

内丸プラン

(内丸地区再整備基本計画)

基本方針編

(素案)

令和7年8月版

令和7年〇月

盛岡市

目次

はじめに～未来の盛岡を構想する～.....	1
第1章 再整備の背景・位置づけ.....	2
1. 背景.....	2
2. 再整備の必要性.....	3
3. 計画の構成と推進の考え方.....	3
4. 内丸プランの位置づけ.....	4
第2章 未来の都市構造と中心市街地.....	5
1. プランの前提となる考え方.....	5
2. 内丸ビジョン.....	8
第3章 中心市街地・内丸地区の現状.....	10
1. 都市の成り立ち.....	10
2. 都市の現状.....	11
3. 未来の都市構造に向けて.....	14
4章 再整備の目標.....	21
1. 4つの目標.....	21
2. 目指す都市像.....	22
第5章 再整備に向けた取組.....	23
1. 目指す都市像のコンセプト.....	23
2. 50年後の人々の営みと都市空間のイメージ.....	24
3. 目指す都市空間のあり方.....	28
4. 取組方策の体系.....	36
5. ハードに関する取組.....	37
6. ソフトに関する取組.....	48
7. 概略工程.....	50
第6章 未来の内丸地区.....	51
1. 50年後の内丸地区の姿.....	51
2. 空間構成の考え方.....	58

はじめに～未来の盛岡を構想する～

内丸地区は江戸時代に盛岡城の外廓に形成された城下町を起源に持ち、明治時代には官公庁施設や軍施設が整備されたことで現在の原型が形成されました。そして第二次世界大戦後には、それを礎とし、1957年には全国第1号の一団地の官公庁施設を内丸地区において都市計画決定し、現在に至ります。

一団地の官公庁施設の思想からは、「もはや戦後ではない」と言われた当時、来るべき高度経済成長と地方の時代を見据え、行政機能を集積させることで盛岡市の社会経済を牽引するエリアを形成し、地方都市の未来のあり方に向けた一步を踏み出そうとした先人たちの強い思いを感じることができます。事実、内丸地区は行政機能をはじめ、司法、大学、医療、金融、報道など、都市活動の中核をなす高次都市機能が集積するようになり、盛岡市の核、そして県都として機能するようになっていきました。

こうして都市の核が形成された後、盛岡駅西口地区や盛岡南地区等の市街地開発事業により、拡大しようとする力を南側に誘導し、計画的に秩序ある市街地の拡大を図ってきました。

しかしながら、盛岡市の人口も2000年の303千人をピークに減少に転じ、今後も減少の一途を辿ると推測され、都市が拡大・成長期から縮小・成熟期に転換していく中で、コンパクトな市街地の形成と、公共交通のネットワークの要素を加えた「コンパクト・プラス・ネットワーク」による持続可能な都市構造の形成を目指すことになりました。

一方、盛岡市の核である内丸地区では、戦後に行われた整備から約60年が経過しており、当時建設された施設の老朽化は特に顕著であり、岩手医科大学の矢巾町への移転等による都市機能の離散や、小売販売額が減少傾向にあるなど、さらに今後についても官公庁や企業における手続きのオンライン化やリモートワークの普及による人流の減少が予想され、周辺地域の経済活動に影響を与えることが現実的な課題となってきました。また、地区内の広範囲が洪水浸水想定区域に位置することから、官公庁の再配置に際しては、大規模な災害発生時にも機能を喪失することのないよう、庁舎自体の防災機能を強化するとともに、行政機関相互や官民が強固に連携し災害時の対応力強化を進めるなど、防災分野の新たな地域モデルとなるような取組を進めることも必要となります。

このような課題状況の下、我々は、盛岡市の再興を目指して一団地の官公庁施設を制度化した先人にならい、人口減少と地域経済の地盤沈下という将来予測を直視しつつも与することなく、技術革新や価値観の変化を捉え、都市計画の観点から、健康な都市としての盛岡市の未来を描く必要があります。ニューヨークタイムズ紙により発信された「盛岡らしさ」の良さを生かし、歩いて楽しめる本市の魅力に一層の磨きをかけていく必要もあります。

このような時代認識と思いを持ち、本市のみならず、国、県、企業、そして盛岡市を愛する市民等とともに、これからの時代の盛岡を創生し、将来も多くの人が豊かに暮らし、それをもって住みたい・訪れたいと思われる都市の核となる内丸地区を実現すべく、現実的な未来志向をもって、市民等が期待を抱くことのできる内丸プラン（内丸地区再整備基本計画）を作成します。

第1章 再整備の背景・位置づけ

1. 背景

21世紀に入って人口増加・高度成長の時代が終わり、人口減少下において安定・成熟した都市型社会の実現が求められるようになりました。都市計画の領域においては、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市の形成、自動車から公共交通への転換、人中心のエリアづくりなどが特に必要とされています。

盛岡市も過去には松園や盛南等の郊外部に市街地を拡張し、盛岡駅西口地区の都市開発にも取り組んできた結果、人口集中地区（DID）も広がっていきました。このように都市が拡大していく一方で、中心市街地では商品販売額が低下するとともに、多くの建物が更新時期を迎えています。

このような現状を反映するように、将来人口推計では、2040年の人口増減率で大通・菜園地区や内丸地区等の中心市街地では人口が減少する一方、盛南地区や盛岡駅西口地区では人口が増加すると予測されています。

その中で作成した盛岡市立地適正化計画（2020年3月）では、将来においても持続可能なコンパクト・プラス・ネットワーク型都市を形成するため、中心市街地の再生を図ることとしています。

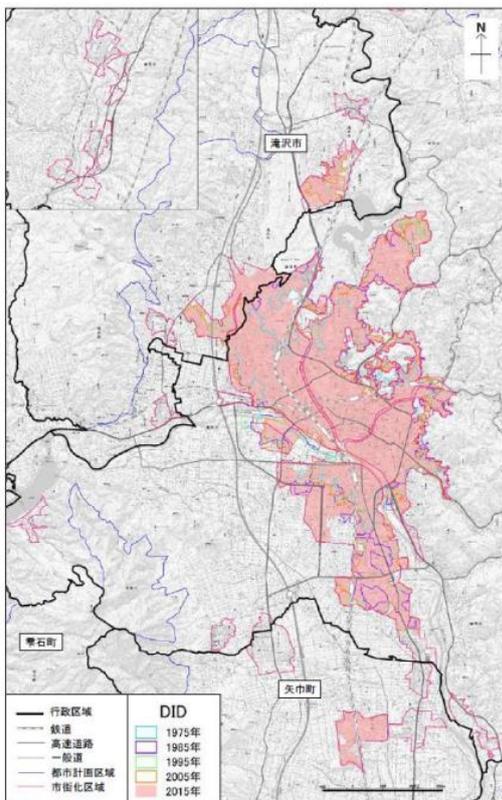


図 DIDの変遷
(出典：盛岡市都市計画マスタープラン)

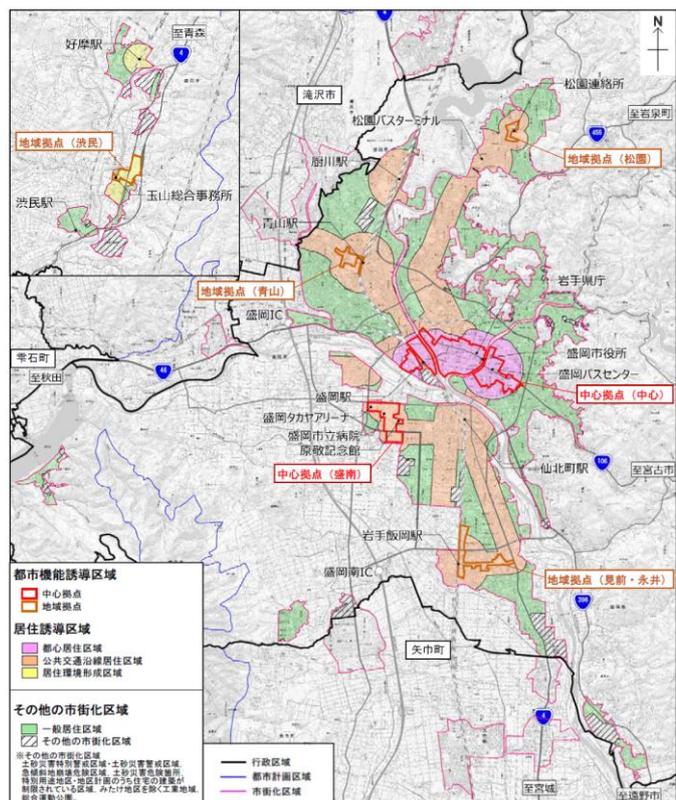


図 立地適正化計画での誘導区域等
(出典：盛岡市立地適正化計画)

2. 再整備の必要性

中心市街地の多くの建物が老朽化している中、内丸地区の建物群は戦後間もない頃に一団地の官公庁施設の形成とともに整備されたことから特に築年数が経っており、都市としての更新時期を迎えています。

そのような中で、2019年に岩手医科大学附属病院が矢巾町に移転しました。その後、内丸地区内で診察を続けてきた内丸メディカルセンターも、2026年4月を目途に医科機能が附属病院に統合、歯科機能及び一部の医科機能は内丸地区で診察を継続することが決まり、内丸地区に訪れる人が大きく減少することが予想されます。

内丸地区の再整備の目的は、このような状況を踏まえて施設更新を図っていくことで、都市がアップデートされ、内丸地区を「盛岡の顔」と言える地区として活力を維持し、まちの魅力や「盛岡らしさ」を次世代に継承することにあります。そして、内丸地区に留まらず、中心市街地へと再生が波及することを目指します。

都市の縮小・成熟期を迎える中、地方都市である盛岡市が将来にわたって魅力的であるためには中心市街地を核として魅力的なまちであり続けることが必要であり、その第一歩が内丸地区の再整備です。

そのためには将来においても共有される一貫したポリシーが必要であり、そのポリシーにつながる大方針を内丸プランで示し、内丸地区の再整備において体现することが大事です。

3. 計画の構成と推進の考え方

内丸プランは、地区全体の整備に係る基本方針（本稿）と個別事業に係る整備方針から構成され、基本方針では約50年後という未来を目途とした都市づくりの方針を定めます。

一団地の官公庁施設の形成から約50年が経過する現在において、未来の内丸地区のあり方を検討している状況に鑑み、都市の機能やインフラなどが社会状況の変化や経年により更新される周期を想定したものです。将来の内丸地区における人々の変わらぬ営みと新たな可能性を想像し、その舞台となる都市空間のあり方を具体的に示します。そして、新市庁舎と県庁舎の整備を推進し、それら施設において都市空間の将来像を体现し、今後の事業のモデルを示すことで、基本方針が施設整備・都市空間整備のポリシーとして、長期的に地区内で共有されることを目指します。また、即すべき上位計画の見直し、社会状況等の大きな変化が認められる場合などには、必要に応じて見直しを行うこととします。

個別事業に係る整備方針は、時々における個別事業の構想・計画にあたって整備手法などの具体的な方策を定めます。基本方針を前提とするとともに、社会的背景や時代潮流も踏まえて作成することとし、関係者と協議調整し必要に応じて基本方針にフィードバックすることも検討するなど、一貫性と柔軟性を併せ持ちながら、内丸プランを推進していきます。

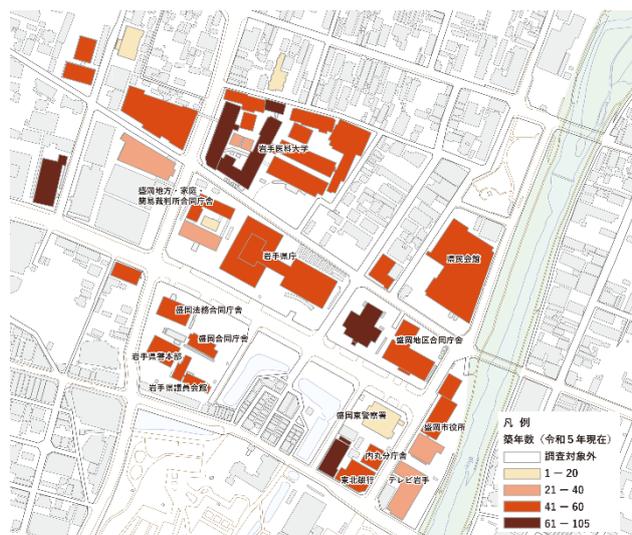


図 内丸地区周辺の建築物の状況（築年数）

4. 内丸プランの位置づけ

内丸プランは内丸地区将来ビジョン（以下、「内丸ビジョン」という。）を具体化するものです。

盛岡市の各種計画における位置づけとしては、盛岡市総合計画の下、土地利用計画や景観デザインに関しては盛岡市都市計画マスタープラン、盛岡市立地適正化計画、盛岡市景観計画等を踏まえ、交通計画に関しては盛岡市総合交通計画、もりおか交通戦略（以下「交通戦略」という。）等を踏まえます。また、中心市街地のあり方を検討する上では、第2期中心市街地活性化つながるまちづくりプランとも関わります。

なお、50年後を見据えた内丸地区のあるべき姿を示し、交通体系や中心市街地全体のあり方にも触れることから、今後の盛岡市都市計画マスタープランや盛岡市総合交通計画、交通戦略等の見直しに当たっては、内丸プランの内容を踏まえた検討が必要になります。

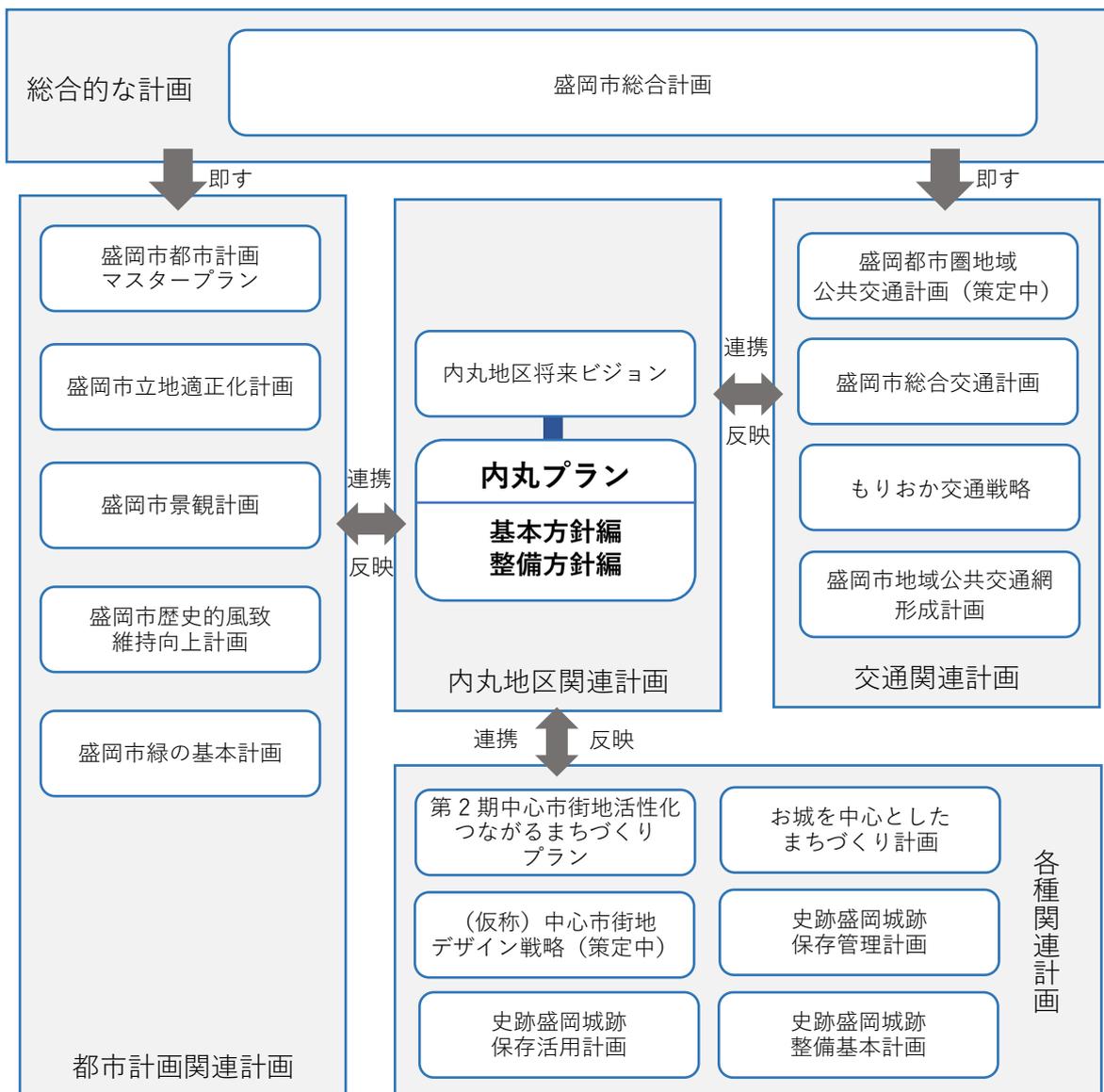


図 計画の体系図

第2章 未来の都市構造と中心市街地

1. プランの前提となる考え方

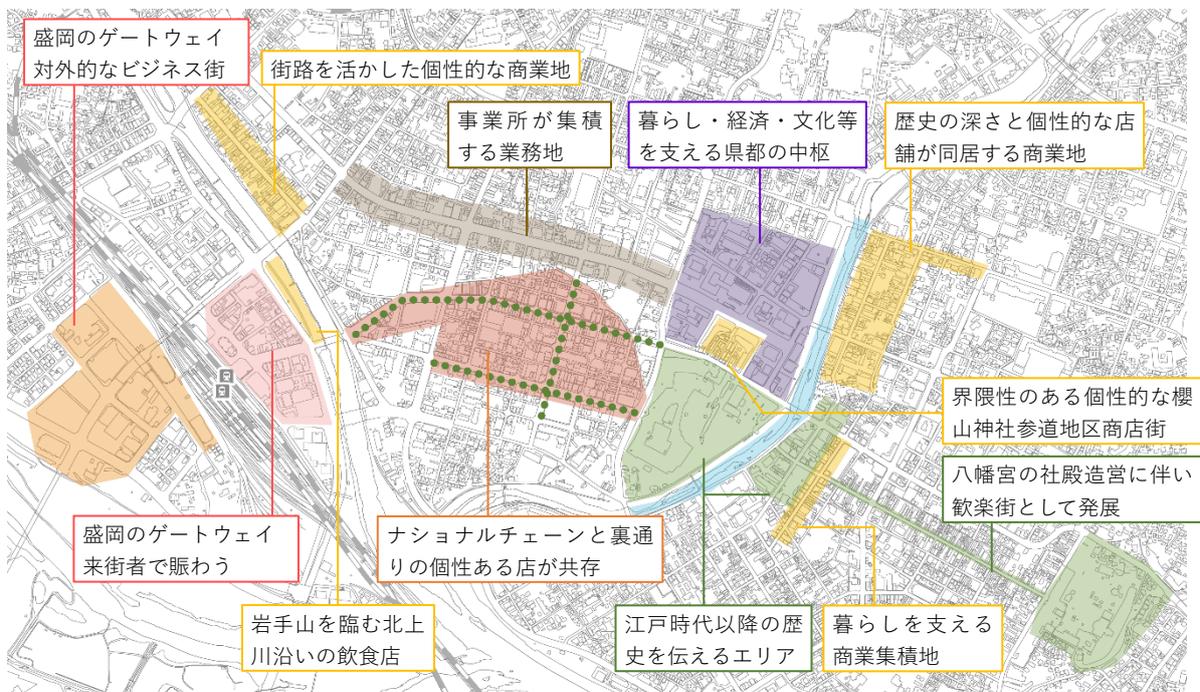
■都市固有の魅力の必要性と中心市街地

盛岡市の中心市街地は、歩いて回ることのできる距離感のなかに商業、業務、居住が近接し、ナショナルチェーンもあれば盛岡ならではの商店・飲食店もあり、そのいずれもが小さなスケールで点在しています。さらに、岩手山や北上川、中津川といった自然、そして内丸地区と河南地区では歴史の深さにも触れることができます。

