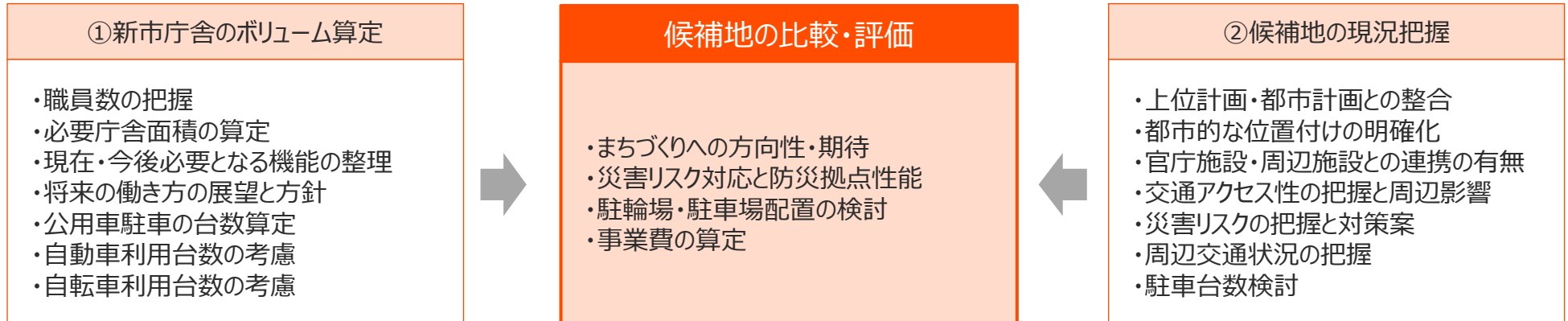


エリア比較評価について

比較・評価方法

- 新市庁舎の整備エリアの検討にあたっては、
 - ① 庁舎の規模や必要機能等を考慮した「新市庁舎のボリューム算定」と、
 - ② 候補地の都市計画の位置付けや災害リスク・駐車台数検討等による「候補地の現況把握」を行い、各候補地の比較・評価を実施する。
- 「新市庁舎のボリューム算定」により、建物配置による敷地ゾーニングや、建物の用途構成がわかる断面構成案を検討する。
- また、「候補地の現況把握」により、敷地の都市的な位置付けや周辺施設との連携を考慮するとともに、交通、災害などの影響を比較・評価する。
- エリアごとに付加される整備条件を整理し、条件達成のために必要な項目、数値等を算出する。

新市庁舎の整備エリアの比較・評価方法



比較・評価にあたっての調査・検討等（1/2）

各比較検討項目について、各エリアで想定される要素をもとに、必要となる「調査・検討事項」を設定し、比較項目、調査・検討事項において、「比較・評価方法」を抽出することで、各候補地の評価ポイントを明確にする。

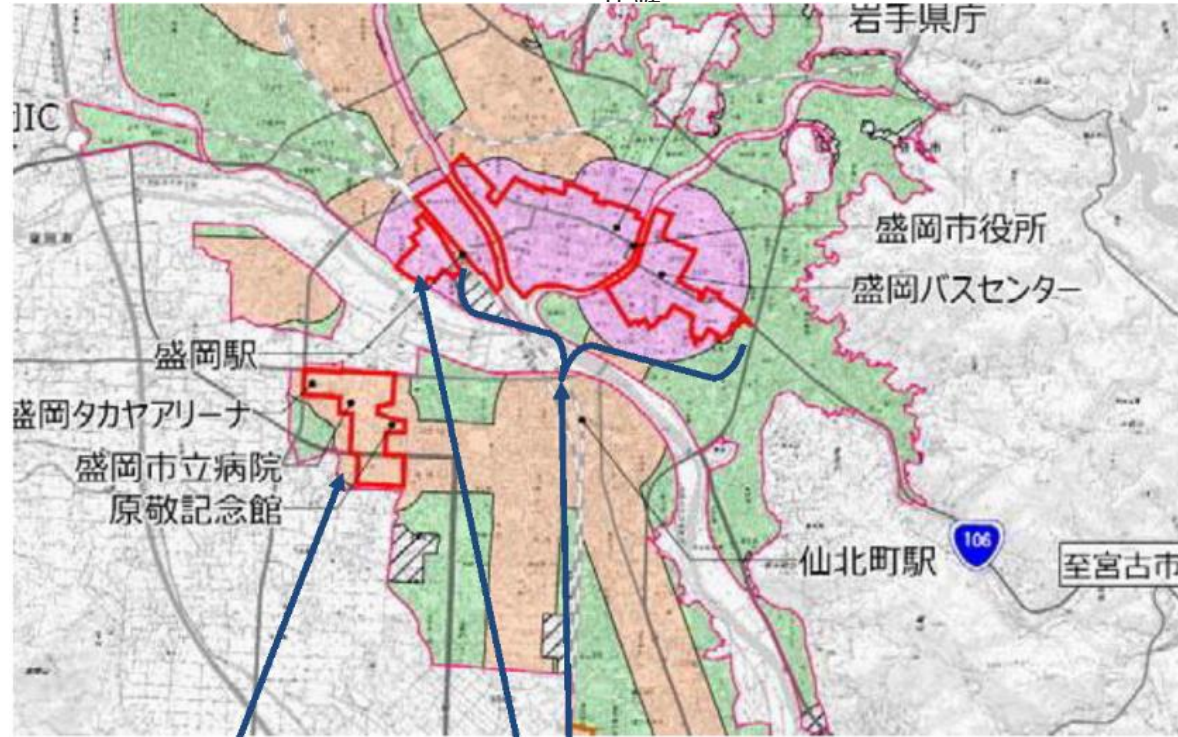
新市庁舎の整備エリアの比較・評価の項目と方法

比較評価項目		調査・検討事項	比較・評価方法
A：まちづくりへの影響	上位計画・都市計画	都市計画マスタープランや上位計画の位置付けより、候補地の位置付けを確認する。都市計画、環境影響評価より、敷地の制約条件を確認する。	上位計画や公共施設のあり方を整理し、施設整備による「 将来のまちづくりの方向性 」との合致しているかを比較・評価する。
	周辺環境への影響	歴史・文化について、現況と今後の方針を確認する。	施設整備による周辺への影響や課題について整理し、「 まちのありかた 」について、比較・評価する。
	官公庁・周辺施設との連携	官公庁施設、周辺施設の現況、集積について確認する。	施設整備による周辺施設との連携について整理し、「 連携効果 」を比較・評価する。
	経済的効果	エリアごとの市庁舎が整備された場合の経済効果について整理する。	市庁舎整備による経済効果として「 にぎわい・活性化 」を比較・評価する。
B：市民利便性 － 交通アクセス	公共交通・歩行者環境	公共交通機関によるアクセス性や利便性について確認する。バスや鉄道を利用して市役所を訪れることができる人口をメッシュデータ等から算出する。歩行者環境の回遊性について確認する。	公共交通カバー圏人口（バス停から半径300m圏内、鉄道駅から半径800m圏）を算出し、市民の「 利便性 」を比較・評価する。歩行環境と合わせて、「 回遊性 」を比較・評価する。
	自動車交通	幹線道路からのアクセス、周辺の道路状況、周辺駐車場について、現況を確認する。駐車台数の検討を行い、移転により交通需要の変化がもたらす周辺道路への影響を確認する。	現駐車台数、大規模開発関連交通計画マニュアル等を参考に、最大駐車台数を検討する。施設整備による交通量増加等の影響について、「 周辺道路の混雑状況等 」により比較・評価する。
C：災害リスク・防災拠点性	洪水・水害	ハザードマップより、候補地の洪水・水害リスク状況を確認する。	候補地での洪水・内水に対する水害の「 リスク状況と、安全性の確保方策 」も含め、比較・評価する。
	地震・液状化 火山噴火	ハザードマップより、候補地の地盤状況、地震・液状化、火山噴火のリスク状況を確認する。	候補地での地震・火山噴火に対する「 リスク状況と、安全性の確保方策 」も含め、比較・評価する。
	災害対応・防災 拠点・輸送手段	候補地における、周辺の施設との連携による防災拠点性を整理する。災害時の物資輸送状況を確認する。	防災拠点として業務維持を可能とする機能について、災害時の「 項目、必要レベル 」について、比較・評価する。
D：敷地配置 イメージ	用地取得可能性・ 取得時期	必要と想定される敷地面積規模について、土地の確保の可能性、取得の見込まれる時期を確認する。	エリアごとに「 取得の見込まれる土地・時期 」について、比較・評価する。
	敷地配置	建物規模算定により、建物配置ゾーニングを検討し、候補地での敷地規模・建物規模での課題を整理する。	新市庁舎や駐車場を配置した「 敷地ゾーニング図 」を作成し、具体的に課題を比較・評価する。
	駐車場配置・ 動線計画	附置義務台数算定、最大利用時の駐車台数の想定による、候補地による駐車場確保可能台数や、エリアアクセス動線を確認・検討する。	候補地における「 駐車場配置・方策 」を比較・評価する（平面駐車・立体駐車場）。周辺交通に配慮した「 車両動線 」を比較・評価する。
E：事業への 影響	事業費	エリア特有の条件も加味し、候補地による事業費を算定する。	エリアによる「 事業費の差 」を比較・評価する。
	その他	計画検討工期・設計工期、工事工期等、引っ越しなどのステップごとの工期を算出する。	ステップごとの状況、新市庁舎の供用開始時期を含めた「 全体事業工程 」を比較・評価する。

比較・評価にあたっての調査・検討等（2/2）

- 「新市庁舎構想検討会議報告書(令和4年2月)」において、新市庁舎の整備エリアについて、「盛岡市立地適正化計画」より以下の記載がある。

出所：「新市庁舎構想検討協議会報告書(令和4年2月)」より、【盛岡市立地適正化計画】より



新市庁舎構想検討会議報告書(令和4年2月)

4 新市庁舎の整備エリア

…今後、他の計画と整合性や市全体の都市機能や経済への影響等を考慮しながら、市民の意見を踏まえ、さらに検討を深め、新市庁舎基本構想の策定の段階で選定していくものとする。（中略）

…「盛岡市立地適正化計画」において「都市全体の活動をけん引する中核的な機能を有する施設を配置するとともに、日常生活を支援する機能を有する施設を配置する」としている「中心拠点【中心市街地】=内丸エリア及び盛岡駅西エリア」と、当該計画において「病院や商業施設等、市民をはじめ市外からの来街者を対象とした魅力があり、広域的に利用されるべき都市機能を配置する。」とし、都南村との合併協定書に記載がある「中心拠点【盛南】=盛南エリア」について、その特徴や利点、課題などについて考察した。

中心拠点【盛南】

「盛岡南新都市地区地区計画」における「中心地区」

中心拠点【中心市街地】

- 「盛岡市中心市街地活性化基本計画」における「中心市街地地域」
- 「盛岡駅西口地区地区計画」における「商業業務地区1, 2, 3, 4」, 「近隣商業地区」

新市庁舎の各整備エリアの分析

目次

盛岡市都市計画マスタープラン	7P
盛岡市立地適正化計画	9P
駐車場規模の算出	11P
徒歩での来庁者の算出	13P
防災拠点検討	14P
各エリアの検討	
内丸エリア	15～28P
盛岡駅西エリア	29～44P
盛南エリア	45～62P

新市庁舎の整備エリアの分析項目

新市庁舎の整備エリアの分析項目

比較項目		比較内容
立地環境の概要		立地：アクセス、道路、周辺連携と、敷地周辺の状況を整理する
都市計画マスタープラン	マスタープラン	都市計画マスタープラン等の位置付けより、敷地周辺の位置付け、将来のまちづくりの方向性を確認する
	都市計画	都市計画より、敷地の制約条件を確認する
周辺施設の配置・景観		①周辺施設の配置・景観、②騒音・振動、③周辺との連携 について、評価点、課題を確認する
アクセス性・駐車場・道路状況		①公共交通機関によるアクセス、②幹線道路からのアクセス、③駐車場の状況、④周辺の道路状況、⑤配慮事項について、評価点、課題を確認する
安全性	地震災害・水害	防災ハザードマップより、地震災害、水害について、敷地状況を確認する
敷地特有条件		敷地特有の条件について、課題を整理する

盛岡市都市計画マスタープラン（1/3）

- 「盛岡市都市計画マスタープラン(令和3年7月)」による、都市計画構造図としての位置づけは、右のようになっています。
- また、地域別構想として、以下の特色のある街づくりを進めるための基本的な考え方が示されています。

●【中心地域】：都市の趣(おもむき)を大切にしながら元気で心豊かなまちづくり

- 人にやさしく元気なまちづくり
- みんなで気づき、守り育てる盛岡の景観
- さあ始めよう！ 身近なところのまちづくり

→候補敷地 A：【中心市街地】＝内丸エリア

→候補敷地 B：【中心市街地】＝盛岡駅西エリア

●【盛南地域】：盛岡の新都市にふさわしい ゆとりとうるおいのある魅力的なまち

- 新たな活力を生み出す新都心づくり
- ゆとりある魅力的なまちづくり
- 緑あふれる周辺環境と調和したうるおいのあるまちづくり

→候補敷地 C：【盛南】＝盛南エリア



出典「盛岡市都市計画マスタープラン(令和3年7月)」より、本市の都市計画構造図

凡例	
[Green Box]	自然保全ゾーン
[Light Green Box]	都市環境調和ゾーン
[Orange Box]	田園・樹園ゾーン
[Yellow Box]	市街地ゾーン
[Pink Box]	都心ゾーン
[Dotted Green Box]	試験研究機関
[Brown Dotted Box]	自然とのふれあいの軸
[Blue Dotted Line]	河川
[Green Circle]	主な公園
[Blue Line]	市街地環状道路(紺)
[Purple Line]	公共交通軸(紫)
[Red Line]	都心環状道路(赤)
[Blue Line]	放射道路(青)
[Blue Dotted Line]	放射道路(ルート未決定)
[Grey Line]	他の主要道路(灰色)
[Grey Dotted Line]	他の主要道路(未整備)
[Orange Line]	東北縦貫自動車道
[Black Dotted Line]	鉄道
[Black Box]	鉄道駅(□:予定)
[Red Circle]	中心拠点
[Blue Circle]	地域拠点
[Blue Circle with Star]	交通結節点(鉄道駅)
[Purple Circle]	地域商業拠点

盛岡市都市計画マスタープラン（2/3）

地域別構想 中心地域(内丸エリア、盛岡駅西エリア)

• まちづくりの目標

『都市の 趣（おもむき）を大切にしながら元気で心豊かなまちづくり』

～ 水と歴史が育み人情と活気あふれる中心地域 ～

• 基本方針

i) 人にやさしく元気なまちづくり

- 公共交通や自転車の利用を促進し、交通渋滞の緩和
- 歩いて楽しく元気な中心市街地をめざして、地域と一体となったまちづくり

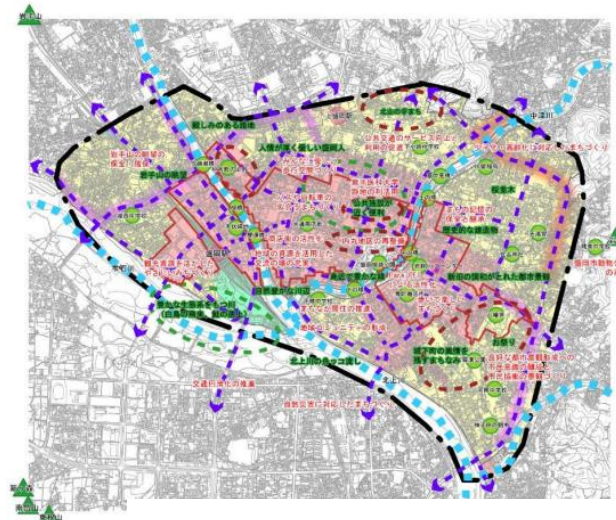
ii) みんなで気づき、守り育てる盛岡の景観

- 岩手山眺望確保や建築形態の規制などまちの記憶を大切にしながら良好な都市景観形成に向けた市民協働の景観づくり
- 中心市街地の活性化につながる積極的な景観の活用

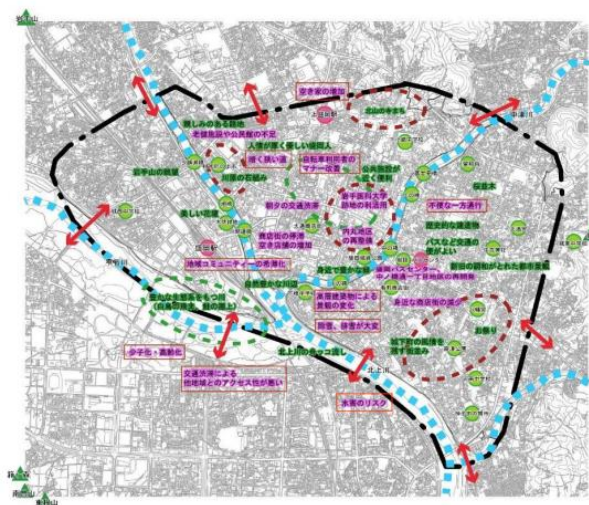
iii) さあ始めよう！ 身近なところのまちづくり

- まちなか居住の推進を図るとともに、地域の安心安全を支えるコミュニティの形成、身近な自然環境や公共施設、商店街を交流の場として充実を図り皆が集える環境づくり
- 来訪者にもやさしいまちづくりによって、この地に住まい、この地を愛する心育む、より良いまちづくり

出所：都市計画マスタープラン(令和5年3月版) 地域別構想：中心地域 まちづくりの方針マップ



出所：都市計画マスタープラン(令和5年3月版) 地域別構想：中心地域地域の資源・課題マップ



盛岡市都市計画マスタープラン（3/3）

地域別構想 中心地域(盛南エリア)

- まちづくりの目標

『盛岡の新都市にふさわしいゆとりとうるおいのある魅力的なまち』

- 基本方針

- i) 新たな活力を生み出す新都心づくり

- 盛岡市の中心拠点の1つとして、地域特性を活かした都市機能の分担を図り、他の拠点と連続的な都心を形成
- 高次の都市機能集積を進め、新たな活力を生み出す新都心を形成。

- ii) ゆとりある魅力的なまちづくり

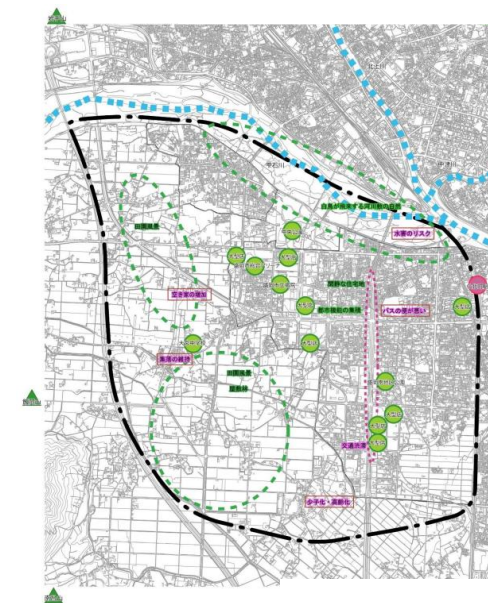
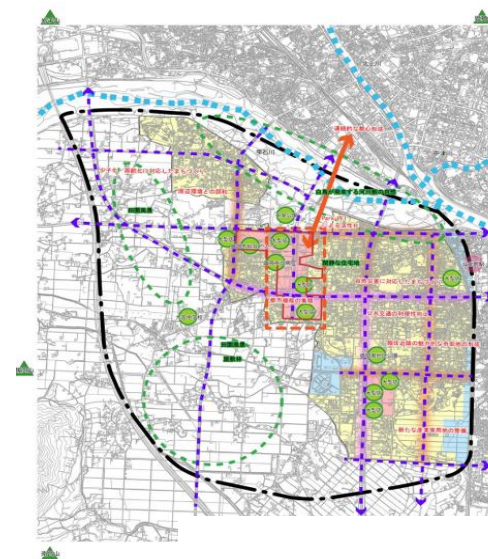
- 建築物の用途制限などにより、落ち着いた住宅地や主要幹線 道路沿道に利便性の高い商業業務地の形成を図る。
- 職- 住近接の魅力的な市街地の形成を図る。

- iii) 緑あふれる周辺環境と調和したうるおいのあるまちづくり

- 周辺環境と新しく形成されるまちなみをより調和させるため、地域からの岩手山の眺望の確保や道路沿いの緑化修景を行うなど、ゆとりとうるおいのある美しいまちづくりを推進。
- 防災面では、地域の災害リスクについて、官民が情報を共有しながら各種活動を通じて地域住民の防災意識の向上を図るとともに、避難場所の確保や避難路の整備など、ソフト・ハード対策が一体となった災害リスクの軽減に努める。

出所：都市計画マスタープラン（令和5年3月版）地域別構想：

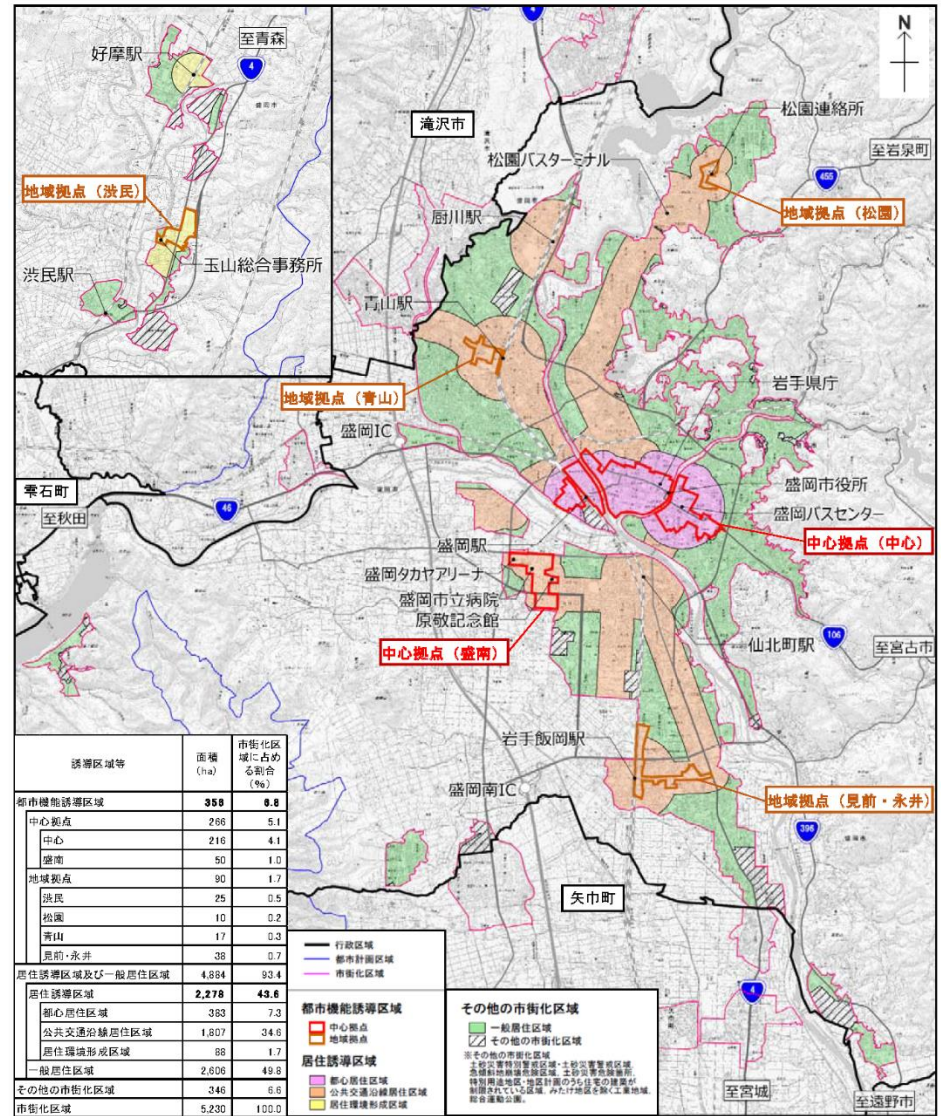
盛南地域 地域の資源・課題マップ



盛岡市立地適正化計画

- 「盛岡市立地適正化計画（令和2年3月）」において、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指し、「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」として、持続可能で機能的な都市構造を確保するために、居住や都市機能の立地を促進する区域等が示されている。
- 都市機能誘導区域において、戦略的に施設立地の維持又は誘導を図るべき「誘導施設」が設定されている。

出所：「盛岡市立地適正化計画」より、誘導区域等



出所：「盛岡市立地適正化計画(概要版)」より、誘導施設

※ただし、令和3年5月の市議会全員協議会において、「本市の将来的な事務所の位置の検討に向けては、都南村との合併協定書記載の盛南地区及びそれ以外も含めて総合的な観点から検討を進めるものとする。」とされている。

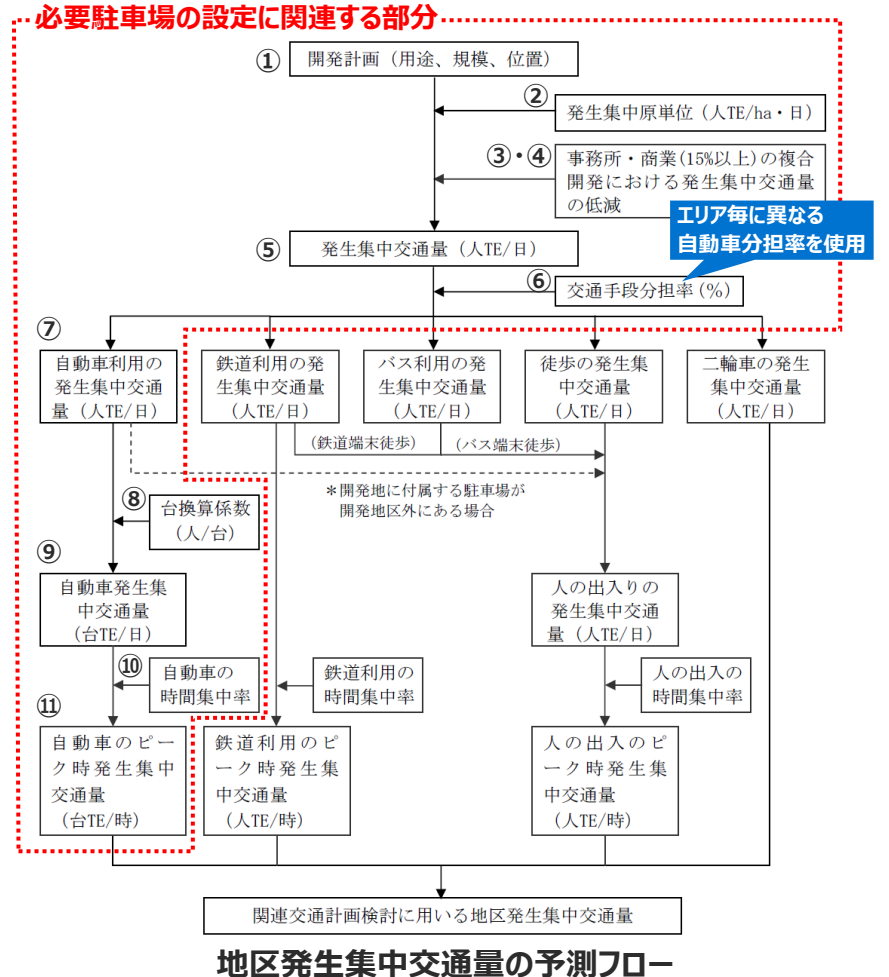
駐車場規模の算出

- 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（H26.6 国土交通省都市局）」（以下、大規模マニュアルという）に準拠し、各エリアにおける「自動車のピーク時発生集中交通量」を算出し、必要駐車場を設定。
- 各エリアで公共交通の整備状況が異なるため、エリア毎に異なる自動車分担率を考慮して、必要駐車場を設定。

大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる一般車の必要駐車台数の算出

延床面積23,000㎡の場合

		内丸エリア	盛岡駅西エリア	盛南エリア	根拠
①	新市庁舎面積	23,000 ㎡ (2.30 ha)			庁舎規模検討より
②	発生集中原単位	2200 人TE/ha・日			大規模マニュアル、P.12 (商業床面積10%以下、 周辺部の単館型事務所ビル)
③	商業床面積率による割引率	0.95			大規模マニュアル、P.14 (売店等、4%に設定)
④	駅からの距離による割引率	1.00			来庁目的に駅からの距離は影響しないため、考慮しない
⑤	1日あたり来庁者数	2,404人/日			①×②×③×④÷2
⑥	自動車分担率	34.6%	40.0%	68.2%	H22国勢調査
⑦	1日あたり自動車での来庁者数	832 人/日	961人/日	1,639/日	⑤×⑥
⑧	台換算係数	1.3 台/人			大規模マニュアル、P.25 (事務所)
⑨	1日あたり来庁台数	640台/日	740 台/日	1,261 台/日	⑦÷⑧
⑩	自動車の時間集中率	11.0%			大規模マニュアル、P.26 (事務所・周辺部・単館型)
⑪	ピーク1時間あたり来庁台数	70 台/時	81台/時	139台/時	⑨×⑩
⑫	平均駐車時間係数	1.75			経産省 大規模小売店舗指針 P.6 (2万㎡以上)
⑬	一般車必要駐車台数	123台	142 台	243 台	⑪×⑫



