

3.3 人口分布と地域公共交通

(1) 公共交通利用圏域

- 公共交通利用圏域の人口は約 23.4 万人で、市の人口の 78.6%がカバーされています。
- 公共交通利用圏域の内、鉄道利用圏域人口は約 7.1 万人、カバー割合 23.7%、バス利用圏域人口は約 22.4 万人、カバー割合は 75.2%です。
- 一方、市の人口の 21.4%、約 6.4 万人が公共交通利用圏域以外に居住しています。

表 3-11 公共交通・鉄道・バス利用圏域別の人口

	利用圏域内		利用圏域以外		市全域
	人口 (人)	カバー割合	人口 (人)	カバー割合	人口 (人)
公共交通利用圏域	233,758	78.6%	63,911	21.4%	297,669
鉄道利用圏域	70,527	23.7%	227,142	76.3%	297,669
バス利用圏域	223,676	75.2%	73,993	24.8%	297,669

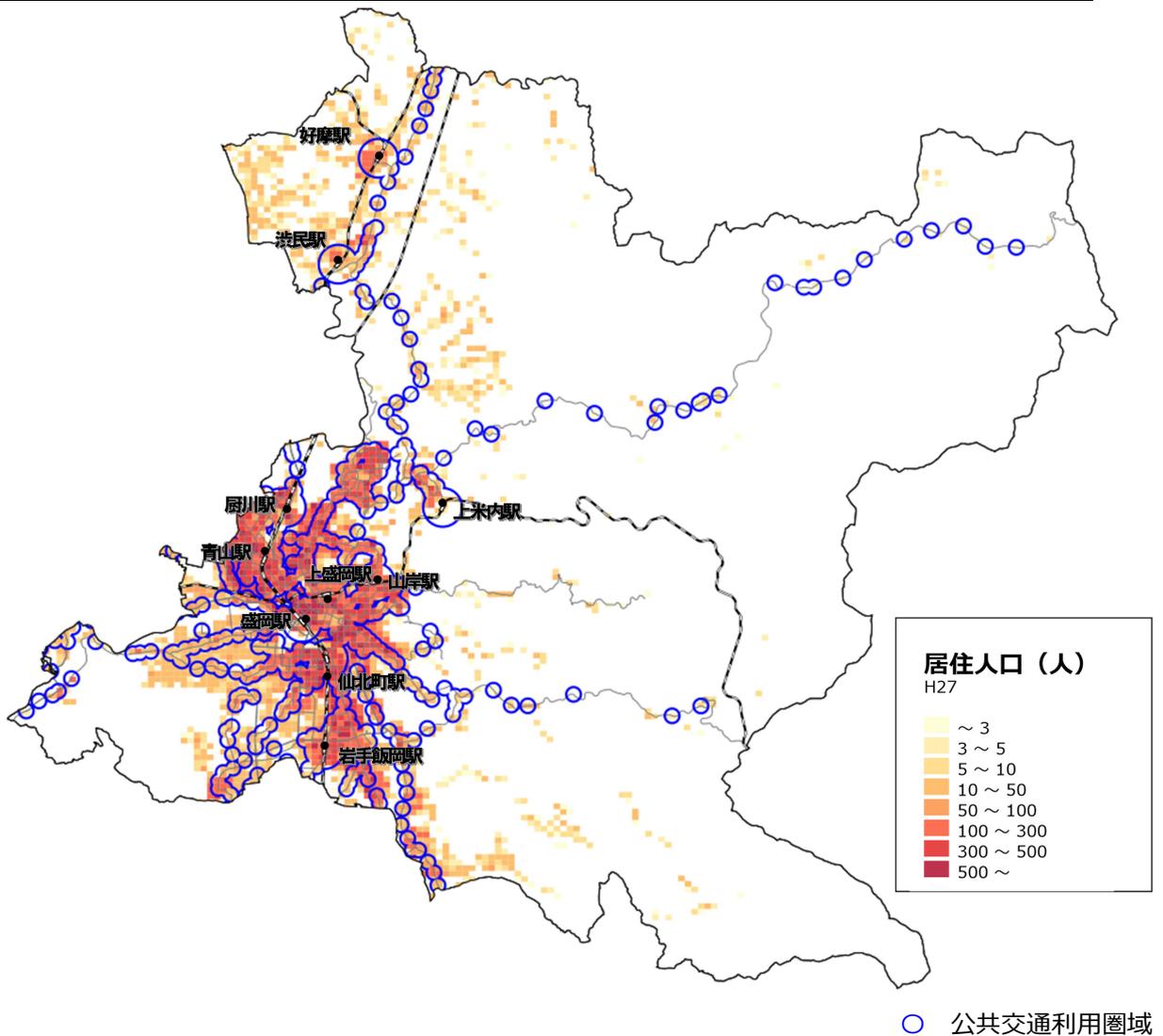


図 3-38 公共交通利用圏域と人口分布

(2) バス利用圏域の状況

- バスの運行本数別の利用圏域の居住人口を見ると、市の人口の 56.5%の人が 1日 48 本[※]より運行本数の多いバス利用圏域に、同じく 30.6%の人が 1日 120 本[※]より運行本数の多いバス利用圏域に住んでいます。
- 盛岡駅～盛岡バスセンター間を中心として、青山方面、松園方面、都南方面に多くのバスが運行しており、バスを利用しやすい環境にあると言えます。
- その一方で、中心部においてもバス利用圏域外となっているところがあります。