その中で内丸地区は、暮らし・経済・文化等を支える県都の中核でありながら、都市の暮らしや賑わい、そして歴史や自然とつながっていることが特長と言えます。また、それによって平日は官公庁街でありながらも休日には観光客などが訪れるという二面性があることも特長です。

このような盛岡市ならではの中心市街地の有り様は、「盛岡が好き」という思いをもってその魅力を楽しみ、また新たな魅力が生み出され、さらにそれを楽しむという循環の中で形成されてきたものです。

近年、買い物はインターネットで済ませることができるようになり、中心市街地はもとより、郊外大型店舗にも訪れることなく、買い物や余暇のニーズは満たすことができるようになっていきます。このような状況は「どのまちに住んでいても変わらない」ということにつながりかねません。その中でも居住地として積極的に選ばれるためには都市固有の魅力が必要であり、盛岡ならではのユニークな魅力を有し、その魅力が新たに生み出され続けていくような中心市街地となる必要があります。



中心市街地の各エリアの特長

■魅力へのアクセス：エリア・トゥ・エリアの移動

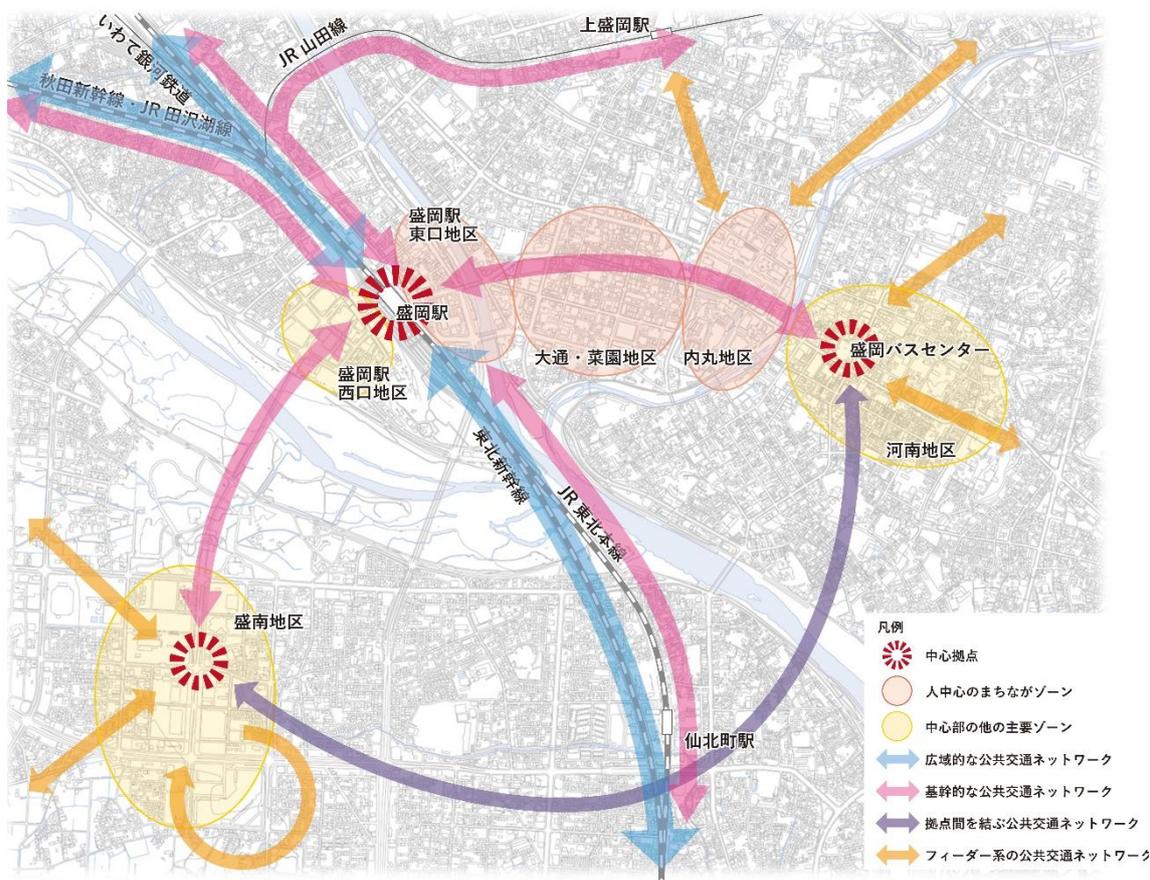
盛岡市の中心市街地は、後述するように小さな魅力が歩くことのできる範囲に点在し、まちなかを歩くなかで自ずとその魅力が目に入ります。

現在も大通りのアーケード街を歩く人は少なくありませんが、自家用車によって移動し、目的地近くの駐車場に止め、徒歩での移動は最低限に留めているという人が大半と考えられます。しかし、このように目的を端的に満たそうとする行動は、ネットショッピングが定着すればそれにとって代わられる可能性があります。そして中心市街地に足を運ばなくなっていくとも考えられます。

それを避けるためにも自家用車での移動が中心の社会から公共交通での移動が中心の社会へと転換し、ドア・トゥ・ドアの移動からエリア・トゥ・エリアというべき移動を積極的に選択し、楽しむようになる必要があります。

エリア・トゥ・エリアの移動は電車やバスでの移動であり、必ずしも目的地に直接アクセスできるわけではありません。ただ、それであるがゆえに、到着地から目的地までのあいだで思わぬ発見や意外な気づきを得られる可能性が高まります。すなわち、盛岡市の中心市街地の固有の魅力は、公共交通でアクセスすることでこそ得られると言えます。

このような交通と中心市街地のあり方は、まさにコンパクト・プラス・ネットワーク型都市の形成そのものであり、将来においては盛岡駅と盛岡バスセンター、そして盛南地区の各拠点を、全市・全県から中心市街地に公共交通によってアクセスする際の交通結節点と位置づけ、広域的な交通ネットワークを構築し、そのなかに盛岡市の中心市街地を位置づけます。



将来の都心構造

■魅力を感じる移動：ゆっくりとした移動

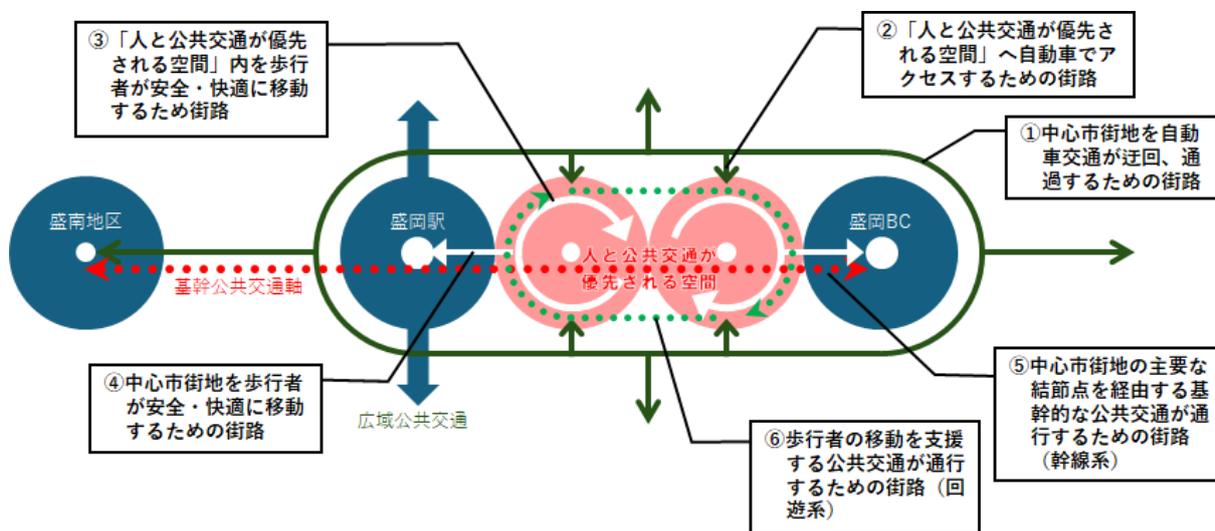
盛岡市の中心市街地の魅力を体験するためには、エリア・トゥ・エリアの移動に加えて、中心市街地を「ゆっくり移動すること」も必要です。足早に到着地から目的地に移動しては、思わぬ発見や意外な気づきを得るといった偶発性は期待できません。そのような偶発性を招く移動のスピードがあると考えます。

そのためにも、到着地となるエリアにおいてゆっくりとしたスピードで回遊することができるようになっていくことが必要です。盛岡市では既に交通戦略において快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略が掲げられ、大通・菜園地区に歩行者・自転車優先エリアを形成することが目標とされており、内丸地区も「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの推進を検討するエリアとされています。

中心市街地を構成する盛岡駅周辺、大通・菜園地区、内丸地区、河南地区が徒歩や自転車などでゆっくりと回遊できる都市空間となることで、エリアへと移動した後に目的地へとゆっくり移動するようになるほか、確たる目的地もないままそぞろ歩きを楽しむようになり、魅力に気づき、深く楽しむことができるようになると期待されます。

さらに基幹公共交通が広域の交通結節点である盛岡駅と盛岡バスセンターをつなぐことで、中心市街地の各エリアを移動しやすくなり、各エリアの人流がつながり、賑わいのネットワークが形成されるようになると考えます。

そのため、中心市街地は広域的な交通結節点を基幹公共交通で結んだ上で、各エリアにおいては徒歩や自転車などでゆっくりと回遊できる交通環境を形成していくことが望まれます。



将来の都心における交通体系モデル

2. 内丸ビジョン

■重視すべき視点

① 社会経済活動の中心的役割の維持

労働力人口が減少し、経済活動の減退や税収の減少が懸念される中であっても、その影響を最小限にとどめるためには、今後も国際社会の中で全世界に目を向けながら盛岡市や岩手県の社会経済活動を牽引する中心的役割を担う必要がある。

② 交流人口の維持・拡大

少子高齢化や人口減少などを背景に都市間競争が激しくなっている。内丸地区の歴史的観光資源は盛岡市の大きな強みとなるものであり、観光や出張などによる交流人口を維持・拡大し、飲食や買い物等の消費を更に喚起する視点が重要である。

③ 新たな価値の創出

盛岡市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりにおいて、内丸地区は医療・福祉・商業等の都市機能を維持・誘導し、集約を図る中心拠点に位置づけられている。

経済活動の減退が懸念される中、内丸地区が今後も地域の活力を維持していくためには、機能集積の利点を最大限に活かした新たな価値の創出を目指す視点が必要となる。

④ 頻発する自然災害への対応

大雨による河川の氾濫や土砂災害、地震などの自然災害が発生した際、自治体の庁舎が機能を喪失し、住民の避難や災害対応などに混乱を来す事例が全国的に見受けられる。このような災害の発生時においても内丸地区が災害対応を確実に遂行し、防災・減災機能を発揮するためには、ハード、ソフトの両面において災害への高い対応力を備えている必要がある。

⑤ ICT（情報通信技術）の活用

IoT（Internet of Things）やビッグデータ、AIなどのICTの発展により、これらの技術革新を組み合わせることで様々な課題が解決される新しい社会「Society5.0」の実現が期待されている。内丸地区が新たなまちづくりを進めるにあたっては、これらの技術を活用することで質の高いサービスを提供し、豊かで快適な暮らしの実現を目指す視点が必要である。

⑥ SDGsの実現

国連が提唱するSDGs（持続可能な開発目標）は、経済、社会及び環境の三側面の調和により、誰一人取り残さない多様性と包摂性のある社会の実現を目指している。これはまちづくりにも合致する考え方であり、内丸地区の将来あるべき姿を描くにあたっては、建築物のゼロ・エミッション化など、持続可能なまちづくりを目指す視点が重要である。

⑦ ポストコロナに対応した地方創生

新型コロナウイルスの感染拡大は、観光需要の減少や雇用の減少など社会経済に深刻な影響を与えた一方で、諸手続きのオンライン化やリモートワークの普及が加速したことで、首都圏から地方への移住や企業移転を促進したとも考えられ、このような動向を地方創生の好機と捉える視点が必要である。

■あるべき姿

県都の核として社会経済を牽引するまち内丸

これまでに築かれた都市機能の集積が維持されることに加え、ICT の進展やリモートワークの普及などを背景にした多様な機能集積が進み、多くの人が地区内で就業するとともに、東北への誘致を目指す ILC との連携も見据えながら、盛岡・岩手に育まれた価値や魅力が内丸地区から世界に向けて発信されることによって、内丸地区から全県、東北にわたる広域に相乗的な経済効果を発揮し続けることが期待される。

更に、内丸地区には災害対応の中心拠点となる機関が集中していることから、災害発生時にも電気や通信などの機能を損なうことなく、市民や県民の生命や財産を守るための業務を持続できる、強靱なインフラが地区一帯に整備されることが望まれる。

城下の風格と都心空間が調和するまち内丸

内丸地区には盛岡城跡公園や櫻山神社を始め、城下町としての歴史に育まれた観光資源が豊富であることから、個々の魅力が一層向上し、城跡や中津川と調和した景観や、個性的な店舗の集合が醸し出す界隈性も活かした一体的な取組により、エリア内の回遊性が向上し、多様な要素が織りなす盛岡ならではの魅力として国内外から多くの人を惹きつけることで、市内はもとより県内の観光・交流拠点の活性化に波及効果をもたらすことが期待される。

また、地区内の観光資源の活用と併せ、将来の超高齢社会やインバウンドの拡大も見据えた公共交通網や都市インフラの整備により、移動しやすく滞留したくなる空間が創出されることが望まれる。

英知が集い未来を創造するまち内丸

従前からある機能の維持・強化に加え、行政機関や医療機関、IT 企業、高等教育機関などが一体となり、医療・福祉の質の向上や脱炭素技術の開発など、様々な地域課題の解決とSDGs の実現に貢献する新たな商品・サービスの創造や人材育成に取り組むことで、内丸地区の強みを更に伸ばすとともに、県内、国内にとどまらず海外との提携も視野に、時代の変化に対応した新たな役割を担いながら、収益や人材の好循環を生み、まちに活力を与え続けることが期待される。

第3章 中心市街地・内丸地区の現状

1. 都市の成り立ち

内丸地区は江戸時代、盛岡城の内堀と外堀に囲まれていました。かつて盛岡城の正面であった大手先から櫻山神社参道は、奥州街道を経て大名行列が入城するルートでした。

当時は河南地区・本町通り周辺が賑わいの中心でしたが、近代化に伴い盛岡駅が開業し、大通りや菜園通り、映画館通りが整備されたことで、賑わいは内丸地区の西側へと広がり、現在の中心市街地が形成されていきます。

このような中で内丸地区は県庁や学校が設置され、現在の一団地の官公庁施設の素地が形成されていきました。



図 江戸時代の中心市街地
(出典：「よくわかる盛岡の歴史」)

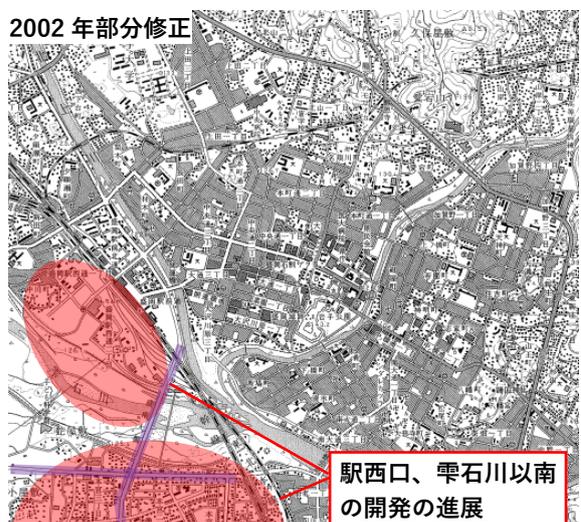
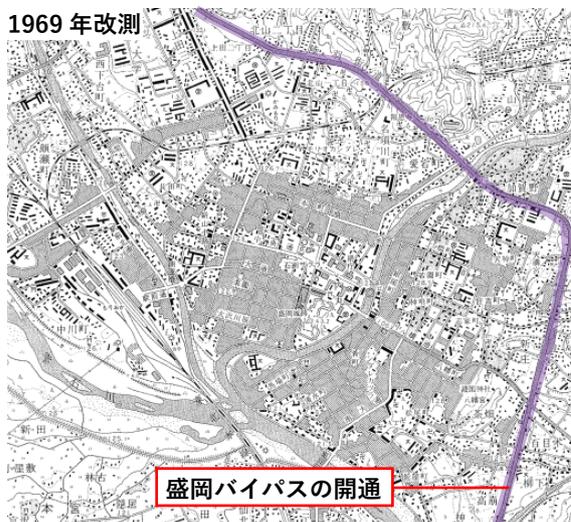
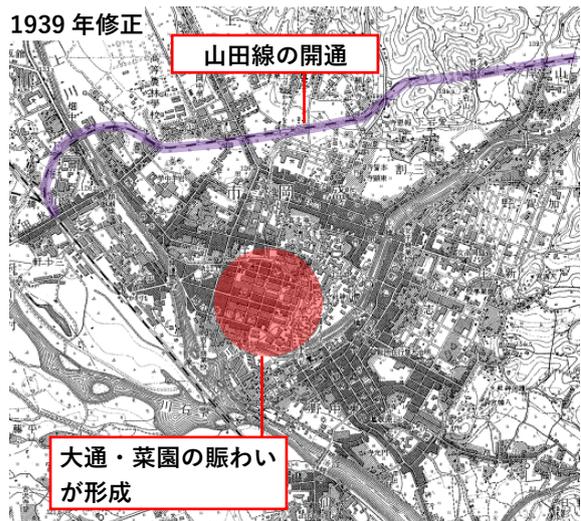
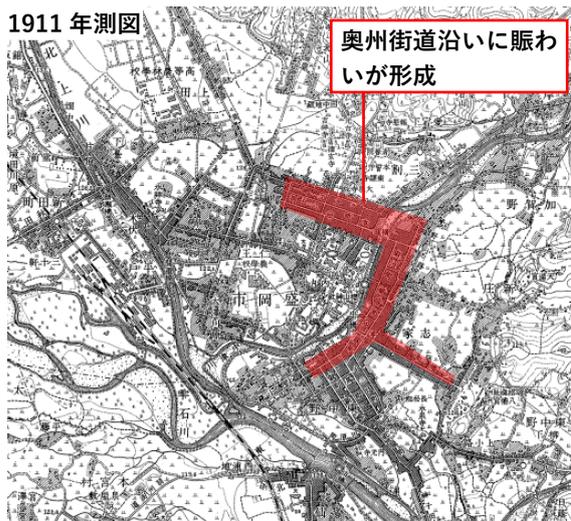
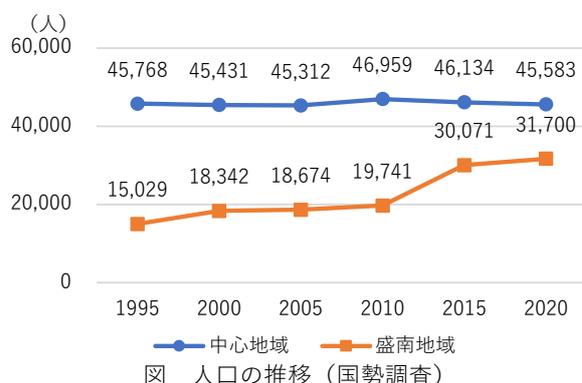


図 中心市街地の変遷 (出典：今昔マップ on the web)

2. 都市の現状

■人口：中心市街地は一定を推移しているが、市内で人口動向に差異が発生

盛岡市の人口は東日本大震災後に一時的に増加しましたが、2014年以降、再び減少に転じました。国立社会保障・人口問題研究所が2023年度に公表した将来人口推計では、2050年には225,333人まで減少すると予想しています。市全体での人口が減少する中、中心市街地の人口は一定を推移しています。一方、盛南地区は増加傾向にあります。



