

(案)

# 一関市地域公共交通網形成計画

計画期間:2019年度～2023年度

交流の促進と地域の暮らしを支える  
公共交通ネットワークの形成

2019年3月  
一関市

# 目 次

---

## 第 1 章 計画の概要

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 計画の位置付け
- 1-3 計画の対象範囲（交通手段）
- 1-4 計画の区域
- 1-5 計画の期間と進め方

## 第 2 章 公共交通を取り巻く環境と課題

- 2-1 公共交通を取り巻く環境
- 2-2 本市における公共交通の課題
- 2-3 地図で見る公共交通の現状・課題

## 第 3 章 計画の理念・基本方針

- 3-1 目指す姿（基本理念）
- 3-2 計画の基本方針
- 3-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

## 第 4 章 目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

- 4-1 重点プロジェクト
- 4-2 プロジェクト

## 第 5 章 計画の推進体制

- 5-1 計画の推進に当たって
- 5-2 計画の推進・管理体制
- 5-3 計画の推進方法

# 第1章 計画の概要

---

## 1-1 計画策定の背景と目的

### (1) 背景

平成25年度に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを内容とする「交通政策基本法」が制定されました。

これを受け、本市では、平成26年3月に、持続可能な公共交通体系の実現を目指す「一関市地域公共交通総合連携計画」（計画期間 平成26～30年度）を策定し、各種事業に取り組んできました。

しかしながら、少子高齢化や人口減少、車社会（モータリゼーション）の進展など、近年の社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者の減少が続いています。民間路線バスにおいては、運行するバスの減便や路線の短縮、廃止が行われており、市営バスにおいては利用者のニーズとサービス供給の不均衡が発生している状況が見られます。さらには、高齢化社会の進展により、バス停までの移動が困難な高齢者が増加しており、定時定路線のバスからドアツードアの\*交通モード（交通手段）への要望等も増えております。

平成30年度をもって、一関市地域公共交通総合連携計画の期間が終了することになりますが、公共交通を取り巻く課題に引き続き対応していく必要があります。

### (2) 目的

平成26年度には交通政策基本法の理念にのっとり、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携しつつ面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

本計画は、公共交通を取り巻く諸課題に対応し、一関市総合計画に掲げる将来像『みつけよう育てよう 郷土の宝 いのち輝く一関』の実現に向け、市民の暮らしを支え、人々の交流を促すとともに、効率的・効果的な地域公共交通網の構築を目的として、策定するものです。

※交通モード…鉄道、バス、デマンド型乗合タクシーなどの運行形態、交通手段のこと。

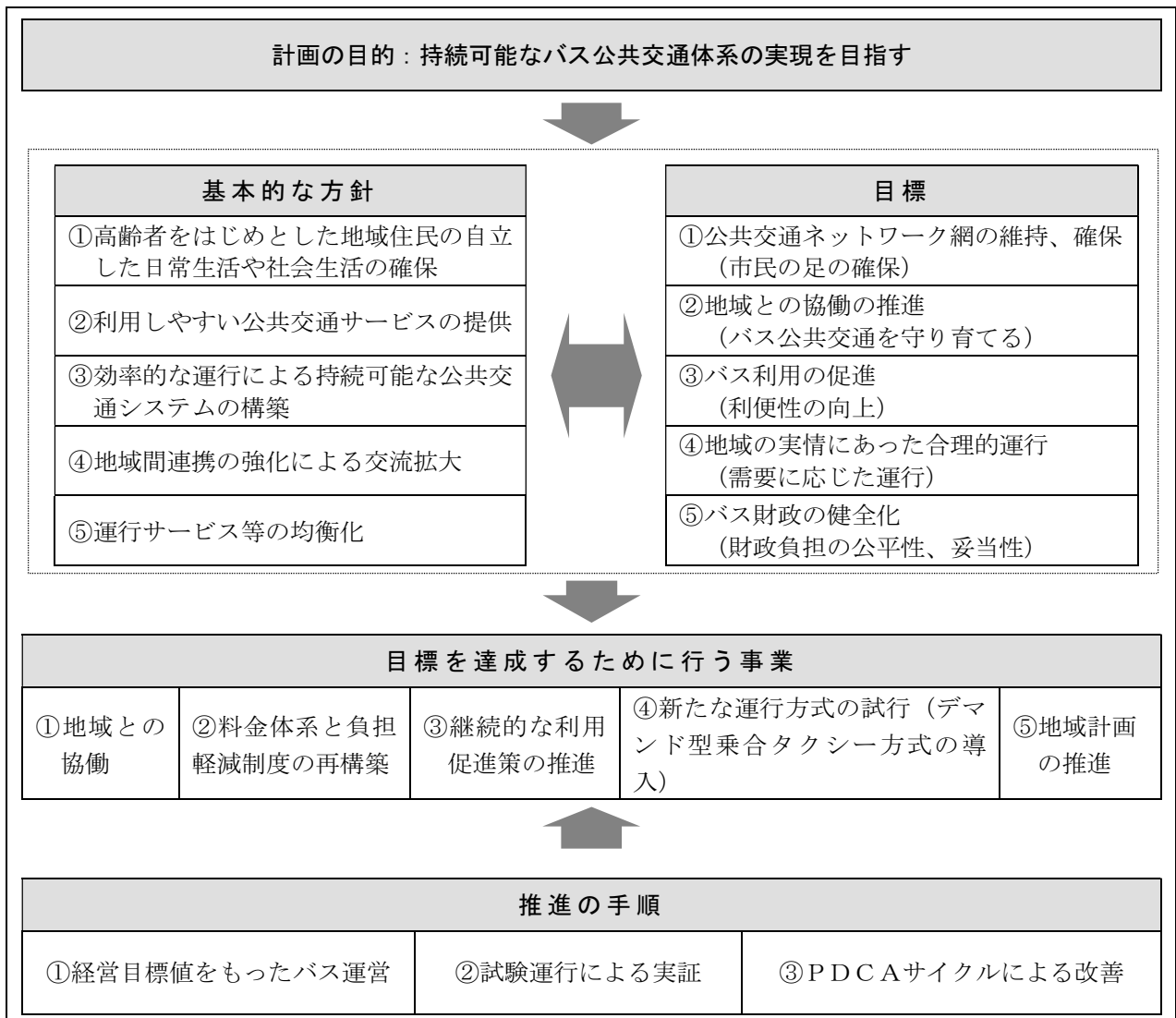
**【参考】一関市地域公共交通総合連携計画**

**1. 計画の目的、期間**

一関市地域公共交通総合連携計画は、バス公共交通の課題に対して、市民を含め、運行事業者、行政が協働により、それぞれの機能を発揮することにより、地域に適した持続可能なバス公共交通体系の実現を目指して策定した計画です。

計画期間は、2014(平成 26)年度から 2018(平成 30)年度までの 5 年間としました。

**2. 計画の全体像**



**3. 主な取組（実績）**

- 市営バスの運行経路およびダイヤの改正
- デマンド型乗合タクシーの導入（舞川地区、達古袋地区）
- 民間バス事業者の路線廃止・縮小に伴う市営バスの運行（ネットワーク網の確保）
- バス停表示の改善
- 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス、デマンド型乗合タクシーの料金統一
- 市内すべてのバス路線を網羅した路線図の作成

## 1-2 計画の位置付け

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に定める地域公共交通網形成計画として定めます。
- 一関市総合計画を上位計画とする公共交通分野の具体的な計画であり、本市の地域公共交通施策のマスタープランとして定めます。まちづくりや観光、健康・福祉、教育などの各種関連計画とも連携し、施策の展開を図ります。

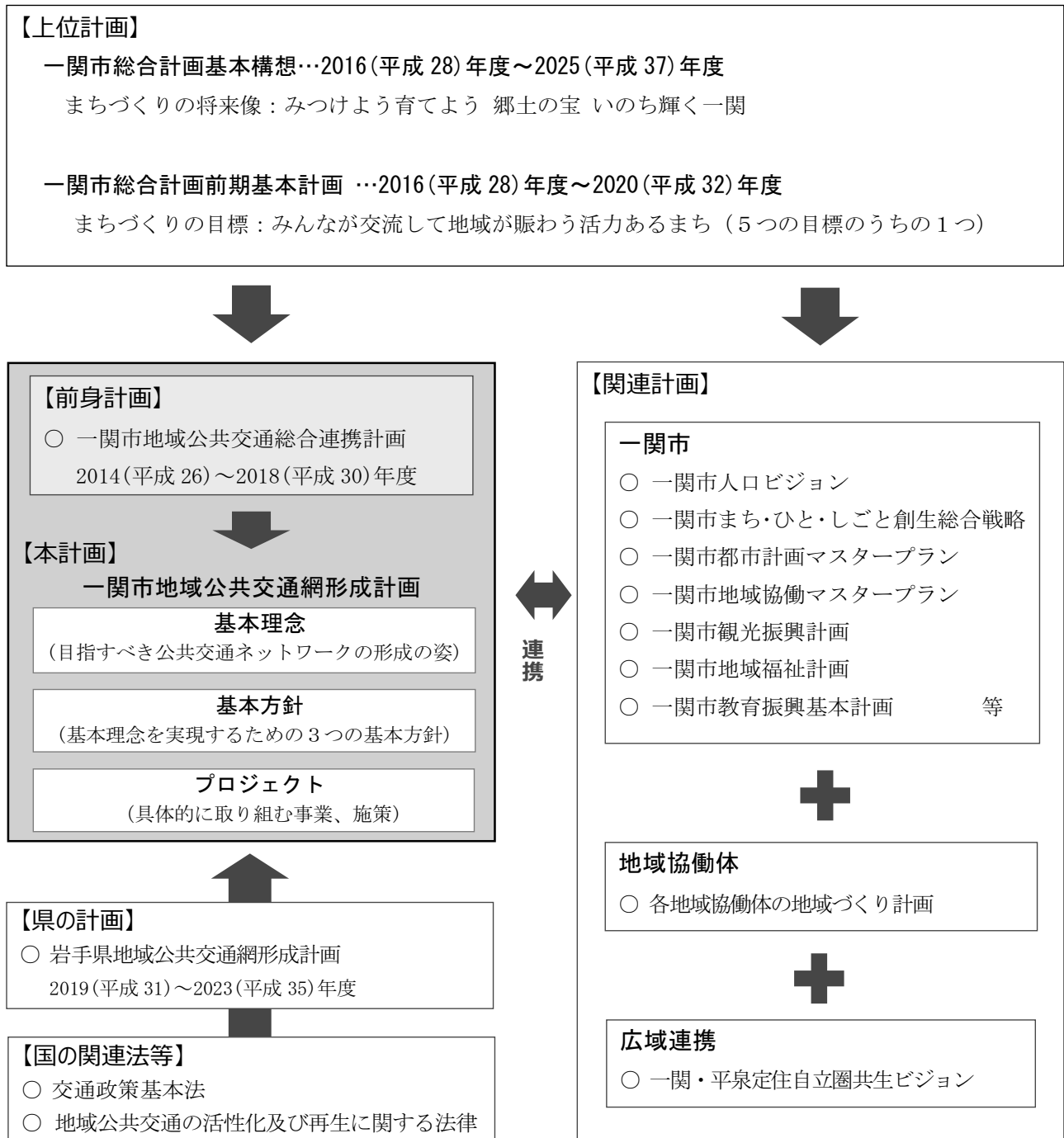


図 1-1 計画の位置付け

### 1-3 計画の対象範囲（交通手段）

本計画は、市内を運行する鉄道、バスをはじめとした各交通モードに関する事業及び施策を対象とします。

#### 対象となる交通モード

- ・鉄道
- ・高速バス
- ・民間路線バス
- ・市営バス
- ・なの花バス
- ・廃止路線代替バス
- ・デマンド型乗合タクシー
- ・スクールバス
- ・患者輸送バス
- ・タクシー

### 1-4 計画の区域

本計画の区域は一関市全域とします。



図 1-2 計画の区域

## 1-5 計画の期間と進め方

本計画の期間は、2019(平成 31) 年度から 2023(平成 35) 年度までの 5 年間とします。

計画期間において、計画に掲げたプロジェクト（事業・施策）を推進するとともに、指標や目標値の達成に向け毎年度進捗確認を行い、進め方について見直しを行います。

本計画の期間終了時においては、計画期間全体におけるプロジェクトの進捗確認及び効果検証を行い、成果のあった取組や課題事項などを次期計画へ引き継ぎます。

なお、計画期間中であっても、様々な社会情勢の変化により新たに対応すべき交通課題等が生じた場合は、適宜、計画を見直します。



図 1-3 計画のスケジュール

## 第2章 公共交通を取り巻く環境と課題

### 2-1 公共交通を取り巻く環境

#### (1) 車社会（モータリゼーション）の進展

本市における自家用車（自家用乗用車および四輪軽自動車）の保有車両数は、2017（平成29）年度末時点で89,053台となっており、1世帯あたりにすると1.93台となっています。自家用車の普及は、公共交通の利用機会の減少の一つの要因になっています。

#### (2) 高齢化社会の進展

本市における高齢化率は、2018（平成30）年10月1日時点で35.2%となっています。高齢化は今後も進む見通しであり、2015（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では、2040（平成52）年には高齢化率が44.1%にまで上昇することが予測されています。

このような中、高齢者からはバス停まで歩くことが困難であり、バスが利用できないとの声が寄せられています。また、高齢者による自動車事故が社会問題化しています。

#### (3) 公共交通をめぐる「負のスパイラル」

公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、これにより交通事業者の経営が悪化し、路線の縮小や運行便数の削減などサービス水準が低下することで、さらなる利用者の減少を招くという「負のスパイラル」が生じています。

また、交通事業者では運転士の高齢化が進むとともに、運転士不足が生じており、路線の維持が難しくなっています。

#### (4) 公共交通空白地域の拡大

交通事業者の経営悪化や運転士不足などの影響により、バス路線の短縮、運行便数の削減が生じています。また、高齢者からは、バス停まで歩くことが困難でありバスが利用できないとの声が寄せられています。これらのことから、将来的にバスや鉄道が運行していない、または運行していても利用が不便な地域（公共交通空白地域）が拡大することが想定されます。

#### ※公共交通空白地域

公共交通空白地域は、鉄道、路線バス、タクシーなどが運行していない地域、駅やバス停から離れている地域を指します。定量的に明確な定義は定められておらず、自治体によって、駅やバス停から300～1000m以上離れた地域と定義している例があります。道幅や坂道の勾配など、公共交通機関の使いやすさを決める要因は多々あるため、地域の実情に合わせた定義が必要とされています。

本計画では、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、利用が不便な地域を公共交通空白地域とします。



## (5) 行政の財政負担の増大

民間バス路線の廃止に伴うコミュニティバス等の導入、バス利用ができない高齢者へ対応するためのデマンド型乗合タクシーの導入など、地域の公共交通維持、確保に係る行政の財政負担が増加傾向にあります。

広域的・幹線的バス路線の運行に対する国庫補助金の被災地特例制度が2020（平成32）年度に終了することから、補助を受けられない民間バス路線の廃止なども見込まれ、地域公共交通の維持、確保をしていくために、さらなる財政負担の増加も想定されます。

### ※広域的・幹線的バス路線の運行に対する国庫補助金の状況

民間バス事業者が運行し、市内を經由する広域的・幹線的バス路線は、現在、被災地特例などにより、国庫補助要件が緩和され、補助の基準となる輸送量に満たない場合でも補助の対象となっています。

しかし、2020（平成32）年度に特例制度が終了するため、補助要件を満たさない路線が発生する見込みであり、バス路線の減便、廃止につながる可能性があります。

路線名	平均乗車密度	運行回数	輸送量(人)	被災地特例終了後の補助要件の充足状況
①千厩花泉線	1.2	4.9	5.8	補助要件を満たさない。 → 補助対象外路線
②大籠線	1.4	4.2	5.8	
③一関花泉線	2.7	5.0	13.5	
④国道南線	2.0	13.9	27.8	補助要件を満たすが、減額交付。
⑤狛鼻溪線	2.3	6.6	15.1	
⑥本郷線	2.6	6.6	17.1	

