

I G R新駅設置検討調査 報告書

令和4年8月
盛岡市

目 次

第1章 調査の目的とこれまでの経過	
1. 目的	1
2. 位置	1
3. 経過	2
(1) 玉山村における経過	2
(2) 盛岡市における経過	3
4. 盛岡市の計画	6
(1) 新市建設計画	6
(2) その他計画	8
第2章 玉山地域における鉄道利用実態	
1. 鉄道利用者数の推移	11
2. 鉄道利用者の特性	12
(1) 好摩駅及び渋民駅の乗車券別利用状況	12
(2) 好摩駅及び渋民駅利用者の居住地域	13
(3) 居住地域別の通勤通学代表交通手段割合	15
(4) 居住地域別の夜間人口	15
第3章 新駅候補地周辺の意向調査	
1. 令和3年度住民向けアンケート調査結果	16
(1) 回答数及び回答率	16
(2) 設問における回答	17
(3) 自由記載欄への意見等	18
2. 令和3年度周辺施設・事業者向けアンケート調査結果	19
(1) 回答数	19
(2) 設問における回答	19
(3) 自由記載欄への意見等	19
第4章 新駅設置による鉄道需要予測	
1. 需要予測における夜間人口の設定	20
2. 需要予測における鉄道利用数の設定	21
3. 需要予測における将来鉄道利用率の設定	21
4. 予測手法	22
5. 需要予測結果	23
6. 新駅設置による鉄道需要のまとめ	24
第5章 新駅整備事業の検討概要	
1. これまでの検討内容	25

2. 新駅における駅設備内容と概算事業費	26
3. 事業効果	27
4. 地元からの要望	31
5. 結論	32
第6章 新駅設置における課題と今後の進め方	
1. 課題	33
(1) 利用者拡大	33
(2) 事業費	33
(3) 洪水浸水想定区域	33
(4) 農業振興地域	34
(5) 財源確保	34
(6) 二次交通確保	34
2. さらなる検討	35
3. 今後のスケジュール	36

第1章 調査の目的とこれまでの経過

1. 目的

本調査は新市建設計画に位置づけられている「IGR下田駅設置事業」について、平成24年度及び平成27年度に新駅の需要予測や概算事業費などの検討を行ったところであるが、改めて、(仮称) IGR下田駅(以下、「新駅」という。)の利用者数の予測や整備内容等の検討を行い、新駅設置の実現に向けたより具体的な検討に繋げることを目的とする。

2. 位置

新駅は新市建設計画において、IGR好摩駅(以下、「好摩駅」という。)とIGR洪民駅(以下、「洪民駅」という。)の間にある下田踏切付近を候補地としており、洪民駅から北に約1.9km、好摩駅からは南に約2.8kmの地点である。また、候補地の南東側約1kmの付近には盛岡市役所玉山総合事務所等が立地する市街地が形成されている。

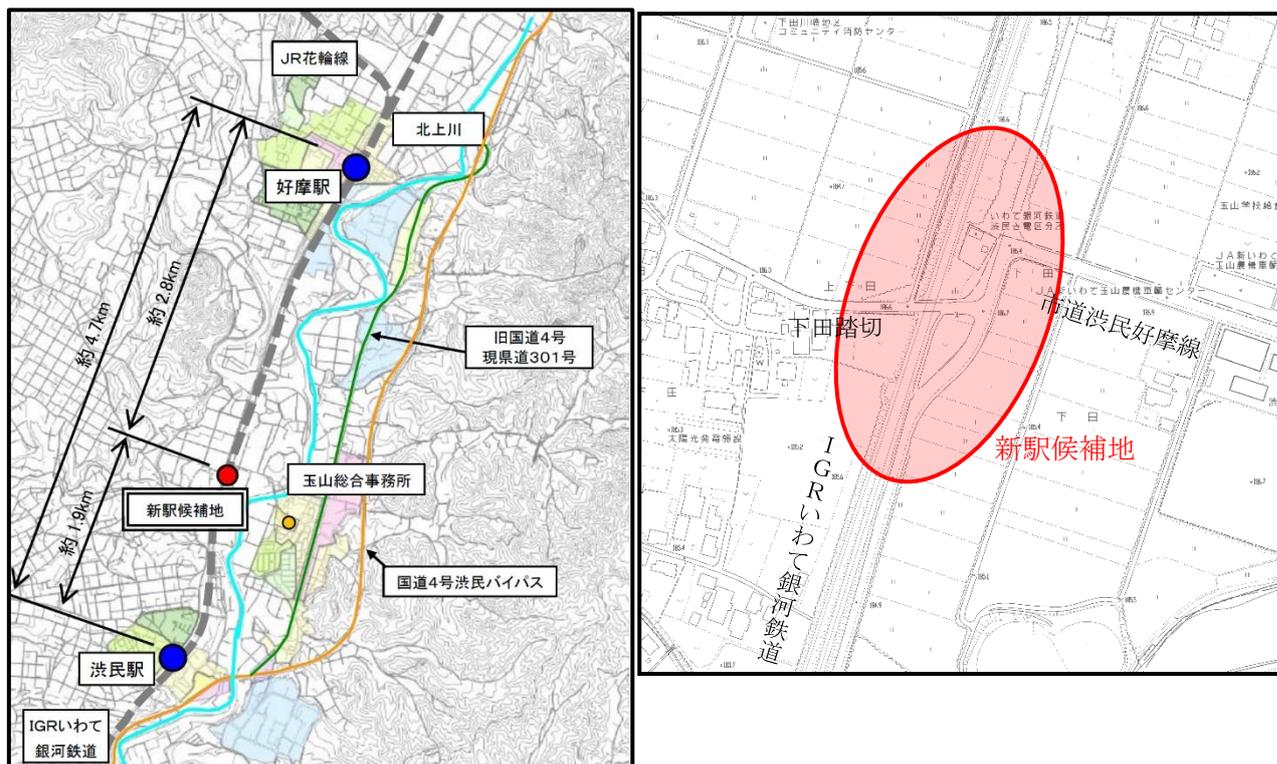


図1 新駅候補地位置図

資料：(左図) もりおか交通戦略(第二期)(令和3年9月策定)一部加工

(右図) 市統合型GIS(この地図は、岩手県の承認を得て岩手県所有の盛岡広域都市計画図(1/2,500)を複製したものである。(承認番号)令和2年5月22日岩手県指令都第8-2号)

3. 経過

(1) 玉山村における経過

新駅に係る玉山村時代の検討経過は次のとおりである。

表1 玉山村時代における新駅設置検討の経過（玉山総合事務所総務課資料）

時 期	内 容	備 考
昭和 50 年代～	高度成長期の流れの中で、好摩駅・渋民駅間に新駅を設置して、渋民周辺住民のほか、啄木史跡観光客や運動公園利用客の利便性向上を図る動きがあり、議会の一般質問や住民懇談会等で要望される。	村として優先すべき事業があったことや周辺人口など、JRの新駅基準に合致しないこと等から、具体の検討には至らなかった。
平成 2 年 5 月	玉山村が盛岡広域都市計画区域に新たに編入となったことに伴い、渋民土地区画整理事業が都市計画決定され、新駅設置の有効性が再認識され新駅構想が再び注目される。	渋民土地区画整理事業 【面積 28ha、計画人口 1,800 人】
平成 11 年 3 月	玉山村都市計画基本方針を策定し、下田地区に新駅を設置し同時に周辺を新たな住宅地の整備を図る地区と位置づける。	
平成 12 年 10 月	岩手県並行在来線経営準備協議会で策定した「並行在来線経営計画」では需要の多く見込める地点を中心に 4 駅程度の新駅を設置する目標を掲げている。また、経営収支見込では新駅を設置しないと黒字転換はできないとしており、経営計画では新駅は必須条件となっている。	岩手県並行在来線経営準備協議会では協議会の事業として沿線市町村各 1 地区を選定し新駅の調査設計を実施した。玉山村は下田地区を実施。
平成 12 年 12 月	玉山村庁内に「新駅設置構想検討会」を設置し、庁内協議を行った。 整備に当たっての課題検討及び整備手法等について協議する。都市計画区域の線引き見直し及び農振農用地となっており宅地化は非常に難しいこと。請願駅であり財政負担が伴い予算捻出を如何にするか、といった議論があった。(2 回実施)	◎下田地区構造改善事業 S41～42 面積 50.425ha 受益戸数 108 戸 ◎ ため池等整備事業下田上堰地区 H6～12 受益面積 83ha ※ 整備手法等、具体的なところまでは踏み込めなかった。
平成 12 年 12 月	岩手県並行在来線経営準備協議会で実施した新駅調査設計の成果品を受領する。	こ線橋の有無など 3 プランが示され、228 百万円～290 百万円の概算事業費を要する調査内容であった。
平成 16 年～17 年	玉山村都市計画マスタープランに計画されていること、IGR 経営計画に新駅構想が掲げられていること等から、合併協議時、新市建設計画事業として位置づけをした。	新市建設計画の最終年度（計画変更前）である平成 27 年度から事業を実施する計画としている。 ◎ 概算事業費 450 百万円

(2) 盛岡市における経過

平成18年1月の盛岡市と玉山村の合併後における、新駅に係る盛岡市の検討経過は次のとおりである。

表2 盛岡市における新駅設置検討の経過

時 期	内 容	備 考
平成18年1月	盛岡市と玉山村の合併における新市建設計画において、「IGR下田駅設置事業」が位置づけられた。	主要施策「6多様な交流を支える都市基盤の整備」の個別施策。
平成25年9月	台風18号による河川氾濫により、新駅候補地付近が冠水した。	新駅候補地北側にあるIGRき電設備が冠水したことにより、IGRいわて銀河鉄道株式会社（以下、「IGR」という。）が平成25年12月から平成26年2月にかけて、1.2m程度嵩上げを実施した。
平成25年10月	第48回盛岡市玉山区地域協議会において、「IGR線下田駅の早期着工と駅名について」委員提案があり、次回地域協議会で事業の現状について説明するよう求められる。	平成25年11月、第49回盛岡市玉山区地域協議会において、平成24年度に実施した新駅需要予測結果について説明を行った。現状では厳しい状況であるが新市建設計画での約束事項であり前向きに取り組んでほしいとの意見あり。
平成26年5月	第53回盛岡市玉山区地域協議会において、事業の進捗状況について説明を行った。新駅の早期着工に係る要望について、地域協議会から市長あてに意見書を提出することとなった。	
平成26年8月	8月29日付けで地域協議会から市長あてに「IGR下田駅設置事業について」の意見書が提出された。要旨は次のとおり。具体の整備方針を示すこと。また、整備方針の検討にあたっては地域の意向を十分尊重すること。	第54回盛岡市玉山区地域協議会（7月30日開催）において、意見書の内容について審議し、提出することとなった。
平成26年10月	市において新駅設置の代替案として渋民駅無料駐車場設置等について検討を行った。	
平成27年3月	新駅設置の代替案の方向性について地元代表者へ説明を行った。要旨は次のとおり。これまでの経緯から直ちに賛同することはできない。住民への説明会を開催してほしい。	

