

4. 市民意向等の把握

○市民の移動実態や公共交通に対する要望等を把握し、公共交通を取り巻く課題や実施する施策の検討材料とするため、下表に示す各種調査を実施した。

表 実施した調査一覧

調査名
①市民アンケート調査
②高校生アンケート調査
③バス利用実態調査
④地区内交通利用者アンケート調査

4-1 市民アンケート調査

表 市民アンケート調査の調査概要

項目	概要
調査の目的	市民における外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向、奥州市バス交通計画に記載された施策への評価などを把握
調査の対象	18歳以上90歳以下の男女 ※無作為抽出
調査期間	令和5年9月5日～令和5年9月19日
実施方法	郵送配布、郵送・WEB回収
配布票数	2,000票 ※地域ごとの特徴を把握するため、集計は下図の8地区に分類
回収票数	914票（回収率：45.7%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・買物・通院など日常生活での移動実態 ・公共交通の利用実態 ・公共交通に対する評価 ・基本属性 ・公共交通の利用の有無 ・公共交通に対する改善要望 ・地域交通として求められる取組 など



図 市民アンケート調査の地域区分

●日常的な「買い物」「通院」でそれぞれ異なる移動実態が存在

- 買い物の目的地として、「前沢地域」の「イオン前沢店」や「江刺西部地区」の「サンエー」に行く方が多く、特に隣接地区から買い物に来る方が多い。
- 通院先の目的地としては、「県立胆沢病院」へ通う方が最も多い。また、「胆沢・衣川地域」では地域内に立地する「まごころ病院」や「衣川診療所」といった施設への通院が集中している。
- 買い物・通院時の移動手段として、多くの方は自家用車で目的地へ向かうが、一部の地域においては、公共交通や徒歩・自転車の割合が高くなっている。

●買い物先の目的地

日々の買い物を目的として
外出することがあるか

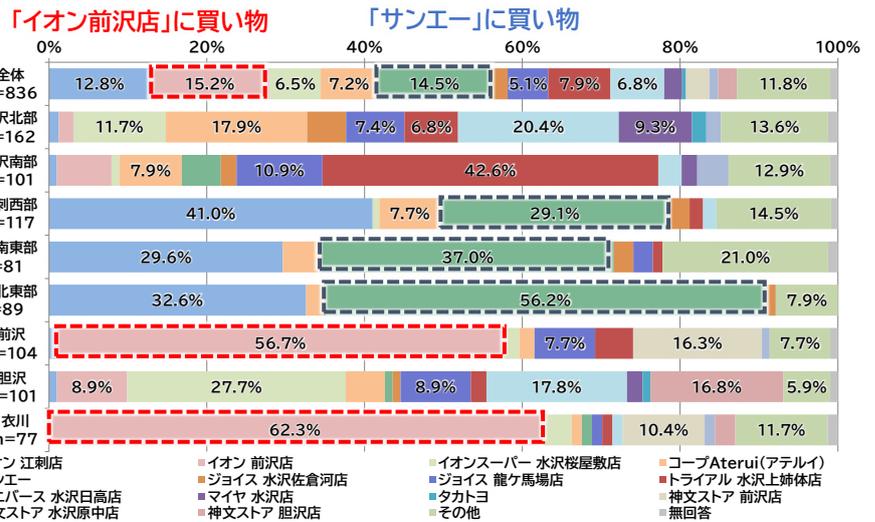
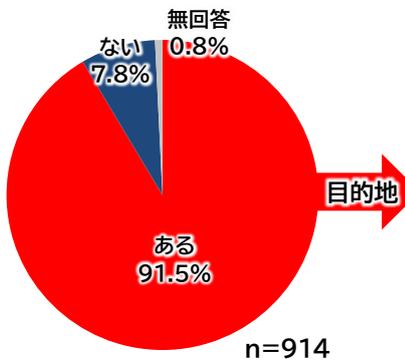


図 買い物先の目的地

資料：R5 市民アンケート調査

●通院先の目的地

定期的な通院を目的として
外出するか

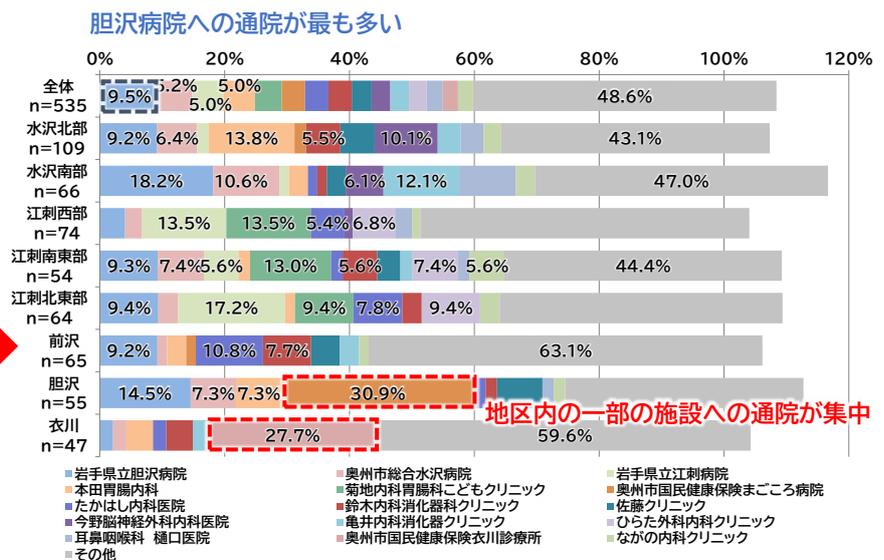
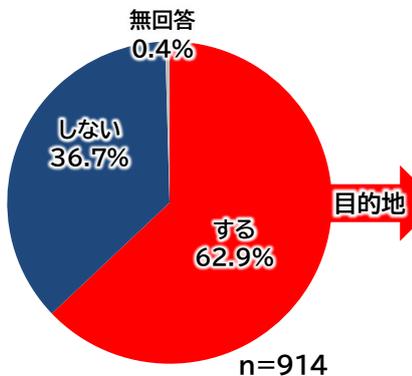


図 通院先の目的地

資料：R5 市民アンケート調査

●買い物における移動手段

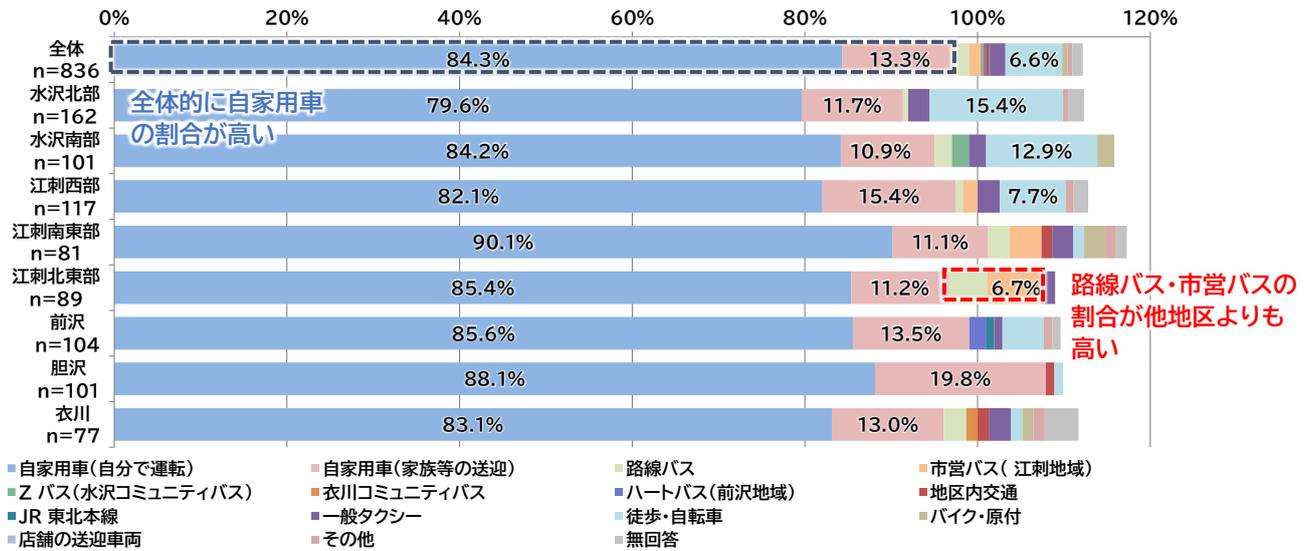


図 買い物先への移動手段

資料：R5 市民アンケート調査

●通院における移動手段

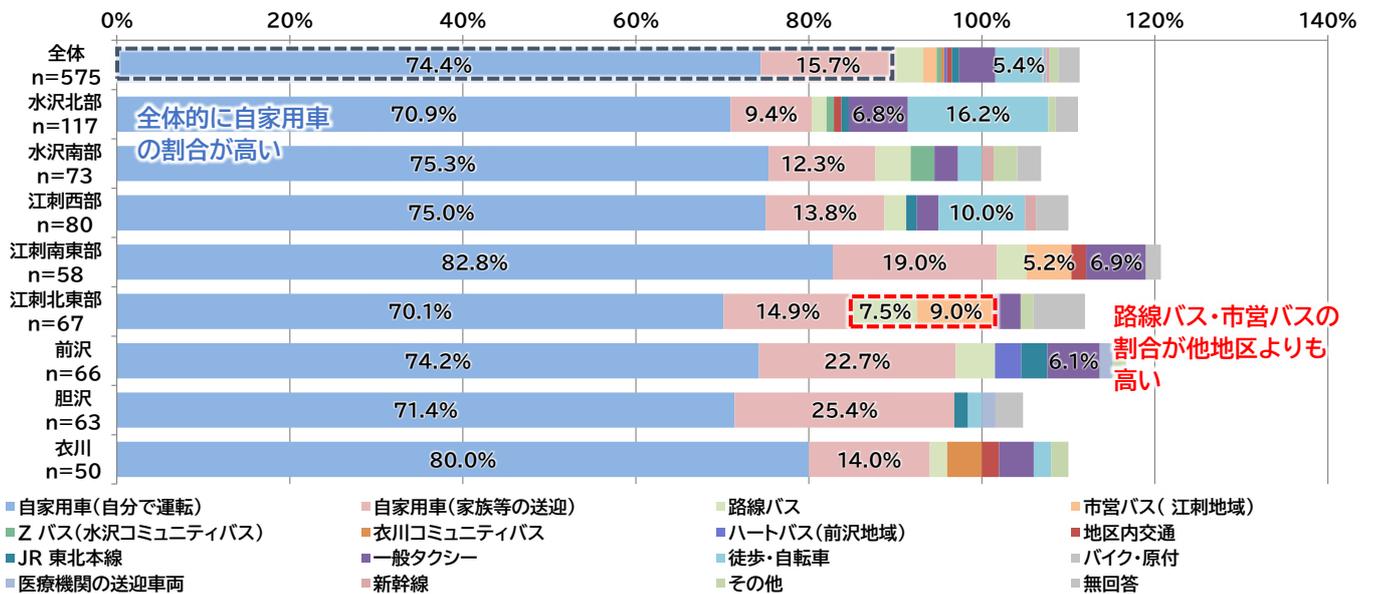


図 通院先への移動手段

資料：R5 市民アンケート調査

●公共交通の利用割合は1割前後だが、将来的に利用したいと考える市民は多い

- 過去1ヶ月のうち、鉄道を利用した方は全体の13.8%、市内を運行する公共交通を利用した方は6.2%であり、いずれの交通モードも1割前後しか利用されていない。
- 一方で、それぞれの交通モードに抱いている役割として、鉄道は「観光等で市内に訪れるための移動手段としての役割」と回答する方が多い一方、市内を運行する公共交通に対しては「将来運転できなくなった際の移動手段としての役割」との回答が多く、今は利用しないが将来的に公共交通を利用したいと考えている市民が多い。

