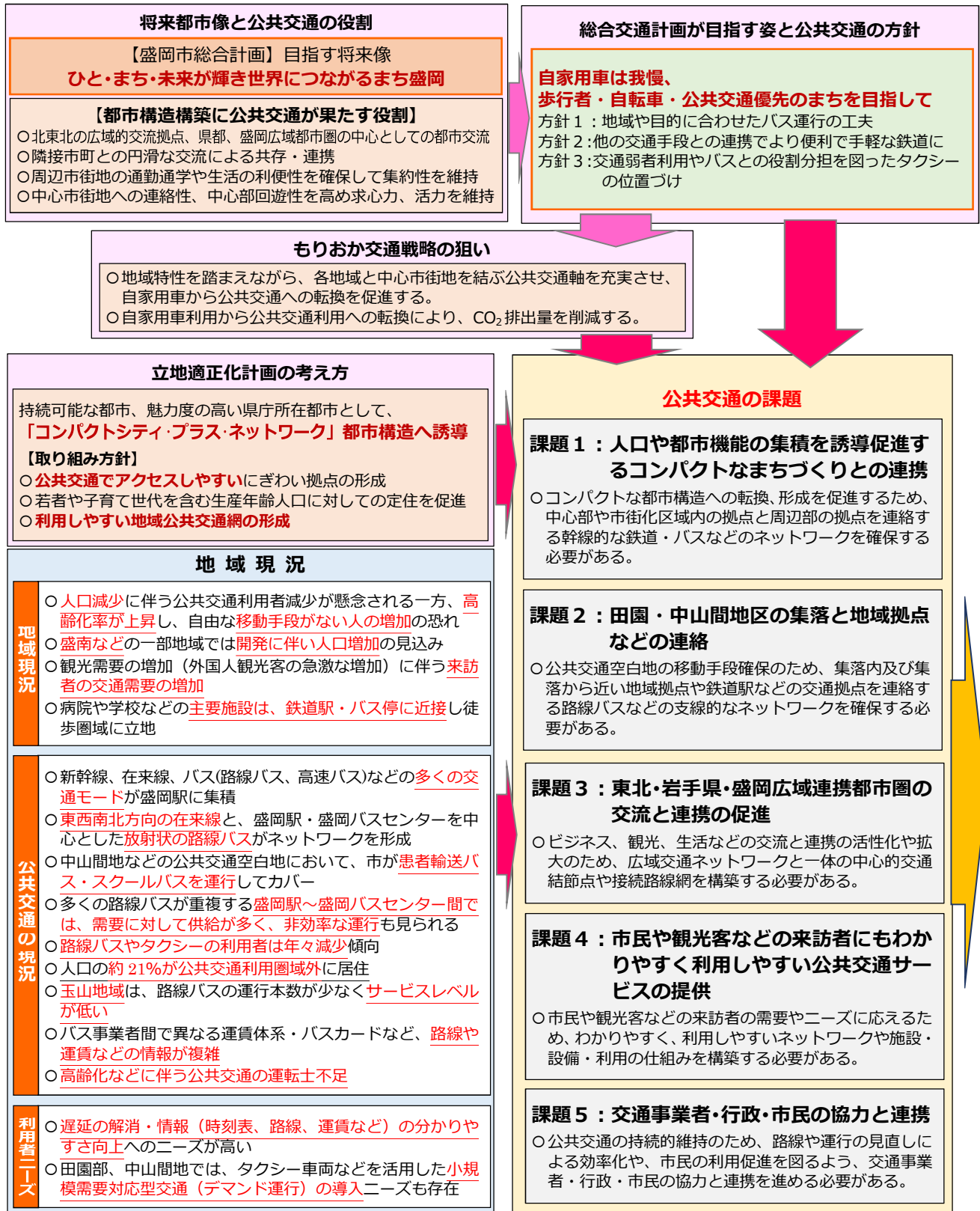


4 地域公共交通網形成の基本理念と基本方針

4.1 計画の基本方針の設定

上位・関連計画における公共交通に対する基本的な考え方と、公共交通に関するこれまでの検討経緯や取り組みの方向性も勘案して整理した課題を踏まえ、盛岡市における地域公共交通網形成の基本理念と基本方針を下図のように定めます。



