

議 事 録

1 会議名称

第15回滝沢市都市計画審議会

2 開催日時

令和7年9月18日（木） 午前10時から午前11時40分まで

3 開催場所

滝沢市役所2階 大会議室

4 会議を構成する者の現在総数及び出席数

（1）会議を構成する者の現在総数 13名

（2）委員出席者 10名・・・条例第5条第2項の規定により、会議成立。

委員氏名	出 欠	備 考
日向 裕子	出席	
井上 仁	出席	
藤原 治	出席	
日向 清一	出席	議事録署名人
太田 豊	欠席	
工藤 光男	欠席	
吉清水 秀明	出席	
小薊米 基弘	出席	
宇佐美 誠史	出席	会長
伊藤 弓枝	出席	副会長
戸来 竹佐	出席	議事録署名人
百目木 忠志	出席	
三上 満里子	欠席	

5 事務局出席者

副市長 岡田 洋一 （辞令交付、挨拶のみ）

都市整備部長 佐藤 勝之

都市政策課長 佐藤 志貴

総括主査 佐藤 秋治

総括主査 浦島 貴之

主任主査 熊谷 大輔

主事 和田 瞬

道路課長 大森 英樹

6 傍聴人有無

無

7 会議の公開・非公開
公開

8 次第

- (1) 開会
- (2) 市長挨拶
- (3) 委員紹介
- (4) 議案審議

議案第1号

【岩手県決定】盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案に対する市の意見について

議案第2号

【滝沢市決定】盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案について

- (5) 情報提供
 - 中心拠点商業地区開発の進捗状況について
 - 市街化調整区域の地区計画について
 - 盛岡都市圏地域公共交通計画について
- (6) その他
- (7) 閉会

9 会議資料

- (1) 次第
- (2) 滝沢市都市計画審議会委員名簿
- (3) 事務局名簿
- (4) 座席表
- (5) 資料1～資料5
- (6) 参考資料

10 議事内容（要約要旨）

【議案審議】議案第1号

【岩手県決定】盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案に対する市の意見について

〔諮問〕

(1) 事務局説明

議案第1号 盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案について、滝沢市長から当審議会に諮問されたので、審議を求めるものです。

初めに、この都市計画道路の変更は、岩手県が決定する都市計画決定の案件となります。これまでの経緯を申しますと、令和7年6月3日から令和7年7月1日までの間、岩手県において素案の公表を行い、本市においても期間中に変更素案の縦覧対応を行いました。

た。縦覧期間中に、盛岡市及び矢巾町では説明会が行われましたが、今回の変更により本市内が含まれないことから、本市を会場としての説明会は行われませんでした。なお、本市における縦覧者はいませんでした。

資料1 1ページをご覧ください。1 都市計画変更の概要についてですが、事業進捗に伴い、3・3・138号藤沢永井線に係る道路構造及び交差点部を変更し、整備に必要な法面を新たに区域に追加しようとするものです。また、道路構造の変更に伴い路線名を3・4・138号藤沢永井線に変更しようとするものです。併せて、3・3・138号藤沢永井線と交差する3・3・9号西仙北北川線、3・4・25号矢巾滝沢線の交差点周辺について、区域の変更をしようとするものです。

次に、2ページをご覧ください。この図は、盛岡市、滝沢市及び矢巾町で構成される盛岡広域都市圏の都市計画道路網の図となります。今回変更する路線は図面で赤い線で示されている3路線となります。

次に、3ページをご覧ください。主な変更内容ですが、藤沢永井線は盛岡広域都市圏の道路機能の強化の他、国道4号沿線の市街地を回避し、道路交通の機能分担を図る主要幹線道路として、令和3年度に路面幅の都市計画決定を行い、令和4年度に国道4号盛岡南道路として新規事業化された路線となります。事業進捗に伴い、藤沢永井線に係る道路法面を含む計画幅が確定したことから、資料右側の横断図のように道路法面を含んだ区域に変更するものです。今回の都市計画変更では、藤沢永井線本線に必要な道路法面を含んだ範囲を都市計画に含めるもので、変更後の横断図に示す通り、本線盛土の法尻までとなります。

