

周辺環境等の変化

盛岡西バイパス周辺環境は、近年変化しています。東北自動車道では、平成30年3月に矢巾SICが開通、平成31年4月には滝沢SICが開通しました。

宮古盛岡横断道路では令和元年12月に都南川目道路（田の沢IC～手代森IC）が開通し、令和3年3月には宮古盛岡横断道路が全線開通しました。

また、令和元年9月に第三次救急医療施設の岩手医科大学附属病院が盛岡市内から矢巾町へ移転、JR田沢湖線の新駅（前潟駅）開業、盛岡南公園内には、新野球場が整備されました。

矢巾SIC 供用開始 [平成30年3月24日]



滝沢中央SIC 供用開始 [平成31年4月20日]



宮古盛岡横断道路全線開通 [令和3年3月28日] (都南川目道路開通 [令和元年12月8日])



岩手医科大学附属病院 (令和元年9月21日) 移転



前潟駅 (令和5年3月18日) 開業



きたぎんボールパーク (令和5年4月1日) オープン



交通混雑の緩和

盛岡西バイパスの2車線区間は、混雑度が岩手県内直轄国道の中で最大であり、日常的に渋滞が発生しております。バイパスの全線4車線化により、盛岡西バイパス全体の混雑が緩和され、利便性向上が期待されます。



救急医療支援

岩手県内陸の三次救急医療施設は、岩手医科大学附属病院のみ存在し、周辺市町村からの管轄外搬送が多い状況です。岩手医科大学附属病院は、令和元年9月に矢巾町へ移転され、傷病者搬送のため盛岡西バイパスの利用が増加しています。盛岡西バイパスの2車線区間を中心とした混雑による搬送時間の遅れが懸念されており、4車線化による走行性向上と渋滞の緩和により、円滑な救急搬送が期待されます。

岩手医科大学附属病院への救急搬送数



○秋田県からの搬送は仙北市からの救急搬送、鹿角市の病院からの転院搬送、ドクターヘリでの搬送が主であり、仙北市からの搬送については**国道46号**を利用している。
○盛岡西バイパス整備に伴い、**国道4号の交通量減少も期待**され、高速道沿線以外から高度救命救急センターへの**救急搬送の時間短縮に繋がり**、早期治療による予後改善及び**死亡率の向上が期待**される。
(R5.2 消防ヒアリング)

沿線都市開発の支援

盛岡西バイパスの開通に伴い沿線の開発が進み、商業施設等を含む事業所・従業員が増加し、交通量も増加しています。盛岡西バイパスの全線4車線化によって、周辺道路の交通渋滞などの課題に対応し、地域活性化を支援します。



国土交通省 東北地方整備局
岩手河川国道事務所
Iwate River and National Highway Office.
〒020-0066 岩手県盛岡市上田4丁目2-2
TEL 019-624-3131 (代)
ホームページ <http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/>

令和6年3月 作成

m o r i o k a n i s h i b y p a s s

一般国道46号 盛岡西バイパス



国土交通省 東北地方整備局
岩手河川国道事務所
Iwate River and National Highway Office.

