

# 第4回 盛岡都市圏地域公共交通会議

## 協議資料

### 資料目次

第3回公共交通会議におけるご意見と対応方針	1
問題点の再整理について	2
具体的な地域公共交通の問題点について	3
課題の再整理について	8
基本理念（将来像）（案）について	9
基本方針（案）について	10
目標（案）について	11
将来ネットワークの修正について	12

# 第3回公共交通会議におけるご意見と対応方針

## ● 第3回公共交通会議における主なご意見・ご指摘については、対応方針の通りに進める。

発言者（発話順）	ご意見・ご指摘	対応方針	対応箇所
国土交通省 東北運輸局 山城委員	・ 住民が主体となって地域内の公共交通を運営する取り組みの重要性、地域に入って住民主体の議論が進むように後押ししていくこと	本年度内に住民主体の地域内交通の範囲について、 <b>将来ネットワークとして概ねの範囲の合意形成を図る</b>	協議資料P.12～ 将来ネットワークに反映
	・ 片方向のみ利用者が多い路線について、他の移動手段や同様の路線の分析を行うこと	現在保有する乗降データにおいて、 <b>片方向利用の状況を整理する</b>	参考資料
	・ コロナの影響を考慮し、最新の収支状況を把握すること	令和5年度の最新データは公表後に差し替えとする	公表次第対応
	・ 通学において送迎利用が多い箇所、公共交通利用に繋がる鉄道とバスの接続状況等を検証すること、 ・ 運行本数・間隔の改善や利便性向上に関する要望について、意見が挙がっている地域について分析すること	令和6年4月1日 <b>ダイヤ改正後の接続状況を整理する</b> <b>住民・学生アンケートのクロス集計を実施して確認する</b> 主要箇所の <b>運行間隔のばらつきを整理する</b>	参考資料 協議資料P.5
盛岡地区バス協会 大野委員	・ 公共交通空白地区の定義、公共交通空白地区における具体的な施策の検討が必要であること	現時点では、鉄道駅800m・バス停留所等300m圏外を「 <b>鉄道・バス不便地区</b> 」と定義する	協議資料P.13 将来ネットワークに定義を記載
交通ジャーナリスト 鈴木委員	・ 公共交通の効率化の必要性があり、バスでなければ運行が難しい範囲の明確化と併せて、鉄道との連携強化を検討すること	<b>バスでなければ運行が難しい範囲を役割・使われ方等から設定する</b>	協議資料P.13 将来ネットワークに反映
岩手県立大学 宇佐美委員	・ 限りあるリソースを組み合わせることで最大限の効果を発揮できるネットワークを構築できるかが重要であり、実効性のある計画策定を意識すること ・ 鉄道とバスにおける顧客の奪い合いや優遇措置に差が生じている ・ 他自治体の事例を参考に、鉄道とバスを組み合わせることで効率的なネットワークへの転換を検討すること	<b>利便増進計画を見据えた効率的なネットワークを検討する</b> 本年度は <b>将来ネットワークの効率化や連携のあり方について、交通事業者と協議した上で、実現可能な方法を模索するとともに、実施にあたり事業者間の課題の共有・解決に向けた整理を進める</b>	参考資料 協議資料P.12～ 将来ネットワークに反映
岩手県交通(株) 浦部委員	・ 運転手不足や路線廃止に関して、コミュニティバスも含めた自治体と事業者の連携のあり方の検討が必要であること	<b>利便増進計画を見据えた効率的なネットワークの実現</b> に向け、事業者と協議・調整を進める	今後対応予定
岩手県北 自動車(株) 大下委員代理	・ 岩手県の地域公共交通計画と今回の計画との関係性について明確化すること	県計画と連携するとともに <b>都市圏内のネットワークの効率化を図る</b>	協議資料P.13 県計画で対応する路線は「 <b>広域幹線路線</b> 」と定義
	・ 課題の整理と調査内容の連携が不足しており、路線・乗降実態やネットワークの分析を行うこと	<b>課題と調整内容の不整合については再整理する</b> 路線・乗降実態については乗降データの提供を依頼する	協議資料P.2 参考資料
	・ 都市圏としての将来像の明確化が必要であり、具体的な施策や問題解決策について検討すること	基本理念として整理 具体的な施策や問題解決策は、来年度に調整を進める	協議資料P.9 基本理念として整理
岩手大学 谷本委員	・ 立地適正化計画における誘導区域の設定条件には、バス路線も含まれる、誘導区域について、まちづくりとの連携も必要であること	立地適正化計画では、 <b>バスネットワークを前提に誘導区域を設定している</b>	協議資料P.13 滝沢市・矢巾町においても、立地適正化計画に準じた範囲を設定
	・ 滝沢市・矢巾町では立地適正化計画を未策定だが、将来ネットワークは、居住誘導区域を想定した範囲を踏まえ検討すること	<b>齟齬が生じないようにネットワークを構築する必要がある</b> 具体的な路線の検討は来年度以降に調整する	
	・ 広域路線に位置付けられている106急行は市内での乗降もあり、都市内交通としても機能しているため、利用実態の調査も必要である	同様の機能を持つ路線が都市圏内の複数あると想定される乗降データの提供を依頼し分析を実施予定である	今後対応予定