歩道及び側道については、既存道路ネットワークの機能を補償するための部分的な整備となることから、都市計画道路の範囲に含まないものとして整理しようとするものです。また、歩道整備位置を本線両側から本線法尻に移し、都市計画道路の範囲から外すこととしたため、藤沢永井線の代表幅員を25.25mから18.25mに変更するものです。道路の代表幅員の変更に伴い路線番号が3・3・138号から3・4・138号へと変更するものです。路線番号の呼称は区分、規模、一連番号によって決まり、幅員が25.25mから18.25mに変更となることから、規模が3から4へ変更となり、路線番号が3・4・138号となるものです。

資料1の1ページの2をご覧ください。都市計画法の規定に基づき、令和7年7月7日付「都第1―18号」により岩手県から意見照会があったことに対する市の意見として、異存なしと回答することについてお諮りいたします。

(2) 質疑応答

< 委員 >

道路法面や中央分離帯の植栽の管理等、ランニングコストがかかっていると感じます。今後は、管理している方の高齢化等による人手不足が危惧されるため、維持管理しやすい道路計画をお願いしたいと思います。

< 事務局員 >

国道や県道の法面は防草シートを張る等の対策を施しています。滝沢市道を新しく改良する際にも同様の検討を行っています。いただいたご意見は国に情報提供させていただきます。

ます。

<委員>

計画から歩道が外れたことで幹線道路としての機能が高まるものと思いますが、歩道の管理は市町管理となるのでしょうか。変更に至る経緯は設計速度に重きを置いたための変更でしょうか。また、平面交差から立体交差に変更となる藤沢永井線と西見前赤林線の具体的な位置を教えてください。

<事務局員>

歩道については、国道となるため国で用地取得、整備を行い管理すると伺っています。また、本路線はバイパスのため、交通量の確保を考慮して構造を変更し歩道を分離したものです。

この変更によって、国道4号と藤沢永井線の接続箇所は藤沢永井線が優先道路になります。現在の国道4号から藤沢永井線に合流する形になります。

<委員>

今回の変更に関して、側道の整備は国で行い管理は矢巾町が行うこととなります。

<事務局員>

県決定ということで、詳細を把握しておらず申し訳ございませんでした。ご質問があった際は岩手県や国に確認したいと思います。

<委員>

主な変更内容に出てくる路線については資料に明記していただいた方が良いと思います。

<事務局員>

藤沢永井線と西見前赤林線の交差点部の具体的な箇所は、西バイパスと盛岡南インターに向かう道路が接続している交差点部分となります。

(3) 採決

異議なし→「異存なし」と答申

【議案審議】議案第2号

【滝沢市決定】盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案について〔諮問〕

(1) 事務局説明

議案第2号 盛岡広域都市計画都市施設（道路）の変更案について、滝沢市長から当審議会に諮問されたので、審議を求めるものです。

本変更については、従来であれば素案の縦覧期間に当審議会において事前説明を行っていたところですが、変更理由が終点位置の字句の修正であり、変更内容が道路線形の一部変更だったため、軽微な変更と判断させていただき、県が定める都市計画の決定手続きを参照して、素案の公表と案の確定の際には県都市計画審議会を開催していないことから、本事案については当審議会における事前説明を行いませんでした。

資料2 1ページをご覧ください。1 都市計画変更の概要についてですが、3・3・105号巢子滝沢駅線は、滝沢市の東部地域における円滑な交通に必要な路線として平成3年に計画された幹線街路ですが、通行車両の安全性をより高めるため、道路線形を変更

しようとするものです。

次に、2ページをご覧ください。こちらは概要図ですが、盛岡広域都市圏の中における位置としては北側に位置する都市計画道路となっており、DCM菓子店付近の国道4号と接する滝沢市菓子地区を起点とし、葉の木沢山及び野沢地内を経由し、滝沢市立滝沢東小学校北側の主要地方道盛岡環状線に接する滝沢市菓子地区を終点としています。

次に、5ページをご覧ください。先ほどの概要図を拡大した計画図となります。岩手県交通滝沢営業所菓子車庫に隣接するアポロリンクスゴルフ練習場の北側に、黄色で示している路線が変更前、赤色で示している路線が変更後となります。この一部区間について、車両の安全性をより高めるため、道路の曲線半径を大きくするものです。また、6ページ目は終点部分の図面となりますが、当該箇所は路肩部の幅員を見直した事による変更です。

