

一関市地域公共交通計画 概要版

1. 計画の概要

計画策定の目的

本市では、平成 30 年度に「一関市地域公共交通網形成計画」を策定し、総合的なまちづくりの一環として公共交通施策を実施してきました。

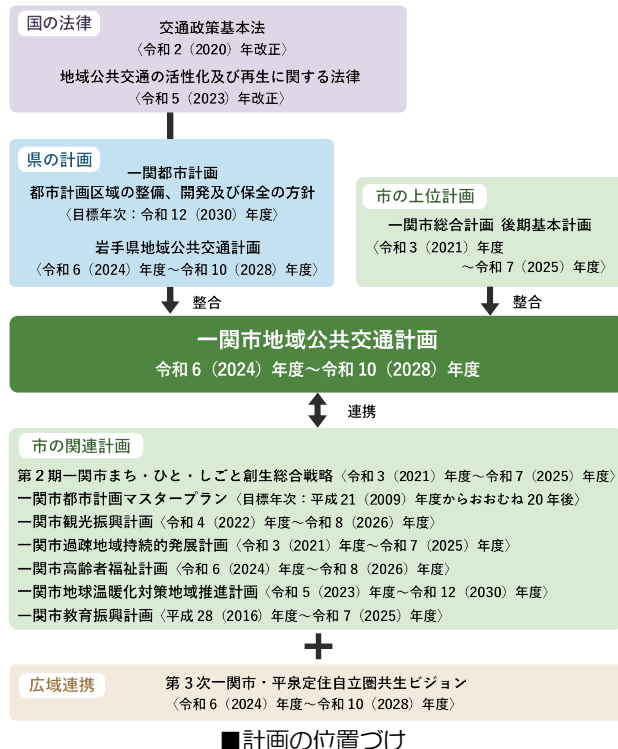
昨今では、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化や運転士等の公共交通の担い手不足などの影響が、本市においても顕在化してきており、現在の公共交通体系の維持が難しくなるが見込まれています。

これらの公共交通を取り巻く情勢の変化を的確に反映し、地域において持続可能な公共交通体系を構築することは喫緊の課題となっています。

本計画は、本市の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、市民生活に必要な最も効率的かつ持続可能な移動手段の確保について定めることを目的とします。

