

1-1 現況データからみる地域課題

滝沢市全体に
関わる
地域公共交通の
現状と課題

- ◇ 市制移行に伴い、都市拠点（ビッグルーフ滝沢等）の整備・道路ネットワークが更新され、人の動きが変化する。新たな「まち」の形成に対応した地域公共交通ネットワークの形成が求められる。
- ◇ 中心部への人口・都市機能の集中、郊外部の人口減少・高齢化に伴い、公共交通需要が大きく変化することが想定されることから、「都市部の利便性向上」「郊外部の新たな交通サービスの導入」検討が必要。
- ◇ 中心部は滝沢-盛岡間の鉄道・路線バスが充実しているが、郊外部は「福祉バス」が曜日運行となっており、市内において、「交通サービス水準に格差」が生じている。また、市内は鉄道・路線バスが利用していない交通不便地域が一部存在し、また、中心部と郊外部では、本市の主要な施設、盛岡への移動のしやすさ（アクセシビリティ）に格差が生じている。
- ◇ 市民・学生の生活行動の多くは、滝沢-盛岡間の移動が基本となっており、鉄道と路線バス（自主運行）が高頻度運行・幹線軸を形成しています。市民の移動特性への考慮、効率的な運行の検討が重要。
- ◇ 上位関連計画では駅をまちづくり・結節点として位置づけているが、拠点機能の強化・改善が十分行われていない。交通モード間の連携を促進するための拠点整備が引き続き課題となっている。
- ◇ 法改正に伴い、「交通」だけではなく、「都市計画・土地利用」「防災」「観光振興」等、「まちづくり」との連携が求められている。「まちづくり」と「交通」が一体となった事業推進が必要となってくる。

○南西エリア：小岩井・大釜・篠木・大沢

- 【人口構造】
- ・ 篠木・大釜は「人口増加」、小岩井・大沢は「人口減少」（H25/H18 比の伸び率）。2050 年には 4 割が高齢者となり、移動困難者が増加する可能性が懸念される。小岩井については人口消滅集落も存在。
- 【移動特性】
- ・ 当エリアの南部にはイオンモール盛岡が立地しており、買物は市外への移動割合が他エリアに比べ大きい。
 - ・ 通院においても市外の割合が大きい、市内では大釜地区の医療機関への移動が多くみられる。
- 【公共交通】
- ・ JR（往復 13 本/日）と路線バスが並行して運行。雫石町「あねっこバス」も小岩井駅に乗り入れ。
 - ・ 小岩井駅・大釜駅への市内路線バスが接続するが、本数が少なく、不便性が高い。
 - ・ 福祉バスは、月・金曜日と週 2 日運行。小岩井駅・大釜駅経由で運行しているが、利用率が低い。
 - ・ 「鉄道・バスの連携・接続」「駅へのバス乗り入れ・拠点整備」「福祉バスの代替交通」の検討が必要。また、滝沢市役所・ビッグルーフへのアクセス・利便性向上による市内交通環境の改善も検討。

○中央エリア：鶴飼・元村

- 【人口構造】
- ・ 元村・鶴飼はニュータウン・団地等が立地しており、近年、最も人口が増加（H25/H18 比の伸び率）。
 - ・ 市役所周辺に交流拠点のビッグルーフ滝沢が立地する等、市の中心的な役割を担っている地域である。
- 【移動特性】
- ・ 病院や商業施設が他地域に比べ多く立地しており、通院・買い物等の日常生活の移動においてはエリア内の移動が多くなっている。（通院：市内 6 割・市外 4 割、買物：市内 8 割・市外 2 割）
 - ・ 盛岡市に近いエリアであるため、県立中央病院等の市外の病院へ通院する割合が 4 割程度存在する。
- 【公共交通】
- ・ エリア内には駅はないが、隣接する盛岡市に IGR 厨川駅・青山駅が立地し、第 3 セクター鉄道が運行。
 - ・ 県交通及び県北交通の路線バスが主に盛岡市へ高頻度運行しており、幹線軸を形成。（自主運行路線）
 - ・ 一部ルートが重複・競合しており、ピーク時の交通渋滞等の影響があり、需給調整が課題。
 - ・ 隣接市の「鉄道駅へのアクセス・接続」、「路線バスの集約・共同運行の検討」や市内の主要拠点へのアクセス・利便性向上による交通環境の改善を検討。