平成 27 年 3 月	第 58 回盛岡市玉山区地域協議会において、新駅設置の代替案について説明を行った。今後、住民と懇談しながら今後の進め方について検討していきたいと説明した。	
平成 27 年 4 月	4 月に平成 27 年度第 1 回地元懇談会を開催し、代替案を提示した。 5 月に第 2 回地元懇談会を開催し、前回懇談会で出された意見に係る市の検討内容や対応方針を示した。住民からの意見の要旨は次のとおり。合併時の約束事であり新駅設置について更なる検討をお願いしたい。新駅を作るか作らないかの議論が先であり、その上で渋民駅を検討すべき。必要最小限の施設で駅を整備できないか。鉄道需要予測を精査してほしい。等々	第 1 回地元懇談会 出席者：住民 27 名、報道 2 名 第 2 回地元懇談会 出席者：住民 26 名、報道 1 名
平成 27 年 9 月	好摩駅、渋民駅、菓子駅においてアンケート調査及び駐車場利用状況調査、その他の利用実態調査を実施。	
平成 27 年 11 月	第 3 回地元懇談会を開催し、鉄道利用需要予測、概算事業費等について説明。住民からの意見の要旨は次のとおり。更なる事業費削減の検討をしてほしい。鉄道を利用していない住民にも意向調査をしてほしい。駅前広場や無料駐車場を整備する計画としてほしい。費用対効果だけではなく、全市的な見地で検討を行い、新市建設協定での約束を果たしてほしい。新市建設計画は、平成 36 年度まで延長されるのでその中で他事業の事業費も精査を加えながら、引き続き新駅設置の可能性を探してほしい。	出席者：住民 23 名、報道 2 名 ◎ 鉄道利用者予測結果 新駅：253 人/日（乗車） ◎ 概算事業費 IGR 提示（H21） 980 百万円 （必要最低限：940 百万円）
平成 28 年 2 月	第 64 回盛岡市玉山区地域協議会において、平成 26 年 8 月に提出された意見書に対する回答・説明をした。意見書に対する回答は了解するが、併せて利用者を拡大する施策の検討をお願いしたい、という意見があった。	
令和 2 年 9 月	市議会において、新駅建設に係る関係機関との協議について質問あり。主な回答内容は以下のとおり。駅設置想定箇所の状況の再確認を行っている段階であること、合併特例債を全財源とすることは困難であること、洪水浸水想定区域への設置は基本的に望ましくなく整備する場合は相当の費用を要すること。IGRとは令和 2 年 9 月に確認を含め相談を行っていること。	

令和3年1月	I G Rとともに、地元案として要望があった洪水浸水想定区域外での設置可能性について検討した結果、I G Rから技術的な指摘があり、設置は困難と判断した。 →洪水浸水想定区域ではあるものの現在の候補地において、「浸水時を想定しすぐに復旧できるようなるべく建築物は設置しない」駅設備での新駅設置における可能性を引き続き検討する。	I G Rからの技術的な指摘とは、既存の線路勾配が鉄道基準に合わないこと等。
令和3年2月	新駅候補地周辺の住民を対象にアンケート調査を実施。	新駅候補地から概ね半径 1.5km の範囲に住んでいる方を対象。
令和3年3月	市議会において、I G Rとの協議内容や新駅設置への前向きな検討について質問あり。主な回答内容は以下のとおり。I G Rと洪水浸水想定区域外での設置可能性について協議しているが技術的課題も指摘されており内容を整理していること、新市建設計画に位置づけのある事業であることを踏まえ設置に向けて検討すること。	
令和3年4月	I G Rと駅設備案の検討を行った。また、洪水浸水想定区域への新駅設置について法的な規制は無く可能であること、駅ホームが下田踏切より南側ならば電区分所の移転等が不要である旨説明あり。	◎ 概算事業費 IGR 提示 (R3.5) 約7億~10億円
令和3年7月	令和3年度第1回地元懇談会を開催し、令和3年2月に行ったアンケート調査の集計結果や鉄道利用需要予測、駅の設備案について説明。利用者を増やす方策を検討することとした。	出席者：住民13名 ◎ 鉄道利用者予測結果(乗車) 新駅：303人/日 3駅：82人/日増
令和3年11月	第2回地元懇談会を開催し、地元からの意見を反映し、範囲を広げて改めて実施する周辺住民アンケート調査の説明と協力依頼をした。	出席者：住民17名
令和3年11月	対象範囲を広げた住民向けアンケートである第2回アンケート調査を実施。	洪民地区、好摩地区に住んでいる方を対象。
令和3年12月	さらなる利用者の確保に向けて、通勤者を対象とした周辺施設・事業者向けアンケート調査を実施。	31施設・事業所及び玉山総合事務所から回答あり。
令和4年2月	第3回地元懇談会を開催し、令和3年度に行ったアンケート調査の集計結果や鉄道利用需要予測について説明した。	出席者：住民14名 ◎ 鉄道利用者予測結果(乗車) 新駅：363人/日 3駅：142人/日増
令和4年3月	「I G R新駅誘致推進会」から市長宛てに新駅設置に係る要望書が提出された。	「I G R新駅誘致実現に関する要望書」

4. 盛岡市の計画

(1) 新市建設計画

平成18年1月の盛岡市と玉山村の合併における新市建設計画において、主要施策「6 多様な交流を支える都市基盤の整備」の個別施策として「IGR下田駅設置事業」が位置づけられている。

平成27年12月に市議会の議決を経て、計画期間が平成36年度まで延長され、「IGR下田駅設置事業」についても引き続き位置づけられている。

6 多様な交流を支える都市基盤の整備

人・もの・情報の交流が活発に行われる北東北の交流拠点の形成をめざして、都市の基盤整備を行います。

また、都市機能の集積と生活拠点の機能を充実するため、市街地を整備するとともに、道路網整備など円滑な交通基盤の確立を図ります。

(1) 市街地の整備

IGRいわて銀河鉄道(株)民駅、好摩駅周辺など核となる地区の整備を進めるとともに、新市の中心地区において魅力ある職・住環境を整備するため、既存市街地の再整備や盛岡駅西口、盛岡南地区等の整備を行います。

(2) 交通基盤の整備

国道や県道など広域幹線道路の整備を促進するとともに、市内幹線道路や生活道路の整備を行い、円滑な交通を確保する道路網の構築を図ります。

バス交通網の再編や鉄道新駅の設置など公共交通網の整備を促進します。

(3) 上・下水道の整備

水道については、安定した給水体制の確保に努め、未給水地域の解消を図るとともに、水源涵養林の育成など水源の保全を図ります。

下水道については、公共下水道や農業集落排水の整備を進めるとともに、公共下水道の早期整備が難しい地区などにおいて浄化槽の普及促進を図ります。

資料：新市建設計画（抜粋）

【主要事業】 多様な交流を支える都市基盤の整備

個別施策	事業名	事業主体	区域
市街地の整備	盛岡南地区都市開発整備事業	新市・都市再生機構	盛岡
	盛岡駅西口地区整備事業	新市	盛岡
	都市計画マスタープラン策定事業	新市	盛岡, 玉山
	※ 波民駅北地区整備事業	新市	玉山
	※ 好摩駅西地区整備事業	新市	玉山
交通基盤の整備	バス利用促進対策事業	新市	盛岡, 玉山
	※ 広域圏道路整備事業	新市	盛岡
	※ 都市計画道路整備事業	新市	盛岡, 玉山
	※ 厨川駅地下自由通路及び西口整備事業	新市	盛岡
	※ IGR下田駅設置事業	新市	玉山
	※ 道路整備事業	新市	玉山
	橋りょう整備事業	新市	玉山
	※ IGR好摩駅周辺整備事業	新市	玉山
	地区計画道路整備事業	新市	玉山
	道路改築事業	県	盛岡
	緊急地方道路整備事業	県	盛岡
	一般国道電線共同溝整備事業	県	盛岡
	主要地方道緊急地方道整備（雪寒）事業	県	盛岡
	一般県道緊急地方道整備（雪寒）事業	県	盛岡
	地方特定道路整備事業	県	盛岡
一般県道地方道路交付金事業	県	玉山	
上・下水道の整備	※ 水道等整備事業（川又地区）	新市	玉山
	水道未普及地域解消事業	新市	玉山
	公共下水道整備事業	新市	盛岡, 玉山
	浄化槽整備事業	新市	盛岡, 玉山
	北上川上流流域下水道事業	県	盛岡, 玉山

※は新規事業

資料：新市建設計画（抜粋）

(2) その他計画

新駅の検討については、新市建設計画の他に以下の計画にも位置づけがある。

①盛岡総合交通計画（平成30年10月一部改訂）

盛岡市の交通の全体像の実現方策として、鉄道は、駅におけるバスや自転車などとの乗り換えをしやすいするため、駅前広場の整備や新駅の整備などアクセスの強化を図り、通勤通学や買い物、レジャーなどに利用しやすくなるように取り組むこととしている。

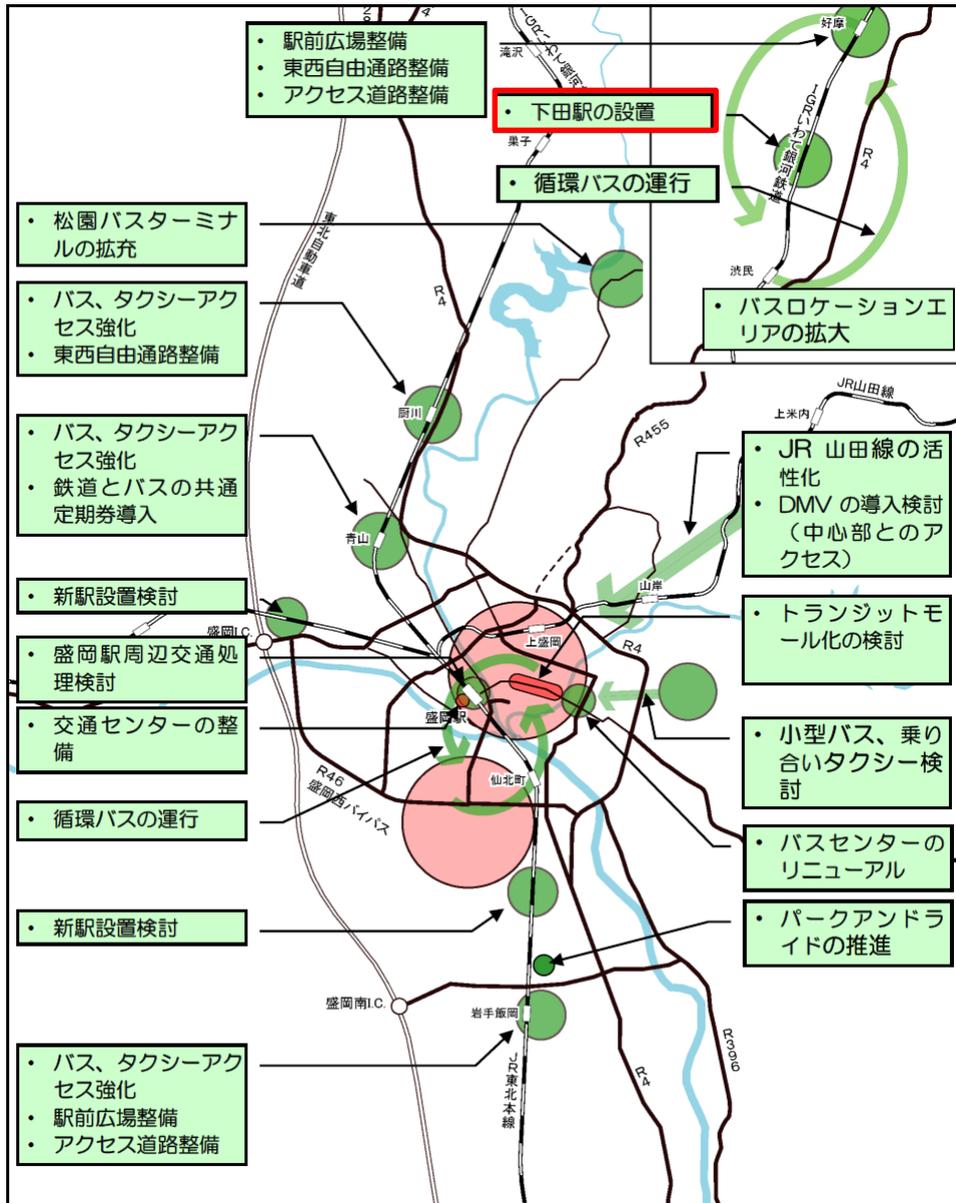


図2 公共交通機関ネットワークのイメージ図

資料：盛岡総合交通計画（平成30年10月一部改訂）抜粋

②もりおか交通戦略（第二期）

令和3年9月策定のもりおか交通戦略（第二期）では、具体施策のテーマの一つである「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」において、玉山地区における実施施策として、「下田新駅の設置可能性検討」を位置づけている。