■土地利用：中心市街地ながらも住宅地が近接している

内丸地区の土地利用をみると公益施設用地が約39%、公共空地が約27%であり、官公庁及び盛岡城跡公園が立地している特性が現れています。一方、中心市街地の他のエリアは商業用地が多いですが、住宅用地も同程度であることから商業地と住宅地の近さが伺えます。

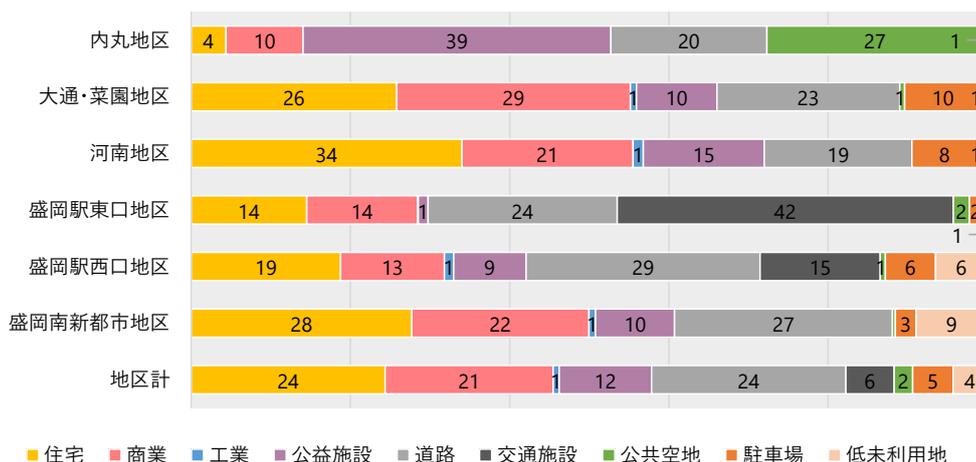


図 土地利用面積割合 (出典：2016年土地利用現況調査)

■産業：中心市街地における集積が盛南に分散しつつある

中心市街地に事業者が集中するものの減少傾向にあります。また、中心市街地における商品販売額も減少傾向にあり、大通・東大通・映画館通地区では空き店舗が増えています。その一方で、盛南地区は事業所数・商品販売額ともに増加傾向にあります。

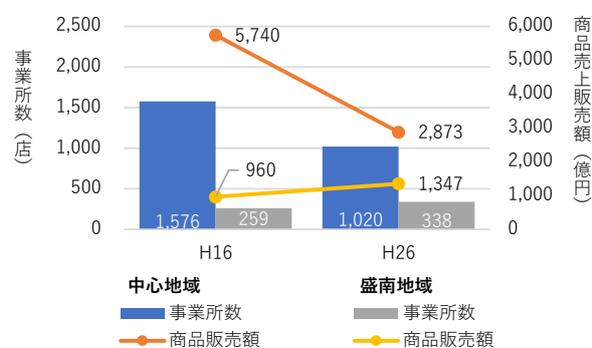
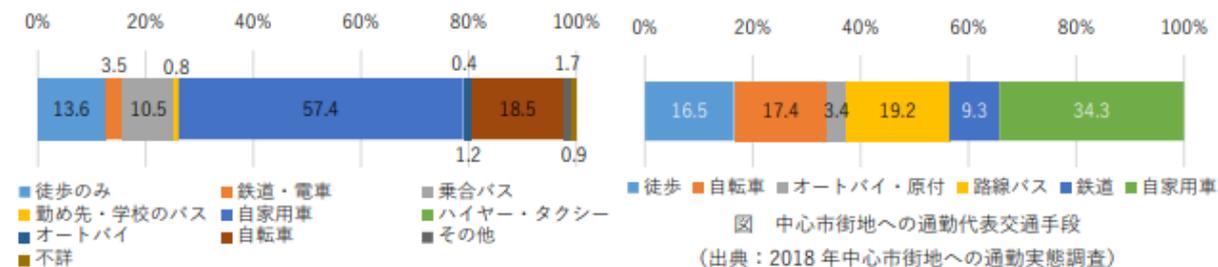


図 事業所数・商品販売額の推移 (商業統計)

■交通：自家用車中心の生活スタイルとなっている

市内に通勤・通学する市民の主な交通手段は約57%が自家用車であり、中心市街地への通勤も自家用車の利用が多いです。このことから自家用車による移動が中心であることがわかります。



■自然：都市と自然が近接している

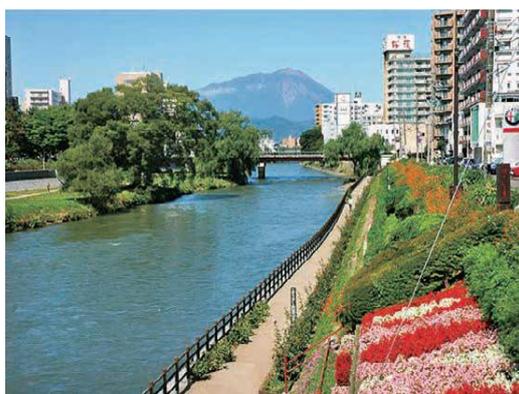
中心市街地においても岩手山、姫神山、南昌山等の山々が眺望され、中津川や北上川等の河川との繋がりも感じられます。また市内各所で景観重要樹木が指定されるとともに、身近な自然が大切にされています。歴史に関しては、盛岡城跡が歴史的な遺産であるとともに、都市公園として市民の憩いの場として親しまれています。



雄大な岩手山眺望



身近な川と緑の風景



豊かに流れる北上川



まちなかの象徴的な樹木

■歴史・文化：まちなかに点在するように歴史が遺されている

河南地区は特に城下の町割りが残り、岩手銀行赤レンガ館（1911年築）や紺屋町番屋（1913年築）等を始めとした明治期以降の歴史的建造物や景観が継承されています。内丸地区も盛岡城跡公園（岩手公園）のほか、岩手県公会堂（1927年築）や岩手医科大学1号館（1926年築）が盛岡市の歴史を感じさせます。



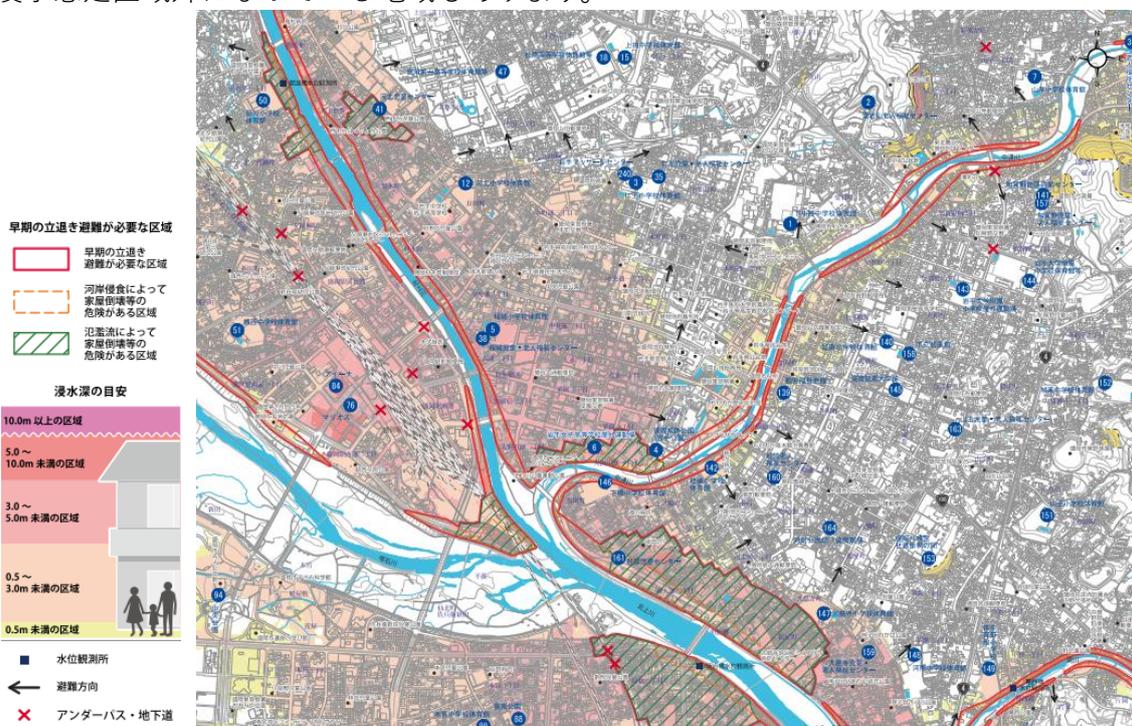
岩手銀行赤レンガ館
(岩手銀行(旧盛岡銀行)旧本店本館)



盛岡城跡公園(岩手公園)

■防災：中心市街地の広いエリアに浸水想定区域が広がる

中心市街地の広範囲が洪水浸水想定区域であり、中津川や北上川の河岸沿いが家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸侵食）に該当しています。内丸地区の一部地域においては、洪水浸水想定区域外になっている地域もあります。



出典：盛岡市防災マップ

3. 未来の都市構造に向けて

■公共交通体系とウォークアブル

ウォークアブルで、賑わいと業務が集積する都市の核

盛岡市の中心市街地は、第2期中心市街地活性化つながるまちづくりプランにおいて、盛岡駅西口から盛岡八幡宮に至る東西約 2.5 km、南北約 1.5 kmのエリアを中心市街地として設定しています。公共交通が運行しているほか都心循環バスも運行しており、公共交通の移動利便性が高いエリアですが、歩いて回ることもできます。

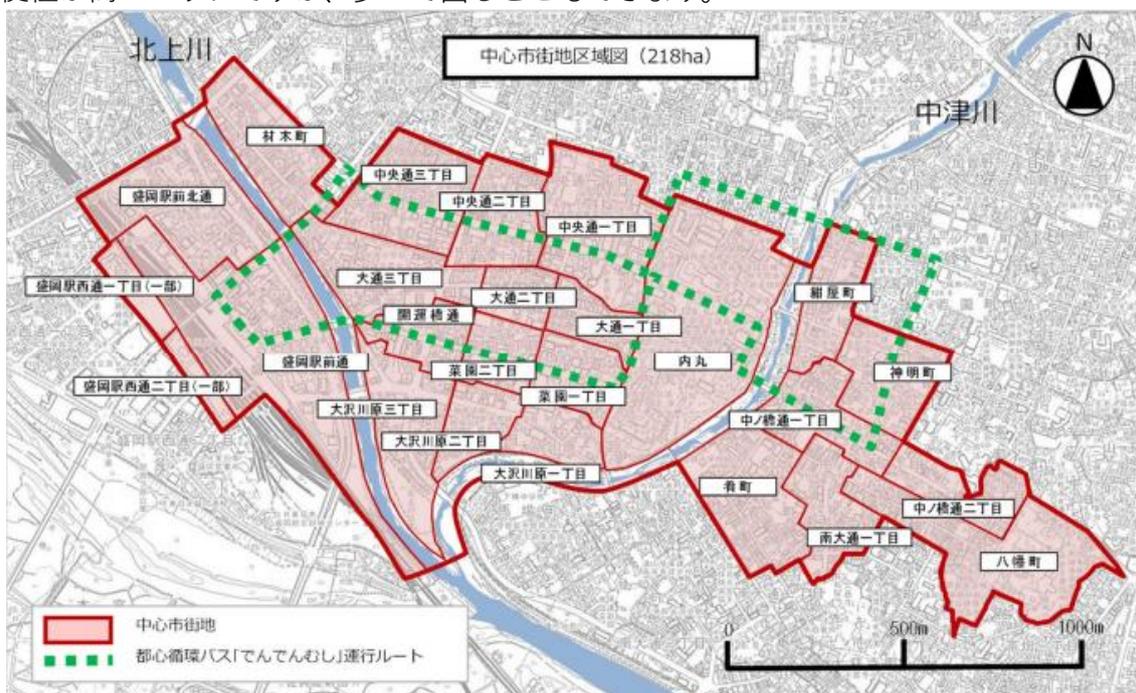


図 第2期中心市街地活性化つながるまちづくりプランにおける中心市街地の範囲

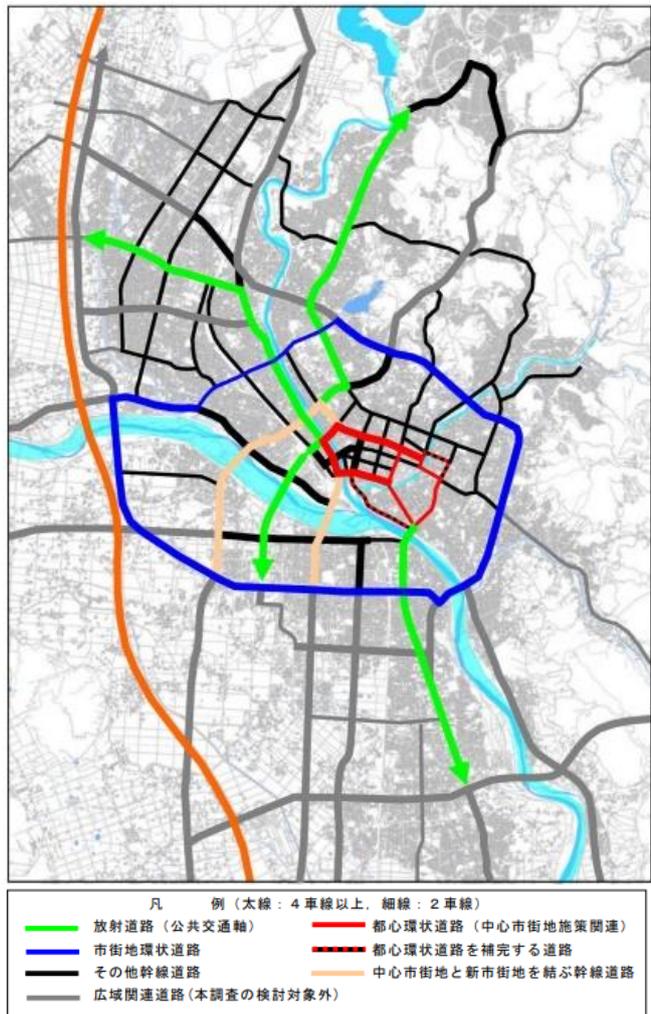
このようにコンパクトなエリアの中に商業・業務も集積し、賑わい形成に資する素地のある中心市街地は、安定・成熟した都市型社会において重要性を増しており、その実現の礎にもなるものと言えます。

公共交通ネットワークの構築と人中心化の取組

盛岡市では、自家用車中心の現状に対して、盛岡市総合交通計画の基本方針において「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」こととしています。

その基本方針の実現に向け、交通戦略（第二期）では道路網の整備を進めながら、「快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」「公共交通軸の充実・強化を図る戦略」という2つの戦略に取り組むことを位置づけています。

「快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略」に関しては、大通り、菜園通り、映画館通り周辺を「歩行者・自転車優先エリア」とし、不要な通過交通の抑制や歩行者・自転車空間の確保を図ることとしています。さらに、将来的にはまちなかウォーカブル区域指定に向けた検討を行うこととしており、内丸地区を含む盛岡城跡公園周辺エリアもウォーカブル空間として期待されます。



将来道路網計画 (出典: もりおか交通戦略 (第二期))

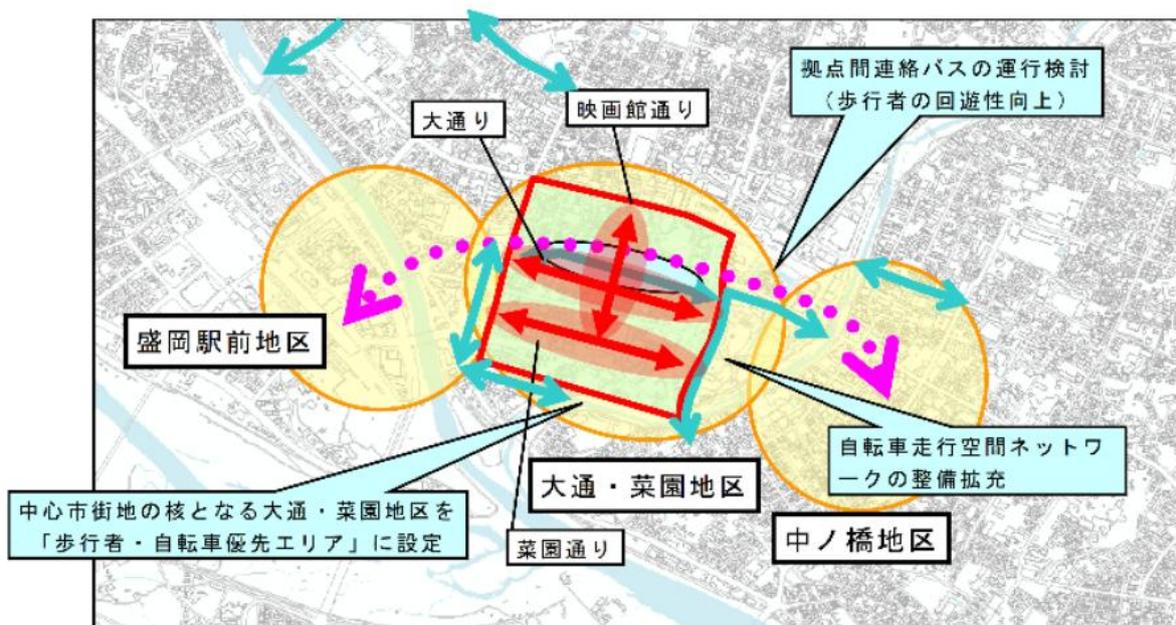


図 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 (出典: もりおか交通戦略 (第二期))

■「盛岡らしさ」とは

小さな魅力が連なり、暮らしの中で自ずと体験される都市

盛岡市の中心市街地は、広くはないエリアの中に多様な魅力にあふれています。

江戸時代から現在に至る歴史の積み重ねがあることで古くからの街並みや近代の黎明を感じさせる歴史的建造物が遺るなか、歴史に根差した魅力ばかりでなく、大通・菜園や盛岡駅周辺、中津川沿いには新たな魅力も日々生み出されています。また岩手山や北上川などの雄大な自然を感じることができるとともに、都市においても木々が茂り、四季の移ろいを身近に感じることができます。さらに盛岡に根差した商店や飲食店があり、文化として根付いています。

このように歴史の積み重ねがあり、それ以前から連綿と流れる山河があり、人々の営みがあることにより、都市と自然、懐かしさと新しさ、広い場所と狭い場所、仕事と遊びといった多様な魅力が、盛岡のまちに散りばめられています。それぞれの魅力は小さいながらも、その小ささゆえに日々の暮らしの中で期せずして目にし、体験することもできます。そして、このような中心市街地は、その時代時代に盛岡で暮らしてきた人々がそれらの魅力を愛し楽しんできたからこそ形成されてきたと言えます。

そこで内丸プランでは、中心市街地の多様な魅力そのものに加え、それらの魅力を暮らしの中で目にするうちに市民一人ひとりが愛することで魅力が創られていくというプロセスも「盛岡らしさ」と捉えます。そして、魅力が創られるプロセスとしての「盛岡らしさ」こそが魅力の源泉であり、都市固有の魅力であるとも言えます。

内丸プランは、このように「盛岡らしさ」を捉え、都市空間にて「盛岡らしさ」を自ずと感じられること、そしてそれ自体が「盛岡らしさ」の源泉であるということを大切にして、内丸地区の再整備、さらには中心市街地の活性化を推進していきます。

■内丸地区の特長と課題

内丸地区は江戸時代に盛岡城の城郭として形成されたエリアであり、盛岡市のシンボルの一つである中津川にも面しています。さらに石割桜や景観重要樹木も多数あり、歴史についても江戸時代から遺る様々な歴史の痕跡を目にすることができることから、歴史の蓄積と自然との近接性は中心市街地の中でも特に強く感じることができる地区です。

また、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、岩手県民会館や岩手県公会堂などの文教施設が建ち並んでおり、多くの人が仕事や余暇を過ごすために日々訪れている地区です。

