

盛岡都市圏地域公共交通計画（案）パブリックコメント 意見内容

1 意見募集期間

令和 7 年 6 月 9 日（月）から 6 月 30 日（月）まで

2 意見募集方法

広報誌（3 市町）

ホームページ（3 市町）

盛岡市：建設部交通政策課、各支所、各出張所など 25 箇所へ資料を備付（別紙参照）

滝沢市：都市整備部都市政策課、企画総務部企画政策課へ資料を備付

矢巾町：企画財政課へ資料を備付

3 公表資料

(1) 盛岡都市圏地域公共交通計画（案） 本編

(2) 盛岡都市圏地域公共交通計画（案） 現状分析編

(3) 盛岡都市圏地域公共交通計画（案） 概要版

4 意見受付方法

・担当課への持参

・郵送 ・メール（盛岡市を除く） ・F A X

・意見受付フォーム

5 提出された意見

87 件

【内訳】

盛岡市受付 82 件（7 名：盛岡市在住 5 名、滝沢市在住 1 名、東京都在住 1 名、2 団体）

滝沢市受付 1 件（1 名：滝沢市在住）

矢巾町受付 4 件（1 団体）

6 意見の反映区分

「A」計画等に盛り込むもの・・・7 件

「B」計画等に盛り込み済のもの・・・24 件

「C」計画等に盛り込まないもの・・・8 件

「D」その他、意見・要望・感想等・・・48 件

盛岡市パブリックコメント 意見募集資料 備付箇所

備付先		備付部数		
		本編 現状分析編 概要版 (案)	チラシ	意見書 様式
1	市役所本館 7 階交通政策課	1	1	5
2	市役所本館 6 階情報公開室		1	5
3	市役所本館 1 階窓口案内所		1	5
4	都南総合支所 1 階市民ホール	1	1	5
5	玉山総合事務所 1 階ホール	1	1	5
6	盛岡市保健所 1 階受付		1	5
7	若園町分庁舎 1 階ホール		1	5
8	青山支所		1	5
9	太田支所		1	5
10	築川支所		1	5
11	飯岡出張所		1	5
12	乙部出張所		1	5
13	巻堀出張所		1	5
14	玉山出張所		1	5
15	薮川出張所		1	5
16	中央公民館		1	5
17	河南公民館		1	5
18	都南公民館		1	5
19	西部公民館		1	5
20	渋民公民館		1	5
21	松園地区公民館		1	5
22	盛岡駅西口サービスセンター(マリオス 1 階)		1	5
23	盛岡市立図書館		1	5
24	都南図書館		1	5
25	渋民図書館		1	5
	合計	3	25	125

盛岡都市圏地域公共交通計画（案）パブリックコメント 意見内容

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
1	本編 1 ページの計画の趣旨に背景と目的が示されているが、計画が何を基に策定され、自治体、事業者がどのような関係性があるのか、また国との関係やこの計画に含まれる事業の概要、例えば路線の編成、運賃・料金の設定、運行回数や時刻の設定、共通乗車券の発行、交通空白地の対応等々について、対象である盛岡都市圏の都市施策を踏まえ、現状を分析し、今後の持続可能な地域公共交通のあり方を策定するものであるなどの前段が必要ではないか。	本計画（案）本編 1 ページに記載のとおり、令和5年の地域交通法の改正により、盛岡都市圏としての地域公共交通計画を策定するものです。背景と目的についてはこれらの経緯を記載したものであり、具体的な現状整理については本計画（案）本編 6 ページから 9 ページにおいて整理しています。	C	本編 P1
2	長々と文章で説明することも必要だと思うが、フロー図などで時系列に計画策定の流れを示すことも必要ではないか。他都市のわかりやすい計画書の構成や表現を参考にされたいかがか。	本計画（案）本編1ページにおいて、背景として本計画策定における整理をしております。貴重なご意見として承ります。	C	本編 P1
3	『盛岡都市圏地域公共交通計画（案）』の計画区域について、「市町域を跨ぐ交通圏である盛岡都市圏」とあるが、盛岡市と行政区域が接する雫石町、紫波町が含まれないのはなぜか。計画区域を 2 市 1 町に限定する根拠を示すべきと考える。P 6 に盛岡都市圏では、3 市町間を跨ぐ通勤通学が多いとあるが、雫石や紫波はそれに含まれないのか。	計画区域については有識者からの意見や「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、地域住民の通勤・通学、買い物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とする考えから、生活圏が同一となる盛岡駅から20km圏域の 5 市町（盛岡市、滝沢市、紫波町、矢巾町、雫石町）において令和 4 年度に意見交換会を複数回実施し、参画を希望した 3 市町で計画を策定するものです。	D	本編 P2
4	雫石町や紫波町から、計画の対象区域にしてほしい等の要望はないのか。また、計画対象区域を決定する際に、雫石町、紫波町とはヒアリング等で意向の確認をされたのか。	計画区域については有識者からの意見や「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、地域住民の通勤・通学、買い物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とする考えから、生活圏が同一となる盛岡駅から20km圏域の 5 市町（盛岡市、滝沢市、紫波町、矢巾町、雫石町）において令和 4 年度に意見交換会を複数回実施し、参画を希望した 3 市町で計画を策定するものです。	D	本編 P2
5	市町域を跨ぐ交通圏としながら、計画の対象とする交通モードに盛岡都市圏内で完結するバス路線や滝沢市及び矢巾町内で完結するコミュニティバス、デマンドバスを計画対象とする理由を述べるべきではないか。コミュニティバス、デマンドバスは確かに盛岡都市圏の公共交通ではあると思われるが、「本計画」の対象とするにはあまりに地域限定と思われる。	各市町で策定していた地域公共交通網形成計画から本計画に移行するため、施策についても本計画内で実施することから、各地域内の交通モードを対象として記載しております。	D	本編 P3
6	本編 5 ページの表 1 - 2 の見直し想定エリアでは具体的なエリアを示していないが、12ページの下から 2 つ目の●では、盛岡市西南部～矢巾町北部、矢巾町北部～盛岡市南部と具体的な区域を示している。表 1 - 2 の記載内容と矛盾していないか。具体的想定区域があるなら内容は未定であっても、表 1 - 2 に記載すべきではないか。	本計画（案）本編 5 ページでは定義を記載しており、本計画（案）本編12ページでは将来ネットワークの考え方としてより具体的内容を記載しております。	D	本編 P5、P12
7	本編 7 ページの公共交通の満足度は29.6%と記載されているが、どのようなアンケート結果から算出した結果なのか示すべきではないか。この満足度は利用に関するものなのか、サービスに対するものなのか、料金に関するものなのか、ここでいう満足度とは一体何に対する満足度なのか、その説明がないと全く漠然として数値で、会議の出席者は理解できても一般市民には理解できないのではないか、意味不明の数字ではないか。	本計画（案）現状分析編100ページの図 3 -81 「一般：公共交通サービスの使いやすさ」において、公共交通が使いやすいと感じている方が全体の29.6%であることを記載しておりますが、分かりやすくするため本計画（案）本編の 7 ページにも同図を追記いたします。	A	本編 P7
8	本編 7 ページに利用者側からのアンケート結果の問題点として本数、時間についてのことが提示されているが、運賃・定期代が高いという項目も同様に問題点として赤破線で示すべきではないか。	ご意見のとおり修正いたします。	A	本編 P7

