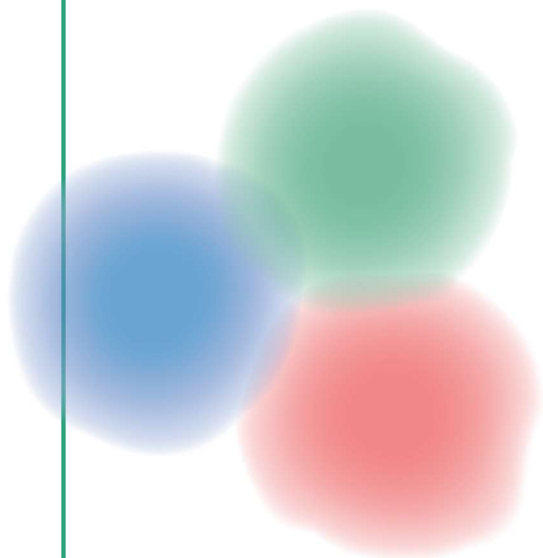




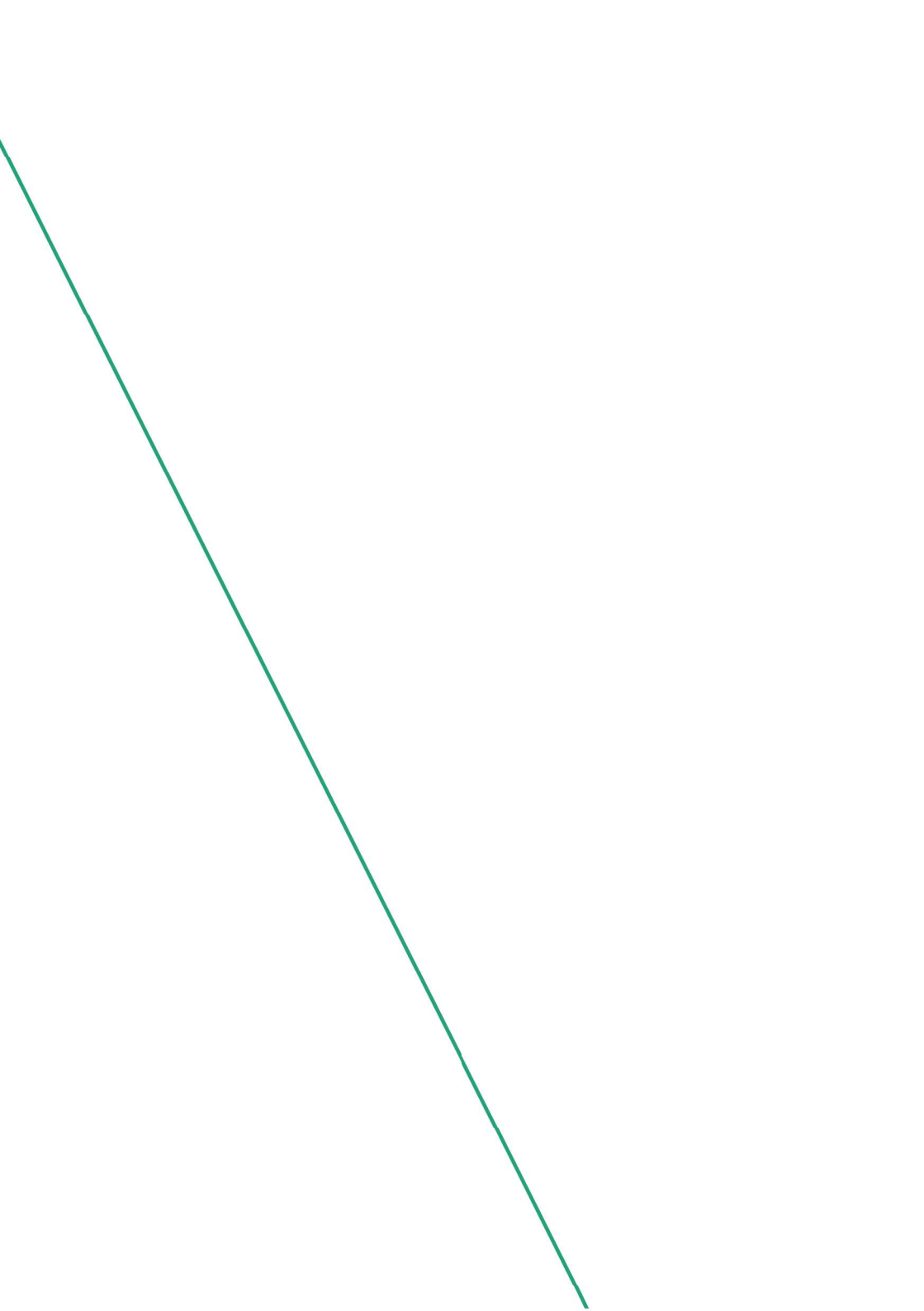
盛岡都市圏地域公共交通計画(案)

現状分析編

令和7年6月9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 現状分析編

第1章 盛岡都市圏の現状	1
1. 地勢等の現況	1
(1) 地勢・地理	1
(2) 土地利用	2
2. 人口推移	5
3. 移動の状況	6
第2章 上位・関連計画の整理	19
1. 計画の位置づけ	19
2. 既計画の取組状況	20
(1) 盛岡市	20
(2) 滝沢市	22
(3) 矢巾町	24
(4) これまでの取組の課題	26
3. 上位・関連計画の整理	30
(1) 盛岡都市圏の各市町における計画	30
(2) 岩手県等における計画	39
第3章 地域旅客運送サービスの現状	41
1. 地域旅客運送サービスの現状	41
(1) 鉄道	41
(2) 路線バス	45
(3) 都市間輸送バス	82
(4) 一般乗用タクシー	83
(5) 福祉バス・患者輸送バス(盛岡市・滝沢市)	86
(6) コミュニティバス・デマンド交通(矢巾町)	89
(7) 地域特性や公共交通の現況データ等のまとめ	91
2. 利用者の意見	95
(1) 住民アンケート調査	95
(2) 住民代表者ヒアリング調査	103
(3) 観光客・来訪者アンケート調査	105
(4) 利用者意見のまとめ	110
3. 交通事業者の意見	111

第4章 地域旅客運送サービスの課題整理	114
(1) 公共交通の利用状況の整理	114
(2) 盛岡都市圏における移動特性の整理	115
(3) 鉄道・バス不便地域の拡大	117
(4) サービスレベル別市街地の状況	119
(5) 地域公共交通の問題点の整理	129
第5章 指標設定の根拠	131
(1) 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	131
(2) 目標② 安心・快適に利用できる公共交通サービスの構築	137
(3) 目標③ 地域に合った望ましい交通行動の普及・定着	138
(4) 目標④ 従来の取組の枠組みを超えて参画・連携できる体制の構築	139
第6章 将来を見据えた盛岡都市圏の公共交通	143
1. 新技術の潮流	143
(1) MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)	143
(2) 自動運転	145
(3) キャッシュレス決済	146
(4) AIオンデマンド交通	147
(5) 貨客混載型交通システム	148
(6) 空飛ぶクルマ	149
2. 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	150
第7章 法定協議会の開催概要	154
1. 法定協議会の設置	154
2. 法定協議会の開催状況	158
3. 委員名簿	160

○データ時点における注意点

盛岡都市圏地域公共交通計画 現状分析編においては、出典への記載がある場合を除き、次に示すデータ時点を使用しています。

表 使用データ時点

分野	データ項目	データ時点
公共交通関連 ネットワーク	鉄道	令和6年（2024年）4月時点
	路線バス	令和6年（2024年）4月時点
	滝沢市福祉バス	令和6年（2024年）4月時点
	矢巾町市街地循環バス「やはばす」	令和6年（2024年）4月時点
	矢巾町予約型乗合バス「のりあい号」	令和5年（2023年）7月時点
	盛岡市患者輸送バス	令和3年（2021年）6月時点
	滝沢市患者輸送バス	令和5年（2023年）4月時点
地勢	行政区域	令和6年（2024年）4月時点
都市計画	都市計画区域	令和2年（2020年）2月時点
	市街化区域	令和2年（2020年）2月時点
	居住誘導区域	令和2年（2020年）2月時点

第1章 盛岡都市圏の現状

1. 地勢等の現況

(1) 地勢・地理

盛岡市、滝沢市、矢巾町の3市町（以下「盛岡都市圏」という。）の地勢及び地理については、次のとおりです。

■ 盛岡市

盛岡市は、岩手県の中央部北寄りに位置する岩手県の県庁所在地です。市域は東西 45.6km、南北 40.7km、面積は 886.47km²で、市域の東側は宮古市、岩泉町、西側は雫石町、滝沢市、南側は矢巾町、紫波町、花巻市、北側は八幡平市、岩手町、葛巻町と接しています。

盛岡市の地形は、北部と東部が山地及び丘陵地となっており、平地が南に開け、雫石川、中津川等の河川が中心市街地付近で北上川に合流しています。市域の北西部は、岩手山の噴火により形成された火山性の山地と丘陵地が広がっています。また、北部から東部にかけては北上高地に連なる小起伏山地、中起伏山地が広がるほか、南西部には山地と火山性の扇状地が見られます。一方、市街地とその南側については、北上川、雫石川及び中津川等の河川が運んできた砂礫によって形成された扇状地性の低地や、砂礫台地及び河岸段丘上に立地しています。

■ 滝沢市

滝沢市は、盛岡市の北西部に位置し、行政区域の規模は、東西約 14km、南北約 20km、面積 182.46km²となっています。

北西部に秀峰岩手山（2,038m）を抱き、諸葛川、木賊川や菓子川など複数の河川があります。

滝沢市の地帯を高度別に概観すると、標高 600m 以上の岩手山主体部地帯と、その東南に展開する標高 200m から 600m までの山麓地帯、及び北上川流域平野の西縁部に座を占める、標高 200m 以下の緩傾斜地帯、並びに平坦部地帯です。西北部の山麓地帯の畑作酪農の農村部と、東南部の 200m 以下の高度帯の第三紀山麓緩傾斜並びに沖積地帯に区分されます。このように対照的な土地条件を基盤にして、前者は畑作酪農、後者は水田果樹栽培の郊村的色彩の強い地域となっています。

■ 矢巾町

矢巾町は岩手県中央部に位置し、盛岡市の南に隣接する、面積が 67.32km² の、のどかな山と田園風景が広がる里と人が共存するコンパクトな町です。矢巾町の西部には標高 848m の南昌山がそびえ、東部には日本有数の河川である北上川が流れています。中央部は平坦地であり、稲作に適した自然条件をそなえる県央の優良農地が広がる田園地帯となっています。

標高 400m 以上の地帯は丘陵地として起伏が大きく、主として火山層になっています。しかし、南部と東南部の一部は石英粗面岩によって構成され、東南縁はほとんど第三紀系凝灰質砂岩あるいは砂質下位頁岩を基盤に上層は新規堆積物の火山放出層の成層が存しています。この新規堆積物の生成時期は長期にわたっており、ローム質上又は粘土状であり、一般的に保水性に富み軟弱です。

(2) 土地利用

①盛岡広域都市計画区域

盛岡広域都市計画区域の範囲、規模は次のとおりです。

表 1-1 盛岡広域都市計画区域の範囲・面積

名称	市町	範囲	面積(ha)	行政区域(ha)
盛岡広域 都市計画区域	盛岡市	行政区域の一部	44,570	88,647
	滝沢市	//	6,470	18,232
	矢巾町	//	5,720	6,728
	計		56,760	113,607