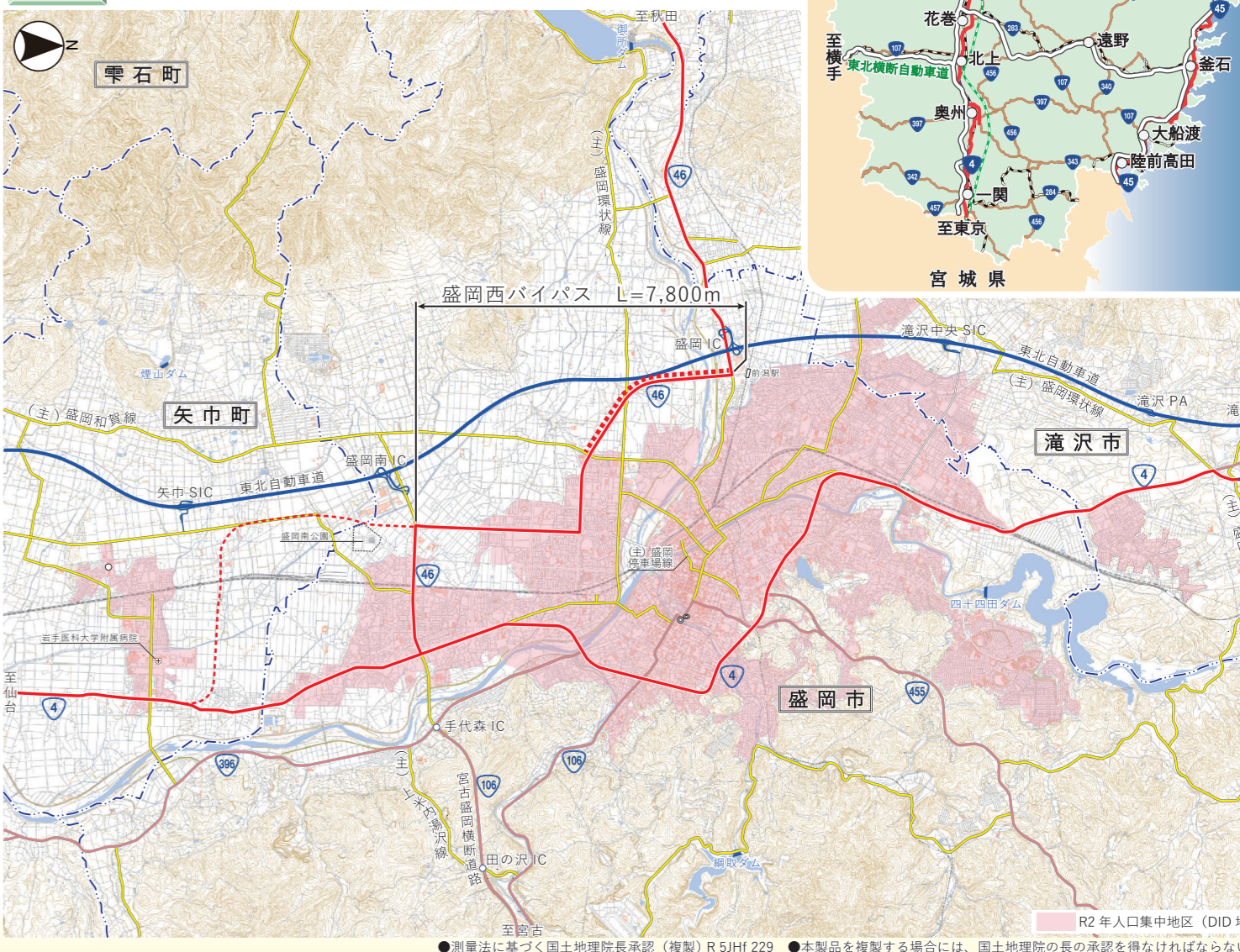
事業概要

一般国道46号は、盛岡市を起点に奥羽山脈を仙岩トンネルで超え秋田市に至る総延長101.8km (うち岩手39.1km) の主要幹線道路であり、宮古市と盛岡市を結ぶ一般国道106号とともに、太平洋側と日本海側を結ぶ大動脈の役割を担っている路線です。

しかし、盛岡市街部における国道46号沿線には、人家や商業施設が連担し、近年の自動車交通の増大と車両の大型化に伴い、交通混雑（特に朝夕の通勤、通学ラッシュ時）が著しく、従来から交通の隘路となっていました。このため幹線道路としての機能が著しく失われつつあるとともに、交通事故の発生、沿道環境の悪化など問題が生じています。