※国庫補助金の交付基準は輸送量が15人以上。（輸送量は平均乗車密度×運行回数）

※平均乗車密度とは、起点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数。

平均乗車密度＝運送収入÷実車走行キロ数÷平均賃率（1kmあたりの平均運賃）

表 2-1 公共交通の運行状況

1. 路線バス等

地域	民間バス	市営バス等
一関	○岩手県交通（16 路線） 一関大船渡線、一関気仙沼線、本郷線、厳美溪・瑞山線 須川温泉線、国道南線、げいび溪線、中田団地線 一関イオン線、磐井・南光病院線、一関営業所・一関駅線 沖線、関が丘線、一関花泉線、厳美溪・達谷・平泉線 大船渡仙台線（高速バス） ○その他（1 路線） 仙台駅一ノ関線（高速バス）	○市営バス（1 路線、藤沢一関線） ○なの花バス（7 路線） ○廃止路線代替バス（1 路線） ○デマンド型乗合タクシー（2 地区） ○栗原市民バス（2 路線）
花泉	○岩手県交通（2 路線） 一関花泉線、千厩花泉線	○市営バス（18 路線）
大東	○岩手県交通（2 路線） げいび溪線、千厩盛岡線	○市営バス（33 路線） ○廃止路線代替バス（1 路線、デマンド型乗合タクシー）
千厩	○岩手県交通（7 路線） 一関大船渡線、一関気仙沼線、気仙沼千厩線、本郷線 千厩花泉線、大籠線、千厩盛岡線 ○その他（1 路線） 大船渡仙台線（高速バス）	○市営バス（4 路線）
東山	○岩手県交通（3 路線） げいび溪線、千厩盛岡線、平泉・げいび溪線	○廃止路線代替バス（5 路線、うち 1 路線はデマンド型乗合タクシー）
室根	○岩手県交通（3 路線） 一関大船渡線、一関気仙沼線、気仙沼千厩線 ○その他（1 路線） 大船渡仙台線（高速バス）	○市営バス（2 路線）
川崎	○岩手県交通（4 路線） 一関大船渡線、一関気仙沼線、本郷線 ○その他（1 路線） 大船渡仙台線（高速バス）	○市営バス（6 路線、うち 1 路線は藤沢一関線）
藤沢	○岩手県交通（2 路線） 千厩花泉線、大籠線	○市営バス（1 路線） ○市民病院患者輸送バス（10 路線）

2. 鉄道（駅）

	一関	花泉	大東	千厩	東山	室根	川崎	藤沢
J R 新幹線	一ノ関駅							
J R 東北本線	一ノ関駅 山ノ目駅	花泉駅 清水原駅 油島駅						
JR 大船渡線	一ノ関駅 真滝駅		摺沢駅	千厩駅 小梨駅	岩ノ下駅 陸中松川駅 げいび溪駅 柴宿駅	矢越駅 折壁駅 新月駅	陸中門崎駅	

※上記のほか、各地域でタクシー、スクールバスが運行

## 2-2 本市における公共交通の課題

各種調査及び資料、データより、まちづくりの視点を踏まえつつ、本市における公共交通の課題を次の5項目に整理しました。

それぞれの課題の内容については、次頁以降に記載します。

課題1：民間路線バスの縮小と市内地域間幹線交通の確保

課題2：利用者ニーズに対応した利用される公共交通への再編

課題3：高齢化社会に対応した公共交通の再編等

課題4：一ノ関駅周辺の「まちなか」の拠点性の向上と賑わいの創出

課題5：来訪者のための移動支援

## (1) 課題 1 : 民間路線バスの縮小と市内地域間幹線交通の確保

### 現状

#### <地域を越えた移動>

一関地域は、鉄道やバス等各交通機関の拠点となっている「一ノ関駅」や、広域中核病院である「磐井・南光病院」をはじめとする医療機関、高校、高専、短期大学等の教育施設、市役所等の公共施設、商業施設等、主要な施設が集積しています。

本市における通勤・通学移動の9割が市内で、多くの市民が一関地域を中心として市域内で移動しています。また、生活圏は、隣接する平泉町、気仙沼市、登米市、栗原市等にまで及んでおり、地域を越えた移動手段として、鉄道や民間事業者が運行する路線バス、高速バス等が利用されています。

#### <路線バスが市内各地域を結ぶように運行>

市内において、民間事業者の路線バスは地域間を結ぶ路線や主要な観光地を結ぶ路線、一関地域内の病院や学校等の施設を結ぶ路線など20路線（高速バス除く）が運行しており、利用の用途は通院・通所が最も多く、その他通勤、通学、買い物、観光等となっています。

#### <民間路線バスの縮小>

公共交通の利用者の減少による収益の悪化やバス運転士の不足などにより、民間路線バスの廃止や減便が生じており、2018（平成30）年3月には、一関地域と藤沢地域を結ぶ「藤崎線」の全線と、一関地域と花泉地域を結ぶ「九千沢線」の一部区間が廃止されました。

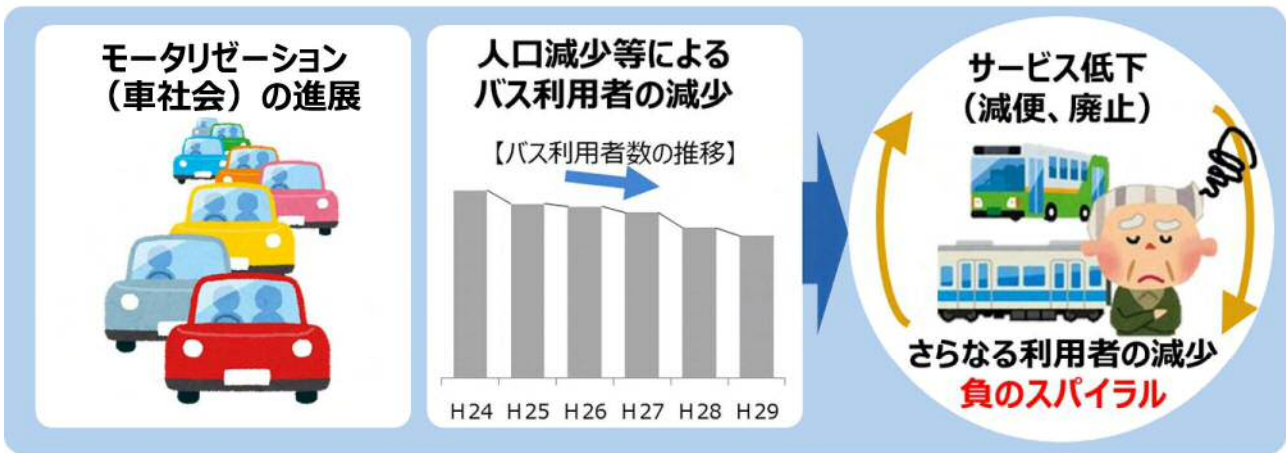
2018（平成30）年度現在、市内を運行する民間路線バスにおいては、国の被災地特例による補助金を受けて運行している路線があります。この特例は2020（平成32）年度に終了する予定であり、今後さらに路線の廃止、減便が進む可能性があります。

### 課題

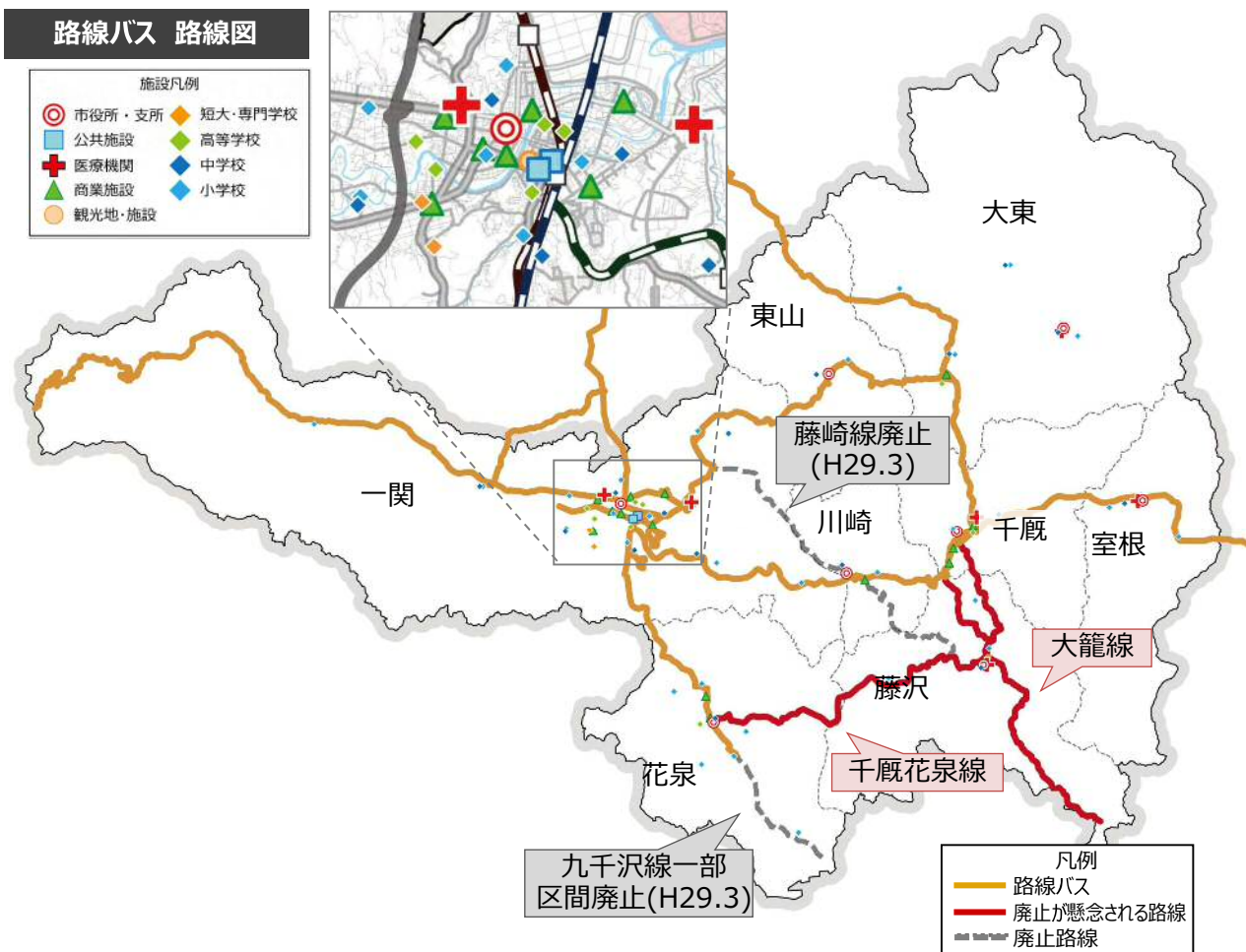
#### <地域間幹線交通の確保が必要>

本市においては、主要施設・都市機能が集積している一関地域を中心とした移動が多く、市内の地域間を結ぶ公共交通ネットワークは生活に不可欠な社会基盤となっていることから、市内の地域間を結ぶ公共交通ネットワークを「地域間幹線交通」と位置付け、維持、確保していく必要があります。

■地域公共交通を取り巻く「負のスパイラル」



■民間路線バスの縮小（被災地特例終了に伴い、路線の縮小、廃止が進む可能性がある路線）



## (2) 課題2：利用者ニーズに対応した利用される公共交通への再編

### 現状

#### <利用が極端に少ない路線が発生>

地域内を運行する市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスの利用者数は年々減少傾向にあり、1便あたりの平均利用者数が1人を下回っている路線が複数発生しています。

#### <利用者ニーズとサービスの不均衡>

バス利用者の要望として、「路線、便数の維持」の他に「割引乗車券、バスカードなどの導入」「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）」等が挙げられています。

また、高齢者を対象とした住民ニーズ調査において、「バスを利用する上での困りごと、バスを利用しない理由」として、回答者の約48%が「乗りたい時間にバスが運行していない。また、便数が少ない。」を挙げているとともに、「通院や買い物等の日常的な移動の時間帯とバスの運行時間を合わせてほしい」といった要望が寄せられています。

#### <公共交通の維持に係る市の財政負担が増加>

市営バス等の運行に係る経費は増加傾向にあります。一方、利用者の減少に伴い運賃収入は減少傾向にあります。運賃収入で運行経費を賄えない収支差額分を市が負担しており、2017（平成29）年度の運行に要した市の負担額は約1億8,500万円となっています。

### 課題

#### <利用者ニーズに対応したサービス内容の見直しが必要>

市営バス等においては、1便あたりの平均利用者数が1人を下回る路線が存在しており、利用者の移動ニーズと運行内容が対応していない状況となってきています。また、利用者の減少に伴う運賃収入の減少は、市の財政にも大きな影響を与えます。

このようなことから、地域特性や利用者ニーズに合わせて運行内容や利用環境を見直し、地域住民の移動の役に立つ公共交通に再編していく必要があります。

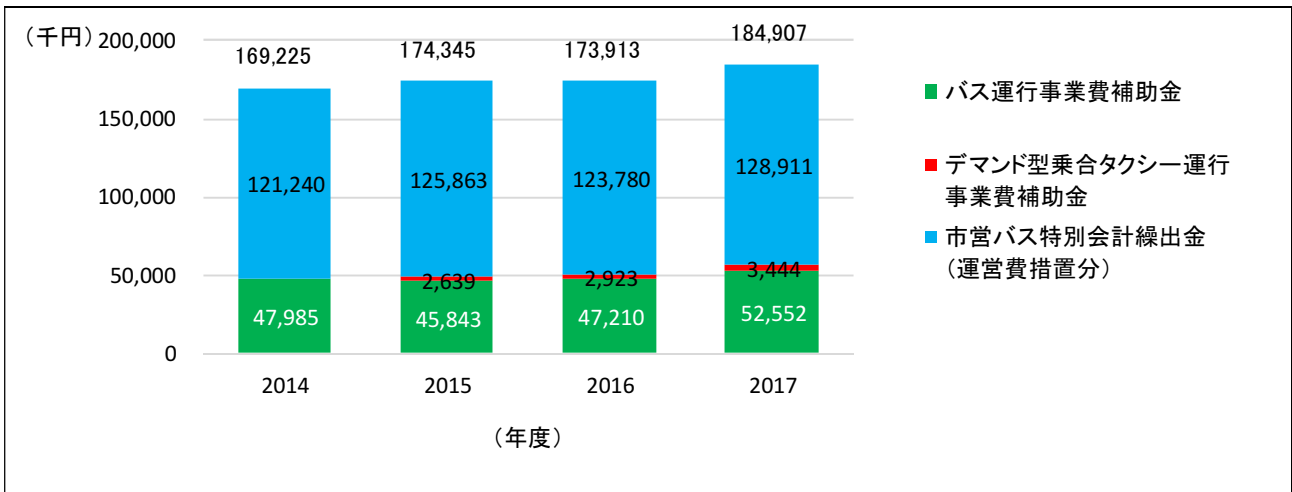
また、バスの運行継続の判断基準を設定し、利用が極端に少ない路線、区間においては、運行形態の転換を踏まえた見直し、検討も必要となります。

