

1. 計画の目的

(1) 計画策定の背景と目的

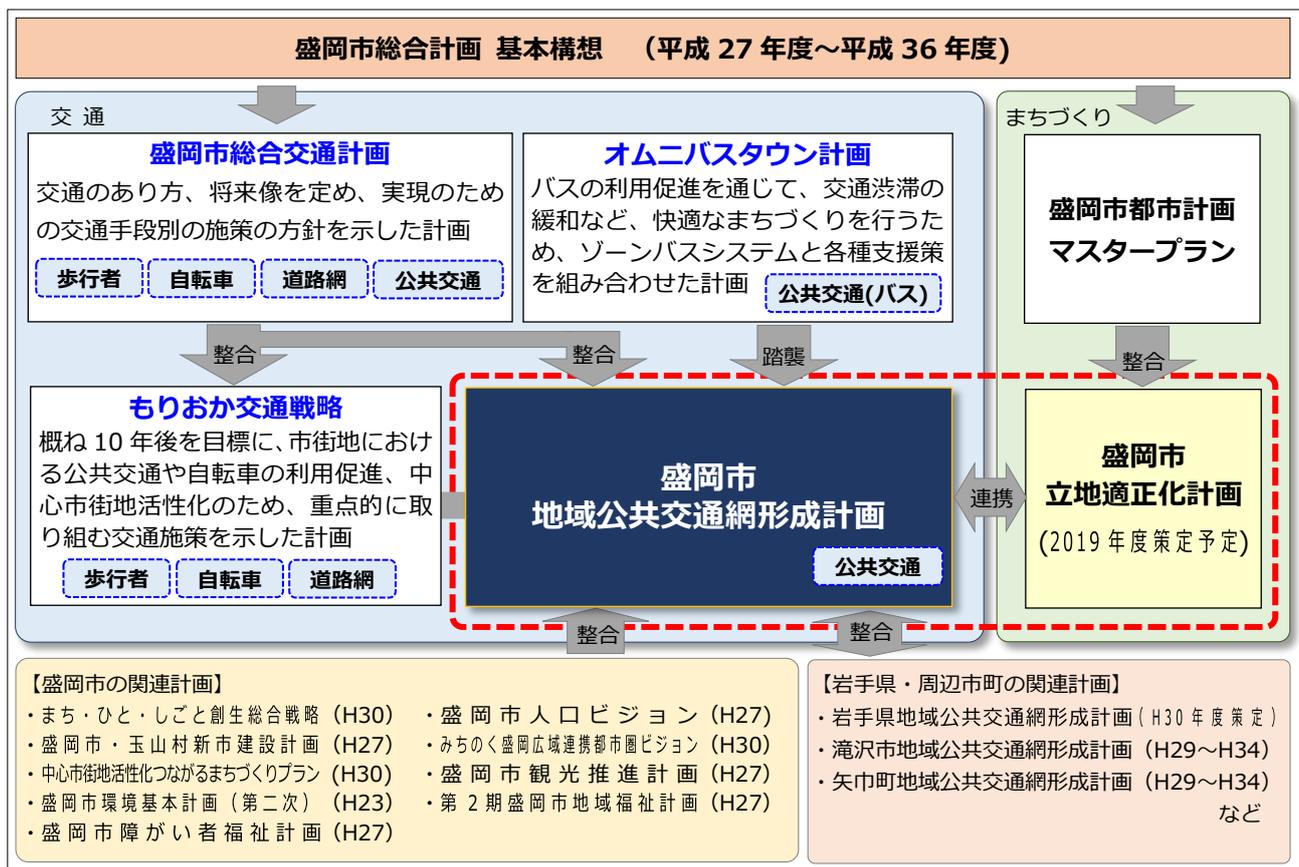
盛岡市内には、公共交通の空白地域や公共交通の利用が不便な地域もあり、自家用車を利用できない人にとっては移動が困難な状況となっています。また、人口減少などに伴う公共交通利用者の減少から、交通事業者の経営が厳しくなっていることに加え、公共交通を担う運転士の不足などにより、既存のサービスを維持・確保することも困難な状況となっています。さらに、市内の交通だけではなく、都市間や広域圏の移動を担う交通も集中しているため、市外、国内外からの来訪者にとってもわかりやすく、使いやすい利用環境の整備も重要な課題となっています。

