# 変更内容新旧対照表

## P2 改正後

**計画の区域**

計画区域は、市内全域とします。ただし、岩手県の県都としての役割を果たす必要があることから、周辺市町との連携を図る事業も必要に応じて実施します。

**図 1-1　計画の区域**

計画の期間

本計画の期間は、2019 年度から 2025 年度までの 7 年間とします。

計画は中間段階で目標の達成状況などをモニタリングしながら、中長期的な将来を見据え改訂していきます。

## P2 改正前

**計画の区域**

計画区域は、市内全域とします。ただし、岩手県の県都としての役割を果たす必要があることから、周辺市町との連携を図る事業も必要に応じて実施します。

**図 1-2　計画の区域**

計画の期間

本計画の期間は、2019 年度から 2024 年度までの 6 年間とします。

計画は中間段階で目標の達成状況などをモニタリングしながら、中長期的な将来を見据え改訂していきます。

## P6 改正後

## 2　計画の位置付け

### 2.1 計画の位置付け

本計画は、盛岡市総合交通計画（平成 19 年度策定、平成 30 年度一部改定）、もりおか交通戦略（第二期）（令和 3 年度策定）の基本方針との整合を図りつつ、オムニバスタウン計画（平成 10 年度策定）にて実施された事業などを踏襲しながら、公共交通に関するマスタープランとして策定するものです。

また、本計画は盛岡市都市計画マスタープラン（平成 13 年度策定、平成 21 年度、令和 3 年度及び令和４年度改定）に即して策定される立地適正化計画とも連携しながら、展開するものです。

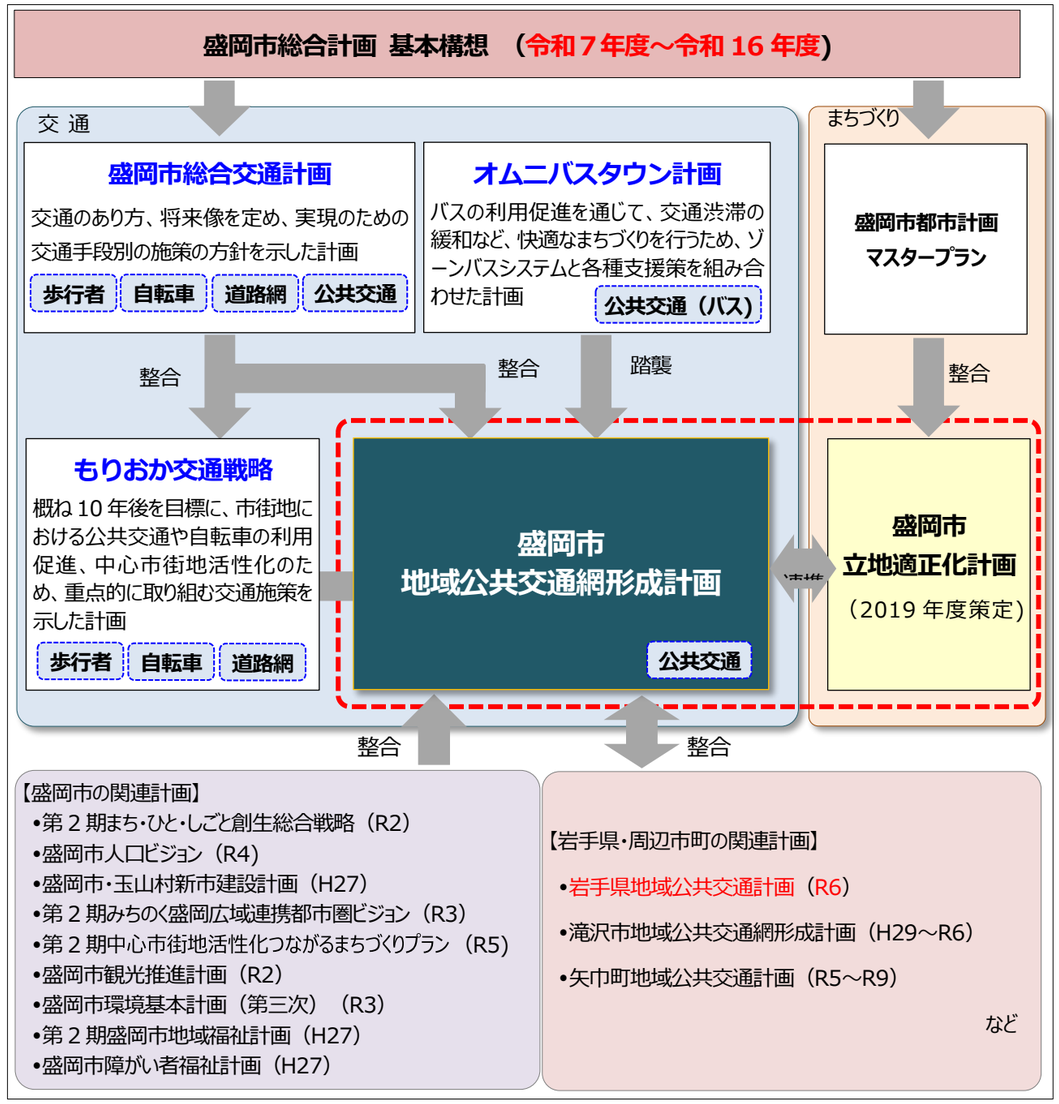



図 2-1　計画の位置付け

## P6 改正前

## 2　計画の位置付け

### 2.1 計画の位置付け

本計画は、盛岡市総合交通計画（平成 19 年度策定、平成 30 年度一部改定）、もりおか交通戦略（第二期）（令和 3 年度策定）の基本方針との整合を図りつつ、オムニバスタウン計画（平成 10 年度策定）にて実施された事業などを踏襲しながら、公共交通に関するマスタープランとして策定するものです。