# 問題点の再整理について

- 盛岡都市圏の公共交通の問題点について、盛岡都市圏の現状と整合するように再整理した。

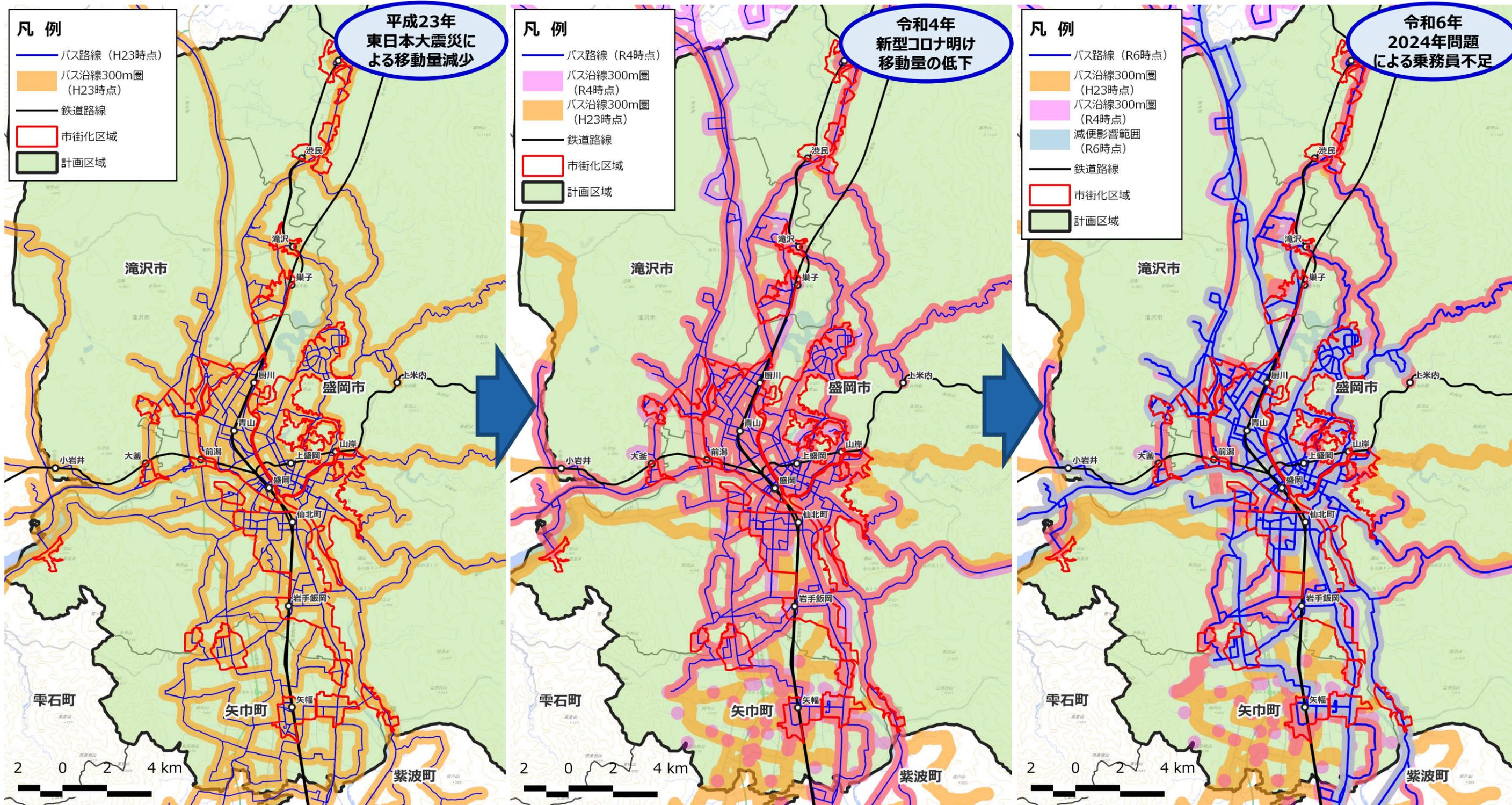
※網掛け：主要な問題点として次ページ以降に具体事例を整理、【赤字】：記載内容の見直しや内容を追加した項目

問題点の分類	問題点の内容	公共交通の現状・参考資料
公共交通全般の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少に伴い、公共交通利用者がさらに減少する</li> <li>● 超高齢社会の到来により免許返納のニーズが高まる</li> <li>● 乗務員不足に伴い、バス路線の維持・タクシーの配車が難しい</li> <li>● バス路線の減便や廃止に伴う鉄道・バス不便地域の拡大</li> <li>● 通勤・通学における自家用車利用率が高い</li> <li>● コロナ後のライフスタイルの変化により、利用者減少と収益悪化が発生している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民代表者ヒアリング調査結果</li> <li>● 通勤・通学流動：鉄道利用が東北6県平均より少ない</li> <li>● 事業者ヒアリング：コロナ前の水準に戻っていないため、収益悪化が懸念される</li> </ul>
公共交通ネットワークに関連する問題点	<p>【自治体・事業者視点の問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない</li> <li>● まちづくりと公共交通が十分に連携できていない</li> <li>● 広域路線と都市圏内路線の使い方が重複している</li> <li>● 交通事業者間・交通モード間の連携ができておらず、交通結節点が十分に機能していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現状の公共交通ネットワークの使い方</li> <li>● 居住誘導区域と公共交通ネットワークの乖離</li> <li>● 事業者ヒアリング：鉄道との接続は限定的</li> <li>● 路線バスと鉄道の乗り継ぎ・接続状況</li> </ul>
公共交通サービスに関連する問題点	<p>【利用者・住民視点の問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない（再掲）</li> <li>● 郊外部でのばらつきのある運行頻度と中心部での過密な運行頻度</li> <li>● 夜間・休日等に利用が難しいダイヤ設定となっている</li> <li>● 路線バスの定時性が低い</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行状況の分析</li> <li>● アンケート調査</li> <li>● 現地踏査等の整理</li> </ul>
施策展開に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 3市町として連携した施策展開が行われていない</li> <li>● 補助路線以外の詳細なデータを把握できていない</li> <li>● 行政負担が増加傾向となっている</li> <li>● 利用促進施策の成果が見えにくい</li> <li>● 観光客の周遊が乏しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 案内誘導・情報提供の状況</li> <li>● 移動実態の整理</li> </ul>
住民意識・参画に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通を利用する習慣や経験・きっかけが乏しい</li> <li>● 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</li> <li>● 福祉や住民組織等の多様な主体との連携やその理解が進んでいない</li> <li>● 公共交通自体のメリットを感じられていない</li> <li>● 公共交通利用者のモラルが低下している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アンケート調査</li> <li>● 住民代表者ヒアリング調査</li> </ul>

# 地域公共交通全般の問題点【バス路線の減便や廃止に伴う鉄道・バス不便地区の拡大】

- 平成23年時点では、盛岡都市圏内を面的に運行していた路線バスが、令和4年時点では郊外の不採算路線を中心に廃止されている。
- 令和6年4月のダイヤ改正では、並行路線が多く廃止区間は少ないものの、バス路線で200便以上の減便が予定されており、減便による影響範囲は郊外だけでなく、市街化区域内にも及ぶ。

