

・岩手県交通 510 南インター経由川久保線

朝ピーク時間帯及び日中時間帯の盛岡方面では、利用者は少ないもののまばらに利用されています。日中時間帯の矢巾営業所方面については、盛岡友愛病院前以南での利用はありませんでした。盛岡友愛病院への公共交通利用は限定的となっています。

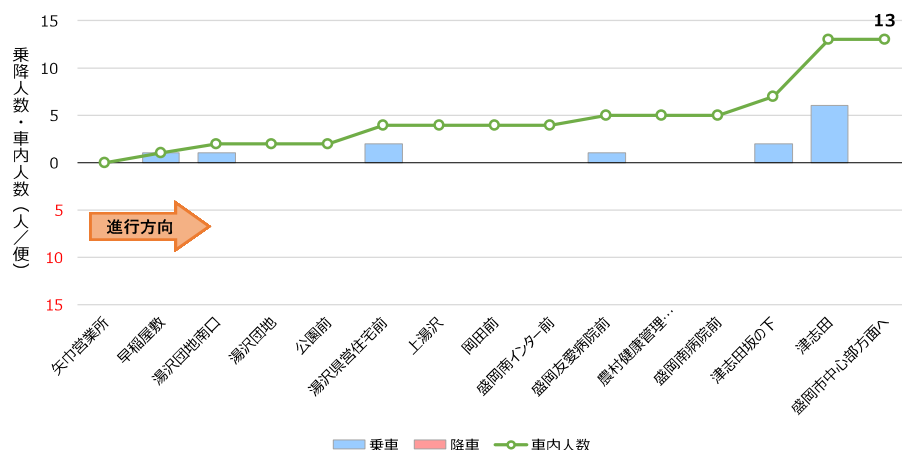


図 3-40 南インター経由川久保線

平日・朝ピーク（矢巾営業所 8:30 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

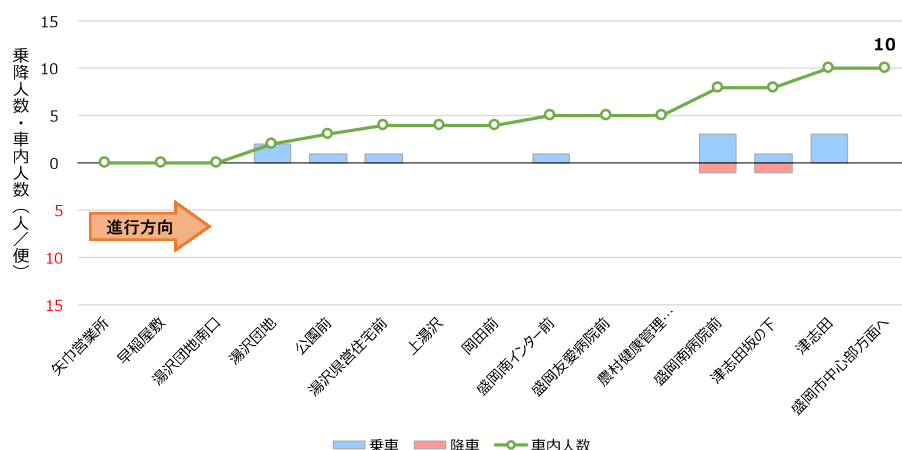


図 3-41 南インター経由川久保線

平日・日中時間帯（矢巾営業所 9:15 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）



図 3-42 南インター経由川久保線

平日・日中時間帯（矢巾営業所 16:39 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

■ 複数のバス事業者による運行区間（盛岡駅前～巢子間）の遅延状況

令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬において、バス事業者3社が並行している区間である盛岡駅前から巢子間における遅延状況調査を実施しました。

調査結果より、バス事業者各社に遅延状況の違いがあるものの、上堂や館坂等の主要交差点付近で遅延が拡大する傾向にあること、早発しないように余裕の少ないダイヤ設定となっていることを、運行ダイヤの見直しにおいて配慮する必要があります。

また、各社で所要時間に違いがあることや9～17時の日中時間帯は、遅延の発生状況が異なるもののバス停留所間の所要時間を変更していないことが明らかとなりました。

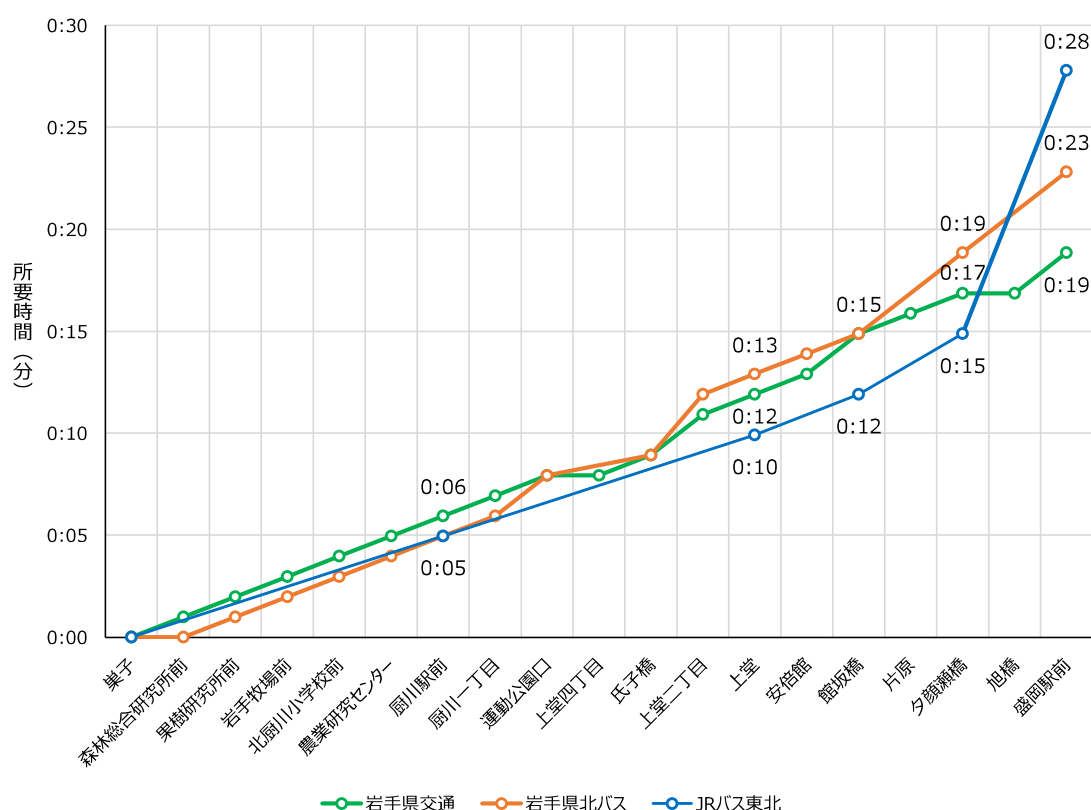


図 3-43 バス事業者における所要時間（盛岡駅前方面）

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

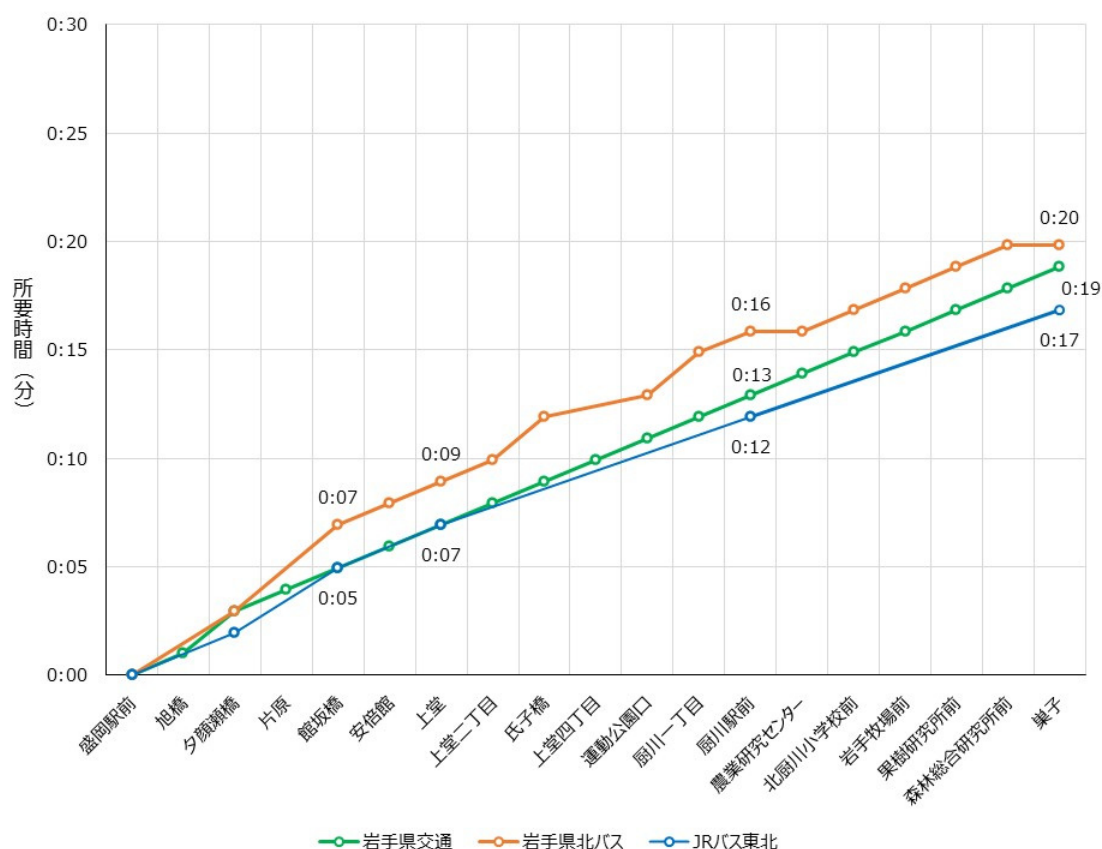


図 3-44 バス事業者における所要時間（巣子方面）

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

① 岩手県交通

岩手県交通では、9～17時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、上下線共に19分となっています。盛岡駅前方面は、氏子橋～上堂二丁目間及び館坂橋～旭橋間で遅延が拡大しています。巣子方面は、片原～館坂橋間で遅延が拡大しています。

巣子方面では、盛岡到着時点で遅延が発生している状況にあり、運行ダイヤの見直しを検討することが必要になります。また、平日よりも土休日の方が、遅延が大きくなる傾向にあり、特に夕方近くにつれ遅延が拡大する傾向にあるため、実態に合わせたゆとりのある運行ダイヤへの見直しを検討する必要があります。

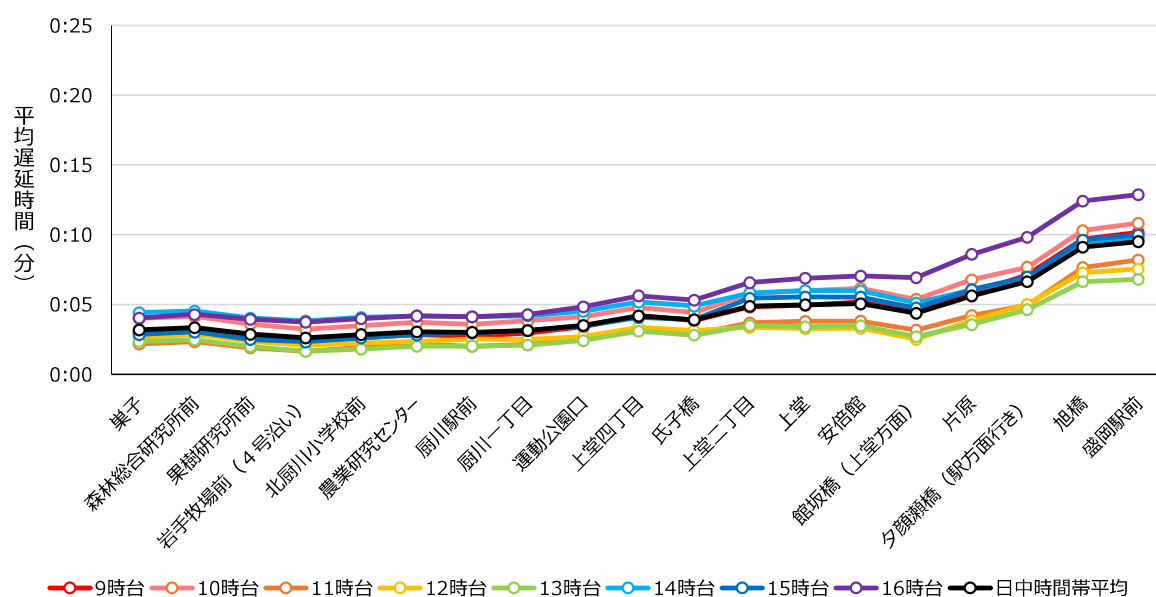


図 3-45 岩手県交通 盛岡駅前方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

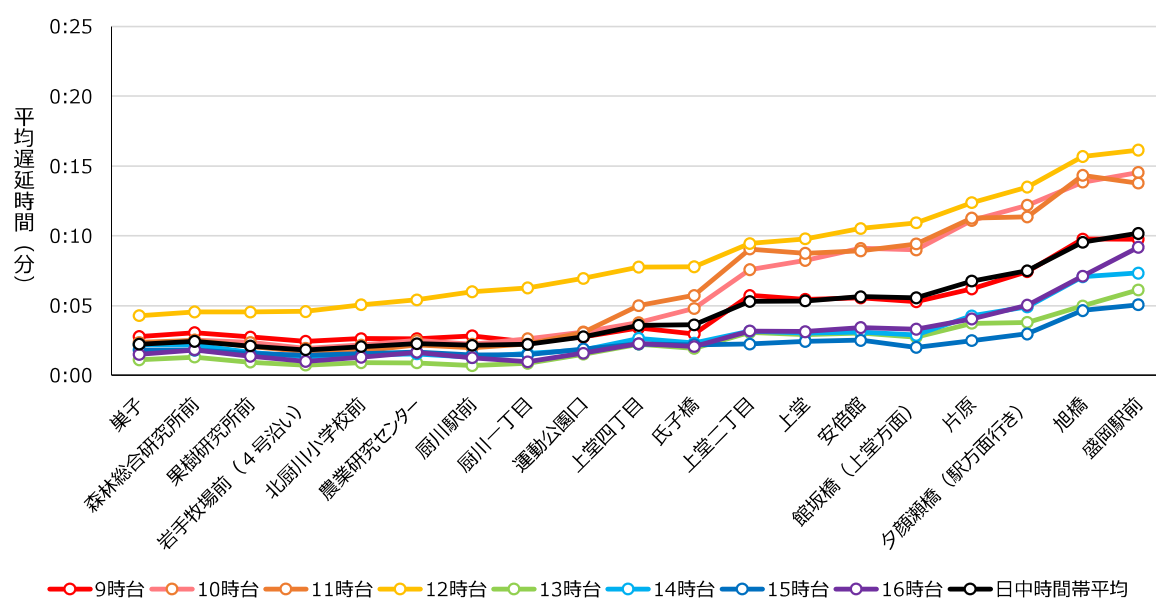


図 3-46 岩手県交通 盛岡駅前方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

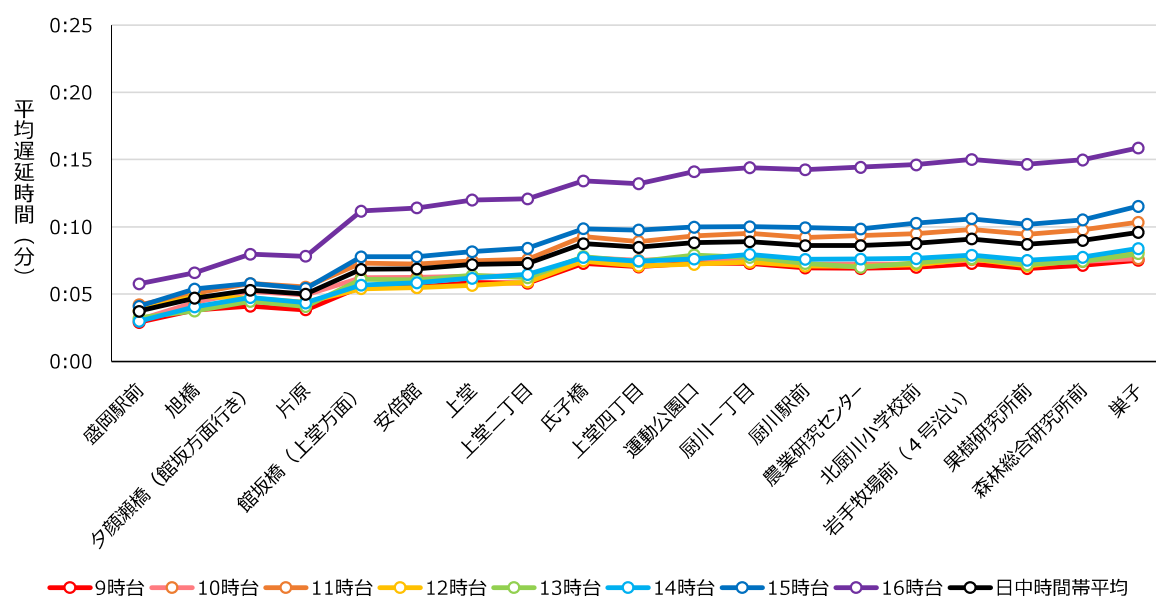


図 3-47 岩手県交通 菓子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」(令和6年(2024年)11月下旬から12月上旬)

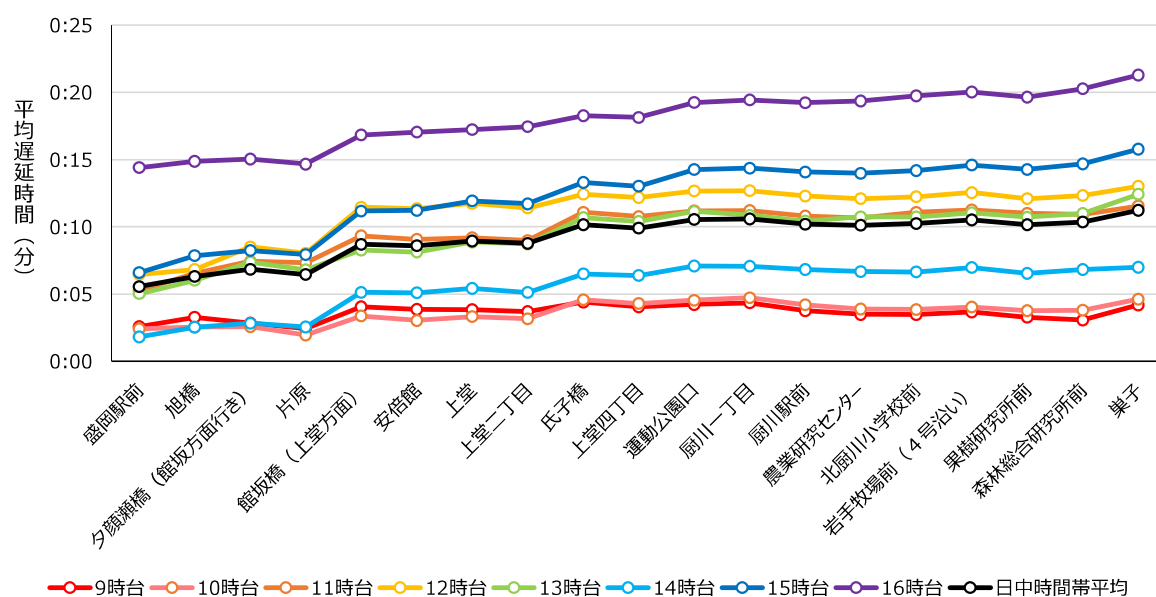
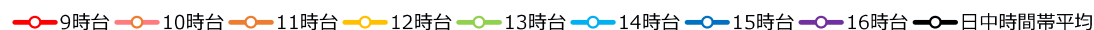


図 3-48 岩手県交通 菓子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」(令和6年(2024年)11月下旬から12月上旬)

岩手県北バスでは、9～17 時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、盛岡駅前〔東口〕方面が 23 分、巣子方面が 20 分と、岩手県交通よりも停車数が少ないものの余裕を持たせた運行ダイヤとなっています。

岩手県交通と同様に、平日よりも土休日の方が、遅延が拡大する傾向にあります。また、盛岡駅前〔東口〕到着時の遅延が回復しないため、運行ダイヤの見直しにあたり盛岡バスセンター～盛岡駅前〔東口〕間の遅延状況を考慮する必要があります。



