

第4章 地域旅客運送サービスの課題整理

(1) 公共交通の利用状況の整理

これまでの整理を踏まえ、下表に各交通モードの利用状況を整理しました。

表 4-1 公共交通の利用状況及び事業の評価・問題点

交通モード	利用状況	事業性の評価・問題点
鉄道	- 新型コロナ5類移行後、利用者は回復傾向にある - J R東日本では盛岡地区がSuica 対応となり、東北本線、田沢湖線において利用が可能 - 田沢湖線前潟駅が開業し、駅周辺住民や高校への通学、大型商業施設への移動に利用されている	- I G Rの輸送力は余裕あり - J R東日本におけるピーク時間帯は、設備上増便等の余地はない - 山田線については、岩手県北バス 106 急行、106 特急と連携した共通定期券を開始し利用促進を展開
路線バス	- 運転士不足に対応することが難しく、令和6年(2024年)4月に200便以上の大幅な減便を行った - 新型コロナ5類移行後、徐々に利用者は回復しつつあるものの、コロナ前の約6割程度の利用者数に留まる - 盛岡都市圏に乗り入れる3事業者は全てI Cカード対応となる - バスロケーションシステムは各社独自で展開	- 大幅な減便をしても依然として運転士不足は厳しい状況に変化なし - 震災特例措置による要件緩和がなくなり、補助がなくなると路線の維持が困難 - 路線の維持や理想とするサービスレベルの確保には、コミュニティバスによる運行委託、運行費用の負担等の支援が必要
一般乗用タクシー	- 新型コロナの影響を大きく受け、令和4年度(2022年度)以降は回復傾向にあるものの、令和5年度(2023年度)時点ではコロナ前の約7割に留まる - 令和4年(2022年)12月に一般乗用タクシー運賃の改定 - 新型コロナによる業績悪化により、岩手中央タクシーが事業停止	- 新型コロナにより資金繰りが悪化している事業者も多いと想定される - 需要が大きい時間帯では、一般乗用タクシーの供給が不足するが、それ以外の時間帯では余剰が生じている - 中山間地区の小需要地域への対応は、営業区域上可能であるが、実態として配車は難しいとの意見あり
その他の交通手段	新型コロナの影響により福祉バス(滝沢市)利用者が大幅減少、患者輸送バス(盛岡市・滝沢市)は利用者が減少傾向	福祉バス(滝沢市)、患者輸送バス(滝沢市)は、中心拠点整備に合わせて見直し予定
矢巾町コミュニティバス・デマンド交通	令和元年度(2019年度)の運行開始以降、新型コロナの影響を殆ど受けておらず、利用者も増加傾向	運行を継続しているが、コミュニティバス、デマンド交通共に増便対応は事業者負担の増加により困難

(2) 盛岡都市圏における移動特性の整理

①平日・休日における移動特性

盛岡都市圏の曜日別の移動特性として、平日の移動については、盛岡市中心部への移動が多く、特に官庁街や医療施設が集中する内丸周辺が多くなっています。一方休日の移動については、盛岡市中心部への移動が少なくなり、盛岡都市圏全体へ広く移動する傾向が多くなります。目的地が分散している移動ニーズは、路線バスのネットワークを広げることが難しい路線バスでは対応しにくい状況となっています。

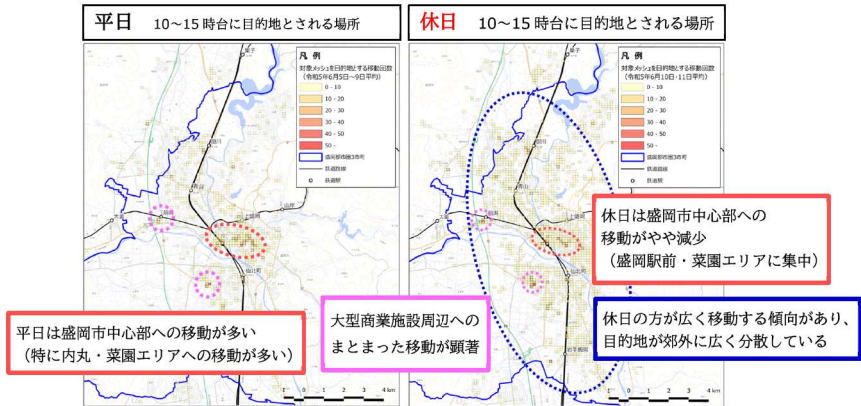


図 4-1 平日・休日の移動先の分布

資料：人流ビックデータ（令和 5 年（2023 年）6 月 5 日～11 日、業務・その他利用のみ抽出）

②日中・夜間における移動特性

平日日中と夜間を比較すると、夜間においても盛岡市中心部を目的地とする移動が多い傾向にあります。特に大通や映画館通り付近を目的地とする移動が多くなっており、新型コロナの 5 類移行により、夜間の需要も回復しつつあります。さらに、夜間の遅い時間帯についても、盛岡市中心部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。

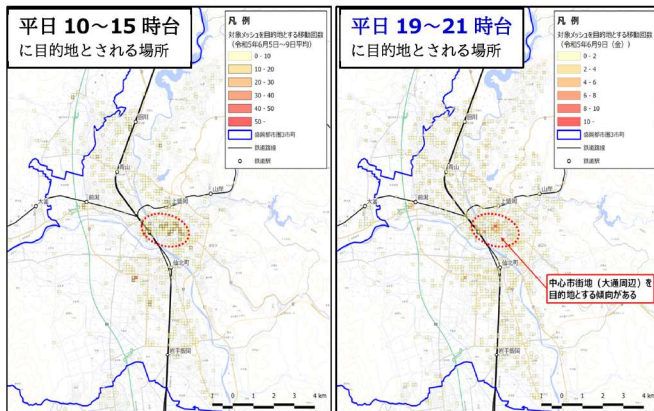


図 4-2 時間帯による移動先の分布

資料：「非集計 OD データ」（令和 5 年（2023 年）6 月 9 日、業務・その他利用のみ抽出）

③市町を跨ぐ移動特性

盛岡都市圏においては、通勤通学や業務における中心地は盛岡市であるものの、日常的な移動においては、隣接する市町を跨いだ移動をするケースが多くなっています。例えば、乙部地区を出発する移動については、都南地区や盛南地区を目的地にする移動と矢巾町内を目的地とする移動が同程度あります。なお、乙部地区から盛岡市中心部方面や都南地区、盛南地区方面については、公共交通ネットワークがあるものの、矢巾町方面の公共交通ネットワークはありません。

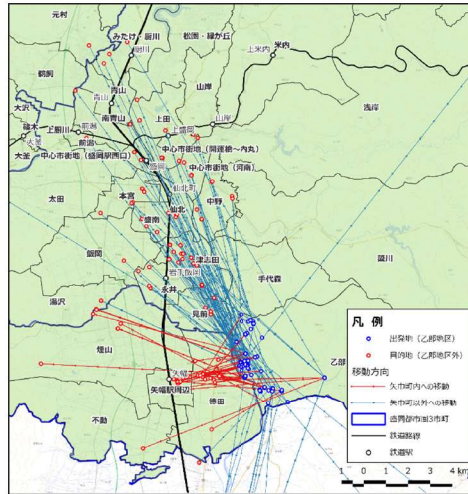


図 4-3 乙部地区発のODデータ

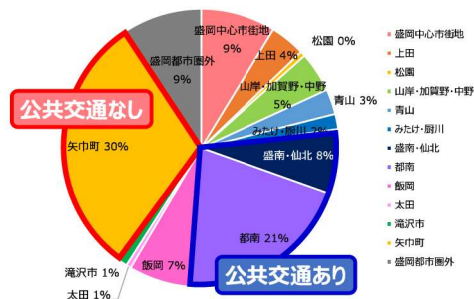


図 4-4 乙部地区からの移動先

資料：「非集計ODデータ」（令和5年（2023年）6月5日～11日、
乙部地区居住者の移動のみ抽出 N=171）

(3) 鉄道・バス不便地域の拡大

盛岡都市圏では、令和6年（2024年）4月に路線バスの大幅な減便が実施され、鉄道・バス不便地域の拡大が予想されます。

平成23年（2011年）時点、令和4年（2022年）時点、令和6年（2024年）4月以降の3時点において、バス路線及びその沿線の状況を次ページ以降に整理しました。

平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点と比較すると、郊外部や山間部や長距離路線を中心に廃止されていることが確認できます。一方、令和4年（2022年）時点と令和6年（2024年）4月以降と比較すると、路線バス200便以上の減便が実施されたものの、沿線に大きな変更は見られません。これは、令和6年（2024年）4月のダイヤ改正においては、並行路線が多く運行されている区間の減便や廃止が多いためです。しかし減便影響範囲をみると、盛岡都市圏の広範囲に及んでおり、市街化区域※内でも大きな影響を受けると考えられます。

このような、バス路線の廃止やサービスレベルの低下は、利便性の低下や移動困難者の拡大に繋がる恐れがあります。

※市街化区域：令和7年（2025年）3月末時点

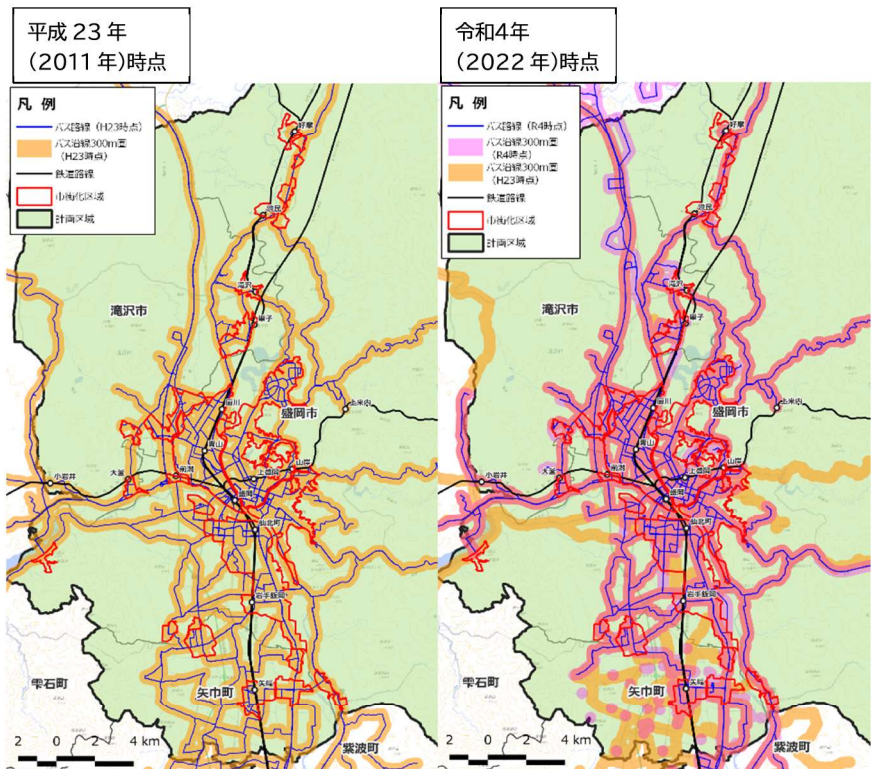


図 4-5 平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点の路線バス沿線

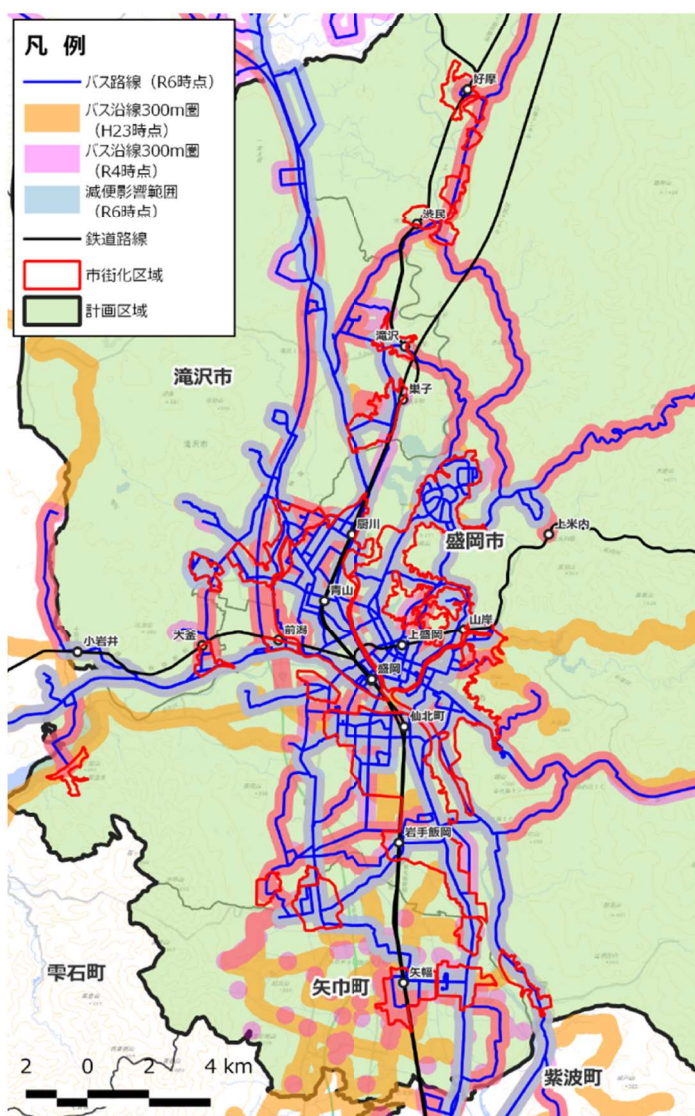


図 4-6 令和 6 年（2024 年）4 月以降の路線バス沿線と減便影響範囲

(4) サービスレベル別市街地の状況

地域公共交通計画の検討にあたっては、公共交通カバー圏やカバー圏人口を算出することが一般的ですが、公共交通が複数運行されている市街地においては、それだけでは特性を把握することができません。

