

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナ5類移行後、利用者は回復傾向にある</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I G Rの輸送力は余裕あり</li> <li>J R東日本におけるピーク時間帯は、設備上増便等の余地はない</li> <li>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</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>バスロケーションシステムは各社独自で展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
一般乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>令和4年(2022年)12月に一般乗用タクシー運賃の改定</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
その他の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
矢巾町 コミュニティバス ・デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

(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。

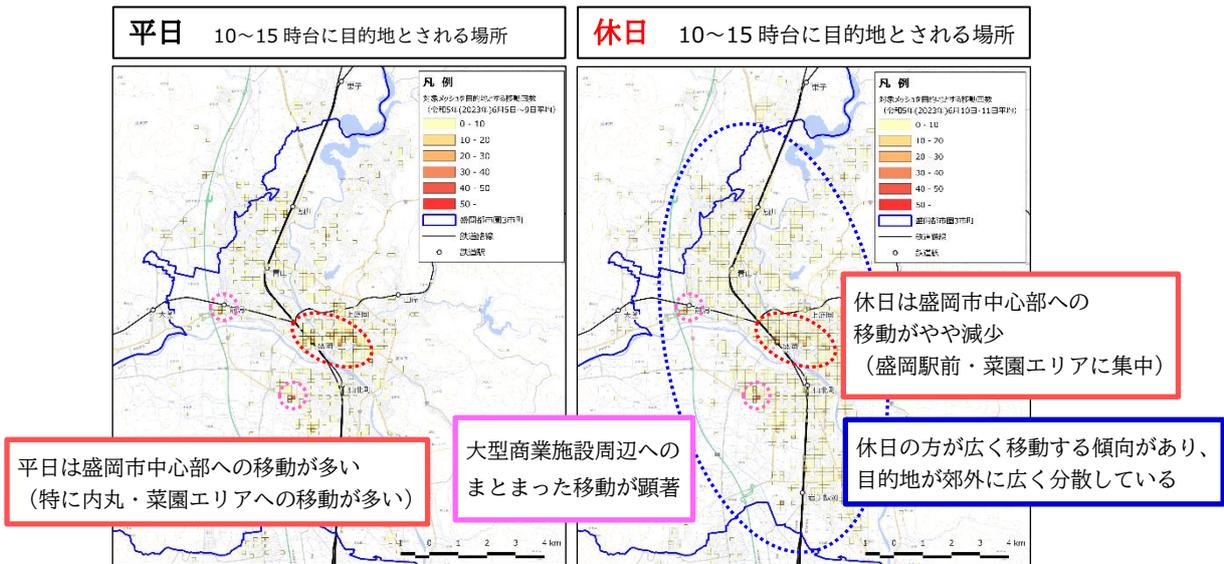


図 4-1 平日・休日の移動先の分布

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、新型コロナウイルスの5類移行により、夜間の需要も回復しつつあります。さらに、夜間の遅い時間帯についても、盛岡市中心部から郊外へ帰宅する需要が一定程度あるものと予想されます。

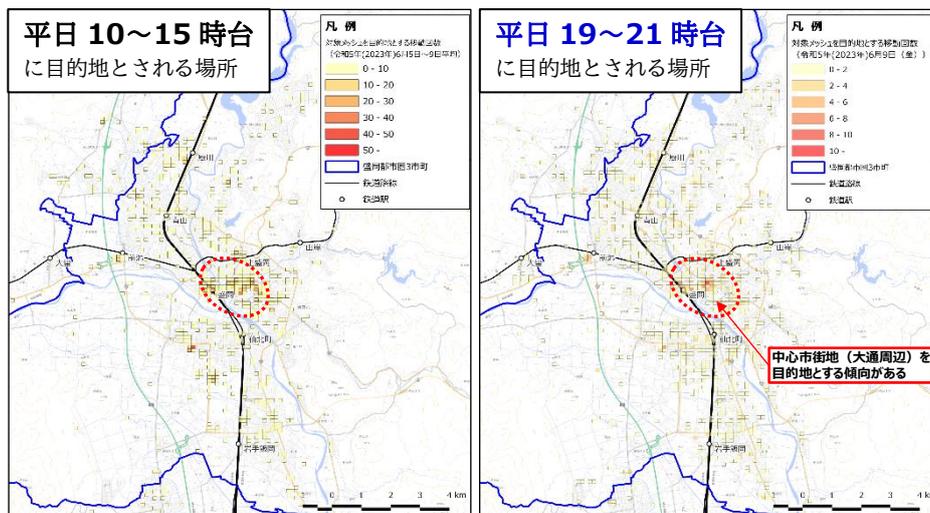


図 4-2 時間帯による移動先の分布

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

③市町を跨ぐ移動特性

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

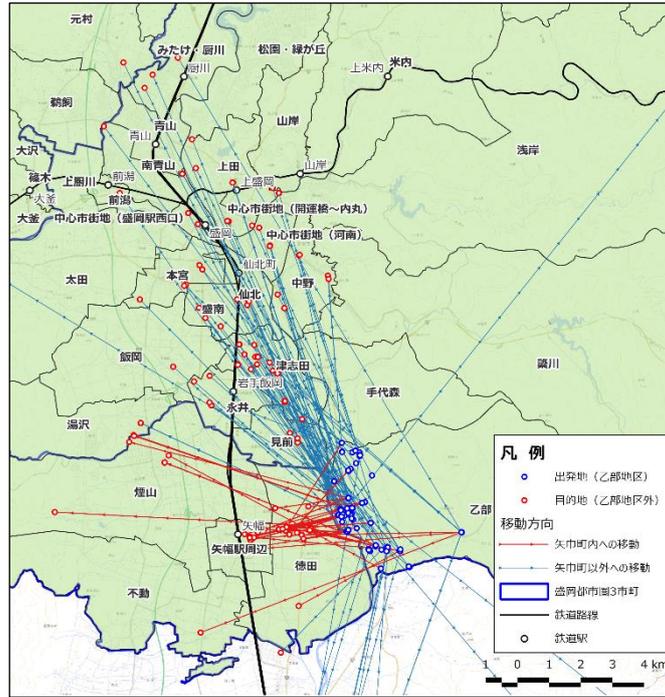


図 4-3 乙部地区発のODデータ

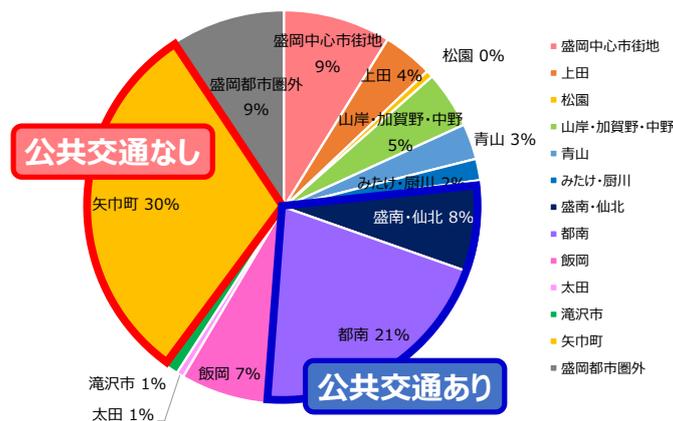


図 4-4 乙部地区からの移動先

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

### (3) 鉄道・バス不便地域の拡大

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

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

平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点と比較すると、郊外部や山間部や長距離路線を中心に廃止されていることが確認できます。一方、令和4年（2022年）時点と令和6年（2024年）4月以降を比較すると、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

