

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

第1節 滝沢村の現況

私たちの滝沢村は、岩手県のほぼ中央部、県庁所在地の盛岡市の北西部に隣接する人口が約53,000人、面積が182.32平方kmの村の人口では日本一の自治体です。

村の北西に秀峰岩手山を望み、東に北上川、南に雫石川が流れ、また中央部を南北に走る奥羽山脈の支系を境に北部の岩手山麓周辺は酪農地帯、南部及び東部の平坦地は水田地帯を形成するとともに、盛岡市に隣接する南、東部より住宅地が伸びてきて広がりを見せています。

気候は、内陸型で寒暖の差が激しく、夏は冷涼で過ごし易いとされるものの、冬は寒さが比較的厳しいとされているのが特徴です。

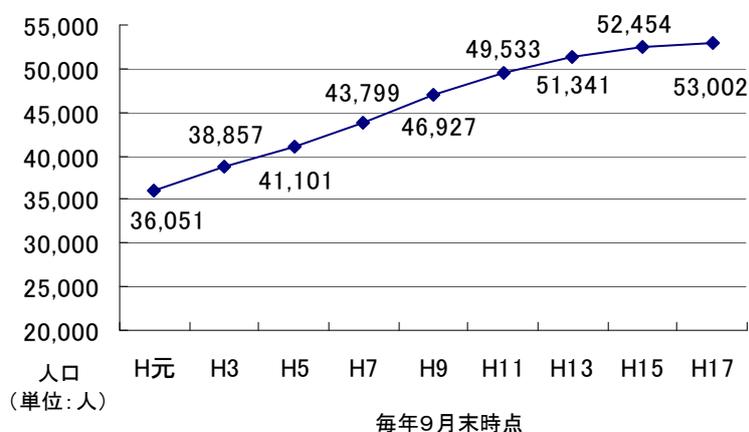
1 人口

(1) 総人口

滝沢村は、以前は純農村地域となっていましたが、昭和40年代後半の大規模な住宅地開発を契機にして都市化が急速に進み、それに伴って人口は増加の一途を辿るようになりました。

しかし、近年は人口の増加は続いているものの増加率は鈍化傾向にあり、全国的な少子高齢化及び人口減少の流れの中、近い将来には村の人口も減少に転じる可能性があります。

図2-1 滝沢村の人口推移

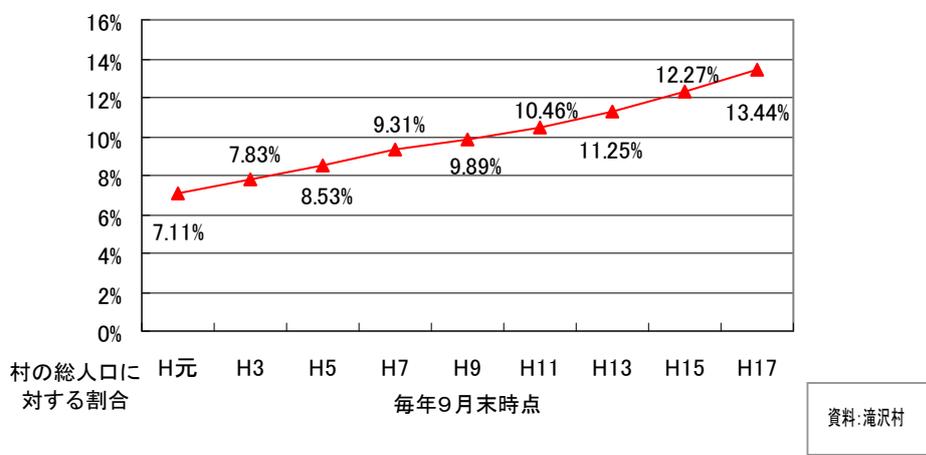


(2) 高齢化率

滝沢村における総人口に対して65歳以上の高齢者が占める割合、いわゆる「高齢化率」は、県内はもとより全国（平成16年時点で19.5%）に比べても比較的低い数値となっています。

しかし、昭和40年代後半から続く住宅地開発に伴って人口が大幅に増加していることから、住宅地開発による村内移住者の年齢が今後上昇することにより、少子化の傾向と併せて、村の高齢化率は大幅に伸びる可能性があります。

図2-2 滝沢村の高齢化率推移



(3) 地区別人口

滝沢村は、小岩井、大釜、篠木、大沢、鶉飼、姥屋敷、元村、川前（巣子を含む）、一本木、柳沢の概ね10地区に分けられます。

この10地区の人口を比較した場合、盛岡市に隣接して住宅地などが集中している鶉飼、元村及び川前地区などで人口が多くなっています。

表2-3 滝沢村の地区別人口

	世帯数	人口(人)
小岩井	784	2,190
大釜	901	2,663
篠木	461	1,352
大沢	197	682
鶉飼	3,481	9,498
姥屋敷	324	1,068
元村	5,943	16,807
川前	5,747	15,479
一本木	1,052	2,002
柳沢	393	1,261

(平成17年9月末時点) 資料: 滝沢村

2 平成12年国勢調査

(1) 人口

滝沢村と隣接する市町村の人口は、次のとおりです。

人口の減少に歯止めがかからない市町村も見られる県内の他の地域に比べて、比較的人口は増加あるいは維持している状況が分かります。

表2-4 国勢調査による市町村人口

	H7	H12
滝沢村	44,189	51,241
盛岡市	286,478	288,843
雫石町	19,373	19,750
西根町	18,960	19,031
玉山村	14,245	14,014

(単位：人)

(2) 日常における人の流出・流入状況

滝沢村に住んでいる人、あるいは滝沢村に通勤・通学をしてくる人々の日常の流動は、次のとおりです。

滝沢村の住民のみなさんでは、通勤は村内と盛岡市が同程度、通学は約5,500人(平成12年度)の小中学生を除いた上で、最も多いのが村内、次いで盛岡市に大きな流動が見られます。これは、滝沢村が盛岡市内で就業するみなさんのベッドタウンとなっていることが分かります。

一方、滝沢村内に他の市町村から通勤・通学をしてくるみなさんの多くは盛岡市からですが、また隣接していない他の市町村からの流入も多く見られます。このことから、村内にある高校や大学などには、広い地域から通学生が集まってきていることが分かります。

表2-5 滝沢村に住む人のうち就業者・通学者の流動先

	就業者・通学者数(人)		村人口に対する割合				平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	17,557	19,068	51.5%	52.2%	39.7%	37.2%	38.5%
盛岡市	13,340	13,711	39.1%	37.5%	30.2%	26.8%	28.5%
雫石町	833	912	2.4%	2.5%	1.9%	1.8%	1.8%
西根町	377	425	1.1%	1.2%	0.9%	0.8%	0.8%
玉山村	523	706	1.5%	1.9%	1.2%	1.4%	1.3%
その他	1,472	1,713	4.3%	4.7%	3.3%	3.3%	3.3%
計	34,102	36,535	100%	100%	77.2%	71.3%	74.2%

表2-6 滝沢村に住む人のうち就業者の流動先

	就業者数(人)		割合		村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	10,484	11,452	41.8%	42.4%	23.7%	22.3%	23.0%
盛岡市	11,606	11,987	46.3%	44.4%	26.3%	23.4%	24.8%
雫石町	760	886	3.0%	3.3%	1.7%	1.7%	1.7%
西根町	367	408	1.5%	1.5%	0.8%	0.8%	0.8%
玉山村	522	698	2.1%	2.6%	1.2%	1.4%	1.3%
その他	1,314	1,557	5.2%	5.8%	3.0%	3.0%	3.0%
計	25,053	26,988	100%	100%	56.7%	52.7%	54.7%

表2-7 滝沢村に住む人のうち通学者の流動先

	通学者数(人)		割合		村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	7,073	7,616	78.2%	79.8%	16.0%	14.9%	15.4%
盛岡市	1,734	1,724	19.2%	18.1%	3.9%	3.4%	3.6%
雫石町	73	26	0.8%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%
西根町	10	17	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
玉山村	1	8	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	158	156	1.7%	1.6%	0.4%	0.3%	0.3%
計	9,049	9,547	100%	100%	20.5%	18.6%	19.6%

表2-8 滝沢村内に流入する就業者・通学者の流出元

	就業者・通学者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	6,215	6,814	69.4%	67.0%	2.2%	2.4%	2.3%
雫石町	445	526	5.0%	5.2%	2.3%	2.7%	2.5%
西根町	435	551	4.9%	5.4%	2.3%	2.9%	2.6%
玉山村	591	674	6.6%	6.6%	4.1%	4.8%	4.5%
その他	1,271	1,612	14.2%	15.8%	-----	-----	-----
計	8,957	10,177	100%	100%	10.9%	12.7%	11.8%

表2-9 滝沢村内に流入する就業者の流出元

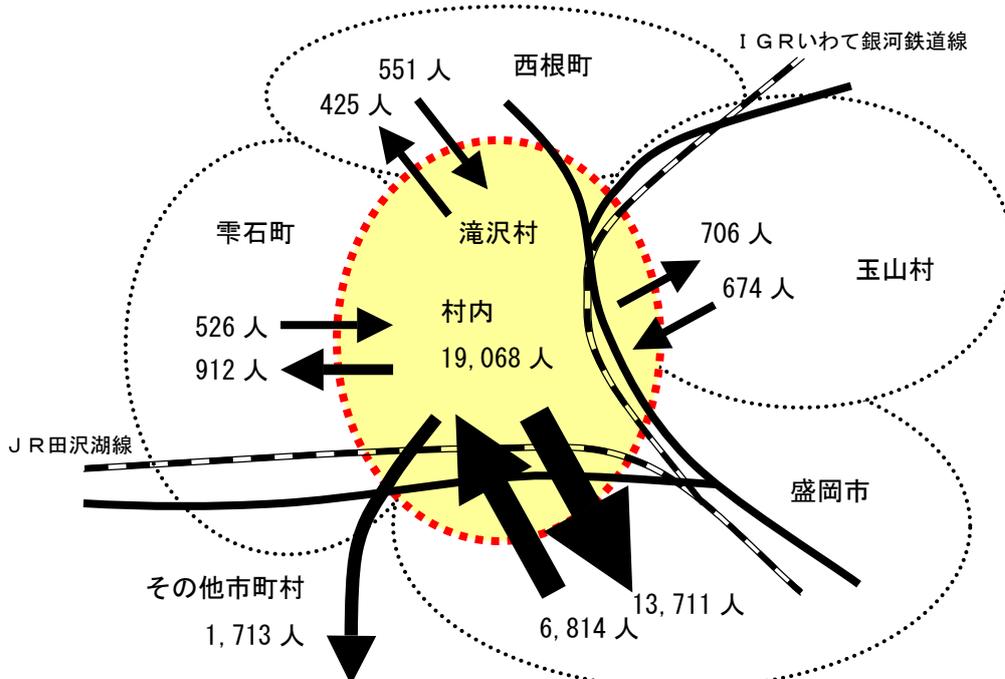
	就業者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	4,033	4,552	64.4%	63.9%	1.4%	1.6%	1.5%
雫石町	364	465	5.8%	6.5%	1.9%	2.4%	2.1%
西根町	387	463	6.2%	6.5%	2.0%	2.4%	2.2%
玉山村	513	554	8.2%	7.8%	3.6%	4.0%	3.8%
その他	962	1,089	15.4%	15.3%	-----	-----	-----
計	6,259	7,123	100%	100%	-----	-----	-----

表2-10 滝沢村内に流入する通学者の流出元

	通学者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	2,182	2,262	80.9%	74.1%	0.8%	0.8%	0.8%
雫石町	81	61	3.0%	2.0%	0.4%	0.3%	0.4%
西根町	48	88	1.8%	2.9%	0.3%	0.5%	0.4%
玉山村	78	120	2.9%	3.9%	0.5%	0.9%	0.7%
その他	309	523	11.5%	17.1%	-----	-----	-----
計	2,698	3,054	100%	100%	-----	-----	-----

以上から、滝沢村内における日常の人々の流動は、次のようなイメージであることが分かります。

図2-11 滝沢村内における日常の人々の流動状況（平成12年国勢調査）



※その他の市町村毎からの流入は、近隣を除き、国勢調査の統計上は把握できない。

(3) 利用交通手段

平成12年の国勢調査では、15歳以上の人に対して、日常利用する交通手段についての調査が行われており、その結果は、次のとおりです。

利用交通手段が1種類で完結する移動の場合は、圧倒的に自家用車が多くなっていますが、2種類以上の交通手段を利用して移動する場合は、鉄道と組み合わせた利用などの割合が高くなっています。

表2-12 滝沢村における利用交通手段・全体（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
徒歩	1,924	17%	113	1%	52	0%
鉄道	140	1%	1,505	8%	956	9%
バス	370	3%	1,735	9%	884	8%
勤め先・学校のバス	325	3%	292	2%	554	5%
自家用車	6,275	55%	12,656	68%	6,780	64%
タクシー	5	0%	23	0%	11	0%
バイク	284	2%	416	2%	155	1%
自転車	2,034	18%	1,863	10%	1,090	10%
その他	60	1%	91	0%	83	1%
計	11,417	100%	18,694	100%	10,565	100%

(特記以外の単位:人)

表2-13 滝沢村における利用交通手段・1種類完結（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
徒歩	1,924	18%	113	1%	52	1%
鉄道	57	1%	691	4%	281	3%
バス	206	2%	1,111	7%	385	5%
勤め先・学校のバス	243	2%	235	1%	454	5%
自家用車	6,115	58%	12,238	77%	6,560	78%
タクシー	1	0%	6	0%	2	0%
バイク	232	2%	315	2%	109	1%
自転車	1,747	17%	1,157	7%	553	7%
その他	38	0%	51	0%	57	1%
計	10,563	100%	15,917	100%	8,453	100%

(特記以外の単位:人)

表2-14 滝沢村における利用交通手段・2種類以上（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
鉄道+バス	18	5%	209	18%	177	22%
鉄道+会社・学校バス	2	1%	12	1%	15	2%
鉄道+自家用車	6	2%	103	9%	69	9%
鉄道+バイク	1	0%	17	1%	9	1%
鉄道+自転車	46	12%	333	29%	245	31%
その他	309	81%	474	41%	287	36%
計	382	100%	1,148	100%	802	100%

(特記以外の単位:人)

3 道路現況

(1) 現況道路構造と道路交通状況

① 滝沢村内の現況道路構造

滝沢村を通過する国道4号線、282号線及び46号線などは、盛岡市をはじめとする他市町村を結ぶ骨格となっています。また、村内を横断し、役場前を通る主要地方道盛岡環状線は、国道4号線、282号線及び46号線を結ぶ幹線道路であるだけでなく、村内の南北を結ぶ重要な路線となっています。

