

全員協議会資料

盛岡市地域公共交通網形成計画の策定について

令和元年9月24日

建設部

1 概要

盛岡市地域公共交通網形成計画の策定に向け実施した、パブリックコメントの結果及び今後のスケジュールについて報告するもの。

2 パブリックコメントの結果について

本計画（案）に関し、令和元年6月21日（金）から7月23日（火）までを実施期間として、盛岡市公式ホームページにおける公表、市の機関等窓口への資料備え付けを行い、6人、15件の意見等が提出された。

(1) 意見等提出者数 6人（市内5人、市外1人）

意見等の提出方法については、郵便、ファックス、直接持参及び盛岡市公式ホームページの応募フォームとしたが、すべてホームページの応募フォームから提出された。

(2) 意見等項目

提出された意見等を、本計画（案）の取り組み施策ごとに分類した。

ア 路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編に関する意見	5件
イ 交通結節点の整備、機能拡充に関する意見	4件
ウ 鉄道の利活用、利便性向上に関する意見	2件
エ 交通系ICカードなどの活用に関する意見	2件
オ 路線バスの運行定時性の確保に関する意見	2件
カ 情報の伝え方の改善・充実に関する意見	2件
キ 接客サービスの向上に関する意見	2件
ク その他（自家用車に関する意見）	1件

※1件の意見が複数の分類にわたるものがあるため15件以上となっている。

### 3 計画（案）への反映について

「A」 計画等に盛り込むもの	0件
「B」 計画等に盛り込み済のもの	9件
「C」 計画等に盛り込まないもの	1件
「D」 その他、意見・要望・感想等	5件

### 4 今後のスケジュールについて

令和元年 9月18日	玉山地域振興会議への説明
9月24日	全員協議会への説明
10月下旬	盛岡市地域公共交通会議（第5回） 盛岡市地域公共交通網形成計画策定・公表

## 盛岡市地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメント 意見募集結果

## 【反映区分】

- 「A」 計画等に盛り込むもの
- 「B」 計画等に盛り込み済のもの
- 「C」 計画等に盛り込まないもの
- 「D」 その他、意見・要望・感想等

No.	項目	意見の趣旨	盛岡市の考え方	反映区分
1	カ 情報の伝え方の改善・充実	<p>全文のPDFの、ファイルの62ページ・フッタの58ページの「シニア世代の意見」が示唆するように、(ちょっと言葉が強すぎるかもしれません)交通弱者は交通弱者である以前に情報弱者であるかもしれない、ということに、もっと目を向ける必要があると思います。</p> <p>主要なwebサービスや、スマートフォンのプリインストールの地図アプリでバスのルート探索ができる事実とその方法の周知を、この計画の期間中、広報もりおかあたりで継続的にやること、を盛り込んではいかがでしょうか。そういう計画や取り組みは、なにも交通に関する話からズレるものではなく、むしろ目的的なICTの活用という俯瞰的な視点にたって一体的になされるべきものと考えます。</p>	<p>情報の伝え方の改善・充実については、インターネット等を介した電子媒体、多言語表記のほか、高齢者に馴染みのある音声案内や時刻表冊子などの多様な媒体で発信する方法について検討し推進することとしています。</p> <p>また、既存のバスロケーションシステムについても、スマートフォンを活用した事例を踏まえて更新整備を目指すこととしています。</p> <p>いただいた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。</p>	B
2	エ 交通系ICカードなどの活用 キ 接客サービスの向上	<p>でんでんむしのIC交通乗車券の導入は大変嬉しいです。</p> <p>岩手県交通のバスでは、停車中や、乗る前に運賃の小銭を用意するように促されていますが、とっさの時に準備できず車内で両替をしようとするにも、混雑していると両替機にたどり着けず、停車中に向かうと短くて、上手く両替</p>	<p>交通系ICカードなどの活用については、異なる交通事業者間や交通手段間でのスムーズな運賃の支払いや精算に有効な交通系ICカードなどの導入を推進することとしています。</p> <p>また、接客サービスの向上については、利用者の満足度を高めるとともに、運転士などのサービス</p>	B