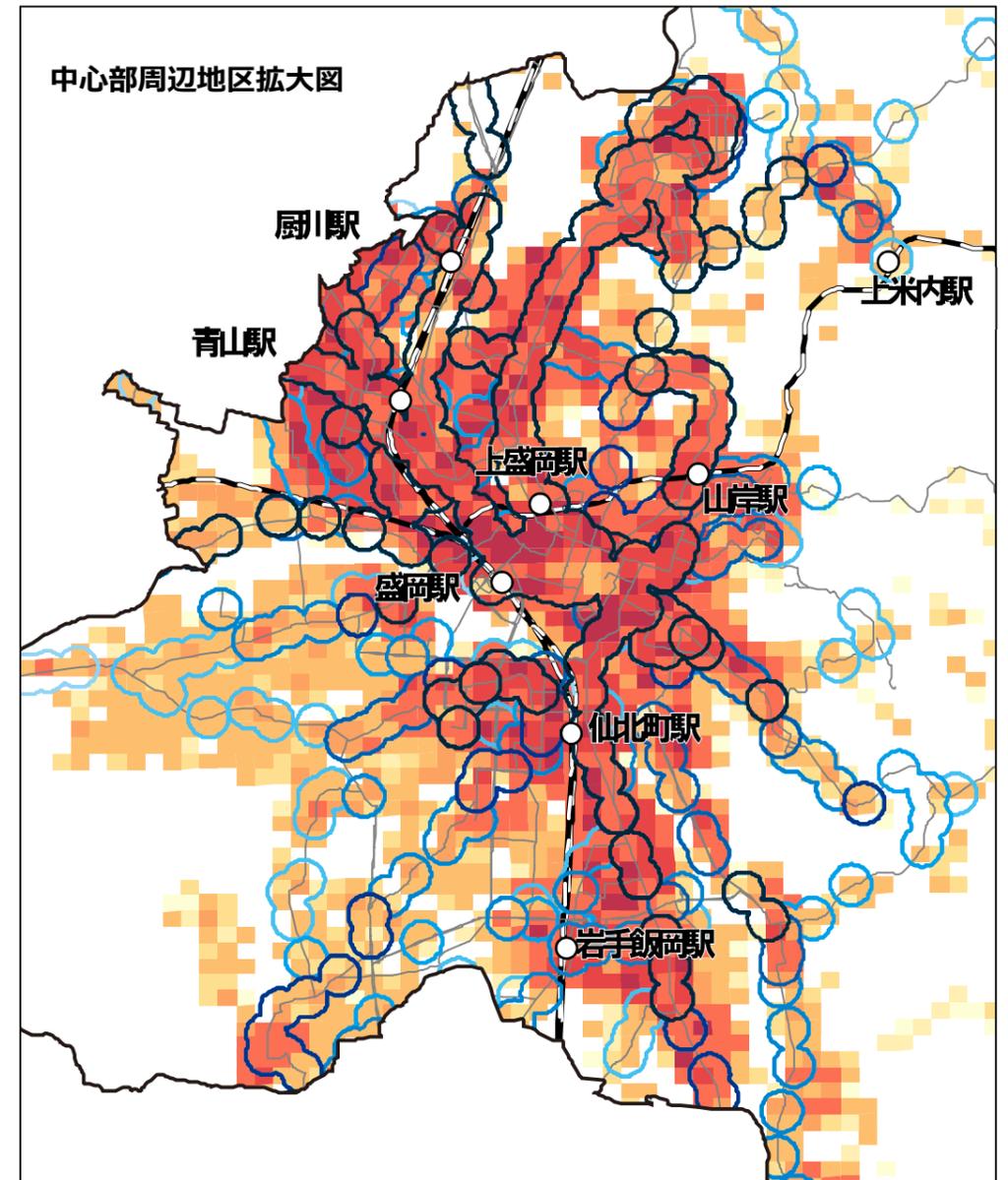
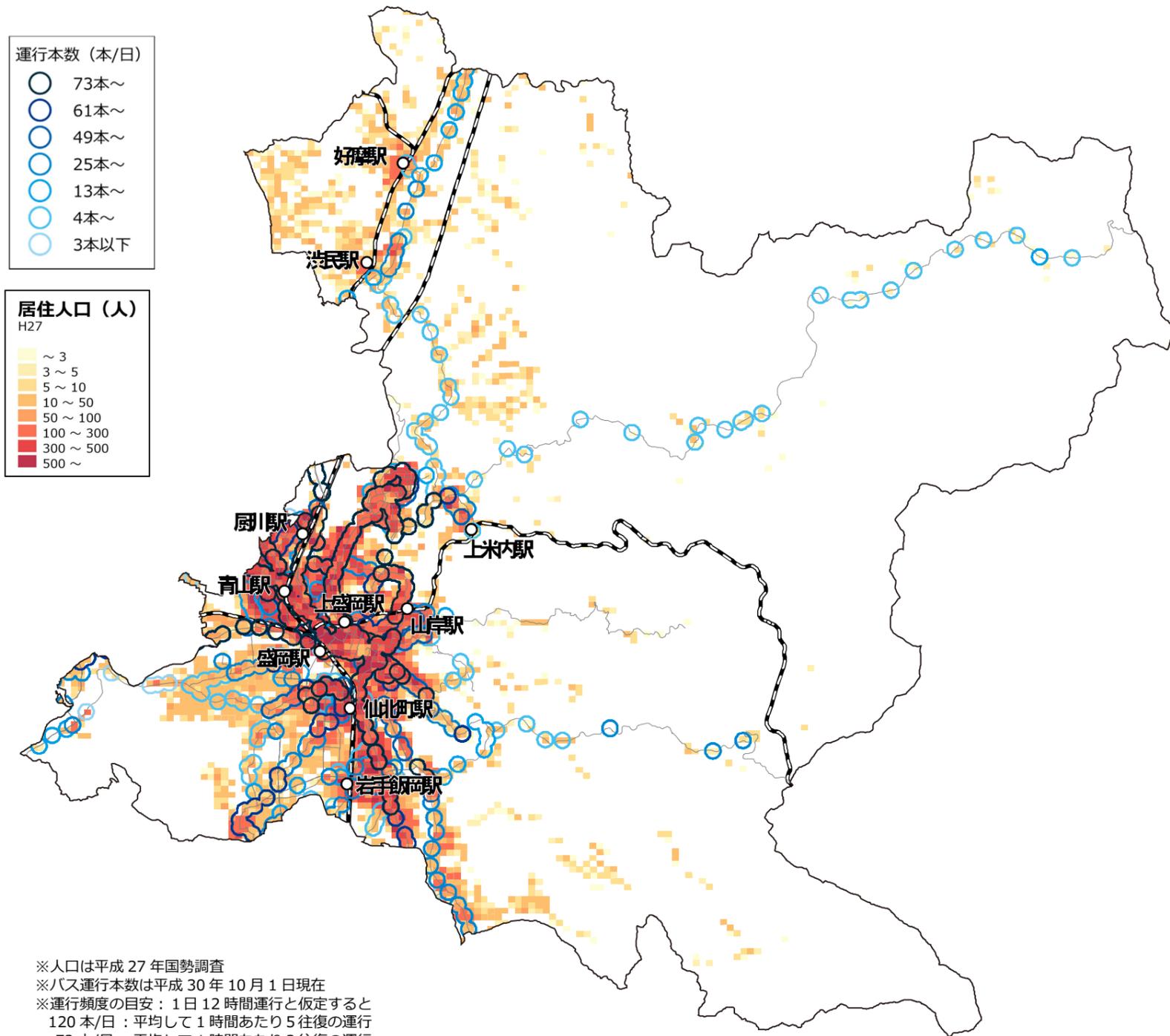


表 3-12 運行本数別のバス利用圏域人口

1日の運行本数	域内人口 (人)	対市全域比
121本以上	91,150	30.6%
73～120本	40,212	13.6%
61～72本	19,727	6.7%
49～60本	17,300	5.6%
25～48本	25,442	8.6%
13～24本	16,273	5.5%
4～12本	12,241	4.2%
3本以下	1,331	0.4%
バス利用圏域全体	223,676	75.2%
市全域	297,669	100.0%

※人口は平成 27 年国勢調査
 ※バス運行本数は平成 30 年 10 月 1 日現在
 ※運行頻度の目安：1日 12 時間運行と仮定すると
 120 本/日：平均して 1 時間あたり 5 往復の運行
 72 本/日：平均して 1 時間あたり 3 往復の運行
 48 本/日：平均して 1 時間あたり 2 往復の運行

図 3-39 バス利用圏域 (運行本数別) と人口分布

(3) 地域別の公共交通利用圏域内の状況

- 中心部、仙北、盛南、青山、上田・黒石野・松園などにおいては、バス利用圏域内人口の割合が非常に高く、かつ1日に61本以上運行するバス利用圏域人口が5割を超えています。
- 玉山、渋民、好摩では、バス利用圏域内人口の割合は2~3割程度で、バス利用圏域外の人口割合が多くなっています。
- 好摩、渋民は、IGR線沿線地域であるため、鉄道利用圏域の人口割合が多くなっています。