また、路線バスが運行されていても、通勤・通学や日常的な移動手段として利用するには、一定程度のサービスレベルが確保されている必要があります。

そこで、鉄道、路線バス、デマンド交通等の運行本数を考慮した鉄道及びバス利用圏について、市街化区域※、立地適正化計画における居住誘導区域を重ねた場合の市街地等を算出します。

以下にサービスレベル別市街地等を、次ページ以降に各カバー圏の状況図を示します。

市街化区域の公共交通カバー圏は84.2%、居住誘導区域は93.5%となっています。盛南地区の一部では、居住誘導区域であるにもかかわらず、路線バスがないため、盛岡市立地適正化計画で目指している「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方から乖離している状況にあります。

※市街化区域：令和7年（2025年）3月末時点

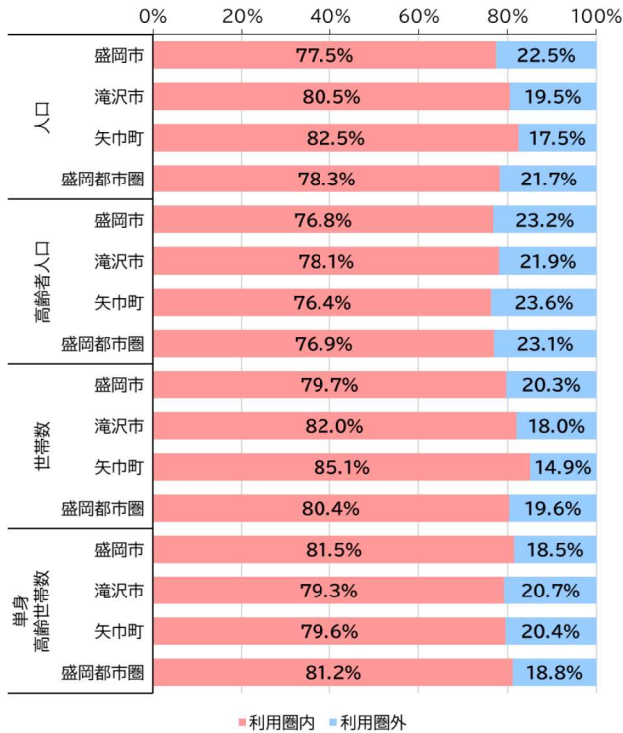


図 4-7 人口あたりの公共交通カバー率

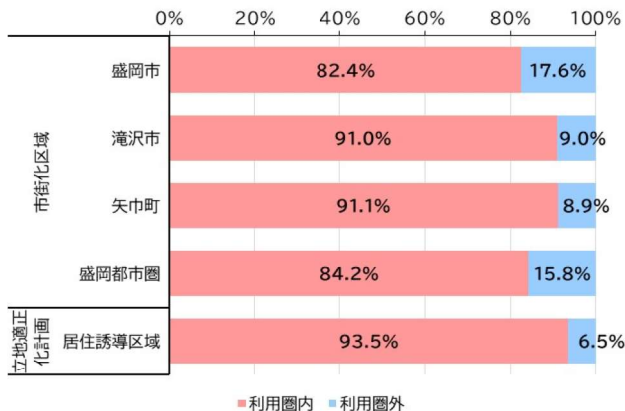


図 4-8 市街化区域・居住誘導区域の公共交通カバー率

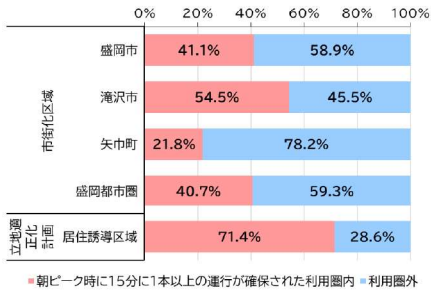


図 4-9 朝ピーク 15 分に 1 本以上の市街地カバー率

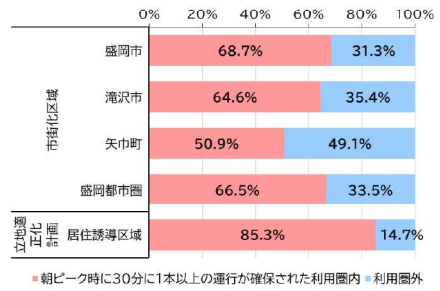


図 4-10 朝ピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率

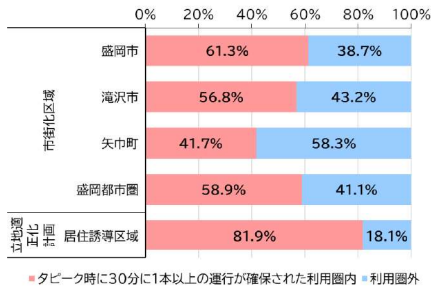


図 4-11 タピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率

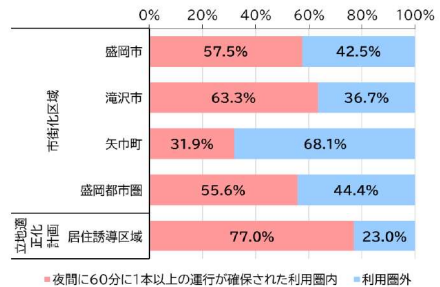


図 4-12 夜間 20 時以降に 60 分に 1 本以上の市街地カバー率

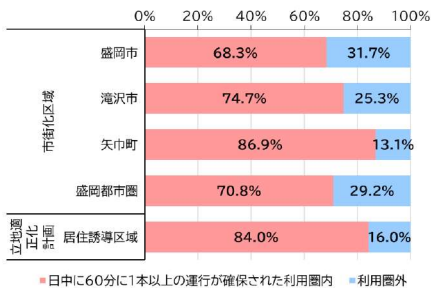


図 4-13 日中 60 分に 1 本以上の市街地カバー率

朝ピーク 30 分に 1 本以上のサービスレベルの市街地は、市街化区域 66.5%、居住誘導区域で 85.3%の比較的高いサービスレベルを保っているのに対して、タピークでは市街化区域 58.9%、居住誘導区域で 81.9%、夜間 20 時以降については、60 分に 1 本以上のサービスレベルの市街化区域 55.6%、居住誘導区域で 77.0%と、市街化区域でサービスレベルが大きく低下する傾向にあります。

