

# 盛岡広域都市圏 道路網基本計画

平成 26 年 11 月  
岩 手 県

## はじめに

国(建設省(当時))・岩手県・盛岡市、矢巾町、滝沢村(当時)などで構成する盛岡都市圏総合都市交通計画協議会では、昭和61年度に人口増加、都市化の進展に伴う市街地の外延的拡大、モータリゼーションの急激な進展による居住環境の悪化、都市施設整備の立ち遅れ等の都市問題に対応するため、長期的展望に立った総合的な都市交通体系のマスタープランとして、盛岡広域都市圏道路網計画(以下「昭和61年度計画」という。)を策定し、この計画に基づき2環状6放射の道路や都市内道路の整備が進められてきました。

昭和61年度計画では、平成17年度の圏域内人口を50万人と見込み、これに対応するための市街化の拡大を前提とした計画でした。しかしながら、平成17年の約38万人をピークに圏域内の人口は減少し、平成52年には約32万人になることが見込まれ、市街化の大きな拡大も想定されにくい状況にあります。

一方で、平成30年度の開院を目指し岩手医科大学の盛岡市から矢巾町への移転が進められており、また、東北縦貫自動車道に矢巾及び滝沢(ともに仮称)の2つのスマートインターチェンジの設置が進められています。

こうした、昭和61年度計画における前提条件との乖離や、高齢化の進行、土地利用の動向、厳しい財政環境などの社会経済情勢の変化を踏まえ、また、平成21年に盛岡市が策定した「もりおか交通戦略」との整合を図りながら、盛岡広域都市圏が本県の政治・経済、医療、教育、文化芸術などの面で中心的な役割を果たすとともに、コンパクトで持続可能な都市圏域を形成していくために必要な道路網の方向性や、これまで構築してきた道路ストックの有効活用といった、「網」と「空間」の2つの視点を盛り込み「盛岡広域都市圏道路網基本計画」を策定することとしたものです。

今後は、本計画の位置付けを踏まえ、圏域内の都市計画道路の見直しを進めるとともに、国・県・市町が一体となり、効果的で効率的な道路網の形成や道路の質の向上を目指していきます。

## 目次

第1章 道路網基本計画策定の趣旨.....	1
(1) 計画の目的.....	1
(2) 計画の位置づけ.....	1
第2章 盛岡広域都市圏の現状と課題.....	2
(1) 都市圏を取り巻く社会経済情勢の変化.....	2
(2) 土地利用計画と都市交通の状況.....	4
(3) 上位計画等における都市交通の方針.....	6
(4) 盛岡広域都市圏道路網の課題.....	7
第3章 道路網計画図.....	8
(1) 道路網構築の基本方針.....	8
(2) 幹線道路等の配置方針.....	9
(3) 道路網計画図.....	11
第4章 道路空間のあり方.....	14
(1) 自転車利用環境の改善.....	14
(2) 道路の質的向上.....	17
第5章 今後の見直しの考え方.....	17
付録	
盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会委員名簿.....	18
盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会設置要綱.....	19
盛岡広域都市圏道路網基本計画策定経過.....	21

# 第1章 道路網基本計画策定の趣旨

この章では、道路網基本計画策定の趣旨として、計画の目的及び上位計画や関連計画との位置づけを整理します。

## (1) 計画の目的

昭和 61 年度に策定した盛岡広域都市圏（盛岡市、滝沢市及び矢巾町）道路網計画は、圏内の人口規模を 50 万人と見込み、それに伴い市街地が拡大していくことを前提とした道路網計画でした。

しかし、現在の人口規模は約 38 万人と予測の約 75%にとどまり、今後は人口減少や高齢化が進行していきます。加えて産業・経済の停滞に伴う都市活動の低迷、厳しい財政環境等、当時の道路網計画が前提としていた状況に大きな変化が見られます。

盛岡広域都市圏道路網基本計画は、このような都市圏を取り巻く状況の変化に適切に対応するため、概ね 20 年後の平成 40 年代前半を想定した都市圏の道路網のあるべき姿を示すとともに、都市計画道路の見直しや具体的な道路計画を検討する際の指針とすることを目的としています。

## (2) 計画の位置づけ

上位計画である盛岡広域都市計画区域マスタープラン、及び各市町の都市計画マスタープラン（以下「上位計画」という。）の都市の将来ビジョンを明確にし、土地利用計画や都市施設の配置、開発区域や保全すべき区域など、都市全体のあるべき姿を長期的視点に立って具体的に明示するものであるのに対し、本計画は、盛岡広域都市圏の幹線道路ネットワークのあるべき姿として、上位計画に即し、交通計画の部門としてより具体的な方向性を明示するために策定したものです。

本計画の内容は上位計画に反映させるとともに、各市町が定める個別の交通計画と整合を図りながら幹線道路から補助幹線道路までの道路網全体の計画を構築します。

個別の都市計画は上位計画及び本計画に即して定めることとなりますが、具体的な整備にあたっては、個別の整備プログラム等に基づき取り組むこととします。そして、国・県・市町が一体となって効果的で効率的な道路網の構築に努め、都市圏の健全な発展を目指すものとします。

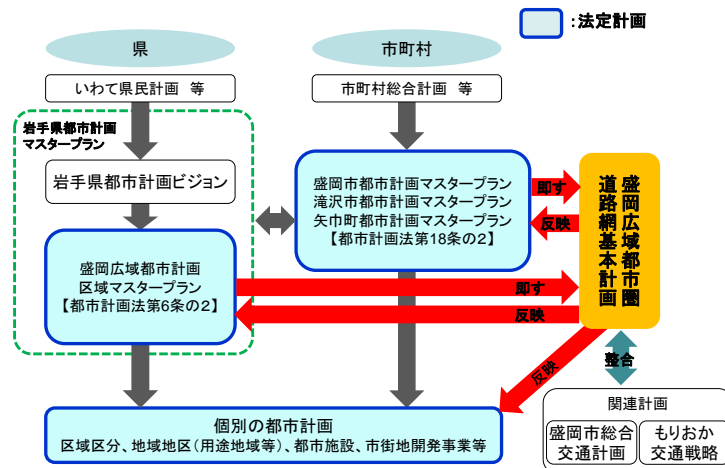


図 1 道路網計画の位置づけ

## 第2章 盛岡広域都市圏の現状と課題

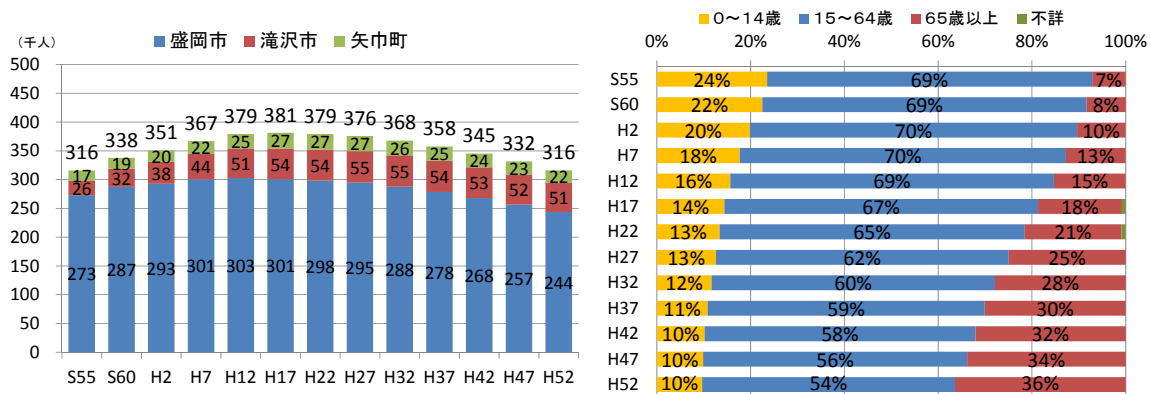
この章では、都市圏を取り巻く社会経済情勢の変化、土地利用計画と都市交通の状況及び上位計画、関連計画における都市・交通の方針等を踏まえ、そこから導かれる道路網の課題を整理します。