さらに、東北縦貫自動車道盛岡インターチェンジ開通 (S54.10) 秋田新幹線開業 (H9.3) 東北新幹線盛岡青森間開業 (H22.12) など高速交通時代を迎え交通量の増加傾向は一層高まるとともに、高速関連アクセス整備への要望が一段と強まってきています。このような現状から、増加する自動車交通に対応し、交通の分散による交通の円滑化、交通安全の確保及び沿道環境の改善を図ることを目的に、延長4.7kmのバイパス事業として、昭和59年度に事業着手、昭和62年度に終点側より工事に着手し、また、平成14年度には事業区間を3.1km延伸し、全体延長を7.8kmとして事業を進めております。

位置図



●測量法に基づく国土地理院長承認 (複製) R 5/JH 229 ●本製品を複製する場合は、国土地理院の長の承認を得なければならない。

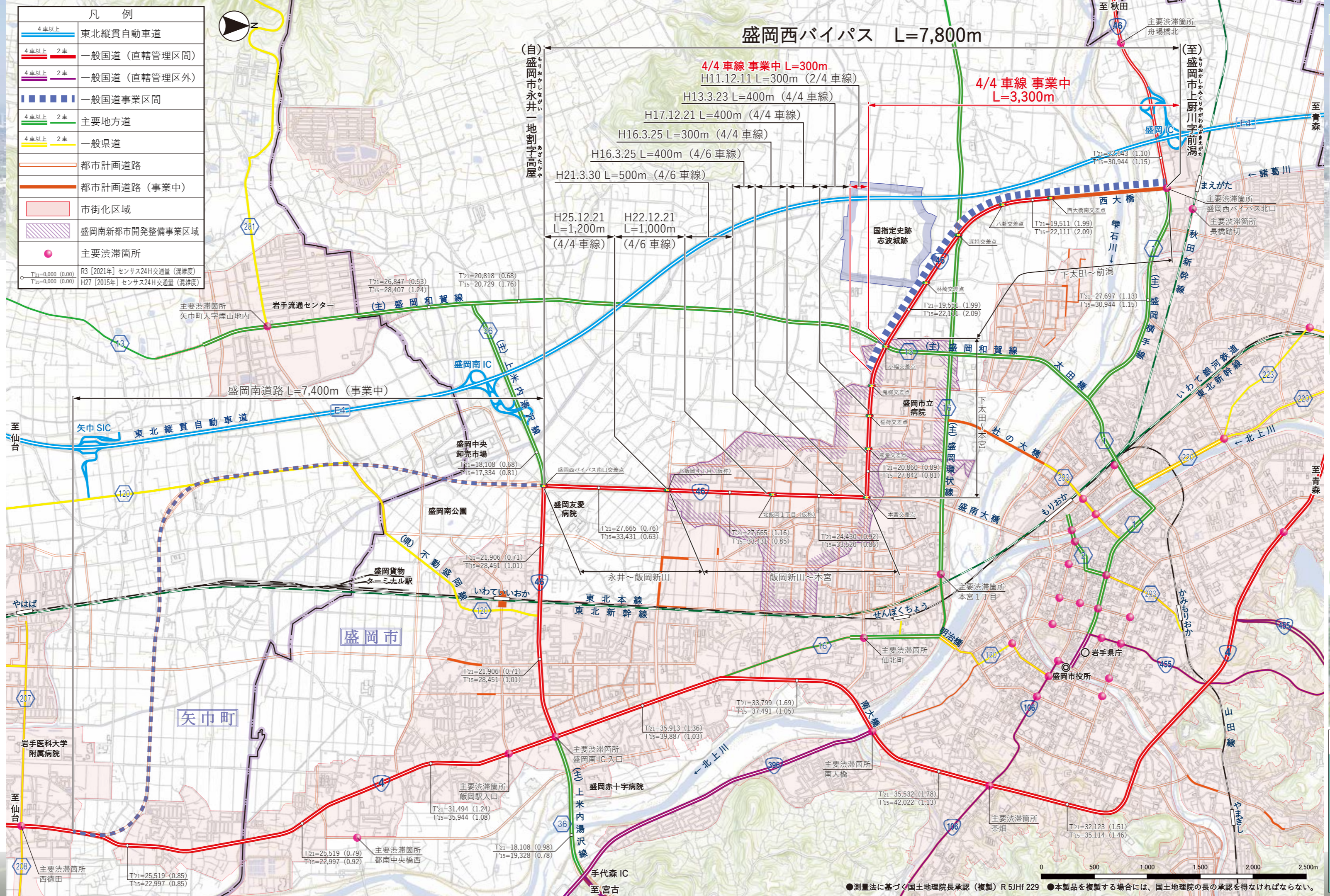
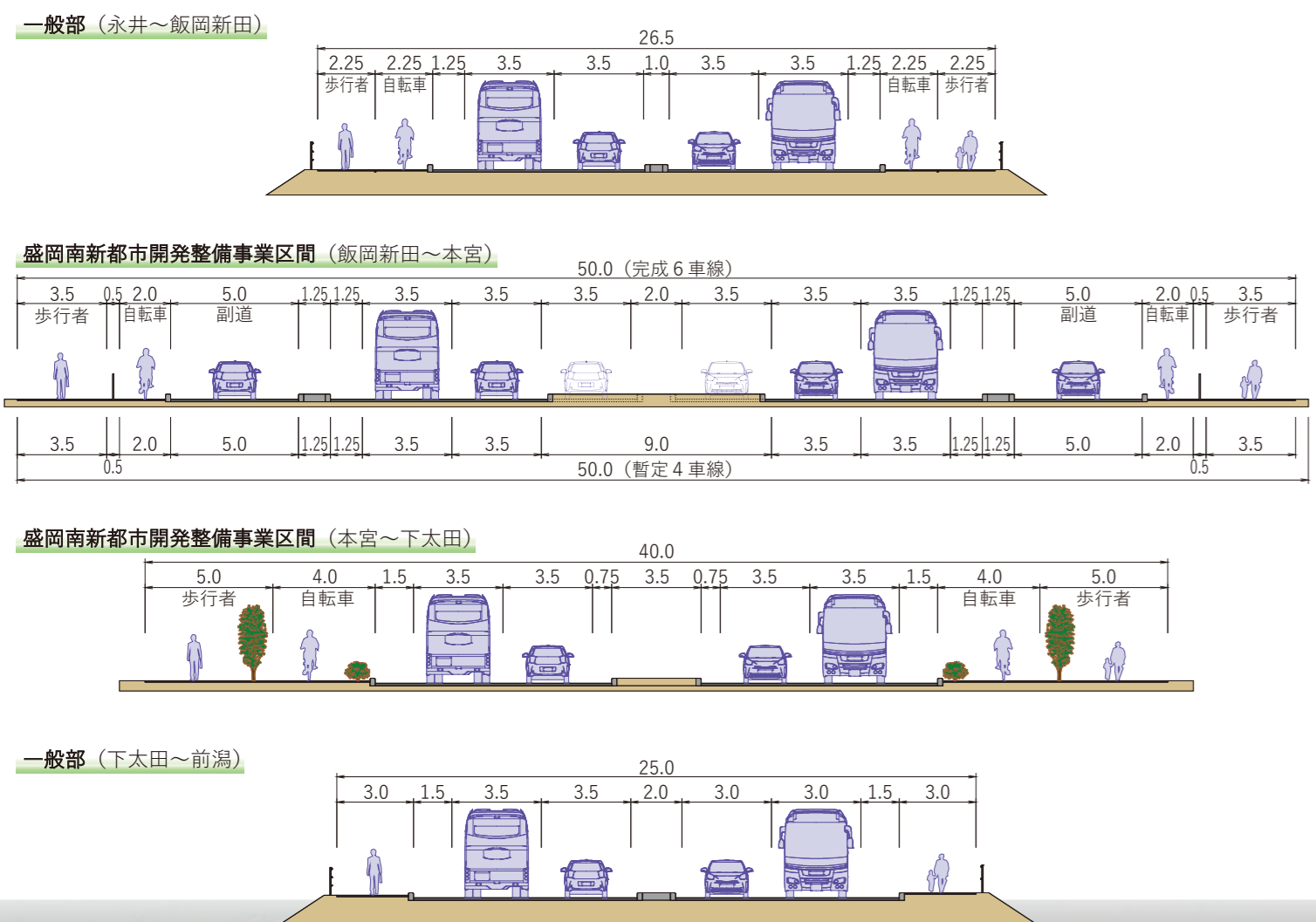
バイパス計画諸元

