

盛岡都市圏地域公共交通計画

概要版

令和7年9月

盛岡都市圏地域公共交通会議

1 背景・目的

■課題 全国的なモータリゼーション¹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も様々な経営努力により、地域の移動手段を確保。

しかし



- ・令和2年(2020年)以降の新型コロナウイルス感染症の拡大
- ・2024年問題に伴う乗務員不足等の社会情勢の変化

公共交通事業が一層難しい状況に

■計画策定の経緯

平成19年(2007年) 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」)の施行

平成29年(2017年) 滝沢市

平成30年(2018年) 矢巾町

令和元年(2019年) 盛岡市



各市町で
地域公共交通網
形成計画を策定

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。

令和2年(2020年)、令和5年(2023年) 地域交通法が改正

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。



令和5年(2023年)4月

「盛岡都市圏※地域公共交通会議」を設立

※盛岡市、滝沢市、矢巾町で構成



凡例

- 盛岡都市圏地域公共交通計画計画区域
- 盛岡都市圏3市町境界

● 盛岡都市圏の移動や公共交通の特徴 ●

- ・同一生活圏として市町域を跨いだ移動が多数
- ・盛岡都市圏内を連絡する公共交通路線の運行も多数
- ・盛岡都市圏外と連絡する広域路線も盛岡都市圏の公共交通ネットワークを構築

「盛岡都市圏地域公共交通計画」を盛岡都市圏の3市町で共同策定

目的

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

位置付け

「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「マスタープラン(基本計画)」

- ・「地域交通法」に基づき、また「岩手県地域公共交通計画」(令和6年(2024年)3月)と整合を図り、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う。
- ・盛岡都市圏3市町における各地域公共交通網形成計画の計画期間から移行する。

