

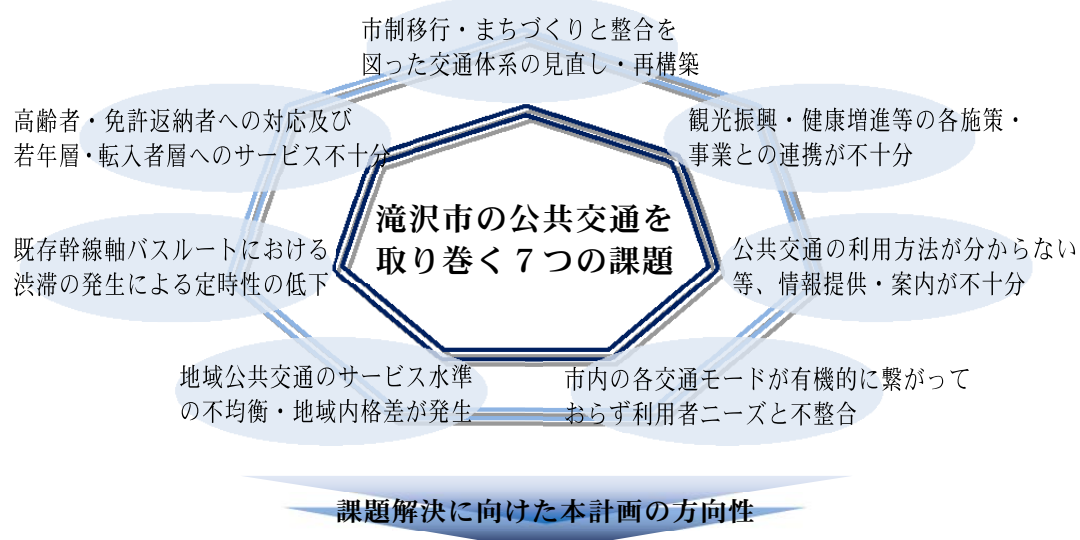


第4章 計画の基本方針・基本目標

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% | 39% |
| 指標 2 | 乗換え・乗り継ぎに対する満足度 | 9.7% | 12% |

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% | 20% |
| 指標 2 | 停留所・待合所の快適性に対する満足度 | 14.5% | 18% |

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% | 37% |
| 指標 2 | 外出時の公共交通の利用割合 | 20.3% | 23% |

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 | 3 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 | 3 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、維持・確保を図るとともに、定時性・利便性の向上に向けた品質・サービス水準の向上を図る。

<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増加を目指す。
- 数値目標：39%（平成34年度時点） ※H28現況値：35.1%

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：12%（平成34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>思うではない (%)</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 (H34)</td> <td>39%</td> <td>61%</td> </tr> </tbody> </table> | 項目 | 思う (%) | 思うではない (%) | 現況値 (H28) | 35.1% | 64.9% | 目標値 (H34) | 39% | 61% |
| 項目 | 思う (%) | 思うではない (%) | | | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 35.1% | 64.9% | | | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 39% | 61% | | | | | | | | |
| 数値目標の出典・算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○出典：滝沢地域社会アンケート調査 ○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 ○数値の設定：現況値から 1 割程度の改善・向上を図る | | | | | | | | | |

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 (H34)</td> <td>12%</td> <td>88%</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 (H34) | 12% | 88% |
| 項目 | 満足 (%) | 満足ではない (%) | | | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 9.7% | 90.3% | | | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 12% | 88% | | | | | | | | |
| 数値目標の出典・算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○出典：H28 公共交通に関する市民アンケート調査 ○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 ○数値の設定：現況値から 2 割程度の改善・向上を図る | | | | | | | | | |