このような背景を受け、盛岡市では、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。

(2) 計画の期間

2019年度から2023年度までの5年間

(3) 計画の位置付け



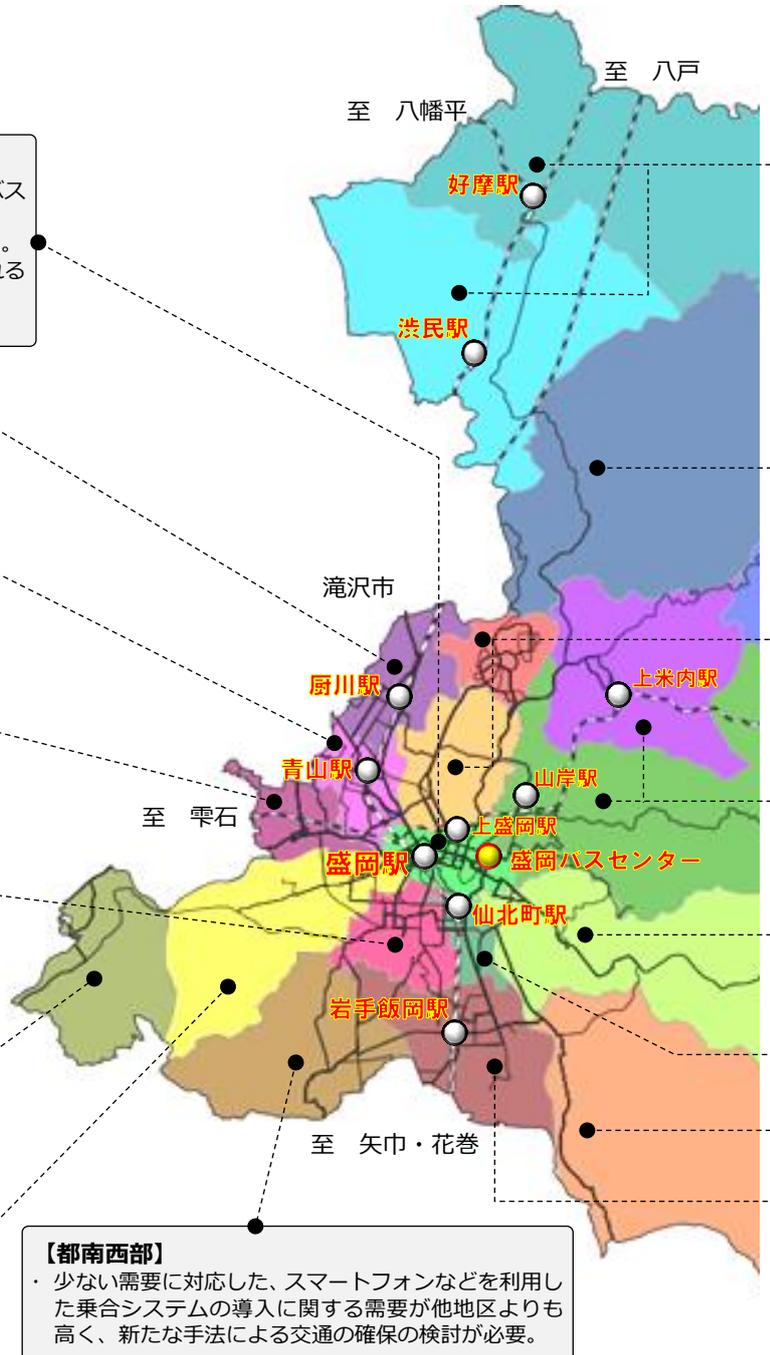
2. 地域の公共交通に関する課題

既存計画の取り組み結果、地区特性、現状分析から整理した地域の公共交通に関する課題を示します。

既存計画の取り組みの評価を踏まえた公共交通の課題		
計画	評価	評価を踏まえた課題
盛岡市総合交通計画	・ 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、今後も基本方針を継続し、取り組みをより強化していくことが求められている。	・ 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	・ 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。	・ 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	・ 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。	・ 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。

