
盛岡市地域公共交通網形成計画

2019年11月

盛岡市

目 次

1	はじめに.....	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
1.2	計画の区域.....	2
1.3	計画の期間.....	2
1.4	地域公共交通網の構成要素.....	3
1.5	本計画における用語の定義.....	4
	(1) 地区区分.....	4
	(2) 公共交通利用圏域・鉄道利用圏域・バス利用圏域.....	5
	(3) 小規模需要対応型交通.....	5
2	計画の位置付け.....	6
2.1	計画の位置付け.....	6
2.2	交通関連の上位計画・既存計画の取り組みと評価.....	7
2.2.1	交通関連の計画.....	7
	(1) 盛岡市総合交通計画.....	7
	(2) もりおか交通戦略.....	9
	(3) オムニバスタウン計画.....	16
2.2.2	まちづくり関連の計画.....	16
	(1) 盛岡市都市計画マスタープラン.....	18
	(2) 盛岡市立地適正化計画（策定中）.....	20
3	地域公共交通の現状・課題.....	22
3.1	地域概況と人口分布.....	22
	(1) 都市計画区域と市街化区域.....	22
	(2) DID 地区.....	23
	(3) 将来人口の見通し.....	25
	(4) 将来人口分布の見通し.....	26
	(5) 主な施設の立地状況.....	30
	(6) 観光客の状況.....	31
3.2	地域公共交通の状況.....	32
	(1) 鉄道の状況.....	32
	(2) バスの状況.....	35
	(3) タクシーの状況.....	47
	(4) 患者輸送バス・スクールバスの状況.....	48
	(5) 企業バスの運行状況.....	50
3.3	人口分布と地域公共交通.....	51
	(1) 公共交通利用圏域.....	51
	(2) バス利用圏域の状況.....	52
	(3) 地域別の公共交通利用圏域内の状況.....	53
	(4) 公共交通の利用状況（交通機関分担率）の比較.....	54

3.4	交通事業者からの意見.....	55
3.5	利用者からの意見	56
	(1) 市民アンケート調査の結果.....	56
	(2) 市民との意見交換会の結果.....	58
	(3) 来訪者アンケート調査の結果.....	59
	(4) 患者輸送バス利用者アンケート調査の結果	60
3.6	地域の現状から整理される公共交通に関する課題	61
	(1) 既存計画の取り組みの評価を踏まえた課題の整理	61
	(2) 現状分析を踏まえた課題の整理.....	61
	(3) 地域別の課題の整理	62
	(4) 課題のまとめ	65
4	地域公共交通網形成の基本理念と基本方針.....	66
4.1	計画の基本方針の設定.....	66
4.2	目指す地域公共交通網のイメージ.....	68
	(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	68
	(2) 交通結節点の配置について.....	70
	(3) 地域公共交通網のイメージ.....	72
5	地域公共交通網形成計画の目標	74
5.1	目標設定の考え方	74
5.2	評価指標の目標値	75
	(1) 計画目標の評価指標	75
	(2) 指標の算定方法と目標の設定方法.....	76
6	地域公共交通網形成に必要な事業	87
6.1	計画目標達成のために取り組む施策の体系	87
6.2	目標実現のための取り組み事業	88
	(1) 取り組み事業の推進に関する「盛岡市地域公共交通会議」構成員の役割	88
	(2) 目標実現のための取り組み事業	89
7	計画達成状況の評価と検証の方法	127
7.1	地域公共交通網形成のマネジメント.....	127
7.2	評価と検証の具体的な方法、実施サイクル	127
7.3	評価と検証に必要なデータなどの収集方法	128
7.4	継続的に取り組む課題.....	129

※本計画書内における年号の表記は西暦表記を基本とし、2018年（平成30年）以前は和暦を併記する。

ただし、引用する既往計画中における表記については、上記に限らず引用元の計画のとおり表記する。

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。

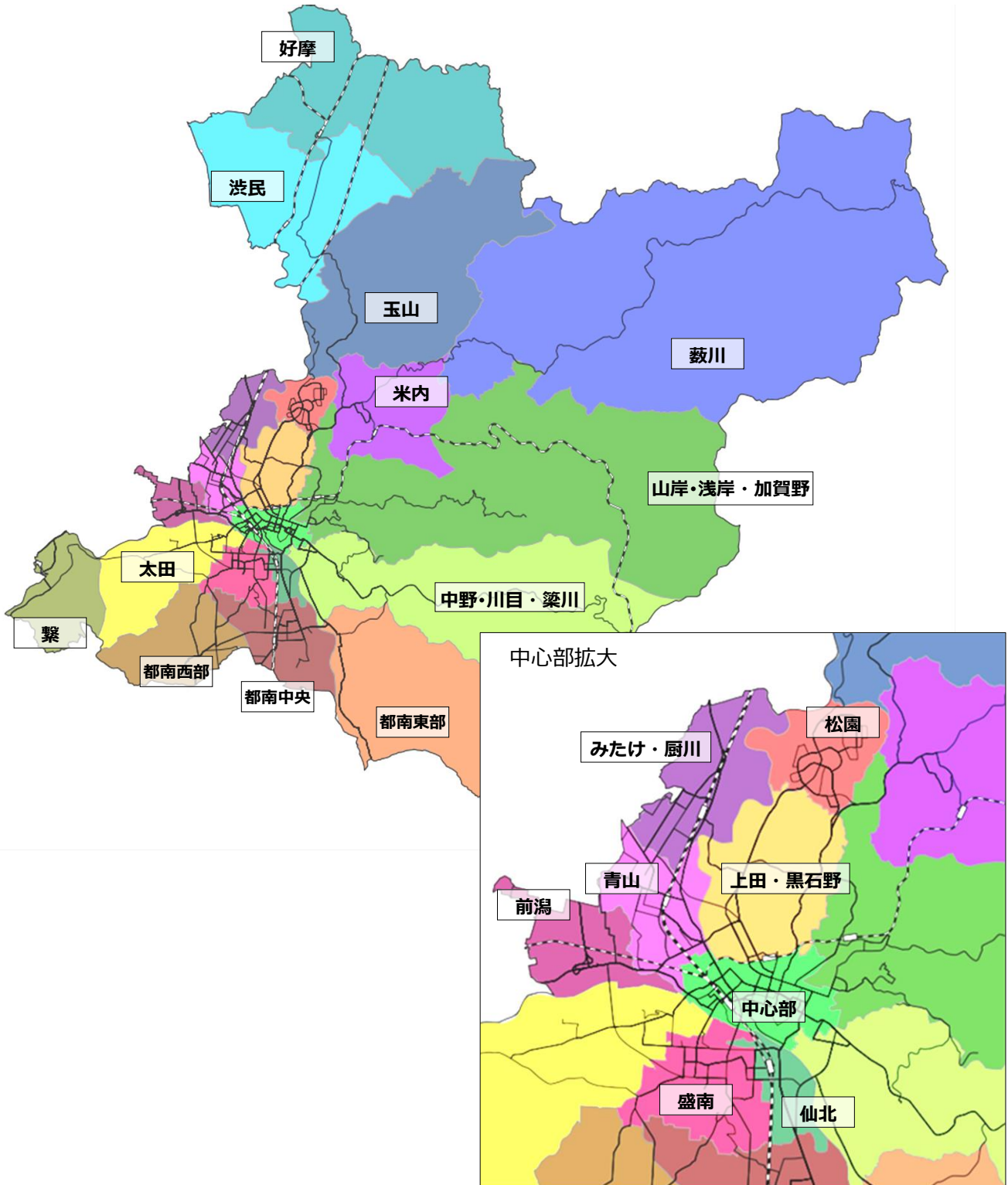
④ その他

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。



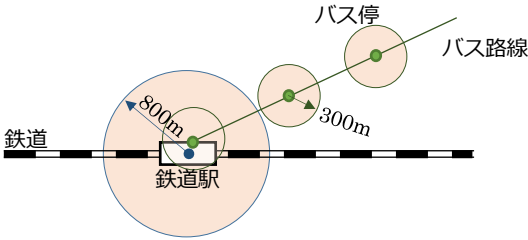
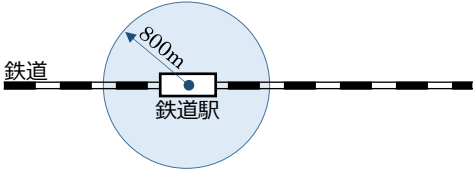
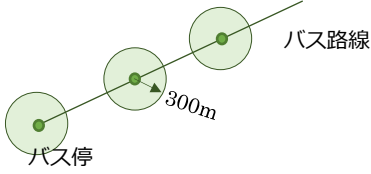
※都南中央・都南西部・都南東部に含まれる具体的な地区名については P.70 の表 4-3 参照

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。

2 計画の位置付け

2.1 計画の位置付け

本計画は、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）、もりおか交通戦略（平成 21 年度策定）の基本方針との整合を図りつつ、オムニバスタウン計画（平成 10 年度策定）にて実施された事業などを踏襲しながら、公共交通に関するマスタープランとして策定するものです。

また、本計画は盛岡市都市計画マスタープラン（平成 13 年度策定、平成 21 年度改定）に即して策定される立地適正化計画とも連携しながら、展開するものです。

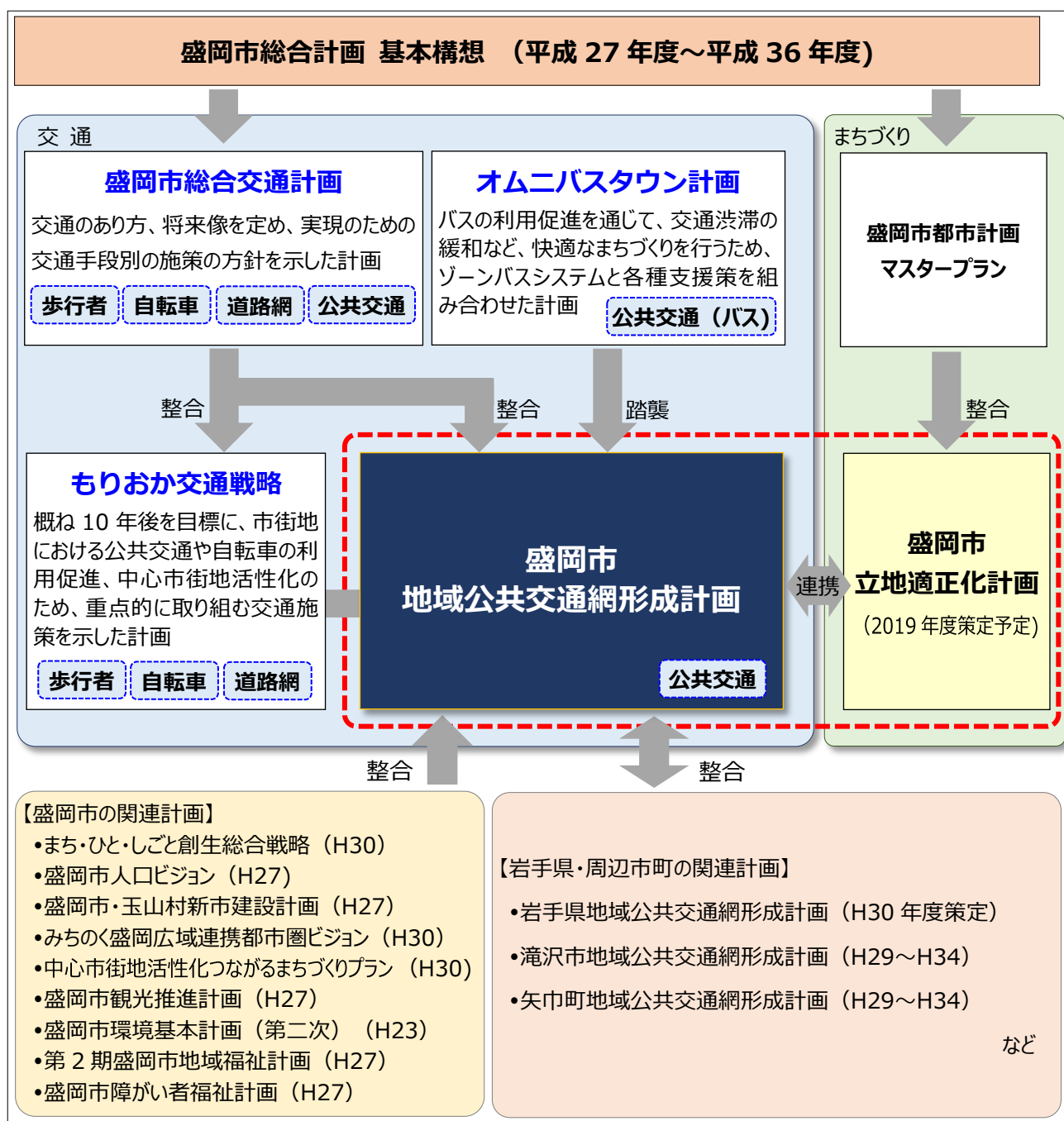


図 2-1 計画の位置付け

2.2 交通関連の上位計画・既存計画の取り組みと評価

2.2.1 交通関連の計画

(1) 盛岡市総合交通計画

◆ 計画の概要

「盛岡市総合交通計画」では、「自家用車は我慢、歩行者・自転車・公共交通優先のまちを目指して」をメインテーマに、「安心・安全の確保」「環境への配慮」「交通弱者への配慮」「まちづくりとの連携」「交通ルールの遵守とマナーの向上」の5つの基本的考えのもと、これからの交通のあり方を明示しています。

公共交通の方針
<p>○ 通常期（平日の朝夕、平日の日中、休日の日中）と、交通手段の選択傾向が変化する冬期において、バス・鉄道・タクシーそれぞれがどのように役割を担うかを明確にするとして、以下の3つの方針を打ち出しています。</p> <p>【方針1】 地域や目的に合わせたバス運行の工夫</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 通勤通学時間帯は自動車からの転換を目的に、そして、高齢者への配慮など市民の声を反映しながら、みんなが使いやすくなるような、目的や地域に合わせた工夫を今後も進め、走りやすく乗りやすいバス交通としていきます。また、鉄道やほかの交通手段との連携も図り、より利用しやすいバスとしていきます。➤ 冬季については、バス走行性の低下を防止するよう、定時性の確保に努めるほか、乗り換えがしやすい快適な環境の確保を目指します。 <p>【方針2】 ほかの交通手段と連携で、より便利で手軽な鉄道に</p> <ul style="list-style-type: none">➤ バスや自転車との連携を図り、通勤通学や買い物、レジャーに便利で手軽に利用できる鉄道としていきます。➤ 冬季については、鉄道利用需要が増加すると考えられることから、需給バランスの確保や乗り継ぎがしやすい快適な環境の確保を目指します。 <p>【方針3】 交通弱者利用やバスとの役割分担を図ったタクシーの位置付け</p> <ul style="list-style-type: none">➤ タクシーを交通弱者の足として、また、郊外部などではバスを補完する公共交通として、その役割に沿った活用をしていきます。➤ 交通手段が限られる冬季については、より一層タクシーの重要性が増すことから、役割分担を明確化した利用を図ります。

◆ 取り組みと評価

4つの将来像	実施した施策	評価
平日の朝夕の将来像	① <u>鉄道とバスの共通定期券導入</u> ② <u>列車と連動したバス時刻導入</u> ③ <u>駅への駐輪場整備</u>	・ <u>通勤通学の鉄道利用増</u> ・ <u>通学の徒歩・自転車利用増</u> ・ <u>通学の自動車利用減</u>
平日の日中の将来像	① <u>列車でおでかけきっぷ導入</u> ② <u>駅への駐輪場整備</u> ③ <u>まちなか・おでかけバス導入</u> ④ <u>スクールバスの一般混乗実施</u> ⑤ <u>中心地域を囲む道路整備</u> ⑥ <u>新たな運行システムの検討</u>	・ 業務・私事目的でバス・鉄道利用割合が増加 ・ おでかけバス利用者増加 ・ 放置禁止区域などでは放置自転車が減少 ・ 自転車走行空間整備区間で逆走が減少、マナー改善
休日の日中の将来像	① お買い物切符 ② 駅への駐輪場整備 ③ 自転車に関する条例制定 ④ まちなか・おでかけバス導入 ⑤ <u>中心地域を囲む道路整備</u> ⑥ <u>新たな運行システムの検討</u>	・ おでかけバス利用者増加 ・ 放置禁止区域などでは放置自転車が減少 ・ 自転車走行空間整備区間で逆走が減少、マナー改善
冬季の盛岡の将来像	① 広報活動による公共交通利用促進活動の推進 ② 歩道融雪装置の整備推進 ③ 歩道除雪の推進 ④ 市民協働によるバス停除雪推進	・ 今後も継続して公共交通の利用環境の向上を図りながら、利用促進に取り組む必要がある。

◆ 評価のまとめ

4つの将来像を実現するための取り組みについて、整備の進捗状況により、進んでいない項目もあるが、取り組みによって効果が出ている項目も多く、今後も基本方針を継続し、自家用車利用から公共交通利用への転換を図るためには、これまでの取り組みをより強化していくことが求められている。

【継続する基本方針】

様々な交通手段を組み合わせ、自動車に過度に依存しない交通環境づくり

- 環境への影響も考え、自動車に過度に依存せず、場所や目的に応じた様々な交通手段の特徴を生かした交通体系を確保。
- 鉄道、バス、タクシー、自転車などを組み合わせた活用により、自動車利用を減らすことができる環境づくりを行う。
- 交通手段を組み合わせた利用が便利になるような施設整備や、結節点整備を行う。

(2) もりおか交通戦略

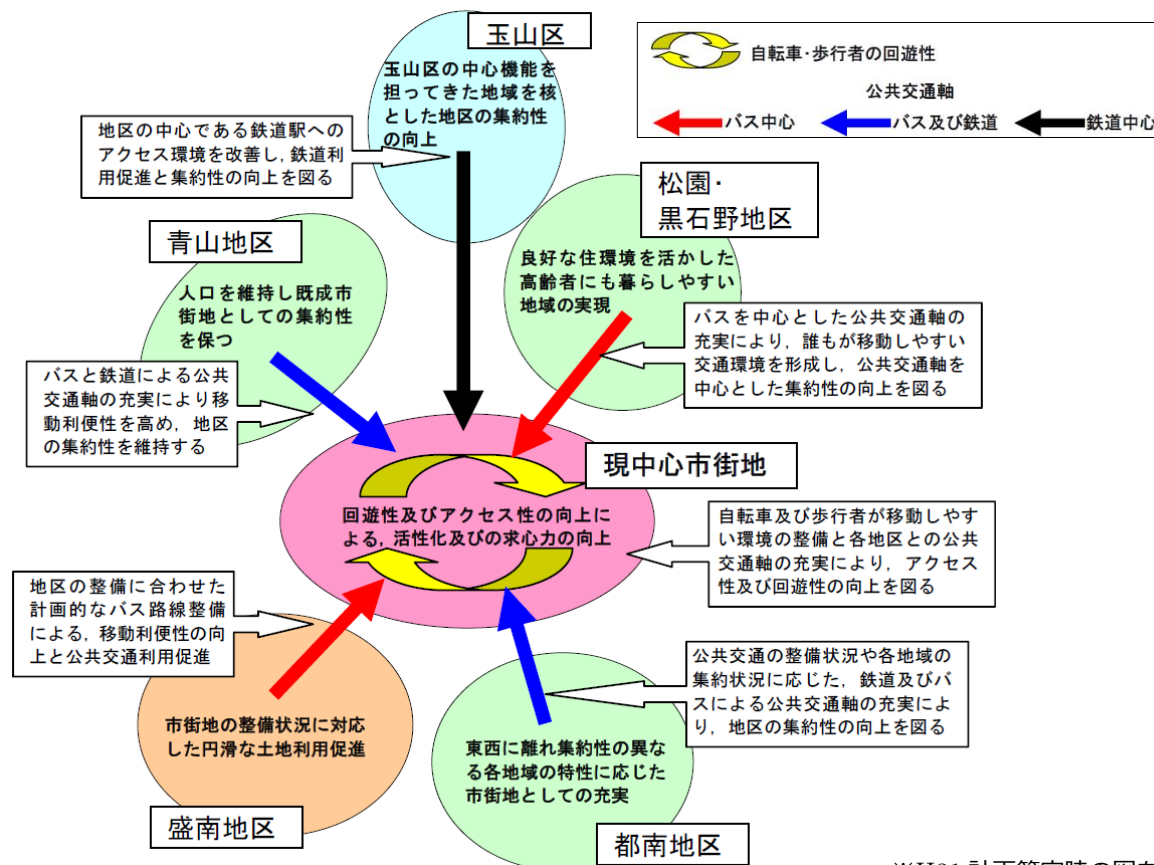
◆ 戦略の概要

「盛岡市総合交通計画」を踏まえ、具体施策の立案と将来道路計画の検証などを目的として「もりおか交通戦略」が平成 21 年度に策定されています。この戦略の中で、短・中・長期別、方面別の交通施策の方向性を定めています。

公共交通軸の充実・強化を図る戦略	
① 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略実施方針	⇒歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する。
② 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針	⇒地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する。 ⇒自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO ₂ 排出量を削減する。

<地域特性に応じた軸としての結びつき>

- ・ 主要な市街地の特性に応じて、現中心市街地との結びつきを公共交通の軸の充実により強化し、公共交通軸を中心としたコンパクトな市街地の維持・形成を目指します。
- ・ また、現中心市街地のアクセス性及び回遊性の向上を図り、現中心市街地の活性化及び求心力の向上を目指します。



※H21 計画策定時の図を掲載

図 2-2 市街地の特性を踏まえた地域集約性と軸としての結びつきのイメージ

出典：もりおか交通戦略

◆ 取り組みと評価

1) 歩いて楽しむ中心市街地形成戦略

施策	施策の実施状況	評価
ステップ1（短期） ・ 歩行者・自転車優先エリア設定 ・ エリア外周道路の2車線以上の確保	・ 外周道路の整備中。	・ 歩行者・自転車優先エリアを囲む道路について、道路整備は進捗しているもの時間を要しており、歩行者・自転車空間の再配分や拠点間連絡バスの運行には至っていない。
ステップ2（中期） ・ 菜園通りの空間再配分 ・ 自転車走行空間（ブルーゾーン）整備	・ 菜園通りの空間再配分は一部区間が整備完了し、事業継続中。 ・ ブルーゾーンの整備は未実施。	
ステップ3（長期） ・ 優先エリア完成 ・ 自転車走行空間ネットワーク化 ・ 歩行者の回遊に適した拠点間連絡バスの運行	・ 優先エリアは整備中。 ・ 自転車走行空間ネットワーク化まで至っていない。 ・ 歩行者の回遊に適した拠点間連絡バスの運行はされていない。	

2) 公共交通軸の充実・強化を図る戦略

施 策	実施した事業	評 価
<p>ステップ1（短期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道運行本数の増便実施。 ・ 東西自由通路や駐輪場の整備。 ・ ゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 好摩駅、厨川駅で自由通路を整備。 ・ 好摩駅、厨川駅、岩手飯岡駅で駅前広場を整備。 ・ 松園地区においてゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増便や駅へのアクセス性、結節機能が向上し、鉄道利用の利便性が向上した。 ・ わかりやすい情報提供や、支線バスを便利にすることで、バス利用の利便性が向上した。
<p>ステップ2（中期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅にアクセスする既存バスルート改善。 ・ ゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 ・ 新駅設置の可能性検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 厨川駅西口の駅前広場整備に伴い、バス路線を接続するよう、既存バスルートの見直し。 ・ 松園地区においてゾーンバス利用案内やフリー降車区間の導入。 ・ J R 田沢湖線における新駅設置について事業効果と費用対効果により事業は妥当と認められ、整備に向けて検討中。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅へのアクセス性が改善し、鉄道利用の利便性が向上した。 ・ わかりやすい情報提供や、支線バスを便利にすることで、バス利用の利便性が向上した。 ・ 新駅により鉄道利用の利便性が向上する。
<p>ステップ3（長期）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅への東西自由通路整備。 ・ 公共交通軸のバス路線となる道路整備（4車線化）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 岩手飯岡駅東西自由通路の整備に向け事業実施中。 ・ 公共交通軸となる4車線道路整備の事業実施中。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由通路整備により駅へのアクセスや東西往来が改善され、鉄道利用やバス利用において利便性向上が期待できる。 ・ 公共交通軸となる4車線道路は完了、完了見込み路線もあるが未整備路線もある。

公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

戦略の狙い（テーマ）

- ・地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する
- ・自家用車利用から公共交通利用への転換により、CO2 排出量を削減する

ステップ1（短期）

■早期に実施可能な既存システムや施設の改善と今後の新たなシステムの検討

- 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・鉄道駅の自由通路・駅前広場等の整備により、鉄道駅へのアクセス向上を図る
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・既存バスの利便性を高めるため、バス利用案内情報の提供を推進する
 - ・新たな公共交通利用者の掘り起こしに向け、バスによる集約や新駅設置の可能性を検討する

ステップ2（中期）

■鉄道とバスの選択性を高める新たなシステムの導入と既存バスシステムの改善

- 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・既存バスの見直しや新たなバスの試験的運行等により、鉄道とバスの結節性を向上し、公共交通の選択性を高める
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・バスの運行頻度見直し等により、中心市街地へ向かうバスサービスの向上を図る
 - ・主要バス路線のボトルネック解消等により、定時性・速達性の向上を図る

ステップ3（長期）

■バス軸を形成する道路整備の促進と鉄道とバスの乗継利便性等の向上

- 〈 鉄道・バスの利便性向上 〉
 - ・バス・鉄道の乗り継ぎ割引や共通カードの導入等を検討し、乗り継ぎ利便性向上を図る
- 〈 鉄道の利便性向上 〉
 - ・駅前への新たな駐車場整備検討や、駅へのアクセス道路整備等により、鉄道駅への更なるアクセス性向上を図る
- 〈 バスの利便性向上 〉
 - ・主要バス路線の走行空間における4車線化の促進により、バス優先ルートを強化し、定時性・速達性の向上を図る

目標値（概ね10年後）

- ・中心市街地への通勤における自家用車利用者数を3割削減する
- ・上記目標の達成により、1日あたりのCO2 排出量を約7t削減する

盛南地区の戦略施策

ステップ1
バスの運行頻度・密度の向上
・盛南地区の特性に応じた、バスによる集約可能性を検討（盛南地区に合ったゾーンバス）

ステップ2
計画的なバス路線整備
・市街化の進展に応じた、計画的なバス路線整備によりバスへの転換を促進（盛南地区のバスシステムを完成）

ステップ2
バスの定時性・速達性の向上
・都 盛岡駅長田町線の4車線化により、材木町～中央道のボトルネックを解消し、走行環境を改善

ステップ3
バスの定時性・速達性の向上
・社の大橋の4車線化を促進し、中心市街地へアクセスするバス優先ルートとして設定

青山北地区の戦略施策

ステップ1
厨川駅へのアクセス性向上
・東西自由通路や西口駐輪場の整備により、駅西側における歩行者自転車へのアクセス性を向上

ステップ2
厨川駅西口へのバスアクセスの検討
・盛岡北高校方面から厨川駅に運行しているバス路線を試験的に西口に接続し、利用状況を検証

ステップ2
需要に応じたバス運行
・上室地区及びみたち地区南部から中心市街地へアクセスするバスのルート別運行頻度の見直しを検討

玉山地区の戦略施策

ステップ1
好摩駅へのアクセス性向上
・好摩駅の東西自由通路及び駅前広場整備により、駅東側からのアクセス性を向上

ステップ2
国道4号沿線市街地から洪民駅へのアクセス性向上
・通勤通学時のバスや乗合タクシーなどによる洪民駅への集約可能性を検討

ステップ3
好摩駅へのアクセス性向上
・好摩駅東口への1日単位で利用可能な駐車場の設置による利用促進可能性の検討

松園地区の戦略施策

ステップ1
バス利用案内情報の提供
・ゾーンバスシステムの利用方法をバス車内やバス停及び各世帯へ分かりやすく情報提供

ステップ2
支線バスの利便性向上
・バス停までの移動距離の短縮や乗換抵抗の軽減に向け、日中におけるフリー降車区間の導入や直通バスの増便等を検討

ステップ2
バスの定時性・速達性の向上
・都 梨木町上米内線の整備により、上田～中央通間の4車線化を図り、バス優先ルートを強化

ステップ3
バスの定時性・速達性の向上
・国道4号～上田間の4車線化を促進し、松園～中央通間のバス優先ルートを強化

青山中央地区の戦略施策

ステップ2
青山駅をバスと鉄道の結節点とし、バス・鉄道の選択性を高める
・駅前へのバス停設置（バスベイの整備）
・周辺のバスルートを青山駅へ接続

ステップ3
乗継抵抗の軽減
・バスと鉄道の共通カードや乗り継ぎ割引等の導入検討

ステップ3
バスの定時性・速達性の向上
・青山中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化

青山南地区の戦略施策

ステップ1
新駅の設置可能性検討
・JR 田沢湖線において、前湯新駅の設置可能性を検討

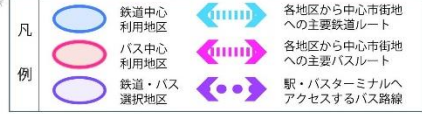
ステップ2
バス運行頻度の向上を検討
・新駅設置の検討を踏まえながら、バス需要の中心となるエリアのバス運行頻度を向上

ステップ3
新駅の実体化
・設置可能性の検討結果に基づき前湯新駅の実体化

都南中央地区の戦略施策

ステップ2
岩手飯岡駅へのアクセス性向上
・新たに岩手飯岡駅東口に整備される駅前広場へ、地区の南側からアクセスする支線バスの運行を検討

ステップ3
バスの定時性・速達性の向上
・都南中央地区から中心市街地間の4車線道路整備を促進し、バス優先ルートを強化



※H21 計画策定時の図面を掲載

図 2-4 公共交通軸の充実・強化を図る戦略実施方針

出典：もりおか交通戦略

◆ 評価のまとめ

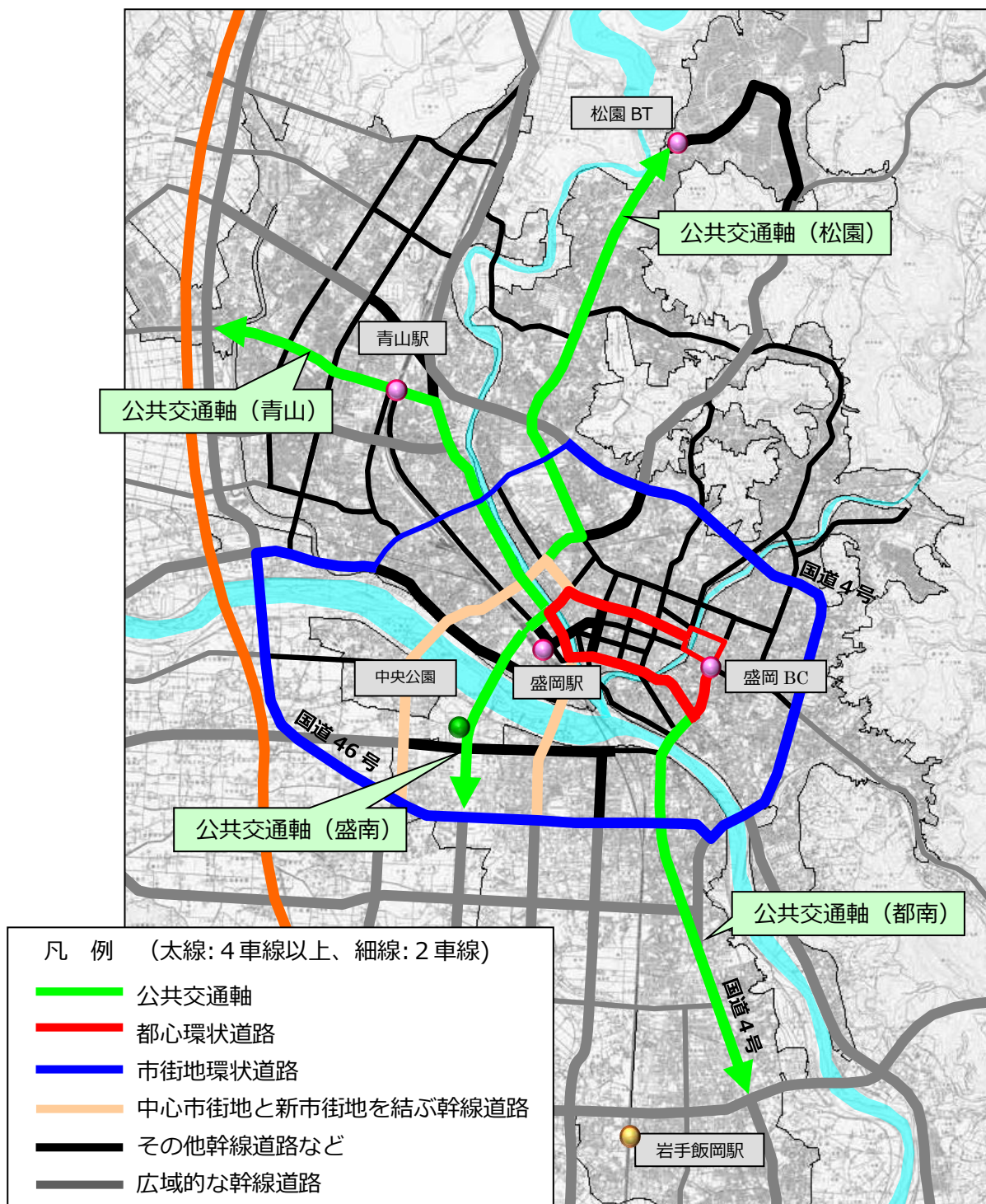
中心市街地においては、歩行者・自転車優先エリアを囲む道路の整備に時間を要しており、今後も進捗を見ながら歩行者・自転車空間の再配分について検討する必要があります。

鉄道利用においては、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、利便性が向上していますが、今後はバスとの乗り継ぎ抵抗を軽減することや駐車場設置による結節機能の強化、新駅の整備によって、公共交通の利用促進につなげる必要があります。

バス利用においては、松園地区ゾーンバスの利用案内のように、よりわかりやすい情報提供の推進や、鉄道との乗り継ぎ抵抗低減による更なる改善と、道路整備の進捗を見ながら、バスの定時性と速達性の向上のため、公共交通軸の強化を図る必要があります。

◆ 公共交通軸として位置付けられる道路

もりおか交通戦略では、今後の交通施策及び実現可能性を踏まえた中心市街地を主体とする将来道路網計画を位置付けており、その中でバスを中心として主要な地区である松園、青山、都南、盛南地区と中心市街地を結ぶ道路を図 2-5 のとおり公共交通軸として設定しています。公共交通軸を担う道路は、バスの定時制と速達性の向上を図るため、多車線化などによるネットワーク化を構築することとされています。



※H21 計画策定時の図面に加筆

図 2-5 公共交通軸に設定される道路の区間 (将来道路網計画)

出典: もりおか交通戦略

(3) オムニバスタウン計画

◆ 計画の概要

1999年度（平成11年度）から取り組みを開始した盛岡市オムニバスタウン計画は、バスの機能を回復・向上させ地域の足として再生を図ることにより、自動車に依存しない交通体系の実現とまちづくりを目指すもので、ゾーンバスシステムの導入、バスロケーションシステムの導入、バス専用レーンの設置など、より多くの人が使しやすいバスの運行や施設の整備を行う計画です。



図 2-6 オムニバスタウン計画の施策体系



図 2-7 ゾーンバスシステム

出典:盛岡市

◆ 取り組みと評価

取り組み	実施した事業	評価
松園地区ゾーンバス ○支線バスと基幹バスにより、中心部への通勤利用において、容量・頻度・定時性などのサービス向上と路線の統合化を図る。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【走行環境の改善】 ・バス専用レーン ・PTPS（公共車両優先システム） 【利用条件の改善】 ・ミニバスターミナル ・乗り継ぎ割引料金	・走行環境の改善により定時性が改善し利便性が向上した。 ・運行形態・利用条件の改善により、バス利用者増加やマイカー通勤者のバスへの転換が確認され、利用促進も図られた。
都南地区ゾーンバス ○地区内支線バスと基幹バスにより、地区内空白地の減少と駅や学校などへのアクセスやターミナルから中心部への新ルート構築。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【利用条件の改善】 ・ミニバスターミナル ・乗り継ぎ割引料金	・幹線道路へのバス専用レーン設置ができなかったため、混雑路線を避けるルート設定し、所要時間の改善区間も見られた。
青山地区ゾーンバス ○地区内支線バスと基幹バスにより、地区内空白地の解消と中心部や厨川駅とのアクセス改善。	【運行形態の改善】 ・基幹バス、支線バス 【利用条件の改善】 ・乗り継ぎ割引料金	・幹線道路へのバス専用レーン設置ができなかったため、混雑路線を避けるルート設定したが、顕著な効果は現れなかった。
都心循環バス ○盛岡駅を起点とした中心商店街を結ぶ循環線により、コンパクトな都心づくりと中心市街地の活性化を図る。	・循環線（右回り、左回り） ・運賃（大人 100 円、小児 50 円、1 日フリー乗車券 300 円） ・10～15 分間隔の運行頻度 ・公募による「でんでんむし」の愛称	・PR 活動などにより、市民だけではなく、市内外の観光客などにも好評を得ている。 ・バス利用者の増加につながった。 ・まちなかの回遊性が向上した。

