



## 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。

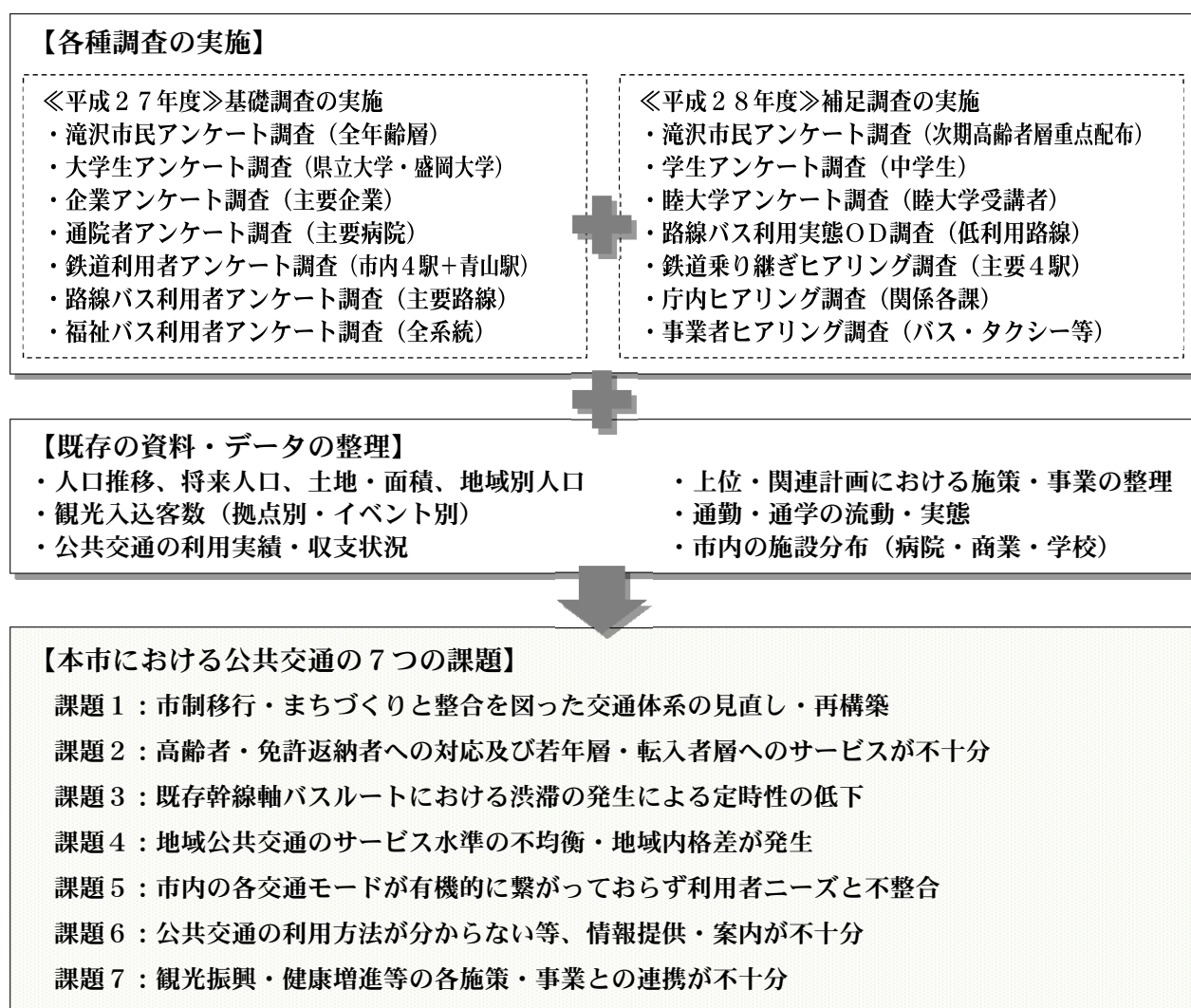


図 3-1 本市における公共交通の課題（概要）

## 【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「ビッグルーフ滝沢」