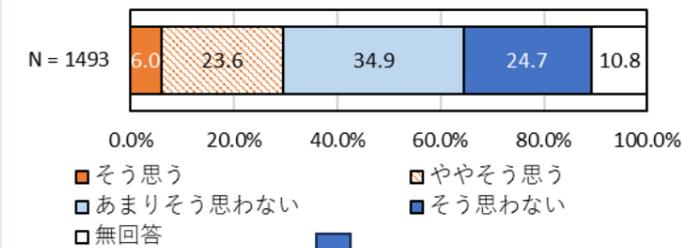


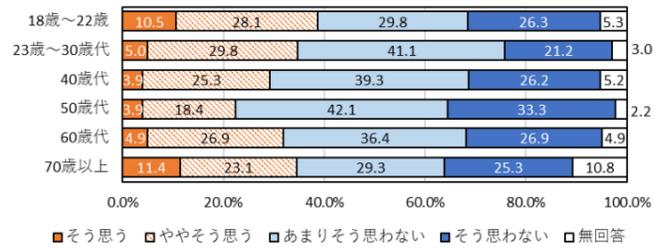
盛岡都市圏の公共交通の現状

満足度

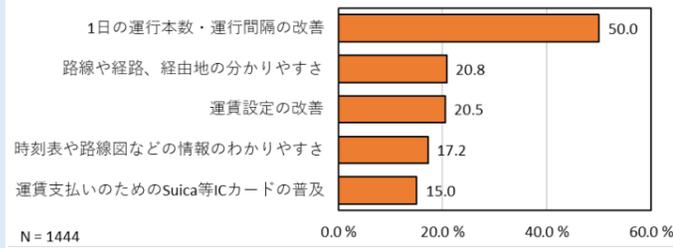
＜一般：公共交通サービスの使いやすさ＞



＜一般：公共交通サービスの使いやすさ×世代＞

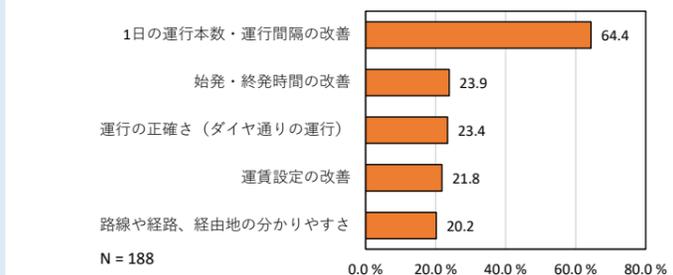


＜一般：重要だと思う施策（上位）＞

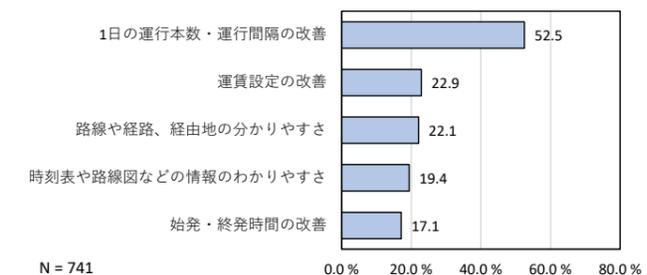


世代	1日の運行本数・運行間隔の改善	運賃設定の改善	運賃支払いのためのSuica等ICカードの普及	1日の運行本数・運行間隔の改善	運賃設定の改善	運賃支払いのためのSuica等ICカードの普及	始発・終発時間の改善
18歳～22歳	52.7	30.9	23.6	58.9	30.1	23.8	23.8
23歳～30歳代	58.3	24.7	23.8	57.6	29.0	24.4	24.4
40歳代	49.4	23.2	21.2	44.2	23.2	17.9	17.9
50歳代							
60歳代							
70歳以上							