■ 1便あたりの平均乗車人数が1人未満の路線（市営バス、廃止路線代替バス）

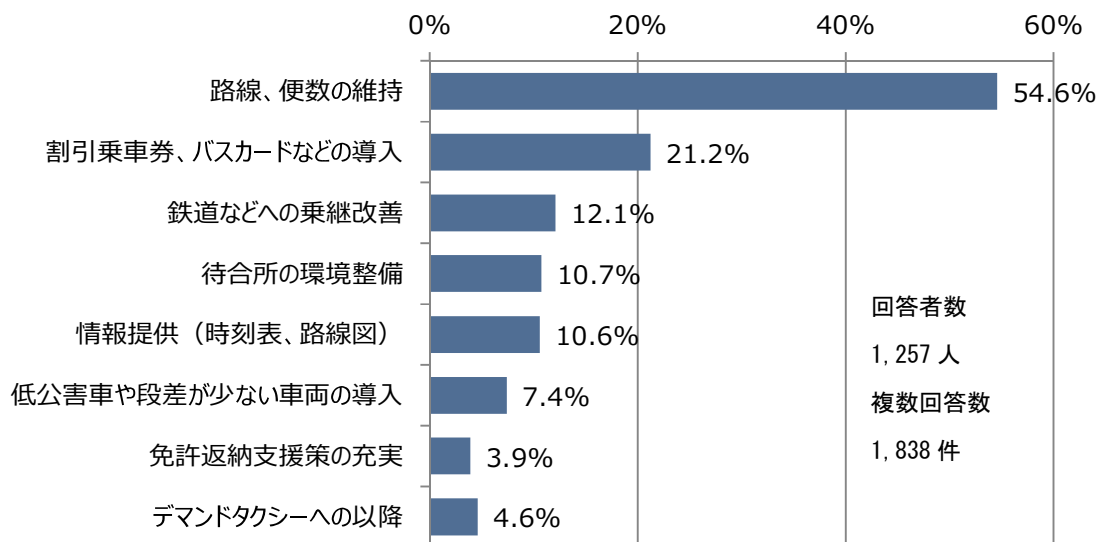
地域	路線	運行日数	経路	運行便数		H29年間利用実績(人、千円、%)			H30乗車人数(人/便)	
				平日	休日	乗車人数	運行経費	収支率	最大	平均
花泉	老松・花泉コース	週1日	循環	2	-	78	3,188	3%	1	0.5
	永井5コース	週2日	往復	2	-	-	-	-	1	0.3
東山	夏松線	毎日	往復	15	9	6,022	11,907	13%	4	0.8
	前沢線	平日	往復	6	-	3,633	6,256	10%	3	0.4
	竹沢線	毎日	往復	8	4	1,218	6,220	6%	3	0.3
大東	曾慶線	毎日	往復	7	6	1,939	5,365	9%	5	0.8
川崎	弥栄コース	週2日	往復	3	-	515	851	18%	2	0.7
	上巻・畑の沢コース	週2日	往復	3	-	356	574	18%	2	0.7
	妻神・神平コース	週2日	往復	3	-	1,188	570	56%	1	0.2
	外山・所萱コース	週2日	往復	3	-	584	1,027	15%	1	0.2

※「H30乗車人数(人/便)」は、H30.9に市が実施した市営バス乗降調査による数値。

■ 公共交通の運行に対する市の負担額の推移



■ バス等利用実態調査（乗込調査） 質問項目5「バスへの要望等」への回答内容



### (3) 課題3：高齢化社会に対応した公共交通の再編等

#### 現状

##### <高齢化社会の進展>

本市における高齢化率は、2018（平成30）年10月1日時点で35.2%であり、2040（平成52）年には44.1%にまで上昇することが予測されています。

##### <バス停までの移動が困難>

住民ニーズ調査より、高齢者が「バスを利用できない・利用しない理由」として、バス停までの移動が困難であることが挙げられており、定路線型のバス運行では自宅からバス停まで距離のある高齢者のニーズに対応できない状況にあります。

##### <高齢者の運転免許証自主返納者の増加>

本市における65歳以上の運転免許証自主返納者数は、増加傾向にあります。2017（平成29）年3月の道路交通法改正により免許更新が厳格化したことや、高齢者の事故が社会問題となっていることから、高齢者の運転免許証自主返納者数は今後一層増加することが見込まれます。

免許の自主返納を支援する事業として、本市では2015（平成27）年度から満65歳以上の免許証自主返納者を対象に「高齢者運転免許証自主返納サポート乗車券（12,000円分1回のみ）」を交付しており、事業導入を契機に、平成29年の返納者数は、平成25年と比較すると、約8倍に増加しています。

##### <利用方法等の情報不足>

住民ニーズ調査において、公共交通を利用しない理由として「公共交通の利用方法が分からない」「目的地まで間違いなく移動できるか不安である」「バス停まで移動することが困難である」等の回答が多くあったことから、公共交通の利用に関する必要な情報が不足していることがうかがえます。

#### 課題

##### <高齢化社会に対応した移動サービスが必要>

公共交通は、自家用車を利用できない高齢者などをはじめとした交通弱者の生活の足として欠かすことのできない社会基盤であることから、高齢化社会の進展に対応し、公共交通の主な利用者である高齢者等の交通弱者の利用ニーズにあった公共交通への再編が必要です。また、公共交通の利用方法がわからない方が、公共交通を利用できるよう、乗り方や利用案内等の情報提供による支援も必要な状況となっています。

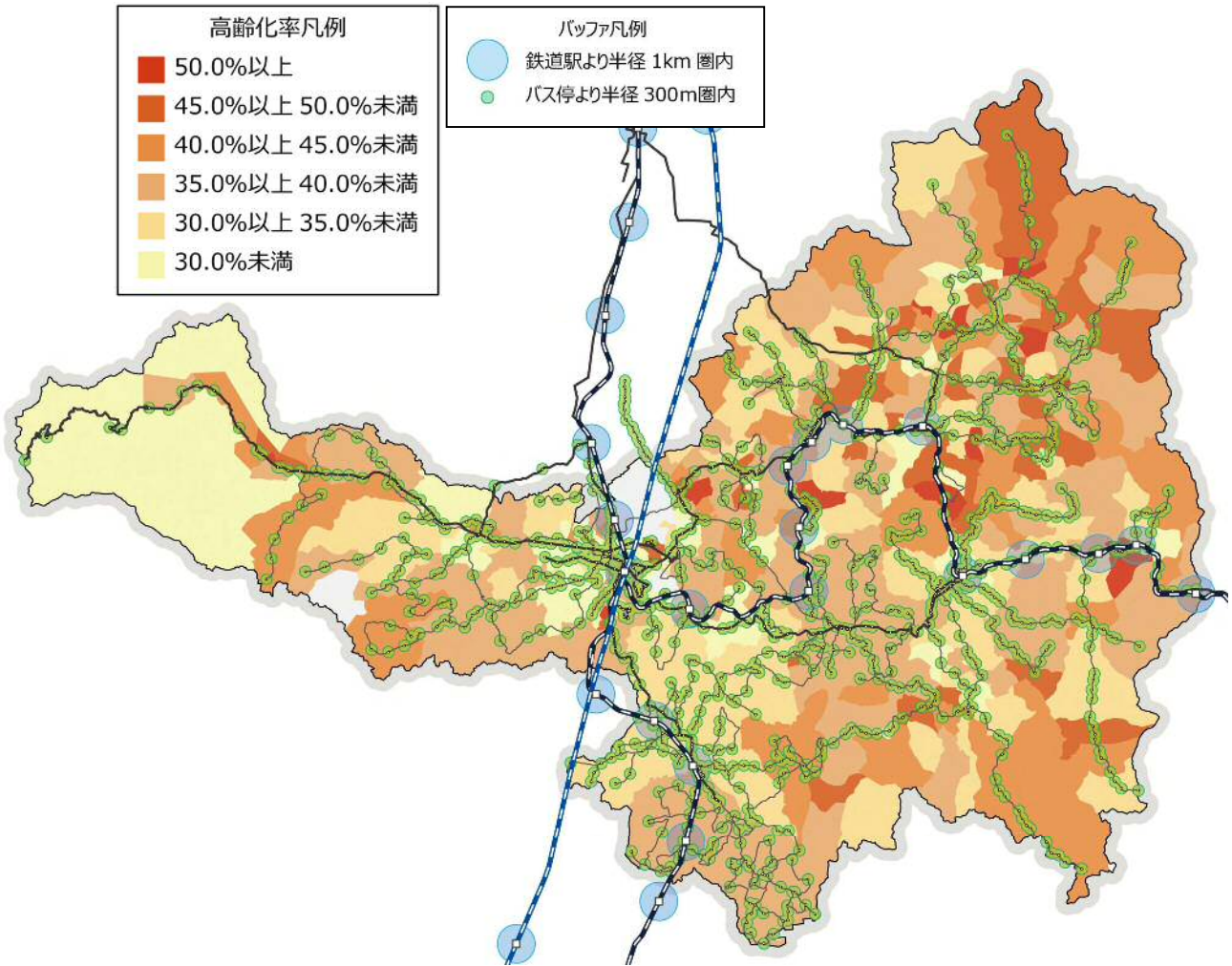
高齢者がおでかけしやすい環境を整えることは、生活の楽しみが増えることや、健康への良い影響も期待されることから、交通事業者を始め、地域協働体や福祉団体など様々な関係機関と行政が連携・協力していくことが必要です。

##### <運転免許証自主返納者等への対応>

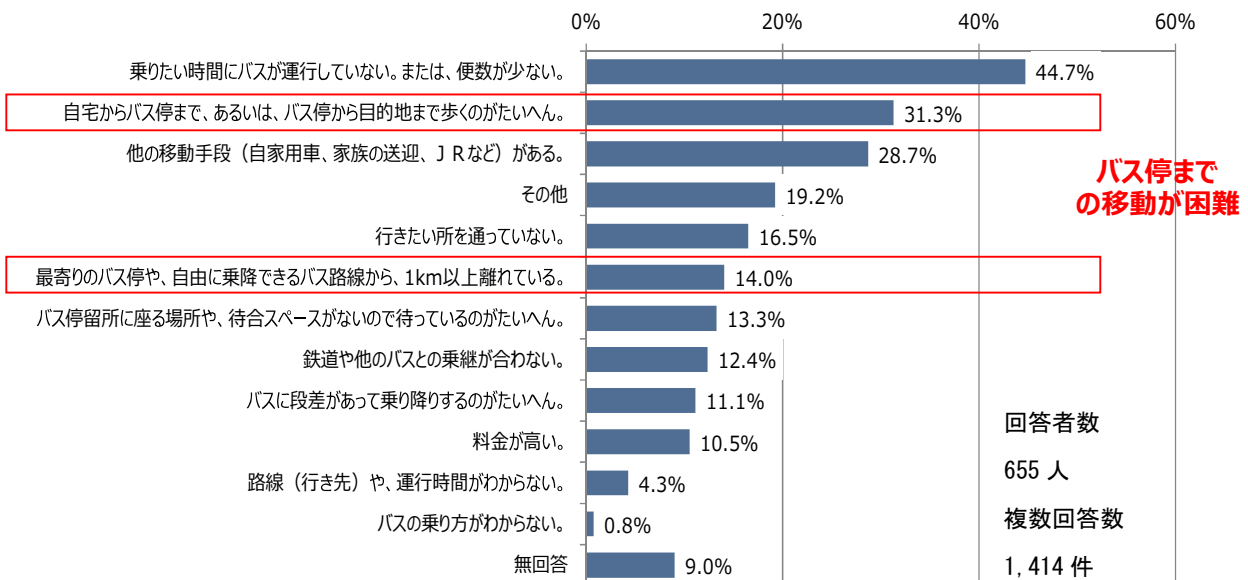
市の運転免許返納サポート乗車券は、高齢者などが運転免許を返納する一つの「きっかけ」づくりとして市が実施している事業です。高齢者の運転免許自主返納者が増加傾向にある中、返納後においても、地域での生活に困らないように、高齢者の利用ニーズにあった公共交通の再編が必要です。



■高齢化率の分布と駅、バス停からの距離



■バスを利用する上での困りごと、バスを利用しない理由（「H30 一関市住民ニーズ調査」より）



(4) 課題4：一ノ関駅周辺の「まちなか」の拠点性の向上と賑わいの創出

**現状**

**<交通の拠点>**

バス路線は、一ノ関駅を中心に放射状に経路が設定されており、市内各地域、さらには隣接する平泉町、気仙沼市、栗原市などと結ばれています。また、仙台への高速バスが運行し、鉄道網と合わせ一ノ関駅周辺のまちなかは交通の拠点となっています。

しかし、公共施設や大型商業施設など主要な施設間を循環する路線バスの運行経路はありません。

**<まちなかの賑わいの低下>**

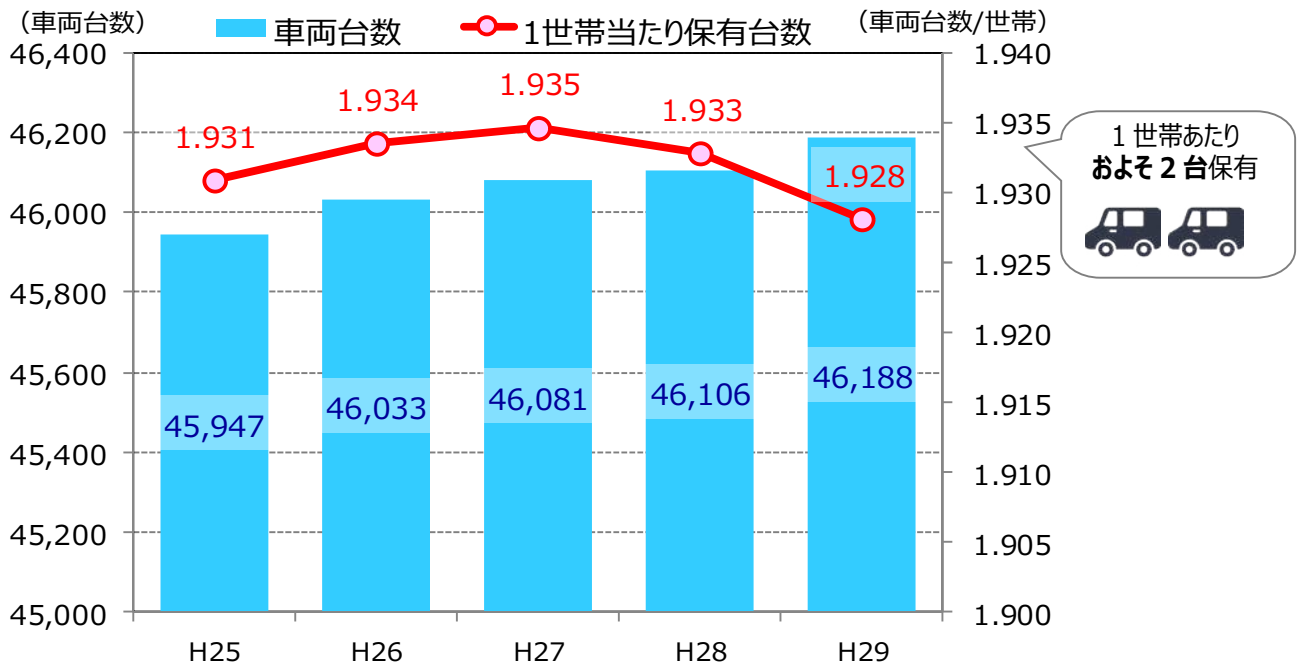
自家用車の普及や大型商業施設の郊外への出店、さらには消費者ニーズの変化などにより、都市機能が集積する一ノ関駅周辺等のまちなかでは、商店や事業所が減少するなど賑わいが低下してきています。一方、一ノ関駅周辺にマンションが建設されるなど、まちなかの生活環境も変化してきています。