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

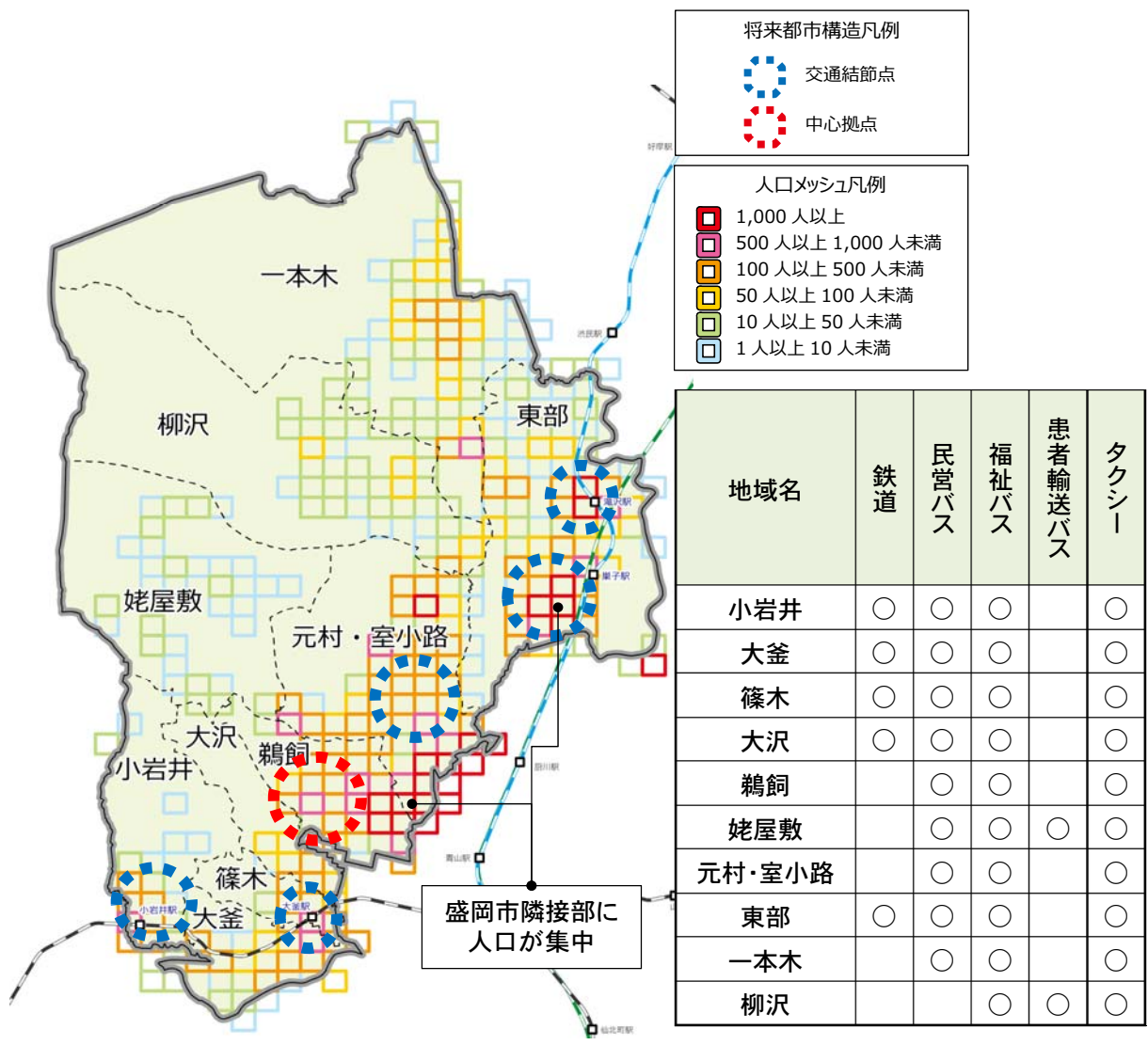
#### <市役所周辺を中心としたまちづくりとの整合>

- ・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、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