		<p>ができます、かといって、停車後の発車は勢いよく発車するので危なく感じています。また、両替機が古くて小銭が出ないこともあります。また、両替するときに気になるのは、運転手の方が「早くしろ」と言わんばかりのしかめっ面で、両替している人を見て、とても緊迫しています。手元が手こずっている方に対しては、イライラしながら案内しているのも見受けられ、正直怖いです。</p> <p>運転が荒いことも気になります。バス停に勢いよく止まり、60kmを超えているときもあったり、座っていても不安です。</p>	<p>スキルの向上、誇り意識の高揚のため、接遇や対応の教育実施や対応マニュアルの整備を行うこととしています。</p>	
3	カ 情報の伝え方の改善・充実	<p>岩手県交通のバスは、あちこちに路線があり大変ありがたいですが、やはりどこに乗ったら良いかバス停を見ても分からず、スマートフォンのナビサイトを使ってやっと案内が出ています。</p> <p>バスロケーションシステムも利用していますが、そもそも行き先のバス停が分からないので、調べることが難しく、バス位置も表示されるもの、表示されないものがあります。</p> <p>紺屋町に住んでいるので、どこに行くにもバスやタクシーを使えばすぐに利用できますが、少しでも街から離れると交通網が少なくなり、難しいのが気になります。</p>	<p>情報の伝え方の改善・充実については、「わかりやすい行先案内表示（方面別整理、車内案内）」や、インターネット等の通信手段やデジタル機器を活用した「新しいバス停への更新整備」、「バス停の統合及びバス停名の統一化」、スマートフォンの活用を踏まえた「バスロケーションシステムの整備更新」、「わかりやすい的確な公共交通利用情報の提供」の事業に取り組むこととしています。</p>	B
4	ア 路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編 オ 路線バスの運行定時性の確保	<p>「(本数が)少ない」「(到着が)遅れる」「(最終便が)早やく終わる」沿岸部でバスを利用していた頃から感じていました。</p> <p>平日朝の松園線は本数が多くても満車、逆に国道4号線は本数が少なくて空席が目立ちます。</p> <p>「分かり難い」は観光等一回利用の話。通勤通学等の、決まったルートの常時利用ならすぐに慣れれます。</p> <p>「連絡が悪い」は「少ない・遅れる」が改善されればある程度は自然に改善されます。</p> <p>「待合環境が悪い」は、そもそも待ち時間が減れば重みは小さくなります。</p>	<p>路線バスの運行の効率化と路線網の見直し・再編については、日常生活の通勤・通学、通院、買い物等の移動目的に適した運行間隔、運行時間帯への見直し、週末、祝日の街歩きや市内の観光に便利な運行間隔、運行時間帯への見直しを検討することにしておられます。</p> <p>また、路線バスの運行定時性の確保については、公共交通軸の多車線化の整備に併せて、バスペイ設置等の道路環境整備に引き続き取り組み、路線バスの運行定時性の確保を図ることにしております。</p> <p>いただいた御意見は、検討する</p>	B

		<p>その他の要因も「少ない・遅れる・早やく終わる」が改善されれば、多くは解決します。</p> <p>「使われない→自家用車利用で渋滞増→定時性低下→さらに使われない(経営も悪化)」の悪循環が、「使われる→自家用車利用減で渋滞減→定時制向上→さらに使われる(経営改善)」の好循環に逆転されることを、期待しております。</p>	際の参考にさせていただきます。	
5	<p>ア 路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編</p> <p>イ 交通結節点の整備・機能拡充</p> <p>エ 交通系 ICカードなどの活用</p>	<p>「中心結節点」機能は、盛岡駅、新バスセンターという「点」ではなく、「でんでんむし」と一体的なゾーンとしての「中心結節点」として整備する。</p> <p>路線バスの盛岡市内乗り入れ路線について、盛岡駅と盛岡バスセンターの2つを同時に経由する路線については、どちらかで乗り換えるようにし、盛岡駅一盛岡バスセンター間の運行バス本数を削減する。</p> <p>考慮すべきは、朝の通勤時間帯で、都南方面からのバスセンター経由盛岡駅行きの路線バスの対応であろう。ここは、西バイパス経由でバスセンターを経由しない路線への変更や、時間帯によって残すべきと思われる。(資料44ページ=時間帯は不明だが、バスセンターで降りる客が一定数いる)</p> <p>もちろん、乗り継ぎ割引(「乗り換え券」ではなく、Suicaなどの活用でスムーズな乗り換え)が前提である。</p> <p>ゾーンとしての「中心結節点」での乗り換えを想定するバス停には、屋根と椅子、バスロケーションシステムを整備することが必要であろう。</p> <p>現在、運転手不足で運行本数が減らされたが、右回り、左回りそれぞれ10分間隔の運行、乗り継ぎバスに応じた始発、終バスの時間延長が、不安なく乗り換え利用できる条件であろう。</p>	<p>路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編については、(仮称)新盛岡バスセンター整備(2021年度中の供用開始予定)に合わせ、市内の拠点と中心部との連絡性、中心部内の回遊性の向上と既存路線・系統の統廃合による運行の効率化が行えるよう、既存の路線バスの見直しを供用開始に合わせ実施することにしています。</p> <p>交通結節点の整備、機能拡充については、中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に求められる交通の結節に必要な機能や設備等、その整備のあり方について、地区的特性を踏まえて検討することにしています。</p> <p>また、交通系ICカードなどの活用については、異なる交通事業者間や交通手段間でのスムーズな運賃の支払いや精算に有効な交通系ICカードなどの導入を推進することとしています。</p> <p>いただいた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。</p>	B
6	オ 路線バスの運行定時性の確保	信号機の整備 スムーズな運行には、バス専用ゾーン設定も大事だが、それ以外	路線バスの運行定時性の確保について、バス運行に連動した信号機(公共交通車両優先システム)	C

