

# 盛岡都市圏地域公共交通計画

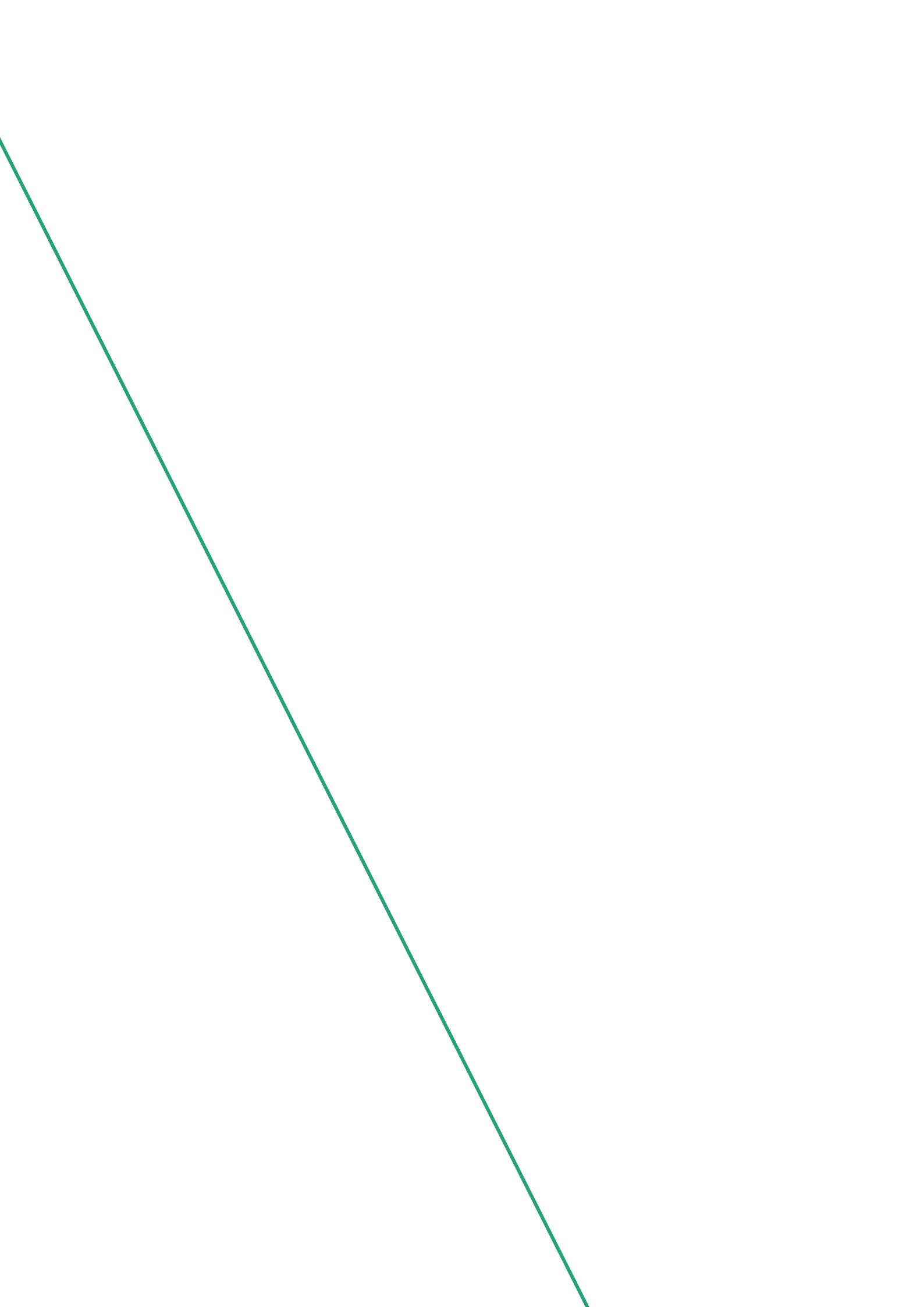
本編

令和7年3月 27日版

---

令和 7 年 9 月●日

盛岡都市圏地域公共交通会議



# 盛岡都市圏地域公共交通計画 本編

<u>第1章 計画の概要</u>	1
1. 計画の趣旨	1
(1) 背景	1
(2) 目的	1
2. 計画の区域と期間	2
(1) 計画区域	2
(2) 対象の交通モード	3
(3) 計画期間	4
(4) 本計画で使用する用語の定義	5
3. 地域公共交通の現状整理	6
(1) 公共交通ネットワーク	6
(2) 公共交通サービス	7
(3) 住民意識・参画	8
(4) 施策実施	9
<u>第2章 基本理念と基本方針</u>	10
1. 基本理念	10
2. 基本方針	11
3. 盛岡都市圏における将来ネットワーク	12
<u>第3章 計画の目標</u>	15
1. 目標	15
2. 目標指標	16
3. 施策の方向性	17
<u>第4章 目標達成のための施策・事業</u>	18
<u>第5章 計画の達成状況の評価</u>	48
1. 計画の管理・推進体制	48
2. 計画の管理方法	49
3. 財源・人材の確保	51
4. S D G s (持続可能な開発目標) と本計画との関係性	52
<u>用語集</u>	53
現状分析編	別冊



# 第1章 計画の概要

## 1. 計画の趣旨

### (1) 背景

全国的なモータリゼーションの進展や人口減少により、公共交通利用者が減少傾向にあるなかで、交通事業者はこれまで様々な経営努力により、地域の移動手段を確保してきました。更に拍車をかけるように、令和2年（2020年）以降に新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）が拡大したことに伴う移動需要の減少や2024年問題に伴う乗務員不足等の社会情勢の変化が、公共交通事業を一層難しくしています。

これまでも、盛岡市、滝沢市、矢巾町の3市町（以下「盛岡都市圏」という。）では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年（2007年）法律第59号）」（以下「地域交通法」という。）に基づき、持続可能な公共交通の実現に向けて、平成29年（2017年）9月に滝沢市、平成30年（2018年）1月に矢巾町（令和5年（2023年）1月に次期計画へ移行）、令和元年（2019年）11月に盛岡市が、3市町それぞれに地域公共交通網形成計画を策定し、当該計画に基づき公共交通ネットワークの再編や見直し、利用促進等を中心とした公共交通利用環境改善の各種取り組みを実施してきたところです。

一方で、盛岡都市圏は、同一生活圏として市町域を跨いだ移動が多いことから、3市町単独で完結する交通手段や路線だけではなく、盛岡都市圏内を連絡する路線も多く運行されています。更には、盛岡都市圏外の周辺市町村を連絡する広域路線も組み合わさり、盛岡市を中心とした公共交通ネットワークが構築されています。

令和2年（2020年）の地域交通法の改正により、地域公共交通計画の作成の努力義務化、計画制度と補助制度の運動化と併せて、計画区域は地域住民の日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとなりました。また、令和5年（2023年）の改正により、地方公共団体、公共交通事業者、地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が加わったことによる盛岡都市圏としての公共交通ネットワークを踏まえた地域公共交通計画の策定や、交通圏全体で連携、協働した施策実施が必要になったことを受け、令和5年（2023年）4月に「盛岡都市圏地域公共交通会議」を設立し、「盛岡都市圏地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を盛岡都市圏の3市町で共同作成したものです。

### (2) 目的

本計画は、盛岡都市圏の3市町共同作成により、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスターplan」としての役割を果たすものであり、地域交通法に基づき、また、岩手県において令和6年（2024年）3月策定の「岩手県地域公共交通計画」（以下「県計画」という。）と整合を図るため、県計画に位置づける幹線系統などを含めた公共交通ネットワークとの調整及び整理を行いながら、市町域を跨ぐ交通圏である盛岡都市圏において、持続可能で効果的な地域公共交通のあり方を示すこととしています。

## 2. 計画の区域と期間

### (1) 計画区域

本計画の計画区域は、盛岡市、滝沢市、矢巾町の3市町で構成される盛岡都市圏とします。

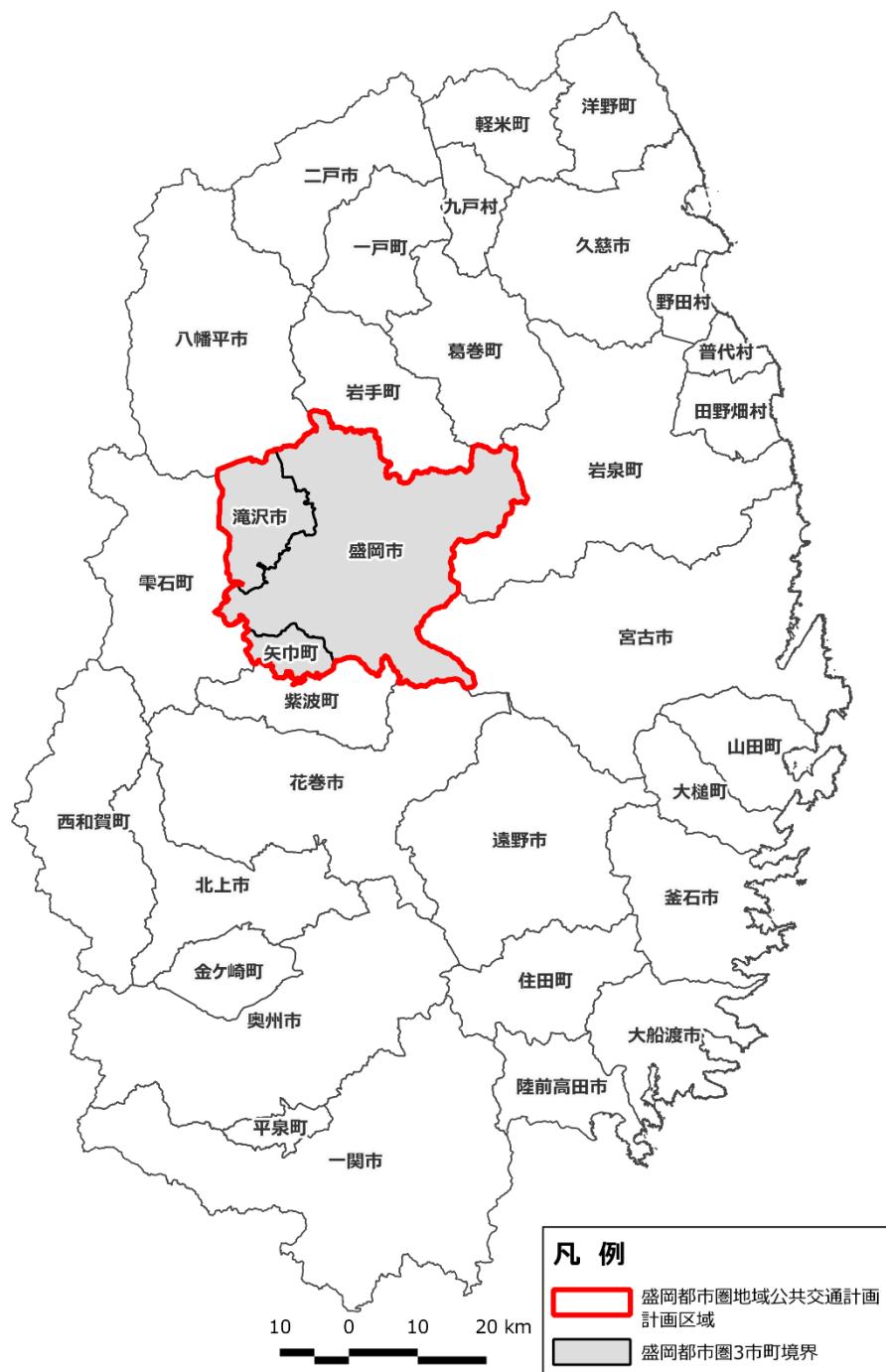
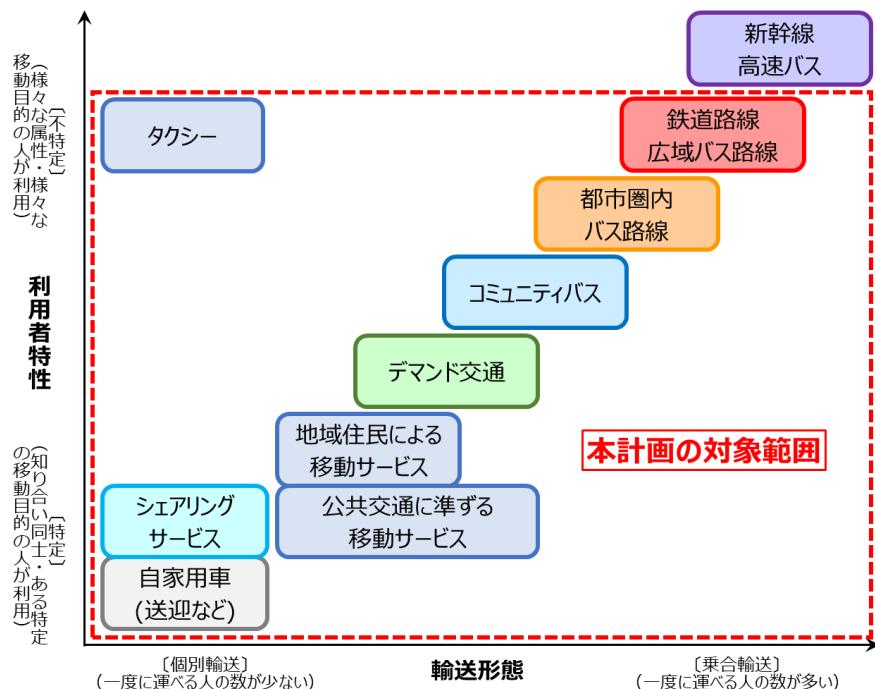


図 1-1 計画区域

## (2) 対象の交通モード

本計画の対象とする交通モードは、鉄道、バス及びタクシー等の公共交通に加えて、地域住民による移動サービスや施設送迎等の公共交通に準ずる移動サービス及びシェアリングサービス等も対象とします。



※その他の交通モードについても必要に応じて対象とします。

図 1-2 本計画の対象とする交通モードの特性

表 1-1 盛岡都市圏の交通モードの例

交通モード	具体的な交通手段・路線
新幹線	東日本旅客鉄道 東北新幹線、秋田新幹線
高速バス	アーバン号、八盛号、あすなろ号、みちのく号、高速夜行バス など
鉄道路線	東日本旅客鉄道 東北本線、田沢湖線、花輪線、山田線 IGRいわて銀河鉄道 いわて銀河鉄道線
広域バス路線	106 特急・急行線、大船渡盛岡線等の盛岡都市圏外を連絡するバス路線
都市圏内バス路線	青山町線、盛岡大学線、でんでんむし等の盛岡都市圏内で完結するバス路線
コミュニティバス	滝沢市福祉バス、矢巾町市街地循環バス「やはばす」 など
デマンド交通	矢巾町予約型乗合バス「のりあい号」 など
タクシー	一般乗用タクシー、観光タクシー など
地域住民による移動サービス	地域コミュニティによるボランティア送迎、互助・共助による運送 など
公共交通に準ずる移動サービス	患者輸送バス、スクールバス、商業施設のお買物バス、宿泊施設や自動車学校企業等の送迎バス など
シェアリングサービス	カーシェアリング、シェアサイクル など
自家用車	家族や隣人間の送迎、パークアンドライド・キスアンドライド など