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。

現状分析（地域・公共交通の現状、利用者のニーズ）を踏まえた公共交通の課題

	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。
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。

【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て、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。

至 岩泉

【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。
- ゾ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 宮古

3. 地域公共交通網形成の基本理念・基本方針・計画の目標

上位・関連計画の考え方、公共交通に関するこれまでの取り組みの方向性、地域や交通の現況から整理した課題を踏まえ、本市の地域公共交通網形成の基本理念、基本方針、計画の目標を定めています。

公共交通の課題 (まとめ)

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ります。

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ります。

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ります。

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ります。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

計画の目標

計画推進によって目指す5つの目標と、その達成状況を検証・評価するための、直接的な効果、間接的かつ複合的な効果として得られる12の指標とその目標値を設定します。

目標① 公共交通の満足度の向上

- 公共交通に関する様々な取り組みに対する総合的な目標として、市民及び公共交通利用者が公共交通に対して抱く安心感、公共交通に関するサービスに対する満足度を向上させる。

評価指標	現状（2018年度）	目標（2023年度）
指標1 バス移動の満足度	バスを利用する理由 便利だから：62.0%	バスを利用する理 便利だから：67.0%
	バスを利用しない理由 不便だから：17.3%	バスを利用しない理由 不便だから：17.3%以下
指標2 普段公共交通を利用している人の割合	通勤・通学：17.5% 買い物：4.9% 通院：16.1%	通勤・通学：17.5%以上 買い物：4.9%以上 通院：16.1%以上
指標3 市内各地区と中心部との連絡時間 (現状を1.0とした短縮比)	盛岡駅東口バスターミナル～各地区：1.0 盛岡バスセンター～各地区：1.0	盛岡駅東口バスターミナル～各地区：0.95 盛岡バスセンター～各地区：0.97
指標4 ノンステップバスの導入率	18.7%	40.0%
指標5 多言語化案内されたバス路線数	2路線	11路線+中心部主要バス停

目標② 居住誘導区域内の利便性の向上

- 目指す都市構造形成において重要な中心部や拠点地区の人口集積維持、促進の支援、交通需要の大きさに応じたメリハリある交通サービス確保を目標として、立地適正化計画で設定される居住誘導区域における公共交通の利便性を向上させる。

評価指標	現状（2018年度）	目標（2023年度）
指標6 居住誘導区域内のバス利用圏域人口	36,326人	36,326人以上

目標③ 公共交通の利用拡大・運行効率の向上

- 公共交通網の形成ならびに適切なサービスの拡充、利用環境整備などの取り組みの結果として、自動車交通などから転換する新たな利用、既存利用者の利用回数の増加による公共交通の利用拡大を図る。
- 公共交通運行に必要な人、車両、エネルギーなどの最適化による生産性向上や環境負荷低減を図り、持続可能性を高める目標として、運行効率を向上する。

評価指標	現状（2017年度）	目標（2023年度）
指標7 公共交通の年間利用者数 (鉄道・路線バス・タクシー)	鉄道：12,021,640人 路線バス：16,410,628人 タクシー：3,809,672人	鉄道：12,021,640人以上 路線バス：16,410,628人以上 タクシー：3,809,672人以上
指標8 路線バスの運行キ口あたりの利用者数	1.37人	1.37人以上

目標④ 公共交通網の機能の確保

- 市内の多様な公共交通手段、その路線や系統、鉄道駅やバス停留所までのアクセス交通手段（徒歩、自転車、自家用車など）を有機的につなぎ、公共交通網を構築する目標として、核となる機能、新たな機能を確保する。