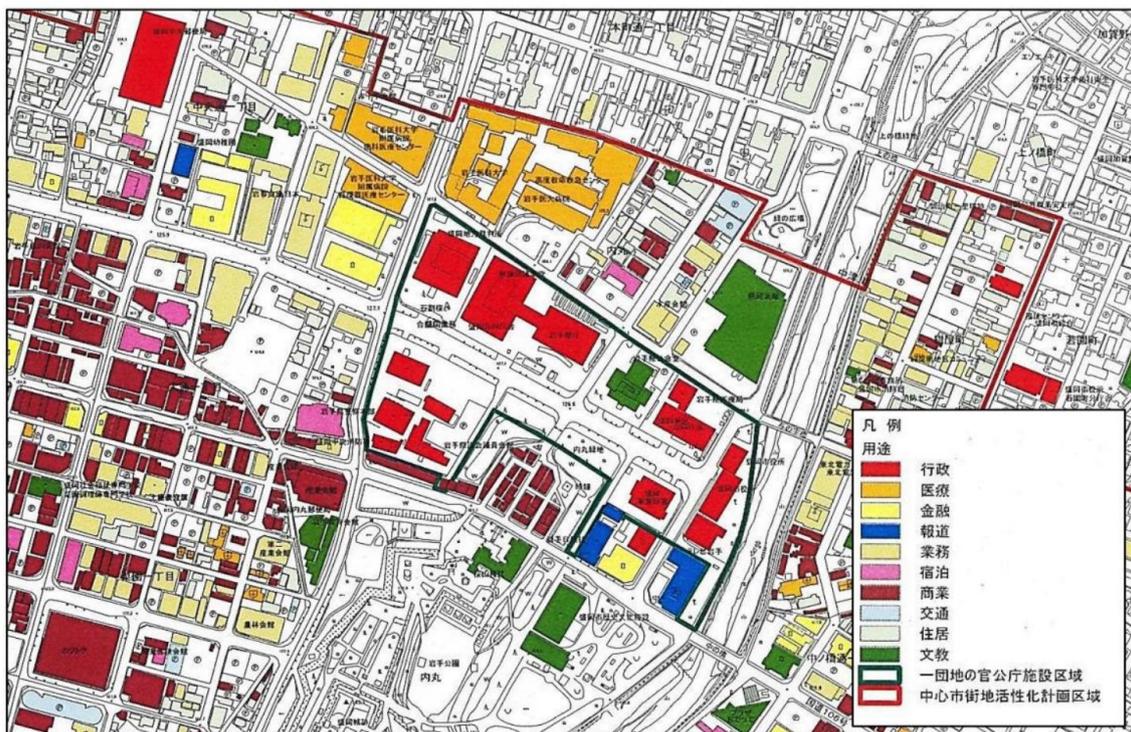
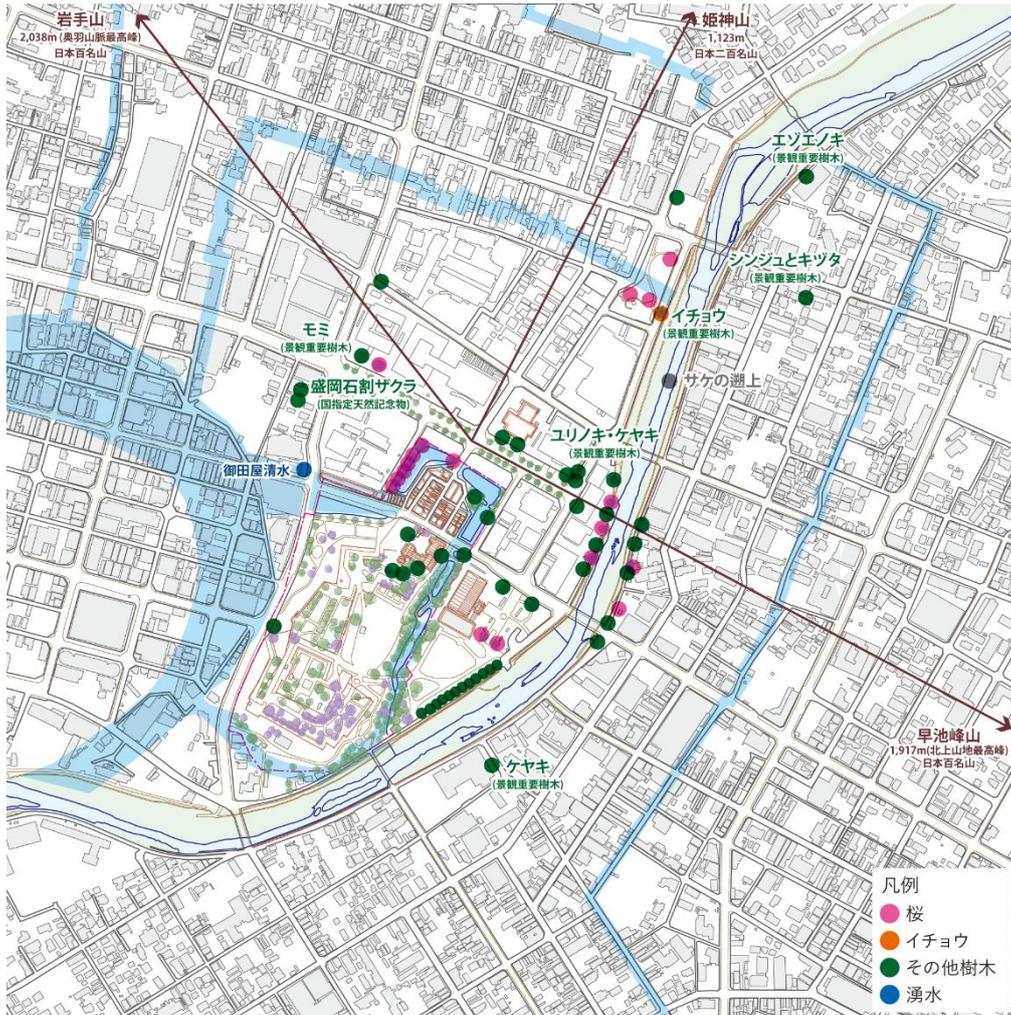


図 内丸地区に立地する建築物の状況（用途）（出典：内丸地区将来ビジョン）

このように内丸地区は、歴史・文化の観点からも、社会経済の中心地という意味でも「盛岡の顔」と言え、次のような特長を有していると言えます。

- 行政、司法、報道、金融、医療など、地域の社会・経済・文化を支える機能が集積
- 街区・土地が広く、容積率が盛岡市内では最も高い設定
- 盛岡のアイデンティティをなす歴史資源・自然資源が多数
- 平日は官公庁街に多くの就業者が通勤している



官公庁街や城跡内の巨木



中津川との距離感・一体感



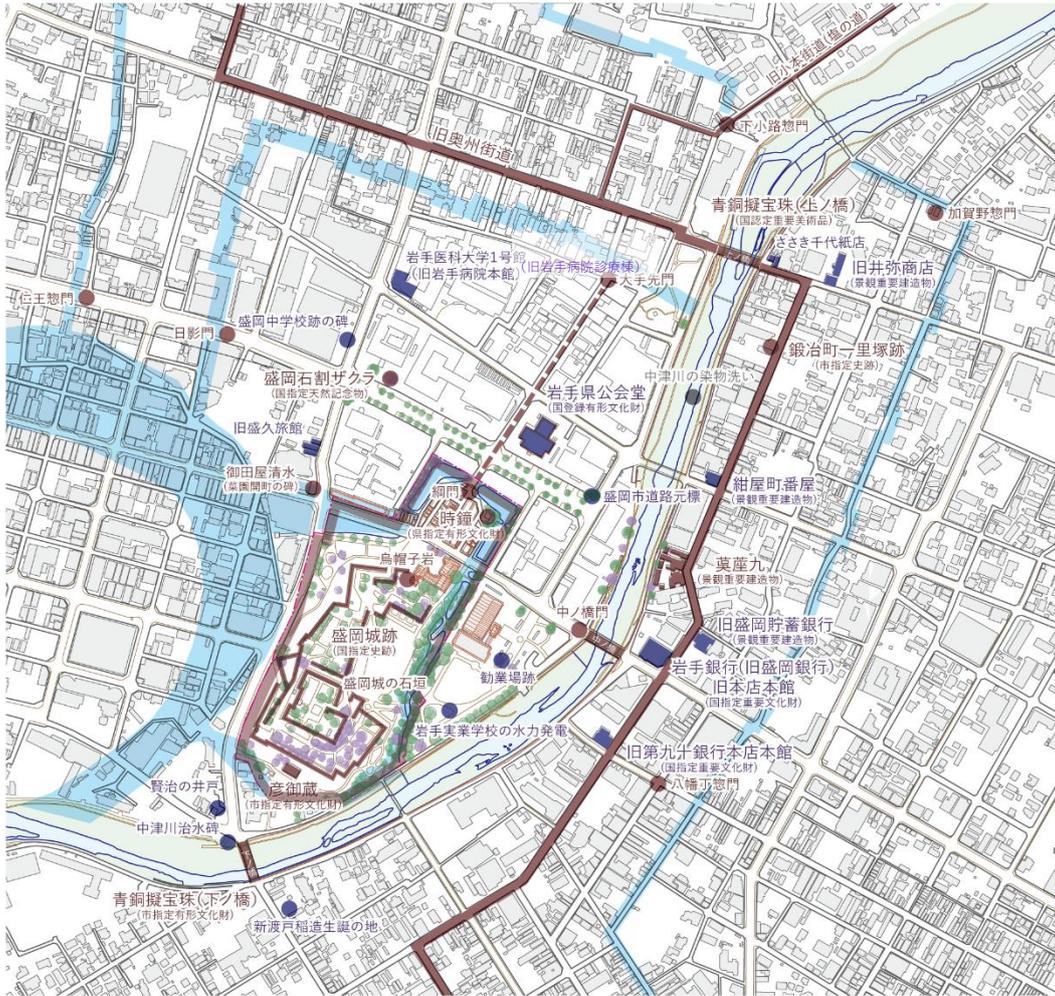
堀(鶴ヶ池・亀ヶ池)



中津川沿いの巨木



図 内丸地区周辺の自然資源



凡例

- 江戸期の歴史資源
- 明治～昭和初期の歴史資源

● 江戸期



● 明治～昭和初期



図 内丸地区周辺の歴史資源

その一方で課題がないわけではありません。歴史的な建造物の多さゆえのまちとしての老朽化の進行は避けがたく、地区外への施設移転も生じており、中心市街地の吸引力の低下とも相まって内丸地区に訪れる市民が減少しています。さらに休日になると盛岡城跡公園や櫻山神社は観光客で賑わうものの、中央通り沿いは人通りが多くはありません。

それは官公庁街ゆえの避けがたい特性であり、一団地の官公庁施設として、周辺地区とは異なる土地利用が図られてきたことから、中心市街地において、ゆっくりと回遊する都市空間としての連続性を損ねている可能性もあります。

このようなことを踏まえると、内丸地区固有の課題として次の4点が挙げられます。

- 官公庁施設等の老朽化と地区外への施設移転の懸念
- 中心市街地の吸引力の低下に伴う内丸地区の流動人口の減少
- 休日は官公庁街の人通りが少ない
- 周辺地区の街区・施設とは異なる大規模街区・大規模施設の立地によるスケール感の変化

このような特性と課題を踏まえつつ、蓄積されてきた歴史・自然を生かし、「盛岡らしさ」のひとつである小さな魅力の連なりを内丸地区にも引き込みながらも、社会経済の中心地として求められる機能の維持を図ることで、次世代の「盛岡の顔」となる内丸地区をつくり、「盛岡らしさ」を継承していきます。

第4章 再整備の目標

1. 4つの目標

内丸プランが具体化を図るべき内丸ビジョンでは、将来の内丸地区のあるべき姿が次のように示されています。

- ・ 県都の核として社会経済を牽引するまち内丸
- ・ 城下の風格と都心空間が調和するまち内丸
- ・ 英知が集い未来を創造するまち内丸

これらの姿を実現するため、内丸プランでは都市機能・都市空間と都市体験の両面から、再整備の目標を次のとおり位置づけます。

都市機能・空間に関する目標

1 業務機能が高度に集積したエリア

社会経済を牽引する業務集積地とするとともに、技術進展と社会の要請を踏まえ、各種インフラ、土地利用の空間・機能を高度化、一体連携する。災害時など、非常時にも広域・中枢拠点として機能する。

2 官公庁施設等の高次都市機能を核とした創造的なエリア

一団地の官公庁施設のあり方を見直し機能強化を図るとともに、官民連携により多様な機能が融合した包括的かつ創造性を育める空間構成とする。

都市体験に関する目標

3 「盛岡らしさ」を感じるエリア

「盛岡らしさ」の特徴である城下の歴史、四季の自然、人のやさしさが感じられるよう、既存の地域資源を活かした風格のある都市空間デザインとする。

4 多くの人々が訪れ憩うエリア

盛岡全体に波及効果をもたらし、また、歴史資源・自然資源等にもっと触れてもらうため、平日も休日もより多くの人々が訪れ、回遊し、滞在・交流する場を充実する。

内丸プランでは「盛岡らしさ」の根幹が魅力の体験であることから、後者の都市体験に関する目標を特に重視します。市民をはじめ、就業者や市外から訪れる多くの人々が未来の内丸地区でどのように働き、どのように佇むのか、誰と出会い、何を目にするのか、そして何を生み出すのか。このような営みを想像しながら都市体験に関する目標を目指す都市像として具体化し、そのために必要な都市機能・都市空間について構想し、今後 50 年の再整備を貫く方針を具体的に示します。

2. 目指す都市像

山河に抱かれ 歩いてつながる 「盛岡らしさ」を織りなす 内丸

小さな魅力が連なり、暮らしの中で自ずと体験される「盛岡らしさ」は、連綿と続く盛岡の風土の中で形成されてきました。

東北地方の厳しくも豊かな自然環境の中で連綿と積み重ねられてきた歴史と文化が遺り、時代時代の暮らしの中で形成された様々な場所や出来事を引き継ぐ都市環境において、それらを愛でる市民の存在によって数々の小さな魅力が形成されてきました。あたかも長い時間をかけて結晶化した鉱石が磨き上げられて輝きを放つように、歴史と人々の営みの中で生み出され、引き継がれてきた魅力はもとより、そのプロセスもまた「盛岡らしさ」と言えます。

50年後の内丸地区の都市体験を想像する上で振り返るべきは、結晶化して輝きを放つ鉱石のような内丸地区の諸資源とともに、この結晶化していくプロセスです。

「盛岡らしさ」を体現する魅力という点では、中津川を抱き、江戸時代に形成され近代を通じてデザインされてきた内丸地区は、中心市街地の中でも「盛岡らしさ」を特に感じることができる資源を多数抱えています。「盛岡らしさ」を代表する歴史資源や自然資源を大切にした都市空間を形成することで、地区内を歩き、またその場で佇むうちに地区内の諸資源を自ずと感じることのできる都市空間を目指します。

それとともに、「盛岡らしさ」の形成過程に関しては、これからの時代の「盛岡らしさ」が更新され続けることを、住みたい・訪れたいと思われる地方都市の実現において重視し、結晶が形成され続けるように連綿と魅力を生み出し続けた歴史を引き継ぎ、22世紀に向けた新しい「盛岡らしさ」が創出される都市空間の形成を目指します。

そのためには高次都市機能の集約とともに、多様な人々が自由に集うことができる都市空間を実現することで、「盛岡らしさ」の体験機会を増やし、これからの時代の「盛岡らしさ」を創出する可能性を高めることが必要です。

このような認識の下、自然と歴史に触れる機会と、人と人との偶発的な出会いの可能性を織り込んだ都市空間を目指し、「山河に抱かれ 歩いてつながる 「盛岡らしさ」を織りなす 内丸」を目指す都市像として定義し、「盛岡らしさ」が結晶のように凝縮するとともに、これからの時代に向けて創発されていくような都市体験を実現します。

第5章 再整備に向けた取組

1. 目指す都市像のコンセプト

人中心の空間：ゆっくりと移動し、佇むことができる人中心の空間の実現

年齢や障害の有無にかかわらず、多様な人々が内丸地区に訪れやすくなり、誰もが気軽に憩い過ごすことのできる空間、小さな魅力が連なる「盛岡らしさ」を体現し創出していく空間を目指すため、再整備を図る空間のあり方に関する基本方針として「人中心の空間」を位置づけます。

「ゆっくりと移動する」ことができる中心市街地のあり方を体現し、ウォークアブルなまちづくりを推進していくことはもとより、屋内外を問わず気軽に憩い、集うことのできるヒューマンスケールの空間を点在させるように配置し、様々な都市活動が寄りつく空間創出を目指します。

「盛岡らしさ」の参照：歴史や自然を自ずと感ずることのできる都市空間の形成

ゆっくりと移動する中で「盛岡らしさ」に自然と触れることのできるよう、再整備における価値観に関する基本方針として「盛岡らしさ」の参照を位置づけ、「盛岡らしさ」を代表する歴史資源や自然資源を手掛かりに土地利用を図り、都市空間をデザインしていきます。

中津川や盛岡城跡公園、石割桜、岩手県公会堂のような代表的な資源に加え、地区内に点在する樹木、大手門のように現存しないものも含めた遺産、岩手山などの眺望など、大小さまざまな資源を手掛かりとして都市空間を構成することで、「盛岡らしさ」を体現し、未来へと伝えていくように努めます。



しなやかなシビックコア：機能性と公開性を併せ持つ県都の核の形成

岩手県並びに盛岡市を象徴する諸機能の集積はシビックコアをなし、県都の核として機能してきており、今後もその機能を一層強化していくことが必要です。それとともに、人口減少社会においてニーズの多様化が進展するなかでは多様なプレイヤーの協働や市民による自主的な公共的活動が求められることから、市民に開かれ、市民の活動を引き込み、活発化するようなシビックコアであることも求められます。

このような行政等の高次都市機能の集積による機能性と都市活動への公開性を併せ持つため、機能に関する基本方針として「しなやかなシビックコア」を位置づけ、社会経済活動や公共的活動がつながり、エンパワーメントするシビックコアを目指します。