図3 玉山地区における交通戦略

資料：もりおか交通戦略（第二期）（令和3年9月策定）抜粋

表3 もりおか交通戦略の実施策

戦略	施策	関連計画で実施するもの	
む中心市街地形成戦略 快適で安全に歩いて楽し	・「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に向けた取組の検討		
	・まちなかウォークアブル区域及び歩行者利便増進道路の指定等の検討		
	・歩行者自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保 (都)盛岡駅南大通線の4車線化)		
	・菜園通りの空間再配分(公園下～明治橋大沢川原線)		
	・菜園通り交通規制(右折禁止)による通過交通の排除		
	・菜園通りの空間再配分区間の延伸		
	・自転車走行空間ネットワークの整備拡充		
	・拠点間連絡バスの運行検討		
公共交通軸の充実・強化を図る戦略	青山中央地区	・青山駅における鉄道運行本数の増便	済(盛岡市地域公共交通網形成計画で実施)
		・青山駅前におけるバスとの結節強化(バスベイ設置)	
		・バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入促進	済(盛岡市地域公共交通網形成計画で実施)
		・都)向中野安倍館線の4車線整備促進	
	青山北地区	・青山～中心市街地間のバス優先ルートを強化	
		・厨川駅における鉄道運行本数の増便	済(盛岡市地域公共交通網形成計画で実施)
		・厨川西口へのバス接続による集約可能性検討	済(盛岡市地域公共交通網形成計画で実施)
	青山南地区	・上堂・みたけ地区南部のルート別バス運行頻度見直し	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・厨川駅バリアフリー化検討	
	都南地区	・JR田沢湖線の駅整備	
		・需要の中心となるルートのバス運行頻度向上	盛岡市地域公共交通網形成計画と連携
	松園地区	・岩手飯岡駅の自由通路整備	
		・地区南側から岩手飯岡駅へアクセスする支線バス運行	済(盛岡市地域公共交通網形成計画で実施)
	盛南地区	・都)向中野安倍館線の4車線整備促進	
		・都南中央地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化	
		・ゾーンバス利用案内情報の充実	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
		・需要に応じたゾーンバスの見直し	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
	玉山地区	・都)本町上田線の4車線化の検討	
		・松園地区～中心市街地間のバス優先ルートを強化の検討	
		・盛南地区の特性に応じた地域内交通の導入	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施
・市街化の進展に応じた計画的なバス路線整備		盛岡市地域公共交通網形成計画で実施	
・杜の大橋の4車線整備の促進			
・道明新駅の設置可能性検討			
戦略全体	・仙北町駅バリアフリー化検討・検討結果に基づく具体化		
	・仙北町駅東口結節点整備検討		
自転車利用促進	・盛南地区～中心市街地間のバス優先ルートを設定		
	・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討		
啓発活動	・好摩駅東口への駐車場整備による効果の検討		
	・下田新駅の設置可能性検討		
啓発活動	・通勤通学時のバス等による洗民駅へのアクセス検討	盛岡市地域公共交通網形成計画で実施	
	・自転車駐車場の整備促進(利用者の多い地区から順次整備)		
啓発活動	・既存道路の需要が多い区間における自転車走行空間整備	盛岡市自転車活用推進計画と連携	
	・自転車走行空間の段階的なネットワーク化	盛岡市自転車活用推進計画と連携	
啓発活動	・自家用車利用者に対する公共交通機関等へ転換の働きかけ	盛岡市地域公共交通網形成計画と連携 盛岡市自転車活用推進計画と連携	
	・自転車利用者に対する法令遵守とマナーの向上、冬期の利用自粛など安全な利用の働きかけ	盛岡市自転車活用推進計画と連携	

資料：もりおか交通戦略（第二期）（令和3年9月策定）抜粋

第2章 玉山地域における鉄道利用実態

1. 鉄道利用者数の推移

I G Rで公表している1日あたりの各駅の乗降者数を確認すると、好摩駅及び渋民駅の乗降者数は両駅とも減少傾向にある。平成14年と令和元年を比較すると好摩駅は約38%、渋民駅は約22%減少している。なお、令和2年度の乗降者数が大きく下がっているが、これは新型コロナウイルス感染拡大の影響という見解をI G Rでは示している。

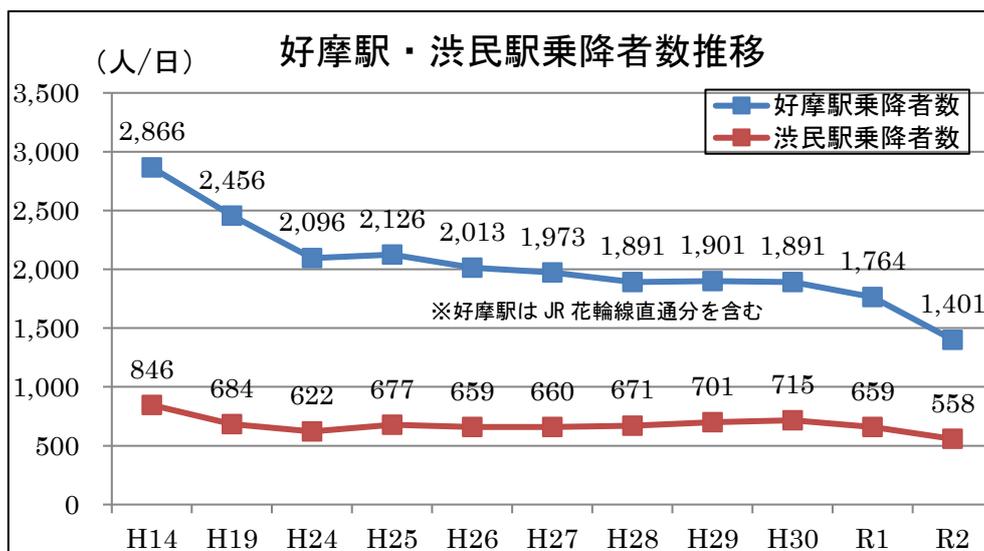


図4 好摩駅・渋民駅乗降者数推移

資料：IGR「駅別乗降人員（1日平均）」参照

参考として、玉山地域の夜間人口の推移を示す。玉山地域の夜間人口は昭和60年をピークに減少傾向にあり、平成22年から令和2年までの10年間で約13%減少している。

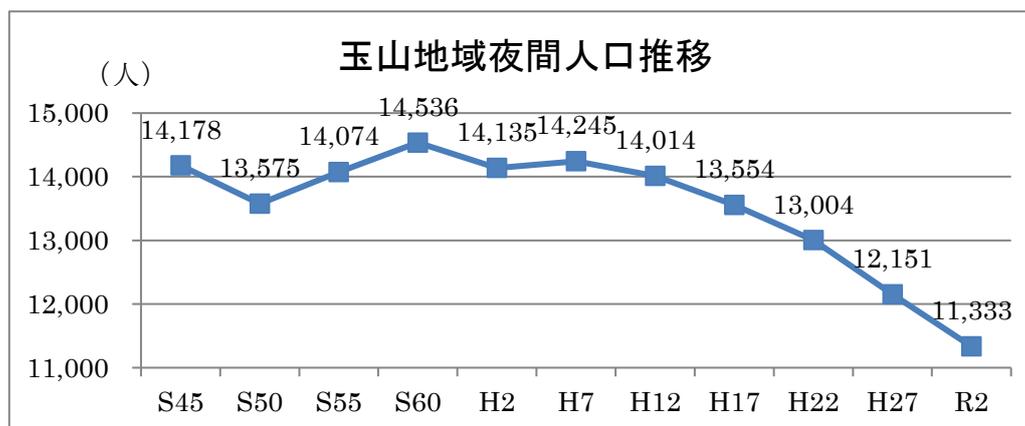


図5 国勢調査夜間人口の推移

資料：盛岡市HP「住民基本台帳人口及び推計人口データ」等参照

2. 鉄道利用者の特性

(1) 好摩駅及び渋民駅の乗車券別利用状況

通勤定期利用者と通学定期利用者を合わせると、好摩駅で約71%、渋民駅で約77%であり、好摩駅及び渋民駅利用者に占める通勤通学割合は7割以上と高い。

表4 好摩駅及び渋民駅の乗降人員（平日） (人/日)

駅名	通勤定期	通学定期	定期計	普通	計
好摩駅	302	352	654	263	917
渋民駅	234	276	510	149	659
計	536	628	1,164	412	1,576

※好摩駅はJR花輪線乗換を含まない

資料：I G R「令和元年度駅別乗降人員（1日平均）」参照

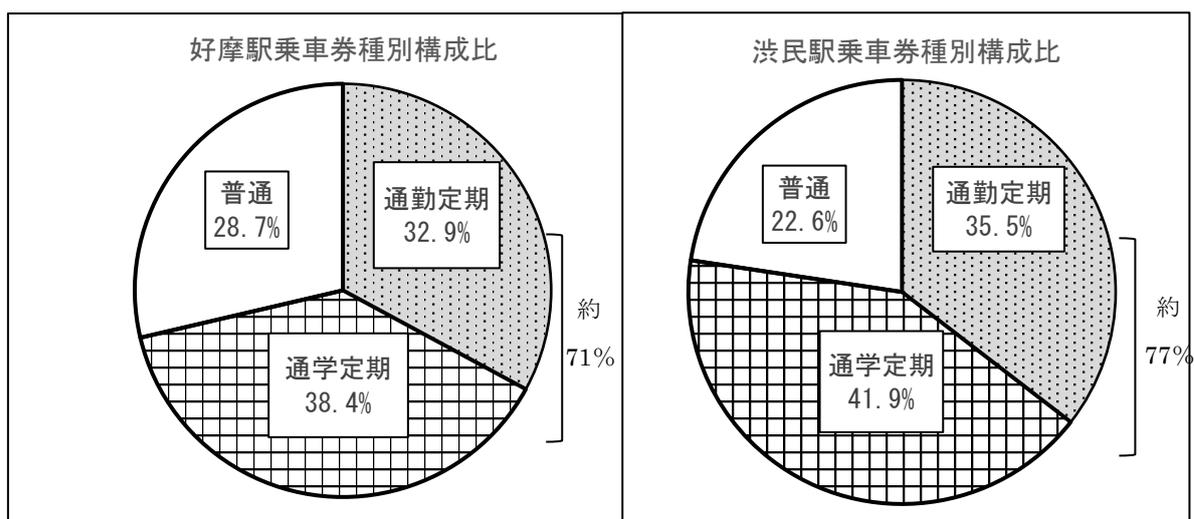


図6 好摩駅及び渋民駅乗降人員（平日）における乗車券種別構成比（1日あたり）

資料：I G R「令和元年度駅別乗降人員（1日平均）」参照

(2) 好摩駅及び渋民駅利用者の居住地域

好摩駅及び渋民駅利用者の居住地域を図7に示す。

なお、居住地域のエリア設定は図8に示すとおり、既存の各駅及び新駅候補地を中心として概ね半径1,500mを各駅の周辺地域（以下、「駅勢圏」という。）とした。駅勢圏については、I G Rではあくまで目安だが半径2,000mとし、駅に歩いていける距離という考えであり、既存駅利用者の居住地域の状況や駅勢圏をお互いにカバーし合える範囲とした、概ね半径1,500mは妥当と判断した。

- ・好摩駅の利用者は、好摩駅周辺の居住者が約62%と多い。
- ・渋民駅の利用者は、渋民駅周辺の居住者が約26%、新駅候補地周辺の居住者が約47%となり、新駅候補地周辺の居住者の方が割合として多い。