**課題**

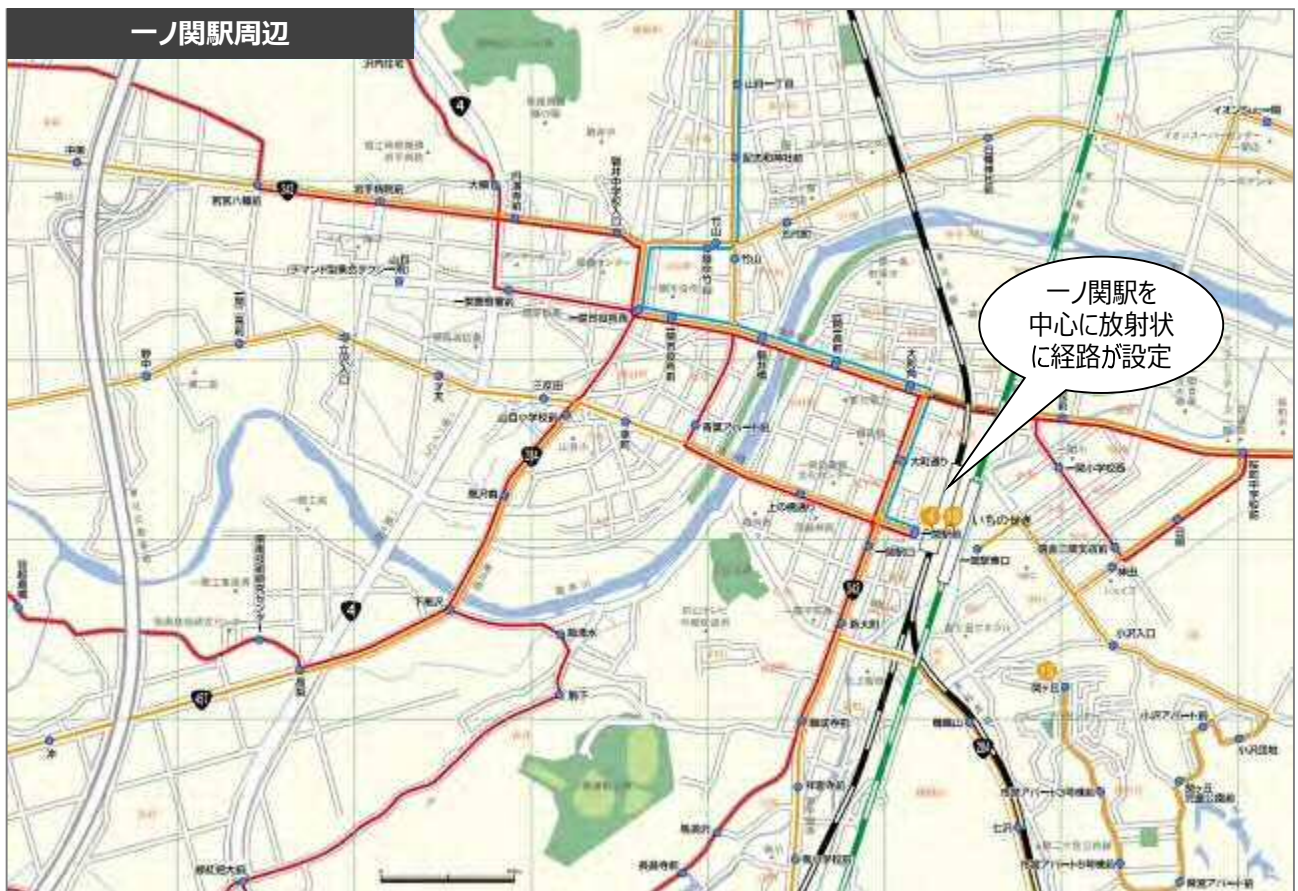
**<主要施設間の利便性と回遊性の向上>**

まちなかの賑わいを創出し、市民や来訪者の利便性と回遊性を向上させるため、一ノ関駅周辺と市役所や病院、大型商業施設など主要施設間を結ぶ路線を整備する必要があります。

■ 1世帯あたりの乗用車及び軽自動車の台数（東北運輸局 縣市町村別保有車両数）



■ 一ノ関駅周辺のバス路線



## (5) 課題5：来訪者のための移動支援

### 現状

#### <豊富な観光資源>

本市は豊富な観光資源に恵まれており、西部には栗駒国定公園、巖美溪、一関温泉郷、東部には狛鼻溪、室根山、南部には花と泉の公園、館ヶ森高原エリアなど、特色ある景勝地や行楽地が点在しています。また、隣接した平泉町には、ユネスコ世界文化遺産に登録された中尊寺や毛越寺などの「平泉の文化遺産」があり、多くの観光客が訪れています。

さらに、一関夏まつり、全国地ビールフェスティバル in 一関、一関・平泉バルーンフェスティバル、日本一のもちつき大会、大東大原水かけ祭り、せんまや夜市、唐梅館絵巻、室根神社特別大祭、かわさき夏まつり花火大会、藤沢野焼祭等、年間を通じて様々な催事、観光イベントが開催されています。

#### <主要な観光地への運行>

観光客の交通手段として、主要観光地である巖美溪、狛鼻溪、平泉へは民間の路線バスがあり、バス事業者が発行しているワンデーパスポートの利用者は増加傾向にあります。タクシー事業者においても周遊プランや時間定額制のサービスを展開しています。

また、かわさき夏まつり花火大会等のイベント時には、シャトルバスを運行して来訪者の移動手段を確保しています。

一方、花と泉の公園、館ヶ森高原エリアには最寄駅からの路線バスがなく、市内の観光地を結ぶ移動手段の確保や、シャトルバス等の臨時運行を求める意見があります。

#### <観光客の受入体制の整備>

本市では、観光振興や観光客の受入体制の整備、インバウンド対応の強化を目指し、2016(平成28)年に一関市観光振興計画[2017(平成29)年～2021(平成33)年]を策定しました。2017(平成29)年には各地域の観光協会等が合併し「一関市観光協会」が設立されたところであり、2018(平成30)年には観光振興による地域づくりの推進組織として「世界遺産平泉・一関 DMO」が設立されたところです。

一関市観光振興計画では、リーディングプロジェクトとして「観光に関する受け入れ体制の整備」を位置付けており、「広域観光ルートの開発」「二次交通網の充実」などを重点的な取組に掲げています。

### 課題

#### <来訪者のための移動支援の充実>

主要観光地においては観光地間を結ぶ路線バス等が運行されているものの、その他の観光地については、十分な移動手段が確保されていないことから、これら観光地への移動手段の充実が課題となります。また、来訪者に対する移動手段等の情報提供についても充実を図る必要があります。

#### <観光分野との連携>

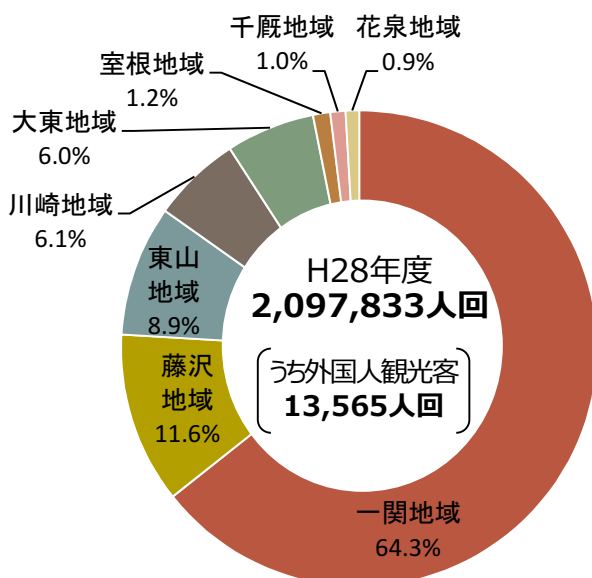
本市では、観光振興計画の実現に向け、観光客への「情報提供・案内」「各種商品・サービス等の企画・立案」を中心に様々な事業を進めており、今後、観光客のニーズに応じて検討を進めていくことを想定していることから、観光と交通が連携した事業の展開が必要となります。



■ 市内の主な観光地とバス路線



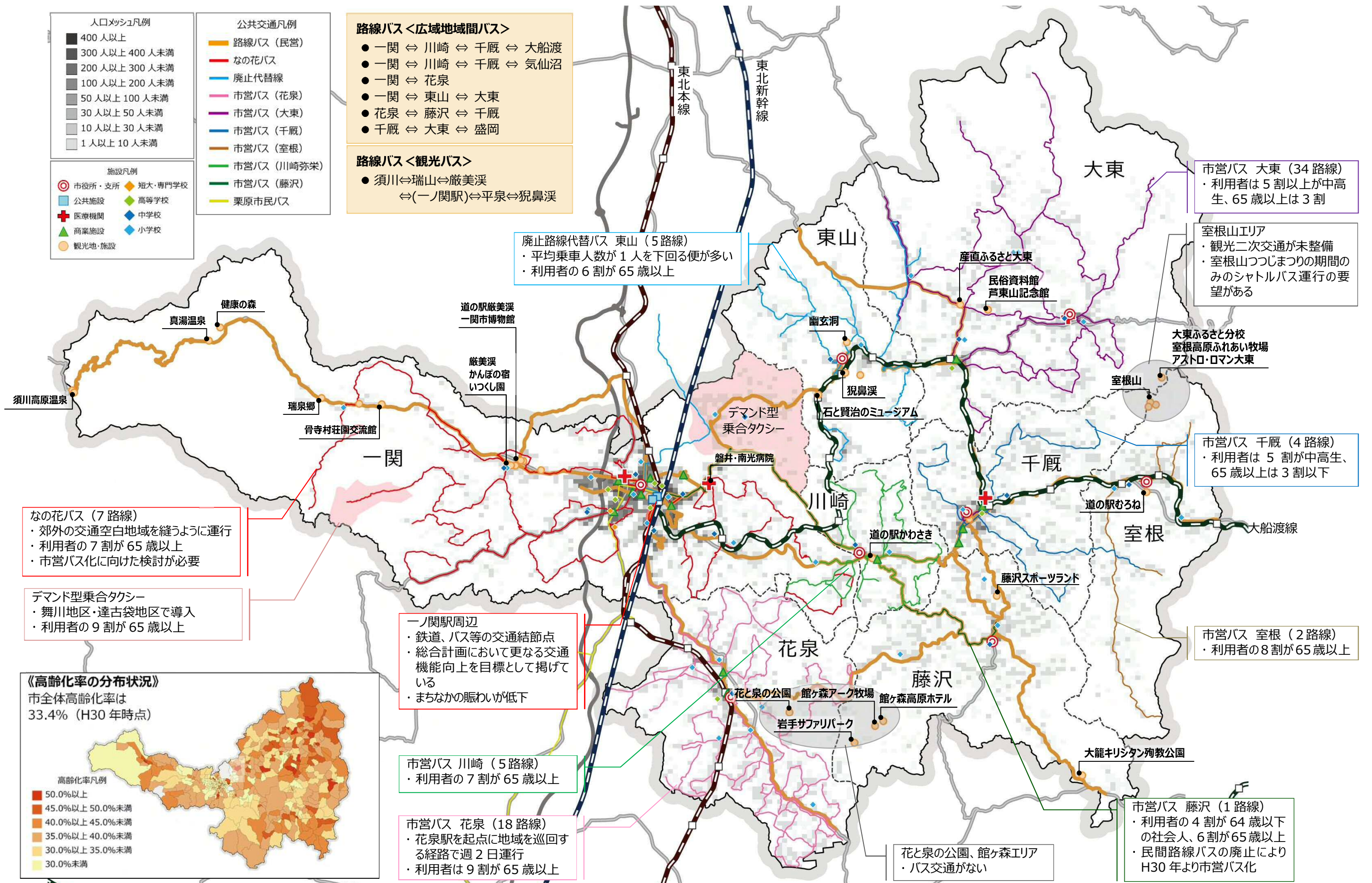
■ 地域別観光客入込数（出典：市商業観光課作成資料）



■ 路線バスが終日乗り放題となる「一関×平泉ワンデーパスポート」(岩手県交通)



2-3 地図で見る公共交通の現状・課題



### 第3章 計画の理念・基本方針

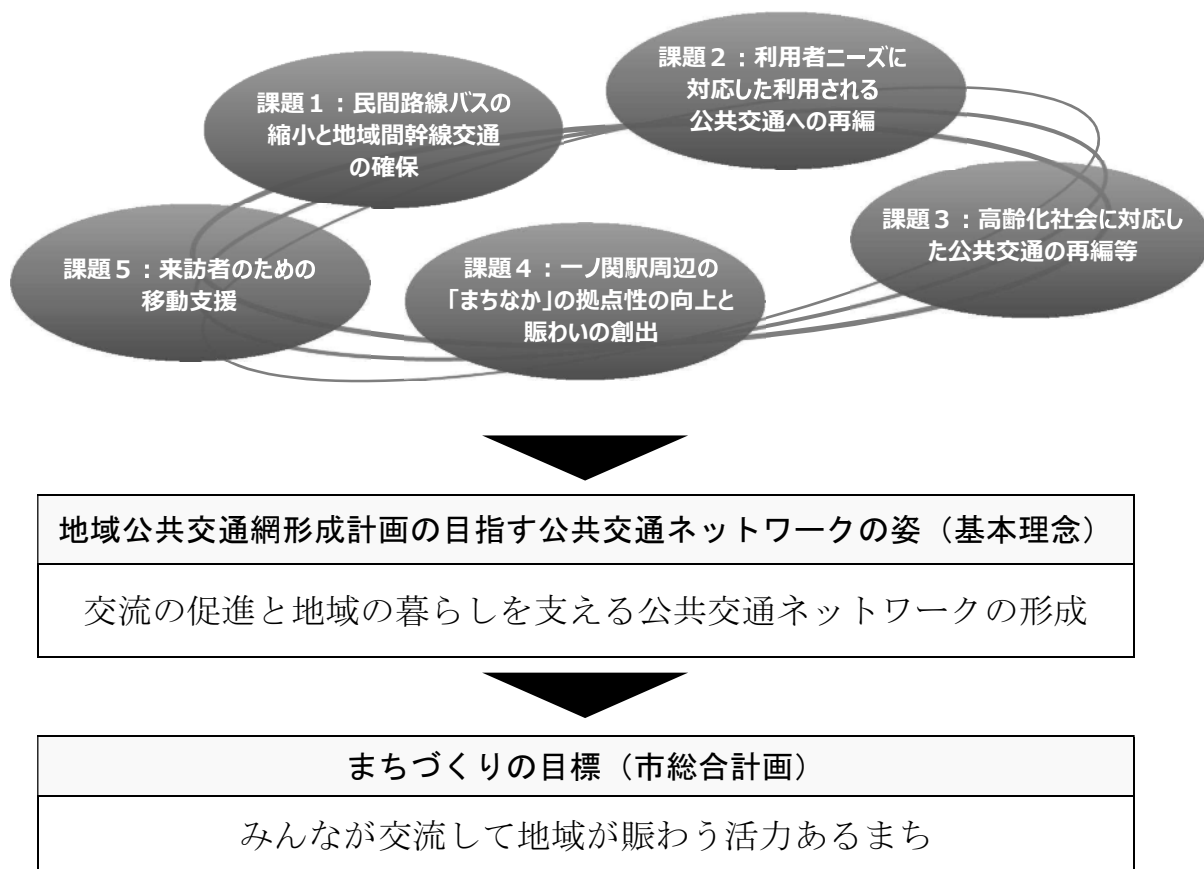
#### 3-1 目指す姿（基本理念）

本計画が目指すべき公共交通ネットワークの形成の姿（基本理念）を次のとおりとします。

## 「交流の促進と地域の暮らしを支える 公共交通ネットワークの形成」

公共交通は、自動車を利用できない住民の日常生活や、本市を訪れる観光客などにとって欠かすことのできない社会基盤であるとともに、まちづくり、観光、商工業、福祉、教育など様々な分野における各種施策の基盤となります。

本市における公共交通の現状と課題を踏まえ、「交流の促進と地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成」により、市総合計画のまちづくりの目標に掲げている「みんなが交流して地域が賑わう活力あるまち」の実現を目指します。