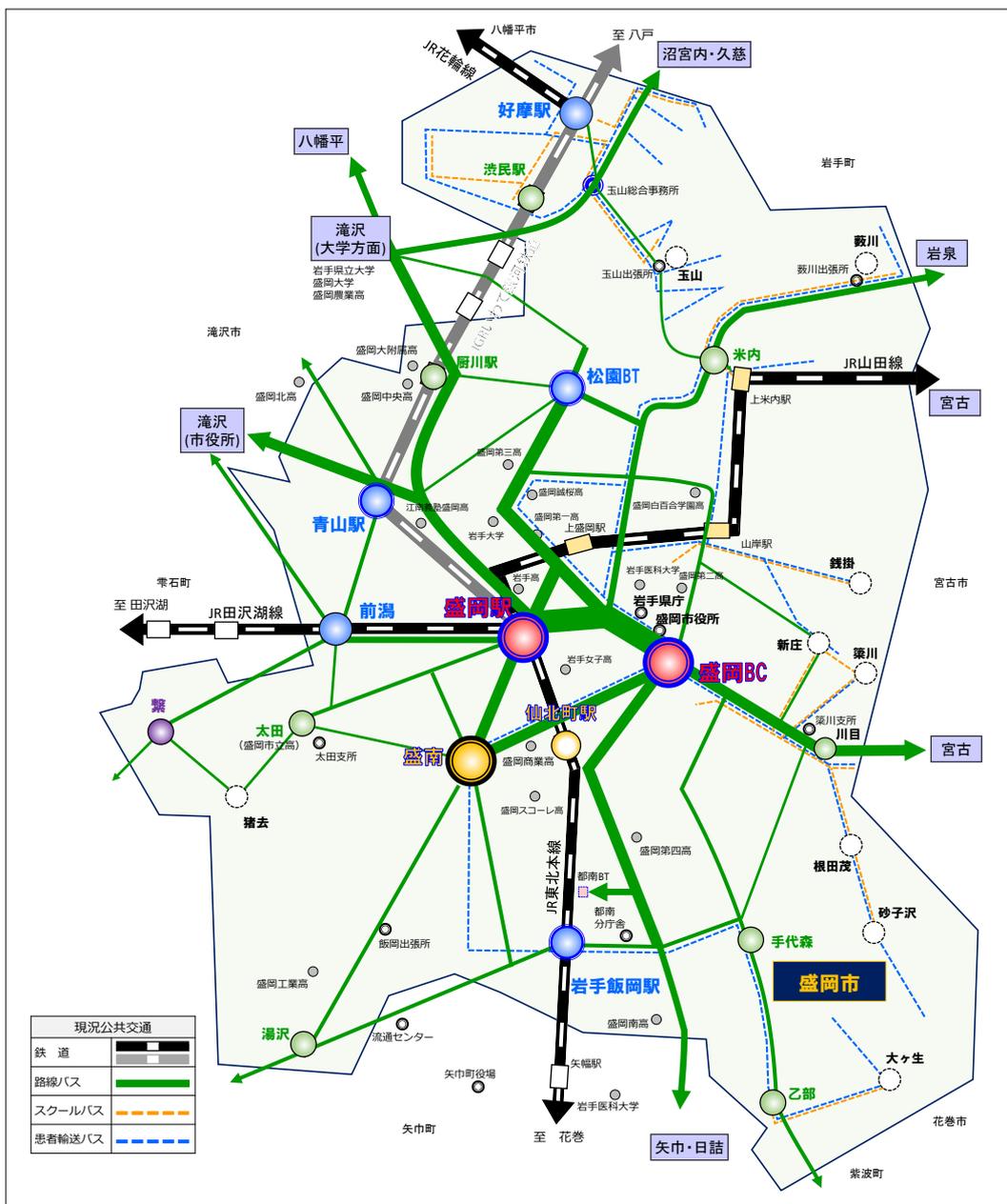
評価指標	現状（2018年度）	目標（2023年度）
指標9 広域交通の拠点となる（仮称）新盛岡バスセンターの乗車人数	1.2人	1.2人以上
指標10 小規模需要対応型交通の導入数	0地区	1地区

目標⑤ 公共交通と市民の関わりの増加

- 市民が暮らしの中で自然的に公共交通を選択して利活用する姿を実現する目標として、公共交通と市民の関わりを増加させる。

評価指標	現状（2018年度）	目標（2023年度）
指標11 市民や地域が主体的に公共交通について考える機会の数	3回	5回
指標12 市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数	0回	市域全体の実施：2回（通算） 毎年地区を定めて実施

現況公共交通網



【凡例】

交通結節点の種類			
種類	主たる機能	都市機能誘導区域	居住誘導区域
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	○
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	○
	中心拠点盛南地区及び駅周辺地区と鉄道の結節	-	○
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	○
		-	※1
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