資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

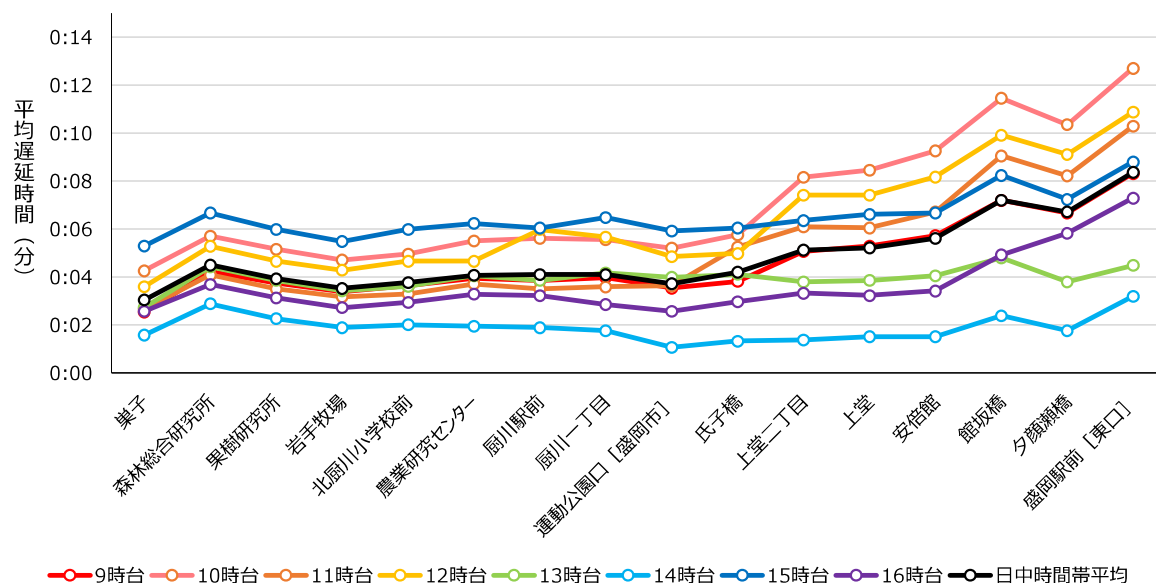


図 3-50 岩手県北バス 盛岡駅前〔東口〕方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

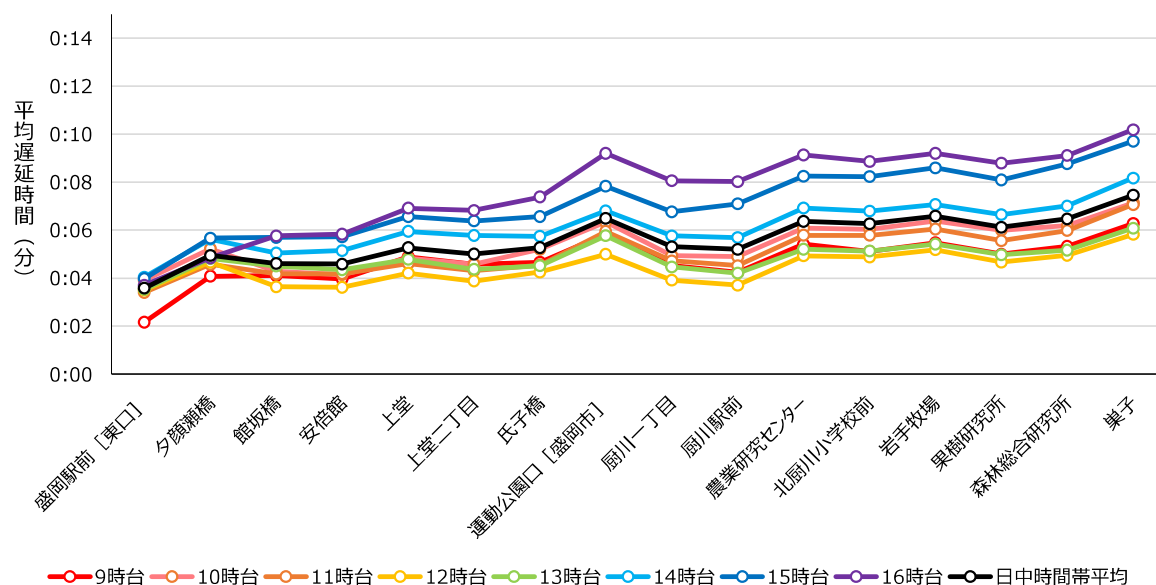


図 3-51 岩手県北バス 乗子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

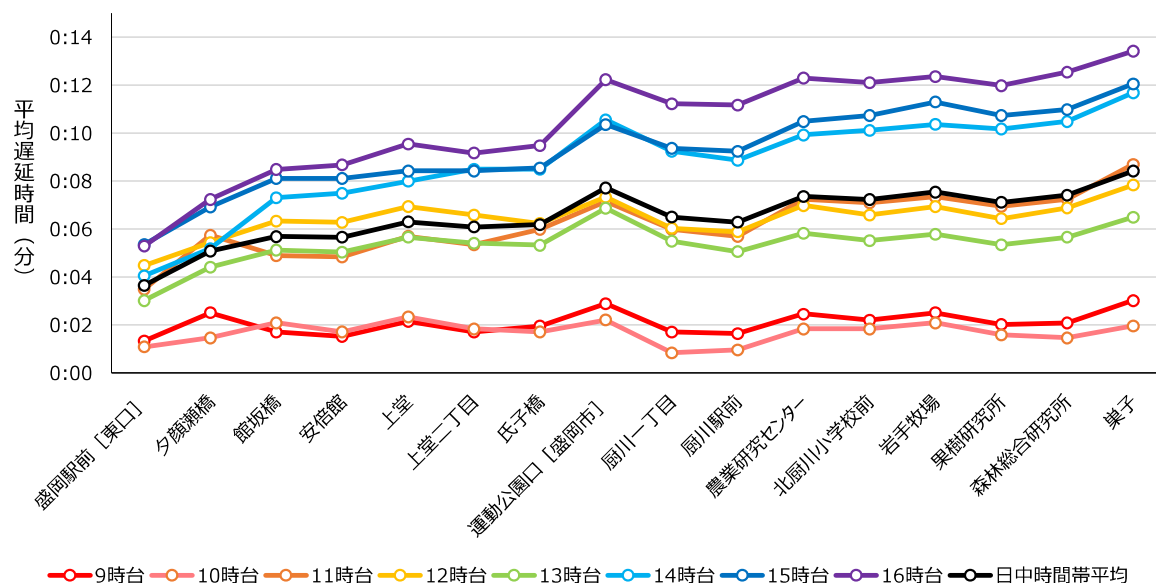


図 3-52 岩手県北バス 巣子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

③ JRバス東北

JRバス東北では、9～17時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、盛岡駅東口方面が28分、巣子方面が17分となっており、盛岡駅東口方面における夕顔瀬橋～盛岡駅東口間の所要時間は、盛岡駅東口でのダイヤ調整の都合上が13分間となっています。盛岡駅東口到着時点で遅延が改善しているように見えるものの、実際は夕顔瀬橋到着時点の遅延が継続しています。

長距離路線であるため、盛岡駅東口方面は巣子到着時点で大幅な遅延が発生している状況にあり、ダイヤ調整にあたり、路線の特性を考慮する必要があります。

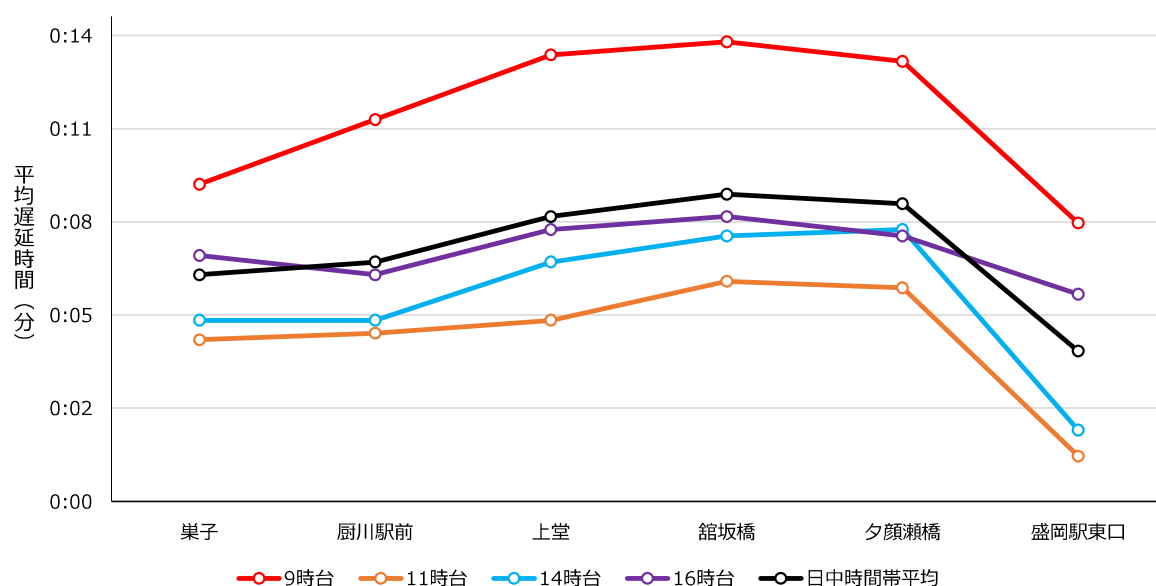


図 3-53 JRバス東北 盛岡駅東口方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

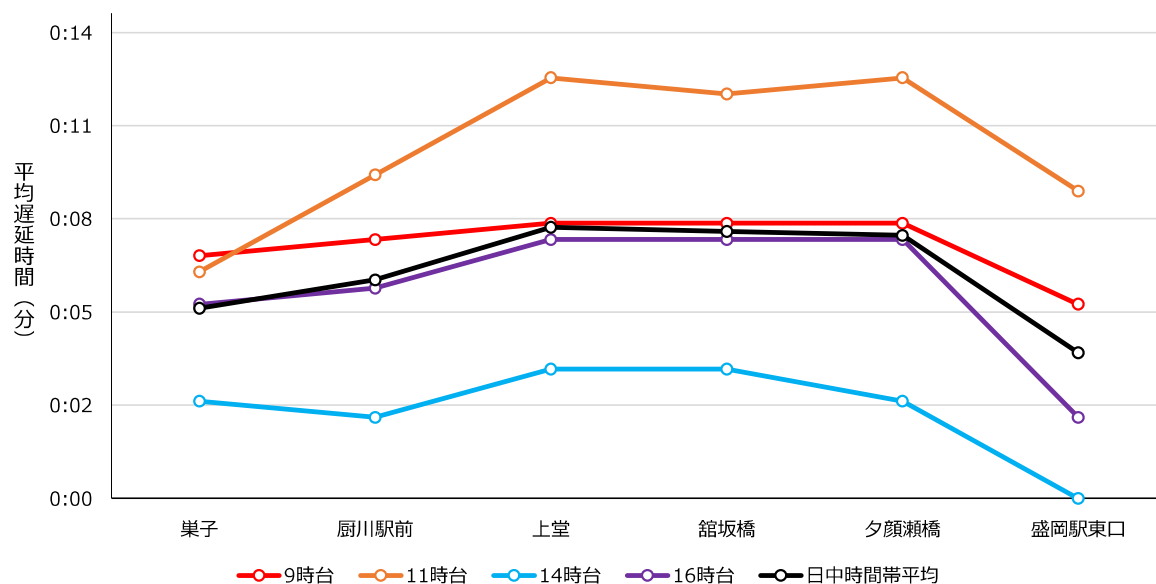


図 3-54 JR バス東北 盛岡駅東口方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

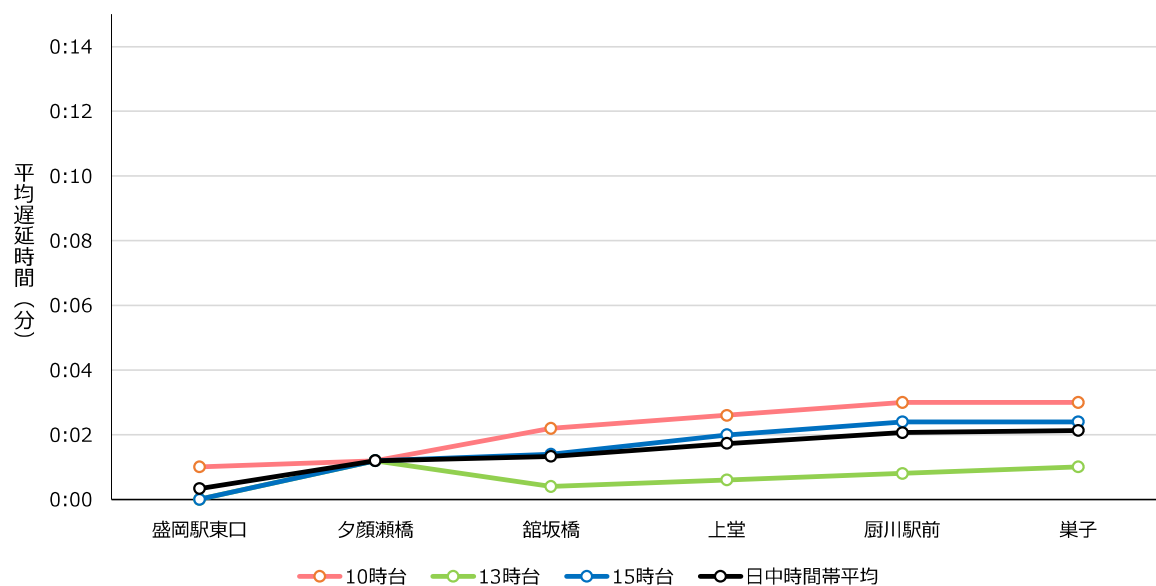


図 3-55 JR バス東北 巢子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

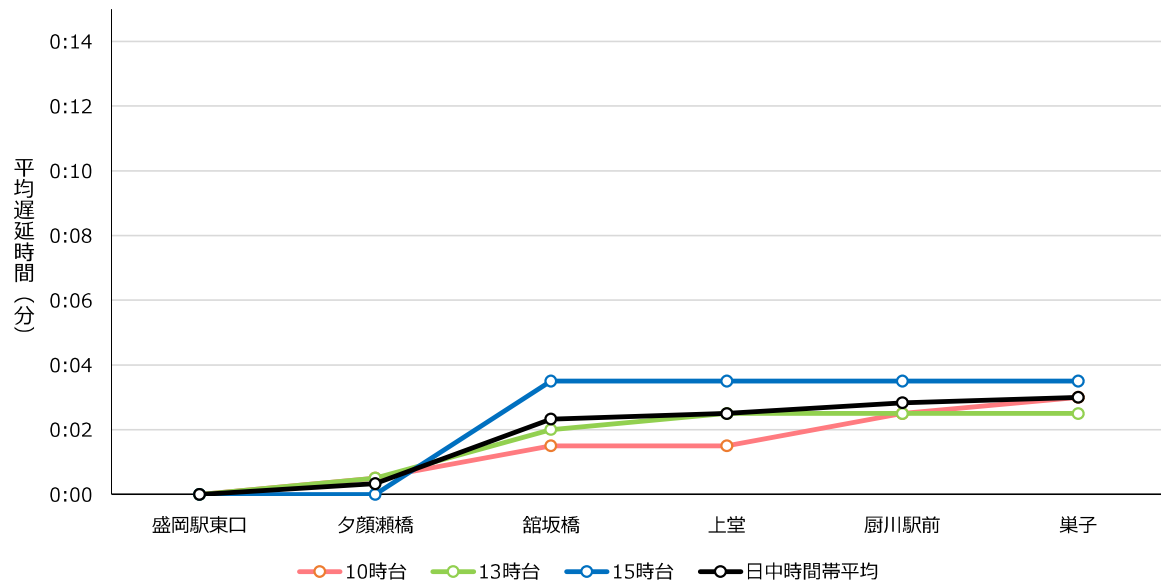


図 3-56 JR バス東北 巢子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和6年（2024年）11月下旬から12月上旬）

■ 案内誘導・情報提供の状況

①停留所の状況

滝沢市では、同じ場所のバス停が交通事業者ごとに名称が異なっていた3箇所について、交通事業者の協力で名称を統一しました。

利用者の利便性向上のため、バス停の案内等について改善の余地があります。

表 3-4 バス停名が統一された箇所

統一前	統一後
「アピオ前」(岩手県交通) 「産業文化センター」(岩手県北バス)	「産業文化センター」に統一
「盛農前」(岩手県交通) 「家畜保健所前」(岩手県北バス)	「家畜保健所前」に統一
「分れ南」(岩手県北バス) 「分れ」(J R東北バス)	「分れ南」に統一



図 3-57 交通事業者ごとの停留所柱



図 3-58 交差点を跨ぎ分散するバス停

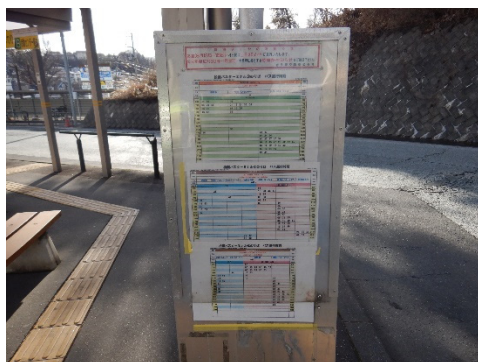


図 3-59 運行経路が分からない案内

②公共交通マップ

盛岡都市圏の3市町それぞれで公共交通マップを作成・発行しているものの、表記や情報量に差があり、乗り継ぎ等は前提とされていません。

③バスロケーションシステム

盛岡都市圏内にあるバスロケーションシステムは、3市町や交通事業者で統一されたものではなく、利用者が情報を取得するまでに時間がかかってしまうという課題があります。

交通事業者で統一された盛岡駅前バスロータリーのバスロケーションシステムの表示についても、目的地によっては、どの乗り場からどこに向かうバスが出ているかを一目で把握することは難しく、バス利用に不慣れな方や観光客（インバウンド含む）には利用しにくい可能性があります。



図 3-60 盛岡駅前バス停

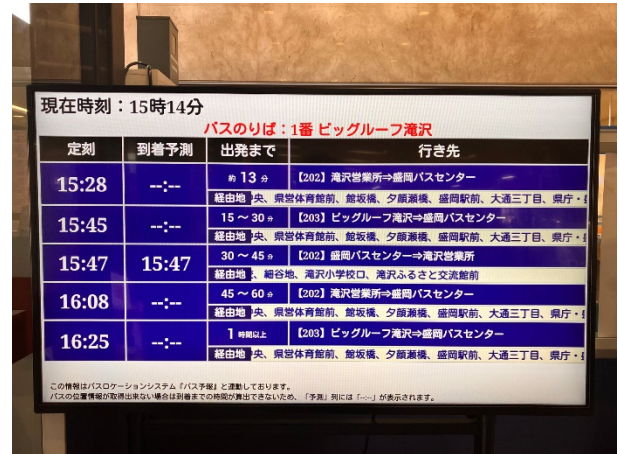


図 3-61 滝沢市役所バス停



図 3-62 盛岡駅前バスロータリー

赤枠内は盛岡バスセンターを経由する系統

■ 国土交通省東北運輸局管内におけるキャッシュレス決済によるデータ活用状況

青森県では、青森市、弘前市、八戸圏域、五所川原市でデータ活用が行われており、八戸圏域では令和４年（２０２２年）２月に八戸市営バスと南部バス（岩手県北自動車（株）南部支社）による、地域連携ＩＣカード「ハチカ」を利用した乗車サービスを導入し、得られたデータを交通計画や路線維持の検討等に活用しています。

宮城県では、仙台市と宮城交通（株）による交通系ＩＣカード「icsca」のデータを基にモニタリング指標の分析が行われています。名取市の乗合バス「なとりん号」ではキャッシュレス決済アプリ「Ticket QR」でバス運賃の支払いが可能であり、得られた各種データを利用性の高いダイヤ改定の検討等に活用されています。

秋田県では、秋田市と秋田中央交通（株）により地域連携ＩＣカード「AkiCA」が導入され、満 65 歳以上の市民が 1 乗車 100 円で乗車できる高齢者コインバス専用ＩＣカード「シニアアキカ」の事業も実施されています。

山形県及び福島県では、県事業によるデータの活用と分析が行われています。山形県では、「交通系ＩＣカード等データ可視化・分析システム」が導入されており、福島県では、キャッシュレス決済乗降データを活用した分析が行われています。

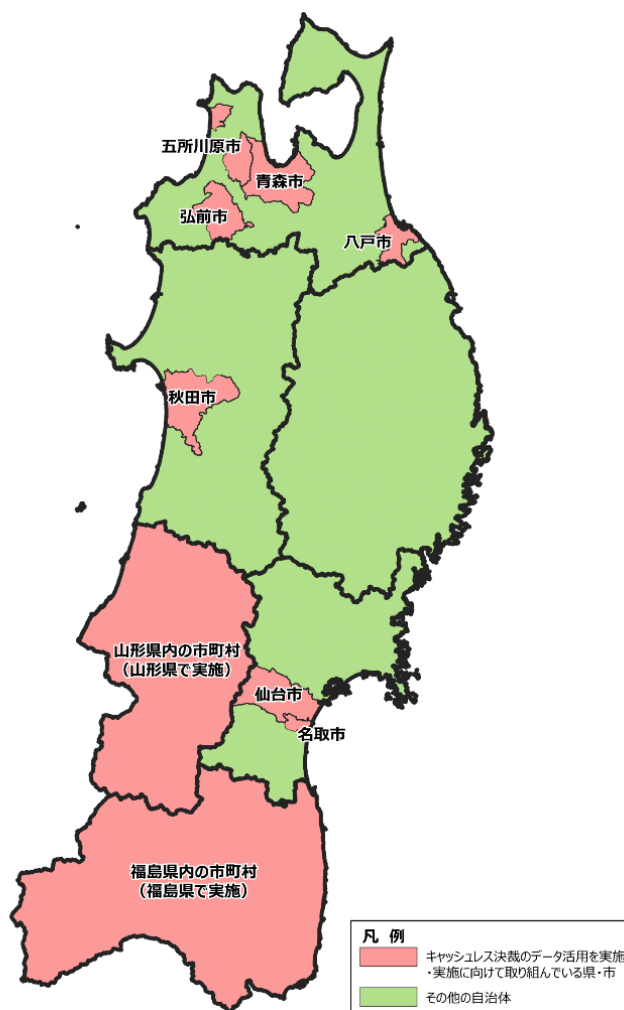


図 3-63 国土交通省東北運輸局管内におけるキャッシュレス決済によるデータ活用状況

表 3-5 路線バスにおけるキャッシュレス決済によるデータ活用自治体

導入・活用自治体		導入キャッシュレス決済	導入についての状況
青森県	青森市	交通系 I C カード：AOPASS 地域連携 I C カード：MegoICa	地域連携 I C カード等のデータを分析するシステム構築の可能性を検討
	弘前市	地域連携 I C カード：MegoICa	MegoICa とマイナンバーカードの連携による商業・観光と交通の決済連携、交通系 I C カードやキャッシュレス決済導入による共通運賃・通し運賃制度の導入検討
	八戸圏域	地域連携 I C カード：ハチカ、 交通系 I C カード： Towada SkyBlue Pass	バス I C カード可視化・分析システムの導入
	五所川原市	地域連携 I C カード：MegoICa	I C カードデータを活用した利用実績等の分析と路線の見直し
宮城県	仙台市	交通系 I C カード：icsca	icsca データの分析によるモニタリング指標の分析
	名取市	TicketQR	キャッシュレス決済システムから得られる各種データの活用
秋田県	秋田市	地域連携 I C カード：AkiICA、 シニア AkiICA	I C カード導入を踏まえたわかりやすい料金制度等の導入検討
山形県		地域連携 I C カード：cherica	バスロケーションシステム、I C カード等による乗降データの分析 交通系 I C カード等データ可視化・分析システムの導入
福島県		交通系 I C カード：NORUCA、 AIZU NORUCA 地域連携 I C カード：LOCOCA	キャッシュレス決済乗降データを活用した分析

資料：各自治体・交通事業者ホームページ

(3) 都市間輸送バス

■ 都市間輸送バスの運行状況

盛岡都市圏内を運行している都市間輸送バスは3路線となっています。

表 3-6 都市間輸送バスの運行状況（令和6年（2024年）4月時点）

	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
1	大船渡盛岡線	盛岡バスセンター～遠野駅前～世田米駅前～大船渡駅前	岩手県交通
2	花巻空港線	盛岡バスセンター、盛岡駅～花巻空港	岩手県交通
3	盛岡釜石線	盛岡バスセンター～道の駅遠野風の丘～釜石駅前～大槌駅	岩手県交通

