

奥州市地域公共交通計画

(第4次奥州市バス交通計画)

令和6年3月
(令和8年1月改訂)

奥州市

[目 次]

1. 計画の概要	5
1- 1 計画策定の趣旨	5
1- 2 計画の目的	5
1- 3 計画の位置付け	6
1- 4 計画の対象範囲	10
1- 5 計画の区域	10
1- 6 計画の期間と進め方	11
1- 7 バス交通計画の振り返り	11
2. 地域の現況	15
2- 1 地勢等	15
2- 2 人口の推移	15
2- 3 施設立地状況	18
2- 4 市民の移動実態	19
3. 公共交通の現状等	23
3- 1 公共交通の運行状況等	23
3- 2 公共交通ネットワークの現状等	24
4. 市民意向等の把握	39
4- 1 市民アンケート調査	39
4- 2 高校生アンケート調査	45
4- 3 バス利用実態調査	48
4- 4 地区内交通利用者アンケート調査	51
5. 公共交通を取り巻く課題等	53
6. 計画の基本方針・基本目標	62
6- 1 本市の公共交通が目指す将来像（基本方針）	62
6- 2 公共交通の役割分担	63
6- 3 公共交通ネットワークの将来像	64
6- 4 基本目標	67
6- 5 施策・事業の方向性	69
7. 目標達成のための施策・具体的な取組	70
8. 計画の推進体制・推進方法	97
8- 1 計画の推進体制	97
8- 2 計画の推進方法	98
用語解説	100

1. 計画の概要

1-1 計画策定の趣旨

- 本市は平成 18 年 2 月 20 日に、水沢市・江刺市・前沢町・胆沢町・衣川村の 2 市 2 町 1 村が合併して誕生した。
- 本市における公共交通に係る計画として、市町村合併前から引き継いだ交通体系や路線を調整し、早期にバス交通体系を確立するため、平成 23 年 2 月に第 1 次奥州市バス交通計画(計画期間：H23～H25)を策定し、現行の第 3 次奥州市バス交通計画（以下、バス交通計画）は令和 5 年までの計画期間としている。
- 奥州市地域公共交通会議では、バス交通計画の内容に基づき、本市における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、長期的に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た。
- しかしながら、公共交通を取り巻く環境は全国的に著しく変化しており、人口減少や少子高齢化、2024 年問題等による運転士不足の顕著化など、バス交通計画策定時より公共交通を取り巻く環境が急激に変化してきたことから、市民の移動手段の確保においては市政を進める上で重要な課題となっている。
- 以上の背景を踏まえ、バス交通計画の内容を見直し、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す、地域公共交通の「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」として「奥州市地域公共交通計画（第 4 次奥州市バス交通計画）」を策定するものである。
- なお、本計画は令和 2 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」における「地域公共交通計画の作成及び実施」に基づき作成するものである。

1-2 計画の目的

- 地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められている。
- 「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、その輸送資源を活用する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。
- 以上を踏まえ、本計画はバス交通計画の内容を引き継ぐ新たな地域交通のマスタープランとして、これまでの事業推進により新たに発生した課題を踏まえるとともに、公共交通だけではなく、地域の様々な輸送資源を活用した、市全体の移動サービス等が一体となったネットワークの将来像を示す。