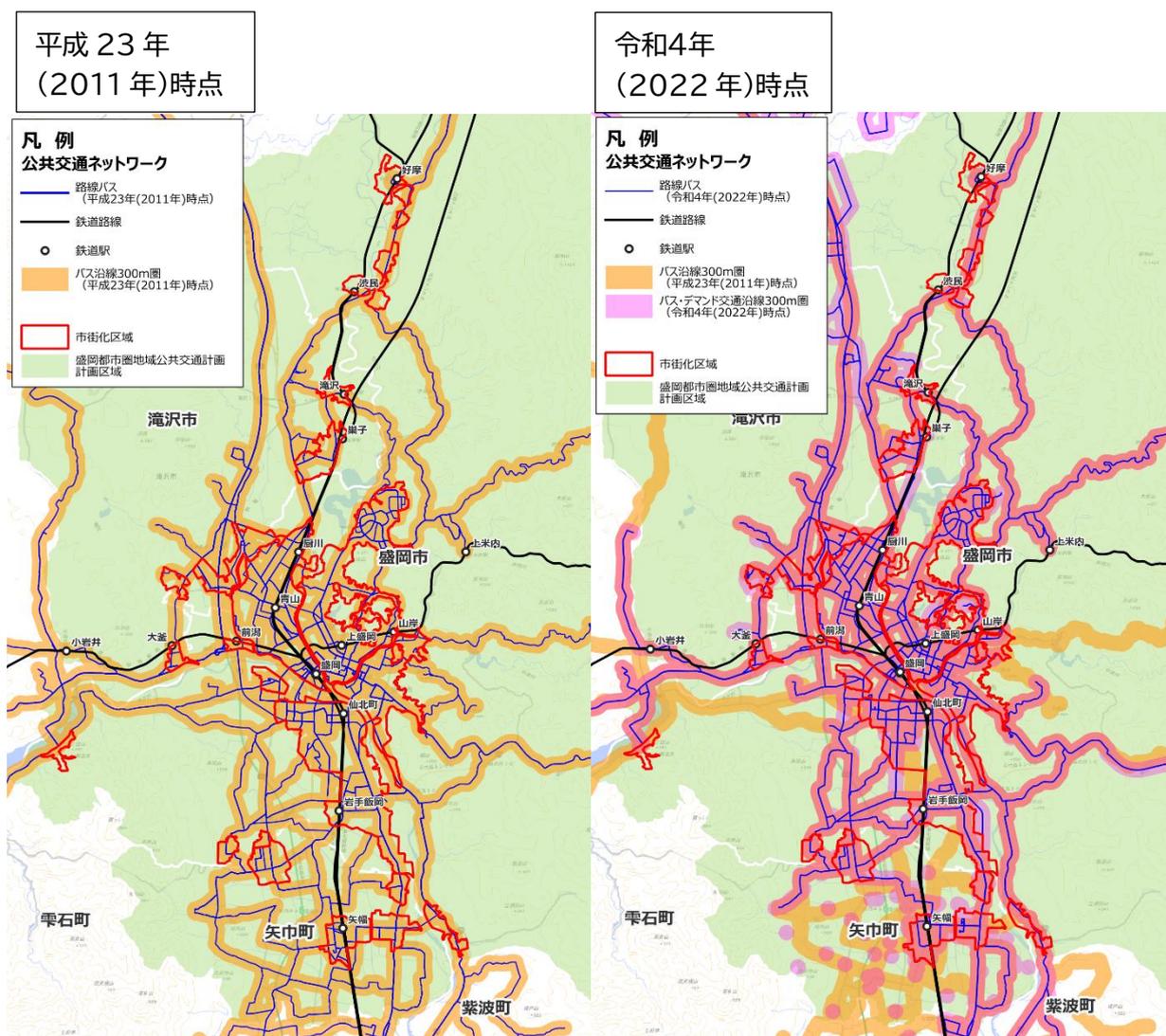


図 4-5 平成23年（2011年）時点と令和4年（2022年）時点の路線バス沿線

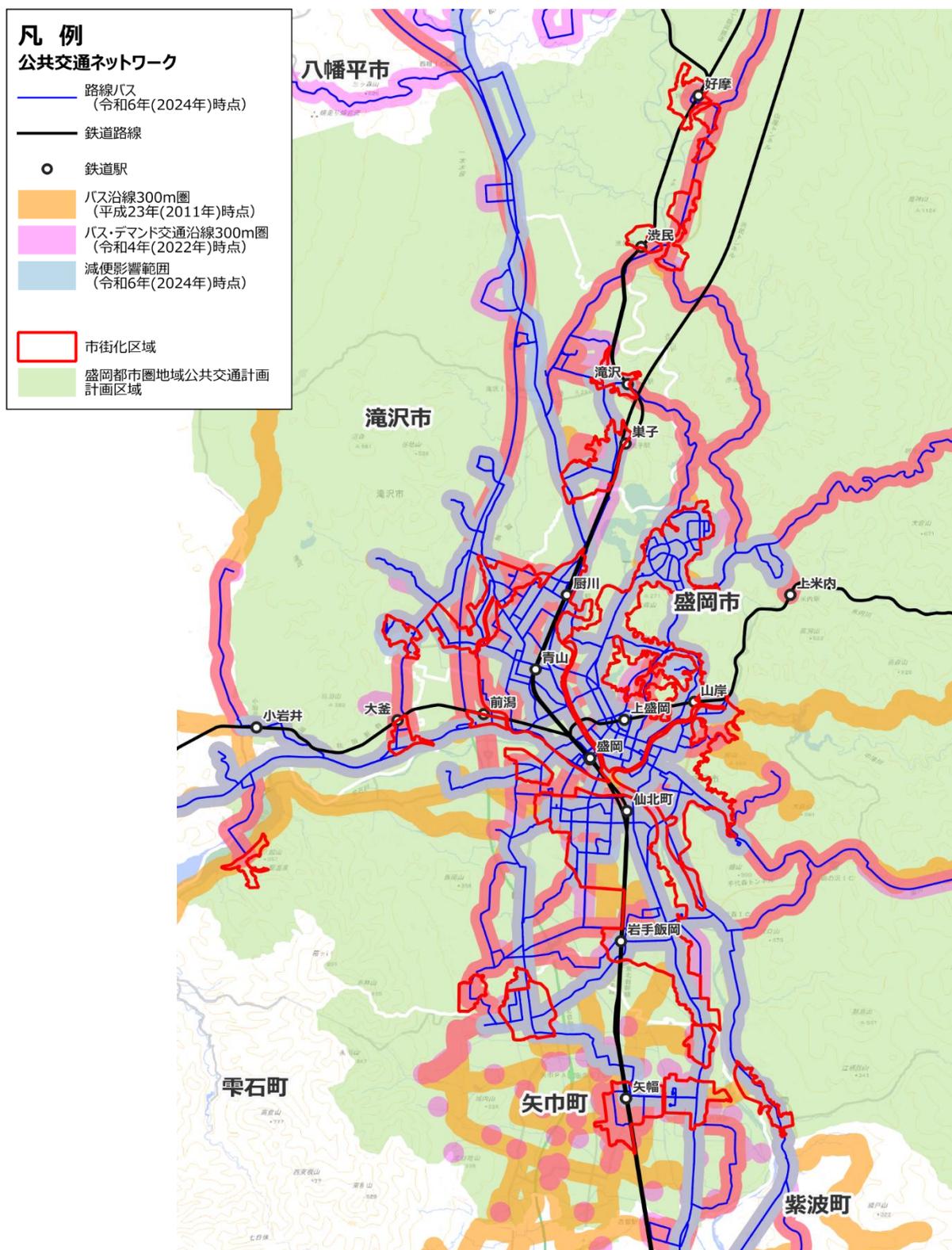


図 4-6 令和6年(2024年)4月以降の路線バス沿線と減便影響範囲

#### (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

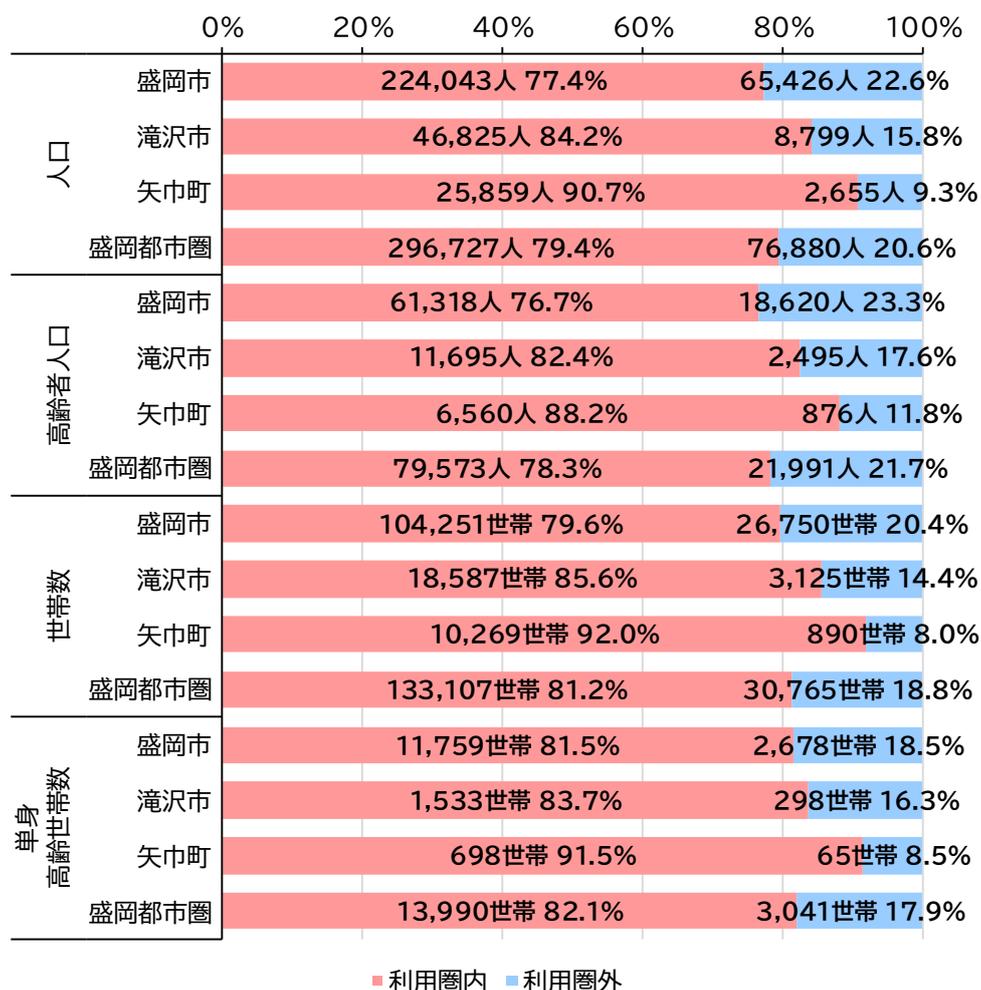


図 4-7 人口あたりの公共交通カバー率

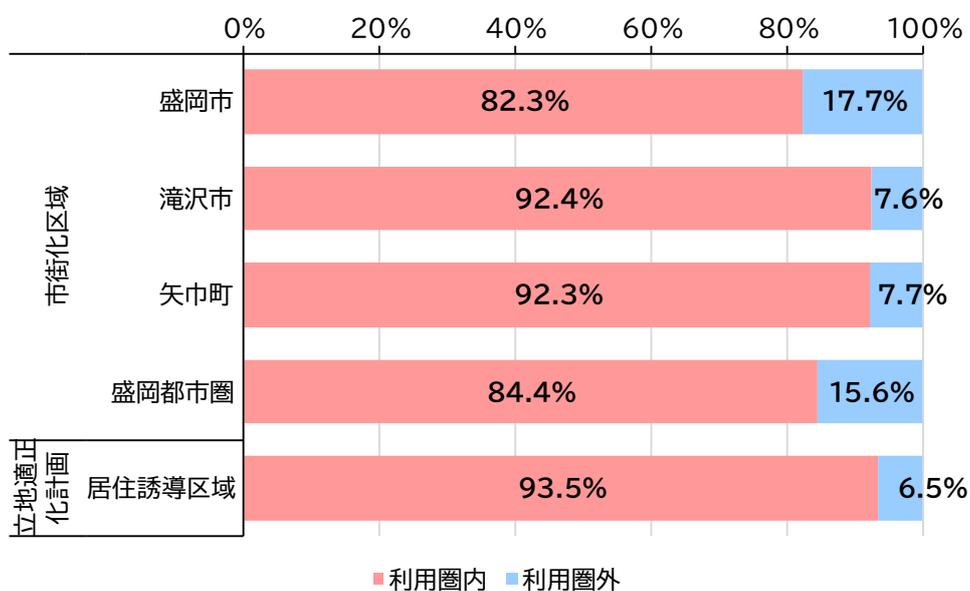
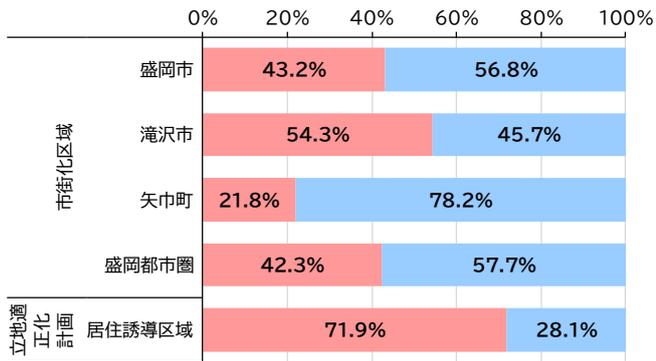