資料：事業者ホームページ

(4) 一般乗用タクシー

■ 一般乗用タクシーの状況

盛岡都市圏内の一般乗用タクシー事業者数は 22 社となっています。各事業者の本社及び営業所の位置は以下のとおりです。

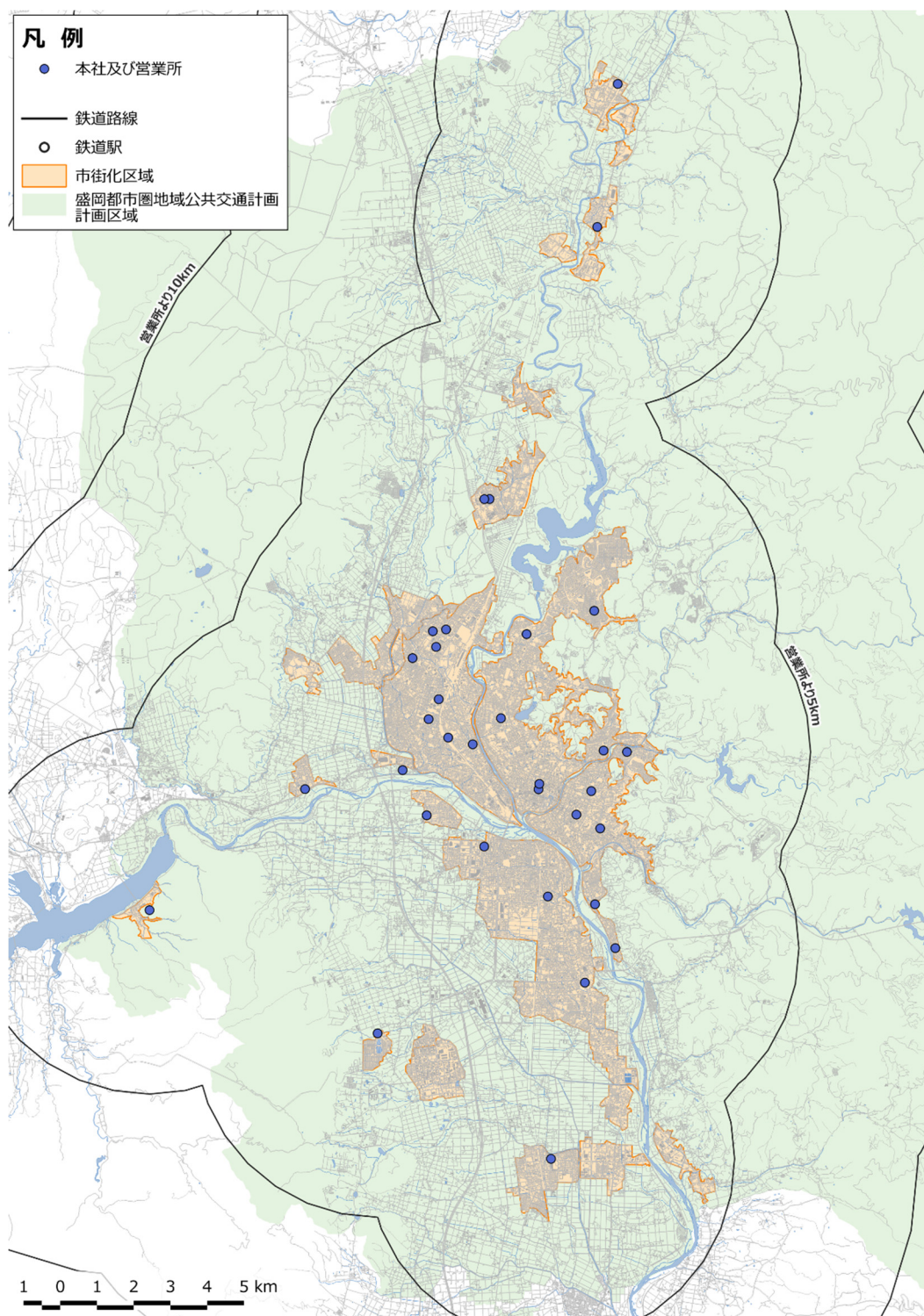


図 3-64 タクシー事業者位置図（令和 7 年（2025 年）1 月末時点）

資料：盛岡市

一般乗用タクシーも路線バスと同様、新型コロナの影響により、令和2年度（2020年度）以降の輸送人員は急激に低下し、その後徐々に増加していますが、新型コロナ流行前の輸送人員に戻っていません。

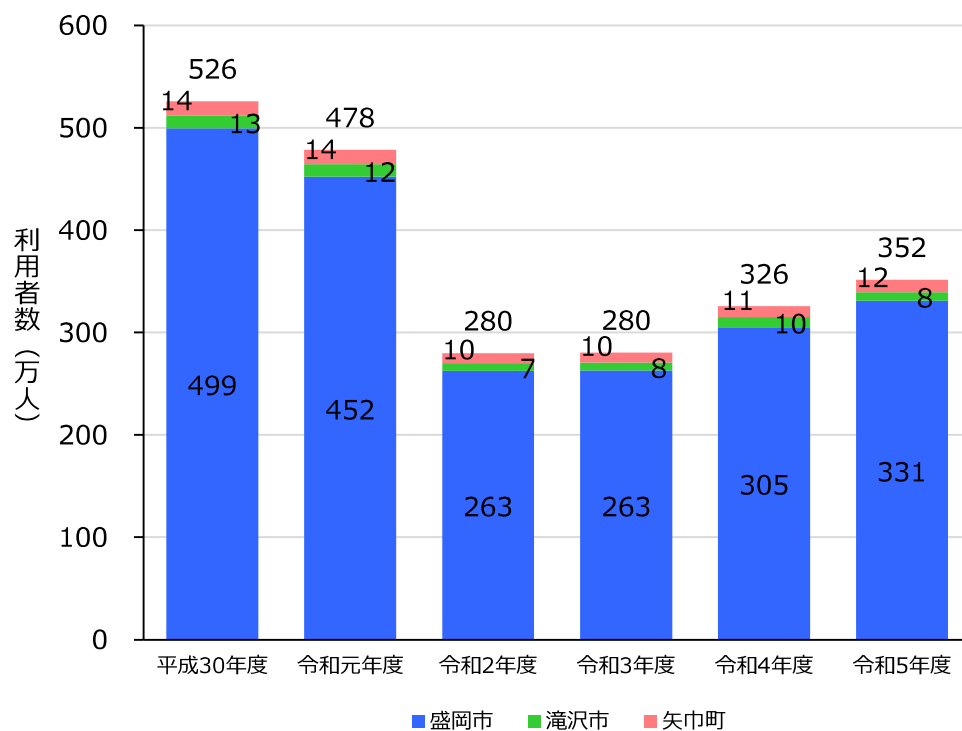


図 3-65 盛岡都市圏における一般乗用タクシーの輸送人員の推移

資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局「一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績報告書」

■ 滝沢市小需要地域におけるタクシー交通に関するアンケート

滝沢市で実施した小需要地域（一本木・柳沢・姥屋敷・小岩井地区）における一般乗用タクシーを活用した移動手段の確保についての調査結果（抜粋）は次のとおりです。

※本調査は、タクシー事業者を対象として令和2年（2020年）に実施したアンケートです。

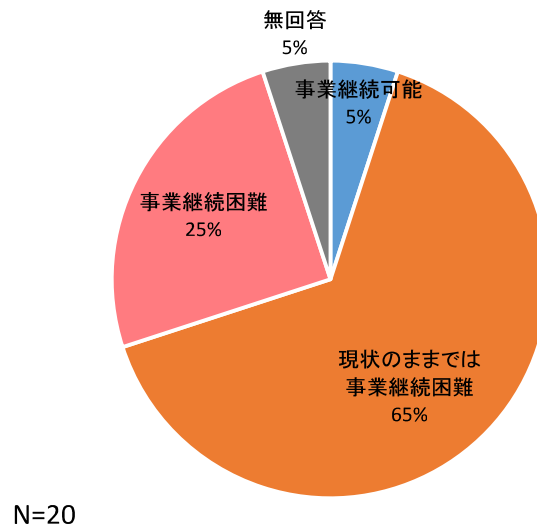


図 3-66 小需要地域における、一般乗用タクシー業務の継続可能性

小需要地域における一般乗用タクシー業務の継続については、「現状のままでは事業継続困難」が半数以上の65%を占め、次いで「事業継続困難」が25%となっています。

(5) 福祉バス・患者輸送バス(盛岡市・滝沢市)

■ 福祉バス（滝沢市）

滝沢市内で運行されている福祉バスは、路線バスや一般乗用タクシーと同様、新型コロナの影響により、令和2年度（2020年度）以降の利用者数が急激に低下しており、新型コロナ流行前は概ね4,000～5,000人で推移していたものが、令和2年度（2020年度）は1,470人まで減少しています。

令和5年度（2023年度）には2,600人まで回復していますが、新型コロナ流行前の利用者数のおよそ5割という状況にあります。

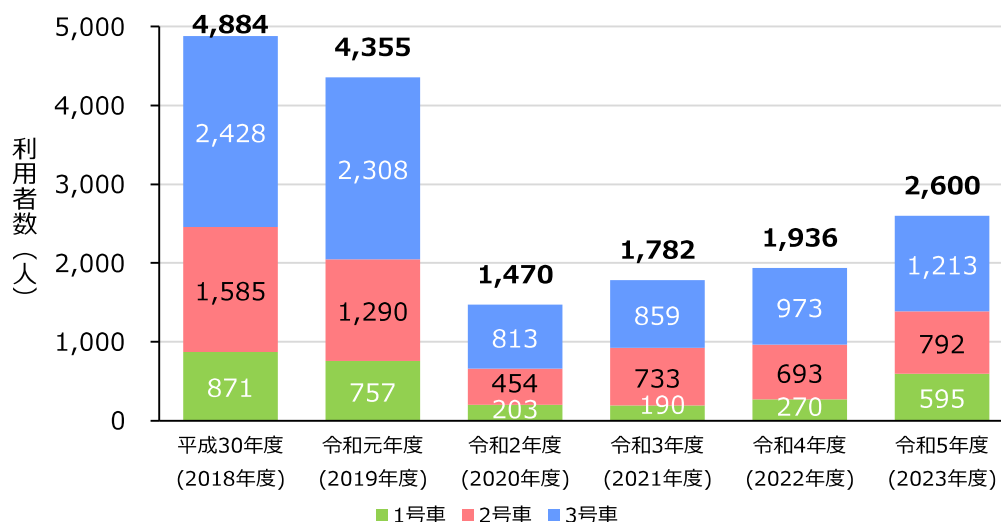


図 3-67 滝沢市における福祉バス利用者数の推移

資料：滝沢市

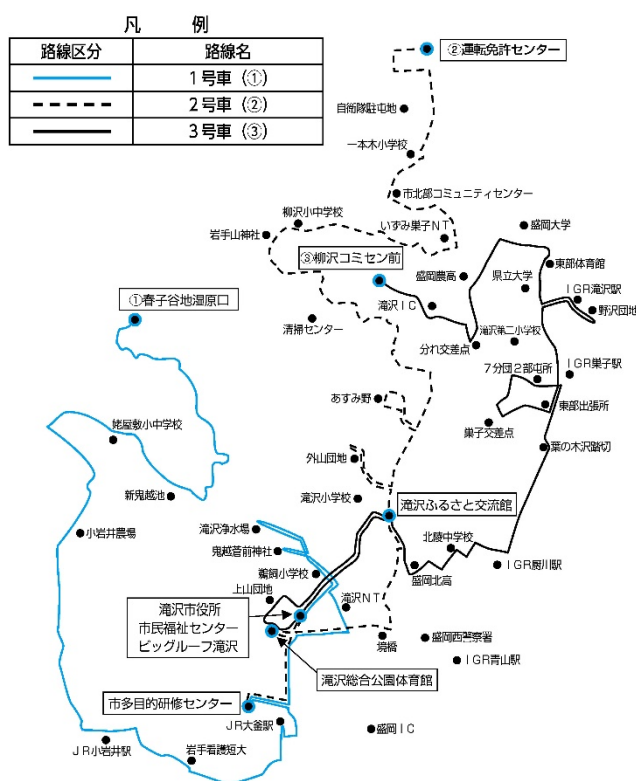


図 3-68 令和7年度（2025年度）滝沢市福祉バス運行路線図

資料：滝沢市

■ 患者輸送バス（盛岡市・滝沢市）

盛岡市、滝沢市がそれぞれ運行している患者輸送バスにおいては、路線バスや一般乗用タクシーとは異なり、新型コロナの影響により減少しておりますが、大幅な利用者の減少は発生していません。

他の交通手段とは異なり、利用目的が医療機関への通院であるため、新型コロナ流行前と同程度の利用者数となっていると考えられます。

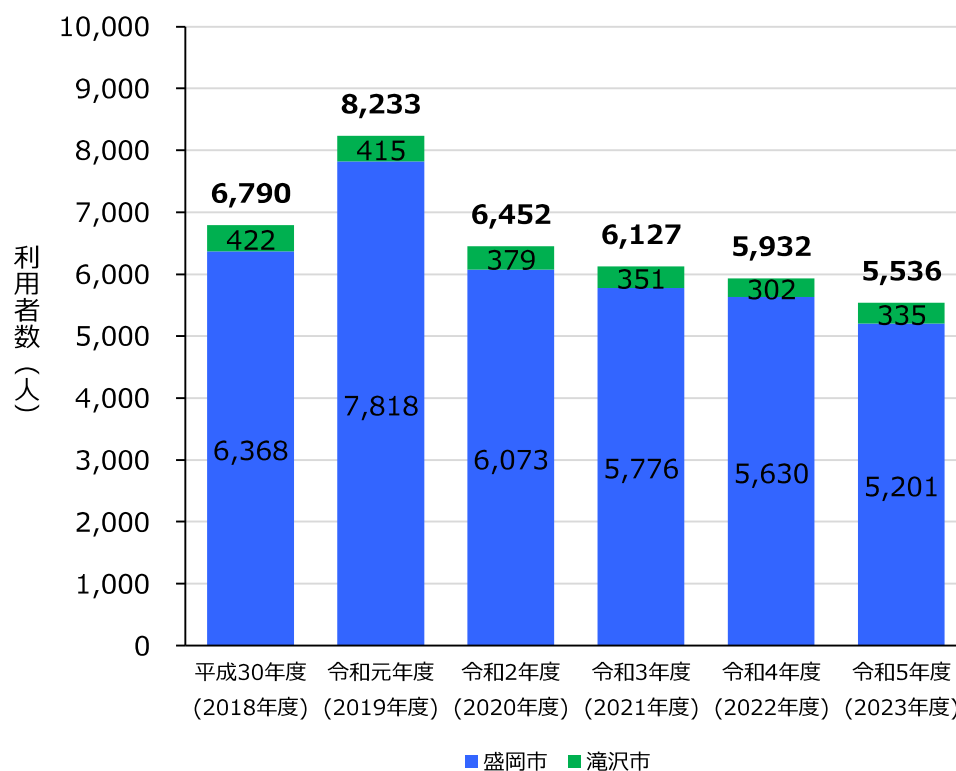


図 3-69 盛岡市・滝沢市における患者輸送バスの利用者数の推移

資料：盛岡市、滝沢市

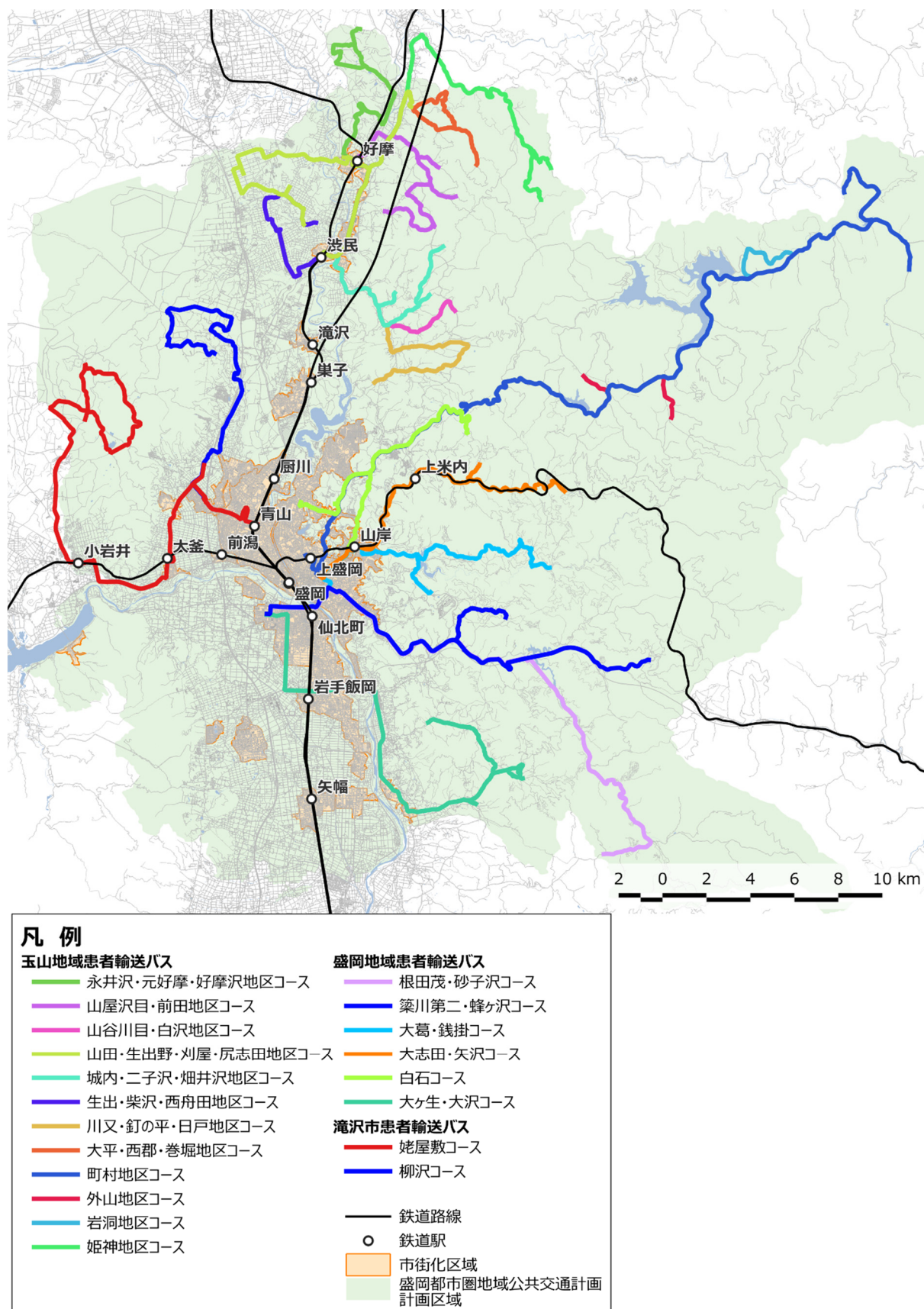


図 3-70 患者輸送バス運行路線図（令和 7 年（2025 年）3 月末時点）

資料：盛岡市・滝沢市

※市街化区域：令和 7 年（2025 年）3 月末時点

(6) コミュニティバス・デマンド交通(矢巾町)

矢巾町内で運行している、コミュニティバス（市街地循環バス）、デマンド交通の利用者数は、新型コロナウイルスの影響はなく、むしろ利用者数は年々増加しています。

市街地循環バスの利用者数の増加は、令和元年（2019年）9月の岩手医科大学附属病院の移転による移動需要の増加に対応していることが要因として考えられます。

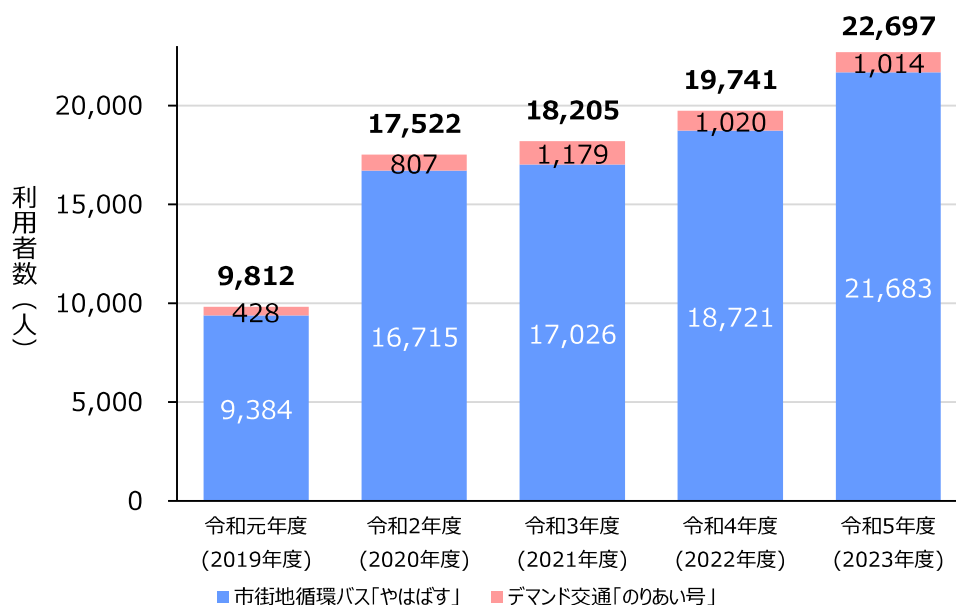


図 3-71 矢巾町におけるコミュニティバス・デマンド交通の利用者数の推移

資料：矢巾町

※市街地循環バス「やはばす」は令和元年（2019年）9月から運行開始

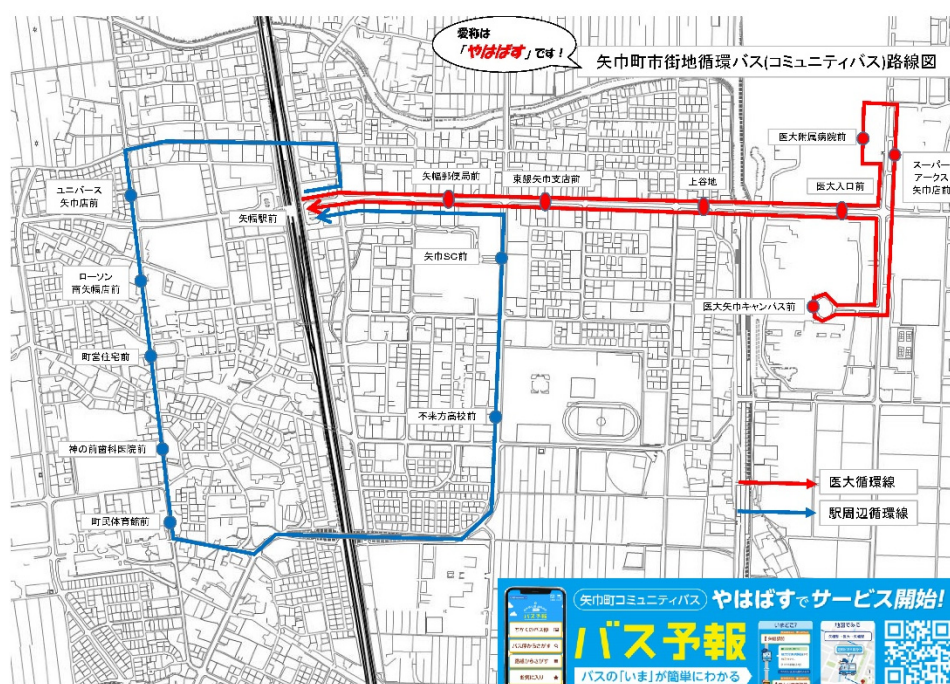


図 3-72 矢巾町市街地循環バス（コミュニティバス）「やはばす」路線図（令和7年（2025年）3月末時点）

資料：矢巾町

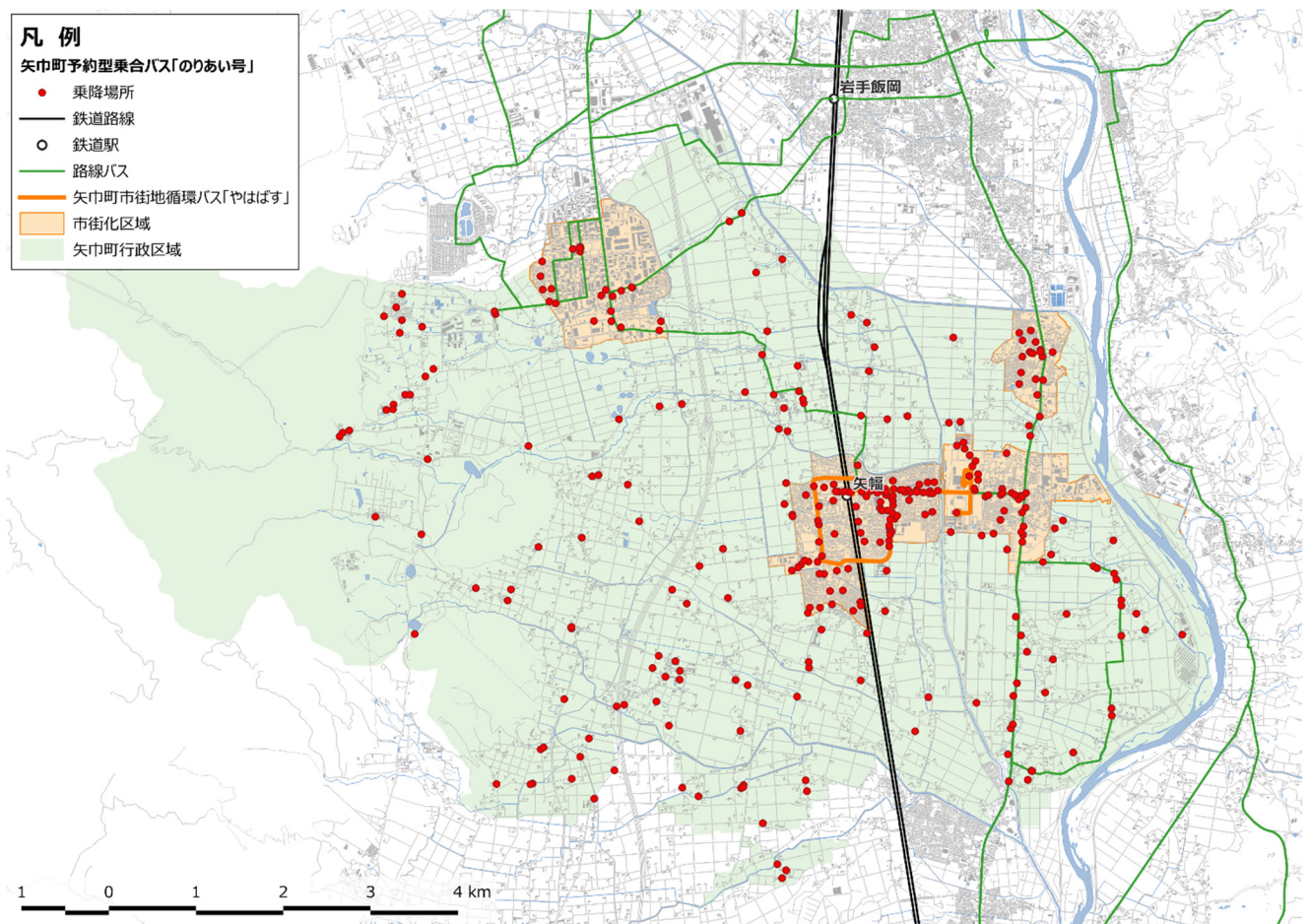


図 3-73 矢巾町予約型乗合バス（デマンド）「のりあい号」乗降場所（令和7年（2025年）3月末時点）
資料：矢巾町

(7) 地域特性や公共交通の現況データ等のまとめ

①路線バスの運行状況の分析

巣子～盛岡駅前及び盛岡バスセンター間においては、岩手県交通、岩手県北バス、J Rバス東北の3社が並行して運行しています。9～17 時台では、1 時間に5～10 本/h の運行本数となっていますが、運行間隔は最短0 分（岩手県交通と岩手県北バスが同時刻）、最長 26 分間と開きがあります。