※交通モードの説明については、用語集(52~53 ページ)に示しています。

### (3) 計画期間

本計画の計画期間は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（国土交通省）に基づき、5年間に設定するものとし、盛岡都市圏の3市町の各地域公共交通網形成計画の計画期間から引き継ぎ移行するものとし、令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）までとします。

なお、盛岡都市圏の3市町の上位計画の計画期間との関係性は、次のとおりです。

	令和6年度 2024年度	令和7年度 2025年度	令和8年度 2026年度	令和9年度 2027年度	令和10年度 2028年度	令和11年度 2029年度	令和12年度 2030年度	令和13年度 2031年度	…	令和16年度 2034年度
盛岡都市圏 地域公共交通計画		3市町地域公共 交通網形成計画							計画期間：令和8年度～令和12年度	次期計画
盛岡市 総合計画(案)									計画期間：令和7年度～令和16年度	
滝沢市 第2次総合計画									計画期間：令和6年度～令和13年度	
矢巾町 第8次総合計画									計画期間：令和6年度～令和13年度	

図 1-3 本計画と上位計画の計画期間

## (4) 本計画で使用する用語の定義

本計画では、将来ネットワークや交通結節点等について、次のとおり定義します。

表 1-2 将来ネットワークの定義

用語	ネットワーク・エリアの位置付け
広域基幹系統(鉄道)	盛岡都市圏内外を連絡する鉄道・バス路線
広域基幹系統(路線バス)	盛岡都市圏の骨格となり、主要結節点間を結ぶバス路線
都市圏基幹系統	基幹系統を補完し、盛岡都市圏中心部と主要バス停留所間を結ぶバス路線
既存路線バスエリア	既存路線バスを主体としたネットワークを形成するエリア
地域内交通実施工エリア (フィーダー系統)	鉄道・バス不便地域※における地域内で完結する移動を実施・検討するエリア
地域内交通検討エリア (フィーダー系統)	
見直し想定エリア	本計画策定時点では、ネットワークの見直しを想定しているものの、具体的な運行内容が未決定なため、計画期間において運行方式及び運行内容等を検討・調整するエリア ※具体的な運行内容が決定した際に、地域内交通実施工エリア（フィーダー系統）として位置付けを変更します。

※公共交通沿線地域（鉄道駅 800m、バス停留所 300m圏）の外側を鉄道・バス不便地域とします。

表 1-3 交通結節点・拠点の定義

用語	設定内容
主要結節点	盛岡都市圏・各市町の中心拠点として拠点性が高く、都市圏基幹系統が接続するとともに、特に地域内交通との接続等を考慮する結節点
鉄道駅	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、利用圏の拡大や利用者の増加を目指す鉄道駅
主要バス停留所	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留所
地域拠点	盛岡市中心部と市街地が連担していないものの、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

### 3. 地域公共交通の現状整理

#### (1) 公共交通ネットワーク

##### ■ 現状

- 盛岡都市圏では、3市町間の市町境を跨ぐ通勤・通学流動が多くあります。
- 新型コロナ拡大による移動需要の減少や2024年問題に伴う運転士不足等の全国的な影響を顕著に受けており、路線バスネットワークの縮小や大幅な減便が発生しています。
- 市街化区域は8割以上、盛岡市立地適正化計画における盛岡市の居住誘導区域は9割以上が鉄道・バス利用圏（鉄道800m圏、バス停等300m圏）に含まれています。

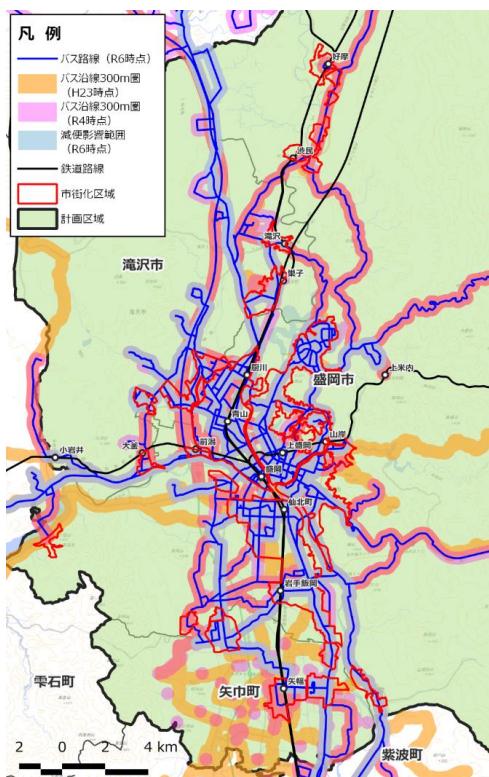


図 1-4 路線バスネットワークの廃止  
及び減便の影響範囲

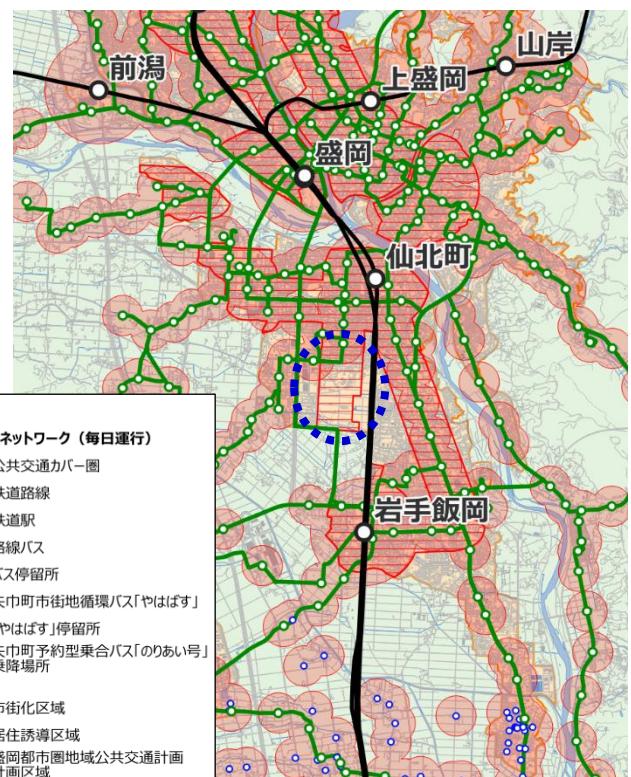


図 1-5 鉄道・バス不便地域となっている盛南地区

##### ■ 問題点と課題

まちづくりと連動した移動実態やニーズに対応した交通モードの検討、新たな交通モードの導入による鉄道・バス不便地域の改善等が課題となっています。

##### ● まちづくりとの連動における問題点

- ・新たな移動需要が見込まれる盛南地区が居住誘導区域に指定されていますが、鉄道・バス不便地域となっています。

##### ● 持続可能なネットワークにおける問題点

- ・公共交通利用者の減少や運転士不足の影響により、交通事業者だけではネットワークを維持することが難しくなっています。

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

## (2) 公共交通サービス

### ■ 現状

- 盛岡都市圏の市街化区域における路線バスの運行頻度は、朝ピーク時間帯では30分に1本以上が6割以上、日中時間帯では1時間に1本以上が7割以上あります。
- 通勤通学時の交通手段については、運行本数や定時性に問題があるとの意見が多くなっています。日常的な移動について、公共交通を利用して外出することは限定的であり、公共交通における満足度は29.6%に留まっています。
- 公共交通施策として重要なと思う施策は、「運行本数」、「情報提供・案内誘導」、「運賃設定・支払い方法」等の意見が多い状況です。

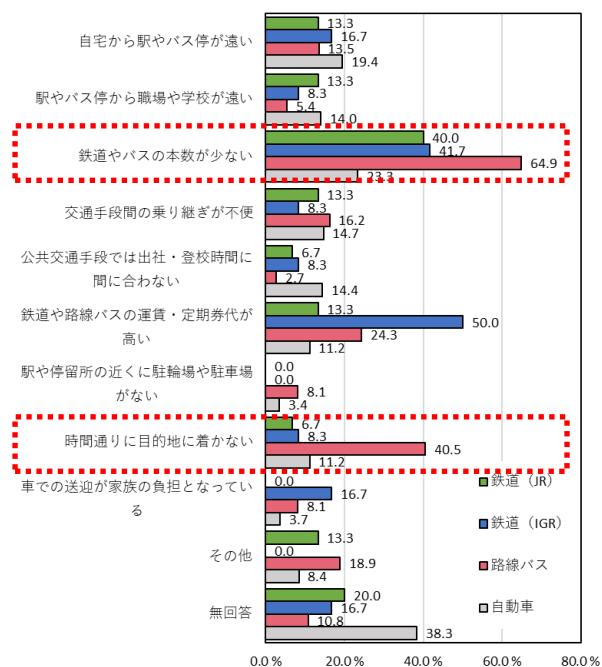


図1-6 通勤通学時の問題点（一般）

※図1-6、図1-7は、一般（住民）アンケート調査（令和5年（2023年）11月から令和6年（2024年）1月調査）

### ■ 問題点と課題

**快適に移動できる公共交通利用環境の整備や、運転士不足への対応、需要に対応したサービスの確保、信頼性の高いサービスの提供、交通事業者の運営を支える運賃設定や費用負担等が課題となっています。**

#### ● 移動需要やニーズの問題点

- ・運転士不足等により、通勤通学時間帯等の高頻度な運行や、買い物や通院等の様々な時間帯及び目的地への運行等、全ての移動需要やニーズにサービスを提供することが難しくなっています。

#### ● サービス改善における問題点

- ・路線や経路等の案内誘導や情報提供、運賃設定に関する施策が重要とされるものの、現状では事業者や3市町間で統一されていません。

**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  
公共交通を持続させていくために必要な費用負担等のあり方の構築が必要**

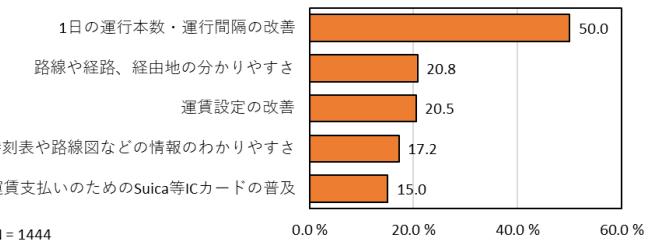


図1-7 重要な施策（上位・一般）

### (3) 住民意識・参画

#### ■ 現状

盛岡都市圏では、公共交通利用促進イベントの開催やメディアでの周知等を実施していますが、認知度が低い状況にあります。

- 公共交通利用や乗り継ぎ利用においては、経験の有無や習慣から盛岡都市圏内でも差が生じています。
- サービス改善後の利用意向や公共交通への負担増加、公共交通との共存については、半数以上が前向きな回答をしています。

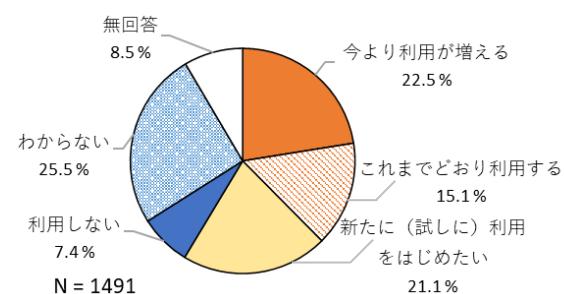
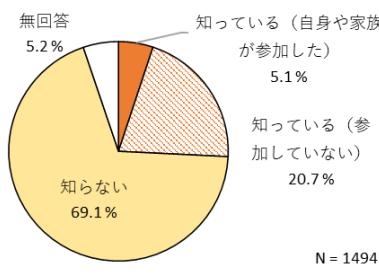


図 1-8 公共交通利用促進イベントの認知

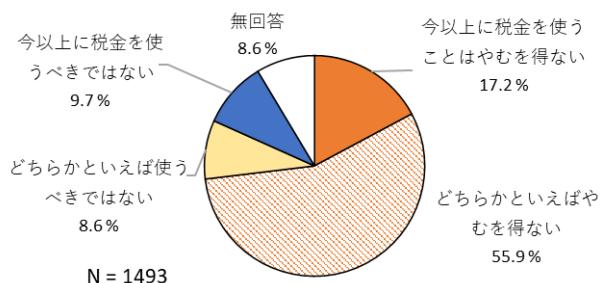


図 1-10 公共交通への財政負担

図 1-9 サービス改善後の利用意向

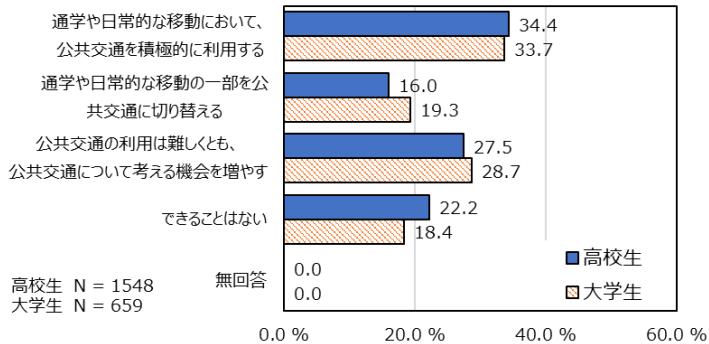


図 1-11 公共交通のためにできること

※図 1-8 から図 1-10 は、一般（住民）アンケート調査（令和5年（2023年）11月から令和6年（2024年）1月調査）、図 1-11 は学生（高校生・大学生）アンケート調査（令和5年（2023年）12月調査）

#### ■ 問題点と課題

**公共交通に対する意識の醸成や認知度、理解度の改善が必要であり、公共交通利用の定着に向けたきっかけづくりや利用経験の蓄積等が課題となっています。**

#### ● 認知度や理解度における問題点

- ・公共交通利用促進イベントの認知度や関心度は低い状況にあります。
- ・公共交通や乗り継ぎを利用した経験や利用する習慣が乏しいと、十分な活用や理解が進みません。
- ・今後の利用意向や費用負担等に前向きな回答が多くある一方で、認知度や関心度が低く、意向と利用実態が乖離している状況にあります。

**公共交通が交通手段の選択肢となるために住民意識の醸成や  
積極的な関係性の構築が必要**

## (4) 施策実施

### ■ 現状

- 公共交通利用促進イベントや公共交通マップの作成等は、各市町独自で実施しています。
- 滝沢市で開催していた「たきざわのりものフェスタ」は、事業実施における予算が限られるため、令和5年度（2023年度）の開催を見送りました。
- 盛岡都市圏では、乗降データの把握は補助路線のみとなっています。

表 1-4 公共交通利用促進イベントの開催状況

開催年度	市町	イベント
令和元年度 (2019年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり
	滝沢市	たきざわバスまつり
令和2年度 (2020年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり 【中止】
	滝沢市	たきざわバスまつり 【中止】
令和3年度 (2021年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり 【中止】
	滝沢市	バスマップサミット in いわて滝沢
令和4年度 (2022年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり
	滝沢市	たきざわのりものフェスタ
令和5年度 (2023年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり
令和6年度 (2024年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり
	滝沢市	滝沢市おやこフェスタ