一方、一般村道は、骨格や幹線機能を有している路線は少なく、単独で設置されている路線が多くなっています。

② 道路交通センサスによる道路交通現況

この村内道路について、それらの主たる路線は路線バスが利用しており、各ポイントにおける道路交通センサスによる12時間交通量（7:00～19:00の12時間における自動車類の交通量）は、次のとおりです。

平成6年度の人口42,982人、平成9年度の人口47,502人の伸び率は、1.10となっており、平成6年度と平成9年度の交通量の増加率とほぼ同じであることから、人口の増加とともに交通量も増えていることが分かります。

表・図2-15 道路センサスによる12時間交通量(12時間自動車類交通量)

No.	路線名	平成2年度		平成6年度				平成9年度			
		平日	休日	平日(H6/H2)	休日(H6/H2)	平日(H9/H6)	休日(H9/H6)	平日(H9/H6)	休日(H9/H6)		
136	国道4号	19,700	18,831	20,981	(1.07)	20,401	(1.08)	22,410	(1.07)	21,874	(1.07)
137	国道4号	12,536	11,480	13,633	(1.09)	13,794	(1.20)	16,873	(1.24)	13,310	(0.96)
138	国道4号	12,009	11,410	13,020	(1.08)	12,551	(1.10)	13,189	(1.01)	12,504	(1.00)
203	国道46号	13,279	16,571	18,080	(1.36)	20,600	(1.24)	20,245	(1.12)	22,094	(1.07)
204	国道46号	15,522	16,638	18,357	(1.18)	19,554	(1.18)	20,361	(1.11)	22,460	(1.15)
248	国道282号	11,844	13,486	14,103	(1.19)	13,096	(0.97)	15,732	(1.12)	17,393	(1.33)
455	盛岡環状線	4,256	6,077	9,009	(2.12)	8,093	(1.33)	10,385	(1.15)	8,859	(1.09)
456	盛岡環状線	9,329	7,794	12,370	(1.33)	9,256	(1.19)	12,402	(1.00)	10,948	(1.18)
457	盛岡環状線	2,593	3,135	2,945	(1.14)	2,546	(0.81)	4,942	(1.68)	4,645	(1.82)
772	鶺鴒滝沢線	928	864	1,493	(1.61)	1,517	(1.76)	2,092	(1.40)	2,830	(1.87)
773	鶺鴒滝沢線	1,012	893	1,367	(1.35)	1,354	(1.52)	1,831	(1.34)	2,378	(1.76)
703	網張温泉線	1,648	8,174	2,975	(1.81)	4,933	(0.60)	3,490	(1.17)	6,195	(1.26)
706	盛岡滝沢線	8,673	7,399	8,394	(0.97)	7,344	(0.99)	8,611	(1.03)	7,002	(0.95)

(※Noは図2-16のセンサスポイント)

(単位:台)

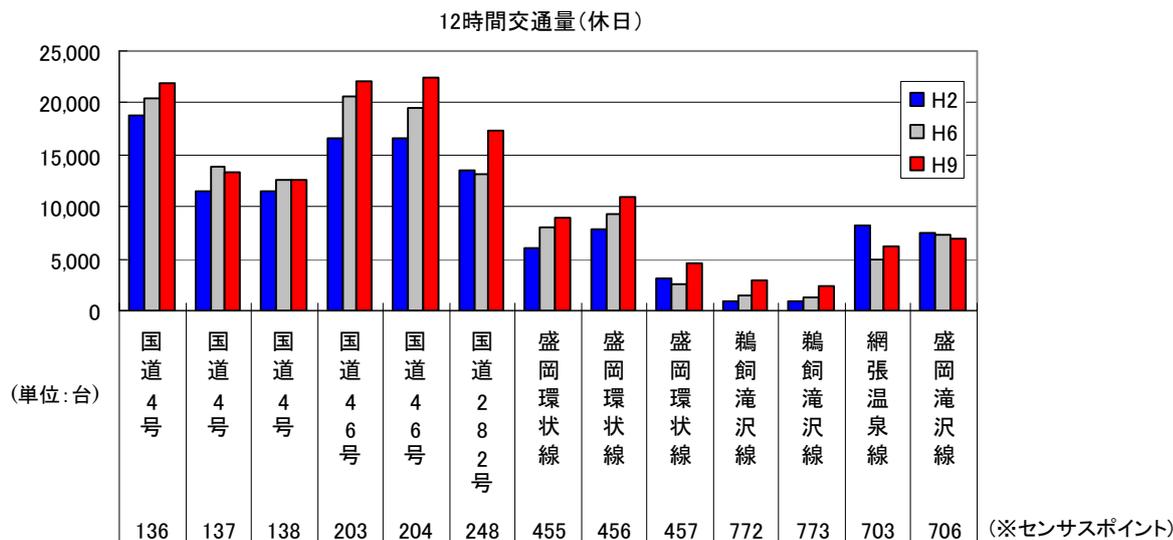
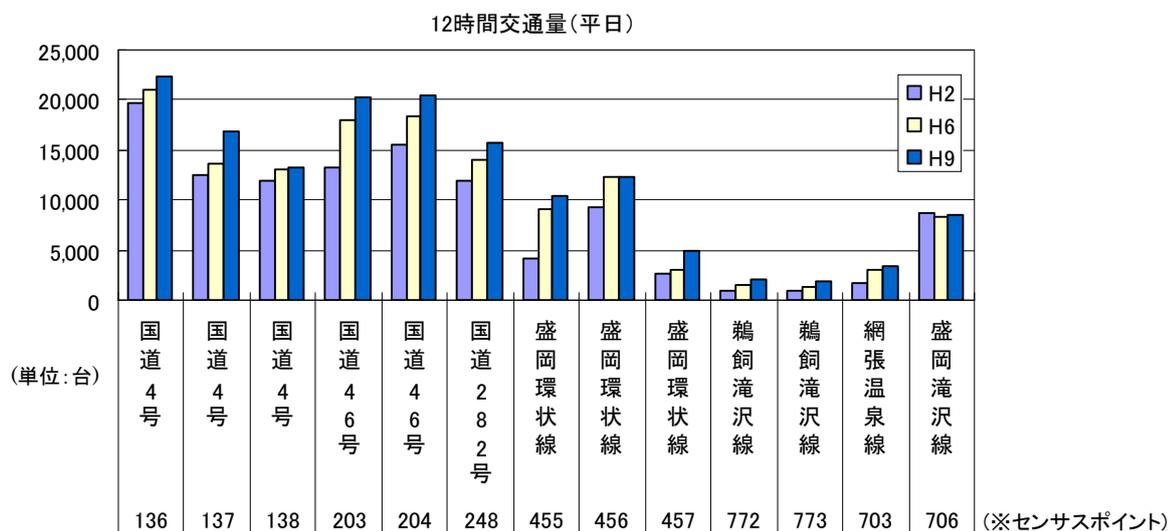
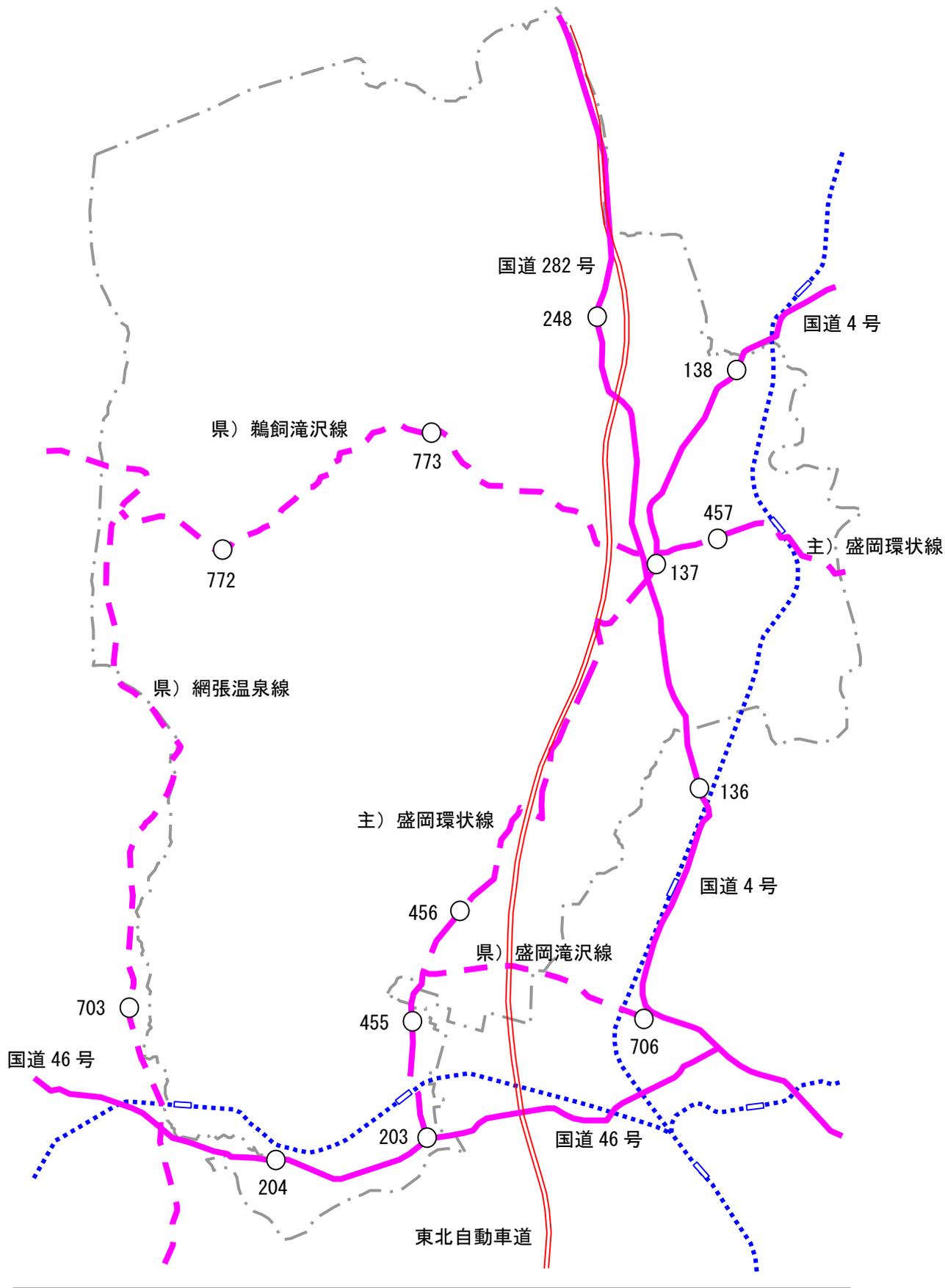
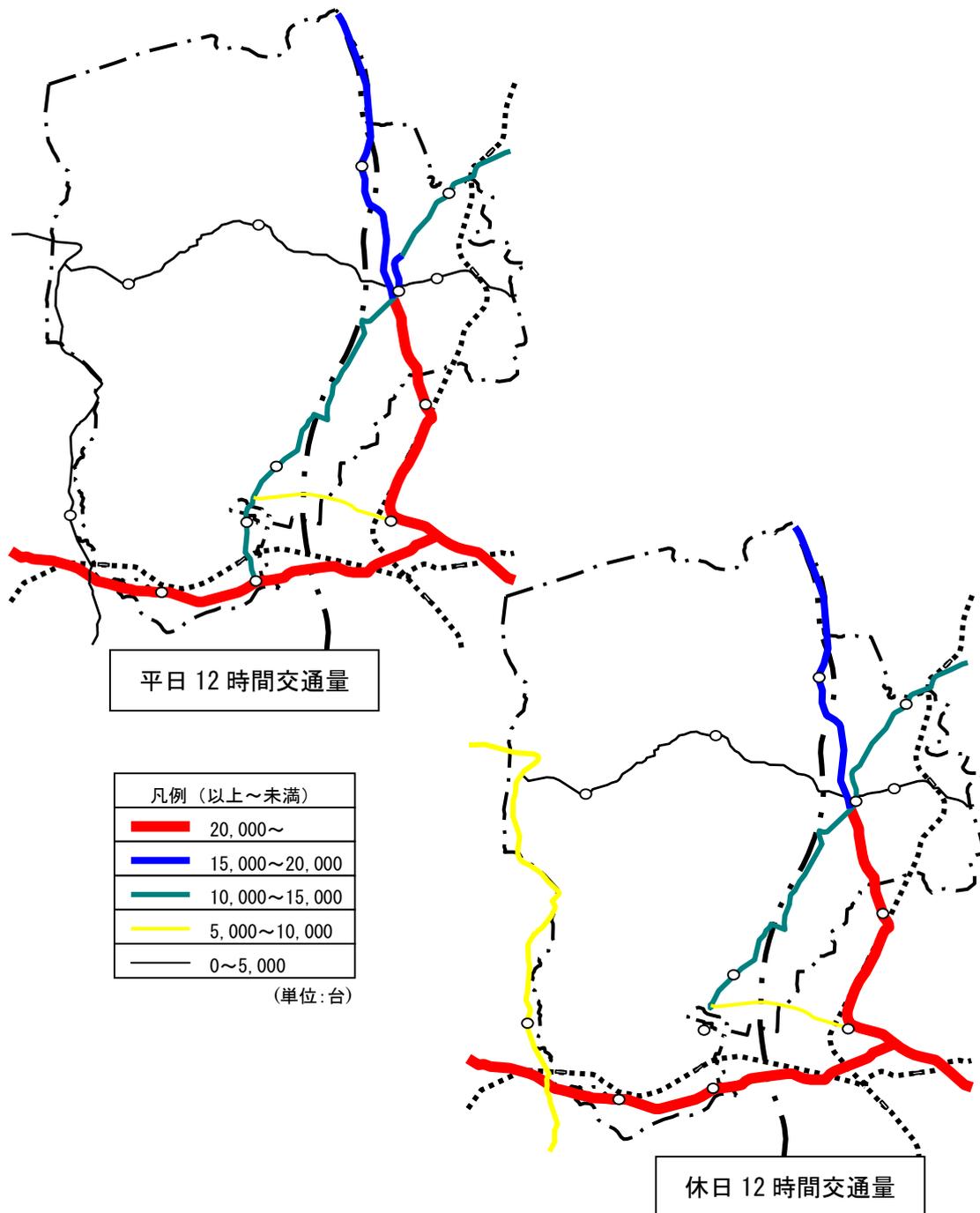


図2-16 国・県道道路網と道路センサスによるセンサスポイント



滝沢村をそれぞれ南北及び東西に貫く国道4号線、282号線及び46号線は、平休日ともに交通量が15,000台を越えており、特に国道4号線及び46号線については、20,000台を超えています。また、主要地方道盛岡環状線も15,000台を超え、国道4号線を中心とした幹線道路のほとんどが、交通量の多い路線となっており、主要バス路線もこの路線を通行しています。