◆ 評価のまとめ

3地区のゾーンバスについては、松園地区の場合は、バス専用レーン・PTPSにより定時性や速達性が確保され、基幹バスと支線バスの乗り継ぎ抵抗の軽減などから利便性が向上し、利用者も多くなっています。また、都心循環バスも観光客にも好評です。一方で、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ります。

2.2.2 まちづくり関連の計画

(1) 盛岡市都市計画マスタープラン

「盛岡市都市計画マスタープラン」では、今後の人口減少と少子高齢化の中で持続可能な都市づくりを進めるにあたって、まちづくりと交通体系の関連性を位置付けています。


まちづくりの基本理念

心を育む、歴史と風格のあるまち盛岡の形成
～市民協働によるまちづくり～

「まちづくりの基本理念」は、これまで培ってきた盛岡らしい文化を守り、育み、開花させることをねらいとしています。そのためには、本市の財産である自然や歴史を次代に継承していくことが大切になると考えます。その上で都市の賑わいや活力を高めていくまちづくり、人や環境にやさしいまちづくりなどを市民協働により行なっていきます。

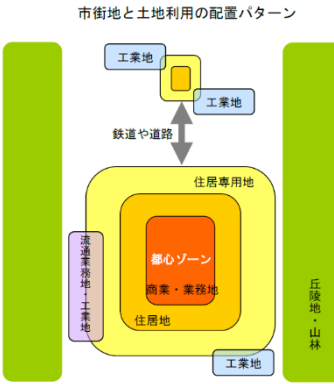
【まちづくりの目標】

<p>山並みと河川に生まれ、歴史が息づくまち</p> <p>周りの山々、川、城下町としての雰囲気大切に、まちづくりに生かしていくんだよ。</p>	<p>賑わいと活力があるまち</p> <p>岩手県や周辺の町や村、北東北の中心として、みんなが集まって、にぎやかなまちをつくっていくんだよ。</p>
<p>個性ある都市の芸術文化が薫るまち</p> <p>私たちの暮らしをとおして、地域の個性を生かし、誇りに思えるような盛岡らしいステキなまちをつくるんだよ。</p>	<p>人と環境にやさしい機能的なまち</p> <p>次の世代の人たちに、ちゃんとパトタッチ出来るように、環境にも気を配り、コンパクトで快適なまちをつくるんだよ。</p>



将来都市構造

- 1) 土地利用の主な配置と方向性
 - ・ 「自然保全ゾーン」「都市環境調和ゾーン」「田園・樹園ゾーン」「市街地ゾーン」「都心ゾーン」の5種類にゾーンを区分し、それぞれの土地利用の方向性を設定。
- 2) 市街地の形成
 - ・ 効率的で機能的な市街地を形成することを目的に、市街地と東西の丘陵地などの自然環境が調和する本市の都市構造を維持するため、右図のような市街地と土地利用の配置パターンを設定。
- 3) 都市のネットワーク
 - ・ 都市交流のネットワーク
 - 北東北の広域的交流拠点、県都や盛岡広域都市圏の中心として盛岡の都市交流を支えるため、多様な交通手段の特性を活かした、複合的で機能的な交通ネットワークを形成。
 - ・ 水と緑のネットワーク
 - 東西の丘陵地や山林、市域を流れる河川、市街地周辺に広がる田園や樹園、また市内各所の緑や公園などによって構成される水と緑によるゆとりと潤いのある空間として「水と緑のネットワーク」を形成。



出典：盛岡市都市計画マスタープラン



※H21 計画改定当時の図面を掲載

図 2-8 将来都市構造のイメージ

出典:盛岡市都市計画マスタープラン

(2) 盛岡市立地適正化計画（策定中）

2019年度に策定予定の「盛岡市立地適正化計画」では、今後の人口減少・少子高齢化の中でも持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造への誘導を図ることを目的としています。

その中で、「自家用車に過度に依存することなく、移動することが可能なように、中心拠点と地域拠点や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持を図る。」とし、公共交通の便利なエリア、特に主要な鉄道駅や公共交通軸を通る主要なバス路線の沿線などの人口密度を維持することにより、公共交通ネットワークの効率化と維持を図っていくこととしています。

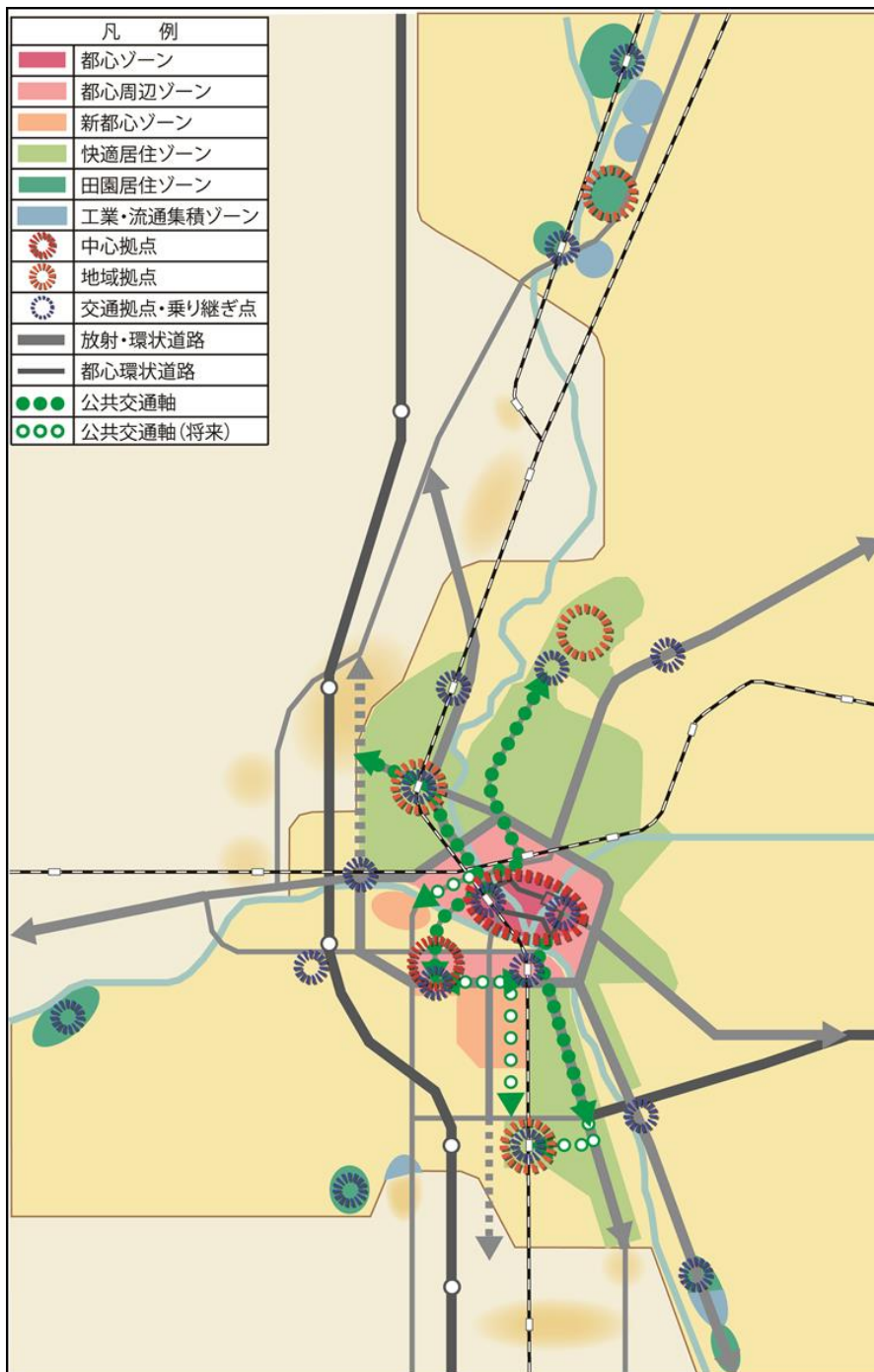


図 2-9 道路網計画や公共交通軸及び交通拠点・乗り継ぎ点と立地適正化計画の連携のイメージ
 (※立地適正化計画策定中時点(2019年10月時点)の図)

都市機能誘導の方針

- 中心拠点として役割を担う都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で「中心拠点」に位置付けられ、多様な都市機能が集積し、主要な公共交通拠点に歩いてアクセス可能なエリアに設定します。生活の利便性を高める機能はもとより、県庁所在都市としての活動を牽引する都市機能の維持、誘導を図ります。
- 地域拠点としての役割を担う都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で「地域拠点」に位置付けた、日常生活に必要な都市機能が集積し、主要な公共交通拠点に歩いてアクセス可能なエリア、及び玉山地域の中で、旧玉山村の中心として都市機能や人口が集積しているエリアに設定します。日常生活に必要な都市機能の維持、誘導とともに、住みなれた地域で安心して住み続けられるよう、コミュニティの拠点としての機能の維持を図ります。

居住誘導の方針

- 「都心ゾーン」の中で、盛岡駅及び盛岡バスセンターの徒歩圏、盛岡都心循環バス「でんでんむし」の路線沿線といった公共交通の利便性が高いエリアは、「都心居住区域」とします。多様な都市機能を楽しむことができる暮らしの場として、低未利用土地への中高層の共同住宅の立地などにより、高密度な人口集積の維持を図ります。
- 「新都心ゾーン」及び「都心周辺ゾーン」、「快適居住ゾーン」の中で、公共交通軸沿線などの公共交通の利便性が高いエリアは、「公共交通沿線居住区域」とします。公共交通の利便性が高く、中心拠点や地域拠点へのアクセスが容易な暮らしの場として、人口集積の維持を図ります。
- 「田園居住ゾーン」の玉山地域の中で、旧玉山村の中心として都市機能や人口が集積している玉山総合事務所周辺のエリア及び好摩駅周辺のエリアは、「居住環境形成区域」とします。日常生活に必要な都市機能が享受しやすい、戸建て住宅を中心としたゆとりある住宅地として、人口集積の維持を図ります。
- 「工業・流通集積ゾーン」、及び土砂災害などの災害の危険性が高いエリアなどについては、積極的な居住誘導は行わないものとし、「都心居住区域」、「公共交通沿線居住区域」、「居住環境形成区域」に含めないこととします。
- 「都心居住区域」、「公共交通沿線居住区域」、「居住環境形成区域」は、都市再生特別措置法第 81 条第 2 項第 2 号の居住誘導区域とし、市街化区域内におけるこれらの区域以外は、「工業・流通集積ゾーン」及び土砂災害などの災害の危険性が高いエリアなどを除き、一般居住区域とします。この一般居住区域は、これまでどおり、地域の特性に応じた暮らしやコミュニティなどの存続を図る区域とします。

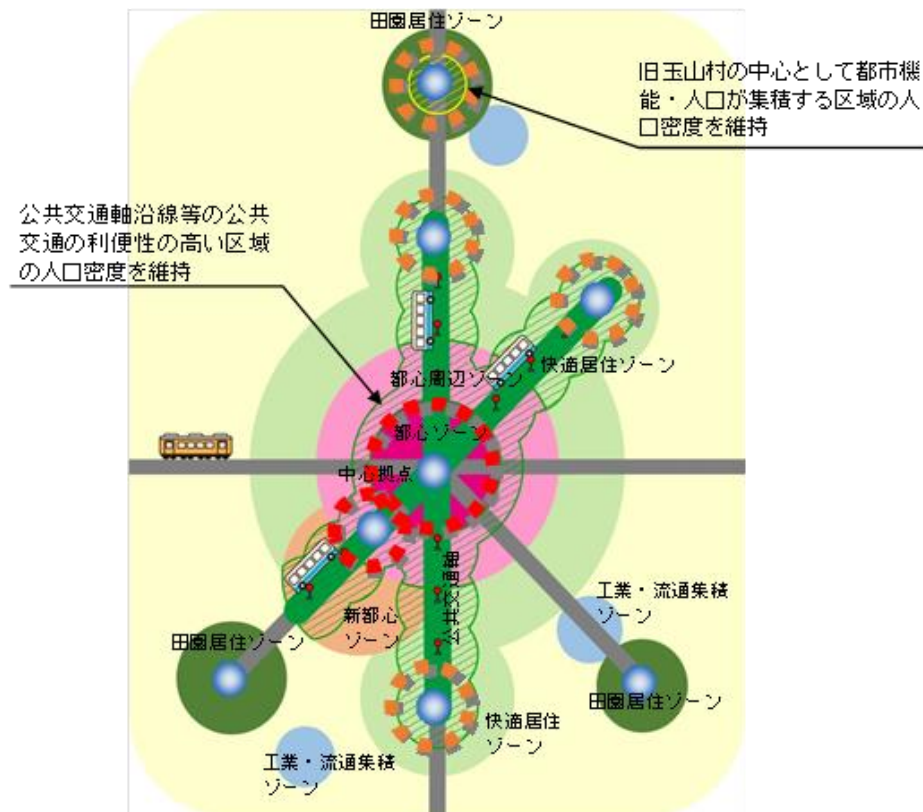


図 2-10 居住誘導のイメージ（※立地適正化計画策定中時点（2019年10月時点）の図）

出典：盛岡市立地適正化計画（検討中）

3 地域公共交通の現状・課題

3.1 地域概況と人口分布

(1) 都市計画区域と市街化区域

- 市域面積（88,647ha）のうち、都市計画区域の面積は 44,570ha で市域面積の 50.3%、都市計画区域外の面積は 44,077ha で市域面積の 49.7%となっています。
- 都市計画区域のうち、市街化区域は 5,230ha で市域面積の 5.9%、市街化調整区域は 39,340ha で市域面積の 44.4%です。

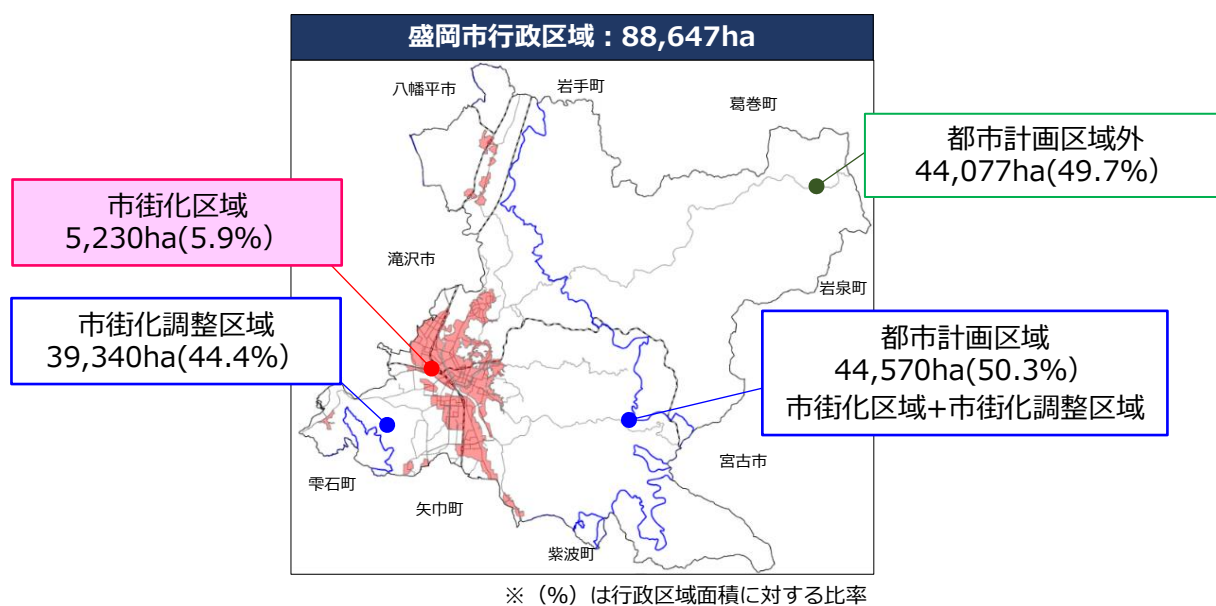


図 3-1 行政区域・都市計画区域などの面積

(2) DID 地区

- 市の DID 地区※の人口及び面積は増加を続けており、2015 年（平成 27 年）では DID 地区人口は約 237 千人、面積は 4,194ha です。
- 一方で DID 地区の人口密度は年々減少傾向にあり、2015 年（平成 27 年）では 1975 年（昭和 50 年）に比較して 13.7%減少し 56.6 人/ha となっています。

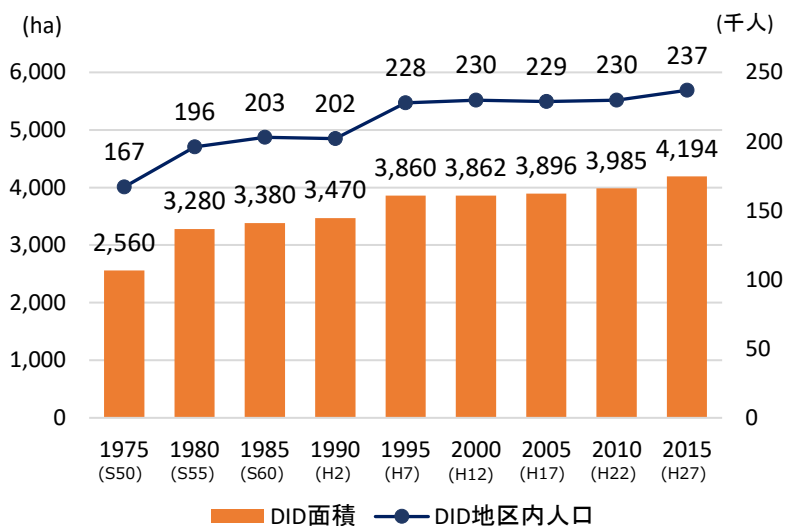


図 3-2 DID 地区の人口・面積の推移

出典：国勢調査

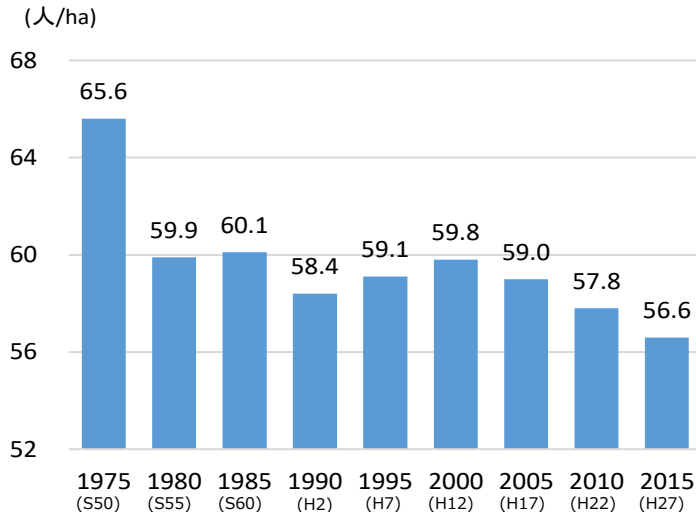


図 3-3 DID 地区の人口密度の推移

出典：国勢調査

※DID 地区（人口集中地区）とは、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1) 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

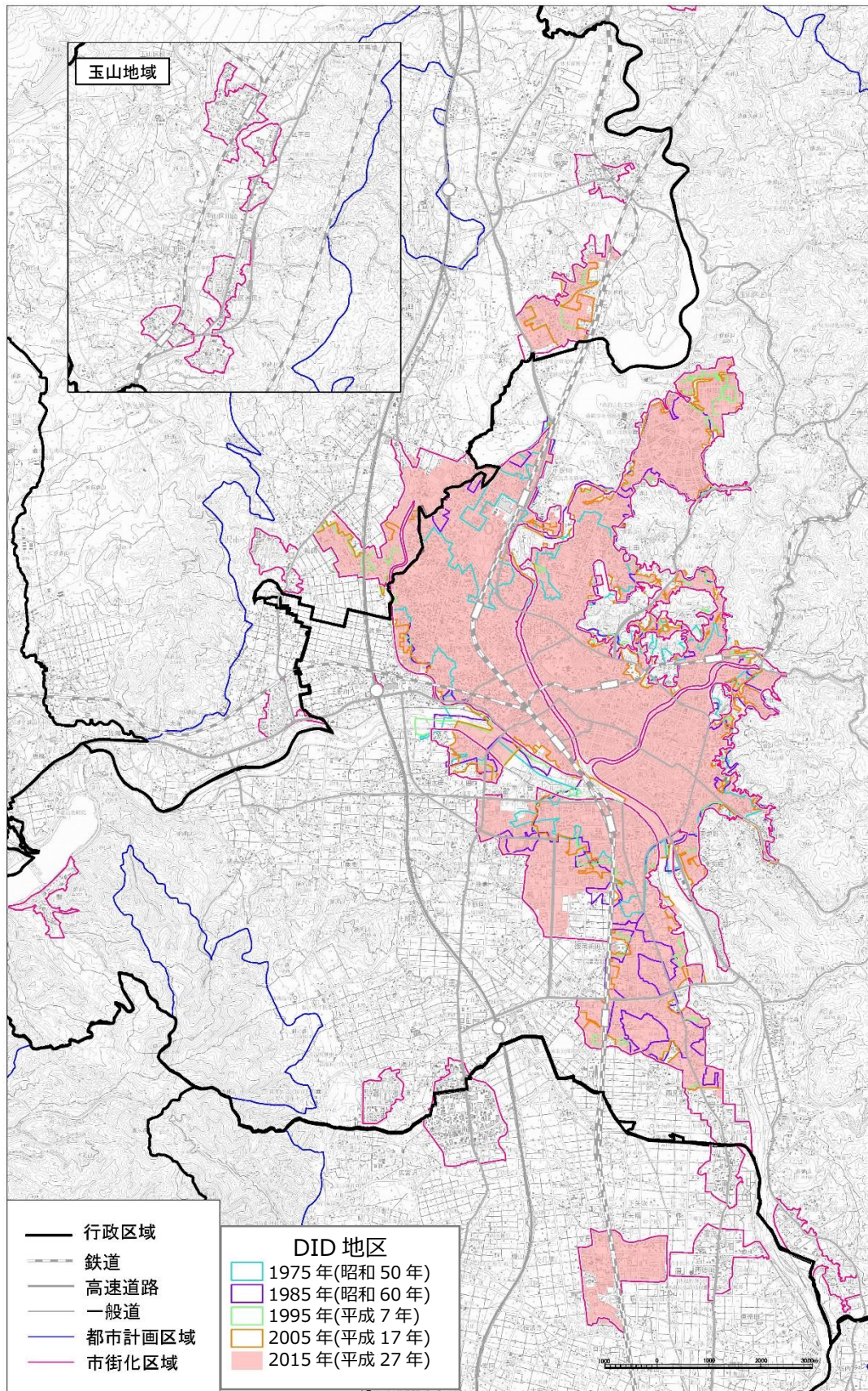
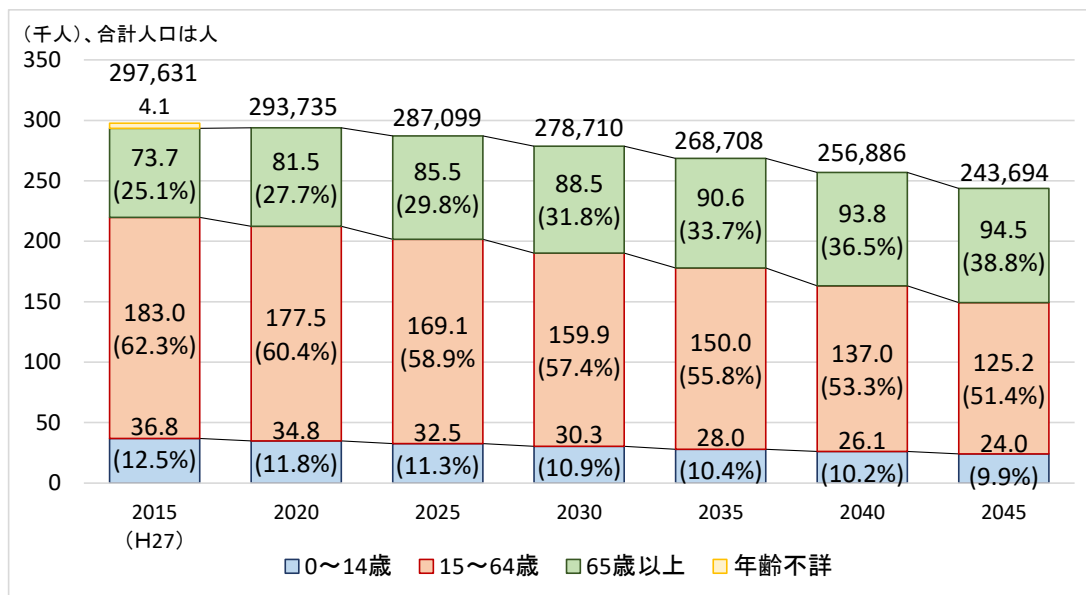


図 3-4 DID 地区の変遷

出典：国土交通省国土数値情報

(3) 将来人口の見通し

- 市の2045年将来人口は、2015年（平成27年）と比較して17.0%減少して243,694人に、高齢化率は2015年（平成27年）の25.1%から38.8%に上昇すると予測されています。
- 2015年と2035年の人口を比較すると、総人口が28.9千人減って268.7千人になり、市街化区域内の人口も19.8千人減って237.7千人になりますが、市街化区域の人口割合は、86.5%から88.4%に1.9%増加すると想定されています。



※2015年（平成27年）の年齢階層別構成比は、年齢不詳を除いた人口（293,536人）に対する比率

図 3-5 人口・年齢階層別構成比の推移（予測）

出典：平成27年国勢調査（年齢不詳を含む）

2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」

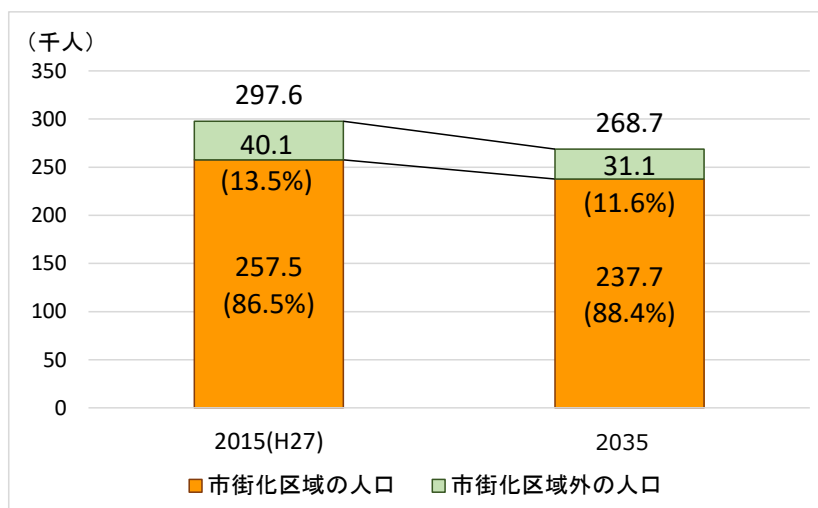


図 3-6 市街化区域と市街化区域外の人口構成比

出典：平成27年国勢調査（年齢不詳を含む）

2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」

(4) 将来人口分布の見通し

○ 2015年(平成27年)には、盛岡駅周辺の中心部、青山、みたけ・厨川、仙北などにおいて密度が高い地区がみられます。

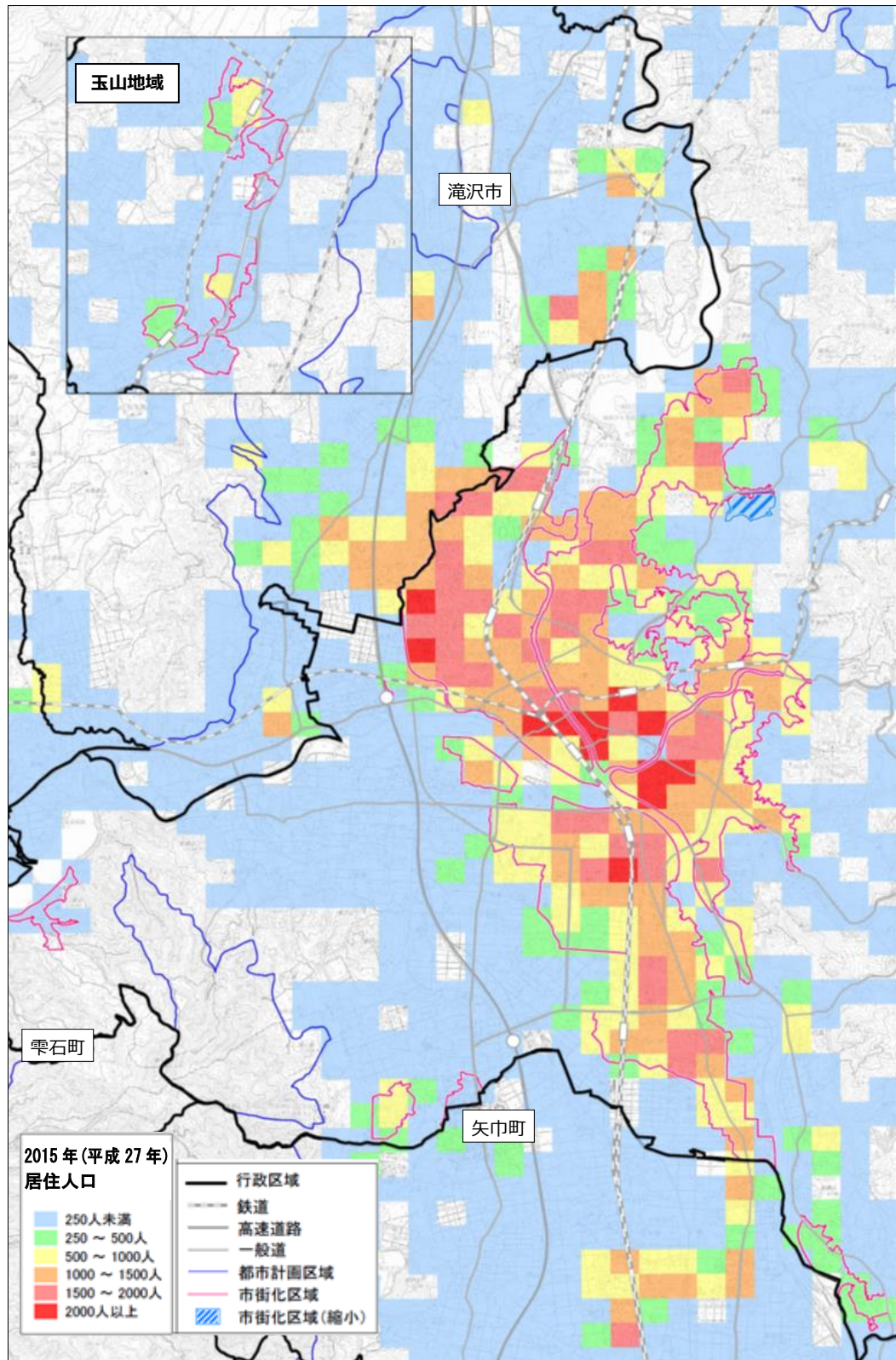


図 3-7 現況の人口分布 (2015年(平成27年))

出典:平成27年国勢調査

○2035年には、2015年（平成27年）に比べて多くの地区で人口が減少する一方、盛南地区などの市街地開発事業が実施されている地区や近年宅地開発などが行われた地区で増加が見込まれています。

○特に盛岡駅～盛岡バスセンター間の中心部や松園、青山などにおいて、減少が見込まれ、中心市街地の低密度化が進むと予想されています。

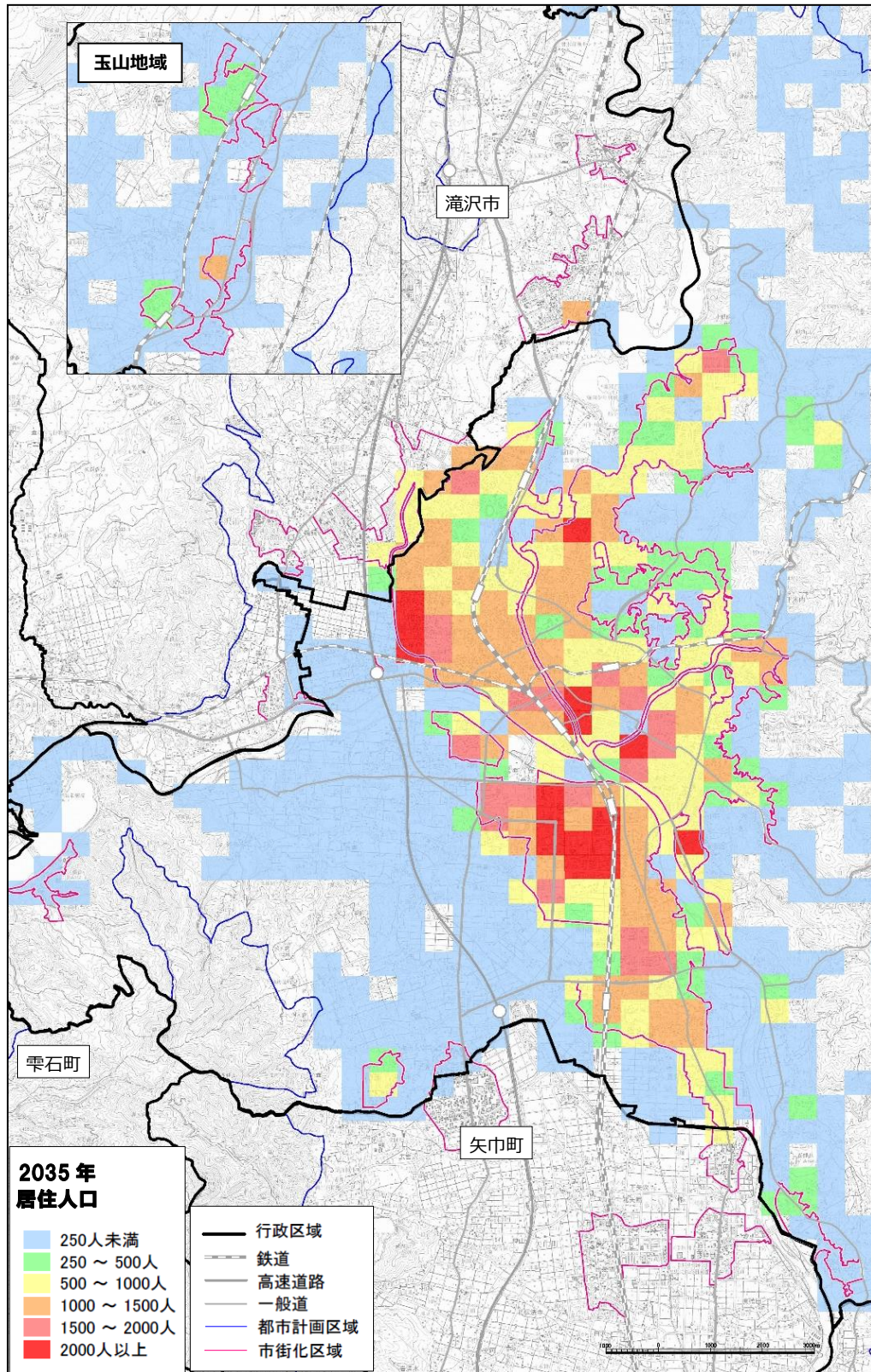


図 3-8 将来の人口分布 (2035年将来予測値)

