



# 奥州市地域公共交通計画

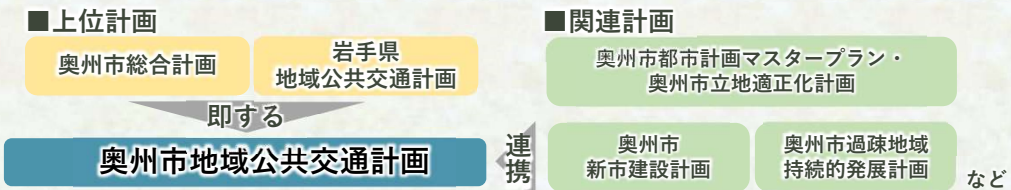
## (第4次奥州市バス交通計画)

概要版

### ●計画の背景と位置づけ

奥州市では現行の『第3次奥州市バス交通計画』に基づき、公共交通のあり方を検討するとともに、効率的かつ効果的で、持続可能な公共交通体系の再構築に向けた取り組みを進めてきました。しかし、全国的に人口減少や少子高齢化、運転士不足など、公共交通を取り巻く環境が急激に変化しており、市民の移動手段の確保が重要な課題となっています。

このようなことから、市内を運行する公共交通のマスタープランを示し、更なるネットワークの確保・維持するため『奥州市地域公共交通計画（第4次奥州市バス交通計画）』を策定しました。



### ●奥州市の公共交通に係る現状・課題

#### ●奥州市の公共交通に係る現状・変化等

<p><b>本市を取り巻く情勢</b> 【人口動態等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、少子高齢化の進展</li> <li>少子化に伴う学校の統廃合及び通学手段の確保の必要性</li> <li>高校生の通学手段として保護者送迎の増加</li> <li>高齢化に伴う公共交通への関心の高まり</li> <li>近隣市町との日常的な移動実態</li> </ul> <p><b>都市構造</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水沢市街地の複合商業施設の撤退・市主体での利活用の検討</li> <li>立地適正化計画策定による都市再興の検討</li> <li>水沢・江刺・前沢を中心とした移動実態</li> </ul> <p><b>全般</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍による生活・移動ニーズの変化</li> <li>DX、GXによる持続可能社会への関心</li> <li>AI・ICTなどの新技術の台頭</li> </ul>	<p><b>アンケート調査等の結果</b> 【公共交通の利用実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1割前後が直近1ヶ月間に市内公共交通を利用</li> <li>市内のバスに対し、特に免許返納者支援に対する満足度が低く、重要度は高い</li> </ul> <p><b>【公共交通に対する意向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自身がバスを利用する為にはわかりやすい情報提供が効果的だと考えている方が多い</li> <li>約半数がライドシェアを利用したいと回答</li> </ul> <p><b>現計画（第3次バス交通計画）の進捗</b> 【現計画に基づく事業の進捗】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地区内交通導入による利便性の向上</li> <li>コミュニティバス等の見直しによる利便性の維持・向上</li> <li>路線バスの維持・確保に向けた関係者間協議</li> <li>GTFISデータの作成・公表による情報発信強化</li> </ul>	<p><b>地域公共交通を取り巻く情勢</b> 【市内交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域協働で複数地域にて地区内交通を導入</li> <li>公共交通間・事業者間の連携不足が懸念</li> <li>乗継前提の地区間移動で利便性低下が懸念</li> <li>公共交通以外の移動サービス等が混在</li> </ul> <p><b>【路線バス・コミュニティバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍によって大幅に利用者数が減少</li> <li>2024年問題等による運転士不足の深刻化</li> <li>路線バスの廃止や減便などのサービス縮小</li> </ul> <p><b>国や県の動向</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通活性化再生法の改正</li> <li>輸送資源の総動員による移動手段の確保</li> <li>バス補助に係る被災地特例の終了とコロナ特例制度の実施</li> <li>県地域公共交通計画の策定に向けた検討</li> </ul>
--	---	---