		<p>の市内(例えば、「でんでんむし」)の定時運行には、バス運行に連動した信号機の設置も検討すべき。</p>	<p>ム：P T P S)は、当市のオムニバスタウン事業において導入されている路線があり、路線バスの走行環境の改善に効果があるものと評価しているところですが、本計画期間内において、更に導入路線を拡充することは困難です。定時性確保の取り組みは重要であると認識しており、バスペイ設置などの道路環境整備に引き続き取り組んでまいります。</p>	
7	ア 路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編	<p>バスの運行時間 検討されているところであるが、結節点の始発時間に合わせた運行時間も考慮すべきである。1つは、盛岡駅の新幹線等の始発、最終便対応。いずれも乗り継ぎのバスがない。始発にはタクシーの利用もあるが、予約の台数制限などもある。 また、夜行バスの出発に対応する路線バスもない。これは、結節点に喫茶店や待合室の確保でも対応可能であろう。</p>	<p>路線バスの運行の効率化と路線網の見直し・再編については、既存の鉄道網・鉄道駅、新たな鉄道駅と地域の拠点や主要施設を連絡するバス路線の確保について、鉄道と路線バスが適切に役割分担し、無駄の無い確実な公共交通網となるよう再編案を検討するとともに、利用者のニーズに応えるダイヤへの見直しを検討することとしています。 いただいた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。</p>	B
8	ク その他	<p>車との共存も検討 車の利用を「排除」するのではなく、車の市内乗り入れ制限という対応も必要であろう。比較的、駐車場所を確保できるのが盛岡ではないか。</p>	<p>自家用車の利用については、当計画においても鉄道駅やバス停留所までのアクセス交通手段のひとつとして位置付けており、中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に相応しい機能や設備の検討をすることとしています。</p>	D
9	イ 交通結節点の整備・機能拡充	<p>西口をどうするか。高速バス、一部路線バスが発着しているが、東口に統一すべきではないか。</p>	<p>盛岡駅の東口バスロータリーについては、発着できる便数が既に限界であり、西口のバスロータリーと機能分担をして運用している状況です。本計画においては、バスターミナルを含む盛岡駅を中心結節点として位置付けており、必要な機能や設備等、その整備のあり方について検討することとしています。</p>	D
10	キ 接客サービスの向上	<p>バス停に、きっちり寄せないで停車するバスが「横行」している。運転手への研修を強化とともに、どうも街路樹等が道路側にはみ出し、寄せきれない問題もあるようである。 施設の整備だけでなく、運行経路も含めた施策を考えるべきである。</p>	<p>接客サービスの向上については、利用者の満足度を高めるとともに、運転士などのサービススキルの向上、誇り意識の高揚のため、接遇や対応の教育実施や対応マニュアルの整備を行うこととしています。 また、運行の支障となる街路樹等については、バス事業者からの連絡等により、道路管理者へ対応</p>	B

			を要請してまいります。	
11	イ 交通結節点の整備・機能拡充 ウ 鉄道の利活用、利便性向上	<p>交通結節点でのパーク&amp;ライド向け駐車場の充実を要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの駐車場のある盛岡駅周辺を除きます。</li> <li>・結節点周辺の民間駐車場をパーク&amp;ライド向けとして市が認定</li> <li>・利用しやすい料金、24時間で400円以下</li> <li>・上米内駅の駐車場は良いです。参考です。ネットニュース、6月22日福井新聞「車社会の福井で電車通勤が倍増(えちぜん鉄道、福井鉄道) 利用者目線のサービスが効果」</li> </ul> <p>P&amp;R駐車場の充実として両鉄道35駅に1,400台分を整備し、ほぼ全てが無料で使える、とのことです。</p>	<p>交通結節点の整備、機能拡充については、中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に求められる交通の結節に必要な機能や設備等、その整備のあり方について、地区の特性を踏まえて検討することにしています。</p> <p>いただいた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。</p>	B
12	イ 交通結節点の整備・機能拡充	<p>表6-2、「天候の影響を受けてにくい上屋、及びトイレ施設」に関するです。盛岡駅東口及び西口のバスターミナルに上屋及び囲いの設置を要望します。また、東口ターミナルからトイレが遠いので、近くに新規トイレが設置されればよいです。</p> <p>これは市民だけでなく、インバウンドを含む観光客の印象を良くする効果があります。</p>	<p>交通結節点の整備、機能拡充については、中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に求められる交通の結節に必要な機能や設備等、その整備のあり方について、地区の特性を踏まえて検討することにしています。</p> <p>いただいた御意見は、検討する際の参考にさせていただきます。</p>	B
13	ウ 鉄道の利活用、利便性向上	<p>田沢湖線の新駅整備(前潟)に関するです。</p> <p>田沢湖線のダイヤは朝夕以外は2時間を越える間隔があります。</p> <p>この頻度では新駅の効果が小さくなります。</p> <p>JR東日本は増発を想定されているでしょうか?</p> <p>増発の場合は盛岡一大釜の折り返しも考えられます。</p>	<p>田沢湖線の列車の増発については、単線で秋田新幹線とすれ違うための時間の制約があり、検討しているが厳しい状況であるとJR東日本から聞いておりますが、引き続き、同社にお伝えし協議してまいります。</p>	D
14	ア 路線バスの運行効率化と路線網の見直し・再編	<p>施策の柱1、路線網の見直しに関するです。</p> <p>「デマンドに応じた乗り合い交通」として観光客向け路線を検討に追加いただきたいです。利用しやすくなることで、立ち寄り客増加を狙います。</p> <p>候補として季節限定路線の「繋・小岩井線」が考えられます。</p>	<p>路線バスの運行の効率化と路線網の見直し・再編については、日常生活の通勤・通学、通院、買い物等の移動目的に適した運行間隔、運行時間帯への見直し、週末、祝日の街歩きや市内の観光に便利な運行間隔、運行時間帯への見直しを検討することにしております。</p>	D
15	ア 路線バスの	目標達成のための取り組み	事業8の調査・研究の内容につ	D