このような現状から、市街化区域全体を高いサービスレベルで維持することは難しい状況です。

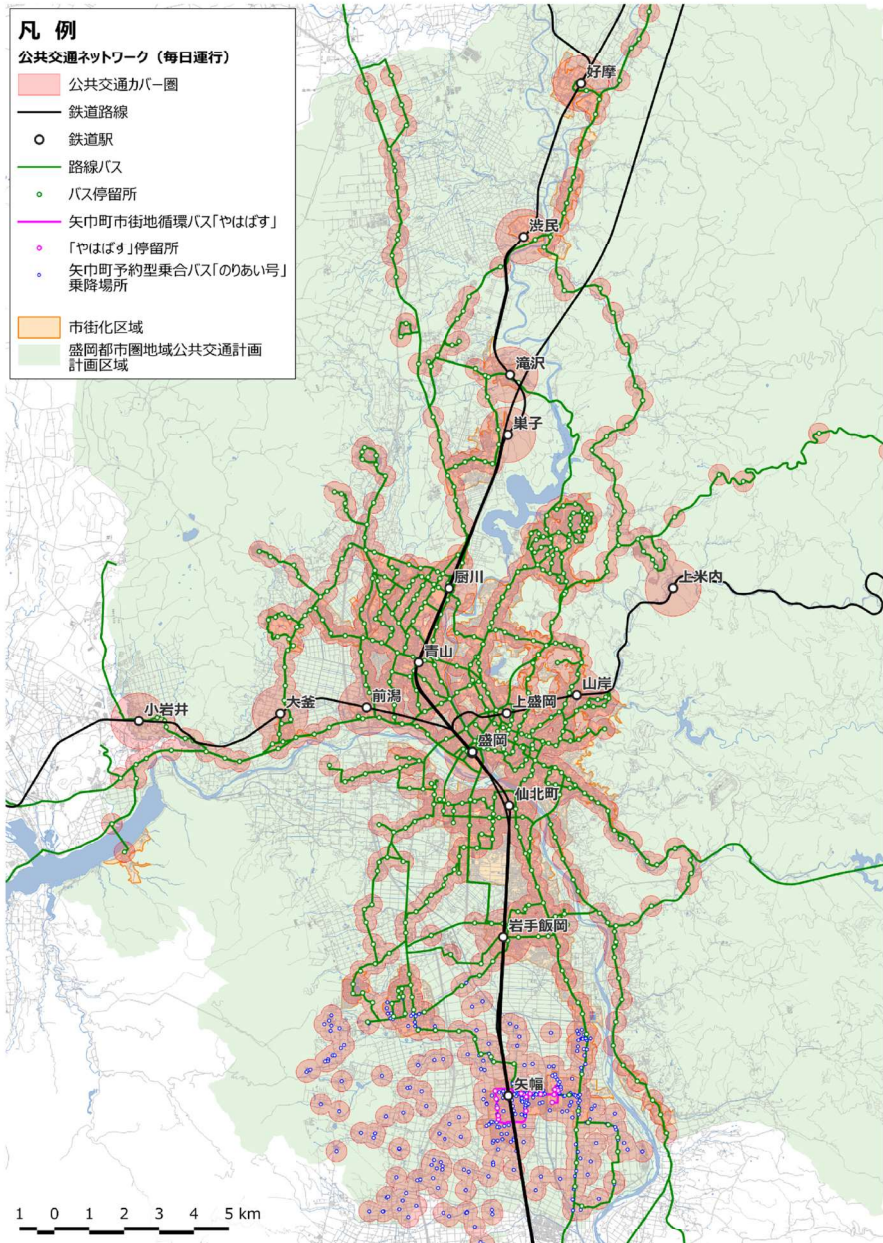


図 4-14 公共交通（鉄道・バス）カバー圏と市街化区域の状況

【令和6年（2024年）4月現在】

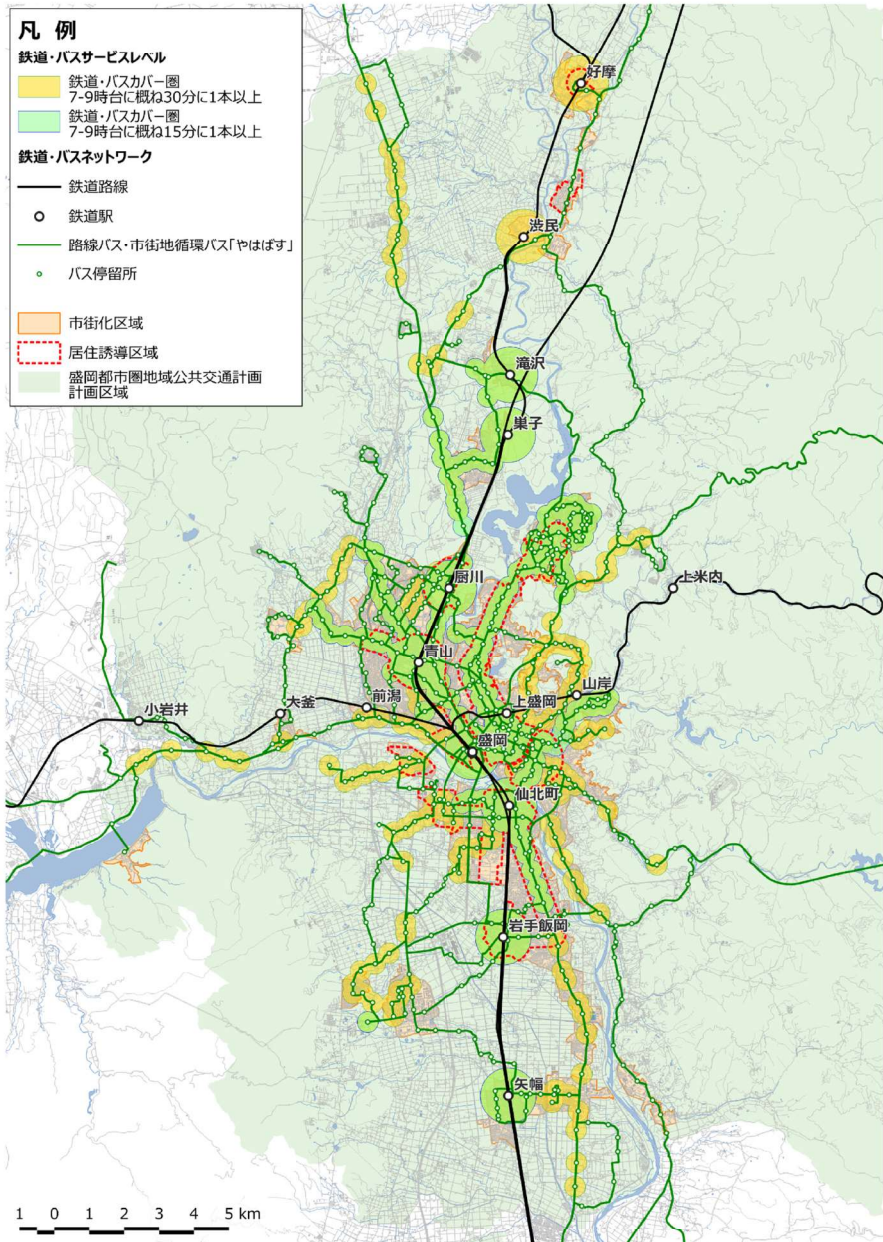


図 4-16 朝ピーク 15 分に 1 本以上、30 分に 1 本以上の鉄道・バス利用圏と市街地の状況比較

【令和 6 年（2024 年）4 月現在】

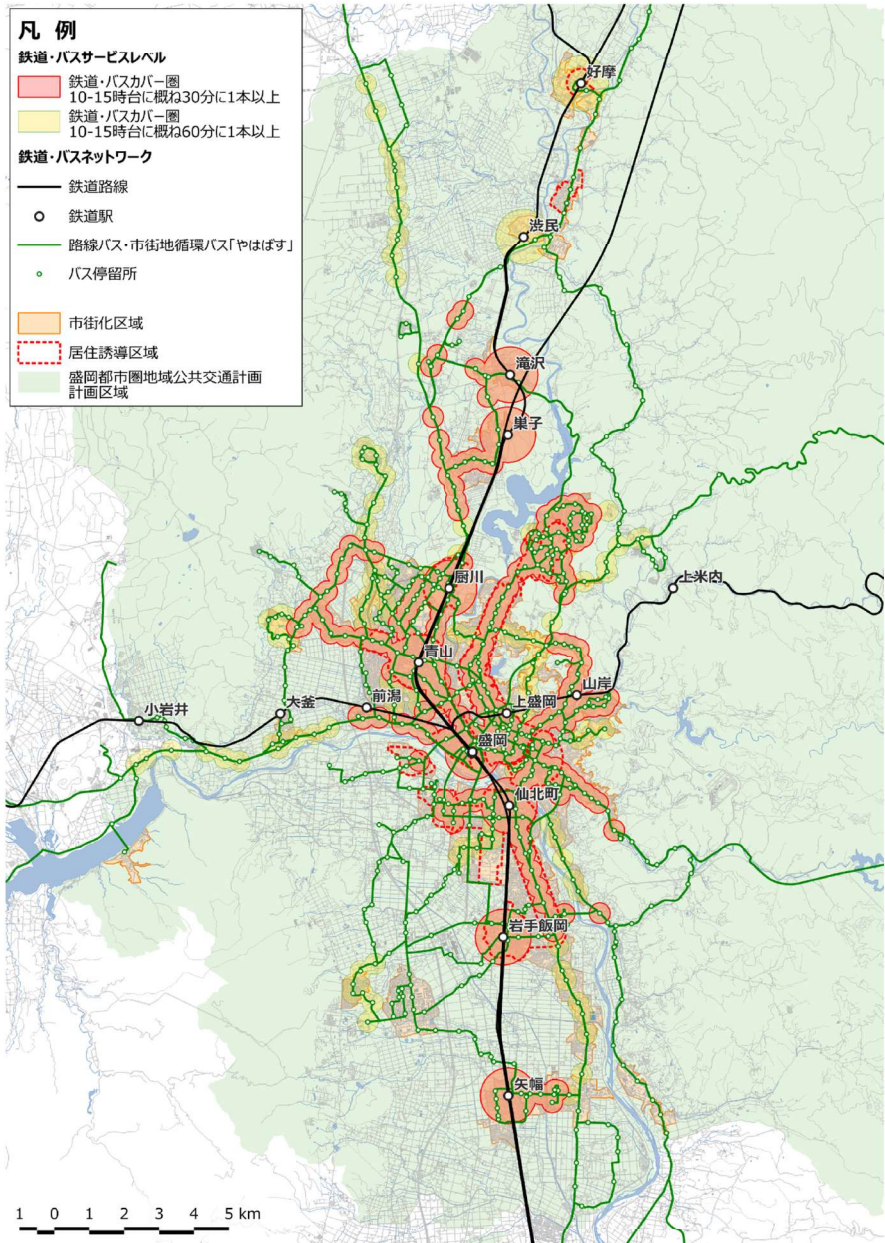


図 4-17 日中1時間に1本以上、30分に1本以上の鉄道・バス利用圏と市街地の状況比較

【令和6年（2024年）4月現在】

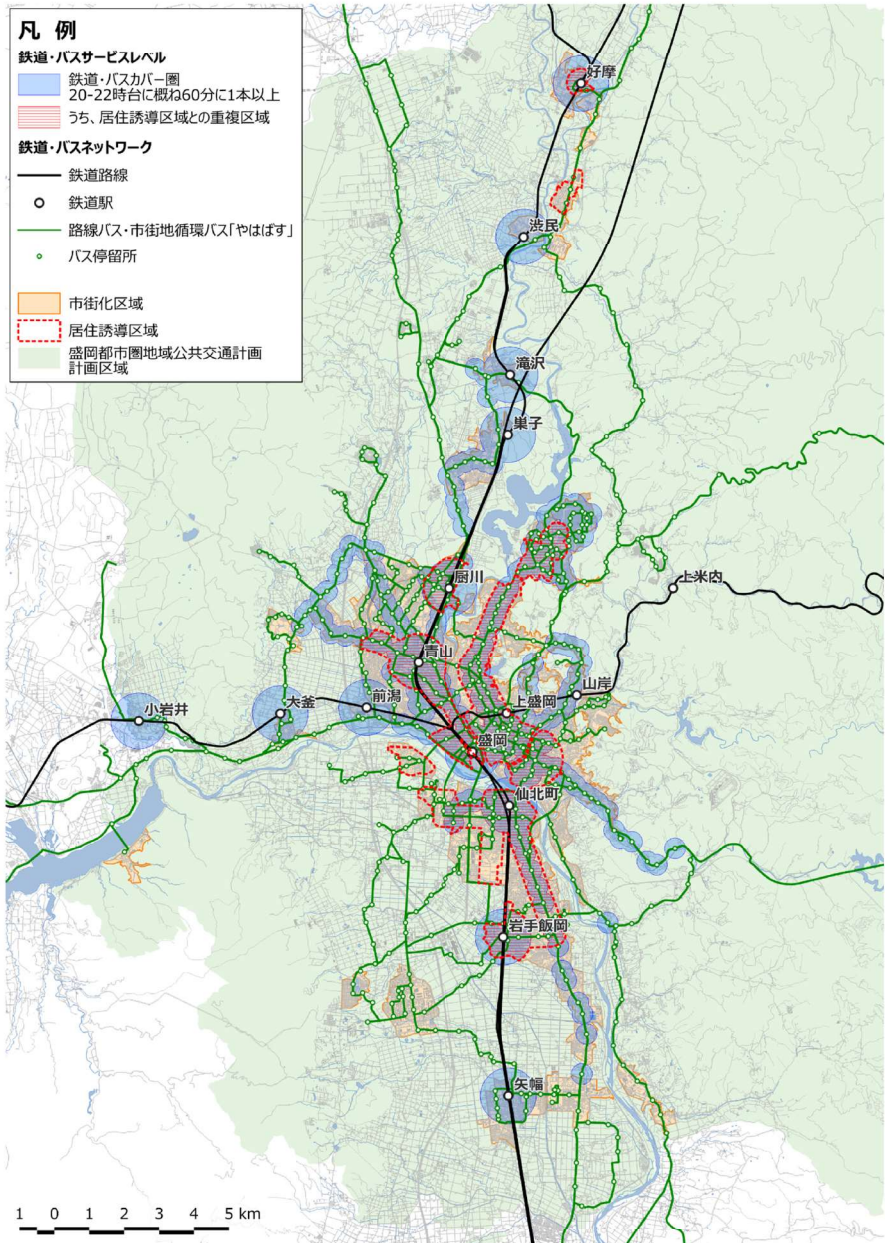


図 4-18 20 時以降 60 分に 1 本以上の鉄道・バス利用圏と市街地の状況

【令和 6 年（2024 年）4 月現在】

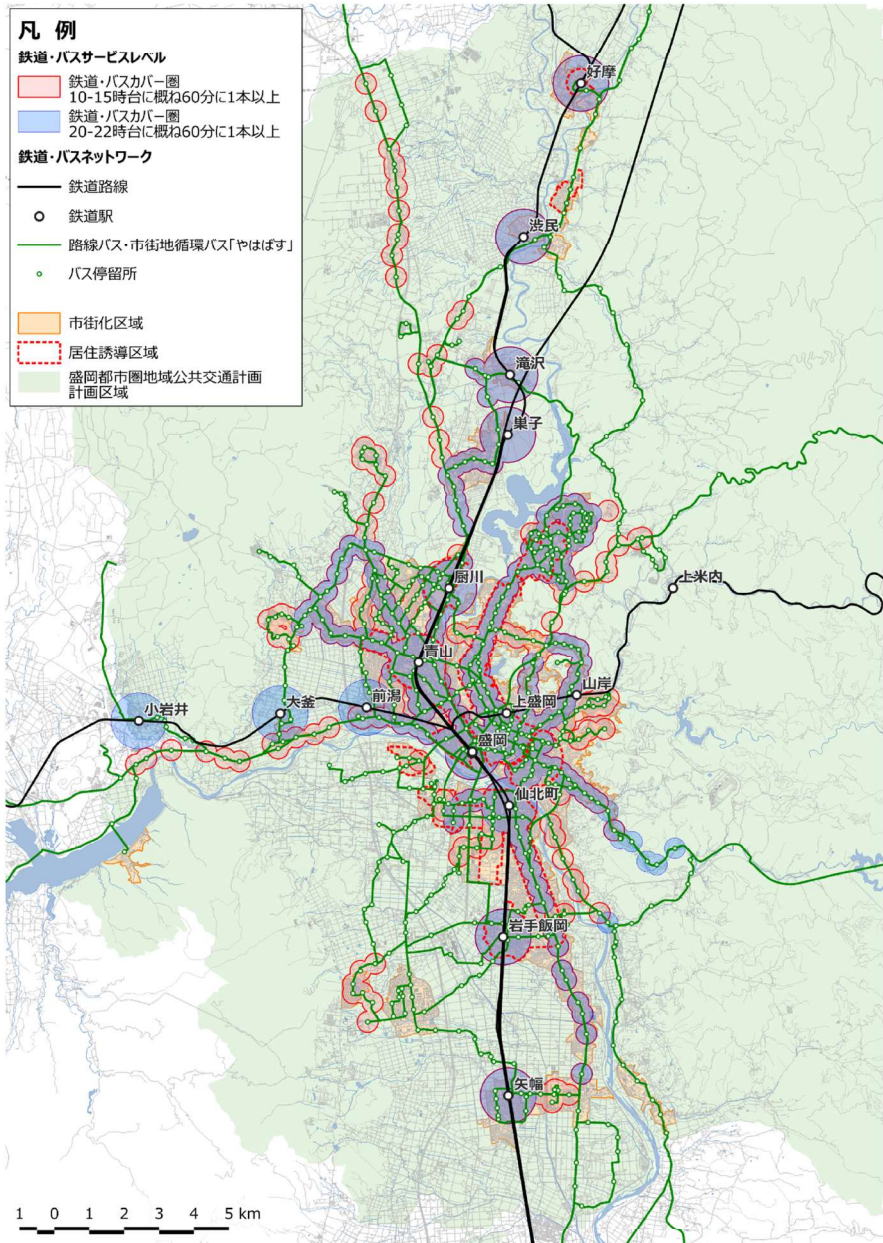


図 4-19 日中 60 分に 1 本以上、夜間 60 分に 1 本以上の鉄道・バス利用圏と市街地の状況比較

【令和 6 年（2024 年）4 月現在】

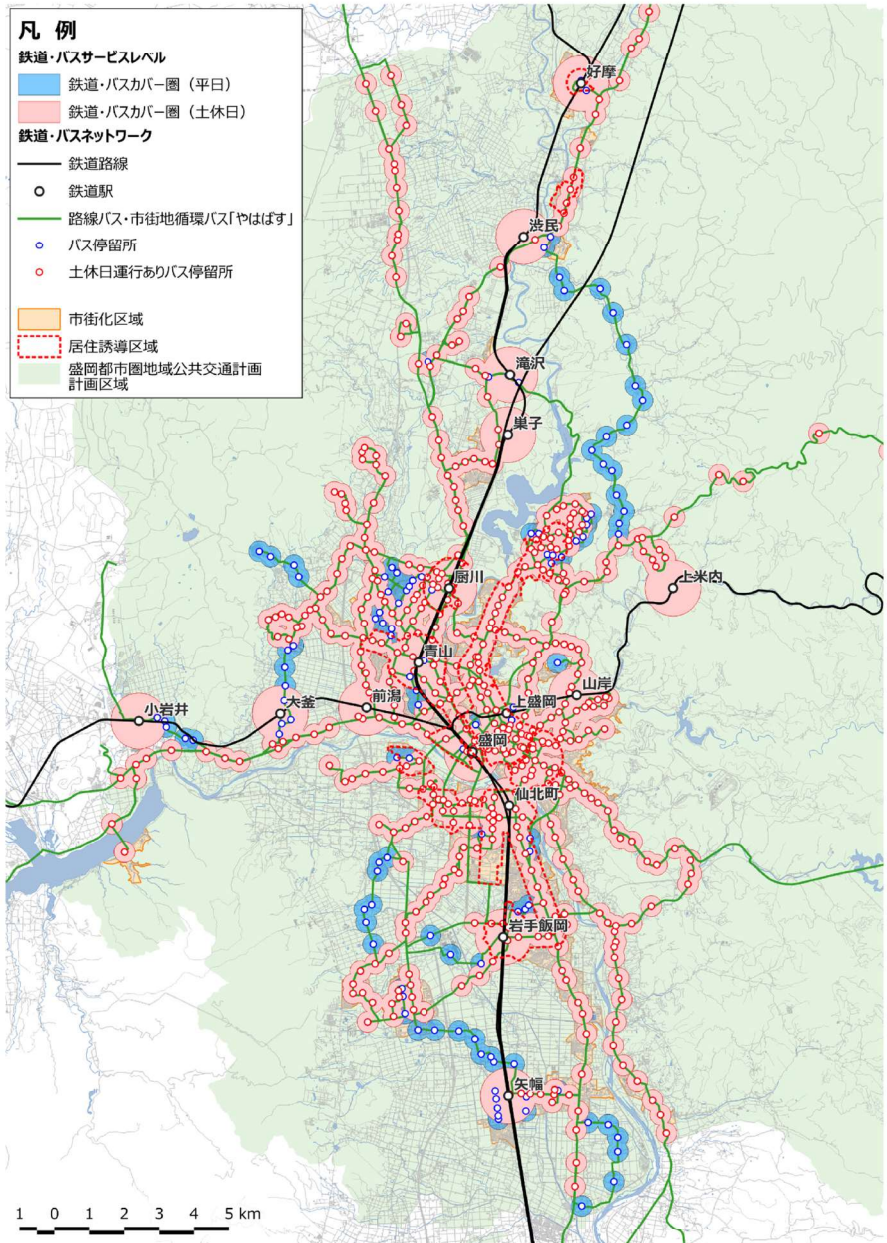


図 4-20 平日と土休日の鉄道・バスカバー圏の比較

【令和6年（2024年）4月現在】

(5) 地域公共交通の問題点の整理

①問題点

盛岡都市圏における地域公共交通の現状を踏まえ、地域公共交通の問題点を整理しました。

表 4-2 盛岡都市圏における地域公共交通の問題点

問題点の分類	問題点の内容
公共交通全般の問題点	・ 人口減少に伴い、公共交通利用者がさらに減少する ・ 超高齢社会の到来により免許返納のニーズが高まる ・ 運転士不足に伴い、バス路線の維持、一般乗用タクシーの配車が難しい ・ バス路線の減便や廃止に伴う鉄道・バス不便地域の拡大 ・ 通勤通学における自家用車利用率が高い（送迎含む） ・ 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
公共交通ネットワークに関連する問題点	【自治体、事業者視点の問題点】 ・ 市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない ・ まちづくりと公共交通が十分に連携できていない ・ 広域路線と都市圏内路線の使われ方が重複している ・ 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
公共交通サービスに関連する問題点	【利用者・住民視点の問題点】 ・ 市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない（再掲） ・ 郊外部でのばらつきのある運行頻度と盛岡市中心部での過密な運行頻度 ・ 夜間、休日等に利用が難しいダイヤ設定となっている ・ 路線バスの定時性が低い ・ 案内誘導及び情報提供方法等が事業者、市町間で統一されていない
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 ・ 公共交通に関する情報、便利な利用方法等が認知されていない ・ 福祉や住民組織等の多様な主体との連携やその理解が進んでいない ・ 公共交通自体のメリットを感じられていない ・ 公共交通利用者のモラルが低下している
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 ・ 補助路線以外の詳細なデータを把握しきれていない ・ 行政負担が増加傾向となっている ・ 利用促進施策の成果が見えにくい ・ 観光客の周遊が乏しい

②課題

「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」の5つの公共交通の問題点と合わせて、公共交通の課題について整理しました。

表 4-3 盛岡都市圏における公共交通の課題

分類	課題の内容
公共交通ネットワークにおける課題	- 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 - 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 - 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 - 交通結節点の機能強化と交通まちづくりの連動 - 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 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
公共交通サービスにおける課題	- 誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の整備 - 限られる輸送資源の適切な配分による運転士不足等への対応と需要に見合ったサービスの確保 - 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 - 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 - 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 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
住民意識・参画における課題	- 公共交通に対する意識の醸成や認知度、理解度の改善のための積極的な情報発信 - 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 - 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 - 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 - 公共交通の魅力向上、運転士不足改善に向けたPR - 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 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
