

2 計画の位置付け

2.1 計画の位置付け

本計画は、盛岡市総合交通計画（平成 19 年度策定、平成 30 年度一部改定）、もりおか交通戦略（平成 21 年度策定）の基本方針との整合を図りつつ、オムニバスタウン計画（平成 10 年度策定）にて実施された事業などを踏襲しながら、公共交通に関するマスタープランとして策定するものです。

また、本計画は盛岡市都市計画マスタープラン（平成 13 年度策定、平成 21 年度改定）に即して策定される立地適正化計画とも連携しながら、展開するものです。

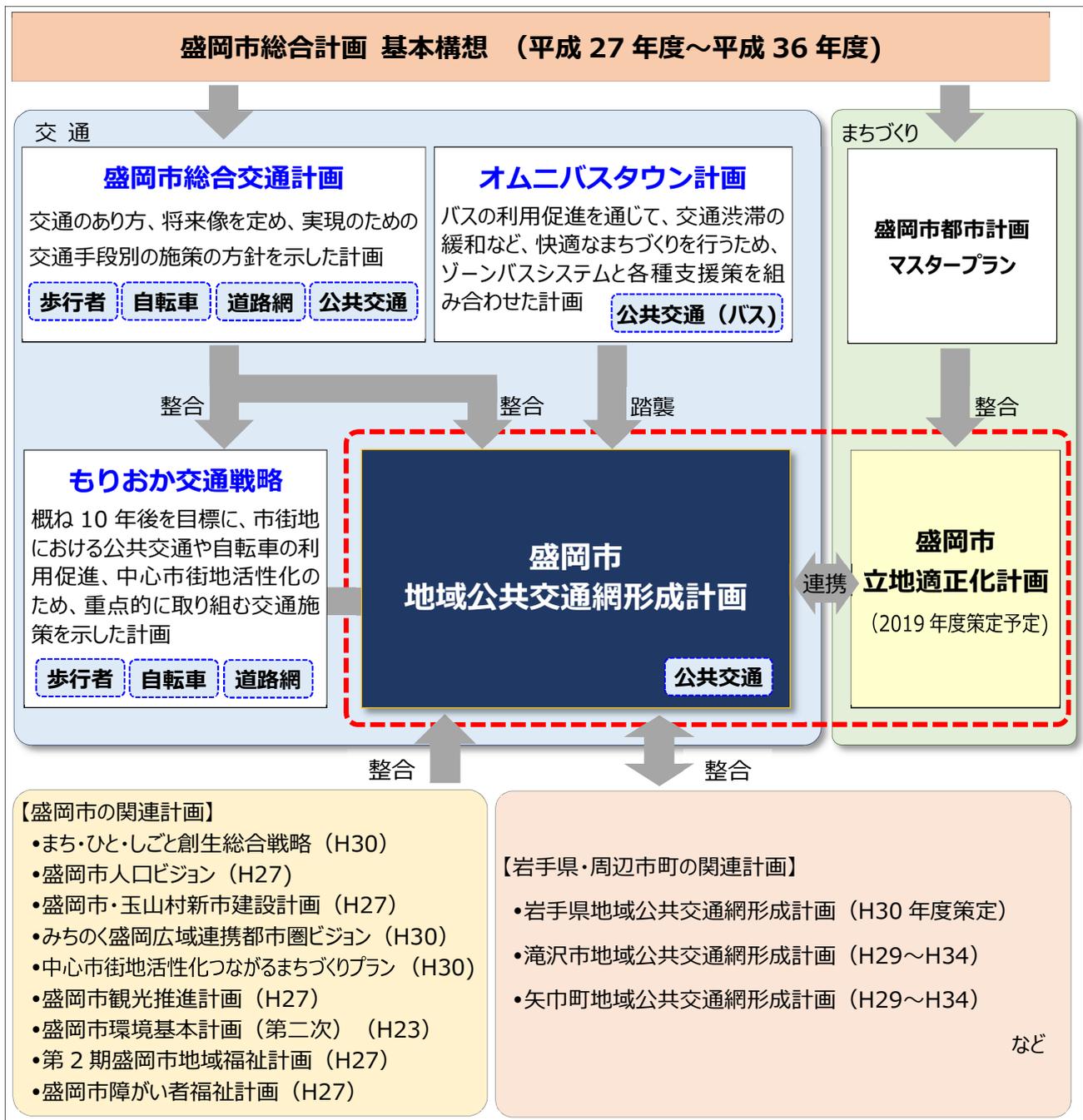


図 2-1 計画の位置付け

2.2 交通関連の上位計画・既存計画の取り組みと評価

2.2.1 交通関連の計画

(1) 盛岡市総合交通計画

◆ 計画の概要

「盛岡市総合交通計画」では、「自家用車は我慢、歩行者・自転車・公共交通優先のまちを目指して」をメインテーマに、「安心・安全の確保」「環境への配慮」「交通弱者への配慮」「まちづくりとの連携」「交通ルールの遵守とマナーの向上」の5つの基本的考えのもと、これからの交通のあり方を明示しています。