計画期間と区域

計画期間：令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度
対象区域：一関市全域

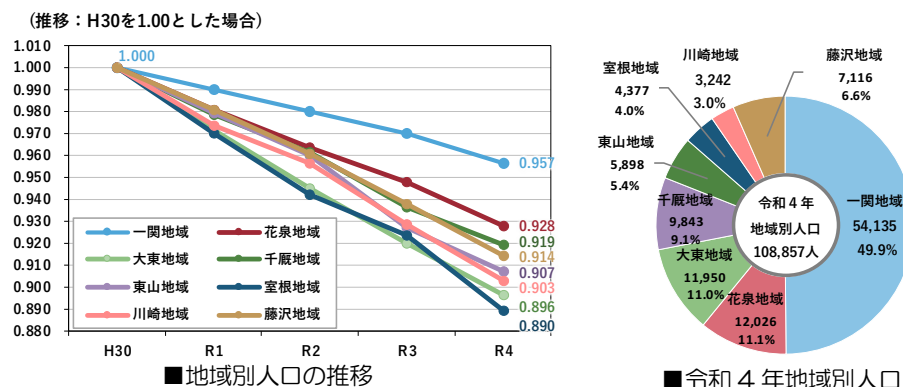


2. 一関市の現状

一関市の概況

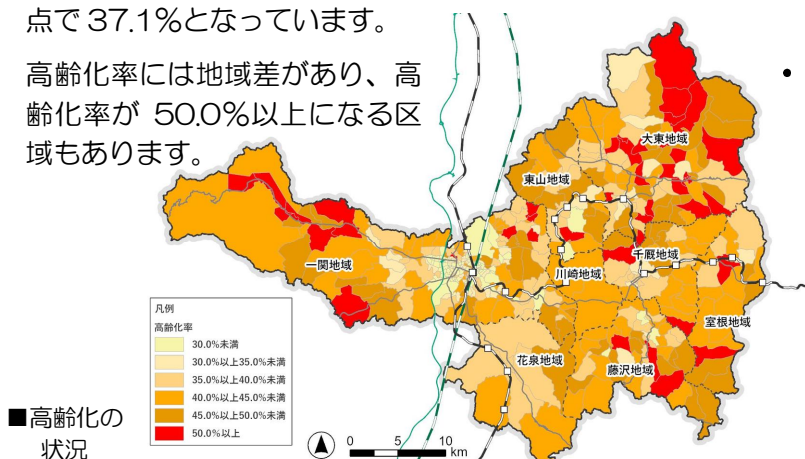
人口

- 本市の人口は、いずれの地域でも減少しています。
- 一関地域が市全体の 49.9% と人口が集中していますが、合併前の旧町村にもそれぞれ分散して人口集積地が形成されています。



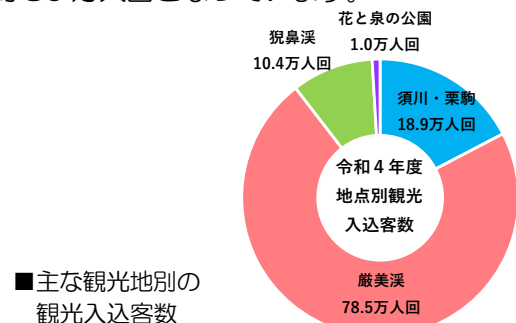
高齢化

- 市全体の高齢化率は令和 2 年時点で 37.1% 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。



観光動向

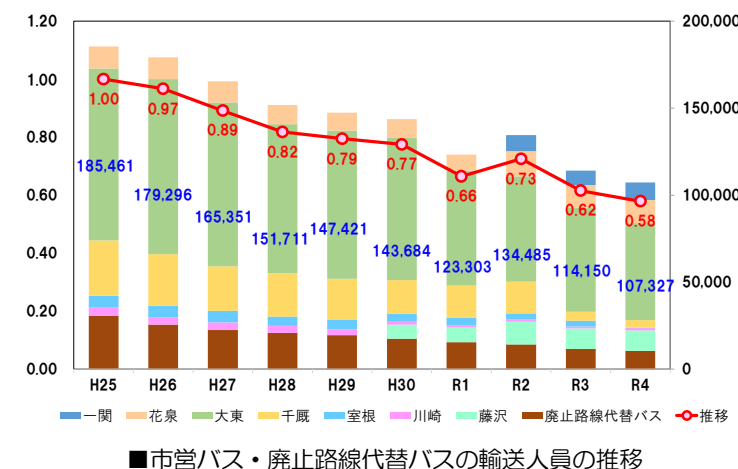
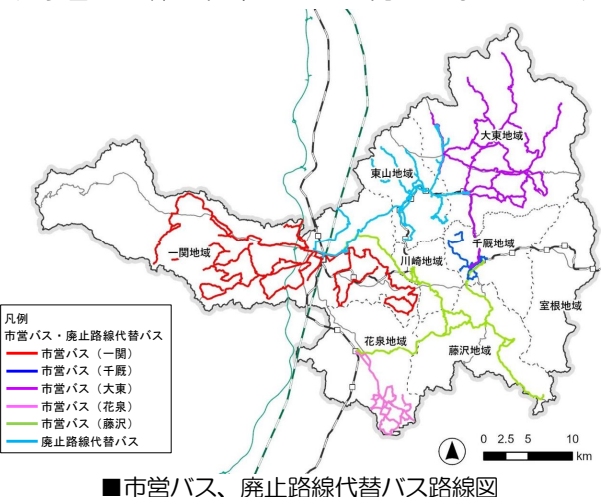
- 観光入込客数は令和 4 年度で 189 万人回と回復の兆しが見えています。
- 主な観光地別の入込客数は、厳美溪が最も多く約 80 万人回となっています。



