であり、交通の通行機能だけでなく、将来の都市構造形成、安全で快適な市街地の形成など、商業・業務等の都市活動や日常生活を支えるために必要な都市基盤施設である。

また、都市計画道路の整備には長い年月と膨大な事業費を要するため、都市計画道路整備の基本方針や整備箇所・整備時期を公表することにより、事業の透明性を確保し、市民の理解と協力を得ながら事業に取り組む必要がある。このため、平成12年度以降、10年間毎に都市計画道路整備プログラムを策定している。

平成22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29年度一部見直し）の計画期間（平成23年度から令和2年度）が終了したことから、「もりおか交通戦略（第二期）」の策定及び「将来道路網計画の検証」に基づき、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（平成22年度策定）

都市計画道路を計画的に整備するために策定した計画。「もりおか交通戦略」を踏まえて、平成23年度から令和2年度までの10年間にお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（第二期））

もりおか交通戦略は、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10年間の具体施策として平成21年10月に策定したもの。計画策定から10年経過することから、令和3年度に「もりおか交通戦略(第二期)」を策定する。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、将来道路網計画の検証を行っている。

※以後、平成22年度策定の盛岡市都市計画道路整備プログラムを「既定計画」、今回策定する盛岡市都市計画道路整備プログラムを「本計画」とする。

1-2 計画策定の目的

「もりおか交通戦略（第二期）」で定める中心市街地形成戦略や公共交通軸の充実・強化を図る戦略の施策を支える将来道路網計画に基づき、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。

1-3 計画期間

令和3年度～令和12年度

1-4 検討範囲

将来道路網計画（平成21年度）の検証結果に基づく新たな将来道路網計画（令和3年度）で位置づけられた、市街化区域内を主体とする都市計画道路とし、次に該当する区間を除く路線とする。

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。

1-5 検討の進め方

本計画の策定にあたっては、既定計画の進捗状況、「もりおか交通戦略(第二期)」における交通施策及び将来道路網計画に基づき、以下のフローにより検討を行うものとする。

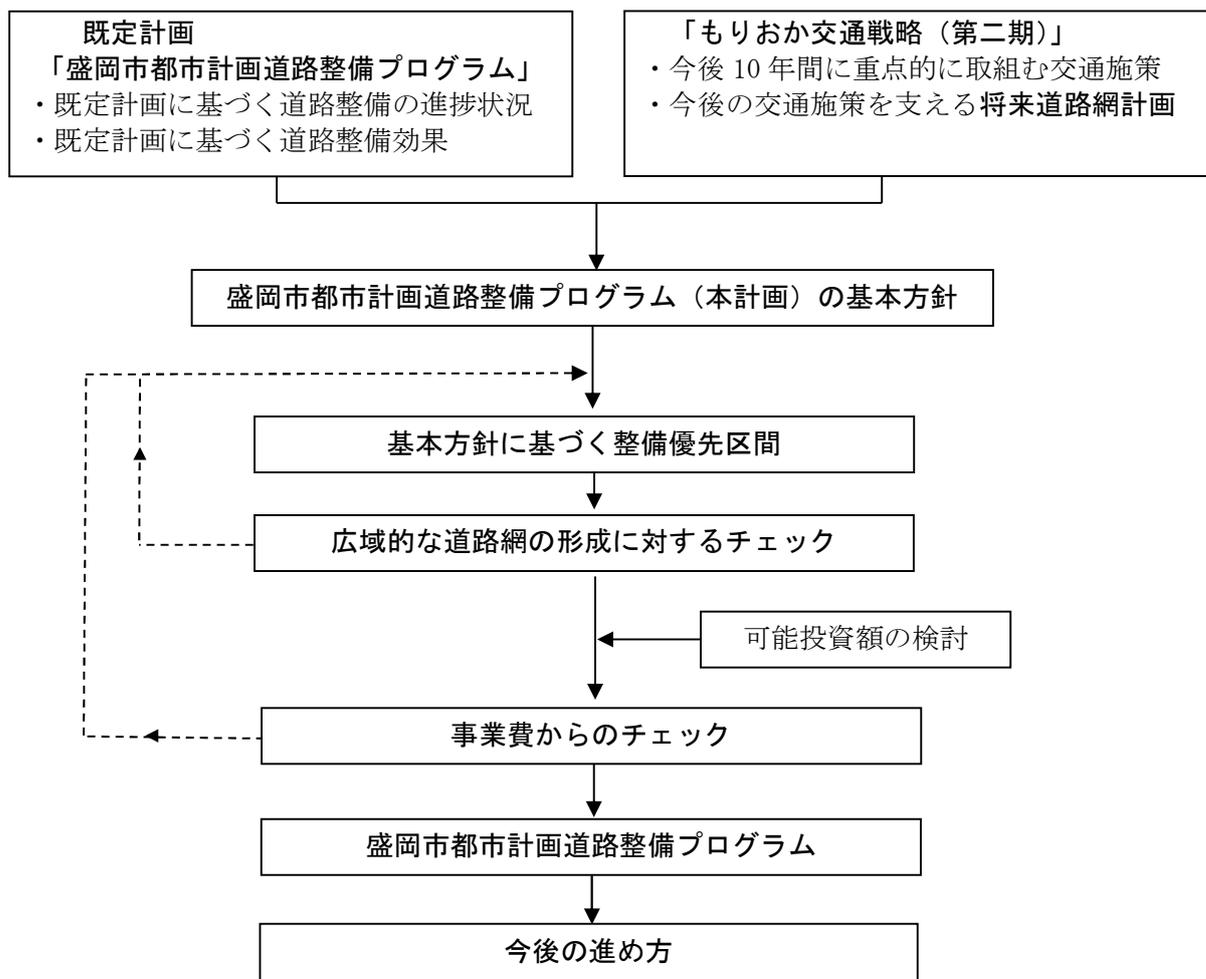


図1 盛岡市都市計画道路整備プログラム検討の流れ

第2章 盛岡市都市計画道路整備プログラム（既定計画）について

2-1 既定計画における整備優先度の検討

既定計画における整備優先度検討の基本方針は下記のとおりであり、都市計画道路の整備状況、「もりおか交通戦略」の施策を支える道路整備及び将来道路網の検証結果に基づき、優先的に整備すべき路線・区間の検討を行ったものである。

<テーマ>

「もりおか交通戦略」の施策実現に必要な路線を中心として、平成23年度から10年間での実現性を踏まえながら、幹線道路としてのネットワーク形成を図る。

整備優先度の検討

広域的な道路網 整備との整合

広域的な道路網の形成については、国及び県が主体となりながら整備が進められており、これら広域的な道路網と本計画との整合性についてチェックする。



①「もりおか交通戦略」の施策展開に必要な整備区間

歩いて楽しむ中心市街地形成戦略及び公共交通軸の充実・強化を図る戦略における施策展開に必要な路線・区間の整備を優先する。

②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

事業中の路線については、ネットワーク形成が図られるよう、必要な区間まで整備を継続する。

③既存道路を活用したネットワーク形成に必要な整備

2車線で計画されている路線について、既存道路の活用を図りながらネットワークの形成を図るため、未整備の2車線道路への歩道整備など幹線道路としての基本的な機能確保に必要な整備を行う。また、既に幹線道路として利用されている路線について、歩行者の安全を確保すべき区間の整備を優先する。

図2 既定計画における整備優先度検討の基本方針

2-2 既定計画の整備対象路線（※平成 29 年度一部見直し）

平成 23 年度から 10 年間を目標とする既定計画は、下記のとおりである。「もりおか交通戦略」の施策展開に必要な道路整備を促進するとともに、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なっている。

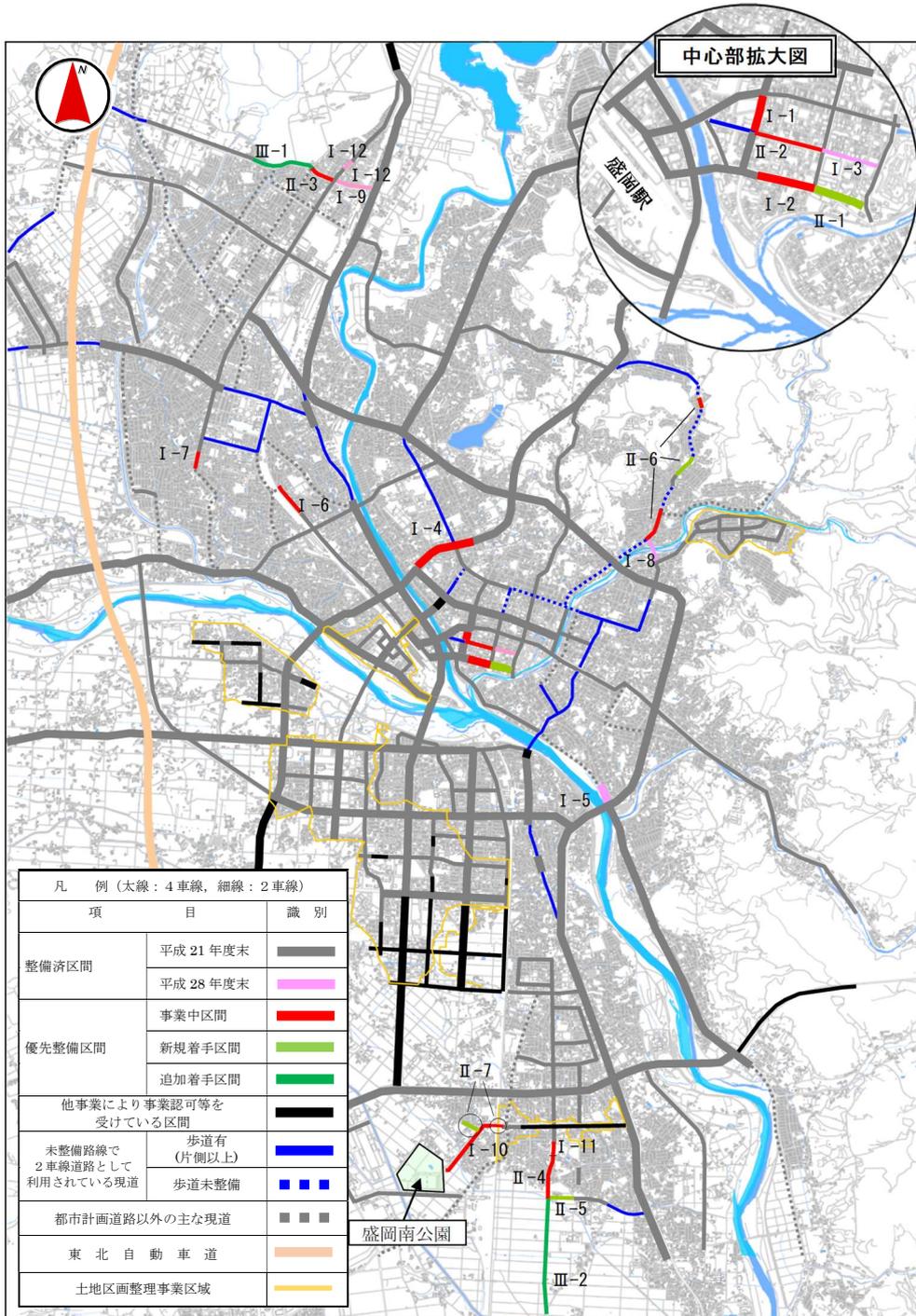


図 3 既定計画整備路線図（平成 29 年度時点）

表1 既定計画の整備対象路線

番号	路線名	区間	延長 (m)	整備優先順位
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	1
I-2	盛岡駅南大通線	大沢川原三丁目～岩手女子高前	220	1
I-3	岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下～映画館通り	280	完了済み
I-4	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	683	1
I-5	南大通南大橋線	南大橋～神子田町	297	完了済み
I-6	盛岡駅青山線	前九年二丁目	434	1
I-7	上厨川厨川五丁目線	西青山一丁目	209	1
I-8	中ノ橋通山岸線	加賀野四丁目～山岸一丁目	266	完了済み
I-9	厨川元村線	元滝沢踏切	465	完了済み
I-10	岩手飯岡駅南公園線	岩手飯岡駅～盛岡南公園	730	1
I-11	津志田白沢線	都南中央公園～鴨助堰	200	1
I-12	上厨川厨川五丁目線	厨川四丁目～厨川五丁目	115	完了済み
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	盛岡駅南大通線	岩手女子高前～下ノ橋西袂	250	3
II-2	岩手公園開運橋線	映画館通り～開運橋通	330	2
II-3	厨川元村線	みたけ四丁目・厨川五丁目	310	2
II-4	津志田白沢線	鴨助堰～西見前19地割	485	2
II-5	西見前赤林線	西見前19地割	280	3
II-6	愛宕町三ツ割線	山岸六丁目	160	2
		桜ヶ丘団地入口付近	265	3
		山賀橋入口交差点～山岸小学校入口交差点	387	2
II-7	前田四ツ長線他	永井小学校前	310	2
		岩手飯岡駅（自由通路）	—	2
計	7路線		2,777	
新たに追加する平成32年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間				
III-1	厨川元村線	滝沢市穴口	680	3
III-2	津志田白沢線	西見前19地割～西見前2地割	1,195	3
計	2路線		1,875	
合計	21路線		8,712	

2-3 既定計画の整備状況と評価

1. 整備状況

既定計画の進捗状況は、下記のとおりである。令和2年度までに完了を目指す路線・区間では、12路線・区間中11路線・区間が完了、1路線・区間が事業中である。令和2年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間については、8路線・区間が事業中、1路線・区間が未着手となっている。