表 3-7 巣子から盛岡駅間の路線バス運行状況（対象バス停留所：巣子）

（令和6年（2024年）10月末時点）

（時刻）

○上り(盛岡駅前方面)						
時間・分	0	10	20	30	40	50
9時台		8 県交通	11 12 県北 JR	28 県交通	34 県北	44 48 県北 県交通
10時台	3 県北	8 県交通	16 県北	28 県交通	39 県北	48 52 58 県交通 県北 県交通
11時台		8 県交通	12 17 県北 JR	28 県交通	45 県北	48 49 県交通 県北
12時台		8 県交通	10 19 県北	28 県交通	45 48 49 県北 県交通 県北	50 54 県北 県北
13時台		8 県交通	12 県北	28 県交通	45 48 49 県北 県交通 県北	
14時台		8 県交通	20 県北	28 県交通	41 47 48 県北 JR 県交通	54 県北
15時台	3 県交通	9 県北	14 県北	22 23 県北 県交通	38 県交通	55 県北
16時台		8 県交通	12 県北	23 24 県交通 県北	37 39 県北 県交通	44 47 48 県北 JR 県交通
17時台		8 県交通・県北	21 23 県北 県交通	38 県交通	47 県北	51 59 県交通 県北

20 分間の運行の開き

○下り(八幡平・いわて沼宮内、岩手県立大学方面)						
時間・分	0	10	20	30	40	50
9時台	2 3 県北 県交通	12 13 県北 県交通	22 23 県北 県交通	32 県北	43 45 県交通 県北	55 県北
10時台	0 2 県交通 県北	8 県交通	23 県交通	32 JR	45 47 県交通 県北	
11時台	2 3 県北 県交通	17 県北	23 県交通	32 県北	45 県交通	57 県北
12時台	2 3 県北 県交通	12 県北	23 県交通	32 県北	45 47 県交通 県北	
13時台	2 3 県北 県交通	17 県北	22 23 JR 県交通		42 45 県北 県交通	52 県北
14時台	2 3 県北 県交通		23 県交通		45 47 県交通 県北	
15時台	2 3 県北 県交通	17 県北	23 県交通	27 JR	42 43 県北 県交通	
16時台	1 5 県北 県交通	17 県北	27 県交通	32 県北	43 47 県交通 県北	57 県交通
17時台	1 県北		27 29 県交通 県北	36 県北	43 46 県交通 県北	56 県北

26 分間の運行の開き

 : 岩手県交通
 : 岩手県北バス
 : JRバス東北
 : 2社以上同一時刻

※対象停留所から盛岡駅前を経由する系統のみ抽出

②鉄道駅における接続状況

路線バスと鉄道の乗り継ぎ可能な鉄道駅は、盛岡駅を含め 12 駅ありましたが、令和 6 年（2024 年）4 月 1 日のダイヤ改正までに 10 駅まで減少しました（巣子駅、上米内駅で乗り入れ廃止）。J R 東北本線・I G R 線沿線では、概ね 30 分未満の接続となっていますが、J R 田沢湖線沿線では接続時間が長くなっています。

仙北町駅での乗り継ぎについては、令和 5 年（2023 年）9 月までは仙北駅西口に乗り入れ、仙北駅西口停留所で接続していましたが、同年 10 月からは、仙北組町停留所（徒歩 300m）で連絡しています。

路線バスが乗り入れる鉄道駅の接続時間は次のとおりです。

【好摩駅(JR東日本 花輪線、IGR線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		二戸方面	盛岡方面	盛岡方面	好摩方面
鉄道	二戸方面			21 分	
	盛岡方面			37 分	
バス	盛岡方面	27 分	19 分		
	好摩方面				

【滝沢駅(IGR線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		二戸方面	盛岡方面	盛大方面	松園方面
鉄道	二戸方面			5 分	20 分
	盛岡方面			19 分	9 分
バス	盛大方面	20 分	17 分		
	松園方面	10 分	12 分		

【厨川駅(IGR線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		二戸方面	盛岡方面	みたけ方面	南側方面
鉄道	二戸方面			24 分	18 分
	盛岡方面			17 分	19 分
バス	みたけ方面	20 分	14 分		
	南側方面	20 分	20 分		

【青山駅(IGR線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		二戸方面	盛岡方面	北高方面	市役所方面
鉄道	二戸方面			20 分	20 分
	盛岡方面			19 分	17 分
バス	北高方面	19 分	19 分		
	市役所方面	19 分	19 分		

【前潟駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		雫石方面	盛岡方面	雫石方面	盛岡方面
鉄道	雫石方面			44 分	1時間以上
	盛岡方面			1時間以上	58 分
バス	雫石方面	1時間以上	59 分		
	南側方面	56 分	52 分		

【大釜駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		雫石方面	盛岡方面	滝沢方面	小岩井方面
鉄道	雫石方面			28 分	47 分
	盛岡方面			2時間以上	17 分
バス	滝沢方面	43 分	13 分		
	小岩井方面	2時間以上	34 分		

【小岩井駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		雫石方面	盛岡方面	滝沢方面	小岩井方面
鉄道	雫石方面			21 分	
	盛岡方面			2時間以上	
バス	滝沢方面	37 分	57 分		
	小岩井方面				

【岩手飯岡駅(JR東日本 東北本線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		花巻方面	盛岡方面	滝沢方面	矢巾方面
鉄道	花巻方面			21 分	12 分
	盛岡方面			18 分	15 分
バス	盛岡方面	20 分	23 分		
	矢巾方面	22 分	12 分		

【矢幅駅(JR東日本 東北本線)】

乗継先(To)		鉄道		バス	
乗継元(From)		花巻方面	盛岡方面	営業所方面	医大方面
鉄道	花巻方面			6 分	17 分
	盛岡方面			25 分	20 分
バス	営業所方面	20 分	10 分		
	医大方面	13 分	14 分		

③鉄道駅におけるバリアフリー状況

盛岡都市圏内の鉄道駅においてバリアフリー対応が来ている駅は8駅（仙北町駅除く）となっています。無人駅でありバリアフリー対応が来ていない駅は、大釜駅、小岩井駅、山岸駅、上米内駅の4駅となっています。

国が定める「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成19年（2007年）法律第91号）」のほか、岩手県では、すべての人々が個人として尊重され、あらゆる活動に参加する機会が保障される地域社会づくりを目的とした「ひとにやさしいまちづくり条例」を定めています。特に多くの人が利用する公共的施設、特定公共的施設については、すべての人が安全、円滑に利用できるようにするための整備基準を定め、よりよい施設整備を目指していることから、鉄道駅における新築や改修の際に、バリアフリー対応がより進められると考えられます。

表 3-8 盛岡都市圏内鉄道駅におけるバリアフリー状況（令和7年（2025年）1月末時点）

路線・駅	バリアフリー 対応	エレベーター	スロープ	バリアフリー トイレ	有人駅	乗降3,000人 以上
JR東日本						
東北本線						
盛岡	○	○	○	○	○	○
仙北町	●	●	●	○	×	—※1
岩手飯岡	○	○	—	○	○	○
矢幅	○	○	—	○	○	○
田沢湖線						
前潟	○	—	○	○	×	—
大釜	×	×	○	×	×	—
小岩井	×	×	×	○	×	—
山田線						
上盛岡	△	—	—	×	×	—
山岸	×	—	×	×	×	—
上米内	×	×	×	×	×	—
花輪線						
好摩	△※3	—※3	○	○	○	○
IGR						
いわて銀河鉄道線						
盛岡	○	○	—	○	○	○
青山	○	×	○	○	○	○
厨川	×	×	×	×	○	×※2
巢子	○	○	—	○	○	×
滝沢	×	×	—	×	○	×
渋民	○	×	—	○	○	×
好摩	△※3	○	—	○	○	×
凡 例	○：バリアフリー対応済み（自力で列車から改札外との行き来が可能） 自力で列車から改札外との行き来が可能） ●：計画期間中に対応予定 △：鉄道駅構造上、バリアフリー対応可能 ×：バリアフリー非対応 —：鉄道駅構造上、不要な設備					

資料：JR東日本「構内図・バリアフリー情報」、IGR「駅構内図」、乗降客数はJR東日本、

IGR駅別乗降客数データ（令和5年度（2023年度））より

※1 仙北町については令和4年度（2022年度）までは乗降3,000人を超えていたものの、無人化により令和5年度（2023年度）は集計対象外となっています。

※2 厨川駅については、過去に乗降3,000人を超えていたものの、令和5年度（2023年度）では2,987人となっています。

※3 好摩駅については、2・3番線にはエレベーターが設置されていますが、1番線はスロープのみの設置になり、IGRと花輪線の乗り換えの一部では、駅コンコース外を経由する必要があります。

④公共交通のマナー

盛岡都市圏内では、次のような事例がありました。

バスでは、令和5年（2023年）12月28日に、松園バスターミナルにおいて、停車中のバス車内で乗客が運転士に殴りかかるという事件が発生しました。また、令和6年（2024年）5月には、盛岡発の高速バス車内で乗客のクレームにより25分出発が遅れるという報道が全国ニュースで放送されています。

また、鉄道事業者からは、発車時のかけこみ乗車があり、危険であるほか、場合によっては遅延等に繋がる可能性もあること、車内入口付近で学生等が固まって乗車してしまい他の乗客の乗降の支障になっていること、などが日常的に発生しているとの声がありました。

⑤市町を越えた効率的な施策の実施と連携、ノウハウの共有

盛岡都市圏の3市町では、個別に公共交通の利用促進に係るイベントや公共交通利用マップの発行を行ってきました。また、バスロケーションシステムの仕様もそれぞれのものとなっています。

一方で、滝沢市ではバス停の名称統一といった他市町では行っていない実績を有しています。

このように、それぞれで行ってきた事業を共同で開催することで効率的な施策の実施に結びつくこと、それぞれが持っている知見を共有することで利用者の利便性が高くなると考えられます。

⑥住民主体の交通サービス、福祉等との連携

■ 盛岡地区福祉有償運送市町共同運営協議会

盛岡市、八幡平市、滝沢市、雫石町、葛巻町、矢巾町及び紫波町は、盛岡地区福祉有償運送市町共同運営協議会を共同で設置しています。本協議会の目的は、構成市町村の区域内において社会福祉法人、NPO法人等の非営利法人が道路運送法（昭和26年（1951年）法律第183号）第79条に規定する登録を行い実施する自家用自動車による有償運送についての必要性、利用者の安全と利便の確保に係る方策等の検討です。

2. 利用者の意見

(1) 住民アンケート調査

盛岡都市圏における移動や公共交通の課題を把握するとともに、持続可能な公共交通の実現に向けて、居住地域ごとの公共交通サービスや有効な施策展開の検討の参考とするために、一般（住民）及び学生（高校生と大学生）を対象にアンケート調査を実施しました。主な結果は下記のとおりです。

表 3-9 一般（住民）アンケート調査の実施概要

区分	内容
対象	令和5年（2023年）9月1日時点で盛岡都市圏に居住する方
実施期間	発送：令和5年（2023年）11月6日（月） 回収：令和5年（2023年）11月24日（金）まで WEB：令和6年（2024年）1月9日（火）まで
配布・回収方法	郵送：世帯票1通・個人票3通を対象から無作為に抽出し世帯主へ郵送、回答した調査票を郵送回収 WEB：調査票若しくは市町 HP リンクより回答
回収実績	郵送：1,195 票 WEB：299 票（調査票を未受領のものを含む）
主要な設問	・（世帯票）世帯属性、公共交通の認識について ・（個人票）通勤・通学時の移動について ・（個人票）通勤・通学以外の日常移動について ・（個人票）公共交通の施策について

表 3-10 学生（高校生と大学生）アンケート調査の実施概要

区分	高校生	大学生
対象	盛岡都市圏に立地する公立高校10校に通う2年生 （盛岡工業高は盛岡南高に移転予定のため除外）	盛岡都市圏に立地する在校生 1,000人以上の大学4校（岩手大、岩手県立大、盛岡大、岩手医科大）に通う2年生以上
実施期間	令和5年（2023年）12月4日（月）～12月25日（月） ※実施開始は各校によって異なる	
配布・回収方法	生徒に回答フォームのURLやQRコードを記載した案内文書を配布し、個人のスマートフォン・PC等で回答するWEBアンケート方式	各校の学生システム・学生メールを活用して回答フォームのURLやQRコードを周知し、個人のスマートフォン・PC等で回答するWEBアンケート方式
回収実績	有効回収数：1,548 票	有効回収数：659 票
主要な設問	・通学時の移動について ・直近1ヶ月の通学以外の日常移動について ・盛岡都市圏の交通まちづくりについて	

①通勤・通学移動

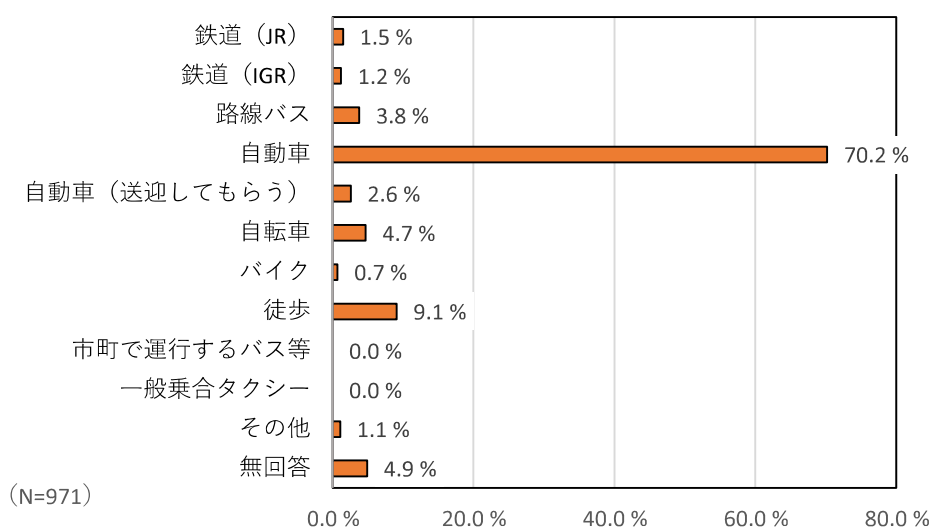


図 3-74 一般：通勤通学手段

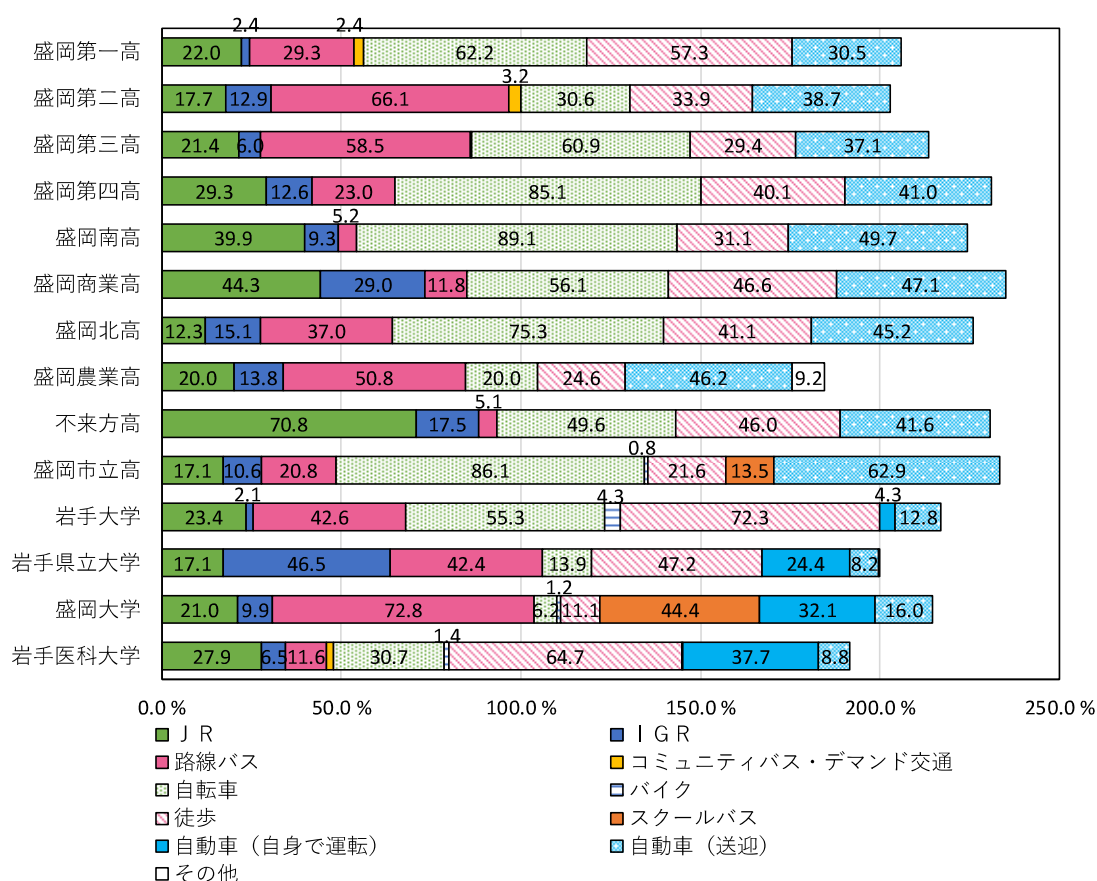


図 3-75 学生：通学手段

通勤通学手段は、一般の方の家から最初の交通手段は「自動車」が最も多くなっています。

学生の通学の交通手段は、学校により「JR」「路線バス」「自転車」が多くなっていますが、高校生では「自動車 (送迎)」、大学生では「自動車 (自身で運転)」の回答も多く見られます。

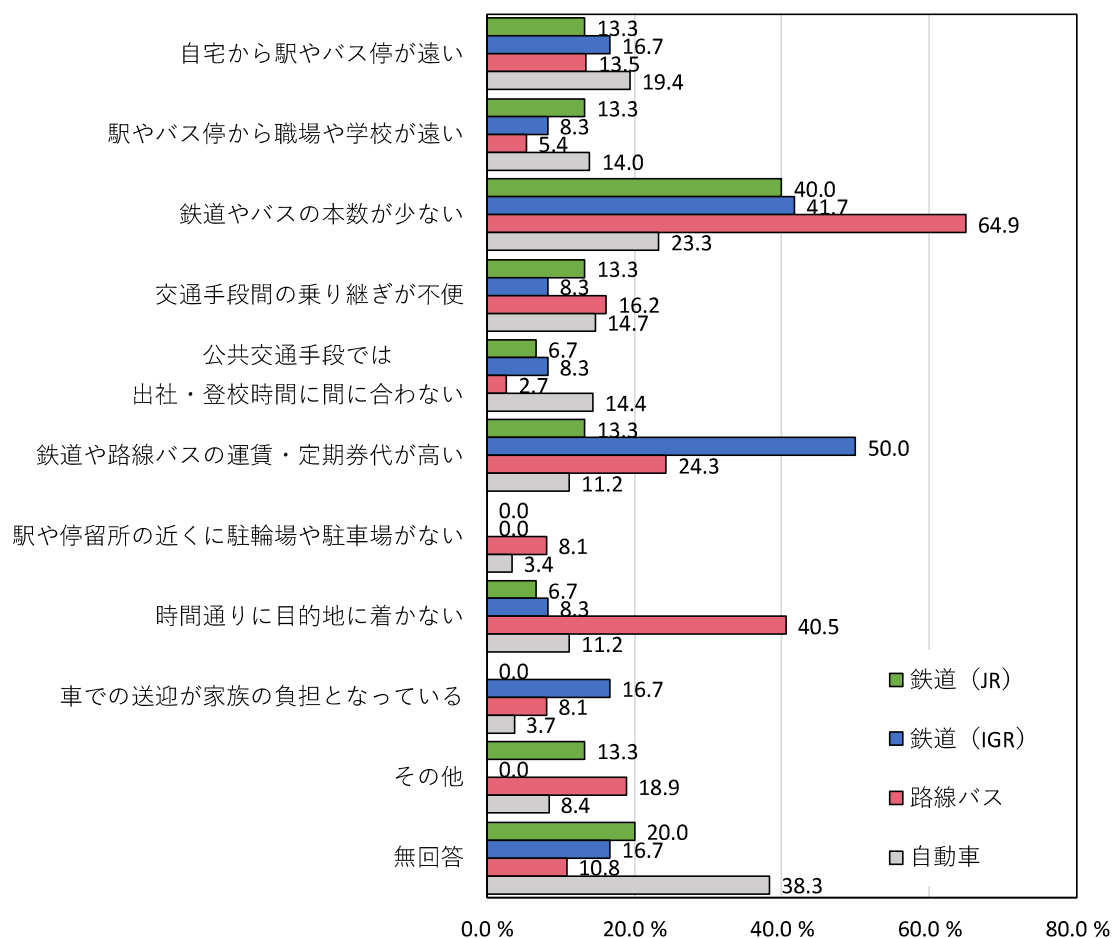


図 3-76 一般：交通手段別通勤通学時困っていること

一般の通勤通学で困っていることは、鉄道、路線バス利用者が「鉄道やバスの本数が少ない」が多くなっています。また、鉄道（IGR）利用者は「鉄道や路線バスの運賃・定期券代が高い」が多く、路線バス利用者は「時間通りに目的地に着かない」も多くなっています。