資料：岩手県県土整備部都市計画課「岩手県の都市計画－資料編－」（令和5年（2023年）3月31日現在）

本区域は、長い歴史を持ち、多くの先人が築き上げてきた伝統や文化、豊かな自然と調和させながら、岩手県の中心として行政機関や高度医療施設、教育施設、文化施設、商業施設など多くの都市機能を集積して発展してきました。また、東北新幹線、東北自動車道といった高速交通基盤が整備され、沿岸部や秋田県とを結ぶ交通結節点となっていることから、東北における拠点機能を担う都市としての役割も持っています。

しかし、本区域内において、交通渋滞の発生や幹線道路の不足など都市基盤の整備はまだ十分ではなく、円滑な都市活動に支障をきたしている状況も見られます。



図 1-1 盛岡広域都市計画区域の将来像

資料：岩手県「盛岡広域都市計画区域マスタープラン」（令和4年（2022年）3月）

②盛岡市立地適正化計画

盛岡市では、将来的な人口減少、少子高齢化を見据え、住宅や医療、福祉、商業施設等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指し、令和2年（2020年）3月に盛岡市立地適正化計画を策定しています。

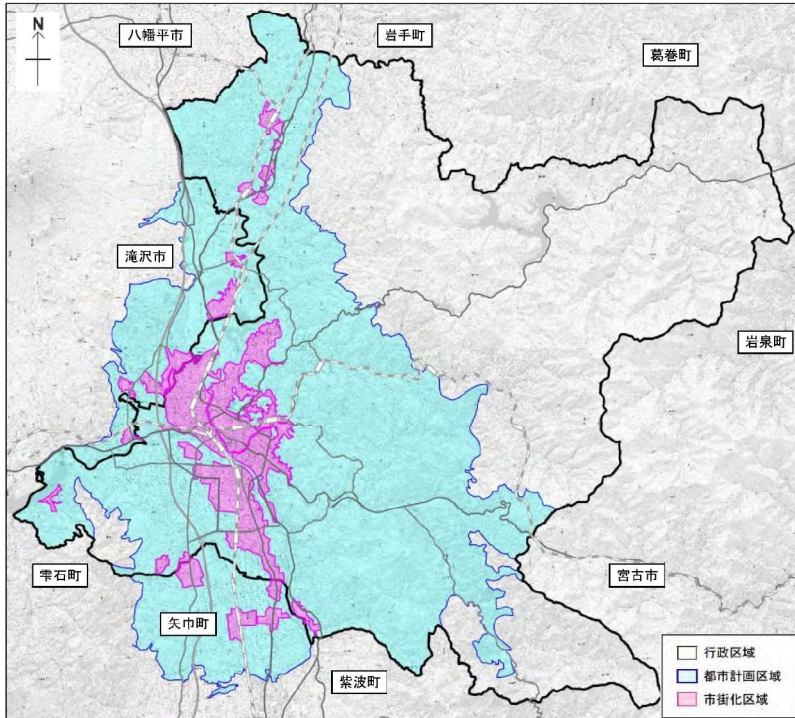


図 1-2 盛岡市立地適正化計画対象区域

※市街化区域：令和7年（2025年）3月末時点

盛岡市立地適正化計画の対象区域は、都市再生特別措置法第81条第1項の規定に基づき、盛岡市の都市計画区域となっています。

表 1-2 盛岡市立地適正化計画の対象区域の面積

行政区域面積	名称	都市計画 区域面積	市街化区域面積	市街化調整 区域面積
盛岡市 88,647ha	盛岡広域 都市計画区域	44,570ha	5,230ha	39,340ha

資料：盛岡市「盛岡市立地適正化計画」

(令和2年（2020年）3月策定、令和5年（2023年）3月第2回変更)

2. 人口推移

盛岡市の人口は減少傾向にあり、令和2年（2020年）から令和27年（2045年）までに約52千人の減少が予測されています。

同様に、滝沢市では約9千人、矢巾町では約4千人の減少が予測されています。

合計人口も減少しており、令和27年（2045年）までに約65千人の減少が予測されています。

表 1-3 盛岡都市圏の人口

市町名	現在の人口(人)		将来推計人口(人)					
	平成27年 2015年	令和2年 2020年	令和7年 2025年	令和12年 2030年	令和17年 2035年	令和22年 2040年	令和27年 2045年	令和32年 2050年
盛岡市	297,631	289,731	282,066	272,642	262,205	250,661	238,224	225,333
滝沢市	55,463	55,579	54,966	53,545	51,656	49,339	46,776	44,032
矢巾町	27,678	28,056	27,541	26,771	25,897	24,847	23,598	22,283
合 計	380,772	373,366	364,573	352,958	339,758	324,847	308,598	291,648

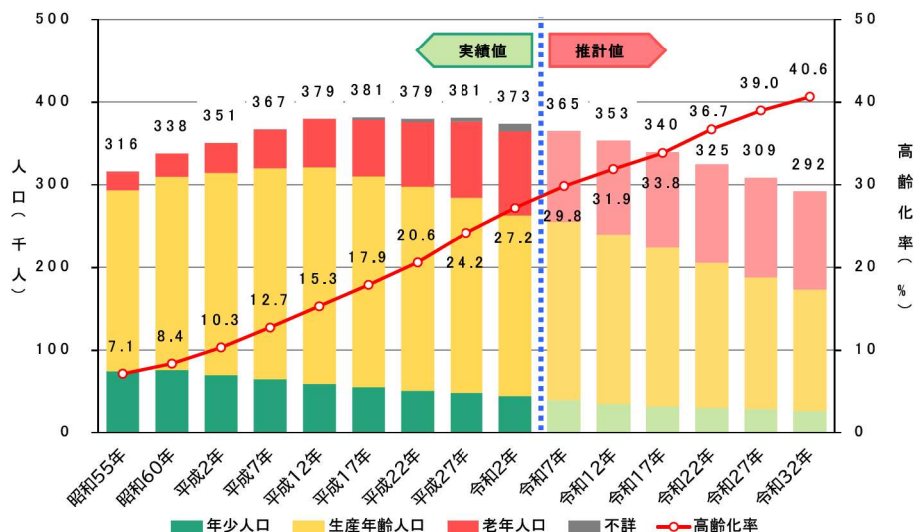


図 1-3 盛岡都市圏の人口の推移

資料：「現在の人口」 総務省「国勢調査」（各年10月1日現在）

「将来推計人口」 国立社会保障・人口問題研究所・男女・年齢（5歳）階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（令和5年（2023年）推計）

3. 移動の状況

①運転免許・自動車保有状況

3市町の運転免許保有者数は、平成30年（2018年）から令和5年（2023年）まで横ばいで推移しています。人口減少や高齢化の推移と比較すると、運転免許保有者数の変化は少ないと言えます。

表 1-4 盛岡都市圏の運転免許保有者数

市町名	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	令和3年 2021年	令和4年 2022年	令和5年 2023年
盛岡市	192,110人	191,247人	190,878人	190,693人	190,259人	189,616人
滝沢市	38,028人	38,262人	38,472人	38,673人	38,608人	38,649人
矢巾町	19,097人	19,279人	19,227人	19,149人	19,108人	19,033人
合計	249,235人	248,788人	248,577人	248,515人	247,975人	247,298人

資料：岩手県警察本部「岩手の免許人口」（各年12月末現在）

盛岡都市圏の自家用車保有台数は、令和2年（2020年）まで減少傾向でしたが、令和3年（2021年）以降僅かに増加傾向となっています。

世帯あたりの自動車保有台数は、盛岡市以外は県平均の1.4台/世帯を上回っています。

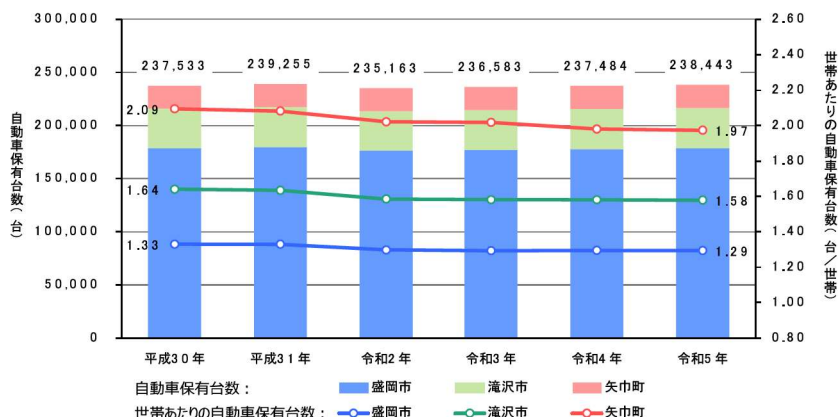


図 1-4 盛岡都市圏の自家用車保有状況

資料：「自動車保有台数」国土交通省東北運輸局「岩手県市町村別保有車両数」（各年3月31日現在）

「世帯数」各市町住民基本台帳（盛岡市及び矢巾町各年4月1日現在、滝沢市各年3月末現在）

②移動の傾向

■ 通勤通学流動

盛岡都市圏の通勤通学流動は、都市圏内の市町を跨ぐ移動が多くなっており、滝沢市では自市内で従業や通学する以上に、市外へ従業や通学しています。

盛岡都市圏での通勤通学手段をみると、公共交通利用は1割程度に対して、自家用車のみの利用が盛岡市では約6割で、滝沢市、矢巾町では約7割と多い状況となっています。また、盛岡市では自転車のみと徒歩のみも1割程度となっており、滝沢市、矢巾町よりも多い傾向にあります。

表 1-5 盛岡都市圏における通勤通学流動

市町名	自市区町村で 従業・通学	盛岡市で 従業・通学	滝沢市で 従業・通学	矢巾町で 従業・通学	その他市区町村 で従業・通学 (県内)
盛岡市	145,126 人	—	7,205 人	7,654 人	10,218 人
滝沢市	16,978 人	14,383 人	—	880 人	3,049 人
矢巾町	9,905 人	5,840 人	283 人	—	2,153 人
合計	172,009 人	20,223 人	7,488 人	8,534 人	15,420 人

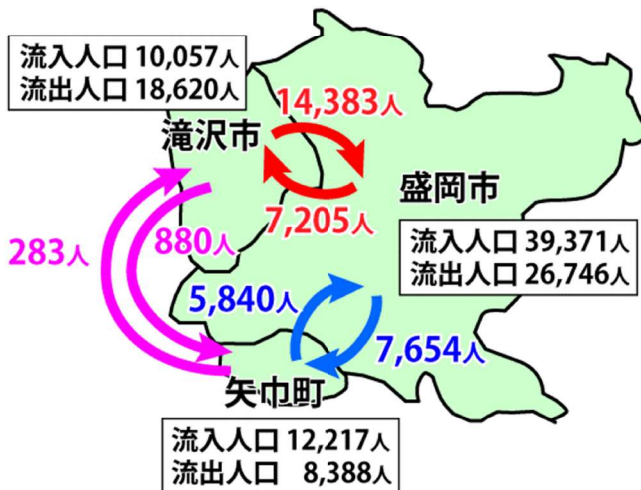


図 1-5 盛岡都市圏における通勤・通学流動

資料：総務省「国勢調査」（令和2年（2020年）10月1日現在）

表 1-6 盛岡都市圏における通勤通学手段

市町名	通勤者・通学者 総数	自家用車 のみ	オートバイ のみ	自転車 のみ	徒歩のみ	公共交通 利用	その他
盛岡市	145,528	82,958		850	16,590	16,014	14,755
滝沢市	29,628	21,246		130	1,552	1,916	2,471
矢巾町	14,958	10,431		49	1,056	1,244	1,415
合計	190,114	114,635		1,029	19,198	19,174	18,641

