



第2章 公共交通を取り巻く課題

2. 公共交通を取り巻く課題

2-1 公共交通の現状と課題

本市における公共交通の現状と課題を把握・分析する上で、平成27年度及び平成28年度において公共交通に関するアンケート調査やヒアリング調査、実態調査等の各種調査を実施するとともに、既存資料及びデータ等の整理・分析を行った。

各種調査及び資料・データの整理により、本市における公共交通の実態や市民の意見・意向等を把握し、本市の公共交通を取り巻く課題について、以下に示す7つの課題として分析・整理した。

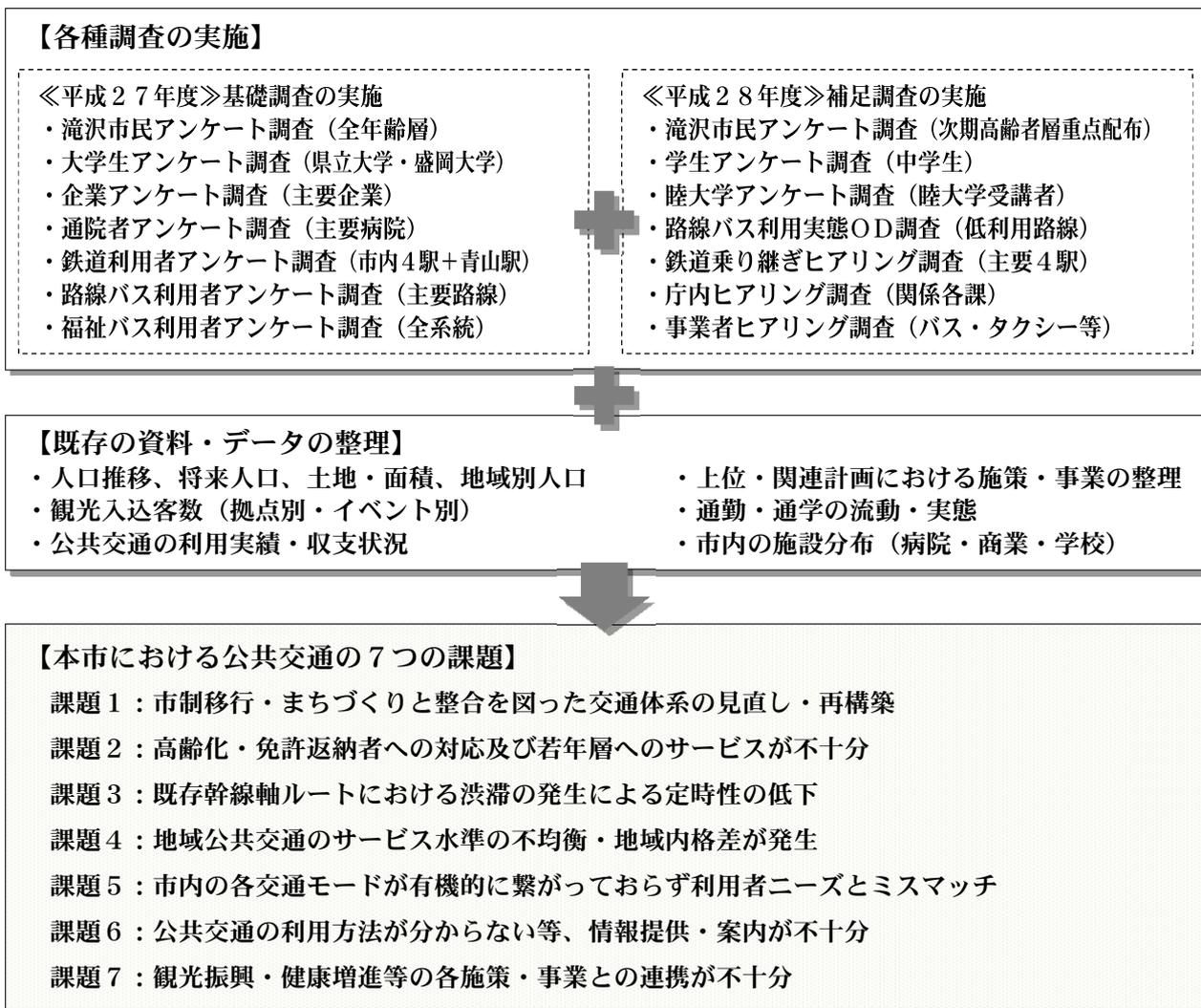


図 2-1 本市における公共交通の課題（概要）

(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

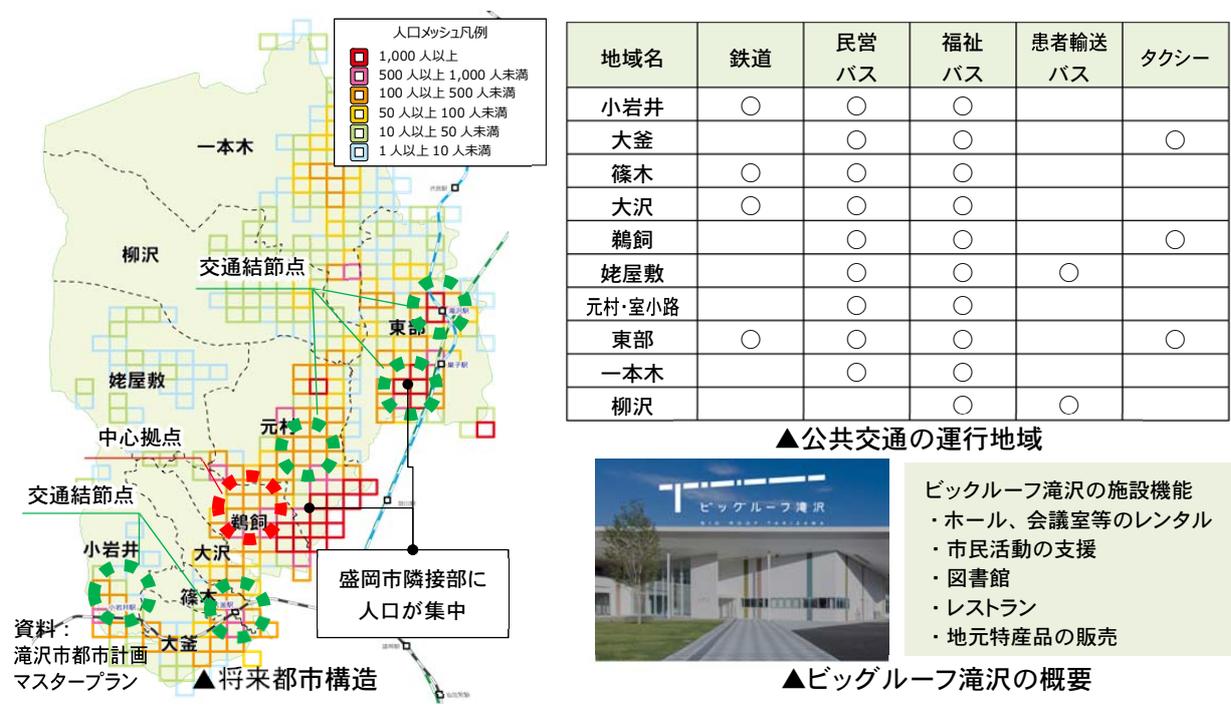
現 状

＜市制移行に伴うまちづくりの進展＞

- ・平成26年1月、滝沢村から市制移行により「滝沢市」が誕生し、都市機能の向上及びまちの活性化に向けて各種施策・事業を進めているところである。
- ・関連計画の「滝沢市都市計画マスタープラン」において、市役所等が立地する鶺鴒地域を中心拠点として位置づけまちづくりを進めており、平成29年4月には「ビッグルフ滝沢」が市役所の隣接地にグランドオープン予定である等、都市機能の拡充を進めている。

＜本市と盛岡市間の充実した公共交通ネットワーク＞