出典:平成29年度盛岡市立地適正化計画策定基礎調査

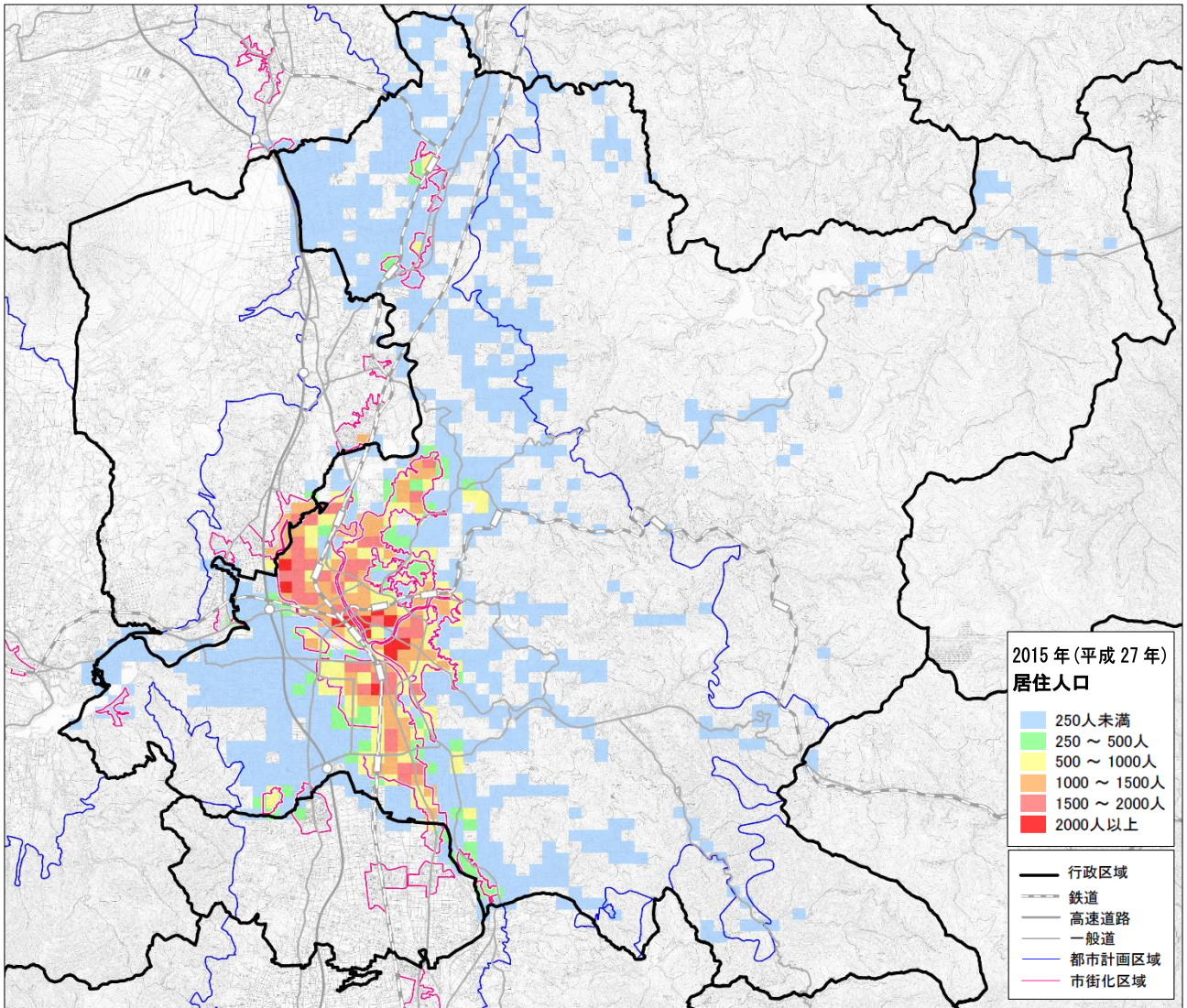


図 3-9 現況の人口分布 市全域 (2015年(平成27年))

出典:平成27年国勢調査

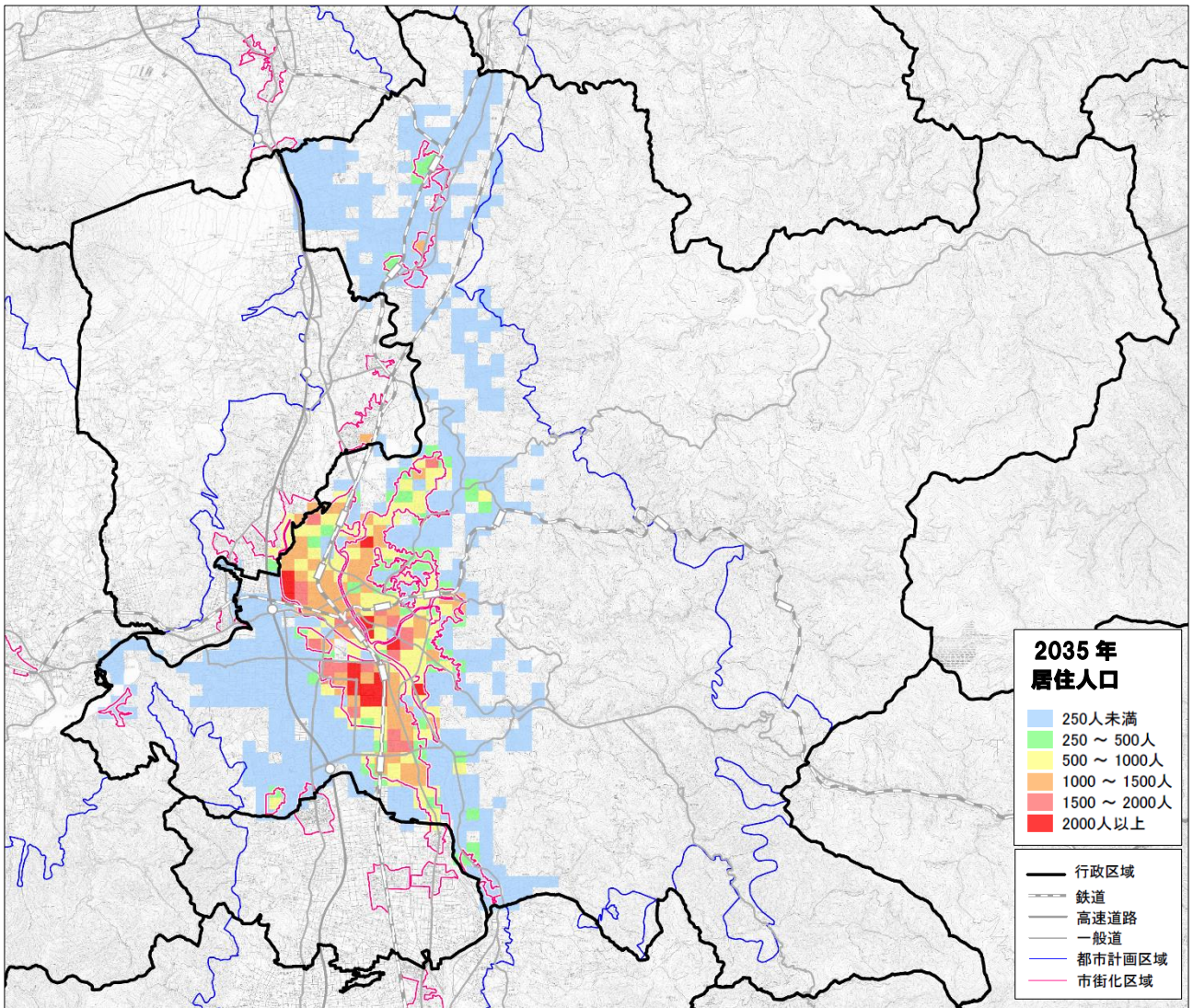


図 3-10 将来の人口分布 市全域 (2035年将来予測値)

出典:平成 29 年度盛岡市立地適正化計画策定基礎調査

(5) 主な施設の立地状況

- 教育機関・医療施設・商業施設などの主要な施設については、盛岡駅～盛岡バスセンター間に集中しています。
- 一部の社会福祉施設などを除き、主要な施設は、公共交通利用圏内に立地しており、公共交通を使ってアクセスすることができます。

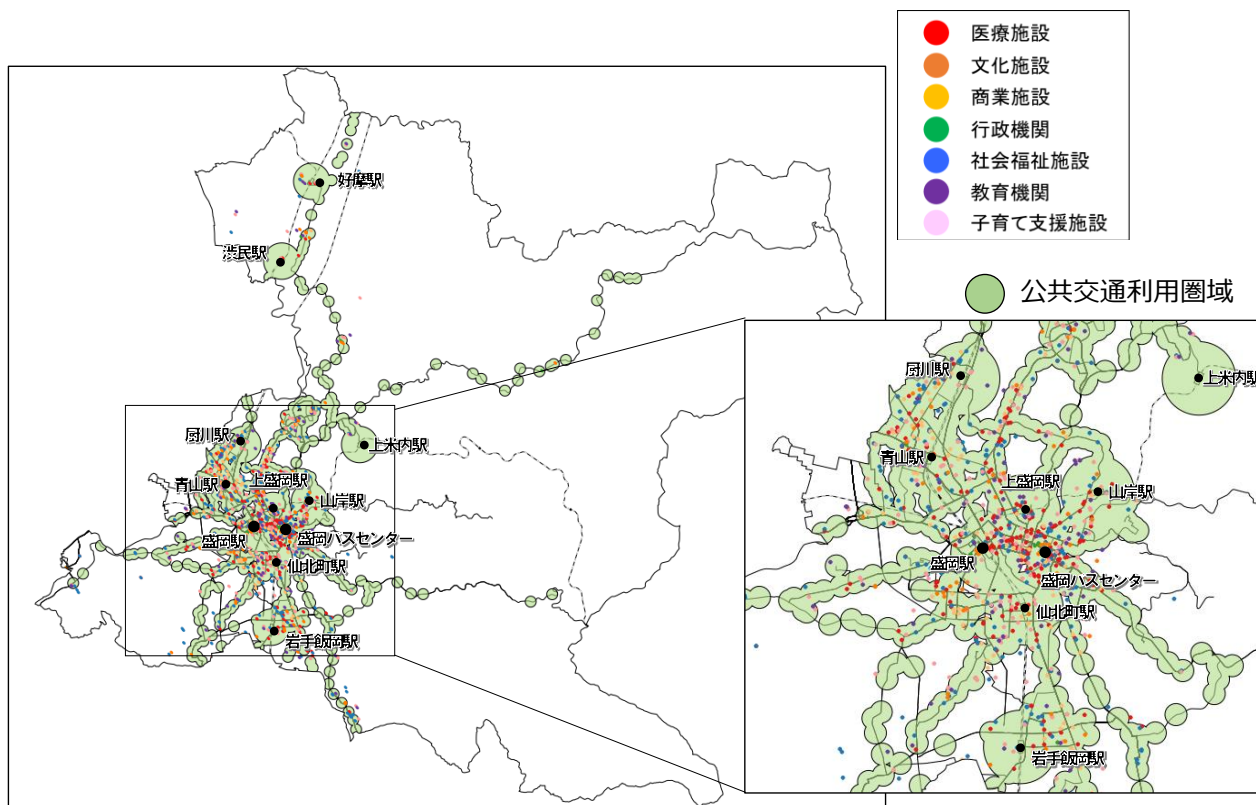


図 3-11 主な施設の立地状況と公共交通利用圏域

(6) 観光客の状況

- 観光客入込数は、近年約 500 万人回程度で推移しています。
- 市内へは、県内をはじめ、東北各県のほか、関東方面からの観光客も多く来訪しています。
- 外国人観光客（宿泊した外国人）数は近年急激に増加を続けており、2016 年（平成 28 年）には年間約 24,000 人で、2012 年（平成 24 年）と比較して約 5 倍となっています。
- 観光客が市内で利用する移動手段としては、約半数がバス・鉄道を利用しています。

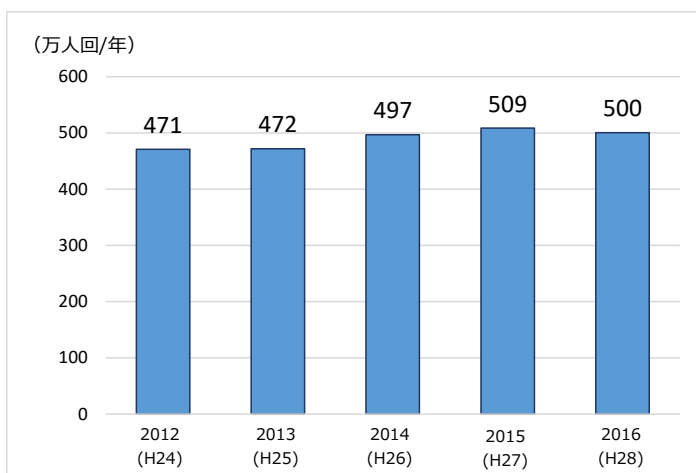


図 3-12 年間観光客入込数の推移

出典：盛岡市

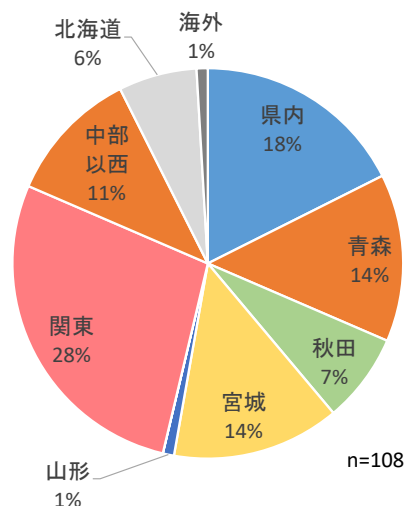


図 3-13 方面別の来訪者割合

出典：H30 年度来訪者アンケート調査
※観光目的での来訪者を対象に集計

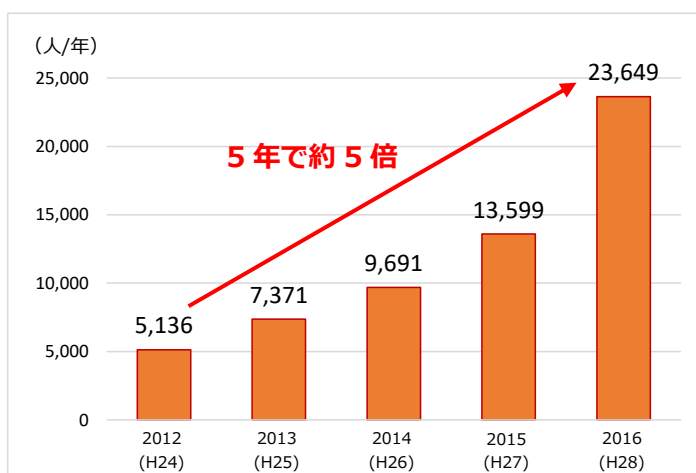


図 3-14 年間外国人宿泊者数推移

出典：盛岡市

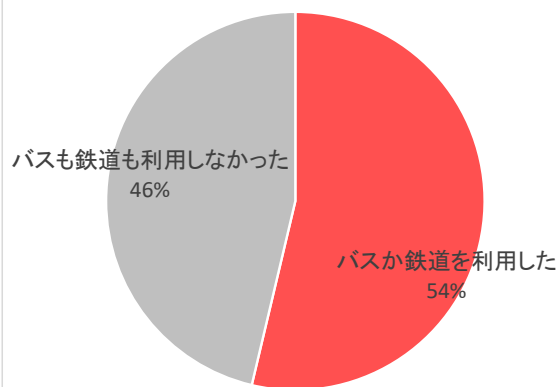


図 3-15 観光客の市内の移動手段

盛岡市に観光で訪れた方 N=108
出典：H30 年度来訪者アンケート調査

3.2 地域公共交通の状況

(1) 鉄道の状況

1) 鉄道と鉄道駅の配置状況

- 市内には2つの新幹線（東北新幹線、秋田新幹線）と、5つの在来線（JR 東北本線、JR 山田線、JR 田沢湖線、JR 花輪線、IGR 線）があり、全部で10の駅があります。
- JR 東北本線・IGR 線の南北方向の路線では比較的運行本数が多く、JR 山田線、JR 田沢湖線の東西方向の路線では、運行本数は少なくなっています。



図 3-16 鉄道と鉄道駅

表 3-1 在来線鉄道駅別 平日運行本数（本/日） ※盛岡駅を除く

路線名	駅名	盛岡駅方面行き	盛岡駅と 反対方面行き
JR 東北本線	岩手飯岡	37	37
	仙北町	38	37
JR 山田線	上盛岡	6	6
	山岸	6	6
	上米内	6	4
JR 田沢湖線	大釜	12	13
	小岩井	12	13
JR 花輪線	好摩	8	8
IGR 線	青山	39	42
	厨川	39	42
	渋民	36	36
	好摩	36	35

2) 鉄道駅の利用者数

- 市内の鉄道利用者数は近年横ばいとなっています。
- 盛岡駅以外は定期利用者が約7割を超えますが、盛岡駅においては約半数程度となっています。これは盛岡駅には市外や県外からの来訪者が多いためと考えられます。

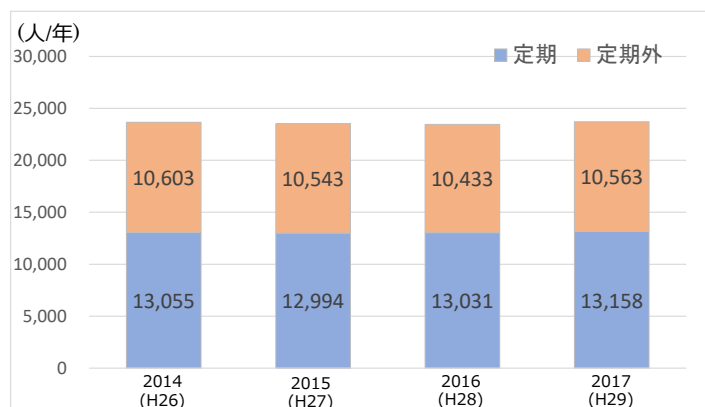


図 3-17 盛岡駅 (JR、IGR の合計) の1日平均乗車人数の推移

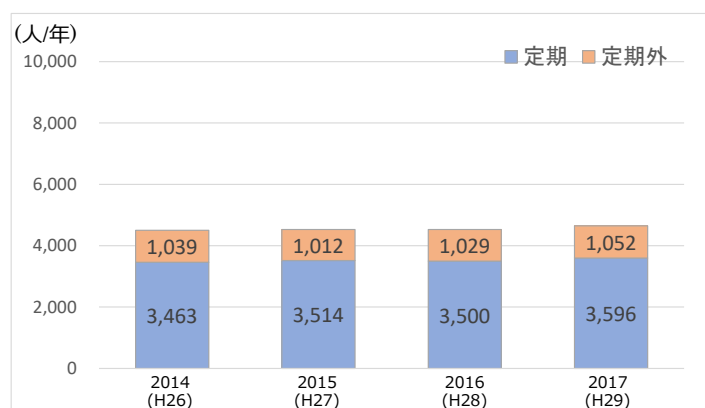


図 3-18 JR 駅の1日平均乗車人数の推移

※岩手飯岡駅、仙北町駅、上米内駅、好摩駅（その他駅はデータ無し）

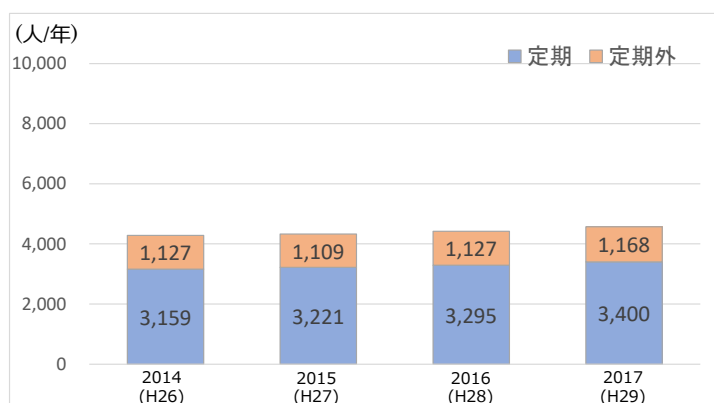


図 3-19 IGR 駅の1日平均乗車人数の推移

※青山駅、厨川駅、渋民駅、好摩駅

出典：JR 東日本 HP(乗車人員)、IGR HP(公表されている乗降人員を2で除した値)

表 3-2 市及び周辺市町の鉄道駅別利用者数の推移

(単位：人/日)

路線名	駅名	市町村	2014(H26)		2015(H7)		2016(H28)		2017(H29)		
			定期	定期外	定期	定期外	定期	定期外	定期	定期外	
JR	東北本線	矢幅	矢巾町	2,307	611	2,326	625	2,320	637	2,379	646
		岩手飯岡	盛岡市	1,817	546	1,849	541	1,836	545	1,843	547
		仙北町	盛岡市	1,158	355	1,167	349	1,201	368	1,299	389
	山田線	上盛岡	盛岡市	-	-	-	-	-	-	-	-
		山岸	盛岡市	-	-	-	-	-	-	-	-
		上米内	盛岡市	57	18	59	17	56	17	46	16
		区界	宮古市	0	1	1	0	1	0	1	0
	田沢湖線	大釜	滝沢市	412	84	398	85	387	83	384	84
		小岩井	滝沢市	411	80	412	83	386	81	381	80
	花輪線	好摩	盛岡市	431	120	439	105	407	99	408	100
		盛岡	盛岡市	8,961	8,882	8,970	8,914	8,884	8,894	8,960	8,997
	IGR いわて 銀河 鉄道線	青山	盛岡市	1,045	459	1,078	453	1,099	474	1,175	506
		厨川	盛岡市	1,115	331	1,151	333	1,225	343	1,237	350
巢子		滝沢市	365	151	342	156	339	157	358	158	
滝沢		滝沢市	1,248	309	1,229	319	1,244	308	1,268	298	
渋民		盛岡市	246	84	246	85	255	81	270	81	
好摩		盛岡市	754	253	747	240	717	229	718	233	
岩手川口		岩手町	106	33	113	35	116	34	109	30	
盛岡		盛岡市	4,094	1,721	4,024	1,629	4,147	1,539	4,198	1,566	

出典：JR 東日本 HP(乗車人員)、IGR HP(公表されている乗降人員を2で除した値)

(2) バスの状況

1) バス路線網

- 市内の路線バスは、岩手県交通・岩手県北バス・JRバス東北の3社が、盛岡駅・盛岡バスセンターを起終点として放射状に各方面へ向かう路線や中心部を循環する路線などを運行しています。
- 中心部には多くの路線が乗り入れており、運行本数も多く、利便性が高くなっています。
- 大半の路線の起終点が盛岡駅・盛岡バスセンターとなっているため、地域間を移動する場合には、一度中心部へ向かう必要があり、拠点同士の連絡性が弱い状況にあります。

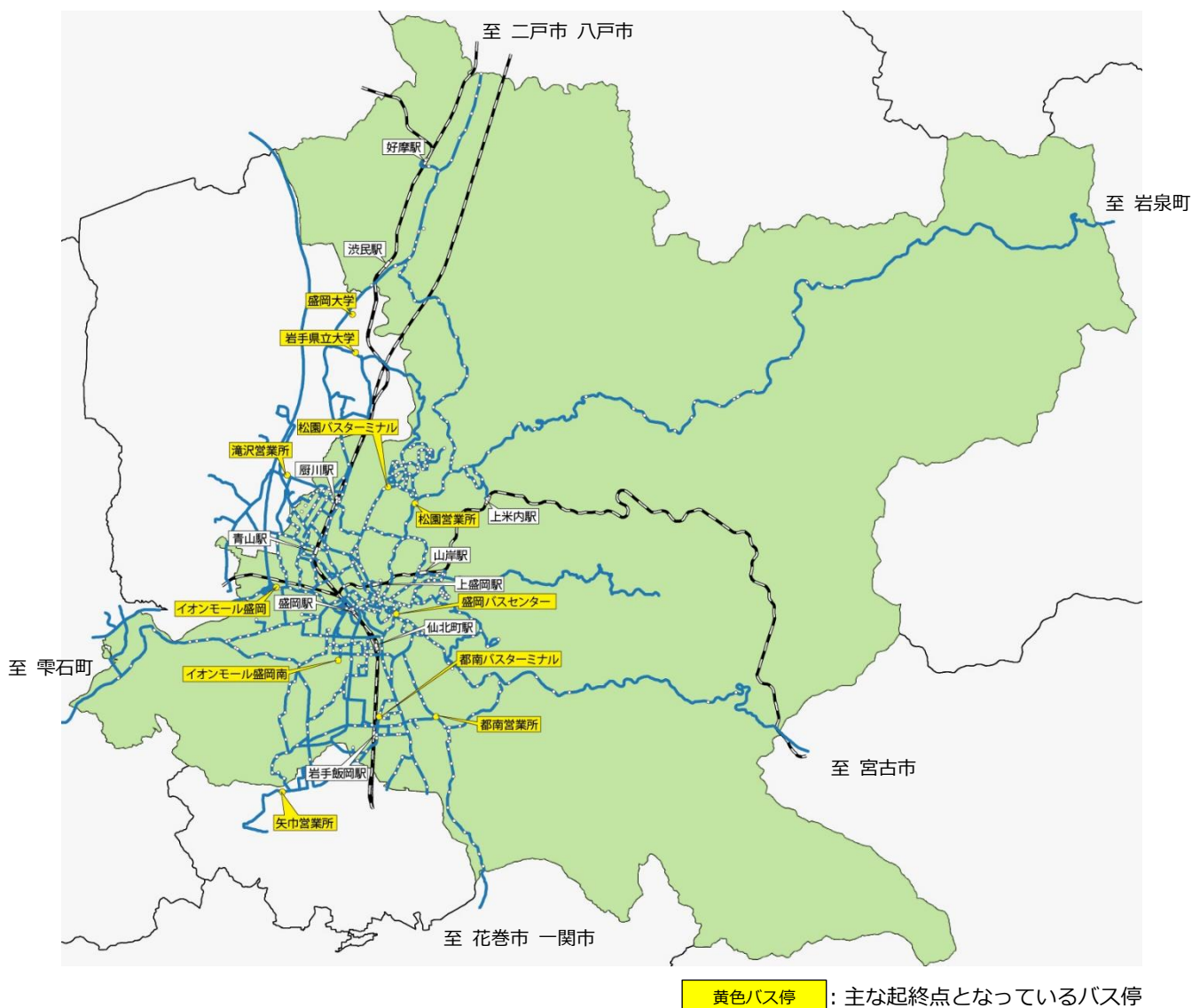
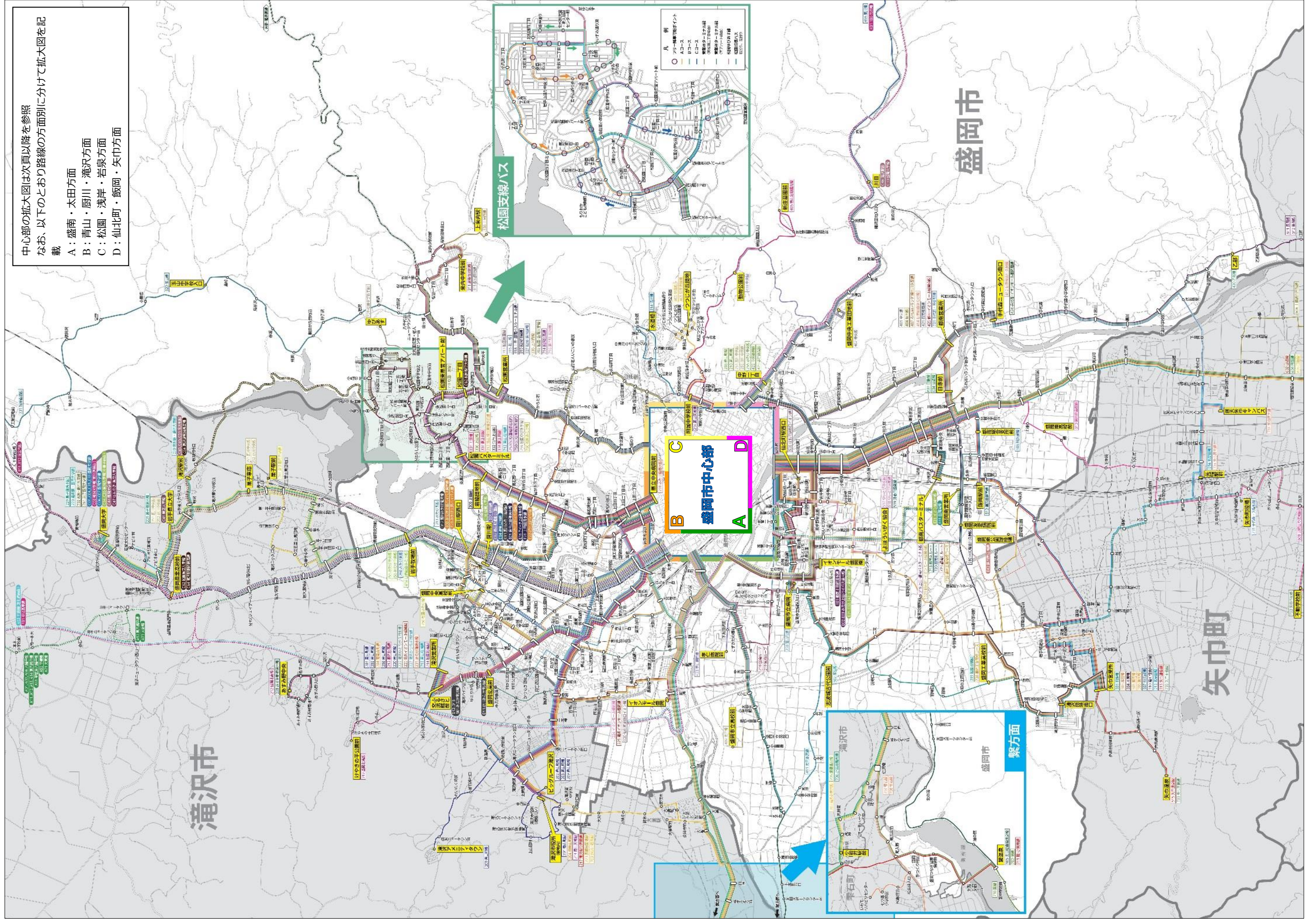


図 3-20 バス路線網

※このページは白紙です。



中心部の拡大図は次頁以降を参照
なお、以下のおり路線の方面別に於て拡大図を記
載

- A: 盛南・太田方面
- B: 青山・厨川・滝沢方面
- C: 松園・浅岸・岩泉方面
- D: 仙北町・飯岡・矢野方面

図 3-21 バス路線網

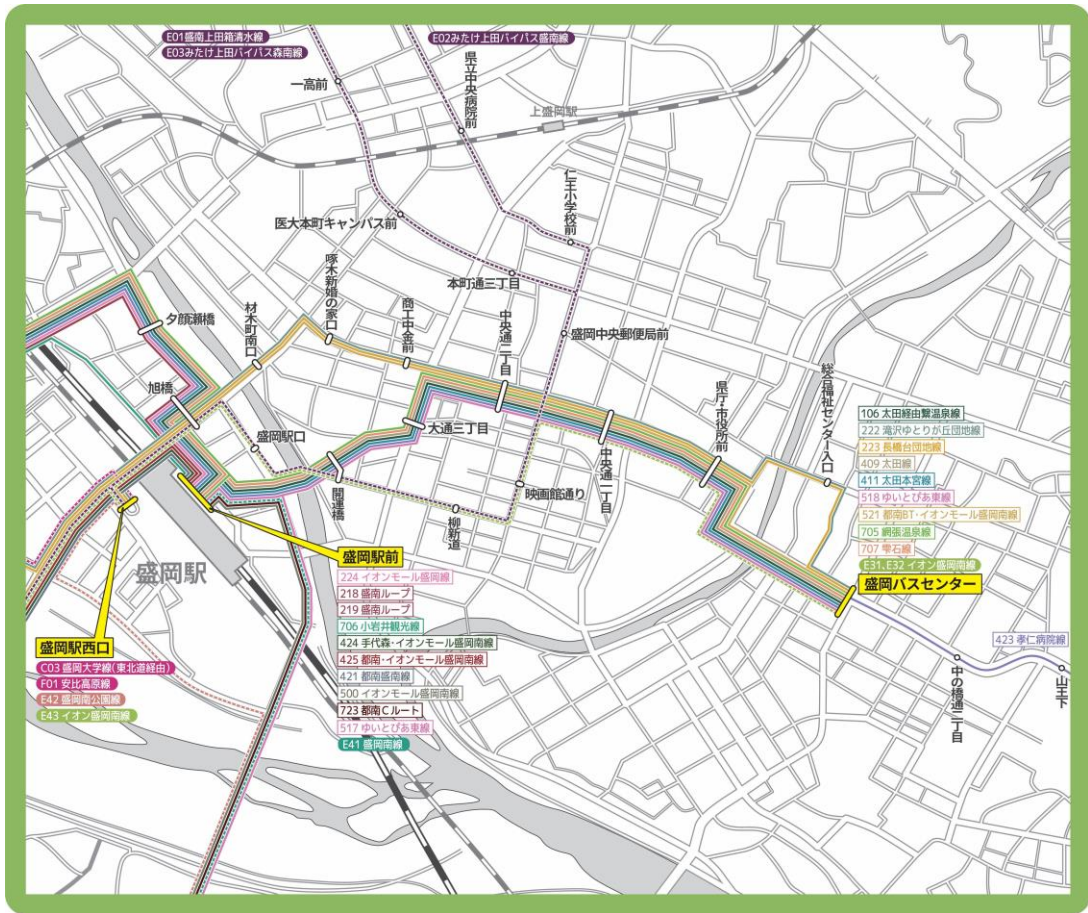


図 3-22 バス路線網 (A : 盛南・太田方面への路線)

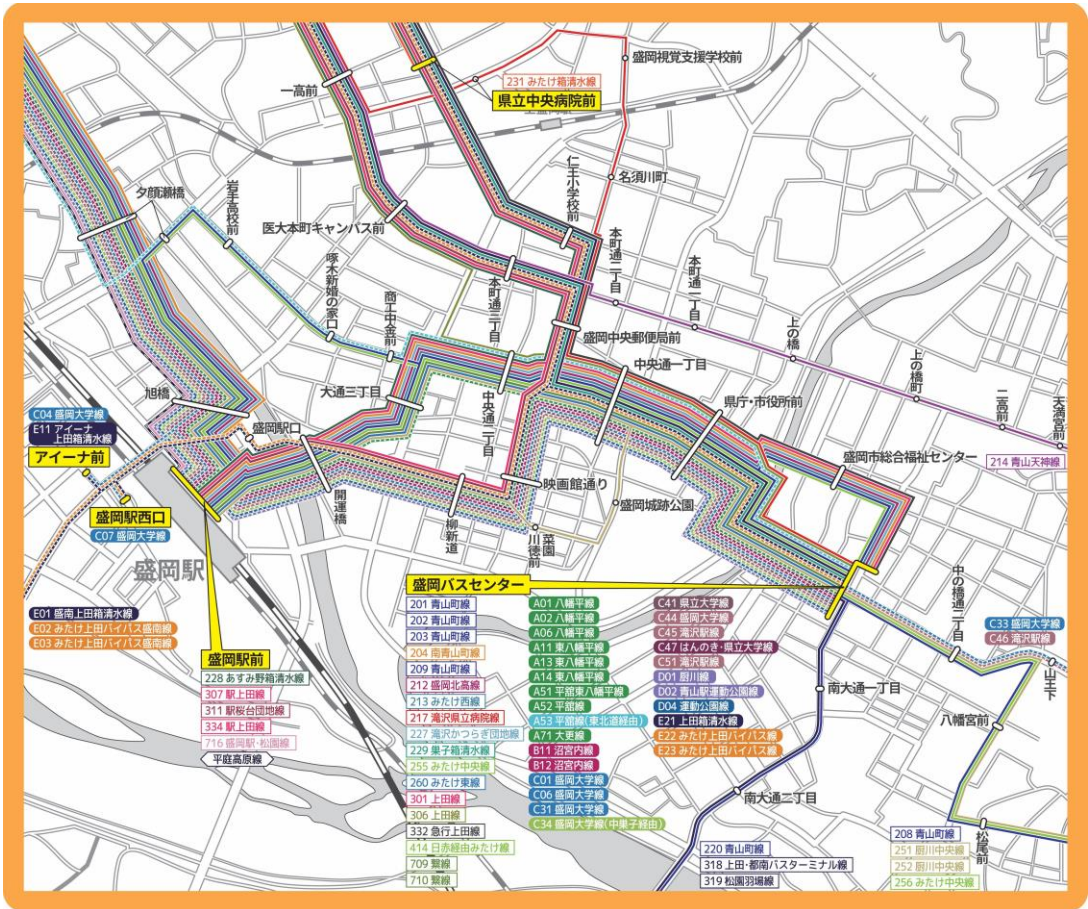


図 3-23 バス路線網 (B : 青山・厨川・滝沢方面への路線)

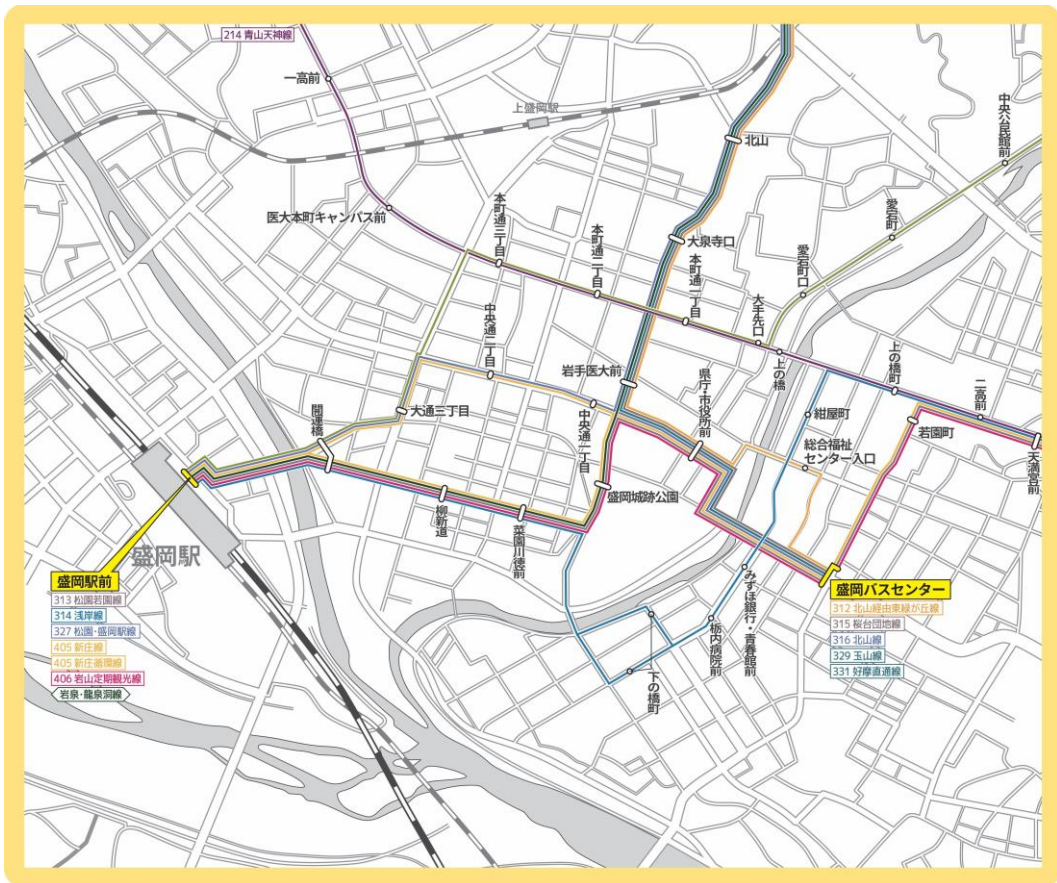


図 3-24 バス路線網 (C : 松園・浅岸・岩泉方面への路線)

