

1. 調査の目的と概要

目的

○本調査は、令和4年度以降、内丸地区の再整備を具体的に検討していく上で、その方向性を見出すための基礎的な調査を行うとともに、今後の検討に向けて効果的な手法を確立することを目的としている。

背景

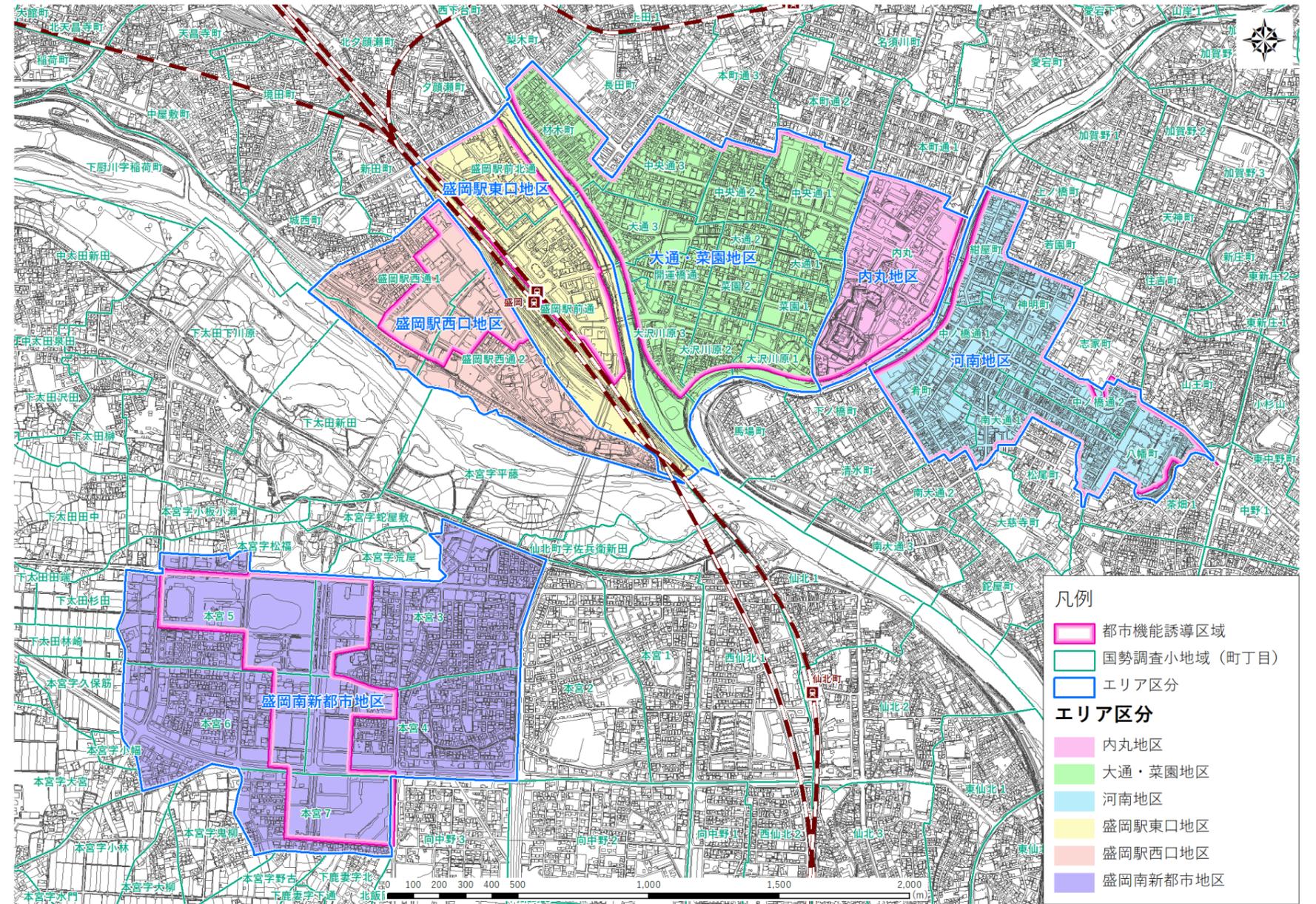
- 平成の時代にかけて、盛岡市は盛岡駅西口地区と盛岡南新都市地区において、土地区画整理事業による面的な都市基盤整備等に取り組んできた。現在は、各地区において土地利用が進み、その成果が見られる。
- 一方、旧来からの中心市街地である大通・菜園地区、内丸地区、河南地区、盛岡駅東口地区は、都市の更新時期を迎えつつあり、都市再生が求められるようになっている。
- 現在、河南地区においてバスセンターの公民連携事業による再生、また、組合施行の再開発が進められており、加えて内丸地区の再整備に向けた検討が始まったところである。令和4年3月に、庁内では「内丸地区将来ビジョン」が策定された。
- この内丸地区の再整備の動向をきっかけとして、大通・菜園地区や盛岡駅東口地区への展開、さらには河南地区への遡及等、中心市街地全体を再生することが期待されている。

重視すること

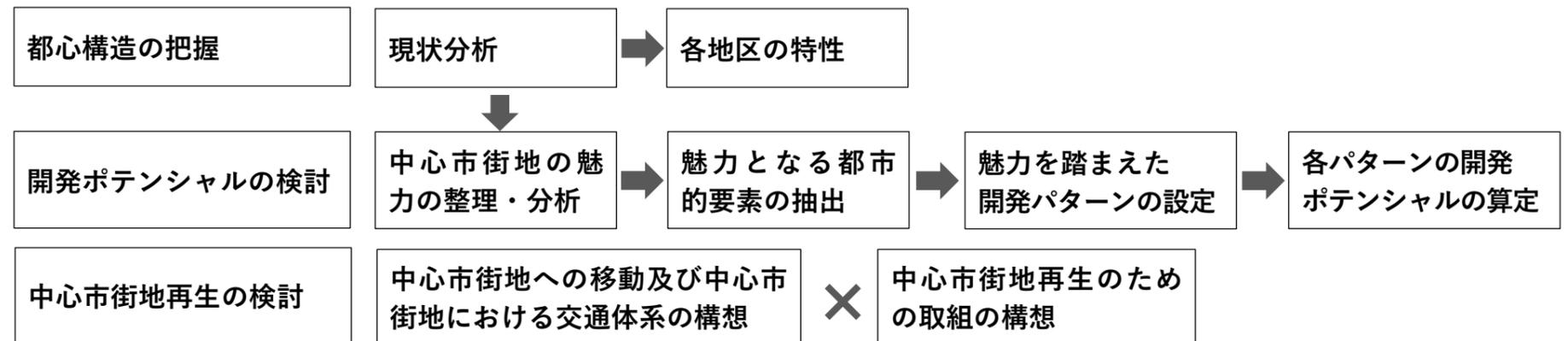
■「盛岡らしさ」と「経済性」の両立

- ・本調査では「盛岡らしさ」と「経済性」の両立を実現することを根幹に置く。
- ・都市再整備では、生活する上での利便性の向上や土地利用による利潤の最大化等の「経済性」の追求は不可欠な視点である。しかし「経済性」に偏重すると、例えば整然とした街並みが形成される一方で、旧市街地にみられる盛岡らしい界隈性のある歩行環境が消失するなど、都市の固有性が失われることもあり得る。
- ・そこで、内丸地区ならびに中心市街地が有する「盛岡らしさ」（都市の固有性）に着目しながら、同時に利便性と利潤性という「経済性」とのバランスを大切にして検討することで、魅力的で快適、かつ持続可能なまちを目指す。