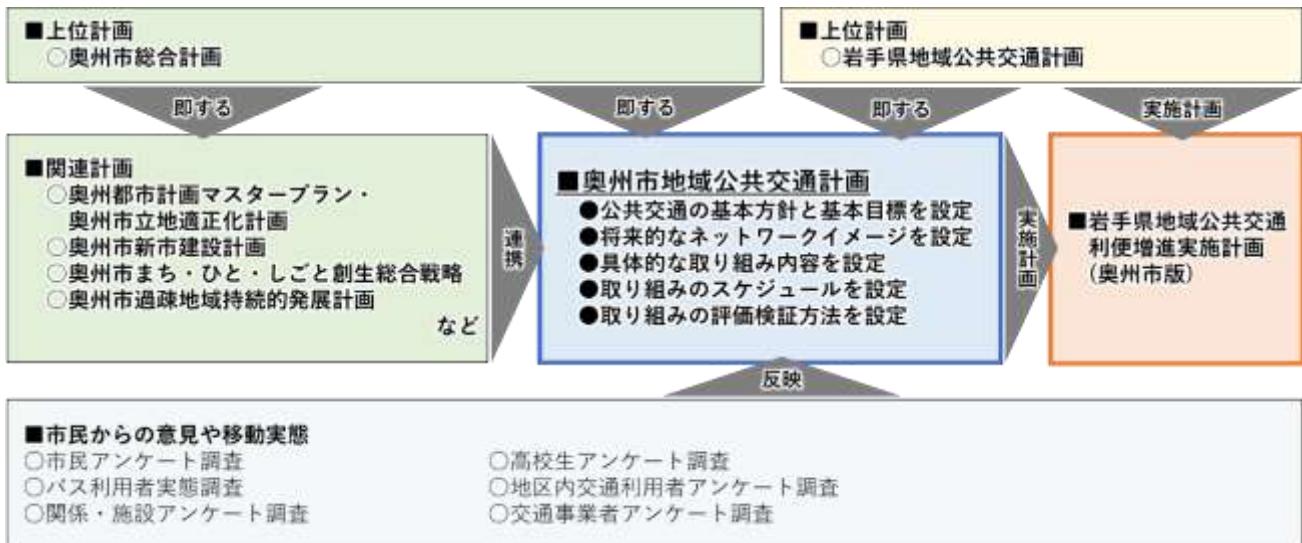
地域の個性がひかり輝く 自治と協働のまち 奥州市

奥州市の目指す都市像（「奥州市総合計画」より）

1-3 計画の位置付け

○本計画の位置づけは以下のとおり。

○なお、本計画や岩手県地域公共交通計画にもとづき、持続可能な地域公共交通網を実現していくための具体事業を推進していくため、主に路線バスや市コミュニティバスの再編・見直しを対象とした「岩手県地域公共交通利便増進実施計画（奥州市版）」を策定する。



1-3-1 上位計画（奥州市総合計画）における考え方・位置づけ等

○移動に関する考え方について、最上位計画では以下のように示されている。

表 移動環境等に関する考え方の記載（奥州市総合計画より）

分野	内容
公共交通 全般	<ul style="list-style-type: none">・広域移動を担う幹線交通の維持・確保・市域内移動を担う支線交通の維持・確保・地区内交通の導入・公共交通の利用促進
福祉	<ul style="list-style-type: none">・移動制約者の支援の仕組みづくり・必要なサービスにつなげる体制づくり
商業	<ul style="list-style-type: none">・商店街活性化に資する賑わいの創出・商店街の情報発信機能の拡充
観光	<ul style="list-style-type: none">・広域観光ルートの確立と奥州市らしさを活かした観光客誘致の促進
デジタル化	<ul style="list-style-type: none">・市民へのデジタル活用支援・AI・RPA の導入・公開するオープンデータの拡充と利活用の取組支援

1-3-2 関連計画に記載される事項

○移動に関する考え方について、関連計画では以下のように示されている。

表 取り組み内容（一部抜粋）

策定主体	計画名称	内容
市	奥州市都市計画マスタートップラン	<ul style="list-style-type: none"> ○バスの利便性を高め利用しやすい環境づくりを進めるため、国、県、バス事業者と連携を図り、路線網の再編・充実の推進と、低床バスや低公害車両の導入の促進 ○鉄道駅のバリアフリー化を促進しつつ、鉄道とバスとの連絡性の向上 ○観光拠点を結ぶ路線・市内循環バス等の運行検討と、バス待合空間の充実等を図る ○地域の実情や需要動向に応じた柔軟な対応が可能な小型バスやデマンドバス等の運行を検討 ○鉄道駅の交通結節機能を強化するため、パークアンドライド駐車場や自転車等駐車場の整備・充実を図る ○市街地や拠点の機能分担と、連携を支える道路網やバス路線網の強化等によるネットワークの充実
	奥州市新市建設計画	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・バスの確保や改善を促しつつ、コミュニティバスの充実などを図り、交通弱者などを考慮した人にやさしく利便性の高い交通体系の充実を図る
	奥州市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ○接続性の高い交通体系の構築
	奥州市過疎地域持続的発展計画	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の需要等に応じた、市営バス、コミュニティバスの効率的な運営 ○市民の足として利用しやすい体制づくり ○地域住民、公共交通事業者、行政との協働により、路線バスより効率的で、利便性が向上するデマンド交通の導入推進
	奥州市地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> ○移動制約者が安心して地域生活を送れるよう、地域の状況に応じた移動支援を地域住民が中心となり取組む
	第2次奥州市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ○低炭素社会づくりに向けた積極的な情報提供、事業者等への活動支援及び啓発 ○公用車の更新時における低炭素型車両（低公害車）への切替推進
広域	定住自立圏共生ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの維持・確保と利用促進に取組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取組む