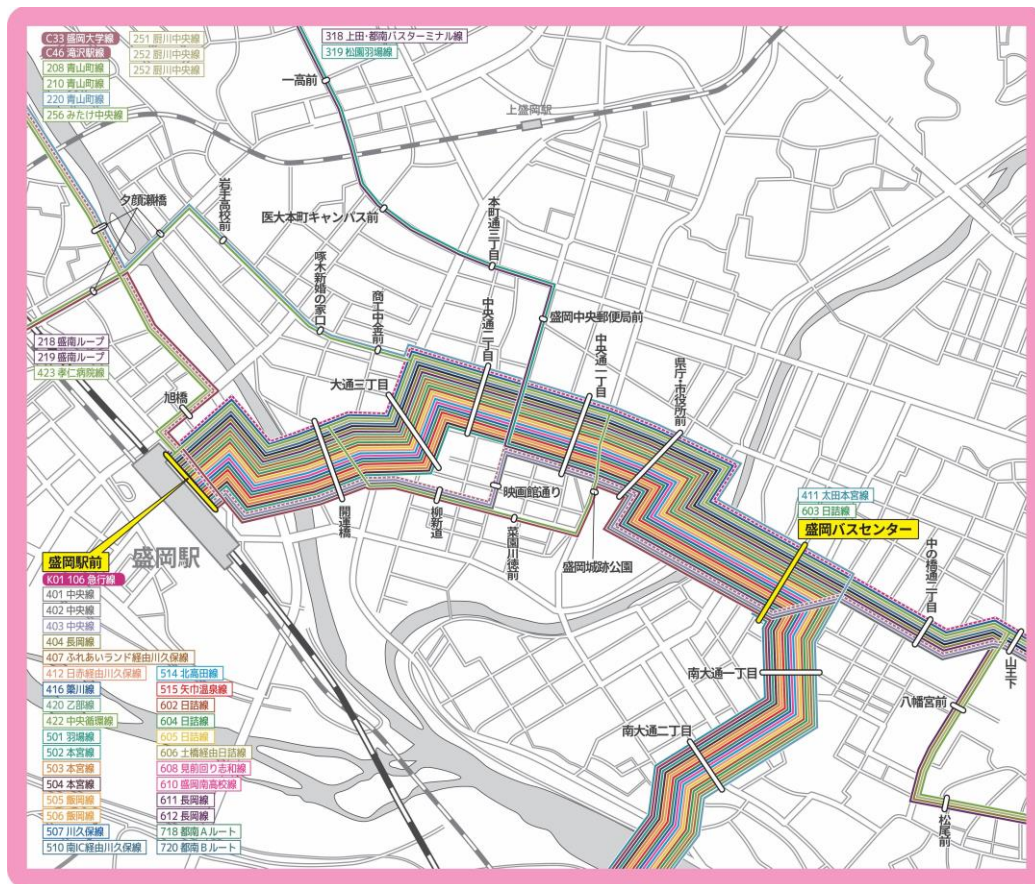


図 3-25 バス路線網 (D : 仙北町・飯岡・矢巾方面への路線)

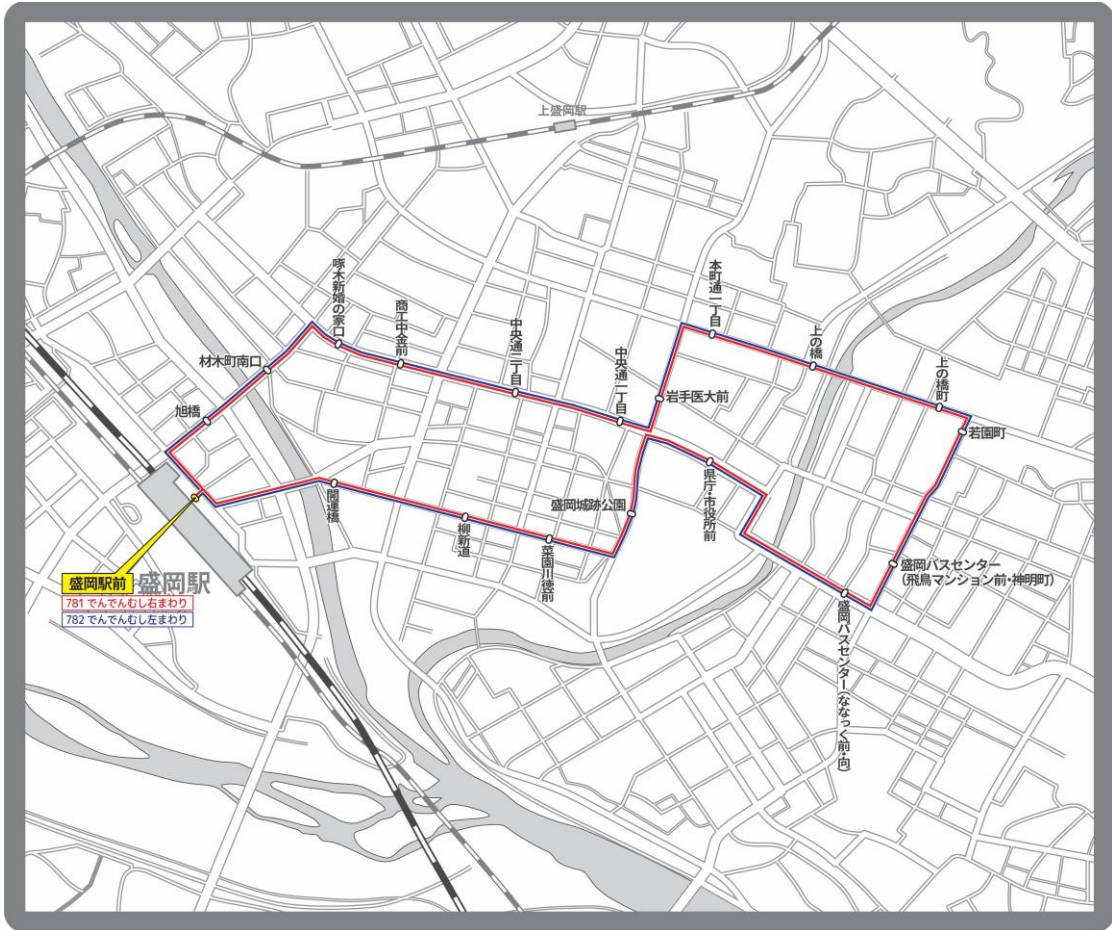


図 3-26 バス路線網 (中心部 でんでんむし)

2) バス路線の運行頻度

- 市内には 179 系統、平日 1 日に 2,557 本の路線バスが運行されています。
- 市内で運行を完結する系統が 91 系統、隣接市町などを結ぶ広域系統は 88 系統あります。
- 多くのバスが運行していますが、1 日の往復合計運行本数が 24 本[※]以下の系統が約 86%を占めています。

※運行頻度の目安：1 日 12 時間の運行と仮定すると、平均して 1 時間あたり 1 往復の運行頻度

表 3-3 事業者別 総系統数・総運行本数

	単位	岩手県交通	岩手県北バス	JRバス東北	全体
系統数	系統	126	51	2	179
総運行本数(平日)	本	2,228	311	18	2,557
総運行本数(休日)	本	1,584	225	18	1,827

表 3-4 事業者別 市内完結路線・隣接市町間広域系統数

	単位	岩手県交通	岩手県北バス	JRバス東北	全体
市内完結系統数	系統	71	20	0	91
隣接市町間広域系統数	系統	55	31	2	88

表 3-5 事業者別 運行頻度別系統数

	単位	岩手県交通		岩手県北バス		JRバス東北		全体	
121本以上	系統	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
73本以上120本以下	系統	2	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.1%
61本以上72本以下	系統	3	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	3	1.7%
49本以上60本以下	系統	6	4.8%	1	2.0%	0	0.0%	7	3.9%
25本以上48本以下	系統	11	8.7%	2	3.9%	0	0.0%	13	7.3%
13本以上24本以下	系統	28	22.2%	2	3.9%	0	0.0%	30	16.8%
4本以上12本以下	系統	50	39.7%	17	33.3%	2	100.0%	69	38.5%
3本以下	系統	25	19.8%	29	56.9%	0	0.0%	54	30.2%

※系統数・本数は平成 30 年 10 月 1 日現在

3) バスの年間利用状況

- 2017年度（平成29年度）、市内で運行する179系統のバス路線の輸送人員は約1,640万人です。これは、市民1人あたり年に約57回利用していることとなります。
- バス輸送人員は、1992年（平成4年）の都南村合併・2006年（平成18年）の玉山村合併時を除くと、人口に大きな変動がないにも関わらず、平成初期と比較すると大きく減少しています。
- ただし、平成初期から続いていた減少傾向は、オムニバスタウン計画策定後の2000年（平成12年）頃を境に下げ止まり、近年はおでかけバスの効果もあり、やや増加傾向に転じています。

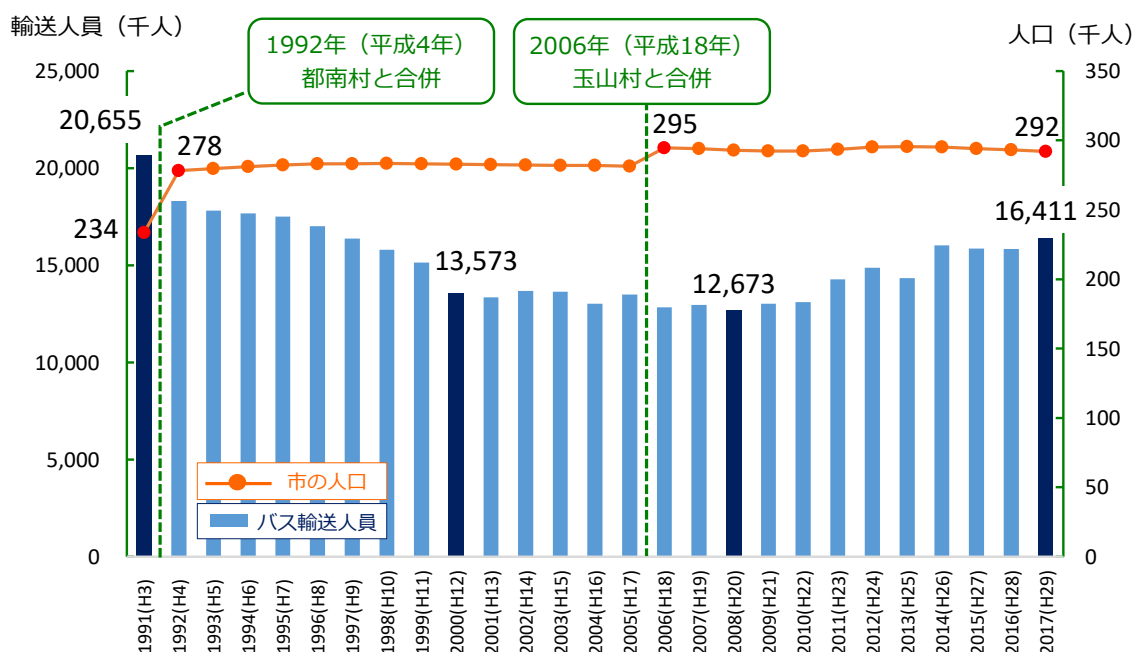


図 3-27 人口とバス輸送人員の推移

出典：住民基本台帳（各年9月末日）、盛岡市

表 3-6 バスの利用状況（2017年度（平成29年度）実績）

項目	数値
①走行キロ ・輸送のために運行したキロ数の総合計	11,950,494 km
②輸送人員 ・①の運行で輸送した人員の総合計（総利用者数）	16,410,628 人
③市民一人当たりで換算した年間利用回数 ・②÷290,456人（H30 住民基本台帳）	56.5 回/人
④輸送人キロ ・利用者一人あたりの平均乗車距離×輸送人員の総合計	71,831,581 人・km
⑤平均乗客数 ・④÷①	6.0 人

※上記は、市内で完結する91系統、隣接市町などを結ぶ広域的な88系統の合計（都市間高速バスは含まない）

出典：岩手県交通、岩手県北バス、JRバス東北資料

4) バス利用区間の特性

- 市のバス路線は、各方面から中心市街地を經由し、中心市街地の東西両端のバスターミナル機能を持つ盛岡駅・盛岡バスセンターにアクセスする形で運行されているため、中心市街地においては、運行本数が多く利便性が高くなっています。
- 一方で、多くの路線が盛岡駅～盛岡バスセンター間で重複するため、通過人数に対してバスの輸送容量が過大となっている状況が見受けられます。

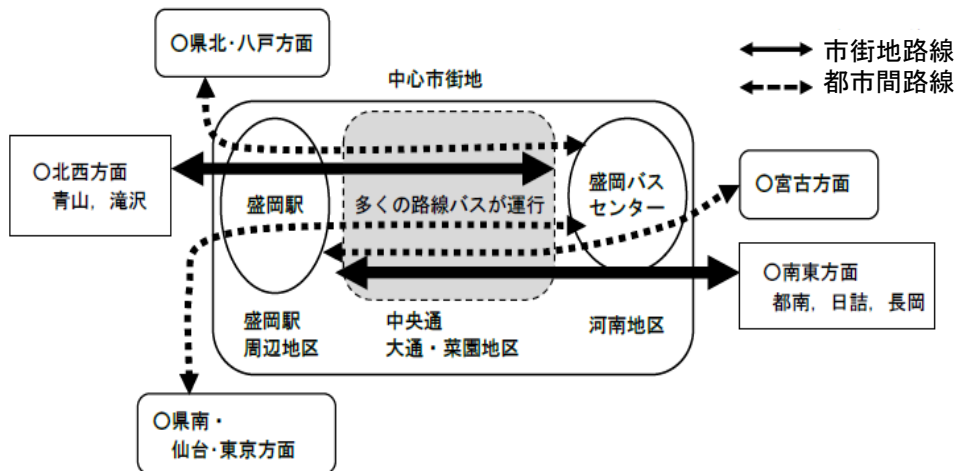
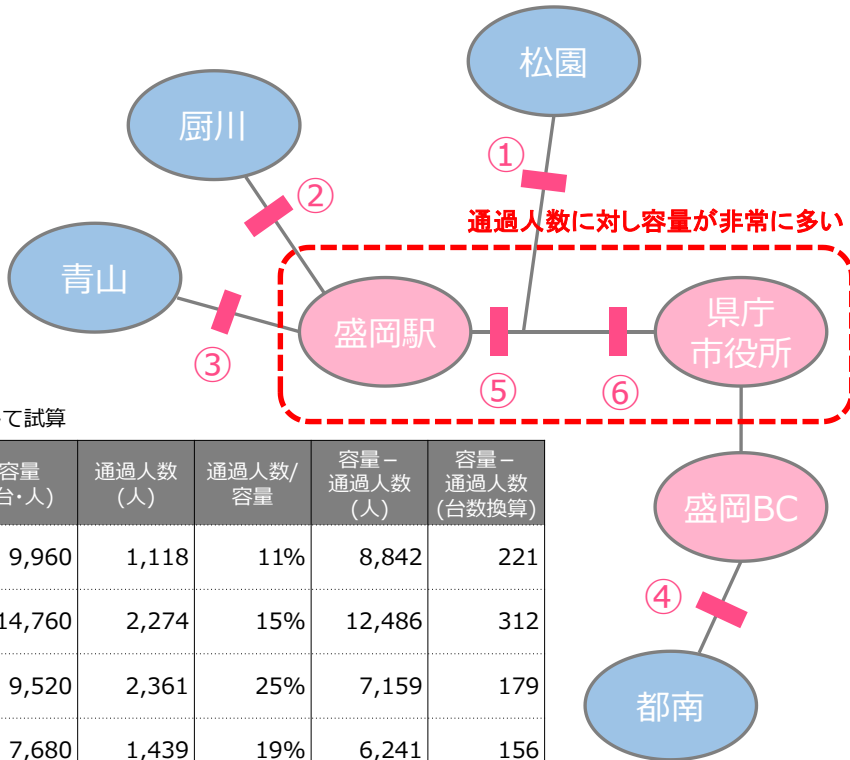


図 3-28 中心市街地のバス交通概念図

出典：(仮称)新盛岡バスセンター整備事業基本方針(H30.9)



※バス1台当たりの輸送力を40人と仮定して試算

断面	容量 (台・人)	通過人数 (人)	通過人数/容量	容量-通過人数 (人)	容量-通過人数 (台数換算)
①松園方面 (岩脇団地前～東黒石野間)	9,960	1,118	11%	8,842	221
②厨川方面 (厨川駅前～厨川一丁目、三馬橋間)	14,760	2,274	15%	12,486	312
③青山方面 (県営体育館前～青山駅、厨川中学校前間)	9,520	2,361	25%	7,159	179
④都南方面 (川久保～北川久保、南仙北一丁目間)	7,680	1,439	19%	6,241	156
⑤盛岡駅前 (開運橋)	57,280	9,052	16%	48,228	1,206
⑥県庁・市役所前	53,760	6,700	13%	47,060	1,176

※調査対象路線のみのデータで、でんでんむしを含んでいない

図 3-29 主要断面における容量に対する通過人数

出典：各バス事業者乗降調査結果(岩手県交通:2014(H26)調査、岩手県北バス:2017(H29)調査、JRバス東北:2017(H29)調査)

- 中心部から放射状に伸びるバス路線の中には、路線延長（営業キロ）の長い路線があり、これらの路線では、利用者の少ない区間もみられます。
- 盛岡駅と盛岡バスセンターの両方を通るバス路線では、多くの利用客が途中の盛岡駅や盛岡バスセンターで降車するとともに、一定の乗車も見られることから、盛岡駅や盛岡バスセンターを境に利用者特性が変わると考えられます。



図 3-30 盛岡駅・盛岡バスセンターの両方を通る路線の区間別利用者数

出典：各バス事業者乗降調査結果(岩手県交通：2014(H26)調査、岩手県北バス：2017(H29)調査)

5) 補助対象バス路線の状況

- 国・県の補助金交付対象の複数市町にまたがる路線（22 路線・系統）では、2017 年度（平成 29 年度）実績で約 3 億 1 千万円の赤字となっており、約 2 億 3 千万円の補助金で補てんしている状況です。国・県の補助金による補てんは、近年、約 2 億円から 2 億 4 千万円程度で推移しています。
- 県・市の補助金交付対象の複数市町にまたがる路線（6 路線・系統）では、2017 年度（平成 29 年度）実績で約 2,300 万円の赤字となっており、県と沿線市町[※]で約 1,740 万円の補助金で補てんしている状況です。市は 2017 年度（平成 29 年度）に約 60 万円、近年は約 100 万円程度を支出しています。

※沿線市町：盛岡市、滝沢市、紫波町、雫石町、西和賀町、岩手町

表 3-7 補助対象路線の状況（2017 年度（平成 29 年度）実績）

（単位:円）	運行費用	運賃収入	収 支 （収入-費用）	補助額
国・県の補助対象路線	782,502,696	473,188,761	-309,313,935	232,914,000
県・市の補助対象路線 ^{※1}	39,444,052	16,851,223	-22,592,829	17,402,000

※1：複数市町にまたがる路線（6 路線・系統）全体の費用や収入
出典：盛岡市

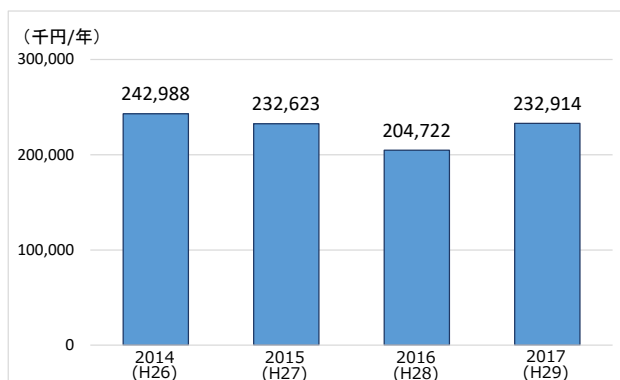


図 3-31 国・県の補助対象路線の補助額の推移（盛岡市関連路線）

出典：盛岡市

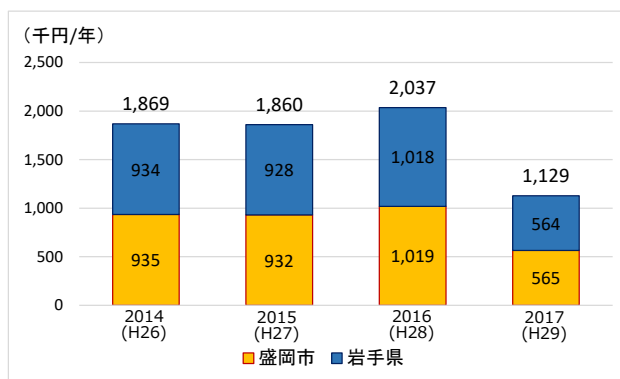


図 3-32 県・市の補助対象路線の盛岡市負担額の推移（盛岡市関連路線）^{※2}

※2：表 3-7 の県・市の補助対象路線^{※1}の内、盛岡市負担額と当該の県負担額のみを集計（他沿線市町の負担分は除いたもの）

出典：盛岡市

6) バス事業への行政支援

○ 市では、公共交通利用促進の施策として、市内在住の70歳以上の方を対象に、まちなか・おでかけバス事業を実施しています。市は、まちなか・おでかけバス1枚あたり5,000円をバス事業者に補助し、年間5,070万円（2017年度（平成29年度））を支出しています。

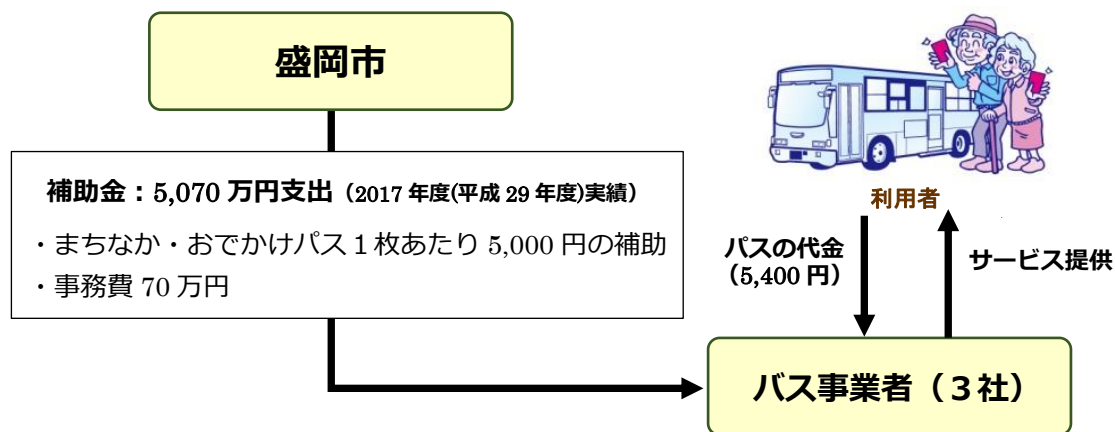


図 3-33 まちなか・おでかけバスの補助金の仕組み

出典：盛岡市

(3) タクシーの状況

- 市内には、20 社以上のタクシー事業者がありますが、管轄支部が玉山村との合併前の範囲で分割されています。
- 営業範囲は合併前の支部の範囲であるため、同じ市内でも営業範囲を超えて迎車するなどの営業ができません。
- タクシー利用者は年々減少しており、5年間で 13.5%減少しています。また、それに伴い営業収入も減少傾向となっています。
- ドライバーの平均年齢が高齢化しており、少人数の事業者では将来的に事業継続が困難になることが懸念されます。



- ・ 盛岡市と合併したからといっても、**基本的には旧営業エリアでの営業(迎車)**となる。
- ・ 今後、**ドライバーの高齢化により、事業が成立しなくなる可能性**がある。
- ・ **高齢者割引制度などは、全て事業者負担**となっている。

H30 年度事業者ヒアリング調査



図 3-34 一般社団法人岩手県タクシー協会の支部（営業エリア）

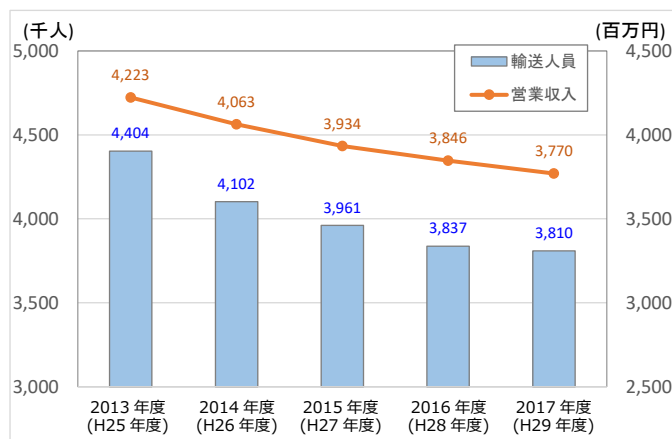


図 3-35 タクシーの輸送人員と営業収入（盛岡支部内）

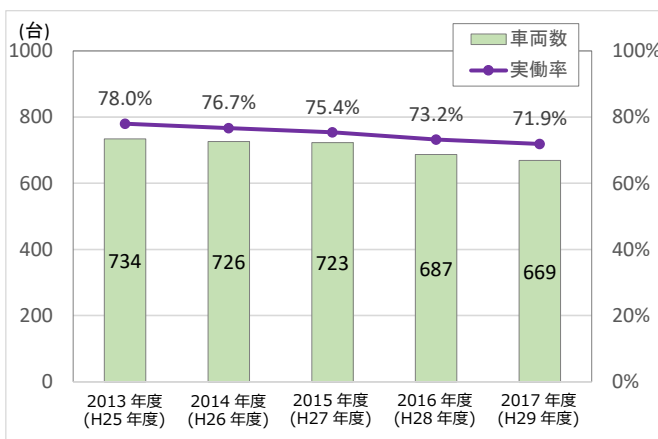


図 3-36 保有車両台数と実働率（盛岡支部内）

出典：H30 年度事業者ヒアリング調査結果

(4) 患者輸送バス・スクールバスの状況

- 玉山、薮川、川目、築川などの地域において、市が「患者輸送バス」「スクールバス」を運行しています。
- 患者輸送バスは週1回運行（一部コースは隔週運行）されています。
- スクールバスは平日の通学・帰宅の時間に合わせて運行されています。

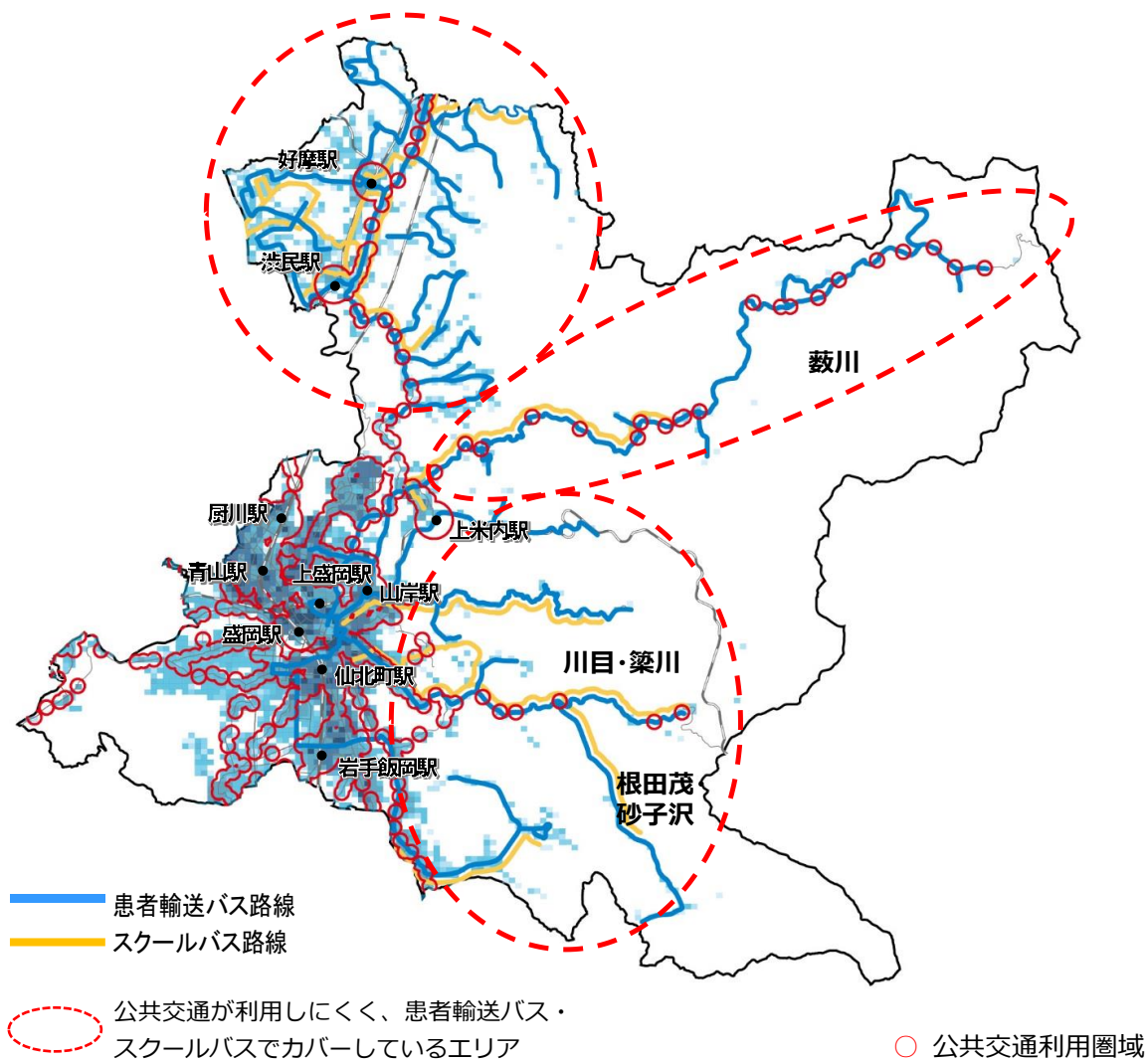


図 3-37 患者輸送バス・スクールバスの運行範囲

出典：平成 27 年国勢調査、バス事業者 HP、市 HP の情報を元に作成

表 3-8 患者輸送バス・スクールバスの利用状況と運行費用（2017 年度（平成 29 年度）実績）

種別	年間利用者数（延べ）	運行費用
患者輸送バス	8,786 人	17,640,687 円
スクールバス	32,888 人	50,389,838 円

出典：盛岡市

表 3-9 患者輸送バス・スクールバスの路線別運行本数・年間利用者数
(2017年度(平成29年度)実績)

	実施場所	運行区間			片道キロ程 (km)	年間利用者数 (人)	運行頻度
		起点	主な経由地	終点			
患者輸送バス	盛岡市(都南地域)	大沢公民館	市立病院	岩手県民会館横	25.0	367	週1回
	盛岡市	飛鳥バス停	高畑公民館	市立病院	30.0	339	隔週
	盛岡市	葛	椿沢団地	市立病院	25.0	324	週1回
	盛岡市	大志田	浄水場前	岩手県民会館横	20.0	573	週1回
	盛岡市	白石地区集会所	内丸病院	岩手医大病院前	18.0	64	隔週
	盛岡市	矢倉バス回転所	八木田児童館	市立病院	25.0	371	週1回
	盛岡市	原沢バスミナル	野尻バス停	市立病院	30.0	407	週1回
	盛岡市(玉山地域)	山屋馬場線・沢目線交差点	山屋・前田地区	ひめかみ病院	30.0	671	週1回
	盛岡市(玉山地域)	玉山永井字永井沢	永井沢地区	ひめかみ病院	34.1	208	週1回
	盛岡市(玉山地域)	山田公民館前	山田・舟田地区	八角医院前	23.0	799	週1回
	盛岡市(玉山地域)	下田字石羽根	生出野・尻志田地区	ひめかみ病院	25.8	580	週1回
	盛岡市(玉山地域)	玉山字才の沢	城内地区	八角医院前	34.2	480	週1回
	盛岡市(玉山地域)	玉山字大平	山谷川目地区	八角医院前	31.1	543	週1回
	盛岡市(玉山地域)	川又公民館前	川又・釘の平地区	八角医院前	39.6	512	週1回
	盛岡市(玉山地域)	砂子沢	姫神地区	ひめかみ病院	51.1	478	週1回
	盛岡市(玉山地域)	藪川字外山	外山地区	岩手医大病院前	36.0	538	週1回
	盛岡市(玉山地域)	新屋敷バス停	町村地区	岩手医大病院前	79.4	649	週1回
	盛岡市(玉山地域)	藪川字日向	岩洞地区	岩手医大病院前	56.1	468	週1回
盛岡市(玉山地域)	玉山馬場字高木	巻堀・西郡地区	ひめかみ病院	65.6	415	週1回	
スクールバス	盛岡市	熊澤	中野小	松尾前(河南中)	24.0	6,341	平日の登校時1便、下校時3便
	盛岡市	飛鳥	中野小	松尾前(河南中)	17.9	2,505	平日の登校時1便、下校時2便
	盛岡市(都南地域)	上大ヶ生	都南東小	乙部中	7.8	7,379	平日の登校時1便、下校時3便
	盛岡市	上小貝沢	山岸小	下小路中	16.0	3,300	平日の登校時1便、下校時2便
	盛岡市(玉山地域)	旧藪川中学校		米内中学校	17.0	408	平日の登校時1便、下校時1便
	盛岡市(玉山地域)	生出		洪民中学校	16.9	5,980	平日の登校時1便、下校時3便
	盛岡市(玉山地域)	姫神		巻堀中学校	13.2	646	平日の登校時1便、下校時2便
	盛岡市(玉山地域)	柴沢	洪民小	好摩幼稚園	32.5	6,329	平日の登校時1便、下校時3便

出典:盛岡市

(5) 企業バスの運行状況

○ 市内では、病院が運行する病院送迎バスや、商業施設が運行する買い物バスなど、企業が運行しているバスがあります。

表 3-10 企業バスの運行状況

企業バスの種類	事業主体
病院送迎バス	・ 松園第一病院 ・ 松園第二病院 ・ 複合ケアセンター松園 ・ 三愛病院 ・ 未来の風せいわ病院
買い物バス	・ いわて生活協同組合
	・ 川徳 ・ イオンモール盛岡
スクールバス	・ 盛岡大学