また、本計画は盛岡市都市計画マスタープラン（平成 13 年度策定、平成 21 年度、令和 3 年度及び令和４年度改定）に即して策定される立地適正化計画とも連携しながら、展開するものです。

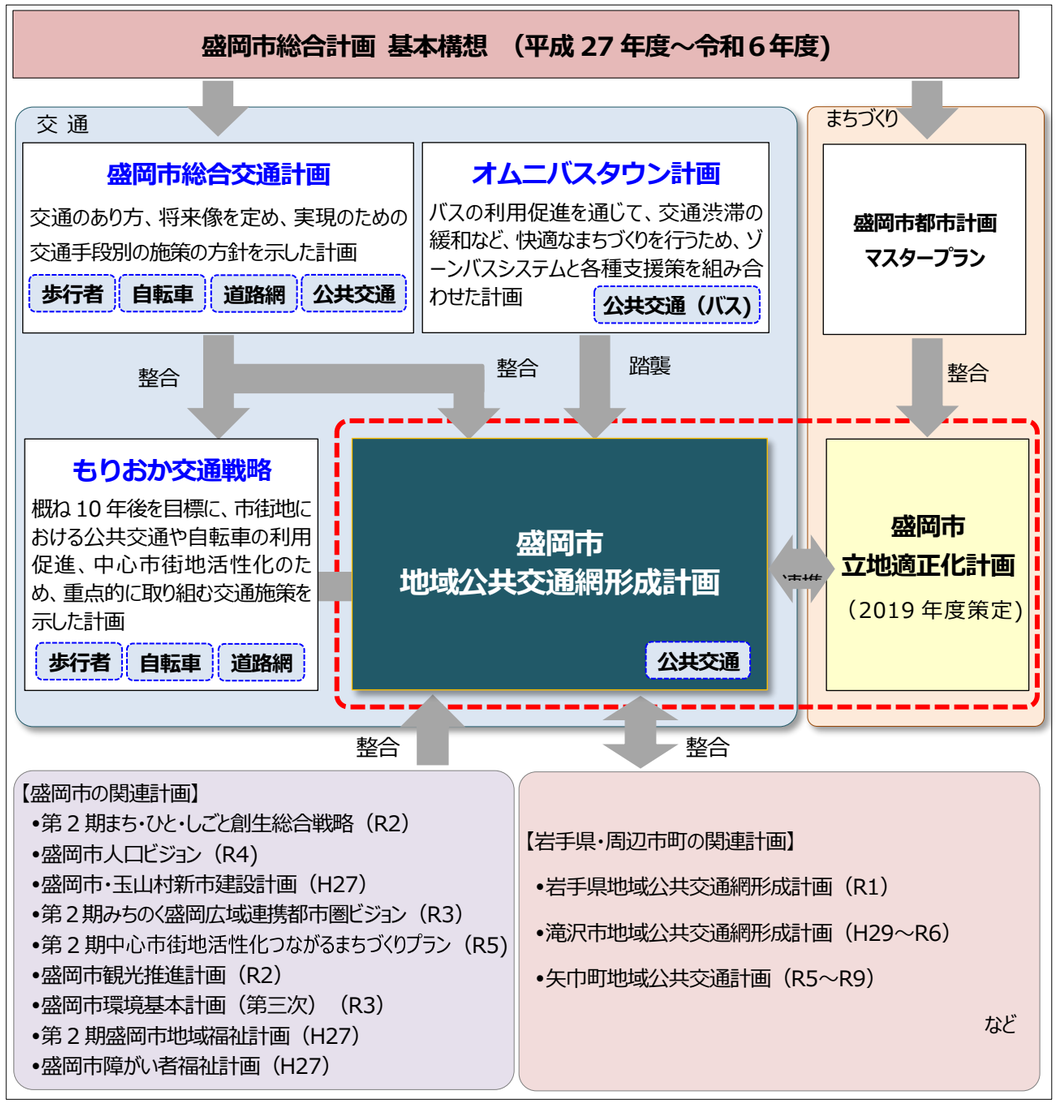



図 2-1　計画の位置付け

## P75～P85 改正後

評価指標の目標値

(1)　計画目標の評価指標

計画の目標の達成状況を検証･評価する指標として、直接的な効果、また間接的かつ複合的な効果として得られる 12 の指標とその目標値を設定します。なお、目標値は、地域公共交通網のイメージ（P.73 図 4-2 を参照）の実現時点や取り組む事業などの完了後を見据えつつ、本計画期間中に取り組む事業内容を勘案して計画最終年度での値を示したもので、事業の進捗状況を踏まえ、計画改訂ごとに改めて見直します。