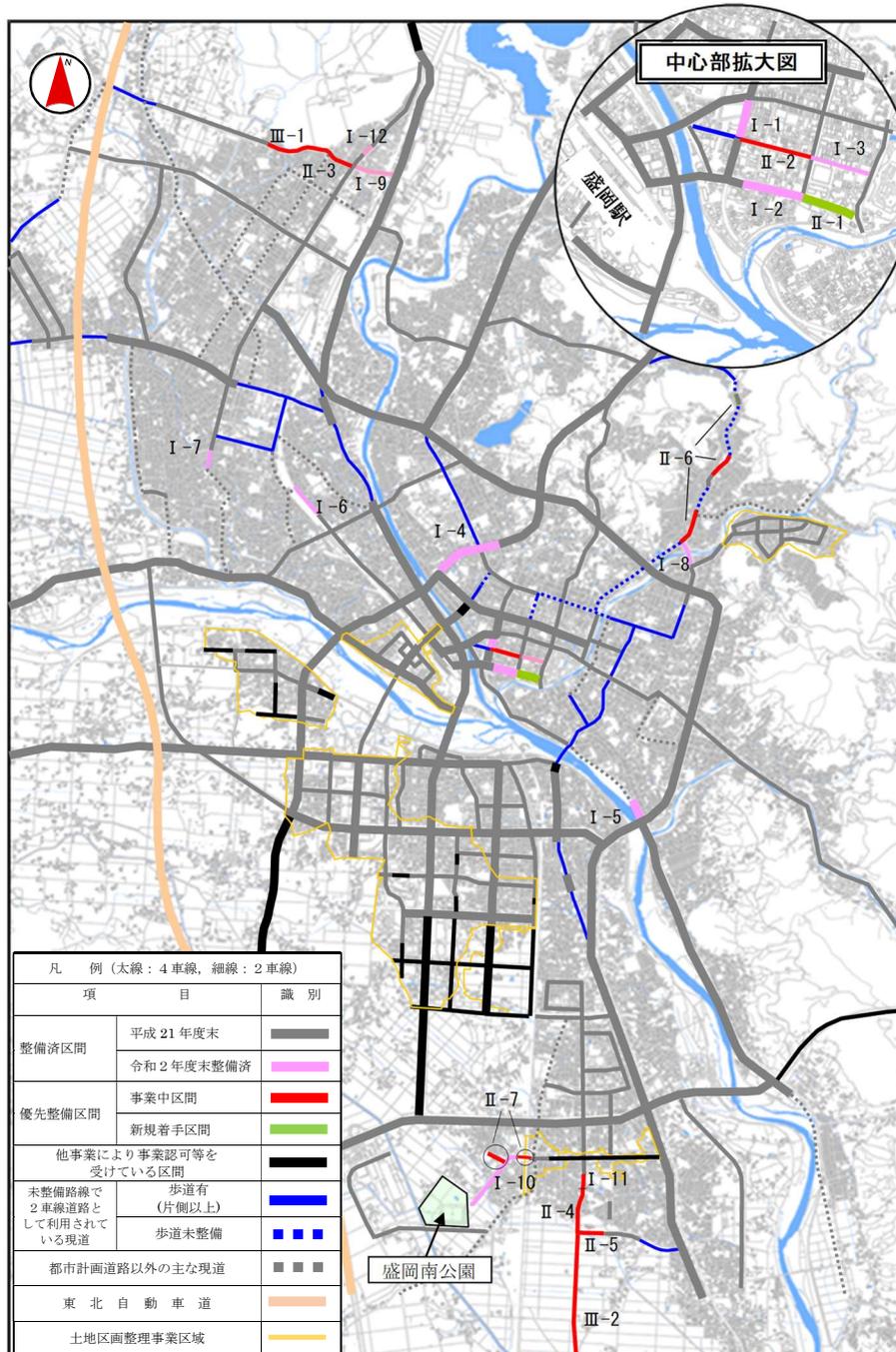


図4 既定計画の整備状況 (令和2年度末)

表2 既定計画の整備状況（令和2年度末）

番号	路線名	区間	延長 (m)	進捗状況 R2年度末時点
令和2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	完了済み
I-2	盛岡駅南大通線	大沢川原三丁目～岩手女子高前	220	完了済み
I-3	岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下～映画館通り	280	完了済み
I-4	梨木町上米内線	梨木町～上田一丁目	683	完了済み
I-5	南大通南大橋線	南大橋～神子田町	297	完了済み
I-6	盛岡駅青山線	前九年二丁目	434	完了済み
I-7	上厨川厨川五丁目線	西青山一丁目	209	完了済み
I-8	中ノ橋通山岸線	加賀野四丁目～山岸一丁目	266	完了済み
I-9	厨川元村線	元滝沢踏切	465	完了済み
I-10	岩手飯岡駅南公園線	岩手飯岡駅～盛岡南公園	730	完了済み
I-11	津志田白沢線	都南中央公園～鴨助堰	200	事業中
I-12	上厨川厨川五丁目線	厨川四丁目～厨川五丁目	115	完了済み
計	12路線		4,060	
令和2年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間				
II-1	盛岡駅南大通線	岩手女子高前～下ノ橋西袂	250	未着手
II-2	岩手公園開運橋線	映画館通り～開運橋通	330	事業中
II-3	厨川元村線	みたけ四丁目・厨川五丁目	310	事業中
II-4	津志田白沢線	鴨助堰～西見前19地割	485	事業中
II-5	西見前赤林線	西見前19地割	280	事業中
II-6	愛宕町三ツ割線	山岸六丁目	160	完了済み
		桜ヶ丘団地入口付近	265	事業中
		山賀橋入口交差点～山岸小学校入口交差点	387	事業中
II-7	前田四ツ長線他	永井小学校前	310	事業中
		岩手飯岡駅（自由通路）	—	事業中
計	7路線		2,777	
新たに追加する令和2年度までに新規に事業着手を目指す路線・区間				
III-1	厨川元村線	滝沢市穴口	680	事業中
III-2	津志田白沢線	西見前19地割～西見前2地割	1,195	事業中
計	2路線		1,875	
合計	21路線		8,712	

2. 基本方針ごとの現状と評価

既定計画の基本方針の現状と評価を下記に示す。

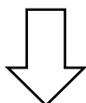
基本方針①

「もりおか交通戦略」の施策展開に必要な整備区間



現状

「もりおか交通戦略」の施策を支えるために必要な道路整備を進め、既定計画に位置付けられた5区間のうち、4区間の整備が完了している。



評価

- ◆歩行者・自転車エリアを囲む道路整備や自転車走行空間整備が進んだ。
- ◆公共交通軸の4車線化を進めた。
- ◆中心市街地を快適に移動できると感じる人の割合が増加した。

(都) 明治橋大沢川原線 (整備後)



(都) 梨木町上米内線 (整備後)



基本方針②

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

現状

ネットワーク形成が図られるよう、必要な区間までの整備を実施しており、既定計画に位置付けた8区間中、6区間が完成した。

評価

(都)盛岡駅青山線のふれあい橋までの整備や、岩手飯岡駅～南公園区間の整備など、既定計画の事業中区間が完成したことによりネットワークの形成が進んだ。

今後の展望

都)盛岡駅青山線の整備による交通の流れの変化や、災害公営住宅の完成に伴う新たな交通に対応し、(都)盛岡駅青山線と市道中屋敷町青山一丁目2号線のスムーズな連絡を図るため、「ふれあい橋」について今後の整備に向けた検討を行うこととする。

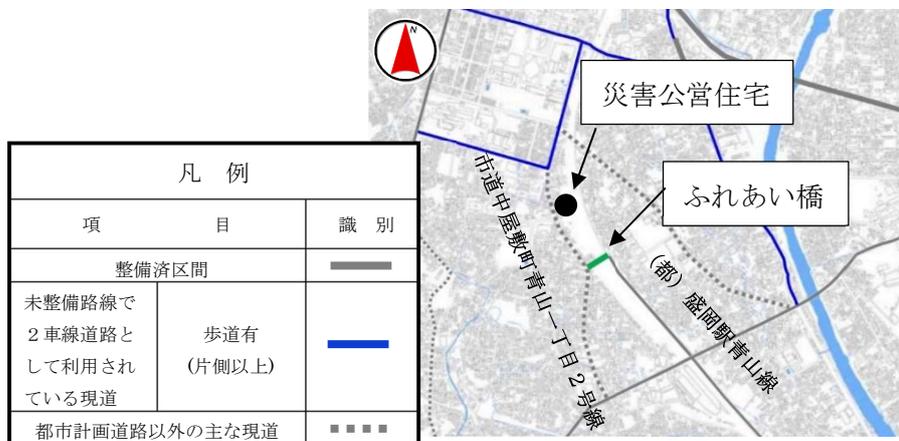
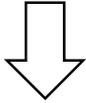


図5 ふれあい橋位置図

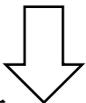
基本方針③

既存道路を活用したネットワーク形成に必要な整備



現状

優先整備路線における3つの整備区間のうち、1区間が整備済、2区間について事業着手している。



評価

バス路線や通学路として利用されている路線に歩道を整備することにより、厳しい財政状況のなか、幹線道路と同様の機能が確保され、歩行者の安全確保につながっている。

(都) 愛宕町三ツ割線



基本方針④ 広域的な道路網整備との整合

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」（第一期）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ほか、平成 26 年度に県で策定した「盛岡広域都市圏道路網基本計画」は、「もりおか交通戦略」（第一期）との整合を図るとされている。

2. 広域的な道路網の整備状況

既定計画策定後、国の直轄事業である国道 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、国道 4 号盛岡北道路が全線開通している。また、県事業では主要地方道盛岡和賀線の飯岡工区が平成 27 年に 4 車線開通、県道本宮長田町線では平成 30 年度に（都）盛岡駅長田町線の 4 車線区間が開通し、現在は杜の大橋の 4 車線化が進められるなど、広域的なネットワークの形成が推進されている。これらはいずれも県の盛岡広域都市圏道路網基本計画に基づくもので、「もりおか交通戦略」との整合も図られたものとなっている。

< 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、平成 27 年には渋民バイパスが全線開通、平成 28 年には盛岡北道路が 4 車線で開通している。

また、国道 46 号前潟地区から北へ向かう（仮称）北バイパスが県の盛岡広域都市圏道路網基本計画に位置付けられている。

< 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。また、国道 46 号盛岡西バイパスについては、盛岡南地区から主要地方道上米内湯沢線に至る区間の整備が平成 25 年度に完了しており、さらに南進を図る構想が県の盛岡広域都市圏道路網基本計画に位置付けられている。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、もりおか交通戦略で公共交通軸に位置づけられている。

< 雫石・秋田方面 >

主要路線である県道盛岡横手線は稲荷町以西で 4 車線化を完了している。また、国道 46 号盛岡西バイパスにおいては、本宮交差点～小幡交差点間で 4 車線化を完了しているほ

か、現在、小幅交差点～前潟間の4車線化が進められており、令和7年度完成予定となっている。

<沿岸方面>

宮古方面へアクセスする国道106号では、令和元年12月に都南川目道路が全線開通となっている。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ている。

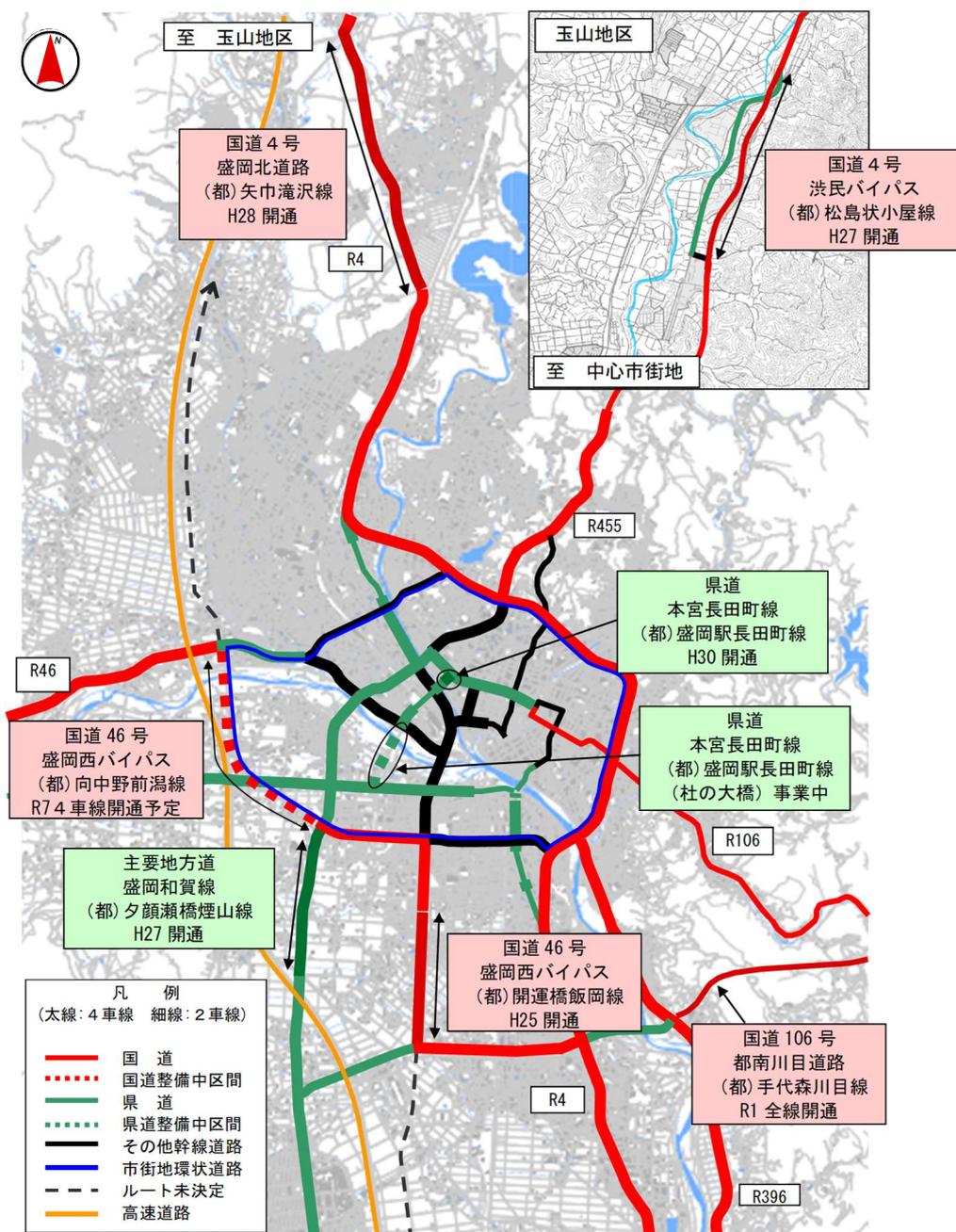


図6 広域的な道路網の整備状況

3. 盛岡市道の整備状況

名称	策定主体 策定年月	概要
みちのく盛岡 広域連携都市圏 ビジョン	盛岡市 H28.3策定 (R3.3改定)	盛岡広域圏が将来にわたり一定の圏域人口を有し、生活の質の向上や経済の維持発展を図るため、圏域内の各市町が連携する取組の方向性と内容を定めたもの。