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
9	本編9ページの図1-12は何を言いたいのか。岩手はキャッシュレス決済データを全く活用していないということのようだが、今後の計画の実施に活用すべきということと言いたいのか。	岩手県ではキャッシュレス決済データの活用実績がないことから、本計画（案）本編32ページに利用しやすい公共サービスの提供のため、長期的な視点においてデータの利活用を見据えて検討することを記載しております。	D	本編 P9
10	本編12ページの最後の●タクシーについてであるが、タクシーはその運行は路線や時間等そもそも柔軟な移動手段であり、鉄道や路線バスでは対応が難しい移動を担うとあるが、必ずしもそうはならないのではないか。鉄道やバスと同じ経路の場合もあり得るし、鉄道、バスとは全く関係のないルートを選択する場合もあり、連携したネットワークの形成は非常に困難ではないかと思われる。バスとの連携等は、逆にタクシーの柔軟性を阻害することにならないか。タクシー業者との協議はしているのか、これからするのか。	本計画（案）の作成に際し、タクシー協会へのヒアリングや協議を重ね、記載内容をご確認いただいた上で了承をいただいております。ここでの鉄道やバスとの連携とは、バスや鉄道のない地域内においてタクシーを活用し、地域から交通結節点まで等、鉄道・バスと接続するネットワークの構築を想定したものです。	D	本編 P12
11	本編13ページのこの図では都市圏基幹系統や都市圏準基幹系統が示されているが、盛岡駅と盛岡バスセンター間の色は、赤と紫の二重となっている。この間は都市圏基幹系統の赤だけではないのか。準基幹系統の色塗りをしているのは何故か。	重複する区間もございますが、系統（路線）としては別であるため、それぞれの色分けで表示しているものです。	D	本編 P13
12	本編13ページの図の盛岡駅と盛岡バスセンター間で、松園ターミナルと松園営業所に分岐している交点の具体的な名称を示すべきではないか。他の屈折点の場所も具体的に示すべきではないかと思うが如何か。	主要な結節点や拠点のみ表示し、交点等その他の停留所名等は省略することで、凡例が複雑にならないよう示しております。	D	本編 P13
13	目標指数の目標1について、令和5年（2023年）と令和12年（2030年）ではすべて同じ数値を目標としているが、人口は減少することが明らかであり利用回数は同数であっても、利用料金の値上げをしない場合収益は減少していくことになる。 ここでは、少なくとも今後の人口減となった場合でも、極力令和5年と同等の収益を確保するような数値目標とすべきではないか、同じ回数では結局事業として右肩下がりで尻すぼみになっていくだけではないかと考えるが如何か。	御意見のとおり持続可能で使いやすい交通体系の実現のためには、人口減少の状況下においても交通事業者が令和5年度（現状値年度）と同程度以上の収益を確保していく必要があります。このことから現状値以上を目指すこととし、目標①の目標値について『以上』の表記を追記します。	A	本編 P16
14	目標指標の目標2について、ここでいう満足度とはいったい何を指すのか。これの算出根拠となるアンケート調査内容は、現時点でどのような項目からその数値を引き出しているのか。	指標2-1公共交通利用者の満足度は、住民や利用者が公共交通サービスに対して感じる利便性や快適さを測定するものです。現状値及び目標値の根拠としたアンケート内容等については本計画（案）現状分析編の137ページに記載しております。	D	本編 P16
15	目標指標の目標3について、公共交通利用率とは一体何か。どのような計算で算出されるものなのか。その定義とともに算出方法を説明すべきと考える。用語集にも記載されていない。	指標3-1公共交通利用率は、地域の移動手段における公共交通の利用割合を測定するために設定するものです。定義、現状値及び目標値の根拠となるアンケート内容等については本計画（案）現状分析編の138ページに記載しております。	B	本編 P16
16	目標指標の目標4について、3市町連携の事業は、令和5年（2023年）はゼロであるにも関わらず、令和12年（2030年）は31事業となっている。計画策定の令和7年（2025年）時点ではどのような数値なのか。連携事業として想定する事業を実施施策プログラムに印を付すなど明示し具体的に示す必要はないか。市民には分からないのではないか。	指標4-1の3市町連携による実施事業数は、令和7年度時点における実績値は0事業です。対象となる実施事業は、計画（案）現状分析編の140ページに記載しております。	B	本編 P16
17	目標④ 目標指数4-3 公共交通への公的資金投入額について Q1 現状値（R5）214百万円の各市町の項目ごとの内訳額は？	指標4-3公共交通への公的資金投入額は、公的な財政支出の全体規模を測定するために設定しているものであり、個々の項目の測定をするものではないため、各市町の項目ごとの内訳額は公表いたしません。	C	本編 P16

