

# 一関市地域公共交通網形成計画

【 資 料 編 】

## 資料編目次

---

<b>1 現況整理</b>	<b>資－ 1</b>
第1章 上位計画及び関連計画の整理	資－ 1
第2章 地域特性の整理	資－18
2－1 地域の概要	資－18
2－2 人口・世帯	資－20
2－3 近隣市町への移動特性	資－24
2－4 観光動向	資－25
2－5 主な施設の分布状況	資－26
第3章 公共交通の現状把握	資－27
3－1 道路	資－27
3－2 地域公共交通の実態	資－27
<b>2 実態・ニーズ調査</b>	<b>資－40</b>
第1章 関係者ヒアリング、住民インタビュー調査	資－40
1－1 関係者ヒアリング結果	資－40
1－2 住民インタビュー調査結果	資－41
1－3 住民ワークショップ	資－47
第2章 バス等利用実態調査	資－57
2－1 乗込み調査結果	資－57
2－2 乗降調査結果	資－78
第3章 地域公共交通ニーズ調査	資－89
3－1 高齢者対象調査	資－89
3－2 民生委員・児童委員対象調査	資－97
<b>3 策定の経過</b>	<b>資－102</b>
<b>4 用語解説</b>	<b>資－103</b>
<b>5 一関市地域公共交通総合連携協議会委員名簿</b>	<b>資－105</b>
<b>6 一関市地域公共交通総合連携協議会事務局員名簿</b>	<b>資－106</b>
<b>7 一関市地域公共交通総合連携協議会規約</b>	<b>資－107</b>

# 1 現況整理

## 第1章 上位計画及び関連計画の整理

### 上位・関連計画一覧

上位・関連計画		策定
1	一関市総合計画 前期基本計画	平成 27 年 12 月
2	一関市人口ビジョン/ 一関市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27 年 10 月 (総合戦略変更:平成 31 年 3 月)
3	一関市都市計画マスタープラン	平成 21 年 3 月
4	一関市協働推進アクションプラン	平成 22 年 12 月
5	一関市地域協働推進計画	平成 26 年 3 月
6	各地域協働体の地域づくり計画	(協働体ごとに策定)
7	一関市過疎地域自立促進計画	平成 28 年 3 月 (変更:平成 31 年 2 月)
8	一関市観光振興計画	平成 29 年 3 月
9	一関市地域福祉計画	平成 28 年 3 月
10	一関市高齢者福祉計画	平成 30 年 3 月
11	一関・平泉定住自立圏共生ビジョン	平成 26 年 3 月
12	一関市教育振興基本計画	平成 28 年 2 月
13	一関市地域公共交通総合連携計画	平成 26 年 2 月

1 一関市総合計画 前期基本計画

項目	内容
主旨	長期的視点からのまちづくりの方向性を示すもの。市が策定する各種の計画の中で最上位に位置付けられ、全ての施策分野にわたる総合性をもった計画。
策定	平成 27 年 12 月
計画の期間	平成 28 年度～平成 37 年度（10 年間） 前期基本計画：平成 28 年度～平成 32 年度（5 年間）
基本構想	<p><b>将来像</b> みつけよう育てよう 郷土の宝 いのち輝く一関</p> <p><b>まちづくりの考え方</b></p> <p>「郷土の宝物」 ……地域資源を活用しよう</p> <p>「市民主体」 ……自ら考え共に行動しよう</p> <p>「次世代人材支援」…郷土を誇りに思う心を育てよう</p> <p>「安全・安心」 ……みんなで支え合い暮らしていこう</p>
前期基本計画	<p><b>重点プロジェクト</b></p> <p>① まち・ひと・しごとの創生</p> <p>② ILC を基軸としたまちづくり</p> <p>③ 東日本大震災からの復旧復興</p> <p><b>分野別計画</b></p> <p>① 地域資源をみがき生かせる魅力あるまち</p> <p>② みんなが交流して地域が賑わう活力あるまち</p> <p>③ 自ら輝きながら次代の担い手を応援するまち</p> <p>④ 郷土の恵みを未来へ引き継ぐ自然豊かなまち</p> <p>⑤ みんなが安心して暮らせる笑顔あふれるまち</p> <p><b>まちづくりの進め方</b></p> <p>① 市民と行政の協働のまちづくり</p> <p>② 健全な行財政運営</p> <p>③ 広域連携の推進</p>
<b>公共交通に関する記載（概要）</b>	
<p><b>【公共交通機関の充実】</b></p> <p>① 広域的な活動、経済交流を促進する高速交通の充実と一ノ関駅の交通結節点としての機能充実を図りながら、公共交通の充実による鉄道、バスの利便性向上を目指します。</p> <p>② 一ノ関駅の拠点性を高めるため一ノ関駅に停車する新幹線の増便を図るなど、利便性の向上について事業者に働きかけます。</p> <p><b>【一ノ関駅周辺の整備】</b></p> <p>① 駐車場の整備を図るとともに、駅周辺の利便性の向上が図られるよう検討を進め、まちなかの賑わいの創出を目指します。</p> <p>② 一ノ関駅の東西入口周辺へのインフォメーション機能の充実を図るなど観光情報等の発信に努めます。</p> <p>③ 一ノ関駅の東西を歩行者等が自由に往来できる東西自由通路の必要性等について、関係事業者との検討を進めます。</p> <p><b>【生活交通の維持確保】</b></p> <p>① JR、民間路線バス、市営バス等の連携を深め、各交通機関との乗り継ぎの利便性を高めるなど、公共交通ネットワークの維持確保を目指します。</p> <p>② 通院、通学、買い物など利用目的に配慮したダイヤ編成やルート設定、フリー乗降区間の設定など、利便性の向上によるバスの利用促進を図ります。</p> <p>③ 人口密集地にはコンパクトな路線運営、人口希薄地域には低コストでの利便性を確保するなど、地域の実情に合った合理的な運行方式を導入します。</p> <p>④ バス利用者の減少と財政負担の増加の現状を踏まえ、利用促進に努めながら、需要に応じた合理的な運行を行い、財政負担の増加を抑えます。</p>	

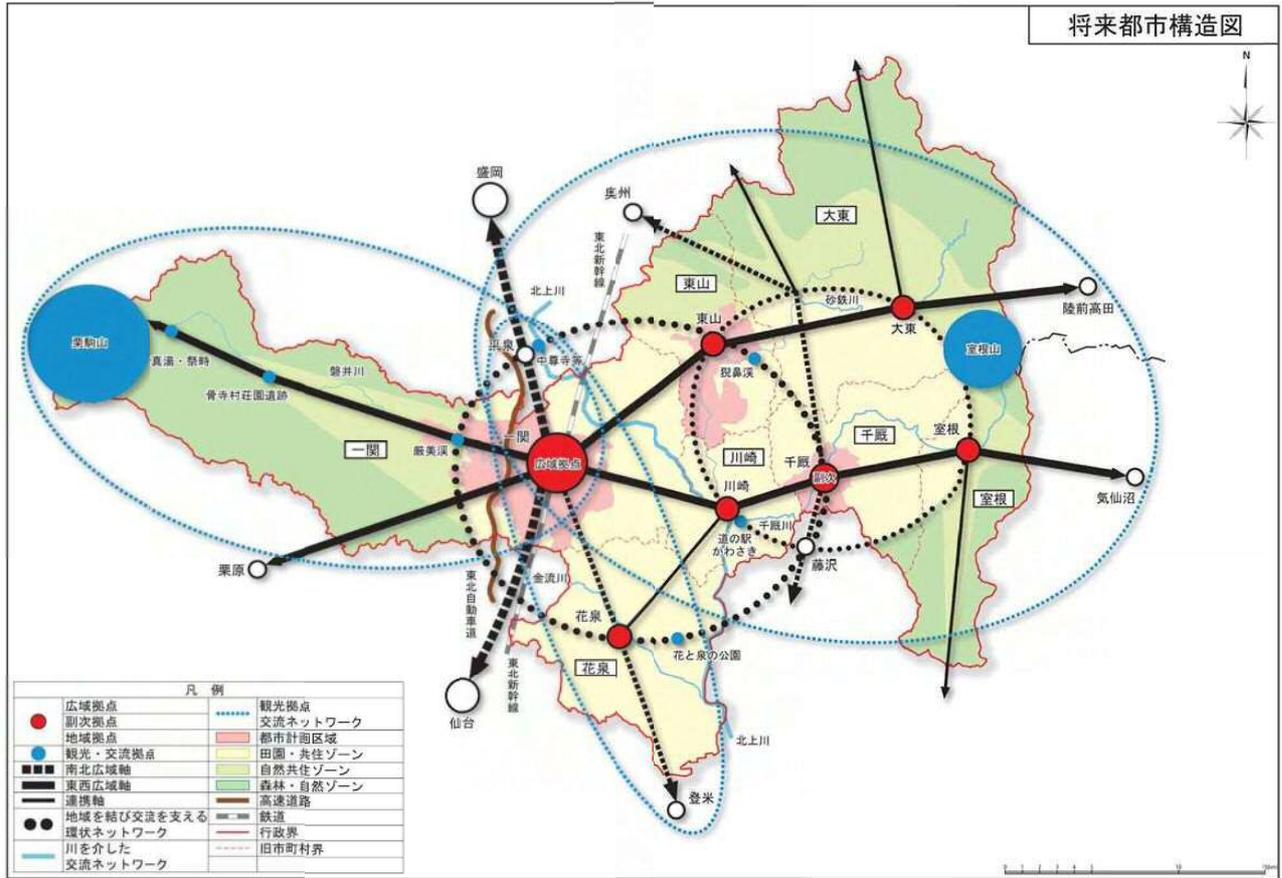
## 2 一関市人口ビジョン／一関市まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容	
	一関市人口ビジョン	一関市まち・ひと・しごと創生総合戦略
主旨	本市の人口の現状分析を行い、人口に関する市民の認識を共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示すもの。	本市の特性、実情に応じた平成 31 年度までの 5 年間の目標や施策の基本的方向、効果検証が可能な具体的施策を示すもの。
策定	平成 27 年 10 月	平成 27 年 10 月（※平成 31 年 3 月に変更）
対象期間	平成 27 年～平成 52 年	平成 27 年度～平成 31 年度（5 年間）
基本目標	① 市民が力を発揮できる仕事を創出し、若者や女性が集うまちを目指します。 ～仕事や移住に関する願いに応え、社会減を解消する～ ② 社会全体で子育てを支援し、次代の担い手を応援するまちを目指します。 ～就労、出会い、結婚、出産、子育ての環境を整備し、出生率を向上させる～ ③ 心豊かに安心して暮らせる、住みたい、住んでよかったまちを目指します。 ～健康長寿を支える基盤の強化を進め、地域の魅力を向上させ、住みやすさを高める～ ④ 未来へ引き継がれる、誇りと愛着が持てるまちを目指します。 ～協働によるまちづくりを進め、まちへの愛着を高める～	
公共交通に関する記載（概要）		
<p>施策展開の内容</p> <p><b>【二次交通の充実】</b> 観光客の円滑な移動手段の確保のため、公共交通機関との連携を図ります。</p> <p><b>【一ノ関駅周辺の賑わい創出】</b> 商店街の賑わい創出や観光案内機能の充実により、地域の玄関口としての賑わいを創出します。</p> <p><b>【生活交通の維持確保】</b> 市民の生活の足を確保していくため、地域、事業者、行政が連携、協働して公共交通網形成計画の策定を進め、利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークの構築に努めます。</p>		

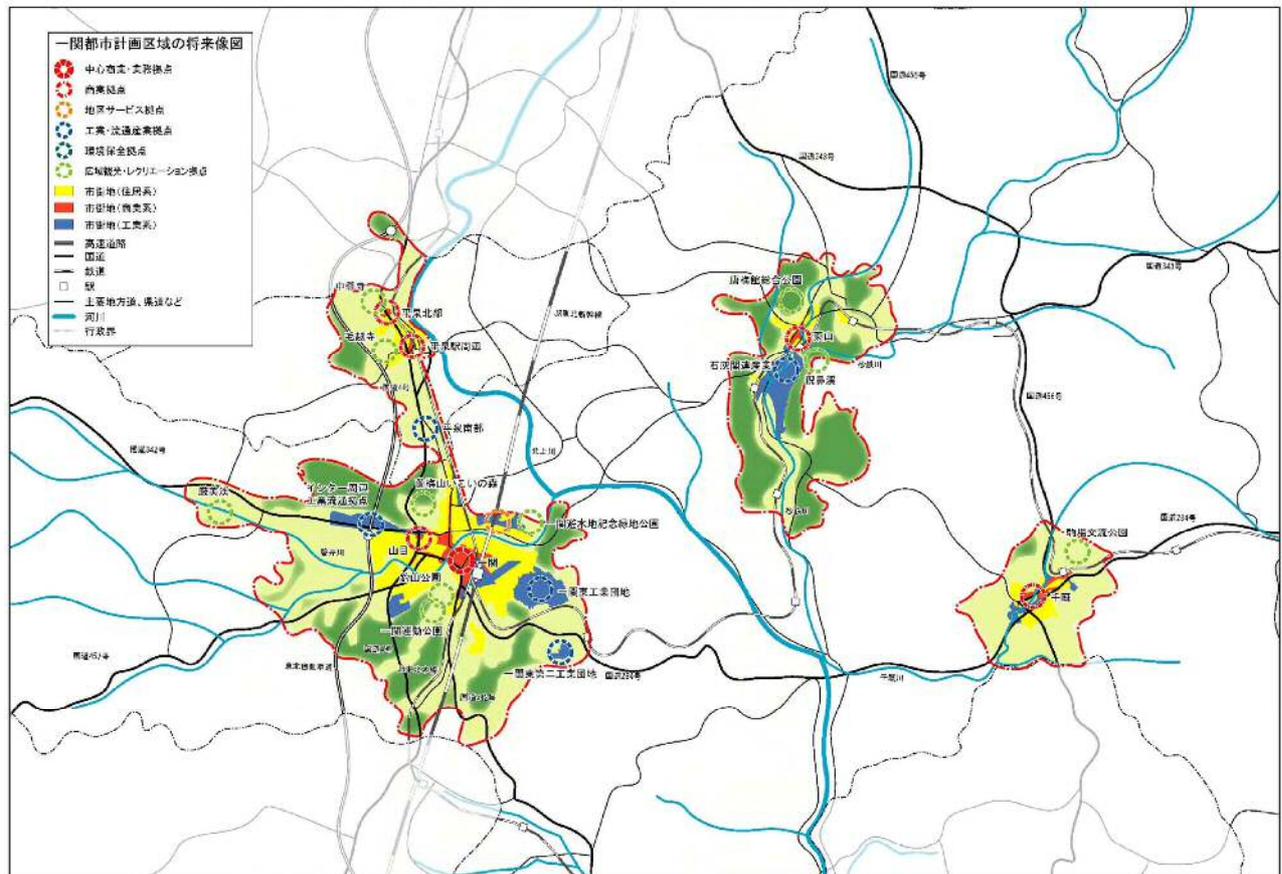
### 3 一関市都市計画マスタープラン

項目	内容
主旨	市全体と地域レベルでの課題や特性を明らかにしたうえで、長期的な視点に立ったまちづくりの目標や都市の将来像、また、将来像の実現に向けた大きな道筋及び今後進めるべきまちづくりの基本的な方針などを定めるもの。
策定	平成 21 年 3 月
計画の期間	平成 21 年度～平成 40 年度(おおむね 20 年間)
対象地域	全体構想 : 市全体 地区別構想: 一関都市計画区域、千厩都市計画区域、東山都市計画区域
全体構想	<p><b>将来都市像</b> 人と自然が織りなし 活力あふれる 交流拠点都市 いちのせき</p> <p><b>まちづくりの基本目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 利便性・快適性・安全性に優れ、効率的で機能的なまちづくり</li> <li>② 広域的な連携と交流が活発に行われるまちづくり</li> <li>③ 産業が活性化し、賑わいと活力あふれるまちづくり</li> <li>④ 自然と調和した個性と魅力があふれるまちづくり</li> </ul>
<b>公共交通に関する記載（概要）</b>	
<p><b>都市施設の整備方針</b></p> <p><b>【基本方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者、自転車の移動環境の整備、交通結節点の整備など、自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通の利用へと交通行動を転換させ、過度に自動車に依存しない交通システムを検討し、環境負荷の軽減に努めます。</li> <li>・ 地域内外との活発な交流を促進する高速交通の充実と公共交通の要衝です。一ノ関駅の交通結節機能の向上を図りながら、鉄道・バスの利便性向上による公共交通の充実に努めます。</li> </ul> <p><b>【公共交通整備の方針】</b></p> <p><b>○鉄道利用環境整備の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅利用者の利便性、快適性を図るため、鉄道事業者と連携して駅機能の充実に努めるとともに、利用実態に合わせた運行ダイヤの適正化を要請します。</li> <li>・ 一ノ関駅においては駅東地区及び他地域からの利便性を高めるため、一ノ関駅東口周辺道路網の整備などにより、東口へのアクセス性の向上を図ります。また、東西自由通路の整備を推進するとともに市の玄関口にふさわしい駅舎の改修を要望します。</li> </ul> <p><b>○バス運行環境整備の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス、市営バスは児童生徒の通学や高齢者の通院など、自家用車の運転が困難な人の移動の手段として重要な役割を果たしていることから、関係機関と連携して運行環境の向上に努めます。</li> <li>・ 通勤・通学等による自家用車の使用の自粛を促すなど、公共交通機関の利用の促進に努めます。</li> </ul>	

■将来都市構想図



■都市計画区域の将来都市像



#### 4 一関市協働推進アクションプラン

項目	内容
主旨	市民一人ひとりが生き生きと輝き、一丸となって活力と魅力ある「協働」のまちづくりを進めるための、基本的な方向と取組の仕方を示すもの。
策定	平成22年12月
目指すまちの姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 市民一人ひとりがお互いを尊重し、主体的に活動できる住みよいまち（個人の尊重と主体的活動）</li> <li>② 地域に住む人たちの絆を深め、みんなが幸せを感じられるまち（結い、連携、コミュニティ）</li> <li>③ 地域の文化や歴史を踏まえ、地域の良さを活かしたまち（地域らしさ）</li> </ul>
協働のアクション	<p>【協働のための人づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 市民意識の啓発</li> <li>② 地域の人材育成</li> <li>③ 市職員の意識高揚</li> </ul> <p>【協働のための環境づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 協働の主体の充実</li> <li>② 協働を進めるための場づくり</li> </ul> <p>【協働のための仕組みづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 情報の共有と意見の反映</li> <li>② 行政等の支援策</li> <li>③ 市民活動センター等の中間支援</li> <li>④ 事業形態の選択活用</li> <li>⑤ 地域協働の仕組みづくり</li> </ul>

#### 5 一関市地域協働推進計画

項目	内容
主旨	地域協働体の体制強化と活動支援を柱とした各種制度の構築から実施までに至る基本的な事項を定めるもの。
策定	平成26年3月
計画の期間	平成26年度～平成30年度（5年間）
地域協働	<p>【目指すもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 2つの「協働」の創出（地域社会の協働、地域と行政の協働）</li> <li>② 地域にふさわしい公共、公益の創出</li> </ul> <p>【基本的な方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 自立型の地域づくり 市民一人ひとりが当事者となり、地域のことを考え、その発想を自らが実践する自主・自立の地域づくりを促進していくこととします。</li> <li>② 補完性の原則 多様化する住民ニーズに対して、市民、地域、行政等が連携し、お互いが支えあい、補完しながら解決するという「補完性の原則」の考え方をもって、進めていくこととします。</li> <li>③ 地域分権の推進 地域が取り組んだ方が効果的、効率的なもの、身近なところで自ら判断し実施した方が良いものなどについて、「地域のことはそこに住む市民が決められる社会」の構築を目指し、事業と財源を地域に委ねる「地域分権」を進めていくこととします。</li> </ul>

## 6 各地域協働体の地域づくり計画

地域づくり計画は、地域協働体が策定する地域の将来像（ビジョン）、課題やその解決の方向性などをまとめた計画です。

計画の名称	一関地区まちづくり計画（平成28年2月策定）
策定主体	一関地区まちづくり推進協議会
計画の期間	平成28年度～平成30年度（中期目標年度）
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【おもしろいこと、できることをすぐやろう!】</b> 一関地区の未来像は「地域コミュニティ」「公共交通」「地域環境」の充実がテーマ。3つのテーマの充実を目指し、一関地区住民が共感をもった、地縁だけではない新しいコミュニティを創り上げることによって、今まで以上に笑顔あふれ、活気あるまちの創生を目指す。</p> <p><b>【地域福祉の振興】</b> 高齢者が地域でつながりつづける体制構築や、交通弱者対策を行うとともに、若い世代に対しては、子育てしやすい環境の充実を図る。</p> <p><b>【地域ビジネスへの挑戦】</b> 先進地域では、交通弱者対策における交通手段や買い物対策において、公的側面の成果をあげているだけでなく、地域ビジネスとして成功を収めている例もある。地域ビジネスによる公的側面の成功によって、地域は自信をもつことができる。地域が自信のある地域経営を行うために、「地域ビジネスへの挑戦」を進める。</p>

計画の名称	関が丘まちづくり計画（平成28年4月策定）
策定主体	関が丘まちづくり協議会
計画の期間	平成28年度～平成30年度（中期目標年度）

計画の名称	山目地区まちづくり計画（平成28年2月策定）
策定主体	山目地区まちづくり協議会
計画の期間	平成28年度～平成31年度

計画の名称	中里まちづくり計画（平成27年6月策定）
策定主体	中里まちづくり協議会
計画の期間	平成27年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【中里地区の特徴（魅力と課題）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>時代の変遷とともに山目町沿いの商店が閉店し、車両による食料品の販売はあるものの移動手段のない住民は買い物などに不便を感じている。</li> <li>前堀地区には、近時、商業施設が建ち、移動手段のある住民は買い物が容易にでき、生活しやすい。</li> </ul> <p><b>【中里まちづくり計画策定チームワークショップ等 意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者世帯の増加で買物困難者やゴミ集積所までの搬送などに支障がある。</li> <li>健康寿命延伸事業、地域での支援体制の充実。</li> </ul>

計画の名称	滝沢地域づくり計画（平成27年10月策定）
策定主体	滝沢地域振興協議会
計画の期間	短期計画：平成27年度～平成29年度 中期計画：平成30年度、平成31年度 長期計画：～平成36年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【地域の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの本数が少ない→本数減少、利用率低下。</li> <li>車がないと移動できない。バスも通らない。お店がない。</li> <li>何かの際に目的地まで移動する手段のない人への対応。</li> <li>滝沢は車があれば便利だが、免許返上後は交通弱者になり不安。</li> <li>（高齢者）足がないため地域の会合に出られない。</li> <li>買物が不便。コンビニが遠い。</li> <li>バス停が遠いので、なのはなバスでも通ったらと思う。</li> </ul> <p><b>【解決策・方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド交通の検討、地域内外への移動、見守りを兼ねた運行、地元のボランティア。</li> </ul> <p><b>【ワークショップ等で出された考えられる解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド交通の検討と具体化。</li> </ul>

計画の名称	真柴まちづくり計画（平成28年3月策定）
策定主体	真柴まちづくり協議会
計画の期間	平成28年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等への支援者不足：送迎できる手段がない。</li> <li>・買い物弱者の対応：バスの本数が少ない。バスがあっても乗車人数が少ない。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策】</b></p> <p>定期的なイベントを開催し、市のバスの運行を検討～要望する。      既存交通機関の活用…目的別／曜日時間帯の調査、相乗りタクシーの曜日／時間帯調査      移動販売車の誘致……移動販売車の必要可否を地域毎に調査</p>

計画の名称	巖美地域づくり計画書（平成29年2月策定）
策定主体	巖美地域活性化推進協議会
計画の期間	おおよそ10年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【課題・現状】</b></p> <p>■交通の便が悪い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物や通院にバスを利用するしかないが、本数が少なく不便。</li> <li>・足腰が弱い高齢者は、バス停まで歩くのにも苦勞している。</li> <li>・市民センター事業に参加することで、生活の充実につながるが、家から遠く参加出来ない人もいる。</li> </ul> <p>■方向性・解決策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型の巡回バスの運行。</li> <li>・通園、通学時以外の時間帯のスクールバスを活用する。</li> <li>・デマンドバスを導入する。</li> <li>・なの花バスのフリー区間を設ける。</li> <li>・乗り合いができる仕組みを作る。</li> <li>・市民センターと地域との送迎方法を考える。</li> </ul> <p><b>【短時間で取り組むべき課題（概ね3年以内）】</b></p> <p>■バスの本数が少なく不便</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバスを導入し、買い物や通院の交通手段を確保する。</li> </ul>

計画の名称	萩荘まちづくり計画書（平成27年6月策定）
策定主体	萩荘地区まちづくり協議会
計画の期間	短期：平成27～29年度（すぐ実行できるものから概ね3年を目途とするもの） 中期：平成27～31年度（概ね5年を目途とするもの） 長期：平成27～26年度（概ね10年を目途とするもの）
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【とりくみ（計画）…高齢者の交通弱者対策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・どうしてやるの（課題）          …高齢者の交通弱者に便利な交通手段を。（土日祭日バス運行は休むため）</li> <li>・どんなことをやるの（解決）          …市民センターにバスを、デマンドタクシーの実施検討を。</li> <li>・いつごろ…中期、長期</li> </ul>

計画の名称	舞川地域づくり計画（平成28年6月策定）
策定主体	舞川地域課題対策協議会
計画の期間	平成28年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【課題・現状】</b></p> <p>■買い物が不便</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街まで距離があるのでガソリン代等交通費がかかる。</li> </ul> <p>■交通手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの通る本数、通るルートが少なく不便。</li> <li>・高齢者の交通手段が少ない。</li> </ul> <p><b>【方向性・解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物ができる場所を作る デマンドタクシーと買い物ツアーのドッキング。</li> <li>・デマンドタクシーの増便、毎日運行。</li> <li>・舞川限定のタクシー。</li> <li>・舞川山手線バス（地域巡回バス）の運行。</li> </ul>

	<p><b>【交通手段が不足している】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーの増便、毎日運行などで交通手段を確保。</li> </ul>
計画の名称	弥栄地区地域づくり計画書（平成 29 年 1 月策定）
策定主体	弥栄地区まちづくり協議会
計画の期間	平成 28 年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者世帯・独居世帯・老老介護世帯への支援</li> <li>・バスの便数が少ない。</li> <li>・バス停に行くのも大変。</li> </ul> <p><b>【解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■引きこもりにならないよう行事等で外出する機会を増やす</li> <li>・デマンドタクシーの利用。</li> </ul>
計画の名称	永井地域づくり計画（平成 28 年 6 月策定）
策定主体	永井地域コミュニティ活性化協議会
計画の期間	おおむね 5 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状と課題 交通に関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車がないとどこにも行けない。</li> <li>・バスの運行量が少ない。</li> <li>・駅や高速道路の入り口から遠い。</li> </ul> <p><b>【ワークショップで出たアイデア】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■交通の利便性の向上</li> <li>・人材バンクを活用し送迎サービスを行う。</li> <li>・福祉介護タクシーを地域で走らせることができるよう、まずは勉強会・研究会を開く。</li> <li>・10 人乗り程度の大きさのバスを走らせて高齢者が門口で乗り降りできるようにする。（花泉地域の循環バスに）</li> </ul>
計画の名称	涌津地区地域づくり計画書（平成 28 年 7 月策定）
策定主体	涌津まちづくり協議会
計画の期間	平成 28 年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今は運転できるが、体調の悪い時や運転できなくなった時のことが心配。</li> <li>・車がないので外出できないし、暮らして行けない。</li> <li>・磐井病院への直通定期バスの運行（福祉バスは利用できないのか）。</li> <li>・車の運転ができないので病院等は大変。</li> <li>・近所に店がなく車がないと買い物に困る。</li> </ul> <p><b>【解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オンデマンドバスの運行や、スクールバスの利用。</li> <li>・有償ボランティアで、タブレットなどを利用した送迎サービスを展開する。</li> <li>・移動購買車を走らせる。</li> <li>・当事者に実情や必要な支援を聞いてみる。</li> </ul>
計画の名称	油島地区地域づくり計画書（平成 28 年 5 月策定）
策定主体	油島なのはな協議会
計画の期間	平成 28 年度～32 年度
計画の名称	花泉地区地域づくり計画（平成 28 年 5 月策定）
策定主体	モリウシ希望ネット花泉
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の移動は一人では難しい。</li> </ul> <p><b>【課題解決に向けて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の移動手段の確保。</li> </ul>

計画の名称	老松地区地域づくり計画書（平成 27 年 6 月策定）
策定主体	老松みどりの郷協議会
計画の期間	平成 27 年度～
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【地域の現状と課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者世帯では生活が大変。</li> </ul> <p><b>【活動内容・事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（市、県等に要望する事業）市営バスの活用。</li> </ul>

計画の名称	日形地区地域づくり計画書（平成 28 年 3 月策定）
策定主体	日花里の郷日形
計画の期間	平成 27 年度～平成 32 年度

計画の名称	金沢地域づくり計画（平成 29 年 3 月策定）
策定主体	金沢ふるさと協議会
計画の期間	短期：平成 29～31 年度、中期：平成 32～34 年度、長期：平成 35～37 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状と課題】</b></p> <p>■交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院、買い物のための交通手段があまりなく、不便である。</li> <li>・運転できない人のためのバスの運行の整備。</li> </ul> <p><b>【取組と解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの運行内容の検討（長期）。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①利用しやすいように運行回数を増やすよう要望する。</li> <li>②磐井病院に直通バスを出してもらえるよう要望する。</li> </ul> </li> <li>・デマンドタクシー導入の検討と要望（長期）。</li> </ul>

計画の名称	大原地域づくり計画書（平成 28 年 7 月策定）
策定主体	大原まちづくりの会
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【地域の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者に交通手段がなく、通院や買い物が不便。</li> <li>・バスの待ち時間が長い。</li> </ul> <p><b>【取組・アイデア】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相乗りタクシーの検討。</li> <li>・送迎サービスの検討。</li> <li>・公共バスのシステム充実。</li> </ul>

計画の名称	摺沢まちづくり計画（平成 29 年 3 月策定）
策定主体	摺沢振興会
計画の期間	5 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【まちづくりの取組事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大目的 多くの若者が住みたくなるまちを創る。</li> <li>・中目的 ベッドタウンの役割も担うまちをつくる。</li> <li>・小目的 公共交通の維持と運行の工夫をする・相乗りタクシーの検討。</li> </ul>

計画の名称	興田地域づくり計画（平成 28 年 5 月策定）
策定主体	興田地区振興会
計画の期間	短期：平成 28～30 年度、中期：平成 28～32 年度、長期：平成 28～37 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状と課題】</b></p> <p>■交通手段</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院や買い物に出かけるための交通の便が悪く、困っている人が増えている。</li> <li>・高齢者が自動車運転できなくなった場合の不安がある。</li> </ul> <p><b>【取組・解決策・方向付け】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通体系の見直しを要望する。（事業主体：行政、期間：長期）</li> <li>・移動販売車や買い物代行を検討する。（事業主体：地域、期間：長期）</li> </ul>

計画の名称	猿沢まちづくり計画書（平成 28 年 7 月策定）
策定主体	猿沢地区振興会
計画の期間	おおむね 5 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状 公共交通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの本数が少ない（待ち時間が長い）。</li> <li>・デマンドタクシーの使い方がわからない。</li> </ul> <p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の在り方に不安を感じる。</li> </ul> <p><b>【取組・解決策・アイデア】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者の増加を見込んだ移動手段を検討（中期～長期）。</li> </ul> <p><b>【現状 交通環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今はいいが 10 年後が不安。</li> <li>・交通が不便（特に高齢者）。</li> </ul> <p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通（移動）手段への不安がある。</li> </ul> <p><b>【取組・解決策・アイデア】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の送迎体制（通院や買い物等の交通手段）と情報発信を検討。</li> <li>・移動販売車の充実を図る（中期～長期）。</li> </ul>

計画の名称	渋民地域づくり計画（平成 28 年 5 月策定）
策定主体	渋民振興会
計画の期間	おおむね 5 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢者や障がい者の交通の現状</li> <li>・バス停まで遠い。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策とその方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通弱者への支援強化（実施主催：交通安全協会渋民分会、交通安全母の会 等）</li> <li>・フリーバス路線を細かく見直し。 （例）地域で見直しを行い市へ陳情する。</li> <li>・渋民地域内で統一した支援対策の検討。</li> </ul>

計画の名称	曾慶地域づくり計画（平成 27 年 5 月策定）
策定主体	結いネット そげい
計画の期間	おおむね 5 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通が不便</li> <li>・地域内の移動の足がない人が多い（自治会館等での行事にも参加できない）。</li> <li>・バスの本数が少ない。</li> <li>・乗車人数が少ない。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 既存交通機関の活用検討</li> <li>・バス利用の促進（フリー区間の周知等）。</li> <li>・相乗りタクシーの検討。</li> </ul> <p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 買物等からの帰り道が大変。</li> <li>・行きは良いが、帰りに荷物を持ってるのが大変。</li> <li>■ 買物等に行けない時（人）へのサポート不足</li> <li>・送迎時の保険、責任問題。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 代理購入サービスの実施（支援者名簿の活用）</li> <li>・スーパー等への送迎サービスの実施（事例あり）。</li> <li>※保険等については他の事例から要検討。</li> </ul> <p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 中学生の通学環境</li> <li>・中学校にスクールバスがないので小学校スクールバスの活用はできないか。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は各家庭が納得しているようだが、将来もこのままでいいのか定期的に検討をする。</li> <li>・曾慶地区だけではなく他地区と一緒に考えることも検討（摺沢地区から提案された経緯あり）。</li> </ul>

計画の名称	千厩地区地域づくり計画書（平成 28 年 10 月策定）
策定主体	千厩地区まちづくり協議会
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度

計画の名称	小梨地域づくり計画（平成 27 年 12 月策定）
策定主体	小梨自治振興協議会
計画の期間	平成 27 年度～平成 31 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状と課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線など交通の便が悪く、利用者が少ない。</li> </ul> <p><b>【取組みと改善策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通システムの見直し 例) バスを小型化して自宅まで入れるようにする、予約制のバスにして必要な時だけ運行、店や施設に送迎をするシステム等</li> </ul>

計画の名称	奥玉地区地域づくり計画書（平成 28 年 12 月策定）
策定主体	奥玉振興協議会
計画の期間	平成 28 年度～平成 37 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>バス交通</b></p> <p><b>【現状と課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線が少ない。</li> <li>・バス運行回数が少なく通院が大変だ。</li> <li>・バス運行時間が少なすぎる。</li> <li>・バス停の設置場所を考えてほしい。</li> <li>・バス停に待合室を作ってほしい。</li> </ul> <p><b>【取組と解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・序の口を迎えに行くシステムの検討。</li> <li>・企業（商店）と連携した低料金バスの運行検討。</li> <li>・住民が乗合できるスクールバス検討。</li> <li>・バスではなく大型ワゴン車の活用検討（経費削減）。</li> </ul> <p><b>公共交通</b></p> <p><b>【現状と課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関が少ない。</li> <li>・交通の便が悪い。</li> <li>・利用者の減少と利便性低下の悪循環がある。</li> </ul> <p><b>【取組と解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の原点を見直す（調査が必要）。</li> <li>・奥玉地域に合った交通の在り方を検討する。</li> <li>・デマンド型交通システム、乗合タクシーの検討。</li> </ul> <p><b>交通弱者対策</b></p> <p><b>【現状と課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者への対応が必要。</li> <li>・高齢者の足と買い物、対話の場。</li> <li>・車が運転できなくなった時の交通手段（買い物、通院）。</li> <li>・車がないと生活できない。</li> </ul> <p><b>【取組と解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の買い物対策の検討（例えば、日にちを決めて自治会の役員等が買い出しに出かける対策や地域の御用聞き事業など）。</li> <li>・医療、福祉を目的としたコミュニティバス（交通網）の整備検討。</li> <li>・ラクター専用道路の整備。</li> <li>・「高齢者運転免許自主返納サポート制度」などの検討。</li> </ul>

計画の名称	磐清水地区地域づくり計画書（平成 30 年 7 月策定）
策定主体	磐清水自治協議会
計画の期間	平成 30 年度～平成 34 年度

計画の名称	たいしたもんだ長坂みらい塾地域づくり計画書（平成 28 年 6 月策定）
策定主体	たいしたもんだ長坂みらい塾
計画の期間	おおむね 10 年間

計画の名称	田河津地域づくり計画（平成 27 年 10 月策定）
策定主体	田河津振興会
計画の期間	おおむね 10 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【現状・課題】</b></p> <p>■公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院等への移動の足が無い人が多い。</li> <li>・バスの本数が少ない。</li> <li>・乗車人数が少ない。</li> </ul> <p><b>【考えられる解決策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の PR と利用促進。</li> <li>・福祉有償運送の利用、又は過疎地有償運送の検討。</li> </ul>

計画の名称	松川地域づくり計画書（平成 28 年 3 月策定）
策定主体	いわて松川やくにたつ会
計画の期間	おおむね 10 年間
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【分野別目標 福祉】</b></p> <p>項目：たすけあいバス</p> <p>区分：長期</p> <p>内容：通院や買い物を手頃に使えるバス運行を検討する。</p> <p>主体・支援：市・協働体</p>

計画の名称	室根地域づくり計画（平成 27 年 10 月策定）
策定主体	室根まちづくり協議会
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【今後取り組むべき地域課題】</b></p> <p>■公共交通システムの充実による安全安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停運便数</li> <li>・高齢者等交通弱者の交通手段の確保</li> <li>・期間：短期 主体：行政</li> </ul>

計画の名称	川崎まちづくりビジョン（平成 25 年 3 月策定）
策定主体	川崎まちづくり協議会
計画の期間	平成 25 年度～平成 34 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【保健・医療・福祉】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が運転できなくても安心できる仕組みを作る。</li> <li>・買い物、移動、生活支援を行う組織を作る（中期 住民有志）。</li> </ul>

計画の名称	藤沢地域づくり計画書（平成 26 年 8 月策定）
策定主体	藤沢町住民自治協議会
計画の期間	平成 26 年度～平成 30 年度
公共交通に関する記載（概要）	<p><b>【安心な公共交通事業】</b></p> <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存交通機関を活かしたシステムの構築。</li> <li>・新交通手段の検討。</li> </ul> <p>■役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の役割→利用できる交通手段の協議。</li> <li>・行政の役割→利用者希望者の調査、交通機関経営者との協議、交通手段の確保。</li> </ul>

## 7 一関市過疎地域自立促進計画

項目	内容
主旨	過疎地域自立促進特別措置法に基づき、過疎地域の自立促進に資する基本方針や施策・事業を定めるもの。
策定	平成 28 年 3 月（※平成 31 年 2 月に変更）
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度（5 年間）
基本目標 ※一関市総合 計画と同様	① 地域資源をみがき生かせる魅力あるまち ② みんなが交流して地域が賑わう活力あるまち ③ 自ら輝きながら次代の担い手を応援するまち ④ 郷土の恵みを未来へ引き継ぐ自然豊かなまち ⑤ みんなが安心して暮らせる笑顔あふれるまち
<b>公共交通に関する記載（概要）</b>	
<p><b>産業の振興</b></p> <p><b>【観光】</b></p> <p>○観光施設の整備 高齢者や障がい者を含めたすべての観光客が、安心して観光を楽しめるように配慮した観光施設などの整備を促進するとともに、観光地間を結ぶ道路交通網の整備や交通機関の利便性の向上に努めます。</p> <p>○観光客へのサービス向上 観光関連事業者などの研修会などを開催しながらサービスの質的向上を図るとともに、観光ボランティアの養成など、「おもてなし」を大切にしたい受け入れ体制の整備を推進します。また、外国人観光客が安心して観光ができるよう観光案内所や公共サイン、宿泊施設などの環境整備に努めます。</p> <p><b>交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進</b></p> <p><b>【交通機関】</b> 鉄道や乗合バスなど公共交通については、市民、バス事業者と連携しながら利用促進に努め、路線の維持を図るとともに、コミュニティバスなどについては、利用者ニーズを把握しながら新たな運行形態について検討します。</p> <p><b>【地域間交流】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北の中心に位置する立地条件を最大限に生かし、観光・産業・文化など多様な分野において、北東北と南東北との交流拠点となるよう「中東北」としての広域的な交流と連携を推進します。</li> <li>・さらに、市内の各地域が、互いの良さを発揮しながら、一丸となって市全体の発展に取り組めるよう地域間交流の機会を設けるなど、一体感の醸成を図ります。</li> </ul> <p><b>その他地域の自立促進に関し必要な事項</b></p> <p><b>【国際リニアコライダー（ILC）の早期実現】</b></p> <p>○快適な生活環境の整備 主要な交通結節点から ILC 関連施設や医療機関、公共施設等までのアクセスの向上、公共交通の利便性の向上などを促進します。</p>	

## 8 一関市観光振興計画

項目	内容
主旨	当市における観光の目指すべき方向性を明らかにし、観光動向に即応した観光振興施策を展開することを目的とするもの。
策定	平成 29 年 3 月
計画の期間	平成 29 年度～平成 33 年度（5 年間）
基本理念	恵まれた自然と悠久の歴史が育むいやしの里いちのせき
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 平泉との連携強化による一関ブランドの発信</li> <li>② 観光資源の活用と情報提供の充実</li> <li>③ 観光に関する受け入れ態勢の整備</li> <li>④ 広域連携の推進</li> <li>⑤ インバウンド誘客の推進</li> </ul>
<b>公共交通に関する記載（概要）</b>	
<p><b>観光振興戦略</b></p> <p><b>【平泉との連携強化による一関ブランドの発信】</b></p> <p>○平泉と主要観光地をつなぐルートを活かした一関ブランドの発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市を代表する観光地である狹鼻溪、巖美溪と世界遺産「平泉」を結ぶ観光ルートの定着を図るため、鉄道、バス、レンタカーなどの交通機関の周知など一層の利用促進に努めます。</li> </ul> <p><b>【観光資源の活用と情報提供の充実】</b></p> <p>○観光情報の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一ノ関駅における情報発信力を強化し、岩手県の南の玄関口として、周辺の観光地を含めた観光情報の提供に努めます。</li> </ul> <p><b>【観光に関する受け入れ態勢の整備】</b></p> <p>○観光施設、公共施設等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光関連業者の意識啓発を図り、Wi-Fi の整備、わかりやすいトイレ表示や外国語表示、バリアフリー対策などユニバーサルデザインの推進に努めます。</li> <li>・既存の案内標識の見直しを行うほか、大型バスや自家用車等を利用した観光客の動線に配慮し、幹線道路など必要な箇所への適正な誘導表示の設置について、関係機関と検討します。</li> </ul> <p>○観光ルートの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広い市域での道路アクセスの向上が図られるよう、市内観光地を結ぶ路線の整備促進を含む交通体系の整備を関係機関に働きかけるとともに、併せて本市と市外の観光地とを結ぶ広域観光ルートの開発に努めます。</li> </ul> <p>○二次交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平泉地域を含む本市の主要な観光地間を結ぶ二次交通網について、既存の路線バスやタクシープランの設定およびレンタカーを含めた円滑な移動手段の整備強化を図るため、周辺自治体や関係機関と連携し取り組みます。</li> <li>・本市は市域が広いことから、レンタカー、タクシーの利用を含めた二次交通網の構築や利用環境の整備について、事業者や関係機関と協議しながら取り組みます。</li> </ul>	

## 9 一関市地域福祉計画

項目	内容
主旨	多様化する地域福祉の課題に対応し、福祉サービスの充実とあわせ、市民や福祉事業者などの積極的な参画により、協働による支え合いや助け合いを推進する取組の基本的方針・方向性を示し、みんなが安心して暮らせるまちづくりを目的として策定するもの。
策定	平成 28 年 3 月
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度（5 年間）
基本理念	誰もが支え合い みんなが安心して暮らせるまちづくり
基本目標	① 地域福祉を担う人づくり ② 共に支え合う地域づくり ③ 充実した福祉サービスを提供する仕組みづくり

## 10 一関市高齢者福祉計画

項目	内容
主旨	豊かで活力に満ちた長寿社会の実現を目指し、高齢者ニーズにきめ細かく対応した福祉サービスの提供について、本市が目指すべき基本的な方針及びその実現に向かって取り組むべき施策を明らかにするため策定するもの。
策定	平成 30 年 3 月
計画の期間	平成 30 年度～平成 32 年度（3 年間）
基本理念	みんなが安心して暮らせる笑顔あふれるまち “いちのせき”
基本目標	い いきいきとした長寿のまちづくり ち 地域で支え合う優しさのまちづくり の 伸び伸びと暮らせる快適環境のまちづくり せ 世代を越えたふれあい交流のまちづくり き 希望に満ちた協働のまちづくり

### 公共交通に関する記載（概要）

#### 重点施策とその取組

##### 在宅生活を支える基盤整備に向けて

##### 【居住等関係施策の推進】

##### ○施策の方向性

高齢者の移動手段の確保等の課題に対して、その解決に向けた取組を検討し、また高齢者の様々な生活形態に応じた居住環境の整備を進めます。

##### ○主な取組内容

高齢者の移動手段の確保

- ・多様化する課題に対応するため、福祉有償運送や外出支援サービスなどの、これまでの福祉サービスだけでなく、市民、地域、事業者などが主体となった新たな社会支援（移動支援サービス）の開発、提供について検討を進めます。

##### サービスの充実に向けて

##### 【ひとり暮らし高齢者等への生活支援サービスの充実】

##### ○施策の方向性

ひとり暮らし高齢者等のサービス水準を維持し、住み慣れた地域で自分らしく安心して生活できるよう、福祉サービスの充実に取り組みます。

##### ○主な取組内容

高齢者福祉乗車券の交付

- ・在宅高齢者の社会参加と交流活動の促進を図るため、70 歳以上の市内に住所を有する方のうち市民税非課税世帯のひとり暮らし、高齢者のみの世帯に属する方、障がい者用福祉乗車券の交付を受けている方のみと同居している方にバスやタクシー料金の一部を助成します。

## 11 一関・平泉定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
主旨（目的）	一関市と平泉町の間で締結した定住自立圏形成協定に基づき、魅力ある定住自立圏を形成するため、適切に役割を分担しながら、圏域全体として目指すべき将来像を掲げるとともに、今後、連携し推進する具体的な取組を示すもの。
策定	平成 26 年 3 月（平成 30 年 3 月変更）
計画の期間	平成 26 年度～平成 30 年度（5 年間）
将来像に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○すみよいまち、安心して暮らせるまちをつくるためには高齢者や子育て世代への支援、雇用対策、産業振興などの施策を一つひとつ積み上げていくことが必要であり、高齢者にやさしく、子育てしやすい圏域を目指す</li> <li>○当圏域には平泉の文化遺産を中心とする歴史、文化、産業など多くの地域資源があり、その資源を生かした地域づくりを行い、歴史と文化が薫る圏域を目指す</li> <li>○国際リニアコライダーの実現により、圏域における国際化のさらなる進展が見込まれることから、協働のまちづくりにより、国際化に対応した人材の育成を図るとともに、世界と日本の多様な文化が会おう圏域を目指す</li> </ul>
公共交通に関する記載（概要）	
<p><b>【結びつきやネットワークの強化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域公共交通 人口減少及び高齢化の進展を見据え、圏域内外を結ぶ生活交通手段を維持確保するため、公共交通ネットワークの強化に取り組む。</li> <li>○事業内容 圏域住民の生活に密接な生活バス路線の運行を維持するため、バス事業者への補助や市営バスの運行を行う。</li> </ul>	

## 12 一関市教育振興基本計画

項目	内容
主旨	教育基本法に基づき、今後 10 年間に於いて目指すべき教育目標を定め、その実現に向けた施策を総合的かつ体系的に示し、計画に沿って着実な教育の振興を図ろうとするもの。
策定	平成 28 年 2 月
計画の期間	平成 28 年度～平成 37 年度（10 年間）
基本目標	学びの風土を礎に 心豊かにたくましく 郷土の誇りを未来につなぐ 一関の人づくり
施策の基本方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 社会を生き抜く力を育む学校教育の充実</li> <li>② とともに学び、まちとひとをつくる社会教育の推進</li> <li>③ 誇りと愛着を醸成する文化の継承</li> </ul>
公共交通に関する記載（概要）	
<p>基本目標 1 社会を生き抜く力を育む学校教育の充実</p> <p><b>【施策 9 多様な学びを支える教育環境の整備・充実】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○教育機会の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠距離通学者への通学支援 学校統合等による遠距離通学児童生徒に対しては、スクールバスの運行等により通学手段を確保するとともに、老朽化したスクールバスの計画的な更新を進めます。</li> </ul> </li> </ul>	

※「一関市地域公共交通総合連携計画」は、本編第 1 章に記載。

※「岩手県地域公共交通網形成計画」は平成 30 年度中に策定予定であり、資料編へは未掲載。

※「一関市地域協働推進計画」、「一関・平泉定住自立圏共生ビジョン」は 31 年度からの新たな計画を策定中。新たな計画の案と整合を取りながら一関市地域公共交通網形成計画を策定。

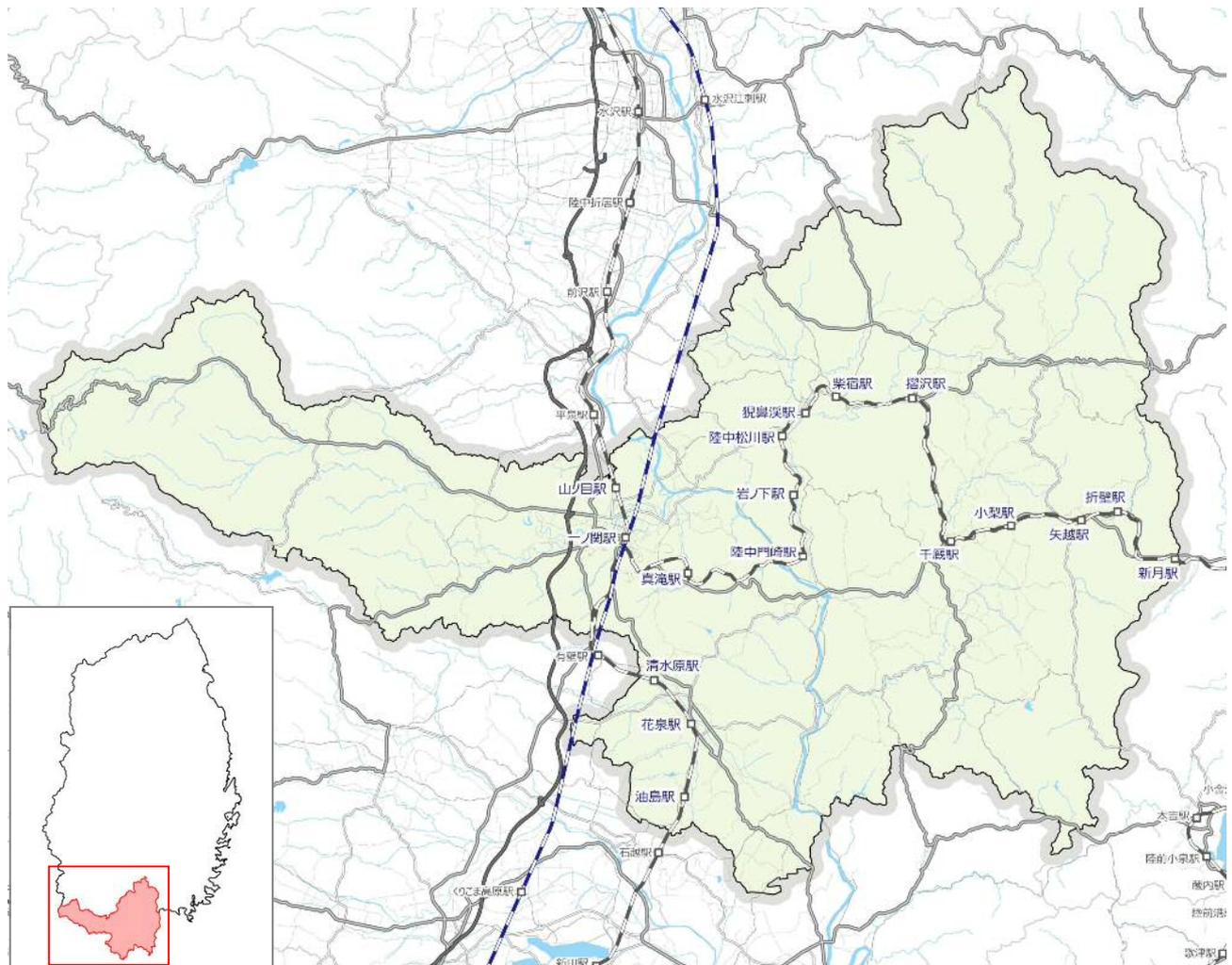
## 第2章 地域特性の整理

### 2-1 地域の概要

#### (1) 位置、面積

項目	内容
市の位置	岩手県の最南端に位置し、南は宮城県、西は秋田県と接する。 首都圏から450km、東北地方のほぼ中央、盛岡市と仙台市の間地点に位置。
市の面積	1,256.42 km <sup>2</sup> （東西約63km、南北約46km）