駐車台数の設定

- 大規模マニュアルにより算出した一般車の必要駐車台数に、公用車の必要駐車台数を加えて、新市庁舎の必要駐車台数を設定。
- 大規模マニュアルにより算出した台数を確保するが、盛岡駅西エリアは、それに加えて西口駐車場の収容可能台数の確保について検討が必要である。
- 盛岡駅西エリアは、電車、乗合バスでの来庁も増えるが、自動車での来庁も多くなり、結果として駐車場の必要台数も多くなると想定される。
- 公用車の台数については、それぞれの規模について、現在の部署に基づく集約パターンを想定し、その部署で管轄する公用車台数から算出。
- 駐車場の台数については、今後デジタル化推進に伴う窓口業務の在り方、交通対策、環境対策など様々の方面のアプローチにより、必要台数の考え方が変わってくる可能性が高いため、今後の状況を確認しながら必要な台数などについて検討していくこととなる。

延床面積23,000㎡想定の場合

	現状
一般車	193 台
公用車	123 台
計	316 台

内丸エリア	盛岡駅西エリア	盛南エリア
123 台	142 台	243 台
49台	49台	49台
172台	191 台	292台

延床面積27,000㎡想定の場合

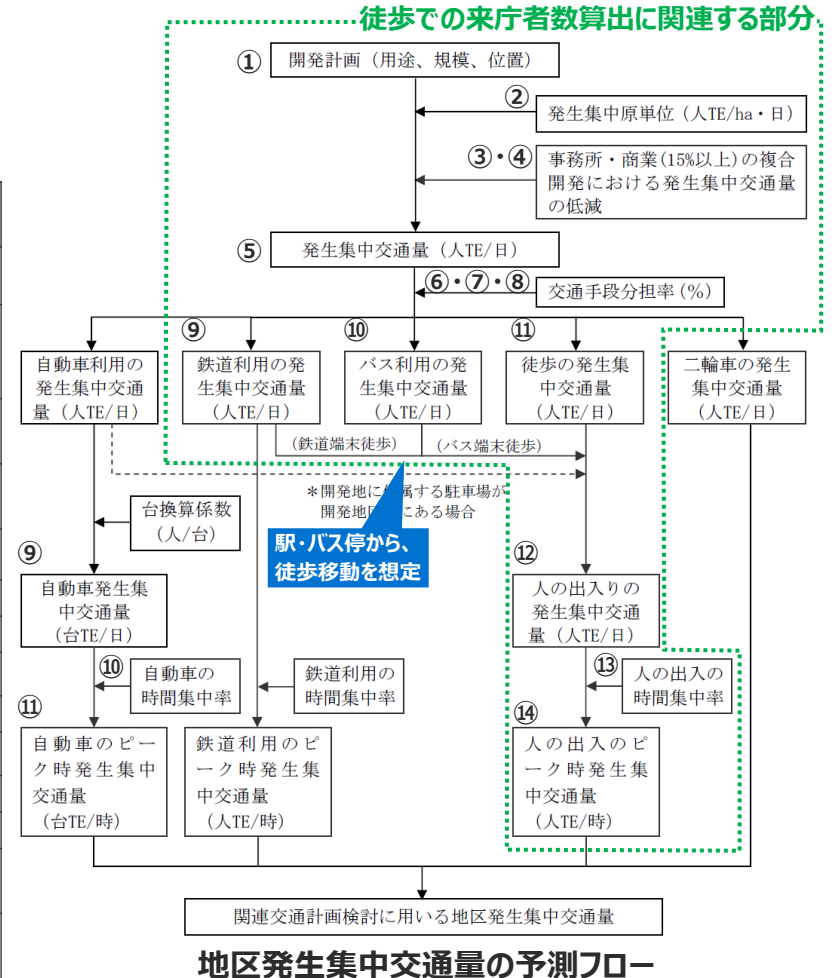
内丸エリア	盛岡駅西エリア	盛南エリア
145 台	167 台	285 台
72台	72 台	72 台
217台	239 台	357 台

徒歩での来庁者数の算出

- ・ 駐車場と同様、大規模マニュアルにより、各エリアにおける「徒歩での来庁者数」を算出。
- ・ 徒歩での来庁者数には、鉄道やバス利用を含めて算出（鉄道やバス降車後の移動手段が徒歩と想定）。
- ・ 各エリアで公共交通の整備状況が異なるため、エリア毎に異なる交通機関分担率を考慮して算出。

大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる徒歩での来庁者数の算出
(延床面積23,000㎡の場合)

		内丸エリア	盛岡駅西エリア	盛南エリア	根拠	
①	新市庁舎面積	23,000 ㎡ (2.30 ha)			庁舎規模算定より	
②	発生集中原単位	2200 人TE/ha・日			大規模マニュアル、P.12 (商業床面積10%以下、 周辺部の単館型事務所ビル)	
③	商業床面積率による割引率	0.95			大規模マニュアル、P.14 (売店等、4%に設定)	
④	駅からの距離による割引率	1.00			来庁目的に駅からの距離は影響しないため、考慮しない	
⑤	1日あたり来庁者数	2,404 人/日			$① \times ② \times ③ \times ④ \div 2$	
⑥	分担率	鉄道	3.7%	7.2%	2.4%	H22国勢調査
		バス	11.1%	12.9%	9.7%	〃
		徒歩のみ	34.6%	29.4%	7.3%	〃
⑨	1日あたり来庁者数	鉄道	89人/日	173 人/日	58 人/日	$⑤ \times ⑥$
		バス	267 人/日	310 人/日	233 人/日	$⑤ \times ⑦$
		徒歩のみ	832人/日	707 人/日	175 人/日	$⑤ \times ⑧$
⑫	計	1,187 人/日	1,190 人/日	466人/日	$⑨ + ⑩ + ⑪$	
⑬	歩行者の時間集中度	13.0%			大規模マニュアル、P.26 (事務所・周辺部・単館型・朝)	
⑭	ピーク1時間あたり徒歩での来庁者数	154 人/時	155 人/時	61人/時	$⑫ \times ⑬$	



出所：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（H26.6 国土交通省都市局）

防災拠点検討

防災拠点検討

- 必要レベルについては、災害発生後の早期の復旧により、防災拠点としての機能を立ち上げる必要がある。
- 各災害により、「災害対策本部」を組織し、対応していくこととなる。
- 災害時は、地震時の機能低下を抑え、早急な機能復旧、業務継続を実施する必要がある。
- 災害後は、インフラ断絶によるバックアップ機能を有すること、災害対応による業務の増加への対応を想定した、他施設との連携も踏まえた庁舎施設の整備が重要となる。
- 災害対応への備えの例を以下に示す。

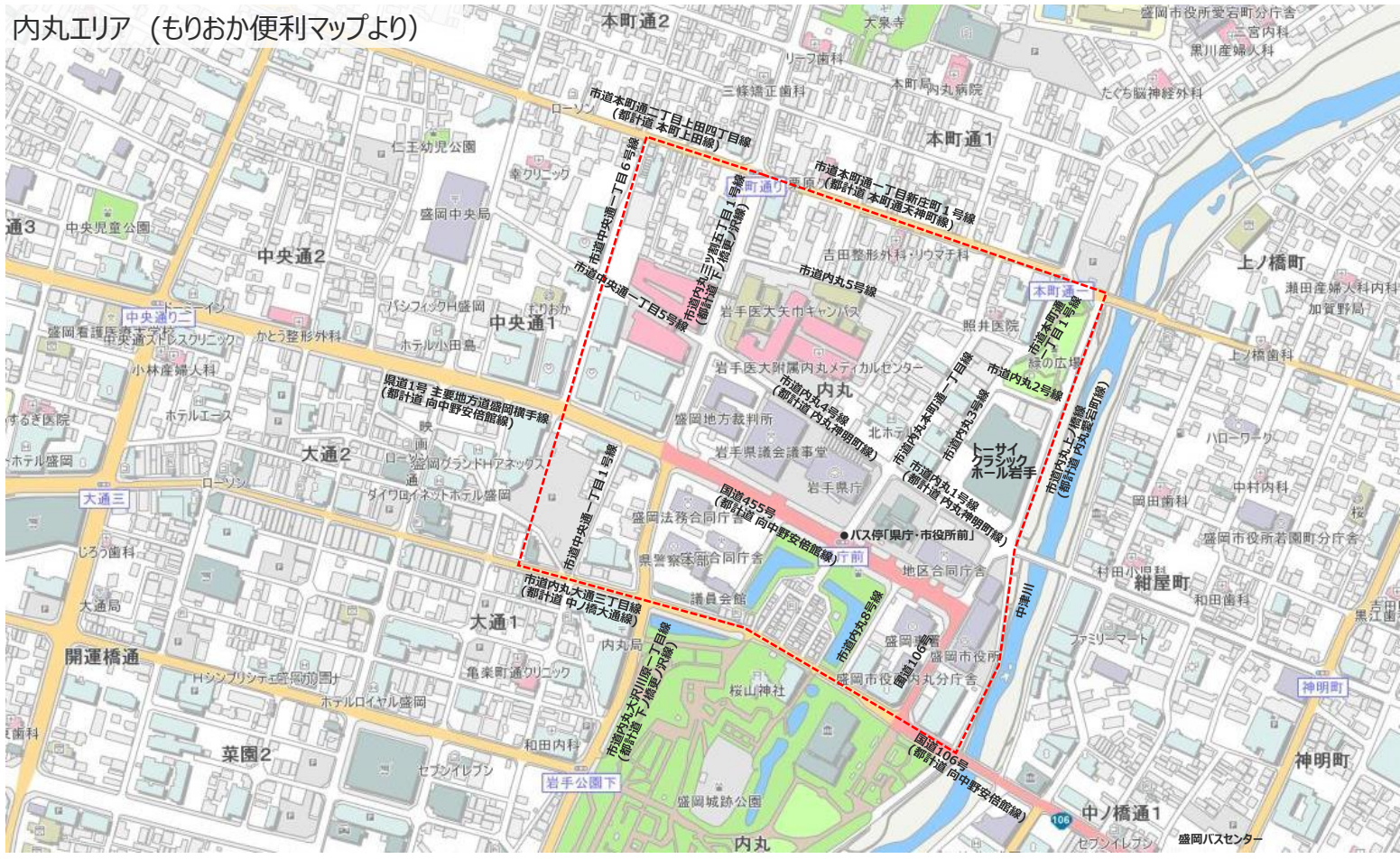
災害時の対応		検討内容
地震 災害	耐震性能の確保	耐震構造、免震構造、制震性能の採用検討
	耐震安全性能目標	「構造体の耐震安全性の目標及び保有すべき目標」をもとに、構造体、建築非構造部材、建築設備の安全性能の目標を設定
	ライフラインの維持	職員等が災害対応を継続的且つ確実に実施するため、ライフラインの二重化やバックアップを検討 非常用電源設備（72時間の発電機運転及びその燃料備蓄など）や耐震貯水槽、雨水利用などの備蓄を検討
水害 災害	雨水対応	周辺状況に合わせ、敷地の地盤を周りのレベルより上げる、マウンドアップにより、増加する雨水に対応 主要機械室の雨水の進入を防ぐよう、機械室の上階配置
	水害対応	水害地域では、1階をピロティ（駐車場は吹き抜け等）として、業務エリアを水害から守る建物構成 地下階等への水の侵入を防ぐ、防水板の設置
業務 継続	災害対策本部機能	防災行政無線を含む情報通信設備機器、専用の通信回線、大型モニター等の設備機器を設置 市長・副市長、関係各課との連携に配慮した配置、平常時は、災害対策本部室を会議室等に利用するなど有効利用
	災害時の業務継続	災害時に、市庁舎と国・県等の関連機関や学校等の公共機関との通信手段の確保 災害物資や資材等を保管する防災備蓄倉庫の整備
	応援・ボランティア対応	近隣行政・消防の応援、自衛隊の派遣等に備えた駐車場配置、庁内の業務スペースの確保 災害時の緊急利用を想定し、敷地内外にヘリコプターの離着陸場所と経路を想定、災害活動スペースの確保
	災害対応業務	災害時の情報発信機能、災害対応業務のための必要エネルギーと庁内の業務スペースの確保 帰宅困難者対応、被災者対応スペースの確保、災害物資の集配方針と実施

内丸エリア (1/13) _ ①立地概要

- 「新市庁舎構想検討会議報告書（令和4年2月）」において、内丸エリアは、「中心市街地活性化つながるまちづくりプラン（盛岡市中心市街地活性化基本計画）」における「中心市街地」のうち、市道中央通り一丁目6号線、市道本町通一丁目新庄町1号線、市道内丸大通三丁目線及び市道内丸上ノ橋線・中津川に囲まれたエリアとし、国の機関や地方公共団体の建物を機能に応じて、一定の地区に集中配置した「内丸団地」を含むエリアとなっている。

内丸エリア		
立地	JR盛岡駅より北西方面、最短で約1.1kmに位置、JR山田線上盛岡駅より南方面、最短で約0.7kmに位置 バス：主要バス停「県庁・市役所前」、バス路線、運行数も多く利便性が高い	
道路	東側：国道4号 盛岡バイパス（都計道 矢巾滝沢線）より、国道106号（都計道 神明前川目線・向中野安倍館線）経由 西側：東北自動車道・盛岡IC、国道46号（都計道 太田橋雲石線）より、県道1号 主要地方道盛岡横手線（都計道 太田橋雲石線・夕顔瀬橋煙山線・向中野安倍館線）経由	
主な施設	盛岡法務合同庁舎、盛岡合同庁舎、岩手県警察本部、盛岡東署、岩手県庁、盛岡地方裁判所、岩手県公会堂、岩手県地区合同庁舎、盛岡市役所、ト・サイクラシックホール岩手内丸メディカルセンター、櫻山神社	
エリア周辺	西北	市道中央通一丁目6号線
	北	市道本町通一丁目新庄町1号線（都計道 本町通天神町線）、市道本町通二丁目上田四丁目線（都計道 本町上田線）
	東	中津川、市道内丸上ノ橋線（都計道 内丸愛宕町線）
	南	市道内丸大通三丁目線（都計道 中ノ橋大通線）
	他	中央・南北：市道内丸三ツ割五丁目1号線、市道内丸大沢川原一丁目線（都計道 下ノ橋更ノ沢線）、市道内丸本町通一丁目線 中央・東西：市道内丸5号線、市道中央通一丁目5号線、市道内丸4号線、市道内丸1号線（都計道 内丸神明町線） 中央・東西：国道455号（都計道 向中野安倍館線）、県道1号 主要地方道盛岡横手線（都計道 向中野安倍館線）

内丸エリア（もりおか便利マップより）



内丸エリア（2/13）_②特徴

- 「新市庁舎構想検討会議報告書(令和4年2月)」より、「内丸エリア」について、以下の特徴が記載されている。

- 内丸エリアは、江戸時代に盛岡城が築城された区域で、藩政時代から政治と経済の中心であり、現在も医療、文教、金融、商業等の機能が集積し、盛岡の歴史や文化の情報発信の核となる区域である。櫻山神社の境内につくられた東大通商店街は、懐かしい昭和の面影が残り、県内外にファンが多いことが特徴である。（「盛岡市中心市街地活性化基本計画」より。）また国、岩手県、盛岡市などの行政機関のほか、医療関係、文化施設、報道機関、金融機関が立ち並び、隣接する中央通りを中心とした地域には多くのオフィスビルが立地し、地元企業の本社や県外企業の支店などが集積しており、県庁所在地として政治や社会経済等の都市活動の中核を担う機能が集積されている。
- 当該エリアの北部には、官公庁、オフィス、病院関係者や利用者のための物販や飲食店が立ち並んでおり、隣接する河南地区には、城下町の商業地域として古くから栄えていた地区であり、肴町商店街には多くの店舗が立ち並び、日常生活関連の商業機能を有している。

- また、「内丸地区将来ビジョン(令和4年3月)」において、「内丸地区」について、以下の特徴が記載されている。

- 内丸地区は、盛岡駅東口地区から盛岡バスセンターのある河南地区にかけて、東西に広がる中心市街地のエリアほぼ中央に位置している。内丸地区の中心部分、国、岩手県、盛岡市などの行政機関のほか、医療機関、金融機関、報道機関、岩手県民会館や公堂などの文教施設が立ち並んでいる。
- また、内丸地区に隣接する中央通を中心とした地域には、地元企業の本社や県外企業の支店など多くのオフィスビルが集積し、盛岡市のみならず、岩手県の経済活動中心となっている。
- これらの各種機関や企業には盛岡市内と周辺市町から多くの住民が通勤しているほか、岩手医科大学附属内丸メディカルセンターなどの医療機関を受診する患者などが平日昼間を中心に集中しており、周辺の地域に消費や飲食、公共交通機関の利用などの副次的な経済効果を生んでいるとみられる。

候補敷地 A : 内丸エリア (3/13) _②特徴

- 「中心市街地活性化つながるまちづくりプラン案(令和5年8月)」より、「盛岡城跡公園周辺エリア（内丸地区）」について、以下の特徴が記載されている。

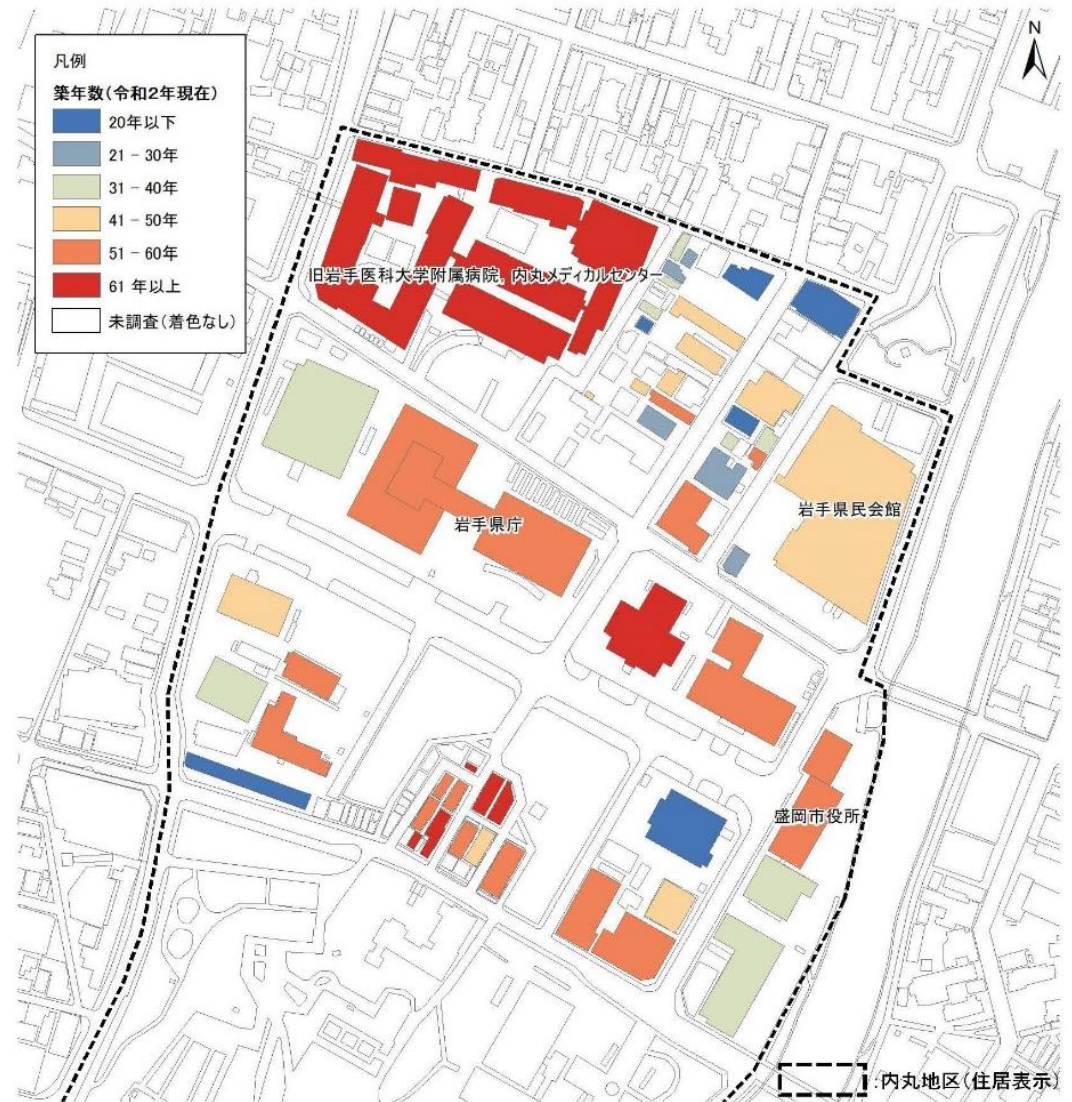
- 江戸時代に盛岡城が築城された区域で、藩政時代から政治と経済の中心であり、現在も行政、文教、金融、商業等の機能が集積し、盛岡の歴史や文化の情報発信の核となる区域です。
- 櫻山神社の境内につくられた東大通商店街は、懐かしい昭和の面影が残り、県内外にファンが多いことが特徴です。
- 盛岡城跡公園や第1期盛岡市中心市街地活性化基本計画により整備されたもりおか歴史文化館前広場では、定期的にイベントが開催され、多くの人を集めています。

- 岩手医科大学附属病院が令和元年9月に移転し、旧病院施設を利用した内丸メディカルセンターが開院し診療機能は維持されているが、エリアへの来街者に変化が生じている。
- 区域内には、築50年を経過した施設が多く、近い将来、建て替えなどが必要となることが予想される。
- 今後も岩手県の政治や地域社会・経済活動の中心を担うべき地区として検討を進めていくことが必要となる地域となっている。
- 地区内には、活用可能な市有土地が存在しないため用地を取得する必要があり、加えて未利用地もない状況となっている。
- 市庁舎の移転の場合、現在の政治や地域社会・経済活動に加え、周辺の地域に消費や飲食、公共交通機関の利用などの経済効果への影響も考慮する必要がある区域である。

内丸エリア (4/13) _②特徴

- 内丸区域内には、築50年を経過した施設が多く、近い将来、建て替えなどが必要となることが予想される。

図 内丸地区の建築年数別建物状況



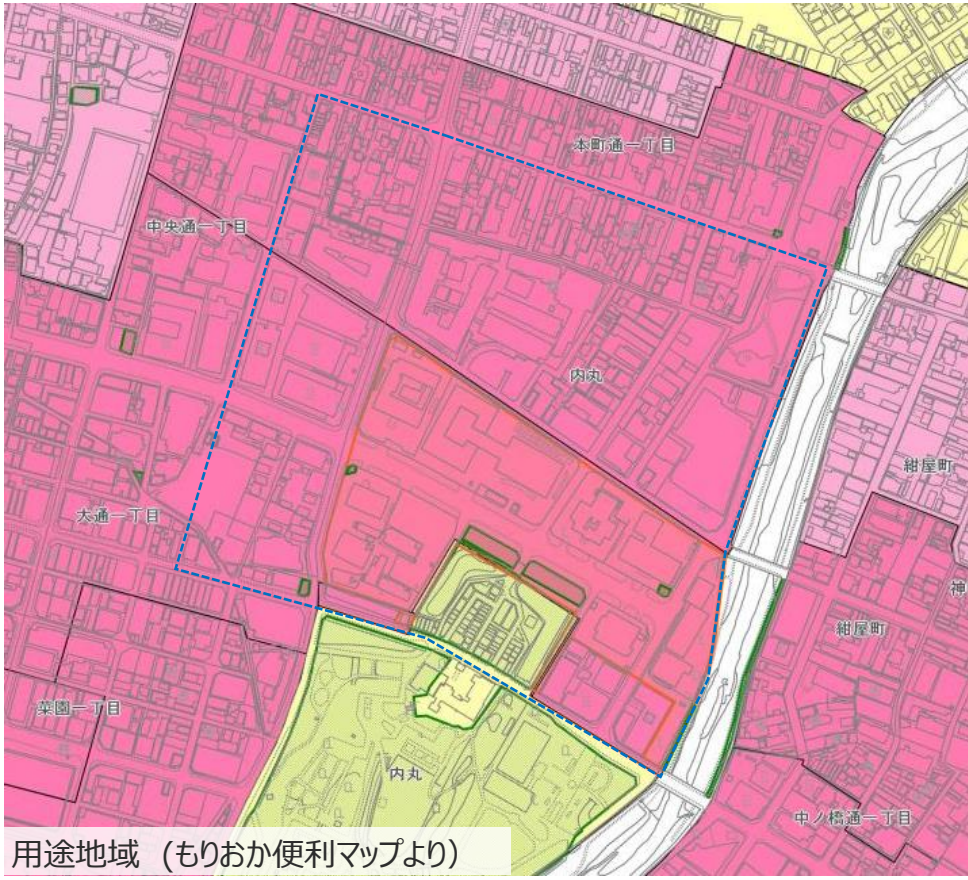
出所：都市計画マスタープラン(令和3年7月変更版)より、内丸地区の建築年数別建物状況

資料：都市計画基礎調査(平成27(2015)年)、市資料より作成

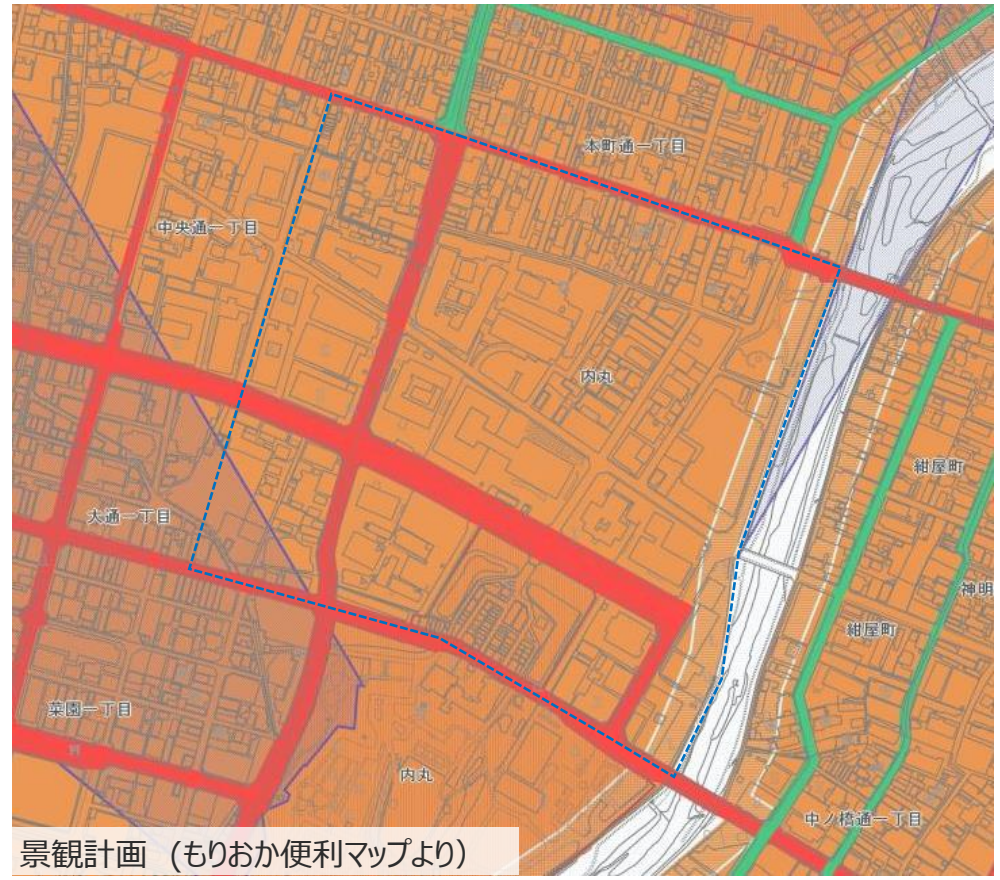
内丸エリア (5/13) _ ③都市計画条件

- 用途地域等の都市計画条件を以下に示す。
- 内丸エリアには、「一団地の官公庁施設」が設定されており、建ぺい率、容積率共に制限されている。

都市計画区域内外・区域区分	都市計画区域	都市計画区域外	市街化区域	市街化調整区域	第一種住宅地域	第二種住宅地域
用途地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	工業専用地域	市街地
都市計画道路・線形等	近隣街路地帯	商業地帯	準工業地帯	工業地帯	火葬場	市場
その他の都市計画	都市計画道路	公園	ごみ焼却場・処理施設	一団地の官公庁施設	防火地域	市街地
立地適正化計画	高度利用地区	特別用途地区	地区計画	防火地域	準防火地域	市街地
公園	都市公園緑地	都市公園緑地	居住環境形成区域	公共交通沿線居住区域	都市居住区域	一般居住区域
公園	公園	公園	グリーンプロット			
道路	42系1項9号道路	42系1項6号道路	42系2項道路			
風景地区	風景地区 第1種	風景地区 第2種	風景地区 第3種	風景地区 第4種		
景観計画区域	市街地景観形成区域 (景観形成重点地域)	市街地景観形成区域 (景観形成重点地域)	市街地景観形成区域 (景観形成重点地域)	市街地景観形成区域 (景観形成重点地域)	河川景観形成区域 (景観形成重点地域)	河川景観形成区域 (景観形成重点地域)
区画整理等	区画整理事業区域 (進行中)	区画整理事業区域 (進行中)	区画整理事業区域 (未進行)	区画整理事業区域 (未進行)	市街地内景観形成区域	
消防施設区域	消防施設区域					
上水道	水道事業計画給水区域					
景観文化財	景観文化財					



