

1.1 計画策定の背景と目的

盛岡市は、人口の減少、少子高齢化などの社会経済情勢や、地球温暖化対策として、運輸・交通分野での二酸化炭素排出量の低減が求められる状況を踏まえ、「盛岡市総合交通計画」（平成 19 年度策定、平成 30 年度一部改定）を策定し、自家用車利用を抑制し公共交通や自転車への利用の転換を図ることを基本方針としました。そして、この基本方針の実現に向けた取り組みを効果的かつ段階的に進めるため、「もりおか交通戦略」（平成 21 年度策定）を策定し、「歩いて楽しむ中心市街地の形成」と「公共交通軸の充実・強化」の 2 つの戦略と、その戦略を支える将来道路網を計画し、中心市街地活性化やコンパクトな市街地形成を支える交通環境づくりに取り組んでいます。また、これまでも、通勤・通学時間帯に慢性的に発生する交通渋滞を緩和するため、「オムニバスタウン計画」（平成 10 年度策定）を策定し、ゾーンバスシステムの導入やバスロケーションシステムの整備など、バスの利用促進に取り組んできました。

一方で、市内には、駅やバス停から離れている公共交通の空白地域や、駅やバス停があっても運行時間帯や運行本数が地域のニーズに合っていないなどの公共交通の利用が不便な地域もあり、自家用車を利用できない人にとっては移動が困難な状況となっています。また、人口減少などに伴う公共交通利用者の減少から、交通事業者の経営が厳しくなっていることに加え、公共交通を担う運転士の不足などにより、既存のサービスを維持・確保することも困難な状況となっています。さらに、市内の交通だけではなく、都市間や広域圏の移動を担う交通も集中しているため、市外、国内外からの来訪者にとってもわかりやすく、使いやすい利用環境の整備も重要な課題となっています。

このような背景を受け、盛岡市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）に基づき、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通手段を適切に選択し組み合わせることや、市民、交通事業者、行政などの関係者の連携により地域のニーズに合わせた効率的で持続可能な地域公共交通網の形成を図ります。それにより、盛岡市の魅力と価値を高め、市民の生活を守ることを目的に、「盛岡市にとって望ましい公共交通網の姿」を明らかにするマスタープランとして、「盛岡市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1.2 計画の区域

計画区域は、市内全域とします。ただし、岩手県の県都としての役割を果たす必要があることから、周辺市町との連携を図る事業も必要に応じて実施します。



図 1-1 計画の区域

1.3 計画の期間

本計画の期間は、2019年度から2023年度までの5年間とします。

計画は中間段階で目標の達成状況などをモニタリングしながら、中長期的な将来を見据え改訂していきます。

1.4 地域公共交通網の構成要素

地域公共交通網を構成する交通手段は次のとおりとします。

① 鉄道（在来線）

鉄道は、市内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関であり、大量の移動需要にも対応できるものです。公共交通網の中では、基幹的な役割を果たします。

市内には、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東日本」という。）の東北本線、山田線、田沢湖線、花輪線と IGR いわて銀河鉄道株式会社（以下、「IGR」という。）のいわて銀河鉄道線（以下、「IGR 線」という。）があります。

② バス

バスは、市内と周辺市町村間の移動、市内各地域・地区内の移動を幅広く担う公共交通機関であり、公共交通網においては、市内や地域間の幹線としての役割から、各地域・地区における支線としての役割を果たします。

市内では、岩手県交通株式会社（以下、「岩手県交通」という。）、岩手県北自動車株式会社（以下、「岩手県北バス」という。）、ジェイアールバス東北株式会社（以下、「JR バス東北」という。）の3社がそれぞれ路線バスを運行しています。