- ・本市は盛岡市に隣接する東部地域、元村・室小路地域、鶺鴒地域を中心として人口が分布しており、日常生活において盛岡市への移動需要が高いため、鉄道や路線バスを中心として当該3地域から盛岡市への公共交通ネットワークは充実している。
- ・市内を運行する路線バスは、岩手県内において盛岡市に次いで2番目に路線数が多く、交通事業者3社（岩手県交通・岩手県北自動車・JRバス東北）により運行されており、それぞれ単独で運行している。



課 題

＜市役所周辺を中心としたまちづくりとの整合＞

- ・ビッグルフ滝沢の立地等をはじめとし、市役所周辺における中心市街地としての機能向上が図られ、当該エリアへの市民の移動ニーズ増加が想定される中で、市役所への移動に際しては青山駅（盛岡市）等で乗り継ぎを要する地域が多く、アクセス性が低い状況にある。
- ・市役所周辺を中心としたまちづくりを進める上で、地域内におけるネットワークの形成は重要であり、盛岡市隣接部の複数地域に人口が集中する本市においては、それらの地域間を繋ぎ、まちづくりの方向性と整合を図ったネットワーク形成を検討する必要がある。

＜利便性向上・競合化解消等に向けた将来的な共同運行の可能性＞

- ・路線バスの3事業者においては、単独運行により事業を展開しているが、利用者の利便性向上及びサービス水準の均一化を図るとともに、事業者間の競合化解消や経営安定化に向けて、将来的な共同運行の可能性について、事業者を含めた協議・調整が必要である。