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
18	目標④ 目標指数 4 - 3 公共交通への公的資金投入額について Q2 公的資金投入額は目標設定を現状値に、計画実施事業に要する額を加えた額としている。既存の事業が現状維持されるかどうか不透明な中で、本計画における公的資金投入額は以下のとおり、現状値をゼロベースにするか、すでに広域としての投資額「広域生活路線維持事業補助金①」として、目標値を88百万 + αとしたほうが達成状況がより明確になるのではないかと？ ◎現計画 現状値（R 5） 目標値（R12） 214百万円 302百万円 ◎修正案 現状値（R 5） 目標値（R12） 0 円 88百万円 または各市町① 88百万円 + ①の合計額	この指標では、新規事業への公的資金投入額だけを対象としている訳ではありません。令和5年度（基準年度）における実施事業の公的資金投入額の増減を含めて指標としていることから、総額での目標値を設定としています。	C	本編 P16
19	目標指数について、数値の算出方法は資料編にはあるが、ここでも少なくとも算出方法は示すべきと考えるが如何か。 算出基礎として各自治体の全人口を母数としているようだが、この数値の扱いは国の法律や通知等で指定されたものなのだろうか。利用料金の対象ではない幼児や明らかに利用が少ないと思われる80代後半以降の高齢者等はこの計算からは除外して、特に仕事や通学等の利用が多いと思われる。例えば生産年齢人口を対象とする考えはないのか。	目標等の根拠等は計画本編とは別記載の構成にするよう国から例を示されておりますので、現状分析編で整理しております。 各自治体の全人口を母数とする算出は国の法律や通知等に基づくものではありません。 指標 1 - 1、1 - 2、2 - 1においては、年齢区分別の利用者数の把握が困難であることから盛岡都市圏内の総人口を母数としております。	C	本編 P16
20	公共交通網を十分に支援することで維持していくための予算措置を求めます。	本計画（案）本編16ページ目標指標 4 - 3 に公共交通への公的資金投入額を設定しており、令和12年度の公的資金投入額の目標値に向け、公共交通の維持や改善に向け取り組んでまいります。また、51ページに財源・人材の確保について記載しております。	B	本編 P16・51 （財源）
21	計画の指標として設定した10項目が、どの施策により達成すると考えているのかを明らかにするためにも、全45の実施策プログラムのそれぞれの施策により達成すると考えているのかを示すべきではないかと。	本計画（案）本編17ページにおいて、各目標の指標に対する4つの施策の方向性を示しており、その方向性ごとに各施策を紐づけております。	B	本編 P17
22	目標の指標のほかにPDCAサイクルにより、毎年現状実態を把握すると思われるが、それらはどのような形で公表されるのか。また、新規事業や検討協議とされている事業の進捗状況はどのように公表されるのか。	本計画（案）本編49ページの表5 - 1 に記載のとおり、毎年度、目標達成状況の評価を行い、交通会議にて報告・協議を行う予定です。会議の資料及び結果については、これまでと同様に開催後にホームページに掲載します。	D	本編 P49(指標)
23	指標の確認について、毎年の確認は難しいというなら、せめて3年後程度は確認した方が良いのではないかと。	本計画（案）本編49ページの表5 - 1 に記載のとおり、毎年度、目標達成状況の評価を行う予定です。	B	本編 P49(指標)
24	本編18ページには多く実施施策プログラムが示されているが、不満の多い項目に対応する施策は具体的にどのプログラムが該当するものなのか、施策の説明に、この施策はアンケート結果のこの項目の解消を目指すものである等々と付け加えるべきではないかと。	本計画（案）本編19、27、32、40ページにおいて、各実施施策の方向性における現状と問題点、課題や対応について記載しております。	C	本編 P18