**表 5-1　計画目標の評価指標**

| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2025 年度） |
|---|---|---|
| **計画目標① 公共交通の満足度の向上** | | |
| 指標１：バス移動の満足度 | **バスを利用する理由**<br>便利だから：62.0% | **バスを利用する理由**<br>便利だから：67.0% |
| | **バスを利用しない理由**<br>不便だから：17.3% | **バスを利用しない理由**<br>不便だから：17.3% |
| 指標２：普段公共交通を利用している人の割合 | 通勤・通学　：　17.5%<br>買い物　：　4.9%<br>通院　：　16.1% | 通勤・通学　：　17.5%以上<br>買い物　：　4.9%以上<br>通院　：　16.1%以上 |
| 指標３：市内各地区と中心部との連絡時間 | **現状を 1.0 とした短縮比**<br>盛岡駅東口バスターミナル～各地区：1.0<br>盛岡バスセンター～各地区：1.0 | **現状を 1.0 とした短縮比**<br>盛岡駅東口バスターミナル～各地区：0.95<br>盛岡バスセンター～各地区：0.97 |
| 指標４：ノンステップバスの導入率 | 18.7% | 40.0% |
| 指標５：多言語化案内されたバス路線数 | 2 路線 | 11 路線+中心部主要バス停 |
| **計画目標② 居住誘導区域内の利便性の向上** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2025 年度） |
| 指標６：居住誘導区域内のバス利用圏域人口 | 36,326 人 | 36,326 人以上 |
| **計画目標③ 公共交通の利用拡大・運行効率の向上** | | |
| 評価指標 | 現状（2017 年度） | 目標（2025 年度） |
| 指標７：公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の年間利用者数 | 鉄　道　：　12,021,640 人<br>路線バス　：　16,410,628 人<br>タクシー：3,809,672 人 | 鉄　道　：12,021,640 人以上<br>路線バス　：16,410,628 人以上<br>タクシー　：　3,809,672 人以上 |
| 指標８：路線バスの運行キロあたりの利用者数 | 1.37 人 | 1.37 人以上 |
| **計画目標④ 公共交通網の機能の確保** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2025 年度） |
| 指標９：広域交通の拠点となる（仮称）新盛岡バスセンターの乗車人数 | 1.2 人 | 1.2 人以上 |
| 指標 10：小規模需要対応型交通の導入数 | 0 地区 | 1 地区 |
| **計画目標⑤ 公共交通と市民の関わりの増加** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2025 年度） |
| 指標 11：市民や地域が主体的に公共交通について考える機会の数 | 3 回 | 5 回 |
| 指標 12：市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数 | 0 回 | 市域全体の実施：2 回（通算）<br>毎年地区を定めて実施 |

## P75～P85 改正前

評価指標の目標値

(2)　計画目標の評価指標

計画の目標の達成状況を検証･評価する指標として、直接的な効果、また間接的かつ複合的な効果として得られる 12 の指標とその目標値を設定します。なお、目標値は、地域公共交通網のイメージ（P.73 図 4-2 を参照）の実現時点や取り組む事業などの完了後を見据えつつ、本計画期間中に取り組む事業内容を勘案して計画最終年度での値を示したもので、事業の進捗状況を踏まえ、計画改訂ごとに改めて見直します。

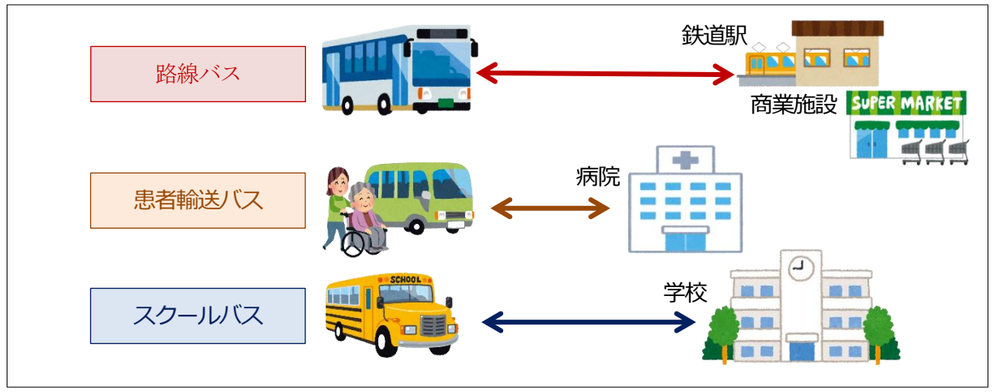
**表 5-2　計画目標の評価指標**

| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2024 年度） |
|---|---|---|
| **計画目標① 公共交通の満足度の向上** | | |
| 指標１：バス移動の満足度 | **バスを利用する理由**<br>便利だから：62.0% | **バスを利用する理由**<br>便利だから：67.0% |
| | **バスを利用しない理由**<br>不便だから：17.3% | **バスを利用しない理由**<br>不便だから：17.3%以下 |
| 指標２：普段公共交通を利用している人の割合 | 通勤・通学　：　17.5%<br>買い物　：　4.9%<br>通院　：　16.1% | 通勤・通学　：　17.5%以上<br>買い物　：　4.9%以上<br>通院　：　16.1%以上 |
| 指標３：市内各地区と中心部との連絡時間 | **現状を 1.0 とした短縮比**<br>盛岡駅東口バスターミナル～各地区：1.0<br>盛岡バスセンター～各地区：1.0 | **現状を 1.0 とした短縮比**<br>盛岡駅東口バスターミナル～各地区：0.95<br>盛岡バスセンター～各地区：0.97 |
| 指標４：ノンステップバスの導入率 | 18.7% | 40.0% |
| 指標５：多言語化案内されたバス路線数 | 2 路線 | 11 路線+中心部主要バス停 |
| **計画目標② 居住誘導区域内の利便性の向上** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2024 年度） |
| 指標６：居住誘導区域内のバス利用圏域人口 | 36,326 人 | 36,326 人以上 |
| **計画目標③ 公共交通の利用拡大・運行効率の向上** | | |
| 評価指標 | 現状（2017 年度） | 目標（2024 年度） |
| 指標７：公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）の年間利用者数 | 鉄　道　：　12,021,640 人<br>路線バス　：　16,410,628 人<br>タクシー　：　3,809,672 人 | 鉄　道　：12,021,640 人以上<br>路線バス　：16,410,628 人以上<br>タクシー　：　3,809,672 人以上 |
| 指標８：路線バスの運行キロあたりの利用者数 | 1.37 人 | 1.37 人以上 |
| **計画目標④ 公共交通網の機能の確保** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2024 年度） |
| 指標９：広域交通の拠点となる（仮称）新盛岡バスセンターの乗車人数 | 1.2 人 | 1.2 人以上 |
| 指標 10：小規模需要対応型交通の導入数 | 0 地区 | 1 地区 |
| **計画目標⑤ 公共交通と市民の関わりの増加** | | |
| 評価指標 | 現状（2018 年度） | 目標（2024 年度） |
| 指標 11：市民や地域が主体的に公共交通について考える機会の数 | 3 回 | 5 回 |
| 指標 12：市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数 | 0 回 | 市域全体の実施：2 回（通算）<br>毎年地区を定めて実施 |