### (1) 都市圏を取り巻く社会経済情勢の変化

#### ① 人口減少と高齢化の急速な進行

都市圏人口は、平成17年までは増加してきましたが、その後減少に転じ、平成52年にはピーク時から約6.5万人減少する見通し(図2)です。年齢区分別では、生産年齢人口の割合は減少し、65歳以上人口の割合は増加する見通し(図3)です。

人口減少の進行により、市街地の空洞化が懸念されるため、人口動態を見据えた都市づくりが課題となっています。また、移動が困難になる高齢者のために、高齢者が生活しやすい都市環境の整備が必要です。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに作成

図2 都市圏人口の推移と予測

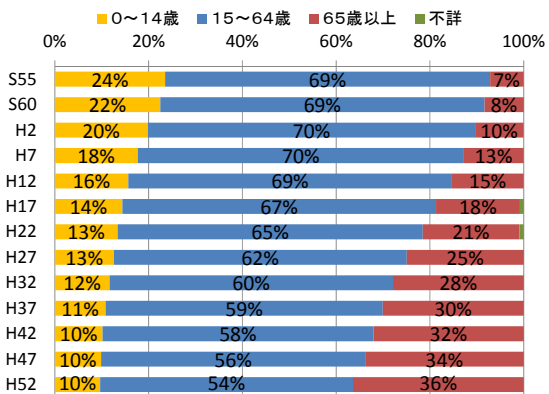
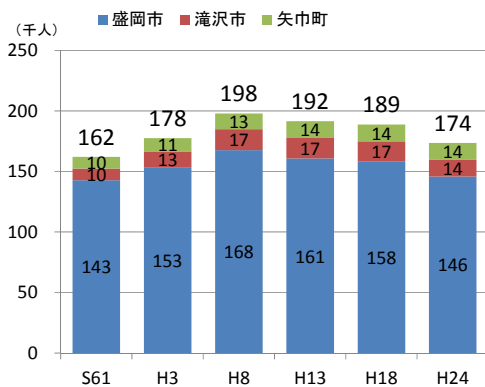


図3 年齢区分別人口構成の推移と予測

#### ② 経済規模の縮小

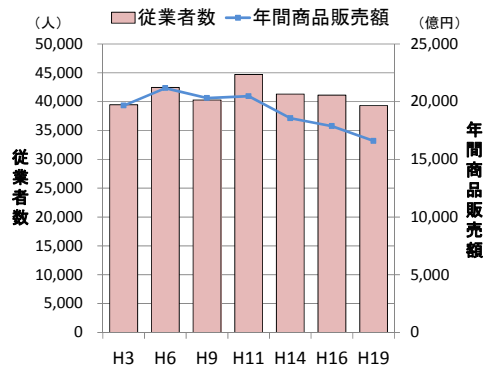
圏域内の従業者数は、平成8年以降徐々に減少し、平成24年は平成8年と比較して約2万人以上減少(図4)しています。商品販売額についても減少傾向(図5)にあり、地域経済が縮小傾向にあります。

人口減少・高齢化の進行により、産業活動の低下や経済規模の縮小が懸念されます。



資料：事業所・企業統計調査、経済センサス

図4 従業者数の推移

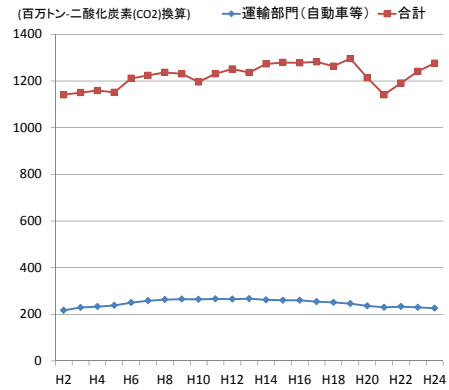


資料：商業統計

図5 年間商品販売額の推移

### ③ 低炭素・省エネルギーの推進

運輸部門のCO2排出量は、横ばいに推移(図6)していますが、地球温暖化の防止について、社会的な取組を推進していくため、より一層の低炭素・省エネルギーの推進が求められています。低炭素・省エネルギーの推進は、都市の社会的コストの低減の観点からも重要です。

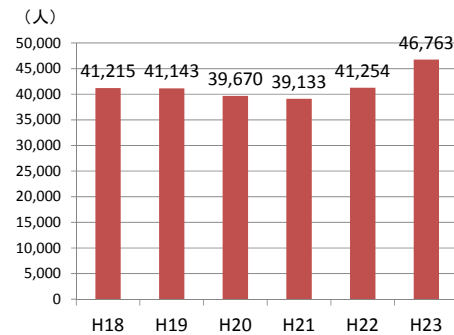


資料：温室効果ガスインベントリオフィス

図6 CO2部門別排出量

### ④ 医療・防災面での支援

県内救急搬送人員は増加に転じ(図7)しており、また、高齢化の進行に伴い、高齢者の救急搬送件数は増加が見込まれ、救急医療の確保や医療機関の機能分担が必要となっています。また、豪雨や地震など多発する大規模災害に対応していくため、防災拠点間の連携が重要となっています。医療や防災を支える道路のネットワーク形成が必要です。



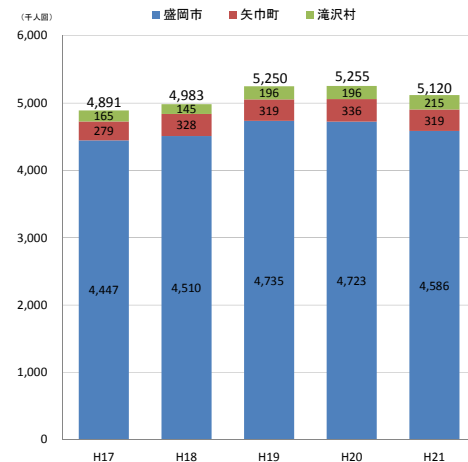
資料：岩手県保健福祉計画

図7 救急搬送人員

### ⑤ 観光地への利便性向上

圏域内の観光客数は、約500万人回とほぼ横ばいに推移(図8)しています。

圏域内には岩手山麓の優れた自然景観や温泉資源、歴史と伝統ある町並みなどの豊富な観光資源を活かし、交流人口の拡大と地域の活力向上を図っていくため、観光地等への利便性向上を図る必要があります。

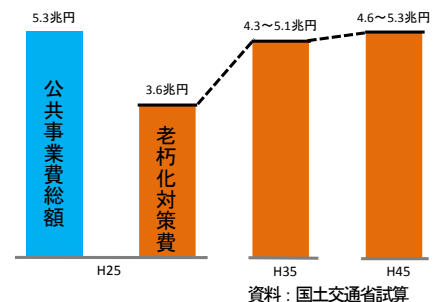


資料：岩手県観光統計調査

図8 年間観光入込客数の推移

### ⑥ 新規投資への制約

高齢化の進行に伴い、社会保障費等の義務的経費が増大する中で、投資的な経費は制約を受けます。さらにインフラの老朽化対策費も増加見込み(図9)であることから、新たなインフラ整備のための予算の減少が懸念されます。



資料：国土交通省試算

図9 老朽化対策

## (2) 土地利用計画と都市交通の状況

### ① 土地利用と整合した道路網の構築

昭和 56 年に策定された盛岡広域都市計画基本計画は、初期のマスタープラン的な計画として、都市づくりの方向性を示してきました。当時の計画では、昭和 50 年を基準に 25 年後の昭和 75 年（平成 12 年）を目標として計画しており、都市圏の人口は約 1.8 倍の増加を想定するとともに、増加する人口を収容するための市街化区域の面積は、約 1.9 倍の拡大が必要と想定していました。