図2-17 道路センサスによる12時間交通量のイメージ



(2) 交通渋滞の現状（岩手県第3次渋滞対策プログラム（H9年度策定））

① 渋滞ポイント【朝の通勤時間帯の渋滞発生が顕著】

滝沢村の日常の流動及びバス利用者は、盛岡市へのアクセスが多いことから、盛岡都市圏まで範囲を広げた渋滞の現況は次のようになっています。

滝沢村の主要バス路線は、そのほとんどが盛岡市の館坂橋交差点を通過する路線であり、盛岡都市圏の主要渋滞ポイントの一つになっています。また、盛岡都市圏の主要渋滞ポイントとしては、11箇所掲げられ、そのうちの1箇所に滝沢村内の交差点が含まれています。

また、その時間帯は、通勤時間帯が大半を占めている状況にあります。

表・図2-18 岩手県第3次渋滞対策プログラムに見る交通渋滞の状況

▼ 岩手県第3次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞ポイント（盛岡都市圏）

渋滞ポイント No.	主要渋滞ポイント名	所在地	路線名 (交差道路名)	最大渋滞長 (H9.5) (最大通過時間)	出現時刻	休日
1	高松2丁目 交差点	盛岡市高松 2丁目	国道4号上り (高松2丁目4丁目線上り)	1,100m (13分)	8:30	
2	盛岡市中央 公民館前交差点	盛岡市愛宕町	(市)本町通一丁目各乗沢2号線 (国道4号)	1,500m (20分)	8:10	
3	岩山口交差点	盛岡市東新庄 2丁目	(市)岩山2号 (国道4号)	700m (13分)	17:25	○
4	茶畑交差点	盛岡市茶畑 1丁目	国道106号 (国道4号)	1,500m (11分)	16:30	○
5	南大橋北袂 交差点	盛岡市高崩	国道396号 (国道4号)	1,000m (12分)	8:20	
6	川久保交差点	盛岡市南仙北	国道4号 (主)盛岡環状線)	1,350m (13分)	8:20	
7	館坂交差点	盛岡市前九年 2丁目	国道46号 ((県) 氏子橋夕顔瀬線)	1,000m (12分)	8:20	
8	北山交番前 交差点	盛岡市名須川町	国道455号 ((市) 名須川町愛宕線)	2,700m (17分)	7:40	
9	明治橋南袂 交差点	盛岡市仙北 1丁目	(主)盛岡環状線 ((県) 不動盛岡線)	1,000m (12分)	8:10	
10	明治橋北袂 交差点	盛岡市南大通 3丁目	(市)大通3丁目明治橋2号線 ((県) 不動盛岡線)	450m (12分)	18:30	
11	ファル菓子店 前交差点	滝沢村滝沢菓子	国道4号 ((村) 第一菓子線)	850m (5分)	8:20	

渋滞ポイント：一般道路（DID内）：渋滞長1000m以上又は、通常時は10分以上

一般道路（DID外）：渋滞長500m以上又は、通常時は5分以上

※なお、No.2「中央公民館前交差点」については、前期プログラムからの対策事業（交差点改良）によりH10年度に改善が図られている。（1500m→250m）

②渋滞発生状況

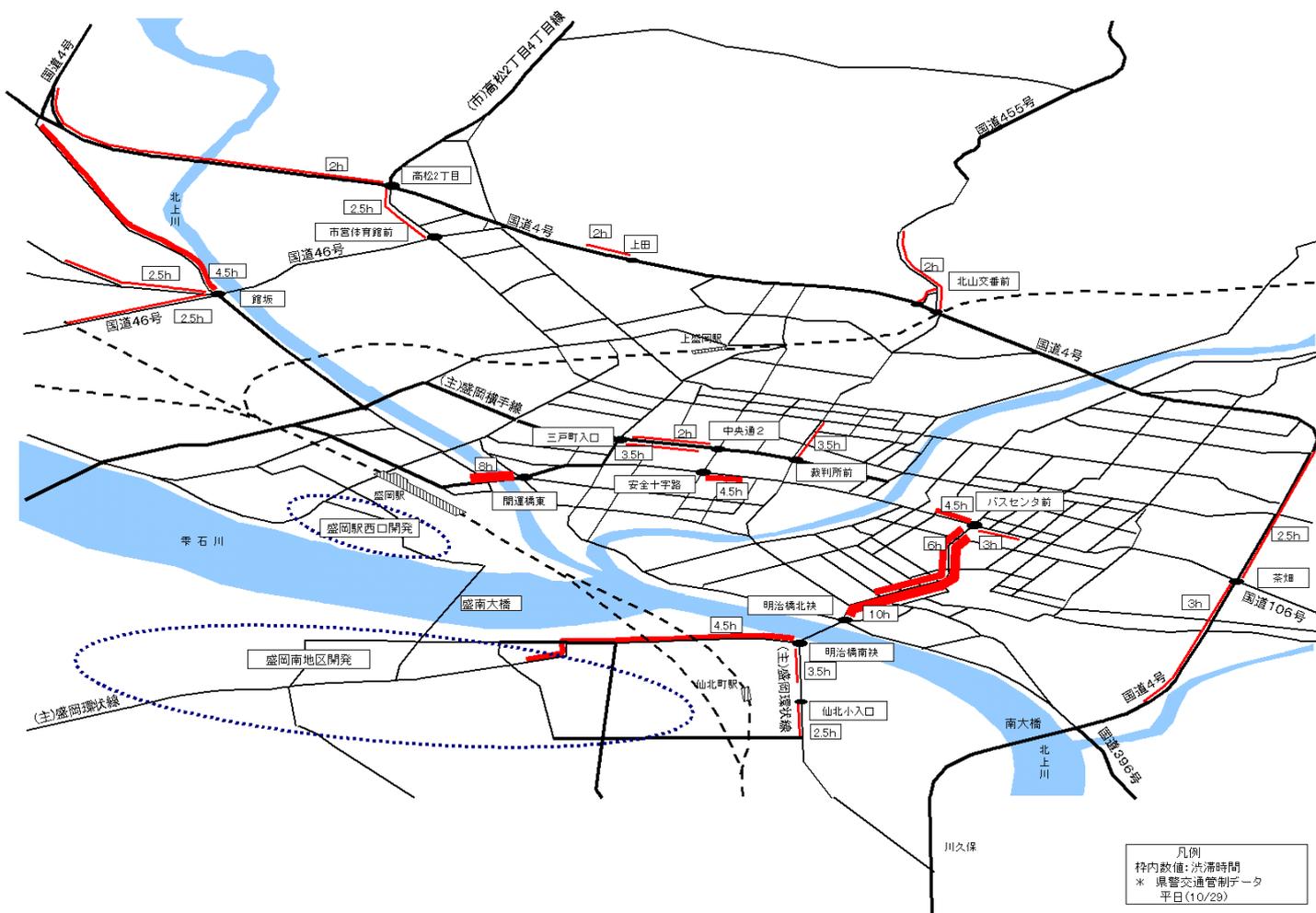
平成15年9月に策定された「盛岡都市圏交通円滑化総合計画」では、都市圏を中心とした平日と休日の渋滞箇所は次のとおりになっています。

これらを比較すると、平日は、休日の倍近い規模で渋滞が発生していることが分かります。

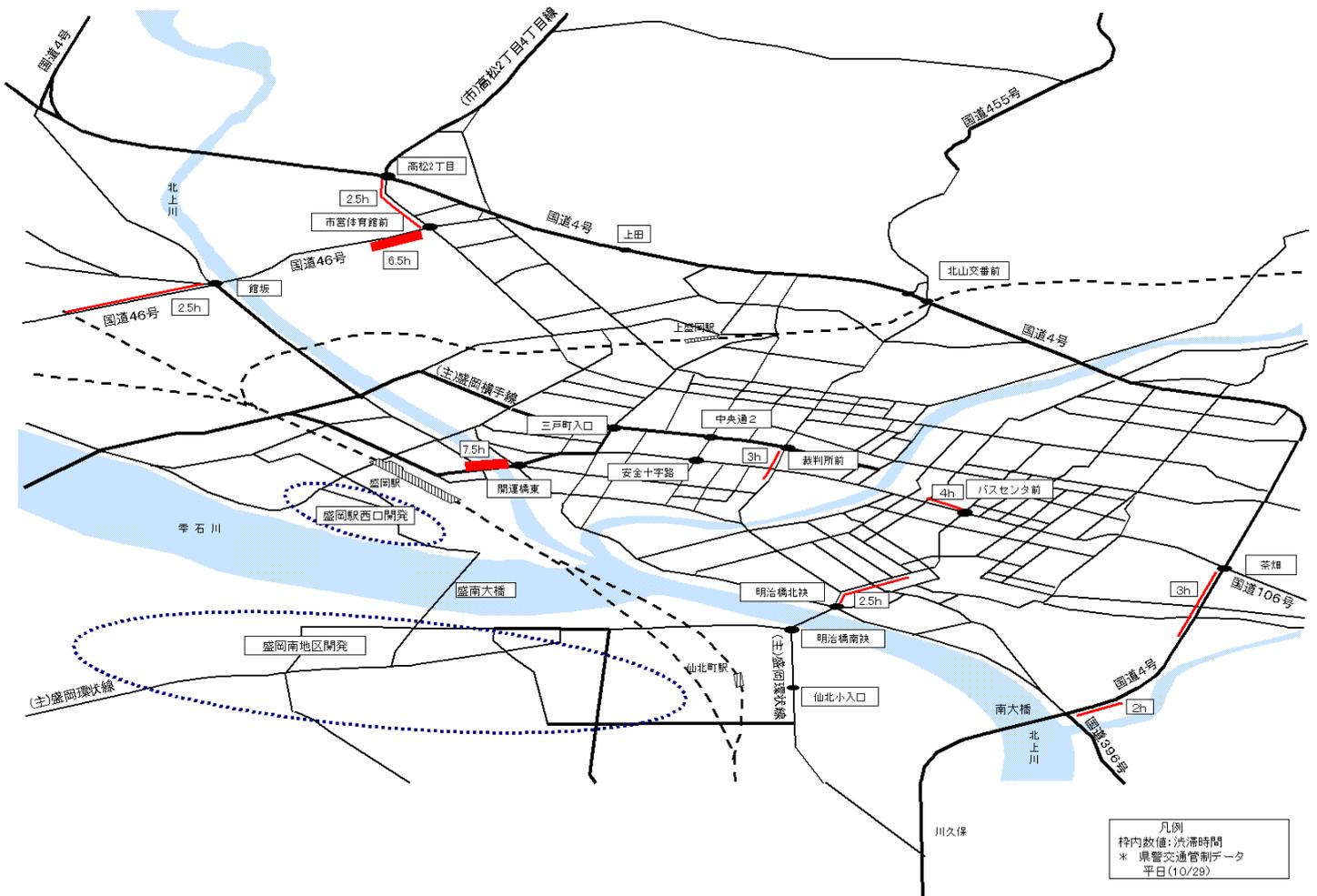
また、滝沢村と盛岡市中心部を結ぶ主要バス路線の経路上にある、「館坂橋交差点」では、先の渋滞ポイントでも示したように、西、北西、北側と本村及びそれ以外の市町村から盛岡市へ流入している区間であることも分かります。

図2-19 盛岡都市圏交通円滑化総合計画に見る交通渋滞の状況

▼平日渋滞発生箇所



▼休日渋滞発生箇所



③盛岡都市圏における渋滞発生状況の分析

盛岡市の中心市街流入部において朝に短時間発生するものと、日中から夕方にかけて中心市街とその南部で発生する2つの形態に大別されます。

・交通渋滞発生の特徴

朝	<p>中心市街の北側と南側の流入部で顕著に発生（短時間）。 中心市街内での発生は見られない。</p> <p>〔北側〕：高松2丁目（R4上り）と館坂（(一)氏子夕顔瀬線）の渋滞は上堂交差点まで達し、青山・滝沢方面からの都心流入交通は渋滞を避ける余地がない。</p> <p>〔南側〕：川久保からR4茶畑経由、明治橋経由とも都心流入路は全て渋滞。</p>
昼間～ 夕方	<p>中心市街と中心市街南部流入部付近で発生。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に市南部→中心市街方向の交通による渋滞が顕著。 ・中心市街の渋滞は午後から夕方に向かって著しくなる傾向。

④盛岡市中心市街北部における渋滞発生状況の分析

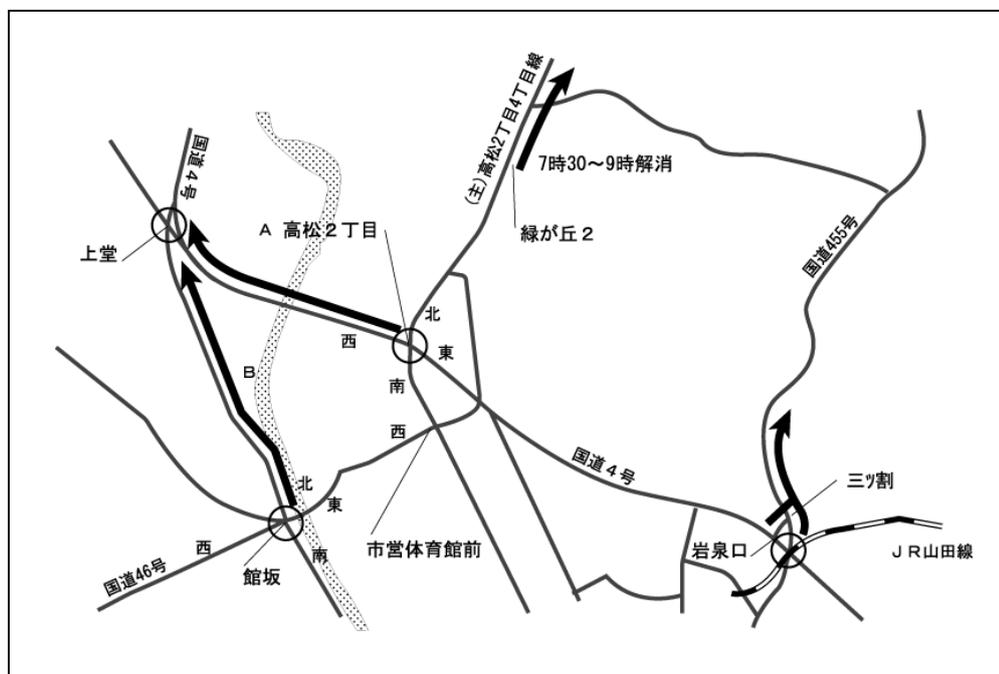
特に滝沢村の交通に関わりの深い盛岡市中心市街北部（館坂橋付近など）の平日の渋滞発生状況を分析すると次のようになります。

a) 渋滞の発生状況

総じて朝、夕の短期間に発生しており、昼間の発生箇所は館坂（南）、市営体育館（南）となっています。

朝 7:30～9:00 では、館坂・高松2丁目からの渋滞が上堂まで達しており、青山・厨川方面から都心部への交通では、渋滞は不可避になっています。

図2-20 盛岡市中心市街北部における渋滞状況



b) 館坂交差点の渋滞要因

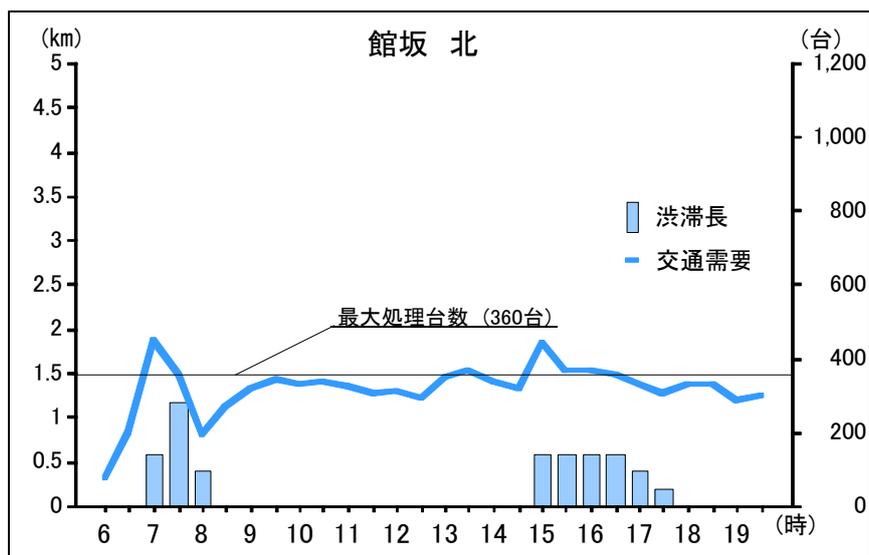
館坂で発生する交通状態は、7:00～7:30 の間における交通需要の 440 台／30 分が、1.5 時間の渋滞を発生させている原因と考えられます。