○北東エリア：東部（巣子・長根・川前）

- 【人口構造】
- ・ 川前の人口動態は横ばい。団地整備と国道沿いの集落で構成。県立大学・盛岡大学が立地する研究学園都市の機能が集積しており、昼間人口が多いエリアとなっている。人口は滝沢駅・巣子駅付近に集中する。
 - ・ 様々なイベントが開催される文化施設「アビオ」が立地する等、交流人口が多いエリアとなっている。
- 【移動特性】
- ・ 巣子付近に医療機関や商業施設が立地しており、エリア内の移動が中心。特に、買物については、9 割がエリア内での移動を行っている。（通院：市内 6 割・市外 4 割、買物：市内 9 割・市外 1 割）
 - ・ 市外へ通院する方の多くは青山付近の医療機関を利用している傾向が強い。
- 【公共交通】
- ・ IGR 滝沢駅・巣子駅が立地し、第 3 セクター鉄道が運行。
 - ・ 主に県北バスの路線バスが運行しており、盛岡市を繋ぐ路線が幹線軸として運行する他、巣子や大学付近を通過する地域内路線も運行している。
 - ・ 「鉄道・バスの連携・接続」「駅へのバス乗り入れ・拠点整備」「待ち合い環境の整備」の検討が必要。

○中山間地エリア：姥屋敷、柳沢、一本木

- 【人口構造】
- ・ 姥屋敷、柳沢、一本木は中山間地に位置し、居住地域が分散しており、人口も減少傾向にある。（H25/H18 比の伸び率）。姥屋敷は、2050 年に市内で高齢者が 4 割以上になる唯一のエリアである。
- 【移動特性】
- ・ 通院においては、姥屋敷地区の 7 割は元村地区等の市内移動が多く、柳沢・一本木地区は 6 割が巣子・元村地区へ移動する。市外への移動はみたけ付近や県立中央病院へ移動する割合が高い。
 - ・ 買物においては、姥屋敷地区は鶴飼、柳沢、一本木地区は巣子付近へ移動する割合が多い。
- 【公共交通】
- ・ 若手山麓の中山間地域であり、路線バスは未運行だが、「福祉バス」が月・金曜日と週 2 日運行。
 - ・ 「市中心部へのアクセス手段の確保」「福祉バスの代替交通」の検討が必要。
 - ・ 中長期的な視点として、住民主体による有償ボランティア制度・相乗り支援の枠組み等も検討。

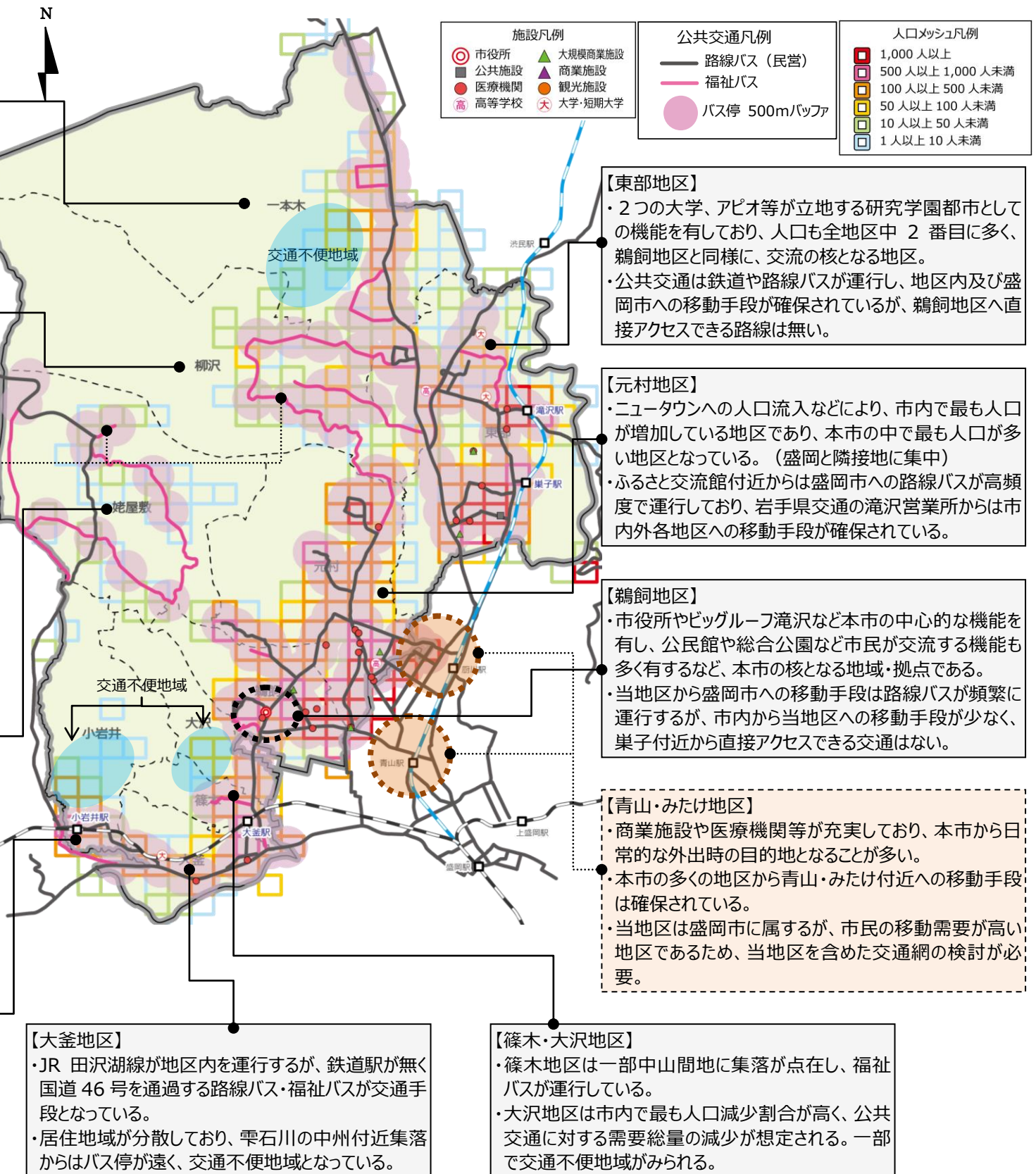
- 【一本木地区】
- ・ 若手山の登山口があるが、市内からの交通手段は無い。
 - ・ 幹線道路沿いに人口が分布し、路線バスによる移動手段は確保されているが、一部交通不便地域となっている。