**代替手段がないままで、更なるバス路線の廃止や減便は、利便性の低下や移動困難者の拡大につながる**

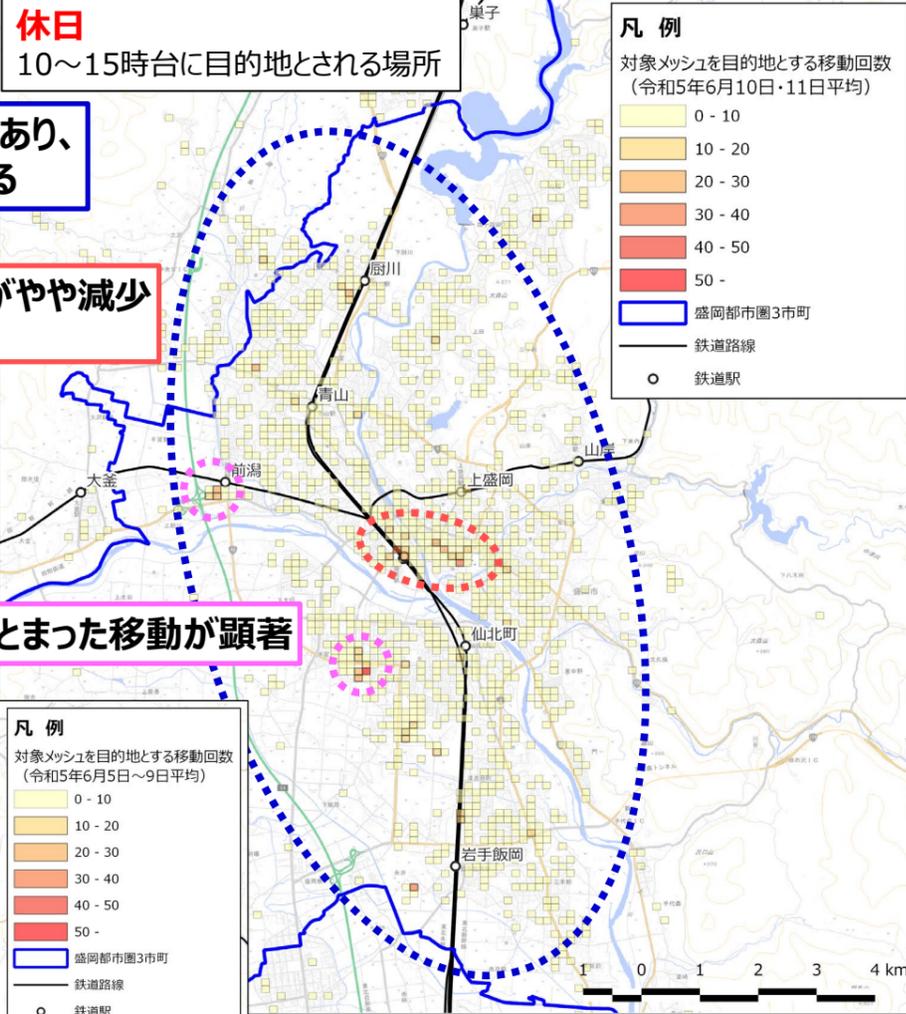


# 公共交通ネットワークに関連する問題点【市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない】

- 休日の目的地は分散しており、公共交通で移動ニーズに対応することが難しい。
- 盛岡都市圏における市町を跨ぐ移動ニーズに対して、公共交通ネットワークが対応できていない部分がある。

**多様な移動ニーズに対して既存の公共交通だけでは対応が難しく、公共交通が移動の選択肢にあがらない**

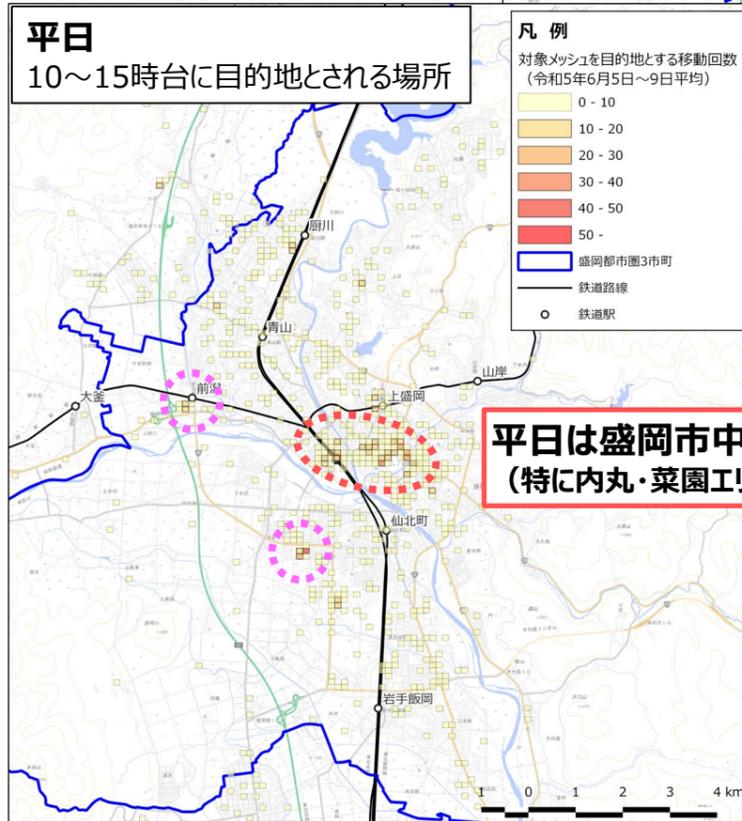
## 平休の移動範囲



休日の方が広く移動する傾向があり、目的地が郊外に広く分散している

休日は盛岡市中心部への移動がやや減少  
(盛岡駅前・菜園エリアに集中)

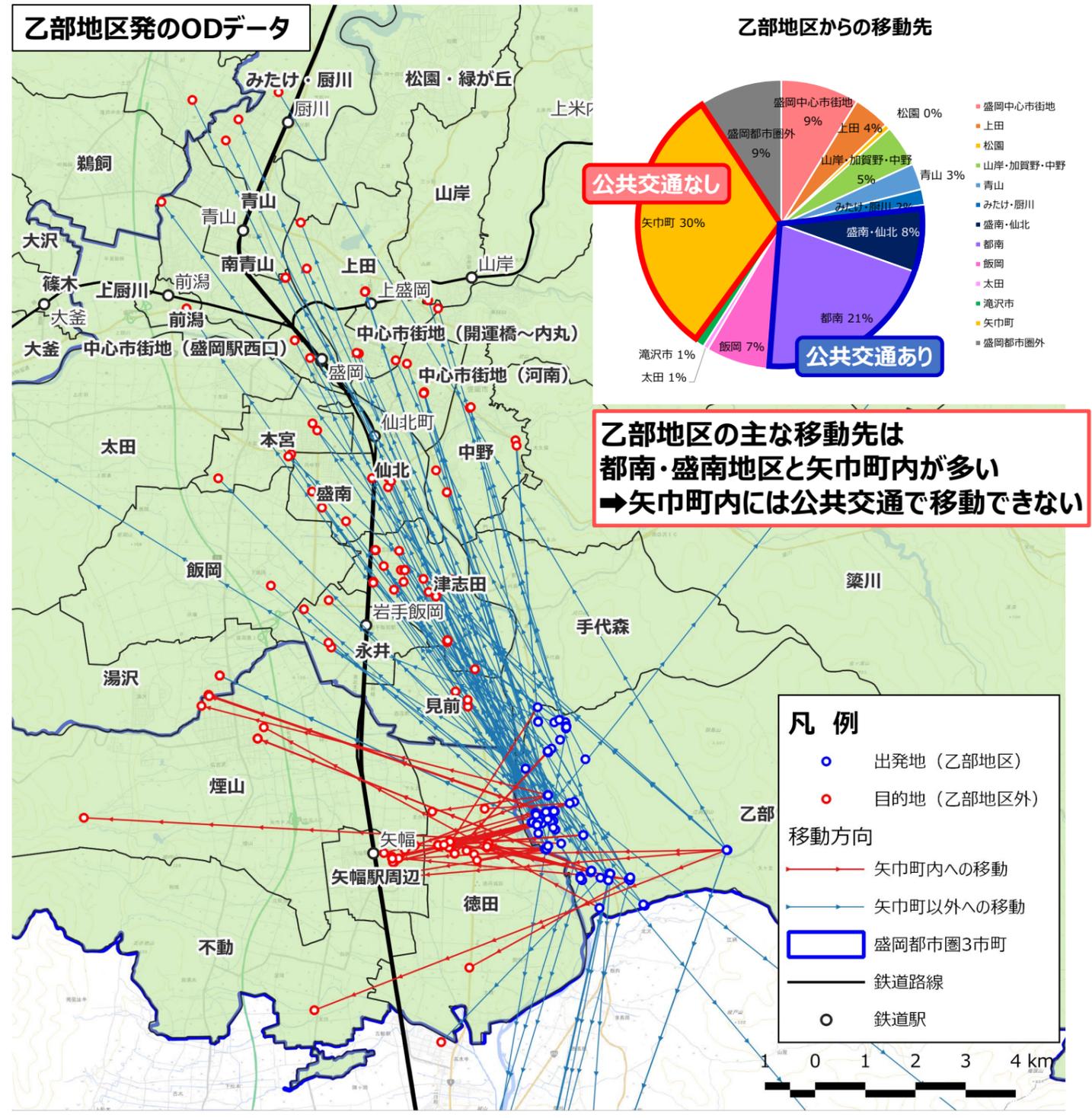
大型商業施設周辺へのまとまった移動が顕著



平日は盛岡市中心部への移動が多い  
(特に内丸・菜園エリアへの移動が多い)