▲公共交通のサービス提供地域

資料：滝沢市都市計画マスタープラン

※鉄道駅から1km、バス停から300m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

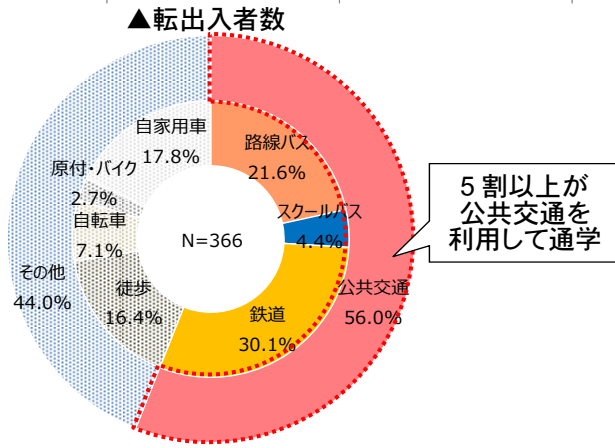
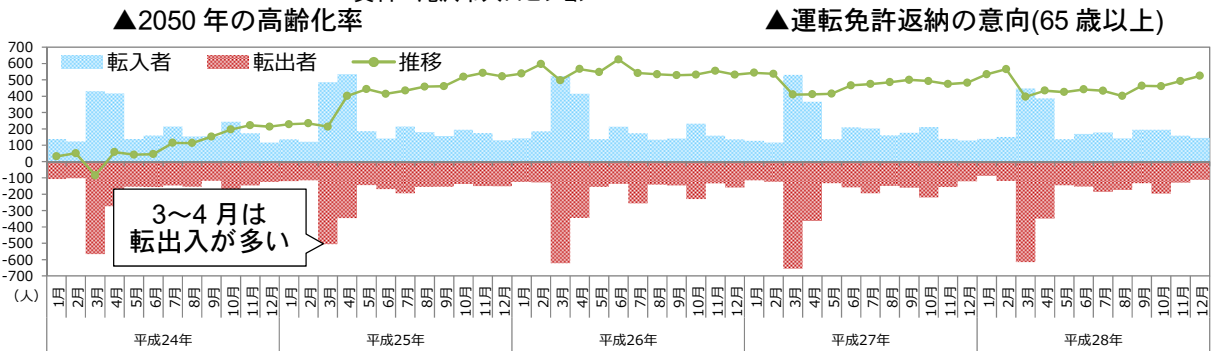
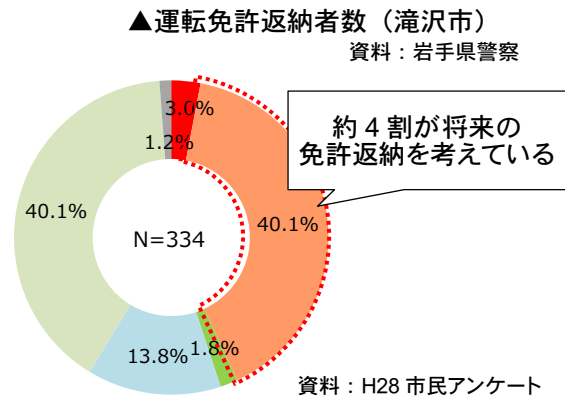
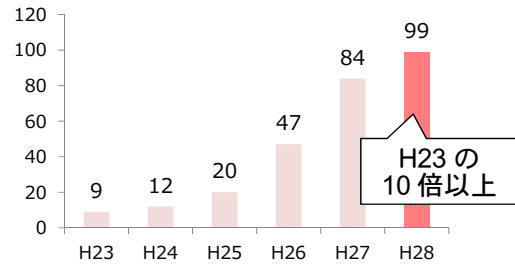
#### <高齢者及び免許返納者への対応>