(2) 高齢化・免許返納者への対応及び若年層へのサービスが不十分

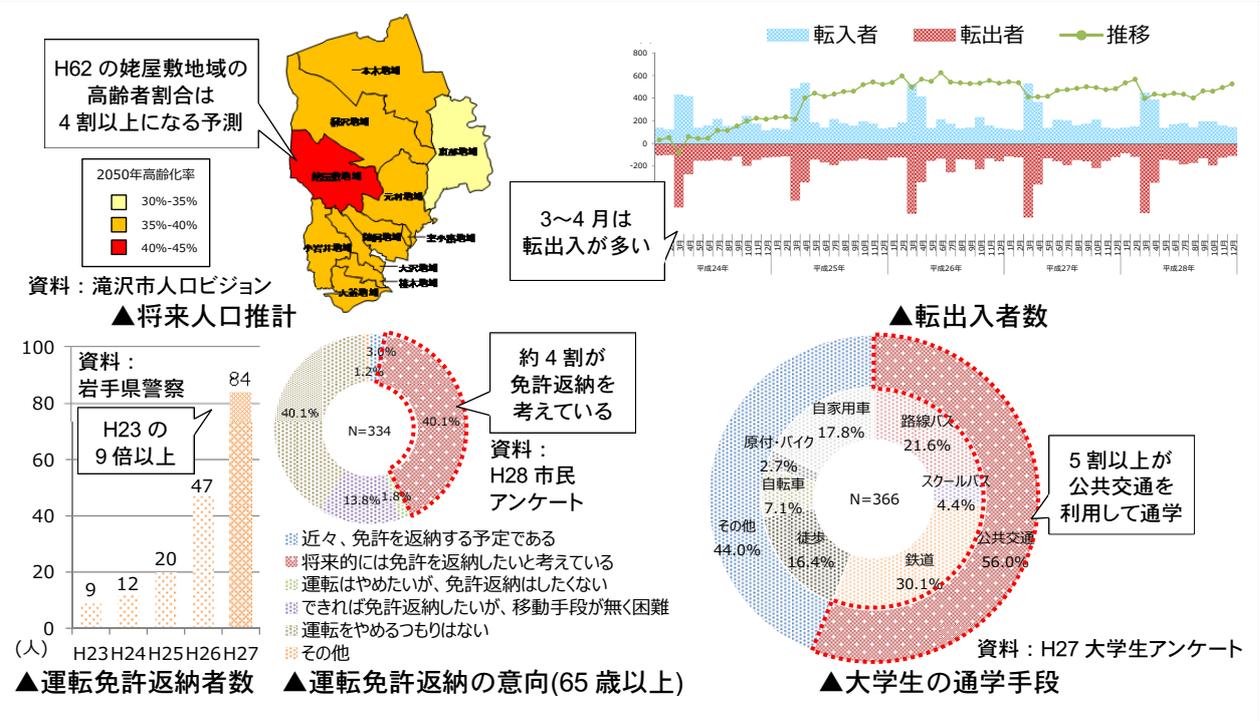
現 状

＜将来的な高齢化の進展及び免許返納者の増加＞

- ・ 社会情勢として少子高齢化が課題となっている中、現時点の本市においては少子化・高齢化の傾向は緩やかであるものの、将来的には総人口の3割以上が高齢者65歳以上となる予測であり、地域別では姥屋敷地域において4割以上が高齢化する予測となっている。
- ・ 高齢化と併せて、免許を返納する高齢者が増加しており、本市においては過去5年間で9倍以上に増加している。平成29年3月には道路交通法が改正され、75歳以上の免許更新時には認知機能検査が必須となり、今後更に免許返納者数は増加するものと想定される。

＜大学への入学等による新たな世帯の転入＞

- ・ 市内には2つの大学（岩手県立大学・盛岡大学）が立地、毎年800人以上が新たに入学しており、学生の入学・卒業時期の3～4月には特に転出入が多く発生する等、毎年本市で新生活を迎える学生が多く存在することがわかる。
- ・ 学生の約5割が鉄道や路線バス等の公共交通を利用して通学している等、大学への通学手段として公共交通が担う役割は大きい。



課 題

＜高齢者及び免許返納者への対応＞

- ・ 高齢化の進行により通院等の移動需要が増加する中で、バス停まで歩くことが困難な方や自由な移動が制限され外出を控える方の発生が想定され、健康面での影響が懸念される。
- ・ 本市においては、福祉輸送やタクシーチケット等の交通施策を実施しているが、車椅子利用者や障害者等に対象は限られ、そうした対象に含まれない高齢者層への対応が希薄である。
- ・ 免許返納者の増加等を含め、自由な移動が制限される方が増加見込みにある中で、高齢者の外出支援、健康増進に向けた取り組みの検討が必要である。

＜大学生を含めた転入者層への対応＞

- ・ 大学生は本市における公共交通のメイン利用者の一つであるが、大学生等を含めた転入者に対応したサービスは特に実施しておらず、新たな公共交通利用者の取り込みのため、こうした層への案内・周知等が必要である。

(3) 既存幹線軸ルートにおける渋滞の発生による定時性の低下

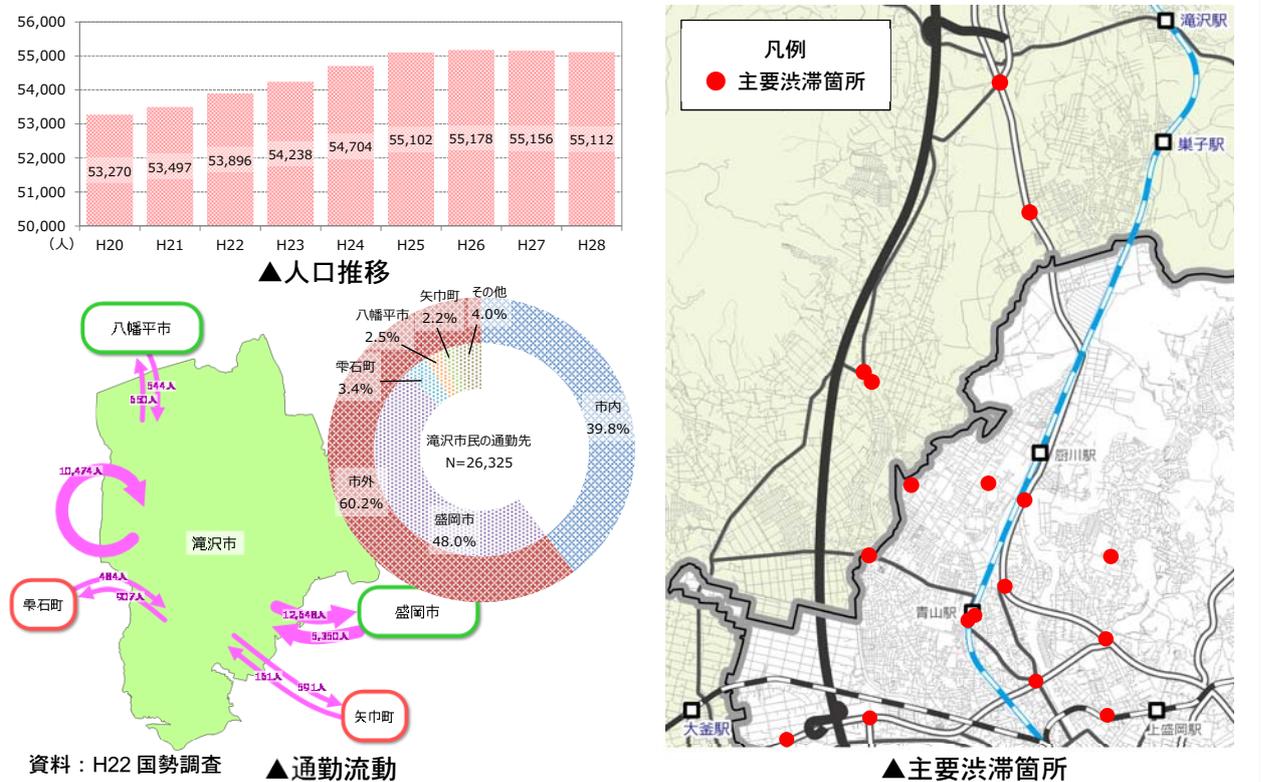
現 状

<朝ピーク時における幹線道路の渋滞>

- ・全国的に地方都市の人口減少が問題化する中、本市は平成20年以降微増傾向にあり、盛岡市のベッドタウンとして転入が進んだ特徴が強いため、市民の日常生活の移動需要は盛岡市が中心となっている傾向がある。
- ・特に通勤においては、本市在住の就業者の内、約5割が盛岡市へ通勤しており、移動手段として自家用車を用いる割合が圧倒的に高くなっている。
- ・本市と盛岡市を繋ぐ主要な幹線道路は国道4号や県道223号等があるが、朝の通勤・通学時間帯においては、盛岡市へ向かう自動車交通の増大により渋滞が発生しており、複数の交差点が主要渋滞箇所※1に指定されている。