## P90 改正後

| 事業３ | スクールバス・患者輸送バスの地区生活線との運行形態などの見直し | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | スクールバス・患者輸送バスの機能を確保しながら、買い物などの地域住民の生活に必要な交通手段を確保するために、路線バス及び小規模な需要に対応する新たな移動手段とスクールバス・患者輸送バスの運行を一体化する方策を検討し、地元住民や関係機関との協議調整が整った路線から順次再編を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024<br>2025～ |
| | 地元・関係機関協議<br>実証実験 | 導入の検討 | | | | |

**路線バス・患者輸送バス・スクールバスが並行して運行**




**統合した新しい交通手段が運行**

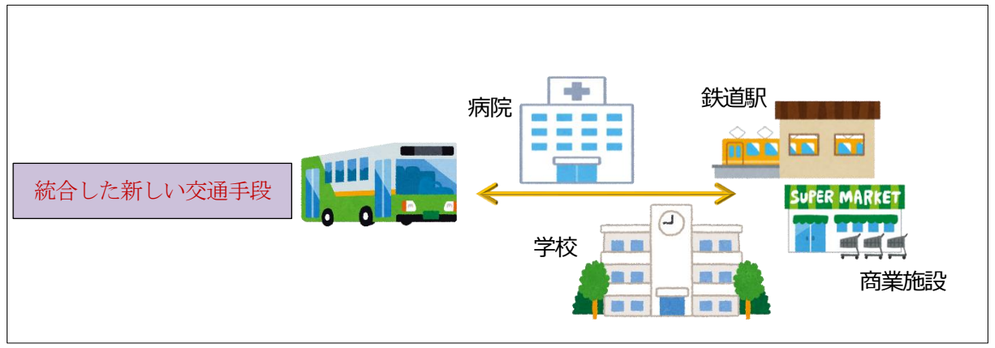
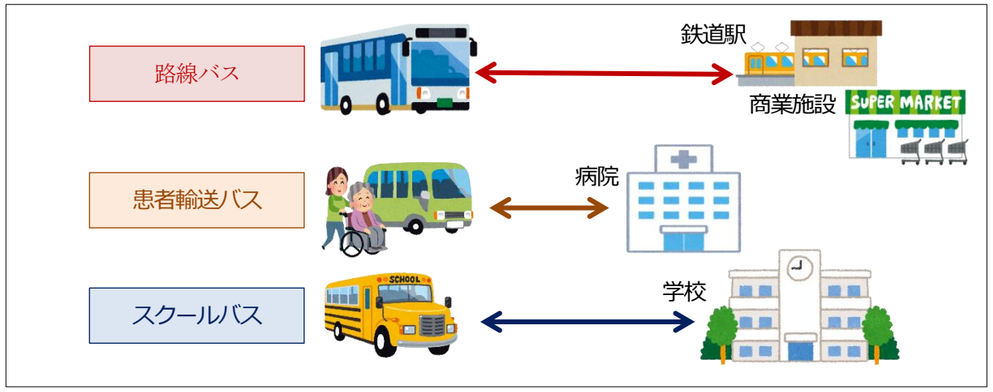



図 6-1　複数の交通手段を統合して運行するイメージ

## P90 改正前

| 事業３ | スクールバス・患者輸送バスの地区生活線との運行形態などの見直し | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | スクールバス・患者輸送バスの機能を確保しながら、買い物などの地域住民の生活に必要な交通手段を確保するために、路線バス及び小規模な需要に対応する新たな移動手段とスクールバス・患者輸送バスの運行を一体化する方策を検討し、地元住民や関係機関との協議調整が整った路線から順次再編を検討します。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024～ |
| | 地元・関係機関協議<br>実証実験 | 導入の検討<br>（2024 年まで延長） | | | | |