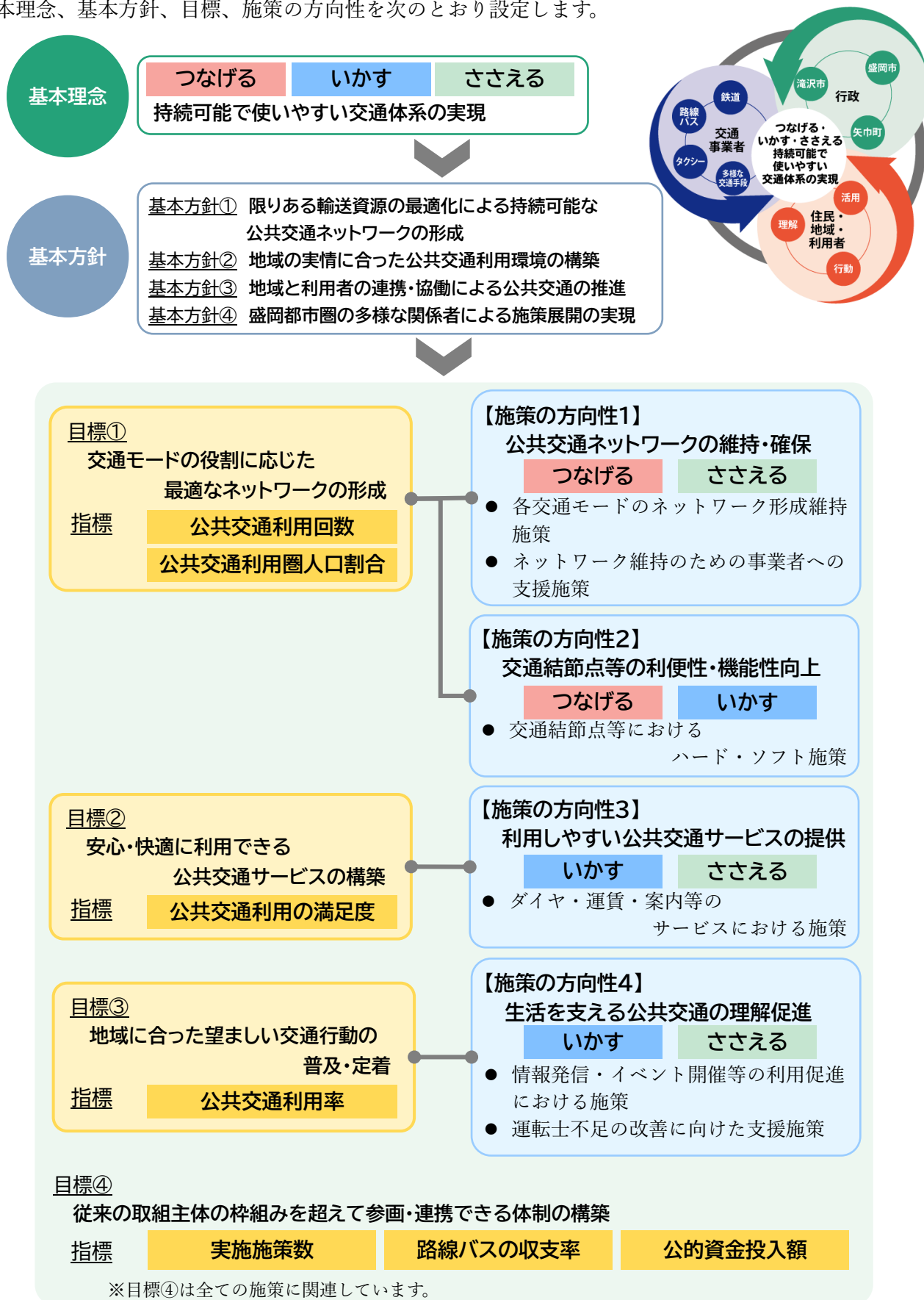
2 計画の期間

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年間に設定し、令和8年度(2026年度)～令和12年度(2030年度)までとします。

¹ 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。

3 基本理念・基本方針・目標・施策の方向性

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、持続可能な公共交通体系の実現を目指し、基本理念、基本方針、目標、施策の方向性を次のとおり設定します。



4 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。

目標① 交通モードの役割に応じた最適なネットワーク形成

指 標		現状値 (R5(2023))	目標値 (R12(2030))	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)以上	毎年
	ii 路線バス	32.8(回/年・人)	32.8(回/年・人)以上	毎年
	iii 地域内交通	0.07(回/年・人)	0.07(回/年・人)以上	毎年
	iv 一般乗用タクシー	9.7(回/年・人)	9.7(回/年・人)以上	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%以上	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(2023))	目標値 (R12(2030))	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(2023))	目標値 (R12(2030))	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(2023))	目標値 (R12(2030))	確認時期
指標 4-1 3市町連携による施策実施数	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

5 盛岡都市圏における将来ネットワーク

基本理念及び4つの基本方針に基づき、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結する鉄道・バス路線

将来ネットワークにおける位置付け		考え方
	広域基幹系統(鉄道)	盛岡都市圏内外を連絡する広域のネットワークであり、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。
	広域基幹系統(路線バス)	

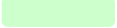
■盛岡都市圏内における路線バス

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。

将来ネットワークにおける位置付け		考え方
①盛岡都市圏の骨格となり、主要結節点を結ぶバス路線 	都市圏基幹系統	路線バスが高頻度に運行されている現状のサービスレベルを確保。利便性や機能性を向上させることで、盛岡都市圏の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。
②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 	都市圏準基幹系統	盛岡都市圏に広がる市街地の移動手段を確保。路線バスの軸として路線運行を確保する区間。
③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の交通 	既存路線バスエリア	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。利用実態等を踏まえた様々な交通モードが対象。

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、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。

■鉄道・バス不便地域における地域内で完結する移動(フィーダー系統²⁾)を実施・検討するエリア

将来ネットワークにおける位置付け		考え方
	地域内交通実施エリア	人口密度が低く、鉄道・バスが不便な地域であるため、既存の路線バスと連携を図りながら、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。 交通モードのイメージ：デマンド交通 ³ や福祉及び教育目的の輸送等
	地域内交通検討エリア	

■路線バスネットワークの見直しを想定するエリア

将来ネットワークにおける位置付け		考え方
	盛岡市南西部～ 矢巾町北部	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。
	矢巾町北部～ 盛岡市南部	矢巾町デマンド交通の運行範囲を拡大し、移動手段を確保。

