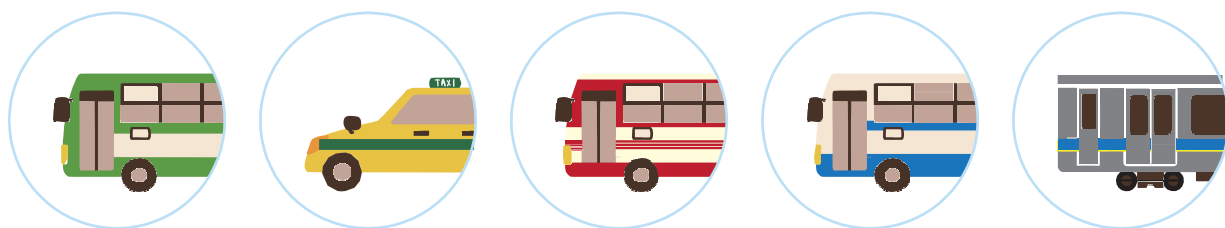


滝沢市地域公共交通網形成計画



平成29年9月
(令和5年3月改定)

 滝 沢 市

滝沢市地域公共交通網形成計画

－ 目 次 －

第1章	計画の概要	1
1-1	計画の趣旨	1
1-2	計画の目的	1
1-3	計画の位置づけ	2
1-4	計画の対象範囲	3
1-5	計画の区域	4
1-6	計画の期間と進め方	5
第2章	地域の現況	6
2-1	地域現況の整理	6
2-2	滝沢市の公共交通	13
2-3	市内の施設分布状況	20
第3章	公共交通を取り巻く課題	21
3-1	公共交通の現状と課題	21
3-2	地域別の課題	36
3-3	課題解決に向けた交通ネットワークの方向性	37
第4章	計画の基本方針・基本目標	39
4-1	本市の公共交通が目指す将来像（基本方針）	39
4-2	施策・事業の方向性	40
4-3	基本目標1の概要	41
4-4	基本目標2の概要	43
4-5	基本目標3の概要	45
4-6	基本目標4の概要	47
4-7	公共交通ネットワークの将来イメージ	49
第5章	施策・プロジェクト	53
5-1	施策・プロジェクト体系	53
5-2	公共交通の利便性向上プロジェクト	54
5-3	公共交通の認知度向上プロジェクト	59
5-4	公共交通の環境改善プロジェクト	64
5-5	多様な主体と連携・協働プロジェクト	68
第6章	施策・プロジェクトの推進体制	73
6-1	関係する主体と基本的な役割	73
6-2	本計画の推進・管理体制	73
6-3	実施計画の検討・策定	74
6-4	施策の推進方法	74
	参考資料	75

第1章 計画の概要



第1章 計画の概要

1-1 計画の趣旨

本市は平成26年1月に滝沢村から市制移行し、市としてふさわしいまちづくりを目指しているところであり、平成27年度に策定した本市の最上位計画である「第1次滝沢市総合計画」に掲げる将来像『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、各種施策・事業を展開している。

市内の公共交通においては、JR田沢湖線、IGRいわて銀河鉄道線、民間路線バス3社、市営の福祉バス及び患者輸送バス、その他タクシー事業者等、複数の交通モードが存在し、住民の日常生活の移動手段として生活を支えている。

本市では平成18年3月に、公共交通をより使いやすいものとしていくために「滝沢村公共交通計画」を策定した。本計画に掲げる基本理念『この地域で安心して暮らしていくため、協働によりはぐくむ「たきざわの公共交通」』の実現に向け、取り組んできたところである。

しかしながら、公共交通を取り巻く環境は全国的に著しく変化している。人口減少、少子高齢化、モータリゼーションの進展（マイカー依存）など、近年の社会情勢の変化に伴い、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準が低下したため、公共交通利用者は減少傾向にある。これにより交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない状況となる等、「負」のスパイラルに陥っており、地域の移動手段として公共交通を維持・確保することが非常に困難な状況にある。

我が国においては、平成25年12月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定された。平成26年には同法の理念にのっとり、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正された。

こうした背景を踏まえ、本市では、既存計画である「滝沢村公共交通計画」を見直すとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に対応し、将来にわたり持続可能で地域にとって望ましい公共交通ネットワークを構築する。そのために、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す、地域公共交通の「マスタープラン」として、「滝沢市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

1-2 計画の目的

地域公共交通の現状・問題点、課題の整理等を踏まえて、本市の地域特性や現況、市民ニーズに対応し、効率的かつ効果的で、将来にわたって持続可能な公共交通体系を再構築するために、「滝沢市地域公共交通網形成計画」を策定する。

本計画においては、将来的な公共交通ネットワークのあり方（公共交通の将来像）、公共交通に関連する各主体（市民、交通事業者、行政等）の役割の明確化、実施する施策・事業等を定め、計画期間中における将来像の実現を目指すものである。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、平成18年3月に策定した「滝沢村公共交通計画」に見直しをかけ、本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策定するものである。

また、国が定める関連法における基本方針に基づき、本計画の検討を進めるとともに、まちづくりや観光、健康・福祉など各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図る。

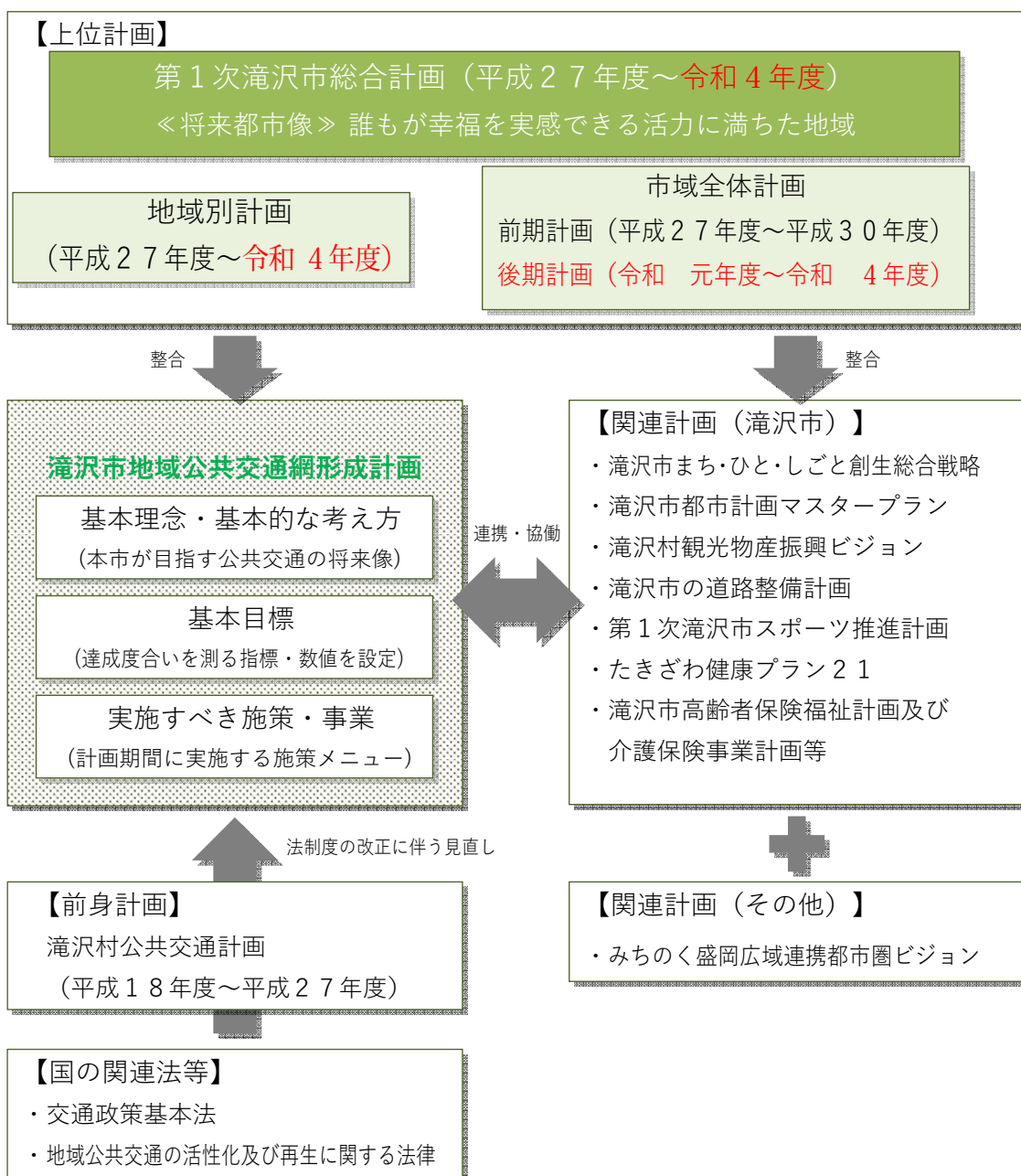


図 1-1 計画の位置づけ

1-4 計画の対象範囲

本計画は地域公共交通のマスタープランとして鉄道、路線バスをはじめとした各交通モードにおける市全体の方向性を示すものであり、特に市内のバス路線の再編と交通拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定める。

《対象となる交通モード（運行主体）》

- ・鉄道2路線（JR田沢湖線、IGRいわて銀河鉄道線）
- ・路線バス3事業者（岩手県北自動車、岩手県交通、JRバス東北）
- ・福祉バス（滝沢市）
- ・患者輸送バス（滝沢市）
- ・一般タクシー事業者

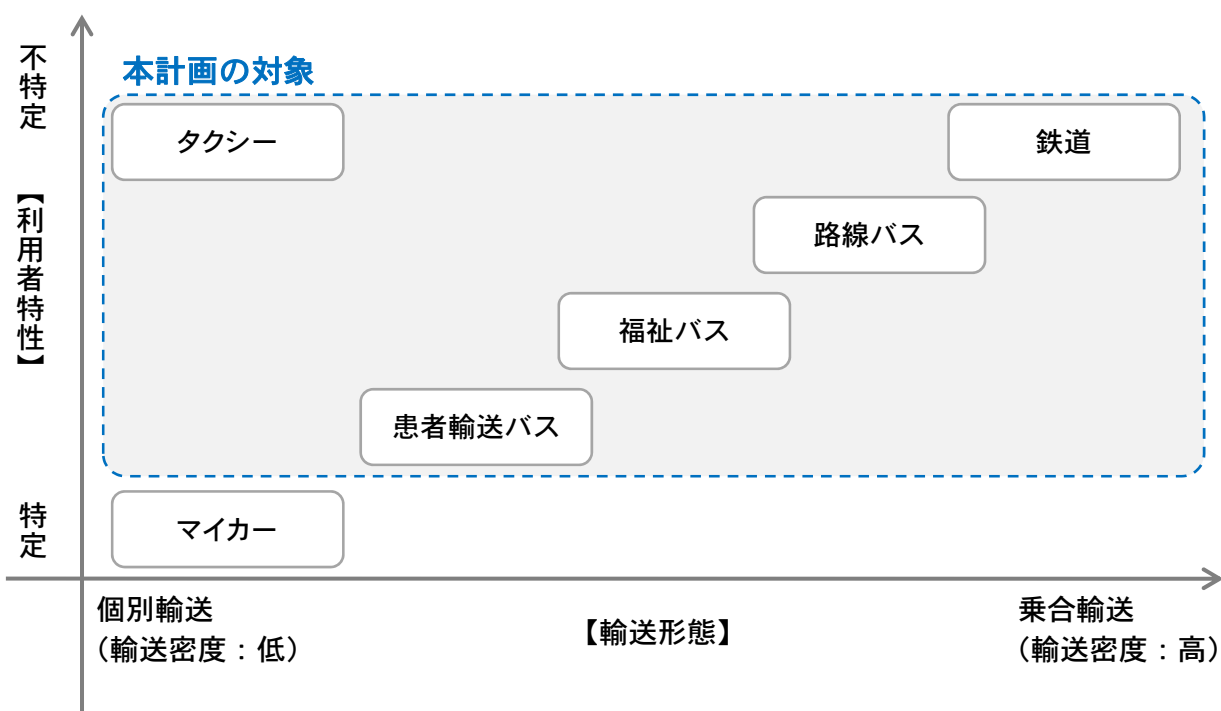


図 1-2 計画の対象範囲

1-5 計画の区域

本計画の区域は滝沢市全域とする。

なお、本市においては「みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン」の一部を担い、盛岡市や八幡平市、雫石町等の隣接市町と連携性・関係性が強い特徴を持つ。

複数市町村間を運行する地域間交通の運行見直し・改善を図る必要がある場合は隣接市町との協議・調整を検討する。



図 1-3 計画の対象区域

1-6 計画の期間と進め方

本計画の期間は上位計画である「第1次滝沢市総合計画」の計画期間などを踏まえ、平成29年度～令和4年度までの6年間としていたところであるが、次期計画として、本市と生活圏及び交通圏を共有する盛岡都市圏としての複数市町による広域計画の策定が予定されている。

同広域計画については令和6年度中に策定する予定であり、本市の次期計画に記載される施策・事業についても網羅されるものとなることから、同広域計画策定までの間における本市の地域公共交通施策等を切れ目なく継続して取り組む必要性も考慮し、現行計画である「滝沢市地域公共交通網形成計画」の計画期間を延長し、8年間とする。計画期間終了時においては、計画期間全体における施策・事業の進捗確認及び効果検証を行い、広域計画に反映することとする。

本計画は、平成29年度から令和6年度までの8年間とします。

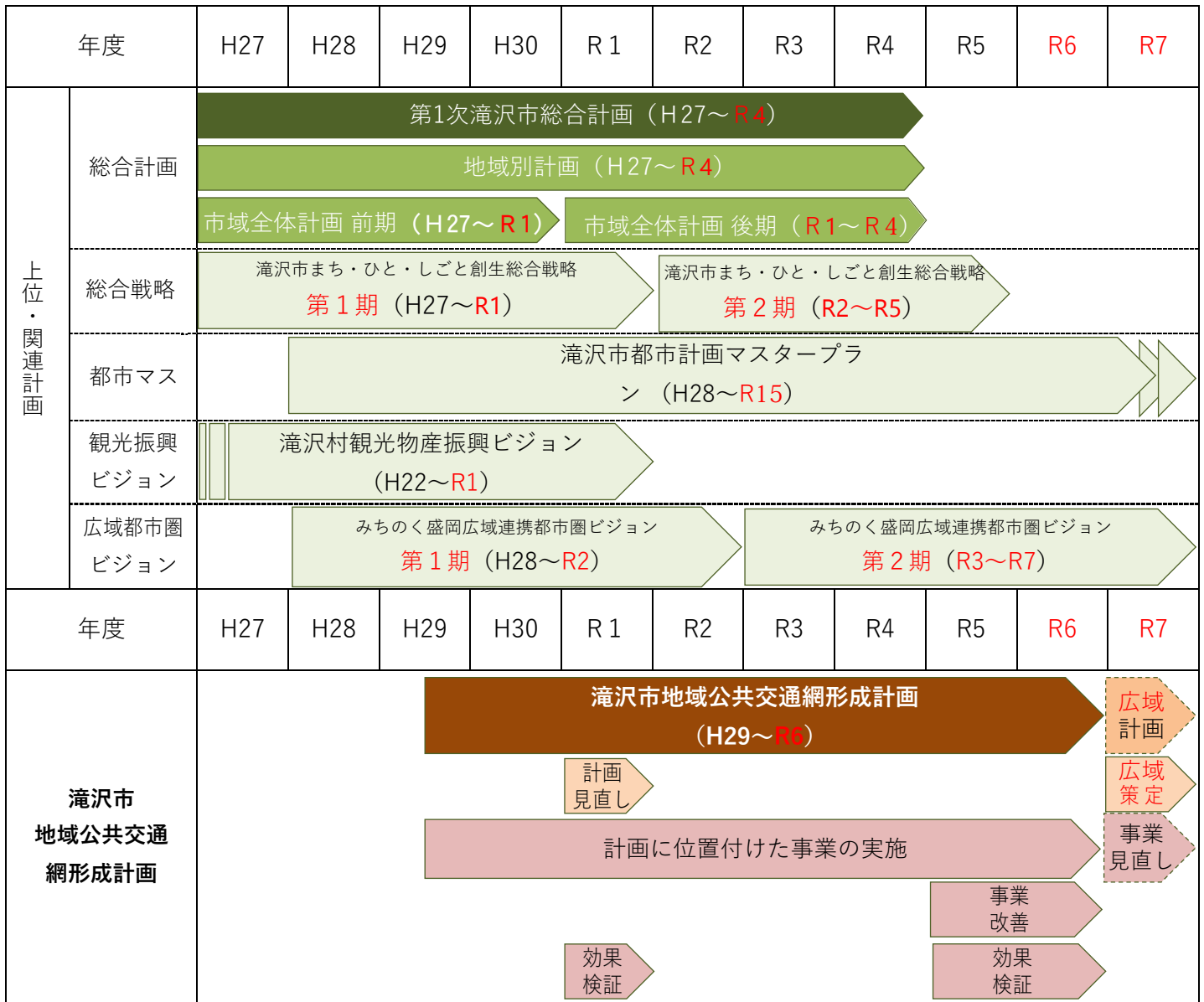


図 1-4 計画のスケジュール

第2章 地域の現況



第2章 地域の現況

2-1 地域現況の整理

(1) 滝沢市の概況

- ・滝沢市は、岩手県の西部にあり、盛岡広域振興圏の中心に位置している。東は、県庁所在地である盛岡市に接しており、西は雫石町、北は八幡平市に接している。
- ・市の西北部には岩手県最高峰である岩手山があり、東部には北上川が、南部には雫石川が市境を添うようにして流れている。
- ・市の東部では広域幹線軸として、高速道路の東北縦貫自動車道が縦断しており、それと並行するように国道282号が整備され、国道4号も一部区間整備されている。
- ・鉄道は、JR 田沢湖線・IGR いわて銀河鉄道線が一部区間を運行している。また、東北新幹線の路線はあるが駅がないため、市内での乗降はできない。
- ・明治22年に滝沢村・鶯飼村・大沢村・篠木村・大釜村の5村が合併し、現在と同規模の滝沢村が誕生した。平成12年には人口5万人を達成し人口日本一の村となり、平成26年に市制が施行され現在の滝沢市となった。

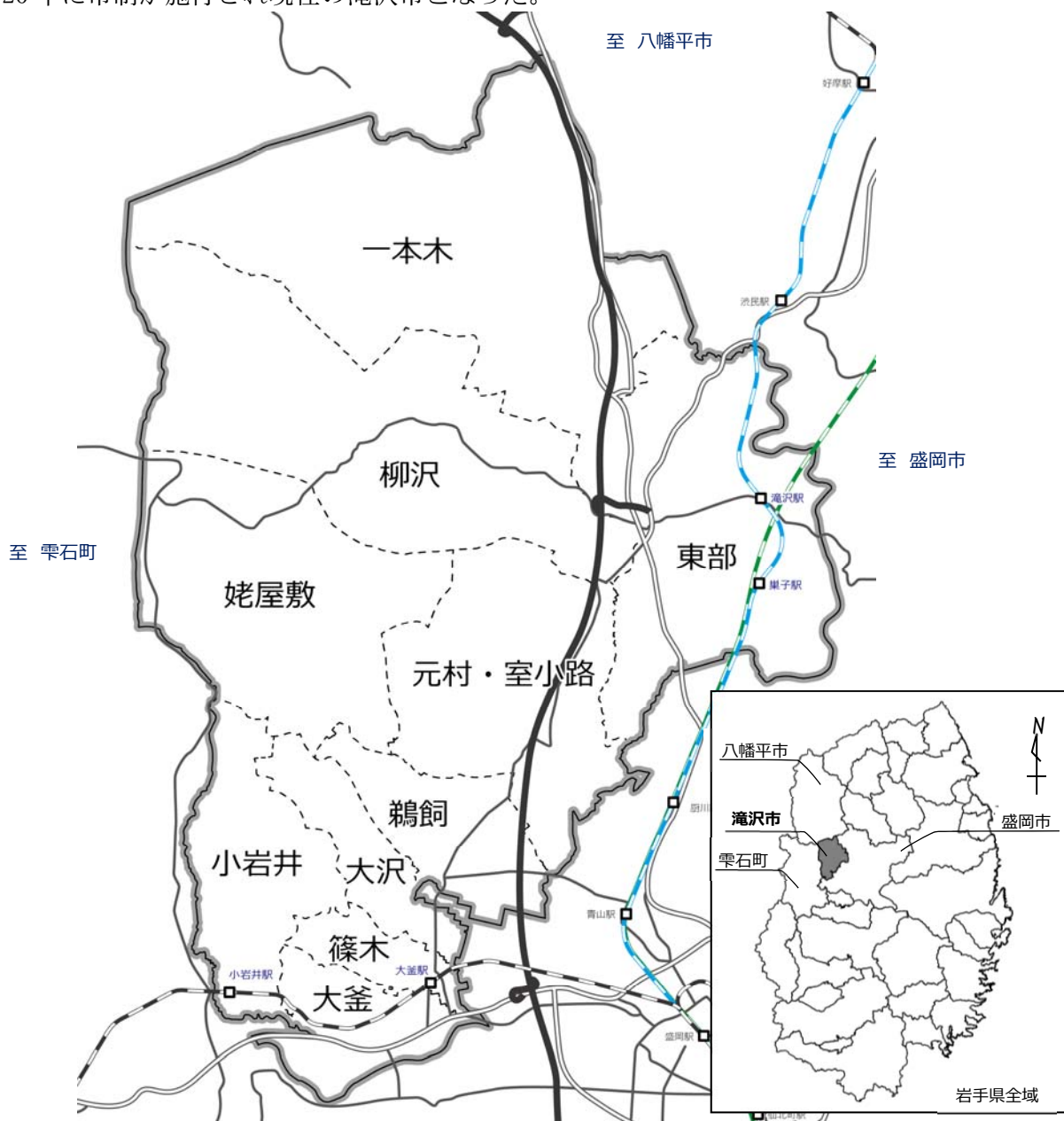
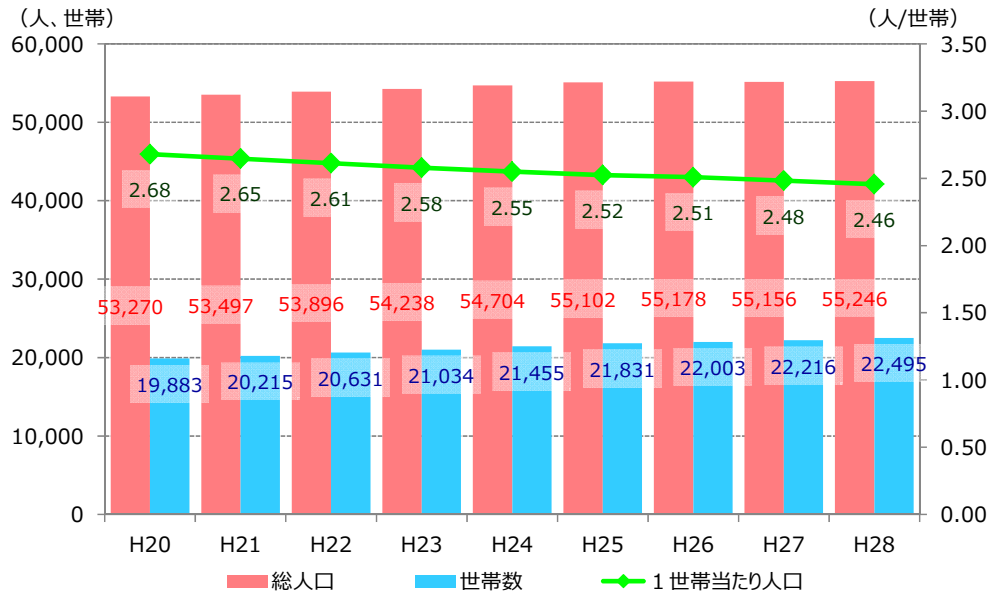


図2-1 滝沢市の位置図

(2) 人口・世帯

① 人口・世帯数の推移

- ・滝沢市の人口は、ほぼ横ばい状態となっているが、平成 20 年以降増加傾向にあり、平成 28 年には人口 55,246 人となっている。
- ・世帯数の推移は、平成 20 年以降増加傾向にある。
- ・1 世帯当たりの人口の推移は、平成 20 年以降減少傾向にあり、平成 28 年には、2.46 人／世帯となっている。

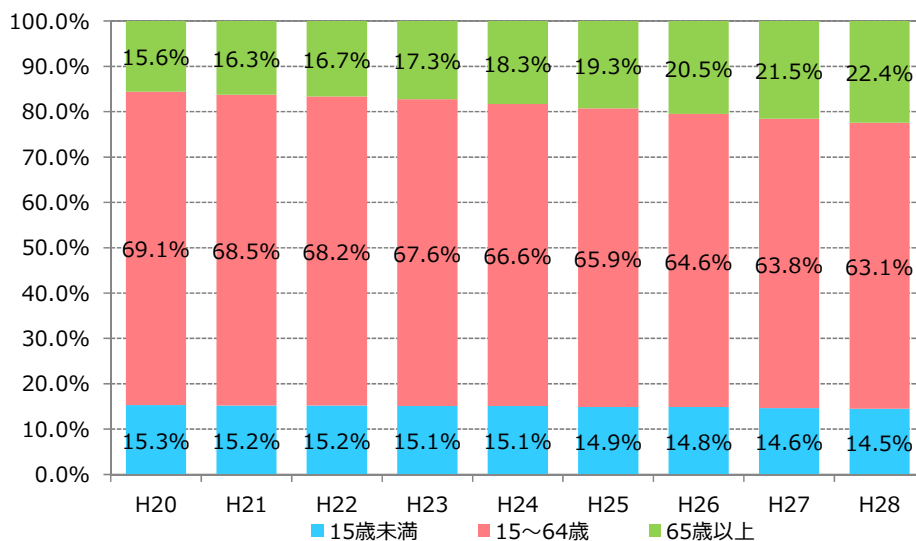


資料：滝沢市 HP「滝沢市の人口推移」(各年 12 月)