用途地域 (もりおか便利マップより)



景観計画 (もりおか便利マップより)

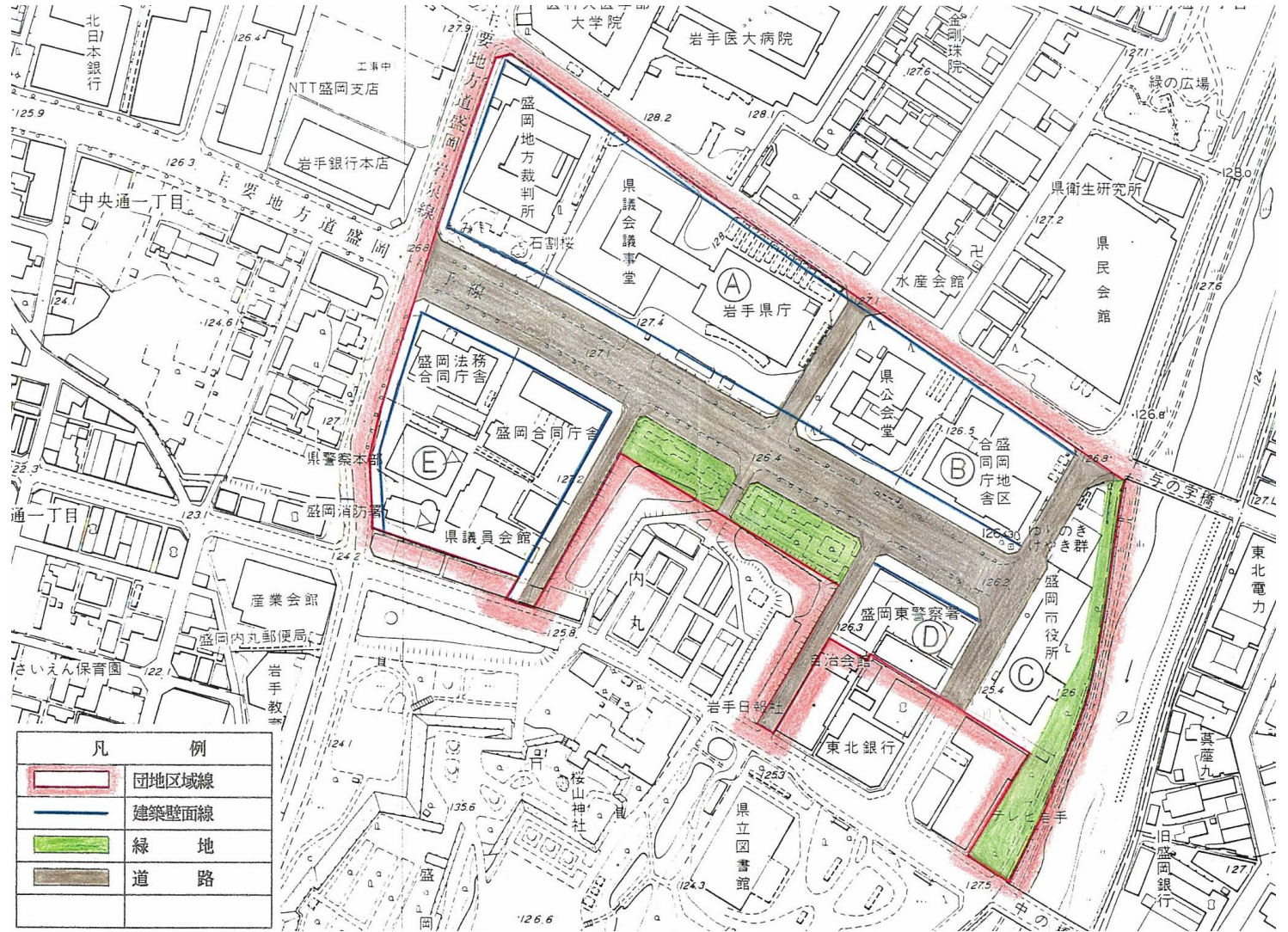
内丸エリア (6/13) _ ③都市計画条件

- 一部が盛岡市**広域**都市計画による「一団地の官公庁施設」が決定されている。(昭和32年8月24日決定)

盛岡市都市計画「一団地の官公庁施設」区域図より

名称：内丸団地

位置	盛岡市内丸地内
地積	約6.97ha
建ぺい率	40%以下
容積率	100%以上
壁面の位置	区域図による (庇、車寄せ等についてはこの限りではない)
最低限高度	10m (ただし建築面積の1/3以内の部分はこの限りではない)
建築物の用途	国、岩手県、盛岡市等
付帯施設	道路・緑地



候補敷地 A : 内丸エリア (7/13) _ ③都市計画条件

都市計画条件		概要
地域 地区	都市計画区域	エリア全体：都市計画区域内 市街化区域
	用途地域	エリア全体：商業地域(建蔽率:80% 容積率:600%)、 桜山神社部分：第一種住居地域(建蔽率:60% 容積率:200%)
	防火地域	一団地の官公庁施設内、主要地方道盛岡横手線 沿い：防火地域、その他：準防火地域
	斜線制限	商業地域 道路斜線:1:1.5、適用距離:25m / 隣地斜線:31m超、1:2.5 / 北側斜線:－ 一団地の官公庁施設 道路斜線:1:1.5、適用距離:25m / 隣地斜線:31m超、1:2.5 / 北側斜線:－ 第一種住居地域 道路斜線:1:1.25、適用距離:20m / 隣地斜線:31m超、1:1.25 / 北側斜線:－
条例	その他地区	一団地の官公庁施設(建蔽率:40%以下 容積率:100%以上、壁面の位置：区域図による(庇、車寄せ等についてはこの限りではない)、 最低限高度：10m(ただし建築面積の1/3以内の部分はこの限りではない)、建築物の用途：国、岩手県、盛岡市等、付帯施設：道路・緑地)
	立地適正化計画	都市機能誘導区域：中心拠点中心、居住誘導区域：都心居住区域
	日影規制	商業・近隣商業：無し、第一種住居：平均地盤面高さ4m、5時間/3時間(盛岡県建築基準法施行条例 第10条)
	景観計画	エリア全体：市街地景観地域(景観形成地域) ：山陵や丘陵地を背景とする地域においては、稜線の眺望を保全するよう建築物・工作物の位置及び規模に配慮等 主要道路沿い：街路景観地域 市街地の幹線街路(景観形成重点地域) ：山並みの見通し系(ヴィスタ)の確保及び道路空間への圧迫感を軽減、位置、高さ、形態・意匠、色彩、緑化、建築設備、屋外広告物に配慮 －北：市道本町通一丁目新庄町1号線、市道本町通二丁目上田四丁目線、－南：市道内丸大通三丁目線、 －中央・南北：市道内丸三ツ割五丁目1号線、－中央・東西：国道106号、主要地方道盛岡横手線 中津川沿い：河川景観保全地域(景観形成重点地域) 桜山神社部分：歴史景観地域(景観形成重点地域)：高さ、意匠・素材等の配慮 南西部：眺望景観保全地域(景観形成重点地域)：盛岡城跡公園から岩手山眺望領域にて、建築物等の高さの上限値あり
	駐車場・駐輪場	建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例：駐車場整備地区内(桜山神社部分除く)、商業地域及び近隣商業地域 ：特定用途(事務所) 附置義務台数=延床面積÷150㎡(規模による緩和：10,000㎡越え 50,000㎡：=10000㎡+(延床面積-10000㎡)×0.7)÷150) 盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに 自転車等の放置防止に関する条例 ：第6条(施設の設置者の責務)－駐輪場設置の努力義務
その他	岩手県建築基準法施行条例、岩手県ひとにやさしいまちづくり条例、盛岡市開発指導要綱、盛岡市建築基準法施行細則 岩手県の環境影響評価(第2種事業建物：高さが50m以上100m未満、又は延床面積5万㎡以上10万㎡未満) 埋蔵文化財：エリアの大半が、遺跡「盛岡城外曲輪跡」に該当	

候補敷地 A : 内丸エリア (8/13) _④安全性

- 「盛岡市防災マップ・ハザードマップ」より、想定される自然災害について、以下のとおり整理されている。

災害		被害状況
地震 災害	地表震度分布	北上低地西縁断層帯型地震：エリア全体で、震度6弱 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、震度5弱
	液状化危険度分布	北上低地西縁断層帯型地震：低い、かなり低い の場所あり 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、かなり低い
	地盤状況	周辺地盤調査より：8m深さ程度で支持地盤があり、地盤状況がよい (※実際の計画時には、計画地での地盤調査による)
水害 災害	浸水被害	中津川 浸水想定区域：場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満、3.0m以上5.0m未満 の浸水想定 北上川 浸水想定区域：場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満、3.0m以上5.0m未満 の浸水想定
	内水	特になし
	津波	特になし
火山 土砂 災害	岩手山火山防災	特になし
	土砂災害警戒区域等	特になし
	土砂災害危険箇所	特になし

※水害災害(平成30年8月),火山土砂災害(令和4年3月)

- 地震災害危険度を示す地表震度分布：北上低地西縁断層帯型地震では、エリア全体で震度6弱となっている。
- 液状化危険度分布によると、北上低地西縁断層帯型地震で、エリアの西側で、液状化が低い場所があるが、他はかなり低いとなっている。
- 浸水被害について、中津川、北上川による浸水区域が、場所によって想定されている。県庁周りでは、浸水区域に入っていないため、エリアの中でも安全性に違いがある。
- 内水、津波被害、火山災害、土砂災害については、特になし。

内丸エリア (9/13) _④安全性

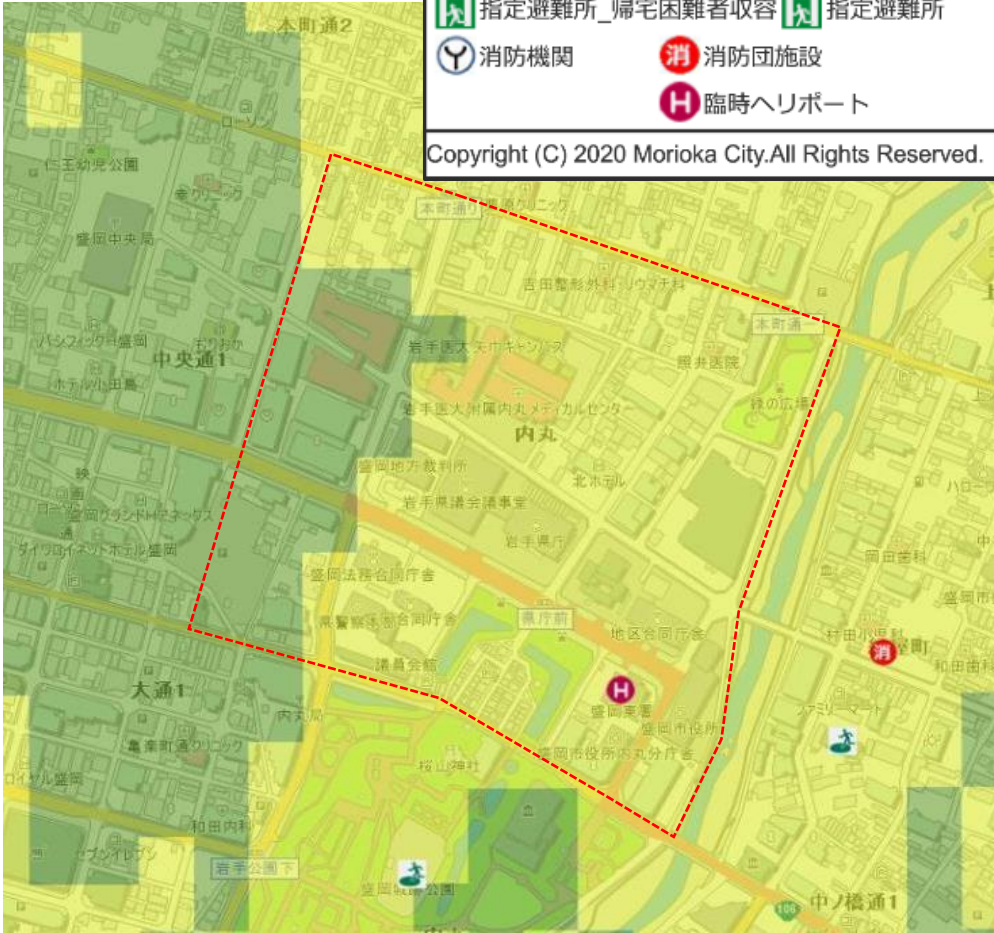
液状化危険度分布

北上低地西縁断層帯型地震

ハザードマップ (もりおか便利マップより)

凡例	
	低い
	かなり低い
	高い
	指定緊急避難場所_地震
	指定緊急避難場所_火山
	指定避難所_外国人収容
	指定避難所_帰宅困難者収容
	指定避難所
	消防機関
	消防団施設
	臨時ヘリポート

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.

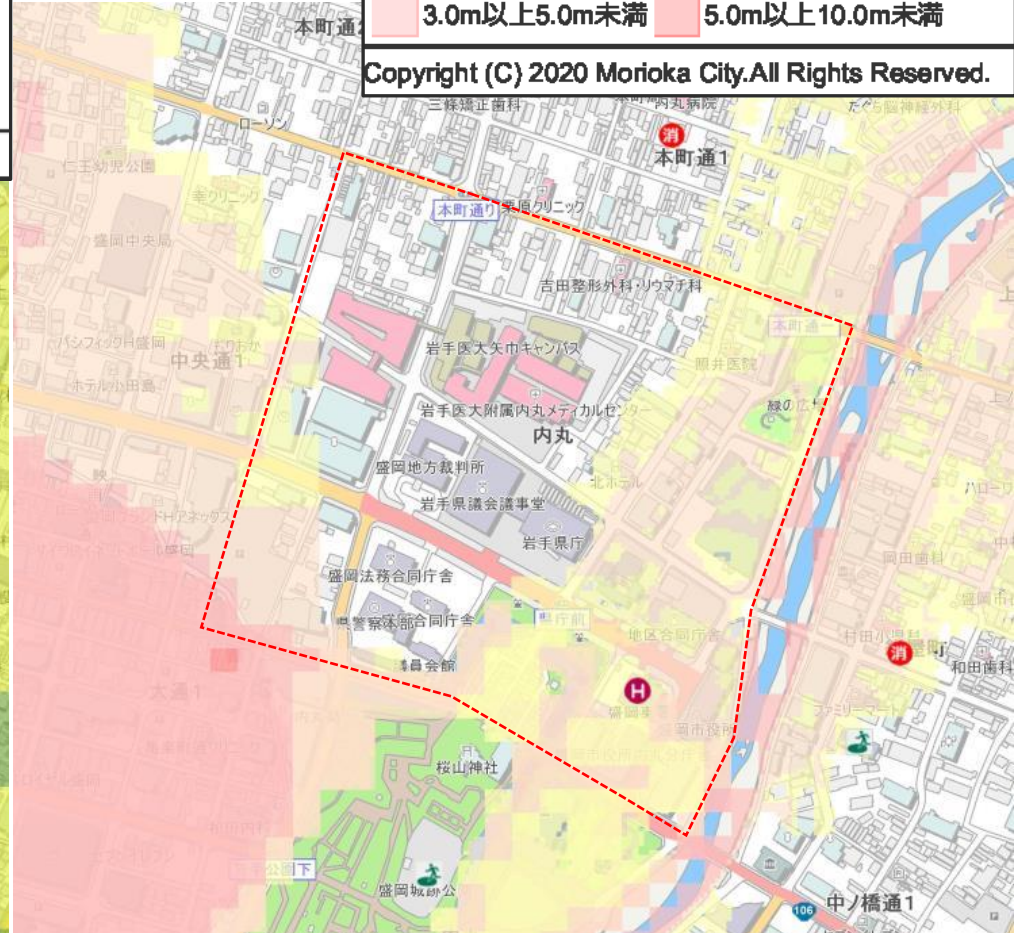


中津川、北上川洪水ハザードマップ

(もりおか便利マップより)

凡例	
	消防団施設
	臨時ヘリポート
	指定緊急避難場所_洪水
	指定避難所
	~0.5m未満
	0.5m以上3.0m未満
	3.0m以上5.0m未満
	5.0m以上10.0m未満

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.



内丸エリア（10/13）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

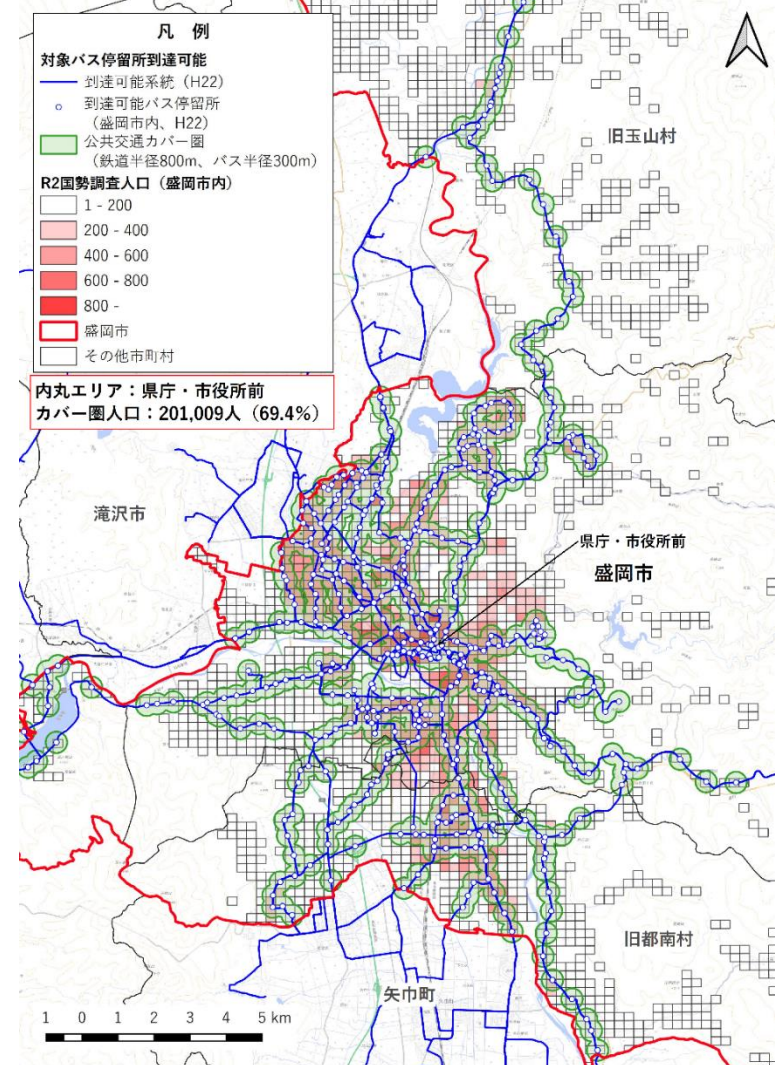
1) 公共交通機関によるアクセス

- 内丸エリアにおいて利用できる主たる公共交通手段は、路線バス（106急行等の都市間バスを含む）である。
- 主要バス停留所である「県庁・市役所前」では、市民の69.4%にあたる201,009人（R2国勢調査）が乗り換えなしで到着できる。
- 盛岡駅前～盛岡バスセンター間は、市内でも有数の高頻度運転区間に位置し、郊外部から中心部に乗り入れる系統や市街地循環バス等の様々な系統が停車することから、特に交通利便性に優れている。



公共交通カバー圏マップ

（出所：国土数値情報・国勢調査より作成）

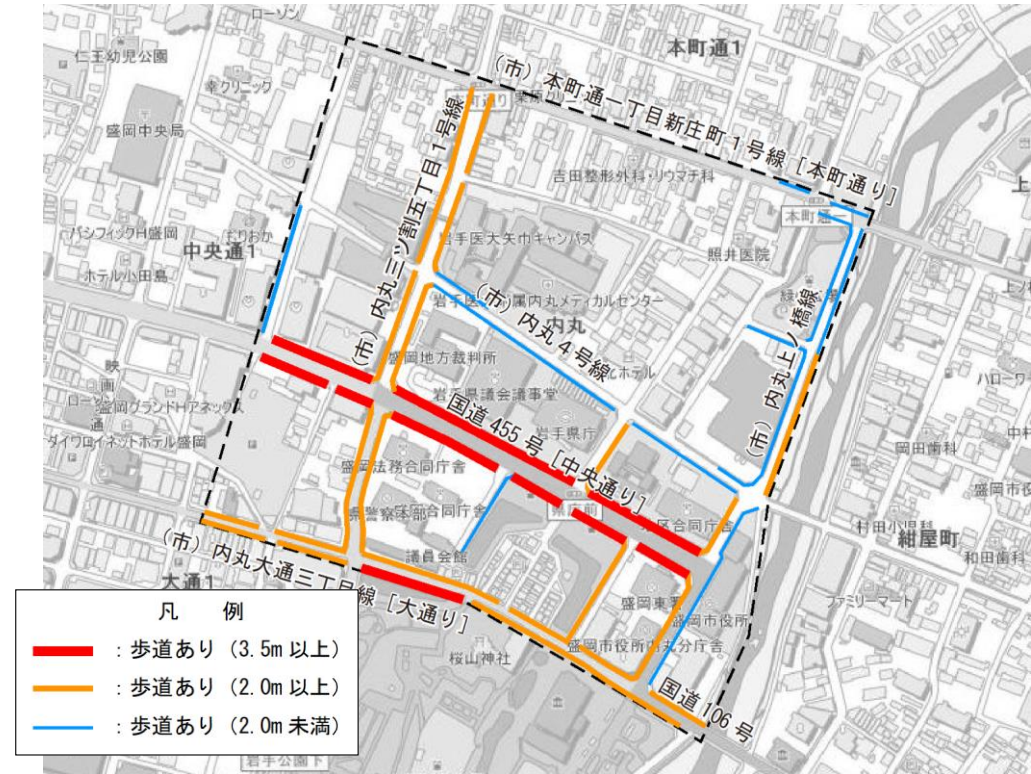


内丸エリア（11/13）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

2) 歩行者環境

- ・ 庁舎規模を延床面積23,000～27,000㎡と想定した場合、大規模マニュアルにより算出した徒歩での来庁者数は、1,187～1,394人/日（朝ピーク154～181人/時）となっている。
- ・ 両側に歩道が設置されている道路が少なく、歩道が設置されていても幅員が狭い道路が多い。
- ・ 現庁舎と同エリアであることから、歩行者の利便性や回遊性が著しく低下するとは考え難いが、新市庁舎の立地によっては、利便性や回遊性に变化が生じる可能性もある。

【歩道設置状況】



※歩道設置の有無、歩道幅員は航空写真により計測（もりおか便利マップより作成）

【徒歩での来庁者数】

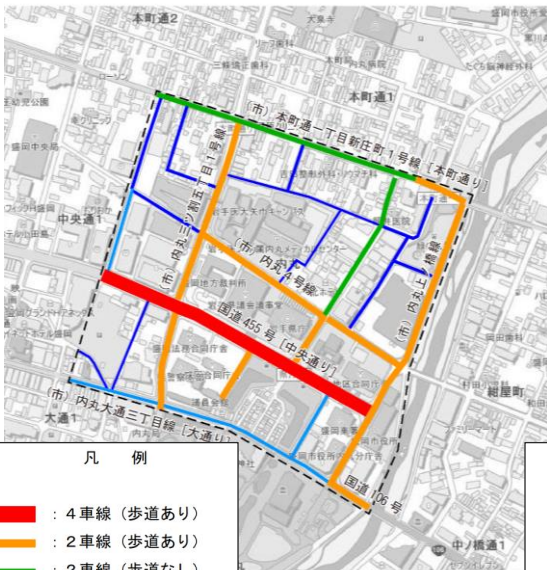
		候補地A (内丸エリア)	根拠
①	1日あたり来庁者数	2,404～ 2,822人/日	大規模マニュアルにより算出 新市庁舎面積：23,000～27,000㎡ 発生集中原単位：2,200人TE/ha・日 商業床面積率による割引率：0.95
②	分担率	鉄道	3.7%
③		バス	11.1%
④		徒歩のみ	34.6%
⑤	1日あたり 徒歩での来庁者数	1,187～ 1,394人/日	①×(②+③+④)
⑥	ピーク1時間あたり 徒歩での来庁者数	154～ 181人/時	歩行者の時間集中度13.0% 大規模マニュアル、P.26 (事務所・周辺部・単館型・朝)

内丸エリア（12/13）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

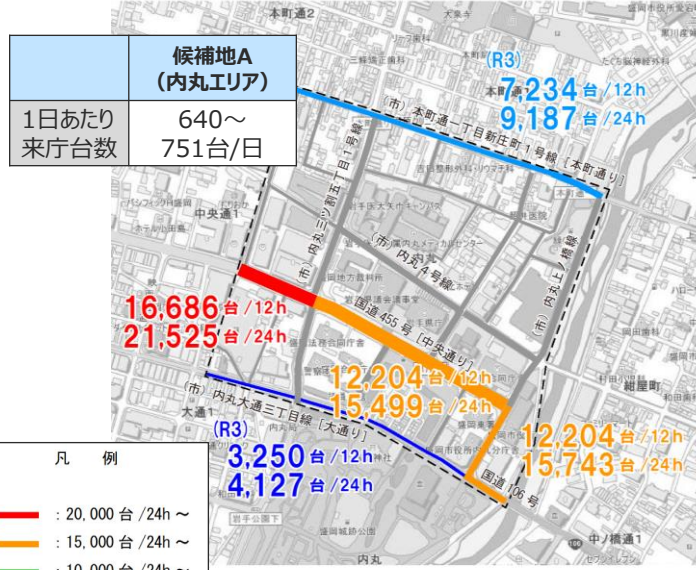
3) 周辺の道路状況・自動車でのアクセス

- 4車線道路の国道455号（中央通り）がエリア内を横断し、それに2車線道路（歩道あり）が交差するような道路網を形成。歩道未設置の幅員の狭い道路が多いエリアとなっている。
- 中央通りは、H27道路交通センサスから、1.5～2万台以上の交通量があり、混雑度も1.25以上となっており、朝夕のピーク時間以外でも混雑が発生。（交通センサス：全国道路・街路交通情勢調査）
- 自動車での来庁台数は、大規模マニュアルによる算出から、640～751台/日が見込まれるが、現庁舎と同エリア内であるため、混雑悪化の影響は少ないと考えられる。

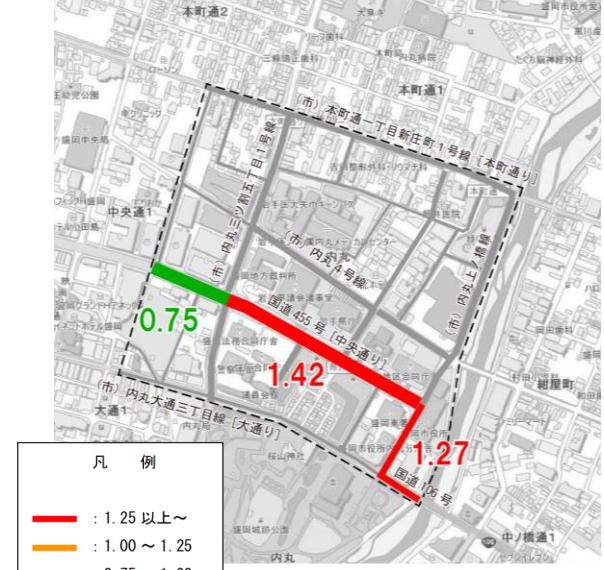
[車線数]