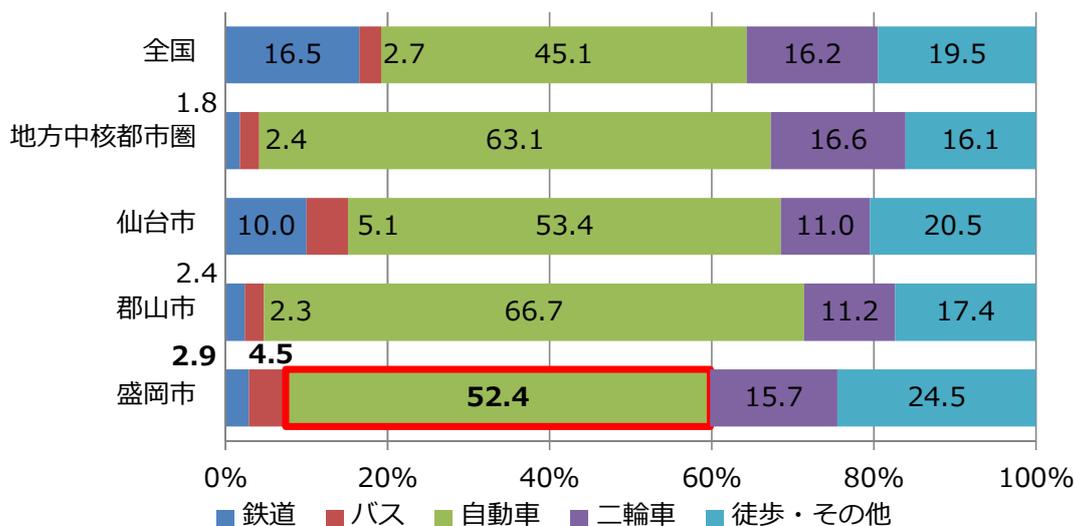
表 3-13 地区別・運行本数別 公共交通利用圏域のカバー人口割合

	中心部	仙北	盛南	上田・黒石野・松園	青山	前潟	都南中央	都南西部	太田	繫	
公共交通利用圏域	91.3%	78.5%	80.3%	79.6%	87.5%	75.2%	72.9%	58.5%	62.2%	74.2%	
鉄道利用圏域のみ	4.1%	5.5%	0.2%	1.5%	0.6%	0.0%	5.6%	0.0%	0.3%	0.0%	
バス利用圏域	全体	87.3%	73.0%	80.1%	78.1%	86.9%	75.2%	67.2%	58.5%	61.9%	74.2%
	121本以上	73.0%	45.3%	12.7%	46.4%	47.1%	0.4%	9.4%	0.0%	0.0%	0.0%
	73~120本	5.0%	5.4%	19.4%	14.3%	22.7%	15.1%	10.6%	0.1%	15.3%	0.0%
	61~72本	4.3%	6.6%	21.0%	2.7%	1.1%	0.0%	7.3%	43.0%	6.5%	8.3%
	49~60本	2.5%	4.0%	8.6%	1.5%	0.4%	0.3%	1.4%	0.0%	1.3%	0.0%
	25~48本	0.0%	4.4%	10.8%	7.0%	6.1%	12.7%	18.9%	2.2%	8.7%	39.5%
	13~24本	1.3%	0.9%	0.9%	6.1%	4.1%	45.7%	10.9%	3.9%	4.1%	3.9%
	4~12本	0.0%	6.4%	6.7%	0.1%	5.3%	0.0%	8.7%	9.4%	23.0%	0.0%
	3本以下	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.1%	0.0%	2.8%	22.5%
圏域外	8.7%	21.5%	19.7%	20.4%	12.5%	24.8%	27.1%	41.5%	37.8%	25.8%	

	都南東部	みたけ・厨川	中野・川目・築川	山岸・浅岸・加賀野	米内	藪川	玉山	渋民	好摩	市全体	
公共交通利用圏域	55.2%	93.2%	63.6%	86.1%	83.2%	47.2%	20.1%	47.7%	59.2%	78.6%	
鉄道利用圏域のみ	0.0%	3.7%	0.8%	4.6%	10.6%	0.0%	0.0%	16.5%	33.9%	3.4%	
バス利用圏域	全体	55.2%	89.5%	62.8%	81.6%	72.6%	47.2%	20.1%	31.1%	25.3%	75.2%
	121本以上	0.0%	22.7%	9.9%	13.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	30.6%
	73~120本	6.7%	19.7%	16.7%	27.8%	4.2%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	13.6%
	61~72本	0.0%	22.7%	3.7%	5.2%	14.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%
	49~60本	11.3%	3.0%	29.8%	22.1%	21.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%
	25~48本	32.0%	5.5%	1.3%	9.4%	26.7%	0.0%	0.0%	23.2%	0.0%	8.6%
	13~24本	2.7%	15.4%	0.1%	0.2%	0.1%	1.4%	0.0%	4.2%	8.7%	5.5%
	4~12本	0.0%	0.0%	1.3%	3.8%	6.5%	45.8%	19.7%	3.8%	16.6%	4.2%
	3本以下	2.6%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
圏域外	44.8%	6.8%	36.4%	13.9%	16.8%	52.8%	79.9%	52.3%	40.8%	21.4%	

(4) 公共交通の利用状況（交通機関分担率）の比較

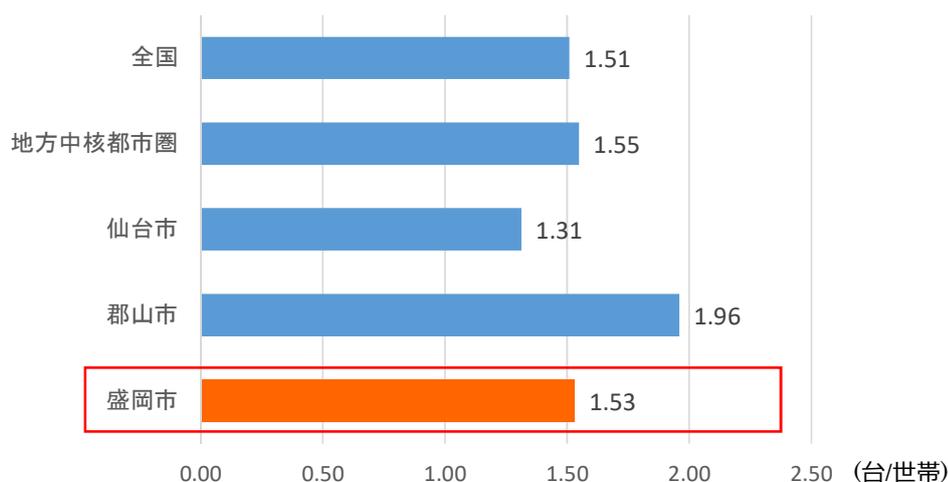
- 市の、2015年（平成27年）における外出時の公共交通の利用割合は、鉄道が2.9%、バスが4.5%、合計7.4%で、自動車の利用割合が52.4%となっています。
- 公共交通の利用割合は、地方中核都市圏（中心都市40万人未満）の中心都市の平均値と比較すると、バスの利用割合が2.1%高くなっていますが、全国の平均値や仙台市の公共交通利用割合と比較すると利用割合は低い状況です。
- なお、1世帯当たりの自動車保有台数は1.53台で、ほぼ全国平均や地方中核都市と同水準となっています。



※地方中核都市圏：中心都市の人口が40万人未満の地方中核都市圏の中心都市で、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市の平均値

図 3-40 外出時の利用交通手段

出典：平成27年全国都市交通特性調査



※地方中核都市圏：中心都市の人口が40万人未満の地方中核都市圏の中心都市で、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市の平均値

図 3-41 1世帯当たりの自動車保有台数

出典：平成27年国勢調査、国土交通省統計資料などを元に作成

3.4 交通事業者からの意見

- 交通事業者からは、ドライバーの高齢化による課題が共通してあげられています。
- 共通の IC カードの導入意向がある一方、単独導入では利用に不便をきたすため、足並みをそろえた導入検討が求められます。

