盛岡都市圏地域公共交通計画

現状分析編

令和７年９月

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..... 153
1. 法定協議会の設置..... 153
2. 法定協議会の開催状況..... 157
3. 委員名簿 159

〇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７年（2025 年）４月時点
	矢巾町市街地循環バス「やはばす」	令和７年（2025 年）３月時点
	矢巾町予約型乗合バス「のりあい号」	令和７年（2025 年）３月時点
	盛岡市患者輸送バス	令和７年（2025 年）３月時点
	滝沢市患者輸送バス	令和７年（2025 年）３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 886.47km^2 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 182.46km^2 となっています。

北西部に秀峰岩手山（2,038m）を抱き、諸葛川、木賊川や巣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 67.32km^2 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 日時点）

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。

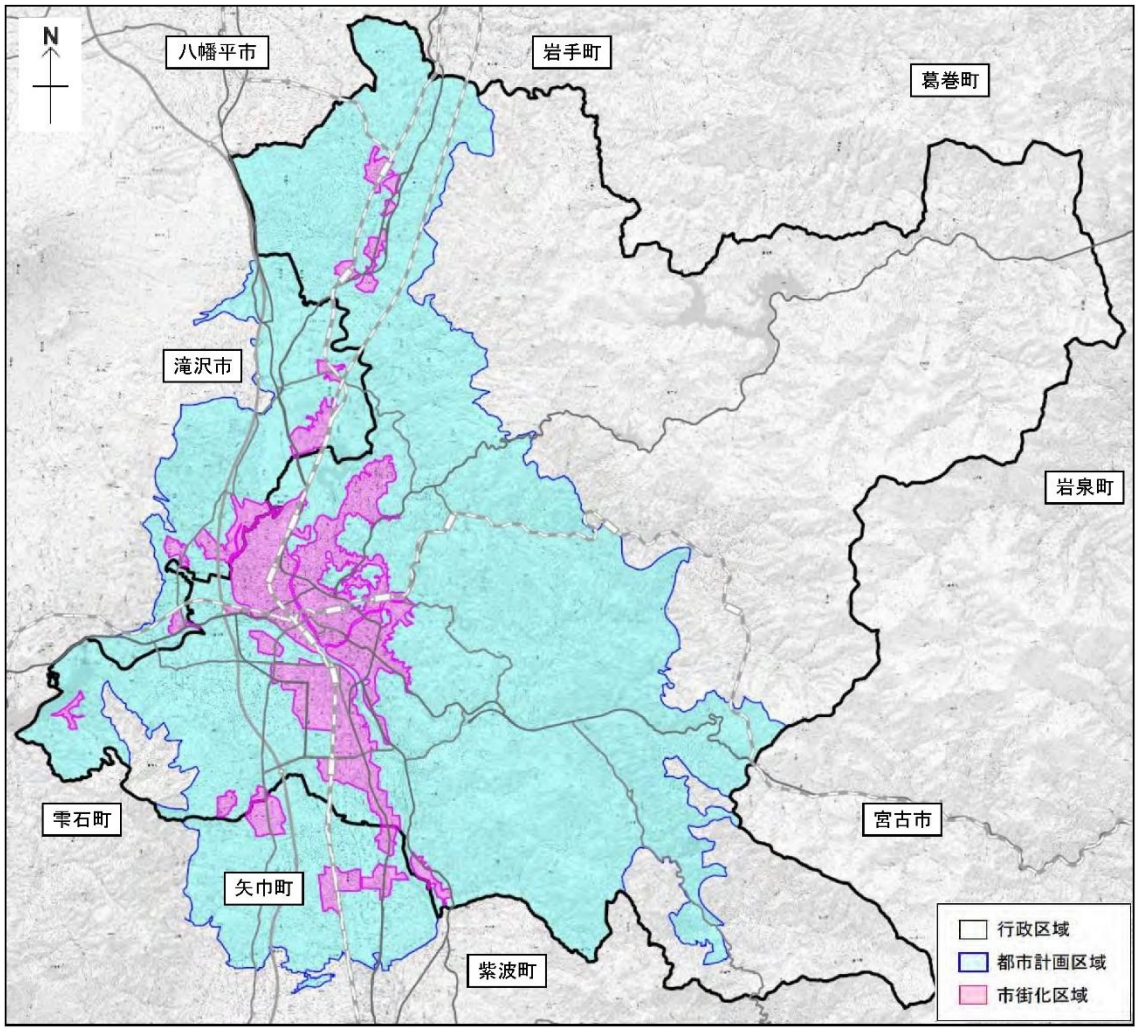


図 1-2　盛岡市立地適正化計画対象区域

※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

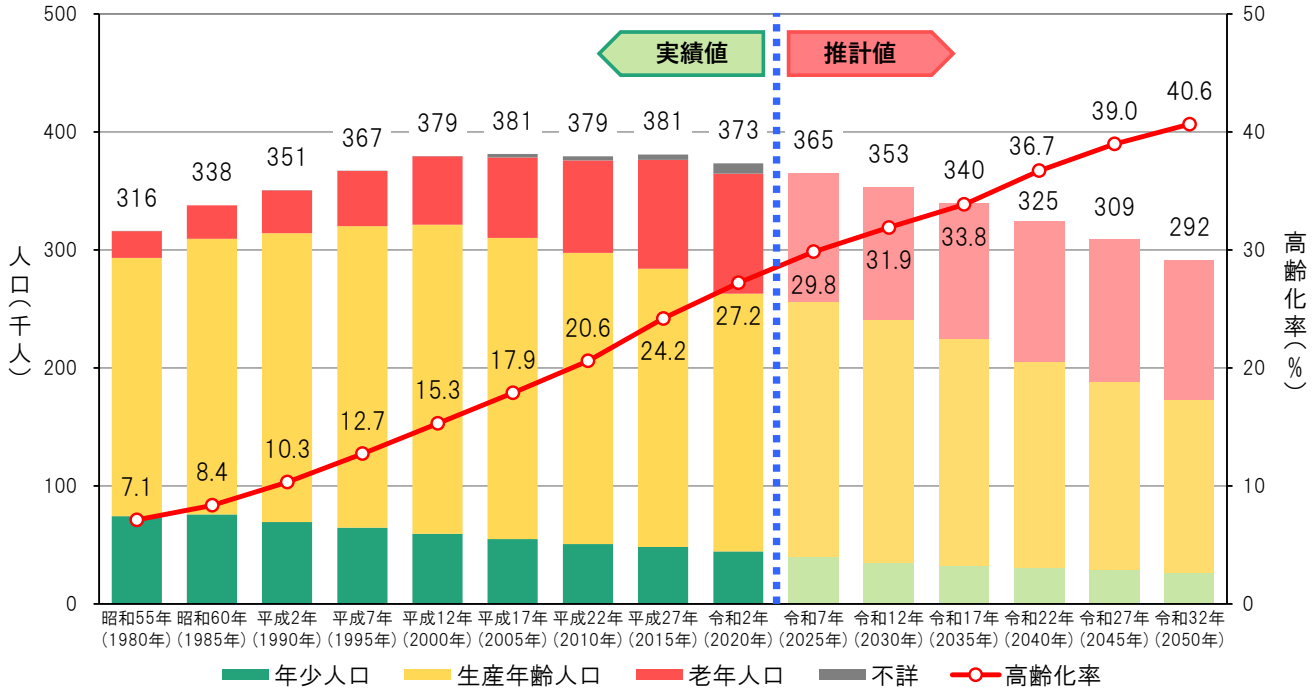


図 1-3　盛岡都市圏の人口の推移

資料：「現在の人口」　総務省「国勢調査」（各年 10 月１日時点）

「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 月末時点）

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。

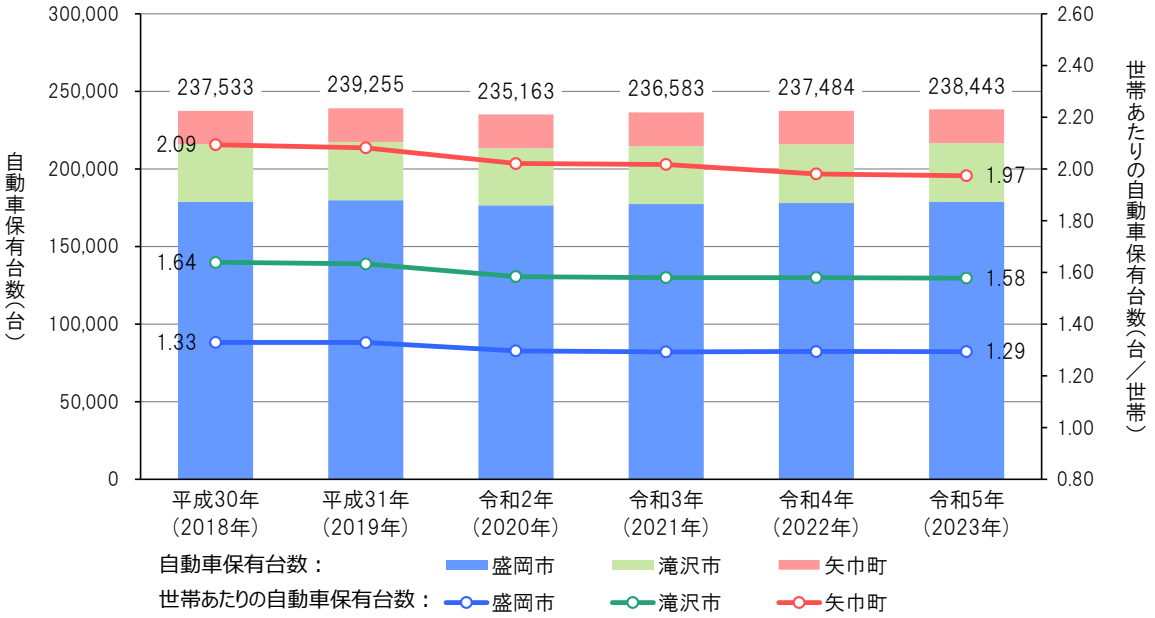


図 1-4　盛岡都市圏の自家用車保有状況

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 日時点）

「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日時点、滝沢市各年３月末時点）

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

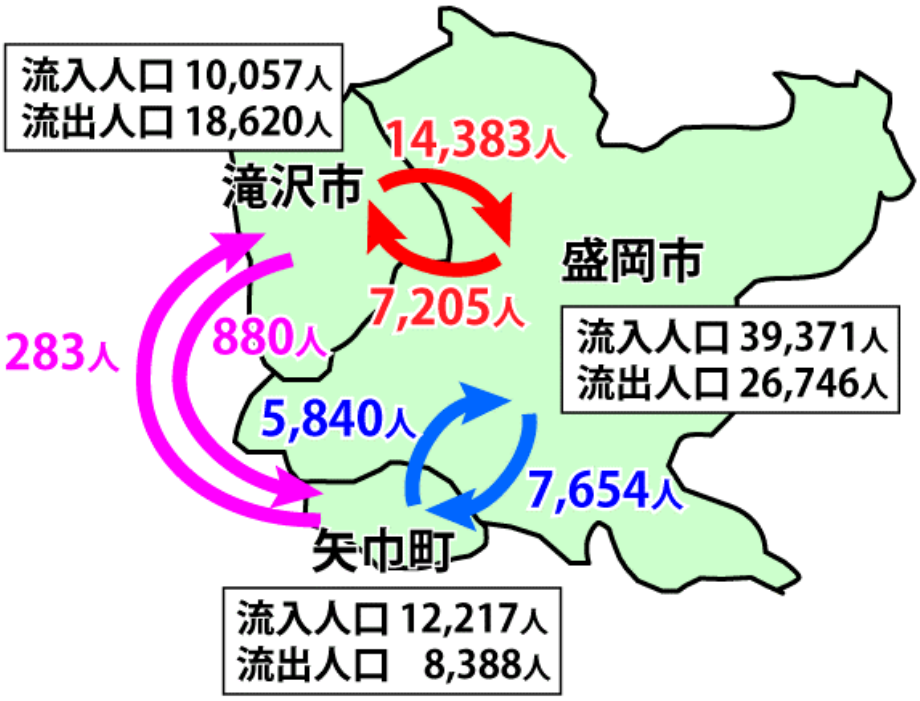


図 1-5　盛岡都市圏における通勤・通学流動

資料：総務省「国勢調査」（令和２年（2020 年）10 月１日時点）

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	14,361
滝沢市	29,628	21,246	130	1,552	1,916	2,471	2,313
矢巾町	14,958	10,431	49	1,056	1,244	1,415	763
合計	190,114	114,635	1,029	19,198	19,174	18,641	17,437

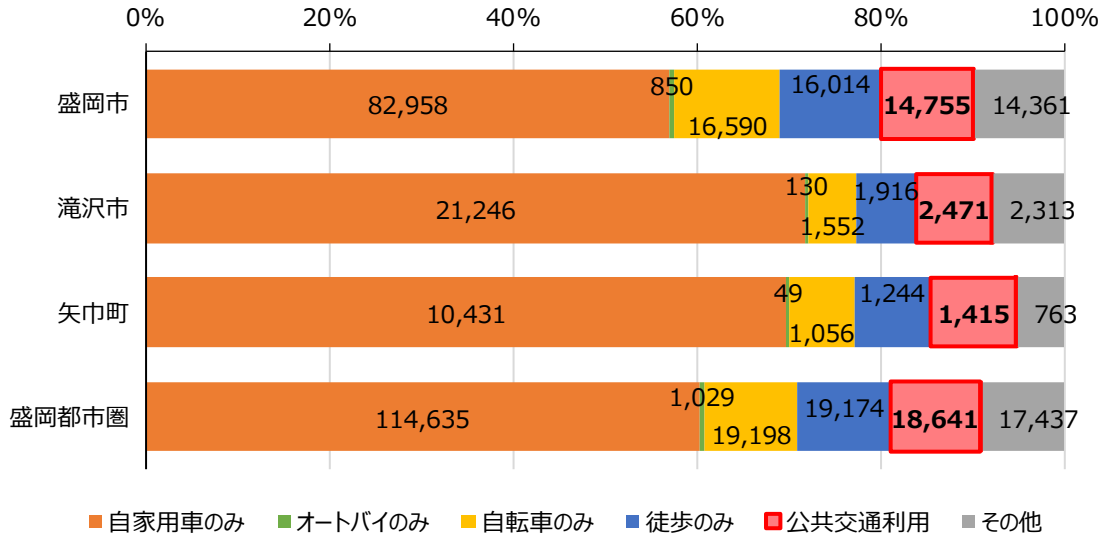


図 1-6　盛岡都市圏における通勤通学手段

資料：総務省「国勢調査」（令和２年（2020 年）10 月 1 日時点）

■ 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（株式会社ブ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。
- 株式会社ブ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。

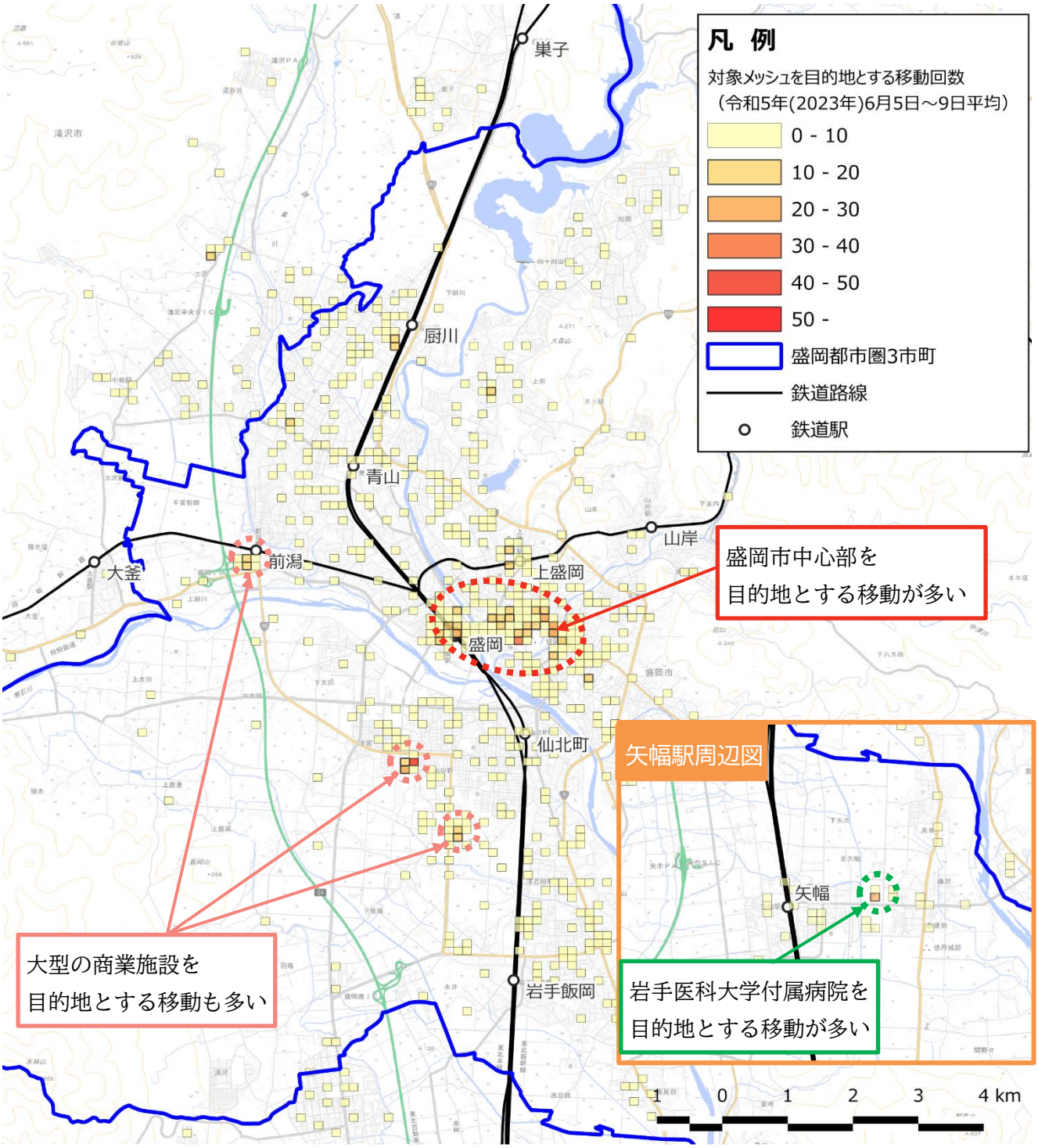


図 1-7 平日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部、矢幅駅周辺）

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。

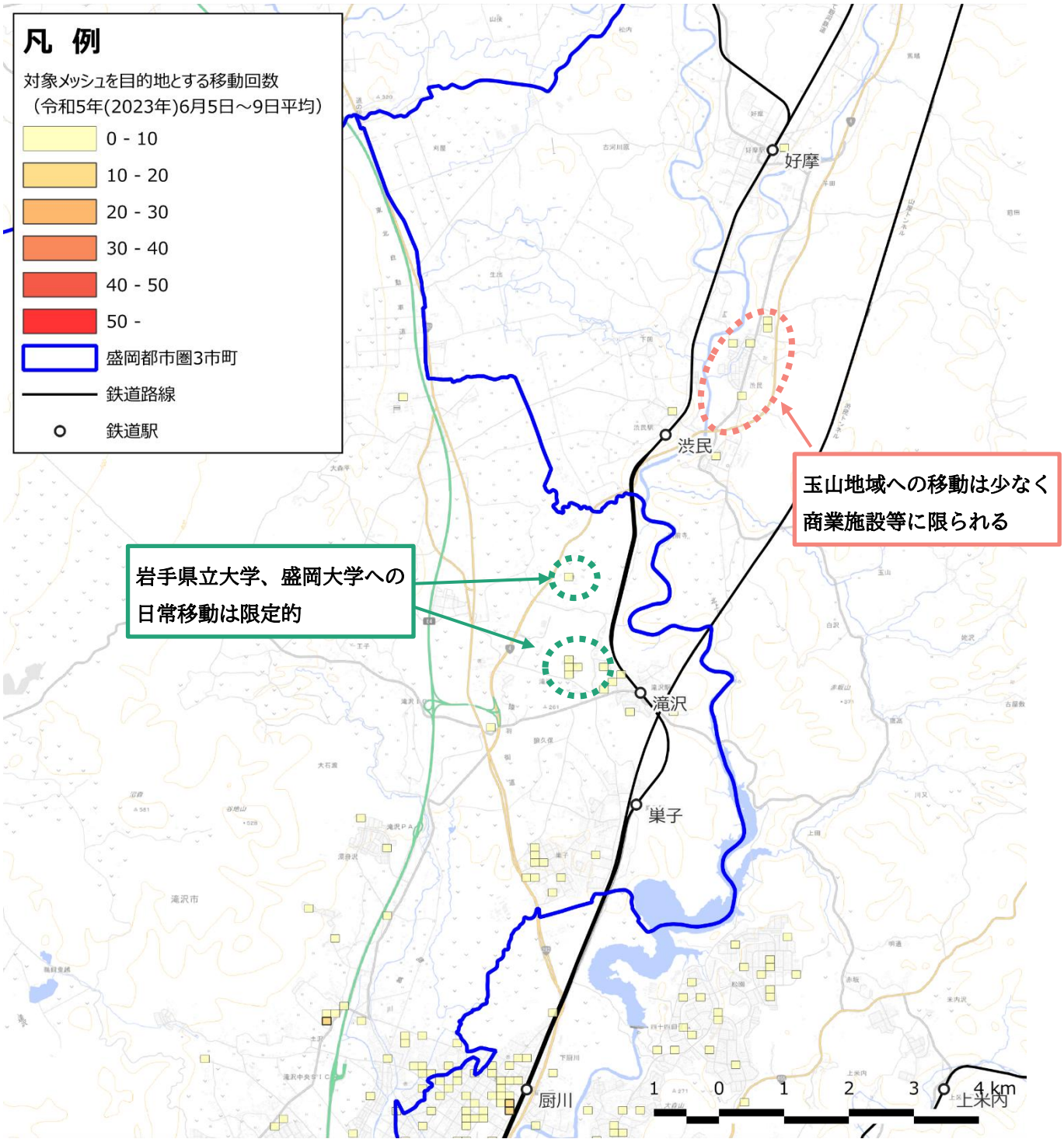


図 1-8　平日 10～15 時台の目的地（盛岡市北部、滝沢市東部）

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。

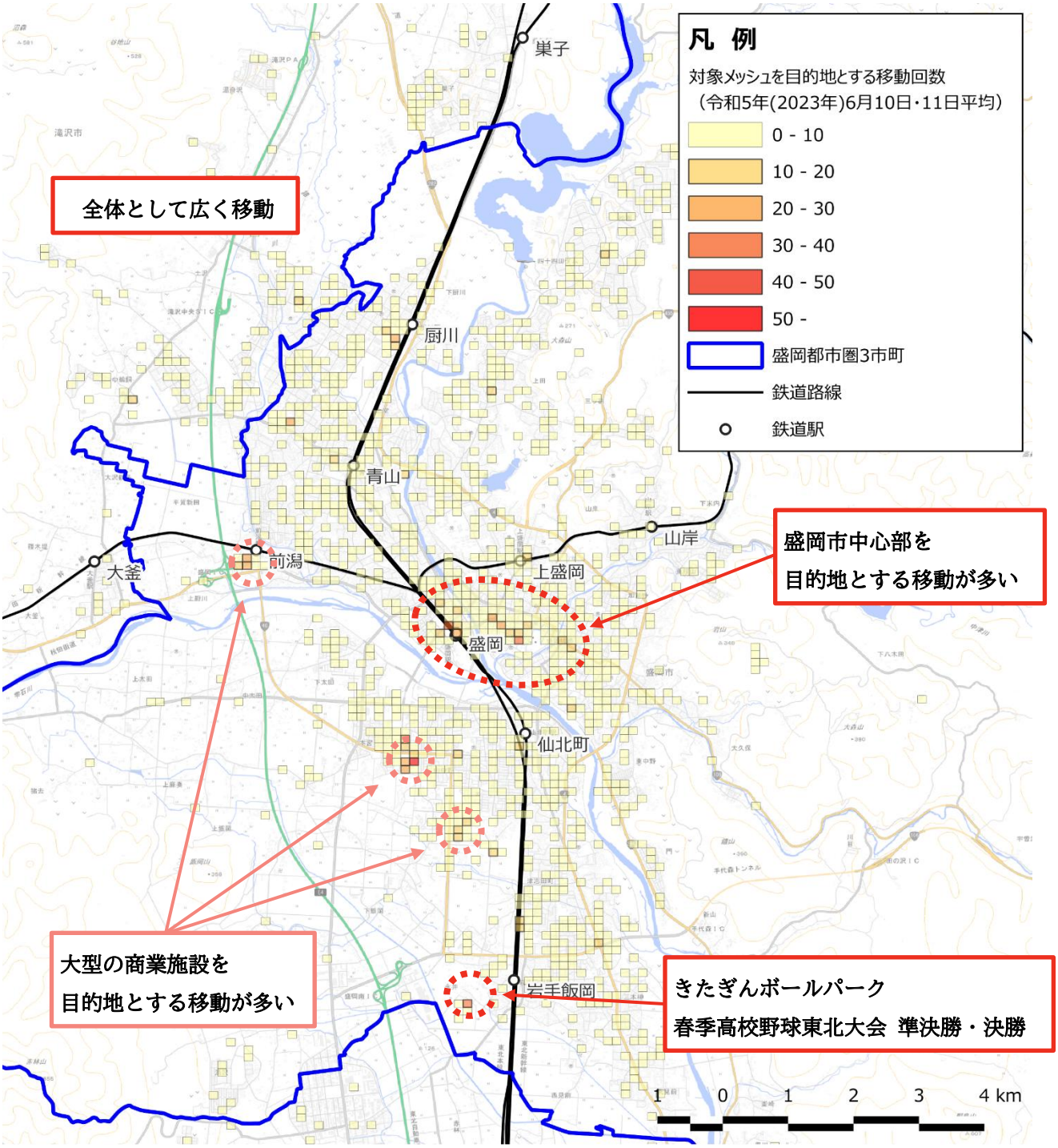


図 1-9 休日 10～15 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

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。

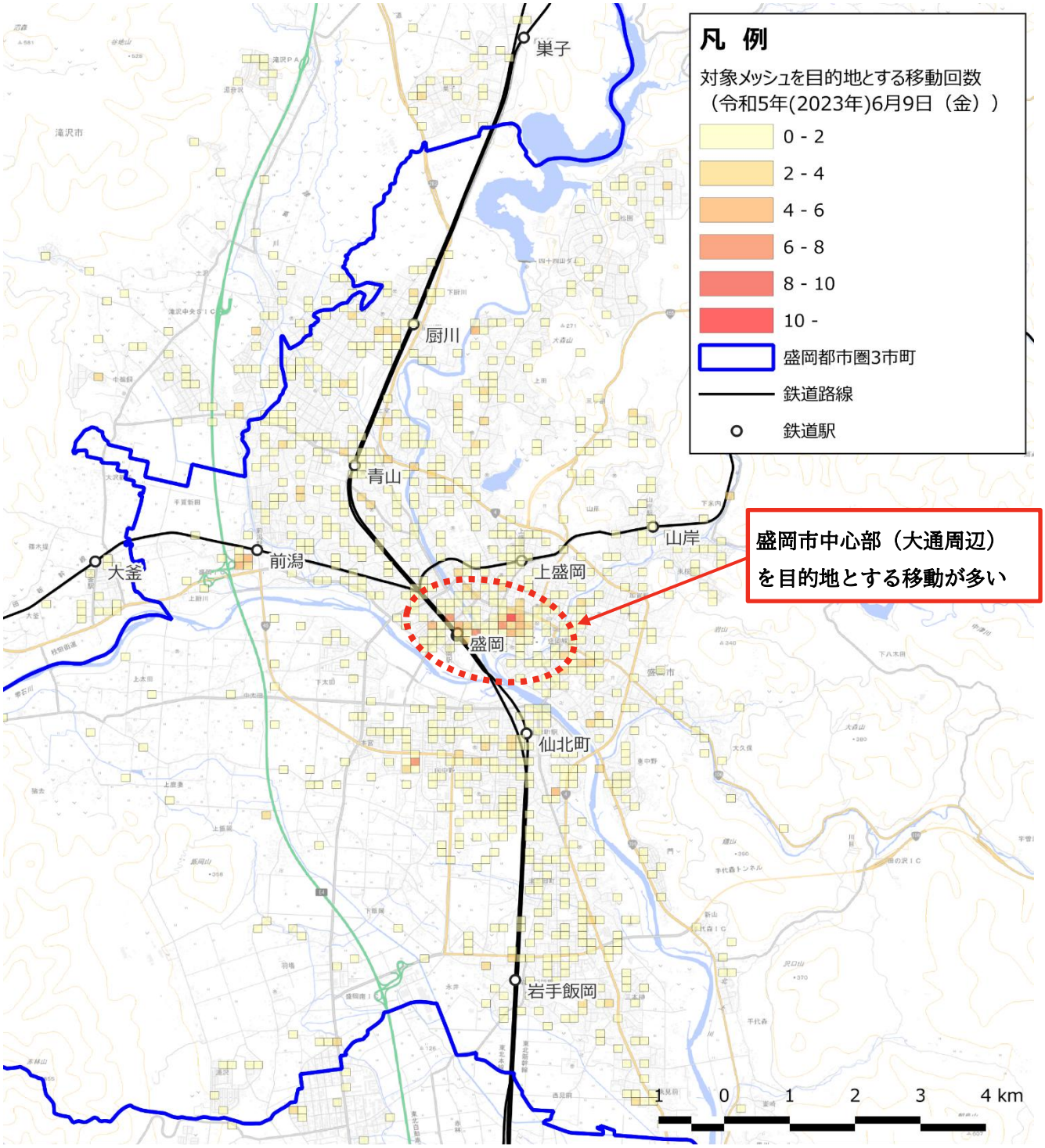


図 1-10　平日 19～21 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

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予想されます。

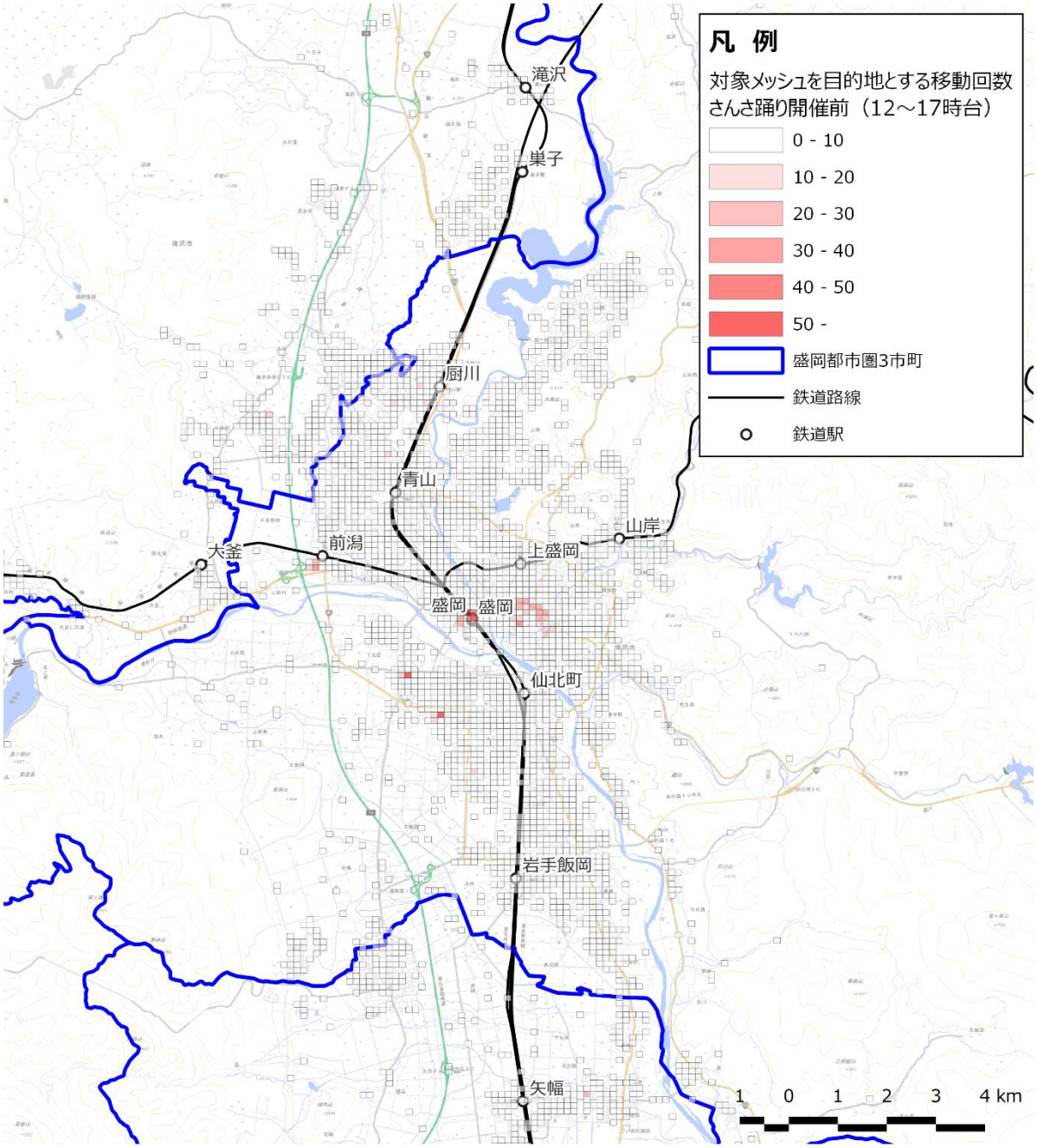


図 1-11　さんさ踊り開催前 12～17 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

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）

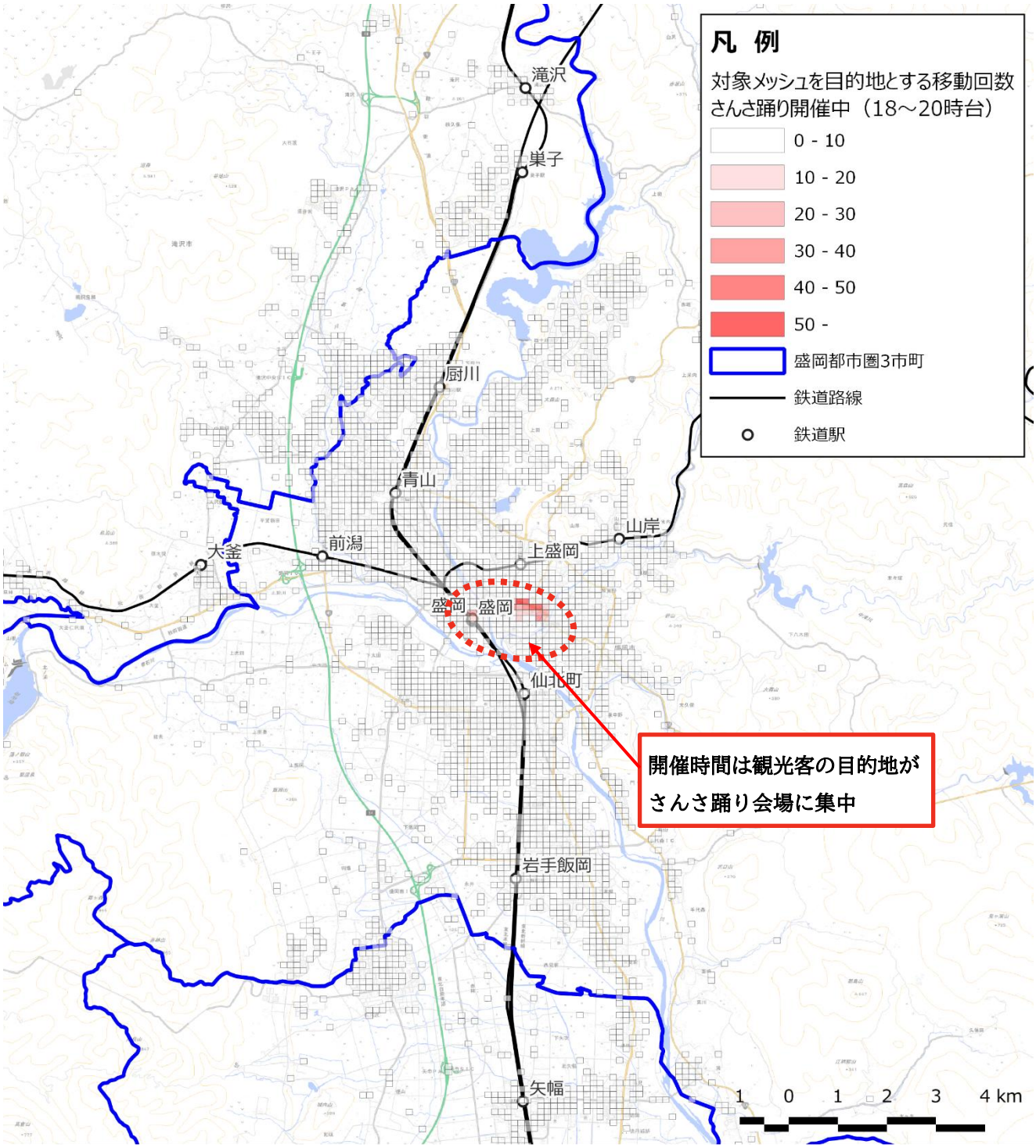


図 1-12　さんさ踊り開催中 18～20 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）
資料：「非集計ＯＤデータ」（令和５年（2023 年）８月４日、観光利用のみ抽出）

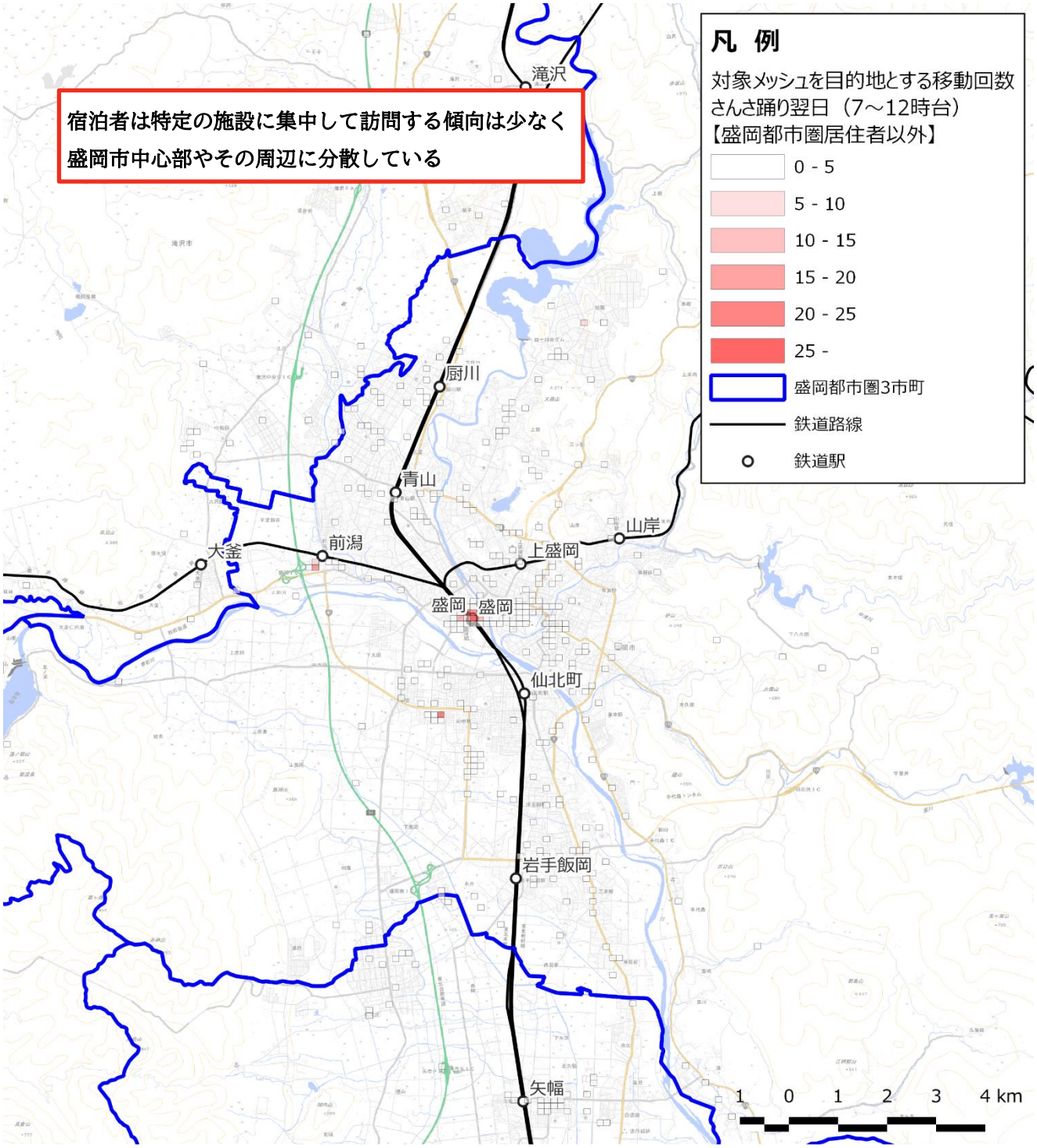


図 1-13　さんさ踊り翌日 7～12 時台の目的地（盛岡市中心部、滝沢市南部）

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。

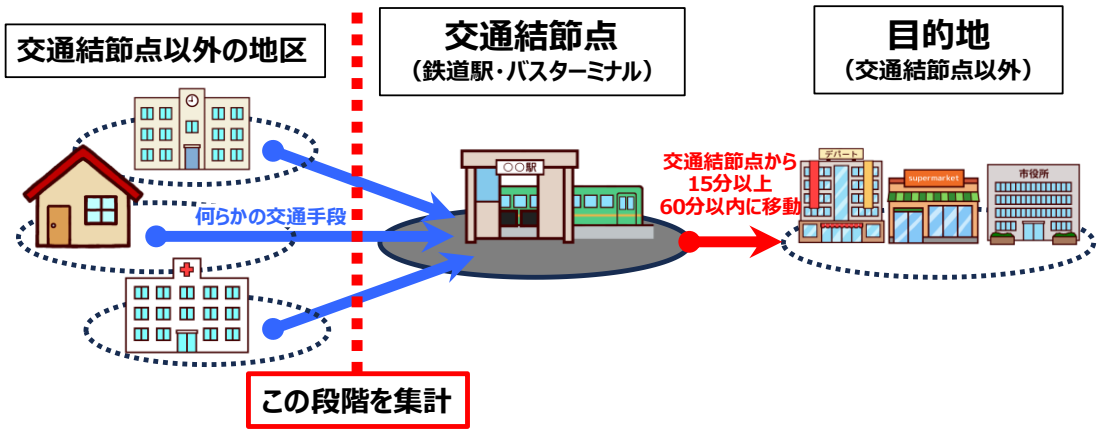


図 1-14　乗り換え需要算出の定義

※「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。

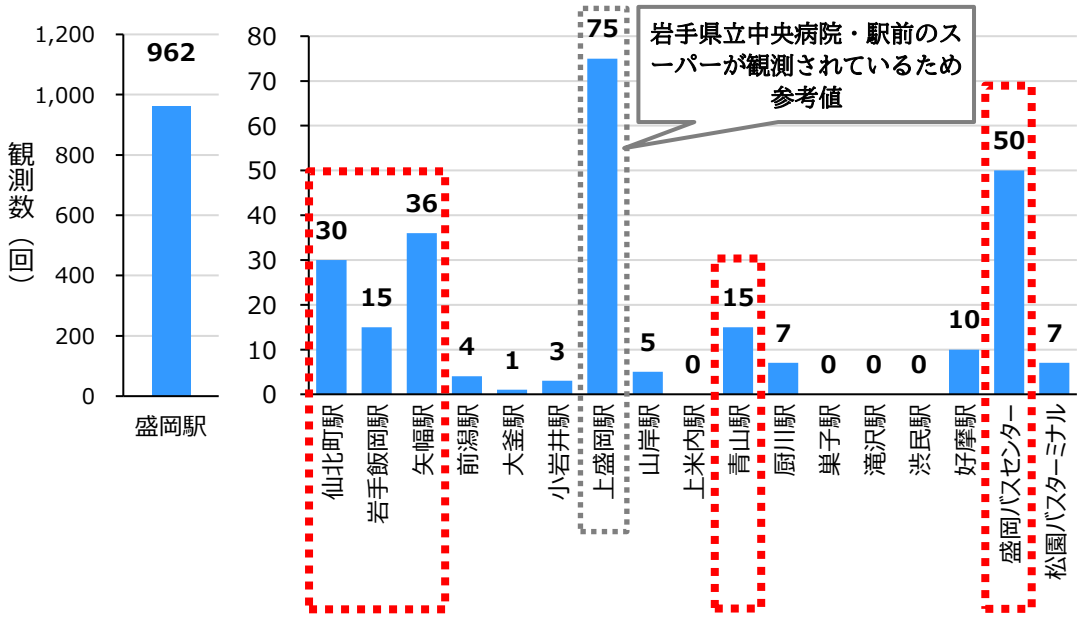


図 1-15　鉄道駅・バスターミナルの乗り換え需要

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。

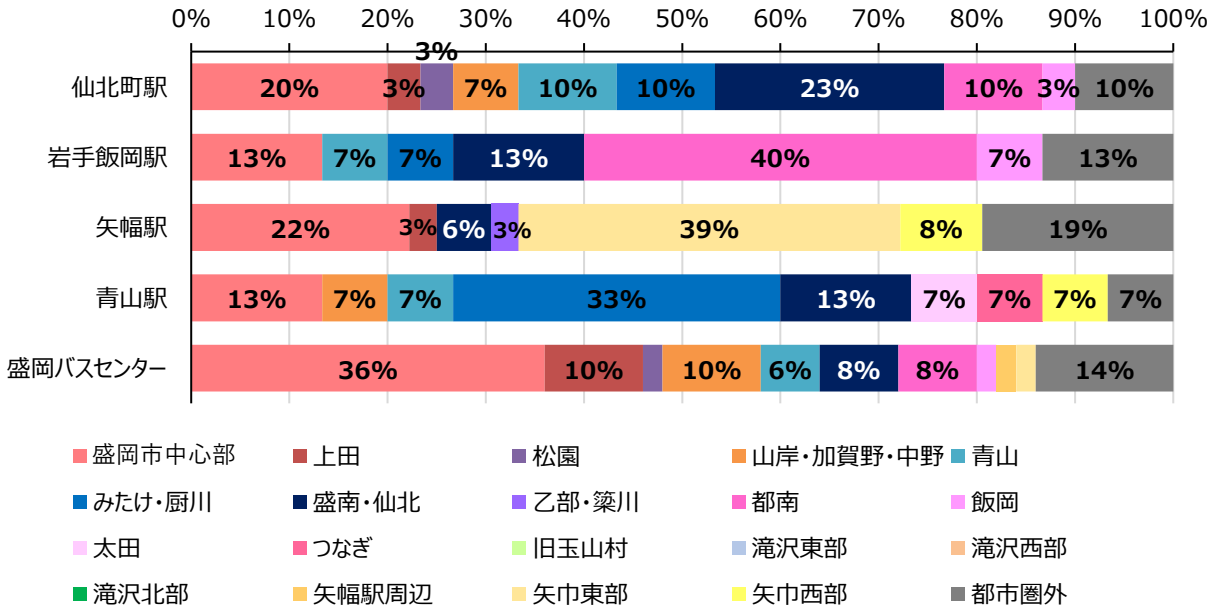


図 1-16　鉄道駅・バスターミナルでの乗り換え前の出発地

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。

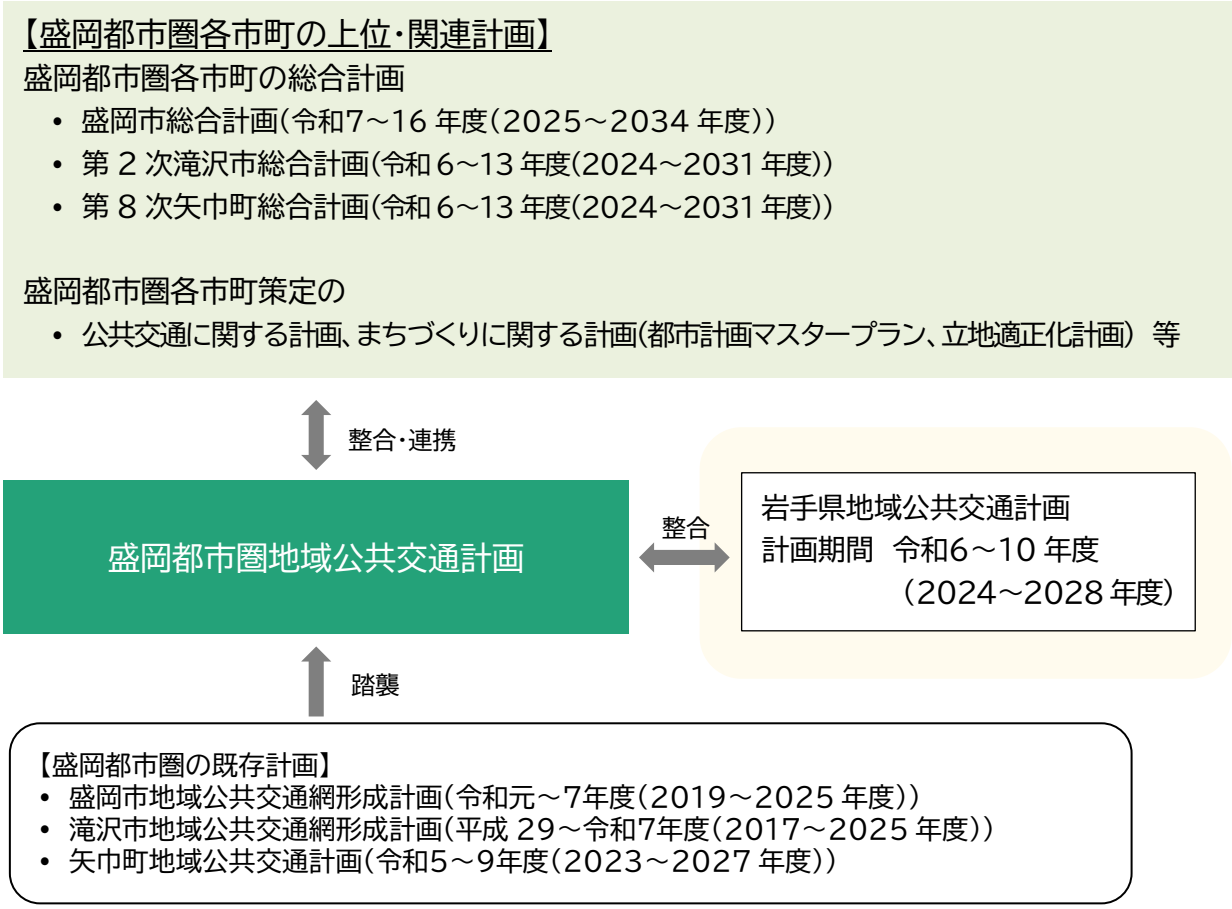


図 2-1 計画の位置づけ

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。

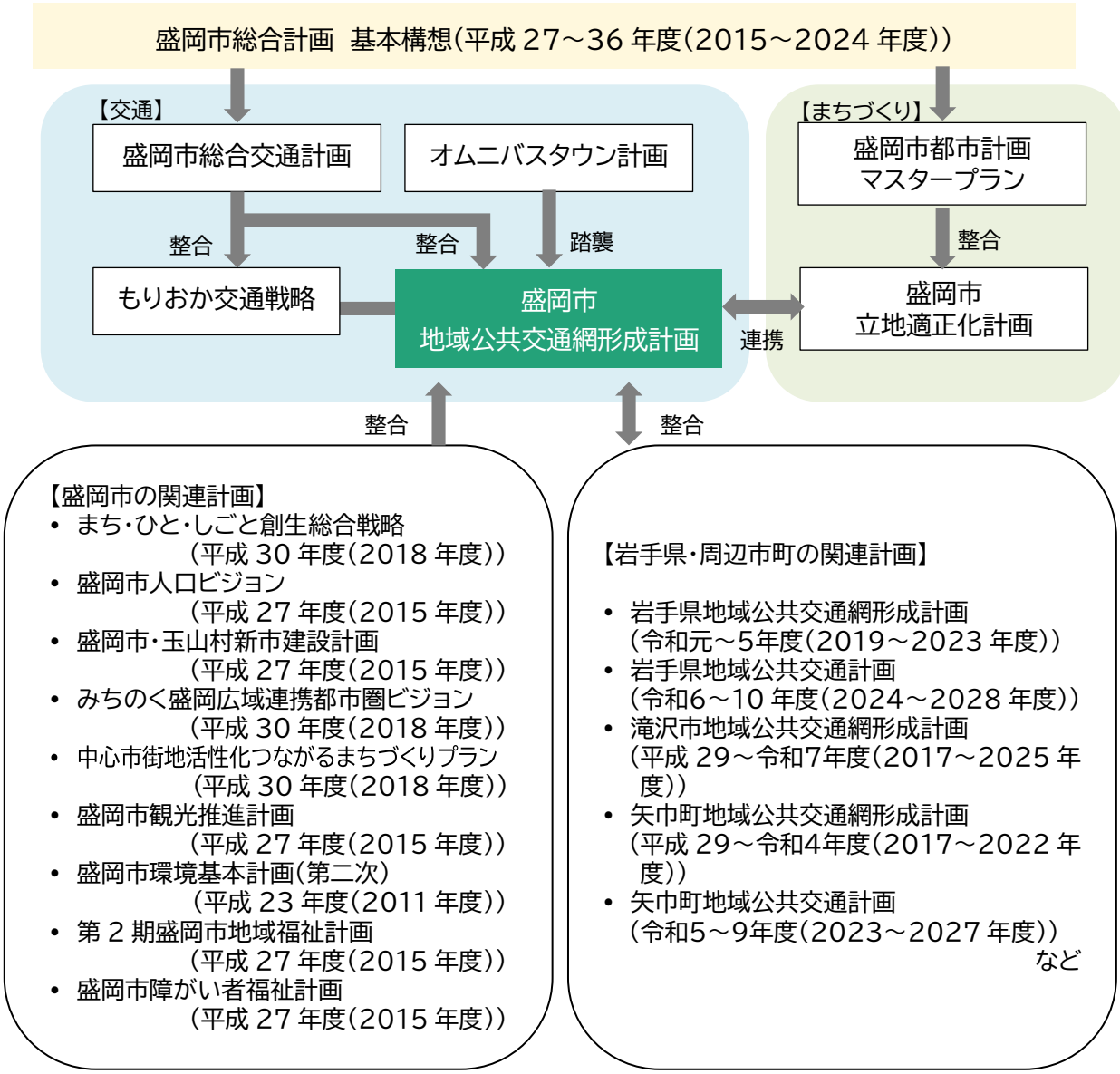


図 2-2 盛岡市地域公共交通網形成計画の位置付け

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・おでかけパ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