[交通量]



[混雑度]



出所：H27道路交通センサス、R3盛岡市内通行量調査

出所：H27道路交通センサス

内丸エリア (13/13) _ ⑤アクセス性・道路状況・駐車場

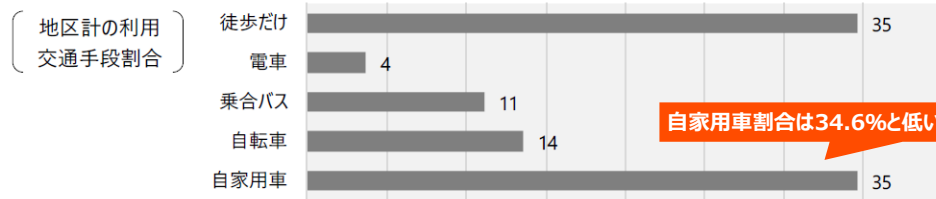
4) 駐車場

- 他の候補地と比べて、徒歩の移動が多いエリアで、H22国勢調査から、自動車の分担率は34.6%と低く、必要駐車台数も172～217台（うち一般車123～145台※）と少ない。
- エリア周辺にも時間貸の民間駐車場が複数設置されているため、繁忙期等で標準的な需要以上の来庁があった場合でも、対応可能。

必要駐車台数（内丸エリア）

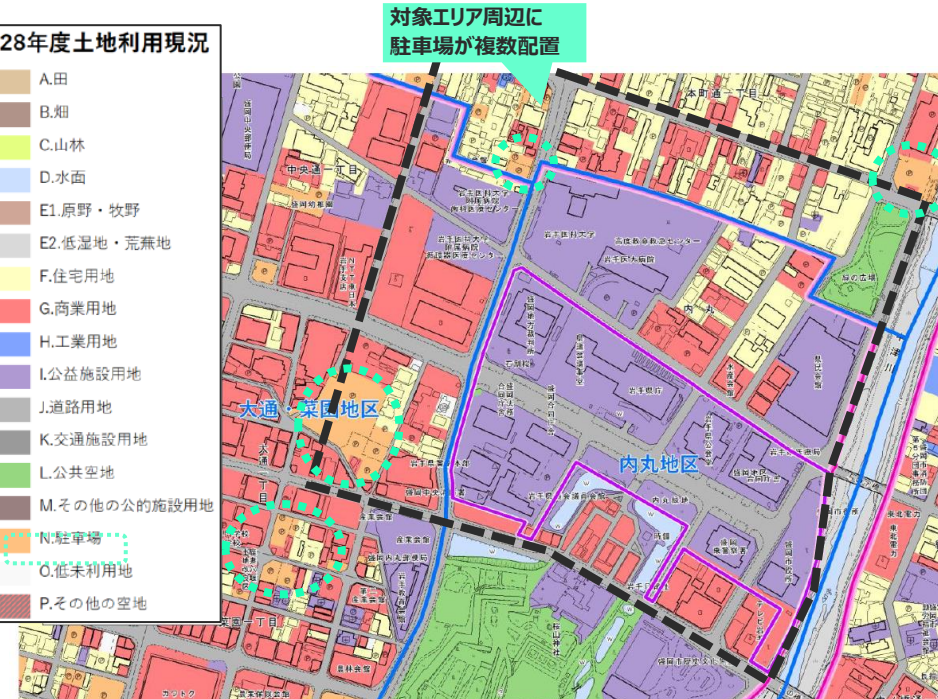
	現庁舎の実績	延床面積23,000 ～27,00㎡
一般車	193 台	123～145台
公用車	123 台	49～72 台
計	316 台	172～217 台

【利用交通手段割合(H22)】※15歳以上就業者 (%)



エリア内の交通手段割合（内丸エリア）

H28年度土地利用現況



土地利用現況図（内丸エリア）

出所：盛岡市内丸地区の再整備に関する基礎調査業務委託 報告書（令和3年度）成果品を一部加工し作成）

内丸エリア その他

1) 用地取得可能性・取得時期

- エリア内には、官公庁や大規模な民間施設が多く、比較的大きなブロックの敷地が大半を占めている。
- そのため協議が進めば、市庁舎に必要なまとまった敷地が取得やすく、事業を進めやすい。
- 協議先の状況によるが、土地価格による予算の確保や、相手方の移転時期に左右される課題がある。
- 地区内には、活用可能な市有土地が存在しないため用地を取得する必要があり、加えて未利用地もない状況となっている。
- 内丸プランにおける当該エリアを含む「まちづくり」との調整が必要であり、市役所庁舎整備だけを先行することは困難なため、調整等に時間を要する。

2) シンボル性

- 現在の市庁舎は、国道を中心とした内丸地区の官公庁施設の正面に位置し、庁舎としてのシンボル性を有している。
- **広**幅員の道路に面した敷地や、官公庁施設周りに建設することで、「現庁舎と同等のシンボル性の継承」と、「歴史的な官公庁施設群としての都市景観の継承」が可能。
- 盛岡城跡や紺屋町などの昔ながらの街並みと調和、官庁街としてのバランスの取れた景観が求められる。ただし敷地の広さによって、建物の高さについて景観上に課題がある。

3) その他

- 主要幹線からの工事用車両動線の確保に課題がある。周辺交通の渋滞への影響に課題、周辺建物が多く、近隣配慮が必要である。

盛岡駅西エリア（2/15）_②特徴

- 「新市庁舎構想検討会議報告書(令和4年2月)」より、「盛岡駅西エリア」について、以下の特徴が記載されている。

- 盛岡駅西口地区は、近代的で洗練された都市イメージをもった地区であり、東北新幹線等のターミナル駅の交通拠点性を生かした鉄道や都市間バス等の都市交通の結節点として、盛岡駅東口地区と一体的な機能集積が図られている。
- マンション、ホテル、専門学校等が進出し、土地利用が進展している。また、平成23年には国の合同庁舎が、平成28年には盛岡中央消防署が建設されるなど、公的機関の建設も進んでいる。

- また「内丸地区将来ビジョン(令和4年3月)」において、「盛岡駅西口地区」について、以下の特徴が記載されている。

- 平成以降に国鉄の車両工場など道関連施設を廃止して開発を始めた盛岡駅西口地区は、比較的大きな区画の近代都市イメージをもった地区である。盛岡駅東口地区とともに盛岡駅のターミナル性を活かした鉄道や都市間バス交通結節点であり、ITや製薬、保険などの企業の地方拠点がマリオス（複合インテリジェトビル）に入居しているほか、ホテルも多く立地し、域外とつながるビジネスの拠点や盛岡を訪れ観光客の玄関口となっている。
- また、国合同庁舎、盛岡中央消防署、岩手保健医療大学などが立地するほか、アイーナ（いわて県民情報交流センター）には県立図書館やパスポートセンター、運転免許などの公的施設も入居し、交流・流動人口の多い地区である。
- 現在、盛岡駅西口地区と盛岡南新都市を結ぶ杜の大橋4車線化工事も進められており、今後は残り少ない未利用地の活用や盛岡駅西口地区駐車場の立体化などを図ることで、ビジネスや交流におけるにおける拠点性が更に高まることが期待される。

盛岡駅西エリア（3/15）_②特徴

- 「中心市街地活性化つながるまちづくりプラン案(令和5年8月)」より、「盛岡駅西口地区」について、以下の特徴が記載されている。

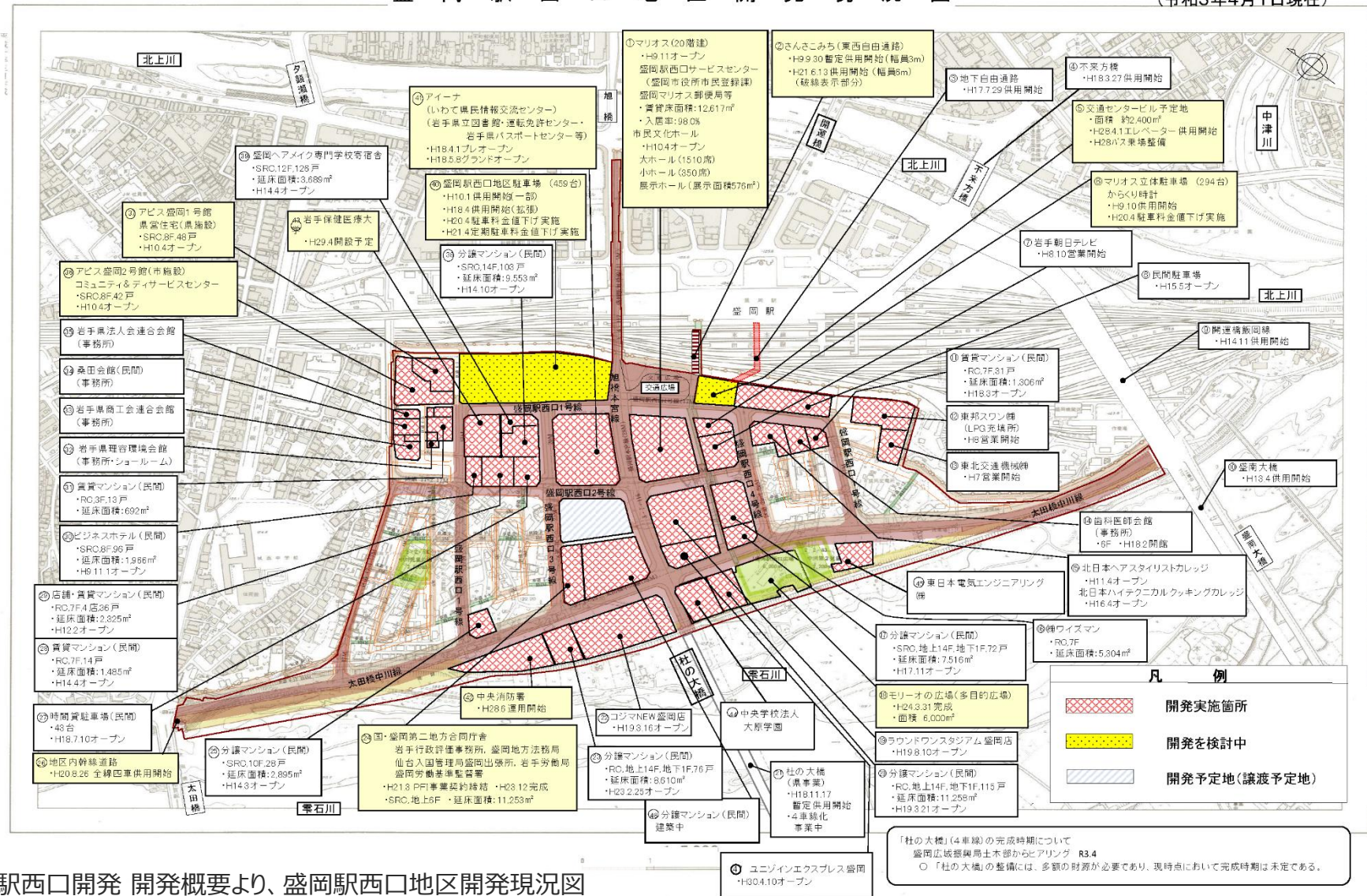
- 盛岡駅西口地区は、近代的で洗練された都市イメージをもった地区であり、東北新幹線等のターミナル駅の交通拠点性を生かした鉄道や都市間バス等の都市交通の結節点として、盛岡駅東口地区と一体的な機能集積が図られています。マンション、ホテル、専門学校等が進出し、土地利用が進展しています。
- また、マリオスやアリーナの公共的な施設のほか、平成23年には国の合同庁舎が、平成28年には盛岡中央消防署が建設されるなど、公的機関の建設も進んでいます。
- 今後も、盛岡駅前東口地区と連携して、盛岡の玄関口としての拠点機能をさらに充実していくことが求められます。また、マンション居住者や、専門学校へ通う学生、公共施設の利用者など交流人口の増加も見込まれるため、これらの人々の中心市街地への回遊が期待されます。

- 盛岡駅前東口地区と連携して、盛岡の玄関口としての拠点機能をさらに充実していくことが求められ、交流人口の増加も見込まれる。
- 公的施設の他、企業の地方拠点やホテルも多く立地し、域外とつながるビジネスの拠点や、観光の玄関口として人々の中心市街地への回遊が期待される地域となっている。
- 現時点では土地の有効活用が進み、いわて県民情報交流センター(アリーナ)、盛岡地域交流センター(マリオス)、合同庁舎、盛岡中央消防署などの公的機関や民間企業などが進出したが、一般住宅地も近接していることから、盛岡駅東口とは異なる街並みを形成している。
- 「盛岡駅西口地区地区計画」にて開発されたため、比較的大きな区画となっているが、既に多くの用地が近年に活用され始めており、利用できる敷地がほとんどない状況になっている。

候補敷地 B : 盛岡駅西エリア (4/15) _②特徴

盛岡駅西口地区開発現況図

(令和3年4月1日現在)

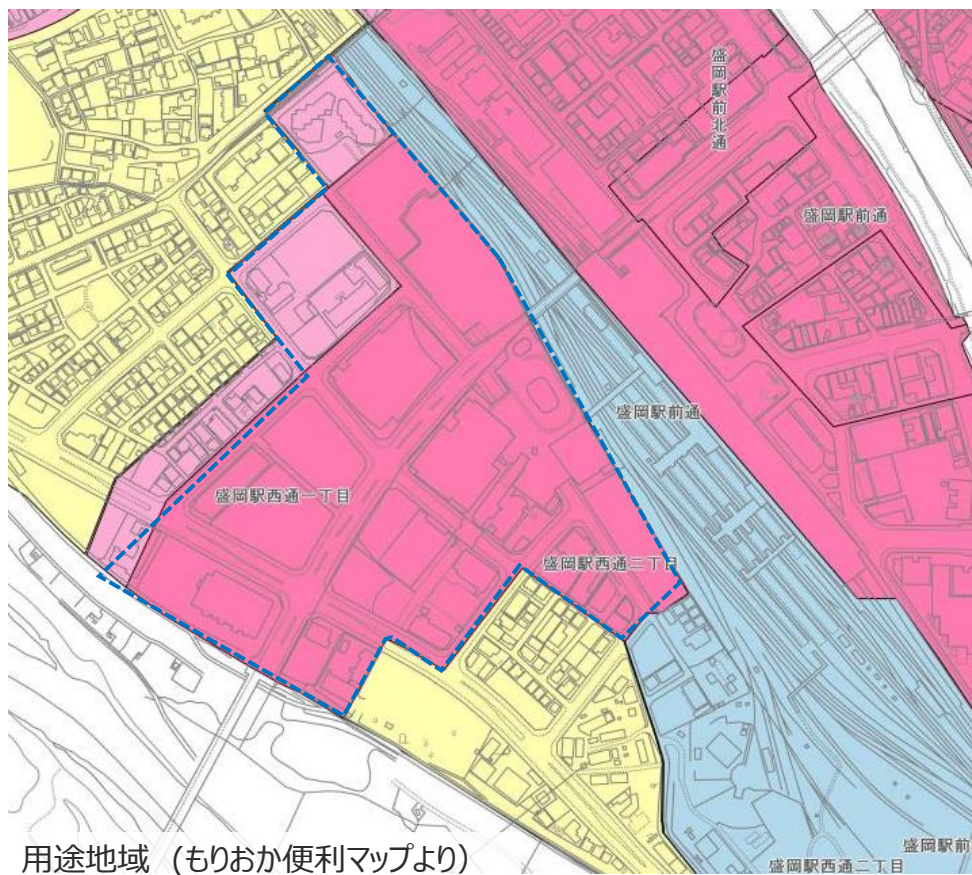


出所：盛岡駅西口開発 開発概要より、盛岡駅西口地区開発現況図

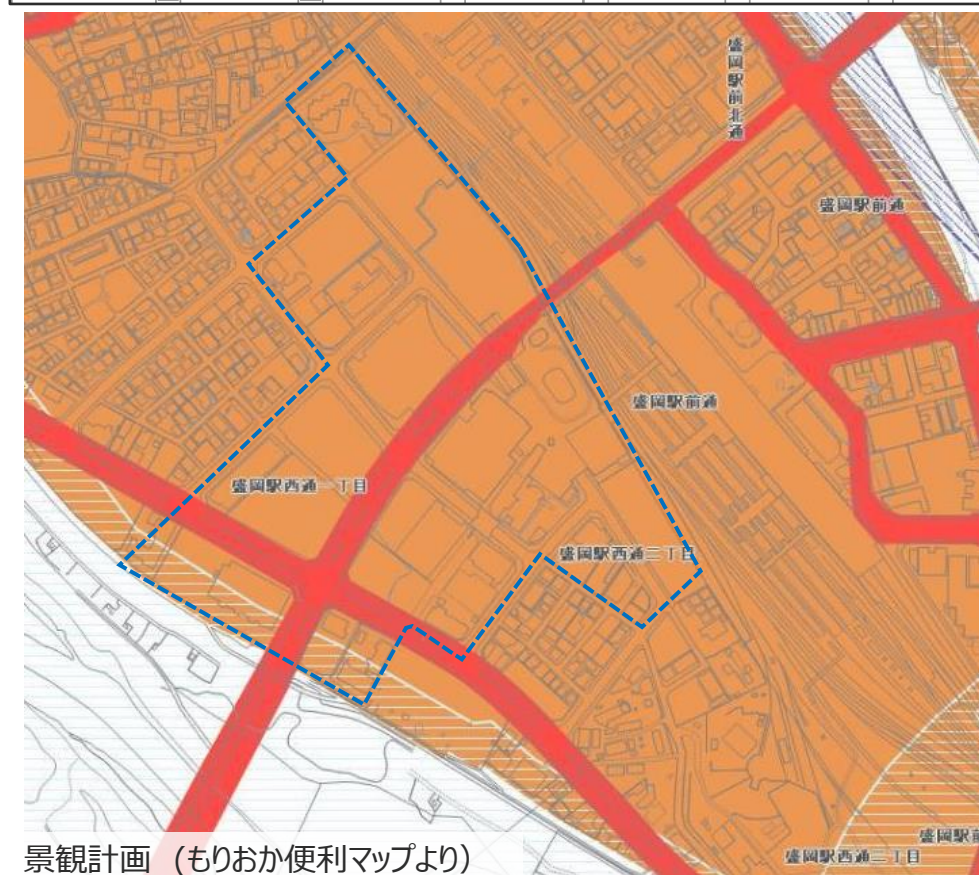
盛岡駅西エリア (5/15) _③都市計画条件

- 用途地域等の都市計画条件を以下に示す。
- 盛岡駅西エリアには、「盛岡駅西口地区地区計画」が設定されており、用途制限、容積率、敷地面積の最低限度、壁面位置、に制限されている。

都市計画区域内外・区域区分	都市計画区域	都市計画区域外	市街化区域	市街化調整区域
用途地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域
都市計画道路・線路等	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域
その他の都市計画	都市計画道路	公園	ごみ焼却場・処理施設	一田の空公団施設
立地適正化計画	高度利用地区	特別用途地区	地区計画	防火地域
公園	緑地	公園	グリーンプロット	防火地域
線形道路	42条1項9号道路	42条1項6号道路	42条2項道路	防火地域
商業地区	商業地区 第1種	商業地区 第3種	商業地区 第4種	防火地域
景観計画区域	市街地景観地区 (景観形成重点地域)	田舎・丘陵景観地区 (景観形成重点地域)	山岳景観地区 (景観形成重点地域)	防火地域
区画整理等	区画整理準備区域 (漸行中)	区画整理準備区域 (漸行)	区画整理準備区域 (未進行)	防火地域
施設指定区域	施設指定区域	水産準備計画給水区域		防火地域
上水道				防火地域
埋蔵文化財	埋蔵	史跡		防火地域



用途地域 (もりおか便利マップより)



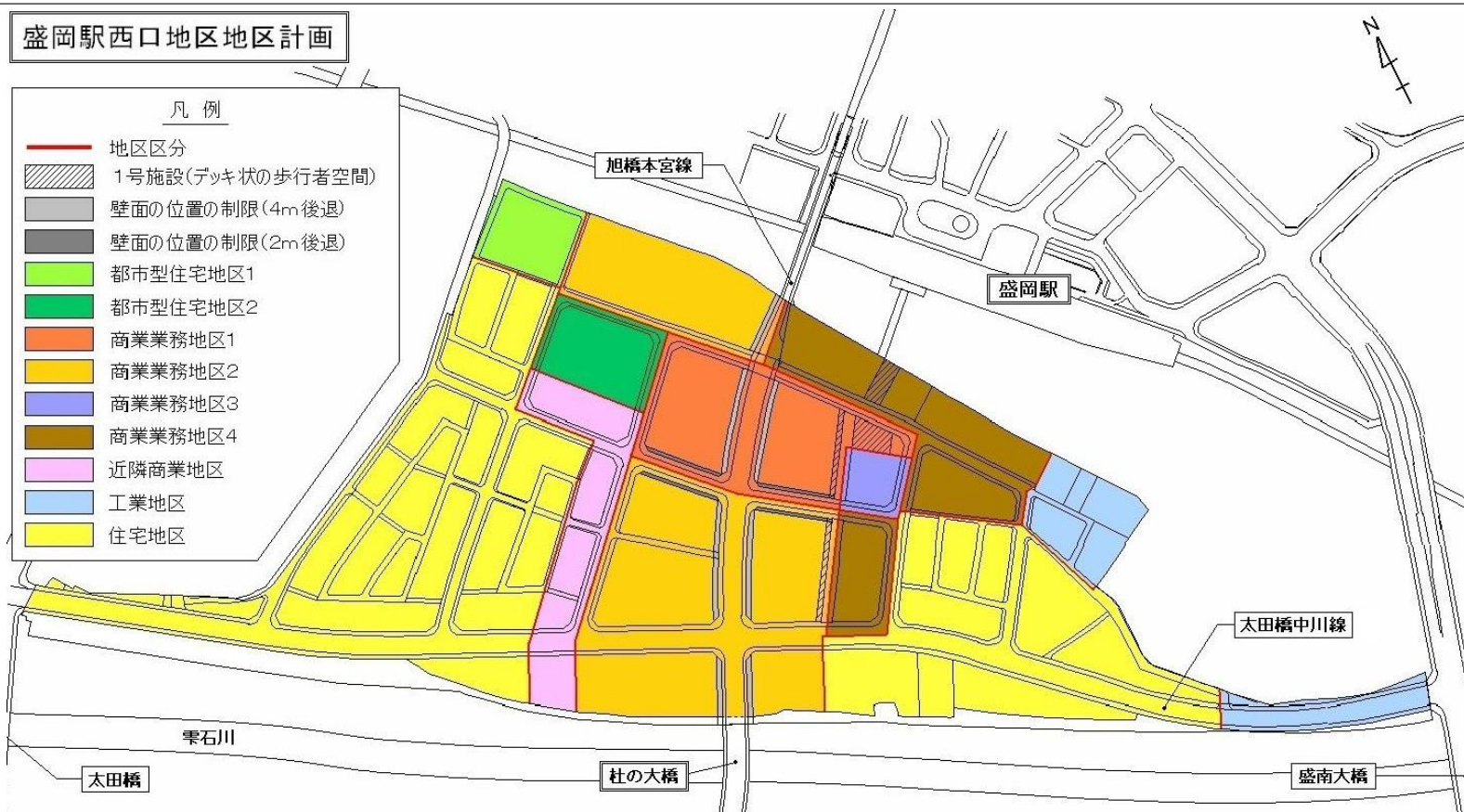
景観計画 (もりおか便利マップより)

候補敷地 B : 盛岡駅西エリア (6/15) _③都市計画条件

- 「盛岡駅西口地区地区計画」 地区計画の目標 は、以下の内容となっており、区域が指定されている。

盛岡駅西口地区は盛岡駅に隣接し、現都心地区から新市街として開発する南の中部へ連担する都心形成の要となる位置にある。このため、旧国鉄盛岡工場等跡地有効活用を踏まえ、新たな産業振興を図り、魅力ある都市空間を形成するため、高度な都市機能備えた商業業務地の形成を図る。

また、既存住宅地においては、良好な市街環境の形成と保全を図る。



出所：地区計画区域図 (盛岡市より)

盛岡駅西エリア (7/15) _③都市計画条件

都市計画条件		概要
地域 地区	都市計画区域	エリア全体：都市計画区域内 市街化区域、下房川：都市計画区域内 市街化調整区域
	用途地域	エリア全体：商業地域(建蔽率:80% 容積率:400%)、エリア西側の一部：近隣地域(建蔽率:80% 容積率:200%)
	防火地域	エリア全体：防火地域、エリア西側・東側の一部：準防火地域
	斜線制限	商業・近隣商業地域 道路斜線:1:1.5、適用距離:20m / 隣地斜線:31m超、1:2.5 / 北側斜線:－
条例	その他地区	盛岡駅西口地区計画 (各地区に壁面の位置の制限、建築物の形態・意匠の制限有り) ・都市型住居地区1：共同住宅・一体的に建築される事務所・店舗・飲食店・集会場・自動車庫以外は不可、敷地面積の最低限度：2000㎡ ・都市型住居地区2：自動車教習所・畜舎・カラオケボックス・倉庫、風営法第2条1項5号～8号、6項2号～6号は建築不可、容積率:350%以下・ただし書きあり、敷地面積の最低限度：1500㎡、敷地面積の最低限度：1500㎡、 ・商業業務地区1：事務所・店舗・飲食店・劇場・集会所・展示場・診療所・自動車庫、公益上必要な建築物の指定、容積率:600%以下、敷地面積の最低限度：5000㎡、1000㎡、壁面後退：本宮線から4m、人工地盤面からの後退あり、都市計画道路本宮線に面する建築物の高さ最低限度10 m ・商業業務地区2：2階以下の部分に住宅・共同住宅・寄宿舎等は建築不可。自動車教習所・畜舎・倉庫は建築不可、容積率:600%以下(幅員22m道路に面する部分のみ)、敷地面積の最低限度：2000㎡、壁面後退：本宮線から4m、人工地盤面からの後退あり、都市計画道路本宮線に面する建築物の高さ最低限度10 m ・商業業務地区3：事務所・店舗・飲食店・劇場・集会所・展示場・診療所・自動車庫、公益上必要な建築物の指定、敷地面積の最低限度：2000㎡、壁面後退：人工地盤面から6m ・商業業務地区4：自動車教習所・畜舎・倉庫は建築不可、壁面後退：人工地盤面から6m ・近隣商業地区：自動車教習所・畜舎・カラオケボックス・倉庫、風営法第2条1項5号～8号、6項2号～6号は建築不可
	立地適正化計画	都市機能誘導区域：中心拠点中心、居住誘導区域：都心居住区域
	日影規制	商業・近隣商業：無、第一種住居：平均地盤面高さ4m、5時間 / 3時間 (盛岡県建築基準法施行条例 第10条)
	景観計画	エリア全体：市街地景観地域 (景観形成地域) : 山陵や丘陵地を背景とする地域においては、稜線の眺望を保全するよう建築物・工作物の位置及び規模に配慮 等 主要道路沿い：街路景観地域 市街地の幹線街路 (景観形成重点地域) : 山並みの見通し系(ヴィスタ)の確保及び道路空間への圧迫感を軽減、位置、高さ、形態・意匠、色彩、緑化、建築設備、屋外広告物に配慮 - 中央南北：都市計画道路本宮線、 - 南側・東西：太田線中川線(太田橋中川町2号線) 雫石川沿い：河川景観保全地域 (景観形成重点地域)
	駐車場・駐輪場	建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例 : 駐車場整備地区内、商業地域及び近隣商業地域 : 特定用途(事務所) 附置義務台数 = 延べ面積 ÷ 150㎡ (規模による緩和 : 10,000㎡越え 50,000㎡ : = 10000㎡ + (延べ床面積 - 10000㎡) × 0.7) ÷ 150) 盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例 : 第6条 (施設を設置者の責務) - 駐輪場設置の努力義務
	その他	岩手県建築基準法施行条例、岩手県ひとにやさしいまちづくり条例、盛岡市開発指導要綱、盛岡市建築基準法施行細則 埋蔵文化財：該当なし