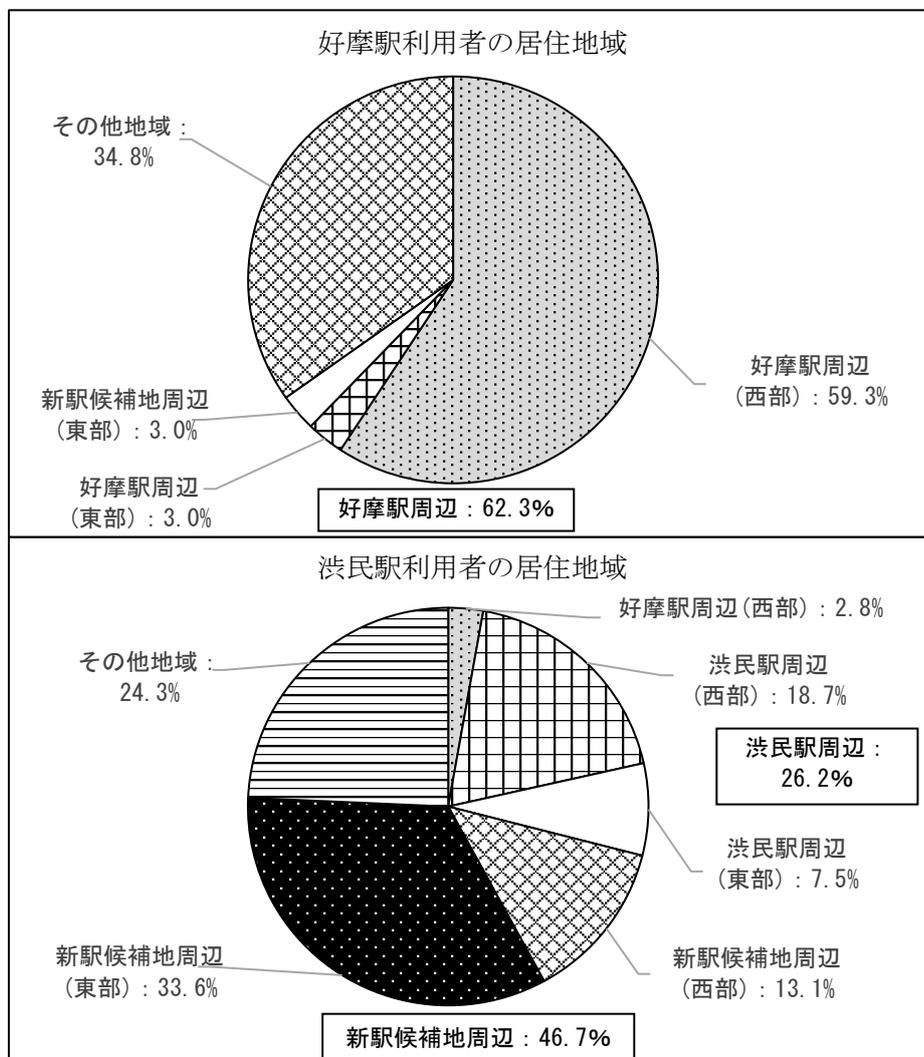


図7 好摩駅及び渋民駅の鉄道利用者の居住地域割合

資料：「平成27年度アンケート調査結果」参照

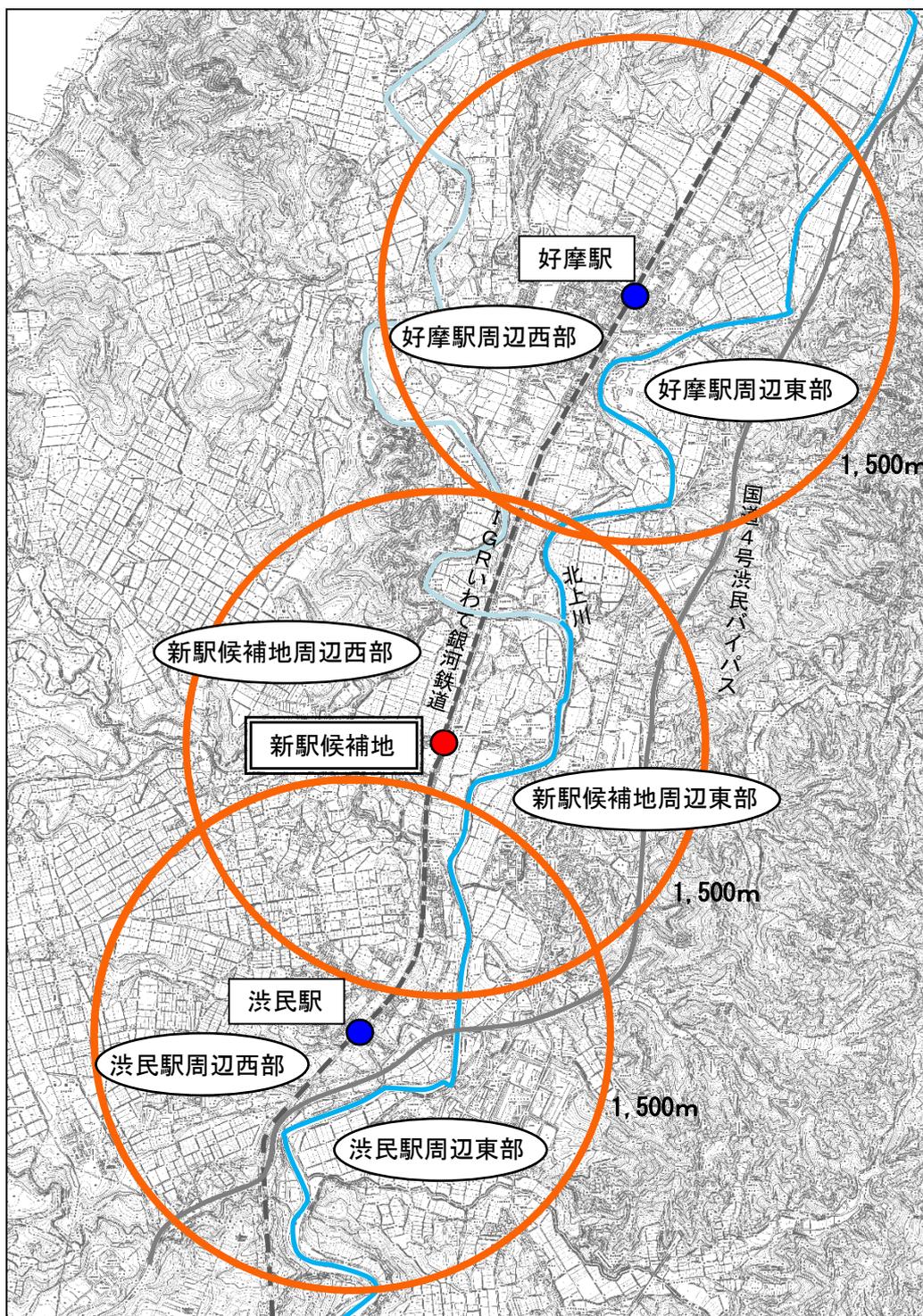


図8 既存駅及び新駅候補地周辺の居住地域設定（駅勢圏）

資料：市統合型GIS（この地図は、岩手県の承認を得て岩手県所有の盛岡広域都市計画図

（1/2,500）を複製したものである。（承認番号）令和2年5月22日岩手県指令都第8-2号）

＜居住地域のエリア設定について＞

- ・各駅の周辺地域：各駅から概ね半径1,500mの範囲
- ・西部、東部：北上川を境とした東西

(3) 居住地域別の通勤通学代表交通手段割合

前項で設定した居住地域毎に通勤通学目的の代表交通手段割合を図9に示す。好摩駅及び渋民駅周辺とも鉄道駅が立地する西部地区で鉄道利用率が高い。

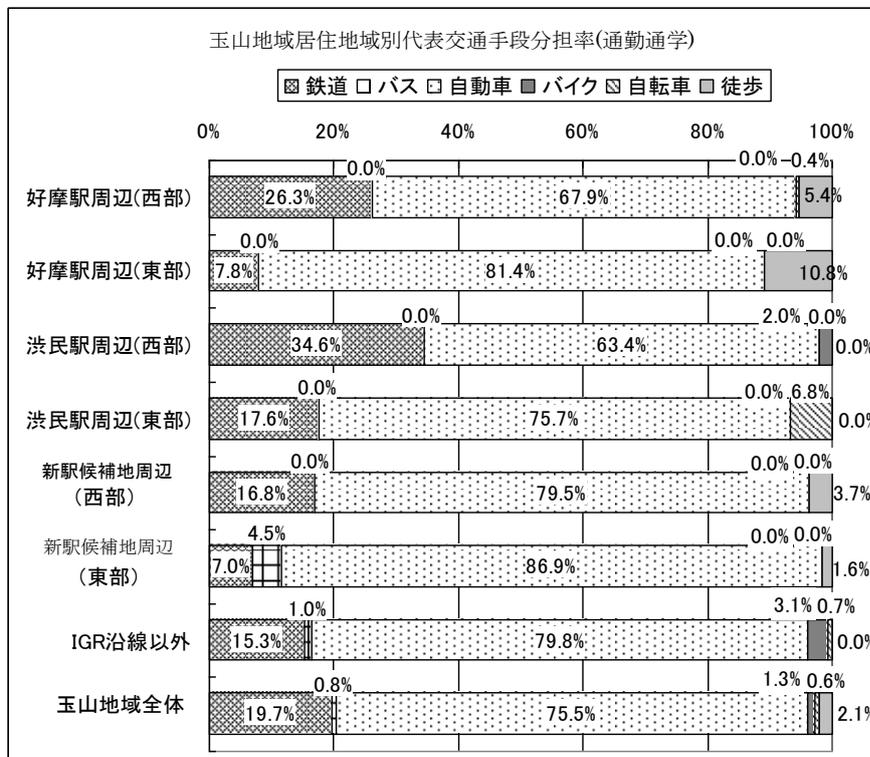


図9 玉山地域居住者の通勤通学目的代表交通手段割合

資料：「平成18年度盛岡市街路交通調査」参照

(4) 居住地域別の夜間人口

各駅周辺の15歳以上夜間人口を図10に示す。好摩駅及び渋民駅周辺では鉄道駅に近い西部で多い。一方、新駅予定箇所周辺では鉄道駅に近い西部ではなく、東部の人口が多い。

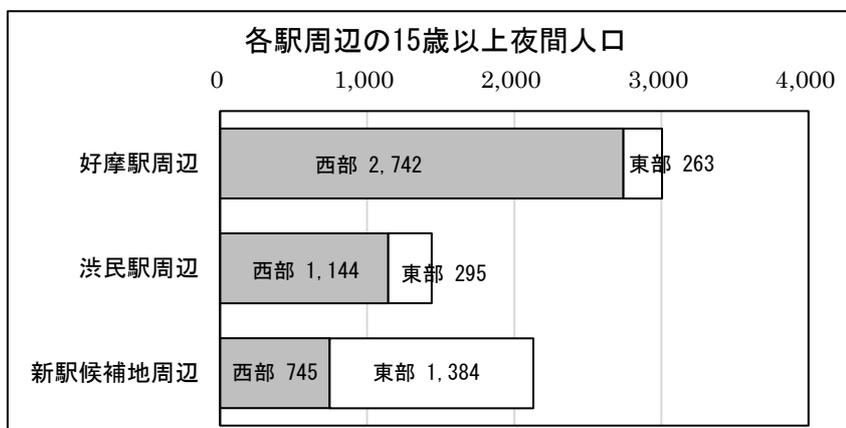


図10 各駅周辺における15歳以上夜間人口

資料：「住民基本台帳 (R3.9末)」参照

第3章 新駅候補地周辺の意向調査結果

1. 令和3年度住民向けアンケート調査結果

新駅設置を検討する上で重要な「利用者数」の需要予測について、利用者増につなげるため、駅勢圏だけではなく、より広い範囲で多くの方の意見を聞いた。

概要について、以下のとおり示す。

- | | |
|--------|------------------------|
| ・期 間 | 令和3年11月25日から令和3年12月16日 |
| ・対 象 者 | 「渋民地区」と「好摩地区」にお住まいの方 |
| ・調査方法 | 紙またはウェブによるアンケート |