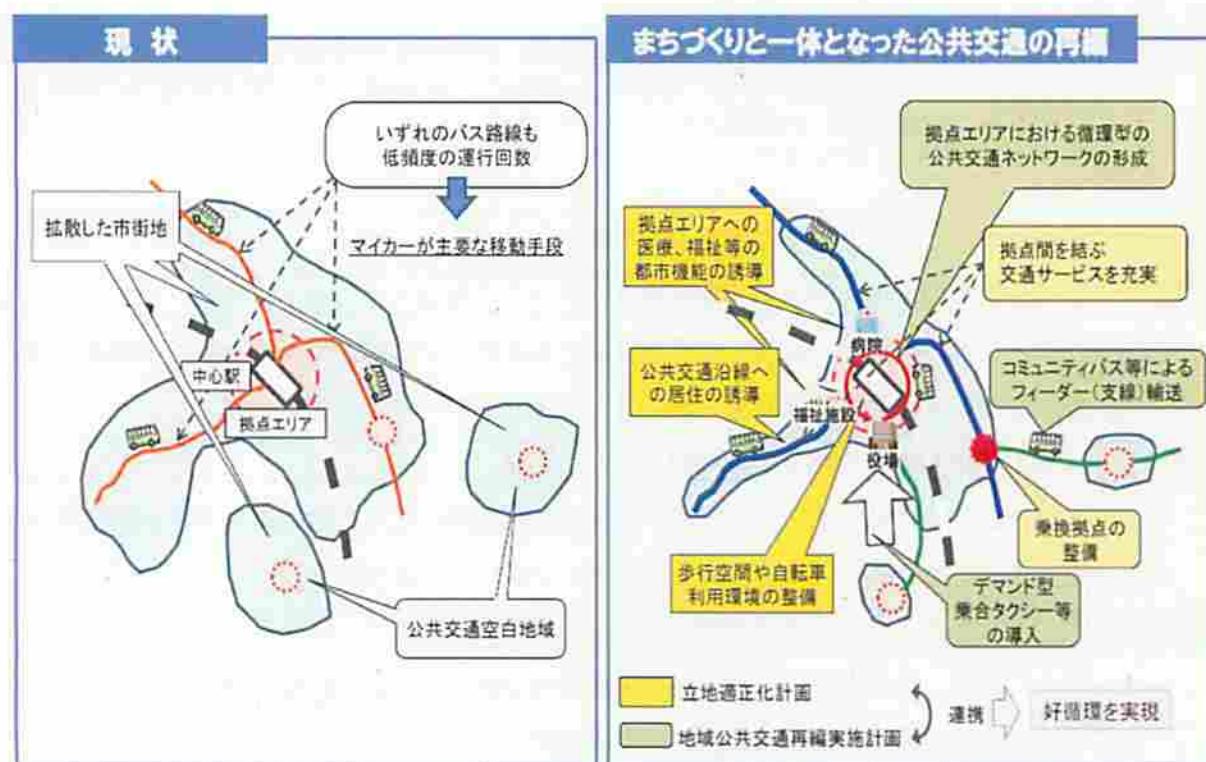
	運行効率化と路線網の見直し・再編	事業のうち、事業8の取り組みスケジュールが全期間が「調査・研究」であり、調査・研究の具体的な内容、手法等を明記すべきではないでしょうか。	いでは、LRTやBRT等の新交通システム導入に伴う中心市街地活性化や環境負荷の低減等の利点及び、交通環境に及ぼす影響や事業の採算性等の課題について、新規でLRTを導入した先進地の事例や運用実績を注視しながら、継続して調査や研究することとしております。 なお、LRTやBRT等については現段階で、導入や事業化を判断できる状況ではないことから、本計画にはスケジュールの明記をしておりませんが、今後の調査・研究の進捗により、次期計画段階で具体化が可能か判断してまいります。	
--	------------------	--	--	--

## 盛岡市地域公共交通網形成計画の概要について

### 1 地域公共交通網形成計画とは

今後の人口減少や少子高齢化に伴う公共交通利用者の減少により、公共交通の路線の削減やサービス水準が低下し、更に公共交通利用者を減少させる「負のスパイラル」に陥る可能性があり、このままでは公共交通が成り立たなくなることから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」を策定できるようになりました。

「網形成計画」は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものであり、交通事業者や地域の関係者と協議の上で策定することになっています。地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえ、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。