北流入部では、朝に 796 台／時の交通需要が集中するため、館坂交差点では 630 台／時しか捌ききれない状況であるために渋滞を発生させてしまっています。

また、交通容量では昼間 720 台／時程度は確保されていることになっていますが、朝は先詰まりが発生してしまうために 630 台／時と低下してしまう状況が見られます。

そして、夕方は15:00～15:30の間の交通需要が440台/30分と再びこの地点における交通容量を超過してしまうことにより渋滞が発生しています。これらは、帰社などの業務交通と考えられます。

図2-21 館坂交差点（北）における渋滞状況

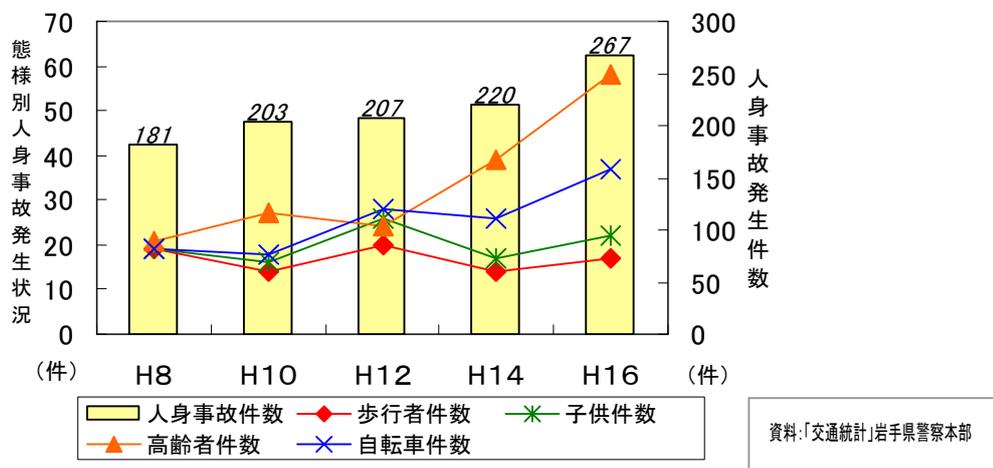


4 交通事故発生状況

滝沢村における交通事故（人身事故）発生件数は、人口のほか自家用車などの増加と合わせて増加する傾向が見られます。

特に高齢者が関係する人身事故の発生件数は、近年大幅な伸びを見せているほか、自転車の関係する人身事故も増加基調にあるといえます。

図2-22 村内の交通事故発生状況



資料:「交通統計」岩手県警察本部

第2節 滝沢村の公共交通の現況

滝沢村は、道路では、東北縦貫自動車道をはじめ、国道4号線、282号線及び46号線が走り、鉄道では、I G Rいわて銀河鉄道線の滝沢駅及び平成18年3月に開設された巣子駅、J R田沢湖線の大釜駅及び小岩井駅の合計で4つの駅があり、いずれも盛岡市や秋田市、青森市など北東北の主要都市のほか、仙台市や首都圏などとも結ばれています。また、主要地方道盛岡環状線などが国道間を連結し、近隣市町村や村内各地域を結ぶ生活道路としての役割を果たしています。

そして、これらの幹線道路沿いを中心に村内の平野部では路線バス網が非常に発達しており、主に村内各地と盛岡市中心部の間が結ばれていることによって、現在の村内の公共交通における中心的役割を果たしています。

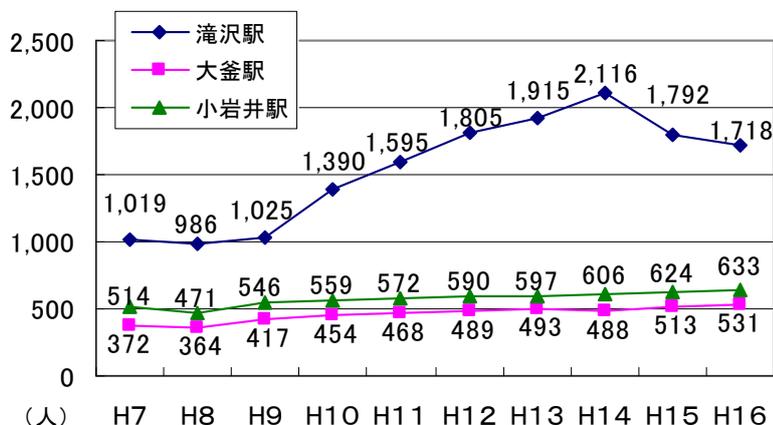
このほか、村内間を結ぶものとして一部の路線バスや村の福祉バス、山間部から平野部に向かう足として村の患者輸送車などが運行されているほか、盛岡地区をエリアとするタクシーが多数走行しています。

1 鉄道

滝沢村にある鉄道駅は、全部で4つあり、いずれも住民のみなさんの通勤や通学などにおいて利用されていることから、多数の乗降が見られます。また、他市町村の駅に近接する地域では、その市町村側の駅を介した鉄道利用も多数見られます。

このように鉄道は、交通渋滞に影響されずに定時性が高い公共交通機関であるため、交通渋滞の多く発生する盛岡都市圏においては、自家用車に代わる移動手段として盛岡市中心部へ向かう通勤・通学の利用を中心に有効に活用されています。

図2-23 村内各駅の1日平均乗車客数の推移



資料：鉄道事業者各社

※平成14年度の滝沢駅は、J R（～H14.11）のもの。I G R（H14.12～）では1,642人。

※図表の数値は、乗車客数のみで降車客数は含まない。

(1) いわて銀河鉄道線（アイジーアールいわて銀河鉄道株（通称：I G R））

① I G Rいわて銀河鉄道株について

平成14年12月1日の東北新幹線盛岡・八戸間の開業によって、先に政府が取り決めた整備新幹線の整備方針に基づき、同区間については整備新幹線の並行在来線として、同日よりJ R東日本（東日本旅客鉄道株）の経営から分離されることとなりました。

これに伴い、東北本線盛岡・八戸間は岩手・青森両県がそれぞれ設立した第三セクター鉄道に移管されることとなり、盛岡・目時（青森県）間は岩手県が主体となって滝沢村を含む沿線市町村なども加わり設立したアイジーアールいわて銀河鉄道株に、目時・八戸間は青森県が主体となって設立した青い森鉄道株にそれぞれ経営が引き継がれ、地元密着の鉄道として、厳しい運営環境が予想される中でも経営努力により、路線を維持していくこととなりました。

運賃は、移行にあたり、経営の安定と利用者の逸走などのバランスを検討した上、J R時代に比べ普通運賃で平均1.58倍、通勤定期2.12倍及び通学定期1.99倍という運賃水準になり、例えば、I G R線内の盛岡・滝沢間は、J R時代の230円に対して360円と上昇したほか、さらにJ R線を乗り継いだ場合は、その範囲では収まらない状況となりました。

このため、高校生などの通学利便を考慮して、通学定期を開業時から1.35倍、その後、平成17年4月からは1.65倍に改訂した上で抑えられ、その差額は岩手県と滝沢村をはじめとする沿線市町村が経営安定化基金より助成を行う激変緩和措置を平成19年3月末までの予定で講じています。

また、I G R線内の盛岡・いわて沼宮内間またはJ R花輪線内各駅から盛岡方面まで利用する際、通常は鉄道運賃に比べて割高となる路線バスの運賃が逆に鉄道運賃より安くなるという現象が一部で見られるようになりました。

②運行内容

運行本数では、J R時代から都市圏輸送の区間運転の普通列車については増加傾向にありましたが、I G R移行後は、車両の短縮やワンマン運転による合理化と併せて、全線で大幅に増発が行われました。運行時刻では、全線において均等間隔、毎時一定時刻発着のいわゆるネットダイヤが組み込まれました。盛岡口では1時間に2本程度に花輪線乗り入れ列車が加わり、最多の盛岡・滝沢間で快速列車を含めて37.5往復、最も本数の少ない区間（いわて沼宮内・八戸間）でも快速列車を含めて概ね毎時1本の15.5往復が設定されています。

このほか、I G R線を介して好摩側の全列車が盛岡へ乗り入れる運行されて

いる花輪線は、I G R 移行後も本数に変化はなく、盛岡口では1時間に1本弱程度の1日10.5往復（快速列車1往復含む）となっています。

また、快速列車が、盛岡・八戸間に2往復、花輪線直通のものが盛岡・好摩（大館）間に1往復が設定されており、滝沢駅には3往復全て、巣子駅には盛岡・八戸間の列車が1往復停車しています。

③村内各駅の動向

滝沢村内のI G R 線には、滝沢駅と巣子駅の2つの駅があります。

滝沢駅は、I G R 線内屈指の利用者を誇る駅であり、周辺には岩手県立大学や盛岡大学、岩手県立盛岡農業高校などが立地しているほか、周辺の住宅地化が進んだことにより地域住民の多くが通勤・通学などに利用しており、1日中を通じて乗降が多い駅です。

滝沢駅からは、県立大学や盛岡大学、盛岡農業高校、一本木・柳沢、盛岡市松園、そして巣子、盛岡市中心部方面などへの路線バスが接続していますが、学生を中心に利用は多いものの、それぞれの運行本数は多くありません。

また、一本木や柳沢、巣子などからの自家用車などの送迎されて鉄道に乗り換える利用、いわゆるキスアンドライドの利用も多く見られます。

巣子駅は、平成18年3月に開設された新しい駅ですが、巣子地区における念願の鉄道駅として、多くの利用が期待されています。

巣子駅は、駅近くを県立大学、巣子地区内、盛岡市中心部方面への路線バスが多数運行されていることから、今後は駅前広場までの乗り入れなどによって、より鉄道との接続が強化されるものと考えられます。

また、今後、パークアンドライド用の駐車場や駐輪場などが整備される予定であり、より多くの方々に利用される駅、地域の交流拠点となる駅と位置付け、地域とともに発展をしていくための整備が続けられています。

このほか、元村地区では厨川駅、一本木地区では洺民駅など、近接する村外のI G R の駅を介した鉄道利用の実態も見ることができます。

表2-24 I G R いわて銀河鉄道線の滝沢村内各駅の列車設定状況

	滝沢駅		巣子駅	
	上り(盛岡方面)	下り(八戸方面)	上り(盛岡方面)	下り(八戸方面)
停車本数	37本(10本)	38本(10本)	36本(9本)	35本(9本)
うち快速列車	3本(1本)	3本(1本)	1本(0本)	1本(0本)
始発列車時刻	6:21	5:56	5:53	6:23
最終列車時刻	22:08	23:06	23:03	22:11

(平成18年3月時点)

※ () 内の数値は、J R 花輪線に乗り入れる列車の内訳。

(2) JR田沢湖線（東日本旅客鉄道株（通称：JR東日本））

①運行内容

運行本数は、普通列車が12.5往復運行されていますが、多くは盛岡・雫石間の運行であり、雫石以西、特に秋田県側までを結ぶ普通列車は1日4往復のみとなっています。代わって、同じ線路を使用して運行されている秋田新幹線が1日15往復以上運行されていますが、村内の駅への停車はありません。

運行時刻は、朝と午後の盛岡口は1時間に1本程度の普通列車が運行されていますが、昼頃については約3時間程度、いずれの方向も普通列車が運行されていない空白の時間が生じています。

②村内各駅の動向

滝沢村内のJR田沢湖線には、大釜駅と小岩井駅の2つの駅があります。

大釜駅は、駅周辺の区画整理により住宅地化が進み、それに伴って利用者も増加を続けています。駅舎に代わり村の大釜駅前コミュニティセンターが設置され、地域の交流拠点としても人が集まる駅となって利用者の利便を図っているほか、村による駅前駐車場が設置されたことにより、地域内や大釜、大沢、鶴飼地区など周辺からのパークアンドライドによる利用が増えています。

大釜駅には、鶴飼や大沢、小岩井方面を結ぶバス路線が1路線のみ運行されていますが、運行が平日の朝夕のみとなっているため、路線バスや鉄道により通学する小岩井や大釜地区の児童・生徒を除き、利用はほとんど見られません。

小岩井駅は、以前は観光地である小岩井農場の玄関口として、多くの人に利用されていました。しかし、近年は小岩井農場までの公共交通機関利用者の減少などにより、現在では通勤・通学の利用が中心の住宅地の駅という雰囲気に変化してきました。利用の中心は地域内や近くの雫石町内などから盛岡市に向かう通勤・通学の利用者ですが、多くの小中学生が大釜駅付近にある篠木小学校及び滝沢南中学校に通学するため、小岩井駅から鉄道を利用しています。