次に、7ページの新旧対照表をご覧ください。変更の理由としては、都市機能を確保し、健全な市街地の発展と交通の円滑化、沿道住民の利便性の向上を図ることを目的とするものです。併せて、都市計画道路の位置に関して、終点に錯誤があったため、変更前は滝沢市狼久保だったものを滝沢市菓子に字句を修正するものです。

資料2 1ページ目 3 都市計画変更の経緯の概要に関する表をご覧ください。変更手続きの経緯としては、令和7年6月3日から7月1日まで変更素案の縦覧及び公聴会において意見を述べるための公述意見申出の受付を行いました。期間中の縦覧者はおりませんでした。縦覧期間中の6月11日には、変更素案に関する説明会を行いました。なお、説明会の参加者は3名でした。縦覧終了後に予定していた公聴会は、公述意見書の提出が無かったことから行わないこととしました。その後、素案のとおり案を確定し、都市計画法の規定に基づき、8月18日から9月1日までの2週間、変更案の縦覧及び意見書の受付を行っております。なお、縦覧者はおらず、意見書の提出もありませんでした。

今後のスケジュールについては、本日ご審議をいただいた後に、9月中に岩手県知事協議を行い、令和7年10月に都市計画変更告示を行う予定としております。

以上のとおり、都市計画変更を行ってよろしいかお諮りいたします。

(2) 質疑応答

< 委員 >

線形の変更により曲線が緩やかになると思いますが、変更に伴い工事を施工する上で法面を相当削らなければならないと思います。変更の大きな理由としては道路線形の変更であり、施工上の理由ではないということでしょうか。また、岩手県交通滝沢営業所菓子車庫付近まで北に向かって東側に歩道がありますが、その線形はこの変更図面に沿っているものか教えてください。

< 事務局員 >

平成3年に都市計画決定された際は図面上の黄色で描かれた線形でしたが、滝沢東小学校の通学路でもあることから、設計を進める上でより視距が良くカーブが緩やかな線形に変更いたしました。施工上の問題で線形を見直したわけではありません。歩道設置については、本計画のとおり施工されています。

(3) 採決

異議なし→「異存なし」と答申

報告事項中心拠点商業地区開発の進捗状況等について(1) 事務局説明

資料3をご覧ください。出店等の状況の前に、中心拠点地域について説明いたします。滝沢市役所周辺は上位計画において、各都市機能を向上させ拠点性を高めるといった土地利用方針がうたわれており、「滝沢ニュータウン」「上山団地」「滝沢総合公園・体育館」「交流拠点複合施設」などの整備が進められてきました。

日常的な生活サービスを提供する商業・業務、医療・社会福祉、教育等の各機能について、各施設が相互に関連し、相乗的に向上を図っていく地域として、これらを含めた滝沢市役所周辺地域を“中心拠点地域”と位置付けています。

中心拠点地域である中心拠点商業地区は令和4年3月に市街化区域に編入され、ダイナステージ株式会社による民間開発で整備が行われ、造成工事は令和5年10月から着手し、令和7年7月に完了しています。現在は、A工区の商業施設の建築工事及び駐車場等の外構工事が行われています。

商業施設は、中心拠点地域コンセプト（結のまち滝沢）に基づき必要とされる機能「飲食」「買い物」「健康増進、医療」「子育て支援」に関連する施設として、スーパーマーケット、ホームセンター、物販店、飲食店、温浴施設、保育施設、医療施設等が立地する予定となっています。

A工区は、秋田県大館市のスーパーマーケット「いとく」を核とした大型ショッピングセンターとして整備が予定されており、「いとく」のほかドラッグストア、100円均一ショップ、貴金属買取店、クリーニング・コインランドリー、美容院、飲食店の立地が決定し、令和8年3月以降のオープン予定となっています。

C工区は、コンビニエンスストア、ガソリンスタンド、保育園の立地が決定し、コンビニエンスストアは早ければ令和7年中のオープン予定、ガソリンスタンドは令和8年3月以降のオープン予定、保育園はみんなのみらい計画が令和8年4月の開所を予定しています。

出店事業者が決まっていないB工区とC工区の一部につきましては、開発事業者で引き続きリーシングを行っていますが、建設資材の高騰等の影響により、出店予定事業者との交渉に時間を要している状況となっています。