公共交通の現状

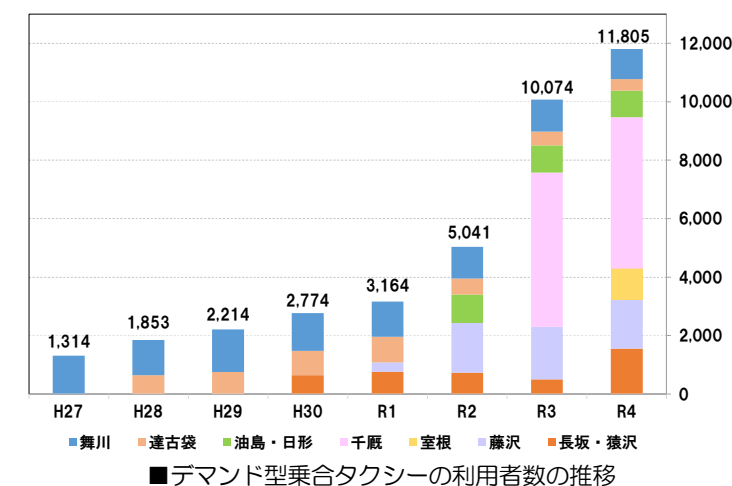
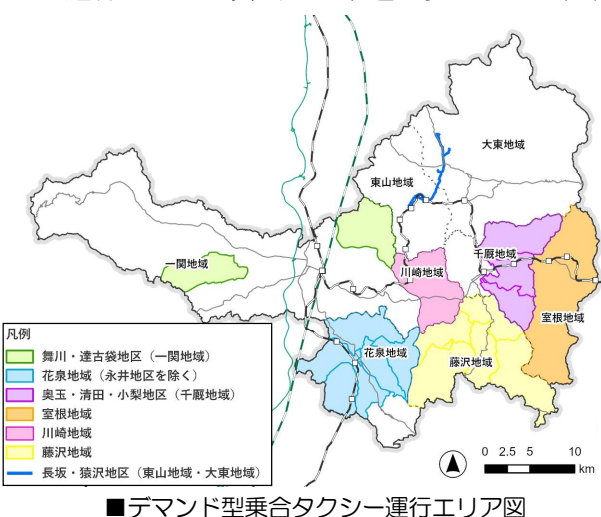
路線バス

- 市内では若手県交通(株)が 16 系統の路線バスを運行しており、民間の路線バスが入っていない地域を中心に、市営バス及び廃止路線代替バスを運行しています。
- 市営バス及び廃止路線代替バスの利用者は年々減少傾向にあります。さらに、デマンド型乗合タクシーへの切り替えに伴い、市営バスが廃止となった地域においては、利用者が減少しています。



デマンド型乗合タクシー

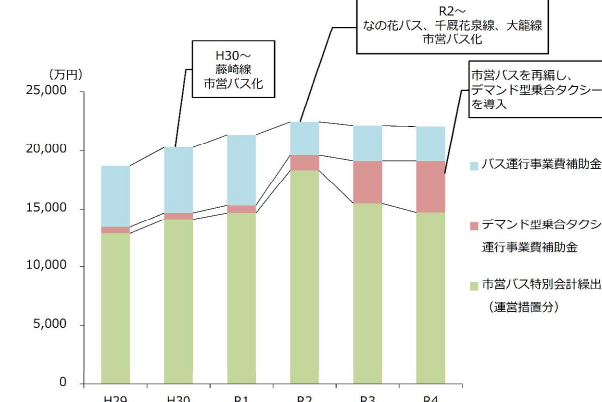
- デマンド型乗合タクシーは、一関地域の舞川地区・達古袋地区、永井地区を除く花泉地域、千厩地域の奥玉地区・清田地区・小梨地区、室根地域、川崎地域、藤沢地域、長坂・猿沢地区（東山地域・大東地域）で運行しています。
- デマンド型乗合タクシーの利用者は、導入地域が増えるに伴って、利用者が増加傾向にありますが、継続して運行している舞川地区や達古袋地区では、利用者が減少傾向にあります。



公共交通の運行に係る公的負担

- 民間バス路線の廃止に伴う市営バスの導入により、地域の公共交通維持・確保に係る行政の財政負担は増えていますが、市営バスの利用者が少ない場合には、デマンド型乗合タクシーに再編するなどし現状維持に努めています。