図 1-13 令和5年度の開催を見送った  
たきざわのりものフェスタ

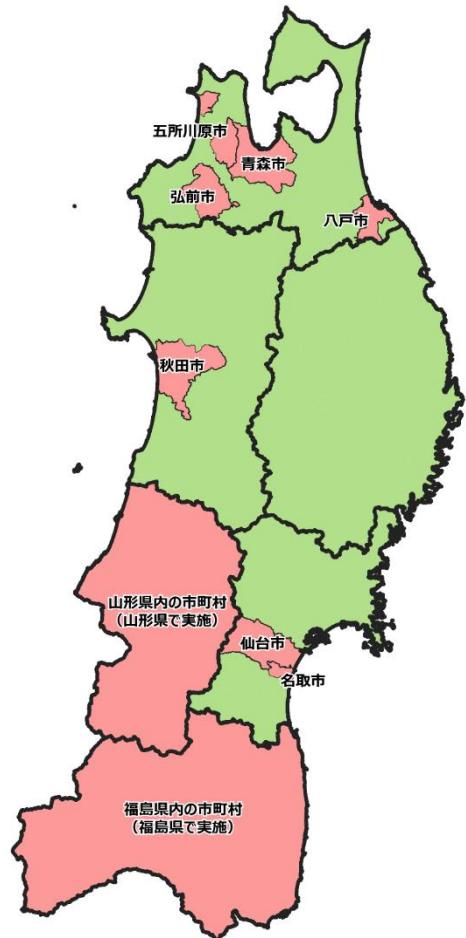


図 1-12 キャッシュレス決済データの活用状況  
(東北運輸局管内)

### ■ 課題

市町の枠組みを越えた施策展開や、交通事業者や行政、多様な関係者との協働や連携の強化、公共交通に関する情報の取得や活用等が課題となっています。

#### ● 多様な連携における問題点

- ・これまで3市町が単独で施策展開をしているものの、知識や情報の共有が十分ではなく、各市町の費用負担も大きくなる等、持続性に問題があります。

#### ● データ活用における問題点

- ・公共交通データは、交通事業者の資産であるため活用には慎重な対応が必要である一方、施策を検討する上で重要なデータとなるため、活用の基準やルール作りが求められています。

関係者間の枠組みを超えた施策展開とともに、

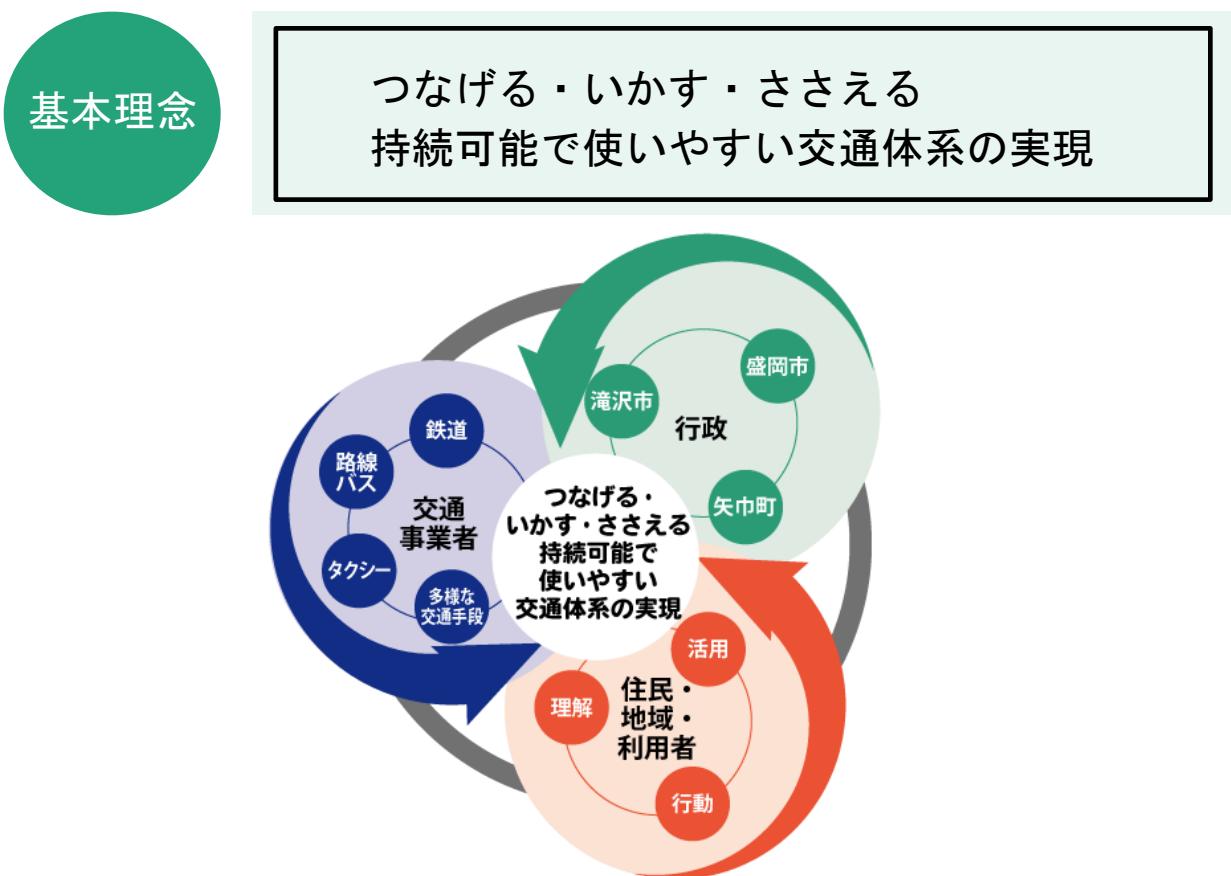
データ等に基づいた公共交通の改善が必要

## 第2章 基本理念と基本方針

### 1. 基本理念

盛岡都市圏のつながり、様々な交通モードや交通事業者間のつながり、多様な関係者とのつながりを重視し、またそれぞれを「つなげる」よう行動します。そして、それぞれのつながりを「いかす」ことで、公共交通を使い続けられるようにみんなで「ささえる」ことも大事にします。

盛岡都市圏の関連計画等における理念や将来像を踏まえ、盛岡都市圏における持続可能な公共交通体系の実現を目指し、次のとおり基本理念を設定します。



#### 盛岡都市圏のつながり

→市町の枠組みを越えた施策展開によって、移動ニーズに合った使いやすい公共交通を実現します。

#### 交通モードや交通事業者間のつながり

→それぞれの強みを活かし協力、補完し合うことで、公共交通としての責務とネットワークの維持を実現します。

#### 多様な関係者とのつながり

→住民、地域、利用者等の多様な主体が盛岡都市圏にとって必要な行動をとることで、盛岡都市圏の持続可能な公共交通体系を実現します。

## 2. 基本方針

基本方針は、基本理念及び盛岡都市圏における公共交通の現状と課題の整理結果より、次のとおりとします。

### 基本方針①

#### 限りある輸送資源の最適化による持続可能な公共交通ネットワークの形成

限りある輸送資源を、効率的かつ戦略的に配置することで、今後も利用し続けられる公共交通ネットワークを形成します。

### 基本方針②

#### 地域の実情に合った公共交通利用環境の構築

移動需要、ニーズ、地域等に合わせたサービスレベルの設定、公共交通の利便性向上を図ります。

### 基本方針③

#### 地域と利用者の連携・協働による公共交通の推進

住民や利用者が地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していく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。

### 基本方針④

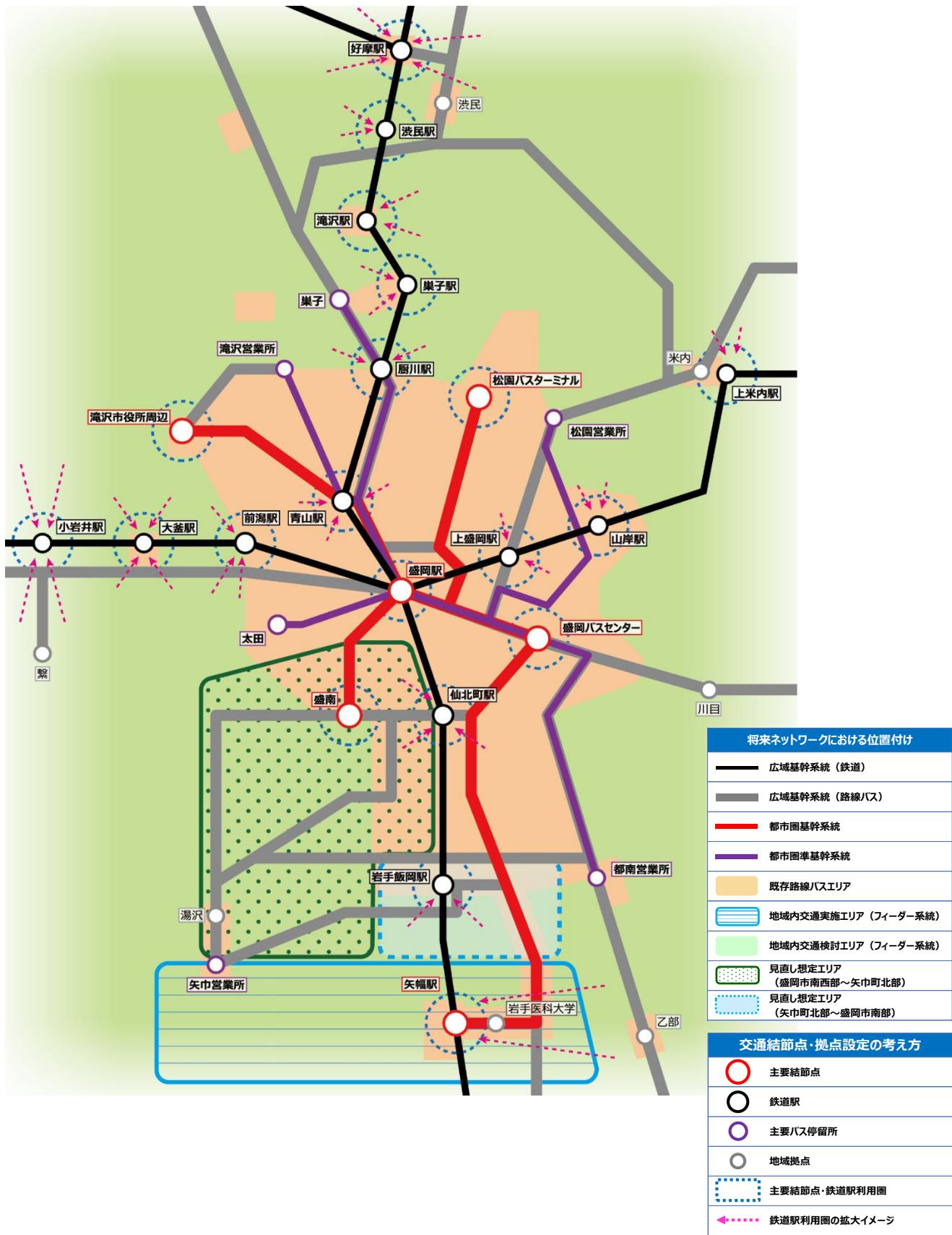
#### 盛岡都市圏の多様な関係者による施策展開の実現

公共交通の維持及び活性化に向け、交通事業者だけではなく、盛岡都市圏に属する多様な関係者が一体となって施策に取り組みます。

### 3. 盛岡都市圏における将来ネットワーク

基本理念及び基本方針に基づき、次のとおり将来ネットワークの考え方を設定します。

- 盛岡都市圏内外を連絡する広域のネットワーク（広域基幹系統）については、鉄道の定時性や速達性の高さと路線バスの広域や面的ネットワークサービスという特徴を踏まえ、関連計画である県計画の考え方を踏襲し、本計画の将来ネットワークにも位置付けます。
- 盛岡都市圏内における路線バスについては、各市町の主要結節点や各拠点との接続性とまちづくりとの連携の観点から、都市圏基幹系統、都市圏準基幹系統、既存路線バスエリアに区分して位置付けます。
- 都市圏基幹系統は、盛岡都市圏の骨格であり、路線バスが高頻度に運行されていることから、引き続き現状のサービスレベルの確保に努めるとともに、利便性や機能性を向上させることで、盛岡都市圏路線バスの軸として重点的に利用者の確保を推進する区間とします。
- 都市圏準基幹系統は、盛岡都市圏に広がる市街地の移動手段を確保するため、都市圏基幹系統を補完し路線バスの軸として路線運行を確保する区間とします。
- 既存路線バスエリアは、現在のバス路線を維持するために、様々な利用促進策を実施しながら既存路線バスを主体としたネットワークを形成するエリアとします。  
なお、ネットワークの形成においては、利用実態等を踏まえた様々な交通モードを対象とします。
- 都市圏基幹系統、都市圏準基幹系統及び既存路線バスエリアにおける路線バスのネットワークは、現在のバス路線の維持及び確保に向けて、交通事業者、行政、住民が一体となって利用促進策や利便性向上の取り組みを行います。
- 地域内交通実施工業（フィーダー系統）及び地域内交通検討エリア（フィーダー系統）は、人口密度が低い地域であり、鉄道・バス不便地域であるため、既存の路線バスと連携を図りながら、デマンド交通や福祉及び教育目的の輸送等、地域の特性に合った様々な交通モードにより、地域内で完結する移動のために行政や地域住民が主体となった移動手段を確保します。
- 見直し想定エリア（盛岡市南西部～矢巾町北部）は、バス路線の見直しを図りながら、地域内交通との役割分担により、移動手段を確保します。見直し想定エリア（矢巾町北部～盛岡市南部）は、矢巾町デマンド交通の現在の運行範囲を拡大し、移動手段を確保します。
- タクシーについては、利用者の特性やニーズに応じて、エリアや時間帯に捉われない柔軟な移動、鉄道や路線バスでは対応が難しい移動を担います。また、地域内交通実施工業（フィーダー系統）及び地域内交通検討エリア（フィーダー系統）における鉄道や路線バスと連携したネットワークを形成します。



次の路線については、鉄道・バス不便地域の解消や地域住民のニーズに対応した公共交通体系の維持及び確保のため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用により、移動手段を確保する必要があります。

表 2-1 地域内交通（フィーダー系統）の路線概要

位置付け	路線名	事業許可区分 ・運行態様	運行区間・範囲	事業主体
<b>地域内交通 実施工エリア (フィーダー系統)</b> 	矢巾町デマンド交通 (のりあい号)により 地域内で完結する 移動を担います	矢巾町 予約型乗合バス 「のりあい号」	4条乗合 区域運行	矢巾町全域 矢巾町 運行： 株式会社 矢巾タクシー
<b>見直し想定 エリア (矢巾町北部 ～盛岡市南部)</b> 	矢巾町デマンド交通 (のりあい号)の運行 範囲を拡大し、矢巾 町北部から盛岡市南 部を連絡する移動を 担います	(予定) 矢巾町 予約型乗合バス 「のりあい号」	(予定) 4条乗合 区域運行	(予定) 矢巾町北部 ～盛岡市南部 矢巾町 運行(予定)： タクシー事業者