平成 27 年度策定の「みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン」において、(都)津志田白沢線と(都)厨川元村線(市道谷地頭線)の一部区間が位置づけられたことから、ビジョンとの整合を図るため、平成 29 年の規定計画見直しの中で当該区間を追加し、現在事業を進めている。

○実施を計画する事業(★:新規事業, ☆:拡充事業)

No.	41	事業名	幹線道路整備事業(津志田白沢線)			
関係市町名	盛岡市, 矢巾町					
事業概要	盛岡市と矢巾町をつなぐ幹線道路の整備を行う。					
見込まれる成果	地域間交流や医療, 産業振興, 防災などのネットワーク強化を図ることができる。					
事業費見込み(千円)	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	計
	48,370	70,000	135,000	100,000	10,000	363,370
役割分担, 費用負担	盛岡市	・未整備区間 1,880mの整備を行う。 ・事業実施に要する費用を負担する。				
	各市町	・整備完了区間の維持管理を行う。				
成果指標	現状値		目標値(平成32年度)		出所・出典	
整備予定区間(第1工区)内の供用延長距離(↑)	0m (平成28年度)		160m		盛岡市	

No.	42	事業名	幹線道路整備事業(市道谷地頭線(厨川工区))			
関係市町名	盛岡市, 滝沢市					
事業概要	盛岡市と滝沢市をつなぐ幹線道路の整備を行う。					
見込まれる成果	地域間交流や医療, 産業振興, 防災などのネットワーク強化を図ることができる。					
事業費見込み(千円)	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	計
	16,728	5,000	240,000	250,000	230,000	741,728
役割分担, 費用負担	盛岡市	・未整備区間 990mの整備を行う。 ・事業実施に要する費用を負担する。				
	各市町	・整備完了区間の維持管理を行う。				
成果指標	現状値		目標値(平成32年度)		出所・出典	
整備予定区間内の新設歩道(北側)の供用延長距離(↑)	0m (平成28年度)		200m		盛岡市	

「みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン」より抜粋

第3章 もりおか交通戦略（第二期）との関係性

3-1 本計画ともりおか交通戦略（第二期）の関係性

もりおか交通戦略（第二期）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、「中心市街地回遊性向上・公共交通利用促進策」、施策を支える「道路網整備」について、具体的な施策を検討している。

本計画は、もりおか交通戦略（第二期）で定める施策を支える将来道路網計画に基づき、計画的に道路整備を進めるものである。

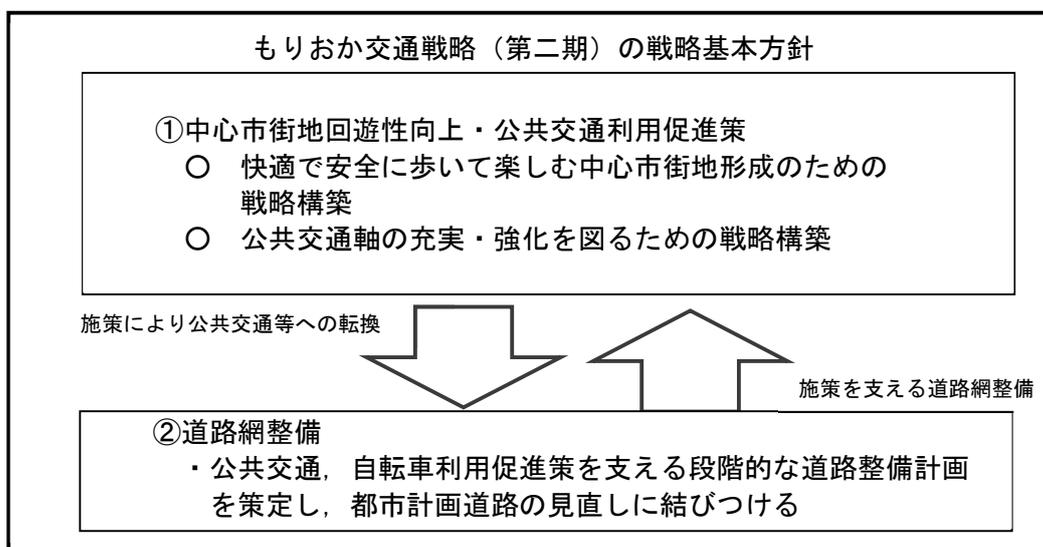


図7 もりおか交通戦略（第二期）の戦略基本方針

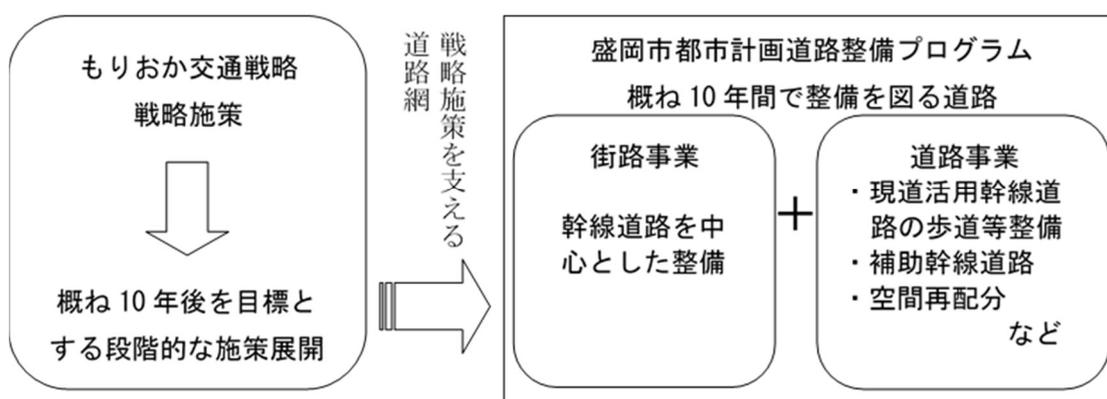


図8 本計画ともりおか交通戦略（第二期）の関係性

3-2 もりおか交通戦略（第二期）の施策実施方針

「もりおか交通戦略（第二期）」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。

1. 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略



図9 快適で安全に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

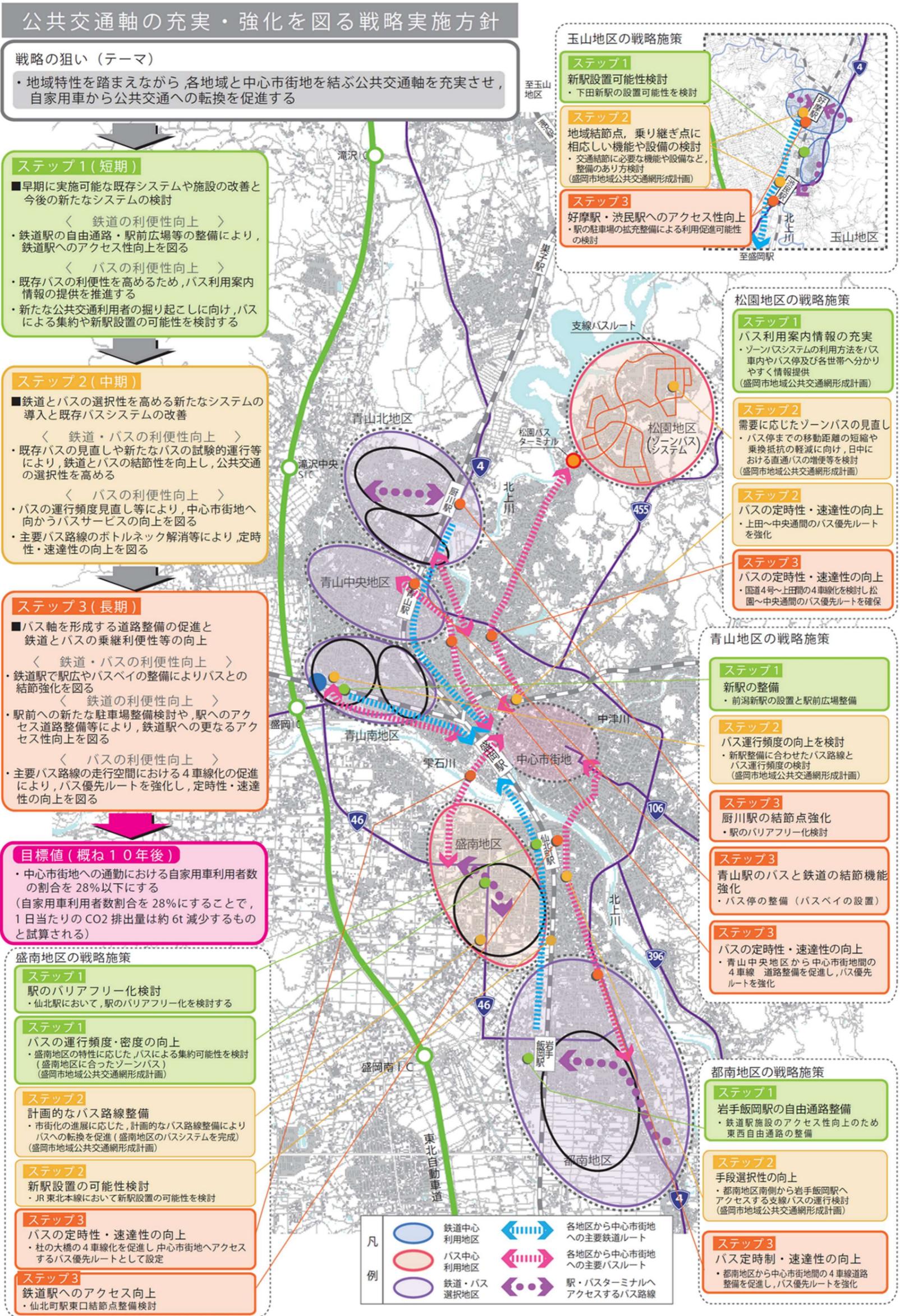


図10 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

3-3 将来道路網計画の検証結果及び整備方針

1. 将来道路網計画の検証結果

「もりおか交通戦略（第二期）」を支える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ている。図 11 に新たな将来道路網計画を示す。

<ネットワーク形成の考え方>

- ①環状放射の道路パターンの考え方を基本とする
- ②戦略施策に必要な路線を中心とする
- ③実現性を踏まえ現況道路網の有効活用を図るとともに、新たな配分交通量による交通需要に基づく計画とする

2. 段階的な道路網形成方針

現在整備を進めている路線の状況を踏まえながら、以下のとおり道路網の構築を図る方針としている。また、その他の2車線道路においては歩行者の安全確保を優先した歩道整備などにより幹線機能を確保し、ネットワークを構築するものとしている。