施策実施における課題	- 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、案内誘導及び情報提供の標準化、利用促進等の様々な施策展開） - 公共交通事業者と行政間の共同、連携強化による交通体系の改善 - 公共交通に関する情報の取得や蓄積、路線やサービス見直しへの積極的な活用 - まちづくりや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 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5章 指標設定の根拠

(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

■ 指標 1-1 住民 1 人当たりの公共交通利用回数

項目	現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
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

■ 指標の設定理由

公共交通機関の利用状況を測るために設定します。公共交通全体の交通利用の実態を把握し、域内の交通サービスが適切に提供されているか、交通結節点が活用されているか、利便性が高いか等について評価します。

この指標により、公共交通の利用の度合いを明確にします。

なお、盛岡都市圏全域で公共交通の利用者数が減少している理由の一つとして人口減少が挙げられますが、公共交通施策では人口減少に対して直接的な対策を講じることは困難であるため、「住民 1 人当たり」の指標を採用することにより、人口減少による影響を極力排除し、公共交通の利用状況をより適切に把握できるようにします。

■ 指標の算定方法

i 鉄道

- 「住民 1 人当たりの公共交通利用回数（鉄道）」は、「鉄道駅の年間利用回数」を「盛岡都市圏の総人口」で除した数値とします。
- 「鉄道駅」は、交通結節点として位置付ける、地域内交通と地域間交通の円滑な接続の拠点となる以下の駅を対象とします。なお、無人駅は除きます。

盛岡市【6か所】：（JR）盛岡駅/岩手飯岡駅 （IGR）青山駅/厨川駅/渋民駅/好摩駅

滝沢市【2か所】：（IGR）滝沢駅/巢子駅

矢巾町【1か所】：（JR）矢幅駅

※「JR」は「東日本旅客鉄道株式会社」、「IGR」は「IGRいわて銀河鉄道株式会社」が管理する駅を示します。

- なお、収集できるデータは鉄道事業者が公表している「鉄道駅の 1 日当たりの乗車人員（JR）又は乗降人員（IGR）」であるため、「年間」に換算するために 365 を乗じます。また、IGR のデータは「乗降人員」のデータのため、「回数（1 往復で 1 回）」に換算するために利用者は同じ駅で乗降していることを前提として 2 で除します。この数値を「鉄道駅の年間利用回数」とし、「表 5-1 令和 5 年度（2023 年度）年間利用回数（鉄道）」のとおり整理します。

表 5-1 令和5年度（2023年度）年間利用回数（鉄道）

鉄道駅	利用回数 (人・回/年)
JR盛岡駅	5,877,230
JR岩手飯岡駅	777,085
IGR青山駅	583,088
IGR厨川駅	545,128
IGR好摩駅	265,173
IGR渋民駅	104,025
IGR滝沢駅	467,018
IGR巢子駅	172,098
JR矢幅駅	1,091,350
合計	9,882,193

資料：東日本旅客鉄道株式会社、IGR いわて銀河鉄道株式会社

- ・「盛岡都市圏の総人口」は、盛岡市、滝沢市、矢巾町の人口の和とします。

表 5-2 令和5年度（2023年度）盛岡都市圏の総人口

自治体	人口(人)
盛岡市	280,286
滝沢市	54,933
矢巾町	26,341
合計	361,560

資料：盛岡市、滝沢市、矢巾町「住民基本台帳登録人口」（令和5年（2023年）12月末日現在）

- ・「住民1人当たりの公共交通利用回数（鉄道）」は次のとおりです。

表 5-3 令和5年度（2023年度）住民1人当たりの公共交通利用回数（鉄道）

項目	数値
年間利用回数(回/年)	9,882,193
盛岡都市圏人口(人)	361,560
1人当たり年間利用回数(回/年・人)	27.3

表 5-4 令和12年（2030年）10月1日現在の盛岡都市圏推計人口

自治体	人口(人)
盛岡市	272,642
滝沢市	53,545
矢巾町	26,771
合計	352,958

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（令和5年度（2023年度）推計）

ii 路線バス

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（路線バス）」は、「路線バスの年間利用回数」を「地域の総人口」で除した数値とします。

- 対象を選定する上での考え方は以下のとおりとします。

運行形態：路線バス事業者が運行する路線バス

利用者：誰もが利用できるバス

区間：起点と終点のどちらかが都市圏内であり、かつ県外に出ない路線

- 「対象を選定する上での考え方」を踏まえ、以下を対象とします。

路線バス：岩手県交通株式会社

岩手県北自動車株式会社

ジェイアールバス東北株式会社

- なお、収集できるデータは「年間輸送人員」であり、この数値を「路線バスの年間利用回数」とし「表 5-5 令和5年度（2023年度）年間利用回数（路線バス）」のとおりに整理します。

表 5-5 令和5年度（2023年度）年間利用回数（路線バス）

分類	利用回数 (人・回/年)
岩手県交通(株)	10,102,872
岩手県北自動車(株)	1,657,953
ジェイアールバス東北(株)	83,287
合計	11,844,112