しかし、平成 12 年の実績と想定を比べると、夜間人口については約 25%（12.1 万人）下回り、市街化区域の面積では、想定した面積より約 29%（約 2,500ha）下回っている状況となっています。

このような状況から、現行の都市計画区域マスタープラン（平成 22 年策定）では、将来人口の減少を見込むとともに、市街化区域の大幅な拡大は考慮しないものとしており、今後の土地利用の見通しも踏まえた道路網の構築を目指していく必要があります。

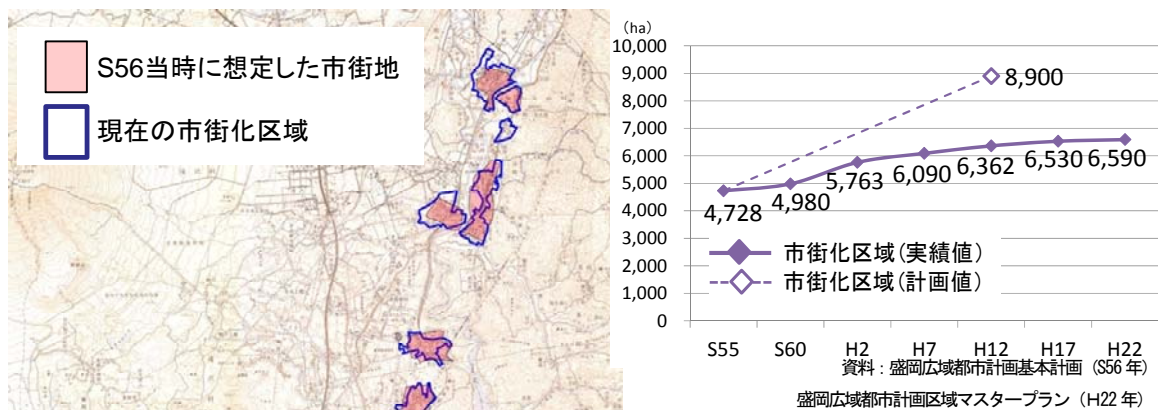
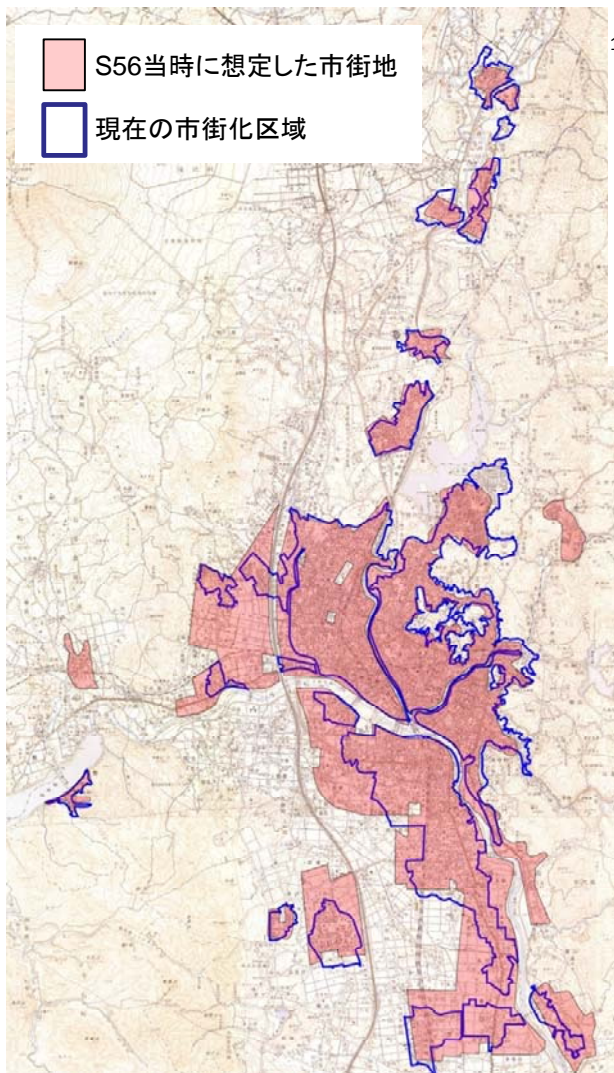


図 10 市街化区域面積の計画値と実績値



資料：盛岡広域都市計画基本計画（S56年）

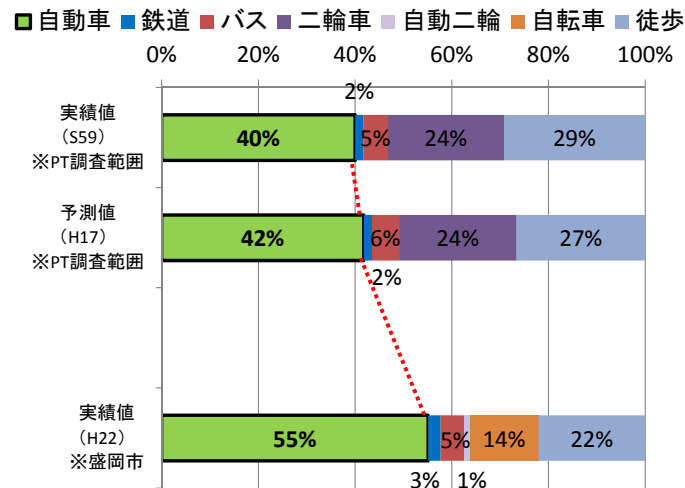
図 11 市街化の状況

## ② 盛岡市中心部の混雑緩和

昭和59年の自動車分担率の実績は40%台でしたが、平成22年には55%（図12）と自動車への依存度が半数を超え、増加しています。自動車の発生集中量では、昭和55年実績と平成17年実績では約2倍に増えています。一方、道路交通センサスデータによれば、発生集中量は87（千トリップ/日）減少すると予測（図13）されています。自動車交通量は減少傾向になると見込まれていますが、自動車利用の依存度が高いため、引き続き混雑緩和の施策が求められます。

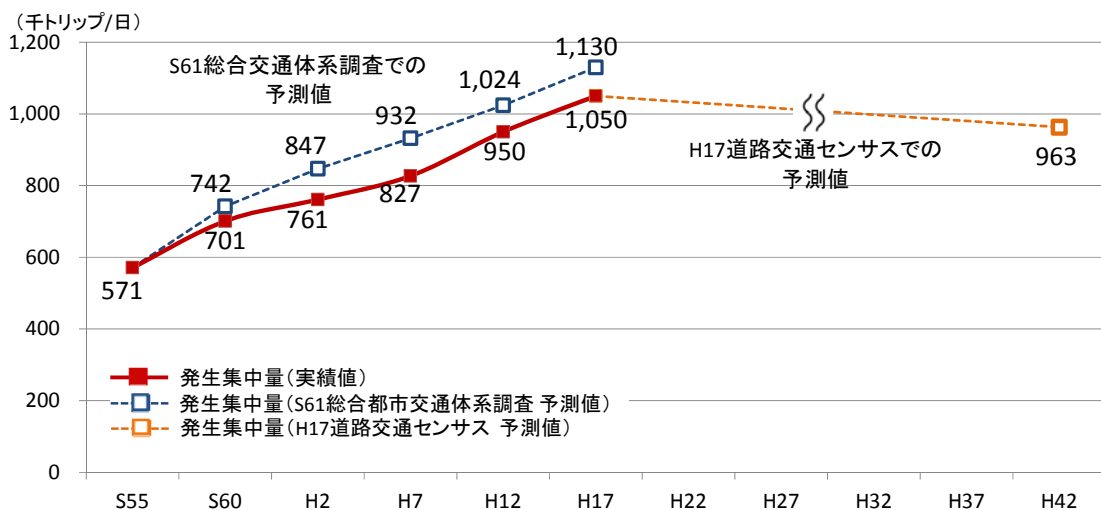
昭和60年と平成22年の道路交通センサスに基づく、発生集中が増加している一方で、国道4号や46号の旅行速度は概ね同水準で推移（図14）していることから、交通量の増加に見合った道路整備が進められてきたと考えられます。