注) 内丸プランにおけるシビックコアとは一団地の官公庁施設の一部であり、将来において官公庁施設等の高次都市機能が集積するエリアを示す。

2. 50年後の人々の営みと都市空間のイメージ

ここに記すイラストはあくまでも未来の内丸地区の姿の一例を示すものです。



平日は、オフィスで仕事をするだけでなく、敷地内の空地でも仕事や商談をしている人もいます。



休日になると敷地内の空地には人が大勢出かけてくるようになり、思い思いに過ごし、東西南北を自由に行き交うようになる。



平日の朝は自転車やバス、徒歩で仕事に向かう人たちが行き交うなか、街角で朝活をする人もいます。

中津川沿いは川に開かれていて、
中津川の水面を感じながら思い思
いに時間を過ごす人がいる。



週末や買い物の時間帯には歩行者
天国として街路を開放し、出店の
なかを多くの人が行き交う。

歩行者中心の街路の中を、歩行者
に注意しながらスローモビリティ
が運行している。





建物は市民活動に開かれており、佇み、憩い、活動し、交流することができる余地が多数ある。

建物と建物間の空間も豊かな移動・滞留のための空間と捉え、歩きたくなり、居場所として利用したくなる環境となっている。



天然記念物である石割桜の前でライブやマルシェが行われ、思い思いに過ごしながらか石割桜の存在に触れる。

未来の盛岡市においてもさんさ踊りは引き継がれ、中央通りは1年で最も賑わう。



上の橋近くのイチョウの下では読書会が開かれるなど、イチョウを愛でながら人々が過ごしている。

立体回廊が庇となり、雪を避けて時間を過ごすことができるとともに、雪があることを楽しむこともできる。

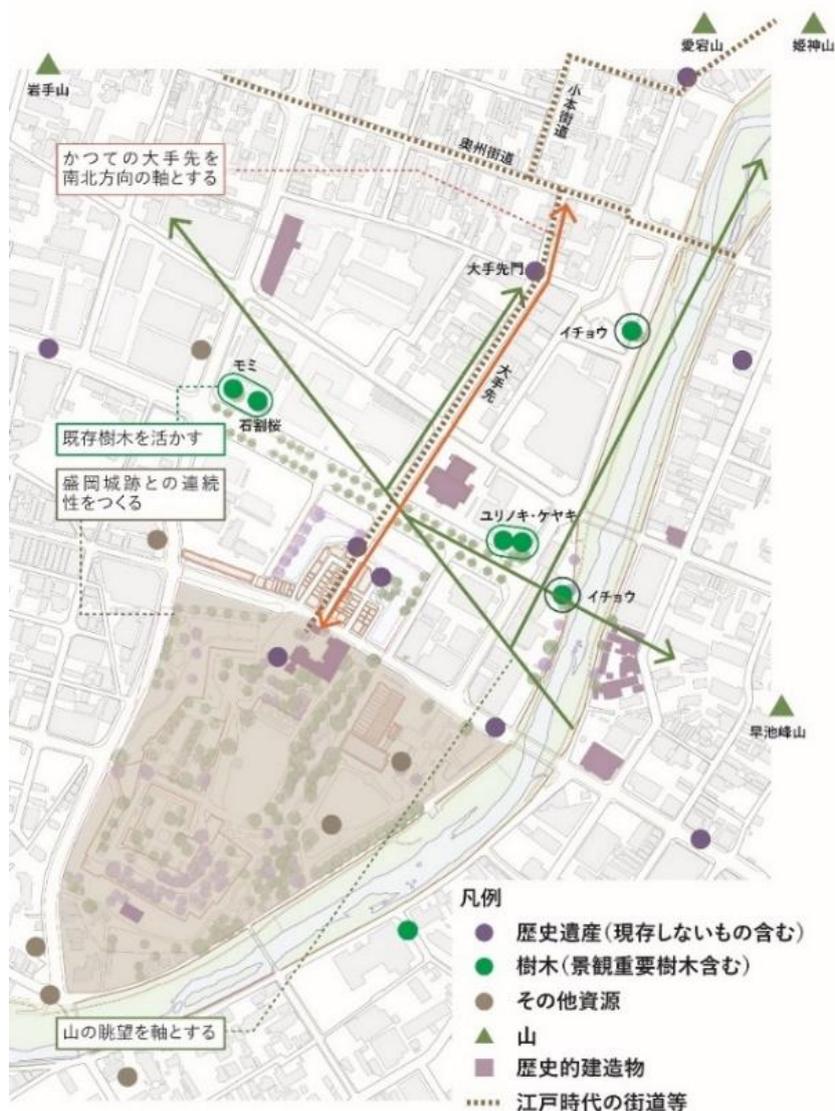


3. 目指す都市空間のあり方

コンセプトに基づき目標を実現するための都市空間のあり方について、ゾーニング、交通ネットワーク、歩行者ネットワーク、オープンスペースの観点から整理します。

それぞれの前提は、内丸地区における「盛岡らしさ」にあります。中津川や盛岡城跡公園、岩手県公会堂、石割桜、岩手医科大学1号館のような盛岡を代表する資源はもとより、歴史の痕跡や県民会館北側のイチョウをはじめとする内丸地区の景観を形成してきた樹木、莫塵九のような河南地区等の周辺地区の諸資源、さらに岩手山や姫神山などの遠景の諸要素を参照し、下の図のような軸線をガイドとします。

さらに、中央通りは内丸地区を東西に貫く並木の美しい街路です。現在は自動車交通ネットワークを担っていますが、段階的に人中心の空間を沿道に形成し、内丸地区のシンボルロードとします。さらに、本町通りがかつての奥州街道であるという歴史的なつながりも加味し、東西のみならず南北の対流も促すような歩行者ネットワークを形成することを念頭に都市空間のあり方を構想します。



ゾーニング：4つのゾーン

中央通りの櫻山神社一ノ鳥居が残る交差点は、かつての奥州街道を経て入城する際の参道と現在の都心環状道路である中央通りとが交差し、現在、過去、そして未来にあっても盛岡の都市形成の原点ともいべきポイントです。また、中央通りは、中心市街地（≒都市機能誘導区域）の各地区を結ぶ基幹的な公共交通ネットワーク路線と位置づけつつ、沿道には天然記念物の石割桜や盛岡城跡の内堀である鶴ヶ池・亀ヶ池、県有形文化財の時鐘 奥州路磐手郡盛岡県城北更鐘が置かれ、そして、盛岡の夏を彩るさんさ踊りの舞台として盛岡固有の文化を体験できる空間でもあり、都市構造や景観の面で極めて重要な街路です。

この中央通りを中心に「シビックコア」を配置し、官公庁施設の集積により一団地を形成させることで都市のシンボル性を高め、市民の利便性と公務の効率性、そして、災害時の対応力を強化させるほか、沿道にオープンスペースを配置することで、多様な人々が集い交わる「しなやかさ」を創出しようとするものでもあります。

シビックコアの周辺には、「業務集積ゾーン」を想定し、行政や金融・経済分野などの、関係性の深い機能の集積を図り、都市圏の中核エリアとして機能させます。また、かつての奥州街道であった本町通りや、中央通りと結ぶかつての大手先（以下、「大手先通り」という）周辺には、歴史軸として位置づけた大手先通りを中心に賑わいのネットワークが形成されるよう、民有地が中心であることも踏まえ「都市型商住共生ゾーン」と位置づけることで、「シビックコア」から東西南北への人の流れを生み出すとともに、中心市街地における人の対流も生み出し、大通・菜園、本町通り、河南の商業エリアの経済活動の波及効果を狙います。

市民に愛されている中津川沿いは、「親水エリア」と位置づけ、公民関わらず施設が立地しながらも、「盛岡らしさ」を代表する中津川の存在を内丸地区に引き込むような空間づくりに取り組むゾーンとします。

このように土地利用を図ることにより、盛岡市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を力強く牽引するものとします。



再整備におけるゾーニングの考え方

■シビックコア

一団地の官公庁施設を継承し、規模の大きな行政・司法施設が集積し、市政・県政の中核として機能する。敷地や建物には大きなオープンスペースが確保され、市民の憩いの場であるとともに、市民と行政の協働が生まれる場ともなっている。



■業務集積ゾーン

盛岡市や岩手県を代表する企業のオフィス等が立地し、シビックコアの機能連携の高度化が図られている。

商業機能やコンベンション機能が配置されており、企業間交流や産官学と市民の共創の機会が生まれる場となっている。



■都市型商住共生ゾーン

中央通り沿道の人の対流を呼び込み、民間資本の商業展開はもとより、沿道地権者が暮らしながら営む盛岡らしい商いが展開されている。



■親水エリア

盛岡市や岩手県を代表するオフィスや文化施設等が、中津川との空間的な連続性を感じられるような空間構成のなかで立地している。公民連携の下、豊かなオープンスペースとして維持管理されている。



交通ネットワーク：市全域・都心・中心市街地・地区内を結ぶネットワークの形成

内丸地区は、中心市街地においては盛岡駅と盛岡バスセンターを結ぶ公共交通ネットワークの軸上に位置しており、現在のバスネットワークによる公共交通機関でアクセスしやすい立地にあります。

内丸地区の中央部に位置する中央通りは現在、盛岡市中心部の都心環状道路に位置づけられているとともに、さんさ踊りのメイン会場でもあることから、交通と文化の機能を併せ持つ道路です。将来においても交通と文化の両面における骨格道路としての役割を踏襲します。

自動車については、人中心の空間として整備していくためにも、中央通りを含めて地区内への自動車の進入を抑制します。ただし、地区内に立地する施設の多くは業務車両が不可欠な業態であり、北側には住宅も立地していることから、自動車交通のためのネットワーク形成や集約駐車場の配置を図ります。



再整備における交通ネットワークの考え方

歩行者ネットワーク：地区内を縦横に走る歩行通路ネットワーク

人中心の空間として整備する上では自動車の進入抑制と公共交通の利用促進とともに、誰もが歩きやすい歩行環境を形成していく必要があります。中央通りについてはトランジットモールのように公共交通と歩行者が中心の道路とし、広幅員の歩道を維持します。

中央通りと直行する大手先通りは歩行者やスローモビリティを中心とした南北方向の移動軸として位置づけ、シビックコアに近接する商業地として沿道地権者等による活性化を促します。さらに東大通りも同様の位置づけとし、内丸地区を介して中心市街地における対流を生み出し、賑わいのネットワークを形成していきます。

そのためにも、街区や建物を通る通路を整備することで細路地が巡る歩行者ネットワークを形成し、高容積の施設整備が可能となる大街区の利点を生かしつつ、グランドレベルではヒューマンスケールの街区として体験されるようにします。



再整備における歩行者ネットワークの考え方

オープンスペース：地区全体を広場と見立てた建物配置の計画

中央通り沿いと中津川沿いの一帯は人中心の空間や「盛岡らしさ」の参照についての象徴的な空間と位置づけ、オープンスペースとして利用します。これらに加え、内丸地区においては大小様々なオープンスペースを各所に整備していきます。

一団地の官公庁施設における施設配置の考え方は、広場のなかに官公庁施設が配置されているイメージを有していました。将来の内丸地区においてもこのイメージを踏襲し、敷地の余地としてオープンスペースを設えるという考え方ではなく、地区全体を大きな広場と見立て、広場のなかに建物が点在するような施設配置を計画していきます。

さらに建物についてもグランドレベルはもとより、立体的にオープンスペースを確保することで、滞留や活動の場が点在する多孔質な空間づくりを促し、同時多発的かつ分散的に都市活動が展開される場所づくりを行います。

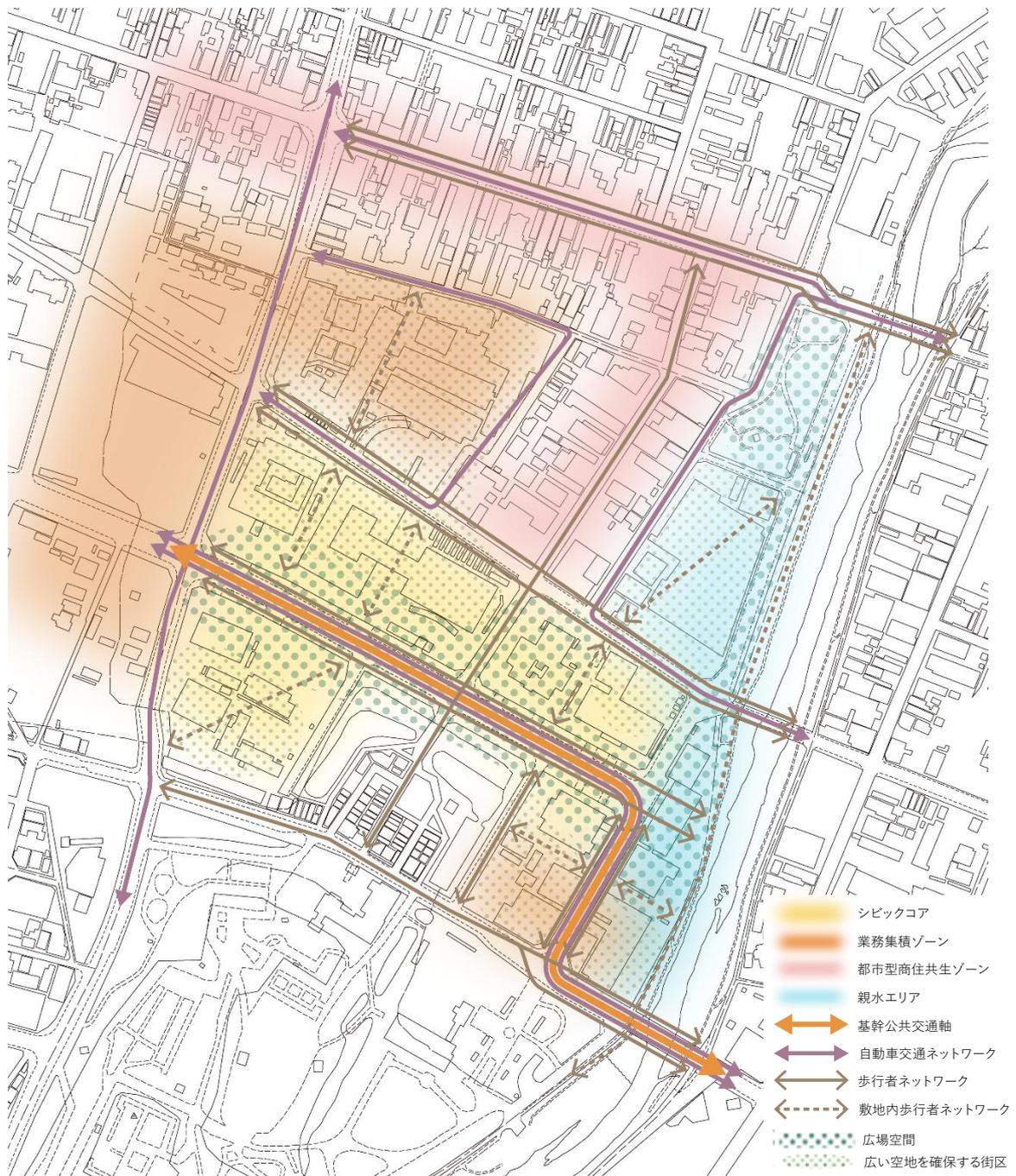


再整備におけるオープンスペースの考え方

目指す都市構造のあり方の全体像

ゾーニング、交通ネットワーク、歩行者ネットワーク、オープンスペースの4つの要素を重ね合わせることで、岩手県、盛岡都市圏及び盛岡市の核として機能し続ける地区となります。また、一団地の官公庁施設にて示された「広場のなかに官公庁施設が配置されている」などの理念を踏襲し、将来にわたり、「盛岡の顔」となる都市空間を目指します。

そして、内丸地区が盛岡市の核として、魅力的な地区であることで盛岡市が目指すコンパクト・プラス・ネットワーク型都市の形成を牽引し、内丸地区から中心市街地、盛岡市全体へと波及効果を生むことで、関係人口の増加が図られ、県都、東北の拠点都市であり続けます。



目指す都市構造のあり方の全体像

4. 取組方策の体系

目指す都市空間の実現に向け、ハード面及びソフト面において取組方策を位置づけます。ハード面での取組は、土地利用、公共交通・街路、都市空間に関する方策です。

土地利用は、再整備の前提であるとともに、オープンスペースの確保を図ることで人中心の空間を形成し、また、内丸地区に相応しい機能集積を図ることではなやかなシビックコアを形成することを目指すものです。

公共交通・街路は、交通ネットワークと歩行者ネットワークにかかわる方策であり、人中心の空間を街路の面から目指すものです。

都市空間は、土地利用と公共交通・街路を基盤として形成される景観を含めた空間のあり方に関する方策であり、「盛岡らしさ」を参照した都市空間形成を目指すものです。

これらハード面での取組を通じて形成される都市環境を使い、内丸地区並びに地区外に対して新しい価値を生み出すためのソフト面の方策も位置づけます。

ソフト面の取組は、機能、環境、防災に関する方策です。このうち機能については、内丸地区に創造的な人々が集うようになることを目指すものです。

なお、ここに示す取組方策については、整備内容を位置づけるものではなく、整備の方向性を示すための例として記載するものです。

5. ハードに関する取組

1) 土地利用：「盛岡の顔」にふさわしい機能と品格を兼ね備えたまちの形成

①シビックコアの集約性向上

ア) 国・県・市の機能集約

基本方針「しなやかなシビックコア」はシビックコアの機能強化が前提となります。これまで一団地の官公庁施設として行政・司法等の機能が集積し、県都の核として機能してきましたが、今後はより一層強化を図ります。

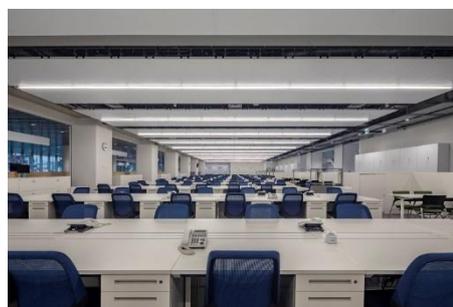
そのため DX による機能連携に留まらず、新市庁舎と国や県の施設とが近接するかたちで整備することで集約性を高め、機能性を向上します。さらなる機能強化のためには市内各所に点在する官公庁施設が内丸地区に集約されることが望ましいことから、国・県・市の施設集約について検討していきます。

■連携・協働のためのオフィス空間

住民ニーズや社会問題が多様化するなか、行政は分野横断的な取組が求められています。

そのためのオフィスは、部門ごとに部屋が分割されるのではなく、大空間のなかでフラットにデスクが配置され、組織がシームレスにつながる空間が求められていると言えます。

そのためにも行政施設は十分な建物面積を確保できるように、一定以上の敷地面積をもって計画されることが望まれます。



志木市庁舎 内観

イ) 高次都市機能の更新・新設

現在も内丸地区に立地する行政や司法、高機能オフィスビル等の高次都市機能を段階的に更新しながら、内丸地区への移転・新設を呼び込んでいきます。いずれの場合も内丸プランの目指す姿や目標、基本方針などへの共感に基づき、内丸地区の再価値化のために協働を働きかけていきます。

また、内丸地区における再整備の波及効果によって大手先通りや本町通りの建物の利活用が図られ、地域が活性化するよう促し、シビックコアと商業地の隣接を南北方向においても生み出していきます。

■一団地の官公庁施設の捉え方

土地利用の実現にあたっては、一団地の官公庁施設に関する都市計画の側面からの検討が必要です。

各施設の更新にあわせて、一団地の官公庁施設に係る都市計画を見直していくことが考えられます。一方で、民間施設との複合化や民間活力導入などを考慮するならば、民間との連携を可能とする地区計画制度への移行等についても検討する必要があります。

いずれにせよ、戦後における内丸地区の都市空間を形成した一団地の官公庁施設については、土地利用規制の理念や目指す都市像を踏襲していきます。

②オープンスペースの形成

ア) 中央通り沿いでのオープンスペースの確保

中央通り沿いの沿道敷地においては、接道部に大きくオープンスペースを確保していきます。

例えば現在裁判所と県庁舎が立地する街区では、今後整備する建物は、県庁舎の知事局棟の壁面ラインを基準として配置することを促します。それによって石割桜がシンボルツリーとなる大きなオープンスペースを確保することができます。さらに中央通り南側の法務合同庁舎や盛岡合同庁舎等が立地する街区では、内丸緑地の奥行と同じだけ壁面後退をすることを検討します。

このように形成される大きなオープンスペースは緩やかな高低差をつけ、中央通りの歩道から県庁舎1階レベルまで自然と連なるようにするとともに、通路と歩道の舗装を共通させることで中央通りとの一体性を高めます。

さらにオープンスペース内においては、中央通りと接続するかたちで通路が巡り、大小様々な空間があり様々な過ごし方を促すファニチャーが置かれていることで、滞留・交流が生まれ、イベントの開催も可能な環境づくりが望めます。また、冬季においても移動しやすく居心地のよい空間にするため、融雪装置が設置されたエリアと雪を残すエリアに分けることも考えられます。

また現在岩手県盛岡合同庁舎が立地する街区では、岩手県公会堂がシンボリックに映えるように配慮することで「盛岡らしさ」を感じられることが望ましいと考えられます。



芝パークビル（港区）

■多様な過ごし方を可能にするベンチ、椅子等

大きなオープンスペースは人の身体感覚を上回り、居心地の悪さを感じる事が少なくありません。また過ごし方を規定するようなファニチャーも同様です。

そこで人にとって心地よいスケールであり、人が多様な過ごし方を読み取ることができるファニチャーを点在させることが望めます。またそのファニチャーが置かれる場も同様に視覚的な広がり担保しながらも植樹などにより身体感覚に馴染む広さとなっていることが望めます。



グランモール公園（横浜市）



池袋のまちなかりビング / 2021

イ) 内丸緑地の活用

中央通り沿いのオープンスペースの確保に併せ、内丸緑地も中央通り沿いのオープンスペースと一体的に、より誰もが過ごしやすい憩うことができる場所として、更なる活用をしていくための検討を進めます。

内丸緑地は東西の移動軸である中央通りと南北の移動軸である大手先通りとの交差点に位置しており、内丸地区と史跡エリアをつなぐ立地であり、基幹公共交通の停留所が整備されることも想定されます。そのため、内丸緑地は周辺に対して開かれた空間であることが望ましく、また岩手県公会堂や鶴ヶ池・亀ヶ池、櫻山神社の鳥居などを一望できる江戸から近代にかけての歴史を感じることでできる空間とすることが望ましいと考えられます。