- ・ 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

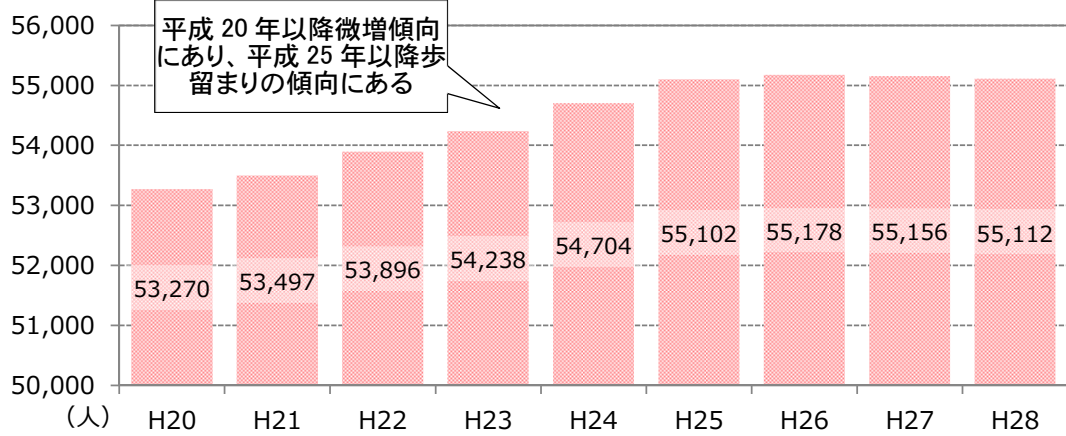
##### ＜渋滞発生による路線バスの定時性への影響＞

- ・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。

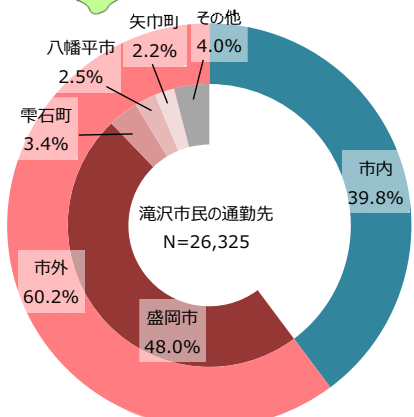
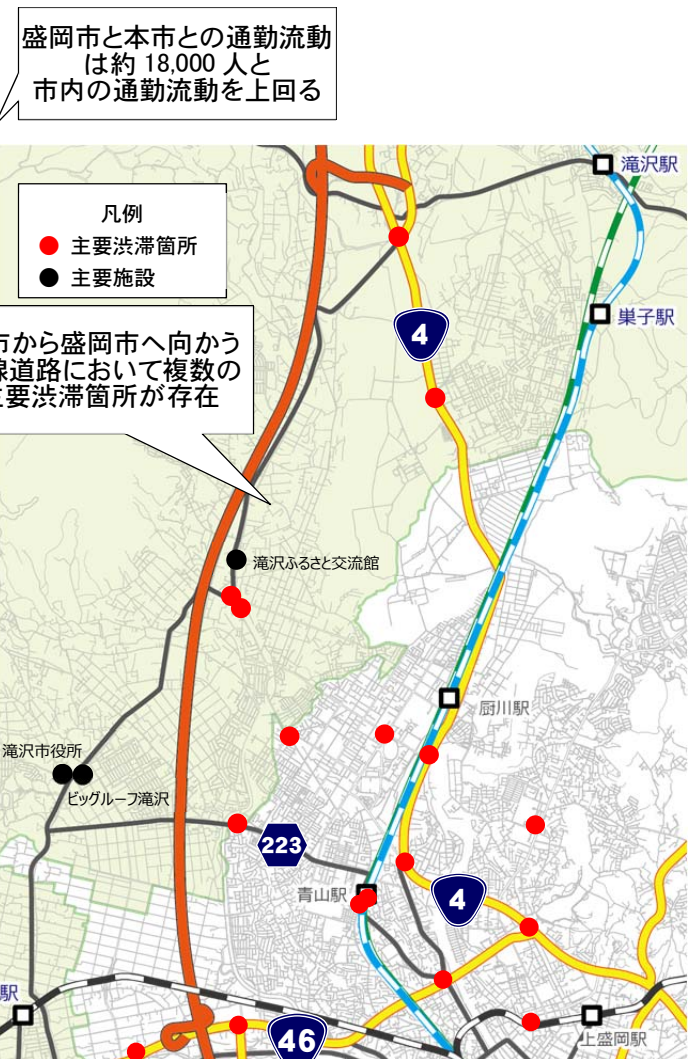
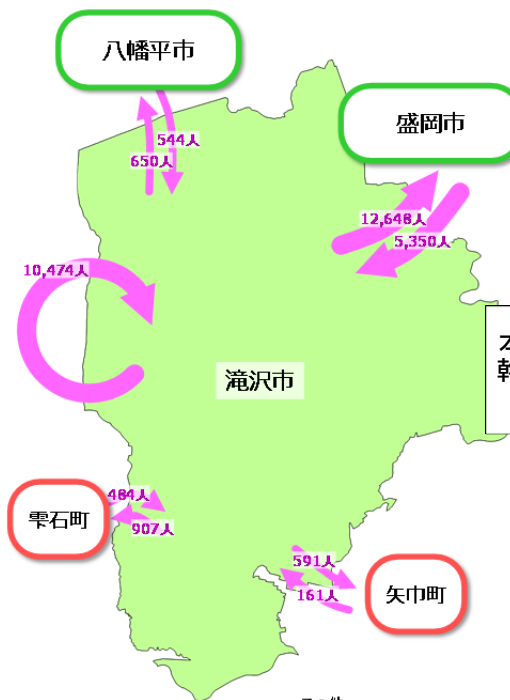
※1 主要渋滞箇所：岩手県渋滞対策推進協議会において定めた、渋滞発生ポイント。