しかし、盛岡市中心部においては、多数の渋滞区間や渋滞箇所が存在している状況（図15）にあります。平成17年から平成42年の交通量の減少見込みは8%程度と見込まれており、引き続き混雑緩和の施策は必要となっています。



資料：盛岡都市圏パーソントリップ調査報告書（S61年）  
全国都市交通特性調査（H22年）

図12 交通手段分担



資料：盛岡都市圏パーソントリップ調査報告書（S61年）、道路交通センサス（H17年）

図13 自動車発生集中量



	S60	H22
国道4号 (菓子付近)	34.8km/h	上り 36.6km/h
		下り 37.6km/h
国道4号 (北山付近)	35.3km/h	上り 38.2km/h
		下り 21.6km/h
国道4号 (三本柳付近)	36.7km/h	上り 37.8km/h
		下り 22.5km/h
国道46号 (大釜付近)	35.9km/h	上り 44.0km/h
		下り 39.2km/h
国道46号 (天昌寺町付近)	18.9km/h	上り 11.9km/h
		下り 23.6km/h

資料：道路交通センサス（S60年、H22年）

図 14 平均旅行速度



出典：岩手県の「主要渋滞箇所」 岩手県渋滞対策推進協議会（H25.1）

図 15 主要渋滞箇所

### （3）上位計画等における都市交通の方針

#### ① 環境に配慮した持続可能な都市圏の形成

盛岡広域都市計画区域マスタープラン（以下「区域マスタープラン」という。）では、都市機能の集約等を通じて歩いて暮らせる環境負荷の小さいコンパクトな都市づくりを図ることにより、持続可能な都市の形成に努めるとの基本方針が示されています。また、各市町の都市計画マスタープランにおいても、環境にやさしいまちづくりが目標等に示されています。区域マスタープラン、各市町の都市計画マスタープランの位置付けを踏まえ、環境に配慮した持続可能な都市形成を推進していく必要があります。

#### ② 地域産業の活性化

区域マスタープランの基本方針では、新たな産業の創出や各産業間の連携した展開を図り、地域産業の活性化を図るとされており、各市町の都市計画マスタープランにおいても、賑わい、活力、産業を活かしたまちづくりを掲げています。都市圏の活力向上のためにも地域産業の活性化が求められています。

#### ③ 安全・安心な生活環境の確保

区域マスタープランでは、だれもが安心・快適な生活を営むため、ひとにやさしいまちづくりや災害に強いまちづくりが基本方針として示されています。

各市町の都市計画マスタープランでは、安全に、安心して暮らせるまちづくりが掲げられています。盛岡市総合交通計画には、安全安心に移動できる交通環境づくりが方針として設定されています。安全・安心に暮らせるような交通環境を整備していくことが必要です。

#### ④ 広域交通ネットワーク形成

区域マスタープランでは、北東北の拠点都市を理念として掲げ、北東北の交通結節点としての拠点性の向上並びに、環状道路及び放射状道路を基本とした道路網の整備による広域交通ネットワークの形成が示されています。各市町の都市計画マスタープランでは、都市交流を支えるネットワークの形成が必要とされています。他の都市圏との連携を強化し拠点性を高める広域交通ネットワークを形成していくことが必要です。

### ⑤ 都市圏内市町間の連絡強化

滝沢市の都市計画マスタープランでは、盛岡市へのアクセスの強化が方針として示されています。また、盛岡市の都市計画マスタープランでは、滝沢市や矢巾町等からの交流が円滑になされるよう複合的なネットワークを形成すると示されています。矢巾町の都市計画マスタープランでは、近隣市町村との連携を図る軸として「交通軸」の整備・充実が示されています。都市圏内交流を促進するためにも市町間連絡をさらに強化していく必要があります。

### ⑥ 公共交通、自転車、徒歩の利用促進

盛岡市総合交通計画では、自動車に過度に依存しない環境づくりの方向性を示し、もりおか交通戦略では、中心市街地での徒歩利用促進、公共交通軸の強化、自転車利用促進等が方針として掲げられています。こうした交通計画の位置付けを踏まえるとともに環境負荷軽減の観点からも、多様な交通手段の利用を促進する必要があります。

## (4) 盛岡広域都市圏道路網の課題

社会経済情勢など都市圏を取り巻く状況が変化し、岩手医科大学の盛岡市から矢巾町への移転等まちづくりの新たな課題が顕在化するとともに、既定の都市計画や交通計画と利用形態との間に乖離が生じるなど、既定計画の見直しが必要となっています。また、上位計画・関連計画が掲げる理念や方針を踏まえた道路網の構築が必要とされています。

これらのことから、都市圏の現状を分析した上で、上位計画・関連計画を踏まえた道路網が抱える諸課題を整理し、それらに対応するための課題の論点を、①広域及び地域の交流連携、②地域の活力向上、③災害時や緊急時のアクセス確保、④公共交通等の利便性確保、⑤将来土地利用との整合、⑥都心部の混雑緩和、⑦低炭素化や省エネルギーへの寄与、⑧質が高く効率的な道路機能の8つの視点にまとめ、その視点を踏まえた道路網計画を策定するものとします。



図 16 道路網の諸課題と課題の論点

## 第3章 道路網計画図

この章では、コンパクトな市街地形成への対応など、道路網構築にあたっての基本方針を踏まえた都市圏における骨格的な道路網の方向性である道路網計画図を示します。

### (1) 道路網構築の基本方針

盛岡広域都市圏では、居住人口や就労人口が減少するとともに、急速に高齢化が進行することにより、都市活動の活力が失われ、都市機能の空洞化や産業経済力の低下が懸念されます。また、社会保障費の増加に伴う財政状況の圧迫や高度経済成長期に整備した社会資本の老朽化に伴う維持更新費の増加により、新たな都市整備を積極的に推進していくことが難しくなっています。

道路整備の側面では、人口減少に伴って今後の発生集中交通量は減少傾向となることから、将来的な都市形態や将来交通量に適切に対応していくことが重要となります。地球環境への負荷低減の観点からは、自動車から環境に優しい公共交通、自転車、徒歩等への転換を推進していく必要があります。多様な交通手段が使いやすい道路網の構築が求められています。

このことから、今後は都市機能をより集積・集約化したコンパクトなまちづくりを進めていくことが重要となり、過去に築いてきたストックを有効に活用しながら都市の再構築を図ることが必要となります。道路網はそのようなまちづくりに適合し、都市基盤としてまちづくりを支えて行くとともに、新たな利用価値を生み出していくことが重要となります。これらのことを踏まえ、道路網構築にあたっての基本方針を次のとおりとします。

- ・コンパクトな市街地形成への対応
- ・既存ストックの有効活用
- ・多様な交通手段の活用
- ・ダウンサイジングの道路網と、機能性とのバランス確保

人口動態に合ったコンパクトな市街地形成を推進するにあたっては、既に整備されたストックを有効に活用する視点が不可欠となり、道路整備においては、既に形成されているネットワークの体系的な見直しや、既存ネットワークの機能性を高めるミッシングリンクの解消等が重要となります。特に維持管理費の増大により新設のハード整備が難しくなっているため、既存ストックの適正な維持管理に努めながら、交通量や土地利用形態等の変化に応じてネットワークの見直しや、道路空間の再配分を図るなど、従前の使い方から転換した有効な利用方策の検討が必要です。