#### ●奥州市の公共交通を取り巻く課題

<p><b>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</b></p> <p>水沢・江刺・前沢の3地域の市街地を中心とした移動実態に変わりはなく、安定的な市民生活を確保していく上では、各地域から市街地への移動手段を引き続き確保することが必要です。</p>	<p><b>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</b></p> <p>公共交通に係る人材や財源等が限られる中で、公共交通以外の移動手段との役割分担等による効率性の向上を図ることが必要です。</p>
<p><b>市街地における利便性の向上が必要</b></p> <p>まちづくり（立地適正化計画）との連携を高め、市街地における居住環境としての魅力向上を図るためにも、市街地におけるサービス水準の強化などの利便性向上を図ることが必要です。</p>	<p><b>交通モード間・事業者間の有機的な連携が必要</b></p> <p>公共交通間の乗り継ぎの利便性を向上させるため、改めて公共交通間・事業者間での接続性の改善などによる有機的な連携が必要です。</p>
<p><b>分かりやすく利用しやすい公共交通の情報提供が必要</b></p> <p>3次計画に挙げられている情報提供について、地区内交通からバスへの乗り継ぎなど、交通モードを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す。</p>	<p><b>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</b></p> <p>地域間・都市間の移動を支えるため、必要なサービス水準（路線や便数など）の維持や代替手段の検討が必要です。</p>
<p><b>公共交通に対する市民の意識醸成を図ることが必要</b></p> <p>長期的に市内の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“マイルール・マイバス意識”の醸成を図る必要があります。</p>	<p><b>安定的な運営・運行体制の構築が必要</b></p> <p>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など、安定的な運営・運行体制の構築が必要です。</p>
	<p><b>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</b></p> <p>デジタル化により情報発信を強化したり、AI・ICT、自動運転といった新技術の活用による効率性・利便性の向上が必要です。</p>

### ●奥州市の公共交通が目指すべき将来像

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（奥州市総合計画）」の実現に向け、公共交通のみならず多様な分野の移動サービスやヒト・モノなどを“総動員”する取り組みを進めるため、本市の公共交通が目指す将来像を以下に掲げます。

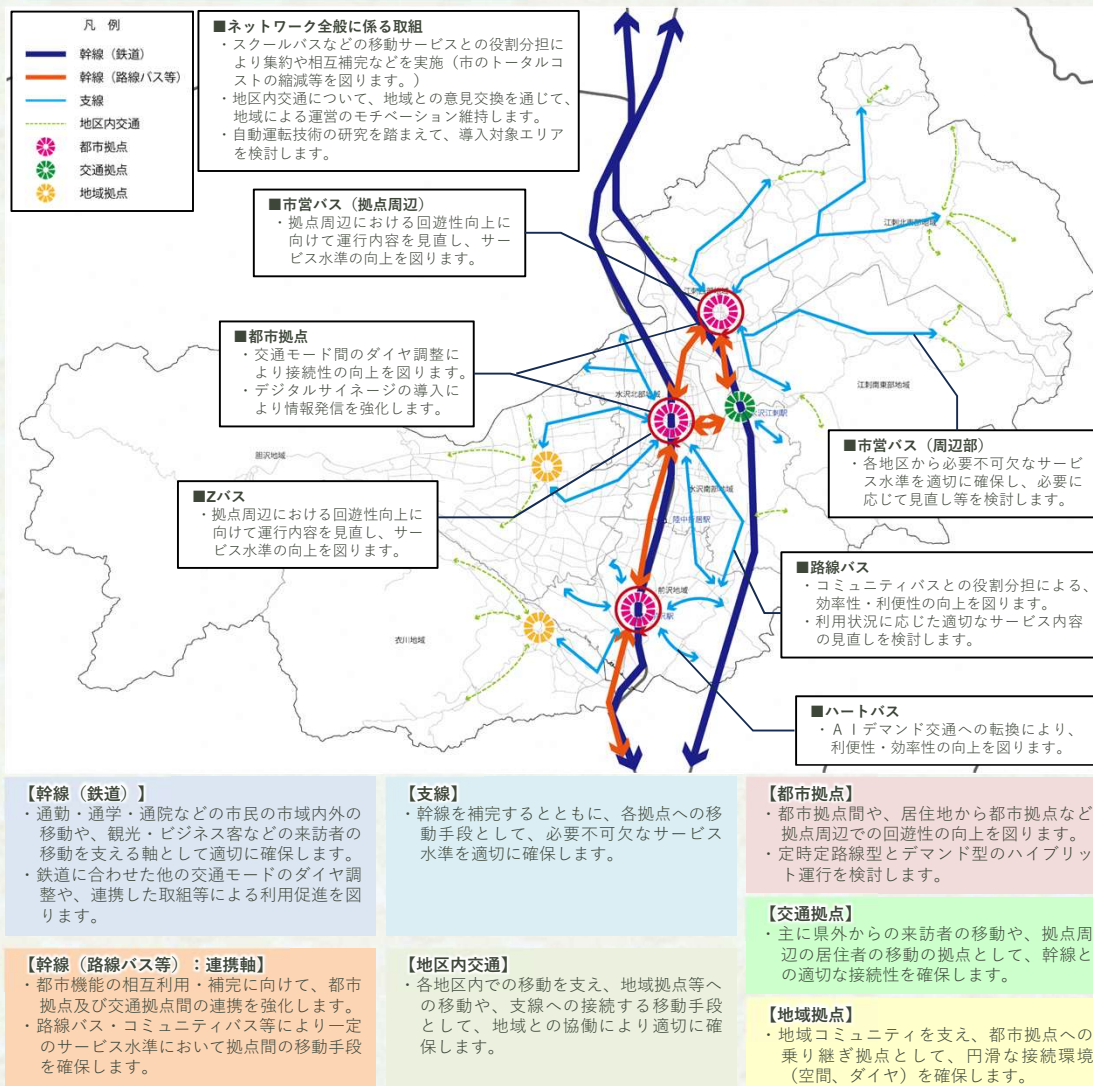
### 多様な交通手段の連携により、市民の暮らしを支え続ける 便利で快適な公共交通ネットワークの構築