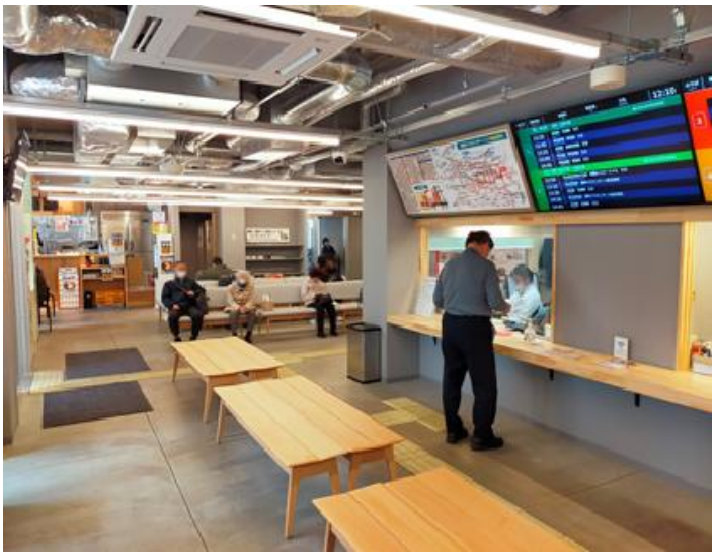


図 2-3　開業後の盛岡バスセンター（待合室）

(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。

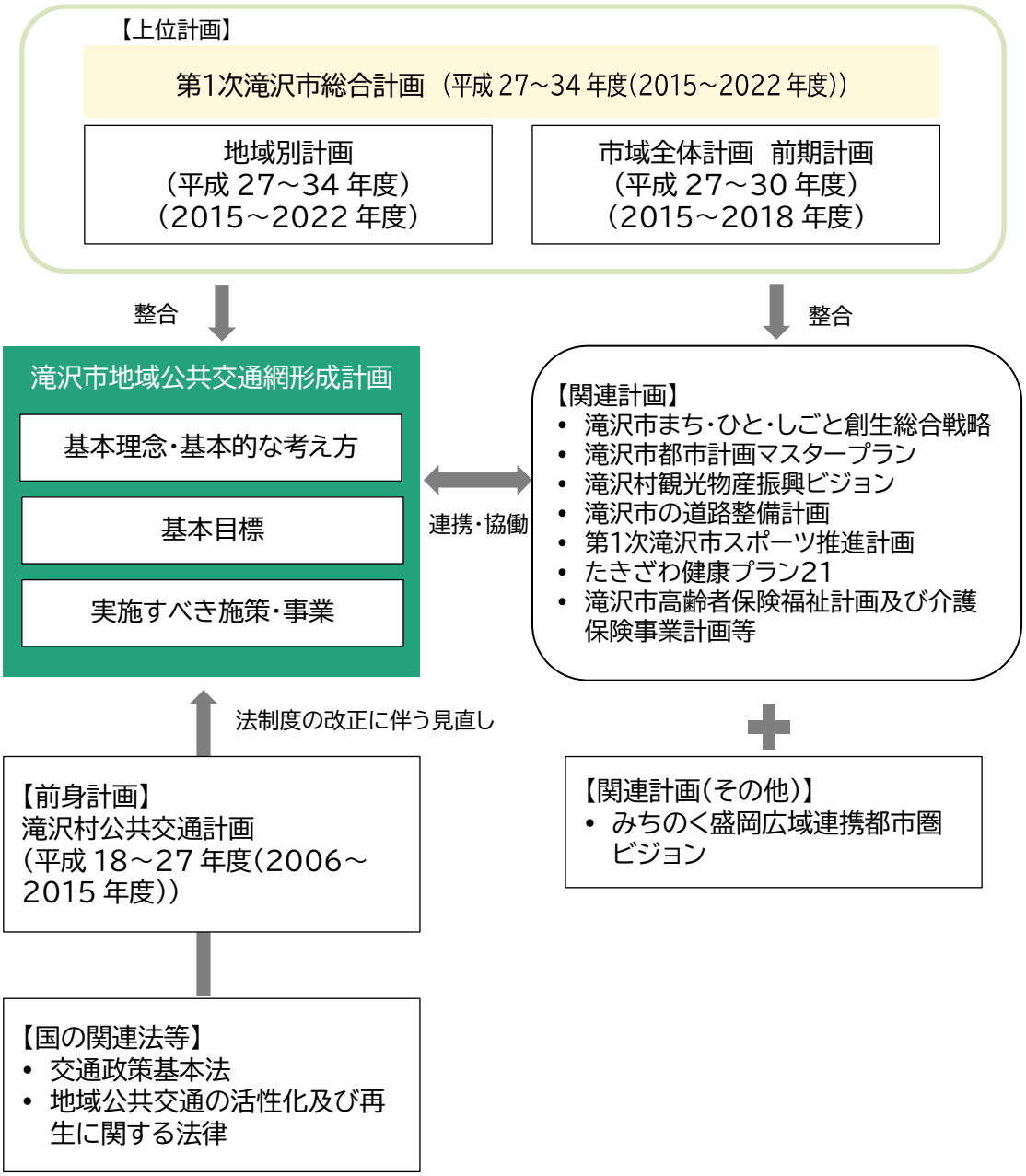


図 2-4 滝沢市地域公共交通網形成計画の位置付け

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、ＩＧＲ滝沢駅へのコラボデザインの設置、「滝沢ＮＡＶＩ」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、ＩＧＲ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、ＪＲ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、ＩＧＲ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ＰＲ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×ＩＧＲ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。

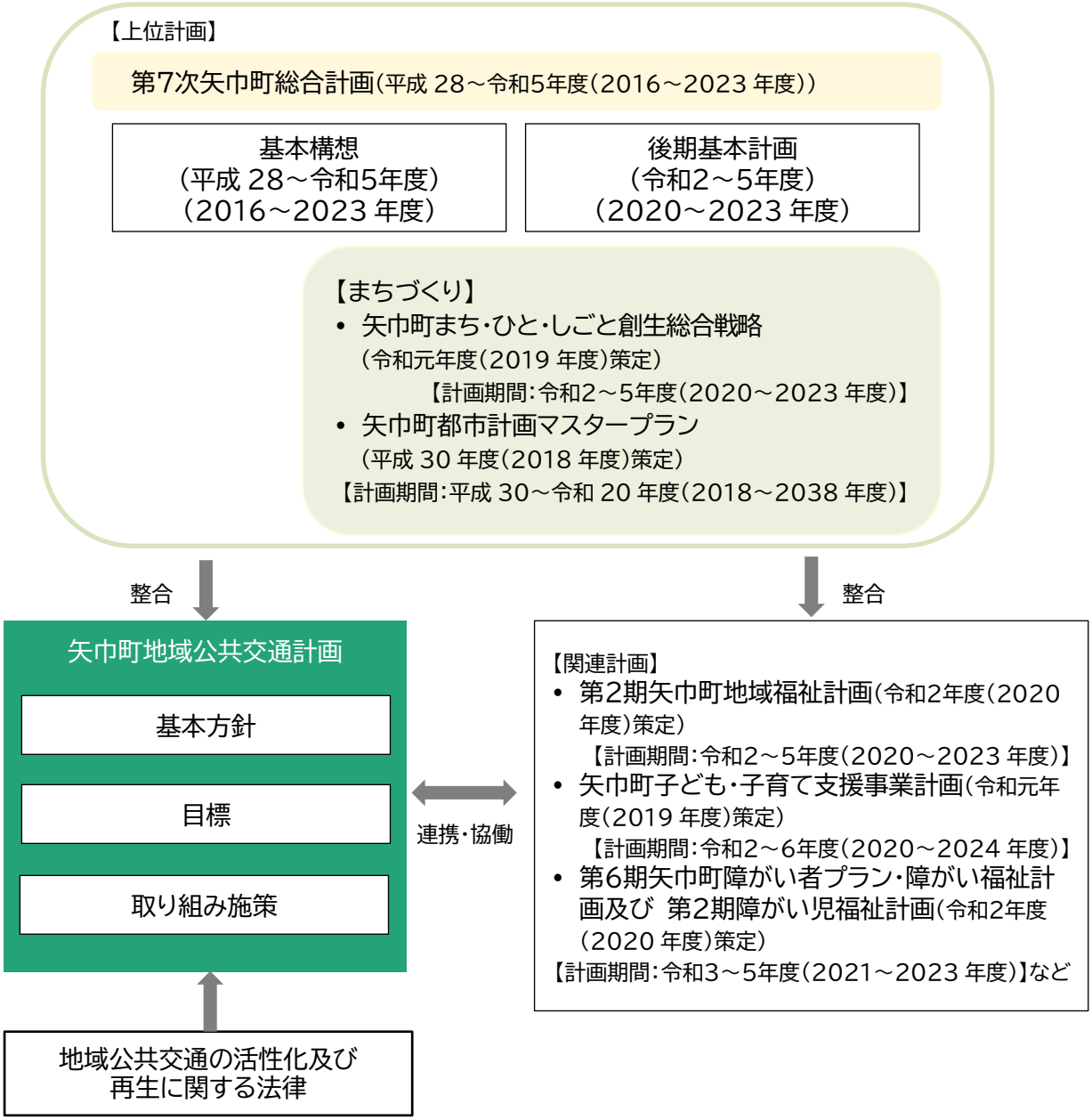


図 2-6　矢巾町地域公共交通計画の位置付け

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

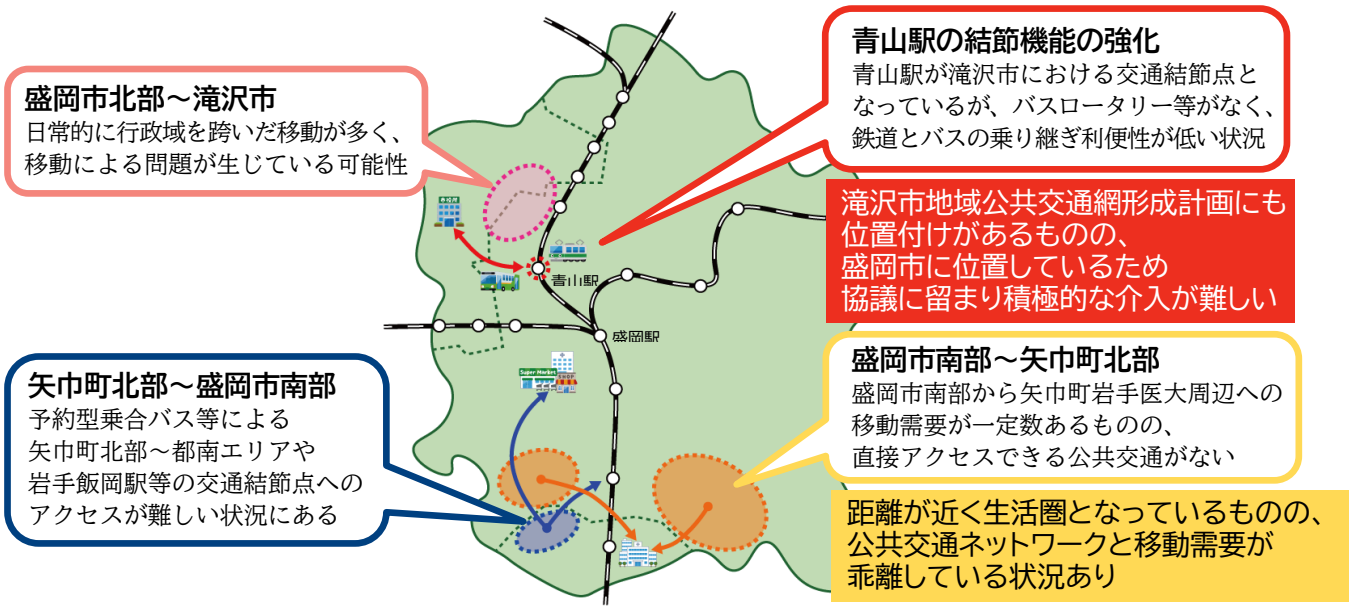


図 2-8　これまでの取組における問題点

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

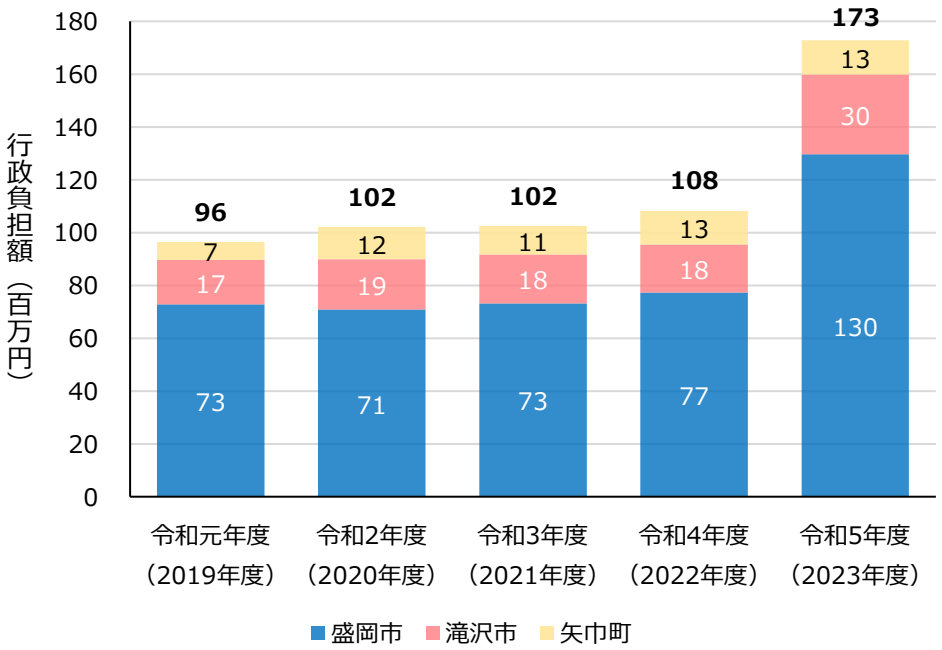


図 2-9　公共交通にかかる行政負担額の推移

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

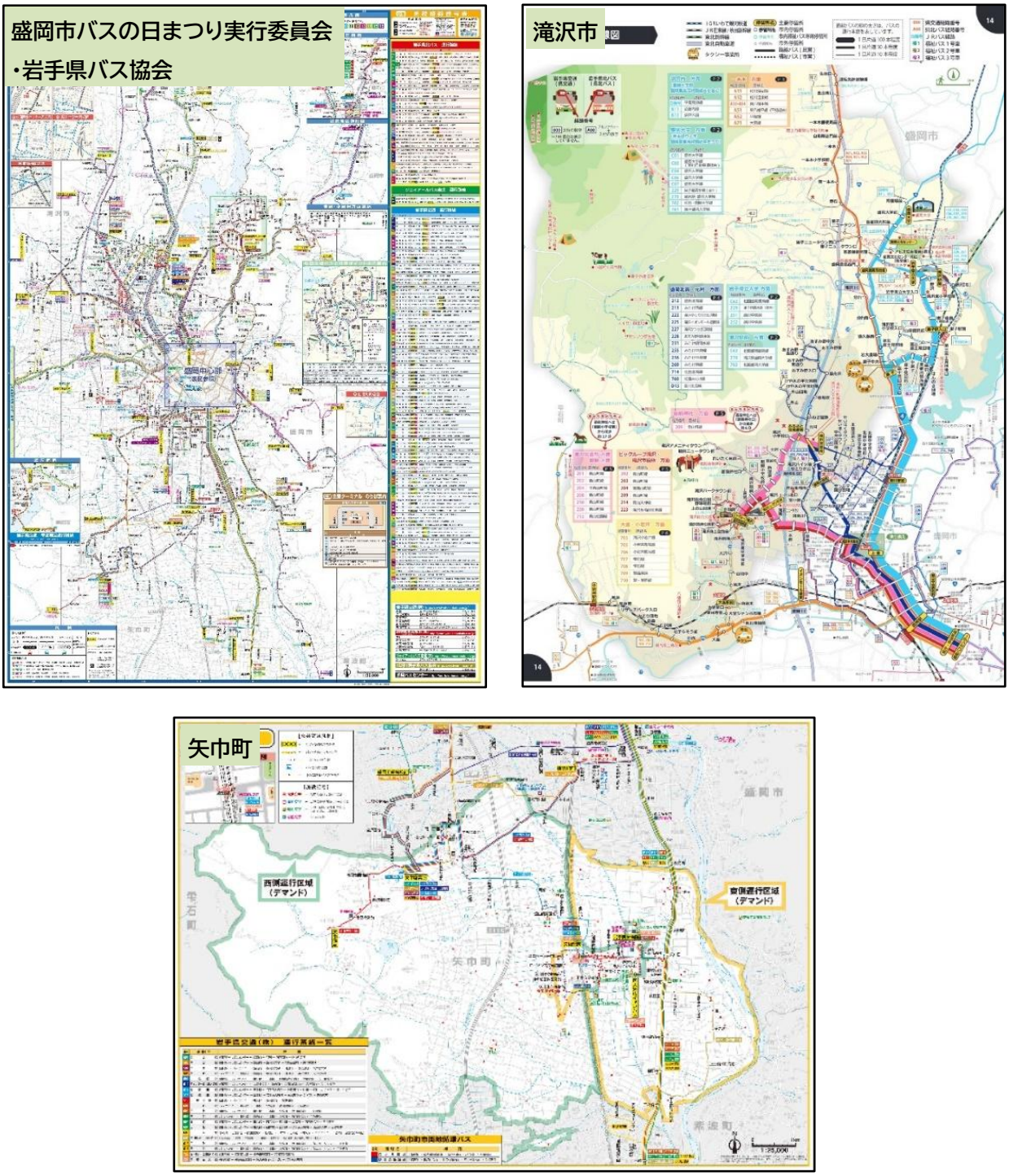


図 2-11　３市町それぞれで作成している公共交通マップ

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

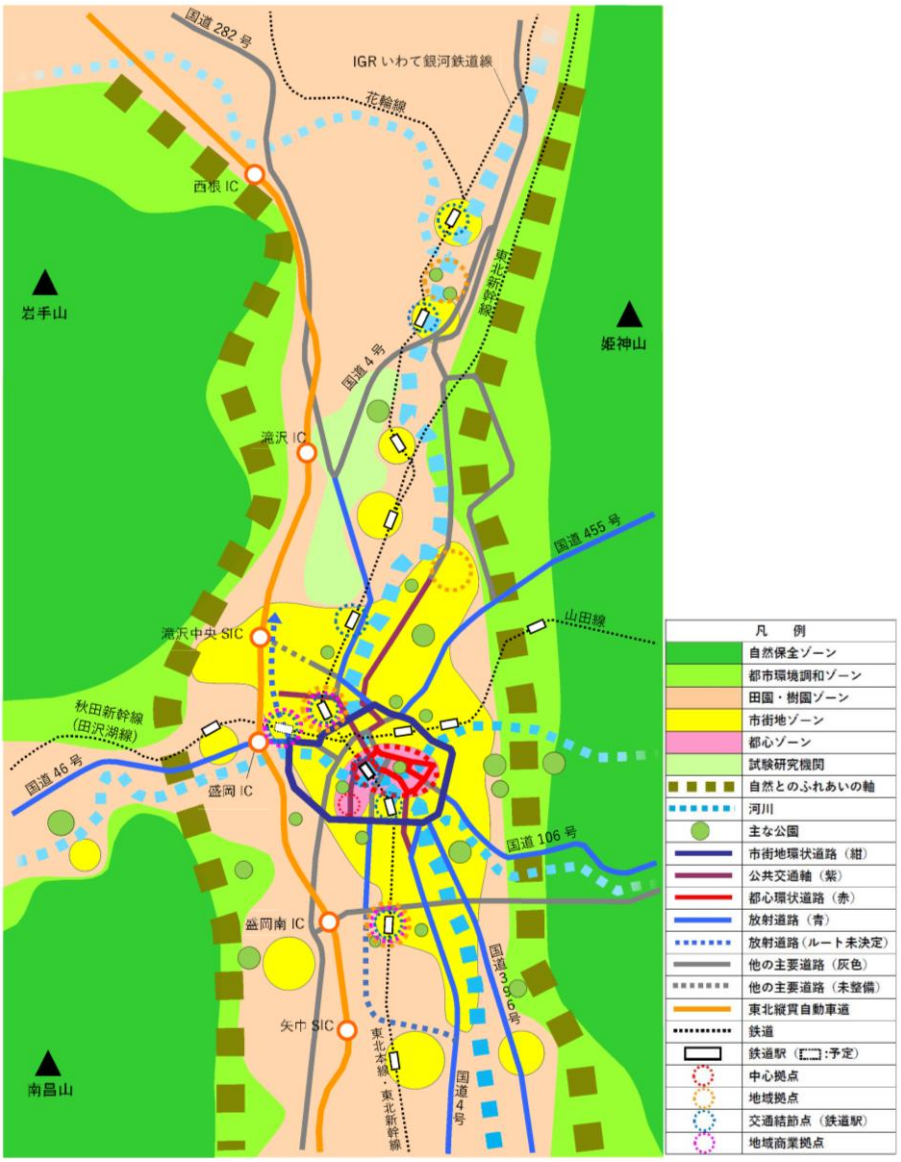
①盛岡市

■ 盛岡市総合計画　　上位計画

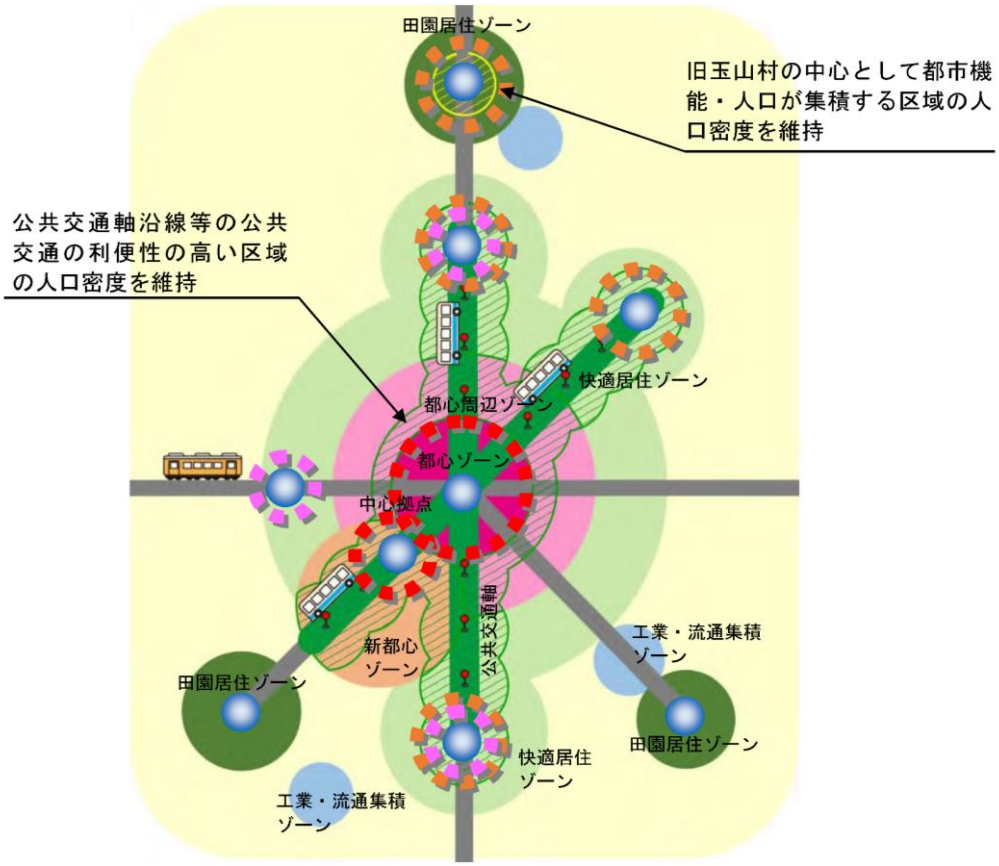
項 目	内 容
策定時期	令和６年度（2024 年度）
計画期間	令和７～16 年度（2025～2034 年度）
共に目指す将来像	輝きが増し　活力に満ち　夢をかなえるまち盛岡
公共交通に関する内容	○基本構想 ■基本目標を達成するための施策 基本目標４：安全・安心で快適に暮らせるまちづくり 【**10** 年後になりたい姿】 • 誰もが暮らしやすく住み続けたいまち ○実施計画（令和７年～９年度（2025～2027 年度）） 施策 **25**：交通環境の構築 幹線道路の整備、自転車走行環境や歩行環境の整備のほか、地域公共交通の確保維持などに取り組み、総合的な交通体系を確立するとともに、公共交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。 小施策　１　総合交通計画の推進 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。 小施策　２　公共交通機関の利便性向上と利用促進 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。 小施策　３　自転車、歩行者のための交通環境の充実 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。 小施策　４　都市活動を支える幹線道路の整備 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

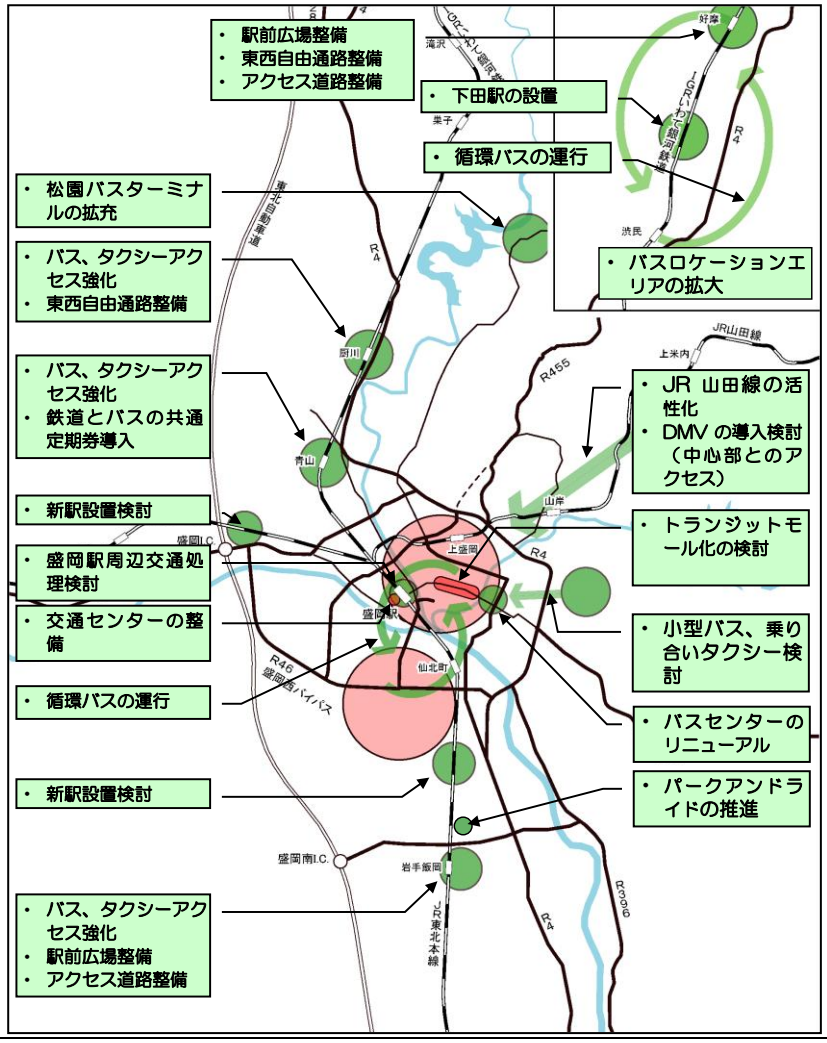
関連計画

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 基本方針５　：　都市活動を支えるやさしい交通体系づくり 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- 

■ 盛岡市立地適正化計画　　関連計画

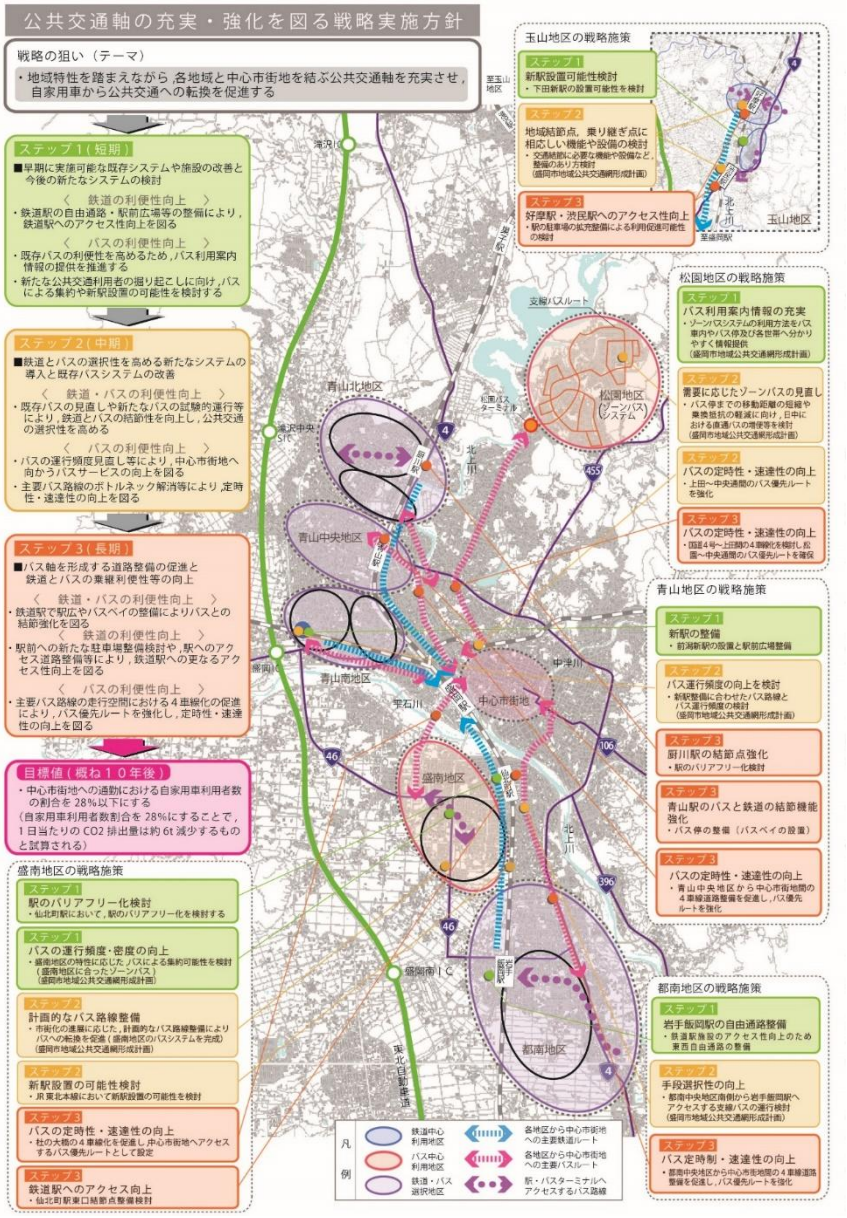
項 目	内 容
策定時期	令和２年（2020 年）３月（令和５年（2023 年）３月　第２回変更）
計画期間	目標年次：令和 17 年度（2035 年度）
公共交通に関する内容	■課題解決のための取組み方針 方針３　利用しやすい地域公共交通網の形成 自家用車に過度に依存することなく、移動することが可能なように、中心拠点と地域拠点や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持を図ります。 また、公共交通が便利なエリア、特に主要な鉄道駅や公共交通軸を通る主要なバス路線の沿線等の人口密度を維持することにより、公共交通ネットワークの効率化と維持を図ります。 -居住誘導のイメージ- 

■ 盛岡市総合交通計画（一部改正）　**関連計画**

項 目	内 容
策定時期	平成 19 年（2007 年）７月（令和７年（2025 年）４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 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 • 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みます。 -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

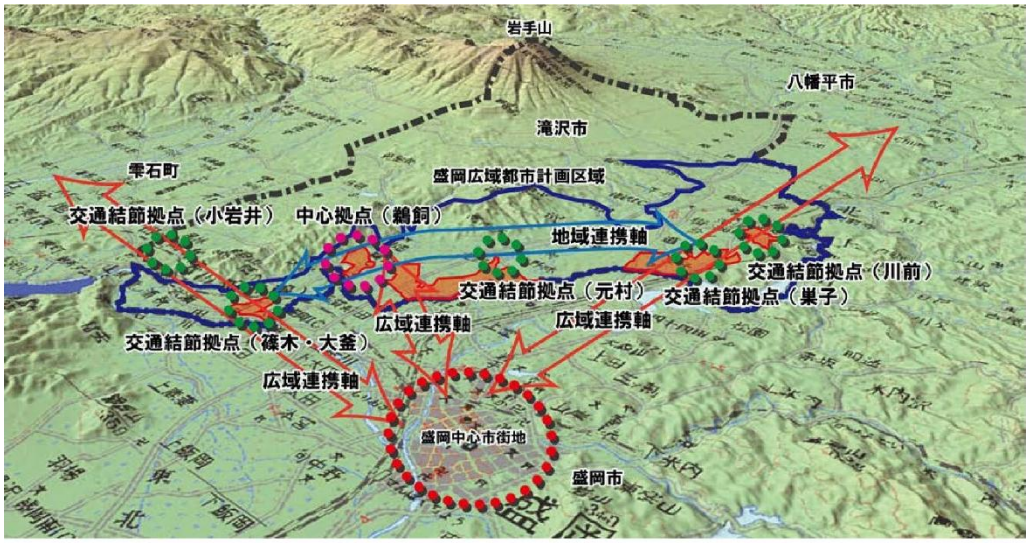
項 目	内 容
策定時期	令和３年（2021 年）９月
計画期間	令和３～12 年度（2021～2030 年度）
公共交通に関する内容	<u>交通戦略：快適で安全に歩いて楽しむ中心市街地形成戦略</u> 戦略の狙い（テーマ）：歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、居心地が良く歩きたくなる賑わいのあるまちなかの空間を創出する <u>交通戦略：公共交通軸の充実・強化を図る戦略</u> 戦略の狙い（テーマ）：地域特性を踏まえながら、各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実させ、自家用車から公共交通への転換を促進する -公共交通の充実・強化を図る戦略実施方針-  </|

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 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） 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、鵜飼、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、滝沢市役所周辺の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 部門が４年間で取り組むこと 市民の暮らしを支える生活基盤の整備・維持の推進 政策１：活力ある都市づくりの推進（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

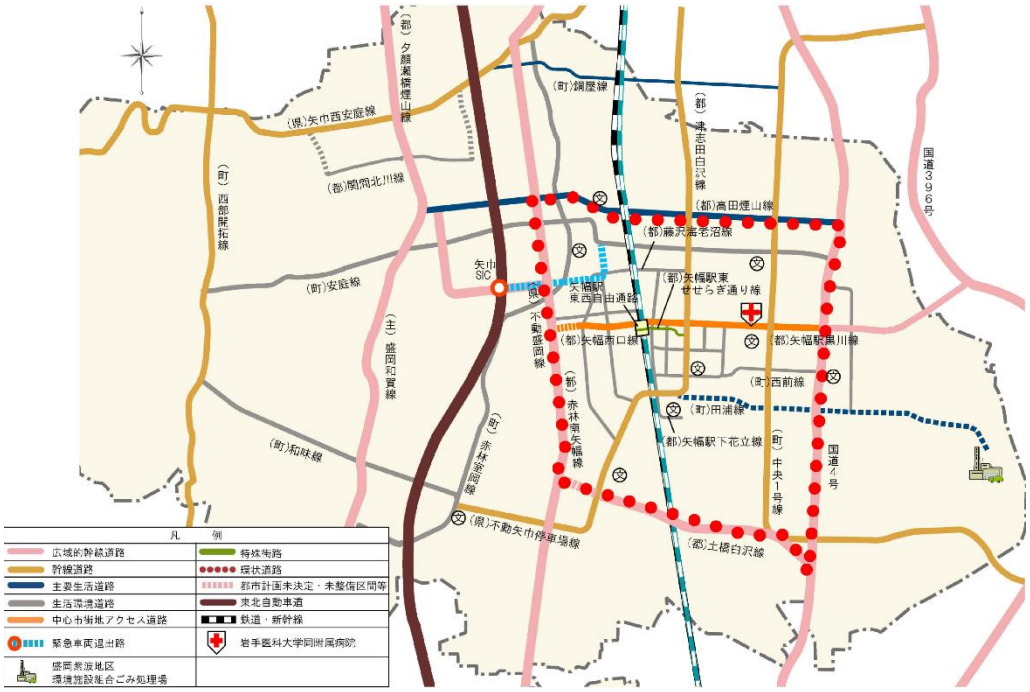
項 目	内 容
策定時期	平成 27 年（2015 年）３月
計画期間	目標年次：令和 15 年（2033 年）
公共交通に関する内容	■将来都市像の設定 【将来都市構造】 本市を構成する市街地や田畑・山林等の「面（空間構成）」を基に、公共交通を核とした生活や就業、生産等の場として重要となる機能が集約した「拠点」、本市と他都市、各拠点相互をつなぎ各拠点の機能を補完し、交流・連携・文化を支える「軸」を配置し、集約・連携型都市構造の形成を図ります。 -都市構造概念図-  ※国土地理院　数値地図　50m メッシュ（標高）、国土地理院　数値地図　1/200,000、kashmir3D 利用 ■交通体系の整備の基本方針 【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 施策の柱：誰一人取り残さない社会を目指すまちづくり 一人ひとりの幸福感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 施策の柱：誰一人取り残さない社会を目指すまちづくり 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
策定時期	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】 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 • 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が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。 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 • 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。 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 • 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 戦略２：人の流れをつなぐ（高次の都市機能の集積・強化） 【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。

第3章 地域旅客運送サービスの現状

1. 地域旅客運送サービスの現状

(1) 鉄道

■ 盛岡都市圏における鉄道路線

盛岡都市圏では、東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。）の東北本線、山田線、田沢湖線、花輪線と新幹線２路線、ＩＧＲいわて銀河鉄道（以下「ＩＧＲ」という。）が運行されています。

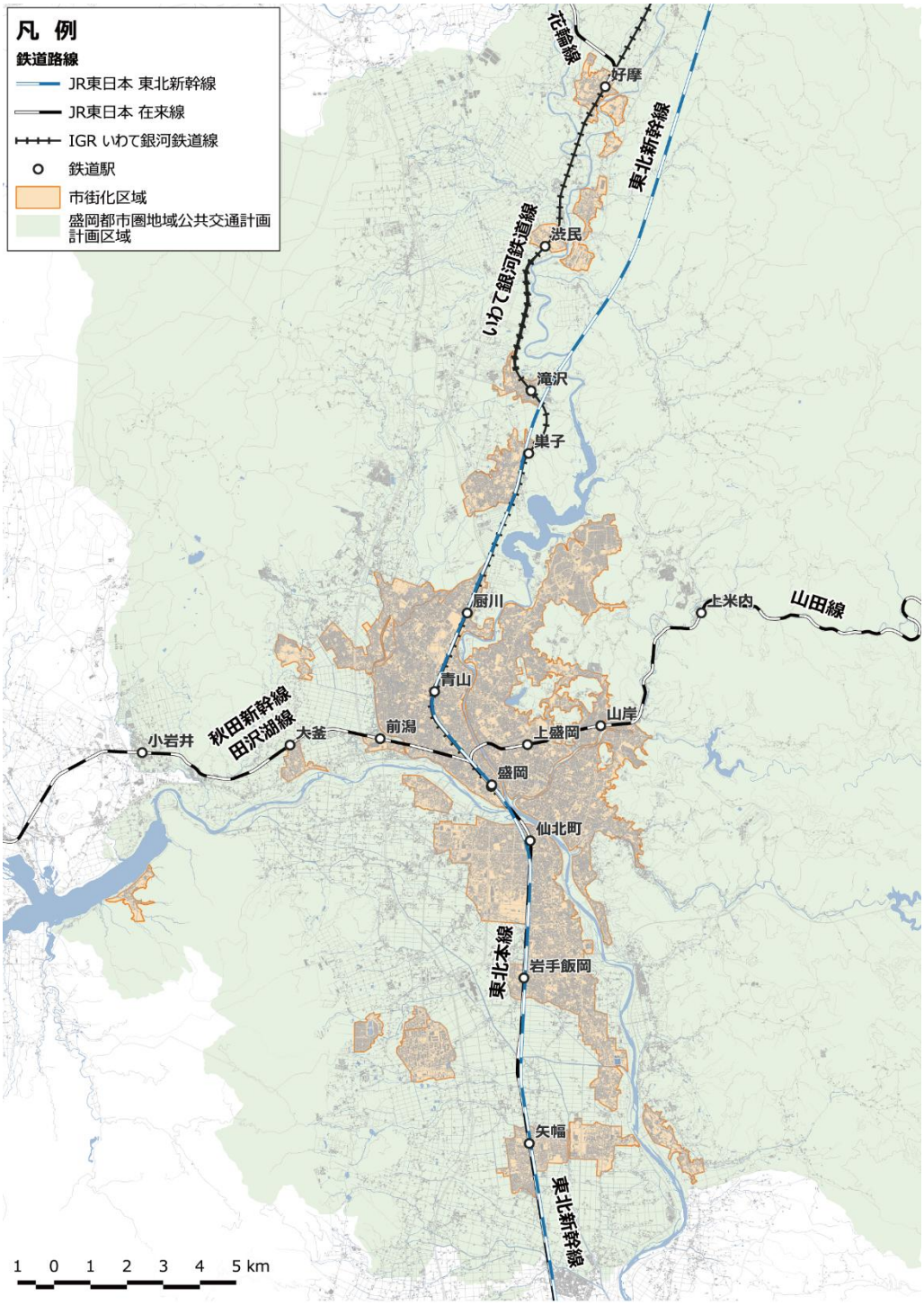


図 3-1 盛岡都市圏における鉄道路線（令和７年（2025 年）３月末時点）

表 3-1　盛岡都市圏における駅ごとの運行本数（平日）

種別		駅名	運行本数(平日)	
			上り	下り
JR東日本	東北本線	盛岡駅	40 本	－
		仙北町駅	38 本	38 本
		岩手飯岡駅	38 本	38 本
		矢幅駅	39 本	40 本
	山田線	盛岡駅	－	7 本
		上盛岡駅	7 本	7 本
		山岸駅	7 本	7 本
		上米内駅	7 本	4 本
	田沢湖線	盛岡駅	－	13 本
		前潟駅	13 本	13 本
		大釜駅	13 本	13 本
		小岩井駅	13 本	13 本
	花輪線	盛岡駅	－	7 本
		好摩駅	－	7 本
IGR		盛岡駅	－	43 本
		青山駅	42 本	43 本
		厨川駅	42 本	43 本
		巣子駅	42 本	43 本
		滝沢駅	42 本	43 本
		渋民駅	34 本	33 本
		好摩駅	34 本	33 本