また、開発区域内を南北に縦断する市道向新田線については、市が道路事業として整備を進めており、令和7年度の工事完了を目標に拡幅工事を行っています。

(2) 質疑応答

< 委員 >

盛岡環状線は現在でも交通量が多い路線ですが、A工区とC工区について、環状線から直接乗り入れる計画なのか、直接乗り入れる場合の道路状況の設計はどのように検討されているのでしょうか。

<事務局員>

A工区については向新田線からの乗入れを予定しています。また、A工区とB工区の間には開発者管理の道路がありますが、その道路からの出入りが予定されています。盛岡環状線からA工区への乗入れは、店舗の営業に関わる車両の乗入を予定していると伺っています。C工区については、盛岡環状線からコンビニエンスストアへの乗入れを2箇所程設けると伺っています。ガソリンスタンドへの乗入は向新田線からという計画となっています。また、商工会店舗や医療施設への乗入れも向新田線からの計画と伺っております。保育園への乗入れは保育園南側の道路からと伺っております。

<事務局員>

向新田線を設計するにあたって中心拠点商業地区の開発状況を加味した交通量を反映させており、右折レーンを設けることとしております。合わせて、盛岡環状線に設けた右折レーンの延長についても交通量の増加を加味して設計及び施工しました。施工については、県道ですが市で工事を行いました。

<委員>

これまで計画を伺っていた中で、乗入れは基本的に向新田線からであるとイメージしていました。しかし出店者の希望とすると、盛岡環状線から直接乗り入れる計画にしたいなと思います。盛岡環状線から直接乗り入れられるとなると、盛岡環状線と向新田線との交差点部に信号が設置されることで渋滞が懸念されると思いますが、対策としては十分ということですか。

<事務局員>

当初はここまで詳細な計画は無かったと思いますが、現在に至るまで岩手県や岩手県警察との協議を経て乗入れが計画されています。また、信号設置の予定があり、信号制御による出入りもあると思われますので、乗入口による渋滞の影響は少ないものと考えています。

<委員>

2月の当審議会においても中心拠点商業地区開発の進捗情報等について説明がありましたが、改めて中心拠点商業地区へのバスの乗入れ等の計画について教えてください。

<事務局員>

交通事業者と協議を進めているところですが、A工区のオープン時においては、盛岡環状線上に存在するバス停の位置を調整する対応を検討しています。A工区とB工区間の道路へのバスの乗入れについては、B工区の建築の進捗を鑑み検討することとしています。

報告事項

市街化調整区域の地区計画について

(1) 事務局説明

資料4 1ページ目をご覧ください。1 都市計画区域ですが、都市計画区域は、自然的・社会的条件、人口及び土地利用などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域であり、本市の都市計画区域面積は6,470haとなっており、市の面積の約35%を占めます。本市は盛岡市、矢巾町と共に盛岡広域都

市計画区域を形成しておりますが、この区域の特徴として、岩手県内では唯一となる都市計画区域内に「市街化区域」と「市街化調整区域」を設定する「区域区分」を行っています。滝沢市、盛岡市、矢巾町はいわゆる「線引き都市」と呼ばれる都市になります。

次に、2 市街化区域と市街化調整区域について説明いたします。市街化区域は、既に市街地を形成している区域と、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域という位置づけとなっており、令和7年3月現在の市街化区域の面積は745haで、本市の都市計画区域における面積の約11.5%です。一方、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域で、農地や森林等の自然環境を守るために開発や建築を原則として制限する区域となります。市街化調整区域は本市の都市計画区域における面積の約88.5%となっています。

本市の都市計画区域の約9割が市街化調整区域となっており、土地利用規制による既存集落の人口減少や、市活性化のための住宅適地・産業等適地の開発が抑制されている状況にあります。また、逆に本市が想定していない都市計画区域外での開発発生が危惧されることもあることから、これらの課題に対応するため、市街化調整区域内の適正な土地利用の誘導が必要であると考えています。