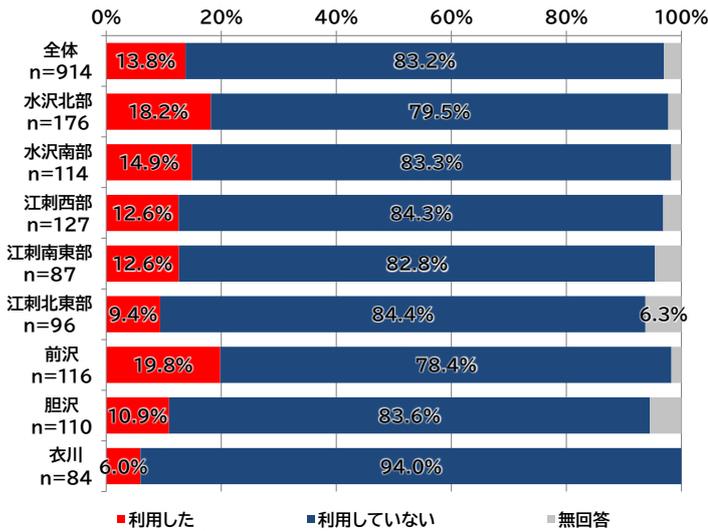


図 過去1ヶ月間の鉄道の利用状況

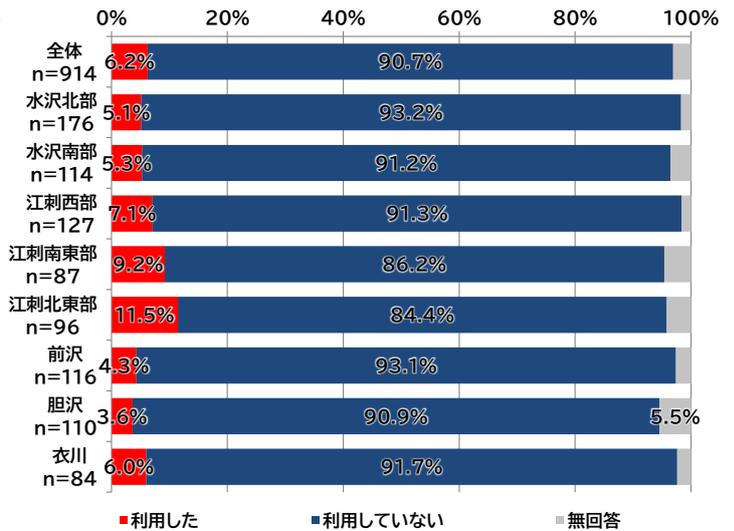


図 過去1ヶ月間の市内を運行する公共交通*の利用状況

*路線バス・市営バス・Zバス・衣川コミュニティバス・ハートバス・区内交通を指す

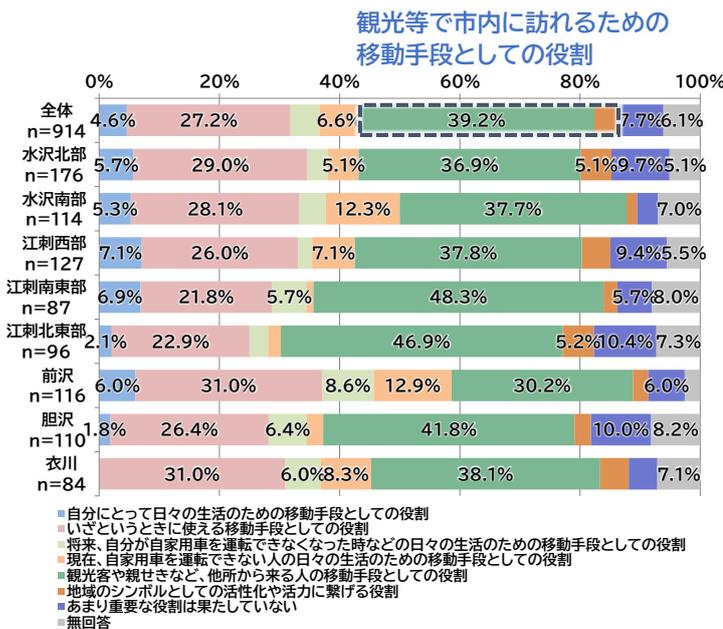


図 市内を運行する鉄道の担う役割

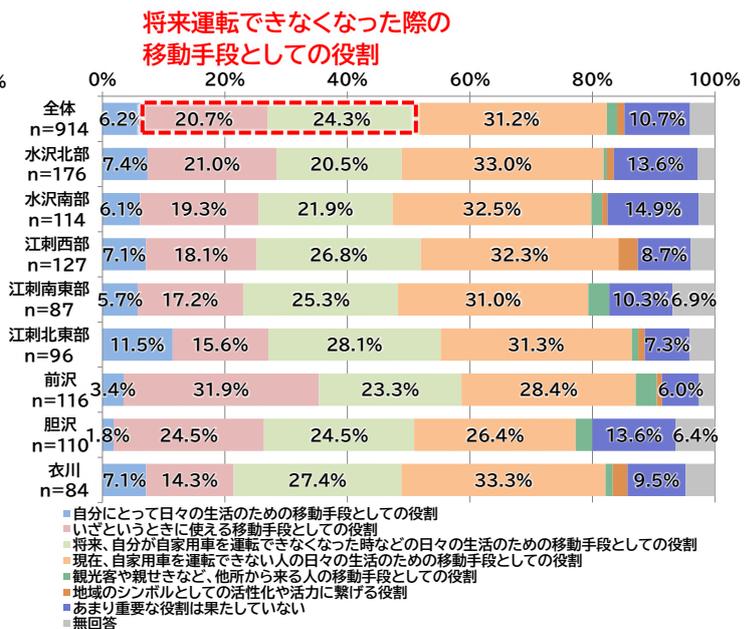


図 市内を運行する公共交通の担う役割

資料：R5 市民アンケート調査

● 「運行時間帯」「免許返納者の移動支援」に対して満足度が低い

- 市内を運行するバスに対する満足度・重要度として、特に「運行する時間帯」「免許返納者に対する移動支援」の2項目は満足度が低い一方、重要度が高く優先的に見直しを図る必要がある。
- また「乗り継ぎ時間」や「待合環境」「運行情報のお知らせ」においても満足度が低い。

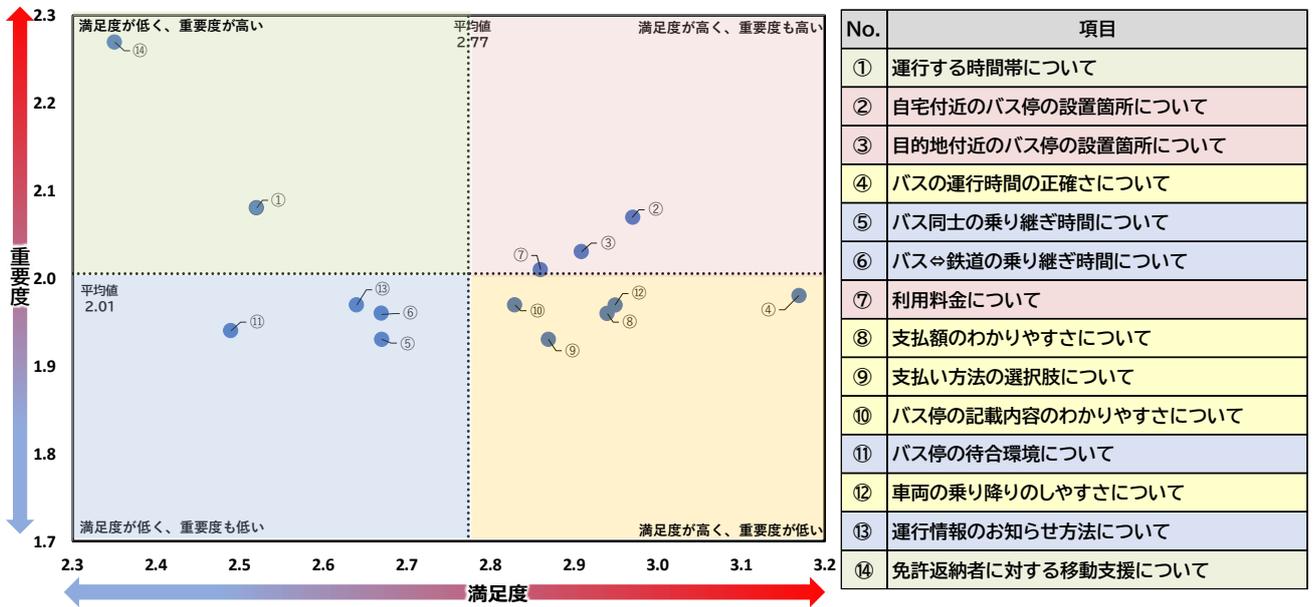


図 市内を運行するバスに対する満足度・重要度

資料：R5 市民アンケート調査

● 地域主体で移動サービスの展開を望む声が存在

- 全体的に市が主体となって公共交通の維持や推進を望む声が多い。
- その一方で、地域主体でサービスの維持・向上を望む声も 2 割以上存在しており、住民参加によるサービス展開の可能性があることが確認できる。

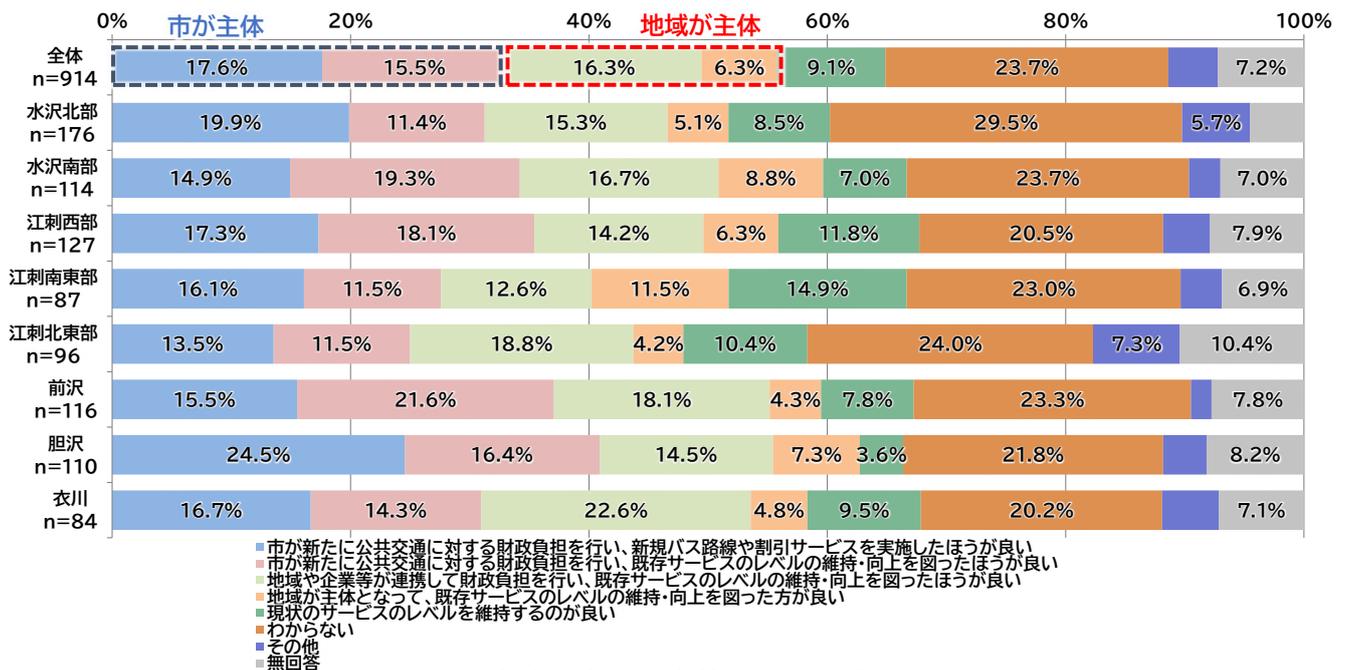


図 今後の奥州市全体の公共交通のあり方

資料：R5 市民アンケート調査

●維持へ向けて「積極的な公共交通利用」「分かりやすい情報提供」を望む声が多い

- 公共交通維持のために自身ができる取り組みとして、「バス優先の運転」が最も多く、次いで「積極的な公共交通利用」が多いことから、ときどきの公共交通利用を促すような働きかけができる可能性がある。
- また、自身が週に1回程度バスを利用するために効果的だと思う取り組みとして、「わかりやすい地図・時刻表等の情報提供」が効果的だと回答する方が最も多く、わかりやすい情報提供への重要性が確認できる。

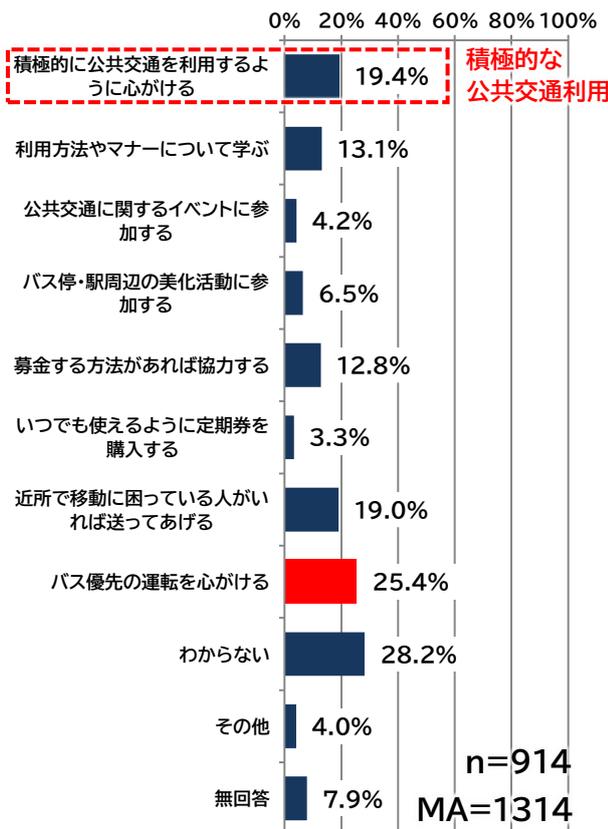


図 公共交通維持のために自身ができる取組

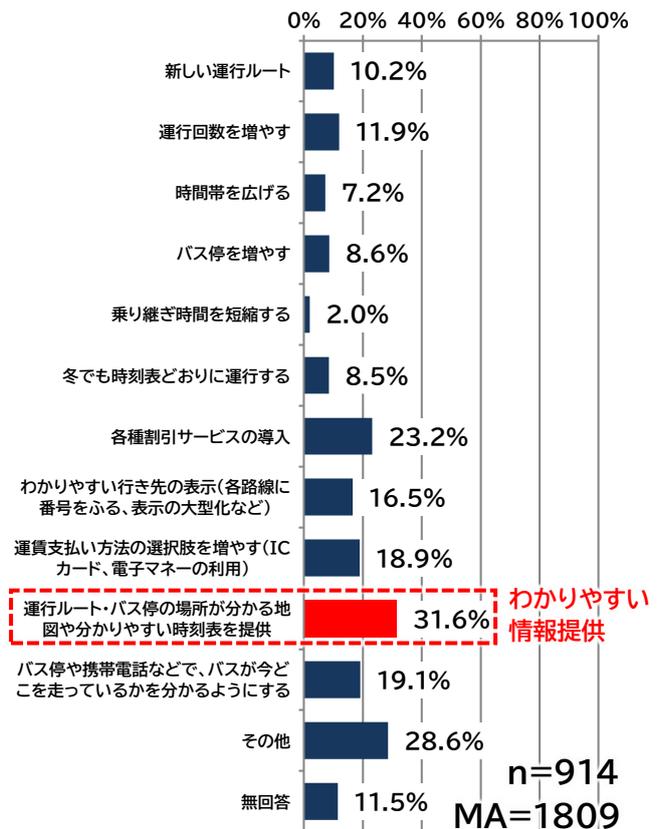


図 自身が週に1回バスを利用するために効果的だと思う取り組み

資料：R5 市民アンケート調査

●居住地によって通学手段が異なる・自宅付近を運行しないことで利用していない

- 公共交通を利用して通学する高校生は全体の約2割程度存在している。
- 通学時に利用する移動手段としては、市内から通学する高校生は「家族等の送迎」「徒歩・自転車」を利用して通学する方が特に多く、一方で市外から通学する方は「JR東北本線」「徒歩・自転車」での通学者が多く、回答者の居住地によって通学実態は大きく異なる。
- 公共交通を利用しない理由として「公共交通を使わずとも通学できる」と回答した方が最も多く、次いで「自宅付近を公共交通が運行していないから」との回答が多いことも利用しない理由となっている。