資料：ＪＲ東日本ホームページ（令和６年（2024 年）３月 16 日改正）
ＩＧＲホームページ「ＩＧＲいわて銀河鉄道・青い森鉄道（盛岡・八戸間）時刻表」
（令和６年（2024 年）３月 16 日改正）

■ 鉄道の利用状況

鉄道の利用は、新型コロナの影響により、令和２年度（2020 年度）により大幅な減少となりました。令和３年度（2021 年度）以降は回復傾向にありますが、新型コロナ流行以前の水準までの回復には至っていません。

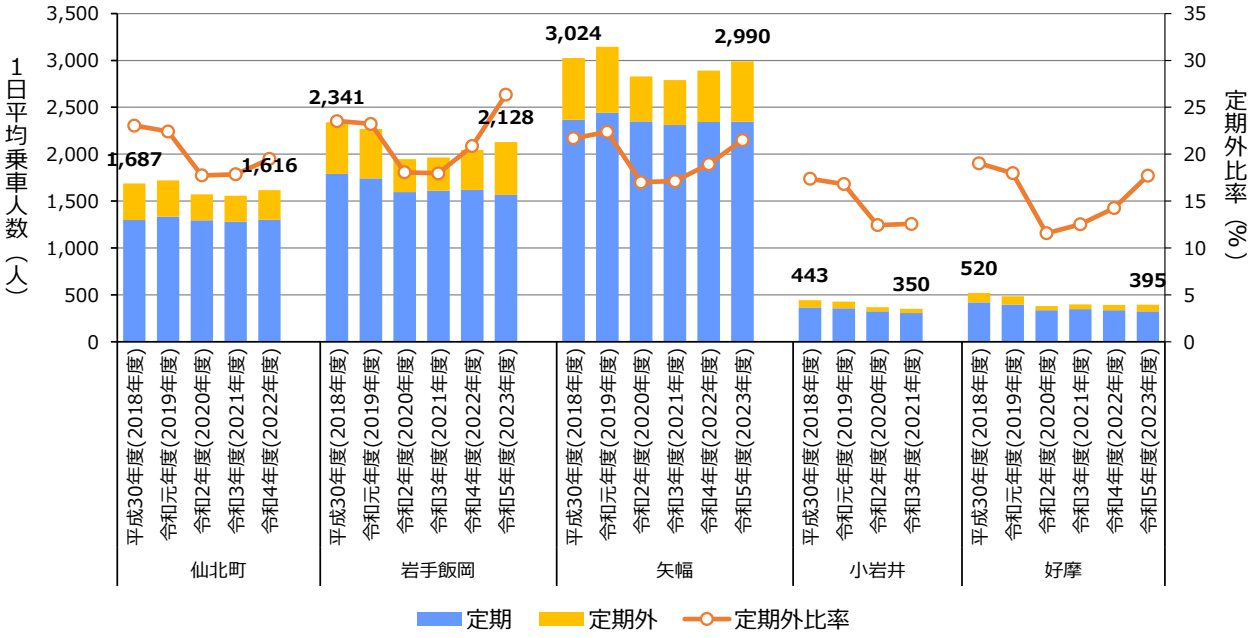


図 3-2　ＪＲ東日本の利用推移（盛岡駅を除く）

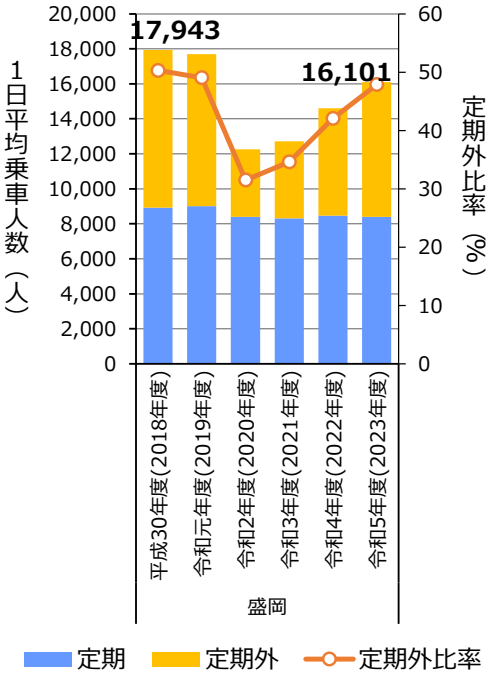


図 3-3　ＪＲ東日本盛岡駅の利用推移

資料：駅別乗降客数データ（ＪＲ東日本）

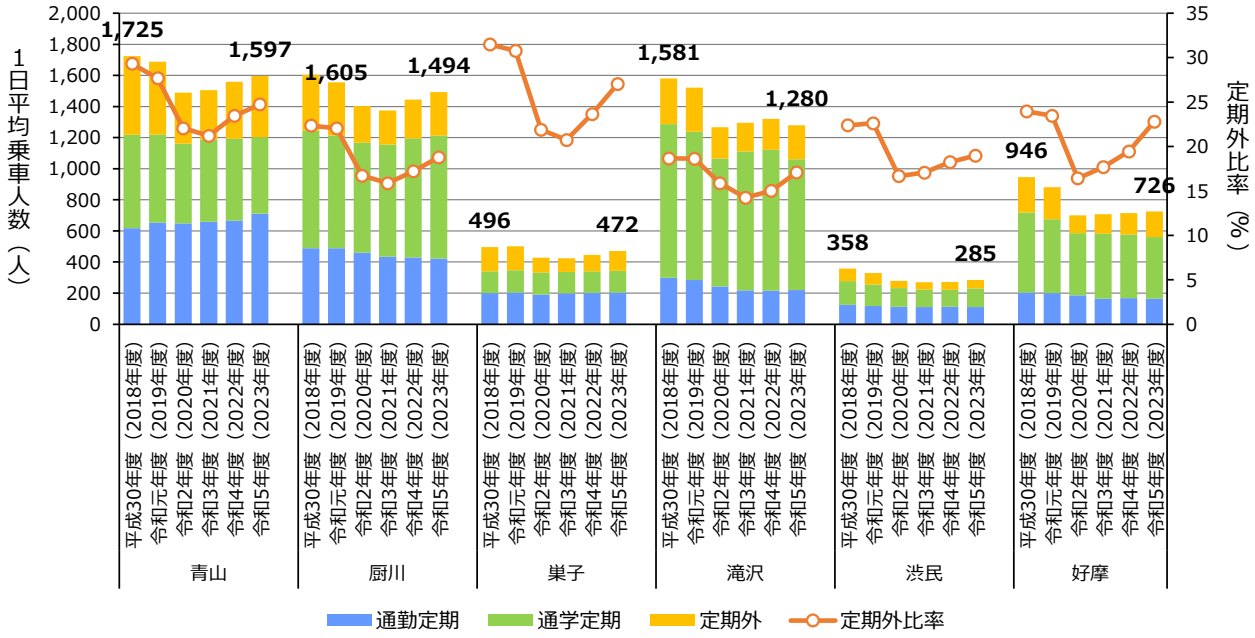


図 3-4　ＩＧＲの利用推移（盛岡駅を除く）

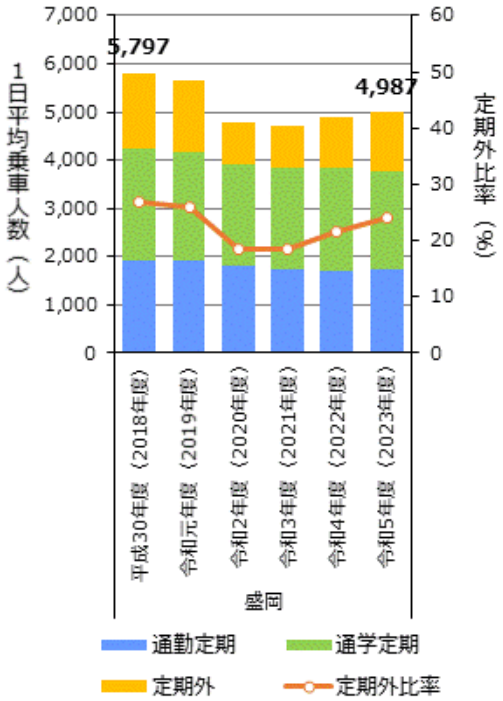


図 3-5　ＩＧＲ盛岡駅の利用推移

資料：駅別乗降客数データ（ＩＧＲ）

※ＩＧＲデータは「乗降人員」のデータのため、「乗車人員」とするために２で除しています。

(2) 路線バス

■ 盛岡都市圏におけるバス路線ネットワーク

路線バスは、岩手県交通株式会社（以下「岩手県交通」という。）、岩手県北自動車株式会社（以下「岩手県北バス」という。）、ジェイアールバス東北株式会社（以下「ＪＲバス東北」という。）の３事業者が運行しています。３事業者の輸送人数は令和元年度（2019 年度）までは 1,500～1,600 万人程度で推移していましたが、新型コロナの影響により、令和２年度（2020 年度）以降は 1,000 万人程度まで大きく減少しています。

令和４年度（2022 年度）以降は回復傾向にあるものの、新型コロナ流行前の約６割程度の輸送人数にとどまっており、厳しい状況にあります。

表 3-2　盛岡都市圏における路線バスの系統数

バス事業者	補助の有無	系統数	主な路線名
岩手県交通		121 系統	
	国庫補助※	16 系統	本宮線（湯沢団地経由）、飯岡線、川久保線等
	県単補助※	３系統	本宮線（流通会館経由）、南インター経由川久保線、青山松園線
岩手県北バス		43 系統	
	国庫補助	９系統	松川温泉線、平舘駅前線、沼宮内線等
	県単補助	２系統	東部線、好摩直通線
JR バス東北		３系統	
	国庫補助	３系統	早坂高原線、平庭高原線
合計		167 系統	

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」
（令和６年（2024 年）4月時点）

※国庫補助：「地域間幹線系統補助」地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について国が支援するもの。

県単補助：「地域バス交通等支援事業」市町村が広域生活路線の運行事業者に対し運行欠損額を補助する場合の経費の一部を岩手県が補助するもの。

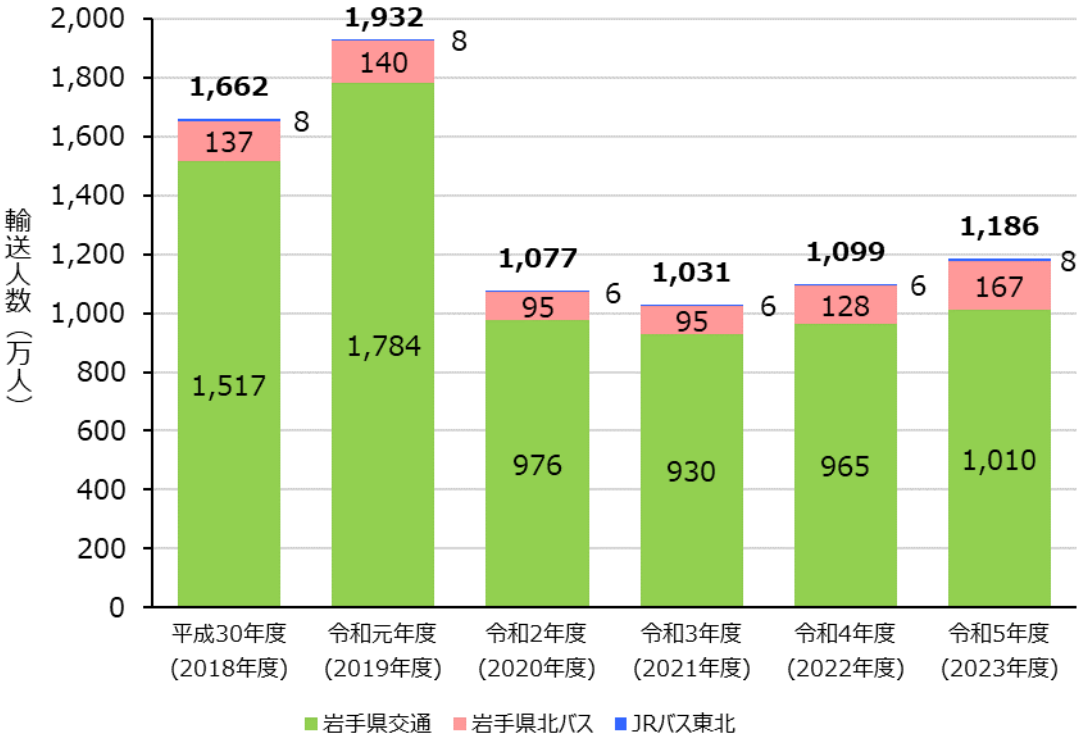


図 3-6　盛岡都市圏における路線バスの輸送人員の推移

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」

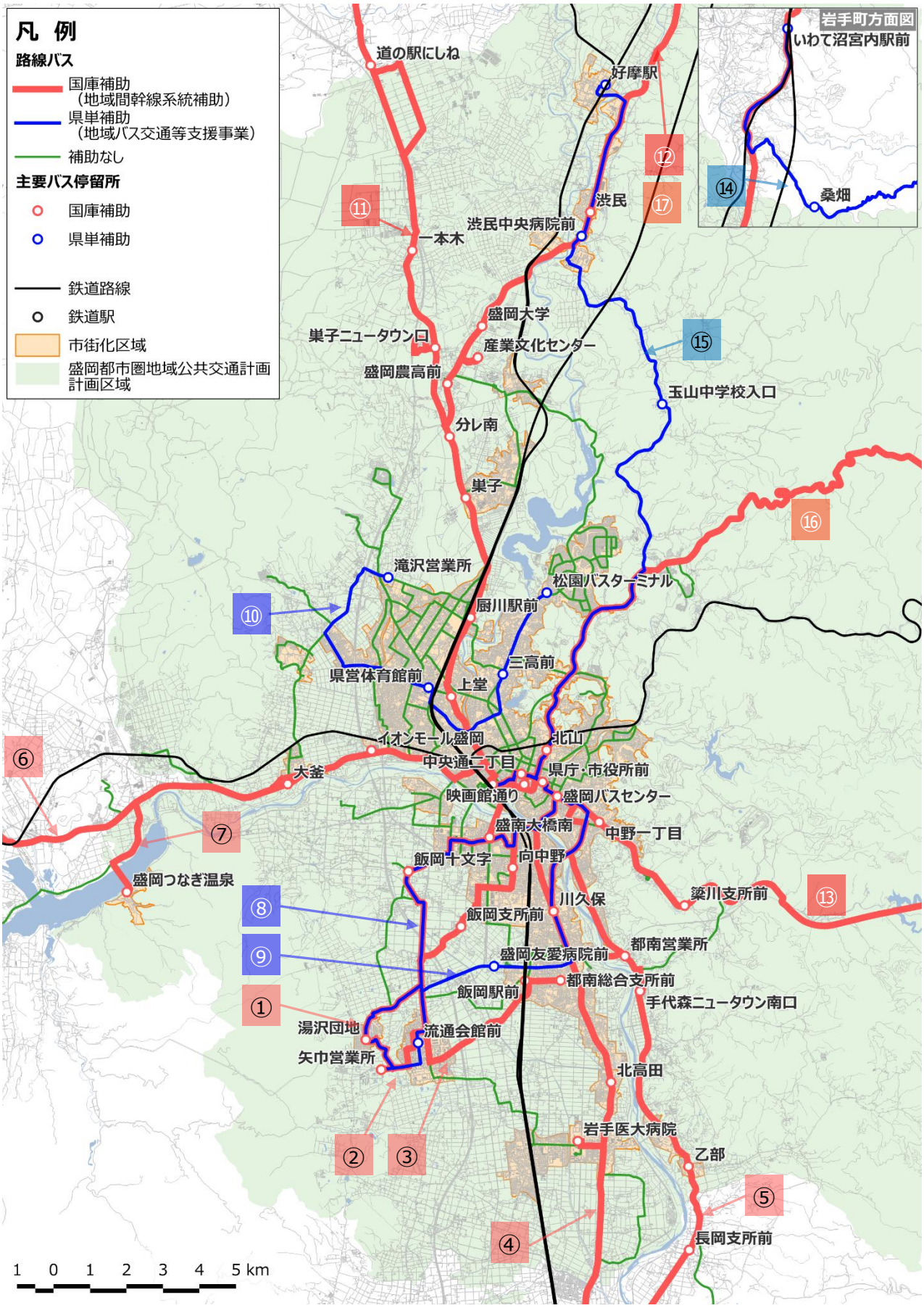


図 3-7　盛岡都市圏におけるバス路線（令和６年（2024 年）４月時点）

表 3-3　盛岡都市圏におけるバスの補助路線一覧（令和６年（2024 年）４月時点）

運行会社	補助分類	系統番号･路線名	起終点･経由	番号
岩手県交通	国庫	504 本宮線（湯沢団地経由）	盛岡駅前～盛岡バスセンター～湯沢団地～矢巾営業所	①
		505、506 飯岡線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～向中野～矢巾営業所	②
		507 川久保線	盛岡駅前～盛岡バスセンター～都南総合支所～矢巾営業所	③
		601、602、607 日詰線	盛岡バスセンター～北高田～日詰駅前	④
		611、613 長岡線（日詰駅前行）	盛岡駅前、盛岡バスセンター～手代森～日詰駅前	⑤
		612、614 長岡線（長岡支所前行）	盛岡駅前、盛岡バスセンター～手代森～長岡支所前	
		系統番号なし ２系統　雫石線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～城西町～雫石駅前	⑥
		系統番号なし ２系統　繋温泉線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～天昌寺前～盛岡つなぎ温泉	⑦
	県単	503 本宮線（流通会館経由）	盛岡駅前～盛岡バスセンター～流通会館前～矢巾営業所	⑧
		510 南インター経由川久保線	盛岡駅前～盛岡バスセンター～盛岡友愛病院前～矢巾営業所	⑨
		系統番号なし 青山松園線	滝沢営業所～月が丘二丁目～松園バスターミナル、松園営業所	⑩
岩手県北バス	国庫	A11、A12 松川温泉線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田頭町～松川温泉	⑪
		A13 八幡平マウンテンホテル線（田頭経由）	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田頭町～八幡平マウンテンホテル	
		A51 八幡平マウンテンホテル線（平舘経由）	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平舘駅前～八幡平マウンテンホテル	
		A52 平舘駅前線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平舘駅前	
		A71 大更駅前線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～大更駅前	
		B11 沼宮内線	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	⑫
		B12 沼宮内線（産業文化センター経由）	盛岡バスセンター～盛岡駅前～産業文化センター（アピオ）～沼宮内営業所	
		K01 106 急行	盛岡駅前～盛岡バスセンター～宮古駅前	⑬
	県単	B51 東部線	いわて沼宮内駅前～陸中岩瀬張	⑭
		B41 好摩直通線	盛岡バスセンター～好摩駅前	⑮
JR バス東北	国庫	J01 早坂高原線	盛岡駅前～県営野球場前～龍泉洞前	⑯
		J0-1、J0-2 平庭高原線	盛岡バスセンター～盛岡駅東口～葛巻～久慈駅	⑰

資料：岩手県「国庫補助実績資料、県単補助実績資料」

■ 路線バスの収支状況

盛岡都市圏における収支状況の提供があった補助路線については、経常費用が経常収益を上回り経常収支率が低い状況にある路線が複数あります。

岩手県北バスの各線においては、経常収支率が 40%程度の路線が多くあり、事業者負担が大きくなっています。

岩手県交通では、繋鶯宿線や矢巾温泉線の事業者負担が比較的多くなっていたことから、繋鶯宿線については令和４年（2022 年）に運行区間が見直され、矢巾温泉線については令和５年（2023 年）に廃止となっています。

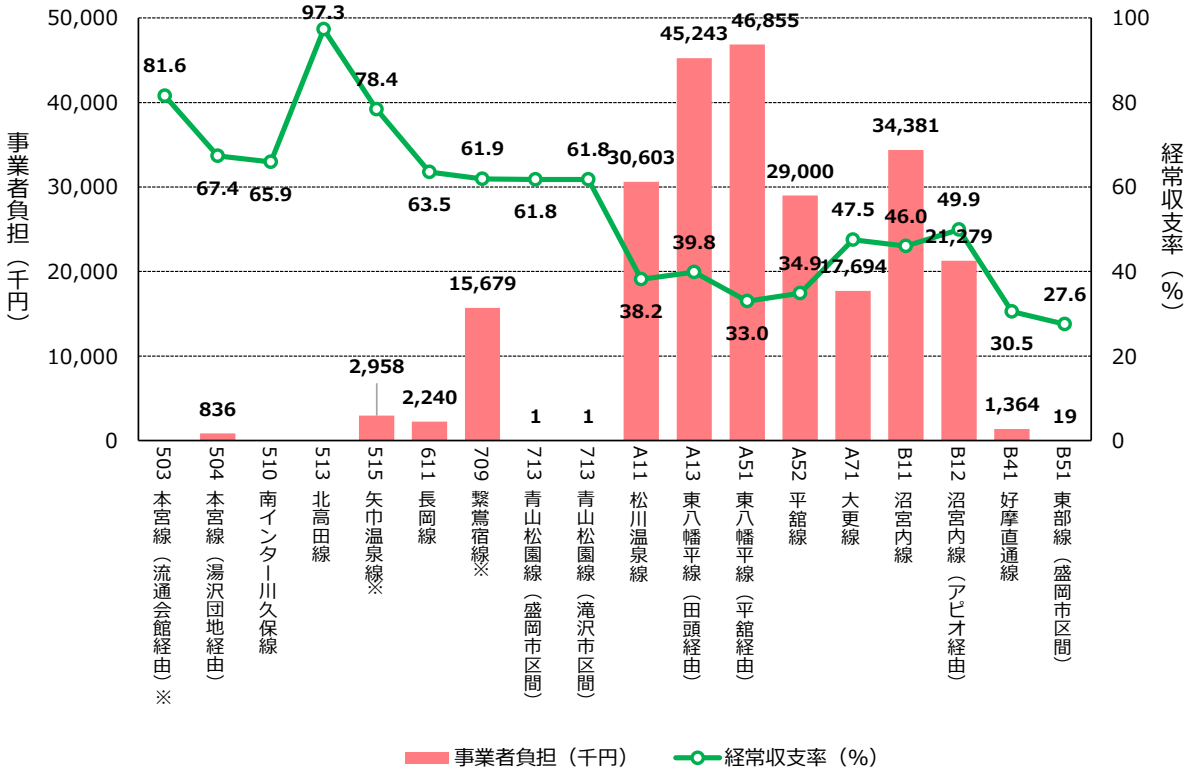


図 3-8　補助路線における事業者負担の状況（令和３年度（2021 年度））

※令和３年度（2021 年度）時点のデータのため、廃止・見直し路線が含まれる

資料：岩手県「補助金ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和３年度（2021 年度））

■ 路線バス停留所別乗降者数

岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」の数値を用い、盛岡都市圏を運行する路線バスについて、盛岡市中心部から北の八幡平方面、盛岡大学・沼宮内方面、南の飯岡方面、都南方面、矢巾方面、西の雫石方面の主な路線の停留所別乗降者の傾向を次のとおり整理しました。

・八幡平方面

大更駅前～盛岡駅前（東口）間の利用が多くなっています。

上りは盛岡農業高校西門～盛岡駅前（東口）の利用がピークですが、下りは盛岡農業高校西門～大更駅前の利用がピークとなることから、盛岡農業高校への通学需要があることが分かります。

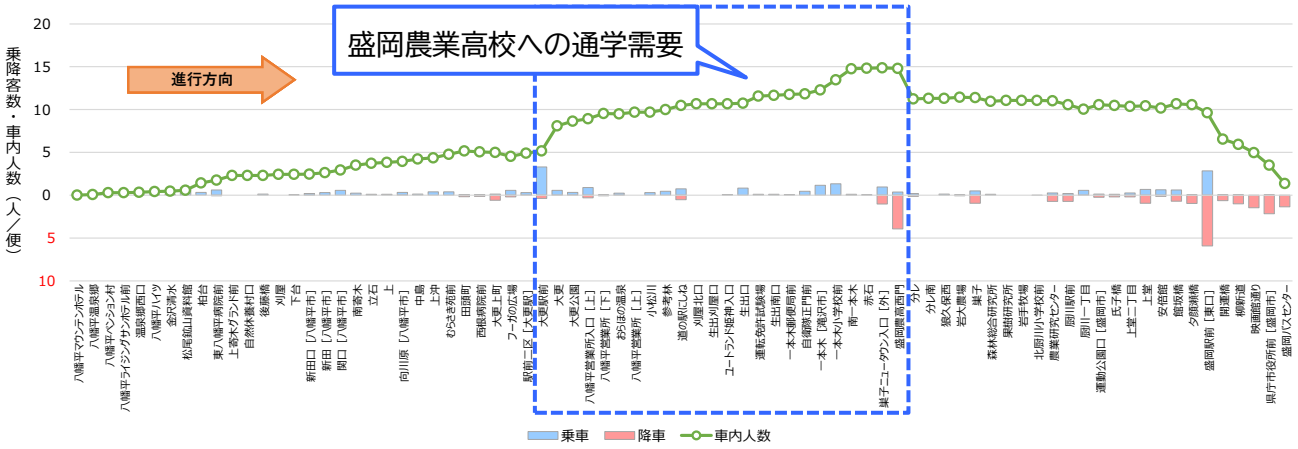


図 3-9　県北バス　A13 東八幡平線　上り（盛岡バスセンター方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

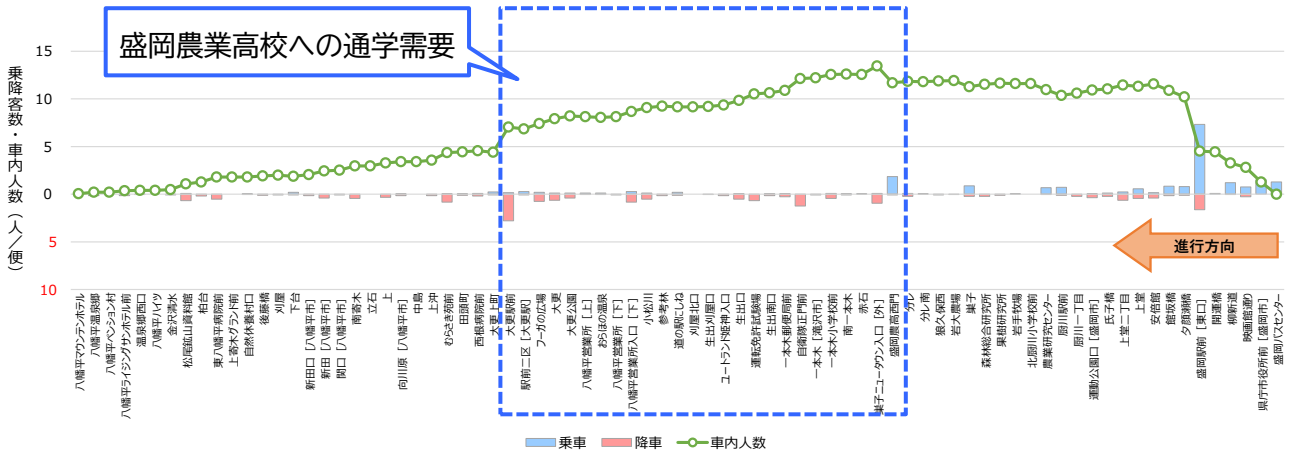


図 3-10　県北バス　A13 東八幡平線　下り（八幡平マウンテンホテル方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

・盛岡大学・沼宮内方面

上りは渋民付近～盛岡農業高校前間の利用が多くなっています。下りは盛岡駅前（東口）や盛岡農業高校前、イオンＳＣ盛岡渋民店での乗車が集中し、降車は盛岡大学前が最も多い等、上下で利用特性が異なります。

上り、下りで盛岡農高前での乗降、盛岡大学前での乗降が多いことから、盛岡大学及び盛岡農業高校への通学需要がみられます。

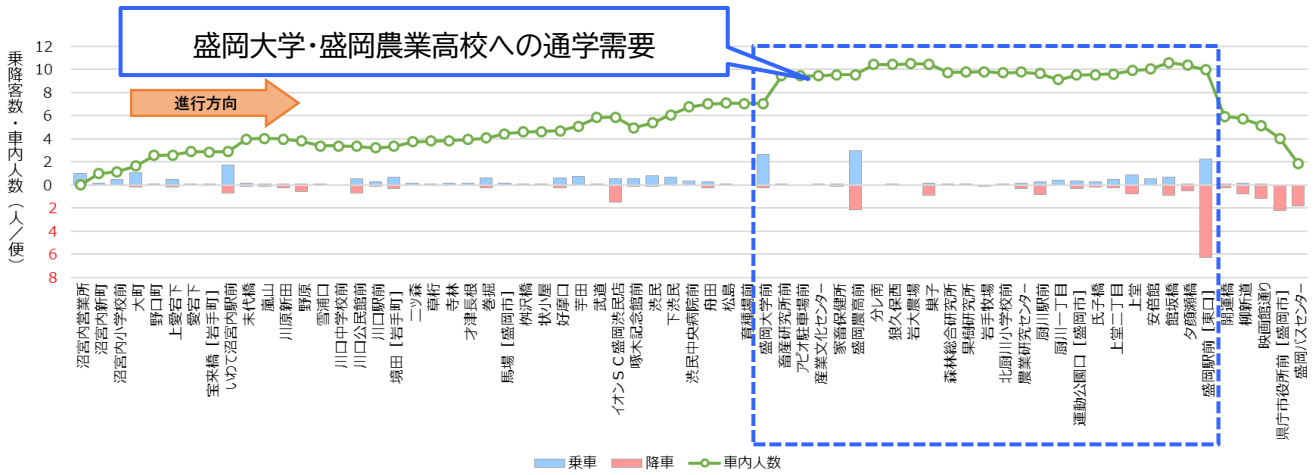


図 3-11　県北バス　B11 沼宮内線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

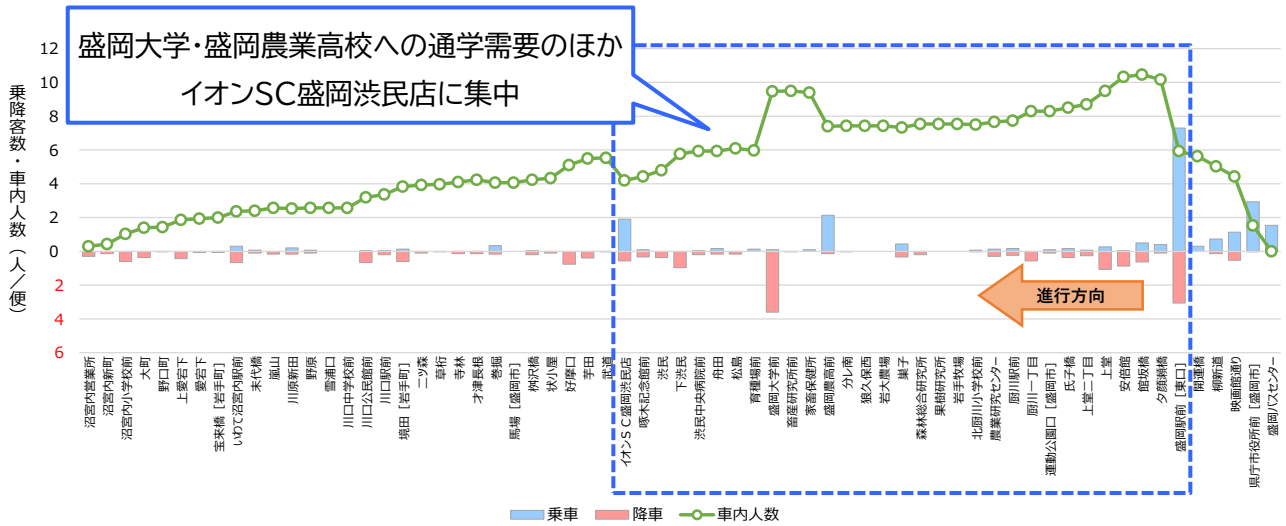


図 3-12　県北バス　B11 沼宮内線　下り（沼宮内営業所方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

・飯岡方面

上下ともに盛岡友愛病院前（道路沿い）～盛岡バスセンター間の広く分散した利用がみられます。

上りでは車内人数は中の橋通二丁目まで増加がみられ、盛岡バスセンターから盛岡駅前間の中心部での降車が多くみられることから、多くが中心部へ向かうために利用していることが分かります。

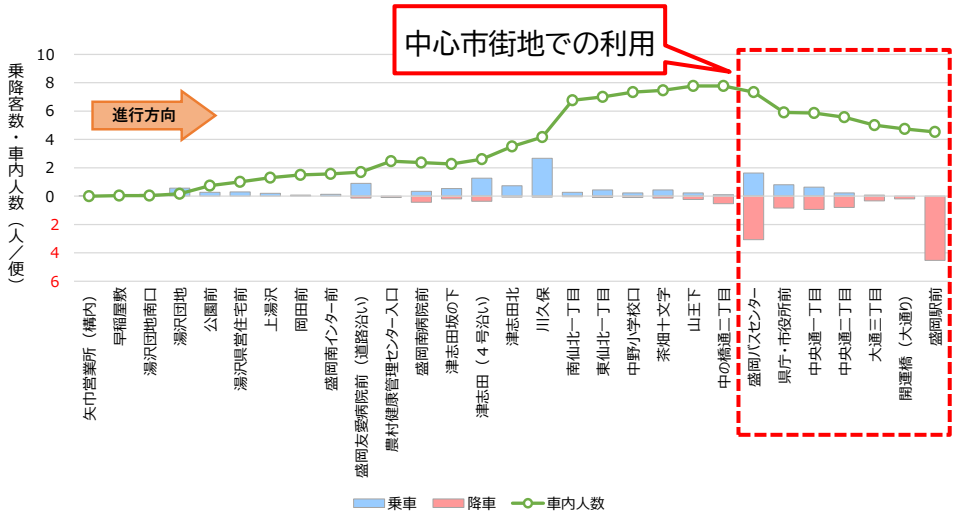


図 3-13　岩手県交通　510 南インター川久保線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

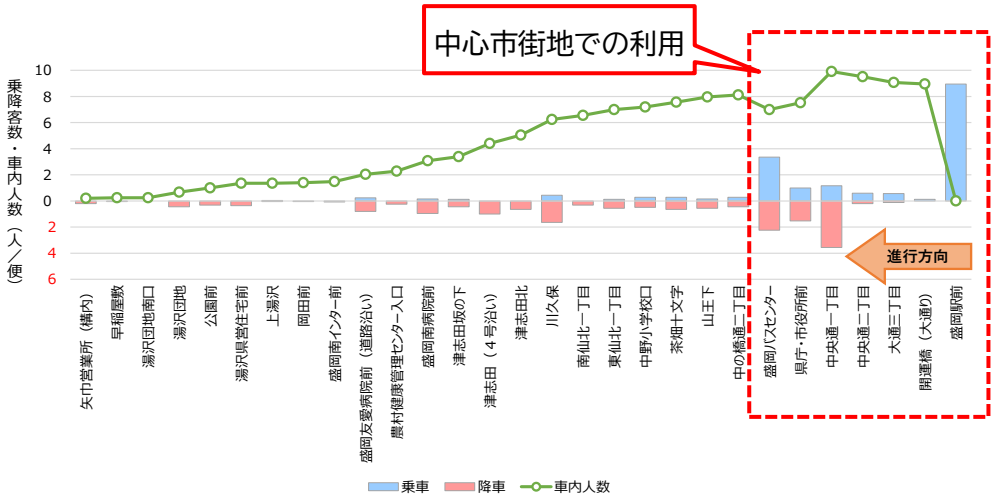


図 3-14　岩手県交通　510 南インター川久保線　下り（矢巾営業所方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

飯岡十文字（流通センター方面）から本宮小学校前まで一度乗車人数が増加し、本宮小学校南口までで一度乗車人数が減少しますが、その後盛岡バスセンターまで乗車人数が多い状態となっています。このことから、飯岡十文字（流通センター方面）から盛岡バスセンターまでの間は、乗車及び降車がどちらも利用が多い区間となっていることが分かります。

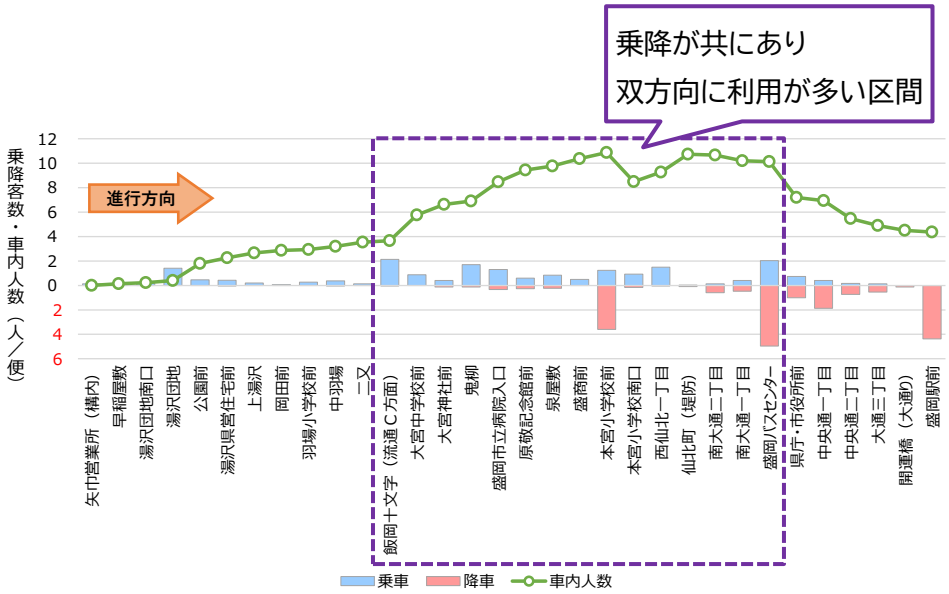


図 3-15　岩手県交通　504 本宮線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

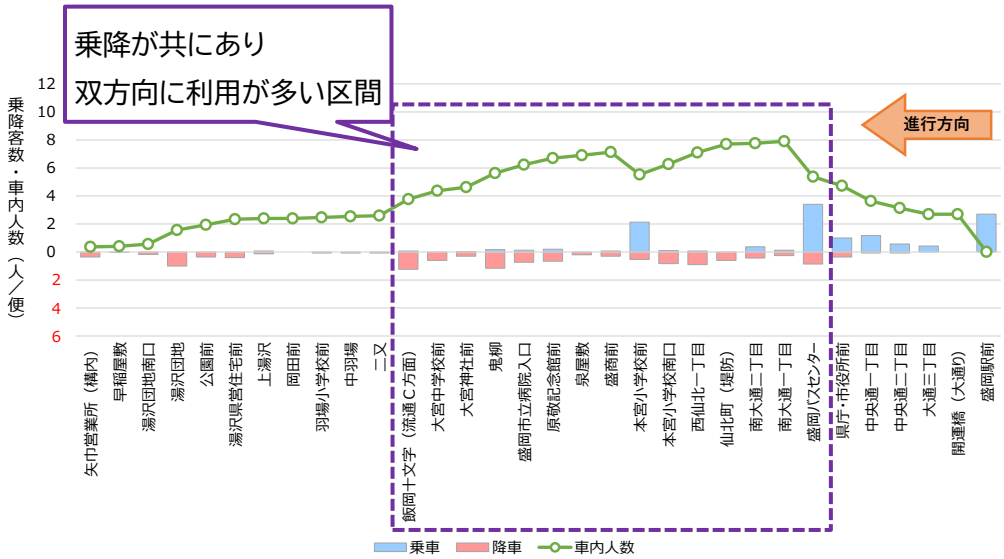


図 3-16　岩手県交通　504 本宮線　下り（矢巾営業所方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

・都南方面

乗降者が最も多いのは盛岡駅前ですが、都南営業所～盛岡バスセンター間にも分散して乗車、降車がみられます。

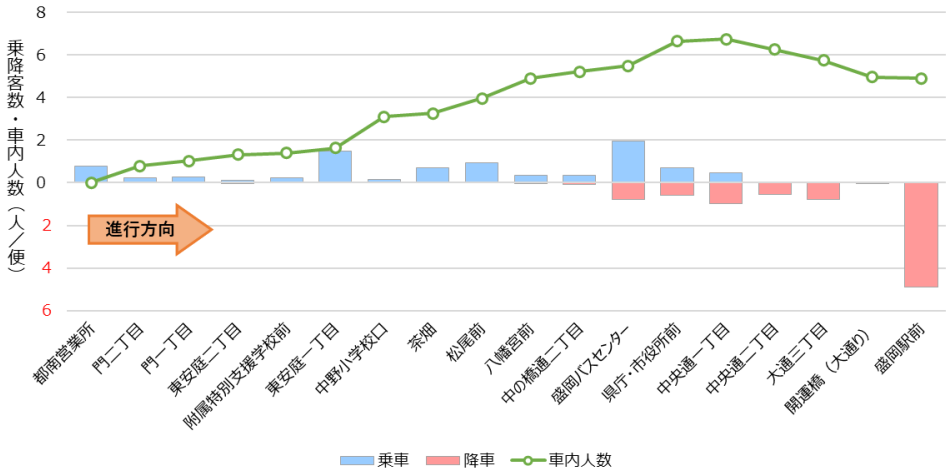


図 3-17　県交通　404 長岡線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

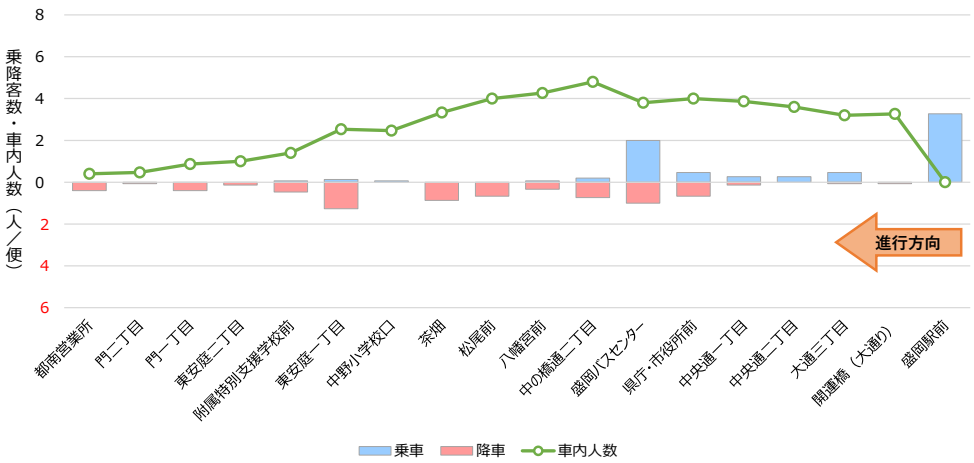


図 3-18　県交通　404 長岡線　下り（都南営業所方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

乙部～盛岡バスセンター間にかけて、利用が分散しています。車内人数が最も多くなるのは八幡宮前～中の橋通り二丁目付近です。

盛岡バスセンターから盛岡駅前は降車が多くみられることから、中心部を目的とした利用が多い路線であることが分かります。

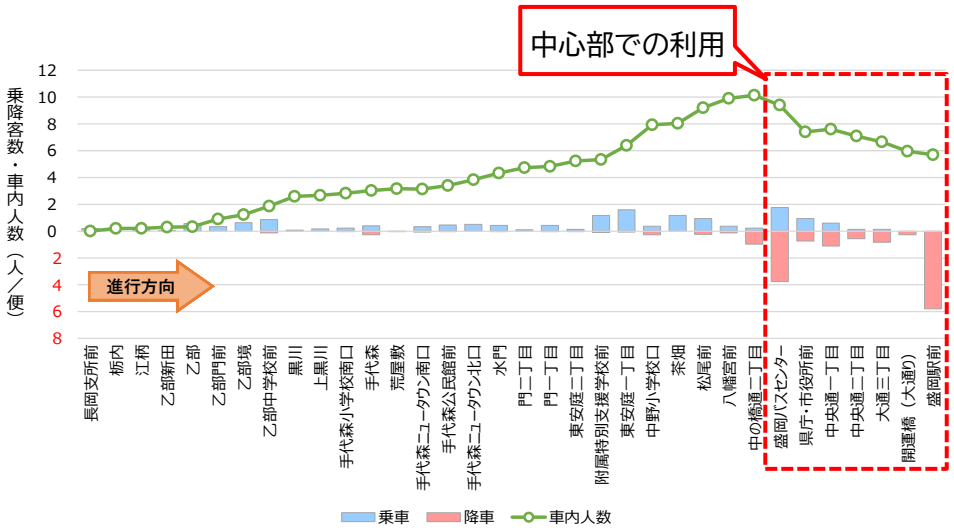


図 3-19　県交通　612 長岡線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

図 3-20　県交通　612 長岡線　下り（長岡支所前方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

・矢巾方面

上りは矢幅駅前、岩手医科大学附属病院での乗降が多く、利用者が入れ替わっています。下りは煙山保育園前での乗車も多く、上りと下りで利用形態が異なると考えられます。

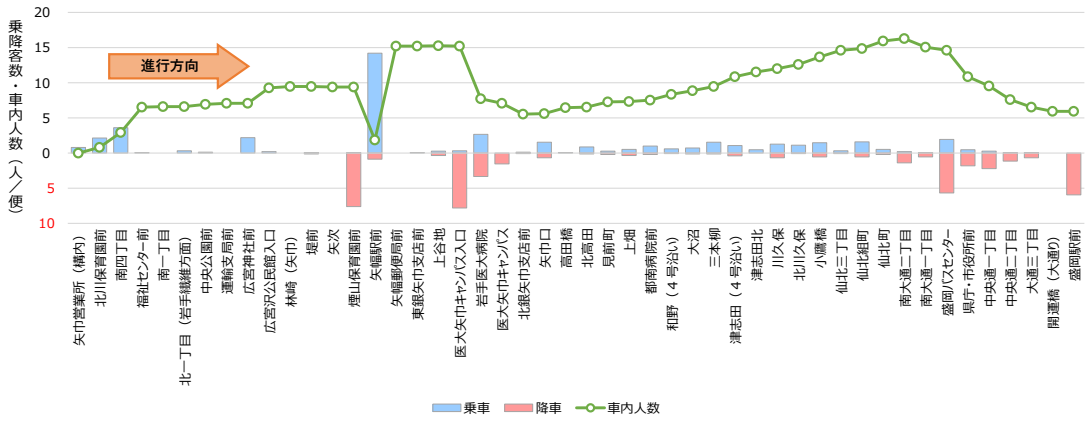


図 3-21　県交通　513　北高田線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

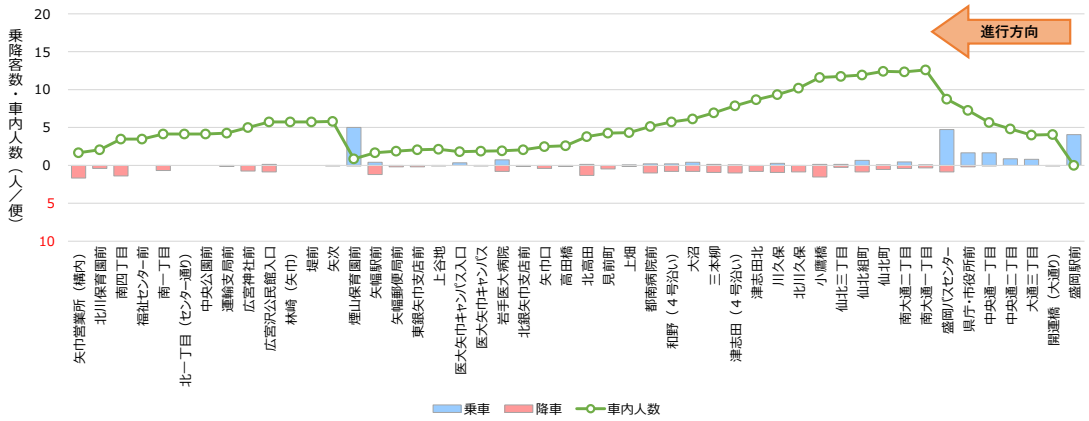


図 3-22　県交通　513　北高田線　下り（矢幅駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

・雫石方面

主に盛岡市内～イオンモール盛岡間、盛岡市内～繋温泉間の利用があるものと考えられます。

盛岡市繋地区や滝沢市内の区間に比べると、イオンモール盛岡での乗車や、盛岡駅から盛岡バスセンターまでの中心部での降車が多くみられることから、通勤や通学及び買い物の需要があることが分かります。