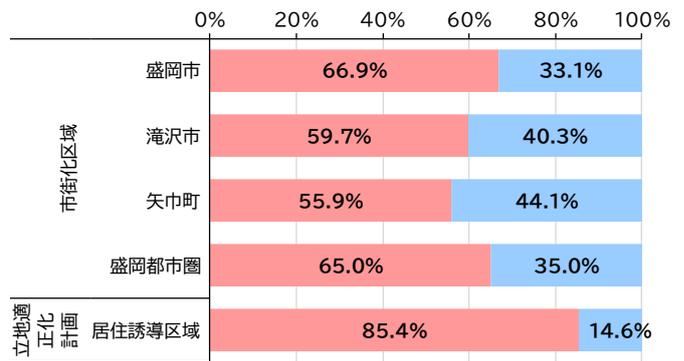


図 4-8 市街化区域・居住誘導区域の公共交通カバー率



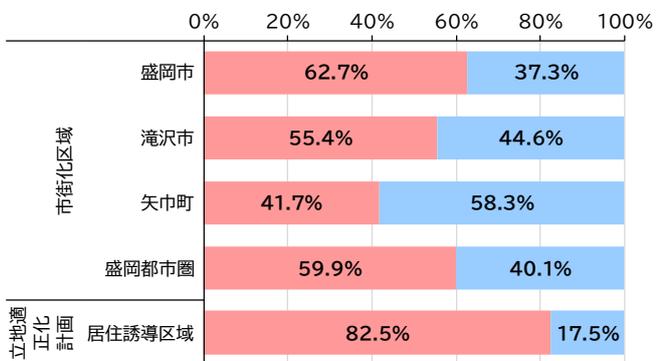
■朝ピーク時に15分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-9 朝ピーク 15 分に 1 本以上の市街地カバー率



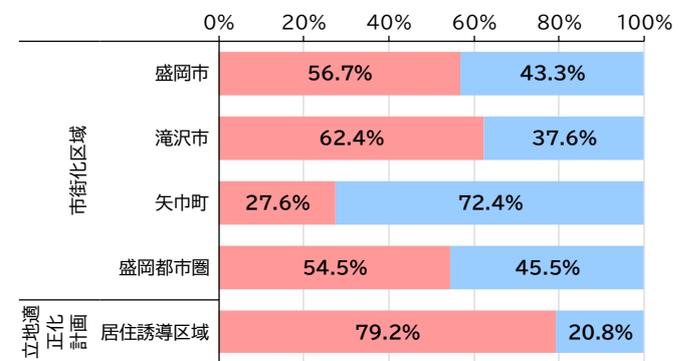
■朝ピーク時に30分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-10 朝ピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率



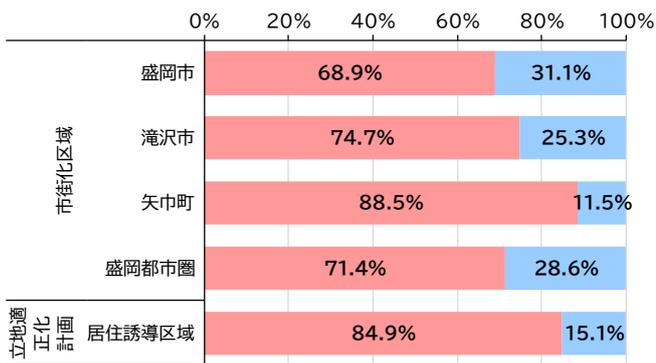
■夕ピーク時に30分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

図 4-11 夕ピーク 30 分に 1 本以上の市街地カバー率



■夜間に60分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

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



■日中に60分に1本以上の運行が確保された利用圏内 ■利用圏外

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、夕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。