■対象範囲



■アウトライン

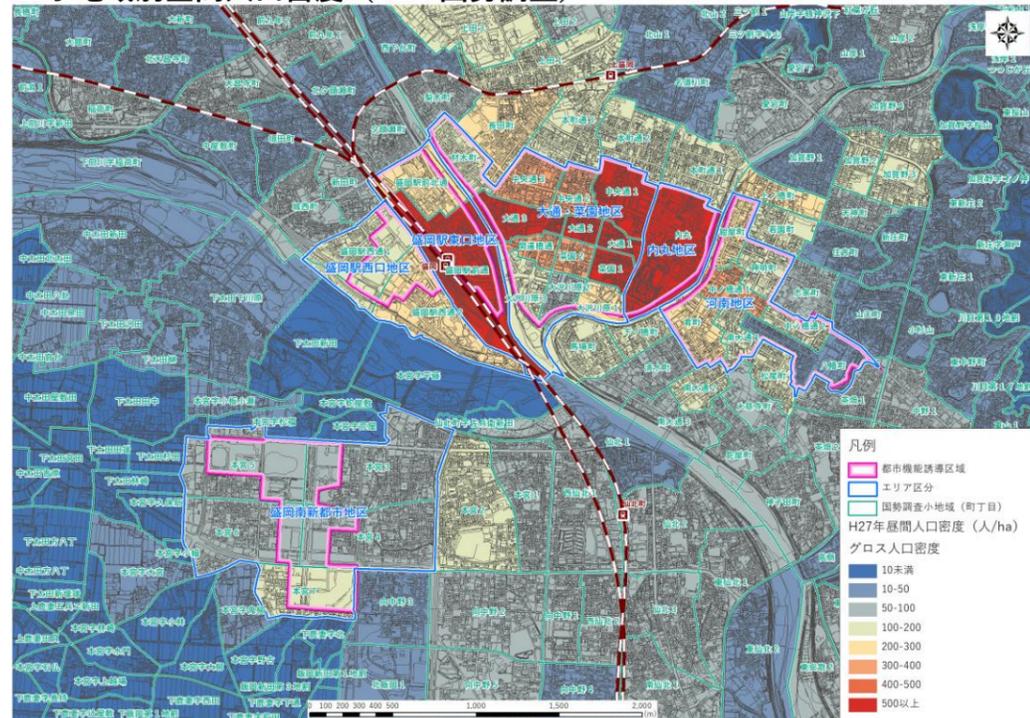


2. 都心構造の把握 ①現状分析

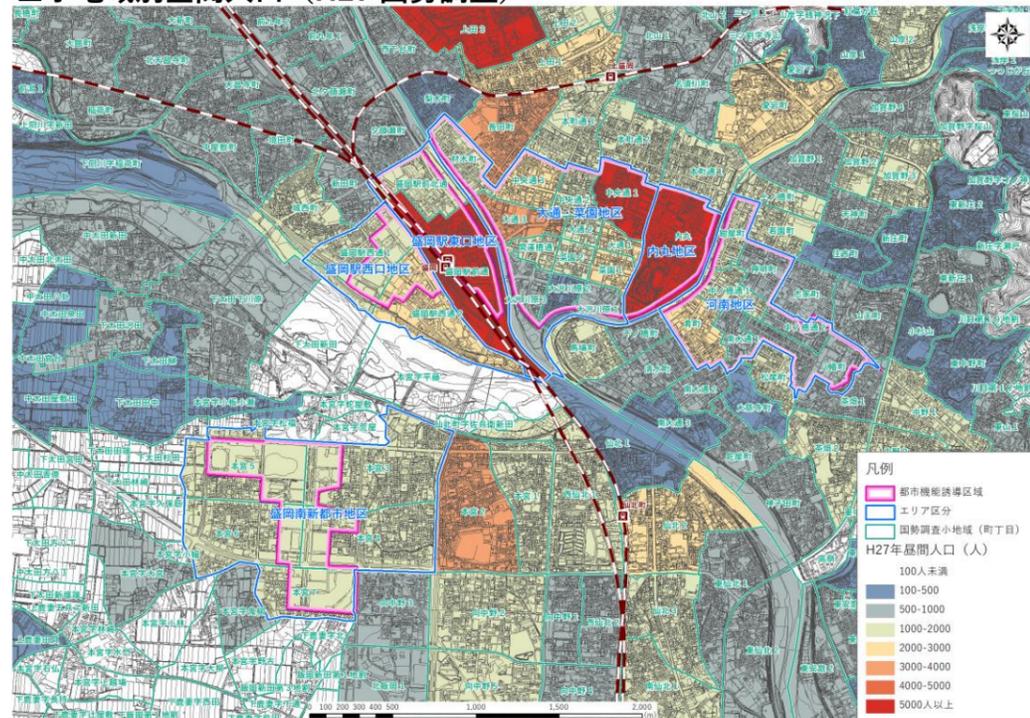
人口特性

○盛岡駅東口地区から内丸地区において昼間人口の集積が一目瞭然であり、このエリア一帯が市内における働く場所の中心地となっていることが伺える。

■小地域別昼間人口密度（H27 国勢調査）



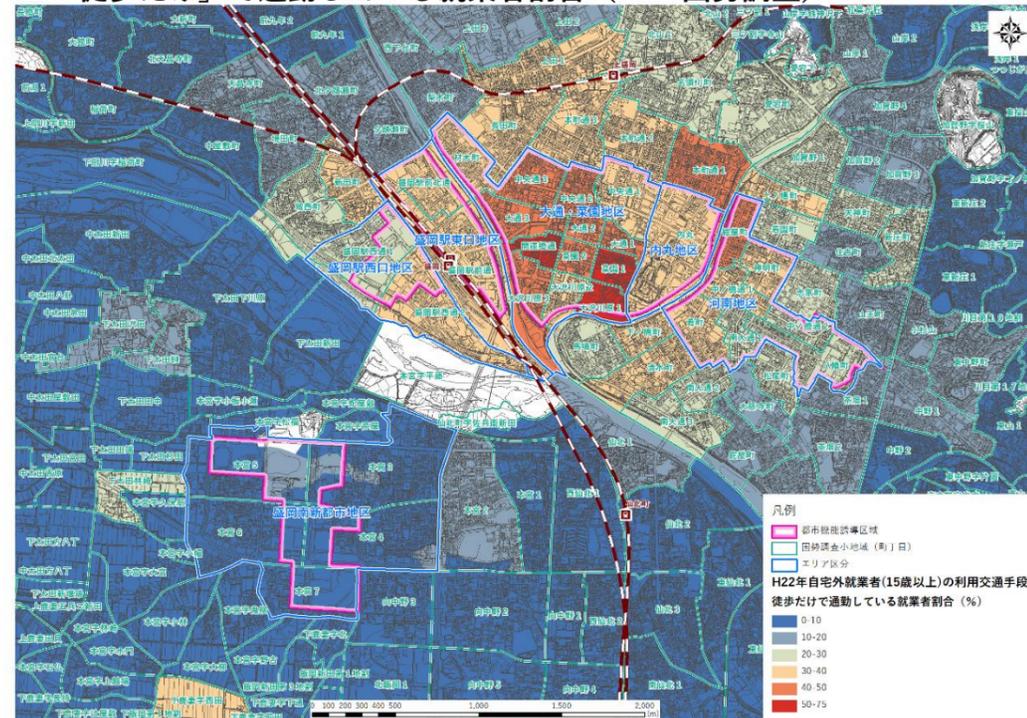
■小地域別昼間人口（H27 国勢調査）



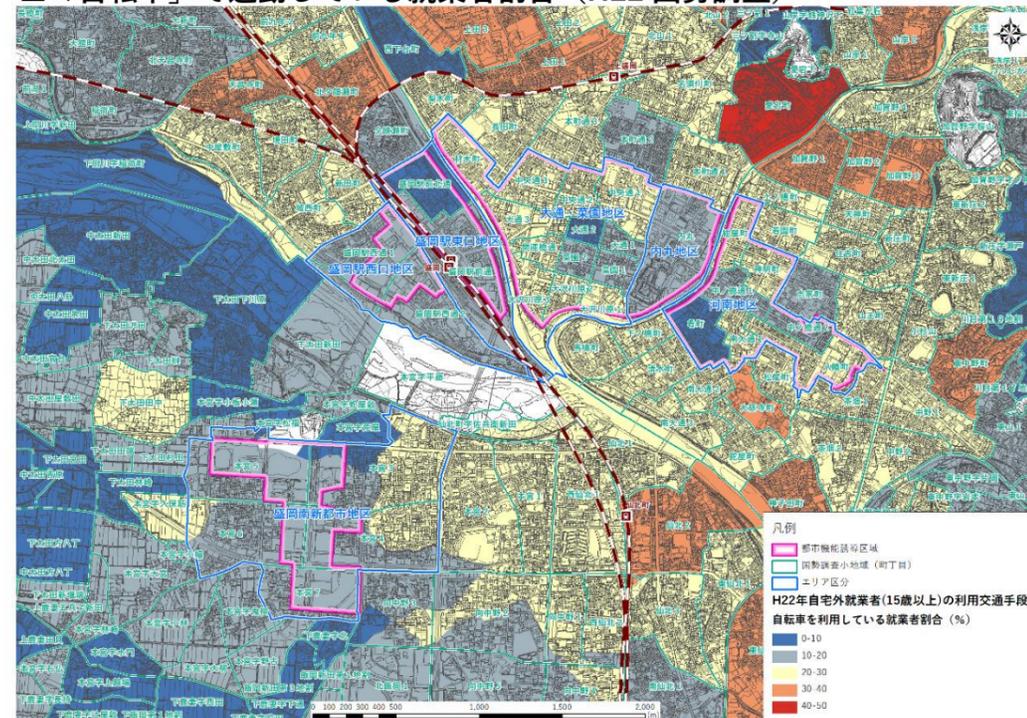
交通特性

○中心市街地やその周辺に居住する人の通勤・通学交通手段は徒歩、自転車が多くなっており、公共交通機関や自動車とは異なる交通特性が見られる。

■「徒歩だけ」で通勤している就業者割合（H22 国勢調査）



■「自転車」で通勤している就業者割合（H22 国勢調査）



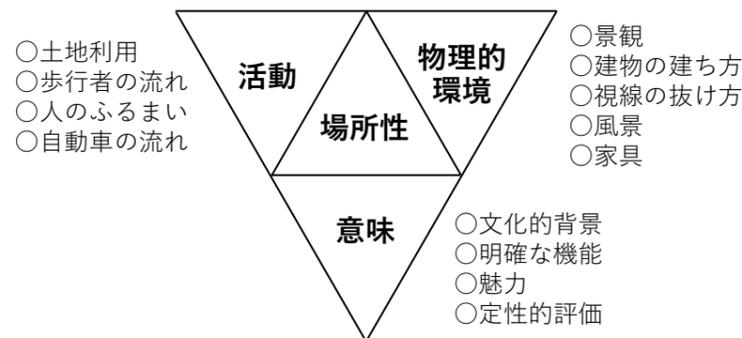
3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ①「盛岡らしさ」の分析：中心市街地の魅力の整理・分析

魅力の整理の考え方と手法

- 利便性・利潤性からなる「経済性」とともに重視する「盛岡らしさ」について生活者が実感する魅力に着目して考察する。
- 第一に、盛岡市役所職員の協力のもと、生活者目線から考える盛岡市の魅力を網羅的に挙げた。
- 第二に、挙げられた魅力を整理し、地域メディアでの中心市街地の魅力の語られ方の分析によって補完した上で、魅力として感じる要因となる都市的要素を定性的に抽出した。