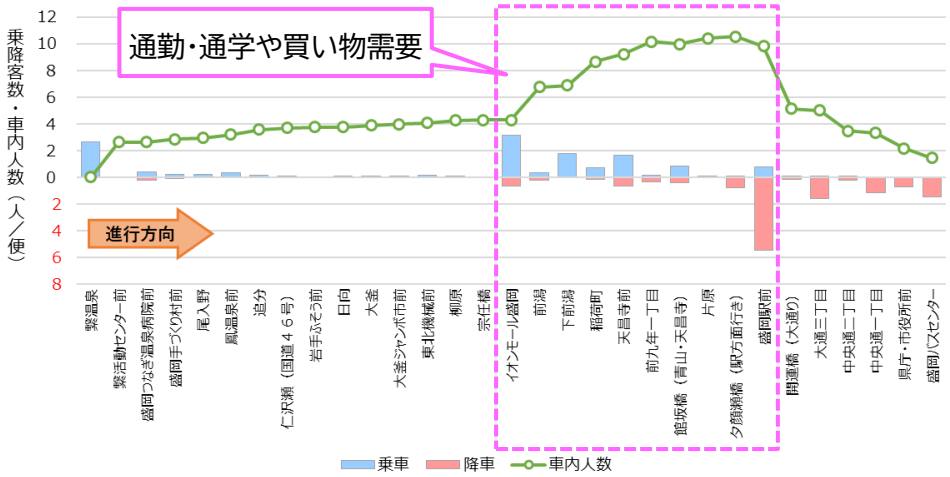


図 3-23　県交通　繋鶯宿線　上り（盛岡駅方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

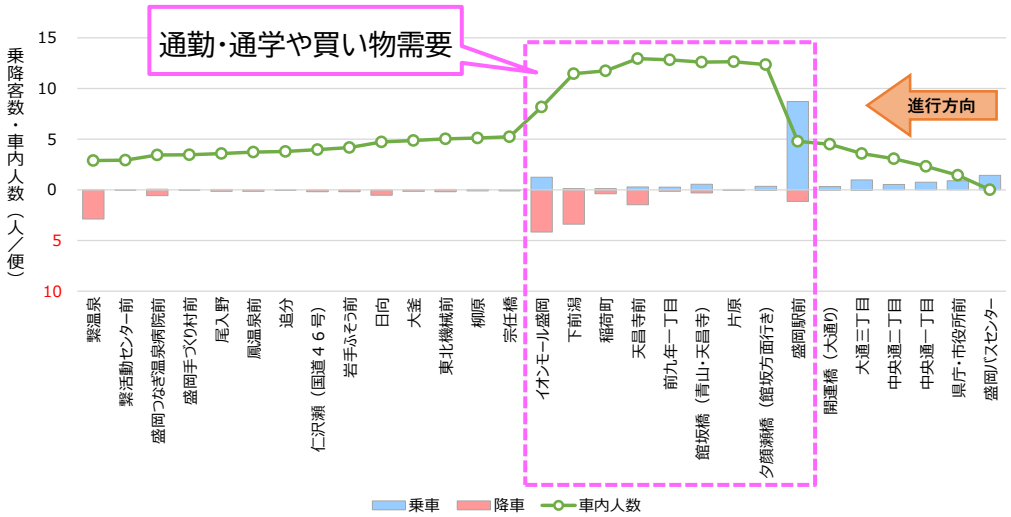


図 3-24　県交通　繋鶯宿線　下り（繋温泉方面）

資料：岩手県「乗降調査ダッシュボード（地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業）」（令和４年度（2022 年度）平常月データ）

■ 見直し想定エリア（盛岡市南西部・矢巾町北部）における補助要件の該当状況

盛岡市南西部から矢巾町北部の見直し想定エリアで運行されている路線バスの一部では、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金により、運行が維持されています。その一方で、一部の路線では、補助要件である輸送量 15 人/日を満たしておらず、被災地特例による激変緩和措置を適用し、補助を継続している路線があります。

【地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の主な補助要件】
- 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- 複数市町村にまたがる系統であること（平成 13 年（2001 年）３月 31 日時点で判定）
- １日当たりの計画運行回数が３回以上のもの
- 輸送量が 15 人～150 人／日と見込まれること
- 経常赤字が見込まれること

【地域間幹線系統補助における被災地特例による激変緩和措置要件】
- 輸送量 15 人未満であり、平均乗車密度５人以上は補助対象
  平均乗車密度５人未満は補助を減額（密度カット）

運行本数の減少に伴う輸送量の低下は、更なる利用者の減少に繋がることが予想されるため、利用者を確保することで、平均乗車密度を維持・向上させることが必要になります。

岩手県交通が運行する「505 飯岡線※」では、令和４年度（2022 年度）時点で輸送量 15 人未満となっているものの、平均乗車密度は５未満となっており、密度カットが実施されている状況にあります。

前述した通り、一部の路線では交通事業者負担により運行が維持されている厳しい状況にあるなかで、今後さらに利用者数が減少し、運行回数が減便となる場合、輸送量及び平均乗車密度の低下により、補助要件を満たさなくなることが懸念されます。

また、被災地特例による激変緩和措置が終了した場合、さらに厳しい状況になることから、現段階から路線再編を伴う見直しが必要になります。

※岩手県交通　505 飯岡線については、盛岡駅前を発着する系統のみ
（盛岡バスセンターを発着する系統は除外）

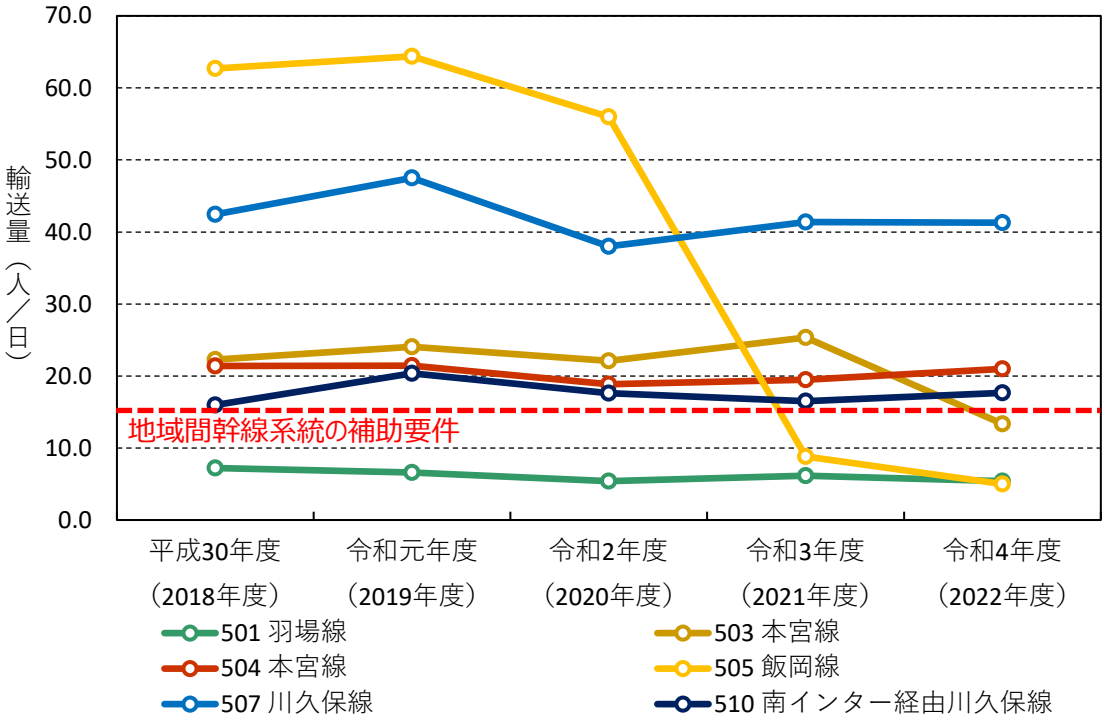


図 3-25　見直し想定エリア（盛岡市南西部・矢巾町北部）の輸送量の推移

資料：交通事業者提供

※　501 羽場線は自主運行路線、503 本宮線は県単補助路線

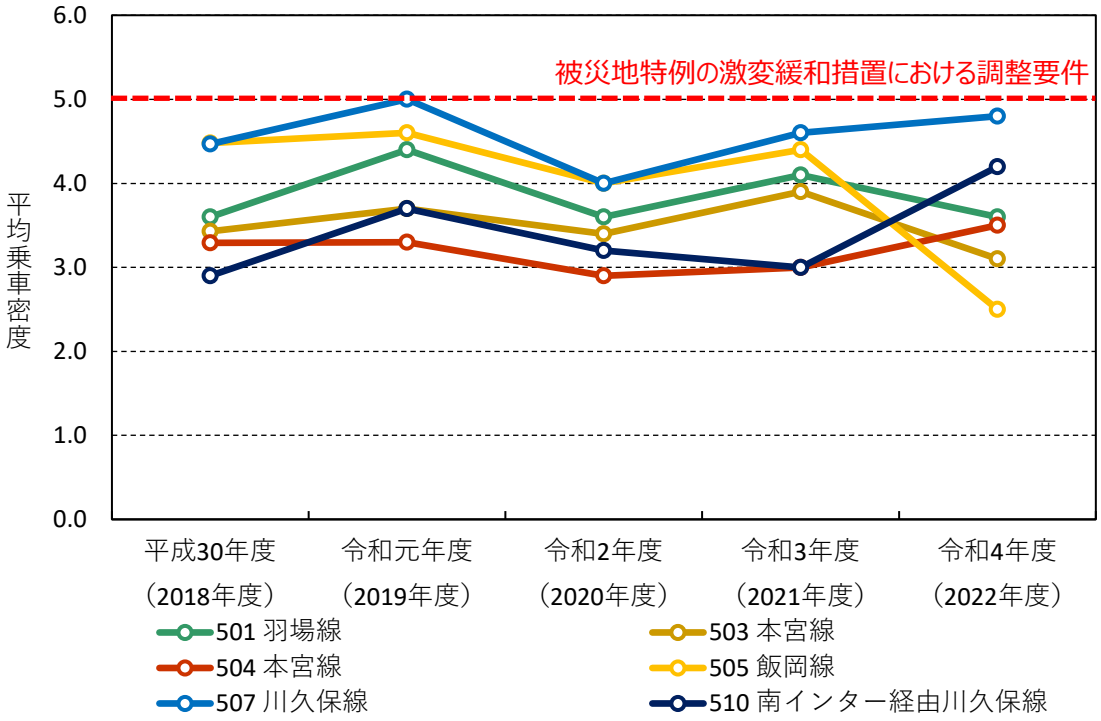


図 3-26　見直し想定エリア（盛岡市南西部・矢巾町北部）の平均乗車密度の推移

資料：交通事業者提供

■ 見直し想定エリアにおける停留所別乗降者数

令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬において、盛岡市南西部から矢巾町北部の見直し想定エリアにおける路線バスの乗降調査を実施しました。

盛岡市湯沢団地付近や矢巾町流通センター付近から盛岡市立病院や川久保以北へ乗り通す利用が確認できたものの、飯岡十文字より南側の利用者は 10 人以下と少ない状況にありました。また、川久保線のように矢巾町流通センターから飯岡駅前のように、鉄道との乗り継ぎと想定される利用や短区間での利用も確認されました。

調査結果より、利用者が少ない区間では供給量が過剰であり、小型車両での運行の見直しや幹線と支線を区分した運行形態の見直しが必要です。

・岩手県交通 **501** 羽場線

朝ピーク時間帯の盛岡方面では、矢巾営業所～羽場口の利用がなく、上飯岡以北での乗車に留まっています。日中時間帯の矢巾営業所方面についても、羽場線単独区間での乗降はなく、他路線の利用で代替できることが想定されます。

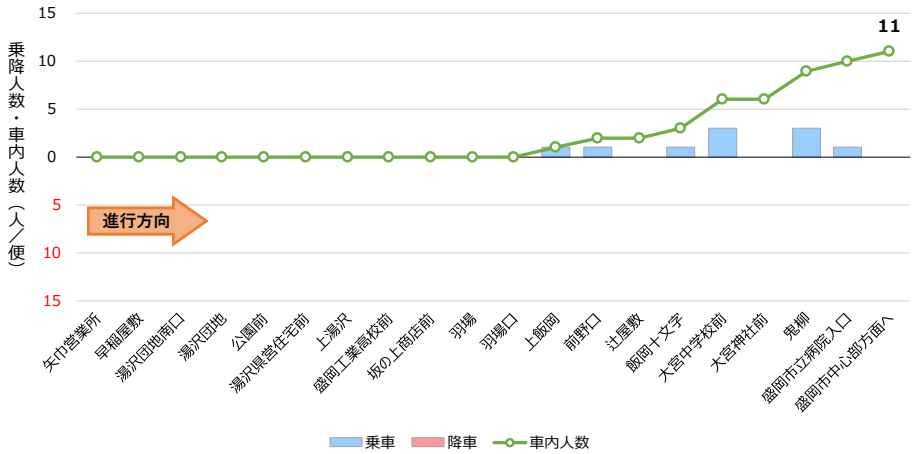


図 3-27　羽場線 平日・朝ピーク（矢巾営業所 6:50 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

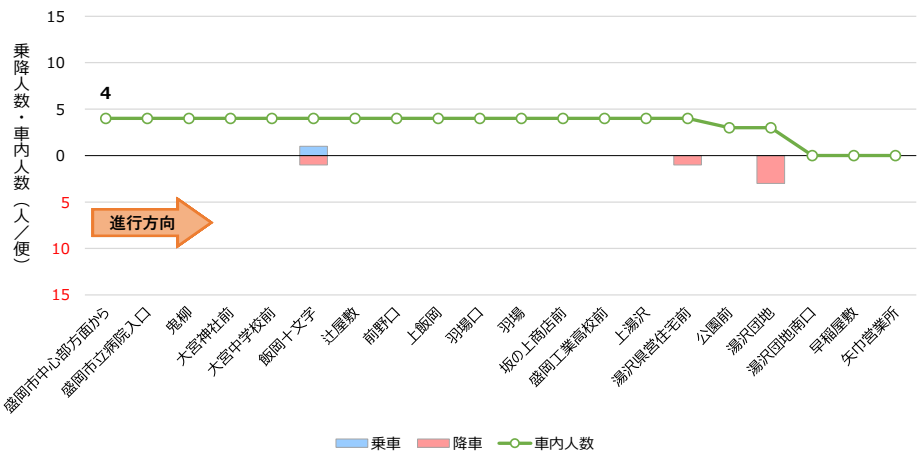


図 3-28　羽場線 平日・日中時間帯（矢巾営業所 15：56 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

・岩手県交通 **503** 本宮線（流通会館経由）

朝ピーク時間帯の盛岡方面では、飯岡十文字以北での乗車しかありません。日中時間帯の矢巾営業所方面については、本宮線（流通会館経由）単独区間での降車はあるものの各１人であり、盛岡市立病院以北より乗り通す利用者も６人と少なくなっています。

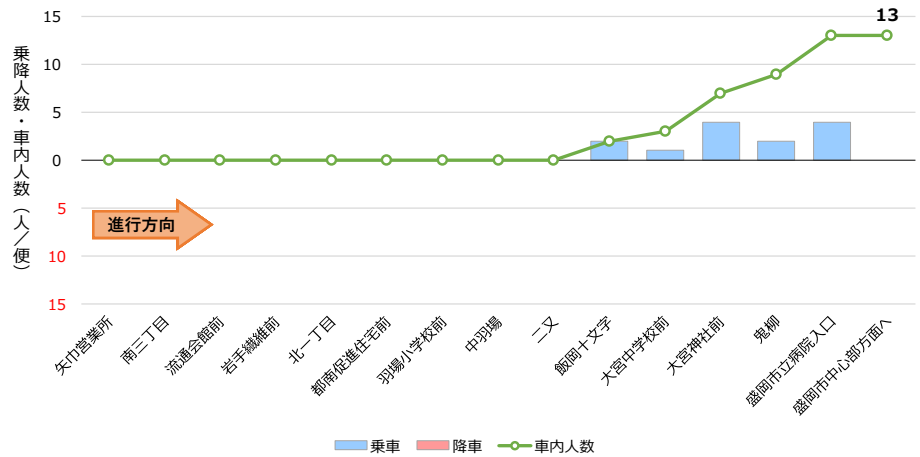


図 3-29　本宮線（流通会館前経由）
平日・朝ピーク（矢巾営業所 7:25 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

図 3-30　本宮線（流通会館前経由）

平日・日中時間帯（矢巾営業所 10:48 着）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

・岩手県交通 **504** 本宮線（湯沢団地経由）

朝ピーク時間帯及び日中時間帯の盛岡方面では、湯沢団地付近からの利用が一定数あり、飯岡十文字以北で利用が増えてきます。日中時間帯の矢巾営業所方面は、飯岡十文字以南では降車が１人のみとなっています。

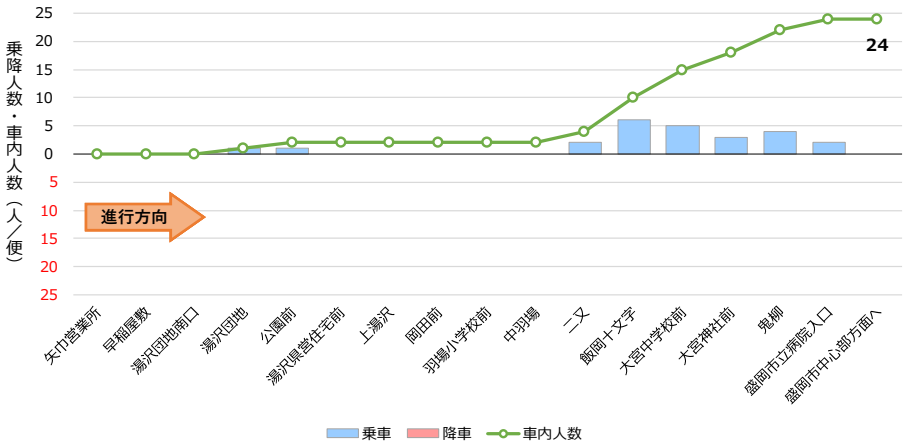


図 3-31　本宮線（湯沢団地経由）

平日・朝ピーク（矢巾営業所 7:05 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

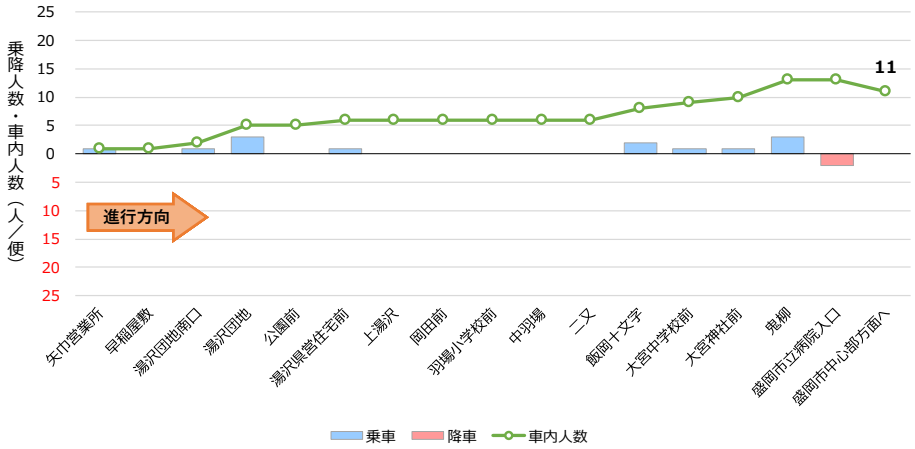


図 3-32　本宮線（湯沢団地経由）

平日・日中時間帯（矢巾営業所 11:00 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

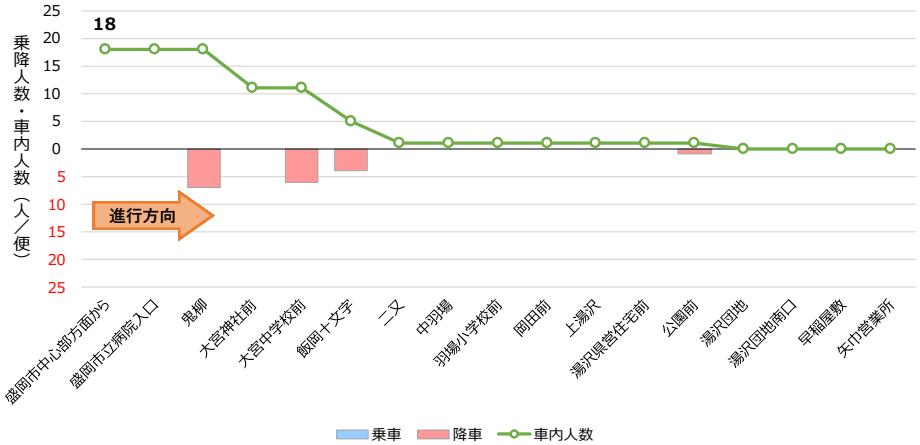


図 3-33　本宮線（湯沢団地経由）

平日・日中時間帯（矢巾営業所 15:09 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

・岩手県交通 **505** 飯岡線

飯岡線についても本宮線（湯沢団地経由）と同様の利用状況であり、湯沢団地付近～飯岡中学校間の利用が少ない状況です。飯岡支所以北の市街地に近づくにつれ利用者が増加します。日中時間帯の矢巾営業所方面については、ほとんどが湯沢団地付近の利用者となっています。

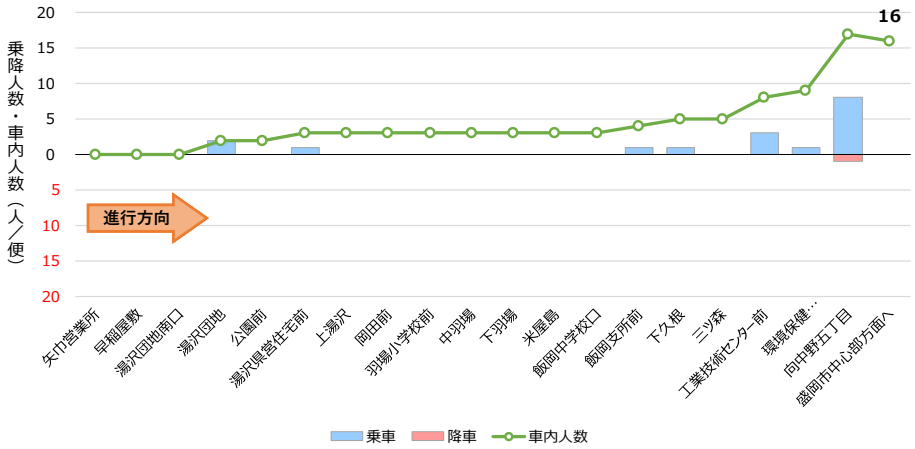


図 3-34　飯岡線 平日・朝ピーク（矢巾営業所 7:40 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

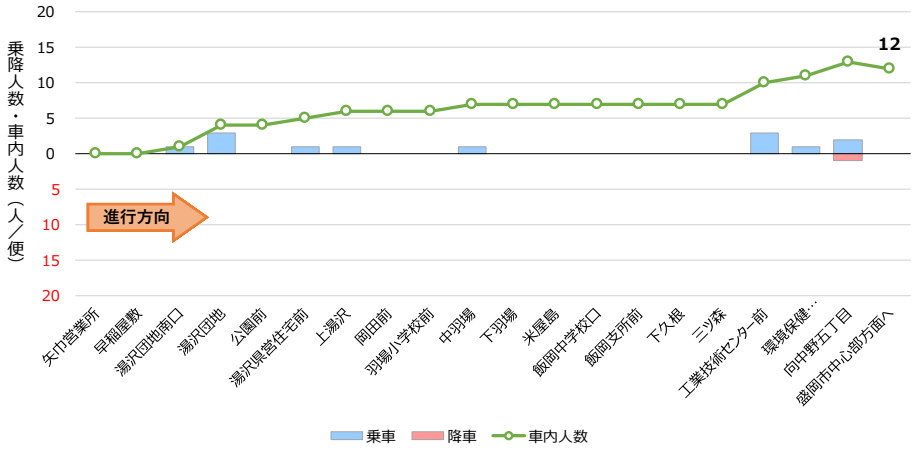


図 3-35　飯岡線 平日・日中時間帯（矢巾営業所 9:30 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

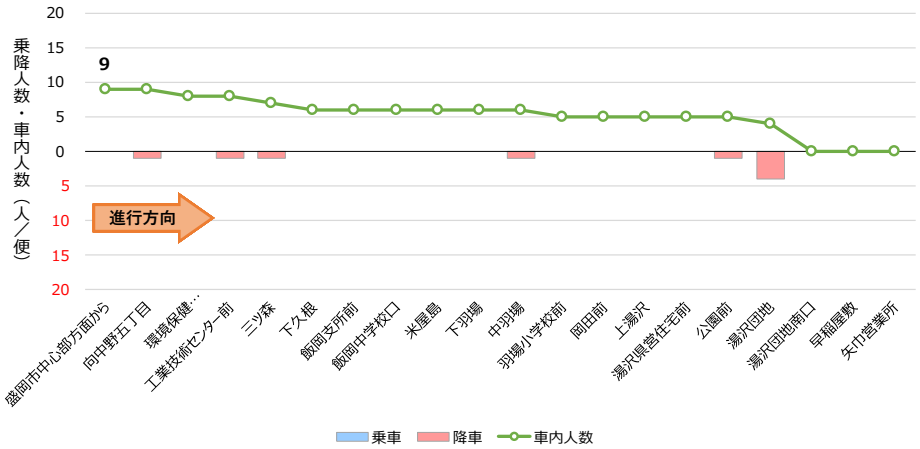


図 3-36　飯岡線 平日・日中時間帯（矢巾営業所 14:12 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

・岩手県交通 **507** 川久保線

朝ピーク時間帯及び日中時間帯の盛岡方面では、飯岡駅口以南では利用者が少なく、一部の利用者は飯岡駅前で降車している短距離利用となっています。日中時間帯の矢巾営業所方面でも短距離利用が少数ではあるものの確認されています。

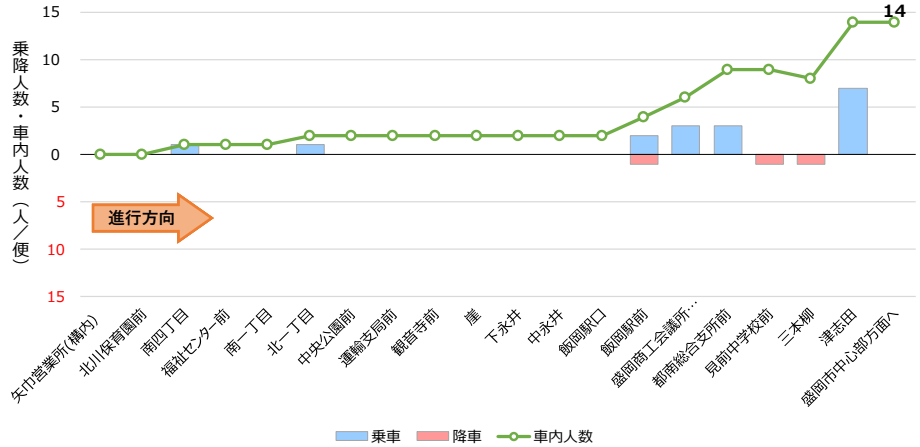


図 3-37　川久保線 平日・朝ピーク（矢巾営業所 7:30 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

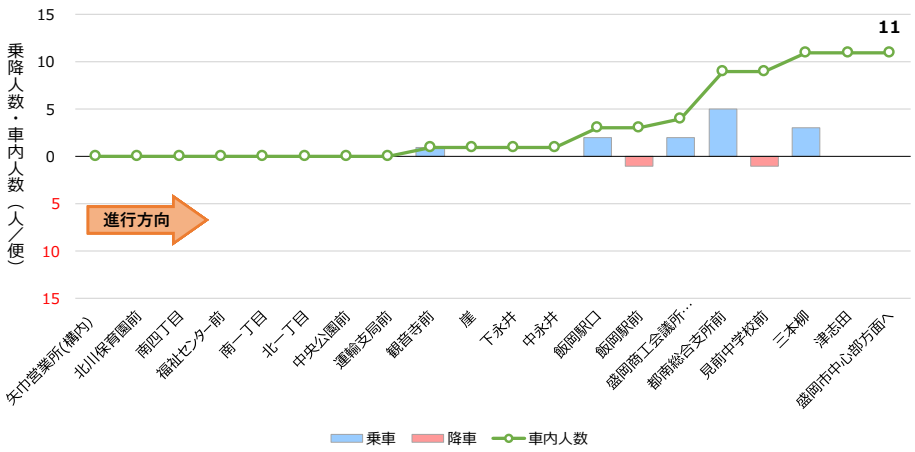


図 3-38　川久保線 平日・日中時間帯（矢巾営業所 9:50 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

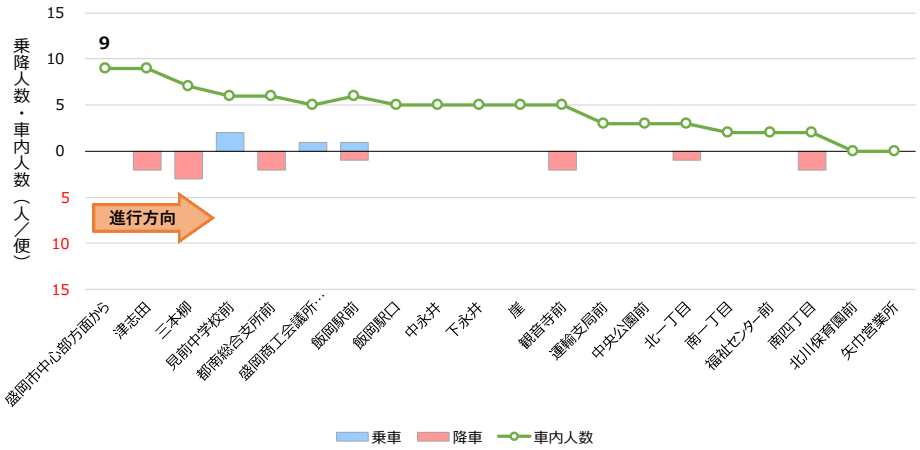


図 3-39　川久保線 平日・日中時間帯（矢巾営業所 14:39 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数
資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

・岩手県交通 **510** 南インター経由川久保線

朝ピーク時間帯及び日中時間帯の盛岡方面では、利用者は少ないもののまばらに利用されています。日中時間帯の矢巾営業所方面については、盛岡友愛病院前以南での利用はありませんでした。盛岡友愛病院への公共交通利用は限定的となっています。

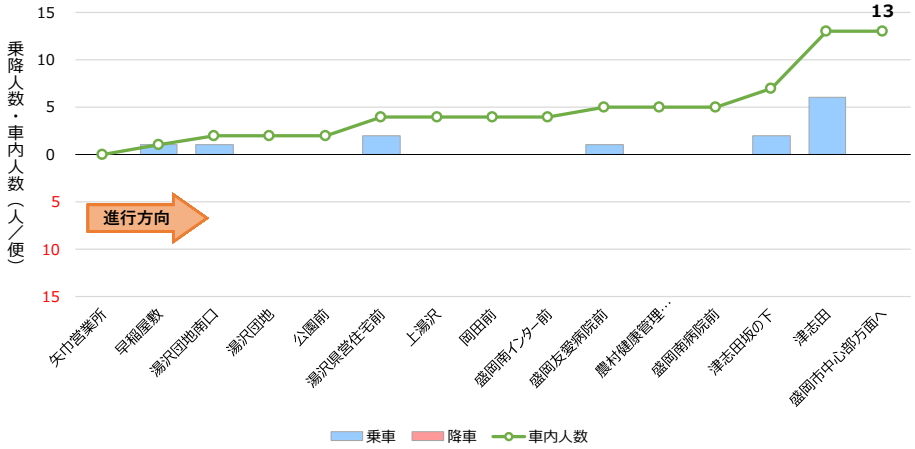


図 3-40　南インター経由川久保線

平日・朝ピーク（矢巾営業所 8:30 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

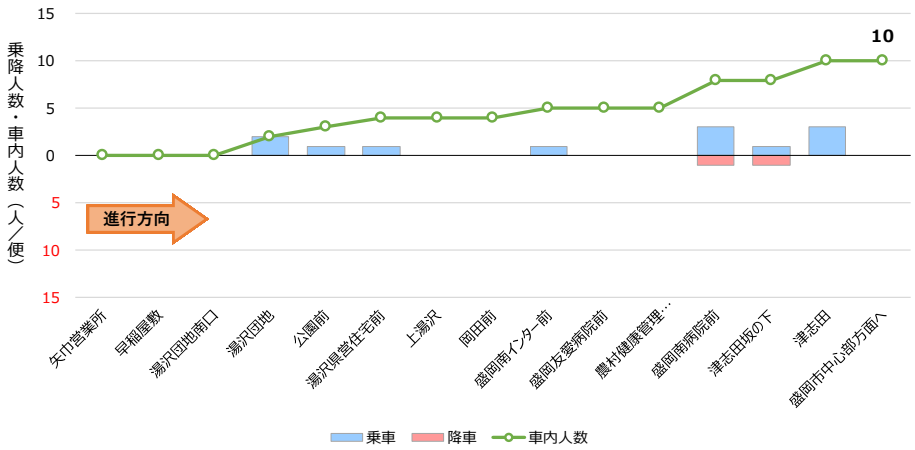


図 3-41　南インター経由川久保線

平日・日中時間帯（矢巾営業所 9:15 発）・盛岡駅前方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

図 3-42　南インター経由川久保線

平日・日中時間帯（矢巾営業所 16:39 着）・矢巾営業所方面の停留所別乗降者数

資料：盛岡市・矢巾町「盛岡市南西部・矢巾町北部乗降調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

■ 複数のバス事業者による運行区間（盛岡駅前～巣子間）の遅延状況

令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬において、バス事業者３社が並行している区間である盛岡駅前から巣子間における遅延状況調査を実施しました。

調査結果より、バス事業者各社に遅延状況の違いがあるものの、上堂や館坂等の主要交差点付近で遅延が拡大する傾向にあること、早発しないように余裕の少ないダイヤ設定となっていることを、運行ダイヤの見直しにおいて配慮する必要があります。

また、各社で所要時間に違いがあることや９～17 時の日中時間帯は、遅延の発生状況が異なるもののバス停留所間の所要時間を変更していないことが明らかとなりました。

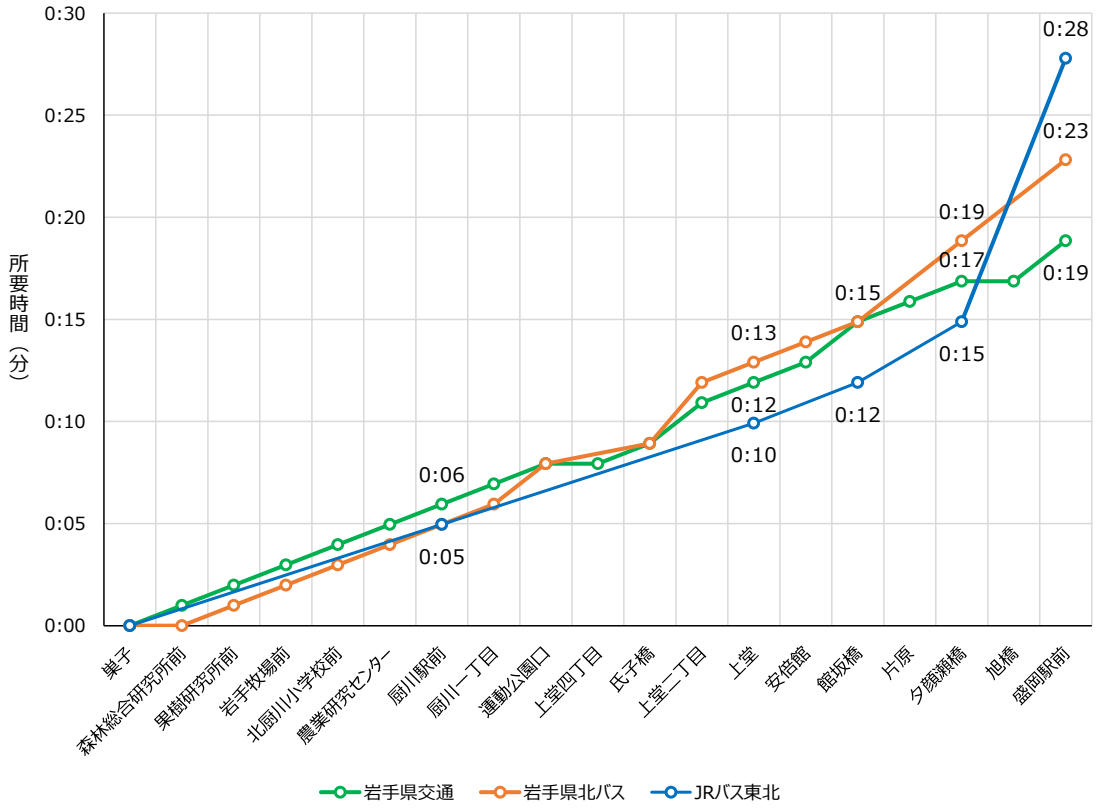


図 3-43　バス事業者における所要時間（盛岡駅前方面）

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

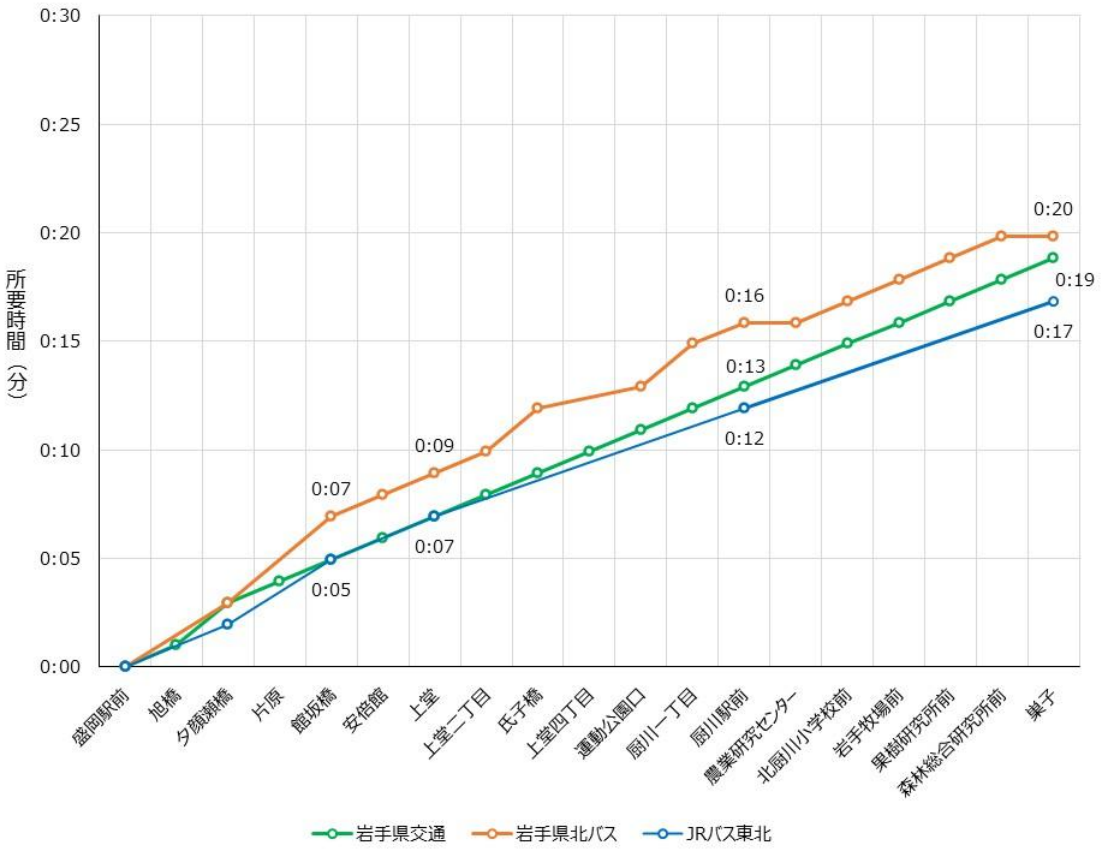


図 3-44　バス事業者における所要時間（巣子方面）
資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

① 岩手県交通

岩手県交通では、９～17 時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、上下線共に 19 分となっています。盛岡駅前方面は、氏子橋～上堂二丁目間及び館坂橋～旭橋間で遅延が拡大しています。巣子方面は、片原～館坂橋間で遅延が拡大しています。

巣子方面では、盛岡到着時点で遅延が発生している状況にあり、運行ダイヤの見直しを検討することが必要になります。また、平日よりも土休日の方が、遅延が大きくなる傾向にあり、特に夕方に近づくにつれ遅延が拡大する傾向にあるため、実態に合わせたゆとりのある運行ダイヤへの見直しを検討する必要があります。

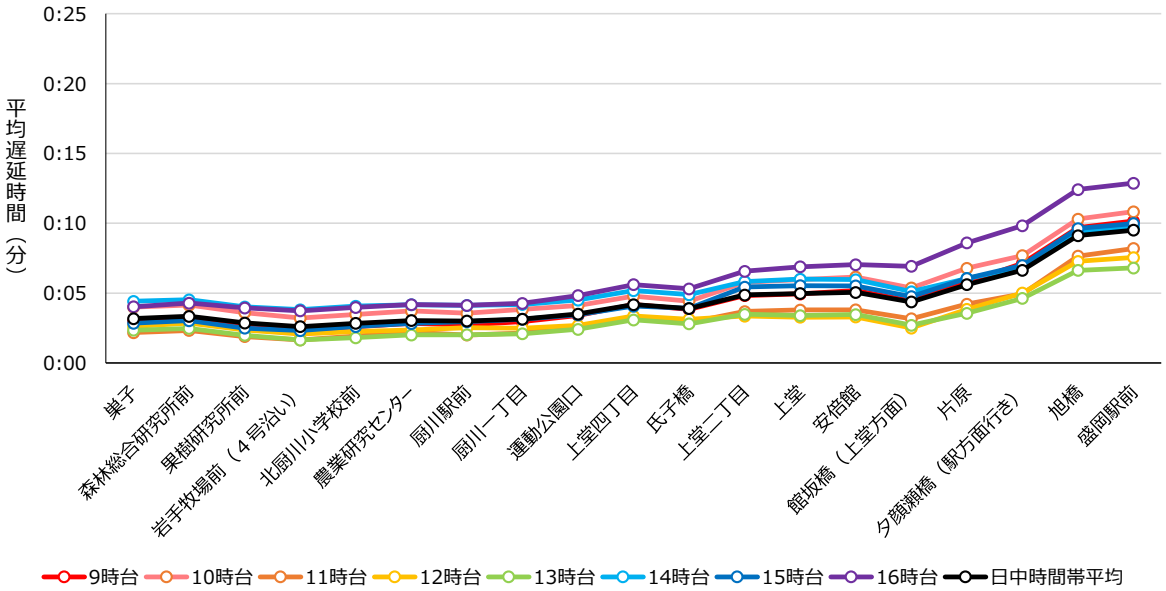


図 3-45　岩手県交通 盛岡駅前方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

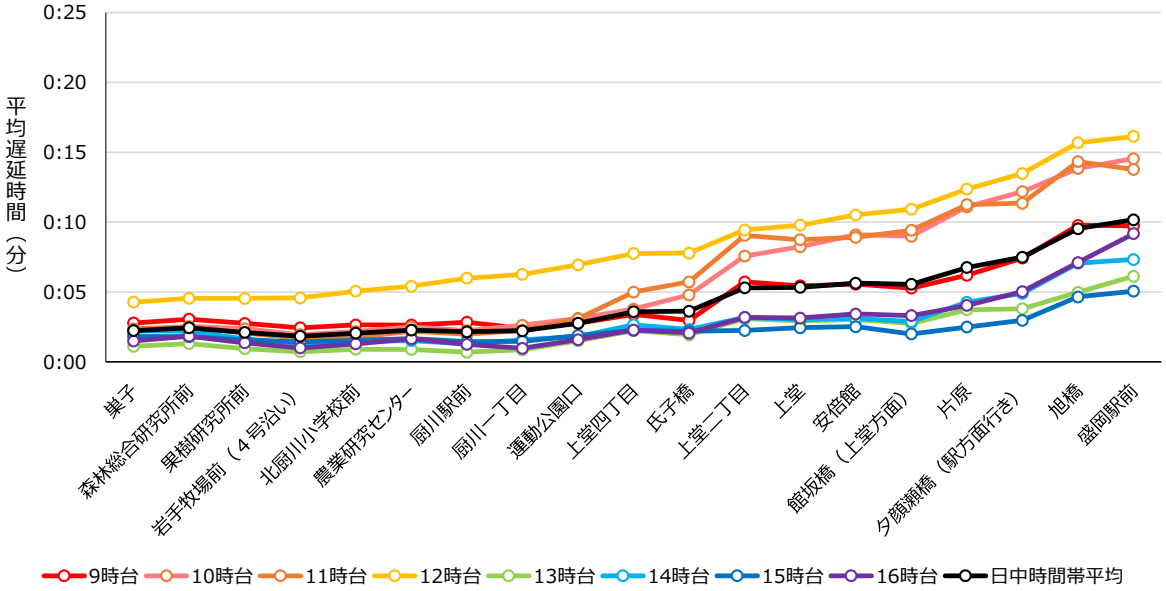


図 3-46　岩手県交通 盛岡駅前方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

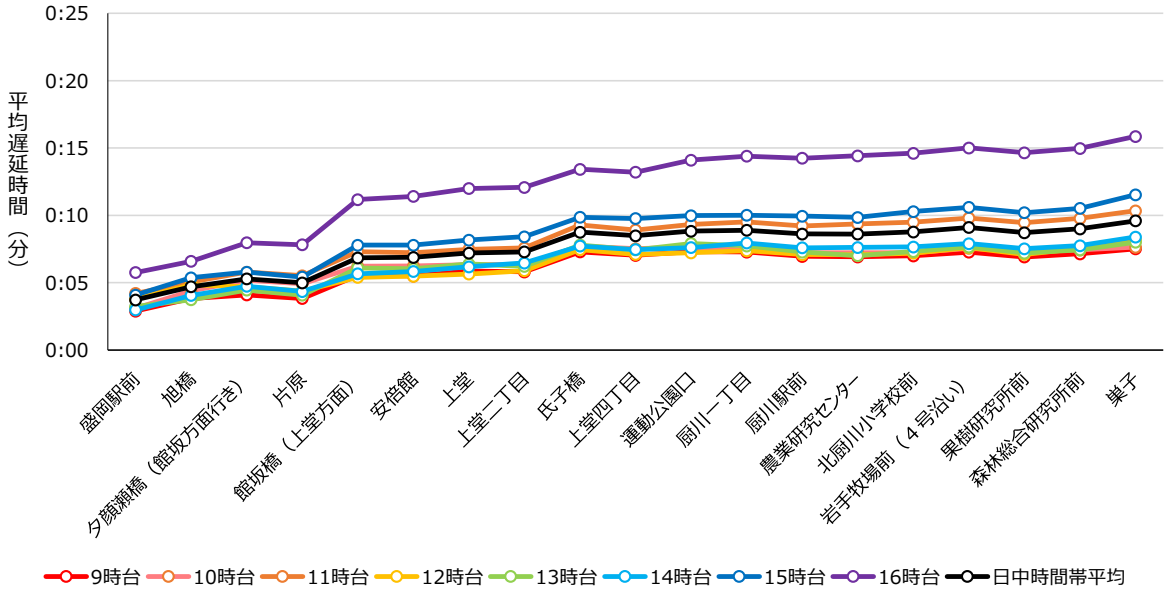


図 3-47　岩手県交通 巣子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

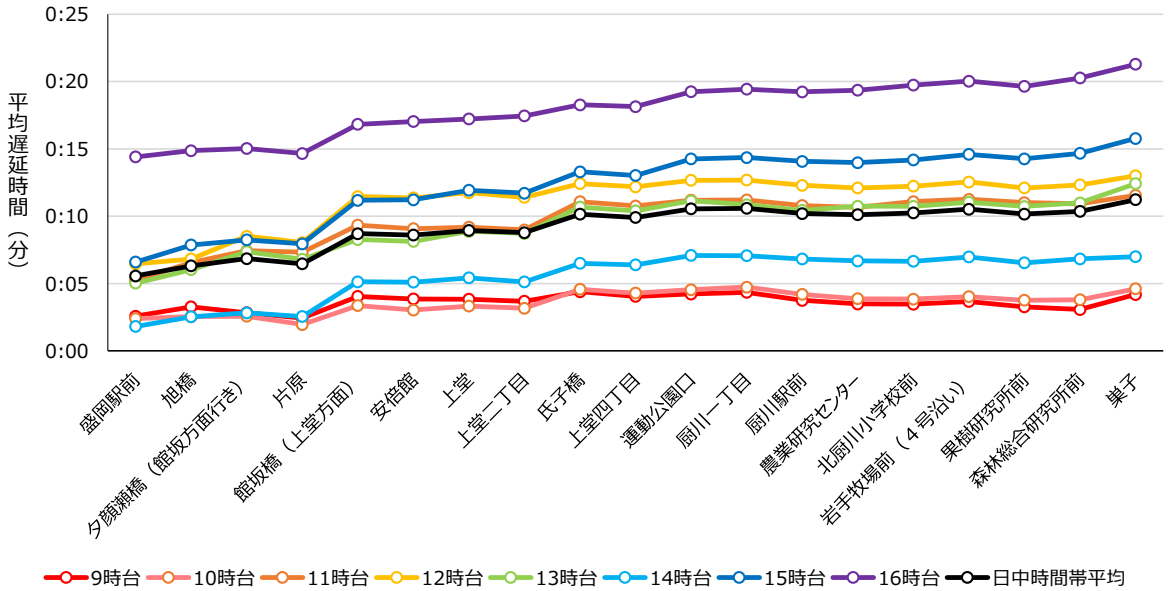


図 3-48　岩手県交通 巣子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

② 岩手県北バス

岩手県北バスでは、９～17 時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、盛岡駅前［東口］方面が 23 分、巣子方面が 20 分と、岩手県交通よりも停車数が少ないものの余裕を持たせた運行ダイヤとなっています。