# 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>

- ・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

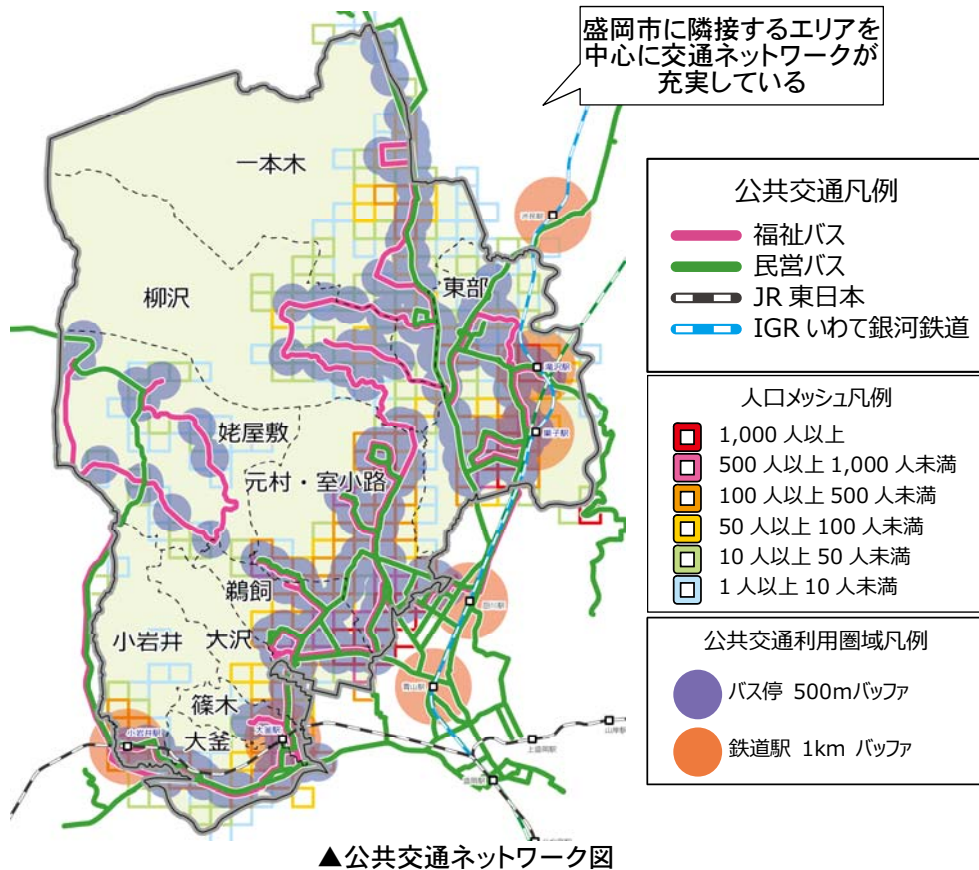
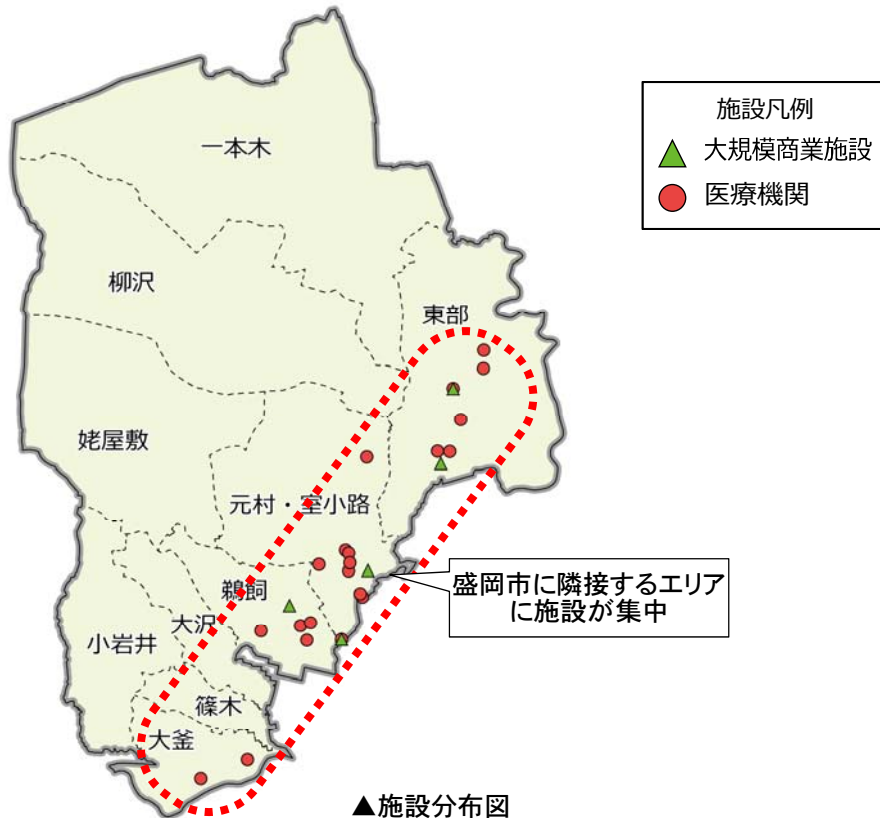
#### <公共交通サービスの地域間格差の発生>