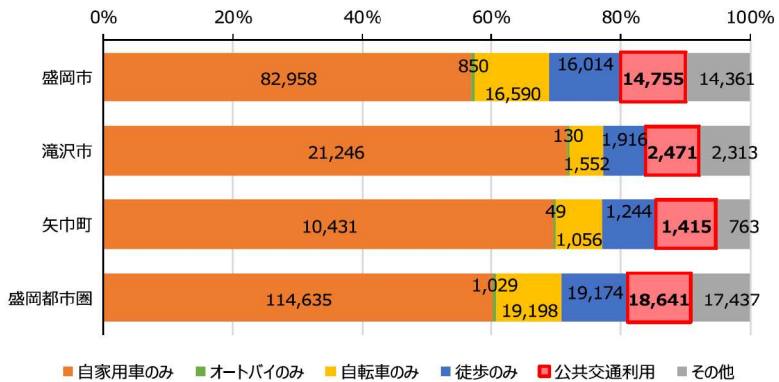


図 1-6 盛岡都市圏における通勤通学手段

資料：総務省「国勢調査」（令和2年（2020年）10月1日現在）

■ 日常生活の移動

人流ビックデータを用いて、日常の移動を分析しました。人流ビックデータの取得期間は次のとおりです。

表 1-7 人流ビックデータの取得期間

分類	データ取得期間	想定される移動
通常日	令和5年（2023年） 6月5日（月）～11日（日）	通常の平日・休日の移動
通常日(夏期)	令和5年（2023年） 7月23日（日）～29日（土）	夏休み期間中であり、主要な公共交通利用者がいない場合の移動
特定日 （イベント）	令和5年（2023年） 8月3日（木）～5日（土）	さんさ踊りにおける来訪者の移動
特定日(お盆)	令和5年（2023年） 8月10日（木）～15日（火）	長期休暇における帰省客・来訪者の移動

※人流ビックデータ

- データ取得範囲は岩手県全域とし、対象期間内に1回でも岩手県を訪問した方のなかで、ログを観測されたスマートフォンのデータ（株式会社プログウォッチャーのスマートフォンアプリによるGPSデータ「非集計ODデータ」）を取得し活用しました。
- 取得したデータ項目は、属性（居住地、勤務地、性別、年代）・OD・滞在時間・想定移動手段。
- 株式会社プログウォッチャーの提供するデータは、提携アプリをダウンロードしていて、かつ位置情報取得を許可したユーザーからのみ取得され、特定の個人が識別されないための加工を行なっています。

■ 平日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部、矢幅駅周辺）

通勤や通学を除く、平日の日中（10～15 時台）の移動では、盛岡市中心部を目的とする移動が多くなっています。また、大型商業施設、医療施設等の集客施設を目的地とした移動も多くなっています。

盛岡市南部や矢巾町エリアでは、岩手医科大学附属病院へ移動が集中している状況が確認できます。

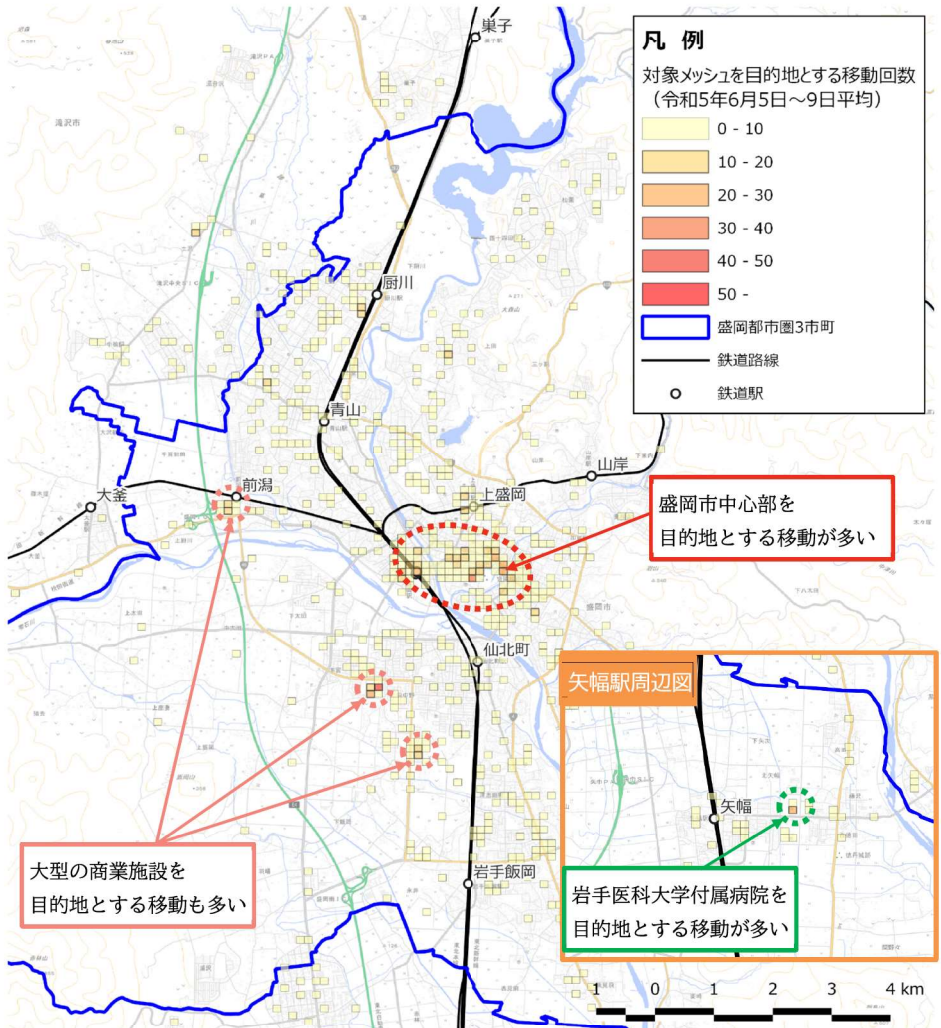


図 1-7 平日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部、矢幅駅周辺）

資料:「非集計ODデータ」(令和5年(2023年)6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出 N=26,799)

■ 平日 10～15 時台の目的地（盛岡市北部、滝沢市東部）

盛岡市北部や滝沢市東部エリアでは目立った目的地は少なく、玉山地域では商業施設等や滝沢市東部では岩手県立大学や盛岡大学への移動が僅かに発生しているのみとなっています。

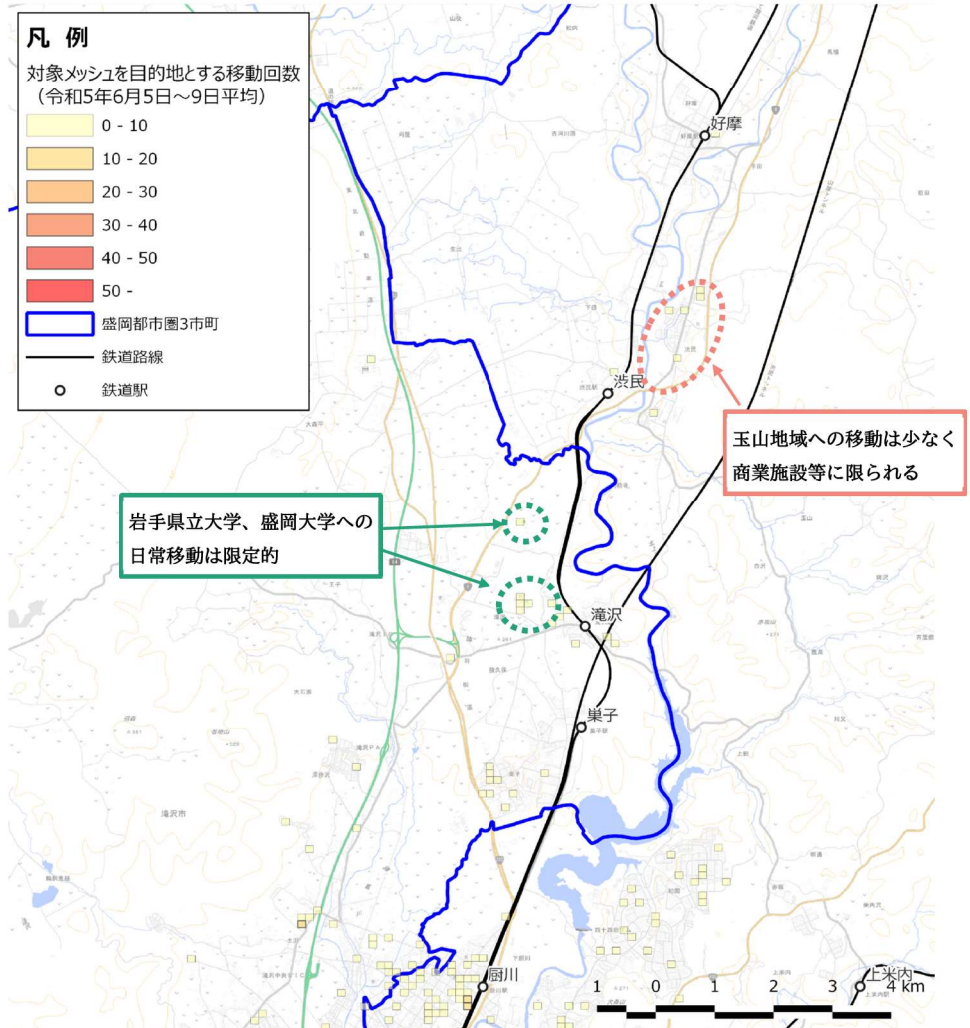


図 1-8 平日 10～15 時台の目的地（盛岡市北部、滝沢市東部）

資料:「非集計ODデータ」(令和5年(2023年)6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出 N=26,799)

■ 休日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

休日の日中（10～15 時台）の移動では、平日と比べて、目的地となっている地点が多く存在しており、広く移動しています。特に、郊外に目的地が分散している傾向にあります。

盛岡市中心部については、平日の方が通院や業務を目的として内丸地区等の広い範囲に集客していますが、休日は大通周辺に多く移動しています。

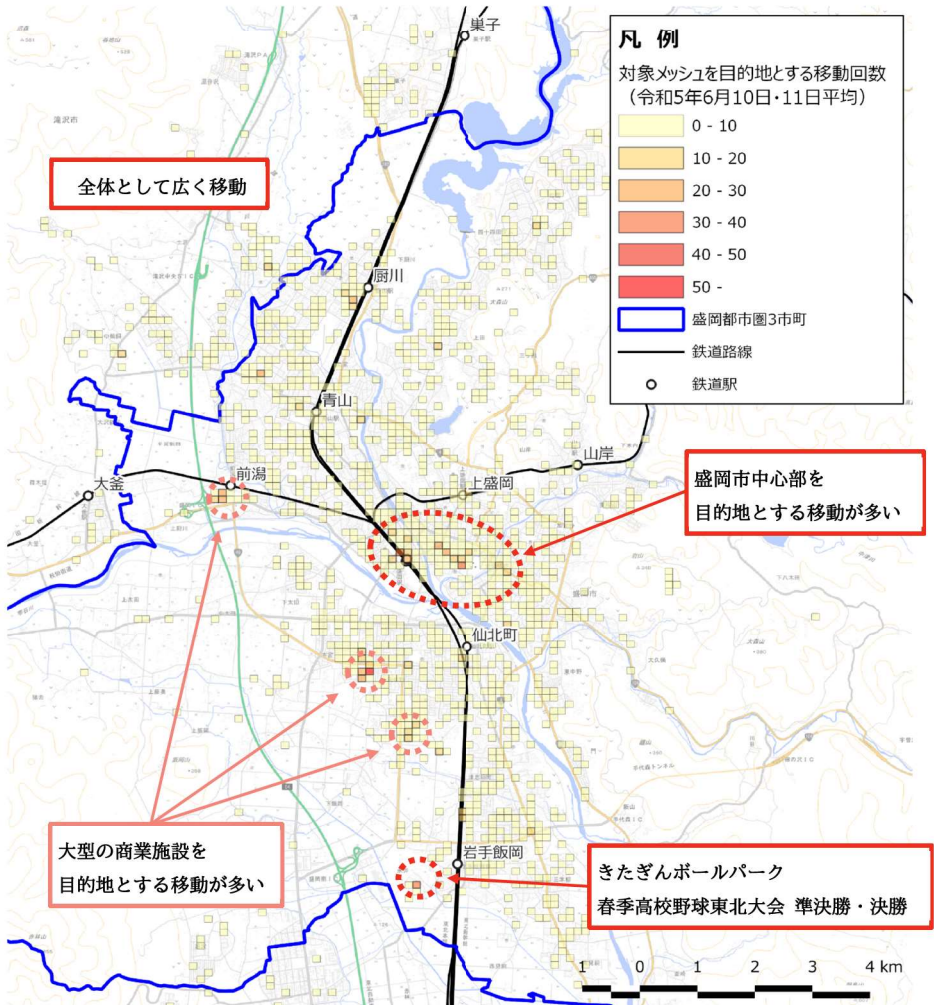


図 1-9 休日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

資料:「非集計ODデータ」(令和5年(2023年)6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出 N=11,500)