公共交通の方針
<p>○ 通常期（平日の朝夕、平日の日中、休日の日中）と、交通手段の選択傾向が変化する冬期において、バス・鉄道・タクシーそれぞれがどのように役割を担うかを明確にするとして、以下の3つの方針を打ち出しています。</p> <p>【方針1】 地域や目的に合わせたバス運行の工夫</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 通勤通学時間帯は自動車からの転換を目的に、そして、高齢者への配慮など市民の声を反映しながら、みんなが使いやすくなるような、目的や地域に合わせた工夫を今後も進め、走りやすく乗りやすいバス交通としていきます。また、鉄道やほかの交通手段との連携も図り、より利用しやすいバスとしていきます。➤ 冬季については、バス走行性の低下を防止するよう、定時性の確保に努めるほか、乗り換えがしやすい快適な環境の確保を目指します。 <p>【方針2】 ほかの交通手段と連携で、より便利で手軽な鉄道に</p> <ul style="list-style-type: none">➤ バスや自転車との連携を図り、通勤通学や買い物、レジャーに便利で手軽に利用できる鉄道としていきます。➤ 冬季については、鉄道利用需要が増加すると考えられることから、需給バランスの確保や乗り継ぎがしやすい快適な環境の確保を目指します。 <p>【方針3】 交通弱者利用やバスとの役割分担を図ったタクシーの位置付け</p> <ul style="list-style-type: none">➤ タクシーを交通弱者の足として、また、郊外部などではバスを補完する公共交通として、その役割に沿った活用をしていきます。➤ 交通手段が限られる冬季については、より一層タクシーの重要性が増すことから、役割分担を明確化した利用を図ります。

◆ 取り組みと評価

4つの将来像	実施した施策	評価
平日の朝夕の将来像	① <u>鉄道とバスの共通定期券導入</u> ② <u>列車と連動したバス時刻導入</u> ③ <u>駅への駐輪場整備</u>	・ <u>通勤通学の鉄道利用増</u> ・ <u>通学の徒歩・自転車利用増</u> ・ <u>通学の自動車利用減</u>
平日の日中の将来像	① <u>列車でおでかけきっぷ導入</u> ② <u>駅への駐輪場整備</u> ③ <u>まちなか・おでかけバス導入</u> ④ <u>スクールバスの一般混乗実施</u> ⑤ <u>中心地域を囲む道路整備</u> ⑥ <u>新たな運行システムの検討</u>	・ <u>業務・私事目的でバス・鉄道利用割合が増加</u> ・ <u>おでかけバス利用者増加</u> ・ <u>放置禁止区域などでは放置自転車が減少</u> ・ <u>自転車走行空間整備区間で逆走が減少、マナー改善</u>
休日の日中の将来像	① <u>お買い物切符</u> ② <u>駅への駐輪場整備</u> ③ <u>自転車に関する条例制定</u> ④ <u>まちなか・おでかけバス導入</u> ⑤ <u>中心地域を囲む道路整備</u> ⑥ <u>新たな運行システムの検討</u>	・ <u>おでかけバス利用者増加</u> ・ <u>放置禁止区域などでは放置自転車が減少</u> ・ <u>自転車走行空間整備区間で逆走が減少、マナー改善</u>
冬季の盛岡の将来像	① <u>広報活動による公共交通利用促進活動の推進</u> ② <u>歩道融雪装置の整備推進</u> ③ <u>歩道除雪の推進</u> ④ <u>市民協働によるバス停除雪推進</u>	・ <u>今後も継続して公共交通の利用環境の向上を図りながら、利用促進に取り組む必要がある。</u>

◆ 評価のまとめ

4つの将来像を実現するための取り組みについて、整備の進捗状況により、進んでいない項目もあるが、取り組みによって効果が出ている項目も多く、今後も基本方針を継続し、自家用車利用から公共交通利用への転換を図るためには、これまでの取り組みをより強化していくことが求められている。

【継続する基本方針】

様々な交通手段を組み合わせ、自動車に過度に依存しない交通環境づくり

- 環境への影響も考え、自動車に過度に依存せず、場所や目的に応じた様々な交通手段の特徴を生かした交通体系を確保。
- 鉄道、バス、タクシー、自転車などを組み合わせた活用により、自動車利用を減らすことができる環境づくりを行う。
- 交通手段を組み合わせた利用が便利になるような施設整備や、結節点整備を行う。