(参考) 奥州市立地適正化計画について

- 立地適正化計画は、医療・福祉、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めるための包括的なマスタープランである。
- 立地適正化計画では、市民の居住を誘導すべき区域（居住誘導区域）や医療・福祉・商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（都市機能誘導区域）等が定められており、奥州市では「水沢駅周辺」「前沢駅周辺」「江刺総合支所周辺」「水沢江刺駅周辺」がそれぞれ区域として定められている。

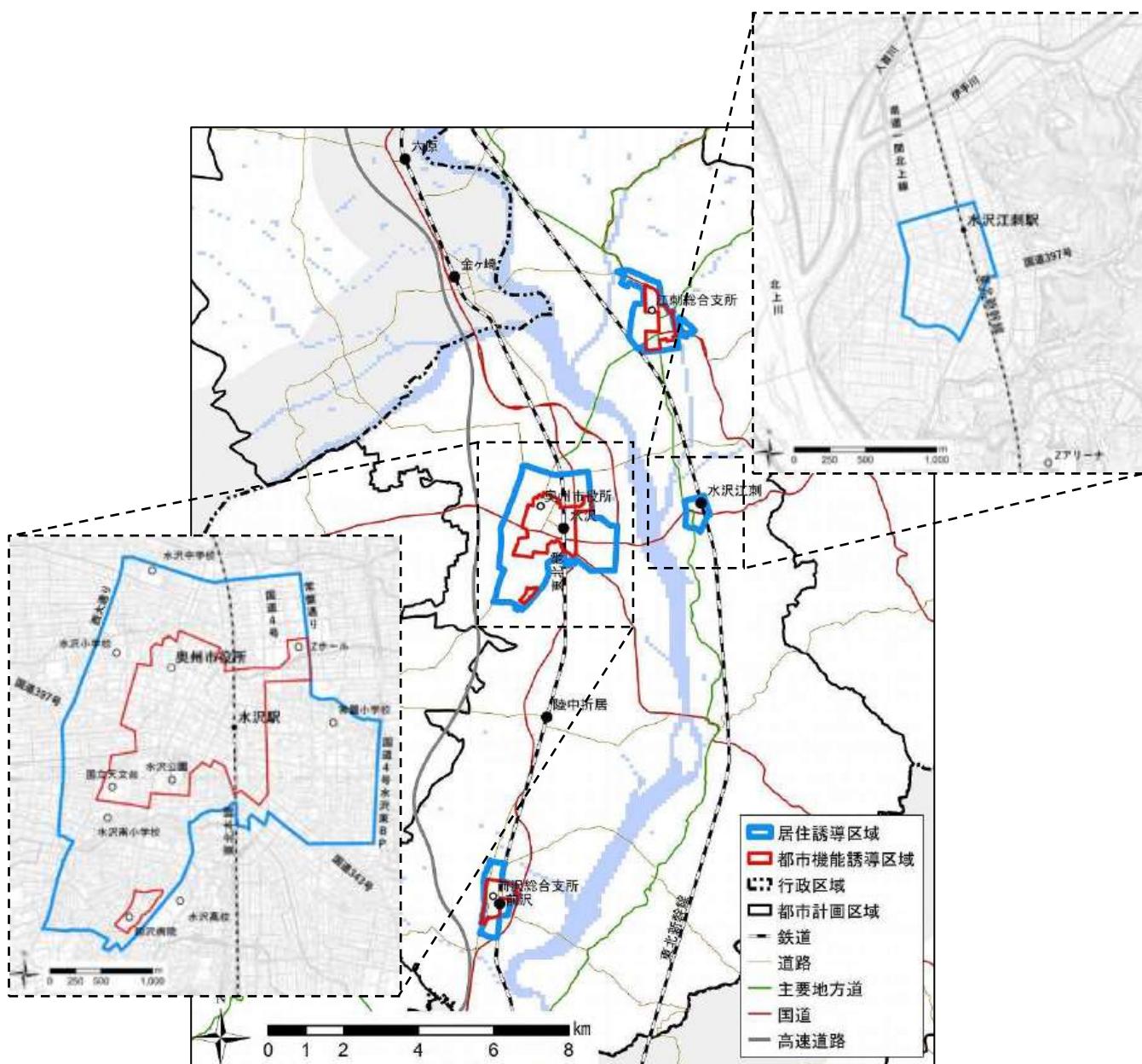


図 居住誘導区域と都市機能誘導区域

資料：奥州市立地適正化計画

1-3-3 SDGsとの関連性

SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標) は、平成27年9月の国連サミットで採択された国際社会の共通目標であり、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、経済・社会・環境の三側面を調和させる総合的取組として17のゴール、169のターゲットから構成される。