- 第三として路線価に着目し、実際の路線価に表れる「盛岡らしさ」と、理論的に算出される路線価との差を分析することで、定性的な都市的要素の抽出を補完した。

参考：場所性の構造

- ・都市計画の専門家であるジョン・パンターは、場所性（センス・オブ・プレイス）の構成要素を「意味」、「物理的環境」、「活動」の3つに分類している。上記の分析は、生活者が中心市街地に感じる魅力を「意味」としたときに、その背景にある「物理的環境」と「活動」を探ったものであると言える。



生活者目線から抽出した魅力とその特徴

- ・盛岡市で生活する人の実感を反映するため、市職員が市内にてワークショップを行い、ポストイットに魅力を書き出した。
- ・それをベースとして、地域情報誌「てくり」にて紹介されている中心市街地の魅力も参考し、以下のとおり魅力を整理した。



中心市街地の魅力は「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験されること」と考えられる。

3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ②「盛岡らしさ」の分析：魅力の都市的要素への展開と構造化

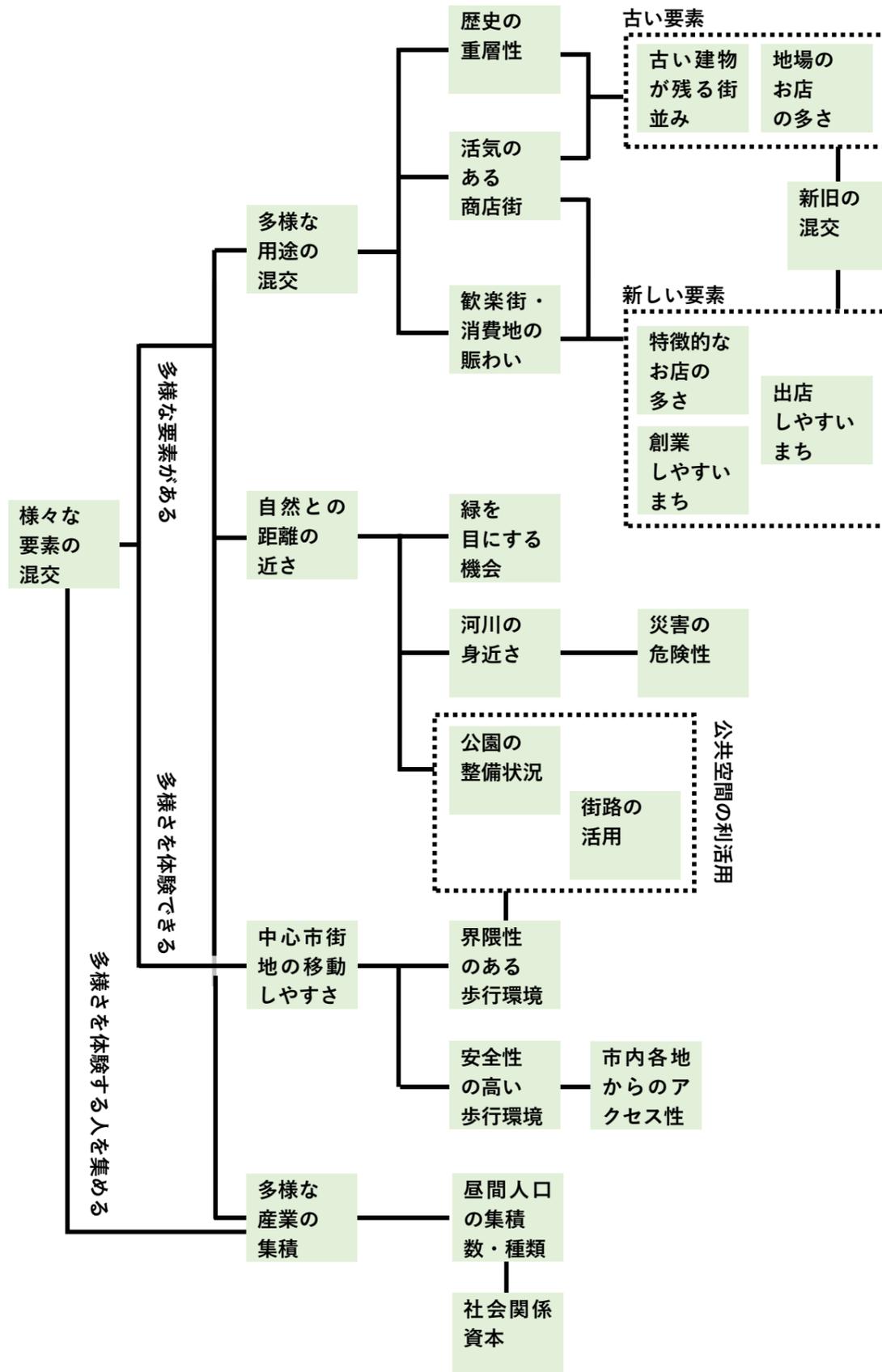
都市的要素への展開の必要性

- 本調査の目的は、内丸地区の再整備ならびに中心市街地全体を再生に向けた検討である。
- そのためには魅力が魅力として発現し、さらに魅力が高まるような再整備を行う必要がある。そこで、経験される魅力をさらに分析し、魅力として感じる要因となる都市的要素を抽出する必要がある。