緑地内は中央通り沿いのオープンスペースと連続させつつも、鶴ヶ池・亀ヶ池との空間的な連続性を感じられるよう地形的な工夫を施し、中央通り沿いのオープンスペースと空間的な差別化を図ることを検討します。その上で、基幹公共交通の待合機能、内丸地区のゲートウェイとして観光案内機能を有した滞留・交流空間を整備することを検討します。

ウ) 地区全体での敷地内空地の確保

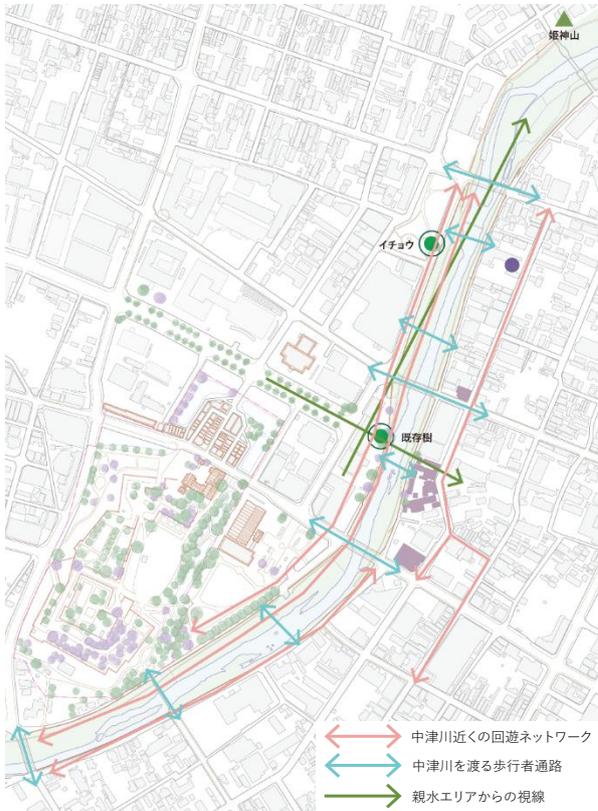
中央通り沿道敷地以外の街区（一団地の官公庁施設外）においても敷地内に空地が確保されるよう、地区計画等の都市計画制度等による土地利用の規制・誘導を検討することで、内丸地区全体が一つの大きな広場として感じることができ都市空間を目指します。

特に親水エリアに施設を配置する際には中津川側でのオープンスペースの確保や開かれた建物配置など、施設配置計画や設計の誘導について検討します。

③みどりと水との連続性

ア) 中津川との連続性の確保

中津川沿いの土地利用にあたっては、中央通りから中津川への連続性を確保し、「盛岡らしさ」の代表的な資源である中津川を感じることでできる都市空間を目指します。



■南北水流方向の伸びやかさ

- ・ 姫神山の眺望も活かした、水流方向に沿って連続した空間をつくる。
- ・ 水面との近さとともに、隣接市街地側でも水流を感じられる連続性を確保する。

■水を感じ東西に川を渡れるルート

- ・ 石が豊富な盛岡周辺の地理を活かし、橋以外にも横断できるルートをつくる。
- ・ 東岸側では民地等と連携し、川辺から市街地に上がることができるルートをつくる。

■高低差を活かした空間構成

- ・ 歴史ある石垣を活かしながら、東岸から川辺に降りるルートをつくる。
- ・ 中津川沿いの建物も川に対して開いた空間構成とするとともに、デッキから直接川辺に降りることのできるルートを確認し、様々なレベルで川を楽しむことのできる空間とする。

中津川沿いの土地利用・空間構成の考え方

イ) 都市と自然の調和

中津川や盛岡城跡の内堀である鶴ヶ池・亀ヶ池などの水辺空間を身近に感じることができ、いまあるみどりを未来につなげるよう、みどり・水を活かした土地利用を図ります。



ウ) オープンスペースにおけるみどり

オープンスペースは地区全体を広場と感ずることができるよう芝やシロツメクサなどが植えられた滞留空間を設けることを促します。また、植樹にあたっては盛岡市の植生を踏まえ、無理なく管理することができ、また「盛岡らしさ」を感じることでできる都市環境を整えます。

2) 公共交通・街路：地域内における「ゆっくりとした対流」の促進

①交通ネットワークの形成

ア) 基幹公共交通軸の形成

基幹公共交通軸としての中央通りを実現するため、段階的に道路空間の再配分を行うことで公共交通専用レーンを整備するとともに定時性を確保できる新交通システムの導入を検討します。

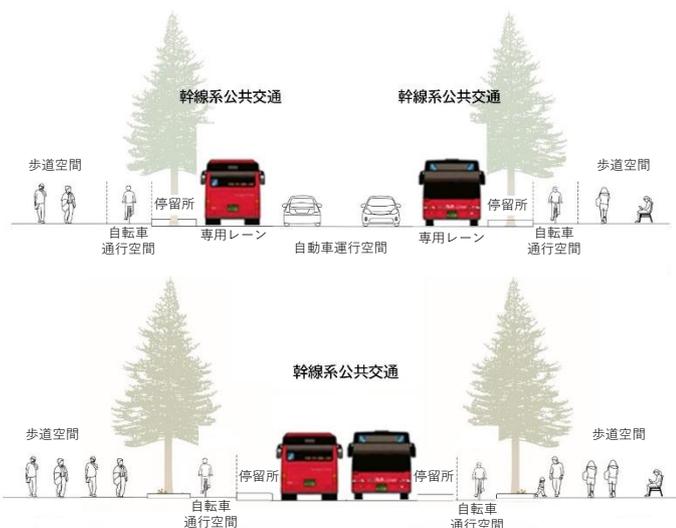
公共交通の定時性・速達性・輸送力を向上することで自家用車から公共交通利用への転換を促すとともに、内丸地区への自動車の進入抑制を図ります。

■中央通りの道路空間再配分の検討

現在の中央通りは4車線の道路であり、街路樹が植えられた上で歩道の幅員は約6mとなっています。道路幅員29mを利用し、公共交通専用レーンを整備する際の道路配分についてシミュレーションを行いました。なお、シミュレーションにあたっては街路帯を確保するため、車道の拡張は行わないものとしています。

道路配分パターン①は自動車交通の一部を抑制し、現在の車道に公共交通専用レーンと自転車通行空間を配置したもので、道路配分パターン②は公共交通専用レーンと自転車通行帯を配置しています。パターン①は自転車専用道が現在の歩道側に配置されるため歩道は狭くなりますが、オープンスペースを設けることで解消されます。パターン②は内丸地区内の自動車交通が抑制できるものの、通過交通が転換する地区周辺道路の交通量が増加することから公共交通への転換などの取組が必要になります。

将来の道路配分イメージ



将来の道路配分パターン①
公共交通専用レーン+自動車レーン

将来の道路配分パターン②
公共交通専用レーン+自転車レーン

イ) モビリティハブの整備

自家用車中心の社会から移動ニーズの多様化への変化を見据えてモビリティハブを配置し、区内を移動するスローモビリティを選択する交通結節機能とともに、休憩や飲食、交流などの機能も備えることで「まちのハブ」の形成を図ります。

内丸緑地付近の核となる交通結節点には多機能型のモビリティハブを配置し、公共交通からパーソナルモビリティへの乗り換えができ、交流機能のほか、観光に関する情報提供を行うゲートウェイの機能を配備します。

また区内街路には公共交通ないしは徒歩からパーソナルモビリティへの乗り換えができるハブ（併設型）、周縁部には自家用車からパーソナルモビリティに乗り換えることができるハブ（単独型）を配置します。

モビリティハブの整備はシェアポートの実験的設置などを通じてニーズを喚起しながらパーソナルモビリティを利用する機運を高め、整備を進めていきます。

■多機能型：乗り換え機能＋交流機能



■併設型：乗り換え機能（停留所に整備）



■単独型：乗り換え機能（街路上等に整備）



■盛岡らしいモビリティハブ

内丸地区で整備する3つのタイプのモビリティハブは内丸地区のみならず中心市街地全体へと展開していきます。人と交通モードの結節機能はもとより、人と人、人とまち、人とモノがつながるモビリティハブとして、盛岡らしい場所に景観を損ねないかたちで整備していきます。

ヒトとモードがつながる

中心市街地の歩ける範囲に複数の公共及び共有モビリティを收容し、MaaS等により個人の様々なニーズにあわせて移動をカスタマイズできる交通結節サービスを提供する。

ヒトとヒトがつながる

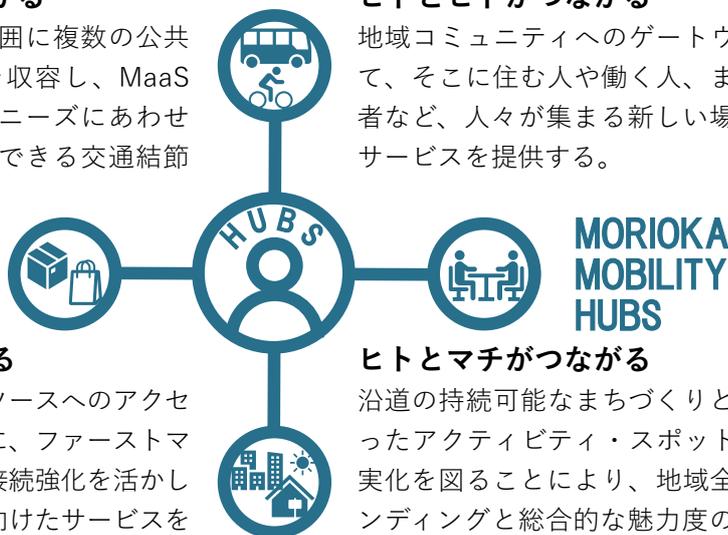
地域コミュニティへのゲートウェイとして、そこに住む人や働く人、また、来訪者など、人々が集まる新しい場所と地域サービスを提供する。

ヒトとモノがつながる

モビリティやその他リソースへのアクセスを最大化するとともに、ファーストマイルとラストマイルの接続強化を活かした物流輸送の効率化に向けたサービスを提供する。

ヒトとまちがつながる

沿道の持続可能なまちづくりと一体となったアクティビティ・スポットとして充実化を図ることにより、地域全体のブランディングと総合的な魅力度の向上に寄与する。



ウ) 集約駐車場の整備

公共交通への転換を図りながらも自家用車でアクセスする人がゼロになるわけではありません。また内丸地区の住民の自家用車や地区内施設の業務車両の通行もあり得ます。そのような自動車の通行を可能にしながらも、歩行者やスローモビリティとの交錯機会を低減するためにも集約駐車場の整備を進めます。

地区外周部に接する敷地にて再整備等が行われる際には集約駐車場の整備に向けて公民連携による手法などを取り入れる検討をします。

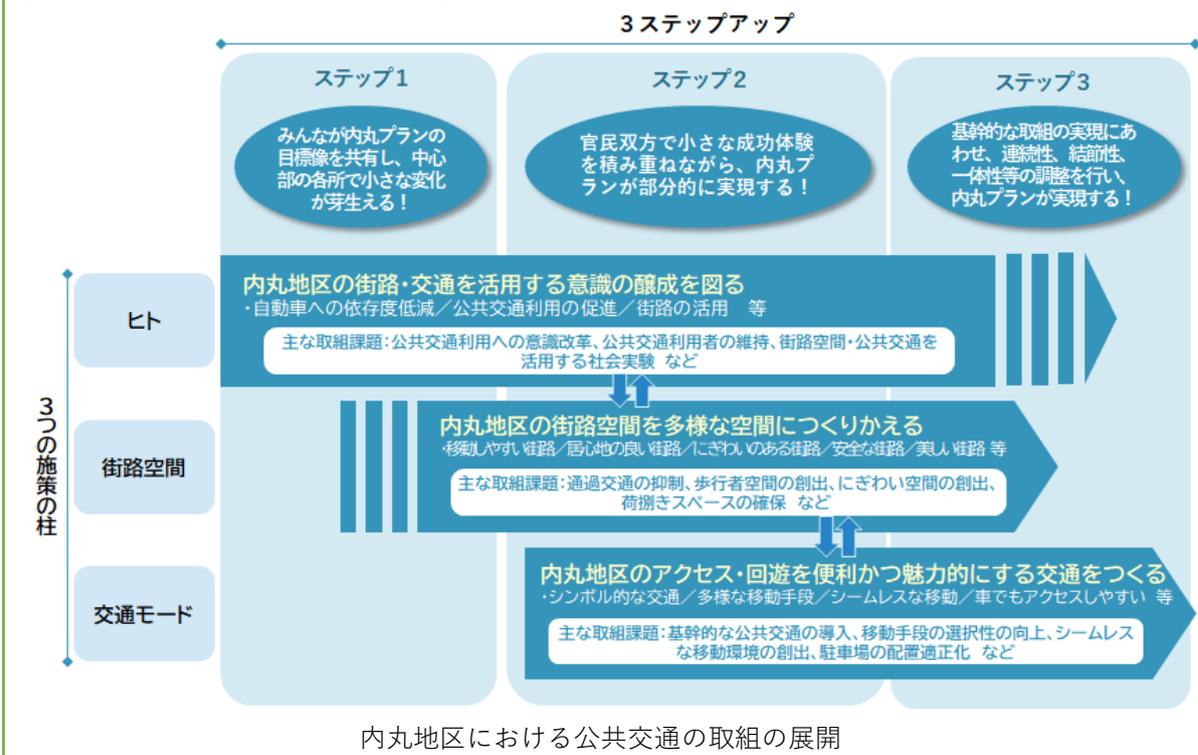
また、集約駐車場整備にあたっては共同荷捌きスペースも確保しつつ、荷捌き車両が進入および駐停車が可能な時間帯を決めるなどのルールづくりを地域住民とともに進めます。

■公共交通を中心とした多様な交通手段を選択する社会への段階的移行

人中心の都市空間の形成のためには、公共交通を中心として多様な交通手段を目的に合わせて選択する社会へと移行する必要があります。また、移動手段を所有する時代から共有（シェア）する時代への移行も大切です。

そのような社会変容を促すことができるような都市基盤の整備に取り組むことが、ここに位置づけた交通に関する方策です。公共交通の利便性を高め、自動車との交錯を気にすることなく、多様な交通手段での移動を楽しむことのできる都市空間をつくっていきます。

それとともに社会変容のためには、交通や移動に関する市民の意識醸成も不可欠です。そのため、街路空間や交通モードに関する取組に先行するかたちで、歩道上での社会実験などの小さな取組を重ね、街路空間、交通モードへと展開していくことで、多様な交通手段を選択できる社会をつくっていきます。



②歩行者ネットワークの形成

ア) 歩車共存の環境形成

地区内においては歩車分離がなされ、中央通りにおいては接道部のオープンスペースの整備によって歩行者環境は安全かつ充実したものとなります。それとともに地区内の自動車ネットワークとなる道路においては安全に歩くことができる歩行環境を確保することで、地区全体における歩車共存を実現します。

そのため、地区内の自動車ネットワークに該当する道路については、車いす利用者がすれ違うことのできる歩道幅員を確保できるよう、当該道路の幅員に応じて沿道敷地における壁面後退を検討します。

イ) 大手先通りの街路空間の高質化

大手先通りは南北の歩行者軸として、人出の多い日時にあわせて自動車通行を制限することで歩行者とスロームビリティのための道路とします。

かつての大手先であることから、電線地中化などの整備を検討した上で、史跡盛岡城跡との視覚的な連続性の担保や植樹、舗装、街路灯などの整備を行い、歴史を感じ、歩いてみたくなる街路として整備します。

街路空間の高質化は、民有地の接道部分や建物ファサードの造りが重要であり、沿道住民の理解はもとより、主体的な参画が不可欠です。理解促進・機運醸成に取り組むためにも勉強会や社会実験に取り組みながら、地区計画等のルールづくりへと発展させ、街路づくりに取り組んでいきます。



元町通り（横浜市）

■日時を設定した一時的な歩行者中心化

大丸有地区の丸の内仲通りは、「丸の内仲通りアーバンテラス」と称して平日は午前 11 時～午後 3 時、土日祝日は午前 11 時～午後 5 時に自動車の通行を規制し、イスやテーブル等を設置し、憩いの場やイベントを開催する場として利用されています。

車道と歩道がともに石畳で舗装されていることが、アーバンテラスとして利用する際にはオープンスペースとして体験されるという効果を生み出しています。



丸の内仲通りアーバンテラス

ウ) ユニバーサルデザインの徹底

あらゆる世代が集い、障害の有無等にかかわらず憩うことができるよう、道路や建物のバリアフリー化や十分な歩道幅員の確保はもとより、空間と情報発信の面で四肢障害、視覚障害、聴覚障害に対するバリアフリー施設や、高齢者や乳幼児連れの人にもやさしい施設を地区内に配置します。

また、オープンスペースや歩行者空間の整備では、安全性を確保しながら、子どもも利用できるファニチャーや椅子等を配置するなど、子どもも過ごしやすい都市環境をつくります。

3) 都市空間：大街区に小さな空間が埋め込まれる多孔質な空間を形成

①街区におけるヒューマンスケールの確保

ア) 敷地内貫通路の整備

大街区を維持し、新設道路を整備することもなく、特に南北の移動を促すためにも、地区計画等により、街区や建物を貫通する通路を整備することを促します。

建物と建物間の空間を豊かに設えることで歩行者中心の道路相当のネットワークの軸を形成するほか、屋根付き屋外広場（ピロティ）とオープンスペースを組み合わせることで街区と建物を貫通する歩行者ネットワークを確保します。それによって大街区でありながらも細街路が張り巡らされることとなり、盛岡らしい小さなスケールの連続のなかで都市的魅力を体験できる都市空間を内丸地区においても形成していきます。



Slit Park YURAKUCHO（千代田区）

イ) 小さなオープンスペースの確保

敷地内貫通路は、敷地の反対側に早く移動するためのショートカットではなく、路地を歩く楽しさを感じさせてくれるようにつづれ織りになり、所々に溜まりがあるような空間構成となるよう促します。また、貫通路に面する建物では1階部分の壁面後退や建物内に引き込んだ中庭的空間などを配置することで、街路と建物の中間領域にも溜まりの空間の創出を目指します。



Slit Park YURAKUCHO（千代田区）

これら溜まりの空間は、内丸地区における最小単位のオープンスペースとなり、都市活動や公共的活動の場として利活用されるよう設えます。

■内と外をつなぐ空間構成

敷地内貫通路は一直線ではなく、幅員の抑揚やところどころ折れ曲がることで視線が抜けにくいように工夫し、時に溜まりとなる小さなオープンスペースが配置されており、歩くことで風景が変わり、さらに歩きたくなるような通路とします。



さらに歩道と接道部のオープンスペース、敷地内通路、建物1階の床はいずれも同じ仕上げとすることで屋外と屋内の空間的な連続性を感じられるよう設えます。

②建物のオープン化

ア) 小さなスケールが連続したグランドレベルの形成

高次都市機能の機能性向上のためには各フロアの面積を十分に確保し、シームレスなオフィス空間を形成することも有効です。そのためには建物のボリューム（容積率）も高くなりますが、グランドレベルにおいては、盛岡らしい小さなスケールの空間が連続するように設計することで、建物においても人中心の空間の実現に寄与します。