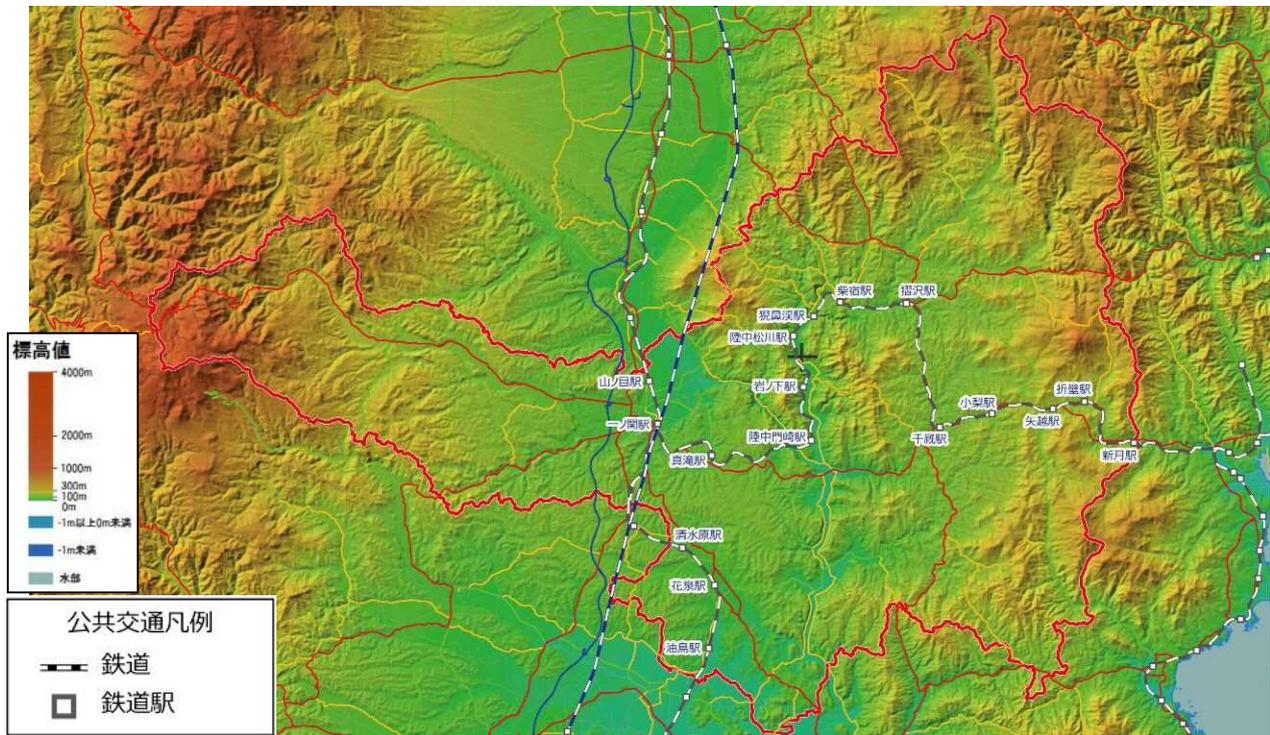
一関市の位置図



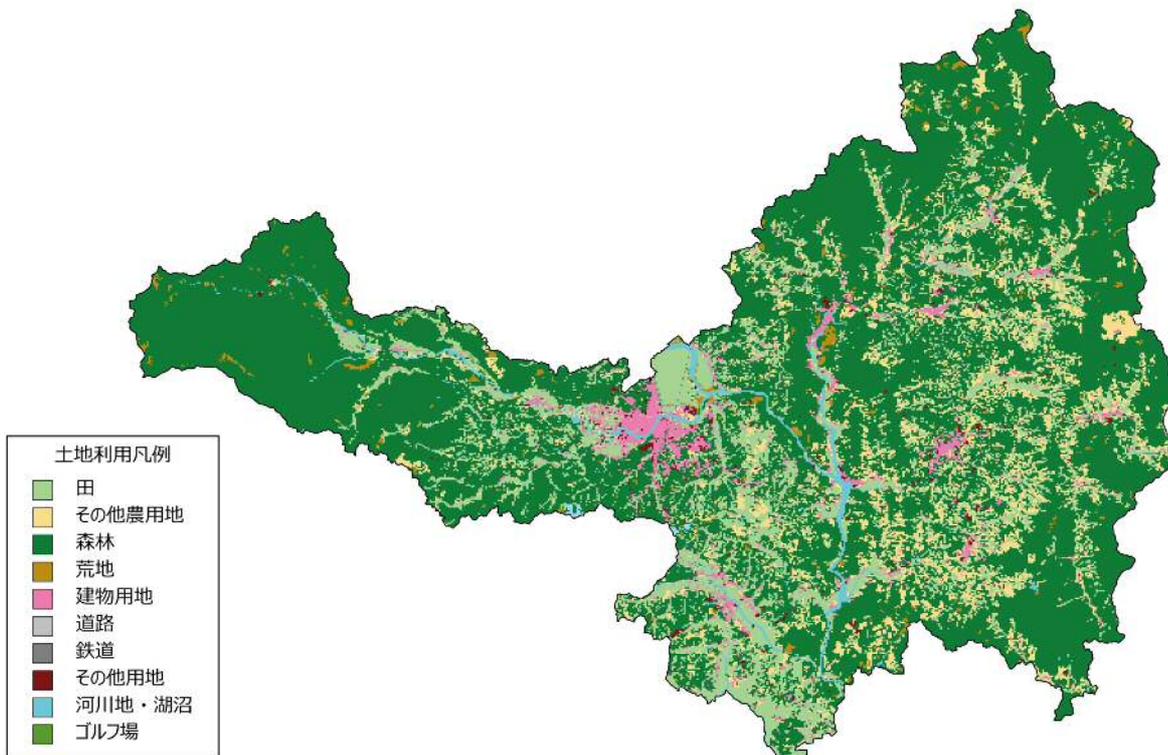
## (2) 地形・土地利用

西側には奥羽山脈にそびえる栗駒山、東側には北上高地の室根山などがあります。北上平野の南端部にあたる市の中央部には平地が広がり、北上川が流れています。

土地利用の状況（平成 28 年 1 月 1 日時点）は、総面積のうち 60.3%が山林原野となっており、次いで田が 11.2%、畑が 6.6%となっています。



地形図（資料：国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」）



土地利用現況図（資料：国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」）

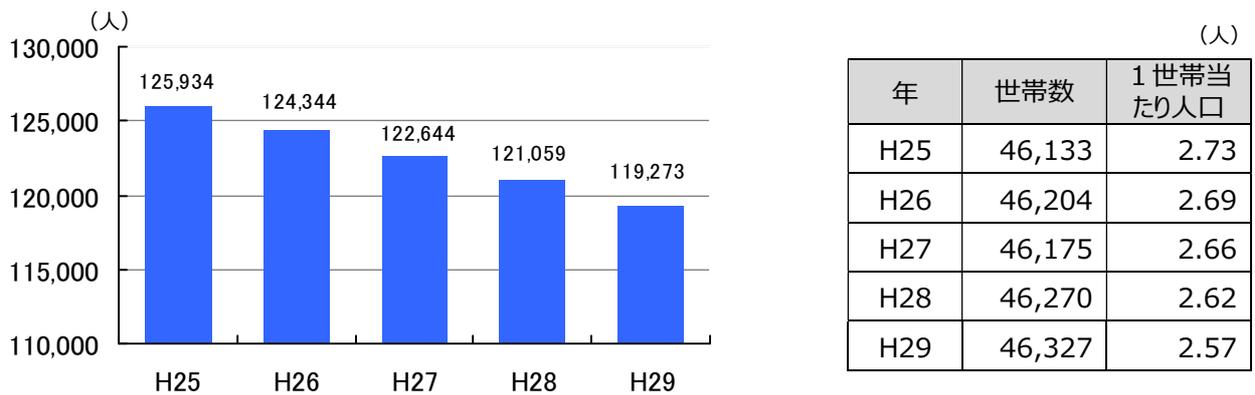
## 2-2 人口・世帯

### (1) 人口推移

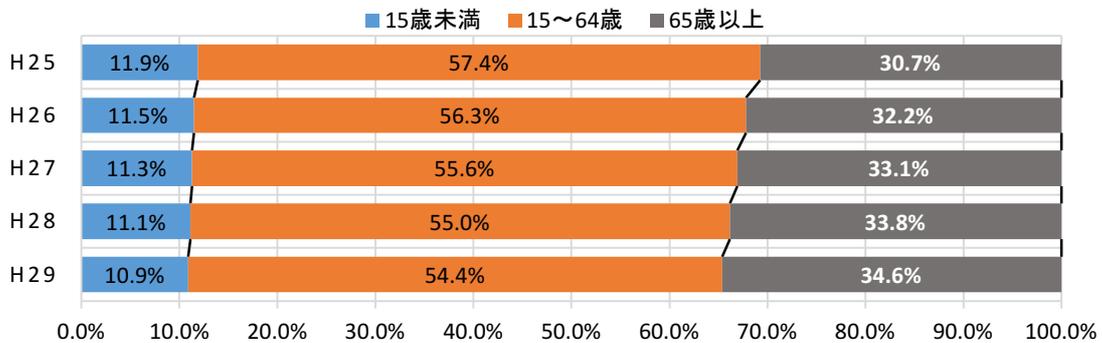
本市の人口は、減少傾向が続いています。世代別人口の推移をみると、15歳未満の人口の割合が減少し、65歳以上の人口の割合が増加しています。

平成29年の人口は119,273人、世帯数は46,327世帯、1世帯当たり人口は2.57人となっています。

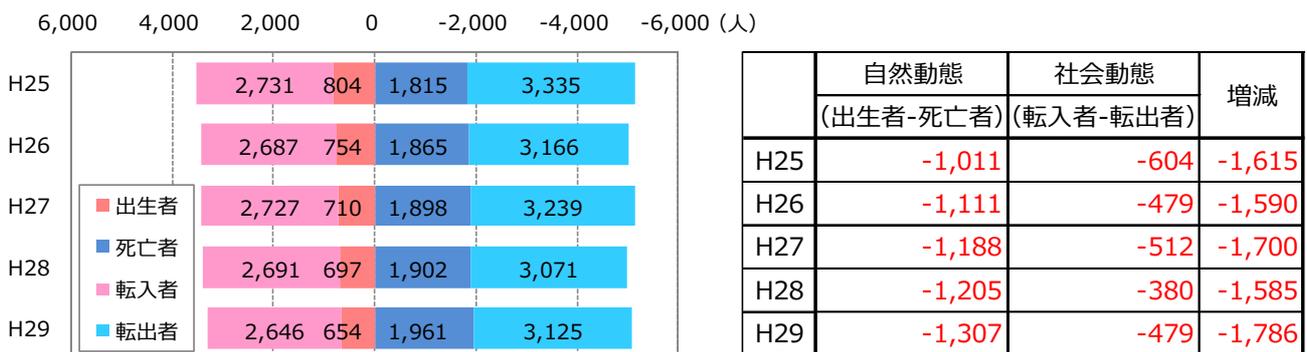
人口・世帯数の推移（資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」）



世代別人口の推移（資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」）



人口動態（資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」）



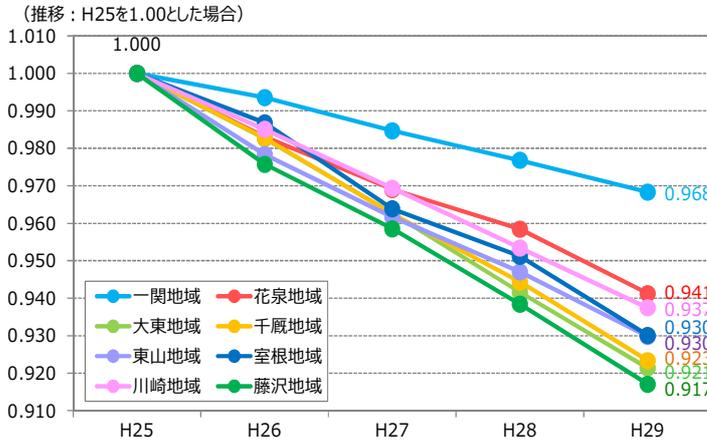
## (2) 人口の分布・地域別人口

人口は、いずれの地域でも減少しています。

平成 29 年 12 月 31 日時点の地域別の人口の割合は、一関地域が市全体の 48.3%を占め、次いで大東地域が 11.6%、花泉地域が 11.1%となっています。

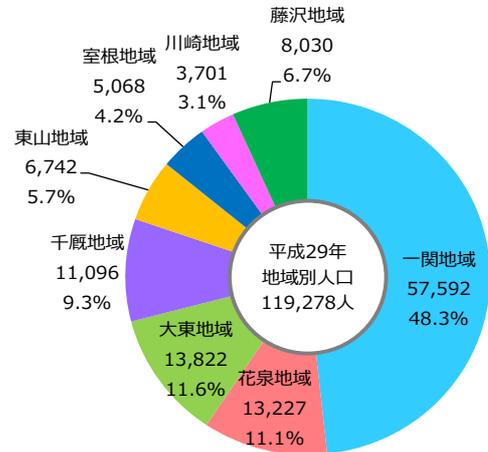
### 地域別人口の推移

(資料：住民基本台帳・人口調)



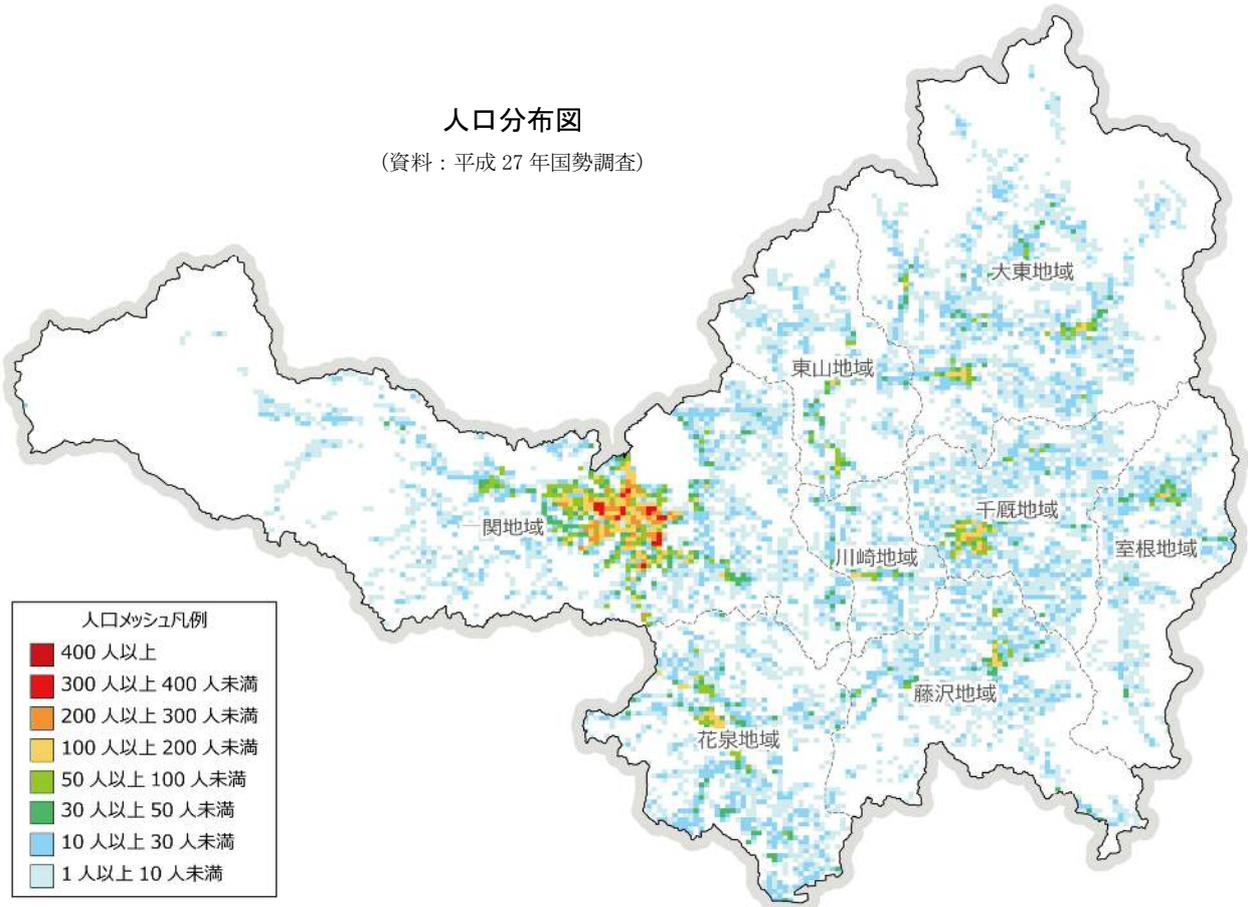
### 平成 29 年地域別人口

(資料：住民基本台帳・人口調)



### 人口分布図

(資料：平成 27 年国勢調査)

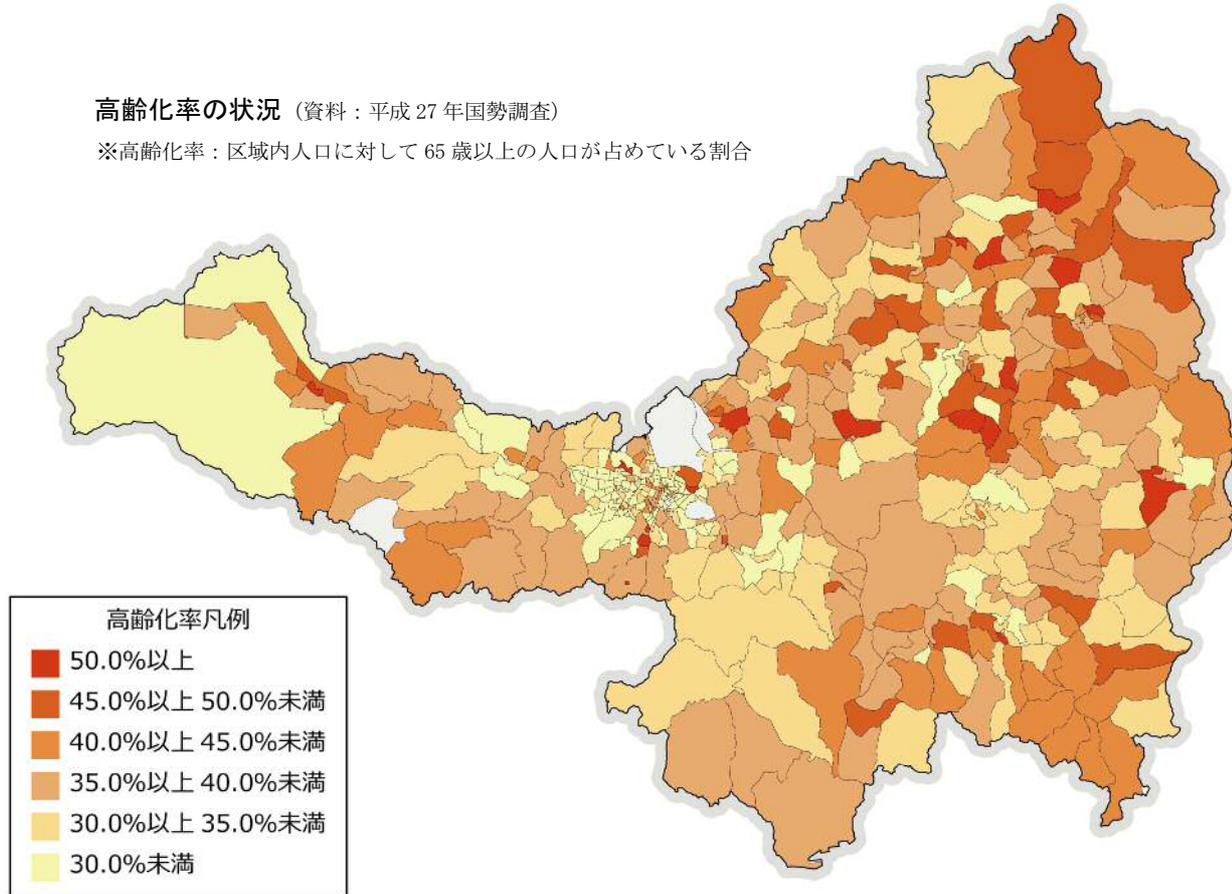


### (3) 高齢化率

市全体の高齢化率は平成 30 年 10 月 1 日時点で 35.2%となっています。  
 高齢化率には地域差があり、高齢化率が 50.0%以上になる区域もあります。

高齢化率の状況 (資料：平成 27 年国勢調査)

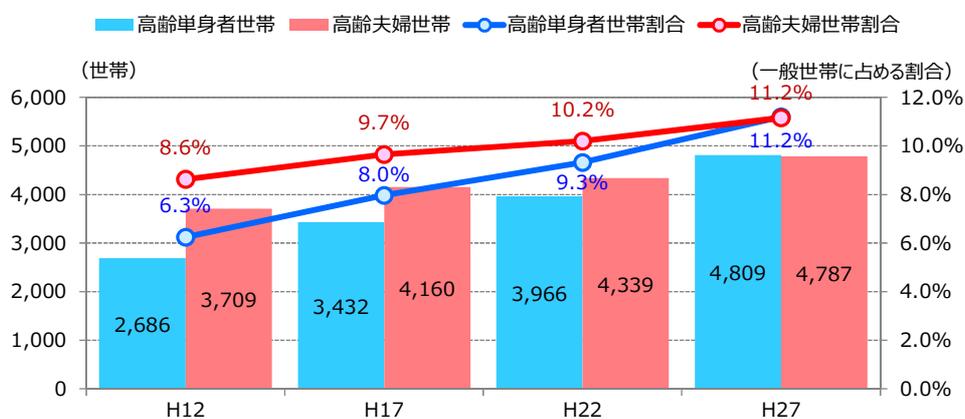
※高齢化率：区域内人口に対して 65 歳以上の人口が占めている割合



### (4) 高齢単身者世帯及び高齢夫婦世帯の推移

高齢単身者世帯及び高齢夫婦世帯は増加傾向にあります。

平成 27 年では、高齢単身者世帯が 4,809 世帯 (全世帯の 11.2%)、高齢夫婦世帯が 4,787 世帯 (全世帯の 11.2%) となり、合わせると、高齢者のみ世帯は合計 9,596 世帯 (全世帯の 22.4%) になっています。



高齢者の単身世帯数及び夫婦世帯数

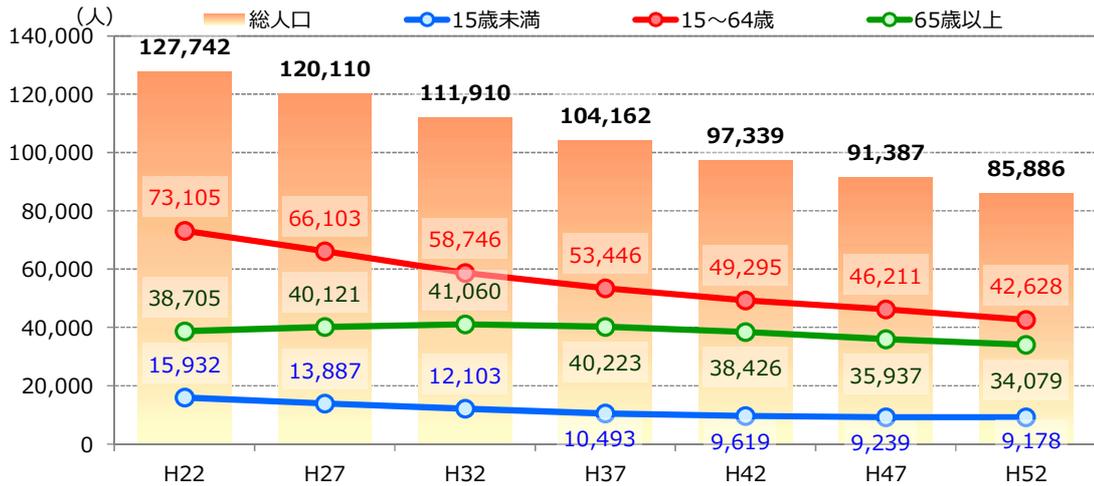
(資料：国勢調査)

(5) 将来人口

平成 27 年 10 月に策定した一関市人口ビジョンによる独自推計は次のとおりです。

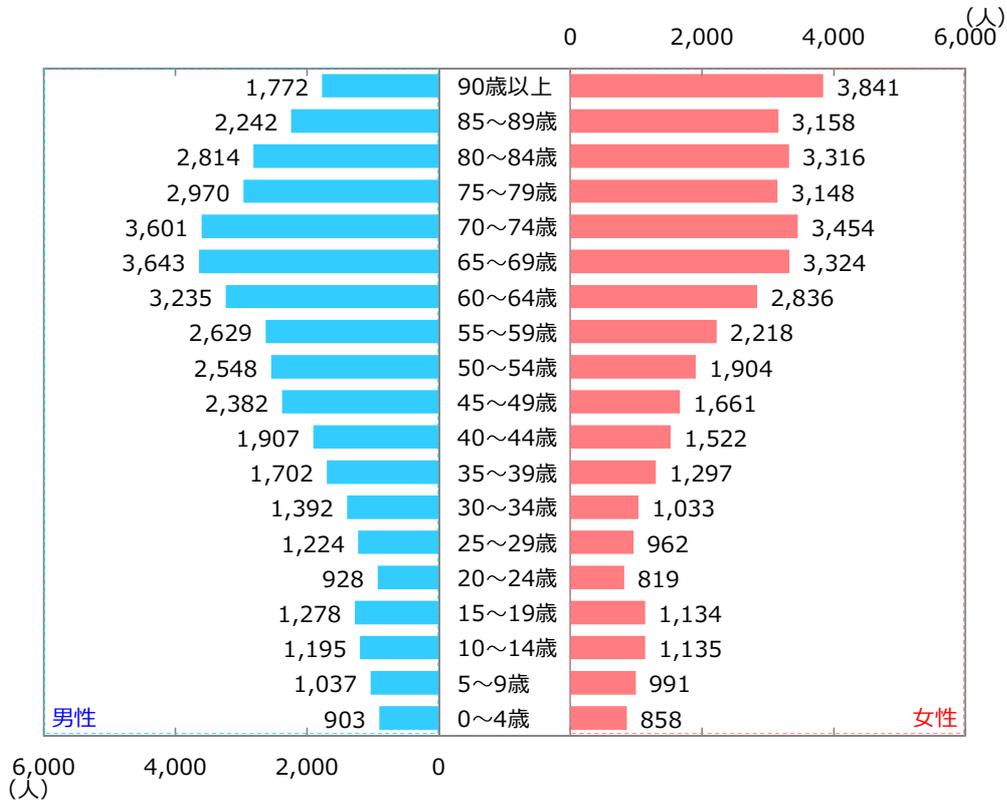
平成 52 年	総人口	85,886 人
(内訳)	15 歳未満	9,178 人 (10.7%)
	15～64 歳	42,628 人 (49.6%)
	65 歳以上	34,079 人 (39.7%)

将来人口推計 (資料：一関市人口ビジョン「将来展望シミュレーションによる総人口」)



将来人口ピラミッド (平成 52 年[2040 年]時点)

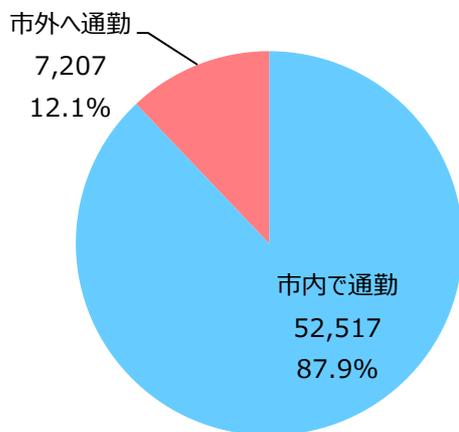
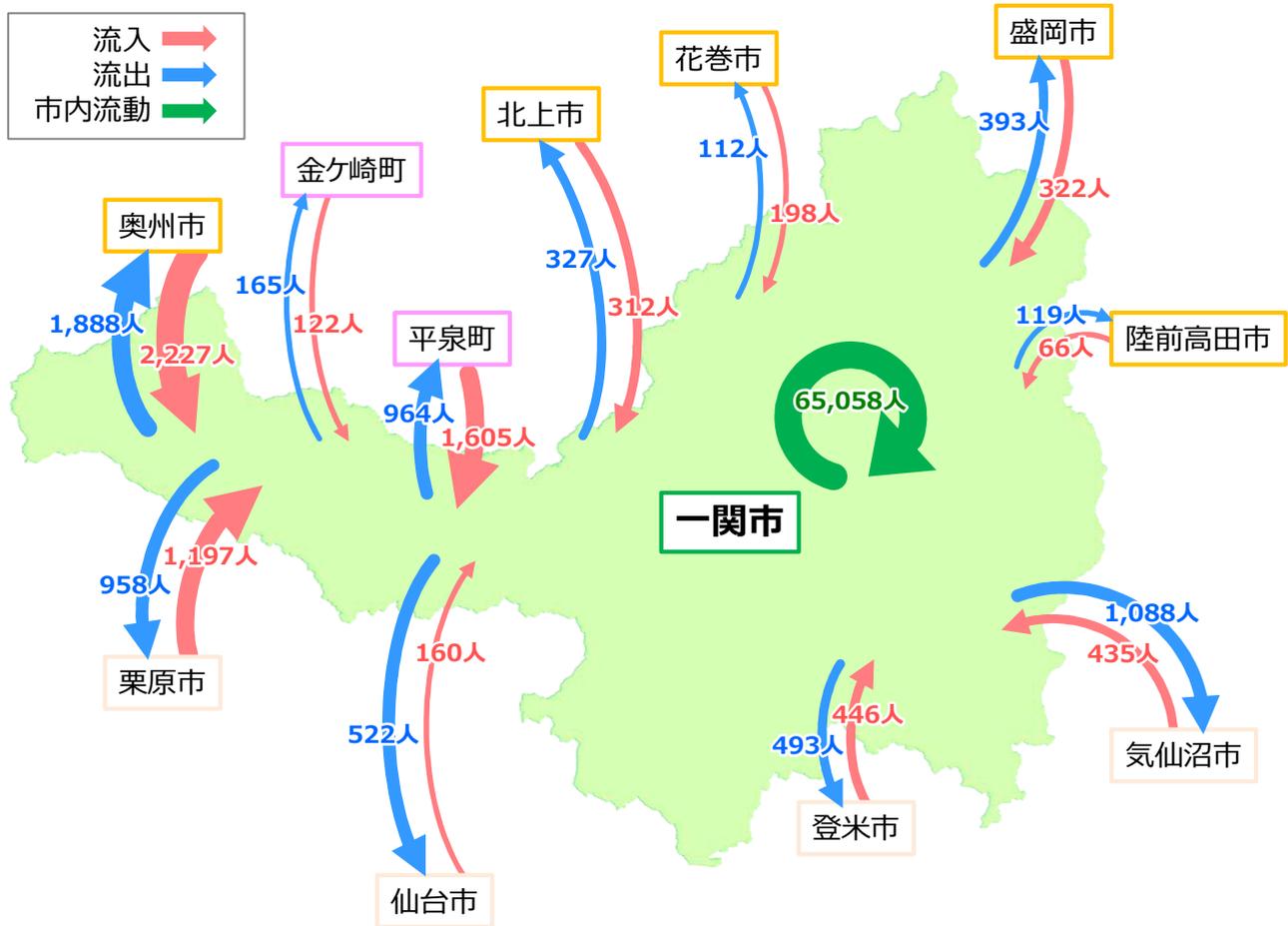
(資料：国立社会保障・人間問題研究所「日本の地域別将来人口推計 (平成 30.3 時点推計)」)



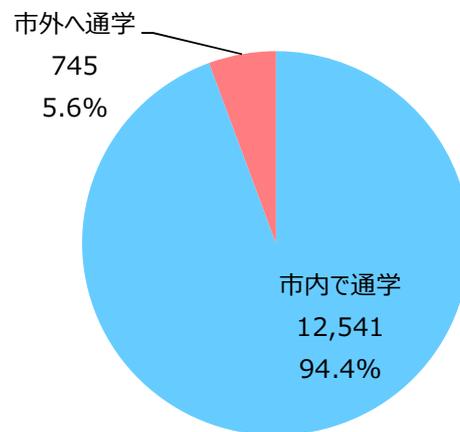
### 2-3 近隣市町への移動特性

通勤、通学とも市内流動が最も多くなっています。また、市外への流出、市内への流入は、ともに奥州市が最も多くなっています。

通勤・通学流動図 (資料：平成27年国勢調査)



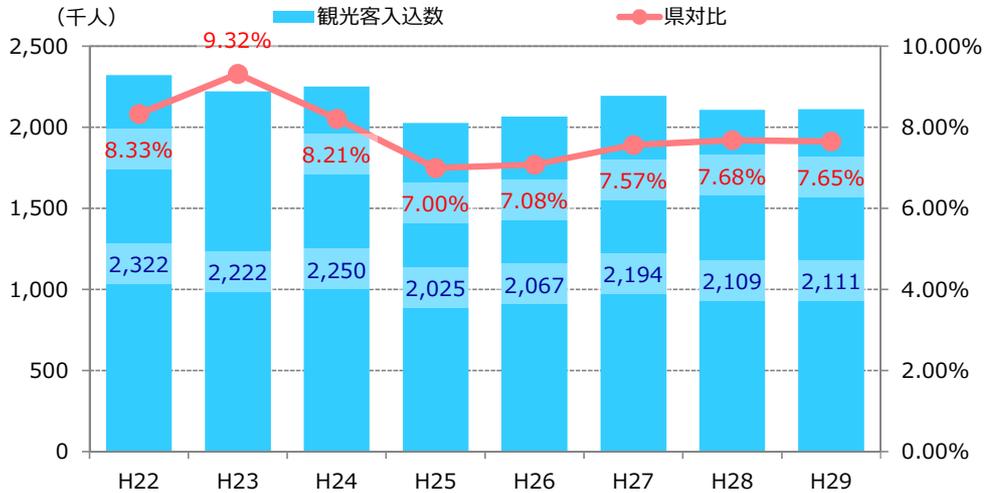
通勤流動割合  
(資料：平成27年国勢調査)



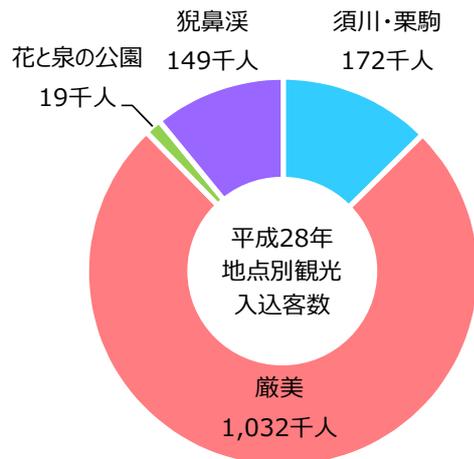
通学流動割合  
(資料：平成27年国勢調査)

## 2-4 観光動向

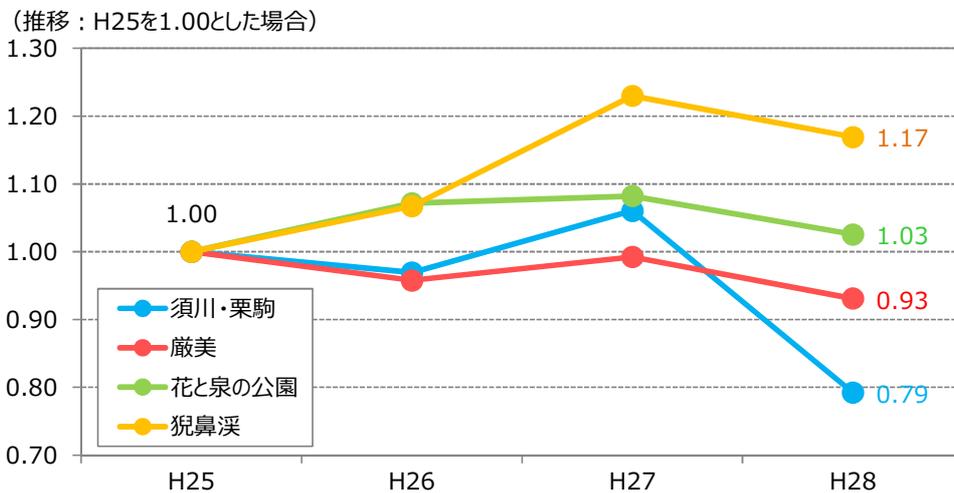
観光入込客数の推移は、ほぼ横ばいになっており、平成29年は、211万人となっています。主な観光地別の入込客数は、巖美溪が最も多く103万人となっています。



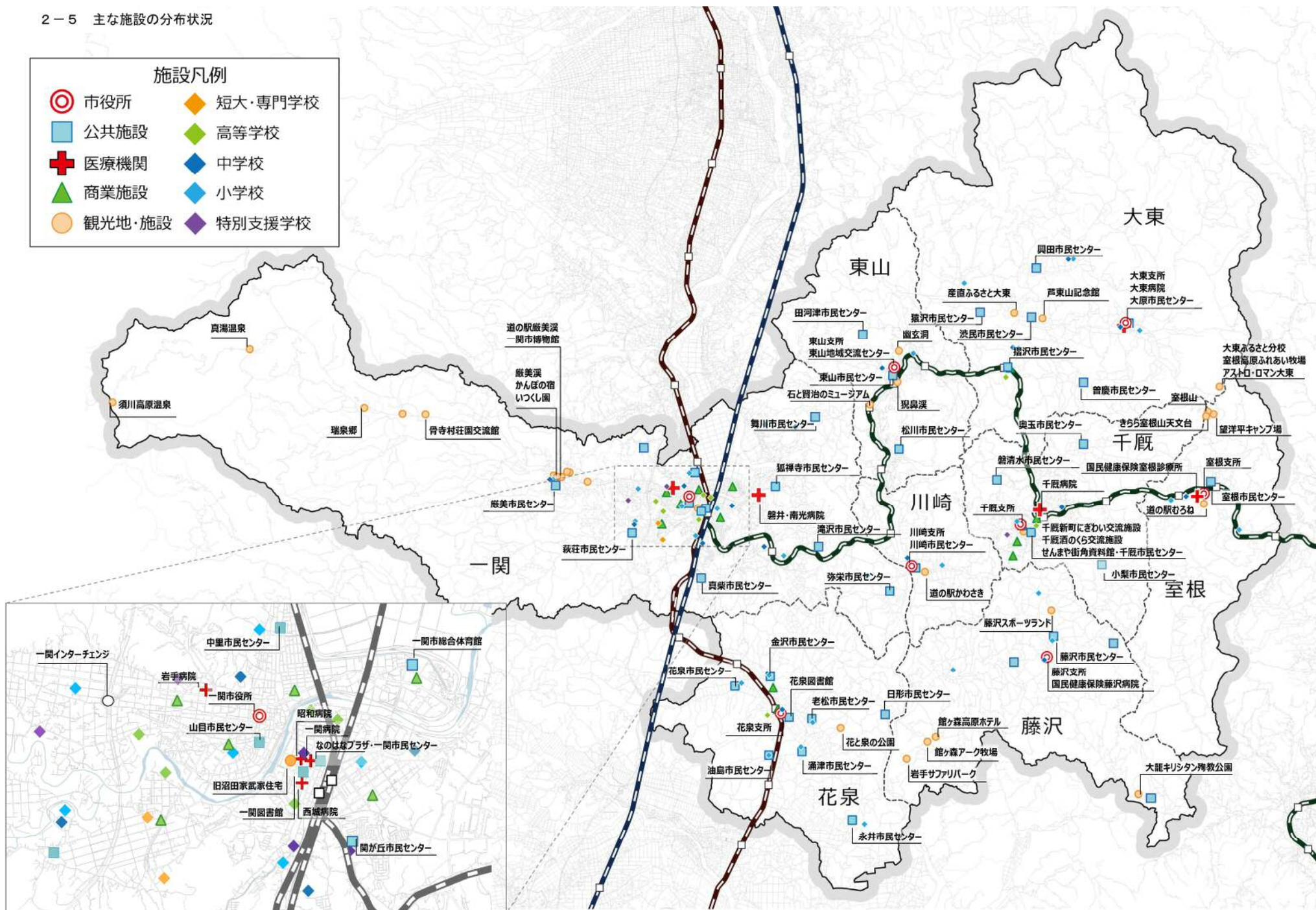
観光入込客数の推移 (資料：岩手県観光統計概要)



主な観光地別の観光入込客数 (資料：一関市統計要覧)



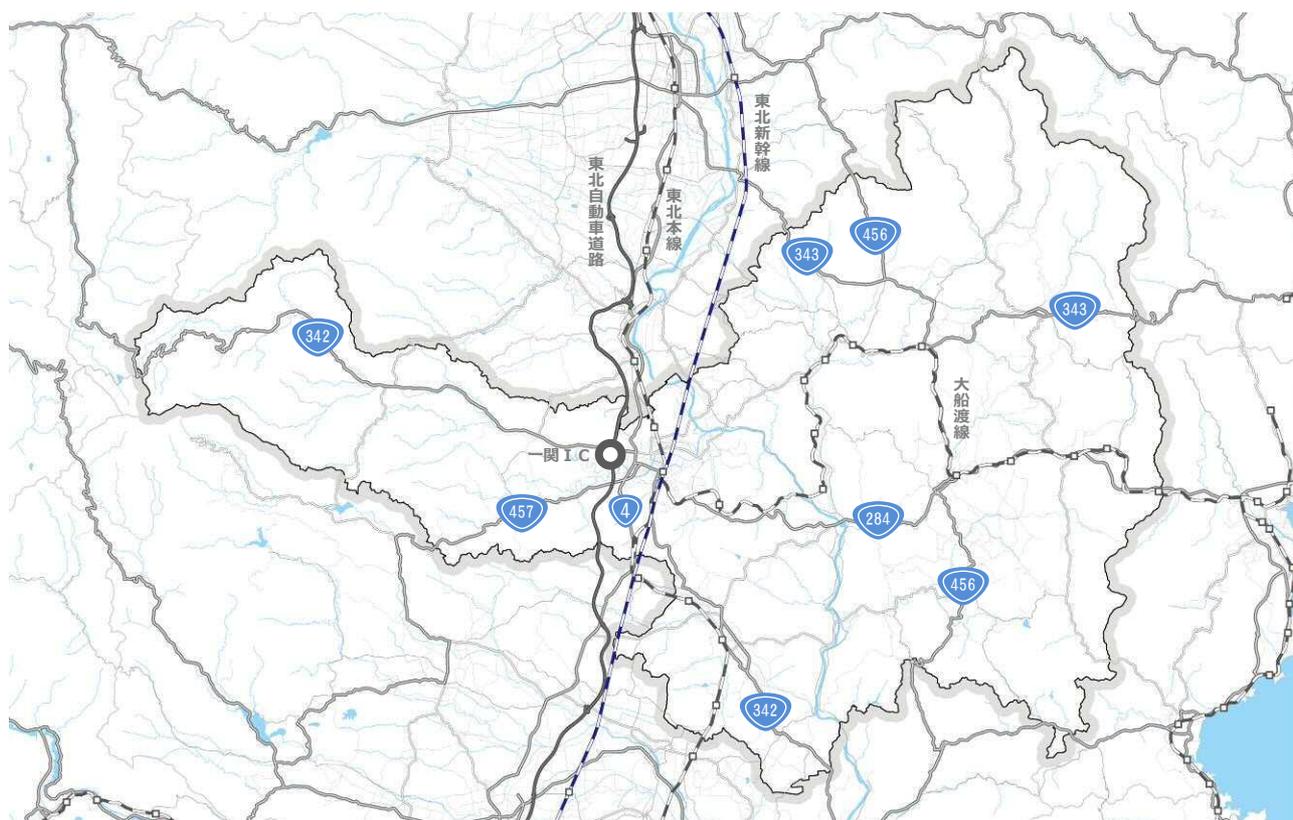
主な観光地別の観光入込客数の推移 (資料：一関市統計要覧)



### 第3章 公共交通の現状把握

#### 3-1 道路

項目	内容
高速道路	東北自動車道が南北に縦断。一関インターチェンジあり。
国道	国道4号・284号・342号・343号・456号・457号が市内を經由。
県道	主要地方道9路線、一般県道30路線が市内を經由。



市内の主要道路網図

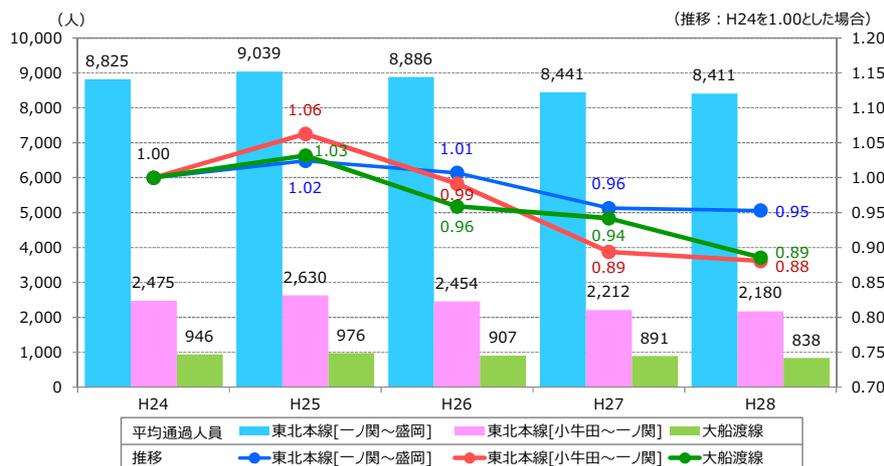
#### 3-2 地域公共交通の実態

##### (1) 鉄道の概要

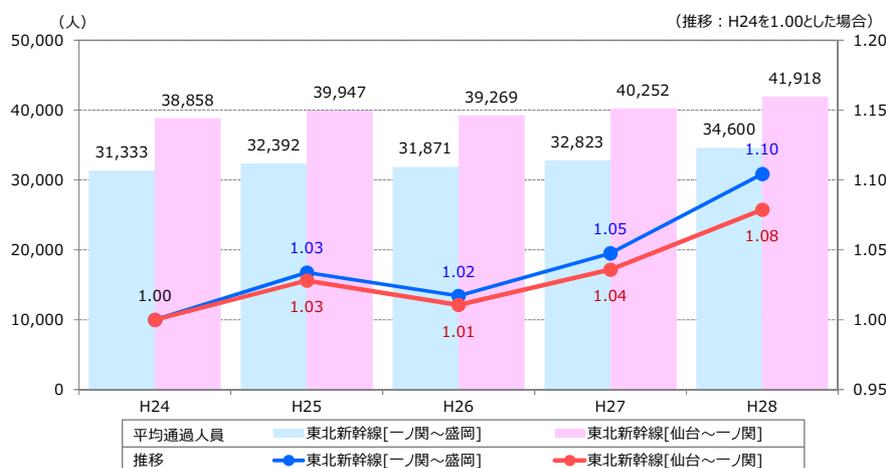
項目	市内を經由する路線、市内の駅			
新幹線	J R 東北新幹線 (一ノ関駅)			
在来線	J R 東北本線 (一関地域、花泉地域) J R 大船渡線 (一関地域、川崎地域、東山地域、大東地域、千厩地域、室根地域)			
駅	一関地域	一ノ関駅、山ノ目駅、真滝駅	花泉地域	清水原駅、花泉駅、油島駅
	大東地域	摺沢駅	千厩地域	千厩駅、小梨駅
	東山地域	岩ノ下駅、陸中松川駅	室根地域	矢越駅、折壁駅、新月駅
		猊鼻溪駅、柴宿駅	川崎地域	陸中門崎駅

## (2) 鉄道の運行本数

項目	平日 1 日あたりの運行本数 (H30. 10. 1 時点)
J R 東北新幹線	一ノ関駅停車 40 本 (上下各 20 本)
J R 東北本線	一ノ関駅発着 上り (着 22 本、発 15 本) 下り (着 15 本、発 19 本)
J R 大船渡線	一ノ関駅発着 21 本 (上り 10 本、下り 11 本)



在来線の平均通過人員 (資料：JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」)



新幹線の平均通過人員 (資料：JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」)

## (3) 民間路線バス

市内では岩手県交通(株)が 19 系統の路線バスを運行しています。岩手県交通(株)以外には、東日本急行(株)が仙台までの高速バスを運行しているほか、岩手県交通(株)と(株)ミヤコーバスとが共同で仙台までの高速バスを運行しています。

市内の民営バス路線図



民間路線バスの運行概要一覧 (③、⑦須川温泉線、⑯は4月～11月までの期間限定で運行)

路線バス	主な経路	運行本数	
		平日	休日
① 特急 一関大船渡線	一関駅前～千厩B T～気仙沼～陸前高田～大船渡・立根	6	6
② 特急 一関気仙沼線	一関駅前～千厩B T～気仙沼駅前・気仙沼市役所前	20	18
③ 巖美溪・達谷・平泉線	溪泉閣前～達谷窟～平泉駅前 (道の駅平泉)	14	16
④ 国道南線	イオン前沢～中尊寺～平泉駅～一関駅前	34	30
⑤ 本郷線	一関駅前～真滝駅前～千厩B T	14	11
⑥ 気仙沼千厩線	一関営業所～千厩B T～室根山登山口～気仙沼駅前	4	—
巖美溪線	一関駅前～巖美溪～溪泉閣前	11	11
⑦ 瑞山線	一関駅前～巖美溪～瑞山郷前	2	2
須川温泉線	一関駅前～巖美溪～須川温泉	2	2
⑧ 中田団地線	一関駅前～一関営業所～中田団地市営アパート	5	—
⑨ げいび溪線	一関駅前～磐井・南光病院～げいび溪～摺沢駅前	14	12
⑩ 磐井・南光病院線	一関駅前～一関小学校～磐井・南光病院	24	10
⑪ 一関イオン線	一関駅前～イオン SuC 一関～磐井・南光病院	24	12
⑫ 沖線	一関営業所～一関二高～一関清明支援学校	6	—
⑬ 一関花泉線	竹山～一関駅前～花泉～涌津下町	12	4
⑭ 関が丘線	一ノ関駅～桜町中学校～小沢団地～関が丘	12	—
⑮ 千厩花泉線	千厩B T～藤沢～黄海～日形～花泉	9	4
⑯ 大籠線	千厩B T～千厩駅～千厩病院～藤沢病院～千松	6	2
⑰ 一関営業所・一関駅前線	一関営業所～一関駅前	55	55
⑱ 高速バス 盛岡千厩線	千厩B T～盛岡バスセンター	2	2
⑲ 平泉-げいび溪線	平泉駅前～七曲～げいび溪	8	8