(2) もりおか交通戦略

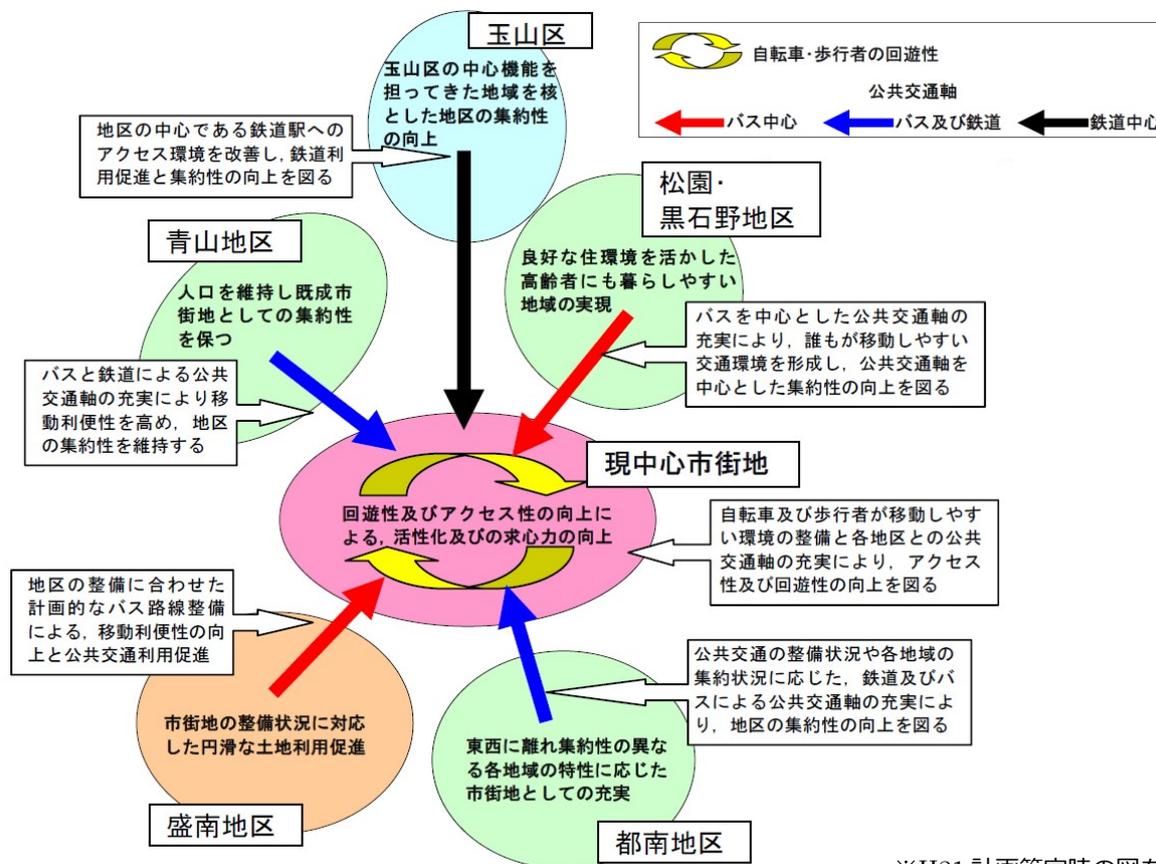
◆ 戦略の概要

「盛岡市総合交通計画」を踏まえ、具体施策の立案と将来道路計画の検証などを目的として「もりおか交通戦略」が平成 21 年度に策定されています。この戦略の中で、短・中・長期別、方面別の交通施策の方向性を定めています。

公共交通軸の充実・強化を図る戦略	
① 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針	⇒歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する。
② 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針	⇒地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する。 ⇒自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO ₂ 排出量を削減する。

<地域特性に応じた軸としての結びつき>

- ・ 主要な市街地の特性に応じて、現中心市街地との結びつきを公共交通の軸の充実により強化し、公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地の維持・形成を目指します。
- ・ また、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指します。



※H21 計画策定時の図を掲載

図 2-2 市街地の特性を踏まえた地域集約性と軸としての結びつきのイメージ

出典：もりおか交通戦略

◆ 取り組みと評価

1) 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

施策	施策の実施状況	評価
ステップ1（短期） ・ 歩行者・自転車優先エリア設定 ・ エリア外周道路の2車線以上の確保	・ 外周道路の整備中。	・ 歩行者・自転車優先エリアを囲む道路について、道路整備は進捗しているもの時間を要しており、歩行者・自転車空間の再配分や拠点間連絡バスの運行には至っていない。
ステップ2（中期） ・ 菜園通りの空間再配分 ・ 自転車走行空間（ブルーゾーン）整備	・ 菜園通りの空間再配分は一部区間が整備完了し、事業継続中。 ・ ブルーゾーンの整備は未実施。	
ステップ3（長期） ・ 優先エリア完成 ・ 自転車走行空間ネットワーク化 ・ 歩行者の回遊に適した拠点間連絡バスの運行	・ 優先エリアは整備中。 ・ 自転車走行空間ネットワーク化まで至っていない。 ・ 歩行者の回遊に適した拠点間連絡バスの運行はされていない。	

2) 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

施 策	実施した事業	評 価
<p>ステップ1（短期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道運行本数の増便実施。 ・ 東西自由通路や駐輪場の整備。 ・ ゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 好摩駅、厨川駅で自由通路を整備。 ・ 好摩駅、厨川駅、岩手飯岡駅で駅前広場を整備。 ・ 松園地区においてゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増便や駅へのアクセス性、結節機能が向上し、鉄道利用の利便性が向上した。 ・ わかりやすい情報提供や、支線バスを便利にすることで、バス利用の利便性が向上した。
<p>ステップ2（中期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅にアクセスする既存バスルート改善。 ・ ゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 ・ 新駅設置の可能性検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 厨川駅西口の駅前広場整備に伴い、バス路線を接続するよう、既存バスルートの見直し。 ・ 松園地区においてゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 ・ J R 田沢湖線における新駅設置について事業効果と費用対効果により事業は妥当と認められ、整備に向けて検討中。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅へのアクセス性が改善し、鉄道利用の利便性が向上した。 ・ わかりやすい情報提供や、支線バスを便利にすることで、バス利用の利便性が向上した。 ・ 新駅により鉄道利用の利便性が向上する。
<p>ステップ3（長期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅への東西自由通路整備。 ・ 公共交通軸のバス路線となる道路整備（4車線化）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手飯岡駅東西自由通路の整備に向け事業実施中。 ・ 公共交通軸となる4車線道路整備の事業実施中。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由通路整備により駅へのアクセスや東西往来が改善され、鉄道利用やバス利用において利便性向上が期待できる。 ・ 公共交通軸となる4車線道路は完了、完了見込み路線もあるが未整備路線もある。