小岩井駅も同じく、大釜駅をとおり、大沢や鶴飼方面を結ぶバス路線が1路線のみ運行されていますが、路線バスで通学する児童・生徒を除き、利用はほとんど見られません。また、小岩井駅から雫石町内に向けて、雫石町が運営するデマンド交通システムが鉄道に接続して運行されています。

表2-25 JR田沢湖線の滝沢村内各駅の列車設定状況

	大釜駅		小岩井駅	
	上り(盛岡方面)	下り(雫石方面)	上り(盛岡方面)	下り(雫石方面)
停車本数	12本	13本	12本	13本
始発列車時刻	7:06	5:28	7:00	5:33
最終列車時刻	21:28	22:21	21:23	22:26

(平成17年12月時点)

2 路線バス

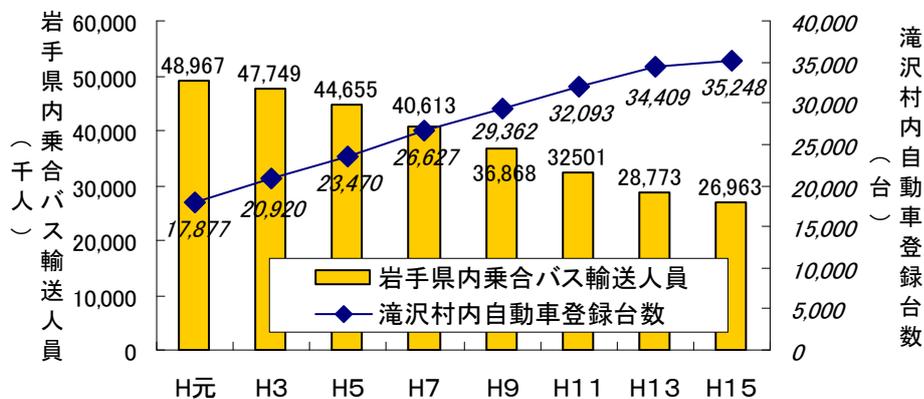
滝沢村の路線バスは、民間の乗合バス事業者3社により約90系統、平日1日あたり約900本が運行されています。その多くは平野部の住宅密集地域に集中しており、それぞれの地域と隣接する盛岡市中心部を結んでいます。一方、中山間地域を含む村内の他の地域では、既存路線の廃止や縮小などの動きも見られたこともあり、国道沿いを除くと路線バスの利用環境は決して良好とはいえません。

また、村内の各地域間を結ぶ路線はほぼ未発達であるため、村内の移動は主に自家用車や村が運行する福祉バスなどに頼らざるを得ないのが現状です。しかし、実際に村内の各地域間を結んで運行されている路線は、利用者数が採算性の面からは決して十分とはいええないということから、バス事業者側では新たな路線の拡張に踏み込めないといった一面があります。

滝沢村では、住宅地化の進行に合わせてバス路線が新たに設定される傾向が見られますが、人口の増加に対して路線網や運行本数などが比例して増加しているようには見えません。この要因の一つに、自家用車保有台数の増加が考えられ、近年、人口の増加以上の割合で増加していることが分かります。新しく村内に移り住む人の多くが日常生活では自家用車による移動を前提とする反面、盛岡市中心部で林立が進む高層マンションなどの増加に伴い、自家用車を持たない人が徒歩の移動でも便利な都心部のマンションに移り住むなどといった棲み分けが見られることなども理由として考えられます。

昭和40～50年代以降、全国的に路線バスの利用者数は減少の一途にあることは確かですが、一方で、自家用車を含む自動車の登録台数は人口増加以上の増加傾向にあることから、やはり自家用車の普及による路線バス離れが深刻であるということが分かります。

図2-26 滝沢村内の自動車登録台数と岩手県内の乗合バス利用者数の変遷



資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局

(1) 運行本数と運行時間帯

村内のバス路線は、鵜飼、元村及び川前の一部地域で高い頻度の運行が確保されていますが、同じ地域内でも新興住宅地域などの他の地域やその他の地域では、運行頻度は決して高くはありません。

また、旧来からの鉄道駅がある小岩井、篠木及び川前（北部）の各地区は、駅周辺部では鉄道と並行するバス路線があまり発達していないことが分かりますが、近接する国道には比較的多くの本数のバス路線が並行して設定されており、鉄道とバスの連携はあまり見られないものの、相互が選択して利用できる場所では、高い頻度の公共交通が確保されているのと同時に、並行区間でも利用者の棲み分けがある程度行われているものとも考えられます。

運行時間帯は、一部の高い運行頻度が確保されている地域では、平日は深夜帯の運行も見られるようになるなど、生活時間の多様化などに合わせて事業者側が運行終了時間の繰り下げを図るところも見られます。

しかし、その他の地域では、日中の運行間隔が1時間程度の路線で夜 20～21 時頃、それ以下の運行間隔の路線で夕方 18～19 時頃に設定されており、事業者側も運行終了時間の繰り下げに慎重な姿勢を見せています。

(2) 運賃

運賃は、過去において頻繁に値上げが行われた結果、利用者のバス離れを助長したという考えから、近年においては値上げが行われなくなっています。しかし、現在でも路線バスの運賃が高いと思う人は少なくなく、自家用車とのコストの比較や分かりやすい運賃設定などの取り組みにより、利用者側の既成概念の払拭が必要になってくるものと考えられます。

また、村内の各地域間を直通で結ぶバス路線が未発達であることなどから、村内を移動する場合などは、路線バス同士を乗り継ぐ必要があります。しかし、現在、県内では盛岡市の一部などを除くと路線バス同士を乗り継ぐ場合には割引制度などはなく、このことが乗り継ぎによる利用が促進されない理由にもなっているものと考えられます。

(3) 停留所

複数のバス事業者が競合している路線では、一部では停留所の共用が見られるようになりましたが、川前地区を中心に同じ場所でも停留所が事業者毎に別に設置されている例や事業者によって停車停留所が異なる例、時刻表の様式が全く異

なる例などがあり、利用者からの視点で見直しが必要であると考えられます。

また、村内には、道路交通量や交差点の近接などから停留所の間隔が広がる傾向があるほか、近年は停留所周辺住民の理解が得られず、停留所が設置できない例や移設を求められる例なども発生しており、利用者の視点に立ったバス利用の促進を図ろうとする上での障壁ともなっています。

表2-27 滝沢村内の各地区及び主要停留所における路線バス運行実態

地区	主要停留所	盛岡市方面			うち、他市町村方面			村内他地区方面		
		平日	土休日	主な経由(村内)	平日	土休日	主な経由市町村	平日	土休日	主な経由(村内)
小岩井	小岩井駅前	0	0		0	0		2.0	0	大釜～鶴飼
大釜	大釜	39.5	35.5	(一部姥屋敷)	39.5	35.5	雫石	2.0	0	小岩井～鶴飼
篠木	大釜駅前	0	0		0	0		2.0	0	小岩井～鶴飼
大沢	農協南部支所前	0	0		0	0		2.0	0	小岩井～鶴飼
鶴飼	滝沢NT中央	174.5	113.0	(一部元村)	3.5	0	矢巾・紫波	1.5	1.5	川前・一本木
	上山団地	14.0	11.0		0	0		0	0	
	滝沢村役場	47.0	33.0		0	0		7.0	0	小岩井～大沢・元村・川前
	滝沢アメリテイタウン	3.5	3.0		0	0		0	0	
姥屋敷	姥屋敷小中学校前	5.0	5.0	大釜	0	0		0	0	
元村	盛岡北高前	42.0	26.0	(一部鶴飼)	0	0		0	0	
	ふるさと交流館前	151.0	115.0	(一部鶴飼)	1.5	0	矢巾・紫波	5.0	0	鶴飼・川前
	あすみ野中央	13.0	8.0		0	0		0	0	
	外山団地	5.0	4.0		0	0		0	0	
	ゆとりが丘	6.0	5.0		0	0		0	0	
	法誓寺集会所前	0	0		0	0		5.0	0	鶴飼・川前
川前	巢子	135.0	103.0	(一部一本木)	40.5	40.0	八幡平・岩手・葛巻・久慈	5.0	0	元村・鶴飼
	勤労青少年ホーム前	66.5	55.0		0	0		5.0	0	元村・鶴飼
	滝沢第二小学校口	6.0	2.0		0	0		0	0	
	滝沢駅前	12.5	2.0		0	0		10.0	1.0	柳沢・一本木・地域内完結
	県立大学前	33.0	16.0		0	0		13.5	1.0	元村・鶴飼・地域内完結
	盛岡大学前	28.0	18.0		17.0	17.0	岩手・葛巻・久慈	7.5	1.0	地域内完結
一本木	一本木	23.5	23.0	川前	23.5	23.0	八幡平	3.0	0	川前・柳沢・巢子・鶴飼
柳沢	柳沢	0	0		0	0		1.0	0	

(単位:往復、平成17年5月現在のものから、その後廃止となったものを除いたもの)

※「休日のみ運休」、「休校日運休」などのものは、「土休日運休」として扱う。

※季節運行、臨時便、スクールバス(高校など)のものは、含まない。

※国、県及び村による補助金支出路線、村が運行する廃止代替バス路線などは、含む。

3 滝沢村の公共輸送事業

(1) 福祉バス

滝沢村の福祉バスは、役場の側にある村公民館などにおいて通年で開催されている高齢者学級（睦大学）の受講者の輸送を主目的としながら、さらには姥屋敷地区にある村営相の沢温泉「お山の湯」を運転免許や自家用車を持たない住民のみなさんの利用も可能とすることなどの目的を付加して、毎週月曜と金曜の2日、村内の3路線において1往復運行されています。

これは、広範な面積を持ちながらも、民間事業者による公共輸送サービスが村内の各地域と盛岡市中心部を結ぶ体系が中心であって村内の各地域間の移動手段が極めて限られることなどを背景として、村全体から平均的に外出が可能となるよう行われているものです。

しかし、運行日や時刻、区間などが限定され、村全体を限られた車両の中で回るために所要時間も長くなることから、実際には特定の目的を持った利用者のみにはしか利用されていない状況には、見直しを求める声もあります。

運行は路線が一部競合することなどから、乗合バス事業者に委託して行っていますが、逼迫する村財政の中でその事業費の存在は小さくなく、平成16年度から運行日数の削減（週3回→週2回）と有償化（1乗車200円）を行うなど、事業の見直しを行っていますが、有償化後は利用者の減少が顕著になっています。また、平成18年度は、さらに基本路線を削減が行われています（4→3）。

今後は、利用者は減少しているとされるものの、「睦大学」や「お山の湯」の事業実施による高齢者福祉サービスとともにあり方を考える必要があります。

表2-29 村福祉バスの運行実績

		平成15年度	平成16年度
輸 送 人 員 (人)	1号車	5,155	2,519
	2号車	5,381	2,705
	3号車	6,506	2,767
	寿号車	5,905	4,656
	滝沢相の沢温泉送迎	8,997	4,457
	北部コミセン送迎	623	338
(事 業 費)	運行経費	30,051,000	21,415,800
	運行収入	-(無料)	4,880,000
	運行収支(村支出)	△ 30,051,000	△ 16,535,800
備 考		基本路線週3回運行。 相の沢週2回、北部週1回運行。 利用無料。	基本路線週2回+月1回運行。 相の沢週2回、北部週1回運行。 有償化(1乗車200円)。

※輸送人員は、いずれも往路のみの集計。往復による利用者で計算する場合は、概ね上記の倍。

※18年度は、寿号車を経路を1～3号車に振り分け統合、北部送迎は廃止、運行は全線週2回に統一。

資料：滝沢村

(2) 患者輸送車

滝沢村の患者輸送車は、過去に「辺地」として指定されていた姥屋敷及び柳沢の両地区における遠距離の通院者の輸送を目的に、各地域と鶴飼、元村及び盛岡市青山地区の間をそれぞれ週1回1往復（平成15年度までは週2回）運行されており、無料で利用することができるものの、通院者以外の利用はできないこととなっています。

しかし、近隣地域への民間医療施設の開設や巡回医療の充実などにより存在意義を見直す必要があり、また、辺地指定の解除以降は老朽化した患者輸送車用マイクロバスの更新や車両の維持を中心とした運行経費なども村単独の負担となっており、運行経路は福祉バスとの重複も多いことから、村財政が逼迫する中でこれらと併せた見直しが求められています。

ただし、利用者の中には患者輸送車の代替となる移動手段を持たない高齢者の方なども見られることから、今後の見直しにあたっては代替手段の確保も視野に入れて検討を行う必要があります。

(3) 村が補助金を支出するバス路線

滝沢村では、高齢者や児童・生徒などいわゆる交通弱者とされる方を中心とした地域住民のみなさんの日常生活にとって必要なバス路線に対し、欠損（赤字）額を村が補助金により支出することによる維持を図っている路線があります。

また、直接村の支出を伴わなくても、複数市町村に跨るバス路線については、国と県の補助金の適用基準を満たすことによって、そちらにより維持されているものもあり、国あるいは県、市町村から補助金の交付を受けている村内のバス路線は21系統（平成17年度）と村内約90系統のうちの1/4にも相当します。

しかし、村がバス路線を維持するために支出する補助金の額は、決して低い額のものではなく、補助を続けていくとしても、今後より一層の利用の促進やあるいは廃止を含めた見直しが求められていく状況にあるといえます。

表2-30 村のバス路線維持に対する補助金の支出状況

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
支出総額(円)		6,007,689	5,953,913	4,114,867	4,260,324
対象路線数(系統)		4	5	8	4
内 訳	国・県補助特例分	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1
	県・市町村協調補助 (15年度制度制定)	青山松園線(県交)1	青山松園線(県交)1	青山松園線(県交)1	青山松園線(県交)1
	村単独補助	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)3	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)3	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)2、滝沢小岩井線(県交)1	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)2、滝沢小岩井線(県交)1

※国の補助制度の改変後である、平成14年度以降のもの。

※国・県補助は、一部の基準を下回った場合に限り、特例として市町村の一部負担が生じる場合がある。

4 タクシー

滝沢村内におけるタクシー事業は、これまで法人事業者の本社などは村内に置かれていないことから、盛岡市などに本社を置く法人事業者の営業所と個人タクシー事業者が村内に点在しているのが現状です。