**路線バス・患者輸送バス・スクールバスが並行して運行**




**統合した新しい交通手段が運行**

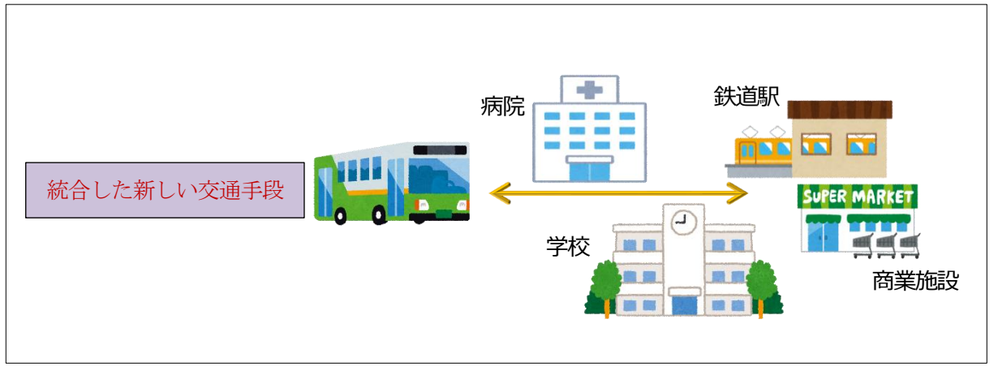



図 6-1　複数の交通手段を統合して運行するイメージ

## P91 改正後

| 事業４ | 交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | 公共交通の利用ができない交通空白地区（鉄道駅を中心とした半径 800m の範囲外、バス停を中心とした半径 300m の範囲外）の移動手段を確保するため、需要の大きさや地元住民のニーズを踏まえた上で、確保する交通サービスの内容（頻度、運賃、ルート、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう、タクシー車両やタクシー事業者を活かした移動手段の確保・導入、自治会などの地区の共助による移動手段の確保・導入などについて検討を行い、地元住民や関係機関との協議調整が整った地区に導入していきます。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024<br>2025～ |
| | – | 地区の選定（2 地区） | 移動手段の検討 | 地元・関係機関協議 | 実　施 | |

公共交通空白地区：公共交通が利用できない環境

公共交通を使って移動できる環境

図 6-2　交通空白地区を解消する交通手段のイメージ

## P91 改正前

| 事業４ | 交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | 公共交通の利用ができない交通空白地区（鉄道駅を中心とした半径 800m の範囲外、バス停を中心とした半径 300m の範囲外）の移動手段を確保するため、需要の大きさや地元住民のニーズを踏まえた上で、確保する交通サービスの内容（頻度、運賃、ルート、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう、タクシー車両やタクシー事業者を活かした移動手段の確保・導入、自治会などの地区の共助による移動手段の確保・導入などについて検討を行い、地元住民や関係機関との協議調整が整った地区に導入していきます。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024～ |
| | – | 地区の選定（2 地区） | 地元・関係機関協議 | 実　施 | | |

公共交通空白地区：公共交通が利用できない環境

公共交通を使って移動できる環境

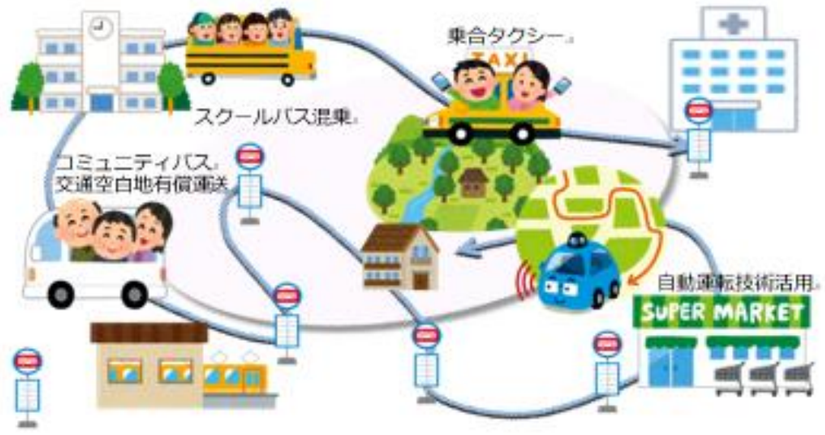



図 6-2　交通空白地区を解消する交通手段のイメージ

P107 改正後

| 事業 20 | バスロケーションシステムの更新整備の推進 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | 既存のバスロケーションシステムについて、経済性やデータ更新の容易さなどに加え、車両管理システムとの連携も勘案した更新整備を目指します。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・バス事業者・関係機関・岩手県・周辺市町 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024<br>2025～ |
| | バス事業者調整<br>関係機関調整 | 実施（2022 年度末までに更新整備完了） | | | | |

京都市では、バス案内表示及びディスプレイを刷新し、京都駅のバス総合案内板では、駅前から発車するバスの経由地、行き先、発車予定時刻、接近情報を４か国語で表示しています。各乗り場では、次発便の経由地、行き先、発車予定時刻、接近情報を４か国語で表示しています。

バス総合案内板

バス乗り場の案内

**図 6-22　京都市のバスロケーションシステムの改善例**

出典：京都市交通局

P107 改正前

| 事業 20 | バスロケーションシステムの更新整備の推進 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 概　要 | 既存のバスロケーションシステムについて、経済性やデータ更新の容易さなどに加え、車両管理システムとの連携も勘案した更新整備を目指します。 | | | | | |
| 実施主体 | 盛岡市・バス事業者・関係機関・岩手県・周辺市町 | | | | | |
| 実施スケジュール（年度） | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024～ |
| | バス事業者調整<br>関係機関調整 | 実施 | | | バス事業者調整<br>関係機関調整 | |

京都市では、バス案内表示及びディスプレイを刷新し、京都駅のバス総合案内板では、駅前から発車するバスの経由地、行き先、発車予定時刻、接近情報を４か国語で表示しています。各乗り場では、次発便の経由地、行き先、発車予定時刻、接近情報を４か国語で表示しています。