分類	主な意見 【 】は意見のあった事業者
運転士	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>平均年齢は概ね 50 歳以上</u>と高い。【タクシー】 ・ ドライバー数は不足傾向であるが、貸切バスとの兼務であるため、路線バスのみであれば現状で問題ない。(貸切バスの繁忙状況により不足することもある)【バス】
利用者の動向・ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 盛岡駅が目的地の利用が圧倒的多数。【タクシー】 ・ <u>高齢者需要があるため、日中の利用は減っていない</u>。【タクシー】 ・ 雨が降ると利用者増加。<u>降雪時にも利用者が増える一方で、運行に要する時間は増加する</u>。【バス・タクシー】 ・ 早朝のタクシー予約が増加。(バスの始発時刻との関係でタクシーしか手段がない状況と想定)【タクシー】 ・ 滝沢・松園方面の利用者は減少傾向。(高齢化・移動機会の減少が要因と想定)【バス】 ・ 盛南方面・太田方面の利用者は増加。(宅地の増加などが要因と想定)【バス】 ・ 観光客も多いため、<u>インバウンドにも注力</u>。【バス】 ・ 市町村をまたぐ広域路線のうち、一定の利用者がある赤字路線については、国庫補助をもらって運行を維持しているが、さらに利用者が減少傾向。【バス】 ・ <u>市町村をまたぐ広域路線でも、基本的には生活路線であり、そこに観光客が混じってくる</u>。冬は、生活移動は増加し、観光移動は減少。【バス】
利便状況向上策などの意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>タクシー・バス共通のカードなどの導入をしたい</u>。最終的には JR や店舗でも使えるようなものが望ましい。【バス・タクシー】 ・ <u>IC カードの導入意向</u>があり検討も進めているが<u>単独では意味がない</u>。【バス】 ・ オープンデータにも注力。【バス】
利用者の要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>定時性向上の要望は常にあり</u>、でんでんむしに対しても定時性を求める声が多い。【バス】 ・ <u>IC カードの導入要望が最も多い</u>。【バス】 ・ 事業者ごとに異なるバス停名を統一してはどうかという意見がある。【バス】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>高齢者割引などの取り組み</u>も、既にかなり実施しているが、<u>すべて事業者負担</u>になっている。【タクシー】 ・ ドライバーの確保が可能であれば盛南方面に増便したい。【バス】 ・ <u>乗り継ぎ拠点を設定する際は、拠点自体が目的地になりうる施設</u>である必要がある。【バス】 ・ <u>盛岡駅～盛岡バスセンター間の運賃を統一</u>する必要がある。【バス】 ・ 事業者にとってのメリット=利用者のメリットではなく、<u>利用者の利便性を追求することが重要</u>。【バス】

出典:平成 30 年度事業者ヒアリング調査

3.5 利用者からの意見

(1) 市民アンケート調査の結果

- 毎週バスを利用するという方は全体の 13.0%と少ないですが、37.3%の方が、サービスが今よりも良くなれば「今より利用が増える」「新たに利用する」と回答しています。
- 中心部や松園、青山、みたけ・厨川、盛南などの、路線バスが多く走っている地域ではバスの利用頻度が他地域と比べ比較的高い傾向がみられます。
- 路線バスを普段利用している人は、「1日の運行本数」のほか「運行の正確さ」「情報の分かりやすさ」「バス停などの待ち合い環境」が重要であると考えられる傾向がみられます。

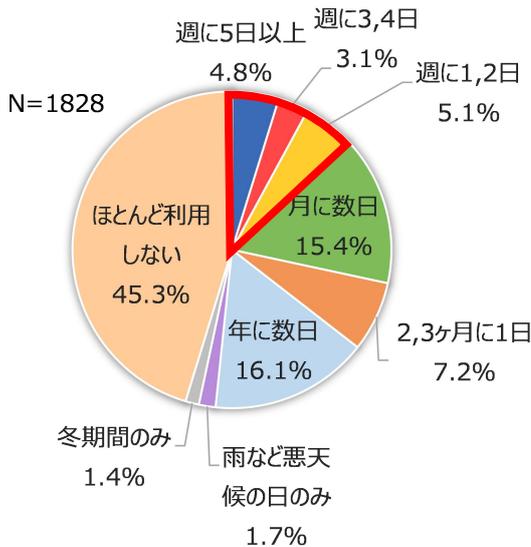


図 3-42 路線バスの利用頻度

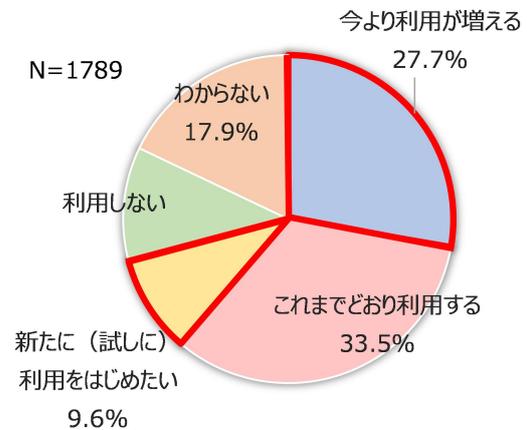


図 3-43 サービスが改善された場合の利用意向

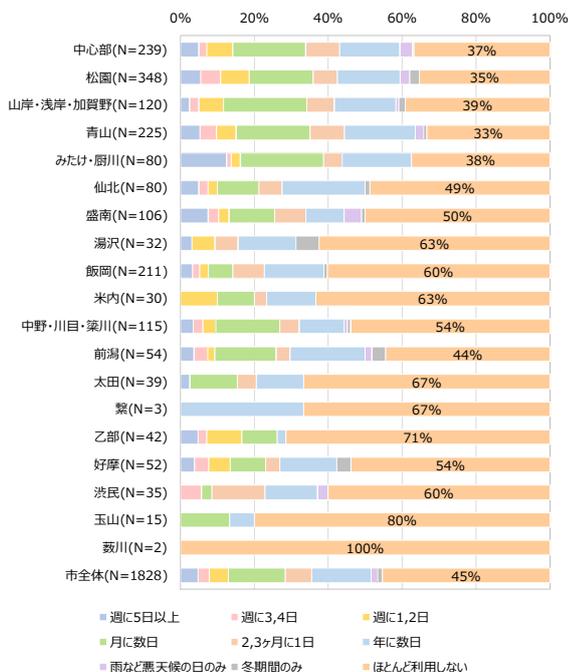


図 3-44 地区別の路線バス利用頻度



図 3-45 バスを利用する上で重要だと思うサービス

(普段路線バスの利用がある回答者のみを集計 複数回答可)

出典:平成 30 年度市民アンケート調査

- 公共交通の運行頻度に関しては、「1 時間に 1 往復」「30 分に 1 往復」程度は必要であるという回答が多くなっています。
- 運賃支払い時の IC カード導入に関しては、67.4%の人が「市内でも利用できるようにすべき」と考えています。