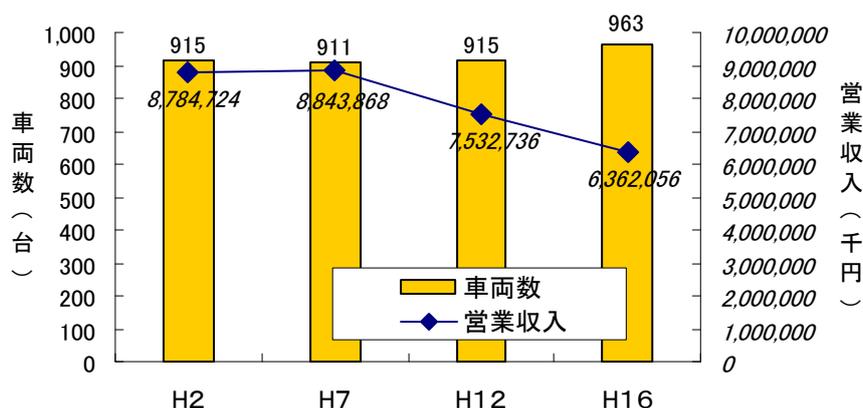
また、村に近接する村外の地域には多くの法人タクシーの拠点が存在していることから、タクシー事業の上では、滝沢村は盛岡市などと一体的な営業エリアとして位置付けられ、盛岡地区のタクシーが村内全域を運行していることとなります。

しかしながら、村内のタクシー事業者の営業所は人口の多い平野部に集中しているため、中山間地において利用しようとする場合は、予約など余裕を持った行動が求められるとともに、移動距離が比較的長くなりやすいことから、高くなってしまいう料金を負担に感じやすいなど、利用の普及が図りにくくなっています。

全国的な傾向として、タクシー事業はいわゆるバブル景気の終焉を境に収入が激減し、事業者の経営に対する影響ほか、乗務員の負担も大きくなっているとされています。一方で、路線バスの制度などと同時に行われた規制緩和によって、タクシー事業の新規参入が認められやすくなったことから、盛岡地区でも事業者及び車両数は増加に転じ、タクシー1台あたりの収入はさらに落ち込むこととなりました。

このため、既存事業者の中にはタクシー事業からの撤退を決めるところや事業者の倒産などという事態まで見られるようになっていきます。

図2-31 盛岡地区のタクシー事業における車両数と営業収入の変遷



資料:岩手県タクシー協会盛岡支部

第3節 滝沢村のバス交通等に関するアンケート調査

1 調査概要

この調査は、バス交通を中心とした公共交通に対する、住民のみなさんの意見や関心などを把握するため、平成15年2月に、村内全地区から無作為に抽出した16歳以上の住民の方、合計1,500人を対象として実施したものです。

配布及び回収については、村統計調査員、集計及び分析については、岩手県立大学総合政策学部教授の元田良孝先生による指導の下、同大学生に協力いただきました。また、調査にあたっては、交通エコロジー・モビリティ財団を通じて日本財団の支援を得ました。

アンケートを配布した1,500人のうち、1,189人の方から回答をいただき、その回収率については79.3%となりました。

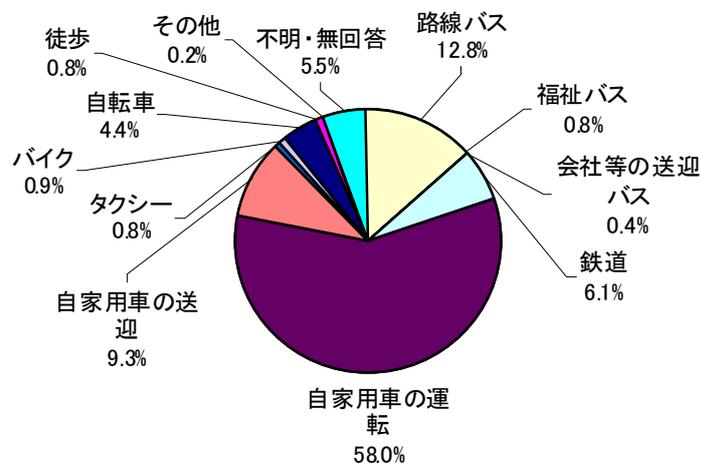
2 調査結果

(1) 日常の主な移動手段について

日常の外出の際、最も多く利用する移動手段について、村全体では、「自家用車」への依存度が圧倒的に高いことが分かり、「自家用車の送迎」の9%を含めると、「自家用車」のシェアが7割程度を占めています。次いで、「路線バス」が13%、「鉄道」が6%、「自転車」が4%と続いています。

①全体

日常の主な移動手段について (N=1189)



②年代別・地区別

日常の主な移動手段について(年代別)

移動手段\年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
路線バス	18.2	11.3	5.2	6.8	15.4	19.1	19.6
福祉バス	0	0	0	0	0	1.9	3.5
会社等の送迎バス	1.1	0.7	0	0.5	0.9	0	0
鉄道	29.5	4.6	2.1	2.4	5.3	7.4	4.9
自家用車の運転	4.5	70.2	82.5	82.6	62.6	41.4	22.4
自家用車の送迎	13.6	5.3	3.6	1.9	6.2	16.0	25.9
タクシー	0	0.7	0.5	0	0.9	1.2	2.8
バイク	2.3	1.3	1.0	0.5	0.9	0.6	0.7
自転車	25.0	2.6	2.1	0	3.5	2.5	4.9
徒歩	1.1	0	0	0.5	0.9	1.2	2.1
その他	0	0.7	0	0.5	0.9	0	0

(単位:%)

日常の主な移動手段について(地区別)

移動手段	地区	小岩井	大釜	篠木	大沢	鶉飼	姥屋敷	元村	川前	巣子・長根	一本木	柳沢
路線バス		1.8	2.9	0	8.1	24.6	2.6	15.9	4.4	17.5	13.5	5.0
福祉バス		0	0	0	2.7	0.5	0	0.5	0.6	0	0	10.0
送迎バス		0	0	0	0	0.5	0	0.5	1.1	0	0	0
鉄道		14.5	10.1	15.2	5.4	0	2.6	1.1	23.3	1.0	1.9	5.0
自家用車の運転		69.1	69.6	57.6	54.1	54.3	78.9	57.4	46.1	66.0	65.4	57.5
自家用車の送迎		9.1	5.8	12.1	5.4	7.0	13.2	9.3	9.4	9.7	11.5	20.0
タクシー		0	0	3	0	2.5	0	0.3	1.1	1.0	0	0
バイク		1.8	0	0	0	1.0	0	1.1	1.7	0	1.9	0
自転車		0	8.7	12.1	8.1	4.5	0	5.8	2.2	1.9	3.8	0
徒歩		0	0	0	0	0.5	0	1.3	0.6	1.9	0	2.5
その他		0	1.4	0	0	0	0	0	0.6	0	0	0

(単位:%)

年代別では、20～50歳代の層で「自家用車の運転」、10歳代の層で「鉄道」と「自転車」、高齢者層で「福祉バス」や「タクシー」の利用が他に比べて多いことが分かります。

また、地区別では、路線バスが多数設定されている鶉飼や元村、巣子・長根の各地区は「路線バス」の利用も多く、鉄道駅の立地する小岩井や大釜、篠木、川前の各地区では、「路線バス」に代わり「鉄道」の利用も多く見られます。一方、公共交通の利用が不便な中山間地域では、姥屋敷、柳沢ともに「自家用車の運転」が多く、柳沢では加えて「自家用車の送迎」や「福祉バス」の利用における比率が他地域に比べて高いことが分かります。

このことから、公共交通が至便となっている地域では、公共交通の利用が浸透していることが分かりますが、公共交通が不便な地域では、自家用車が中心として利用されており、高齢者などの交通弱者の方にとっては、外出手段や機会が限られているという可能性が考えられます。

(2) 日常の主な移動区間について

※表中数値掲出欄における網掛け部分は、濃色は同一地区内における移動、薄色は平日に相互間を結ぶ定期路線バスが開設されている（H15.10 現在）区間の移動を示します。

①全体〔集計・分析表2（1）〕

村内各地区の区分を細分化していることもありますが、住民のみなさんの日常生活における移動の多くは、各居住地と盛岡市中心部の間に見られることが分かりました。これは、就業や購買の多数が官公署や事業所、商業施設が多く立地する盛岡市内に依存していることから分かります。このほか、村内各地から盛岡市内の大規模病院やショッピングセンターなどが立地する地域への移動も多く見られました。中でも、鶴飼、元村地区からは、隣接する盛岡市青山・月が丘地区への移動、巣子・長根、川前地区からは、近接する同市みたけ・厨川地区への移動を中心に多く見られました。これらの多くは、日常の生活サイクル上での買物、通院などによるものと考えられます。

さらに、小岩井、大釜、姥屋敷地区から雫石町、一本木地区から西根町（当時）などといった、各地区から商業地などがある隣接の町への移動もそれぞれ見られました。

村内では、商業地や病院の多い元村、巣子・長根地区へ対して各地区の周辺地区から、役場や総合病院がある鶴飼地区では全村域から、それぞれ移動が多く見られました。

②日常の路線バス利用者〔集計・分析表2（2）〕

（※「（1）日常の主な移動手段について」における、「路線バス」回答者）

主に路線バスを日常の移動手段としている住民のみなさんの日常における移動の多くは、その居住地域から比較的多くの直通バス路線が設定されている盛岡市内へ向かっていることが分かりました。一方、相互間を結ぶバス路線が未発達となっている村内間における移動に対しては、路線バスがあまり利用されていないことも分かりました。

また、盛岡市上田地区や都南地区など大規模病院が立地している地域へ対しては、直通バス路線が未整備の地域からであっても路線バスを乗り継ぐなどによって、移動を行っている利用者があることが分かりました。

このことから、路線バス利用者の多くは、便数の多い直通のバス路線で結ばれている区間の範囲内で移動を行うこと、逆に乗り換えが生じる区間の移動については、ほとんど路線バスが利用されていないということが考えられます。

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

集計・分析表2(1) 日常の主な移動区間について(全体)

地域区分と 主な目的施設	目的地																												
	鶴岡							元村							川前		菓子・長根			一本木		柳沢							
	小岩井	大釜	榎木	大沢	滝沢NT	鶴岡西	鶴岡南	鶴岡NT・ア ニティ タウン	姥屋敷	元村南	元村中央の うち東北 道東側	元村中央の うち東北 道西側	元村東	園分	法誓寺	元村西	元村北	あすみ 野	滝沢駅 周辺	盛岡大 学周辺	菓子	菓子南	長根	南一本 木	いずみ 菓子NT	北一本 木	大石渡 周辺	柳沢・ 上郷	
小岩井		3	1		2	7					2											1							
大釜	1	5	2	1	3	7	2									1					2								
榎木		3		1	1	4	2				1		1																
大沢		1	2		3	3	2	1																1					
鶴岡	滝沢NT		1	1	3	4	2	2							1	1		1		2	1								
	鶴岡西		1		1	4	2					1				1					1								
	鶴岡南		1	2		3	3	3	1	5											1	2							
	鶴岡NT・ア ニティ タウン					2	3	4			1	1							1				1						
姥屋敷	3	5		2	8	3	4	5		3									2	1	1								
元村	元村南		2			1	5					1	1	2		1			1		2			1					1
	元村中央 の東北 道東側		2			1	5	1		1	2		2			1	1			1	1								
	元村中央 の東北 道西側	1	1			2	3	1			5		1	2		1						1							
	元村東					2			1			2	1			1								1					
	園分					2							1			1					1	1							
	法誓寺	1			1	1	2			1	1	1	1		1		2					2							
	元村西		2			1	3				4					2						2						1	
	元村北					1			1		2					1						1							
あすみ野					2	2				2	1		1		1						2		1						1
川前	滝沢駅周 辺	1	2		3	8	1	3		2	2	5						1	11	3	43		11						1
	盛岡大 学周 辺				1	1					2									1		10	1		1		1		
菓子・ 長根	菓子				1	3		1		2	1									1	3	9	1						
	菓子南							1				1										8	1						
	長根				1	2				2	1	2								1	1	7		1					
一本 木	南一本 木				1	3							1								1	7			1				
	いずみ 菓子NT					1														1	1	5							
	北一本 木		1			1									1							6			2				
柳沢	大石渡 周 辺																												1
	柳沢・ 上郷					2				1	1		2						1		6								1

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

目的地																												
盛岡市														岩手郡以北					盛岡市以南					県外				
青山・月が丘周辺	みたけ・厨川周辺	上堂・館坂周辺	中心部・中津川以西	中心部・中津川以東	盛岡駅周辺	仙北町周辺	上田・高松周辺	緑が丘・公園周辺	北山・山岸周辺	大田・本宮周辺	中屋敷・前湯周辺	茶畑・川目周辺	津志田・見前周辺	飯岡・流通C周辺	手代森・乙部周辺	雫石町	玉山村IGR線東側	玉山村IGR線西側	西根町	岩手町	岩手郡その他	県北地方	矢巾町	紫波町	花巻市	北上市	岩手県南	岩手県外
青山ダイエー、青山生協、国立病院	厨川駅、スーパースターみたけ	館坂橋、ホーマック上堂店	県庁、市役所、大通、医大、川徳	バスセンター、肴町、中三	盛岡駅、マリオス	仙北町駅	県立中央病院、岩手大学、高松の池	アネックスカフク、公園病院	市中央公民館、県営球場	市立病院、つなぎ温泉病院	城西町(イオン盛岡S前)	河南病院、盛岡競馬場	日赤、盛岡南サテイ	盛岡南IC、友愛病院、盛工高	ふれあいランド、都南の園	小岩井乳業、はちや雫石店、鶯宿温泉	渋民中央病院、好摩駅	通転免許C、ユートランド姫神	大更、マックスバリュ西根店	沼宮内	葛巻町、松尾村	二戸市、岩泉町、一戸町、軽米町	流通C、マックスバリュ矢巾店、不来方高	日詰、マックスバリュ紫波店			水沢市、住田町、石鳥谷町	秋田市、田沢湖町
16	7	1	12	5	13	1	4	2	2	1			1			17							1		1			
17	6		26	7	15	1	2			7	1		1	4		6				1			2	1	1			1
14	2		8	2	1		2	2	1		1		2			2							1					
5	1		5	4	6		1		1				2											1		1		
29	11		36	18	20		7	2	2	4		2	4			2											1	1
29	10		29	8	12	2	4	3	1	1	1	2	2						1						1			
17	13	3	28	9	20	1	6	2	1	1	2	1		1	1		1									1		
7	4	1	6	4	5									2														
14	6		8	2	3	1	1			1			1	2		5	1			1			1		1			
32	18	1	32	15	25	3	7		2	1	1		4	3											1	1		1
15	12	2	21	13	16		4	3	2	2		1	1	2	1	2	1		1	1	1							
14	13	1	7	5	6		1	3	2	1		1		3	1								2	1	1			
9	3	1	9	6	4	1			1			3				3	1		1	1			1					1
7	9	4	8	4	6		3	1	1		2	1				1												
6	15	1	17	6	9		3	2		2	1	2	3	2	2	2	2							1				
17	6		6	5	6		1			5		2	1	1	1	1						1						
11	8		6	2	1	1	1	1	2					1		1	1											
10	5	2	11	4	7		1		2		1		2			1	1											
18	30	5	49	11	19	1	11	14	4	5	1	2		1			3	2	3	1		1	4					2
3	5	2	12		5		2	1		1			1	1			1						1					
7	6	1	17	3	10	1	3	4				1						1		1	1	1						
2	6		5	1	4		3	3		1									1		1	1	1					
6	9	3	21	7	13	1	5	4	2	1	1	1	2		1	1							1		1			
6	7	2	3	1	4		1							1			2		4									
	3		2	1	2		1	1							1		1		1				1					
4	6	1	4	2			1	1				1					2	1	6									
1	2		3		2									1														
8	3		4	1	1		1				1			1			1			1					1			