### 2 市の公共交通及び地域の現状、課題

盛岡市は、「盛岡市総合交通計画」、「もりおか交通戦略」及び「オムニバスタウン計画」の交通関連計画により、主に市街化区域における公共交通の利便性の向上、利用促進に取り組んできましたが、これまでの評価や現状分析、将来のまちづくりを踏まえ、次のとおり市の公共交通及び地域の現状、並びに利用者のニーズについて整理しました。

	現　　況
地 域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少に伴い公共交通利用者の減少が懸念される一方、高齢者の増加により、自由な移動手段がない人が増加の見込み。</li> <li>○盛南地区等の一部地域では、開発に伴い今後も人口増加の見込み。</li> <li>○観光需要の増加（外国人観光客の急激な増加）に伴う来訪者の交通需要が増加。</li> <li>○病院や学校等の主要施設は、鉄道駅またはバス停の利用圏域内に立地。</li> </ul>
公共 交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新幹線、在来線、バス（路線バス、高速バス）などの多くの交通モードが盛岡駅に集積。</li> <li>○東西南北方向の鉄道と、盛岡駅・盛岡バスセンターを中心とした放射状のバス路線がネットワークを形成。</li> <li>○中山間地等の公共交通空白地において、市が患者輸送バス・スクールバスを運行。</li> <li>○多くのバス路線が重複する盛岡駅～盛岡バスセンター間において、需要に対して供給が多く、非効率な運行。</li> <li>○路線バスやタクシーの利用者は年々減少傾向。</li> <li>○人口の約2割が公共交通利用圏域外に居住。</li> <li>○玉山地域は、路線バスの運行本数が少ない。</li> <li>○バス事業者間で運賃体系・バスカードなどが異なる。</li> <li>○路線や運賃などが複雑で、情報も複雑。</li> <li>○高齢化などに伴う公共交通の運転士不足。</li> </ul>
利 用 者 の ニ ー ズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○遅延の解消と情報（時刻表、路線、運賃等）のわかりやすさ向上。</li> <li>○田園部、中山間地における、タクシー車両などを活用した小規模需要対応型交通（デマンド運行等）の導入。</li> </ul>

以上の現状を踏まえ、次のとおり課題をまとめます。

#### 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

- コンパクトな都市構造への転換、形成を促進するため、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・バスなどのネットワークの確保が必要。

#### 課題2：田園・中山間地区の集落と地域拠点などの連絡

- 公共交通空白地の移動手段確保のため、集落内及び集落から近い地域拠点や鉄道駅などの交通拠点を連絡する路線バスなどの支線的なネットワークの確保が必要。

#### 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

- ビジネス、観光、生活などの交流と連携の活性化や拡大のため、広域交通ネットワークと一緒にの中心的交通結節点や接続路線網の構築が必要。

#### 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

- 市民や観光客などの来訪者の需要やニーズに応えるため、わかりやすく、利用しやすいネットワークや施設・設備・利用の仕組みの構築が必要。

#### 課題5：交通事業者・行政・市民の協力と連携

- 公共交通の持続的維持のため、路線や運行の見直しによる効率化や、市民の利用促進を図るよう、交通事業者・行政・市民の協力と連携が必要。

### 3 課題解決のための計画の基本方針

【計画の基本理念】 つながり合うひと・まち・暮らしのパートナー

みんなで使って未来に引き継ぐ公共交通

#### 基本方針1：市内外との移動を支える公共交通網の形成

○市民の暮らしの質を高め、コンパクトな都市構造の形成を促進する拠点間の結びつきを強化するとともに、田園・中山間地区の集落内の移動や最寄りの拠点との連絡、周辺都市の住民生活に必要な広域移動や観光、ビジネスなどに対応した公共交通網を形成し、それを踏まえた交通結節点を適切に設定します。

#### 基本方針2：持続可能な公共交通網の形成

○まちづくり、観光などの施策や、市民、来訪者などの移動のニーズに応じて、交通結節点間の連絡や地区内の移動を、鉄道、バス、タクシーなどの交通手段の選択と、運行の頻度や方法、時間帯、使用車両などを適切に組み合わせることで効率的で持続可能な公共交通網を形成します。

#### 基本方針3：誰もが利用しやすい交通環境の構築

○高齢者や障がい者などの市民のほか、国内外からの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ネットワークや、利用の仕組み、環境を構築します。

○利用者の利便性向上のため、バスロケーションシステムの更新や、交通系ICカードなどの導入について推進します。併せて、交通事業者の経営戦略や公共交通計画の改善の検討に、交通系ICカードにより得られる様々なデータの活用を図ります。また、国などの動向を注視しながら自動運転などの新技術の導入可能性の検討や、LRT・BRTなどの新交通システムについて研究を行います。

#### 基本方針4：行政、交通事業者間の協力と連携の推進

○市内の多様な交通手段の位置付けや役割を明確にした上で、運行の共同化や統合、乗り継ぎの抵抗を低減する仕組みや体制づくりを進めるため、行政、交通事業者の協力と連携を推進します。