バス総合案内板

バス乗り場の案内

**図 6-22　京都市のバスロケーションシステムの改善例**

出典：京都市交通局

P127 改正後

## 7 計画達成状況の評価と検証の方法

盛岡市地域公共交通網形成計画は 2019 年度から 2025 年度までの 7 年間を基本計画期間としています。計画における各取り組み施策の実施状況、関連する計画や事業との整合・連携、社会経済情勢の変化なども勘案し、最終目標とする市民生活や都市の姿の実現に向かうよう、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。

### 7.1 地域公共交通網形成のマネジメント

地域公共交通網を形成するため、また地域公共交通網を維持し、市民がより使いやすいものとして改善を重ねていくため、計画～施策の展開・推進～評価・検証～さらに計画を見直し改善する、「Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価・検証）－Action（改善）の PDCA サイクル」を繰り返し、積み重ねていきます。

PDCA サイクルの実行は、盛岡市地域公共交通会議が主体的に実行するものとしますが、公共交通に関わる全ての関係者（市民、交通事業者、行政、民間企業、地域などの団体など）が施策の実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながらステップアップを図るものとします。

### 7.2 評価と検証の具体的な方法、実施サイクル

PDCA サイクルは、個別の施策・事業ごとに、モニタリング（調査）を行って進捗管理と効果・影響を評価し、取り組み内容を改善するものと、計画全体に対し、モニタリング（調査）によって目標の達成状況を評価し、計画全体の見直し・改訂を行うものを、組み合わせて実施します。

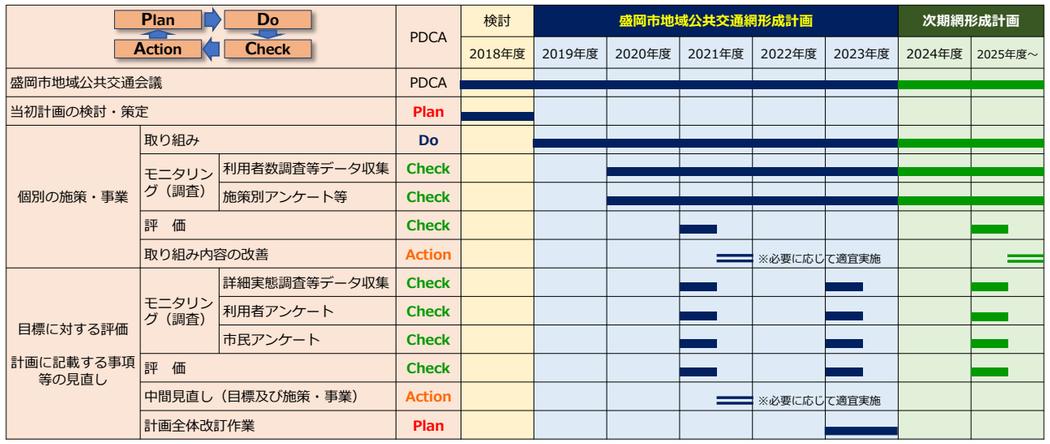



**図 7-1　PDCA 実施サイクルのイメージ**

P127 改正前

## 7 計画達成状況の評価と検証の方法

盛岡市地域公共交通網形成計画は 2019 年度から 2024 年度までの６年間を基本計画期間としています。計画における各取り組み施策の実施状況、関連する計画や事業との整合・連携、社会経済情勢の変化なども勘案し、最終目標とする市民生活や都市の姿の実現に向かうよう、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。

### 7.1 地域公共交通網形成のマネジメント

地域公共交通網を形成するため、また地域公共交通網を維持し、市民がより使いやすいものとして改善を重ねていくため、計画～施策の展開・推進～評価・検証～さらに計画を見直し改善する、「Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価・検証）－Action（改善）の PDCA サイクル」を繰り返し、積み重ねていきます。

PDCA サイクルの実行は、盛岡市地域公共交通会議が主体的に実行するものとしますが、公共交通に関わる全ての関係者（市民、交通事業者、行政、民間企業、地域などの団体など）が施策の実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながらステップアップを図るものとします。

### 7.2 評価と検証の具体的な方法、実施サイクル

PDCA サイクルは、個別の施策・事業ごとに、モニタリング（調査）を行って進捗管理と効果・影響を評価し、取り組み内容を改善するものと、計画全体に対し、モニタリング（調査）によって目標の達成状況を評価し、計画全体の見直し・改訂を行うものを、組み合わせて実施します。