- ・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

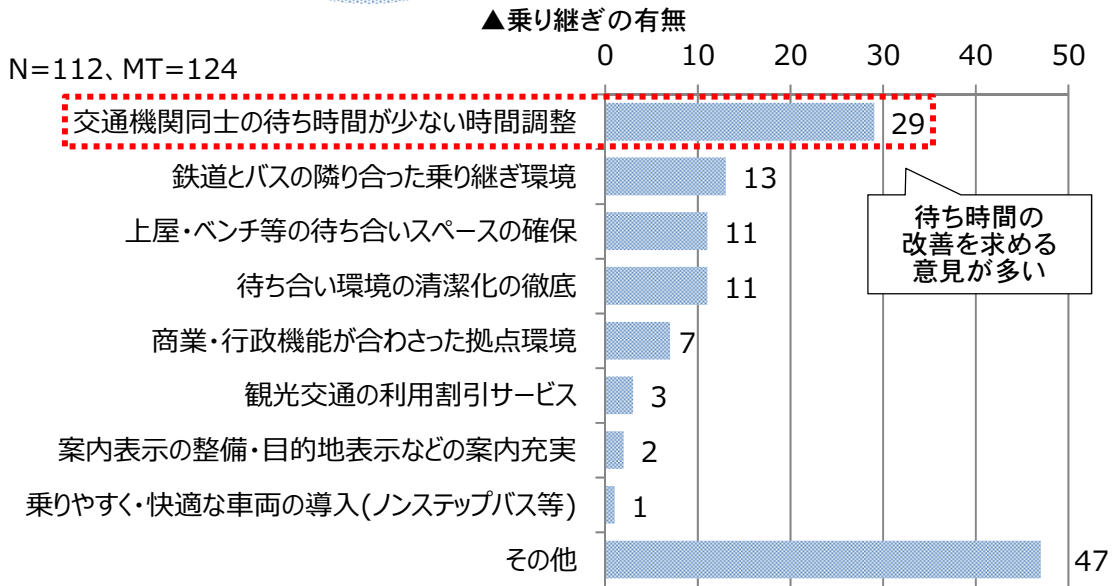
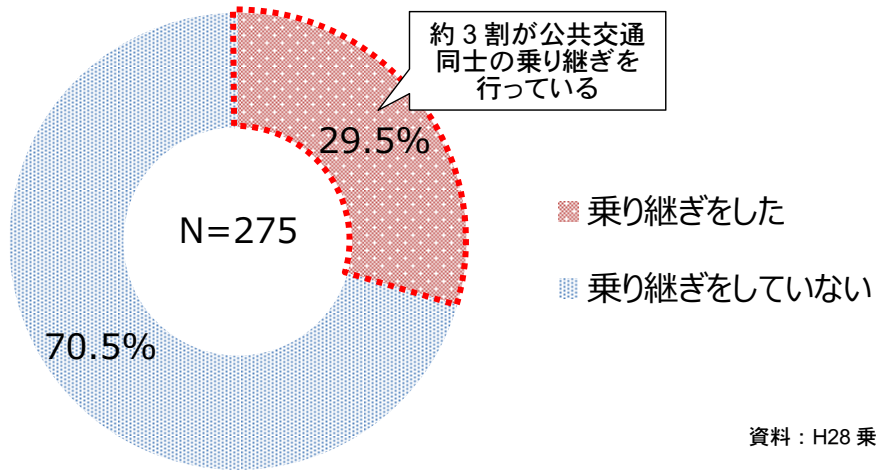
#### <交通機関同士の接続性・乗り継ぎの利便性の課題>

- ・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



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

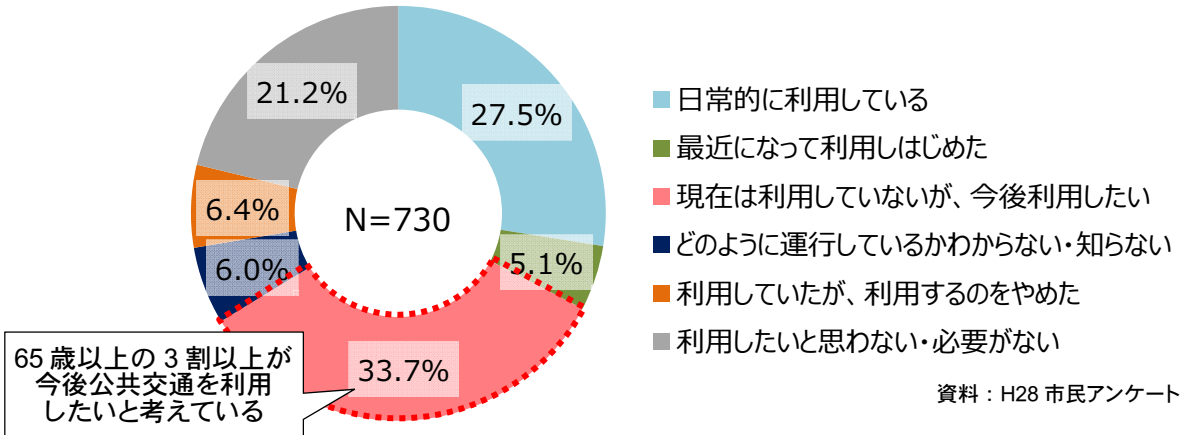
#### <公共交通の案内・情報発信等による周知の不足>

- ・ 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。

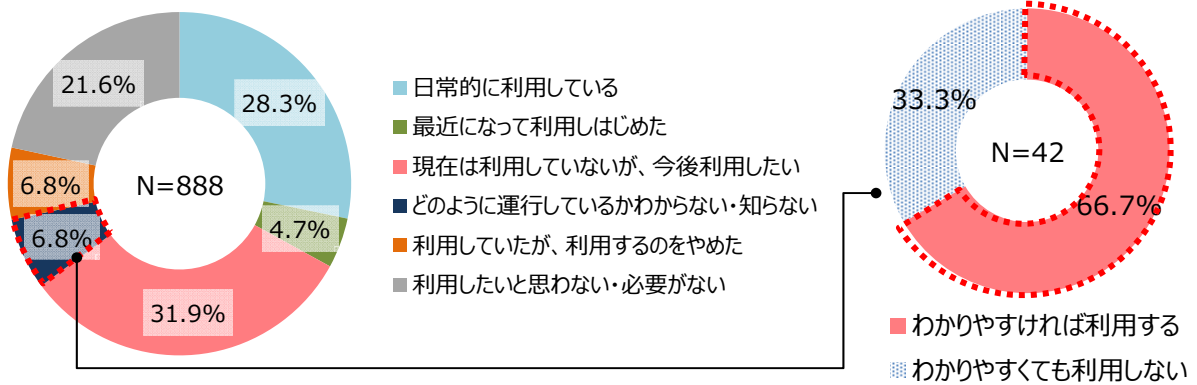
#### <路線バスの目的地がわかりづらい>

- ・ 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できる路線・出来ない路線があり、使い慣れていない利用者にはわ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