また、環境への配慮の高まりやエコなまちづくりの推進など、自動車に依存しない都市活動への転換が必要となっていることから、今後は多様な交通手段を組み合わせる道路網を利用していくとの考え方に立ち、自動車以外の視点も考慮した道路網構築を目指します。

従前は、拡大基調のまちの将来像を描き、それを支えるように道路網を計画してきましたが、今後はコンパクトな市街地形成に整合させるため、従前計画していた道路網計画を見直し、ダウンサイジングした道路網計画を策定していくことが必要です。この場合、計画を縮小するだけでは、必要な道路機能が確保されているか評価することができません。

このため、道路機能の8つの視点への対応を図りながら道路網を構築することとします。

- ①広域及び地域の交流連携
- ②地域の活力向上
- ③災害時や緊急時のアクセス確保
- ④公共交通等の利便性確保
- ⑤将来土地利用との整合
- ⑥都心部の混雑度緩和
- ⑦低炭素化や省エネルギーへの寄与
- ⑧質が高く効率的

## (2) 幹線道路等の配置方針

### ア 圏域骨格道路の配置

都市には多くの交通が集中するため、円滑な交通処理が必要となります。盛岡広域都市圏では、通過交通の抑制や都心部への交通分散を図るため、2つの環状道路を配置するとともに、都心部と郊外部及び都市圏内と都市圏外を結ぶ6つの放射道路を配置することにより、2環状6放射の骨格道路網（以下「圏域骨格道路」という。）を形成します。

### イ 広域及び地域の交流連携

盛岡広域都市圏と他都市圏との広域的な交流連携を強化するため、圏域骨格道路を基本に交流ネットワークを形成するとともに、沿岸部や県南部との交流連携のため国道106号（都南川目道路）、主要地方道盛岡和賀線等の幹線道路を広域交流のネットワークに位置付けます。また、高速道路は広域交流の基幹であることから、各インターチェンジやスマートインターチェンジまでのアクセス道路も広域的なネットワークを形成する路線として位置付けます。

滝沢市、矢巾町の中心部から盛岡市中心部へ接続する市町境の路線を地域ネットワークとして位置付け、都市圏内の地域的な交流連携を促進します。

### ウ 地域の活力向上

物流の確保にあたっては、圏域骨格道路を基軸として物流ネットワークを形成するとともに、流通センター、盛岡市中央卸売場へのアクセス性を確保する観点から、物流拠点と圏域骨格道路を連絡する道路を物流ネットワークに位置付けます。また、高速道路は物流の基幹であることから、各インターチェンジやスマートインターまでのアクセス道路についても物流ネットワークを形成する路線として位置付けます。

小岩井農場、繋温泉等の観光入込客数が多い施設へのアクセス性の向上を図るとともに、盛岡駅等の交通拠点、並びに宿泊施設や飲食店等が集積している盛岡市中心部への利便性を向上させるため、盛岡市中心部と観光施設を結ぶ路線を観光ネットワークとして位置付けます。

居住人口が多い地域及び業務地が集積している区域から圏域骨格道路へ連絡する路線については、通勤、通学等の利便性を確保するため、近隣住区等のまとまりに応じて幹線道路

を配置します。

## エ 災害時や緊急時のアクセス確保

盛岡広域都市圏は、県内の広域支援拠点であり、都市圏内と他都市圏を結ぶ路線の確保が重要となります。このため圏域骨格道路、国道 106 号（都南川目道路）、主要地方道盛岡和賀線、一般県道盛岡鶯宿温泉線等の幹線道路において、広域的な緊急ネットワークを確保します。

また、広域支援拠点及び後方支援拠点を構成する施設と圏域骨格道路を連絡するアクセス道路については、災害時等に確保すべき路線として緊急ネットワークに位置付けます。地域防災計画に位置付けられた緊急輸送道路についても、緊急ネットワークを構成する路線とします。

高度で専門的医療を総合的に実施する第 3 次救急医療施設や総合的な医療を実施する第 2 次救急医療施設へのアクセス性を確保するため、圏域骨格道路、インターチェンジ、スマートインターチェンジまでのアクセス道路を救急搬送ネットワークとして確保します。

## オ 公共交通等の利便性確保

松園地区、青山地区、盛南地区、都南地区から盛岡市中心部へのバスでの所要時間の短縮や定時性を確保するため、各地区から都心部までの最も基幹的な経路を公共交通軸として位置付けます。

主要な鉄道駅のアクセス性を向上させるため、圏域骨格道路と主要駅を連絡する路線を公共交通ネットワークとして位置付け、鉄道との相互連携を目指します。

## カ 将来土地利用との整合

都市の拡大成長を前提とした土地利用から転換し、盛岡広域都市計画区域マスタープランで示されたコンパクトなまちづくりに対応するとともに、土地利用計画の方向性に応じた道路ネットワークを形成します。このため、従前、市街地の拡大を構想していた区域へのアクセス道路、沿道土地利用を想定した道路等については、適切な見直しを図るものとします。

## キ 都心部の混雑緩和

将来交通量に対応した幹線道路網を構築し、盛岡市中心部を始めとする混雑状況の緩和を促進することで、効率的な都市活動を支援します。また、道路網の整備には長期期間を要することから、ボトルネックの解消や交差点改良など混雑度の緩和に対して効果の高い区間を抽出しながら優先度を検討していきます。

## ク 低炭素化や省エネルギーの寄与

モータリゼーションの進展による拡大・拡散傾向の開発を抑制し、コンパクトな集約型の都市開発に道路整備の観点からも誘導することで、移動コストが低減され CO2 の排出量が抑制されるとともに、インフラ整備の効率化が図られることにより省エネルギーにも寄与します。また、適切な道路ネットワークの配置により広域道路網全体の混雑度が低減され、CO2 の排出抑制や省エネルギー化が促進されます。

### (3) 道路網計画図

幹線道路等の配置方針を踏まえた盛岡広域都市圏の将来的な道路網図は図20及び21のとおりとします。なお、これらの図は、道路の概略的な位置を示したものであり、今後の道路整備計画や交通政策等の策定にあたっての方向性を示すものとなりますが、具体的な位置については、個別の道路整備計画等によって定められていくものです。

今回の道路網計画の見直しにより昭和61年度に策定した道路網計画から位置付けを落とす路線は以下のとおりとし、これらの路線については今後、都市計画道路の廃止等を検討します。

- ・盛岡南新都心地区の西部に延伸する路線
- ・盛岡市上太田地区から西部に延伸する路線
- ・盛岡市平賀新田地区から主要地方道盛岡環状線へアクセスする路線

また、雫石川に架かる舟場橋から滝沢市鶴飼へ連絡する路線（既存の都市計画道路からの振り替え）、盛岡市下厨川からIGR巣子駅に連絡する路線、小岩井農場等の主要な観光施設に連絡する路線を幹線道路として、今回、道路網計画に位置付けするものとします。

なお、上記の道路網計画の見直しにより、現状の道路網と見直し後の道路網を比較した場合、平均旅行速度が6%増（図18）、混雑度が1.00を超える路線延長が10%減（図19）、CO2排出量が3%減（図17）と改善が見込まれます。

CO2排出量の削減については、岩手県環境基本計画の温室効果ガス排出量30%削減目標（H2年度を基準としたH32年度の削減割合）を推進するため、混雑多発箇所の解消・緩和を図るとともに、公共交通や自転車等の利用促進を図ることにより、さらなるCO2排出量の削減に努めるものとします。