盛岡駅西エリア（8/15）_④安全性

- 「盛岡市防災マップ・ハザードマップ」より、想定される自然災害について、以下のとおり整理されている。

災害		被害状況
地震 災害	地表震度分布	北上低地西縁断層帯型地震：エリア全体で、震度6弱、5強 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、震度5弱
	液状化危険度分布	北上低地西縁断層帯型地震： エリア全体で、かなり低い 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、かなり低い
	地盤状況	周辺地盤調査より：8m深さ程度で支持地盤があり、地盤状況がよい（※実際の計画時には、計画地での地盤調査による）
水害 災害	浸水被害	雫石川 浸水想定区域：場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満、3.0m以上5.0m未満 の浸水想定 北上川 浸水想定区域：場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満、3.0m以上5.0m未満、5.0m以上10.0m未満 の浸水想定
	内水	部分的に、浸水深さ 0.2m～0.5m、一部道路に、0.5m～1.0m 浸水危険個所有り、地下歩道等の浸水危険個所有り
	津波	特になし
火山 土砂 災害	岩手山火山防災	特になし
	土砂災害警戒区域等	特になし
	土砂災害危険箇所	特になし

※水害災害(平成30年8月),火山土砂災害(令和4年3月)

- 地震災害危険度を示す地表震度分布：北上低地西縁断層帯型地震では、震度6弱、5強となっている。
- 液状化危険度分布によると、エリア全体でかなり低いとなっている。
- 浸水被害について、雫石川、北上川による浸水区域が、場所によって想定されている。5.0m以上10.0m未満の箇所もあり。内水被害について、部分的に0.2m～0.5m、0.5m～1.0mと、想定されている。
- そのため、施設整備時には、浸水対策を考慮する必要がある。
- 津波被害、火山災害、土砂災害については、特になし。

盛岡駅西エリア (9/15) ④安全性

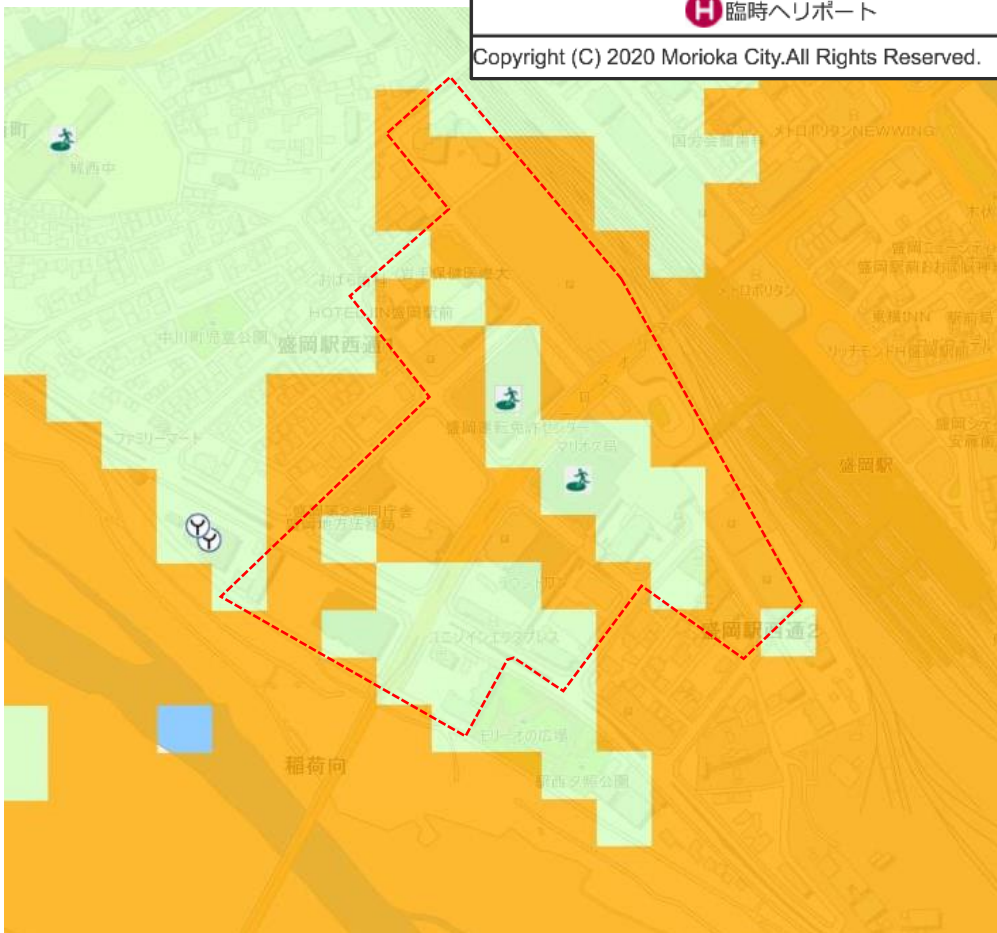
地表震度分布

北上低地西縁断層帯型地震

ハザードマップ (もりおか便利
マップより)

凡例	
震度5弱	震度5強
震度6弱	震度6強
震度7	指定緊急避難場所
指定緊急避難場所_地震	指定避難所
消防機関	消防団施設
	臨時ヘリポート

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.



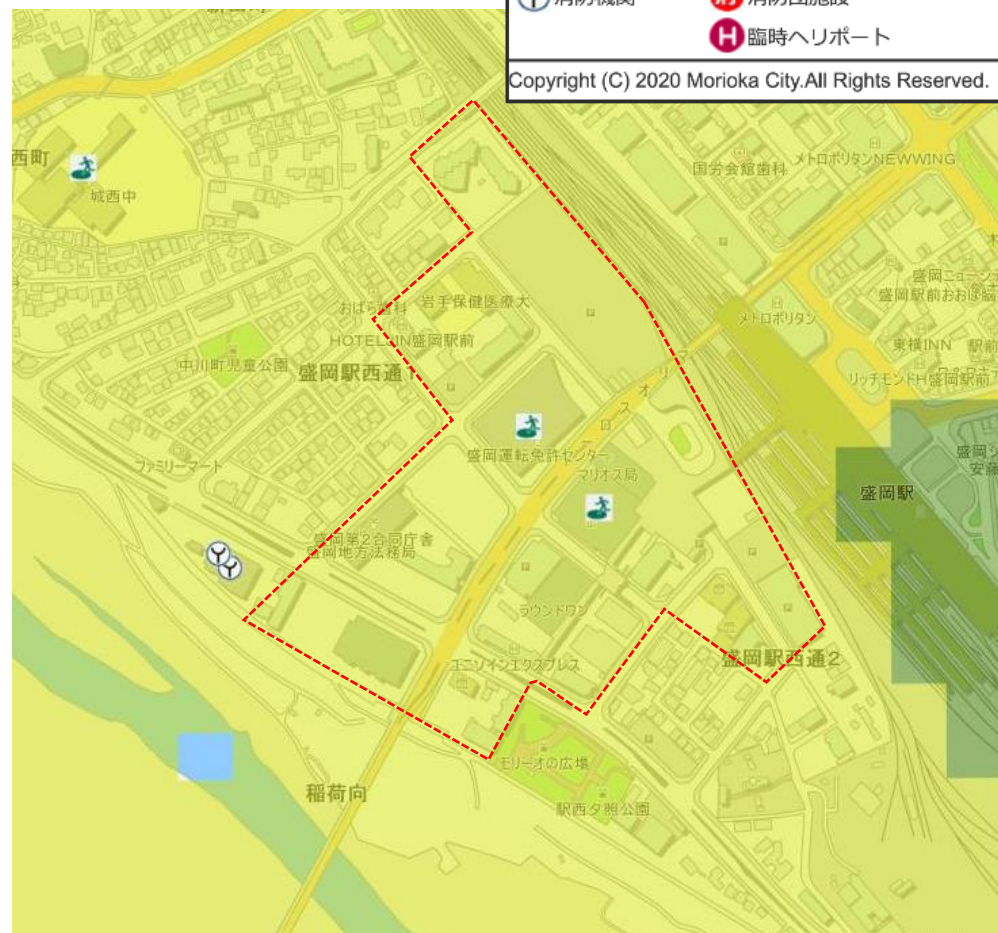
液状化危険度分布

北上低地西縁断層帯型地震

ハザードマップ (もりおか便利
マップより)

凡例	
低い	かなり低い
高い	指定緊急避難場所_地震
指定緊急避難場所_火山	指定避難所_外国人収容
指定避難所_帰宅困難者収容	指定避難所
消防機関	消防団施設
	臨時ヘリポート









Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.



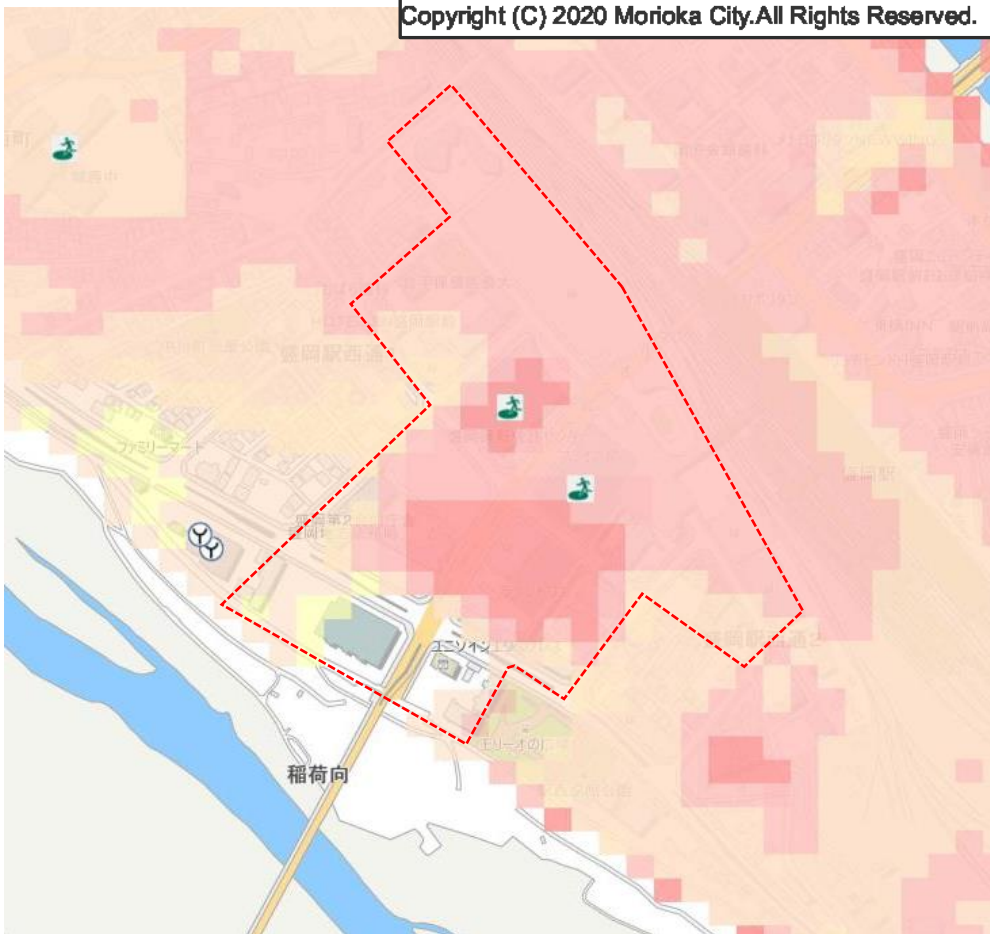
盛岡駅西エリア (10/15) _④安全性

雫石川、北上川洪水ハザードマップ

(もりおか便利マップより)

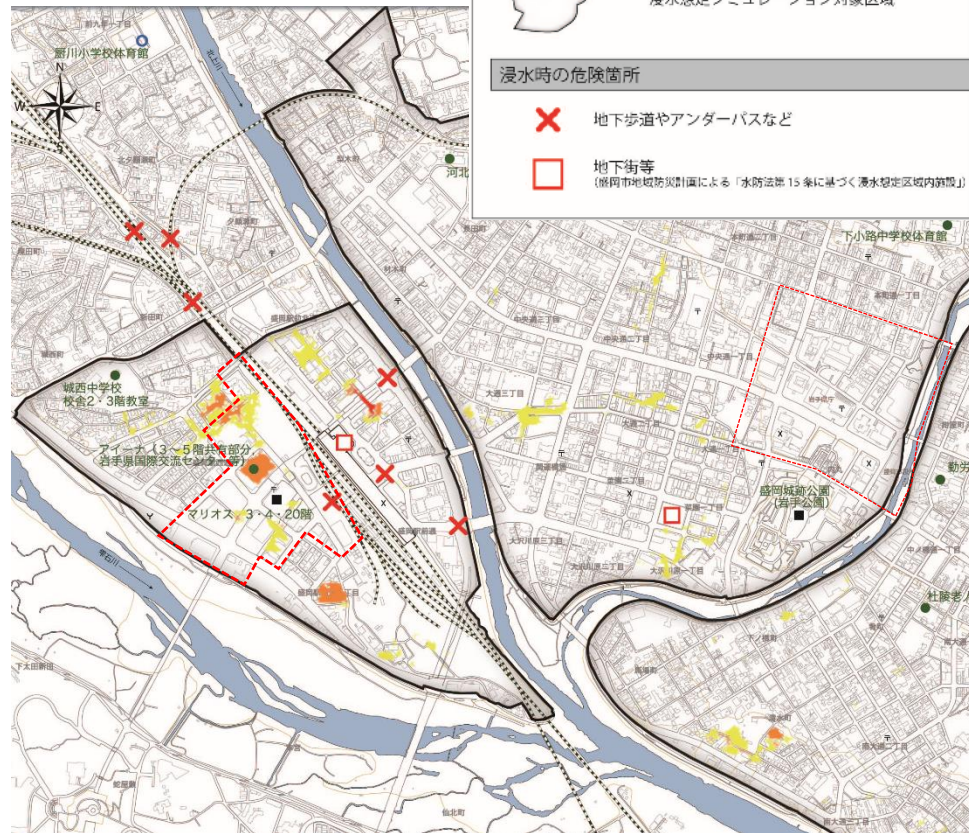
凡例	
 消防団施設	 臨時ヘリポート
 指定緊急避難場所_洪水	 指定避難所
 ~0.5m未満	 0.5m以上3.0m未満
 3.0m以上5.0m未満	 5.0m以上10.0m未満

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.



盛岡市 内水ハザードマップ


(盛岡駅周辺及び合流式下水道区域)





地図凡例

浸水深さ (シミュレーションによる想定)

浸水の深さ	想定される現象など
1.0m~2.0m	一階の軒下まで浸水する
0.5m~1.0m	床に浸水。大人の膝までつかる。車が浮き、押し込められることがある
0.2m~0.5m	床下浸水。大人のひざまでつかる。流れがあると歩行が困難になることがある

 浸水想定シミュレーション対象区域

浸水時の危険箇所

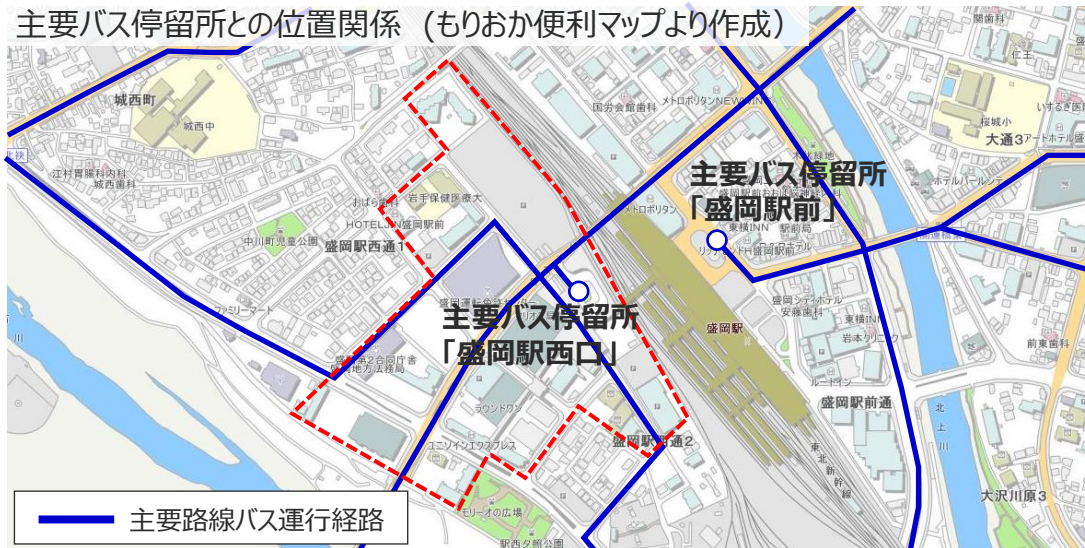
-  地下歩道やアンダーパスなど
-  地下街等
(盛岡市地域防災計画による「水防法第15条に基づく浸水想定区域内施設」)

盛岡駅西エリア（11/15）_⑤アクセシビリティ・道路状況・駐車場

1) 公共交通機関によるアクセス

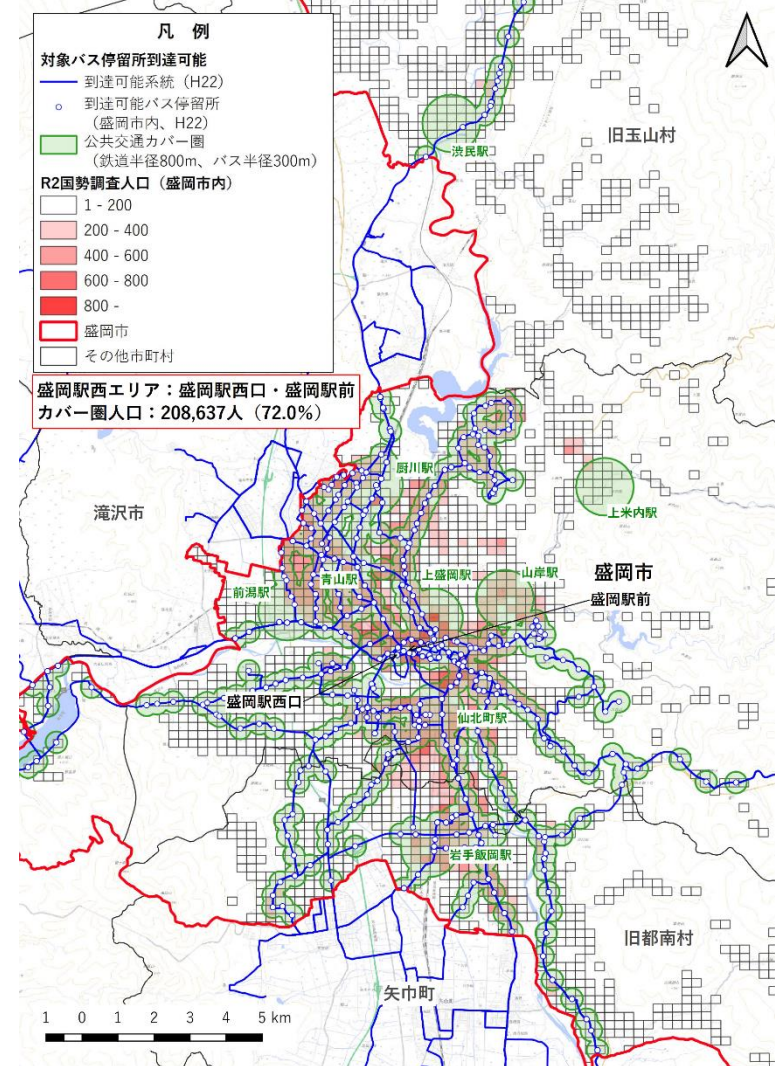
- 盛岡駅西エリアにおいて利用できる主たる公共交通手段は、鉄道（盛岡駅近接）、路線バスである。
- 盛岡駅及び主要バス停留所である「盛岡駅西口」及び「盛岡駅前」では、市民の72.0%にあたる208,637人（R2国勢調査）が乗り換えなしで到着できる。（鉄道駅はカバー圏800mとして算出）
- 盛岡駅西口は、高速バスや貸切主体の停留所であることから、利用できる系統は限られるものの、盛岡駅前は、市内各地の様々な系統が経由することから、特に交通利便性に優れている。

主要バス停留所との位置関係（もりおか便利マップより作成）



公共交通カバー圏マップ

（出所：国土数値情報・国勢調査より作成）

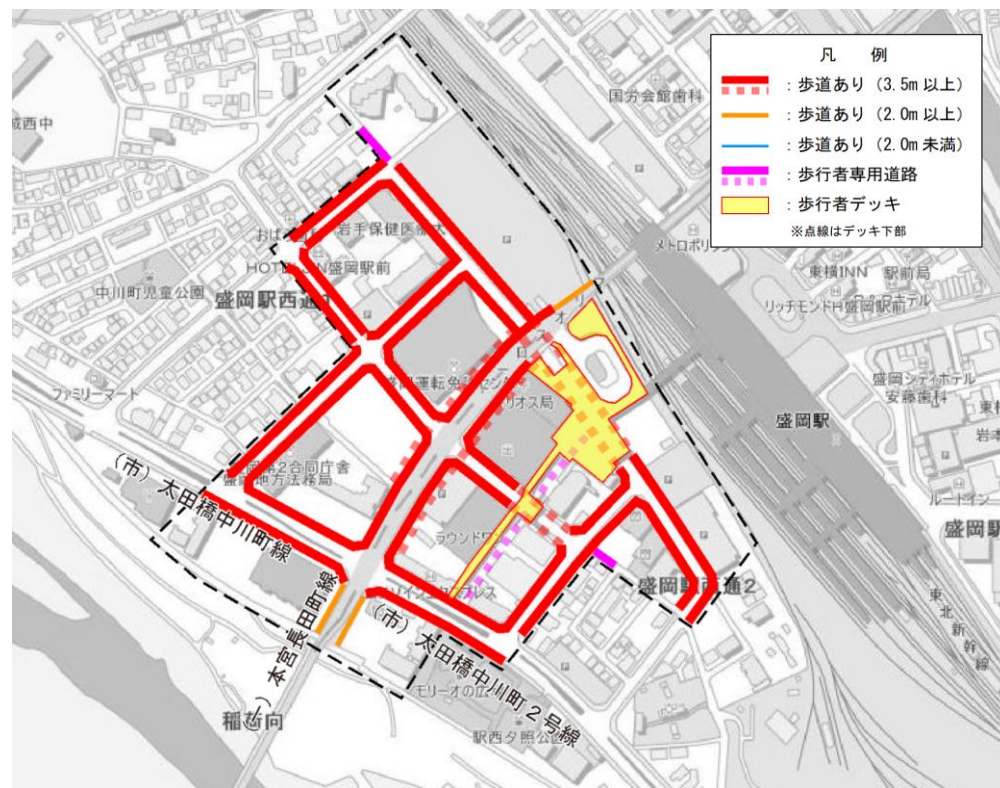


盛岡駅西エリア（12/15）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

2) 歩行者環境

- 庁舎規模を延床面積23,000～27,000㎡と想定した場合、大規模マニュアルにより算出した徒歩での来庁者数は、1,190～1,397人/日（朝ピーク155～182人/時）である。
- エリア内の道路の多くが、両側に3.5m以上の広い歩道が設置された道路であり、さらに、盛岡駅に直結の歩行者デッキが整備されていることから、徒歩での来庁者数が多くても、歩行者の利便性（快適性や安全性）に支障はないと想定される。
- エリア内に盛岡駅やバスターミナルなどの交通施設、アイーナやマリオスなど行政施設や商業、娯楽施設が点在しており、回遊性にも優れる。

【歩道設置状況】



※歩道設置の有無、歩道幅員は航空写真により計測（もりおか便利マップより作成）

【徒歩での来庁者数】

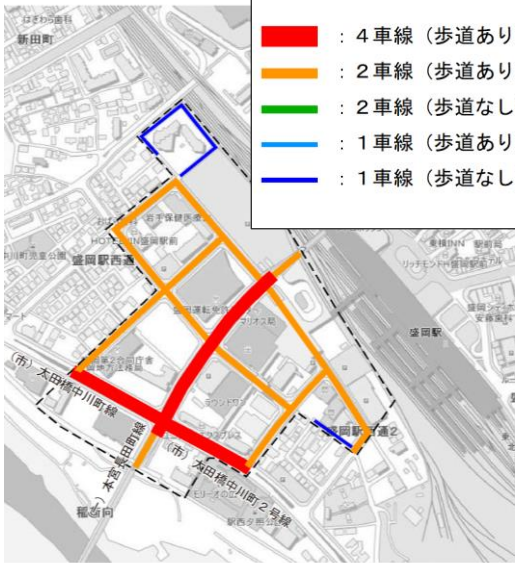
		候補地B (盛岡駅西エリア)	根拠
①	1日あたり来庁者数	2,404～ 2,822 人/日	大規模マニュアルにより算出 新市庁舎面積：23,000～27,000㎡ 発生集中原単位：2,200人TE/ha・日 商業床面積率による割引率：0.95
②	分担率	鉄道	7.2%
③		バス	12.9%
④		徒歩のみ	29.4%
⑤	1日あたり 徒歩での来庁者数	1,190～ 1,397 人/日	①×(②+③+④)
⑥	ピーク1時間あたり 徒歩での来庁者数	154～ 182 人/時	歩行者の時間集中率13.0% 大規模マニュアル、P.26 (事務所・周辺部・単館型・朝)

盛岡駅西エリア（13/15）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

3) 周辺の道路状況・自動車でのアクセス

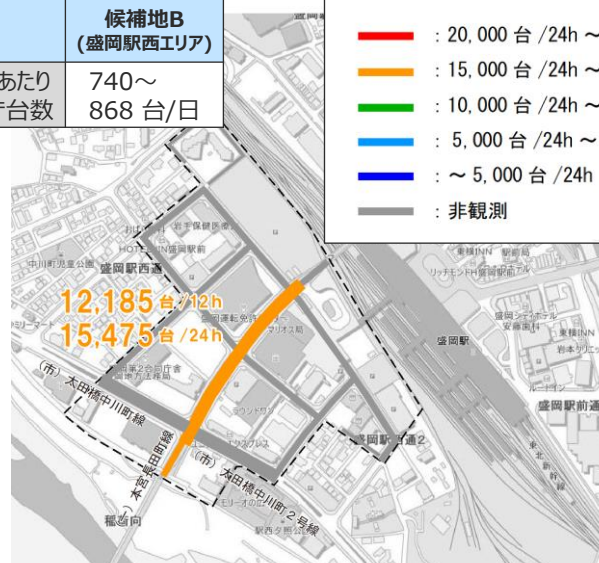
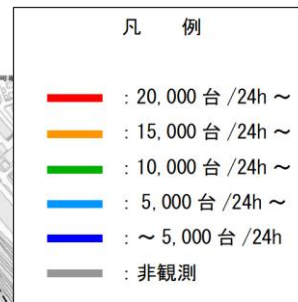
- エリア内には、(一)本宮長田町線や(市)太田橋中川町線の4車線道路が整備されており、2車線道路も歩道が設置されている路線が多いエリアとなっている。
- 交通量は、H27道路交通センサスから、メインの4車線道路で1.5万台/日と、混雑度も低いことが想定される。
(交通センサス：全国道路・街路交通情勢調査)
- 自動車での来庁は、自動車分担率が低く、大規模マニュアルによる算出から、740～868台/日となっており、それを見込んで混雑が著しく悪化する可能性は低いと考えられる。

【車線数】



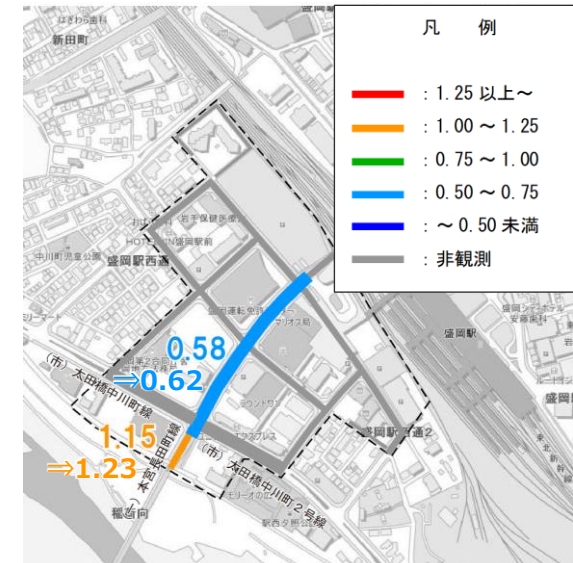
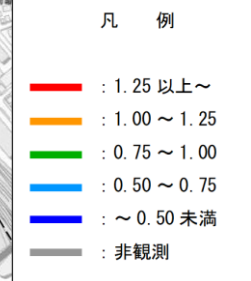
【交通量】