#### 基本方針5：市民や地域による積極的な関わりの推進

○市民が公共交通の必要性や維持への理解を深め、公共交通の利用促進につながるよう、行政と交通事業者が連携して市民との協働による取り組みを継続的に展開します。また、市民・地域が主体的に運営する地域交通の仕組みを検討します。

### 4 盛岡市地域公共交通網のイメージ

目指す地域公共交通網は、地域・地区に配置する交通結節点間を適切な公共交通で結ばれている姿です。交通結節点は、地域の特性や性格、既存の公共交通網の状況、交通需要の質や量、盛岡市立地適正化計画による都市構造、地域拠点の考え方を踏まえ、交通結節点に求められる役割や機能

から設定します。交通結節点間を連絡する公共交通は、連絡する交通結節点の種類に応じて設定します。

### (1) 交通結節点の考え方

交通結節点	性格・役割
中心結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的交通、周辺市町との交通、市内交通を結び、大規模な交通需要に対応。</li> <li>・主に起終点として、鉄道、高速・都市間バス、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。</li> <li>・商業施設や都市施設などの複合的な機能を有する。</li> </ul>
都心地域結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺市町との交通、市内交通を結び、比較的大きな交通需要へ対応。</li> <li>・複数のバス路線の起終点、経由地として、また市中心部への最寄り鉄道駅として、鉄道、一般路線バス、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。</li> <li>・商業施設や都市施設などの複合的な機能を有する。</li> </ul>
地域結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まとまった交通需要がある地区の端部で、地域結節点と中心結節点・都心結節点を結ぶ利便性の高い路線を確保し、公共交通を利用しやすい沿線地区を形成。</li> <li>・交通需要が少ないエリアの交通手段と利便性の高い路線を接続し、都市部郊外、田園部・中山間地区と中心部を連絡。</li> <li>・鉄道駅やバスターミナルとして、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。</li> </ul>
乗り継ぎ点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・比較的交通需要が少ない地区と最寄りの居住誘導区域内の交通結節点を効率的、確実に連絡。</li> <li>・都市郊外、田園部・中山間地区の小規模需要対応型交通が確実に中心部と連絡する路線への接続が可能。</li> <li>・一般路線バスの起終点となり、鉄道駅や機能性の高いバス停として、鉄道、一般路線バス、地区内小規模需要対応型交通、タクシー、自転車、徒歩、自動車の乗り継ぎ、乗り換えが可能。</li> <li>・地区内の拠点として集いや交流の場としての機能を有する。</li> </ul>
乗り継ぎ点 (観光)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記「乗り継ぎ点」と同等の水準。</li> <li>・住民だけではなく、観光客の利用がメインであると想定されるため、より丁寧な乗り換え案内など、情報提供面での強化が必要。</li> </ul>

### (2) 交通結節点間を連絡する公共交通の考え方

種類	役割・性格
鉄道軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の在来線鉄道による交通軸。</li> <li>・都心中心線と合わせ基幹公共交通に位置付ける。</li> </ul>
都心中心線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心居住区域内における、交通結節点間を連絡する。</li> <li>・路線バス（循環バス等を含む）を基本とする。</li> </ul>
地域拠点連絡線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心居住区域と地域結節点間を連絡する。</li> <li>・鉄道、路線バスによる機能確保とする。</li> </ul>
地区連絡線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外部の乗り継ぎ点と最寄りの地域結節点間の連絡を基本とする。</li> </ul>
地区生活線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・田園部や中山間地の集落と最寄りの結節点への最低限のアクセスを確保する。</li> </ul>

### (3) 盛岡市地域公共交通網のイメージ



【凡例】

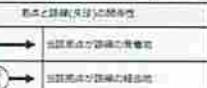
交通結節点の種類			
種類	主たる機能	都市機能・誘導区域	居住・鉄道区域
中心結節点	区域・隣接市町村交通と市内交通、市内交通相互の結節点	中心拠点 中心地区	○
都心地域結節点	隣接市町村交通と市内交通、市内交通相互の結節点	中心拠点 都心地区	○
地域結節点	中心部と地域結節点、地域結節点相互、地域結節点と乗り継ぎ点、地域結節点と周辺の新生活圏との結節点	地域拠点	○ △
乗り継ぎ点	地区生活圏と乗り継ぎ地域結節点及び中心部との結節点	-	△ △2
結節点	新生活圏と中心部との結節点	-	-

注1：好摩駅のみ居住誘導区域に含む。

その他のお記

- 商業
- 飲食・宿泊（支店・出張所）
- 大学・施設

拠点間の連絡・地区内路線の配置（公共交通網の構成）	
鉄道	・公共交通網の骨格となる路線
都心中心線	・都心居住区域内の交通結節点間の連絡路線 ※直通シャトル型、複線型を含む
地域拠点連絡線	・都心居住区域と地域結節点間の連絡路線
地域連絡線（専用サービス）	・地域結節点と都心居住区域を連絡する路線 ・地域結節点間を連絡する路線
地域連絡線（普通サービス）	・乗り継ぎ点と地域結節点あるいは都心居住区域を連絡する路線
地区生活線	・地区内と隣接する交通結節点を結ぶ交通 ・隣接が少ない地区の新生活圏交通や移動支援によるサービス等を含む