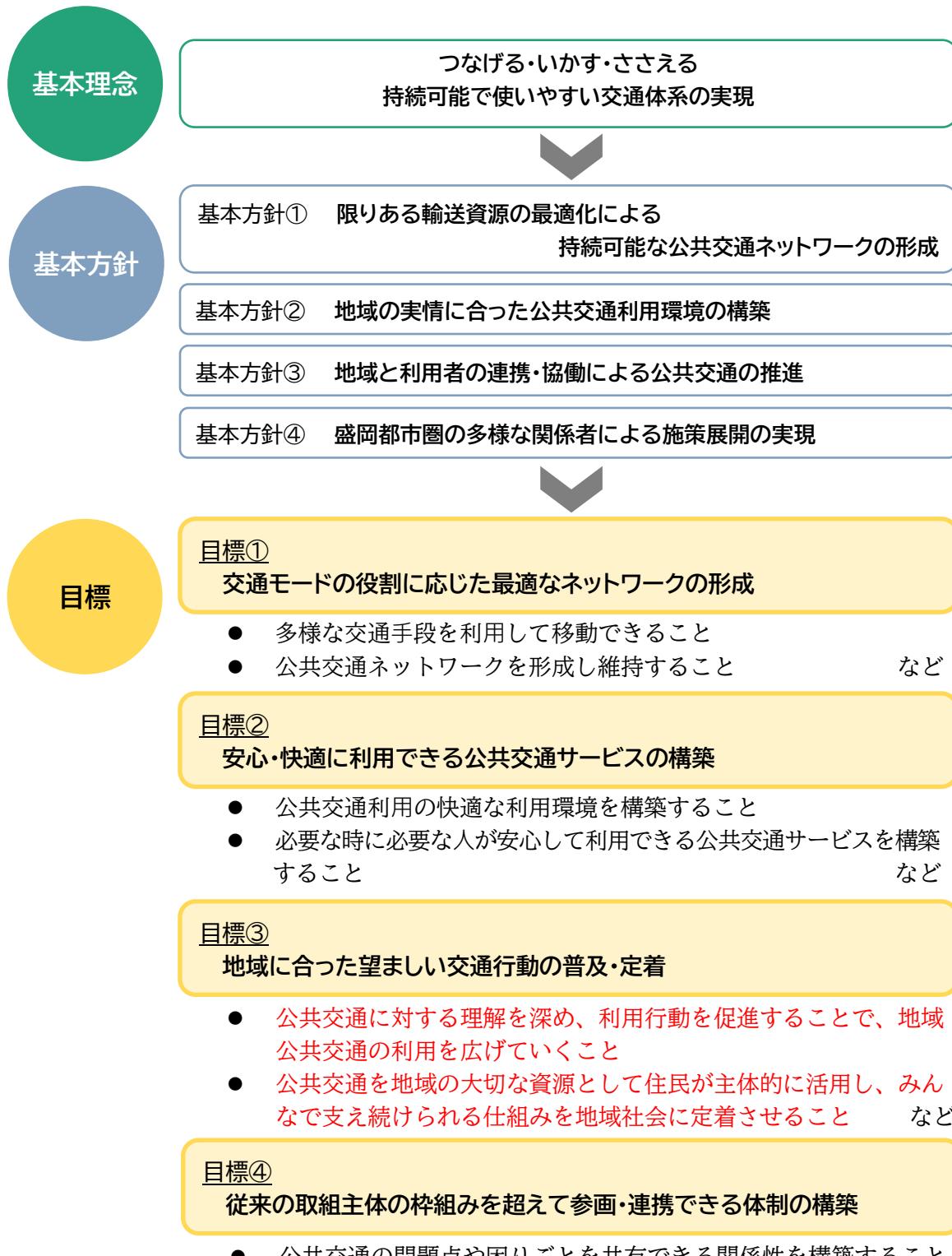
※空欄については、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画の進捗や地域内交通の検討状況を踏まえて、精査中になります。

見直し想定エリア（盛岡市南西部～矢巾町北部）については、広域基幹系統（路線バス）と地域内交通の役割分担が明確になった時点での路線概要を整理します。

# 第3章 計画の目標

## 1. 目標

盛岡都市圏における公共交通の課題を解決し、目指すべき公共交通の姿として4つの目標を設定し、各目標に沿った地域公共交通のあり方を次のとおりとします。



## 2. 目標指標

本計画では、先に掲げた目標ごとに指標を設定し、毎年度又は計画更新時に、事業実施状況とともに指標の達成状況を確認します。

表 3-1 目標指標一覧

### 目標① 交通モードの役割に応じた最適なネットワークの形成

指標	現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
指標 1-1 住民1人当たりの公共交通利用回数			
i 鉄道	27.3(回/年・人)	27.3(回/年・人)	毎年
ii 路線バス	32.8(回/年・人)	32.8(回/年・人)	毎年
iii 地域内交通	0.07(回/年・人)	0.07(回/年・人)	毎年
iv 一般乗用タクシー	9.7(回/年・人)	9.7(回/年・人)	毎年
指標 1-2 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏 人口割合	79.9%	79.9%	計画更新時

### 目標② 安心・快適に利用できる公共交通サービスの構築

指標	現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
指標 2-1 公共交通利用者の満足度	29.6%	35.6%	計画更新時

### 目標③ 地域に合った望ましい交通行動の普及・定着

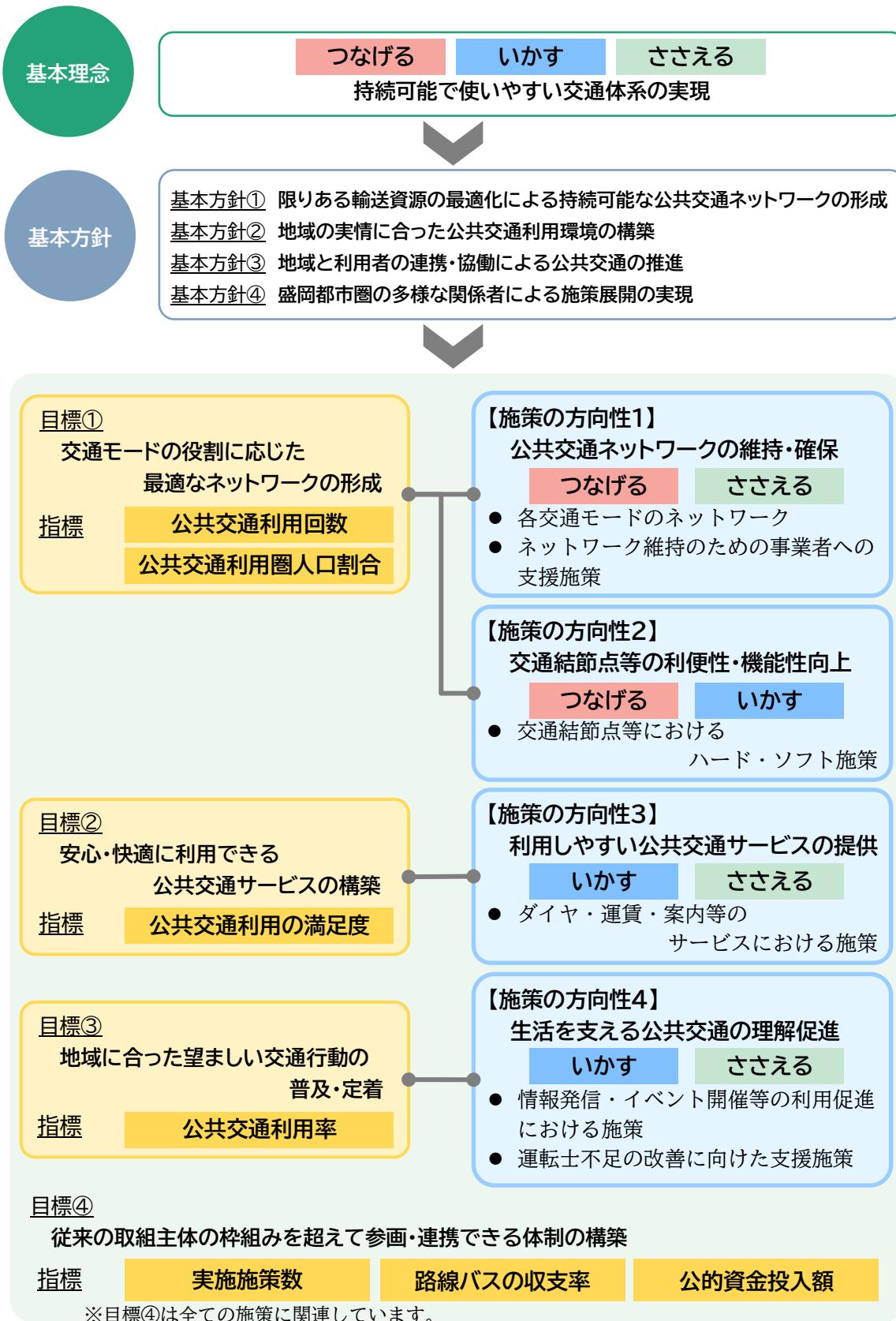
指標	現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
指標 3-1 公共交通利用率	27.8%	27.8%以上	計画更新時

### 目標④ 従来の取組主体の枠組みを超えて参画・連携できる体制の構築

指標	現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
指標 4-1 3市町連携による実施事業数	0	31	計画更新時
指標 4-2 路線バスの収支率	77.12%	77.12%	毎年
指標 4-3 公共交通への公的資金投入額	214 百万円	302 百万円	毎年

### 3. 施策の方向性

目標及び目標指標を達成するため、次のとおり施策の方向性を設定し、実施施策を展開します。



## 第4章 目標達成のための施策・事業

盛岡都市圏では、基本理念に基づき基本方針及び目標を設定し、目指すべき方向性に対応する実施施策に取り組みます。

実施施策は、施策ごとに事業概要及び実施事業とともに、実施主体及び実施スケジュールを整理しています。また、地域公共交通利便増進事業として実施する施策を示します。

さらに、盛岡都市圏として取り組む事業と、各市町として取り組む事業に分類します。

表 4-1 実施施策プログラム

実施施策	地域公共交通利便増進事業
方向性1 公共交通ネットワークの維持・確保	
都市圏施策1-1	鉄道の運行維持と利活用・利便性向上
都市圏施策1-2	路線バスネットワークの維持
都市圏施策1-3	タクシーの効果的な活用によるネットワークの形成
市町施策 1-3	デマンド交通の利便性向上
都市圏施策1-4	地域の輸送資源の活用による移動手段の確保
市町施策1-4	地域特性に合った交通手段の導入
都市圏施策1-5	交通事業者の収支改善に繋がる支援
方向性2 交通結節点等の利便性・機能性向上	
都市圏施策2-1	交通結節点の機能性等の向上
市町施策2-1	交通結節点等の整備
都市圏施策2-2	公共交通の裾野を広げる 交通結節点等の活用とまちづくりとの連携
方向性3 利用しやすい公共交通サービスの提供	
都市圏施策 3-1	利用しやすい運行ダイヤの設定
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 3-3	既存の公共交通を活用した観光部門との連携
都市圏施策 3-4	利用促進に繋がる運賃体系の研究
市町施策 3-4	生活交通を支える運賃制度の継続・検討
都市圏施策 3-5	キャッシュレス決済の導入・普及拡大
方向性4 生活を支える公共交通の理解促進	
都市圏施策 4-1	公共交通に関する情報の周知
都市圏施策 4-2	都市圏公共交通マップの作成
都市圏施策 4-3	公共交通利用促進イベントの開催
都市圏施策 4-4	通勤通学・公務移動時等の公共交通利用の促進
都市圏施策 4-5	公共交通を支える意識の醸成と公共交通施策への参画
都市圏施策 4-6	運転士不足の改善に向けた支援

## 【方向性1】 公共交通ネットワークの維持・確保

### 【現状】

盛岡都市圏の公共交通ネットワークは、3市町の鉄道駅や盛岡バスセンターなどの交通結節点と鉄道、路線バス、タクシー等の様々な交通モードで形成されています。

### 【問題点】

人口減少に伴う公共交通利用者の減少、鉄道、バス、タクシーの各事業者における運転士不足、バス路線の減便や廃止などの影響に伴い、鉄道・バス不便地域が拡大している状況です。

### 課題

限られた輸送資源の中で公共交通ネットワークを形成し維持していくためには、社会情勢の変化、まちづくり、移動実態やニーズに対応した多様な交通モードを組合せていくことで、盛岡都市圏の交通体系の骨格を支え、まちの魅力向上を図るとともに、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る必要があります。

### 方向性1 における 対応

盛岡都市圏においては、交通モードの役割に応じた最適な公共交通のネットワークを形成するために、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に資する鉄道・路線バスといった基幹系統の維持や、交通結節点や拠点に接続するフィーダー系統の充実、鉄道・バス不便地域における移動手段を確保するための施策を実施します。

【基本方針①・④】  
【目標①・④】  
に対応

### 長期的な 視点

公共交通ネットワークを維持・確保していくとともに、将来的には、鉄道と路線バスの連携、路線バス重複区間における路線調整、幹線系統と支線系統の分離等によるネットワークの再編を図り、盛岡市中心部の運行形態の合理的なあり方等の検討を進めます。

## 都市圏施策1-1 鉄道の運行維持と利活用・利便性向上

### 【事業概要】

- 盛岡都市圏の将来ネットワークの広域基幹系統として維持するため、鉄道のさらなる利活用の促進や、利便性向上に向けて交通事業者や沿線自治体と協議します。
- 各市町の都市計画マスタープランや立地適正化計画等のまちづくり計画と連携し、鉄道駅を拠点としたまちづくりの実現に向けて調査を行い、関係機関との調整を実施します。

### 【実施事業】

#### <鉄道の維持>

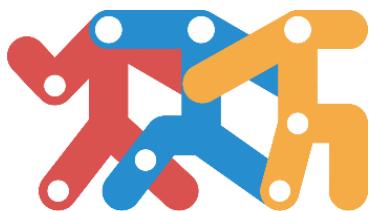
- ☞ 鉄道の持続的・安定的な運行の維持

#### <鉄道の利活用・利便性向上等に向けた協議・調整>

- ☞ 鉄道の利活用や利便性向上に向けた協議、まちづくりと連携した調査及び調整（課題、効果、新規需要など）

### 【実施イメージ】取組事例

#### ○鉄道沿線価値向上の例



#### やまがた鉄道沿線活性化 プロジェクト



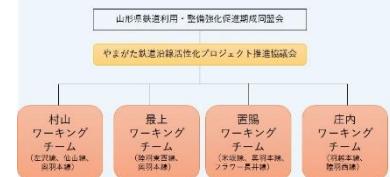
以下の4つを柱に、鉄道の利用拡大と地域の活性化の実現に取り組む

【まち】駅を中心としたまちづくりの推進

【観光】観光・ワーケーション等による  
交流人口の拡大

【産業】人と物の往来拡大による  
地域産業の活性化

【住民】沿線住民の意識醸成・利用拡大



出典：「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」(山形県)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 鉄道の維持	○	◎			実施(継続)				
【事業②】 鉄道の利活用・利便性 向上等に向けた 協議・調整	◎	○			実施(継続)				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策1-2 路線バスネットワークの維持