図 2-2 人口の推移

② 世代別人口の推移

- ・平成 28 年の世代別人口の割合は、年少人口（15 歳未満）が 14.5%、生産年齢人口（15～64 歳）が 63.1%、老年人口（65 歳以上）が 22.4%となっている。
- ・世代別人口の推移をみると、老年人口が徐々に増加しており、平成 28 年には総人口の約 2 割を占めている。

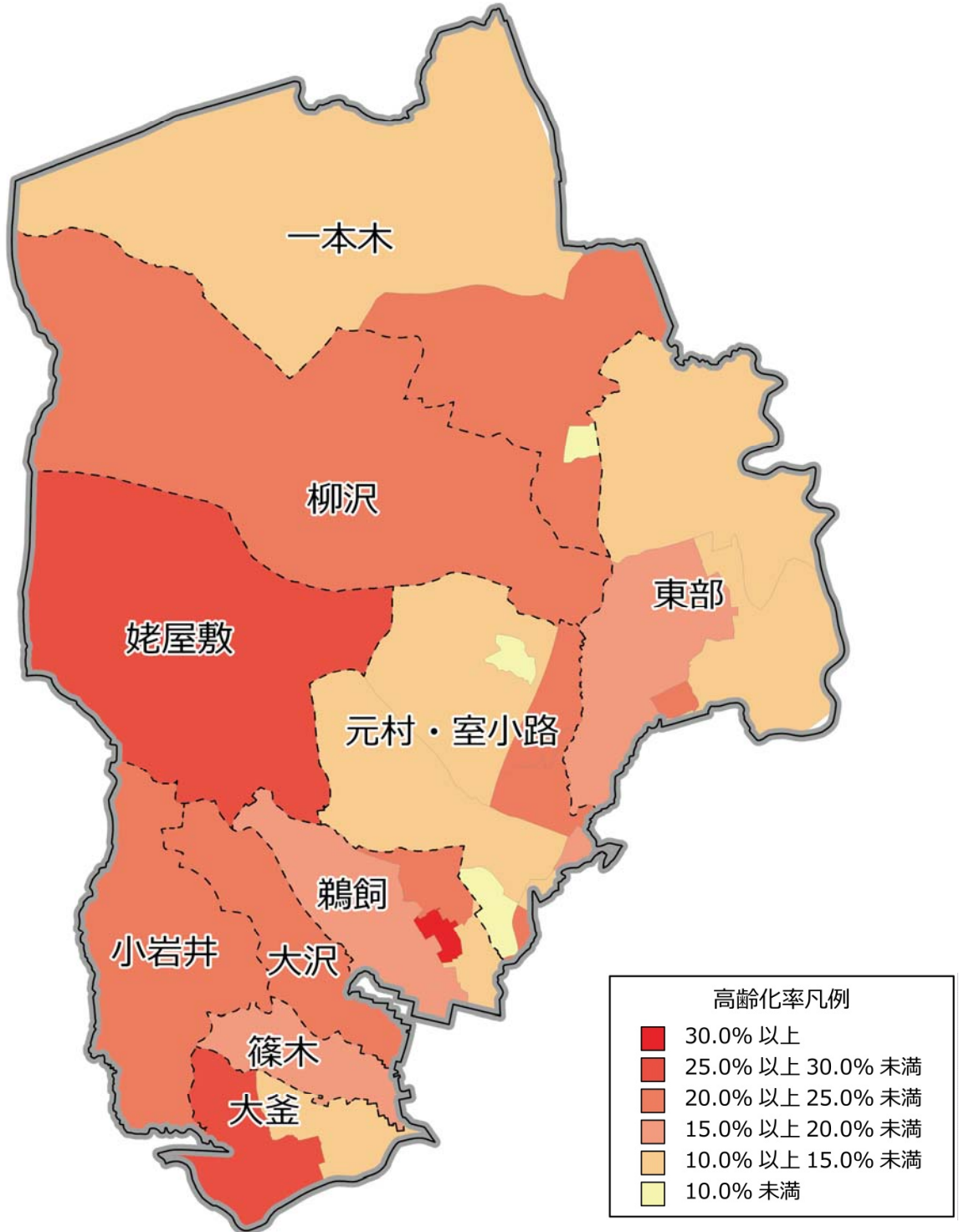


資料：滝沢市 HP「滝沢市の人口推移」(各年 12 月)

図 2-3 年齢 3 区分別人口割合の推移

③ 高齢化率

- ・滝沢市内の高齢化の状況について、平成 22 年の高齢化率から見ると、市平均 15.6% を大きく超える 20.0%以上の地域が多くみられる。
- ・鶯飼地域の中心部では、高齢化率 30.0%以上の地域がみられた。



資料：H22 国勢調査

※高齢化率：区域内総人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合

図 2-4 小地域別高齢化率（平成 22 年）

④ 地域別人口の推移

- ・地域別人口の推移は、平成 20 年以降に篠木地域・鶺鴒地域・元村・室小路地域では増加傾向がみられた。篠木地域は平成 22 年に大幅な減少がみられたが、平成 24 年以降は増加傾向となっている。平成 23 年以降には大釜地域・東部地域も増加傾向となっている。
- ・地域別人口は、元村・室小路地域が最も多く 19,055 人、次いで東部地域が 15,585 人となっており、市の東部に人口が集中している。

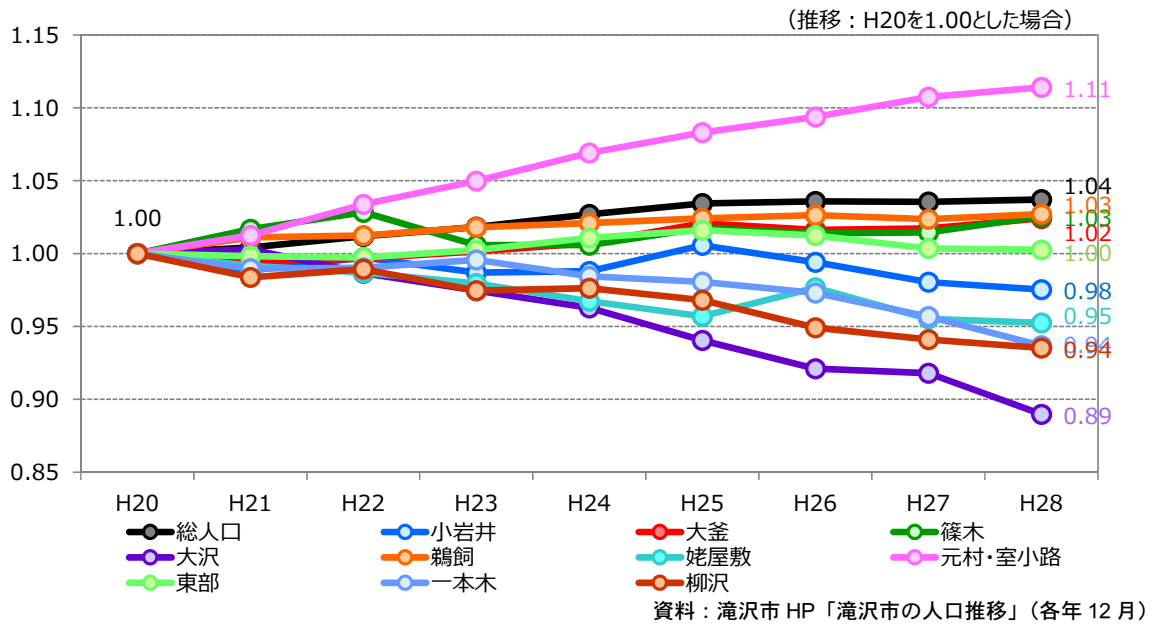


図 2-5 地域別人口の推移

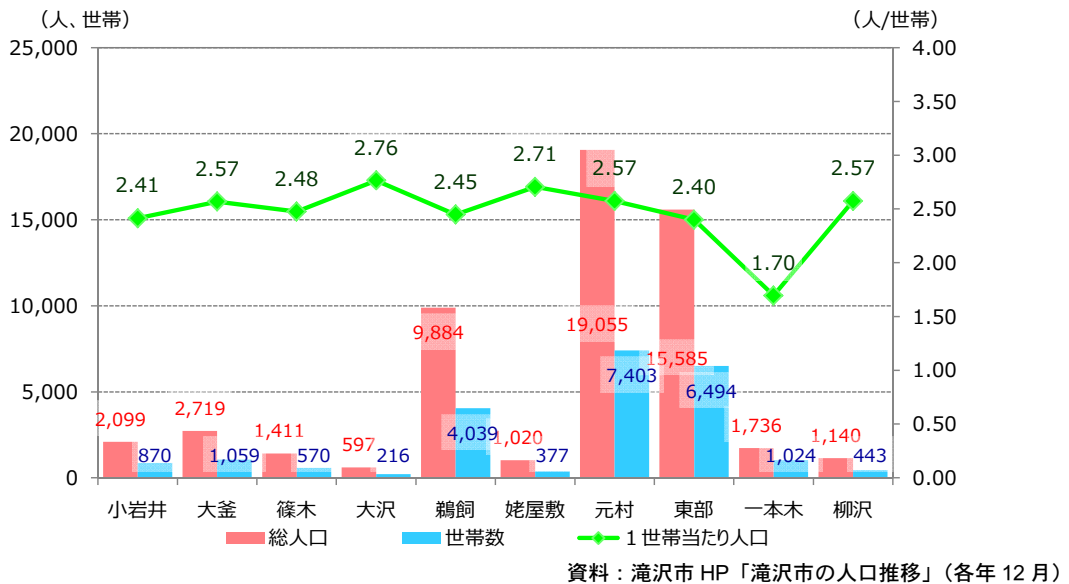
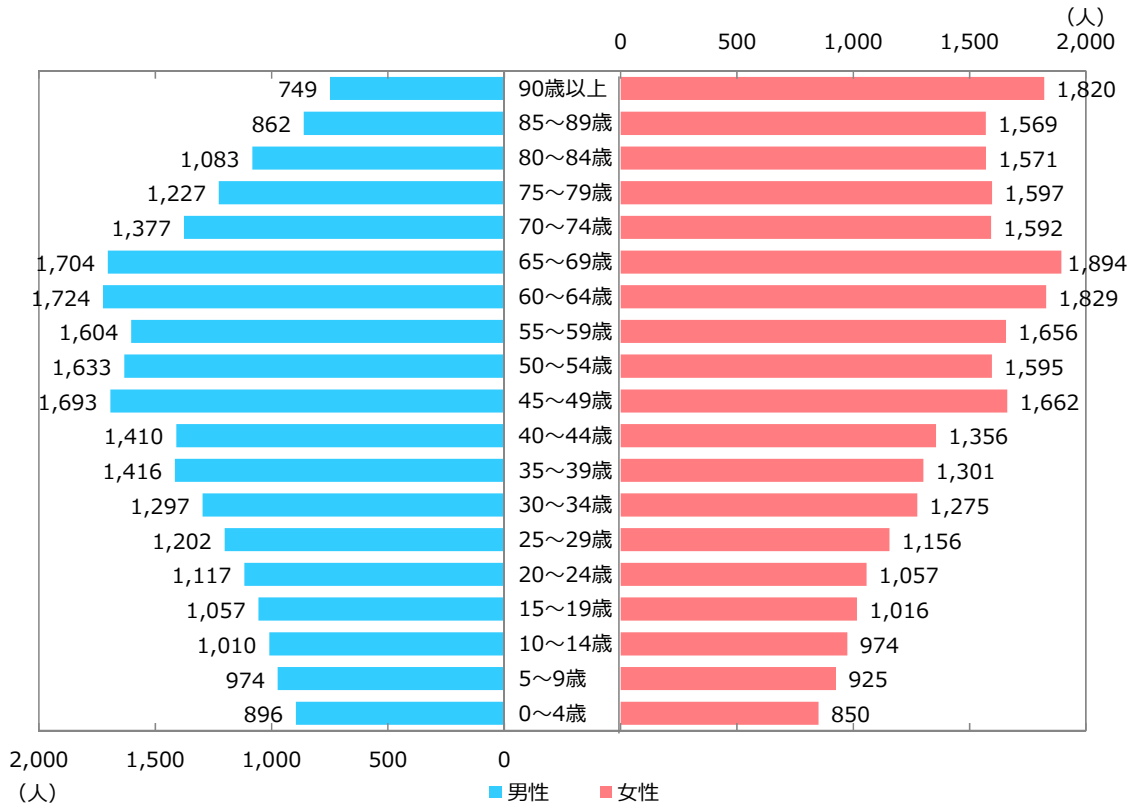


図 2-6 地域別の人口・世帯数 (平成 28 年)

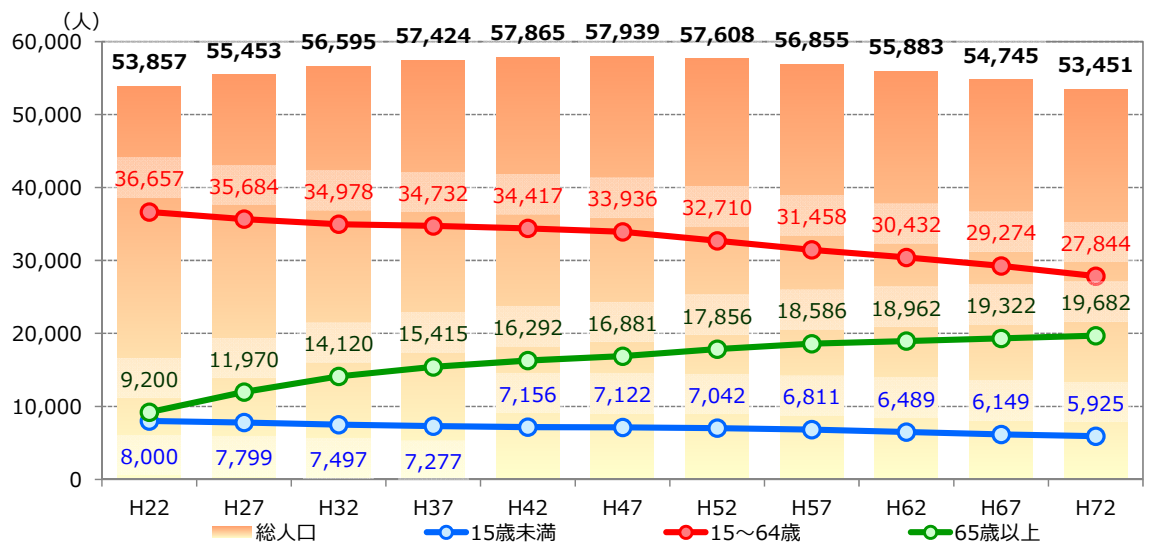
⑤ 将来人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所が推計した、平成 52 年の年齢 5 歳区分の人口ピラミッドをみると、男性は 45～69 歳、女性は 45 歳以上が人口の中心となっており、より一層高齢者が急増し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。
- ・また、滝沢市人口ビジョンで市が独自で行った将来展望では、平成 52 年に総人口が 53,451 人になると予測している。
- ・人口の年齢別構成比をみると平成 52 年では 15 歳未満人口が 5,925 人、15～64 歳人口が 27,844 人、65 歳以上人口が 19,682 人となっている。



資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 25 年 3 月推計）

図 2 - 7 将来人口ピラミッド（平成 52 年）

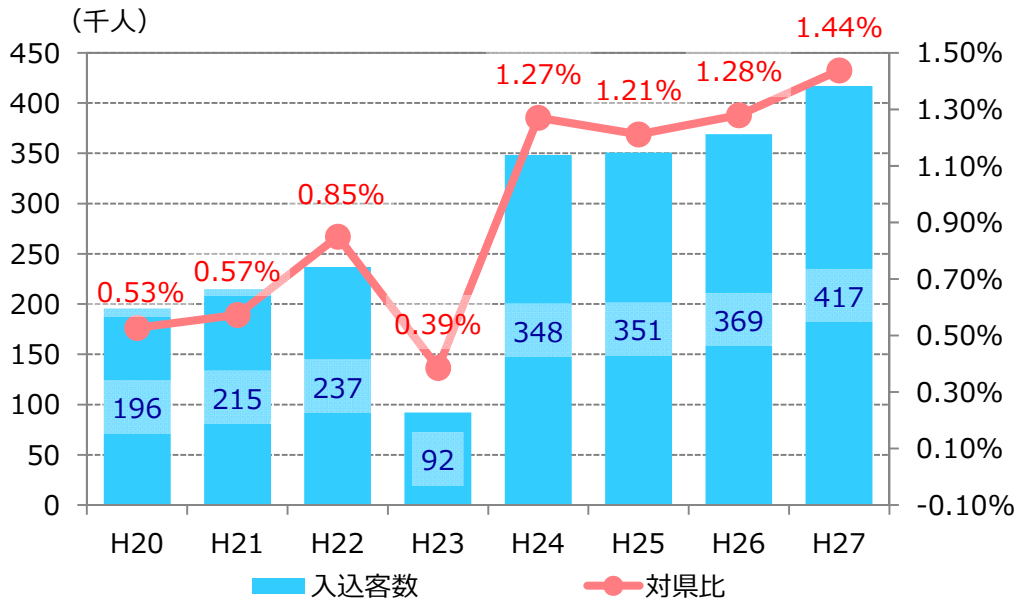


資料：滝沢市人口ビジョン「市独自推計（年齢 3 区分別人口）」

図 2 - 8 将来人口推計

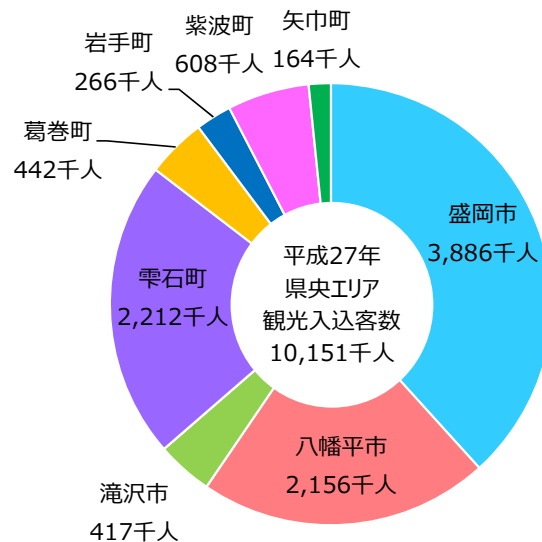
(3) 観光客入込状況

- ・観光入込客数の推移は、平成20年以降増加傾向にあったが、平成23年には震災後の観光自粛ムードの影響で大幅に減少した。
- ・しかし、翌年の平成24年には、震災前以上に回復し、増加傾向がみられる。
- ・平成27年には、観光入込客数が417千人であり、そのうち約6割は岩手産業文化センターアピオを訪れている。(当該拠点において不定期で開催されるイベント等への来訪者) また、残り4割は馬っこパーク岩手や岩手山、鞍掛山等の市内の観光拠点や毎年6月第2土曜日に開催されるチャグチャグ馬コまつり等のイベントを訪れている。
- ・広域振興圏の県央エリア内での観光入込客数は約10,151千人となっており、そのうち滝沢市が占める割合は約4%で、エリア内5番目の規模となっている。



資料：岩手県「観光統計概要」

図2-9 滝沢市の観光入込客数の推移

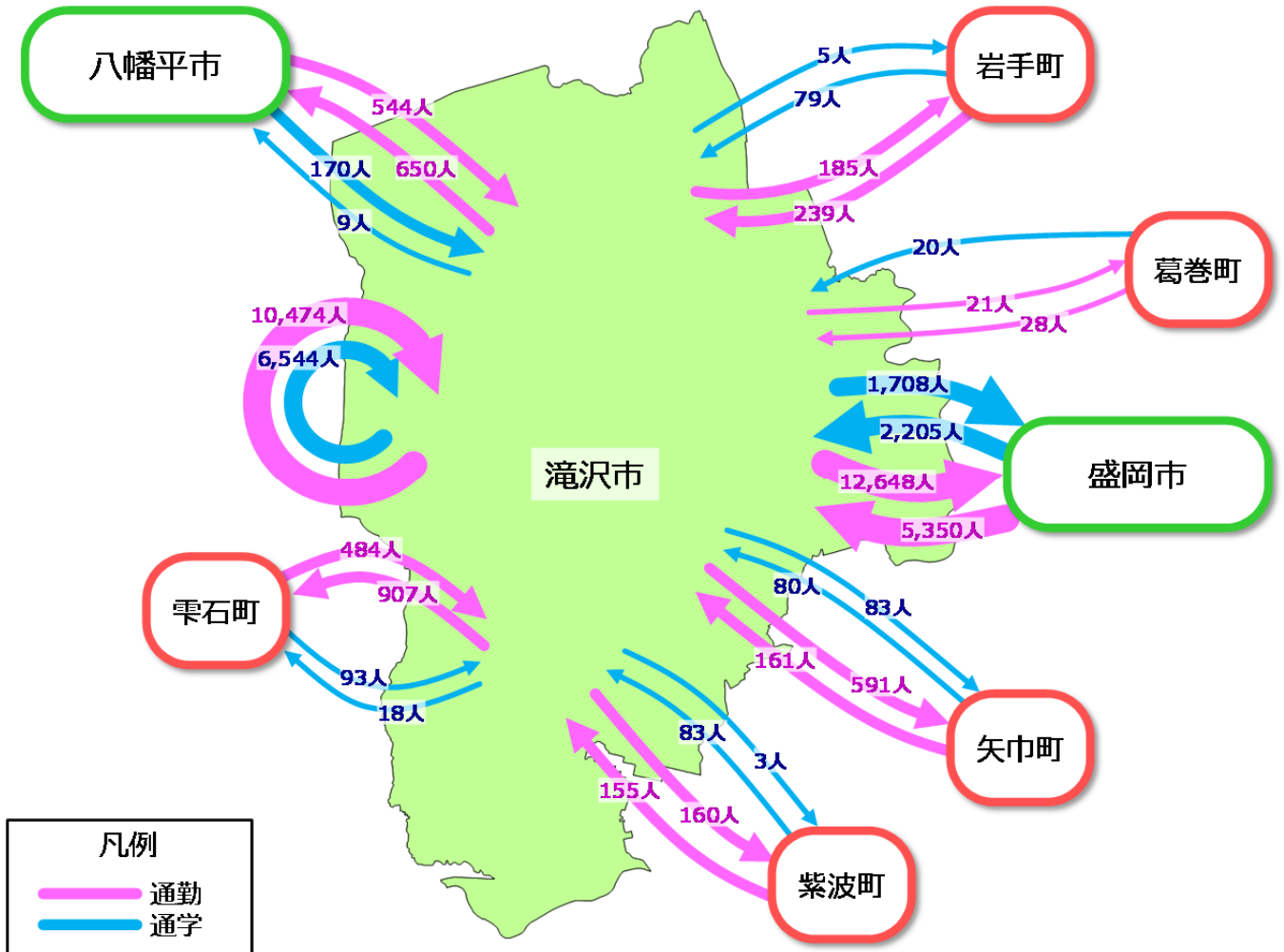


資料：岩手県「観光統計概要」

図2-10 県央エリア内の観光入込客数

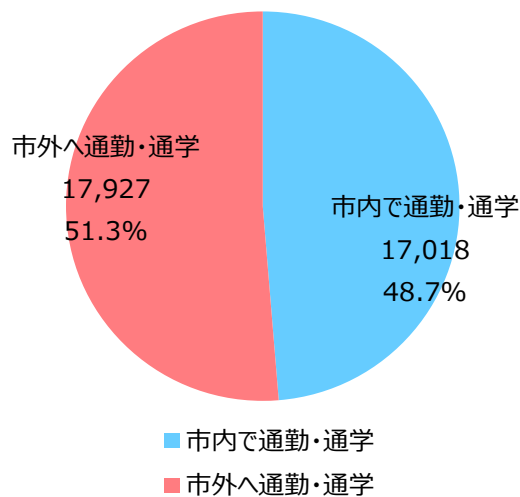
(4) 近隣市町村との移動実態（通勤・通学流動）

- ・主な通勤・通学流動は、通勤・通学ともに盛岡市との流入出が多くみられた。
- ・市内での移動は、通勤者が10,474人、通学者が6,544人となっている。
- ・移動の割合を見ると、約半数が市内での通勤・通学を行っていることがわかる。