公共交通の運行に対する市の負担額の推移



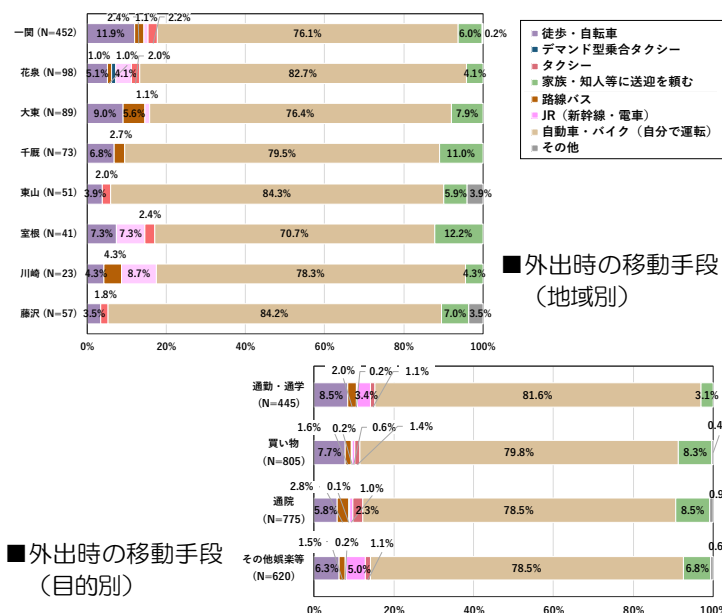
3. 公共交通に関するニーズ

外出時の移動手段

外出時に主に利用する移動手段を地域別にみると、すべての地域で「自動車・バイク（自分で運転）」の割合が最も高くなっています。

自動車以外では、一関地域では「徒歩・自転車」、室根地域や川崎地域では「JR」の割合が他地域と比較して高くなっています。

また、目的別の移動手段でも、どの目的においても自動車・バイクを自分で運転して移動するという回答が約8割を占めています。自動車以外の移動手段では、通勤・通学では「徒歩・自転車」、買い物や通院では「家族・知人等に送迎を頼む」という回答が多くなっています。

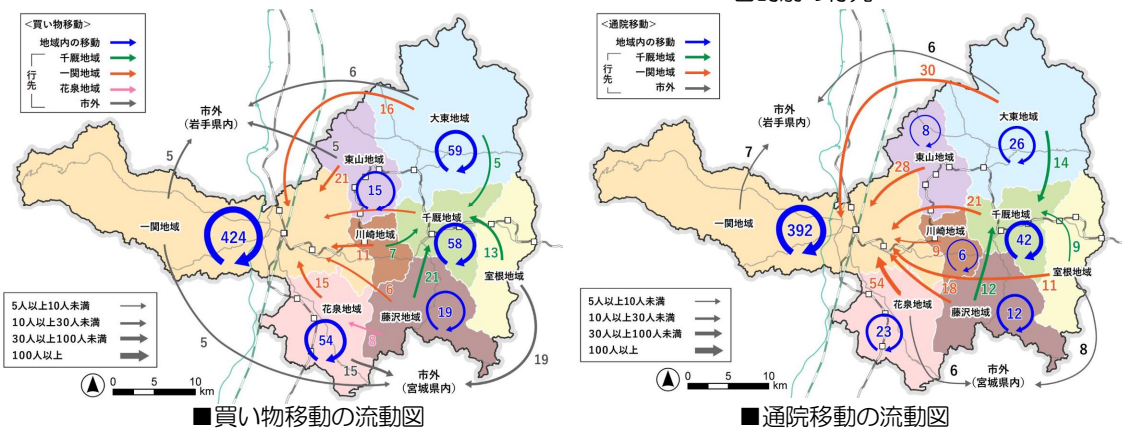
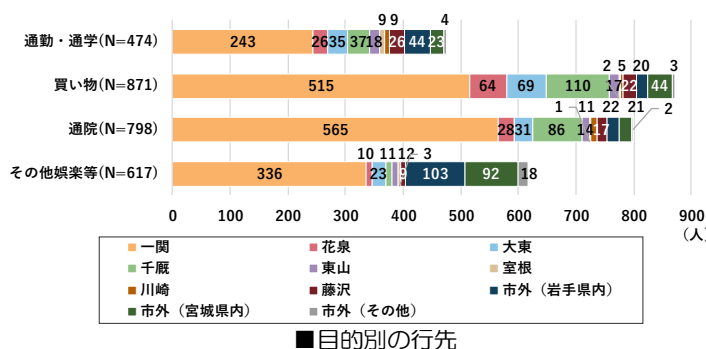