■タクシーが担う役割

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、地域内交通実施エリア(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。

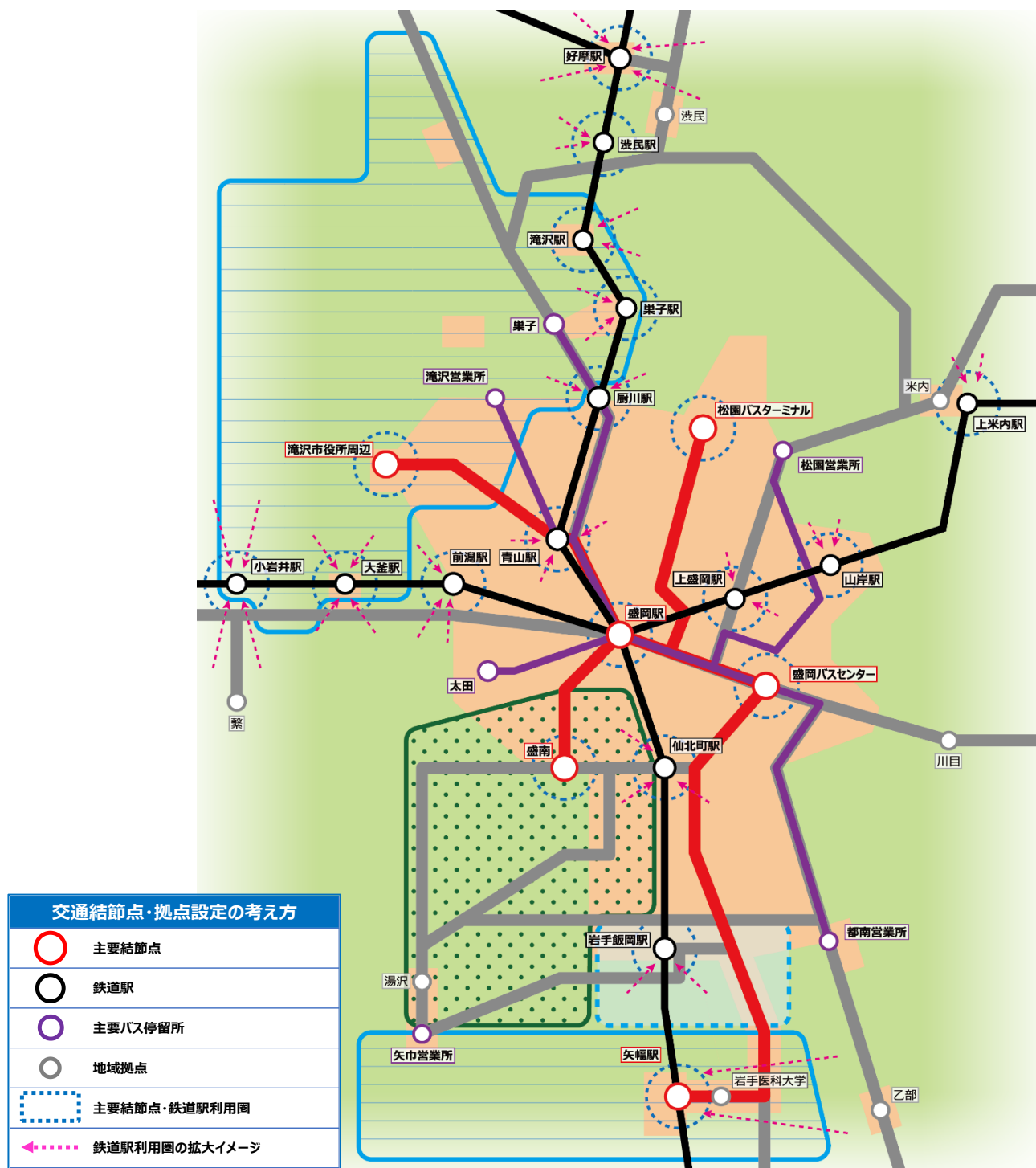


図 1－盛岡都市圏における将来ネットワーク

² 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。

³ デマンド交通：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。

6 目標と目標達成のための施策及び実施事業

盛岡都市圏では、目標及び目標指標を達成するため、設定した方向性に対応する実施施策に取り組みます。

目標① 交通モードの役割に応じた最適なネットワーク形成

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	
実施事業	・鉄道の維持 ・鉄道の利活用・利便性向上等に向けた協議・調整
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	
実施事業	・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 ・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 ・広域基幹系統の検討・協議
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	
実施事業	・一般乗用タクシーの効果的な運行 ・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
市町施策 1-3 デマンド交通の利便性向上	
実施事業	・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	
実施事業	・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	
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) ・広域基幹系統の維持確保に繋がる支援(バス)

方向性2 交通結節点⁴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	
実施事業	・主要結節点の整備に向けた調査・検討 ・鉄道駅や周辺バス停留所の待合環境の改善
市町施策2-1 交通結節点等の整備	
実施事業	・仙北町駅のバリアフリー化 ・鉄道駅周辺環境整備 ・バスベ이의整備 ・鉄道の新駅設置の検討
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	
実施事業	・交通結節点におけるP&R及びC&R⁵等の推進 ・地域のまちづくりや主要施設との連携