路線名	一般国道46号
区間	自) 盛岡市永井一地割字高屋 至) 盛岡市上厨川字前湯
延長	7,800m
幅員	一般部：25.0(4車線)：13.0m(暫定2車線) 盛岡南新都市開発整備事業区間：40.0m～50.0m(4～6車線)
道路区分	第3種第1級 8.0km/h

事業の歩み

昭和59年度	事業着手	平成15年度	部分開通 (L= 700m)
昭和61年度	用地着手	平成17年度	部分開通 (L= 400m)
昭和62年度	工事着手	平成20年度	部分開通 (L= 500m)
平成4年度	部分開通 (L= 2,100m)	平成22年度	部分開通 (L= 1,000m)
平成8年度	部分開通 (L= 500m)	平成25年度	部分開通 (L= 1,200m)
平成11年度	部分開通 (L= 1,000m)		
平成12年度	部分開通 (L= 400m)		
平成14年度	事業延伸 (L= 3,100m)		

標準横断面



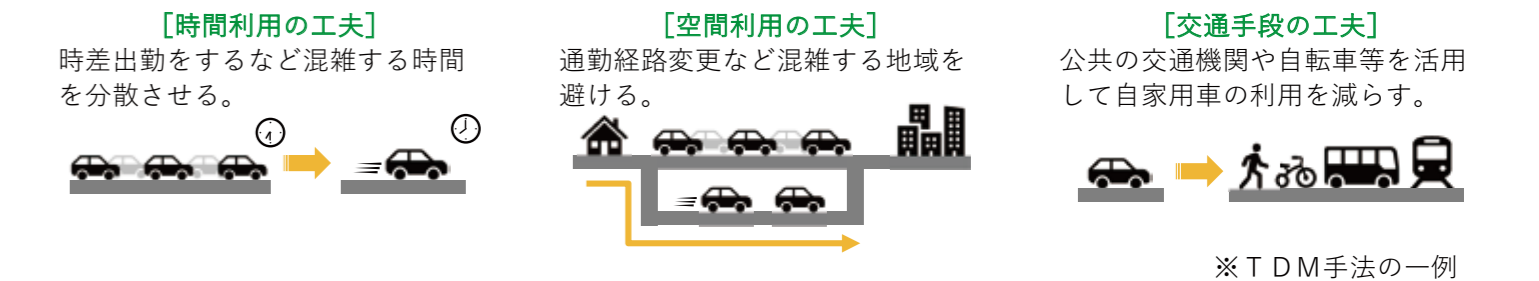
盛岡西バイパスの交通状況

主要渋滞箇所の「西バイパス北口交差点」以外にも、道路利用者会議や一般の方からの混雑解消の要望箇所が複数存在しています。



TDM 施策の取り組み紹介

～TDMとは～
交通 (transportation) 需要 (demand) 管理 (management) の頭文字で、一般的には「交通需要マネジメント」と訳されています。交通渋滞を緩和するための手法の中で、「車の利用者に対して、車や道路の利用方法の変更や工夫を促す手法」がTDMです。



前湯駅の利用促進、イベント時の渋滞緩和に寄与

「パークアンドライド (P&R)」の実施
令和5年度には、盛岡地区のTDM施策として、前湯駅・イオンモール盛岡と連携したP&Rを実施しました。

交通渋滞は、道路の容量を上回る量の車が通ろうとすることで起ります。環状道路やバイパスなどの道路整備や、交差点改良など交通施設の整備により通行可能な容量を拡大するという対策が考えられます。

交通量は今後も増加する傾向にあり、施設整備だけで渋滞を緩和することは難しくなってきました。車の通行の仕方を調整する取り組みをしています。