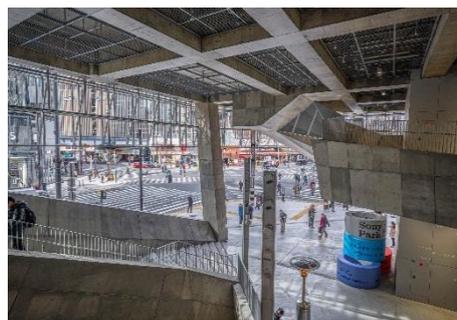


アオーレ長岡（長岡市役所）

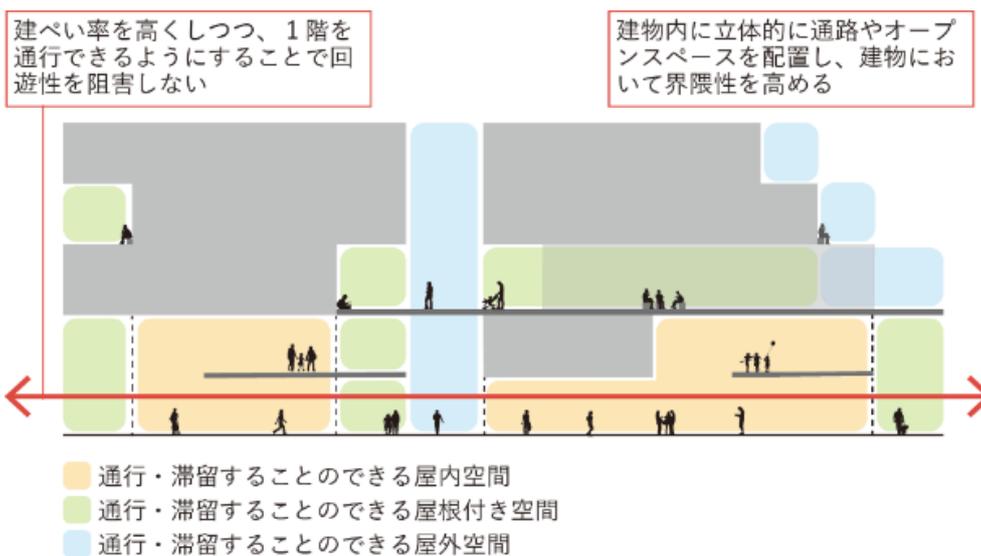
具体的には、敷地内貫通路とも空間的に連動させながら、アトリウムや屋根付き屋外広場（ピロティ）、街路空間を引き込むアーケード状の空間がヒューマンスケールで形成されており、歩行者空間やオープンスペースと連続して体験される低層階の設計を求めることができるよう、地区計画や建築協定等の適用を検討します。

イ) 立体的なオープンスペースの確保

グランドレベルにてオープンスペースと連続した空間構成を図るとともに、建物内において立体的に通路やオープンスペースを配置する建物とすることを促します。多様な過ごし方が可能となり、高次都市機能のオフィス空間における公務・業務と市民の様々な都市活動や公共的活動が近接することで、新しい価値を創出するための偶発的な出会いの可能性を空間に埋め込みます。



銀座ソニーパーク



建物におけるオープンスペースの確保に関する考え方

③内丸地区らしい景観形成

ア)「盛岡らしさ」を感じる諸資源を活かした空間づくり

中央通り沿いのオープンスペースにて石割桜をシンボルツリーとするように、オープンスペースの空間デザインはもとより、敷地内における建物配置においても、「盛岡らしさ」を感じる諸資源を手がかりとし、その場にいるなかで自然と目にするように配慮します。岩手県公会堂や中津川沿いのイチョウのように現存する資源はもとより、江戸時代に築造されていた大手門のように「かつてそこにあったもの」も資源と捉え、空間づくりに活かします。

イ) 高さを感じさせることのないファサードデザイン

壁面後退や敷地内空地の確保に加えて、各施設の必要面積の増加によって、建物の高さは現状よりも高くなることが想定されます。街路幅員が十分であることから閉塞感を感じないものの、中央通りから中津川方向への視線の誘導や地区内の統一感を醸成し対流を促すためにも、高さを感じさせることなく水平方向に伸びやかなファサードデザインを促します。特に中央通り沿いの建物においては中間階にてスカイラインを揃えるような協調的なファサードデザインを、施設所有者とともに協議していきます。

■歴史的建造物のスカイラインに合わせたファサードデザイン

右写真はシドニーの中心市街地に立地する歴史的建造物を改修した百貨店に面するビル群の写真です。

高さを合わせたビルもあるなかで、高層ビルも立地してはいますが、写真内の赤い点線のように対面する歴史的建造物の高さに合わせたかたちで水平のラインをファサードデザインに取り入れることで視覚的に歴史的建造物に合わせたスカイラインを形成している街並みと言えます。



シドニー市内

ウ) 岩手山など周辺の眺望の確保

建物高さが高くなるため、遠景を参照した建物配置を検討するものの、実際にグランドレベルから岩手山などを目にするのは難しいです。そこで、建物のテラスや屋上から遠景の山々を見ることができるようになることを求めるようにします。

また、盛岡城跡公園と面する東大通り北側の建物は、南に向けて建物高さが低くなるような建物にすることで、建物から盛岡城跡公園を目にするように促していきます。

6. ソフトに関する取組

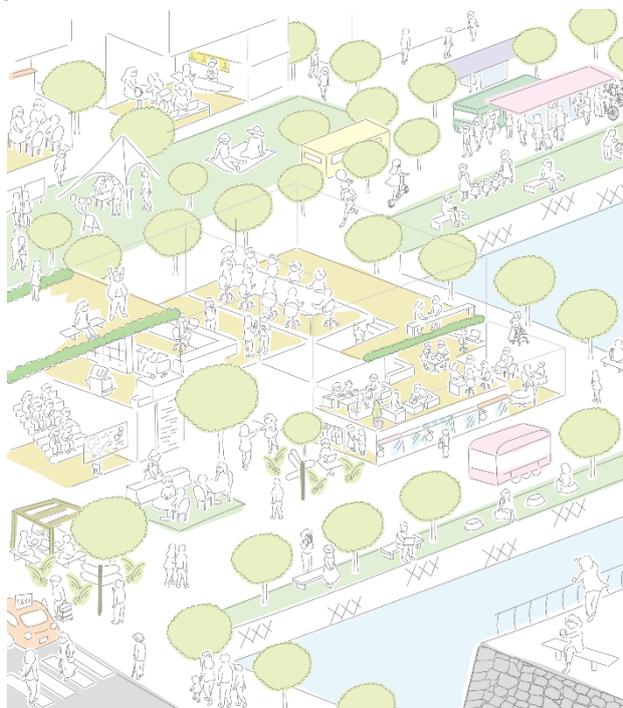
1) 機能：新しい「盛岡らしさ」となる価値を創出する機能を誘導

①新規価値創出の場づくり

ア) 多様な人材が集う 21 世紀型 MICE の取組

これからの時代の価値となる新しい「盛岡らしさ」の創出のため、大小様々なオープンスペースにて市民や事業者、行政等が価値創出に取り組む場をつくりまします。大規模なコンベンションではなく、多孔質な都市空間のなかで大小様々な集まりが同時多発的に生まれるような仕掛けを空間と事業の双方において講じることで新しいタイプの MICE を実現し、内丸地区を行政と共創の拠点とします。

注) MICE とは企業等の会議 (Meeting)、企業等の報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称 (出典：国土交通省観光庁)



②本町通りへの賑わいの誘導

ア) 本町通りへの人流の誘導

内丸地区を訪れる観光客が回遊するよう、観光バス駐車場を北側に整備するなど、人流を促す仕掛けを講じます。また、停留所やモビリティハブ等にサイネージを配置し、地区内外の移動を促します。

2) 環境：地区全体でゼロカーボンを実現する環境性能の配備

①時代の要請に応じた高い環境性能の追求

ア) 時代が求める環境性能の実装

環境負荷に対する要請はより一層高まり、環境技術は年々進化していくと推察されます。内丸地区は持続可能な地球環境に寄与するとともに、盛岡市ひいては岩手県、東北地方のモデルとなるよう、先進的な環境性能を追求する施設を整備することを目指します。

イ) 施設における創エネ推進

地区内の施設においては公共と民間にかかわらず、省エネはもとより、太陽光発電等による創エネルギーを設備として実装することで、地区内の電力消費を抑制することに努めます。

3) 防災：岩手県並びに盛岡市の防災拠点としての機能性の強化

① 広域防災拠点の形成

ア) 行政連携による災害対策機能の強化

近年頻発・激甚化する自然災害を踏まえ、自治体の災害対応力の強化が喫緊の課題です。各施設において対策を講じるほか、大規模な災害の発生においては、盛岡市地域防災計画における防災関係機関が連携して活動することが、被害の最小化につながります。官公庁及び関係機関が一定のエリアに立地していることの強みを生かした施設の配置、各活動エリアや共同で活動できるスペースや機能の確保、各施設間のアクセス、情報共有システム等について、各機関と検討し、エリア防災に取り組みます。

注) 内丸プランにおけるエリア防災とは、内丸地区内の防災関係機関が連携し活動を行うことを示す。

■ 広域防災拠点となる公園

機能連携を図っている事例の一つとして紹介するものです。

国際展示場駅近くの東京臨海広域防災公園は、首都圏直下地震を想定した東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点としての機能を有しています。

公園内には有明の丘基幹的広域防災拠点施設が整備され、本部棟にはオペレーションルーム（写真下）や会議室が配置されているほか、非常用電源、備蓄倉庫、貯水槽が配備されています。

隣接する癌研有明病院と連携した医療体制構築のほか、自衛隊からなる支援部隊の基地・キャンプ地となる多目的広場が配置されています。



イ) シビックコアとしての事業継続性の確保

エネルギーの面的利用を検討していくとともに、躯体の耐震性・耐火性の向上や備蓄の充実、情報インフラの確保など、災害時においても内丸地区の機能が停滞することのないよう事業継続の可能性を高めます。

② 情報発信のフェーズフリー化

ア) 情報プラットフォームの形成と災害時の活用

内丸地区では各所に情報発信のためのメディアを配置するとともに、発災時において迅速に情報提供手段としても利用できるよう、地区全体を統括する情報プラットフォームを確立し、災害時にも用いることができるよう身の回りのモノやサービスをデザインするフェーズフリーの考え方に基づく都市情報環境を構築します。

7. 概略工程

50年間にわたる整備のうち、今後15年間程度で取り組む事業としては新市庁舎と県庁舎の整備が挙げられます。特に新市庁舎整備では、多孔質な都市空間における建築物のあり方を示すこととなります。また、県庁舎は現在地での整備が想定されていることから、その整備においては中央通り沿いのオープンスペースの一部実現が期待されます。

交通に関しては、人中心の都市空間の実現と公共交通利用への転換を実現するため、その第一歩として内丸地区内にモビリティハブの設置を検討します。

それ以降の計画期間中期においては、内丸緑地の更なる活用、大手先通りにおける歩行者中心の街路空間の形成、地区内道路の自動車進入抑制に取り組むことが想定されます。

そして計画期間後期においては、民間施設などすべての施設が更新され、併せて中央通りに基幹公共交通軸を形成することで、人中心の都市空間の完成を目指します。

第6章 未来の内丸地区

本章に記す内容はあくまでも未来の内丸地区の姿の一例を示すものです。

1. 50年後の内丸地区の姿

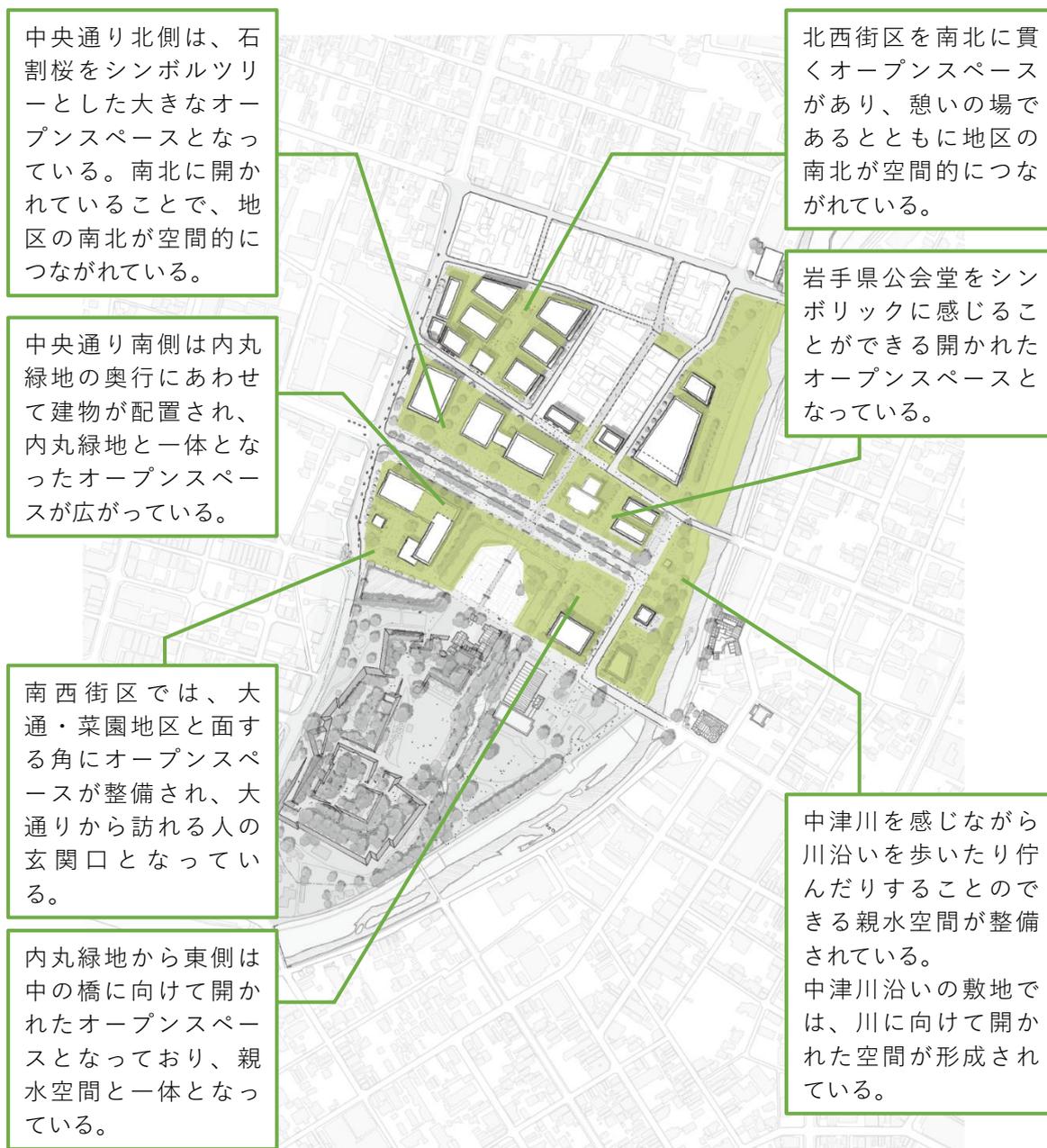
内丸プランの取組（第5章）を進めていった先に実現される未来の内丸地区の姿は、たとえば次のように描かれます。



本章では、その未来のあり方について、オープンスペース、歩行環境と歩行者ネットワーク（貫通路）、公共交通と結節点、自動車交通と集約駐車場、歴史・自然資源の参照という観点から、未来像を解題します。

1) オープンスペース

内丸地区は、建物の残余空間としてオープンスペースがあるのではなく、広大なオープンスペースに建物が点在しているという考え方にに基づき整備されています。現在の一団地の官公庁施設の規制を緩和しながらも、敷地内において準公共空間を十分に確保することを義務づけることで、人中心の空間を構成するオープンスペースの実現が誘導されています。



2) 歩行環境と歩行者ネットワーク（貫通路）

中央通りの歩行環境の充実とともに、大手先通りが地区の南北をつなぐ歩行軸として位置づけられ、江戸時代から続く街路であるという歴史を感じながら、歩いて楽しい歩行者とスローモビリティのための道路として沿道住民等との協働により整備されています。

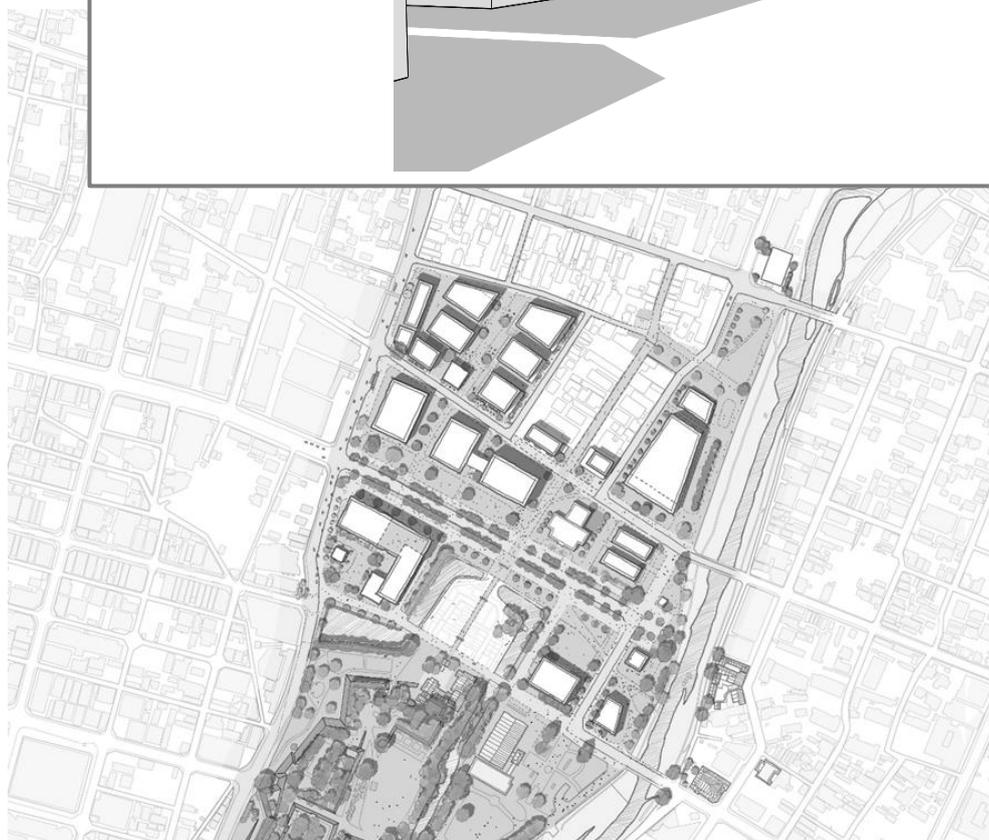
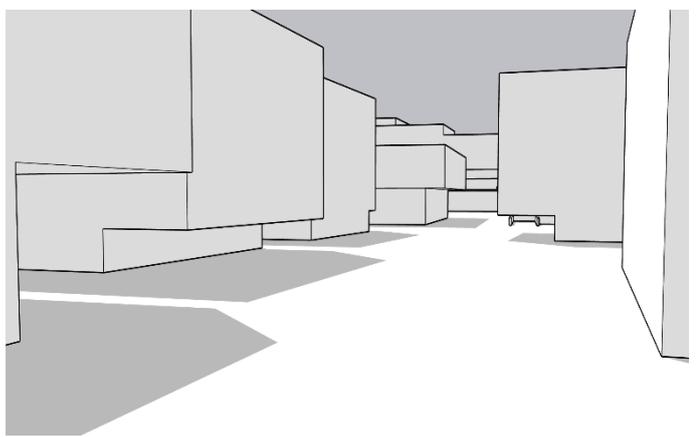
さらに高次都市機能が集約された建物が居並ぶ大街区のなかに貫通路が整備され、大街区を活かした機能集約を実現しつつ、「盛岡らしさ」を構成する小さなスケールを感じさせる歩行者ネットワークが縦横に構成され、大通・菜園地区の賑わいが本町通りや河南地区につながっています。



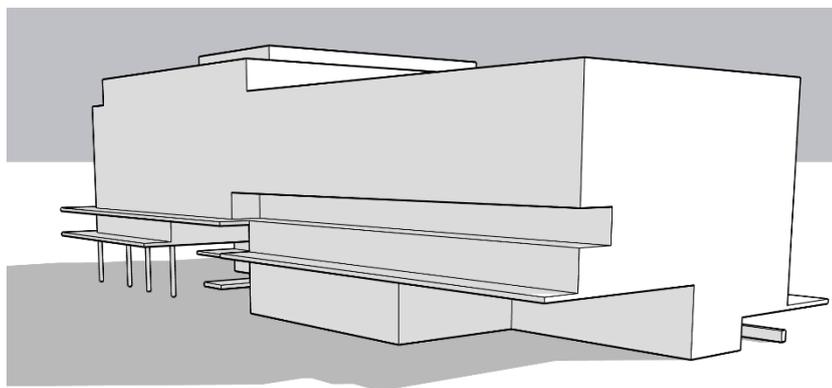
3) 多孔質な都市空間

オープンスペースや歩行環境に加えて、建物もオープンにつくられ、多様な過ごし方ができるようになっています。特に地区西側に整備される建物は、大通・菜園地区のにぎわいを中央通りに引き込み、さらに本町通りまでネットワークする貫通路に加え、市民が立ち入ることのできる施設では建物内にもオープンスペースが配置され、多様な過ごし方ができるようになっています。