⁴ 交通結節点：鉄道駅や主要バス停留所など、交通手段を交互に連絡することができる乗り継ぎ施設のことです。

目標② 安心・快適に利用できる公共交通サービスの構築

●● 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		地域公共交通利便増進事業
実施事業	・日中時間帯のダイヤ調整	
都市圏施策3-2 分かりやすい公共交通案内情報の提供		
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	
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		
実施事業	・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		
実施事業	・利用促進に繋がる運賃体系・プランの検討・実施	
市町施策3-4 生活交通を支える運賃制度の継続・検討		
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 ・運転免許証返納者等向け運賃体系の検討	
都市圏施策3-5 キャッシュレス決済の導入・普及拡大		
実施事業	・キャッシュレス決済の導入・普及拡大	

目標③ 地域に合った望ましい交通行動の普及・定着

●● 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		
実施事業	・利用者に合わせた情報提供 ・多様な媒体による情報提供	
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
実施事業	・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		地域公共交通利便増進事業
実施事業	・公共交通利用促進イベントの共同開催	
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		
実施事業	・通勤等での公共交通の利用促進 ・学生向け特別企画学年定期券の利用促進 ・公務移動時の公共交通利用の推奨	
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		
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 ・交通結節点の利用方法の周知 ・モビリティ・マネジメントの実施 ・定期的な会議等の開催	
都市圏施策4-6 運転士不足の改善に向けた支援		
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	

⁵ P&R 及び C&R：パークアンドライド、サイクルアンドライドの略で、鉄道駅やバス停留所などの公共交通機関まで自家用車や自転車で行き、交通結節点などの自動車駐車場や自転車駐車場に駐車または駐輪して公共交通を利用する手法です。