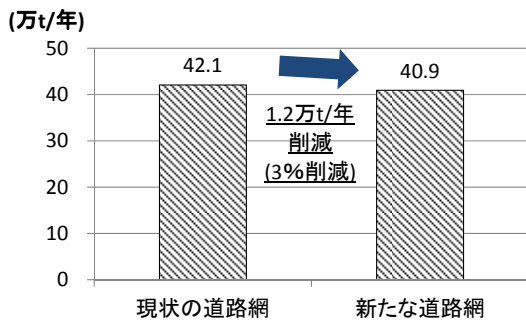


図17 CO<sub>2</sub>排出量

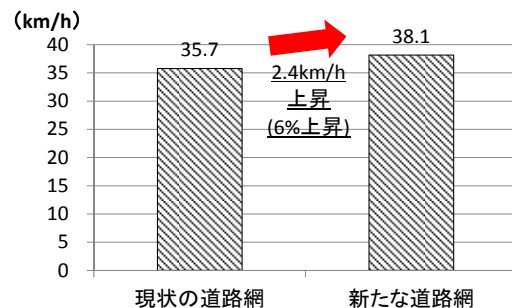


図18 平均旅行速度

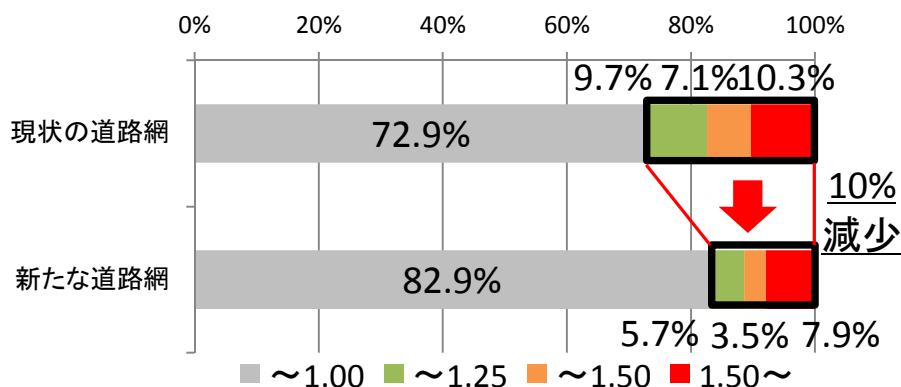


図19 混雑度ランク別延長

至 玉山区

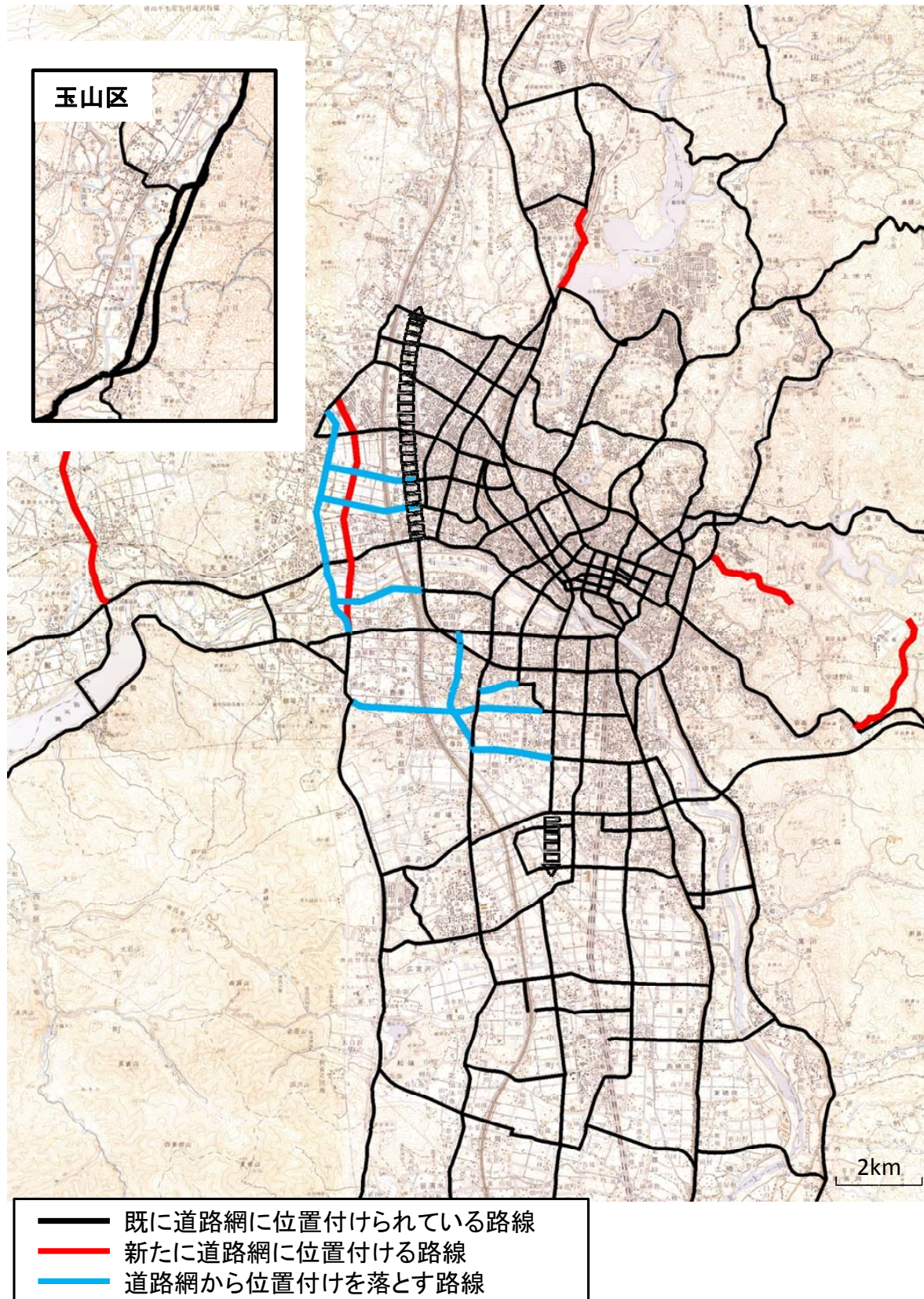


図 20 道路網検討結果

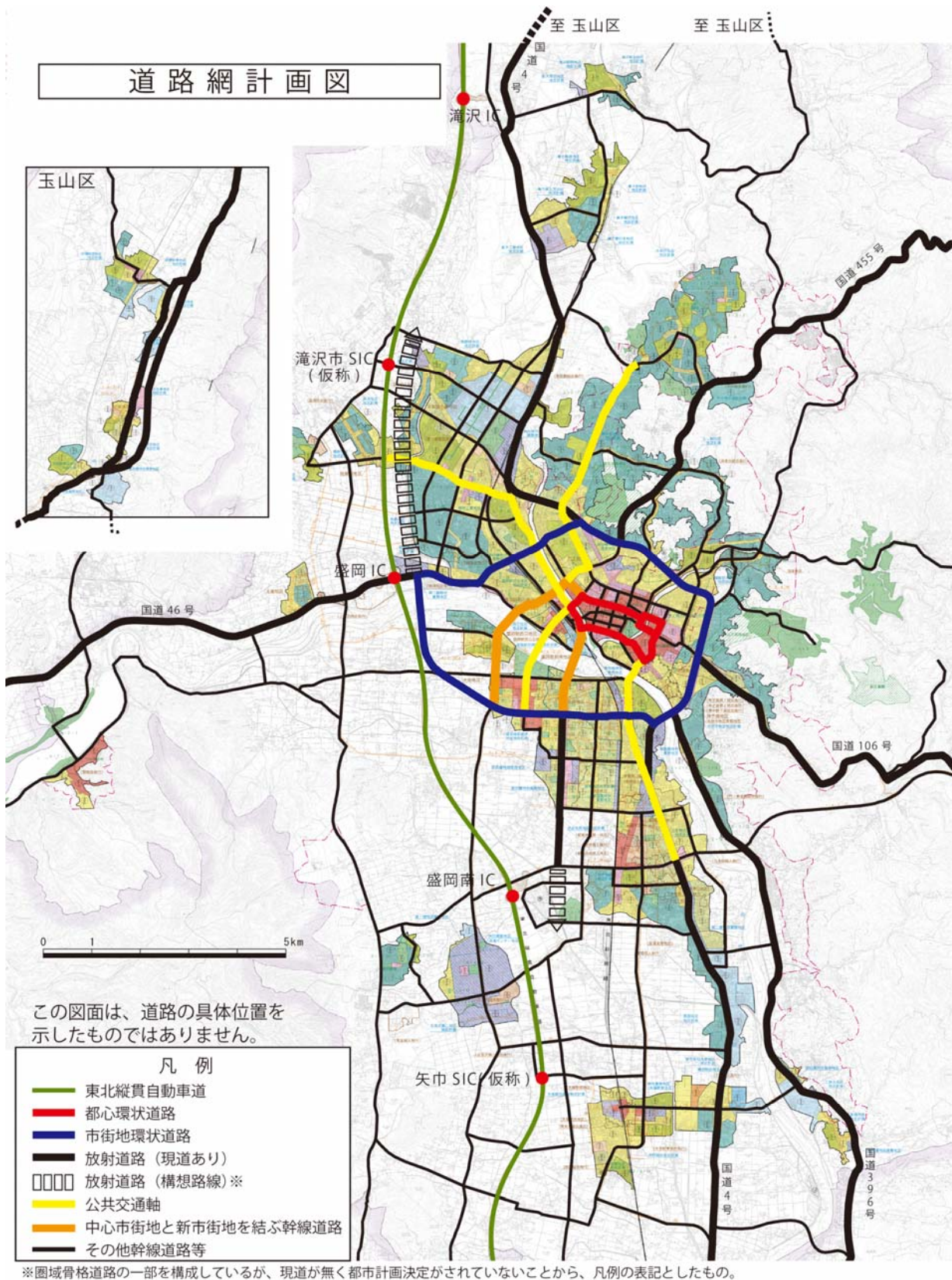


図 21 道路網計画図



## 第4章 道路空間のあり方

前章では、コンパクトな市街地形成への対応などの基本方針を踏まえ、都市圏における骨格的な道路網の方向性である道路網計画図を示しました。

一方で、厳しい財政環境を踏まえると新規投資は抑制傾向にあることから、道路ストック(空間)の有効活用の観点も重要となります。特に道路の幅員構成は整備当時から見直されていない場合が多く、土地利用や交通量、利用手段、制度改正等、時代の変化に対応していない場合があるため、多様な移動手段に対応した見直しを行うことにより、限られた道路空間の有効活用を図ることが必要です。

したがって、今後の道路網の基本的な考え方としては、「網(ネットワーク)」のみならず、「空間(質)」の両輪で進めていくことが重要となります。

この章では、今後の道路空間のあり方について説明していきます。

道路空間は、自動車・バスのみならず自転車、徒歩など多様な移動手段が利用する空間であることから、それぞれの利用者が快適かつ円滑に移動できるよう、道路の機能や質を高めていく必要があります。

今後は、道路網としての平面的なネットワーク計画に加え、本章で示す道路空間のあり方を踏まえ、効果的で効率的な道路網の形成や道路の質の向上を目指していきます。

### (1) 自転車利用環境の改善

これまでの道路整備では、自動車と歩行者を主体とした整備に重点が置かれ、自転車の利用環境を整えることについては従属的な対応で行ってきました。

しかし、近年の地球環境負荷への対応を図るために、自転車の利用が見直され、自転車利用の環境整備が必要となっています。また、道路交通法の改正や自転車利用に関するガイドラインの策定などを踏まえ、自転車利用に配慮した道路整備や自転車利用に関する質の向上が求められています。

このため、道路空間のあり方を検討するにあたっては、自転車に対しても道路空間の配分を行うこととし、国・県・市町が連携して、利用環境の改善を目指します。

道路には、自転車以外にも、歩行者や車椅子利用者、自動車、バスなど様々な利用者が存在しており、自転車の利用環境を改善することは、単に自転車を利用しやすい環境を整備するということではなく、全ての道路利用者の安全性を確保するために重要です。自転車の利用環境の改善に向けては、走行空間の確保によるインフラの整備とともに、自転車利用ルールの意識啓発の両面で取り組む必要があります。