(4) 市営バス・なの花バス・廃止路線代替バス

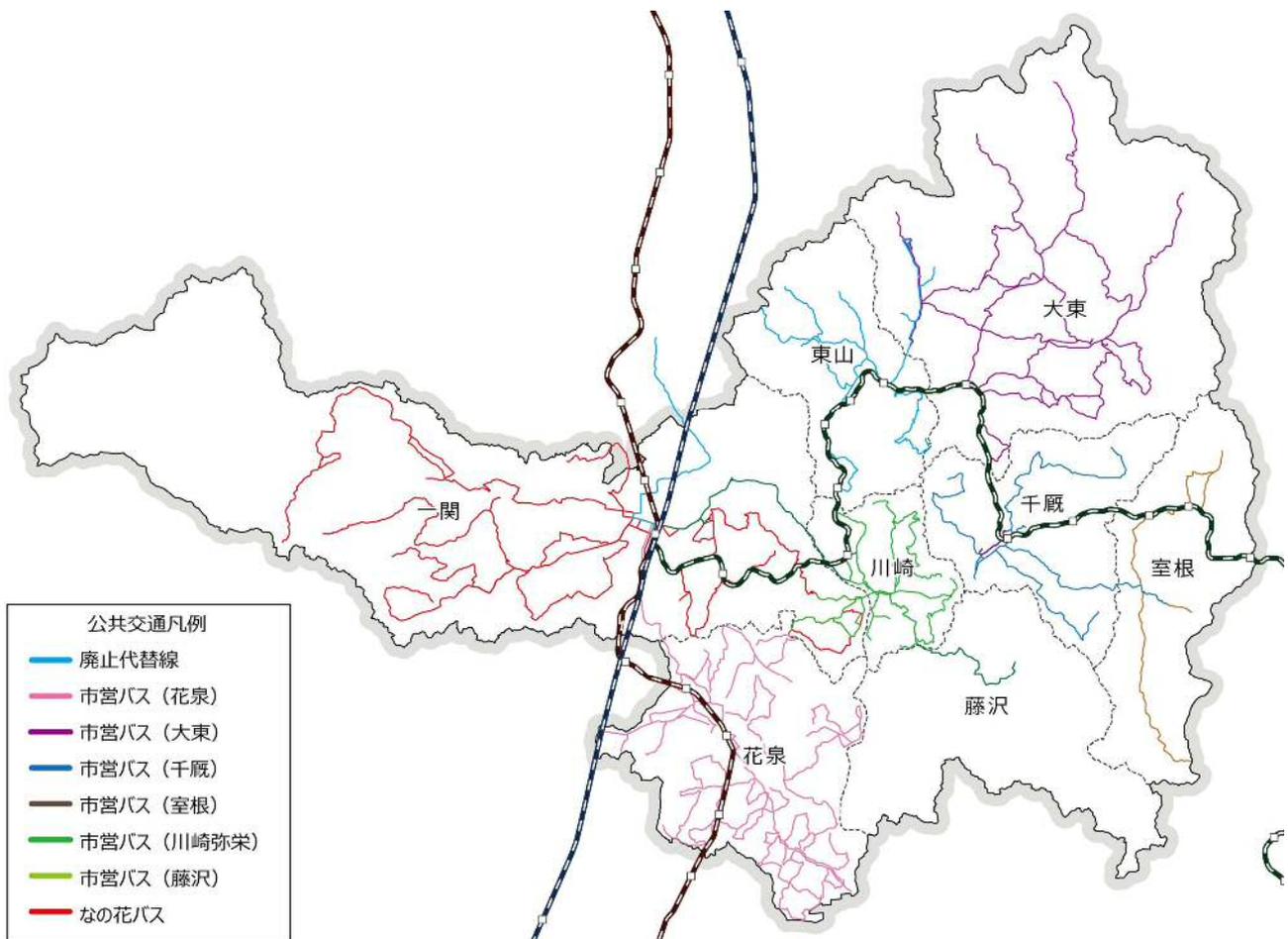
① 市営バス

交通空白地における自家用有償旅客運送として、市が運行しているバス。

② なの花バス、廃止路線代替バス

主に民間路線バスが運行していないエリアで、市が経費の一部を補助して運行するバス。

区分	運行事業者	運行地域	系統数
市営バス	一関市	一関、花泉、大東、千厩、室根、川崎(弥栄)、藤沢	49 系統 (運輸局登録路線数 74)
なの花バス	岩手県交通(株)	一関	
廃止路線代替バス	東磐交通(株)	一関、大東、東山	



市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス路線図

③ 市営バスの料金

・通常料金

大人（中学生以上）	300 円
小学生	100 円
未就学児	無料

※1 回に限り市営バス間の乗継は無料

・回数券料金

区分		11 枚綴り	13 枚綴り	24 枚綴り	39 枚綴り
一般回数券	300 円券	3,000 円	—	6,000 円	9,000 円
	100 円券	1,000 円	—	2,000 円	3,000 円
通学回数券	300 円券	—	3,000 円	—	—
	100 円券（小学生用）	—	1,000 円	—	—

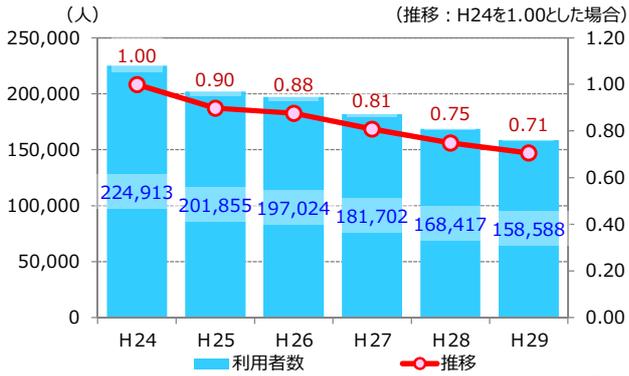
・定期乗車券料金

区分		1 ヶ月	3 ヶ月	6 か月
通勤定期	大人	12,600 円	35,910 円	68,040 円
通学定期	大人	10,000 円	28,500 円	54,000 円
	小学生	3,300 円	9,400 円	17,820 円

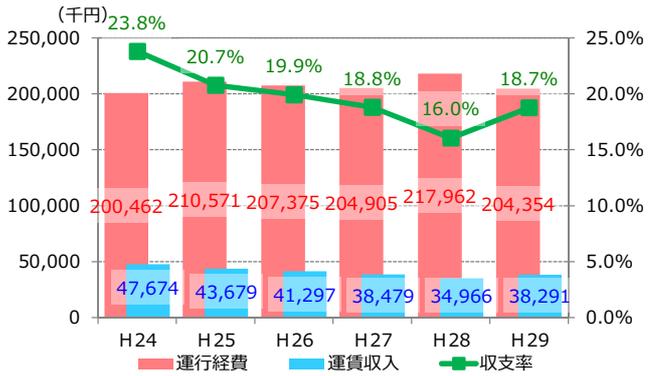
④ 市営バス・なの花バス・廃止路線代替バスの輸送人員の推移

(人)

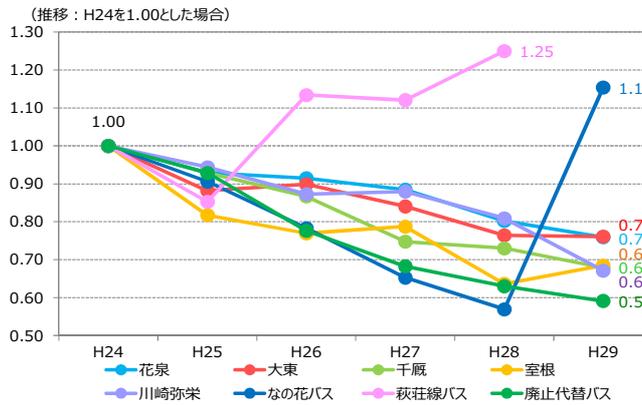
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	備考
市営バス（花泉）	13,703	12,737	12,534	12,122	10,990	10,406	
〃（大東）	111,957	98,696	100,659	94,104	85,538	85,184	
〃（千厩）	34,302	31,858	29,728	25,649	25,044	23,282	
〃（室根）	8,388	6,857	6,453	6,603	5,336	5,742	
〃（川崎弥栄）	4,977	4,697	4,344	4,379	4,028	3,340	
〃（藤沢）	—	—	—	—	—	—	H30.4 より運行開始
市営バス合計	173,327	154,845	153,718	142,857	130,936	127,954	
なの花バス	9,660	8,751	7,564	6,305	5,499	11,147	
萩荘線バス	8,964	7,643	10,164	10,046	11,207	—	H29.4 より、なの花バスに統合
廃止代替バス	32,962	30,616	25,578	22,494	20,775	19,487	
合計	224,913	201,855	197,024	181,702	168,417	158,588	



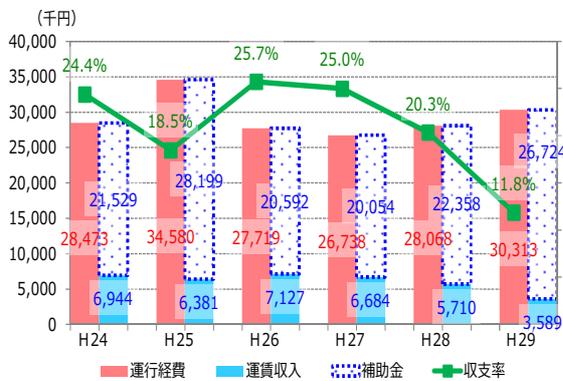
市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス全体の輸送人員



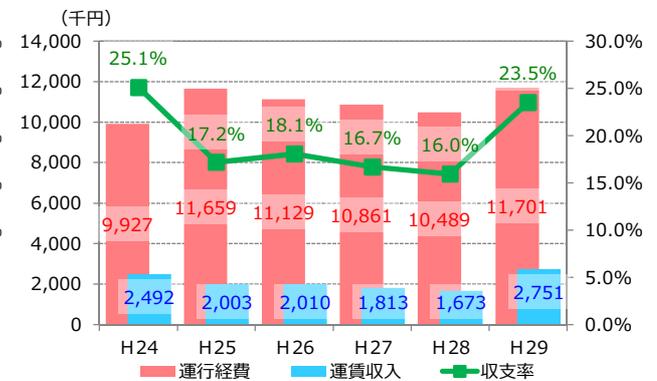
市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス全体の運行実態



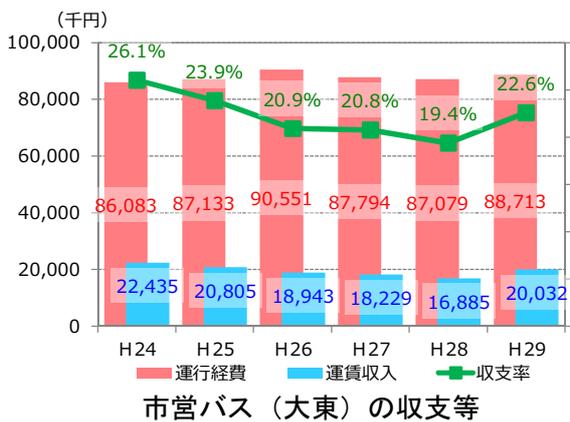
市営バス等種類別輸送人員の推移



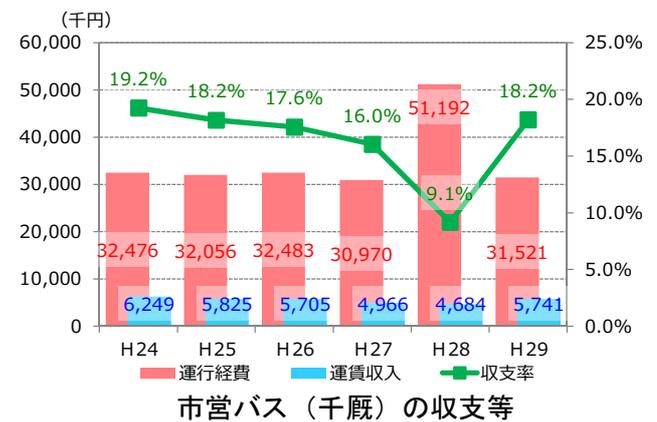
なの花バスの収支等



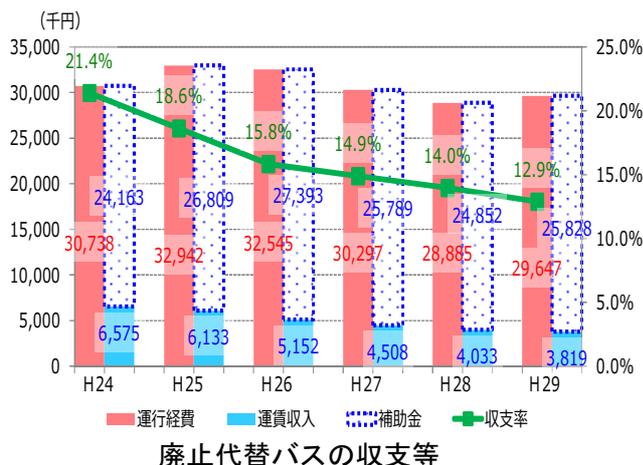
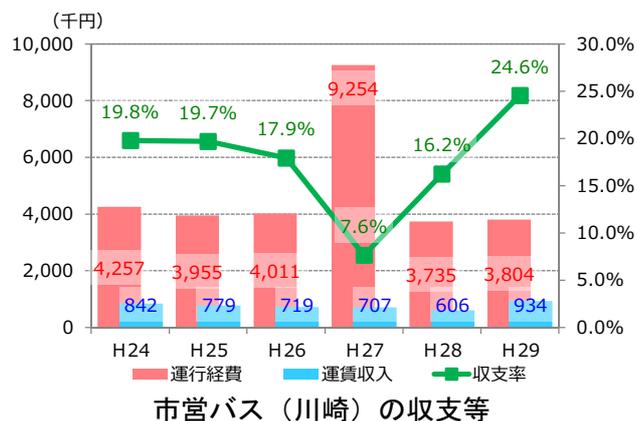
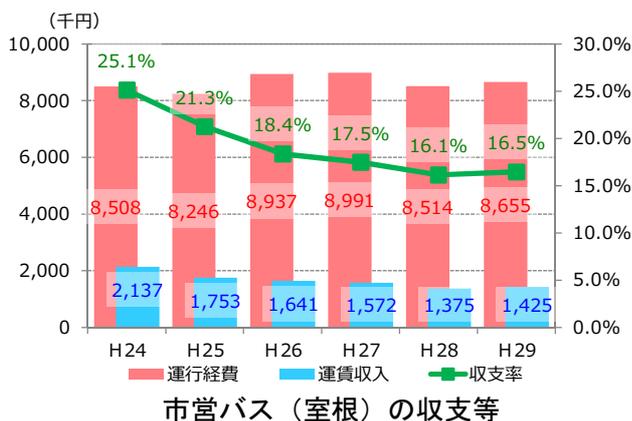
市営バス（花泉）の収支等



市営バス（大東）の収支等



市営バス（千厩）の収支等



⑤ 市営バス・なの花バス・廃止路線代替バスの路線概要一覧

・市営バス（花泉）

系統	主な経路	運行日	1日当たりの運行本数
① 永井1線 永井方面	花泉支所～東永井公民館前・一本木経由	火・金	2
② 永井2線 永井方面	花泉支所～JA 永井支店前・西狼ノ沢経由	月・木	2
③ 油島・涌津線 油島・涌津方面	花泉支所～油島駅前～涌津市民センター前経由	火・木	2
④ 油島線 油島方面	花泉駅前～大石沢・猪岡屯所前経由	月・水	2
⑤ 涌津・油島線 涌津・油島方面	花泉駅前～涌津市民センター前・北ノ沢経由	水・金	2
⑥ 花泉1線 花泉方面	花泉支所～阿惣沢・横海道経由	月・水	2
⑦ 花泉2線 花泉方面	花泉支所～花泉市民センター前・小山沢屯所前経由	火・木	2
⑧ 金沢・花泉線 金沢・花泉方面	花泉支所～飯倉・清水原駅前経由	月・木	2
⑨ 金沢1線 金沢方面	花泉支所～内沢・菅ノ平公民館前経由	火	2
⑩ 金沢2線 金沢方面	花泉支所～中山・刈生沢コミュニティセンター前経由	月・水	2
⑪ 日形・老松線	花泉支所～上通・老松市民センター前経由	水・金	2
⑫ 日形線	花泉駅前～中神集落公民館前・中通経由	火・木	2
⑬ 永井・老松線	花泉支所～川ノ口・老松市民センター前経由	水・金	2
⑭ 永井3線	花泉駅前～JA 永井支店前・南小茂経由	月・木	2
⑮ 老松・日形線	花泉駅前～大祥寺入口・払田経由	火	2
⑯ 永井4線	花泉支所～高倉コミュニティセンター前・白崖経由	金	2
⑰ 涌津線	花泉駅前～白浜・吉田公民館前経由	金	2
⑱ 永井5線	九千沢～永井小学校前・金華山経由～花泉駅前	火・木	2

・市営バス（大東）

系統	主な経路	1日当たりの運行本数	
		平日	休日
① 大原・上内野線	摺沢駅前～大東高校～大東病院～バスセンター～石鍋	19	11
② 大原・上内野線（渋民橋経由）	摺沢駅前～渋民橋～大東病院～バスセンター～上大原	7	3
③ 大原中川線	興田局前～柳ノ平～畑中～大東病院～バスセンター	2	—
④ 新山線	バスセンター～山口会館前～大久保～バスセンター	3	—
⑤ 千厩線	バスセンター～摺沢駅前～千厩病院～市役所千厩支所	8	4
⑥ 興田線（摺沢駅前～菅ノ沢、越路）	摺沢駅前～渋民橋～興田局前～柳ノ平～菅ノ沢	8	6
⑦ 興田線（摺沢駅前～市ノ通）	摺沢駅前～渋民橋～興田局前～丑石～市ノ通	9	6
⑧ 京津畑線	上大原～興田局前～二十前～越路	8	5
⑨ 天狗田線	興田局前～前畑～天狗田新田～石奈坂～興田局前	2	—
⑩ 曾慶線	摺沢駅前～後沢～前ノ沢～大森～バスセンター	4	6
⑪ 曾慶線（引廻経由摺沢駅前行き）	摺沢駅前～後沢～引廻～大森～摺沢駅	1	—
⑫ 曾慶折沢線	摺沢駅前～折沢～葉ノ木～大森～バスセンター	4	1
⑬ 猿沢線 1	摺沢駅前～渋民橋～板倉～大町裏～山滝～金取	8	6
⑭ 猿沢線 2	バスセンター～渋民橋～猿沢～大町裏	4	—
⑮ 興田猿沢線／大東環状線（東回り）	猿沢～渋民橋～摺沢駅前～バスセンター～興田～猿沢	1	—
⑯ 興田猿沢線／大東環状線（西回り）	バスセンター～摺沢駅前～渋民橋～興田～バスセンター	1	—

・市営バス（千厩）

系統	主な経路	1日当たりの運行本数	
		平日	休日
① 磐清水線	千厩中学校～千厩駅前～久保田～境田入口～中上	8	4
② 奥玉線	バスターミナル～千厩駅前～東中沢～奥玉～根山	10	6
③ 北小梨線	千厩支所～千厩病院～千厩駅前～八幡神社～佐野	8	6
④ 南小梨線	千厩支所～千厩病院～千厩駅前～下木六～尖ノ森	9	4

・市営バス（室根）

系統	主な経路	1日当たりの運行本数	
		平日	休日
① 津谷川・矢越線（道の駅むろね行き）	両国橋～本宿～小松～矢越駅～道の駅	5	5
② 津谷川・矢越線（津谷川行き）	診療所～道の駅～矢越駅～小松～本宿～両国橋	5	5
③ 田茂木線	道の駅～折壁駅～小田屋敷～蟻塚入口～道の駅	3	3

・市営バス（川崎）

系統	主な経路	運行日	便数
① 上巻・畑の沢コース	川崎支所～上巻～道の駅～川崎支所	月・水	3
② 妻神・神平コース	川崎支所～門崎駅～道の駅～川崎支所	火・木	3
③ 外山・所萱コース	川崎支所～所萱～道の駅～川崎支所	火・金	3
④ 石畑・赤柴コース	川崎支所～石畑～道の駅～川崎支所	水・金	3
⑤ 弥栄コース	川崎支所～弥栄本郷～道の駅～川崎支所	月・木	3

・市営バス（藤沢）

系統	主な経路	1日当たりの運行本数	
		平日	休日
① 藤沢一関線	藤沢小学校～陸中門崎駅～磐井病院～一ノ関駅前	4	2

・なの花バス

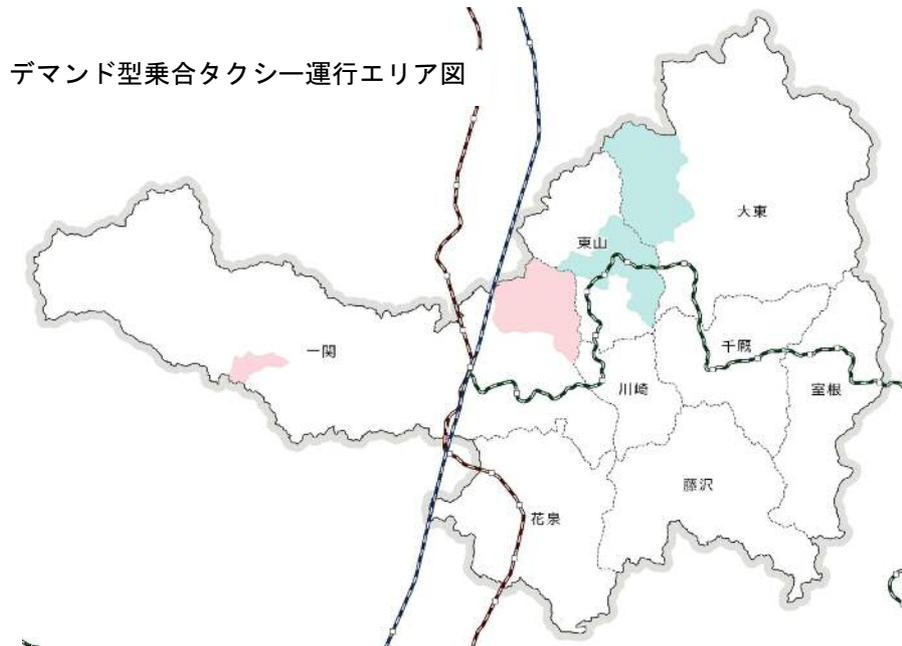
系統	主な経路	運行日	1日当たりの運行本数
① 長倉・霜後コース	一ノ関駅～市役所～西黒沢～霜後公民館～峠	月・木	4
② 小猪岡・山谷コース	一ノ関駅～市役所～上野～(入道)～山谷～青笹	水・金	4
③ 弥栄・藤ノ沢コース	一ノ関駅～磐井病院～藤ノ沢～中山～(内ノ目)	火・金	4
④ 栃倉・川台コース	一ノ関駅～市役所～修紅短大～川台公民館～清水沢橋	月・木	4
⑤ 外山・宮沢コース	鍋倉～一ノ関駅～市役所～館ニュータウン入口～外山	火・金	4
⑥ 藤・牧沢コース	一ノ関駅～磐井病院～アイドーム南～柴沢～藤	月・水	4
⑦ 萩荘線	一ノ関駅～上黒沢～上老流～落合～平場～八森	月～金	6

・廃止路線代替バス

系統	主な経路	1日当たりの運行本数	
		平日	休日
① 一関線	一ノ関駅～市役所～東松寺前～長部～陸中箱石	8	4
② 夏松線	夏山～柴宿駅～狛鼻溪駅～陸中松川駅～岩ノ下駅	15	9
③ 前沢線	東山病院～東磐交通～前沢駅～前沢診療所	12	—
④ 大木線	上沢田～大木沢～三神病院～東山病院～三浦病院	2	—
⑤ 竹沢線	東磐交通～狛鼻溪駅～中学校～竹沢～地藏堂	8	4

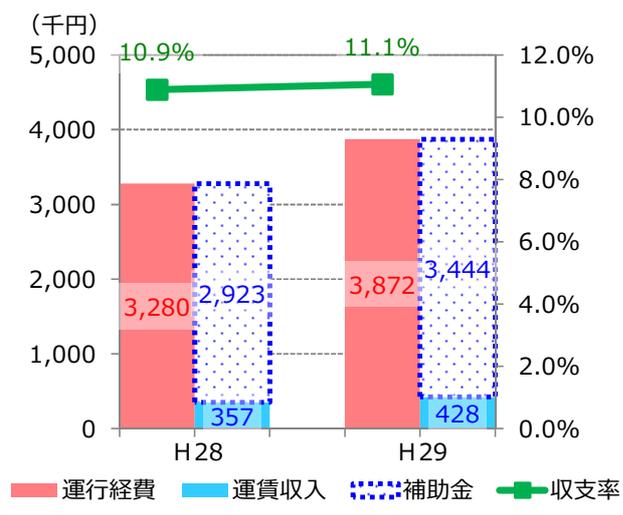
(5) デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーとは、事前予約を受けて運行する乗合のタクシーであり、一関地域の舞川地区及び達古袋地区、東山地域の長坂地区から大東地域の猿沢地区で運行しています。

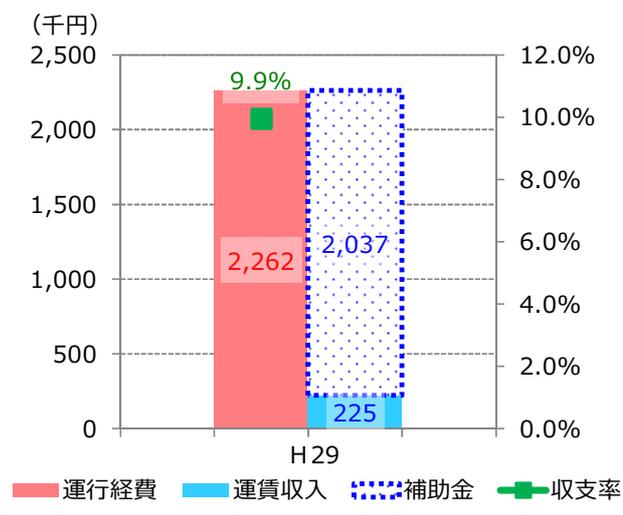


デマンド型乗合タクシーの運行概要

舞川地区・達古袋地区デマンド型乗合タクシー	
乗降場所	舞川地区：舞川地区内の自宅付近、相川、磐井・南光病院前、信金三関支店前、大町通り、一ノ関駅前、一関市役所前 達古袋地区：達古袋地区の自宅付近、沖野々、山目、一関市役所前、大町通り、一ノ関駅前、磐井・南光病院前 (エリア運行型)
運行日	火曜日、木曜日 ※祝日と年末年始は運休
運行本数	3 往復／日
運行時間	舞川地区⇒市街地、達古袋地区⇒市街地：8 時、10 時、13 時 市街地⇒舞川地区、市街地⇒達古袋地区：12 時、14 時、17 時
運賃	中学生以上：1 回 300 円 小学生・障がい者：1 回 100 円 未就学児：無料
運行事業者	一関地区タクシー業協同組合
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要 (受付時間：平日 9 時～16 時)
長坂地区から猿沢地区のデマンド型乗合タクシー	
乗降場所	東磐交通～狛鼻溪駅～げいび溪口～柴宿駅～猿沢診療所～猿沢小学校前～新大町裏 (路線運行型)
運行日	毎日
運行本数	4 往復／日 (休日：3 往復／日)
運行時間	平日 (月～土)：6：45～16：26 日曜・祝日：8：20～16：26
運賃	中学生以上：1 回 300 円 小学生・障がい者：1 回 100 円 未就学児：無料
運行事業者	東磐交通(株)
備考	・事前の利用者登録は不要 ・1 便目は前日までに、それ以外は通過時刻の 1 時間前までに電話での予約が必要



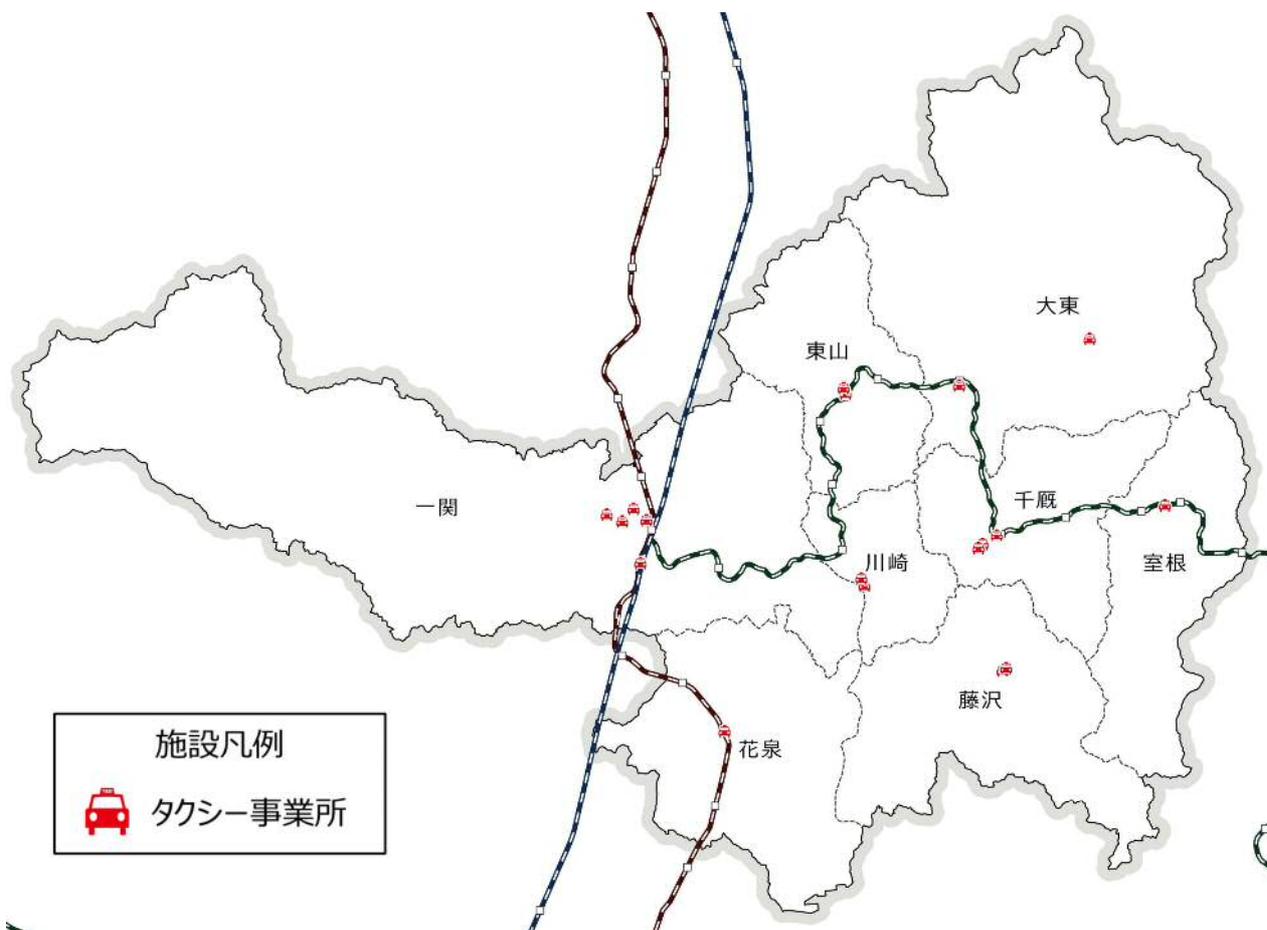
舞川地区の収支等



達古袋地区の収支等

(6) タクシー事業者

一関市を主な営業区域とするタクシー事業者は、以下の18社となっています。



タクシー事業所分布図

## タクシー事業者一覧

	事業者名	所在地	地域
岩手県 タクシー 協会 一 関 支 部 加 盟 事 業 者	(株)県南タクシー	一関市大手町7番26号	一関
	(有)なのはな観光タクシー	一関市竹山町1番19号	
	(有)一関中央交通	一関市千代田町208番地4	
	アイタクシー	一関市山目字境78番地1	
	(株)一関平泉タクシー	一関市山目字三反田242番地	
	(有)花泉タクシー	一関市花泉町涌津字道下3番地	花泉
	摺沢タクシー	一関市大東町摺沢字沼田17番地	大東
	大原タクシー	一関市大東町大原字立町78番地	
	(有)千厩タクシー	一関市千厩町千厩字構井田70番地12	千厩
	(有)西宗タクシー	一関市千厩町千厩字町220番地	
	(有)磐井タクシー	一関市千厩町千厩字町17番地2	
	東磐交通(株)	一関市東山町長坂字町410	東山
	(有)長坂タクシー	一関市東山町長坂字町25番地	
	(有)室根タクシー	一関市室根町折壁字絵図下42番地の3	室根
	(有)郡南タクシー	一関市藤沢町藤沢字町59-1・60	藤沢
	(有)藤沢タクシー	一関市藤沢町藤沢字町114番地	
	(有)川崎タクシー	一関市川崎町薄衣字如来地13番地8	川崎

(資料：岩手県タクシー協会、いちのせきeマップ)

## (7) スクールバス

市内の多くの小中学校、幼稚園では、スクールバスを運行しています。

### スクールバス運行一覧

区分	利用学校	運行地区	車両※	台数	委託先	
小 学 校	一関小学校	一関	狐禅寺地区(八郎沢を除く)	中型	1	(株)東北バス観光
	山目小学校		笹谷、外山地区	マイクロ	1	(株)東北バス観光
	弥栄小学校		弥栄、平沢地区	マイクロ	2	(株)東北バス観光
	萩荘小学校		川台、上大桑地区、市野々地区	マイクロ、中型	2	(株)東北バス観光
	巖美小学校		山谷地区、達古袋地区、若井原地区	コンピューター、マイクロ	4	(株)東北バス観光
	舞川小学校		学区内(2km以上の児童のいる行政区)	マイクロ、中型	3	(株)東北バス観光
	金沢小学校	花泉	刈生沢、中山地区	中型	1	市直接雇用
	油島小学校		蝦島地区	中型	1	(有)花泉タクシー
	永井小学校		高倉地区	大型	1	(有)花泉タクシー
	涌津小学校		亥年地区(油島小バスに同乗)	中型	1	(有)花泉タクシー
	花泉小学校		奈良坂地区(花泉中バスに同乗)	中型	1	市直接雇用
	老松小学校		日形地区	マイクロ	1	(有)花泉タクシー
	大東小学校	大東	摺沢、渋民、曾慶地区	マイクロ、中型	5	(有)風の音交通
	興田小学校		丑石、京津畑、中川、天狗田地区	マイクロ、中型	3	(有)風の音交通
	千厩小学校	千厩	小梨地区、奥玉地区、磐清水地区	マイクロ、中型	6	(有)三和交通サービス
	東山小学校	東山	大木地区、夏山、紙生里地区、長坂、田河津、松川地区	コンピューター、マイクロ、中型、大型	7	東磐交通(株)
	室根東小学校	室根	田浜、折壁、屋中、田茂木地区	中型	2	東磐交通(株)
	室根西小学校		釘子、津谷川地区	大型	2	東磐交通(株)
	川崎小学校	川崎	門崎地区	マイクロ	2	(有)川崎タクシー

	藤沢小学校	藤沢	西口、本郷、深萱、保呂羽、大籠地区	マイクロ、中型	3	(有)郡南タクシー (有)藤沢急送
	黄海小学校		中山、曲田地区	コンピューター	1	(有)郡南タクシー
中学校	一関東中学校	一関	弥栄、平沢地区	マイクロ	2	(株)東北バス観光
	萩荘中学校		市野々地区	中型	1	(株)東北バス観光
	巖美中学校		山谷、達古袋地区、本寺地区、 栞木立地区	コンピューター、 マイクロ、中型	4	(株)東北バス観光
	花泉中学校	花泉	油島、永井、金沢、日形地区	マイクロ、中型	5	(有)花泉タクシー
	千厩中学校	千厩	奥玉、小梨、磐清水地区	マイクロ、中型	5	(有)三和交通サービス
	東山中学校	東山	田河津、松川地区	中型	1	東磐交通(株)
	室根中学校	室根	折壁、津谷川地区	中型	1	東磐交通(株)
	藤沢中学校	藤沢	黄海地区	マイクロ、中型	3	(有)郡南タクシー
幼稚園	舞川幼稚園	一関	舞川地区	幼児専用	2	市直接雇用
	真滝幼稚園		滝沢、平沢地区	幼児専用	1	(株)東北バス観光
	巖美幼稚園		巖美、山谷地区	幼児専用	2	市直接雇用
	赤萩幼稚園		赤萩地区(笹谷、外山を除く)	幼児専用	1	(株)東北バス観光
	萩荘幼稚園		萩荘小学校区ではほぼ国道4号 以西	幼児専用	1	(株)東北バス観光
	狐禅寺幼稚園		狐禅寺地区	幼児専用	1	(株)東北バス観光
	弥栄幼稚園		弥栄地区	幼児専用	1	(株)東北バス観光
	いずみの森幼稚園	花泉	油島、永井、金沢、日形地区	幼児専用	2	市直接雇用

※車両

車両	コンピューター	マイクロ	中型	大型	幼児専用
定員	14人	26～30人	41～57人	56人～66人	—

(資料：一関市教育委員会)

(8) 患者送迎バス

藤沢病院では、藤沢地域および千厩地域（小梨地区の一部）において、患者送迎バスを運行しています。

患者送迎バス運行概要

号	方面	路線名	曜日	始発時間
1号車	黄海 西口 本郷	山谷・中山・本郷線（広域農道経由）	月	9:00
		山中・深田和・古堂線	火	
		曲田・小日形・木ノ中線	水	
		京ノ沢・八景下・深萱線	木	
		七日町・二日町・西口線	金	
2号車	八沢 保呂羽 大籠	大籠線	月	
		増沢・新沼線	火	
		大籠線	水	
		保呂羽線	木	
		砂子田・徳田線	金	
3号車	小梨方面	小梨線	火	9:20

## 2 実態・ニーズ調査

### 第1章 関係者ヒアリング、住民インタビュー調査

#### 1-1 関係者ヒアリング結果

##### (1) 調査目的

交通、医療、福祉、商業、観光、教育等、様々な分野の視点から「移動に関わる現状」と「交通機関を利用する上での問題点、利用ニーズ」を把握することを目的として実施しました。

##### (2) 調査概要

###### ① 一次調査

ア 調査内容 公共交通の利用状況・課題・改善要望について各機関等が回答する調査票をメール、FAXで配布し回収。

イ 実施期間 平成30年8月27日～9月27日

ウ 回答状況

調査対象	対象数	回答有	回答率	主な要望、課題、意見等
バス事業者	5	4	80.0%	利用者の減、運転手確保
タクシー事業者	17	12	70.6%	利用者の高齢化
鉄道事業者	1	1	100.0%	多言語表示の整備、イベントに合わせた臨時列車運行の導入
隣接市町	6	5	83.3%	バス利用者の減、行政負担の増
警察署	2	2	100.0%	高齢者の安全運転啓発、市内全域のデマンド化
文化会議所	1	1	100.0%	バスのダイヤ改正（講演の開始、終了時間に合わない）
体育協会	1	1	100.0%	一関運動公園を経由する路線の新設
企業連絡協議会等	5	4	80.0%	通勤で利用できるようなバスのダイヤ改正、便数の増加
医療機関	16	8	50.0%	バスの便数の増加
福祉施設・機関	26	8	30.1%	タクシー利用補助券の導入
高校、高専、短大	10	10	100.0%	通学（特に帰宅時）に利用できるようなバスのダイヤ改正
小、中学校	5	5	100.0%	スクールバスへの一般住民の混乗は有効だが、課題が多い
観光関係機関	13	10	76.9%	観光2次交通の確保、外国人観光客への情報提供の充実
商業施設・商店組合	5	4	80.0%	待ち時間を上手に過ごせる待合所周辺の整備
商工会議所	8	4	50.0%	高齢者、交通弱者の買い物に係る移動対策
合計	121	79	65.3%	

###### ② 二次調査

ア 調査内容 一次調査の回答を基に直接訪問してヒアリングを実施。

イ 実施期間 平成30年9月12日～20日

ウ 対象数 14

## 1-2 住民インタビュー調査結果

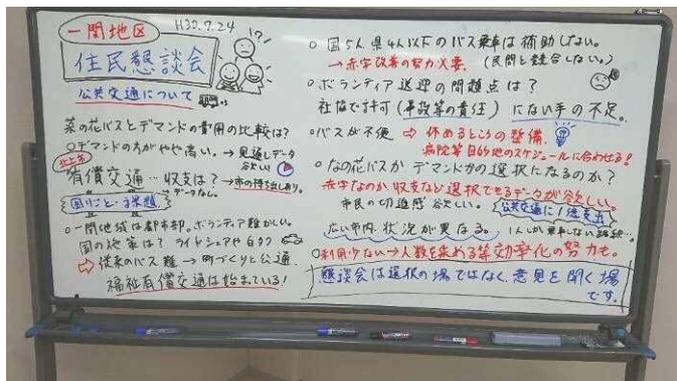
### (1) 住民懇談会

#### ① 実施目的

住民懇談会は、本計画の策定にあたり、公共交通を取り巻く状況等について住民の理解を深めるとともに、公共交通に関する課題や要望について広く住民と意見交換を行い、住民ニーズ等を把握する場として開催しました。

#### ② 実施概要

項目	内容
開催期間	平成30年7月23日(月)～10月11日(木)
開催場所	38箇所 (全市民センター(34箇所)、藤沢市民センター-黄海分館、徳田交流館、郷土文化保存伝習館、山目市民センター-笹谷分館)
タイムスケジュール	・説明15分、意見交換30分 計45分 ※「一関市地域協働推進計画」の策定に係る懇談も同時開催(45分)
懇談会テーマ	①移動する上でののお困りごとや、バス等の問題点・課題について ②課題に対するご要望、課題解決に向けたご意見について
参加者等	一般参加者数：524人 意見カード回収枚数：189枚 ※会場ごとの参加者数、意見カード回収枚数は資-42ページのとおり
その他	懇談会で意見を発言できない参加者もいることを考慮し、意見を書き込む意見カードを配布し、懇談会終了後に回収



ホワイトボード（一関地域）



花泉地域金沢地区

地域協働・公共交通 住民懇談会開催状況一覧

No.	地域	市民センター	期日	実施時間	一般参加者数	市民活動C	市職員	計	意見カード数
1	一関	一関	7/24 (月)	18:30~20:15	17	0	4	21	6
2		関が丘	8/21 (火)	14:00~15:30	12	2	5	19	2
3		山目	8/22 (水)	18:30~20:00	28	1	3	32	16
4		中里	8/21 (火)	18:30~20:00	11	2	4	17	3
5		狐禅寺	8/9 (木)	19:00~20:30	14	1	5	20	1
6		滝沢	7/26 (木)	18:30~20:20	14	1	4	19	6
7		真柴	7/23 (月)	18:35~20:50	47	2	5	54	8
8		巖美	7/27 (金)	19:00~20:30	21	1	4	26	1
9		萩荘	8/7 (火)	18:30~20:00	14	1	4	19	5
10		舞川	8/20 (月)	19:00~20:08	12	2	4	18	0
11		弥栄	8/8 (水)	18:30~20:35	14	1	6	21	7
12		笹谷(市民センター分館)	10/11 (木)	18:30~19:30	23	1	3	27	3
		小計			204	14	48	266	55
13	花泉	永井	8/9 (木)	14:00~15:30	8	1	5	14	5
14		涌津	8/6 (月)	14:00~15:30	3	1	5	9	3
15		油島	8/3 (金)	14:00~15:30	4	1	5	10	4
16		花泉	8/8 (水)	14:00~15:30	16	1	5	22	7
17		老松	8/10 (金)	14:00~15:30	8	1	5	14	0
18		日形	8/2 (木)	14:00~15:30	9	1	5	15	6
19		金沢	7/27 (金)	14:00~15:30	13	1	5	19	8
		小計			61	7	35	103	33
20	大東	大原	7/27 (金)	18:00~19:35	7	1	5	13	4
21		摺沢	7/31 (火)	14:00~15:40	9	1	6	16	2
22		興田	7/25 (水)	14:00~15:45	10	1	6	17	2
23		猿沢	7/31 (火)	18:00~19:50	7	1	5	13	1
24		洩民	7/29 (日)	18:00~19:20	5	0	5	10	0
25		曾慶	7/29 (日)	14:00~15:30	5	0	5	10	0
		小計			43	4	32	79	9
26	千厩	千厩	8/9 (木)	19:00~20:25	14	1	5	20	6
27		小梨	7/30 (月)	19:00~20:45	20	1	5	26	8
28		奥玉	7/24 (火)	19:00~20:45	18	1	5	24	9
28		磐清水	7/25 (水)	19:00~20:35	13	0	5	18	7
		小計			65	3	20	88	30
30	東山	東山	8/10 (火)	18:30~19:30	4	1	6	11	1
31		田河津	8/7 (火)	18:30~20:05	12	1	5	18	8
32		松川	8/1 (水)	18:30~20:20	11	0	5	16	8
		小計			27	2	16	45	17
33	室根	室根	8/2 (木)	19:00~20:25	11	1	5	17	4
		小計			11	1	5	17	4
34	川崎	川崎	7/31 (火)	18:30~20:30	15	1	6	22	7
		小計			15	1	6	22	7
35	藤沢	徳田(交流館)	8/29 (水)	14:00~15:40	12	1	5	18	9
36		藤沢	8/29 (水)	19:00~20:10	38	1	5	44	17
37		大籠(郷土文化保存伝習館)	8/30 (木)	14:00~15:15	8	1	5	14	1
38		黄海(市民センター分館)	8/30 (木)	19:00~21:00	17	1	5	23	4
		小計			75	4	20	99	31
		合計			524	37	185	746	189

### ③ 実施結果

各会場で得た発言等を、「地域現況、意見・要望」と「課題解決に向けた意見・アイデア」に分け、地域別に取りまとめた。(※主な意見を抽出して記載)

#### 【一関地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線からはずれる所の人が通院・買い物が困っている。(滝沢)</li> <li>・バスで一関信用銀行萩荘支店前(停留所:高梨)で降り、そこからタクシーを呼び病院等に行く人がいる。短距離の移動も難しい人も多い。(萩荘)</li> <li>・自宅からバス停までの移動が困難であるということが究極の問題。この導線をつなげば現在運行されているバスの利用が増えるのではないか。(滝沢)</li> <li>・関が丘が急な坂が多く老人にとっては苦勞するところ。(関が丘)</li> <li>・利用率を上げるには、土日祝日の運休の解消。(関が丘)</li> <li>・バスの廃止を考える前に、ダイヤの見直しを検討してほしい。(厳美)</li> <li>・バスを週2回は利用するが、乗っているのはいつも同じ顔触れである。バスの利用者が少ないのは、病院や電車の時間に合わないからだと、バスに乗った人たちとよく話している。</li> <li>・山目 8 区沖線、1 日 2 往復くらい路線バスについて、清明より朝 7:55 発、16:00、17:00、18:00 一関行、一関より清明支援行を 15:30、16:30 いずれかにしていただくよう声掛けいただければと思う。(山目)</li> <li>・バスと鉄道とのつながりが良くない。時間帯を検討すべき。</li> <li>・博物館と道の駅で停まるバスがない。博物館に行く機会や、道の駅で山菜を買いたいが行けないという声を聞く。厳美溪やかんぼから歩いていくのは、高齢者には大変。(厳美)</li> <li>・弥栄小学校から真滝児童館への移動手段については知恵を絞っていただきたい。(弥栄)</li> <li>・国道以外の市道(住宅地を中心)にも公共交通(なの花バス)を設定すべき。(萩荘)</li> <li>・市街地の乗降場所をもう少し増やしてほしい。そうすれば利用者も増えるのではないか。(舞川)</li> <li>・バス停の間隔が遠すぎる。フリー乗車区間が設定されているとよい。(真柴)</li> <li>・バスの乗り口が高い。手や足がとどかない。(滝沢)</li> <li>・なの花バスの利用者は高齢でバス停まで歩くのも大変なうえ、乗降も大変なので小型にしても良いと思う。(山目)</li> <li>・なの花バスを利用するのは高齢者であるので、バス停にベンチがあると良い。(狐禅寺)</li> <li>・高齢者等がよく利用している路線バス(本郷線)の待合所の改善・設置を検討してほしい。(滝沢)</li> <li>・現状のなの花バスを継続してください。(厳美)</li> <li>・運転免許証サポート乗車券は、短距離利用の人は何回も恩恵があるが、距離が長い人は1往復で終了するケースもある。このバランスを検討するべきでは。(滝沢)</li> <li>・もともと免許を持たない、福祉の対象でもない高齢者に対しても補助がほしいという意見がある。(免許返納者に 12,000 円の補助が一度出るのに対して)また、一度だけの補助でなく継続することを検討してみてもどうか。(関が丘)</li> </ul>
課題解決に向けた意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者を対象とした病院に特化した路線を用意したほうがよいのでは。(中里)</li> <li>・病院のスケジュールに合わせて運行することができないか。目的地の病院や買い物先の店などとタイアップした運行はどうか。(一関)</li> <li>・週に1回でもよいが、ジョイスやイオンなどを通る買物バスを実施しては。(真柴)</li> <li>・現在運行中の藤・牧沢線は磐井病院から駅に行ってしまう。高齢者からは、買い物に便利になるよう、乗り換えなしでイオンなどに乗り入れる線を作ってほしいという意見があった。(滝沢)</li> <li>・病院や店や市役所を循環するバスと休憩所などを設けるなどして結んでいけばよいと思う。(一関)</li> <li>・週一〜二度位でも中田、関が丘、三関、磐井病院など巡回バスがあったら。(真柴)</li> <li>・①各地域から市の中心施設(市役所、駅、病院など)へ向かう公共交通の確保。</li> <li>・②中心施設を結ぶ巡回バスの運行 ⇒①と②の組み合わせが必要と思われる。(一関)</li> <li>・地域に応じた方式を採用した方がベターでないか? 滝沢地区はデマンド型乗合タクシー方式がいいのでは。(滝沢)</li> <li>・デマンド型タクシーは電話をして予約をすることに抵抗がある。(中里)</li> <li>・地域の足は地域ボランティアが有償確保するという視点も大事なのではないか。(山目)</li> <li>・地域の人で何人かタクシーになる人を集めて乗せてあげる取組がある。(弥栄)</li> <li>・地域協働体(市民センター)が有償旅客運送窓口(手配)となれば地域住民が使いやすくなるのではないか。(山目)</li> <li>・経済的な制約が大きいはずなので、例えばスクールバスの活用など大胆な考え方が必要になってくるのではないか。様々な法的な規制もあるとは思いますが。(滝沢)</li> <li>・少子化の現状で小学校、中学校へのスクールバスの負荷状況は。時間帯は学校生徒を優先する仕組み? 延長で一関に行き帰り一般者も利用できないか。(弥栄)</li> <li>・市民センターの事業に参加したいができない人がいる。7〜9 人乗りの車両を市から調達することはできないか。</li> <li>・市民センターで使えるバスが欲しい。(滝沢)</li> <li>・なの花カードポイントでも運賃に利用(適用)が出来る方法。(弥栄)</li> <li>・観光地を生かしたバスの運行も検討しては。平泉への運行など。(山目)</li> <li>・駅からのバスは路線バスで観光地に行けるが、桃の湯も経由する方法を検討してもらえないか。(山目)</li> <li>・高齢者にはバスの利用券などを配布すれば消費したいと考えてバスに乗ると思う。(中里)</li> </ul>

#### 【花泉地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>永井は、県境地域であり、生活圏は宮城県。宮城でも使える補助があると助かる。(永井)</li> <li>福祉バスがなくなって全体的にバスの利用者が減って来た。(老松)</li> <li>1日2便、週1回程度のバスでは利用しない。通勤、通学にも不向き。生活感が薄い。生活の足である公共交通に、生活感が薄いのは大きな課題。(日形)</li> <li>JRは、学生がほとんど。最近、車も停まったりしているので通勤で使う人もいるのではないかと。しかし、無人駅であり、ホームまで階段なので高齢者は使いにくい。(油島)</li> <li>利用したいときに合わないことがある。(花泉)</li> <li>電車との接続や医療機関の利用者の使い勝手を考えてほしい。(老松)</li> <li>週2回(月・水)バスを利用しているが、9人くらいの利用がある。自分が乗るところからは多い日で5~6人くらい、もちろんゼロの日もあるが、バス利用者としては継続を希望。(油島)</li> <li>市民バスの継続を切に願う。(油島)</li> </ul>
課題解決に向けた意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前あった利用キャンペーンのようなものも欲しいかなと思う。(老松)</li> <li>油島2路線あり、去年、乗車調査を実施。1便追加とデマンドを希望することを要望としているが、いまだに回答無し。デマンドが油島では理想的と考えている。(油島)</li> <li>舞川地区のデマンド型乗合タクシー方式が良いと思う。(永井 3線、金沢 1線、老松花泉線)(花泉)</li> <li>行きは市営バス、帰りはデマンド型タクシーのように組み合わせることができるような仕組みもありなのではないかと。(涌津)</li> <li>市民バス利用者が多い場所はそのままで、交通の便なども考慮したり、利用者数を考えデマンド型タクシーに移行できないものか。(花泉)</li> <li>高齢者や免許返納者は交通の足がなく、家族もあてにならないので、地域内の移動(近場含め)に自家用自動車有償旅客運送を使いたい。市民センター(=協働体)でも運用できるものか。(涌津)</li> <li>地域住民のボランティア方式がよいと思う。(日形)</li> <li>町内タクシーの数は限られているので、地域のボランティアドライバーを募り、送迎するのが良い方法だと思う。(永井)</li> <li>実際にあった話としてバス停で高齢者の方に次のバスの時間を聞かれた。時刻表の文字をもっと大きく見やすくするか、ボタンを押すと次の発車時間をアナウンスするシステムにするなどにはどうか。(花泉)</li> <li>折り返して支所発支所着というルートを考えてはどうか。(老松)</li> <li>バス停まで30分ぐらいかかるので、身近で便利な乗り方ができるとよいと思う。(涌津)</li> <li>タクシー運賃の1~2割補助を希望する。(花泉)</li> <li>田舎はドアトゥードア(Door to Door)の交通体制が必要。(油島)</li> </ul>