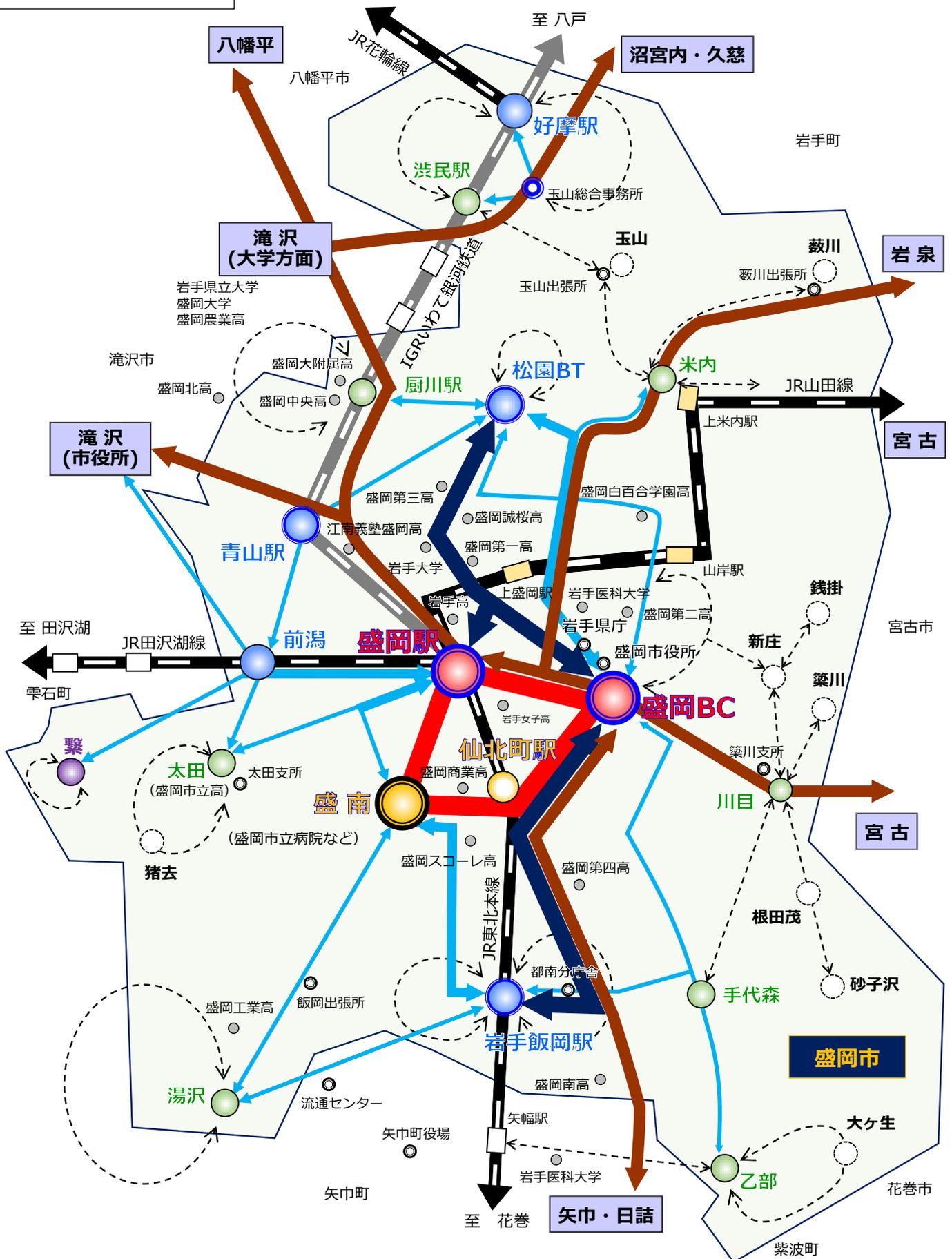
その他の表記		
○	集落等	
●	県庁・市役所（支所・出張所）	
●	大学・高校	