【計画の基本理念】

つながり合うひと・まち・暮らしのパートナー みんなで使って未来に引き継ぐ公共交通

基本方針1：市内・市内外との移動を支える公共交通網の形成

○市民の暮らしの質を高め、コンパクトな都市構造の形成を促進する拠点間の結びつきを強化するとともに、田園・中山間地区の集落内の移動や最寄りの拠点との連絡、周辺都市の住民生活に必要な広域移動や観光、ビジネスなどに対応した公共交通網を形成し、それを踏まえた交通結節点を適切に設定する。

基本方針2：持続可能な公共交通網の形成

○まちづくり、観光などの施策や、市民、来訪者などの移動のニーズに応じて、交通結節点間の連絡や地区内の移動を、鉄道、バス、タクシーなどの交通手段の選択と、運行の頻度や方法、時間帯、使用車両などを適切に組み合わせることで、効率的で持続可能な公共交通網を形成する。

基本方針3：誰もが利用しやすい交通環境の構築

○高齢者や障がい者などの市民のほか、国内外からの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ネットワークや、利用の仕組み、環境を構築する。
○利用者の利便性向上のため、バスロケーションシステムの更新や、交通系 IC カードなどの導入について推進する。併せて、交通事業者の経営戦略や公共交通計画の改善の検討に、交通系 IC カードにより得られる様々なデータの活用を図る。また、国などの動向を注視しながら自動運転などの新技術の導入可能性の検討や、LRT・BRT などの新交通システムについて研究を行う。

基本方針4：行政、交通事業者間の協力と連携の推進

○市内の多様な交通手段の位置付けや役割を明確にした上で、運行の共同化や統合、乗り継ぎの抵抗を低減する仕組みや体制づくりを進めるため、行政、交通事業者の協力と連携を推進する。

基本方針5：市民や地域による積極的な関わりの推進

○市民が公共交通の必要性や維持への理解を深め、公共交通の利用促進につながるよう、行政と交通事業者が連携して市民との協働による取り組みを継続的に展開する。また、市民・地域が主体的に運営する地域交通の仕組みを検討する。

4.2 目指す地域公共交通網のイメージ

目指す地域公共交通網は、地域・地区に配置する交通結節点間が適切な公共交通で結ばれている姿です。以下に、交通結節点の考え方と配置、交通結節点間の連絡イメージを示しますが、具体的な場所や路線、具体的な交通手段やサービスのレベルを表すものではありません。具体的な場所や路線は、今後の交通事業者や市民との検討や協議を経て決定されます。

(1) 交通結節点と交通結節点間を連絡する公共交通について

交通結節点は、地域の特性や性格、既存公共交通網の状況、交通需要の質や量、盛岡市立地適正化計画による都市構造、地域拠点の考え方を踏まえ、交通結節点に求められる役割や機能から5種類を設定します。交通結節点間を連絡する公共交通は、連絡する交通結節点の種類に応じて5種類を設定します。