出典：人流ビッグデータ  
(令和5年6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出)

## 移動ニーズと公共交通ネットワークの乖離



乙部地区の主な移動先は都南・盛南地区と矢巾町内が多い  
→ 矢巾町内には公共交通で移動できない

出典：人流ビッグデータ (令和5年6月5日～11日、乙部地区居住者の移動のみ抽出 N=171)

# 公共交通サービスに関連する問題点【郊外部でのばらつきのある運行頻度と中心部での過密な運行頻度】

- 巢子～盛岡駅前・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・JRバス東北の3社が運行している状況にあるが、9～17時台の運行間隔は最短0分、最長20分と開きがある。
- 一方、盛岡駅前（盛岡駅前[東口]）～盛岡バスセンター間では、9～17時台に片道合計286台のバスが運行しており（座席定員換算約8,000人 車両定員換算約21,500人）、同時刻に4台まとめて発着する時間帯もある。

郊外部における運行頻度のばらつきや盛岡中心部における過密な運行状況により、利便性の低下や乗客のばらつきにより非効率な状況が発生している可能性がある

（バス停：巢子（上り））

時間・分	0	10	20	30	40	50		
9時台		8 県交通	11 12 県北 JR	18 県北	28 県交通	34 県北	44 県北	48 県交通
10時台	3 県北	8 県交通	16 県北	28 県交通	39 県北	48 県交通	52 県北	58 県交通
11時台		8 県交通	12 県北	17 JR	28 県交通	42 県北	48 49 県交通 県北	54 県北
12時台		8 県交通	10 県北	19 県北	28 県交通	48 県交通・県北	48 49 県交通 県北	54 県北
13時台		8 県交通	12 県北	20 県北	28 県交通	42 県北	48 49 県交通 県北	54 県北
14時台		8 県交通		20 県北	28 県交通	41 県北	47 48 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	44 県北	47 48 JR 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	44 県北	47 48 JR 県交通	52 県北
17時台		8 県交通・県北		21 23 県北 県交通	38 県交通	47 県北	51 県交通	



巢子～盛岡駅前間の状況  
(厨川駅前停留所)

■ : 岩手県交通  
■ : 岩手県北バス  
■ : JRバス東北  
■ : 2社以上同一時刻 (表示の数字は発車分)

（バス停：盛岡駅前）

時間・分	0	10	20	30	40	50
9時台	4	1 1	2 1 1 1	1 1 2 1	1 1 1 1	2 1 1 1 2 1 2
10時台	3	2 2	1 1 1	2 2 1 2	4	1 1 2 1 1
11時台	2	1 1 1	2 1 2	2 2 1 2	1 1 1 1	2 1 1 2 1 1 1
12時台	2	2 1	3 1 1 1	2 1 1 1	1	3 1 1 2 2 2 1
13時台	1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 2 1	2 1	2 1 2 1 2 2 1
14時台	3	2 2	1 2 2	1 1 2 1	2	3 1 2 2 1 1
15時台	3	1 2 1	2 1 1 1	2 2 1 1	1 1	2 2 1 4 1 3 1 1
16時台	2	1 2 1	1 1 1 1	1 1 3 1	2	4 1 2 3 1 1 1 1
17時台	3	3	2 3	1 1 1 1	2	1 1 1 1 2 1 1 1 1 1 2



盛岡駅前～盛岡バスセンター間の状況  
(中央通一丁目停留所)

■ : 同時刻に1台  
■ : " 2台  
■ : " 3台  
■ : " 4台以上 (表示の数字は台数)

# 施策展開に関連する問題点【3市町として連携した施策展開が行われていない】

- 公共交通マップやバス・鉄道ロケーションシステムについては、自治体単位や交通事業者単位で提供されており、市町を跨ぐ移動実態や利用方法に合わない場合もある。
- 利用促進等のソフト施策については、3市町が個別で実施する場合、それぞれで費用負担が必要になる。さらに、交通事業者は同じ協議・調整をしなければならず少なからず負担が生じている。