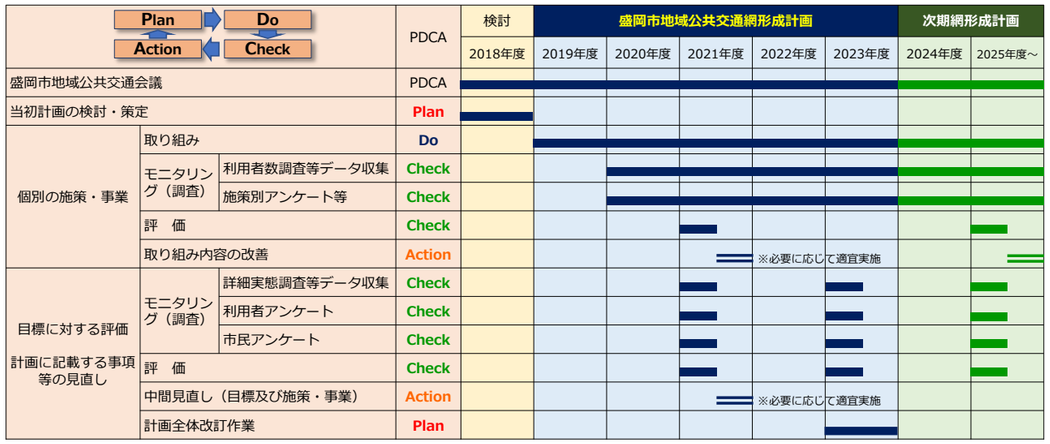



**図 7-1　PDCA 実施サイクルのイメージ**

P128 改正後

## ７．３　評価と検証に必要なデータなどの収集方法

計画の進捗や事業による効果、また目標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを、関係機関が協力して定期的に収集します。なお、交通系 IC カードが導入された場合には、この利用データを有効に活用します。

**表 7-1　評価・検証のために収集するデータと収集方法**

| 計画目標 | 指　標 | | 収集データ | 収集方法 | 収集時期 | 収集主体 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **目標①<br>公共交通の満足度の向上** | 指標１ | バス移動の満足度 | １週間に１日以上路線バスを利用する人の肯定的な理由の選択割合<br>路線バスをほとんど利用しない人の否定的な理由の選択割合 | アンケート調査 | 2024 年 | 盛岡市 |
| | 指標２ | 普段公共交通を利用している人の割合 | 外出目的別の利用交通手段 | アンケート調査 | 2024 年 | 盛岡市 |
| | 指標３ | 市内各地区と中心部との連絡時間 | 中心部と各地区の連絡時間の平均値 | 交通事業者ダイヤ | 2025 年 | 盛岡市<br>鉄道事業者<br>バス事業者 |
| | 指標４ | ノンステップバスの導入率 | 対象車両数<br>ノンステップバス保有数 | 交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | バス事業者 |
| | 指標５ | 多言語化案内されたバス路線数 | 日本語と英語の２か国語以上で車内案内されている路線系統数、バス停数 | 交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | バス事業者 |
| **目標②<br>居住誘導区域内の利便性の向上** | 指標６ | 居住誘導区域内のバス利用圏域人口 | 居住誘導区域人口、公共交通軸上のバス停から半径 300m圏域の人口 | 国勢調査　など | 2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | 盛岡市 |
| **目標③<br>公共交通の利用拡大・運行効率向上** | 指標７ | 公共交通（鉄道･路線バス･タクシー）の年間利用者数 | 年間総利用者数 | 交通事業者の報告 | 毎年１回 | 鉄道事業者<br>バス事業者<br>タクシー事業者 |
| | 指標８ | 路線バスの運行キロあたりの利用者数 | 年間総利用者数<br>年間総運行キロ | 交通事業者の報告 | 2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | バス事業者 |
| **目標④<br>公共交通網の機能の確保** | 指標９ | 広域交通の拠点となる（仮称）新盛岡バスセンターの乗車人数 | 盛岡バスセンター仮設乗降場、（仮称）新盛岡バスセンター構内から発車するバスの乗車人数 | 実態調査<br>交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | 盛岡市<br>バス事業者 |
| | 指標 10 | 小規模需要対応型交通の導入数 | 導入数 | 関係機関･交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | 盛岡市<br>バス事業者<br>タクシー事業者 |
| **目標⑤<br>公共交通と市民の関わりの増加** | 指標 11 | 市民や地域が主体的に公共交通について考える機会の数 | 活動している組織などの数 | 市の呼びかけに対する活動組織や主催団体などの申し出 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | 盛岡市 |
| | 指標 12 | 市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数 | 開催回数 | 市の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年<br>2025 年 | 盛岡市 |

P128 改正前

## ７．３　評価と検証に必要なデータなどの収集方法

計画の進捗や事業による効果、また目標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを、関係機関が協力して定期的に収集します。なお、交通系 IC カードが導入された場合には、この利用データを有効に活用します。