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

集計・分析表2(2) 日常の主な移動区間について(「1 日常の主な移動手段について」における、「1 路線バス」回答者)

地域区分と 主な目的施設	目的地																												
	大沢				輪銅				姥屋敷	元村								川前		果子・長根			一本木		柳沢				
	小岩井	大釜	篠木	大沢	滝沢NT	輪銅西	輪銅南	輪銅NT・ア メニ ティ タ ウ ン	姥屋敷	元村南	元村中央の うち東北 道東側	元村中央の うち東北 道西側	元村東	国分	法誓寺	元村西	元村北	あすみ野	滝沢駅 周辺	盛岡大 学周辺	果子	果子南	長根	南一本 木	いずみ 果子NT	北一本 木	大石渡 周辺	柳沢・ 上郷	
小岩井	1																												
大釜		1																											
篠木			1																										
大沢				1																									
輪銅	滝沢NT				1																								
	輪銅西					1																							
	輪銅南						1															1							
	輪銅NT・ア メニ ティ タ ウ ン							1																					
姥屋敷	1							1																					
元村	元村南					1				1											1								
	元村中央 の東北 道東側										1																		
	元村中央 の東北 道西側											1																	
	元村東												1																
	国分						1							1															
	法誓寺														1							1							
	元村西				1	1								1															
	元村北															1													
あすみ野																													
川前	滝沢駅周 辺																		1		1								
	盛岡大 学周 辺																			1									
果子・ 長根	果子					1															1								1
	果子南																					1							
	長根																					1							
一本 木	南一本 木																					2							
	いずみ 果子 NT																								1				
	北一本 木																									1			
柳沢	大石渡 周 辺																										1		
	柳沢・上 郷																											1	

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

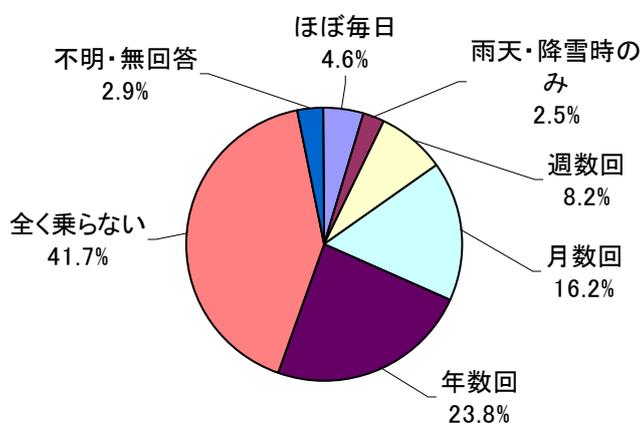
目的地																													
盛岡市										岩手郡以北						盛岡市以南				県外									
青山・月が丘周辺	みたけ・厨川周辺	上堂・館坂周辺	中心部・津川以西	中心部・津川以東	盛岡駅周辺	仙北町周辺	上田・高松周辺	緑が丘・松園周辺	北山・山岸周辺	大田・本宮周辺	中屋敷・前海周辺	茶畑・川目周辺	津志田・見前周辺	飯岡・流通C周辺	手代森・乙都周辺	雫石町	玉山村 IGR線 東側	玉山村 IGR線 西側	西根町	岩手町	岩手郡その他	県北地方	矢巾町	紫波町	花巻市	北上市	岩手県南	岩手県外	
青山ダイエー、青山生協、国立病院	厨川駅、スーパーセンターみたけ	館坂橋、ホーマック上堂店	興行、市役所、大通、大、川	バスセンター、肴町、中三	盛岡駅、マリオス	仙北町駅	県立中央病院、岩手大学、高松の池	アネックスワック、松園病院	市中央公民館、県営球場	市立病院、つなぎ温泉病院	城西町(イオン盛岡SC開店前)	河南病院、盛岡競馬場	日赤、盛岡南サティ	盛岡IC、友愛病院、盛工高	S-れあいランド、都南の園	小岩井乳業、はちや雲石店、常宿温泉	遊民中央病院、好摩駅	運転免許C、ユートランド姫神	大更、マックスバリュ西根店	沼宮内	葛巻町、松尾村	二戸市、岩泉町、一戸町、軽米町	流通C、マックスバリュ矢巾店、不来方高	日誌、マックスバリュ紫波店				水沢市、住田町、石鳥谷町	秋田市、田沢湖町
				1			1																						
			1				2																						
8	2	2	13	8	7		1	1																					
6			10	4	6																								
3	2		12	7	12		2	1																					
				1	1																								
1			12	4	6	1	1																						
4			7	3	7		1																						
1		1		1																									
4	2		3	1	1		1																						
1	1		6	3	7		1																						
1		1	3	2	6																								
3	1		4	1	3																								
			4																										
2		1		2	1																								
							2											1											
		1	4	1	5		2	1					1																
	2		5	2	4		1		1																				
			7	2	3																								
	2	1	1		1		1					1							1										
	1			1	1																								
				1	1																								
				1	1																								

(3) 路線バスの利用頻度について

路線バスの利用頻度について、「毎日」または「週数回」程度利用するといった定期的に利用するという回答が13%程度でありました。一方で、「全く乗らない」が42%、「年数回程度」が24%と約65%がほぼ利用することがないと回答しました。このことから、全体に占める定期的な路線バス利用者の比率は非常に低いということが分かります。

①全体

路線バスの利用頻度について (N=1189)



②年代別・地区別

路線バスの利用頻度について(年代別)

移動頻度\年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
ほぼ毎日利用する	15.9	4.6	3.1	4.3	6.6	1.9	0
雨天・降雪時のみ	14.8	4.0	1.5	1.0	2.2	0.6	0.7
週数回	13.6	7.3	2.1	3.9	8.4	13.0	14.7
月数回	13.6	13.2	9.8	10.6	15.9	27.8	25.9
年数回	21.6	25.2	30.9	29.5	24.2	20.4	10.5
全乗らない	20.5	43.7	51.0	50.2	41.0	29.6	39.9
不明・無回答	0	2.0	1.5	0.5	1.8	6.8	8.4
うち毎日・週数回(定期的利用者)	29.6	11.9	5.2	8.2	15.0	14.9	14.7

(単位: %)

毎日の利用者は、学生層と年輩の就業者層に多いことが分かります。このため、滝沢村において路線バスの利用増進を図る上では、現状の路線バス利用者が少ない一方で、日常のマイカー利用者が非常に多い20~40歳代の層の取り込みが不可欠であるということがいえます。

路線バスの利用頻度について(地区別)

移動頻度	地区	小岩井	大釜	篠木	大沢	鶉飼	姥屋敷	元村	川前	巣子・長根	一本木	柳沢
ほぼ毎日利用する		7.3	1.4	3.0	0	8.5	0	5.0	3.9	2.9	5.8	0
雨天・降雪時のみ		0	1.4	6.1	2.7	3.0	0	2.9	1.7	3.9	1.9	2.5
週数回		3.6	5.8	6.1	8.1	16.1	0	7.7	3.9	11.7	7.7	5.0
月数回		1.8	11.6	15.2	2.7	23.1	5.3	19.8	12.8	17.5	13.5	12.5
年数回		9.1	24.6	15.2	16.2	26.6	34.2	25.7	20.0	36.9	17.3	12.5
全く乗らない		76.4	52.2	51.5	56.8	22.6	57.9	36.8	52.8	24.3	50.0	62.5
不明・無回答		1.8	2.9	3.0	13.5	0	2.6	2.1	5.0	2.9	3.8	5.0
うち毎日・週数回(定期的利用者)		10.9	7.3	9.0	8.1	24.6	0	12.7	7.8	14.6	13.5	5.0

(単位:%)

バス路線がある程度充実している地域では、定期的なバス利用者が比較的多く、鉄道駅に近い地域では、便数や始発時刻などで優勢な鉄道の方に流れているということが考えられます。

(4) 路線バスの主な利用目的について

毎日の利用を見込むことのできる「通勤」・「通学」による利用は、11%程度に止まっていました。また、「その他」では『飲酒のため』などの回答が多く見られました。

路線バスの主な利用目的について(利用頻度別)

利用頻度 利用目的	全体	ほぼ毎日利用する	雨天・降雪時のみ	週数回	月数回	年数回	全く乗らない	不明・無回答	うち毎日・週数回(定期的利用者)
通勤	7.4	76.4	30.0	13.4	4.7	3.9	0.4	5.7	36.2
通学	3.1	21.8	30.0	7.2	2.1	1.1	0.4	0	12.5
通院	8.1	0	3.3	21.6	24.0	7.7	0.4	11.4	13.8
公共施設の利用	2.4	0	3.3	5.2	5.2	2.8	0.4	8.6	2.0
仕事中の移動	1.7	0	0	3.1	2.6	3.9	0.2	0	19.7
買物	13.5	1.8	20.0	29.9	31.3	20.4	1.2	2.9	39.9
娯楽	13.0	0	3.3	8.2	13.0	38.4	2.4	0	5.3
その他	5.5	0	0	2.1	7.8	15.8	0.6	0	1.3
全く乗らない	38.2	0	3.3	0	0.5	2.5	88.9	11.4	0
うち、通勤・通学	10.5	98.2	60.0	20.6	6.8	4.9	0.8	5.7	48.7

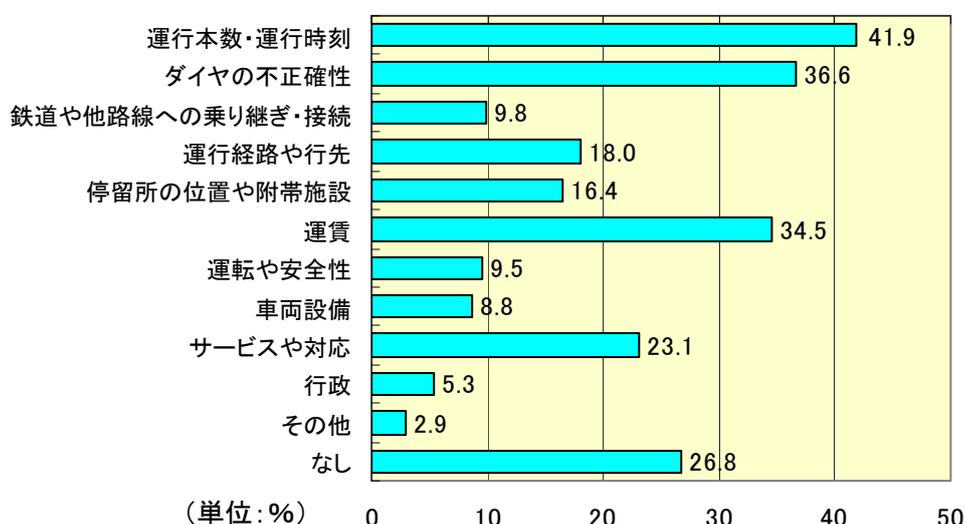
(単位:%)

(5) 路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて

日常から路線バスを利用する住民のみなさんに、路線バスに対して持っている感想や不満などの有無やその具体例について尋ねたところ、73%が「ある」と回答しました。

その内容は、「運行本数・運行時刻（ダイヤ）」、「発着ダイヤの不正確性」、「運賃」などと続いていました。

路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて(N=377)



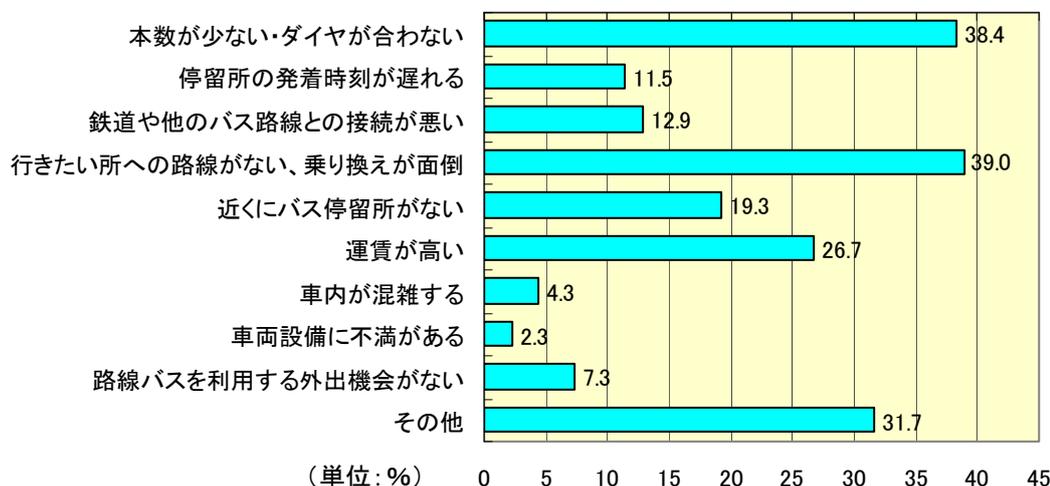
(6) 路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて

前の設問とは逆に、日常では路線バスをあまり利用することのない住民のみなさんに対して、路線バスを利用しない理由について尋ねました。

目的地へ直通する路線がないことや運行本数やダイヤへの不満など、自家用車に比べ自由が利かないことを理由とする回答が多く、次いで運賃の割高感に対する不満、バス停留所と移動区間の乖離の順などとなりました。

このことから、多様化する個々の生活サイクルやニーズへの対応、また自動車の購入・維持費などと公共交通運賃の相対比較に対する情報を提供して理解などを求めていく必要があるといえます。

路線バスを利用しない理由などについて (N=644)