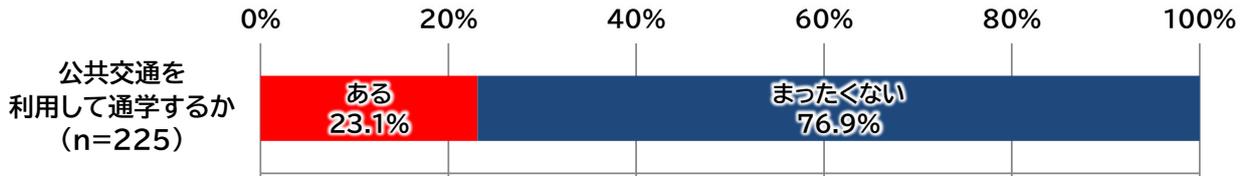


図 公共交通を利用した通学の有無

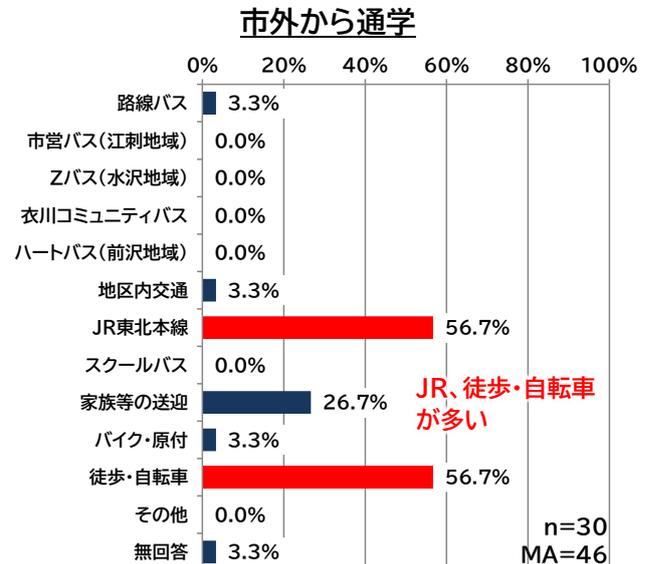
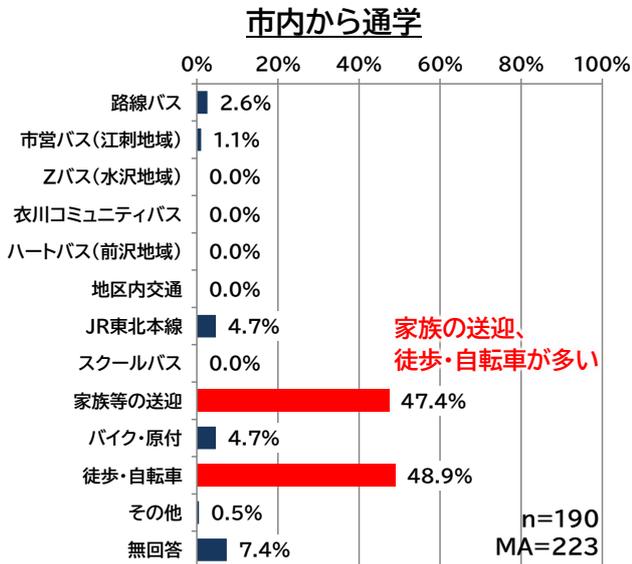


図 通学時に利用する移動手段（市内から通学）

図 通学時に利用する移動手段（市外から通学）

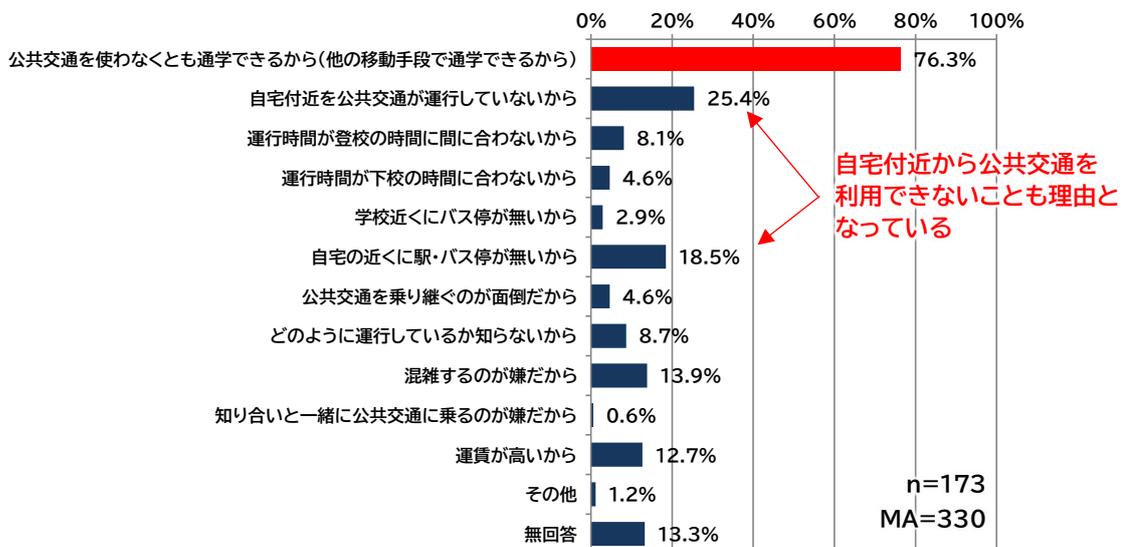


図 公共交通を利用して通学しない理由

資料：R5 高校生アンケート調査

●高校生に対しデジタル媒体による情報提供の可能性

- 公共交通の運行情報の取得手段として「経路探索ツール」を使用する方が多く、比較的アナログ媒体よりもデジタル媒体で情報を取得する方が多い。
- また、公共交通に限らず普段情報を取得するツールとして「Youtube」をはじめとした SNS で情報を取得する高校生が多い。

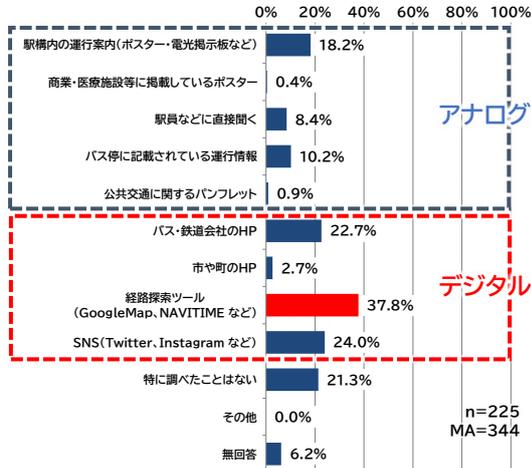


図 公共交通の運行情報の取得手段

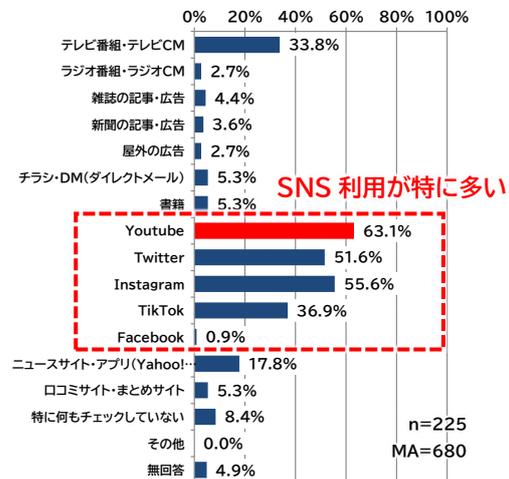


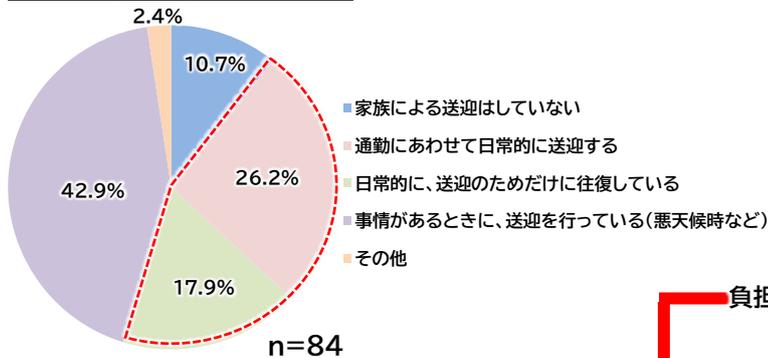
図 運行情報に限らず普段から情報を得るツール

資料：R5 高校生アンケート調査

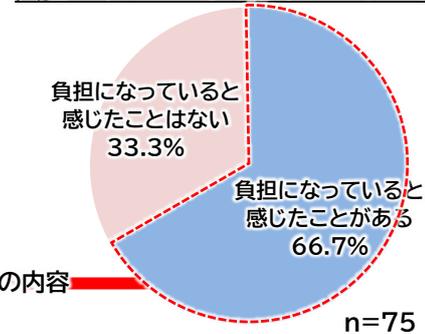
●高校生の送迎において「送迎時間の調整」が負担となっている

- 4割以上の保護者が日常的に送迎を行っている。
- 送迎時に送迎者自身や高校生が感じる負担として、お互いに時間を調整する必要がある点が負担となっていることを確認した。

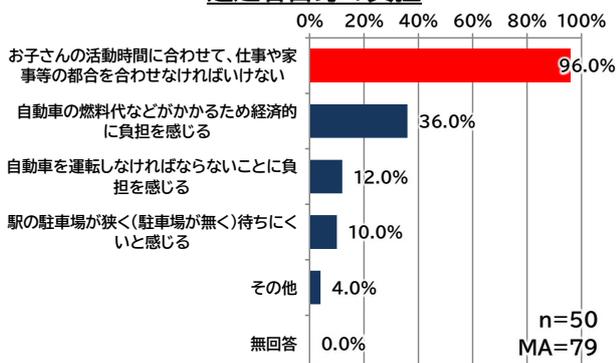
通学時の送迎を行っているか



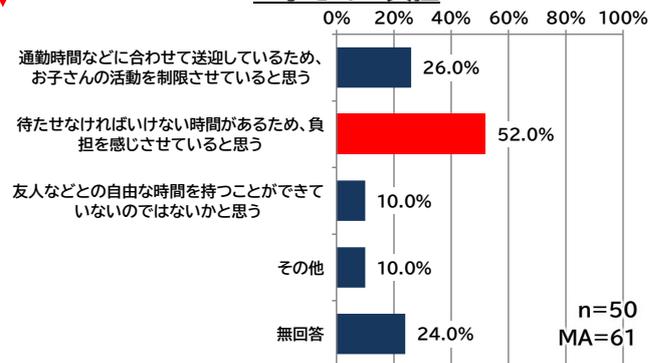
送迎が送迎者自身やお子さんの負担になっていると感じたことがあるか



送迎者自身の負担



お子さんの負担



資料：R5 高校生アンケート調査

4-3 バス利用実態調査

表 バス利用実態調査の調査概要

項目	概要
調査の目的	市内を運行するバスの利用者属性や移動目的、乗降バス停等を把握
調査の対象	バス利用者全員 ※調査日に複数回利用の場合も調査対象
対象路線	市内を運行するバスの全路線・全便 【路線バス】 ○水沢金ヶ崎線 ○水沢前沢線 ○一関前沢線 ○水岩線 ○胆沢水沢線 ○水沢江刺駅線 ○黒石線 ○生母線 ○美山病院線 ○美希病院線 【市営バス】 ○街なか循環線 ○広瀬稲瀬線 ○田原線 ○伊手藤里線 ○梁川線 ○米里学間沢線 ○米里重王堂線 【Zバス（水沢コミュニティバス）】 ○佐倉河線 ○羽田線 ○南方線 ○見分森線 【衣川コミュニティバス】 ○衣里線
実施方法	調査カードを乗車時に配布、降車時に回収
調査日	令和5年9月27日
回収票数	847票
調査項目	・利用路線、便、利用区間 ・利用路線に対する不満 ・利用目的、利用頻度 ・基本属性 など

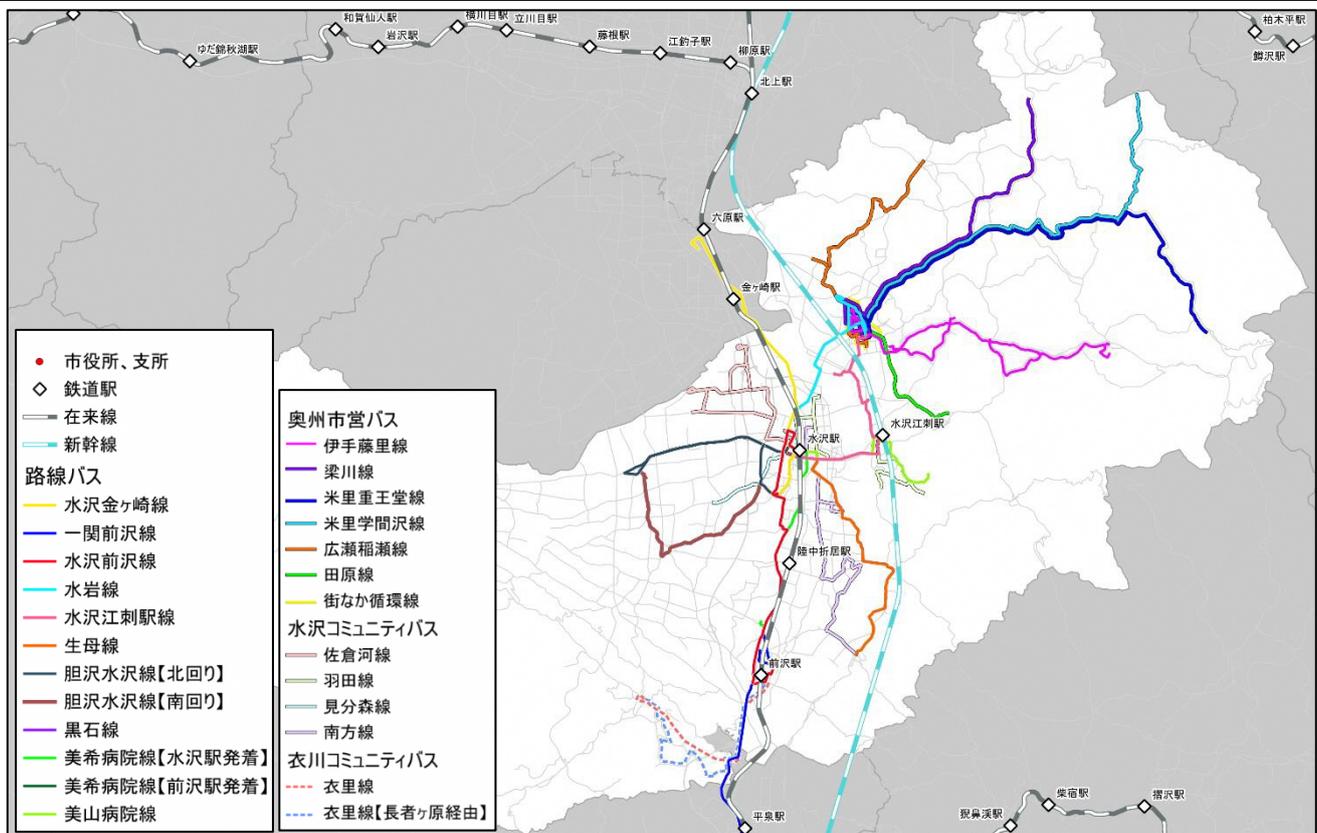


図 バス利用実態調査の対象路線

●利用者の多くが学生・高齢者である路線が存在

- 市内を運行する公共交通において、路線別に利用者の年代を確認すると、路線バス・市営バス・コミュニティバスでそれぞれ利用者属性の傾向が異なっていることが確認できる。
- 路線バスは利用者の4割が学生であり、特に「水岩線」「胆沢水沢線」では半数以上が学生利用となっており、通学に利用されている路線であることを確認した。
- 一方で市営バス・コミュニティバスにおいては、全体の利用者の半数以上が高齢者であり、日中の買い物や通院利用に活用されていることが確認できる一方、ほとんどの利用者が学生である「見分森線」も存在している。