都市的要素への展開と構造化

- 中心市街地の魅力として定義した「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験されること」を踏まえ、【様々な要素の混交】という状況を起点として、右図のように魅力の要因を構造化した。
- 【様々な要素の混交】は、多様な要素があることはもとより、それら要素を体験でき、その多様さを体験する人が集まっていることが必要となる。つまり、目的・手段・主体の3つが揃っている必要がある。そこで、【多様な用途の混交】【自然との距離の近さ】【多様な産業の集積】へと展開している。
- 【多様な産業の集積】は、内丸地区が産業集積地であるとともに、それであるがゆえに昼間人口が多く、多様さを体験する人を集めることにもつながる。
- 中心市街地における【多様な用途の混交】は、【歴史の重層性】【活気のある商店街】【歓楽街・消費地の賑わい】によって実現されていると考えられる。さらに、それら3つの要因から、古い要素として【古い建物が残る街並み】【地場のお店の多さ】が挙げられ、新しい要素として【特徴的なお店の多さ】【創業しやすいまち】【出店しやすいまち】が挙げられる。それらによって【新旧の混交】も生じており、【多様な用途の混交】が実現していると考えられる。
- 次に【自然との距離の近さ】は、【緑を目にする機会】【河川の身近さ】【公園の整備状況】によって実現されていると考えられる。ただし、【河川の身近さ】については、市内でのワークショップで指摘されたように、魅力であるとともに、課題でもあることは留意すべきである。
- このような多様な要素を体験できるためには、【中心市街地の移動しやすさ】が必要である。それに資する魅力としては【境界性のある歩行環境】と【安全性の高い歩行環境】が挙げられる。さらに歩行環境に付随するかたちで【市内各地からのアクセス性】もある。
- このうち【境界性のある歩行環境】は【公園の整備状況】や【街路の活用】とも関連して、要素の多様性を発現するものと考えられる。
- 最後に多様な産業の集積については、人口と業種の両面で【昼間人口の集積】が寄与する。また【社会関係資本】による発現も期待されるものの、現在の内丸地区に関しては限定的と言える。

■魅力として感じる要因となる都市的要素とその構造



3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ③「盛岡らしさ」の分析：路線価を用いた分析

路線価に着目した意図

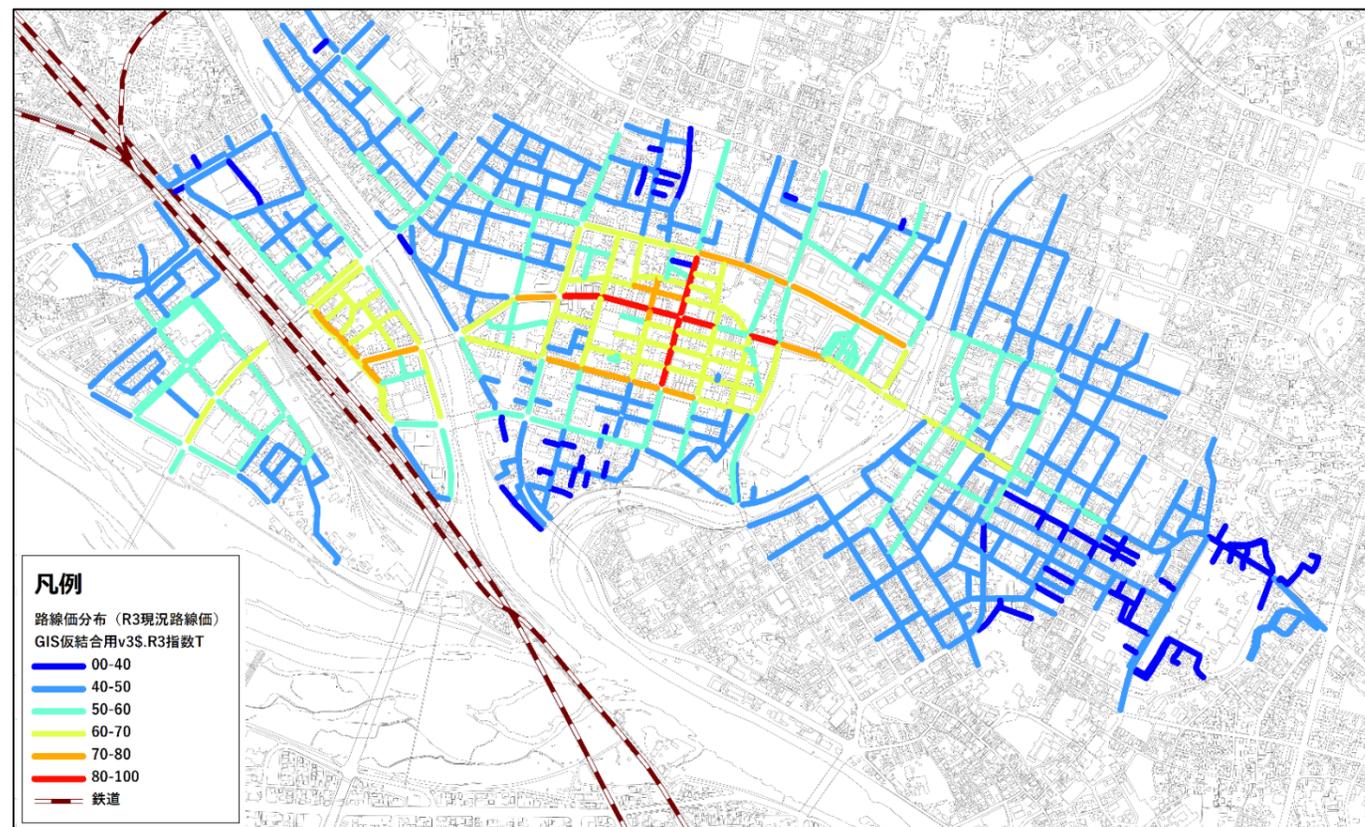
- 路線価の算出は指標を用いて客観的に行われるものの、その地域で共有される価値観や諸条件が影響を与えていると考えられる。
- この仮説に基づけば、客観的な指標だけを用いて算定した路線価（以下、算定路線価）と、実際の路線価（以下、実態路線価）を比較すると、その差分に地域の固有性を見出すことができると考えられる。
- そこで、算定路線価と実態路線価の差分を分析することで、中心市街地における付加価値を抽出することを試みた。