※2018年（平成30年）現在

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

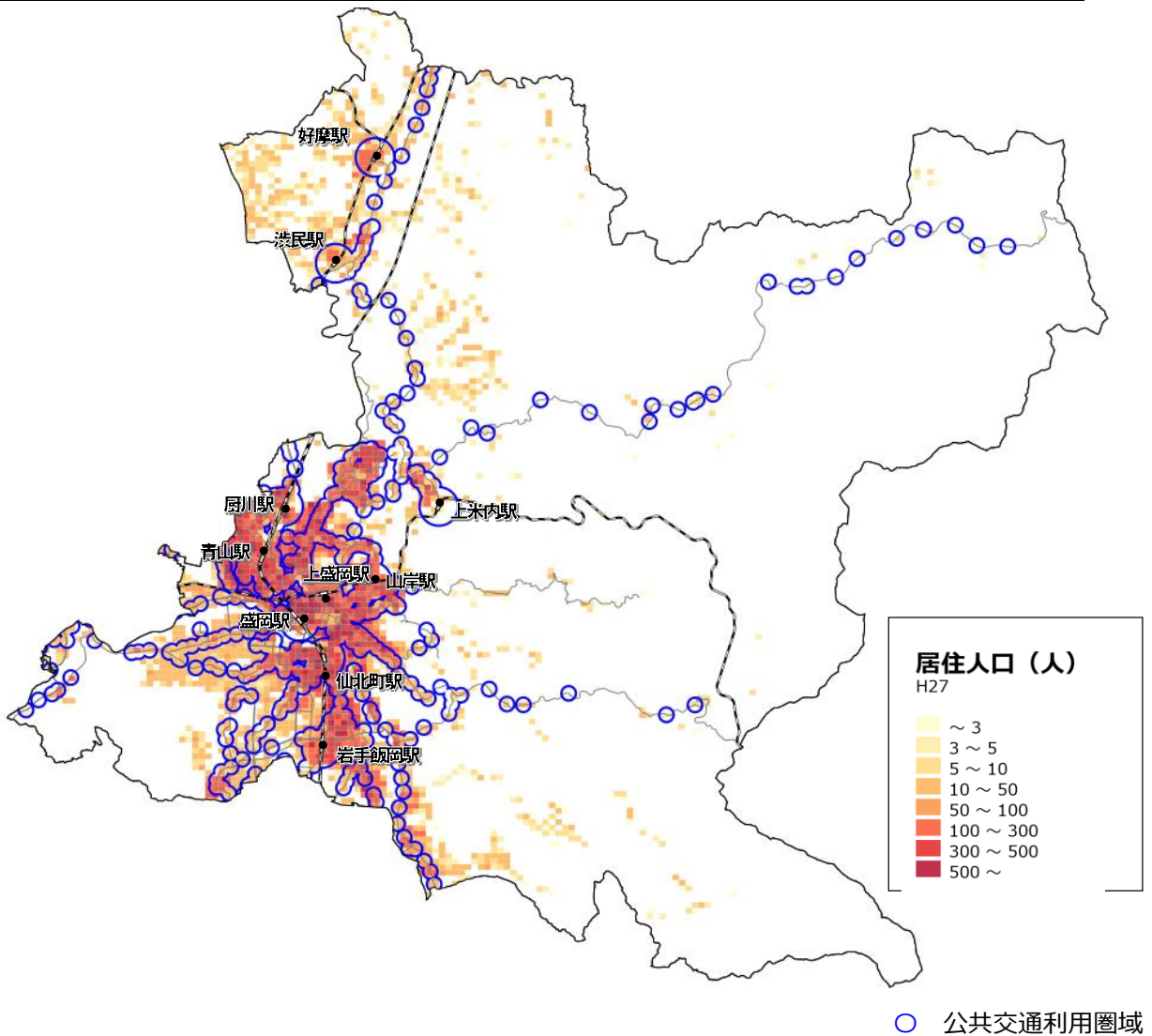


図 3-38 公共交通利用圏域と人口分布

(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。

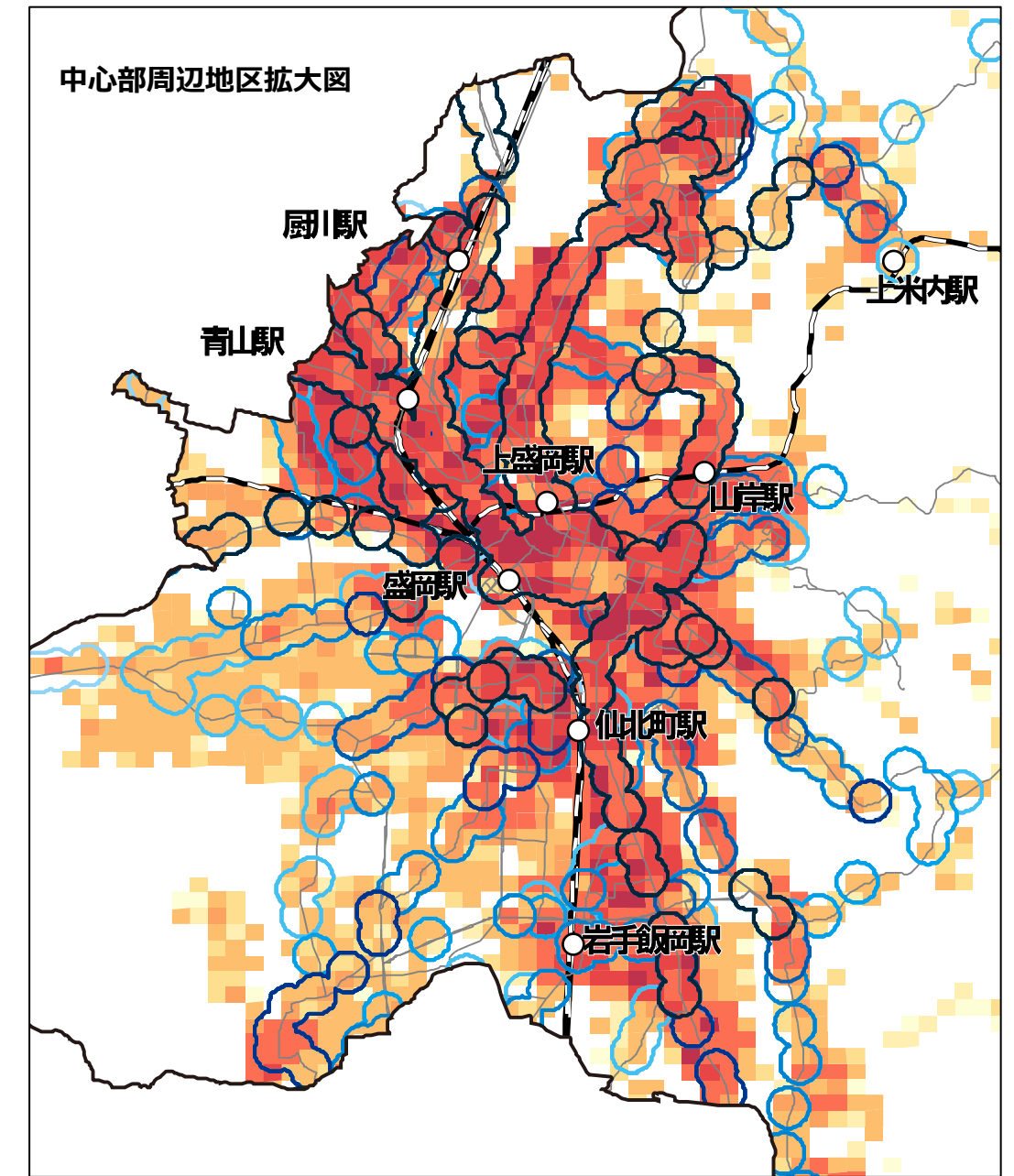
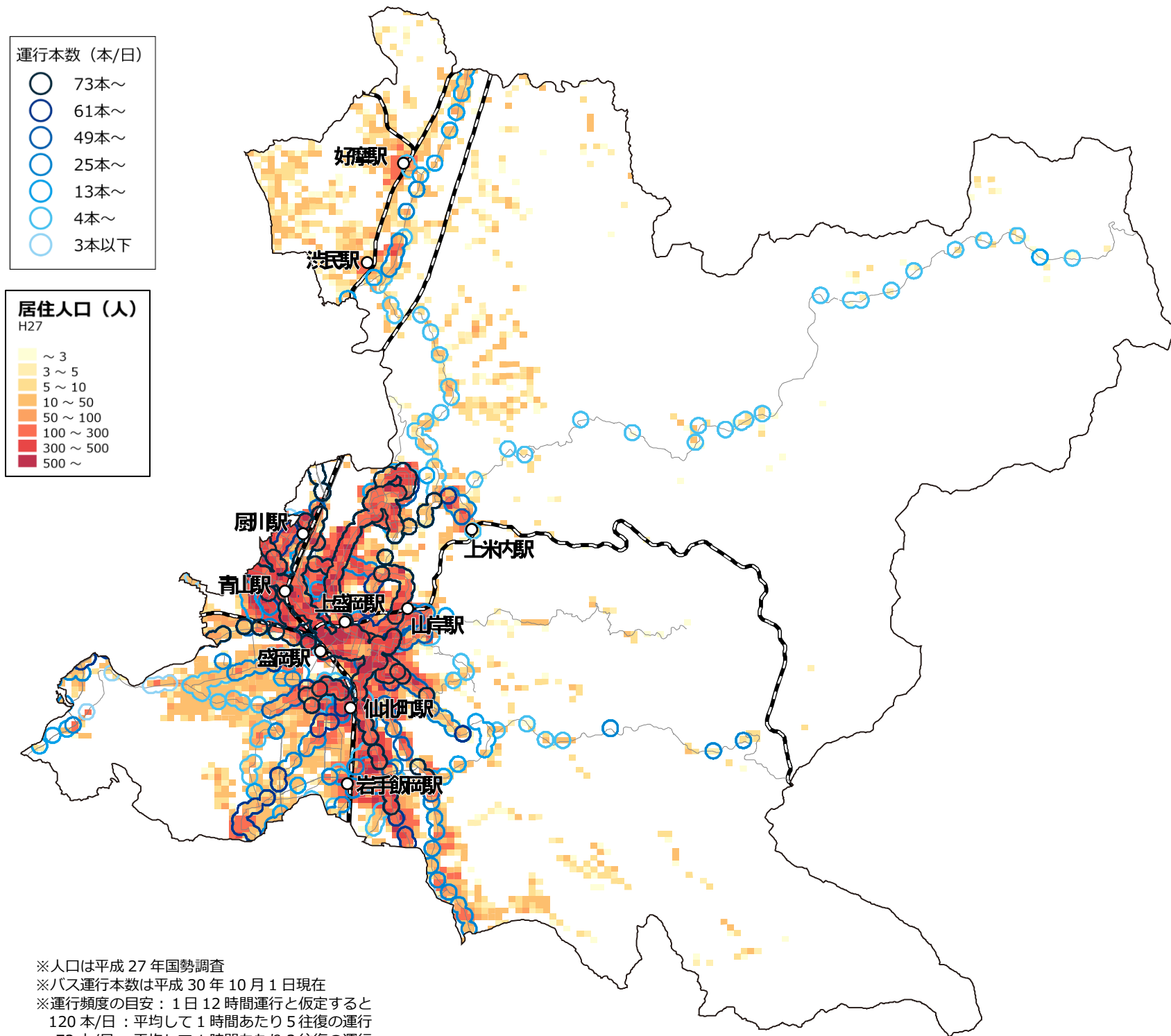


表 3-12 運行本数別のバス利用圏域人口

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。

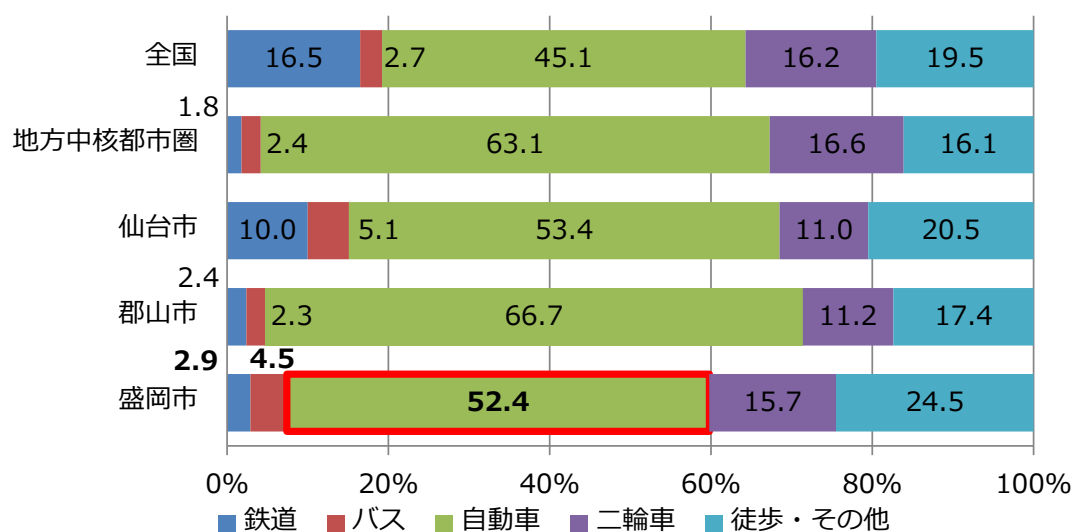
表 3-13 地区別・運行本数別 公共交通利用圏域のカバー人口割合

	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

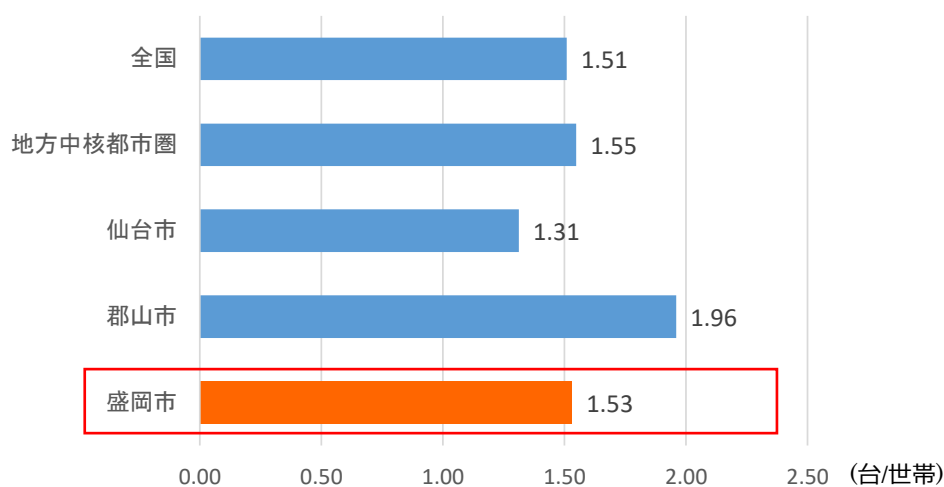
- 市の、2015年（平成27年）における外出時の公共交通の利用割合は、鉄道が2.9%、バスが4.5%、合計7.4%で、自動車の利用割合が52.4%となっています。
- 公共交通の利用割合は、地方中核都市圏（中心都市40万人未満）の中心都市の平均値と比較すると、バスの利用割合が2.1%高くなっていますが、全国の平均値や仙台市の公共交通利用割合と比較すると利用割合は低い状況です。
- なお、1世帯当たりの自動車保有台数は1.53台で、ほぼ全国平均や地方中核都市と同水準となっています。



※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】
利便性向上策などの意向	<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。

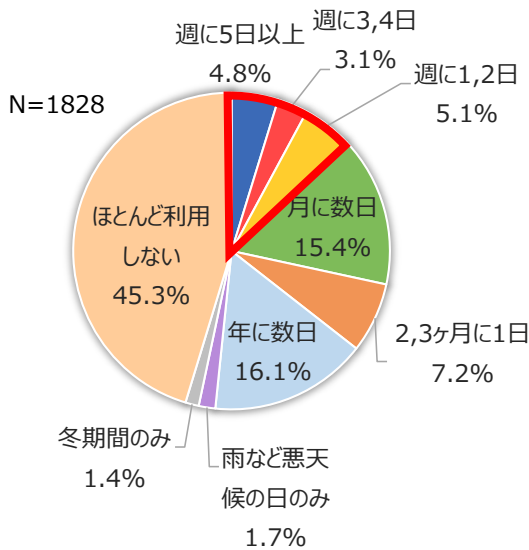


図 3-42 路線バスの利用頻度

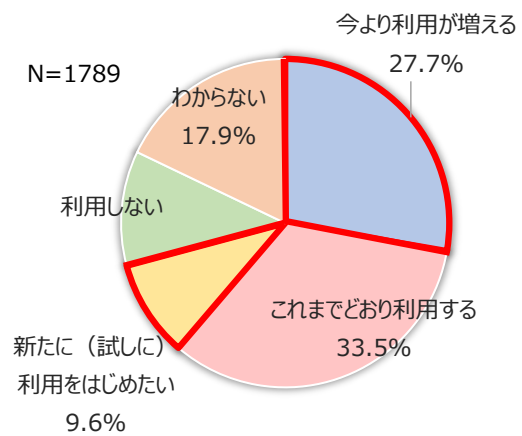


図 3-43 サービスが改善された場合の利用意向

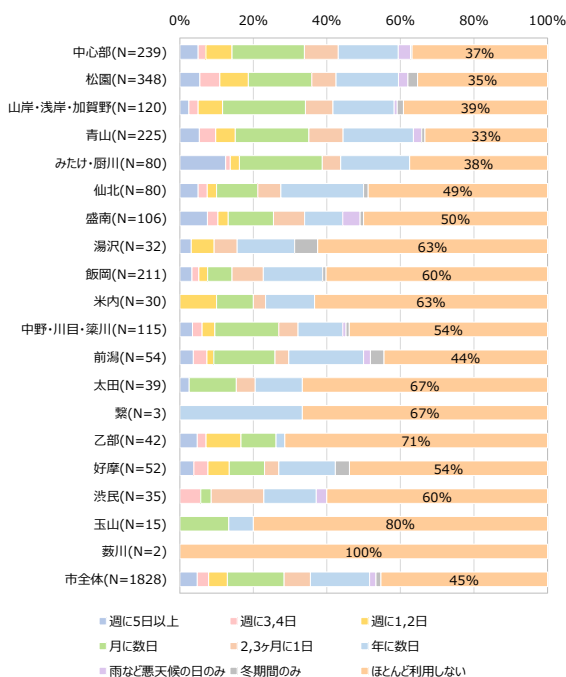


図 3-44 地区別の路線バス利用頻度

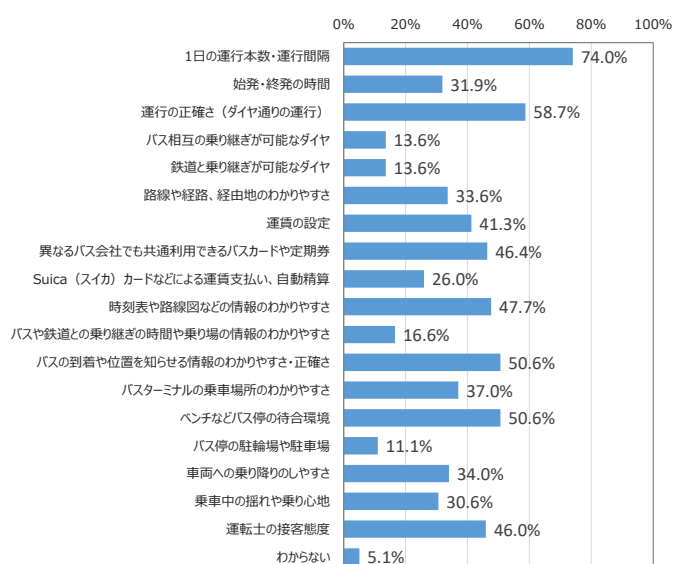


図 3-45 バスを利用する上で重要だと思うサービス

(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。

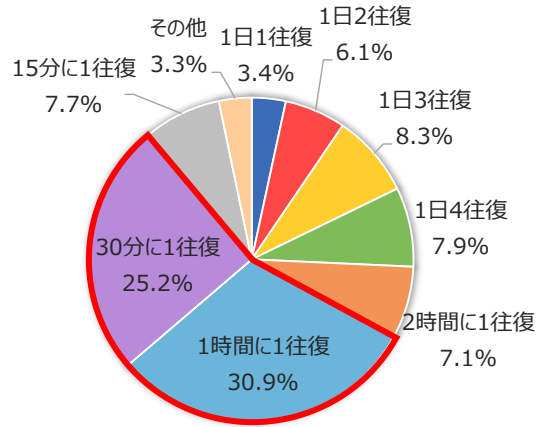


図 3-46 市民が最低限必要だと思う公共交通の本数

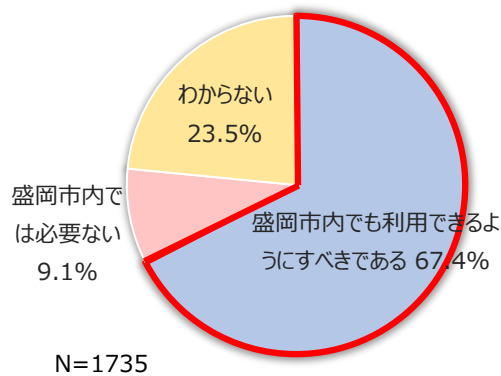


図 3-47 IC カード導入に対する考え

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、路線図が見つらい</u>。どれに乗れば良いのかがわからない。 ・ <u>パスロケが不正確</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が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。

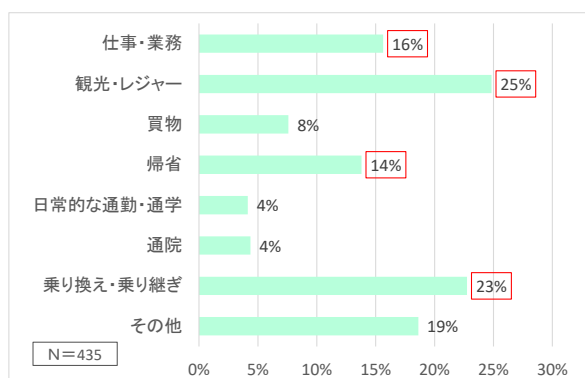


図 3-48 市への来訪目的

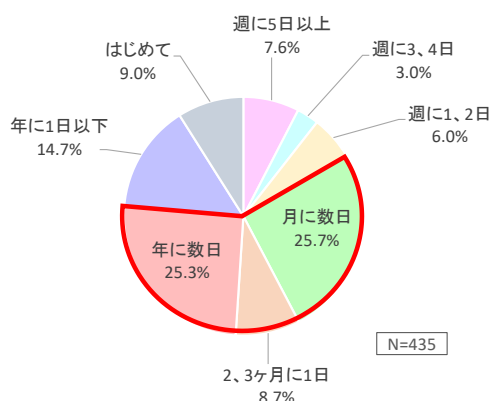


図 3-49 市への来訪頻度

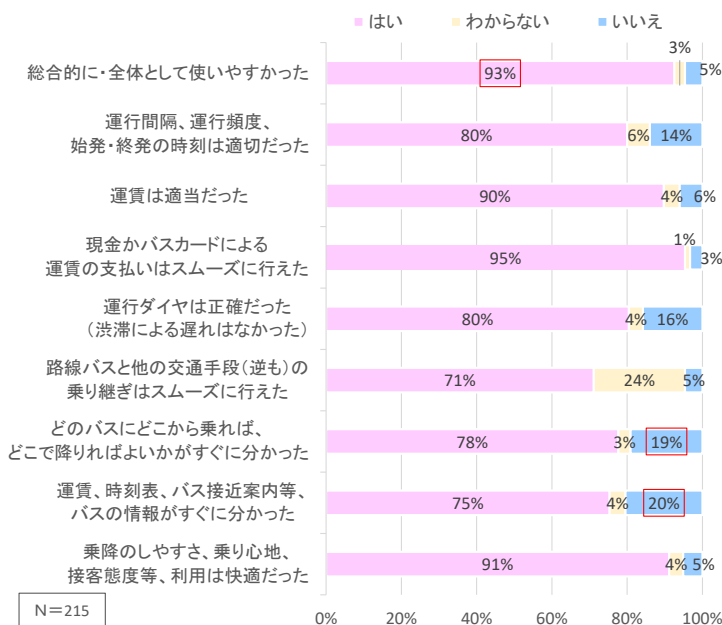


図 3-50 路線バスへの評価

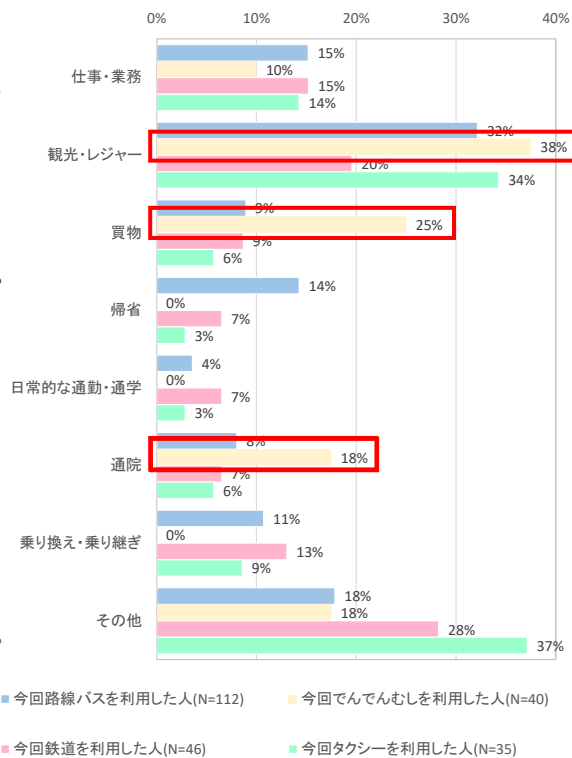


図 3-51 来訪目的別市内での移動手段

(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。

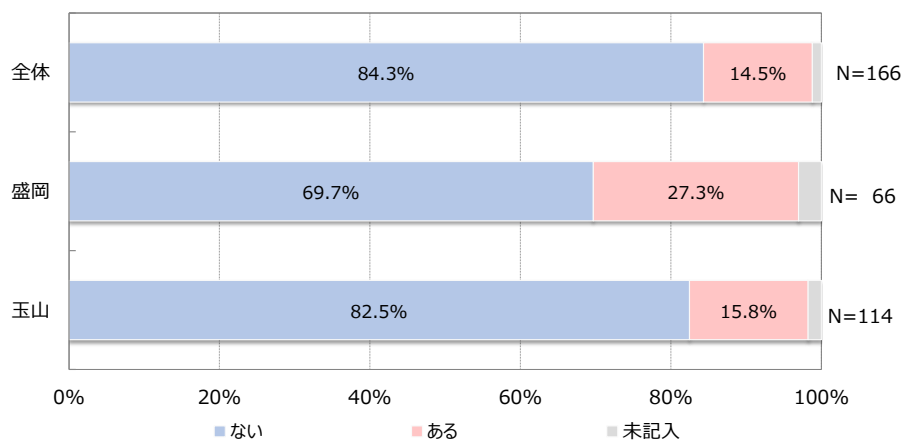


図 3-52 免許の保有状況

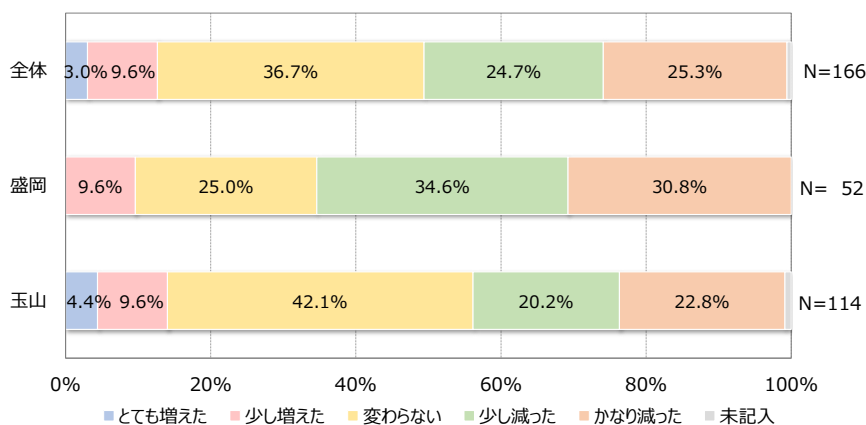


図 3-53 5年前と比較した最近の外出の回数

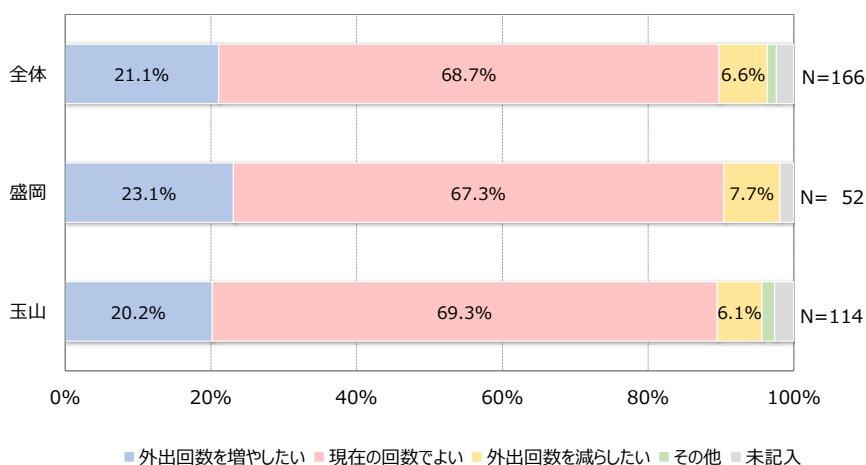


図 3-54 外出の意向

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】

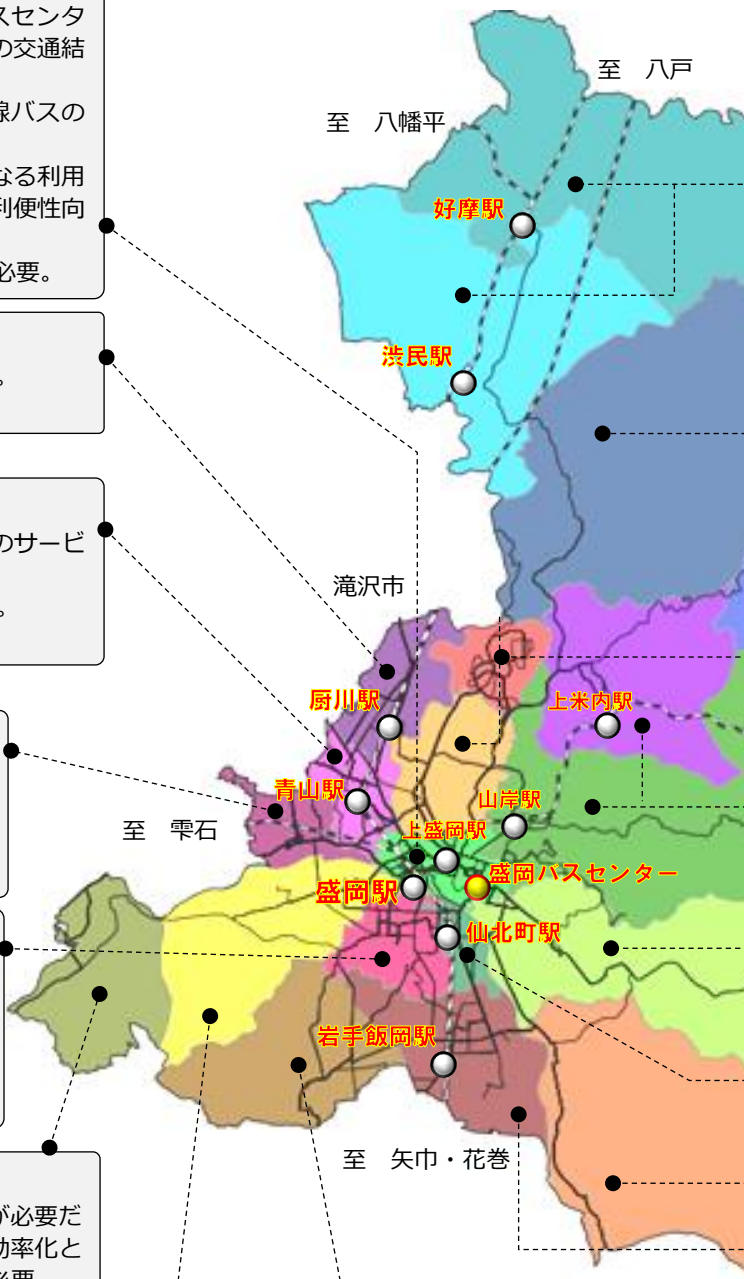
- ・ 観光振興を図るため、観光路線としての維持が必要だが、交通需要が少ないことを踏まえ、運行の効率化と生活交通の確保を図る路線網について検討が必要。

【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。

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。

至 宮古

【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。

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	繁	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	藪川	
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。

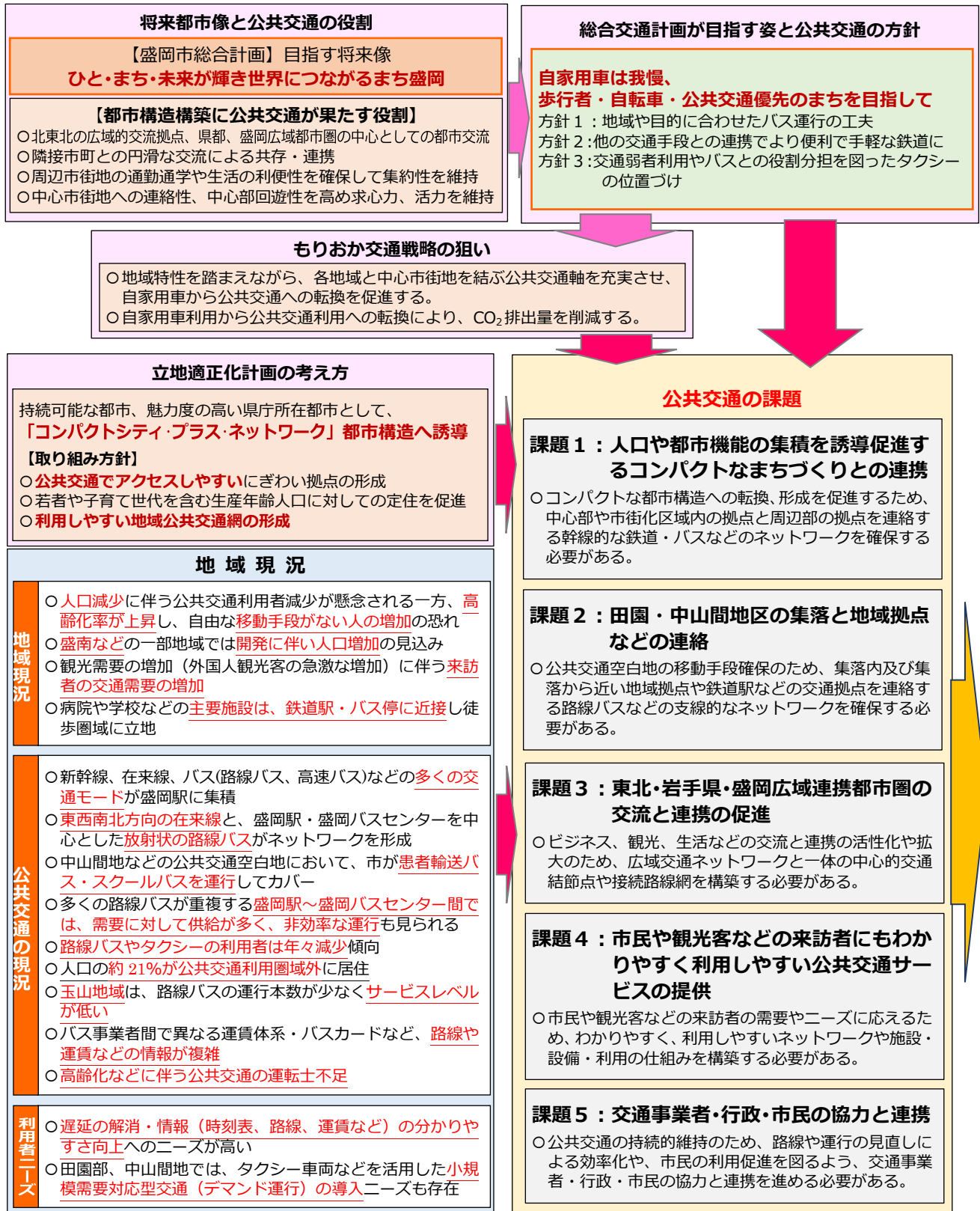
【課題5】交通事業者・行政・市民の協力と連携

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。

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。

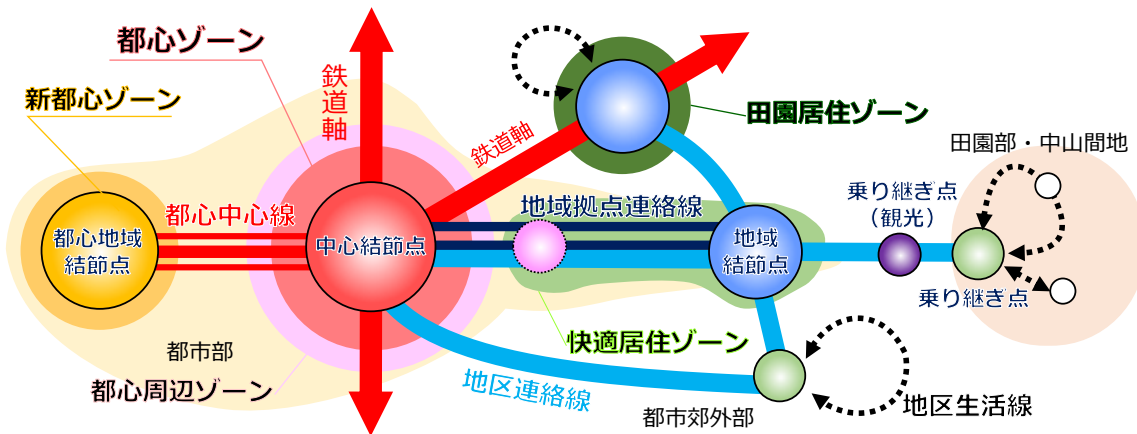


図 4-1 交通結節点と連絡する公共交通のイメージ

表 4-1 交通結節点間を連絡する公共交通の考え方





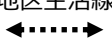





種類	考え方
鉄道軸 	<ul style="list-style-type: none"> 市中心部の中心結節点と他都市、市内交通結節点間を確実に連絡する公共交通網の骨格として既存在来鉄道を基幹公共交通と位置付ける。
都心中心線 	<ul style="list-style-type: none"> 都心ゾーンの中心結節点と新都心ゾーンの都心地域結節点は、人口や都市施設が最も集積する都市部の中心にあり、一体的に機能できる結びつきの強さが必要。 2つの結節点間を結ぶ路線は都心中心線と位置付け、基本的に路線バス（循環バスなども含む）によって高頻度で確実な連絡を確保。
地域拠点連絡線 	<ul style="list-style-type: 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
 中心結節点	<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。
 都心地域結節点	<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。
 地域結節点	<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。
 乗り継ぎ点	<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。
 乗り継ぎ点（観光）	<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）	
繫		乗り継ぎ点（観光）	繫温泉バス停周辺
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）	