拠点間の連絡、地区内路線の配置（公共交通網の構成）		
鉄道		公共交通網の骨格となる路線
都心中心線		都心居住区域内の交通結節点間の連絡路線 ※直通シャトル型、循環型を含む
地域拠点連絡線		都心居住区域と地域結節点間の連絡路線
		地域結節点間の連絡に既存広域路線・隣接市町を結ぶ路線を活用するもの
地域連絡線（高サービ）		地域結節点と都心居住区域を連絡する路線 地域結節点間を連絡する路線
地域連絡線（普通サービ）		乗り継ぎ点と地域結節点あるいは都心居住区域を連絡する路線
地区生活線		地区内と最寄りの交通結節点を結ぶ交通 ※需要が少ない地区の需要対応型交通や移動支援策によるサービス等を含む

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

目指す地域公共交通網のイメージ

※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。



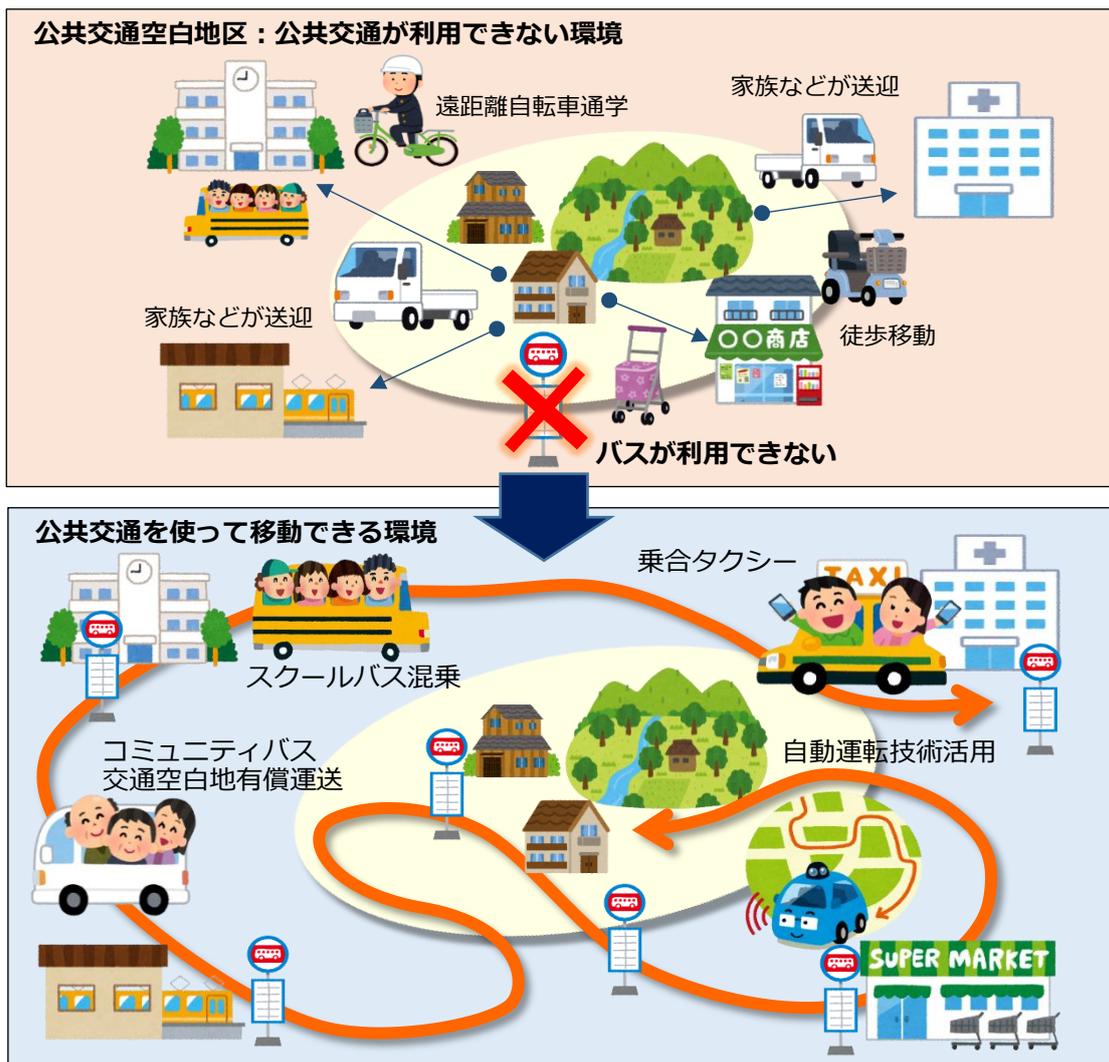
4. 目標を達成するための取り組み・事業

計画の目標を達成するため、4つの施策の柱、16の取り組み、39の事業に取り組みます。

施策の柱1 公共交通網の再編

取り組み1 路線バス運行の効率化と路線網の見直し・再編 ()内は事業実施主体

1. 都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編 (盛岡市・バス事業者)
2. (仮称)新盛岡バスセンター整備に伴う路線系統の見直し (盛岡市・バス事業者)
3. スクールバス・患者輸送バスの地区生活線との運行形態などの見直し (盛岡市・市民(地域)・タクシー事業者・バス事業者)
4. 交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入 (盛岡市・市民(地域)・タクシー事業者・バス事業者)
5. 利用者のニーズに応えるダイヤへの見直し (バス事業者・盛岡市・商業及び観光などの関係機関)
6. 鉄道駅を活かす連絡バス路線確保 (盛岡市・バス事業者)
7. 自動運転などの新技術の導入可能性の検討 (盛岡市・バス事業者・タクシー事業者)
8. LRT(次世代型の路面電車)やBRT(バス高速輸送システム)などの新交通システムの研究 (盛岡市)



事業4 交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入 イメージ

取り組み2 鉄道の利活用、利便性向上 ()内は事業実施主体

9. JR 田沢湖線の新駅整備 (盛岡市・鉄道事業者)
10. JR 山田線の利活用 (盛岡市・鉄道事業者)

取り組み3 交通結節点の整備、機能拡充 ()内は事業実施主体

11. (仮称)新盛岡バスセンターの整備 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