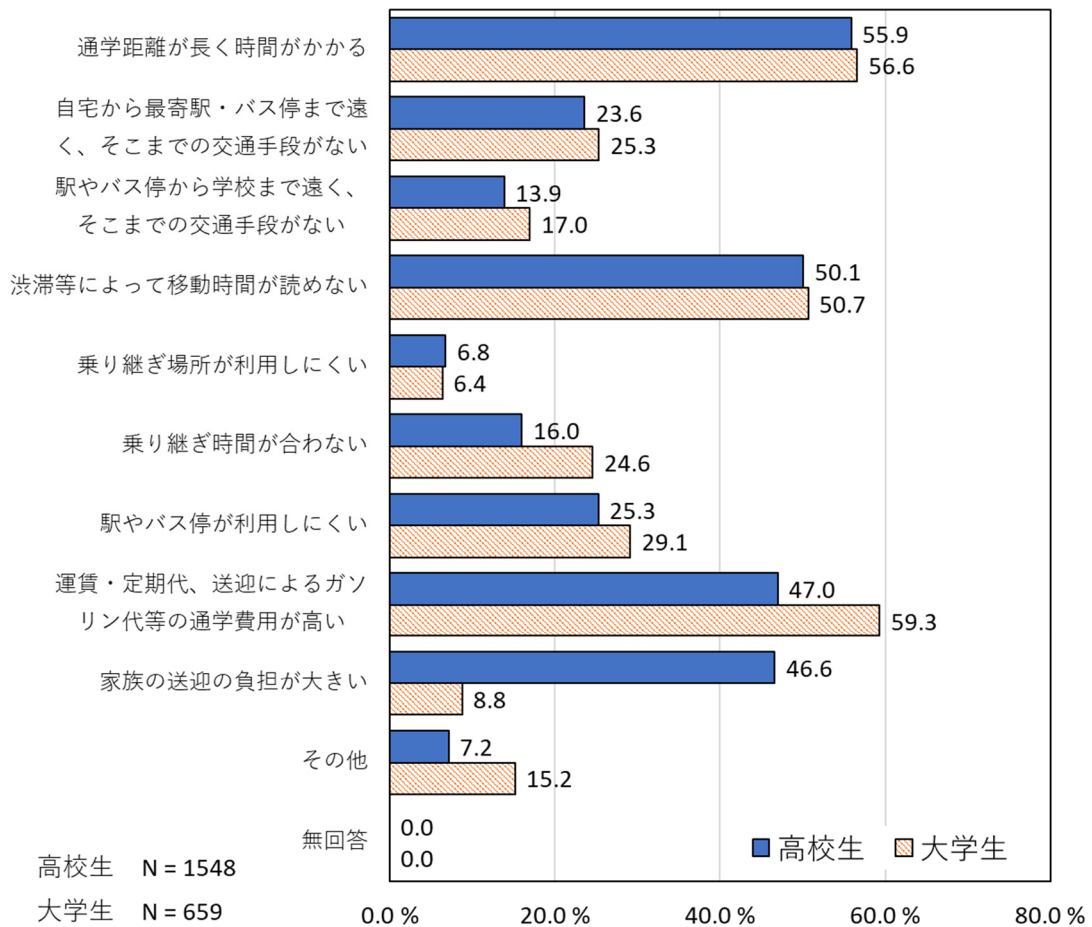


図 3-77 学生：通学時の問題点

学生の通学時の問題点は「通学距離が長く時間がかかる」、「渋滞等によって移動時間が読めない」、「運賃・定期代、送迎によるガソリン代等の通学費用が高い」の割合が高くなっています。また、家族による自動車の送迎もあることから、高校生では「家族の送迎の負担が大きい」の回答も多くなっています。

②日常的な移動

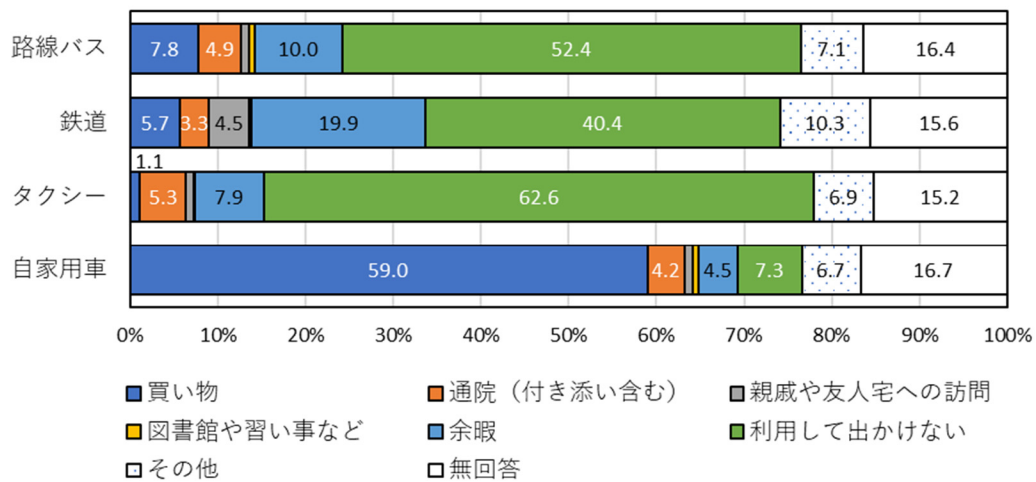


図 3-78 一般：各交通手段の利用目的

一般では路線バス、鉄道、一般乗用タクシーについては「利用して出かけない」が最も多く、自家用車では「買い物」目的で出かけるという回答が最も多くなっています。

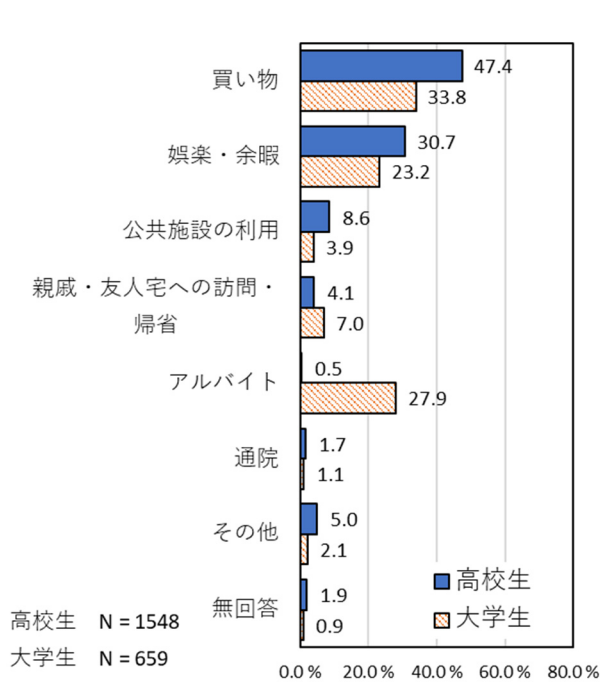


図 3-79 学生：日常移動の目的

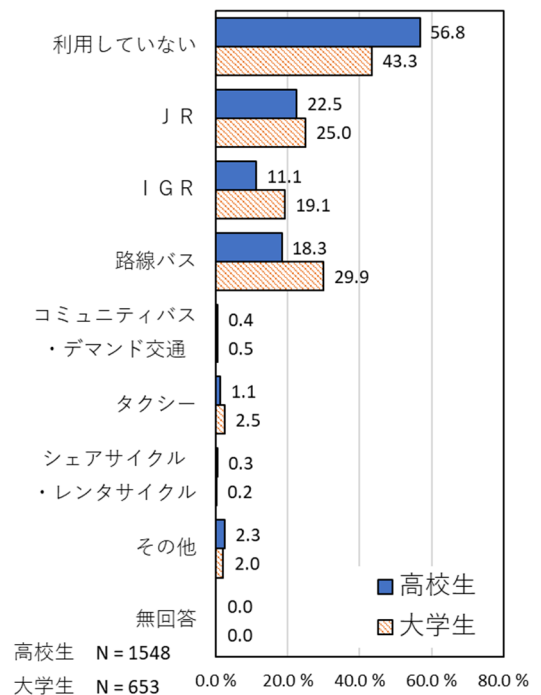


図 3-80 学生：日常移動の公共交通利用

学生の日常移動の目的は「買い物」、「娯楽・余暇」が多くなっており、大学生では「アルバイト」も多くなっています。

この日常移動における公共交通利用は高校生と大学生ともに「利用していない」が最も多くなっています。利用している場合は、高校生では「J R」、「路線バス」、「I G R」の順で高く、大学生では「路線バス」、「J R」、「I G R」の順で高くなっています。

③満足度

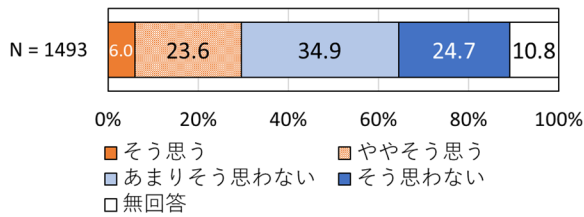


図 3-81

一般：公共交通サービスの使いやすさ

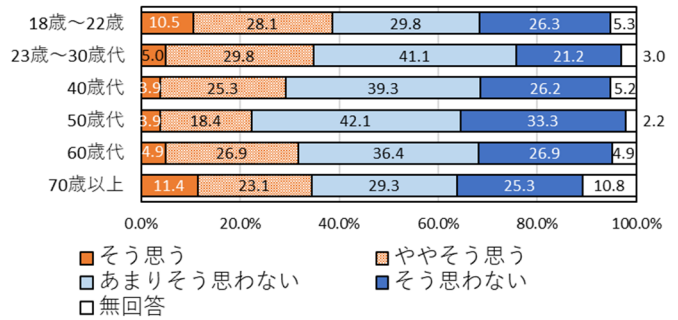


図 3-82

一般：世代×公共交通サービスの使いやすさ

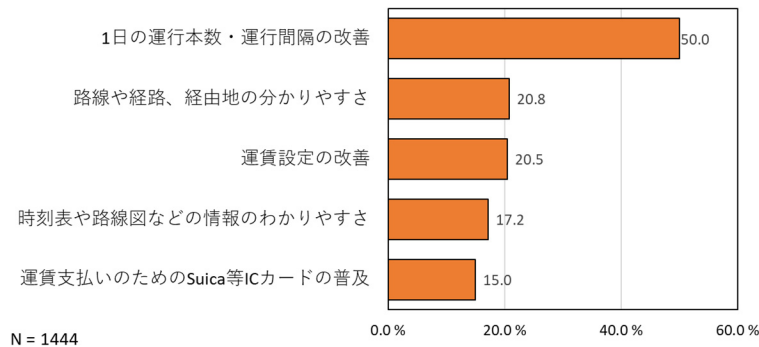


図 3-83 一般：重要だと思う施策（上位）

公共交通が使いやすいと感じている方は全体で 29.6%、そう思わない方は 59.6%となっており、各世代においても公共交通が使いやすいと感じている方より、そう思わないの方が多くなっています。

また、公共交通施策で最も重要だと思うものは「1日の運行本数・運行間隔の改善」であり、全体の半数を占めています。

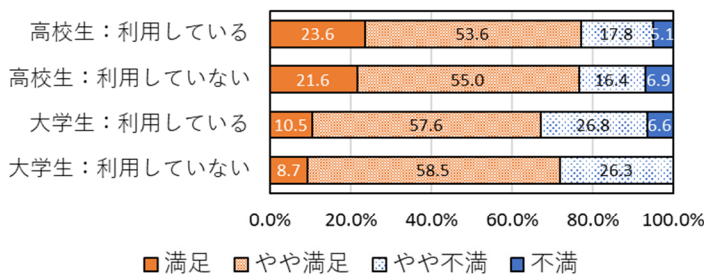


図 3-84

学生：日常的な移動で公共交通を利用
× 盛岡都市圏の取組みへの満足度

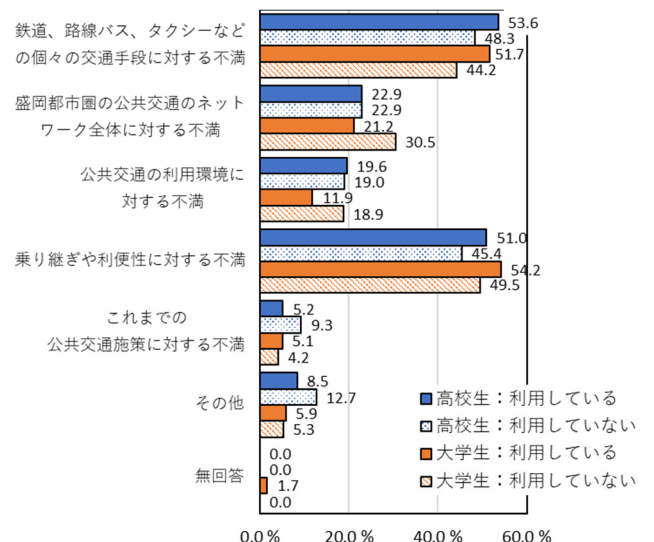


図 3-85

学生：日常的な移動で公共交通を利用
× 不満の理由

学生においては、公共交通を日常的な移動で利用している場合と利用していない場合で満足度に大きな違いは見られません。

公共交通に対して不満だと感じている理由は「鉄道、路線バス、一般乗用タクシーなどの個々の交通手段に対する不満」、「乗り継ぎや利便性に対する不満」が高い傾向にあります。

④利用意向

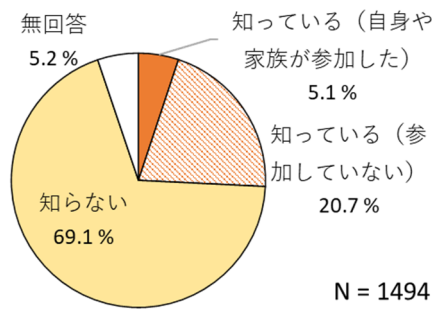


図 3-86 一般：公共交通イベントの認知

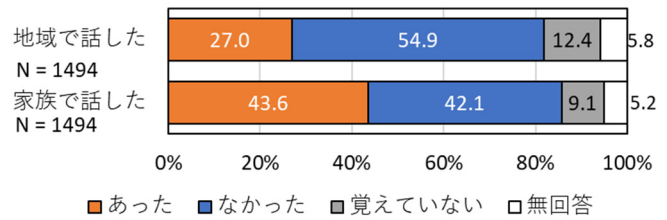


図 3-87 一般：直近1年間で公共交通について話したことがあるか

公共交通イベントについて「知らない」が69.1%、家族で直近1年の間に公共交通について話した方が43.6%、地域で話した方は27.0%となっています。

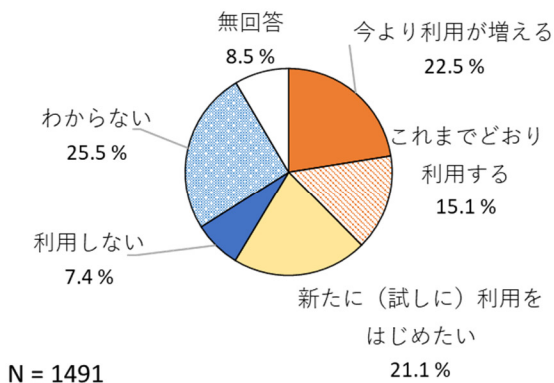


図 3-88 一般：サービス改善後の利用意向

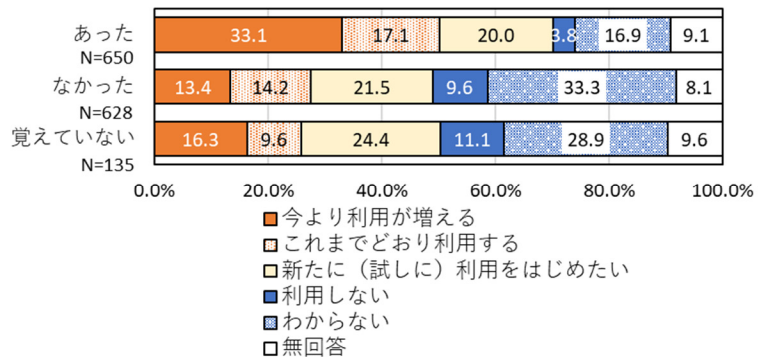


図 3-89 一般：直近1年間で公共交通について話したことがあるか×サービス改善後の利用意向

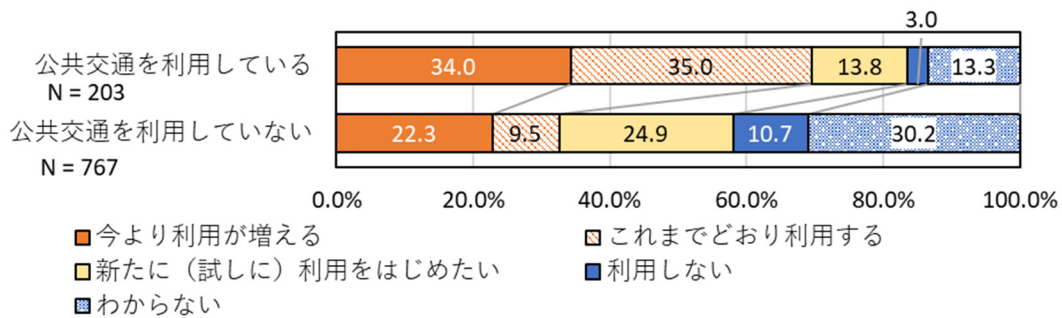


図 3-90 一般：通勤・通学時の公共交通利用状況×サービス改善後の利用意向

サービス改善後の利用意向は「わからない」(25.5%) が最も多く、次いで「今より利用が増える」(22.5%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(21.1%) の順となっています。

公共交通について家族で話したことがある方のサービス改善後の利用意向は「今より利用が増える」(33.1%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(20.0%)、「これまでどおり利用する」(17.1%) の順で高くなっています。

公共交通を通勤通学に利用している方のサービス改善後の利用意向は「これまでどおり利用する」(35.0%)、「今より利用が増える」(34.0%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(13.8%) の順で高くなっています。

公共交通を通勤通学に利用していない方の利用意向は「わからない」(30.2%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(24.9%)、「今より利用が増える」(22.3%) の順で高くなっています。

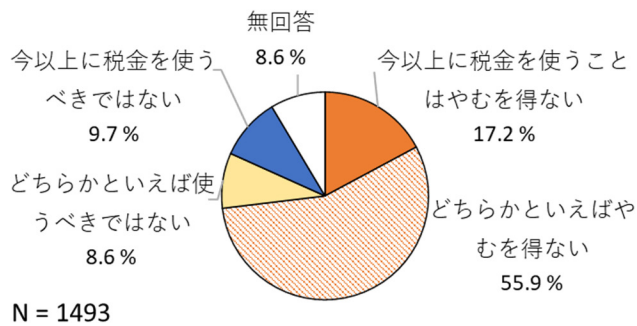


図 3-92 一般：公共交通への財政負担

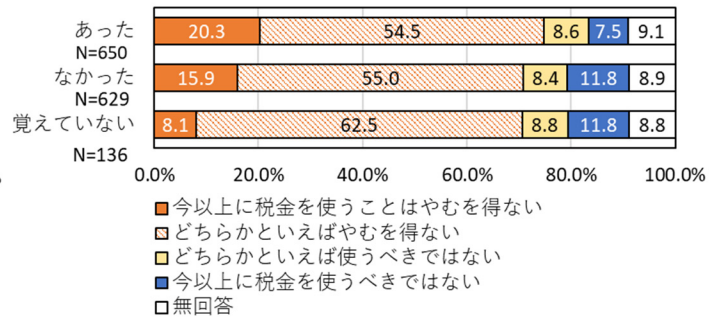


図 3-91 一般：家族で話した×公共交通への財政負担

公共交通への財政負担は「今以上に税金を使うことはやむを得ない」と「どちらかといえばやむを得ない」を合わせると73.1%を占めています。

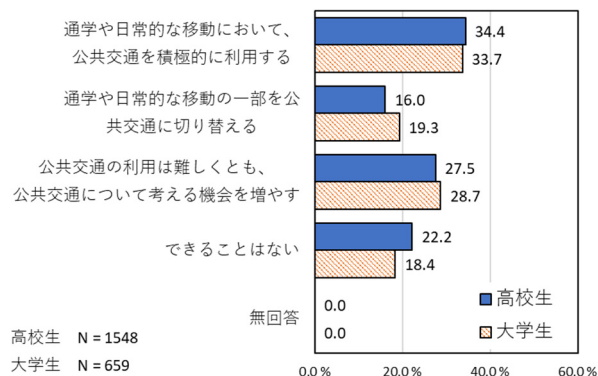


図 3-94 学生：公共交通のためにできること

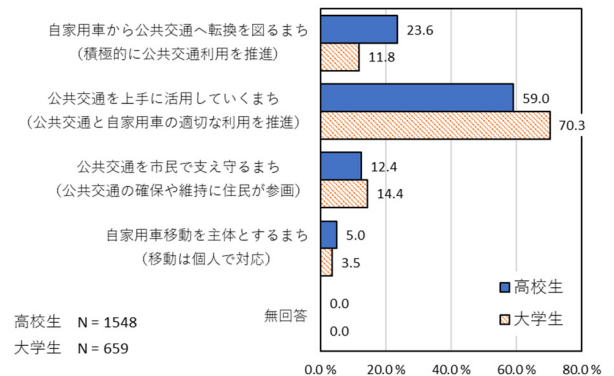


図 3-93 学生：まちづくりの方向性

学生においては、公共交通のためにできることは、「通学や日常的な移動において、公共交通を積極的に利用する」、「公共交通の利用は難しくとも、公共交通について考える機会を増やす」が高くなっています。

まちづくりの方向性については「公共交通と自家用車の適切な利用を推進」が半数以上を占めています。

(2) 住民代表者ヒアリング調査

各地域の公共交通の課題やニーズ及び対応策等の把握を目的として、住民代表者調査を実施しました。7か所の対象地ごとに、自治組織の構成員、民生委員、コミュニティや福祉関連団体の方々などを対象としたグループヒアリングを実施しました。

表 3-11 住民代表者ヒアリング実施状況

	地域	区名	参加人数	実施日	実施場所
1	盛岡市中心部	本宮、向中野	6名	令和6年 (2024年) 1月15日	仙北地区 活動センター
2	盛岡市南部	湯沢、大ケ生	7名		矢巾町活動交流 センター（やはば ーく）
3	矢巾町	高田1区、流通センター、 南矢幅6区	3名		
4	滝沢市南部	篠木、鵜飼南、法誓寺	5名	令和6年 (2024年) 1月18日	青山地区 活動センター
5	盛岡市北部	みたけ、西青山	7名		渋民公民館
6	滝沢市北部	巣子、南巣子、長根、川前	5名		
7	盛岡市 玉山地域	松内、玉山	4名		