公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

戦略の狙い（テーマ）

- ・地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する
- ・自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO2 排出量を削減する

ステップ1（短期）

■早期に実施可能な既存システムや施設の改善と今後の新たなシステムの検討

- 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・鉄道駅の自由通路・駅前広場等の整備により、鉄道駅へのアクセス性を向上を図る
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・既存バスの利便性を高めるため、バス利用案内情報の提供を推進する
 - ・新たな公共交通利用者の掘り起こしに向け、バスによる集約や新駅設置の可能性を検討する

ステップ2（中期）

■鉄道とバスの選択性を高める新たなシステムの導入と既存バスシステムの改善

- 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・既存バスの見直しや新たなバスの試験的運行等により、鉄道とバスの結節性を向上し、公共交通の選択性を高める
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・バスの運行頻度見直し等により、中心市街地へ向かうバスサービスの向上を図る
 - ・主要バス路線のボトルネック解消等により、定時性・速達性の向上を図る

ステップ3（長期）

■バス軸を形成する道路整備の促進と鉄道とバスの乗継利便性等の向上

- 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・バス・鉄道の乗り継ぎ割引や共通カードの導入等を検討し、乗り継ぎ利便性を向上を図る
- 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・駅前への新たな駐車場整備検討や、駅へのアクセス道路整備等により、鉄道駅への更なるアクセス性を向上を図る
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・主要バス路線の走行空間における4車線化の促進により、バス優先ルートを強化し、定時性・速達性の向上を図る

目標値（概ね10年後）

- ・中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減する
- ・上記目標の達成により、1日あたりのCO2 排出量を約7t削減する

盛南地区の戦略施策

- ステップ1**
 - バスの運行頻度・密度の向上
 - ・盛南地区の特性に応じた、バスによる集約可能性を検討（盛南地区に合ったゾーンバス）
- ステップ2**
 - 計画的なバス路線整備
 - ・市街地の進展に応じた、計画的なバス路線整備によりバスへの転換を促進（盛南地区のバスシステムを完成）
- ステップ2**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・都・盛岡駅長田町線の4車線化により、材木町～中央通のボトルネックを解消し、走行環境を改善
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・社の大橋の4車線化を促進し、中心市街地へアクセスするバス優先ルートとして設定

青山北地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 厨川駅へのアクセス性向上
 - ・東西自由通路や西口駐輪場の整備により、駅西側における歩行者自転車へのアクセス性を向上
- ステップ2**
 - 厨川駅西口へのバスアクセスの検討
 - ・盛岡北高校方面から厨川駅に運行しているバス路線を試験的に西口に接続し、利用状況を検証
- ステップ2**
 - 需要に応じたバス運行
 - ・上釜地区及びみたち地区南部から中心市街地へアクセスするバスのルート別運行頻度の見直しを検討

玉山地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 好摩駅へのアクセス性向上
 - ・好摩駅の東西自由通路及び駅前広場整備により、駅東側からのアクセス性を向上
- ステップ2**
 - 国道4号沿線市街地から洪民駅へのアクセス性向上
 - ・通勤通学時のバスや乗合タクシーなどによる洪民駅への集約可能性を検討
- ステップ3**
 - 好摩駅へのアクセス性向上
 - ・好摩駅東口への1日単位で利用可能な駐車場の設置による利用促進可能性の検討

松園地区の戦略施策

- ステップ1**
 - バス利用案内情報の提供
 - ・ゾーンバスシステムの利用方法をバス車内やバス停及び各世帯へ分かりやすく情報提供
- ステップ2**
 - 支線バスの利便性向上
 - ・バス停までの移動距離の短縮や乗換抵抗の軽減に向け、日中におけるフリー降車区間の導入や直通バスの増便等を検討
- ステップ2**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・都・梨木町上米内線の整備により、上田～中央通間の4車線化を図り、バス優先ルートを強化
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・国道4号～上田間の4車線化を促進し、松園～中央通間のバス優先ルートを強化

青山中央地区の戦略施策

- ステップ2**
 - 青山駅をバスと鉄道の結節点とし、バス・鉄道の選択性を高める
 - ・駅前へのバス停設置（バスベイの整備）
 - ・周辺のバスルートを青山駅へ接続
- ステップ3**
 - 乗継抵抗の軽減
 - ・バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入検討
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・青山中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化

青山南地区の戦略施策

- ステップ1**
 - 新駅の設置可能性検討
 - ・JR田沢湖線において、前湯新駅の設置可能性を検討
- ステップ2**
 - バス運行頻度の向上を検討
 - ・新駅設置の検討を踏まえながら、必要の中心となるエリアのバス運行頻度を向上
- ステップ3**
 - 新駅的具体化
 - ・設置可能性の検討結果に基づき前湯新駅的具体化

都南中央地区の戦略施策

- ステップ2**
 - 岩手飯岡駅へのアクセス性向上
 - ・新たに岩手飯岡駅東口に整備される駅前広場へ、地区の南側からアクセスする支線バスの運行を検討
- ステップ3**
 - バスの定時性・速達性の向上
 - ・都南中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化