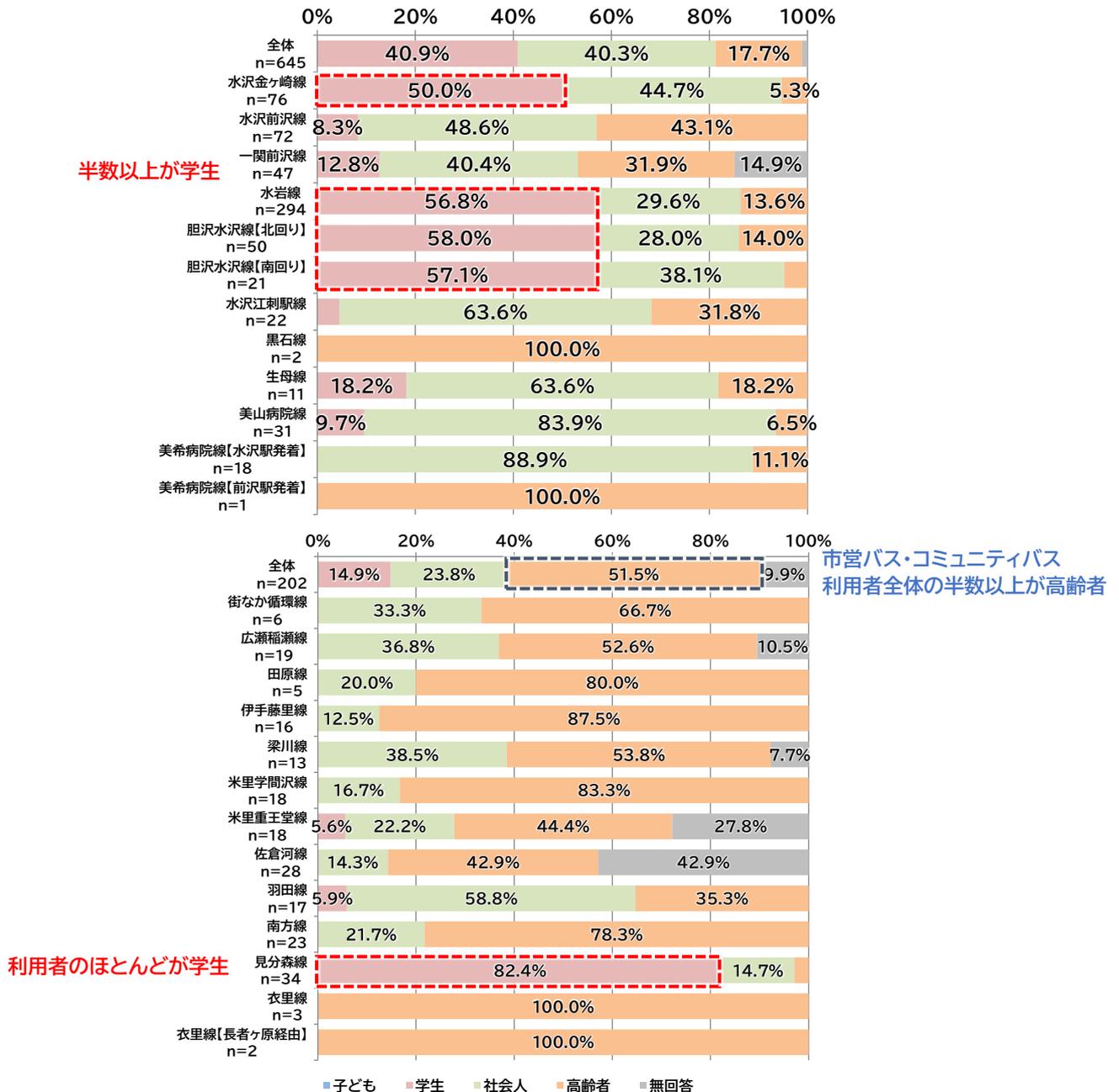


図 路線別の利用者の年代（上：路線バス 下：市営バス・コミュニティバス）

資料：R5 バス利用実態調査

●交通モードごとに「運行曜日」「運行時間」等への不満が存在

- 路線バスでは運行時間帯が自身の利用したい時間と合わないことが不満の原因となっている。
- また、路線バスでは電子マネー(ICカード)で支払えないことに対する不満も大きく、現在市内を運行するいずれのバスもICカードで支払うことができない。
- 一方で市営バス・コミュニティバスでは使いたい曜日に利用できないことに不満を抱いており、一部の路線では「土日祝運休」や「火木金のみ運行」といった運行体系となっていることから、休日に利用したい方が一定数いると考えられる。
- 「運賃が高い」「バスの遅延」「時間帯が合わない」ことに対する不満は路線バス、市営バス・コミュニティバスいずれも割合が高い。例えば運賃面について、路線バスは対キロ制運賃を採用している一方、市営バス・コミュニティバスは「200円、300円、400円」のように段階的な運賃を設定している。

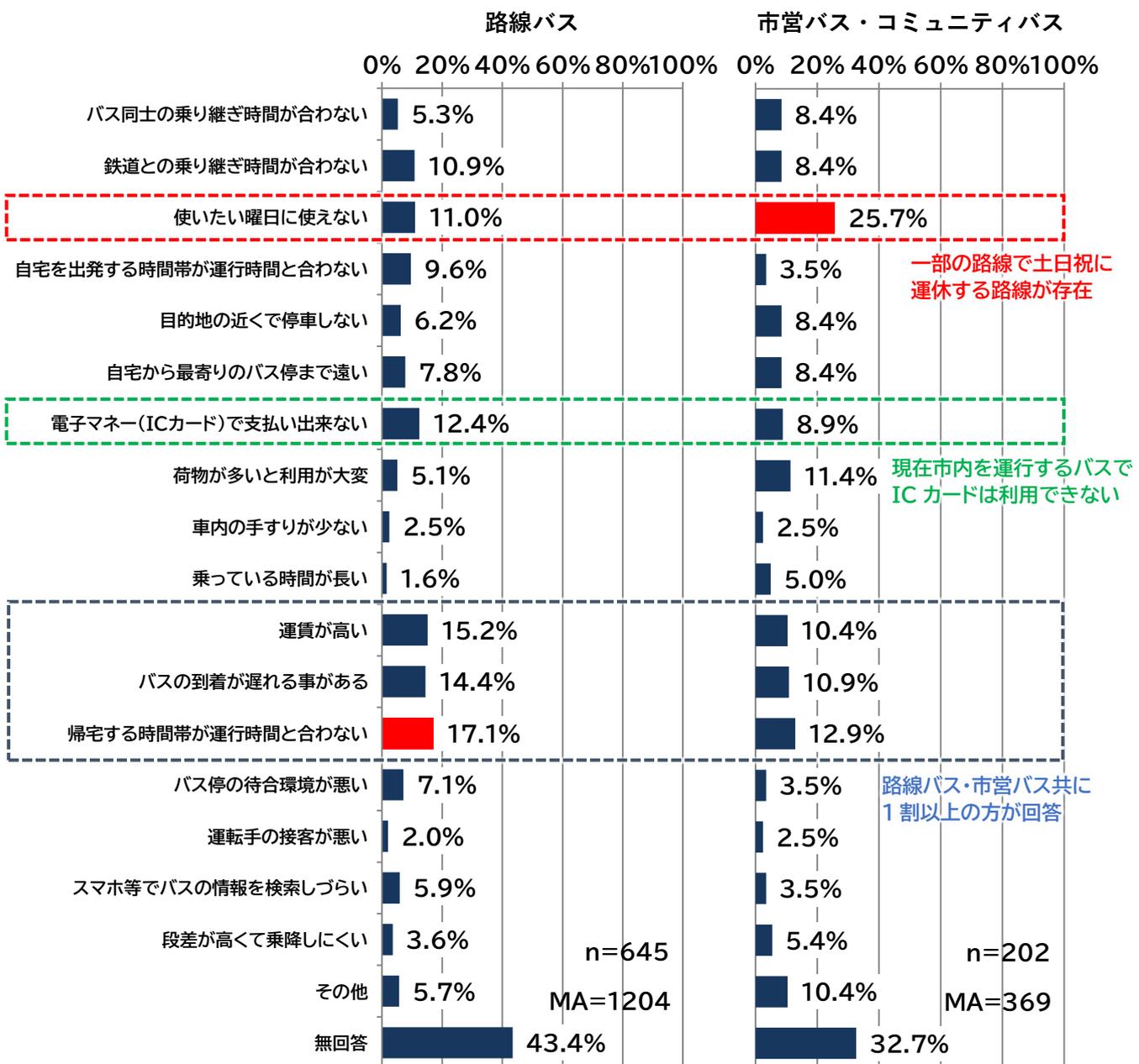


図 自身が利用した路線に対する不便・不満

資料：R5バス利用実態調査

4-4 地区内交通利用者アンケート調査

表 地区内交通利用者アンケート調査の調査概要

項目	概要
調査の目的	地区内交通及びハートバス利用者の利用実態、運行に対する意見・要望等を把握
調査の対象	地区内交通・ハートバスの利用登録者全員
調査期間	令和5年11月27日～12月8日
実施方法	郵送配布・郵送回収
配布票数	1,014票
回収票数	528票（回収率：52.1%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 地区内交通の利用実態 基本属性 運行に対する不便・不満の内容 <p style="text-align: right;">など</p>

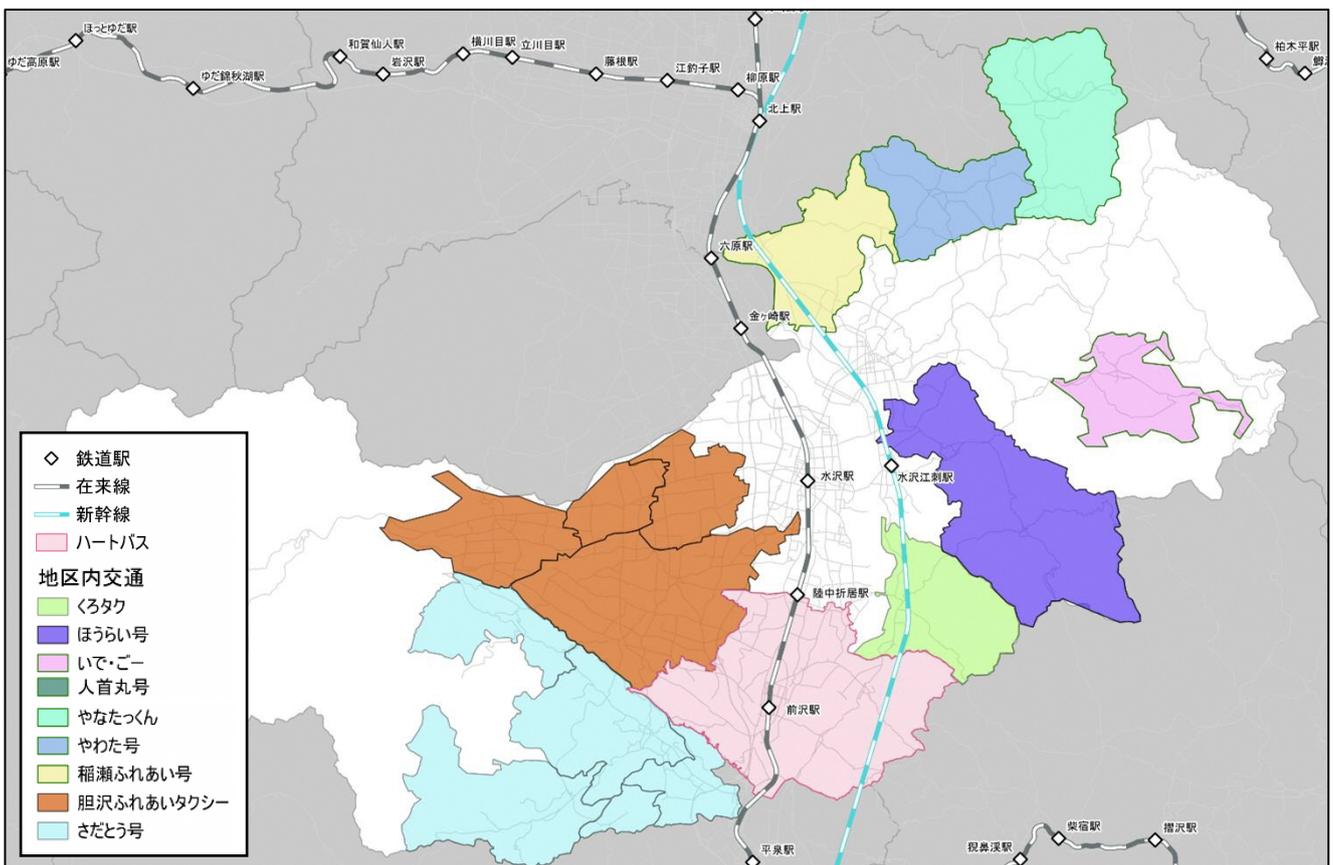


図 地区内交通利用者アンケート調査の対象サービスの運行範囲

●地区内交通利用者の約4割が公共交通へと乗り継いで利用

- 地区内交通及びハートバスの利用において、全体の約4割は乗り継ぎせずに利用している。
- 一方で公共交通へと乗り継いで利用する方は全体の約4割存在する。特に、乗り継ぎによって割引価格で利用可能な「路線バス」や「市営バス」への乗り継ぎが多い。