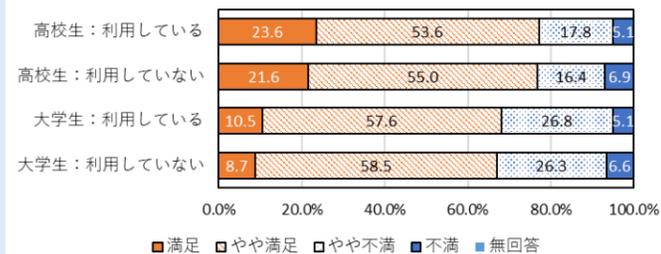
＜公共交通を利用：重要だと思う施策（上位）＞



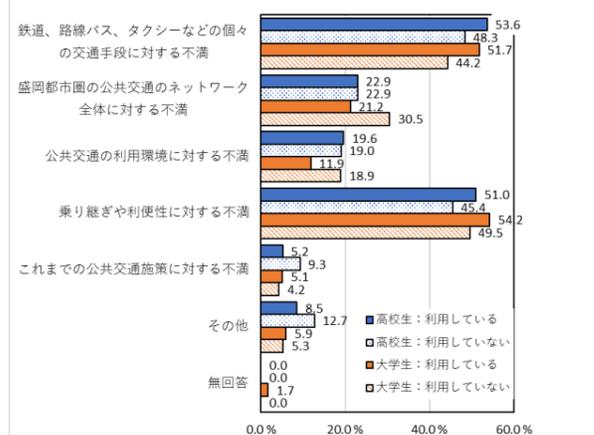
＜公共交通を利用していない：重要だと思う施策（上位）＞



＜高校生・大学生：盛岡都市圏の取組みへの満足度×日常的な移動で公共交通を利用＞

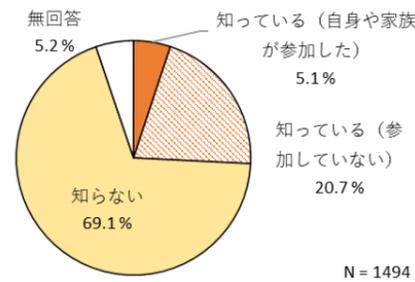


＜高校生・大学生：不満の理由×日常的な移動で公共交通を利用＞

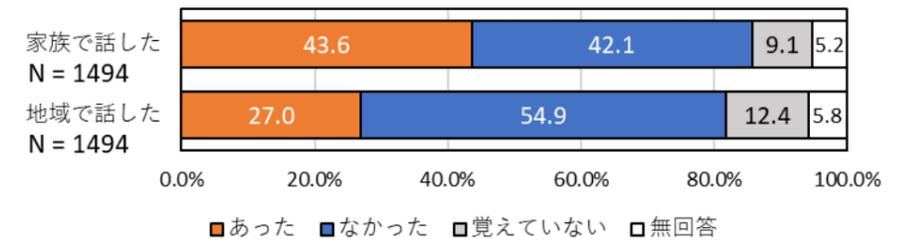


利用意向

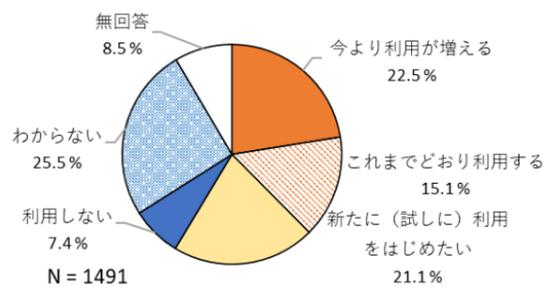
＜一般：公共交通イベント＞



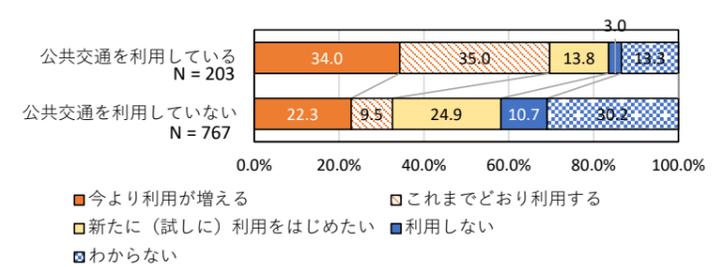
＜一般：直近1年間で公共交通について話したことがあるか＞



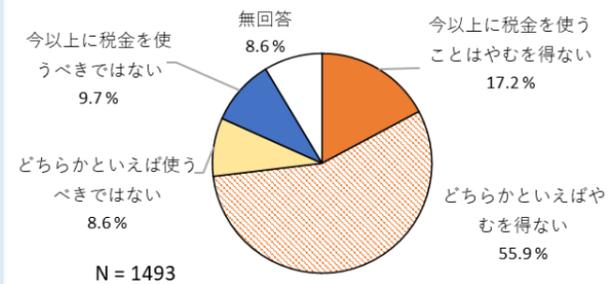
＜一般：サービス改善後の利用意向＞



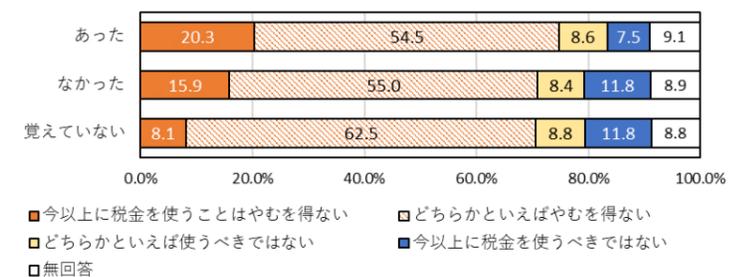