地域公共交通利便増進事業

### 【事業概要】

- 盛岡都市圏の骨格となる都市圏基幹系統は、バス事業者と行政が協力し合いながら現状のサービスレベルを維持します。
- まちづくりの進展に伴う新たな移動需要が見込まれるエリアや、商業施設等の集客施設の新設により移動の流れが変化することが想定されるエリアにおいては、まちづくりの施策と連携しながら、新規需要の取り込みや移動ニーズに対応する利便性を確保するため、ネットワークの形成を図ります。
- 既成の住宅地、郊外部の集落周辺においては、移動実態を調査し、ニーズを把握しながら、必要に応じて効果的なネットワークの形成を図ります。
- 盛岡都市圏と都市圏外を運行する広域基幹系統の維持は、岩手県や沿線自治体と連携し、バス事業者と協力して、路線のあり方（再編等）について検討及び協議します。

### 【実施事業】

#### <都市圏基幹系統のサービスレベルの維持>

- ☞ 都市圏基幹系統のサービスレベルの維持

#### <まちづくりと連携したネットワークの形成>

- ☞ 盛岡市立地適正化計画における居住誘導区域と整合するネットワークの形成（盛南地区）\*

- ☞ 滝沢市中心拠点商業地区周辺のネットワークの形成

#### <移動実態やニーズに対応した効果的なネットワークの形成>

- ☞ 盛岡市南西部及び矢巾町北部等の市町を跨ぐネットワークの形成\*

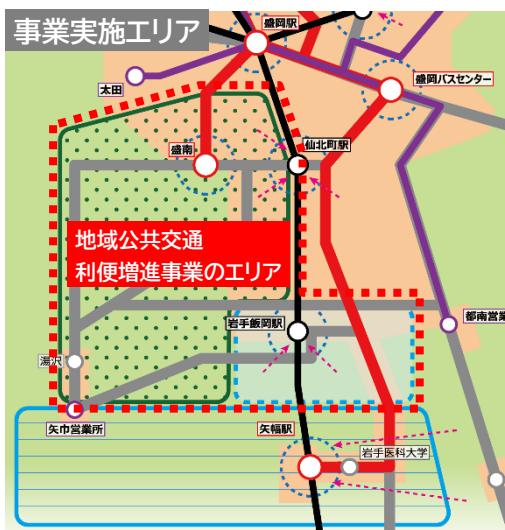
#### <広域基幹系統の検討・協議>

- ☞ 広域基幹系統の維持に向けた岩手県、沿線自治体、交通事業者間における協議及び検討

\* 本実施事業は、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画にて、地域公共交通利便増進事業として位置付けて事業を推進します。また、本計画に記載している範囲以外のネットワークについても、まちづくりとの連携及び移動実態やニーズへの対応の検討を進め、事業実施の具体化にあわせて本計画に位置付けます。

### 【実施イメージ】

○盛南地区・盛岡市南西部及び矢巾町北部におけるネットワークの形成イメージ



ネットワークの形成において想定している事業

ネットワークの見直しを想定している路線

- 岩手県交通矢巾営業所を発着する系統  
(羽場線、本宮線、飯岡線、川久保線 等)

ネットワークの見直しにおいて想定している方針

- 輸送資源の再配分による系統の見直し
- 移動需要に伴う路線バスの幹線と支線の分割
- 路線バスからデマンド交通への転換 等

ネットワークの見直しと併せて実施する関連事業

- 都市圏公共交通マップの作成
- 公共交通利用促進イベントの開催 等

実施事業	実施主体				実施スケジュール					
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
【事業①】 都市圏基幹系統の サービスレベルの維持	◎	◎			実施(継続)					
(盛岡市:盛南地区)										
【事業②】 まちづくりと連携した ネットワークの形成	○	◎			検討・ 協議	実施				
(滝沢市:滝沢市中心拠点商業地区周辺)										
【事業③】 移動実態やニーズに対 応した効果的な ネットワークの形成	◎	○			実施					
【事業④】 広域基幹系統の 検討・協議	◎	○			検討・ 協議					

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策1-3 タクシーの効果的な活用によるネットワークの形成

**地域公共交通利便増進事業**

### 【事業概要】

- 鉄道や路線バスと一体となった一般乗用タクシーの効果的な運行に向けてネットワークの形成を図ります。
- 市街地のほか、市街地近郊の鉄道・バス不便地域や、時間帯で移動需要が大きく変化する地域における移動手段の確保に向けて、閑散時間帯等におけるタクシーの効果的な活用をタクシー事業者と検討及び協議します。また、需要が多い繁忙時間帯（朝夕ピーク時間帯）等における運行確保もタクシー事業者と検討及び協議します。

### 【実施事業】

#### <一般乗用タクシーの効果的な運行>

- ☞ 一般乗用タクシーの効果的な運行によるネットワーク形成

#### <時間帯や地域の需要実態等に応じた移動手段確保の検討>

- ☞ 閑散時間帯等におけるタクシーの活用及び繁忙時間帯等における運行の確保のための検討及び協議※

※本実施事業は、都市圏施策1-2と連動して、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画にて、地域公共交通利便増進事業として位置付けて事業を推進します。

### 【実施イメージ】

#### ○時間帯や地域の需要実態等に応じた移動手段の確保のイメージ



実施事業	実施主体				実施スケジュール								
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度				
【事業①】 一般乗用タクシーの効果的な運行	◎	◎			実施(継続)								
【事業②】 時間帯や地域の需要実態等に応じた移動手段確保の検討	◎	○			検討・協議	実証運行	実施						

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 市町施策 1-3 デマンド交通の利便性向上

### 【事業概要】

- 矢巾町のデマンド型交通「予約型乗合バス（のりあい号）」と鉄道や路線バスとの乗り継ぎ性を向上させるため、ダイヤの調整や乗り継ぎ環境の改善を図ります。
- デマンド型交通「予約型乗合バス（のりあい号）」においては、自治会からの要望により、地域乗降場所の設定が可能となる「地域乗降場所制度」の活用や周知を図り、新規乗降場所の設定による利便性の向上と住民理解や参画に努めます。

### 【実施事業】

#### <デマンド交通の利便性向上>

- 鉄道や路線バスへの乗り継ぎ性の検討
- 利用者のニーズを踏まえた運行区域や新規乗降場所の検討及び設定
- 地域乗降場所制度の活用と周知

### 【実施イメージ】

○利用者ニーズを踏まえた

デマンド交通の運行



○地域乗降場所制度により

設定された乗降場所



実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	矢巾町	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
デマンド交通の利便性向上	◎	○	○		実施(継続)				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策 1-4 地域の輸送資源の活用による移動手段の確保

### 市町施策 1-4 地域特性に合った交通手段の導入

#### 【事業概要】

- 鉄道・バス不便地域のうち、中山間地域等の「地域内交通（小規模需要）」となる地域においては、既存の交通モードを含めた地域の様々な輸送資源の活用を検討し、持続可能な交通手段を確保します。
- 地域の輸送資源の活用においては、福祉部門、教育部門及び観光部門等とも役割分担を行い、連携しながら地域に応じた移動手段の導入を検討します。

#### 【実施事業】

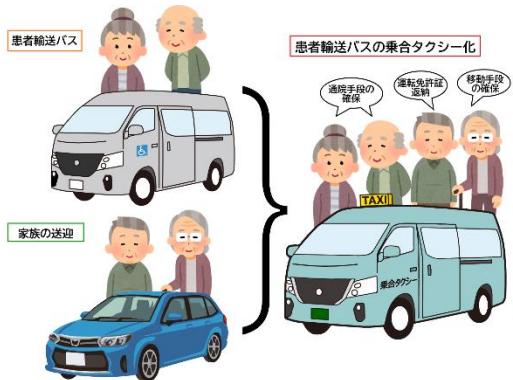
##### <地域特性に合った交通手段の導入>

- 地域の輸送資源の活用検討、関係者協議、地域公共交通会議等での協議  
(地域の輸送資源の活用例)

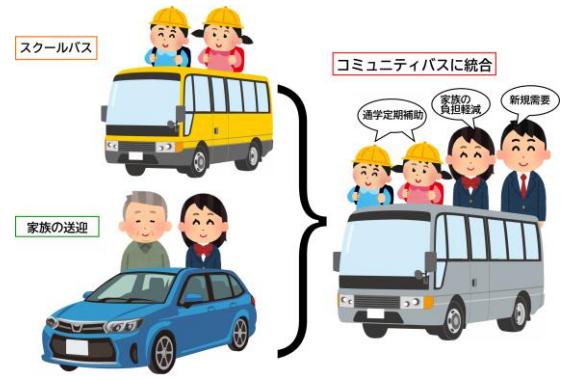
- 患者輸送バスのコミュニティバス・乗合タクシー化、一般混乗
- スクールバスの一般混乗、通学者のコミュニティバス等への乗車
- 地域コミュニティによる継続的なボランティア送迎の仕組みづくり
- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）等の活用
- 商業施設のお買い物バスの一般利用、自動車学校や企業の送迎バスの空き時間の活用
- 自動運転等の新技術の活用

#### 【実施イメージ】

##### ○患者輸送バスの乗合タクシー化



##### ○通学者のコミュニティバス等への乗車



実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	各市町	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
地域特性に合った交通手段の導入	◎	○	○	○	検討・協議	実証運行	調整が整い次第実施		

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策1-5 交通事業者の収支改善に繋がる支援

### 【事業概要】

- 公共交通ネットワークを維持し、安全で安定した移動手段を提供するため、車両や施設の維持及び更新等が適切に実施されるように、交通事業者の収支や経営改善に繋がる支援を検討します。
- 盛岡都市圏と都市圏外を運行する広域基幹系統を維持するため、バス事業者と協議を行い、岩手県及び沿線自治体と連携し、経費負担の軽減に繋がる支援のあり方を検討します。

### 【実施事業】

#### <車両・施設維持等における支援(IGRいわて銀河鉄道、バス)>

- IGRいわて銀河鉄道の安全、安定運行を確保するための継続的な経営支援
- 車両や施設の維持及び更新時に必要となる支援等の検討

#### <広域基幹系統の維持確保に繋がる支援(バス)>

- 広域基幹系統の維持等におけるバス事業者との協議、岩手県及び沿線自治体として必要となる支援の検討

### 【実施イメージ】

#### ○路線バス車両更新への支援の例



(ノンステップ車両の導入支援)

提供:岩手県交通株式会社

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 車両・施設維持等における支援 (IGR、バス)	(IGRいわて銀河鉄道への支援)								
	◎	○			実施(継続)				
					検討・協議		実施		
【事業②】 広域基幹系統の維持確保に繋がる支援 (バス)	(車両や設備等への支援)								
	◎	○			実施(継続)				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

つなげる  
いかす

## 【方向性2】 交通結節点等の利便性・機能性向上

### 【現状】

盛岡都市圏では、3市町の鉄道駅、バスターミナルや地域の主要施設周辺は、鉄道、バス、タクシー等の様々な交通モードの利用が可能であるなど、公共交通ネットワークをつなぐ拠点として重要な役割があります。

### 【問題点】

利用者の乗り継ぎへの抵抗感、交通事業者間や交通モード間の連携が不足していることから、交通結節点の機能を活用した利便性を十分に確保できていない状況です。

### 課題

限られた輸送資源の中で公共交通ネットワークを形成し維持していくためには、まちづくりと連動した交通結節点の機能強化を行い、乗り継ぎに対する負担を軽減し活用しやすい交通結節点としていくことで、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を図る必要があります。

### 方向性2 における 対応

盛岡都市圏においては、交通モードの役割に応じた最適なネットワークを形成するために、交通結節点等の機能向上やまちづくりと連携した活用等を実施します。

【基本方針①・④】  
【目標①・④】  
に対応

### 長期的な 視点

交通結節点等の利便性や機能性の向上を図るとともに、将来的な乗り継ぎ負担の軽減や待合環境の改善、路線バスの定時性を担保するための待機場所の確保、新駅設置における可能性検討等について、さらなる検討を進めます。

## 都市圏施策2-1 交通結節点の機能性等の向上

### 【事業概要】

- 主要結節点において、利便性向上につながる機能や動線の調査や調整を進め、今後の整備のあり方を検討します。
- 鉄道駅と駅周辺バス停留所において、円滑な乗り継ぎ環境の実現に向けて検討します。

### 【実施事業】

#### <主要結節点の整備に向けた調査・検討>

☞ 盛岡駅前広場における関係機関との調整及び機能向上に向けた調査や整備方法の検討

#### <鉄道駅や周辺バス停留所の待合環境の改善>

☞ 青山駅等における鉄道と路線バスの乗り継ぎ時刻の掲示や、案内誘導の設置等、利便性向上に向けた検討

### 【実施イメージ】現状

○バスと歩行者の交錯状況



(盛岡駅前バスターミナル(東口))

○青山駅周辺のバス停留所の状況



(厨川中学校前停留所)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 主要結節点の整備 に向けた調査・検討	◎	○			調査		検討・協議		
【事業②】 鉄道駅や 周辺バス停留所の 待合環境の改善	◎	○			検討・協議		調整が整い次第実施		

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 市町施策2-1 交通結節点等の整備

### 【事業概要】

- 鉄道駅のバリアフリー化、待合環境や駅前広場等の周辺環境を整備します。
- 自動車の交通量が多い道路や路線バスの運行本数が多い区間等について、バスベイの設置に向け、道路管理者や公安委員会などの関係機関と協議や調整をします。
- 新たな交通結節点となる新駅設置に向けて協議や調整をします。

### 【実施事業】

#### <仙北町駅のバリアフリー化>

- ☞ スロープ及びホーム用エレベーターの整備（盛岡市）

#### <鉄道駅周辺環境整備>

- ☞ 仙北町駅東口駅前広場の整備（盛岡市）

- ☞ 滝沢駅周辺環境整備に向けた検討（滝沢市）

#### <バスベイの整備>

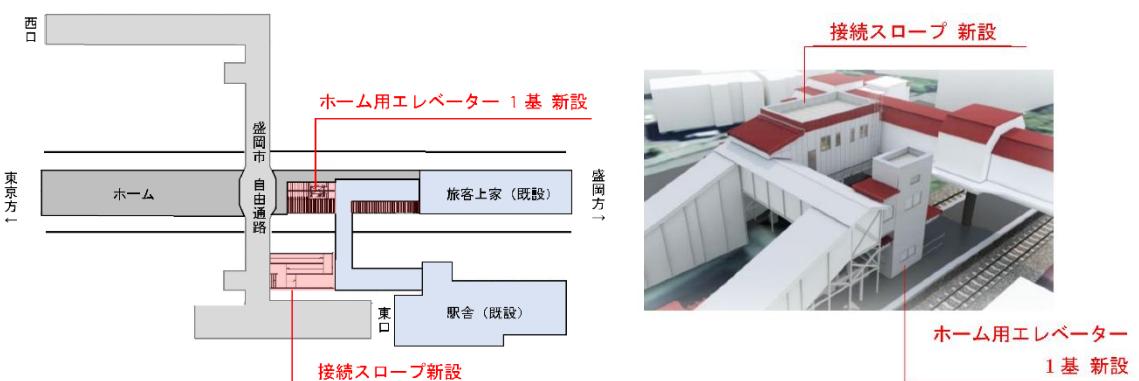
- ☞ 盛岡市道谷地頭線の道路事業によるバスベイの設置（盛岡市）

#### <鉄道の新駅設置の検討>

- ☞ I G Rいわて銀河鉄道の下田新駅設置の検討（盛岡市）

### 【実施イメージ】

#### ○仙北町駅バリアフリー化における整備イメージ



補足:駅舎(既存)については、バリアフリー整備後に撤去予定

提供:東日本旅客鉄道株式会社

※版権は東日本旅客鉄道(株)に帰属しており、加工・改変を禁止する

**【実施イメージ】**

○バスベイの整備イメージ



(厨川駅前バス停留所)