③ タクシー

タクシーは、鉄道や一般の路線バスでは対応することが難しい、少量で多様な移動の需要に対し、よりきめ細かいサービスを提供する公共交通機関です。

市内には、一般社団法人岩手県タクシー協会盛岡支部、岩手紫波支部に加盟している事業者は19社あります。

なお、公共交通網の中では、個人の移動手段のほか、小規模な需要に対する乗合利用による移動手段としての役割が期待されます。

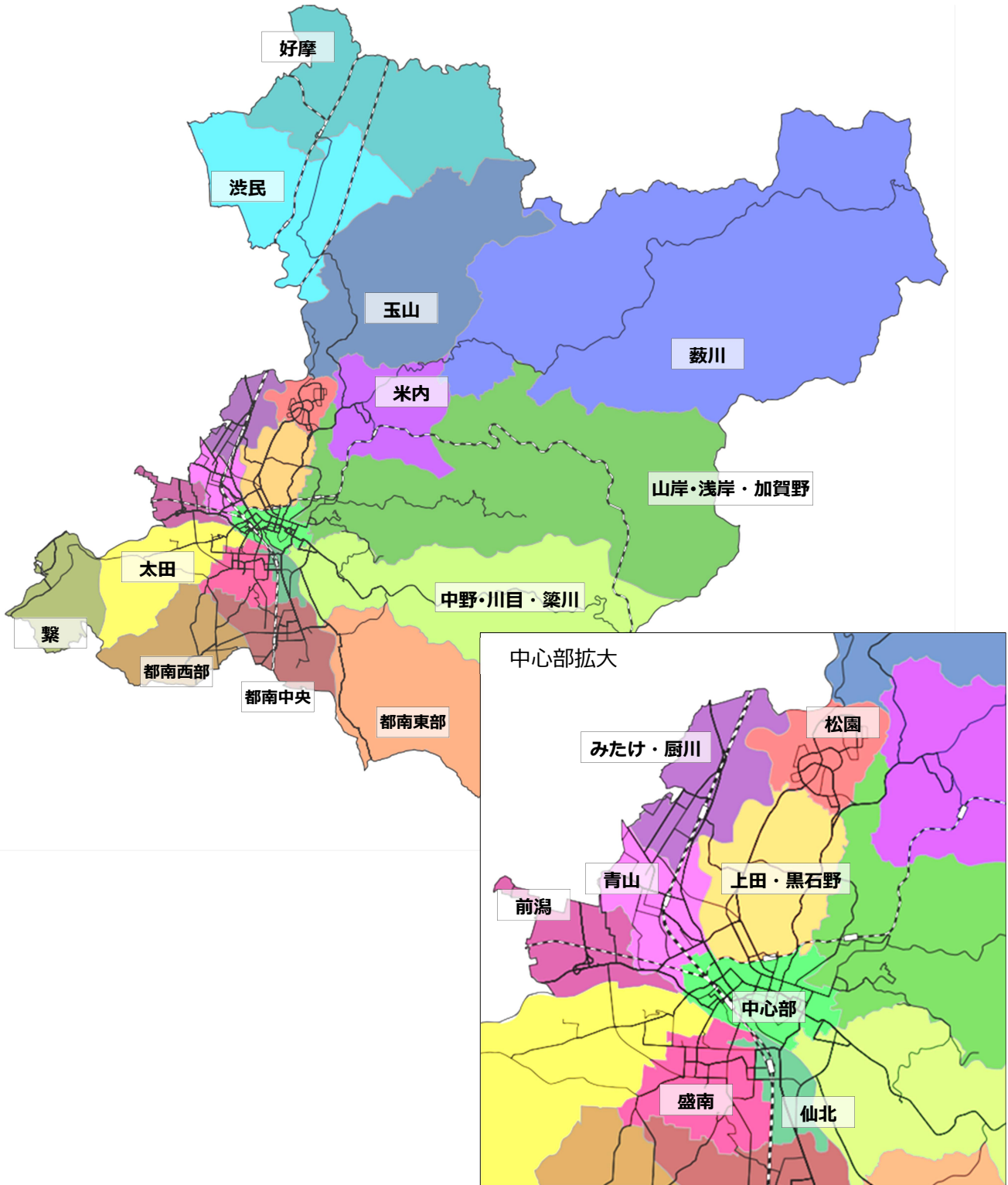
④ その他

民間交通事業者（バス事業者やタクシー事業者）が担うことが難しい、特定の地域や住民による少量の区域内や施設間の移動需要に対し、地域住民組織や非営利活動法人などが運営主体となって、公共交通の一部を補完的に担う交通が想定されます。

1.5 本計画における用語の定義

(1) 地区区分

本計画では、各地区で異なる土地利用や人口集積、交通特性、関連計画との整合性などを踏まえ、地区区分を図 1-2 のとおり設定します。



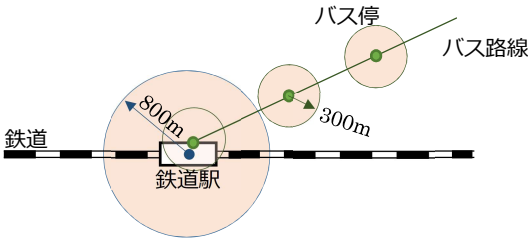
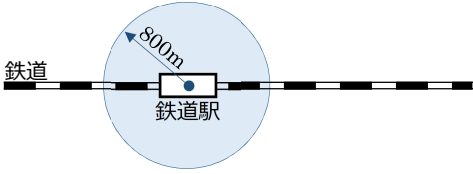
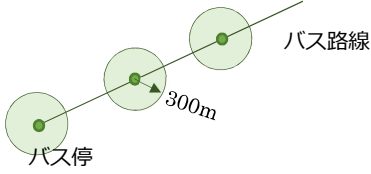
※都南中央・都南西部・都南東部に含まれる具体的な地区名については P.70 の表 4-3 参照

図 1-2 本計画における地区区分

(2) 公共交通利用圏域・鉄道利用圏域・バス利用圏域

鉄道駅、バス停から一定の距離の範囲内を、公共交通利用圏域、鉄道利用圏域、バス利用圏域として、表 1-1 のとおり定義します。

表 1-1 公共交通利用圏域・鉄道利用圏域・バス利用圏域の定義

公共交通利用圏域	<p>鉄道駅を中心とした半径 800m[※]の範囲とバス停を中心とした半径 300m[※]の範囲のいずれかに入る範囲</p> 
鉄道利用圏域	<p>鉄道駅を中心とした半径 800m[※]の範囲</p> 
バス利用圏域	<p>バス停を中心とした半径 300m[※]の範囲</p> 

※「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8月国土交通省都市局）」より「公共交通沿線地域」の定義を引用

(3) 小規模需要対応型交通

人口が少ないことなどの理由から、移動したい人の人数が少なく（小規模な需要）、移動したい時間も分散している地区などに対し、地区の小規模な需要に適切な車両と運行方法を用いて対応する交通[※]を小規模需要対応型交通とします。

※具体的には、車両のサイズ、運行の仕方や利用方法、運行する主体、運行資金の確保方法、運賃徴収の有無、運行に関する法令適用の有無などの違いにより多様な交通があります。