目的別の行先

目的別に行先となる地域をみると、どの移動目的においても一関地域への移動が多くなっています。特に通院目的の移動では、一関地域以外の地域から一関地域への移動が多くみられます。

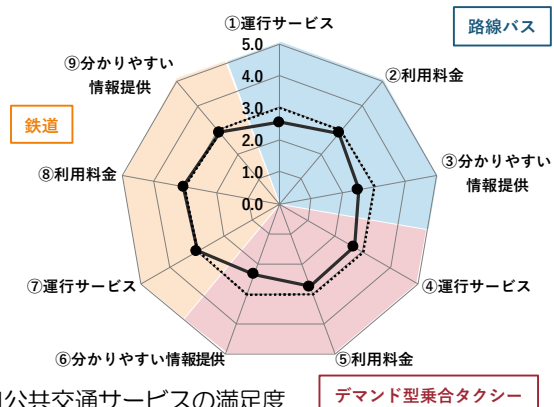
買い物時の行先をみると、一関地域、大東地域、千蔵地域、花泉地域では地域内での移動が最も多くなっています。

通院目的の移動の行先をみると、一関地域では地域内での移動が多くなっています。他の地域では、地域内での移動のほか、一関地域への移動が多くなっています。



公共交通サービスの満足度

公共交通サービスとしての満足度は、鉄道については、平均値程度の満足度が得られていますが、全体的に不満の傾向にあります。特に、デマンド型乗合タクシーの「分かりやすい情報提供」に関する満足度の平均点が低くなっています。



※1.不満・2.やや不満・3.普通・4.やや満足・5.満足の5段階評価

4. 課題の整理

現状と問題点

地域特性の現状	公共交通の現状
<p>人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少に加え、少子高齢化も進行し続けることが予想される。 高齢者のみの世帯が増加傾向にある。 人口集積地が分散している。 	<p>自動車保有状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車を保有する割合が高い。 外出時の移動で、公共交通を選択する人が少ない。
<p>移動特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動のほとんどが市内流動である。 	<p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> 在来線は地域住民における生活交通の役割を担っているが、大船渡線は運行本数が限られている。 通勤や通学のための利用が多い。
<p>観光動向</p> <ul style="list-style-type: none"> 厳美渓には多くの観光客が訪れており、観光拠点となっている。 近年の観光客入込数は回復傾向にある。 	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用客数は全体的に減少傾向にある。 平均乗車人数が1人を下回る路線もあり、再編や見直し求められる。 ベンチや屋根がある待合所のなどを望む声が多い。 乗り換え案内に関する不満も高い。
<p>施設分布状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 一ノ関駅周辺に都市機能施設等の多くの施設が集積している。 小中学校や市民センターなどの公共施設が地域ごとに点在している。 	<p>デマンド型乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用しにくさを感じている人や、導入されていることを知らない地域市民も多い状況にある。 <p>財政負担</p> <ul style="list-style-type: none"> 財政負担額は高い水準で推移している。

課題1

中心市街地と各地域を結ぶネットワークの維持・確保

人口減少、少子高齢化の進行などに伴い、公共交通の利用者数は減少しています。人口集積地が各地域に点在しているため、都市機能施設が集まる一ノ関駅周辺と各地域の拠点をつなぎ、生活の利便性を維持する必要があります。

課題2

地域内ネットワークの維持・確保

市民の移動手段を見ると、自動車利用依存の傾向がありますが、高齢化社会が進み、自動車に頼らない生活交通の確保が求められることとなり、地域内生活交通の需要が高まってきます。

さらに、本市は観光地が郊外部などにも点在しており、各観光地へのアクセス性に課題があることから、きめ細やかに対応できる交通ネットワークが求められます。

課題3

公共交通の安定的な運行の維持

人口減少や自動車利用依存に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響などは、公共交通の利用者減少に拍車をかけました。交通事業者においては、運転士不足・高齢化が深刻化することが予想され、公共交通の安定的な運行の維持が懸念されます。そのような状況下において、いかに公共交通の安定的な運行を維持していくかが、大きな課題となっています。

課題4

わかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供

高齢者が自動車の運転から公共交通利用に転換するには、公共交通の利用しやすさ、わかりやすさが求められます。今後、効率的な公共交通運行を見据えた乗り継ぎ利用の負担の緩和などの対応も必要になります。また、観光客などの来訪者に対しても、わかりやすく利用しやすい公共交通サービスを提供していく必要があります。