### 【大東地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>家から目的地までバスで行ければ良いのだが、タクシー利用が多いようだ。</li> <li>子どもが一関から大東に通勤しているが、やはり不便だと言う。車がないと生活できない。免許のない若い方もいる。障がいのある方は家族で送迎しないとイケない。(大原)</li> <li>大原地区はスクールバスは設置せず、地域公共バスに於いて学童の足の確保するという市との話し合いによって成り立っている。(大原)</li> <li>便利を図るなら中学校を経由しても良いのでは。</li> <li>スクールバスの方が学校としては使いやすいところはあるだろうが、市営バスを利用するのは良い方法だと思う。(猿沢)</li> <li>スクールバスは小学生は乗れるのに中学生は乗れない。小中学校の混乗があっても良いのではないかと。(摺沢)</li> <li>バス・列車を利用しているが、接続の時間が不便。摺沢駅で1時間位待つ。逆に、時間がなさすぎることもある。(大原)</li> <li>鉄道の時間だが、盛岡発の新幹線から大船渡線への接続が5分位であり、急がないと間に合わない。(大原)</li> <li>フリー区間について、現在柳ノ平から越路がフリー区間となっている。一つ手前の中川辺りも民家が点在しており停留所まで行くのが大変だと聞く。フリー区間を伸ばして、利便性を高める検討をしても良いのではないかと。(興田)</li> <li>免許返納サポート券は、1年だけでなく3年とか、金額を多くしてもらわないと簡単には免許も返せない。(摺沢)</li> </ul>
課題解決に向けた意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワゴン車等で、店の駐車場まで入っていけるようだと思い。バスに乗る人はだいたい決まっていると思うので、効率的にやったらどうか。大体は買い物や通院だと思う。タクシー業者との調整や、料金の関係もあると思うが。(洪民)</li> <li>理想なのは、鉄道ではないが、タクシー会社が連携して地域のことは地域で見れるような形。時間や配車を管理できるシステムなどで、効率的にできると良い。</li> <li>家から目的地までをカバーできるのはデマンドタクシー。デマンドタクシーの導入とセットで廃止を考えてもらえるなら、市営バスの廃止もありかと思う。全額とまでは言えないが、いくらかでも補助があれば良い。(曾慶)</li> <li>デマンドは、どれ位要望があるかだが、朝夕以外の日中だけでもデマンドを取り入れてはどうか。バスの維持費を考えたら、デマンドタクシーの方が良いのではないかと。(洪民)</li> <li>収支を見ると、デマンドを今後ますます導入していくということは、市の財政状況を考えると厳しいのではないかと。</li> <li>公共交通ではなくても、郵便局や宅配業者等の普段地域を回っている車が、空席に人を乗せることができれば良いのでは。デイスサービス等の施設の送迎車を利用する方法も考えられるのではないかと。(猿沢)</li> <li>一関に買い物に行くこともさることながら、地域内のちょっとした移動をサポートするしくみが必要ではないかと。近距離の移動はデマンドタクシーの利用も遠慮してしまう。大きな範囲の公共交通も必要だが、身近なところでの足の確保も併せて考えていかないと、なかなか進まないのかなと思う。(猿沢)</li> </ul>

## 【千厩地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・奥玉線、29年度は小学校通学する児童が乗車していたが、今年度はもっと減っている。(奥玉)</li> <li>・バス停が遠い。高校に通学時は、下校時間に合わない。(小梨)</li> <li>・千厩字前田に住んでいる。中学生の子供がいるが、スクールバスに乗れない範囲であり、市営バスについても、停留所から家までが離れているということで補助が出ないと学校から言われている。現在は徒歩、自転車通学をしているが1時間ほどかかり、冬場は大変。どうにかしてもらえないか。(千厩)</li> <li>・中学生は、重い荷物を持って登校をしているので、市営バスに手軽に乗れるように補助を出してほしい。(千厩)</li> <li>・中学生まで市営バス運賃を安くしてほしい。中学校まで行く市営バスの停留所をバイパスにも設置してほしい。(千厩)</li> <li>・11区には県交通も市営バスも来ていない。284号の近くではあるが山が隔てている。市営バスを通してほしい。行きは小梨、帰りは清田ルートなどにできないか。(小梨)</li> <li>・小梨バス路線を小梨清田まわりをしてみしてほしい。(小梨)</li> </ul>
意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・私の地域は大東線しか通っていないので、デマンド型タクシーになると便利だと思う。(磐清水)</li> <li>・介護福祉の視点からみると、きめ細やかなサービスができるデマンド型タクシーを活用し、サロンへの送迎など高齢者の足を確保することで、介護予防やいきがいつくりにもつながると思う。(千厩)</li> <li>・デマンド型タクシー、舞川は週2回の運行であるが、千厩の場合は高校生が通学で使ったりするので毎日運行できないと不便になるのでは。(小梨)</li> <li>・デマンド型タクシーについて、タクシーだと知らない人と隣同士で座るのが嫌だということを聞いた。(千厩)</li> <li>・利用率が高くなるか疑問である。(小梨)</li> <li>・地域にあったデマンドタクシー型も良いと思うが理想はボランティアドライバー型かと思う。(小梨)</li> <li>・公共交通について提案だが、スクールバスを活用して高齢者を一緒に乗せることを検討できないか。小学校や中学校は比較的病院にも近い。生徒と一緒に乗るのは難しいが、それ以外の時間帯の活用ができないか。(小梨)</li> <li>・小・中スクールバスと切り離した交通体系を改めるべき。(奥玉)</li> <li>・バスの行き先が商業施設になる場合も多い。そういった業者の参入も視野に入れてはどうか。(奥玉)</li> <li>・デマンド型タクシーも良いが、逆の発想で、例えば移動販売のような出前型も良いのでは(小梨)</li> <li>・千厩町内で開催される4～10月迄の第2土曜日の夜市や夏祭り、ひいてはまちづくり祭が主催の新酒まつりやビアガーデン等で、往路はバスの利用ができて、足がない人は行けず、駐車場も少ないため不便である。こういったイベントのときだけでも臨時便を運行できないものか。(磐清水)</li> </ul>

## 【東山地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子供がバスを利用する際、停留所まで300m以上離れている。加えて最近クマが出るので利用したくても利用できない。(田河津)</li> <li>・昔は川崎方面のバスがあった。1本でもあれば個人的に思う。(松川)</li> <li>・路線バスが通る場所は利用できるがそれ以外の山間地の住民はバス停まで出するのに時間や身体能力等の問題点があり利用出来ない。(松川)</li> <li>・免許を返納したが、バス停まで数キロあり交通費が大変。(東山)</li> <li>・東山は駅が4つある。バスと電車の時間接続を良くしてほしい。例えば、電車が到着する2分前に駅からのバスが出発してしまう場合がある。(松川)</li> <li>・磐井病院に行く際に、バスが松川を出発してから長坂の町、舞川を通過して行くため、時間的にも金額的にも合わない。(松川)</li> <li>・観光で来られる方の便宜もよろしくお願ひしたい。(松川)</li> <li>・免許返納してから、12,000円の券は一年間では使い切れないのではないかと。期限を延ばすか、数年間に分けてもいいのでは。(田河津)</li> </ul>
意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院への通院の時、行きは知人等にらせてもらい、診察後にバスを利用するという話を聞いたことがある。往復利用にするために数回往復利用した人に割引券を発行するなどしても良いと思う。(田河津)</li> <li>・現行の路線バスは利用者の利便性を考慮していない。乗降場所はフリーにする。(松川)</li> <li>・バス停にだけ停止するのではなく、手をあげたら乗れるようにするのがよいと思う。(田河津)</li> <li>・デマンドタクシーを是非松川地域にも導入して頂きたい。空バスを走らせる無駄な事はやめよう。(松川)</li> <li>・市内の移動手段としてのデマンドを普及させることができるなら良いと思う。(田河津)</li> </ul>

## 【室根地域】

現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県交通があるが便数が少なく、駅が遠い。</li> </ul>
意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの少ない乗車人数でバスのスペースは無駄であり、デマンドを導入すべきだろうと思う。ただ、スクールバスも活用できる仕組みを考えたらうでデマンドを構成するべきと考える。</li> <li>・デマンド型乗合タクシーの試行を行ってみたいはどうか。</li> <li>・高齢化による停留所・駅まで歩けない→公共交通と高齢者福祉を分けて考えるべき。</li> <li>・選挙など平等のタクシー券や、夏まつりの際の臨時便などは有効な取り組みである(高齢・1人世帯・障害者など)。</li> <li>・便利なサービスは費用負担がかかる。ある程度我慢することも考えなければならない。みんなで負担するのも大変であり調和が必要。</li> </ul>

## 【川崎地域】

現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの利用者は診療所利用者がほとんど。閉鎖後、利用者が減った。</li> <li>・うちでは、祖母が畑に行ったりするときも利用します。</li> <li>・利用者の多くが高齢者であり、自宅からバス停まで遠いので大変。</li> <li>・門崎駅(JR 大船渡線)と乗り継ぎの時刻が合わないが。</li> </ul>
意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域枠を超えて相互にバスを乗り入れるバスとデマンド交通で不足分を補うなど検討しては？市営バスだけで考えるのではなく、行政でやること、タクシー業界でできることなど支えあって。</li> <li>・もう少し気軽に使えるというPRをしてみてもどうでしょう(夏休みに小学生中学生も利用してもらおうなど)。</li> <li>・バス停までが遠いという声も→デマンド交通にシフトすることも検討すべき。</li> <li>・今後、デマンドタクシーの導入も多くなると思いますが、利用方法等については住民の意見を聞き進めてもらいたい。</li> <li>・施設の送迎バスの活用などについて、福祉関係者との話し合いなどをしてはどうか。</li> <li>・シルバー人材センターで運送サービス事業を行う。</li> <li>・福祉タクシーの拡大利用(例:75才以上の非免許保持者 通院用限定など)。</li> </ul>

## 【藤沢地域】

地域現況、意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーを使って移動している人が多い。お金を負担するなら乗っていないバスにお金をかけるよりはいいと思うが。(黄海)</li> <li>・一関からタクシーで帰ることもあって、料金が大変だと言っている。(黄海)</li> <li>・藤沢の人たちは大人しい我慢強いので何も言わないが、千厩とか大東とか、市営バスを走らせているところをうらやましいと思っている。(黄海)</li> <li>・大籠は、バスを降りてから自宅までが長い。デイサービスのように門口まで来てもらうのがいいな、と思う。(大籠)</li> <li>・同じ藤沢でも地域によって違う。大籠は沢が多い。基幹道路は1本のみ。(大籠)</li> <li>・免許返納については、地域性がある。同じに考えないでほしい。(黄海)</li> <li>・徳田地区は、病院バスのみでタクシーを利用しなければならない。(徳田)</li> <li>・病院バスが無料だと「何で藤沢ばかり」と言われる。病院の負担になっている。(徳田)</li> <li>・公共バスがないことから、藤沢まで出るか、野々田橋まで出なければならぬ状況である。(徳田)</li> <li>・徳田は、ラクータの利用が多いのですが、冬場の利用がむずかしく、バスがあれば…と願っています。(徳田)</li> <li>・路線バスの無い地域も多く高齢者を中心に移動困難なことが多い。路線バスの無い地域も改善してほしい。(藤沢)</li> <li>・病院の送迎バスと病院の予約が合わなくなって利用が減っているのではないかと(徳田は金曜日の午前の予約であれば、利用が増えるのではないかと考えます)。(徳田)</li> <li>・花泉に行くにもバスだと時間が合わない。(黄海)</li> <li>・大籠線、朝9時のバスがなくなって不便。歯医者さんとかに行く時間がないとの声をききました。(藤沢)</li> <li>・大籠線について。これから大籠は観光地になるはずだから、直接支所に行けるような路線ルートにしてほしい。(藤沢)</li> <li>・乗りもしない時間に運行して「乗らない」というのではなく、乗る時間に運行してほしい。(黄海)</li> <li>・なんとか今の路線は残してほしい。(藤沢)</li> <li>・一関の病院に通う高齢者がタクシーとバスと列車を利用していたが、バスの運行時間と列車の時間があわず困っている(帰りの時間が不規則のため)。</li> </ul>
課題解決に向けた意見・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バスの利用について、藤沢まで送っていかねばならないので、大籠まで延長してもらおうとか、イオンを経由するとかすれば利用も増えるのでは。(大籠)</li> <li>・市営バスの大籠地区、磐井病院、一ノ関駅の運行などを考えてほしい。(大籠)</li> <li>・スクールバス、病院バスなどうまく使って藤沢型のバスを作ったら。(黄海)</li> <li>・学校の統合が進めばスクールバスもまだ必要になると思う。学校行事が重ならない工夫や日中使っていないスクールバスの活用を考えてほしい。</li> <li>・白鷹ではスクールバスの混乗をやっている視察に行ったはずであり参考にしてほしい。</li> <li>・小学校、中学校の行事を調整し、朝夕の町民利用と日中に何台かの運行を考えては(市内全体考えるとかかなりの台数が、日中駐車場にあるようです)。(徳田)</li> <li>・県交通の運行は朝夕の通学時間のみとする。日中は栗原市で予定しているデマンドタクシーを導入する。(藤沢)</li> <li>・朝の市営バスに合うデマンド型乗合タクシーと、大籠地区への帰りの便についても考えてほしい。(大籠)</li> <li>・デマンド型と有償運送を考えたい。(黄海)</li> <li>・高齢者にとって、買い物に行く手段を今後とも考えていかねばならない。車の貸し出しとか、考えて見ては。(藤沢)</li> <li>・各自治会等で移動手段を確保してはどうか。その時の自動車保険などの補助金等を行政で考えて下さい。(藤沢)</li> <li>・口内のNPO立ち上げまでに4~5年がかかっているはず。県交通を説得するのが大変だったそうである。やる気になれば黄海でもできると思うがNPO設立までに時間がかかると思う。(黄海)</li> <li>・住民の支え合いによるマイカーでの送迎は、運転者の安全性や技能、年齢により危険である。誰がその日の健康状態を把握するのか。安全性の問題。事故があれば、保険対応だけですむ問題だけではないと思う。NPO法人であるから支援をしないと言うのはどうか。(藤沢)</li> <li>・川崎の花火臨時バスは満員。地ビール祭りにビール券とセットで運行を。(藤沢)</li> <li>・地域の困り事は、区長さんにお話しするシステムにして、バス停設置などは、その地区の意見をまとめた方が良くと思います。(藤沢)</li> <li>・免許返納サポートを返納だけではなく、65歳以上全員にしたらどうか。初めから免許をもっていない人も多い。(藤沢)</li> <li>・高校生が利用しないのは定期が高いから。親に現物支給したらと提案したこともあったが進まなかった。</li> </ul>

### 1-3 住民ワークショップ

#### (1) 実施目的

住民ワークショップは、一関市地域公共交通総合連携協議会において定めた「一関市地域公共交通網形成計画（骨子）」などについて地域単位で意見交換を行い、計画の方針や事業に対する市民の意見を計画に反映することを目的として実施しました。

#### (2) 実施概要

項目	内容
開催期間	平成30年11月14日（水）～11月20日（火）
開催場所	8会場 一関市役所本庁、一関市役所花泉支所、一関市役所大東支所、 一関市役所千厩支所、東山地域交流センター、室根曲ろくふれあいセンター、 川崎市民センター、藤沢市民センター
タイムスケジュール	① 開会 あいさつ（5分） ② 説明 一関市地域公共交通網形成計画骨子等について（15分） ③ 意見交換 方法の説明（5分） 意見交換（60分） ④ 発表・共有 各グループから発表（1グループ5分程度）（20分） ⑤ まとめ 総括（15分） ⑥ 閉会 終了（計120分）
意見交換テーマ	①地域公共交通網形成計画の骨子案 ②地域の公共交通課題と対応案
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はじめに本計画の策定趣旨や骨子の概要について、地域別の調査結果概要を交えて解説</li> <li>・解説後、3班に分かれてワールドカフェ形式で公共交通のプロジェクトについて意見交換を行った。</li> <li>・班ごとの意見交換のテーマは以下のとおり。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>A班:公共交通で地域を超えた移動を支えるプロジェクト（通勤・通学） B班:公共交通で日常生活の移動を支えるプロジェクト（通院・買い物） C班:公共交通でまちのにぎわいを生み出すプロジェクト（交流・観光）</p> </div>
参加者（8会場計）	一般参加者数：165人

#### (3) 実施結果

住民ワークショップの結果を、次のとおり地域別に取りまとめました。

【一関地域】

テーマ		現状・課題	提案
A	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスは学校送迎(朝)、工場見学等(日中)で使用。→フル稼働(運転手も)</li> <li>・通学に市営バスや県交通を使うことは少ない。</li> <li>・高校生はJRとの併用があるので駅からの公共交通があるとよい。</li> <li>・冬季は自転車利用不可能。</li> <li>・国道4号より西側の学校はバスが必要。</li> <li>・スクールバスの利用条件(4km以上)が厳しい。</li> <li>→1年生の4kmと6年生の4kmで異なる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校(山目、萩荘)と市役所等を循環するバス。(循環すると登校時間に間に合わないこともあるので、直通の方がいい。[県交通])</li> <li>・冬季限定プラン等柔軟な対応。</li> <li>・公共交通の様々な学生プラン。</li> <li>・学校直通プランでジャンボタクシー(冬は使用しない)を運行。</li> <li>・混乗ルールの緩和。</li> </ul>
	通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・磐井病院に通勤している人は、18時のバスに乗らないとそれ以降駅に行く手段がない。</li> <li>・JR通勤する人は多い。</li> <li>・必要な時間帯の本数が少ない(朝は割と充実、帰りは少ない)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JRの時間との調整(帰りの本数増便等)。</li> <li>・企業との連携による公共交通通勤の促進・公共交通に合わせた勤務時間設定(働き方改革の方向も入れて検討してもらう)。</li> <li>・ターゲットを絞った利用促進策(例:女性限定等)。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停から自宅までの距離問題がある。</li> <li>・バス停までの移動手段が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオン、スーパー、道の駅、駅を循環。</li> <li>・ハブ的拠点(空港のような公共交通の乗り合わせ、寒くても大丈夫な建物情報を拾える)。</li> </ul>
B	買い物・通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスがなくなった(土日、通勤通学、関が丘から一ノ関駅)。</li> <li>・時刻表がわかりにくい(ルートがわからない)。</li> <li>・一ノ関駅からは様々なルートへ行けるので、駅まで行ければバスも便利。</li> <li>・駅に行くまでが大変。バスの乗り換えが苦痛。バス停まで行けない人もいるというそもそもの問題も。</li> <li>→高齢者は歩くのが不便な人も多いのでドアトゥドアでない。</li> <li>・地域によって負担に差がある(バス停までの距離。バス路線の有無など)。</li> <li>・免許返納者への1回限り12,000円の支援制度では全く不足。</li> <li>・生活のために運転できるうちは免許を返上できない。</li> <li>・高齢者のニーズは多様化しており対応が難しい。</li> <li>・一緒に買い物もしてくれないかという声もある。</li> <li>・高齢者にとっては「銀行(年金を降ろす)→通院→買い物」というのが1セット。</li> <li>・個人的なニーズと(公共交通は)分けて考えるべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環型交通網(大中小のエリアごとに→一関全市旧一関協働体エリア)。</li> <li>・市民センターを拠点に病院を繋ぐ循環バス。</li> <li>・誰(住民)が何処の病院に行くかを計画的に把握できるならばバスではなくデマンドが有効。</li> <li>→利用者同士の横の連携。</li> <li>・乗降場所の選択肢を増やす(買い物できる場所)。</li> <li>・わかりやすい時刻表(どこを通るかという経路など)。</li> <li>・乗りやすいバス→ノーステップバス、小型バス。</li> <li>・「バス自体を人が集まる場に」という視点。</li> <li>・バスそのものに付加価値を付ける。</li> <li>→バスで買い物、行政サービス、お茶っこサロン。</li> <li>・各種イベントでの無料バス(シャトルバスなど)を出さずに路線バスを利用してもらう。</li> <li>→バスで行く(乗る)ことで受けられるサービス提供。</li> <li>・フリー区間の周知(利用促進)。</li> <li>・タクシーに高齢者割引などのサービスを提供してもらう→タクシー料金を行政が補助。</li> <li>・住民が住民を乗せる仕組みも検討しては(自家用車での有償旅客運送)。</li> <li>・免許を返上した人が車関係に使っていたお金を集めて公共交通サービスの財源にする。</li> <li>・(免許を返上した人への)一生(生涯)割引券。</li> </ul>
C	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春から秋にかけてイベントがたくさんある。(もち、バルーン、平泉、ビール、巖美溪、狛鼻溪等)</li> <li>・須川においては紅葉の時期に限られるのが課題(季節が限定されてしまう)。</li> <li>・分かりやすさ、スムーズさが課題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光スポットの路線確保。</li> <li>→駅をホームに巖美溪⇄狛鼻溪⇄平泉</li> <li>・どこから乗車しても駅に行くことができるようにする。駅(新幹線)からの乗継をよくする。</li> <li>・ここにしかない希少バス、名物バス。</li> <li>・料金をゾーン制にしてわかりやすくする。</li> <li>・suicaを導入する。</li> <li>・すぐ来る(高頻度で運行する)、小型で小回りが利く。</li> </ul>
	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の人が集まる拠点…図書館、文化センター、市民センター(駐車場少ない)、新鮮館、なのはなプラザ</li> <li>・川で地域が分断されているのが課題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅と図書館を含む巡回経路をつくってはどうか。</li> <li>・まちの顔としての駅整備(西口)、川で地域が分断されているのが課題、駅口、東西を行き来しやすくする。</li> <li>・飲み会の帰り等で、「この時間なら行ける」という手段。</li> <li>・シャッター街の臨時活用と交通を結び付けては。</li> <li>・マップ(交通・飲食)を作成し施設に掲示する。</li> </ul>

【花泉地域】

テーマ	現状・課題	提案
A	<p>通学</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・家族送迎が多い。中学生は自転車。</li> <li>・通学では市営バス(週2運行)は使えない。</li> <li>・スクールバスがある地域とない地域ある。部活やスポ少があり、大会が近づくと帰りのスクールバス利用は減る。</li> <li>・夕方に図書館付近で渋滞発生(送迎の親)。</li> <li>・花泉から千厩高校に通っている生徒がいて遠回り。</li> <li>①自宅→(自転車)→花泉駅→(JR)→一ノ関駅→(JR)→千厩駅→高校</li> <li>②自宅→(送迎)→滝沢駅→(JR)→千厩駅→高校</li> <li>・花泉高校は有壁方面からの通学も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生バスがあってもいいのでは(かつて廃止となった弥栄、川崎経由で千厩高校に行く)。</li> <li>・小中学校のスクールバスの統合。</li> </ul>
	<p>通勤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の駐車場はいつも車が停まっている(宮城方面に通勤の人)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカーを使わない通勤の働きかけ。</li> </ul>
	<p>拠点・その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミヤコーバス(高速バス)花泉通過は南三陸道開通により廃止になった。</li> <li>・JR東北本線は、小牛田で乗り換えになっているため少し不便。</li> <li>・仙台へは若柳から高速バスに乗る。</li> <li>・九千沢線の廃止で永井は不便になった。</li> <li>・花泉は駅を中心とした交通網になっている。</li> <li>・生活圏が宮城県の人も多いため、宮城県までの乗り入れは必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【拠点】→駅、図書館</li> <li>・本数が多い、利用できる時間帯が工夫されていることが必要。</li> <li>・市営バス、県交通、JRの乗り継ぎがスムーズ(役割分担)。</li> <li>・私学の協力のもと相乗り。</li> <li>・車両の小型化。</li> <li>・高齢者対応に特化したプラン。</li> <li>・バスが対応できない地域は、タクシーがフォローする。</li> </ul>
B	<p>買い物・通院</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・花泉地域から一関地域への病院(磐井病院等)に直通で行くバスがない(一ノ関駅から磐井病院まではシャトルバスが出ている)。</li> <li>・目的のバス等に乗るために、まず花泉の中心に移動しなければならない(手間)。</li> <li>・家からバス停まで距離がある所は、足腰が弱い方はバス停までの移動も一苦労。</li> <li>・午前中に買い物や通院に出かけても、帰り時間にちょうど良いバス時間がないので利用しにくい。また帰りは空間を広く使えるタクシーを使ってしまう。</li> <li>・車を運転できるうちは公共交通ではなく自家用車を使ってしまう。公共交通を利用している人は頻繁に利用するが、利用しない人は全く利用しない。</li> <li>・足腰が弱い方は、駅の階段の上り(下り)が辛い。</li> <li>・デマンド交通の利用料金や利用の仕方がよくわからない。</li> <li>・「深夜乗合タクシー」は、利用してみて良かった。</li> <li>・Aコープが閉店するまでは、Aコープ行きで公共交通を使う高齢者が多くいた。JAの金融(通帳の入出金等)で利用する方も多く、集いの場にもなっていた。</li> <li>・免許返納も受け取れるサポート乗車券は1年間の期間は短い。サービスの内容があまり知られていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が公共交通を利用しやすいよう、ニーズに沿った運行ルートを設定。</li> <li>・階段を使わずとも上へ上へ上がる。</li> <li>・利用が多い場所へ直通で行くバス(バス停)を作る(例:「磐井病院直通」「市役所直通」など)。</li> <li>・狭い道路は冬場凍結の心配もあり危険。大きな道路を活用してほしい。</li> <li>・病院を経由するバス路線をつくる→どの病院をよく利用するかといった調査を試みる。</li> <li>・市で福祉乗車券の発行を増やす、利用料金の助成、(何度乗っても一律料金の)年間パスポートの発行、回数券の発行など、利用者の料金負担を減らす取り組みを。</li> <li>・曜日はタクシー無料の日、町内乗り放題、駅と花泉支所間は無料など。</li> <li>・スクールバスの利活用→スクールバスの利用者を限定せず、地域の方も乗り、買物などにも利用できるようにする。</li> <li>・デマンドタクシー→利用料金や利用方法のわかりやすい周知情報共有が必要。</li> <li>・自動運転。</li> </ul>
	<p>観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隠れた観光資源、マップはあるがPRが不足している。</li> <li>・案内・標識・情報提供が不十分(実際、イベントで案内分からなかったケースがある)。</li> <li>・移動手段がない(休日にバスがない)。</li> <li>・「花と泉の公園」は歩いて移動はできない…何かしらの改善が必要。</li> <li>・ため池がたくさんあるが、危険なため利用が厳しく制限されて残念。釣りもできない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県なども含めた近隣市町にもPRする。</li> <li>・モデルとなるため池を選定し、徹底的に安全化した上で開放しては。</li> <li>・イベント時(日本一の餅つき大会、学校での子どもや孫の大会等)の柔軟な対応…増便、臨時シャトルバス、イベントとイベントを結ぶ路線等、タクシーツアー</li> <li>・グルメ(バル)ツアー…バルが近くに集まっている特性を活用</li> </ul>
C	<p>拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Aコープは潰れてしまった。ゆっくり滞在できる場所がない(店先にもない)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺、支所、図書館の待合環境・情報案内整備。</li> <li>・駅前が集まれる場所・カフェとかがあるといい。</li> </ul>

【大東地域】

テーマ		現状・課題	提案
A	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学で片道 20km の生徒もいる。</li> <li>・曾慶は親の送迎がほとんど。</li> <li>・バスの廃止を懸念し、市営バスを通学にも使えるようになってきた。高校はバス通学のイメージが伝統。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスを小・中学生で統一化。</li> </ul>
	通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・猿沢は、江刺方面に通勤する人も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
	拠点・その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【移動の拠点】→摺沢</li> <li>・300 円になってからバス待ちの人が増えたように感じる。</li> <li>・道路がないため、市営バスは循環にできない。</li> <li>・バス停に行くまでが大変。結局、近所で乗り合わせしたりしている。</li> <li>・夏と冬では状況が違うのでダイヤ(時刻表)の見直しをしてほしい。</li> <li>・そもそも利用の仕方が分からない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは本数を減らして効率よく運行し、学生から一般まですべて対応できるようにする。</li> <li>・自治会館をバス停(市民センターになると遠い)。</li> <li>・全区間フリー区間にして、序の口がバス停になる。</li> <li>・呑んでも帰れる時間の真夜中のバスもしくはデマンド型。</li> <li>・大きい道路は JR や県交通、毛細血管となる部分は市営バスやデマンドタクシーの複数の細かな併用プラン。</li> <li>・バス停、乗り方や時間を分かりやすくする。</li> <li>・バスに乗る機会を増やす(体験会、乗り方を教える)。</li> <li>・バスセンターで乗り継げるようダイヤ調整を行う。</li> </ul>
B	買い物・通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者はバス停留所まで行くことが困難である。バス停までが遠い。</li> <li>・毎日ではなくとも、週に数回あれば便利である。</li> <li>・社協(大東支部)では年1回、70 歳以上一人暮らしの高齢者(老夫婦世帯などは対象外)を対象とした買い物ツアー(市内スーパーやデパートに行く)を行っており、利用率は高い。(窓口は民生委員)。</li> <li>・興田地区では、興田地区振興会が独自に買い物ツアーに取り組んでいる。</li> <li>・摺沢のバイパス通りに停留所があってもいいのでは。</li> <li>・市営バスの運行のコースを日中と朝晩に分けてバイパスにも停まると高齢者の買い物には便利かも。</li> <li>・高齢者は窓口で年金を下す傾向があり、実際 15 日は市営バスを利用する高齢者が多い。</li> <li>・大東町内から千厩病院に行くときなど、市営バスの乗り継ぎ(地域外)が大変。</li> <li>・免許返納後のタクシー券や市バス乗り継ぎ無料券などを知らなかった。知らない人が多いのでは。</li> <li>・乗降口、障がい者や高齢者にとってステップが高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会館などを乗り入れ拠点とし、幹線道路から一步入った枝道までバスが来てくれるようにする。</li> <li>・デマンドタクシー(個人宅までの送迎)や乗り合いタクシー(割引あり)などの検討。</li> <li>・バスの小型化、もしくはジャンボタクシーの検討。</li> <li>・年金支給日に特別バスを運行→バイパスに停まり買い物利用ができるようにする。</li> <li>・渋民地区にできる新しい道の駅にバスが乗り入れられるようにする。</li> <li>・大東メールなどを活用し、免許返納後のタクシー券や市バス乗り継ぎ無料券などの周知を図る。</li> <li>・市バス福祉乗車券(障がい者と高齢者が対象:条件あり)とタクシー券が併用できるように改善する。</li> <li>・「大東のバスに乗ってみようツアー」などを実施し、課題、アイデア検討ができる場を設ける。</li> </ul>
		観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源:小黒滝(紅葉)、滑岩(新緑・滝)、山野草展、観福寺、大東ふるさと分校、アストロ・ロマン、芦東山記念館など</li> <li>・イベント:大原にぎわい市・摺沢水晶あんどんまつり、水かけ祭り、大原だるままつり、砂鉄川川床まつり、大東グルメまつり、食の文化祭など</li> <li>・産直ふるさと大東は移転の予定(道の駅化する)。</li> <li>・ゆいっこ広場(社協福祉まつり)では独自の送迎バスを運行。</li> <li>・お金を落とす、食べる、体験するコンテンツが不足。</li> </ul>
C	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・市民センターは学生のたまり場。コーヒーショップ(こつぶきカフェを老人クラブが運営)。</li> <li>・民俗資料館が新しくオープンした。</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大東高校の情報ビジネス科では商品開発や模擬株式会社を作って出店もしている。</li> <li>・「こども園」ができる予定がある。</li> <li>・専門学校の学生寮は幅広い年齢層がいる。もっと地域に入ってもらえるとよい。</li> </ul>	

【千厩地域】

テーマ	現状・課題	提案
A	<p>通学</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市営バスを使うのは 20 名程度。スクールバスの方が多い。帰りは親の送迎の方が多い。</li> <li>小学校周辺は送迎で交通渋滞が発生。</li> <li>親送迎は増加傾向。</li> <li>通学路の表示がない(通学路がその都度変わることから、学校で通学路の指定はできないでいる)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスの混乗促進。</li> </ul>
	<p>拠点・その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>【拠点】千厩病院、千厩駅</li> <li>高速バスが 1 便減った。</li> <li>生活の足としての公共交通は必要(サロンに来るなど)。</li> <li>磐井病院利用も多くなってきている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>磐井病院直通便があると良い(一関病院利用もいるので、磐井病院からの通院バス)。</li> <li>デマンド型は有効かと思う。</li> <li>公共車両の稼働率を高める。</li> <li>千厩タクシーのジャンボタクシーを活用する(地域内は、地元タクシーで小回り良く動けるようになる)。</li> <li>バス停の見直し(30 年くらい変わっていない)。</li> <li>役割分担(国道県道は県交通、地域は市営バス、地域内はタクシー、デマンド)。</li> </ul>
B	<p>買い物・通院</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停まで遠い。</li> <li>フリー乗車区間で気付いてもらえなかったことがある。</li> <li>朝病院に行って午前中に帰って来たいが、現状のダイヤでは難しい(14 時台もなくなってしまった)。</li> <li>朝は家族の通勤等に合わせて送迎してもらい、病院が開く前から待ち、診察後は数時間待っている。</li> <li>病院が予約制になり、ダイヤと予約時間が合わない。</li> <li>買い物後に荷物を持ってバスに乗車するのが大変。</li> <li>料金が安い。何百何十円という細かい金額だと支払いが面倒(市営バス以外)。</li> <li>市営バスの料金統一で割高になった区間の人もタクシーよりは安いと慣れてきているようだ。</li> <li>上記の理由から、免許返納ができない。</li> <li>11 区は公共交通が通っていない。他の路線で乗客がいなければ、週に何日かでも走らせてほしい。</li> <li>磐井病院へ行く際には、一ノ関駅まで行って乗り継ぎをして行かなければならない。以前は磐井病院への直通便があったがなくなってしまった。→直通でなくても、旧南光病院から乗り継ぎができるシャトルバス等運行できないか。</li> <li>本町～千厩支所の路線にまちの駅や谷藤内科付近の停留所を増やせないか。</li> <li>商店での配送サービス等は意外と知られていない。買い物をして荷物を持たずにバスに乗って帰られると知れば利用しやすいと思う人もいるのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>お買い物バス →地区の拠点に小型で小回りのきく車を配置し、地域住民が運転する。(タクシー、バス事業者とも連携)運行曜日を決めて、健康増進のためにも自宅から少し歩いて行ける距離にバス停を細目に設置。帰りは自宅まで送迎する。</li> <li>空き店舗活用による待合所休憩スペース →商店街には空き店舗が増えているので、バスの待合所や休憩スペースにできないか。お茶のみができたり、交流スペースとしても活用。乗り継ぎ情報や乗りたいバスがどこまで来ている、あと何分で着く等の情報が表示される掲示板。呼び出しボタンを付けて、最寄の事業者や走行中のバスが迎えに来る。 →公共交通情報に商店でのお買い物サービス等も掲載する。</li> <li>料金の支払いをしやすくする(ワンコインや後払いができるキャッシュカード対応等)。 →利用者が求めているのは、安い料金よりも利用のしやすさではないか。</li> <li>乗り継ぎ情報や関連するサービス等の情報を分かりやすく届ける。</li> <li>商店での配送サービスの周知と合わせたバスの利用促進。</li> </ul>
	<p>観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>夜市…お酒を飲んだ人は家族が送迎している状況。</li> <li>夏まつり(年 1 回)で、昔はシャトルバスがあった(降りても家まで 2km かかる場合があり、なくなった)。</li> <li>酒のくらはひな祭り、スタンプラリーを開催している。</li> <li>地域の特徴としてイベントが多い(地元民が来場、週 1 で開催)、アート(絵のまち)、若者、音楽。</li> <li>イベントの開催地は 4 か所ある市民センター。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜市でシャトルバスを運行し内外の人を運ぶ。</li> <li>イベントの日が重なることもあることから、イベントをつなげてツアーバスを組んでは(藤沢、川崎など、域外もつなげて。参考はハトバス。食事つき)。</li> <li>お得感のある交通付きイベントチケットを発行(渋滞対策にも)。</li> </ul>
C	<p>拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前に賑わいを(最近では高校生しか駅前にいない)…本、おしゃべり、お茶。</li> <li>昔は駅前が拠点だったが、今は拠点が無い。</li> <li>先日高校生以上の女性人からなる「100 人女子会」が開催され、空き家活用等話し合った。</li> <li>自治会が 30 か所くらいあり、それぞれサロンを開催(20 人くらい来る)。</li> <li>歩けない人の足が課題で、送迎を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもへのバス乗り方教室。</li> </ul>

【東山地域】

テーマ	現状・課題	提案
A	<p>通学</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんど親が駅か学校まで送迎している。</li> <li>・松川、田河津は東山小学校へのスクールバスが出ている。</li> <li>・松川では、バスの通学利用は見かけない。</li> <li>・柴宿駅で7時～8時に電車に乗る学生を見かけない。バスも走っていないように見える。</li> <li>・ニーズ調査が必要では(学生や親が通学に合わせたバス運行を望んでいるのか)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通や教育分野だけでなく、福祉とも絡めて検討してもらいたい。</li> </ul>
	<p>通勤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤では利用していない(時刻や乗り換えを考えると使いづらい)。</li> <li>・飲み会があれば電車は利用する。</li> </ul>	
	<p>拠点・その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシー(猿沢～長坂)の利用者はほとんどが柴宿駅で降りて、電車で一関の病院に行く。</li> <li>・東山は地域の規模の割に駅が多いことが特徴。</li> <li>・東山町内でも地区によって買い物等の行き先は違う。 長坂→一関水沢 田河津→前沢 松川→一関川崎(長坂のバス停に行く手段がない)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ時間を調整(バスとJR)。</li> <li>・地域間を結ぶ際は闇雲ではなく東山の人が向かう必要性を考慮すべき。</li> <li>・東山町内循環バス→各地区を回り、駅や主要施設、他地域へ向かうバス停につなぐ。</li> <li>・利用促進キャンペーン(誰も乗っていないバスには乗りづらいので、市の職員が通勤で使ってみる等、利用している姿を見せる)。</li> <li>・商店街との連携(商店街とコラボして、主な利用者層である高齢者を対象にしたイベント等を開催)。</li> <li>・デマンドタクシーは利用しやすい工夫(ボタンを押すと迎えに来る等)。</li> <li>・デマンドタクシー導入の際は、勉強会を開く等して、できることとできないことの整理等をして、対象者へ伝わる情報発信をする。</li> <li>・バス車両の小型化。</li> </ul>
B	<p>買い物・通院</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近くに店、買い物する場がない。</li> <li>・山地に住む人はタクシーを頼むが高くて何回も呼べないため、不要な外出はしないようにしている。</li> <li>・そもそもバス、鉄道までの足がない。最寄りのバス停まで老人の足では2時間かかる場所もある。</li> <li>・田河津からだで一関ではなく前沢の病院やお店に行く人もいる→長坂・松川・田河津バージョンが必要。</li> <li>・現在東山の路線ではフリー区間はない。</li> <li>・近所の人に(乗せて行くと)頼むこともあるがいつもだと頼みにくい。</li> <li>・通学する孫と一緒に近所の方を乗せていくことはある。</li> <li>・病院でバスを出し患者の送迎をしているケースもある(迎え→診察→待ち時間に近くの店で買い物→送り)。</li> <li>・車がないと生活できないので免許更新にあたり75歳の認知症検査を通るための練習をしている。</li> <li>・免許返納のチケットは1回1年限りの12,000円ではメリットが小さすぎる。そもそも免許返納時のチケットをもらえる制度自体を知らない人がいる。</li> <li>・免許返納した人にはタクシー料金が1割安くなるが、知らない人もいる。</li> <li>・免許返納のチケットは本来は本人しか使えないはずなのに家族など本人以外の人が使っている。</li> <li>・長坂では「シルバードライバー安全会」というのがあり、毎年講習会を実施している。</li> <li>・昔は買い上げで帰送迎する制度や買い物客を商品と一緒に送るサービスがあった。長坂商店街では「孫の手便」という名称でがお客様の送りをやっていた(送ると店に人がいなくなるため続かなかった)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区毎に東山をスタート地点とした時刻表を作って欲しい(新幹線→在来線→路線バスというどこから東に帰って来るルートを逆引きで検索するのではなく)。</li> <li>・小型バスにして便数を増やす。</li> <li>・バス停を商店や病院の前などの目的地にする。</li> <li>・バスのフリー区間の採用。</li> <li>・幹線のJR県交通との接続を考慮。</li> <li>・デマンドタクシーの導入(安価で)。</li> <li>・住民同士で過疎地運送の事務局作りをしている例が全国にはある →全国の事例を研究して白タクや地域で勝手にやるのではなく、きちんとシステム化した形で実施できるような仕組みづくりを検討する。</li> <li>・住民による利用の集約→住民同士で病院への通院の曜日を集約した形(タクシーやデイリーサービスの車両利用)。</li> <li>・利用者をグループ化。</li> <li>・運転履歴証明書の周知、サービス向上(割引引きを1割と言わず3割4割とする、タクシーだけでなく、バスやJRも使えるようにする)。</li> <li>・企業の営業車と契約をして企業を公共交通の中に組み込む(登録制のような形で企業に参画してもらう)。</li> <li>・バスに起業広告を掲載(外面中づくり)。</li> <li>・買い物先から公共交通料金の負担をしてもらう。</li> <li>・店と商工会(商店街)が交通に関するシステムでWINWINになるような関係→ポイントカード化。</li> <li>・病院の一角に買い物できる場所を作る。</li> <li>・大企業(日産)から補助金をもらう。</li> </ul>

テーマ		現状・課題	提案
C	観光	<p>○現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狛鼻溪までは観光に来られる…JR・路線バス、定期。</li> <li>・ 住民・市民が地域おこしをした資源がある…藤壺の滝、紅葉が滝、二十五菩薩、どんこ市、文化祭(体育館)。</li> <li>・ 狛鼻溪のバス停が分からない…バス停名とバス停の設置位置を一緒にしないと。</li> <li>・ 観光客が分からなければ市民住民も分からない。狛鼻溪で降りても、狛鼻溪に行けない(市民センターに確認しにくい)…一つ一つ丁寧に改善が必要。</li> <li>・ スロープがない等、観光客が移動しにくい、バックがあると移動できない。</li> <li>・ みんなで観光・交通を作り出す力、観光客と住民が一体に楽しめる環境。</li> </ul> <p>○地域内の高齢者向け</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の方々も日帰り・地域めぐりができると良い…田河津地区では地域めぐりツアーを研修的に実施。</li> <li>・ 地域住民が地域を知ることができる、同時に観光客にも提供できる情報があるといい。</li> <li>・ 自治会連携協議会がツアー開催 市町村合併後に実施(1日で巡れない)。(田河津:菅夫人の墓、釣り鐘、藤壺の滝、松川:石と賢治のミュージアム、紅葉が滝、長坂:狛鼻溪、幽玄洞)</li> </ul> <p>○イベント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各地区で開催するイベントは、現在は自動車しか手段が無い。 例:唐梅館絵巻、サマーフェス、月見会、竹沢山の神(田河津地域総出)…それぞれ来場者減少傾向。</li> <li>・ 公共交通を導入するのは難しい。</li> </ul> <p>○インバウンド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国人の受け入れ環境…バス停の場所分かりにくい、パンフレット・チラシなどはあるが、案内・看板は多言語化していない(バス停、駅はしている)。</li> <li>・ 宿泊しないで花巻へ行く傾向…拠点がなく通過型。外国人はパッケージで来るので地域を知ることができない。</li> <li>・ 観光客には便数が少ない(JRは2時間に1本)。</li> <li>・ 観光客に滞在してもらうためには、食、この地域ならではの土産を生み出すことが必要では。(団子に「木(萩の木が入っていると5円、10円もらえる)」→食文化)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東山地域にも狛鼻溪を中心に回る…観光拠点を回る、市民も活用できるようにする、一関にも行ける。 例:狛鼻溪→田河津地区→幽玄洞・松川(この3地点を回れば、地区内観光ができる)</li> <li>・ 車以外の人のために、地域・観光客がどちらも使えるように</li> <li>・ 自治会で地域めぐりツアーを実施(実際に始めている)。</li> <li>・ 地域の方が地域を知りたい、知ることができる→観光客にも提供可。</li> <li>・ 地域の祭り、イベント時に動ける足。</li> <li>・ 休日に動く交通。</li> <li>・ 外国人向けPR…SNSの活用。</li> <li>・ 体験型で移動させる「しかけ」…歩かせる、バスなどを使う、目的をつくる。→化石・和紙など地域資源を活用。 例:化石堀、石と賢治のミュージアムの活用、東山和紙(体験できる場所、拠点あり)</li> <li>・ 国道沿いに狛鼻溪の案内をつける(「狛鼻溪入口まで〇〇m」など)。</li> <li>・ 歩いて楽しい道づくり、散策路。</li> <li>・ 休憩所、ボランティアの養成、紹介してくれる人。</li> </ul>
	拠点	<p>○商店街のにぎわい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街で「道の駅」みたいなものがない(「まちの駅」は一時やったがやめてしまった)。</li> <li>・ お店がバス停、レストハウスが駅(平泉)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空き店舗で休憩所の提供。</li> <li>・ お店のバス停化(歩いてもらっても遠くない、楽しめる空間)。</li> </ul>



### 【室根地域】

テーマ		現状・課題	提案
A	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールバスは朝の利用は多いが夕方少ない。</li> <li>・ 高校生はJRを使うことが多い。</li> <li>・ 学校ごとでも条件が異なる。</li> <li>・ 過去にスクールバス混乗をやった際は、子どもたちがうるさく一般の乗客が肩身の狭い思いをした(室根地域以外)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルールの緩和(既存のスクールバス、福祉バス)。</li> <li>・ 市営バスがスクールバスを兼ねるような対策。</li> <li>・ 津谷川のスクールバスは強化してほしい。</li> </ul>
	通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速バスの土日利用は多い。</li> <li>・ 通勤で公共交通を使うのは飲み会や出張の時。</li> <li>・ バス停や駅までは家族の送迎。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点(駅やバス停)まで行ける仕組みが必要。</li> </ul>

## 【室根地域】

テーマ		現状・課題	提案
A	拠点・その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活圏が宮城にもある。</li> <li>津谷川、釘子は市営バスの利用が多い。</li> <li>矢越、津谷川は高低差があり、脇道もないため、折り返しできない。</li> <li>室根地区内は小型車両の周遊バスが走行している。</li> <li>公共交通のルートとしては千厩に向かう(小梨方面通過)のがあるが、それ以外は、そもそも道路がないために新規ルートは考えにくい(少し回れば284号に出るので、特に必要はない)。</li> <li>県域を超えた交通の乗り合わせは必要(通勤通学)。</li> <li>津谷川や釘子など遠い地域は公共交通は維持してほしい。</li> <li>津谷川や釘子など離れているところには公共交通の乗り入れなどの拠点があるといい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>好きな場所で乗れる仕組み(登録型ヒッチハイク)。</li> <li>車を提供する人と乗る人をマッチングの仕組み。</li> <li>時刻表の見直し(30年くらい変わっていない)。</li> <li>配車サービスのキーステーションの設置。</li> <li>ニーズを把握し、みんなが使える拠点の整備。</li> <li>ネットが使えない人もいるため、キーステーションにいる人が、地域内の状況や情報を把握し、すぐに理解して対応できるようにする他、各家から呼び出しがかかったら、どこの家か把握できるようになっていて、それを見て近くの誰から駆け付けのなりタクシーにつなげるの仕組み(例:病院のナースコール)。</li> <li>テクノロジーの積極的の導入(例:自動運転の実証実験)。</li> <li>役割の明確化。</li> </ul>
B	買い物・通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者はバス停まで行くのも大変。</li> <li>室根町内でも生活圏(買い物や通院への行き先)が違う(折壁→千厩、津谷川→本吉(交通手段がない)/、浜横浜→気仙沼(バス停まで遠い))。</li> <li>1~4区にとって国道は生活道ではないので、県交通だけでは不便。また、土日は県交通が走ってない。</li> <li>旧道を回ってくれる小型のバスがほしい。</li> <li>市営バスと福祉バスを交互に走らせる等して、生活の足を支援してほしい。</li> <li>室根診療所から県交通のバス停までが遠い。</li> <li>通院と合わせて買い物もして帰りたい。</li> <li>以前は盛岡行き的高速バスを千厩への通院に使っていたこともあったが、室根での発着がなくなった。</li> <li>高齢者にとって乗り継ぎが多いのは利用時の不安要素。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内のお店を回り、帰りも店の前で乗車できる。</li> <li>各地区にワンボックス等、小型で乗り合いができる車を貸して、地域住民が交代で運転をする。</li> <li>地域の利用者を把握するキーステーションを設置。</li> <li>病院の薬や日用品等は、ある程度周期が決まっているので、時期が近づいてきたらファックスや専用タブレット等でお知らせし、タイミングを合わせて乗り合いできるようにする。帰りも連絡をもらい、迎えに行く。</li> <li>地区ごとに細かく回れる交通と町内外をつなぐ市営バスや県交通での乗り継ぎをスムーズにする。</li> <li>できるだけ乗り継ぎ回数は減らし、病院や主要な商業施設等、ある程度目的地を絞ったルート設定にしたり、乗り継ぎ情報等を分かりやすく伝える。</li> <li>免許返納者への補助をもう少し手厚くする。</li> <li>ラクータのレンタル等ちょっとした外出ができるサービス。</li> </ul>
C	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>つつじ祭り…山頂は駐車場が少ないためシャトルバスを運行しており、観光客は多い。別の駐車場有。観光シーズンは渋滞が発生(街中は渋滞なし)。</li> <li>スカイスポーツ…通年楽しめるのが売り。</li> <li>室根地域版のイベントカレンダー・スケジュール。</li> <li>「森は海の恋人植樹祭」(6月第1日曜日)…外国人や全国からも来場(駅から現地まではバス)。</li> <li>室根神社特別大祭(およそ3年に1回、10月最終金土日)…万人単位で来場。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>室根版コンセプト・企画…お風呂めぐり、食歩歩き、室根町を巡れるツアー、ナイトツアー、ナイトシアター、サロン、拠点ツアー、ほろよいバス、桜のライトアップ、景観を楽しむツアー、四季を楽しむツアー。</li> <li>牧場の湯、たまご湯…夫婦で行ける仕掛け、一人じゃなくグループで動ける交通があれば。</li> <li>定期ではなく臨時バス等の交通。</li> <li>乗ることが目的になる交通。</li> <li>マイバスに繋がる取り組み。</li> </ul>
	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>折壁、室根山、室根高原</li> <li>道の駅…イベントでは駐車場が不足している。</li> <li>きらめきパーク(ゲートボール、バレーなど)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅との連携…合同イベントなど開催…道の駅～室根山を結ぶシーズン型の臨時バス・タクシー。</li> <li>室根高原…馬・牛のイベント交通。</li> <li>きらめきパークの活用…スポーツイベント誘致、健康サロン等外出する機会の創出(福祉施策と連携)。</li> </ul>

## 【川崎地域】

テーマ		現状・課題	提案
A	通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>中学はスクールバスがない。親の送迎が多い。</li> <li>高校進学と共に町外に出る。</li> <li>門崎駅は電車時間が近くなるにつれて、車の数が多くなり、渋滞発生。</li> <li>集団登校でも体育館まで親が送迎している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>門崎駅までの手段は必要かも。</li> </ul>