<本市と盛岡市間の充実した公共交通ネットワーク>

- ・本市の路線バスは、岩手県内で盛岡市に次いで2番目に多くの路線が運行しているが、日常生活の移動需要の実態を踏まえ、本市と盛岡市を繋ぐ路線が中心であり、鉄道軸を含め両市間を移動する際の公共交通ネットワークは充実しているといえる。



課 題

<渋滞発生による路線バスの定時性への影響>

- ・朝ピーク時等における交通混雑・渋滞の発生により、路線バスの遅延等の要因となる等、定時性が確保されず、サービス低下の要因となり得る。
- ・公共交通のサービス低下により、公共交通の利用離れの加速化が懸念され、人口減少による利用者の母数が減少する中で、更に利用者数の減少に拍車が掛かる恐れがある。
- ・本市においては盛岡市への移動手段として鉄道・路線バスが充実しており、自動車以外のアクセス手段が確保されている状況にあるため、通勤時等において公共交通の利用に転換させる仕掛けをつくり、サービス水準の確保を図るとともに、新たな利用者層の取り込みによる公共交通利用率の向上等を検討する必要がある。

※1 主要渋滞箇所：岩手県渋滞対策推進協議会において定めた、渋滞発生ポイント。

(4) 地域公共交通のサービス水準の不均衡・地域間格差が発生

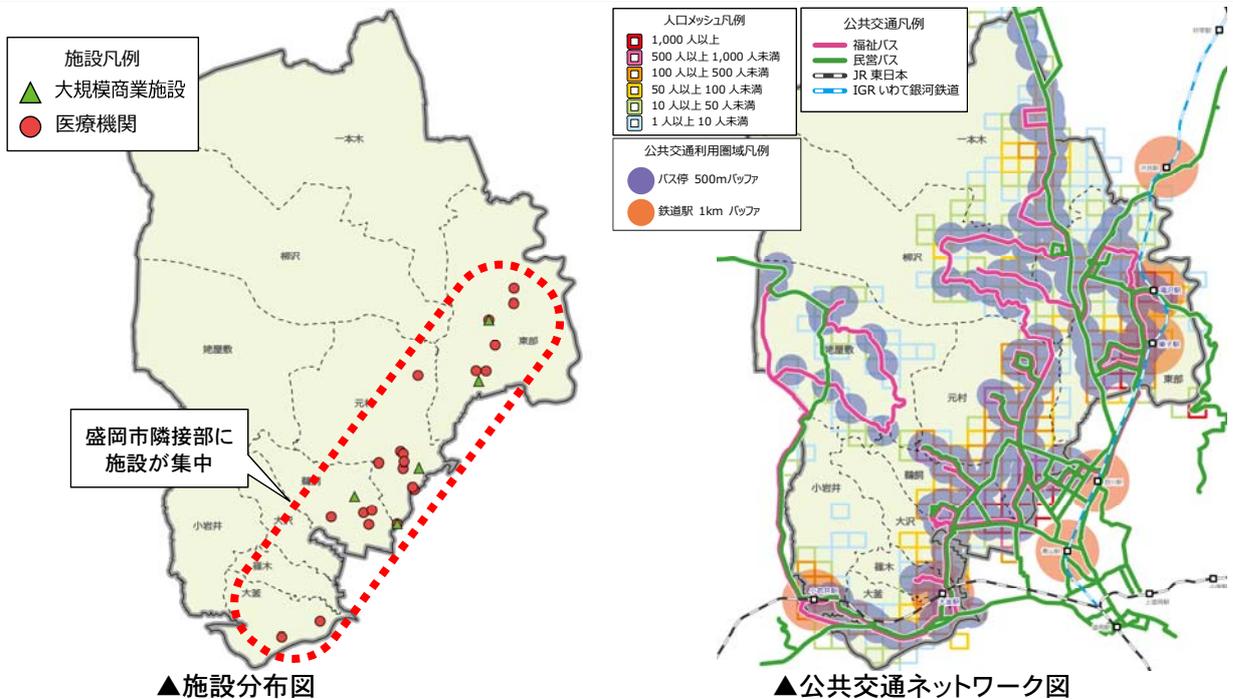
現 状

<地域により異なる居住環境・アクセシビリティ>

- ・盛岡市に隣接する市街地エリアは本市の人口が集中しているため、商業施設や医療機関等が多く立地しており、日常生活において徒歩や自転車圏内で通院や買い物ができる環境が整っている地域が多い。
- ・一方、柳沢・姥屋敷・小岩井地域の市西部のエリアにおいては、酪農等を中心に発展した地域であり、広域な面積に対して居住人口が少なく、施設立地も少ないため、買い物や通院等に際しては市街地への移動が必要不可欠である。

<地域により異なる公共交通サービスの充実度合い>

- ・市街地エリアにおいては、移動ニーズ総量が多いため、鉄道・路線バス等の公共交通サービスが充実しており、盛岡市や市内の主要施設等へのアクセシビリティは確保されている。
- ・一方、市西部エリアの主な交通手段として福祉バスや一般タクシー事業が上げられるが、福祉バスにおいては曜日運行（月・金）である事や乗車時間の長さ等により、利用者数は減少傾向にある。