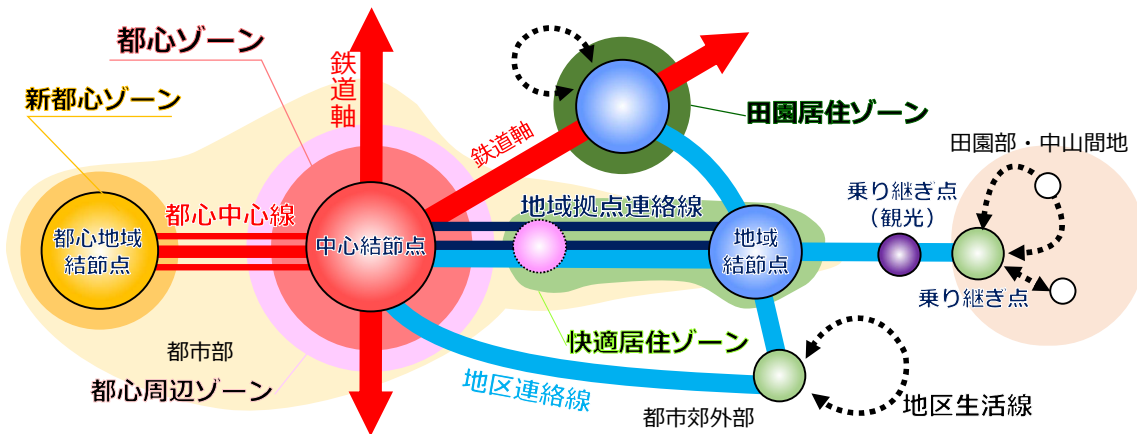


図 4-1 交通結節点と連絡する公共交通のイメージ

表 4-1 交通結節点間を連絡する公共交通の考え方











種類	考え方
鉄道軸 	<ul style="list-style-type: none"> 市中心部の中心結節点と他都市、市内交通結節点間を確実に連絡する公共交通網の骨格として既存在来鉄道を基幹公共交通と位置付ける。
都心中心線 	<ul style="list-style-type: none"> 都心ゾーンの中心結節点と新都心ゾーンの都心地域結節点は、人口や都市施設が最も集積する都市部の中心にあり、一体的に機能できる結びつきの強さが必要。 2つの結節点間を結ぶ路線は都心中心線と位置付け、基本的に路線バス（循環バスなども含む）によって高頻度で確実な連絡を確保。
地域拠点連絡線 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部の快適居住ゾーンにある地域結節点は、比較的人口が集積している地域の中心にあり、中心市街地（中心結節点と都心地域結節点）との結びつきの強さとともに、路線沿線の居住促進を誘導する利便性の高さが必要。 中心市街地と地域結節点を結ぶ幹線的な路線は、地域拠点連絡線と位置付け、基本的に比較的高いサービス水準の路線バスで確実な連絡を確保。また、鉄道沿線上の地域拠点とは鉄道によって連絡。
地区連絡線 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部の辺縁部、田園居住ゾーンにある地域結節点、都市郊外部や田園部・中山間地の乗り継ぎ点（観光乗り継ぎ点含む）は、地域内の拠点施設や比較的まとまった集落内にあり、中心市街地との結びつきのほか、各地域の都市機能を補完しあえるよう拠点間の相互連絡が必要。 乗り継ぎ点と最寄りの地域結節点の間、地域結節点間の路線は、鉄道、都心中心線、地域拠点連絡線を補完する準幹線的な地区連絡線と位置付け、路線バスにより必要十分なサービス水準を確保。
地区生活線 	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度が低い都市郊外部や田園部・中山間地では、生活を支える交通の確保が必要。 最寄りの地域拠点連絡線、地区連絡線の端部となる地域結節点、または乗り継ぎ点とを結ぶ支線路線を地区生活線と位置付け、交通需要の大きさに応じ、路線バスや小規模需要対応型交通などによって最低限のサービス水準を確保する。

表 4-2 交通結節点の考え方

交通結節点	性格・役割
<p>中心結節点</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 主に起終点として、広域的交通、周辺市町との交通、市内交通を結び、大規模な交通需要に対応。 鉄道、高速・都市間バス、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 商業施設などの都市施設などの複合的な機能を有する。
<p>都心地域結節点</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 比較的大きな交通需要へ対応、かつ周辺市町との交通、市内交通を結節。 複数のバス路線の起終点、経由地として、また市中心部への最寄り鉄道駅として、鉄道、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 商業施設などの都市施設などの複合的な機能を有する。
<p>地域結節点</p> 	<ul style="list-style-type: none"> まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心地域結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通の利用がしやすい沿線地区を形成。 交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。 鉄道駅、バスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。
<p>乗り継ぎ点</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 一般路線バスの起終点となり、比較的交通需要が少ない地区と最寄りの居住誘導区域内の交通結節点を効率的、確実に連絡。 市街化区域外の田園部・中山間地の小規模需要に対応する交通手段（デマンド運行など）が確実に中心部と連絡する路線への接続が可能。 鉄道駅、機能性の高いバス停として、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。 地区内の拠点として集いや交流の場としての機能。
<p>乗り継ぎ点（観光）</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的に上記「乗り継ぎ点」と同等の水準を想定。 住民ではなく、観光客の利用がメインであると想定されるため、より丁寧な乗り換え案内など、情報提供面での強化が必要。