調査結果について、以下のとおり示す。

(1) 回答数及び回答率

・全体

配布世帯数：3,134世帯 回答数：785件 回答率：約25%

・うち駅勢圏の方の回答数

配布世帯数：1,301世帯 回答数：347件 回答率：約27%

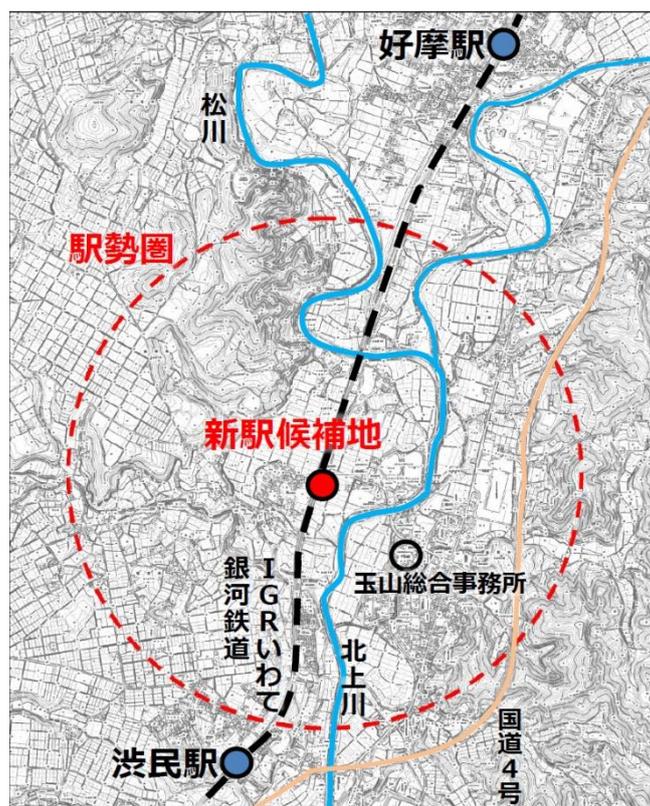


図 11 新駅候補地の駅勢圏

資料：市統合型 GIS（この地図は、岩手県の承認を得て岩手県所有の盛岡広域都市計画図

(1/2,500) を複製したものである。(承認番号) 令和2年5月22日岩手県指令都第8-2号)

(2) 設問における回答

本アンケートの設問における回答状況例を図12に示す。

- ・ 現在 IGR を利用している人は約 65%である。
- ・ 降りる駅について、ほとんどの人が盛岡駅である。
- ・ 新駅が出来た場合、利用する人は約 32%であり、利用しない人は約 51%である。
- ・ 新駅への交通手段は、徒歩が約 34%であり、自家用車が約 37%である。

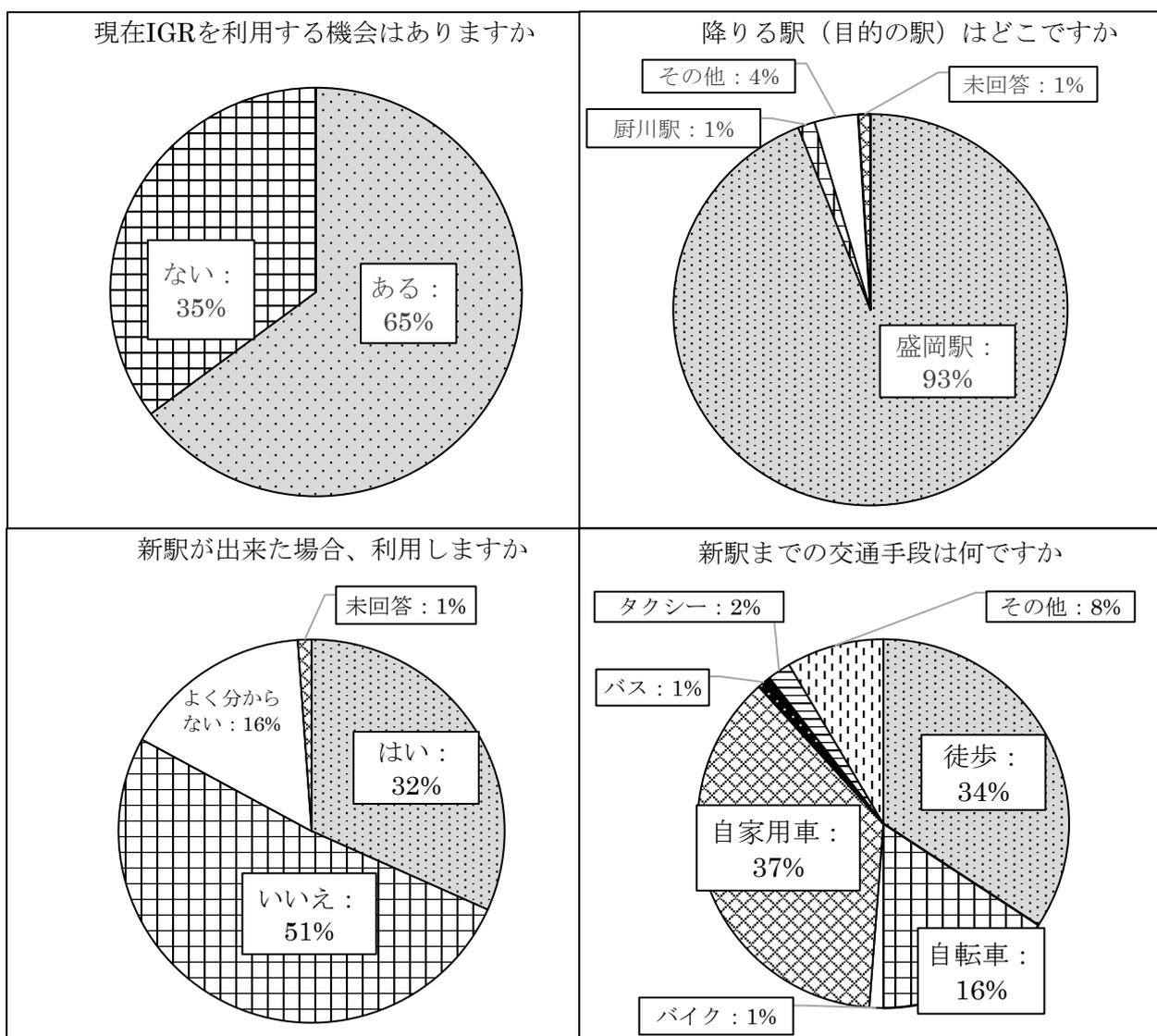


図12 令和3年度住民向けアンケートの設問における回答状況例

(3) 自由記載欄への意見等

本アンケートの自由記載欄における記載内容例を以下のとおり示す。

◆新駅設置に「前向き」な意見（例）

- ・ 周辺施設への利便性向上、活用増加。
- ・ 子供（孫）の通学時利用。
- ・ 高齢化による鉄道利用の頻度増（免許返納時等）。
- ・ 日々の生活における利便性向上。
- ・ 観光客の集客や市及び地域の発展に期待できる。 など

◆新駅設置に「課題がある」という意見（例）

- ・ 利用者が少ない、増えない（人口減少や少子化、近くの駅から利用者が移るだけ）。
- ・ 費用対効果や経済性から厳しい（利用者が少なく採算が取れない）。
- ・ 新駅設置ではなく他のこと（既存駅の整備拡充等）に活用希望。
- ・ 電車利用時の通勤時間が長くなる。
- ・ 周辺道路における事故や渋滞が心配。 など

◆その他意見（例）

- ・ 駐車場（特に無料）整備により利用が拡大する。
- ・ 新駅から渋民中心部への交通手段の検討（シャトルバス等）。
- ・ 街路灯整備など、周辺の防犯対策も考えてほしい。
- ・ まちづくりや周辺開発も含めて進めた方が良い。
- ・ 電車を含め、公共交通の活用をPRした方が良い。 など

2. 令和3年度周辺施設・事業者向けアンケート調査結果

新駅設置を検討する上で重要な「利用者数」の需要予測について、住んでいる方だけでなく、通勤等で新駅を利用する可能性がある方にも意見を聞いた。

概要について、以下のとおり示す。

- ・期 間 令和3年12月中旬から令和4年1月中旬
- ・対 象 者 新駅候補地周辺の事業所・施設等に通勤されている方
- ・調査方法 紙によるアンケート

調査結果について、以下のとおり示す。

(1) 回答数

回答数：493件（31事業所・施設及び玉山総合事務所）

(2) 設問における回答

本アンケートの設問における回答状況例を図13に示す。

- ・現在の通勤手段は、ほとんどの人が自家用車である。
- ・新駅が出来た場合、電車通勤に移行する人はいる。

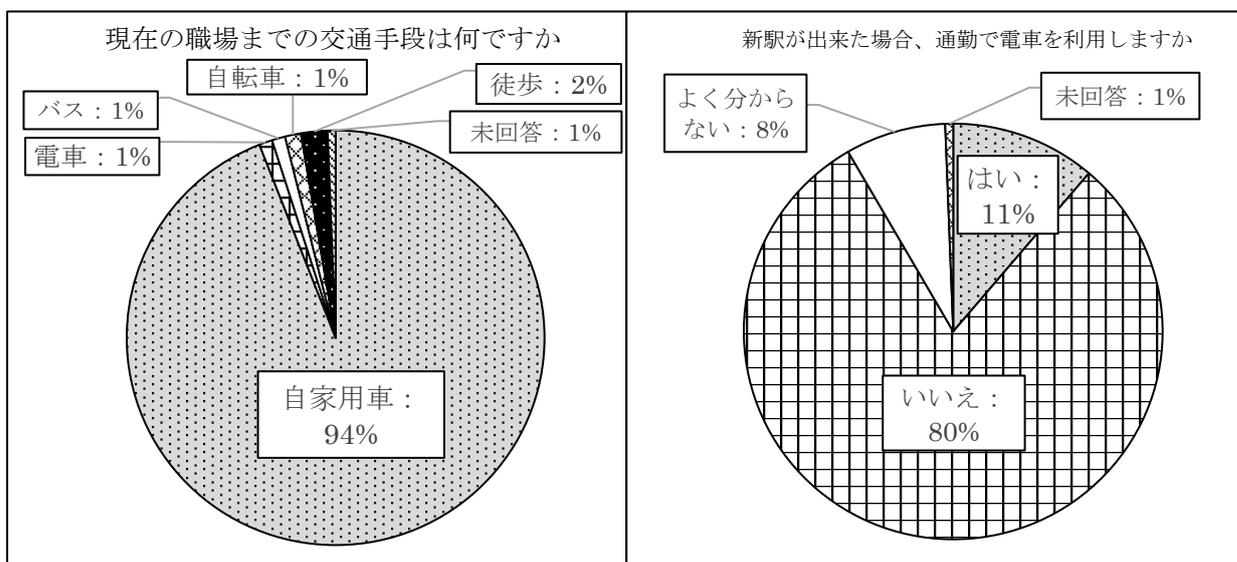


図13 令和3年度周辺施設・事業者向けアンケートの設問における回答状況例

(3) 自由記載欄への意見等

本アンケートの自由記載欄における記載内容例を以下のとおり示す。

- ・「浜民運動公園総合体育館」「石川啄木記念館」「姫神ホール」等の周辺施設の利便性向上及び利活用増が見込める。

第4章 新駅設置による鉄道需要予測

1. 需要予測における夜間人口の設定

本検討における夜間人口は、現況夜間人口を基本としている。

なお、玉山村都市計画基本方針（平成11年3月玉山村策定）においては、下田地区に新駅を設置し同時に周辺を新たな住宅地の整備を図る地区と位置づけ、将来の開発等における人口増加が見込まれていた。しかしながら、平成21年度に市都市計画課より、「仮称下田駅周辺の市街化区域への編入についての必要性は少なく、関係各機関からの理解も得られないことから、現時点での市街化区域への編入は困難である」と回答があり、令和2年度にも市街化区域への編入は困難であると再度確認した。これらのことから、新駅周辺に新たな住宅地等の整備計画がなく、将来の開発等における人口増加は見込めない状況であることから、現況夜間人口を基本とする。

なお、予測にあたっては、中学生以下の鉄道利用は少ないと考えられることから、15歳以上夜間人口を用いる。

表5 玉山地域の夜間人口

夜間人口 (玉山地域)	15歳以上夜間人口 (玉山地域)	玉山地域における 15歳以上夜間人口割合
11,301人	10,154人	89.9%

資料：「住民基本台帳（R3.9末）」参照

また、玉山地域における1世帯あたりの人数は表6に示す。

表6 玉山地域における1世帯あたりの人数

世帯数 (玉山地域)	夜間人口 (玉山地域)	玉山地域における 1世帯あたりの人数
4,767世帯	11,301人	2.37人/世帯

資料：「住民基本台帳（R3.9末）」参照

2. 需要予測における鉄道利用者数の設定

I G Rで公表している1日あたりの各駅の乗降者数から、需要予測で用いる好摩駅と渋民駅の1日あたりの乗車数を表7に示す。なお、令和2年度の乗降者数が大きく下がっているが、これは新型コロナウイルス感染拡大の影響という見解をI G Rでは示しており、I G Rと相談した結果、本検討においては令和2年度の数値は用いないこととし、令和元年度の数値において需要予測を行うこととした。