ヒアリング結果は以下のとおりです。

表 3-12 住民代表ヒアリング調査の主な意見

地域	主な意見
共通	・ 運転免許は体力が続く限りギリギリまで返納しない人が多い。運転が困難になる前に少しでも公共交通を利用していないと、情報収集や使い方自体が分からず、公共交通を使うことがより難しくなる。 ・ 公共交通を使う習慣がないと、路線や乗り方が分からず、積極的に使おうと思えない。 ・ 地域内で運転免許証を返納する人が増えてくる。自分自身も含め、自家用車に代わる移動手段をどのように確保するか課題である。 ・ 公共交通の主な利用者である高齢者に対して、広報や HP だけでは情報は届かない。地域包括支援センターや民生委員などの福祉関連組織と連携しながら情報を届けるべきである。
盛岡市中心部(本宮)	・ 路線バスを利用したいが便数が少ない。 ・ 循環バス「盛南ループ」があって助かっている。
盛岡市北部 (みたけ・青山)	・ IGR（青山駅や厨川駅）を利用すると盛岡市中心部まで短時間で移動でき便利だが、そこまで行くのが大変である。 ・ 一般乗用タクシーの利用申込をしても、すぐに乗れないことが増えた。予約も取りにくくなった。
盛岡市南部 (湯沢・乙部)	・ 公共交通の乗り継ぎは抵抗感がある。特に鉄道利用経験がないと鉄道駅（岩手飯岡駅）の利用は難しい。 ・ 直通便の方が時間はかかるが負担は少ない。 ・ 買い物や用足し等で岩手医大や矢幅駅周辺に行くことも多い。
盛岡市北部 (玉山)	・ 利用できる地域の方は、患者輸送バスを便利に使っている。 ・ 地域内で助け合う仕組みや組織をつくっていききたい。
矢巾町	・ 盛岡市中心部から矢幅駅に向かうバスは 20～30 分程度は遅れる。使いにくい理由の一つである。 ・ 人手不足のようでタクシー会社に電話が繋がらない。 ・ 矢幅駅での乗り継ぎは問題なく可能である。
滝沢市北部	・ 滝沢市役所に行きにくい。 ・ 日常生活はこの地域内で済ませることができる。 ・ 盛岡大学が学生のためのバスを運行しているとのことだが、それに乗ることはできないのか。
滝沢市南部	・ 市役所やビッグライフが、距離的には近いのに移動に時間を要する。 ・ 前潟駅にパークアンドライドの駐車場があると便利である。

(3) 観光客・来訪者アンケート調査

日常的に盛岡都市圏の公共交通を利用しない観光客・来訪者の視点から、公共交通を利用した際の問題点や案内・情報提供に関する実態把握を目的として観光客・来訪者アンケート調査を令和5年（2023年）12月に実施しました。

①回答者の属性

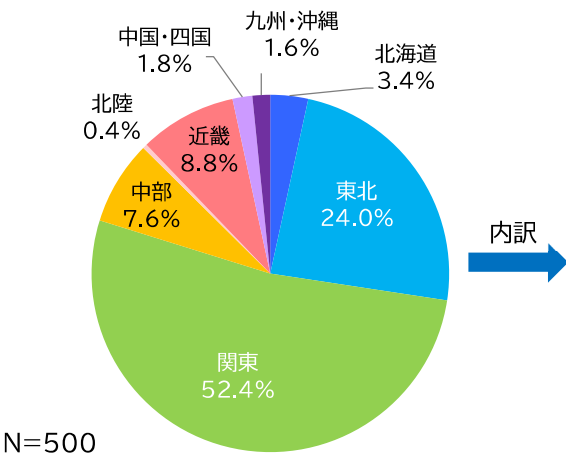


図 3-95 回答者の住まい①

都道府県	%	都道府県	%	都道府県	%
1 北海道	3.4	17 石川県	0.0	33 岡山県	0.6
2 青森県	4.6	18 福井県	0.0	34 広島県	0.8
3 岩手県	4.8	19 山梨県	0.4	35 山口県	0.4
4 宮城県	8.4	20 長野県	1.0	36 徳島県	0.0
5 秋田県	3.0	21 岐阜県	0.6	37 香川県	0.0
6 山形県	1.4	22 静岡県	1.4	38 愛媛県	0.0
7 福島県	1.8	23 愛知県	1.6	39 高知県	0.0
8 茨城県	2.0	24 三重県	1.2	40 福岡県	1.0
9 栃木県	1.0	25 滋賀県	0.4	41 佐賀県	0.0
10 群馬県	0.6	26 京都府	1.0	42 長崎県	0.2
11 埼玉県	8.8	27 大阪府	3.8	43 熊本県	0.0
12 千葉県	7.4	28 兵庫県	3.2	44 大分県	0.0
13 東京都	21.4	29 奈良県	0.0	45 宮崎県	0.0
14 神奈川県	11.2	30 和歌山県	0.4	46 鹿児島県	0.2
15 新潟県	1.4	31 鳥取県	0.0	47 沖縄県	0.2
16 富山県	0.4	32 島根県	0.0	48 国外	0.0

図 3-96 回答者の住まい②

回答者の居住地は、関東が52%と半数を占め、東北が24%、近畿が9%となっています。都道府県別では、東京都が全体の21.4%を占め、次いで神奈川県が11.2%、埼玉県8.8%、東北の中では宮城県が最も高く8.4%となっています。

②公共交通の問題点・意向

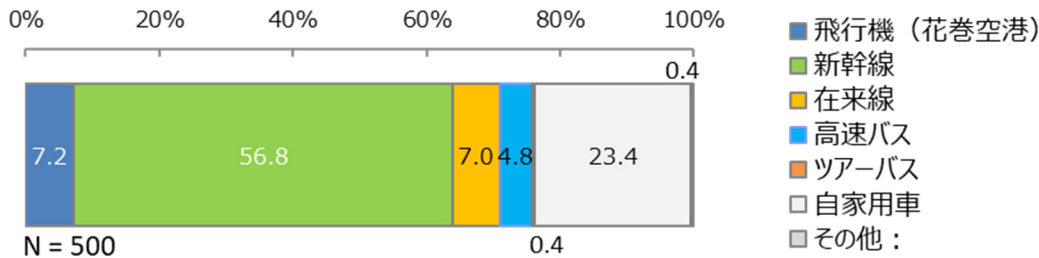


図 3-97 盛岡都市圏までの交通手段と理由

盛岡都市圏までの交通手段は新幹線が56.8%と最も多く、次いで自家用車が23.4%となっています。

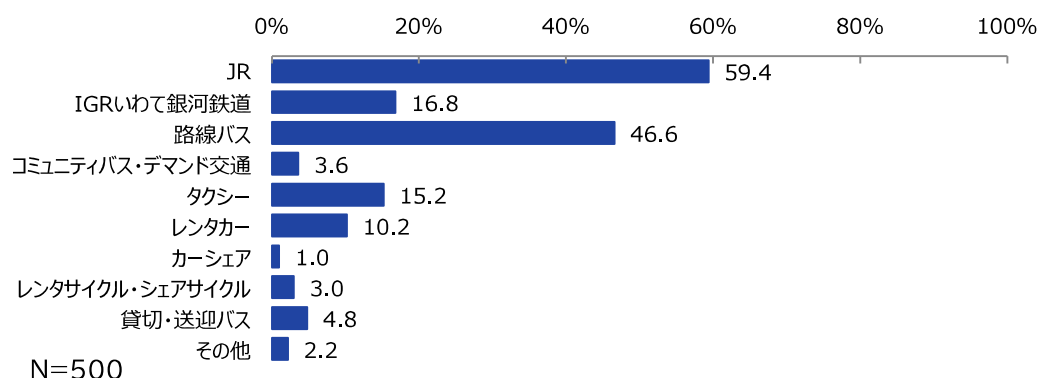


図 3-98 盛岡都市圏内で利用した交通手段（複数回答）

盛岡都市圏内で利用した交通手段は、JRが59.4%、路線バスが46.6%、IGRが16.8%です。

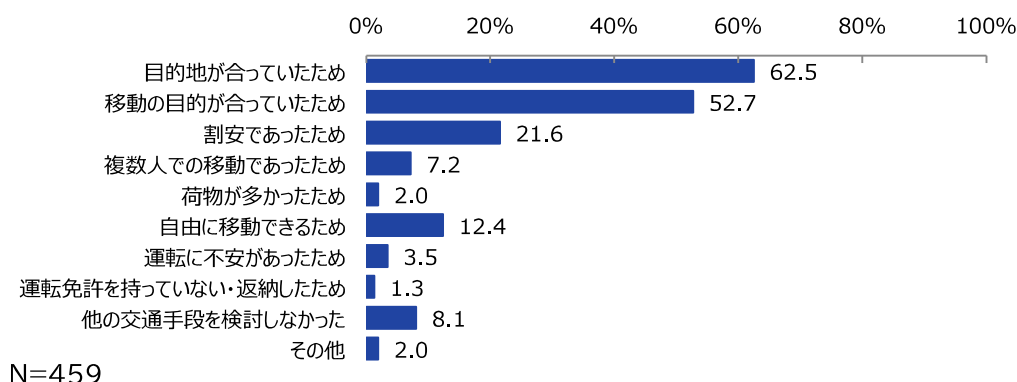


図 3-99 盛岡都市圏内で利用した交通手段を選択した理由

盛岡都市圏で公共交通を利用し移動した場合の、交通手段の選択理由としては、「目的地が合っていたため」が62.5%、「移動の目的が合っていたため」が52.7%と2つに回答が集中しています。

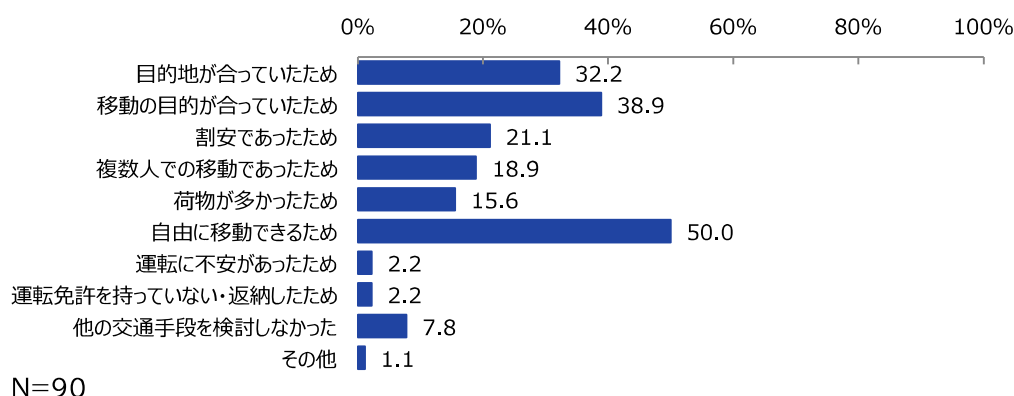


図 3-100 盛岡都市圏内で公共交通以外の交通手段を用いて移動した理由

盛岡都市圏で公共交通以外の交通手段を用いて移動した理由としては、「自由に移動できるため」が半数を占め、次いで「移動の目的が合っていたため」が38.9%、「目的地が合っていたため」が32.2%と高くなっています。

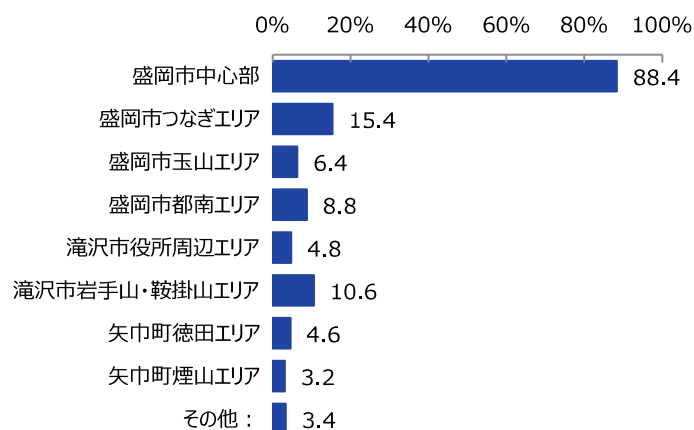


図 3-101 公共交通を利用して訪問したエリア

観光客や来訪客が公共交通を利用して訪問したエリアは「盛岡中心部」が88.4%を占めています。次いで「盛岡市つなぎエリア」15.4%、「滝沢市岩手山・鞍掛山エリア」10.6%の順で高くなっています。

③交通結節点に関する問題点・意向

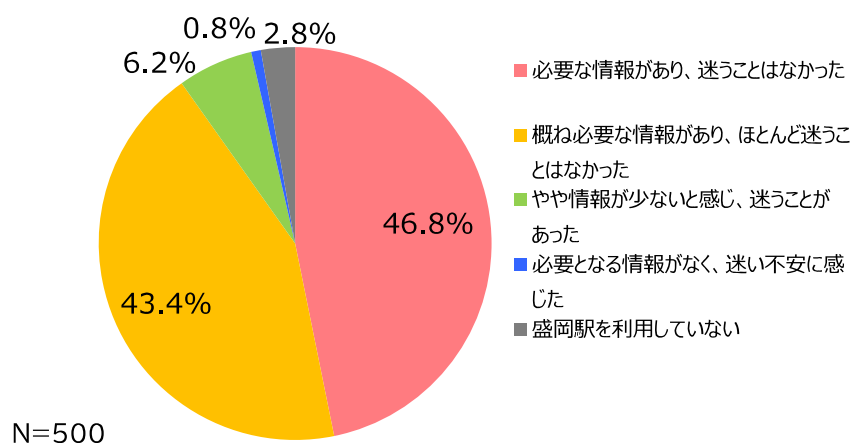


図 3-102 盛岡駅における公共交通の案内・観光情報提供

盛岡駅における公共交通の案内や観光情報提供について、「必要な情報があり迷うことはなかった」が46.8%、「概ね必要な情報がありほとんど迷うことはなかった」が43.4%と、概ね肯定的な意見が9割以上を占めています。

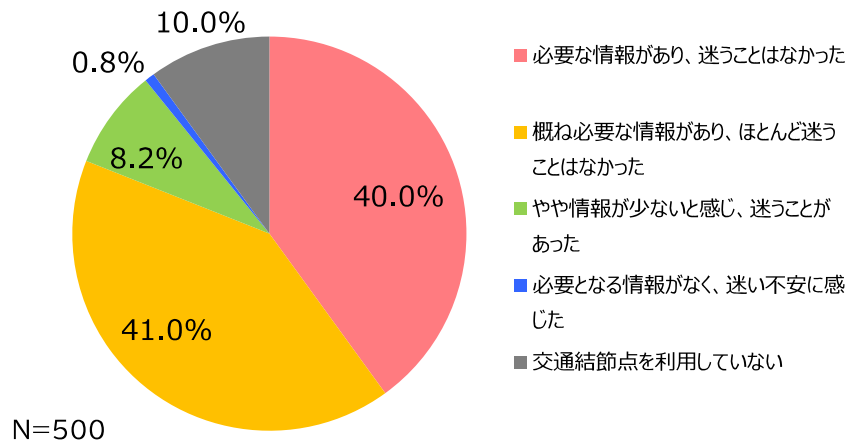


図 3-103 盛岡駅以外の交通結節点における公共交通の案内・観光情報提供

盛岡駅以外の交通結節点（盛岡バスセンターや鉄道駅）における公共交通の案内や観光情報提供について、「必要ない情報があり迷うことはなかった」が40.0%、「概ね必要ない情報がありほとんど迷うことはなかった」が41.0%と、概ね肯定的な意見が8割以上を占めています。

④公共交通に対する評価と今後の展開

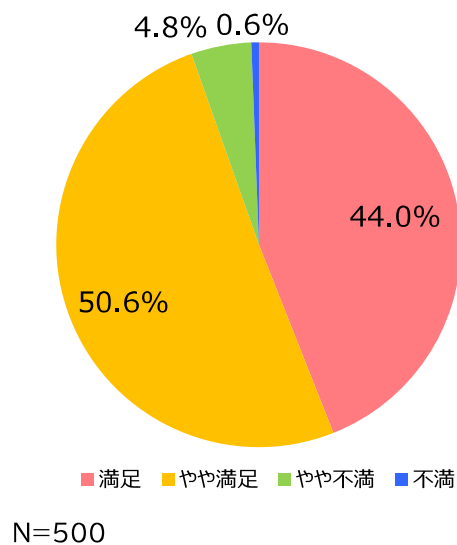


図 3-104 盛岡都市圏の公共交通に対する満足度

盛岡都市圏における公共交通に対する満足度は、「満足」が44.0%、「やや満足」が50.6%と、概ね評価が高くなっています。

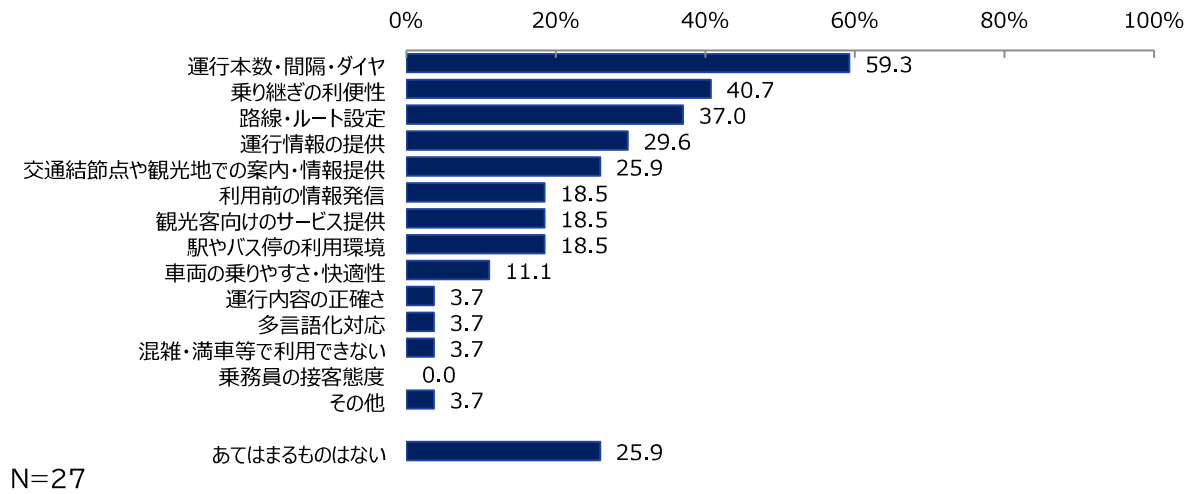


図 3-105 盛岡都市圏の公共交通に対する不満の内容

盛岡都市圏の公共交通に対する不満の内容として回答数は 27 票と少ないものの、「運行本数・間隔・ダイヤ」が 59.3%（16 票）と最も多く、「乗り継ぎの利便性」が 40.7%（11 票）、「路線・ルート設定」が 37.0%（10 票）となっています。

(4) 利用者意見のまとめ

■ 住民アンケート調査

- ・ 公共交通イベントの認知度→「知らない」69.1%
- ・ サービス改善後の利用意向×家族等での公共交通の話題があった→「今より利用が増える」と「これまでどおり利用する」を合わせると50.2%
- ・ サービス改善後の利用意向×公共交通を利用している→「今より利用が増える」と「これまでどおり利用する」を合わせると69.0%

■ 住民代表者ヒアリング調査

盛岡市南部(湯沢・乙部)	矢巾町
・ (岩手飯岡駅での) 乗り継ぎには抵抗感がある。 ・ 鉄道の利用経験がないと、利用方法も分からず鉄道駅の利用につながらない。 ・ 直通便の方が時間はかかるが負担は少ない。 →乗り継ぎ自体を負担に考える意見が多い	・ 矢幅駅での乗り継ぎは問題なく可能である。 ・ 盛岡市中心部から矢幅駅に向かうバスは20～30分程度遅れるため、利用しにくい。 ・ 人手不足のようでタクシー会社に電話がつかない。 →乗り継ぎ自体よりも乗り継ぎ元が一因になっている

■ 観光客・来訪者アンケート調査

- ・ 公共交通を利用して訪問したエリアが「盛岡市中心部」が88.4%と、「盛岡市つなぎエリア」等その他のエリアへの周遊にはあまり使われていない。
- ・ 盛岡都市圏の公共交通に対する不満で高いのは「運行本数・間隔・ダイヤ」が59.3%、次いで「乗り継ぎの利便性」が40.7%であり、本数が少ない上に乗り継ぎも不便であるとの回答が多くなっている。

「住民アンケート調査」、「住民代表者ヒアリング調査」、「観光客・来訪者アンケート調査」結果から、次のような問題点が挙げられます。

- ・ 盛岡都市圏では、利用促進策として様々な公共交通に関するイベント開催並びに周知活動を実施しているものの、認知度や関心度が低い。
- ・ 地区によって、公共交通利用や乗り継ぎ利用に対して差が生じており、利用経験や習慣が乏しいと有効的に活用できない。



住民や利用者が地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していけるように情報発信やモビリティ・マネジメントを展開します。

3. 交通事業者の意見

■ 交通事業者ヒアリング

公共交通事業者が抱える課題やニーズ、対応策等の把握を目的として、令和6年（2023年）2月から3月にかけて公共交通事業者6団体を対象にヒアリング調査を実施しました。

表 3-13-1 交通事業者ヒアリングまとめ

	項目	内 容
公共交通 全般の 問題点	運転士不足	- 若い世代が入社してこないことが大きな問題である。 - 減便の理由は運転士不足と2024年問題である。運転士不足が解消されれば路線は維持できる。 - 運転士不足の根本的な原因は、給料、勤務体系（不定休）等の待遇面である。 - 法改正をクリアするためのぎりぎりの体制となっている。 - 若い世代で「バスの運転手になりたい」という人は少ない。勤務時間の問題が主な原因だと感じている。 - タクシー業界は全国的に運転士不足である。 「利用者減少による賃金の低下」が大きな要因である。 - 稼働している車両は6割程度で、運転士不足のため残りの4割は稼働していない。
	公共交通不便 地域	- 基幹路線は維持していきたいが、支線については民間だけで維持するのは難しい。路線バスと鉄道との接続は限定的である。 - 不採算路線はバスを走らせることができなくなってくる。公共交通不便地域の拡大は避けることができないと感じている。 - 全国的には、地域単位の一般乗用タクシー借上げの例がある。デマンド等の運行委託は、タクシー業界として積極的に協力する。 - バスが採算取れずに撤退した地域は、一般乗用タクシーにとっても採算は取れない。代わりを務められるわけではない。
	路線の維持	公共交通として路線バスの維持が求められるのであれば、各地域でどの程度のサービスレベルが求められるかを明確にし、誰がコストを負担するか決める必要がある。
公共交通 ネットワー クに関連す る問題点	連携体制構築	- 連携体制のための協議においては、自社のことだけ考えていると進まないと思う。 - 話し合いは様々なハードルはあるが、具体化に向けた方法を考えていきたい。
	ネットワークの 再編	- 共同経営には反対していない。 - 運行系統が短縮されれば、ダイヤに余力が生まれる。 - 公共交通全体のことを考えると、ネットワークを大きく再編する必要がある。 - 乗り継ぎが増えることで、利用者が減少する逆効果が発生してしまう可能性がある。「交通結節点」という考え方が都市圏で成り立つか要検討である。 - 今のところ減便の話はない。 - 減便を避けるためにも、路線の重複を避ける改変については同意である。他社の縄張りであること、道路整備が不十分なことから、矢幅駅や岩手医科大学附属病院への乗り入れを断念した。
	公共交通機関 としての役割	- 一般乗用タクシーを公共交通機関として位置付けるのであれば、どのような役割を担うのかを明確にして認知していただく必要がある。昔は、一般乗用タクシーは24時間営業が普通だった。地域の緊急時の移動手段を担っている場所もある。 - 公共交通会議では、一般乗用タクシーが置き去りにされている印象がある。
	重複区間の 改善	行き先が違うバスでも盛岡市中心部の特定の区間を走らないといけなため、都市構造上難しい面がある。
	共同運行	単独の会社で実施できることは限られている。協力しあうことが必要である。