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：20%（平成34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%（平成34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 (H34)</td> <td>20%</td> <td>80%</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 (H34) | 20% | 80% |
| 項目 | 満足 (%) | 満足ではない (%) | | | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 16.2% | 83.8% | | | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 20% | 80% | | | | | | | | |
| 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：現況値から 2 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 (H34)</td> <td>18%</td> <td>82%</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 (H34) | 18% | 82% |
| 項目 | 満足 (%) | 満足ではない (%) | | | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 14.5% | 85.5% | | | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 18% | 82% | | | | | | | | |
| 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：現況値から 2 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の増加を目指す。
- 数値目標：37%（平成34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の増加を目指す。
- 数値目標：23%（平成34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"> <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 (H34)</td> <td>37%</td> <td>63%</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 (H34) | 37% | 63% |
| 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 (H34) | 37% | 63% | | | | | | | | |
| 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：現況値から 1 割程度の改善・向上を図る</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"> <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 (H34)</td> <td>23%</td> <td>77%</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 (H34) | 23% | 77% |
| 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 (H34) | 23% | 77% | | | | | | | | |
| 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：現況値から 1 割程度の改善・向上を図る</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：3件（平成34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：3件（平成34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 style="text-align: center;">各主体と連携した交通サービスの実施件数（件）</p> <p>The chart displays two bars on a vertical axis from 0 to 5. The first bar, labeled '現況値 (H28)', has a height of 0. The second bar, labeled '目標値 (H34)', has a height of 3. The bars are filled with a light orange grid pattern.</p> <table border="1"> <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 (H34)</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> | 項目 | 数値 | 現況値 (H28) | 0 | 目標値 (H34) | 3 |
| 項目 | 数値 | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 0 | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 3 | | | | | | |
| 数値目標の出典・算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○出典：施策・事業実施の実績 ○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） ○数値の設定：企画及び協議・調整等に1～2年を要することを踏まえ、計画期間残3年において年間1件程度実施を想定 | | | | | | |

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 style="text-align: center;">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> <p>The chart displays two bars on a vertical axis from 0 to 5. The first bar, labeled '現況値 (H28)', has a height of 0. The second bar, labeled '目標値 (H34)', has a height of 3. The bars are filled with a light orange grid pattern.</p> <table border="1"> <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 (H34)</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> | 項目 | 数値 | 現況値 (H28) | 0 | 目標値 (H34) | 3 |
| 項目 | 数値 | | | | | | |
| 現況値 (H28) | 0 | | | | | | |
| 目標値 (H34) | 3 | | | | | | |
| 数値目標の出典・算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> ○出典：施策・事業実施の実績 ○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 ○数値の設定：計画期間内において、定期的な開催を図る | | | | | | |