表7 好摩駅と渋民駅における1日あたりの乗車数

駅名	乗降者数	乗車数
好摩駅	917人	459人
渋民駅	659人	330人

※好摩駅はJR花輪線乗換を含まない

※乗降者数に1/2を乗じて乗車数とする

資料：I G R「令和元年度駅別乗降人員（1日平均）」参照

3. 需要予測における将来鉄道利用率の設定

平成27年度に行ったアンケート調査結果に基づく地域別鉄道利用率を表8に示す。なお、算出にあたっては15歳以上夜間人口による割合とした。

また、その他地区の渋民駅利用者数については、新駅設置後の渋民駅と新駅の利用者数を基に按分することとする。これは、現況では新駅候補地周辺の居住者は渋民駅を利用しているが新駅設置後は新駅利用に切り替わると仮定したものである。

表8 平成27年度アンケート調査結果に基づく地域別鉄道利用率

地域名	好摩駅 周辺 (西部)	好摩駅 周辺 (東部)	渋民駅 周辺 (西部)	渋民駅 周辺 (東部)	新駅候補 地周辺 (西部)	新駅候補 地周辺 (東部)	その他 地区
鉄道利用率 (%)	10.2%	5.3%	5.4%	8.5%	5.8%	9.0%	6.7%

4. 予測手法

新駅設置後の鉄道利用者数を以下のフローにより予測する。

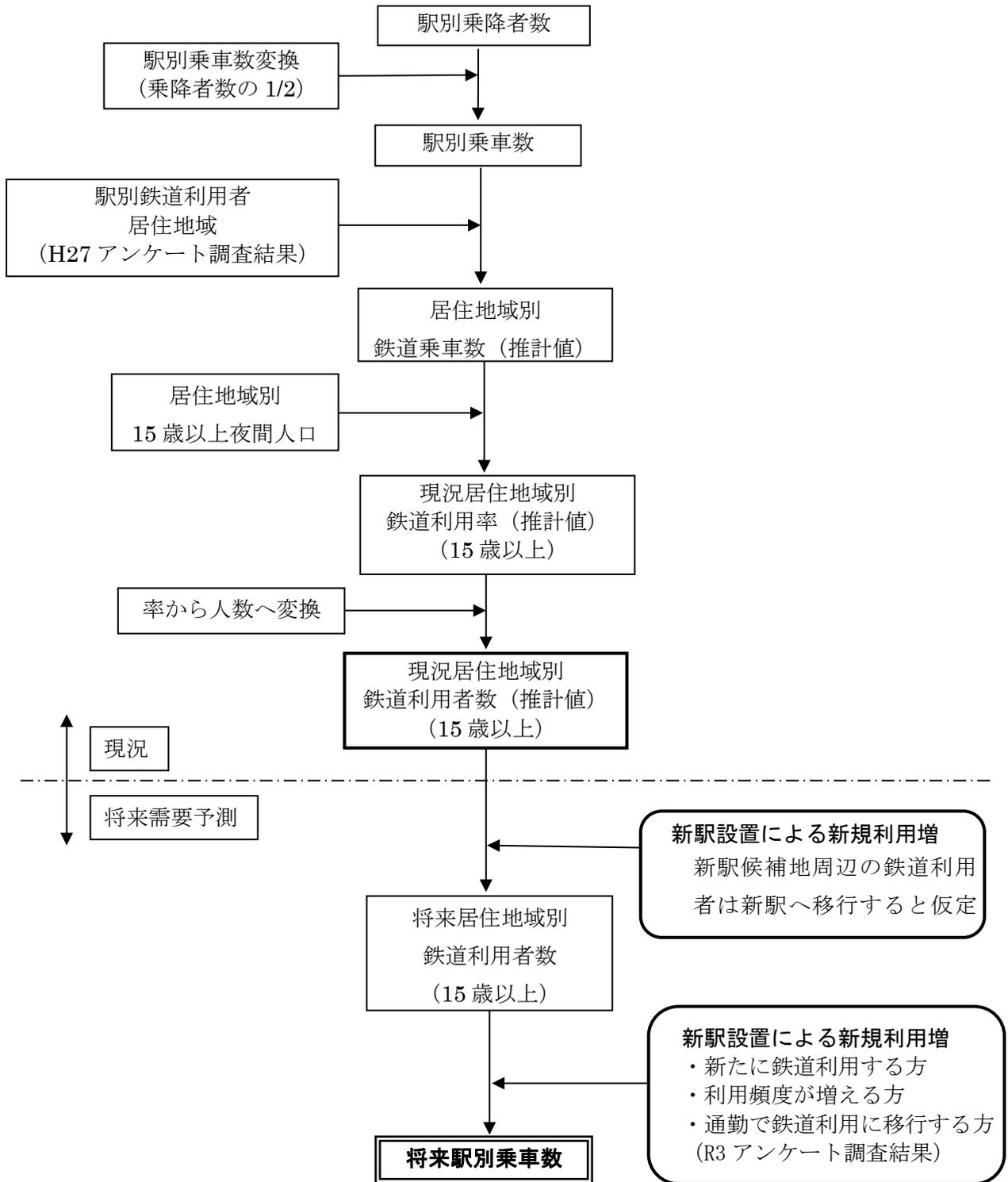


図 14 新駅設置による鉄道利用需要予測の流れ (平日)

5. 需要予測結果

新駅設置後の鉄道利用需要予測結果を次に示す。

- ・新駅の乗車数は、363人/日と予測される。
- ・新駅設置後において好摩駅の乗車数は大きな変化は無いものの、渋民駅の乗車数は新駅に移行することから大きく減少すると予測される。
- ・好摩駅、渋民駅、新駅の3駅合計では、乗車数が142人/日、増加すると予測される。

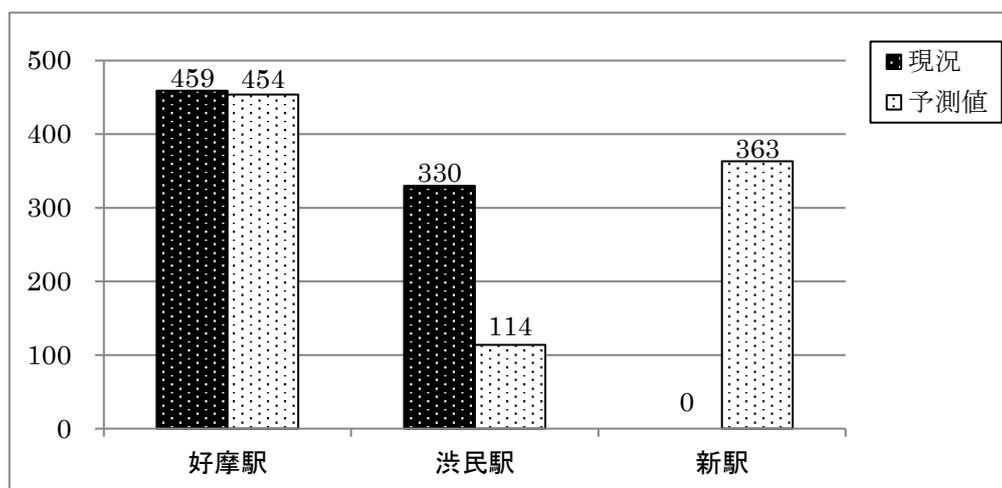


図15 新駅設置後の各駅乗車数予測結果

表9 新駅設置後の各駅乗車数予測結果（詳細）

駅名	現況	予測値				合計	増減
		既存駅からの移行 (H27 居住地域別鉄道利用率を参照)	R3 アンケート結果による増分【駅勢圏内】	R3 アンケート結果による増分【駅勢圏外】	R3 アンケート結果による増分【通勤者】		
好摩駅	459	454	—			454	△5
渋民駅	330	114	—			114	△216
新駅	0	221	112	5	25	363	363
計	789	789	112	5	25	931	142

6. 新駅設置による鉄道需要のまとめ

需要予測結果から、下田踏切付近への駅設置により一定の鉄道利用促進が図られる予測結果となった。また、現在の渋民駅利用者においては、新駅候補地周辺の居住者が約半数であり、渋民駅周辺の居住者よりも割合が多い状況から、下田踏切付近の方が利用しやすいと状況と想定される。

以上より、下田踏切付近への新駅設置により、玉山地域の公共交通の利便性が向上し、現在の鉄道利用者や駅設置地域の交通手段の多様化が図られる効果や、今後見込まれる周辺施設へのアクセス性の向上による賑わいの創出につながる効果が見込まれることから、新駅設置に向けたより具体的な検討を行うことが妥当であると考えます。

次章では新駅整備事業の概要として、現段階で想定している駅整備内容や概算事業費、事業効果等の検討について示す。

第5章 新駅整備事業の概要

1. これまでの検討内容

平成21年にいわて銀河鉄道沿線市町村課長会議で I G R から「(仮称) 姫神駅」として示された整備案を以下に示す。概算事業費は約9億8千万円と試算していた。

なお、ホーム上屋、駅舎(待合室、トイレ、券売機室)を設置しない必要最低限の整備(ホーム、こ線橋、エレベーター)とする場合、約4千万円の削減となり、概算事業費は約9億4千万円と試算していた。

表10 概算事業費

事業費項目	概算事業費(千円)
土木・建築等工事費	530,000
付帯電気工事費	270,000
その他	180,000
総事業費	980,000

- ホーム2面、こ線橋
- エレベーター
- ホーム上屋
- 待合室、トイレ

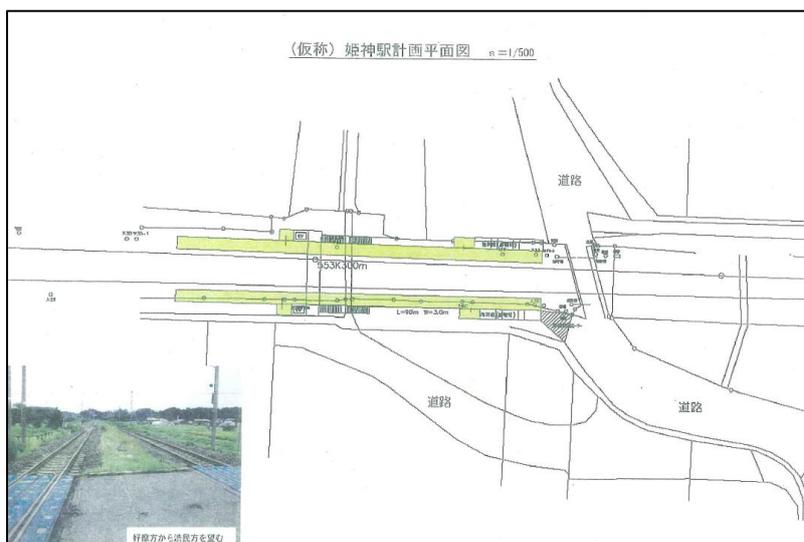


図15 I G R 新駅計画平面図

資料：いわて銀河鉄道沿線市町村課長会議資料抜粋

2. 新駅における駅設備内容と概算事業費

令和3年度に改めてI G Rと検討を行った駅設備内容(案)を以下のとおり示す。検討にあたっては、洪水浸水想定区域である現在の候補地において、「浸水時を想定しすぐに復旧できるようなるべく建築物は設置しない」駅設備とし、I G Rとして必須となる設備は「ホーム」「階段・傾斜路」の他、「電力・信号設備」や「システム改修関係」であり、支障物件の有無等にもよるが、これらを含めた概算事業費は約7億~10億円と試算している。なお、市として必要な工事費等が別途かかる見込みである。

※I G Rからは基本調査や概略設計などを実施していない状態での精度が低い概算事業費の算出となっており、大きく変わる可能性について意見をいただいている。

表10 概算事業費 (I G R必須)