表 3-13-2 交通事業者ヒアリングまとめ

	項目	内 容
公共交通サービスに関連する問題点	バスの定時性	鉄道とバスの接続で難しいところは乗り継ぎである。バスの遅れのせいで鉄道に乗車できないことが発生するはずである。
	IC カード	- 当社 IC カード利用率は 80%程度と高い水準にある。IC 化によって定時性も改善されたと感じている。 - 他社の IC カードと連携していないので不便だと思う。統一化ができれば利便性は向上する。
	新型コロナ流行前後	- 乗客数はコロナ前の水準には戻っていない。 - 新型コロナで運転士不足が加速している。県内では閉業を検討している会社は多くある。 - コロナの際の貸付金の返済が始まり、今後経営に行き詰まる会社も出てくる。
	経営状況（新型コロナ流行前後）	新型コロナ流行前後を比較すると 80～90%程度である。利用者数が減った分を運賃で調整する必要がある。国庫補助路線における激変緩和措置の適用が解除されると路線を維持し続けられるか分からない。
	スクールバスとの連携	スクールバスは路線バスと同じ区間を走ることが多いので、混乗を前提とした調整が出来るはずである。
	需給状況	時間的な偏りが問題であり、朝、昼、夕方の特定の時間だけが忙しい。
	観光	ニューヨーク・タイムズによって、一般乗用タクシーの観光ツアーを利用する人が増えたと感じる。
施策展開に関連する問題点	データ利用	- 路線やダイヤの変更を対外的に説明する際にも、根拠となるデータは必要となる。 - 停留所毎のデータは、運転士が調査している。人員不足により業務分担が増え、負担にはなっている。路線やダイヤの改正に必要な基本的な調査なので、負担だったとしてもやらなければいけない。経営において重要なデータなので、データを提供するには抵抗がある。 - ネットワークの再編において、データの活用が必須であることは理解している。ただし、データは企業の財産や営業施策とも言えるので、全て公開できるわけではない。
	運転士不足対策	- 新規雇用に対する補助はあるに越したことはない。 - 新規雇用者への二種免許取得の補助があると助かる。運転士採用の広報活動への助言や補助を検討して欲しい。 - 運転士不足を解消するためには雇用補助も必要である。
	案内誘導	外国人対応は、どれだけの人数が来るかを踏まえなければいけない。
	利用促進施策	親子で公共交通を使うと、子どもは使うようになる。
	AI デマンド交通	運行経費は変わらず、システム利用料が上乗せされる。AI を導入することによって住民の利便性が本当に高くなるのか、慎重に考えた方が良い。
	情報発信	行政で実施する利用促進の情報発信は良い取組だと思う。
	集中する需要	始発以外で待っている乗客が乗れないことがあり、その対応が悩ましい。ただし予約対応は体力的に困難。
	車両購入補助	「中古車」を含めた車両購入補助があると助かる。制度上「新車」の指定が多い。
	割引補填	一般乗用タクシーでは身障者割引や免許返納割引がある。何の補助も出しておらず、経営的には厳しい（身障者割引は年間約 4,800 万円、免許返納割引は年間約 900 万円を自社で負担）。

■ 運転士不足

バス事業者、タクシー事業者ともに共通して挙げている問題点は「運転士不足」です。運転士が不足しているために路線バスにおける減便やタクシー車両の未稼働に繋がり、これが事業者においては収益や賃金の減少となっています。利用者においてはサービスレベルの低下により、公共交通の不便さを感じる要因となりかねない状況です。

→ 運転士の確保に向けた対策が必要

■ 新型コロナ流行による利用者の減少

令和2年（2020年）頃から新型コロナが流行し外出や人とのふれあいが控えられるようになり、利用者数が減少しました。新型コロナが令和5年（2023年）に「5類感染症」へ移行しましたが、事業者の実感として流行前の利用者数までに至っていない状況となっています。このため、運転士不足とともに交通事業者の収益減少の一因となっています。

→ 利用者に対し公共交通に関する情報の周知や利用促進等の支援が必要

■ 公共交通不便地域における住民の移動手段の確保

先に述べている通り、運転士不足がバス路線の削減やタクシー車両の未稼働につながっており、公共交通が不便な地域における今後の住民の移動手段の確保が問題です。不採算路線や、一般乗用タクシー営業所から距離がある地域では、民間努力だけでは公共交通網を維持することが難しいといった意見がありました。

→ デマンド交通の利便性向上や、地域特性に合った交通手段の導入の検討が必要

■ キャッシュレス決済及びデータの利活用

盛岡都市圏における鉄道、路線バス及び一般乗用タクシーの運賃支払いには各社異なったＩＣカード等が導入されていること、また、定期として利用できないなど導入状況も異なり、利用者の利便性向上や路線バス運行の定時性確保のためには、より一層の普及が求められます。

また、データの利活用が十分でないことから、盛岡都市圏全体の公共交通施策検討のために利用状況や運行状況のデータを十分に生かすことが出来ていません。

→ 利用者の利便性向上や運行の定時性確保に向け、ＩＣカードをはじめとしてキャッシュレス決済の導入及び利用者に対する普及拡大の促進が必要

第4章 地域旅客運送サービスの課題整理

(1) 公共交通の利用状況の整理

これまでの整理を踏まえ、下表に各交通モードの利用状況を整理しました。

表 4-1 公共交通の利用状況及び事業の評価・問題点

交通モード	利用状況	事業性の評価・問題点
鉄道	- 新型コロナ5類移行後、利用者は回復傾向にある - J R東日本では盛岡地区がSuica 対応となり、東北本線、田沢湖線において利用が可能 - 田沢湖線前潟駅が開業し、駅周辺住民や高校への通学、大型商業施設への移動に利用されている	- I G Rの輸送力は余裕あり - J R東日本におけるピーク時間帯は、設備上増便等の余地はない - 山田線については、岩手県北バス 106 急行、106 特急と連携した共通定期券を開始し利用促進を展開
路線バス	- 運転士不足に対応することが難しく、令和6年(2024年)4月に200便以上の大幅な減便を行った - 新型コロナ5類移行後、徐々に利用者は回復しつつあるものの、コロナ前の約6割程度の利用者数に留まる - 盛岡都市圏に乗り入れる3事業者は全てICカード対応となる - バスロケーションシステムは各社独自で展開	- 大幅な減便をしても依然として運転士不足は厳しい状況に変化なし - 震災特例措置による要件緩和がなくなり、補助がなくなると路線の維持が困難 - 路線の維持や理想とするサービスレベルの確保には、コミュニティバスによる運行委託、運行費用の負担等の支援が必要
一般乗用タクシー	- 新型コロナの影響を大きく受け、令和4年度(2022年度)以降は回復傾向にあるものの、令和5年度(2023年度)時点ではコロナ前の約7割に留まる - 令和4年(2022年)12月に一般乗用タクシー運賃の改定 - 新型コロナによる業績悪化により、岩手中央タクシーが事業停止	- 新型コロナにより資金繰りが悪化している事業者も多いと想定される - 需要が大きい時間帯では、一般乗用タクシーの供給が不足するが、それ以外の時間帯では余剰が生じている - 中山間地区の小需要地域への対応は、営業区域上可能であるが、実態として配車は難しいとの意見あり
その他の交通手段	新型コロナの影響により福祉バス(滝沢市)利用者が大幅減少、患者輸送バス(盛岡市・滝沢市)は利用者が減少傾向	福祉バス(滝沢市)、患者輸送バス(滝沢市)は、中心拠点整備に合わせて見直し予定
矢巾町コミュニティバス・デマンド交通	令和元年度(2019年度)の運行開始以降、新型コロナの影響を殆ど受けておらず、利用者也増加傾向	運行を継続しているが、コミュニティバス、デマンド交通共に増便対応は事業者負担の増加により困難

(2) 盛岡都市圏における移動特性の整理

①平日・休日における移動特性

盛岡都市圏の曜日別の移動特性として、平日の移動については、盛岡市中心部への移動が多く、特に官庁街や医療施設が集中する内丸周辺が多くなっています。一方休日の移動については、盛岡市中心部への移動が少なくなり、盛岡都市圏全体へ広く移動する傾向が多くなります。目的地が分散している移動ニーズは、路線バスのネットワークを広げることが難しい路線バスでは対応しにくい状況となっています。

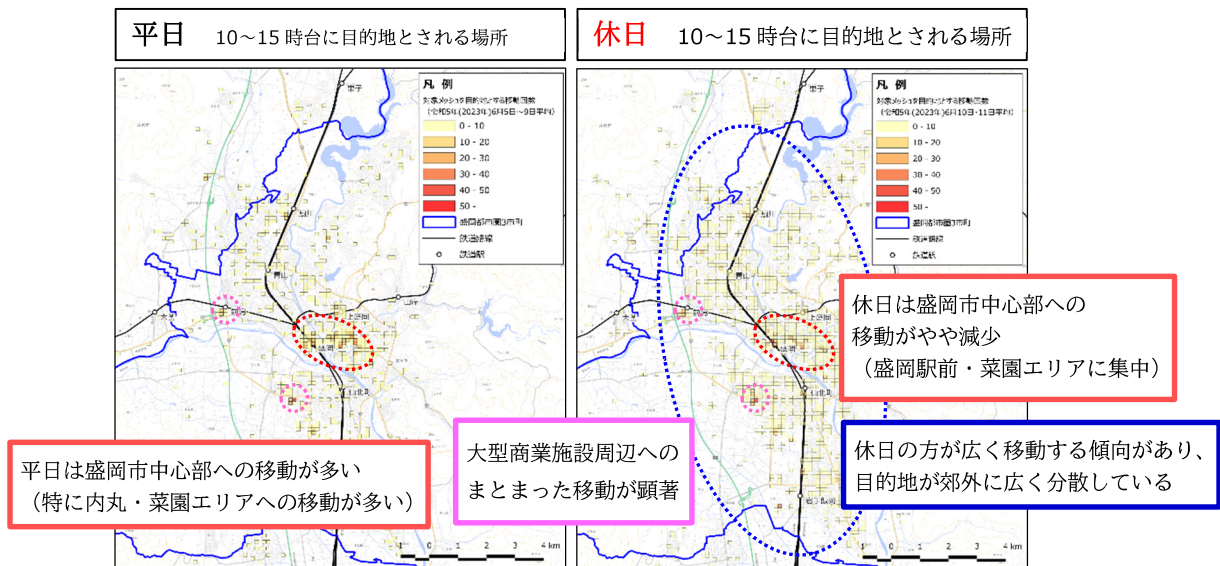


図 4-1 平日・休日の移動先の分布

資料：人流ビックデータ（令和5年（2023年）6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出）

②日中・夜間における移動特性

平日日中と夜間を比較すると、夜間においても盛岡市中心部を目的地とする移動が多い傾向にあります。特に大通や映画館通り付近を目的地とする移動が多くなっており、新型コロナウイルスの5類移行により、夜間の需要も回復しつつあります。さらに、夜間の遅い時間帯についても、盛岡市中心部から郊外へ帰宅する需要が一定程度あるものと予想されます。

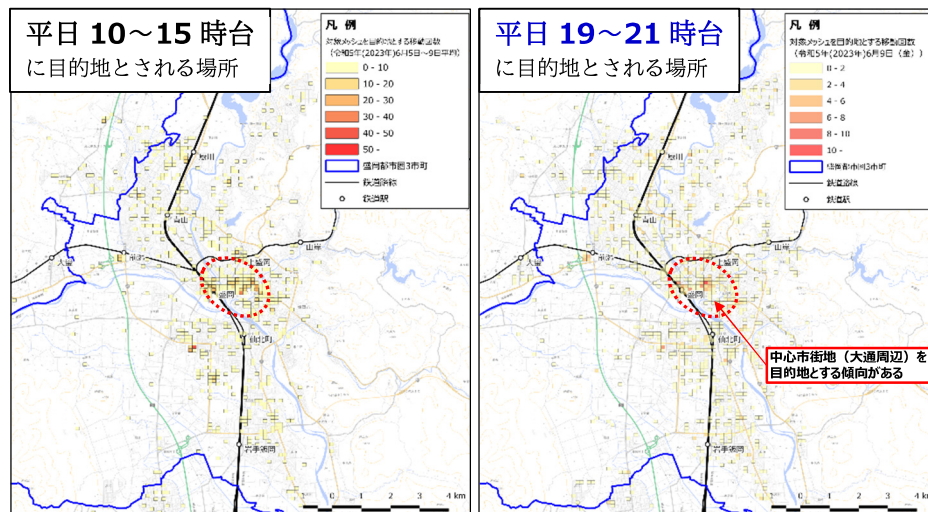


図 4-2 時間帯による移動先の分布

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）6月9日、業務・その他利用のみ抽出）

③市町を跨ぐ移動特性

盛岡都市圏においては、通勤通学や業務における中心地は盛岡市であるものの、日常的な移動においては、隣接する市町を跨いだ移動をするケースが多くなっています。例えば、乙部地区を出発する移動については、都南地区や盛南地区を目的地にする移動と矢巾町内を目的地とする移動が同程度あります。なお、乙部地区から盛岡市中心部方面や都南地区、盛南地区方面については、公共交通ネットワークがあるものの、矢巾町方面の公共交通ネットワークはありません。

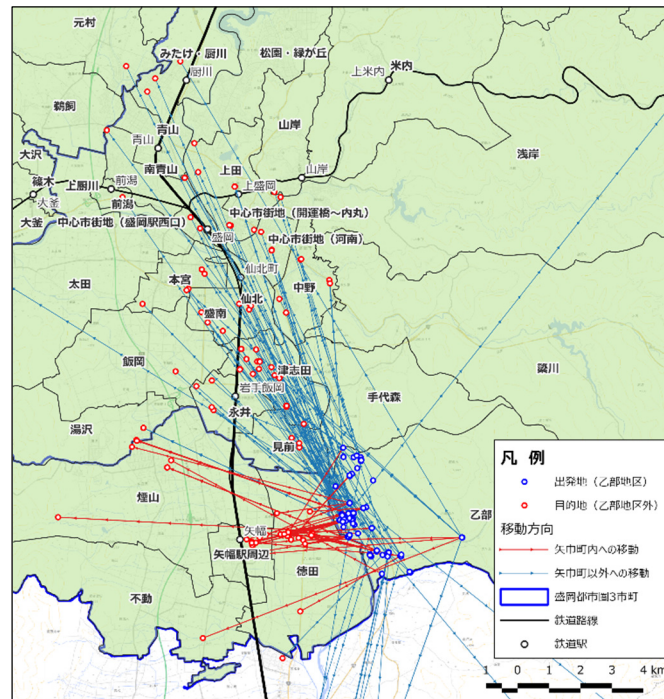


図 4-3 乙部地区発のODデータ

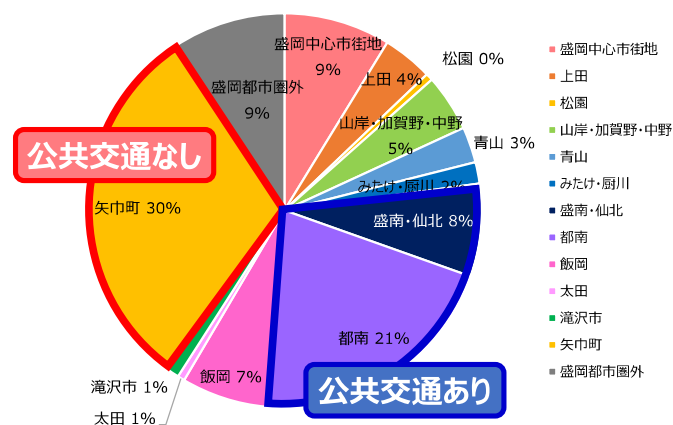


図 4-4 乙部地区からの移動先

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）6月5日～11日、
乙部地区居住者の移動のみ抽出 N=171）

(3) 鉄道・バス不便地域の拡大

盛岡都市圏では、令和6年（2024年）4月に路線バスの大幅な減便が実施され、鉄道・バス不便地域の拡大が予想されます。

平成23年（2011年）時点、令和4年（2022年）時点、令和6年（2024年）4月以降の3時点において、バス路線及びその沿線の状況を次ページ以降に整理しました。

平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点と比較すると、郊外部や山間部や長距離路線を中心に廃止されていることが確認できます。一方、令和4年（2022年）時点と令和6年（2024年）4月以降を比較すると、路線バス200便以上の減便が実施されたものの、沿線に大きな変更は見られません。これは、令和6年（2024年）4月のダイヤ改正においては、並行路線が多く運行されている区間の減便や廃止が多いためです。しかし減便影響範囲をみると、盛岡都市圏の広範囲に及んでおり、市街化区域※内でも大きな影響を受けると考えられます。

このような、バス路線の廃止やサービスレベルの低下は、利便性の低下や移動困難者の拡大に繋がる恐れがあります。

※市街化区域：令和7年（2025年）3月末時点

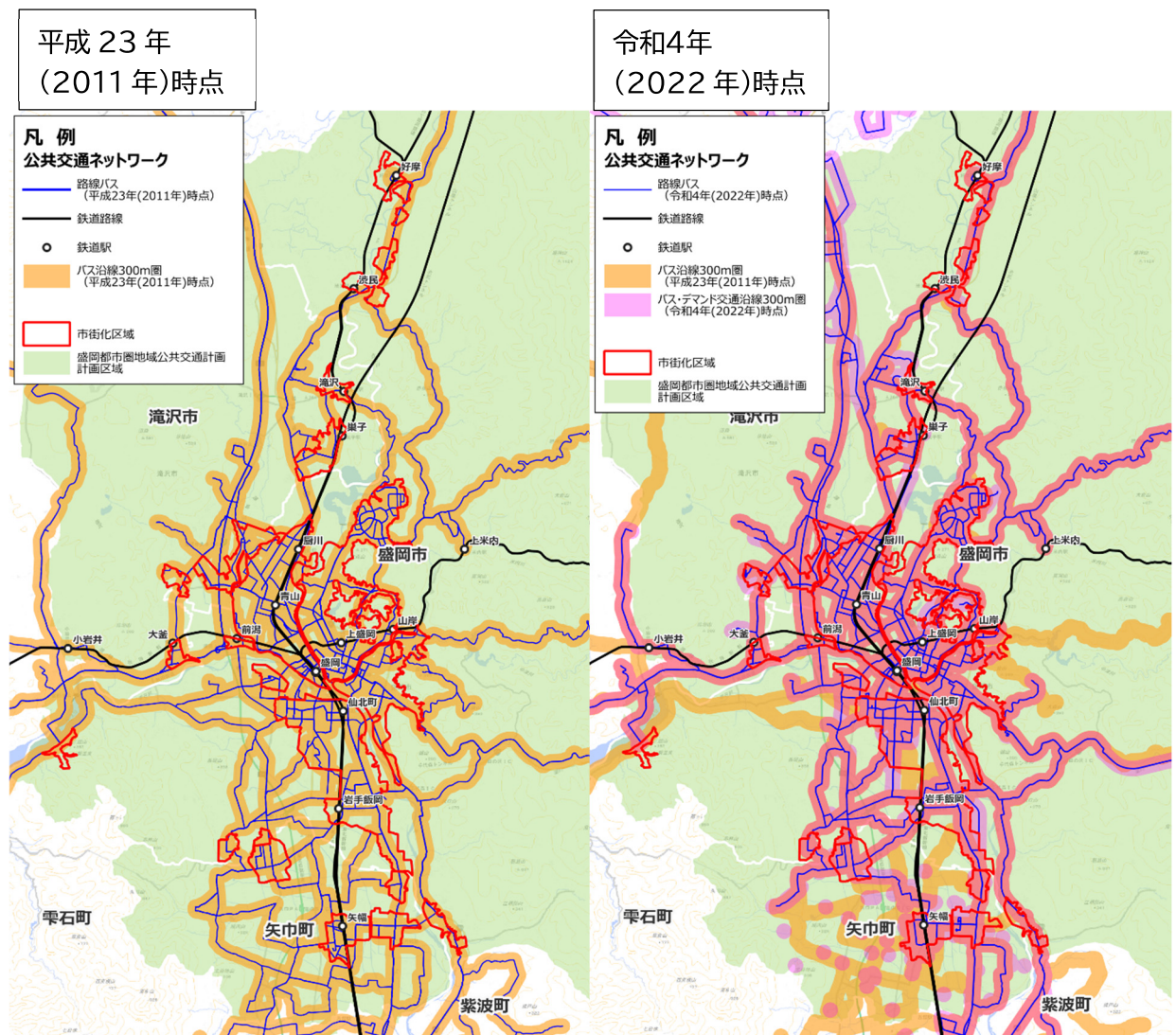


図 4-5 平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点の路線バス沿線

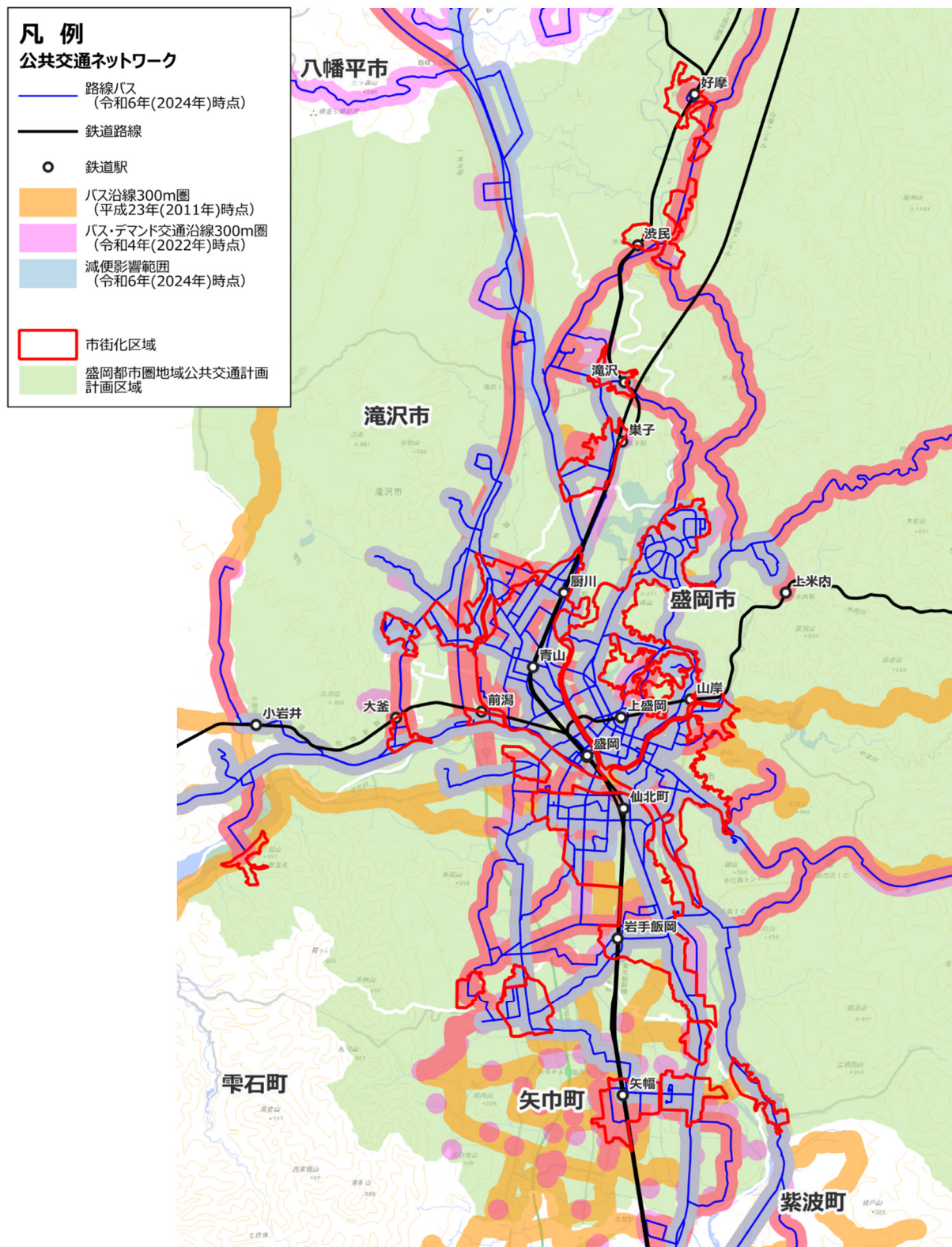


図 4-6 令和6年(2024年)4月以降の路線バス沿線と減便影響範囲

(4) サービスレベル別市街地の状況

地域公共交通計画の検討にあたっては、公共交通カバー圏やカバー圏人口を算出することが一般的ですが、公共交通が複数運行されている市街地部においては、それだけでは特性を把握することができません。