■ 平日 19～21 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

平日の夜間（19～21 時台）の移動では、平日の日中と比べて、盛岡中心部（大通周辺）への移動が集中する傾向にあります。夜間の遅い時間帯についても、盛岡中心部（大通周辺）から郊外へ帰宅する需要が一定程度あるものと予想されます。

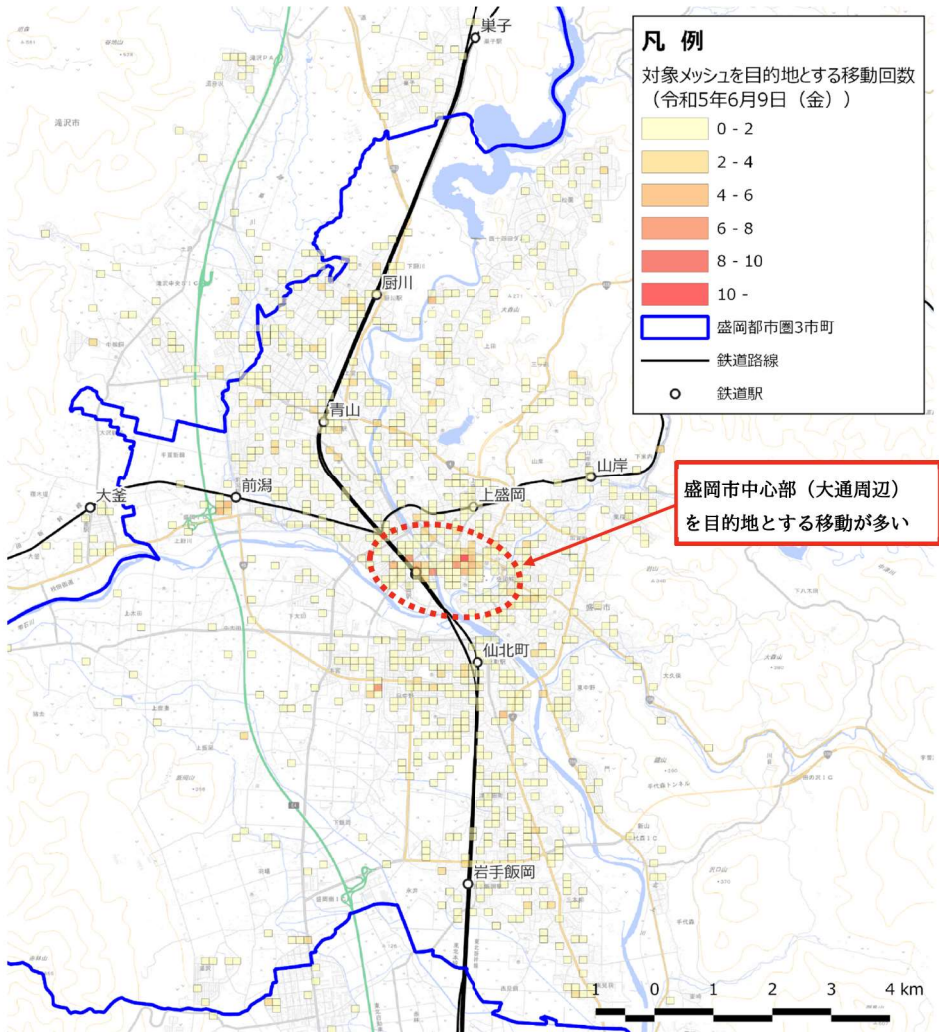


図 1-10 平日 19～21 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

資料:「非集計ODデータ」(令和5年(2023年)6月5日～11日、業務・その他利用のみ抽出 N=1,533)

■ 観光客の移動

日常の移動と同じく、人流ビックデータを用いて、観光客の移動について分析を行いました。

観光客による移動のうち、さんさ踊り開催日の移動については、早い時間から盛岡市中心部に移動している傾向にあります。開催中はさんさ踊りの会場に目的地が集中しています。

さんさ踊り翌日の移動については、盛岡市中心部やその周辺に分散していることに加え、盛岡駅周辺が目的地となっています。さらに、宿泊後に特定の観光地を巡る傾向は少なくなっています。

よって、翌日は盛岡市中心部やその周辺へ移動するのみであり、宿泊者はすぐに次の滞在地へ移動している、もしくは帰宅していると考えられます。

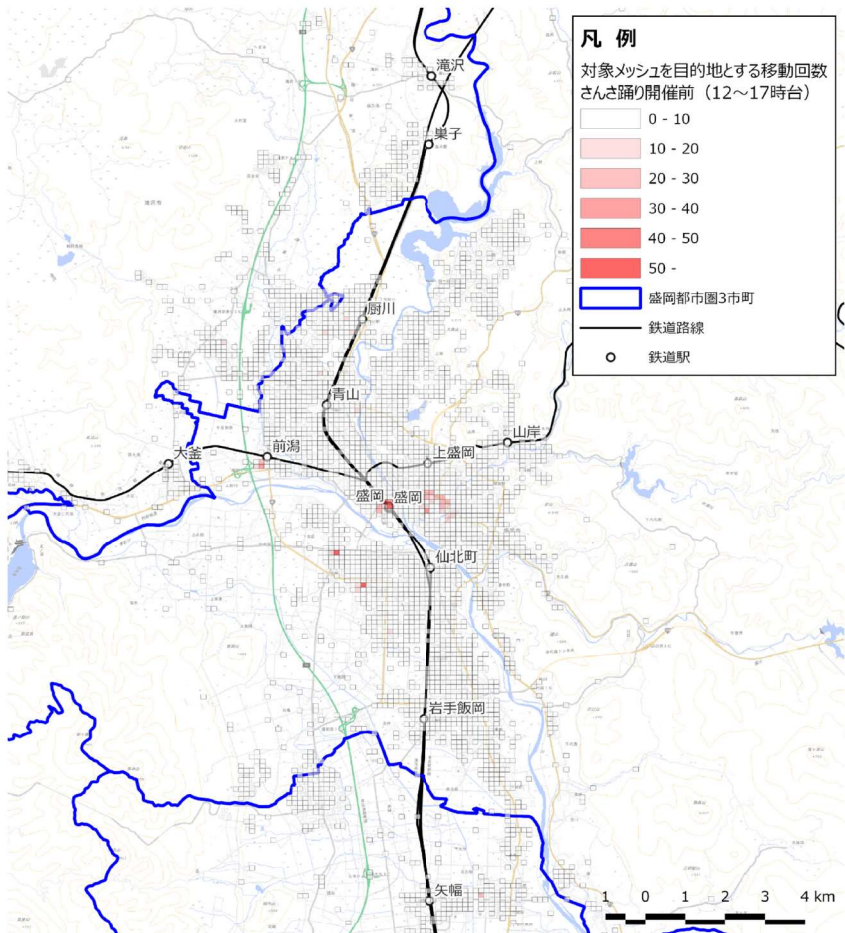


図 1-11 さんさ踊り開催前12～17時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）8月4日、観光利用のみ抽出）

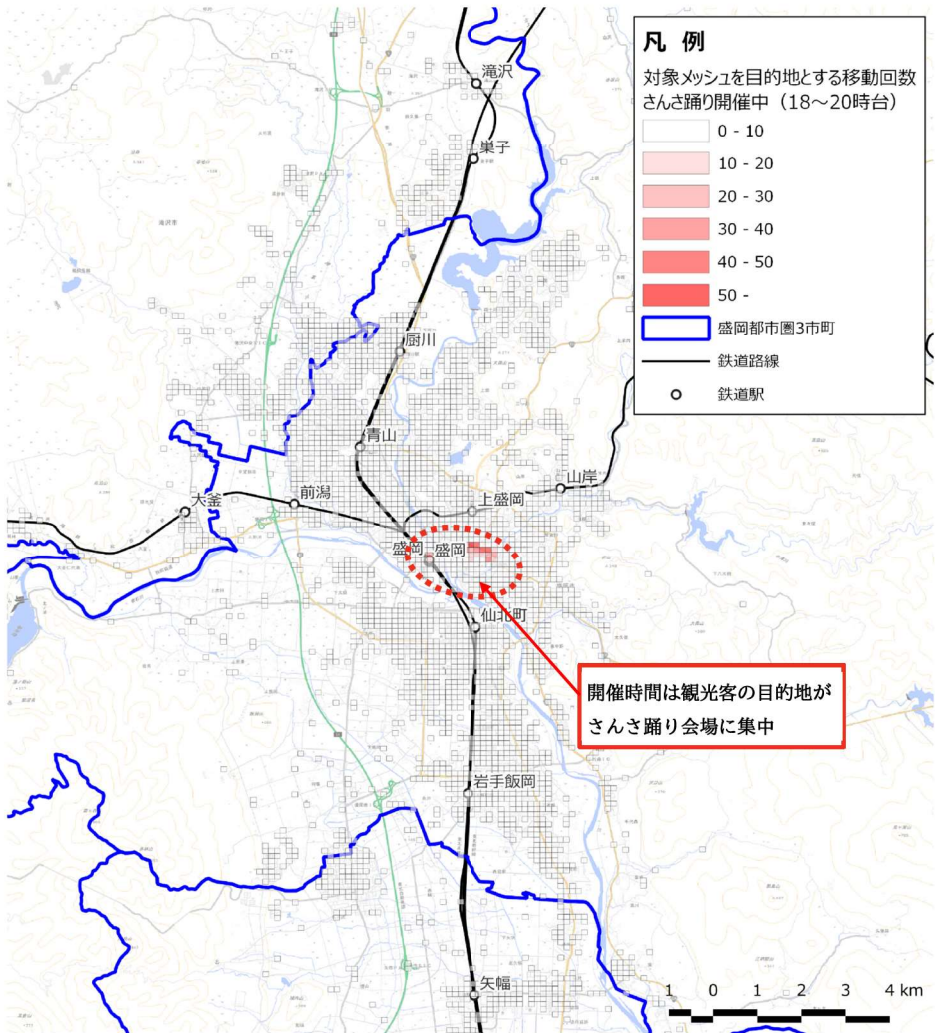


図 1-12 さんさ踊り開催中 18～20 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）
資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）8月4日、観光利用のみ抽出）