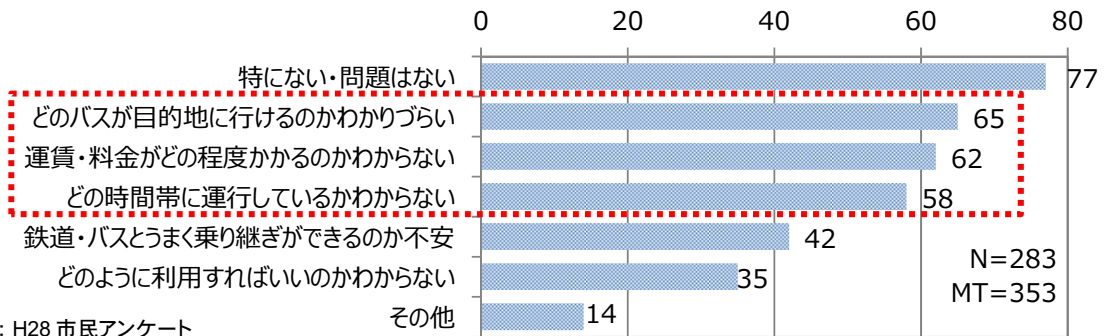


▲公共交通の利用状況(65歳以上)

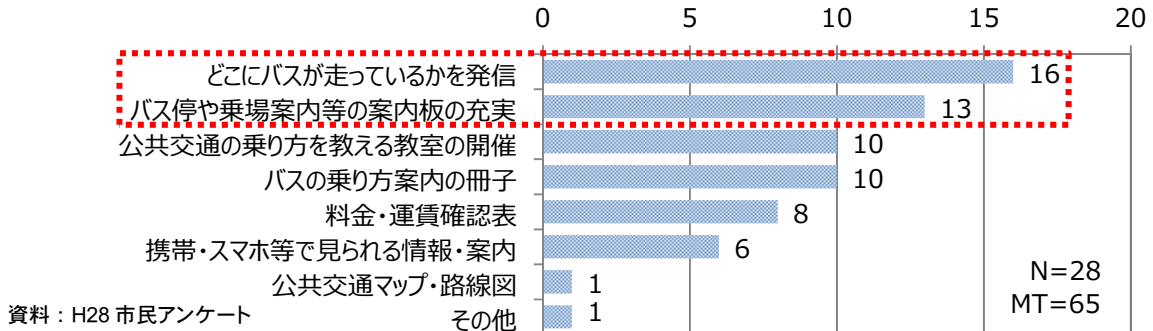


資料：H28 市民アンケート

▲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>

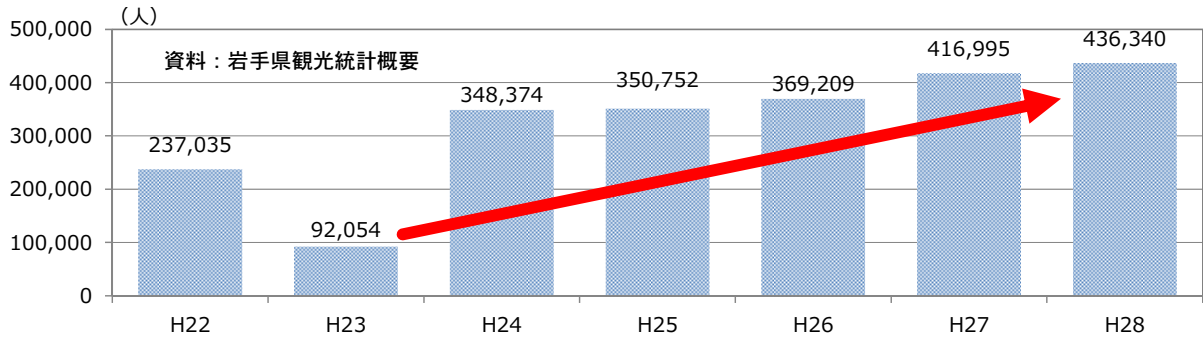
- ・自然観光拠点である岩手山や鞍掛山等における観光客は登山客等が中心であり、自家用車による現地への移動が中心であることから、登山客における公共交通の需要は少なく観光二次交通の導入等の公共交通との連携はほとんど無い状況にある。
- ・そのため観光に特化した新たな路線の整備は困難と考えられる一方、年間40万人以上が来訪する魅力ある観光資源を活用した施策展開を検討することは、本市の観光振興や新たな利用者の獲得を図るために重要であるため、観光と公共交通が連携したソフト面での事業展開を検討する必要がある。