資料：H22 国勢調査

図 2 - 1 1 主な通勤・通学流動状況



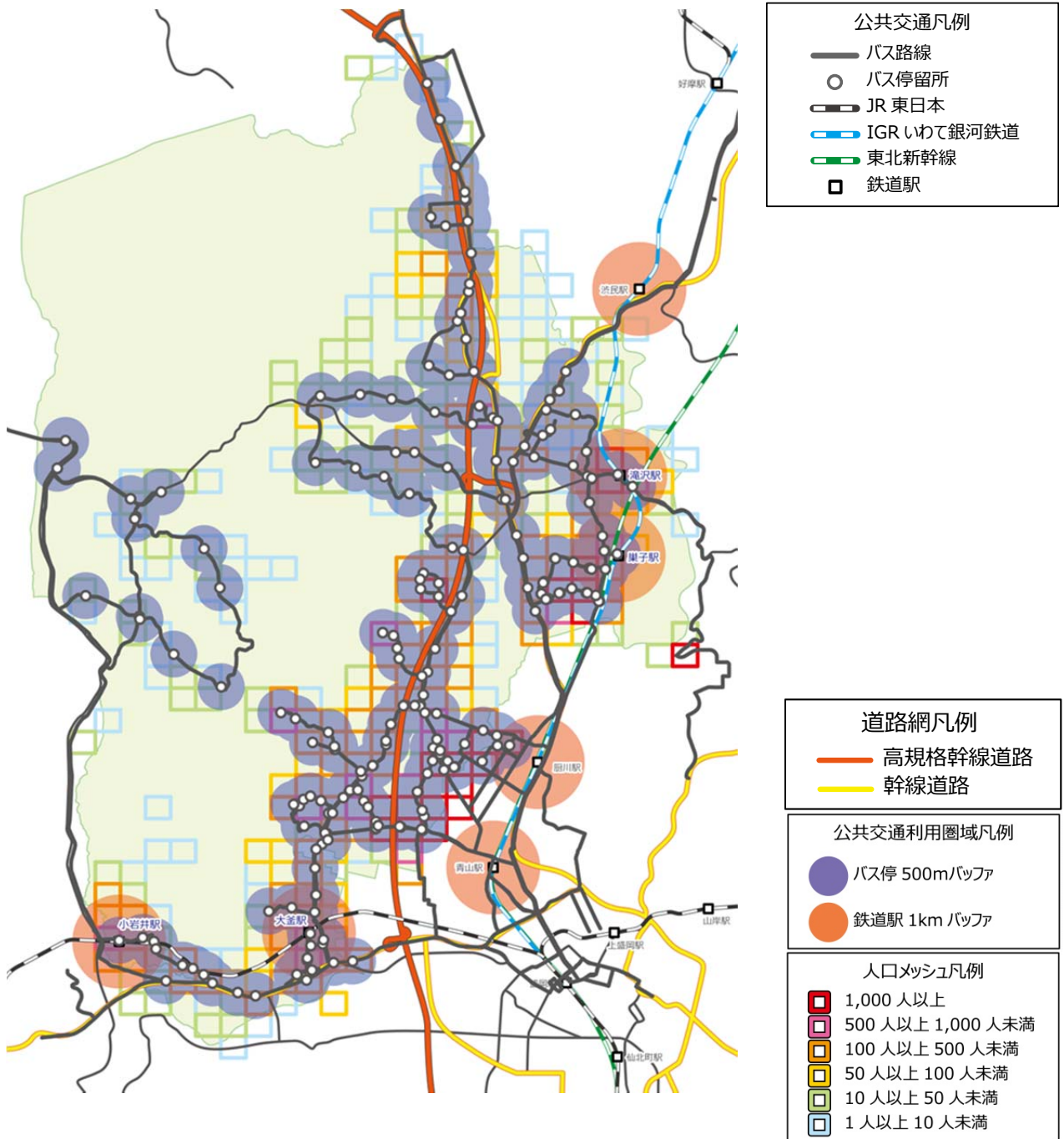
資料：H22 国勢調査

図 2 - 1 2 通勤・通学流動割合

2-2 滝沢市の公共交通

(1) 市内の道路・交通環境

- ・高規格幹線道路は東北縦貫自動車道があり、幹線道路として国道 282 号及び 4 号が市内を縦断しており、地域間移動の重要な幹線軸となっている。
- ・市の東部を縦断するように IGR いわて銀河鉄道線が、南部を横断する様に JR 田沢湖線が通っており、滝沢駅や菓子駅等を中心とした交通結節点において路線バス等の他の交通モードと接続している。
- ・人口の分布状況を見ると、人口が多く分布しているエリアは、バス路線のバス停圏（バス停から 500m）か、鉄道駅圏（鉄道駅から 1km）に概ね含まれている。



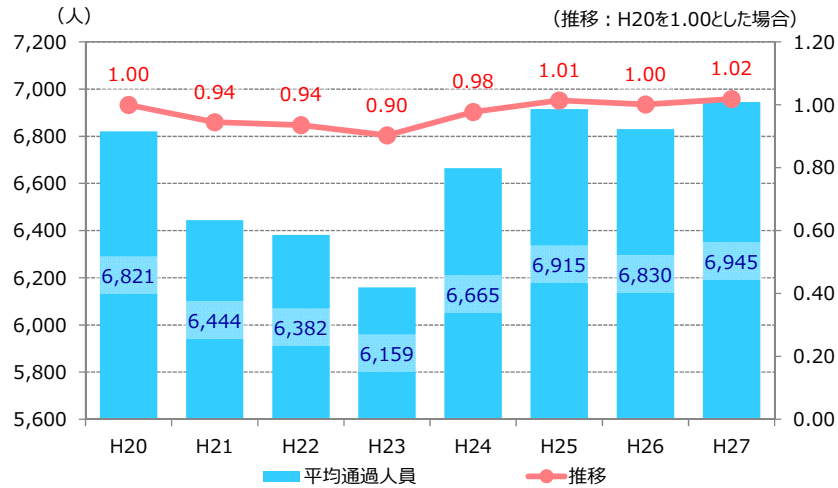
人口メッシュ資料：H22 国勢調査
バス停資料：滝沢市資料

図 2-13 道路・交通環境

(2) 地域公共交通の実態

① JR 田沢湖線

- ・ JR 田沢湖線は、盛岡駅（盛岡市）から大曲駅（秋田県大仙市）までを結ぶ鉄道路線である。滝沢市内を運行する鉄道の運行本数は、盛岡～雫石駅間で1～2時間に約1本となっている。
- ・ 利用者数は、平成20年以降減少傾向にあったが、平成24年に大幅に増加し、平成25年以降はほぼ横ばいとなっている。



資料：JR「JR路線別ご利用状況」

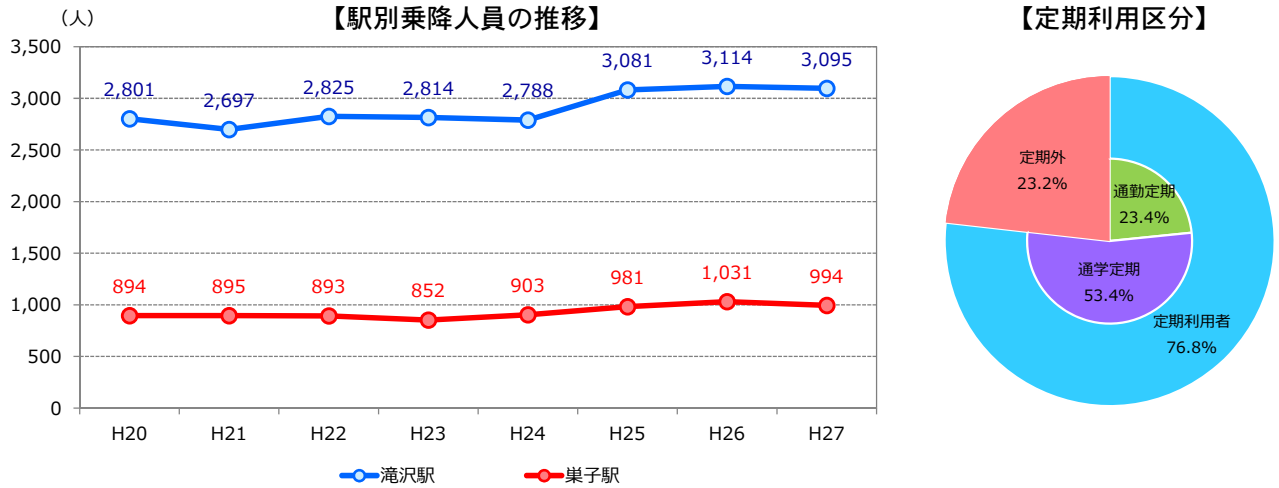
図2-14 JR 田沢湖線年度別平均通過人員の推移



図2-15 JR 田沢湖線路線図

② IGR いわて銀河鉄道線

- ・ IGR いわて銀河鉄道線は、盛岡駅から目時駅（青森県三戸町）までを結ぶ鉄道路線である。滝沢市内を運行する鉄道の運行本数は、厨川駅～渋民駅間で1時間に1本以上となっている。
- ・ 駅別利用者数の推移は、滝沢駅・巣子駅共に緩やかな増加傾向にあり、徐々に利用者を増やしている。
- ・ また、利用者のほとんどが定期利用者で、そのうちの約70%が通学利用となっている。



資料：IGR「駅別乗降人員（一日平均）」

図 2 - 1 6 駅別乗降人員の推移及び平成 27 年の定期利用区分



図 2 - 1 7 IGR いわて銀河鉄道線路線図

③ 民営バス

- ・滝沢市内で運行している路線バスは、「岩手県交通」「岩手県北自動車」「JRバス東北」の3事業者が運行主体となっており、路線バス全体の総運行便数は盛岡市に次いで岩手県内で2番目に多く運行している。
- ・盛岡市に隣接する本市の北東部から南東部は人口が多く集中的に分布しており、公共交通の利用者が多く存在しているため路線バスがカバーする一方、人口が広く点在する本市の北西部から南西部にかけては、一部路線が運行する程度であり、多くは路線バスがカバーしていないエリアとなっている。

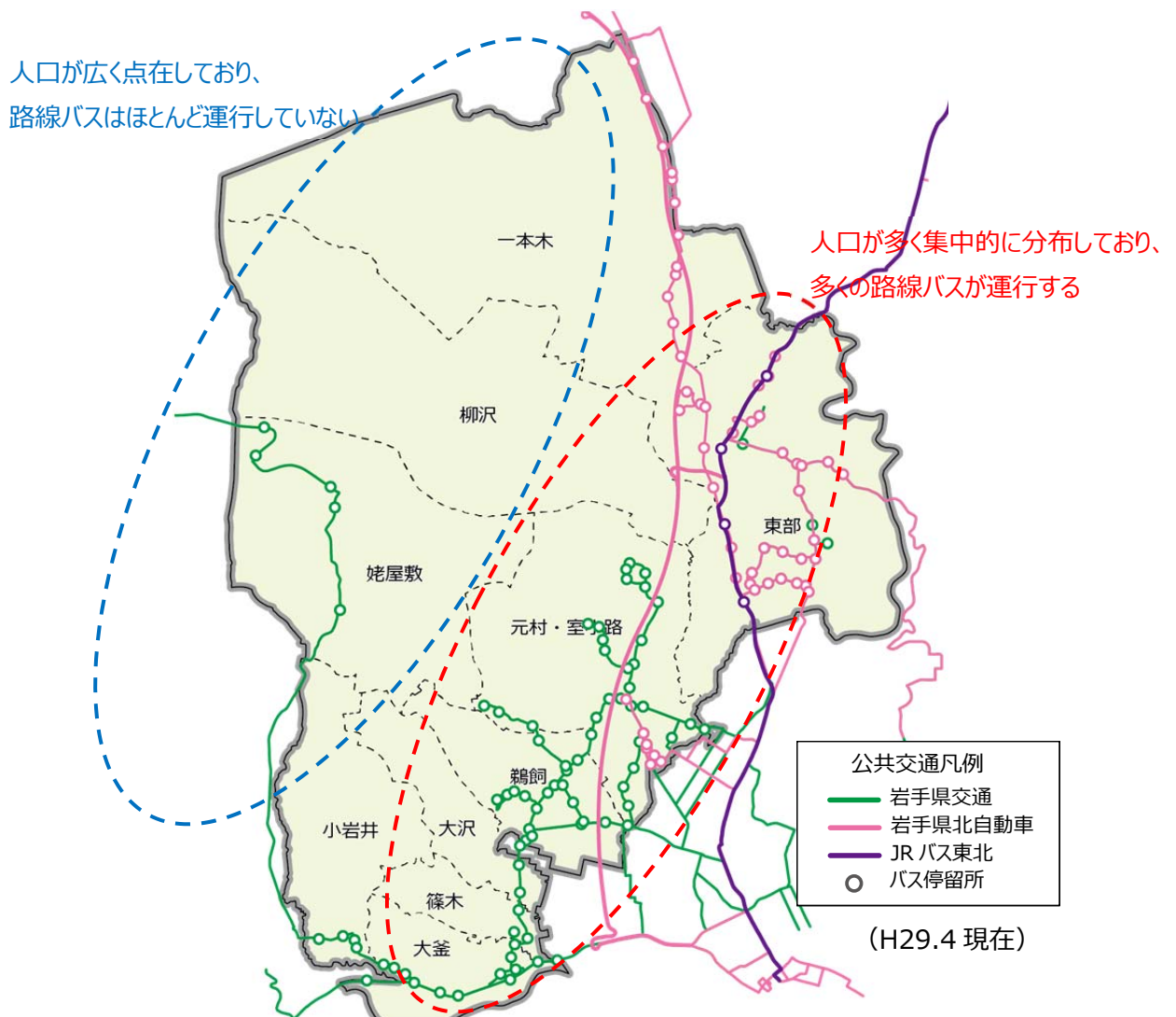
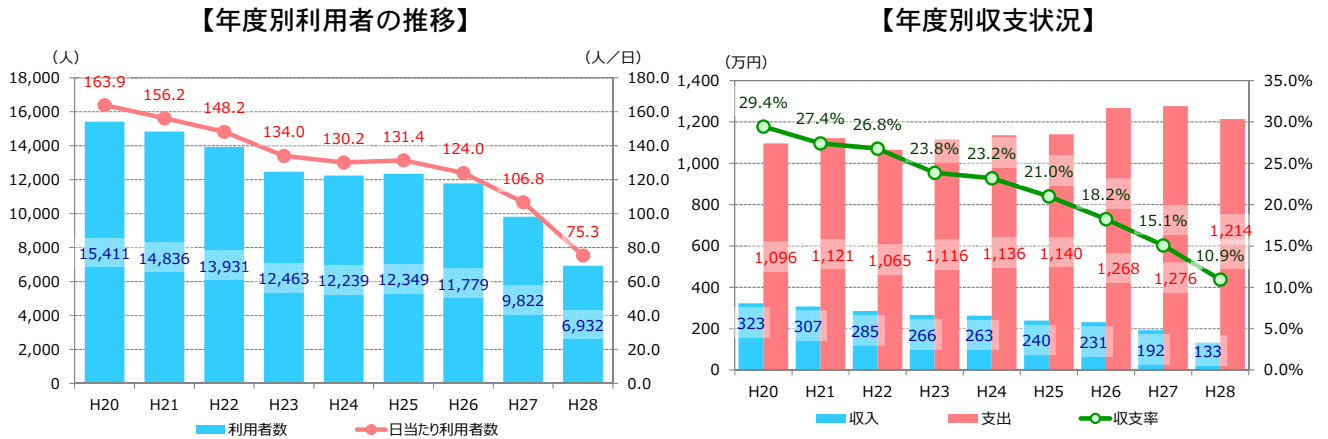


図 2-18 民営バス路線図

④ 福祉バス（市営バス）

- ・福祉バスは、誰でも利用可能な路線バスで、滝沢市から委託を受けた交通事業者によって運行されており、市内各地域より滝沢市役所までを運行している。
- ・毎週月・金曜日、1日2往復の運行となっており、市内を移動する手段の一つである。
- ・利用者数は、平成20年以降徐々に減少しており、特に平成28年には滝沢相の沢温泉「お山の湯」の閉館に伴い、当施設まで運行していた系統が廃止となったことの影響もあり、大きな減少幅となっている。
- ・また、年度別収支状況をみると年々支出が増加し、収入が減少しており、収支率が平成20年から約半分まで減少している。



資料：滝沢市資料

図2-19 福祉バス年度別推移

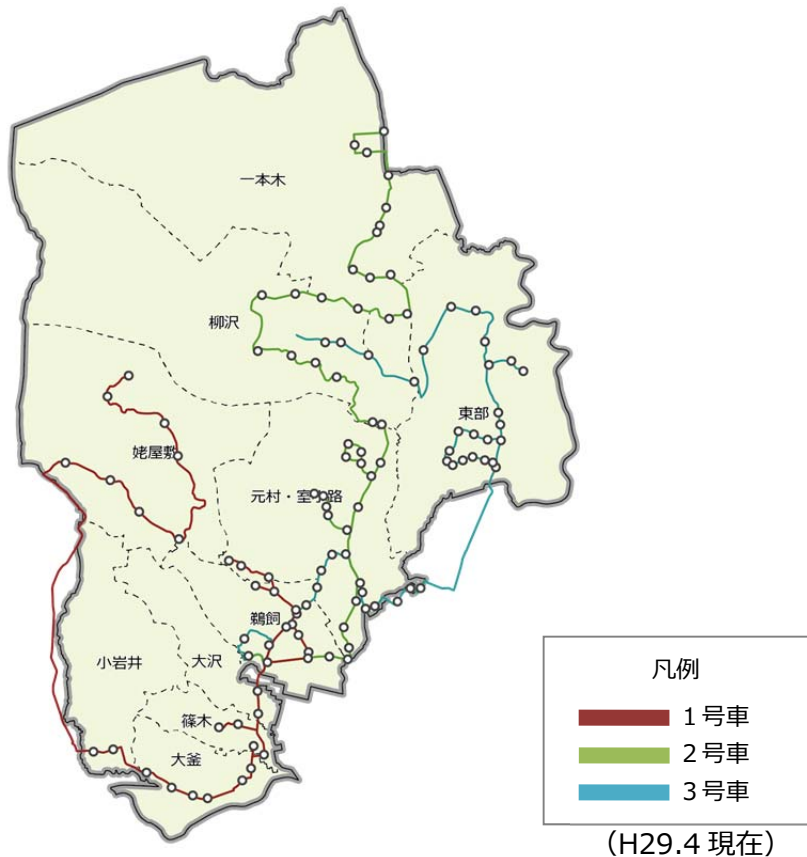


図2-20 福祉バス路線図

⑤ タクシー事業者

- ・滝沢市には、大釜地域・鶺鴒地域・東部地域にタクシー事業者3社が営業している。
- ・上記地域以外にはタクシー事業者がおらず、大釜地域・東部地域または近隣市町村から送迎を行う形で対応しており、各事業者が市内各地域を分担しカバーしている。

表 2-1 市内のタクシー事業者一覧

事業所名	所在地	地域
有限会社滝沢交通	滝沢市巣子 1163-20	東部地域
有限会社みたけタクシー巣子営業所	滝沢市巣子 1178-6	東部地域
雫石タクシー有限会社大釜営業所	滝沢市大釜竹鼻 163-1	大釜地域

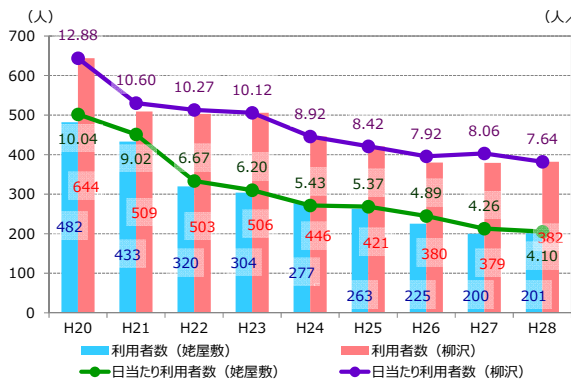


図 2-2 1 タクシー事業所

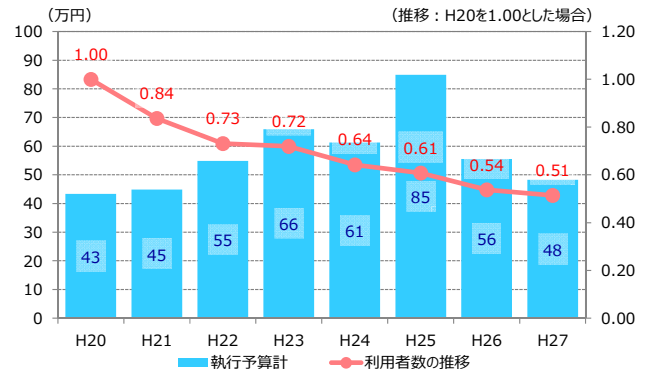
⑥ 患者輸送バス及び一般医療機関の送迎サービス

- ・医療機関への送迎バスは、滝沢市が運行している患者輸送バスと一般医療機関が運行している無料送迎バスがあり、両バスとも無料で乗車することができる。
- ・滝沢市営の患者輸送バスは、交通不便地域である姥屋敷地域及び柳沢地域における市民の通院時の移動手段として運行しており、利用する際は事前登録が必要となっている。
- ・一般医療機関においても独自で患者の送迎サービスを運行しており、通院を支える移動手段となっている。
- ・滝沢市営の患者輸送バスの利用者数は、両地域とも平成20年以降年々減少しており、平成28年には姥屋敷地域が201人、柳沢地域が382人となっている。
- ・また、年度別の予算執行状況をみると平成20年以降増加傾向であったが、平成26年以降減少傾向となっている。

【年度別利用者数の推移】



【年度別予算執行状況】



資料：滝沢市資料

図2-2-2 患者輸送バス路線図

2-3 市内の施設分布状況

- ・ 東部地域には大学や研究機関等が立地し、研究学園都市としての機能を有するほか、いわて産業文化センター「アピオ」では様々なイベント等が開催され、市内外から多くの来訪者が訪れる施設である。
- ・ 元村・室小路地域や鶉飼地域を中心に医療機関が多く立地しており、滝沢中央病院等の総合病院やそれに次ぐ規模の病院・クリニック等が立地するほか、市役所・ビッグルーフ滝沢等の主要な施設が立地し、本市の中心的な機能を有する。



図2-2 3 滝沢市の主要施設位置図

第3章 公共交通を取り巻く課題



第3章 公共交通を取り巻く課題

3-1 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。

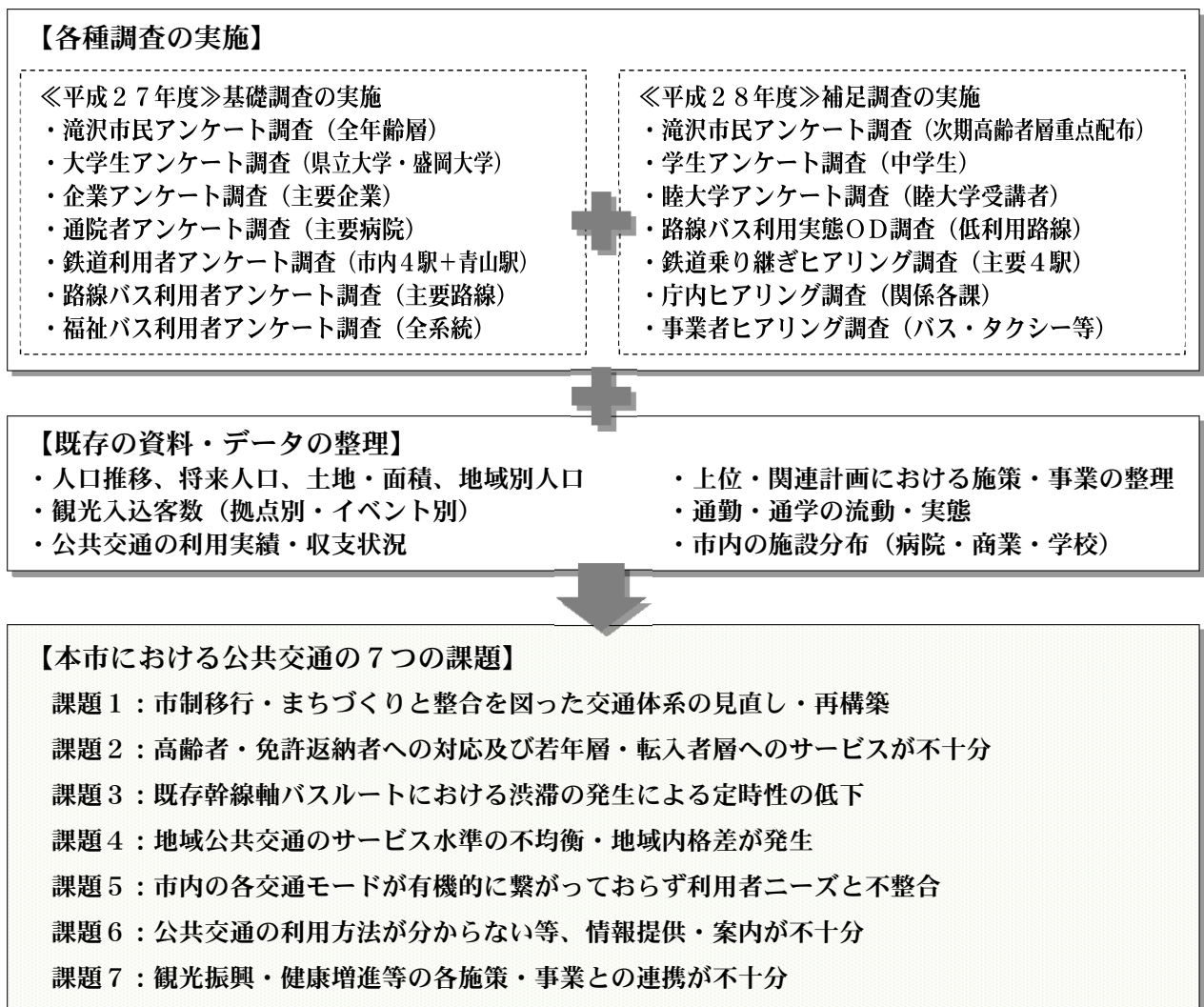


図 3-1 本市における公共交通の課題（概要）

【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

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鶉飼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「ビッグループ滝沢」が市役所の隣接地にグランドオープンする等、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、鶉飼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、それぞれ単独で運行している。