資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局「運行系統別輸送実績報告書」

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（路線バス）」は次のとおりです。

表 5-6 令和5年度（2023年度）住民1人当たりの公共交通利用回数（路線バス）

項目	数値
年間利用回数(回/年)	11,844,112
盛岡都市圏人口(人)	361,560
1人当たり年間利用回数(回/年・人)	32.8

iii 地域内交通

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（地域内交通）」は、「地域内交通の年間利用回数」を「地域の総人口」で除した数値とします。なお、現行の地域内交通の運行は各市町内での範囲ではありますが、今後は地域内交通の運行エリアの見直し（拡大）により盛岡都市圏全体の交通手段とすることも想定しているため、「地域の総人口」で除すことにしています。

- 対象を選定する上での考え方は以下のとおりとします。

運行形態：自治体が運営するコミュニティバス、自治体が運営するデマンド型交通 等
利用者：誰もが利用できるバス

目的や利用者が限定される「患者輸送バス」等は対象としない

区間：起点・終点のどちらかが盛岡都市圏内であり、かつ県外に出ない路線

- 「対象を選定する上での考え方」を踏まえ、以下を対象とします。

自治体運営バス及びデマンド型交通：滝沢市 滝沢市福祉バス

矢巾町 矢巾町市街地循環バス、矢巾町予約型乗合バス

- なお、収集できるデータは「年間輸送人員」であり、この数値を「地域内交通の年間利用回数」とし「表 5-7 令和5年度（2023年度）年間利用回数（地域内交通）」のとおりに整理します。

表 5-7 令和5年度（2023年度）年間利用回数（地域内交通）

分類	利用回数 (人・回/年)
滝沢市福祉バス	2,600
矢巾町市街地循環バス	21,683
矢巾町予約型乗合バス	1,014
合計	25,297

資料：滝沢市・矢巾町

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（地域内交通）」は次のとおりです。

表 5-8 令和5年度（2023年度）住民1人当たりの公共交通利用回数（地域内交通）

項目	数値
年間利用回数(回/年)	25,297
盛岡都市圏人口(人)	361,560
1人当たり年間利用回数(回/年・人)	0.07

- 参考として、地域内交通が運行されている滝沢市、矢巾町において、それぞれの「年間利用回数」、「住民1人当たりの公共交通利用回数」を以下のとおり整理します。

表 5-9 滝沢市・矢巾町における令和5年度（2023年度）公共交通利用回数（地域内交通）

項目	滝沢市	矢巾町	
	福祉バス	市街地循環バス	予約型乗合バス
年間利用回数(回/年)	2,600	21,683	1,014
人口(人)	54,000	26,000	
1人当たり年間利用回数(回/年・人)	0.04	0.87	

iv 一般乗用タクシー

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（一般乗用タクシー）」は、「一般乗用タクシーの年間利用回数」を「地域の総人口」で除した数値とします。
- 「一般乗用タクシー」は、盛岡都市圏内に登録されている一般乗用タクシーの法人及び個人事業者を対象とします。
- 収集できるデータは「年間輸送人員」であり、この数値を「一般乗用タクシーの年間利用回数」とし「表 5-10 令和5年度（2023年度）年間利用回数（一般乗用タクシー）」のとおりに整理します。

※「年間輸送人員」は岩手運輸支局が作成している資料のうち「タクシー・ハイヤー」の項目を参照しました。岩手県内において「ハイヤー」の稼働実績はないことから、当計画においては「ハイヤー」を除き「一般乗用タクシー」の表記として整理します。

表 5-10 令和5年度（2023年度）年間利用回数（一般乗用タクシー）

分類	利用回数 (人・回/年)
法人 盛岡市	3,196,895
法人 滝沢市	55,907
法人 矢巾町	112,234
個人 盛岡市	113,999
個人 滝沢市	28,455
個人 矢巾町	7,860
合計	3,515,350

資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局「一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績報告書」

- 「住民1人当たりの公共交通利用回数（一般乗用タクシー）」は次のとおりです。

表 5-11 令和5年度（2023年度）住民1人当たりの公共交通利用回数（一般乗用タクシー）

項目	数値
年間利用回数(回/年)	3,515,350
盛岡都市圏人口(人)	361,560
1人当たり年間利用回数(回/年・人)	9.7

■目標設定の考え方

現状値のサービスレベル及び利用者数の維持を目指し、「維持」を目標とします。

■ 指標 1-2 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏人口割合

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
79.9%	79.9%	計画更新時

■ 指標の設定理由

鉄道、路線バス、地域内交通への利用圏域に居住する人口を明確にするために設定し、公共交通サービスの提供状況を評価します。

この指標により、地域の交通格差の是正や、交通弱者への対応についての度合いを明確にします。

■ 指標の算定方法

- 「鉄道・路線バス・地域内交通利用圏」を、鉄道は鉄道駅から半径 800m 以内、路線バス並びに地域内交通はバス停や乗降場所から半径 300m 以内として設定します。
なお、「地域内交通」は滝沢市福祉バス、矢巾町予約型乗合バスが該当します。
- 利用圏内に居住する人口は次のとおりです。
なお、算出に当たっては利用圏人口の分析が可能な国勢調査の人口を使用します。

表 5-12 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏人口（単位：人）

年度	鉄道	路線バス	地域内交通	全体
令和 2 年度(2020 年度)	92,042	268,105	67,067	298,219
(参考) 平成 27 年(2015 年度)	93,976	273,756	66,972	304,146

※鉄道及びバス停の位置は、令和 6 年（2024 年）3 月 31 日現在

- 計測時点の国勢調査による盛岡都市圏内の人口は次のとおりです。

表 5-13 国勢調査による都市圏内の人口

年度	盛岡都市圏(人)
令和 2 年(2020 年)10 月	373,366
令和 12 年(2030 年)(将来人口)	352,958
(参考) 平成 27 年(2015 年)10 月	380,772

- 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏人口割合は次のとおりです。

表 5-14 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏人口割合

年度	割合
令和 2 年(2020 年)10 月	79.9%
(参考) 平成 27 年(2015 年)10 月	79.9%

■ 目標設定の考え方

現状値のサービスレベル及び利用者数の維持を目指し、「維持」を目標とします。

(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

■ 指標 2-1 公共交通利用者の満足度

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
29.6%	35.6%	計画更新時

■ 指標の設定理由

地域住民や利用者が公共交通サービスに対して感じる利便性や快適さを測定するために設定し、サービスの質や利用者のニーズに応えられているかを評価します。

この指標により、サービスの改善点やさらなる充実のための度合いを明確にします。

■ 指標の算定方法

- 盛岡都市圏で実施する公共交通に係るアンケートにおいて、設問「現在の公共交通サービスを使いやすいと思いますか？」に対して「そう思う」「ややそう思う」と回答した者の割合とします。
- 「令和5年度 盛岡都市圏（盛岡市・滝沢市・矢巾町）の公共交通に関するアンケート調査」によると、現状値は29.6%となっています。
- なお、通勤通学等の公共交通利用「あり」「なし」で分類した満足度の現状値は次のとおりです。

表 5-15 満足度の現状値（令和5年度（2023年度）アンケート）

項目	公共交通利用あり	公共交通利用なし	全体
そう思う	8.9%	3.7%	6.0%
ややそう思う	30.0%	23.7%	23.6%
そう思う+ややそう思う	38.9%	27.4%	29.6%
あまりそう思わない	36.7%	40.7%	34.9%
そう思わない	21.9%	26.9%	24.7%
無回答	2.6%	5.0%	10.8%

資料：令和5年度 盛岡都市圏（盛岡市・滝沢市・矢巾町）の公共交通に関するアンケート調査

■ 目標設定の考え方

当計画と整合を図ることとしている「岩手県地域公共交通計画」（以下「岩手県計画」という。）では、「【指標4】県民意識調査における公共交通満足度」が設定されています。当指標では、現状値（令和4年度（2022年度））が「2.6点/5点満点」で、目標値（令和10年度（2028年度））が「2.9点/5点満点」です。岩手県全体で目指す指標ではありますが、盛岡都市圏は県内において人口が集中する地域であり県の指標達成に影響を及ぼすこと、盛岡都市圏においても一定の向上を目指すことから、岩手県計画と同程度の向上を目標とします。

この目標を達成するには、県民意識調査の該当する設問において「満足できる状態」「やや満足できる状態」の回答割合を6%程度向上させる必要があります。岩手県計画は5年間の計画期間で6%の向上を目指しているため、当指標においても「そう思う」+「ややそう思う」の回答を6%向上させることを目標とし、35.6%を目標値として設定します。

(3) 目標③ 地域に合った望ましい交通行動の普及・定着

■ 指標 3-1 公共交通利用率

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
27.8%	27.8%以上	計画更新時

■ 指標の設定理由

地域の移動手段における公共交通の利用割合を測定するために設定し、公共交通の利用割合を評価します。

この指標により、交通行動の普及及び定着の度合いを明確化します。

■ 指標の算定方法

- 盛岡都市圏で実施する公共交通に係るアンケートにおいて、設問「通勤・通学時、自宅からの交通手段」に対して「鉄道（ＪＲ・ＩＧＲ）」「路線バス」「市町で運行するバス等」「一般乗用タクシー」と回答した者の割合とします。
- 「令和５年度 盛岡都市圏（盛岡市・滝沢市・矢巾町）の公共交通に関するアンケート調査」によると、公共交通利用率は「行き」で27.3%、「帰り」で27.2%、「行き又は帰り（行きかつ帰りを含む）」で27.8%となっています。
- なお、「通勤・通学時における移動」の利用状況は次のとおりです。

表 5-16 通勤・通学時における公共交通の利用有無

区分	選択肢	比率(%)
行き	利用する	27.3
	利用しない	72.7
帰り	利用する	27.2
	利用しない	72.8
行き又は帰り (行きかつ帰りを含む)	利用する	27.8
	利用しない	72.2

資料：令和５年度 盛岡都市圏（盛岡市・滝沢市・矢巾町）の公共交通に関するアンケート調査

■ 目標設定の考え方

各種施策により、現状値からの向上を目指します。

(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

■ 指標 4-1 3市町連携した実施事業数

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
0	31	計画更新時

■ 指標の設定理由

3市町が連携した施策を実施できているかを測定するために設定し、盛岡都市圏としての連携体制が構築されているか評価します。

この指標により、3市町が協力して施策を進めることで、交通網の整備や利便性の向上が可能となっているかの課題を明確にします。

■ 指標の算定方法

- 都市圏施策の取組んだ事業数を測定します。
- なお、「対象の実施事業」は次のとおりです。

表 5-17 3市町の連携による事業

都市圏施策	実施事業	No
都市圏施策 1-1	【事業①】鉄道の維持	1
	【事業②】鉄道の利活用・利便性向上等に向けた協議・調整	2
都市圏施策 1-2	【事業①】都市圏基幹系統のサービスレベルの維持	3
	【事業②】まちづくりと連携したネットワークの形成	4
	【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	5
	【事業④】広域基幹系統の検討・協議	6
都市圏施策 1-3	【事業①】一般乗用タクシーの効果的な運行	7
	【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	8
都市圏施策 1-5	【事業①】車両・施設維持等における支援（I G R、バス）	9
	【事業②】広域基幹系統の維持確保に繋がる支援（バス）	10
都市圏施策 2-1	【事業①】主要結節点の整備に向けた調査・検討	11
	【事業②】鉄道駅や周辺バス停留所の待合環境の改善	12
都市圏施策 2-2	【事業①】交通結節点におけるP & R及びC & R等の推進	13
	【事業②】地域のまちづくりや主要施設との連携	14
都市圏施策 3-1	日中時間帯のダイヤ調整	15
都市圏施策 3-2	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	16
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	17
都市圏施策 3-4	利用促進に繋がる運賃体系・プランの検討・実施	18
都市圏施策 3-5	キャッシュレス決済の導入・普及拡大	19
都市圏施策 4-1	【事業①】利用者に合わせた情報提供	20
	【事業②】多様な媒体による情報提供	21
都市圏施策 4-2	都市圏公共交通マップの作成	22
都市圏施策 4-3	公共交通利用促進イベントの共同開催	23
都市圏施策 4-4	【事業①】通勤等での公共交通の利用促進	24
	【事業②】学生向け特別企画学年定期券の利用促進	25
	【事業③】公務移動時の公共交通利用の推奨	26
都市圏施策 4-5	【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	27
	【事業②】交通結節点の利用方法の周知	28
	【事業③】モビリティ・マネジメントの実施	29
	【事業④】定期的な会議等の開催	30
都市圏施策 4-6	運転士不足の改善に向けた周知及びイベントの開催	31