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
25	本編18ページの表4-1に示される実施施策プログラムの中で、地域公共交通利便増進事業の項目があり全体18項目のうち、5項目の事業が地域公共交通利便増進事業とされているが、この地域公共交通利便増進事業とはどのような事業なのか、この指定により具体的にどのようなメリット（国の補助金や地方交付税措置、地方債の発行等）があるのか。また指定されていない事業は要件が合致しないのか、指定されないデメリットは無いのか。	地域公共交通計画がマスタープランとなる「基本計画」であるのに対し、利便増進実施計画は計画内に示される事業の具体的な内容を示す「実施計画」となります。路線の再編やダイヤ・運賃の見直し等の事業について利便増進実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることで、様々な優遇措置（国庫補助事業等への特例適用等）を受けることができます。認定を受けないことに伴うデメリットはございません。	D	本編 P18 （利便）
26	地域公共交通利便増進実施計画は公的財源の活用が可能になるとのことだが、この計画の実施プログラム全22の施策のうち公的財源の活用可能な事業はわずか5事業で、計画の持続可能で効果的な地域公共交通計画の目的を達成するに十分なのだろうか。残りの大部分の事業は市町の単独財源により実施するのか。それで計画の進捗に影響はないのだろうか。	計画策定のための事業者との協議において、5年間の地域公共交通利便増進事業として実施の可能性がある事業について、位置づけを行っております。他施策については、地域公共交通計画の実実施策として実施の検討を行ってまいります。	D	本編 P18 （利便）
27	施策のページのスケジュール表について、事業内容が盛岡都市圏に該当する施策、特定の自治体に該当する施策が混在しているので、分かりやすく実施主体欄を盛岡都市圏と盛岡市、滝沢市、矢巾町の4分類として整理した方が分かりやすいのではないのか。	本計画（案）本編20～47ページの各都市圏施策については、盛岡都市圏全体で実施する施策となっておりますが、市町施策については各市町ごとに実施する施策として整理しております。	B	本編 P20～P47
28	都市圏施策1-1の実施事業「鉄道の維持」について、松園や米内は、市中央から遠いため、できるだけ駅に早く着く手段が欲しい。署名599筆で訴えた米内地区の山田線ルートへつなぐバス路線はJRとも連携して支え合う方向ではいけないのか。	具体的なバス路線と鉄道の接続要望等については、交通事業者へ情報を共有します。また、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	本編 P20 （施策1-1）
29	都市圏施策1-3について、タクシーやデマンド交通の効果的運用は、ゆびあすを囲む松園米内地域に生かしたいという事業者があるのか。アイデアを得たい。できれば、現有のバスを一部運用の形が利用しやすいと考える。	現在は、具体的な事業者の選定を行ってはおりませんが、今後、検討してまいります。	D	本編 P24 （施策1-3）
30	市町施策1-3 デマンド交通の利便性向上 県内で数か所実施している所があります。交通の便の悪い所はもっと実施してほしいです。	県内でデマンド交通を実施しているところがあることは認識しておりますが、鉄道・バス不便地域における施策については、地域住民とともに地域の特性に合った移動手段を検討し導入することが必要と考えております。 なお、本計画（案）現状分析編150ページに、将来ネットワークの地域内交通検討エリアにおける想定交通手段として、デマンド交通についても記載しており、持続可能な交通手段について検討してまいります。	D	本編 P24 （施策1-3）
31	市町施策1-4 地域特性にあった交通手段の導入 どんな地域でどんな手段を考えているのか詳しく知りたいです。	本計画（案）現状分析編150ページに、将来ネットワークの地域内交通検討エリアにおける想定交通手段として、盛岡市の地域内交通検討エリアにおける基本的な方向性を記載しております。	B	本編 P25 （施策1-4）
32	自力での移動の難しい子どもや高齢者などの交通弱者にとって、公共交通機関は移動のための最後の砦であり、交通施策は福祉施策でもあるとの認識の下、積極的に取り組んでいただきたいです。	本計画（案）本編25ページに、都市圏施策1-4及び市町施策1-4の実施事業として、地域特性に合った交通手段の導入について記載しており、福祉部門等と役割分担を行い、連携しながら地域に応じた移動手段の導入を検討してまいります。	B	本編 P25 （施策1-4）
33	県交通・孝仁病院線（平日・土曜、中野一丁目～盛岡駅～孝仁病院）を延長する。 延長経路「孝仁病院～盛岡イオンモール」（2.1km） 【目的】イオンモール盛岡線との組合せで効率的なダイヤを組むことを目指せる。 【計画(案)】都市圏施策1-5 交通事業者の収支改善に繋がる支援	具体的なバス路線の再編要望等については、バス事業者へ情報を共有します。	D	本編 P26 （施策1-5）