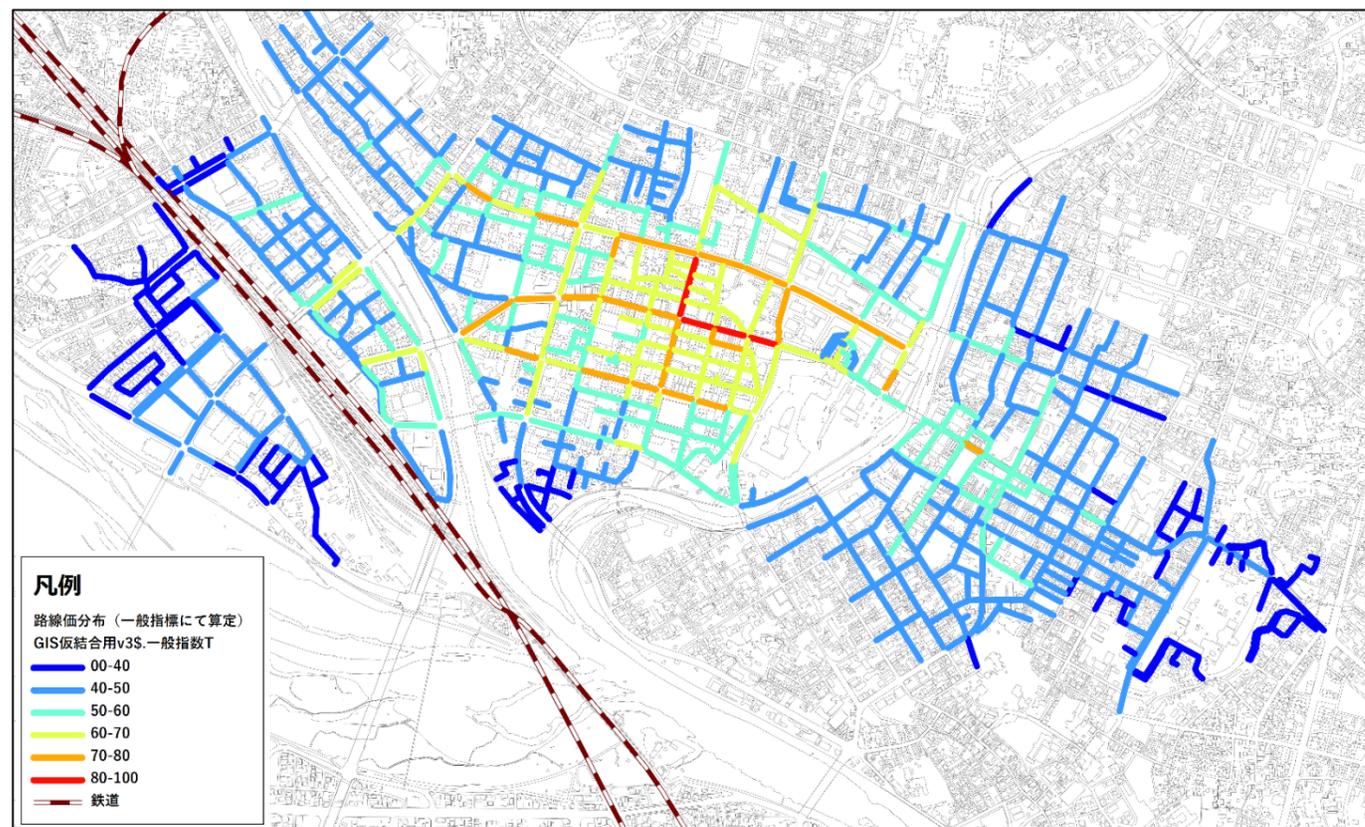
算定路線価と実態路線価の差分の分析

- 「王」の字を成す大通り・中央通り・菜園通り・映画館通りのうち、大通りと映画館通りに差が見られることから、通り自体に価値があるものと捉えられていると考えられる。
- ただ、その2つの街路だけでなく、「王」の字をなす街路やそれら街路に囲まれた区画は、算定路線価では総じて高くなっており、ポテンシャルがあるものと考えられることから、価値が十分に発揮されていないと推察される。
- 内丸地区については、盛岡城跡公園前の街路や櫻山エリアにおいて実態路線価の方が算定路線価よりも高くなっていることから、盛岡城跡公園や櫻山エリアに対する価値づけが伺える。
- 大通りと映画館通りの評価や、内丸地区における東大通りと櫻山エリアの評価を踏まえると、**【多様な用途の混交】**を実現する**【歴史の重層性】****【活気のある商店街】****【歓楽街・消費地の賑わい】**はもとより、それらによって発現する**【新旧の混交】**が、算定路線価に比べて実態路線価を押し上げている要因ではないかと考えることができる。
- その他、河南地区の西側エリアや盛岡駅東口地区・西口地区については、算定路線価よりも実態路線価の方が高くなっていることから、土地利用に対する期待感が現れていると考えられる。
- これらの地区のうち、盛岡駅西口地区は土地区画整理事業が一定の成果をもたらしているものと言える。また、河南地区と盛岡駅東口地区は実態路線価においては将来性が評価されているものと考えられることから、各地区のポテンシャルを導くことで中心市街地の再生に寄与するものと考えられる。

■実態路線価（R3年、比較のため偏差値化している）



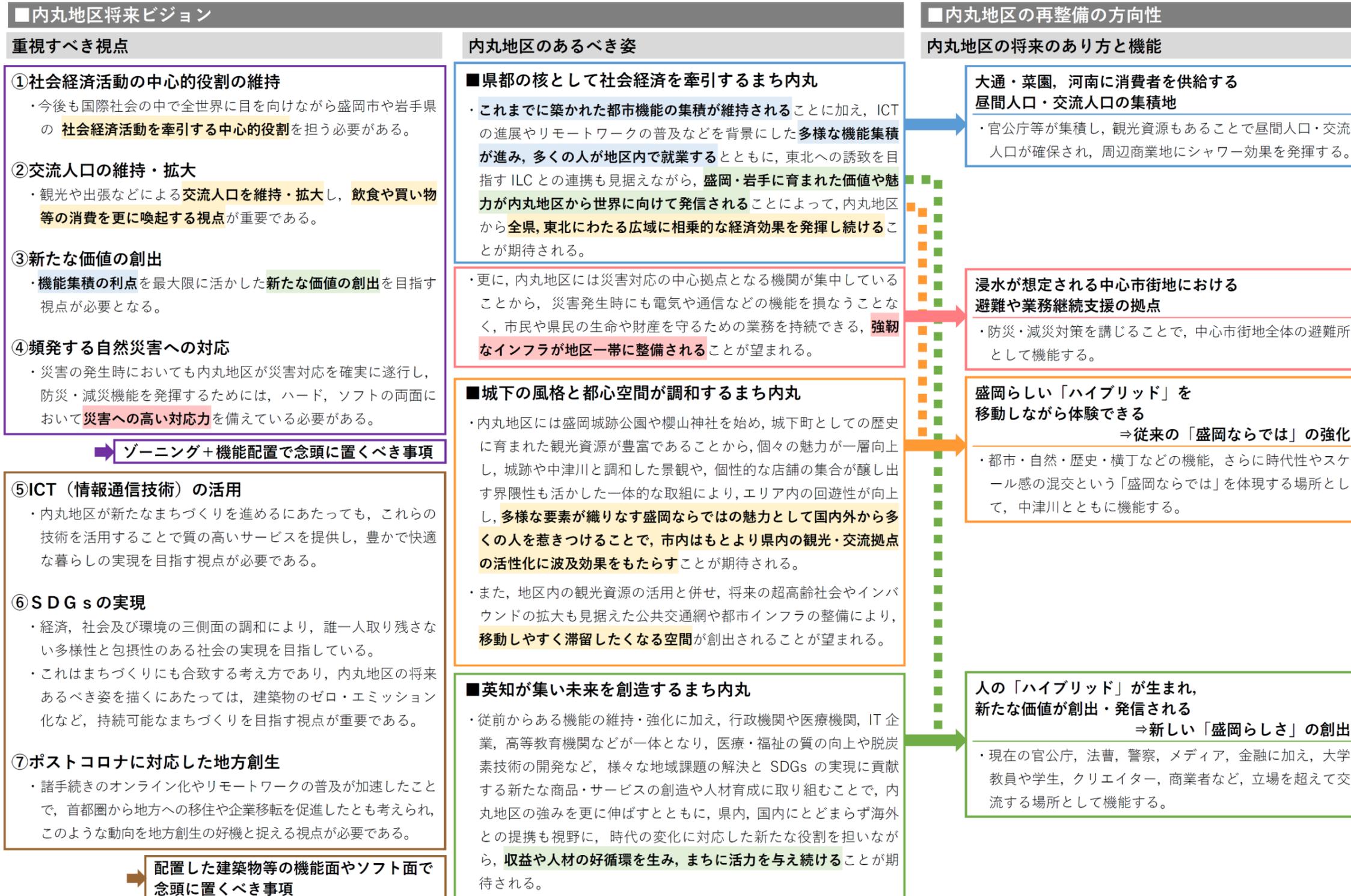
■算定路線価（比較のため偏差値化している）



3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ④再整備の方向性の検討

内丸地区将来ビジョンを踏まえた想定

○内丸地区将来ビジョンにおいて示された重視すべき視点のひとつである「社会経済活動の中心的役割の維持」と、内丸地区のあるべき姿のひとつである「県都の核として社会経済を牽引するまち内丸」という将来像を踏まえると、内丸地区の現機能である行政・司法等の機能、医療機能、業務機能、文化機能は将来も維持するべきものとする。ただし、市役所については新市庁舎構想もあるため、検討を要する。