課 題

<公共交通サービスの地域間格差の発生>

- ・市街地エリアと市西部エリアでは居住環境が大きく異なり、移動ニーズ総量が異なることから、採算性を考慮した際に民間の公共交通サービスは展開しづらく、結果として同市内においても居住環境により、市街地や盛岡市等へのアクセシビリティに格差が生じている。
- ・本市で安心して快適に暮らし続ける上で、アクセシビリティの格差是正は必要な検討項目であり、人口減少・少子高齢化等の変化も踏まえ、地域ごとでの対応が必要である。

<地域特性と公共交通サービスがミスマッチ>

- ・人口が集中し、移動ニーズ総量が多い市街地エリアにおいては鉄道や路線バス等の大量輸送型の交通モードが適しており、現行サービスがマッチしていると言えるが、小さな移動ニーズが広く分布する市西部エリアにおいては、福祉バスにおける定時定路線型の大量輸送の交通モードは適しておらず、地域の特性に見合った交通サービスの検討が必要。

(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ミスマッチ

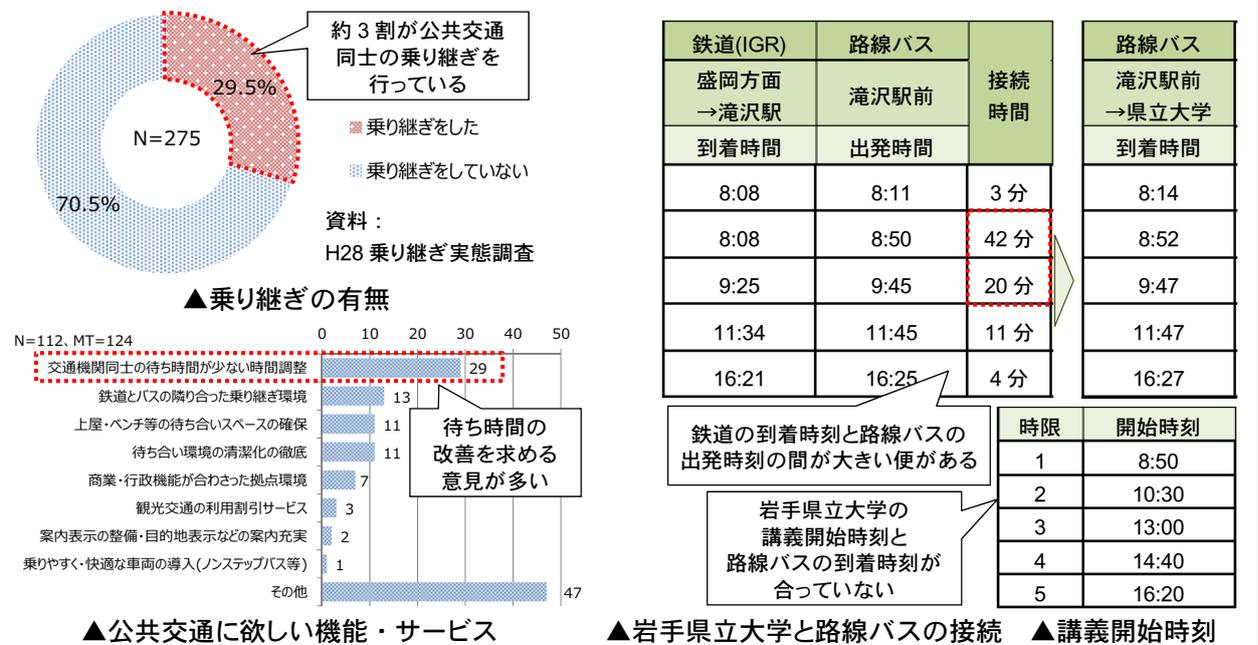
現 状

＜複数の交通モードが混在＞

- ・本市には鉄道、路線バス、福祉バス、患者輸送バス、タクシー等の複数の交通モードが存在しており、滝沢駅や菓子駅等の鉄道駅を中心とした交通結節点において接続している。
- ・公共交通利用者の約 3 割は公共交通機関同士の乗り継ぎを行っており、鉄道と路線バスの乗り継ぎが最も多く、市内外の移動において日常的に乗り継ぎを行い、目的地まで移動している実態がみられる。
- ・鉄道駅における利用者の意見として、待ち時間の長さに対して改善を求める意見が最も多く上がっており、複数の交通モードが存在し、交通機関同士の乗り継ぎが日常的に行われている本市特有の意見・意向であるといえる。

＜新たな集客ポイントとなり得る施設の立地＞

- ・市役所に隣接し、新たな交流拠点「ビッグループ滝沢」が平成 29 年 4 月にオープンすることにより、人が多く集まる新たな集客ポイントが立地し、移動ニーズ及び人の流動状況が変化することが想定される。



課 題

＜交通機関同士の接続性・乗り継ぎ性の課題＞

- ・鉄道と路線バスの時間調整については、鉄道のダイヤ改正等に合わせて路線バスのダイヤを調整する等を実施しているが、路線バスの定時性や運行本数の増減等により、一部で乗り継ぎ時間が長時間化するケースが発生している。
- ・人の移動が多く発生する朝や夕方の時間帯においては、スムーズに乗り継ぎができるダイヤ調整を図り、移動ニーズに合った交通体系を構築することが重要である。

＜流動状況の変化に合わせた交通結節機能の整備＞

- ・各鉄道駅においては待ち合い環境が整備されているが、乗り継ぎ時間が長くなる場合においても安心して快適に待つことが出来る環境が利用者に求められていることから、待ち合い環境が現状ニーズに対応し切れていない状況にある。
- ・ビッグループ滝沢等の新たな施設の立地に伴う流動の変化により、交通結節機能の設置の考え方等を、公共交通ネットワークの再編を踏まえて、改めて検討する必要がある。