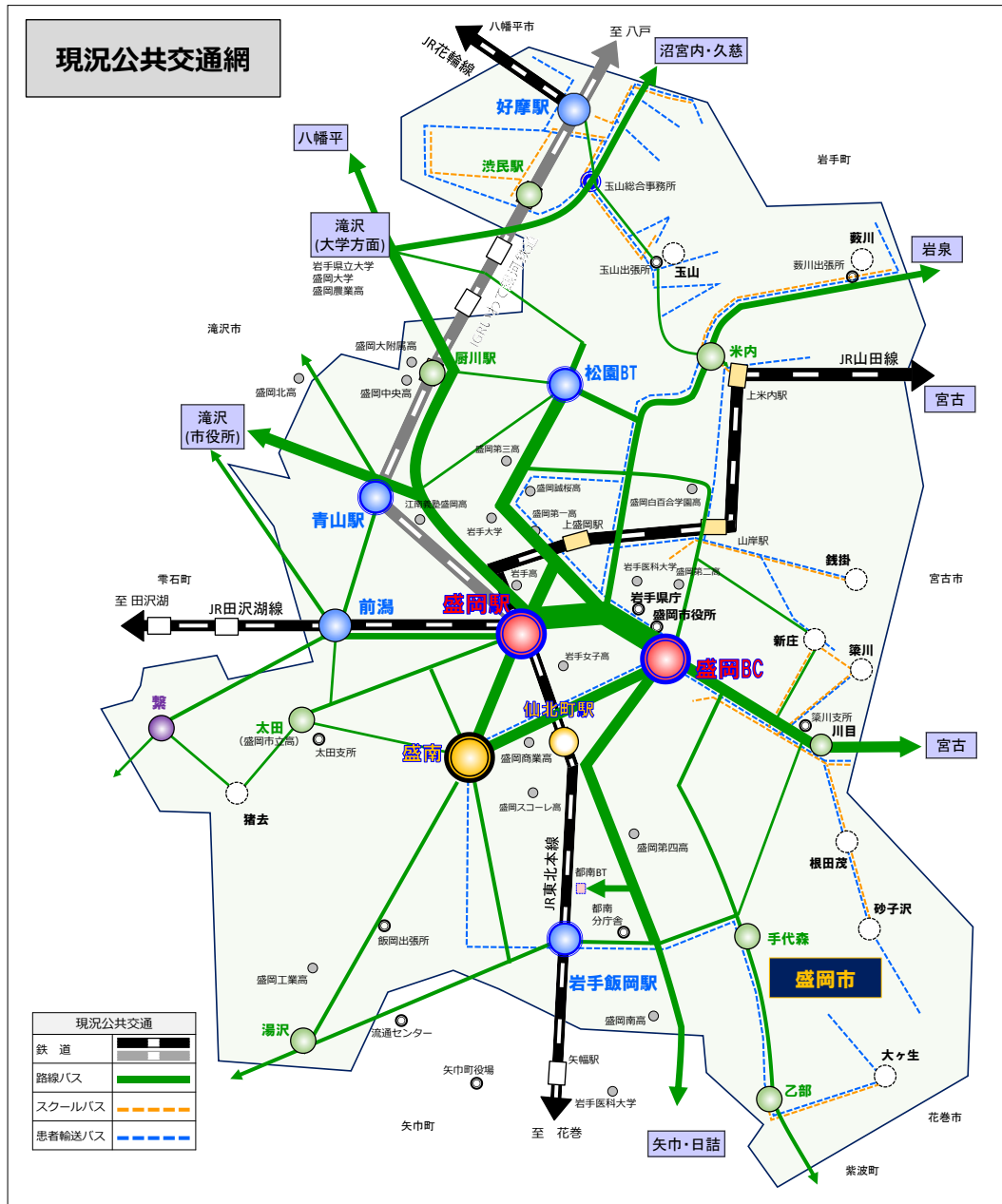
表 4-5 地域・地区区分ごとの交通結節点配置の考え方

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、交通結節点間を結ぶ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	● 公共交通網の骨格となる路線 ● 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
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	● 都心居住区域と地域結節点間の連絡路線
	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
	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	-	※1	● 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
観光乗り継ぎ点	観光地区と中心部との結節	-	-	※2	● 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

※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

その他表記	
○	集落等
●	県庁・市役所（支所・出張所）
●	大学・高校

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

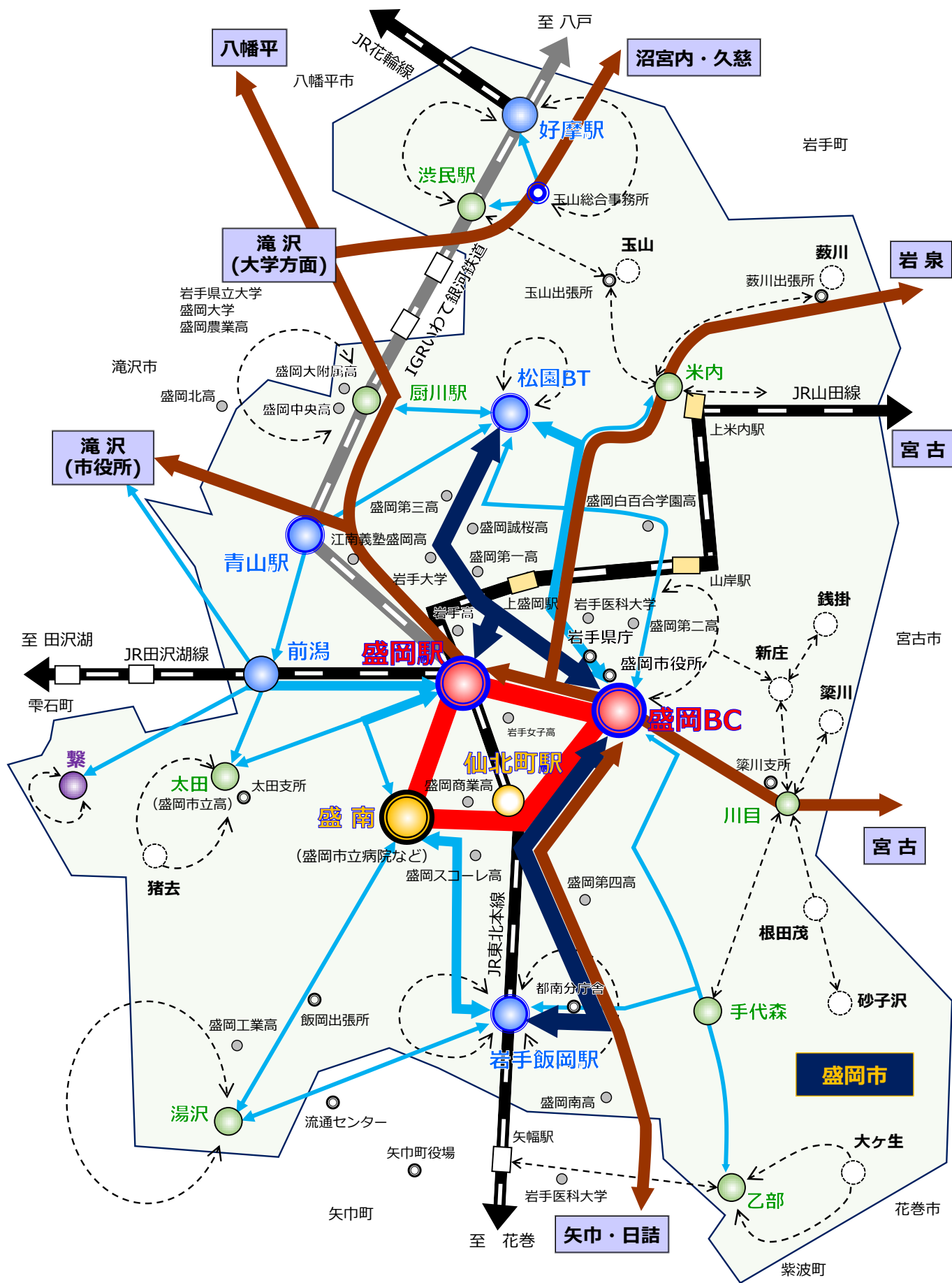


図 4-2 盛岡市地域公共交通網のイメージ

5 地域公共交通網形成計画の目標

5.1 目標設定の考え方

盛岡市地域公共交通網形成計画における基本理念「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」の意味合いを踏まえ、計画が目指すべき5つの目標を設定します。



5.2 評価指標の目標値

(1) 計画目標の評価指標

計画の目標の達成状況を検証・評価する指標として、直接的な効果、また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。なお、目標値は、地域公共交通網のイメージ（P.73 図 4-2 を参照）の実現時点や取り組む事業などの完了後を見据えつつ、本計画期間中に取り組む事業内容を勘案して計画最終年度での値を示したもので、事業の進捗状況を踏まえ、計画改訂ごとに改めて見直します。

表 5-1 計画目標の評価指標

計画目標① 公共交通の満足度の向上		
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%	バスを利用する理由 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	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：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
計画目標② 居住誘導区域内の利便性の向上		
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
計画目標③ 公共交通の利用拡大・運行効率の向上		
評価指標	現状（2017年度）	目標（2023年度）
指標 7：公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の年間利用者数	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
計画目標④ 公共交通網の機能の確保		
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
計画目標⑤ 公共交通と市民の関わりの増加		
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

(2) 指標の算定方法と目標の設定方法

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、市民や、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。

指標 1：バス移動の満足度

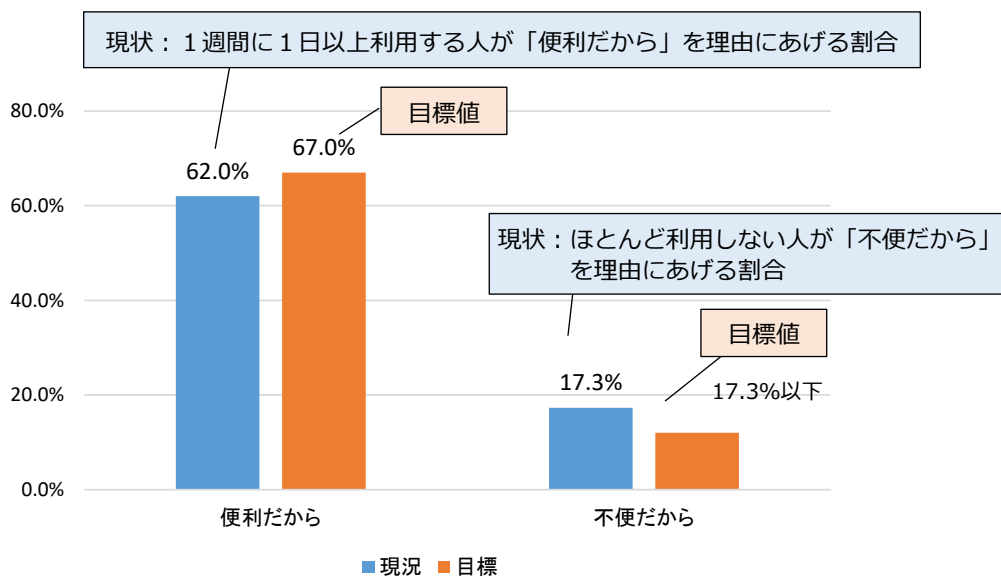
アンケートに回答した路線バスの利用頻度になっている理由について、便利だからを理由にしている場合は満足度が高く、不便だからを理由にしている場合は満足度が低いと考えられる。したがって、中長期的には便利だからと感じる人の割合が増加することが望ましく、不便だからと感じる人の割合が減少することが望まれる。

■ 指標の算定方法

- 計画策定時に実施した「公共交通に関する移動に対する市民アンケート調査」の設問を継続して実施し把握する。

■ 目標の設定方法

- 路線バス（岩手県交通、岩手県北バス、JRバス東北）を1週間に1日以上利用する人のうち、その利用頻度になっている理由が「便利だから」と回答した人の割合は62.0%、逆に月に数日以下の利用しかないなど、ほとんど利用しない人のうち、その利用頻度になっている理由が「不便だから」と回答している人の割合は17.3%である。
- これまでの盛岡市総合交通計画やもりおか交通戦略の取り組みにより、まちづくり評価アンケート調査において、「バスでどちらかといえば快適に移動できる」と肯定的な回答をした市民が、27.4%（2005年度（平成17年度））から38.7%（2017年度（平成29年度））に12年間で11.3%上昇したことを参考に、計画期間の5年間を考慮し、肯定的な理由の選択割合を5%上昇させることを目標とする。また、同じく「バスでどちらかといえば快適に移動できない」と否定的な回答をした市民が、44.0%（2005年度（平成17年度））から34.1%（2017年度（平成29年度））に12年間で9.9%減少したことが参考値となるが、公共交通の利用頻度を考慮していない設問であったため現状値以下を目標とする。



出典：現況は平成30年度盛岡市公共交通に関する市民アンケート調査結果

図 5-1 路線バスの利用頻度になっている理由の割合の現状と目標値

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
バスを利用する理由 便利だから : 62.0%	バスを利用する理由 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

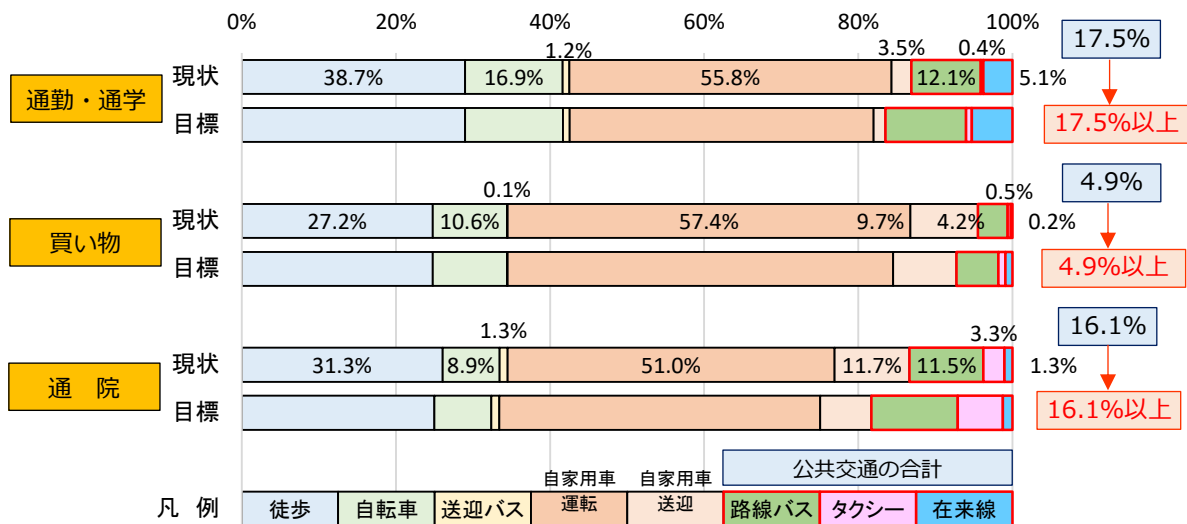
公共交通の満足度が高ければ、結果的に移動時の交通手段として選択されると考えられる。したがって、中長期的には自家用車の運転や自家用車による送迎の割合が減少し、公共交通の利用割合が増加することが望まれる。

■指標の算定方法

- ・計画策定時に実施した「公共交通に関する移動に対する市民アンケート調査」の設問を継続して実施し把握する。
- ・公共交通の利用割合は、路線バス、タクシー、在来線の利用割合の合計とする。

■目標の設定方法

- ・外出目的別の利用交通手段の割合は以下に示すとおりである。計画期間中は、運賃精算方法などの利便性向上策の検討・準備とともに、(仮称)新盛岡バスセンターの整備及び関係路線の見直し再編など、過度な自動車交通への依存からの転換に大きく寄与する市域全体の公共交通網の再編、コンパクトな都市構造の構築など、総合的な取り組みの成果発現には時間を要すると考えられることから、当面はこれ以上の自動車依存を増加させることなく現状以上の利用割合を目標とする。



※アンケートは複数回答のため交通手段利用割合数値の合計は 100%にならないが、100%の中の比率で表示したもの。
出典:現状は平成 30 年度盛岡市公共交通に関する市民アンケート調査結果

図 5-2 外出目的別の利用交通手段の現状と目標値

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
通勤・通学 : 17.5%	通勤・通学 : 17.5%以上
買 い 物 : 4.9%	買 い 物 : 4.9%以上
通 院 : 16.1%	通 院 : 16.1%以上

指標 3 : 市内各地区と中心部との連絡時間

バス路線網の再編や公共交通相互の接続時刻などの見直しを図り、市域の公共交通網全体の連絡時間を短縮して利便性を向上することで利用促進につなげることが望まれる。

■指標の算定方法

- ・連絡時間を表す指標として、市内の各地区（P.70 表 4-3 を参照）と中心部の盛岡駅東口バスターミナルとの間、（仮称）新盛岡バスセンターとの間のそれぞれの連絡時間の平均値を算出する。
- ・連絡時間は、各地区の交通結節点、乗り継ぎ点、集落の公共施設などから盛岡駅東口バスターミナルとの間、（仮称）新盛岡バスセンターまでの時間帯別の出発設定時間で利用可能な公共交通手段による平日の所要時間（待ち時間を含む）を各交通事業者の運行ダイヤに基づき算出した乗り換えを含む最短時間とし、1日の平均連絡時間を算出した上、市域全体の平均値を算出する。

■目標の設定方法

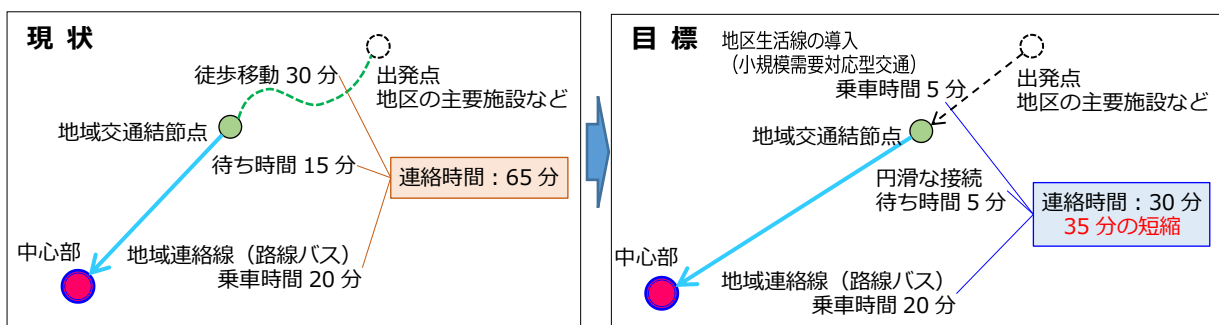
- ・現況の連絡時間の平均値に対し、中長期的に路線再編による時間短縮を目指すものであるが、本計画期間内の当面の目標としては、公共交通が利用できない地区に対する小規模需要対応型交通の導入（指標 10 の目標：1 地区）を想定した場合の連絡時間平均値により、現状を 1.0 とした場合の短縮比で 0.95 を目標とする。

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)		目 標 (2023 年度)	
盛岡駅東口 BT～各地区の間	1.0	盛岡駅東口 BT～各地区の間	0.95
盛岡 BC～各地区の間	1.0	盛岡 BC～各地区の間	0.97

※BT はバスターミナル、BC はバスセンターの略

【参考】各地区（中山間地や田園部の場合）と中心部の連絡時間短縮のイメージ



指標4：ノンステップバスの導入率

高齢者、障がいのある方、ベビーカーを伴う方などの利用促進とともに、車両の利便性の高まりが満足度向上につながるため、乗降口の段差がないノンステップバスの導入率向上が望まれる。

■指標の算定方法

- ・交通事業者の報告をもとに把握する。

■目標の設定方法

- ・国の目標は2020年度末で約70%となっており、2017年度（平成29年度）末実績では国全体の平均導入率は56.4%となっている。
- ・市内で路線バスを運行する交通事業者の合計導入率は2019年2月時点で18.7%である。下表のとおり、導入計画車両数は合計148台以上で、対象車両数を現状の390台とすれば、導入率は37.9%以上である。
- ・国の目標導入率の伸びを参考に、対象車両数390台に対し、計画期間中5年間で22.5%、88台の導入を想定すると、現状（73台）を加え、導入台数は161台、導入率は41.3%となることから、交通事業者の導入計画を踏まえ計画期間中の目標を40%、156台の導入とする。

表 5-2 盛岡市関連路線のノンステップバスの導入率の現状と事業者計画

	対象車両数 (台)	ノンステップ車両数 (台)			導入率 (%)	
		現状	計画	合計	現状	計画
市内路線バス合計	390	73	75+α	148+α	18.7	37.9+α

出典：各交通事業者資料(平成31年2月時点)

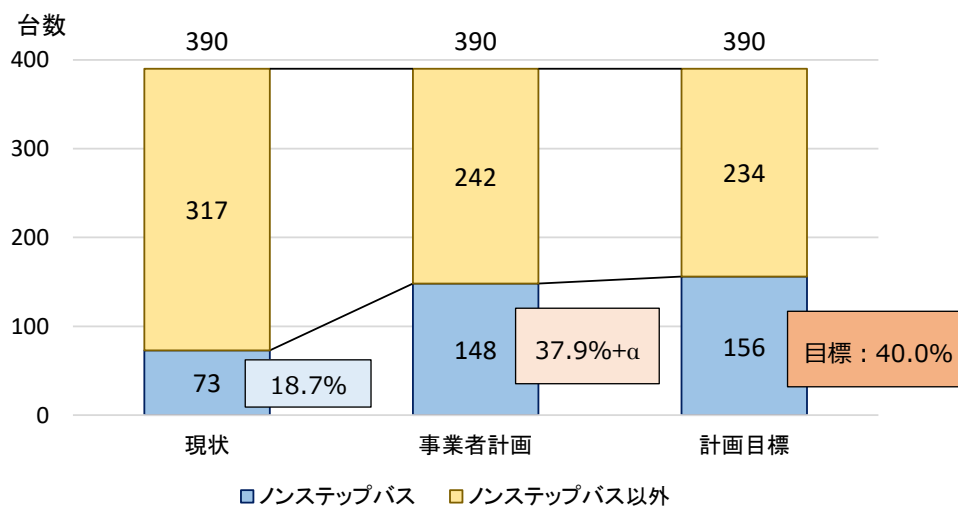


図 5-3 ノンステップバス車両の導入車両数、導入率の現状と目標値

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
18.7% (導入車両数：73 台)	40.0%

※現状の対象車両数 390 台を固定条件とすると、導入車両数は現状より 83 台増加の 156 台

指標 5 : 多言語化案内されたバス路線数

業務や観光などで来訪する外国人、外国人居住者などをはじめ、全ての人が公共交通を利用できる環境の構築、公共交通の満足度向上にもつながることから、車内案内の多言語化が望まれる。

■ 指標の算定方法

- ・ 交通事業者の報告をもとに把握する。

■ 目標の設定方法

- ・ 現状では、岩手県交通が運行するでんでんむし、岩手県北バスが運行する安比高原線の 2 路線で多言語化案内がされている。
- ・ 公益社団法人日本バス協会による、「訪日外国人旅行者のバス旅行を想定した多言語対応に関するガイドライン」に基づき、日本語と英語の 2 言語を基本に、既存交通事業者の車内案内システム更新の環境も踏まえ、現況路線に加え、特に観光客の利用が多い、八幡平方面の 5 路線 10 系統、市外来訪者や留学生などの利用が考えられる、盛岡大学方面の 4 路線 13 系統、また、中心部の主要なバス停に関する案内の多言語化を目標とする。

■ 指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
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。

指標 6 : 居住誘導区域内のバス利用圏域人口

居住を誘導する区域において、中長期的には、区域全域で路線バスの利便性が確保されるよう、路線設定、バス停配置、運行頻度の確保が図られることが望まれる。

■ 指標の算定方法

- ・ 立地適正化計画で居住誘導区域に設定された「もりおか交通戦略」における公共交通軸沿いの居住人口のうち、バス停を中心とした半径 300m の圏域人口を住民基本台帳ベースの字別人口をもとに算出する。
- ・ 現状の人口は 2018 年（平成 30 年）9 月末時点で算出。

■ 目標の設定方法

- ・ 市全体の人口が減少傾向にある中、立地適正化計画においては、居住誘導区域の人口もある程度減少する見込みとしているが、本計画では、路線設定、バス停配置による圏域の拡大を念頭に、現状値の 36,326 人以上を目標とする。

■ 指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
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、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。

指標7：公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の年間利用者数

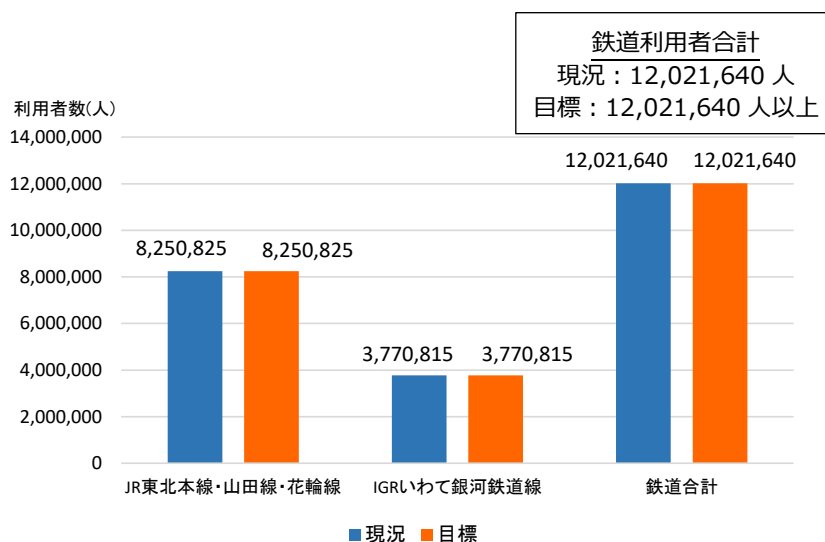
人口減少に伴う通勤通学利用者の減少があり、公共交通の利用者の減少が懸念される状況にあるものの、中長期的には、自動車交通からの転換、既存利用者の利用回数の拡大、観光客利用などの取り込みによる公共交通の年間利用者数増加が望まれる。

■指標の算定方法

- 鉄道（JR 東日本、IGR）の在来線鉄道駅の利用者数、路線バス（岩手県交通、岩手県北バス、JRバス東北）の輸送人員、タクシー（一般社団法人岩手県タクシー協会盛岡支部加盟事業者）の利用者数を各交通事業者の報告により把握する。

■目標の設定方法

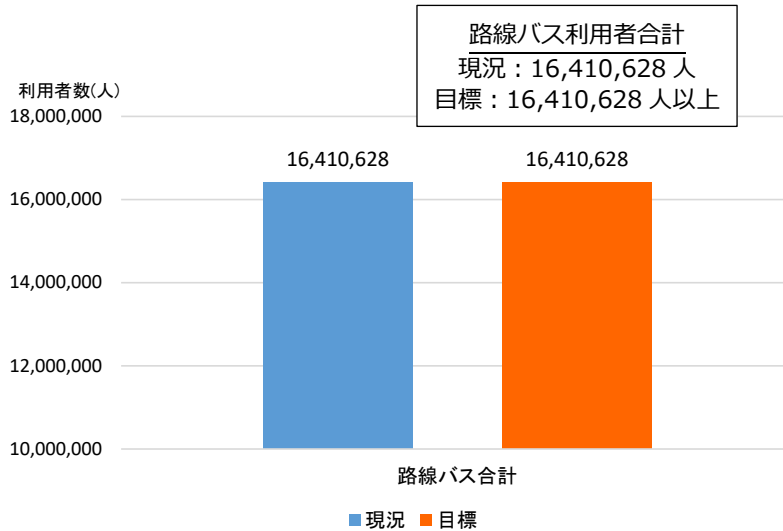
- 現在の年間路線バス利用者数 16,410,628 人を、仮に盛岡市民一人あたりの年間利用回数に換算すると、1 年間に 57 回、1 ヶ月あたり 5 回、往復で利用すると考えると 1 ヶ月に 2 回程度の利用と考えることができる。これを一人あたり 1 ヶ月に 1 回増やして 3 回、往復で 6 回、年間に 72 回の利用になると仮定した場合の増加率は約 20% であり、年間の路線バス利用者数は 20,912,832 人と試算される。
- 上記のとおり、市民ひとり一人の意識啓発が利用者数増加につながることも理解し、継続的な働きかけを実施していくものの、人口減少などの要因もあって利用者数が減少もしくは横ばい傾向であることを踏まえ、当面は公共交通の利用者数の現状値以上を目標として設定する。



※現況は JR 東日本、IGR の 2017 年度（平成 29 年度）実績、山田線の数値に上盛岡駅、山岸駅の値を含まない。

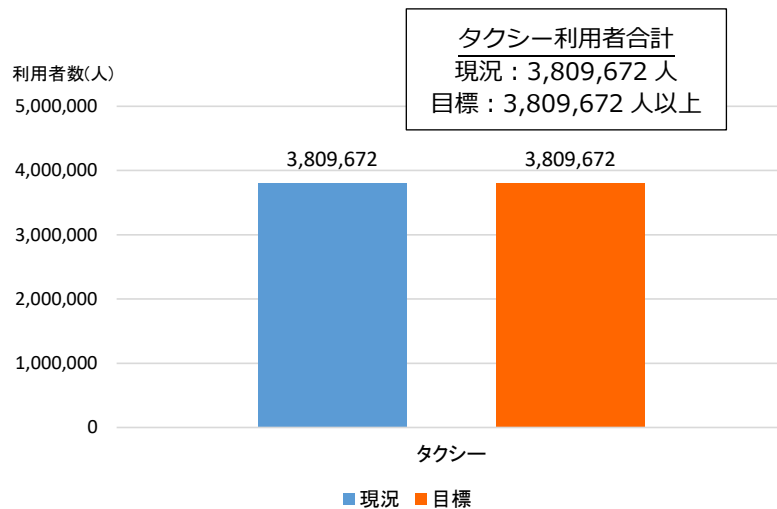
※JR 東日本は乗車人員、IGR は公表されている乗降人員を2で除いた値を用いた数値

図 5-4 鉄道の年間利用者数の現状と目標値



※現況は岩手県交通、岩手県北バス、JRバス東北の2017年度(平成29年度)実績

図 5-5 路線バス(盛岡市関連)の年間利用者数の現状と目標値



※現況は一般社団法人岩手県タクシー協会盛岡支部加盟事業者の2017年度(平成29年度)実績

図 5-6 タクシーの年間利用者数の現状と目標値

■ 指標の現状と目標値

現 状 (2017 年度)	目 標 (2023 年度)
鉄 道 : 12,021,640 人	鉄 道 : 12,021,640 人以上
路線バス : 16,410,628 人	路線バス : 16,410,628 人以上
タクシー : 3,809,672 人 [※]	タクシー : 3,809,672 人以上 [※]

※一般社団法人岩手県タクシー協会盛岡支部加盟事業者のみ

指標 8 : 路線バスの運行キロあたり利用者数

路線バス運行の効率化では、利用者数の増加と運行キロ数の適正化（削減）がバランスよく図られる必要があるため、単純には運行キロあたりの利用者数の向上を目指すことが望まれる。

■ 指標の算定方法

- ・ 運行キロあたり利用者数は、年間総輸送人員を年間総運行距離（運行キロ）で除して算出する。
- ・ 年間の総輸送人員数と総運行距離（運行キロ）を各交通事業者の報告により把握する。

■ 目標の設定方法

- ・ 路線バスの運行キロあたり利用者数について、現況の 2017 年度（平成 29 年度）の実績から算出すると 1.37 人となる。
- ・ 参考に利用者数増加、効率化による運行キロ削減の想定を組み合わせた試算をすると、利用者が現状維持でも運行キロ数を削減して効率化することで、運行キロあたり利用者数は現状よりも増える。
- ・ 中長期的には、利用者が増加し、運行キロ削減が図られる組み合わせを目指すべきものであるが、本計画期間内では、指標 7 のとおり利用者の現状維持を目標としていること、運行キロの削減は交通事業者との協議や市民との合意形成を経て実現されるものであることを踏まえ、当面は現状値以上を目標値とする。

■ 指標の現状と目標値

現 状 (2017 年度)	目 標 (2023 年度)
1.37 人	1.37 人以上

【参考】路線バスの利用者の増減、運行キロ数の削減を想定した場合の運行キロあたり利用者数の試算

設 定 項 目	現 状		想定 1	想定 2	想定 3	想定 4	想定 5
	利用者数	現状	5%増加	変化なし	5%増加	5%減少	5%減少
	運行キロ数	現状	変化なし	10%削減	10%削減	変化なし	10%削減
路線バス利用者数 (人/年)	16,410,628		17,231,159	16,410,628	17,231,159	15,590,097	15,590,097
総 運 行 キ ロ (km/年)	11,950,494		11,950,494	10,755,445	10,755,445	11,950,494	10,755,445
キロあたり利用者数 (人/km)	1.37		1.44	1.53	1.60	1.30	1.45

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、自動車など）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。

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

本計画期間内の主要事業のひとつである（仮称）新盛岡バスセンターの整備、供用開始は、バス路線網の再編による効率化の核であるとともに、中心部への集客力向上と利用者増加に寄与するものであるため、（仮称）新盛岡バスセンターでの乗車人数の増加を目指すことが望まれる。

■指標の算定方法

- 実態調査に基づき、現状は盛岡バスセンター仮設乗降場から発車する1便あたりの乗車人数、目標値は、（仮称）新盛岡バスセンター構内から発車する1便あたりの乗車人数とする。

■目標の設定方法

- （仮称）新盛岡バスセンターの整備計画の詳細について現在検討中のため、目標は現状値以上とする。

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
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

現状で公共交通が利用できない地区の交通手段を確保し、市内の公共交通空白地区を解消することを中長期的な目標とするため、確実な事業実施を目指すことが望まれる。

■指標の算定方法

- 関係機関・交通事業者の報告により把握する。

■目標の設定方法

- 小規模需要対応型交通の導入が考えられる地区毎に導入するシステムなどの検討を行い、中長期的に地域住民や関係機関との合意形成が図られた地区から順次導入することとし、本計画期間では、当面1地区の導入を目標とする。

※小規模需要に対応する交通の例として、タクシー車両などを活用した乗合交通サービスがあります。例えば、利用を予約した人同士が路線バスのように乗り合わせる交通です。一般のタクシーとは異なり、いつでもどこへでも行くことはできません。設定された時刻表や経路に従い、予約があった便だけ運行します。

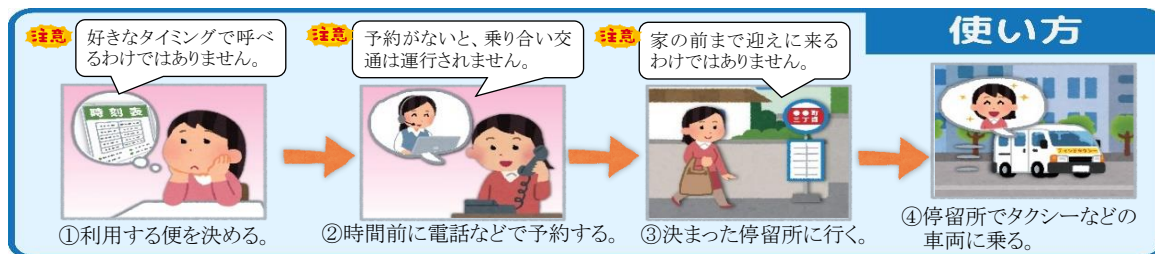


図 5-7 小規模需要対応型交通の例

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
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必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。

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

公共交通に対する市民の意識啓発や利用の喚起につながるため、計画の推進にあたり、地域公共交通会議・行政と連携しつつ、主体的に公共交通全体や事業について考え、意見や提案を行うとともに、自らも利用や利用促進活動などを行う機会を市からの働きかけなどによって設け、継続して取り組むことが望まれる。

■指標の算定方法

- 地域公共交通会議・行政と連携し、計画推進に積極的かつ主体的に関与する団体や会議・イベントなどについて、市に対する申し出により把握する。
- 不特定多数参加型の1回完結の検討会や集会などは1機会、年間を通じて活動する会議や複数回行われるワークショップなどは活動回数を問わず参加機会としてそれぞれ1機会とする。

■目標の設定方法

- 現状では、要望書の提出がなされるなど、会の確認ができていない「松園ゾーンバスを考える会」、「山田線ファンクラブ」、「もりおか交通まちづくりLRTフォーラム」がある。
- 市民参加による地域交通に関する懇談会、検討会などの設立や活動は、小規模需要対応型交通の導入が想定される地区などでの活動が考えられるが、路線網の再編に関わるそのほかの地区や計画推進に関わる組織設立や活動を妨げるものではなく、機会はより多く設けられることを目指す。計画期間中では、小規模需要対応型交通の導入が想定される地区での機会創出を含め2つを加えた合計5を目標とする。