※H21 計画策定時の図面を掲載

図 2-4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

出典：もりおか交通戦略

◆ 評価のまとめ

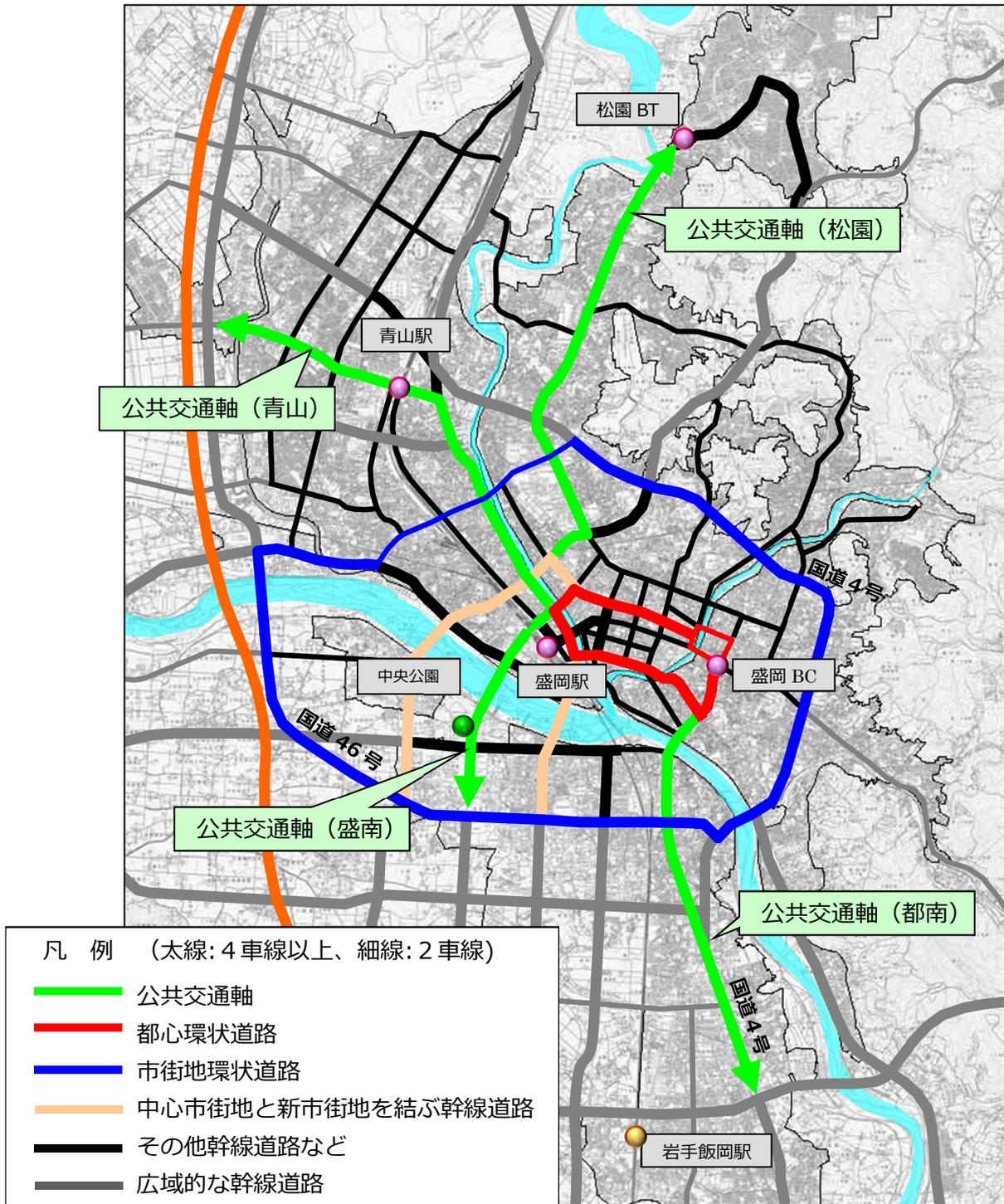
中心市街地においては、歩行者・自転車優先エリアを囲む道路の整備に時間を要しており、今後も進捗を見ながら歩行者・自転車空間の再配分について検討する必要があります。

鉄道利用においては、自由通路や駅前広場などの整備により、アクセス機能、乗り継ぎ機能が改善し、利便性が向上していますが、今後はバスとの乗り継ぎ抵抗を軽減することや駐車場設置による結節機能の強化、新駅の整備によって、公共交通の利用促進につなげる必要があります。

バス利用においては、松園地区ゾーンバスの利用案内のように、よりわかりやすい情報提供の推進や、鉄道との乗り継ぎ抵抗低減による更なる改善と、道路整備の進捗を見ながら、バスの定時性と速達性の向上のため、公共交通軸の強化を図る必要があります。

◆ 公共交通軸として位置付けられる道路

もりおか交通戦略では、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将来道路網計画を位置付けており、その中でバスを中心として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道路を図 2-5 のとおり公共交通軸として設定しています。公共交通軸を担う道路は、バスの定時制と速達性の向上を図るため、多車線化などによるネットワーク化を構築することとされています。



※H21 計画策定時の図面に加筆

図 2-5 公共交通軸に設定される道路の区間 (将来道路網計画)