## 5 計画の目標

### ①公共交通の満足度の向上

- ・公共交通に関する様々な取り組みに対する総合的な目標として、市民及び公共交通利用者が公共交通に対して抱く安心感、公共交通に関するサービスに対する満足度を向上させます。

### ②居住誘導区域内の利便性の向上

- ・目指す都市構造形成において重要な中心部や拠点地区の人口集積維持、促進の支援、交通需要の大きさに応じたメリハリある交通サービス確保を目標として、立地適正化計画で設定される居住誘導区域における公共交通の利便性を向上させます。

### ③公共交通の利用拡大・運行効率の向上

- ・公共交通網の形成ならびに適切なサービスの拡充、利用環境整備などの取り組みの結果として、自動車交通などから転換する新たな利用、既存利用者の利用回数の増加による公共交通の利用拡大を図ります。

### ④公共交通網の機能の確保

- ・市内の多様な公共交通手段、その路線や系統、鉄道駅やバス停留所までのアクセス交通手段（歩行、自転車、自家用車など）を有機的につなぎ、公共交通網を構築する目標として、核となる機能、新たな機能を確保します。

### ⑤公共交通と市民の関わりの増加

- ・市民が暮らしの中で必然的に公共交通を選択して利活用する姿を実現する目標として、公共交通と市民の関わりを増加させます。

## 6 計画の目標の達成状況を検証・評価する指標

### 計画目標① 公共交通の満足度の向上

評価指標	現状（2018年度）	目標（2023年度）
指標1：バス移動の満足度	<u>バスを利用する理由</u> 便利だから：62.0%	<u>バスを利用する理由</u> 便利だから：67.0%
	<u>バスを利用していない理由</u> 不便だから：17.3%	<u>バスを利用していない理由</u> 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% 買 い 物： 4.9% 通 院：16.1%	通勤・通学：17.5%以上 買 い 物： 4.9%以上 通 院：16.1%以上
指標3：市内各地区と中心部との連絡時間	<u>現状を1.0として短縮比</u> 盛岡駅東口バスターミナル～各地区： 1.0 盛岡バスセンター～各地区： 1.0	<u>現状を1.0として短縮比</u> 盛岡駅東口バスターミナル～各地区： 0.95 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 + 中心部主要バス路線

### 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（2023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（2023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 路線バス：16,410,628人 タクシー：3,809,672人	鉄道：12,021,640人以上 路線バス：16,410,628人以上 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（2023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（2023年度）
指標11：市民の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） 毎年地区を定めて実施

## 7 計画目標達成のために取り組む事業

### 施策の柱1 公共交通の再編

取り組み1 路線バス運行の効率化と路線網の見直し・再編
1. 都南バスターミナル廃止に伴うバス路線の再編（盛岡市・バス事業者）
2. （仮称）新盛岡バスセンター整備に伴う路線系統の見直し（盛岡市・バス事業者）
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（盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者）
4. 交通空白地区を解消する移動手段の確保・導入（盛岡市・市民（地域）・タクシー事業者・バス事業者）
5. 利用者のニーズに応えるダイヤへの見直し（バス事業者・盛岡市・商業及び観光などの関係機関）
6. 鉄道駅を活かす連絡バス路線確保（盛岡市・バス事業者）
7. 自動運転などの新技術の導入可能性の検討（盛岡市・バス事業者・タクシー事業者）
8. LRT（次世代型の路面電車）やBRT（バス高速輸送システム）などの新交通システムの研究（盛岡市）
取り組み2 鉄道の利活用、利便性向上
9. JR田沢湖線の新駅整備（盛岡市・鉄道事業者）
10. JR山田線の利活用（盛岡市・鉄道事業者）

### 取り組み3 交通結節点の整備、機能拡充

11. (仮称) 新盛岡バスセンターの整備 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
12. 中心結節点、地域結節点、乗り継ぎ点に相応しい機能や設備の検討  
(盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・商業施設などの関係機関)

### 施策の柱2 利便性を高めるサービスの改善

#### 取り組み4 交通系ICカードなどの活用

14. 交通系ICカードなどの導入の推進  
(盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・岩手県・周辺市町)
15. 交通系ICカードなどの導入を見据えた利用促進につながる運賃制度の検討  
(バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者)

#### 取り組み5 路線バスの運行定時性の確保

16. 道路新設・改良に合わせたバスペイの設置 (盛岡市・交通管理者・道路管理者)

#### 取り組み6 情報の伝え方の改善・充実

17. わかりやすい行き先案内表示 (盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者)
18. バス停の更新整備 (バス事業者)
19. バス停の統合及びバス停名の統一化 (バス事業者・盛岡市)
20. バスロケーションシステムの更新整備の推進  
(盛岡市・バス事業者・関係機関・岩手県・周辺市町)
21. わかりやすい的確な公共交通利用情報の提供  
(盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・商業及び観光関係機関)

#### 取り組み7 バス停の使いやすさの向上

22. バス停上屋の整備 (盛岡市・バス事業者)
23. 市民との協働によるバス停周辺の除雪 (雪かきくん) の実施  
(盛岡市・市民(地域)・バス事業者)
24. バス停周辺の駐輪場の整備 (盛岡市・道路管理課・関係機関)