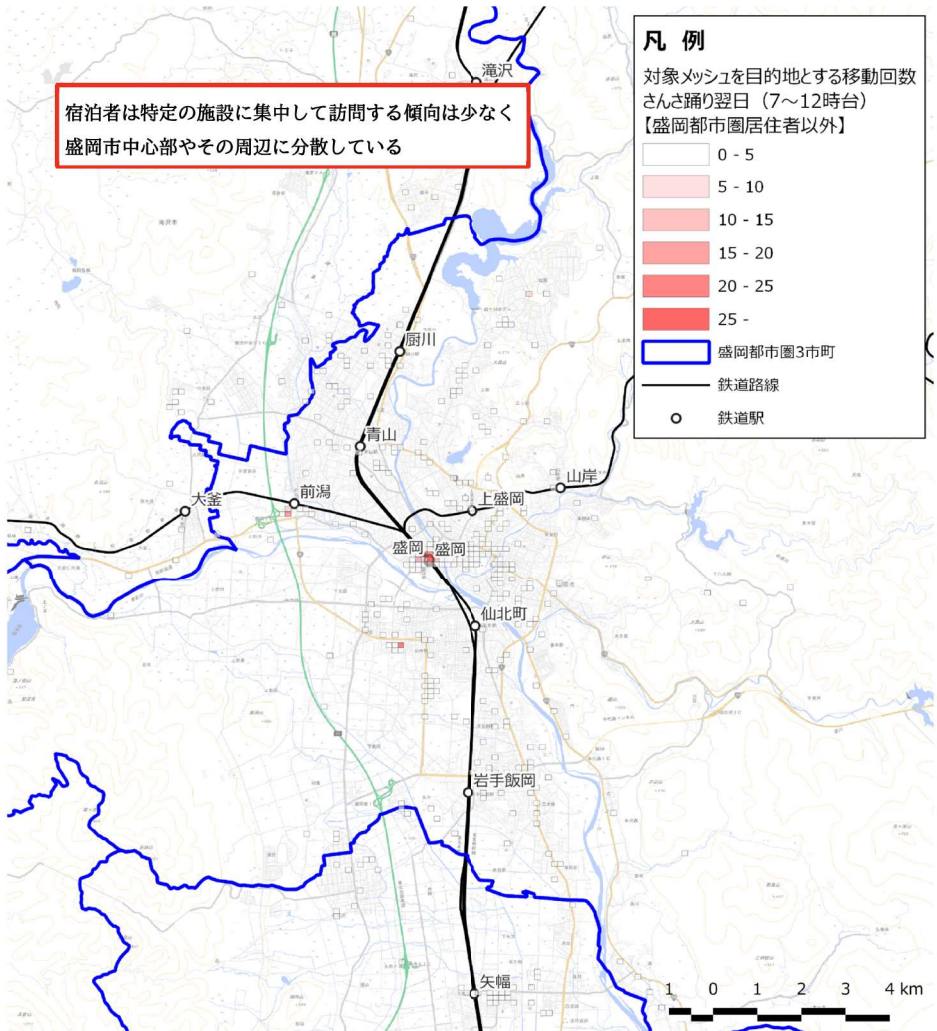


図 1-13 さんさ踊り翌日 7～12 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）
資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）8月5日、観光利用のみ抽出）

■ 乗り換え需要

取得した人流ビックデータから、乗り換え需要について集計を行いました。なお、乗り換え需要は、下図に示すとおり、交通結節点以外の地区から鉄道駅やバスターミナル等のトリップ数を計上したものです。

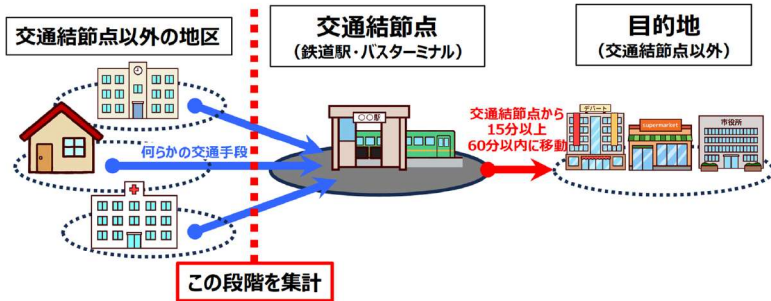


図 1-14 乗り換え需要算出の定義

※「交通結節点から15分以上60分以内に移動」について、使用している「非集計ODデータ」は、スマートフォンによるGPS位置情報を取得しており、データの取得間隔により「滞在」と判定されるのは15分以上となる。また、地域連携ICカード「iGUCA」の乗り継ぎ割引適用が降車後60分以内であり、60分以上滞在する場合は、交通結節点周辺に目的地があると想定されるため。

交通結節点である鉄道駅やバスターミナルの乗り換え需要は、盛岡駅が突出しており、令和5年（2023年）6月5日から11日までの1週間で962回計測されています。

その他の交通結節点では、仙北町駅、岩手飯岡駅、矢幅駅、青山駅、盛岡バスセンターが比較的多い地点となっています。

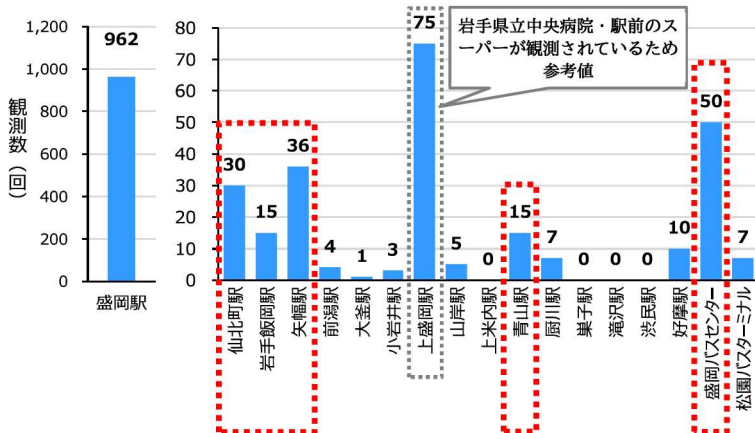


図 1-15 鉄道駅・バスターミナルの乗り換え需要

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）6月5日～11日、
鉄道駅・バスターミナルを経由地とした移動数 N=1,220 を抽出）

乗り換え前の出発地を次のとおり整理しました。

鉄道駅やバスターミナルを経由し、目的地へ移動する傾向が多い箇所をみると、盛岡駅のほか、仙北町駅、岩手飯岡駅、矢幅駅、青山駅、盛岡バスセンターでその傾向が多くなっています。

例えば矢幅駅では、矢巾東部地区を出発し、矢幅駅を経由して目的地へ向かう傾向が多く、矢巾町の結節点として利用されています。

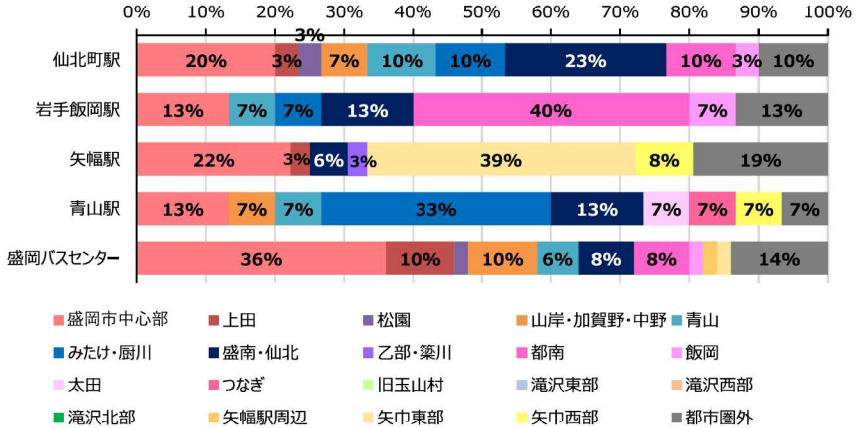


図 1-16 鉄道駅・バスターミナルでの乗り換え前の出発地

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）6月5日～11日、仙北町駅 N=30、岩手飯岡駅 N=15、矢幅駅 N=36、青山駅 N=15、盛岡バスセンター N=50 を抽出）

第2章 上位・関連計画の整理

1. 計画の位置づけ

本計画は、盛岡都市圏の各市町における既存計画を基本的には踏襲した上で、上位計画である各市町の総合計画やその他の関連計画と整合及び連携を図るものとします。なお、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」とも整合を図ります。

【盛岡都市圏各市町の上位・関連計画】

盛岡都市圏各市町の総合計画

- ・ 盛岡市総合計画(令和7～16年度(2025～2034年度))
- ・ 第2次滝沢市総合計画(令和6～13年度(2024～2031年度))
- ・ 第8次矢巾町総合計画(令和6～13年度(2024～2031年度))

盛岡都市圏各市町策定の

- ・ 公共交通に関する計画、まちづくりに関する計画(都市計画マスタープラン、立地適正化計画)等

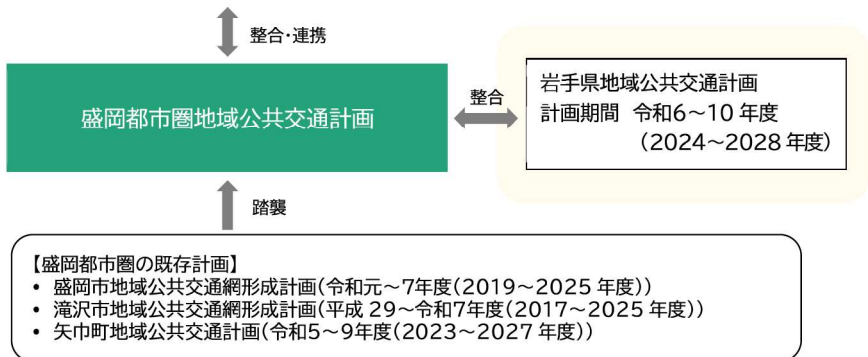


図 2-1 計画の位置づけ

2. 既計画の取組状況

(1) 盛岡市

①取り組み概要

盛岡市では、盛岡市総合交通計画（平成 19 年度（2007 年度）策定、平成 30 年度（2018 年度）一部改訂）、もりおか交通戦略（平成 21 年度（2009 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（1998 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令和元年（2019 年）11 月に盛岡市地域公共交通網形成計画を策定しました。