盛岡駅前［東口］方面は、氏子橋から盛岡駅前［東口］付近まで遅延状況が拡大する傾向にあり、巣子方面では盛岡駅前付近や氏子橋～運動公園口間で遅延が拡大する傾向にあります。

岩手県交通と同様に、平日よりも土休日の方が、遅延が拡大する傾向にあります。また、盛岡駅前［東口］到着時の遅延が回復しないため、運行ダイヤの見直しにあたり盛岡バスセンター～盛岡駅前［東口］間の遅延状況を考慮する必要があります。

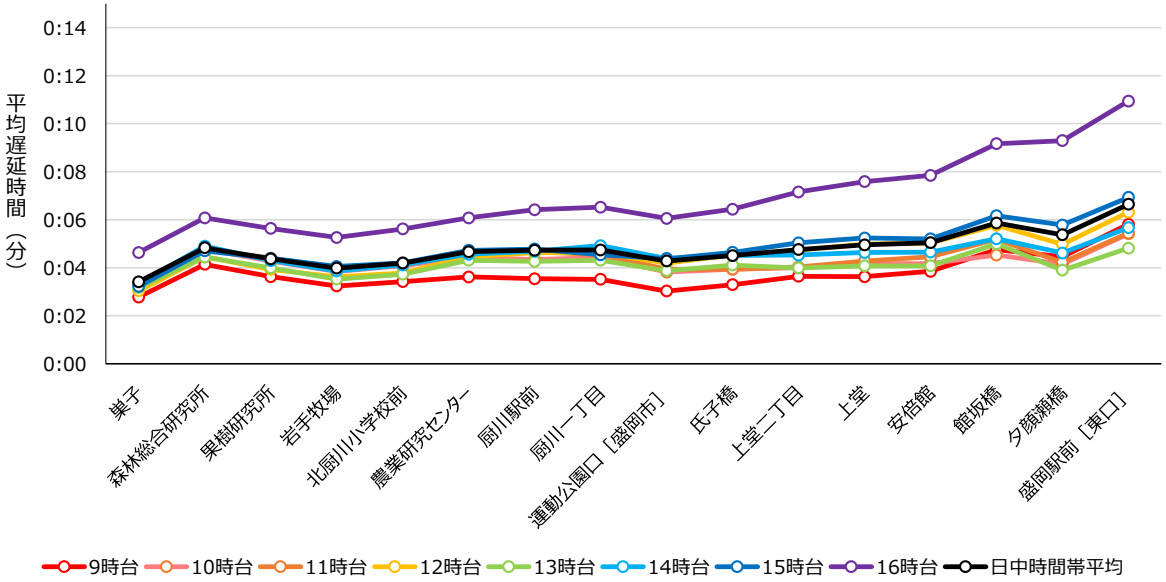


図 3-49 岩手県北バス 盛岡駅前［東口］方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

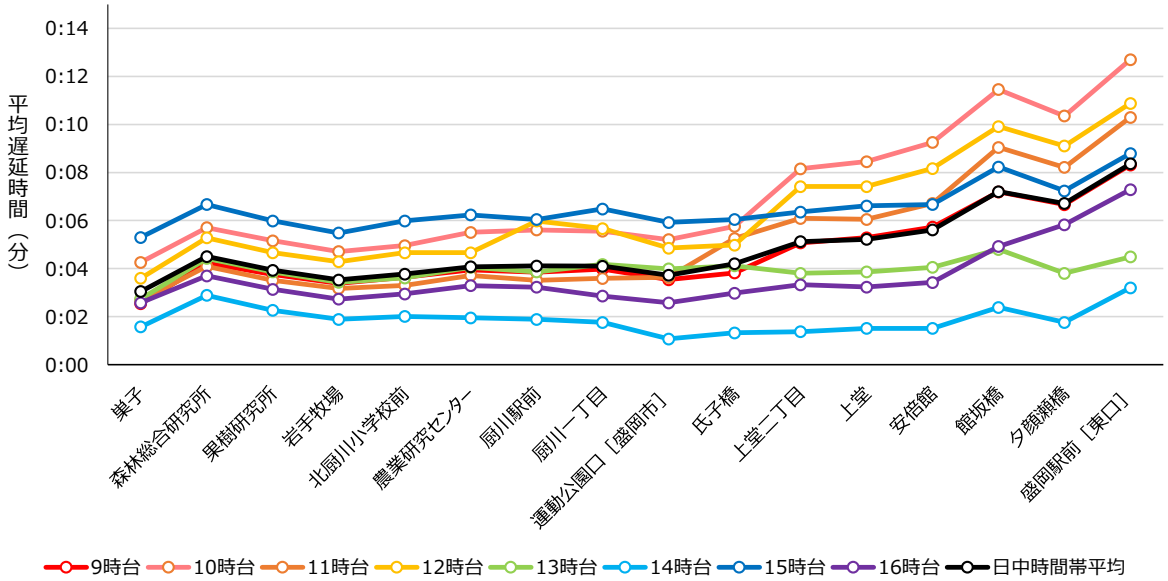


図 3-50　岩手県北バス 盛岡駅前［東口］方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

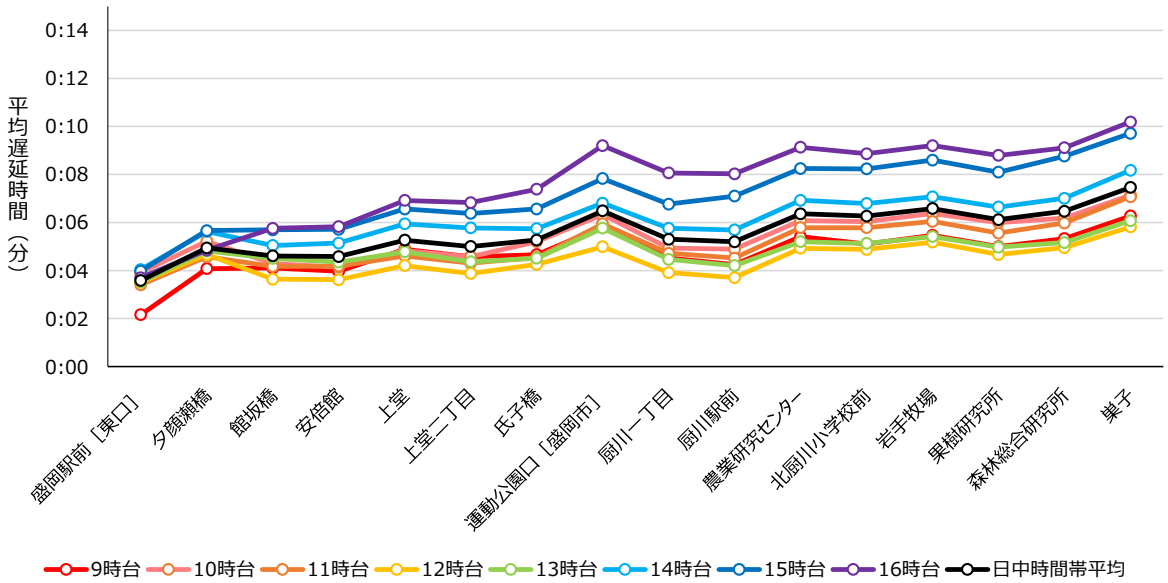


図 3-51　岩手県北バス 巣子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

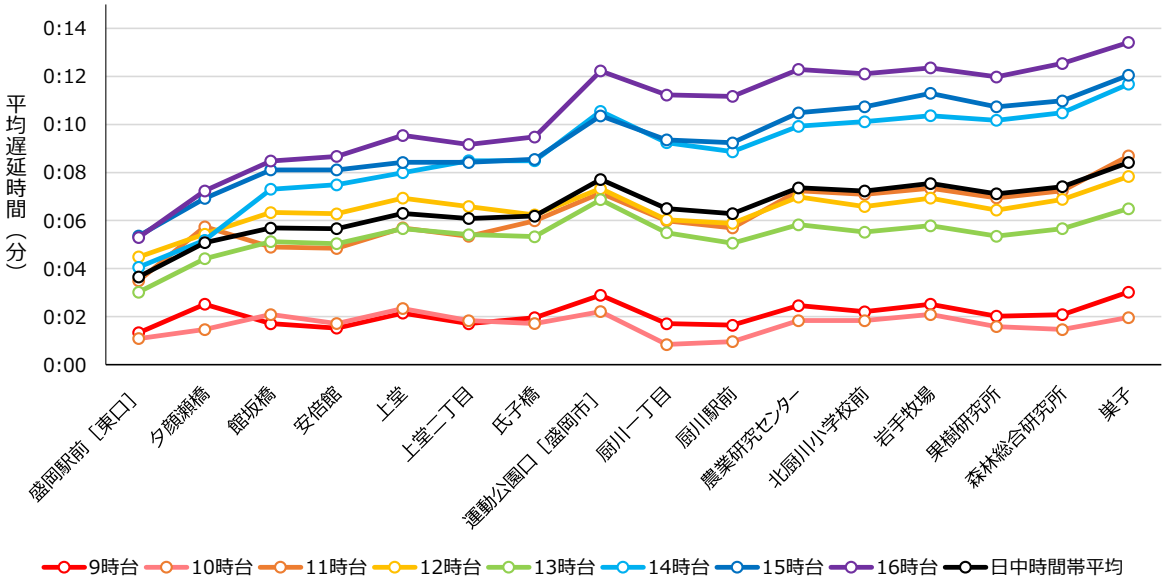


図 3-52　岩手県北バス 巣子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

③ JRバス東北

ＪＲバス東北では、９～17 時までの盛岡駅前～巣子間の時刻表上の所要時間は、盛岡駅東口方面が 28 分、巣子方面が 17 分となっており、盛岡駅東口方面における夕顔瀬橋～盛岡駅東口間の所要時間は、盛岡駅東口でのダイヤ調整の都合上が 13 分間となっています。盛岡駅東口到着時点で遅延が改善しているように見えるものの、実際は夕顔瀬橋到着時点の遅延が継続しています。

長距離路線であるため、盛岡駅東口方面は巣子到着時点で大幅な遅延が発生している状況にあり、ダイヤ調整にあたり、路線の特性を考慮する必要があります。

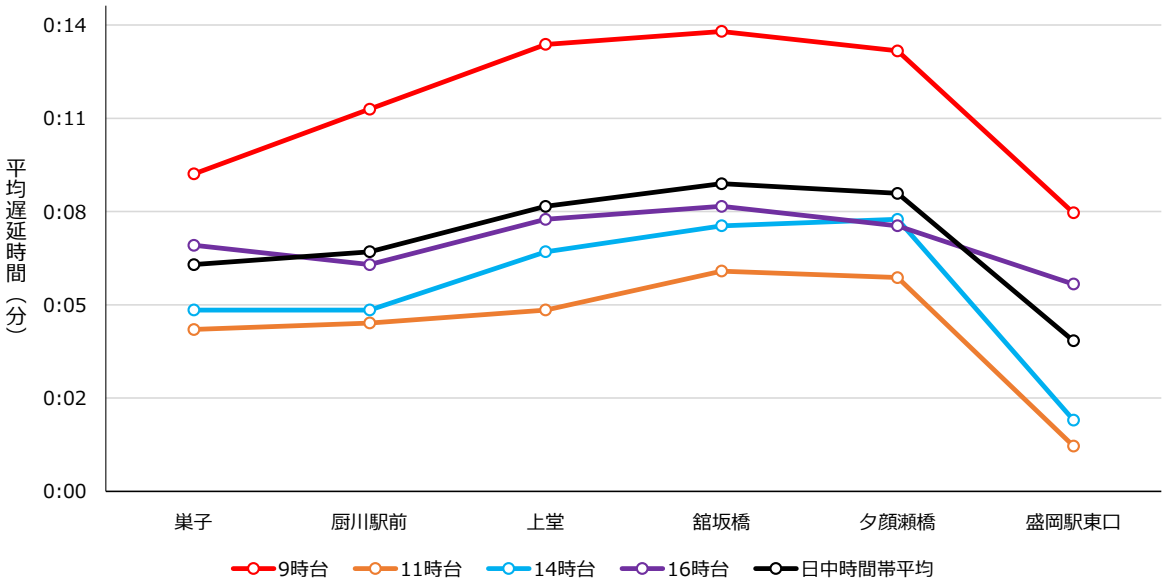


図 3-53　JR バス東北 盛岡駅東口方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

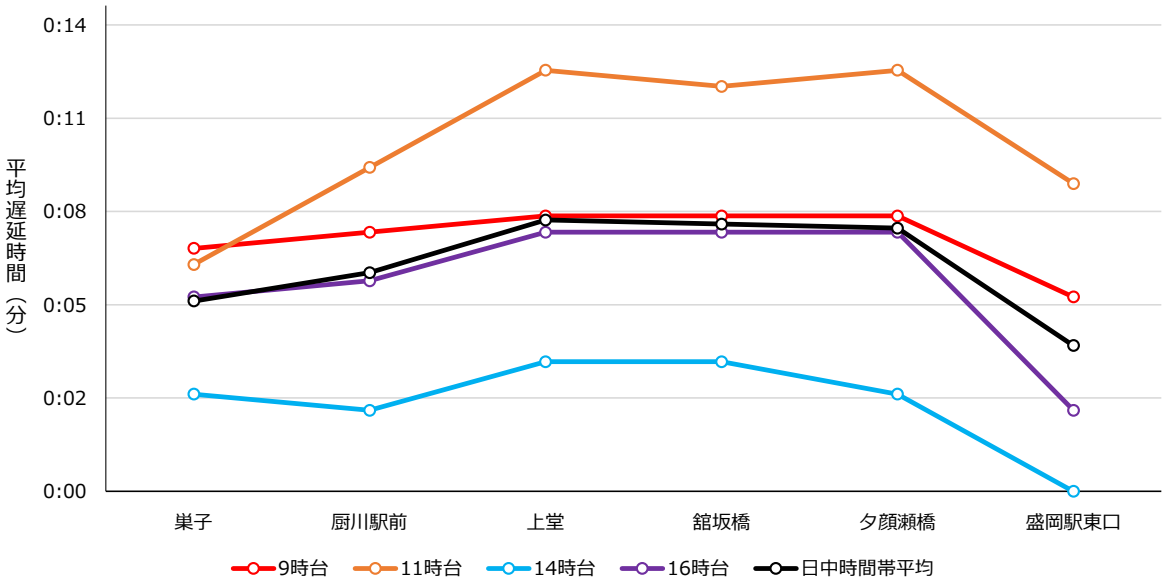


図 3-54　JR バス東北 盛岡駅東口方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

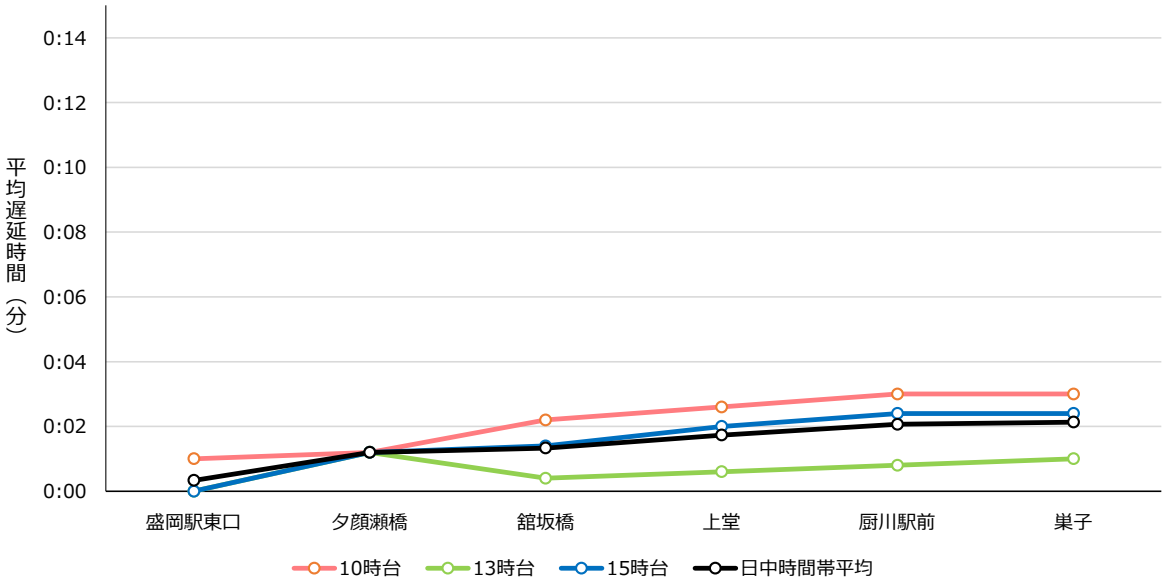


図 3-55　JR バス東北 巣子方面・平日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

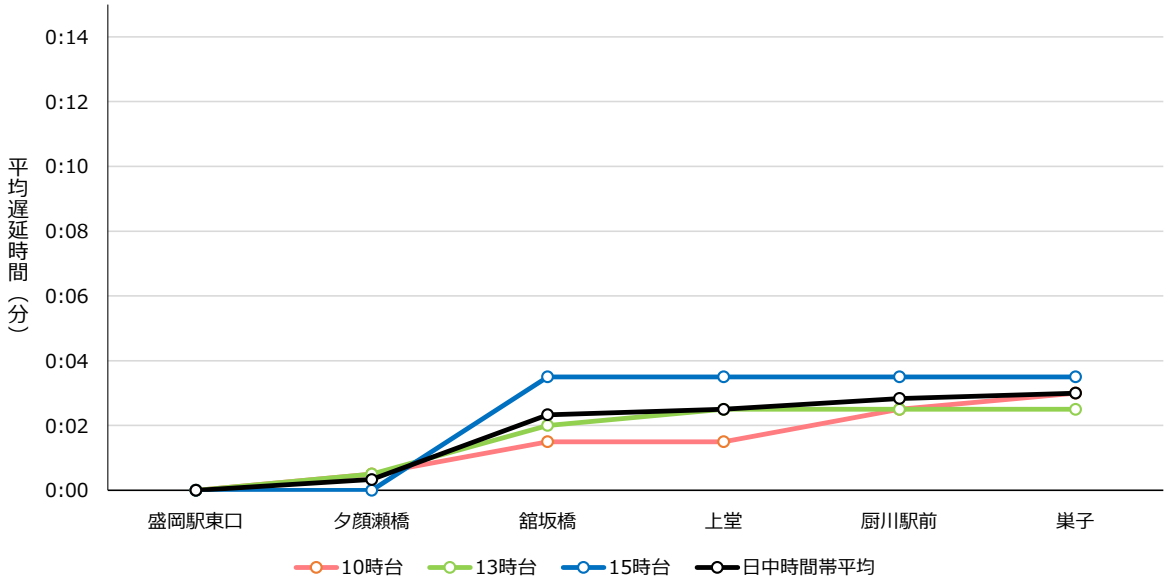


図 3-56　JR バス東北 巣子方面・土休日の平均遅延時間

資料：盛岡市・滝沢市「公共交通遅延状況実態調査」（令和６年（2024 年）11 月下旬から 12 月上旬）

■ 案内誘導・情報提供の状況

①停留所の状況

滝沢市では、同じ場所のバス停が交通事業者ごとに名称が異なっていた３箇所について、交通事業者の協力で名称を統一しました。

利用者の利便性向上のため、バス停の案内等について改善の余地があります。

表 3-4　バス停名が統一された箇所

統一前	統一後
「アピオ前」（岩手県交通） 「産業文化センター」（岩手県北バス）	「産業文化センター」に統一
「盛農前」（岩手県交通） 「家畜保健所前」（岩手県北バス）	「家畜保健所前」に統一
「分れ南」（岩手県北バス） 「分れ」（ＪＲ東北バス）	「分れ南」に統一

図 3-57　交通事業者ごとの停留所柱

図 3-58　交差点を跨ぎ分散するバス停

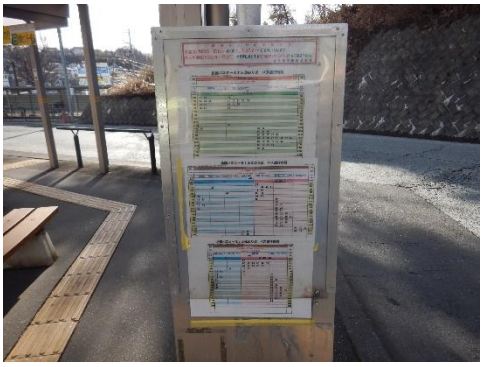


図 3-59　運行経路が分からない案内

②公共交通マップ

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。

③バスロケーションシステム

盛岡都市圏内にあるバスロケーションシステムは、３市町や交通事業者で統一されたものではなく、利用者が情報を取得するまでに時間がかかってしまうという課題があります。

交通事業者で統一された盛岡駅前バスロータリーのバスロケーションシステムの表示についても、目的地によっては、どの乗り場からどこに向かうバスが出ているかを一目で把握することは難しく、バス利用に不慣れな方や観光客（インバウンド含む）には利用しにくい可能性があります。

図 3-60　盛岡駅前バス停

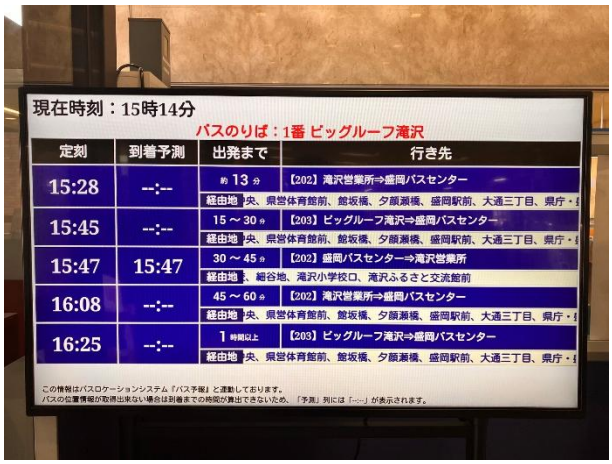


図 3-61　滝沢市役所バス停

図 3-62　盛岡駅前バスロータリー

赤枠内は盛岡バスセンターを経由する系統

■ 国土交通省東北運輸局管内におけるキャッシュレス決済によるデータ活用状況

青森県では、青森市、弘前市、八戸圏域、五所川原市でデータ活用が行われており、八戸圏域では令和４年（2022 年）２月に八戸市営バスと南部バス（岩手県北自動車（株）南部支社）による、地域連携ＩＣカード「ハチカ」を利用した乗車サービスを導入し、得られたデータを交通計画や路線維持の検討等に活用しています。

宮城県では、仙台市と宮城交通（株）による交通系ＩＣカード「icsca」のデータを基にモニタリング指標の分析が行われています。名取市の乗合バス「なとりん号」ではキャッシュレス決済アプリ「Ticket QR」でバス運賃の支払いが可能であり、得られた各種データを利便性の高いダイヤ改定の検討等に活用されています。

秋田県では、秋田市と秋田中央交通（株）により地域連携ＩＣカード「AkiCA」が導入され、満 65 歳以上の市民が１乗車 100 円で乗車できる高齢者コインバス専用ＩＣカード「シニアアキカ」の事業も実施されています。

山形県及び福島県では、県事業によるデータの活用と分析が行われています。山形県では、「交通系ＩＣカード等データ可視化・分析システム」が導入されており、福島県では、キャッシュレス決済乗降データを活用した分析が行われています。

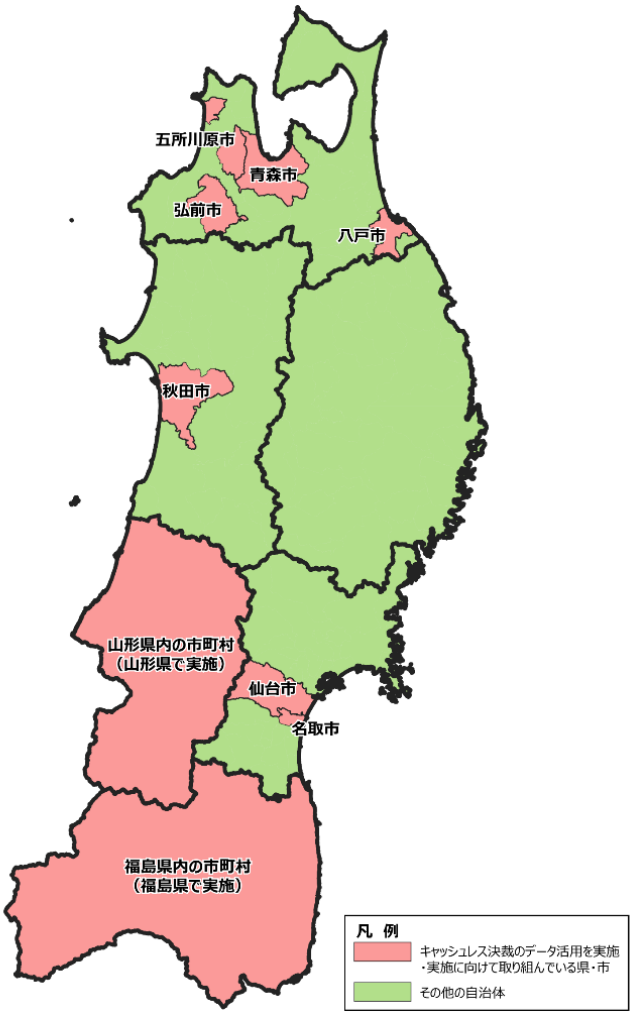


図 3-63　国土交通省東北運輸局管内におけるキャッシュレス決済によるデータ活用状況

表 3-5　路線バスにおけるキャッシュレス決済によるデータ活用自治体

導入･活用自治体		導入キャッシュレス決済	導入についての状況
青森県	青森市	交通系ＩＣカード：AOPASS 地域連携ＩＣカード：MegoICa	地域連携ＩＣカード等のデータを分析するシステム構築の可能性を検討
	弘前市	地域連携ＩＣカード：MegoICa	MegoICaとマイナンバーカードの連携による商業･観光と交通の決済連携、交通系ＩＣカードやキャッシュレス決済導入による共通運賃･通し運賃制度の導入検討
	八戸圏域	地域連携ＩＣカード：ハチカ、 交通系ＩＣカード： Towada SkyBlue Pass	バスＩＣカード可視化･分析システムの導入
	五所川原市	地域連携ＩＣカード：MegoICa	ＩＣカードデータを活用した利用実績等の分析と路線の見直し
宮城県	仙台市	交通系ＩＣカード：icsca	icscaデータの分析によるモニタリング指標の分析
	名取市	TicketQR	キャッシュレス決済システムから得られる各種データの活用
秋田県	秋田市	地域連携ＩＣカード：AkiCA、 シニア AkiCA	ＩＣｶｰﾄﾞ導入を踏まえたわかりやすい料金制度等の導入検討
山形県		地域連携ＩＣカード：cherica	バスロケーションシステム、ＩＣカード等による乗降データの分析 交通系ＩＣカード等データ可視化・分析システムの導入
福島県		交通系ＩＣカード：NORUCA、 AIZU NORUCA 地域連携ＩＣカード：LOCOCA	キャッシュレス決済乗降データを活用した分析

資料：各自治体・交通事業者ホームページ

（3）都市間輸送バス

■ 都市間輸送バスの運行状況

盛岡都市圏内を運行している都市間輸送バスは３路線となっています。

表 3-6　都市間輸送バスの運行状況（令和６年（2024 年）４月時点）

	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
1	大船渡盛岡線	盛岡バスセンター～遠野駅前～世田米駅前～大船渡駅前	岩手県交通
2	花巻空港線	盛岡バスセンター、盛岡駅～花巻空港	岩手県交通
3	盛岡釜石線	盛岡バスセンター～道の駅遠野風の丘～釜石駅前～大槌駅	岩手県交通

資料：事業者ホームページ

（4）一般乗用タクシー

■ 一般乗用タクシーの状況

盛岡都市圏内の一般乗用タクシー事業者数は 22 社となっています。各事業者の本社及び営業所の位置は以下のとおりです。

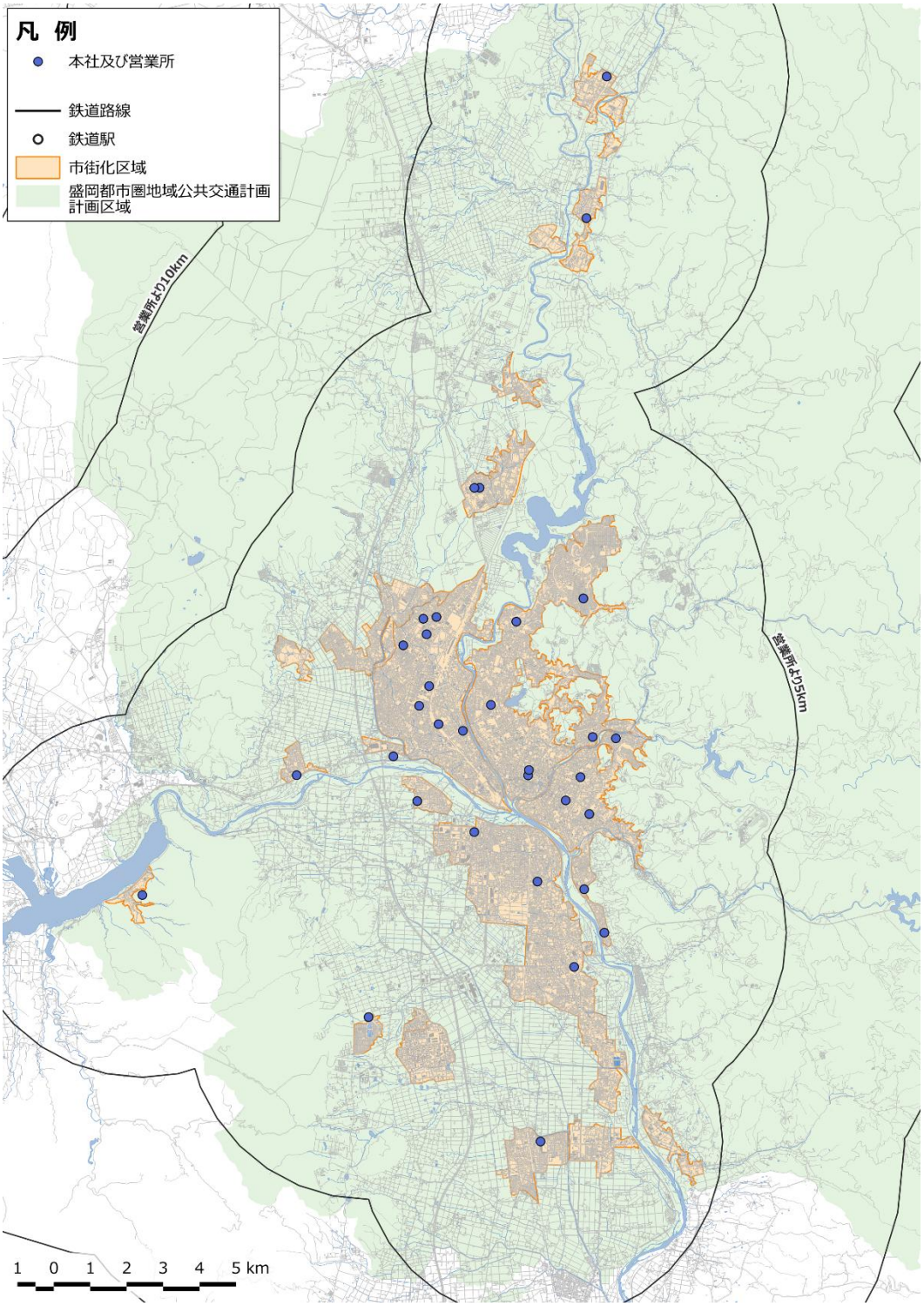


図 3-64 タクシー事業者位置図（令和７年（2025 年）１月末時点）

資料：盛岡市

一般乗用タクシーも路線バスと同様、新型コロナの影響により、令和２年度（2020 年度）以降の輸送人員は急激に低下し、その後徐々に増加していますが、新型コロナ流行前の輸送人員に戻っていません。

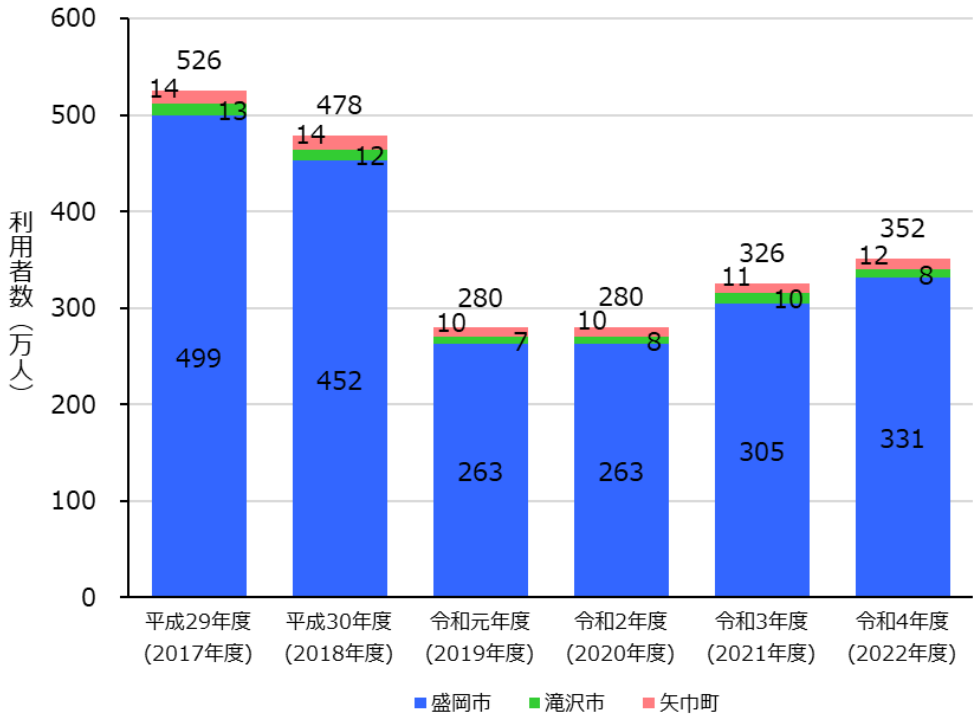


図 3-65　盛岡都市圏における一般乗用タクシーの輸送人員の推移

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」

■ 滝沢市小需要地域におけるタクシー交通に関するアンケート

滝沢市で実施した小需要地域（一本木・柳沢・姥屋敷・小岩井地区）における一般乗用タクシーを活用した移動手段の確保についての調査結果（抜粋）は次のとおりです。

※本調査は、タクシー事業者を対象として令和２年（2020 年）に実施したアンケートです。

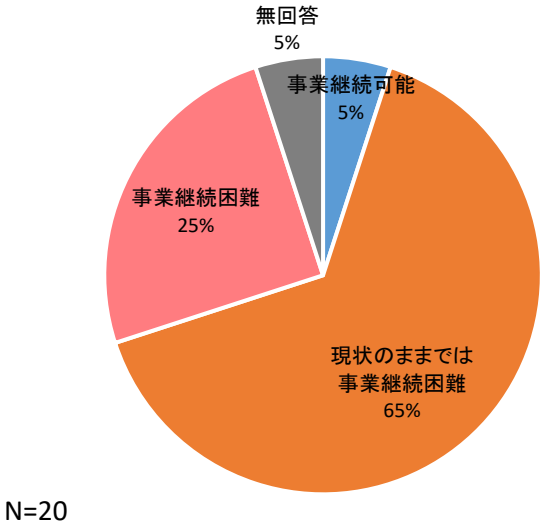


図 3-66　小需要地域における、一般乗用タクシー業務の継続可能性

小需要地域における一般乗用タクシー業務の継続については、「現状のままでは事業継続困難」が半数以上の 65%を占め、次いで「事業継続困難」が 25%となっています。

（5）福祉バス・患者輸送バス（盛岡市・滝沢市）

■ 福祉バス（滝沢市）

滝沢市内で運行されている福祉バスは、路線バスや一般乗用タクシーと同様、新型コロナの影響により、令和２年度（2020 年度）以降の利用者数が急激に低下しており、新型コロナ流行前は概ね 4,000～5,000 人で推移していたものが、令和２年度（2020 年度）は 1,470 人まで減少しています。

令和５年度（2023 年度）には 2,600 人まで回復していますが、新型コロナ流行前の利用者数のおよそ５割という状況にあります。

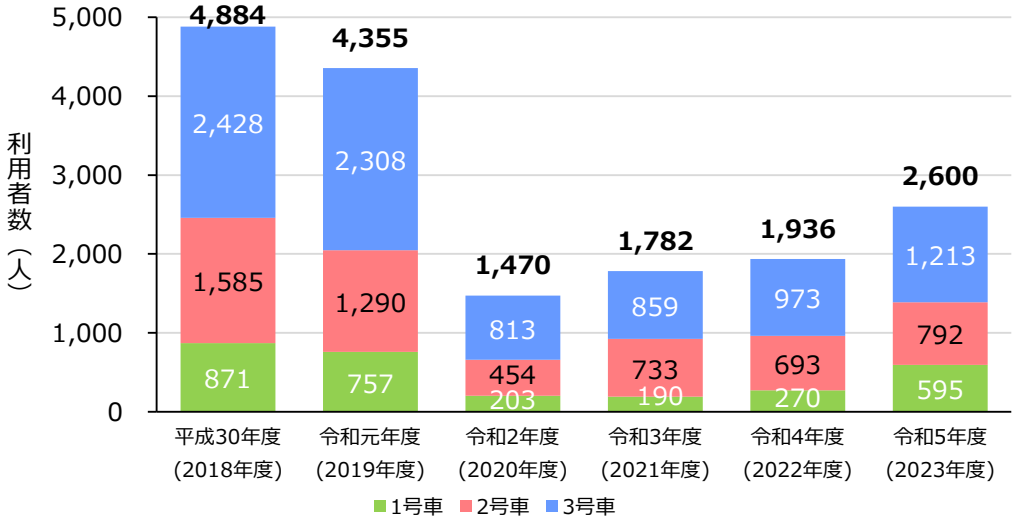


図 3-67　滝沢市における福祉バス利用者数の推移

資料：滝沢市

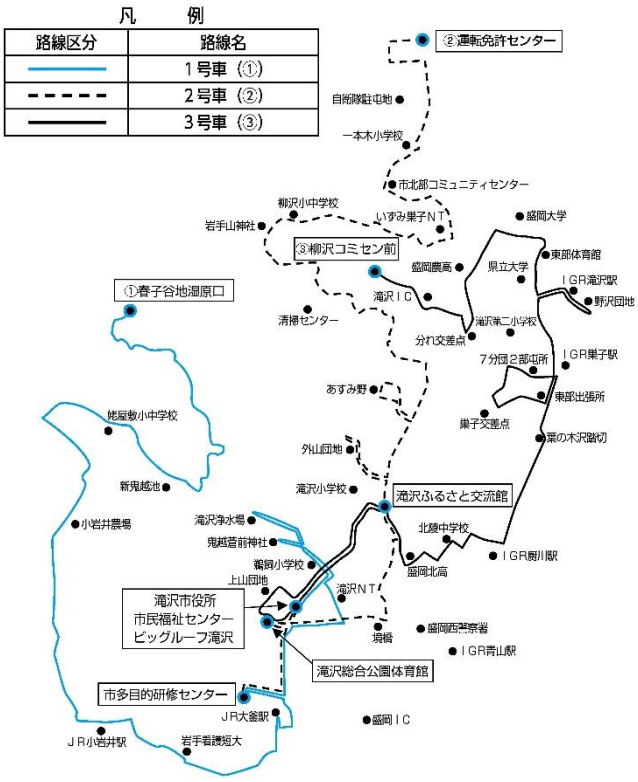


図 3-68　令和７年度（2025 年度）滝沢市福祉バス運行路線図

資料：滝沢市

■ 患者輸送バス（盛岡市・滝沢市）

盛岡市、滝沢市がそれぞれ運行している患者輸送バスにおいては、路線バスや一般乗用タクシーとは異なり、新型コロナの影響により減少しておりますが、大幅な利用者の減少は発生していません。

他の交通手段とは異なり、利用目的が医療機関への通院であるため、新型コロナ流行前と同程度の利用者数となっていると考えられます。

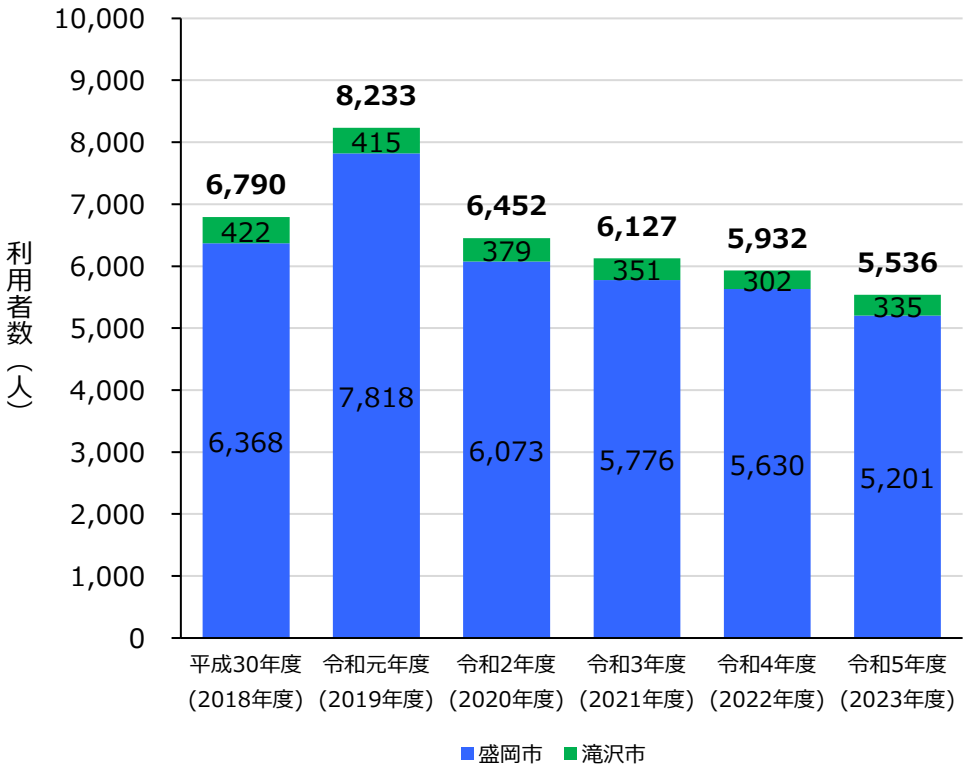


図 3-69　盛岡市・滝沢市における患者輸送バスの利用者数の推移

資料：盛岡市、滝沢市

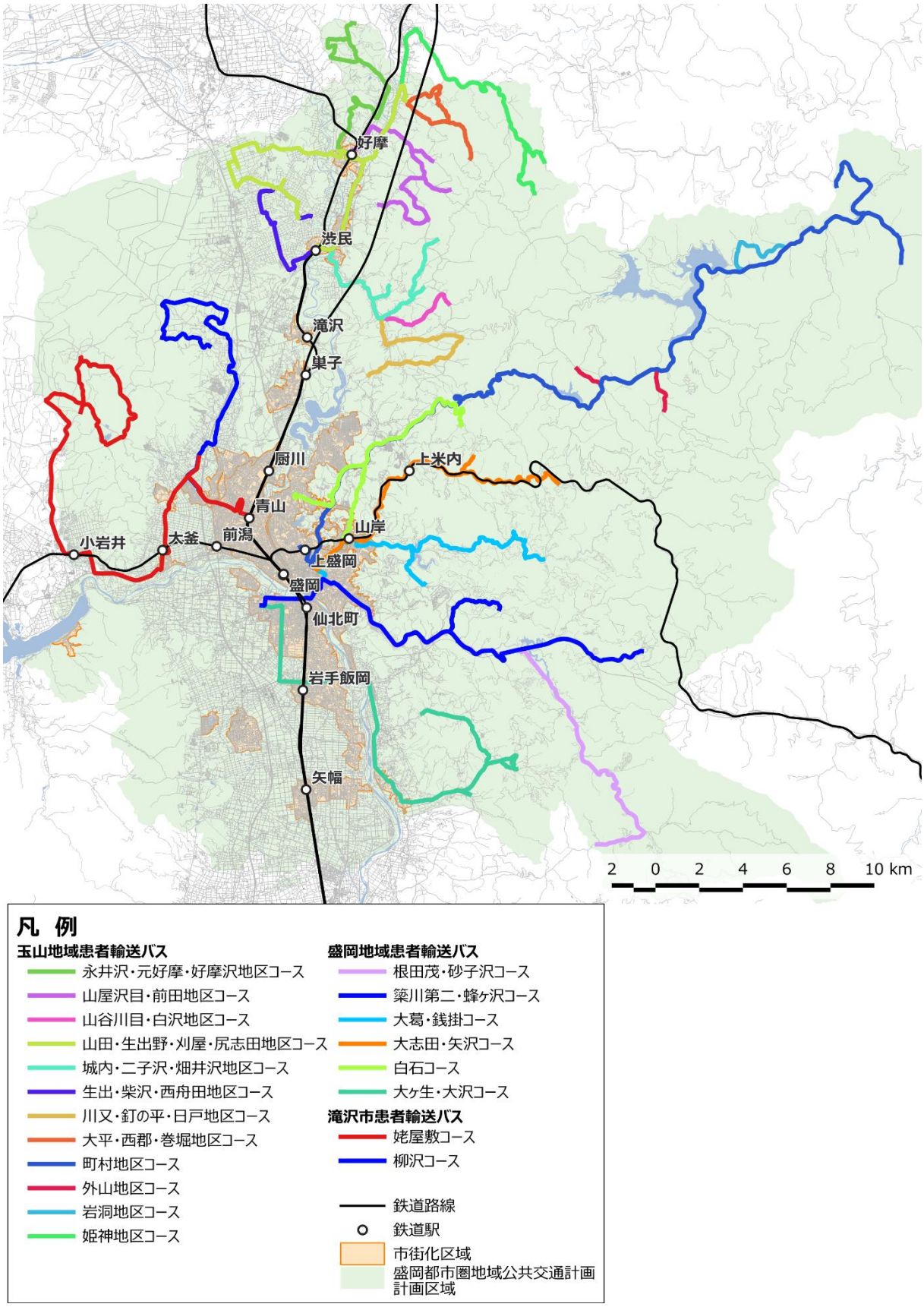


図 3-70 患者輸送バス運行路線図（令和７年（2025 年）３月末時点）

資料：盛岡市・滝沢市

※市街化区域：令和７年（2025 年）３月末時点

(6) コミュニティバス･デマンド交通(矢巾町)