#### 取り組み8 車両のバリアフリー化

25. ノンステップバス導入に対する補助制度の実施

#### 取り組み9 外国人観光客への対応の推進

26. 交通案内や情報の多言語化  
(盛岡市・バス事業者・鉄道事業者・タクシー事業者・観光などの関係機関)

#### 取り組み10 接客サービスの向上

27. 運転士などの接遇や対応のマニュアルの整備  
(鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者)

#### 取り組み11 環境負荷の低減

28. 電気自動車・燃料電池自動車のバス車両、充電設備の導入・整備の検討 (バス事業者)

### 施策の柱3 利用促進への協働の取り組み

#### 取り組み12 公共交通への関心・理解の向上、利活用意識の喚起

29. バスの日まつりの開催 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
30. 利用体験会などの開催 (盛岡市・バス事業者・関係機関)
31. 地区毎のモビリティ・マネジメントなどの実施 (盛岡市)
32. 祭事や各種イベント開催時などにおける公共交通利用のはたらきかけ及び利用しやすい環境づくり (盛岡市・観光・商業施設などの関係機関・イベントなどの主催者・鉄道事業者・バス事業者)

**取り組み13 高齢者の移動への支援**

33. まちなか・おでかけバス事業の継続実施（盛岡市・鉄道事業者・バス事業者）

**取り組み14 市民・地元企業・交通事業者・行政の協働**

34. 市民や地域が主体的に公共交通について考える会などの開催（市民（地域）・盛岡市）

35. 市民と交通事業者を交えた意見交換会の開催

（市民など・盛岡市・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者）

**取り組み15 率先する行政の取り組み**

36. 市職員の通勤時、公務移動の公共交通利用の環境構築（盛岡市）

37. 国・県・公的団体に対する公共交通利用の働きかけ（盛岡市）

**施策の柱4 運行や事業への支援**

**取り組み16 交通事業者・交通事業運営団体への支援**

38. 運転手不足問題の解消など必要な支援のあり方などの検討（盛岡市）

39. 地域が運営する交通に対する支援（盛岡市）

**8 検討組織の構成メンバー**

**(1) 盛岡市地域公共交通会議**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議を行うため設置。

平成31年3月末現在

区分	所属等	氏名
盛岡市長又はその指名する者	盛岡市 建設部長	南幅純一
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者	公益社団法人岩手県バス協会 専務理事	伊藤純
	岩手県交通株式会社 乗合自動車部長	田村清隆
	岩手県北自動車株式会社 執行役員営業本部乗合事業部長	藤原昌広
	ジェイアールバス東北株式会社 盛岡市店長	漆田祐悦
	一般社団法人岩手県タクシー協会 専務理事	佐藤利樹
	株式会社ヒノヤタクシー 代表取締役	大野尚彦
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	東日本旅客鉄道株式会社 総務部企画室長	吉本博之
	I G Rいわて銀河鉄道株式会社 設備部業務担当部長	熊谷優
住民又は利用者の代表	盛岡市町内会連合会 理事	川石コト
	玉山地域自治会連絡協議会 副会長	藤井幸夫
	盛岡市老人クラブ連合会 副会長	三浦哲夫
	一般社団法人盛岡市身体障害者協議会 専務理事	新川克己
	いわて男女共同参画サポーターの会 盛岡ブロック会員	豊島まり子

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の代表者又はその指名する者	岩手県交通運輸産業労働組合協議会 執行委員	山 口 実
道路管理者又は道路管理者が指名する者	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所 調査第二課長	佐々木 博樹
	岩手県盛岡広域振興局 土木部道路環境課長	菊 池 信 輝
	盛岡市 建設部道路管理課長	大 坪 康 宏
公安委員会の代表者又はその指名する者	盛岡東警察署 交通官兼交通第一課長	千 葉 榮 二
	盛岡西警察署 交通課長	小 松 幹 也
学識経験者	岩手県立大学総合政策学部 准教授	宇佐美 誠 史
	NPOいわて地域づくり支援センター 常務理事	若 菜 千 雄
国及び県の関係行政機関の職員	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送監査部門）	吉 川 博 幸
	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整部門）	宗 僚 次 夫
	岩手県盛岡広域振興局 経営企画部企画推進課長	早 坂 寛
その他市長が必要と認める者	盛岡市商店街連合会 事務局	鈴 木 昭 博
	盛岡商工会議所 総務企画部長	水 野 匠
	公益社団法人盛岡観光コンベンション協会 総務部長	時 館 公 親
オブザーバー	岩手県 政策地域部交通政策室地域交通課長	渡 辺 謙 一

## (2) 庁内検討会議 (18 の課)

構成部署		
企画調整課	市民協働推進課	環境企画課
地域福祉課	障がい福祉課	長寿社会課
保健所企画総務課	経済企画課	観光交流課
農政課	都市計画課	市街地整備課
玉山総合事務所総務課	健康福祉課	産業振興課
教育委員会学務教職員課	道路管理課	交通政策課