**3市町や交通事業者の枠組みで個別に施策を実施することにより、利用実態と合わないケースや情報が届きにくいケースがあり、費用面や資源面（人・設備）においても非効率となっている。**

## 公共交通マップの作成



- 3市町内の記載が多く、市町外や乗り継ぎはあまり考慮されていない
- 作成には3市町個別で費用負担
- 交通事業者による記載内容の確認・調整が必要

出典：盛岡市バス路線マップ（盛岡市バスの日まつり実行委員会・岩手県バス協会）  
滝沢市公共交通マップ（滝沢市）  
矢巾町公共交通マップ（矢巾町）

## 公共交通イベントの開催



様々なイベントを開催するも施策実施の予算は限られ、実際に開催を見送った（R5:滝沢市）

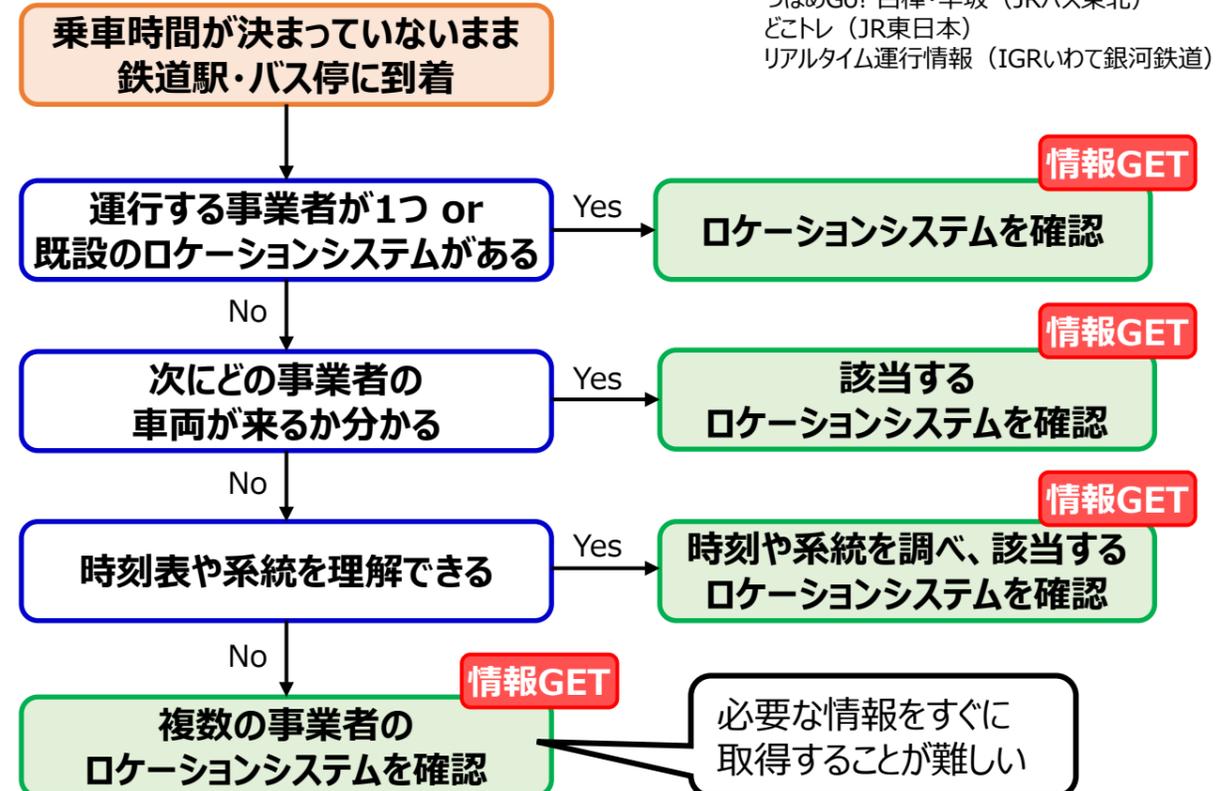
## 運行情報・位置の提供

全ての交通事業者で個別に運用



出典：バス予報（岩手県交通）  
岩手県北バス バスロケーションシステム（岩手県北バス）  
つばめGo! 白樺・早坂（JRバス東北）  
どこトレ（JR東日本）  
リアルタイム運行情報（IGRいわて銀河鉄道）

## 運行情報・遅れ情報の収集フロー



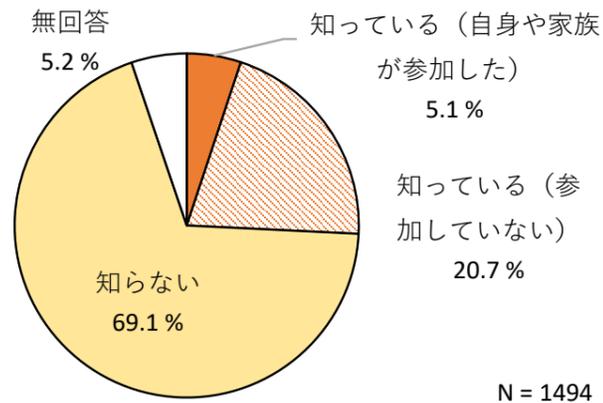
# 住民意識・参画に関連する問題点【公共交通を利用する習慣や経験・きっかけが乏しい、便利な利用方法等が認知されていない】

- 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・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。
- 親子で公共交通を利用していると子世代も公共交通を移動手段として活用するようになる。乗務員不足への理解にも関連する。

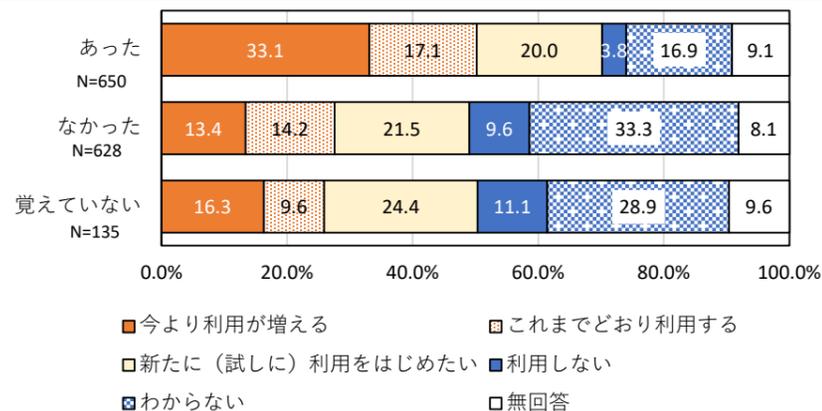
**公共交通の利活用や乗務員不足の理解等が進まない背景には、公共交通に対する関心や利用経験、習慣の乏しさがある**

## 住民アンケート調査

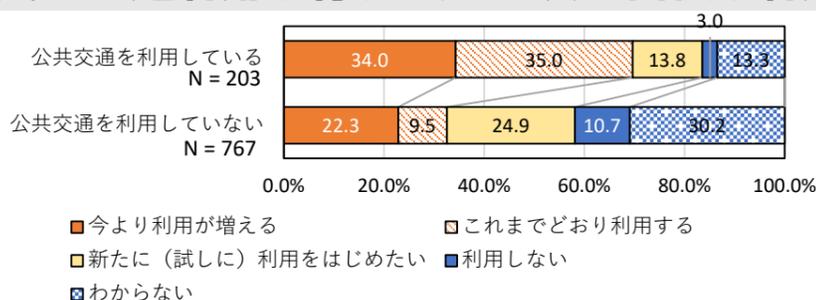
### 公共交通イベントの認知度



### 家族等での公共交通の話題×サービス改善後の利用意向



### 公共交通利用の有無×サービス改善後の利用意向



## 住民代表者ヒアリング調査



### 盛岡市南部 (湯沢・乙部)

- (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**



### 矢巾町

- 矢幅駅での乗り継ぎは問題なく可能である。
  - 盛岡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繋がらない。
- 乗り継ぎ自体よりも乗り継ぎ元に問題点あり**

## 交通事業者ヒアリング調査



### 交通事業者・団体

- 親子で公共交通を利用していると、子どもも公共交通を移動手段として活用できるようになるため、子育て世代や児童への利用促進は重要である。
  - 若い世代の就職活動において、親世代から乗務員を避けるような発言がある。
  - 鉄道駅での乗り継ぎはほとんど考慮していない。
- 公共交通の理解や意識醸成が進んでいない**