3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ⑤配置すべき機能の必要面積と配置検討の前提

再整備に際して引き継ぐべき機能の仮置き

- 開発ポテンシャルを検討する上で、現在の内丸地区の主要機能は、将来に渡って残るものと仮定した。また、以下の更新の計画も踏まえ、下表のとおり検討の前提となる各種機能・施設を整理した。
- 岩手医科大学は、内丸地区に隣接するエリアをメディカルセンターとして残し、内丸地区内の同大学敷地にある機能は移転する予定とされている。
- 内丸分庁舎は市庁舎に集約することが計画されている。

分類（機能）	施設
行政・司法機能	<ul style="list-style-type: none"> ・盛岡市役所 ・岩手県庁及び議事堂 ・岩手県盛岡地区合同庁舎 ・盛岡合同庁舎 ・岩手県議員会館 ・盛岡地方裁判所及び法務合同庁舎 ・盛岡県警察本部 ・盛岡東警察署
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ・内丸メディカルセンター（内丸地区外）
文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ・岩手県民会館 ・もりおか歴史文化会館
業務機能	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ岩手 ・岩手日報 ・東北銀行

○商業機能については、櫻山エリアは例外として、上記機能の配置検討後に活用可能な面積と需要等の観点から検討するものとする。

諸機能の必要床面積の算出

○左のとおり現機能をほぼ踏襲する場合、現機能の総床面積を踏まえると必要な床面積は約166,000㎡となる。

施設	面積（㎡）	備考
盛岡市役所+内丸地区分庁舎	20,700	市役所 18,300㎡, 分庁舎 2,400㎡
岩手県庁+議事堂	38,500	県庁 27,600㎡, 議事堂 10,900㎡
岩手県盛岡地区合同庁舎	14,500	
盛岡合同庁舎	2,500	
岩手県議員会館	2,800	
盛岡地方裁判所+法務合同庁舎	12,300	裁判所 8,800㎡, 合同庁舎 3,400㎡
盛岡県警察本部	12,100	
盛岡東警察署	11,300	
岩手県民会館	30,500	
テレビ岩手	11,400	
岩手日報	4,300	
東北銀行	5,000	
総計	166,000	

※各施設の面積は、地図上の建物外形から算定した数値である。

○上記の面積に含まれる駐車場のほか、盛岡城跡公園地下駐車場（93台）に加え、各施設の地上部に以下の台数の駐車スペースが存在する。それら駐車容量をそのまま踏襲する場合には、駐車場としては8,280㎡が求められる。

施設	台数	必要面積（㎡）
盛岡城跡公園地下駐車場	93	8,280
内丸地区内施設	321	
総計	414	

配置計画にあたっての留意事項

■災害リスクの回避

- 内丸地区においても中津川沿いに家屋倒壊等の危険性のあるエリアが分布しており、特に盛岡市役所とテレビ岩手が現在立地している中津川右岸沿いの街区は、早期に避難が必要な区域として位置づけられている。
- 災害リスクを考慮すると、機能配置及び施設計画にあたっては、十分な配慮が求められる。一方で、中津川沿いの空間は、地区の魅力を形成する上で重要な資源であることも考慮したい。



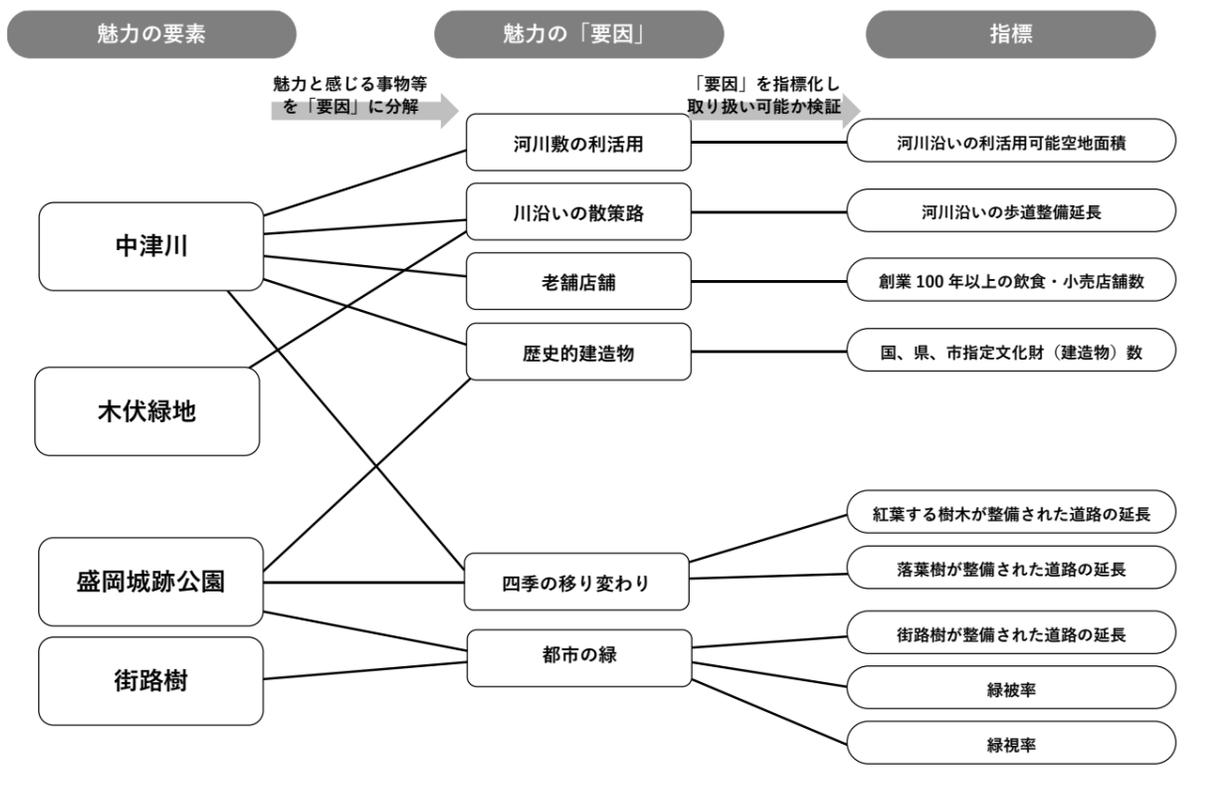
■歴史的資源等の保存・活用

- 中心市街地の魅力の要因となる都市的要素のひとつとして【歴史の重層性】が挙げられている。
- 内丸地区においては盛岡城跡公園、公会堂、石割桜が【歴史の重層性】を形成しており、櫻山エリアは【活気のある商店街】【新旧の混交】という都市的要素の実現に関わる。
- このような「盛岡らしさ」を損ねないためには、盛岡城跡公園、公会堂、石割桜は保存・活用していくことが望まれる。

3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ⑦もりおかチャージング指数（詳細）

「もりおかチャージング指数」とは

- 「もりおかチャージング指数」は、生活者が感じている魅力を数値として表す。
- 生活者目線で挙げた魅力（P4参照）を基として、そこで挙げられた魅力＝生活者が体験する物事の背景にある「要因」を探り、さらに内丸地区の再整備にあたって都市計画において取り扱うことができるような要素へと分解した。
※例えば、中津川が魅力と感じられている要因としては、川沿いの散策路があり、また河川敷の利活用や川沿いの老舗店舗や歴史的建造物が挙げられる。さらに、それらを都市計画の対象とするためには、川沿いの散策路であれば遊歩道の設置、河川敷の利活用であれば利活用可能空地の存在という要素へと分解できる。
- それら要素は、P9のように、地理的環境、物理的環境、活動とカテゴリーを分けることができる。
- また、要素のなかには「盛岡らしさ」にかかわるもののほか、「経済性」にかかわる指標もあるため、「もりおかチャージング指数」の算出によって、「盛岡らしさ」と「経済性」の双方を評価することが可能となると考える。