次に、3 市街化調整区域における土地利用方針について説明します。市街化調整区域は「市街化を抑制すべき区域」と定められており、区域内での開発を許可制として、市街化調整区域で行う必然性を有し、一定の基準を満たしたものに限って開発が認められています。また、盛岡広域都市計画区域を構成する本市は、市街化調整区域内での開発に関し、都市計画法第29条の規定と、それを補完する県が定める開発許可審査基準を満たしたものについて、県知事の許可により開発が認められています。このような基準があるからこそ、無秩序な市街化が抑制され、優良な農用地や豊かな自然環境の保全が図られ、計画的な市街地形成に効果を上げてきましたが、市街化調整区域内一律の制度運用が硬直的であり、課題があることも事実です。このような背景のもと、都市施設の整備状況や土地利用の動向を鑑みて、市街化調整区域において市街化を促進しない計画的な一定規模の開発を誘導することは、本市及び周辺地域の地域振興や雇用の創出等に寄与するものと考えています。市街化調整区域の土地利用については、区域区分により市街化区域に編入することや、開発許可制度の運用等が考えられますが、一つの手法として「地区計画」制度の運用について検討を行っているところです。

次に、4 市街化調整区域における地区計画について説明します。地区計画は、一体として整備及び保全を図る必要がある地区について、地区内の道路や公園等の配置、建築等に関して高さや意匠の制限等必要なルールを定め、その地区の特性にふさわしい良好な環境のまちづくりを行うための計画であり、本市では市街化区域内に合計16地区の地区計画を決定しています。地区計画に関し、市街化調整区域においては「市街化調整区域における地区計画」制度が平成4年に創設され、その後改正が行われ制度の拡充が進んでいるところです。

国の都市計画運用指針によると、「市街化調整区域における地区計画については、広域的な運用の統一性を確保し、区域区分の主旨を踏まえ、市街化調整区域における秩序ある土地利用の形成を図る観点から、あらかじめ都道府県が協議に当たっての判断指針等を作成し（後略）」とされています。

国の指針に基づき、岩手県で「市街化調整区域における地区計画の知事の協議又は同意に関する指針」が示されており、その中で「市町村は、地区計画の活用にあたり（中略）市街化調整区域における土地利用の方針を策定し、（中略）市マスタープランにおいて明らかにすること。土地利用の方針では、地区計画の運用方針、策定基準及び地区計画を策定することが必要と考えられる地区の概ねの位置及び区域について明らかにすること。なお、市町村が市町村マスタープランを定めるために日数を要するなどの事由がある場合には、当分の間、市町村都市計画審議会の議を経て土地利用の方針を明らかにすることは差し支えない」とされています。

盛岡市ではすでにマスタープランに位置付けられ、矢巾町では土地利用方針を定めた上でガイドラインを作成しており、両市町では制度の活用が進んでいます。掲載したイラストは矢巾町のホームページに載っているものを引用しました。こちらは矢巾町の国道4号沿いに、令和6年5月に竣工、営業開始した岩手日野自動車本社のイメージ図です。この土地利用は市街化調整区域の地区計画により実現した先例となります。

次に、5 今後のスケジュールについて説明します。年内には庁内関係課と市街化調整区域の地区計画策定に向けた土地利用の希望調査等、庁内調整を図りたいと考えています。年明け2月には、令和7年度の二回目となる市都市計画審議会において、事前説明として滝沢市の市街化調整区域における地区計画の「土地利用方針（案）」と「ガイドライン（案）」をご提示させていただきたいと考えています。その後、令和8年度中に県に対し案の協議を行った後、パブリックコメントを行いたいと考えています。続けて、令和8年度中の市都市計画審議会において、策定に向けて審議にかけさせていただくスケジュールを見通しています。

（２）質疑応答

< 委員 >

どのような場所に計画を策定することを想定していますか。

< 事務局員 >

市街化調整区域のどこにでも計画を決定できるものではなく、地区計画の類型を決めて、類型ごとに決定できる区域を予め示し、決定に必要な開発の規模や建物の用途を定めることを想定しています。また、地区計画の決定にあたっては地域住民や民間からの発意を前提としたものを想定しています。

地区計画の類型は、一般的には既存集落の維持や活性化を目的とする既存集落型、インターチェンジや駅周辺を対象とする産業集積型、国道や主要幹線道路沿道を対象とする幹線道路沿道型があります。

< 委員 >

従来の都市計画の手続きと比較して、簡略化されるということですか。

< 事務局員 >

方針やガイドラインを定めるにあたっては県に対し案の段階で協議をしますが、方針やガイドラインの策定後の地区計画策定については市決定の都市計画となるため、市決定に関する法定手続きを行うことになります。