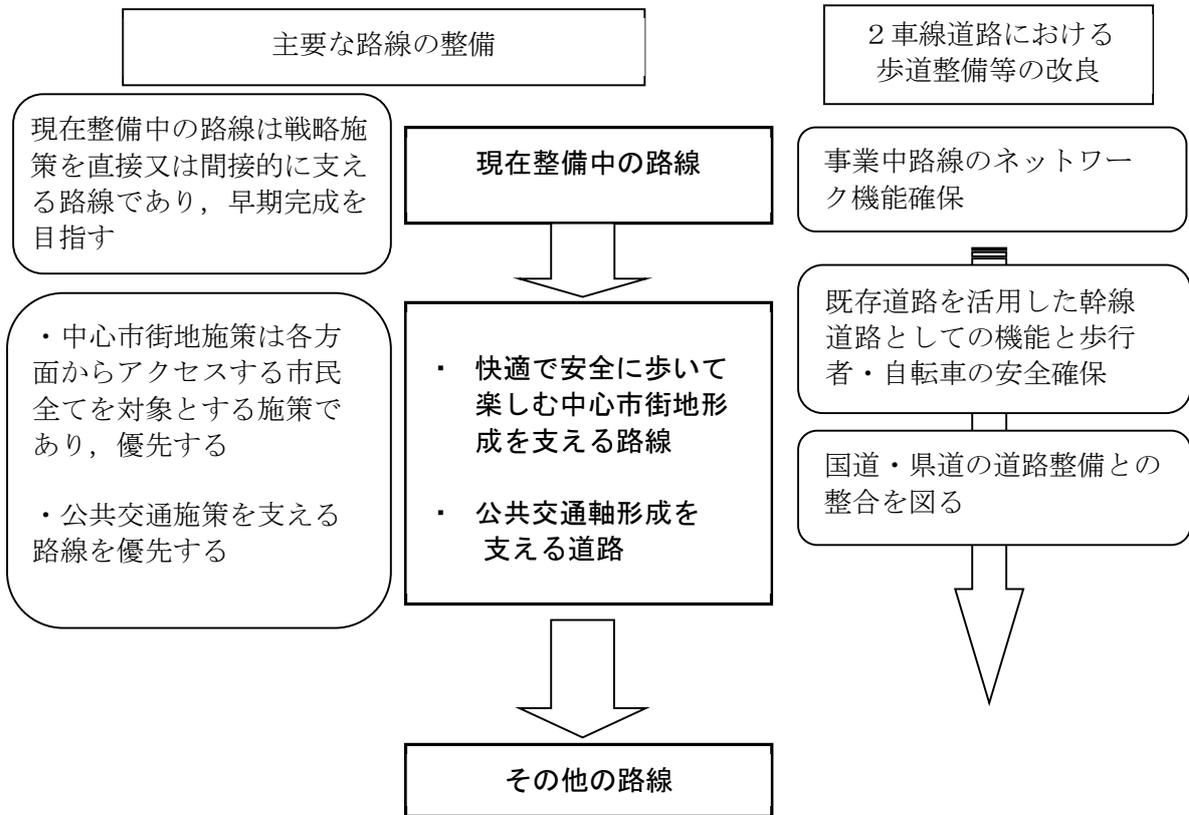
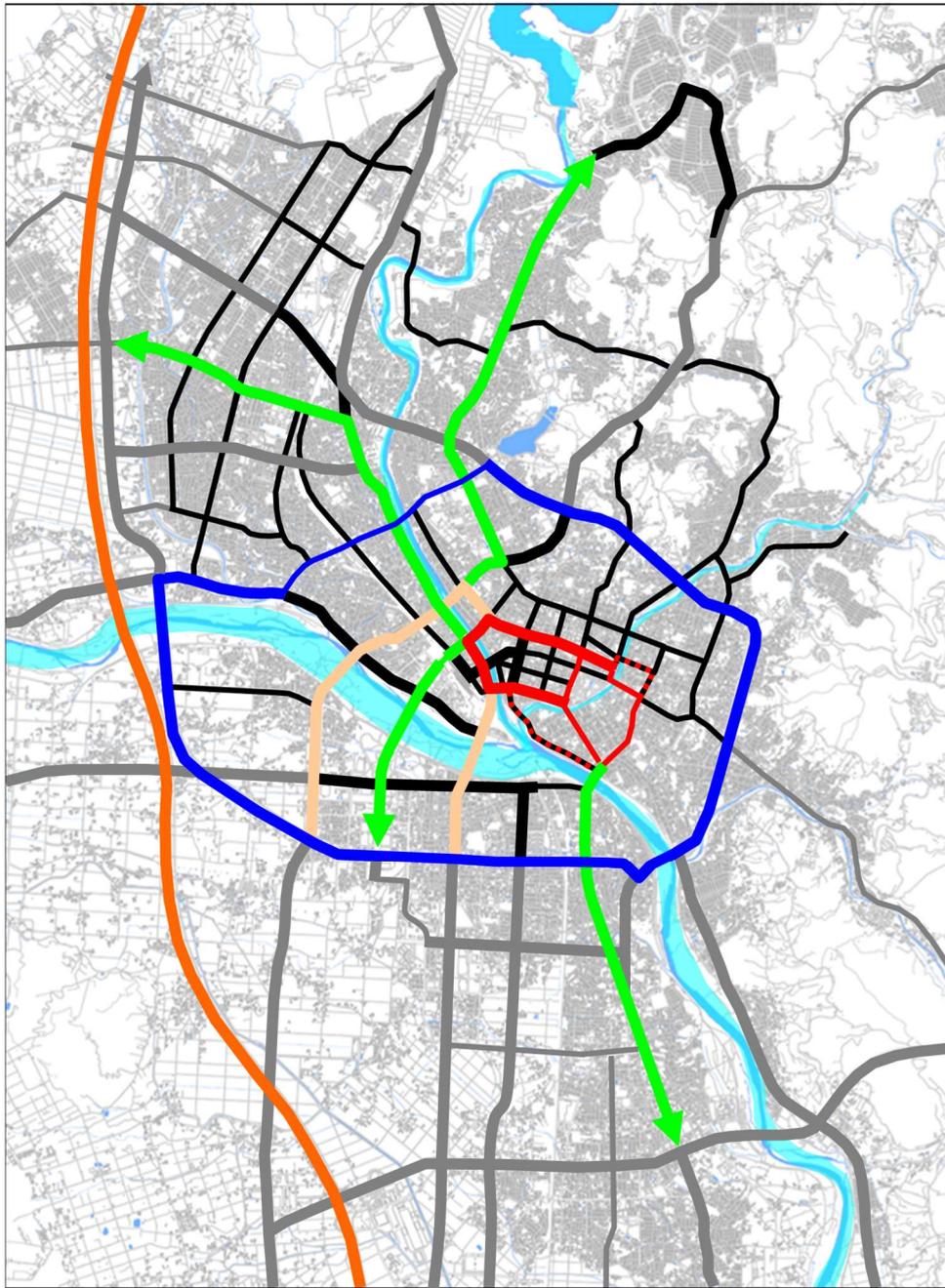


図 11 段階的道路網整備の優先度に対する基本的な考え方



凡 例 (太線 : 4 車線以上, 細線 : 2 車線)			
	放射道路 (公共交通軸)		都心環状道路 (中心市街地施策関連)
	市街地環状道路		都心環状道路を補完する道路
	その他幹線道路		中心市街地と新市街地を結ぶ幹線道路
	広域関連道路 (本調査の検討対象外)		

図 12 新たな将来道路網計画

第4章 都市計画道路整備プログラム（本計画）の検討

4-1 基本方針及び整備優先度の検討方法

1. 基本方針

これまで示した規定計画の進捗状況やもりおか交通戦略（第二期）の方針及び将来道路網計画に基づき、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、既定計画の基本方針に基づく道路整備を進めたことで一定の効果は見られたが、ネットワーク形成を図るためには今後も整備を進めていく必要があるため、基本的には既定計画の方針を踏襲するとともに、市の主要事業を踏まえた幹線道路等の整備についても進める必要があることから、本計画の基本方針を以下のとおり設定する。

都市計画道路整備プログラム（本計画）の基本方針

- ① もりおか交通戦略(第二期)の施策展開に必要な路線の整備を促進する
- ② 事業中の路線についてはネットワーク形成上必要な整備を継続する
- ③ 2車線で計画されている路線について、既存道路の活用を図りながら幹線道路としての基本的な機能を補完しネットワークの形成を図る
- ④ 市の主要事業を踏まえた幹線道路等の整備を優先する

2. 整備優先度の検討方法

前述の基本方針に基づき、以下の項目により整備優先度の検討を行い、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。

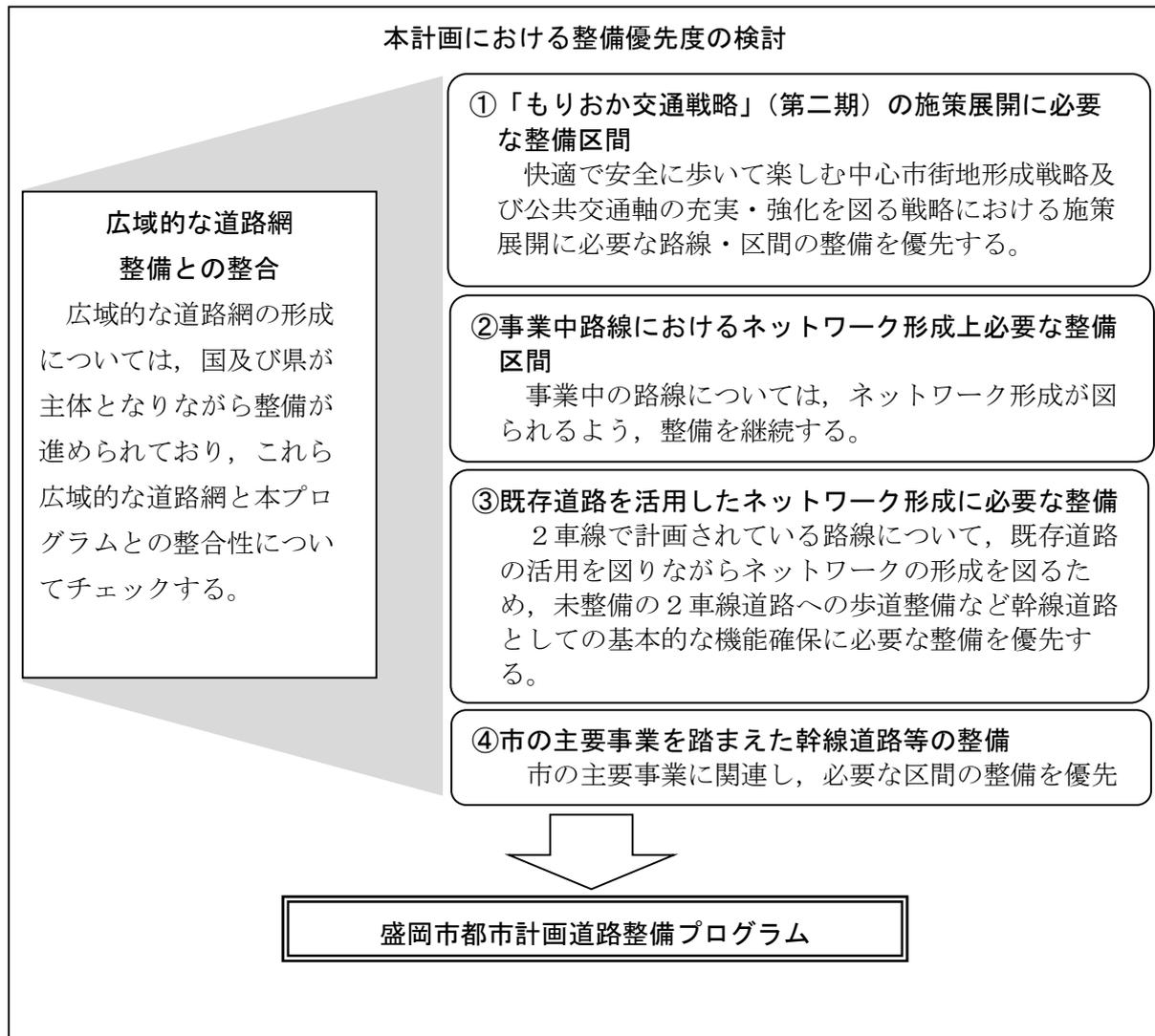


図 13 整備優先度の検討方法

4-2 もりおか交通戦略（第二期）の施策展開に必要な整備区間

「もりおか交通戦略（第二期）の施策展開に必要な道路整備区間」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。

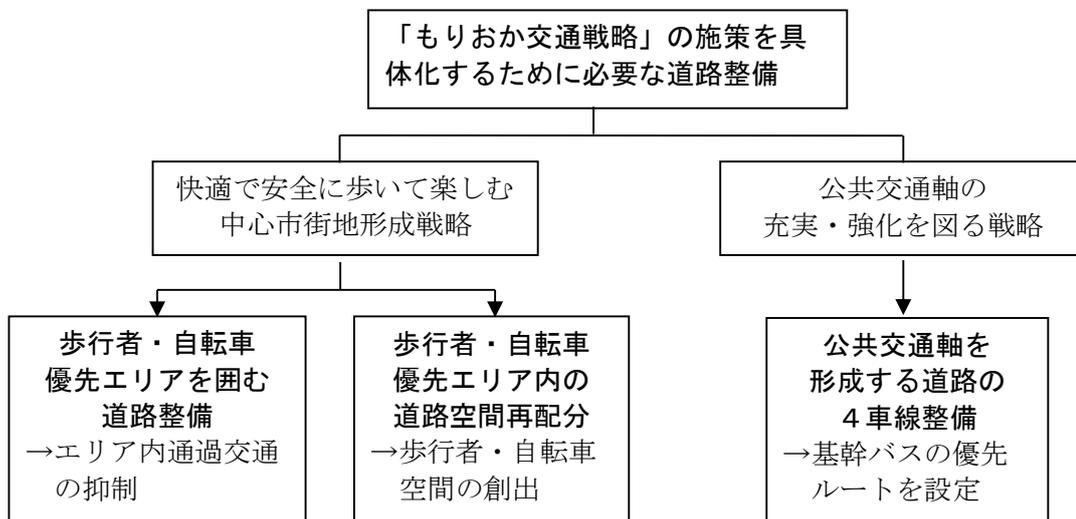


図 14 もりおか交通戦略を支える道路整備の体系

1. 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

① 歩行者・自転車優先エリアを囲む道路整備

（都）明治橋大沢川原線（開運橋通～大通三丁目）、（都）盛岡駅南大通線（大沢川原三丁目～岩手女子高前）については、事業が完了したことから、引き続き（都）盛岡駅南大通線（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。

② 歩行者・自転車優先エリア内における道路の空間再配分

現在事業を行っている（都）岩手公園開運橋線については、道路空間再配分により、歩行者・自転車空間を拡充する。

表3 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略の施策展開に必要な整備区間

都市計画道路名	区間	車線数	延長(m)	備考
盛岡駅南大通線	岩手女子高前 ～下の橋西袂	4	250	歩行者・自転車優先エリアを 囲む道路
岩手公園開運橋線	盛岡城跡公園下 ～開運橋通	2	610 事業中	空間再配分による歩行者・自転 車空間の拡充