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
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

計画の推進と見直し改善のため、地域公共交通会議・行政が主体となり、市民と交通事業者を交えた意見交換の場を設け、継続して取り組むことが望まれる。

■指標の算定方法

- 市の報告により把握する。

■目標の設定方法

- 計画期間中に各地域単位の意見交換を毎年継続的に実施（対象地区は今後検討）し、計画の中間段階、計画の最終年度の2回は市域全体を対象とした意見交換を実施する。

■指標の現状と目標値

現 状 (2018 年度)	目 標 (2023 年度)
0 回	市域全体の実施：2回（通算） 毎年地区を定めて実施

※このページは白紙です。

6 地域公共交通網形成に必要な事業

6.1 計画目標達成のために取り組む施策の体系

盛岡市地域公共交通網形成計画では、『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』という基本理念、5つの基本方針のもと、5つの計画目標を定めています。

この目標を実現するため、4つの施策の柱ごと、16の施策、39の事業に取り組みます。



6.2 目標実現のための取り組み事業

(1) 取り組み事業の推進に関する「盛岡市地域公共交通会議」構成員の役割

「盛岡市地域公共交通会議」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づく「法定協議会」であり、盛岡市地域公共交通網形成計画の作成、網形成計画の実施に必要な協議を行う組織（盛岡市地域公共交通会議設置要綱）です。法定協議会では、参加（協議）の要請を受けた者の応諾義務、参加者には協議が整った事項に対する尊重義務があるとともに、計画の実施において法定協議会自体が補助対象事業者となることも可能です。

このことから、「盛岡市地域公共交通会議」は、当該計画を推進する実行組織となり、構成員（組織）は取り組み事業を推進する上での重要な役割を担っています。

表 6-1 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の役割

立場	役割
市	市民、交通事業者、ほかの行政などの関係機関との連絡調整の要となり、計画全体の進捗管理、施策の評価と必要な見直しに関する統括的な役割を担います。
公共交通事業者	交通事業の経営・運行の主体として、确实、安全で効率的な運行、必要な情報などの収集や提供、発信を行います。
住民・利用者 運送事業実施主体	主体的に公共交通を利用するとともに、計画の実施や改善に対する提案や必要に応じて運行の主体となるなど、公共交通に積極的に関わります。
公共交通事業者の 運転者による団体	計画の実施や改善に対する意見や提案を行います。
道路管理者 交通管理者 公安委員会	道路、交通行政の観点から計画の実施や改善に関する検討、判断を行います。
学識経験者	地域公共交通会議における協議、計画の実施、改善に対するアドバイスやコーディネートを行います。
旅客輸送事業管理者	旅客輸送行政に関する総括の観点から計画の実施や改善に関する検討、判断を行います。
地域関係者	計画の実施、改善に対する意見や提案を行うとともに、行政や関係機関、交通事業者と連携した取り組みの展開を図ります。

(2) 目標実現のための取り組み事業

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

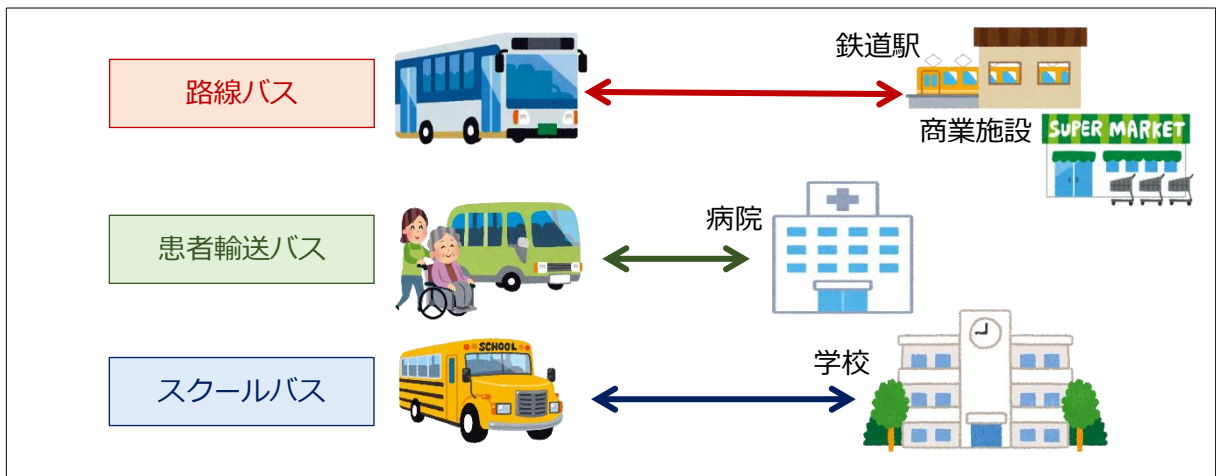
- 鉄道と路線バス、タクシー（小規模な需要に応じた乗合利用を含む）などの既存交通事業者とともに、スクールバス・患者輸送バス、自治会などの地区の共助による運行、さらに自動運転などの先端技術を活用した移動手段などの利活用や新たな導入を視野に入れ、地域の公共交通が持続的に確保できる体制、支援のあり方を適切に組み合わせた市内全体をカバーする公共交通網の構築を目指し、路線バスの運行効率化と利用者のニーズや医大附属病院の移転などの需要の変化に対応できるよう、バス路線網の見直し、再編について検討します。
- 全体の路線網は、各地域や地区に交通の拠点となる中心拠点、地域拠点、乗り継ぎ点を確保し、これらを効率的に連絡する路線や運行の方法を検討します。見直し、再編は、車両及び運転士を効率的に運用して、利用者の多い地区のサービス向上、利用者の少ない地区の適切なサービスの確実な提供、高齢化などによる運転士不足への対応、交通渋滞や環境負荷の低減、運行経費削減を図るとともに、わかりやすさ、利用しやすさを向上するため、既存のゾーンバスシステム、都南バスターミナル廃止への対応、（仮称）新盛岡バスセンターの整備を活かしつつ検討します。
- また、公共交通における自動運転などの新技術の活用の検討、新しい交通システムの可能性などの調査・研究を行います。

事業 1	都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編					
概要	廃止予定となっている既存の都南バスターミナルの機能を、JR 東北本線岩手飯岡駅に移転し、鉄道と路線バスの結節を強化しつつ、岩手飯岡駅を交通の拠点とした都南地区のバス路線の再編を実施します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	再編の検討 地元・バス事業者協議		再編実施			

事業 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					
概要	（仮称）新盛岡バスセンター整備（2021 年度中の供用開始予定）に合わせ、これを利用して、市内の拠点と中心部との連絡性、中心部内の回遊性の向上と既存路線・系統の統廃合による運行の効率化が行えるよう、既存の路線バスの見直しを供用開始に合わせ実施します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	見直し検討	バス事業者協議	実施			

事業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					
概要	スクールバス・患者輸送バスの機能を確保しながら、買い物などの地域住民の生活に必要な交通手段を確保するために、路線バス及び小規模な需要に対応する新たな移動手段とスクールバス・患者輸送バスの運行を一体化する方策を検討し、地元住民や関係機関との協議調整が整った路線から順次再編を検討します。					
実施主体	盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者					
実施スケジュール （年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	地元・関係機関協議 実証実験	導入の検討				

路線バス・患者輸送バス・スクールバスが並行して運行



統合した新しい交通手段が運行

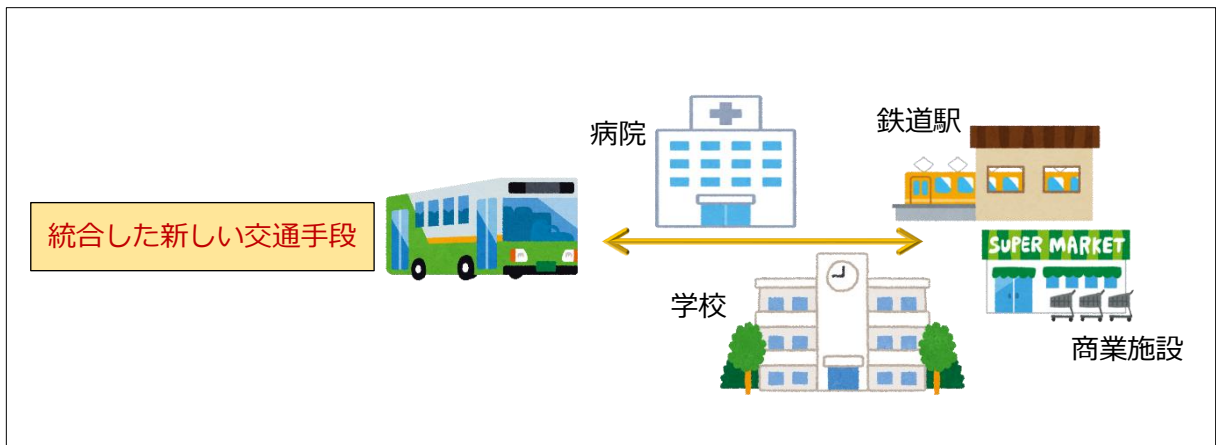
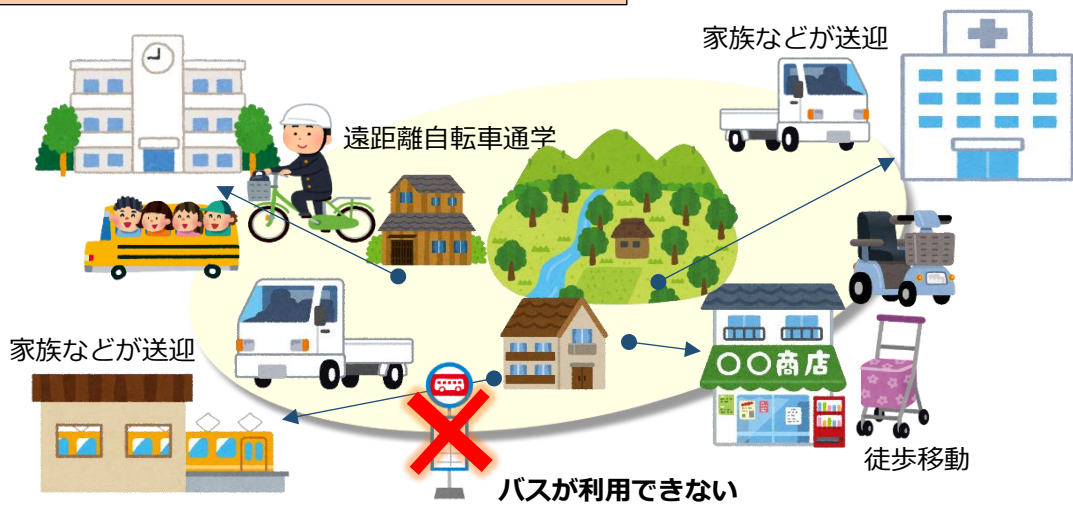


図 6-1 複数の交通手段を統合して運行するイメージ

事業4	交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入					
概要	公共交通の利用ができない交通空白地区（鉄道駅を中心とした半径800mの範囲外、バス停を中心とした半径300mの範囲外）の移動手段を確保するため、需要の大きさや地元住民のニーズを踏まえた上で、確保する交通サービスの内容（頻度、運賃、ルート、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう、タクシー車両やタクシー事業者を活かした移動手段の確保・導入、自治会などの地区の共助による移動手段の確保・導入などについて検討を行い、地元住民や関係機関との協議調整が整った地区に導入していきます。					
実施主体	盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者					
実施スケジュール （年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	—	地区の選定	移動手段の検討	地元・関係機関協議	実施	

公共交通空白地区：公共交通が利用できない環境



公共交通を使って移動できる環境

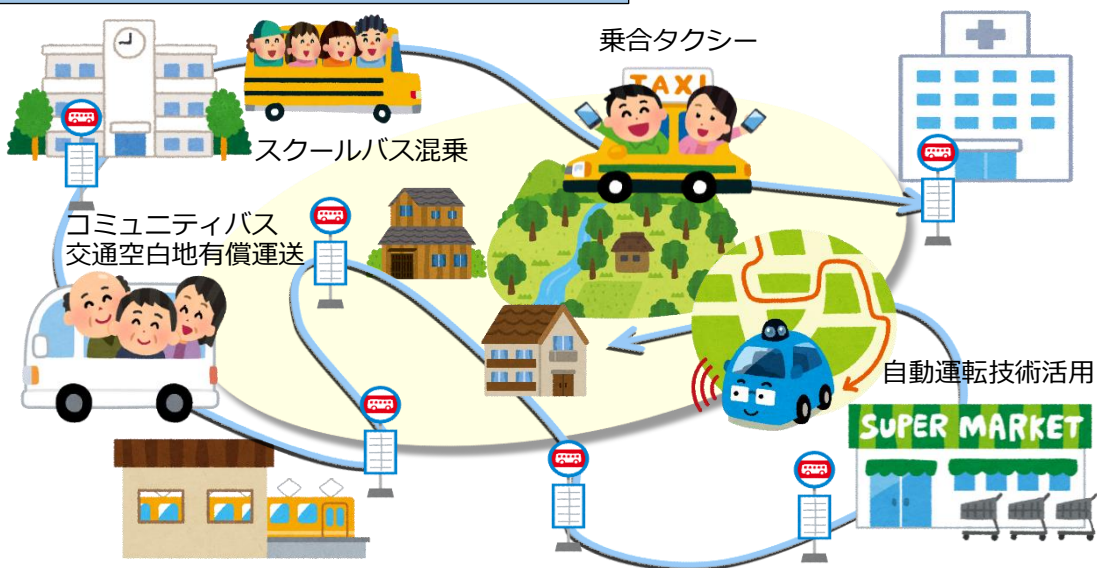
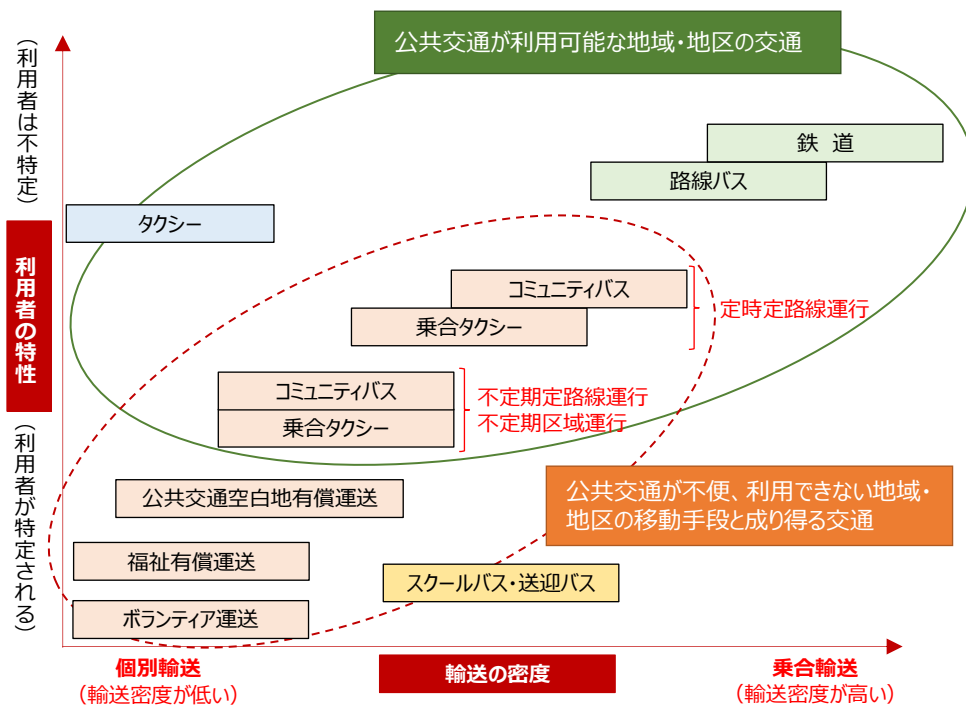


図 6-2 交通空白地区を解消する交通手段のイメージ



種類	特徴
コミュニティバス 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 地域内や集落と拠点間の移動手段として、行政や行政から依頼を受けた民間事業者が運行主体となり、比較的規模の小さい区域で運行される乗合交通。 利用者が少なく、路線バス運行が成立しない地域で行政が関与して運行されているのが特徴。 定時定路線（決められた時刻表とルート）で運行する場合のほか、利用者の要望（デマンド）に応じて柔軟な時刻や路線で運行する場合がある。 車両は多人数の乗車が可能なバス車両を用いる場合もあれば、タクシー車両（セダンタイプやジャンボタイプ）を用いる場合もある。
公共交通空白地 有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 主に地域住民を対象に、営利に至らない範囲の対価で、NPO法人、医療法人、社会福祉法人、認可地縁団体などが、道路運送法第79条の規定による登録を受けて自家用自動車で行う乗合交通。
福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 介助が必要な高齢者や障がいのある対象者に限定し、営利に至らない範囲の対価で、NPO法人、医療法人、社会福祉法人などが、道路運送法第79条の規定による登録を受けて自家用自動車で行うもの。 原則として、ドアツードアの個別輸送である。運送登録者が、介護保険の訪問介護事業者として認定を受けていれば、介護保険適用も可能。
ボランティア輸送	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法によらない無償運行で、許可や登録を必要としない。 利用者は、ガソリン代などの実費のみを負担して、運送してもらうもの。

図 6-3 小規模な交通需要に対応する交通手段の種類と特徴

事業5	利用者のニーズに応えるダイヤへの見直し					
概要	日常生活の通勤・通学、通院、買い物などの移動目的に適した運行間隔、運行時間帯への見直し、週末、祝日の街歩きや市内の観光に便利な運行間隔、運行時間帯への見直しを検討します。また、岩手医大附属病院の移転に伴う、盛岡市立病院など市内の医療機関への新たなニーズに沿ったダイヤも合わせて見直しを検討します。					
実施主体	バス事業者・盛岡市・商業及び観光などの関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	検討・実施					

事業6	鉄道駅を活かす連絡バス路線確保					
概要	既存の鉄道網・鉄道駅、新たな鉄道駅と地域の拠点や主要施設を連絡するバス路線の確保について、鉄道と路線バスが適切に役割分担し、無駄のない確実な公共交通網となるよう再編案を検討します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	-	再編案の検討	バス事業者・関係機関協議		実施	



図 6-4 岩手飯岡駅に接続する路線バス

事業7	自動運転などの新技術の導入可能性の検討					
概要	国などの動向を注視しながら、自動運転などの新技術を活用も含めた新しい交通システムなどの導入の可能性について検討します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・タクシー事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	検討					

国土交通省は、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保、2020年までの社会実装を実現するため、自動運転に対応した道路空間の基準などの整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向けたより実践的な実証実験のひとつとして、道の駅「かみこあに」（秋田県上小阿仁村）を拠点とした自動運転サービス実証実験を行っています。

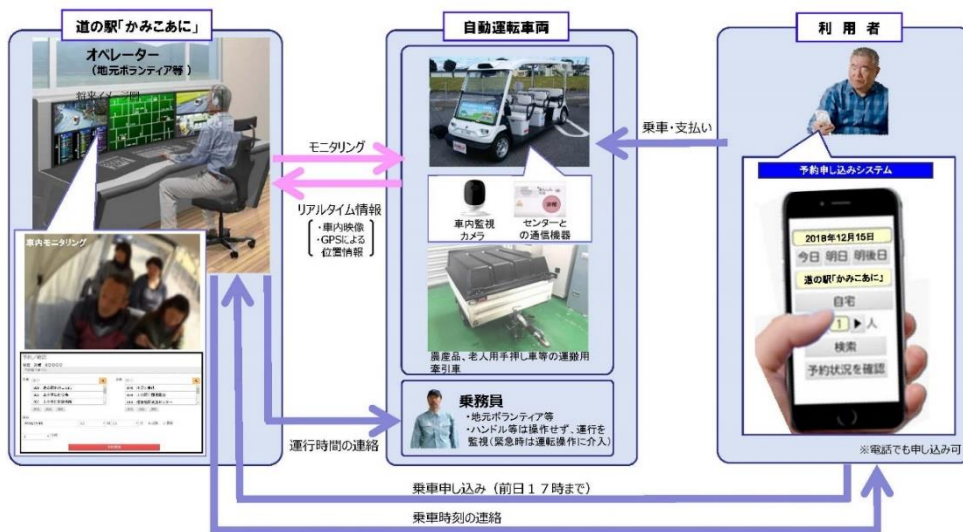


図 6-5 自動運転サービスの運行管理システムの例

出典：国土交通省東北地方整備局道路部交通対策課記者発表資料

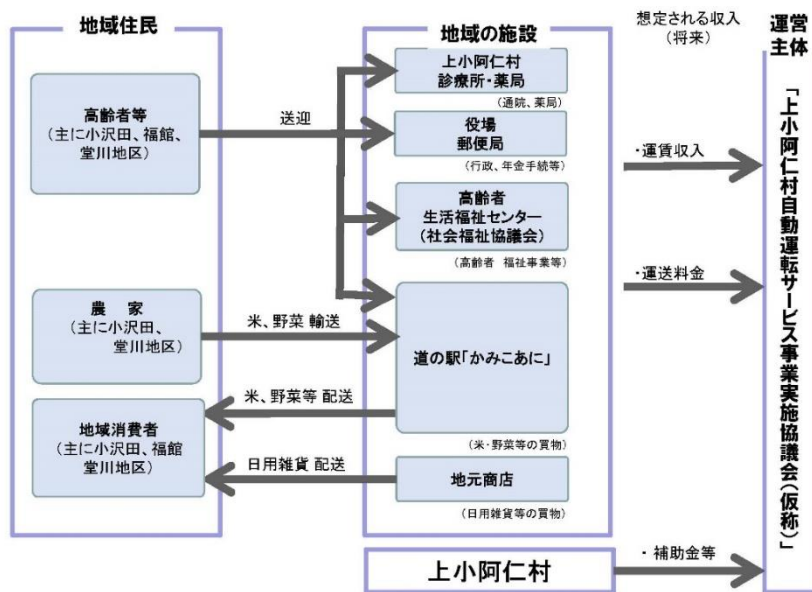


図 6-6 自動運転サービスを運行させるビジネスモデルの例

出典：国土交通省東北地方整備局道路部交通対策課記者発表資料

事業 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					
概要	市民団体から要望がある LRT や BRT などの新交通システム導入に伴う中心市街地活性化や環境負荷の低減などの利点及び、交通環境に及ぼす影響や事業の採算性の課題について、先進地の事例や運用実績を注視しながら、継続して調査・研究をします。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	調査・研究					



図 6-7 LRT（次世代型の路面電車）の例

※LRT とは、Light Rail Transit の略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。

※BRT とは、Bus Rapid Transit の略で、バス車両を用いて大量輸送を行う交通システムを指し、バス停の改良による乗降の容易性、専用車線や優先的な信号運用などを伴って定時性、速達性を確保するなどの特徴を有し、日本ではバス高速輸送システムと呼ばれています。

市民団体などからの提言書

平成 26 年 10 月「盛岡中心市街地活性化提言書」

（株式会社川徳・岩手自動車販売株式会社・三田農林株式会社（KMC））

平成 30 年 10 月「盛岡市への LRT の導入とまちなかの賑わい創出に関する提言書」

（もりおか交通まちづくり LRT フォーラム・特定非営利活動法人環境パートナーシップいわて・クロスステラス盛岡（三田農林株式会社）・MOSビル（岩手自動車販売株式会社）・株式会社川徳・ななつく株式会社）

取り組み2：鉄道の利活用、利便性向上

- 既存鉄道網の利活用と利便性向上のため、JR 田沢湖線新駅整備に向けた検討を進めるとともに、JR 山田線の利用促進を検討します。

事業9	JR 田沢湖線の新駅整備					
概要	JR 田沢湖線の盛岡駅と大釜駅の間の前潟地区への新駅整備に向けた検討を進め、実現を目指します。					
実施主体	盛岡市・鉄道事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	関係機関調整	詳細設計	駅工事		供用開始	

※上記スケジュールは、検討・調整状況により変更となる場合があります、あくまで市が目指すものとなります。



図 6-8 JR 田沢湖線の新駅設置予定地

事業 10	JR 山田線の利活用					
概要	公共交通機関として信頼度の高い鉄道網を確保し、沿線地域の交通の利便性を高めるため、JR 山田線の利用促進を検討し、利活用に係るパンフレットなどを作成します。					
実施主体	盛岡市・鉄道事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	調査・検討	パンフレットなど作成	配布			



図 6-9 JR 山田線

取り組み 3 : 交通結節点の整備、機能拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と路線バス、タクシーなどの多様な交通手段をつなぎ合わせる交通結節点の整備・機能拡充について検討、推進します。 ● 中心交通結節点として必要な機能を備えた（仮称）新盛岡バスセンターの整備、国道 4 号渋民バイパス沿いに整備計画中の「道の駅」における自動運転技術などを活用した新たな区内交通の導入に必要な機能や条件検討など、地域交通結節点や乗り継ぎ点に求められる機能や設備、整備のあり方について検討します。 	

事業 11	（仮称）新盛岡バスセンターの整備					
概要	中心結節点として、盛岡バスセンター跡地に交通機能と集いや交流などの機能を併せ持った（仮称）新盛岡バスセンターを整備します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	計画策定 設計	設計 整備	供用			

事業 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					
概要	中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に求められる交通の結節に必要な機能や設備など、その整備のあり方について、地区の特性を踏まえて検討します。					
実施主体	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					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	—	調査	整備のあり方検討			

表 6-2 交通結節点で確保することが望まれる機能や設備など

	機能	設備など
基本となる機能	交通手段相互の確実な連絡	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段を相互に利用するために必要な乗降場や駐停車施設 想定すべき交通手段（徒歩、自転車・バイク、鉄道、バス（路線バス・送迎バス・高速バス）、タクシー、自家用車）
	わかりやすさ、使いやすさ	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点自体の設置場所のわかりやすさ、特にバス停は目立つ工夫 交通結節点周辺、アクセスする主要な経路のバリアフリー化 移動の動線に配慮した乗降場や通路などの配置
	スムーズな乗り換えや乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段間、特にバス相互の乗り継ぎ時の水平移動、垂直移動が少なくなる乗降場配置や通路、エレベーター・エスカレーターなど バスや鉄道の乗り継ぎ、バス相互の乗り継ぎに必要十分で極力短い時間とした運行ダイヤの設定
	安心できる待合い環境	<ul style="list-style-type: none"> 大きく、見やすい時刻表や行き先案内の表示 接続する交通の状況や到着時間などのリアルタイムな情報を知るためのバスロケーションシステムや情報案内システム 乗車券や定期券などが購入できる案内所や提携している施設などの併設 交通系 IC カードなどへのチャージができる設備 雨風、特に雪・寒さへの配慮があり、季節や天候の影響を受けにくくする上屋や提携している施設などの併設 早朝や夜間などでも利用に不安を与えない照明や防犯カメラ、通報設備など
	快適な待ち合い環境	<ul style="list-style-type: none"> トイレやベンチなどの休憩施設 自動販売機など
付加的な機能	地域づくり・まちづくりの支援 地域活動などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な人の集い、にぎわい、憩いの空間となる都市施設がまとまって立地する区域や、田園の集落の核的な施設と一体的に交通結節点を設け、地域での集会や趣味活動などと公共交通利用を連携させ、公共交通の利用者確保・増加につなげるとともに、地域づくりやまちづくりの誘導・支援を図る 拠点として物理的・心理的なランドマーク、景観形成要素になるような配慮 地域、観光、生活関連情報を受発信できる設備や仕組み



図 6-10 基幹バスと支線バスをつなぐ地域結節点として機能している松園バスターミナル



図 6-11 中心結節点として機能している JR 盛岡駅

事業 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、地区内交通などの連携機能などの確保					
概要	道の駅の整備計画に反映するため、自動運転技術などを活用した新たな地区内交通の導入を図る場合の施設側に必要な機能や条件などを検討するとともに、自家用車利用以外の観光客が道の駅にアクセスできるバス路線などの再編について検討します。					
実施主体	盛岡市・関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	機能・条件検討		路線再編の検討			



図 6-12 道の駅の整備イメージ

出典: 盛岡市

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

- 鉄道と路線バスの運賃について、わかりやすく、使い勝手のよい体系や支払い方法、乗り継ぎ時の負担を軽減する割引制度などのあり方や実現方法について検討します。
- 異なる交通事業者や交通手段を意識しない利用環境構築のため、スムーズな運賃の支払いや精算に有効な交通系 IC カードなどの導入を推進します。交通系 IC カードは、運賃支払いとともに、利用区間や利用時間などの様々なデータの蓄積が可能で、車両運行管理データと合わせて情報分析することで、運行経路やダイヤの素早い適切な見直しにも寄与します。さらに、公共交通網全体の継続的な見直しにも活用できるため、これらビッグデータの活用なども視野に入れるとともに、日本版 MaaS の実現に向けての国などの動向を注視しながらシステムの導入、活用方策について検討します。

MaaSとは：Mobility as a Service の略で、ICT を活用して交通をクラウド化し、運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

出典：国土交通政策研究所報第 69 号 2018 年夏季

事業 14	交通系 IC カードなどの導入（鉄道、バス共通利用可能）の推進					
概要	市内の鉄道・バス・タクシーの交通事業者にとって適切な交通系 IC カードなどの早期導入を目指します。					
実施主体	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					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	事業者調整			関係機関調整		



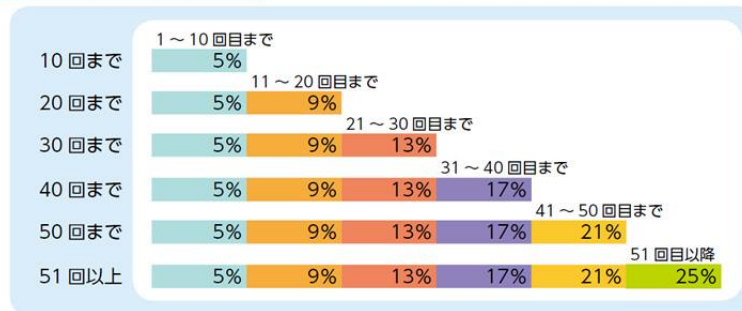
図 6-13 交通系 IC カードの利用イメージ

事業 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					
概要	交通系 IC カードなどの導入を前提に、既存の現金やバスカードによる運賃支払いや精算では難しかった、乗り継ぎ割引、多頻度利用者の割引率アップや他のサービスと連携したポイントの付与、ゾーン運賃や時間内フリーパスなどの運賃制度や割引制度の実施について検討します。					
実施主体	バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	交通系 IC カード導入の着手時検討開始					

基本ポイントの付与：宮城県仙台市の交通系 IC カードでは、地下鉄、市バスなどを利用すると、**それぞれのその月の乗車回数や利用金額**に応じてポイントが貯まります。1 回毎の運賃に乗車回数に応じたポイント率を乗じて計算します。

$$\begin{array}{c} \text{ポイント数} \\ \text{1ポイント未満の端数は切り捨て} \\ \text{1ポイント1円} \end{array} = \begin{array}{c} \text{1乗車ごとの運賃額} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{ポイント率} \\ \text{その月の乗車回数により異なります} \end{array}$$

地下鉄、市バスのポイント率



乗継ポイントの付与：地下鉄と市バス、または地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス（高速バスを除く）を 60 分以内に乗り継ぐとポイントが貯まります。60 分以内であれば、どの駅、どの停留所から乗り継いでもポイントが貯まります。

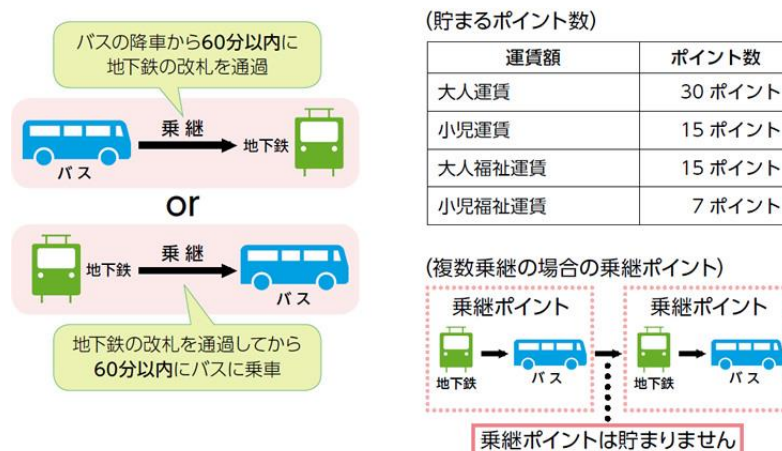


図 6-14 交通系 IC カードを活用した利用ポイント付与の例

出典：仙台市交通局

取り組み5：路線バスの運行定時性の確保

- 公共交通軸の多車線化の整備にあわせて、バスベイ設置などの道路環境整備に引き続き取り組み、路線バスの運行定時性の確保を図ります。

事業 16	道路新設・改良に合わせたバスベイの設置					
概要	既存道路の改良、道路の新設に合わせ、バス停におけるバスベイの設置を図ります。					
実施主体	盛岡市・交通管理者・道路管理者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					



図 6-15 バスベイの設置例

取り組み6：情報の伝え方の改善・充実

- 市民や外国人観光客も使いやすく、わかりやすい交通に関する案内や情報を、無料公衆無線 LAN（フリーWi-Fi）などを含むインターネットなどを介した電子媒体、多言語表記、音声案内、高齢者に馴染みのある時刻表冊子などの多様な媒体で発信する方法について検討し推進します。
- また、既存のバスロケーションシステムについて、経済性やデータ更新の容易さなどに加え、車両管理システムとの連携も勘案した更新整備を検討します。

事業 17	わかりやすい行き先案内表示（方面別整理、車内案内など）					
概要	行き先や経由地の案内について、バス車両などの前面や側面の表示や車内案内をわかりやすくするための、方面別の整理や記号などの統一化などの工夫について、鉄道、バス事業者、乗合交通を運行するタクシー事業者間で統一、整合を図った表示や案内を実施します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	交通事業者調整				実施	



同じ方面でもバス事業者によって表示が異なる

- 岩手県北バスの表示
アルファベットと2けたの数字の組み合わせ
- 岩手県交通の表示
3けたの数字
- JRバス東北の表示
行き先のみ

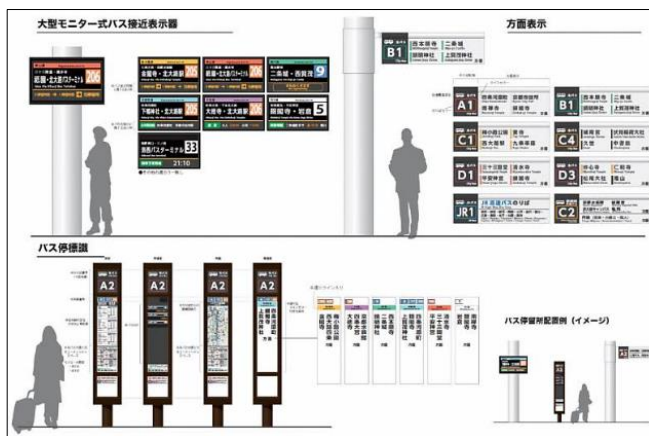
図 6-16 各バス事業者の行き先案内表示



図 6-17 京都市バスの系統番号表示デザイン

出典：京都市交通局

事業 18	バス停の更新整備					
概要	バス停で利用者に発信する運行ダイヤなどの情報のわかりやすさ向上と更新情報の新鮮さや正確さを確保するために有効なインターネットなどの通信手段やデジタル機器を活用した新しいバス停への更新整備について検討します。					
実施主体	バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	検討					



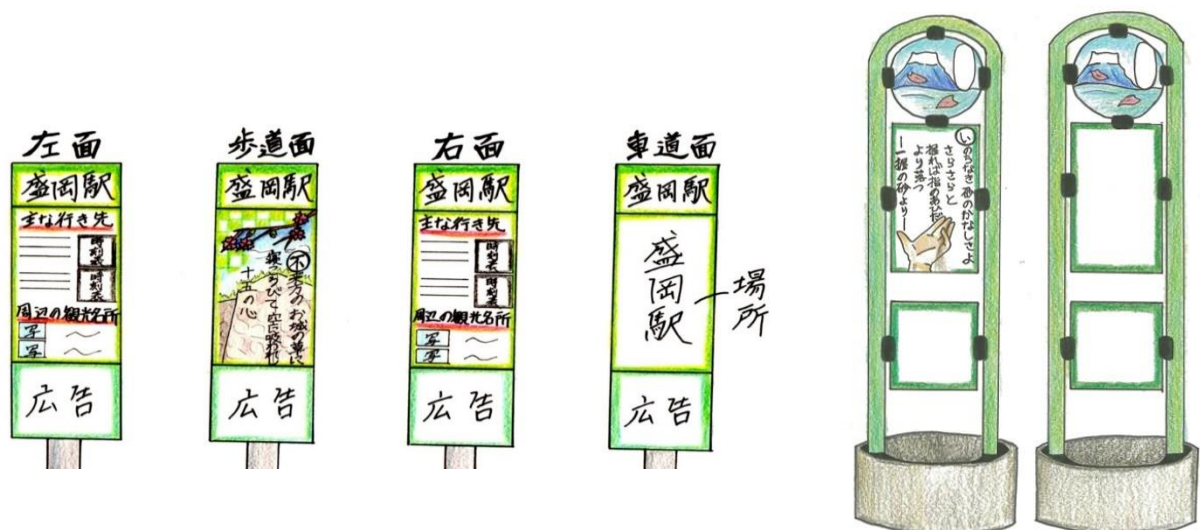
バス停・方面表示・モニターのデザイン統一

【京都市内のバス停】 出典: 京都市交通局

大型モニターによる情報提供

【盛岡駅 13 のりばバス停】

図 6-18 情報提供やデザインに配慮したバス停更新の例



【2017 年度盛岡市立高校商業科の生徒による「バス停に新たな魅力をつけて利用促進を図る提案」】

図 6-19 バス停に新たな魅力を加える提案の例

事業 19	バス停の統合及びバス停名の統一化					
概要	バス事業者別に設置されているバス停の集約統合、同一地点で異なるバス停名称の統一について検討します。					
実施主体	バス事業者・盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	バス事業者調整 検討					