12. 中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に相応しい機能や設備の検討 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・商業施設などの関係機関)
13. 国道4号渋民バイパス沿いに整備計画中の「道の駅」における、地区内交通などとの連携機能などの確保 (盛岡市・関係機関)

施策の柱2 利便性を高めるサービスの改善

取り組み4 交通系 IC カードなどの活用 () 内は事業実施主体

14. 交通系 IC カードなどの導入の推進 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・岩手県・周辺市町)
15. 交通系 IC カードなどの導入を見据えた利用促進につながる運賃制度の検討 (バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者)



事業 14 交通系 IC カードなどの導入の推進 イメージ

事業 18 バス停更新整備 イメージ

取り組み5 路線バスの運行定時性の確保 () 内は事業実施主体

16. 道路新設・改良に合わせたバスベイの設置 (盛岡市・交通管理者・道路管理者)

取り組み6 情報の伝え方の改善・充実 () 内は事業実施主体

17. わかりやすい行き先案内表示 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者)
18. バス停の更新整備 (バス事業者)
19. バス停の統合及びバス停名の統一化 (バス事業者・盛岡市)
20. バスロケーションシステムの更新整備の推進 (盛岡市・バス事業者・関係機関・岩手県・周辺市町)
21. わかりやすい的確な公共交通利用情報の提供 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・商業及び観光関係機関)

取り組み7 バス停の使いやすさの向上 () 内は事業実施主体

22. バス停上屋の整備 (盛岡市・バス事業者)
23. 市民との協働によるバス停周辺の除雪 (雪かきくん) の実施 (盛岡市・市民 (地域) ・バス事業者)
24. バス停周辺の駐輪場の整備 (盛岡市・道路管理者・関係機関)

取り組み8 車両のバリアフリー化 () 内は事業実施主体

25. ノンステップバス導入に対する補助制度の実施 (盛岡市)

取り組み9 外国人観光客への対応の推進 () 内は事業実施主体

26. 交通案内や情報の多言語化 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・観光など関係機関)

取り組み10 接客サービスの向上 () 内は事業実施主体

27. 運転士などの接遇や対応の教育実施や対応マニュアルの整備 (鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者)