その他の表記



	人口が多い地区で公共交通需要も多いが、公共交通の連絡線上に位置するため、交通結節点ではなく、公共交通との接続点と考える点		田園部・中山間地の比較的まとまりのある集落
---	--	---	-----------------------

表 4-3 立地適正化計画における各ゾーンの考え方

ゾーン	考え方
都心ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 都市のにぎわいと利便性を満喫する暮らしの場として形成し、他市町村から仕事や進学による転入者、街なか暮らしを希望する高齢者などの郊外からの転入者を誘導。 盛岡の城下町としての歴史を感じる街なみやふれあいのある商店街など、個性ある街なみの保全、形成を図る。 中高層の共同住宅の立地を積極的に誘導し、高い人口密度を維持。 盛岡駅やバスターミナルなど、主要な交通結節点を擁する公共交通の利便性が高いゾーンとして形成。
都心周辺ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 都市的な利便性と緑の豊かさを感じられる暮らしの場として、他市町村から就職や進学で転入する人などの居住を誘導し、定住人口を維持。 戸建て住宅と中高層の共同住宅が調和した居住の誘導を図り、高い人口密度を維持。 バスや鉄道などの公共交通の利便性が高いゾーンとする。
新都心ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 新たな都心の暮らしの場として、道路や公園などの良好な都市基盤を活かし、安心して子育てができるような環境の形成を図ることにより、子育て世帯の定住を誘導。 戸建て住宅と中層の共同住宅が調和した居住の誘導を図り、高い人口密度を維持。 バスの利便性が高いゾーンとする。
快適居住ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 快適でゆとりある暮らしの場として、安心して子育てができるような環境の維持により、子育て世帯などの転入を促進し、定住人口の維持や、居住層の若返りを図る。 戸建て住宅を中心とした居住の誘導や空き家の有効活用により、人口密度を維持。 快適居住ゾーンと中心市街地を結ぶ公共交通の利便性を確保。
田園居住ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 田園と調和した暮らしの場として、山林や農地などの緑の保全を図りつつ、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる居住環境を維持。 戸建て住宅を中心とした、ゆとりある居住環境を維持。 最寄りの駅や中心市街地までのアクセス手を確保。

出典：盛岡市立地適正化計画（検討中）

(2) 交通結節点の配置について

交通結節点の配置は、前に設定した地区区分を必要に応じて細分化（人口集積や交通需要量などを勘案）した下表の各地区について、既存の駅やバスターミナル、バス停の配置、人の集まる施設などの立地や今後の立地計画、連絡する公共交通の種類の変わり目、公共交通相互の適切な接続が望まれる箇所を勘案して以下のとおり配置します。

各地区の交通結節点の配置の考え方を次ページに示します。

表 4-4 盛岡市地域公共交通網形成計画における地域・地区区分ごとの交通結節点の配置

地域公共交通網形成計画上の 地域・地区区分		配置する交通結節点	
		種 類	想定施設など
中心部		中心結節点	盛岡駅（バスターミナルなど含む）・（仮称）新盛岡バスセンター
松 園		地域結節点	松園バスターミナル
上 田	上田・高松・黒石野	（設定しない）	
	三ツ割	（設定しない）	
米 内		乗り継ぎ点	国道 455 号沿線桜台団地入口バス停周辺/JR 山田線上米内駅
みたけ・厨川		乗り継ぎ点	IGR いわて銀河鉄道線厨川駅
青 山		地域結節点	IGR いわて銀河鉄道線青山駅
前 潟		地域結節点	JR 田沢湖線新駅など
盛 南		都心地域結節点	盛岡市立病院など
仙 北		都心地域結節点	JR 東北本線仙北町駅
太 田	上太田・中太田	乗り継ぎ点	太田支所/盛岡市立高校
	下太田	（設定しない）	
	猪去	（設定しない）	
紫		乗り継ぎ点（観光）	紫温泉バス停周辺
中野・川目 ・築川	中野	（設定しない）	
	川目	乗り継ぎ点	築川支所付近
	築川	（設定しない）	
根田茂・砂子沢		（設定しない）	
山岸・浅岸 ・加賀野	山岸	（設定しない）	
	浅岸・加賀野	（設定しない）	
	新庄	（設定しない）	
銭 掛		（設定しない）	
都南中央	見前・永井・津志田	地域結節点	JR 東北本線岩手飯岡駅
都南東部	手代森	乗り継ぎ点	岩手県交通（株）都南営業所付近
	大ヶ生	（設定しない）	
	乙部	乗り継ぎ点	乙部出張所付近
都南西部	上飯岡・下飯岡	（設定しない）	
	湯沢	乗り継ぎ点	湯沢団地バス停付近
好 摩		地域結節点	IGR いわて銀河鉄道線好摩駅
渋 民		乗り継ぎ点	IGR いわて銀河鉄道線渋民駅
玉 山		（設定しない）	
藪 川		（設定しない）	