こうしたことから、インフラ整備の面では、①自転車空間と歩行区間の分離(「わける」)、②自転車空間の連続性の確保(「つなげる」)、意識啓発の面では、③自転車利用ルールの啓発(「意識する」)の3つの視点で、安全で、健康的で環境にも優しい自転車利用に係る環境の改善について整理していきます。

利用者の安全確保を最優先とし、交通管理者等との調整を踏まえながら、効果的で安全、快適な自転車利用環境の整備を進めていきます。

① 「わける」 ～歩行者と自転車の分離～

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11、国土交通省、警察庁）」に基づき、道路空間において、自転車と歩行者を分離させることを基本としていきます。

幹線道路や生活道路等道路の特性、沿道状況や交通状況を考慮した最適な「分離」の手法を検討し、適正な走行空間を確保していきます。

○「わける」に関する施策の方向性

- ・ 縁石や柵等による自転車空間と歩行空間の構造的な分離【A】
- ・ 自転車専用通行帯の設置（路面表示）による視覚的な分離【B】
- ・ ピクトグラム等による自転車空間と自動車空間の混在（自転車と歩行者の分離）【C】

・ 基本的な整備形態と整備イメージ

基本的な整備形態	整備イメージ		
<p><b>【A】</b> 構造的な分離 (自転車道)</p>			
<p><b>【B】</b> 視覚的な分離 (自転車専用通行帯) ※状況に応じて、歩道上 の視覚的分離も検討</p>			
<p><b>【C】</b> 自動車との混在 (車道混在) ※自転車と歩行者の 分離</p>			

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）、国土交通省道路局、警察庁交通局

・ 自転車走行空間形態の選定の考え方

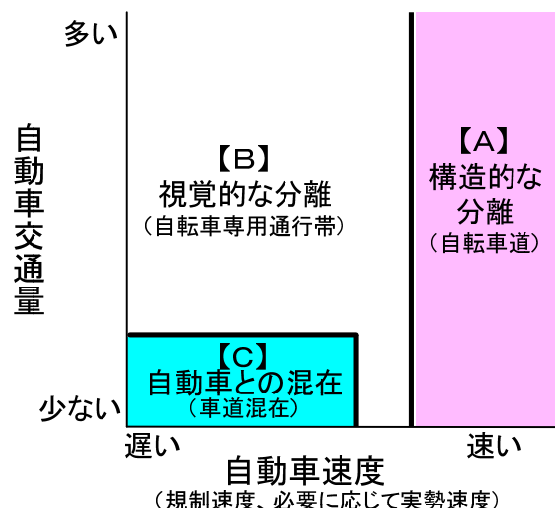


図 22 自転車走行空間形態選定の考え方

② 「つなげる」～自転車走行空間の連続的な確保～

① 「わける」に示した整備形態に基づき確保する路線を面的に拡大していきます。整備に当たっては、全ての路線で自転車走行空間を確保することは現実的ではないため、既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、交通施設や集客施設、都市施設等の拠点性を踏まえた重点整備区間を設定するなど、効果的かつ効率的に進めていきます。

また、盛岡市では、平成 26 年度から、自転車ネットワーク計画（仮称）の策定に取り組むこととしており、この検討に国や県も参画し、計画に位置付けられた路線を、各道路管理者が連携し整備していくことで、自転車空間を一体的に「つなげて」いきます。

○ 「つなげる」に関する施策の方向性

- ・ 交通施設や集客施設、都市施設等を踏まえた重点整備区間の設定
- ・ 盛岡市自転車ネットワーク計画（仮称）に基づいた計画的な整備
- ・ 各道路管理者が連携した重点的な整備