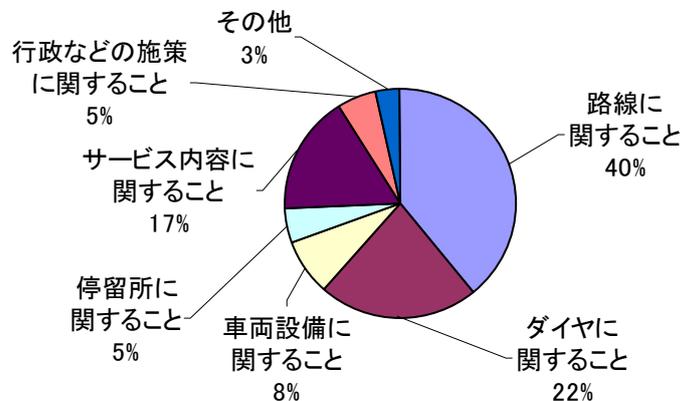


(7) 路線バスを利用するための意見・要望などについて

これからも、路線バスの利用をするにあたって、日常から利用者している方に、利用を続ける上で何が足りないのか、また、新たに利用してもらうためには何が 필요한のか、ということについて尋ねました。

住民のみなさんの考える利用促進施策は、主に身近な移動先のうちで路線バスの利用が不便であるところへの路線、最終便の繰り下げなどライフスタイルに合ったダイヤの設定、情報の不足を補う利用者へのサービスの提供などが挙げられました。

路線バスを利用するための意見・要望などについて (N=639)



(8) 福祉バスの認知度と利用経験について

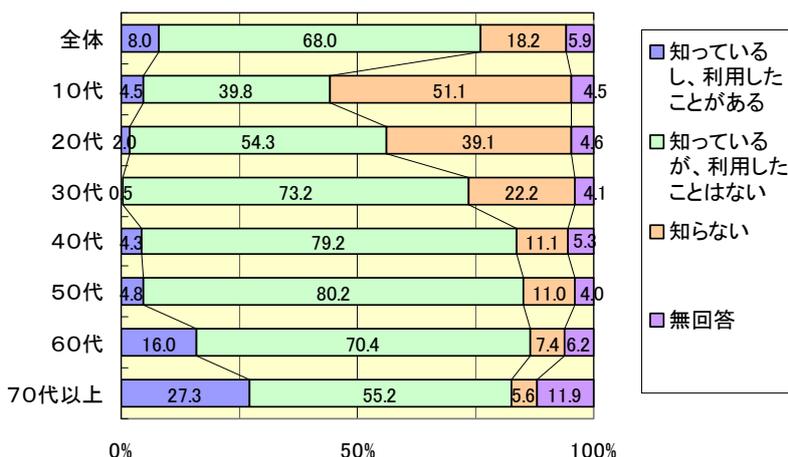
福祉バスについての認知は、全体では76%ということでしたが、年代別に見ると若年層の認知度が低く、年代が上昇するに連れて認知度が高くなっていく傾向が見られました。

また、利用経験者の割合は、10歳代から50歳代までは総じて5%以下となっており、逆に60～70歳代以上では、利用経験者が特に多く見られました。

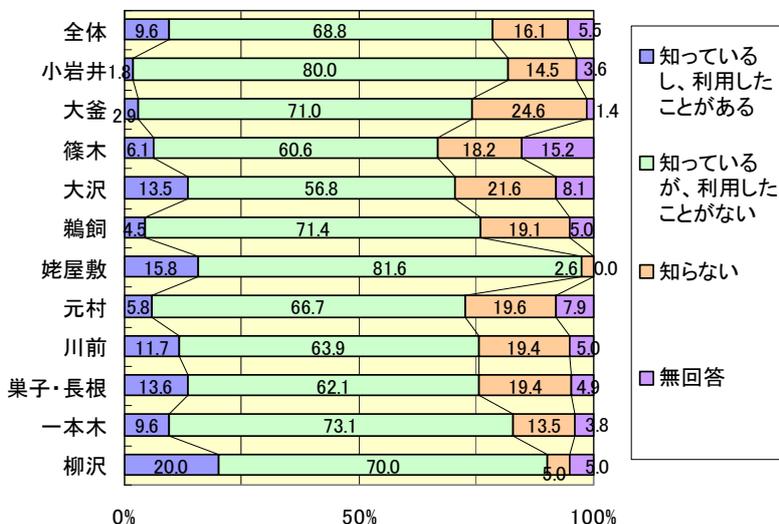
このことから、福祉バスの利用者は高齢者が中心となっていることが分かり、若年層では認知度が低いということが分かりました。

地区別では、柳沢、姥屋敷、大沢地区と多く見られました。これらの地区は、住宅の集中する場所がないことなどから、路線バスなどの民間事業者による公共交通が未発達になっています。このため、これらの地区では、福祉バスが高齢者の外出対策、路線バスなどの補完的役割などを担っているものと考えられます。

福祉バスの認知度と利用経験について(年代別)



福祉バスの認知度と利用経験について(地区別)



(9) 福祉バスの今後のあり方について

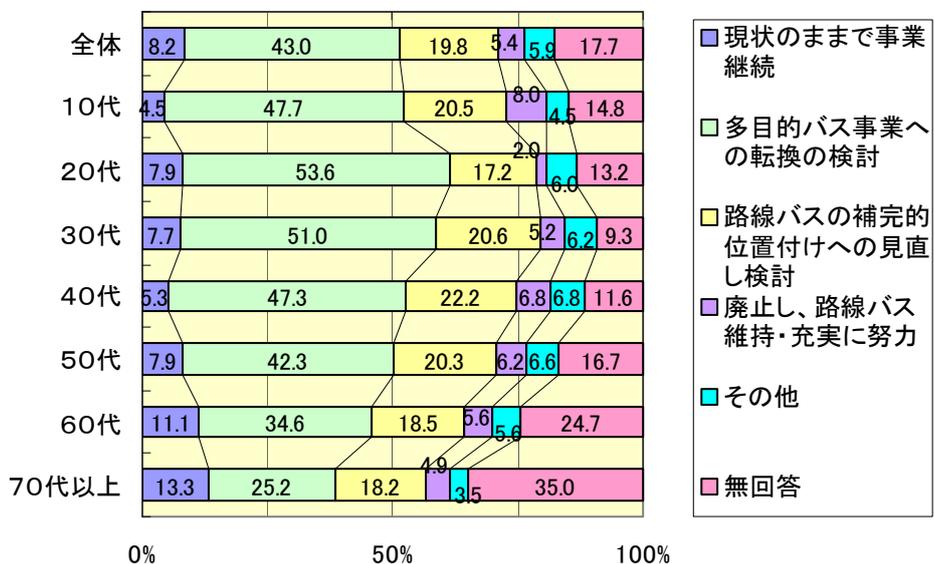
村が運行している福祉バスについて、住民のみなさんは今後どのように事業を行っていくことが最適だと考えているのか、そのあり方の考えを求めました。

「現状のままでの事業継続」が前の設問の回答にあった利用経験者とはほぼ同じ8%程度であるのに対し、より多目的なバス事業の検討や路線バスの補完的役割への見直しなど形態を変化させて存続を図るべきとの意見が6割以上を占めました。ただし、廃止という意見は少なく、むしろ住民サービスとしてのバス事業は必要としながら、村のバス事業は見直しが必要であるとの意見が多く見られました。

年代別に見ると、若年層では、多目的バスへの転換を望む声が半数を超える世代も見られました。また、現状維持を望む声が10歳代や40歳代で平均の半分程度と比較的低い数値となりました。一方、福祉バスの利用者層の中心を成す高齢者の層では、年齢が上昇するに連れて現状維持の声が多くなり、60歳代から10%を超えました。それでも、事業廃止の声は他の世代と同程度の5～6%程度となりました。

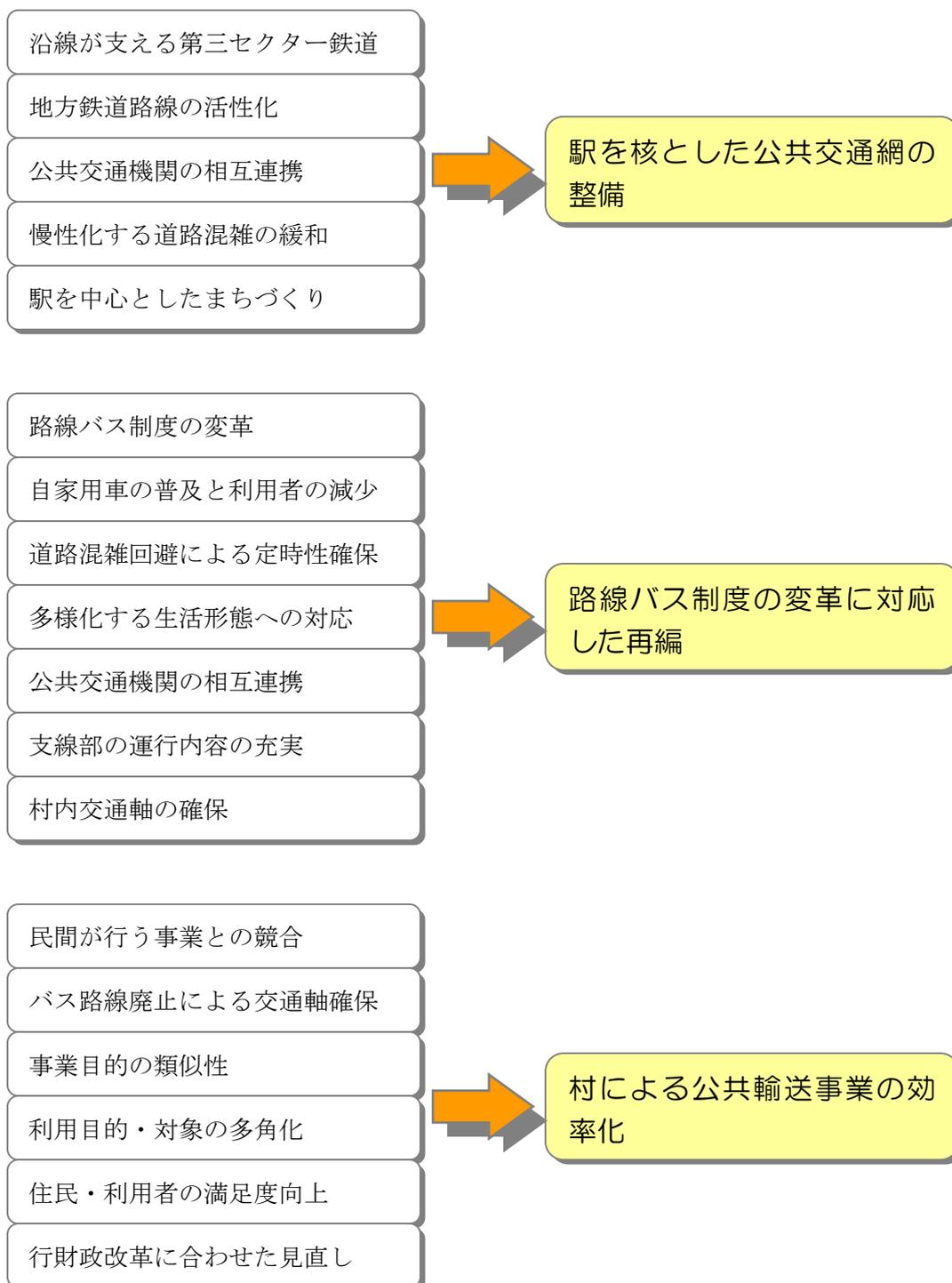
このことから、全ての世代において、必ずしも福祉バスの現状に満足をしている状況にはないということが考えられます。

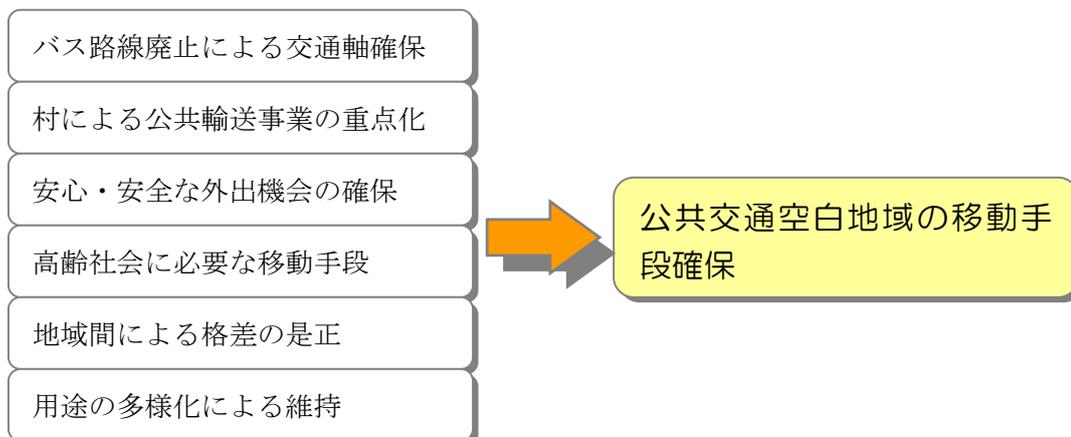
福祉バスの今後のあり方について(年代別)



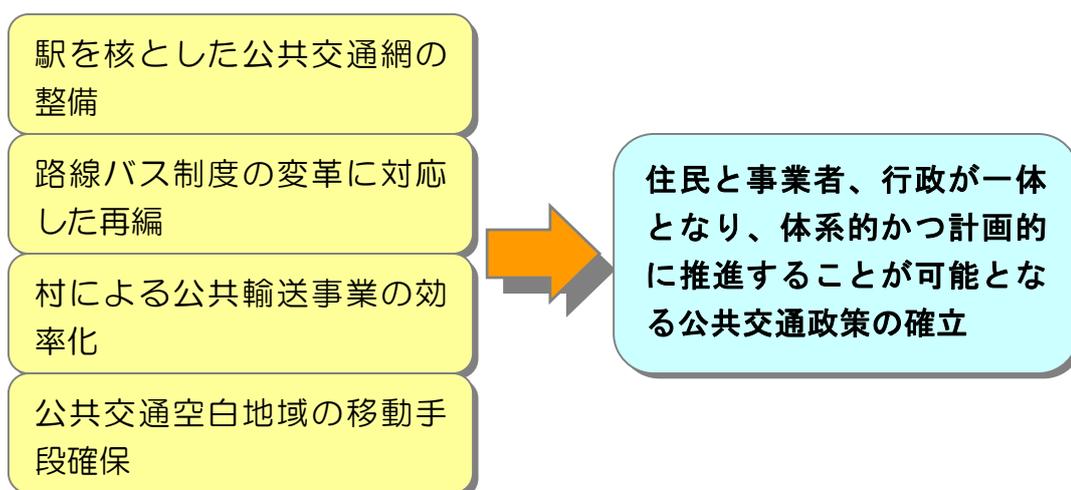
第4節 滝沢村の公共交通の課題

これまでから、滝沢村における公共交通の課題については、次のとおり整理されることを改めて確認することができます。





また、これらの課題を解決していくにあたっては、次のようなことが必要であると考えられます。



以上から、滝沢村では、

滝沢村公共交通計画

(平成18年度～平成27年度)

を策定することとします。