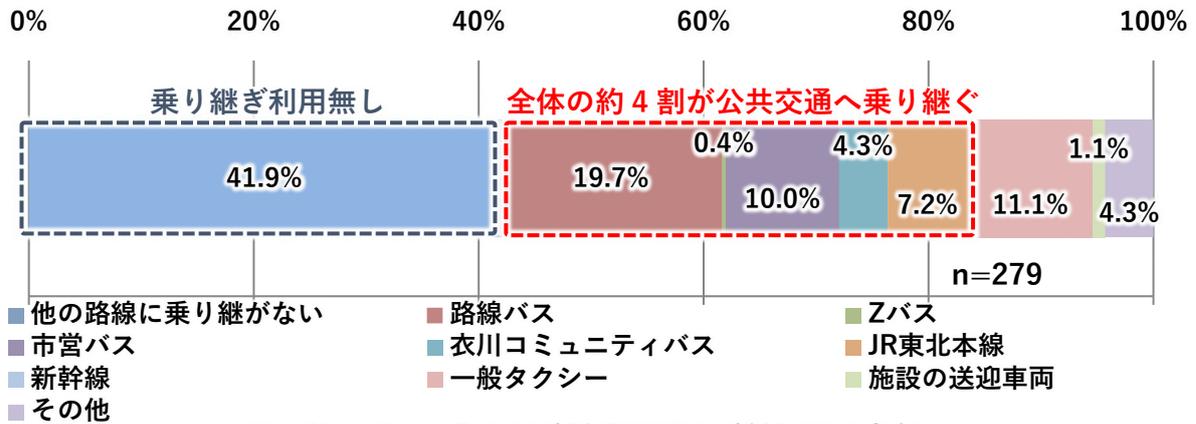


図 サービスとその他移動手段間の乗継利用の有無

資料：R5 地区内交通利用者アンケート調査
※無回答を除く

●地区内交通利用者にとって『運行時間が合わない』ことに対する不満が存在

- 地区内交通利用者の約半数が公共交通（バス・地区内交通）に対し不便・不満を感じている。
- 不便不満の内容として、特に『行き・帰り』の運行時間が自分の利用したい時間帯と合わないことに対する意見が多く、より利用時間のニーズに沿った運行内容の改善が求められている。

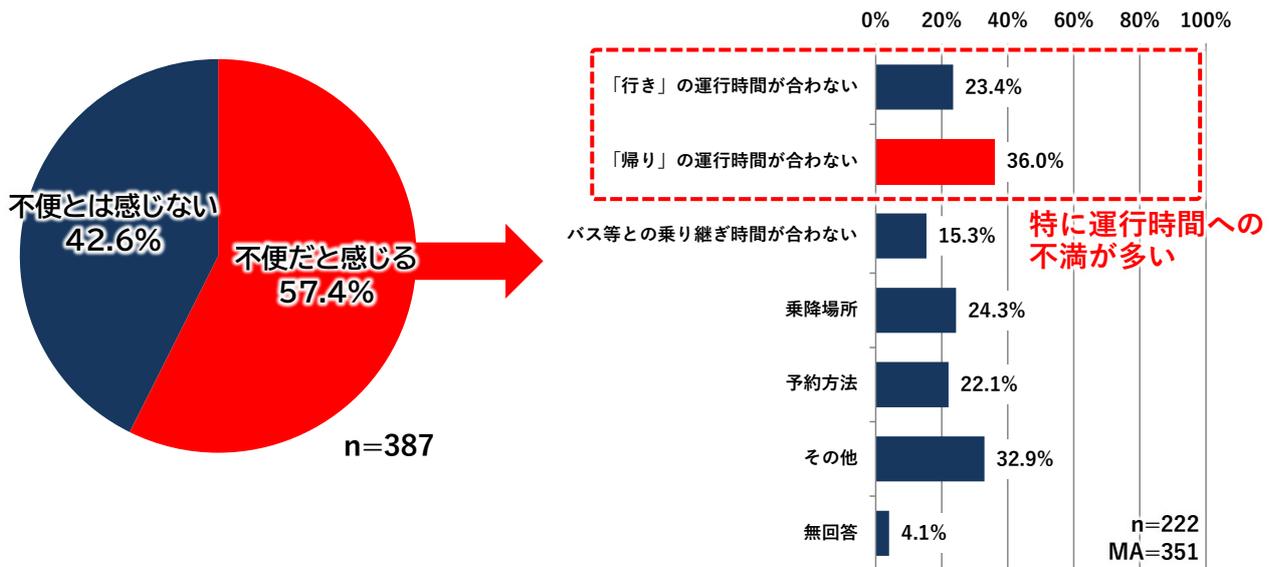


図 公共交通への不便・不満の有無

図 不便・不満の内容

資料：R5 地区内交通利用者アンケート調査

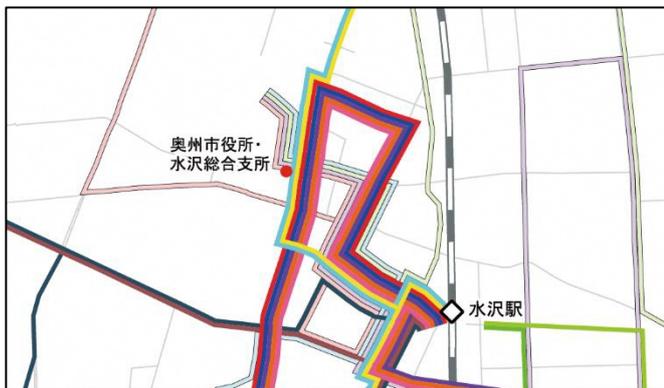
5. 公共交通を取り巻く課題等

課題 1

市街地と各地域の拠点間を結ぶ公共交通体系の再構築が必要

- 市民アンケートの結果によると、買い物・通院などの日常生活において「水沢北部」「江刺西部」「前沢」地域といった市街地への移動ニーズがみられる。
- 当該地域はそれぞれ主要な公共施設や商業施設、鉄道駅が立地しており、本市の都市活力を維持するためにも、当該地域における生活利便性を確保することは重要である。
- 市内を運行する公共交通ネットワークとして、市街地を中心とした公共交通網が形成されており、市街地と各地域との移動を支える役割を担っているものの、一部の路線においては年間利用者数が少なく、市の財政負担によって運行を支えている状況にある。
- なお、市内の運行路線については、前計画を基に路線の再編・見直しや地区内交通への切り替えなど、効率性の向上に向けた取り組みが進められてきたが、利便性の低下によるさらなる利用者の低下などが懸念される。
- 以上のことから、引き続き安定的な市民生活を確保する上では、各地域と市街地を結ぶ公共交通網の再構築が必要となる。

●水沢中心部



●江刺中心部



●前沢中心部



● 市役所、支所	△ バスセンター	◇ 鉄道駅	— 在来線	— 新幹線	— 水沢金ヶ崎線	— 一関前沢線	— 水沢前沢線	— 水岩線	— 水沢江刺駅線	— 生母線	— 胆沢水沢線【北回り】	— 胆沢水沢線【南回り】	— 黒石線	— 美希病院線【水沢駅発着】	— 美希病院線【前沢駅発着】	— 美山病院線																									
<table border="0"> <tr> <td>奥州市営バス</td> <td>伊手藤里線</td> <td>梁川線</td> <td>米里重天堂線</td> <td>米里学間沢線</td> <td>広瀬稲瀬線</td> <td>田原線</td> <td>街なか循環線</td> </tr> <tr> <td>水沢コミュニティバス</td> <td>佐倉河線</td> <td>羽田線</td> <td>見分森線</td> <td>南方線</td> <td>衣川コミュニティバス</td> <td>衣里線</td> <td>衣里線【長者ヶ原経由】</td> </tr> <tr> <td>ハートバス</td> <td>ハートバス</td> <td colspan="5"></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																	奥州市営バス	伊手藤里線	梁川線	米里重天堂線	米里学間沢線	広瀬稲瀬線	田原線	街なか循環線	水沢コミュニティバス	佐倉河線	羽田線	見分森線	南方線	衣川コミュニティバス	衣里線	衣里線【長者ヶ原経由】	ハートバス	ハートバス							
奥州市営バス	伊手藤里線	梁川線	米里重天堂線	米里学間沢線	広瀬稲瀬線	田原線	街なか循環線																																		
水沢コミュニティバス	佐倉河線	羽田線	見分森線	南方線	衣川コミュニティバス	衣里線	衣里線【長者ヶ原経由】																																		
ハートバス	ハートバス																																								

図 市街地の公共交通ネットワーク

課題 2

市街地における利便性の向上が必要

- 立地適正化計画においては、医療・福祉、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通によってこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、コンパクトなまちづくりの実現を掲げていることから、本計画においても居住誘導区域内における公共交通の利便性の維持・向上が求められている。
- 一方で、公共交通利用者からの意見として「使いたい曜日に使えない」「運行時間が合わない」などの不満が挙げられており、これらの利用者ニーズへの対応が必要となる。
- また、小中学校の統廃合や商業施設の参入といった都市機能の変遷によって、市民の移動ニーズが変化している。
- 以上のことから、立地適正化計画との連携を高めて居住環境としての魅力向上を図るためにも、利用ニーズや環境の変化に対応しつつ、市街地におけるサービス水準の強化など、利便性の向上を図ることが必要である。

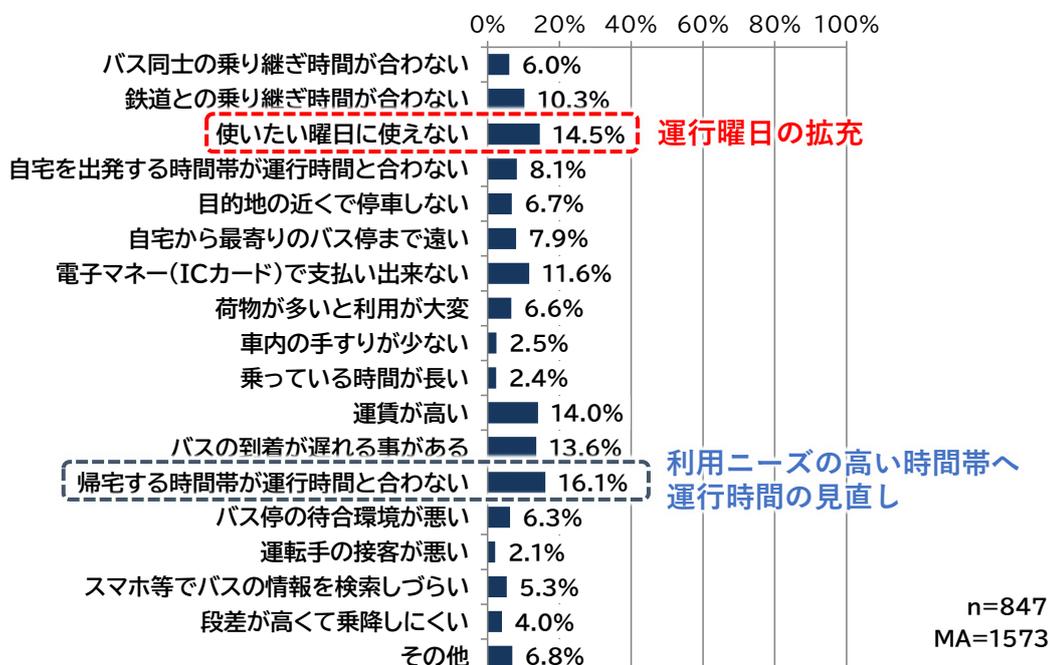


図 利用路線において不便・不満に感じる事 (R5バス利用実態調査)

●小学校

地域	前期【令和3年～5年度末】	後期【令和6年～11年度末】
水沢	○黒石小・姉体小を統合する。 【令和5年度末】	○羽田小は今後の児童数の推移を注視しつつ、状況により近隣校との統廃合の検討対象地域とする。
江刺	○人首小・木細工小・梁川小・広瀬小・玉里小を統合する。【令和4年度末】 ○藤里小・伊手小・岩谷堂小を統合する。 【令和4年度末】 ○大田代小・田原小を統合する。 【令和3年度末】	○前期統合校は今後の児童数の推移を注視しつつ、前期統合から6年以上経過した時点の状況により岩谷堂小との統廃合の検討対象地域とする。 ○稲瀬小は今後の児童数の推移を注視しつつ、状況により岩谷堂小との統廃合の検討対象地域とする。
前沢	計画なし	計画なし
胆沢	○胆沢愛宕小・若柳小を統合する。 【令和5年度末】	○若柳小は今後の児童数の推移を注視しつつ、前期統合から6年以上経過した時点の状況により南都田小との統廃合の検討対象地域とする。
衣川	計画なし	○衣川小・衣里小は今後の児童数の推移を注視しつつ、状況により統廃合の検討対象地域とする。

●中学校

地域	前期【令和3年度末】	後期【令和6年～11年度末】
水沢	計画なし	○学区の見直し(区域外就学の拡充)を含めた調整を検討する。
江刺	○江刺南中・江刺東中・江刺一中を統合する。 【令和3年度末】	計画なし
前沢	計画なし	計画なし
胆沢	計画なし	計画なし
衣川	計画なし	計画なし

図 小・中学校の再編の進め方 (奥州市学校再編計画)

課題 3

分かりやすく利用しやすい公共交通の情報提供が必要

- バス交通計画の情報提供に関する施策として「公共交通ガイドブックの作成・提供等」「スマートフォンに対応した乗り換え検索システムやバスロケーションシステム等の導入の検討」などの実現に向けた取り組みを進めてきた。
- デジタル面においては GTFS データを作成し、主要な経路検索コンテンツにおいて運行情報等の検索が可能となるなど、情報発信の強化を進めてきた。
- 一方で公共交通ガイドブックの作成においては、市営バスやコミュニティバスの再編・見直しにより頻繁にダイヤ変更等が生じたことから、市内を運行する全路線を掲載した総合的な案内ツールの作成には至らず、アナログ面の情報発信の不足が見られる状況にある。
- また、公共交通維持に向けた取り組みとして、全体の 3 割の方が「分かりやすい地図や時刻表の提供」が効果的だと回答しており、今後の公共交通の利用者確保のためにも、公共交通に関する情報ツールの充足は重要となる。
- 以上を踏まえ、市内を運行する複数のモード間の乗り継ぎ等でシームレスに利用できるような情報提供の改善に取り組むことが必要である。