課 題

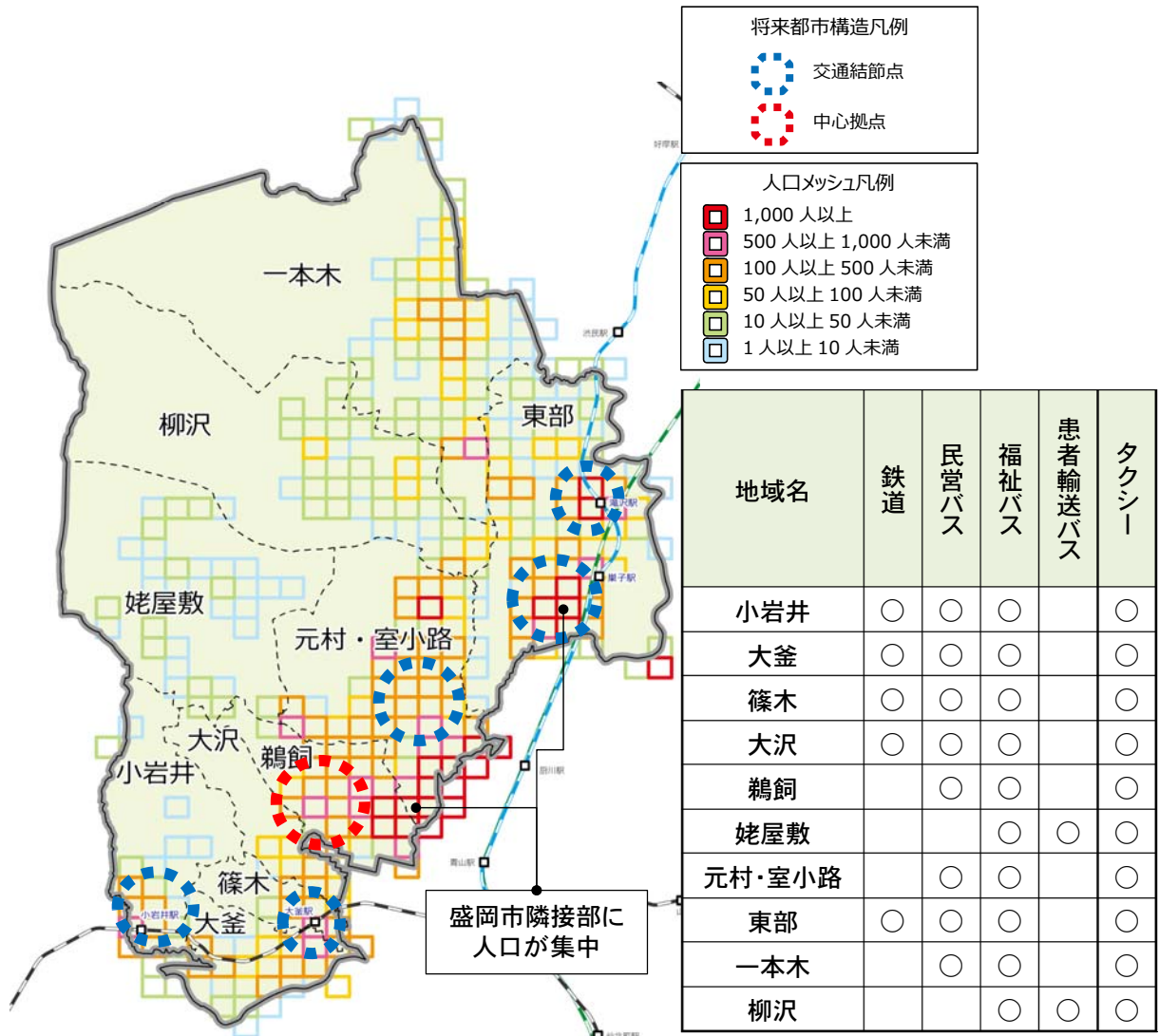
<市役所周辺を中心としたまちづくりとの整合>

- ・ビッグループ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、乗り継ぎの利便性が悪い状況にある。
- ・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。

<利便性向上に向けた事業者間協議・調整の可能性>

- ・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を図るため、事業者間が相互に連携したダイヤ調整等の運行体系の見直しの可能性について、行政が中心となって調整を行う必要がある。

概要図



▲将来都市構造

資料：滝沢市都市計画マスタープラン

▲公共交通のサービス提供地域

※鉄道駅から1km、バス停から500mに含まれる地域を対象とする



▲ビッグルーフ滝沢の全景



▲グランドオープン時の状況

(H29.4.1)

ビッグルーフ滝沢の施設機能

- ・ホール、会議室等のレンタル
- ・屋内共用スペース
- ・市民活動の支援
- ・図書館
- ・レストラン
- ・地元特産品の販売

【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

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>

- ・ 市内には主に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をしており、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

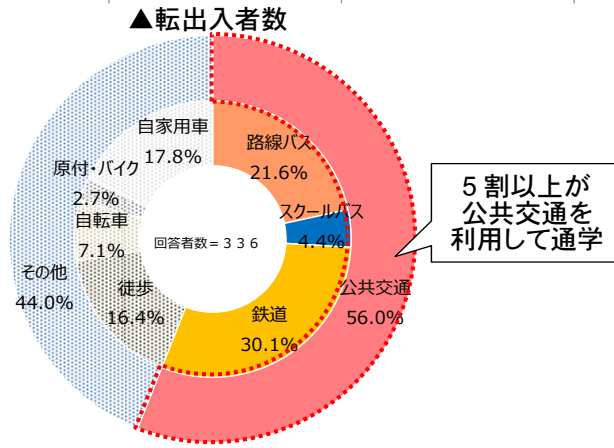
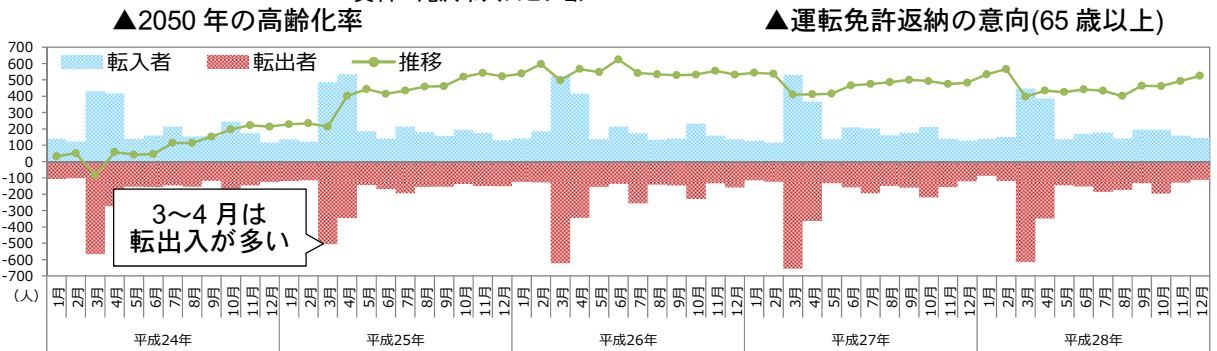
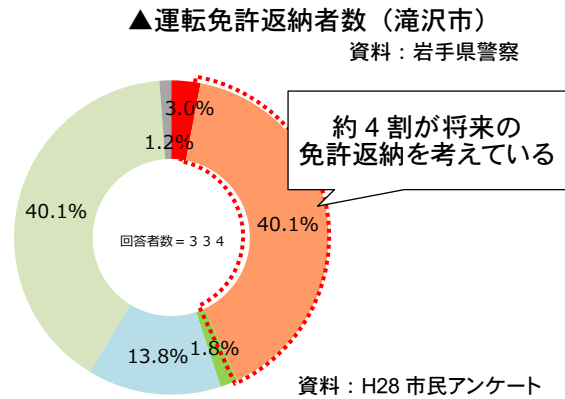
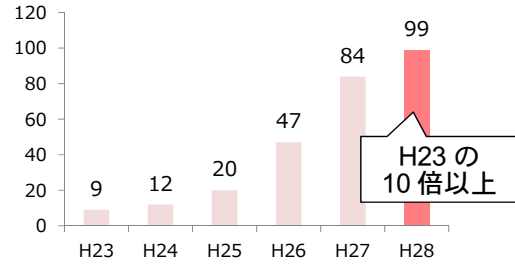
<高齢者及び免許返納者への対応>

- ・ 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。

概要図



【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

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（県道盛岡滝沢線）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。

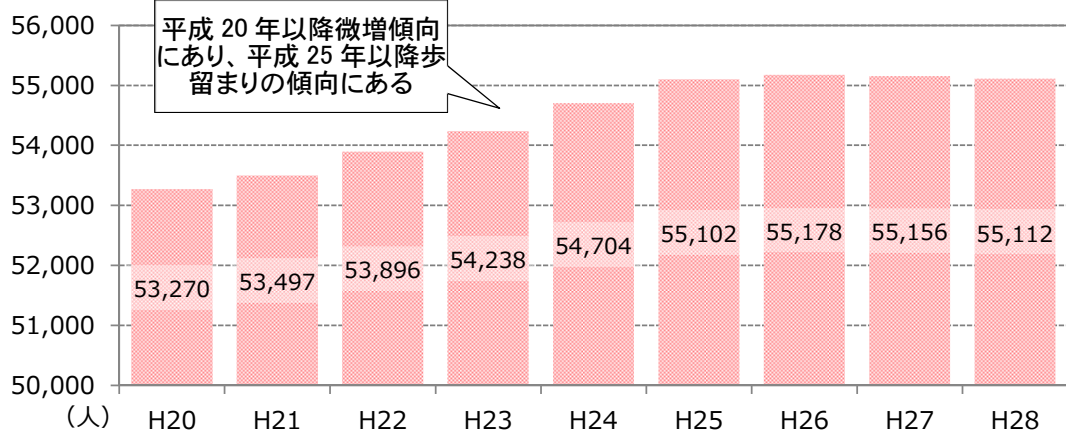
課 題

<渋滞発生による路線バスの定時性への影響>

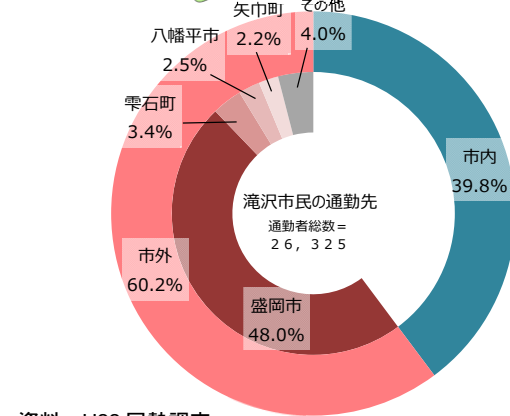
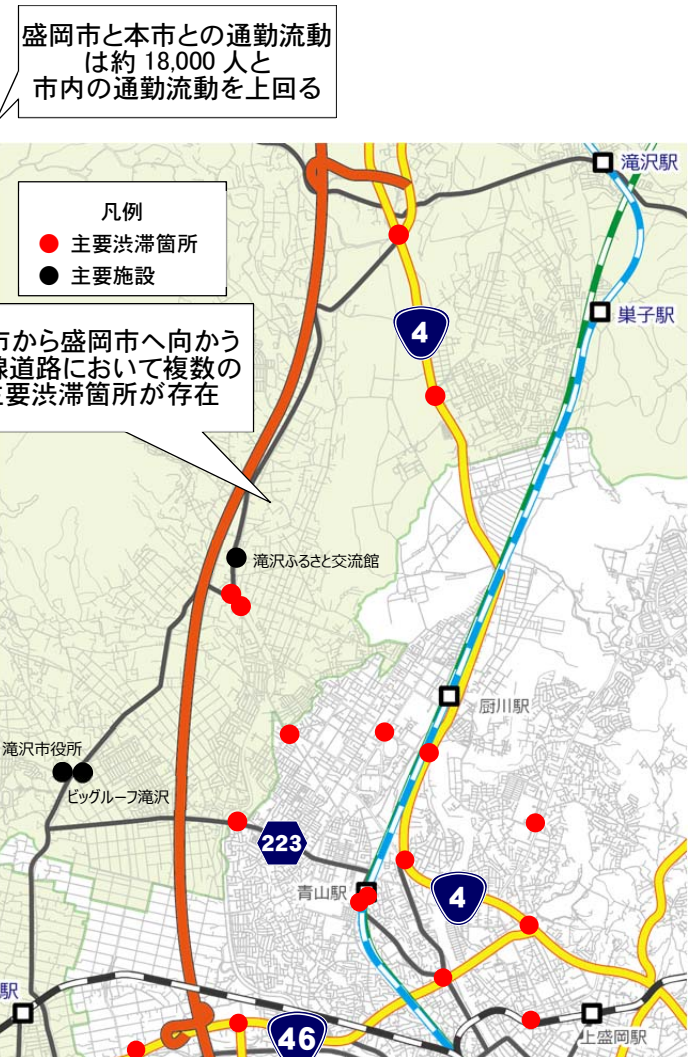
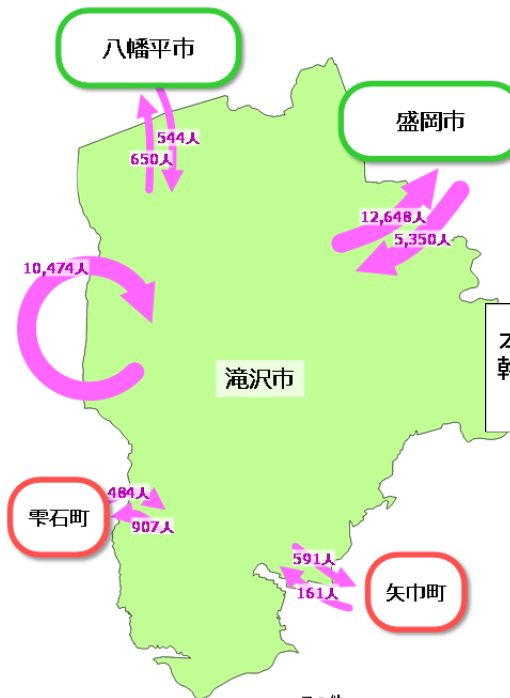
- ・朝ピーク時等における交通混雑・渋滞の発生により、路線バスの遅延等の要因となる等、定時性が確保されず、サービス低下の要因となり得る。
- ・公共交通のサービス低下により、公共交通の利用離れの加速化が懸念され、人口減少による利用者の母数が減少する中で、更に利用者数の減少に拍車が掛かる恐れがある。
- ・本市においては盛岡市への移動手段として鉄道・路線バスが充実しており、自動車以外のアクセス手段が確保されている状況にあるため、通勤時等において公共交通の利用に転換させる仕掛けをつくり、サービス水準の確保を図るとともに、新たな利用者層の取り込みによる公共交通利用率の向上等を検討する必要がある。

※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。

概要図



▲人口推移



資料：H22 国勢調査

▲通勤流動

▲主要渋滞箇所

【課題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出来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>

- ・盛岡市に隣接するエリアにおいては、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

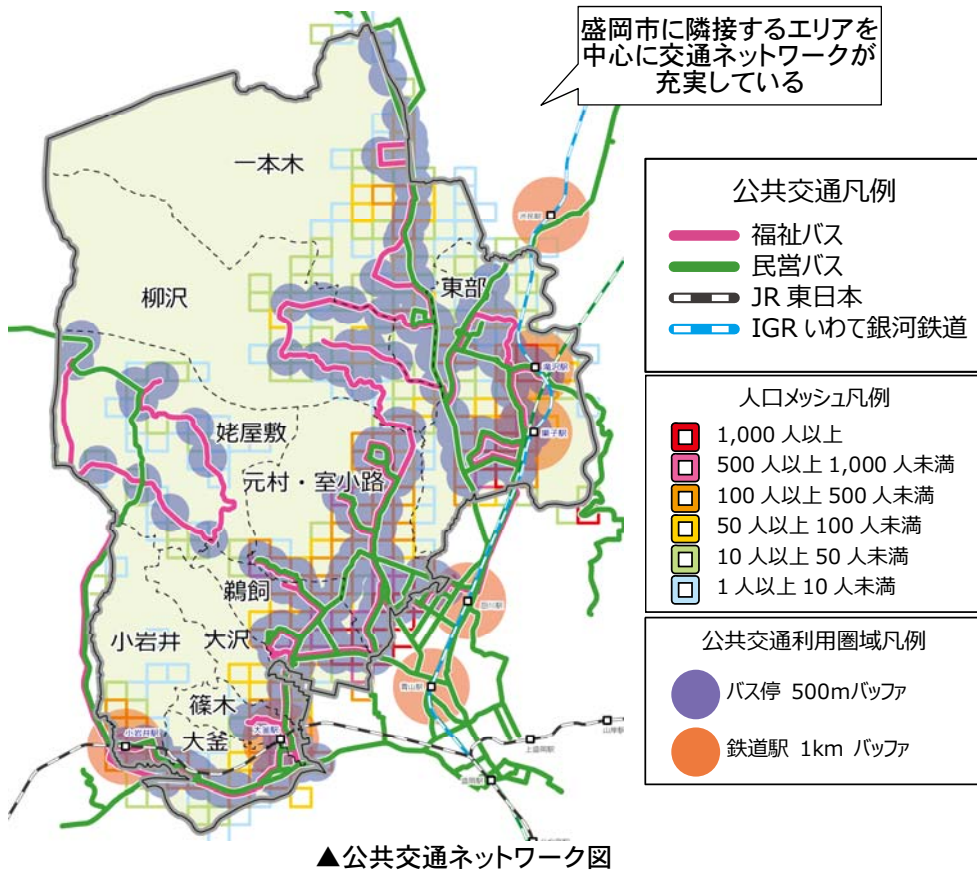
<公共交通サービスの地域間格差の発生>

- ・盛岡市に隣接するエリアと市西部エリアでは地理的条件が大きく異なり、公共交通を必要とする利用ニーズの総数が異なることから、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地域ごとに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、各地域に応じた対策が必要である。

<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盛岡市に隣接する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。

概要図



【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

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、滝沢駅や巣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。

<人が集まる新たな拠点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月にオープンしたことにより、人が集まる新たな拠点が形成され、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

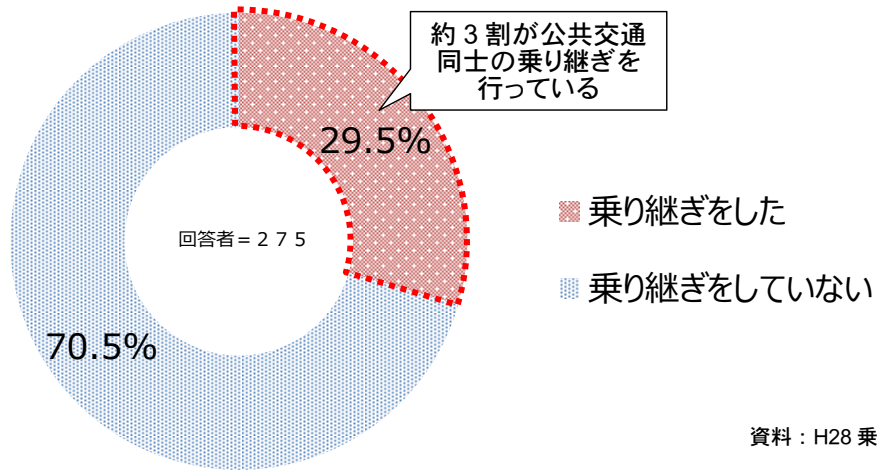
<交通機関同士の接続性・乗り継ぎの利便性の課題>

- ・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、路線バスの定時性の確保が難しく、運行本数の減少等により、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。

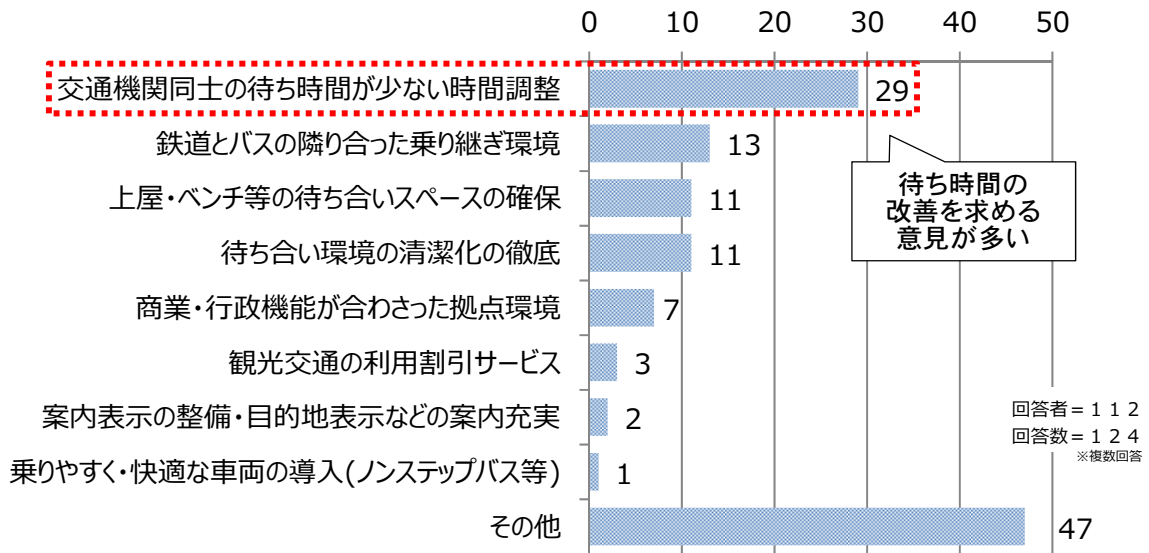
<流動状況の変化に合わせた交通結節機能の整備>

- ・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から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。

概要図



▲乗り継ぎの有無



鉄道の到着時刻と路線バスの出発時刻の間が大きい便がある

▲公共交通に欲しい機能・サービス

鉄道	路線バス	接続時間
盛岡方面→滝沢駅	滝沢駅前	
到着時間	出発時間	
IGR 8:08	県交通 8:12	4分
IGR 8:08	県交通 8:32	24分
IGR 8:08	県北 8:50	42分
IGR 9:25	県交通 9:29	4分
IGR 9:25	県北 9:45	20分
IGR 11:34	県交通 11:39	5分
IGR 11:34	県北 11:45	11分

路線バス
滝沢駅前→県立大学
到着時間
8:15
8:35
8:52
9:32
9:47
11:42
11:47

岩手県立大学の講義開始時刻と路線バスの到着時刻が合っていない

時限	開始時刻
1	8:50
2	10:30
3	13:00
4	14:40
5	16:20

▲岩手県立大学と路線バスの接続（2時限出席を想定した場合）

【課題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」と答えており、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。

課 題

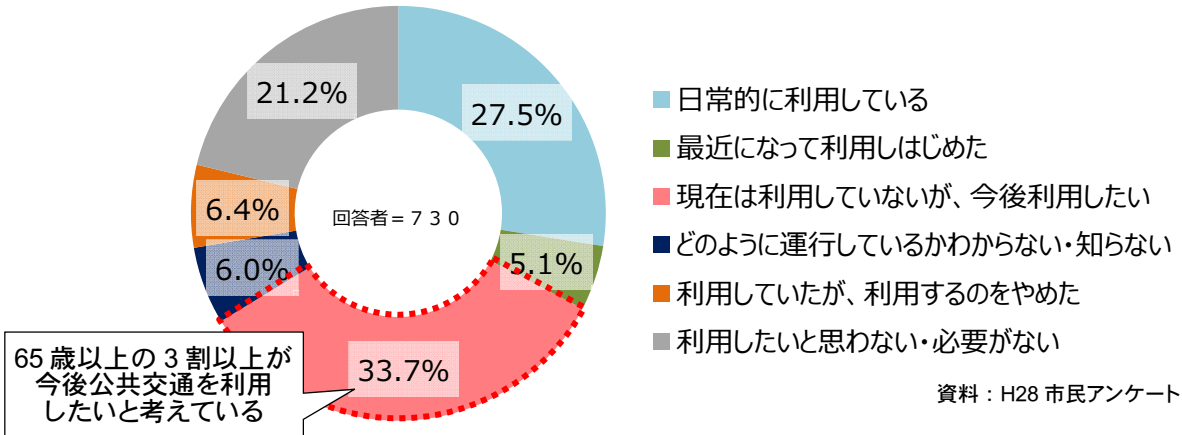
<公共交通の案内・情報発信等による周知の不足>

- ・ 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、不安を抱く層があり、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出来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る。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（アンケート結果より推計）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。