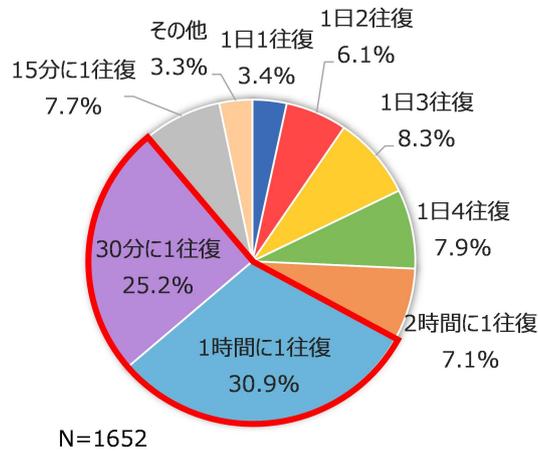


図 3-46 市民が最低限必要だと思う公共交通の本数

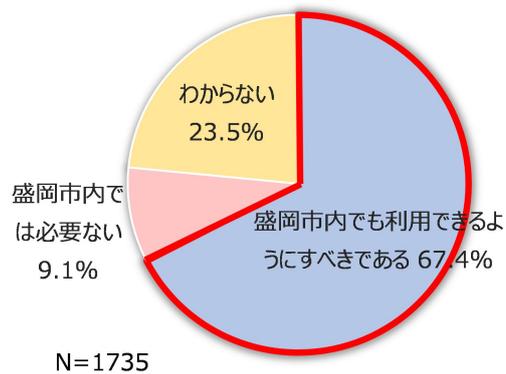


図 3-47 IC カード導入に対する考え

出典：平成 30 年度市民アンケート調査

(2) 市民との意見交換会の結果

- 各世代に共通して、「遅延の解消」「情報提供の分かりやすさ向上」を重要視する意見が多く挙げられています。
- 特に遅延を理由に敬遠しているという意見が多く、利用促進のためにも遅延への対応が求められます。

対象	主な意見
若者世代	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>時刻表がわかりづらく、路線図が見つづらい</u>。どれに乗れば良いのかがわからない。 ・ <u>バスロケが不正確</u>であり、使いづらい。 ・ 全ての交通モードに<u>共通した IC カード決済</u>があればよいと思う。小銭の用意が面倒。 ・ <u>車両が古い</u>のは仕方ないが、<u>清潔感のある状態</u>にしてもらいたい。 ・ <u>バスが遅れる</u>ことがある。 ・ 都心部の<u>でんでんむしは便利</u>だと思う。
子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>路線バスは時間通りに来ないため敬遠しがち</u>だが、<u>子供はバスや電車に乗ることが好き</u>である。将来のことも考えて乗せてあげたいとも思う。 ・ 全ての便で大きな車両を使う必要はないのではないか。 ・ 乗車前に必要な運賃がわかる仕組みが欲しい。<u>支払いの際に手間取ると後ろの人に申し訳ない気持ちになる</u>。 ・ 初めて行く場所について、<u>そのバスで合っているのか不安になる</u>。 ・ 本数が多い地域に住んでいるが、<u>本数の多さよりも遅れないことが重要</u>。 ・ <u>IC カードの導入は賛成</u>だが、<u>やるなら一斉に入れ替え</u>をお願いしたい。 ・ バス停名と施設名をリンクさせてはどうか。住所というよりも施設を目指して移動することが多いので施設名の方が分かりやすい。
シニア世代	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>おでかけバスを利用</u>しているが、中心部に居住しているので、<u>中心部から郊外に行く場合に利用できないのは不便であるし、不公平</u>だと感じている。 ・ バスは<u>行き先や経路が複雑でわかりにくい</u>。どのバスを利用してよいのかわからない。 ・ スマホは持っているが、<u>バスの調べ方は良くわからない</u>ので、調べなかった。 ・ <u>日中時間帯の運行本数が少ない</u>ので増やしてほしい。 ・ <u>バスカードが会社で異なるのが使いづらい</u>。案内窓口も分れているので、共通にして欲しい。 ・ <u>女性ドライバーの接客・運転が丁寧</u>。
商業関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は減るが、高齢化の進展により、<u>自分で自由に運転できない人などは増える傾向であり、対策が必要</u>。 ・ <u>盛岡駅～盛岡バスセンター間においては、本数は多いが 1 台あたりの乗客数が少ない</u>と感じる。 ・ <u>観光客にとっては、細やかなネットワークよりも分かりやすさが最重要</u>であり、<u>住民の利便性と相反する</u>ため、情報提供面などで工夫が必要。 ・ <u>定時性があれば、利用者増加の見込み</u>がある。

出典：平成 30 年度事業者ヒアリング調査

(3) 来訪者アンケート調査の結果

- 観光・レジャー、仕事・業務目的で市外から訪れる方が多く、59.7%が月に数回～年に数回程度の訪問頻度となっています。
- 市外からの来訪者は路線バスや徒歩で市内を移動する方が多く、観光・レジャーで訪れる来訪者は特に路線バスなどの公共交通の利用割合が多くなっています。
- 総合的に路線バスは使いやすかったという回答が多い一方で、どの乗降場を利用すればよいかわからない、運賃・時刻表などがわからないという意見が多く挙げられています。
- 観光レジャー・買い物・通院などの目的の移動では、でんでんむしが最も多く利用されています。