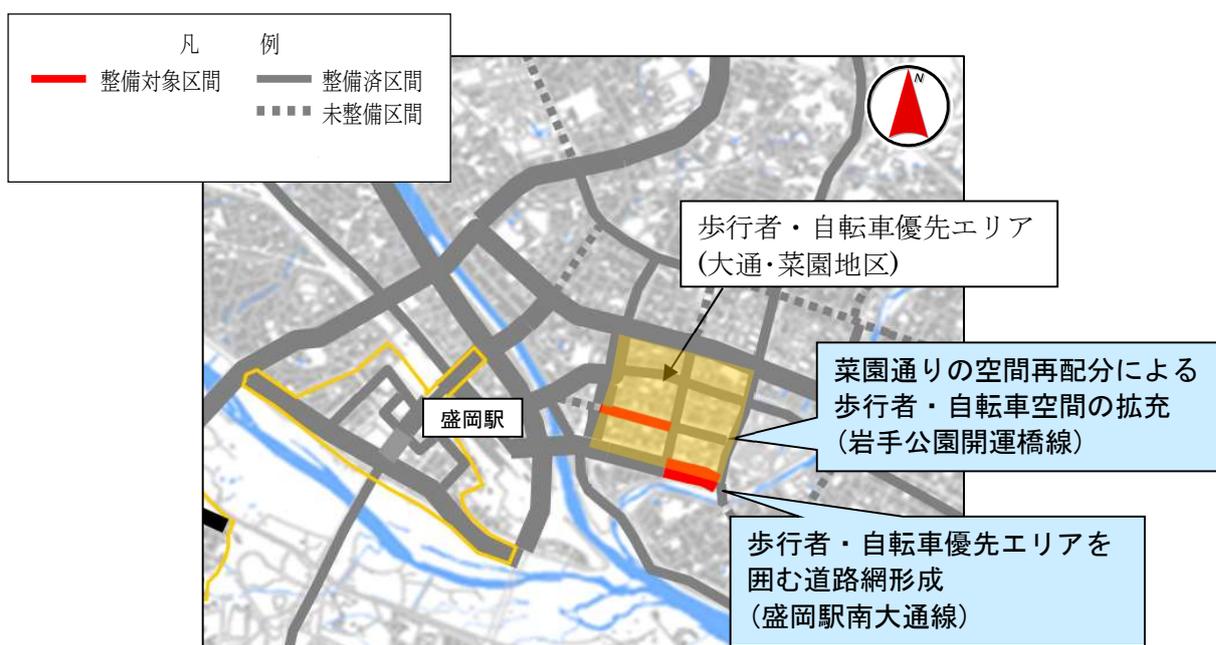


図15 快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に必要な整備区間

2. 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

① 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、既定計画に位置付けている事業中路線の進捗状況を踏まえ、今後整備路線への位置づけを検討することとする。

また、公共交通軸を形成する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(都)盛岡駅本宮線(杜の大橋)の整備促進や、(都)向中野安倍館線などの事業化について、県との連携を図りながら取組む方針とする。

表4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略の施策展開に必要な整備区間

No.	都市計画道路名	区間	車線数	延長(m)	備考
1	向中野安倍館線	舘坂橋～上堂	4	1130	公共交通軸(青山)
2	上堂鶉飼線	上堂～西警察署	4	1080	公共交通軸(青山)
3	向中野安倍館線	南大通～国道4号	4	970	公共交通軸(都南)
4	本町上田線	上田一丁目～国道4号	4	1310	公共交通軸(松園)
5	盛岡駅本宮線	杜の大橋	4	494 事業中	公共交通軸(盛南)

② 公共交通の軸として位置づける鉄道等

都南地区において、鉄道を公共交通の軸として位置づけ、鉄道駅施設の改善によりアクセス性を高めることとしていることを踏まえ、現在事業中である岩手飯岡駅の東西自由通路について継続して取り組む方針とする。

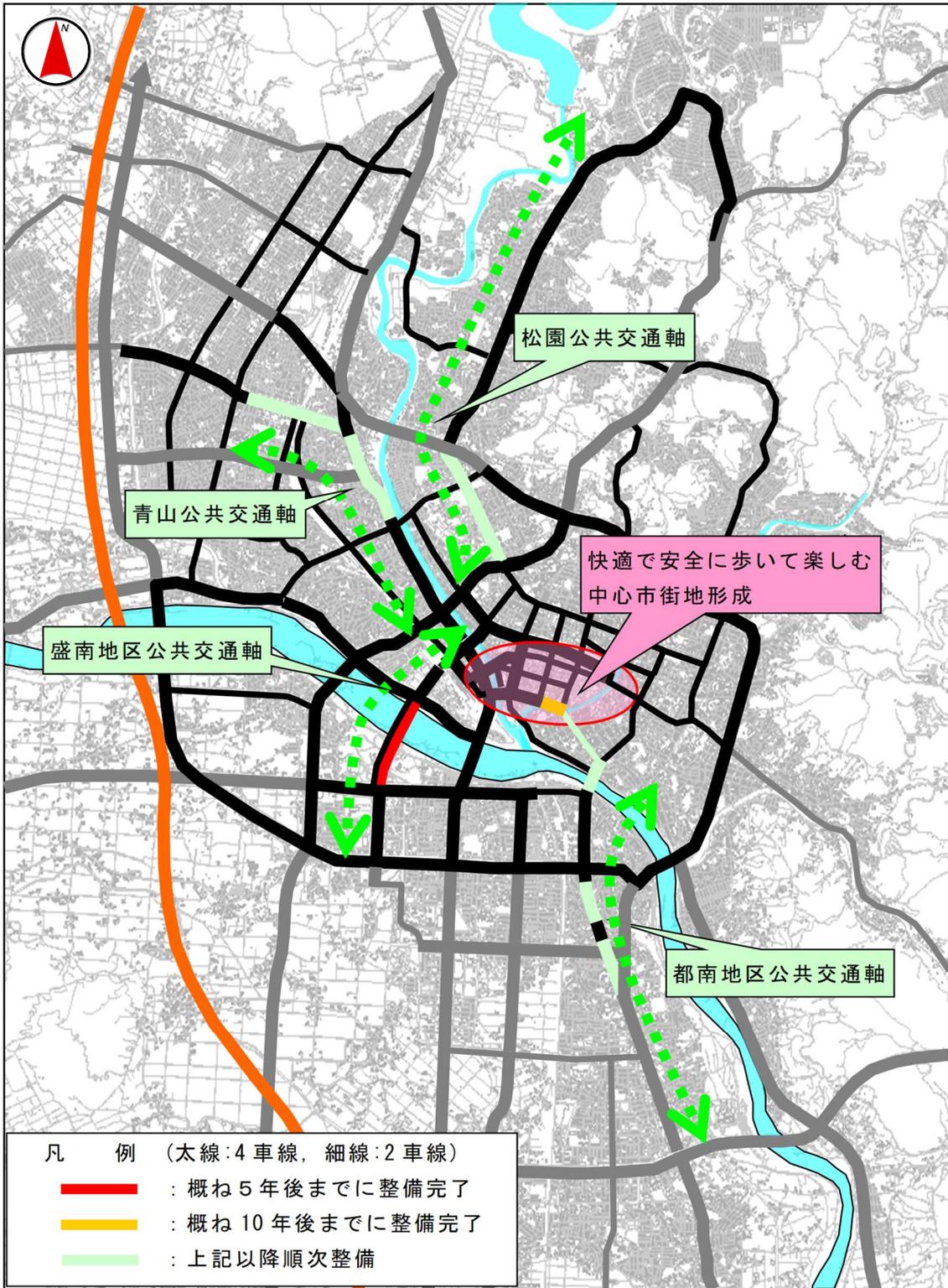


図 16 もりおか交通戦略 (第二期) で設定している段階的な道路網整備

4-3 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

「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」は下記のとおりであり、整備を優先する区間とする。

表5 事業中路線の概要

番号	路線名	区間・整備方針	
I-11 II-4 III-2	津志田白沢線	区間	都南中央公園～西見前（1880m）
		整備方針	<p>【盛岡市と矢巾町をつなぐ幹線道路の整備】</p> <p>周辺には都南図書館、都南文化会館や都南中央公園等が集中しており、本路線の整備により当該地域の安全で円滑な交通を確保するとともに、矢巾町との地域間交流や医療、産業振興、防災などのネットワーク強化を図る。</p> <p>（みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン令和3年3月改訂）</p>
II-2	岩手公園開運橋線	区間	映画館通り～開運橋通（330m）
		整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・もりおか交通戦略の施策展開に必要な整備区間 ・道路空間再配分により、歩行者・自転車が安全・安心して移動できる環境の構築を図る。
II-3 III-1	厨川元村線	区間	厨川五丁目～滝沢市穴口（990m）
		整備方針	<p>【盛岡市と滝沢市をつなぐ幹線道路の整備】</p> <p>滝沢市との地域間交流や医療、産業振興、防災などのネットワーク強化を図る。</p> <p>（みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン令和3年3月改訂）</p>
II-5	西見前赤林線	区間	西見前19地割（280m）
		整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・津志田白沢線と国道4号を連絡し、永井・西見前地区におけるネットワークの形成を図る。

II-6	愛宕町三ツ割線	区間	山岸 (265m)
		整備方針	・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おり、路線の整備により歩行者の安全を確保しながら、ネットワークの形成を図る。
II-7	前田四ツ長線	区間	永井小学校前 (310m)
		整備方針	・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。
	岩手飯岡駅東西線	区間	岩手飯岡駅 (自由通路)
		整備方針	・岩手飯岡駅東西の歩行者動線を確保するとともに、駅の橋上化によりアクセス性の向上を図る。

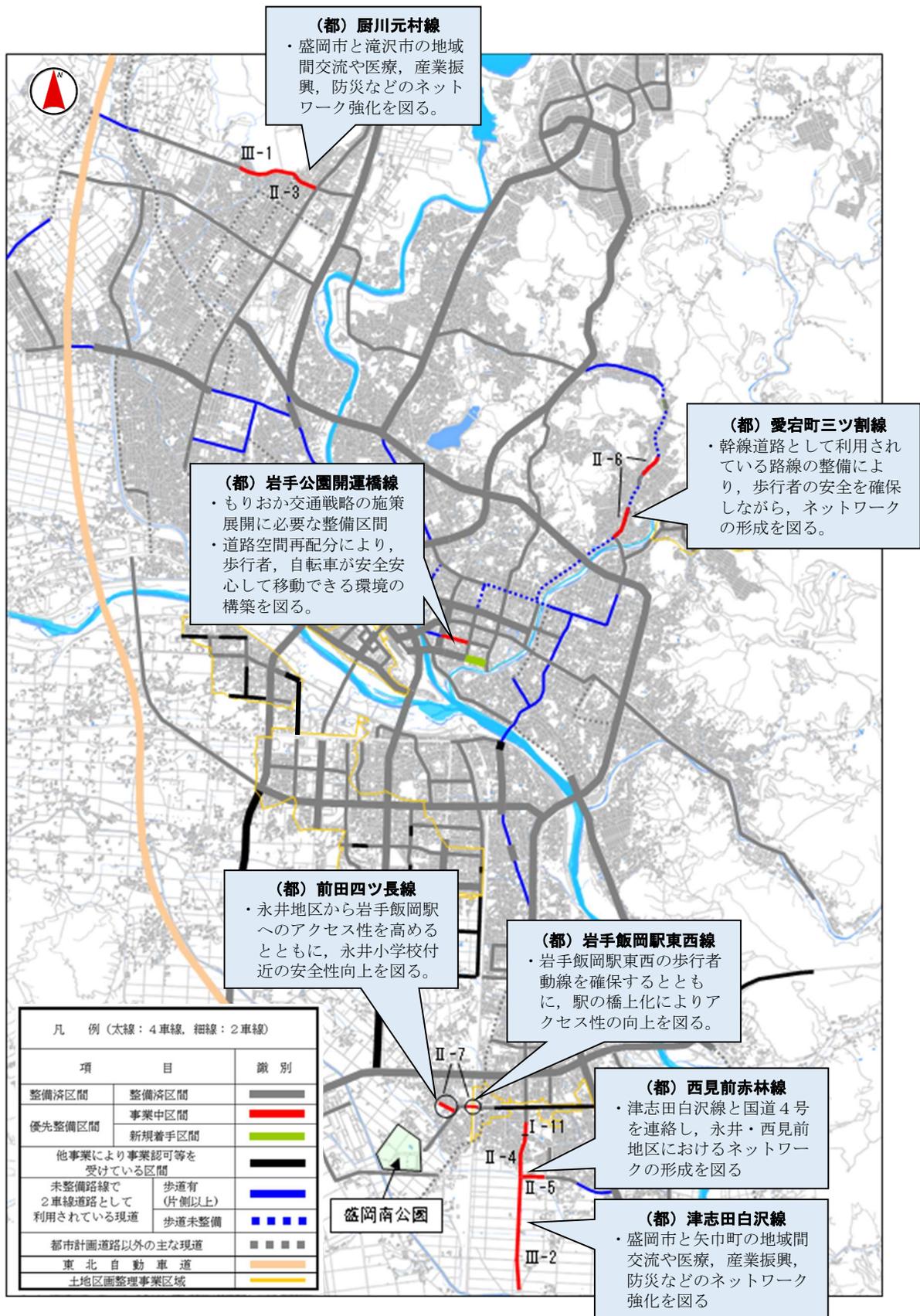


図 17 基本方針②に基づく整備優先区間

4-4 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

既存道路を活用したネットワーク形成に必要な整備については、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ながら、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ものである。