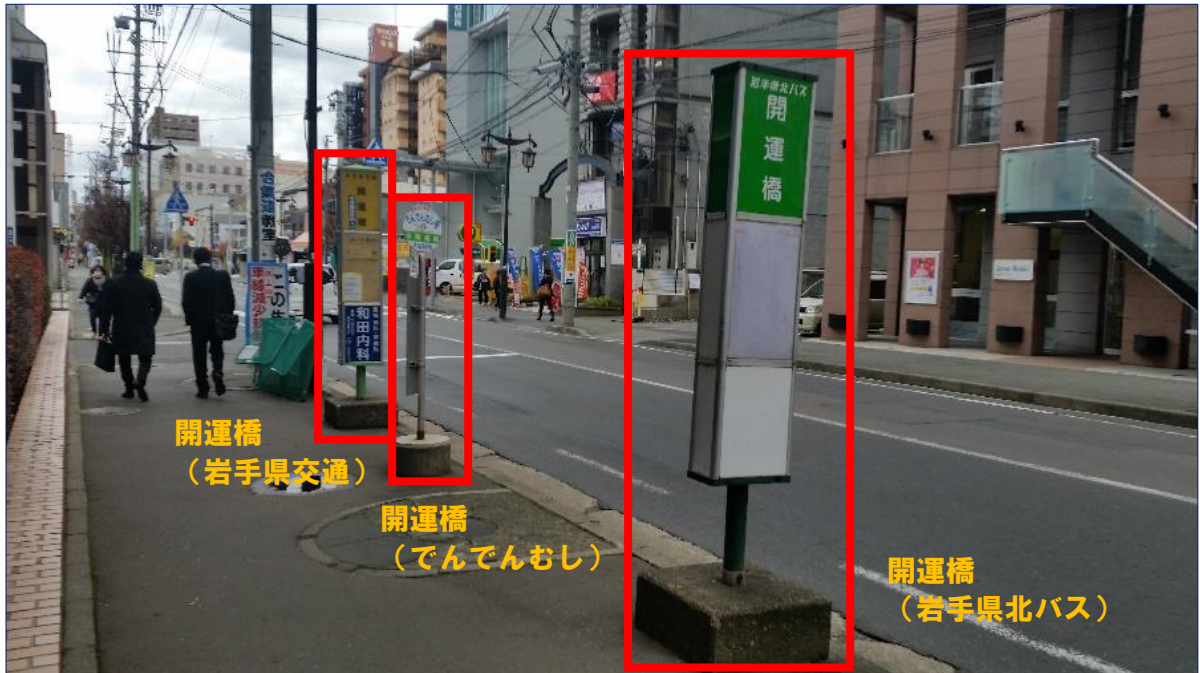


図 6-20 開運橋バス停：同じ名称のバス停が3基設置されている例



図 6-21 「啄木記念館前」と「玉山農協前」：同じ場所のバス停名称が異なる例

事業 20	バスロケーションシステムの更新整備の推進					
概要	既存のバスロケーションシステムについて、経済性やデータ更新の容易さなどに加え、車両管理システムとの連携も勘案した更新整備を目指します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・関係機関・岩手県・周辺市町					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	バス事業者調整 関係機関調整					

京都市では、バス案内表示及びディスプレイを刷新し、京都駅のバス総合案内板では、駅前から発車するバスの経路地、行き先、発車予定時刻、接近情報を4か国語で表示しています。各乗り場では、次発便の経路地、行き先、発車予定時刻、接近情報を4か国語で表示しています。



バス総合案内板



東山通 / 清水寺・祇園・平安神宮・銀閣寺・東福寺方面			
市バス	清水寺・祇園 北大路バスターミナル Kiyomizu-dera Temple / Gion / Kitaoji Bus Terminal	206	11:08 D2
市バス	博物館三十三間堂 清水寺・祇園 Kiyomizu-dera Temple / Gion	66	11:25 D2
市バス	清水寺・祇園・平安神宮・銀閣寺 Exp. Kiyomizu-dera Temple / Gion / Ginkakuji Temple	急行 100	10:20 D1
市バス	清水寺・祇園・平安神宮 Exp. Kiyomizu-dera Temple / Gion / Heian-jingu Shrine	岡崎・東山 Express	10:48 D1
市バス	直行 五条坂(清水寺) Non-Stop Gojozaka (Kiyomizu-dera Temple)	直行 東山 シャトル	まもなく到着 Approaching D1
市バス	博物館三十三間堂 泉涌寺・東福寺 Sennyuji Temple / Tofukuji Temple	208	11:31 D2

バス乗り場の案内

図 6-22 京都市のバスロケーションシステムの改善例

出典：京都市交通局

釜石市などでは、スマートフォンを使って、近くのバス停や使いたいバス停にあと何分でバスが来るのか確認でき、バス停の位置や時刻表なども表示できるバスロケーションサービス「バス予報」の実証実験を行っています。

**「バス予報」とは
スマホからバスの到着予定を
確認できるWebサイトです！**



バス予報マン



近くのバス停に
いつバスが来るかを確認できます

使いたいバス停に
いつバスが来るかを確認できます

よく使うバス停を登録し
いつバスが来るかを確認できます

図 6-23 釜石市のスマートフォンを活用したバスロケーションシステムの例

出典: 釜石市

事業 21	わかりやすい的確な公共交通利用情報の提供					
概要	公共交通の利用を促進するため、市民、来訪者・観光客も使いやすく、わかりやすい公共交通に関する案内を検討し実施します。また、多言語表記されたバスマップの作成、中心結節点での音声案内やスマートフォンなどを活用した情報発信を検討します。					
実施主体	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					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	バスマップ作成		事業者調整 検討			

都心循環バス「でんでんむし」 Loop Bus "Denden-mushi"

■ 盛岡市内の観光には、かたつむりの絵がついた都心循環バス「でんでんむし」が便利です。
 ■ For sightseeing in Morioka city, there is convenient city center loop bus "Denden-mushi," indicated with snail picture.
 ■ 關於盛岡市内観光，乘坐帶有蝸牛圖案的市中心循環大巴「Denden-mushi」是非常便利的。

Q ○○に行きたいのですが
How can I get to ○○?
■ 想去○○。

■ ○○へはでんでんむしに乗ってください。料金は1回100円です。
■ Ride Denden-mushi for going to ○○. The fare is 100 yen per ride.
■ 請乘坐「Denden-mushi」前往○○。費用是1次100日圓。

■ 盛岡駅東口バスターミナル1階、15番・16番から出ています。
■ The bus is departing from the stop 15th and 16th at 1st floor of Morioka Station East Exit Bus Terminal.
■ 從盛岡車站東口大巴站1樓的15號和16號發車。

Q どれに乗たらいいですか？
Which bus should I get on?
■ 乘坐哪輛車？

■ 1日乗車券は300円です。盛岡駅バス案内所、プラザおでつで販売しています。
■ One day ticket is 300 yen. You can buy them at Morioka Station Bus Information Center and Plaza Odette.
■ 1日乗車券為300日圓。在盛岡車站大巴介紹所和Odette廣場銷售。

■ 15分間隔で運行しています。
■ The bus operates at 15 minute intervals.
■ 每隔15分鐘運行一班。

■ 都心循環バス「でんでんむし」 City Center Loop Bus "Denden-mushi"
 ■ バス停 Bus Stop
 ■ 観光案内所 Tourist Information

15番線(右回り) Clockwise Platform 15 at Morioka Station
 16番線(右回り) Counterclockwise Platform 16 at Morioka Station

図 6-24 外国人観光客への対応の取り組み

出典：盛岡外国人観光客おもてなし便利帳

和歌山市の公共交通情報マップ（wap+（ワッププラス））は、シニア版、観光版、地域（北部版、中央部版、南部・東部版、全市域版）の6種類で、わかりやすさを重視して作成されています。



バスの乗り方と運賃の支払い方

1 バスに乗る時 When you ride a bus

行き先・ルートを確認します

同じ行き先でもルートが違うバスがありますのでご注意ください。ご不明なことはドア横のインターホンで乗務員にお尋ねください。

Confirm destination and route

Please note that there are buses with different routes, even towards the same destination. If you have any questions, please ask the crew on the interphone.



バスは後のドアよりご乗車し、前のドアより降車ください

Get on the bus from the back door.
Get off from the front door.



乗車口すぐのところに二つの機械があります

There are two machines at the near the entrance.

お支払いが現金、定期、紙製乗車券の場合

整理券をお取りください。整理券が無い場合もあります。

If paying by cash, commuter pass, paper ticket
Please take a numbered ticket. There are times when there is no numbered ticket.



バスカード等磁気式乗車券ご利用の場合

カードリーダーにカードをお通しください。

In the case of using a magnetic ticket, such as a bus card,
Please put the card into the card reader.



図 6-25 対象者の目的、年齢、地域別に作成した公共交通情報マップの例（部分抜粋）

出典：和歌山市

取り組み7：バス停の使いやすさの向上

- 公共交通にアクセスするバス停における待ちやすい、待てる環境づくり、徒歩や自転車での利用が容易になる環境づくりについて検討し、実施します。

事業 22	バス停下屋の整備					
概 要	バス停における上屋などの整備について、実施箇所や整備方法を検討します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	調査			整備箇所の検討		



図 6-26 上屋・ベンチを備えたバス停（杜の道南）

事業 23	市民との協働によるバス停周辺の除雪の実施（雪かきくん）					
概 要	冬期降雪時におけるバス停・周辺歩道などの除雪を市民との協働により継続的に取り組みます。					
実施主体	盛岡市・市民（地域）・バス事業者					
実施スケジュール （年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					



図 6-27 バス停に設置された除雪用スコップ：雪かきくん

事業 24	バス停周辺の駐輪場の整備					
概要	バス停まで自転車を利用し、自転車を停めてバスを利用できるように、バス停周辺における駐輪場の確保、整備について検討します。					
実施主体	盛岡市・道路管理者・関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	-	-	-	調査	整備箇所の検討	

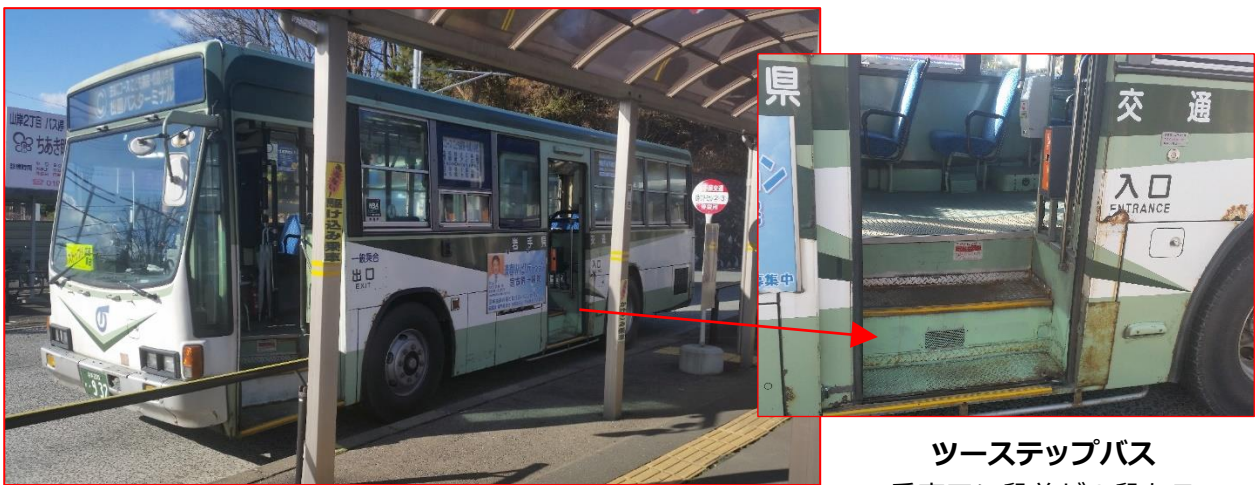


図 6-28 下前潟バス停に隣接して確保された自転車駐輪場

取り組み8：車両のバリアフリー化

- 車両のバリアフリー化について検討し、推進します。

事業 25	ノンステップバス導入に対する補助制度の実施					
概要	バス事業者がノンステップバス車両を導入する際の補助制度を継続して実施します。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					



ツーステップバス
乗車口に段差が2段ある



ノンステップバス
乗車口に段差がない

図 6-29 ノンステップバス車両への更新

取り組み9：外国人観光客への対応の推進

- インバウンド観光需要に対応するため、外国人観光客に対する交通案内や情報の多言語化を図ります。

事業 26	交通案内や情報の多言語化					
概要	外国人観光客に対する車内放送、行き先表示、乗り場案内や情報の多言語化について、観光関連部局や観光関連事業者とも連携し実施します。					
実施主体	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					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	事業者調整				実施	



京都市バスでは、車内の「次の停留所名」の案内を日本語・英語（ローマ字）の表示から、ディスプレイモニターを更新し、日本語・英語（ローマ字）・中国語・韓国語の4か国語表示に変更しています。

主要観光スポットの最寄り停留所では、イラスト表示、停留所から主な観光地までの道順案内を表示するほか、車内アナウンスの多言語対応（4か国語）も行っています。



図 6-30 京都市バスの車内案内表示の4か国語多言語化の例

出典：京都市交通局

取り組み 10 : 接客サービスの向上

- 利用者の満足度を高めるとともに、運転士などのサービススキル向上、誇り意識の高揚のため、接遇や対応の教育実施や対応マニュアルの整備に取り組みます。

事業 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					
概要	高齢者や障がいのある方、外国人観光客などの利用者への接遇や対応に関する教育実施や対応マニュアルの整備を行います。					
実施主体	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					

5 交通機関の部:主としてタクシー

Z お客様が乗る

Z-1 ありがとうございます
Hello!

Z-2 どちらまでですか?
How far to?
Where to?

Z-3 ○○まで
To ○○.

Z-4 ○○国の方ですか?
Are you from ○○?

Z-5 中国 / 香港 / 台湾 / 韓国 / 豪州
China / Hong Kong / Taiwan / Korea / Australia



Z-6 こちらまでですね
Is it to here?

Z-7 シートベルトをお付け下さい
Seat belt, please.

Z-8 あそこが○○です
That is ○○.

Z-9 岩手銀行本店 / 市役所 / 駅 / デパート
Iwate Bank Head Office / City Hall / Station / Department Store

Z-10 はい、到着しました
Here we are.

Z-11 あそこが入口です
That is the entrance.

Z-12 お忘れ物はありませんか?
Do you have everything?

Z-13 ドアは自動で閉まりますので、そのまま結構です
The door will close automatically, please leave it.

Z-14 料金はこちらです
This is your fare.



図 6-31 外国人観光客接遇マニュアル（タクシーにおける対応）の例

出典:盛岡外国人観光客おもてなし便利帳



図 6-32 バス事業者の接遇講習の様子

出典:岩手県交通(株)

取り組み 11 : 環境負荷の低減

- 環境負荷の低減を図るため、自家用車利用から公共交通利用への転換を進めるとともに、公共交通自体の環境負荷低減を図るため、車両の低炭素化に取り組みます。

事業 28	EV・FCV 車両、充電・充填設備の導入・整備の検討					
概要	公共交通における EV・FCV 車両などの導入、充電・充填設備の導入や整備を検討します。					
実施主体	バス事業者					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	検討・整備					



図 6-33 市内に導入された電気バス

EV 車両とは : Electric Vehicle の略で、搭載した電池の電力を動力源に電動モーターで車を駆動させる電気自動車です。一般的には、外部から電池に充電する必要があります。

FCV 車両とは : Fuel Cell Vehicle の略で、搭載した燃料電池で発電した電力を動力源に電動モーターで車を駆動させる燃料電池自動車です。燃料電池は燃料の水素を使って発電するため、外部から水素を充填する必要があります。

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

- 公共交通に対する関心や理解を高め、利活用する意識を喚起し、利用促進につながるよう、市民・企業などに対する働きかけ（モビリティ・マネジメント施策）について、交通事業者、商店街や観光関連事業者の団体などと連携して効果的な方法を検討し、既に実施している施策と合わせて取り組みます。

事業29	バスの日まつりの開催					
概要	市民がバス車両やバスの乗り方などに関するイベントに接する機会を通じ、バスに親しみ、関心を高め、利用するきっかけづくりとなるよう関係機関と連携し継続して開催します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					



図 6-34 バスの日まつりの様子

出典：盛岡市、公益社団法人岩手県バス協会

事業 30	利用体験会などの開催					
概要	バスを利用したことがない、利用の仕方がわからないといった市民が多くいることを踏まえ、乗り方や運賃の支払い方、時刻表の見方などについて、学校の授業や自治会などの集まり、「バスの日まつり」のイベント開催に合わせて実際に体験する機会を設けるよう検討します。					
実施主体	盛岡市・バス事業者・関係機関					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	検討					



図 6-35 バス利用体験会の実施例

出典：滝沢市

事業 31	地区毎のモビリティ・マネジメントなどの実施					
概要	小学生、中学生、高校生、高齢者、転入者などの利用層別、利用環境や条件が異なる職場や地区単位別にターゲットを明確にし、移動や交通の全般、公共交通の利用に関する情報の提供を行いながら、移動や交通手段の選択について考え、実際の行動につながるよう、モビリティ・マネジメント施策の展開について検討します。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	-	地区選定	手法の検討	実施	-	

モビリティ・マネジメントとは、その地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもので、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織などに働きかけ、自発的な行動の転換を促していくコミュニケーション(対話)型の施策です。

みんなで考える

厨川駅周辺

これからの
かしこいクルマの
使い方

鉄道とバスを使ったスマートライフのすすめ

意外に便利な公共交通

- ◎厨川駅までの移動時間が短縮！！
厨川駅西口へのバス乗入れ開始により約10分で厨川駅へ
- ◎鉄道はとにかく速い！！
厨川駅⇄盛岡駅間を約7分で移動。
定時に優れているのも鉄道の魅力です。
- ◎お得なきっぷがたくさんあります！！
 - ・ IGR・バス乗継通勤定期券
→ IGR各駅⇄盛岡駅間の鉄道＋盛岡駅⇄盛岡バスセンター、みずほ銀行・青春館前のバスの乗継定期券

利用駅	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
厨川	11,340円	32,320円	61,240円

 - ・ すごe-きっぷ
→ 奥子駅⇄盛岡駅間の鉄道（IGR）＋盛岡駅⇄盛岡バスセンター間のバス1日乗り放題で800円

定期券提示優待施設
情報もあります

この他にもたくさんお得なきっぷがあります。
詳しくはIGRいわて銀河鉄道のホームページをご覧ください
⇒ <http://www.igr.jp>

道路の渋滞、イライラしたことはありませんか？
鉄道なら渋滞知らず。

図 6-36 厨川駅周辺モビリティ・マネジメントの取り組み

事業 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					
概要	市内や周辺市町で開催される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や、シャトルバスなどの代替交通手段の運行、一般路線バスの割引利用といった利用しやすい環境づくりについて、観光・商業施設などの関係機関・イベントなどの主催者とも連携して引き続き実施します。					
実施主体	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					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	イベントなどの開催に合わせて実施					



図 6-37 サッカー試合開催時の連絡バス運行の例

取り組み 13：高齢者の移動への支援

- 高齢者の外出時の移動を支援するため、「まちなか・おでかけバス事業」について、利用状況などの把握を踏まえながら、必要に応じて制度の見直し改善の検討も行いつつ、継続的に取り組みます。

事業 33	まちなか・おでかけバス事業の継続実施					
概要	まちなか・おでかけバス事業は、公共交通利用促進、中心市街地活性化、高齢者の生活支援を目的に2012年（平成24年）6月から実施している事業で、岩手県交通（株）、岩手県北バス（株）、ジェイアールバス東北（株）の共通バスを発行する「まちなか・おでかけバス」とIGRいわて銀河鉄道（株）の運賃を割引いた「玉山地域列車でおでかけきっぷ」の発売を継続して実施します。					
実施主体	盛岡市・鉄道事業者・バス事業者					
実施スケジュール（年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	継続実施					

盛岡市にお住まいで、満70歳以上の方対象 岩手県交通・岩手県北バス・JRバス東北（共通バス）

まちなか・おでかけバスを利用して 中心市街地へ出かけよう!

おでかけバス 5.31円

「おでかけバス」に記入する2か所のバス停はご自宅の最寄りに限られます。遠方のバス停は記入できません。

販売価格 **5,400円**

自宅近くのバス停
途中乗り降り可能

中心市街地エリア
(盛岡市立病院へも利用できます)
エリア内乗り降り自由

6カ月間 期間中最長 バス乗り放題!!

降車の際は「おでかけバス」を乗務員が見やすいようにご提示ください。

販売期間 11/12(月)～4/30(火) 利用期間 12/1(土)～5/31(金)

購入時にご利用していただくもの 購入の際は本人がおいでください

購入申込費(販売窓口のみが利用可能) 本人確認センター等に購入しております。

本人写真(タテ3.0cm×ヨコ2.4cm) 顔が7割以上が写った上半身、真像、正面の写真。顔が写らない場合は利用できません。

住所・氏名・生年月日が確認できる公的機関の発行した証明出 (住民票簿・年金手帳・運転免許証・健康保険証・運転免許証など)

～乗務員からのお願い～
バス走行中の移動は危険です。停車してから席をお立ち願います。

販売窓口
平日の10:00～15:00まで販売しています。
●各なく1階乗務員窓口
●盛岡駅前バス案内所
●松尾バスターミナル(11:00～13:00まで)
●岩手県交通(盛岡営業所・盛岡営業所)
●岩手県北バス(盛岡営業所・盛岡営業所)
●JRバス東北(盛岡駅・JRバスきっぷ窓口)

盛岡市玉山地域にお住まいで、満70歳以上の方対象

IGR 玉山地域 盛岡駅までお手頃運賃!

列車でおでかけきっぷ

茨民駅・好摩駅から盛岡駅までを割引でご利用できる便利なきっぷです!

「列車でおでかけきっぷ」はこんなにオトク!

茨民～盛岡 510円 → **360円**

好摩～盛岡 650円 → **470円**

盛岡駅 ↔ 茨民駅 ↔ 好摩駅

※上記運賃は2018年8月1日現在のものです。運賃の変動により変更になる場合があります。

列車でおでかけきっぷ「購入証」の発行について
「列車でおでかけきっぷ」を購入するには、窓口にて「購入証」の発行が必要です。
※発行には、10分程度かかります。

「列車でおでかけきっぷ」について
1. 「列車でおでかけきっぷ」購入方法
茨民駅・好摩駅窓口で購入証を提示してください。

2. 発売及び利用期間
2018年 2019年
6/1(金)～5/31(金)
発売開始日以降、発売予定日の1ヵ月前から購入できます。

発売窓口
●茨民駅(7:00～17:00)
●好摩駅(6:35～17:00)
※発売窓口を中止する場合があります。予めご了承ください。
※利用の際は、きっぷの裏面に記載の注意事項を必ずご確認ください。
※利用の際は、きっぷの裏面に記載の注意事項を必ずご確認ください。

購入証の有効期間 発行日から2023年5月31日まで

購入証の発行、きっぷの購入の際は、ご本人がお越しください。

お問い合わせ IGRいわて銀河鉄道株 インフォメーション ☎019-626-9151

図 6-38 まちなか・おでかけバス、玉山地域列車でおでかけきっぷの概要

出典：盛岡市

取り組み 14 : 市民・地元企業・交通事業者・行政の協働

- 公共交通に関する施策の検討・推進に関係者が一体的に協働して取り組めるよう、盛岡市地域公共交通会議の活動、地域レベルで考え取り組む組織、市民が主体的に利用促進や品質向上に取り組む活動について検討し取り組みます。

事業 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					
概要	盛岡市地域公共交通会議の開催とともに、市民や地域が主体的に関与して地域の公共交通のあり方や確保の方策について考える組織の設立や活動の方法について検討し、市からの働きかけなどに基づき、地元住民や関係機関との協議調整が整った地域などから活動に取り組めます。					
実施主体	市民（地域）・盛岡市					
実施スケジュール （年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	地区選定・会の開催					



図 6-39 大学生・高校生・子育て世代との意見交換会（地域公共交通網形成計画策定時）

事業 35	市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催					
概要	地域公共交通網形成計画の推進、個別事業の展開、鉄道やバスの運行サービス内容などに関する市民や交通事業者、行政、関係機関の意見交換会について、開催方法などを検討し開催します。					
実施主体	市民など・盛岡市・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者					
実施スケジュール （年度）	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
	開催方法検討	開催				

取り組み 15 : 率先する行政の取り組み

- 市は、公共交通をさらに便利で使いやすく、維持し続けるために必要な財源確保や国、岩手県、周辺市町との連携を図るとともに、職員などが率先して公共交通を利用する環境をつくります。

事業 36	市職員の通勤時、公務移動の公共交通利用の環境構築					
概要	市職員の通勤時、公務移動の公共交通利用について、必要な環境構築を検討します。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	先進地調査			検討・庁内調整		

事業 37	国・県・公的団体に対する公共交通利用の働きかけ					
概要	国・県・公的団体の職員などの通勤時の公共交通利用促進・公務移動の公共交通利用について積極的に働きかけます。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	実施					

参加者募集！ 11th

「かしこい交通ライフ」 チャレンジウィーク

日常生活状況に合わせて、ムリなく、できる範囲で、車と、鉄道・バス・自転車などの「かしこい使い分け」にチャレンジする取組です。

取組期間 平成30年9月23日(日)～10月21日(日)
参加対象 岩手県内の趣旨に賛同する事業所及び個人
参加方法 参加登録書を事務局へ提出する

■例えばこんなこと・・・

- 天気のいい日は、バスや鉄道、自転車などで通勤してみる
- 普段の買い物は、近所のお店に徒歩や自転車で出かけてみる
- 自動車を運転するときは、エコドライブを心がけてみる など

■チャレンジウィークの間中は・・・

- 公共交通の利用促進、CO2削減に取組む団体として県ホームページでPRします！
- 公共交通のお得な情報をお届けします！
岩手県交通政策室公式Twitter @kotuseisaku
- 9月23日(日)「バスの日まつり(盛岡市大通商店街)」でオープニングセレモニーを実施します！

■チャレンジウィーク期間終了後には・・・

- 期間中の取組内容をご報告いただいた事業所の中から抽選で **三陸鉄道ギフト券副券5,000円相当**を贈呈！
※期間終了後、事務局から回答様式をお送りさせていただきます。

9/23(日)は、バス乗車小学生以下、無料です。この機会に、家族でバスに乗ってみましょう。 ※岩手県交通・岩手県北バス・JRバス東北の3社のみ、一部を除く路線バスに限る。

【お問い合わせ先】 岩手県公共交通利用推進協議会 (会長:岩手県知事)
事務局:岩手県政策地域部交通政策室 電話:019-629-5204

図 6-40 岩手県による公共交通利用などの利用を促す取り組み

出典:岩手県

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

- 公共交通のサービス拡充や運行を確保するために、既存の支援制度を継続活用するとともに、運転手不足問題の解消などを含めた新たな支援のあり方などについて検討します。

事業 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					
概要	公共交通のサービス拡充や運行を維持確保するために必要な、交通に関して市が所有する情報の提供、調査などに対する協力や実施、国・県・関係機関などの連絡調整、既存制度の継続活用に取り組むほか、運転士不足問題の解消などを含めた新たな支援のあり方などについて検討します。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	継続実施 支援のあり方検討					

I ♥ BUS, I ♥ IWATE.
一緒に地域を支える仕事をしてみませんか

BUS DRIVERS
岩手を支えるライフライン

JR BUS TOHOKU | IWATE KENPOKU BUS | IWATE KEN KOTSU

ENTRY 各社募集説明会
イベント等の
開催情報は [こちら!](#)

ジェイアールバス東北
総務部 採用担当
TEL:022-353-9841

岩手県北バス
総務部 採用担当
TEL:019-641-7772

岩手県交通
総務部 人事労務課
TEL:019-604-1595

滝沢市は、バス運転士を応援しています。
発行元：滝沢市 都市整備部 都市政策課

図 6-41 運転士確保に関する取り組み（ポスター）の例

出典：滝沢市

事業 39	地域が運営する交通に対する支援など					
概要	需要が少ない地区などにおいて交通手段を確保する場合の支援のあり方や地域（自治会やNPOなどの団体）が主体となって運行を確保する場合の支援のあり方について検討します。					
実施主体	盛岡市					
実施スケジュール (年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024~
	支援のあり方検討					

神奈川県相模原市では、「みんなで利用するので、バスや乗合タクシーを運行したい。」と考える地域に対して「導入と運行を支援する仕組み」を設け、地域（地域組織）に必要な支援を行っています。乗合タクシーの場合、運行継続の条件は、「1便あたりの輸送人員 1.5人以上、かつ全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上」となっています。

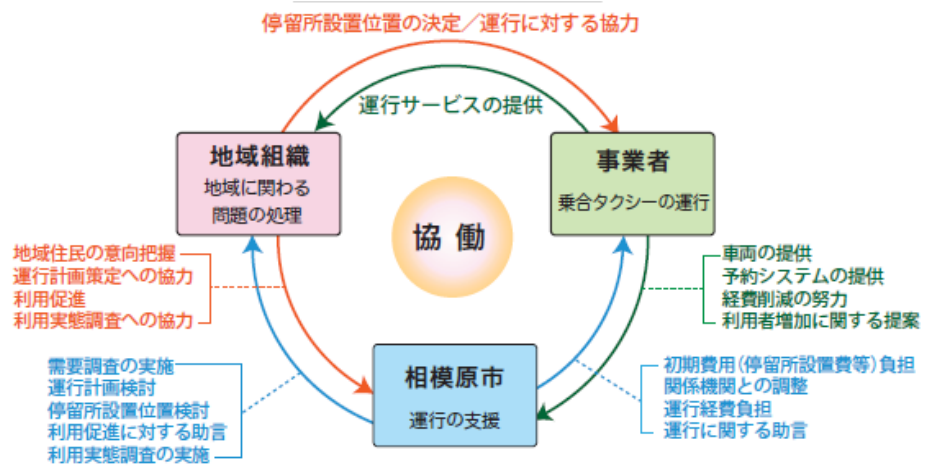


図 6-42 地域主体の交通を確保（運行）する役割分担の例

出典：神奈川県相模原市（乗合タクシー導入の手引き）

7 計画達成状況の評価と検証の方法

盛岡市地域公共交通網形成計画は 2019 年度から 2023 年度までの 5 年間を基本計画期間としています。計画における各取り組み施策の実施状況、関連する計画や事業との整合・連携、社会経済情勢の変化なども勘案し、最終目標とする市民生活や都市の姿の実現に向かうよう、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。

7.1 地域公共交通網形成のマネジメント

地域公共交通網を形成するため、また地域公共交通網を維持し、市民がより使いやすいものとして改善を重ねていくため、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、積み重ねていきます。

PDCA サイクルの実行は、盛岡市地域公共交通会議が主体的に実行するものとしませんが、公共交通に関わる全ての関係者（市民、交通事業者、行政、民間企業、地域などの団体など）が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します。

7.2 評価と検証の具体的な方法、実施サイクル

PDCA サイクルは、個別の施策・事業ごとに、モニタリング（調査）を行って進捗管理と効果・影響を評価し、取り組み内容を改善するものと、計画全体に対し、モニタリング（調査）によって目標の達成状況の評価し、計画全体の見直し・改訂を行うものを、組み合わせて実施します。

		PDCA	検討	盛岡市地域公共交通網形成計画					次期網形成計画	
			2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
盛岡市地域公共交通会議		PDCA								
当初計画の検討・策定		Plan								
個別の施策・事業	取り組み	Do								
	モニタリング（調査）	利用者数調査等データ収集	Check							
		施策別アンケート等	Check							
	評価	Check								
取り組み内容の改善		Action								
目標に対する評価	モニタリング（調査）	詳細実態調査等データ収集	Check							
		利用者アンケート	Check							
		市民アンケート	Check							
計画に記載する事項等の見直し	評価	Check								
	中間見直し（目標及び施策・事業）	Action								
	計画全体改訂作業	Plan								

図 7-1 PDCA 実施サイクルのイメージ

7.3 評価と検証に必要なデータなどの収集方法

計画の進捗や事業による効果、また目標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを、関係機関が協力して定期的に収集します。なお、交通系 IC カードが導入された場合には、この利用データを有効に活用します。

表 7-1 評価・検証のために収集するデータと収集方法

計画目標	指標	収集データ	収集方法	収集時期	収集主体	
目標① 公共交通の満足度の向上	指標 1	バス移動の満足度	1 週間に 1 日以上路線バスを利用する人の肯定的な理由の選択割合 路線バスをほとんど利用しない人の否定的な理由の選択割合	アンケート調査	2023 年	盛岡市
	指標 2	普段公共交通を利用している人の割合	外出目的別の利用交通手段	アンケート調査	2023 年	盛岡市
	指標 3	市内各地区と中心部との連絡時間	中心部と各地区の連絡時間の平均値	交通事業者ダイヤ	2023 年	盛岡市 鉄道事業者 バス事業者
	指標 4	ノンステップバスの導入率	対象車両数 ノンステップバス保有数	交通事業者の報告	2021 年 2023 年	バス事業者
	指標 5	多言語化案内されたバス路線数	日本語と英語の 2 か国語以上で車内案内されている路線系統数、バス停数	交通事業者の報告	2021 年 2023 年	バス事業者
目標② 居住誘導区域内の利便性の向上	指標 6	居住誘導区域内のバス利用圏域人口	居住誘導区域人口、公共交通軸上のバス停から半径 300m 圏域の人口	国勢調査 など	2023 年	盛岡市
目標③ 公共交通の利用拡大・運行効率向上	指標 7	公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の年間利用者数	年間総利用者数	交通事業者の報告	毎年 1 回	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
	指標 8	路線バスの運行キロあたりの利用者数	年間総利用者数 年間総運行キロ	交通事業者の報告	2023 年	バス事業者
目標④ 公共交通網の機能の確保	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	盛岡バスセンター仮設乗降場、（仮称）新盛岡バスセンター構内から発車するバスの乗車人数	実態調査 交通事業者の報告	2021 年 2023 年	盛岡市 バス事業者
	指標 10	小規模需要対応型交通の導入数	導入数	関係機関・交通事業者の報告	2021 年 2023 年	盛岡市 バス事業者 タクシー事業者
目標⑤ 公共交通と市民の関わり の増加	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	活動している組織などの数	市の呼びかけに対する活動組織や主催団体などの申し出	2021 年 2023 年	盛岡市
	指標 12	市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数	開催回数	市の報告	2021 年 2023 年	盛岡市

7.4 継続的に取り組む課題

本計画に位置付けた事業については、評価や見直しを行いながら、継続的に取り組みます。また、中長期的な視点から、本計画が終了する 2023 年度以降での取り組みが考えられる事業については、次期計画検討段階での公共交通を取り巻く様々な環境の変化なども考慮しつつ、計画への位置付け、優先順位などの検討、関係機関との協議、判断を行っていきます。

以下に次期計画期間で取り組みを検討する必要がある事業のイメージを示します。

分 類	事業イメージ
公共交通における新技術などの導入	自動運転などの先端技術を活用した移動手段確保・導入の検討
	交通系 IC カードなどから得られる公共交通関連ビッグデータの一元管理、オープンデータ化、活用方法などの検討
	連節車両の導入や BRT（専用空間確保などを含むバス高速輸送システム）、LRT（次世代型の路面電車）などによる公共交通網の強化に関する検討
公共交通の担い手確保	公共交通の運転士や整備士などの確保を支援する施策の検討
公共交通の運行の仕組み変更や財源確保	公共交通網の構築や維持、運営に関する県や周辺市町との連携、役割分担、費用負担などのあり方、実効性ある取り組みの方法などに関する検討
	公共交通の運行を維持するための交通の公有民営や PPP（インセンティブ付き委託契約など）への移行に関する検討
	財源確保のための公共交通の多面的価値（クロスセクターベネフィット）の検討・アピール
	ふるさと納税やクラウドファンディングなどを活用した公共交通を運行する新たな仕組みの検討
公共交通の利用促進、品質向上	公共交通サポータークラブの設立と活動の検討
	公共交通モニター・覆面調査員制度の導入・実施の検討
公共交通優先のまちづくり	大通り、中央通り、菜園通りなどの中心市街地における面的な公共交通優先ゾーンなどの実施に関する検討



盛岡市地域公共交通網形成計画

発行日 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)

TEL 019-626-7519 (直通) FAX 019-622-6211

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

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