地区内の建物は市民が自由に出入りできる施設ではない場合においても、1階部分が後退しているなど、雨や雪の日でも憩える空間となっている。



地区内の大規模な建物は、中央通りに対してピロティやテラスによって開かれていることで威圧感が抑えられているとともに建物もオープンスペースの一部として機能している。



4) 公共交通と結節点

盛岡駅と盛岡バスセンターという都心における交通結節点を結ぶ中央通りは、トランジットモールのように歩行環境も充実した基幹公共交通軸となっています。

基幹公共交通の停留所はモビリティハブとして3か所に整備されています。特に内丸地区の中心付近の内丸緑地にはモビリティハブとなる停留所が整備され、地区内を移動するスローモビリティへの乗り換えができるほか、にぎわいと交流の場ともなっています。

また内丸地区に市北部方面からアクセスするバスの停留所が地区西側に整備され、スローモビリティに乗り換えることができます。

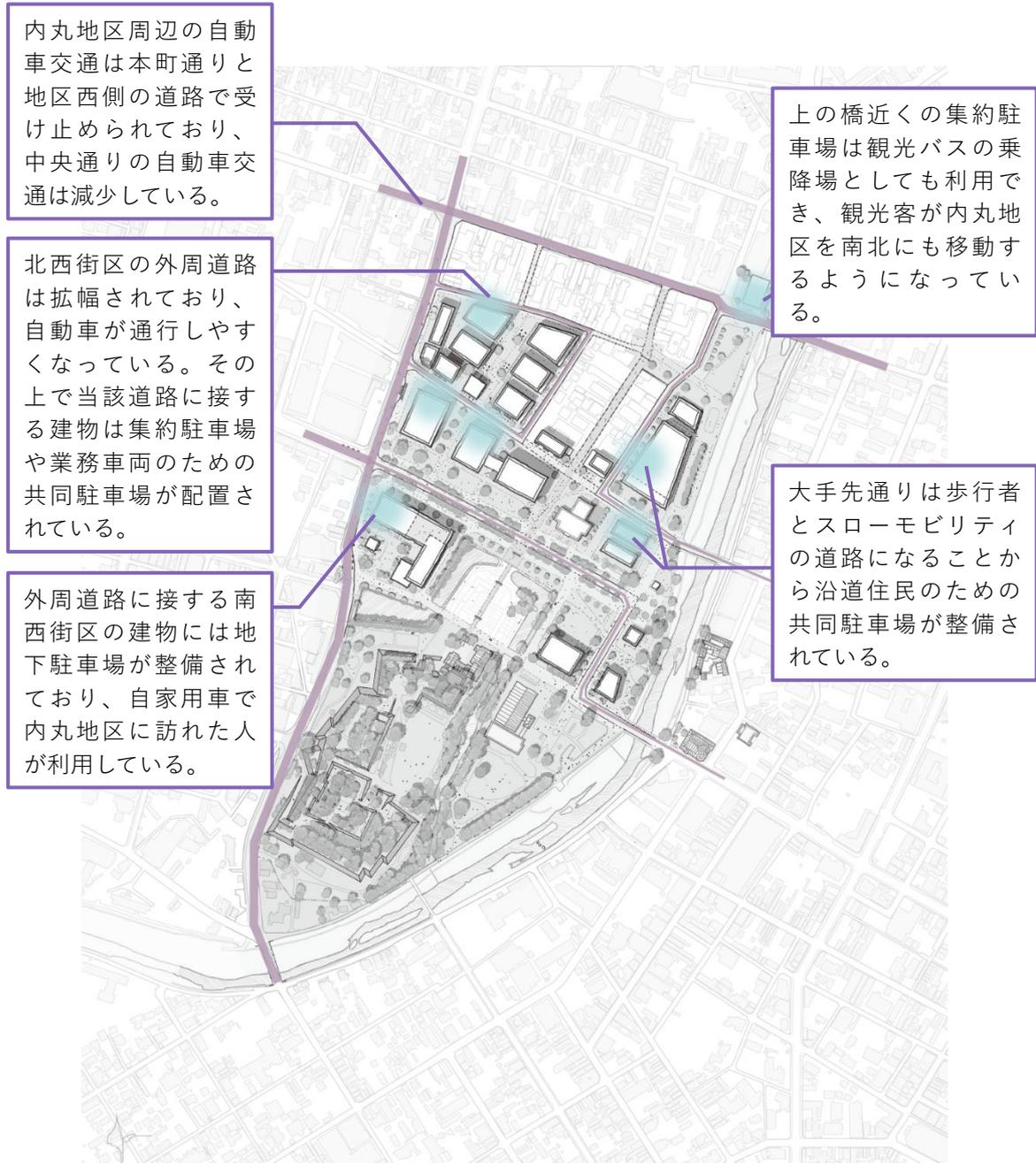


5) 自動車交通と集約駐車場

自家用車から公共交通への転換は進んでいますが、一定数は自家用車で内丸地区を訪れる人がおり、また内丸地区に立地する行政機関等は業務車両の通行が必要です。

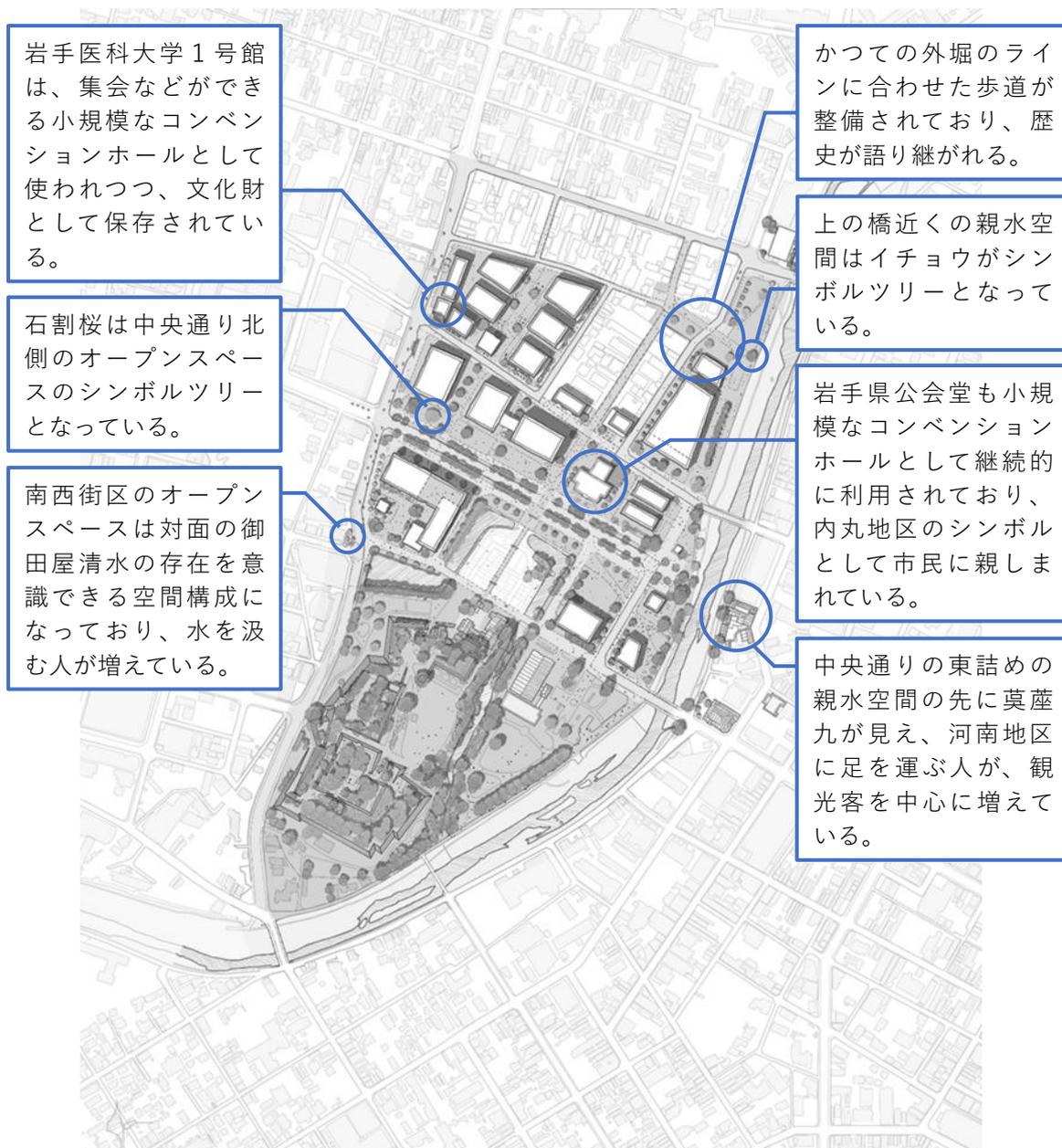
そのなかでも人中心の空間を実現するため、内丸地区内の中央通りの自動車交通は極力減らし、内丸地区の外縁の道路が幹線道路となっています。さらに外周道路に接するかたちで集約駐車場が整備され、地区内への自家用車の乗入れは少なくなっています。

また、公共交通サービスの改善、交通量に応じた公共交通の利用促進施策、共同物流等、総合的な混雑緩和対策が行われています。



6) 歴史・自然資源の参照

石割桜や中の橋、中津川のようなシンボリックな資源はもとより、中津川沿いのイチョウや中央通り沿いの並木など、内丸地区で長年親しまれてきた資源を参照した都市空間がつけられていることで、内丸地区で過ごすなかで自然と「盛岡らしさ」を感じられるようになっていきます。



2. 空間構成の考え方

1) 中央通り 歴史資源と自然資源が融合した、「盛岡らしさ」を代表する緑空間

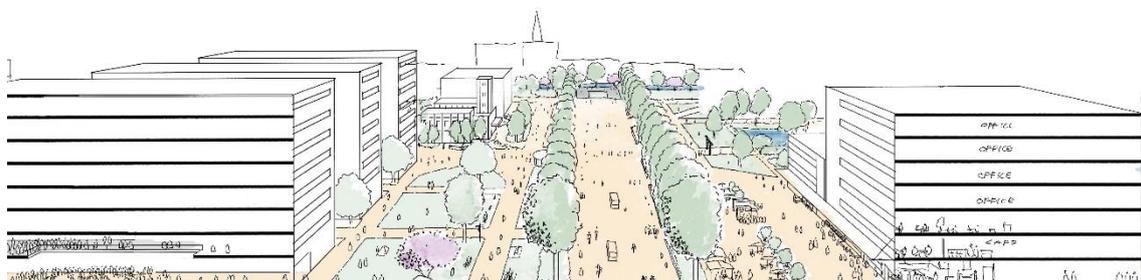


■エリアの特徴

自然	盛岡城跡公園とその周辺ゾーン（景観形成重点地域〈歴史景観地域〉）、石割桜（国指定天然記念物）、県合同庁舎前のユリノキ・ケヤキ群（景観重要樹木）、裁判所のモミ（景観重要樹木）、内丸緑地
歴史	岩手県公会堂（国登録有形文化財）、鶴ヶ池・亀ヶ池（国指定史跡盛岡城跡の一部）、莫座九（景観重要建造物）、
景観・都市軸	中央通りから早池峰山、岩手山への眺望軸、街路樹の並木、県都としての風格ある街路景観

■都市空間の構成

中央通り北側	<ul style="list-style-type: none"> ・石割桜シンボルツリーとした大きなオープンスペース（シビックスクエア）を確保する。 ・岩手県公会堂をシンボリックに感じる。
中央通り南側	<ul style="list-style-type: none"> ・西側は内丸緑地の奥行に合わせたオープンスペースを確保する。
中央通り東詰め	<ul style="list-style-type: none"> ・中津川に向けてオープンスペースを確保する。



2) 中津川沿い まちと自然が調和したヒューマンスケールな川沿いの空間

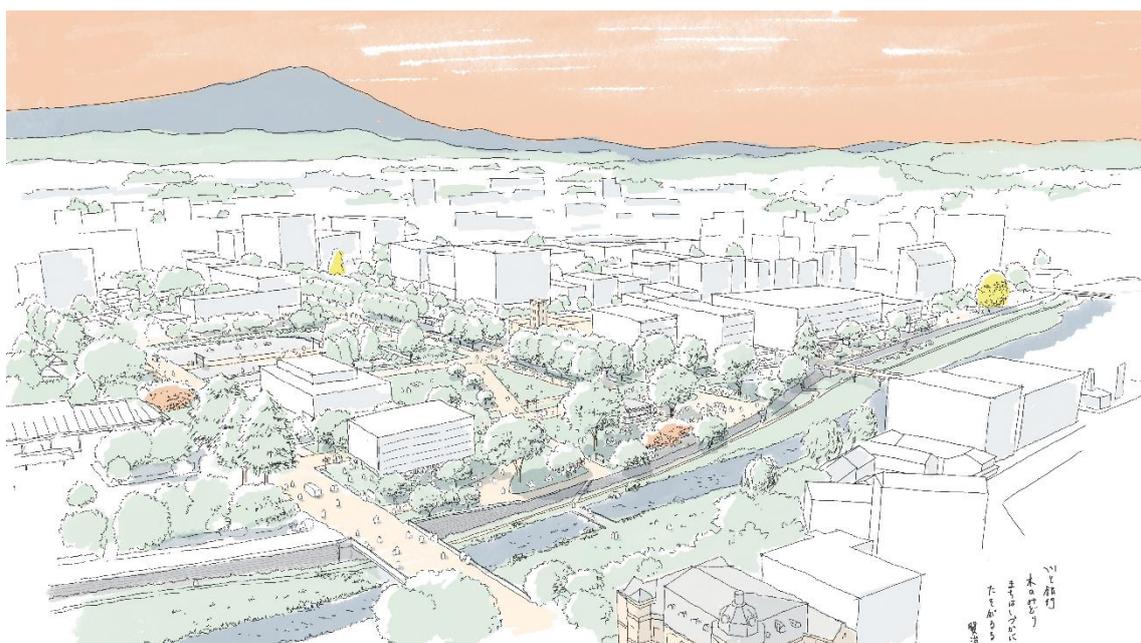


■エリアの特徴

自然	中津川、上の橋際のイチョウ（景観重要樹木）、市庁舎の裏のケヤキ、川沿いの桜並木、サケの遡上
歴史	歴史的石積護岸、岩手銀行赤レンガ館（重要文化財）、莫蔭九（景観重要建造物）
景観・都市軸	与の字橋から愛宕山（景観形成重点地域〈眺望景観保全地域〉）、中津川沿いの景観（景観形成重点地域〈河川景観保全地域〉）、

■都市空間の構成

エリア全体	・中津川を感じながら歩いたり佇んだりすることのできる親水空間を形成する
エリア北側	・イチョウや公園を活かし、川沿いをゆっくり歩ける空間を形成する。
エリア南側	・中央通りの都市景観と中津川の自然景観を繋げる公園空間を形成する。



3) 大手先通り 築城以来の歴史を紡ぐ重要な街路



■エリアの特徴

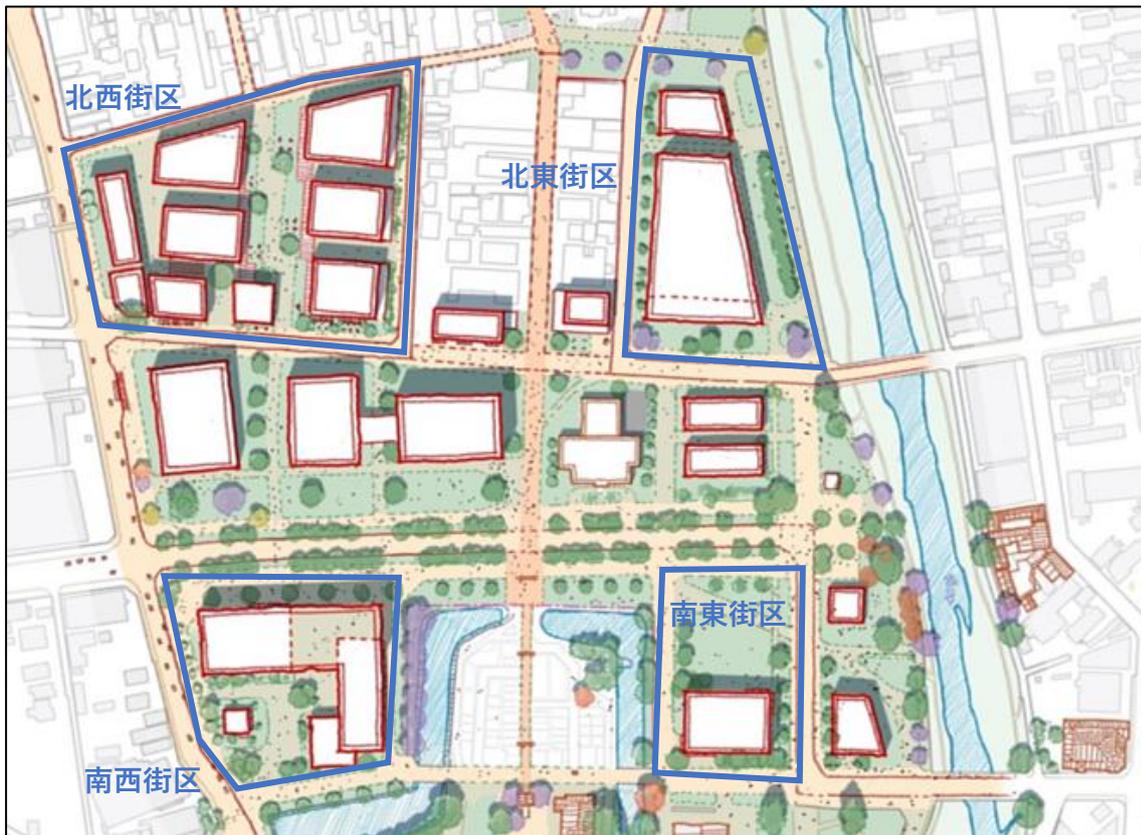
自然	
歴史	江戸期の頃からの街路
景観・都市軸	烏帽子岩から愛宕山、大手先通りから一ノ鳥居や櫻山神社への景観

■都市空間の構成

- 大手先通り
- ・両側 2m は滞留ゾーンとするなど、沿道店舗の利活用を想定した構成とし、ヒューマンスケールの賑わいが感じられる街路空間を形成する。
 - ・街区建物は、セットバックや植栽配置など、街路景観を形作るための積極的な機能更新を促す。



4) 4つの大街区 貫通路が張り巡らされた多孔質な都市空間



■都市空間の構成

- | | |
|------|--|
| 北西街区 | <ul style="list-style-type: none"> ・中央通りから本町通りへ街区を貫通するオープンスペースを確保する。 ・建築は低層部をセットバックする。 ・外周道路を拡幅して集約駐車場を設ける。 |
| 北東街区 | <ul style="list-style-type: none"> ・中津川沿いに対して大きく空地を確保する。 ・西側に寄せて建物を配置し、西側道路（自動車ネットワーク）から駐車場への引き込みを確保する。 |
| 南西街区 | <ul style="list-style-type: none"> ・大通・菜園地区から中央通りへの通り抜け動線を確保する。 ・建築は多孔質化+ピロティを設け、盛岡城跡へのスカイラインも考慮する。 ・東大通りを改修して亀ヶ池を復元し、御田屋清水の交差点にはオープンスペースを確保する。 |
| 南東街区 | <ul style="list-style-type: none"> ・中の橋への園路のような街路を整備し、河南地区への対流を促す。 |