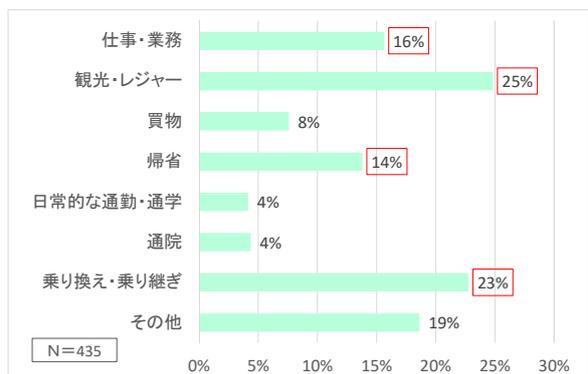


図 3-48 市への来訪目的

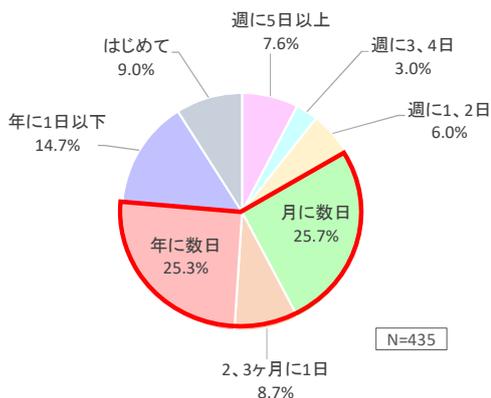


図 3-49 市への来訪頻度

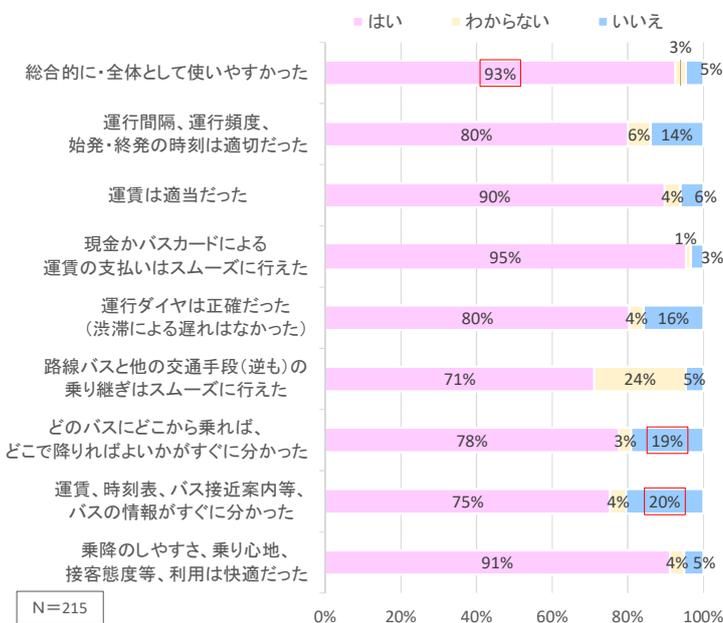


図 3-50 路線バスへの評価

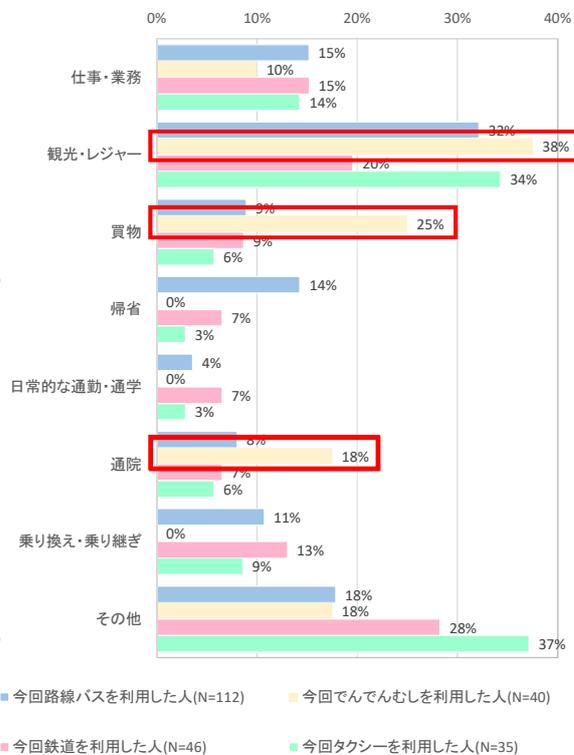


図 3-51 来訪目的別市内での移動手段

(複数回答可能)

出典: 平成 30 年度来訪者アンケート調査

(4) 患者輸送バス利用者アンケート調査の結果

- 患者輸送バスの利用者の 84.3%の方が運転免許を保有していません。
- 5年前と比べて、約半数の方が外出することが減ったと回答していますが、全体の 21.1%の方はもっと外出機会を増やしたいと考えており、移動手段の確保は重要な課題であると考えられます。

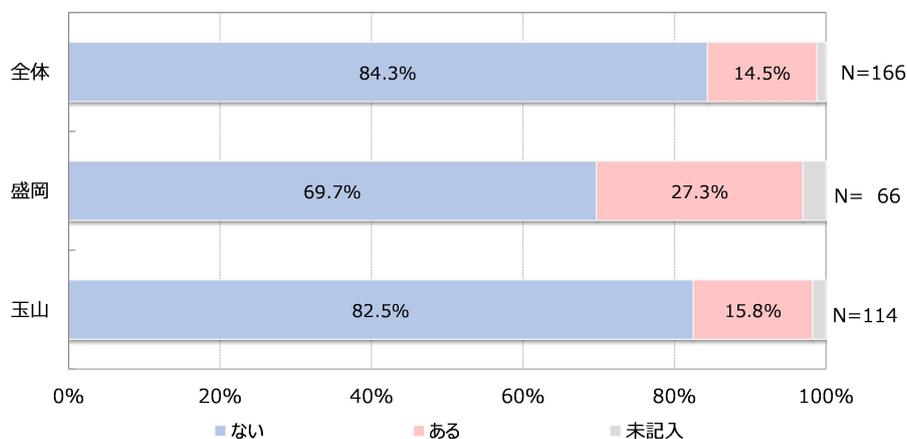


図 3-52 免許の保有状況

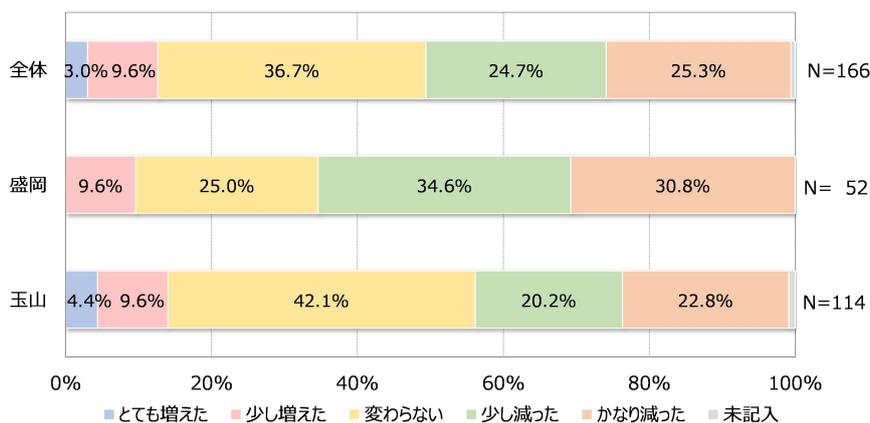


図 3-53 5年前と比較した最近の外出の回数

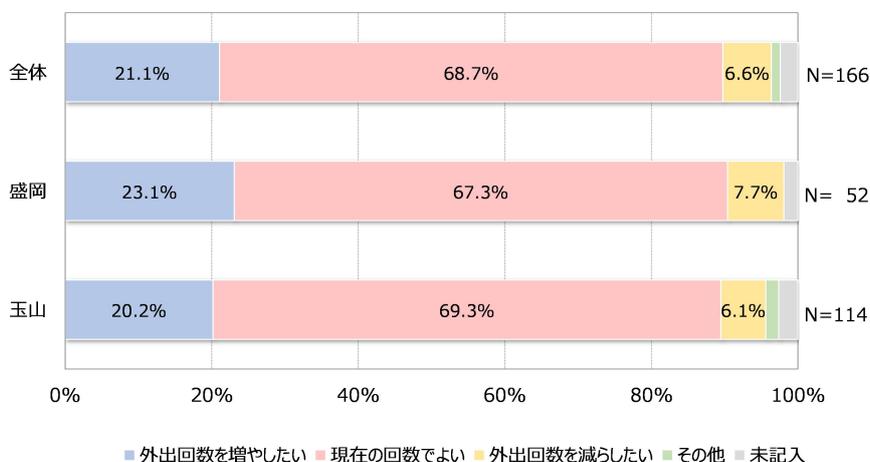


図 3-54 外出の意向

出典:平成 29 年度患者輸送バス利用者アンケート調査

3.6 地域の現状から整理される公共交通に関する課題

(1) 既存計画の取り組みの評価を踏まえた課題の整理

計画名	評価	評価を踏まえた課題
盛岡市総合交通計画	<ul style="list-style-type: none"> 4つの将来像を実現するための取り組みについて、効果が出ている項目も多く、今後基本方針を継続し、取り組みをより強化していくことが求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、高齢化の進展、自動車交通量の増加や、コンパクトシティとの連携、交通弱者や環境への配慮などから、自家用車利用から公共交通利用への転換施策を推進する必要がある。
もりおか交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> 自由通路や駅前広場などの整備により、アクセス機能、乗り継ぎ機能が改善し、鉄道の利便性が向上。 わかりやすい情報提供や、ゾーンバスの改善で、バス利用の利便性が向上した。 公共交通軸となる4車線道路の整備進捗に伴い新規バス路線の環境が整っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の利便性向上のためには、駅までのアクセス改善や結節機能を強化する必要がある。 バスの利便性向上のためには、ゾーンバスシステムの更なる改善や、鉄道駅との結節によるバス・鉄道の組み合わせが必要。 市街地形成や多車線化に合わせたバス路線の整備、定時性・速達性の向上などサービス改善を図る必要がある。
オムニバスタウン計画	<ul style="list-style-type: none"> 松園地区の場合は、定時性や速達性が確保され、利便性が向上し、利用者も多く、システムがよく機能したといえる。 都心循環バスは、観光客の利用者も多く好評である。 都南、青山地区においては、利用者が伸びなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 松園地区の場合は、更なるサービス向上を図る必要がある。 都心循環バスについても、サービス向上が求められている。 都南、青山地区においては、利用者が伸びなかったことから、鉄道との乗り継ぎも含め検討する必要がある。