### 3-2 計画の基本方針

目指す姿（基本理念）を実現するため、3つの基本方針を掲げます。  
それぞれの目標の内容については、次頁以降に記載します。

#### 【基本方針1 市内の地域間を結ぶ】

通勤や通学など地域を越えた移動を支える公共交通ネットワークの形成

#### 【基本方針2 高齢化社会への対応】

通院や買い物など日常生活の移動を支える公共交通ネットワークの形成

#### 【基本方針3 交流と賑わいの創出】

交流や観光などまちの賑わいを創り出す公共交通ネットワークの形成



【基本方針1：市内の地域間を結ぶ】

## 通勤や通学など地域を越えた移動を支える公共交通ネットワークの形成

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を「拠点エリア」として位置付け、それぞれの拠点エリアを結ぶ地域を越えた交通ネットワークを維持、確保します。

一関地域の中心部には、企業や高校・高専・短大等の教育機関の他、商業施設や医療施設、市役所本庁を始めとする公共機関が集積する市の中心として、市内各方面から人・物が往来しており、一関地域の中心部に接続する公共交通ネットワークは市民の生活にとって重要なインフラです。

また、市内各地域の拠点エリア間を結ぶことは、地域を越えたおでかけ機会の創出や交流の広がりにもつながります。

拠点エリアにおいては、鉄道とバス、バスとバス等、交通モード間を乗り継ぐための交通結節点や乗継ポイントを定め、待合環境の向上や交通情報などの提供を行うとともに、ダイヤの見直し、乗継時間の改善を行い、利便性の向上を図って利用しやすい環境を整えます。

基本方針の達成を図るため、指標・目標値を以下のとおり設定します。

指標	現状 (2018年度)	目標 (2023年度)
<b>指標1 拠点間を結ぶ路線バスの路線数</b>  ・地域の拠点間を結ぶネットワークの形成状況を示す指標として設定。 ・「現状」および「目標」の6路線は、①一関花泉線、②げいび溪線、③本郷線、④千厩花泉線（以上、岩手県交通）、⑤大原上内野線他大原～摺沢駅間の路線、⑥藤沢一関線（以上、市営バス）とする。	6路線	6路線
<b>指標2 拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数</b>  ・バスの利用状況を示すものであり、路線の維持に直接的につながる指標として設定。 ・「現状」および「目標」の人数は、指標No.1の6路線の年間乗車人数とする。	218,289人	218,000人
<b>指標3 乗継時間の改善（ダイヤの見直し）を行う地域数</b>  ・公共交通の利便性向上を示す指標として設定。 ・「目標」の地域数は、一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢の8地域とする。（全ての地域でダイヤの見直しを行う）	—	8地域

【基本方針 2：高齢化社会への対応】

## 通院や買い物など日常生活の移動を支える公共交通ネットワークの形成

病院や商店、公共機関などが集積している各地域の「拠点エリア」とそれぞれの集落、自宅を結ぶ公共交通ネットワークを維持、確保します。

車を運転できない学生や高齢者、障がい者などが通院や買い物など日常生活を送る上で必要なおでかけができる移動手段を確保することは、誰もが安心してそれぞれの地域で住み続けることができる基本的な条件となります。

特に高齢運転者が関わる交通事故の割合が高いことなどから、高齢者の免許証自主返納が増えており、免許を返納した後も日常のおでかけを可能とする公共交通の役割は重要となっています。

また、バスを利用したいが停留所までの移動が困難で利用できないといった高齢者の状況もあり、高齢者が利用しやすい交通モードへ再編していくことも必要となっています。

さらに、利便性向上には、乗降の段差の少ない車両の導入や、道幅の狭い住宅地周辺も安全に運行できるような小回りの利く小型車両の導入なども必要になります。

このように地域内における公共交通の主な利用者である高齢者の利用ニーズに沿った公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針の達成を図るため、指標・目標値を以下のとおり設定します。

指標	現状 (2018年度)	目標 (2023年度)
<b>指標 4 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスおよびデマンド型乗合タクシーの乗車人数割合（年間延べ乗車人数÷市人口）</b>  ・地域内でのバス、デマンド型乗合タクシーの利用状況を示すものであり、路線等の維持に直接的につながる指標として設定。 ・「現状」および「目標」は、市人口に対する、市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス、デマンド型乗合タクシーの全利用者数割合とする。	135.96%	136.00%
<b>指標 5 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスの1便あたり平均乗車人数2.0未満の路線数</b>  ・利用ニーズにあったバス運行、効率性を示す指標として設定。 ・「現状」は、2018年度に実施した市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスの乗降調査による平均乗車人数が2.0人未満となった路線数。 「目標」は2023年度に実施予定の同調査による目標路線数とする。	34 路線	17 路線
<b>指標 6 デマンド型乗合タクシーの導入（試験運行含む）地域数</b>  ・高齢者等の地域内における移動手段の確保状況を示す指標として設定。 ・「現状」の地域は、一関（舞川、達古袋）、大東（長坂・猿沢）、東山（長坂・猿沢）の3地域。「目標」は一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢の8地域とし、各地域で少なくとも1地区はデマンド型乗合タクシーの導入（試験運行含む）することを目標とする。	3 地域	8 地域

### 【基本方針3：交流と賑わいの創出】

## 交流や観光などまちの賑わいを創り出す公共交通ネットワークの形成

市民がまちなかを気軽に移動できる移動手段、観光客などの来訪者が利用しやすい移動手段となる公共交通ネットワークを維持、確保します。

自家用車の普及や大型商業施設の郊外への出店等に伴い、駅周辺のまちなかの賑わいが低下してきていますが、まちなかと主要な施設間を結ぶ回遊性のある公共交通ネットワークは、市民や来訪者にとって利用しやすく、また、まちなかの賑わいを創出するツールとなります。

また、本市は巖美溪、狛鼻溪をはじめ豊富な観光資源を有するとともに、世界文化遺産である平泉へのアクセス拠点となっています。観光地を結ぶ公共交通ネットワークは旅行客の受け入れ、観光振興にとっても重要な要素となっています。

これらを踏まえ、市民の生活を支えるとともに、まちなかへの対流を促すツール、観光振興のツールでもある、活気と賑わいを創り出すための公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針の達成を図るため、指標・目標値を以下のとおり設定します。

指標	現状 (2018年度)	目標 (2023年度)
<b>指標7</b> 一ノ関駅を中心とした循環型バス路線数（新設）  ・まちなかの移動手段の確保状況を示す指標として設定。 ・「目標」の路線数は、一ノ関駅を中心とした一つの系統を時計回り、反時計回りで運行する2路線とする。	—	2路線
<b>指標8</b> 商店街や商業施設等における待合所の整備箇所数 （ベンチ、時刻表路線図表示、アナウンス実施等）  ・買い物利用でのバスの利便性向上を示す指標として設定。 ・「目標」の箇所数は、一関地域の商業施設3か所、千厩地域の商業施設1か所、室根地域の道の駅、川崎地域の道の駅の6ヶ所とする。	—	6ヶ所
<b>指標9</b> 主要観光地を結ぶ路線バスの路線数  ・主要観光地へのネットワーク形成状況を示す指標として設定。 ・「現状」および「目標」の4路線は、①巖美溪・瑞山線・須川温泉線（期間運行）、②巖美溪、達谷、平泉線、③国道南線、④平泉・げいび溪線（期間運行）（以上、岩手県交通）とする。	4路線	4路線

### 3 - 3 公共交通ネットワークの将来イメージ

#### (1) 公共交通の区分とその役割分担

本市における公共交通ネットワークについて、基本的な考え方や将来イメージを検討する上で、各公共交通が担うべき役割を、本計画では表3-1のとおりとします。

表3-1 公共交通の区分とその役割分担

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	広域的に都市間を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	新幹線	○JR 東北新幹線	広域（市外、市町間）
		鉄道	○JR 東北本線 ○JR 大船渡線	
広域幹線交通	本市と隣接市を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	高速バス	○岩手県交通 盛岡千厩線 ○東日本急行 仙台駅一ノ関線	広域（市外、市町間）
		バス	○岩手県交通 一関大船渡線、一関気仙沼線 気仙沼千厩線、国道南線 ○栗原市民バス 一関線、一関築館線	
地域間幹線交通	市内の各地域間（一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢）の移動を支えるネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	鉄道	○JR 東北本線（市内） ○JR 大船渡線（市内）	市内の地域間
		バス	○岩手県交通 一関花泉線、げいび溪線、千厩花泉線、大籠線、本郷線 ○市営バス 一関藤沢線	
地域内交通	広域幹線交通や地域間幹線交通に接続し、主に各地域内（一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢）での移動を支えるネットワークとして、日常生活に必要なサービスレベルを確保しつつ、住民ニーズに柔軟に対応する交通	バス	○岩手県交通 中田団地線、磐井・南光病院線 一関イオン線、沖線、関が丘線 巖美溪・瑞山線 ○市営バス ・各地域の路線 ○なの花バス ○廃止路線代替バス ○市スクールバス ○市病院患者輸送バス	主に市内の地域内
		タクシー	○デマンド型乗合タクシー ・舞川地区 ・達古袋地区 ・長坂猿沢地区 ○タクシー	
観光交通	主要な観光地への移動を支えるネットワークとして、期間運行する交通	バス	○岩手県交通 須川温泉線、巖美溪・達谷・平泉線、平泉・げいび溪線	観光地間

※ 運行事業者および路線名等については、計画策定時点[2019（平成31）年3月末]のものです。公共交通の再編等があった際は適宜記載内容について見直します。

## (2) 交通結節点および乗継ポイントの設定

複数の路線が経由する駅、市役所、病院、商業施設などを交通結節点や乗継ポイントとして位置付け、多方面へ移動しやすい交通環境（面的ネットワーク）を整備するとともに、既存施設を活用した待合スペースを確保し、待合環境の向上を図ります。

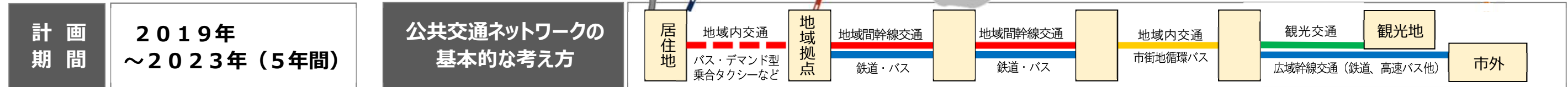
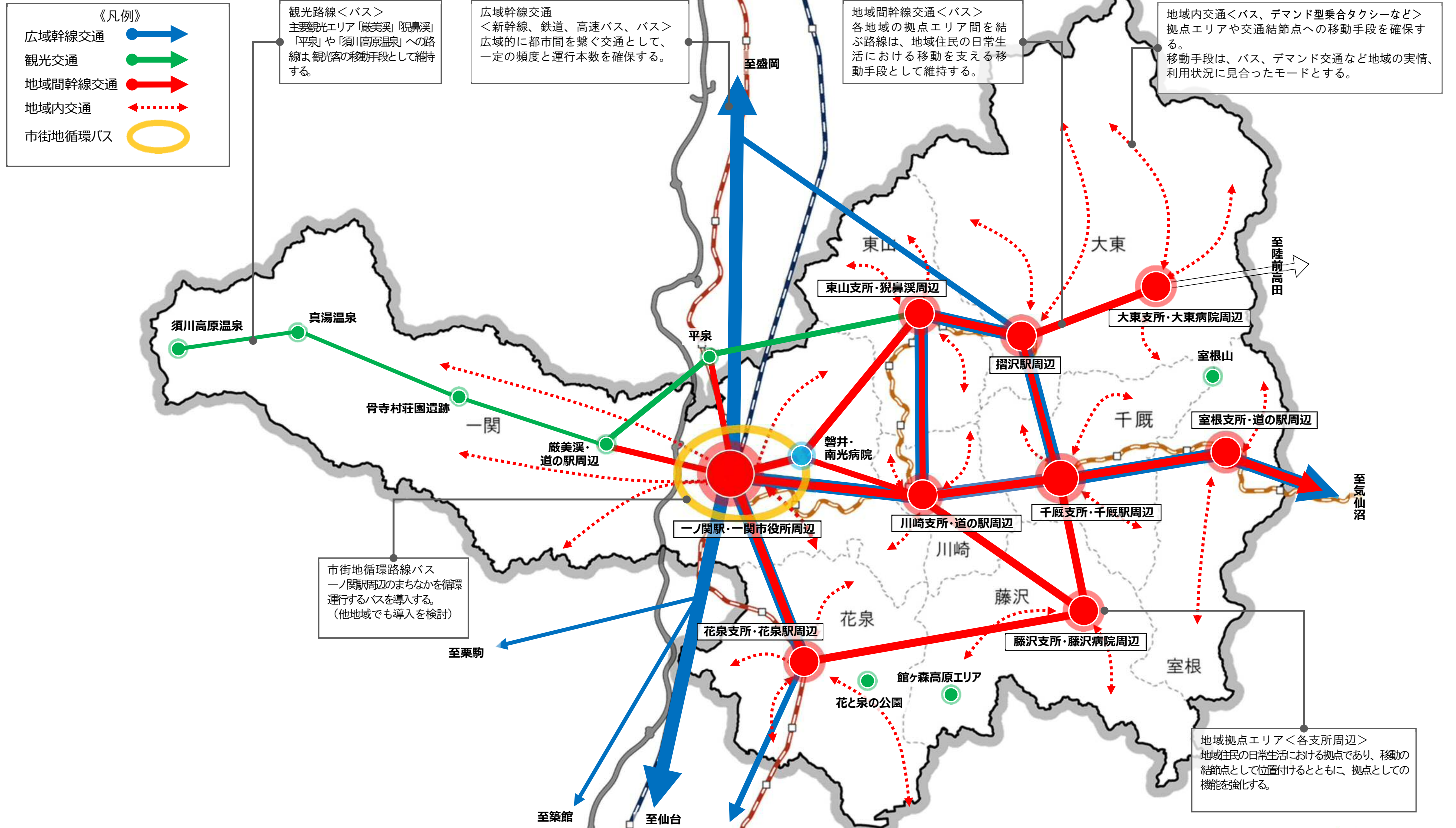
表 3-2 交通結節点および乗継ポイントの設定候補地

地域	バス停名（施設）	箇所数 （商業施設等）
一関	一ノ関駅前、一関市役所前、磐井・南光病院前、大町通り（なのはなプラザ） イオンスーパーセンター一関、岩手病院前（商業施設）	6（3）
花泉	花泉駅前、花泉支所（一関市役所花泉支所）	2
大東	摺沢駅前、大東病院、大東バスセンター（一関市役所大東支所）	3
千厩	千厩駅前、千厩病院前、エスピア、市役所千厩支所	4（1）
東山	げいび溪駅、東山支所前（一関市役所東山支所）	2
室根	折壁駅前、道の駅むろね、室根支所入口（一関市役所室根支所）	3（1）
川崎	門崎駅（陸中門崎駅）、道の駅かわさき、川崎支所（一関市役所川崎支所）	3（1）
藤沢	藤沢病院、一関市役所藤沢支所※	2

※計画策定時点で一関市役所藤沢支所付近にバス停はありませんが、将来的にデマンド型乗合タクシー等の乗降場所として想定しています。

(3) 一関市の公共交通ネットワークの計画期間のイメージ

基本理念及び基本方針を踏まえた、本市の公共交通ネットワークの将来イメージは下記のとおりです。



## 第4章 目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

### 4-1 重点プロジェクト

計画期間内に、基本方針で示した公共交通ネットワークの形成を目指し、重点的に取り組み、成果を上げていく事業・施策を「重点プロジェクト」に位置付けます。

重点プロジェクト1	市内各地域の拠点エリアを結び一関中心部に接続するバス、鉄道の公共交通ネットワークの維持				
内容	市内各地域の拠点エリアと一ノ関駅を中心とした一関地域の中心部を直接または乗継により結ぶバス、鉄道の公共交通ネットワークを維持します。				
実施主体	市、民間バス事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
交通事業者との連携、協議（利便性向上、収益向上等）	交通事業者との情報共有、連携・協議				
民間バス路線の廃止等に伴う市営バスの運行	必要に応じ、ダイヤ、本数等の見直し				