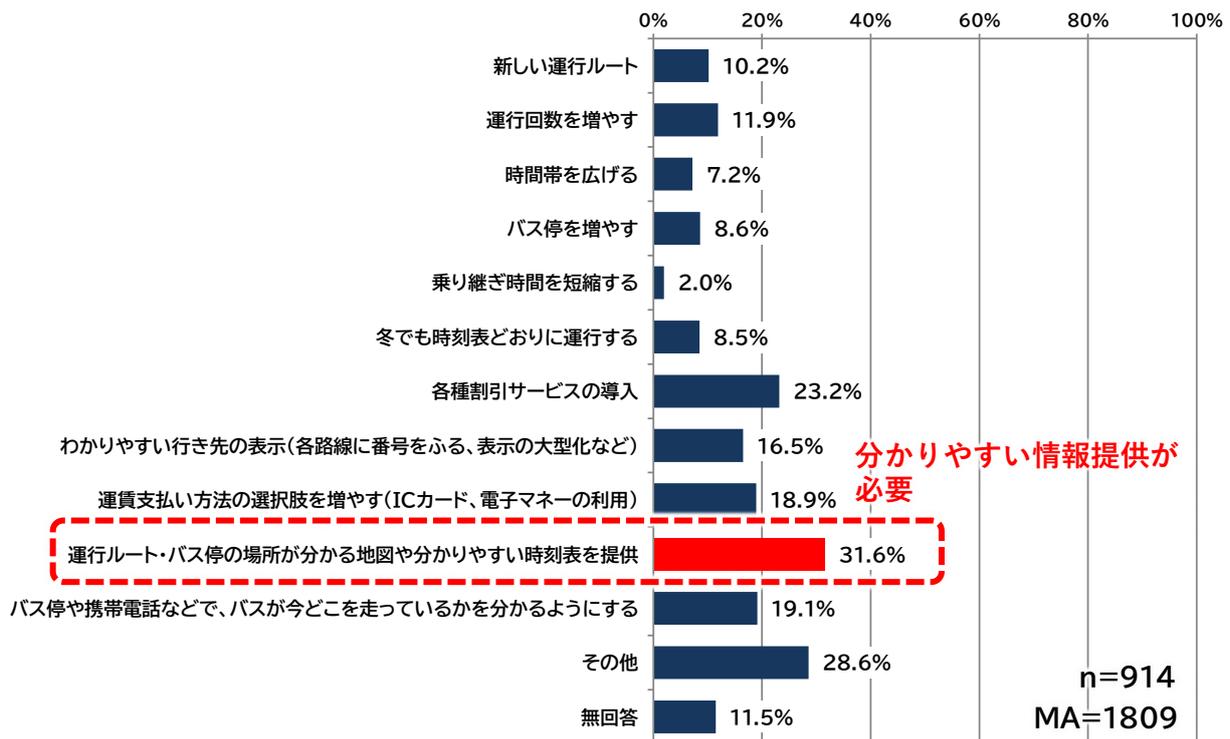


図 自身が週に 1 回バスを利用するために効果的だと思う取り組み (R5 市民アンケート調査)

課題 4

公共交通に対する市民の意識醸成を図ることが必要

- 市民アンケートの調査結果より、買い物や通院時において自家用車による移動がほとんどを占めていることや、直近1ヶ月以内の公共交通利用者が1割にも満たないことから、公共交通の利用者離れは深刻な状況となっている。
- 一方で「市内を運行する公共交通が担う役割」として、約半数の方が「将来運転できなくなった際などに利用できる移動手段」として認識していることから、市民の移動の足として今後も公共交通を維持していくことが求められる。
- しかし、公共交通の利用者数が減少傾向にある中で、公共交通の維持はより困難な状況にあることから、自分たちの普段の公共交通利用が路線の維持につながることを理解してもらうことが重要となる。
- 長期的に公共交通を維持していくためにも、公共交通を日常的な移動手段として利用し、地域の公共交通を自分たちで守り支える意識“マイレール・マイバス意識”の醸成を図る必要がある。

将来運転できなくなった際の移動手段としての役割

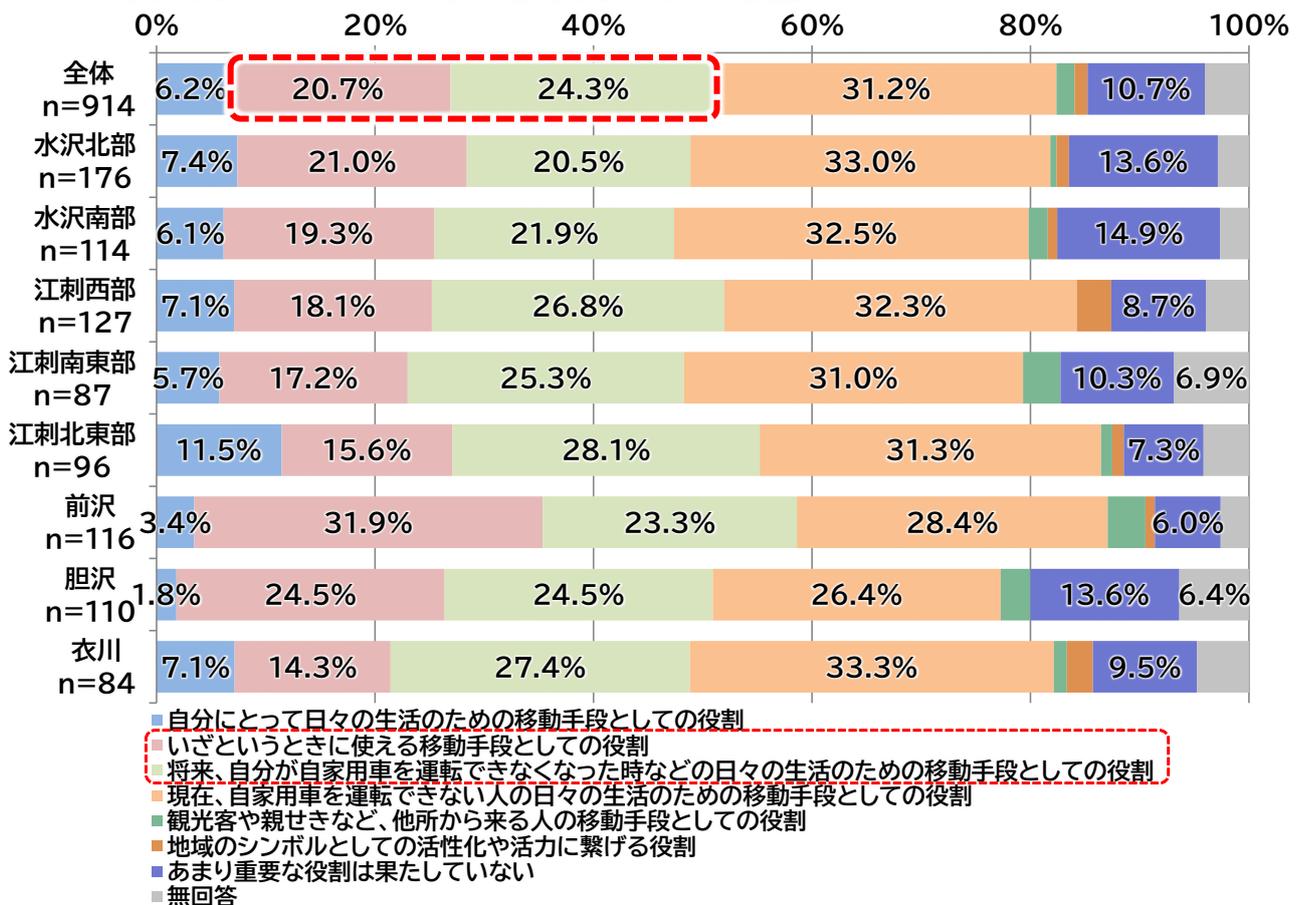


図 市内を運行する公共交通*の担う役割 (R5 市民アンケート調査)

*路線バス・市営バス・Zバス・衣川コミュニティバス・ハートバス・地区内交通を指す

課題 5

市内の交通リソースの総動員を見据えた公共交通体制の再整理が必要

- 市内の無料で利用できる移動手段として、スクールバスや一部の医療施設が独自に運行する移動サービスなどが運行し、市民の日常的な移動を支える上で重要な役割を果たしている。
- 特にスクールバスは、小・中学校を起点として各地区内を運行し、毎年約 1,000 名の児童・生徒がスクールバスで通学しており、登下校時の足として役立っている。
- 一方で、これらの移動サービスは基本的に無料で運行しているため、鉄道や路線バス、市営バスなどよりも運賃の面で使いやすく、一部では公共交通の運行時間・経路と重なる実情もみられるなど、競合化が発生している可能性も考えられる。
- また、市内を運行するスクールバスにおいては、年間 1.75 億円程度の運行経費となっており、朝の時間帯だけでも全 45 便が市内各地を運行していることから、公共交通との運行経路・時間の重複を見直し、効率的な運行への改善が求められる。
- 以上のことから、公共交通に係るリソースが限られる中、公共交通と無料の移動サービスの棲み分けを明確にすることや、公共交通と移動サービスの相互に望ましい関係性を築くことが必要である。

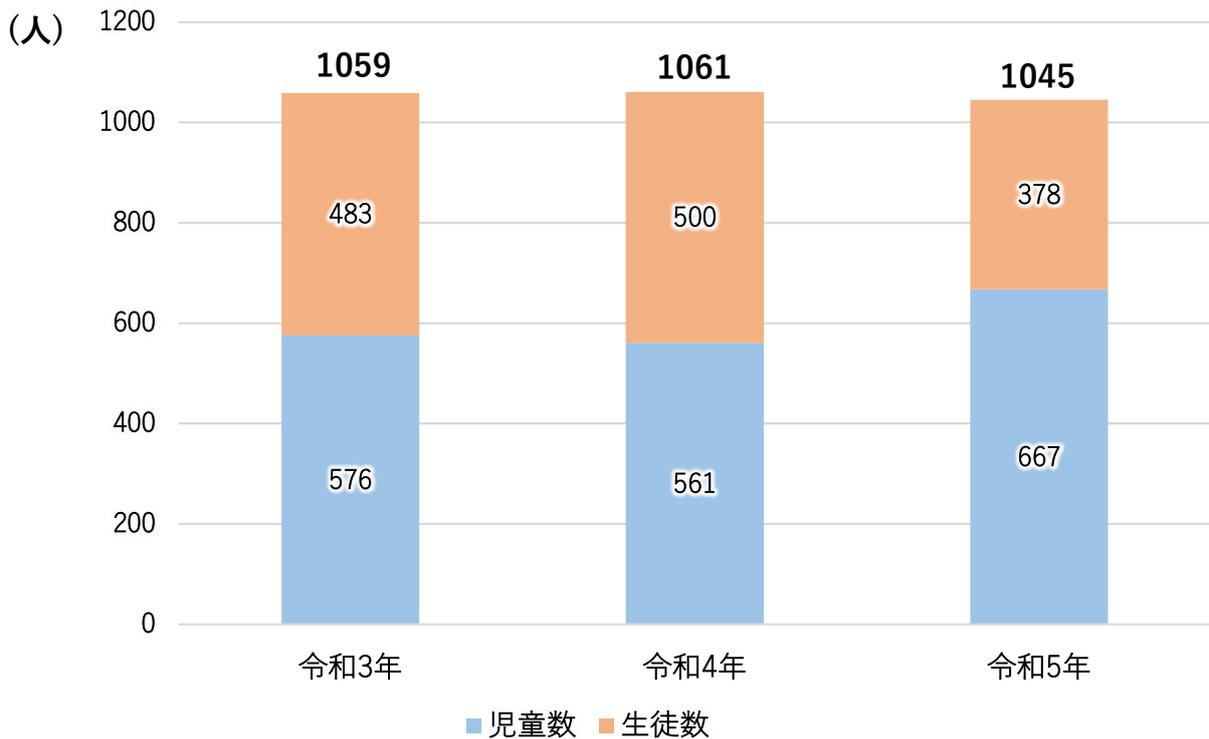


図 スクールバスを利用する児童・生徒数の推移

課題 6

交通モード間・事業者間の有機的な連携が必要

- 本市ではバス交通計画に基づき、運行体系の効率化や利用者ニーズに沿ったサービス水準の見直しを実施しており、公共交通のモード数や各サービス水準が大きく変化している。
- 例えば、移動手段を維持するために地区内交通が新たに導入され、路線バスやコミュニティバスへの乗り継ぎも視野に入れた利用方法が掲げられており、実際に地区内交通利用者の4割程度が公共交通へと乗り継いで利用している。
- これらの移動手段で中心部や市外へ出掛ける際、交通拠点での乗り継ぎが必要となるため、各交通モード間での乗り継ぎの円滑化や、乗り継ぎしやすいダイヤ設定が必要となるが、一部の交通拠点では乗り継ぎしにくいダイヤが存在している。
- 例えば、江刺バスセンターでは各市営バス及び路線バスなどが経由しているが、多くの便間で乗継時間が短い、または長大となっていることが確認できる。加えて路線バスが発車した直後に市営バスが到着する便も散見されることから、乗り継ぎ利用がしにくい状況となっている。
- したがって利用者の乗り継ぎ利便性を高めるためにも、改めて交通モード間・事業者間で接続性の改善等による有機的な連携が必要となる。

10分程度到着を早めれば路線バスへ乗り継げる便も存在

行き（午前の時間を想定）

江刺BC着						江刺BC発
広瀬稲瀬線	田原線	伊手藤里線	梁川線	米里学間沢線	米里重王堂線	水岩線
		7:50(0分)				7:50
7:56(54分)	7:52(58分)		7:55(55分)	7:51(59分)		8:50
		9:12(8分)	9:11(9分)	9:14(6分)		9:20
9:36(14分)	10:12(38分)		10:40(10分)			10:50
11:16(64分)		11:00(80分)			10:51(89分)	12:20

帰り（午後の時間を想定）

江刺BC着	江刺BC発					
水岩線	広瀬稲瀬線	田原線	伊手藤里線	梁川線	米里学間沢線	米里重王堂線
12:42						13:30(72分)
13:42	13:51(9分)		14:25(43分)			
14:42				15:00(18分)		
15:42	15:51(9分)	15:55(13分)	16:35(53分)		15:45(3分)	
16:42	17:26(44分)			17:20(38分)		17:00(18分)

※()内は乗り継ぎ時間を示す

※赤字は10～30分以内の乗り継ぎ時間を示す

図 市営バスと路線バス水岩線の接続状況

課題 7

路線バスのサービス水準の維持や代替手段の確保などの検討が必要

- 全国的に人口減少や運転士不足の深刻化に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、路線バスにおいては事業性やサービスの維持へ向けた効率的な運行が求められる。
- 市内の路線バスを運行する交通事業者においては、不採算路線について路線廃止やサービス水準の見直しが予定されている。
- 一方、効率化を図るためサービス水準を切り下げると、利用者の減少につながる可能性があることから、公共交通として必要な基準を設けたサービス水準の維持・確保が必要となる。
- また、廃止予定となっている路線の中には通勤通学目的で利用されている実態があることから、サービスの維持が困難な路線に対しては、沿線地域に居住している学生や高齢者など交通弱者の移動手段を確保するためにも、代替移動手段の検討が必要である。