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
34	盛岡駅東口について、市の玄関口としてふさわしいバスロータリーの在り方を検討していただきたい。	本計画（案）本編28ページに都市圏施策2-1の実施事業として、盛岡駅前広場の機能向上に向けた調査や整備方法の検討について記載しております。	B	本編 P28 （施策2-1）
35	都市圏施策2-1 交通結節の機能性等の向上 ・利用者にとってとても便利になって良いと思います。 ・鉄道の新駅設置の検討に関しては住民、その他の人達にとって利便性あるのであれば検討しても良いのではないのでしょうか。	本計画（案）本編29ページに、市町施策2-1の実施事業として位置づけておりますことから、計画に基づき検討してまいります。	B	本編 P28 （施策2-1）
36	目標達成のための施策及び実施事業について ◎方向性3 Q3 盛岡市を中心に民間組織が導入研究したLRTのほか、自動運転技術の導入などを加えたほうが良いのではないか。	LRTの導入は計画期間内での実現が困難であるため計画書本編には記載せず、本計画（案）現状分析編143ページから149ページに新技術の潮流について記載しております。また、自動運転技術の導入は、本計画（案）本編25ページの実施事業に記載しており、地域特性に合った様々な交通手段の活用例の一つとして関係機関等と協議及び検討を行ってまいります。	B	本編 P32 （方向性3）
37	同一路線を複数の事業者で運行することは、運転手不足が顕在化する現在において、マンパワーの重複となり、貴重な人材資源を効率的に活用できないため、民間事業者の間に入り、調整役として重複バス路線のダイヤ調整に積極的に取り組んでいただきたいと思います。	本計画（案）本編33ページに、都市圏施策3-1の実施事業として、複数のバス事業者が並行して運行している区間の運行ダイヤの調整について記載しており、沿線自治体が主体となって交通事業者と調整や検討を行ってまいります。	B	本編 P33 （施策3-1）
38	「利用しやすい公共交通サービスの提供」について、スマホで位置情報を検索できるサービスやバス停の電子版の設置は、街全体を明るくしている。予算もあろうがぜひ拡充し、日陰のないバス停（高松の池口あたり）や利用者の多いところは早めにしてほしい。	御意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	本編 P34 （施策3-2）
39	「利用しやすい公共交通サービスの提供」について、盛岡駅のバスプールの各方面案内に、周辺の目玉や目的地（小岩井、美術館など）が示されると3市町の歴史的文化的価値をひと目で広げることになる。街や人の良さを生かし、交通がつなげ人々が互いに支え合うことになることになればと願いながらバスセンターもバスターミナルも創り上げていけば良くなると思う。ちなみに、松園方面には高松の池、中央病院、岩手大学、博物館、四十四田公園、ゆぴあがある。	ご意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	本編 P34 （施策3-2）
40	本編の第4章 目標達成のための施策・事業において、 ・都市圏施策3-2 分かりやすい公共交通案内情報の提供 ・都市圏施策4-1 公共交通に関する情報の周知とあるが、情報提供による公共交通の利用促進を向上させるため、公共交通オープンデータの整備や活用の推進について言及されているとよい。	本計画（案）本編32ページに、長期的な視点として「キャッシュレス決済による利活用等を見据え、さらなる検討をします」と記載しておりますが、具体的な活用については実施事業において検討を進めてまいります。	D	本編 P34 （施策3-2）
41	県交通バスが鉈屋町を経由するように経路変更を希望する。バス停は鉈屋町のユニバース付近を想定する。 路線候補：西南ループ（盛岡観光マップに記載）、川久保線・津志田線 【目的】町家や湧き水を巡るコースがありながら、バス停の「南大通2」は遠い。特に遠方の訪問者はわからないと思う。観光客の利用が便利になる。 【関連する計画(案)】本編 第4章 目標達成のための施策・事業、 都市圏施策3-3 既存の公共交通を活用した観光部門との連携	本計画（案）本編35ページに、観光部門との連携も含め、各交通事業者や関係団体、施設等と協議、検討することを位置づけております。具体的なバス路線の再編要望等は、バス事業者へ情報を共有するとともに、効果的な交通モード（バス、タクシー）の研究も含めて、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	本編 P35 （施策3-3）

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
42	県交通「駅上田線」に「デマンドによる県立博物館直行サービス」を設ける。 【目的】博物館訪問には支線乗継とバス停からの歩行が必要である。特に玄関への上り階段は容易でない。玄関前に乗り入れることで圧倒的に利便性が増す。博物館には良い展示や企画があり、県内外の訪問を増やすことが求められる。 【計画(案)】都市圏施策3-3 既存の公共交通を活用した観光部門との連携 【運用方法】 対象の便を限定する。県立博物館の玄関へ乗り入れる。盛岡駅発は乗車時に運転手に告げることで利用する。松園バスターミナル発は、博物館の案内窓口を利用を申し込む。	具体的なバス路線の再編要望等については、バス事業者へ情報を共有します。	D	本編 P35 (施策3-3)
43	都市圏施策3-4 運賃体系の研究について、免許返納者向けと同時に中学生、高校生の運賃（高校生は定期があるかどうか）も半額扱い等考えている自治体もある。	御意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	本編 P36 (施策3-4)
44	都市圏施策4-2 都市圏公共交通マップの作成 不慣れな所へ行く時等いろんな場面で役に立つと思います。観光客にとっては必需品になると思います。	盛岡都市圏内での円滑な移動を可能にするため、公共交通マップを作成して多くの人に利用してもらえるよう努めてまいります。	B	本編 P42 (施策4-2)
45	地域町内会などと話し合いを行い、公共ライドシェアの導入を希望する地域には、導入に向けた積極的な支援と、導入後の運用に関する情報提供を積極的に行っていただきたいと思います。	本計画（案）本編45ページに、都市圏施策4-5の実施事業として、地域住民との意見交換会や勉強会等の開催について記載しており、その中で情報提供等を行ってまいります。	B	本編 P45 (施策4-5)
46	人口減少は続くと思うので、運転士不足の改善も難しいかもしれない。そんな中、岩手県交通と県北バスの路線整理で、少しは路線を増やせるのではないかな。	本計画（案）本編47ページの都市圏施策4-6に記載のとおり、運転士不足の改善に向けた支援を行ってまいります。また、本計画（案）本編21ページの都市圏施策1-2に記載のとおり、都市圏基幹系統のサービスレベルの維持を基本としてまいります。	D	本編 P47 (施策4-6)
47	昨年度（令和6年度）の大幅な減便は、本計画の流れに沿うものかな。	減便については、利用者の減少や運転士不足等の影響によるものであるため、本計画（案）本編の21ページの都市圏施策1-2に記載の都市圏基幹系統のサービスレベルの維持、また、本計画（案）本編の47ページの都市圏施策4-6に記載の運転士不足の改善に向けた支援を位置づけております。	D	本編 P47 (施策4-6)
48	運転士不足の解消やバス・電車会社の経営の改善がなされたら、減便の回復を行うなどの計画はあるのかな。	本計画（案）本編21ページの都市圏施策1-2に記載のとおり、都市圏基幹系統のサービスレベルの維持を目標として、各実施施策に取り組んでまいります。	C	本編 P47 (施策4-6)
49	都市圏施策4-6について、運転士さんのやりがいや苦労、喜び、仕事内容を伝えたローカル局の内容はとても良かった。DVDにしてバス内で流したり、学校に配布して視聴していただくのも良いのでは。	御意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	本編 P47 (施策4-6)
50	都市圏施策4-6について、千葉の銚子電鉄の販売の苦労のようなことがあるなら応援したい人もいないかな。	ご意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	本編 P47 (施策4-6)
51	目標達成のための施策及び実施事業について ◎方向性4 Q4 バス運転士不足が喫緊の課題であると考えるが、具体的な施策が十分とは言えない。例えば、自衛隊退職者など大型免許有資格者の発掘育成を加えたらどうか。	本計画（案）本編47ページに運転士不足の改善に向けた実施事業について記載し、例として令和6年度に滝沢市で実施した陸上自衛隊岩手駐屯地での体験乗車会を記載しております。	B	本編 P47 (施策4-6)
52	鉄道、バスは盛岡都市圏のみを事業範囲にしているわけではないが、「本計画」の実施施策プログラムに対応することで、その他の地域の運行等に支障はないのか。公共交通事業者との調整に十分配慮する必要がある。	本計画（案）本編48ページの図5-1のとおり、盛岡都市圏地域公共交通会議において、各地域の委員や交通事業者と協議の上、各施策を実施してまいります。	D	本編 P48 (推進体制)