< 委員 >

市街化調整区域の地区計画による開発は、県の開発審査会の審査が必要となりますか。

< 事務局員 >

県の開発審査会にかかるものではありませんが、随時許可案件となりますので、許可権限は県都市計画課にあり、地区計画に合致しているかを審査されることとなります。

< 委員 >

既存集落の保全に関連して、集落と離れた位置に存する一軒家はどのようにして対応していくかお考えを伺います。

< 事務局員 >

調整区域の地区計画を策定することで、例えば両親の介護等を理由とした地元への移住希望者の受け皿を既存集落に確保する一方で、人口減少社会に対応する国の方針として立地適正化計画の策定が求められています。立地適正化計画においては、居住機能と都市機能を集約し、そこへ人口を緩やかに誘導することを目指していますので、既存集落の保全と立地適正化計画と両輪で取り組んでいく必要があると考えています。

< 委員 >

市街化調整区域の原則との整合を図る必要があるため、方針とガイドラインの策定に向けては、本審議会での深い議論が必要となると思います。

報告事項

盛岡都市圏地域公共交通計画について

(1) 事務局説明

資料5をご覧ください。国では、人口減少や高齢化が進む中、生活機能を確保し、地域を維持するため、公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進しています。公共交通は、都市計画、まちづくりと合わせて考えていく必要があることから、今月策定を予定している盛岡都市圏地域公共交通計画について、情報提供させていただくものです。

1 ページをご覧ください。1 背景・目的について説明します。課題として、自家用車での移動や人口減少により公共交通利用者が減少傾向にある中で、新型コロナウイルスの拡大や2024年問題に伴う運転手不足等により、公共交通事業の維持が一層難しい状況となってきました。その中で計画策定の経緯ですが、法改正により盛岡広域都市計画区域と同様、同一生活圏でその圏内を連絡する公共交通路線が多数運行されている盛岡都市圏である盛岡市、滝沢市、矢巾町の3市町で「盛岡都市圏地域公共交通計画」を策定することとしました。

計画の目的としては、盛岡都市圏において、持続可能で効果的な地域公共交通のあり方を示すもの、位置づけとして、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとなるもので、9月までに策定する予定となっています。計画の期間は令和8年度から12年度までの5年間としています。

2 ページをご覧ください。3 基本理念、基本方針、目標、施策の方向性について説明します。基本理念を「つなげる、いかす、ささえる」持続可能で使いやすい交通体系の実現とし、基本方針については①限りある輸送資源の最適化による持続可能な公共交通ネッ

トワークの形成②地域の実情に合った公共交通利用環境の構築③地域と利用者の連携・協働による公共交通の推進④盛岡都市圏の多様な関係者による施策展開の実現とし、4つの目標及び指標、また4つの施策の方向性について記載のとおり設定しました。

3ページをご覧ください。4 目標指針についてですが、目標ごとの指標を設定し、5年後の令和12年における目標値を定め、その達成状況を確認していきます。目標①の指標1-1 住民一人当たりの公共交通利用回数、指標1-2 鉄道・路線バス・地域内交通利用圏人口割合については、公共交通の利用が減少している中ではありますが、現状値以上を目指す目標値としています。目標②の指標2-1 公共交通利用者の満足度については、岩手県公共交通計画と同程度の6%の向上を目指すものとします。目標③の指標3-1 公共交通利用率については現状値以上とし、目標④の指標4-1 3市町連携による施策の実施数は計画書記載の全事業数、指標4-2 路線バスの収支率は現状維持、指標4-3 公共交通への公的資金投入額は現状よりも増やしていくことで公共交通の維持を目指していくこととしています。

4ページをご覧ください。5 盛岡都市圏における将来ネットワークについて、考え方を設定しています。5ページの将来ネットワーク図と合わせてご覧ください。黒線は広域基幹系統（鉄道）、灰色線が広域基幹系統（路線バス）で示している盛岡都市圏内外を連結する交通となります。滝沢市内では、鉄道については巣子駅と滝沢駅を通るIGR、大釜駅と小岩井駅を通るJR田沢湖線、また路線バスについては八幡平、沼宮内、雫石へ向かう路線が該当します。