項目	概算事業費 (千円)
本体工事関係	680,000
システム改修関係	60,000
その他(運輸関係経費等)	20,000
小計	760,000
※支障物件の影響等を配慮	
概算事業費	700,000~1,000,000

主な駅設備内容(案)

< I G R 必須 >

- ホーム2面
- 階段、傾斜路

< その他 >

- 駅前広場
- 待合室(軽微なもの)
- 駐輪場(駅前広場内に20~40台程度)
- 駐車場(新駅周辺に50~100台程度)

→概算事業費は約1億円の
見込み

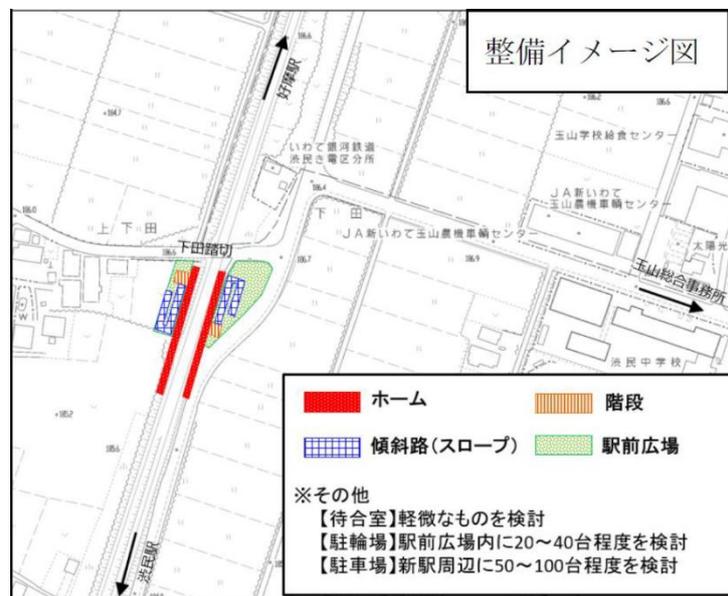


図16 I G R新駅整備イメージ図

資料：市統合型GIS(この地図は、岩手県の承認を得て岩手県所有の盛岡広域都市計画図(1/2,500)を複製したものである。
(承認番号) 令和2年5月22日岩手県指令都第8-2号)

3. 事業効果

新駅整備による事業効果として、前章「5 需要予測結果」では一定の利用者が見込まれており、その後の波及効果（ストック効果）としては以下が期待できる。

<期待できる波及効果（ストック効果）>

- ◆鉄道利用者数 → 公共交通（鉄道）利用者数増
- ◆観光・施設 → 利便性向上・利活用増・観光客集客増
- ◆環境影響 → CO2削減
- ◆通勤通学 → 利便性向上
- ◆医療・通院 → 選択肢増・利便性増
- ◆定住人口・地価維持 → 地域の魅力向上による現状維持
- ◆行政サービス向上 → 利便性向上・サービス向上
- ◆I G R 経営安定化 → 利用者増による経営安定

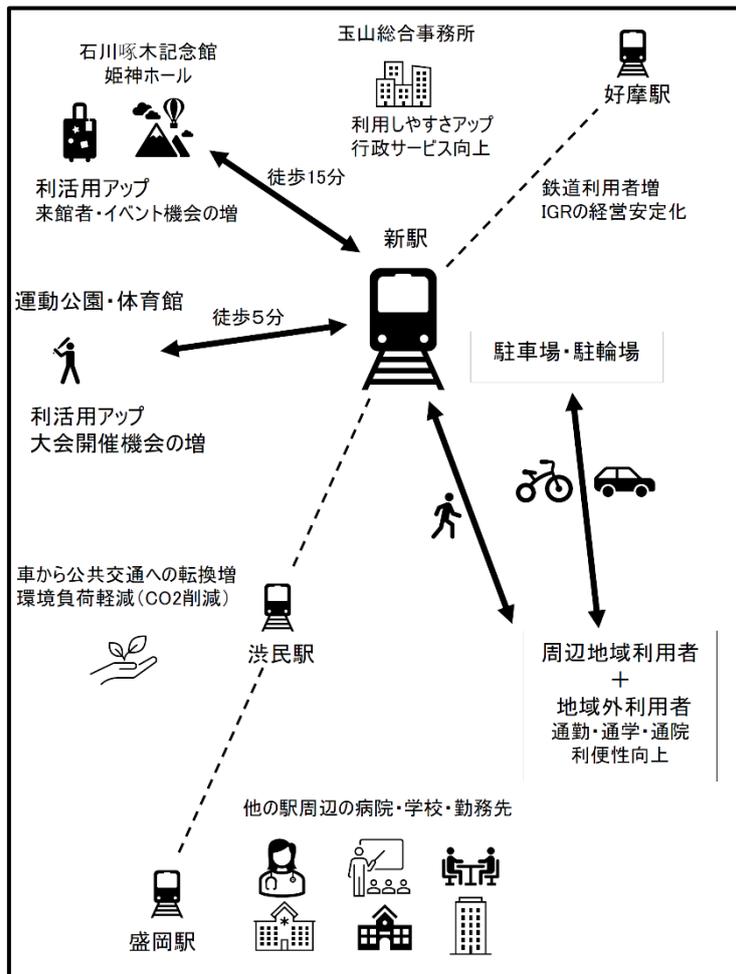


図17 新駅整備による事業効果（概念図）

期待できる波及効果（ストック効果）の考察について、以下のとおり示す。

「**鉄道利用者数**」については、前章「5 需要予測結果」において、新駅の乗車数は363人/日であり、好摩駅、渋民駅、新駅の3駅合計では、乗車数が142人/日、増加すると予測された。この需要予測結果から、下田踏切付近への駅設置により一定の鉄道利用促進が図られ、また、現在の渋民駅利用者においては、新駅候補地周辺の居住者が約半数であり、渋民駅周辺の居住者よりも割合が多く、下田踏切付近の方が利用しやすいという状況から、玉山地域の公共交通の利便性が向上し、現在の鉄道利用者や駅設置地域の交通手段の多様化が図られる効果が見込まれる。なお、今回算出した需要予測結果において、I G Rが採算性（単年度におけるランニングコスト等）の面で検証を行った結果、現時点での試算ではあるが、十分に採算が取れると回答があった。

「**観光・施設**」については、渋民運動公園総合体育館、石川啄木記念館、姫神ホールなど玉山地域の主要な施設が新駅候補地周辺には多く配置されており、新駅設置により利便性が向上し、利活用が増加することが期待される。このことについては、令和3年度住民向けアンケート調査においても多くの住民から同様の意見があった。また、令和3年度周辺施設・事業者向けアンケート調査においては想定される利活用について施設側からも回答があり、主なものを以下に示す。

【**渋民運動公園総合体育館**】

- ・年数回程度、大会利用者（高校生）、イベント（マラソン）等の利用が見込める。
- ・大会については、年数回程度、高校生の大会において400～500人程度の利用があり、現状として渋民駅を利用し歩いてくる生徒が多い。

（現在の最寄り駅（渋民駅）からは距離が約2.6km、徒歩で約30分だが、新駅設置の場合、最寄り駅（新駅）からの距離は約0.4km、徒歩で約5分となる）。

- ・イベントについては、年1回、マラソン（啄木の里ふれあいマラソン）において、約3,000～4,000人程度（参加者が約2,000人、応援の方も同程度）の利用があり、現状として当該施設の他に玉山総合事務所やイオン渋民ショッピングセンターも臨時駐車場として活用されている。

【**石川啄木記念館**】

- ・観光客の来館がスムーズとなる。

（現在の最寄り駅（渋民駅）からは距離が約2.5km、徒歩で約30分だが、新駅設置の場合、最寄り駅（新駅）からの距離は約1.2km、徒歩で約15分となる）。

- ・新駅候補地から石川啄木記念館に来る際に、途中にある啄木第一号歌碑がある渋民運動公園にも立ち寄ることができ、観光客にも利点がある。

以上からも、新駅設置により周辺施設における利便性向上や利活用増が見込まれ、また、観光客集客等にも大きな効果があると想定される。

「通勤通学」については、玉山地域内の I G R 鉄道利用者の傾向として、玉山地域内に高等学校などの高等教育機関や専門学校、大学などの教育施設がないことから玉山地域外への通学に利用しているケースが多く、I G R が公表している令和元年度駅別乗降人員（1日平均）のデータからも好摩駅及び渋民駅利用者に占める通勤通学割合は7割以上と高いことが分かる。また、令和3年度住民向けアンケート調査においても住民からは特に通学の面で期待できると意見があり、令和3年度周辺施設・事業者向けアンケート調査においても通勤手段を自動車利用から鉄道利用に移行する方が一定数いることが確認でき、新駅設置により日常生活において利便性が向上し、通勤通学利用者にも効果が見込まれる。

「医療・通院」については、令和3年度住民アンケート調査において、現在 I G R を利用している方のうち、主な利用目的として「通院」と回答した方が約2割と一定数おり、年齢別割合で見ると70歳以上の方が約6割と多い結果となった。また、全国的に運転免許証の自主返納の申請件数は年々増加しており、令和3年の申請件数は約52万件で、その半数以上は75歳以上が占めている状況である。新駅設置により、通院等で医療を受ける際の選択肢が増えることが期待でき、また、高齢者ドライバーの方の運転免許証返納が増加することも考えられることから、特に高齢者の方にとっては通院を目的とした際の利便性が向上し、さらには「玉山地域列車でおでかけきっぷ」の利用促進にも効果が期待される。

「定住人口・地価維持」については、まず定住人口として玉山地域の夜間人口をみると令和3年9月時点で11,301人であり、推移としては平成22年からの11年間で約14%減少している。また、新駅候補地である下田地区の夜間人口は令和3年9月時点で2,875人であり、推移としては平成22年からの11年間で約16%減少しており、こちらも年々減少傾向となっている。次に地価の状況については、地価告示法に基づいて国土交通省土地鑑定委員会が告示している地価告示において、新駅候補地に最も近い標準地（玉山総合事務所付近）の地価告示をみると平成29年までは年々減少傾向にあり、平成30年から令和4年にかけては変動なしという状況である。令和3年度住民アンケート調査においても、新駅設置により日常生活における利便性向上や地域の発展に期待できるという回答があり、地域の魅力向上にも寄与すると思われる、定住人口・地価維持においても効果が見込まれる。

「行政サービス向上」については、玉山地域には玉山総合事務所があり、地域の行政サービスの中心となっている。玉山総合事務所には広い駐車場も整備されていることから利用者は主に自動車で来庁していると思われるが、自動車を利用できず、鉄道を利用して来庁する場合、既存駅である好摩駅からは約3.5km、渋民駅からは約2.4kmと離れ

ている状況である。新駅が設置された場合、新駅候補地から玉山総合事務所までは約1 kmとなる。令和3年度住民アンケート調査においても、新駅設置により玉山総合事務所の利便性向上に期待できるという回答があり、行政サービス向上において効果が見込まれる。

「I G R経営安定化」について、新駅設置により地域住民の利便性向上が図られるほか、鉄道利用者増に大きな効果があることが予測され、鉄道事業者の存続にも大きな効果が見込まれる。I G Rは、岩手県を中心に沿線市町や地元企業等が出資する「第三セクター方式」の鉄道会社であり、平成14年12月1日、東北新幹線盛岡～八戸間の開業に伴い、J R東日本から経営分離された東北本線の盛岡～目時（青森県との県境付近）間を引き継ぎ、開業した。I G Rが引き継いだ沿線には、現在、約40万人が生活をしており、通勤、通学、通院をメインとし、1日14,000人を超える利用者の「生活路線」として利用されている。また、北海道と首都圏を結ぶ貨物輸送の大動脈として1日約50本の貨物列車が運行されている。しかしながら、I G Rにおいても、開業以来、新駅の開業などにも取り組んできたが、多くの地方鉄道と同様、沿線地域の人口減少、施設設備の老朽化等に伴い、経営環境は厳しさを増している状況ではあるが、「地域貢献」の視点で様々な課題解決に向け取り組んでいる。このようにI G Rが担う重要な路線を維持していくことは、本市はもとより沿線市町村を含め岩手県としても重要であり、また、今回算出した需要予測結果について、I G Rが採算性（単年度におけるランニングコスト等）の面で検証を行った結果、現時点での試算ではあるが、十分に採算が取れると回答があったことから、新駅設置は大きな効果が期待できる。