候補地B (盛岡駅西エリア)	
1日あたり 来庁台数	740～ 868台/日



【混雑度】

上段：H27混雑度
下段：新市庁舎来庁見込んだ混雑度



出所：H27道路交通センサス

出所：H27道路交通センサス

盛岡駅西エリア（14/15）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

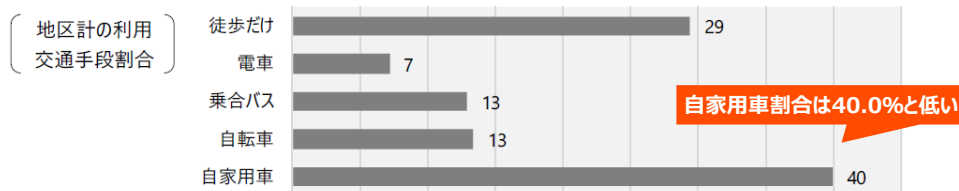
4) 駐車場

- 電車、バスなどの公共交通機関が整備されているため、H22国勢調査から、自動車の分担率は40.0%と低く、必要駐車台数も191～239台（うち一般車142～167台）となっている。
- エリア内には、市営西口駐車場（収容可能台数459台）に加えて、民間時間貸し駐車場が複数あり、繁忙期等で標準的な需要以上の来庁があった場合でも、対応可能なエリア。
(時間貸し駐車場が5か所程度立地)

必要駐車台数（盛岡駅西エリア）

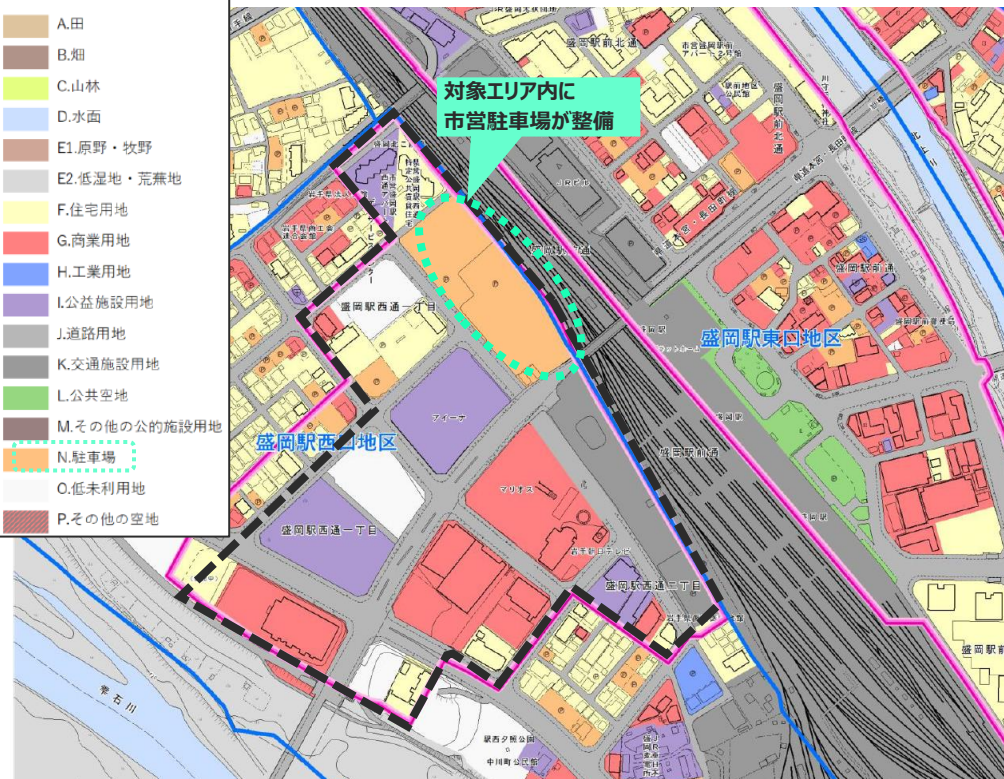
	延床面積23,000 ～27,000㎡
一般車	142～167台
公用車	49～72台
計	191～239台
西口駐車場	459台
合計	650～698台

【利用交通手段割合(H22)】※15歳以上就業者 (%)



エリア内の交通手段割合（盛岡駅西エリア）

H28年度土地利用現況



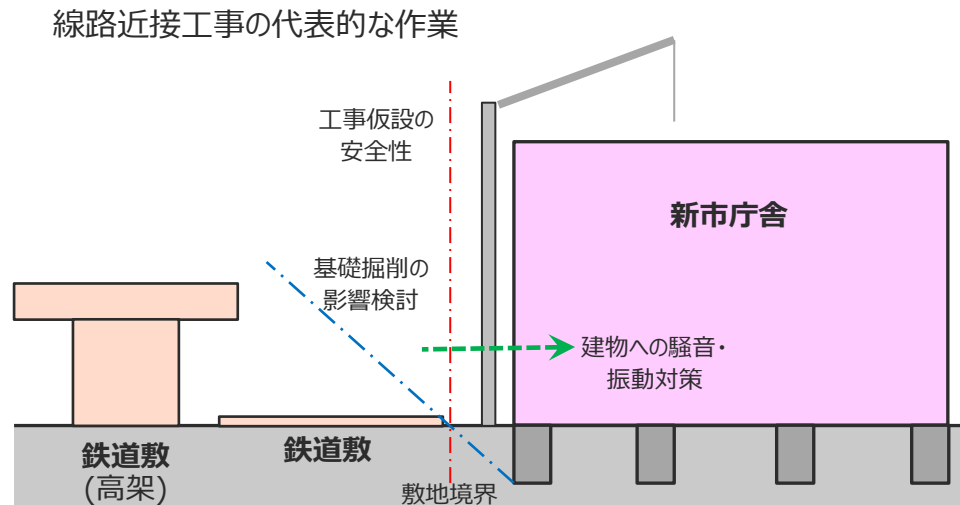
土地利用現況図（盛岡駅西エリア）

出所：盛岡市内丸地区の再整備に関する基礎調査業務委託 報告書（平成27、28年度）
成果品を一部加工し作成）

盛岡駅西エリア（15/15）_⑥エリア特有条件

1) 鉄道影響

- エリア北側には、JR東北本線が地上を、東北新幹線が高架となっており、建物計画時には鉄道敷に影響を与えない対応が必要。
- 鉄道周囲を掘削する場合や、基礎の深さ、建物高さによって、鉄道敷への影響を確認する必要がある。そのため、近接設計協議を行い、変位等を抑える基礎計画・施工方法が要望される可能性がある。その対応でのコスト増が懸念される。
- 施工前には、近接施工協議が必要。JR鉄道敷への安全性や運行への配慮を要望される可能性があり、その対応でのコスト増が懸念される。
- 建物へのJRからの騒音・振動への対策が必要となる可能性がある。



盛岡駅西エリア

1) 用地取得可能性・取得時期

- 「盛岡駅西口地区地区計画」にて開発されたため、比較的大きな区画となっているが、既に多くの用地が近年に活用され始めたため、これからの用地の取得は難しい。
- 民間土地所有者との連携などの方法も想定されるが、その場合には調整等に時間がかかることも想定される。
- 市が所有している敷地においては、内部調整にて事業を進められる。ただし、現在の駐車場機能の確保等についての検討は、別途必要である。

2) シンボル性

- 現在の盛岡駅西エリアには、道路も**広**幅員であり、大規模な施設が集積しており、また盛岡駅からの視認性も高く、全体でシンボリックな景観を形成している。
- 盛岡駅周りに建設することで、駅からの近接、視認性によるシンボリックな建物群の一角となり、駅前の「都市景観の形成」が可能。
- エリア内に高層の建物、外観的オリジナリティのある建物があるため、景観への配慮は必要であるが、デザイン性のある建物とした場合でも、エリア内での調整を図りやすい側面はある。
- 鉄道や都市間バス等の都市交通の結節点として、既存交流施設活用による交流人口増に期待できる。

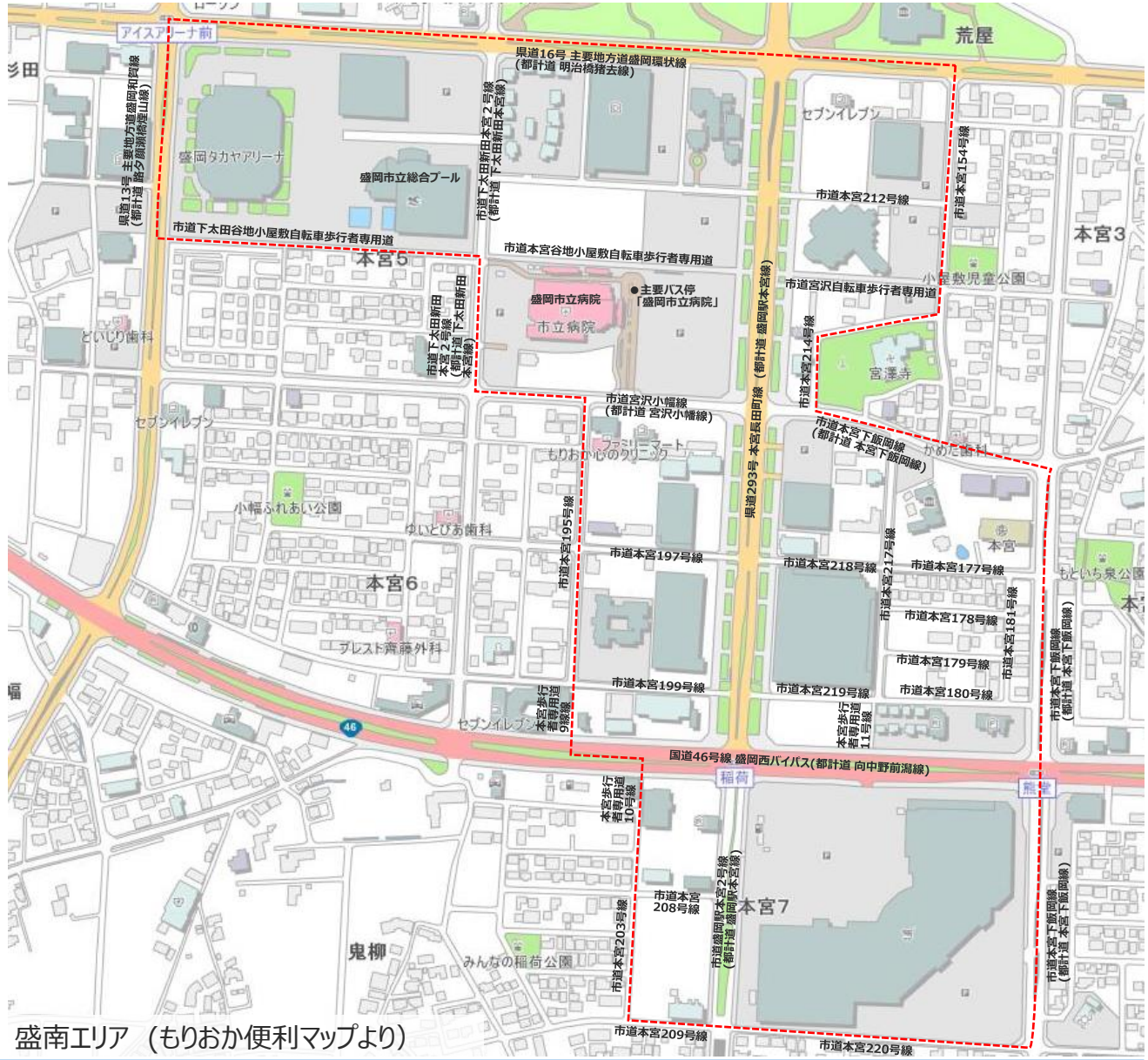
3) その他

- 浸水想定が0.5m以上3.0m未満のため、対策が必要。浸水対策として地盤のレベルアップに加え、新市庁舎1階ピロティ（一部駐車場、車寄せ、車路）とする、上階での接道の確保など、浸水時の安全性確保が必要
- 駅前地区であり、また周辺の大型建物、住宅があるため、工事用車両動線の確保や、周辺交通の渋滞への影響、近隣住民配慮が必要である。
- JRの近接施工に留意が必要である。

盛南エリア (1/17) ①立地概要

- 盛南エリアは、「盛岡南新都市地区地区計画における中心地区」である。(盛南エリア地図の範囲)

盛南エリア		
立地	公共交通	JR盛岡駅の南西方向、最短で1.5 kmに位置 バス：主要バス停「盛岡市立病院」、乗入系統も少なく、時間帯が限られる
	道路	東側：国道4号盛岡バイパス(都計道 矢巾滝沢線)より、国道46号盛岡西バイパス(都計道 津志田湯沢線・開運橋飯岡線) 経由 西北側：東北自動車道・盛岡ICより、国道46号 盛岡西バイパス(都計道 向中野前湯線)、経由 西南側：東北自動車道・盛岡南ICより、国道46号 盛岡西バイパス(都計道 開運橋飯岡線)、経由
主な施設		盛岡タカヤアリーナ、盛岡市立総合プール、盛岡市立病院、複数の大型商業施設、住宅展示場
エリア周辺	西	県道13号 主要地方道盛岡和賀線(都計道 夕顔瀬橋燗山線)、市道下太田新田本宮2号線(都計道 下太田新田本宮線)、市道本宮195号線・本宮歩行者専用道9号線、市道本宮203号線・本宮歩行者専用道10号線
	北	県道16号 主要地方道盛岡環状線(都計道 明治橋猪去線)
	東	市道本宮下飯岡線(都計道 本宮下飯岡線)、市道本宮154号線、市道本宮214号線
	南	市道本宮220号線、市道本宮209号線
他		中央・南北：県道293号 本宮長田町線・市道盛岡駅本宮2号線(都計道 盛岡駅本宮線)、市道本宮217号線、市道本宮181号線 中央・東西：国道46号 盛岡西バイパス(都計道 向中野前湯線)、市道宮沢小幡線(都計道 市道宮沢小幡線)、市道本宮212号線、市道本宮197号線、市道本宮218号線、市道本宮177号線、市道本宮178号線、市道本宮179号線、市道本宮199号線、市道本宮219号線、市道本宮180号線、市道本宮208号線 ・市道下太田谷地小屋敷自転車歩行者専用道、市道本宮谷地小屋敷自転車歩行者専用道、市道宮沢自転車歩行者専用道 ・本宮歩行者専用道9号線、本宮歩行者専用道10号線、本宮歩行者専用道11号線



盛南エリア (もりおか便利マップより)

盛南エリア（2/17）_②特徴

- 「新市庁舎構想検討会議報告書(令和4年2月)」より、「盛南エリア」について以下の特徴が記載されている。

- 盛岡南地区は、東北自動車道や国道46号盛岡西バイパス等による広域交通拠点性と広い土地空間を生かし、住宅生活ゾーン、産業流通ゾーン、商業業務ゾーンが計画的に整備されている地区である。
- また中心市街地と盛岡駅西口地区、盛岡南地区を結ぶ道路や橋梁、バスルート等が整備されており、交通の利便性が高いことから、一般住宅やアパート、マンションが増加し、それに伴って人口も増加している。

- 「内丸地区将来ビジョン(令和4年3月)」において、「盛岡南新都市地区」について、以下の特徴が記載されている。

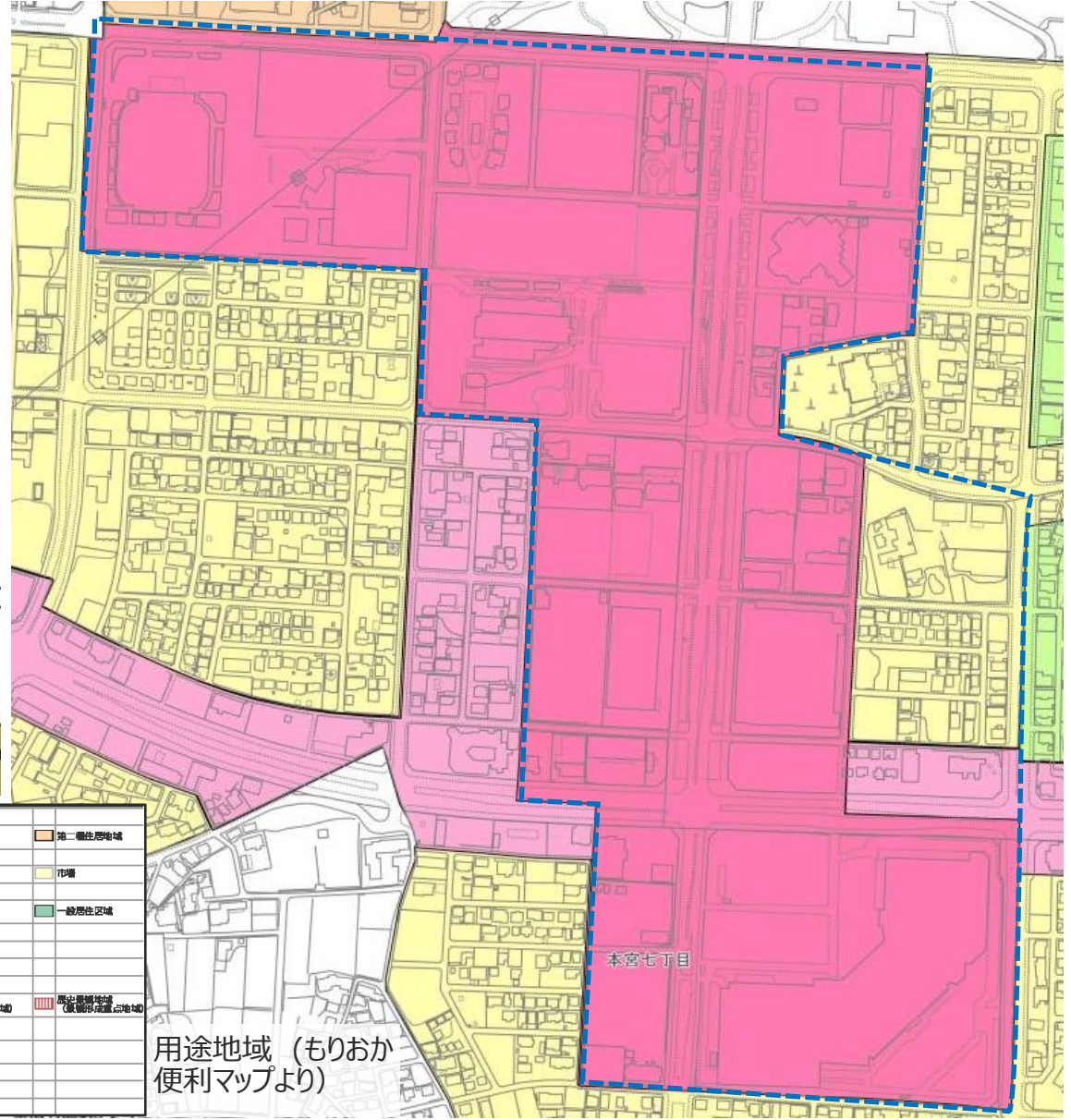
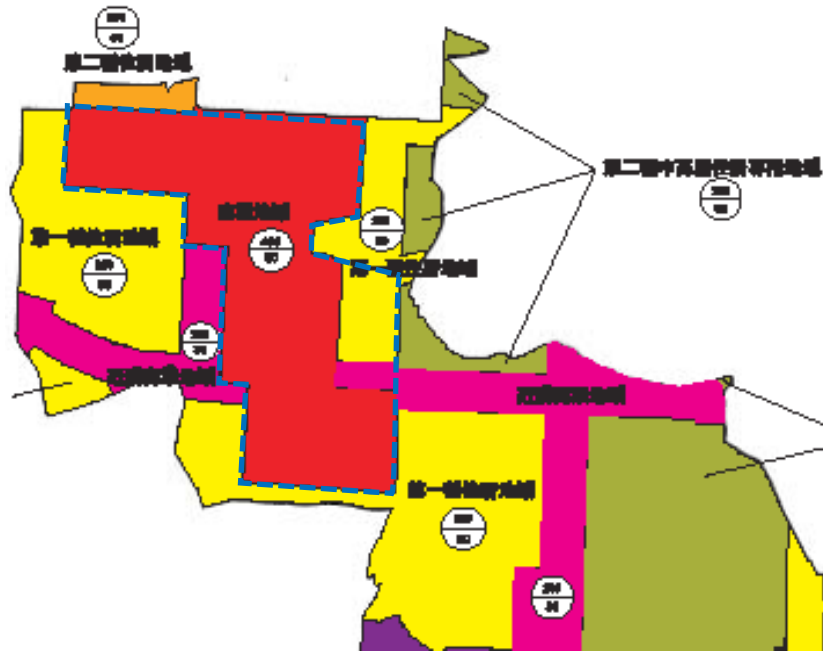
- 盛岡南新都市地区は「中心区に連担する職住近接の新たな市街地として、主に農地であった313.5 haの区域で平成6（1994）年から平成25（2013）年まで開発が行われた仙北西地区（138.33ha）と一体の広大な市街地エリアを形成している。地区内には住宅や公園のほか、盛岡市総合アリーナや盛岡市総合プールなどのスポーツ施設、岩手県立美術館や盛岡市遺跡の学び館など文化施設、岩手県工業技術センターや盛岡市新事業創出支援センターなどの産施支援施設が配置されている。
- また、企業の北東北エリア拠点や、国道46号盛岡西バイパス沿いにはロードサイド型の商業店舗が立地しており、広域エリアに対応した営業活動や車社会に対応した消費、飲食等の需要を満たす地区となっている。
- 今後は、現在一部2車線で供用されている盛岡西バイパスの全4車線化が令和7（2025）年度に予定されているほか、盛岡西バイパスの南端から矢巾町方面に南進する道路の整備の整備も計画されており、自動車交通による流通も含めた拠点性が更に増すことが予想される。

盛南エリア（3/17）_②特徴

- 「中心市街地活性化つながるまちづくりプラン案(令和5年8月)」より、「盛岡南地区」について、以下の特徴が記載されている。
- 盛岡南地区は、東北自動車道や国道46号盛岡西バイパス等による広域交通拠点性と広い土地空間を生かし、住宅生活ゾーン、産業流通ゾーン、商業業務ゾーンが計画的に整備されている地区です。また、中心市街地と盛岡駅西口地区、盛岡南地区を結ぶ道路や橋梁、バスルート等が整備されており、交通の利便性が高いことから、一般住宅やアパート、マンションが増加し、それに伴って、人口も増加しています。特に生産年齢人口が増加しているため、他地区に比べ、高齢化率が低くなっています。
 - 地区内には、市立病院や盛岡タカヤアリーナ（盛岡市総合アリーナ）、みちのくコカ・コーラボトリングリンク（盛岡市アイスリンク）、盛岡市立総合プール、岩手県立美術館などの多数の文化施設などの公共施設のほか、幹線道路を中心とした商業施設の集積や、中央公園でのPark-PFIによる賑わい施設などの建設が進んでいます。また、岩手県工業技術センターなどの産業支援施設の立地があり、新しい「ものづくり拠点」として新産業等用地の整備事業も進められています。
 - 近接地区には、盛岡南ICのほか、盛岡南公園内のスポーツ施設や、新たな物流拠点の整備が進められている区域があるなど、今後も、居住人口の増加や広域圏からの交流人口の吸引力向上が見込まれるため、これらの人々を中心市街地へ呼び込む取組が求められます。
- 盛岡南地区は、住宅、産業流通、商業業務が整備されている地区であり、また多数の文化施設の他、地区周辺には、中央公園でのPark-PFIによる賑わい施設や、産業支援施設も整備される地区となっている。
 - 人口の増加、特に生産年齢人口が増加している地区となっている。
 - 東北自動車道等による広域交通拠点性に加え、道路の整備の整備も計画されており、自動車交通による流通も含めた拠点性がさらに増すことが想定される地区となっている。
 - 「盛岡南新都市地区地区計画」にて開発されたため、比較的大きな区画となっているが、現在では、一定の敷地面積がある土地は私有地となっており、利用できる敷地がない状況となっている。

盛南エリア (4/17) _ ③都市計画条件

- 用途地域等の都市計画条件を以下に示す。

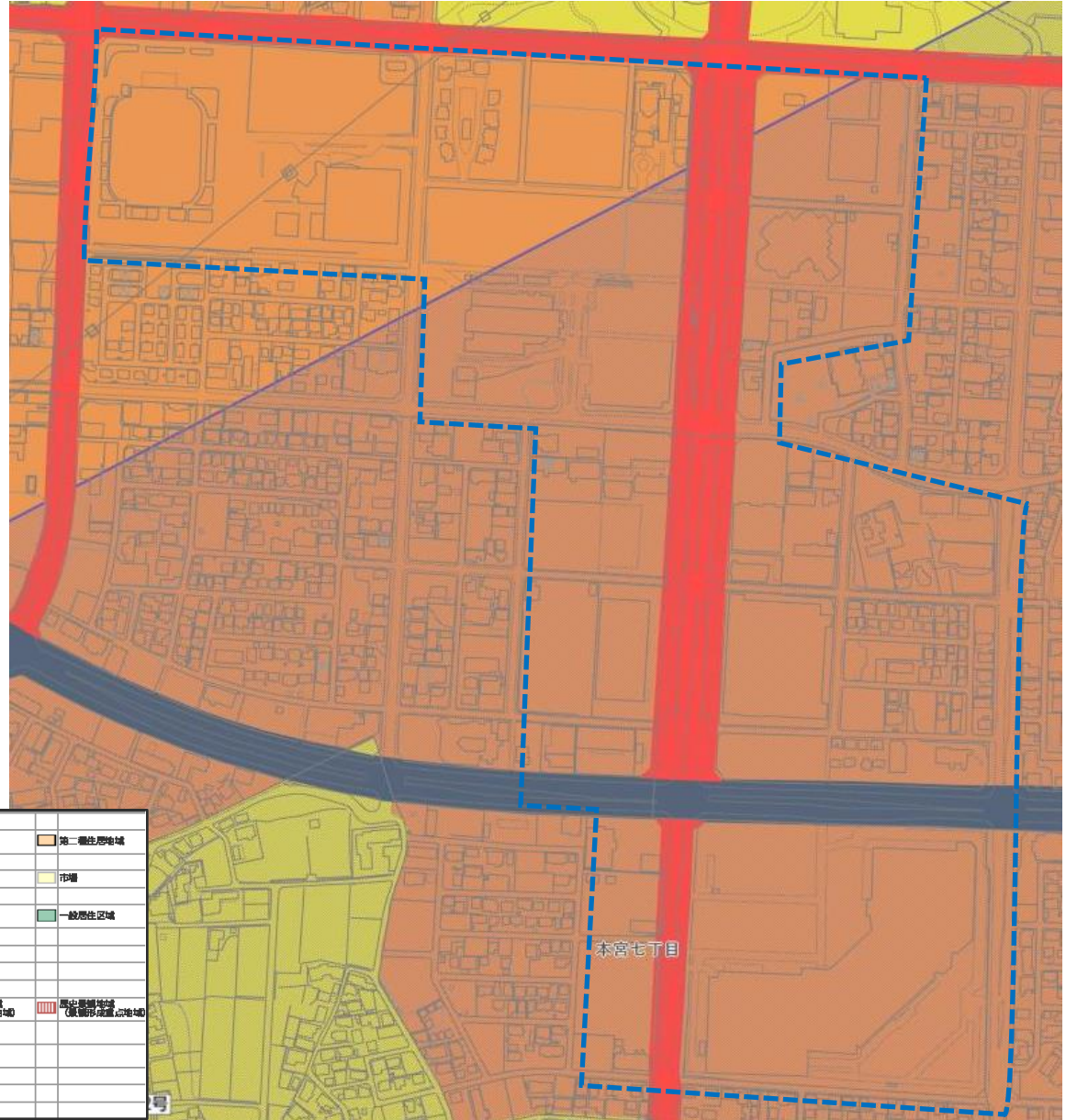


都市計画区域内外・区域区分	都市計画区域	都市計画区域外	市街化区域	市街化調整区域	第一種住居地域	第二種住居地域
用途地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種工業地域	第二種工業地域
都市計画道路・施設等	近隣地境地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	市街
その他の都市計画	高度利用地区	特別用途地区	地区計画	防火地域	消防地域	新市居住区域
立地適正化計画	都市機能誘導区域-地域拠点	都市機能誘導区域-中心拠点	居住圏形成区域	公共交通圏誘導居住区域	新市居住区域	一般居住区域
公園	緑地	公園	グリーンプロット			
道路施設	42条1項9号道路	42条1項6号道路	42条の項道路			
風況地区	風況地区 第1種	風況地区 第3種	風況地区 第4種			
景観計画区域	市街地景観地域 (景観形成地域)	田園・丘陵景観地域 (景観形成地域)	山間部景観地域 (景観形成地域)	河川景観地域 (景観形成地域)	歴史景観地域 (景観形成地域)	
区域振興等	新市街地形成地域 (景観形成地域)	新市街地形成地域 (景観形成地域)	新市街地形成地域 (景観形成地域)	新市街地形成地域 (景観形成地域)	新市街地形成地域 (景観形成地域)	
油断指定区域	油断指定区域					
上水道	水道事業計画給水区域					
消防文化財	消防	史跡				