# 課題の再整理について

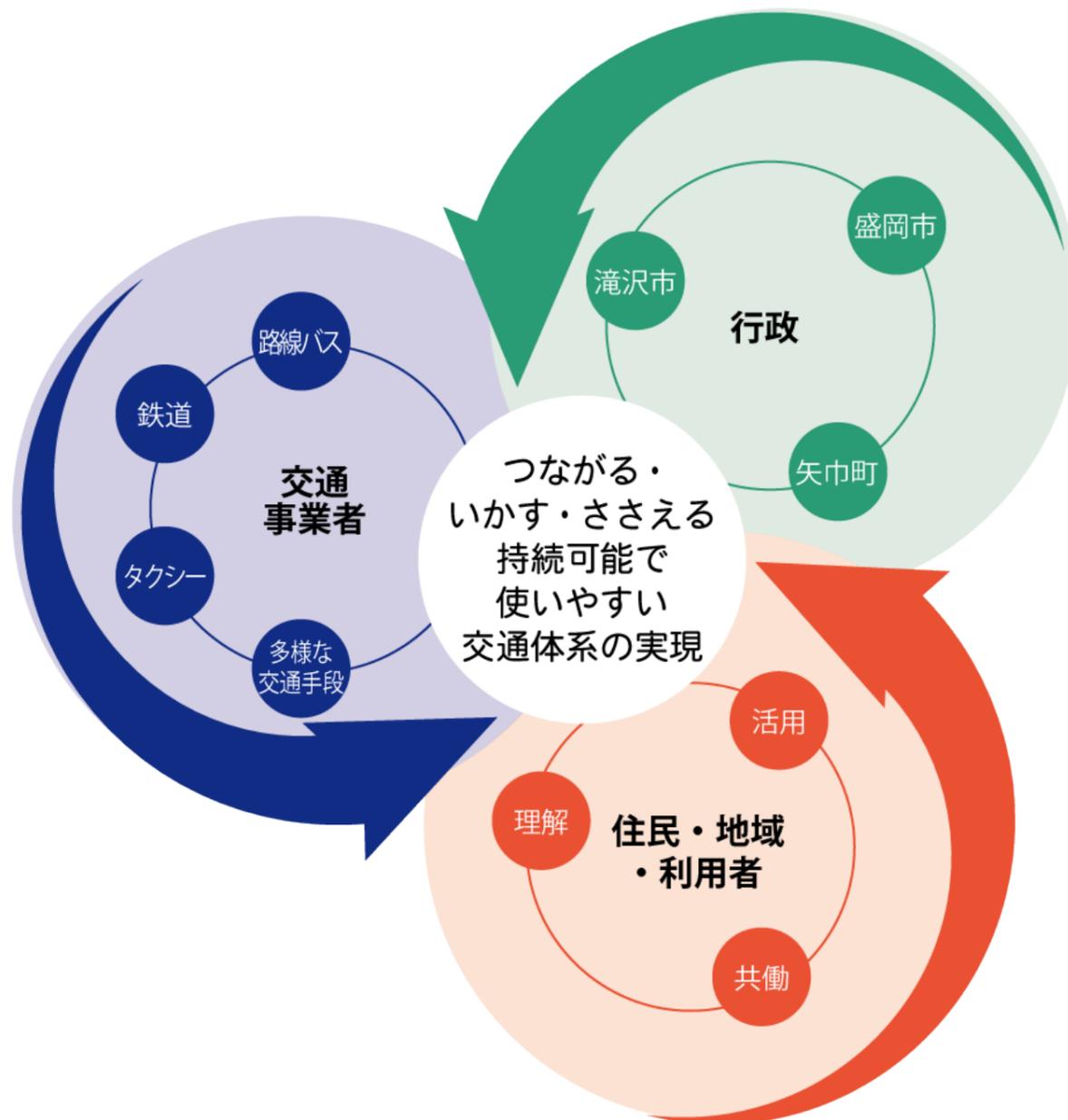
- 公共交通の問題点の再整理と合わせて、公共交通の課題についても再整理した。

公共交通の問題点	課題の分類	課題の内容
公共交通全般の問題点	公共交通ネットワークにおける課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会情勢の変化や「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と脱炭素社会の実現</li> <li>移動実態やニーズに対応した交通モードの選択と市町を跨いだネットワークの形成</li> <li>多様な交通モードの組合せと交通結節点の活用による持続可能な公共交通ネットワークの形成</li> <li>交通結節点の機能強化と交通まちづくりの連動</li> <li>新たな交通モードの導入検討や住民主体による地域内交通による鉄道・バス不便地域の改善</li> </ul> <p><b>⇒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</b></p>
公共交通ネットワークに関連する問題点	公共交通サービスにおける課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の整備</li> <li>限られる輸送資源の適切な配分による乗務員不足等への対応と需要に見合ったサービスの確保</li> <li>定時性・速達性の改善による信頼性の高い公共交通サービスの提供</li> <li>まちづくりや都市構造の実情、利用目的や時間帯等に合わせたサービスレベルの設定</li> <li>運行コストやサービスレベル、まちづくりに合わせた運賃設定による市民・行政負担の適正化</li> </ul> <p><b>⇒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</b></p>
公共交通サービスに関連する問題点	施策実施における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町の枠組みを越えた効率的な施策の実施と得意分野を活かした施策の連携・ノウハウの共有（ネットワークの形成、案内誘導・情報提供の標準化、利用促進等の様々な施策展開）</li> <li>公共交通事業者・行政間の共同・連携強化による交通体系の改善</li> <li>公共交通に関する情報の取得・蓄積、路線・サービス見直しへの積極的な活用</li> <li>まちづくり・観光等の多様な関係者と連携した公共交通施策の実施と多分野とも連携した財源の確保</li> </ul> <p><b>⇒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</b></p>
施策展開に関連する問題点	住民意識・参画における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に対する意識の改善や認知度・理解度の改善のための積極的な情報発信</li> <li>公共交通ネットワークや利用方法、新しいシステム等の周知の徹底</li> <li>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</li> <li>公共交通事業者の労働環境を改善するための利用者意識の向上</li> <li>公共交通の魅力向上、乗務員不足改善に向けたPR</li> <li>住民参画による地域内交通の導入検討と持続可能な地域内交通サービスの構築</li> </ul> <p><b>⇒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</b></p>
住民意識・参画に関連する問題点		

## 基本理念（将来像）（案）について

- 盛岡都市圏の抱える課題の解決を目指すため、**基本理念（公共交通の将来像）**を設定する。
- 基本理念には、**盛岡市・滝沢市・矢巾町のつながり、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**を重視する。また、公共交通の課題を踏まえ、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「**ささえる**」ことも大事にする。
- 盛岡都市圏3市町の上位・関連計画において、理念や将来像に共通するキーワードは「**つながる**」に通ずる言葉である。

### 基本理念 『つながる・いかす・ささえる 持続可能で使いやすい交通体系の実現』



#### 盛岡都市圏3市町のとつながり

➡市町のを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する

#### 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する

#### 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する

# 基本方針（案）について

- 公共交通の問題点・課題の整理の内容を踏まえ、**基本理念及び基本方針の（案）**を検討した。

## 公共交通の問題点

公共交通全般の問題点

公共交通ネットワークに関連する問題点

公共交通サービスに関連する問題点

施策展開に関連する問題点

住民意識・参画に関連する問題点

## 公共交通の課題

公共交通ネットワークにおける課題

公共交通サービスにおける課題

施策実施における課題

住民意識・参画における課題

## 基本理念

『つながる・いかす・ささえる 持続可能で使いやすい交通体系の実現』

基本方針	基本方針の内容
<p><u>基本方針①</u></p> <p><b>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</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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する</li> </ul>
<p><u>基本方針②</u></p> <p><b>地域の実情に合った公共交通利用環境の構築</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動需要やニーズ・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る</li> </ul>
<p><u>基本方針③</u></p> <p><b>3市町・交通事業者・多様な関係者の枠を超えた施策展開</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持・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取り組む</li> </ul>
<p><u>基本方針④</u></p> <p><b>みんなで守り育てる地域と公共交通の実現</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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する</li> </ul>

# 目標（案）について

- 目標は、基本方針の実現に向けて地域公共交通がどうあるべきかを検討したものであり、目標指標による達成状況の評価が必要となる。
- 地域公共交通の問題点・課題に対応し、基本理念・基本方針（案）に即した目標（案）を検討した。