【川崎地域】

テーマ	現状・課題	提案
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤での公共交通のイメージはない。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>昔は川崎から松川を通るバスがあった(今はない)。</li> <li>花泉～千厩間(川崎経由)のバス路線のニーズはなさそう</li> <li>門崎駅は利用者が多いがロータリーがない。</li> <li>門崎駅の朝の送迎時間帯は自然発生的にロータリー化しているが、ローカルルールを知らない人が入ってくると渋滞が発生する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【拠点】→門崎駅、道の駅、支所</li> <li>門崎駅(無人駅、待つ場所ない)の待合環境改善→近くの小野寺美容室を駆け込んでもいい店に認定する(踊りやお茶この場所にもなっており、人が集まるベースはある)。</li> <li>民間も活用し、様々な対応ができるようなプランをつくる。</li> <li>自転車ブームをつくる(公共交通+民間活力+自転車)。</li> <li>個別事情に合わせた対応(例:タクシー券のスクールバス版をつくる)。</li> <li>市の車を上手に使う(例:公用車ヒッチハイク)。</li> </ul>
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車免許返納者は今年断然増えている。</li> <li>免許返納者サポート乗車券は期間が短い。</li> <li>70歳以上のひとり暮らし高齢者等が受け取れる「福祉券」について、川崎地域では民生委員の方が対象者を全員チェックしているので、受け取り漏れがない。</li> <li>近場への移動は自転車、車が使えるときは車を利用。</li> <li>道を歩いていると知り合いが車に乗せてくれたりする。</li> <li>門崎駅経由のバス路線ができたが、利用は少ない。年配の方は用事が済んだらすぐ帰りたい。待てない。</li> <li>診療所があった時は患者送迎バスの利用が多かった。→診療所は年配の方のたまり場・集いの場でもあった。</li> <li>旭屋など買物客はタクシーを利用する人が多い。</li> <li>利用者のニーズに合わせた運行ルートを考えるには、行動パターン・ニーズを把握しないと難しい。</li> <li>家を出発して目的地を回り帰るまでのわかりやすいルート(公共交通の利用方法)がわかれば利用が増えそうだが、市バス、県交通、電車等それぞれの時刻表が別々だからわかりにくい(特に年配の方は時刻や経路を調べるのは大変そう)。</li> <li>バス使い方がわからず利用しない人もいるのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスは帰りたい時にちょうど良い時間についていない。→行きも帰りも丁度良い時間で走る。</li> <li>乗り換えずに磐井病院に通えるバスがあるとよい。</li> <li>県交通等でもフリー区間システムを導入してほしい。</li> <li>川崎にはバスの待合室がないので、時間つぶしで道の駅、商店、図書館などを利用している人を見かける。→道の駅、商店、図書館などをバスの停留所にする。</li> <li>バスやタクシーなど複数の公共交通を組み合わせなければスムーズに移動できない。→それぞれの公共交通機関の時刻や経路を1枚の紙にまとめる。</li> <li>バス乗車体験の開催 ⇒年に1度、バスに乗る体験会を行ってみては。 「バススタンプ」→バスに乗ったらスタンプを押してもらえ、集めたら何か景品(ティッシュなど)が貰える。</li> <li>商店との連携→バス利用と商店利用の組み合わせで何か特典がある。</li> <li>長い乗車時間でも、中で楽しく過ごせれば時間が短く感じるのでは(バスの乗客同士で雑談できるようにする。「お座敷バス」バス内でカラオケする)。</li> </ul>
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>市営バスは週2運行で休日は運休、車両も1台で。</li> <li>かわさき夏まつり花火大会…臨時バスが10台以上(県交通)運行するが渋滞はしている。</li> <li>各自治体単位でイベントが開催されている。</li> <li>知られていない観光資源がある。</li> <li>お宝マップがある(H29作成)。</li> <li>市営バスは距離短いのに300円かかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各自治体で開催するイベントに合わせたバス運行。</li> <li>ミステリーツアー。</li> <li>「ここで降りれば〇〇がある」という観光案内。</li> <li>スクールバスなどを地域のイベント等で柔軟に活用。</li> <li>駅で地域の情報提供…掲示板設置、QRコードを付ける、無人駅のため案内人を付ける。</li> <li>駅に乗り捨て可能なレンタサイクルを設置(自転車のかごに案内、MAPを付ける)。</li> <li>既存のお宝マップを駅・施設・自転車置き場に貼る。</li> <li>青春18切符のような1日フリー切符を発行する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅は常設的な待合機能を果たしている。</li> <li>まちなかに待合スペースがない(ベンチが2~4人分あることはある)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちなかに待合ができる場所(賑わう場、地域の掲示板・トイレもある)。</li> </ul>

【藤沢地域】

テーマ	現状・課題	提案
A	<p>通学</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大籠は、スクールバスも始発点のため、朝早く待っている状況また、バス停までの移動(徒歩)を考えると、親が送迎した方がいいとなる。</li> <li>結局、親が送迎してしまうとバスを増便しても無駄。</li> <li>生活圏が宮城にもあるため、県域を超えた交通の乗り合わせは必要(通勤通学)。</li> <li>中学生などは部活のために市営バスを使うとなると、今の時間よりも、1本早いのと遅いのがあったら良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生に特化したサービス(県交通に提案?タクシーに提案)。</li> <li>ジャンボタクシーなど1台を数人で個人契約にして通学する。</li> </ul>
	<p>通勤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JRを使うとしたら花泉駅 or 門崎駅。</li> <li>時間帯が合わないため自家用車通勤をする。</li> <li>そもそも公共交通で通勤するというイメージはない。仮にバスを使ったとしても、帰りは残業したら帰れない。</li> <li>自宅からバス停、バス停から勤務先のアクセスも問題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活圏が宮城にもあるため、県域を超えた交通の乗り合わせは必要(通勤通学)。</li> <li>電車の乗り継ぎ時間を合わせる必要はある。</li> </ul>
	<p>拠点・その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>役割の明確化。               <ol style="list-style-type: none"> <li>①国道や県道→県交通:効率追求</li> <li>②地域間(拠点間)→市営バス</li> <li>③地域内→タクシー、デマンド、コミュニティバス等</li> <li>④狭域内→乗合など有償運送など地域運営</li> </ol> </li> <li>必要な仕組みをつくる考え方必要(財政でなく)。</li> <li>既存の交通資源を有効に使う(福祉バスに一般も乗れる等)。</li> </ul>
B	<p>買い物・通院</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>藤沢病院で患者送迎バスが走っているが、利用者は減っている。</li> <li>10年以上ルートの見直しをしておらず、どこに患者がいるのか分からない。</li> <li>病院の診察が予約制になったことで、バスの時刻と診察時間が合わなくなり、利用しなくなったという声もある。</li> <li>町外から藤沢病院に通院している人もいる。</li> <li>高齢者はバス停まで遠いのがネック。</li> <li>将来的にJAの黄海支店がなくなれば、藤沢の中心部へ行きたい人も増えるのでは。</li> <li>藤沢町内でも地区によって買い物の行き先が違う(町内町外県外)。 →県境をつなぐ交通も必要ではないか。</li> <li>徳田地区は週1回の県交通も市営バスも走っていない。 →県交通以外の選択肢を自分たちで考えていくことも必要だろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域で交通を担う組織を立ち上げ、退職した人材も活かして使いやすい交通サービスをつくる(立ち上げや運行には行政や事業者等の支援や連携も必要)。</li> <li>高齢者でも分かりやすい利用方法(予約や乗り継ぎ)の情報共有。</li> <li>各交通サービスで役割分担し乗り継ぎをスムーズに。</li> <li>各地区できめ細かく対応できるデマンド交通等の仕組みをつくり、町内外での移動は市営バス、遠方への移動は県交通が担う等の分担とスムーズな乗り継ぎ。</li> <li>買い物支援→病院までバスで行った際に、車掌に買い物リストを渡して、診察中に買っておいてもらう。</li> <li>買い物バス→乗り合いで町内のスーパー等に行く。</li> <li>出張バス→定期的に日用品と医師を乗せたバス。</li> <li>商店や民間企業のサービス等、交通と絡めて利用できるものを把握して活用する。</li> <li>患者送迎バスやスクールバスの利用者を限定せず買物などにも利用できるようにする。</li> <li>高齢者や身体が不自由な人への半額券等の負担軽減支援。</li> </ul>
C	<p>観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サファリパーク(年間30万人来場)の足がない</li> <li>現在準備(看板・マップ)を進めており、連携は可能。</li> <li>地域ごとのマップ。</li> <li>平泉・水沢と関係もある(砂金、歴史)。</li> <li>県の文化財。</li> <li>臨時バスでお楽しみツアーを作って外の人を呼び込むのはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>館ヶ森～花と泉の公園間をつなぐ。</li> <li>ツアー商品(定時定路線ではなく臨時便系)、地域の宝を集めたツアー、花畑をめぐるツアー(平日・高齢者)、ダム(地域内3か所)を巡るツアー、モトクロス観戦、地域の食材(りんごなど)・産直巡りツアー、キリシタン巡りツアー</li> <li>一関圏で歴史的背景を含めて他都市(平泉、水沢、登米、気仙沼)と連携。地域連携を図る、巡る中の一つとして藤沢。</li> <li>サロンなど集まりで日帰り温泉。</li> <li>市民バスの活用…企画乗車の実施。</li> <li>ホテル・温泉の無料送迎バスの活用。</li> </ul>

## 第2章 バス等利用実態調査

### 2-1 乗込み調査結果

- (1) **調査内容** 市職員がバスに乗り込み、利用目的・利用回数・利用理由・要望等を把握するためのバス利用調査カードを乗客に配布、回収。
- (2) **対象路線** 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス（東磐交通）、岩手県交通路線バス
- (3) **実施期間** 平成30年9月10日～10月1日
- (4) **回答数** 1,257票
- (5) **調査票**

【調査票 オモテ】

バス利用調査カード

実施主体 一関市

○裏面の質問について、あてはまる答えを1つずつ選んで折り込み、お降りの際に調査員にお渡しください。

○1便ごとの調査ですので、以前ご回答いただいた場合でもご協力ください。

# バス利用調査にご協力お願いします

調査員記入

調査日時  
平成30年 月 日 時 分

住所  
〒 番 号

電話番号

乗車バス乗場号

降車バス乗場号

【調査票 ウラ】

バス利用調査カード

以下の質問について、当てはまる答えを1つずつ選んで折り込み、お降りの際に調査員にお渡しください。折り間違えた場合は、戻してください。

中学生以下		高校生
高専、専門学校、短大、大学生	<b>年齢</b>	18～64歳 (学生除く)
65～74歳		75歳以上
通勤	<b>バスの主な利用目的</b>	通学
通院・通所		買い物
観光		その他(私用)
週3日以上	<b>最近のバスの利用回数</b>	週1～2日
月1～3日		月1回未満
もともと免許がないから	<b>バスの利用理由</b> <small>(当てはまる回答を全て折り込みください)</small>	免許を返納したから
車の運転に自信がないから		家族に送迎してもらおうが難しいから
他の交通手段が利用しにくいから		料金が安いから
バスが便利だから		その他
路線、便数の維持	<b>バスへの要望等</b> <small>(当てはまる回答を全て折り込みください)</small>	鉄道などへの乗継改善
待合所の環境整備		情報提供(時刻表、路線図)
デマンドタクシーへの移行		割引乗車券、バスカードなどの導入
免許返納支援策の充実		低公害車や段差が少ない車両の導入

※デマンドタクシー：事前予約で家から目的地まで運ぶ乗り合いタクシー

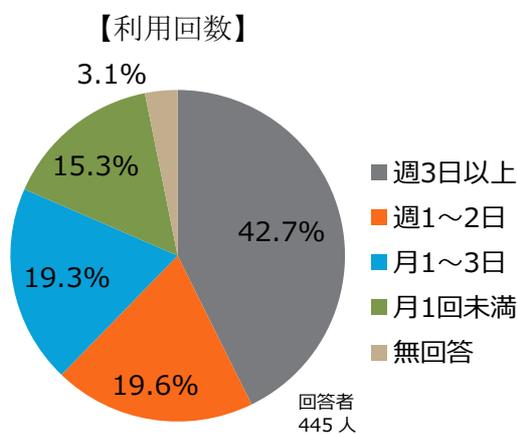
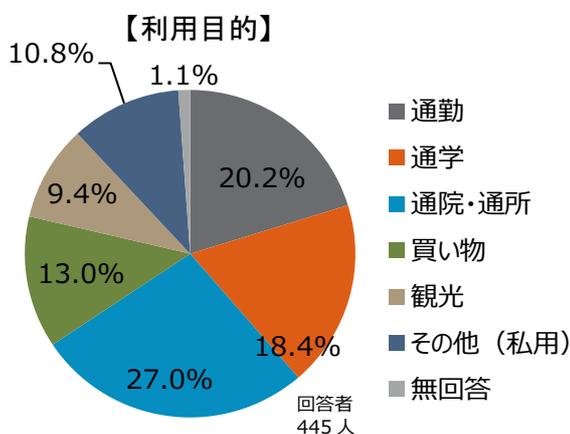
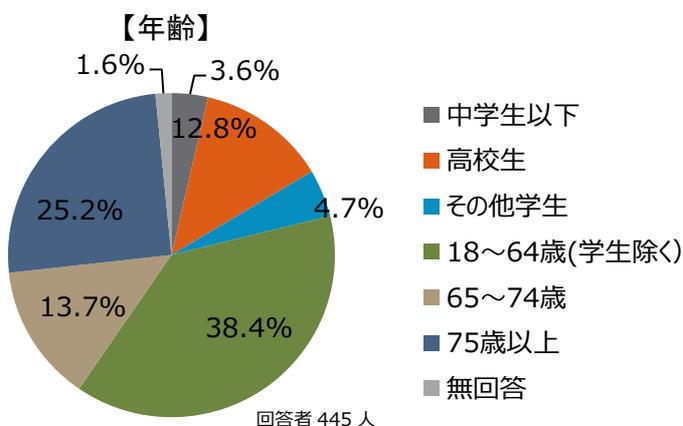
ご協力ありがとうございました

(6) 結果概要

① 民間路線バス

ア 回答者の属性

年齢	「18～64歳」が最も多く38.4%（171人）、次いで「75歳以上」が25.2%（112人）となっています。
利用目的	「通院・通所」が最も多く27.0%（120人）、次いで「通勤」が20.2%（90人）となっています。「国道南線（平泉駅まで）」「巖美溪・瑞山線・須川温泉線（巖美溪まで）」では「観光」目的での利用が多くみられます。
利用回数	「週3日以上」が最も多く42.7%（190人）となっており、通勤目的での利用が多い「磐井南光病院線」や、通学目的での利用が多い「沖線」では「週3日以上」の割合が多くみられます。



路線	年 齢							合計
	中学生以下	高校生	高専、専門学校、 短大、大学生	18～64 歳 (学生除く)	65～74 歳	75 歳以上	無回答	
国道南線 (イオン前沢まで)	0	0	1	9	3	4	1	18
	0.0%	0.0%	5.6%	50.0%	16.7%	22.2%	5.6%	100%
国道南線 (平泉駅まで)	0	0	0	7	8	3	1	19
	0.0%	0.0%	0.0%	36.8%	42.1%	15.8%	5.3%	100%
気仙沼千厩線	0	10	1	26	3	15	1	56
	0.0%	17.9%	1.8%	46.4%	5.4%	26.8%	1.8%	100%
厳美溪・瑞山線・須川 温泉線 (厳美溪まで)	1	9	6	31	8	5	1	61
	1.6%	14.8%	9.8%	50.8%	13.1%	8.2%	1.6%	100%
厳美溪・瑞山線・須川 温泉線 (瑞山まで)	0	0	4	12	5	6	0	27
	0.0%	0.0%	14.8%	44.4%	18.5%	22.2%	0.0%	100%
中田団地線	0	0	0	2	3	10	0	15
	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	20.0%	66.7%	0.0%	100%
げいび溪線	0	2	0	15	7	16	0	40
	0.0%	5.0%	0.0%	37.5%	17.5%	40.0%	0.0%	100%
磐井南光病院線	0	0	7	13	0	5	0	25
	0.0%	0.0%	28.0%	52.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100%
一関イオン線	7	0	1	15	5	6	0	34
	20.6%	0.0%	2.9%	44.1%	14.7%	17.6%	0.0%	100%
沖線	1	27	0	5	1	0	0	34
	2.9%	79.4%	0.0%	14.7%	2.9%	0.0%	0.0%	100%
一関花泉線	3	0	0	20	7	19	2	51
	5.9%	0.0%	0.0%	39.2%	13.7%	37.3%	3.9%	100%
関が丘線	0	0	0	3	5	19	0	27
	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	18.5%	70.4%	0.0%	100%
千厩花泉線	0	8	1	10	4	1	1	25
	0.0%	32.0%	4.0%	40.0%	16.0%	4.0%	4.0%	100%
大籠線	4	1	0	3	2	3	0	13
	30.8%	7.7%	0.0%	23.1%	15.4%	23.1%	0.0%	100%
全体	16	57	21	171	61	112	7	445
	3.6%	12.8%	4.7%	38.4%	13.7%	25.2%	1.6%	100%

利用目的（民間路線バス）

路線	利用目的							
	通勤	通学	通院・通所	買い物	観光	その他(私用)	無回答	合計
国道南線 (イオン前沢まで)	11	0	4	2	1	0	0	18
	61.1%	0.0%	22.2%	11.1%	5.6%	0.0%	0.0%	100.0%
国道南線 (平泉駅まで)	0	0	3	3	12	0	1	19
	0.0%	0.0%	15.8%	15.8%	63.2%	0.0%	5.3%	100.0%
気仙沼千厩線	11	11	15	8	1	9	1	56
	19.6%	19.6%	26.8%	14.3%	1.8%	16.1%	1.8%	100.0%
巖美溪・瑞山線・須川 温泉線（巖美溪まで）	8	12	5	10	17	9	0	61
	13.1%	19.7%	8.2%	16.4%	27.9%	14.8%	0.0%	100.0%
巖美溪・瑞山線・須川 温泉線（瑞山まで）	8	3	7	3	3	3	0	27
	29.6%	11.1%	25.9%	11.1%	11.1%	11.1%	0.0%	100.0%
中田団地線	2	0	7	3	0	3	0	15
	13.3%	0.0%	46.7%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100.0%
げいび溪線	9	1	15	3	7	5	0	40
	22.5%	2.5%	37.5%	7.5%	17.5%	12.5%	0.0%	100.0%
磐井南光病院線	9	6	8	0	0	2	0	25
	36.0%	24.0%	32.0%	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%	100.0%
一関イオン線	3	4	10	10	1	6	0	34
	8.8%	11.8%	29.4%	29.4%	2.9%	17.6%	0.0%	100.0%
沖線	3	28	1	0	0	2	0	34
	8.8%	82.4%	2.9%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%	100.0%
一関花泉線	16	3	18	6	0	6	2	51
	31.4%	5.9%	35.3%	11.8%	0.0%	11.8%	3.9%	100.0%
関が丘線	0	0	19	8	0	0	0	27
	0.0%	0.0%	70.4%	29.6%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
千厩花泉線	9	8	3	2	0	2	1	25
	36.0%	32.0%	12.0%	8.0%	0.0%	8.0%	4.0%	100.0%
大籠線	1	6	5	0	0	1	0	13
	7.7%	46.2%	38.5%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	100.0%
全体	90	82	120	58	42	48	5	445
	20.2%	18.4%	27.0%	13.0%	9.4%	10.8%	1.1%	100.0%

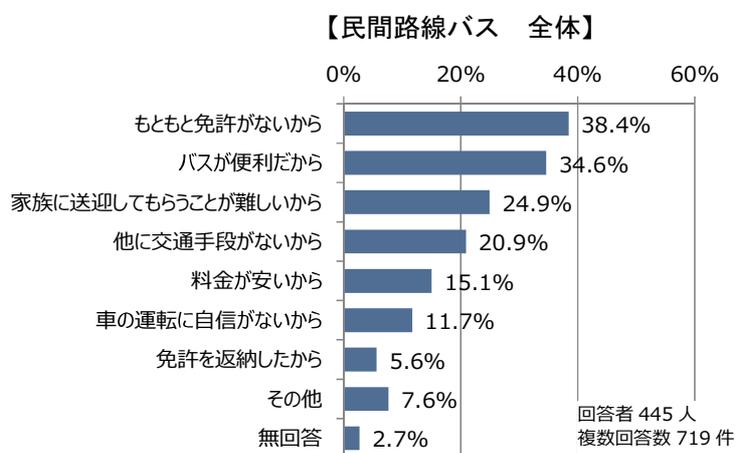
利用回数（民間路線バス）

路線	利用回数					
	週3日以上	週1~2日	月1~3日	月1回未満	無回答	合計
国道南線 （イオン前沢まで）	10	4	3	1	0	18
	55.6%	22.2%	16.7%	5.6%	0.0%	100.0%
国道南線 （平泉駅まで）	1	2	2	11	3	19
	5.3%	10.5%	10.5%	57.9%	15.8%	100.0%
気仙沼千厩線	27	11	6	10	2	56
	48.2%	19.6%	10.7%	17.9%	3.6%	100.0%
巖美溪・瑞山線・須川 温泉線（巖美溪まで）	19	7	17	17	1	61
	31.1%	11.5%	27.9%	27.9%	1.6%	100.0%
巖美溪・瑞山線・須川 温泉線（瑞山まで）	8	9	6	4	0	27
	29.6%	33.3%	22.2%	14.8%	0.0%	100.0%
中田団地線	6	1	4	3	1	15
	40.0%	6.7%	26.7%	20.0%	6.7%	100.0%
げいび溪線	12	8	14	6	0	40
	30.0%	20.0%	35.0%	15.0%	0.0%	100.0%
磐井南光病院線	17	3	4	1	0	25
	68.0%	12.0%	16.0%	4.0%	0.0%	100.0%
一関イオン線	9	13	5	6	1	34
	26.5%	38.2%	14.7%	17.6%	2.9%	100.0%
沖線	22	2	7	1	2	34
	64.7%	5.9%	20.6%	2.9%	5.9%	100.0%
一関花泉線	26	11	8	4	2	51
	51.0%	21.6%	15.7%	7.8%	3.9%	100.0%
関が丘線	12	13	2	0	0	27
	44.4%	48.1%	7.4%	0.0%	0.0%	100.0%
千厩花泉線	14	2	6	1	2	25
	56.0%	8.0%	24.0%	4.0%	8.0%	100.0%
大籠線	7	1	2	3	0	13
	53.8%	7.7%	15.4%	23.1%	0.0%	100.0%
全体	190	87	86	68	14	445
	42.7%	19.6%	19.3%	15.3%	3.1	100.0%

## イ バスを利用する理由

「もともと免許がないから」が最も多く 38.4%（171 人）、次いで「バスが便利だから」が 34.6%（154 人）となっています。

路線別にみると「巖美溪・瑞山線・須川温泉線（巖美溪まで）」では、「他に交通手段がないから」が最も多く 34.4%（21 人）となっています。

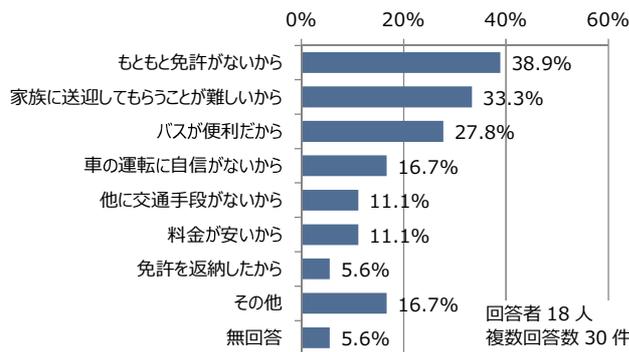


## バスを利用する理由（民間路線バス）

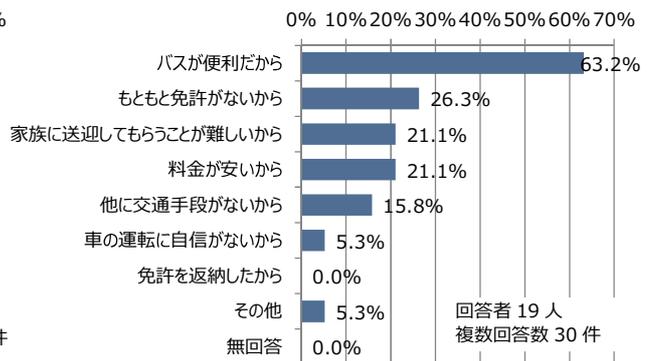
路線	利用する理由									回答者数 (N 値)	回答数 (MA 値)
	もともと 免許がない から	免許を 返納したから	車の運転に 自信が ないから	家族に送迎 してもらうこと が難しいから	他に交通 手段が ないから	料金が 安いから	バスが 便利だから	その他	無回答		
国道南線 (イオン前沢まで)	7	1	3	6	2	2	5	3	1	18	30
国道南線 (平泉駅まで)	5	0	1	4	3	4	12	1	0	19	30
気仙沼千厩線	28	2	5	16	8	4	13	8	2	56	86
巖美溪・瑞山 線・須川温泉線 (巖美溪まで)	16	2	10	10	21	9	18	3	0	61	89
巖美溪・瑞山 線・須川温泉線 (瑞山まで)	6	2	8	3	5	5	4	1	0	27	34
中田団地線	6	3	0	5	3	0	3	0	2	15	22
げいび溪線	18	4	6	8	8	3	17	3	0	40	67
磐井南光 病院線	6	3	3	4	8	4	9	0	0	25	37
一関イオン線	17	0	8	12	9	10	12	4	1	34	73
沖線	8	0	0	11	4	4	15	7	1	34	50
一関花泉線	21	1	6	9	11	12	20	2	2	51	84
関が丘線	16	5	0	6	7	3	13	1	0	27	51
千厩花泉線	12	2	0	12	3	3	9	0	3	25	44
大籠線	5	0	2	5	1	4	4	1	0	13	22
全体	171	25	52	111	93	67	154	34	12	445	719

<路線別 路線バスを利用する理由（民間路線バス）>

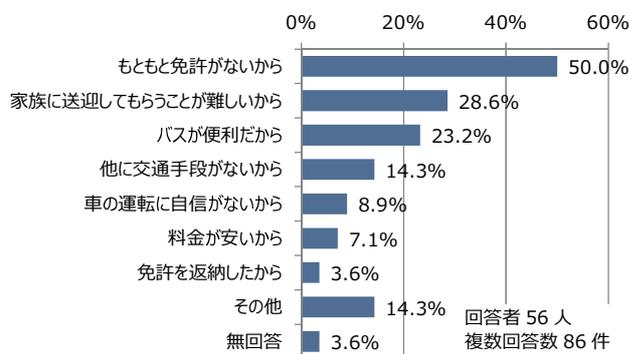
【国道南線（イオン前沢まで）】



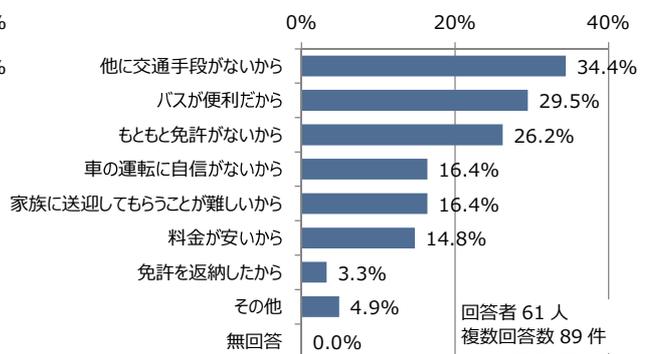
【国道南線（平泉駅まで）】



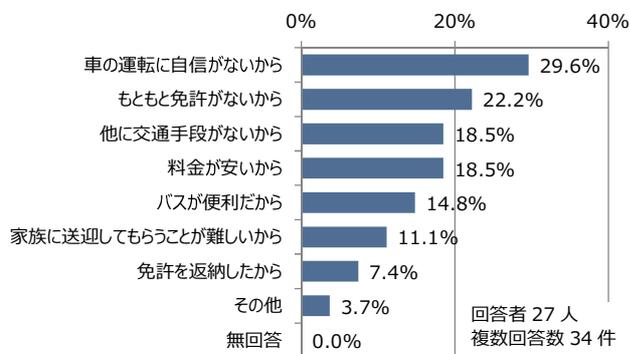
【気仙沼千厩線】



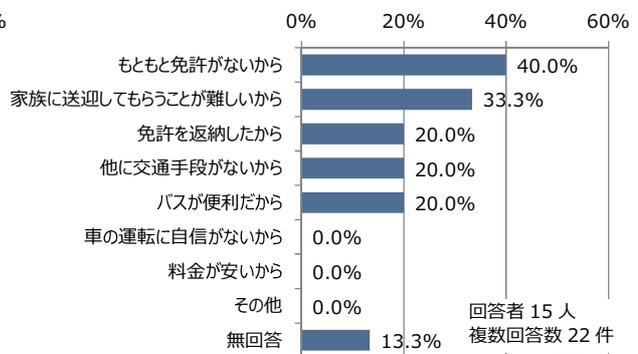
【厳美溪・瑞山線・須川温泉線（厳美溪まで）】



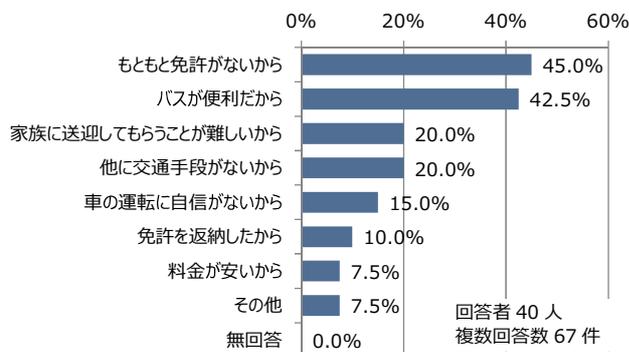
【厳美溪・瑞山線・須川温泉線（瑞山まで）】



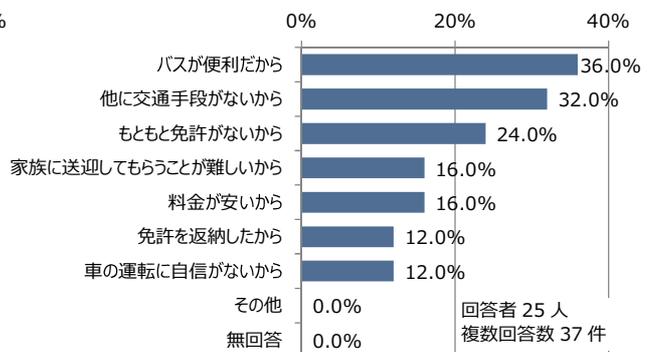
【中田団地線】



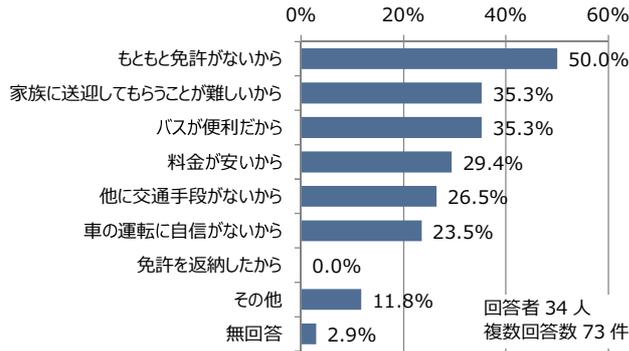
【げいび溪線】



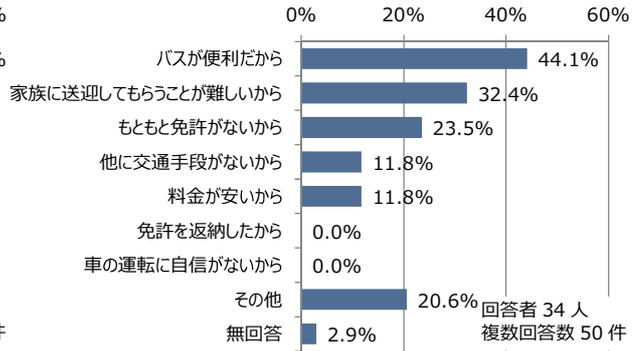
【磐井南光病院線】



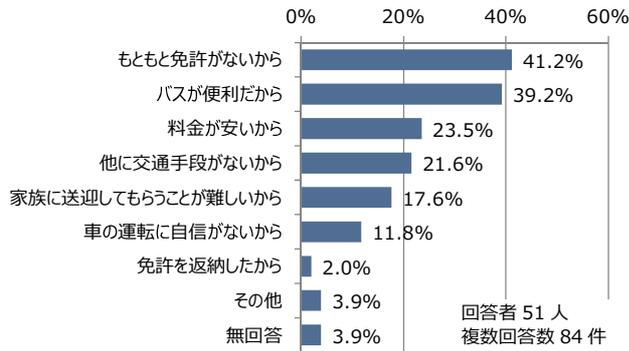
【一関イオン線】



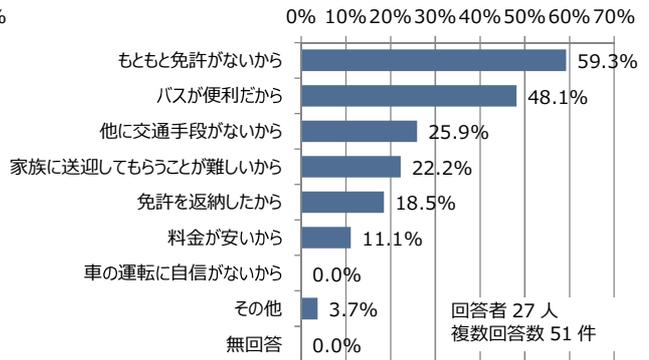
【沖線】



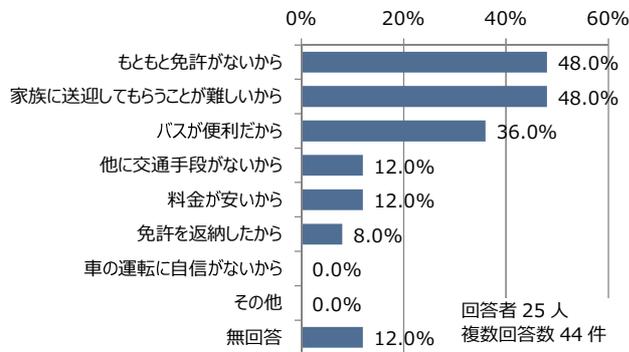
【一関花泉線】



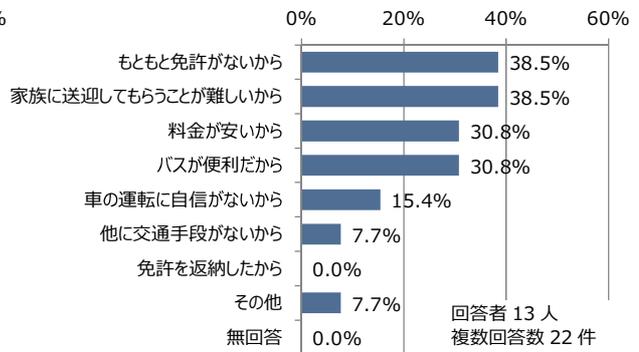
【関が丘線】



【千厩花泉線】



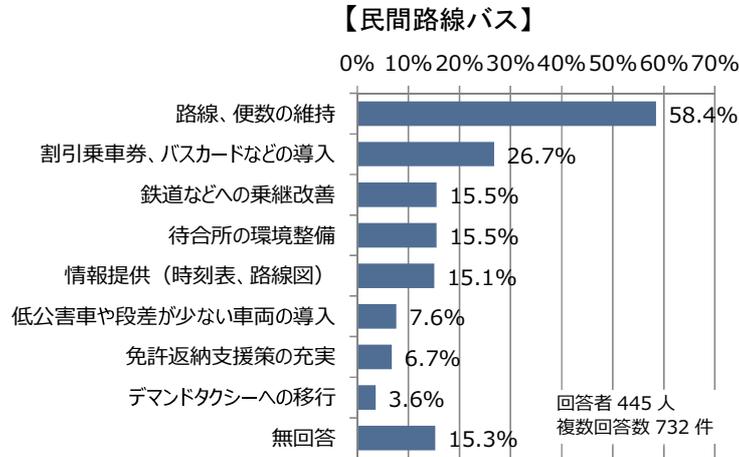
【大籠線】



## ウ バスへの要望等

「路線、便数の維持」が最も多く 58.4% (260 人)、次いで「割引乗車券、バスカードなどの導入」が 26.7% (119 人) となっています。

また、「路線、便数の維持」では、特に「磐井南光病院線」「大籠線」での比率が高くなっています。

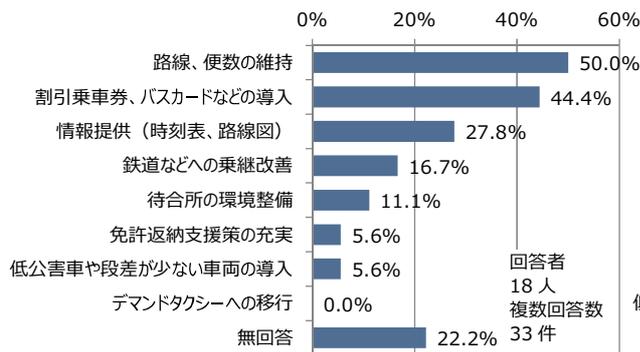


### 2-5 バスへの要望等（民間路線バス）

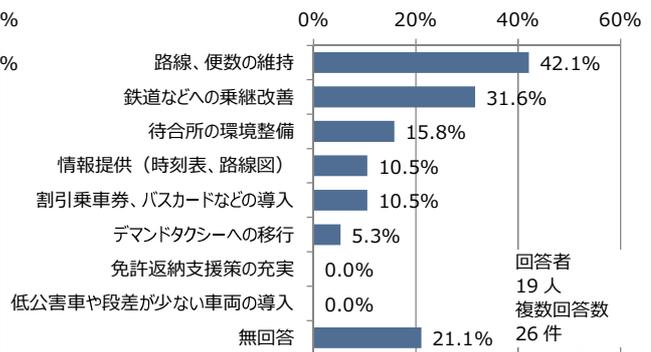
路線	バスへの要望									回答者数 (N値)	回答数 (MA値)
	路線、便数の維持	鉄道などへの乗継改善	待合所の環境整備	情報提供（時刻表、路線図）	デマンドタクシーへの移行	割引乗車券、バスカードなどの導入	免許返納支援策の充実	低公害車や段差が少ない車両の導入	無回答		
国道南線 (イオン前沢まで)	9	3	2	5	0	8	1	1	4	18	33
国道南線 (平泉駅まで)	8	6	3	2	1	2	0	0	4	19	26
気仙沼千厩線	35	8	7	13	0	11	4	4	9	56	91
巖美溪・瑞山線・須川温泉線 (巖美溪まで)	37	19	12	15	0	19	2	3	5	61	112
巖美溪・瑞山線・須川温泉線 (瑞山まで)	14	2	10	6	0	5	2	0	2	27	41
中田団地線	9	0	1	0	2	5	1	1	3	15	22
げいび溪線	23	4	6	0	0	10	3	3	7	40	56
磐井南光病院線	21	5	4	4	2	7	5	2	1	25	51
一関イオン線	17	5	7	7	1	7	2	2	10	34	58
沖線	21	3	3	5	0	4	1	3	6	34	46
一関花泉線	27	4	7	6	2	14	5	6	9	51	80
関が丘線	14	4	5	2	8	16	2	8	4	27	63
千厩花泉線	15	4	2	1	0	7	1	1	4	25	35
大籠線	10	2	0	1	0	4	1	0	0	13	18
全体	260	69	69	67	16	119	30	34	68	445	732

＜路線別 バスへの要望等（民間路線バス）＞

【国道南線（イオン前沢まで）】

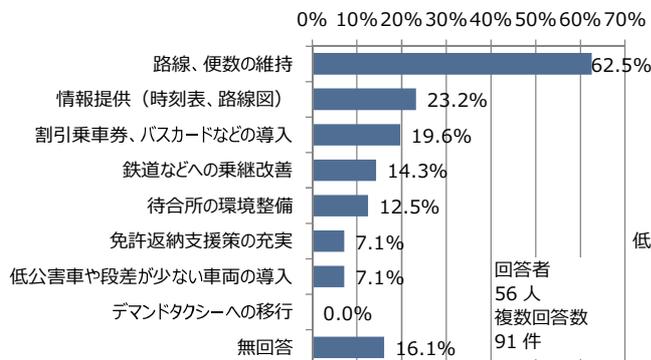


【国道南線（平泉駅まで）】

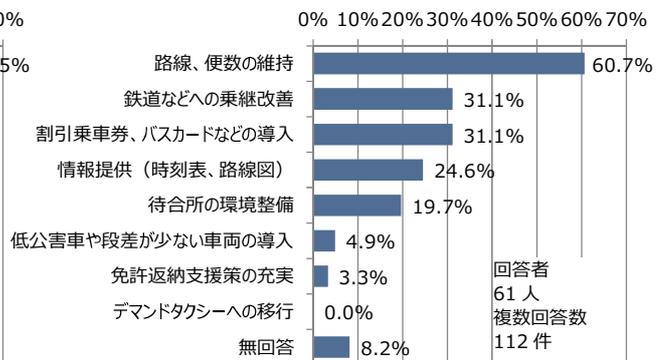


回答者 40人  
複数回答数 67件

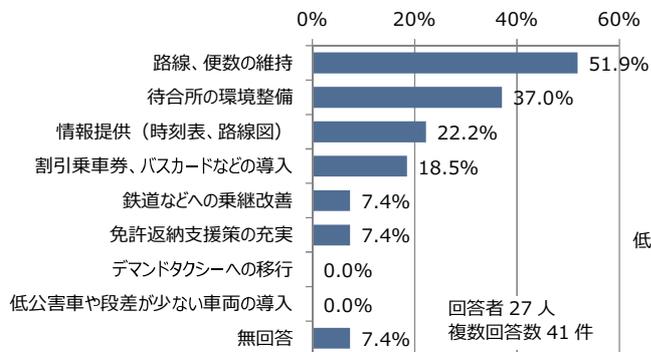
【気仙沼千厩線】



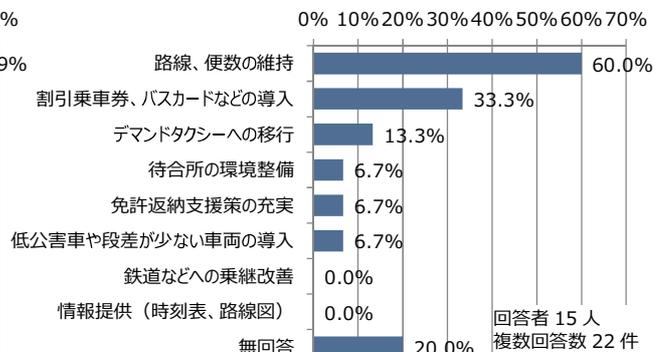
【厳美溪・瑞山線・須川温泉線（厳美溪まで）】



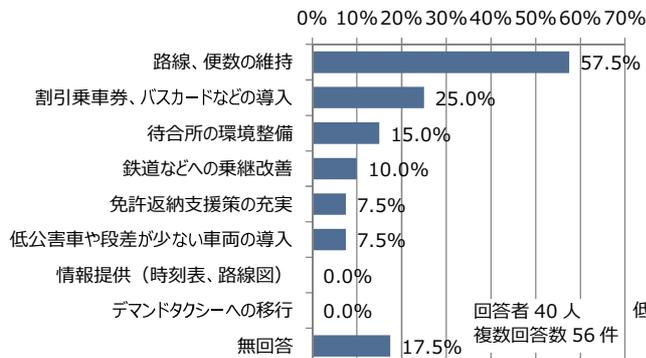
【厳美溪・瑞山線・須川温泉線（瑞山まで）】



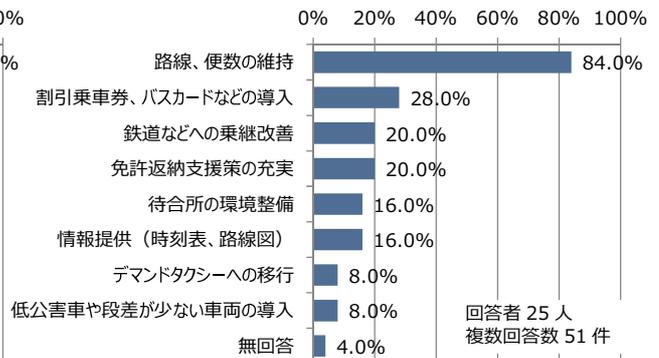
【中田団地線】



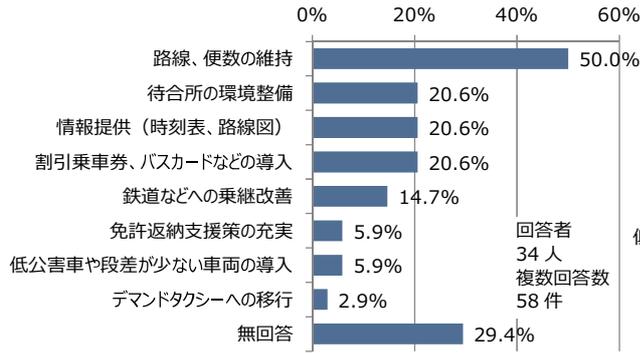
【げいび溪線】



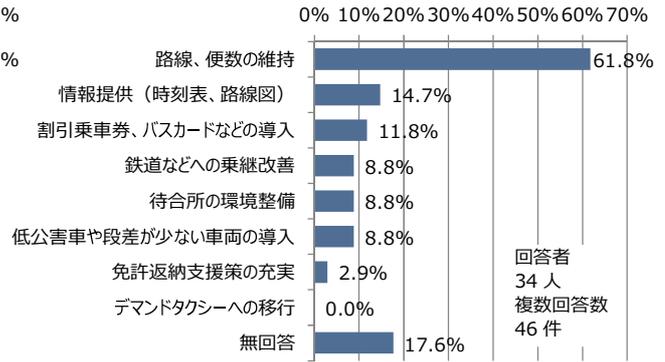
【磐井南光病院線】



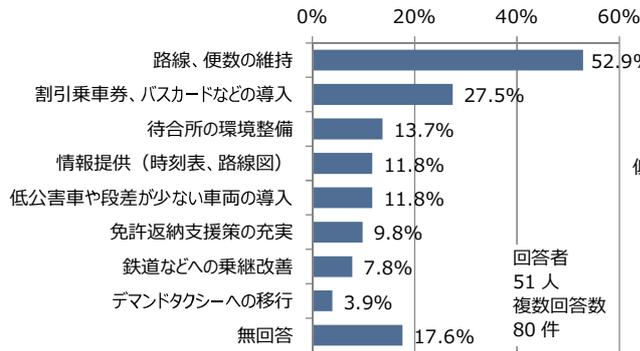
【一関イオン線】



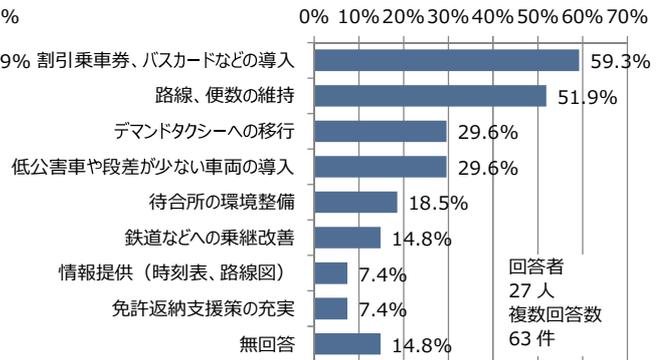
【沖線】



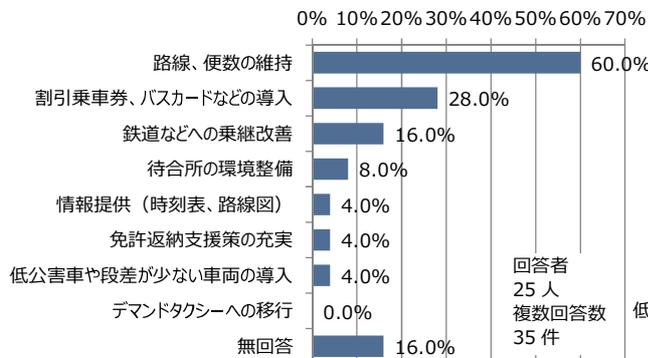
【一関花泉線】



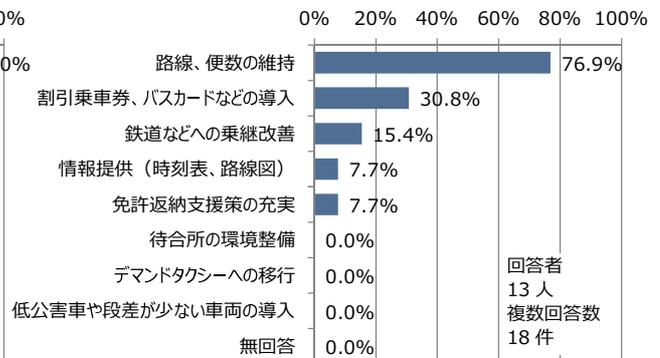
【関が丘線】



【千厩花泉線】



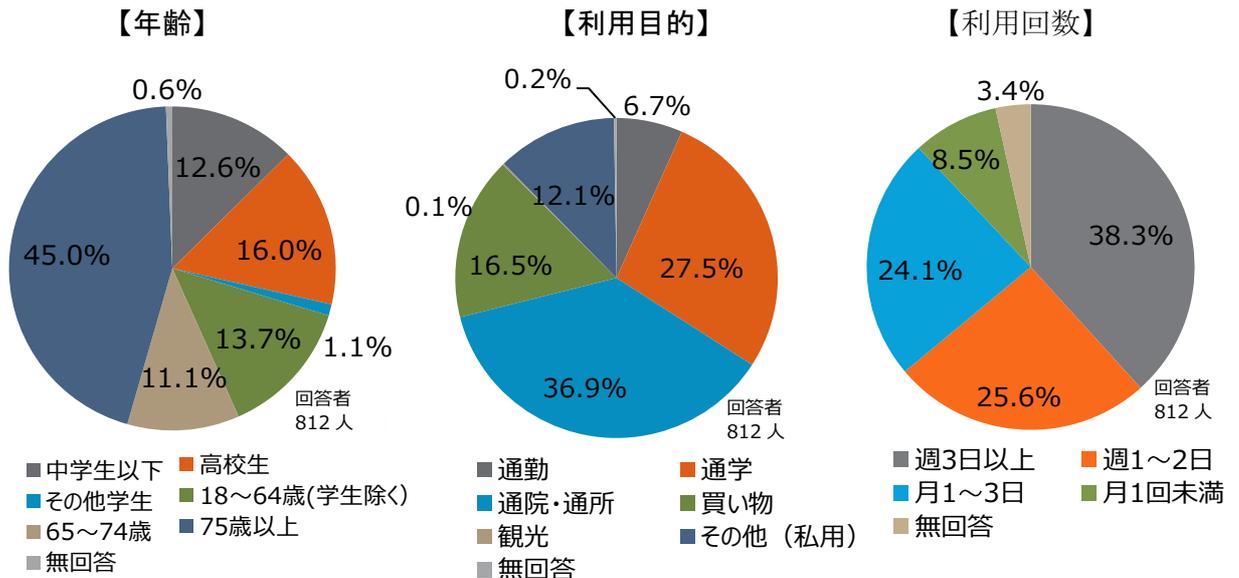
【大籠線】



② 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス

ア 回答者の属性

年齢	「75 歳以上」が最も多く 45.0% (365 人)、次いで「高校生」が 16.0% (130 人) となっています。千厩地域では中学生以下、大東地域では高校生以下の利用が多くみられます。
利用目的	「通院・通所」が最も多く 36.9% (300 人)、次いで「通学」が 27.5% (223 人) となっています。千厩地域、東山地域では、「通学」での利用が半数近くとなっています。
利用回数	「週 3 日以上」が最も多く 38.3% (311 人) となっています。



年齢 (市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス)

地域	年齢							合計
	中学生以下	高校生	高専、専門学校、短大、大学生	18~64歳(学生除く)	65~74歳	75歳以上	無回答	
花泉	0	0	3	14	25	157	0	199
	0.0%	0.0%	1.5%	7.0%	12.6%	78.9%	0.0%	100.0%
大東	70	112	2	34	36	76	4	334
	21.0%	33.5%	0.6%	10.2%	10.8%	22.8%	1.2%	100.0%
千厩	27	14	0	15	3	19	0	78
	34.6%	17.9%	0.0%	19.2%	3.8%	24.4%	0.0%	100.0%
室根	0	1	0	3	1	16	0	21
	0.0%	4.8%	0.0%	14.3%	4.8%	76.2%	0.0%	100.0%
川崎	1	0	0	3	4	11	0	19
	5.3%	0.0%	0.0%	15.8%	21.1%	57.9%	0.0%	100.0%
藤沢	0	0	0	5	4	4	0	13
	0.0%	0.0%	0.0%	38.5%	30.8%	30.8%	0.0%	100.0%
東山 (廃止路線代替)	4	2	2	10	3	27	0	48
	8.3%	4.2%	4.2%	20.8%	6.3%	56.3%	0.0%	100.0%
一関 (なの花バス)	0	1	2	27	14	55	1	100
	0.0%	1.0%	2.0%	27.0%	14.0%	55.0%	1.0%	100.0%
全体	102	130	9	111	90	365	5	812
	12.6%	16.0%	1.1%	13.7%	11.1%	45.0%	0.6%	100.0%