(白百合学園入口バス停留所)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	各市町	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 仙北町駅の バリアフリー化	(盛岡市)								
	○	◎			実施				
【事業②】 鉄道駅 周辺環境整備	(盛岡市:仙北町駅東口駅前広場の整備)								
	◎	○			整備に 向けて 調整	実施			
	(滝沢市:滝沢駅周辺環境整備に向けた検討)								
	◎	○			検討				
【事業③】 バスベイの整備	(実施市町)								
	◎	○		○	調整が整い次第実施				
【事業④】 鉄道の新駅設置の 検討	(盛岡市)								
	◎	○			検討				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策2-2 公共交通の裾野を広げる交通結節点等の活用とまちづくりとの連携

### 【事業概要】

- 交通結節点について、隣接する民間施設等との連携により、パークアンドライド（P&R）及びサイクルアンドライド（C&R）等を推進します。
- 民間施設との連携による路線バスの乗り入れや、待合環境の提供等を検討し、利用者の利便性の向上を図ります。

### 【実施事業】

#### <交通結節点におけるP&R及びC&R等の推進>

- ☞ 前潟駅（JR東日本）に近接するイオンモール盛岡におけるイベント時のP&Rの推進
- ☞ 巢子駅（IGRいわて銀河鉄道）や矢幅駅（JR東日本）等でP&Rの推進
- ☞ 主要バス停留所がある巣子地域や、太田地域に近接する商業施設等との連携によるP&R及びC&R等の実施に向けた調整

#### <地域のまちづくりや主要施設との連携>

- ☞ 盛岡赤十字病院、岩手医科大学附属病院等の医療施設への路線バスの乗り入れ
- ☞ イオンモール盛岡、イオンモール盛岡南等の商業施設への路線バスの乗り入れ
- ☞ 滝沢市中心拠点商業地区への路線バスの乗り入れ

### 【実施イメージ】

#### ○交通結節点におけるP&R



(巣子駅前P&R駐車場)

(イオンモール盛岡におけるP&Rチラシ)

#### ○主要施設への路線バス乗り入れ



(岩手医科大学附属病院への乗り入れ)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 交通結節点における P&R及びC&R等の 推進	前潟駅に近接するイオンモール盛岡及び巣子駅・矢幅駅等でのP&Rの推進・実施								
	◎	○		○	実施(継続)				
【事業②】 地域のまちづくりや 主要施設との連携	巣子及び太田に近接する商業施設等とのP&R及びC&R実施等に向けた調整								
	◎	○		○	調整が整い次第実施				
【事業②】 地域のまちづくりや 主要施設との連携	◎	○		○	実施(継続)				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 【方向性3】 利用しやすい公共交通サービスの提供

### 【現状】

盛岡都市圏では、交通結節点における案内サインや情報の提供、ロケーションシステムやICカードの導入、まちなか・おでかけパス等の運賃割引等の様々な公共交通サービスを提供しています。

### 【問題点】

一部路線では運行頻度に偏りがあり待ち時間が長いこと、既存のサービスの提供が主に市町ごとや交通事業者単独で行われているなど、各事業の連携が不足していることから、移動需要や実態に十分対応しきれておらず、利用しにくい状況です。

### 課題

利用しやすい公共交通サービスを提供していくためには、まちづくりを含めたそれぞれの地域の実情、利用目的や時間帯等における移動需要やニーズを把握し、それに見合ったサービスを確保していくことで、公共交通サービスの向上を図るとともに、適切なサービスの費用負担のあり方を構築する必要があります。

### 方向性3 における 対応

盛岡都市圏においては、安心・快適に利用できる公共交通サービスの構築をしていくため、利用しやすいダイヤ設定や案内・情報提供の統一化等を実施します。

【基本方針②・④】  
【目標②・④】  
に対応

### 長期的な 視点

利用しやすい公共交通サービスを提供するとともに、将来的な定時性の改善や利用促進に向けた運賃体系の構築、キャッシュレス決済によるデータの利活用等を見据え、さらなる検討をします。

## 都市圏施策3-1 利用しやすい運行ダイヤの設定

地域公共交通利便増進事業

### 【事業概要】

- 日中時間帯のバスの運行ダイヤを調整して平準化を行い、待ち時間を短縮します。
- 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平準化は、沿線自治体が主体となって調整や検討を行います。

### 【実施事業】

#### <日中時間帯のダイヤ調整>

☞ 盛岡駅前～厨川駅・巣子間における利便性の向上

本実施事業は、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画にて、地域公共交通利便増進事業として位置付けて事業を推進します。

### 【実施イメージ】現状

#### ○運行間隔に開きがある運行ダイヤの例

本数が多くてもばらつきのあるダイヤ

時間	分										A社	B社	C社	合計	
	0	1	16	20	21	37	40	42	最大 18 分待ち						
9時台	0	1	16	20	21	37	40	42	最大 18 分待ち		3	4	1	8	
10時台	0	5	20	25		40				59	3	3	0	6	
11時台	0		16	20		40			54		3	2	0	5	
12時台	0	8	20		36	40					3	2	0	5	
13時台	0	5	20		40		40		最大 20 分待ち		3	1	0	4	
14時台	0	5	25	30		42			54		2	3	1	6	
15時台	0	3	20	30		42	48				2	3	1	6	
16時台	0	5	13	25	30	30	45	50			3	4	0	7	
									最大 15 分待ち						
											運行本数	22	22	3	47

### 【実施イメージ】改善後

#### ○運行間隔が揃っている運行ダイヤの例

本数が少なくても利用しやすいダイヤ

時間	分										A社	B社	C社	合計	
	0	8	15	23	30	38	45	53							
9時台	0	8	15	23	30	38	45	53			3	4	1	8	
10時台	0	10	20	30		40		50			3	3	0	6	
11時台	0		15	30			45				2	2	0	4	
12時台	0		15	30			45				2	2	0	4	
13時台	0		15	30	30	30	45				2	1	1	4	
14時台	0		15	30		45		45			2	2	0	4	
15時台	0	10	20	30		40		50			2	3	1	6	
16時台	0	10	20	30	30	40	50				3	3	0	6	
									10 分間隔						
											運行本数	19	20	3	42

実施事業	実施主体				実施スケジュール					
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
日中時間帯のダイヤ調整	◎	○			検討・協議	試験運行				実施

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策3-2 分かりやすい公共交通案内情報の提供

### 【事業概要】

- 外国人観光客のための交通案内情報の多言語化を図ります。
- 複数のバス事業者のバス停柱を統合し、分かりやすい交通案内情報を提供します。

### 【実施事業】

<分かりやすい公共交通案内情報の提供に向けた検討・整備>

- ☞ 外国人観光客向けの交通案内情報等の多言語化
- ☞ バス停柱の統合

### 【実施イメージ】

○複数事業者で統合されたバス停柱

○複数事業者の統合時刻表の表示



(八戸市 中心街ターミナル三日町停留所)

○多言語化対応の例(外国人向け利用方法の掲示・多言語対応バスロケ、目的地別りば案内)



(和歌山県 熊野本宮大社停留所) (三重県 内宮前停留所) (仙台市 仙台駅前バスプール)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
分かりやすい公共交通案内情報の提供に向けた検討・整備	◎	○			調整が整い次第実施				

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 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

### 【事業概要】

- 盛岡都市圏に来訪した観光客には、既存の公共交通の利用促進を図るほか、観光施設や宿泊施設等で実施している独自の交通サービスとの連携や活用のあり方について検討及び協議します。

### 【実施事業】

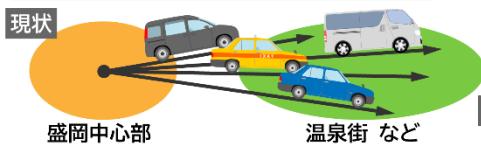
#### <既存の公共交通を活用した観光部門との連携>

- ☞ 観光施設や宿泊施設における送迎車両等との連携や活用のあり方に関する関係団体との検討及び協議

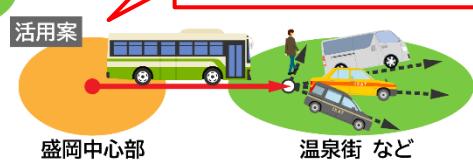
### 【実施イメージ】

#### ○既存の公共交通を活用した観光部門との連携の例

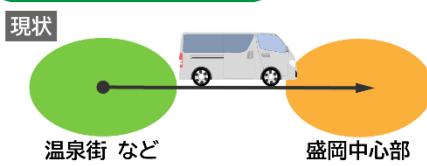
##### 既存の路線バス・タクシーの活用



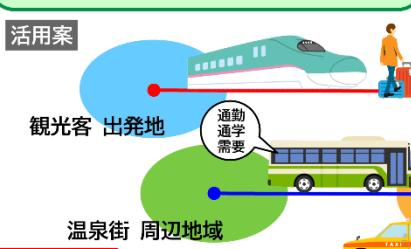
- 実施のメリット**
- 利用者を確保することによる地域の交通手段の維持
  - 送迎にかかる人員・時間の短縮



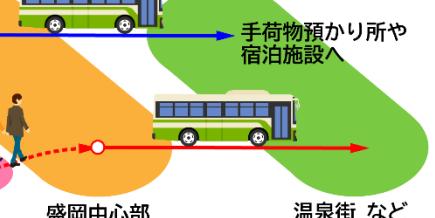
##### 観光タクシーの活用



##### 宿泊者手荷物送迎等の貨客混載



- 実施のメリット**
- タクシー運賃収入の増加
  - 周遊型観光の増加・魅力向上



##### 実施のメリット

- 輸送収入の増加
- 周遊型観光の増加

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
既存の公共交通を活用した観光部門との連携	◎	○	○	○	検討・協議		調整が整い次第実施		

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策3-4 利用促進に繋がる運賃体系の研究

### 【事業概要】

- 公共交通の利用促進に関する先進事例を研究するとともに、商業施設をはじめとした様々な施設に対し、公共交通利用との連携による効果やメリット等を説明し、公共交通の利用促進に繋がる運賃体系や各種プラン等を検討します。

### 【実施事業】

#### <利用促進に繋がる運賃体系・プランの検討・実施>

##### ☞ 商業施設との連携による利用促進策の検討

( I GR いわて銀河鉄道における商業施設との連携の例)

- フェザン買物きっぷ ( I GR 往復乗車券 + フェザンお買物券 )
- I GR 定期券等提示優待サービス

( I GR 定期券、 I GR ホリデーフリーきっぷ、 I GR 銀河ファンクラブ会員証等による優待 )

### 【実施イメージ】

#### ○ IGR いわて銀河鉄道による商業施設との連携の例



(フェザン買物きっぷ)

IGR定期券等の提示により優待特典が利用できる施設・店舗	
ビアバーベアレン中ノ橋	飲食店
菜園マイクロブルワリー	飲食店
ビアベースペアレン盛岡駅前	飲食店
いちご専門店「E.S STRAWBERRY」	飲食店
盛岡ピカデリー	映画
盛岡ルミエール	映画
エスポワールいわて	飲食店・宿泊
トレント 本宮店／クロステラス店／月が丘店／矢巾店	飲食店
てらどのかまど	飲食店
馬ツコ本舗 みやざわ	飲食店
創菓工房 みやざわ	飲食店
きれい処 ばおばぶ	美容・理容
和食 小笠原	飲食店
居酒屋そう	飲食店
ヘアーコーディネイト プチ2	美容・理容
亀太郎はり灸整骨院	健康
Café Wagtail	飲食店
ユートランド姫神	温泉

※盛岡都市圏のみ抜粋(令和6年(2024年)12月1日現在)

( IGR 定期券等提示優待サービス加盟施設・店舗 )

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
利用促進に繋がる運賃体系・プランの検討・実施	○	◎		○	検討・実施(継続)				

【○:取り組み主体、○:連携・協働】

## 市町施策 3-4 生活交通を支える運賃制度の継続・検討

### 【事業概要】

- 運賃割引における公共交通の利用促進事業を継続するほか、さらなる利便性の向上や、乗降データの取得方法について検討します。
- 運転免許証返納者や高齢者等、車がなくても安心して利用できる公共交通による交通手段を必要とする利用者に向けた運賃制度を検討します。

### 【実施事業】

#### <運賃体系の見直しによる公共交通の利用促進の実施・検討>

- まちなか・おでかけバス事業の継続（盛岡市）
  - 玉山地域列車おでかけきっぷの継続（盛岡市）
  - 高齢者等が車がなくても安心して移動ができる公共交通運賃負担のあり方や運賃支援の検討（盛岡市）
  - 予約型乗合バスの1日乗車券や24時間定期券の検討（矢巾町）
  - 市街地循環バス、予約型乗合バスの運賃体系の適切性検討（矢巾町）
- #### <運転免許証返納者等向け運賃体系の検討>
- 運転免許証返納者等に対する支援の検討（滝沢市）

### 【実施イメージ】

#### ○運賃割引による利用促進策の実施例



(まちなか・おでかけバス事業)



(玉山地域列車おでかけきっぷ)

実施事業	実施主体				実施スケジュール					
	各市町	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
【事業①】 運賃体系の 見直しによる 公共交通の利用促進 の実施・検討	まちなか・おでかけバス事業の継続、玉山地域列車おでかけきっぷの継続(盛岡市)					実施(継続)				
	◎	○								
	高齢者等が車がなくても安心して移動ができる 公共交通運賃負担のあり方や運賃支援の検討(盛岡市)					調整が整い次第実施				
	◎	○								
【事業②】 運転免許証返納者等 向け運賃体系の検討	予約型乗合バスの1日乗車券や24時間定期券の検討、 市街地循環バス・予約型乗合バスの運賃体系の適切性検討(矢巾町)					検討・協議				
	◎	○								
	運転免許証返納者等に対する支援の検討(滝沢市)					検討・協議				
	◎	○								

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策3-5 キャッシュレス決済の導入・普及拡大

### 【事業概要】

- ICカードをはじめとしたキャッシュレス決済の導入や普及拡大を促進し、利用者の利便性向上や運転士の負担軽減、観光客の需要の取り込みを図ります。

### 【実施事業】

#### <キャッシュレス決済の導入・普及拡大>

☞ ICカード及びICカード定期券等の導入及び普及拡大

### 【実施イメージ】

○鉄道と路線バスとのキャッシュレス決済の相互利用

(ICカードの例)