基本方針（案）	目標（案）	目標指標の例
<p><u>基本方針①</u></p> <p>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</p>	<p>【地域公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な交通手段を利用して移動できる</li> <li>公共交通ネットワークを維持し続ける</li> </ul> <p>など</p> <p><b>目標①</b> 交通モードの役割に応じた最適なネットワークの形成</p>	<p>交通結節点の乗降客数</p> <p>バス・鉄道利用圏人口</p> <p><b>標準</b> 公共交通の利用者数</p> <p>広域幹線路線の平均乗車密度</p>
<p><u>基本方針②</u></p> <p>地域の実情に合った公共交通利用環境の構築</p>	<p>【地域公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用の不便さが改善された公共交通サービス</li> <li>必要な時に必要な人が使える利用環境</li> </ul> <p>など</p> <p><b>目標②</b> 安心・快適に利用できる公共交通サービスの構築</p>	<p>各地区と盛岡市中心部との連絡時間・乗り継ぎ時間</p> <p>サービスレベル別利用圏人口</p> <p>公共交通利用者の満足度</p> <p>交通結節点の満足度</p>
<p><u>基本方針③</u></p> <p>3市町・交通事業者・多様な関係者の枠を超えた施策展開</p>	<p>【地域公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の問題点や困りごとを共有できる関係性</li> <li>地域公共交通計画の確実な実施・運営体制</li> </ul> <p>など</p> <p><b>目標③</b> 盛岡都市圏の様々な枠組みを超えて参画・連携できる体制の構築</p>	<p>公共交通データの活用状況</p> <p>公共交通勉強会の開催状況</p> <p>3市町連携した施策実施数</p> <p><b>標準</b> 公共交通の収支率</p> <p><b>標準</b> 公共交通への公的資金投入額</p>
<p><u>基本方針④</u></p> <p>みんなで守り育てる地域と公共交通の実現</p>	<p>【地域公共交通のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通への理解と行動変容</li> <li>公共交通が上手に活用され、住民と共に実現される持続可能な仕組み</li> </ul> <p>など</p> <p><b>目標④</b> 地域に合った望ましい交通行動の普及・定着</p>	<p>公共交通利用促進の取組状況</p> <p>公共交通の満足度・関心度</p> <p>公共交通の利用頻度</p> <p>地域内交通への公的資金投入額</p> <p><b>推奨</b> 公共交通分担率</p>

目標指標凡例： **モニタリング指標** **アウトプット指標** **アウトカム指標**

# 将来ネットワークの修正について

- 将来ネットワークでは、ネットワークが持つ特徴を十分に発揮できることを前提とし、階層的なネットワークを基本とする。
- 各ネットワークが持つ特徴に応じて、**移動の役割に合わせた機能を確保することにより、盛岡都市圏として効率的なネットワークを目指す。**

## 階層的なネットワークによる機能

交通結節点

広域幹線路線  
(鉄道)

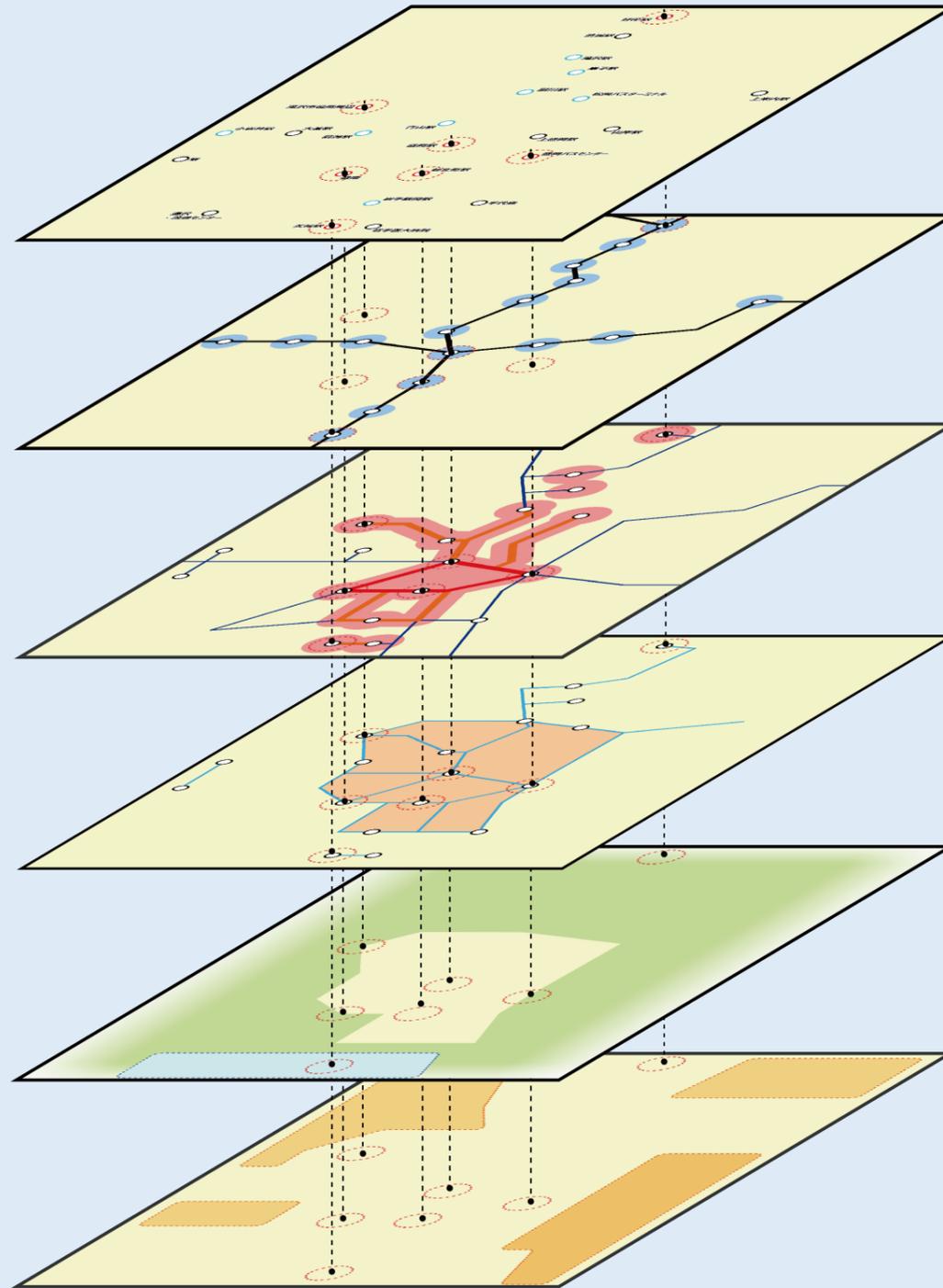
広域幹線路線  
(補助系統)

都市圏内幹線路線

都市圏内路線  
(路線バス)

地域内交通  
(フィーダー系統)

地域内交通  
(小規模需要)