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
53	交通施策に関する財源の確保については、国の交付金など活用可能な財源の検討や、恒久財源の必要性を検討していただきたい。	本計画（案）本編48ページから51ページにおいて、本計画の推進及び施策実施に向けた財源の確保について記載しています。	B	本編 P48・51 (推進体制・財源)
54	本編51ページの二つ目の■に地域公共交通利便増進実施計画の策定により、国の補助金等を活用できるようになるとあるが、この実施計画は計画をもとに策定されるものなのか。地域公共交通計画、地域公共交通利便増進事業、利便増進実施計画の関係性を分かりやすく説明すべきではないか。P18の表4-1の前段の説明欄に関係を示したら如何か。	地域公共交通利便増進事業は、地域公共交通計画に基づき策定する実施計画であり、本計画（案）本編55ページの用語集にて解説しております。	B	本編 P51 (利便)
55	一般市民にも理解してほしいと考えるなら、用語の解説と指定するメリット等を分かりやすく説明する必要があるのではないか。担当者専門家だけが理解していればいいという考え方なのか。	本計画（案）本編53ページ以降に用語集を掲載しております。	B	本編 P53 (用語集)
56	現状分析編の表3-12 住民代表ヒアリング調査の主な意見において、 ・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 とあるが、宮古市や一関市が実施している「マイ時刻表」と呼ばれる個人専用の時刻表を作成するサービスを盛岡都市圏でも実施できないか。	ご意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	現状分析編 P104
57	観光客などに公共交通機関を積極的に利用してもらうため、MaaSシステムを構築し、公共交通機関を便利に検索・利用できる体制整備の可能性を検討いただきたいです。	本計画（案）現状分析編143ページにおいて、MaaS導入における課題について記載しているとおり、本計画期間である5年間での導入は難しいと考えておりますが、将来を見据えた盛岡都市圏の公共交通について、今後も検討を進めてまいります。	D	現状分析編 P143
58	MaaSシステムを活用し、公共交通機関を利用して目的地まで移動した場合に、食事の割引を受けることができる仕組みを作るなど、お得感を利用した公共交通機関の利用の誘導など、様々な仕掛けを検討していくことも求めます。	MaaSシステムの活用については、導入における課題がありますことから本計画期間での導入は難しいと考えており、長期的な課題として今後も検討を進めてまいります。 公共交通機関の利用誘導の仕掛けについては、本計画（案）本編36ページに、都市圏施策3-4の実施事業として、商業施設との連携による利用促進策の検討について記載しております。	B	現状分析編 P143
59	【概要版P1】 1.背景・目的について「持続可能で効果的な」「地域にとって望ましいサービスの姿」を明らかにするということなのでそう願いたい。	ご意見を参考にさせていただき、本計画における施策の実施を進めてまいります。	D	概要版
60	【概要版P1】 2.計画の期間について、5年間で計画を立てるのか、それとも5年分を今年に計画するのか、明確にしてほしい。	本計画は令和7年9月の策定を予定しており、本計画（案）本編4ページに記載のとおり、5年間（令和8年度～令和12年度）の計画期間とするものです。	B	概要版
61	【概要版P2】 3.基本理念・基本方針・目標・施策の方向性について、「つながる・いかす・ささえる」は望ましい表現で良いと思う。交通の利用促進の努力がもっとできたら良い。Monakaバス停の待ち合いの心和む様子の例が増えてほしい。	ご意見を参考にさせていただき、具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	D	概要版
62	【概要版P3】 目標値がR5と同じものが多い。改善困難な目標が多いと考えるが、姿勢としては目標③のように〇〇%以上という表現の方がよいのではないか。③だけ「以上」としているのも理解しがたい。	各種施策の実施により、住民1人当たりの公共交通利用回数や公共交通利用率等を高める必要があることから、現状値からの向上を目指すこととし、目標①について『以上』の表記を追記いたします。	A	概要版