5. 基本方針

目指すべき公共交通の将来像

「地域の暮らしと賑わい」を支える持続可能な公共交通の実現

基本方針 1

～多様な輸送資源と多様な主体の連携による拠点間交通と地域内交通の維持確保～

目標1:効率的で持続可能な交通サービスの維持を目指します			
	《指標》	《現状値》	《目標値》
指標1	拠点間を結ぶ路線バスの路線数	6路線	6路線
指標2	拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数	106,130人	106,000人
指標3	市営バス、廃止路線代替バス及びデマンド型乗合タクシーの利用率	108.03%	108.0%

基本方針 2

～誰もが利用しやすい利用環境の充実～

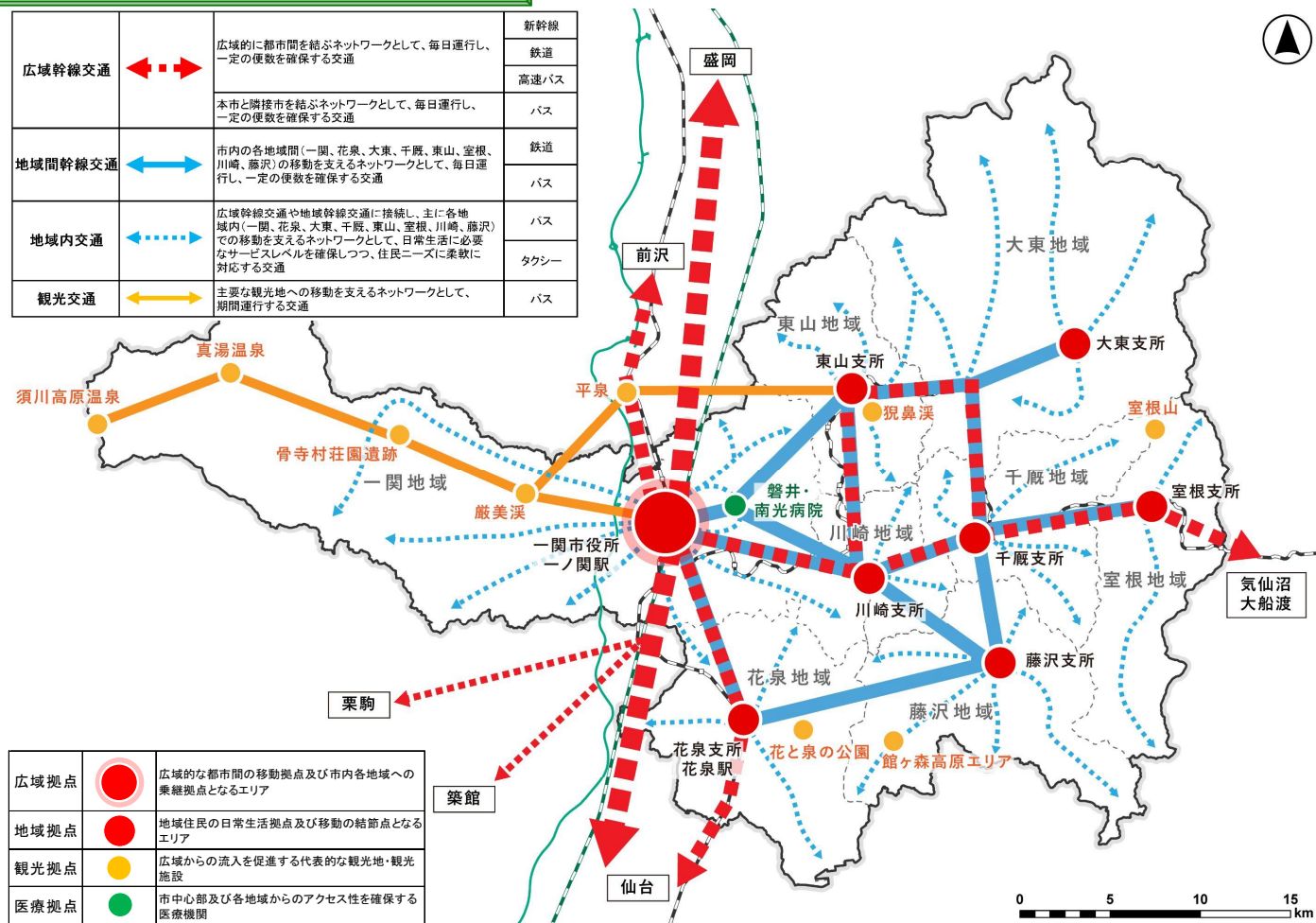
目標2:わかりやすく、利用しやすい公共交通を目指します			
	《指標》	《現状値》	《目標値》
指標4	乗り継ぎダイヤ調整の実施拠点数	6か所/累計	10か所/累計
指標5	主要観光地を結ぶ路線バスの路線数	4路線	4路線
指標6	交通分野のDX実施件数	1件	3件