取り組み11 環境負荷の低減 () 内は事業実施主体

28. 電気自動車・燃料電池自動車のバス車両、充電・充填設備の導入・整備の検討 (バス事業者)

施策の柱3 利用促進への協働の取り組み

取り組み12 公共交通への関心・理解の向上、利活用意識の喚起 () 内は事業実施主体

29. バスの日まつりの開催 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
30. 利用体験会などの開催 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
31. 地区毎のモビリティ・マネジメントなどの実施 (盛岡市)
32. 祭事や各種イベント開催時などにおける公共交通利用の働きかけ及び利用しやすい環境づくり
(盛岡市・観光・商業施設などの関係機関・イベントなどの主催者・鉄道事業者・バス事業者)

取り組み13 高齢者の移動への支援 () 内は事業実施主体

33. まちなか・おでかけバス事業の継続実施 (盛岡市・鉄道事業者・バス事業者)

取り組み14 市民・地元企業・交通事業者・行政の協働 () 内は事業実施主体

34. 市民や地域が主体的に公共交通について考える会などの開催 (市民 (地域) ・盛岡市)
35. 市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催 (市民など・盛岡市・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者)

取り組み 15 率先する行政の取り組み () 内は事業実施主体

36. 市職員の通勤時、公務移動の公共交通利用の環境構築 (盛岡市)

37. 国・県・公的団体に対する公共交通利用の働きかけ (盛岡市)

施策の柱 4 運行や事業への支援

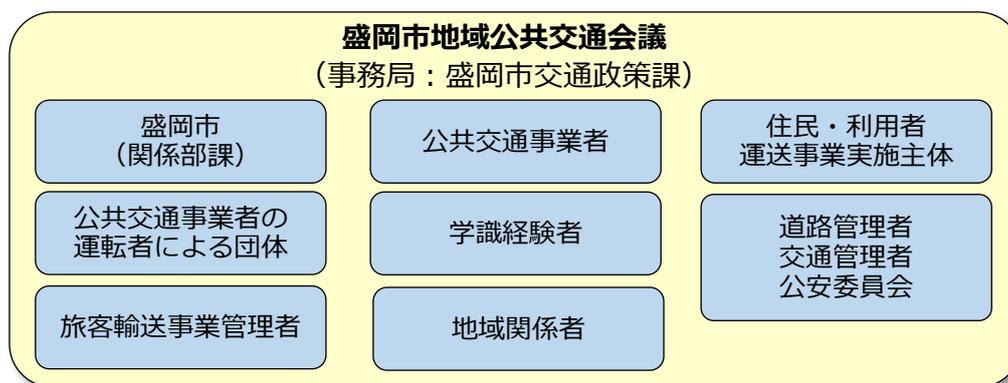
取り組み 16 交通事業者・交通事業運営団体への支援 () 内は事業実施主体

38. 運転士不足問題の解消など必要な支援のあり方などの検討 (盛岡市)

39. 地域が運営する交通に対する支援など (盛岡市)

5. 取り組み事業の推進に関する「盛岡市地域公共交通会議」構成員

計画は、市民、交通事業者、国、岩手県、市などで構成される「盛岡市地域公共交通会議（事務局：盛岡市交通政策課）」が中心となり、関係者がそれぞれの役割を果たしながら推進します。



6. 地域公共交通網形成のマネジメント

計画～施策の展開・推進～評価・検証～さらに計画を見直し改善する、「Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価・検証）－Action（改善）のPDCA サイクル」を繰り返し、施策の実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながらステップアップを図るものとします。

	年 度					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
盛岡市地域公共交通網形成計画 (Plan)	計画期間					
各事業の取り組み (Do)	計画期間中に完了する事業・継続実施する事業					
モニタリング (Check)		必要な調査実施・状況の把握				
評価と見直し (Check・Action)			中間評価・見直し		評価	
計画の改訂 (Action)					改訂	次期計画



盛岡市地域公共交通網形成計画 2019年11月

編集 盛岡市 建設部 交通政策課

〒020-8530 盛岡市内丸12番2号 TEL 019-651-4111 (代表) FAX 019-622-6211

E-mail koutuseisaku@city.morioka.iwate.jp

ホームページ <http://www.city.morioka.iwate.jp/>



盛岡市 HP