### 実施のメリット

- 乗降・乗り継ぎ時間の短縮
- ICカード・定期券の一本化
- きつぶ購入の手間解消  
・現金支払いが不要な乗降
- 駅員・乗務員負担の軽減
- 乗降データの取得

(クレジットカード・QRコード決済の例)



出典:岩手県北自動車株式会社

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
キャッシュレス決済の導入・普及拡大	○	◎							

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 【方向性4】 生活を支える公共交通の理解促進

### 【現状】

盛岡都市圏では、公共交通利用促進のため、公共交通に関する情報発信やイベント開催等を行っています。



### 【問題点】

公共交通の利用促進の施策は、市町ごとや交通事業者ごとで行われているため、情報の認知度や公共交通を利用するきっかけづくり、習慣づけに十分につながっていない状況です。

### 課題

公共交通が交通手段の選択肢となり日常的な移動手段として定着していくためには、的確に情報発信を行いながら、行政や交通事業者だけではなく、住民、地域、利用者など盛岡都市圏の全ての関係者が主体となり公共交通に対する意識の醸成や積極的な関係性を構築する必要があります。

### 方向性4 における 対応

盛岡都市圏においては、地域に合った望ましい交通行動の普及や定着を図るほか、利用者の属性や利用度に合わせた情報提供、盛岡都市圏で統一された公共交通マップの作成や公共交通関連イベント開催等を実施します。

【基本方針③・④】  
【目標③・④】  
に対応

### 長期的な 視点

公共交通が日常的な移動手段として定着するよう推進していくとともに、将来的には、地域の多様な団体と連携した公共交通施策の実施や、地域公共交通をみんなで支えるための財源確保等を検討します。

## 都市圏施策4-1 公共交通に関する情報の周知

### 【事業概要】

- 公共交通の利用度によって認知度が異なるため、利用者の事情に合わせた情報提供を行います。
- 利用者の属性や目的に合わせたバスマップを作成します。
- 公共交通の認知度を向上させるために、広報誌やスマートフォンアプリ、SNSアカウント等、多様な媒体を活用し、情報提供を行います。
- 交通結節点等に交通事業者的情報を掲示し、利用促進を図ります。
- 災害時や輸送障害時における運行情報や代替手段に関する情報について、迅速かつ的確に周知するよう努めます。

### 【実施事業】

#### <利用者に合わせた情報提供>

- ☞ 地域別や学校単位でのバスマップの作成

#### <多様な媒体による情報提供>

- ☞ スマートフォンアプリ「滝沢NAV I」
- ☞ SNSアカウントによる情報発信
- ☞ JR山田線に関する情報発信
- ☞ 交通結節点等に最寄りのタクシー会社の電話番号等を掲示

### 【実施イメージ】

#### ○多様な媒体による情報提供の例



(滝沢市公式アプリ「滝沢 NAVI」) (JR 山田線紹介漫画小冊子) (タクシー電話番号の掲示)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 利用者に合わせた 情報提供	◎	○	○		検討		実施		
【事業②】 多様な媒体による 情報提供	◎	○				実施(継続)			

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策4-2 都市圏公共交通マップの作成

地域公共交通利便増進事業

### 【事業概要】

- 盛岡都市圏内での円滑な移動を可能にするため、都市圏内共通の公共交通マップを作成します。
- 多くの人に公共交通マップを利用してもらうため、鉄道やバスの交通結節点のほか、都市圏内の公共施設や商業施設等に掲示及び配置し、広く周知を図ります。

### 【実施事業】

#### <都市圏公共交通マップの作成>

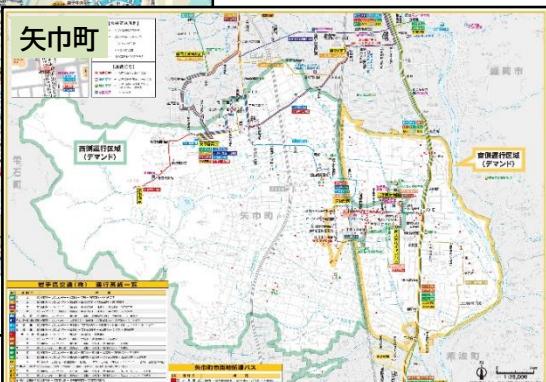
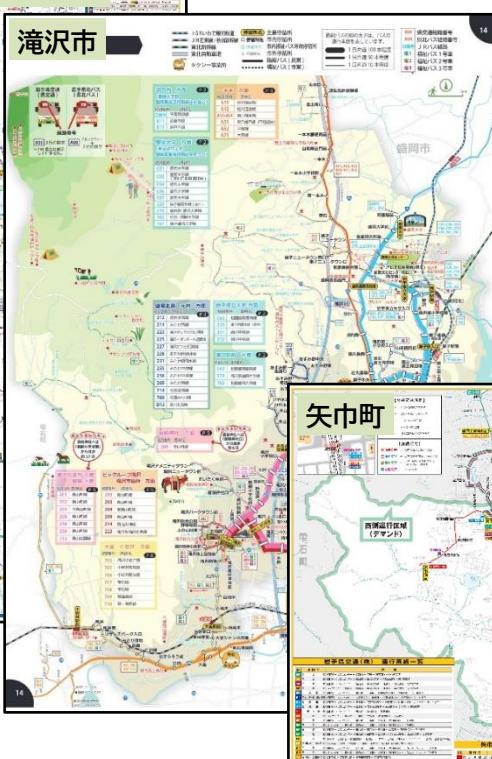
##### ☞ 都市圏公共交通マップの作成

本実施事業は、都市圏施策 1-2 及び都市圏施策 3-1 に関連して、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画にて、地域公共交通利便増進事業として位置付けて事業を推進します。

### 【実施イメージ】現状

#### ○各市町で作成された公共交通マップ

盛岡市バスの日まつり実行委員会  
・岩手県バス協会



実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
都市圏公共交通マップの作成	◎	◎			検討・協議		実施		

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策4-3 公共交通利用促進イベントの開催

地域公共交通利便増進事業

### 【事業概要】

- 公共交通を広く周知し、新たな利用者確保を図るため、公共交通の利用促進イベントを実施します。
- 各市町で実施している公共交通利用促進イベントの共同開催を実施します。

### 【実施事業】

#### <公共交通利用促進イベントの共同開催>

- ☞ 盛岡都市圏3市町の共同による公共交通利用促進イベントの開催
- ☞ 盛岡都市圏3市町の連携による公共交通利用体験会の開催

本実施事業は、都市圏施策1-2及び都市圏施策3-1に関連して、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画にて、地域公共交通利便増進事業として位置付けて事業を推進します。

### 【実施イメージ】

#### ○公共交通利用促進イベントの開催



(盛岡市バスの日まつり)

(たきざわのりものフェスタ)

#### ○公共交通利用体験会



(バス乗車体験・乗り方教室の様子)



(チャグバスの運行)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
公共交通利用促進イベントの共同開催	◎	◎			検討・協議		実施		

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策4-4 通勤通学・公務移動時等の公共交通利用の促進

### 【事業概要】

- 盛岡都市圏内の自治体職員によるノーマイカーデーの設定及びスマートチャレンジ月間等を通して、公共交通の利用促進を図ります。
- 学生の公共交通の利用促進を図るため、一般利用者より割安な定期券を導入します。
- 国、県及び公的団体職員などの通勤や公務移動において、積極的な公共交通の利用を働きかけます。

### 【実施事業】

#### <通勤等での公共交通の利用促進>

- ノーマイカーデーの設定やスマートチャレンジ月間等による公共交通利用の呼びかけ等を実施

#### <学生向け特別企画学年定期券の利用促進>

- 会員制特別企画学年定期券「Campass」(IGRいわて銀河鉄道)の利用促進

#### <公務移動時の公共交通利用の推奨>

- 会議等の開催案内通知において公共交通利用の呼びかけを実施

### 【実施イメージ】実施状況

#### ○通勤等での公共交通の利用促進



(岩手県スマートチャレンジ月間)

#### ○学生向け特別企画学年定期券の利用促進



(IGR会員制特別企画学年定期券 Campass)

実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【事業①】 通勤等での 公共交通の利用促進	◎				実施(継続)				
【事業②】 学生向け特別企画 学年定期券の 利用促進	○	◎			実施(継続)				
【事業③】 公務移動時の 公共交通利用の推奨	◎				実施(継続)				

(◎:取り組み主体、○:連携・協働)

## 都市圏施策4-5 公共交通を支える意識の醸成と公共交通施策への参画

### 【事業概要】

- 鉄道駅やバス停等の公共交通施設について、地域と密着し、持続可能な公共交通を実現するため、住民組織や地元企業等と連携した維持管理の仕組みを検討します。
- 公共交通の円滑な運行及び定時制を確保するため、交通結節点の混雑緩和に繋がる利用方法を周知します。
- 地域が一体となって公共交通に関わることができるよう、意見交換会、勉強会及びセミナー等を定期的に開催します。
- 小学生及び中学生を対象とした出前授業等を実施し、公共交通の重要性の周知やイメージアップを図ります。
- 盛岡都市圏と交通事業者の定期的な意見交換の場を設け、計画の進捗管理や施策実施に関する取組を話し合います。

### 【実施事業】

#### <住民や地元企業等と連携した公共交通施設の維持管理>

- ☞ 小岩井駅…自治会による管理及び清掃
- ☞ 巢子駅…IGRいわて銀河鉄道による指定管理
- ☞ 渋民駅、厨川駅、青山駅、仙北町駅、岩手飯岡駅等…自治会による鉄道利用者用の自転車駐車場等の管理

#### <交通結節点の利用方法の周知>

- ☞ 岩手飯岡駅東口…ロータリー内での一般車両の混雑によるバスの運行障害の解消

#### <モビリティ・マネジメントの実施>

- ☞ 地域住民との意見交換会及び勉強会等の開催
- ☞ 小学校及び中学校への出前講座の開催

#### <定期的な会議等の開催>

- ☞ 盛岡都市圏と交通事業者による定期的な会議やワーキンググループ等の開催

### 【実施状況】

#### ○自治会による維持管理の例



#### ○地域住民とのワークショップの開催例



(岩手飯岡駅での駐輪場整理)

(滝沢市姥屋敷地区住民とのワークショップ)

**【実施イメージ】**

- 定期的な会議等の開催



(盛岡都市圏地域公共交通会議の様子)



(本計画策定時のワーキンググループの様子)

実施事業	実施主体				実施スケジュール							
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度			
【事業①】 住民や地元企業等と連携した公共交通施設の維持管理	◎		○	◎	実施(継続)							
【事業②】 交通結節点の利用方法の周知	◎	○			検討・協議		実施					
【事業③】 モビリティ・マネジメントの実施	◎	○	○	○	実施(継続)							
【事業④】 定期的な会議等の開催	◎	○			実施							

【◎:取り組み主体、○:連携・協働】

## 都市圏施策4-6 運転士不足の改善に向けた支援

### 【事業概要】

- 持続可能で安定した公共交通を提供するため、運転士不足の改善に向けた支援や、交通事業者による採用促進の周知やイベントの開催を実施します。

### 【実施事業】

#### <運転士不足の改善に向けた周知及びイベントの開催>

- ☞ 路線バス運転士の雇用促進支援
- ☞ ポスター、新聞折込チラシ、テレビCM等を用いた運転士募集に関するPR支援
- ☞ バス体験試乗会等の運転士募集イベントの開催支援
- ☞ 合同就職説明会、再就職説明会の開催支援
- ☞ 高校生等のインターンシップによるバス乗車体験の実施検討
- ☞ メディアと連携した開催イベントの周知拡大

### 【実施状況】

○運転士募集 PR ポスターの作成

○陸上自衛隊岩手駐屯地での  
体験乗車会



実施事業	実施主体				実施スケジュール				
	行政	交通事業者	利用者	その他	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
運転士不足の改善に向けた周知及びイベントの開催	◎	◎			実施(継続)				

## 第5章 計画の達成状況の評価

### 1. 計画の管理・推進体制

本計画の推進に当たっては、基本理念として掲げた、盛岡都市圏のつながり、様々な交通モードや交通事業者間のつながり及び多様な関係者とのつながりをいかし、ささえるため、それぞれの連携や協働による体制を構築します。

また、本計画は、盛岡都市圏地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）により管理を行うものとします。計画期間である令和12年度（2030年度）までの5年間において毎年度、本計画に示す実施事業の進捗状況の確認及び指標に対する評価を行うとともに、進捗状況を踏まえ、必要に応じて施策の見直し、本計画の改訂に関する協議等を行い、計画の着実な推進を図ります。

なお、交通会議は、盛岡都市圏全体としての法定協議会の役割を持つ「全体会」と、各市町や特定の地域及び特定の事業に関する協議を実施する「分科会」等から構成されており、各市町に関連する協議事項や事業及び本計画の改訂等に伴い、市町別の議論が必要な場合は、必要に応じて各市町の交通会議分科会等を開催し、協議や調整を実施します。

さらに、行政（盛岡都市圏3市町）と交通事業者のかた、学識経験者や国、岩手県等のアドバイザーを構成員とする「（仮称）盛岡都市圏地域公共交通計画ワーキンググループ会議」において、公共交通における情報共有並びに意見交換を実施します。

その他、本計画の推進に当たり、盛岡都市圏や各市町の庁内、福祉部門や教育部門などの関連する多様な主体と連携体制を構築しながらデータを共有し、課題の把握、事業の着実な実施、効果の把握、モニタリング等を実施していきます。

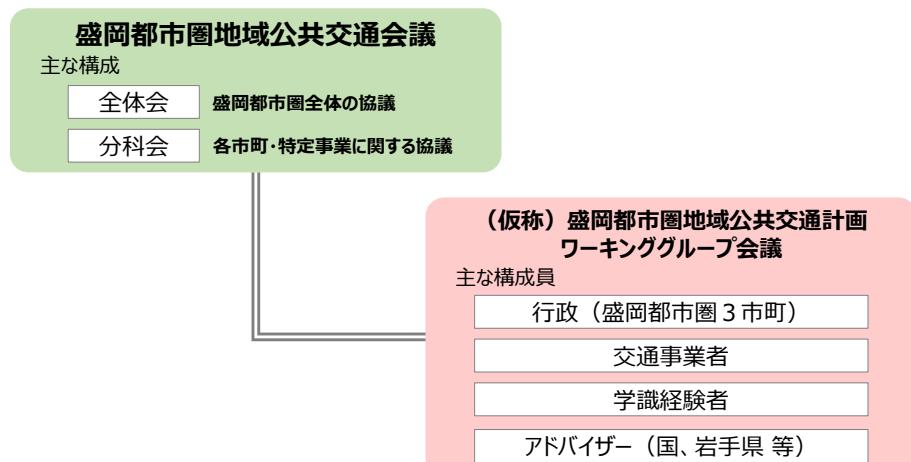


図 5-1 盛岡都市圏地域公共交通会議の体系図

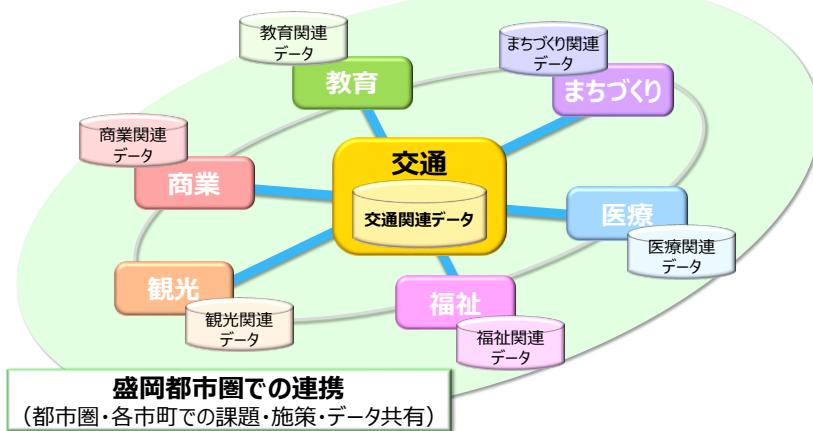


図 5-2 盛岡都市圏・各市町庁内での連携体制のイメージ

## 2. 計画の管理方法

計画期間中は、毎年度、本計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び指標に対する評価を行います。具体的には、本計画や各実施事業の立案（Plan）に基づき、本計画に記載する実施主体による実行（Do）、その結果の検証、効果、課題の分析等（Check）を行い、必要に応じて本計画や実施事業の改善、見直し（Action）を行うなど、年度ごとのPDCAサイクルによる着実な推進を図ります。