(6) 公共交通の利用方法がわからない等、情報提供・案内が不十分

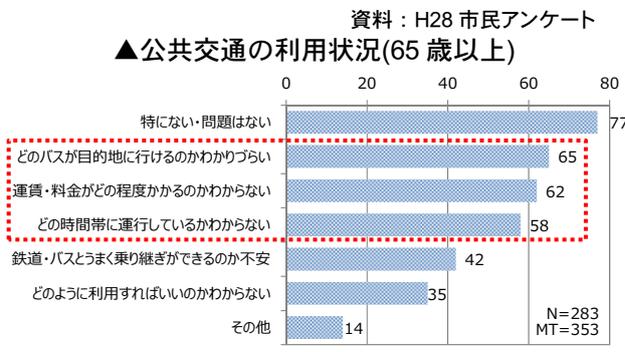
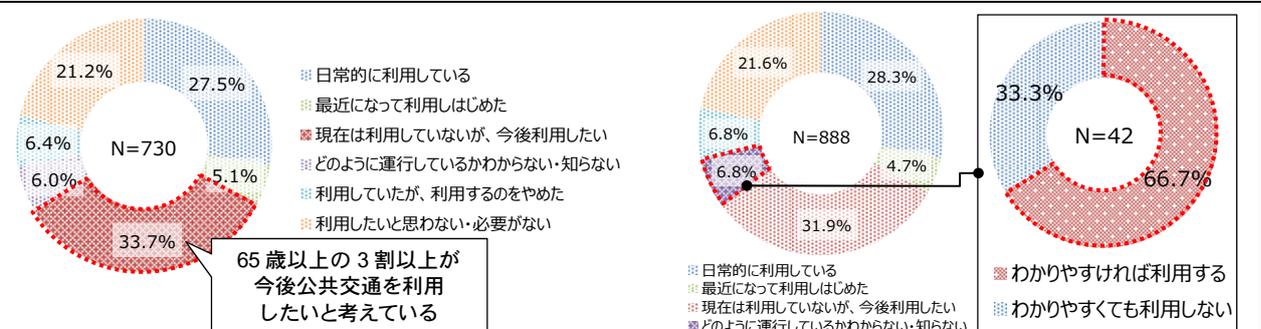
現 状

＜高齢者における今後の移動手段に対する不安＞

- ・ 65 歳以上の市民を対象に実施したアンケート調査の結果から、3 割以上が今後公共交通を利用したいと考えており、高齢化に伴う運転免許の返納や自由な移動の制限等に対する不安から、公共交通に対する潜在的な利用ニーズ（潜在ニーズ）を抱えているものとみられる。
- ・ 潜在ニーズ層が公共交通を利用する上で不安に感じていることとして、「どのバスが目的地にいけるのかわかりづらい」「運賃・料金がどの程度かかるのかわからない」「どの時間帯に運行しているのかわからない」等の意見が多く上がっている。

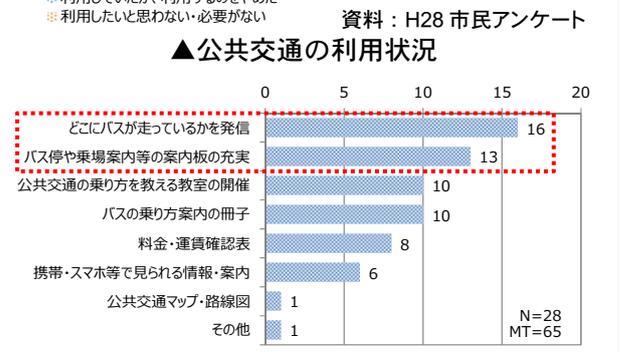
＜公共交通の運行状況等に対する周知状況＞

- ・ 上記のアンケート調査の結果から、市民の約 7%が「公共交通がどのように運行しているかわからない・知らない」と応えており、内 2/3 は公共交通の案内・情報が分かりやすければ利用すると回答している。



資料：H28 市民アンケート

▲公共交通を利用する上で不安な点



資料：H28 市民アンケート

▲どのような情報があれば公共交通を利用するか

課 題

＜公共交通の案内・情報発信等による周知の不足＞

- ・ 今後、高齢化が進行し、公共交通に対する利用ニーズは高まっていくことが想定される中で、公共交通の運行状況や料金体系等がわからず、不安を抱く層がおり、公共交通の案内・情報発信等や周知・PRが不足しているものとみられる。
- ・ 複数の交通モードが運行する本市において、それぞれがどのように運行し、どのように利用すれば目的地に行くことができるのか等の丁寧な案内等が必要である。
- ・ 全体的な人口減少に伴って、公共交通利用者の母数は今後減少していく傾向にあり、新規利用者の獲得は必要不可欠であり、案内・情報発信等の充実により公共交通利用に転換すると想定される市民は約 2,500 人であり、ソフト面での取り組みによる利用促進が必要である。

(7) 観光振興・健康増進等の各施策・事業との連携が不十分

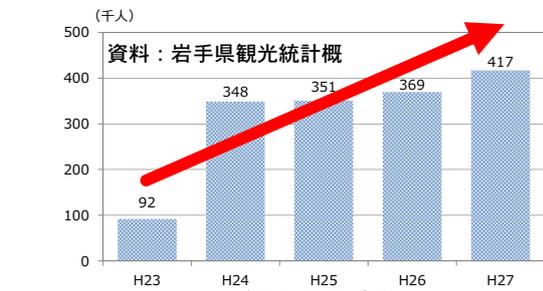
現 状

<豊富な自然観光資源>

- ・本市における観光入込客数は、平成 23 年度に東日本大震災の影響で大きく減少したが、翌年以降増加傾向にあり、平成 27 年度には 41.7 万人を越えている。
- ・観光客が来訪する主要な拠点として、岩手山や鞍掛山等の自然観光拠点が中心であり、登山客等が自家用車を利用して目的地に移動することが多い。
- ・毎年 6 月に実施するチャグチャグ馬コは市全体を上げたイベントであり、滝沢スイカまつり、産業まつり等、様々なイベントの実施により市内外から多くの来訪者が訪れる。