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。

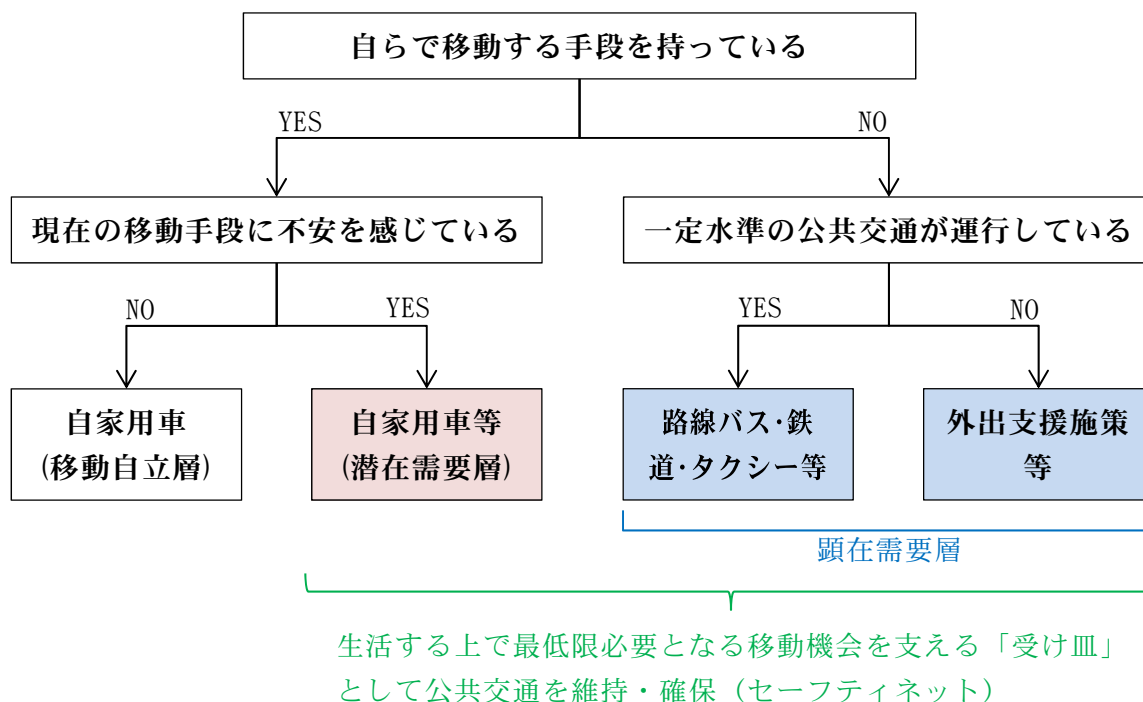


図 4-1 公共交通におけるセーフティネットの考え方

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 |

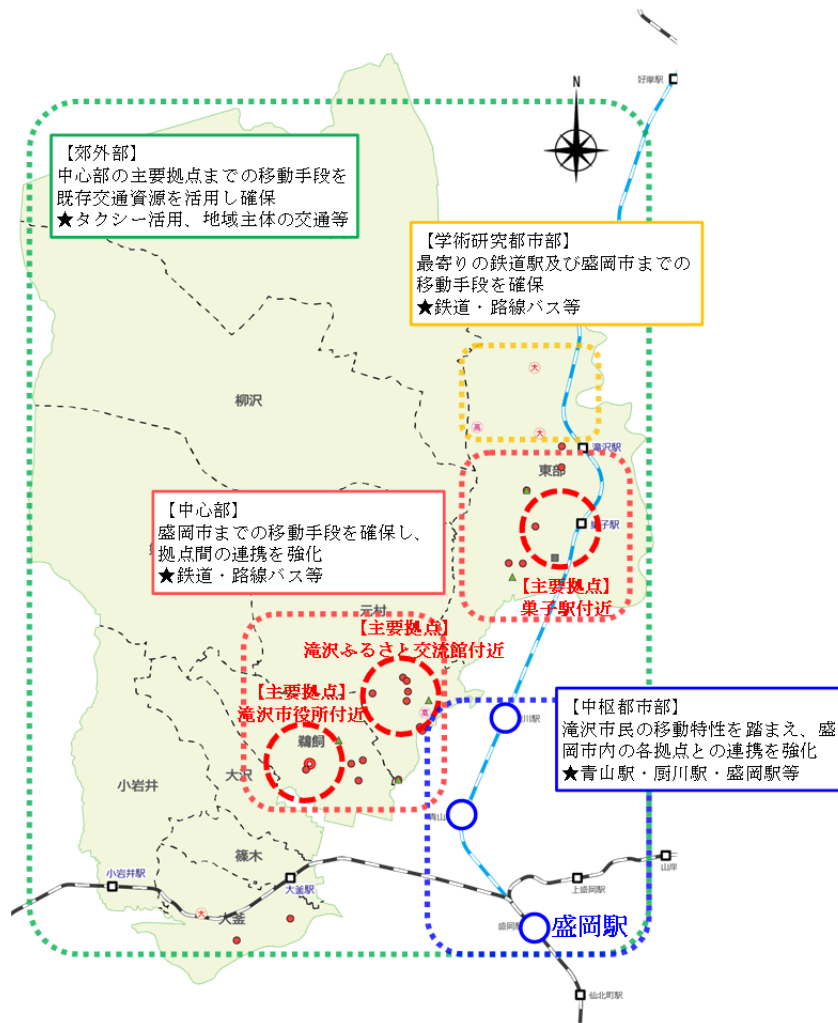


図 4-2 基本的な考え方 (イメージ図)