また、路線バスが運行されていても、通勤・通学や日常的な移動手段として利用するには、一定程度のサービスレベルが確保されている必要があります。

そこで、鉄道、路線バス、デマンド交通等の運行本数を考慮した鉄道及びバス利用圏について、市街化区域※、立地適正化計画における居住誘導区域を重ねた場合の市街地等を算出します。

以下にサービスレベル別市街地等を、次ページ以降に各カバー圏の状況図を示します。

市街化区域の公共交通カバー圏は 84.4%、居住誘導区域は 93.5%となっています。盛南地区の一部では、居住誘導区域であるにも関わらず、路線バスがないため、盛岡市立地適正化計画で目指している「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方から乖離している状況にあります。

※市街化区域：令和7年（2025年）3月末時点

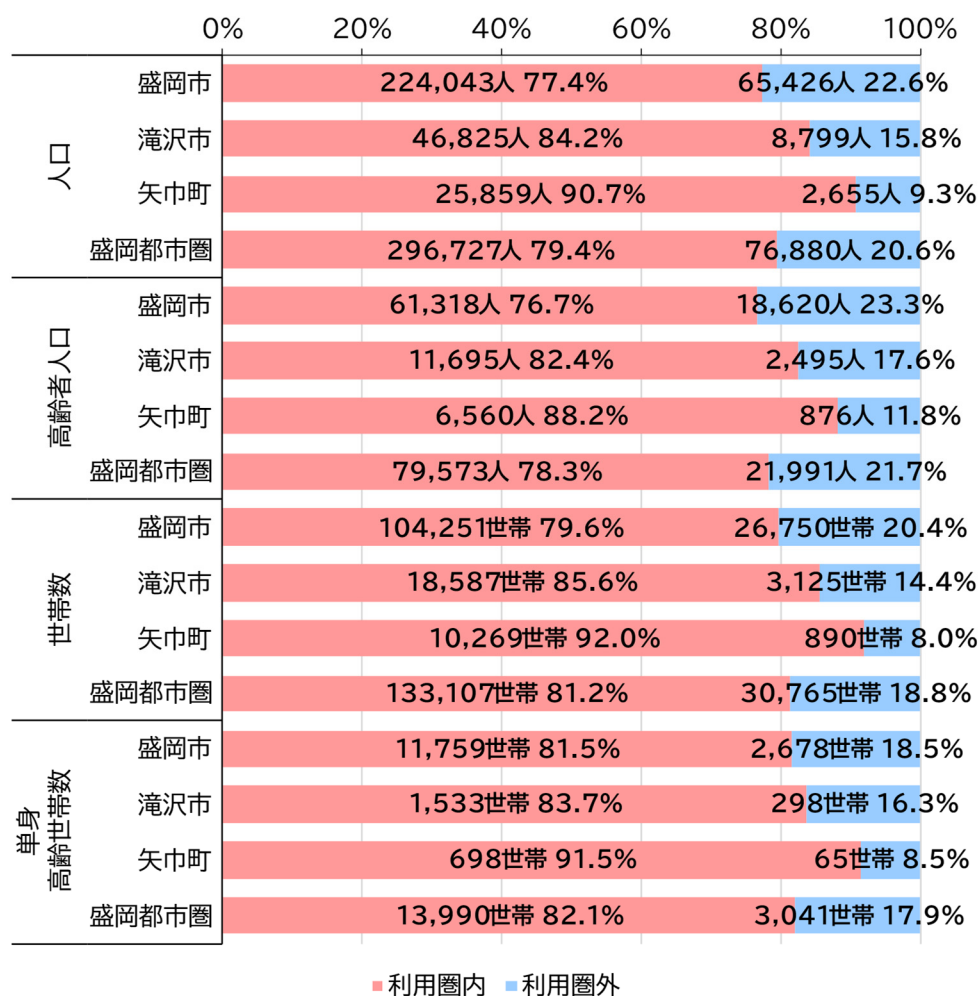


図 4-7 人口あたりの公共交通カバー率

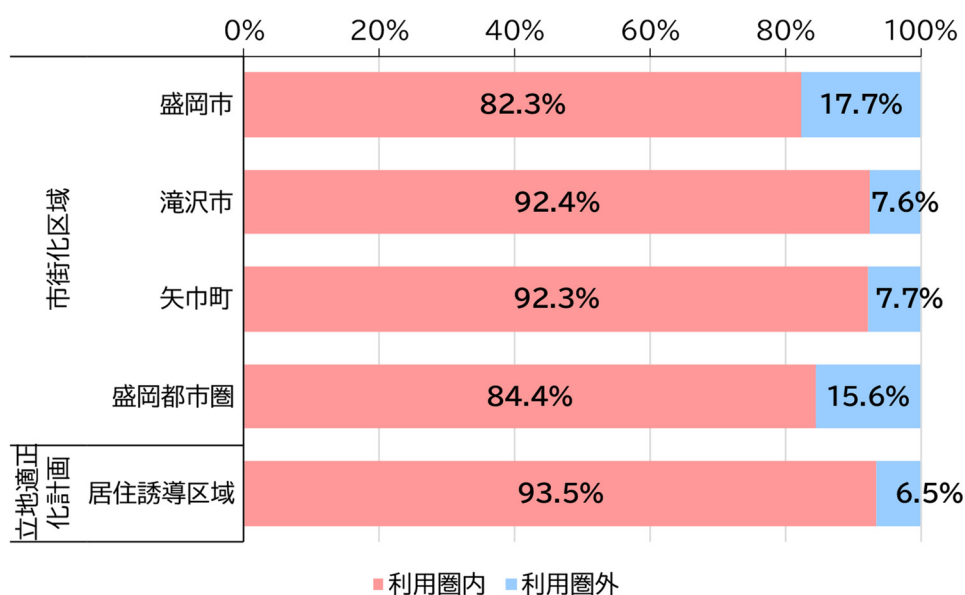
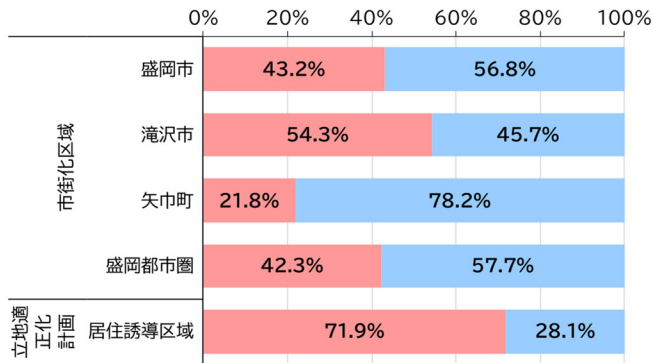
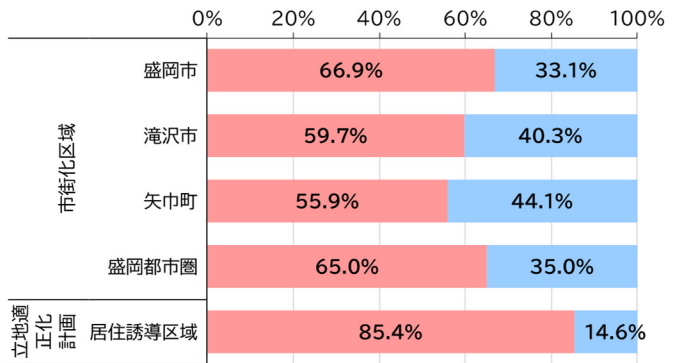


図 4-8 市街化区域・居住誘導区域の公共交通カバー率



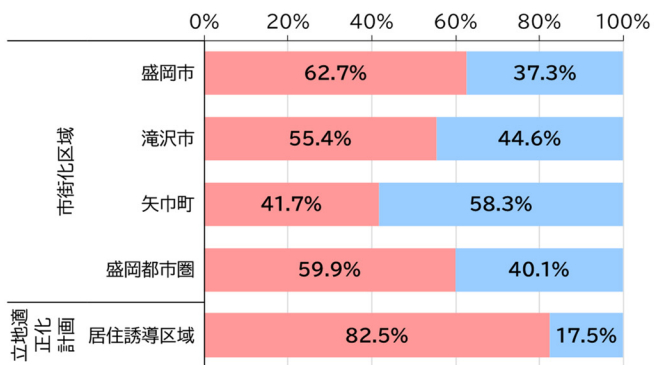
■朝ピーク時に15分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-9 朝ピーク 15 分に 1 本以上の市街地カバー率



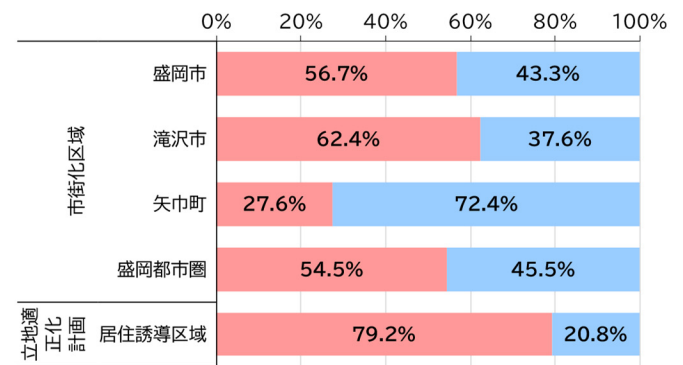
■朝ピーク時に30分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-10 朝ピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率



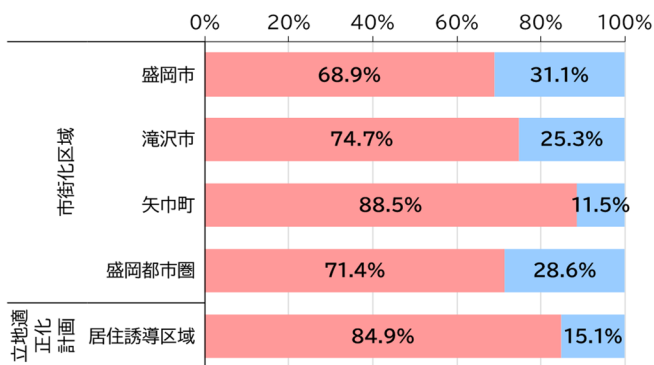
■タピーク時に30分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-11 タピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率



■夜間に60分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-12 夜間20時以降に60分に1本以上の市カバー率街地



■日中に60分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-13 日中 60 分に 1 本以上の市街地カバー率

朝ピーク 30 分に 1 本以上のサービスレベルの市街地は、市街化区域 **65.0%**、居住誘導区域で **85.4%**の比較的高いサービスレベルを保っているのに対して、タピークでは市街化区域 **59.9%**、居住誘導区域で **82.5%**、夜間 20 時以降については、60 分に 1 本以上のサービスレベルの市街化区域 **54.5%**、居住誘導区域で **79.2%**と、市街化区域でサービスレベルが大きく低下する傾向にあります。このような現状から、市街化区域全体を高いサービスレベルで維持することは難しい状況です。

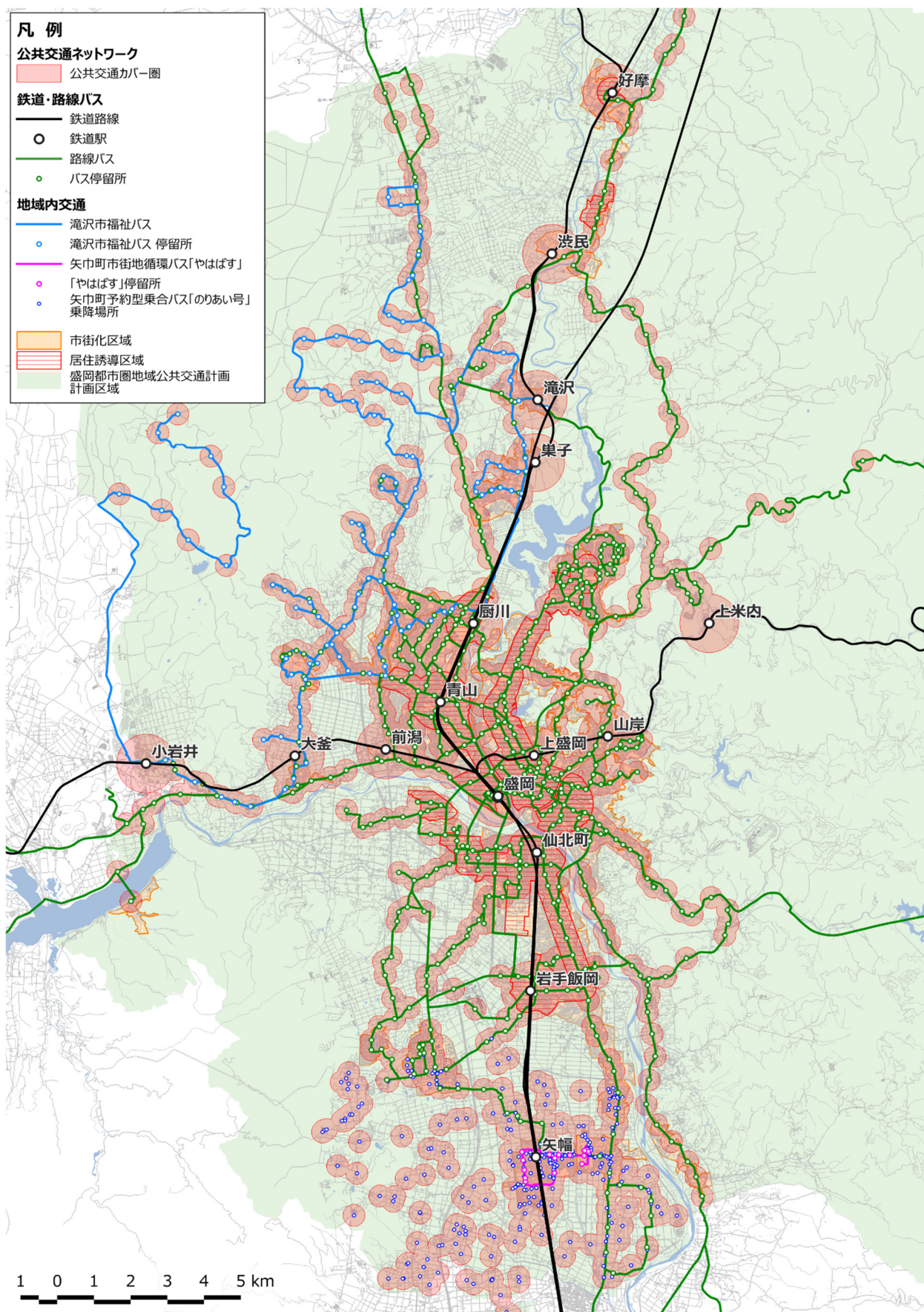


図 4-14 公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和6年（2024年）4月時点】

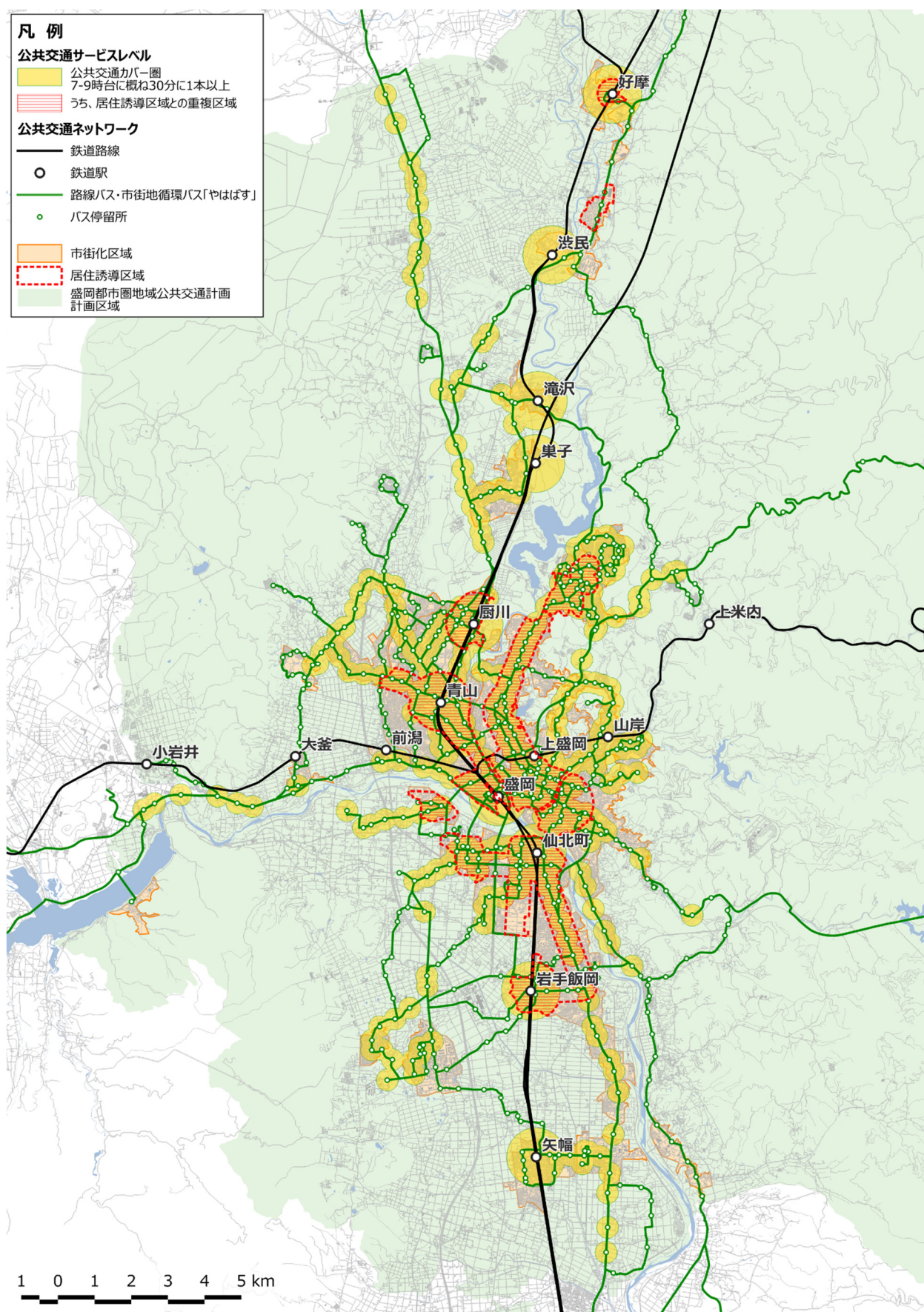


図 4-15 朝ピーク 30 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和 6 年（2024 年）4 月時点】

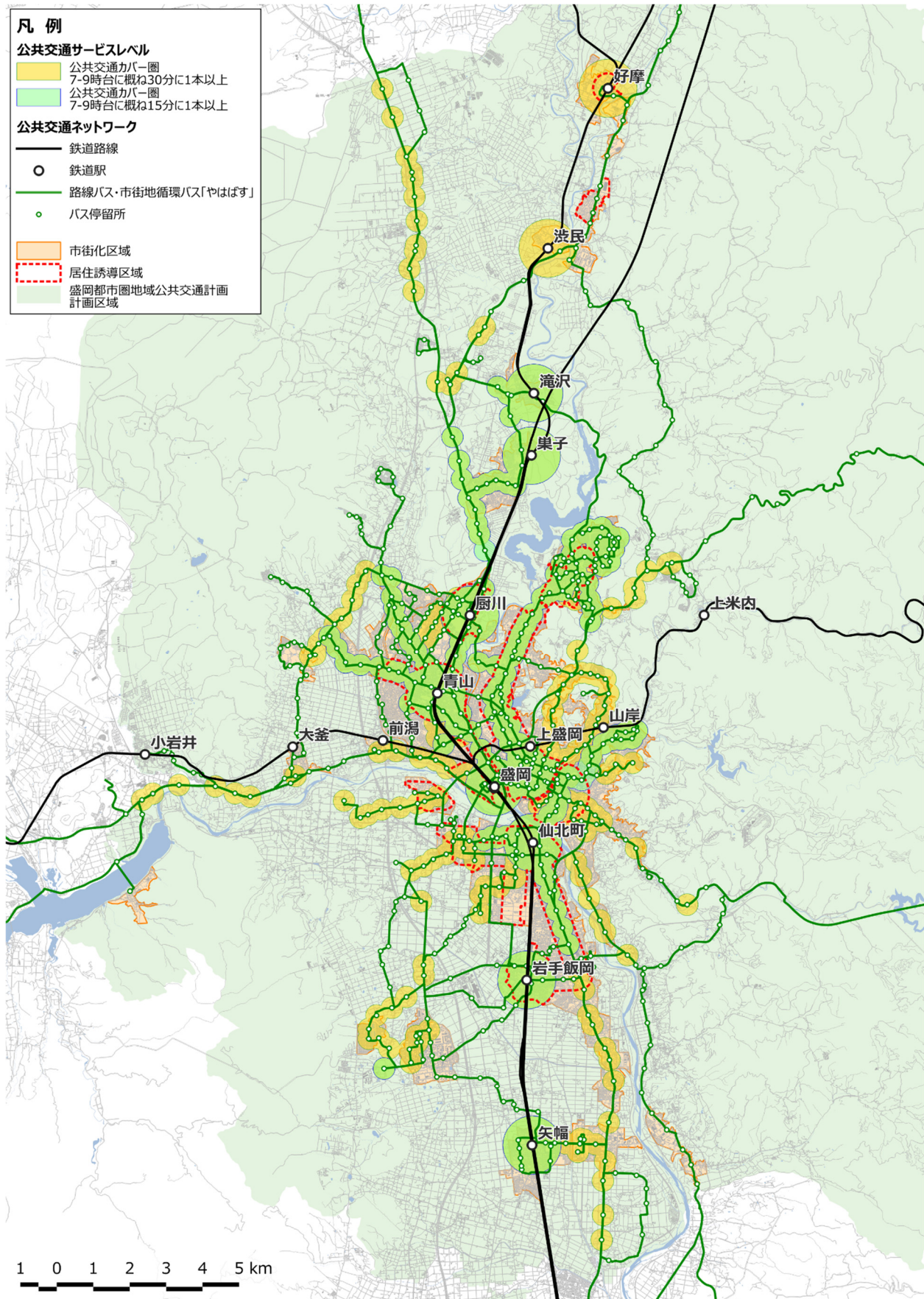


図 4-16 朝ピーク 15 分に 1 本以上、30 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和 6 年（2024 年）4 月時点】