＜一般：サービス改善後の利用意向×公共交通利用＞



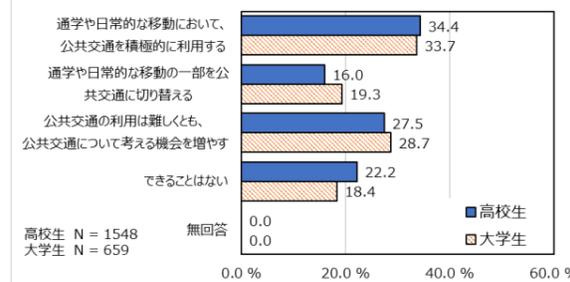
＜一般：公共交通への財政負担＞



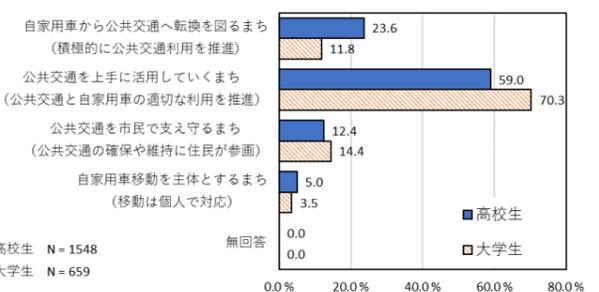
＜一般：公共交通への財政負担×家族で話した＞



＜高校生・大学生：公共交通のためにできること＞



＜高校生・大学生：まちづくりの方向性＞



＜高校生・大学生：自由記述について＞

- 通学時の問題について、「その他」で最も多かったのが「（鉄道・路線バスの）本数が少ないために不便」、特に土曜日の講義や休日の部活で登校の場合、土日ダイヤになっているために、より不便さを感じている。
- バスについては、遅延証明がすぐに出ないため学校に証明書を出せない、遅延情報が分からない（情報が正確に配信されない）などの意見も見られた。

盛岡都市圏の公共交通の現状

住民代表者ヒアリング調査の実施概要

■調査目的

- 「市町の境界付近に居住している方を対象に、拾い切れていない課題やニーズなどの潜在需要を確認すること」「都市圏の拠点である盛岡中心部における公共交通環境を確認すること」である。