矢巾町内で運行している、コミュニティバス（市街地循環バス）、デマンド交通の利用者数は、新型コロナの影響はなく、むしろ利用者数は年々増加しています。

市街地循環バスの利用者数の増加は、令和元年（2019 年）９月の岩手医科大学附属病院の移転による移動需要の増加に対応していることが要因として考えられます。

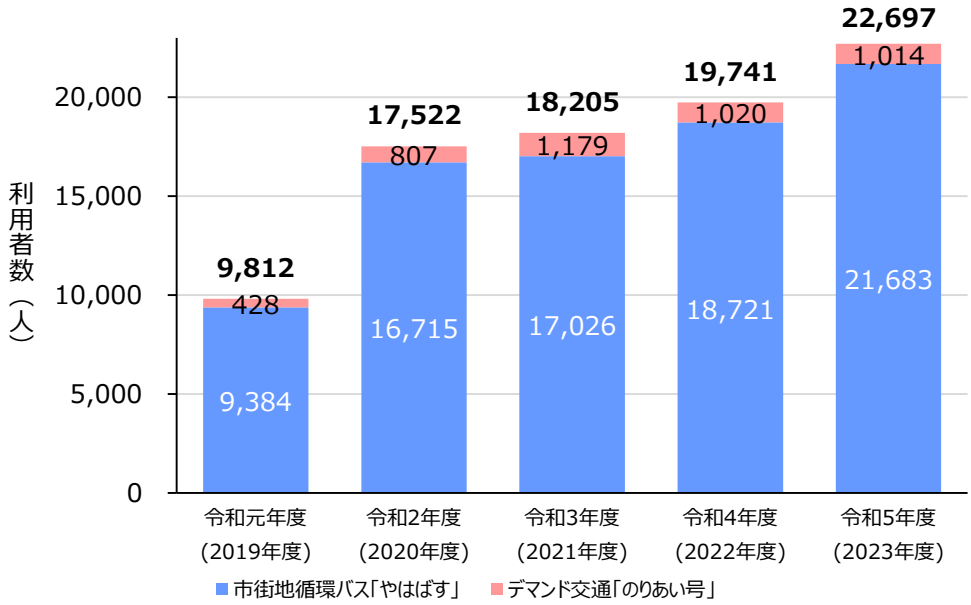


図 3-71　矢巾町におけるコミュニティバス・デマンド交通の利用者数の推移

資料：矢巾町

※市街地循環バス「やはばす」は令和元年（2019 年）９月から運行開始

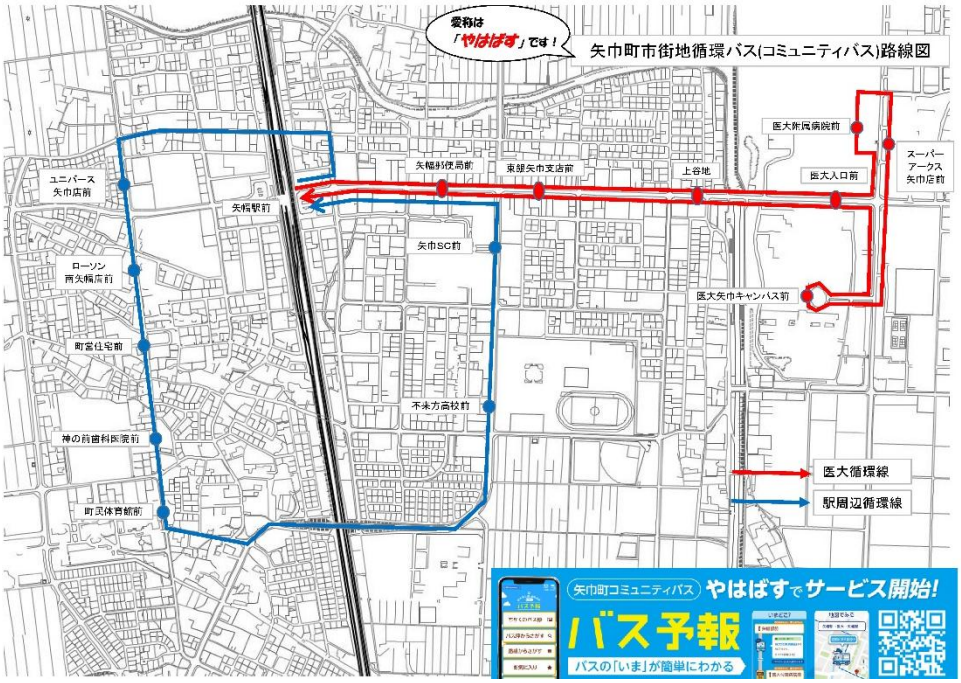


図 3-72　矢巾町市街地循環バス（コミュニティバス）「やはばす」路線図（令和７年（2025 年）３月末時点）

資料：矢巾町

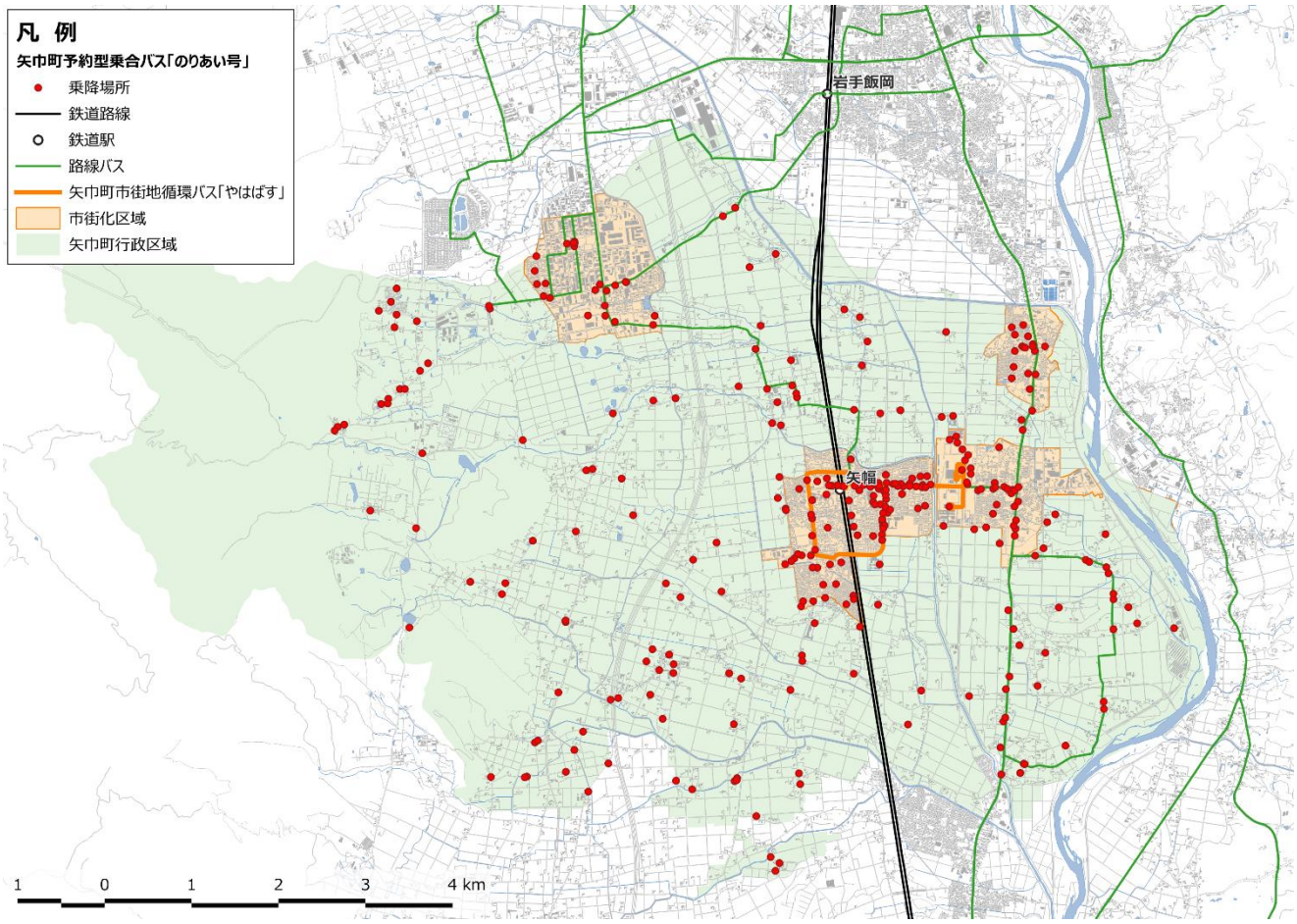


図 3-73　矢巾町予約型乗合バス（デマンド）「のりあい号」乗降場所（令和７年（2025 年）３月末時点）
資料：矢巾町

（7）地域特性や公共交通の現況データ等のまとめ

①路線バスの運行状況の分析

巣子～盛岡駅前及び盛岡バスセンター間においては、岩手県交通、岩手県北バス、ＪＲバス東北の３社が並行して運行しています。９～17 時台では、１時間に５～10 本/h の運行本数となっていますが、運行間隔は最短０分（岩手県交通と岩手県北バスが同時刻）、最長 26 分間と開きがあります。

表 3-7　巣子から盛岡駅間の路線バス運行状況（対象バス停留所：巣子）
（令和６年（2024 年）10 月末時点）

○上り（盛岡駅前方面）　（時刻）

時間・分	0	10	20	30	40	50
9時台	8 県交通	11 県北 12 JR 18 県北	28 県交通	34 県北	44 県北 48 県交通	
10時台	3 県北 8 県交通	16 県北	28 県交通	39 県北	48 県交通	52 県北 58 県交通
11時台	8 県交通	12 県北 17 JR	28 県交通		45 県北 48 県交通 49 県北	
12時台	8 県交通	10 県北 19 県北	28 県交通	20 分間の運行の開き	48 県交通	50 県北 54 県北
13時台	8 県交通	12 県北	28 県交通		45 県北 48 県交通 49 県北	
14時台	8 県交通		20 県北 28 県交通		41 県北 47 JR 48 県交通	54 県北
15時台	3 県交通 9 県北	14 県北	22 県北 23 県交通	38 県交通		55 県北
16時台	8 県交通	12 県北	23 県交通 24 県北	37 県北 39	44 県北 47 JR 48 県交通	
17時台	8 県交通・県北		21 県北 23 県交通	38 県交通	47 県北	51 県交通 59 県北

○下り（八幡平・いわて沼宮内、岩手県立大学方面）　（時刻）

時間・分	0	10	20	30	40	50
9時台	2 県北 3 県交通	12 県北 13 県交通	22 県北 23 県交通	32 県北	43 県交通 45 県北	55 県北
10時台	0 県交通 2 県北 8 県交通		23 県交通	32 JR	45 県交通 47 県北	
11時台	2 県北 3 県交通	17 県北	23 県交通	32 県北	45 県交通	57 県北
12時台	2 県北 3 県交通	12 県北	23 県交通	32 県北	45 県交通 47 県北	
13時台	2 県北 3 県交通	17 県北	22 JR 23 県交通		42 県北 45 県交通	52 県北
14時台	2 県北 3 県交通		23 県交通		45 県交通 47 県北	
15時台	2 県北 3 県交通	17 県北	23 県交通 27 JR		42 県北 43 県交通	
16時台	1 県北 5 県交通	17 県北	27 県交通	32 県北	43 47 県北	57 県交通
17時台	1 県北	26 分間の運行の開き	27 県交通 29 県北	36 県北	43 県交通 46 県北	56 県北

：岩手県交通　：岩手県北バス　：JRバス東北　：2社以上同一時刻

※対象停留所から盛岡駅前を経由する系統のみ抽出

②鉄道駅における接続状況

路線バスと鉄道の乗り継ぎ可能な鉄道駅は、盛岡駅を含め 12 駅ありましたが、令和６年（2024 年）４月１日のダイヤ改正までに 10 駅まで減少しました（巣子駅、上米内駅で乗り入れ廃止）。ＪＲ東北本線・ＩＧＲ線沿線では、概ね 30 分未満の接続となっていますが、ＪＲ田沢湖線沿線では接続時間が長くなっています。

仙北町駅での乗り継ぎについては、令和５年（2023 年）９月までは仙北駅西口に乗り入れ、仙北駅西口停留所で接続していましたが、同年 10 月からは、仙北組町停留所（徒歩 300m）で連絡しています。

路線バスが乗り入れる鉄道駅の接続時間は次のとおりです。

【好摩駅(JR東日本 花輪線、IGR線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		二戸方面	盛岡方面	盛岡方面	好摩方面
鉄道	二戸方面			21 分	
	盛岡方面			37 分	
バス	盛岡方面	27 分	19 分		
	好摩方面				

【滝沢駅(IGR線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		二戸方面	盛岡方面	盛大方面	松園方面
鉄道	二戸方面			5 分	20 分
	盛岡方面			19 分	9 分
バス	盛大方面	20 分	17 分		
	松園方面	10 分	12 分		

【厨川駅(IGR線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		二戸方面	盛岡方面	みたけ方面	南側方面
鉄道	二戸方面			24 分	18 分
	盛岡方面			17 分	19 分
バス	みたけ方面	20 分	14 分		
	南側方面	20 分	20 分		

【青山駅(IGR線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		二戸方面	盛岡方面	北高方面	市役所方面
鉄道	二戸方面			20 分	20 分
	盛岡方面			19 分	17 分
バス	北高方面	19 分	19 分		
	市役所方面	19 分	19 分		

【前潟駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		雫石方面	盛岡方面	雫石方面	盛岡方面
鉄道	雫石方面			44 分	1時間以上
	盛岡方面			1時間以上	58 分
バス	雫石方面	1時間以上	59 分		
	南側方面	56 分	52 分		

【大釜駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		雫石方面	盛岡方面	滝沢方面	小岩井方面
鉄道	雫石方面			28 分	47 分
	盛岡方面			2時間以上	17 分
バス	滝沢方面	43 分	13 分		
	小岩井方面	2時間以上	34 分		

【小岩井駅(JR東日本 田沢湖線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		雫石方面	盛岡方面	滝沢方面	小岩井方面
鉄道	雫石方面			21 分	
	盛岡方面			2時間以上	
バス	滝沢方面	37 分	57 分		
	小岩井方面				

【岩手飯岡駅(JR東日本 東北本線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		花巻方面	盛岡方面	滝沢方面	矢幅方面
鉄道	花巻方面			21 分	12 分
	盛岡方面			18 分	15 分
バス	盛岡方面	20 分	23 分		
	矢巾方面	22 分	12 分		

【矢幅駅(JR東日本 東北本線)】

乗継先(To) 乗継元(From)		鉄道		バス	
		花巻方面	盛岡方面	営業所方面	医大方面
鉄道	花巻方面			6 分	17 分
	盛岡方面			25 分	20 分
バス	営業所方面	20 分	10 分		
	医大方面	13 分	14 分		

③鉄道駅におけるバリアフリー状況

盛岡都市圏内の鉄道駅においてバリアフリー対応が出来ている駅は８駅（仙北町駅除く）となっています。無人駅でありバリアフリー対応が出来ていない駅は、大釜駅、小岩井駅、山岸駅、上米内駅の４駅となっています。

国が定める「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 19 年（2007 年）法律第 91 号）」のほか、岩手県では、すべての人々が個人として尊重され、あらゆる活動に参加する機会が保障される地域社会づくりを目的とした「ひとにやさしいまちづくり条例」を定めています。特に多くの人が利用する公共的施設、特定公共的施設については、すべての人が安全、円滑に利用できるようにするための整備基準を定め、よりよい施設整備を目指していることから、鉄道駅における新築や改修の際に、バリアフリー対応がより進められると考えられます。

表 3-8　盛岡都市圏内鉄道駅におけるバリアフリー状況（令和７年（2025 年）１月末時点）

路線・駅			バリアフリー対応	エレベーター	スロープ	バリアフリートイレ	有人駅	乗降3,000人以上
JR東日本								
	東北本線							
		盛岡	○	○	○	○	○	○
		仙北町	●	●	●	○	×	－※1
		岩手飯岡	○	○	－	○	○	○
		矢幅	○	○	－	○	○	○
	田沢湖線							
		前潟	○	－	○	○	×	－
		大釜	×	×	○	×	×	－
		小岩井	×	×	×	○	×	－
	山田線							
		上盛岡	△	－	－	×	×	－
		山岸	×	－	×	×	×	－
		上米内	×	×	×	×	×	－
	花輪線							
		好摩	△※3	－※3	○	○	○	○
IGR								
	いわて銀河鉄道線							
		盛岡	○	○	－	○	○	○
		青山	○	×	○	○	○	○
		厨川	×	×	×	×	○	×※2
		巣子	○	○	－	○	○	×
		滝沢	×	×	－	×	○	×
		渋民	○	×	－	○	○	×
		好摩	△※3	○	－	○	○	×

凡 例	
	○：バリアフリー対応済み（自力で列車から改札外との行き来が可能） 自力で列車から改札外との行き来が可能） ●：計画期間中に対応予定 △：鉄道駅構造上、バリアフリー対応可能 ×：バリアフリー非対応 －：鉄道駅構造上、不要な設備

資料：ＪＲ東日本「構内図・バリアフリー情報」、ＩＧＲ「駅構内図」、乗降客数はＪＲ東日本、ＩＧＲ駅別乗降客数データ（令和５年度（2023 年度））より

※１仙北町については令和４年度（2022 年度）までは乗降 3,000 人を超えていたものの、無人化により令和５年度（2023 年度）は集計対象外となっています。

※２厨川駅については、過去に乗降 3,000 人を超えていたものの、令和５年度（2023 年度）では 2,987 人となっています。

※３好摩駅については、２・３番線にはエレベーターが設置されていますが、１番線はスロープのみの設置になり、ＩＧＲと花輪線の乗り換えの一部では、駅コンコース外を経由する必要があります。

④公共交通のマナー

盛岡都市圏内では、次のような事例がありました。

バスでは、令和５年（2023 年）12 月 28 日に、松園バスターミナルにおいて、停車中のバス車内で乗客が運転士に殴りかかるという事件が発生しました。また、令和６年（2024 年）５月には、盛岡発の高速バス車内で乗客のクレームにより 25 分出発が遅れるという報道が全国ニュースで放送されています。

また、鉄道事業者からは、発車時のかけこみ乗車があり、危険であるほか、場合によっては遅延等に繋がる可能性もあること、車内入口付近で学生等が固まって乗車してしまい他の乗客の乗降の支障になっていること、などが日常的に発生しているとの声がありました。

⑤市町を越えた効率的な施策の実施と連携、ノウハウの共有

盛岡都市圏の３市町では、個別に公共交通の利用促進に係るイベントや公共交通利用マップの発行を行ってきました。また、バスロケーションシステムの仕様もそれぞれのものとなっています。

一方で、滝沢市ではバス停の名称統一といった他市町では行っていない実績を有しています。

このように、それぞれで行ってきた事業を共同で開催することで効率的な施策の実施に結びつくこと、それぞれが持っている知見を共有することで利用者の利便性が高くなると考えられます。

⑥住民主体の交通サービス、福祉等との連携

■ 盛岡地区福祉有償運送市町共同運営協議会

盛岡市、八幡平市、滝沢市、雫石町、葛巻町、矢巾町及び紫波町は、盛岡地区福祉有償運送市町共同運営協議会を共同で設置しています。本協議会の目的は、構成市町村の区域内において社会福祉法人、ＮＰＯ法人等の非営利法人が道路運送法（昭和 26 年（1951 年）法律第 183 号）第 79 条に規定する登録を行い実施する自家用自動車による有償運送についての必要性、利用者の安全と利便の確保に係る方策等の検討です。

2. 利用者の意見

(1) 住民アンケート調査

盛岡都市圏における移動や公共交通の課題を把握するとともに、持続可能な公共交通の実現に向けて、居住地域ごとの公共交通サービスや有効な施策展開の検討の参考とするために、一般（住民）及び学生（高校生と大学生）を対象にアンケート調査を実施しました。主な結果は下記のとおりです。

表 3-9　一般（住民）アンケート調査の実施概要

区分	内容
対象	令和５年（2023 年）９月１日時点で盛岡都市圏に居住する方
実施期間	発送：令和５年（2023 年）11 月６日（月） 回収：令和５年（2023 年）11 月 24 日（金）まで WEB：令和６年（2024 年）１月９日（火）まで
配布･回収方法	郵送：世帯票１通・個人票３通を対象から無作為に抽出し世帯主へ郵送、回答した調査票を郵送回収 WEB：調査票若しくは市町 HP リンクより回答
回収実績	郵送：1,195 票 WEB：299 票（調査票を未受領のものを含む）
主要な設問	• （世帯票）世帯属性、公共交通の認識について • （個人票）通勤・通学時の移動について • （個人票）通勤・通学以外の日常移動について • （個人票）公共交通の施策について

表 3-10　学生（高校生と大学生）アンケート調査の実施概要

区分	高校生	大学生
対象	盛岡都市圏に立地する公立高校10校に通う２年生 （盛岡工業高は盛岡南高に移転予定のため除外）	盛岡都市圏に立地する在校生 1,000 人以上の大学４校（岩手大、岩手県立大、盛岡大、岩手医科大）に通う２年生以上
実施期間	令和５年（2023 年）12 月４日（月）～12 月 25 日（月） ※実施開始は各校によって異なる	
配布･回収方法	生徒に回答フォームの URL や QR コードを記載した案内文書を配布し、個人のスマートフォン・PC 等で回答する WEB アンケート方式	各校の学生システム・学生メールを活用して回答フォームの URL や QR コードを周知し、個人のスマートフォン･PC 等で回答する WEB アンケート方式
回収実績	有効回収数：1,548 票	有効回収数：659 票
主要な設問	• 通学時の移動について • 直近１ヶ月の通学以外の日常移動について • 盛岡都市圏の交通まちづくりについて	

①通勤･通学移動

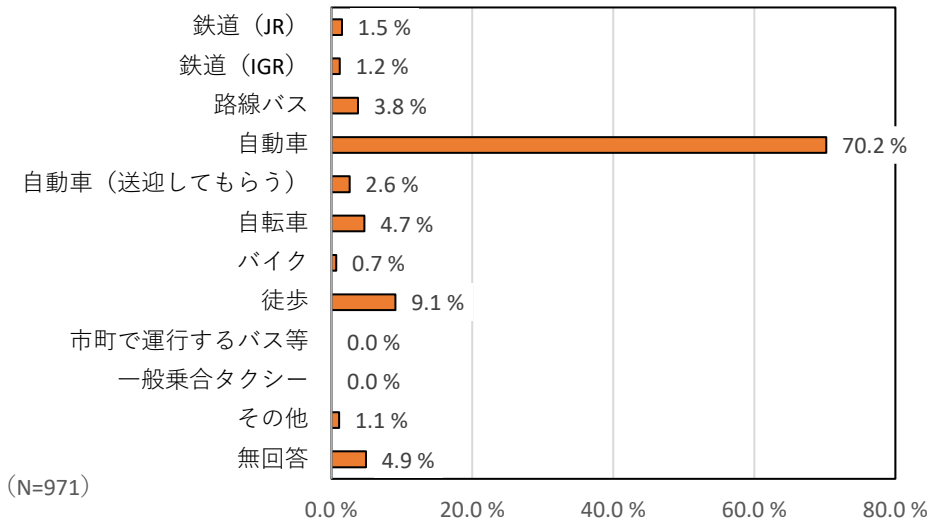


図 3-74　一般：通勤通学手段

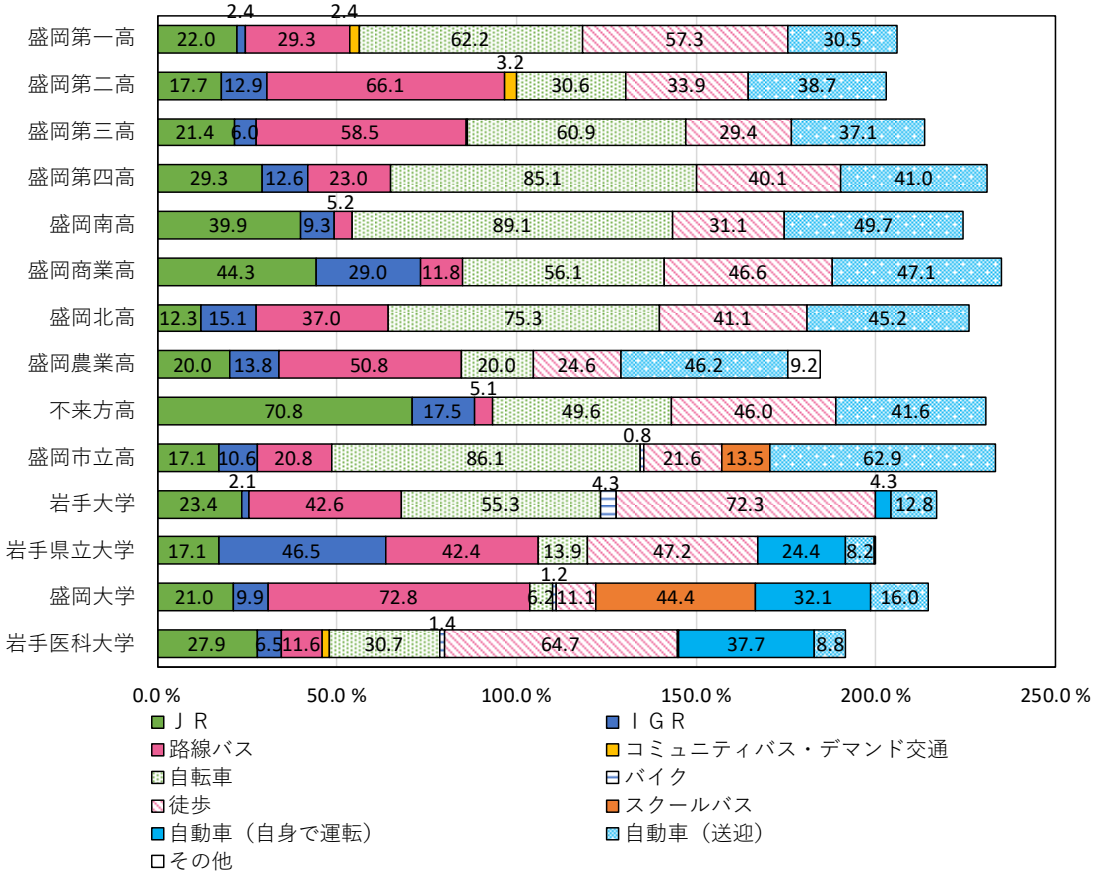


図 3-75　学生：通学手段

通勤通学手段は、一般の方の家から最初の交通手段は「自動車」が最も多くなっています。

学生の通学の交通手段は、学校により「ＪＲ」「路線バス」「自転車」が多くなっていますが、高校生では「自動車（送迎）」、大学生では「自動車（自身で運転）」の回答も多く見られます。

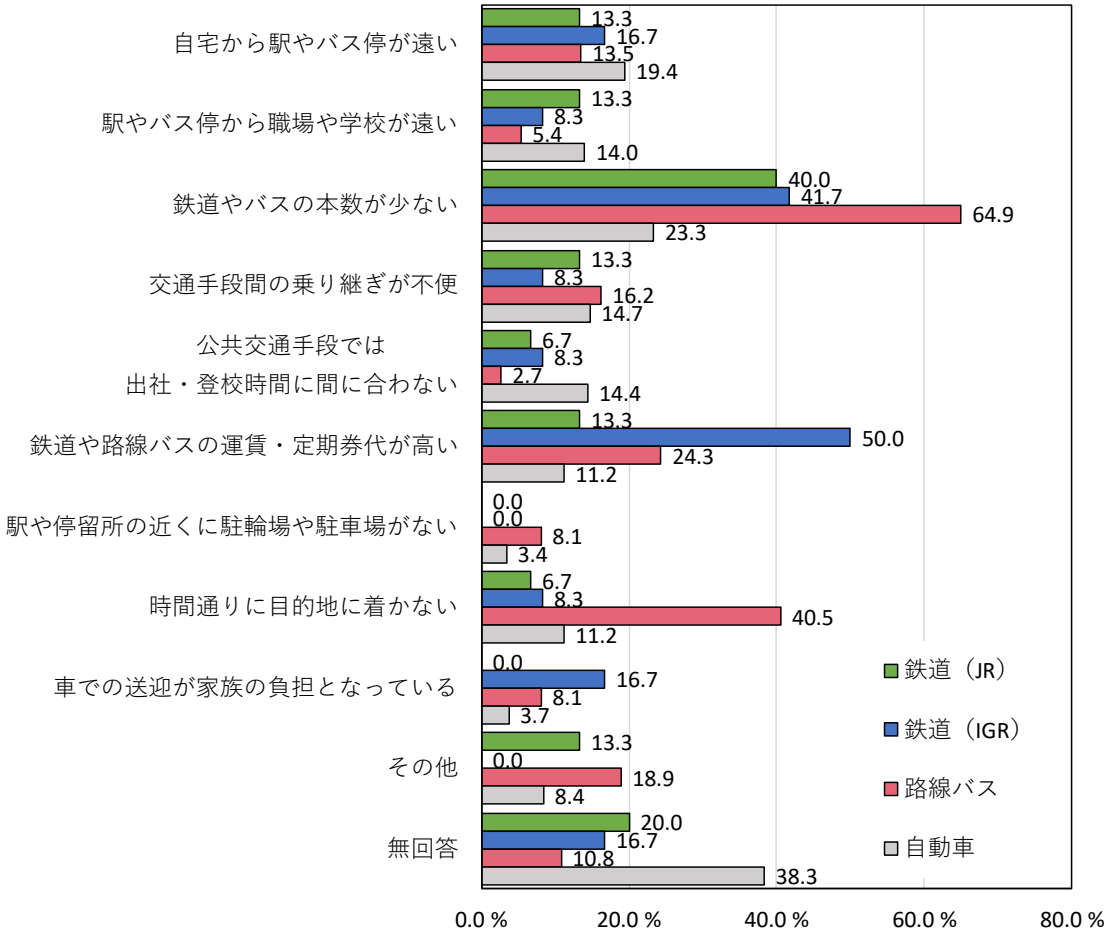


図 3-76　一般：交通手段別通勤通学時困っていること

一般の通勤通学で困っていることは、鉄道、路線バス利用者が「鉄道やバスの本数が少ない」が多くなっています。また、鉄道（ＩＧＲ）利用者は「鉄道や路線バスの運賃・定期券代が高い」が多く、路線バス利用者は「時間通りに目的地に着かない」も多くなっています。

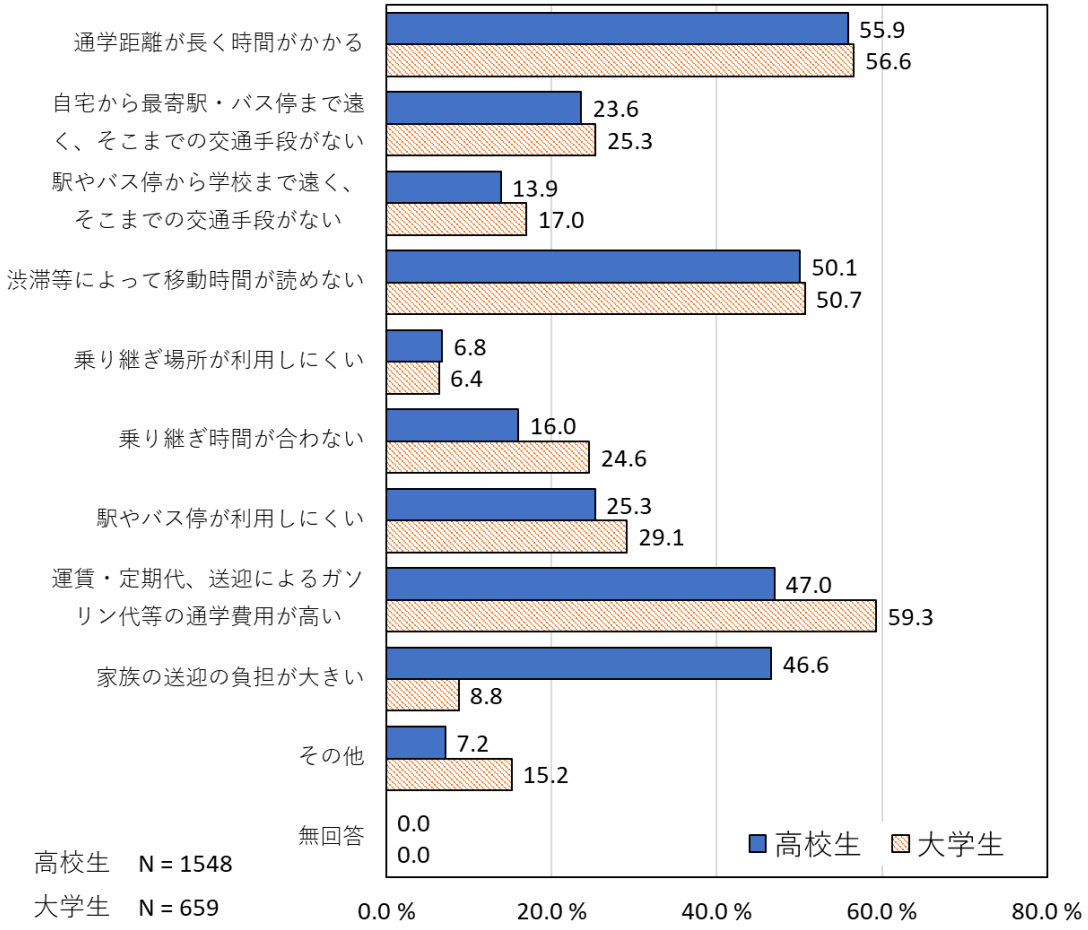


図 3-77 学生：通学時の問題点

学生の通学時の問題点は「通学距離が長く時間がかかる」、「渋滞等によって移動時間が読めない」、「運賃・定期代、送迎によるガソリン代等の通学費用が高い」の割合が高くなっています。また、家族による自動車の送迎もあることから、高校生では「家族の送迎の負担が大きい」の回答も多くなっています。

②日常的な移動

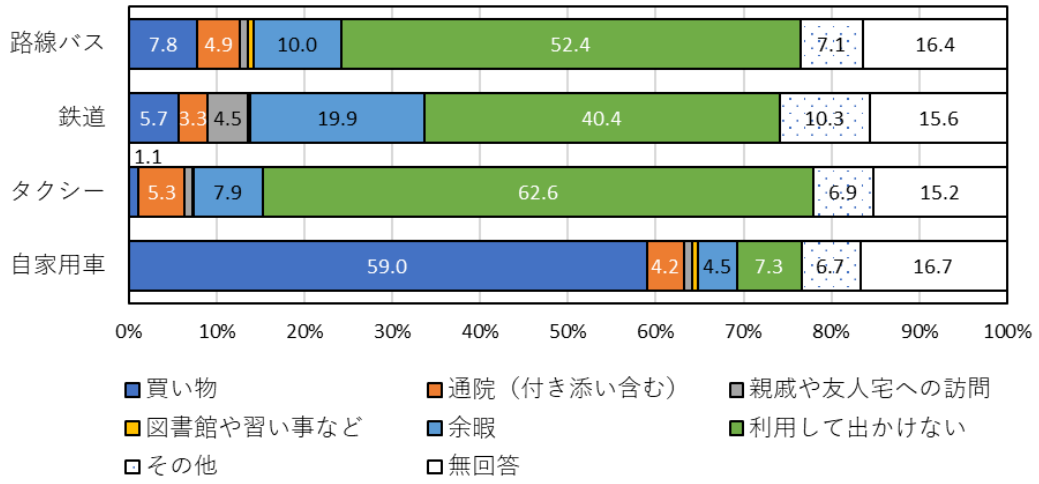


図 3-78　一般：各交通手段の利用目的

一般では路線バス、鉄道、一般乗用タクシーについては「利用して出かけない」が最も多く、自家用車では「買い物」目的で出かけるという回答が最も多くなっています。

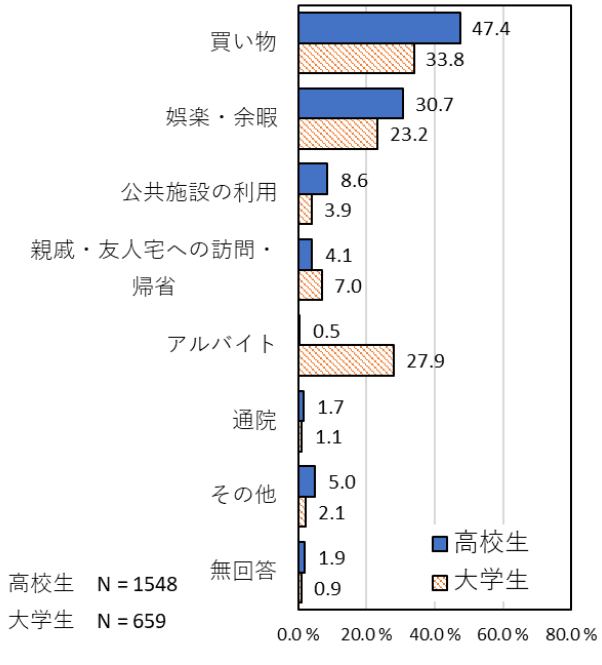


図 3-79　学生：日常移動の目的

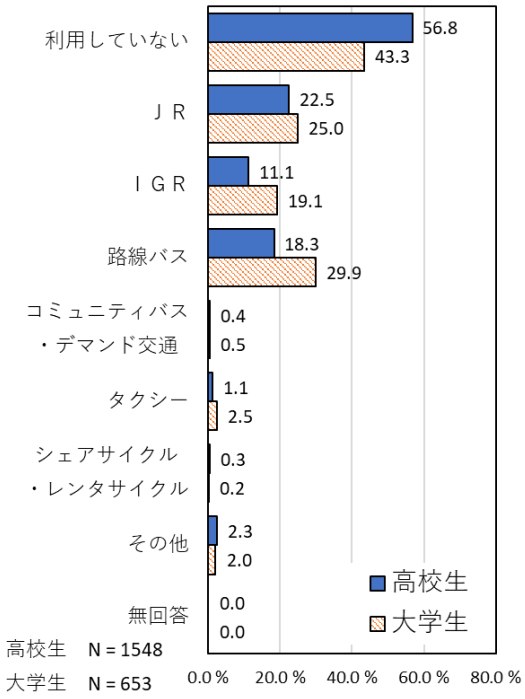


図 3-80　学生：日常移動の公共交通利用

学生の日常移動の目的は「買い物」、「娯楽・余暇」が多くなっており、大学生では「アルバイト」も多くなっています。

この日常移動における公共交通利用は高校生と大学生ともに「利用していない」が最も多くなっています。利用している場合は、高校生では「ＪＲ」、「路線バス」、「ＩＧＲ」の順で高く、大学生では「路線バス」、「ＪＲ」、「ＩＧＲ」の順で高くなっています。

③満足度

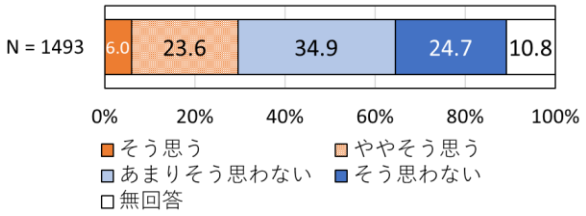


図 3-81

一般：公共交通サービスの使いやすさ

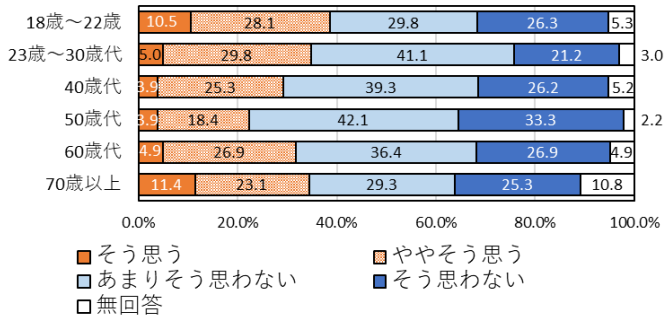


図 3-82

一般：世代×公共交通サービスの使いやすさ

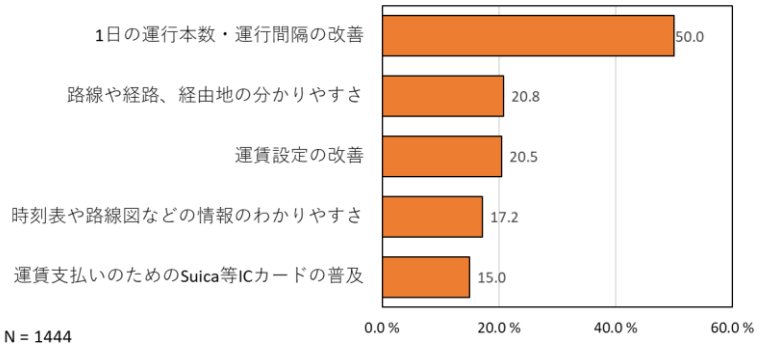


図 3-83　一般：重要だと思う施策（上位）

公共交通が使いやすいと感じている方は全体で 29.6%、そう思わない方は 59.6%となっており、各世代においても公共交通が使いやすいと感じている方より、そう思わない方の方が多くなっています。

また、公共交通施策で最も重要だと思うものは「１日の運行本数・運行間隔の改善」であり、全体の半数を占めています。

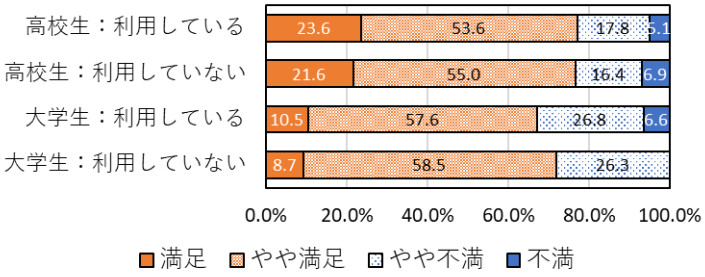


図 3-84

学生：日常的な移動で公共交通を利用

×盛岡都市圏の取組みへの満足度

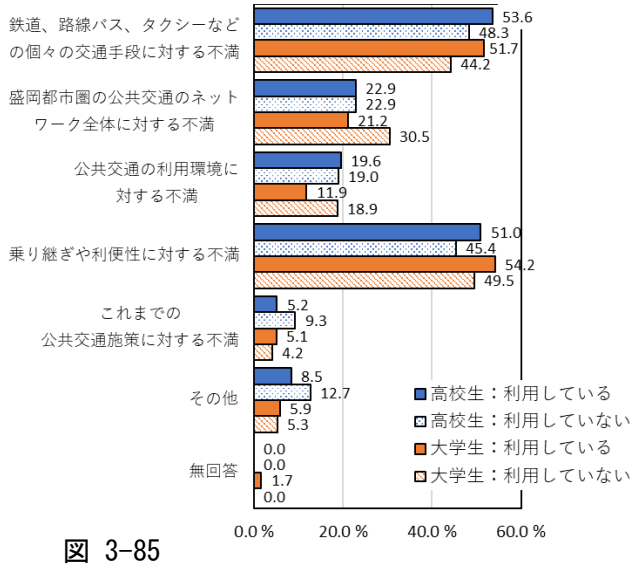


図 3-85

学生：日常的な移動で公共交通を利用

×不満の理由

学生においては、公共交通を日常的な移動で利用している場合と利用していない場合で満足度に大きな違いは見られません。

公共交通に対して不満だと感じている理由は「鉄道、路線バス、一般乗用タクシーなどの個々の交通手段に対する不満」、「乗り継ぎや利便性に対する不満」が高い傾向にあります。

④利用意向

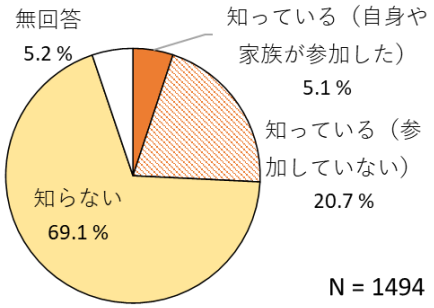


図 3-86　一般：公共交通イベントの認知

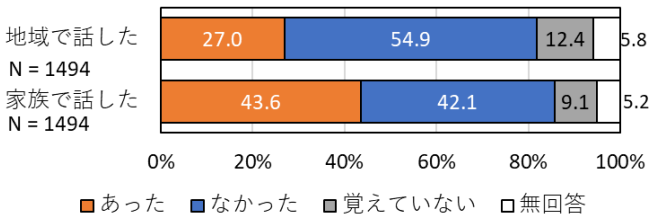


図 3-87　一般：直近１年間で公共交通について話したことがあるか

公共交通イベントについて「知らない」が 69.1%、家族で直近１年の間に公共交通について話した方が 43.6%、地域で話した方は 27.0%となっています。

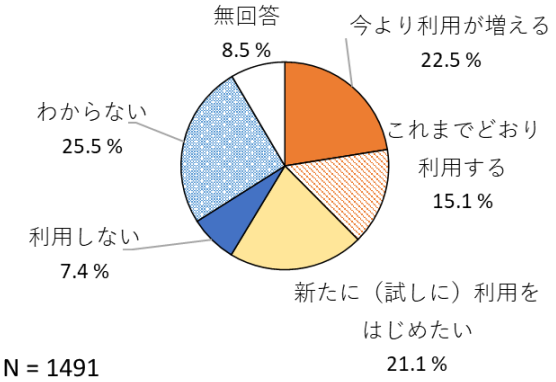


図 3-88　一般：サービス改善後の利用意向

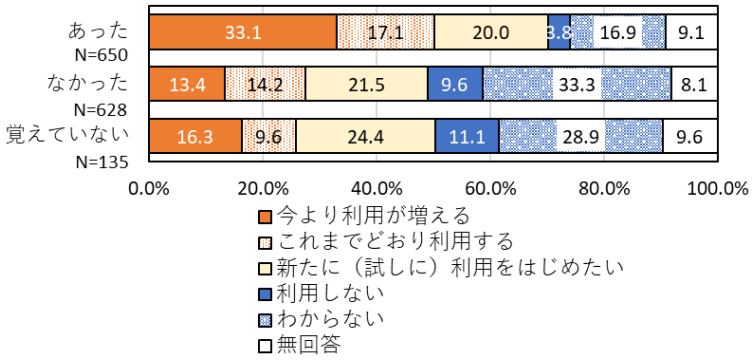


図 3-89　一般：直近１年間で公共交通について話したことがあるか×サービス改善後の利用意向

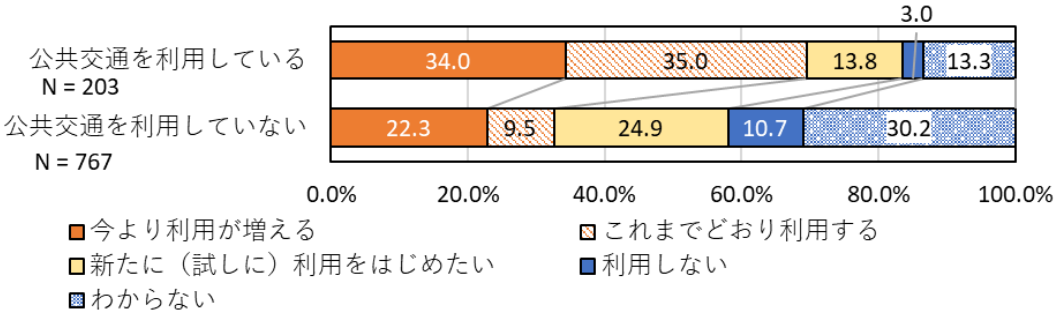


図 3-90　一般：通勤・通学時の公共交通利用状況×サービス改善後の利用意向

サービス改善後の利用意向は「わからない」(25.5%) が最も多く、次いで「今より利用が増える」(22.5%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(21.1%) の順となっています。