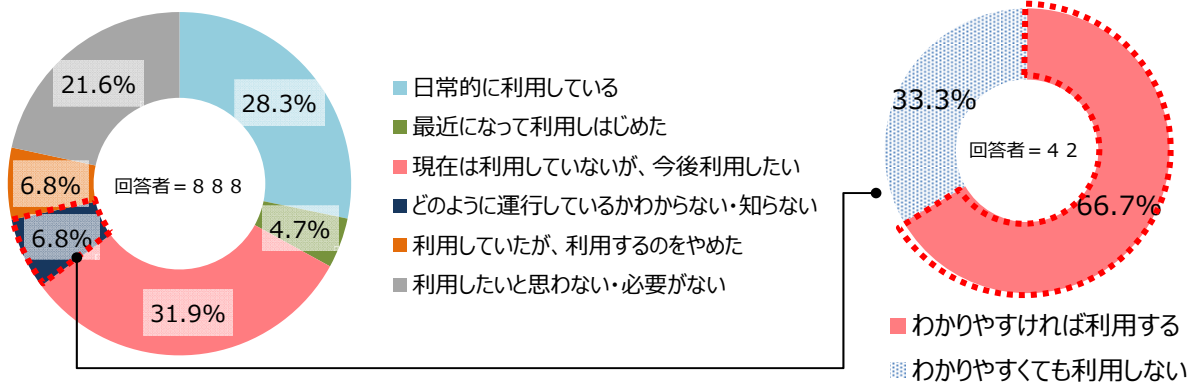
<路線バスの目的地がわかりづらい>

- ・ 路線バスの車体の前面上部や側面、後面上部には目的地が示された案内表示があるが、青山町線（岩手県交通）等の一部の路線においては、滝沢市役所に行くことが出来る路線・出来ない路線があり、使い慣れていない利用者には分かりづらい表示となっている。
- ・ また、「滝沢市役所」「滝沢営業所」は文字数が同じで表示が似ていることから、間違い易い等の意見が利用者から上がっており、わかりやすい案内や誰でも認識しやすいバスの表示等への改善が必要である。

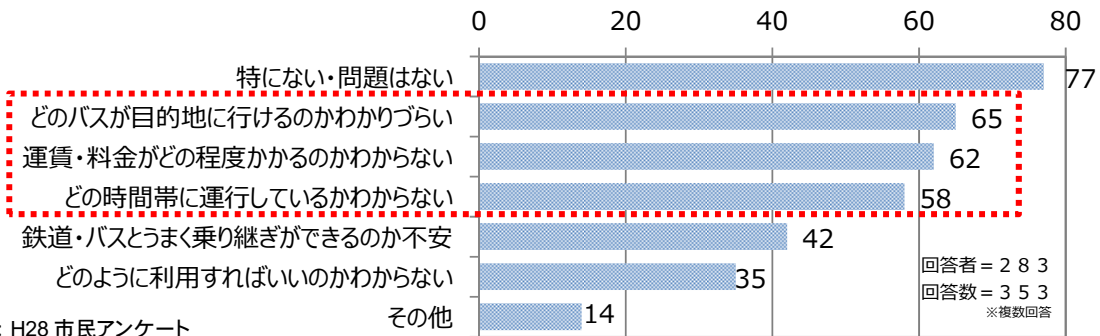
概要図



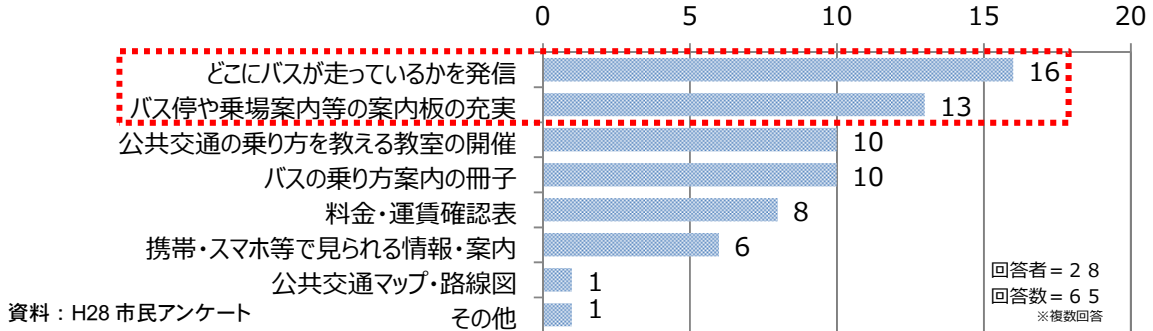
▲公共交通の利用状況(65歳以上)



▲公共交通の利用状況



▲公共交通を利用する上で不安な点



▲どのような情報があれば公共交通を利用するか

【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

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。

課 題

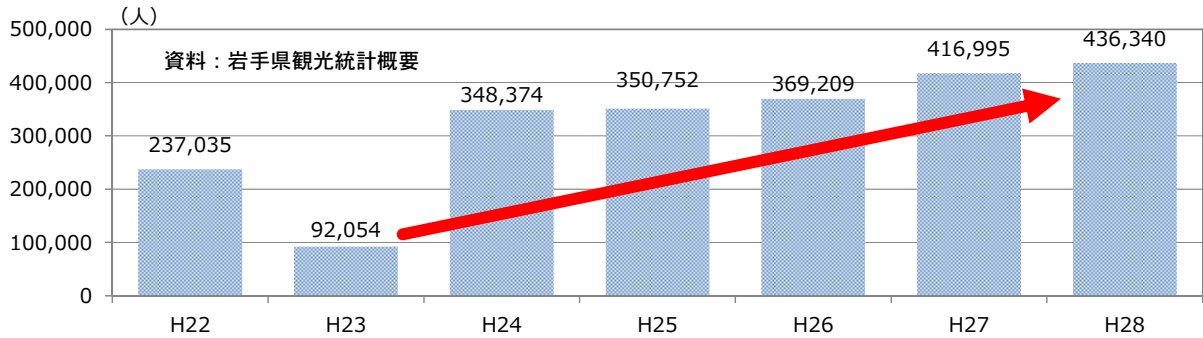
<観光と公共交通の連携が不足>

- ・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、登山客における公共交通の需要は少なく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い状況にある。
- ・そのため観光に特化した新たな路線の整備は困難と考えられる一方、年間40万人以上が来訪する魅力ある観光資源を活用した施策展開を検討することは、本市の観光振興や新たな利用者の獲得を図るために重要であるため、観光と公共交通が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>

- ・本市においては健康推進事業としてスポーツイベントの開催や、障がい者の方の外出支援事業としてタクシーチケットの配布等、福祉送迎サービスを展開しており、高齢者等の健康増進や外出機会の創出等に向けた各種施策を展開している。
- ・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必要である。

概要図



▲観光入込客数

- 鞍掛山山開き
 - ・時期：毎年4月29日
 - ・場所：たきざわ自然情報センター前
 - チャグチャグ馬コまつり
 - ・時期：毎年6月第2土曜
 - ・場所：滝沢ニュータウンメイン通り
 - 岩手山山開き
 - ・時期：毎年7月1日
 - ・場所：馬返し登山口
 - 滝沢スイカまつり
 - ・時期：毎年夏
 - ・場所：滝沢市役所駐車場
 - 滝沢市産業まつり
 - ・時期：毎年夏
 - ・場所：滝沢市役所裏
- ※時期・場所はH28実績による

▲主要イベント概要



▲主要観光地

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
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・国体開催を契機に住民総参加のスポーツ推進の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・国体開催を契機とした住民総参加のスポーツ推進の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・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（第1次滝沢市総合計画）のスポーツの位置付け

3-3 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（本計画の基本方針・基本目標）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

＜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

本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向

計画に必要な視点

- ①市制移行に伴い、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国等の財政的支援終了を見据え「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。

まちづくりの変化

- ・ 総合計画関連：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：盛岡市間との移動特性を考慮し、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。

法制度、上位・関連計画

【国の法制度等の変化】

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）
地域公共交通活性化再生法の改正（R2施行）
都市計画関連法制度の改正
⇒コンパクト+ネットワーク※2の実現に向けた様々な施策の推進等を示している

【上位計画・関連計画との整合】

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

※2 コンパクト+ネットワークとは、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることを指す

7つの課題	本市を取り巻く移動・交通の課題
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	≪市役所周辺を中心としたまちづくりとの整合≫ ■ 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、地域間を繋ぐネットワーク形成の検討が必要。 ≪利便性向上に向けた事業者間協議・調整の可能性≫ ■ 利用者の利便性向上のため、事業者間が相互に連携したダイヤ調整等の見直しの可能性について行政が中心となり調整を行うことが必要。
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	≪高齢者及び免許返納者への対応≫ ■ 高齢者や免許返納者等の増加を見据え、高齢者の外出支援、健康増進に向けた交通施策の取り組みの検討が必要 ≪大学生を含めた転入者層への対応≫ ■ 大学生等を含めた転入者に対応したサービスは実施していないため、新たな利用者の取り込みのため案内・周知等を実施することが必要。
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	≪渋滞発生による路線バスの定時性への影響≫ ■ 盛岡市への移動手段として鉄道・路線バスが充実している本市において、通勤時の移動手段として自動車から公共交通へ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を検討することが必要。
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	≪公共交通サービスの地域間格差の発生≫ ■ 地域ごとに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ため、人口減少・少子高齢化等の変化を踏まえ、各地域に応じた対策が必要。 ≪地域特性と公共交通サービスがミスマッチ≫ ■ 小さな移動ニーズが広く分布する市西部エリアでは福祉バス等の定時定路線型の大量輸送の交通モードが適しておらず、地域特性に合った見直しが必要。
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	≪交通機関同士の接続性・乗り継ぎの利便性の課題≫ ■ 人の移動が多く発生する朝や夕方時間帯においてはスムーズに乗り継ぎが出来るダイヤ調整を図り、移動ニーズに合った交通体系の構築が重要。 ≪流動状況の変化に合わせた交通結節機能の整備≫ ■ ビッグルーフ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を改めて検討することが必要。
課題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	≪公共交通の案内・情報発信等による周知の不足≫ ■ 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が一定数おり、ソフト面での取り組みによる利用促進が必要。 ≪路線バスの目的地がわかりづらい≫ ■ 路線バスの目的地の誤認等を避けるため、わかりやすい案内や誰でも認識しやすいバスの表示等への改善が必要。
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	≪観光と公共交通の連携が不足≫ ■ 本市の観光振興を図り新たな利用者の獲得に向けて観光と公共交通が連携したソフト面での事業展開を検討することが必要。 ≪健康増進施策等との連携が不足≫ ■ 公共交通を活用した外出支援等と連携した健康増進施策の展開を図り、相乗的な効果の発現を図ることが必要。

課題解決に向けた交通ネットワークの方向性（基本目標）

①新市の「まちづくり」を支える新たな交通網の形成

市制移行、観光振興等の事業・施策と連動し、「まちづくり」と「交通」が一体となるとともに、鉄道駅や主要拠点の交通結節機能を強化し、地域特性に合った「コンパクト+ネットワーク」を実現します。

②誰でも・いつでも安心して利用できる交通環境の構築

待ち合い環境の改善や適切な案内・情報等の発信等を含めた環境改善により、市内外の誰もが迷わずに、わかりやすく安心して利用することができる交通環境を目指します。

③地域の特徴・特性に応じた交通サービスの提供

各地域の実態・特性・ニーズを踏まえ、最低限の「お出かけ」機会が提供できる地域の特徴・特性に応じた交通サービスを整備し誰もが安心して暮らし続けることができる生活環境を構築します。

④市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

市民や商業、観光、学校など様々な主体と協働し、公共交通を考え、育て、支える体制・仕組みづくりを行うとともに、各主体が連動した利用促進に取り組み、交通の視点から地域活性化の寄与を目指します。

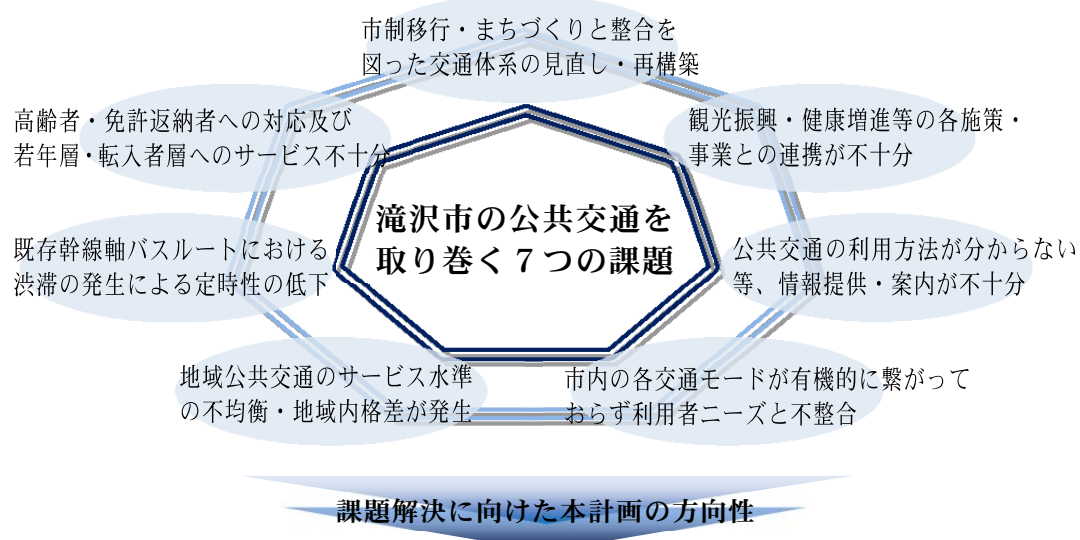
第4章 計画の基本方針・基本目標



第4章 計画の基本方針・基本目標

4-1 本市が目指す公共交通の将来像（基本方針）

本市における公共交通の課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するために、基本方針「誰もが幸福を実感できる暮らしを支え、住民とともに考え・育む公共交通」を掲げ、実現に向けた4つの基本目標を設定する。



本計画の基本方針（目指すべき将来像）

誰もが幸福を実感できる暮らしを支え、住民とともに考え・育む公共交通
～将来のまちの姿・あり方を見据え、まちづくりと連携し「コンパクト+ネットワーク」を実現～

- ・市制移行による新たなまちの将来像、発展の形を見据え、誰もが幸福を実感できる暮らしを築く上で、移動の視点からまちづくりを支えるとともに、連携し施策展開を行い、本計画における将来像の実現を目指す。
- ・「住民自治日本一」を目指す本市において、住民とともに公共交通のあり方を考え、育む仕組みづくりを行い、地域の「足」を地域自らが支える体制を構築することで持続可能な公共交通の実現を図る。
- ・地域だけでなく観光、商業、学校等の様々な主体が連携・協働し公共交通における取り組みを展開し、市全体で支える体制を構築する。

基本方針の実現のための4つの基本目標

- 基本目標1 新市の「まちづくり」を支える新たな交通網の形成
- 基本目標2 誰でも・いつでも安心して利用できる交通環境の構築
- 基本目標3 地域の特徴・特性に応じた交通サービスの提供
- 基本目標4 市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

4-2 施策・事業の方向性

基本方針の実現及び基本目標の達成に向けた、施策・事業の方向性を整理した。

<基本方針>誰もが幸福を実感できる暮らしを支え 住民とともに考え・育む公共交通

～将来のまちの姿・あり方を見据え、まちづくりと連携し、「コンパクト+ネットワーク」を実現～

基本目標 1:新市の「まちづくり」を支える新たな交通網の形成

市制移行、観光振興等の事業・施策と連動し、「まちづくり」と「交通」が一体となるとともに、鉄道駅や主要拠点の交通結節機能を強化し、地域特性に合った「コンパクト+ネットワーク」を実現します。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	内容	現況値	目標値
指標 1	公共交通が便利で利用しやすいと思っている人の割合	35.1%	31.8%
指標 2	乗換え・乗り継ぎに対する満足度	9.7%	6.8%

基本目標 1 の達成に向けた施策の方向性

- 地域間幹線軸（路線バス）の維持・確保
- 地域内連携を見据えたネットワークの形成
- まちづくり・観光と連携した施策展開

基本目標 2:誰でも・いつでも安心して利用できる交通環境の構築

待ち合い環境の改善や適切な案内・情報等の発信等を含めた環境改善により、市内外の誰もが迷わずに、わかりやすく安心して利用することができる交通環境を目指します。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	内容	現況値	目標値
指標 1	案内等の情報発信方法に対する満足度	16.2%	21.1%
指標 2	停留所・待合所の快適性に対する満足度	14.5%	18.8%

基本目標 2 の達成に向けた施策の方向性

- 公共交通における情報発信等の充実
- 交通拠点等における交通環境の改善
- バス停環境の改善

基本目標 3:地域の特徴・特性に応じた交通サービスの提供

各地域の実態・特性・ニーズを踏まえ、最低限の「お出かけ」機会が提供できる地域の特徴・特性に応じた交通サービスを整備し誰もが安心して暮らし続けることができる生活環境を構築します。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	内容	現況値	目標値
指標 1	市民における公共交通の利用割合	33.0%	23.1%
指標 2	外出時の公共交通の利用割合	20.3%	14.2%

基本目標 3 の達成に向けた施策の方向性

- 地域特性に応じた交通サービスの提供
- 交通弱者の外出支援
- 交通サービスの改善

基本目標 4:市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

市民や商業、観光、学校など様々な主体と協働し、公共交通を考え、育て、支える体制・仕組みづくりを行うとともに、各主体が連動した利用促進に取り組み、交通の視点から地域活性化の寄与を目指します。

○目標達成を測る指標・数値目標

区分	内容	現況値	目標値
指標 1	各主体と連携した交通サービスの実施件数	0 件	11 件
指標 2	地域と協働した公共交通維持に向けた取組件数	0 件	9 件

基本目標 4 の達成に向けた施策の方向性

- 公共交通に対する市民意識の醸成
- 地域協働による公共交通維持に向けた活動支援
- 多様な主体と連携した取り組みの展開

4-3 基本目標1の概要

(1) 目標の概要と事業の方向性

基本目標1：新市の「まちづくり」を支える新たな交通網の形成

目標の概要

- ・「滝沢村」から「滝沢市」への移行に伴い、まちのあり方及び都市構造が変化する中で、将来的なまちの姿を見据え、最上位計画である「第1次滝沢市総合計画」に基づく各種施策・事業等と連携し、まちづくりを支える公共交通ネットワークを形成する。
- ・市民における盛岡市への高い移動需要を踏まえ、広域的な連携軸を維持・確保するとともに、ビッグルーフ滝沢の立地等をはじめとした「まちづくり」や岩手山等の「観光振興」等と連携し、まちの発展及び交流活性化を下支えする公共交通体系を構築する。
- ・主要な鉄道駅をはじめ、交通結節点となる拠点において、各交通モードが有機的に結びつくとともに、滝沢市役所及びビッグルーフ滝沢周辺を中心市街地と位置付けた交通体系づくりを行い、地域の特性に合った「コンパクト+ネットワーク」を実現する。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<地域間幹線軸（路線バス）の維持・確保>

- ・本市と盛岡市等の複数の市町村間を繋ぐ路線である、現行の地域間幹線軸（路線バス）の路線について、新型コロナウイルス感染症の影響による社会情勢の変化による減便等を考慮し、令和4年度の現況値の維持を図る。

<地域内連携を見据えたネットワークの形成>

- ・市役所周辺を中心市街地として位置づけ、地域内における移動需要に対応し、将来的なコンパクト+ネットワークを実現するために、主要な拠点間における連携を強化するネットワークを形成する。

<まちづくり・観光と連携した施策展開>

- ・本市の更なる発展・交流活性化を支える上で、まちづくりや観光と公共交通が密接に連携・協働した、施策・事業の展開による相乗的な効果発現を促し、好スパイラルによるまちの発展・活性化への寄与を図る。

数値目標の設定

指標1：公共交通が便利で利用しやすいと思っている人の割合

- 概要 要：公共交通の利便性向上等により、市内のバス・電車が便利で利用しやすいと思っている人の割合について、**現況値（R4）の維持を図る。**
- 数値目標：**31.8%（令和6年度時点）**
※H28 現況値：35.1%、**R4現況値：31.8%**

指標2：乗り換え・乗り継ぎに対する満足度

- 概要 要：公共交通の有機的なネットワークの形成により、乗り換え・乗り継ぎに対する満足度の向上を目指す。
- 数値目標：**6.8%（令和6年度時点）** ※H28 現況値：9.7%

(2) 数値目標の概要

表 4-1 指標 1 の概要

項目	概要									
指標	公共交通が便利で利用しやすいと思っている人の割合									
数値目標	<p>公共交通が便利で利用しやすいと思っている人の割合 (%)</p> <table border="1"> <caption>公共交通が便利で利用しやすいと思っている人の割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>思う (%)</th> <th>思わない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>35.1%</td> <td>64.9%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>31.8%</td> <td>68.2%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	思う (%)	思わない (%)	現況値 (H28)	35.1%	64.9%	目標値 (R6)	31.8%	68.2%
項目	思う (%)	思わない (%)								
現況値 (H28)	35.1%	64.9%								
目標値 (R6)	31.8%	68.2%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：滝沢地域社会アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「あなたは、滝沢市内のバスや電車は便利で利用しやすいと感じていますか」の設問に対し、「はい」と解答した方の割合</p> <p>○数値の設定：H29計画策定時には現況値から 1 割程度の改善・向上を図ることで設定したが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み下方修正した。</p>									

表 4-2 指標 2 の概要

項目	概要									
指標	乗り換え・乗り継ぎに対する満足度									
数値目標	<p>乗り換え・乗り継ぎに対する満足度 (%)</p> <table border="1"> <caption>乗り換え・乗り継ぎに対する満足度 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>満足 (%)</th> <th>満足ではない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>9.7%</td> <td>90.3%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>6.8%</td> <td>94.2%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	満足 (%)	満足ではない (%)	現況値 (H28)	9.7%	90.3%	目標値 (R6)	6.8%	94.2%
項目	満足 (%)	満足ではない (%)								
現況値 (H28)	9.7%	90.3%								
目標値 (R6)	6.8%	94.2%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」の設問に対し、「満足・やや満足」と解答した方の割合</p> <p>○数値の設定：H29計画策定時には現況値から 1 割程度の改善・向上を図ることで設定したが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み下方修正した。</p>									

4-4 基本目標2の概要

(1) 目標の概要と事業の方向性

基本目標2：誰でも・いつでも安心して利用できる交通環境の構築

目標の概要

- ・公共交通の利便性向上及び更なる利用の促進に向けて、市民だけではなく本市を訪れる来訪者等の、市内外の誰もが迷わずに公共交通を利用することができ、安心して快適に移動できる環境を構築する。
- ・公共交通に関する案内・情報等の充実により、利用者における利便性向上を図るとともに市民等に対する運行情報等の周知・PRを行うことで、より「身近」な公共交通の実現を図る。
- ・交通結節点における拠点機能の向上や待合い環境の改善等により、安心して快適に利用することが出来る交通環境を構築する。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<公共交通における情報発信等の充実>

- ・本市の公共交通全体の一体的な情報発信を行うとともに、転入者（一般・学生等）に対する情報提供及びインターネットやSNS等を活用した情報発信等の実施による、周知・PRの強化を図る。

<交通拠点等における交通環境の改善>

- ・市内外の利用者の窓口となる交通結節点や主要拠点等における、公共交通のわかりやすい案内・標識等の整備やバス情報発信システムの導入等による待合い環境の整備による、交通環境の改善を図る。

<バス停環境の改善>

- ・利用が多いバス停を中心とした上屋・ベンチ等の設置や沿道の施設や建物を活用した待合い環境の整備等による、バス停環境の改善を図る。

数値目標の設定

指標1：案内等の情報発信方法に対する満足度

- 概 要：公共交通の案内・情報発信等の充実により、市民における情報発信方法に対する満足度の向上を目指す。
- 数値目標：21.1%（令和6年度時点） ※H28 現況値：16.2%

指標2：停留所・待合所の快適性に対する満足度

- 概 要：交通環境の見直し・改善により、公共交通を利用しやすい環境を整備し、快適性に対する満足度の向上を目指す。
- 数値目標：18.8%（令和6年度時点） ※H28 現況値：14.5%

(2) 数値目標の設定概要

表 4-3 指標1の概要

項目	概要									
指標	案内等の情報発信方法に対する満足度									
数値目標	<p style="text-align: center;">案内等の情報発信方法に対する満足度 (%)</p> <table border="1"> <caption>案内等の情報発信方法に対する満足度 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>満足 (%)</th> <th>満足ではない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>16.2%</td> <td>83.8%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>21.1%</td> <td>78.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">■ 満足 ■ 満足ではない</p>	項目	満足 (%)	満足ではない (%)	現況値 (H28)	16.2%	83.8%	目標値 (R6)	21.1%	78.9%
項目	満足 (%)	満足ではない (%)								
現況値 (H28)	16.2%	83.8%								
目標値 (R6)	21.1%	78.9%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「案内・表示等の情報発信方法」の設問に対し、「満足・やや満足」と解答した方の割合</p> <p>○数値の設定：H29現況値から3割程度の改善・向上を図る</p>									

表 4-4 指標2の概要

項目	概要									
指標	停留所・待合所の快適性に対する満足度									
数値目標	<p style="text-align: center;">停留所・待合所の快適性に対する満足度 (%)</p> <table border="1"> <caption>停留所・待合所の快適性に対する満足度 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>満足 (%)</th> <th>満足ではない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>14.5%</td> <td>85.5%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>18.8%</td> <td>81.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">■ 満足 ■ 満足ではない</p>	項目	満足 (%)	満足ではない (%)	現況値 (H28)	14.5%	85.5%	目標値 (R6)	18.8%	81.2%
項目	満足 (%)	満足ではない (%)								
現況値 (H28)	14.5%	85.5%								
目標値 (R6)	18.8%	81.2%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「停留所・待合所の快適性」の設問に対し、「満足・やや満足」と解答した方の割合</p> <p>○数値の設定：H29現況値から3割程度の改善・向上を図る</p>									