出典: もりおか交通戦略

(3) オムニバスタウン計画

◆ 計画の概要

1999年度（平成11年度）から取り組みを開始した盛岡市オムニバスタウン計画は、バスの機能を回復・向上させ地域の足として再生を図ることにより、自動車に依存しない交通体系の実現とまちづくりを目指すもので、ゾーンバスシステムの導入、バスロケーションシステムの導入、バス専用レーンの設置など、より多くの人が使しやすいバスの運行や施設の整備を行う計画です。



図 2-6 オムニバスタウン計画の施策体系



図 2-7 ゾーンバスシステム

出典：盛岡市

◆ 取り組みと評価

取り組み	実施した事業	評価
松園地区ゾーンバス ○支線バスと基幹バスにより、中心部への通勤利用において、容量・頻度・定時性などのサービス向上と路線の統合化を図る。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【走行環境の改善】 ・バス専用レーン ・PTPS（公共車両優先システム） 【利用条件の改善】 ・ミニバスターミナル ・乗り継ぎ割引料金	・走行環境の改善により定時性が改善し利便性が向上した。 ・運行形態・利用条件の改善により、バス利用者増加やマイカー通勤者のバスへの転換が確認され、利用促進も図られた。
都南地区ゾーンバス ○地区内支線バスと基幹バスにより、地区内空白地の減少と駅や学校などへのアクセスやターミナルから中心部への新ルート構築。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【利用条件の改善】 ・ミニバスターミナル ・乗り継ぎ割引料金	・幹線道路へのバス専用レーン設置ができなかったため、混雑路線を避けるルート設定し、所要時間の改善区間も見られた。
青山地区ゾーンバス ○地区内支線バスと基幹バスにより、地区内空白地の解消と中心部や厨川駅とのアクセス改善。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【利用条件の改善】 ・乗り継ぎ割引料金	・幹線道路へのバス専用レーン設置ができなかったため、混雑路線を避けるルート設定したが、顕著な効果は現れなかった。
都心循環バス ○盛岡駅を起点とした中心商店街を結ぶ循環線により、コンパクトな都心づくりと中心市街地の活性化を図る。	・循環線（右回り、左回り） ・運賃（大人 100 円、小児 50 円、1 日フリー乗車券 300 円） ・10～15 分間隔の運行頻度 ・公募による「でんでんむし」の愛称	・PR 活動などにより、市民だけではなく、市内外の観光客などにも好評を得ている。 ・バス利用者の増加につながった。 ・まちなかの回遊性が向上した。

◆ 評価のまとめ

3地区のゾーンバスについては、松園地区の場合は、バス専用レーン・PTPSにより定時性や速達性が確保され、基幹バスと支線バスの乗り継ぎ抵抗の軽減などから利便性が向上し、利用者も多くなっています。また、都心循環バスも観光客にも好評です。一方で、都南、青山地区においては、利用者が伸びなかったことから、鉄道との乗り継ぎも含め検討する必要があります。

2.2.2 まちづくり関連の計画

(1) 盛岡市都市計画マスタープラン

「盛岡市都市計画マスタープラン」では、今後の人口減少と少子高齢化の中で持続可能な都市づくりを進めるにあたって、まちづくりと交通体系の関連性を位置付けています。

まちづくりの基本理念

心を育む、歴史と風格のあるまち盛岡の形成
～市民協働によるまちづくり～

【まちづくりの目標】

山並みと河川に生まれ、歴史が息づくまち

周りの山々、川、城下町としての雰囲気大切に、まちづくりに生かしていくんだよ。

賑わいと活力があるまち

岩手県や周辺の町や村、北東北の中心として、みんなが集まって、にぎやかなまちをつくっていくんだよ。

個性ある都市の芸術文化が薫るまち

私たちの暮らしをとおして、地域の個性を生かし、誇りに思える盛岡らしいステキなまちをつくるんだよ。

人と環境にやさしい機能的なまち

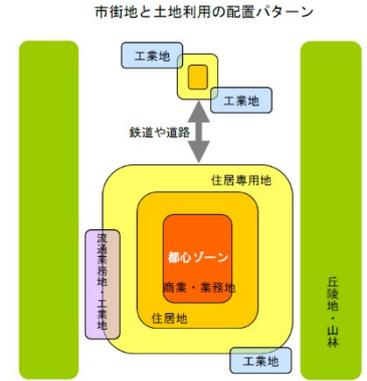
次の世代の人たちに、ちゃんとパトタッチ出来るように、環境にも気を配り、コンパクトで快適なまちをつくるんだよ。



「まちづくりの基本理念」は、これまで培ってきた盛岡らしい文化を守り、育み、開花させることをねらいとしています。そのためには、本市の財産である自然や歴史を次代に継承していくことが大切になると考えます。その上で都市の賑わいや活力を高めていくまちづくり、人や環境にやさしいまちづくりなどを市民協働により行なっていきます。

将来都市構造

- 1) 土地利用の主な配置と方向性
 - ・ 「自然保全ゾーン」「都市環境調和ゾーン」「田園・樹園ゾーン」「市街地ゾーン」「都心ゾーン」の5種類にゾーンを区分し、それぞれの土地利用の方向性を設定。
- 2) 市街地の形成
 - ・ 効率的で機能的な市街地を形成することを目的に、市街地と東西の丘陵地などの自然環境が調和する本市の都市構造を維持するため、右図のような市街地と土地利用の配置パターンを設定。
- 3) 都市のネットワーク
 - ・ 都市交流のネットワーク
 - 北東北の広域的交流拠点、県都や盛岡広域都市圏の中心として盛岡の都市交流を支えるため、多様な交通手段の特性を活かした、複合的で機能的な交通ネットワークを形成。
 - ・ 水と緑のネットワーク
 - 東西の丘陵地や山林、市域を流れる河川、市街地周辺に広がる田園や樹園、また市内各所の緑や公園などによって構成される水と緑によるゆとりと潤いのある空間として「水と緑のネットワーク」を形成。