用途地域 (もりおが便利マップより)

候補敷地C：盛南エリア（5/17）_③都市計画条件

- ・ 景観計画では、エリア全体：市街地景観地域（景観形成地域）となっている。
- ・ 主要道路沿いでは、山並みの見通し系(ヴィスタ)の確保、位置、高さ、形態・意匠、色彩、緑化、建築設備、屋外広告物に配慮が必要。
- ・ 眺望景観保全地域（景観形成重点地域）では、盛岡城跡公園から南昌山眺望領域にて、高さの制限が有る。



景観計画（もりおか便利マップより）

都市計画区域内外・区域区分	都市計画区域	都市計画区域外	市街化区域	市街化調整区域	第一種住居地域	第二種住居地域
用途地域	第一種住居専用地域	第二種住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	工業専用地域	工業専用地域
都市計画道路・線形等	近隣街路地帯	近隣街路地帯	駅前地区	駅前地区	駅前地区	駅前地区
その他の都市計画	高度利用地区	特別用途地区	地区計画	防火地域	防火地域	防火地域
立地適正化計画	都市機能誘導区域-地域拠点	都市機能誘導区域-中心拠点	居住環境形成区域	公共交通発着居住区域	都市居住区域	一般居住区域
公園	緑地	公園	グリーンプロット			
道路施設	42系1項3号道路	42系1項6号道路	42系2項道路			
風致地区	風致地区 第1種	風致地区 第2種	風致地区 第3種	風致地区 第4種		
景観計画区域	市街地景観地域 (景観形成重点地域)	山並み眺望景観地域 (景観形成重点地域)	山並み眺望景観地域 (景観形成重点地域)	河川眺望景観地域 (景観形成重点地域)	河川眺望景観地域 (景観形成重点地域)	河川眺望景観地域 (景観形成重点地域)
区域整備等	区域整備事業区域 (施行済)	区域整備事業区域 (施行済)	区域整備事業区域 (未施行)	区域整備事業区域 (未施行)	区域整備事業区域 (未施行)	区域整備事業区域 (未施行)
施設整備区域	施設整備区域					
上水道	水道事業計画給水区域					
埋蔵文化財	埋蔵文化財					

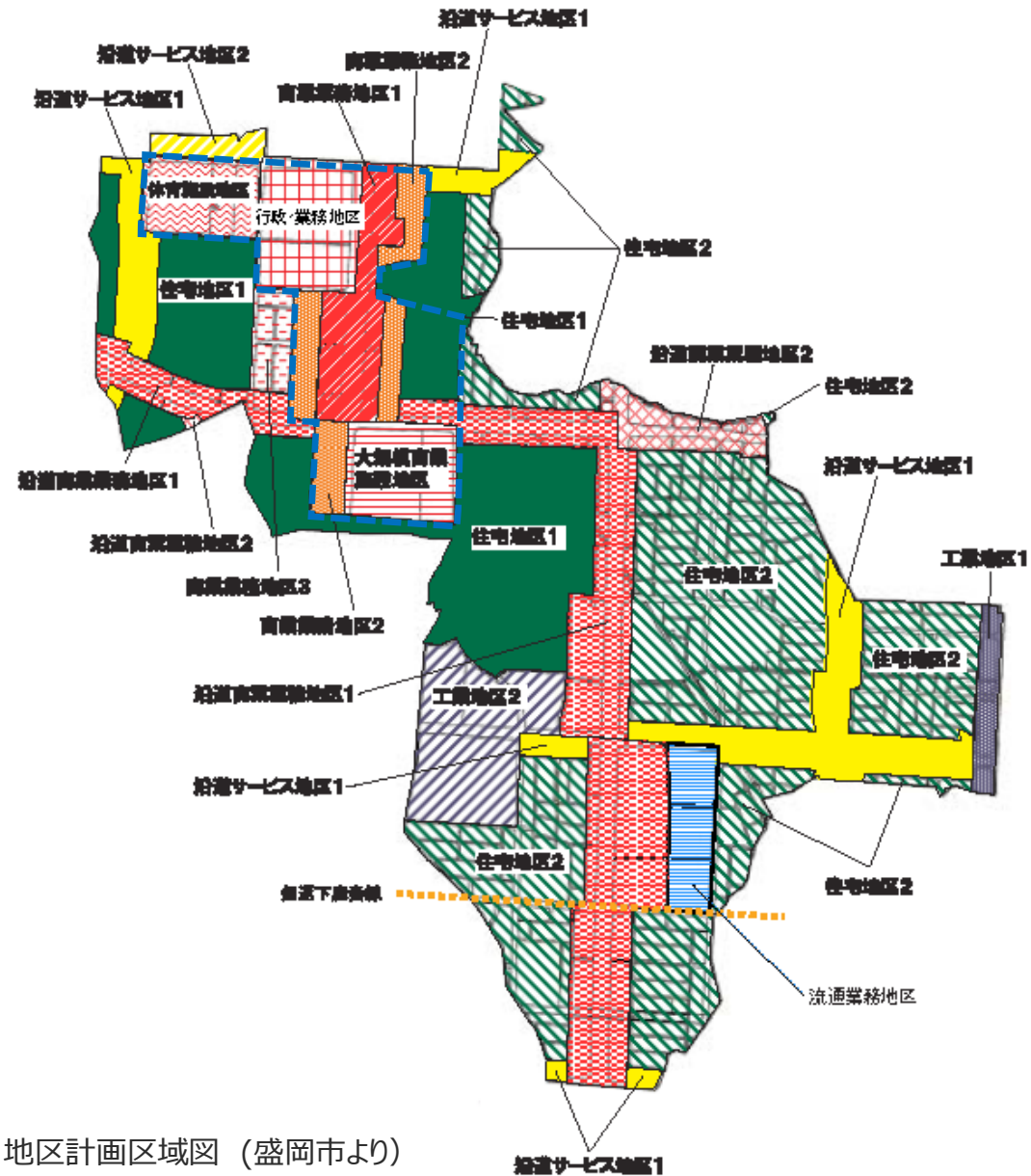
盛南エリア (6/17) _③都市計画条件

- 盛南エリアには、「盛岡南新都市地区地区計画」が設定されており、用途制限、容積率、敷地面積の最低限度、壁面位置の制限がある。
- 盛岡南新都市地区地区計画 地区計画の目標は、以下の内容となっており、区域が指定されている。

盛岡南新都市は、市内の南西に広がる田園地帯に新しい複合的な都市づくりをめざすもので、これから盛岡市が北東北の拠点都市として発展いくための重要な地区に位置づけられている。

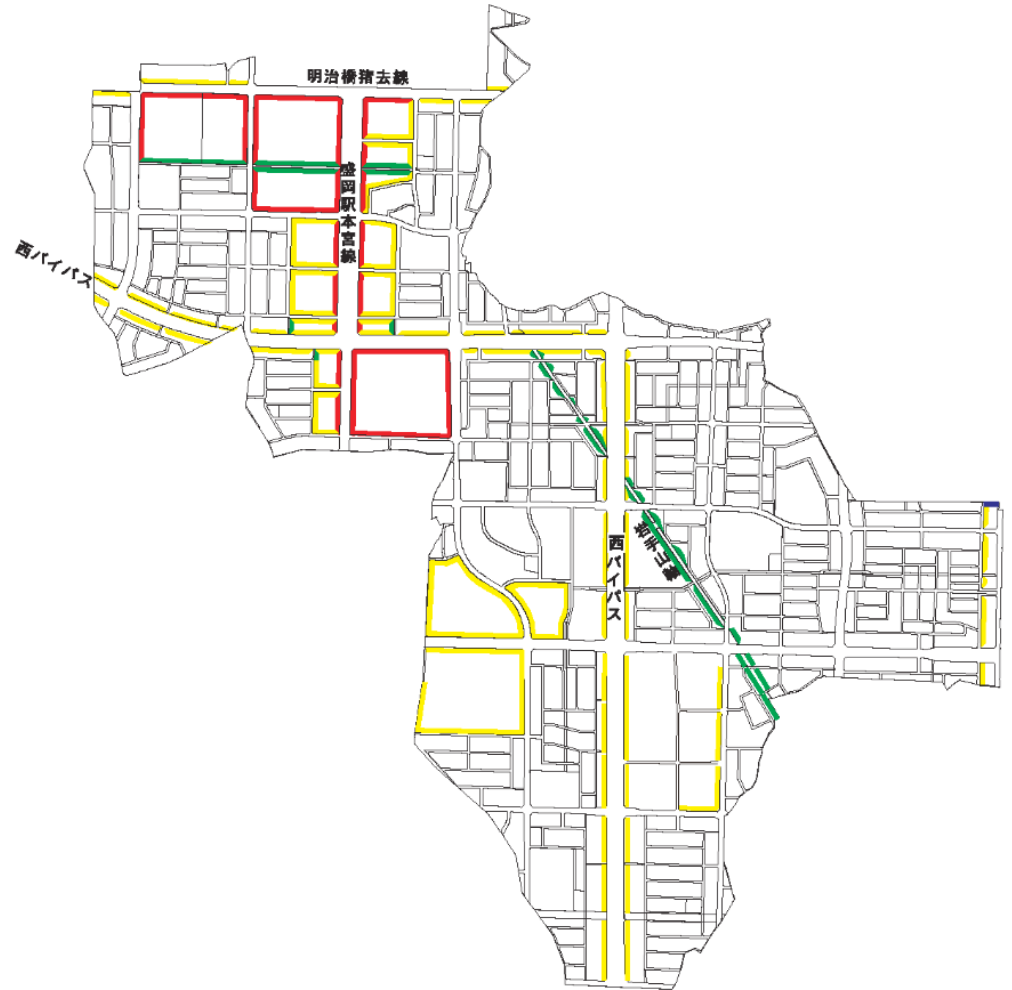
現在の都心部から盛岡駅西口地区、そして盛岡南新都市へと続く軸状の都心地区をつくりだすため、都市計画道路盛岡駅本宮線沿に高次の都市機能が集積する中心地区の形成を図る。あわせて、都市型産業が立地する市街地及び良好な住宅地の形成を図る。

このため、本地区計画を策定し、適正な土地利用を図るとともに、美しい都市景観を誇る盛岡の新都心にふさわしい、ゆとりとuringおいのある魅力的な都市環境の創出を図ること目標とする。



地区計画区域図 (盛岡市より)

盛南エリア (7/17) _③都市計画条件



地区計画による制限 (壁面位置)

- 仙北西地区土地区画整理事業区域の境界から4m以上
 - 道路から3m以上
 - 道路から1.5m以上
 - 道路から1m以上
- 上記以外：道路から1m以上（2辺が道路に接する場合は1辺1m以上、他は0.5m以上）

地区計画壁面の位置 (盛岡市より)

盛南エリア（8/17）_③都市計画条件

都市計画条件		概要
	都市計画区域	エリア全体：都市計画区域内 市街化区域
	用途地域	エリア全体：商業地域(建蔽率:80% 容積率:400%)、エリア西側の一部：近隣地域(建蔽率:80% 容積率:200%) エリア東側の一部：第一種住居地域(建蔽率:60% 容積率:200%)
	防火地域	エリア全体：準防火地域
	斜線制限	商業・近隣商業地域 道路斜線:1:1.5、適用距離:25m / 隣地斜線:31m超、1:2.5 / 北側斜線:－ 第一種住居地域 道路斜線:1:1.25、適用距離:20m / 隣地斜線:31m超、1:1.25 / 北側斜線:－
条例	その他地区	盛岡南新都市地区地区計画（各地区に壁面の位置の制限、建築物の形態・意匠の制限有り） ・行政・業務地区：住宅、学校(大学以外)、神社等、ポーリング場等、工場、危険物、風俗営業施設、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、畜舎、ガソリンスタンドは、建設不可。敷地面積の最低限度：1000㎡、壁面制限：3m/1m、建築物の高さ最高限度50m ・商業業務地区1：住宅、学校(大学以外)、工場、危険物、風俗営業施設(カラオケボックス以外)、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、15㎡超畜舎(動物病院・ペットショップ併設は除く)、ガソリンスタンドは、建設不可。敷地面積の最低限度：1000㎡・西バイパス北側：1,500㎡、壁面制限：3m/1.5m/1m、建築物の高さ最高限度50m(都市計画道路本宮下飯岡線以北の地区内) ・商業業務地区2：学校(大学以外)、工場(日刊新聞診察所除く)、危険物、個室付浴場等、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、15㎡超畜舎(動物病院・ペットショップ併設は除く)は、建設不可。敷地面積の最低限度：1000㎡・西バイパス北側：1,500㎡、壁面制限：3m/1.5m/1m、建築物の高さ最高限度50m(都市計画道路本宮下飯岡線以北の地区内) ・大規模商業施設地区：住宅、工場(日刊新聞診察所除く)、危険物、個室付浴場等、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、畜舎は、建設不可。敷地面積の最低限度：1500㎡、壁面制限：3m ・体育施設地区：住宅、文教・厚生施設(派出所以外)、ホテル等・1500㎡以上店舗・事務所、工場、危険物、風俗営業施設、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、15㎡超畜舎(動物病院・ペットショップ併設は除く)は、建設不可。敷地面積の最低限度：1000㎡、壁面制限：3m/1m ・住居地区1：3000㎡以上ホテル等・劇場等・3000㎡超店舗、3000㎡超事務所、3000㎡超ポーリング場等、工場(50㎡以下パン屋等、50㎡以下自動車修理工場、50㎡以下危険性の少ない向上以外)、危険物(プロパンガス販売除く)、自動車庫(規模による)、自動車教習所・倉庫、道路貨物運送業、3000㎡以上倉庫、15㎡超畜舎(動物病院・ペットショップ併設は除く)は不可、敷地面積の最低限度：165㎡。壁面制限：1m/0.5m
	立地適正化計画	都市機能誘導区域：中心拠点、誘導を図るべき「誘導施設」においては、市議会全員協議会において、「本市の将来的な事務所の位置の検討に向けては、都南村との合併協定書記載の盛南地区及びそれ以外の地区も含めて総合的な観点から検討を進めるものとする。」としている。
	日影規制	商業・近隣商業：無、第一種住居：平均地盤面高さ4m、5時間／3時間（盛岡県建築基準法施行条例 第10条）
	景観計画	エリア全体：市街地景観地域（景観形成地域） ：山陵や丘陵地を背景とする地域においては、稜線の眺望を保全するよう建築物・工作物の位置及び規模に配慮等 主要道路沿い：街路景観地域 広域（景観形成重点地域） ：山並みの見通し系(ヴィスタ)の確保、位置、高さ、形態・意匠、色彩、緑化、建築設備、屋外広告物に配慮 －南側・東西：西バイパス 主要道路沿い：街路景観地域 市街地の幹線街路（景観形成重点地域） ：山並みの見通し系(ヴィスタ)の確保及び道路空間への圧迫感を軽減、位置、高さ、形態・意匠、色彩、緑化、建築設備、屋外広告物に配慮 －中央・東側・西側南北：、－北側・東西： エリアの大部分：眺望景観保全地域（景観形成重点地域）：盛岡城跡公園から南昌山眺望領域にて、高さの制限有り
	駐車場・駐輪場	建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例：商業地域及び近隣商業地域、 ：特定用途(事務所) 附置義務台数＝延べ面積÷150㎡（規模による緩和：10,000㎡越え 50,000㎡＝10000㎡+(延べ床面積-10000㎡)×0.7)÷150) 盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例：第6条（施設を設置者の責務）－駐輪場設置の努力義務
	その他	岩手県建築基準法施行条例、岩手県ひとにやさしいまちづくり条例、盛岡市開発指導要綱、盛岡市建築基準法施行細則 埋蔵文化財：エリアの南側に、本宮熊堂A遺跡、本宮熊堂B遺跡、稻荷遺跡、野古A遺跡、宮沢遺跡、小幅遺跡あり。

盛南エリア（9/17）_④安全性

- 「盛岡市防災マップ・ハザードマップ」より、想定される自然災害について、以下のとおり整理されている。

災害		被害状況
地震 災害	地表震度分布	北上低地西縁断層帯型地震：エリア全体で、震度6弱、エリア北側・東側で、震度5強 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、震度5弱
	液状化危険度分布	北上低地西縁断層帯型地震：エリア全体で、かなり低い、エリア西側の一部で、低い 東北地方太平洋沖型地震： エリア全体で、かなり低い
	地盤状況	周辺地盤調査より：4m深さ程度で支持地盤があり、地盤状況がよい（※実際の計画時には、計画地での地盤調査による）
水害 災害	浸水被害	雫石川 浸水想定区域：エリア北側・東側 場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満の浸水想定(主に道路)、 北東側の敷地が～0.5m未満の浸水想 北上川 浸水想定区域：エリア東側 場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満の浸水想定(主に道路)
	内水	エリア南側の道路部分に、浸水深さ ～0.3mの浸水危険個所有り
	津波	特になし
火山 土砂 災害	岩手山火山防災	特になし
	土砂災害警戒区域等	特になし
	土砂災害危険箇所	特になし

※水害災害(平成30年8月),火山土砂災害(令和4年3月)

- 地震災害危険度を示す地表震度分布：北上低地西縁断層帯型地震では、震度6弱、震度5強となっている。
- 液状化危険度分布によると、エリア全体でかなり低い、一部低いとなっている。
- 浸水被害について、雫石川、北上川による浸水区域が、場所によって想定されている。～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満の浸水想定。内水被害について、部分的に～0.3mの浸水危険個所が想定されている。
- そのため、施設整備時においては、場所によって浸水対策を考慮する必要がある。
- 津波被害、火山災害、土砂災害については、特になし。












盛南エリア (10/17) _④安全性

- 地表震度分布において、北上低地西縁断層帯型地震では、エリア全体で、震度6弱、エリア北側・東側で、震度5強となっている。

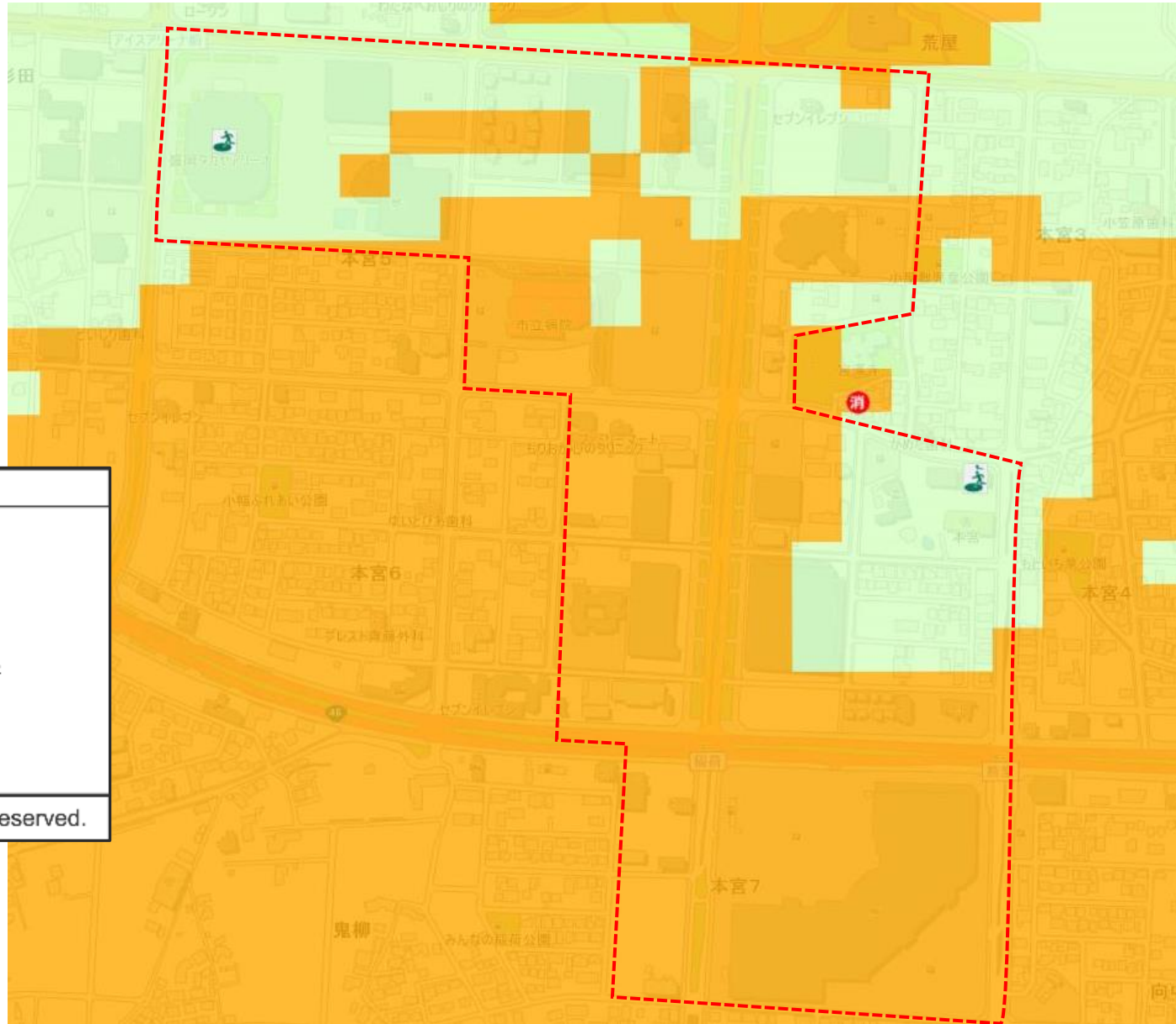
地表震度分布

北上低地西縁断層帯型地震

ハザードマップ (もりおか便利マップより)

凡例	
 震度5弱	 震度5強
 震度6弱	 震度6強
 震度7	 指定緊急避難場所
 指定緊急避難場所_地震	 指定避難所
 消防機関	 消防団施設
	 臨時ヘリポート

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.



盛南エリア (11/17) _④安全性

- 液状化危険において、北上低地西縁断層帯型地震では、エリア全体で、かなり低い、エリア西側の一部で、低いとなっている。

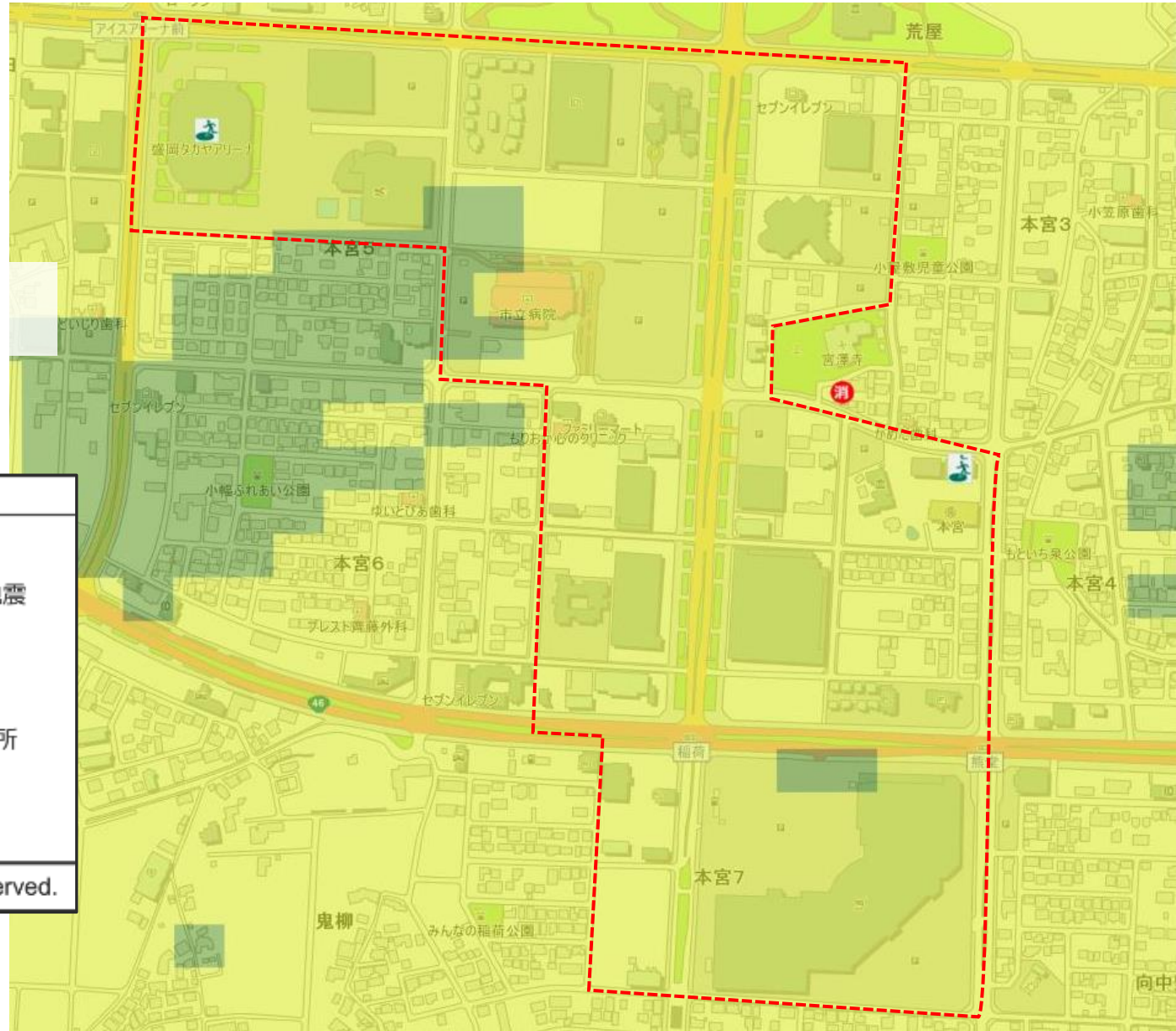
液状化危険度分布

北上低地西縁断層帯型地震

ハザードマップ (もりおか便利マップより)

凡例	
 低い	 かなり低い
 高い	 指定緊急避難場所_地震
 指定緊急避難場所_火山	 指定避難場所_外国人収容
 指定避難場所_帰宅困難者収容	 指定避難場所
 消防機関	 消防団施設
	 臨時ヘリポート

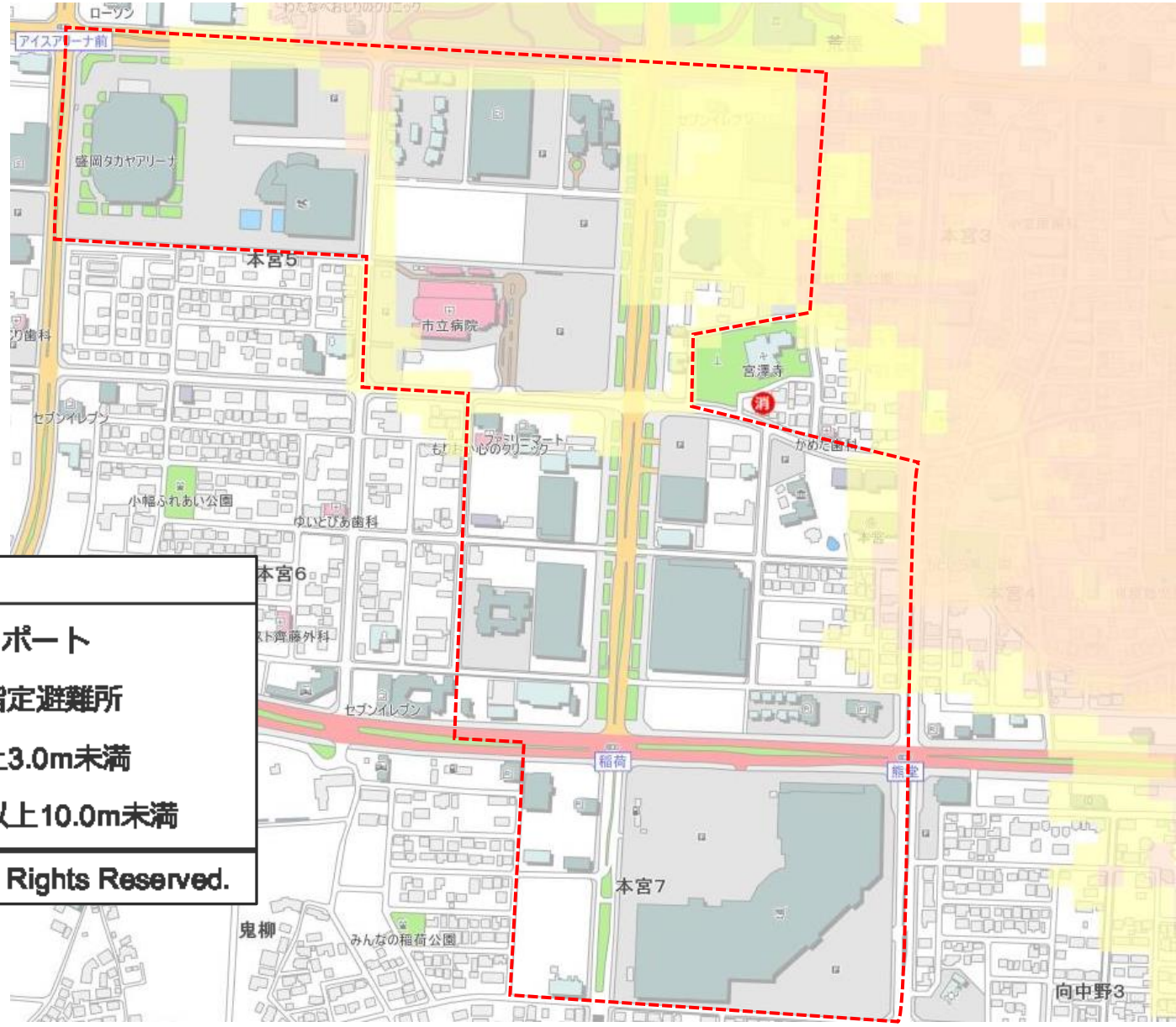
Copyright (C) 2020 Morioka City. All Rights Reserved.