■ 目標設定の考え方

当計画における都市圏施策の実施事業数を目標値として設定します。

■ 指標 4-2 路線バスの収支率

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
77.12%	77.12%	毎年

■ 指標の設定理由

利便性や持続可能性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために設定し、評価します。

この指標により路線バス事業者の収支バランスを把握し、自治体として必要な支援や施策を検討します。

■ 指標の算定方法

- 収支率は、盛岡都市圏内を走行する路線バスの「経常収入」を「経常費用」で除した数値とします。
- 対象を選定する上での考え方は以下のとおりとします。
 運行形態：路線バス事業者が運行する路線バス
 利用者：誰もが利用できるバス
 目的や地域が限定される「患者輸送バス」等は対象としない
 区間：起点・終点のどちらかが都市圏内であり、かつ県外に出ない路線
- 「対象を選定する上での考え方」を踏まえ、次の路線バス事業者の路線を対象とします。
 岩手県交通株式会社
 岩手県北自動車株式会社
 ジェイアールバス東北株式会社

■ 目標設定の考え方

人口減少によって利用者及び収入の減少が見込まれますが、利用者を増やす取り組みによって収入を増やすと共に、ネットワークの最適化や各種施策によって支出を抑えることにより「維持」を目標とします。

■ 指標 4-3 公共交通への公的資金投入額

現状値(R5)	目標値(R12)	確認時期
214 百万円	302 百万円	毎年

■ 指標の設定理由

公共交通の維持や改善に向けた公的な財政支出の規模を測定するために設定し、金額や増減を踏まえた施策の有効性や改善点を評価します。

この指標により、公共交通に公的資金が投入されている度合いを明確にします。

■ 指標の算定方法

各市町が公共交通に対して投じた公的資金のうち、交通事業者に対し直接に補助、支援をしているもの及び自治体が運営する公共交通に係るものの総額とします。

なお、当指標に係る各市町の事業は次のとおりです。

表 5-18 各市町の事業

自治体	現状値(R5)における項目	目標値(R12)における項目
盛岡市	いわて銀河鉄道経営安定化基金負担金	いわて銀河鉄道経営安定化基金負担金
	まちなか・おでかけバス事業補助金	まちなか・おでかけバス事業補助金
	玉山地域列車おでかけきっぷ事業補助金	玉山地域列車おでかけきっぷ事業補助金
	広域生活路線維持事業補助金	広域生活路線維持事業補助金
	ノンステップバス導入等補助金	ノンステップバス導入等補助金
	スクールバス事業委託料※	スクールバス事業委託料※
	患者輸送事業委託料※	患者輸送事業委託料※
		路線バス運転士雇用促進支援金 地方バス路線存続支援金
滝沢市	いわて銀河鉄道経営安定化基金負担金	いわて銀河鉄道経営安定化基金負担金
	広域生活路線維持事業補助金	広域生活路線維持事業補助金
	福祉バス委託料	福祉バス委託料
		路線バス運転士確保支援金 地方バス路線存続支援金
矢巾町	市街地循環バス運行委託料 (コミュニティバス)	市街地循環バス運行委託料 (コミュニティバス)
	予約型乗合バス運行委託料 (デマンドバス)	予約型乗合バス運行委託料 (デマンドバス)
	広域生活路線維持事業補助金	広域生活路線維持事業補助金
		地方バス路線存続支援金

※利用者が限定されるため、公共交通に含まれるものではないが、実施施策検討により公共交通への転換の可能性があることから計上しています。

資料：盛岡市・滝沢市・矢巾町

■ 目標設定の考え方

現状値に、計画期間内の実施事業に要する想定公的資金投入額を付加し、設定します。

第6章 将来を見据えた盛岡都市圏の公共交通

1. 新技術の潮流

(1) MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)

①概要

MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)とは、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応し、複数の交通手段を組み合わせ、検索、予約、決済を一括で行うサービスです。情報通信技術などの先端技術を活用して、二つ以上の交通機関の利用に関する予約や支払いなどを一括して行うことを可能にし、交通機関の利用者の利便性を向上させる事業を指します。

スマートフォンアプリやウェブサービスを通じて提供され、公共交通機関(鉄道、バスなど)だけでなく、タクシー、シェアサイクル、カーシェアリングなどの多様な移動サービスを統合します。これにより、利用者は一つのプラットフォームで、出発地から目的地までの最適な移動手段を検索、予約、決済することが可能になります。

MaaSは、既存の公共交通の利便性を向上させるだけでなく、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスとの連携も図り、移動の利便性向上と地域の課題解決に貢献することが期待されています。



図 6-1 MaaS イメージ図

資料：国土交通省

国土交通省においては、関係府省庁とも連携しつつ、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいるところであり、令和元年度(2019年度)から継続的に事業を実施しており、令和4年度(2022年度)には、MaaSの高度化を図った6事業、令和5年度(2023年度)には、広域化や他分野連携、データ利活用等を図る取組みとして6事業が選定・支援されています。令和6年度(2024年度)には、「共創・MaaS実証プロジェクト」(日本版MaaS推進・支援事業)として、他分野連携やサービスの広域化等の促進によりMaaSの更なる高度化を図る取組として11事業の選定や支援を行っています。

「共創・MaaS実証プロジェクト」は、地域の多様な関係者の「共創」(連携、協働)により地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」(再構築)を進めることを目的に実施されています。以下の3つの事業により、地域交通の維持及び活性化に取り組む実証プロジェクトを支援しています。

■共創モデル実証運行事業

- 交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携、協働)によりその維持や活性化に取り組む実証事業



図 6-2 共創・MaaS イメージ図

資料：国土交通省

■日本版 MaaS 推進・支援事業

- 複数の交通モードにおけるサービスを1つのサービスとして、デジタルを活用して提供したうえで、データの連携や利活用等により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業

■モビリティ人材育成事業

- 交通に関する知見、データ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートを推進するスキルを活用し、地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材を育成する事業

導入にあたっての主な課題として、以下が挙げられています。

表 6-1 MaaS 導入における課題

項目	主な課題
データ連携	• データ共有のルール整備、セキュリティ対策 • データ形式の標準化 • データプラットフォームの構築
運賃・料金体系	• 運賃及び料金のパッケージ化 • 事前確定運賃の導入（主にタクシー）
技術・システム	• キャッシュレス決済の導入、多様な決済手段への対応 • リアルタイム情報提供
運用体制	• 関係者の合意形成 • 事業継続性

②事例

■富山県朝日町 ノッカルあさひまち

地域住民が主体となった自家用有償旅客サービス「ノッカルあさひまち」を提供し、高齢者などの移動困難者の移動手段を確保しています。MaaS アプリで配車予約や公共交通の運行情報を提供しています。

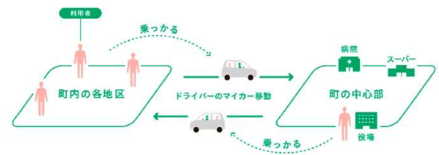


図 6-3 ノッカル イメージ図

資料：富山県朝日町

■福島県会津地域 Samurai.MaaS

観光・生活 MaaS の構築及びその広域化や高度化を図るため、マップと連動したデジタルチケットの販売、運行情報の発信、デマンド予約アプリとの連携、デジタル地域通過やクーポンとの連携等を行っています。デマンド交通、まちなか周遊バス、高速バス、広域観光フリーパス等のチケットを、路線を見ながら購入することができます。

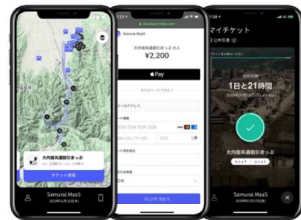


図 6-4 Samurai.MaaS イメージ図

資料：会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会

(2) 自動運転

①概要

自動運転とは、人間の運転操作を必要とせず、AIなどの技術を用いて車両が自律的に走行するシステムです。これにより、運転者の負担軽減、交通事故の削減、移動困難者の移動手段確保など、様々な社会課題の解決が期待されています。

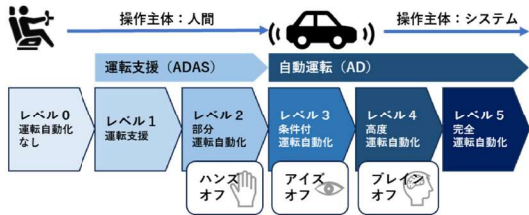


図 6-5 自動運転レベル イメージ図

自動運転技術は急速に進歩しており、特定の条件下での自動運転（レベル2～3）が実用化され始めています。しかし、完全な自動運転（レベル5）の実現には、まだ技術的な課題や法整備、社会的な受容など多くのハードルが存在します。

なお、ITS（高度道路交通システム）や自動運転に係る政府全体の戦略として、「官民 ITS 構想・ロードマップ」が平成26年（2014年）に策定され、以降令和3年（2021年）まで毎年の変更を重ねてきました。令和6年（2024年）には、新たに「モビリティ・ロードマップ2024」が策定され、令和9年度（2027年度）以降には、事業としての成立が見込める地域で、広く自動運転をはじめとした新たな技術を導入するとともに、技術の活用範囲の積極的拡大を図ることが目標とされています。令和9年（2027年）には全国100か所以上での自動運転の実証に取り組む予定です。

②事例

■福井県永平寺町 レベル4 自動運転「ZEN drive」

道路交通法の改正（令和5年（2023年）4月）によるレベル4での公道走行解禁を受け、令和5年（2023年）5月から国内初のレベル4自動運転による移動サービスを開始しました。小型電動カートで限定した区間を運行しています。遠隔監視室が設けられ、作動状況の確認や緊急時の対応にあたっています。



図 6-6 ZEN drive 車両写真
資料：まちづくり株式会社 ZEN コネクト

■岩手県陸前高田市・釜石市

定時及び定路線のレベル2の自動運転バスは、全国的にも導入が進んできています。岩手県内においても導入を検討するために、陸前高田市（実施：令和4～5年度（2022～2023年度））、釜石市（実施：令和6年度（2024年度））等で実証実験が行われています。



図 6-7 陸前高田市自動運転バス車両写真
資料：陸前高田市

(3) キャッシュレス決済

①概要

キャッシュレス決済とは、現金を使わずに電子的な手段で支払いを行う仕組みを指します。交通分野では乗車券購入や乗車料金支払いの方法として普及しています。主な種類として、以下のものがあります。

ＩＣカード：事前チャージ型の交通系ＩＣカードを利用する方式

ＱＲコード：利用者がＱＲコードをスキャンして決済する方式

非接触型クレジットカード：クレジットカードのＮＦＣ（非接触通信）を利用する方式

生体認証型：顔認証や指紋認証を利用する方式

なお、経済産業省は平成30年（2018年）に「キャッシュレス・ビジョン」を策定し、令和7年（2025年）には、キャッシュレス決済比率 40%の目標を掲げています。国土交通省においては、「地域交通キャッシュレス決済導入支援事業」により導入を拡大しつつ、令和6年（2024年）には「完全キャッシュレスバスの実証実験」を全国18事業者29路線で実施し、推進に取り組んでいます。

②事例

■長野県上田市 公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト

地域のスマートシティ化を目指す「上田市スマートシティ化推進計画」の一環として進められています。市内の公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）において、ＱＲコード決済システム「TicketQR」を導入し、初期投資費用を抑えたキャッシュレス化を実現しています。また、バスロケーションシステムによる鉄道やバスの運行状況の確認、観光や商業と連携した各種施策の実施等も可能です。



図 6-8 TicketQR 導入写真

資料：上田市

■Osaka Metro 顔認証改札機

Osaka Metro では、令和7年（2025年）大阪・関西万博に向けたキャッシュレスやチケットレス改札の取組みの一環として、令和5年（2023年）11月より、「ウォークスルー型顔認証改札機」の設置を開始しています。

令和7年（2025年）3月には Osaka Metro 沿線の130駅で利用可能になります。



図 6-9 顔認証改札機 イメージ図

資料：Osaka Metro

(4) AIオンデマンド交通

①概要

AI オンデマンド交通とは、人工知能（AI）を活用し、リアルタイムで利用者の需要に応じた最適なルートと運行スケジュールを自動生成する交通サービスを指します。利用者はスマートフォンアプリや Web ポータルを介して乗車希望を登録し、AI はリアルタイムの予約状況、交通状況、利用者の移動需要などのデータを分析し、最適な配車、運行ルート、乗合を決定します。

デマンド交通は、利用者の需要に応じて運行する柔軟な交通サービスを指すのに対し、AI オンデマンド交通は、その中でも特にAI を活用して運行の効率化と最適化を図るシステムです。