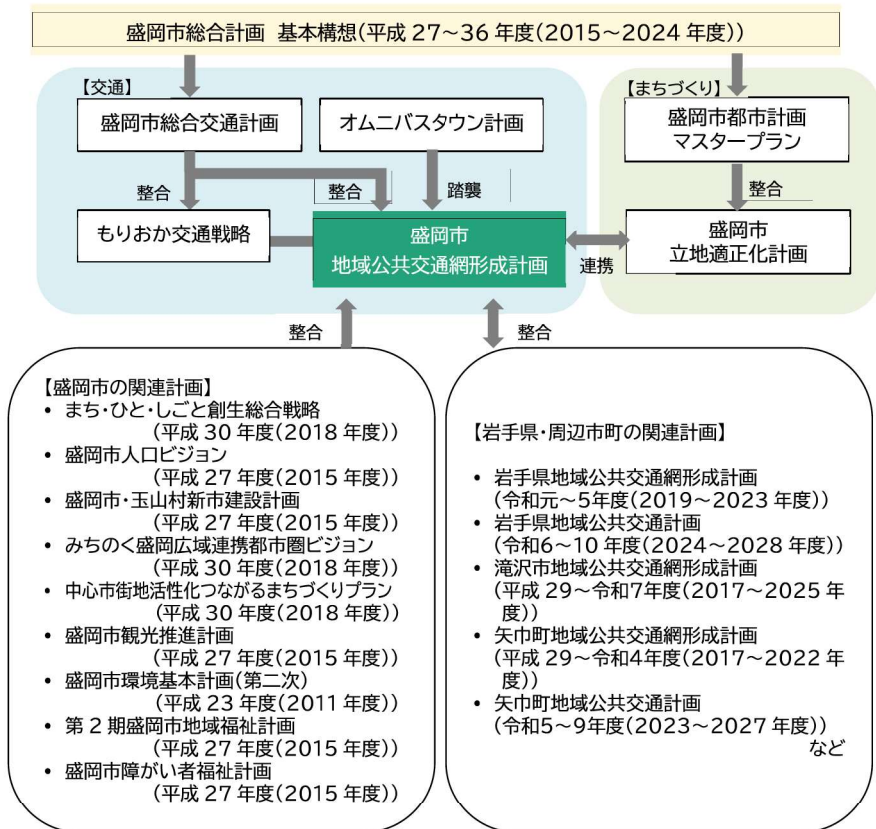


図 2-2 盛岡市地域公共交通網形成計画の位置付け

②取り組み状況

項目	内容
策定時の課題	【課題1】人口や都市機能の集積を誘導促進するコンパクトなまちづくりとの連携 【課題2】田園・中山間地区の集落と地域拠点などの連絡 【課題3】東北・岩手県・盛岡広域連携都市圏の交流と連携の促進 【課題4】市民や観光客などの来訪者にもわかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供 【課題5】交通事業者・行政・市民の協力と連携
実施施策	施策の柱1：公共交通網の再編 施策の柱2：利便性を高めるサービスの改善 施策の柱3：利用促進への協働の取り組み 施策の柱4：運行や事業への支援
実施状況・課題等	【実施状況】 バスロケ・サイネージの設置、ＩＣカードの導入、前潟駅整備、盛岡バスセンターの整備、まちなか・おでかけバス及び列車でおでかけきっぷ事業の実施、ＪＲ山田線利用促進漫画小冊子の作成、ＪＲ山田線乗り方教室の開催、バス停での雪かきくん設置、バス車両のバリアフリー化補助 等 毎年9月20日の「バスの日」にちなみ、「盛岡市バスの日まつり」を実施し、公共交通利用促進を図っている。 【課題】 中心部や市街化区域※内の拠点と周辺部の拠点を連絡する幹線的な鉄道やバスなどのネットワークの維持及び確保、まちづくりの進展に合わせたネットワークの確保、公共交通利用促進施策の更なる取り組み

※市街区域：令和7年（2025年）3月末時点



図 2-3 開業後の盛岡バスセンター（待合室）

(2) 滝沢市

①取り組み概要

滝沢市では、平成 18 年（2006 年）3 月に策定した「滝沢村公共交通計画」に見直しをかけ、滝沢市の最上位計画である「第 1 次滝沢市総合計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、将来像である『誰もが幸福を実感できる活力に満ちた地域』の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして平成 29 年（2017 年）9 月に滝沢市地域公共交通網形成計画を策定しました。

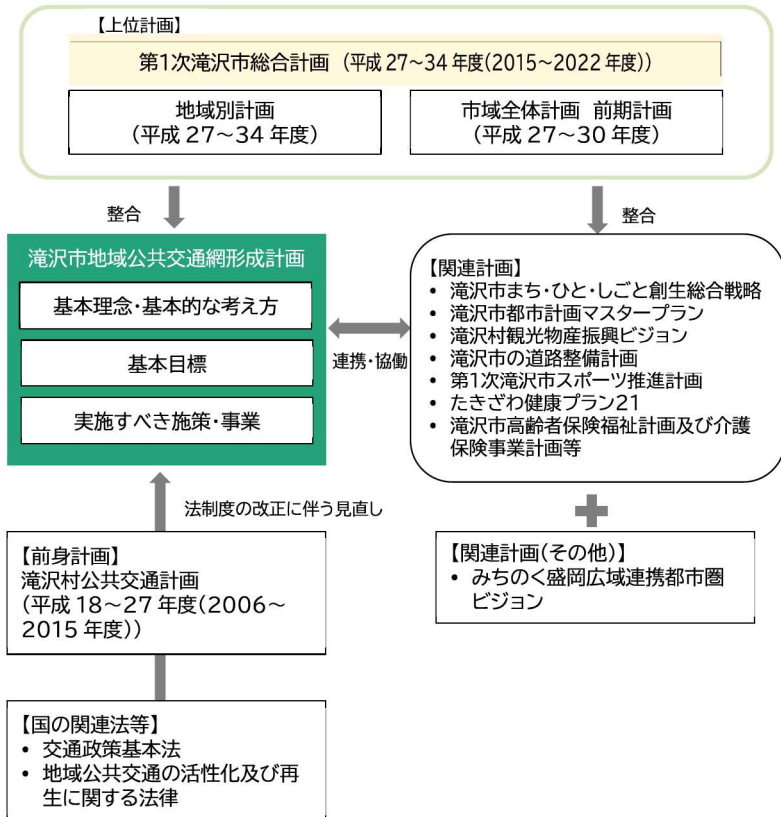


図 2-4 滝沢市地域公共交通網形成計画の位置付け

②取り組み状況

項目	内容
策定時の課題	【課題1】市制移行・まちづくりと整合を図った交通体系の見直し・再構築 【課題2】高齢者・免許返納者への対応及び若年層・転入者層へのサービスが不十分 【課題3】既存幹線軸バスルートにおける渋滞の発生による定時性の低下 【課題4】地域公共交通のサービス水準の不均衡・地域内格差が発生 【課題5】市内の各交通モードが有機的に繋がっておらず利用者ニーズと不整合 【課題6】公共交通の利用方法が分からない等、情報提供・案内が不十分 【課題7】観光振興・健康増進等の各施策・事業との連携が不十分
実施施策	施策1：公共交通の利便性向上プロジェクト 施策2：公共交通の認知度向上プロジェクト 施策3：公共交通の環境改善プロジェクト 施策4：多様な主体と連携・協働プロジェクト
実施状況・課題等	【実施状況】 路線バスのビッグルーフ滝沢への乗り入れ、「滝沢市公共交通マップ」の作成、I G R滝沢駅へのコラボデザインの設置、「滝沢NAV I」を活用した公共交通に関する情報発信、チャグバスの運行、I G Rラッピング車両の運行、滝沢市役所及びビッグルーフ滝沢のバス停待合環境整備、バスロケ・サイネージの設置、ビッグルーフ滝沢サイクルポート等の設置、J R小岩井駅周辺環境整備、路線バスの目的地表示の改善、バス停留所名称の統一、I G R駅の駅名標や乗継案内サイン看板の設置、市職員の出張における路線バスの利用促進、交通ドライバー確保に向けたP Rポスターの作成 【課題】 福祉バス及び患者輸送車の見直し及び地域内交通の検討、バス運転士確保対策、運転免許自主返納者への支援の検討、観光拠点としての小岩井駅活性化に向けた取組の検討



図 2-5 滝沢市×I G Rラッピング車両

(3) 矢巾町

①取り組み概要

矢巾町では、コミュニティバス「さわやか号」の利用者減少や交通不便地域を解消するため、公共交通ネットワークを再編することを目的として、平成30年（2018年）1月に「矢巾町の望ましい公共交通のすがた」を明らかにする「矢巾町地域公共交通網形成計画」を策定しました。

利便性と発展性を高めるまちづくりの一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要性が高まっている中、これまでの地域公共交通網形成計画を改定した第二次計画として、引き続き矢巾町における公共交通のマスタープランとして、まちづくりとの連携や地域現況を考慮し、公共交通ネットワークの利便性や効率性を向上させることを目的として令和5年（2023年）1月には矢巾町地域公共交通計画を策定しました。

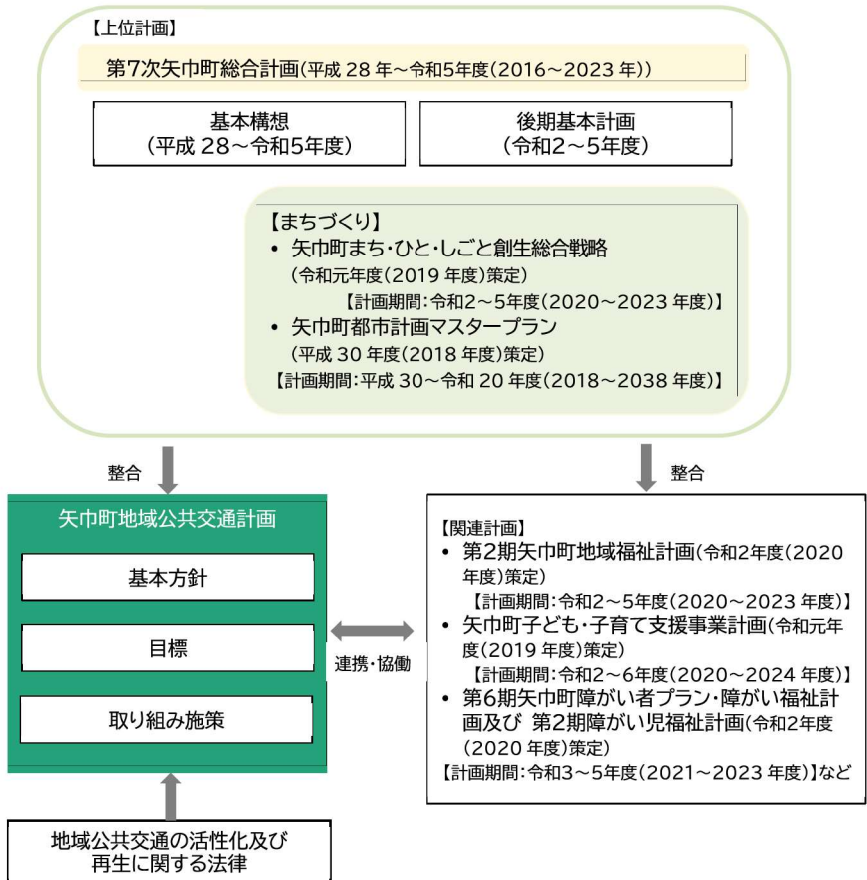


図 2-6 矢巾町地域公共交通計画の位置付け

②取り組み状況

項目	内容
策定時の課題	【課題1】人口減少社会における公共交通の維持・確保 【課題2】公共交通に対する満足度の向上 【課題3】地域公共交通への理解・周知 【課題4】公共交通における新施策の導入
実施施策	施策1：持続可能な公共交通の実現 施策2：公共交通の利便性・機能性の向上 施策3：交通結節点での乗り継ぎ機能の強化 施策4：利用者の目線に立った分かり易い情報の提供
実施状況・課題等	【実施状況】 市街地循環バス（やはばす）及び予約型乗合バス（のりあい号）の運行、公共交通の利用方法解説動画完成・公開、やはばすのラッピング車両導入、やはばすにＩＣカード対応車載器導入、矢幅駅に電子ペーパーを用いた時刻表設置、交通事業者支援金交付 等 【課題】 デマンド交通の盛岡市南部への運行区域拡大、市街地循環バスの利用促進、公共交通情報の周知体制の強化



図 2-7 やはばす ラッピング車両

(4) これまでの取組の課題

■ 全国的な傾向

- ・路線バスと地域鉄道の利用者数の推移は、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）流行により利用者が大幅に減っています。
- ・バス運転士数は、令和12年度（2030年度）には全国的に輸送規模を維持した上で必要とされる人員が大幅に不足すると予測されています。

■ 盛岡都市圏での問題点

盛岡都市圏では日常的に市町を跨いでの移動が多い特徴があるものの、各市町で展開する公共交通ネットワークや施策は自市町内に留まっており、市町単独における計画策定では解決し難い問題点です。