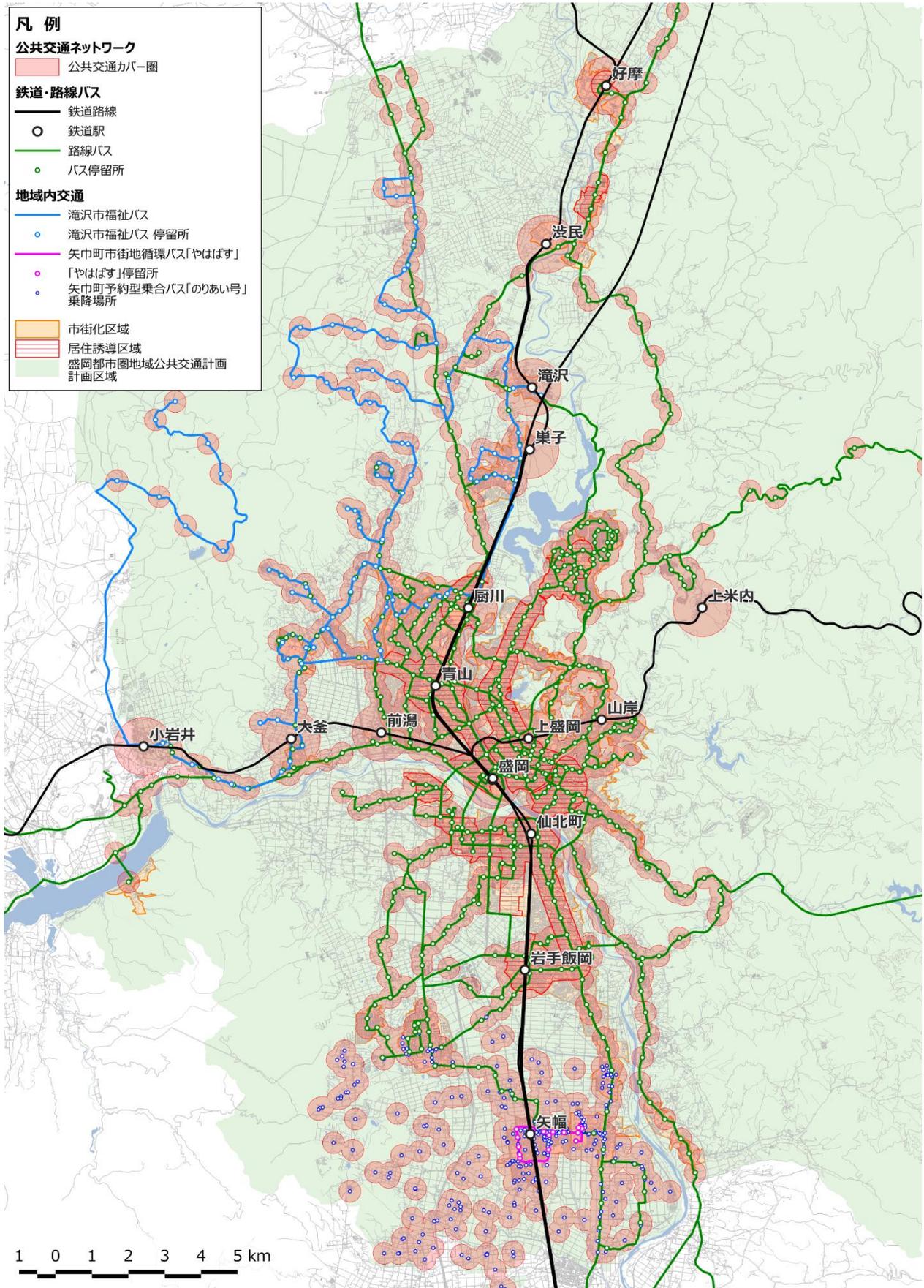


図 4-14 公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和6年（2024年）4月時点】

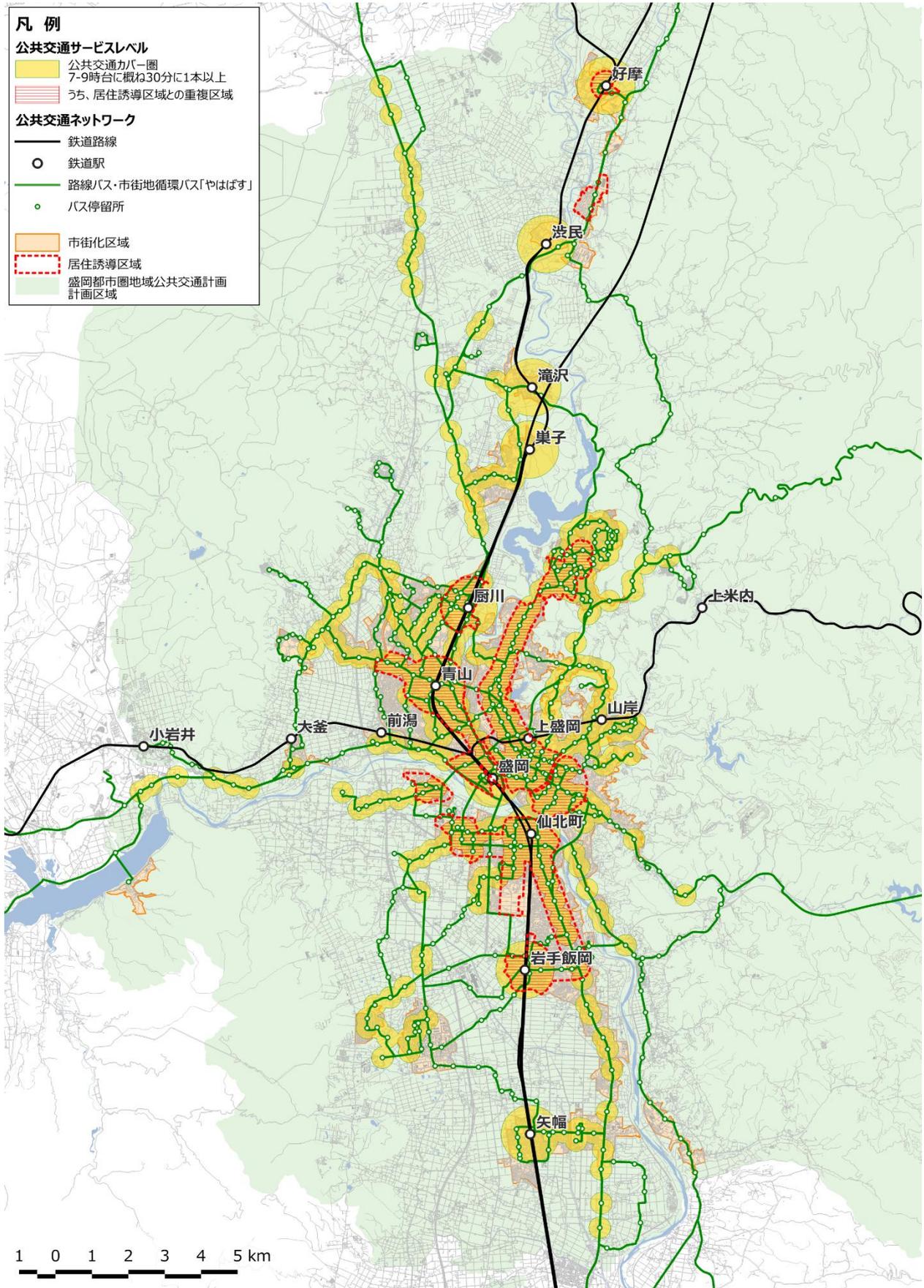


図 4-15 朝ピーク 30 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和6年（2024年）4月時点】