#### 拠点エリアと一関中心部を結ぶ公共交通ネットワークとして維持するバス路線

路線名	計画策定時の事業主体	主な経由地
一関花泉線	岩手県交通(株)	竹山、一関市役所、一ノ関駅前、金沢本町、花泉
げいび溪線	岩手県交通(株)	一ノ関駅前、千歳橋、げいび溪、大東高校前、摺沢駅前
本郷線	岩手県交通(株)	一ノ関駅前、真滝駅前、薄衣、千厩病院前、千厩バスターミナル
千厩花泉線	岩手県交通(株)	千厩バスターミナル、千厩病院、藤沢、二日町、日形、花泉
大原～摺沢駅間 市営バス（大東）大原上内野線他	一関市	摺沢駅前、大東高校前、上摺沢、大東病院、大東バスセンター
藤沢～一ノ関駅間 市営バス（藤沢）藤沢一関線	一関市	一ノ関駅、磐井南光病院、千歳橋、薄衣、藤沢小学校前

#### 拠点エリアと一関中心部を結ぶ公共交通ネットワークとして維持する鉄道路線

路線名	計画策定時の事業主体	主な経由地
大船渡線	J R 東日本(株)	一ノ関、陸中門崎、げいび溪、摺沢、千厩、小梨、折壁、新月
東北本線	J R 東日本(株)	一ノ関、花泉

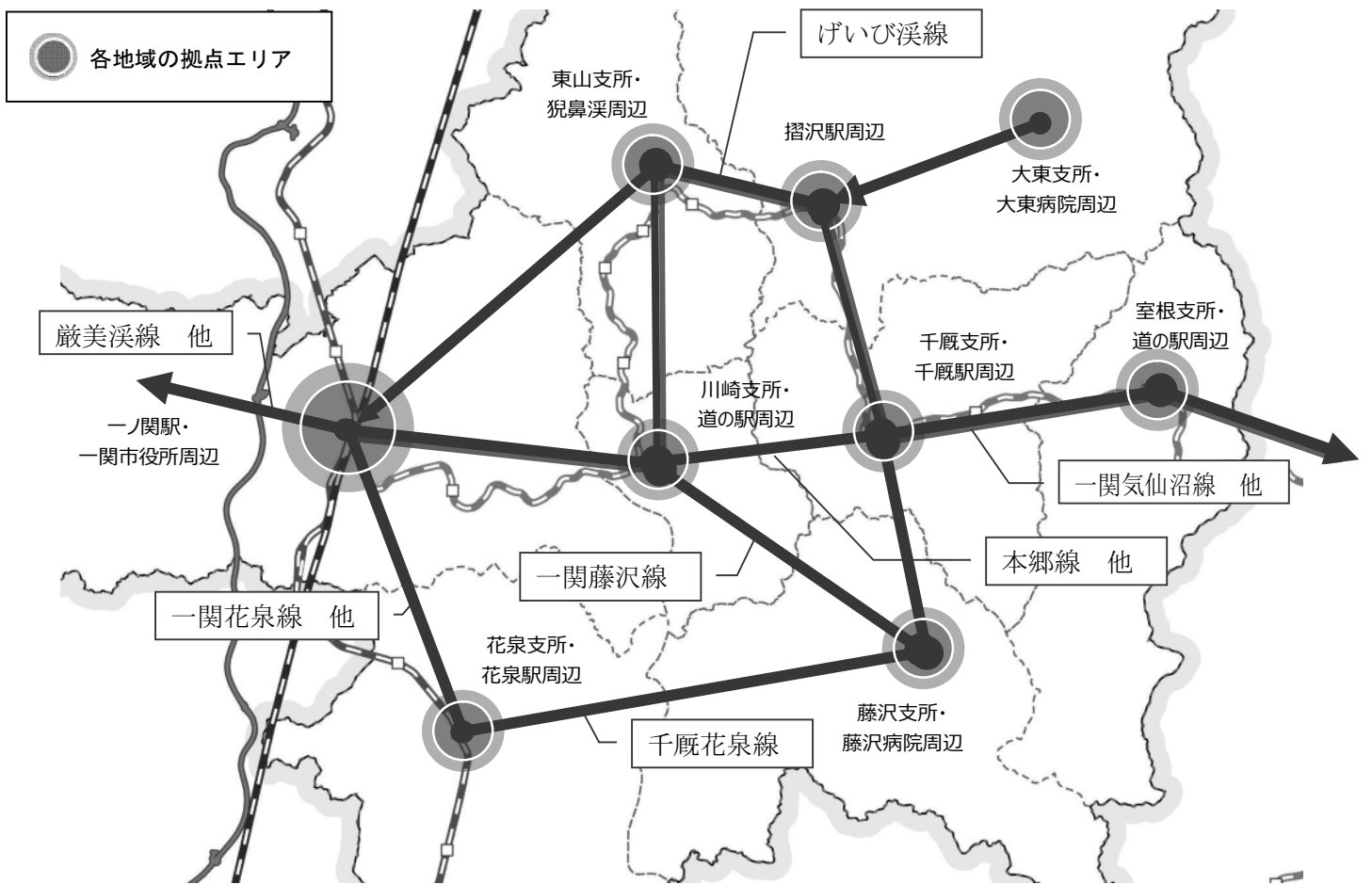


図 4-1 各地域の拠点エリアを結び一関中心部に接続するバス、鉄道網のイメージ



重点プロジェクト2	各地域の拠点エリアや交通結節点までの地域内住民の移動手段を確保				
事業内容	<p>民間路線バスや鉄道がないエリアにおいて、自宅付近から地域の拠点エリアや交通結節点までの移動手段として、以下について取り組みます。</p> <p>①市営バスや廃止路線代替バスなどを運行します。</p> <p>②市営バスや廃止路線代替バスなどの利用者が少ない場合(1便平均利用者が2人未満)や、バス運行の利便性が低く、効率的でないと認められる場合などは、地域住民や関係者と協議の上、デマンド型乗合タクシーに再編します。</p>				
実施主体	市、民間バス事業者、タクシー事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
地域住民との連携・協議(利便性向上、交通モードの再編等)	地域住民との情報共有、連携・協議				
バスの路線、デマンド型乗合タクシーのエリア見直し	必要に応じ、ダイヤ、本数等の見直し				
なの花バスの運行見直し	運行内容、運行形態などの見直し				
デマンド型乗合タクシーの導入	地域住民・交通事業者との協議 → 試験運行・検証 → 本運行 → 継続的に見直し				

#### 【市が経費を負担し運行するデマンド型乗合タクシー導入に係る考え方】

1 将来構想	高齢化などの状況を踏まえ、将来的には民間路線バスや鉄道がないエリアにおいて、地域内移動(自宅付近⇄地域の拠点エリア等)のデマンド型乗合タクシーへの再編を進める。
2 導入の前提となる事項	<p>① 地域住民の理解が得られること。</p> <p>② 民間の交通事業者(バス、鉄道、タクシー)の理解が得られる(営業を妨げない)こと。</p> <p>③ 市が運行経費を負担しているバス(市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス)と運行エリア、運行日、運行する時間が重ならないこと。</p>
3 エリア設定の考え方	乗車、降車のためのエリア内移動が30分程度以内になる広さを目途とし、小学校区、市民センター、大字などの単位でエリアを設定する。
4 導入までの流れ	地域住民・交通事業者の合意 → 運行内容の設定 → 地域公共交通の協議組織での合意 → 試験運行・検証 → 本運行
5 留意事項	<p>① 市の財政負担の抑制、利用者負担とサービス水準の公平性確保に留意する。</p> <p>② 運行内容の設定は、地域住民、タクシー事業者、行政の3者での協議により行う。</p>

重点プロジェクト3	市街地循環バスの導入				
事業内容	既存のバス路線を再編し、一ノ関駅を中心として、市役所、病院、大型商業施設などの主要施設間を循環するバスを導入します。また、一関地域以外の各地域の拠点エリアについても循環バス等の導入を検討します。				
実施主体	市、民間バス事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
一ノ関駅を中心とした循環バスの検討	住民・交通事業者との協議 →				
一ノ関駅を中心とした循環バスの運行		試験運行・検証 →	本運行 →	継続的に見直し →	
一関地域以外の各拠点エリアにおける循環バスの導入検討	地域住民・交通事業者との協議 → 試験運行・検証 → 本運行 → 継続的に見直し →				

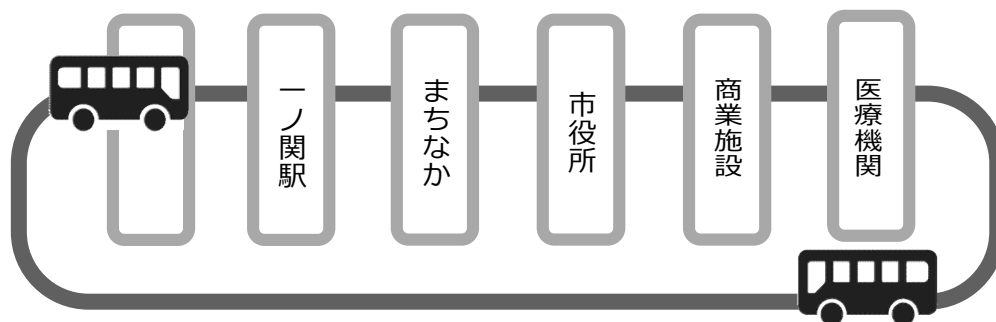


図 4-2 市街地循環バスのイメージ

## 4-2 プロジェクト

プロジェクトとは、基本方針の実現に向けて設定した指標、目標値を達成するため、2019（平成31）年度～2023（平成35）年度までの5ヶ年における具体的な取組について示すものです。

### (1) 基本方針1「市内の地域間を結ぶ」関連プロジェクト

プロジェクト1-1	バスと鉄道、バスとバスの乗継改善				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継により目的地まで円滑に移動できるように、バスと鉄道、バスとバス間のダイヤを見直し乗継を改善します。</li> <li>鉄道のダイヤ改正などに合わせ、バスのダイヤなどを継続的に見直します。</li> <li>公共交通を利用しやすくするため、乗継方法の案内、周知を行います。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
交通事業者との協議	乗継ダイヤ調整 →	改正ダイヤの実施 →	.....	継続的に見直し	→
乗継の案内・周知			継続的に実施		→

プロジェクト1-2	鉄道の利用促進				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の利用促進を図るため、市内を経由する在来線（JR大船渡線、JR東北本線）を活用したイベントなどを開催します。</li> <li>一関市拠点駅推進協議会と連携し、一ノ関駅に停車する新幹線の増便や、ダイヤ見直しなどについて要望します。</li> </ul>				
実施主体	市、鉄道事業者、一関市拠点駅推進協議会				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
在来線を活用したイベント	関係者協議 → イベント実施 →		協議 → 実施 → 見直し		→
新幹線増便等の要望			継続的に実施		→

プロジェクト1-3	交通結節点や乗継ポイントの整備				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅、市役所、病院、商業施設などを、複数の路線が経由し、各方面へ移動するための交通結節点や乗継ポイントに設定し、多方面へ移動しやすい交通環境（面的ネットワーク）を整備するとともに、路線の効率化（重複路線の解消）を図ります。</li> <li>・ 交通結節点においては、既存施設を活用した待合スペースの確保など、待合環境の向上を図ります。</li> <li>・ 交通結節点と乗継ポイントにおいて、乗継が円滑にできるようダイヤを見直します。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者、鉄道事業者、施設等所有者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
交通結節点の選定、施設等所有者との協議	場所の選定、所有者との協議 →				
待合スペース等の環境整備			待合スペースの環境整備・継続的に改善 →		
交通事業者との協議	ダイヤ調整 →		改正ダイヤの実施 →	継続的に見直し →	



図4-3 交通結節点や乗継ポイントの整備のイメージ(岩手県北上市)

(2) 基本方針 2 「高齢化社会への対応」 関連プロジェクト

プロジェクト 2-1	高齢者の移動・利用ニーズにあった地域内公共交通経路、ダイヤの見直し				
事業内容	地域内公共交通（集落や自宅から地域の拠点エリア等間の交通）の主な利用者である高齢者のニーズに合わせ、経路やダイヤを見直します。				
実施主体	市、民間バス事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
路線の見直し	協議・調整 →		改正路線等の実施 →	継続的に見直し →	
地域協働体等による主体的な協議・提案	地域協働体などからの提案を随時受付 → 見直しに反映 →				

プロジェクト 2-2	バスやデマンド型乗合タクシーの情報提供、乗り方支援による利用促進				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設や待合スペースなどにバスやデマンド型乗合タクシーの時刻表、路線図等を掲示します。また、市のホームページなど各種メディアを活用した情報発信を行います。</li> <li>・自宅付近のバス停を「マイ停留所」として、希望者には「マイ停留所」時刻表を作成し提供します。</li> <li>・地域や学校などで、民間バス事業者の協力のもと、バスの乗り方教室を開催します。また、市営バスを利用し、体験乗車イベントを実施します。</li> </ul>				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
公共施設や待合スペースでの情報提供	時刻表、路線図等の掲示 →				
「マイ停留所」時刻表の提供	マイ停留所時刻表の提供 →				
乗り方教室 市営バス体験乗車	乗り方教室、市営バス無料体験乗車の実施 →				

プロジェクト2-3	高齢者・障がい者の移動支援				
事業内容	高齢者や障がい者のニーズを把握し、高齢者や障がい者が公共交通を利用する上での課題などへの対応について検討します。				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
高齢者、障がい者が利用しやすい公共交通環境の検討			課題への対応検討	→	

◆【事例】一関市で実施している「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歳以上の市民税非課税世帯のうち、ひとり暮らし、高齢者のみの世帯に属する方などにバスやタクシー料金の一部を助成。

高齢者福祉乗車券は、10円券と100円券の2種類で、月額1,000円分（年12,000円分）を上限に申請月分から交付。

プロジェクト2-4	スクールバスへの混乗、市営バス等の通学利用				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスに児童生徒以外の地域住民が乗車する混乗について検討します。</li> <li>・スクールバスと市営バスの路線が重複する場合は、地域の状況に応じ、可能な限り市営バスを利用する方向で調整します。（一部地域では既に市営バスを通学用のバスとして利用）</li> </ul>				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
スクールバスへの混乗	関係者協議 →	試験実施・検証 →	(実施可能な場合) 実施、継続的に見直し →		
通学での市営バス利用の拡大	関係者協議 →	試験実施・検証 →	(実施可能な場合) 実施、継続的に見直し →		

◆【事例】花巻市東和地域におけるスクールバスへの一般混乗制度

項目	スクールバスへの一般混乗制度
制度概要	東和地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度
利用可能	スクールバスの運行がある日 (土日祝祭日、夏休みや冬休み等の長期休暇を含む休校日は運休)
利用方法	最寄りのスクールバスのバス停留所から乗車して、規定の降車地点で降車する(それ以外の停留所は乗車専用) 降車地点(1. 東和小学校 2. 東和総合支所 3. JR 土沢駅近く)
留意事項	事前の利用登録が必要(参考: 図4-5)