■調査実施概要

対象地	7地区 盛岡市（中心部、北部、南部、旧玉山村）、矢巾町、 滝沢市（北部、南部）
対象者	行政区長、自治会長、民生委員、コミュニティ・福祉関連団体の代表者。各地区4～7名程度。 ・「行政区長、自治会長、民生委員」が主な参加者となった。年齢層は60代以上の方が中心だった。 ・「コミュニティ・福祉関連団体」からは各地区1～2名が参加した。
実施期間	令和6年1月15日（月）、18日（木）
調査方法	・ ワークショップ形式のグループヒアリング ・ 各地区1時間程度
主要な設問	・ 公共交通利用者からの課題・意向 ・ 交通結節点の乗継利便性・拠点性に関する課題・意向 ・ サービスレベルと代替交通手段に関する意向 ・ 費用負担(当事者意識)に関する意向 ・ これまでの公共交通計画等の評価と今後の展開

■ヒアリング中の様子



地区名	主な意見
共通	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> IGR（青山駅・厨川駅）を利用すると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。 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 買い物や用足し等で岩手医大・矢幅駅周辺に行くことも多い。
盛岡市 旧玉山村	<ul style="list-style-type: none"> 患者輸送バスを利用できる地域の人には便利に使っている。 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	<ul style="list-style-type: none"> 盛岡駅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。
滝沢市 北部	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 市役所やビックルーフが、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。

盛岡都市圏の公共交通の課題

盛岡都市圏の公共交通における問題点

	盛岡都市圏全体の課題	地区や個別の課題
公共交通全般の問題点	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の減便や廃止に伴う公共交通不便地域が拡大している 乗務員不足の影響により、バス路線の維持やタクシーの配車をするのが困難 	
公共交通ネットワークに関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> 広域路線と都市圏内路線の役割が重複している 路線の位置付けと民間事業者・行政の役割分担が不明確 交通事業者や交通モード間の連携や交通結節点が十分に機能していない 居住誘導区域や新たなまちづくりと公共交通ネットワークが一部乖離している 	<ul style="list-style-type: none"> 盛岡市南部から矢幅駅・岩手医大病院周辺へのアクセスが難しい（湯沢・乙部・大ヶ生地区） 矢巾町北部から岩手飯岡駅方面へのアクセスが難しい（流通センター地区）
公共交通サービスに関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> 夜間・休日等の利用が難しいダイヤ設定 路線バスの系統が複雑で分かりにくく、運行本数・頻度も分散している 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数・頻度に対する不満が多いものの、設備・人員等の面で要望に対応することは難しい（通勤・通学）
施策展開に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> 市町を跨いだ効率的なネットワークが構築されていない 市町独自の施策実施に留まり、都市圏として連携した施策展開が行われていない 案内誘導・情報提供方法等が事業者・市町間で統一されていない 	<ul style="list-style-type: none"> 青山駅や前潟駅、岩手飯岡駅等が市町を跨いだ交通結節点として活用されていない 通学等で送迎や自家用車に頼らざるを得ない環境に負担を感じている（高校生）
住民意識・参画に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用する習慣や経験がなく、利用するきっかけがない 公共交通に関する情報、便利な利用方法等が認知されていない 福祉や住民組織等の多様な主体と連携した小規模需要への対応やその理解が進んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> 住民主体による地域内交通サービスの構築や持続可能な取り組みが難しい（小需要地域・中山間地域）

現状の公共交通ネットワーク



盛岡都市圏の公共交通の課題

公共交通ネットワークの課題

- 上位・関連計画と連動し「コンパクト・プラス・ネットワーク」に対応した効率的な都市構造や脱炭素社会の実現
 - 広域路線・都市圏内路線・市町内路線の役割の明確化
 - 多様な交通モードの連携強化により、都市圏内の回遊が可能な交通体系の構築と公共交通不便地域の改善
 - 交通結節点の機能強化と交通まちづくりの連動
- ➡ 盛岡都市圏の骨格を支え、まちの魅力向上とともに持続可能な公共交通ネットワークへの転換が必要