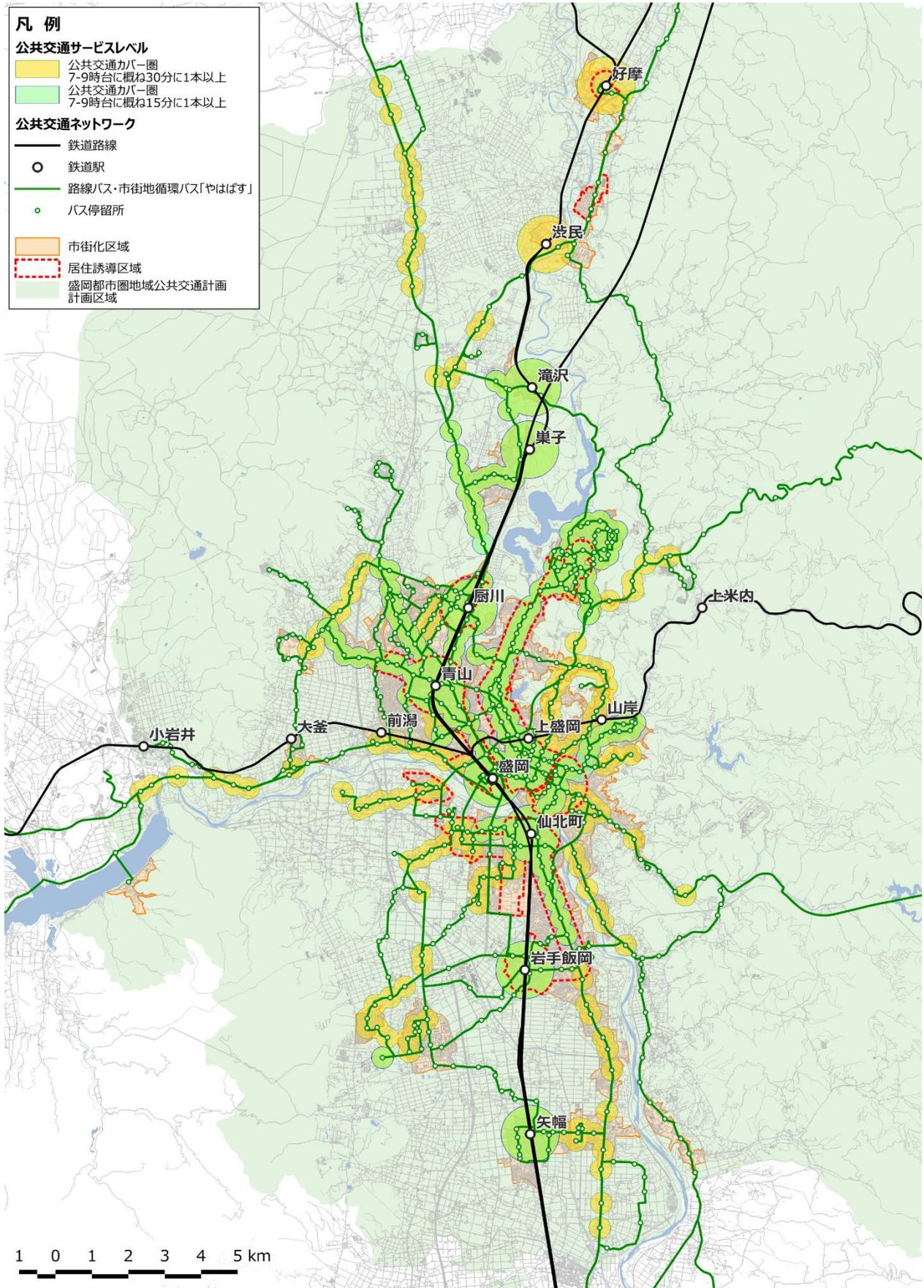


図 4-16 朝ピーク 15 分に 1 本以上、30 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和 6 年（2024 年）4 月時点】

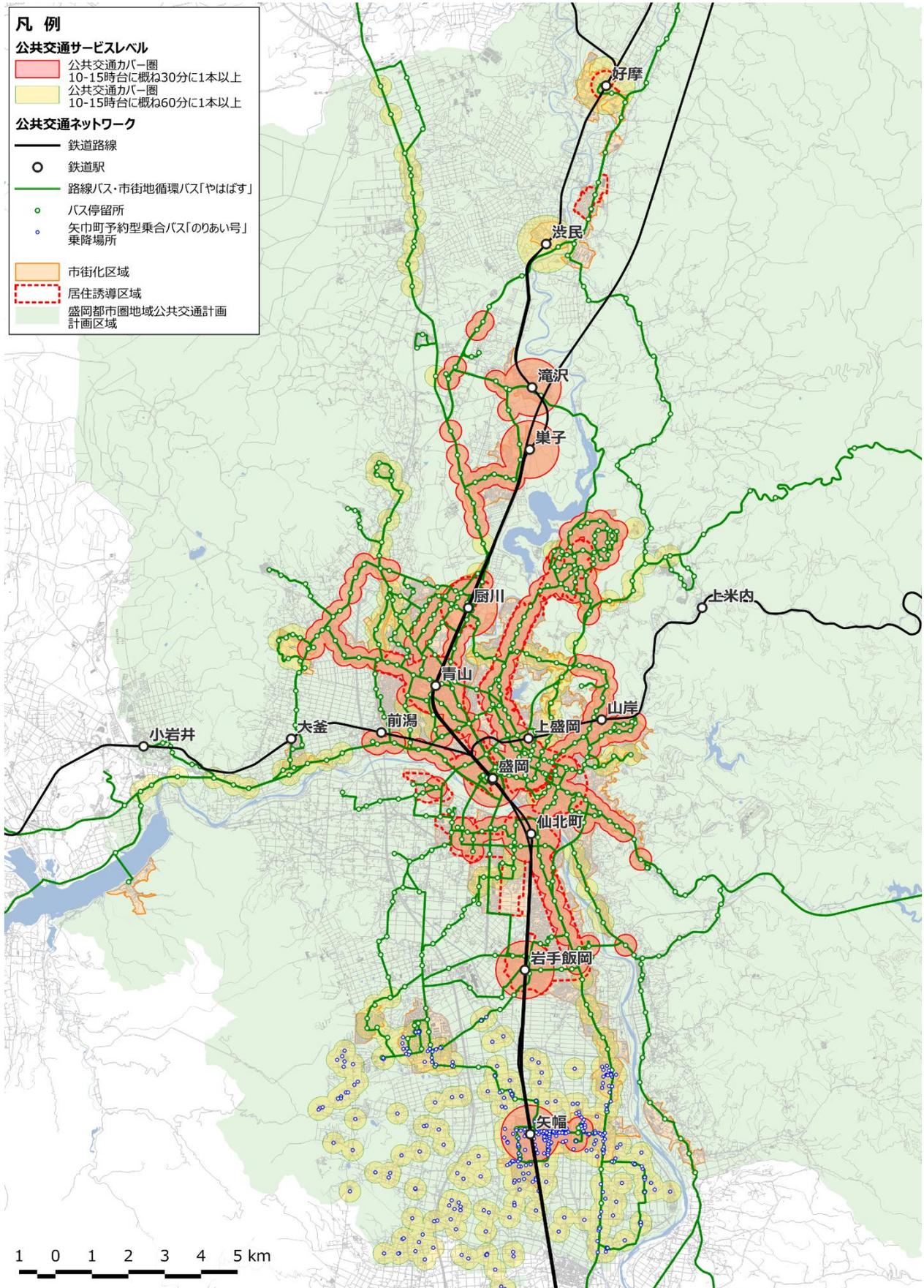


図 4-17 日中1時間に1本以上、30分に1本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和6年（2024年）4月時点】