図4-4 スクールバス混乗制度イメージ

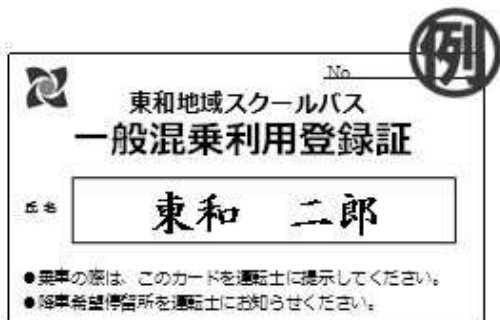
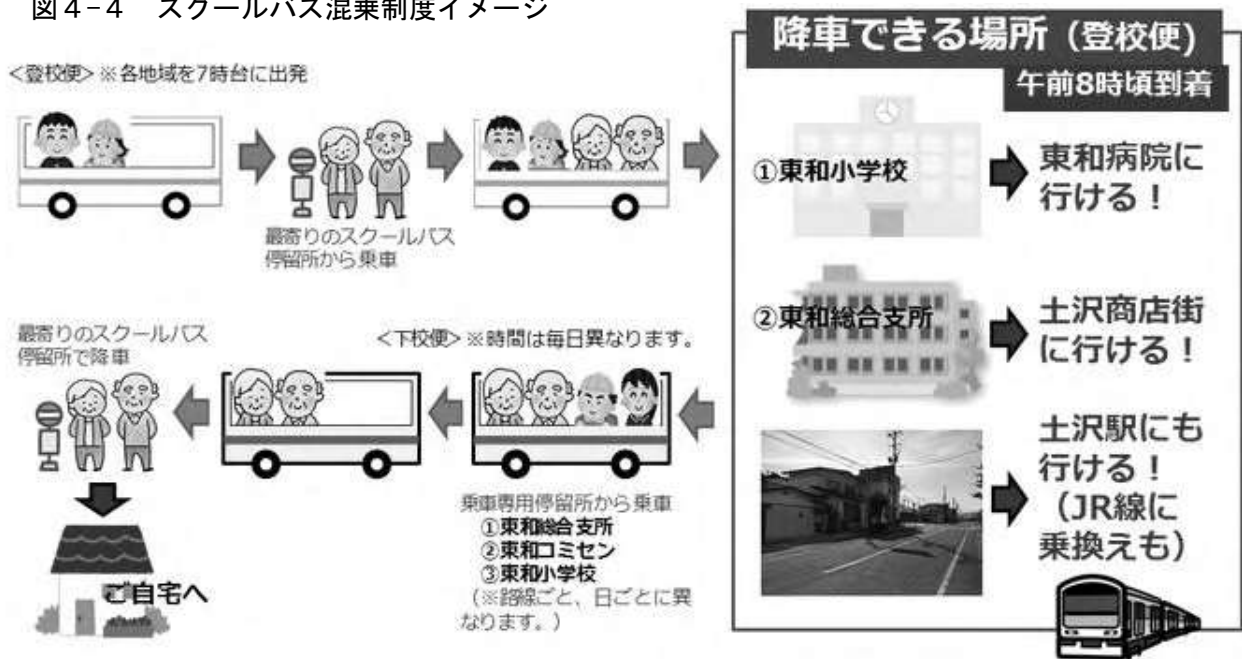


図4-5 利用登録証イメージ

プロジェクト2-5	小型車両等の導入				
事業内容	市営バスの車両更新に当たっては、利用者数、運行経路の実態にあった車両を選定するものとし、段差のない車両や小型車両を導入します。				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
小型車両等の導入	車両更新計画の作成		車両更新に合わせた小型車両等の導入		



図4-6 小型車両等の導入イメージ

プロジェクト2-6	地域住民、企業と行政の協働によるバス停の環境整備				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間バス、市営バスなどのバス停の環境整備について、運行事業者や地域住民、企業、行政などの連携、協力により取り組みます。</li> <li>・待合所の環境美化やベンチの設置を自治会などが行う際には、市の既存補助制度の活用などにより支援します。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者、地域住民、企業				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
環境整備体制の構築	関係者との協議	モデル事業の実施	全市的に展開		
待合所の環境美化、ベンチ設置等の支援			既存の補助金制度での支援		



プロジェクト2-7	バスサポーター制度導入の検討				
事業内容	<p>・民間バス、市営バスなどの利用案内ができる地域住民や事業所などを「バスサポーター」に認定し、利用者への情報提供を図る制度の導入を検討します。</p> <p>(バスサポーターの役割)</p> <p>①利用者へのバス情報の案内</p> <p>②市や民間バス事業者に対する路線やダイヤ見直しの提言</p>				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
サポーター制度の検討	関係者との協議		モデル事業の実施、検証	全市的な展開	

◆【事例】バスアテンダント「鳥取市バス利用協力員」





シルバー人材センターの運営によるバスアテンダントを設置

- 公共交通の案内…行き先を聞き、乗車する「路線名」「降車バス停名」「ダイヤ」などを解説
- 予約型乗合タクシー利用者に対する予約の確認（状況に応じ予約の手助け）
- 観光客等に対する観光案内…周辺の観光情報や見どころ、お土産、食事場所等の案内
- 高齢者へのバスの乗降サポート
- 日報作成…その日のできごと、喜んでもらったこと、苦情・意見等を記録し、市役所に報告



プロジェクト2-8	地域住民とタクシー事業者による独自の乗合輸送サービス導入の検討				
事業内容	住宅団地の住民や各種団体など一定規模の利用者とタクシー事業者の契約による独自の乗合輸送サービス（買い物タクシーなど）の導入を検討します。				
実施主体	地域住民、タクシー事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
独自輸送サービスの検討	関係者間の協議モデル事業の実施、検証			各地域での展開	

(3) 基本方針3「交流と賑わいの創出」関連プロジェクト

プロジェクト3-1	主要観光地を結ぶ路線の維持確保				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地である栗駒国定公園、厳美溪、狛鼻溪、平泉と一ノ関駅を結ぶバス路線を維持します。</li> <li>・観光関係団体等と連携し、観光に適した時間に移動ができるよう、バスのダイヤを見直します。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者、観光関係団体等				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
運行事業者との連携、協議（利便性向上、収益向上等）	交通事業者との情報共有、連携・協議 				
観光関係者との連携、協議（ダイヤ見直し等）	ダイヤ見直し、特典付与の検討、試験導入 				

主要観光地を結ぶ公共交通ネットワークとして維持する路線

路線名	計画策定時の事業主体	主な経由地
厳美溪・瑞山線 須川温泉線(期間運行)	岩手県交通(株)	一ノ関駅、厳美溪 骨寺村荘園休憩所前、瑞山、須川温泉
厳美溪、達谷、平泉線	岩手県交通(株)	厳美溪、一関市博物館、達谷窟、平泉駅前
国道南線	岩手県交通(株)	一ノ関駅、山目駅、平泉駅前、中尊寺
平泉・けいび溪線(期間運行)	岩手県交通(株)	平泉駅前、七曲、けいび溪

プロジェクト3-2	観光二次交通の検討				
事業内容	バス路線がない主要な観光地（花と泉の公園、館ヶ森高原エリア）への移動の利便性を向上させるため、駅などの交通結節点からの移動を可能にする二次交通について、試験運行なども含め、観光関係団体等と連携して検討します。				
実施主体	市、タクシー事業者、観光関係団体等				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
観光二次交通の導入 検討	関係者協議 →	試験実施・検証 →	.....	本運行・継続的に見直し →	.....

※観光二次交通…拠点となる空港や鉄道の駅から観光地までを結ぶ交通アクセス

<p>◆一関市観光振興計画（平成29～33年度）第4章観光振興戦略における取組（抜粋）</p> <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>
--

プロジェクト3-3	主要イベント開催時の輸送手段の確保				
事業内容	市内で開催される主要なイベントの開催に合わせ、会場地までの来訪者の移動を可能にする臨時列車、臨時バスの運行を交通事業者と連携して取り組みます。				
実施主体	市、民間バス事業者、鉄道事業者、イベント主催者等				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
臨時列車、バスの運行			関係者協議、運行 →	.....	

プロジェクト3-4	観光客（外国人含む）への情報提供				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間バス事業者、鉄道事業者の協力のもと、観光客が公共交通を利用し、目的地へスムーズに移動できるよう、各種メディアを利用した情報提供に取り組めます。また、外国人観光客に向けたバス情報、バス停掲示等の多言語化に取り組めます。</li> <li>・タクシー事業者と観光関係団体が実施している定額制のタクシー事業などについて周知、PRを図ります。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者、タクシー事業者、観光関係団体等				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
公共交通情報の提供	関係者協議		情報提供WEBサイトの整備、公共施設、交通結節点での情報提供		
公共交通情報の多言語化			随時実施		
定額制タクシー事業の周知、PR			事業の周知、PR		

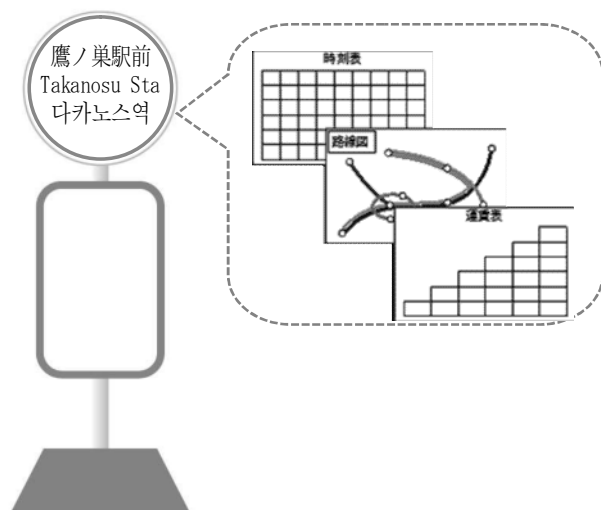


図 4-7 観光客（外国人含む）への情報提供のイメージ

プロジェクト3-5	商店街や大型商業施設などに待合スペースを整備				
事業内容	商店街や大型商業施設などの既存施設を活用した待合スペースの確保について検討します。買い物利用でのバスの利便性を向上させるとともに、利用者の待ち時間に付加価値を創出します。(関連プロジェクト1-3)				
実施主体	市、民間バス事業者、施設等所有者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
待合スペースの選定、施設等所有者との協議	関係者協議・検討				
待合スペース等の環境整備			待合スペースの選定、設置、環境整備		
交通事業者との協議	乗継ダイヤ調整		改正ダイヤの実施	継続的に見直し	

プロジェクト3-6	市内事業者との連携による公共交通利用促進				
事業内容	買い物などでの公共交通の利用促進、バス車内へのクーポン券の配置など、公共交通の利用と市内事業者をマッチングさせたサービスの導入を検討します。				
実施主体	市、民間バス事業者、市内事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
バス利用者への特典付与等の検討	関係者協議		試験実施・検証	本運行・継続的に見直し	

◆【事例】地元商店街と連携したサービス（静岡県富士市）



商店街のポイントカード活用

- ・加盟店で買い物すると、金額に応じてポイントが付与される
- ・ポイントカードの特典で路線バスや鉄道の回数券と交換をすることができる。

プロジェクト3-7	観光事業者との連携による公共交通利用促進				
事業内容	公共交通を利用した市内観光ツアーの導入を検討します。				
実施主体	市、観光関係団体等				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
公共交通を利用した観光ツアーの企画	関係者協議		(実施可能となった場合) 実施・継続的に企画、見直し		

プロジェクト3-8	空港から直通する高速バスの運行要望				
事業内容	空港から一関市への直通バスの運行について、観光関係団体と連携し、交通事業者への要望を検討します。				
実施主体	市、観光関係団体				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
空港からの直通バスの導入要望の検討	関係者協議				

◆【事例】仙台空港・松島・平泉・花巻線



➡民間バス事業者が仙台空港と松島、平泉、花巻を結ぶバスを運行

プロジェクト3-9	市営バス車両を利用した広告導入の検討				
事業内容	市営バスの車内への広告掲示、バス車体のラッピング広告の導入について検討します。				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
市営バス車両への広告等の導入	関係者協議		(実施可能となった場合) 実施・継続的に企画、見直し		

(4) その他基本方針を横断する関連プロジェクト

プロジェクト4-1	運転士の確保対策の推進				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転士の確保を図るため、各種就職ガイダンスなどへの事業者の参加を促し、採用情報の周知を図ります。</li> <li>・地域や学校において実施する予定のバスの乗り方教室に合わせ、バス事業に対する理解を深めるPR活動を行います。</li> <li>・市営バスについては、利用状況を踏まえながら、車両更新時に大型免許を必要としない車両を導入します。(関連プロジェクト2-5)</li> <li>・国や企業が行う自動運転技術の普及に向けた実証試験などに協力します。</li> </ul>				
実施主体	市、民間バス事業者				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
事業者の就職ガイダンスへの参加促進		事業者への就職ガイダンス等の紹介			
小型車両等の導入	車両更新計画の作成	車両更新に合わせた小型車両等の導入			
乗り方教室に合わせたバス事業の周知		乗り方教室の開催・バス事業の周知			
自動運転技術の実証試験への協力		国や企業が行う実証試験会場(路線等)の情報提供、調整などの協力			



プロジェクト4-2	公共交通に関するオープンデータの活用				
事業内容	公共交通に関するデータを再利用可能な形で公開し、二次利用できるようにすることで、各分野でのまちづくりの取り組みを支援します。				
実施主体	市				
スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
オープンデータの整備等	公開データの作成、関係者協議		データの開示		

- 鉄道、バス、航空などの交通事業者の提供する公共交通データを集約し、標準化されたデータ形式でサービス開発者であるICTベンダーに提供
  - ICTベンダーは、公共交通オープンデータセンターから、各交通事業者の指定した条件（有償のケースも想定）でデータを手渡し、様々なサービス開発に活用できる

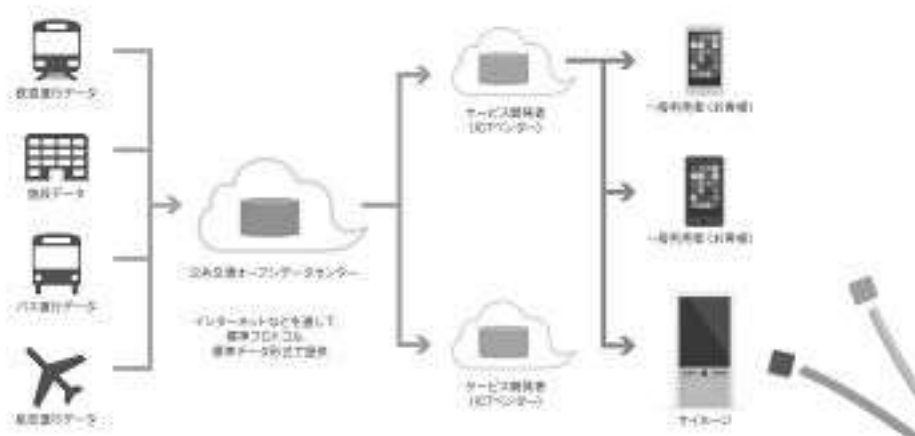
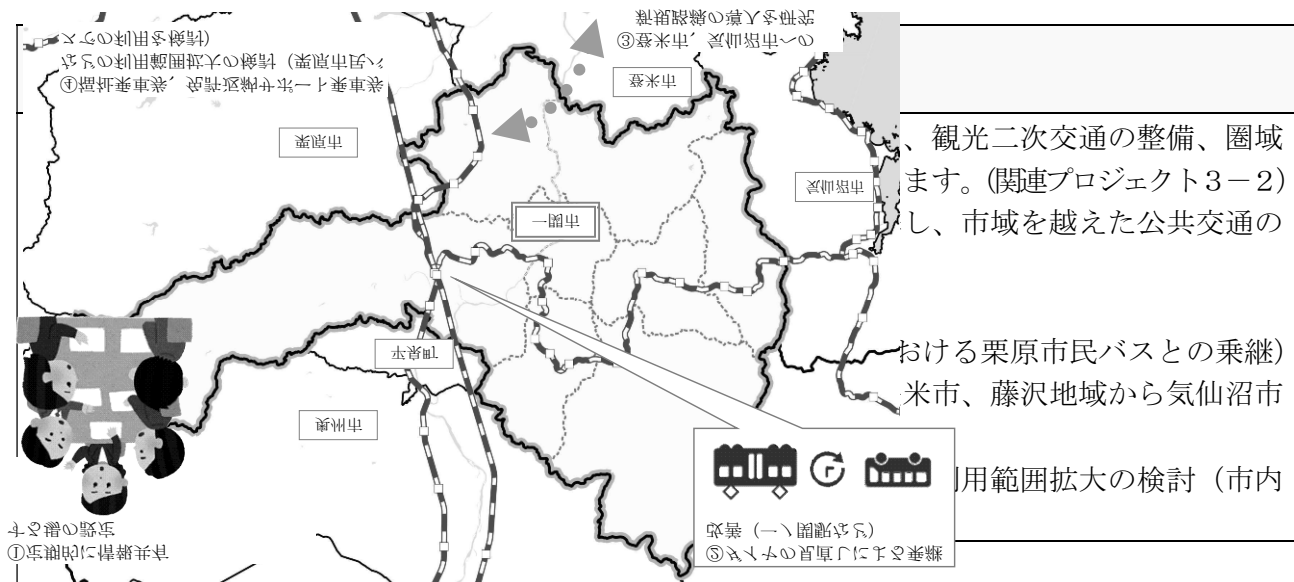