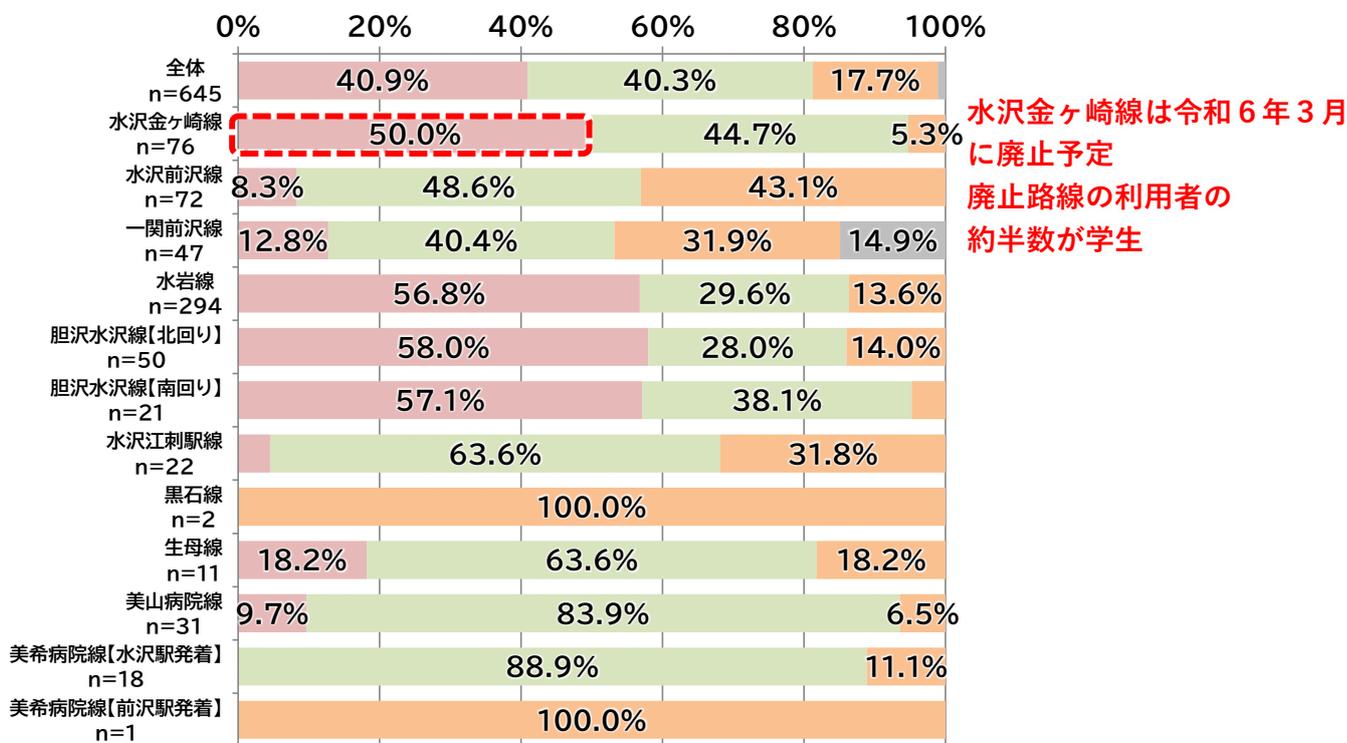


図 路線バス利用者の年代 (R5 バス利用実態調査)

課題 8

安定的な運営・運行体制の構築が必要

- 現在、市内各所にて地区内交通がそれぞれ別々の運行主体のもとに運行しており、地域住民の生活の足としての役割を担っている。
- 市民アンケートの結果より、市全体の公共交通のあり方として地域主体でサービスの維持・向上を望む声も挙がっており、今後も各地区で地区内交通を運営するためには、自分たちで地域の足を支えていくためのモチベーションの維持が必要となる。
- 一方で、地域人口の減少や、2024年問題による運転士不足の深刻化の影響により、今まで通りの運行を維持することがより困難になると想定される。
- また、運転士や車両台数などのリソース量は運行主体ごとに異なることから、各運行主体が協力して安定的な運営体制が構築できれば、運営モチベーションの維持や連携によって運営課題を解決し、地区内交通の継続にもつながると考えられる。
- 以上のことから、交通事業者における運転士の確保や、地区内交通における地域による運営体制の持続性を高めるためにも、安定的な運営・運行体制の構築が必要である。

約 2 割の市民が地域主体でサービスの維持・向上を望む

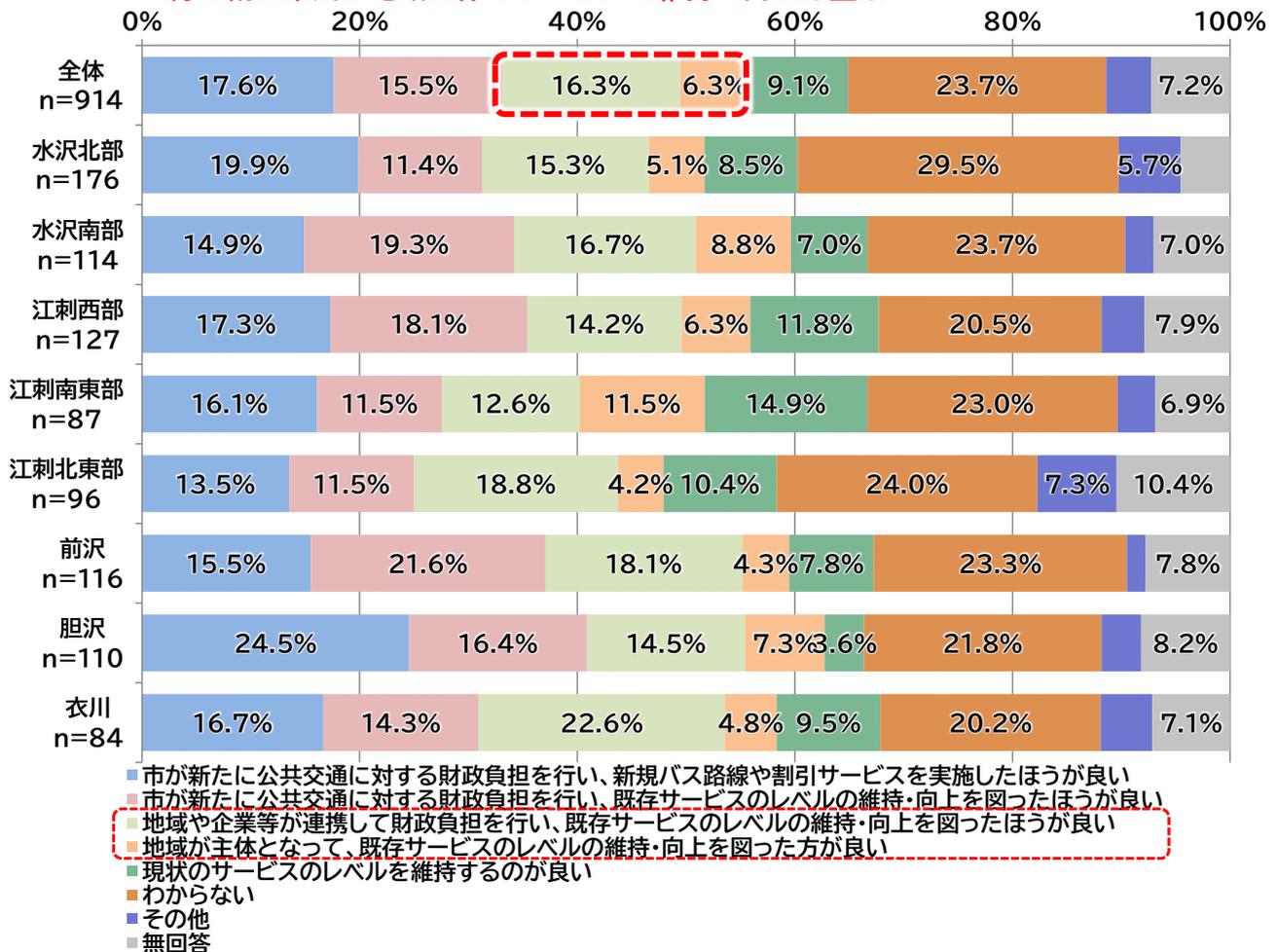


図 今後の奥州市全体の公共交通のあり方 (R5 市民アンケート調査)

課題 9

新たな技術の活用やデジタル化による効率性等の向上が必要

- 先述のとおり「公共交通の運転士不足」「多様化するニーズへの対応」など、公共交通分野が抱える問題への対応が求められているが、交通リソースが限られていることなどからも、既存の方法だけでは限界が生じる可能性がある。
- その中で、世界的にも AI デマンド交通や自動運転といった新技術や、IC カード、バスロケーションシステムといったデジタル技術の開発・導入など、ICT 技術を活用した効率性・利便性の向上を図る取り組みが各地で進められている。
- 例えば AI デマンド交通は、AI が予約状況に応じ効率的な運行ルートを生成するなど、きめ細かな乗り合い運行が可能となり、市内で運行する地区内交通において「運行時間の短縮」といったニーズへの対応が期待できる。
- 以上のことから、多様化や地域にあった公共交通の導入を見据え、新技術の活用やデジタル化による効率性・利便性の向上へ向けた検討・研究が必要である。



図 AI デマンド交通の運行イメージ (国土交通省)

6. 計画の基本方針・基本目標

6-1 本市の公共交通が目指す将来像（基本方針）

計画の目的に示したとおり、本計画は、本市が目指す都市像「地域の個性がひかり輝く 自治と協働のまち 奥州市」の実現に向けて、公共交通ネットワークの姿を示すものである。

本市の都市像の実現に向けては、公共交通だけではなく、教育、医療、福祉、観光、まちづくりなど、多様な分野のそれぞれの取組を進めるとともに、分野間での密接な連携も必要である。

また、多様化する市民の移動ニーズに対応し、本市において安心して暮らし続けられる生活（定住化の促進）を支える上では、地域公共交通の枠組みにとらわれることなく、各分野の移動サービスやヒト・モノなどを“総動員”して対応を進めていく。

これらの考えに基づき、本市の公共交通が目指す将来像として「**多様な交通手段の連携により、市民の暮らしを支え続ける便利で快適な公共交通ネットワークの構築**」を掲げ、この実現に向けた3つの基本方針を設定する。

【目指すべき将来像】

**多様な交通手段の連携により、市民の暮らしを支え続ける
便利で快適な公共交通ネットワークの構築**

【基本方針1】

有機的に連携し一体性が高く、利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- ・公共交通モード間・事業者間が有機的に連携し、公共交通としての一体性を高めることにより、地域間や市域外においてシームレスで移動しやすい公共交通ネットワークを形成する。
- ・また、都市拠点（中心市街地）の回遊性を強化することによって、市街地としての魅力向上を図り、利便性が高く暮らしやすい街なかを構築する。

【基本方針2】

誰もが分かりやすく・利用しやすい公共交通の環境構築

- ・公共交通を利用する上で、誰にとっても分かりやすい情報提供、案内・誘導等の設置とともに、ユニバーサルデザイン化を推し進め、全ての人が利用しやすい環境を整備する。

【基本方針3】

安定的に公共交通サービスを提供するための運営基盤の構築

- ・今後も市民の生活の足として、公共交通サービスを安定的に供給するため、行政・交通事業者・市民などの各主体それぞれが明確に役割を持ち、それぞれの立場で“マイレール・マイバス意識”を持つことにより、さらに強固な運営基盤を構築する。

6-2 公共交通の役割分担

本市における公共交通の役割分担などは以下に示すとおり。

表 本市における公共交通の役割分担

区分		サービス	機能分類
幹線	広域交通	J R 東北新幹線	<ul style="list-style-type: none"> ○地方間移動の基幹的移動軸となる。 ○市外から本市に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 ○市民の通勤や買い物、通院等の日常生活の外出における移動のほか帰省、観光、ビジネスなど多様な移動を担う定時性、速達性のある大量輸送機関である。 ○水沢江刺駅は、奥州市と北海道・青森・盛岡方面、秋田方面、首都圏を結ぶ重要な玄関口であり、まちづくりにおける重要な拠点である。
		J R 東北本線	<ul style="list-style-type: none"> ○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸となる。 ○市外から本市に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 ○市民の通勤・通学や買い物等の日常生活の外出や、市内外からの通学、その他観光、ビジネスなどにおける移動を担う定時性、速達性のある大量輸送機関である。 ○水沢駅と前沢駅は市のまちづくりにおける重要な拠点である。
	市内交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ○市の都市拠点（水沢駅周辺、前沢駅周辺、水沢江刺駅周辺、江刺総合支所周辺）と周辺都市をつなぐ広域幹線軸となる。 ○都市の一体性の強化のため、市の都市拠点間をつなぐ市内幹線軸となる。 ○市内の人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点のにぎわいづくりに寄与する軸となる。 ○本市と周辺市町村間における様々な都市活動にかかる移動のほか、交流者等の移動を担う定時性のある大量輸送機関である。 ○江刺バスセンター（江刺総合支所周辺）は市のまちづくりにおける都市拠点となっており、水沢駅、水沢江刺駅を結ぶ拠点となる。
市営バス・コミュニティバス		<ul style="list-style-type: none"> ○市の都市拠点と地域拠点や市郊外部をつなぐ市内幹線軸となるほか、中山間部等における交通弱者の買い物・通院・娯楽などの生活や学生の通学を支える軸となる。 	
域内移動サービス	地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○各地区のコミュニティ活動の拠点（地区センター等）と地区の自治会館等をつなぐ輸送を担う。 ○公共交通事業者との共存を前提としつつ、市民、地区の団体等が運行主体となり、市が後方支援する「地域主体による住民協働型の移動手段」を目指す。 ○車両や運行形態は、地域特性や移動需要に応じて適宜判断する。 	
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシー利用が有効な移動、あるいは鉄道や路線バス等での対応が困難な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ○鉄道や路線バス等での対応が困難な地域における移動支援も担う。 ○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て世代の方、来訪者など）への対応を行う。 	
	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ○小・中学校の登下校に利用する移動手段。 ○学校行事等において、様々な用途で活用できる交通資源。 	
	(参考) 移動支援サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○一人で自立した外出が困難な市民に対する移動サービス。 ○場合によっては、福祉分野の関係機関等を通じて必要な支援等を受けることができるだけでなく、一般タクシーと異なり、利用者の身体に触れることや会話をすることも多いため、介護やお出かけの相談などしやすい身近な存在。 	

6-3 公共交通ネットワークの将来像

6-3-1 公共交通ネットワークの方向性

(1) 地区内での移動について【地区内交通】

バス交通計画に基づき、地区内での多様なニーズへの対応のため、地域との協働による地区内交通の導入を進めてきている。

各地区から幹線・支線へ接続するための手段であり、地区内における面的な移動を支える手段として、今後も地域との意見交換を行うなど、密接な連携を図り、地区内での利便性の維持・向上に向けて地区内交通の改善や見直し等を進める。