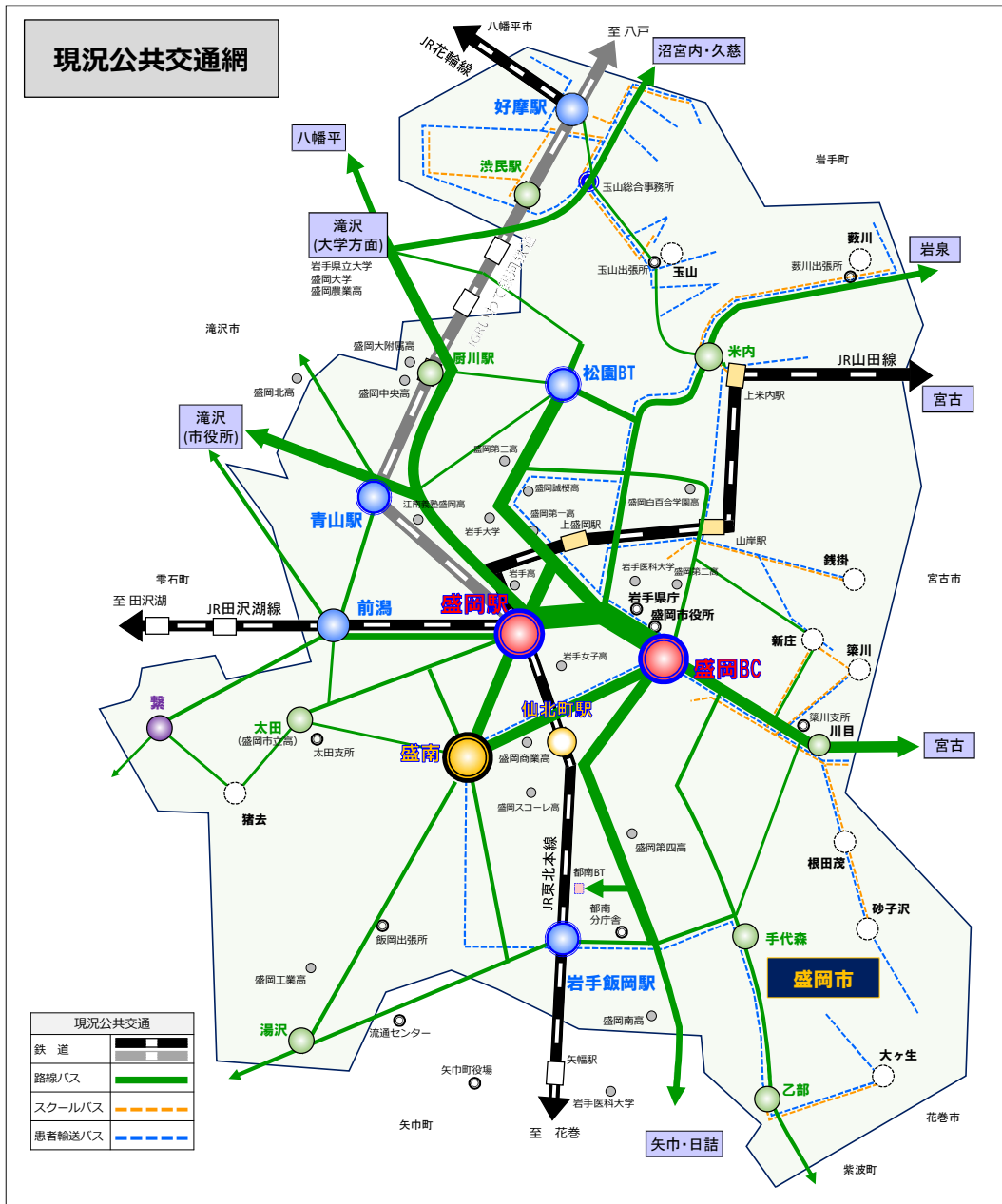
表 4-5 地域・地区区分ごとの交通結節点配置の考え方

地域・地区	交通結節点配置の考え方
中心部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県都の中心部として市内域交通だけでなく、広域交通も集まるエリア。 ・ 現在も重要な交通結節点として機能している盛岡駅・盛岡駅東口・西口のバスターミナル・タクシープールなど、整備予定の（仮称）新盛岡バスセンターを中心結節点として設定。
松園	<ul style="list-style-type: none"> ・ ゾーンバスシステムの乗り換え拠点となっている松園バスターミナルを地域結節点として設定。
上田	<ul style="list-style-type: none"> ・ 松園地区と中心部地区・ほかの結節点を結ぶ路線上にあり、路線間乗り継ぎを想定しないため結節点を設定しない。
米内	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 山田線の列車ダイヤに合わせて上米内駅を最大限活用するとともに、桜台団地線や広域路線（岩泉・龍泉洞線）が運行している国道 455 号上の桜台団地入口バス停周辺との連携を図れるよう乗り継ぎ点を設定。 ・ 需要が少ない玉山地区・藪川地区に想定される小規模需要対応型交通の最寄り接続点の機能も付与。
みたけ・厨川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内から IGR いわて銀河鉄道線を利用する乗り継ぎ点として厨川駅を設定。
青山	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滝沢市の網形成計画の拠点にも位置づけられている IGR いわて銀河鉄道線青山駅を地域結節点に設定。
前湯	<ul style="list-style-type: none"> ・ もりおか交通戦略に基づく JR 田沢湖線への新駅設置と、それに伴うバスルートの再編を踏まえ、滝沢市方面、太田地区、繫地区との連絡を想定した交通結節点として地域結節点を設定。
盛南	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在開発が進み将来的に人口の増加（集積）が想定される地域。 ・ 中心拠点中心地区との強い連携、市内各地区との連絡を図る必要があり、大規模商業施設や盛岡市立病院の周辺を都心地域結節点に設定。
仙北	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩や自転車などの移手段と鉄道との結節機能の確保が必要。 ・ 中心結節点である盛岡駅や（仮称）新盛岡バスセンター、都心地域結節点である盛南地区に、都南、矢中町方面から、鉄道やバスによりそれぞれアクセスできる地区であるため、仙北町駅を都心地域結節点として設定。
太田	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上太田・中太田はほぼ市街化区域外であるが、起終点と成り得る盛岡市立高校があるため、乗り継ぎ点を設定。 ・ 下太田は盛南と同様、現在開発が進み交通需要が見込まれるが、盛南地区と盛岡駅を結ぶ路線上にあり、路線間乗り継ぎを想定しないため結節点を設定しない。 ・ 猪去は需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通の導入が想定されることから、太田の乗り継ぎ点への連絡を図る。
繫	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の主要観光地であり、居住人口とは別に一定程度の利用が見込まれる。 ・ ほかの拠点とは異なった利用者が想定されるため、繫温泉バス停周辺を乗り継ぎ点（観光）と設定。