出典：盛岡市都市計画マスタープラン

18



※H21 計画改定当時の図面を掲載

図 2-8 将来都市構造のイメージ

出典:盛岡市都市計画マスタープラン

(2) 盛岡市立地適正化計画（策定中）

2019年度に策定予定の「盛岡市立地適正化計画」では、今後の人口減少・少子高齢化の中でも持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造への誘導を図ることを目的としています。

その中で、「自家用車に過度に依存することなく、移動することが可能なように、中心拠点と地域拠点や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持を図る。」とし、公共交通の便利なエリア、特に主要な鉄道駅や公共交通軸を通る主要なバス路線の沿線などの人口密度を維持することにより、公共交通ネットワークの効率化と維持を図っていくこととしています。

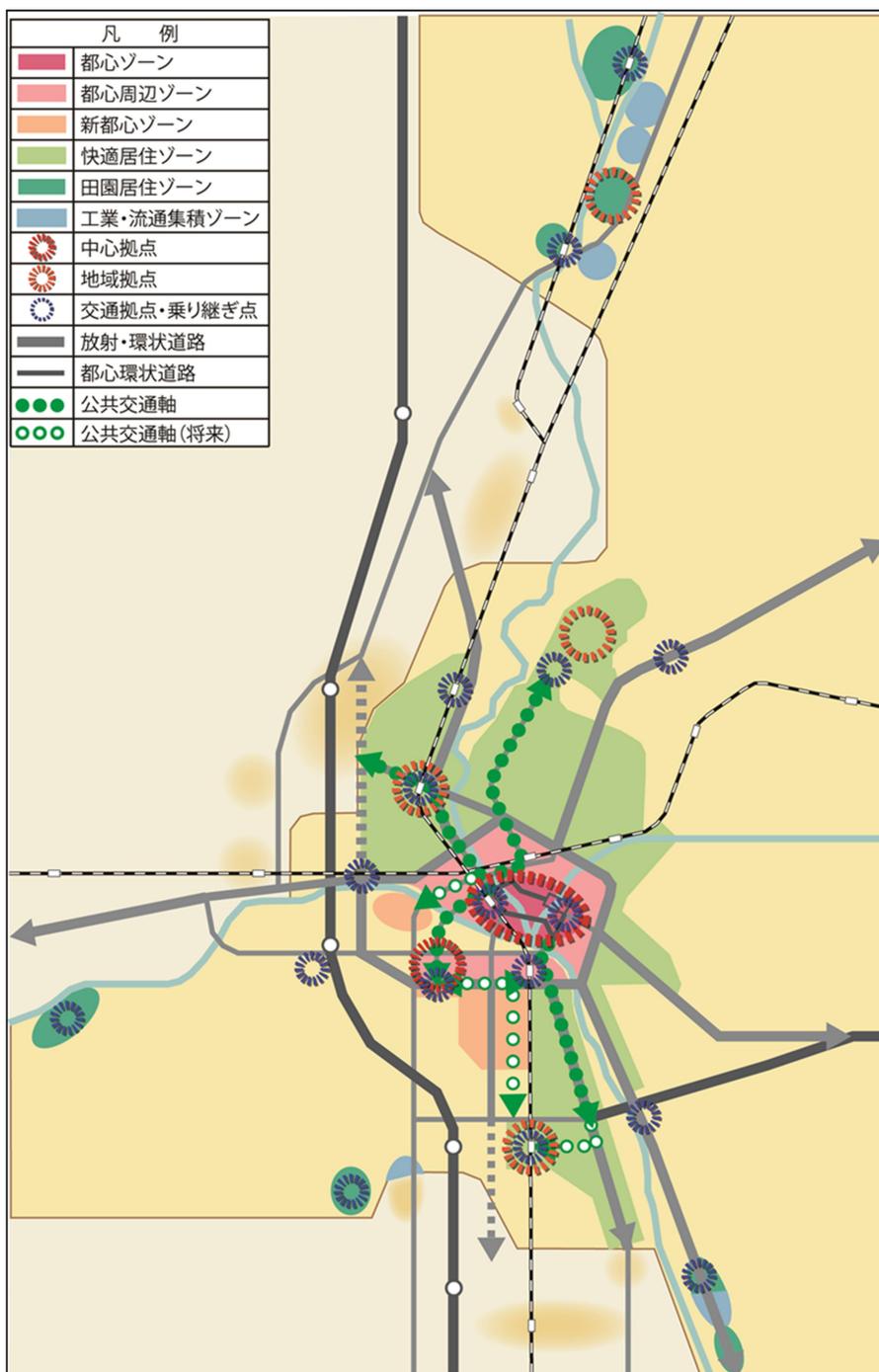


図 2-9 道路網計画や公共交通軸及び交通拠点・乗り継ぎ点と立地適正化計画の連携のイメージ
 (※立地適正化計画策定中時点(2019年10月時点)の図)