基本方針 3

～公共交通の安定的な運行に向けた利用促進～

目標3:公共交通に対する市民意識の醸成を図ります			
	《指標》	《現状値》	《目標値》
指標7	公共交通に係る公的資金投入額	230,113,247円	現状値以下
指標8	公的資金が投入されている公共交通事業の収支	市営バス:7.0% 廃止路線代替バス:5.7% デマンド型乗合タクシー:6.0%	改善
指標9	モビリティ・マネジメントの実施回数	—	3回/年

将来ネットワークイメージ

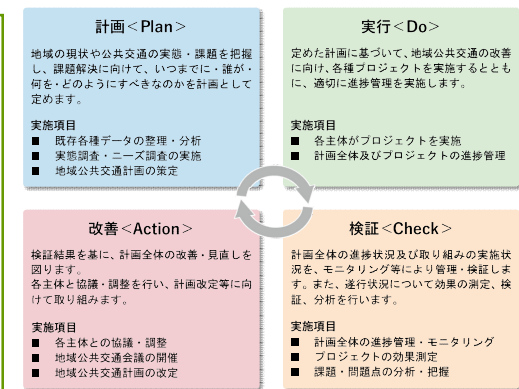


6. 目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

施策・取組	実施スケジュール				
	R6	R7	R8	R9	R10
施策1: 各種交通の役割の明確化と幹線交通（拠点間交通）の維持					
取組1-1	幹線交通の維持・確保とバス路線の見直し				継続・推進
施策2: 地域内生活交通の確保と利便性の向上					
取組2-1	利用者ニーズに対応した運行内容の見直し				継続・推進
取組2-2	新たな移動サービス導入可能性の検討				調査研究・協議 → 実施・継続的に見直し
施策3: ネットワーク維持に向けた多様な主体の連携・協働体制の構築					
取組3-1	地域との協働による公共交通の構築				継続的に実施、地域からの提案を受け随時検討
施策4: 交通拠点の環境改善					
取組4-1	乗り換え案内の充実				検討・協議・実施
取組4-2	待合環境改善策の検討				検討・協議・実施
取組4-3	デジタルサイネージの設置				検討・協議・実施
施策5: 乗り継ぎ利用の円滑化					
取組5-1	シームレスな乗り継ぎのためのダイヤ調整				継続・推進
施策6: 乗り継ぎ利用に係る情報の発信					
取組6-1	総合交通マップの作成				マップ作成 → 随時・見直し
取組6-2	バスロケーションシステムや経路検索などデジタル情報の活用促進				協議・検討・実施 → 利用促進
施策7: 観光と交通の一体的なサービス提供					
取組7-1	観光客が利用しやすい公共交通の環境整備				協議・検討・実施 → 利用促進
取組7-2	観光施策等と連携した取組の展開				継続・推進
施策8: 様々な年代に対する利用促進					
取組8-1	モビリティ・マネジメントの実施				実施
取組8-2	乗車体験会・乗り方教室等の実施				継続・実施
取組8-3	鉄道の利用促進				検討・実施
施策9: 運転士や担い手の確保					
取組9-1	運転士確保に向けた取り組み				実施
取組9-2	地域の多様な輸送手段との連携				情報交換・協議・検討 → 実証運行

7. 計画の推進体制

- 本計画の推進に際しては、市民、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視点等を加え、地域公共交通の改善を目指します。
- 一関市公共交通会議の定期実施により、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。
- 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。



PDCAサイクル