利用目的（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）

地域	利用目的							合計
	通勤	通学	通院・通所	買い物	観光	その他(私用)	無回答	
花泉	3	2	134	49	0	11	0	199
	1.5%	1.0%	67.3%	24.6%	0.0%	5.5%	0.0%	100.0%
大東	23	173	56	31	0	50	1	334
	6.9%	51.8%	16.8%	9.3%	0.0%	15.0%	0.3%	100.0%
千厩	9	38	12	12	0	7	0	78
	11.5%	48.7%	15.4%	15.4%	0.0%	9.0%	0.0%	100.0%
室根	1	1	8	4	1	6	0	21
	4.8%	4.8%	38.1%	19.0%	4.8%	28.6%	0.0%	100.0%
川崎	1	0	7	7	0	4	0	19
	5.3%	0.0%	36.8%	36.8%	0.0%	21.1%	0.0%	100.0%
藤沢	1	0	9	1	0	2	0	13
	7.7%	0.0%	69.2%	7.7%	0.0%	15.4%	0.0%	100.0%
東山 (廃止路線代替)	5	8	14	12	0	9	0	48
	10.4%	16.7%	29.2%	25.0%	0.0%	18.8%	0.0%	100.0%
一関 (なの花バス)	11	1	60	18	0	9	1	100
	11.0%	1.0%	60.0%	18.0%	0.0%	9.0%	1.0%	100.0%
全体	54	223	300	134	1	98	2	812
	6.7%	27.5%	36.9%	16.5%	0.1%	12.1%	0.2%	100.0%

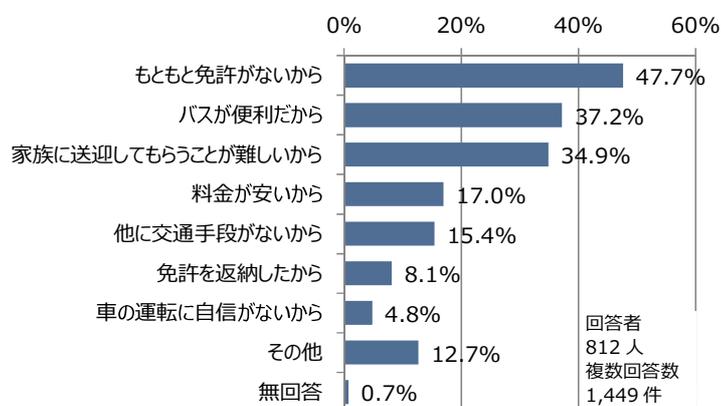
利用回数（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）

地域	利用回数					合計
	週3日以上	週1~2日	月1~3日	月1回未満	無回答	
花泉	18	77	62	25	17	199
	9.0%	38.7%	31.2%	12.6%	8.5%	100.0%
大東	203	57	55	14	5	334
	60.8%	17.1%	16.5%	4.2%	1.5%	100.0%
千厩	45	14	11	8	0	78
	57.7%	17.9%	14.1%	10.3%	0.0%	100.0%
室根	4	2	6	7	2	21
	19.0%	9.5%	28.6%	33.3%	9.5%	100.0%
川崎	1	4	12	2	0	19
	5.3%	21.1%	63.2%	10.5%	0.0%	100.0%
藤沢	2	3	3	1	4	13
	15.4%	23.1%	23.1%	7.7%	30.8%	100.0%
東山 (廃止路線代替)	17	16	13	2	0	48
	35.4%	33.3%	27.1%	4.2%	0.0%	100.0%
一関 (なの花バス)	21	35	34	10	0	100
	21.0%	35.0%	34.0%	10.0%	0.0%	100.0%
全体	311	208	196	69	28	812
	38.3%	25.6%	24.1%	8.5%	3.4%	100.0%

## イ バスを利用する理由

「もともと免許がないから」が最も多く 47.7% (387 人)、次いで「バスが便利だから」が 37.2% (302 人)、「家族に送迎してもらおうことが難しいから」が 34.9% (283 人) となっています。

【市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス】

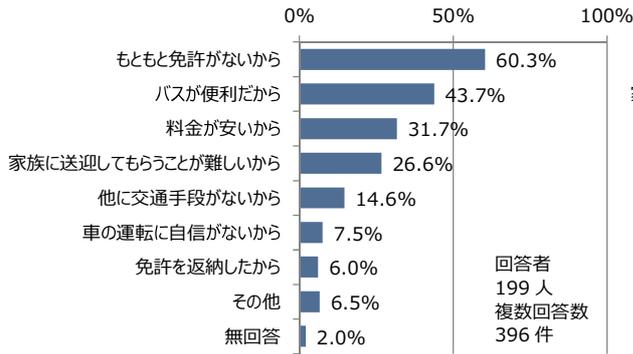


バスを利用する理由（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）

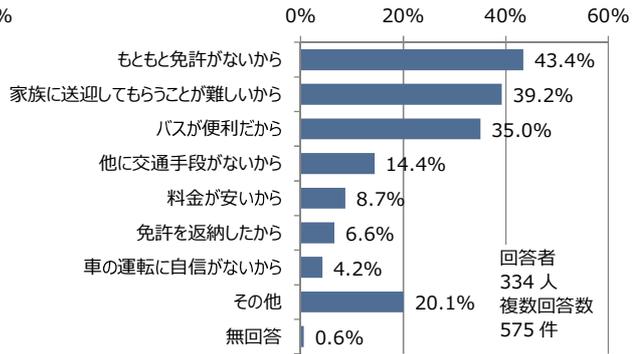
路線	利用する理由									回答者数 (N値)	回答数 (MA値)
	もともと 免許がない から	免許を 返納したから	車の運転に 自信が ないから	家族に送迎 してもらおう ことが難しい から	他に交通 手段が ないから	料金が 安いから	バスが 便利だから	その他	無回答		
市営バス花泉	120	12	15	53	29	63	87	13	4	199	396
〃 大東	145	22	14	131	48	29	117	67	2	334	575
〃 千厩	24	7	3	53	23	5	31	1	0	78	147
〃 室根	13	2	0	3	0	6	3	2	0	21	29
〃 川崎	13	0	0	1	2	0	11	3	0	19	30
〃 藤沢	7	0	0	2	2	5	8	0	0	13	24
廃止路線代替バス (東山)	15	7	1	13	4	3	14	5	0	48	62
なの花バス (一関)	50	16	6	27	17	27	31	12	0	100	186
全体	387	66	39	283	125	138	302	103	6	812	1,449

＜路線別 バスを利用する理由（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）＞

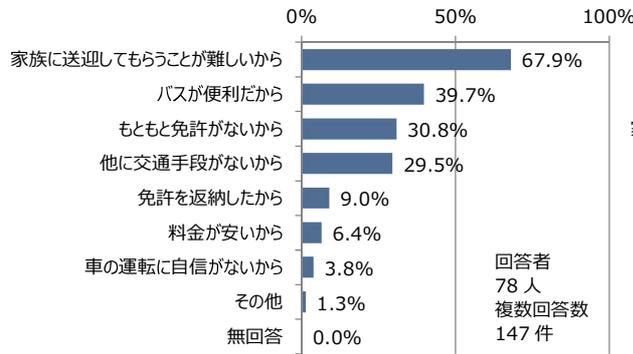
【花泉地域】



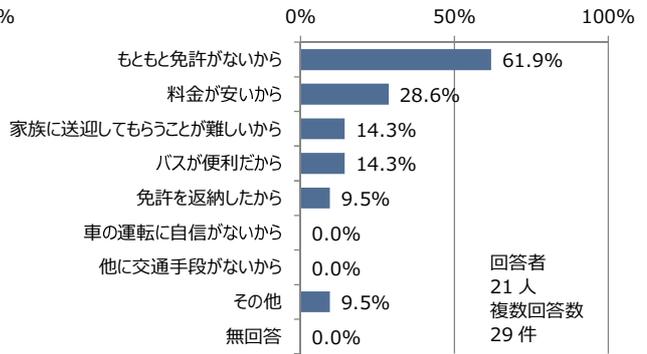
【大東地域】



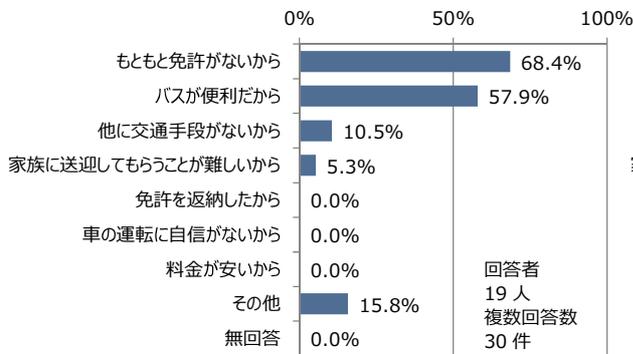
【千厩地域】



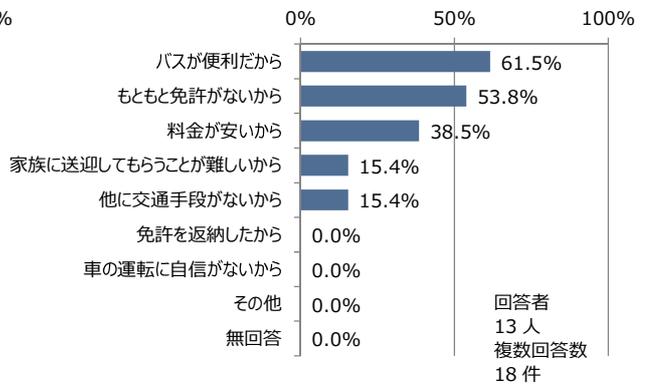
【室根地域】



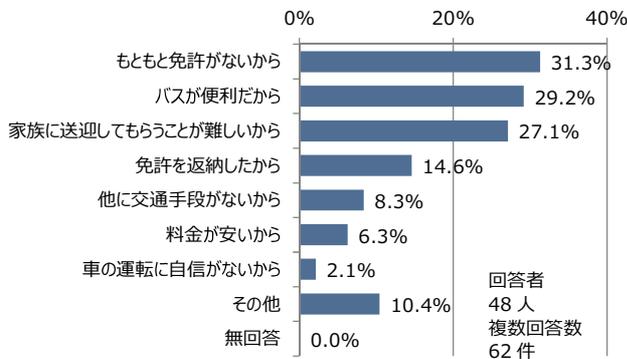
【川崎地域】



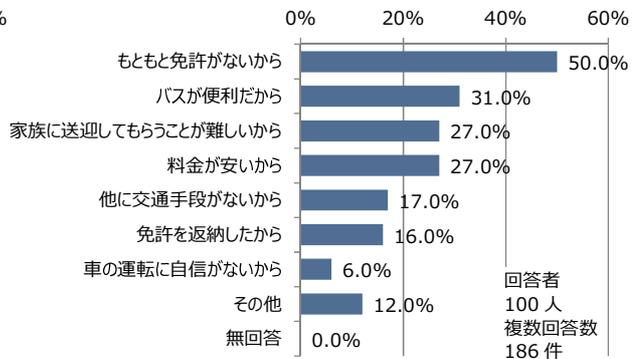
【藤沢地域】



【東山地域(廃止路線代替)】



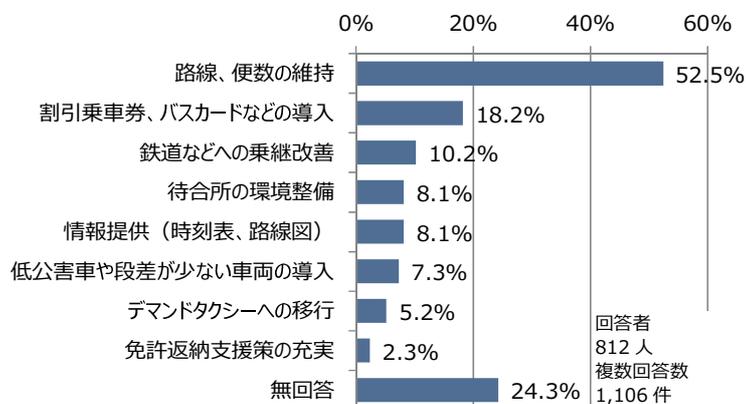
【一関地域(なの花バス)】



## ウ バスへの要望等

「路線、便数の維持」が最も多く 52.5% (426 人)と半数以上を占めており、次いで「割引乗車券、バスカードなどの導入」が 18.2% (148 人)となっています。また、「デマンドタクシーへの移行」が高い地域は花泉地域、川崎地域となっています。

【市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス】

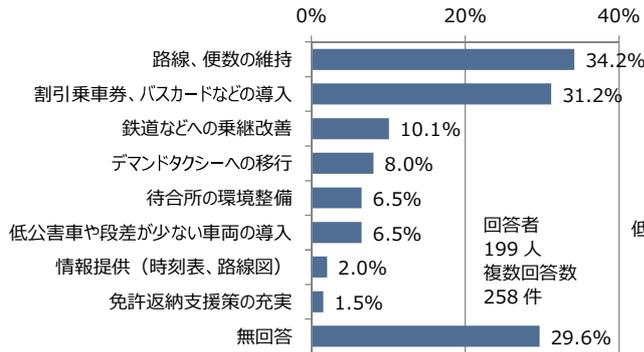


バスへの要望等（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）

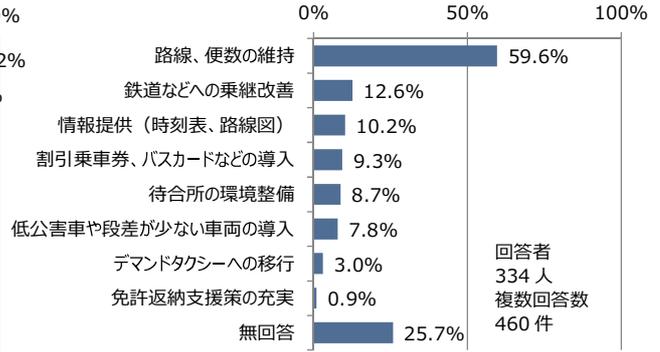
路線	バスへの要望									回答者数 (N値)	回答数 (MA値)
	路線、便数の維持	鉄道などへの乗継改善	待合所の環境整備	情報提供（時刻表、路線図）	デマンドタクシーへの移行	割引乗車券、バスカードなどの導入	免許返納支援策の充実	低公害車や段差が少ない車両の導入	無回答		
市営バス花泉	68	20	13	4	16	62	3	13	59	199	258
〃 大東	199	42	29	34	10	31	3	26	86	334	460
〃 千厩	42	6	12	13	5	20	7	13	15	78	133
〃 室根	4	7	0	1	0	5	0	0	7	21	24
〃 川崎	14	0	3	3	6	1	0	0	0	19	27
〃 藤沢	8	0	0	1	0	4	0	0	3	13	16
廃止路線代替（東山）	26	4	0	0	1	6	0	2	18	48	57
なの花バス（一関）	65	4	9	10	4	19	6	5	9	100	131
全体	426	83	66	66	42	148	19	59	197	812	1,106

＜路線別 バスへの要望等（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）＞

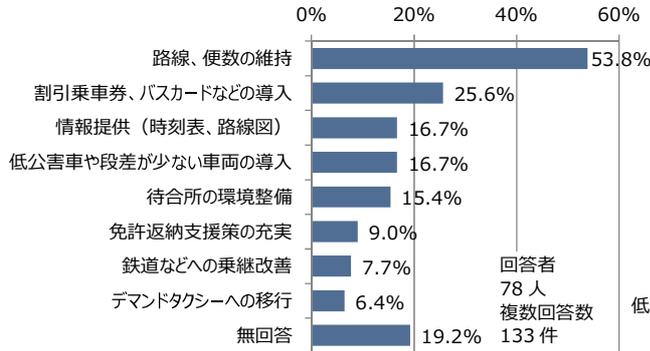
【花泉地域】



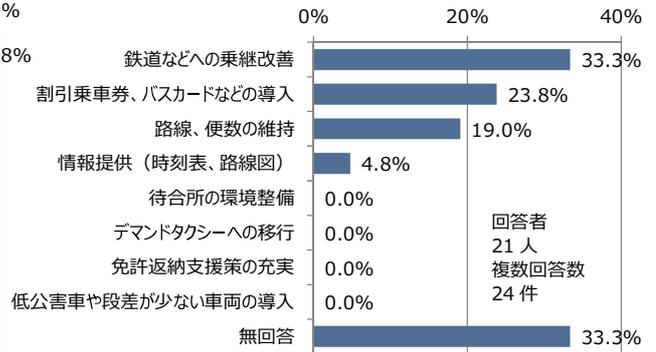
【大東地域】



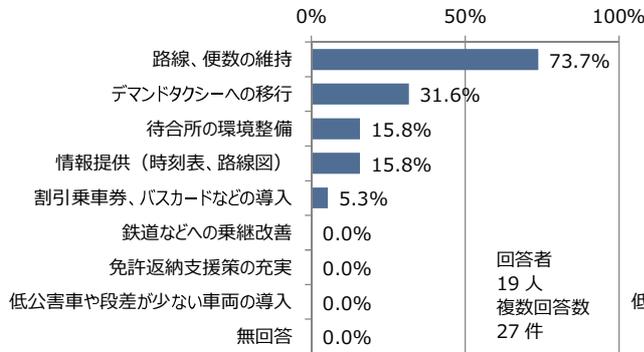
【千厩地域】



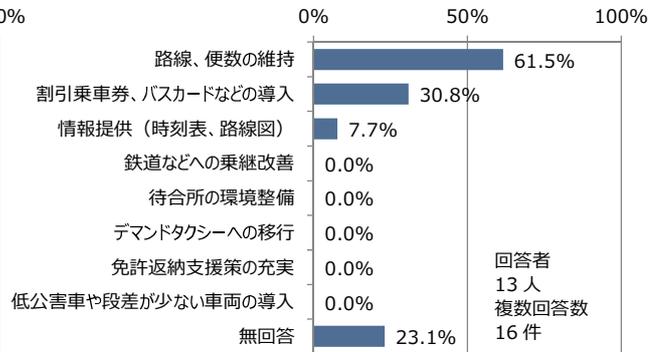
【室根地域】



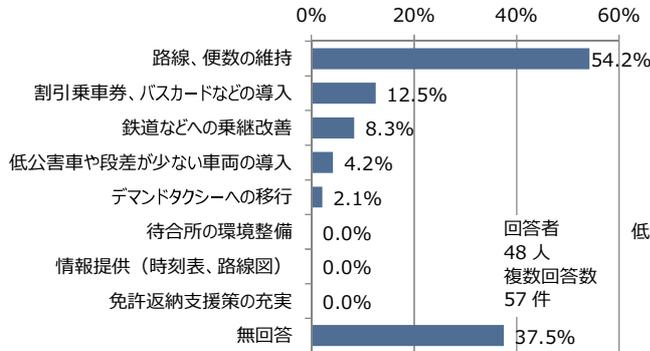
【川崎地域】



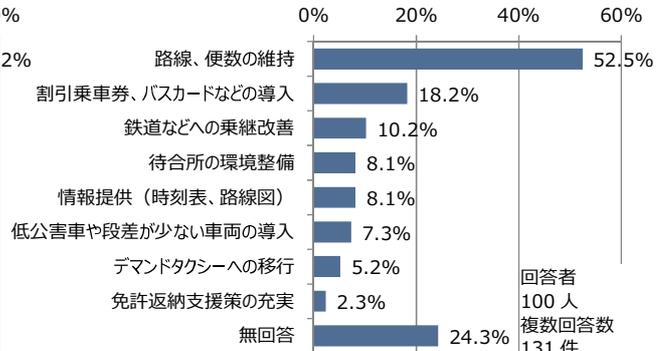
【藤沢地域】



【東山地域（廃止路線代替）】



【一関地域（なの花バス）】



## エ 自由回答（市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス）

バスに対する意見・要望は、「運行時間帯を増やしてほしい」「土日も運行してほしい」「バス運賃を安くしてほしい」「バス停留所の位置が遠い」「バス停留所に時刻表・ベンチがほしい」などの回答がみられます。

- ・ 100 円の時は安くてよかった。
- ・ 18:00 頃摺沢行きがあると良い。
- ・ 2 往復して欲しい。
- ・ お正月 1 便くらい運行してほしい。
- ・ 金沢新町のバス停を前の場所に戻してほしい。
- ・ 大東・「興田」で乗り換える時間が短いので、余裕があると良いと思う。
- ・ バスが故障で来なかったことがある。問い合わせても分からないと言われた。バス停に緊急連絡先を書いてほしい。
- ・ バスにベルが無い。
- ・ バス時間の予定が早まったり来ない時もあったりするので守ってほしい。
- ・ バス停から自宅まで 10 分位歩く。自宅の近くから乗れると良い。
- ・ バス停が遠い。
- ・ バス停にベンチが欲しい。
- ・ バス停に時刻表を貼り付けてほしい。（駒場橋）貼り付けがないバス停が多い。表示されていれば利用したいという方もいる。きちんと貼り付けてほしい。
- ・ バス放送のボリュームが低い。
- ・ 一関に行くために連絡の良いバスがあるといい。便を維持してほしい。
- ・ 一番最後の便もう少し遅くしてほしい。もう一便、もっと遅い便を増やす。土日も走らせてほしい。
- ・ 回数を増やしてほしい。
- ・ 帰りのバスがお昼過ぎにしかないので、午前中に帰ってこられるバスがあると良い。（もう慣れてしまったが。）
- ・ 宮城県のような門口まで来るサービスが欲しい。
- ・ 興田から摺沢に 10 時台のバスがあるとよい。
- ・ 県交通への乗り継ぎか
- ・ 午前と午後の便の間（お昼頃）にもう一便あると便利だ。
- ・ 行き帰りのバス停が違う。同じ所だと助かる（四ツ角）。千厩行が少ない。曾慶はフリー区間あるが、摺沢はない。
- ・ 時刻表の字が小さくて見えないので大きくしてほしい。
- ・ 祝日のバス、回数増やしてほしい。
- ・ 乗っている人少ないけどないとこまる。
- ・ 仙台では 70 歳以上無料とのこと。無料とは言わないけどもう 100 円でも安ければ良い。
- ・ 待合所のベンチを増やしてほしい。（大町通り）
- ・ 大原から一ノ関駅までの直行便があればいい。
- ・ 昼の便を増やしてほしい。
- ・ 停留所位置の改善。（「四ツ角」の位置が離れている）
- ・ 定額制になり、摺沢駅～堺ノ沢間の料金が高くなった。
- ・ 土日も走らせてほしい。
- ・ 本数が増えるとよい。（待ち時間が長い）
- ・ 冷房、暖房、本数。

### ③ デマンド型乗合タクシー

一関地域を運行しているデマンド型乗合タクシーを対象とした利用実態調査を行い、55人より回答がありました。

#### ア 回答者の属性

年齢	「75歳以上」が最も多く80.0%（44人）と過半数を占めている。次いで「65～74歳」が9.1%（5人）となっている。
利用目的	「通院・通所」が最も多く92.7%（51人）となっている。
利用回数	「月1～3回」が最も多く54.5%（30人）、次いで「週1～2日」が21.8%（12人）となっている。

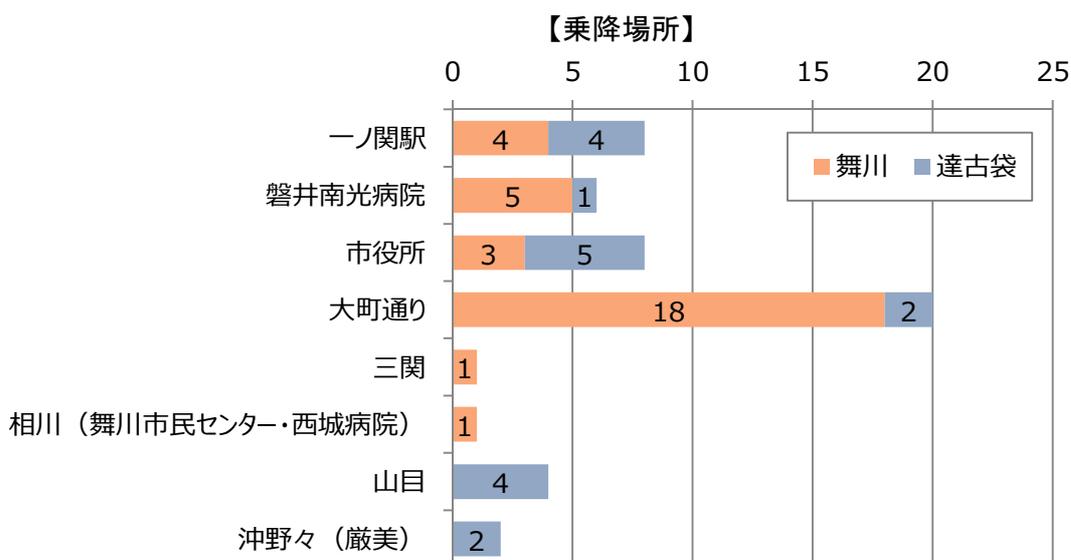
#### 地区別の回答者属性

地区	年齢			利用目的				利用回数			回答者数
	18～64歳	65～74歳	75歳以上	通院・通所	買い物	観光	その他（私用）	週1～2日	月1～3回	月1回未満	
舞川	1	4	27	31	1	0	0	5	19	6	32
	3.1%	12.5%	84.4%	96.9%	3.1%	0.0%	0.0%	15.6%	59.4%	18.8%	100.0%
達古袋	1	1	15	18	0	0	0	7	8	1	18
	5.6%	5.6%	83.3%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	38.9%	44.4%	5.6%	100.0%
全体	2	5	44	51	1	0	0	12	30	8	55
	3.6%	9.1%	80.0%	92.7%	1.8%	0.0%	0.0%	21.8%	54.5%	14.5%	100.0%

#### イ デマンドタクシーで主に利用する場所（乗降場所）

舞川地区では「大町通り」「磐井南光病院」での乗降利用が多くみられます。

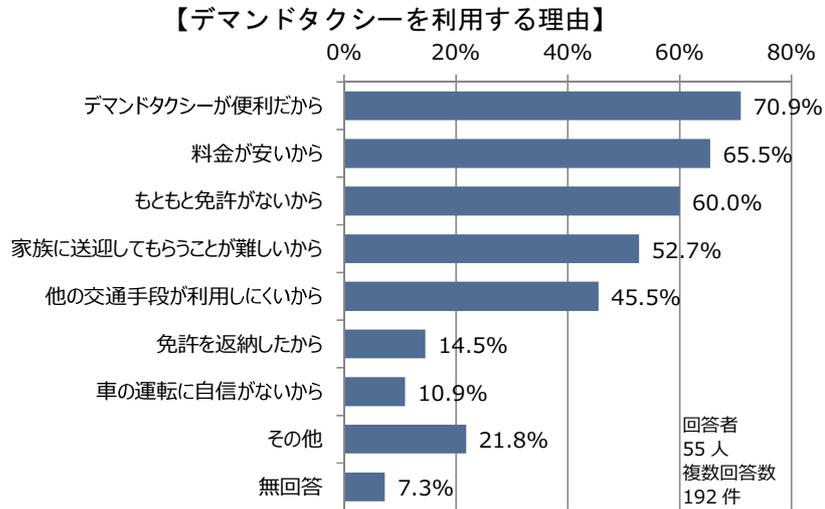
達古袋地区では「市役所」「一ノ関駅」での乗降利用が多くみられます。



## ウ デマンドタクシーを利用する理由

「デマンドタクシーが便利だから」が最も多く 70.9% (39 人)、次いで「料金が安いから」が 65.5% (36 人)、もともと免許がないから」が 60.0% (33 人) となっています。

その他では「バス停が遠いから」「重いものを買ったときに都合が良いから」「身体が不自由だから」などの回答がみられます。

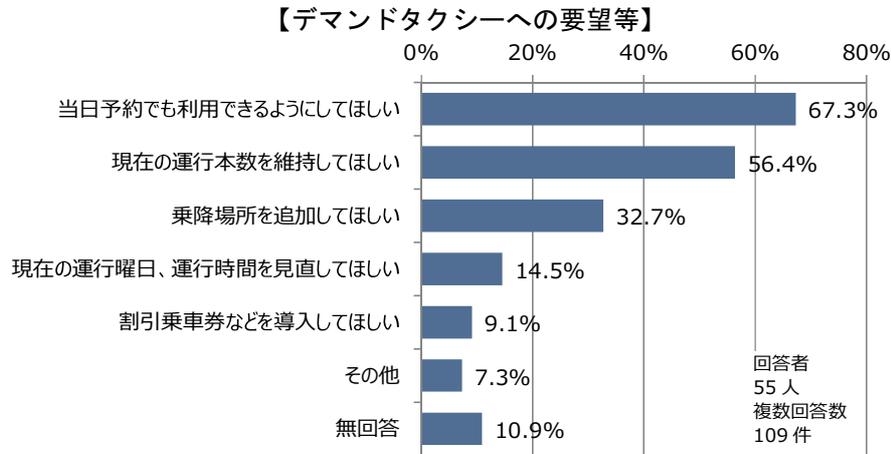


### 【その他】

- ・ 1 人暮らしのため。
- ・ バス停が遠いから。
- ・ 県交通のバス停まで遠いから。
- ・ 自宅からバス停まで遠く峠道なので大変。又バスの 3 段ステップが登れない。
- ・ 自宅まで来てくれるから。
- ・ 自宅近くで乗降できるから。
- ・ 重い物を買った時に都合が良いから。
- ・ 身体が不自由なので、家まで来てくれるので助かる。
- ・ 足腰が悪くバス停まで遠いためデマンドタクシーが便利。
- ・ 冬は雪で運転が不安、妊娠中の運転が難しい。
- ・ 病院には車でこないと言われていたので。
- ・ 利用者とデマンドタクシーとの話し合いがあっても良いと思う。

## エ デマンドタクシーへの意見・要望等

「当日予約でも利用できるようにしてほしい」が最も多く67.3%（37人）、次いで「現在の運行本数を維持してほしい」が56.4%（31人）となっています。



### 【その他】

運行頻度について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土日も月1でもいいので運行してほしい。</li> <li>・ 峠までバスが来ているので少し歩けば利用できる。なの花バス（月・木）とずらしての運行をしてほしい。</li> <li>・ 一関発10時あっても良い。</li> <li>・ 運行曜日を増してほしい。</li> <li>・ 火曜日の1, 3, 9時30分にしてほしい。10時から用事があるため。</li> <li>・ 週（月、水、金）運行希望。</li> <li>・ 木曜日を金曜日に変更してほしい。</li> <li>・ 病院の予約が水曜日なので水曜日でも運行してほしいです。火木から月水金へ。</li> </ul>
乗降場所について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ あと1か所地主町にも乗降所がほしい。</li> <li>・ 一度位はイオン経由などもあってほしい。</li> <li>・ イオンスーパーセンター。</li> <li>・ サティの脇。</li> <li>・ バス停「野中」「谷起島橋」※近々妊娠する予定があり、通学通勤に利用したい。</li> <li>・ 一関病院前。</li> <li>・ 巖美滝ノ上。</li> <li>・ 幸町、新大町、大町角。</li> <li>・ 出来れば五十人町バス停（大槻）。</li> <li>・ 西城病院とか二宮眼科の近くに。</li> <li>・ 大町角。</li> <li>・ 病院に行く及川クリニック小学校までお願いしたい。</li> <li>・ 病院前、たとえば一関病院など。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上の家と下の家と別に来てくれると時間が遅れないでいいと思う。</li> <li>・ 電話対応をゆっくり丁寧に話してほしい。</li> </ul>

## 2-2 乗降調査結果

- (1) 調査内容 バス停ごとの乗降客数の調査
- (2) 対象路線 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス（東磐交通）、岩手県交通路線バス
- (3) 実施期間 平成30年9月4日～9月21日（各路線1週間）
- (4) 調査概要

### ① 乗車人数

調査期間における乗車人数を1便当たりで算出した結果を「平均乗車人数（人/便）」、調査期間において最も利用の多かった便の乗車人数を「最大乗車人数（人/便）」とし、路線・コース別にとりまとめました。

#### 【民間路線バス】

路線名	運行エリア	平均乗車人数 (人/便)	最大乗車人数 (人/便)
特急 一関大船渡線	一関、川崎、千厩、室根	15.1	28.0
特急 一関気仙沼線	一関、川崎、千厩、室根	6.6	27.0
厳美溪・達谷・平泉線	一関	3.4	13.0
国道南線	一関	6.3	25.0
本郷線	一関、川崎、千厩	6.8	19.0
気仙沼千厩線	一関、川崎、千厩、室根	2.8	10.0
厳美溪線	一関	8.5	25.0
瑞山線	一関	11.0	22.0
須川温泉線	一関	12.2	23.0
中田団地線	一関	6.2	13.0
げいび溪線	一関、東山、大東	6.7	21.0
磐井・南光病院線	一関	3.9	23.0
一関イオン線	一関	6.3	15.0
沖線	一関	8.4	41.0
一関花泉線	一関、花泉	5.6	29.0
関が丘線	一関	4.3	15.0
千厩花泉線	千厩、藤沢、花泉	4.4	12.0
大籠線	藤沢	4.4	9.0
一関営業所・一関駅線	一関	0.6	6.0
高速バス 盛岡千厩線	千厩、東山、大東	10.3	18.0
平泉—げいび溪線	一関、東山	2.8	13.0

(※      : 平均乗車人数が1人未満の路線)

#### 【なの花バス】

コース名	平均乗車人数 (人/便)	最大乗車人数 (人/便)
長倉・霜後コース	1.0	2
小猪岡・山谷コース	2.5	5
弥栄・藤ノ沢コース	4.4	9
栃倉・川台コース	1.3	3
外山・宮沢コース	2.6	4
藤・牧沢コース	4.0	8
萩荘線	4.6	-

#### 【廃止路線代替バス】

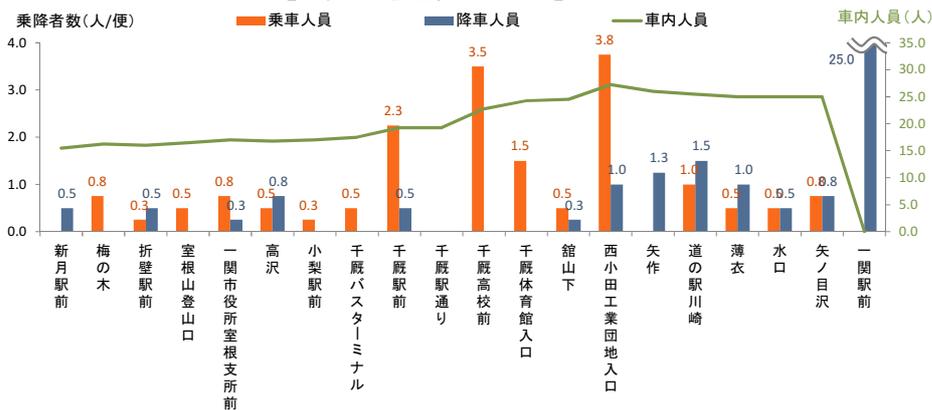
路線名	平均乗車人数 (人/便)	最大乗車人数 (人/便)
一関線	3.2	11
夏松線	2.3	4
前沢線	0.4	3
大木線	3.0	4
竹沢線	0.3	3

【市営バス】

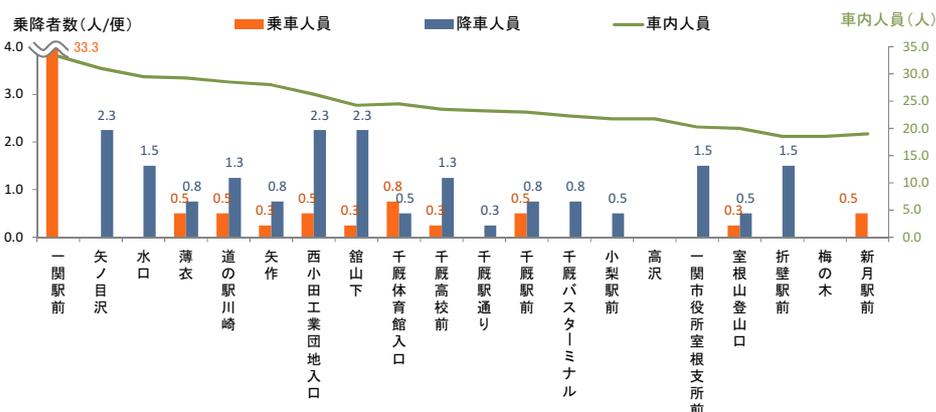
地域	路線名	平均乗車人数 (人/便)	最大乗車人数 (人/便)
花泉	永井1線 永井方面	9.0	11
	永井2線 永井方面	8.3	13
	油島・涌津線 油島・涌津方面	2.0	3
	油島線 油島方面	2.8	5
	涌津・油島線 涌津・油島方面	1.8	4
	花泉1線 花泉方面	5.0	5
	花泉2線 花泉方面	2.8	4
	金沢・花泉線 金沢・花泉方面	2.5	4
	金沢1線 金沢方面	1.0	2
	金沢2線 金沢方面	3.3	4
	日形・老松線	6.3	7
	日形線	5.0	7
	永井・老松線	3.3	4
	永井3線	1.0	2
	老松・日形線	0.5	1
	永井4線	8.5	9
	涌津線	1.0	1
	永井5線	0.3	1
大東	大原・上内野線	3.7	36
	大原・上内野線 (渋民橋経由)	2.7	15
	大原中川線	2.4	6
	新山線	1.3	3
	千厩線	3.3	16
	興田線 (摺沢駅前～菅ノ沢、越路)	2.4	16
	興田線 (摺沢駅前～市ノ通)	4.7	24
	京津畑線	2.4	16
	天狗田線	1.0	5
	曾慶線	0.8	5
	曾慶線(引廻經由摺沢駅前行き)	2.2	4
	曾慶折沢線	1.2	4
	猿沢線1	5.7	52
	猿沢線2	1.1	3
	興田猿沢線／大東環状線(東回り)	5.8	10
	興田猿沢線／大東環状線(西回り)	6.0	13
千厩	磐清水線	2.2	14
	奥玉線	2.9	11
	北小梨線	1.0	7
	南小梨線	1.8	11
室根	津谷川・矢越線(道の駅むろね行き)	2.6	5
	津谷川・矢越線(津谷川行き)		
	田茂木行		
川崎	上巻・畑の沢コース	0.7	2
	妻神・神平コース	0.2	1
	外山・所萱コース	0.2	1
	石畑・赤柴コース	1.7	3
	弥栄コース	0.7	2
藤沢	藤沢一関線	9.6	18

(※      : 平均乗車人数が1人未満の路線)