盛南エリア (12/17) _④安全性

- 洪水ハザードマップにおいて、一部が雫石川、北上川浸水想定区域では、エリア北側・東側場所により、～0.5m未満、0.5m以上3.0m未満の浸水想定(主に道路)となっている。

雫石川、北上川洪水ハザードマップ
(もりおか便利マップより)



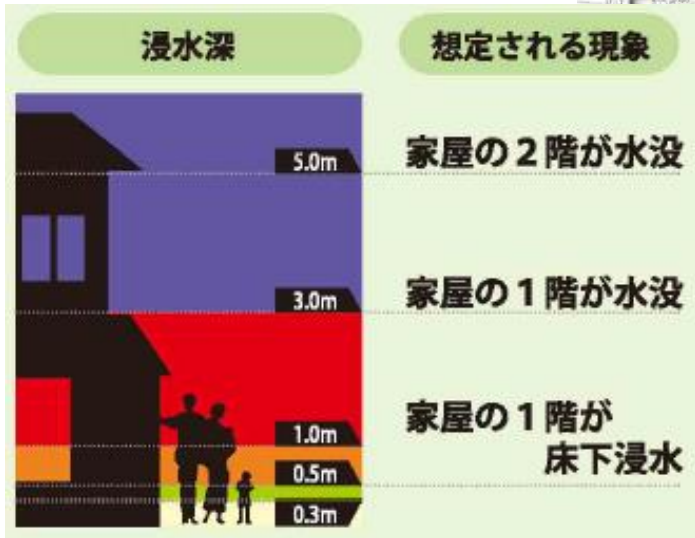
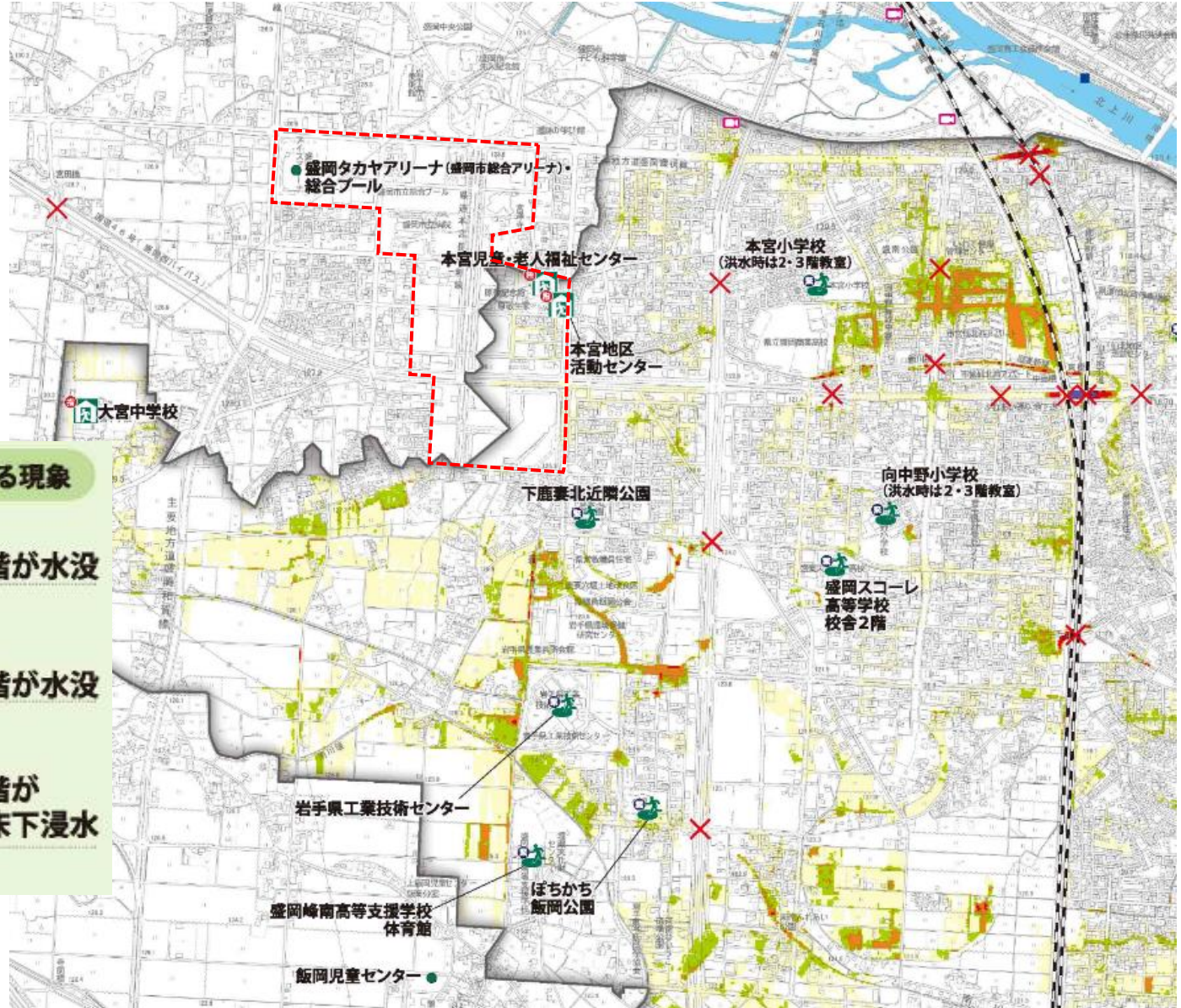
凡例	
消防団施設	臨時ヘリポート
指定緊急避難場所_洪水	指定避難所
～0.5m未満	0.5m以上3.0m未満
3.0m以上5.0m未満	5.0m以上10.0m未満

Copyright (C) 2020 Morioka City.All Rights Reserved.

盛南エリア (13/17) _④安全性

- 内水ハザードマップにおいて、エリア南側の道路部分に、浸水深さ ~0.3mの浸水危険個所有り。

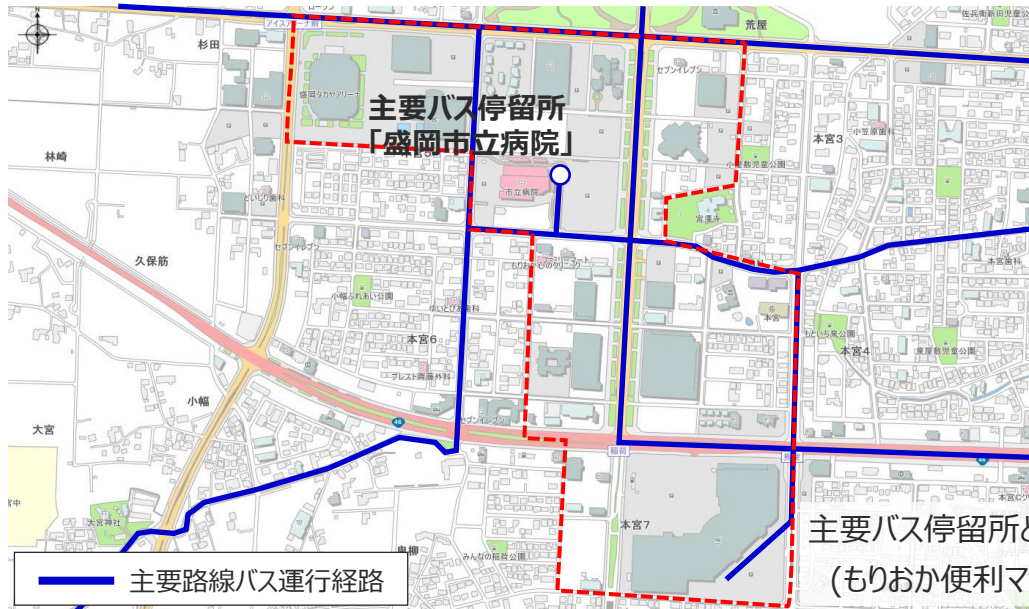
盛岡市 内水ハザードマップ
(盛岡駅周辺及び合流式下水道区域)



盛南エリア（14/17）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

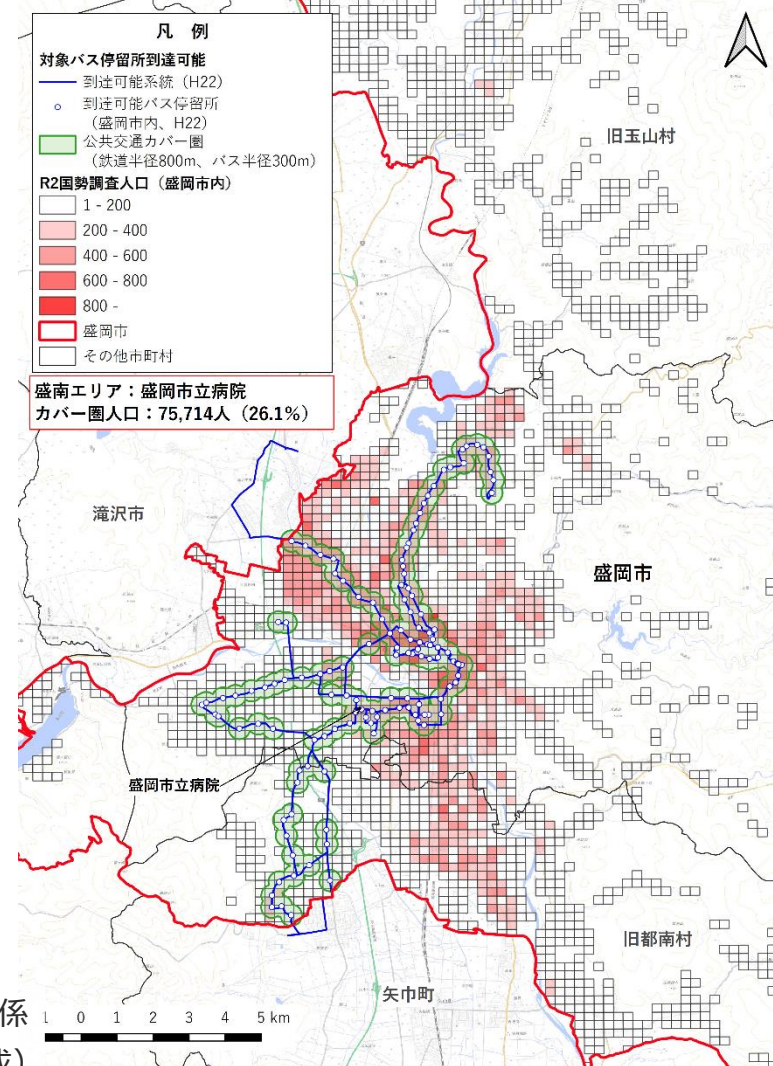
1) 公共交通機関によるアクセス

- 盛南エリアにおいて利用できる主となる公共交通手段は、路線バスである。
- 主要バス停留所である「盛岡市立病院」では、市民の26.1%にあたる75,714人（R2国勢調査）が乗り換えなしで到着できる。
- 盛岡市立病院は、乗り入れ系統も少なく、運行も通院時間帯に限られることから、交通利便性は劣っている。
- 運行時間帯以外や盛岡中心部へのアクセスは、近隣のバス停留所やタクシーを利用する必要がある。



公共交通カバー圏マップ

（出所：国土数値情報・国勢調査より作成）



盛南エリア（15/17）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

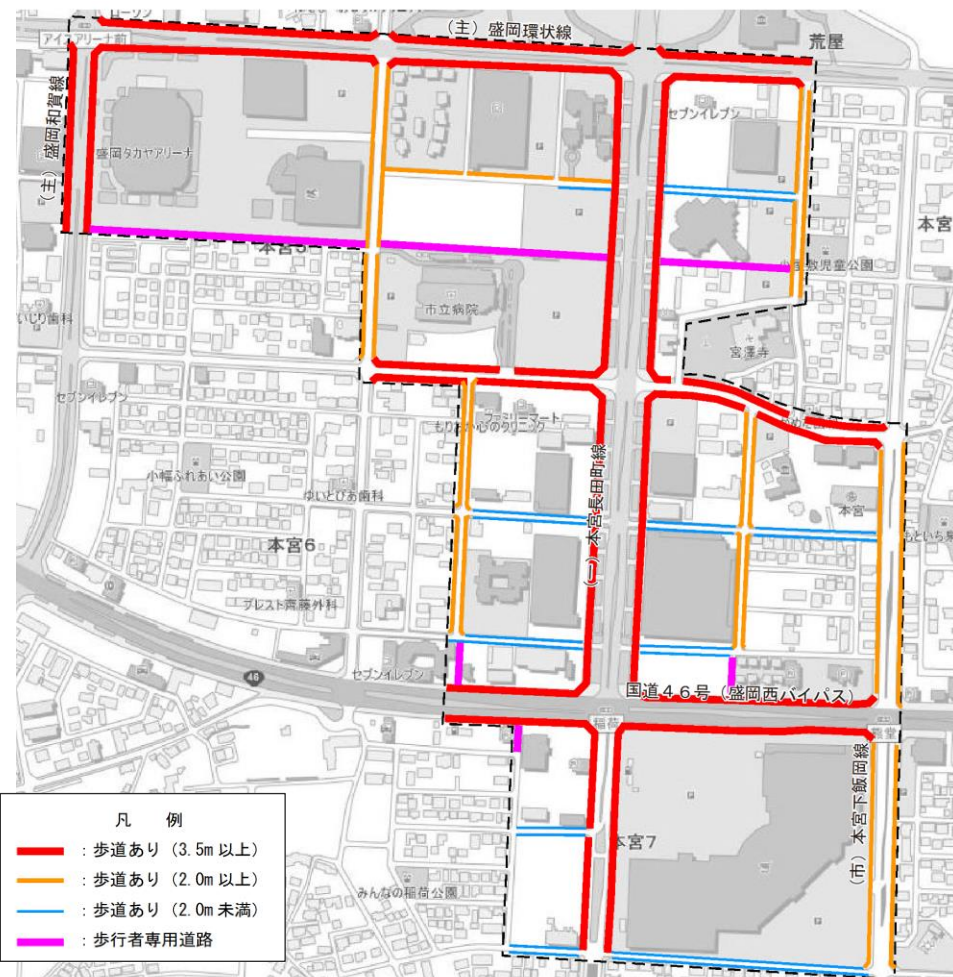
2) 歩行者環境

- 庁舎規模を延床面積23,000～27,000㎡と想定した場合、大規模マニュアルにより算出した徒歩での来庁者数は、466～547人/日（朝ピーク61～71人/時）であり、少なくなっている。
- エリア内の多くが両側に歩道が設置された道路であり、特に、国道46号盛岡西バイパス、（主）盛岡環状線、（一）本宮長田町線などの幹線道路では、3.5m以上の広い歩道が設置されており、歩行者の利便性（快適性や安全性）に優れる一方、施設間の距離が離れているため、回遊性は劣る。

【徒歩での来庁者数】

		候補地C (盛南エリア)	根拠
①	1日あたり来庁者数	2,404～ 2,822 人/日	大規模マニュアルにより算出 新市庁舎面積：32,000㎡ 発生集中原単位：2,200人TE/ha・日 商業床面積率による割引率：0.95
②	分担率	鉄道	2.4%
③		バス	9.7%
④		徒歩のみ	7.3%
⑤	1日あたり 徒歩での来庁者数	466～ 547 人/日	①×(②+③+④)
⑥	ピーク1時間あたり 徒歩での来庁者数	61～ 71 人/時	歩行者の時間集中率13.0% 大規模マニュアル、P.26 (事務所・周辺部・単館型・朝)

【歩道設置状況】



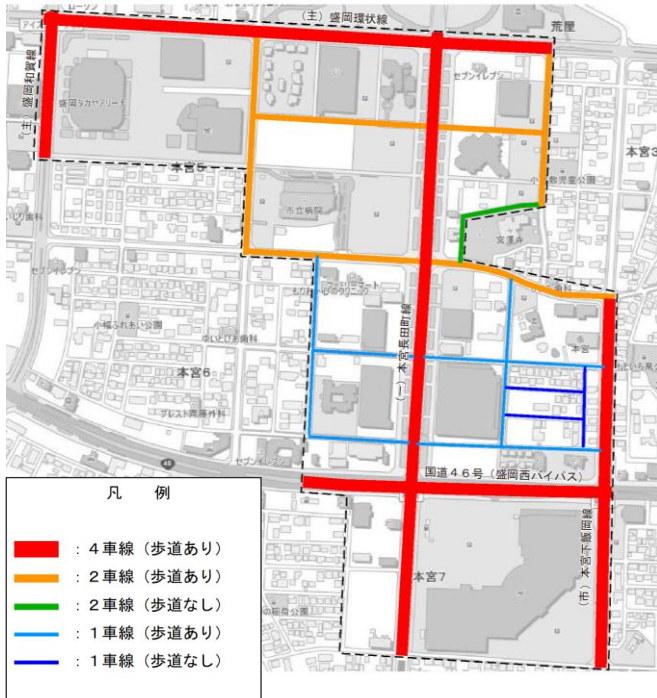
※歩道設置の有無、歩道幅員は航空写真により計測（もりおか便利マップより作成）

盛南エリア（16/17）_⑤アクセシ性・道路状況・駐車場

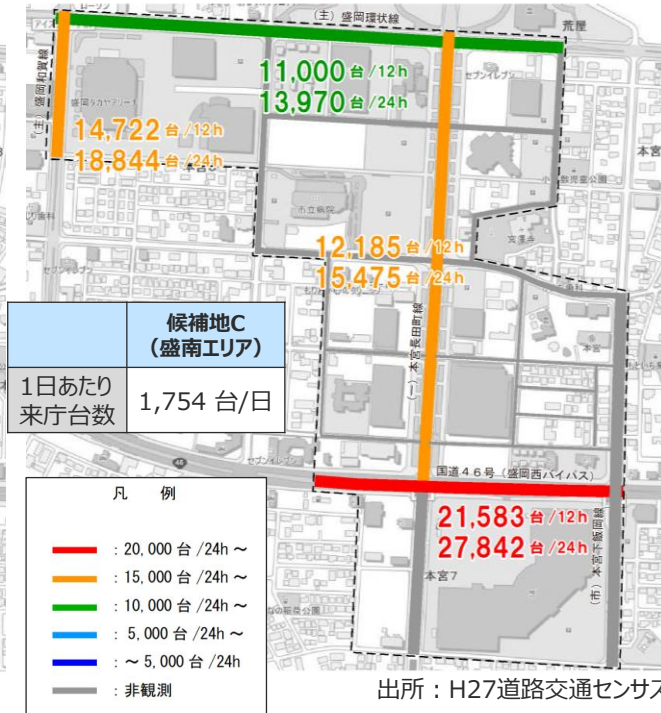
3) 周辺の道路状況・自動車でのアクセス

- エリア内には、国道46号盛岡西バイパス、（主）盛岡環状線、（一）本宮長田町線、（市）本宮下飯岡線などの4車線道路が複数整備されており、自動車でのアクセスに優れるエリアとなっている。
- H27道路交通センサスから交通量が1.5万台/日以上を超える路線が多いが、車線数が多いため混雑度は1.0を下回っており、混雑が少ないエリアとなっている。（交通センサス：全国道路・街路交通情勢調査）
- 自動車での来庁が多く見込まれるが、多車線道路が複数あるため、混雑悪化の影響は少ないと考えられる。

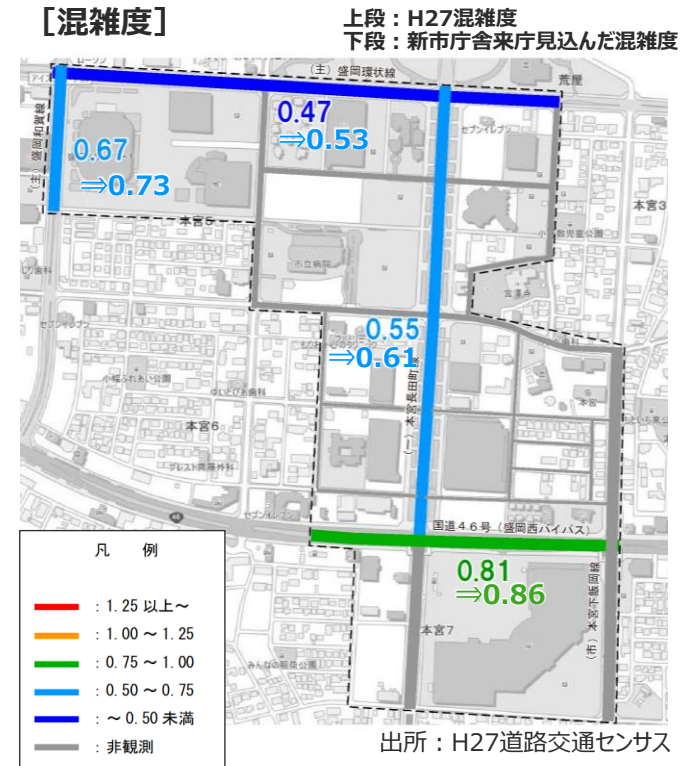
【車線数】



【交通量】



【混雑度】



上段：H27混雑度
下段：新市庁舎来庁見込んだ混雑度

盛南エリア (17/17) _ ⑤アクセス性・道路状況・駐車場

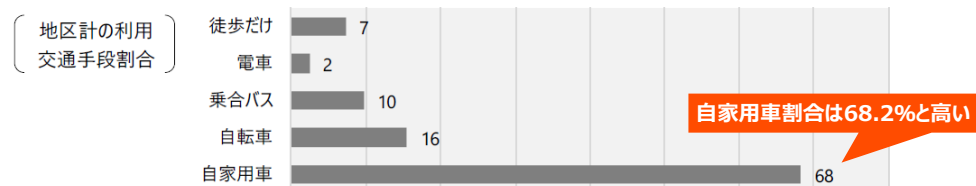
4) 駐車場

- 他と比べて、H22国勢調査から自動車の分担率が68.2%と高いため、新市庁舎の必要駐車台数も292～357台（うち一般車243～285台）と多くなっている。
- 周辺の時間貸駐車場も少ないため、繁忙期など標準的な需要以上の来庁がある場合に駐車場が不足する恐れがある。

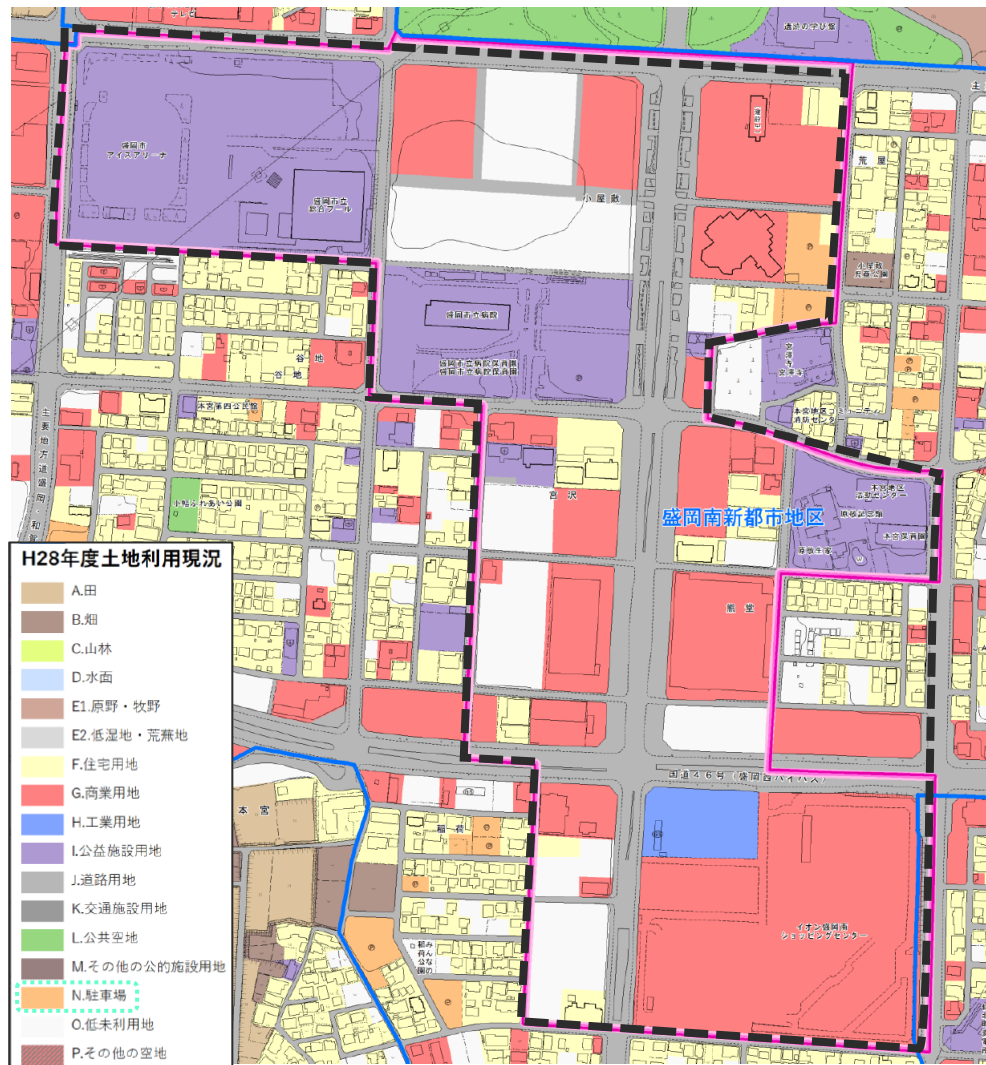
必要駐車台数（盛南エリア）

	延床面積23,000 ～27,000㎡
一般車	243～285台
公用車	49～72台
計	292～357台

【利用交通手段割合(H22)】※15歳以上就業者



エリア内の交通手段割合（盛南エリア）



土地利用現況図(盛南エリア)

出所：盛岡市内丸地区の再整備に関する基礎調査業務委託 報告書（平成27、28年度）
成果品を一部加工し作成）

盛南エリア その他

1) 用地取得可能性・取得時期

- エリア内は、「盛岡南新都市地区地区計画」にて、盛岡市が北東北の拠点都市として開発、発展していくための重要な地区の位置づけのため、大きなブロックの敷地となっている。
- そのため協議が進めば、市庁舎に必要なまとまった敷地が取得やしやすく、事業を進めやすい。ただし、市議会全員協議会において、「都南村との合併協定書記載の盛南地区及びそれ以外も含めて総合的な観点から検討を進めるものとする」とされており、調整が必要。
- 「盛岡南新都市地区地区計画」にて開発されたため、比較的大きな区画となっているが、現在では一定の敷地面積がある土地は私有地となっており、現時点で取得が見込まれる敷地はない状況である。
- 敷地の確保については、調査規模の縮小などで敷地面積の縮小化などを図ったうえで、地権者との交渉を進める必要性があり、取得の難易度は高い。

2) シンボル性

- 現在の盛岡南新都市エリアには、道路も**広**幅員であり、大規模な施設が余裕をもって配置されており、新たな拠点都市としての景観を形成している。
- 医療施設や体育施設などの公共施設との一体性や、余裕のある景観により、新市庁舎建設による「拠点都市としてのシンボル形成」が可能。
- 病院やマンション、ショッピングセンターなどの一定の高さの建物はあがるが、公園や住宅地とも隣接、混在したエリアでもあるため、景観、デザイン的な配慮は必要。

3) その他

- 主要幹線からの工事用車両動線の確保に課題がある。周辺交通の渋滞への影響に課題、商業施設、医療施設に対する配慮が必要である。