【ネットワークが持つ特徴】

【民間主体】  
大量輸送  
定時性  
速達性  
高頻度運行

【移動距離】 【沿線の状況】

長距離

移動距離

短距離

高

人口密度

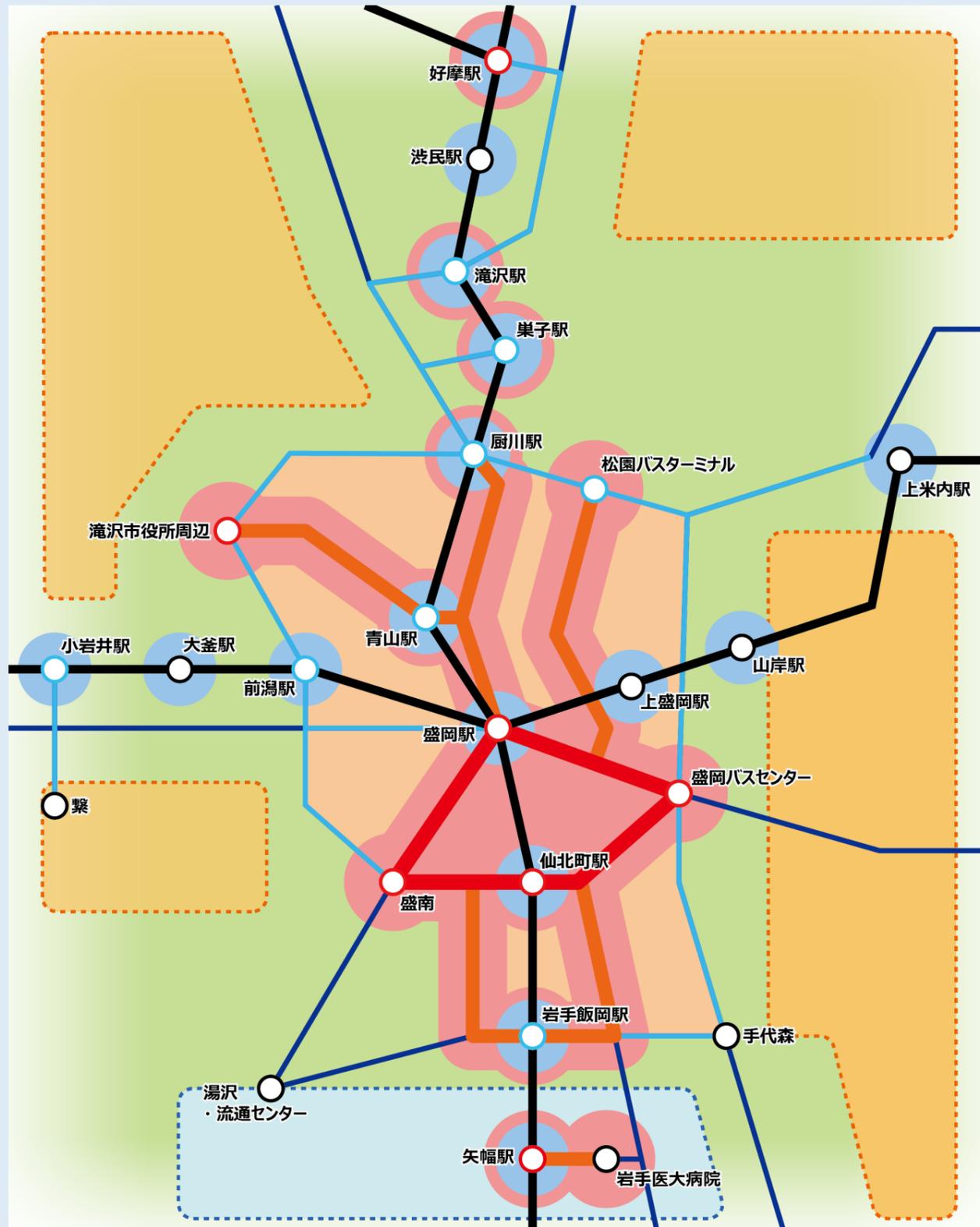
低

地域の实情に  
応じた持続的な  
移動サービス  
【自治体・住民主体】

# 将来ネットワークの修正について

- 各ネットワークは役割に応じた移動を担うとともに、**交通結節点において相互に接続し利便性を維持する。**

## 将来ネットワークのイメージ



## ネットワークの位置付け

区分	ネットワークの位置付け	ネットワークの役割	
— (黒)	広域幹線路線 (鉄道)	盛岡都市圏内外を連絡するネットワーク	大量輸送が可能で定時性・速達性に優れる特徴を活かし、 <b>鉄道駅沿線や鉄道駅に結節した乗り継ぎによる移動</b> を担う
— (青)	広域幹線路線 (補助系統)	主に盛岡都市圏外と盛岡中心部を連絡するネットワーク	鉄道と連携・補完し、鉄道で拾いきれないバス路線沿線における <b>盛岡都市圏外の地域間の移動</b> を担う
— (赤)	都市圏内幹線路線 (都心中心線)	居住誘導区域やまちづくりの拠点等を連絡するネットワーク	路線バスの高頻度運行が可能である特徴を活かして、特に移動需要が大きく目的地や乗り継ぎ拠点として選択される <b>盛岡駅・盛岡バスセンター・盛南・仙北町駅を連絡する盛岡中心部の移動</b> を担う
— (橙)	都市圏内幹線路線 (拠点連絡線)		路線バスの拠点間や一直線上にある需要の取り込みに適している特徴を活かし、 <b>盛岡市中心部や乗り継ぎ需要が高い鉄道駅と主要結節点間を連絡する移動</b> を担い、公共交通軸沿線の利便性向上を図る
— (水)	都市圏内路線 (路線バス)	都市圏内で完結するネットワーク ※移動ニーズの対応や効率的な移動のために市町を跨ぐネットワーク	路線バスの機動力の高さに優れる特徴を活かし、 <b>路線バスでの需要が見込める範囲やバスでなければ対応できない移動</b> を担う
— (緑点線)	地域内交通 (フィーダー系統)	鉄道・バス不便地区における移動ニーズに対応したネットワーク	鉄道・バス不便地区において、 <b>路線バスを運行するほどの需要が見込めない場合に、バスやタクシーによるデマンド交通等、フィーダー系統の役割を果たす交通により、需要が面的に分散している移動</b> を担う
— (橙点線)	地域内交通 (小規模需要)		鉄道・バス不便地区において、小規模需要に対応し、 <b>タクシーや患者輸送バス、ボランティア輸送等、様々な交通手段により、居住地から交通結節点等の移動</b> を担う

## 市街地・利用圏の分類

区分	市街地・利用圏の概要	サービスレベルのイメージ
■ (赤)	居住誘導区域等 立地適正化計画における <b>居住誘導区域</b> (滝沢市・矢巾町においては、居住誘導区域相当の公共交通の利便性を高める市街地)	通勤・通学や日常的な移動だけでなく、パターンダイヤ等により公共交通利用の少ない方でも活用可能な運行頻度を維持
■ (水)	鉄道駅分担エリア 鉄道駅から半径800m (目安) 圏内の範囲であり、主に徒歩により鉄道駅を利用できる範囲	鉄道各路線の運行頻度に準ずる
■ (橙)	路線バス主体エリア 人口が集中し路線バスによる一定の需要が見込めるエリアであり、 <b>都市圏内路線 (路線バス) の運行により移動を担保する範囲</b>	通勤・通学や日常的な移動に公共交通を利用可能な運行頻度を維持

## 交通結節点の分類

○ (赤)	主要結節点	3市町の中心駅や地域拠点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
○ (水)	乗継拠点	鉄道駅やバスターミナル等の乗り継ぎが可能な拠点
○ (黒)	鉄道駅・その他の拠点	鉄道駅や路線バスの起終点となる箇所