(2) 現状分析を踏まえた課題の整理

項目	現状	課題
地域	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域は市域面積の約6%、DID地区面積は増加しているが、人口密度は減少傾向。 将来的な人口減少に伴う利用者数の減少。 高齢者人口の増加に伴い、自分で自由に運転できない人が増加。 盛南地区などの一部地域での人口増加。 観光需要の増加（外国人観光客の急激な増加）に伴う来訪者の交通需要の増加。 病院や学校など、主要施設は鉄道駅やバス停に近接し、公共交通利用圏内に立地。 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能で魅力的なまちづくりには、コンパクトで効率的な市街地の形成と一体的な機能性・効率性・利便性が高い公共交通ネットワーク形成が必要。 都市の拠点形成や人口集積促進に寄与する鉄道、路線バスなどの幹線的な利便性の高い公共交通ネットワークが必要。 市街地形成や多車線化に合わせたバス路線の整備が必要。 観光客などの来訪者にもわかりやすく、利用しやすいネットワークが必要。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線、在来線、バス（路線・高速）などの多くの交通モードが盛岡駅に集積。 東西南北方向の在来線と盛岡駅・バスセンターを中心とした放射状の路線バスのネットワークを形成。 中山間地などの公共交通空白地では、市が患者輸送バス・スクールバスを運行している。 多くの路線バスが重複する盛岡駅・バスセンター間は需要に対して供給多いが、利便性高く、中心市街地活性化に貢献。 鉄道利用者はほぼ横ばい、路線バス・タクシーは減少傾向。 路線バスの利用圏域人口は全体の75%。 玉山地域においては、路線バスの運行本数が少なく、サービスレベルが低い。 バス事業者間で異なる運賃形態・バスカードなど、路線や運賃などの情報が複雑。 運転士（ドライバー）の高齢化 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バスなどの幹線的な公共交通ネットワークが必要。 路線や運行の効率化が必要。 広域交通と一体の中心的交通結節点や接続網が必要。 公共交通空白地域における駅やバス停にアクセスする誰もが利用可能な交通手段が必要。 一層の利用促進が必要。 需要やニーズを踏まえたネットワークが必要。 わかりやすく、利用しやすいネットワークが必要。
利用者ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 遅延の解消、情報（時刻表、路線、運賃など）のわかりやすさ向上のニーズが高い。 田園、中山間地では、タクシー車両などを活用したデマンド型交通の導入ニーズも存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 定時性・速達性の向上などサービス改善が必要。 わかりやすく、利用しやすいネットワークが必要。 交通事業者、行政、市民の協力と連携が必要。

(3) 地域別の課題の整理

地域の現状、公共交通の現状の整理から抽出される問題点に対し、地域別に認識すべき公共交通の課題を次のとおり整理します。

地区特性を踏まえた公共交通の課題

【中心部】

- ・ 多くの路線が集約される盛岡駅及び盛岡バスセンターにおけるバス～バス、バス～他交通手段間の交通結節機能の強化が必要。
- ・ 盛岡駅～盛岡バスセンター間を運行する路線バスの効率化が必要。
- ・ バスが多く利用されている地区でもあり、更なる利用増が図られるよう、ニーズに適切に対応した利便性向上が必要。
- ・ 中心部にも公共交通空白地が存在し、改善が必要。

【みたけ・厨川】

- ・ IGR 線とバス路線の共存に向けた検討が必要。
- ・ 乗り継ぎ点として交通結節機能の強化が必要。

【青山】

- ・ 盛岡駅～青山駅間を幹線軸とした、路線バスのサービスの維持・改善が必要。
- ・ IGR 線とバス路線の共存に向けた検討が必要。
- ・ 滝沢市と連携した路線網の検討が必要。

【前潟】

- ・ JR 田沢湖線新駅を交通結節点としたネットワーク再編の検討が必要。
- ・ 滝沢市と連携した路線網についての検討が必要。

【盛南】

- ・ 域内主要施設などを拠点とした路線バスの維持・改善による、中心部方面へのアクセスを確保するとともに、新たな人口集積拠点の構築も見据えた増便などにより、強い幹線軸の構築が必要。

【繫】

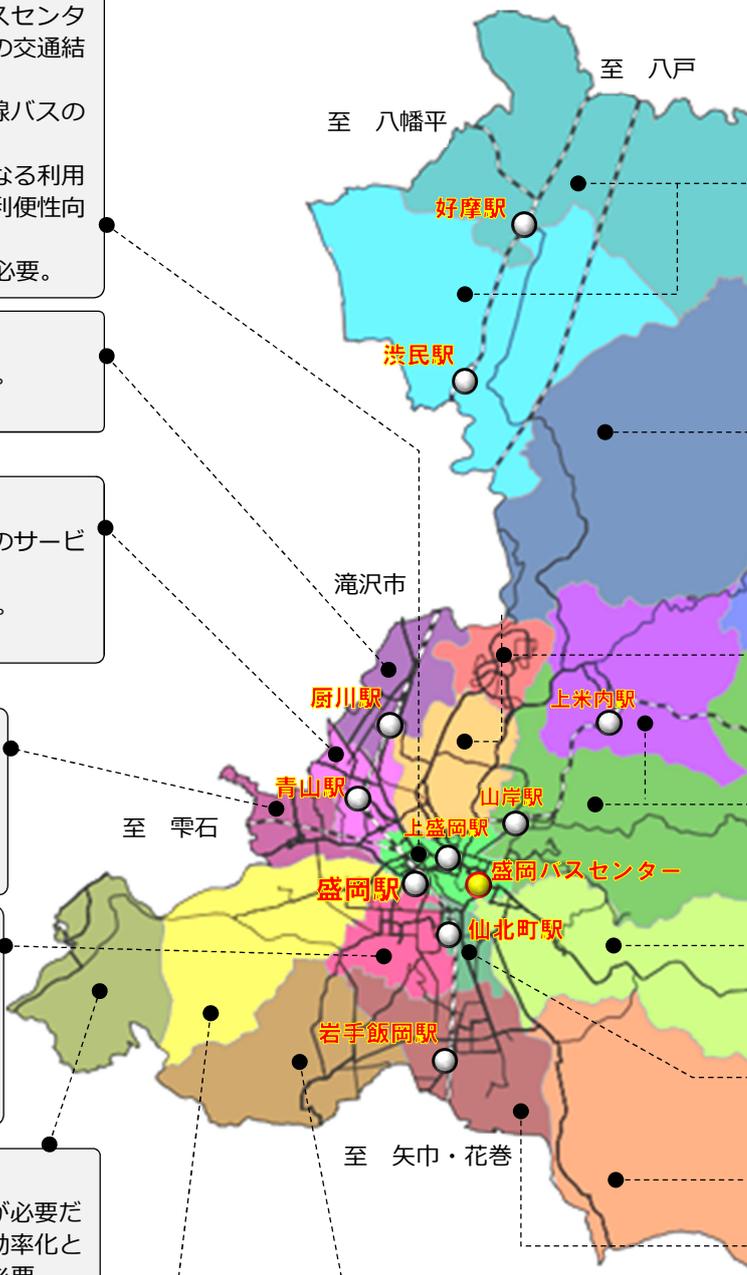
- ・ 観光振興を図るため、観光路線としての維持が必要だが、交通需要が少ないことを踏まえ、運行の効率化と生活交通の確保を図る路線網について検討が必要。