都市機能誘導の方針

- 中心拠点として役割を担う都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で「中心拠点」に位置付けられ、多様な都市機能が集積し、主要な公共交通拠点に歩いてアクセス可能なエリアに設定します。生活の利便性を高める機能はもとより、県庁所在都市としての活動を牽引する都市機能の維持、誘導を図ります。
- 地域拠点としての役割を担う都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で「地域拠点」に位置付けた、日常生活に必要な都市機能が集積し、主要な公共交通拠点に歩いてアクセス可能なエリア、及び玉山地域の中で、旧玉山村の中心として都市機能や人口が集積しているエリアに設定します。日常生活に必要な都市機能の維持、誘導とともに、住みなれた地域で安心して住み続けられるよう、コミュニティの拠点としての機能の維持を図ります。

居住誘導の方針

- 「都心ゾーン」の中で、盛岡駅及び盛岡バスセンターの徒歩圏、盛岡都心循環バス「でんでんむし」の路線沿線といった公共交通の利便性が高いエリアは、「都心居住区域」とします。多様な都市機能を楽しむことができる暮らしの場として、低未利用土地への中高層の共同住宅の立地などにより、高密度な人口集積の維持を図ります。
- 「新都心ゾーン」及び「都心周辺ゾーン」、「快適居住ゾーン」の中で、公共交通軸沿線などの公共交通の利便性が高いエリアは、「公共交通沿線居住区域」とします。公共交通の利便性が高く、中心拠点や地域拠点へのアクセスが容易な暮らしの場として、人口集積の維持を図ります。
- 「田園居住ゾーン」の玉山地域の中で、旧玉山村の中心として都市機能や人口が集積している玉山総合事務所周辺のエリア及び好摩駅周辺のエリアは、「居住環境形成区域」とします。日常生活に必要な都市機能が享受しやすい、戸建て住宅を中心としたゆとりある住宅地として、人口集積の維持を図ります。
- 「工業・流通集積ゾーン」、及び土砂災害などの災害の危険性が高いエリアなどについては、積極的な居住誘導は行わないものとし、「都心居住区域」、「公共交通沿線居住区域」、「居住環境形成区域」に含めないこととします。
- 「都心居住区域」、「公共交通沿線居住区域」、「居住環境形成区域」は、都市再生特別措置法第 81 条第 2 項第 2 号の居住誘導区域とし、市街化区域内におけるこれらの区域以外は、「工業・流通集積ゾーン」及び土砂災害などの災害の危険性が高いエリアなどを除き、一般居住区域とします。この一般居住区域は、これまでどおり、地域の特性に応じた暮らしやコミュニティなどの存続を図る区域とします。

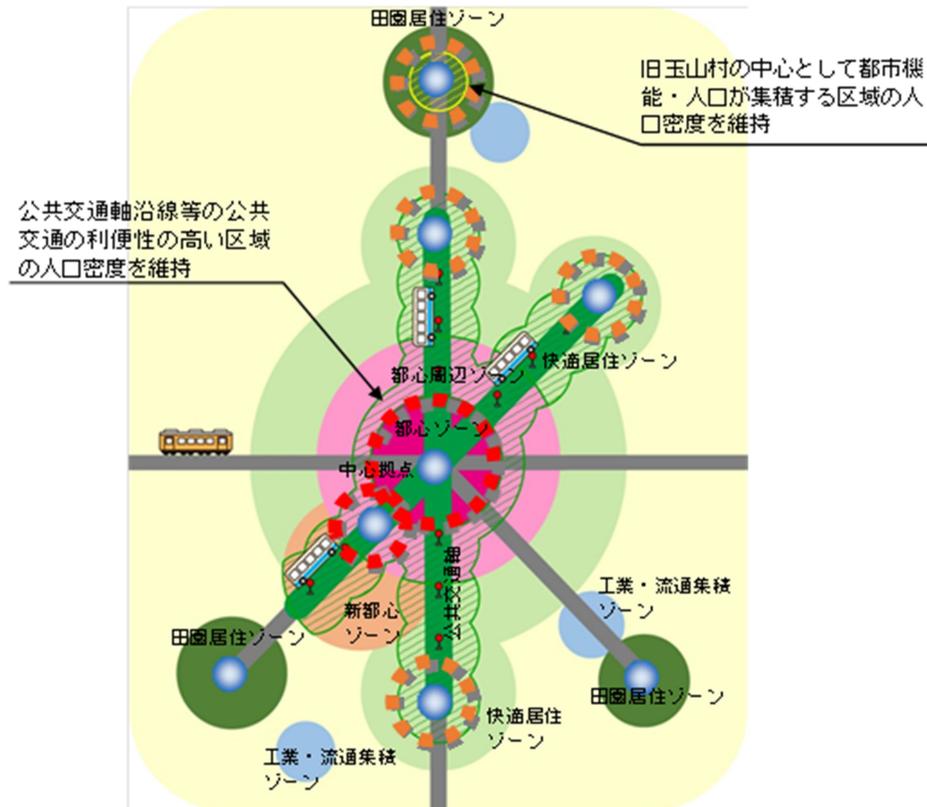


図 2-10 居住誘導のイメージ（※立地適正化計画策定中時点（2019年10月時点）の図）

出典：盛岡市立地適正化計画（検討中）