- 移動需要に対し公共交通ネットワークが乖離している可能性
- 盛岡都市圏でも新型コロナの流行により公共交通の利用が減少
- 路線バス運転士不足による減便

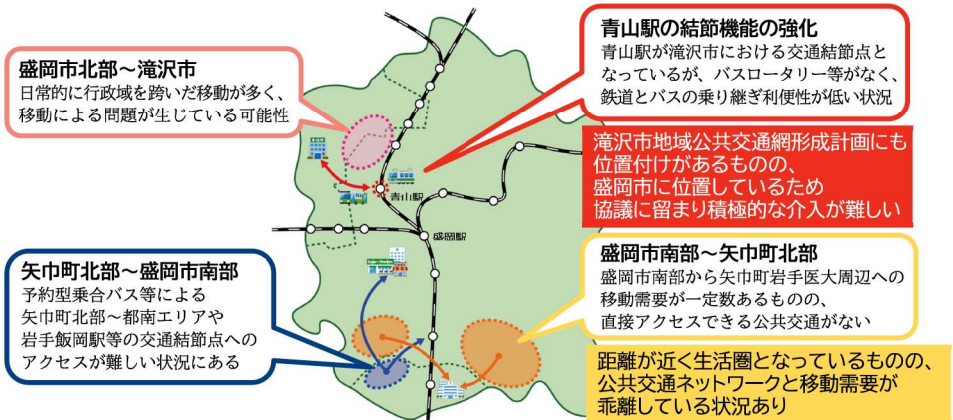


図 2-8 これまでの取組における問題点

盛岡都市圏の各市町における公共交通にかかる行政負担額※は、令和4年度（2022年度）までは微増傾向にありましたが、令和5年度（2023年度）には盛岡市、滝沢市では大幅に増加しています。

→行政負担が増加傾向

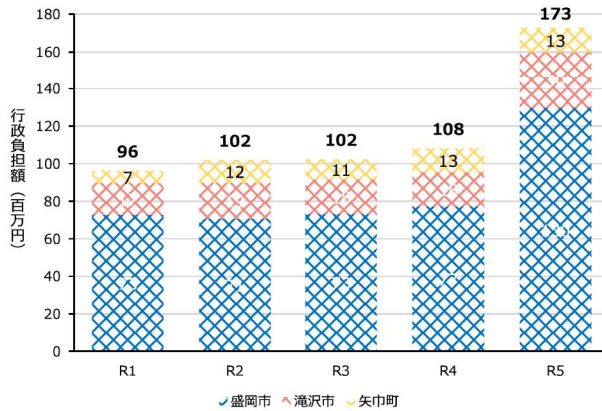


図 2-9 公共交通にかかる行政負担額の推移

資料：盛岡市、滝沢市、矢巾町

※路線の運行・維持、経営支援に関する行政負担額

■ 盛岡都市圏の取組の課題

公共交通利用の促進のため、盛岡市では「盛岡市バスの日まつり」を、滝沢市では「たきざわのりものフェスタ」等をそれぞれ実施しています。しかし、施策実施の予算が限られ、開催を見送ることもあることや開催に当たりそれぞれ交通事業者との協議や調整を行うため、交通事業者にも負担がある状況となっています。

また、盛岡都市圏の3市町それぞれで公共交通マップを作成、発行しているものの、表記や情報量に差があり、乗り継ぎ等は前提とされていません。

→盛岡都市圏して連携した施策展開が行われておらず、目的が同じ施策を共同で取り組むことで行政負担額の軽減や協議等の効率化、効果的な施策実施に繋がる可能性

表 2-1 3市町単独での公共交通利用促進イベント実施状況

開催年度	市町	イベント	負担内容	負担額(千円)
令和元年度 (2019年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	企画・運営 等	600
	滝沢市	たきざわバスまつり	企画・運営、乗車体験 等	1,650
	矢巾町			
令和2年度 (2020年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	新型コロナ蔓延防止により	中止
	滝沢市	たきざわバスまつり	新型コロナ蔓延防止により	中止
	矢巾町			
令和3年度 (2021年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	新型コロナ蔓延防止により	中止
	滝沢市	バスマップサミット in いわて滝沢	滝沢市後援	0
	矢巾町			
令和4年度 (2022年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	企画・運営 等	600
	滝沢市	たきざわのりものフェスタ	乗り方教室、イベント車両展示 等	933
	矢巾町			
令和5年度 (2023年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	企画・運営 等	600
	滝沢市	たきざわのりものフェスタ		開催見送り※
	矢巾町			
令和6年度 (2024年度)	盛岡市	盛岡市バスの日まつり	企画・運営 等	600
	滝沢市	滝沢市おやこフェスタ	イベント車両展示	116
	矢巾町			

資料：盛岡市、滝沢市、矢巾町

※施策実施の予算が限られるため開催見送り



図 2-10 たきざわのりものフェスタの様子

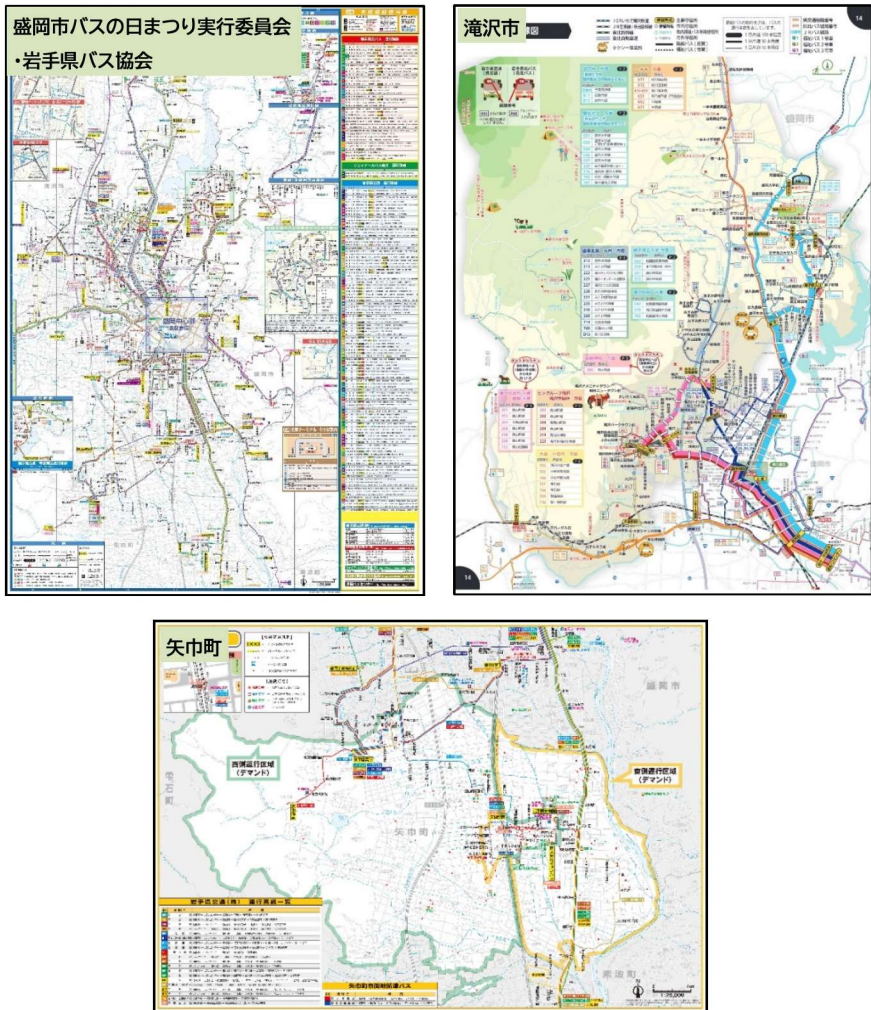


図 2-11 3 市町それぞれで作成している公共交通マップ

3. 上位・関連計画の整理

(1) 盛岡都市圏の各市町における計画

①盛岡市

■ 盛岡市総合計画

上位計画

項 目	内 容
策定時期	令和6年度（2024年度）
計画期間	令和7～16年度（2025～2034年度）
共に目指す将来像	輝きが増し 活力に満ち 夢をかなえるまち盛岡
公共交通に関する内容	○基本構想 ■基本目標を達成するための施策 <u>基本目標4：安全・安心で快適に暮らせるまちづくり</u> <u>【10年後になりたい姿】</u> 誰もが暮らしやすく住み続けたいまち ○実施計画（令和7年度（2025年度）～令和9年度（2027年度）） <u>施策25：交通環境の構築</u> 幹線道路の整備、自転車走行環境や歩行環境の整備のほか、地域公共交通の確保維持などに取り組み、総合的な交通体系を確立するとともに、公共交通や自転車の利用促進を図り、地球環境にやさしく誰もが快適に移動できる交通環境を構築します。 <u>小施策 1 総合交通計画の推進</u> 公共交通の維持・確保を図るため、持続可能な公共交通ネットワークを形成する必要があることから、盛岡市、滝沢市及び矢巾町の3市町が共同で策定する盛岡都市圏地域公共交通計画に基づき、地域住民や交通事業者等と連携・協力しながら各種取組を進めます。 <u>小施策 2 公共交通機関の利便性向上と利用促進</u> 快適で利用しやすい公共交通環境を構築し、自家用車利用からの転換を促進させるために、交通結節点等の利便性や機能性の向上とともに、公共交通サービスの提供を図るほか、公共交通マップの作成やイベントの開催など、利用促進につながる事業に取り組みます。 <u>小施策 3 自転車、歩行者のための交通環境の充実</u> 自転車の利用促進と歩行環境の向上を図るため、引き続き、国や岩手県と連携して自転車走行空間の整備による効果的な自転車ネットワーク形成を図るほか、交通安全や自転車の利用マナーの啓発などの取組を進めます。また、安全で快適な通行機能を確保するため、放置自転車の防止対策に取り組みます。 <u>小施策 4 都市活動を支える幹線道路の整備</u> 車両の円滑な走行空間や安全な歩行空間の確保などによって、交通環境の改善を図るための幹線道路整備を引き続き実施する必要があるため、国への要望活動を行い、計画的に事業を実施できるよう取り組みます。

■ 盛岡市都市計画マスタープラン

関連計画

項目	内容
策定時期	全体構想：令和3年（2021年）7月 第2回変更 地域別構想：令和5年（2023年）3月変更
計画期間	－
公共交通に関する内容	■ まちづくりの基本的な方針 <u>基本方針5：都市活動を支えるやさしい交通体系づくり</u> 都市活動を支える交通は、目的や場所、時間などに応じて適切な交通手段で移動できるよう、広域的な交通網を確保しながら、市街地を中心に公共交通を利用しやすくするとともに、歩行者や自転車が安全で快適に移動できる交通環境を確保し、自動車に過度に依存しない「ひと・まち・環境にやさしい」交通体系をつくります。 -盛岡市の将来都市構想図- 凡 例 - 自然保全ゾーン - 都市環境調和ゾーン - 田園・樹園ゾーン - 市街地ゾーン - 都心ゾーン - 試験研究機関 - 自然とのふれあいの軸 - 河川 - 主な公園 - 市街地環状道路（紺） - 公共交通軸（紫） - 都心環状道路（赤） - 放射道路（青） - 放射道路（ルート未決定） - 他の主要道路（灰色） - 他の主要道路（未整備） - 東北縦貫自動車道 - 鉄道 - 鉄道駅（[]予定） - 中心拠点 - 地域拠点 - 交通結節点（鉄道駅） - 地域高層拠点