中野・川目・築川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中野は、中心部と宮古方面、手代森・乙部方面を結ぶ路線上にあり、路線間乗り継ぎを想定しない。 ・ 川目は国道 106 号沿いに集落があるが、大半が市街化区域外であり、交通需要が少ないエリアを面的にカバーする小規模需要対応型交通導入が想定されるため、国道 106 号を運行する 106 急行線を活用する最寄り接続点として、国道 106 号の築川支所付近に乗り継ぎ点を設定。 ・ 築川は、需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通導入が想定されることから、川目への連絡を図る。
根田茂・砂子沢	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通の導入が想定されることから、川目への連絡を図る。
山岸・浅岸・加賀野	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 山田線山岸駅は現状の列車ダイヤを最大限活用するが、山岸・加賀野はほかの結節点を結ぶ路線上にあり、路線間乗り継ぎを想定しないため結節点を設定しない。 ・ 浅岸・つつじヶ丘は中心部に隣接しており直接中心拠点への連絡が図れるため結節点を設定しない。 ・ 新庄は、需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通導入が想定されることから、川目・中心地区への連絡を図る。 ・ 銭掛は、需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通の導入が想定されることから、最寄り集落と一体的に川目・中心地区への連絡を図る。
都南中央	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の都南バスターミナルが廃止予定であるため、その機能移転及び地区内路線バスとの接続機能強化を図ることが可能な JR 東北本線岩手飯岡駅を地域結節点に設定。
都南東部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大ヶ生は需要が少ない中山間地が大部分を占めるため、小規模需要対応型交通の導入が想定されるため、乙部への連絡を図る。 ・ 乙部は市街化区域を含み、JR 東北本線矢幅駅への連絡が可能なることから、乙部出張所付近を乗り継ぎ点に設定。 ・ 手代森は、手代森ニュータウン以外にも集落が点在するが、大半が市街化区域外であり、交通需要が少ないエリアを面的にカバーする小規模需要対応型交通導入が想定されるため、国道 396 号を運行する路線を活用する最寄り接続点として、若手県交通(株)都南営業所付近を乗り継ぎ点に設定。
都南西部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 湯沢は市街化区域を含むが、矢中町との行政区域境で盛岡市域の辺縁部で、湯沢団地バス停付近を乗り継ぎ点に設定。 ・ 上飯岡・下飯岡は、湯沢とほかの結節点を結ぶ路線上にあり、路線間乗り継ぎを想定しないため結節点を設定しない。
好摩	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定程度の人口集積が維持される地区であり、好摩駅は IGR いわて銀河鉄道線と JR 花輪線が分岐する鉄道網上の拠点駅でもあるため、周辺地区からの交通との結節機能確保が望まれるため、地域結節点を設定。
渋民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部との連絡面では、IGR いわて銀河鉄道線を利用することが効率的かつ利便性も高いため渋民駅に乗り継ぎ点を設定。 ・ 玉山総合事務所周辺は、玉山地区をはじめ周辺集落の生活上重要な商業施設や医療機関があり、交通需要の目的地と成り得るため、鉄道駅を起終点とする地区生活線が經由することで連絡を図る。
玉山	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街化区域外で集落が点在する交通需要の少ない地区であり、エリアを面的にカバーする小規模需要対応型交通導入が想定される。交通結節点は設けず、最寄りの乗り継ぎ点である渋民駅、国道 455 号上の桜台団地入口バス停周辺の乗り継ぎ点への連絡を図る。