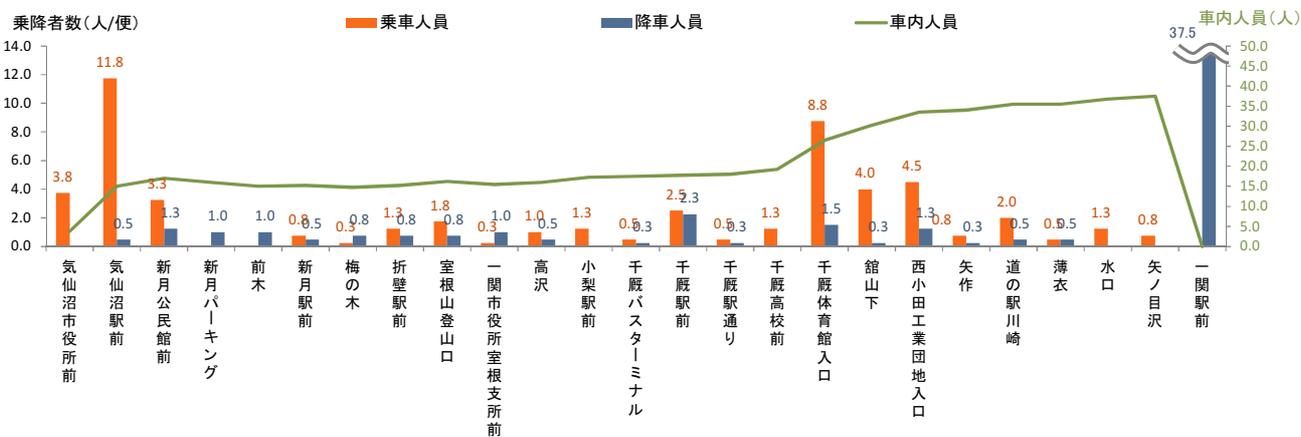
### 【一関大船渡線（上り）】



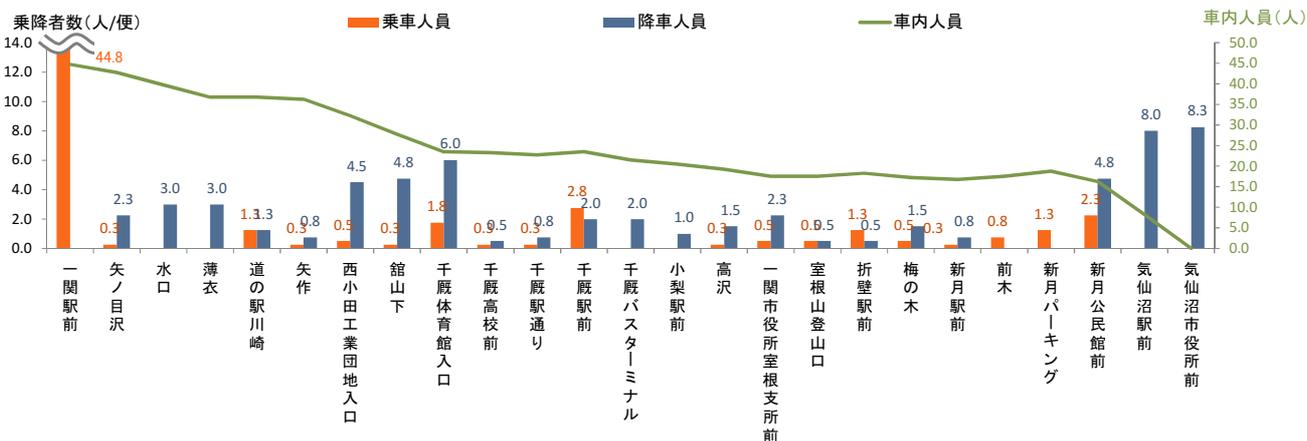
### 【一関大船渡線（下り）】



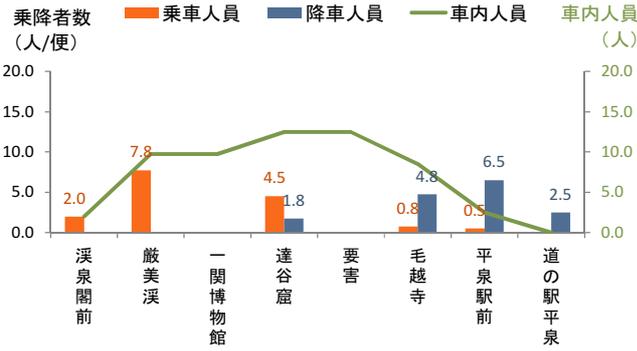
### 【一関気仙沼線（上り）】



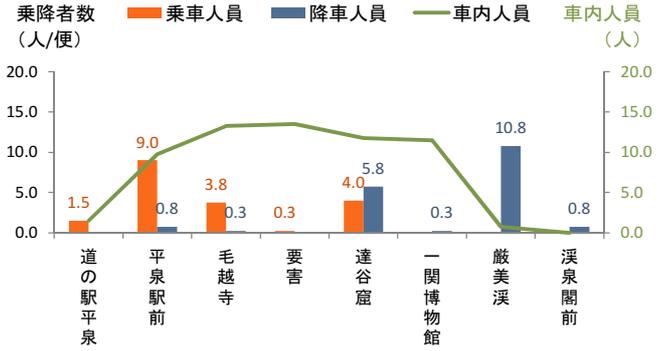
### 【一関気仙沼線（下り）】



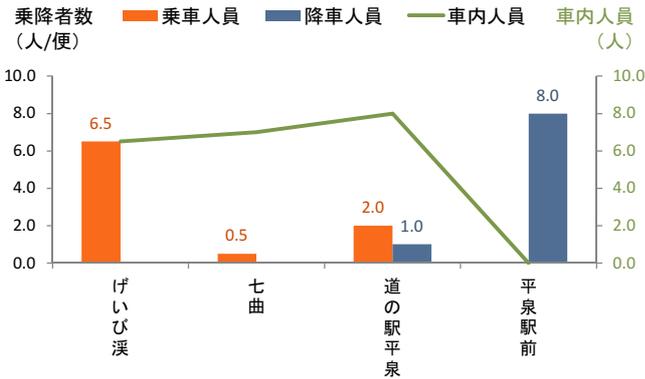
【厳美溪平泉線（上り）】



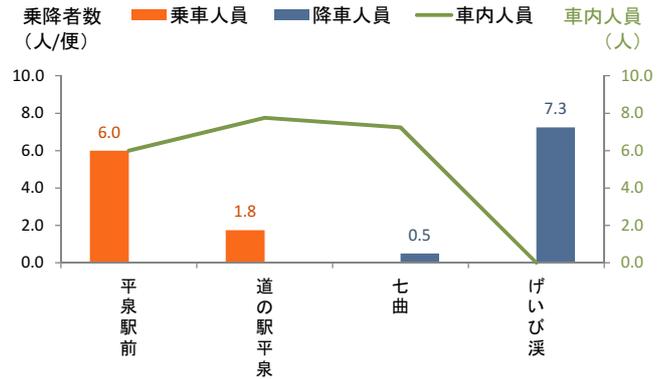
【厳美溪平泉線（下り）】



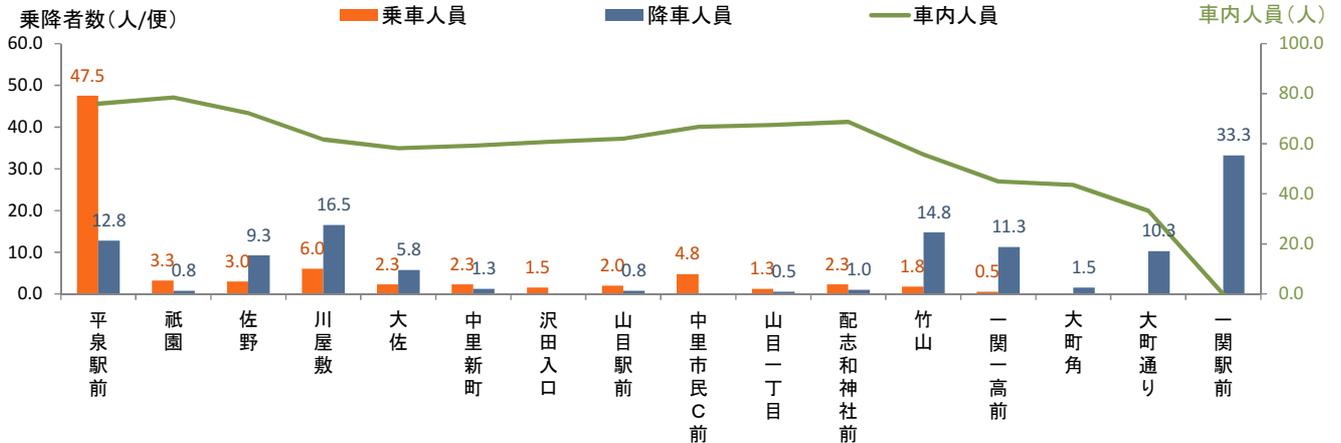
【平泉・げいび溪線（上り）】



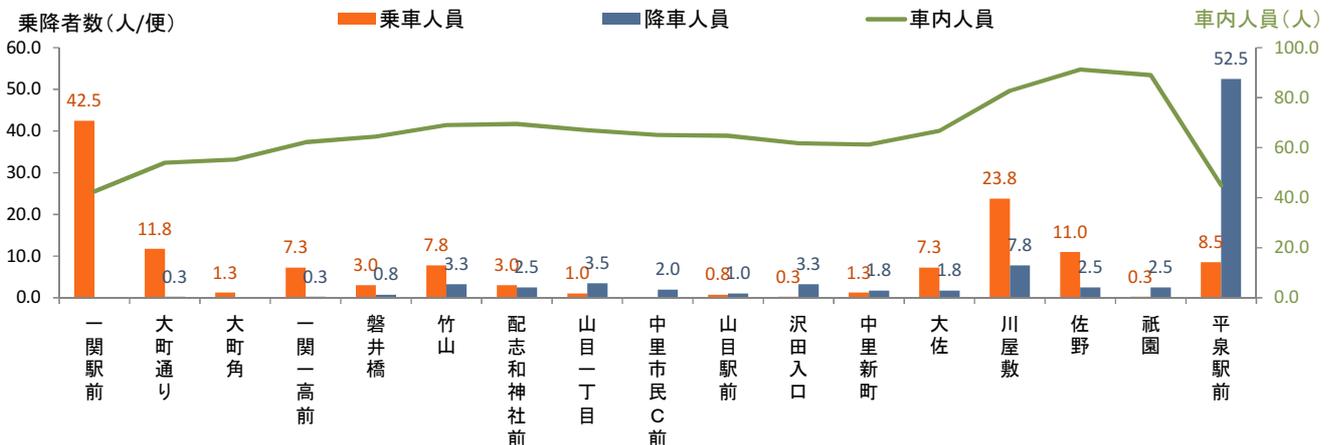
【平泉・げいび溪線（下り）】



【国道南線（上り）】

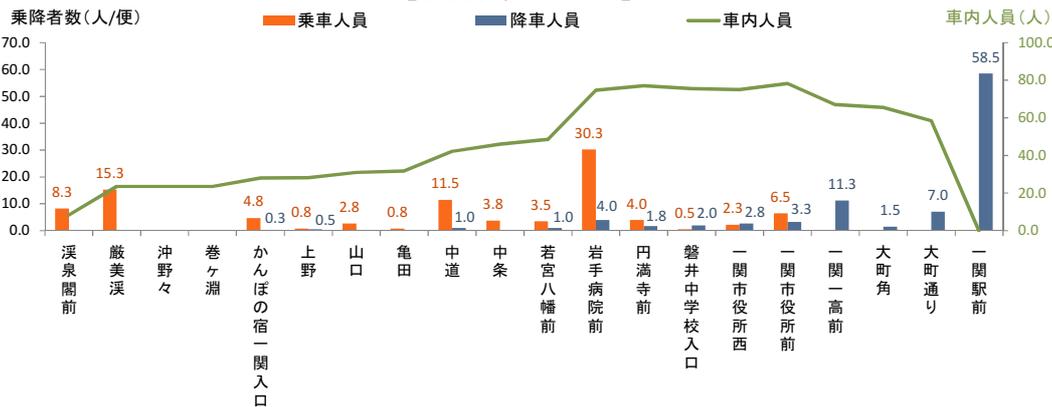


【国道南線（下り）】

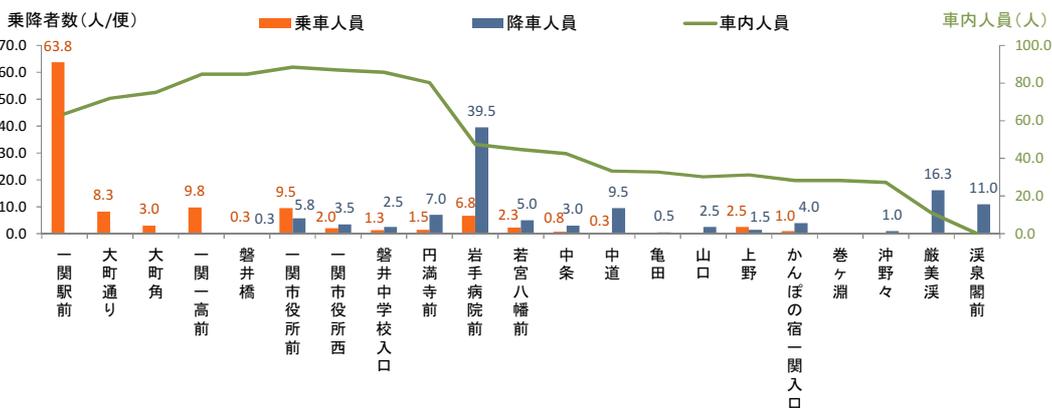




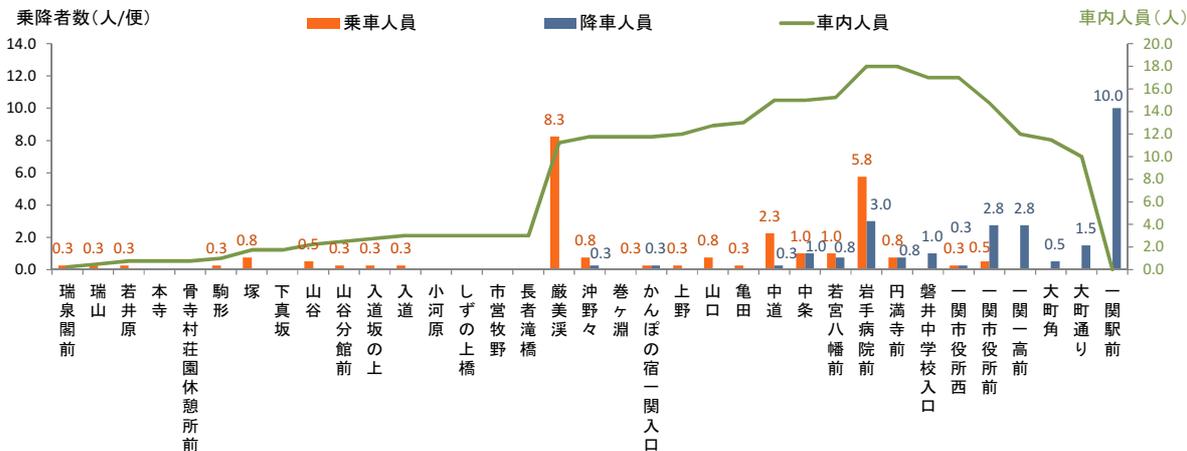
### 【巖美溪線（上り）】



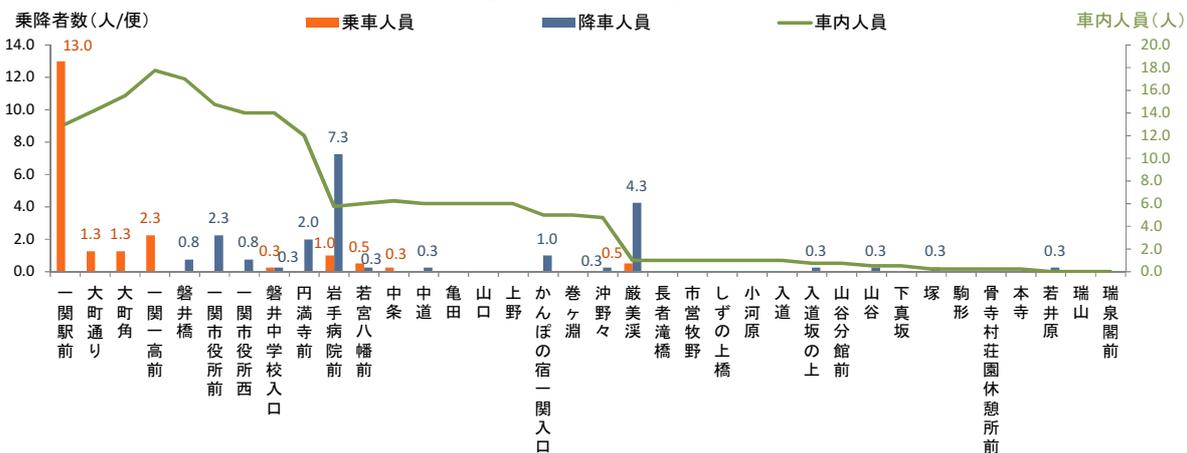
### 【巖美溪線（下り）】



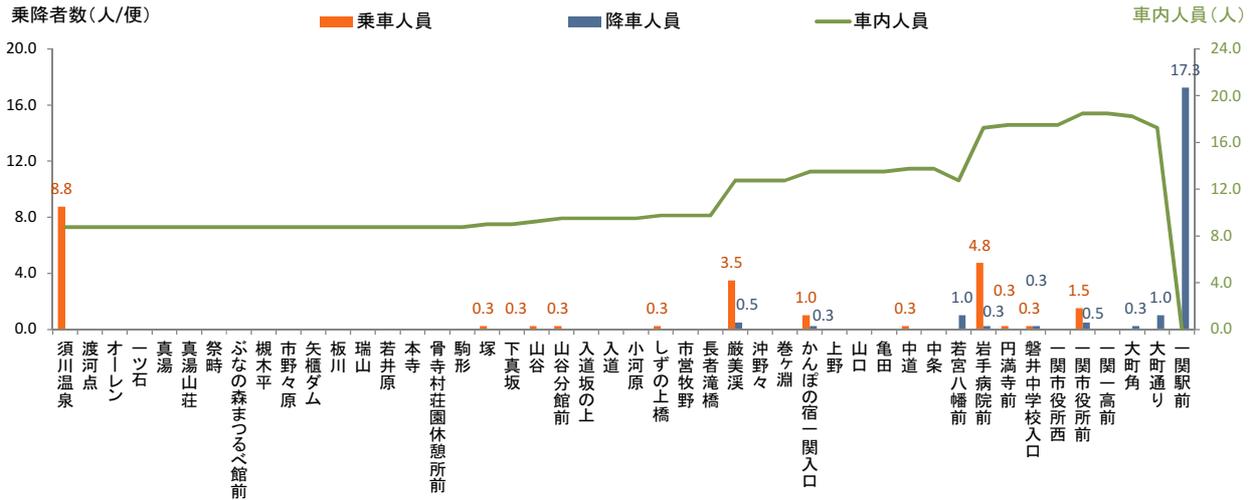
### 【瑞山線（上り）】



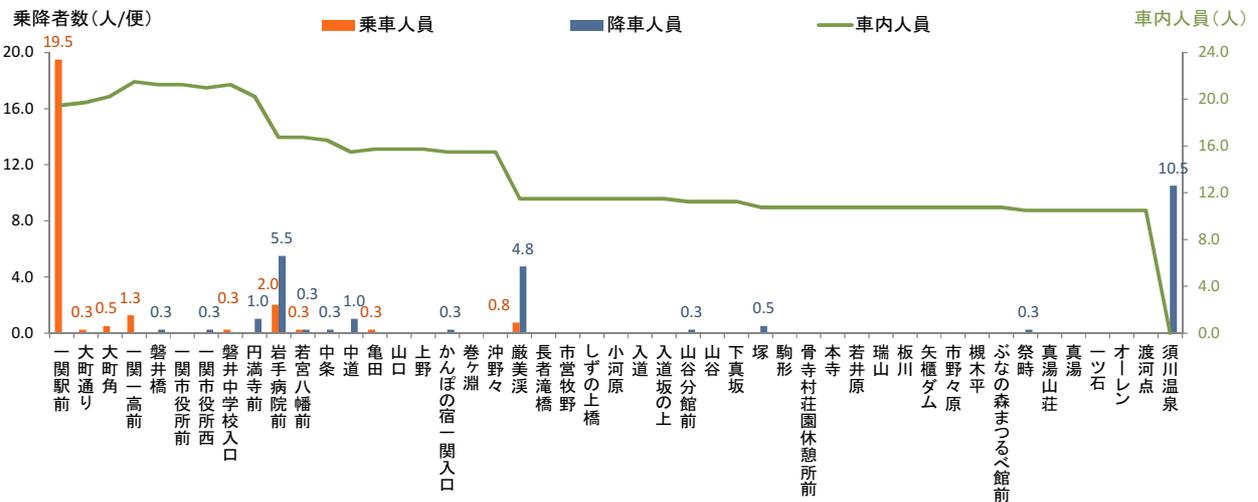
### 【瑞山線（下り）】



### 【須川温泉線（上り）】



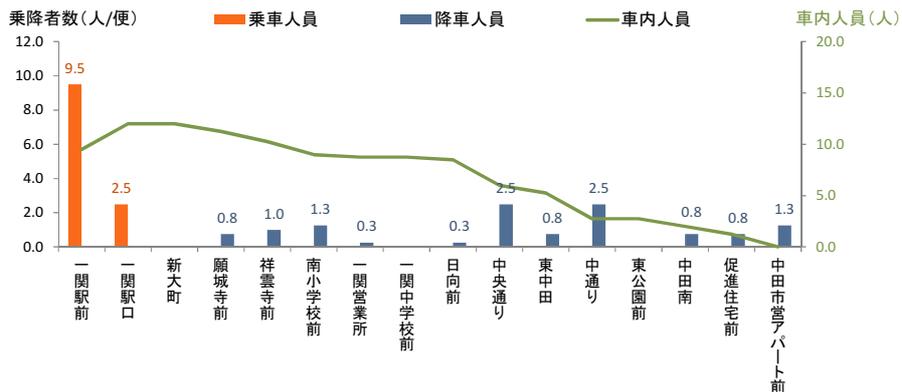
### 【須川温泉線（下り）】



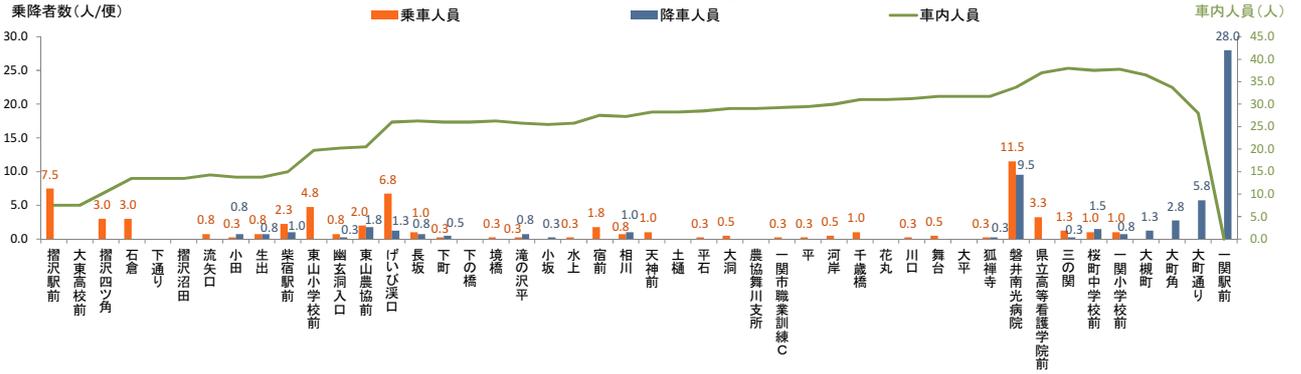
### 【中田団地線（上り）】



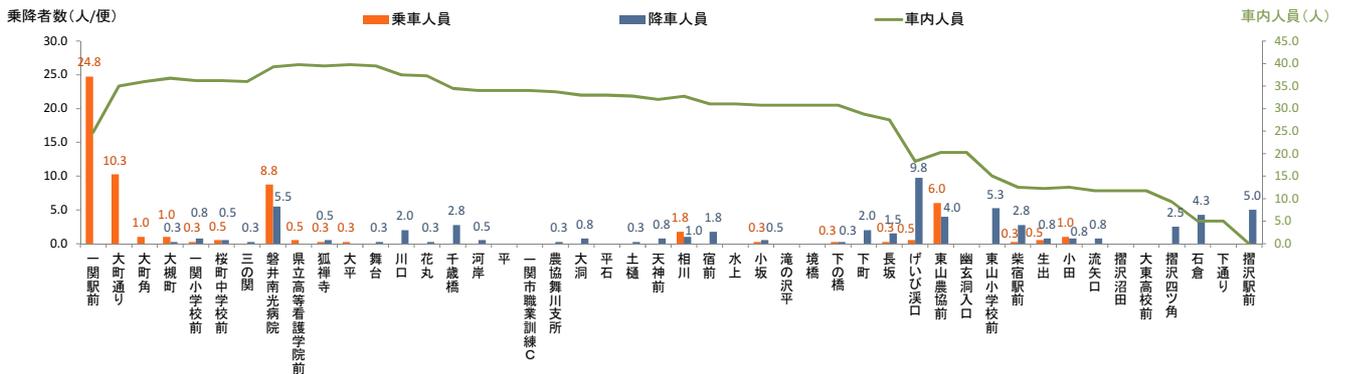
### 【中田団地線（下り）】



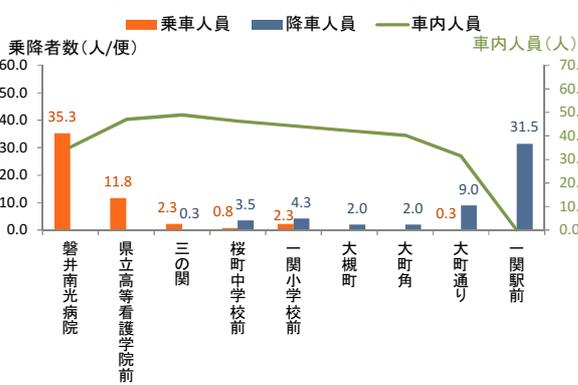
### 【げいび溪線（上り）】



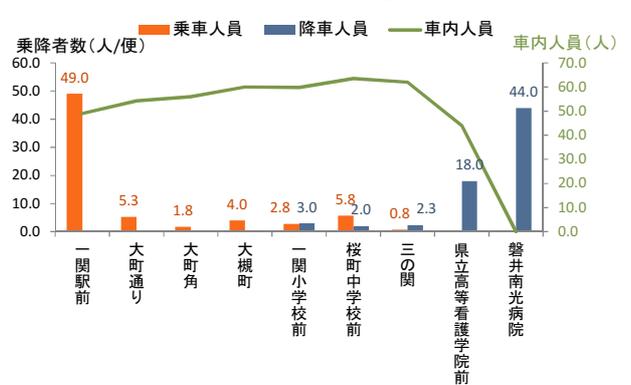
### 【げいび溪線（下り）】



### 【磐井南光病院線（上り）】



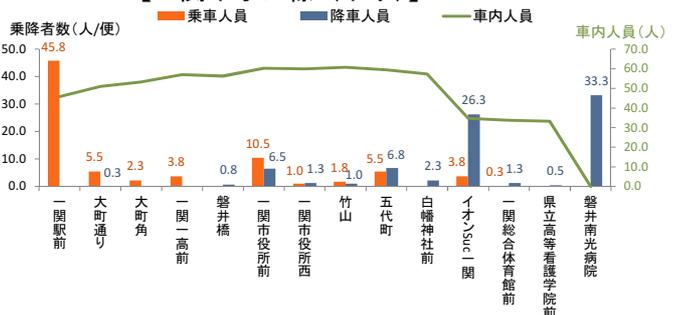
### 【磐井南光病院線（下り）】



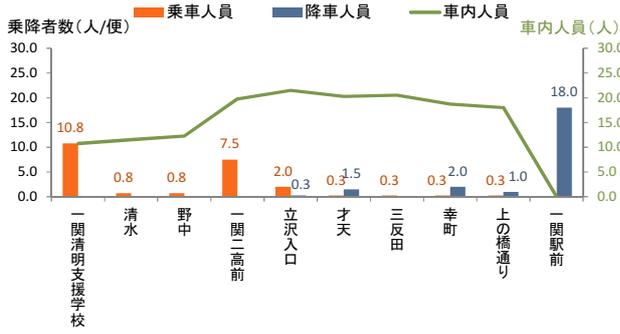
### 【一関イオン線（上り）】



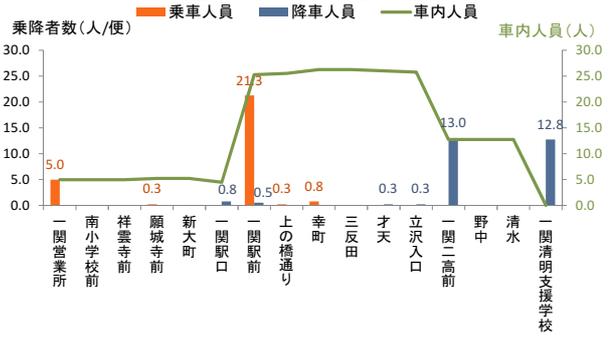
### 【一関イオン線（下り）】



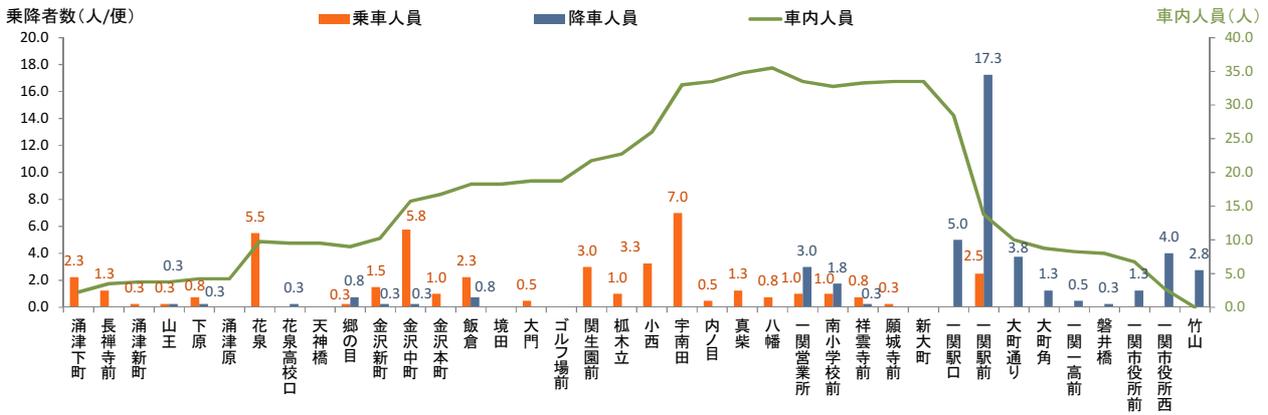
【沖線（上り）】



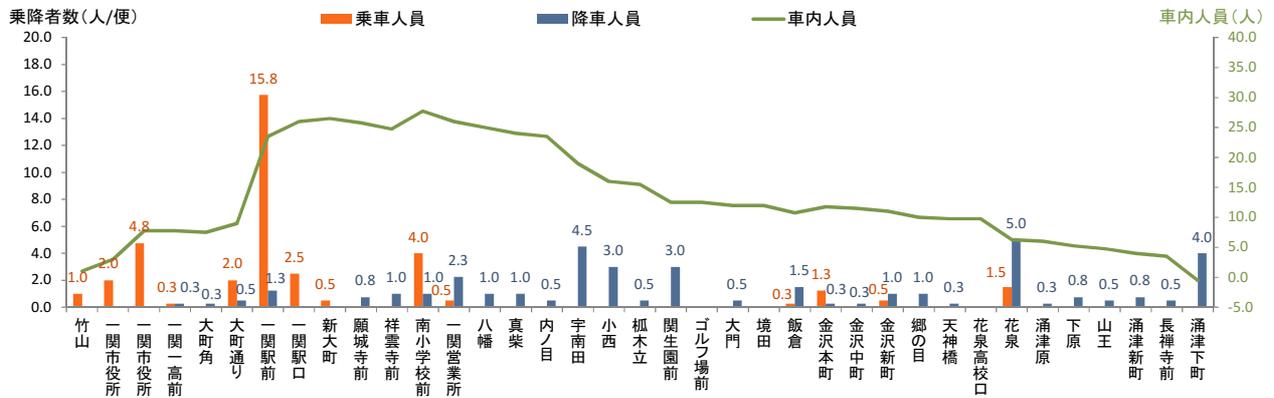
【沖線（下り）】



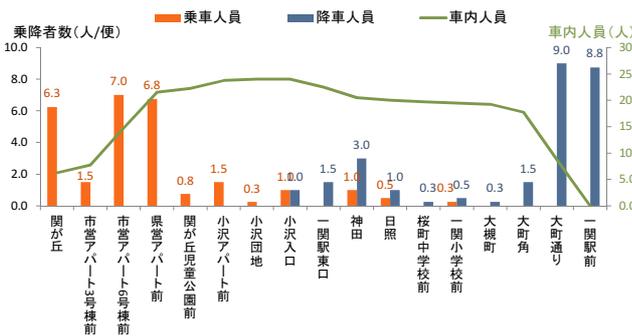
【一関花泉線（上り）】



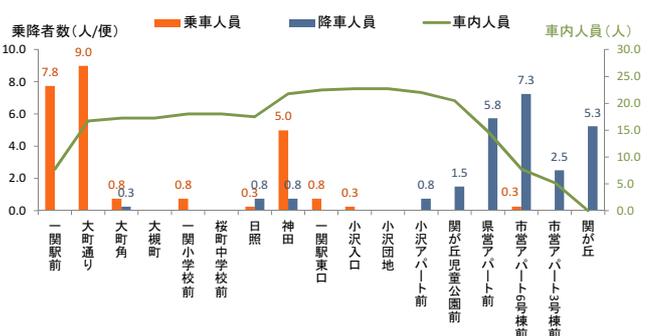
【一関花泉線（下り）】



【関が丘線（上り）】



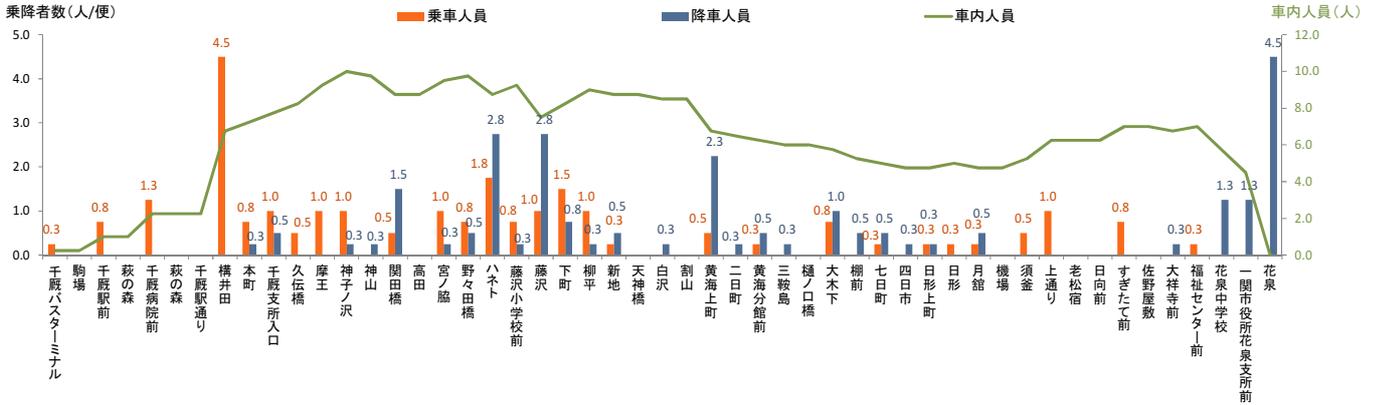
【関が丘線（下り）】



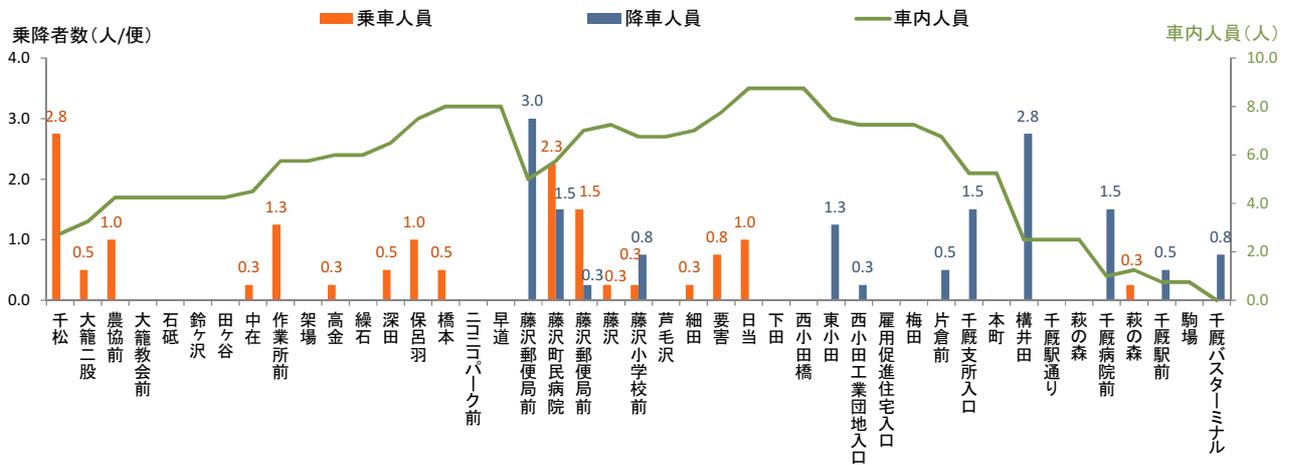
### 【千厩花泉線（上り）】



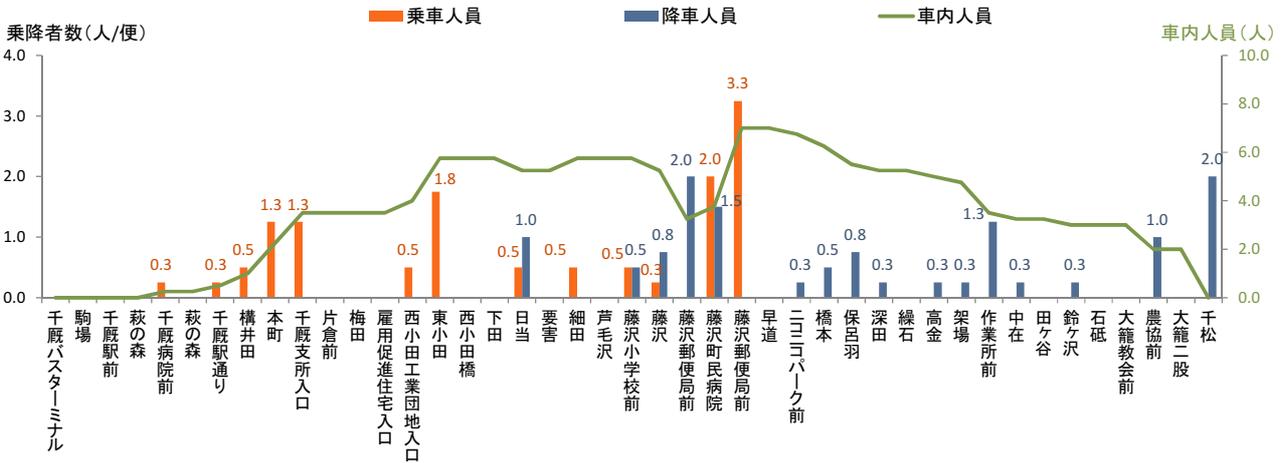
### 【千厩花泉線（下り）】



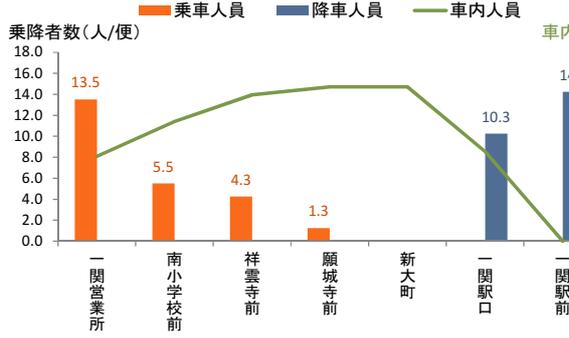
### 【大籠線（上り）】



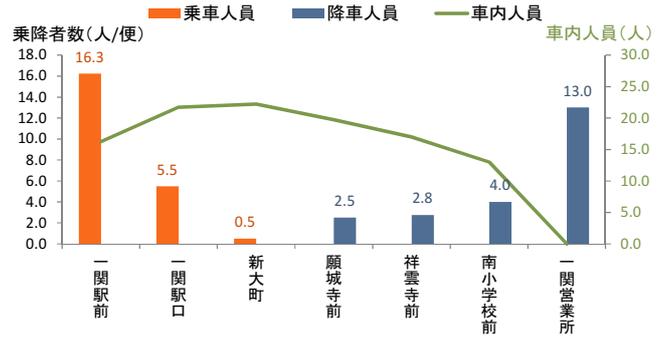
### 【大籠線（下り）】



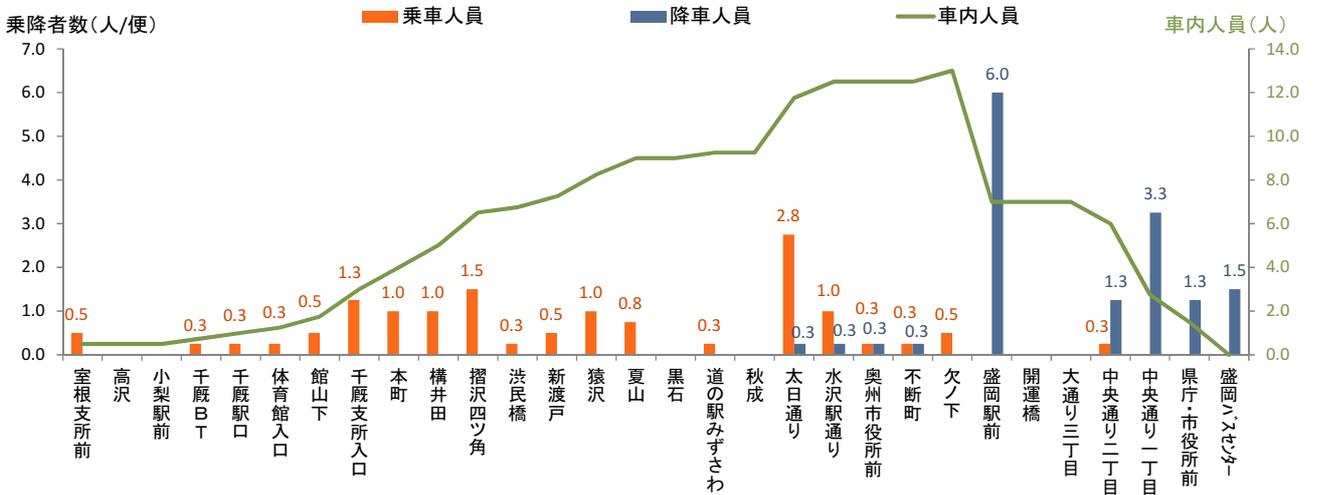
【一関営業所・一関駅線（上り）】



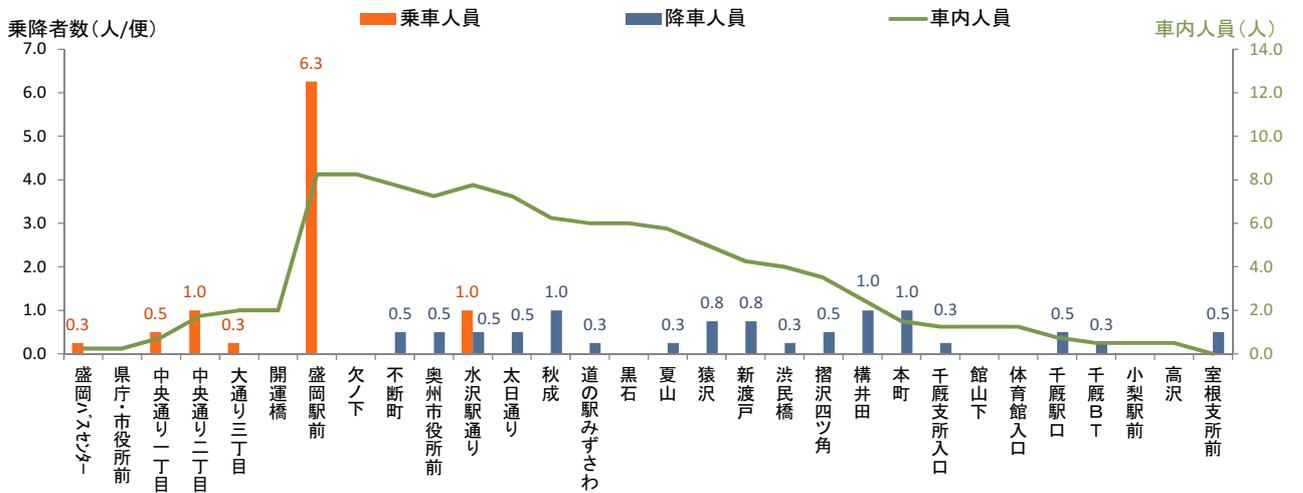
【一関営業所・一関駅線（下り）】



【千厩盛岡線（上り）】



【千厩盛岡線（下り）】



## 第3章 地域公共交通ニーズ調査

### 3-1 高齢者対象調査

- (1) 調査内容 公共交通の主な利用者である高齢者へのアンケート形式の調査
- (2) 対象者 65歳以上の方で、車を運転しない方（市内全行政区各2名）
- (3) 実施期間 平成30年8月27日～9月28日
- (4) 回答数 655票（配布数904票 回収率72.5%）
- (5) 調査概要

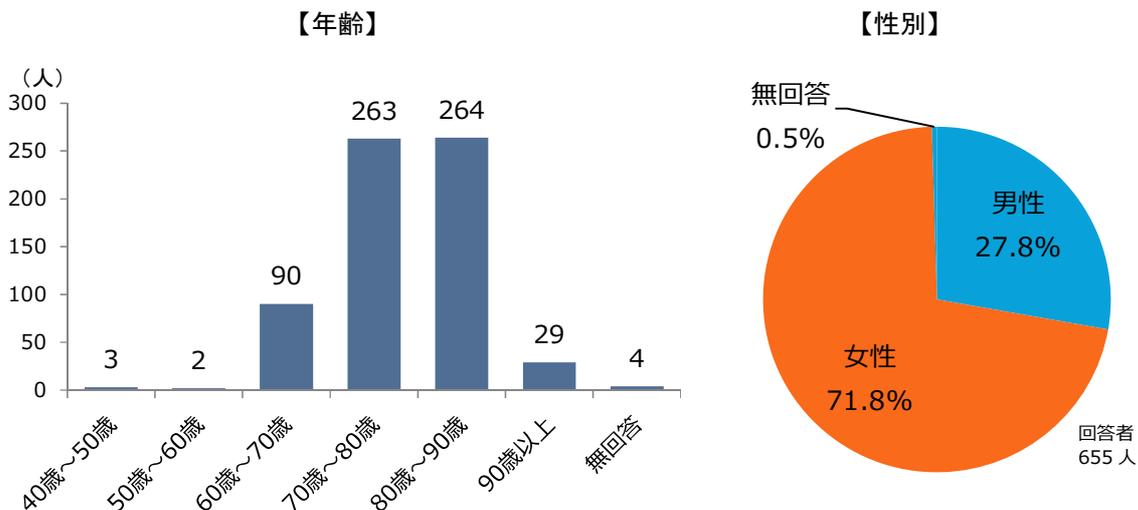
高齢者対象調査票 配布・回収結果

	一関	花泉	大東	千厩	東山	室根	川崎	藤沢	全体
配布数	316	122	176	56	56	40	52	86	904
回収数	215	89	144	39	49	19	43	57	655
回収率	68.0	73.0	81.8	69.6	87.5	47.5	84.6	66.3	72.5

#### ① 回答者の属性

【年齢】「80～85歳」が最も多く25.6%（168人）となっています。

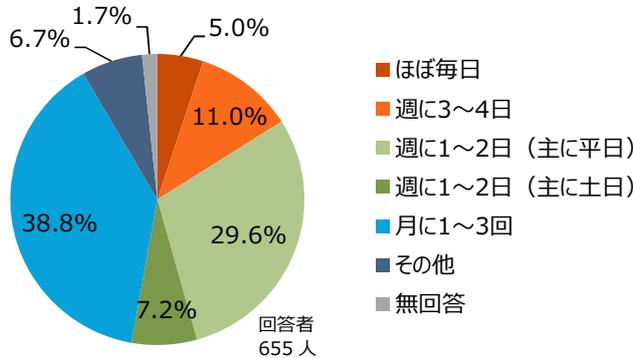
【性別】「女性」が71.8%（470人）となっています。



② 外出頻度及び手段

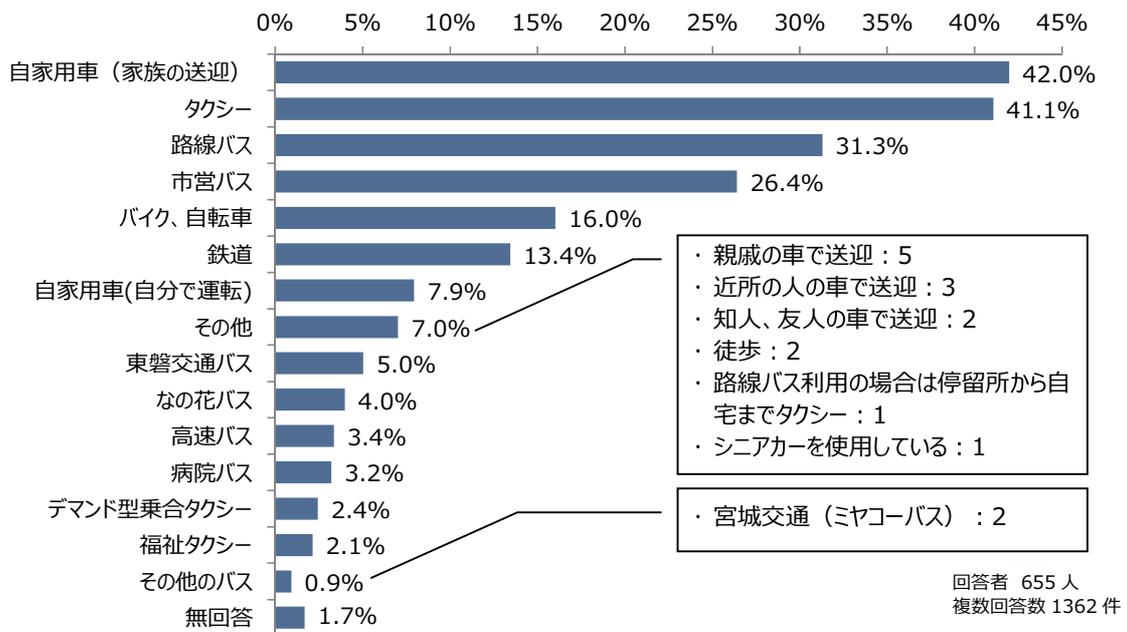
ア おでかけの頻度

「月に1～3回」が最も多く38.8%（254人）、次いで「週に1～2日（主に平日）」が29.6%（194人）となっています。



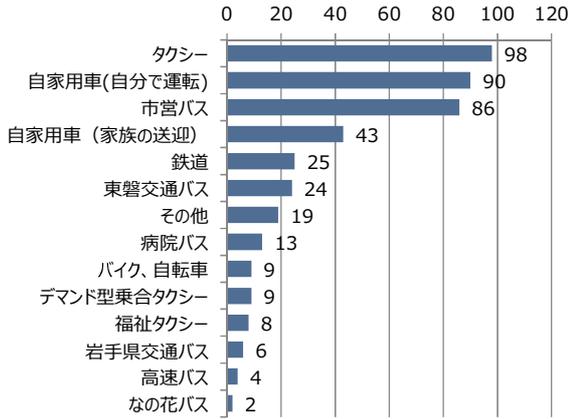
イ おでかけ時の移動手段

「自家用車（家族の送迎）」が最も多く42.1%（276人）、次いで「タクシー」が41.1%（269人）、「路線バス」が31.3%（205人）となっています。

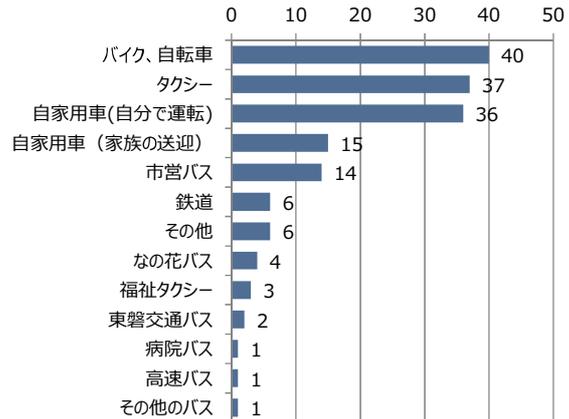


＜地域別 おでかけ時の移動手段＞

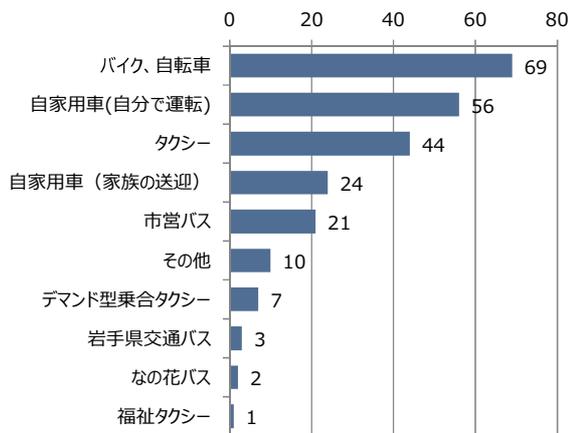
【一関地域】



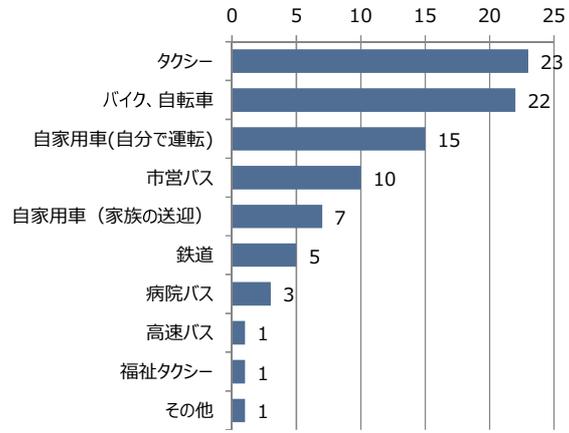
【花泉地域】



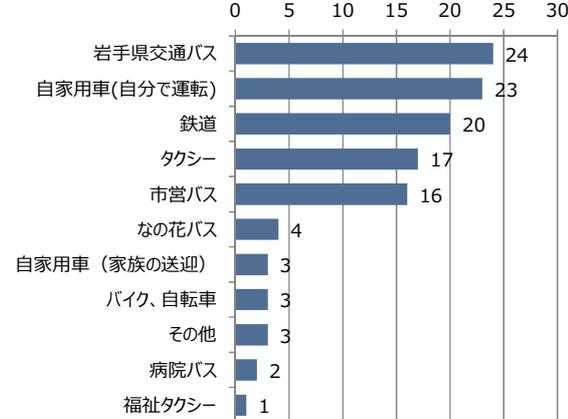
【大東地域】



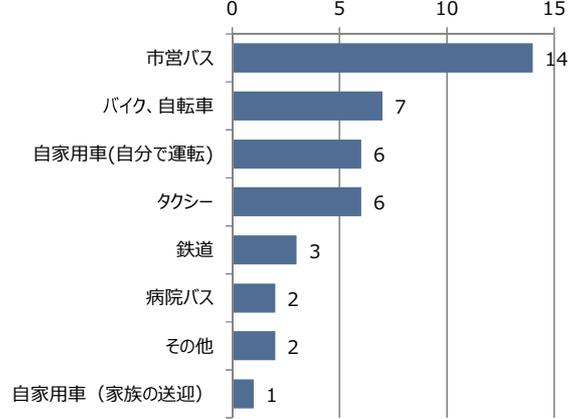
【千厩地域】



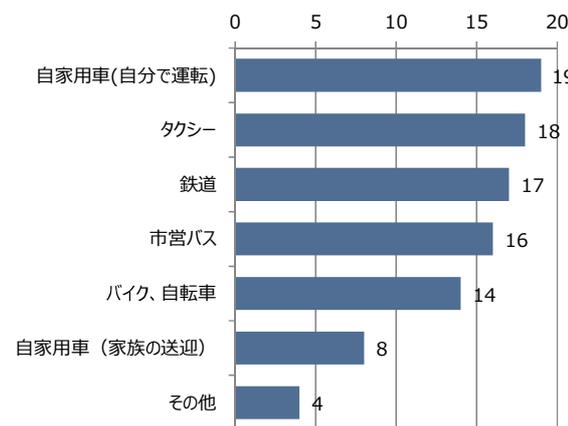
【東山地域】



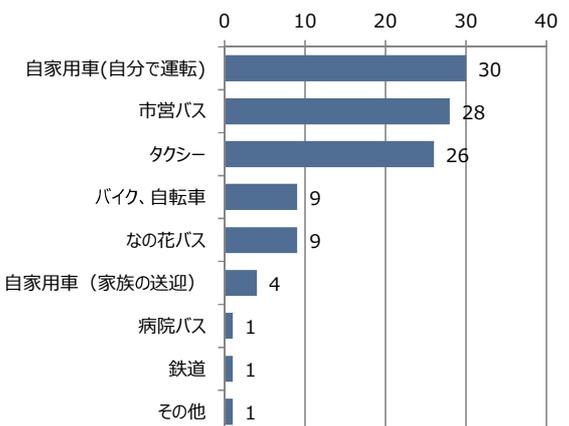
【室根地域】



【川崎地域】

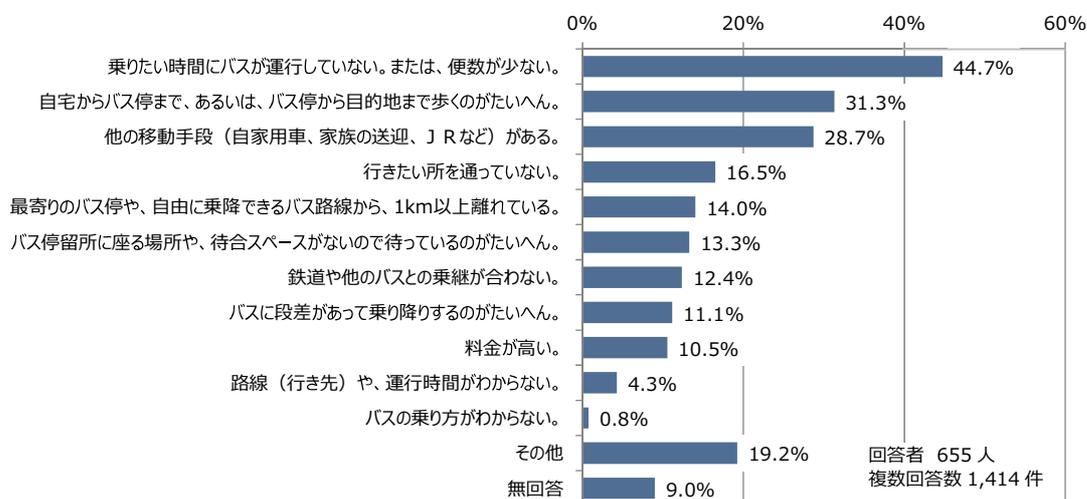


【藤沢地域】



### ③ バスを利用する上での困りごと、バスを利用しない理由

「乗りたい時間にバスが運行していない。または、便数が少ない。」が最も多く 44.7% (293 人)、次いで「自宅からバス停まで、あるいは、バス停から目的地まで歩くのがたいへん。」が 31.3% (205 人)、「他の移動手段(自家用車、家族の送迎、JRなど)がある。」が 28.7% (188 人) となっています。

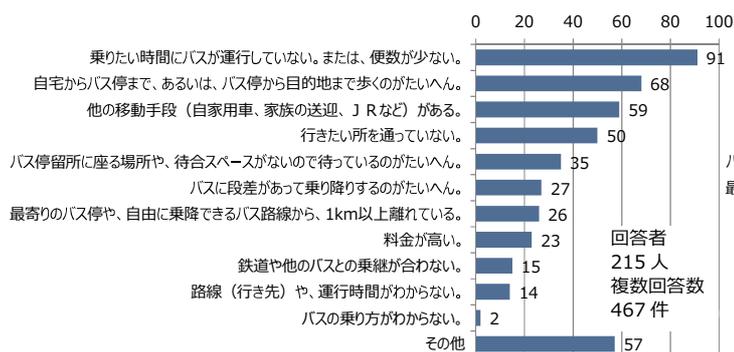


#### 【その他(抜粋)】

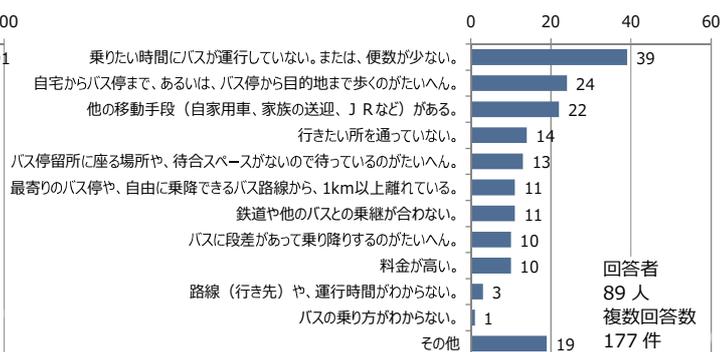
乗り継ぎが問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>赤荻自宅近くのバス停から市役所まで乗り磐井病院に行く時乗り継ぎが悪い。</li> <li>バスと電車の連絡が悪い。</li> </ul>
運行時刻・間隔が問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>なの花バス週2日なので、1日おき位通ってほしいです。</li> <li>バスが週に1回しか来ないので不便。</li> <li>本数が少ないので、出掛けても帰りの時間まで待ち時間が長い。</li> </ul>
運賃が問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>一律料金になってから近所の人に乗らなくなり、厳美より奥の人だけ乗るようになった。通勤でも観光でも気楽に乗れる雰囲気が欲しい。バスが古く揺れると飛び上がったたりしてお尻が痛い。スピード大で通る。</li> <li>東磐バスの料金設定に不満がある。1区間でも300円は高い。県交通で150円で行けるところを300円支払わねばならない。距離による設定のほうが納得がいく。</li> </ul>
バス停留所までの移動が問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所まで遠くて歩けない。</li> </ul>
バス停留所が問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>この先バスの段差やバス停留所に座る場所がないことも困りごとの一つになる可能性がある。</li> </ul>
案内が問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の場所がよくわからない。</li> <li>バスに乗るときのボタン等、チケットをもらう方法等、よくわからない。</li> <li>バス停の時刻表が道路から離れていて確認しづらかったり、上り・下りの一方にしかなかったり時間を確認しづらいところが多い。</li> <li>太陽と風の家の前にバス停がほしい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>夏場乗客が開けた窓がそのままになっていることがある。</li> <li>市営バスはとても便利。いつまでも続くようお願いしたい。</li> <li>バス時間は今で良いと思う。</li> <li>週に1回、バスを利用している。(福祉バス) 病院行きは2カ月に1度、助かっている。家の近くで止めてもらっている。</li> <li>今のバス路線に感謝している。歩くことはバスが通らないことよりは苦にならない。</li> </ul>