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
63	【概要版P3】 「4 目標指標」の項で、目標値が現状維持では目標として低いような気がします。	各種施策の実施により、現状値からの向上を目指すこととし、目標①について『以上』の表記を追記いたします。	A	概要版
64	【概要版P5】 図1で凡例に示す「主要バス停留所」と「地域拠点」の違いが判別できない。分かり易い表示にして欲しい。	「主要バス停留所」は既存路線バスエリアの縁辺部や郊外に位置し、路線バスの運行の拠点となる営業所や都市圏準基幹系統が接続する主要なバス停を示しており、「地域拠点」は盛岡市中心部と市街地が連坦していないものの、郊外型団地や集落、主要施設等の一定の移動需要が見込める拠点を示しており、本計画（案）本編5ページに交通結節点・拠点の定義として設定内容を記載しております。	B	概要版
65	【概要版P5】 図1で凡例の「鉄道利用圏の拡大のイメージ」がよく理解できない。利用圏を矢印の方向に拡大するというメッセージだと思うがより分かり易い表示にして欲しい。	「鉄道利用圏の拡大イメージ」はパークアンドライドやサイクルアンドライド等の推進により、鉄道駅における利用圏拡大や利用者の増加を目指すことを示しています。なお、本計画（案）本編5ページの表1-3「鉄道駅」の設定内容を記載しております。	B	概要版
66	【概要版P6～7】 「6 目標達成のための施策及び実施事業」の項では、全体的に抽象的で、あまり具体的なことまで明記されていない点が気になります。例えば、「鉄道駅やバス停留所の待合環境の改善」に関して、前潟駅や岩手飯岡駅のベンチの少なさは異常だと思うので、早急に改善したいところです。盛岡駅も構内のベンチが少ないと感じます。また、待合室のあるバス停も増やせたら、利用満足度が大きく高まると思います。	本計画（案）概要版は、ページ数が限定されているため、事業の詳細を記載しておりませんが、本計画（案）本編18ページ以降の「第4章」に詳しく示しております。ベンチの増設については、御意見を参考にさせていただきます。具体的な実施事業の検討を進めてまいります。	B	概要版
67	【概要版P6】 方向性2の下から2行目P&RとC&Rは一般の人に理解されないと思う。注による説明が必要と思う。	御意見のとおり修正いたします。	A	概要版
68	【概要版P8】 盛岡市総合交通施策懇話会の位置づけがないが、これでよいのか。	盛岡都市圏地域公共交通会議の全体的な役割や実施体制を示すものであるため、各市町の協議会等の位置づけについて記載するものではありませんが、関連する協議会等に必要に応じて情報提供してまいります。	C	概要版
69	本編1ページ、3ページ、8ページ、9ページの説明文や表では、和暦と西暦が併記されており、大変分かりやすいが、4ページの図1-3、16ページの目標指数の表など第3章では和暦のみの標記である。現在は西暦だけでの文書も多数あるが、役所として和暦を明示したいというのであれば、せめて和暦、西暦を併記したほうが時間経過等分かりやすいと考えるが、如何か。盛岡市のほかの計画においても併記している計画もある。	年号の表記については、整合を図るように修正します。	A	その他
70	盛岡都市圏地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメントの方法について、資料が240ページと膨大であり、概要版は8ページにまとめているものの、一般住民としては専門的な知見や関心がないとコメントできないものとなっている。例えば、事前に自治会の回覧板や市の広報媒体を活用し簡潔にまとめて論点を絞った周知を図ることや、市のSNSからでもコメントを受け付けるなどの工夫をお願いしたい。	計画書（案）は、本編と現状分析編として分かりやすい構成としたほか、概要版を作成して、できるだけわかりやすく周知できるように努めているところであります。なお、パブリックコメントの受付方法について、貴重な御意見として承ります。	D	その他
71	市内商業施設などのタクシー乗り場について、タクシー事業者や施設側と話し合いの場を持ち、利便性と安全性を兼ね備えた乗り場となるよう調整機能を果たすことを求めます。	本計画（案）では、交通事業者等との意見交換の機会を年に4回程度実施することを想定しておりますので、その意見交換の中で、御意見を参考に調整してまいります。	D	その他