岩手県内においては、紫波町（しわまる号、令和2年（2020年）から運行）、九戸村（まさざねGO、令和6年（2024年）から運行）、久慈市（ののす、令和6年（2024年）から実証実験）でAI オンデマンド交通が運用されています。

なお、国土交通省では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく「道路運送高度化実施計画」を令和5年度（2023年度）に初めて認定しました。これにより、AI オンデマンド等の導入に関する支援を受けることができます。

②事例

■島根県大田市 過疎型AIオンデマンド配車システム

過疎地向けに最適化され、定額制の乗合タクシー運行を可能としているAI オンデマンド配車システムを導入した「井田いきいきタクシー」が運行されています。特定の地区で導入されており、以下の通りの仕組みとなっています。

運賃：3,300 円/月

運行日時：平日 8:30～16:30

運行エリア：地区内、町中心部の主要施設、

交通結節点

運行形態：自家用有償旅客運送



図 6-10 井田いきいきタクシー 導入写真

資料：大田市

(5) 貨客混載型交通システム

①概要

貨客混載型交通システムとは、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関を活用し、人（乗客）と貨物を同時に輸送する仕組みです。通常は人の移動手段として利用される交通機関に、地域物流や商業輸送の機能を組み合わせます。このシステムは、特に地方部において、輸送資源の効率的な活用、運転手不足の解消、物流サービスの維持といった課題解決に貢献すると期待されています。

岩手県内においては、岩手県北自動車がヤマト運輸と協力し、平成27年（2015年）に日本初の貨客混載バス事業をスタートさせています。

なお、従来は貸切バスやタクシー車両等での貨物の運送は過疎地域のみに限定されていましたが、実施区域が見直され、令和5年（2023年）6月からは全国で実施可能となりました。

②事例

■兵庫県神戸市 商品配送

既存のバス路線を活用して、地域の方が事前に予約した商品を地域福祉センターへ納品します。注文の受付、商品の受取・保管は地域の方が実施します。

実証実験を踏まえて、令和7年度（2025年度）からは本格運用される予定です。



図 6-11 商品配送バス

資料：神戸市

■長野県茅野市 タクシーによる処方薬配送サービス

貨客混載制度を利用したタクシーによる処方薬配送サービスの実証実験の取組が令和6年（2024年）に実施されています。病院またはオンライン等によって診察を受けた患者が薬の配送を依頼することで、タクシー運転手が薬局で受け取った薬を届ける仕組みです。

「国家戦略特区」の一つである「デジタル田園健康特区（仮称）」としての取組としても位置付けられています。



図 6-12 処方薬配送サービス 導入写真

資料：長野日報

令和6年（2024年）1月22日付

(6) 空飛ぶクルマ

①概要

空飛ぶクルマとは、明確な定義はありませんが、「電動」「自動（操縦）」「垂直離着陸」のイメージが伴う日常の移動のために移動するものです。この3つのイメージのものに限らず、内燃機関とのハイブリッドや有人操縦、水平離着陸のものも開発されています。世界では、ベンチャー企業から大企業まで様々なプレイヤーが、人を乗せて移動できる「空飛ぶクルマ」のプロジェクトを立ち上げ、研究開発や実証事業を実施しています。

日本においても、自動車や航空機の業界などの有志が集まる団体や、ドローンなどのベンチャー企業、投資ファンドなどの様々な分野の関係者が、都市の渋滞を避けた通勤、通学や通園、離島や山間部での新しい移動手段、災害時の救急搬送や迅速な物資輸送などの構想を描いて、「空飛ぶクルマ」の研究開発を始めています。

このような動きを受け、経済産業省・国土交通省が中心となって平成30年（2018年）に「空の移動革命に向けた官民協議会」を設立し、ロードマップ、基準・法制度の整備等に取り組んでいます。「空の移動革命に向けたロードマップ」（令和4年（2022年））によると、令和7年（2025年）大阪・関西万博での実証を皮切りに、2020年代後半には商用運行の拡大、2030年代以降はサービスエリア、路線便数の拡大が期待されています。

②事例

■令和7年（2025年）大阪・関西万博 4事業体が「空飛ぶクルマ」を運航

「eVTOL（イーブイトール：電動垂直離着陸航空機）」と呼ばれる機体を活用した運航となります。機体によりますが、時速100～300kmで移動可能で、3～5人乗りの仕様です。



図 6-13 空飛ぶクルマ イメージ図

資料：スカイドライブ

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

盛岡都市圏における地域内交通検討エリア（フィーダー系統）については、鉄道駅や路線バスの沿線から距離がある鉄道・バス不便地域に該当しており、特に既存路線バスエリアから離れた郊外部や中山間部においては、交通事業者を運行主体としたフィーダー系統の運行は難しい状況にあります。そのため、行政を運行主体としたフィーダー交通や公共交通に準ずる移動サービス等、地域や多様な主体との連携により、地域の移動を担っていく必要があります。

地域内交通検討エリアにおける基本的な方向性は、次に示すとおりです。これらの移動手段の確保とともに、前述した新技術の進展を踏まえながら、持続可能な交通手段を検討していきます。

表 6-2 地域内交通検討エリアにおける基本的な方向性（盛岡市）

検討エリア	現状の交通手段	想定される移動手段の方向性
盛岡市	玉山 - 路線バス (好摩直通線、沼宮内線、平庭高原線) - 患者輸送バス	- 路線バスを幹線として活用するために、患者輸送バス及びスクールバスの統合や再編により新たな地域内交通の導入を検討（コミュニティバス、乗合タクシー等） - 中心地域の縁辺部は、住居や目的地となる施設の立地が面的に点在していることを踏まえ、新たな交通手段により交通結節点や拠点へのアクセスを確保（デマンド交通等）
	大葛・銭掛 - 患者輸送バス - スクールバス（一般混乗）	現状の交通手段を継続しつつも、中山間地域のV字谷にある集落でありニーズも限られることが想定されるため、山岸地区を運行する路線バスに接続する新たな交通手段の導入や転換も検討（コミュニティバス、乗合タクシー等）
	川目・築川 ・根田茂・砂子沢 - 患者輸送バス - スクールバス（一般混乗）	現状の交通手段を継続しつつも、中山間地域のV字谷にある集落でありニーズも限られることが想定されるため、106 急行線等の路線バスに接続する新たな交通手段の導入や転換も検討（コミュニティバス、乗合タクシー等）
	太田 路線バス（東側エリアのみ）	見直し想定エリアにおける再編と合わせて、盛南地区を拠点とした地域内交通として、面的に分散している需要に対応した新たな交通手段の導入を検討（コミュニティバス、デマンド交通等）
	飯岡・湯沢 路線バス (本宮線、川久保線等の沿線のみ)	見直し想定エリアにおける再編と合わせて、盛南地区での新たな交通手段の導入検討や盛岡市南部での矢巾町予約型乗合バスの運行範囲の拡大を検討（コミュニティバス、デマンド交通等）
	大ヶ生・乙部 - 患者輸送バス - スクールバス - 住民団体によるボランティア送迎	最寄りの地域拠点（乙部など）での結節に向けて患者輸送バス等から新たな交通手段への転換や自家用車を活用した運送やボランティア運送等の継続（乗合タクシー、自家用有償旅客運送等）

表 6-3 地域内交通検討エリアにおける基本的な方向性（滝沢市）

検討エリア		現状の交通手段	想定される移動手段の方向性
滝沢市	姥屋敷	- 福祉バス - 患者輸送バス	小中学校の統合に伴い運行を開始するスクールバスを地域の移動手段として活用（スクールバス一般混乗 等）
	柳沢	- 福祉バス - 患者輸送バス	現状の福祉バス及び患者輸送バスの統合や再編により、交通結節点での鉄道や路線バスへの接続や滝沢市役所周辺へのアクセスを強化（コミュニティバス）