図4-8 公共交通オープンデータの活用イメージ（公共交通オープンデータ協議会）



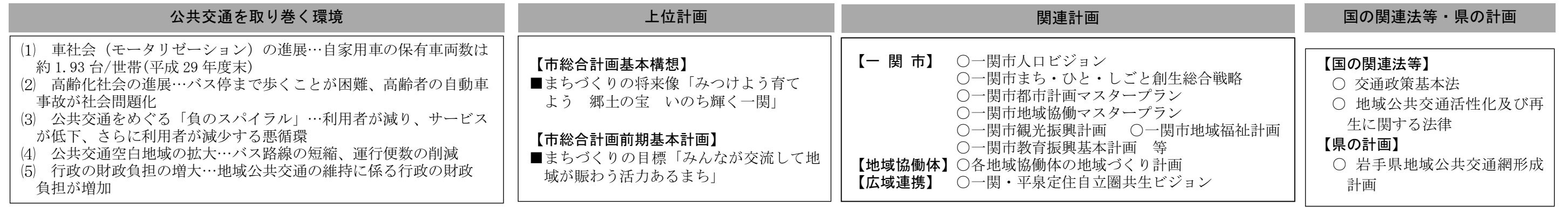
観光二次交通の整備、圏域  
 ます。(関連プロジェクト3-2)  
 し、市域を越えた公共交通の

おける栗原市民バスとの乗継  
 米市、藤沢地域から気仙沼市

用範囲拡大の検討 (市内

スケジュール	2019	2020	2021	2022	2023
情報共有する場の設定	協議・意見交換	場の設定・情報共有(乗継促進、利便性向上などに係る意見交換)			
ダイヤ見直しによる乗継改善		乗継ダイヤ調整改正ダイヤの実施			
市域を越えた路線の研究		調査・研究		継続的に見直し	
福祉乗車券等の利用拡大 (栗原市民バス)					

計画全体の体系図



本市における公共交通の課題

- 課題1：民間路線バスの縮小と市内地域間幹線交通の確保**
- 地域間幹線交通の確保が必要
  - ・主要施設・都市機能が集積している一関地域を中心とした移動が多く、市内の地域間を結ぶ公共交通ネットワークは生活に不可欠な社会基盤。
  - ・市内の地域間を結ぶ公共交通ネットワークを「地域間幹線交通」と位置付け維持、確保していく必要がある。
- 課題2：利用者ニーズに対応した利用される公共交通への再編**
- 利用者ニーズに対応したサービス内容の見直しが必要
  - ・1便あたりの平均利用者が1人を下回る路線が存在。→利用者の移動ニーズと運行内容が対応していない状況にある。
  - ・地域特性や利用者ニーズに合わせて運行内容や利用環境を見直し、地域住民の移動の役に立つ公共交通に再編していくことが必要。
  - ・利用が極端に少ない路線は、運行形態の転換を踏まえた見直しが必要。
- 課題3：高齢化社会に対応した公共交通の再編等**
- 高齢化社会に対応した移動サービスが必要
  - ・公共交通の主な利用者である高齢者の利用ニーズにあった公共交通への再編が必要。また、公共交通の利用方法がわからない方への乗り方や利用案内の情報提供による支援が必要。
  - ・高齢者がおでかけしやすい環境を整えることが必要。
  - 運転免許証自主返納等への対応
  - ・運転免許証返納後においても地域での生活に困らないような対応が必要。
- 課題4：一ノ関駅周辺の「まちなか」の拠点性の向上と賑わいの創出**
- 主要施設間の利便性と回遊性の向上
  - ・まちなかの賑わいを創出し、市民や来訪者の利便性と回遊性を向上させるため、一ノ関駅周辺と市役所や病院、大型商業施設など主要施設間を結ぶ路線を整備することが必要。
- 課題5：来訪者のための移動支援**
- 来訪者のための移動支援の充実
  - ・移動手段が確保されていない観光地への移動手段の充実が必要。
  - ・来訪者に対する移動手段等の情報提供の充実を図ることが必要。
  - 観光分野との連携
  - ・観光と交通が連携した事業の展開が必要。

地域公共交通網形成計画の目指す公共交通ネットワークの姿（基本理念）  
**「交流の促進と地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成」**

計画の基本方針

- 【基本方針1：市内の地域間を結ぶ】**  
 通勤や通学など地域を越えた移動を支える公共交通ネットワークの形成
- 各地域の拠点エリア間を結ぶ公共交通ネットワークを維持・確保するとともに、乗継ダイヤの見直しなどを行い、利用しやすい環境を整える。
- 《方針達成を測る指標・数値目標》
- |     |                           |
|-----|---------------------------|
| 指標1 | 拠点間を結ぶ路線バスの路線数（維持）        |
| 指標2 | 拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数（維持）       |
| 指標3 | 乗継時間の改善（ダイヤの見直し）を行う地域数（増） |
- 【基本方針2：高齢化社会への対応】**  
 通院や買い物など日常生活の移動を支える公共交通ネットワークの形成
- 各地域の拠点エリアとそれぞれの集落、自宅を結ぶ公共交通ネットワークを維持・確保するとともに、高齢者のニーズに対応するよう、経路やダイヤ、車両、運行内容等を見直す。
- 《方針達成を測る指標・数値目標》
- |     |  |
|-----|--|
| 指標4 | 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスおよびデマンド型乗合タクシーの乗車人数割合（維持）<br>※乗車人数割合＝年間延べ乗車人数÷市人口 |
| 指標5 | 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスの1便あたり平均乗車人数2.0未満の路線数（減）                          |
| 指標6 | デマンド型乗合タクシーの導入（試験運行含む）地域数（増）   |
- 【基本方針3：交流とにぎわいの創出】**  
 交流や観光などまちのにぎわいを創り出す公共交通ネットワークの形成
- 市民の生活を支え、まちなかへの対流を促し、観光振興にもつながる、活気と賑わいを創り出すための公共交通ネットワークの形成を図る。
- 《方針達成を測る指標・数値目標》
- |     |  |
|-----|--|
| 指標7 | 一ノ関駅を中心とした循環型バス路線数（増）                                |
| 指標8 | 商店街や商業施設等における待合所の整備箇所数（増）<br>（ベンチ、時刻表路線図表示、アナウンス実施等） |
| 指標9 | 主要観光地を結ぶ路線バスの路線数（維持）                                 |

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

- 重点プロジェクト(重点的に取り組み、成果を上げていく事業・施策)**
- 重-1 市内各地域の拠点エリアを結び一関中心部に接続するバス、鉄道の公共交通ネットワークの維持
  - 重-2 各地域の拠点エリアや交通結節点までの地域内住民の移動手段を確保
  - 重-3 市街地循環バスの導入
- 基本方針1「市内の地域間を結ぶ」関連プロジェクト**
- 1-1 バスと鉄道、バスとバスの乗継改善
  - 1-2 鉄道の利用促進
  - 1-3 交通結節点や乗継ポイントの整備
- 基本方針2「高齢化社会への対応」関連プロジェクト**
- 2-1 高齢者の移動・利用ニーズにあった地域内公共交通経路、ダイヤの見直し
  - 2-2 バスやデマンド型乗合タクシーの情報提供、乗り方支援による利用促進
  - 2-3 高齢者・障がい者の移動支援
  - 2-4 スクールバスへの混乗、市営バス等の通学利用
  - 2-5 小型車両等の導入
  - 2-6 地域住民、企業と行政の協働によるバス停の環境整備
  - 2-7 バスサポーター制度導入の検討
  - 2-8 地域住民とタクシー事業者による独自の乗合輸送サービス導入の検討
- 基本方針3「交流とにぎわいの創出」関連プロジェクト**
- 3-1 主要観光地を結ぶ路線の維持確保
  - 3-2 観光二次交通の検討
  - 3-3 主要イベント開催時の輸送手段の確保
  - 3-4 観光客（外国人含む）への情報提供
  - 3-5 商店街や大型商業施設などに待合スペースを整備
  - 3-6 市内事業者との連携による公共交通利用促進
  - 3-7 観光事業者との連携による公共交通利用促進
  - 3-8 空港から直通する高速バスの運行要望
  - 3-9 市営バス車両を利用した広告導入の検討
- その他 基本方針を横断する関連プロジェクト**
- 4-1 運転士の確保対策の推進
  - 4-2 公共交通に関するオープンデータの活用
  - 4-3 隣接市町との連携強化

## 第5章 計画の推進体制

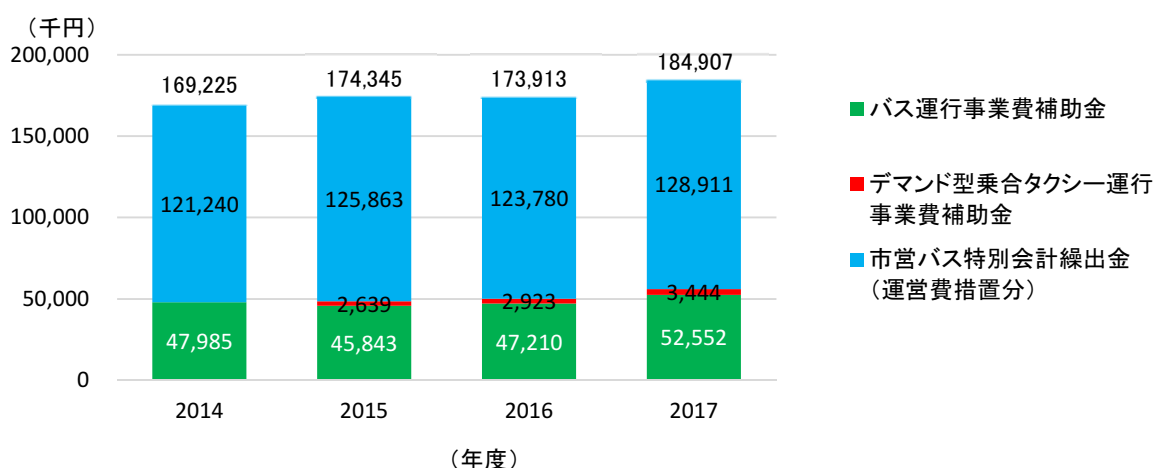
### 5-1 計画の推進に当たって

#### (1) 財政負担のあり方

市営バスやデマンド型乗合タクシーなどは、利用者からの料金収入で賄えない経費を市が負担をすることで運行を維持していますが、市の財政的な負担は増額傾向にあります。

公共交通ネットワークの再編にあたっては、利便性の向上と併せ、効率性、収支率の改善も考慮しつつ、財政負担の抑制を図ります。

図5-1 公共交通の運行に対する市の負担額の推移



#### (2) 地域協働の取組

地域住民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を果たしながら、連携、協働して利用しやすい公共交通ネットワークへの再編を図ります。

住民懇談会や各種調査などを定期的で開催し、情報と課題の把握、共有を図りながら計画を推進します。



## 5-2 計画の推進・管理体制

### (1) 住民、交通事業者、行政等の役割

本計画の推進に際しては、住民、交通事業者、行政等が連携し、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的な視点等を加え、地域公共交通の改善を目指します。

表 5-1 住民、交通事業者、行政等の役割

区分	主体	役割
市内	住民	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通を利用し維持・確保を図ります。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
	行政	計画全体のコーディネータ役として管理を行うとともに、公共交通の維持・改善に取り組みます。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行います。
市外等	有識者	本計画に示すプロジェクトの実施方針等について助言を行います。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行います。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断します。

### (2) 地域公共交通会議/法定協議会の役割

下表に示す組織体制、役割のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図ります。

表 5-2 組織体制とその役割

組織体制		役割
名称	構成員	
地域公共交通会議・法定協議会	一関市、市民代表、運輸局、県、交通事業者、警察署、福祉協議会、観光協会、教育機関、他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。
地域公共交通会議・法定協議会における分科会	一関市、交通事業者 他	法定協議会の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。
地域公共交通会議・法定協議会における事務局	一関市（庁内関係課）	上位・関連計画に示す事業と公共交通におけるプロジェクトとの整合を図る。

### 5-3 計画の推進方法

#### (1) 計画全体の推進方法

計画全体の推進に当たっては、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を行います。



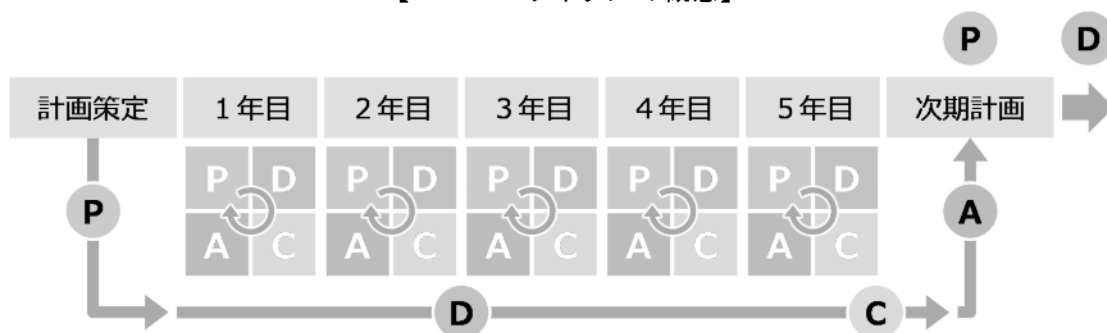
図 5-3 PDCA サイクル

## (2) 計画の推進方法

計画期間においては、施策の推進を図る「毎年実施するP D C A」と、計画全体の推進を図る「長期的に実施するP D C A」の二重（二輪）の組み合わせで推進します。

計画に定めた事業ごとの実施結果に関する評価については、毎年度行うものとし、計画最終年度においては、交通事業者からの提供による利用実績や住民の公共交通に関する各種状況調査、ニーズ実態調査を踏まえ、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、施策の見直し及び新たな施策の追加を行い、次期計画を策定します。

【P D C Aサイクルの概念】



P D C Aサイクル	評価事項	評価方法
毎年実施するP D C A	事業実施状況の評価 (年に1回実施)	地域公共交通への取り組みや運行状況について、事業内容にあった指標（例えば、「利用者数」「収支率」等）を作成して評価を行い、必要に応じて改善を行います。
長期的に実施するP D C A	目標達成度の評価 (おおむね5年に1回実施)	計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し、検証します。

### ■評価スケジュール

	2019	2020	2021	2022	2023
地域公共交通会議・法定協議会	●	●	●	●	●
住民懇談会、ワークショップ等の開催	○	○	○	○	●
乗降調査	●	●	●	●	●
バス等利用実態調査		○			●
住民ニーズ調査		○			●
実施事業(プロジェクト等)の評価	●	●	●	●	●
計画全体の評価、見直し		○			●

●：実施 ○：必要に応じて実施