検討対象路線については、現在の利用状況等から幹線的な道路としての機能が求められる路線とし、通学路の指定状況やバス運行状況等、地域の道路状況を整理し、決定する。

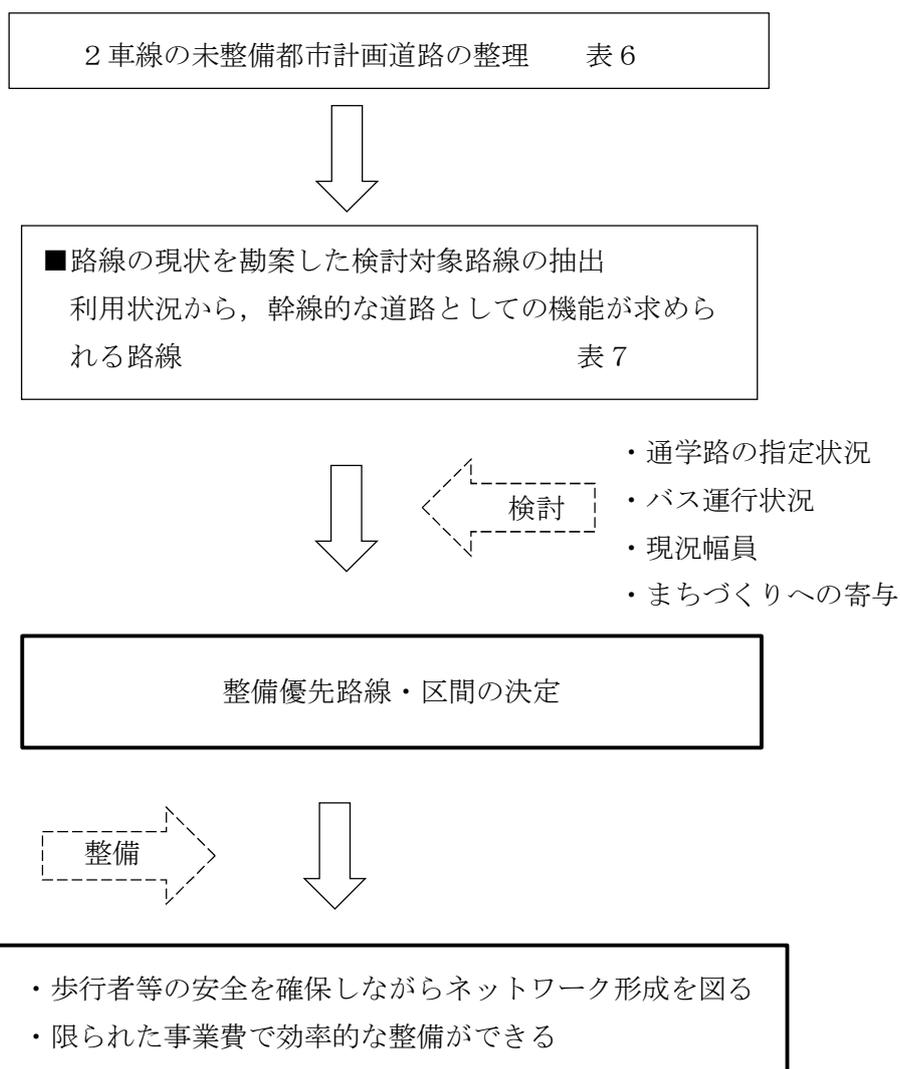


図 18 整備優先路線の選定フロー

1. 検討対象路線の抽出

① 2車線の未整備都市計画道路の整理

2車線の未整備都市計画道路は下記のとおりである。

表6 2車線の未整備路線

No.	路線番号	路線名	No.	路線番号	路線名
1	3.4. 3	中堤町穴口線	20	3.5. 65	盛岡駅青山線
2	3.2. 5	津志田下飯岡線	21	3.5. 84	大沢川原本町通線
3	3.3. 17	安倍館大沢線	22	3.6. 86	鍛冶町上衆小路線
4	3.4. 26	氏子橋細谷地線	23	3.4. 91	梨木町西下台町線
5	3.4. 29	岩手飯岡駅三本柳線	24	3.6. 96	内丸愛宕町線
6	3.3. 32	盛岡駅長田町線	25	3.6. 97	本町通天神町線
7	3.4. 33	新田上川原線	26	3.6. 98	中ノ橋通山岸線
8	3.4. 34	新道篠木線	27	3.7. 99	庚申窪三ツ割線
9	3.4. 35	新道大坊線	28	3.4.102	下太田新田屋敷田線
10	3.4. 36	上厨川厨川五丁目線	29	3.5.103	榊北太田線
11	3.4. 38	厨川元村線	30	3.5.104	中太田新田沢田線
12	3.4. 39	本町上田線	31	3.4.120	本宮下飯岡線
13	3.4. 46	津志田久保屋敷線	32	3.4.121	下太田新田本宮線
14	3.4. 47	西見前赤林線	33	3.4.124	畑返下鹿妻線
15	3.4. 48	津志田西見前線	34	3.4.127	永井赤林線
16	3.4. 49	津志田白沢線	35	3.4.130	前田四ツ長線
17	3.5. 56	岩手公園開運橋線	36	3.5.133	沼橋新田線
18	3.5. 57	下ノ橋南大通線	37	3.5.134	乙部野菖蒲田線
19	3.5. 59	西仙北津志田線	38	3.5.137	愛宕町三ツ割線

② 路線の現状を勘案した検討対象路線の抽出

前述路線の中から、既に路線バスが運行しているなど、幹線的な道路としての機能が求められる路線を抽出し、これらを対象路線として検討する。なお、すでに全区間が事業化している路線は検討対象路線として抽出していない。

表 7 検討対象路線

No.	路線番号	路線名
1	3.4.33	新田上川原線
2	3.4.39	本町上田線
3	3.5.57	下ノ橋南大通線
4	3.5.84	大沢川原本町通線
5	3.6.86	鍛冶町上衆小路線
6	3.6.96	内丸愛宕町線
7	3.6.97	本町通天神町線
8	3.6.98	中ノ橋通山岸線
9	3.5.133	沼橋新田線
10	3.5.137	愛宕町三ツ割線

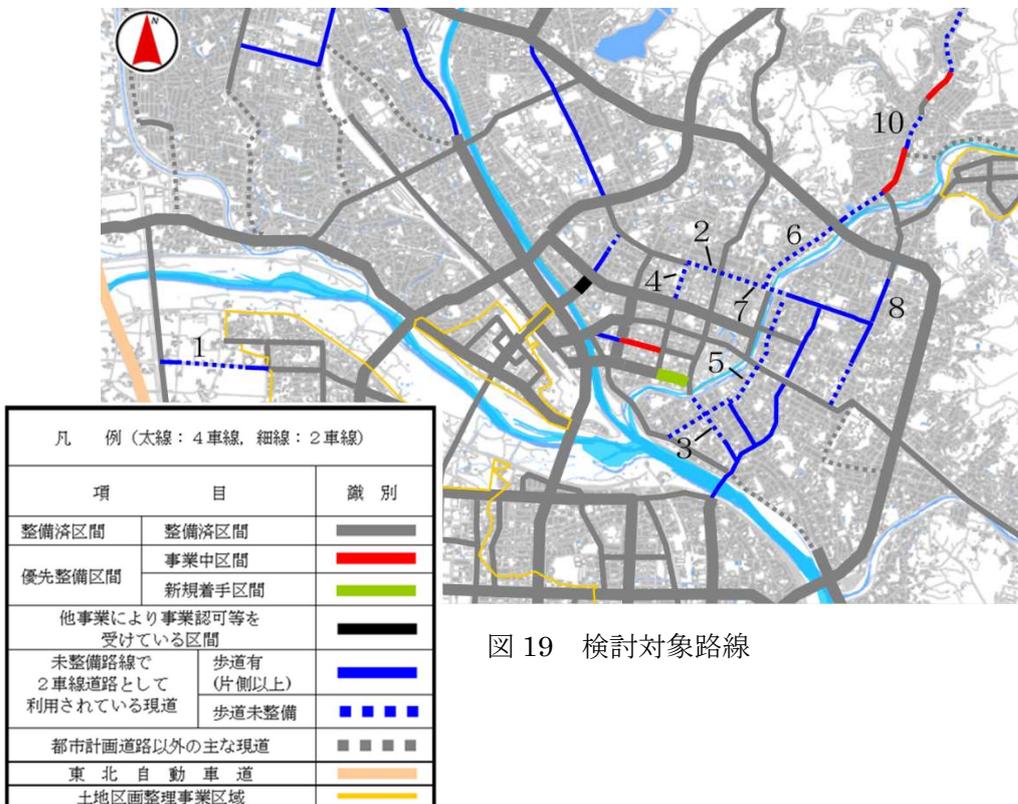


図 19 検討対象路線

2. 整備優先路線の選定

検討対象路線は既に通学路に指定されている路線や、バスが運行している路線であるが、幹線的な道路としての機能が確保されていない状況にある。

整備優先路線の選定に当たっては、道路状況を路線ごとに整理し、以下に示す評価項目により整備の必要性の評価を行う。

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、各路線の通学路指定状況を評価項目とする。

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8のとおり3段階に区分し評価項目とする。

③ 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。

④ でんでんむし運行ルートの有無

市内を走る都心循環バス「でんでんむし」は、まち歩きのための市民の足として重要な役割を担っており、バスと合わせて安心安全な歩行空間を整備することで、まちづくりへ寄与すると考え、評価項目とする。

表8 評価項目及び評価点数

評価項目		評価点数	
路線の利用状況	通学路の指定	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
	でんでんむし 運行ルート	有	1
無		0	
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9 評価の結果

No.	都市計画道路名	通学路の指定		バス運行本数		現道幅員		でんでんむし運行ルート		評点計
		(有・無)	評点	(本/日)	評点	(m)	評点	(有・無)	評点	
①	新田上川原線	無	0	12	1	6.0	3	無	0	4
②	本町上田線	有	1	86	2	8.6	1	無	0	4
③	下ノ橋南大通線	有	1	27	1	6.4	3	無	0	5
④	大沢川原本町通線	有	1	404	3	7.9	1	無	0	5
⑤	鍛冶町上衆小路線	有	1	27	1	5.4	3	無	0	5
⑥	内丸愛宕町線	無	0	72	2	6.4	3	無	0	5
⑦	本町通天神町線	有	1	154	3	8.1	1	有	1	6
⑧	中ノ橋通山岸線	有	1	123	3	8.8	1	無	0	5
⑨	沼橋新田線	有	1	30	1	7.0	2	無	0	4
⑩	愛宕町三ツ割線	有	1	76	2	5.9	3	無	0	6