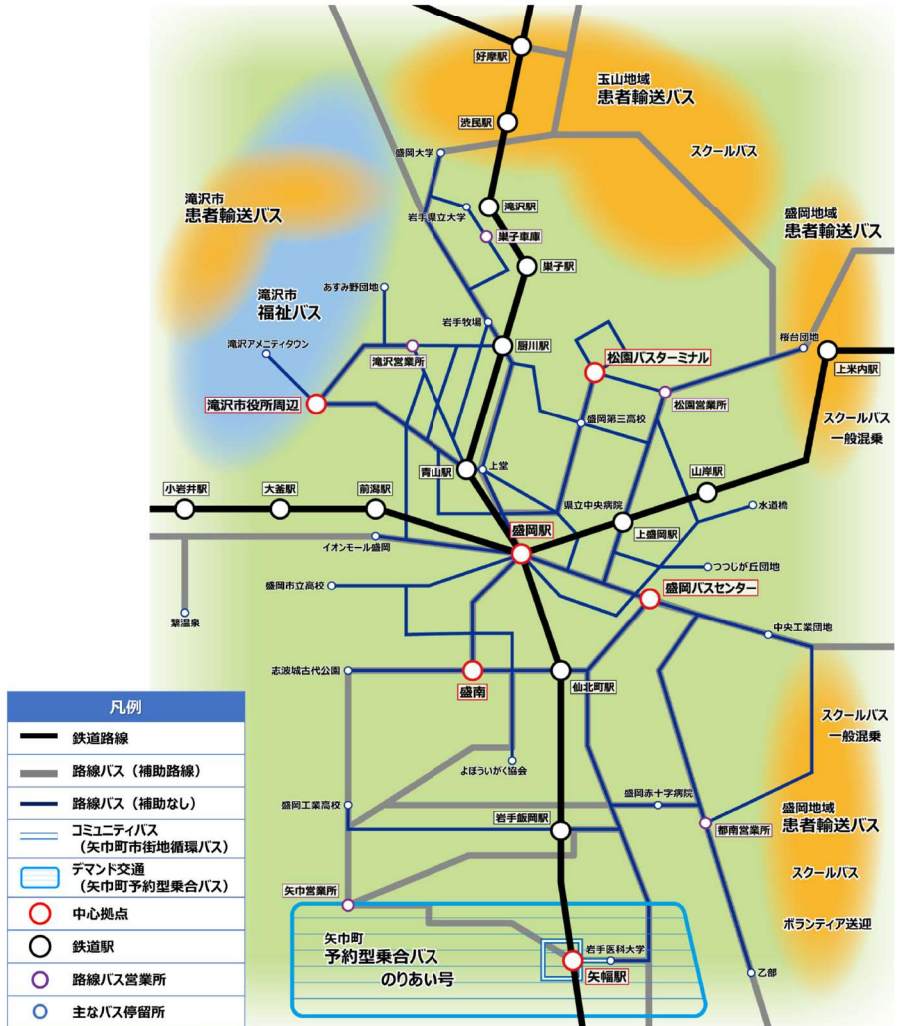


図 6-14 盛岡都市圏の現況ネットワーク

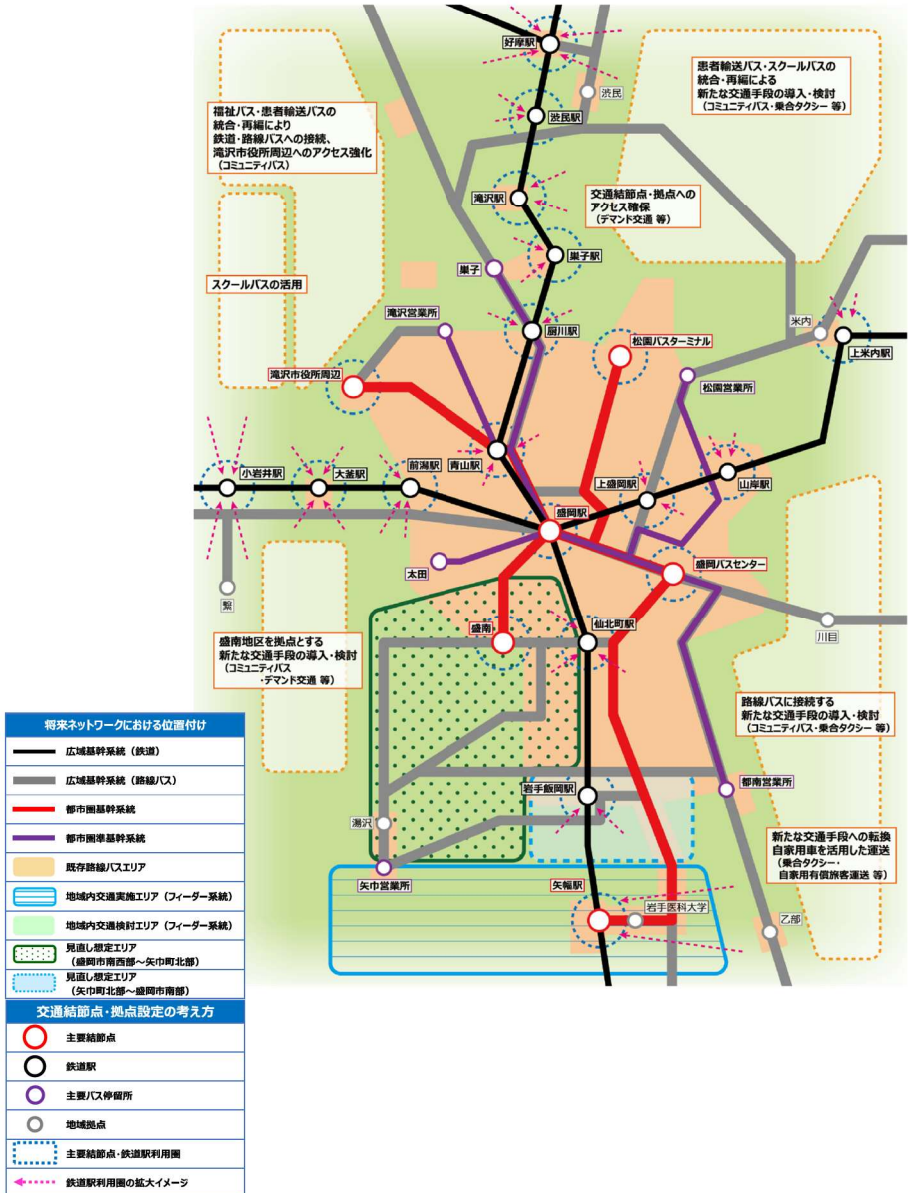


図 6-15 盛岡都市圏の将来ネットワークにおける想定される交通手段

第7章 法定協議会の開催概要

1. 法定協議会の設置

盛岡都市圏では、本計画の策定及び実施のため、令和5年（2023年）4月1日付けで盛岡都市圏地域公共交通会議設置要綱を定め、令和5年（2023年）4月1日から施行しています。

盛岡都市圏地域公共交通会議設置要綱 （設置）

第1条 盛岡市、滝沢市及び矢巾町（以下「盛岡都市圏」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、盛岡都市圏における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の策定及び実施のため、盛岡都市圏地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項等）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (4) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (5) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

2 前項の規定にかかわらず、次に掲げるもののうち、旅客の利便を損なわない事項については、協議を省略することができる。

- (1) 運行時刻の変更
- (2) 運行回数を増加する変更
- (3) 停留所等の新設
- (4) 停留所等の位置及び名称の変更
- (5) 災害等による緊急対応が必要な変更（路線の迂回等）

（交通会議）

第3条 交通会議に全体会と分科会を置く。

2 全体会は、構成市町全てに関わる事項を協議するものとする。

3 分科会は、特定地域及び特定事業に関わる事項を協議するものとする。ただし、他の地域との調整が必要なものは除くものとする。

（交通会議の委員）

第4条 交通会議の委員は、別表第1に掲げる者をもって構成する。

2 委員は、交通会議に代理人を出席させることができるものとする。

3 委員は、前項の規定により代理人を出席させる場合は、あらかじめ、会長に代理人の氏名等を報告するものとする。

4 前項の規定による報告があったときは、欠席する委員の代理人の出席をもって当該委員の出席とみなす。

（任期）

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第6条 交通会議に会長及び副会長を置き、会長は盛岡市副市長をもって充てるものとし、副会長は、盛岡市建設部長をもって充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 会長に事故等がある場合は、副会長がその職務を代理する。

（全体会）

第7条 全体会は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 全体会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 全体会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、交通会議の運営上必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

5 全体会は、原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

6 全体会の庶務は、盛岡市建設部交通政策課において処理する。

7 地域公共交通に関する要望、意見その他に対応するため、別表第2のとおり、対応窓口を定める。

（分科会）

第8条 交通会議は、第2条に規定する事項に関し、特定地域及び特定事業に関わる事項について協議を行うため、当該事項に関係する市町による分科会を置く。

2 交通会議は、分科会において決した事項については、交通会議において決したものとする。この場合において、当該決定事項を書面により速やかに会長に報告するものとする。

3 分科会の組織及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（幹事会）

第9条 交通会議は、全体会及び分科会などの開催に先立ち、議題を協議し、関係者間において地域の合意形成を図る作業部会として、盛岡都市圏を構成する各市町に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(担当課長会議)

第10条 交通会議は、盛岡都市圏において実施する事業について、基本的事項の調整及び協議を行うため、盛岡都市圏地域公共交通会議担当課長会議（以下「担当課長会議」という。）を設置する。

2 担当課長会議において決した事項については、書面により速やかに会長に報告するものとする。

(書面による議決)

第11条 会長が必要と認めるときは、期日を指定し書面で構成員の意見を聴き、又は賛否を問い、その結果を持って会議の議決に代えることができる。

(経費の負担)

第12条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及び諸収入をもって充てる。

(監事)

第13条 交通会議に監事2名を置き、委員のうちから会長が指名する。

2 監事は、交通会議の会計監査を行い、結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第15条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(補則)

第16条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定めるものとする。

附 則

1 この要綱は、令和5年4月1日から施行する。

2 この要綱の施行の日から令和9年3月31日までに任命される委員の任期は、第5条の規定にかかわらず、同日までとする。

附 則

この要綱は、令和6年4月22日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年5月7日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年7月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和7年4月1日から施行する。

別表第1（第4条関係）

所 属	職 名
盛岡市	副市長
盛岡市	建設部長
滝沢市	都市整備部長
矢巾町	未来戦略課長
東日本旅客鉄道株式会社 盛岡駅	盛岡駅副駅長
IGR いわて銀河鉄道株式会社	企画部副部長
岩手県交通株式会社	取締役乗合自動車部長
岩手県北自動車株式会社	専務取締役
ジェイアールバス東北株式会社	盛岡支店長
公益社団法人岩手県バス協会	専務理事
一般社団法人岩手県タクシー協会	専務理事
一般社団法人盛岡地区タクシー協会	理事長
盛岡市町内会連合会	防犯防災交通安全部会長
滝沢市自治会連合会	会長
矢巾町コミュニティ連合会	会長
国土交通省 東北運輸局 交通政策部	次長
国土交通省 東北運輸局 岩手運輸支局	支局長
岩手県 盛岡広域振興局 経営企画部	特命参事兼企画推進課長
岩手県 盛岡広域振興局 土木部 道路都市室	道路環境課長
盛岡市 建設部	道路管理課長
滝沢市 都市整備部	道路課長
矢巾町	道路住宅課長
岩手県交通運輸産業労働組合協議会	副議長
岩手県警察本部 交通部	交通規制課長
国土交通省 東北地方整備局 岩手河川国道事務所	調査課長
盛岡東警察署	交通官兼交通第一課長
盛岡西警察署	交通課長
紫波警察署	交通課長
岩手県立大学総合政策学部	教授 宇佐美誠史
交通ジャーナリスト	鈴木文彦
岩手大学理工学部	准教授 谷本真佑

別表第2（第7条関係）

対応窓口	電話番号	FAX 番号	メールアドレス
盛岡市 建設部交通政策課	019-626-7519	019-622-6211	koutuseisaku@city.morioka.iwate.jp
滝沢市 都市整備部都市政策課	019-656-6543	019-684-2158	koutsu@city.takizawa.iwate.jp
矢巾町 企画財政課	019-611-2729	019-697-3700	k_community@town.yahaba.iwate.jp

2. 法定協議会の開催状況

盛岡都市圏では、本計画の策定に向けて次のとおり盛岡都市圏地域公共交通会議を開催しています。

表 7-1 盛岡都市圏地域公共交通会議開催状況（1/2）

開催日	議事内容
（設立総会） 令和5年（2023年）4月24日	盛岡都市圏地域公共交通会議の設立について
（第1回） 令和5年（2023年）4月24日	- 監事の選任について - 令和5年度事業計画（案）及び収支予算（案）について （仮称）盛岡都市圏地域公共交通計画の策定について
（第2回） 令和5年（2023年）10月24日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画の策定について - 分科会の設置について
（第3回） 令和6年（2024年）2月1日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画について（課題の整理及びネットワーク（案）等の方向性）（協議） - 令和5年度盛岡都市圏地域公共交通会議予算の補正について（協議） - 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業（計画策定事業）の自己評価について（協議） - 令和6年度盛岡都市圏地域公共交通計画策定業務委託について（協議） - 盛岡都市圏地域公共交通会議分科会構成員について（報告）
（第4回） 令和6年（2024年）3月26日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画について（基本方針（案）等）（協議） - 令和6年度盛岡都市圏地域公共交通会議事業計画（案）及び収支予算（案）について（協議） - 令和6年度盛岡都市圏地域公共交通計画策定業務委託について（報告）
（第5回） 令和6年（2024年）7月9日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画（実施施策（案）等）について（協議） - 令和6年度盛岡都市圏地域公共交通計画策定業務委託について（報告） - 令和5年度盛岡都市圏地域公共交通会議収支決算について（報告）
（第6回）※書面開催 令和6年（2024年）8月30日	盛岡都市圏地域公共交通計画の策定期限の変更について
（第7回） 令和7年（2025年）2月3日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画について（実施施策（案）、目標指標（案）等）について（協議） - 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業（計画策定事業）の自己評価について（協議） - 令和7年度盛岡都市圏地域公共交通利便増進実施計画策定業務委託について（協議）

表 7-2 盛岡都市圏地域公共交通会議開催状況（2/2）

開催日	議事内容
（第8回） 令和7年（2025年）3月27日	- 盛岡都市圏地域公共交通計画（素案）について（協議） - 令和7年度盛岡都市圏地域公共交通会議事業計画（案）及び収支予算（案）について（協議）

3. 委員名簿

表 7-3 盛岡都市圏地域公共交通会議 委員名簿（令和7年（2025年）4月1日時点）

	区分	所属	職名	氏名
1	首長又は その指名す る者	盛岡市	副市長	中村 一郎
2		盛岡市	建設部長	富樫 正幸
3		滝沢市	都市整備部長	佐藤 勝之
4		矢巾町	未来戦略課長	花立 孝美
5	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 盛岡駅	盛岡駅副駅長	岩井 勝典
6		I G Rいわて銀河鉄道株式会社	企画部副部長	成島 英史
7	公共交通 事業者等	岩手県交通株式会社	取締役乗合自動車部長	浦部 和之
8		岩手県北自動車株式会社	専務取締役	大下 篤志
9		ジェイアールバス東北株式会社	盛岡支店長	田村 淳
10		公益社団法人岩手県バス協会	専務理事	菅原 克也
11		一般社団法人岩手県タクシー協会	専務理事	宮澤 淳
12		一般社団法人盛岡地区タクシー協会	理事長	大野 尚彦
13	住民又は 利用者の 代表	盛岡市町内会連合会	防犯防災交通安全全部会長	長岡 利明
14		滝沢市自治会連合会	会長	百目木 忠志
15		矢巾町コミュニティ連合会	会長	前澤 光男
16	国及び県	国土交通省 東北運輸局 交通政策部	次長	馬場 真也
17		国土交通省 東北運輸局 岩手運輸支局	支局長	小野寺 実
18		岩手県 盛岡広域振興局 経営企画部	特命参事兼企画推進課長	吉原 武志
19	道路管理者	岩手県 盛岡広域振興局 土木部 道路都市室	道路環境課長	橘 富和
20		盛岡市建設部	道路管理課長	兼平 修治
21		滝沢市都市整備部	道路課長	大森 英樹
22		矢巾町	道路住宅課長	田口 征寛
23	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	岩手県交通運輸産業労働組合協議会	副議長	大坪 勝利
24	公安委員会	岩手県警察本部 交通部	交通規制課長	中嶋 英樹
25	交通会議の運営に必要と認める者	国土交通省 東北地方整備局 岩手河川国道事務所	調査課長	中久木 晴人
26		盛岡東警察署	交通官兼交通第一課長	小野寺 武士
27		盛岡西警察署	交通課長	岩野 公伸
28		紫波警察署	交通課長	八島 史在
29	学識経験者	岩手県立大学総合政策学部	教授	宇佐美 誠史
30		交通ジャーナリスト		鈴木 文彦
31		岩手大学理工学部	准教授	谷本 真佑