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
72	計画作成後も各自治体、交通事業者が主体的に地域公共交通の問題に取り組むことのできる連携の在り方を検討するよう求めます。	本計画作成後は、交通事業者等との意見交換の機会を年に4回程度実施するほか、目標指標の評価等を行うため、地域公共交通会議を年に3回開催することとしており、本計画の着実な推進に努めてまいります。	B	その他
73	既存の公共交通機関を守ることも重要であり、デマンド交通など新たな交通手段を当市で導入することが、既存交通事業者の利益を著しく奪うこととならないよう、交通事業者とも密に話し合いを行っていただきたいです。	新たな交通手段を導入する際には、本計画（案）本編45ページに、都市圏施策4-5の実施施策として記載しております交通事業者との定期的な意見交換の場等を利用し、検討・協議を行ってまいります。	D	その他
74	公共ライドシェアの検討に際しては、既存の交通事業者と密に情報共有を行い、交通事業者の理解を得ながら事業検討・実施していくことも求めます。	公共ライドシェアの検討を行う際には、御意見を参考にさせていただきます。	D	その他
75	AIオンデマンド交通の導入について、まずはサウンディング調査を実施して、事業の実現可能性の調査と必要な予算額の算出を行っていただきたいと思います。	AIオンデマンド交通の導入の検討を行う際には、御意見を参考にさせていただきます。	D	その他
76	自動運転バスの導入について、自動運転バスの効果や現状の課題、将来の持続可能性をしっかりと地域に共有したうえで、地域との協働により、導入に向けた支援を継続的に行っていくことを求めます。	自動運転バスの導入の検討を行う際には、御意見を参考にさせていただきます。	D	その他
77	全国の自治体で、さまざまな交通システムの実証実験を行っていることから、それら先行事例を十分に研究したうえで、各地域と十分に話し合いを行うことで、最小限のコストで地域ニーズに適した新たな交通手段の導入につなげていただきたいと思います。	各先行事例を研究し、新たな交通手段の導入について検討してまいります。	D	その他
78	施策の方向性4 ・情報発信・イベント開催等の利用促進における施策 人口減少と、自家用車利用で公共交通の利用が減少しているのが現状だと思います。しかし、これから免許返納して公共交通を必要とする人達が増えてくると思います。 現在、70歳以上の方が利用できる「まちなか・おでかけバス」（知らない人が多い）のPRをもっとしてほしいと思います。公民館等に大きなポスターを貼ってはどうか。購入手続きも、もう少し簡単にする、期間を長くする（毎回写真を撮るのが大変）、とかできないものではないか。	「まちなか・おでかけバス」事業に関する要望については、バス事業者と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他
79	松園地区から、滝沢、玉山方面への公共交通がほとんどなく、来年は、玉山小学校、中学校が松園の小中に統合されることになっているので、玉山と松園を結ぶ公共交通が必要ではないか。	具体的な公共交通の要望等については、交通事業者や関係部署へ情報を共有します。	D	その他
80	松園地区は地理的には、鉄道の滝沢駅が近いのに、松園からそこまで行く公共交通手段がない。あれば、鉄道の利用が増えるのではないか。	具体的な公共交通の要望等については、交通事業者へ情報を共有します。御意見につきましては今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他
81	盛岡北部にも観光資源が色々あるのに、ほぼ高松の池で終わってしまっている。それは交通網の整理と宣伝も不足しているからではないか。博物館から啄木記念館までのルートがあれば、自家用車以外の観光客も回りやすいのではないか。	具体的な観光資源への交通網の整理や宣伝については、交通事業者や関係機関へ情報を共有します。御意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他
82	各地域からの問題や要望はどのようなものか。全体で確認したのか知らせてほしい。 松園・米内からは599筆の署名で要望したが、市の健康増進施設「ゆぴあす」への交通確保はほしいという声は消えない。（循環バスを回す、Cコースを伸ばす、ゆぴあすから送迎を考える等の案あり。ぜひ考えてほしい。）	各地域からの問題や要望については、住民アンケート調査や住民代表ヒアリング調査等を行っており、その結果等については、本計画（案）現状分析編95ページから110ページに記載しております。 また、具体的なバス路線の再編要望等については、バス事業者等へ情報を共有します。御意見については今後の参考とさせていただきます。	D	その他

No.	意見の趣旨	盛岡都市圏地域公共交通会議の考え方	反映区分	対応ページ等
83	「生活圏を支える公共交通の理解促進」について、南地区の中学生の完全給食が実現しても北部は何年も置かれ、その上松園・青山線や盛岡大方面のバスも廃止で、進学先のことを考えて転居した家族もありました。県北バスのほうでつないでくれているが、交通政策の果たす役割は大きい。概要版の5ページの将来ネットワークでは、松園は行き止まりになっているが、米内や四十四田を通じて渋民、玉山、滝沢、青山とつながり地域有志が守り育ててきた自然観察園や小鹿公園にホテルも飛び、4000年前の縄文遺跡が眠る貴重な地である。つながるルートをしっかり残していくことが大切と思う。	御意見を参考にさせていただき、公共交通の理解促進に努めてまいります。	D	その他
84	県北バスは、駅内に店も出したようだ。県交通は、県内市内の街づくりに沿うかたちを提供してきたと思う。それらの力を今回の計画に発揮していただきたい。タクシーも含めてこれまで支えてくれた会社が発展してほしいと願っている。	交通事業者との連携を強化し、各施策の実施事業を推進してまいります。	D	その他
85	「生活圏を支える公共交通の理解促進」について、松園ターミナルは、「まちなか・おでかけパス」利用者にとっても乗り継ぎ券を得られる地点で、街への往復に乗り継ぎ券が重要になっている。地内を便利に移動できるA・B・Cコースと右回り、左回りの循環バスが、平日と土日祝と朝夕で違うのは便利であるが、複雑で大変である。できれば基本は変えずに、利用増減に合わせて本数を変えることで対応願いたい。免許返納も増えれば新しい利用者もできるので、利用がスムーズにできるように、ターミナル案内所は開所時間をしばっても残してほしい。これは利用促進のため必要と思っている。	具体的なバス路線等への要望については、バス事業者へ情報を共有します。また、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他
86	「まちなか・おでかけパス」を3市町として拡充の案はあるのか。街中へ行くだけでなく、街をめぐるバスとして運用できると人の流れができるのではないか。 「おでかけパス」は70歳以上の行動を支えているのでぜひ継続してほしい。広報でのお知らせは写真の大きさ、発行所、日時など、また、利用方法なども利用促進するように詳しく載せてほしい。	盛岡市の「まちなか・おでかけパス」事業の利用対象地域を3市町に拡大する予定はありません。御意見はバス事業者と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他
87	盛岡市の施策である「まちなか・おでかけパス」は通年の形態にはならないのか。また、半年タイプと通年タイプにならないのか。パス持参で料金を支払うことにより指定区域であれば自由に乗降できるようにする制度設計をすべきではないか。	御意見はバス事業者と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。	D	その他