4-5 基本目標3の概要

(1) 目標の概要と事業の方向性

基本目標3：地域の特徴・特性に応じた交通サービスの提供

目標の概要

- ・新たな転入者や高齢化の進展及び免許返納者の増加など、本市における人口構造及び市民ニーズは大きく変化することが想定され、それらの変化に対応した交通サービスの展開により市民の最低限の「お出かけ」機会を提供する。
- ・人口集積が進む市内東部（盛岡市に接する全地域）と人口減少・少子高齢化が顕著な市内西部（中山間部）等の地域により特性・実態が異なるため、それぞれの需要の総量・性質に合った公共交通体系を構築する。
- ・複数の交通モードが混在する本市において、利用者の利便性を確保するとともに、特性に応じたサービス提供による満足度向上に向けて、サービスの改善に向けた事業者協議・調整を進める。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<地域特性に応じた交通サービスの提供>

- ・市内の地域によって異なる需要総量・性質を踏まえ、地域に適した効果的な交通サービスの展開を図るとともに、その場合においては既存の交通資源を活用した効率的な運行体系の構築を図る。

<交通弱者の外出支援>

- ・高齢者や免許返納者層等に加え、子育て世代（妊婦・未就学時の親等）等の自由な移動が制限される交通弱者に対して、外出機会の創出に向けた支援等を行い、本市で安心して暮らし続けられる生活環境の確保を図る。

<交通サービスの改善>

- ・異なる事業者間で連携した施策展開や、お得・便利な企画乗車券等のサービス企画により、利用者における利便性向上を図るとともに、更なる公共交通の利用促進を図る。

数値目標の設定

指標1：市民における公共交通の利用割合

- 概要 要：地域に適した交通サービスの展開により、市民における公共交通の利用割合について、**コロナ禍における、バス利用者の推移を参考とし、当初目標値から13.9%下方修正した。**

○数値目標：23.1%（令和6年度時点） ※H28 現況値：33.0%

指標2：外出時の公共交通の利用割合

- 概要 要：誰もが気軽に外出できる公共交通の環境を構築することで、外出時の公共交通の利用割合について、**コロナ禍における、バス利用者の推移を参考とし、10.8%下方修正した。**

○数値目標：14.2%（令和6年度時点） ※H28 現況値：20.3%

(2) 数値目標の設定概要

表 4-5 指標 1 の概要

項目	概要									
指標	市民における公共交通の利用割合									
数値目標	<p style="text-align: center;">市民における公共交通の利用割合 (%)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>市民における公共交通の利用割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>利用している (%)</th> <th>利用していない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>33.0%</td> <td>67.0%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>23.1%</td> <td>80.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">■ 利用している ■ 利用していない</p>	項目	利用している (%)	利用していない (%)	現況値 (H28)	33.0%	67.0%	目標値 (R6)	23.1%	80.2%
項目	利用している (%)	利用していない (%)								
現況値 (H28)	33.0%	67.0%								
目標値 (R6)	23.1%	80.2%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「公共交通の利用の有無」の設問に対し、「日常的に利用している・最近になって利用しはじめた」と解答した方の割合</p> <p>○数値の設定：H29計画策定時には現況値から 1 割程度の改善・向上を図ることで設定したが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み下方修正した。</p>									

表 4-6 指標 2 の概要

項目	概要									
指標	外出時の公共交通の利用割合									
数値目標	<p style="text-align: center;">外出時の公共交通の利用割合 (%)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>外出時の公共交通の利用割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>利用している (%)</th> <th>利用していない (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>20.3%</td> <td>79.7%</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>14.2%</td> <td>87.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">■ 利用している ■ 利用していない</p>	項目	利用している (%)	利用していない (%)	現況値 (H28)	20.3%	79.7%	目標値 (R6)	14.2%	87.8%
項目	利用している (%)	利用していない (%)								
現況値 (H28)	20.3%	79.7%								
目標値 (R6)	14.2%	87.8%								
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査</p> <p>○算出方法：上記アンケート調査による「日常の外出」の設問において通院・買い物時に公共交通を利用している方の割合</p> <p>○数値の設定：H29計画策定時には現況値から 1 割程度の改善・向上を図ることで設定したが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑み下方修正した。</p>									

4-6 基本目標4の概要

(1) 目標の概要と事業の方向性

基本目標4：市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

目標の概要

- ・行政・交通事業者だけではなく、地域・市民と協働・連携し、市全体で公共交通について考え、育む体制づくりを行うことで、将来的に持続可能な公共交通体制を構築する。
- ・市民の公共交通に対する意識を醸成するために、公共交通に触れ・目を向ける機会を創出し、公共交通に対する市民の関心を高める取り組みを行う。
- ・本市に関連する商業、観光等の主体と公共交通が協働・連携し、利用者に魅力的なサービスの展開による新たな利用者層の取り込みや利用促進を図るとともに、大学・高校等との連携による公共交通のあり方検討、施策の展開を行い、市全体で公共交通を下支えする仕組みづくりを行う。

目標達成に向けた施策・事業の方向性

<公共交通に対する市民意識の醸成>

- ・公共交通について市民が考える「場」として、地域懇談会や意見交換会、シンポジウム等を開催し、地域における移動の実態・ニーズを把握するとともに、公共交通に対する意識の醸成を図る。

<地域協働による公共交通維持に向けた活動支援>

- ・地域協働で公共交通を支える仕組みづくりに向け、地域が主体的に公共交通に関する取り組みの実施に向けた検討会等の開催や、協議会・委員会等の立ち上げによる実行体制の構築を図る。

<多様な主体と連携した取り組みの展開>

- ・観光や商業等の団体と連携した公共交通のパッケージサービスの展開や、学校と連携した利用促進策の企画・検討・実行等による施策展開を図る。

数値目標の設定

指標1：各主体と連携した交通サービスの実施件数

- 概要 要：様々な主体と連携した交通サービスの実施件数を指標・数値目標に設定し、当該施策・事業の確実な実施を目指す。
- 数値目標：11件（令和6年度時点） ※H28 現況値：0件

指標2：地域と協働した公共交通維持に向けた取り組み件数

- 概要 要：地域と連携した公共交通維持に向けた取り組み件数を指標・数値目標に設定し、当該施策・事業の確実な実施を目指す。
- 数値目標：9件（令和6年度時点） ※H28 現況値：0件

(2) 数値目標の設定概要

表 4-7 指標1の概要

項目	概要						
指標	各主体と連携した交通サービスの実施件数						
数値目標	<p>各主体と連携した交通サービスの実施件数（件）</p> <table border="1"> <caption>各主体と連携した交通サービスの実施件数（件）</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	項目	数値	現況値 (H28)	0	目標値 (R6)	11
項目	数値						
現況値 (H28)	0						
目標値 (R6)	11						
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：施策・事業実施の実績</p> <p>○算出方法：観光・商業・学校・企業等の各主体と連携し、施策展開を図った件数（計画期間5年間の総計）</p> <p>○数値の設定：H29からR4まで9回実績を有しているため、延長期間の2年間で各年度1回の実施を目標とし、11回を目標値とする。</p>						

表 4-8 指標2の概要

項目	概要						
指標	地域と協働した公共交通維持に向けた取り組み件数						
数値目標	<p>地域と協働した公共交通維持に向けた取り組み件数（件）</p> <table border="1"> <caption>地域と協働した公共交通維持に向けた取り組み件数（件）</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況値 (H28)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>目標値 (R6)</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	項目	数値	現況値 (H28)	0	目標値 (R6)	9
項目	数値						
現況値 (H28)	0						
目標値 (R6)	9						
数値目標の出典・算出方法	<p>○出典：施策・事業実施の実績</p> <p>○算出方法：意見交換会・検討会・シンポジウム等の実施や公共交通維持に向けて地域と協働した取り組みの件数</p> <p>○数値の設定：H29からR4まで7回実績を有しているため、延長期間の2年間で各年度1回の実施を目標とし、9回を目標値とする。</p>						

4-7 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 公共交通の維持・確保に向けた基本的な考え方

前身計画の「滝沢村公共交通計画」において示したセーフティネット（健康で文化的な生活を送ることができる最低限度の保障）とシビルミニマム（市民が生活していくのに最低限必要な生活基準）の考えを踏襲し、自由な移動手段を持たない方々が、本市において生活する上で最低限必要となる外出を支援し、安心して暮らし続ける事が出来る生活環境を確保するため、地域の特性・現状等に合わせた公共交通サービスを展開する。

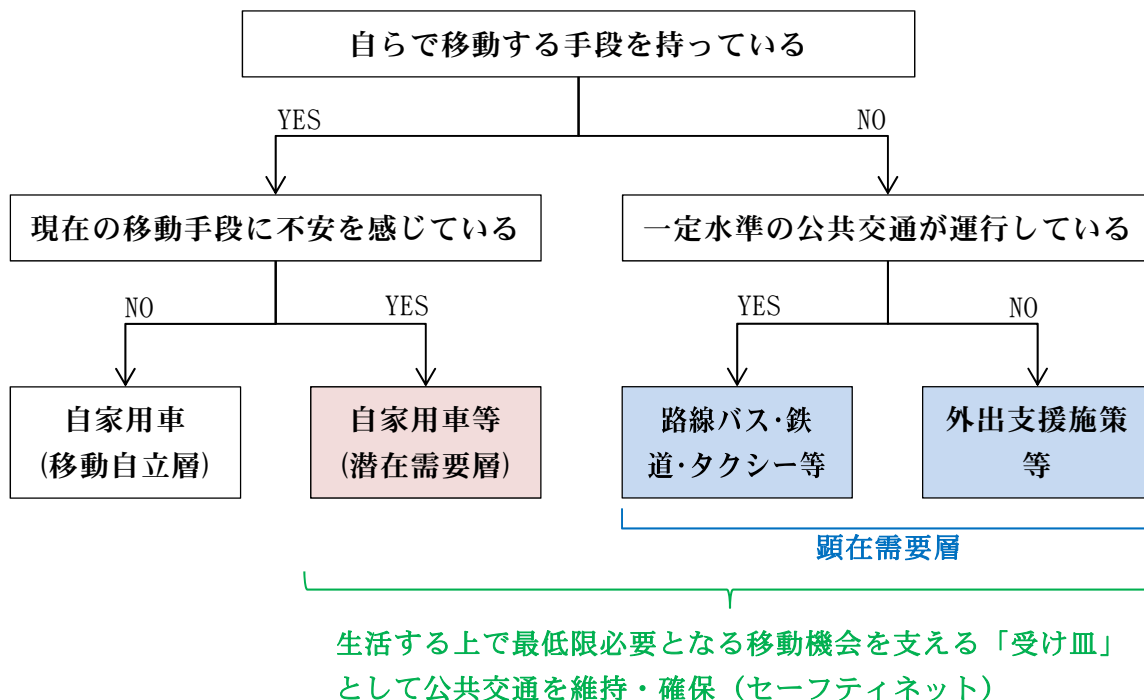


図 4-1 公共交通におけるセーフティネットの考え方

表 4-9 公共交通の配置基準（シビルミニマム）

移動需要の総量	公共交通の利用実態	概要	交通モード
多	多	<ul style="list-style-type: none"> 移動需要が多く、公共交通の利用が多い場合には、大量輸送の交通モード等による対応 運行本数等のサービスにおいても一定の水準を確保 	鉄道・路線バス等の定時定路線運行
多	少	<ul style="list-style-type: none"> 移動需要が多いが、公共交通の利用が少ない場合には、運行体系の見直しや車両の小型化等による対応 利用実態に合わせたサービス水準を確保 	路線バス等の運行（利用実態によりデマンド化や小型車両化）
少	少	<ul style="list-style-type: none"> 移動需要が少なく、公共交通の利用が少ない場合には、既存資源の活用やデマンド運行等による対応 利用実態に合わせたサービス水準を確保 	タクシー等の活用（チケット配布等）やデマンド型交通の運行

(2) 将来イメージの検討の視点

本市の公共交通の目指すべき将来像の実現に向けた、各種施策・事業の展開に伴い地域公共交通ネットワークにおいては再構築が必要となる。

下記に示す4つの考え方を踏まえ、将来的に形成する公共交通ネットワークを検討する。本市の公共交通ネットワークの将来イメージについては次頁に示す。

表 4-10 将来イメージを検討する上での基本的な考え方

<p>1. 広域連携都市圏の一部を担う市として盛岡市を含む隣接市町との連携を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内と盛岡市を繋ぐ鉄道・路線バスを幹線軸として維持・確保 ・他の広域連携都市を形成する市町と本市を繋ぐ路線も同様に維持・確保
<p>2. 移動需要の高い拠点を主要拠点として設定し機能を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝沢市役所周辺、滝沢ふるさと交流館周辺、菓子駅周辺を拠点として設定し機能強化 ・大学付近には盛岡市及び鉄道駅からのアクセス性を維持・確保
<p>3. 中山間地から各主要拠点まで繋ぐ交通手段を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活において最低限の外出機会を確保するため、主要拠点までの交通手段を確保
<p>4. 中心市街地の活性化及びまちづくりとの整合に向け拠点間の連携を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要拠点間のネットワークを形成し、市内における連携の強化及び活性化に寄与

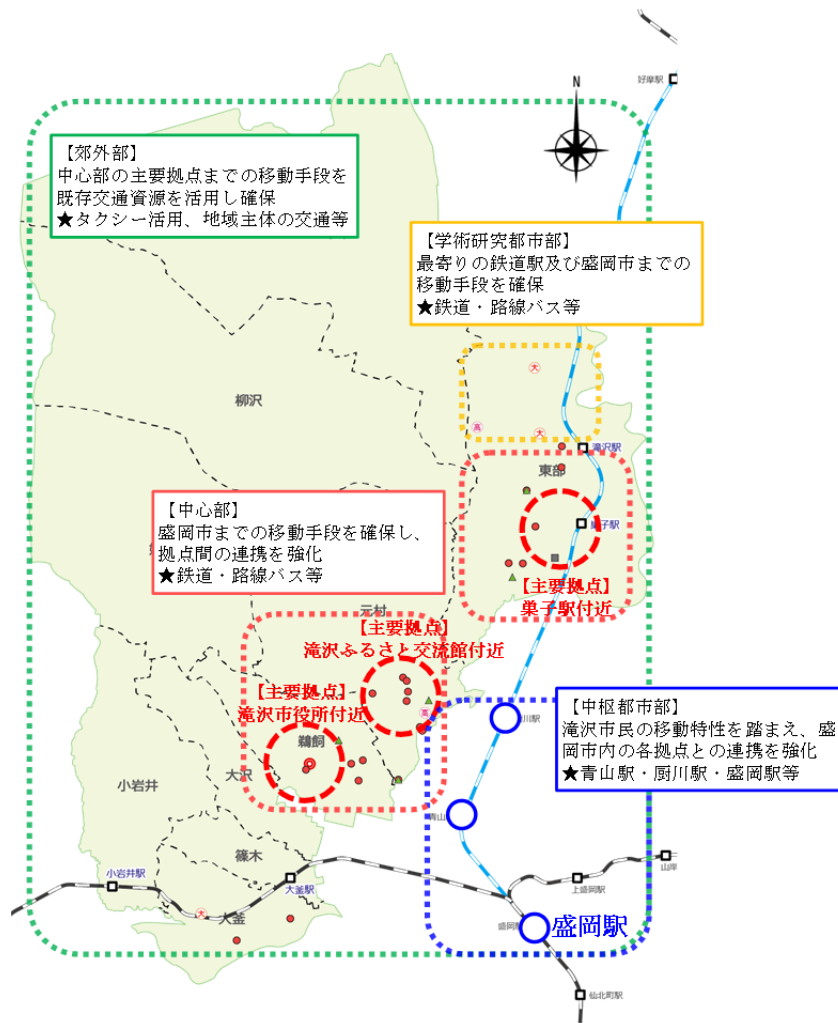


図 4-2 基本的な考え方 (イメージ図)

(3) 公共交通の役割分担

滝沢市における公共交通について、基本的な考え方や将来イメージの検討の視点を踏まえ、それぞれが担うべき役割を明確化する。

なお、下表に示す公共交通の名称及び路線名については、計画策定時点（平成 29 年）を基本としており、本計画の推進により再編・見直しの可能性があるものとし、その際には適宜記載内容について見直しを図る。

表 4-11 公共交通の役割分担

階層	役割・サービスレベル	交通	内容 ※○は運行主体	範囲
広域幹線交通	広域的に都市間を繋ぐ交通として、一定の頻度と運行本数を確保し、高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	○JR 東日本（田沢湖線） ○IGR いわて銀河鉄道	広域
地域間幹線交通	地域間（複数市町村間）を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	○岩手県交通 各路線 ○岩手県北自動車 各路線 ○JR バス東北 各路線	地域間
地域内交通	主に市内の地区間を繋ぐ交通として、日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	路線バス	○岩手県交通 各路線 （滝沢小岩井線 等） ○岩手県北自動車 各路線 （滝沢駅盛岡大学線 等）	主に市内
		福祉バス	○滝沢市 3 路線	
		タクシー	○市内のタクシー事業者 ・既存の一般タクシー事業	—
		その他	○滝沢市 ・患者輸送バス ○その他 ・一般福祉タクシー ・買い物送迎バス ・無料通院バス	—
交通拠点	市内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通結節点	・鉄道駅 （滝沢駅・菓子駅・小岩井駅・大釜駅・青山駅・盛岡駅・厨川駅）	—
		主要拠点	・滝沢市役所・ビッグルーフ滝沢 ・滝沢ふるさと交流館付近 ・岩手県立大学・盛岡大学	—

(4) 滝沢市の公共交通ネットワークの将来イメージ

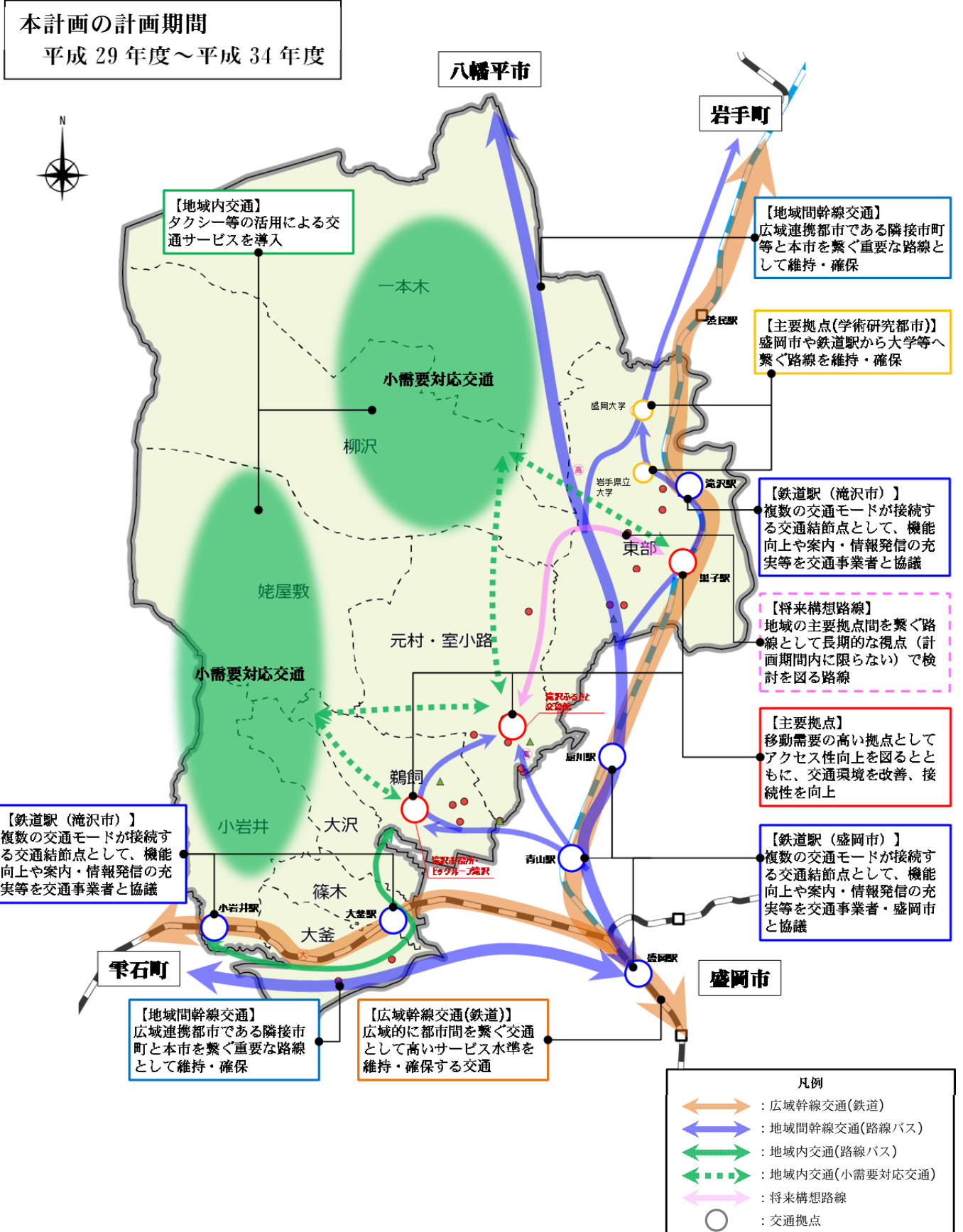


図 4-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

第5章 施策・プロジェクト



第5章 施策・プロジェクト

5-1 施策・プロジェクト体系

本計画の基本方針の実現及び基本目標の達成に向け、各目標に定めた施策の方向性を踏まえ、施策・プロジェクト体系を下図の通り整理した。

<基本方針>

誰もが幸福を実感できる暮らしを支え 住民とともに考え、育む公共交通
 ~将来のまちの姿・あり方を見据え、まちづくりと連携し、「コンパクト+ネットワーク」を実現~

<<基本目標 1>>

新市の「まちづくり」を支える新たな公共交通網の形成

市制移行、観光振興等の事業・施策と連動し、「まちづくり」と「交通」が一体となるとともに、鉄道駅や主要拠点の交通結節機能を強化し、地域特性に合った「コンパクト+ネットワーク」を実現します。

- ◇地域間幹線軸（路線バス）の維持・確保
- ◇地域内連携を見据えたネットワークの形成
- ◇まちづくり・観光と連携した施策展開

<<基本目標 2>>

誰でも・いつでも安心して利用できる交通環境の構築

待ち合い環境の改善や適切な案内・情報等の発信等を含めた環境改善により、市内外の誰もが迷わずに、わかりやすく安心して利用することができる交通環境を目指します。

- ◇公共交通における情報発信等の充実
- ◇交通拠点等における交通環境の改善
- ◇バス停環境の改善

<<基本目標 3>>

地域の特徴・特性に応じた交通サービスの提供

各地域の実態・特性・ニーズを踏まえ、最低限の「お出かけ」機会が提供できる地域の特徴・特性に応じた交通サービスを整備し、誰もが安心して暮らし続けることができる生活環境を構築します。

- ◇地域特性に応じた交通サービスの提供
- ◇交通弱者の外出支援
- ◇交通サービスの改善

<<基本目標 4>>

市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

市民や商業、観光、学校など様々な主体と協働し、公共交通を考え、育て、支える体制・仕組みづくりを行うとともに、各主体が連動した利用促進に取り組み、交通の視点から地域活性化の寄与を目指します。