<健康増進施策等の展開>

- ・上位計画の第 1 次滝沢市総合計画における施策の一つとして、「みんなが主役のスポーツまちづくり」を掲げ、ウォーキングコースの設置や地域と連携・協働したイベント等、スポーツを通じた健康推進施策等の展開を検討している。



イベント名称	開催時期	開催場所
鞍掛山山開き	毎年 4 月 29 日	たきざわ自然情報センター前
チャグチャグ馬コまつり	毎年初夏	滝沢ニュータウンメインストリート
岩手山山開き	毎年 7 月 1 日	馬返し登山口
滝沢スイカまつり	毎年夏	滝沢市役所駐車場
滝沢市産業まつり	毎年夏	滝沢市役所裏

▲観光入込客数



▲主要観光地

▲主要イベント概要

5-5 みんなが主役のスポーツまちづくり
5-5-1 スポーツ環境づくり

H27	H28	H29	H30
実践団体、体育関係団体の育成 ・スポーツを通じた健康推進施策の検討	実践団体、体育関係団体の育成 ・スポーツを通じた健康推進施策の検討	実践団体、体育関係団体の連携、強化 ・スポーツを通じた健康推進事業の実施	実践団体、体育関係団体の連携、強化 ・スポーツを通じたみんなが主役の健康推進体制の確立

▲上位計画のスポーツの位置付け

課 題

<観光との公共交通の連携が不足>

- ・自然観光拠点である岩手山や鞍掛山等における観光客は登山客等が中心であり、自家用車による現地への移動が中心であることから、観光二次交通の導入等の公共交通との連携はほとんど無く、公共交通による移手段が確保されていない状況にある。
- ・観光二次交通等のハード面の整備においては、利用ニーズに応じた検討が必要となるが、本市における観光振興を図るとともに、新たな利用者の獲得を図る上では観光と連携したソフト面での事業展開を検討する必要がある。

<健康増進施策等との連携が不足>

- ・今後高齢化が進行し、高齢者を中心とした健康推進等が大きな課題となってくる中で、公共交通を活用した外出支援等と連携し、健康推進に関する施策展開を行い、相乗的な効果の発現を図ることが重要。

2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

本市における課題を踏まえ、課題解決に向けた方向性及びそれに基づく本計画の基本方針・目標設定を検討する上でのポイントについて整理した。

上位計画・関連計画に見る交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向	法制度・上位計画見直し予定
<p><第一次滝沢市総合計画> ■将来都市像：「誰もが幸福を実感できる活力に満ちた地域」 <将来像実現に向けた施策展開（8つの視点）> 【活かす】：恵まれた自然環境を身近に感じ、暮らしに行かすまち 【支えあう】：互いに支えあい、人とのふれあいが生活に潤いを与えるまち 【輝く】：みんなが健康づくりに取り組み、一人一人が輝きながら、安心して暮らせるまち 【暮らす】：安全で快適な暮らしが実感できるよう、みんなで取り組むまち 【学ぶ】：子どもから高齢者まで、夢を抱き、夢に向かって学びあい、成果を活かせるまち 【働く】：雇用環境を充実し、みんなが安心して生き生きと働けるまち 【受け継ぐ】：次世代に伝統と文化を受け継ぎ、ふるさとに愛着を持てるまち 【集う】：地域と世代を超えて集い、人との係わり幸せを実感して地域づくりができるまち</p>	<p>計画に必要な視点</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 市政移行に伴い、新たな「まちの形成」に対応した「交通ネットワーク」の形成・再編を行う。 ② 最低限のお出かけ機会（シビルミニマム）を確保し、健康増進に寄与した交通サービスを提供する。 ③ 中心部・郊外部の特性を踏まえ、地域が求め、自立して持続できる交通サービスを提供する。 ④ 市内の既存交通資源を活用し、交通モード間を結びつけ、市民ニーズに対応した再編を行う。 ⑤ 市内及び隣接市町村との交流促進を図るため、駅・新施設への拠点性・アクセシビリティを改善する。 ⑥ 市民・来訪者等、誰もが利用しやすく・わかりやすい利用環境・情報サービスの提供を行う。 ⑦ 国の支援終了後を見据え、「まちづくり」と「交通」が一体となった持続可能な交通体系の構築。 <p>まちづくりの変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市政移行関連：総合計画前期計画との整合、将来都市像の実現を下支えする交通計画。 ・都市計画関連：都市計画マスタープラン・地方創生総合戦略との連携、道路整備計画との整合。 ・観光振興関連：小岩井農場・岩手山など観光振興に繋がる交通網の構築。 ・広域連携関連：盛岡市等、移動特性を考慮し、周辺市町村と連携・協力した交通体系。 ・健康増進関連：最低限のお出かけ機会を提供し、健康増進・予防医療等に繋がる施策展開。 	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策基本法（H25 施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正（H26 施行） ・都市計画関連法制度の改正 <p>【上位関連計画との整合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次滝沢市総合計画 ・まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・都市計画マスタープラン ・観光物産振興ビジョン ・地域福祉計画 ・第一次滝沢市スポーツ振興計画 ・みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン等