(2) 地区間の移動について【支線】

本市では、通学や通院、買物等、日常的な目的において地区間での移動が発生しており、各地区で暮らし続けるためには、地区間の移動手段を適切に確保することが重要である。

地区間の移動手段として、路線バスと市営バス・コミュニティバスがあり、今後も地区間の移動を支える手段として、また、幹線として位置づける鉄道などと接続する移動手段として、適切にサービスの確保・維持を図る。

特に路線バスについては、継続的にバス事業者との協議を行い、双方の合意のもとで適切なサービス水準を確保・維持する。

(3) 市内外の移動について【幹線】

市民の通勤・通学などにおける、市域をまたいだ広域的な移動を支えるとともに、観光客やビジネス客などの本市を訪れる方々の移動手段として、鉄道は大きな役割を担っており、本市の公共交通ネットワークの“幹”であると言える。

市民が暮らしやすく、また来訪者なども本市を訪れやすく、移動しやすい環境を確保するため、支線となる公共交通を中心として、鉄道との接続性を高め、一体性が高く、円滑に利用しやすい公共交通ネットワークを構築する。

特に本市には新幹線駅が立地しており、高速交通体系が整備されている優位性を活かして、まちづくり分野（立地適正化計画）においては水沢江刺駅周辺を拠点として設定していることから、まちづくりの施策展開と連携して、利便性の高い拠点形成を進める。

6-3-2 公共交通ネットワークの展開イメージ

前頁までの事項を踏まえ、奥州市の公共交通ネットワークイメージを以下に示す。

- 【幹線(鉄道)】**
 - ・通勤・通学・通院などの市民の市域内外の移動や、観光・ビジネス客などの来訪者の移動を支える軸として適切に確保。
 - ・鉄道に合わせた他の交通モードのダイヤ調整や、連携した取組等による利用促進を図る。
- 【幹線(路線バス等):連携軸】**
 - ・都市機能の相互利用・補完に向けて、都市拠点及び交通拠点間の連携強化。
 - ・路線バス・コミュニティバス等により一定のサービス水準において拠点間の移動手段を確保。
- 【支線】**
 - ・幹線を補完するとともに、各拠点への移動手段として、必要不可欠なサービス水準を適切に確保。
- 【地区内交通】**
 - ・各地区内での移動を支え、地域拠点等への移動や、支線への接続する移動手段として、地域との協働により適切に確保。
- 【都市拠点】**
 - ・都市拠点間や、居住地から都市拠点など、拠点周辺での回遊性を向上。
 - ・定時定路線型とデマンド型のハイブリット運行を検討する。
- 【交通拠点】**
 - ・主に県外からの来訪者の移動や、拠点周辺の居住者の移動の拠点として、幹線との適切な接続性を確保。
- 【地域拠点】**
 - ・地域コミュニティを支え、都市拠点への乗り継ぎ拠点として、円滑な接続環境(空間、ダイヤ)を確保。



■市営バス(拠点周辺)

- ・拠点周辺における回遊性向上に向けて運行内容を見直し、サービス水準の向上を図る。

■都市拠点

- ・交通モード間のダイヤ調整による接続性向上。
- ・デジタルサイネージの導入による情報発信の強化。

■Zバス

- ・拠点周辺における回遊性向上に向けて運行内容を見直し、サービス水準の向上を図る。

■ネットワーク全般に係る取組

- ・スクールバスなどの移動サービスとの役割分担により集約や相互補完などを実施(市のトータルコストの縮減等を図る。)
- ・地区内交通について、地域との意見交換を通じて、地域による運営のモチベーションの維持。
- ・自動運転技術の研究を踏まえて、導入対象エリアを検討。

■市営バス(周辺部)

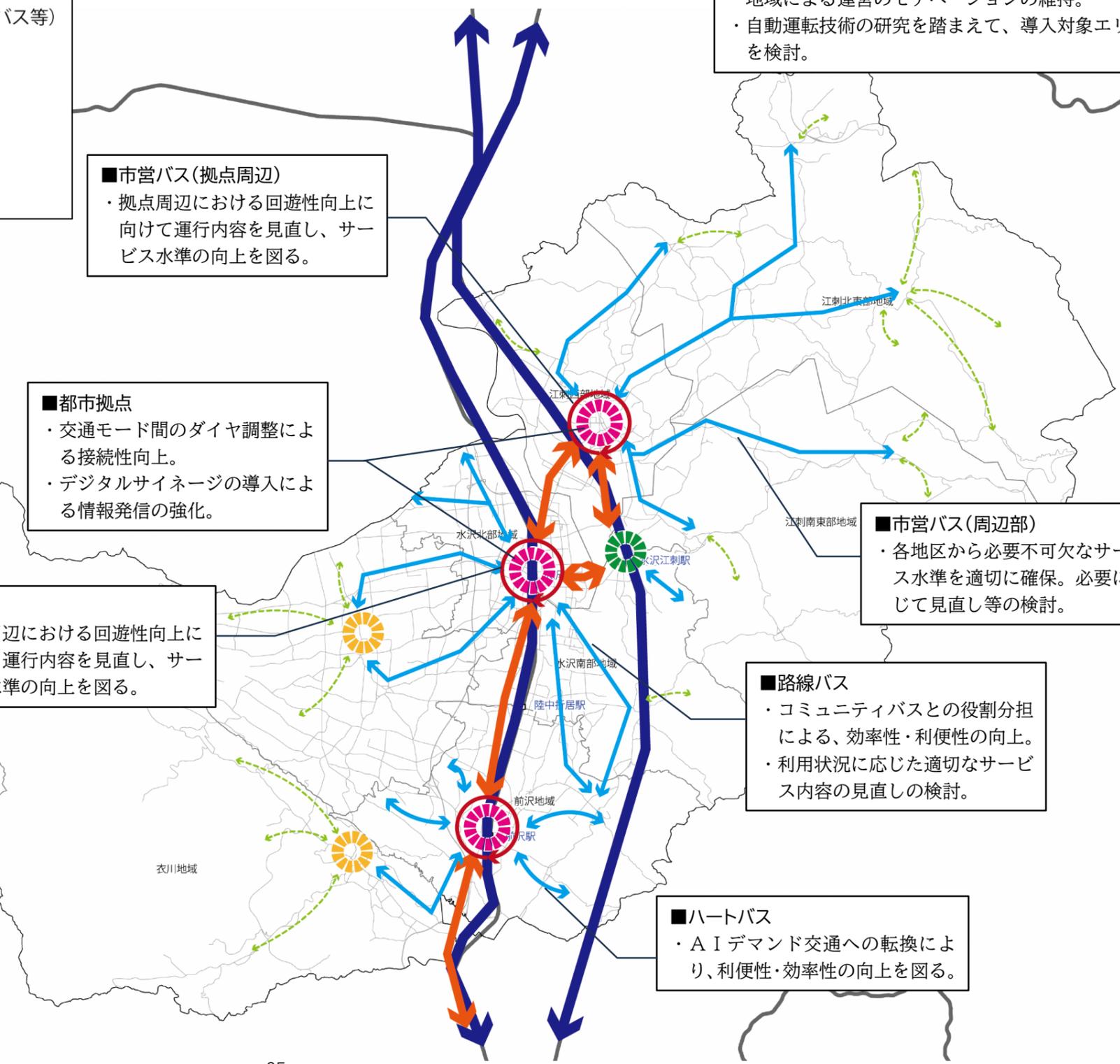
- ・各地区から必要不可欠なサービス水準を適切に確保。必要に応じて見直し等の検討。

■路線バス

- ・コミュニティバスとの役割分担による、効率性・利便性の向上。
- ・利用状況に応じた適切なサービス内容の見直しの検討。

■ハートバス

- ・AIデマンド交通への転換により、利便性・効率性の向上を図る。



6-3-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性について

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
定時定路線	水沢江刺駅線	胆沢病院～江刺バスセンター	水沢金ヶ崎線・水沢駅通り 水沢前沢線・水沢駅通り	4条乗合・路線定期運行	地域内フィーダー系統補助
定時定路線	羽田線	水沢病院～鶴ノ木	水沢金ヶ崎線・水沢駅通り 水沢前沢線・水沢駅通り	4条乗合・路線定期運行	地域内フィーダー系統補助
定時定路線	南方線	水沢病院～生母	水沢金ヶ崎線・水沢駅通り 水沢前沢線・水沢駅通り	4条乗合・路線定期運行	地域内フィーダー系統補助

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統名	事業者名	地域公共交通確保維持改善事業の必要性
水沢江刺駅線	岩手県交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は、水沢中心部にて地域間幹線系統の水沢前沢線・水沢金ヶ崎線と接続し、交通拠点である水沢江刺駅を経由して江刺バスセンターまでのルートを通る路線バスである。 ○新幹線利用者の通勤・ビジネス・観光のほか、水沢羽田地区及び江刺愛宕地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な路線となっている。 ○一方で、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、当該事業により運行を確保・維持する必要がある。
羽田線	岩手県交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は、水沢中心部にて地域間幹線系統の水沢前沢線・水沢金ヶ崎線と接続し、交通拠点である水沢江刺駅を経由して水沢羽田町鶴ノ木までのルートを通るコミュニティバスである。 ○新幹線利用者の通勤・ビジネス・観光のほか、水沢羽田地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な路線となっている。 ○一方で、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、当該事業により運行を確保・維持する必要がある。
南方線	岩手県交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は、水沢中心部にて地域間幹線系統の水沢前沢線・水沢金ヶ崎線と接続し、水沢地域を南に運行するルートを通るコミュニティバスである。 ○中野線の運行路線を当該路線に統合したことにより、水沢真城地区及び前沢白山地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な路線となっている経緯がある。 ○一方で、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、当該事業により運行を確保・維持する必要がある。

6-4 基本目標

- 前項で設定した基本方針の実現に向けて、本計画の期間内において達成を目指す事項として、基本目標を設定する。
- 基本目標については、本計画の達成状況を確認するものであり、それらを的確に把握するため指標及び定量的な数値目標を設定し、検証・モニタリングを行いながら、着実な計画推進を図る。

■基本方針1「有機的に連携し一体性が高く、利便性の高い公共交通ネットワークの形成」の目標

目標 1-1 市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保
目標 1-2 市街地における利便性向上
目標 1-3 幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

○目標達成を図る指標、数値目標

内容	現況値	目標値
指標 1-1：路線バスの収支率	39.6%	38.0%
指標 1-2：市街地の主な接続拠点における1日あたりの乗車・降車の人数	79.5人	127人
指標 1-3：主な接続拠点における乗継案内の整備数	—	5施設

■基本方針2「誰もが分かりやすく・利用しやすい公共交通の環境構築」の目標

目標 2-1 誰もが分かりやすい公共交通の情報・案内等の提供
目標 2-2 誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

○目標達成を図る指標、数値目標

内容	現況値	目標値
指標 2-1：主要な施設へのデジタルサイネージの設置数	—	5施設
指標 2-2：バリアフリー対応のバス車両導入率	65.7%	80.0%

■基本方針3「安定的に公共交通サービスを提供するための運営基盤の構築」の目標

目標 3-1 安定的な運営体制の構築
目標 3-2 公共交通に対する“マイレール・マイバス意識”の醸成

○目標達成を図る指標、数値目標

内容	現況値	目標値
指標 3-1：公共交通の運営・運行の維持に係る 公的負担額	2.28 億円/年	2.28 億円/年
指標 3-2：住民 1 人あたりの公共交通（路線バス・コミュニティバス・地区内交通）の年間利用回数	2.81 回/年	5.04 回/年

6-5 施策・事業の方向性

○目指すべき将来像及び基本方針、基本目標の達成に向けた具体施策を以下に示す。

目指すべき将来像

基本方針・基本目標

具体施策

多様な交通手段の連携により、市民の暮らしを支え続ける
 便利で快適な公共交通ネットワークの構築

基本方針1：有機的に連携し一体性が高く、利便性の高い公共交通ネットワークの形成〔課題1、2、6、7、9への対応〕

目標1-1：市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保

⇒目標指標：路線バスの収支率

目標1-2：市街地における利便性向上

⇒目標指標：市街地の主な接続拠点における1日あたりの乗車・降車の人数

目標1-3：幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

⇒目標指標：主な接続拠点における乗継案内の整備数

施策1：高校生や高齢者などの移動に即した運行への見直し
 施策2：路線バスの効率化や廃止代替の対応等に向けた再編・見直しの検討
 施策3：路線バスを維持するための財政的な支援
 施策4：鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上

施策5：市街地の回遊性向上に向けたコミュニティバスの再編・見直し
 施策6：市街地における核となる拠点の機能性向上
 施策7：AIデマンド交通の導入

施策8：公共交通同士での主な接続拠点の環境整備および接続ダイヤの改善
 施策9：事業者間・モード間連携に向けた関係者協議の場の設定
 施策10：AIデマンド交通の導入(再掲)

基本方針2：誰もが分かりやすく・利用しやすい公共交通の環境構築〔課題3、9への対応〕

目標2-1：誰もが分かりやすい公共交通の情報・案内等の提供

⇒目標指標：主要な施設へのデジタルサイネージの設置数

目標2-2：誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

⇒目標指標：バリアフリー対応のバス車両導入率

施策11：公共交通に関する総合的な案内ツールの作成
 施策12：GTFSデータの更新及び更なる利活用方策の検討
 施策13：主な接続拠点での案内・誘導の改善(デジタルサイネージの導入等)

施策14：キャッシュレス決済システムの導入
 施策15：主な接続拠点及び車両におけるバリアフリー対応の実施
 施策16：主要なバス停等での待合環境の改善

基本方針3：安定的に公共交通サービスを提供するための運営基盤の構築〔課題4、5、8への対応〕

目標3-1：安定的な運営体制の構築

⇒目標指標：公共交通の運営・運行の維持に係る公的負担額

目標3-2：公共交通に対する“マイレール・マイバス意識”の醸成

⇒目標指標：住民1人あたりの公共交通（路線バス・コミュニティバス・地区内交通）の年間利用回数

施策17：他の分野の移動サービスの集約等に向けた協議・調整
 施策18：自動運転技術の導入に向けた研究
 施策19：地区内交通の運営状況のモニタリング・改善
 施策20：地域・企業等の協力体制の検討
 施策21：運転士の確保対策に係る支援(二種免許の取得支援など)
 施策22：地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築

施策23：学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催
 施策24：高校・企業を対象とした公共交通利用促進活動の実施
 施策25：公共交通に係る市民への定期的な広報活動
 施策26：公共交通に関するイベント等の開催