 : 評点の高い路線

3. 整備を優先する路線・区間

評価結果に基づき、(都)本町通天神町線及び(都)愛宕町三ツ割線の整備を優先する方針とする。また、選定路線のうち整備を優先する区間は以下のとおりとする。

① (都)本町通天神町線

当該路線は、中津川以西の区間が歩道未整備であるため、下記区間の整備を優先することとする。

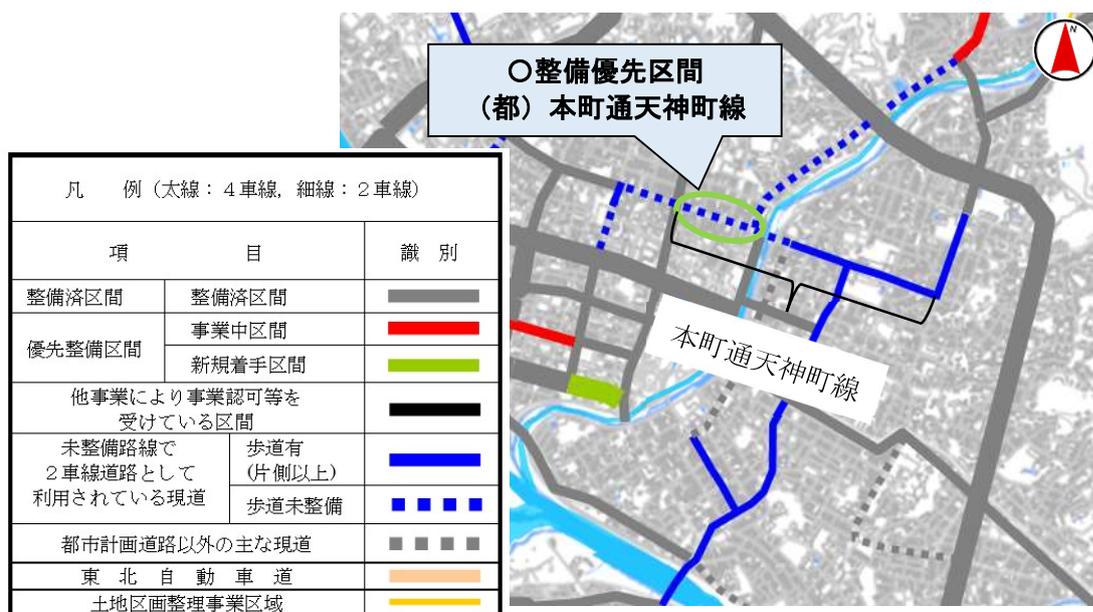


図20 (都)本町通天神町線の整備優先区間

② (都) 愛宕町三ツ割線

当該路線は既定計画に3区間が位置付けられており、1区間が整備済、2区間が事業中となっており、本プログラムに新規に位置づける路線を下記のとおりとする。

当該区間の整備により、桜ヶ丘団地付近から山賀橋入口交差点までの歩道整備の連続性が確保され、路線に近接している小学校に通学する児童等、歩行者の安全性が向上する。

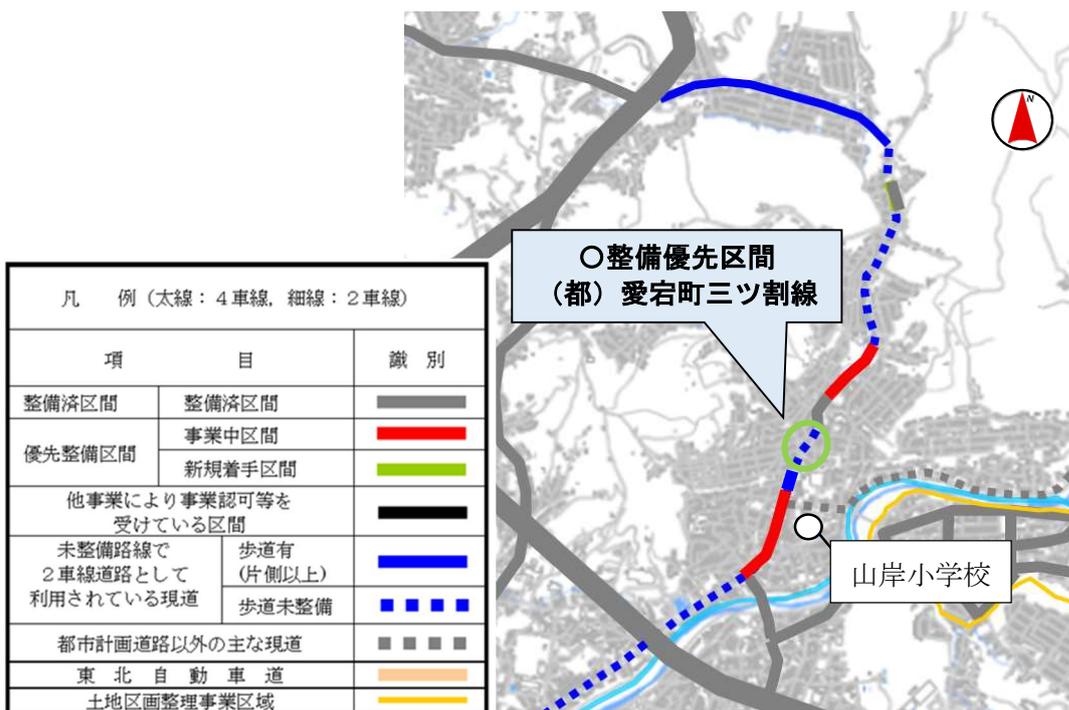


図 21 (都) 愛宕町三ツ割線の整備優先区間

4-5 市の主要事業を踏まえた幹線道路等の整備を促進する区間

市の主要事業を踏まえた幹線道路等の整備を促進するのに必要な区間は以下のとおりであり、本計画において整備を優先する区間とする。

表 10 市の主要事業を踏まえた整備優先区間

No.	路線名	区間	延長(m)	整備理由
1	岩手公園開運橋線	開運橋通 ～開運橋袂	220	「お城を中心としたまちづくり計画」, 「もりおか交通戦略(第二期)」の考え方に基づき, 盛岡駅～盛岡城跡公園間の動線を整え, まちなかの回遊性の向上を図るため。
2	新道篠木線	長橋町～大館町	578	前潟地区では JR 田沢湖線(仮称)前潟駅の設置が予定されており, 供用開始後の送迎車両の増加に伴う周辺の渋滞が懸念される。また, 西バイパス北口は, 県の渋滞対策推進協議会において主要渋滞箇所指定されている。このことから, 周辺道路を整備し効果的なネットワークを形成することで, 駅周辺の交通の分散を図るため。
		平賀新田～長橋町	120	
3	津志田下飯岡線	飯岡新田 6 地割～新川 踏切	356	道明地区土地区画整理事業が令和 5 年度に完了予定のほか, 生活環境整備事業が進められており, これら事業とあわせた道路整備を行うことで, 東西地域のネットワークの形成を図るため。

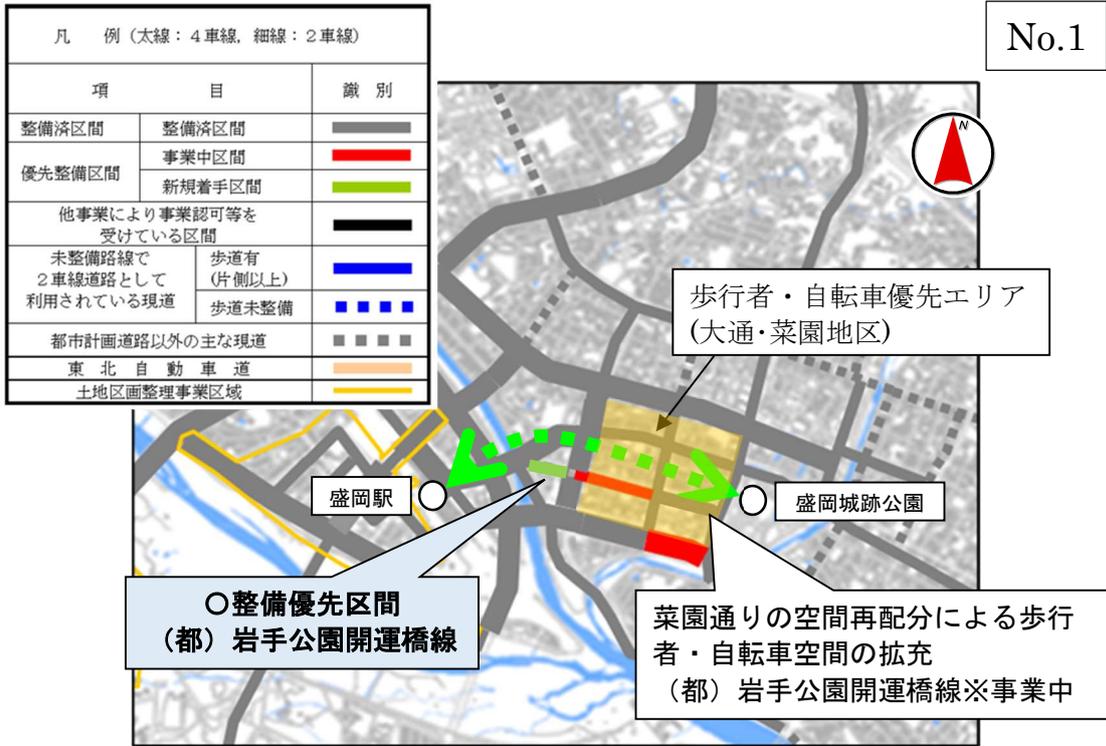


図 22 (都) 岩手公園開運橋線の整備優先区間

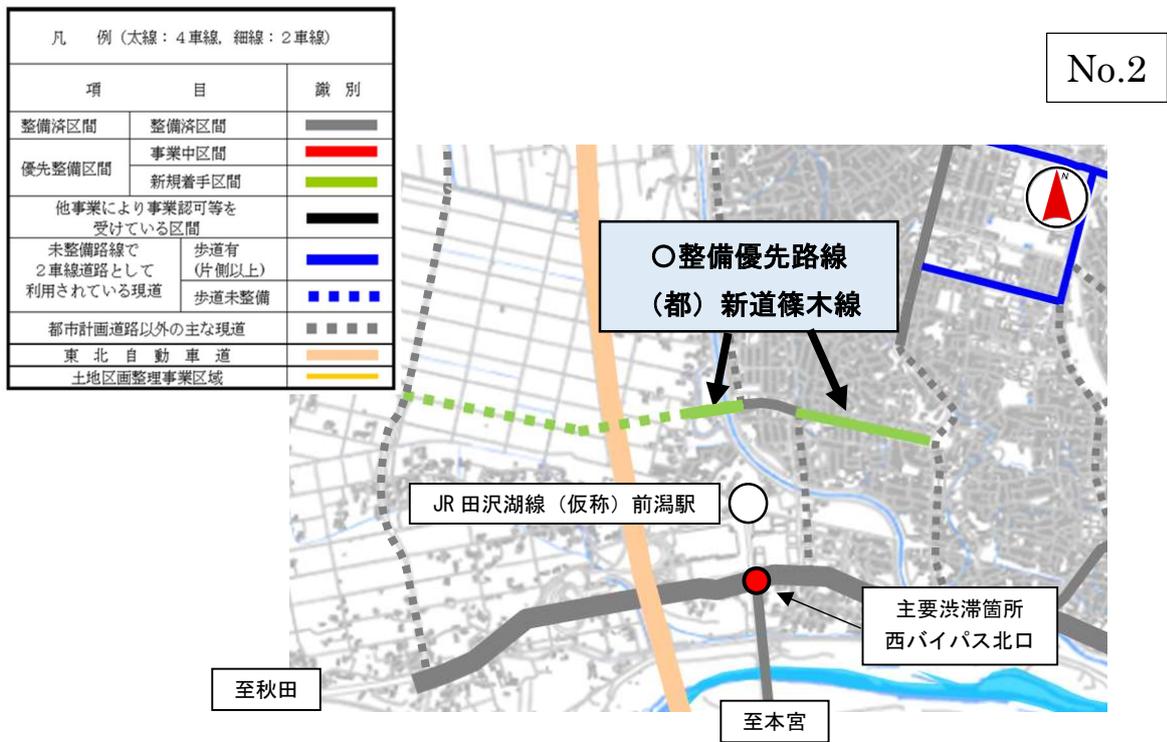


図 23 (都) 新道篠木線の整備優先区間



図 24 (都)津志田下飯岡線の整備優先区間

4-6 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、平成26年度に岩手県が策定した「盛岡広域都市圏道路網基本計画」の中で、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いる。

また、「もりおか交通戦略」（第二期）における新たな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。

前述した基本方針①、②、③に基づき選定した整備優先路線・区間はいずれも、もりおか交通戦略の施策や、新たな将来道路網計画の方針に基づいたものであることから、広域的な道路網との整合が図られているといえる。

なお、基本方針④に基づき選定した、（都）新道篠木線の土淵字橋場～平賀新田区間については、県の「盛岡広域都市圏道路網基本計画」の中で位置付けを落とす路線とされているが、当該区間は、市の主要事業を踏まえた周辺ネットワークの形成上必要な区間であることから、都市計画道路以外の整備手法を踏まえた整備を行うこととする。

4-7 優先区間の整備により形成されるネットワーク

前述の整備優先路線・区間の整備により、もりおか交通戦略（第二期）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は下記のとおりである。

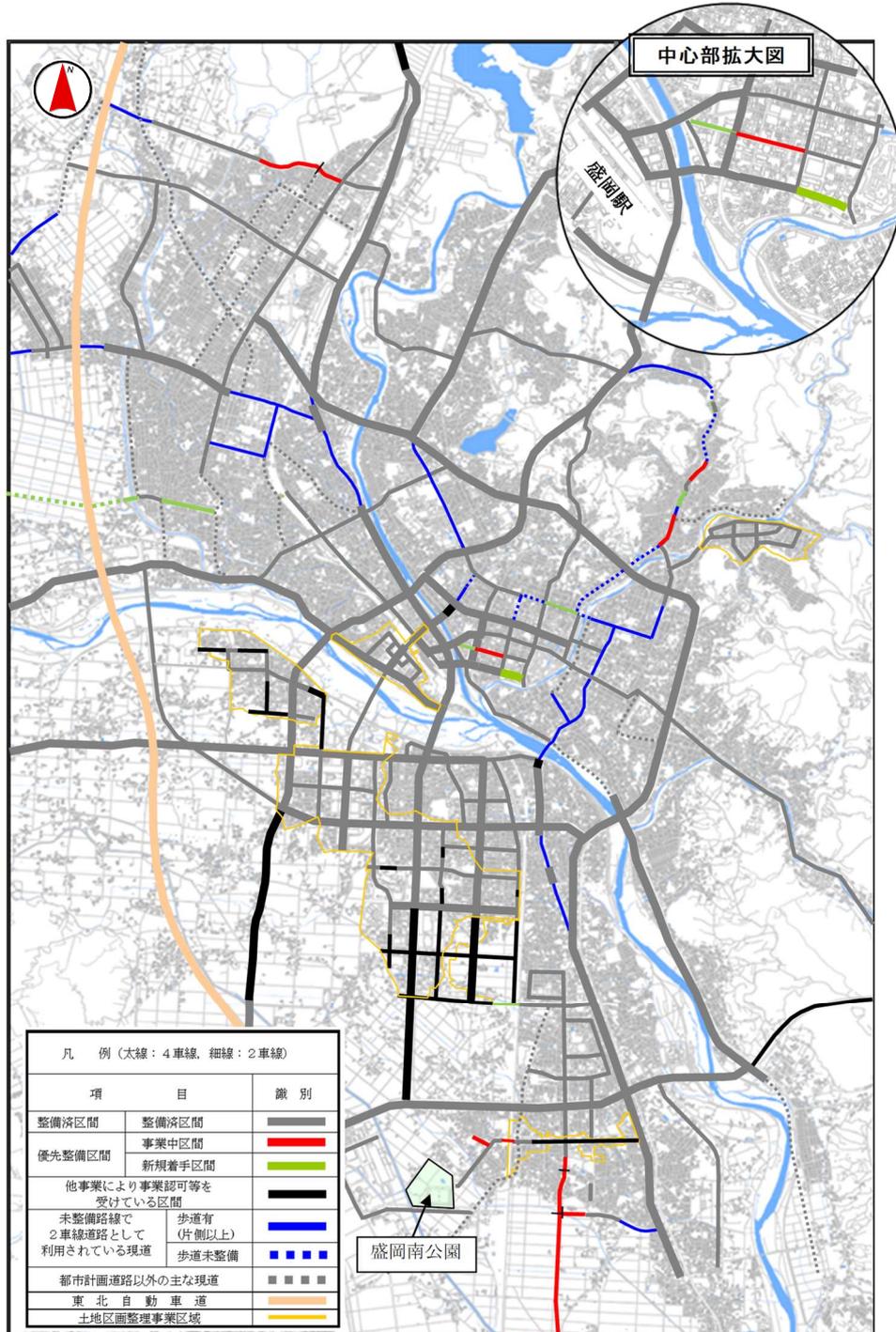


図 25 優先区間の整備により形成されるネットワーク

4-8 可能投資額の検討

1. 道路整備事業費の推移

既定計画の投資額は図26のとおり推移しており、可能投資額を約15億円/年を基本とした10年間の可能投資額約150億円に対し、実績は約127億円となっている。

また、平成30年度以降は事業費が減少傾向であるが、この理由としては、プログラム事業費の大きな路線の整備が平成29～30年頃に完了し、それ以降は新規に着手する路線の測量調査等が主な事業費となったことが挙げられる。