【太田】

- ・ 近接した交通結節点である盛南地区を拠点とした支線バス運行などの検討が必要。
- ・ 支線の効率的な運行形態（定時定路線・需要に応じた運行など）の検討も必要。

【都南西部】

- ・ 少ない需要に対応した、スマートフォンなどを利用した乗合システムの導入に関する需要が他地区よりも高く、新たな手法による交通の確保の検討が必要。



【好摩・渋民】

- ・ IGR 線の運行頻度が比較的多いため、鉄道を幹線と位置付け、各駅から支線を設けるなどの検討が必要。
- ・ 支線となる路線の効率的な運行形態（定時定路線・需要に応じた運行など）の検討も必要。
- ・ 既存の交通手段として患者輸送バスに頼っている好摩・渋民の地区では、交通手段を一般市民も利用できるような形態に再編して確保することが望まれる。

【玉山・藪川】

- ・ 路線バスの運行も少ないため、今後は支線のバス路線などにより最寄りの乗り継ぎ点などへのアクセスの確保の検討が必要。
- ・ 支線となる交通の効率的な運行形態（定時定路線・需要に応じた運行など）の検討も必要。
- ・ 既存の交通手段として患者輸送バスに頼っている玉山、藪川の地区では、交通手段を一般市民も利用できるような形態に再編して確保することが望まれる。

【松園・上田】

- ・ 中心部～松園間を幹線軸として、路線バスのサービス維持・改善が必要。
- ・ ソーンバスも住民の短トリップの際の足として、維持・改善をするほか、松園バスターミナルを交通結節点とした機能強化が必要。

【山岸・浅岸・加賀野・米内】

- ・ 既存の交通手段として患者輸送バスに頼っている浅岸字などの地区では、交通手段を一般市民も利用できるような形態に再編して確保することが望まれる。
- ・ 既存の JR 山田線山岸駅へのアクセス・利便性向上が必要。

【中野・川目・築川・根田茂・砂子沢】

- ・ 国道 106 号を運行する路線バスを活用したネットワーク構築の検討が必要。
- ・ 既存の交通手段として患者輸送バスに頼っている築川・砂子沢地区などでは、交通手段を一般市民も利用できるような形態に再編して確保することが望まれる。

【仙北】

- ・ 都南～中心部を結ぶバス路線を幹線軸としてサービスを維持・改善し、当該地区から中心部へのアクセス強化が必要。
- ・ JR 東北本線仙北町駅における徒歩や自転車、路線バスとの接続強化を通じて鉄道による盛岡駅へのアクセス、仙北町駅から盛南地区へのアクセスが図れるよう、仙北町駅の利活用の検討が必要。

【都南東部】

- ・ 大ヶ生などの中山間地区では、少ない需要に応じた交通手段によって最寄りの乗り継ぎ点（乙部など）や矢幅駅へのアクセスを確保するなどの効率化と生活交通確保が必要。
- ・ 既存の交通手段として患者輸送バスに頼っている大ヶ生では、交通手段を一般市民も利用できるような形態に再編して確保することが望まれる。

【都南中央】

- ・ バスターミナル機能の JR 東北本線岩手飯岡駅への移転、結節点機能の強化などの検討が必要。
- ・ JR 東北本線岩手飯岡駅を拠点とした路線バスサービスの維持・改善が必要。

至 岩泉

至 宮古

表 3-14 主な課題と課題が該当する地区

	中心部	松園	上田	米内	みたけ・厨川	青山	前潟	盛南	仙北	太田	繋	中野・川目・築川	根田茂・砂子沢	山岸・浅岸・加賀野	銭掛	都南中央	都南東部	都南西部	好摩	渋民	玉山	薮川	
中心結節点の機能強化	○																						
中心部における公共交通空白地の解消	○																						
盛岡駅～盛岡バスセンター間の路線バス運行の効率化	○																						
中心部～最寄りの地域結節点間を基幹としたサービス維持・改善		○	○			○	○	○	○							○				○			
ゾーンバスの維持・改善		○																					
バスターミナルの機能強化		○														○							
小規模需要対応型交通の導入、患者輸送バスなどとの統合などによる効率化				○						○		○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
鉄道駅へのアクセス・利便性向上・機能強化				○	○	○			○					○		○				○	○		
鉄道と路線バスの共存					○	○														○	○		
乗り継ぎ点の機能強化				○	○					○	○	○						○	○		○		
隣接市町と連携した路線網の検討						○	○											○	○				
人口や都市機能などの新たな集積を見据えた強い結びつきの構築							○	○	○							○							
中山間地・田園部などの生活交通の確保				○						○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
支線となるバスの運行、幹線との役割分担による効率的な運行				○						○	○	○		○			○	○	○	○	○	○	○
既存の広域路線を活用した交通の確保				○								○	○		○							○	○
鉄道を含めた幹線と支線による交通確保・効率化					○															○	○		

(4) 課題のまとめ

既存計画（盛岡市総合交通計画、もりおか交通戦略、オムニバスタウン計画）では、主に市街化区域における公共交通の利便性向上、利用促進に取り組んできたため、効果が発現しているものもありますが、鉄道とバスの乗り継ぎやゾーンバスシステムの改善、定時性・速達性の向上、需要に応じたバス路線の再編に引き続き取り組む必要があります。

地域の現状からの課題としては、市街化区域については、既存計画の課題との重複が多くありますが、それらに加えて、コンパクトな都市構造への対応、効率化による持続性向上やわかりやすい情報提供、利用しやすさの向上が必要になっています。また、(仮称)新盛岡バスセンター整備事業が進められており、市内・都市間のバスネットワークのターミナルとして、従前より便利な施設とすることが求められています。

市街化区域外における中山間地などの公共交通空白地対策が大きな課題であり、交通事業者だけではカバーすることができない状況にあることから、行政や市民も協力した移動手段を構築する必要があります。

以上を踏まえ、次のとおり課題をまとめます。

【課題1】人口や都市機能の集積を誘導促進するコンパクトなまちづくりとの連携

コンパクトな都市構造への転換、形成を促進するため、中心部や市街化区域内の拠点と周辺部の拠点を連絡する幹線的な鉄道・バスなどのネットワークを確保する必要がある。

【課題2】田園・中山間地区の集落と地域拠点などの連絡

公共交通空白地の移動手段確保のため、集落内及び集落から近い地域拠点や鉄道駅などの交通拠点を連絡する路線バスなどの支線的なネットワークを確保する必要がある。

【課題3】東北・岩手県・盛岡広域連携都市圏の交流と連携の促進

ビジネス、観光、生活などの交流と連携の活性化や拡大のため、広域交通ネットワークと一体の中心的交通結節点や接続路線網を構築する必要がある。

【課題4】市民や観光客などの来訪者にもわかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供

市民や観光客などの来訪者の需要やニーズに応えるため、わかりやすく、利用しやすいネットワークや施設・設備・利用の仕組みを構築する必要がある。

【課題5】交通事業者・行政・市民の協力と連携

公共交通の持続的維持のため、路線や運行の見直しによる効率化や、市民の利用促進を図るよう、交通事業者・行政・市民の協力と連携を進める必要がある。