- ◇公共交通に対する市民意識の醸成
- ◇地域協働による公共交通維持に向けた活動支援
- ◇多様な主体と連携した取り組みの展開

1. 公共交通の利便性向上プロジェクト

施策 1-1: 地域間幹線軸の品質・サービス向上

- ①市内主要拠点と隣接市町を結ぶ路線バスのサービス充実
- ②拠点形成の変化に合わせた経路の見直し

施策 1-2: 市内移動における利便性向上

- ①市内主要拠点を結ぶ地域内交通ネットワークの検討
- ②小さな交通需要に対応した交通サービスの検討

2. 公共交通の認知度向上プロジェクト

施策 2-1: 情報発信による認知度向上

- ①公共交通の案内・情報発信ツールの作成
- ②スマートフォン等を活用した情報発信

施策 2-2: イベント実施等による認知度向上

- ①児童・生徒等を対象とした乗り方教室等の開催
- ②パッケージサービス・企画乗車券等の連携サービスの実施

3. 公共交通の環境改善プロジェクト

施策 3-1: 交通拠点整備による利便性向上

- ①主要拠点の交通環境の強化・待ち合い環境の改善
- ②多言語化・カラーリング等のわかりやすい案内・標識へ改善

施策 3-2: 利用しやすい交通体系の構築

- ①交通弱者に対する交通施策の展開
- ②乗り換え・乗り継ぎがしやすい運行ダイヤへ改善

4. 多様な主体と連携・協働プロジェクト

施策 4-1: 市民の公共交通に対する意識醸成

- ①地域の公共交通を考える意見交換会等の開催
- ②地域主体の公共交通維持に向けた取り組みの検討

施策 4-2: 協働・連携による体制づくり

- ①大学と連携した公共交通施策の展開
- ②モビリティマネジメントの推進
- ③交通事業者のドライバー確保に向けた取り組みの実施

5-2 公共交通の利便性向上プロジェクト

本プロジェクトの概要について、下表に示すとおりであり、各施策の実施内容については次頁より示す。

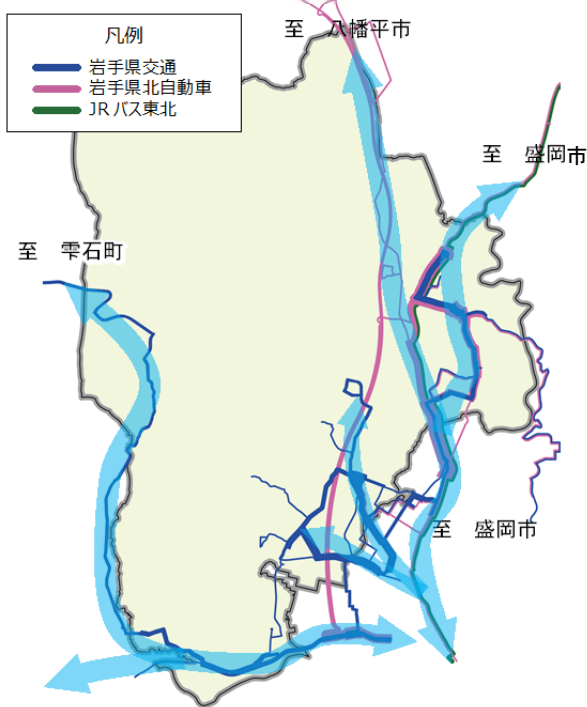
表 5-1 プロジェクトの概要

公共交通の利便性向上プロジェクト	
<ul style="list-style-type: none">・本市においては、通勤・通学や買い物、通院等の日常の生活を送る上で、盛岡市への移動需要が高くなっており、その特性に合わせ路線バスのネットワークが形成されている現状となっている。・本プロジェクトでは、盛岡市を含む隣接市町との協議・調整を踏まえ、利用者の多様なニーズに対応した交通サービスの維持・確保を図るとともに、本市における将来的なまちの姿を見据えた公共交通ネットワークを構築する。	
施策 1-1：地域間幹線軸の品質・サービス向上	
<ul style="list-style-type: none">・本市の各地域から隣接市町へ運行する路線を地域間幹線軸として位置づけて、交通サービスの維持・確保を図る。・公共交通ネットワークの更なるサービス強化に向けて、市内を主に運行する岩手県交通及び岩手県北自動車の2社における重複路線について、効率的かつ利便性の良い運行方法を検討する。・新たな誘客施設等の立地や新興地域等への転入による人口分布変化等の利用ニーズの変化に合わせた経路の見直し等について交通事業者と協議する。	
<ul style="list-style-type: none">① 市内主要拠点と隣接市町を結ぶ路線バスのサービス充実② 拠点形成の変化に合わせた経路の見直し	
施策 1-2：市内移動における利便性向上	
<ul style="list-style-type: none">・将来的なまちの姿を見据え、市内の主要拠点間における連携強化を図るため、地域内における新たな公共交通ネットワークを検討し、市役所周辺を中心としたコンパクト+ネットワークを構築する。・人口が広くに分布し、小さな移動需要が分散する中山間地域においては、既存の交通資源を活用した効率的な交通サービスの導入を検討し、各地域における移動手段を確保する。	
<ul style="list-style-type: none">① 市内主要拠点を結ぶ地域内交通ネットワークの検討② 小さな交通需要に対応した交通サービスの検討	

施策 1-1：地域間幹線軸の品質・サービス向上

①市内主要拠点と隣接市町を結ぶ路線バスのサービス充実

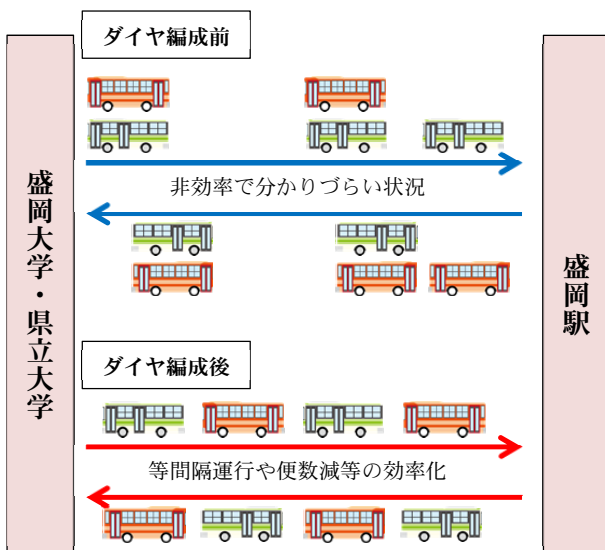
概要	<ul style="list-style-type: none"> 本市と盛岡市を含む隣接市町を結ぶ路線バス系統について、地域間幹線軸として位置づけ、一定のサービス水準の維持・確保を図る。 地域間幹線軸のサービス向上に向けて、主要な2事業者（岩手県交通・岩手県北自動車）間が連携・調整したダイヤ編成について検討する。 							
実施主体	滝沢市、岩手県交通、岩手県北自動車、JRバス東北							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	事業者協議 路線網見直し・事業者間の連携・調整							



▲本市における地域間幹線軸

▼事業者別幹線軸路線

事業者	路線名
岩手県交通	青山町線、南青山町線、盛岡北高線、青山松園線、イオンモール盛岡線、あすみ野箱清水線、みたけ箱清水線、松園北高線、みたけ西線、青山天神線、滝沢県立中央病院線、滝沢長橋台団地線、雫石線、繫線、鶯宿線、巣子箱清水線、厨川中央線、松園盛岡大学線
岩手県北自動車	沼宮内線、盛岡大学線、県立大学線、巣子県立大学線、はんのき県立大学線、滝沢駅線、松園県立大学線、八幡平線、東八幡平線、平館東八幡平線、平館線、大更線
JRバス東北	平庭高原線（白樺号）



▲新ダイヤ編成のイメージ図

▼事業者間協議によるメリット・デメリット

事業者	路線名
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間で運行間隔の調整がされ、わかりやすいダイヤ編成が可能 間隔調整により利便性が向上する一方、不要な便数を減少させ、効率化が図られる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 資源の活用、経営面での調整等、事業者間での綿密な調整が必要であり、協議の長期化等が懸念

施策 1-1：地域間幹線軸の品質・サービス向上

②拠点形成の変化に合わせた経路の見直し

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ビッグループ滝沢の立地による滝沢市役所周辺における中心市街地としての機能向上や、今後新たな宅地造成等による人口分布の変化等を踏まえつつ、移動ニーズの変化に合わせて路線バスの運行経路の見直しを図る。 ・路線バスの目的地表示について、わかりやすい標記やピクトグラム等を活用した見やすさの改善を進めるとともに、路線バスの運行経路の再編・見直しにより運行経路のわかりやすさ改善を図る。 							
	実施主体	滝沢市、岩手県交通、岩手県北自動車、JRバス東北						
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	H30.7ビッグループ滝沢乗入開始 バス停・ベンチ等周辺環境の整備				中心拠点整備に合わせたバス路線の検討			



▲運行経路の見直しイメージ（市役所付近への経路の例）



バスの正面と側面にある電光掲示板に経由地・目的地をわかりやすく表示



▲現在の滝沢市役所行きのバス

施策 1-2：市内移動における利便性向上

①市内主要拠点を結ぶ地域内交通ネットワークの検討

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な拠点間を繋ぎ、市内における移動の利便性向上に向け、青山駅や厨川駅等での乗り継ぎ性を改善し、高頻度で運行する現行の路線バスを活用したネットワーク形成を図る。 ・ 青山駅・厨川駅は盛岡市に位置するが、滝沢市民の移動特性を考慮した際に重要な拠点となるため、当拠点における環境整備・機能向上について、交通事業者や盛岡市と協議を行う。 							
	実施主体	滝沢市、交通事業者						
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	改善に向けた盛岡市・交通事業者との協議 路線バスの見直し							



- ・ 東部地域から運行する路線バスを青山駅や厨川駅へ効率的に接続する運行について、交通事業者と協議・調整を図る
- ・ また、青山駅・厨川駅における乗り入れ及び乗り継ぎ等の接続環境の整備について、盛岡市と協議・調整を図る

現行路線を活用し、青山駅や厨川駅での乗り継ぎにより、東部地域と市役所付近の移動手段を確保

▲市役所付近への利便性向上のイメージ



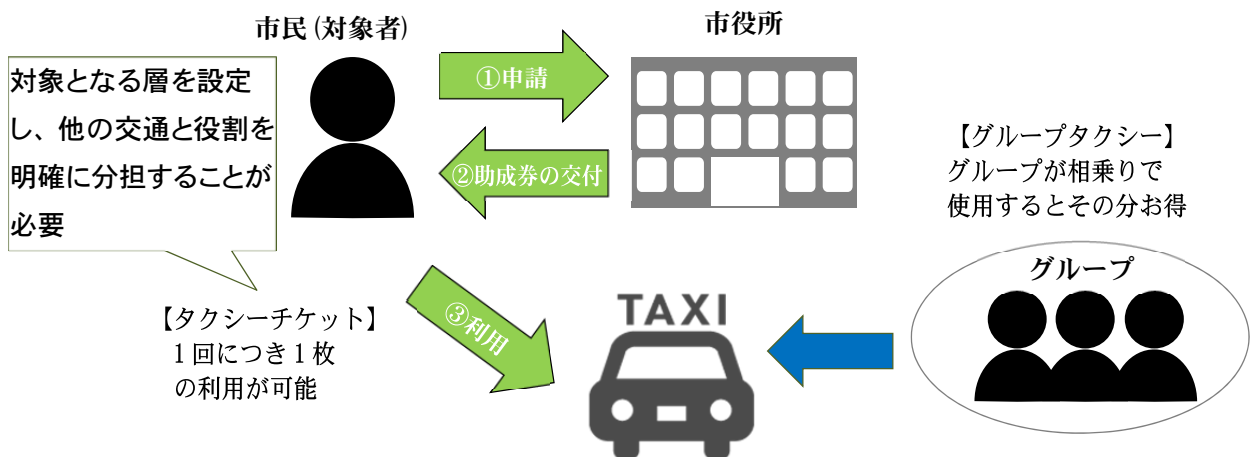
▲東部地区から市役所への乗り継ぎによるアクセスのイメージ

施策 1-2：市内移動における利便性向上

②小さな交通需要に対応した交通サービスの検討

概要	<ul style="list-style-type: none"> 主に中山間地の小集落が分散し、小さな交通需要が広い地域に分散する地域において、非効率な運行体系となっている福祉バス等の交通サービスに見直しをかけ、誰でも安心して外出できる環境を確保するため、既存の交通資源を活用し、効率的な交通サービスの導入を検討する。 							
実施主体	滝沢市、交通事業者							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
				導入に向けた検討 事業者協議		実証実験 見直し・改善		本格導入の検討

- バス停まで遠く、歩くことが困難な高齢者等が気軽に外出できる機会を創出するために、既存の交通資源であるタクシーの活用を検討
- 規定料金で一定の場所まで移動することが出来るタクシーチケットの配布やグループでの相乗りによりお得に利用できる仕組みづくり、デマンド型交通の運行などの様々な施策から各地域に適したやり方を検討し展開する



▲タクシーチケット・グループタクシーの導入イメージ

▼デマンド型交通の導入パターン

名称	概要
【パターン1】 定時定路線型	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートを決めて運行し、停留所で乗降 運行時間帯も設定されており利用者がいない場合は運休 通常の路線バスとほぼ同様の運行形態で予約が必要な方式
【パターン2】 区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートを決めずエリアを運行し、乗降ポイントと目的地の連絡が必要 ドア to ドアのサービスのため、サービスレベルは高い 対象エリアが限定されるため、乗り継ぎが必要
【パターン3】 迂回運行型	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートの一部が予約専用ルートで、予約を受けた場合に限り、デマンドルートを経由 迂回運行が発生するため、待ち時間・所要時間が変化 定時定路線型に比べ、サービスレベルは高い

5-3 公共交通の認知度向上プロジェクト

本プロジェクトの概要について、下表に示すとおりであり、各施策の実施内容については次頁より示す。

表 5-2 プロジェクトの概要

公共交通の認知度向上プロジェクト	
<ul style="list-style-type: none">・公共交通の利用促進に向けては日常的な移動時において公共交通が選択肢の一つとして「入る」ことが重要であり、そのために情報提供や案内等の充実により、周知・PRが必要となる。・本プロジェクトでは、様々な方法・取り組みにより案内・情報の発信を行い、新たな利用者獲得を図るとともに、現状の利用者にとってもわかりやすく・利用しやすい環境に改善し、利便性の向上及び更なる利用の促進を図るものである。	
施策 2-1：情報発信による認知度向上	
<ul style="list-style-type: none">・公共交通に関する情報として公共交通マップや時刻表・運賃表等のツールによる発信や、大学生や転入者等に向けた公共交通の情報冊子等のツール提供による周知・PRを図る。・市広報等を活用した公共交通に関する情報提供により、公共交通に対する市民の意識の醸成を図る。・スマートフォン等を活用したSNS※3等によるリアルタイムな情報の発信やインターネット上での案内・情報の充実による、情報取得の簡略化や現状利用者の利便性向上を図る。	
<ul style="list-style-type: none">① 公共交通の案内・情報発信ツールの作成② スマートフォン等を活用した情報発信	
施策 2-2：イベント実施等による認知度向上	
<ul style="list-style-type: none">・今後、公共交通の利用が見込まれる層（小中学生等）を対象としたバスの乗り方教室等を実施することで、公共交通に触れ合う機会を創出し、新たな利用者の取り込みを図る。・観光や商業等と連携し、利用者に魅力となるパッケージサービスや企画乗車券等を導入し、新たな利用者の取り込みを図る。	
<ul style="list-style-type: none">① 児童・生徒等を対象とした乗り方教室等の開催② パッケージサービス・企画乗車券等の連携サービスの実施	

※3 SNSとは、コミュニティ型のWEBサイト及びネットサービス（Twitter等）のこと

施策 2-1：情報発信による認知度向上

①公共交通の案内・情報発信ツールの作成

概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に向けて、各利用者層を対象とした公共交通の案内ツールを作成するとともに既存の公共交通マップの更新を随時行う。 市広報に掲載したコラム等を継続的に実施するとともに、回覧等による公共交通の案内掲載・情報発信を行う。 							
	実施主体 滝沢市、交通事業者							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	ツールの企画・作成			ツールの設置・配布・展開				
R1 公共交通マップの作成・配布開始								



▲本市の公共交通マップ

▼案内ツールの導入イメージ

項目	内容
実施の狙い	公共交通の運行情報・案内等を配布
主要なターゲット	大学の新生、転入者、高齢者 等
発信する案内・情報	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップ 公共交通の利用ガイド 公共交通を利用した学校、病院までの行き方案内 等 ※紙媒体ツールを想定



「広報たきざわ」に掲載したコラム等の継続的な実施



▲市広報において掲載したコラム

▼回覧等による案内・情報発信

項目	内容
実施の狙い	回覧等を日常的に見る機会がある層に対し、公共交通に関する案内や情報等を発信
主要なターゲット	高齢者、主婦(夫)等
発信する案内・情報	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップ 時刻表、運賃表 企画乗車券等の情報 割引制度等の案内 等

施策 2-1：情報発信による認知度向上

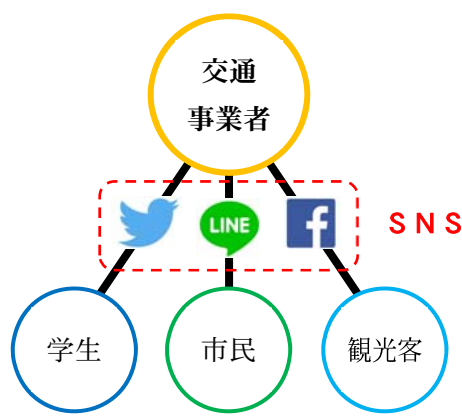
②スマートフォン等を活用した情報発信

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ SNS等を活用したリアルタイムの情報発信サービス等の検討やQRコード・バス運行情報システム等の活用を含めた情報発信の検討を行う。 ・ 市の情報掲載アプリ「滝沢ナビ」を活用し、公共交通に関する案内・情報の発信を行う。 							
	実施主体							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	H30.6より滝沢市情報掲載アプリ『滝沢ナビへ公共交通マップを掲載』 他のSNSの活用を検討							

・ SNS等を活用し、不特定多数の利用者に対し情報を発信・拡散
 ・ 運行・運休情報等のリアルタイムの情報発信・提供が可能

岩手県北自動車ではツイッターを活用し、運行情報や臨時バスの運行等の案内を発信

QRコード等を用いたサイトへの誘導等により情報取得の簡略化等を検討



▲ SNSの活用イメージ

▲ 岩手県北自動車の実施事例



・ 主にスマートフォンを活用する若年層を対象とし、アプリを活用した情報発信を展開
 ・ 鉄道や路線バスの運行時刻表、公共交通マップの電子版、運賃表、利用ガイド等の様々な情報の掲載を検討
 ・ アプリ自体の普及に向けて、公共交通マップや利用促進ツールにアプリ取得QRコードの記載を行い、ミックスメディアによる活用を図る

▲ 滝沢ナビの活用

施策 2-2：イベント実施等による認知度向上

①児童・生徒等を対象とした乗り方教室等の開催

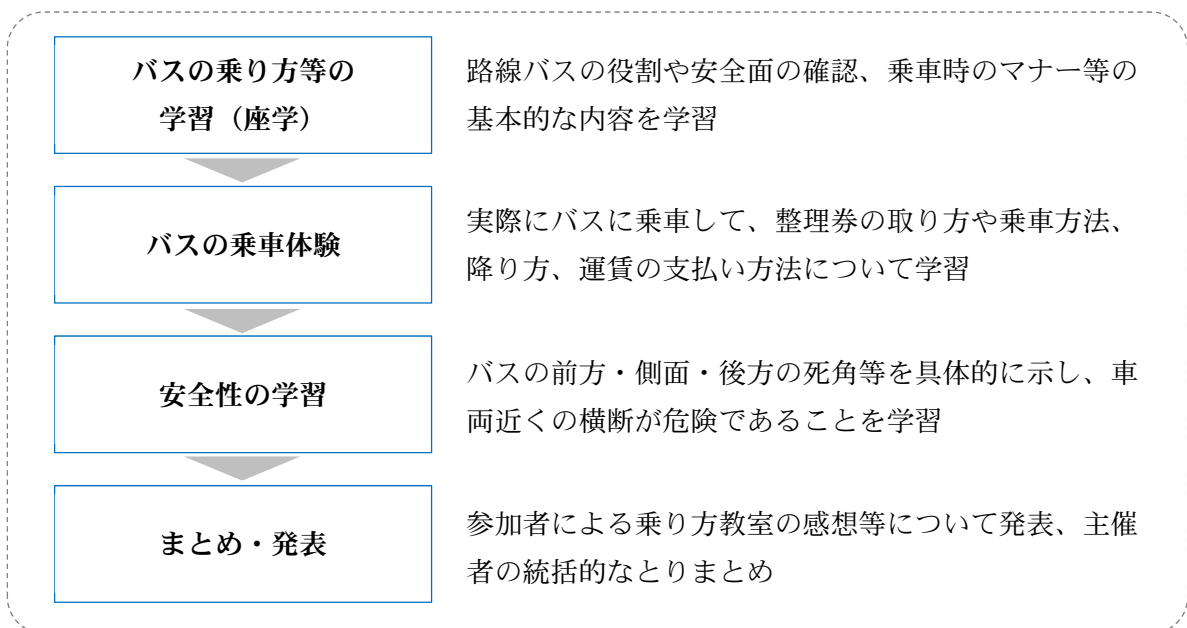
概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の認知度向上や潜在的なニーズ層における利用への転換を目的とし、バスの乗り方教室を実施する。 乗り方教室の実施対象は市内の小学生等の次期利用者層をメインに開催する。 							
	実施主体 滝沢市、交通事業者							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	事業者協議 → 定期的な乗り方教室の開催・開催方法の検討・改善 H30.8 第1回たぎざわバスまつりの開催							

▼バスの乗り方教室の実施イメージ

項目	内容
実施の狙い	潜在的なニーズ層を対象に、バスの乗り方の体験やイベント等を実施し、新規利用への転換や公共交通に対する意識の醸成を図る
対象	<ul style="list-style-type: none"> 市内の小・中学生 その他市民等



盛岡市ではバスの日まつりのイベントの一つとしてバスの乗り方教室を開催



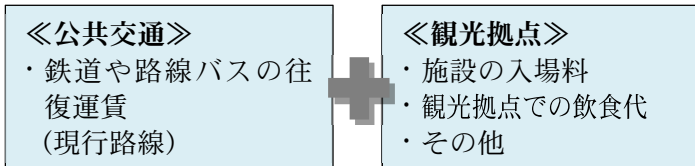
▲乗り方教室のプログラムイメージ

施策 2-2：イベント実施等による認知度向上

②パッケージサービス・企画乗車券等の連携サービスの実施

概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通と観光・商業等がタイアップし、利用者に魅力的で、滝沢市ならではの商品等を企画し、新たな利用者層の獲得を図る。 観光等と連携したバスパック等の商品や商業と連携した企画乗車券等、各主体と連携した取り組みを展開する。 							
実施主体	滝沢市、関係機関（観光・商業）、交通事業者							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6

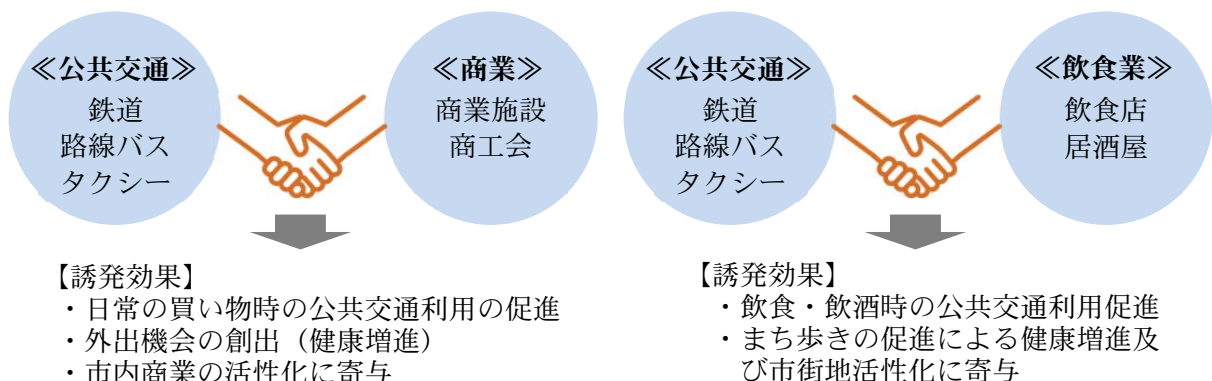
- 公共交通の往復の運賃と観光拠点等での入場料・飲食代・その他を全てパックにした企画商品
- 割引等を加え、通常通り利用するよりお得になるなど、利用者に魅力となるサービス付加により、利用を促進
- 基本的には既存路線を活用し、現行サービスの利用促進及び利用拡大を図る
- 本市単独での実施に留まらず、隣接市町と連携した取り組みを検討



たきざわキッチンや岩手山等と公共交通を組み合わせた企画など、公共交通と連携した取り組みを検討

▲観光パッケージ企画のイメージ

- 公共交通と商工会や商業施設、飲食店等が連携し、買い物代金や飲食代、利用運賃等の割引等を実施
- 公共交通の利用促進を図るとともに、まち歩きによる市街地活性化、商業活性化等の相乗効果の発現を図る
- 本市の特性を踏まえ、盛岡市等の隣接市町と連携した施策展開を検討



▲商業等との連携イメージ

5-4 公共交通の環境改善プロジェクト

本プロジェクトの概要について、下表に示すとおりであり、各施策の実施内容については次頁より示す。

表 5-3 プロジェクトの概要

公共交通の環境改善プロジェクト

- ・市制移行に伴い、人口動態の変化、道路整備・土地利用の変化など、新たなまちが形成される。新たなまちの形成に合わせ、鉄道・路線バス・タクシーなどの地域公共交通ネットワークの再編を行うため、「交通」と「まちづくり」が一体となった施策展開を行う必要がある。
- ・本プロジェクトは、「交通」と「まち」を繋ぐ、駅・主要な拠点づくりに合わせ、公共交通サービスが利用しやすく・わかりやすい環境づくりを推進するための取り組みとして位置づける。

施策 3-1：交通拠点整備による利便性向上

- ・本市は JR・IGR の鉄道軸を有しており、鉄道利用のための乗り換え・乗り継ぎを行う市民・大学生等が多数利用している。また、滝沢市役所前のビッグルーフ滝沢の開業に伴い、市としての拠点が形成され、人の動きが変化することが想定される。
- ・本施策では、JR・IGR の各鉄道駅、ビッグルーフ滝沢、滝沢ふるさと交流館を市の重要な拠点として位置づけ、乗り継ぎしやすい案内、パークアンドライドなどが可能な駐車場等、ターミナル・交通拠点整備を推進する。