#### <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

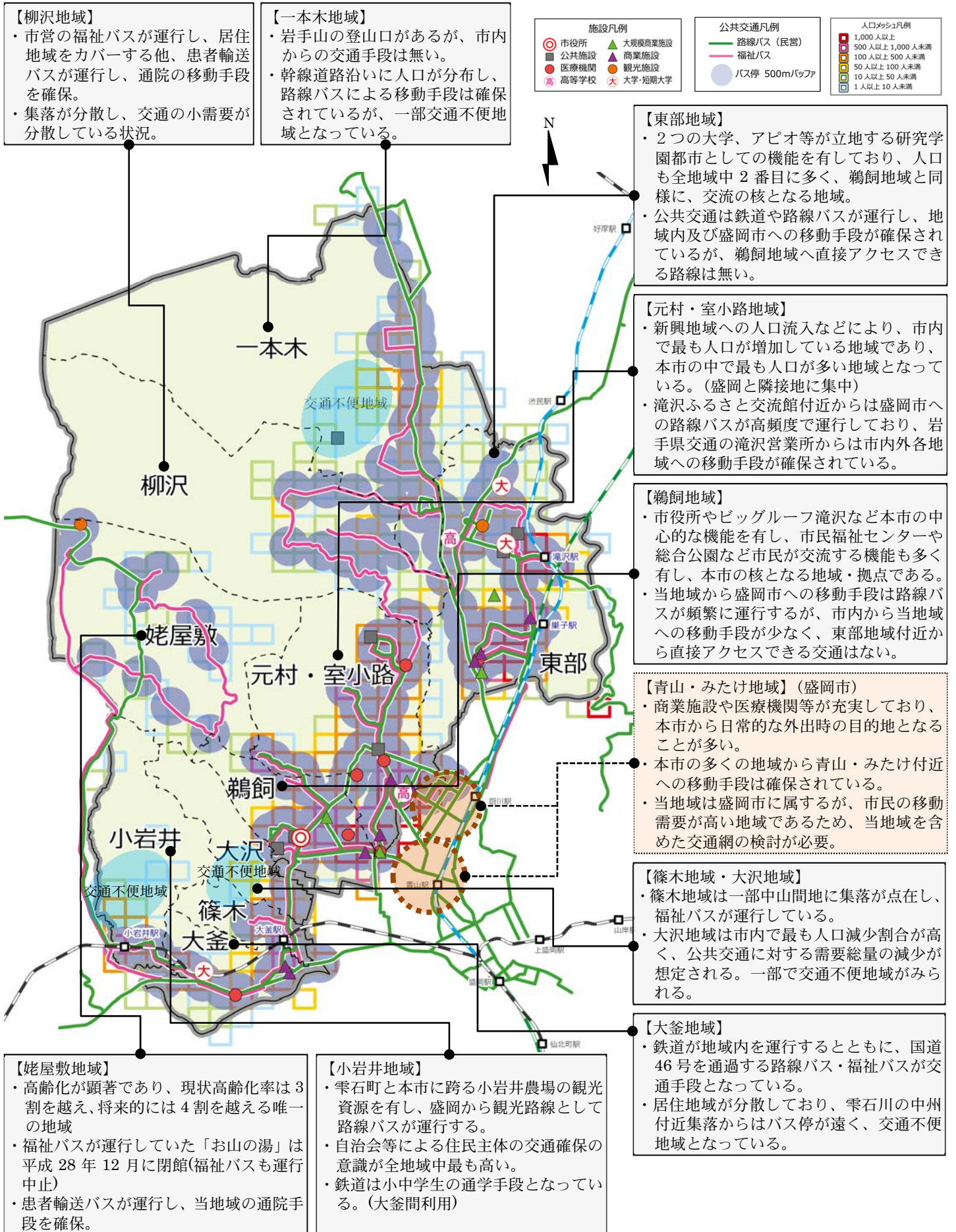
#### 5-5-1 スポーツ環境づくり

H27	H28	H29	H30
<ul style="list-style-type: none"> <li>・実践団体、体育関係団体の育成</li> <li>・スポーツを通じた健康推進施策の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実践団体、体育関係団体の育成</li> <li>・スポーツを通じた健康推進施策の検討</li> <li>・国体開催を契機に住民総参加のスポーツ推進の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実践団体、体育関係団体の連携、強化</li> <li>・スポーツを通じた健康推進事業の実施</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実践団体、体育関係団体の連携、強化</li> <li>・スポーツを通じたみんなが主役の健康推進体制の確立</li> </ul>

▲上位計画（第1次滝沢市総合計画）のスポーツの位置付け

### 3-2 地域別の課題

本市における地域別の課題について下図のとおり整理した。





### 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に、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）  
地域公共交通の活性化再生法の改正（H26 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。