公共交通について家族で話したことがある方のサービス改善後の利用意向は「今より利用が増える」(33.1%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(20.0%)、「これまでどおり利用する」(17.1%) の順で高くなっています。

公共交通を通勤通学に利用している方のサービス改善後の利用意向は「これまでどおり利用する」(35.0%)、「今より利用が増える」(34.0%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(13.8%) の順で高くなっています。

公共交通を通勤通学に利用していない方の利用意向は「わからない」(30.2%)、「新たに（試しに）利用をはじめたい」(24.9%)、「今より利用が増える」(22.3%) の順で高くなっています。

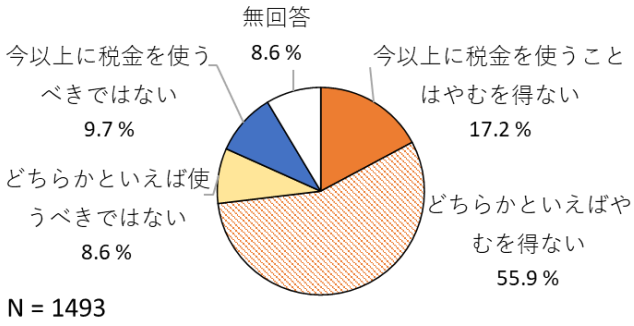


図 3-91　一般：公共交通への財政負担

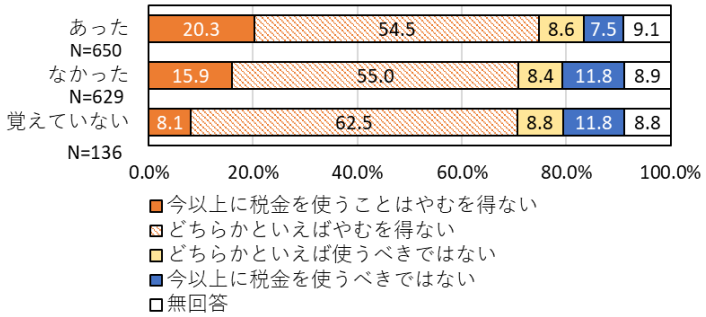


図 3-92　一般：家族で話した×公共交通への財政負担

公共交通への財政負担は「今以上に税金を使うことはやむを得ない」と「どちらかといえばやむを得ない」を合わせると 73.1%を占めています。

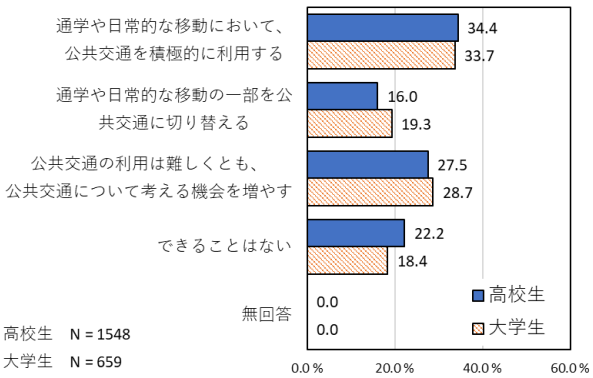


図 3-93　学生：公共交通のためにできること

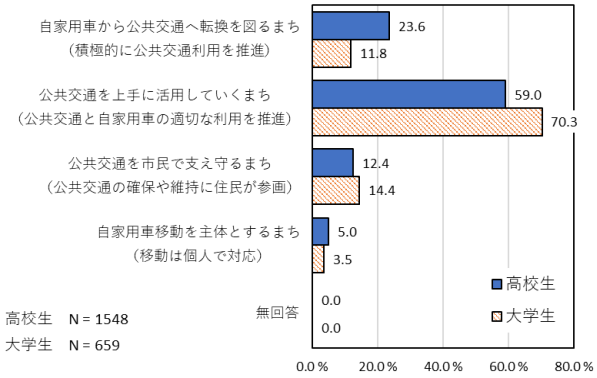


図 3-94　学生：まちづくりの方向性

学生においては、公共交通のためにできることは、「通学や日常的な移動において、公共交通を積極的に利用する」、「公共交通の利用は難しくとも、公共交通について考える機会を増やす」が高くなっています。

まちづくりの方向性については「公共交通と自家用車の適切な利用を推進」が半数以上を占めています。

（2）住民代表者ヒアリング調査

各地域の公共交通の課題やニーズ及び対応策等の把握を目的として、住民代表者調査を実施しました。７か所の対象地ごとに、自治組織の構成員、民生委員、コミュニティや福祉関連団体の方々などを対象としたグループヒアリングを実施しました。

表 3-11　住民代表者ヒアリング実施状況

	地域	区名	参加人数	実施日	実施場所
1	盛岡市 中心部	本宮、向中野	６名	令和６年 （2024 年） 1 月 15 日	仙北地区 活動センター
2	盛岡市南部	湯沢、大ケ生	７名		矢巾町活動交流センター（やはぱーく）
3	矢巾町	高田１区、流通センター、南矢幅６区	３名		
4	滝沢市南部	篠木、鵜飼南、法誓寺	５名	令和６年 （2024 年） 1 月 18 日	青山地区 活動センター
5	盛岡市北部	みたけ、西青山	７名		
6	滝沢市北部	巣子、南巣子、長根、川前	５名		渋民公民館
7	盛岡市 玉山地域	松内、玉山	４名		

ヒアリング結果は以下のとおりです。

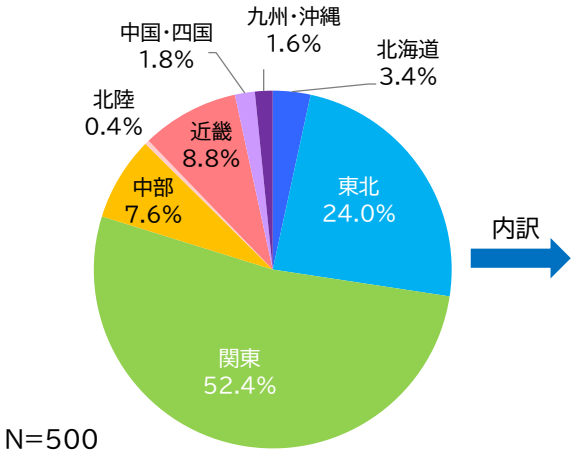
表 3-12　住民代表ヒアリング調査の主な意見

地域	主な意見
共通	• 運転免許は体力が続く限りギリギリまで返納しない人が多い。運転が困難になる前に少しでも公共交通を利用していないと、情報収集や使い方自体が分からず、公共交通を使うことがより難しくなる。 • 公共交通を使う習慣がないと、路線や乗り方が分からず、積極的に使おうと思えない。 • 地域内で運転免許証を返納する人が増えてくる。自分自身も含め、自家用車に代わる移動手段をどのように確保するか課題である。 • 公共交通の主な利用者である高齢者に対して、広報や HP だけでは情報は届かない。地域包括支援センターや民生委員などの福祉関連組織と連携しながら情報を届けるべきである。
盛岡市 中心部(本宮)	• 路線バスを利用したいが便数が少ない。 • 循環バス「盛南ループ」があって助かっている。
盛岡市 北部 (みたけ･青山)	• ＩＧＲ（青山駅や厨川駅）を利用すると盛岡市中心部まで短時間で移動でき便利だが、そこまで行くのが大変である。 • 一般乗用タクシーの利用申込をしても、すぐに乗れないことが増えた。予約も取りにくくなった。
盛岡市 南部 (湯沢･乙部)	• 公共交通の乗り継ぎは抵抗感がある。特に鉄道利用経験がないと鉄道駅（岩手飯岡駅）の利用は難しい。 • 直通便の方が時間はかかるが負担は少ない。 • 買い物や用足し等で岩手医大や矢幅駅周辺に行くことも多い。
盛岡市北部 （玉山）	• 利用できる地域の人は、患者輸送バスを便利に使っている。 • 地域内で助け合う仕組みや組織をつくっていきたい。
矢巾町	• 盛岡市中心部から矢幅駅に向かうバスは 20～30 分程度は遅れる。使いにくい理由の一つである。 • 人手不足のようでタクシー会社に電話がつながらない。 • 矢幅駅での乗り継ぎは問題なく可能である。
滝沢市 北部	• 滝沢市役所に行きにくい。 • 日常生活はこの地域内で済ませることができる。 • 盛岡大学が学生のためのバスを運行しているとのことだが、それに乗ることはできないのか。
滝沢市 南部	• 市役所やビッグルーフが、距離的には近いのに移動に時間を要する。 • 前潟駅にパークアンドライドの駐車場があると便利である。

（3）観光客･来訪者アンケート調査

日常的に盛岡都市圏の公共交通を利用しない観光客・来訪者の視点から、公共交通を利用した際の問題点や案内・情報提供に関する実態把握を目的として観光客・来訪者アンケート調査を令和５年（2023 年）12 月に実施しました。

①回答者の属性



	都道府県	%		都道府県	%		都道府県	%
1	北海道	3.4	17	石川県	0.0	33	岡山県	0.6
2	青森県	4.6	18	福井県	0.0	34	広島県	0.8
3	岩手県	4.8	19	山梨県	0.4	35	山口県	0.4
4	宮城県	8.4	20	長野県	1.0	36	徳島県	0.0
5	秋田県	3.0	21	岐阜県	0.6	37	香川県	0.0
6	山形県	1.4	22	静岡県	1.4	38	愛媛県	0.0
7	福島県	1.8	23	愛知県	1.6	39	高知県	0.0
8	茨城県	2.0	24	三重県	1.2	40	福岡県	1.0
9	栃木県	1.0	25	滋賀県	0.4	41	佐賀県	0.0
10	群馬県	0.6	26	京都府	1.0	42	長崎県	0.2
11	埼玉県	8.8	27	大阪府	3.8	43	熊本県	0.0
12	千葉県	7.4	28	兵庫県	3.2	44	大分県	0.0
13	東京都	21.4	29	奈良県	0.0	45	宮崎県	0.0
14	神奈川県	11.2	30	和歌山県	0.4	46	鹿児島県	0.2
15	新潟県	1.4	31	鳥取県	0.0	47	沖縄県	0.2
16	富山県	0.4	32	島根県	0.0	48	国外	0.0

図 3-91　回答者の住まい①　　図 3-92　回答者の住まい②

回答者の居住地は、関東が 52%と半数を占め、東北が 24%、近畿が 9%となっています。都道府県別では、東京都が全体の 21.4%を占め、次いで神奈川県が 11.2%、埼玉県 8.8%、東北の中では宮城県が最も高く 8.4%となっています。

②公共交通の問題点･意向

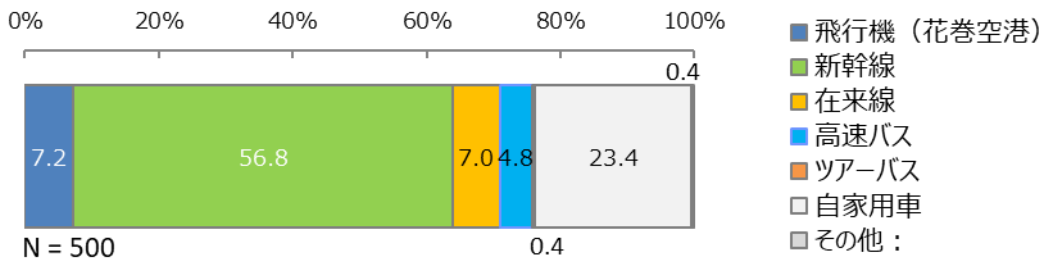


図 3-93　盛岡都市圏までの交通手段と理由

盛岡都市圏までの交通手段は新幹線が 56.8%と最も多く、次いで自家用車が 23.4%となっています。

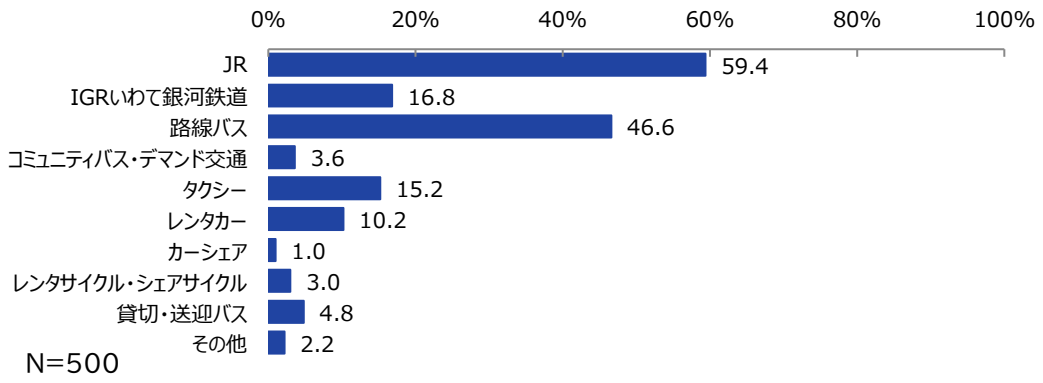


図 3-94　盛岡都市圏内で利用した交通手段（複数回答）

盛岡都市圏内で利用した交通手段は、ＪＲが 59.4%、路線バスが 46.6%、ＩＧＲが 16.8%です。

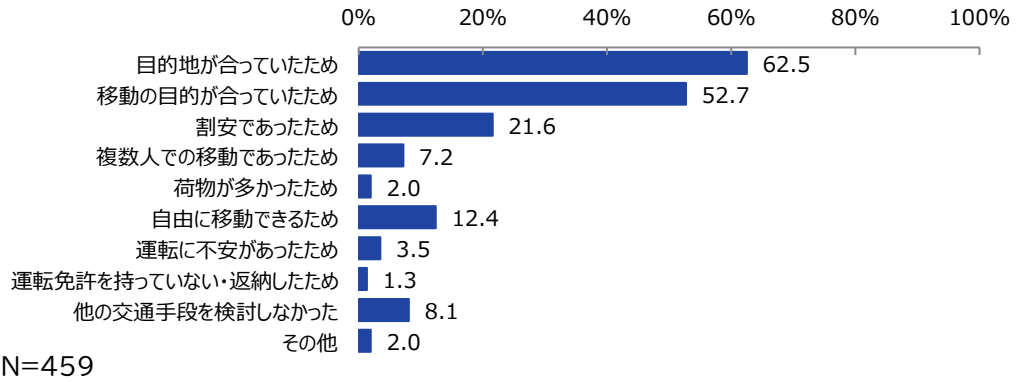


図 3-95　盛岡都市圏内で利用した交通手段を選択した理由

盛岡都市圏で公共交通を利用し移動した場合の、交通手段の選択理由としては、「目的地が合っていたため」が 62.5%、「移動の目的が合っていたため」が 52.7%と２つに回答が集中しています。

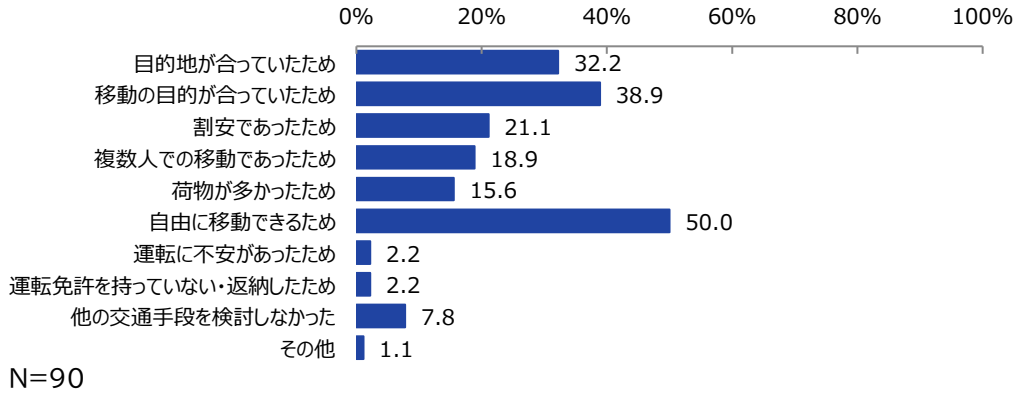


図 3-96　盛岡都市圏内で公共交通以外の交通手段を用いて移動した理由

盛岡都市圏で公共交通以外の交通手段を用いて移動した理由としては、「自由に移動できるため」が半数を占め、次いで「移動の目的が合っていたため」が 38.9%、「目的地が合っていたため」が 32.2%と高くなっています。

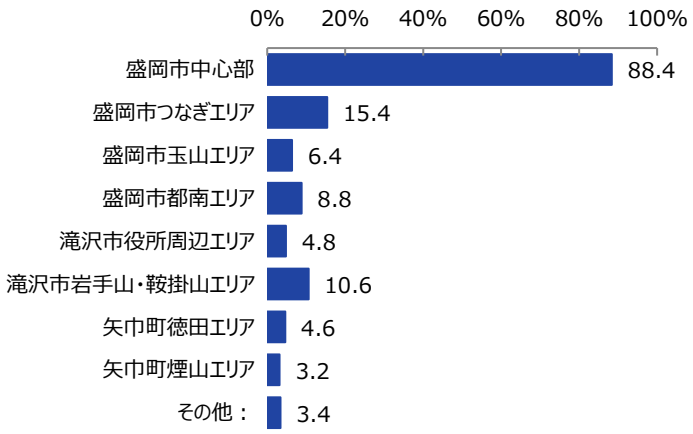


図 3-97　公共交通を利用して訪問したエリア

観光客や来訪客が公共交通を利用して訪問したエリアは「盛岡中心部」が 88.4%を占めています。次いで「盛岡市つなぎエリア」15.4%、「滝沢市岩手山・鞍掛山エリア」10.6%の順で高くなっています。

③交通結節点に関する問題点･意向

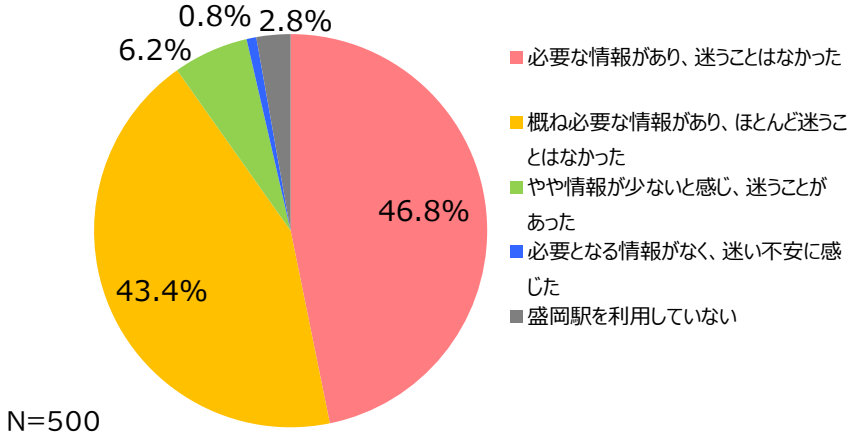


図 3-98　盛岡駅における公共交通の案内・観光情報提供

盛岡駅における公共交通の案内や観光情報提供について、「必要な情報があり迷うことはなかった」が 46.8%、「概ね必要な情報がありほとんど迷うことはなかった」が 43.4%と、概ね肯定的な意見が９割以上を占めています。

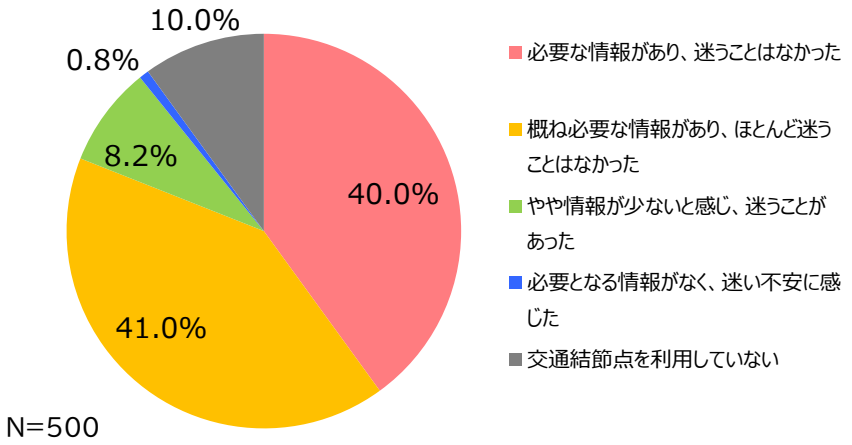


図 3-99　盛岡駅以外の交通結節点における公共交通の案内・観光情報提供

盛岡駅以外の交通結節点（盛岡バスセンターや鉄道駅）における公共交通の案内や観光情報提供について、「必要な情報があり迷うことはなかった」が 40.0%、「概ね必要な情報がありほとんど迷うことはなかった」が 41.0%と、概ね肯定的な意見が８割以上を占めています。

④公共交通に対する評価と今後の展開

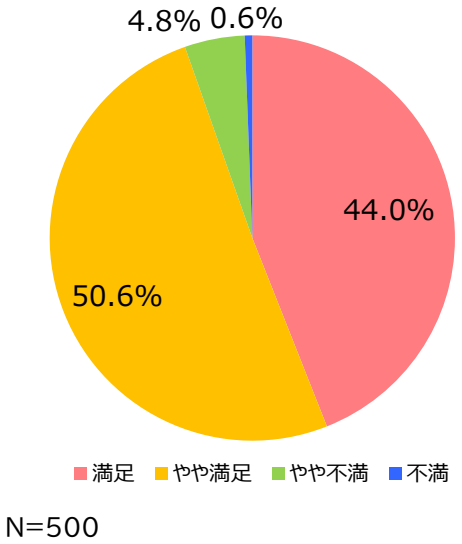


図 3-100　盛岡都市圏の公共交通に対する満足度

盛岡都市圏における公共交通に対する満足度は、「満足」が 44.0%、「やや満足」が 50.6%と、概ね評価が高くなっています。

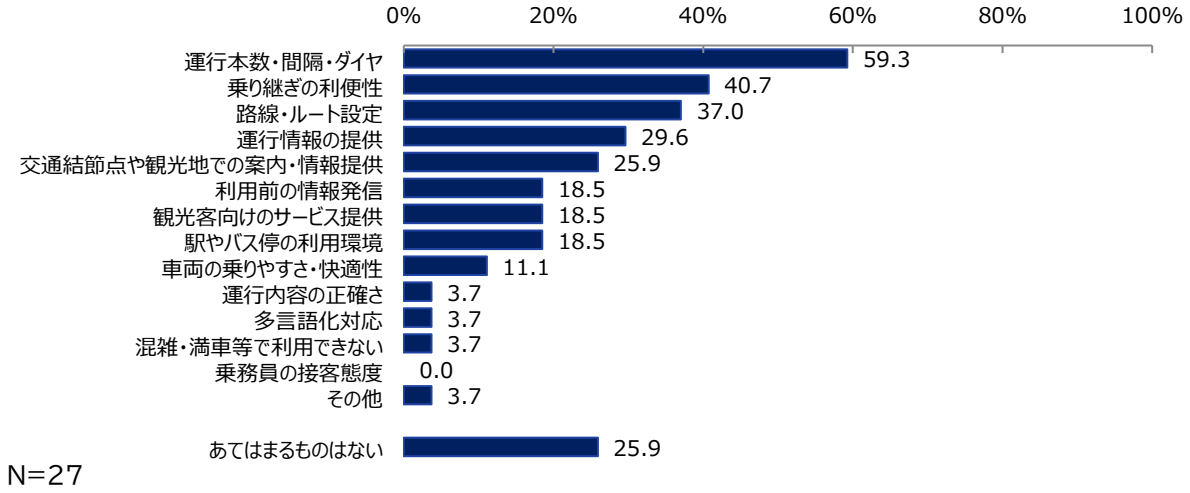


図 3-101　盛岡都市圏の公共交通に対する不満の内容

盛岡都市圏の公共交通に対する不満の内容として回答数は 27 票と少ないものの、「運行本数・間隔・ダイヤ」が 59.3%（16 票）と最も多く、「乗り継ぎの利便性」が 40.7%（11 票）、「路線・ルート設定」が 37.0%（10 票）となっています。

(4) 利用者意見のまとめ

■ 住民アンケート調査

- 公共交通イベントの認知度→「知らない」69.1%
- サービス改善後の利用意向×家族等での公共交通の話題があった→「今より利用が増える」と「これまでどおり利用する」を合わせると 50.2%
- サービス改善後の利用意向×公共交通を利用している→「今より利用が増える」と「これまでどおり利用する」を合わせると 69.0%

■ 住民代表者ヒアリング調査

盛岡市南部(湯沢･乙部)	矢巾町
• （岩手飯岡駅での）乗り継ぎには抵抗感がある。 • 鉄道の利用経験がないと、利用方法も分からず鉄道駅の利用につながらない。 • 直通便の方が時間はかかるが負担は少ない。 ➡乗り継ぎ自体を負担に考える意見が多い	• 矢幅駅での乗り継ぎは問題なく可能である。 • 盛岡市中心部から矢幅駅に向かうバスは 20～30 分程度遅れるため、利用しにくい。 • 人手不足のようでタクシー会社に電話がつながらない。 ➡乗り継ぎ自体よりも乗り継ぎ元が一因になっている

■ 観光客・来訪者アンケート調査

- 公共交通を利用して訪問したエリアが「盛岡市中心部」が 88.4%と、「盛岡市つなぎエリア」等その他のエリアへの周遊にはあまり使われていない。
- 盛岡都市圏の公共交通に対する不満で高いのは「運行本数・間隔・ダイヤ」が 59.3%、次いで「乗り継ぎの利便性」が 40.7%であり、本数が少ない上に乗り継ぎも不便であるとの回答が多くなっている。

「住民アンケート調査」、「住民代表者ヒアリング調査」、「観光客・来訪者アンケート調査」結果から、次のような問題点が挙げられます。

- 盛岡都市圏では、利用促進策として様々な公共交通に関するイベント開催並びに周知活動を実施しているものの、認知度や関心度が低い。
- 地区によって、公共交通利用や乗り継ぎ利用に対して差が生じており、利用経験や習慣が乏しいと有効的に活用できない。

住民や利用者が地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していけるように情報発信やモビリティ･マネジメントを展開します。

3. 交通事業者の意見

■ 交通事業者ヒアリング

公共交通事業者が抱える課題やニーズ、対応策等の把握を目的として、令和６年（2023 年）２月から３月にかけて公共交通事業者６団体を対象にヒアリング調査を実施しました。

表 3-13-1　交通事業者ヒアリングまとめ

	項目	内 容
公共交通全般の問題点	運転士不足	• 若い世代が入社してこないことが大きな問題である。 • 減便の理由は運転士不足と 2024 年問題である。運転士不足が解消されれば路線は維持できる。 • 運転士不足の根本的な原因は、給料、勤務体系（不定休）等の待遇面である。 • 法改正をクリアするためのぎりぎりの体制となっている。 • 若い世代で「バスの運転手になりたい」という人は少ない。勤務時間の問題が主な原因だと感じている。 • タクシー業界は全国的に運転士不足である。 • 「利用者減少による賃金の低下」が大きな要因である。 • 稼働している車両は６割程度で、運転士不足のため残りの４割は稼働していない。
	公共交通不便地域	• 基幹路線は維持していきたいが、支線については民間だけで維持するのは難しい。路線バスと鉄道との接続は限定的である。 • 不採算路線はバスを走らせることができなくなってくる。公共交通不便地域の拡大は避けることができないと感じている。 • 全国的には、地域単位の一般乗用タクシー借り上げの例がある。デマンド等の運行委託は、タクシー業界として積極的に協力する。 • バスが採算取れずに撤退した地域は、一般乗用タクシーにとっても採算は取れない。代わりを務められるわけではない。
	路線の維持	• 公共交通として路線バスの維持が求められるのであれば、各地域でどの程度のサービスレベルが求められるかを明確にし、誰がコストを負担するか決める必要がある。
公共交通ネットワークに関連する問題点	連携体制構築	• 連携体制のための協議においては、自社のことだけ考えていては進まないと思う。 • 話し合いは様々なハードルはあるが、具体化に向けた方法を考えていきたい。
	ネットワークの再編	• 共同経営には反対していない。 • 運行系統が短縮されれば、ダイヤに余力が生まれる。 • 公共交通全体のことを考えると、ネットワークを大きく再編する必要がある。 • 乗り継ぎが増えることで、利用者が減少する逆効果が発生してしまう可能性がある。「交通結節点」という考え方が都市圏で成り立つか要検討である。 • 今のところ減便の話はない。 • 減便を避けるためにも、路線の重複を避ける改変については同意である。他社の縄張りであること、道路整備が不十分なことから、矢幅駅や岩手医科大学附属病院への乗り入れを断念した。
	公共交通機関としての役割	• 一般乗用タクシーを公共交通機関として位置付けるのであれば、どのような役割を担うのかを明確にして認知していただく必要がある。昔は、一般乗用タクシーは 24 時間営業が普通だった。地域の緊急時の移動手段を担っている場所もある。 • 公共交通会議では、一般乗用タクシーが置き去りにされている印象がある。
	重複区間の改善	• 行き先が違うバスでも盛岡市中心部の特定の区間を走らないといけないため、都市構造上難しい面がある。
	共同運行	• 単独の会社で実施できることは限られている。協力しあうことが必要である。

表 3-13-2　交通事業者ヒアリングまとめ

	項目	内 容
公共交通サービスに関連する問題点	バスの定時性	• 鉄道とバスの接続で難しいところは乗り継ぎである。バスの遅れのせいで鉄道に乗車できないことが発生するはずである。
	IC カード	• 当社ＩＣカード利用率は 80%程度と高い水準にある。ＩＣ化によって定時性も改善されたと感じている。 • 他社のＩＣカードと連携していないので不便だと思う。統一化ができれば利便性は向上する。
	新型コロナ流行前後	• 乗客数はコロナ前の水準には戻っていない。 • 新型コロナで運転士不足が加速している。県内では閉業を検討している会社は多くある。 • コロナの際の貸付金の返済が始まり、今後経営に行き詰まる会社も出てくる。
	経営状況（新型コロナ流行前後）	• 新型コロナ流行前後を比較すると 80～90%程度である。利用者数が減った分を運賃で調整する必要がある。国庫補助路線における激変緩和措置の適用が解除されると路線を維持し続けられるか分からない。
	スクールバスとの連携	• スクールバスは路線バスと同じ区間を走ることが多いので、混乗を前提とした調整が出来るはずである。
	需給状況	• 時間的な偏りが問題であり、朝、昼、夕方の特定の時間だけが忙しい。
	観光	• ニューヨーク・タイムズによって、一般乗用タクシーの観光ツアーを利用する人が増えたと感じる。
施策展開に関連する問題点	データ利用	• 路線やダイヤの変更を対外的に説明する際にも、根拠となるデータは必要となる。 • 停留所毎のデータは、運転士が調査している。人員不足により業務分担が増え、負担にはなっている。路線やダイヤの改正に必要となる基本的な調査なので、負担だったとしてもやらなければいけない。経営において重要なデータなので、データを提供するには抵抗がある。 • ネットワークの再編において、データの活用が必須であることは理解している。ただし、データは企業の財産や営業施策とも言えるので、全て公開できるわけではない。
	運転士不足対策	• 新規雇用に対する補助はあるに越したことはない。 • 新規雇用者への二種免許取得の補助があると助かる。運転士採用の広報活動への助言や補助を検討して欲しい。 • 運転士不足を解消するためには雇用補助も必要である。
	案内誘導	• 外国人対応は、どれだけの人数が来るかを踏まえなければいけない。
	利用促進施策	• 親子で公共交通を使うと、子どもは使うようになる。
	AI デマンド交通	• 運行経費は変わらず、システム利用料が上乗せされる。AI を導入することによって住民の利便性が本当に高くなるのか、慎重に考えた方が良い。
	情報発信	• 行政で実施する利用促進の情報発信は良い取組だと思う。
	集中する需要	• 始発以外で待っている乗客が乗れないことがあり、その対応が悩ましい。ただし予約対応は体力的に困難。
	車両購入補助	• 「中古車」を含めた車両購入補助があると助かる。制度上「新車」の指定が多い。
	割引補填	• 一般乗用タクシーでは身障者割引や免許返納割引がある。何の補助も出ておらず、経営的には厳しい（身障者割引は年間約 4,800 万円、免許返納割引は年間約 900 万円を自社で負担）。

■ 運転士不足

バス事業者、タクシー事業者ともに共通して挙げている問題点は「運転士不足」です。運転士が不足しているために路線バスにおける減便やタクシー車両の未稼働に繋がり、これが事業者においては収益や賃金の減少となっています。利用者においてはサービスレベルの低下により、公共交通の不便さを感じる要因となりかねない状況です。

➡運転士の確保に向けた対策が必要

■ 新型コロナ流行による利用者の減少

令和２年（2020 年）頃から新型コロナが流行し外出や人とのふれあいが控えられるようになり、利用者数が減少しました。新型コロナが令和５年（2023 年）に「５類感染症」へ移行しましたが、事業者の実感として流行前の利用者数までに至っていない状況となっています。このため、運転士不足とともに交通事業者の収益減少の一因となっています。

➡利用者に対し公共交通に関する情報の周知や利用促進等の支援が必要

■ 公共交通不便地域における住民の移動手段の確保

先に述べている通り、運転士不足がバス路線の削減やタクシー車両の未稼働につながっており、公共交通が不便な地域における今後の住民の移動手段の確保が問題です。不採算路線や、一般乗用タクシー営業所から距離がある地域では、民間努力だけでは公共交通網を維持することが難しいといった意見がありました。

➡デマンド交通の利便性向上や、地域特性に合った交通手段の導入の検討が必要

■ キャッシュレス決済及びデータの利活用

盛岡都市圏における鉄道、路線バス及び一般乗用タクシーの運賃支払いには各社異なったＩＣカード等が導入されていること、また、定期として利用できないなど導入状況も異なり、利用者の利便性向上や路線バス運行の定時性確保のためには、より一層の普及が求められます。

また、データの利活用が十分でないことから、盛岡都市圏全体の公共交通施策検討のために利用状況や運行状況のデータを十分に生かすことが出来ていません。

➡利用者の利便性向上や運行の定時性確保に向け、ＩＣカードをはじめとしてキャッシュレス決済の導入及び利用者に対する普及拡大の促進が必要

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 • ＪＲ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	• ＩＧＲの輸送力は余裕あり • ＪＲ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ＩＣ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。

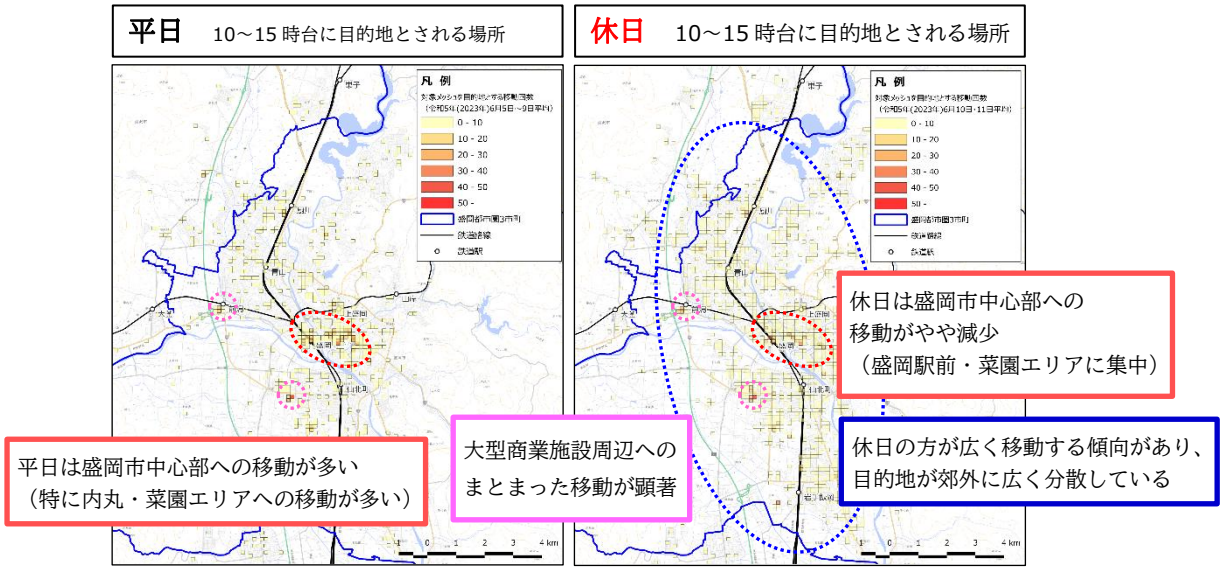


図 4-1　平日・休日の移動先の分布

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。

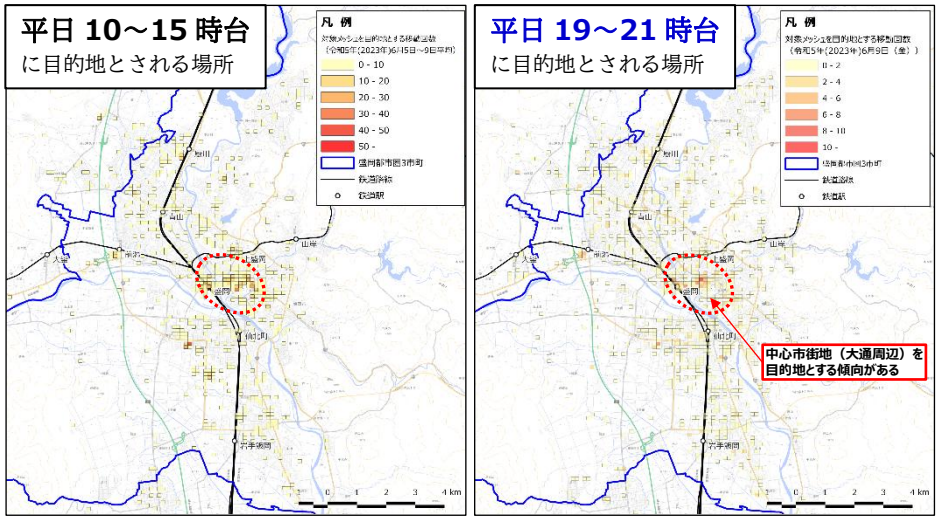


図 4-2　時間帯による移動先の分布

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。

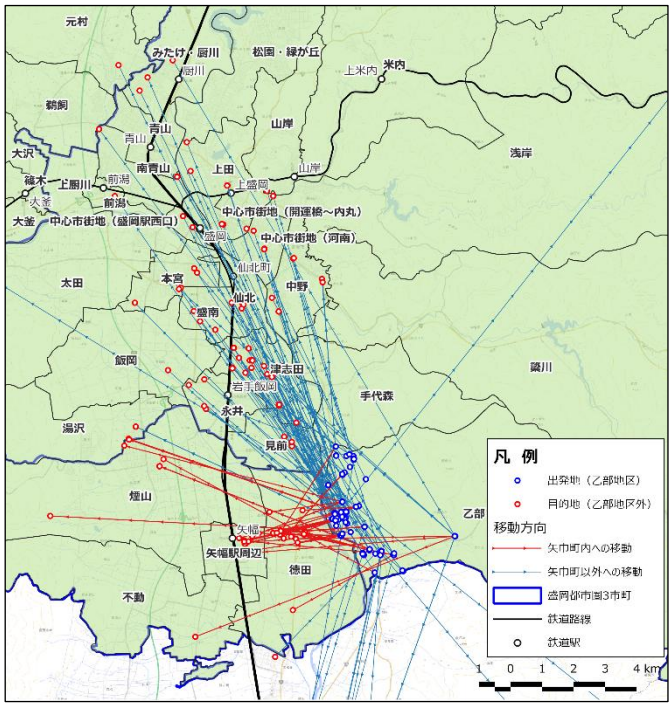


図 4-3　乙部地区発のＯＤデータ

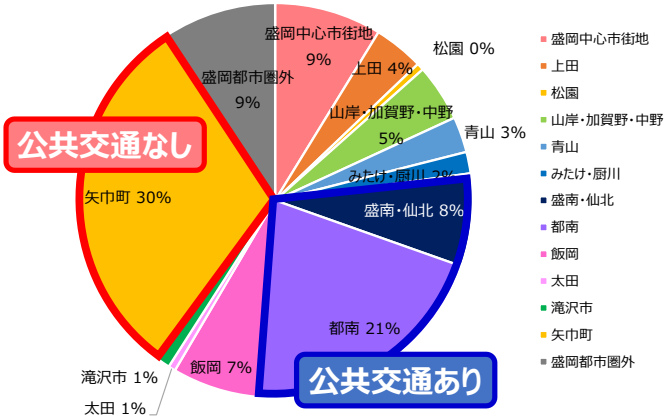


図 4-4　乙部地区からの移動先

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）時点を比較すると、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月以降を比較すると、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

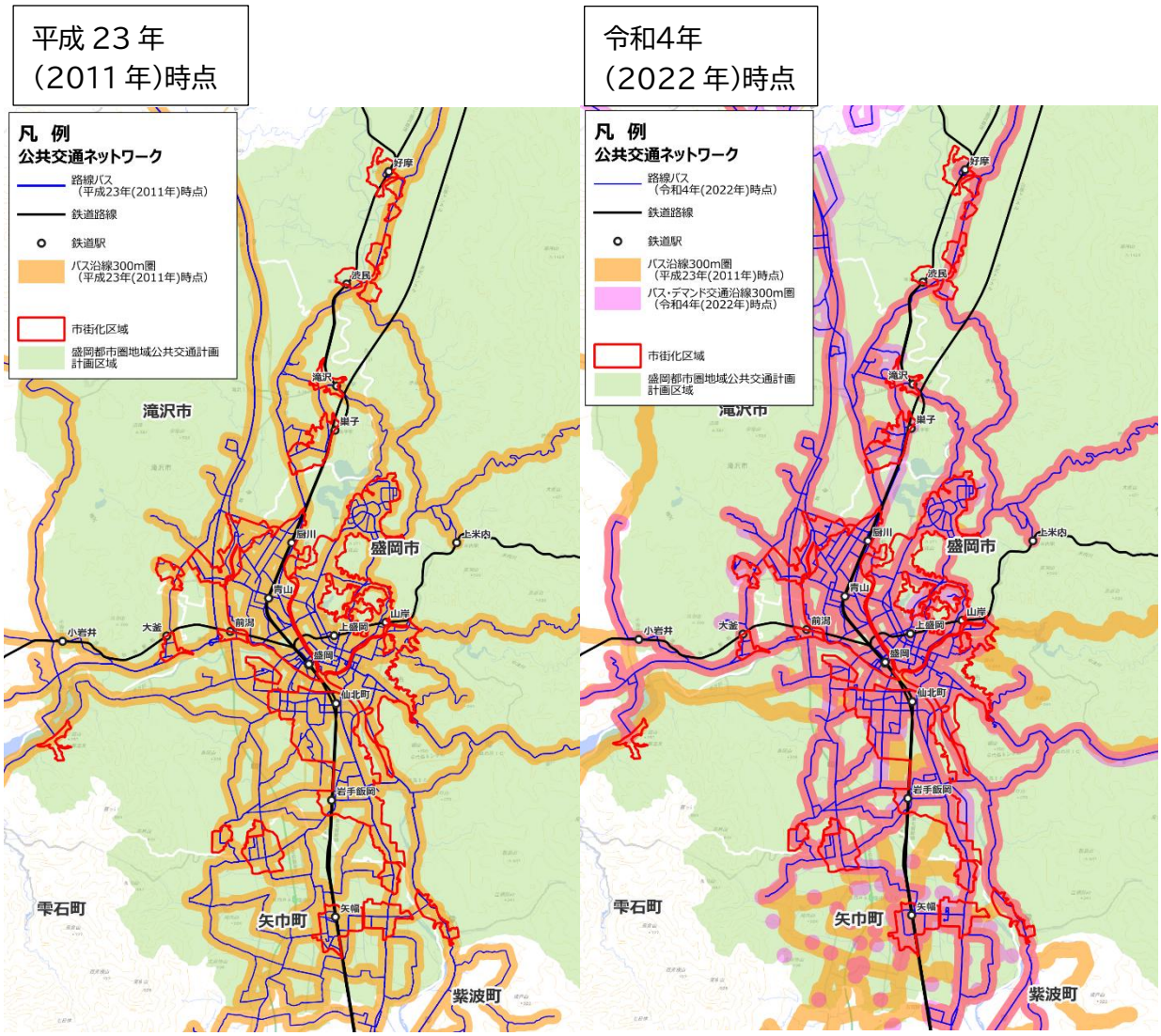


図 4-5　平成 23 年（2011 年）時点と令和４年（2022 年）時点の路線バス沿線

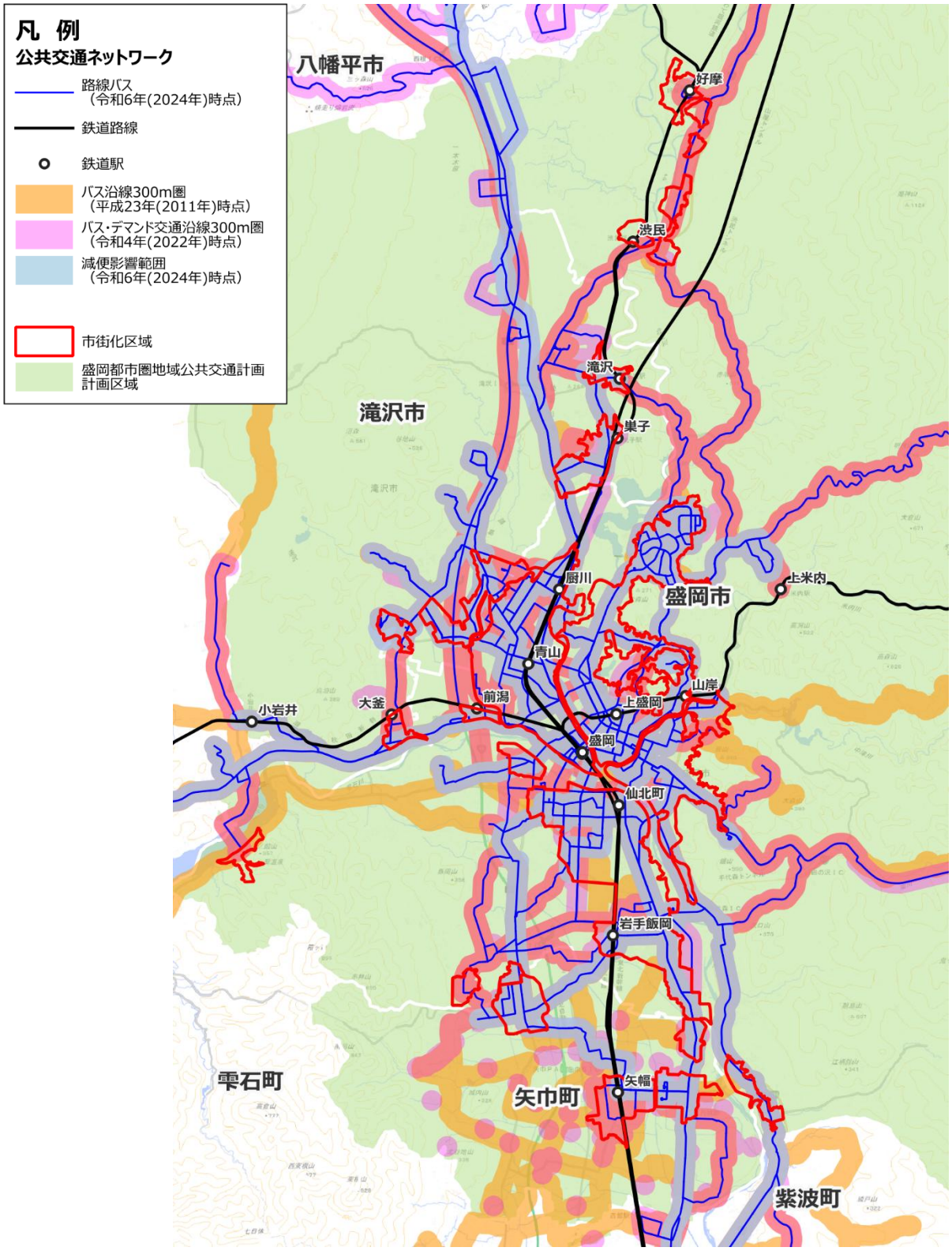


図 4-6　令和６年（2024 年）４月以降の路線バス沿線と減便影響範囲

（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部においては、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 84.4%、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関わらず、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