項 目	内 容
策定時期	令和2年(2020年)3月(令和5年(2023年)3月 第2回変更)
計画期間	目標年次: 令和17年度(2035年度)
公共交通に関する内容	■課題解決のための取組み方針 方針3 利用しやすい地域公共交通網の形成 自家用車に過度に依存することなく、移動することが可能なように、中心拠点と地域拠点や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持を図ります。 また、公共交通が便利なエリア、特に主要な鉄道駅や公共交通軸を通る主要なバス路線の沿線等の人口密度を維持することにより、公共交通ネットワークの効率化と維持を図ります。 -居住誘導のイメージ- 公共交通軸沿線等の公共交通の利便性の高い区域の人口密度を維持 旧玉山村の中心として都市機能・人口が集積する区域の人口密度を維持

■ 盛岡市総合交通計画（一部改正）

関連計画

項目	内容
策定期間	平成 19 年（2007 年）7 月（平成 30 年（2018 年）10 月一部改訂）
計画期間	—
公共交通に関する内容	■ 盛岡市総合交通計画基本方針 <u>基本方針：さまざまな交通手段を組み合わせ、自動車に過度に依存しない交通環境づくり</u> - 環境影響へも配慮し、自動車に過度に依存せず、場所や目的に応じたさまざまな交通手段の特徴を活かした交通体系を確立します。 - 鉄道、バス、タクシー、自転車などを組み合わせた活用により、自動車利用を減らすことができる環境づくりを行います。 - 交通手段の組み合わせ利用が便利になるような施設整備や、結節点整備を行います。 ■ 将来像の実現化方策 【盛岡市の交通の全体像の実現方策】 盛岡の交通の全体像を実現するための取り組みとして、オムニバスタウン事業で取り組んできたゾーンバスの充実を柱として、公共交通機関のネットワーク構築に取り組めます。 -公共交通機関ネットワークのイメージ-

■ もりおか交通戦略（第二期）

関連計画

項目	内容
策定時期	令和3年（2021年）9月
計画期間	令和3～12年度（2021～2030年度）
公共交通に関する内容	交通戦略：快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略 戦略の狙い（テーマ）：歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、居心地が良く歩きたくなる賑わいのあるまちなかの空間を創出する 交通戦略：公共交通軸の充実・強化を図る戦略 戦略の狙い（テーマ）：地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する -公共交通の充実・強化を図る戦略実施方針- 公共交通の充実・強化を図る戦略実施方針 戦略の狙い（テーマ）：地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する 中心市街地の戦略施策 - 歩行者・自転車利用の促進 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 近郊地区の戦略施策 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 市街地区の戦略施策 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 市外地区の戦略施策 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 市域外地区の戦略施策 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上 - 公共交通の利便性向上 - 歩道・自転車道の整備・拡充 - 歩道・自転車道の安全確保 - 歩道・自転車道の快適性向上

②滝沢市

■ 第2次滝沢市総合計画

上位計画

項 目	内 容
策定時期	令和6年（2024年）4月
計画期間	基本構想：令和6～13年度（2024～2031年度） 前期基本計画：令和6～9年度（2024～2027年度）
目指す状態	やさしさに包まれた滝沢
公共交通に関する内容	○基本構想 <u>広域連携における滝沢市の方向性：交通・都市機能的な連携（人の流れをつなぐ）</u> 公共交通面をみると、滝沢市と盛岡広域圏は強くつながっています。特に、滝沢市における東部、鶯飼、南部などの各地域と盛岡市のアクセスは良く、人の流れは恵まれた状態といえます。一方で、滝沢市内各地域を結ぶ公共交通網は弱く、市内における人と人との交流が課題となっています。市内各地域の交流人口の増減は、産業面などにも影響を及ぼすため、盛岡との交通的つながりを活かしつつ、滝沢市役所周辺を中心市街地形成と合わせ、公共交通の在り方と、盛岡西廻りバイパス・北バイパスの整備に向けて検討していく必要があります。 ○前期基本計画 ■都市基盤部門 【部門がめざす4年後のまち（政策）】 ひとにやさしく、誰もが快適かつ安全・安心に暮らせるまち <u>部門が4年間で取り組むこと</u> 市民の暮らしを支える生活基盤の整備・維持の推進 <u>政策1：活力ある都市づくりの推進</u>（この施策が4年間で主に取り組む内容） ・ 地域公共交通の維持及び利便性向上と交通施設の適正な管理

■ 滝沢市都市計画マスタープラン

関連計画

項 目	内 容
策定期間	平成 27 年（2015 年）3 月
計画期間	目標年次：令和 15 年（2033 年）
公共交通に関する内容	■将来都市像の設定 【将来都市構造】 本市を構成する市街地や田畑・山林等の「面（空間構成）」を基に、公共交通を核とした生活や就業、生産等の場として重要となる機能が集約した「拠点」、本市と他都市、各拠点相互をつなぎ各拠点の機能を補完し、交流・連携・文化を支える「軸」を配置し、集約・連携型都市構造の形成を図ります。 -都市構造概念図- ※国土地理院 数値地図 50m メッシュ（標高）、国土地理院 数値地図 1/200,000、kashmir3D 利用 ■交通体系の整備の基本方針 【公共交通体系の目標】 市の交通施設は、JR田沢湖線及びIGRいわて銀河鉄道線の 2 路線・4 駅のほか、民間バス事業者によるバス路線が配置されており、市内外への重要な交通手段となっています。 しかし、バス路線は中山間地域を中心に廃止や縮小が行われていることから、高齢社会に対応した効率的・効果的な交通施設ネットワークを構築する必要があります。 今後の交通施設体系においては、市内各駅や市役所を核とした交通結節機能の強化を進めるとともに、バス路線網の維持・再編、公共交通空白地帯における新たな輸送手段の確保など、地域住民の理解と協力の基で円滑な移動を可能とする交通施設ネットワークを構築します。

③矢巾町

■ 第8次矢巾町総合計画

上位計画

項 目	内 容
策定時期	令和5年度（2023年度）
計画期間	基本構想：令和6～13年度（2024～2031年度） 前期基本計画：令和6～9年度（2024～2027年度）
まちづくりの 基本理念	みんなで築く 躍動感あふれ幸せな未来へ進化するまち やはば
公共交通に 関する内容	○基本構想 ■施策の大綱 <u>施策の柱：誰一人取り残さない社会を目指すまちづくり</u> 一人ひとりの幸福度の向上を図るとともに、身近な地域で町民同士が互いにつながり支え合いながら、全ての世代が生き生きと安心して暮らせる社会の実現を目指します。 ○前期基本計画 <u>施策の柱：誰一人取り残さない社会を目指すまちづくり</u> 施策②-41 公共交通の充実 高齢者や免許返納者などの支援策として、市街地循環型コミュニティバスやデマンド型交通など公共交通の充実を図り、交通弱者へのきめ細かい対応を推進します。 また、公共交通の利用促進について積極的な周知を図ります。

■ 矢巾町都市計画マスタープラン

上位計画

項目	内容
策定期期	平成 30 年 (2018 年) 10 月
計画期間	目標年次: 令和 20 年 (2038 年)
公共交通に関する内容	■都市づくりの方針 【都市施設の施策】 -交通施設整備方針図-  ■公共交通網の方針 【公共交通網の目標】 矢巾町の公共交通機関は、自家用車への依存率が高いことから公共交通網が十分に整備されておらず、自ら交通手段を持たない住民の移動手段の確保や医大附属病院開業により予測される多数の来町者への対応、中心市街地渋滞緩和策が課題となっています。 矢巾町では路線バスのほか、その補完的役割を持つ矢巾町循環バス「さわやか号」を運行していますが、利用者の減少は著しく、地域住民の足としての役割を果たすためには継続的に利用者ニーズの把握に努める必要があり、さらに医大附属病院への通院手段としての鉄道やバス利用者への対応やニーズを反映した運行システムの導入等、公共交通のあり方を検討する必要があります。

(2) 岩手県等における計画

①岩手県

■ 岩手県地域公共交通計画

関連計画

項 目	内 容
策定時期	令和6年(2024年)3月
計画期間	令和6～10年度(2024～2028年度)
目指すべき将来像	復興や人口減少、社会情勢の変化を踏まえ、広大な県土の移動を実現する持続可能な交通体系の構築
公共交通に関する内容	■地域公共交通ネットワークの将来像 【県央広域振興局圏】 <u>方向性1：盛岡市を中心とした広域的な移動需要に対応した地域公共交通の維持・確保</u> - 今後、人口減少や少子高齢化により、公共交通の利用者数の減少が懸念されるが、学校や病院、大型商業施設などの主要な施設や広域接続拠点多く立地する盛岡市への移動需要に対応するため、盛岡市を中心に、鉄道やバス路線などの広域的な公共交通を適切に維持・確保するとともに、バス路線の維持に必要な運転士を確保することが必要である。 <u>方向性2：接続拠点を中心とした接続利便性の向上や乗り継ぎ環境の整備</u> - 盛岡市、滝沢市、矢巾町による生活圏に着目した広域的な地域公共交通計画の策定が予定されており、当該計画や、各市町村の地域公共交通計画との整合を図りながら、広域的な公共交通と地域内公共交通の適切な接続拠点の形成と乗り継ぎ環境の整備を図ることが必要である。 <u>方向性3：地域の実情を踏まえた利用促進や、多様な主体間の連携による利便性の向上</u> - ニューヨーク・タイムズ紙「2023年に行くべき52か所」の2番目に盛岡市が紹介されたことを契機に、二次交通の確保や利便性向上を図りながら、観光需要の取り込みを図っていく必要がある。 - 交通事業者による交通系ICカードや、バスロケーションシステムの多言語表示の整備など、引き続き、インバウンド需要も見据えた利便性の向上に取り組み、利用促進を図る必要がある。 - 県内でも特に交通系ICカードの導入が進んでいる地域であり、関係者が連携し、乗降データ等を活用した路線・便の見直し、利用促進策等の検討・実施を進める必要がある。 ■基本的な考え方 【広域振興圏内・外の移動を支える地域公共交通ネットワークの構築及び更なる利用促進の展開】 - 盛岡市を中心とした、広域振興圏内・外の移動を支える広域的な公共交通の適切な維持・確保や運転士確保を図るとともに、接続拠点での乗り継ぎの円滑化等を図ることで、利便性の高い利用環境を構築する。 - インバウンド需要も見据えた環境整備や、乗降データ等を活用した利用促進等の検討・実施を進める。

②みちのく盛岡広域連携都市圏

■ 第2期みちのく広域連携都市圏ビジョン

上位計画

項 目	内 容
策定時期	令和3年(2021年)3月(令和6年(2024年)3月改定)
計画期間	第2期: 令和3～7年度(2021～2025年度)
圏域の中長期的将来像	現在をつなぎ次代へつなぐ 共に創り育む「希望のふるさと盛岡広域圏」
公共交通に関する内容	■第2期都市圏ビジョン取組の基本方針 <u>戦略2: 人の流れをつなぐ(高次の都市機能の集積・強化)</u> 【見込まれる主な成果】 - 各市町を結ぶ交通ネットワークの充実を進めることにより、医療や産業などの相互利用や高度連携が見込まれ、人やモノの流れが活発化します。 - 中心市街地の都市機能の充実を図ることにより、流動人口の増加と地域活性化が見込まれます。 - 前記の取組により、圏域外からの交流人口の増加が見込まれます。 【取組のポイント】 - 人やモノの流れをより活発にするため、各市町の拠点をつなぐ交通インフラの整備と公共交通の充実。 - 交通系ICカードの導入等の利便性向上。 - 中心市街地の流動人口の増加を図るため、新たな都市機能の集積・強化。 - 立地適正化計画等に基づく「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの着実な推進。