4. 地元からの要望

I G Rいわて銀河鉄道線の渋民駅と好摩駅の間に新駅設置を目指すため、令和4年2月1日に玉山地域の14団体から構成される「I G R新駅誘致推進会」が設立された。また、「I G R新駅誘致実現に関する要望」として令和4年3月30日に市長へ要望書が提出されており、前項で示した「観光・施設」「通勤通学」に関するストック効果や利便性向上に向けた期待など、地元の熱意やニーズについて示された。なお、要望事項は以下に示す。

【要望事項】

1. I G Rいわて銀河鉄道線の渋民駅と好摩駅の間に新駅を設置すること。
2. 新駅設置に併せて駐車場、一時乗降スペース、駐輪場、トイレ、休憩スペースの整備を行い、利便性のよい施設とすること。
3. 新駅周辺の歩道や街路灯の整備を行い、利用者の安全を確保すること。
4. 各施設の利用拡大のため、新駅を拠点とした交通手段を検討すること。
5. ユニバーサルデザインに配慮した施設とすること。

5. 結論

本事業は、平成18年1月の盛岡市と玉山村の合併における新市建設計画において位置づけられた重要な計画である。また、本市の交通計画のマスタープランである「盛岡市総合交通計画」の基本方針を受け、具体的な交通施策の立案等を目的として策定した「もりおか交通戦略（第二期）」において、玉山地域は、鉄道を中心として公共交通利用促進を図ることとしており、行政施設や商業施設等が立地する当該地域に新駅が設置されることで、地域及び公共交通における拠点、乗り継ぎ点の一つとして重要なものになると考える。

これまで検討を進めてきた中で、様々な課題があり、また、駅設備内容や概算事業費等の精査については、今後、基本調査設計等を実施しながら詳細に検討していく必要があるが、本章第3項で示した鉄道利用者数やストック効果などの事業効果が見込まれ、地元からも明確に熱意やニーズが示されたことから、新駅設置を実現させるため、より具体の検討を進めることとする。

第6章 新駅設置における課題と今後の進め方

1. 課題

(1) 利用者拡大

玉山地域の夜間人口は昭和60年をピークに減少傾向であり、また、鉄道利用者数においても、好摩駅及び洪民駅とも減少傾向にある。また、洪民駅の鉄道利用者の居住地域割合を見ると、新駅候補地周辺に住んでいる方が概ね半数となっており、新駅設置後における、新駅の鉄道利用者の大半は洪民駅からの移行者であると予測される。

令和3年度のアンケート調査結果に基づく需要予測では、過年度の需要予測より利用者が増える結果となったが、整備効果の一層の向上のために、今後も利用者を増やす方策について検討する必要がある。また、他の施策（パークアンドライド駐車場整備等）の実施による鉄道利用者の増加の可能性等についても検討を進めていく。

(2) 事業費

新駅の設置費については、「浸水時を想定しすぐに復旧できるようなるべく建築物は設置しない」駅設備であっても相当な金額がかかる見込みであり、現在のところ、支障物件の有無等にもよるが、概算事業費は約7億~10億円と試算している。また、この他に駅前広場、駐輪場、駐車場等の整備費、調査設計費及び用地買収費等、市として必要な事業費も別途かかる見込みである。

今後I G Rと共に事業費の精査を行うが、I G Rからは現時点では精度が低い概算であり、基本調査や概略設計などを実施していないとこれ以上の概算事業費算出は出来ないと意見をいただいていることから、基本調査や概略設計の必要性についても検討していく必要がある。

(3) 洪水浸水想定区域

現在の新駅候補地の位置は洪水浸水想定区域内である。令和2年度にI G Rと洪水浸水想定区域外への設置可能性について検討したが、既存の線路勾配が鉄道基準に合わないこと等、技術的な指摘を受けた。

そのため、洪水浸水想定区域ではあるものの現在の候補地において新駅設置における可能性を引き続き検討していく必要がある。

なお、平成25年9月の台風18号による河川氾濫により新駅候補地付近が冠水したが、原因は松川（岩手県管理）と鉄道（I G R）との交差部付近の堤防が周囲より低く、また鉄道（I G R）橋脚等に流木が詰まり溢水したことと、下流にある北上川の増水によるバックウォーターによるものと考えられている。その後、松川の当該区間については、河川管理者である岩手県において河川改修工事は完了しているが、浸水時の避難誘導等における対策など、浸水等の災害発生時に被害を



図19 洪水浸水想定区域の範囲
資料：盛岡市防災マップ抜粋

最小化する対策についても検討していく必要がある。

(4) 農業振興地域

新駅候補地周辺は現在、総合的に農業の振興を図るべき地域である農業振興地域に指定されており、また、農業上の利用を確保すべき土地である農用地区域に設定されている。そのため、新駅を設置する場合、事前に当該地を農用地区域から除外する必要がある。また、農地法において、農地転用の可否などの判断が必要になる。

農用地区域の除外申請については、関係法令（農振法、農地法、都市計画法）において問題が無く、地権者の同意が必要であること、また、除外申請の時期についても本来は定期見直しのタイミングが望ましいが、場合によっては随時見直しも出来る旨、農政課より回答を受けている。また、農地転用の可否においては、土地収用法に基づく用地取得であれば許可等は不要である旨、農業委員会から回答を受けている。今後、新駅を設置する場合の詳細な範囲等を精査していく必要があり、また、関係法令の確認や地権者の同意を得る必要がある。

(5) 財源確保

新市建設計画に位置づけられており、合併特例債では当初予算として1.1億円が確保されていた。しかしながら、令和6年度までに合併特例債として活用できる実施計画まで行えない見込みであることから、合併特例債を財源として活用することは困難である。

これまで新市建設計画における合併特例債を財源の一部として考えていたが、事業費が想定より高くなる見込みであり、新市建設計画の期間も差し迫っていることから、新たに交付金等の活用の可能性について検討していく必要がある。

【想定：都市・地域交通戦略推進事業（交付率1/3以内）】

(6) 二次交通確保

新駅候補地予定地は市街地から1～1.5km離れており、高低差がある立地である。また、令和3年度に行ったアンケート調査においても新駅から渋民中心部への交通手段の検討についても意見があった。

新駅が設置となった際には、利用者の利便性向上の面から、新たな路線バスの設定など新駅へのアクセス交通等の確保が必要と考えられる。

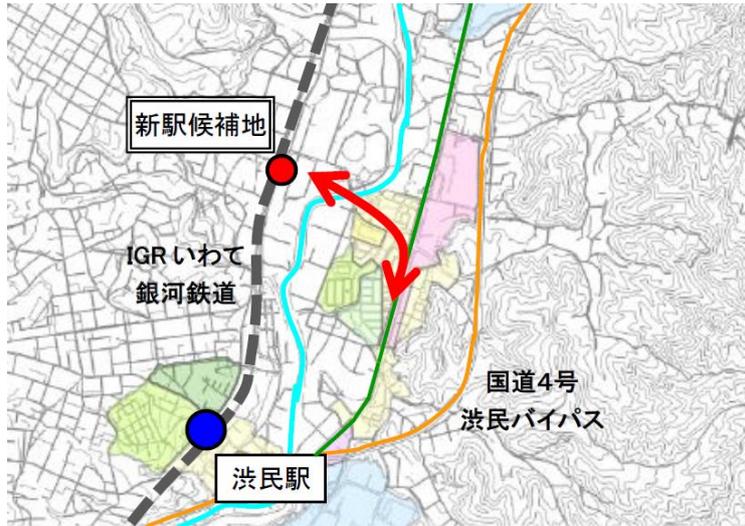


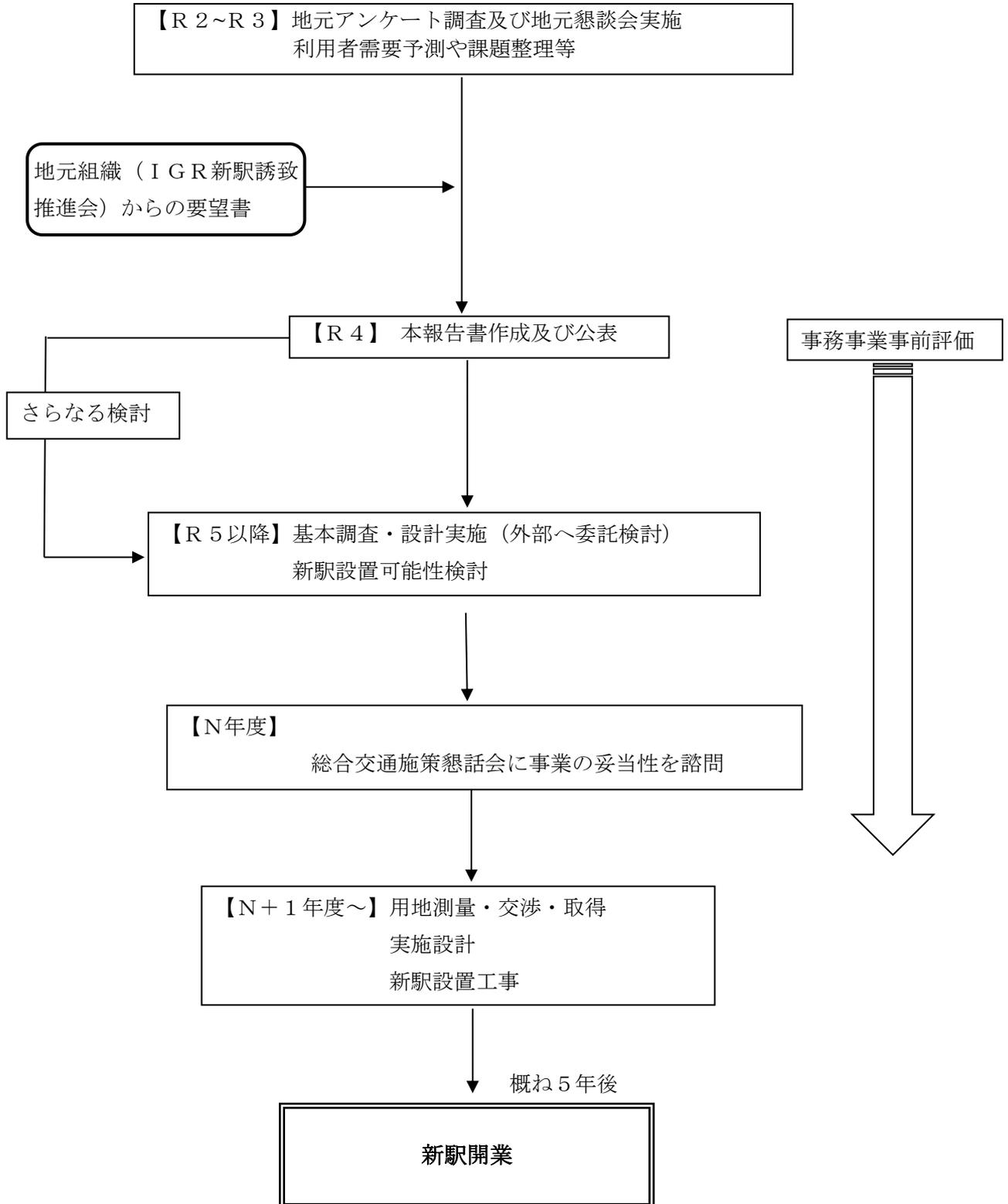
図20 新駅候補地東部の市街地からのアクセスイメージ
資料：もりおか交通戦略（第二期）（令和3年9月策定）一部加工

2. さらなる検討

事業効果を上げるためには、前項にあげた課題6項目についてさらなる検討を行う必要がある。

3. 今後のスケジュール

現在想定している今後のスケジュールを以下のとおり示す。



I G R 新駅設置検討調査報告書

発行年月 令和4年8月

発行・編集 盛岡市建設部交通政策課

〒020-8530 岩手県盛岡市内丸12番2号

電話 (019)651-4111 (代表)

E - m a i l koutuseisaku@city.morioka.iwate.jp