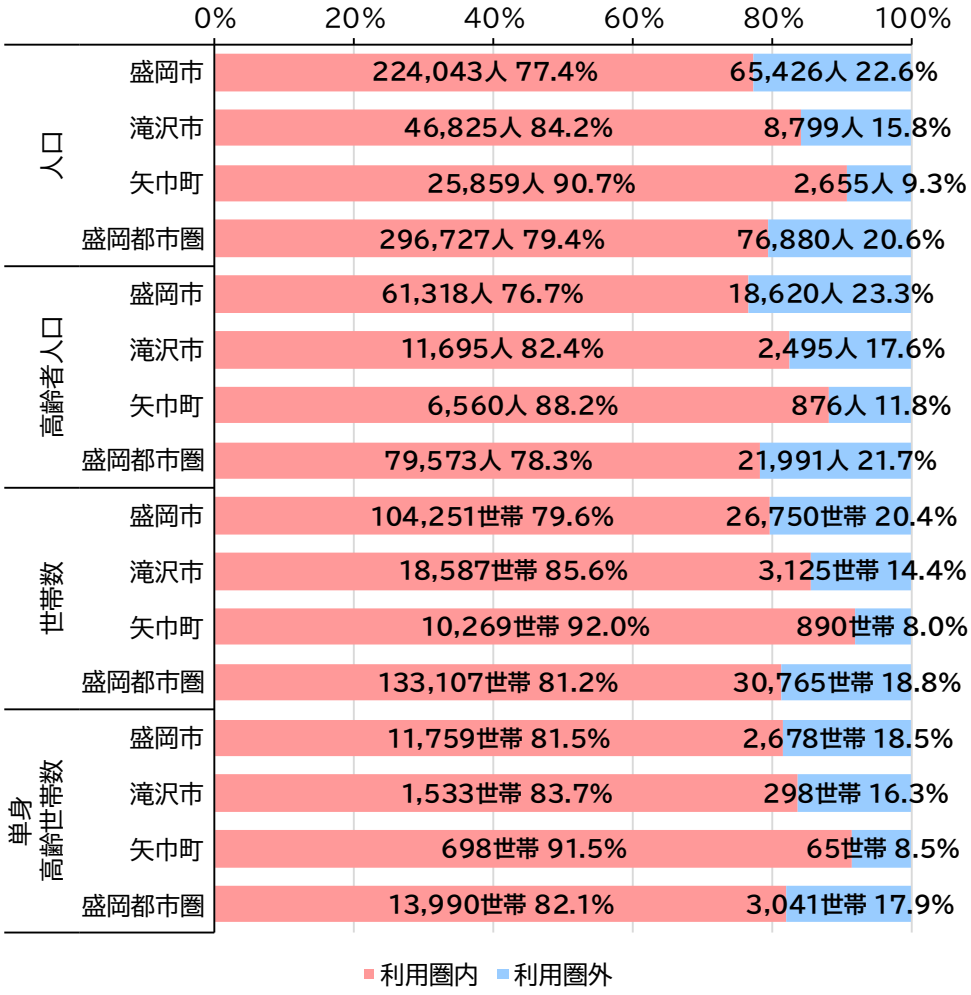


図 4-7　人口あたりの公共交通カバー率

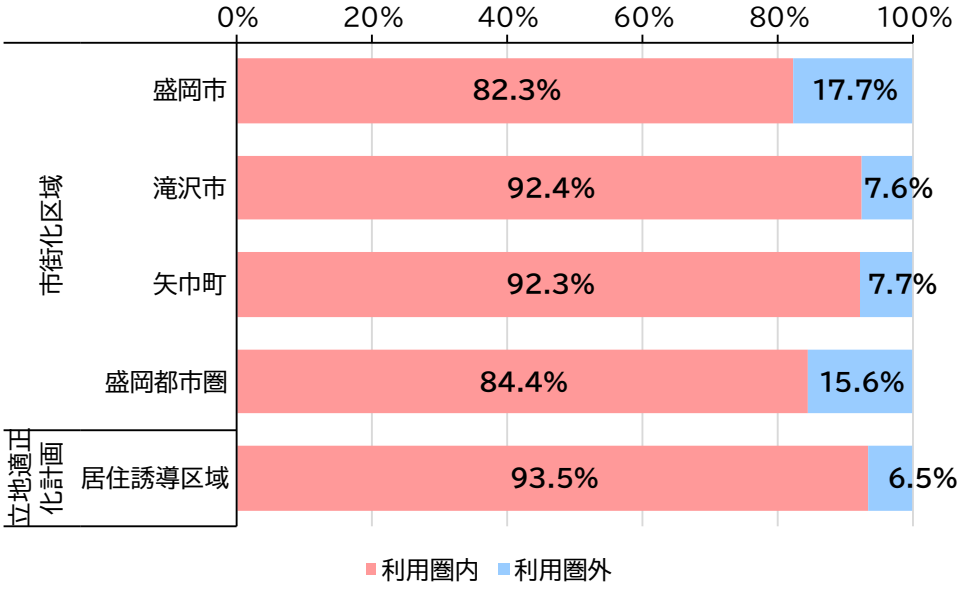


図 4-8　市街化区域・居住誘導区域の公共交通カバー率

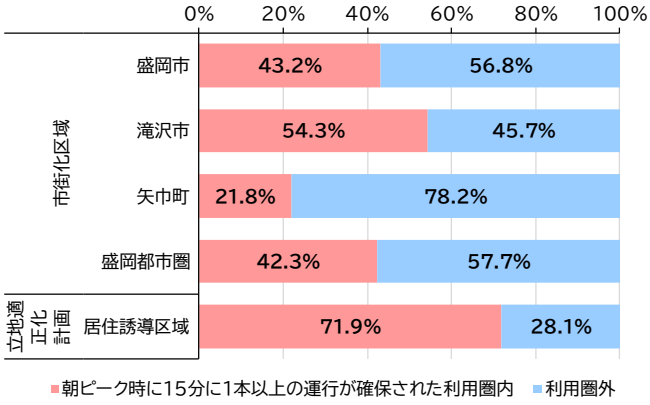


図 4-9　朝ピーク 15 分に 1 本以上の市街地カバー率

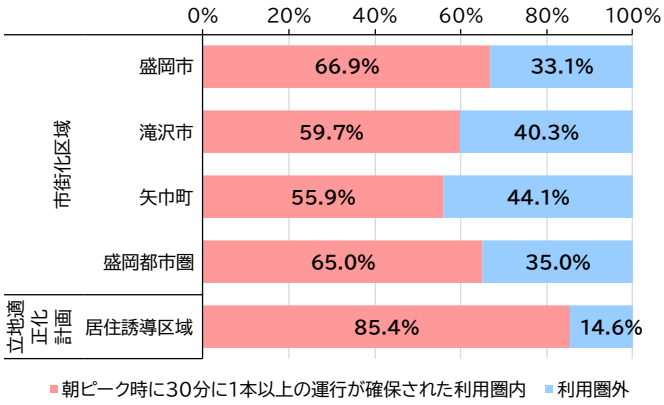


図 4-10　朝ピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率

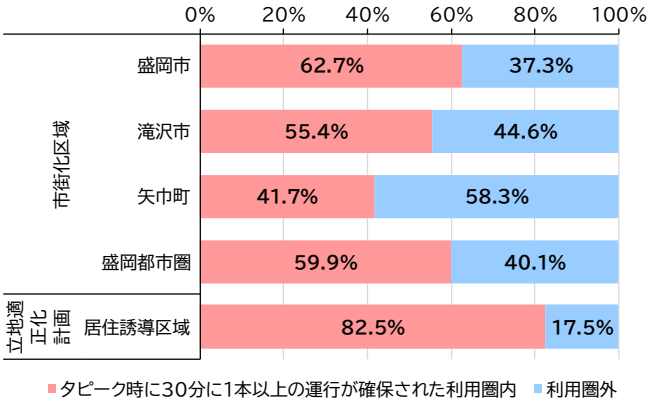


図 4-11　タピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率

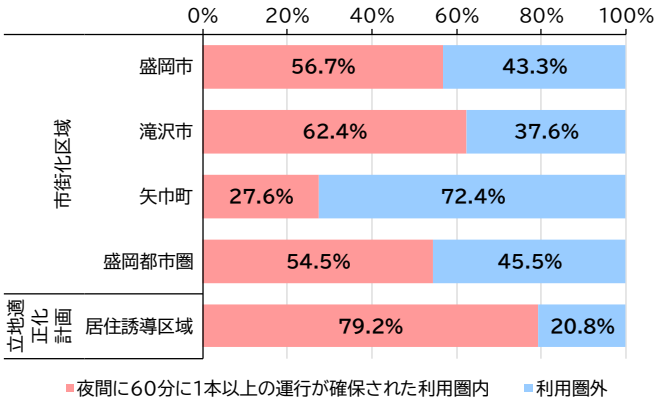


図 4-12　夜間 20 時以降に 60 分に 1 本以上の市街地カバー率

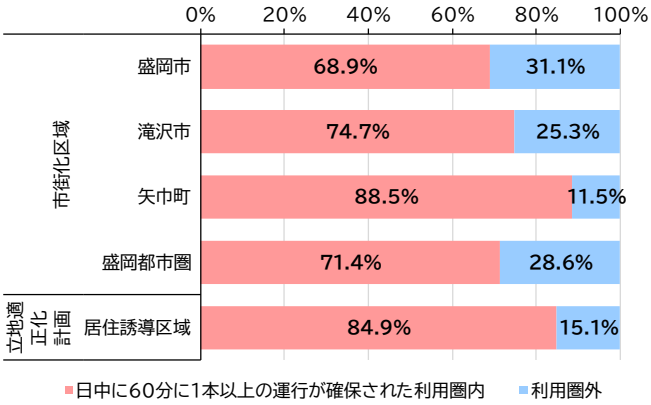


図 4-13　日中 60 分に 1 本以上の市街地カバー率

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 65.0%、居住誘導区域で 85.4%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 59.9%、居住誘導区域で 82.5%、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 54.5%、居住誘導区域で 79.2%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。

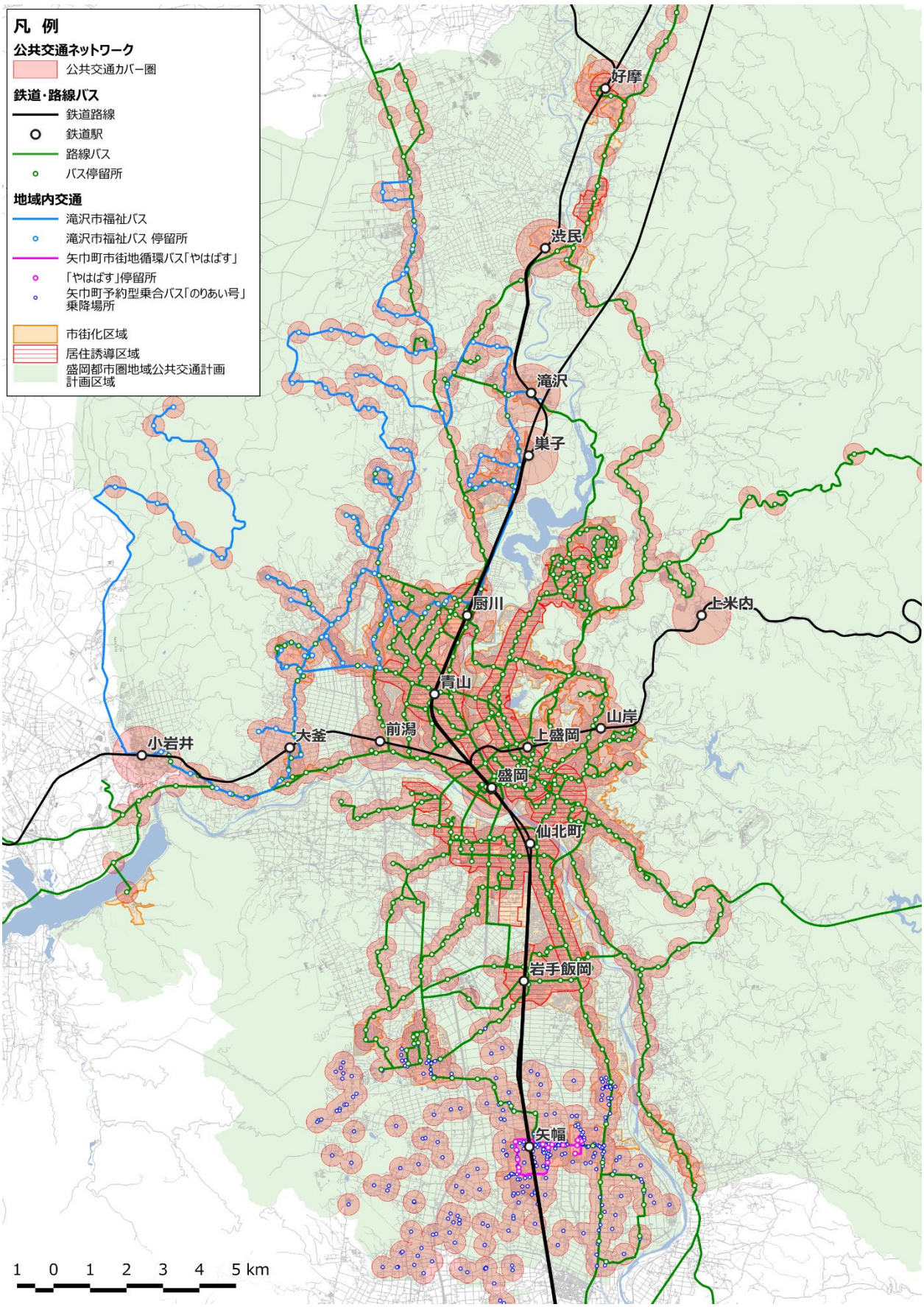


図 4-14 公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和６年（2024 年）４月時点】

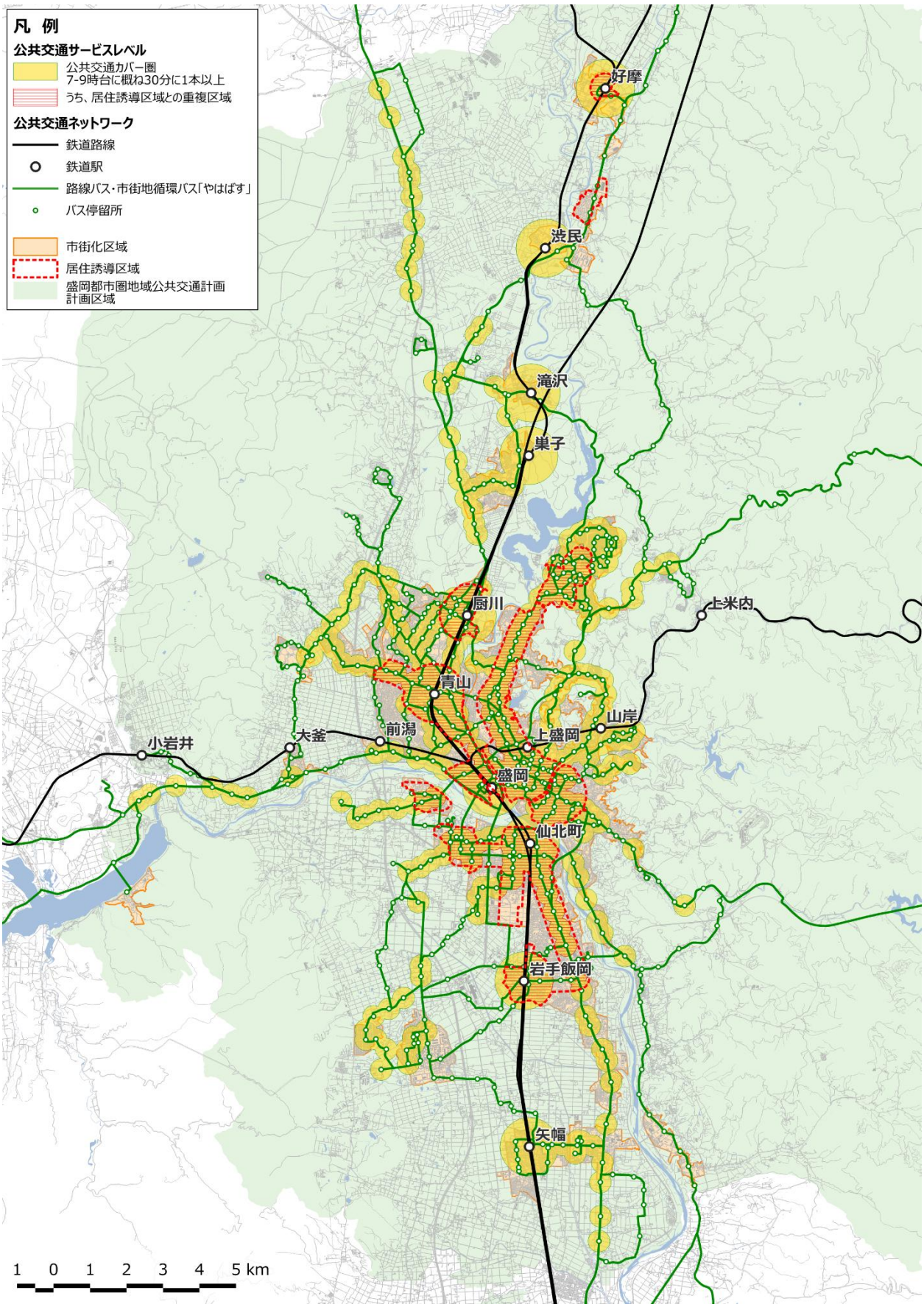


図 4-15 朝ピーク 30 分に１本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和６年（2024 年）４月時点】

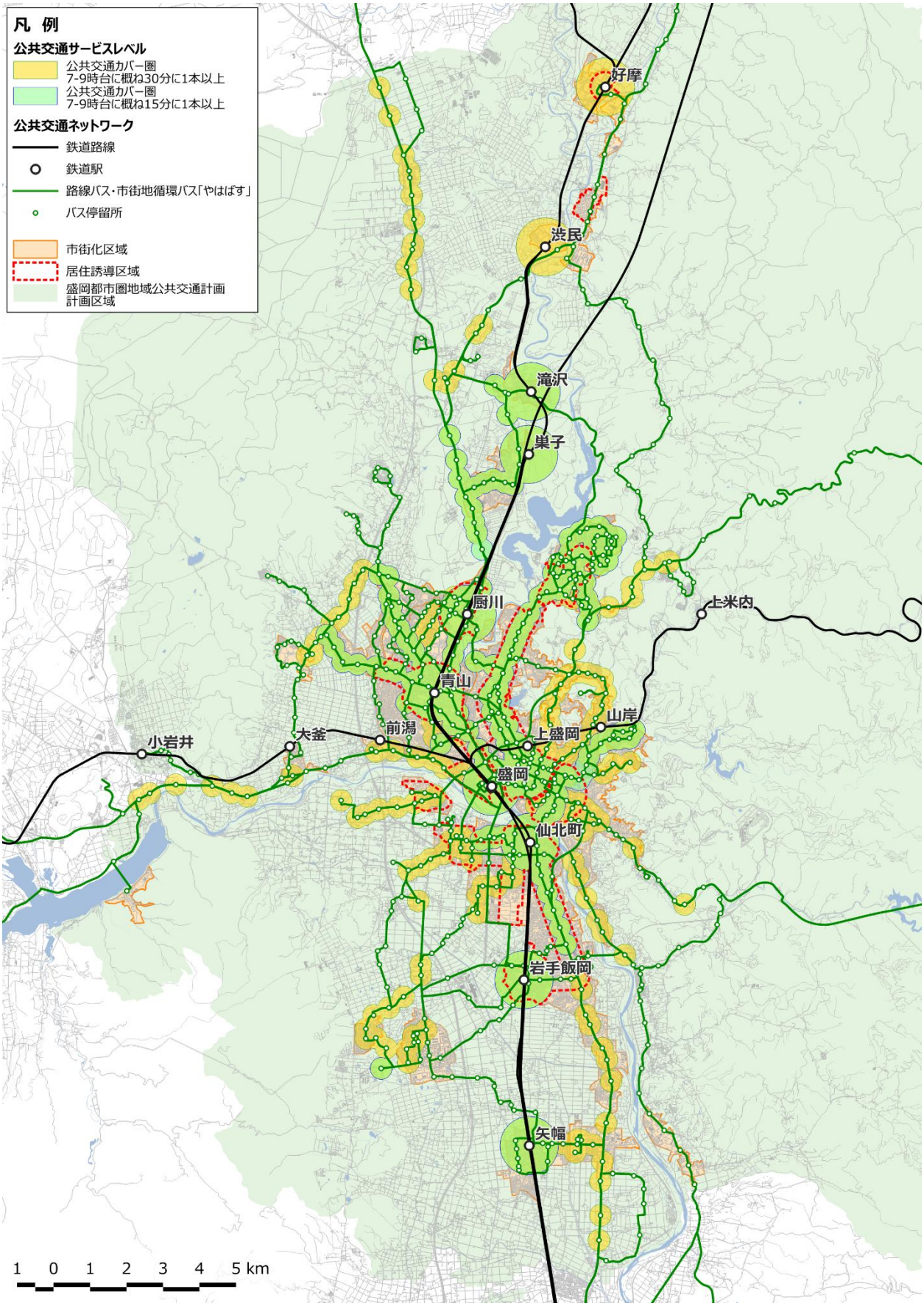


図 4-16　朝ピーク 15 分に１本以上、30 分に１本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和６年（2024 年）４月時点】

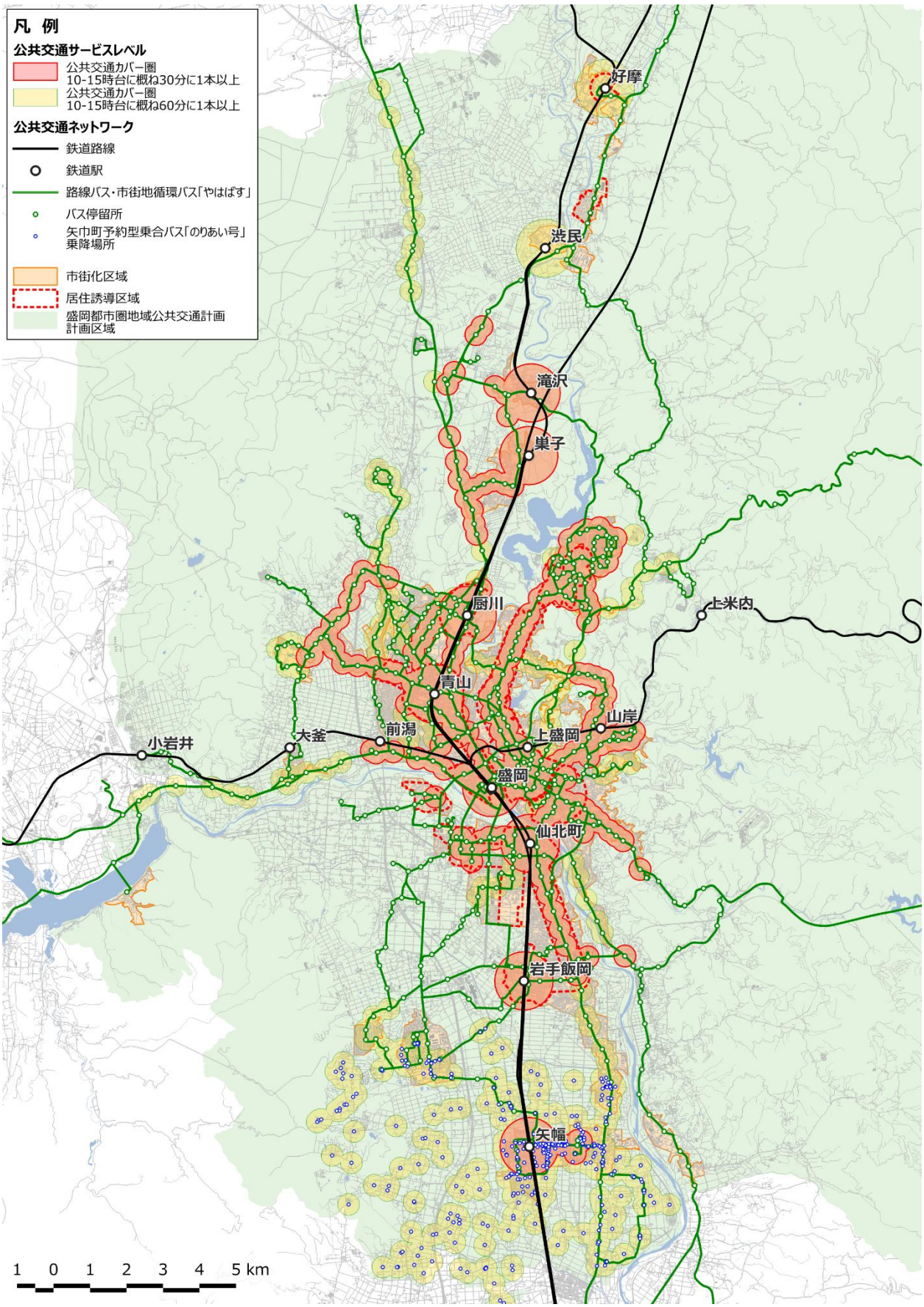


図 4-17　日中１時間に１本以上、30 分に１本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和６年（2024 年）４月時点】

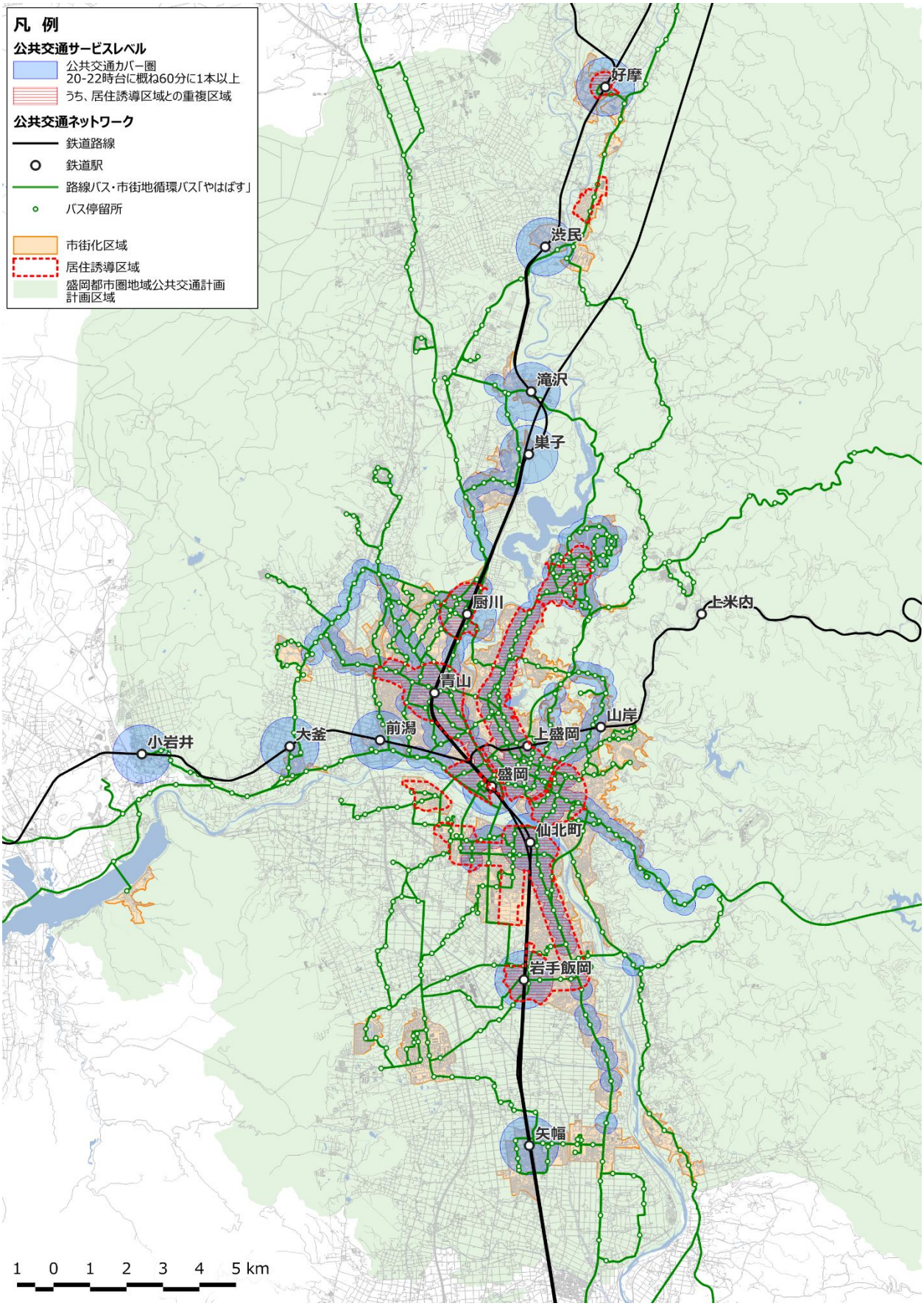


図 4-18　20 時以降 60 分に１本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和６年（2024 年）４月時点】

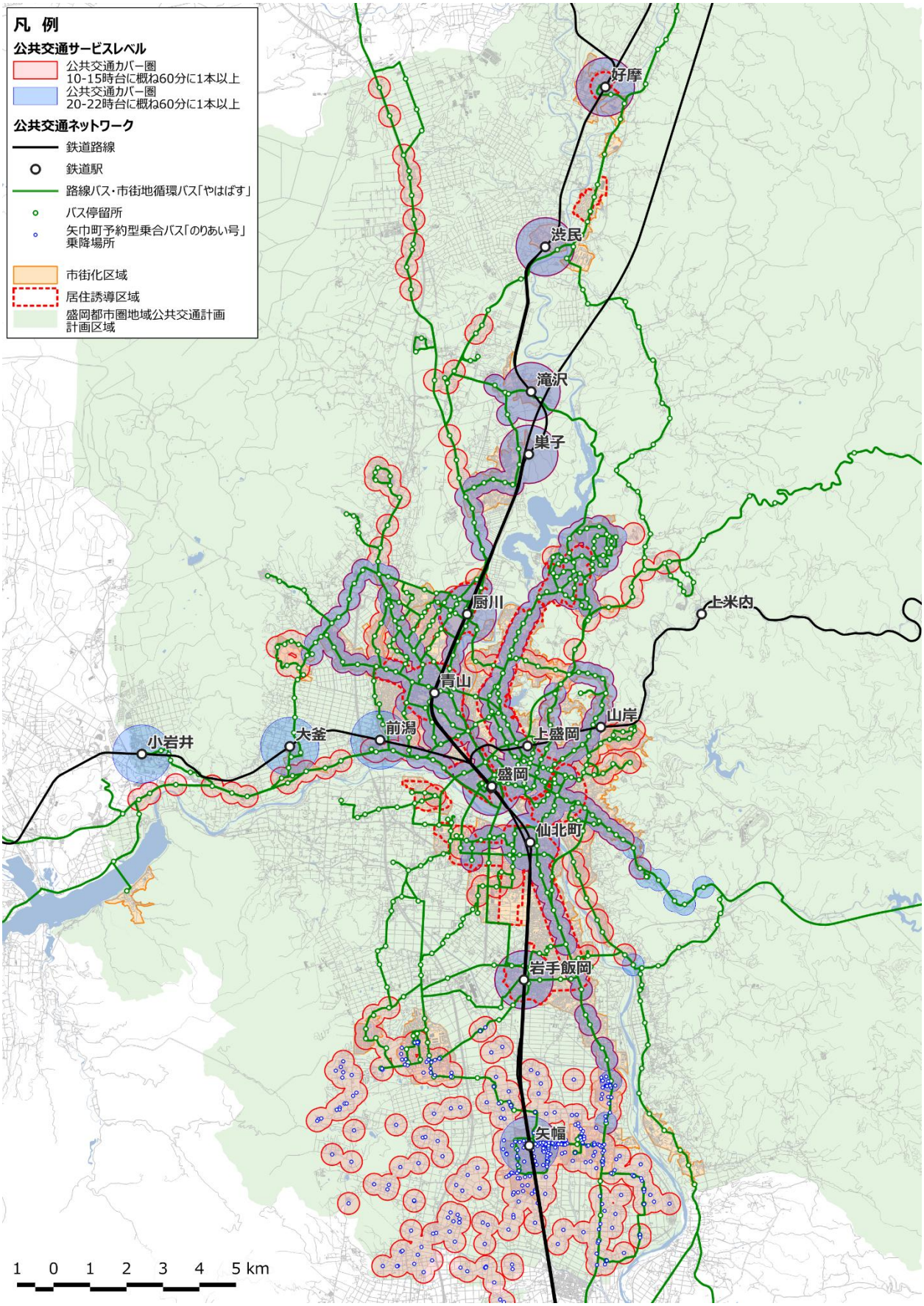


図 4-19　日中 60 分に１本以上、夜間 60 分に１本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和６年（2024 年）４月時点】

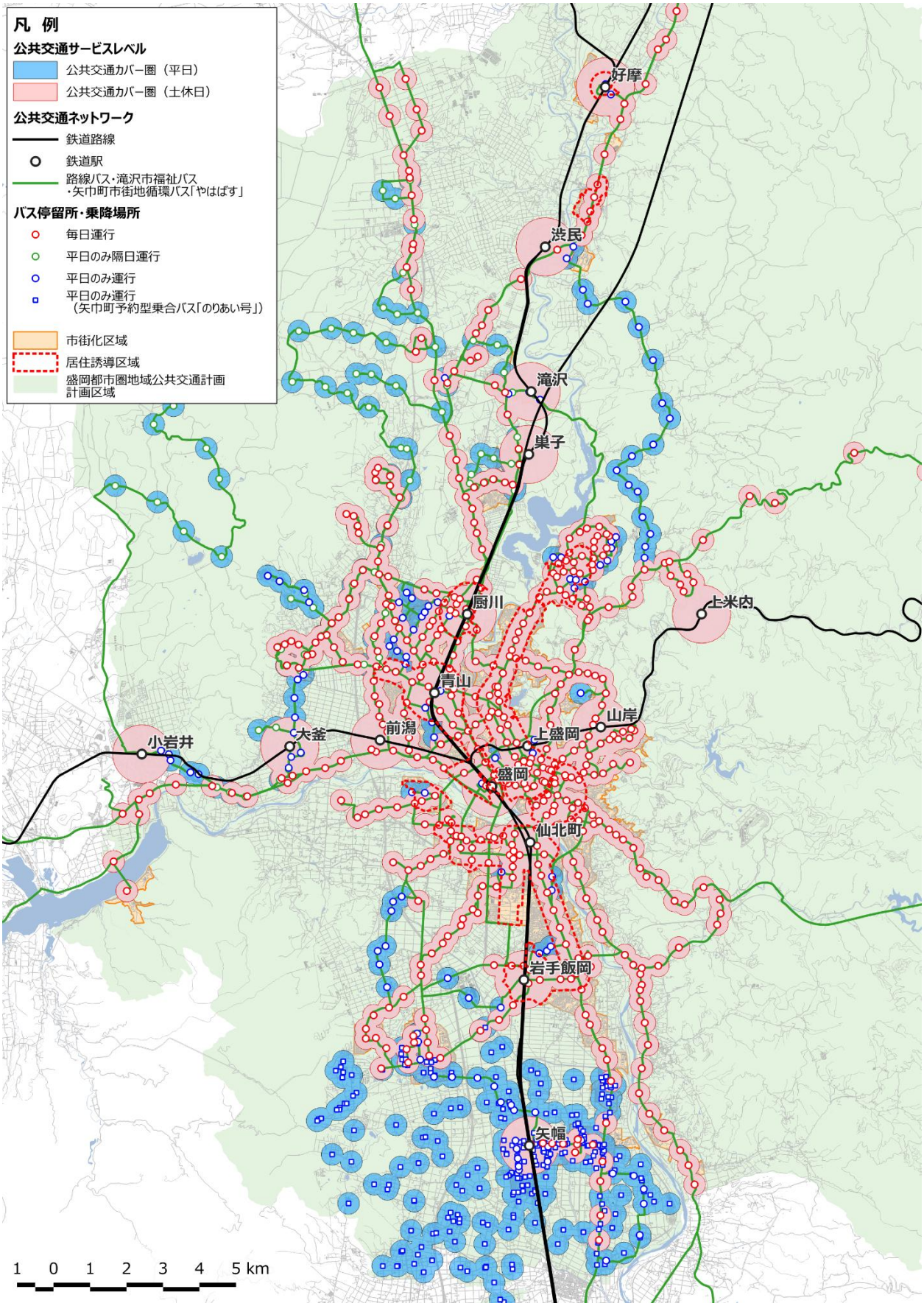


図 4-20　平日と土休日の公共交通カバー圏の比較

【令和６年（2024 年）４月時点】

（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(2023))	目標値(R12(2030))	確認時期
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、地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/巣子駅

  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巣子駅	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 月末日時点）

- 「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日時点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

各種施策により、現状値からの向上を目指します。

■ 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(2023))	目標値(R12(2030))	確認時期
79.9%	79.9%以上	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 日時点

- 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

各種施策により、現状値からの向上を目指します。

（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(2023))	目標値(R12(2030))	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（2023 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ので、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(2023))	目標値(R12(2030))	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（2023 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（2023 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(2023))	目標値(R12(2030))	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（ＩＧＲ、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(2023))	目標値(R12(2030))	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(2023))	目標値(R12(2030))	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(2023))における項目	目標値(R12(2030))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・おでかけパス事業補助金	まちなか・おでかけパス事業補助金
	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の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て、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。

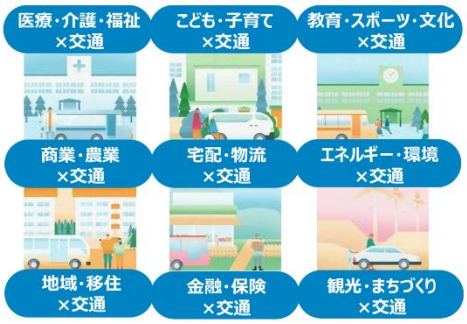


図 6-2　共創・MaaS　イメージ図
資料： 国土交通省

「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。

■<u>共創モデル実証運行事業</u>

- 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

■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。

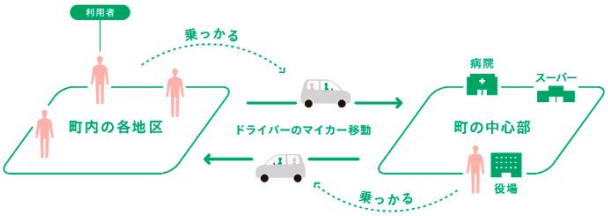


図 6-3　ノッカル　イメージ図

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。

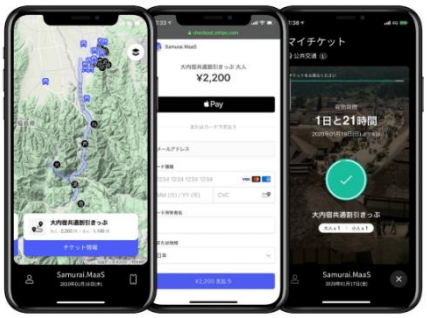


図 6-4　Samurai.MaaS　イメージ図

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。

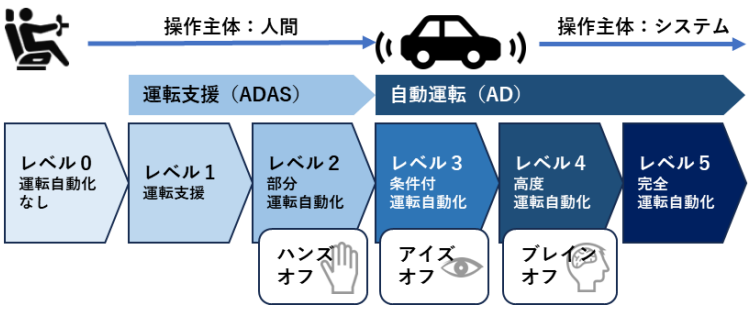


図 6-5　自動運転レベル　イメージ図

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）まで毎年の改定を重ねてきました。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（のるのす、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）

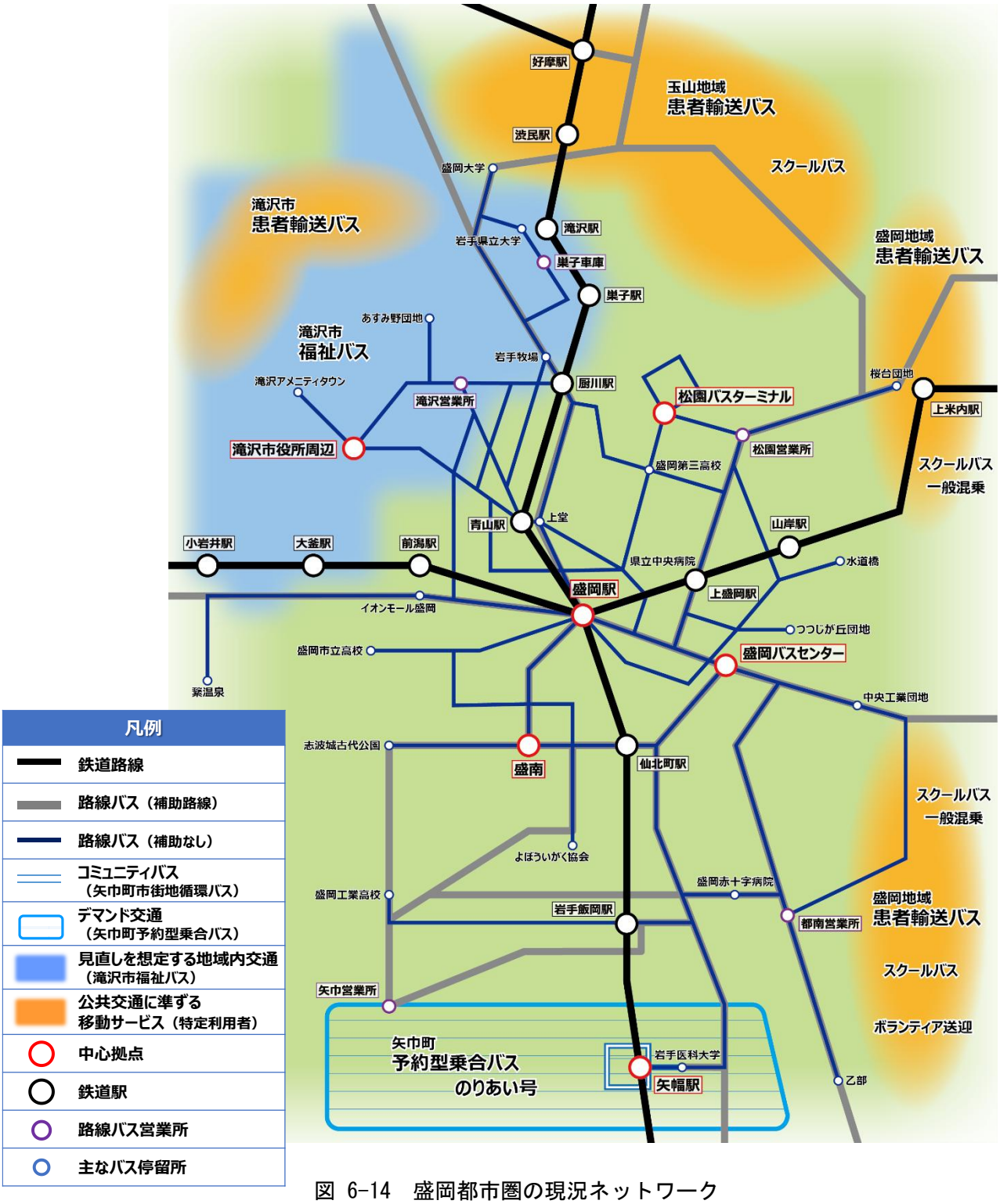


図 6-14　盛岡都市圏の現況ネットワーク

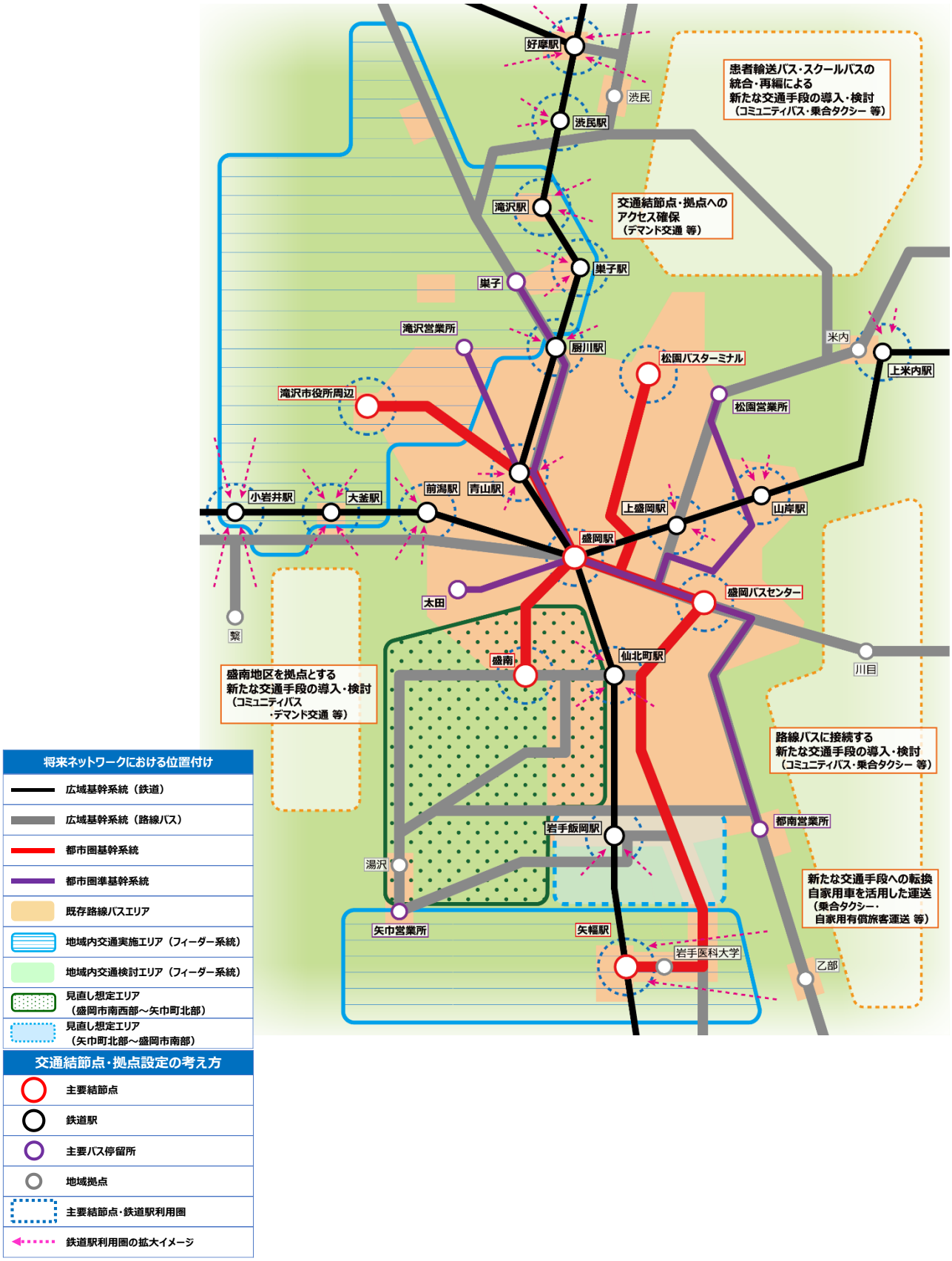


図 6-15　盛岡都市圏の将来ネットワークにおける想定される交通手段

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となる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、意見その他に応対するため、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。

附 則

この要綱は、令和７年７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	交通企画課長
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入支出決算について（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時期の変更について
（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）
（第９回） 令和７年（2025 年）７月 22 日	• 盛岡都市圏地域公共交通計画の策定について（承認事項） • 令和６年度盛岡都市圏地域公共交通会議収入支出決算について（承認事項） • 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（報告事項）

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）７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		ＩＧＲ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	川村　啓太
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	交通企画課長	木幡　隆介
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