＜地域別 バスを利用する上での困りごと、バスを利用しない理由（高齢者）＞

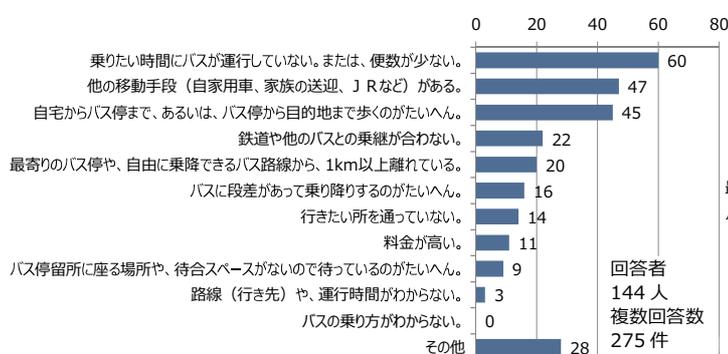
【一関地域】



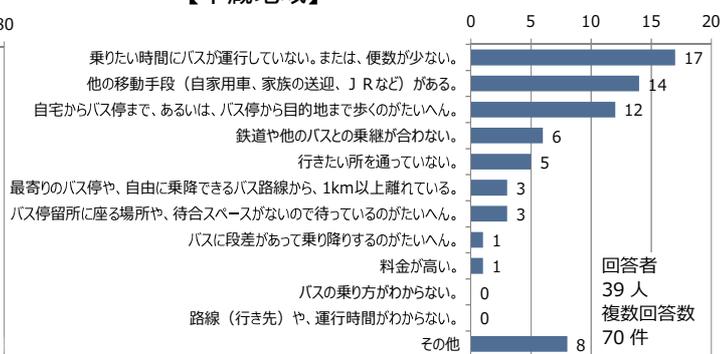
【花泉地域】



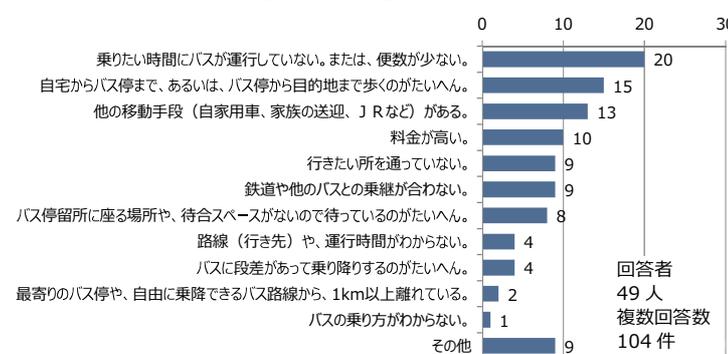
【大東地域】



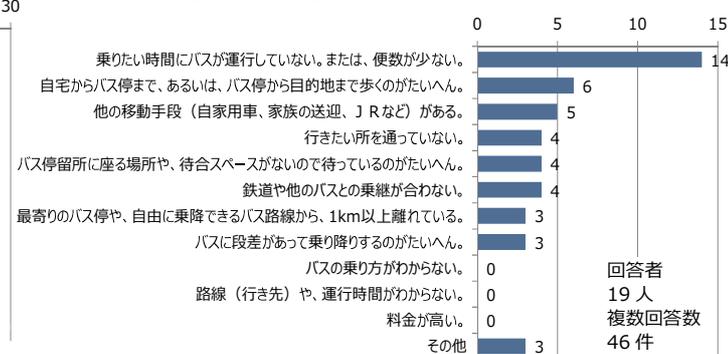
【千厩地域】



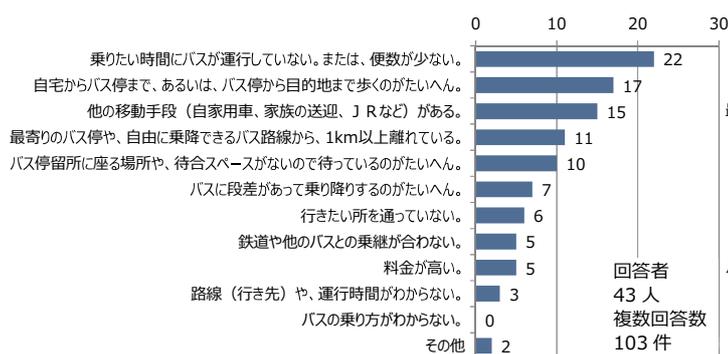
【東山地域】



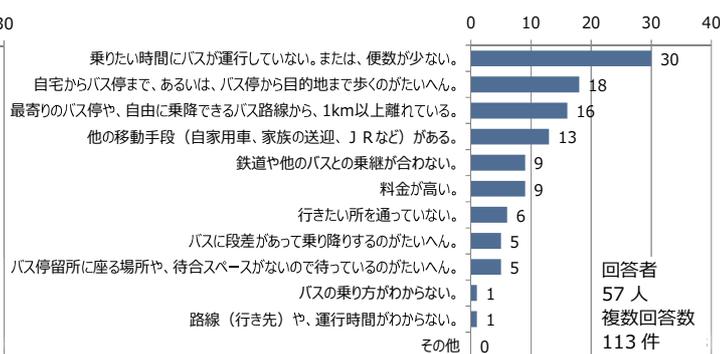
【室根地域】



【川崎地域】

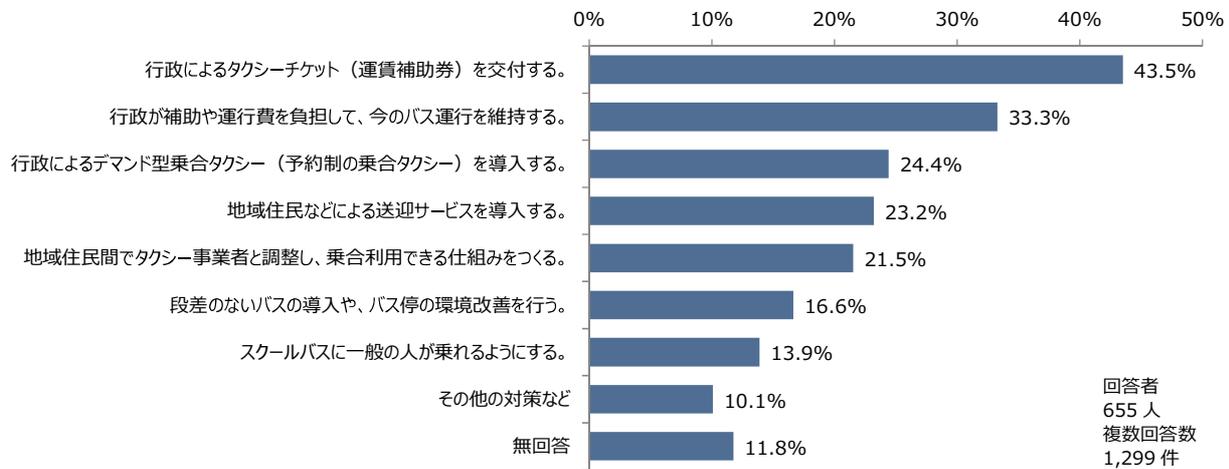


【藤沢地域】



#### ④ 高齢者が移動するために有効だと思う交通サービス

「行政によるタクシーチケット(運賃補助券)を交付する。」が最も多く 43.5%(285 人)、次いで「行政が補助や運行費を負担して、今のバス運行を維持する。」が 33.3%(218 人)、「行政によるデマンド型乗合タクシー(予約制の乗合タクシー)を導入する。」が 24.4%(160 人)となっています。

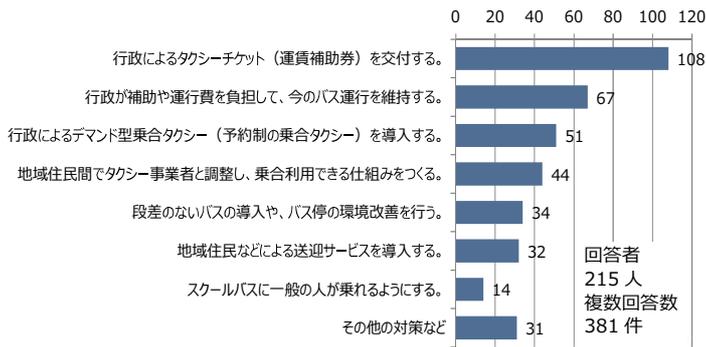


#### 【その他対策等(抜粋)】

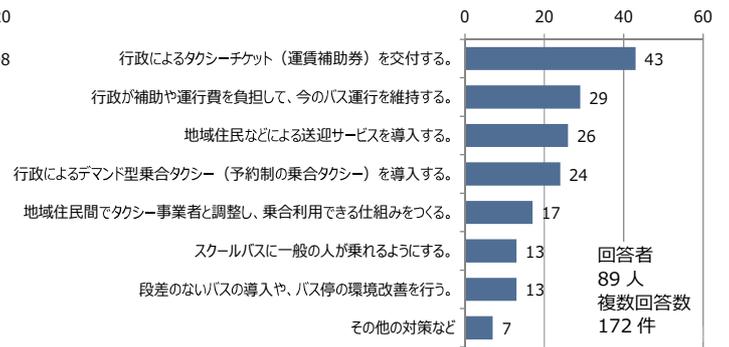
循環バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>過疎世帯の老人用に市循環バスを考えてもよい時期と思う(マイクロバスを利用)。</li> <li>例：【循環バスコース(小)】一ノ関駅→ベリーノ→高専・工業→修紅短大→駒下→壺園→駅、【循環バスコース(大)】一ノ関駅→(小コース)→萩荘市民センター→西黒沢→二高前→イオン→市役所→一高前→トップウェルネス→菜の花ホール→一ノ関駅→壺園→駒下→短大→萩荘市民センター</li> </ul>
デマンド型乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政によるデマンド型乗合タクシーを導入すれば猿沢診療所(通院)の患者(老人達)さん方は大変便利だと思う。</li> <li>現在デマンドを利用して大変助かっているが、週に2日なので病院の予約等に合わない。平日、毎日の運行があればありがたいと思う。</li> </ul>
現行の公共交通の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型のバスで維持費を減少し、バス停をふやして乗りやすく、民間の管理として人件費を低廉におさえるなどの総合的な対策が必要だと思う。バス停も立って待つのは高齢者はむずかしい。</li> <li>最悪、今の便数を減らさないでほしい。</li> <li>「スクールバスに一般の人が乗れるようにする。」のであれば、少しの自己負担をしてもいい。行き先にバス区間がない。</li> </ul>
運賃補助券	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの運行がきめ細かくできないのであればタクシーチケットをもっと発行してほしい。</li> <li>年に一度、福祉の方からタクシーチケットを頂きますが、その時々で使ったり使わなかったりする。使わなかったときは有効期限の延長をお願いしたい(申請したチケットが手元に来るまでの間でもかまわない)。</li> </ul>
地域住民による協働	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地域住民などによる送迎サービスを導入する。」は御礼を考えたり、他の人はどの位を考えているだろうか等考えると大変だ。「地域住民間でタクシー事業者と調整し、乗合利用できる仕組みをつくる。」も難しいと思う。</li> <li>自宅からバス停まで歩いて坂道の上下が大変なので、その辺を地域住民が手助けをしてはどうか。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>他県等で低料金で現在運行している例を参考にしてほしい。</li> <li>公共交通機関を利用しやすくするには経路や時刻を市民住民にわかりやすく広報等、又は回覧板などでわかりやすく宣伝した方がいいと思う。病院、美容院、理容店等高齢者が利用すると思う。</li> </ul>

＜地域別 高齢者が移動するために有効だと思う交通サービス（高齢者）＞

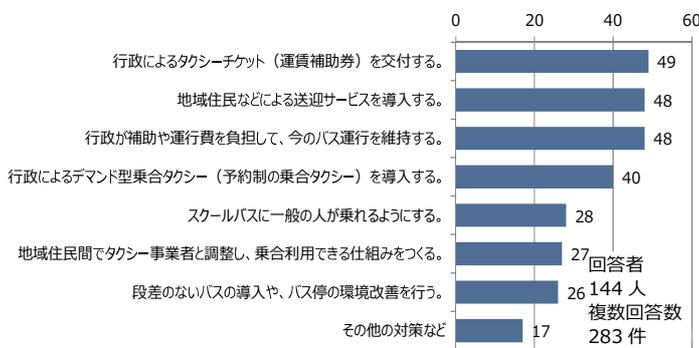
【一関地域】



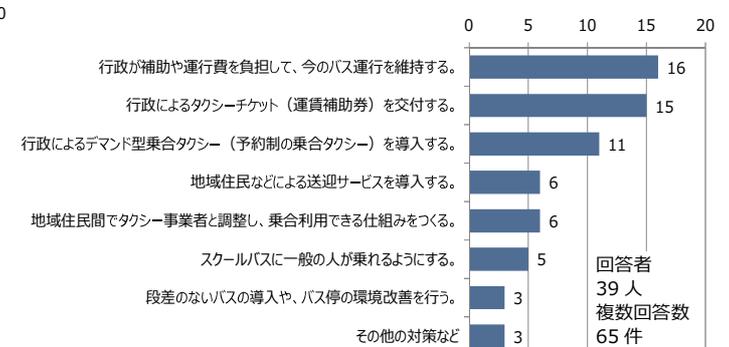
【花泉地域】



【大東地域】



【千厩地域】



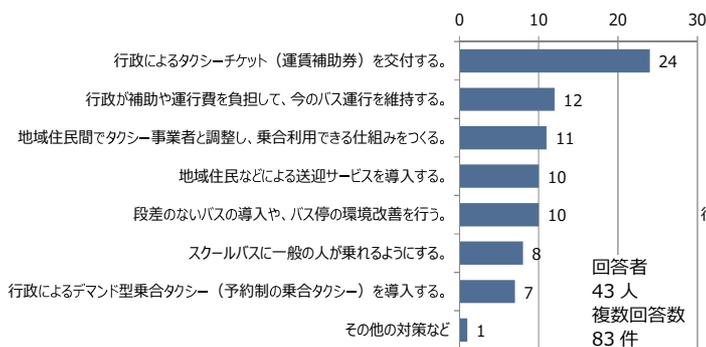
【東山地域】



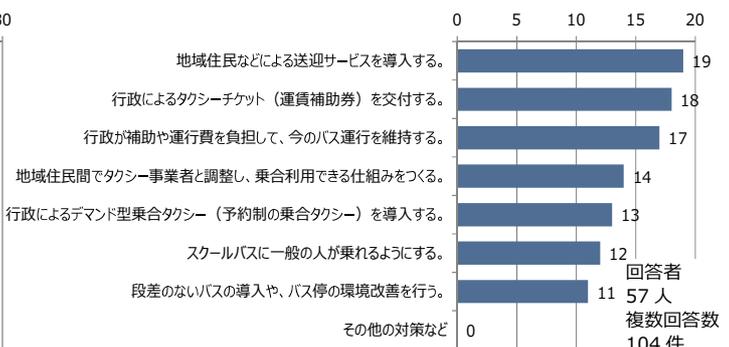
【室根地域】



【川崎地域】

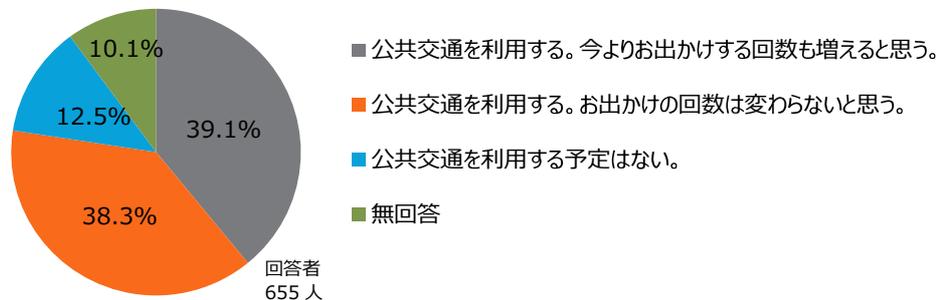


【藤沢地域】



### ⑤ 公共交通の利便性向上による利用・外出の意向

公共交通の利便性向上による利用・外出の意向については、全体の約 8 割が「公共交通を利用する。」と回答しています。また、39.1% (256 人) は「今よりお出かけする回数も増えると思う。」と回答しています。



### ⑥ 自由回答(抜粋)

乗り継ぎについて	・乗換の時間が合わないので利用しにくいのでバス時間が合えば利用しやすい。もっと良いのは乗換なしで、一本で病院へ行けると利用すると思う。
運行時間・間隔について	・上りのバスがあっても下りのバスが無いようでは思うように用が足せない。夕方の時間も1本ほしい。 ・運行回数を多くしてもらいたい。 ・催し物の多い上、日曜日にバスが運行していないので、不便を感じている。
運賃について	・市内一律 300 円は良いと思う。これからも継続してほしい。
バス停留所について	・バス停の待ちあい場所（腰かける所）がほしい。
車両について	・今のバスは大きすぎるので 10 人乗ぐらいのワゴン車でデマンド型にしてはどうか。 ・車いす等が乗り降りしやすくする。 ・一目でわかるデザイン（色）であったらどうか。大型でなくてもいいのでは。
乗合について	・遠方の方は乗合をしてほしい。
高齢者用福祉乗車券等	・バス利用を必要としていない人(家庭に運転する人が居る)に運賃補助券が配布されていて、出かけるたびにバス、タクシーを利用している人に補助券の配布が無いのが少し考えてほしいと思う。
情報提供について	・各家庭にバスの時刻表とか停留所の地名が解るようなものがあればなーと思います。
現行の公共交通の維持・充実について	・公共交通が今のまま続けてほしい。 ・今の私にとってはバスを利用して主に病院に行っている。家族の中で休んで乗せて頂くこともあるが、バスがなくなると正直困る。 ・車を運転しない老人にはどうしてもバスが必要。タクシーもあるが運賃が高いので年金生活者にとっては利用はむずかしい。
その他	・舞川は坂道が多く、雪の時の乗車をためらう。行政の方でデマンドに前輪駆動車の導入をお願いしたい。 ・介護保険事業者との連携で運動・リハビリ等と個人の用事が組み合わせて利用できるようなシステム等が出来るような仕組みが欲しい。公共交通だけでは展望が開けないと思う。医療・介護の負担を少なくできる（将来的に）ように民間サービス等幅広く取り入れた事業で先進的なモデル作りが必要と思う。

### 3-2 民生委員・児童委員対象調査

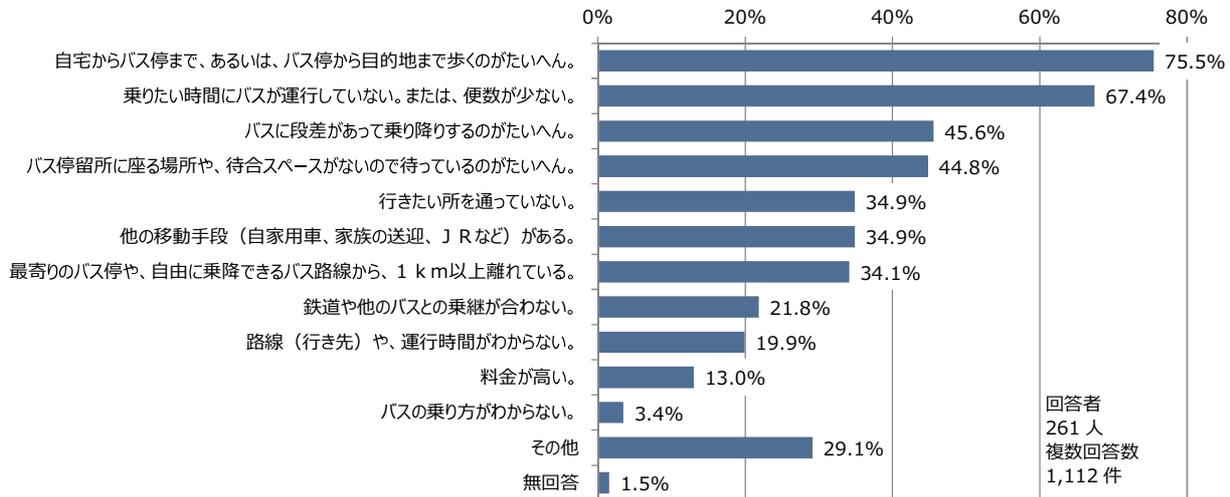
- (1) 調査内容 民生委員・児童委員へのアンケート形式の調査
- (2) 対象者 民生委員・児童委員（全委員）
- (3) 実施期間 平成30年8月27日～9月28日
- (4) 回答数 261票（配布数390票 回収率66.9%）
- (5) 調査概要

民生委員・児童委員対象調査票 配布・回収結果

	一関	花泉	大東	千厩	東山	室根	川崎	藤沢	全体
配布数	157	53	50	34	26	22	16	32	390
回収数	95	36	33	23	19	19	11	25	261
回収率	60.5	67.9	66.0	67.7	73.18	86.4	68.8	78.1	66.9

#### ① 高齢者がバスを利用する上での困りごと

「自宅からバス停まで、あるいは、バス停から目的地まで歩くのがたいへん。」が最も多く75.5%（197人）、次いで「乗りたい時間にバスが運行していない。または、便数が少ない。」が67.4%（176人）、「バスに段差があって乗り降りするのがたいへん。」が45.6%（119人）となっています。

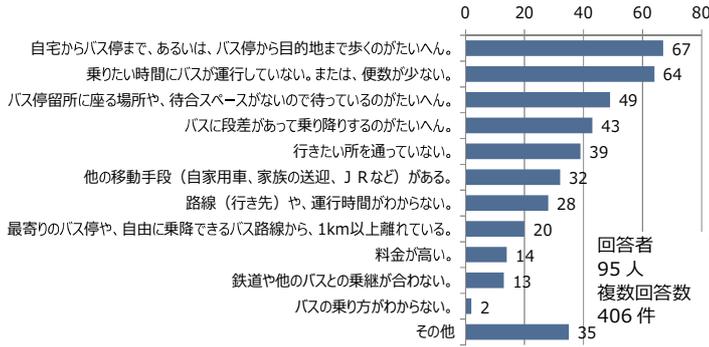


#### 【その他（抜粋）】

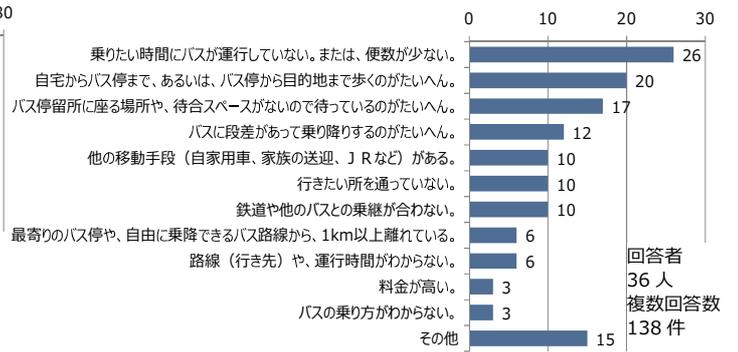
乗り継ぎについて	・磐井病院に行くのに乗り換えるので大変そうである。
運行時間・間隔について	・磐井病院や一関市内病院への通院が大変である。帰りのバスの時間まで空き時間が多い。 ・診察が終わってから帰りのバスまでの時間が長い（待ち時間）。 ・バスが時間通りに来ない。10分くらい遅れてくる。（一関方面に行くとき困る） ・夕方、一関からJRを利用して帰って来ても花泉からの交通手段がないため、タクシーを利用しなければならない。16, 17, 18時代のバスがあると良いと思う。
運賃について	・一律の料金で町内全てに通えるのはいいのですが、1区間での利用では高いと感じている方がいます。 ・高齢者宅訪問時に料金が高くなって大変だと言っておられる。自宅より停留所まで、行くのが大変である。自宅より停留所までの時間が10分以上かかる一人暮らし高齢者が多数いる。 ・バス、タクシー券をもらっても、遠いのですぐなくなるといっていた。町の中の人や遠い人との差をつけてほしいです。
バス停までの移動について	・2km～3km以上歩かないとバス停に行けない。高齢者が買い物をして手荷物を持って歩くのは大変です。 ・高齢化になってきていることから、バス停まで行くことが大変になっていることが一番だと思います。本数も少ないですが、歩くことの方が不自由を感じていると思います。
バス停留所について	・雨や雪の日など待っているのが大変だと思う。 ・担当区域は路線バス停まで出るのに最大で約4kmもあり、高齢者は苦勞している。
その他	・近所歩きやゴミ出しは押車で歩くが、バス乗りの時は歩いて出るので、小さい買物ができるが、持ち運びが大変だとよく言っていますよ。

＜地域別 高齢者がバスを利用する上での困りごと（民生委員・児童委員）＞

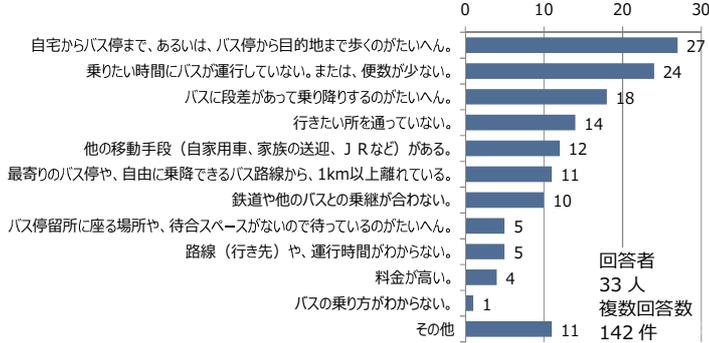
【一関地域】



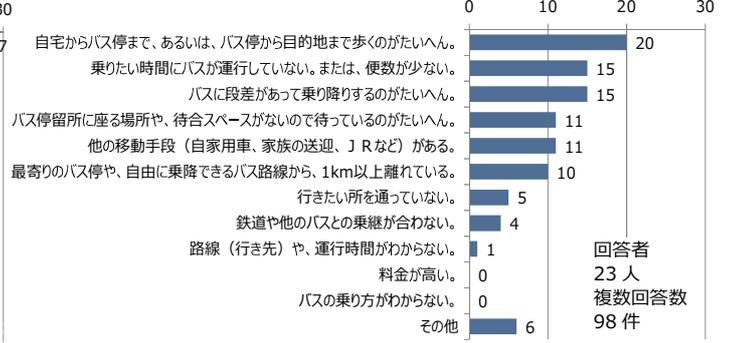
【花泉地域】



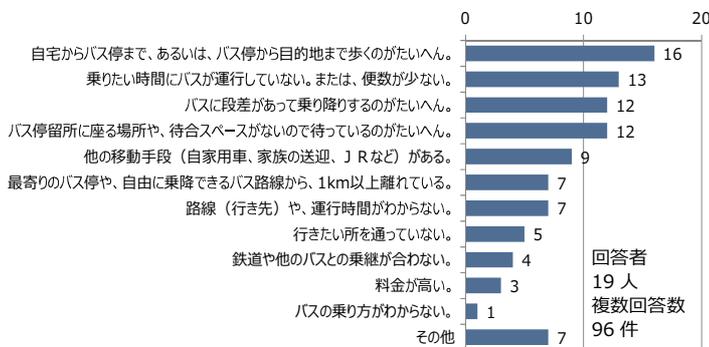
【大東地域】



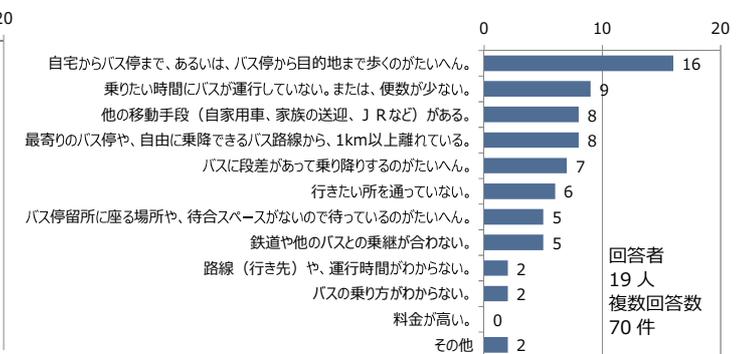
【千厩地域】



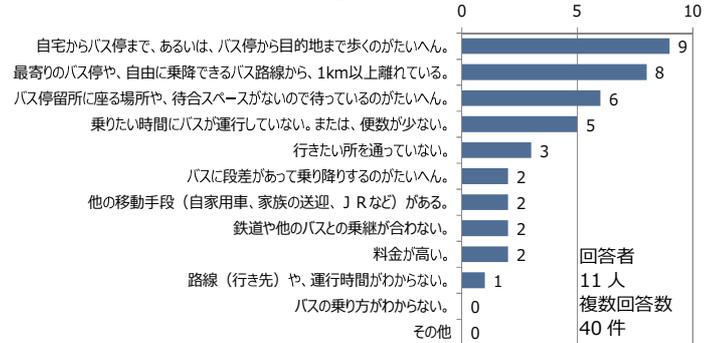
【東山地域】



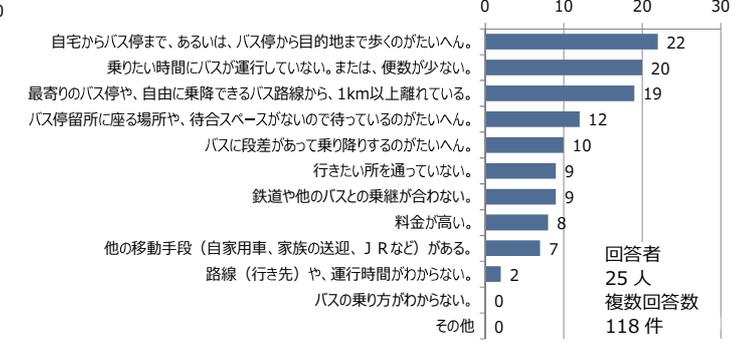
【室根地域】



【川崎地域】

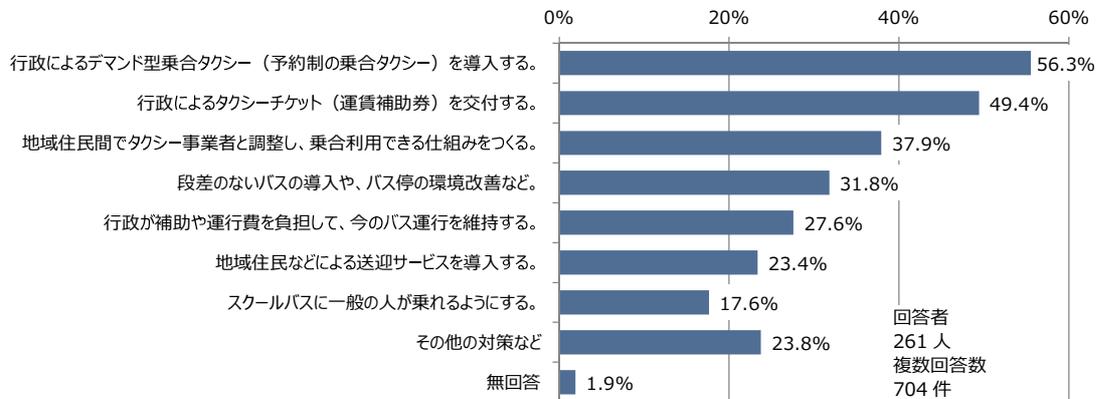


【藤沢地域】



## ② 高齢者が移動するために有効だと思う交通サービス

全体では、「行政によるデマンド型乗合タクシー（予約制の乗合タクシー）を導入する。」が最も多く 56.3% (147 人)、次いで「行政によるタクシーチケット（運賃補助券）を交付する。」が 49.4% (129 人)、「地域住民間でタクシー事業者と調整し、乗合利用できる仕組みをつくる。」が 37.9% (99 人) となっています。

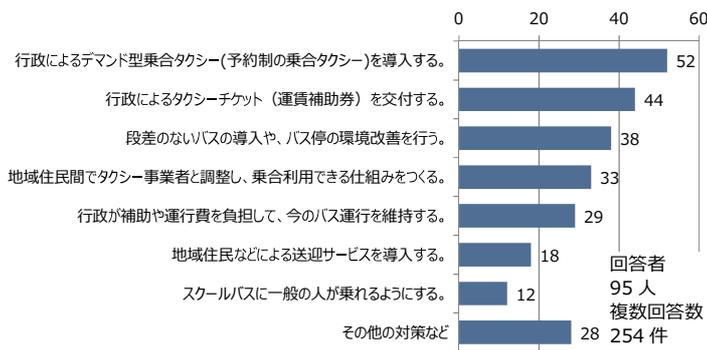


### 【その他対策など（抜粋）】

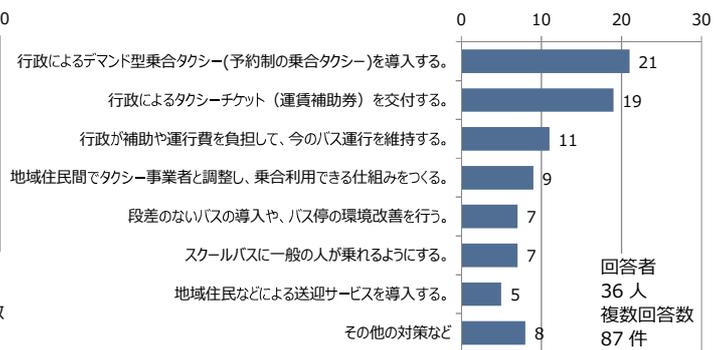
目的バス・おでかけ支援バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者のニーズを調査、特化した運行ができないか検討。例えば、病院、ショッピングセンター（商店街）、役所、イベントに合わせる etc。</li> <li>乗り継いで目的地に行ける運行等、すべてを満たすことは無理。</li> <li>マイクロバスを導入して各民区内の主な生活道路を周回してほしい。</li> </ul>
デマンド型乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者との協議で、デマンド型乗合タクシーの導入は避けられないのではと考えます。</li> <li>高齢者の通院、買い物など庭先までの送り迎えの車が必要だと思います。行政が補助や運行費を負担し高齢者が利用しやすい車をお願いします。</li> <li>ネットで予約できるデマンド型タクシーも利用しやすいのではないのでしょうか。</li> </ul>
現行の公共交通の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民バスを充実する方向が良いのでは・・・。</li> <li>花泉から磐井病院直通のバスがあれば便利が良いと思う。</li> <li>毎週木曜日、1 便の福祉バスを多くの人が乗車できるように声がけして、病院、郵便局、買い物他に利用し継続させてほしいです。</li> </ul>
公共交通の運賃補助券について	<ul style="list-style-type: none"> <li>80 才以上の方で交通機関を利用できる方は少ないと思われます。福祉乗車券（タクシー）を 80 才以上全員に是非お願いします。</li> <li>現在、一部の方に福祉乗車券（年間 12,000 円）が発行され、非常に喜んでいただけていますが、我が地区より磐井病院等へ通院なされている方の話ですが、9 月頃になると使用済みとなっている。国民年金で生活している人にとって大変だと話していました。</li> <li>「地域住民などによる送迎サービスを導入する。」もよいと思うが事故につながった場合等、問題が大きい。行政によるタクシーチケットの受給幅を広げる。</li> </ul>
地域住民との協働について	<ul style="list-style-type: none"> <li>サロンで皆さんにお聞きしたところ、「地域住民などによる送迎サービスを導入する。」が一番意見が多く、「行政によるデマンド型乗合タクシー（予約制の乗合タクシー）を導入する。」という意見も多くありました。</li> <li>地域の人達（運転者）に気がねなく安心できる、頼める人の人達、経費の助成それに係るシステム等行政で取り組んでほしい。バスでなくても十分だと思います。</li> </ul>
その他（提案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>曜日を決めて各地域を自由に乗り降り出来る乗り合い短距離バス（当地区で、月 1 回の診療所通いを近隣 2～3 名相乗り家用車で通院、当然予約も一緒に合わせてもらい 2 組が定期的に数年前から実施している）買物難民対策にも期待できるかも？</li> <li>旧町村単位ごとに地域内同一料金で運行する等の工夫があってもいいのではないか。</li> <li>バスの路線図や運行時刻表などを希望する高齢者の方に配布する。</li> </ul>

＜地域別 高齢者が移動するために有効だと思う交通サービス（民生委員・児童委員）＞

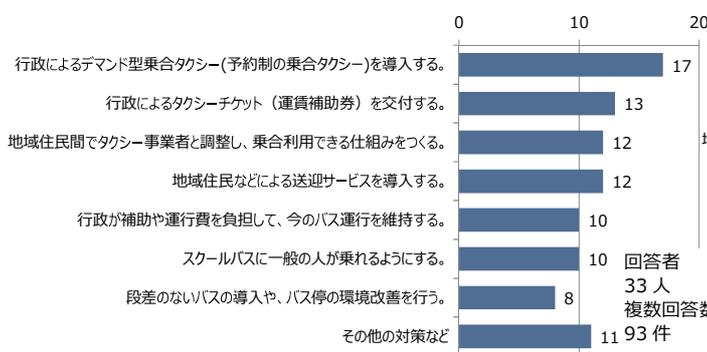
【一関地域】



【花泉地域】



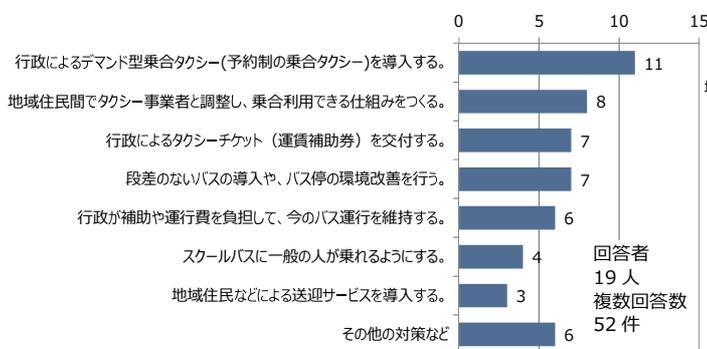
【大東地域】



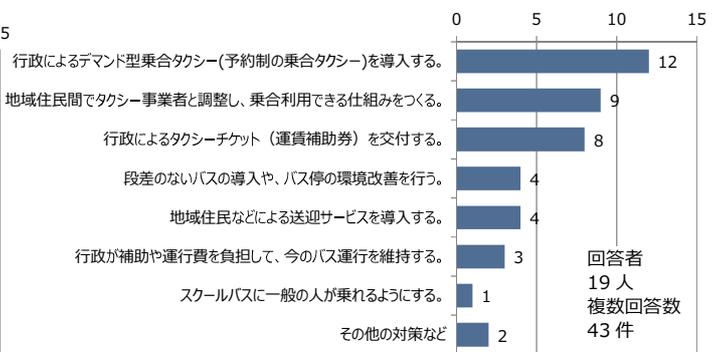
【千厩地域】



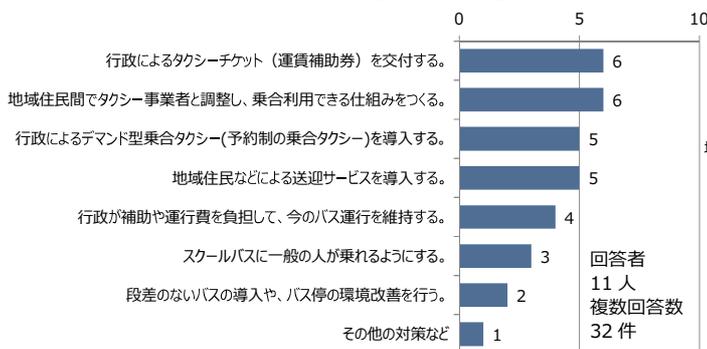
【東山地域】



【室根地域】



【川崎地域】

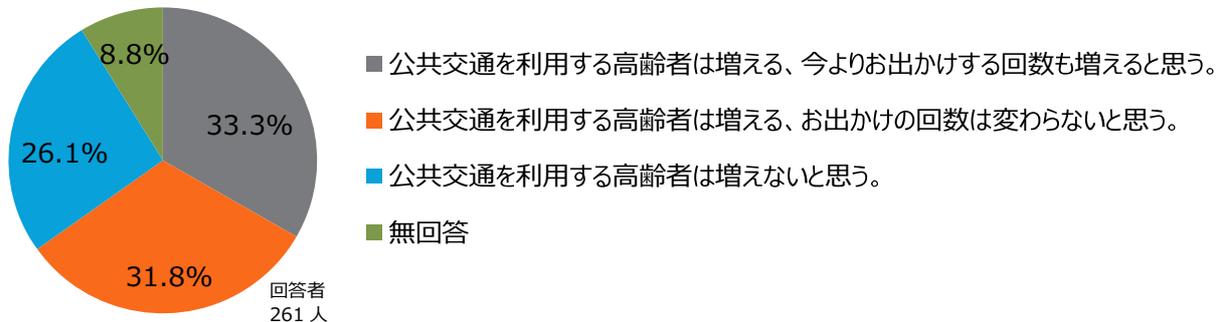


【藤沢地域】



### ③ 公共交通の利便性向上による利用・外出の意向

公共交通の利便性向上による利用・外出の意向については、全体の約 6 割が「公共交通を利用する高齢者は増える。」と回答しています。また、33.3% (87 人) は「今よりお出かけする回数も増えると思う。」と回答しています。



### ④ 自由回答(抜粋)

目的バス・お出かけ支援バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の運転免許証返還を進めるには公共交通の充実が必要で、例えば・病院向け・公共浴場・デパート、スーパー・他 目的地のニーズを調べ、そこに向けての交通の充実を図る（行政地区を拡大しても良い）買物難民者の為のバスを月 1 回位の試運行の検討</li> <li>週 2 回程度買い物支援のために何らかの交通手段を考えて欲しい。</li> <li>買物難民者の為のバスを月 1 回位の試運行の検討</li> </ul>
巡回バスの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内（住宅地他～商店街）を巡回するバスがあれば、出掛けやすくなると思う。</li> </ul>
フリー区間について	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外線については、フリーの区間を拡大したら良いと思う。</li> </ul>
バス停までの移動について	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の方からは、バス停まで歩くのが大変。便数が少ない。バスを降りてからも大変という話が聞かれます。</li> </ul>
タクシー活用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーチケットの交付と福祉乗車券の金額の見直しを希望する。</li> <li>格安で気軽にタクシー利用できる事が望ましい。</li> <li>高齢者のバス利用は通院が多いと思うのでタクシー相乗りで補助をしたら良いと思う。</li> <li>高齢者の主な外出の目的は通院である。通院目的以外の外出はグループで乗り合いで出ているようである。</li> </ul>
車両について	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、運転免許証返納する方も多くなると思うので、小型車でも良いので運行した方がよいと思う。</li> <li>少しコンパクト型の車にしてはどうか（車の維持費等も考えて）</li> </ul>
現行の公共交通の維持・充実について	<ul style="list-style-type: none"> <li>少子高齢化が進み、一人暮らしや高齢者世帯が増加する中、1 日でも長く地区で生活して行く為にも、交通サービスは今後も重要。縮小することなく運行継続をお願いします。</li> <li>地域を廻ってもらえるバスが通っていることは、移動手段のない方には大変ありがたいことです。どうぞ存続をお願いいたします。</li> </ul>
高齢者用福祉乗車券について	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族がいても仕事をしていると送迎できない家庭もあると思うので、車を運転できない方や免許を返納した方にも福祉乗車券のようなものを配布できないのでしょうか。</li> <li>高齢者用福祉乗車券について、対象者が限られているため、身体が不自由な方にも交付していただきたいと思いました。</li> <li>タクシー券は大変喜ばれています。もう少し料金の補助枚数が増えると大変良いと思います。</li> </ul>
デマンド型乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅に近い場所からの利用を望む方が多いので、デマンド型交通もしくは乗降自由のフリーバス等が便利と思われます。</li> <li>デマンド型乗合タクシーの導入の検討計画を進めてほしい。</li> </ul>
介助者	<ul style="list-style-type: none"> <li>買い物した重い荷物を積む時に介助してくれる人がいると助かる。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドで予約だけではなく、急に病院に行きたいときに使用できるシステムがあっても良いのでは。</li> </ul>

### 3 策定の経過

月 日	一関市地域公共交通総合連携協議会	調 査	備 考
平成 30 年 4 月 19 日	第 1 回一関市地域公共交通総合連携協議会		・一関市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル方式実施要綱の制定
7 月 9 日	第 2 回一関市地域公共交通網総合連携協議会		・一関市地域公共交通網形成計画策定調査業務の委託締結 ・一関市地域公共交通網形成計画策定に係る住民懇談会の開催等
7 月 23 日 ～10 月 11 日		住民懇談会	・38 会場 参加者 524 人
8 月 27 日 ～9 月 27 日		関係者ヒアリング調査一次調査	・対象者 121
8 月 27 日 ～9 月 28 日		住民ニーズ調査（高齢者対象調査）	・回答数 655 票 （配布数 904 票）
8 月 27 日 ～9 月 28 日		住民ニーズ調査（民生委員・児童委員対象調査）	・回答数 261 票 （配布数 390 票）
9 月 4 日 ～9 月 21 日		バス乗降調査	・対象路線 70 路線
9 月 10 日 ～10 月 1 日		バス利用乗込み調査	・回答数 1,257 票
9 月 12 日 ～9 月 26 日		関係者ヒアリング調査二次調査	・対象者 14
9 月 14 日 ～9 月 27 日		デマンド型乗合タクシー利用状況調査	・回答数 55 票
10 月 16 日	第 3 回一関市地域公共交通総合連携協議会		・住民懇談会の実施結果 ・各種調査等の実施結果（中間報告） ・一関市地域公共交通網形成計画の骨子（案）
11 月 14 日 ～11 月 20 日		住民ワークショップ	・8 会場 参加者 165 人
12 月 11 日	第 4 回一関市地域公共交通総合連携協議会		・ワークショップの実施結果 ・一関市地域公共交通網形成計画（案）
平成 31 年 1 月 22 日	第 5 回一関市地域公共交通総合連携協議会		・一関市地域公共交通網形成計画（案） ・一関市地域公共交通網形成計画（案）に係るパブリックコメントの実施
1 月 24 日 ～2 月 8 日		パブリックコメント	・意見数 8
3 月 6 日	第 6 回一関市地域公共交通総合連携協議会		・パブリックコメントの実施結果について ・一関市地域公共交通網形成計画（案）

## 4 用語解説

本計画における用語の解説は、次のとおりです。

用語	掲載頁	解説・本計画での定義
一関市拠点駅推進協議会	33	商工団体等で構成し、一ノ関駅の拠点性を高めるため、駅利用増進事業、市民号、関係機関への要望活動などを行う協議会。(平成31年3月時点、33団体で構成)
オープンデータ	47、49	国、地方公共団体及び民間事業者が保有するデータのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、公開されたデータ。
患者送迎バス	4、8、26	通院する住民を送迎する目的で、藤沢病院が運行するバス。
拠点エリア	23、28、29、30、31、32	一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎および藤沢の各地域において、病院や商店、公共機関などが集積しているエリア。
栗原市民バス	8、26、48	宮城県栗原市が事業主体となり運行しているバス。一関線と築館一関線の2路線が一関市内を經由している。
広域幹線交通	26、28	仙台や盛岡、隣接市など一関市を結ぶ基幹的な交通。新幹線、鉄道、高速バスなど。
公共交通空白地域	6、20	鉄道、路線バス、デマンド型乗合タクシーが運行していない地域、運行していても乗降場所(駅、バス停)までの移動に時間を要し、利用が不便な地域。
交通結節点	23、27、28、31、34、42、43	鉄道と鉄道、鉄道とバス、バスとバスなど複数の交通手段の接続が行われる場所、乗り継ぎの場所。
交通モード	1、23	鉄道、バス、デマンド型乗合タクシーなどの運行形態。
高齢者運転免許証自主返納サポート乗車券	14、48	65歳以上の市民で、運転免許証自主返納者を対象に交付している乗車券。市内のバス・タクシーの支払いに利用できる。金額は12,000円分で、有効期限は1年。交付は一人1回限り。
高齢者福祉乗車券	36、48	市民税非課税世帯で、70歳以上のひとり暮らし高齢者などを対象に交付している乗車券。市内のバス・タクシーの支払いに利用できる。月額1,000円(最大で年12,000円)。
コミュニティバス	7	交通空白地域・不便地域の解消等を図るために市町村等が主体的に計画し、運行するバス。
自動運転技術	46	人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できる技術。全国各地で国や企業による自動運転車の実証実験が行われている。
地域間幹線交通	10、21、28	市内の各地域(拠点エリア)間を結ぶ交通。鉄道や民間バス。
用語	掲載頁	解説・本計画での定義

地域協働体	3、35	地域全体の地域づくりの調整、推進役として、各地域の住民や企業などにより、自主的につくる組織。平成31年3月時点では、市内に33の地域協働体が設立。
地域内交通	26、28、35	集落や自宅から地域の拠点エリアへ移動するための交通。市営バス、デマンド型乗合タクシーなど。
定額制のタクシー事業	43	利用区域や利用時間など一定の条件の範囲内で、定額の料金で乗車できるタクシー。市内では観光客向けの事業が実施されている。
定住自立圏形成協定	48	都市機能を整備するとともに生活機能を確保し、一関・平泉圏域の活性化を図り、魅力ある定住自立圏を形成することを目的に、平成25年10月に一関市と平泉町が締結した協定。
デマンド型乗合タクシー	1、2、4、7、8、13、20、24、26、28、31、35、49、50	事前予約により、乗合で運行するタクシー。 平成31年3月時点で、市内では舞川地区、達古袋地区、長坂・猿沢地区で運行。
なの花バス	2、4、8、12、20、24、26、31	岩手県交通㈱が、一関地域で運行しているコミュニティバス。運行費用の一部を市が補助している。
二次交通・観光二次交通	18、20、42、48、49	拠点となる空港や駅から観光地までの交通。
廃止路線代替バス	2、4、8、12、13、20、24、26、31	東磐交通㈱が、一関地域、東山地域において廃止になった民間路線バスの代替として、運行しているバス。運行経費の一部を市が補助している。
P D C A サイクル	2、52、53	計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、改善 (Action) を繰り返すことで、事業等を継続的に改善していく手法。
被災地特例制度	7、10、11	被災地のバス交通を維持・確保するため、国庫補助の補助要件を緩和する制度。2020（平成32）年度までの時限措置。
マスタープラン	3	基本的な方針として位置付けられる計画のこと。一関市地域公共交通網形成計画は、本市の地域公共交通施策の基本的な方針を定める計画。
面的な公共交通ネットワーク	27、34	複数の路線、交通モードの接続などにより、多方面へ移動しやすい交通網。
モータリゼーション	1、6、11	自動車が社会に広く普及し、日常生活における自動車の依存が高くなっていく現象。
リーディングプロジェクト	18	事業全体を進める上で核となり、先導的な役割を果たす事業。

## 5 一関市地域公共交通総合連携協議会委員名簿

(任期：平成29年12月24日から平成31年12月23日まで)

No.	委 員	
1	一関市 副市長	佐藤 善仁
2	岩手県交通株式会社 取締役乗合自動車部長	田村 清隆
3	東磐交通株式会社 取締役営業部長	足利 勲
4	公益社団法人 岩手県バス協会 専務理事	伊藤 純
5	一般社団法人 岩手県タクシー協会 専務理事	佐藤 利樹
6	一般社団法人 岩手県タクシー協会 一関支部長	千葉 勝彦
7	岩手県交通労働組合 執行委員	岩渕 幸広
8	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所 調査第二課長	佐々木 博樹
9	岩手県 県南広域振興局 土木部 一関土木センター 道路河川環境課長	小山 隆春
10	岩手県 県南広域振興局 土木部 千厩土木センター 工務課長	大村 学
11	一関市 建設部長	那須 勇
12	一関地域区長会連絡協議会 副会長	千田 賢一
13	花泉地域協働体連絡協議会 会長	阿部 孝志
14	大東地域荒屋敷区行政区長	松川 富子
15	千厩地区交通安全母の会連絡協議会 会長	菅原 恵子
16	東山地域交通指導隊 隊長	鈴木 孝男
17	室根町自治会連合会 副会長	熊谷 福男
18	一関市川崎町女性協議会 会長	川崎 和子
19	藤沢町住民自治協議会 会長	千田 博
20	東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整部門）	宗像 次夫
21	東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送監査部門）	吉川 博幸
22	一関警察署 交通課長	川原 満
23	千厩警察署 交通課長	岩野 公伸
24	岩手県県南広域振興局 経営企画部 企画推進課長	高橋 則仁
25	社会福祉法人 一関市社会福祉協議会 事務局長	下村 透
26	一関商工会議所 川崎支所長	佐藤 高広
27	一ノ関駅 一ノ関地区指導センター 所長	佐藤 正
28	一関市観光協会 副会長	佐藤 奈保美
29	一関市校長会 会長代行	佐藤 毅
30	岩手県高等学校校長会協会一関支会	茂庭 隆彦

(敬称略)

## 6 一関市地域公共交通総合連携協議会事務局員名簿

No.	協議会事務局	役職		氏名	
1	事務局長	まちづくり推進部	まちづくり推進部長	佐々木 裕 子	
2	事務局次長	まちづくり推進部	まちづくり推進課長	佐 藤 孝 之	
3	事務局員	市長公室	政策企画課長	佐 藤 正 幸	
4		保健福祉部	長寿社会課長	佐 藤 鉄 也	
5		保健福祉部	福祉課長	後 藤 博 之	
6		商工労働部	商業観光課長	藤 倉 忠 光	
7		教育部	教育総務課長	中 田 善 久	
8		花泉支所	地域振興課長	佐 藤 和 浩	
9		大東支所	地域振興課長	菅 原 正 幸	
10		千厩支所	地域振興課長	佐 川 伸	
11		東山支所	地域振興課長	鈴 木 浩 一	
12		室根支所	地域振興課長	伊 藤 秀 一	
13		川崎支所	地域振興課長	鈴 木 美 智	
14		藤沢支所	地域振興課長	佐 川 勝 弘	
15		庶務担当	まちづくり推進部	まちづくり推進課 まち・ひと交流係長	熊 谷 優
16			まちづくり推進部	まちづくり推進課 主任主事	横 山 圭

# 7 一関市地域公共交通総合連携協議会規約

平成 25 年 12 月 24 日制定

(設置)

**第 1 条** 一関市地域公共交通総合連携協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 19 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）及び地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び網形成計画、連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(事務所)

**第 2 条** 協議会は、事務所を一関市竹山町 7 番地 2（一関市役所内）に置く。

(協議事項等)

**第 3 条** 協議会は、次に掲げる事項を協議し、実施するものとする。

- (1) 網形成計画、連携計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (2) 網形成計画、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 網形成計画、連携計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 市営の自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(組織)

**第 4 条** 協議会は、委員 30 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱、又は任命する。

- (1) 市の職員の中から市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 道路管理者
- (5) 市民又は利用者
- (6) 学識経験者その他の協議会が必要と認める者

(任期)

**第 5 条** 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

**第 6 条** 協議会に会長及び副会長 1 人を置き、委員の互選とする。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

**第7条** 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

3 協議会の議事は、話し合いによる委員の総意を持って決するものとする。ただし、話し合いによりがたいときは、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(軽微な事項に関する取り扱い)

**第8条** 協議会において確認された軽微な変更に関する取り扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、協議会の議決に代えることができる。

(協議結果の取扱い)

**第9条** 協議会において協議が調った事項については、委員及び関係者は、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の公開)

**第10条** 協議会は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(分科会)

**第11条** 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

**第12条** 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、一関市まちづくり推進部まちづくり推進課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局次長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

(経費の負担)

**第13条** 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査委員)

**第14条** 協議会に監査委員を2人置く。

2 監査委員は、会長が指名する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

**第15条** 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

**第16条** 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

**第17条** この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

**附 則**

この規約は、平成 25 年 12 月 24 日から施行する。

附 則 (平成 27 年 3 月一部改正)

この規約は、平成 27 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 29 年 6 月一部改正)

この規約は、平成 29 年 6 月 2 日から施行する。

附 則 (平成 30 年 4 月一部改正)

この規約は、平成 30 年 4 月 19 日から施行する。