- 【柳沢地区】
- ・ 市営の福祉バスが運行し、居住地域をカバーする他、患者輸送バスが運行し、通院の移動手段を確保。
 - ・ 集落が分散し、交通の小需要が分散している状況。

- 【福祉バス】
- ・ 利用者は年々減少しており、全盛期に比べ約 4 割減の 9,822 人（H27 実績）
 - ・ 一方、運行委託料は微増傾向にあり、H27 には 1,200 万円以上と、行財政を圧迫。

- 【姥屋敷地区】
- ・ 高齢化が顕著であり、現状高齢化率は 3 割を越え、将来的には 4 割を越える唯一の地域
 - ・ 福祉バスが運行していた「お山の湯」は平成 28 年 12 月に閉館（福祉バスも運行中止）
 - ・ 患者輸送バスが運行し、当地域の通院手段を確保。

- 【小岩井地区】
- ・ 小岩井農場の観光資源を有し、盛岡から観光路線として路線バスが運行する。
 - ・ 自治会等による住民主体の交通確保の意識が全地区中最も高い。
 - ・ 鉄道は小中学生の通学手段となっている。（大釜間利用）



上位計画・関連計画に見る交通とまちづくりの方向性	本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向	法制度・上位計画見直し予定
<p><第一次滝沢市総合計画></p> <p>■将来都市像：「誰もが幸福を実感できる活力に満ちた地域」</p> <p><将来像実現に向けた施策展開（8つの視点）></p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【集う】：地域と世代を超えて集い、人との係わり幸せを実感して地域づくりができるまち</p>	<p>計画に必要な視点</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 市制移行に伴い、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（シビルミナム）を確保し、健康増進に寄与した交通サービスの提供する ③ 中心部・郊外部の特性を踏まえ、地域が求め、自立して持続できる交通サービスを提供する ④ 市内の既存交通資源を活用し、交通モード間を結びつけ、市民ニーズに対応した再編を行う。 ⑤ 市内及び隣接市町村との交流促進を図るため、駅・新施設への拠点性・アクセシビリティを改善する。 ⑥ 市民・来訪者等、誰もが利用しやすく・わかりやすい利用環境・情報サービスの提供を行う。 ⑦ 国の支援終了後を見据え、「まちづくり」と「交通」が一体となった持続可能な交通体系の構築。 <p>まちづくりの変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市制移行関連：総合計画前期計画との整合、将来都市像の実現を下支えする交通計画。 ・都市計画関連：都市計画マスタープラン・地方創生総合戦略との連携、道路整備計画との整合。 ・観光振興関連：小岩井農場・岩手山など観光振興に繋がる交通網の構築。 ・広域連携関連：盛岡市等、移動特性を考慮し、周辺市町村と連携・協力した交通体系。 ・健康増進関連：最低限のお出かけ機会を提供し、健康増進・予防医療等に繋がる施策展開。 	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策基本法（H25 施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正（H26 施行） ・都市計画関連法制度の改正 <p>【上位関連計画との整合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次滝沢市総合計画 ・まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・都市計画マスタープラン ・観光物産振興ビジョン ・地域福祉計画 ・第一次滝沢市スポーツ振興計画 ・みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン等

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