(3) 地域公共交通網のイメージ

本計画では、交通結節点間を結び地域公共交通網のイメージを次のように考えています。

なお、交通結節点の配置と拠点間の連絡イメージを示したもので、具体的な場所や路線を表すものではありません。



【凡例】

交通結節点の種類				拠点間の連絡、地区内路線の配置（公共交通網の構成）		
種類	主たる機能		都市機能誘導区域	居住誘導区域	鉄道	
中心結節点	広域・隣接市町間交通と市内交通、市内交通相互の結節		中心拠点 中心地区	○	中心中心線	●
都心地域結節点	隣接市町間交通と市内交通、市内交通相互の結節		中心拠点 盛南地区	○	地域拠点連絡線	■
	中心拠点盛南地区及び駅周辺地区と鉄道の結節		-	○	地域連絡線 (高サービス)	■
地域結節点	中心部と地域結節点間、地域結節点間相互、地域結節点と乗り継ぎ点間、地域結節点周辺の地区生活線との結節		地域拠点	○	地域連絡線 (普通サービス)	■
	地区生活線と最寄り地域結節点及び中心部との結節		-	※1	地区生活線	---
乗り継ぎ点	地区生活線と最寄り地域結節点及び中心部との結節		-	※2		
観光乗り継ぎ点	観光地区と中心部との結節		-	-		