算出の考え方と指標例

- 「もりおかチャージング指数」は、街路単位で算出した上で、地区等の範囲で合算することで求める。
- 街路単位での算出にあたっては、左記の作業を経て整理された要素を「指標」とする。例えば、中津川から分解して抽出された河川敷の利活用可能空地であれば、その空地と各街路の距離になる。
- それら指標毎に掛け率を設定する。具体的には路線価を基にして複数の街路の計算式をつくり、方程式を解くことで掛け率を算出する。

$$Y = a_1 \times X_1 + a_2 \times X_2 + a_3 \times X_3 \dots + a_n \times X_n$$

Y: 路線価

X₁, X₂, X₃, X₄...X_n: 指標それぞれの数値

a₁, a₂, a₃, a₄...a_n: 指標に掛ける掛け率

- 掛け率が算出されれば、上記計算式を用いて「もりおかチャージング指数」を算出することができるようになる。
- 指標には、例えば街路に面した街区の建ぺい率（敷地に対する建物面積の占める割合）やアーケードの有無、街路樹の有無がある。再整備のモデル検討に際してそれらを変更すれば、「もりおかチャージング指数」も変化し、結果として各モデルの「盛岡らしさ」と「経済性」を評価できるようになる。

■もりおかチャージング指数算出のための指標（抜粋）

- 下表のように、地理的条件、物理的環境、活動それぞれについて、指標が挙げられる。表中「魅力の要因」は、P5で魅力の要因を整理した際のカテゴリーである。
- 下記のうち、特に利活用可能な川辺空間の近さやアーケードの有無は「もりおかチャージング指数」に対して大きく影響する指標であり、オープンスペースや屋根のある街路空間が魅力を形成していることが分かる。

分類	指標	魅力の要因
地理的 条件	岩手銀行旧本店本館/大慈寺地区景観地区との距離	歴史の重層性
	映画館通り、中央通り、大通り、菜園通りとの距離	活気のある商店街
	櫻山エリアとの距離	歓楽街・消費地のにぎわい
	盛岡城跡公園との距離	緑を目にする機会
	北上川/中津川との距離	河川の身近さ
	盛岡市役所との距離	市内各地からのアクセス性
	浸水区域の該当/非該当	ネガティブ要因
	街路樹の有無	緑を目にする機会
	物理的 環境	アーケードの有無
バス停の近さ		市内各地からのアクセス性
活動	利活用可能な川辺空間の近さ	河川の身近さ
	利活用可能な公園の近さ	公園の整備状況
	イベント等で活用実績のある街路の近さ	街路の活用

3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ⑧複数開発パターンを仮定した試算

「もりおかチャージング指数」・経済性指数を用いた開発ポテンシャルの試算

- 今後の再整備の検討に向け、複数の開発パターンを想定し、「もりおかチャージング指数」と経済性指数を用いた開発ポテンシャルの試算と開発パターンの比較検討をシミュレーションした。
- 開発パターンの設定にあたっては、前述で整理した「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験される」という魅力を踏まえるとともに、指標のうち指定容積率、アーケードの設置、夜間人口、建ぺい率などの実際の路線価に対する寄与度が高い指標に着目し、バリエーションを作成した。
- 結果、以下の5つの開発パターンを想定し、それぞれ「もりおかチャージング指数」と経済性指数を算出した。算出結果については、現状の各指数（右記）との比較やパターン間の比較を行った。（開発パターンは、開発ポテンシャルの差が明確になるよう極端な違いを設けている。）

現状	もりおかチャージング指数	234.54
	経済性指数	560.23

	パターン①：使用街区限定/高密度配置	パターン②：使用街区限定/高密度配置/立体的空地確保	パターン③：使用街区限定/低密度配置（高層棟）	パターン④：低層分散配置	パターン⑤：中庸型
特徴	○空地を確保せず、建ぺい率を高くする。 ○機能を配置する街区を少なくする。	○建ぺい率を高くしつつも、立体的に空地を確保する。 ○機能を配置する街区を少なくする。	○建物を高くすることで地上部分の空地を確保する。 ○機能を配置する街区を少なくする。	○建物を低層に抑える。 ○その代わりに、地区全体に機能を分散する。	○建ぺい率を中位として、地上部分の空地を確保する。 ○パターン①～③よりも機能を配置する街区を増やす
建ぺい率	80%	80%	20%	80%	40%
建物高さ	4～5階	5～6階	16～18階	2～3階	5～6階
他機能の配置	現在の主要機能を配置する街区が中央通り沿道に限定され、内丸地区内に他の機能を配置する余地が残る。主要機能が入る建物に他の機能を複合する余地はない。	現在の主要機能を配置する街区が中央通り沿道に限定され、内丸地区内に他の機能を配置する余地が残る。建物の床面積に余裕が生じるため、他機能を配置することが可能となる。	建物高さを高くしているため、現在の主要機能を配置する街区を中央通り沿道に限定でき、地区内に他機能を配置する余地が残る。	内丸地区のほぼすべての街区に現機能を配置することとなり、地区内に他機能を配置する余地はない。	中央通り沿道から北側に、現機能を配置する必要があるが、地区内に他機能を配置する余地が残る。
アーケードの設置	可	可	不可	可	可
街路樹の整備可能性	不可	不可	可	可	可
防災性	高	高	高	低	高
プロセスの困難度	小	小	中	大	小
もりおかチャージング指数	234.37 → 現状と同等	239.17 ↗ 現状より増	232.85 ↘ 現状より減	244.66 ↗ 現状より増	233.48 ↘ 現状より微減
経済性指数	560.30 → 現状と同等	560.65 → 現状と同等	560.30 → 現状と同等	561.20 ↗ 現状より増	560.37 → 現状と同等

比較検討のシミュレーション（1）：「もりおかチャージング指数」・経済性指数による比較

- 「もりおかチャージング指数」をみると、現状に比べて増加しているのはパターン②・④であり、パターン④の方が高い。そのほかのパターンは現状と同等か減少している。
- 経済性指数をみると、すべてのパターンで現状に比べて同等か増加していることが分かる。そのなかでもパターン④が最も経済性指数が大きい。
- つまり、これらのパターンのうち、パターン②・④は「盛岡らしさ」が発現しており、パターン④に関しては「経済性」も向上すると言える。

3. 内丸地区の開発ポテンシャルの検討 ⑨複数開発パターンの比較検討

定性的観点も踏まえた開発パターン②・④に関する比較検討

○P11の定量的な比較において開発ポテンシャルがあると考えられる開発パターン②・④に対して、さらに定性的にみた「盛岡らしさ」の発現、事業の実現性、防災性の観点から考察し、指数による定量的な比較を相対化することを試みた。

※定性的にみた「盛岡らしさ」の発現は、前述P4で整理した「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験される」という魅力との適合性から分析している。

事業の実現性については、用地取得や合意形成、移転に伴う各施設・事業者の移行負担といった観点から検討を行っている。

防災性の観点では、内丸地区の早期に立ち退き避難が必要な区域への建物の立地や、避難・備蓄のスペースとしての建物の利活用の可能性から分析している。

	パターン②：使用街区限定/高密度配置/立体的空地確保	パターン④：低層分散配置
特徴	○建ぺい率を高くしつつも、立体的に空地を確保する。 ○機能を配置する街区を少なくする。	○建物と低層に抑える。 ○その代わりに、地区全体に機能を分散する。
もりおか チャーミング指数	 現状より増	 現状より増
経済性指数	 現状と同等	 現状より増
定性的な 「盛岡らしさ」 の評価	・建物ボリュームが大きくなるため、中心市街地の魅力である「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験される」への適合が難しい。 ・ただし、1階に建物内通路を配置することや立体的に空地を確保することで、建物を多孔質化し、ボリューム感を抑える工夫をすることで解消する可能性はある。	・小さなボリュームの建物が分散的に配置されていることから、中心市街地の魅力である「多様な要素が小さな単位で、生活動線のなかで体験される」との適合性が高い。 ・内丸地区将来ビジョンで示されている「社会経済活動を牽引する中心的役割」を担う上でのシンボル性はやや低い。
事業の実現性	・現状の主要機能の敷地内で配置を計画できるため、用地取得ならびに合意形成にかかるコストは低い。 ・移転時の代替用地の確保もしやすく、ある用地を取得した上で施設を移転した後、移転した施設跡地を用地として次の施設を移転し、連鎖的に建替を行う方法も可能と考えられる。 ・建物内に他機能を配置することが可能であるため、事業費を外部に期待することができる。	・内丸地区全体を敷地として現状の主要機能を配置する必要があるため、用地取得ならびに合意形成にかかるコストが高い。 ・移転時において官公庁や事業者への業務上の負担が大きい。 ・建ぺい率を上げれば他機能を配置でき、事業費を外部に期待することもできる。ただし、パターン④の特徴が損なわれることとなる。
防災性	・早期に立ち退き避難が必要な区域を利用することはない。 ・建物高さもあり、容積率に余裕もあるため、避難所としての活用や備蓄等の対策が可能。	・早期に立ち退き避難が必要な区域を利用せざるを得ない。 ・建物高さが低いいため、避難所としての活用は難しい。備蓄は倉庫用の建物を建てることで取組対策が可能。