- ① 主要拠点の交通環境の強化・待合い環境の改善
- ② 多言語化・カラーリング等のわかりやすい案内・標識へ改善

施策 3-2：利用しやすい交通体系の構築

- ・市民の誰もが安心して外出でき、移動できる環境の構築のため、自由な移動が制限された交通弱者を対象とした支援等を実施する。
- ・複数の交通モードが存在し、鉄道と路線バスの乗り換え・乗り継ぎが多い本市において、利用者の利便性向上及び利用率の向上に向けて、鉄道と路線バスのダイヤ調整による環境改善を図る。

- ① 交通弱者に対する交通施策の展開
- ② 乗り換え・乗り継ぎがしやすい運行ダイヤへ改善

施策 3-1：交通拠点整備による利便性向上

①主要拠点の交通環境の強化・待合い環境の改善

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要拠点における機能向上のため、待合い環境の改善や簡易的なバス運行情報システムの設置を検討する。 ・ 鉄道駅における待合い環境が不十分もしくは未整備な箇所において、快適な待合い環境の構築やパークアンドライドの推進を図る。 							
	実施主体	滝沢市、交通事業者（鉄道・バス）						
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	拠点整備の検討 R1市役所前バスシェルター整備、R2 サイクルアンドバスライド整備、サイネージ整備				拠点整備			

- ・ 滝沢市役所のロビーやビッグルーフ滝沢のふれあい広場等を活用し、屋内で安心してバスを待つことが出来る交通環境の確保を図る
- ・ バス運行情報システムの情報発信等を検討し、バスの到着まで屋内で待つことができ、悪天候時や冬季においても、安心して快適な環境でバスを待つことが出来る環境を確保する



待合所にバスの発車時刻などの案内を知らせるモニター等の設置



▲待合環境における環境整備のイメージ

資料：東鉄観光

- ・ 市内の鉄道駅において、安心して鉄道やバスを待つことが出来る環境の整備に向け、バスの安全な乗り入れ環境や快適な待合い環境の整備等、現状で未整備・不十分な拠点を優先的に改善・整備を行う
- ・ 公共交通の利用促進や自然環境等への配慮を踏まえ、パークアンドライド※4等の推進により、自家用車から公共交通の利用転換を推進する

※4 パークアンドライドとは最寄り駅まで自動車を用い、駅付近の駐車場に駐車し、そこから鉄道や路線バス等の公共交通を利用する方法
 定時性が確保されるとともに、環境にやさしい手法として推進される



▲パークアンドライドの実施イメージ

資料：とさでん交通株

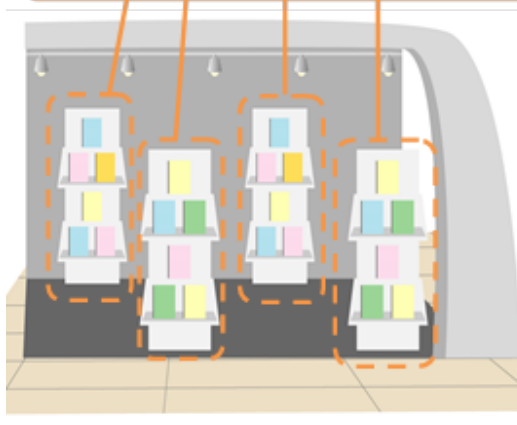
施策 3-1：交通拠点整備による利便性向上

②多言語化・カラーリング等のわかりやすい案内・標識へ改善

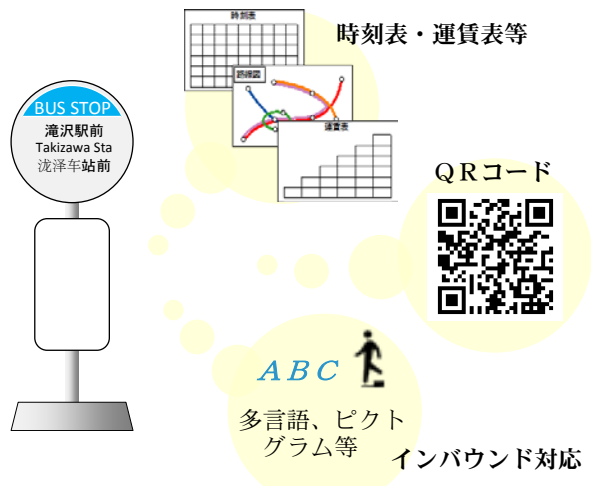
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外及び外国からの来訪者等が、誰でもわかりやすく、利用しやすい交通環境の構築に向け、鉄道駅を中心としたバス停において、多言語化を含めた案内・情報発信の強化を図るとともに、統一的なカラーリングによるわかりやすさの改善を図る。 ・滝沢市民及び本市来訪者の移動特性を踏まえ、本施策は盛岡駅等での展開が有効であることから、実施に際しては盛岡市と協議・調整を図る。 							
	実施主体 滝沢市、交通事業者（鉄道・バス）							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	わかりやすい案内・標識の整備・改善 H30バス方向幕の改善、滝沢・巢子・青山駅へ乗り継ぎ案内表示を掲示、R1バス停名の統一、駅名標の掲示							

- ・鉄道駅等の主要な拠点において、公共交通マップや時刻表等のツールの設置やバス停における案内・情報発信の充実を図り、わかりやすく・利用しやすい交通環境の構築を図る

バスマップや時刻表などの情報ツールを配布提供



▲鉄道駅等での情報ツールの設置イメージ



▲バス停における情報発信イメージ

- ・鉄道駅等の複数の路線バスが乗り入れる交通結節拠点において、わかりやすい案内・標識へ改善
- ・乗り場案内、標識、バス停等が全て統一的なデザイン及びカラーリングを施し、見た目だけで乗り場がわかる交通環境等の整備を検討



▲統一的なカラーリングの実施イメージ

施策 3-2：利用しやすい交通体系の構築

①交通弱者に対する交通施策の展開

概要	<ul style="list-style-type: none"> 市民の誰もが安心して外出することが出来るよう、高齢者や免許返納者、妊娠している方等の自由な移動が制限された交通弱者を対象とした公共交通における助成・割引等の支援を検討する。 							
実施主体	滝沢市、交通事業者（鉄道・バス）							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6

- 自由な移動手段を持たず、既存の施策等の対象とならない方々の支援措置として本施策を展開
- 現在、市で実施する高齢者や障害者等を対象とした移動支援サービスや、本計画の施策 1-2「市内移動における利便性向上」によるサービスの対象となっておらず、自由な移動手段を持たない方の救済支援として実施

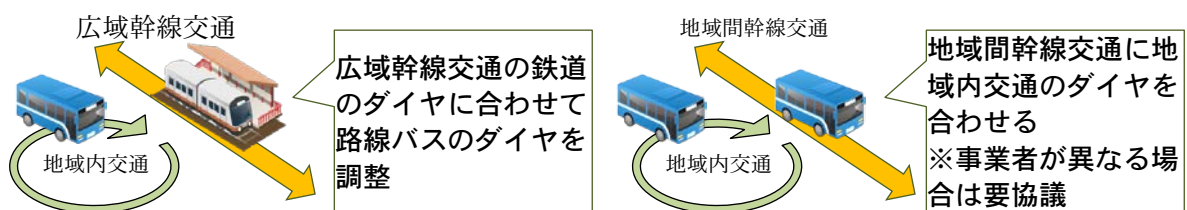
▼交通弱者に対する交通施策の展開イメージ

項目	概要
目的	市内において、自由な移動が制限された方への措置として最低限の外出機会を確保する
対象の例	高齢者、免許返納者、妊娠している方、乳幼児の親、その他
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バスの割引制度 現行サービスの要件緩和 現行サービスの助成制度 等

②乗り換え・乗り継ぎがしやすい運行ダイヤへ改善

概要	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と路線バスの接続性改善に向け、鉄道ダイヤに合わせた路線バスのダイヤ編成や路線バス同士の接続時間を考慮したダイヤ改善を検討。 見直しの対象として特に公共交通の利用が多い、朝夕の通勤・通学時間帯を中心とし、交通事業者との協議・調整を行う。 							
実施主体	滝沢市、岩手県交通、岩手県北自動車、JRバス東北							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6

- 交通機関同士の接続性を考慮したダイヤ編成を実施
- 路線バスのダイヤ調整は、地域内を運行する路線バスと、地域間を結ぶ鉄道や路線バスの接続を考慮し、乗り換え・乗り継ぎ時間の短縮化を図り、利用者の利便性向上による、公共交通の利用拡大を図る



▲交通機関同士のダイヤ調整のイメージ

5-5 多様な主体と連携・協働プロジェクト

本プロジェクトの概要について、下表に示すとおりであり、各施策の実施内容については次頁より示す。

表 5-4 プロジェクトの概要

多様な主体と連携・協働プロジェクト

- ・本市は、「住民自治日本一」を目標としており、公共交通の運営・企画についても将来的に地域主体での取り組みを目指し「地域の足は地域で守る」活動に繋げる。
- ・本プロジェクトは、地域の公共交通の問題点・課題の共有、意見交換等による「市民意識の醸成」を図り、市民や大学生等、地域に係わる方々と「協働・連携」を目指す取り組みの1つとして位置づける。

施策 4-1：市民の公共交通に対する意識醸成

- ・将来的に地域と協働し、公共交通を維持・確保するためには、「市民意識の醸成」、「地域の担い手の育成」などが必要である。
- ・本施策では、各施策の実施状況・効果検証を通して、問題点・課題について地域市民等と意見交換を行い、「公共交通まちづくり」を推進するものである。

- ① 地域の公共交通を考える意見交換会等の開催
- ② 地域主体の公共交通維持に向けた取り組みの検討


施策 4-2：協働・連携による体制づくり

- ・将来的に持続可能な地域公共交通を維持・確保するためには、行政支援・交通事業者だけではなく、市民・企業・学校等、多種多様な関係機関と協働・連携し、市全体が一体となった取り組みが求められる。
- ・また、交通事業者における人材不足など、喫緊の課題に対しても一体的な取り組みの実施による早期の解決が必要である。
- ・本プロジェクトは、多種多様な主体と、協働・連携を図るための支援・補助を行うものと位置づける。

- ① 大学と連携した公共交通施策の展開
- ② モビリティマネジメントの推進
- ③ 交通事業者のドライバー確保に向けた取り組みの実施

施策 4-1：市民の公共交通に対する意識醸成

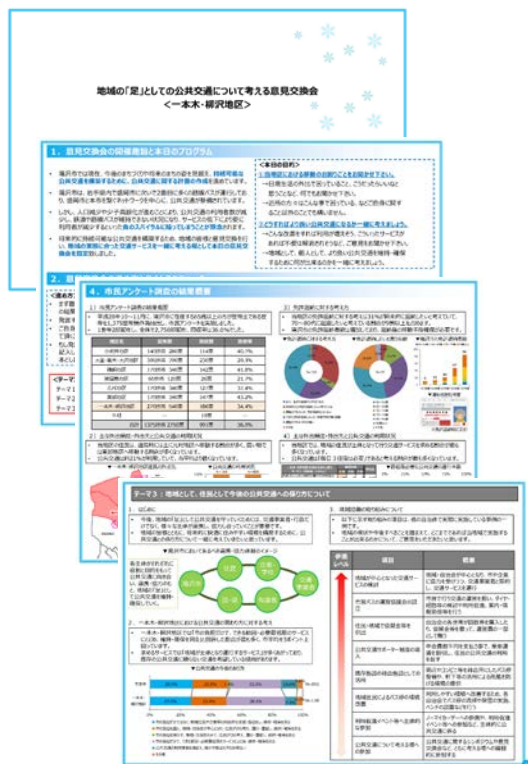
①地域の公共交通を考える意見交換会等の開催

概要	<ul style="list-style-type: none"> 市民の公共交通に対する意識醸成を図るとともに、地域における公共交通における課題の共有や解決策を検討する意見交換会等を開催する。 一過性のものとならないよう、定期的な実施する体制を整え、着実な意識醸成を図るとともに、意見・意向を把握する仕組みづくりを確立する。 							
	実施主体							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	 定期的な開催							

▼意見交換会の開催イメージ

項目	概要
目的	各地域における公共交通の利用実態や意見・意向等を把握するとともに、公共交通について一緒に考え、市民における意識醸成を図る
対象	各地域の自治会 等
内容	全体で1時間～1時間半程度のプログラムを設定 [協議内容] A. 公共交通の利用状況や問題・課題点について B. 改善に向けた意見・アイデアについて C. 地域と協働した取り組み・関わり方について

▼意見交換会に用いた資料



The materials include a title page for the exchange meeting, a detailed program flowchart, a table of survey results for the 'Local Foot' survey, and a flowchart illustrating the exchange process and its goals.



▲H 28 年度地域懇談会の実施状況
(一本木・柳沢地区：H 29.2.21)

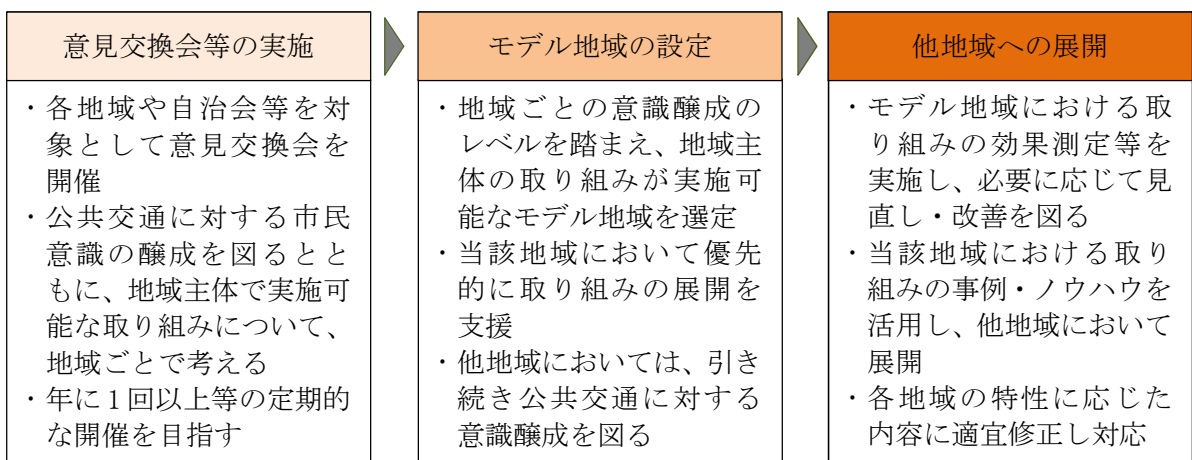


▲H 28 年度地域懇談会の実施状況
(東部地区：H 29.2.22)

施策 4-1：市民の公共交通に対する意識醸成

②地域主体の公共交通維持に向けた取り組みの検討

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域主体の公共交通の維持・確保に向けた意見交換会等の実施により、意識醸成がなされた場合、地域・自治会等において実施可能な取り組みを検討する会議・集会を開催する。 ・ モデル地域として先行実施する地域を設定し、その後の多角的な展開を図る。 								
実施主体	滝沢市、市民								
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
			モデル地域の設定 取り組み内容の検討			モデル地域における 取り組みの展開			



▼地域と協働した取り組みのイメージ

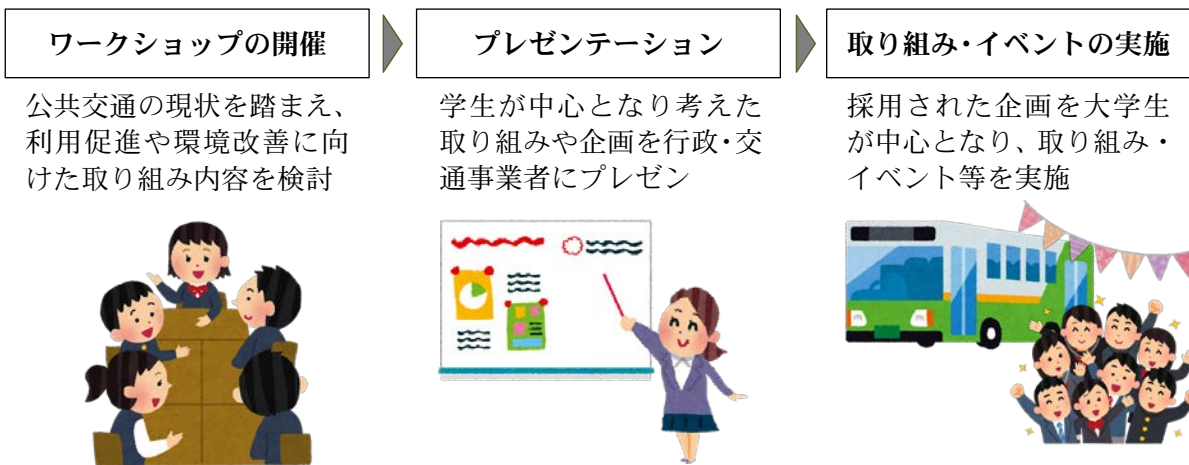
参画レベル	項目	概要
	地域が主体となった交通サービスの検討	地域・自治会が中心となり、市や企業の協力のもと、交通事業者へ委託しサービスを展開
	公共交通の利用促進協議会の立ち上げ	公共交通の利用促進に向けた協議会を立ち上げ、施策・事業等を検討・実施
	公共交通サポーター制度の導入	自治会や各世帯が年会費等を支払い、乗車運賃を割引し、公共交通利用を促進
	地域市民によるバス停の環境改善	各自治会等でバス停の清掃や除雪、商店や民家等を活用したベンチの設置などのボランティア活動を実施
	利用促進イベント等へ主体的な参加	利用促進イベントへの参加や運営側としての参画など、主体的に関わる
	公共交通の改善に向けた意見交換会・検討会等へ参加	公共交通に関するお困りごとを利用者の立場から意見・要望として述べる

施策 4-2：協働・連携による体制づくり

①大学と連携した公共交通施策の展開

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に立地する大学（岩手県立大学・盛岡大学）と連携し、大学生とのワークショップを開催し、公共交通利用促進に向けた取り組みを検討。 ・大学生が自ら利用促進の取り組み・イベント等を企画・プレゼンし、採用された企画を行政・事業者と連携し実施する。 								
実施主体	滝沢市、交通事業者、市内大学								
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
	連携事業の企画		試行事業の実施と効果検証			事業として継続実施			
	R1より 岩手県立大学生による新たな公共交通施策の立案を開始・継続								

- ・行政・交通事業者主体の取り組みでは無く、地域とともに育む体制づくりのため、2つの大学が立地する本市の特性を踏まえ、大学生と連携した取り組みを展開
- ・日常的に公共交通を利用する大学生の目線から、課題・問題点を捉え、解決に向けた取り組みを考え、自らで取り組む仕組みづくりを行う



▲大学と連携した取り組みのイメージ

▼取り組みの概要

項目	概要
実施の狙い	地域とともに公共交通を考え、取り組む体制を構築し、持続可能な公共交通を維持・確保する
対象	大学生 (岩手県立大学・盛岡大学)
実施方法	大学生が自らの体験等をもとに、課題・問題点を考え、対応策を検討。採用された企画に対し、行政が支援等を行い、交通事業者は協力するなど、各主体が連携した取り組みを展開

《参考》岩手県立大学との連携(まちづくり懇談会)
 大学の授業「学の世界入門」の中で、滝沢のまちづくりや公共交通に関するテーマについて取り上げ、市の担当職員が授業に参加し、市の現状を説明。学生と一緒に地域課題の検討を行い、その成果について「若者が使いやすい公共交通と過ごしやすいまちづくり」をテーマに、都市計画審議会委員の前でプレゼンし、意見交換を実施。



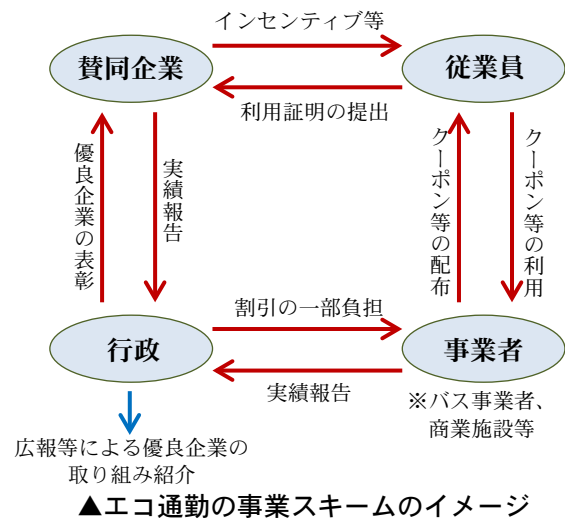
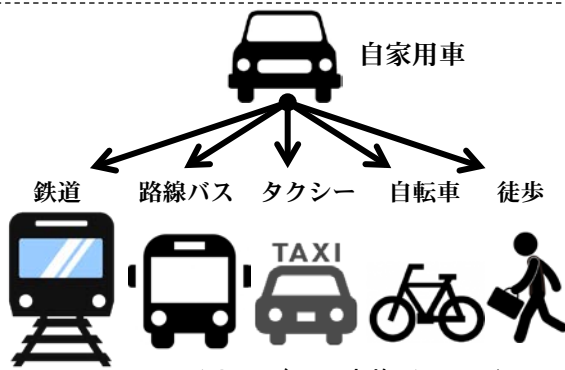
プレゼンする学生の様子

施策 4-2：協働・連携による体制づくり

②モビリティマネジメント※5の推進

概要	<ul style="list-style-type: none"> 滝沢市職員によるノーマイカーデーの設定や盛岡市方面への出張の際の路線バス利用を推進する。 市内企業における公共交通等を利用したエコ通勤を推進する。 							
実施主体	滝沢市							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	MM※5の企画			P D C Aサイクルに基づく見直し・改善				

・月に1回程度、公共交通等による通勤を行う活動を滝沢市職員から先行して実施し、その後、市内全域での実施に展開



③交通事業者のドライバー確保に向けた取り組みの実施

概要	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー等の人材不足が喫緊の課題である交通事業者の人材確保に向けて、交通事業者だけではなく行政も含めた協力体制の下、取り組みを実施する。 							
実施主体	滝沢市、交通事業者							
スケジュール	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	実施内容の検討			事業者協議・調整		取り組みの展開		

・現在、交通事業者におけるドライバー等の人材不足が深刻な問題となっており、新規路線整備や便数拡充等のサービス向上を行いたくても、対応できるドライバーがおらず、サービスの縮小を余儀なくされているケースが多く発生している。

・交通サービスの拡充を図り、利便性の向上、利用者の拡大を図る上で、ドライバーを確保し、事業者の体制を整えることが必要であり、行政も積極的に関与した取り組みの実施を検討する。

《参考》青森県八戸市の事例

八戸市地域公共交通会議が主体となり、ドライバーの採用のために、バス会社の合同説明会、運転体験会を開催。交通事業者が独自で行う採用活動に、行政が積極的に関与し地域全体で、課題解決に向けた取り組みを実施



※5 モビリティマネジメント（MM）とは、多様な交通施策を活用し、個人や組織、地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みを指す

第6章 施策・プロジェクトの推進体制



第6章 施策・プロジェクトの推進体制

6-1 関係する主体と基本的な役割

表 6-1 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
滝沢市	市民	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
外部団体等	有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

6-2 本計画の推進・管理体制

表 6-2 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
滝沢市地域公共交通会議	滝沢市、市民代表、交通事業者、道路管理者、庁内関係課、他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。
滝沢市地域公共交通会議分科会	滝沢市、交通事業者、庁内関係課、他	法定協議会の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。
滝沢市公共交通政策部会	滝沢市 関係各課	庁内検討部会として、上位・関連計画に示す事業と公共交通における事業との整合を図る。

6-3 実施計画の検討・策定

本計画に基づき、プロジェクト・施策を展開するにあたり、交通事業者等と詳細な協議・調整のもと、各事業の設計図となる「地域公共交通再編実施計画」の策定を必要に応じて検討し、滝沢市における地域公共交通の再編を図る。

6-4 施策の推進方法

本計画全体の推進については、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を行う。

計画（Plan）



地域の現状や公共交通の実態を把握し、それを基に、誰が・何を・いつまでに・どのようにすべきなのかを計画として定める。

<内容>

- ・既存データの整理、調査の実施・整理・分析
- ・地域公共交通網形成計画の策定・改定

実行（Do）



定めた計画に基づいて、地域公共交通の改善に向け、各種施策・事業を実施するとともに、適切に進捗管理を実施。

<内容>

- ・各主体が施策・事業を実施
- ・計画全体及び施策・事業の進捗管理

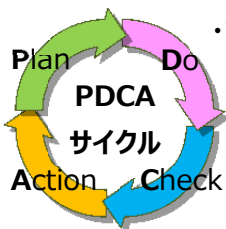
改善（Action）



検証の結果を基に、施策・事業の改善・見直しを行い、より地域の実態に沿った内容へ計画をブラッシュアップする。

<内容>

- ・地域公共交通網形成計画の改善・見直し
- ・施策・事業の改善・見直し



検証（Check）



施策・事業のモニタリング及び効果測定による検証・分析を行い、改善・見直しすべき内容を検討。

<内容>

- ・施策・事業の効果測定（各種調査の実施）
- ・改善・見直しのポイントを整理

図 6-1 PDCA サイクルイメージ図

滝沢市地域公共交通網形成計

画平成29年9月策定 滝沢市

(令和5年3月改定)

編集・発行 滝沢市 都市整備部 都市政策課
〒020-0692 岩手県滝沢市中鶴飼 55
番地 電話：019-656-6543 (直通)
メール：koutsu@city.takizawa.iwate.jp