施策実施における課題

- 市町の境界を越えた効率的な公共交通ネットワークの実現
 - 各市町の得意分野を活かした施策の連携・ノウハウの共有
 - 盛岡都市圏で標準・共通化された案内誘導・情報提供の実現
 - 交通事業者・行政間の共同・連携強化による交通体系の改善
 - 公共交通に関する情報の取得、路線・サービス見直しへの積極的な活用
- ➡ 市町や事業者の垣根を超えた施策展開の実現とともに、データに基づいた公共交通の改善が必要

公共交通サービスにおける課題

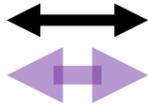
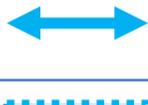
- 誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の整備
 - 限られる輸送資源の適切な配分により、乗務員不足への対応と利便性の高いサービスの確保
 - 定時性・速達性の改善、昼夜・平休問わず継続的な運行が行われる信頼性の高い公共交通サービスの提供
 - サービスレベルに見合った運賃・料金や運行補助の見直しによる市民・行政負担の適正化
 - 住民参加による持続可能な地域内交通サービスの構築
- ➡ 移動需要やニーズに対応した公共交通サービスの維持・向上や持続させていくために必要な費用負担のあり方の構築が必要

住民意識・参画における課題

- 公共交通に対する意識の改善に繋がる積極的な情報提供
 - 受け手に合わせた情報発信による公共交通の認知・理解度の改善、路線・系統や乗降方法、新しいシステム等の周知の徹底
 - 公共交通の魅力向上、乗務員不足改善に向けたPR
 - 公共交通利用のきっかけづくり、交通手段として定着する利用経験の蓄積
 - 住民参加による地域内交通サービスへの積極的な参画
- ➡ 公共交通が交通手段の選択肢となるために住民意識の改善や積極的な関係性の構築が必要

盛岡都市圏における公共交通ネットワーク再編のイメージ（案）

路線の位置付け

路線位置付けの区分	位置づけのイメージ	該当路線の例
 広域幹線路線	盛岡都市圏外を連絡するネットワーク (県計画にて対応)	鉄道路線 白樺号、106急行線、八幡平線、雫石線、日詰線 等
 都市圏幹線路線	3市町の中心拠点間や主要な交通結節点間を高いサービスレベルで連絡し、都市の骨格となるネットワーク	鉄道路線（都市圏内折り返し便） 盛岡駅前～バスセンター 盛岡駅前・バスセンター～盛南・仙北町～ビッグルフ滝沢～松園バスターミナル 等
 都市圏補助路線	市街地間や交通結節点間を連絡し、移動需要に応じて市町間を跨ぐネットワーク	厨川線、盛岡大学線、青山町線、厨川中央線、本宮線、飯岡線 等
 地域内路線	市町内で完結するネットワーク ※基本的には市町内であるが、移動ニーズへの対応により効率的な移動のために市町を跨ぐネットワーク	松園支線バス、市町運行バス、福祉バス、フィーダー系統 等
 地域内路線（区域運行）		矢巾町予約型乗合バス、フィーダー系統 等
 地域の多様性・小規模需要に応じた移動サービス	公共交通不便地域の改善に向け、住民主体の移動手段や様々な交通資源を活用し、移動サービスを確保するエリア	タクシー、一般的な公共交通サービス以外の患者輸送バス・福祉バス・スクールバス・地域内交通導入モデル事業・住民主体の移動サービス 等

結節点の考え方

結節点の位置付け	結節点の設定例	結節点の説明
 主要中心結節点	盛岡市、滝沢市、矢巾町、旧玉山村の中心拠点	各市町の主要施設の周辺であり、鉄道、バス及びタクシー等の乗り継ぎができる拠点
 交通結節点	鉄道駅、バスターミナル	鉄道駅やバスターミナル等の周辺であり、鉄道、バス及びタクシー等の乗り継ぎができる拠点
 地区拠点・交通拠点	地域内交通の結節点、路線バス営業所 等	

将来ネットワーク図（案）