※1：好摩駅のみ居住誘導区域に含む
 ※2：厨川駅のみ居住誘導区域に含む

拠点と路線(矢印)の関係性	
● (拠点) ←	当該拠点が路線の発着地
← (拠点)	当該拠点が路線の経由地

その他の表記	
○	集落等
●	県庁・市役所 (支所・出張所)
○	大学・高校

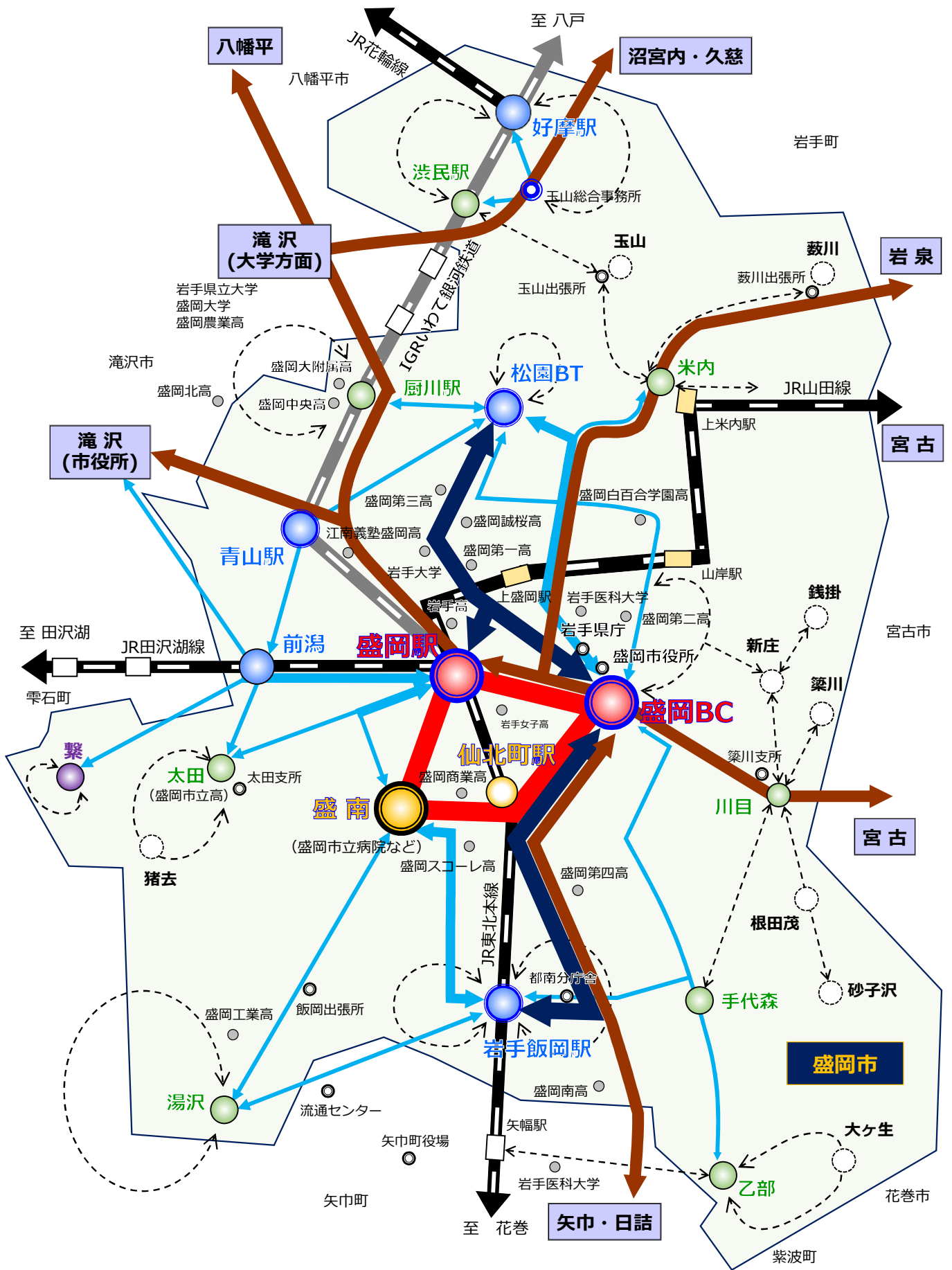


図 4-2 盛岡市地域公共交通網のイメージ