比較検討のシミュレーション（2）：定性的な観点からの比較検討

○パターン④は「もりおかチャーミング指数」・経済性指数は高く、定性的にも「盛岡らしさ」が発現されていると言えるが、事業の実現可能性の観点からは妥当性が低いと判断される。

○パターン②については一定の実現性があると言えることから、パターン②を基層としながら、パターン④の小さなスケールが連続するような物理的環境のあり方を実現するような方向性で、パターン②をブラッシュアップすることが望ましいと考えられる。

今後の検討に際しても、開発モデルについて適宜「もりおかチャーミング指数」・経済性指数等で開発ポテンシャルを評価することで、「盛岡らしさ」と「経済性」の観点からみた開発モデルの妥当性を検証しながら検討を進めることができると考える。

4. 中心市街地の再生に関する考察 中心市街地への移動及び中心市街地における交通体系の構想

中心市街地に訪れ、中心市街地内を移動するためのモビリティ・デザイン

- 中心市街地の価値を維持するためには、人口減少下にあっても盛岡市内や周辺自治体から多くの人を訪れ、都市的活動が面的に展開される必要がある。そのためには、中心市街地が「訪れる目的地」となり、また「訪れる手段」が整備されていることが必要である。さらに、訪れた先（中心市街地）の居心地がよく、誰にとっても移動しやすく、歩いていて楽しいまちであることも必要である。
- そこで、内丸地区を始めとする中心市街地という「目的地」を訪れる「手段」としての交通と、「目的地」における移動のしやすさという観点から、中心市街地への移動及び中心市街地における移動のための交通ネットワークについて考察した。

盛岡市中心部の将来のモビリティ・デザイン基本方針（案）

1. 公共交通ネットワークによって、都市の骨格を形成する

- ・これまでの自動車交通（幹線道路）ネットワークによって都市のフレームが形成されてきたが、これからは公共交通中心のネットワークによって都市の骨格を形成し、市内のあらゆる場所から中心部へシームレスに移動することが可能な都市を構築する。
- ・有機的な公共交通ネットワークの構築により、公共交通沿線に都市機能が徐々に集約されていき、集約型の都市構造へと変化していく。

2. 都心地区に基幹公共交通の軸をつくる

- ・まちなかのコアゾーンをはじめ、肴町、内丸、盛岡城跡、盛岡駅前、材木町、盛岡駅西、中央公園周辺といった都心部の各拠点ゾーンをシンボリックな公共交通システム(中量輸送システム)でネットワークし、都心地区全体の回遊性を高め、持続的な賑わいのある都心空間を構築する。
- ・また、都心部を取巻くように配置している JR 山田線をもう一つの基幹公共交通軸として機能させ、中量輸送システムの導入と駅の新設、強化を図る。
- ・基幹公共交通軸の形成は都市のシンボル性を高め、生活の質（クオリティ・オブ・ライフ）の高い都心地区を構成し、資産価値を向上させる。

3. まちなかのストリートは面的な歩行者空間を形成

- ・まちなかの魅力や質の高い都市空間を創出するうえで、歩行者中心の空間づくりは必須である。大通り、菜園通り、映画館通りを中心としたまちなかコアゾーンでは、全面的に歩行者空間を創出し、戦略的に魅力的な商業や都市機能を集約させていく。
- ・自動車による大気汚染や騒音がなく、安心してゆっくり回遊できる空間に市民は大きな魅力を感じる。路上では、様々なアクティビティやビジネスが生まれ、通行者をより楽しくさせることができたり、沿道商業の活性化、高質化が可能となる。

4. 主要な拠点の土地利用の更新とあわせてモビリティ・ハブの機能を導入

- ・基幹公共交通軸の主要なポイントでは多様な交通モードの乗換えができるモビリティ・ハブを形成していく。
- ・モビリティ・ハブでは、周辺の土地利用を更新し、人々が滞在し憩える空間づくりと都市機能の集約を図る。主要なモビリティ・ハブとして、盛岡バスセンター、大通りと映画館通りの交差点、盛岡駅があげられ、盛岡バスセンターは周辺部からのアクセスとしてネットワークする公共交通のフィーダー路線、大通りと映画館通りの交差点では、まちなかを回遊するための多様な交通モードの集約、盛岡駅では広域からの来訪者を受け止め、まちなかの各拠点へ誘う乗換え拠点として、それぞれの特性に応じたハブ機能を設定する。

5. 多様な交通モードの導入により、まちなかへのアクセス性、まちなかの回遊性を強化

- ・都心地区を訪れた人が移動手段の自由な選択によってまちなかを移動できるように、シェアリングの多様な交通モードを用意する。
- ・モビリティ・ハブでは高齢者用の電動シニアカー、若者向けの電動キックボードなど利用者の嗜好や属性に対応した様々なモードが容易に利用できるようにする。買物の荷物を運搬するシェアカーゴも存在する。
- ・利用者は一定の秩序をもって、様々な手段で快適に回遊することができる。

6. 移動すること自体が楽しくなる魅力ある公共交通モードの導入

- ・公共交通モードは、斬新なデザインと清潔でゆとりある快適な利用空間が用意されていて、乗り心地もよく車窓の風景が楽しめるなど、目的がなくても利用するだけで楽しいシステムを導入していく。
- ・また、多頻度運行により待つことなく利用できる環境を整える。
- ・まちなかのシェアリングサービスも随所にポートを設置し、利用モラル・ルールが遵守されるような徹底した管理体制を整え、いくつかのモードは自動制御され、いつでもどこでも快適に利用できる環境を実現する。

7. 新たな技術を活用し、公共交通、共有交通及びまちの情報を統合

- ・公共交通・共有交通は運営・管理が統合され、すべて無料化を実現する。
- ・また進展する DX 化や IOT 技術によって、出発する前に最適な経路や移動手段の選択・決定ができ、外出の抵抗感がより薄れるばかりか、むしろ出かけたくなる環境を整える。
- ・また、交通に関する情報だけでなく、イベント開催やそれぞれのお店に関する情報など目的地周辺のまちなかの様々な情報がリアルタイムに収集することができ、利用者は効率的な外出ができるだけでなく、行動範囲も広がり、ひいてはエリアの活性化にもつながる。

8. あらゆるネットワーク、移動空間をユニバーサルデザイン化

- ・公共交通・共有交通の車両、施設やまちなかのストリートなどあらゆる移動空間を完全バリアフリー化することにより、高齢者や移動制約者、ベビーカーの子供連れを含め、あらゆる人々が容易に快適に移動できる環境を整える。
- ・移動制約者や高齢者など誰もがまちなかに出かけたくなる都市空間を構築する。

9. まちなか交通ビジョン・ゼロ

- ・まちなかの移動空間では、徹底した交通空間管理や自動制御化、モード別の移動空間の分離などにより、交通を要因とした事故や危険を極限まで排除し、安全で安心して移動できる環境を整える。
- ・まちなかを訪れた市民は、交通事故を気にすることなく快適に散策、回遊ことができ、幸福感に包まれる。