次に、赤線は①盛岡都市圏の骨格となり、主要結節点を結ぶバス路線である都市圏基幹系統、市内では市役所周辺へ向かう路線、紫線は②基幹系統を補完し、盛岡都市圏中心部と主要バス停留所間を結ぶバス路線である都市圏準基幹系統、市内では巣子や滝沢営業所へ向かう路線、肌色のエリアは③既存路線バスを主体としたネットワークを形成するエリアの交通である既存路線バスエリアとして設定し、これらはバス路線の維持及び確保に向けて、交通事業者、行政、住民が一体となって利用促進策や利便向上の取り組みを行っていく路線とします。

次に、水色のエリアは鉄道やバスの不便地域において、地域内交通実施エリアとして設定しているエリアとなります。滝沢市においては福祉バスと患者輸送バスの再編によるコミュニティバスの運行を令和8年度より実証運行する予定としています。また、緑色のエリアについては地域内交通を検討するエリアとしています。その他、路線バスネットワークの見直しを想定するエリアとして、緑線のエリア、水色線のエリアを想定しています。

6、7ページをご覧ください。6 目標と目標達成のための施策及び実施事業についてですが、目標を達成するため、記載のと通りの18の都市圏施策と4つの市町施策の実施について取り組みます。その中で、赤枠で「地域公共交通利便増進事業」と記載している施策については、地域公共交通の利便性を向上させるための具体的な事業計画として実施する施策であり、今年度末の計画策定に向けて検討を進めております。

実施施策のうち、滝沢市に関連があるものを抜粋してご説明します。都市圏施策1-2 路線バスネットワークの維持については、都市圏基幹系統のサービスレベルを維持すると共に、まちづくりと連携したネットワークの形成ということで、現在開発中の中心拠点商業地区と連携したネットワークの形成を図ります。市街施策1-4 地域特性に合った交

通手段の導入についてですが、先ほど5ページの将来ネットワークでご説明しました地域内交通実施エリアにおける福祉バスと患者輸送バスの再編について、本施策において実施してまいります。

7ページの都市圏施策3-1 利用しやすい運行ダイヤの設定についてですが、複数のバス事業者が運行している盛岡駅一菓子間において、待ち時間を短縮できるようなダイヤの調整を検討します。都市施策4-2 都市圏公共交通マップの作成、4-3 公共交通利用促進イベントの開催、4-6 運転士不足の改善に向けた支援については、これまでも実施してきたところではありますが、都市圏の施策として実施してまいります。

8ページをご覧ください。7 計画の管理・推進体制についてですが、中段の図3 盛岡都市圏地域公共交通会議の体系図に記載のとおり、交通会議は主に盛岡都市圏全体として法定協議会の役割を持つ全体会と、各市町や特定の地域及び特定の事業に関する協議を実施する分科会で構成され、必要に応じてワーキンググループ会議を開催し、盛岡都市圏の公共交通における情報共有や意見交換を行います。

最後に交通会議による計画管理と推進ですが、交通会議において、実施事業の進捗状況の確認、指標に対する評価を行い、年度ごとのPDCAサイクルによる計画の着実な推進を行ってまいります。

(2) 質疑応答

<委員>

コミュニティバスの運行は令和9年度からと伺っていました。令和8年度から運行するのでしょうか。

<事務局員>

現段階では、令和8年10月から実証運行を行い、令和9年4月から本格運行を予定しています。

<委員>

コミュニティバスの運行の内容について、現在言える範囲で説明をお願いします。

<事務局員>

現在の福祉バスと患者輸送バスのルートが重複していること、また令和9年度から姥屋敷小中学校が統合されることに伴うスクールバスの機能を合わせた、効率的な運行を行う再編を考えております。また、現在のルートの乗車時間が長いといったご意見もあることや、利用状況を踏まえたルートの見直しを行い、より利用しやすいような運行形態を検討しているところです。

<委員>

山田線を見ていると車両に1~2名しか乗っていないときもあり赤字だと思うが、路線の存続を求めているケースもあると思います。ちなみに各公共交通の採算状況は把握されているのでしょうか。

<事務局員>

利用者が少ない中でも地域の足を確保するため、赤字路線に対しては行政からの補助を補填することで、路線の維持を行っています。また、各公共交通事業者の方では、路線ごとの採算について、把握しているところであります。

1.1 その他

＜事務局員＞

委員改選について御連絡します。委員の皆様の任期は今年の11月26日までとなっています。任期満了を迎えましたら、委員改選に関する手続きを行わせていただきます。ご依頼の文書及び関係書類を郵送いたします。

1.2 閉会