7つの課題	本市を取り巻く移動・交通の課題	課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性	基本方針・目標設定をする上でのポイント
課題① 市政移行・まちづくりと整合を図った交通体系の見直し・再構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市政移行に伴い、新たな「まちづくり」と一体となった「地域公共交通ネットワーク」の形成・再編が課題。 ■ 新たな拠点（ビッグループ）、周辺道路の整備等と合わせた市内交通の整備が急務。 ■ 盛岡－滝沢間の移動需要を考慮した幹線系統路線の最適化や将来を見据えた共同運行等の検討が課題。 	<p>1. 「新市」のまちづくりと一体となった交通網の形成・再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市政移行に相応しい、「新たなまち」の発展に寄与する交通網の形成。 ○ 各交通モードの役割の明確化、駅・市役所及び新たな拠点（ビッグループ）を拠点とした、新市将来像を実現する交通網の形成・再編を実施。 	<p>Point①新市の「まちづくり」を支える新たな交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「市政移行」「観光振興」などの関連事業・施策との連動を図り、「まちづくり」と「交通」が一体となった取り組みの推進。 ○ 市民の移動特性を踏まえ、駅や新たな拠点の交通結節機能を強化し、本市の地域に見合った「コンパクト+ネットワーク」を実現する。
課題② 高齢化・免許返納者への対応及び若年層へのサービスが不十分	<ul style="list-style-type: none"> ■ 盛岡隣接エリアの人口集中、郊外部の急激な人口減少・高齢化が進展に伴い、市内の人口分布が大きく変化。 ■ 60歳以上の約5割が免許返納を考慮しており、70代の内には返納したいと考える等、増加する免許返納層への対応が必要。 ■ 大学が立地していることから学生の利用需要は高い。しかし、常客である学生向けサービスがなく、顧客満足度に繋がっていない。 	<p>2. 観光振興・健康増進等、各施策と連携した交通サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通の維持・確保だけでなく、観光・健康増進等、本市のまちづくり施策と連動した交通サービスの提供。 ○ 「交通」と「まちづくり」が一体となった交通体系の構築。 	<p>Point②誰でも・いつでも・どこでも安心して利用できる公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者・免許返納者・学生・観光客等、多様な方々が迷わず・わかりやすく・安心して利用できる環境づくりを行う。 ○ 既存の交通資源を最大限に活用できるよう運賃体系の改善、乗り継ぎ改善、交通結節点整備等を行い、各交通モードが連携したサービスを提供する。
課題③ 既存幹線軸ルート上の渋滞の発生による定時性の低下	<ul style="list-style-type: none"> ■ 過年度調査及び鉄道・路線バスの運行状況から盛岡市への移動・交通需要が多く、地域間の行動が中心。 ■ 滝沢－盛岡間の一部で交通渋滞が発生し、定時性の低下。 ■ 幹線軸の効率化・最適化を行い、渋滞緩和を目指すと共に将来の人口減少等を見据えた持続可能な交通体系の検討が課題。 	<p>3. 誰もが安心して移動できる交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者や免許返納者が安心してお出かけ・移動できる環境づくり。 ○ 盛岡－滝沢間の効率的かつ最適化した幹線軸の形成・再編。 ○ 福祉バス終了後、持続可能な地域内交通サービスの導入。 	<p>Point③地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市民が暮らし続けられるよう、最低限の「お出かけ」機会が提供でき、環境にやさしい交通サービスの構築を目指す。 ○ 各地域特性・ニーズに対応しつつ、市全体として公平な交通体系を構築する。また、移動サービスの提供にとどまらず、お困りごとに対応できる高品質なサービスの提供を検討する。
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市域が広域であり、東部・西部で特性・都市構造が異なるため、中心部へのアクセシビリティ・利便性に格差が見られる。 ■ 郊外部を運行している「福祉バス」は利用者が少なく、将来的な運行継続が課題となっており、交通空白地域の発生が懸念。 ■ 市内の市役所・各駅及び新たな拠点（ビッグループ）、買い物・通院など、暮らし続けるための交通手段の確保が課題である。 	<p>4. 各地域に見合った公共交通サービスの提供による格差是正</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 全市民的な公平性の確保ではなく、中心部と郊外部等、各地域特性・実情を踏まえた最低限の地域公共交通サービスの提供を行う。 ○ 市民がいつまでも安心して暮らし続けられる交通体系を構築する。 	<p>Point④市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 行政・交通事業者だけでなく、交通に関連する「学校」「観光」「商業」「企業」「住民」等と協働し、地域のコミュニティ・絆を活かして公共交通を考え・育てる仕組みづくりを行う。 ○ 多様な組織との連携を図ることで、利用促進策の検討を行い、地域活性化に繋げる。
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ミスマッチ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道（JR・IGR）・路線バス・タクシー等の交通モードが存在するが、駅への乗入れ、乗継ぎ時間の対応が一部図れていない。 ■ 新たな拠点（ビッグループ）の完成に伴い、市役所周辺の環境が変化し、発生集中拠点となることから、交通結節点機能としての拠点整備が必要。 	<p>5. 各交通モードが連携し、地域一体となった交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道・バス・タクシー等の乗り継ぎ・乗り換えに配慮した運行改善・拠点整備を行い、各交通モードが連携できる環境づくりを行う。 ○ 市民・利用者ニーズ・改善要望を踏まえたサービスの検討を行う。 	
課題⑥ 公共交通の利用方法がわからないなど、情報提供・案内が不十分	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢化による免許返納者の増加等の情勢変化に伴い、市民の3割以上が「今後公共交通を利用したい」と考えている。 ■ こうした潜在ニーズを持つ層は、バスの目的地や運賃・料金がわからないことに不安を抱えており、また、路線バスが「どのように運行しているかわからない」とする方の約7割が「わかりやすくすれば利用する」としている等、適切な情報提供・案内が課題。 	<p>6. 使いやすく・わかりやすい情報提供・利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本計画及び再編等、運行見直し・改善の情報提供・バスマップ等の作成を行い、「知ってもらう」PR・広報を行う。 ○ 運賃サービス、車両及び待合所の改善を行い、利用環境を改善する。 	
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小岩井農場・岩手山など、自然観光資源を有しており、年間41.7万人が来市しているが、各拠点までの公共交通が未整備。 ■ スポーツ推進計画・保健福祉計画において、健康増進・予防事業が進められている。各種教室・活動時の外出支援策との整合、公共交通の位置づけ・あり方の検討が必要である。 	<p>7. 段階的な自立に向けた地域協働の持続可能な交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 行政・交通事業者だけでなく、シビルミニマムな交通を実現するため、多様な主体と連携し、市民協働で地域の足を「ともに創る」自立・持続可能な交通体系を構築する。 	