**表 7-2　評価・検証のために収集するデータと収集方法**

| 計画目標 | 指　標 | | 収集データ | 収集方法 | 収集時期 | 収集主体 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **目標①<br>公共交通の満足度の向上** | 指標１ | バス移動の満足度 | １週間に１日以上路線バスを利用する人の肯定的な理由の選択割合<br>路線バスをほとんど利用しない人の否定的な理由の選択割合 | アンケート調査 | 2024 年 | 盛岡市 |
| | 指標２ | 普段公共交通を利用している人の割合 | 外出目的別の利用交通手段 | アンケート調査 | 2024 年 | 盛岡市 |
| | 指標３ | 市内各地区と中心部との連絡時間 | 中心部と各地区の連絡時間の平均値 | 交通事業者ダイヤ | 2024 年 | 盛岡市<br>鉄道事業者<br>バス事業者 |
| | 指標４ | ノンステップバスの導入率 | 対象車両数<br>ノンステップバス保有数 | 交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | バス事業者 |
| | 指標５ | 多言語化案内されたバス路線数 | 日本語と英語の２か国語以上で車内案内されている路線系統数、バス停数 | 交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | バス事業者 |
| **目標②<br>居住誘導区域内の利便性の向上** | 指標６ | 居住誘導区域内のバス利用圏域人口 | 居住誘導区域人口、公共交通軸上のバス停から半径 300m圏域の人口 | 国勢調査　など | 2023 年<br>2024 年 | 盛岡市 |
| **目標③<br>公共交通の利用拡大・運行効率向上** | 指標７ | 公共交通（鉄道･路線バス･タクシー）の年間利用者数 | 年間総利用者数 | 交通事業者の報告 | 毎年１回 | 鉄道事業者<br>バス事業者<br>タクシー事業者 |
| | 指標８ | 路線バスの運行キロあたりの利用者数 | 年間総利用者数<br>年間総運行キロ | 交通事業者の報告 | 2023 年<br>2024 年 | バス事業者 |
| **目標④<br>公共交通網の機能の確保** | 指標９ | 広域交通の拠点となる（仮称）新盛岡バスセンターの乗車人数 | 盛岡バスセンター仮設乗降場、（仮称）新盛岡バスセンター構内から発車するバスの乗車人数 | 実態調査<br>交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | 盛岡市<br>バス事業者 |
| | 指標 10 | 小規模需要対応型交通の導入数 | 導入数 | 関係機関･交通事業者の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | 盛岡市<br>バス事業者<br>タクシー事業者 |
| **目標⑤<br>公共交通と市民の関わりの増加** | 指標 11 | 市民や地域が主体的に公共交通について考える機会の数 | 活動している組織などの数 | 市の呼びかけに対する活動組織や主催団体などの申し出 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | 盛岡市 |
| | 指標 12 | 市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催数 | 開催回数 | 市の報告 | 2021 年<br>2023 年<br>2024 年 | 盛岡市 |

## P129 改正後

### 7.4　継続的に取り組む課題

本計画に位置付けた事業については、評価や見直しを行いながら、継続的に取り組みます。また、中長期的な視点から、本計画が終了する 2025 年度以降での取り組みが考えられる事業については、次期計画検討段階での公共交通を取り巻く様々な環境の変化なども考慮しつつ、計画への位置付け、優先順位などの検討、関係機関との協議、判断を行っていきます。

以下に次期計画期間で取り組みを検討する必要がある事業のイメージを示します。

| 分　類 | 事業イメージ |
|---|---|
| 公共交通における新技術などの導入 | 自動運転などの先端技術を活用した移動手段確保・導入の検討 |
| | 交通系 IC カードなどから得られる公共交通関連ビッグデータの一元管理、オープンデータ化、活用方法などの検討 |
| | 連節車両の導入や BRT（専用空間確保などを含むバス高速輸送システム）、LRT（次世代型の路面電車）などによる公共交通網の強化に関する検討 |
| 公共交通の担い手確保 | 公共交通の運転士や整備士などの確保を支援する施策の検討 |
| 公共交通の運行の仕組み変更や財源確保 | 公共交通網の構築や維持、運営に関する県や周辺市町との連携、役割分担、費用負担などのあり方、実効性ある取り組みの方法などに関する検討 |
| | 公共交通の運行を維持するための交通の公有民営や PPP（インセンティブ付き委託契約など）への移行に関する検討 |
| | 財源確保のための公共交通の多面的価値（クロスセクターベネフィット）の検討・アピール |
| | ふるさと納税やクラウドファンディングなどを活用した公共交通を運行する新たな仕組みの検討 |
| 公共交通の利用促進、品質向上 | 公共交通サポータークラブの設立と活動の検討 |
| | 公共交通モニター・覆面調査員制度の導入・実施の検討 |
| 公共交通優先のまちづくり | 大通り、中央通り、菜園通りなどの中心市街地における面的な公共交通優先ゾーンなどの実施に関する検討 |

## P129 改正前

### 7.4　継続的に取り組む課題

本計画に位置付けた事業については、評価や見直しを行いながら、継続的に取り組みます。また、中長期的な視点から、本計画が終了する 2024 年度以降での取り組みが考えられる事業については、次期計画検討段階での公共交通を取り巻く様々な環境の変化なども考慮しつつ、計画への位置付け、優先順位などの検討、関係機関との協議、判断を行っていきます。

以下に次期計画期間で取り組みを検討する必要がある事業のイメージを示します。

| 分　類 | 事業イメージ |
|---|---|
| 公共交通における新技術などの導入 | 自動運転などの先端技術を活用した移動手段確保・導入の検討 |
| | 交通系 IC カードなどから得られる公共交通関連ビッグデータの一元管理、オープンデータ化、活用方法などの検討 |
| | 連節車両の導入や BRT（専用空間確保などを含むバス高速輸送システム）、LRT（次世代型の路面電車）などによる公共交通網の強化に関する検討 |
| 公共交通の担い手確保 | 公共交通の運転士や整備士などの確保を支援する施策の検討 |
| 公共交通の運行の仕組み変更や財源確保 | 公共交通網の構築や維持、運営に関する県や周辺市町との連携、役割分担、費用負担などのあり方、実効性ある取り組みの方法などに関する検討 |
| | 公共交通の運行を維持するための交通の公有民営や PPP（インセンティブ付き委託契約など）への移行に関する検討 |
| | 財源確保のための公共交通の多面的価値（クロスセクターベネフィット）の検討・アピール |
| | ふるさと納税やクラウドファンディングなどを活用した公共交通を運行する新たな仕組みの検討 |
| 公共交通の利用促進、品質向上 | 公共交通サポータークラブの設立と活動の検討 |
| | 公共交通モニター・覆面調査員制度の導入・実施の検討 |
| 公共交通優先のまちづくり | 大通り、中央通り、菜園通りなどの中心市街地における面的な公共交通優先ゾーンなどの実施に関する検討 |