7 計画の管理・推進体制

■連携や協働による実施体制

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。

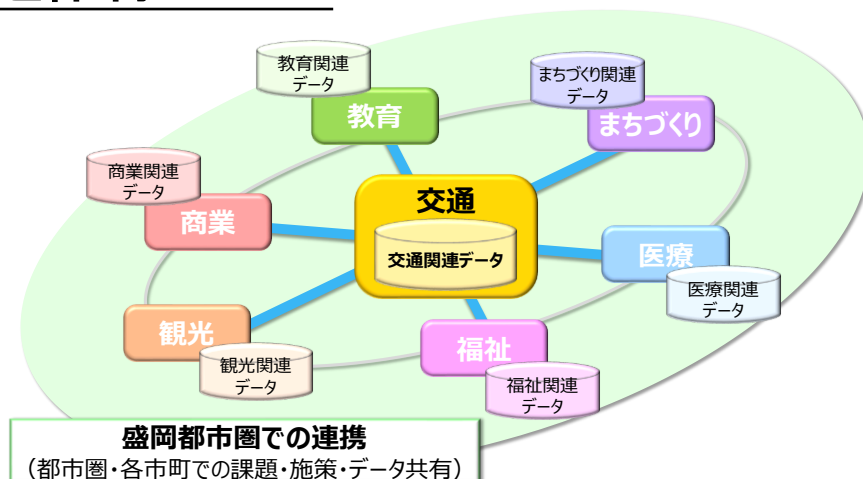
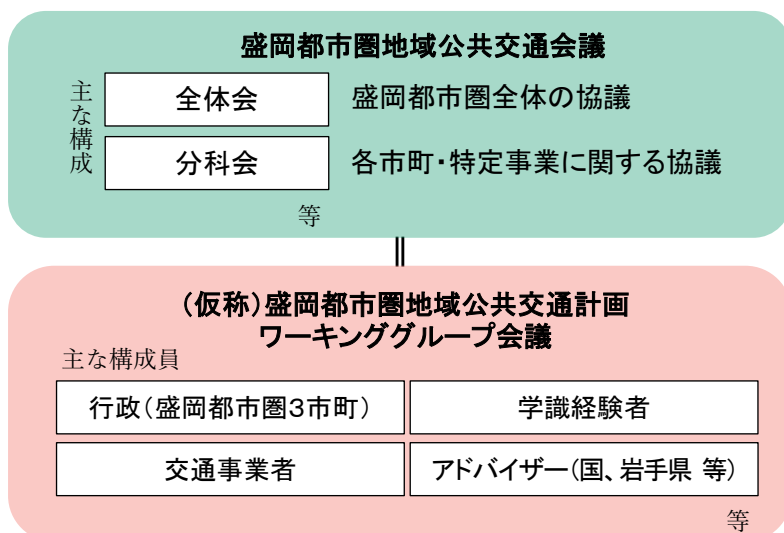


図 2－盛岡都市圏・各市町庁内での連携体制のイメージ

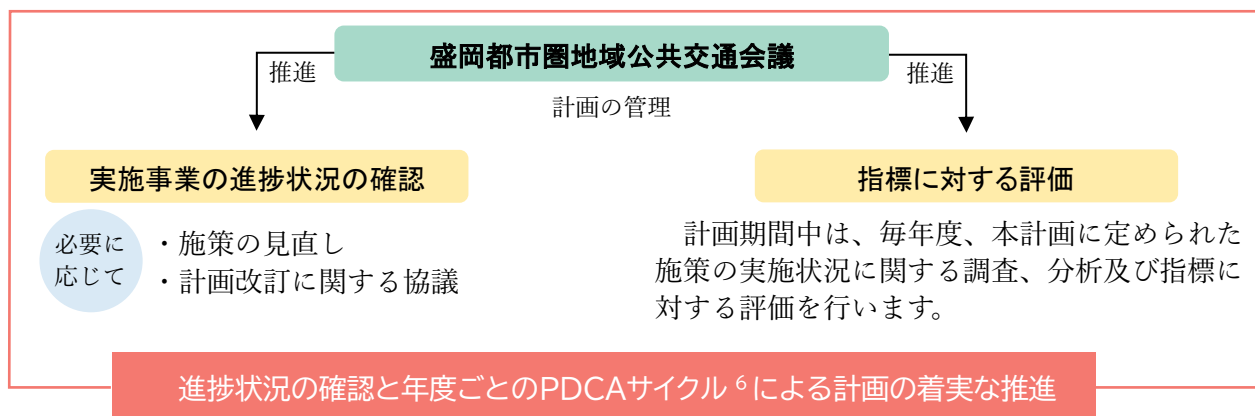
■盛岡都市圏地域公共交通会議の役割と実施体制



盛岡都市圏地域公共交通会議は、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」等から構成しており、各市町に関連する協議事項や実施事業、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。

図 3－盛岡都市圏地域公共交通会議の体系図

■盛岡都市圏地域公共交通会議による計画管理と推進



⁶ PDCA サイクル：効率的な施策推進のために、Plan（計画）⇒Do（実行）⇒Check（評価）⇒Action（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。