(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

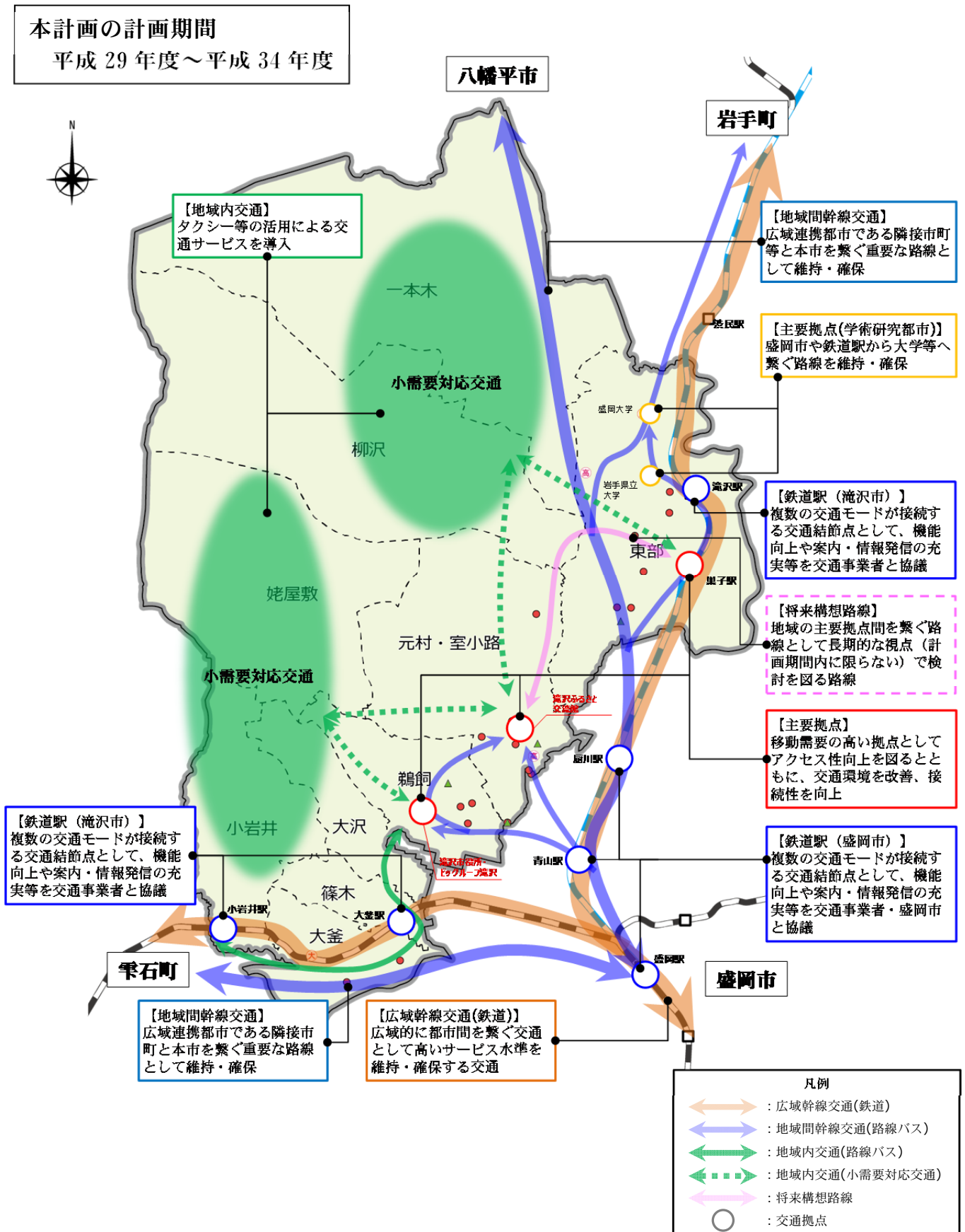


図 4-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