【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

【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

【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

### ●将来的な交通ネットワーク図





目指すべき  
将来像

基本方針・基本目標

施策・具体的な取り組み

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

目標1-1：市内・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

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

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

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

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

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

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	・高校生や高齢者の移動の足の確保向け、通学や通院等の利用に即した運行経路・時間・割引制度等の検討によって、より使いやすい運行内容へと見直し
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	・不採算路線において、ニーズが少ない時間帯の減便や路線短縮により運行を効率化 ・バスが運行しなくなった地区で移動手段の確保を検討
施策3：路線バスを維持するための財政的な支援	・国・県の補助事業等を積極的に活用することによる路線バスの維持 ・広告収入や貨客混載など、運賃収入以外の収益確保を検討
施策4：鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上	・鉄道駅にて鉄道⇄バス間で乗り継ぎ利用がしやすいようにダイヤを見直し
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	・市街地における運行間隔の調整による回遊性の向上 ・市民の移動ニーズに合わせた運行経路・経由地の見直し
施策6：市街地における核となる拠点の機能性向上	・交通機能や防災（災害時の交通確保）・交流機能等、拠点に求められる機能の見直し
施策7：AIデマンド交通の導入	・AIデマンド交通の導入
施策8：公共交通同士の主な接続拠点の環境整備および接続ダイヤの改善	・主な接続拠点において、円滑に乗り継げるような案内等の整備 ・接続拠点において『10～30分以内』を目安とした円滑に乗り継げる接続ダイヤの改善
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	・市地域公共交通会議の場を活用し、必要に応じて『接続拠点施設』や『移動サービス』の関係者との協議の場を構築
施策10：AIデマンド交通の導入(再掲)	・AIデマンド交通の導入
施策11：公共交通に関する総合的な案内ツールの作成	・市内を運行する全交通モードの情報が掲載された総合的な案内ツール（HP）の作成 ・地区内交通と乗継対象のバス、沿線商業施設等の情報を一体に提供
施策12：GTFSデータの更新及び更なる利活用策の検討	・運行内容の見直しに合わせたGTFSデータの継続的な更新 ・サイネージやバスマップの作成など、GTFSデータのオープン化による利活用策の検討
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)	・誘導矢印や案内板など、主な接続拠点において円滑に乗り継げるよう誘導情報を改善 ・サイネージによるダイヤ情報やバスの遅延情報等の情報提供
施策14：キャッシュレス決済システムの導入	・キャッシュレス決済などの円滑な支払い方法を導入 ・マイナンバーカードを活用した割引制度などの調査・研究
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	・主な接続拠点において、スロープやエレベーターの設置などバリアフリー対応の検討 ・誰もが安心・快適に利用できるよう、低床バスやUDタクシー車両の導入を推進
施策16：主要なバス停等での待合環境の改善	・利用者数が多いバス停について、優先的にベンチや上屋等の設置を検討 ・沿線商業・医療施設と連携した待合環境の整備の検討
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	・公共交通と連携を図ることができる移動サービス（スクールバス等）について、統合の可能性を検討
施策18：自動運転技術の導入に向けた研究	・自動運転車両に関する情報収集や地域の走行環境調査等、自動運転の導入へ向けた研究
施策19：地区内交通の運営状況のモニタリング・改善	・サービスの運営や運行内容に対する意見を把握するためのモニタリングを実施 ・利用者数やニーズに対するサービス内容など、地区内交通の維持へ向けた検討
施策20：地域・企業等の協働体制の検討	・観光施設等との協力による利用促進策の検討
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)	・交通事業者が実施する運転士の確保や育成等に係る取り組みの支援を実施 ・ライドシェアの導入について、公共交通関係者とともに調査・研究する
施策22：地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築	・地域公共交通会議等を活用して、周辺自治体や公共交通関係者との協働体制を構築する
施策23：学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催	・小学生や保護者へ向けた公共交通を身近に感じてもらう乗り方教室の実施 ・高齢者へ向けた公共交通の利用方法や運転免許返納支援等の理解を深める教室の開催
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	・高校生や保護者向けに公共交通利用促進につながる情報の発信 ・通勤向けの情報発信やノーマイカーデーなど、就業者モビリティマネジメントの実施
施策25：公共交通に係る市民への定期的な広報活動	・公共交通の利用促進に向けた情報を広報やホームページで発信
施策26：公共交通に関するイベント等の開催	・公共交通乗車体験会等のイベントの開催