③ 「意識する」～道路利用者の意識付け～

「わける」「つなげる」の施策の方向性に基づいた歩行者・自転車の分離に向けた空間整備を面的に進めるとともに、自転車のみならず、歩行者・自動車等全ての道路利用者が適正な走行方法を認識し、安全な通行方法を選択できるよう、自転車利用ルールに関わる意識付けに資する取組を各道路管理者と交通管理者が連携して進めていきます。

○ 「意識する」に関する施策の方向性

- ・ 利用者の交通ルールの意識付けに向けた効果的な広報・啓発活動
- ・ 利用者目線で分かりやすい案内方法の検討

## (2) 道路の質的向上

維持管理費の増加により、新規投資の減少が見込まれるなかで、バイパス整備や道路幅幅のような道路整備だけではなく、少ない投資で一定の効果を生み出していく取組も必要となります。

こうしたことから、既存道路の使い方を工夫し、道路の質的な向上を図るため、信号制御の改善、右折レーンの設置、バスレーンの設置、交通規制の改善など、交通の流れを円滑にする取組もあわせて、交通管理者と調整しながら進めていきます。

特にバスについては、公共交通軸に位置付けられている路線や、バスの走行が多い路線について、定時性確保の観点から、時間帯限定のバスレーン設置など、沿道や利用の状況に応じて検討していきます。

### ○ 道路の質的向上の施策の方向性

- ・ 幹線道路の右折レーンの整備
- ・ 公共交通軸等において走行の定時性を確保するためのバスレーン等の設置
- ・ 交通規制や信号制御等の改善

## 第5章 今後の見直しの考え方

本計画は、今後の人口動態や土地利用などを踏まえ、概ね 20 年後を想定した盛岡広域都市圏における幹線道路網等の構築の方向性を示したものです。

しかしながら、急速に進行する人口減少・高齢社会はこれまで経験したことのない社会であることから、その進行がもたらす影響は十分に予測し得るものではありません。また、社会資本の老朽化対策が都市圏内の円滑な社会経済活動を支えていくために必要不可欠であり、維持管理とバランスを取った道路網の構築を進めていく必要があります。

こうしたことから、将来の社会経済情勢の変化を的確に捉え、また、交通需要、効率的な維持管理、さらには住民や地域のニーズにも柔軟に対応できる計画としていく必要があります。

たとえば、国勢調査や道路交通センサス等の定量的なデータの推移や土地利用の動向、都市計画区域マスタープランなどの上位計画の見直しなどを踏まえ、定期的に本計画の点検を行い、必要に応じて計画を見直し、弾力的に対応していきます。

## 盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会委員名簿

(平成 26 年 9 月 30 日現在 16 名)

所属・役職名	氏 名
岩手県県土整備部 技監 (委員長)	蓮 見 有 敏
岩手県立大学総合政策学部 教授 (副委員長)	元 田 良 孝
岩手大学工学部 教授	南 正 昭
国土交通省東北地方整備局道路部 道路計画第二課長	森 日 吉
国土交通省東北地方整備局 岩手河川国道事務所 副所長 (道路担当)	亀 井 督 悦
岩手県政策地域部 地域振興室交通課長	佐々木 隆
岩手県県土整備部 道路建設課総括課長	加 藤 裕
岩手県県土整備部 道路環境課総括課長	中 村 実
岩手県県土整備部 都市計画課総括課長	横 山 俊 夫
岩手県盛岡広域振興局土木部長	川 村 俊 通
岩手県警察本部交通部 交通規制課長	向 田 一 久
盛岡市建設部長	藤 田 公 典
盛岡市都市整備部長	藤 島 裕 久
滝沢市都市整備部長	三 上 喜美義
矢巾町参事兼道路都市課長	藤 原 由 徳
矢巾町参事兼企画財政課長	秋 篠 孝 一

# 盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会設置要綱

## (設置)

第1条 盛岡広域都市圏（盛岡市、滝沢市及び矢巾町）における将来道路網計画（以下「道路網計画」という。）の策定に関し必要な事項の検討並びにこれに関連する連絡及び調整を行うため、盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

## (所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 道路網計画の策定に係る検討に関すること。
- (2) その他委員会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

## (組織)

第3条 委員会は、別表に掲げる者を持って組織する。

## (委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長及び副委員長を1人置く。

- 2 委員長は、岩手県県土整備部道路都市担当技監の職にある者をもって充てる。
- 3 副委員長は、委員長があらかじめ指名する委員をもって充てる。
- 4 委員長は、所掌事務を総括する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

## (会議)

第5条 委員会は、委員長が召集し、その議長となる。

## (庶務)

第6条 委員会の庶務は、岩手県県土整備部都市計画課において行う。

## (補則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、委員長が別に定める。

## 附 則

この要綱は、平成25年12月17日から施行する。

## 附 則

この要綱は、平成26年3月13日から施行する。

## 附 則

この要綱は、平成26年7月10日から施行する。

(別表)

### 検討委員会

学識経験者	岩手県立大学総合政策学部 教授 元田 良孝
	岩手大学工学部 教授 南 正昭
国土交通省	国土交通省東北地方整備局 道路部 道路計画第二課長
	岩手河川国道事務所 副所長
岩手県	県土整備部 技監 (道路都市担当)
	政策地域部 地域振興室交通課長
	県土整備部 道路建設課総括課長
	県土整備部 道路環境課総括課長
	県土整備部 都市計画課総括課長
	盛岡広域振興局 土木部長
	警察本部 交通部 交通規制課長
盛岡市	建設部長
	都市整備部長
滝沢市	都市整備部長
矢巾町	道路都市課長
	企画財政課長

## 盛岡広域都市圏道路網基本計画策定経過

時 期	内 容
平成 25 年 12 月 17 日	盛岡広域都市圏将来道路網計画検討委員会設置
同上	第 1 回検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討の趣旨と委員会の役割</li> <li>・ 将来道路網計画の見直しの進め方</li> <li>・ 地域が抱える問題と道路網の方向性</li> <li>・ 意見募集に係る資料について</li> </ul>
平成 26 年 1 月 15 日から 2 月 12 日まで	意見募集 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の計画や整備を進めるにあたっての視点</li> <li>・ 検討の進め方</li> </ul>
平成 26 年 1 月 24 日から 2 月 3 日まで	関係団体ヒアリング (関係団体) 岩手県タクシー協会盛岡支部、岩手県バス協会、バス事業者、岩手県トラック協会、東北運輸局岩手運輸支局、盛岡地区広域行政組合消防本部、岩手県総務部総合防災室、県保健福祉部医療政策室、岩手県経済研究所
平成 26 年 3 月 13 日	第 2 回検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 意見募集、ヒアリングでの主な意見と対応</li> <li>・ 道路網の方向性</li> <li>・ 評価項目・評価指標と代替案の検討方法</li> <li>・ 交通量推計の検討</li> </ul>
平成 26 年 7 月 10 日	第 3 回検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路網代替案の検討</li> <li>・ 盛岡広域都市圏道路網基本計画（素案）</li> </ul>
平成 26 年 7 月 28 日から 8 月 28 日まで	パブリック・コメント <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 盛岡広域都市圏道路網基本計画（案）</li> </ul>
平成 26 年 9 月 30 日	第 4 回検討委員会 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パブリック・コメント実施結果</li> <li>・ 盛岡広域都市圏道路網基本計画（案）の了承</li> </ul>
平成 26 年 10 月 20 日から 10 月 29 日まで	関係団体へ盛岡広域都市圏道路網基本計画（案）の説明 (関係団体) 岩手県タクシー協会盛岡支部、岩手県バス協会、バス事業者、岩手県トラック協会、盛岡地区広域行政組合消防本部、岩手経済研究所、盛岡自転車会議
平成 26 年 11 月 27 日	盛岡広域都市圏道路網基本計画の公表