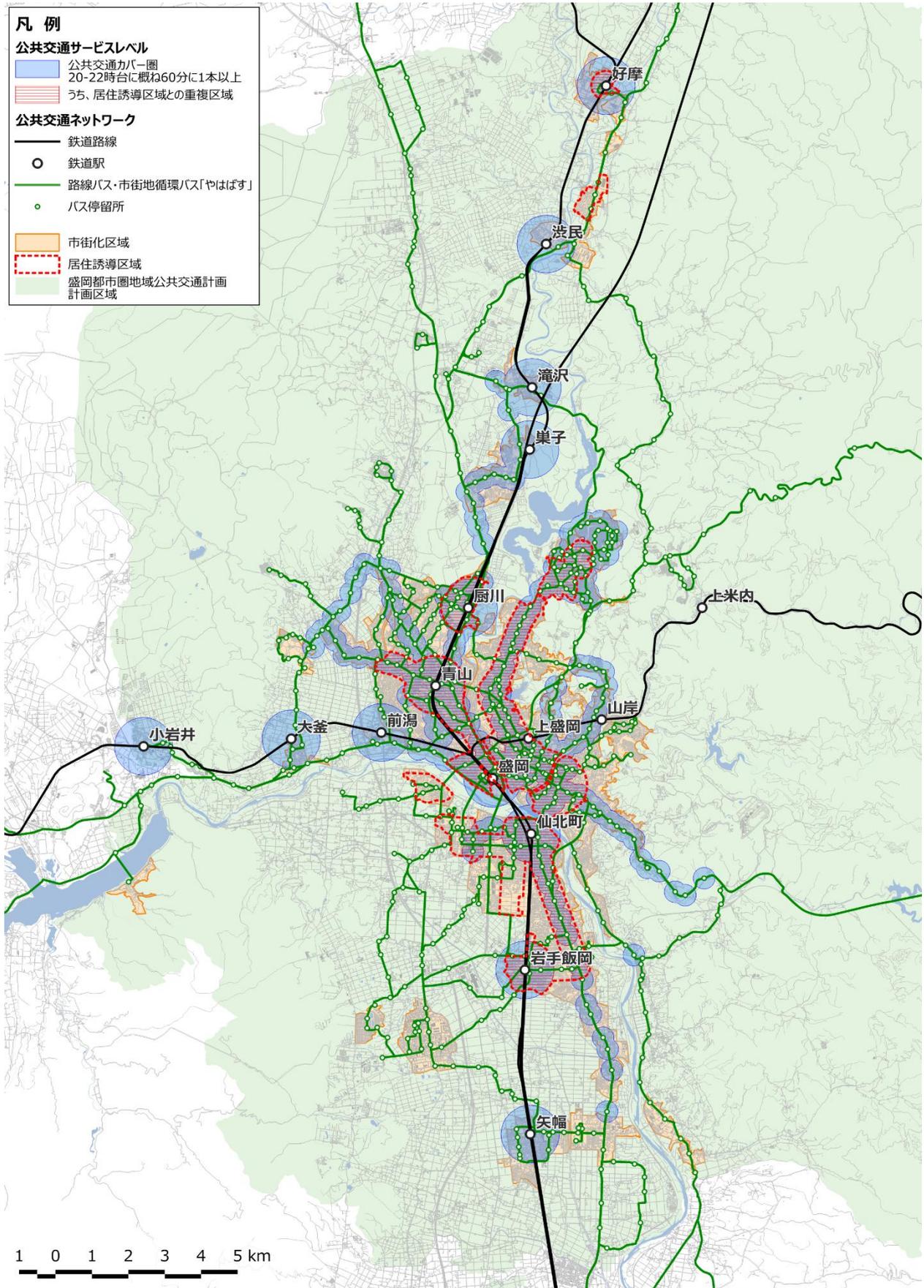


図 4-18 20 時以降 60 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況

【令和 6 年（2024 年）4 月時点】

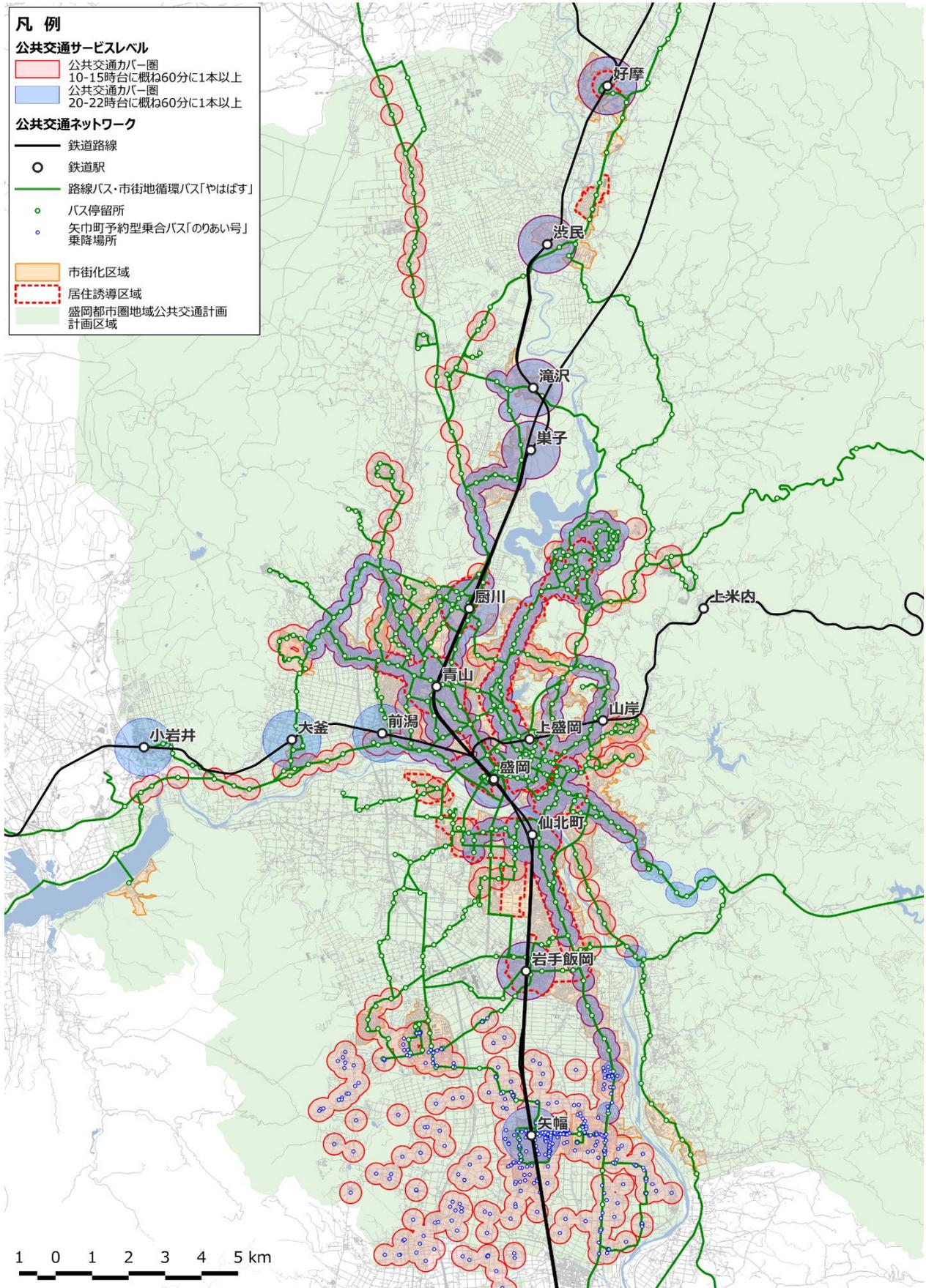


図 4-19 日中 60 分に 1 本以上、夜間 60 分に 1 本以上の公共交通カバー圏と市街地の状況比較

【令和 6 年（2024 年）4 月時点】

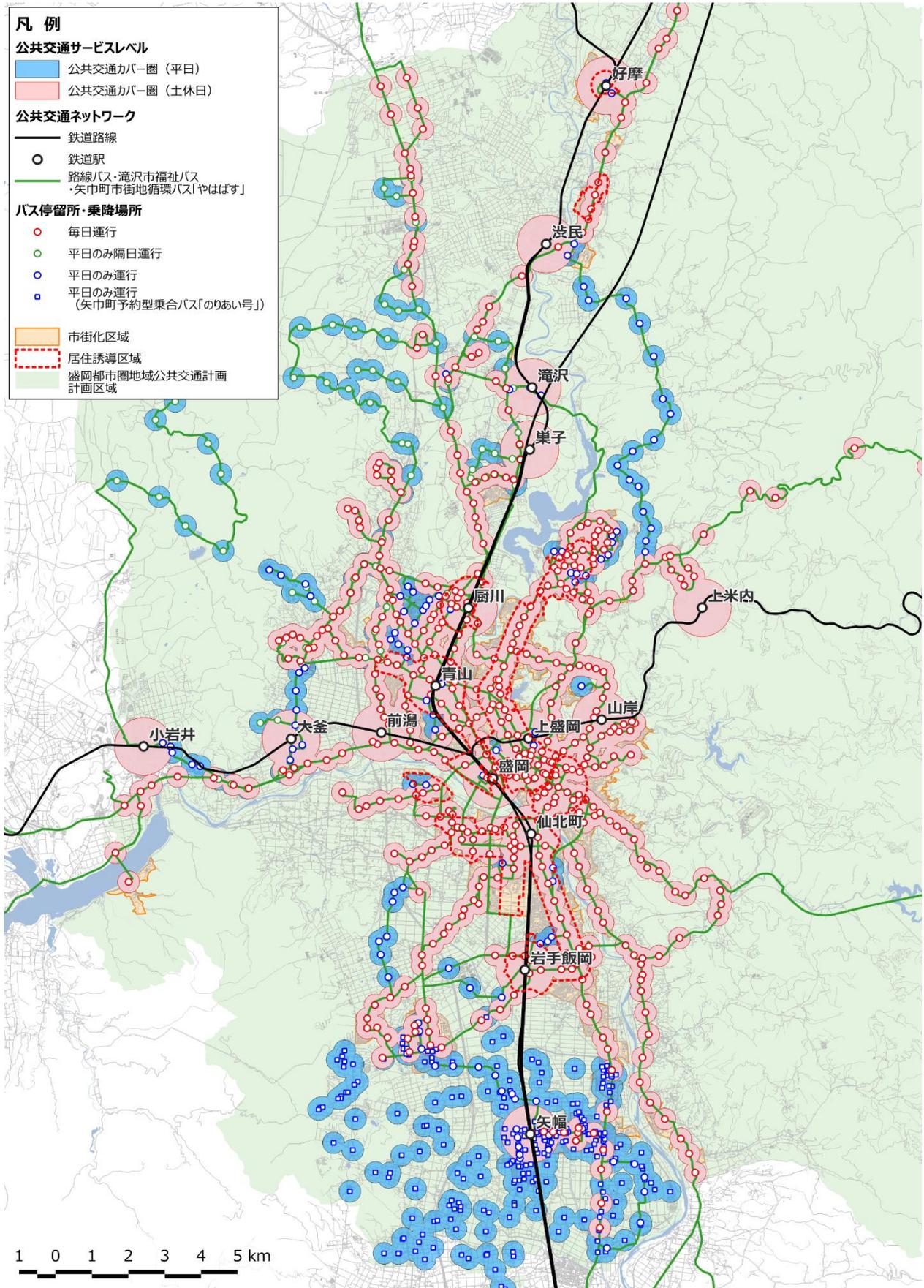


図 4-20 平日と土休日の公共交通カバー圏の比較

【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少に伴い、公共交通利用者がさらに減少する</li> <li>超高齢社会の到来により免許返納のニーズが高まる</li> <li>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</li> <li>バス路線の減便や廃止に伴う鉄道・バス不便地域の拡大</li> <li>通勤通学における自家用車利用率が高い（送迎含む）</li> <li>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</li> </ul>
公共交通ネットワークに関連する問題点	<p>【自治体、事業者視点の問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない</li> <li>まちづくりと公共交通が十分に連携できていない</li> <li>広域路線と都市圏内路線の使われ方が重複している</li> <li>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</li> </ul>
公共交通サービスに関連する問題点	<p>【利用者・住民視点の問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町を跨ぐ移動ニーズに対応できていない（再掲）</li> <li>郊外部でのぼ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</li> <li>夜間、休日等に利用が難しいダイヤ設定となっている</li> <li>路線バスの定時性が低い</li> <li>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</li> </ul>
住民意識・参画に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を利用する習慣や経験、きっかけが乏しい</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>公共交通自体のメリットを感じられていない</li> <li>公共交通利用者のモラルが低下している</li> </ul>
施策展開に関連する問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>3市町として連携した施策展開が行われていない</li> <li>補助路線以外の詳細なデータを把握しきれていない</li> <li>行政負担が増加傾向となっている</li> <li>利用促進施策の成果が見えにくい</li> <li>観光客の周遊が乏しい</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>交通結節点の機能強化と交通まちづくりの連動</li> <li>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</li> </ul> <p>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</p>
公共交通サービスにおける課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の整備</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>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</p>
住民意識・参画における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>公共交通の魅力向上、運転士不足改善に向けたPR</li> <li>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</li> </ul> <p>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</p>
施策実施における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>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</p>