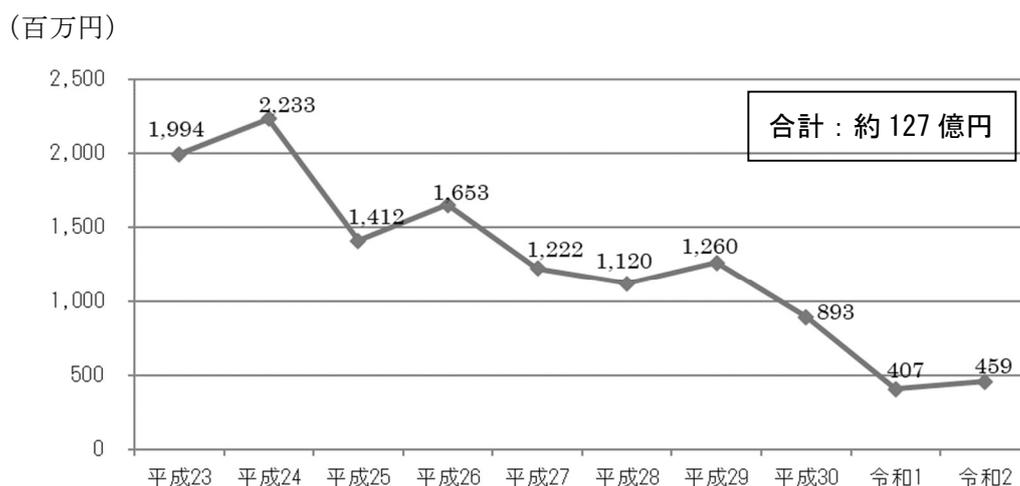


図 26 既定計画の投資額の推移

2. 既定計画の残事業費

既定計画に位置付けられている路線・区間の残事業費は下記のとおりであり、令和3年～令和12年の残事業費の合計は約81億円となっている。

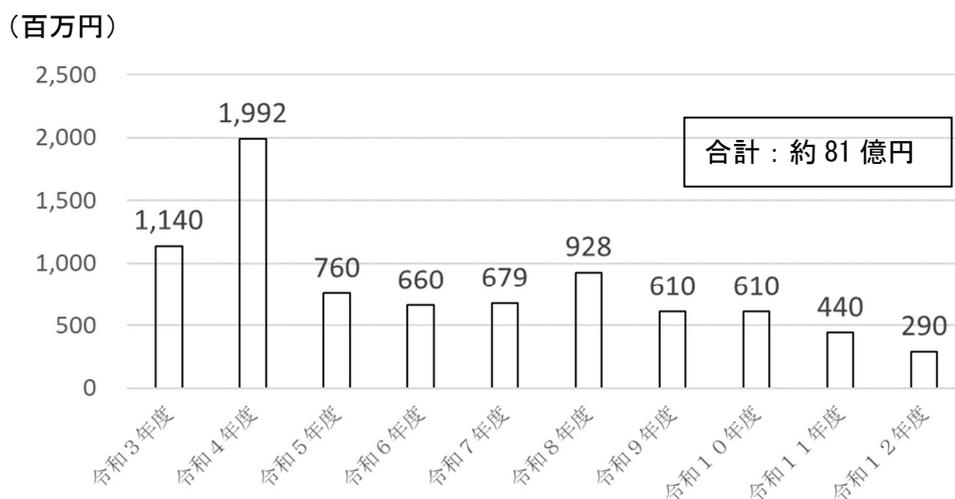


図 27 既定計画の残事業費の推移

3. 財政収支見通しの状況

盛岡市中期財政見通し（令和3年度～令和7年度）では、令和7年度までの財政見通しにおいては、これまでの財源確保や事業の見直しなどを継続しても、毎年度、大幅な財源不足が見込まれる結果となっている。

普通建設事業費は、令和3年度から令和5年度にかけて、（仮称）盛岡南公園野球場や（仮称）盛岡学校給食センター、（仮称）道の駅もりおか、岩手飯岡駅自由通路、（仮称）前潟駅の建設事業を予定している。また、これまで実施してきた土地地区画整理事業（都南中央第三地区、道明地区、太田地区）の整備が令和6年度までを予定しており、令和4年度をピークに減少する見込みである。

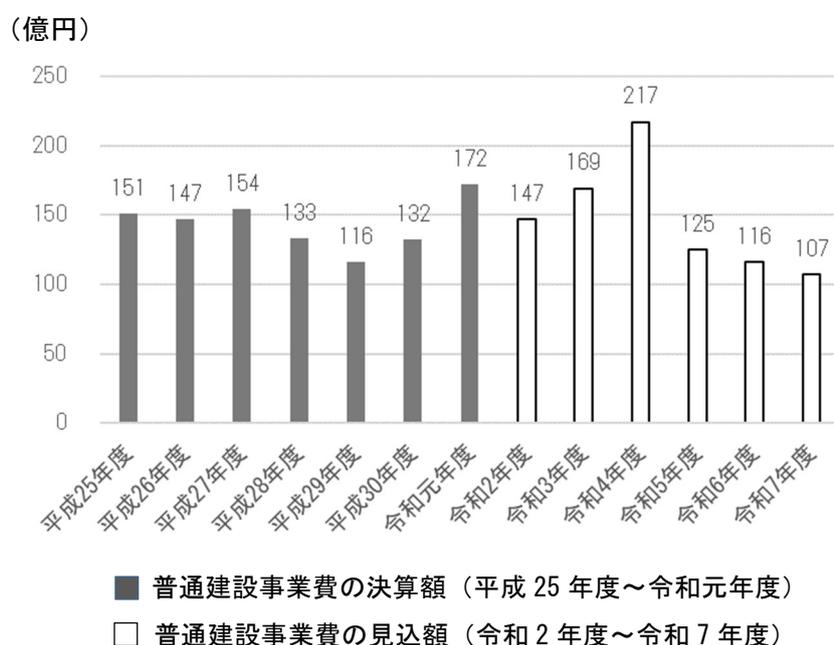


図28 普通建設事業費の決算・見込額

4. 可能投資額の設定

前述の財政見通しのとおり厳しい財政状況の中、今後も大幅な普通建設事業費の伸びは期待できない状況であり、近年は国の交付金事業の交付額も要望額に対して下回っていることから、今後も事業費確保が厳しいものと見込まれる。

また、前述の既定計画の残事業費及び新規追加路線を勘案し、本計画における可能投資額を、約10億（円／年）を基本として、10年間の総投資額を約100億円に設定する。

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29に示す。本計画により、「もりおか交通戦略」(第二期)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。

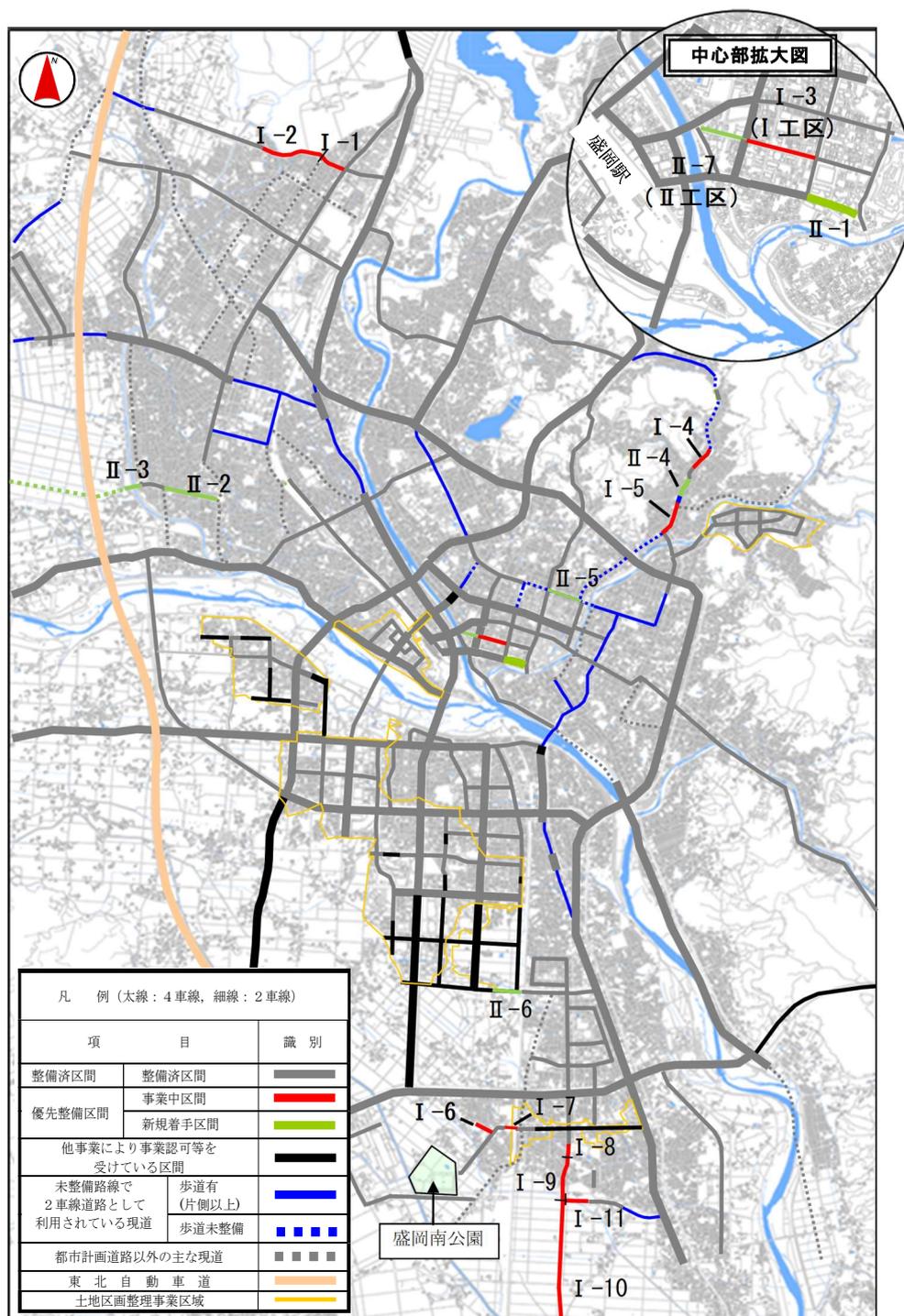


図 29 盛岡市都市計画道路整備プログラム

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)	整備優先 順位
令和12年度までに整備の【完了】を目指す路線・区間				
I-1	厨川元村線	みたけ四丁目・厨川五丁目	310	1
I-2		滝沢市穴口	680	1
I-3	岩手公園開運橋線	映画館通り～開運橋通	330	1
I-4	愛宕町三ツ割線	桜ヶ丘団地入口付近（山岸四丁目）	265	1
I-5		山賀橋入口交差点～山岸小学校入口交差点（山岸二丁目）	387	1
I-6	前田四ツ長線	永井小学校前	310	1
I-7	岩手飯岡駅東西線	岩手飯岡駅（自由通路）	—	1
I-8	津志田白沢線	都南中央公園～鴨助堰	200	1
I-9		鴨助堰～西見前19地割	485	1
I-10		西見前19地割～西見前2地割	1,195	1
I-11	西見前赤林線	西見前19地割	280	1
計	7路線	11区間	4,442	
令和12年度までに新規に【事業着手】を目指す路線・区間				
II-1	盛岡駅南大通線	岩手女子高前～下ノ橋西袂	250	1
II-2	新道篠木線	長橋町～大館町	578	2
II-3		平賀新田～長橋町	120	2
II-4	愛宕町三ツ割線	山岸3丁目～外山踏切	180	2
II-5	本町通天神町線	国道455号～上の橋手前	328	2
II-6	津志田下飯岡線	飯岡新田6地割～新川踏切	356	2
II-7	岩手公園開運橋線	開運橋通～開運橋袂	220	2
計	6路線	7区間	2,032	
合計	13路線	18区間	6,474	

第6章 今後の進め方

6-1 進捗状況の管理

今後、本計画に基づき、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からの交付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、市の主要事業、国道・県道の広域的な道路網整備との整合を図るとともに、本計画と密接な関係がある「もりおか交通戦略」（第二期）の進捗状況に応じて適切な見直しを行う。本計画の進捗状況並びに計画の検証については、概ね5年後に行うものとする。

6-2 道路整備に必要な都市計画道路の変更について

平成26年度に岩手県が策定した「盛岡広域都市圏道路網基本計画」では、コンパクトで持続可能な都市圏域を形成するため、昭和61年度に策定した計画の一部見直しを行っている。また、現在策定中の「もりおか交通戦略（第二期）」において、将来道路網の検証を行っており、これらに基づく都市計画変更を行う必要がある。

6-3 道路整備に伴う自転車走行空間の確保について

盛岡市自転車条例では、「道路の新設、拡幅または改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること」とされていることから、都市計画道路の整備にあたっては、自転車及び歩行者の通行量を踏まえて、自転車走行空間の整備を検討することとする。