また、計画期間の最終年度となる令和12年度（2030年度）の事業実績等の評価においては、施策の実施状況だけではなく、その効果や課題などの検証を行うとともに、指標の達成状況の確認と、要因分析も行うなど、計画全体の評価を行うとともに、次期計画の策定に向けて課題等を整理するための各種調査等を実施します。

交通会議では、設定した指標の評価だけでなく、事業の実施状況及び得られた効果や、その後に見えてきた地域公共交通の課題を共有し、事業及び計画内容の見直しを検討するために、必要なデータをモニタリングしていきます。また、交通事業者や多様な主体と定期的かつ継続的に連携していくためにも、情報やデータの共有を図りながら協議を進めます。

表 5-1 計画期間における管理スケジュール

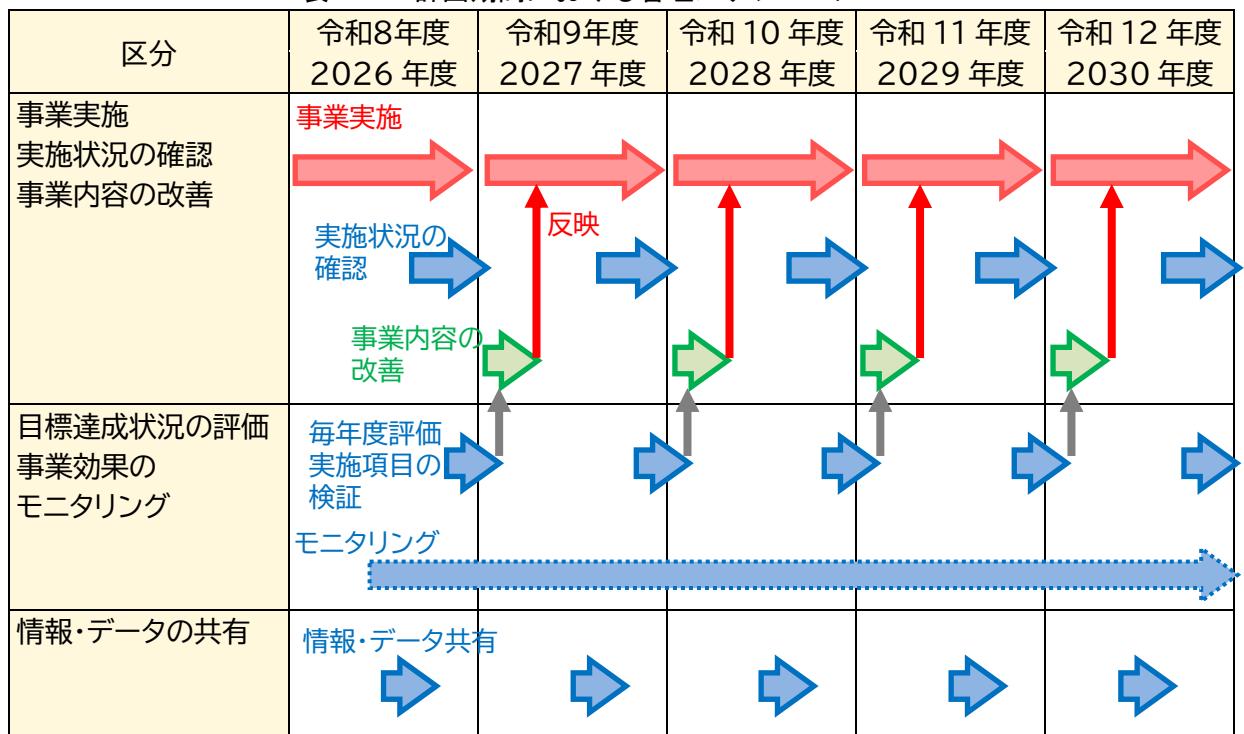


表 5-2 年度単位の管理スケジュール

区分	N 年度												N+1 年度						
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
会議の開催		全体会の開催 ○ <b>C A P</b> 前年度の評価・決算報告 新規計画・計画別紙(案)の検討						全体会の開催 ○ <b>C A P</b> 実施事業の検討・協議 事業評価(案)の協議			来年度事業計画 ・予算の協議			全体会の開催 ○ <b>C A P</b>					
	<b>分科会の開催:随時実施</b>												<b>分科会の開催:随時実施</b>						
交通事業者等との意見交換	○		○			○		○		○		○	○		○		○		
	交通事業者等との意見交換:(仮称)盛岡都市圏地域公共交通計画ワーキンググループ会議の活用																		
地域公共交通確保維持事業		○ <b>P</b> 本年度の 計画認定申請 (会議での承認)		○ 計画認定 (本年度)		○ 前年度 補助金 交付申請		○ 前年度 一次審査	○ <b>C</b> 前年度 二次審査				○ <b>P</b> 来年度の 計画認定申請 (会議での承認)					○	
	<b>地域内交通の運行(前年度)</b>						<b>地域内交通の運行(本年度)</b>												
事業実施	D												D						
	<b>各種事業の実施</b>																		
		○ <b>D</b> チャグバスの 運行			○ <b>D</b> 公共交通 利用促進イベント								○ <b>D</b>			○ <b>D</b>			
評価・検証	○ <b>C</b> 目標指標 の評価	● <b>C</b> 継続的な モニタリング		○ <b>A</b> データを用いた 検証・改善 計画・施策見直しの検討					○ <b>C A</b> 対話型評価 (関係者の双方型の コミュニケーション)		○ <b>C</b> 目標指標に 関連するデータ		● <b>C</b> 目標指標に 関連するデータ				○ <b>A</b> 実施事業の効果検証に活用する 交通事業者等が保有するデータ		
	公共交通利用者 路線バスの収支率 等						目標指標に 関連するデータ												

【○:実施、●:実施に向けて調整】

【P :Plan、D :Do、C :Check、A :Action】

### 3. 財源・人材の確保

本計画の推進及び本計画に定めた施策の実施に当たっては、次に示す3つの手法により、必要となる財源及び人材の確保に努めながら持続可能な地域公共交通を目指します。

#### ■ 交通事業者を支えるために公的財源の確保

盛岡都市圏における公共交通の維持には、交通事業者への補助や地域内交通の運行委託等の直接的な支援に加えて、利用促進策の実施や公共交通に対する意識の醸成等の間接的な支援が必要です。継続的な支援を実施することで交通事業者を支えていくために、国庫補助制度や県補助事業の有効な活用による公的財源の確保、公共交通をみんなで支えるための財源確保等を検討します。

#### ■ 地域公共交通利便増進実施計画の策定による活用可能な公的財源の拡大

本計画において将来ネットワークの位置付けやその必要性を示したこと、盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画を策定し国の認定を受けることで、これまで十分に活用できていなかった地域公共交通確保維持事業※（地域間幹線系統補助／地域内フィーダー系統補助）や社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）等を活用できるようになります。地域公共交通利便増進実施計画を策定することで、新たに活用できる公的財源を確保し、公共交通ネットワークの維持及び施策展開を推進します。

※ 現在も活用している支援内容の要件緩和に該当

#### ■ 支援事業や産学官等の活用できる財源や人材の確保

盛岡都市圏における公共交通の維持に当たり、公的財源だけでは継続的な施策展開が難しい場面も想定されます。また、交通事業者の運転士や事務員、行政職員等の人手不足も深刻化することが予想されます。そのような懸念事項があるなかでも、上記2つに加えて、共創・MaaS実証プロジェクト等に代表される支援事業への参画による財源の確保、多様な分野や産学官等との連携による人材の確保に努め、着実な計画の推進及び施策展開を推進します。

## 4. S D G s （持続可能な開発目標）と本計画との関係性

S D G s とは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成 13 年（2001 年）に策定されたミレニアム開発目標「MD G s（Millennium Development Goals）」の後継として平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットで採択され、令和 12 年（2030 年）を達成年限とする世界共通の目標です。貧困、健康、経済、気候変動等のグローバルな課題に対して、発展途上国のみならず、先進国も含めて国際社会全体で実現を目指すものであり、17 のゴール（目標）と 169 のターゲット（具体的な達成基準）から構成されています。

国の S D G s 実施指針では、各地方自治体の各種計画や戦略等の策定に当たり、S D G s の要素を反映することを奨励しているため、17 のゴール（目標）のうち、本計画に関連のある 5 つの目標（3、9、11、12、17）について貢献することを目指します。



図 5-3 S D G s の 17 のゴール（目標）

資料：国際連合広報センターHP

[https://www.unic.or.jp/activities/economic\\_social\\_development/sustainable\\_development/2030agenda/](https://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/)

# 用語集

## あ行

### 一般混乗

スクールバスや患者輸送バスなど、利用者が限定されている公共交通に準ずる交通モードに、一般的の利用者も乗ることができますようにすることです。

## か行

### カーシェア

事前に登録したユーザーが特定の車を利用するサービスです。短時間から利用でき、レンタカーよりも安価かつ気軽に利用できます。

### キスアンドライド

鉄道駅やバス停留所などの公共交通機関まで自家用車で送迎してもらい、公共交通を利用する手法です。

### 共創・MaaS実証プロジェクト

地域における交通課題の解決と、より持続可能な地域交通の実現を目指し、国土交通省が推進している事業のことです。

### 交通結節点

鉄道駅や主要バス停留所など、交通手段を相互に連絡することができる乗り継ぎ施設のことです。

### 交通モード

鉄道、自動車、船舶、飛行機、徒歩など、人や物が移動する際の手段や方法、サービスのことを指します。

### 互助・共助による運送

互助による運送は、家族や友人、親しい関係者が自発的に支え合うことで成り立つ移動手段のことです。共助による運送は、地域住民が主体となり道路運送法の許可や登録を必要としない範囲でのボランティア輸送のことです。

## コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するため、行政が運行主体となって運行しているバス事業のことです。行政から交通事業者へ運行委託をしているバス路線も含まれます。

## コンパクト・プラス・ネットワーク

医療、福祉、商業などの生活サービス機能を集約し、地域公共交通と連携した国土交通省が推進するまちづくりの方針です。

## さ行

### サイクルアンドライド

鉄道駅やバス停留所などの公共交通機関まで自転車で向かい、交通結節点などに自転車を駐輪して、公共交通を利用する手法です。

### 産学官

社会や経済の発展を目指し、それぞれの強みや資源を活かして連携する、産（産業界）、学（学術機関）、官（官公庁）の3つの主体を指す言葉です。

### シェアサイクル

一定の地域内に設置された複数のサイクルポート（駐輪場所）を利用して自転車の貸出しや返却を行うことができるシステムのことです。

### 自家用車活用事業(日本版ライドシェア)

海外で普及しているライドシェアのサービスとは異なり、タクシー不足を解消するために、タクシー事業者が主体となり、自家用車と一般ドライバーを活用する新しい仕組みのことです。国土交通省において、タクシーが不足する地域、時期や時間帯、不足車両数を指定し、運行が許可されたもののみ実施されます。

## 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

交通事業者によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合において、公共の福祉を確保する観点から導入される、自治体運営バス、N P O法人、自治組織などによる有償運送のことです。「公共ライドシェア」とも呼ばれます。

## 社会资本整備総合交付金

国土交通省が所管する地方公共団体向けの個別補助金を一括化した交付金のことです。地方公共団体が主体的に社会资本整備を行うことを支援し、地域の課題解決や活性化を促進することを目的としています。

## た行

### 地域間幹線系統

複数の市町村をまたがって運行するバス路線のうち、運賃収入のみでは維持できないものの、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持する必要があるため、国が補助対象としている路線のことです。

### 中山間地域

市街地の周囲かつ、平地の周辺部から山間地にかけての丘陵地や傾斜のある地域のことです。人口減少や高齢化による、生活や交通利便性の確保が課題です。

### デマンド交通・乗合タクシー

目的地に直行する通常のタクシーや、定時に決まった路線を走るバスとは異なり、利用者からの要請（デマンド）に応じて、他の人も乗り合わせて利用する送迎サービスです。タクシーより安価に利用できますが、乗り合わせて利用するため、時間に余裕を持って利用する必要があります。

## は行

### パークアンドライド

鉄道駅やバス停留所などの公共交通機関まで自家用車で向かい、交通結節点などの駐車場に駐車して、公共交通を利用する手法です。

## バスベイ

バス停留所がある場所において、歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスの停車スペースのことです。

後続車の追い越しが容易な構造のため、交通渋滞の緩和や、事故等が発生する恐れが低いため安全性・利便性の高いバスの運行や乗降が可能となります。

## バスロケーションシステム

G P Sなどをを利用してバスの位置情報を収集し、現在バスがどこにいるか、あとどのくらいで到着するかなどの情報を提供するものです。

## PDCA サイクル

効率的な施策推進のために、P l a n (計画) ⇒ D o (実行) ⇒ C h e c k (評価) ⇒ A c t i o n (改善) の4段階を繰り返すことで事業を継続的に改善していくプロセスのことです。

## フィーダー系統

一般的には幹線（地域間幹線系統や鉄道等）と接続し、主要な交通拠点と地域内の各地点を連絡し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバスやデマンド交通等を指します。

狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバスやデマンド交通等を示します。

## ま行

### モータリゼーション

自家用車が普及し、人々の生活に深く浸透していく現象を指します。

## モビリティ・マネジメント

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

## ら行

### ライドシェア

広義には、第二種免許を持たない一般ドライバーが自家用車で乗客を有償で運ぶサービスのことです。日本では、「日本版ライドシェア」と「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」の2つがあります（各項目の用語集を参照）。

### 利便増進実施計画

地域公共交通の利便性を向上させるために、ネットワークの再編、ダイヤ・運賃などのサービス面の見直しを含めた具体的な事業計画のことです。地域交通法に基づき、地方公共団体が策定する「地域公共交通計画」に位置付けられた「地域公共交通利便増進事業」を実施するために作成されます。