SDGsは世界的な取り組みであり、地域ごとの課題や解釈も人それぞれであるため、関係者間の共通理解を図る必要があることから、奥州市ではSDGsに本市特徴を取り入れるなどなじみやすいものとした『奥州市版SDGs』を作成し、奥州市総合計画にて各取組を推し進めている。



図 奥州市版SDGs

本計画においても、下記の公共交通やまちづくりに関連する事項を中心に、本計画が掲げる『目指すべき将来像』の実現によってSDGs達成に貢献できるよう、本計画の取組を推進する。

9 先端技術を活用できる まちを目指そう	<アクション例> <ul style="list-style-type: none">・輸送インフラ（道路、公共交通）の検討・整備・情報通信網の検討・整備・技術開発、利用、利用促進・災害に対する備え
11 喜びと活力のある まちづくり	<アクション例> <ul style="list-style-type: none">・再生可能エネルギーの導入・情報発信・まちづくり・防災・減災・文化財、遺跡の保護・持続可能なまちを構成する生活環境の構築（都市計画）

1-4 計画の対象範囲

○本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおり。

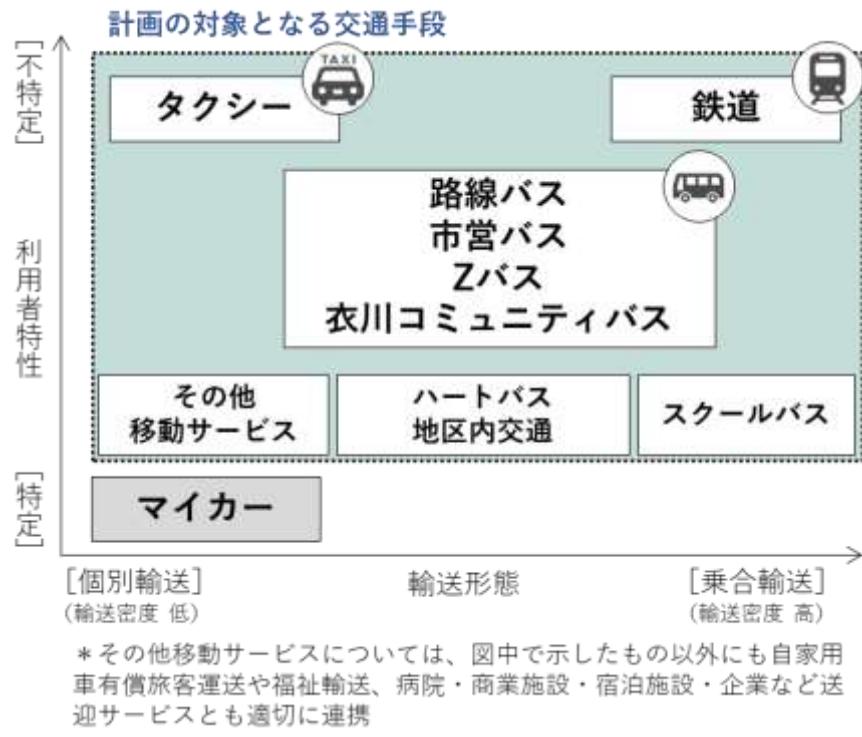


図 対象となる交通手段

1-5 計画の区域

○本計画の区域は奥州市全域とする。

○なお、複数市町村を運行する都市間の交通の運行見直しや改善を図る必要がある場合は、隣接する市町村と協議調整を図る。

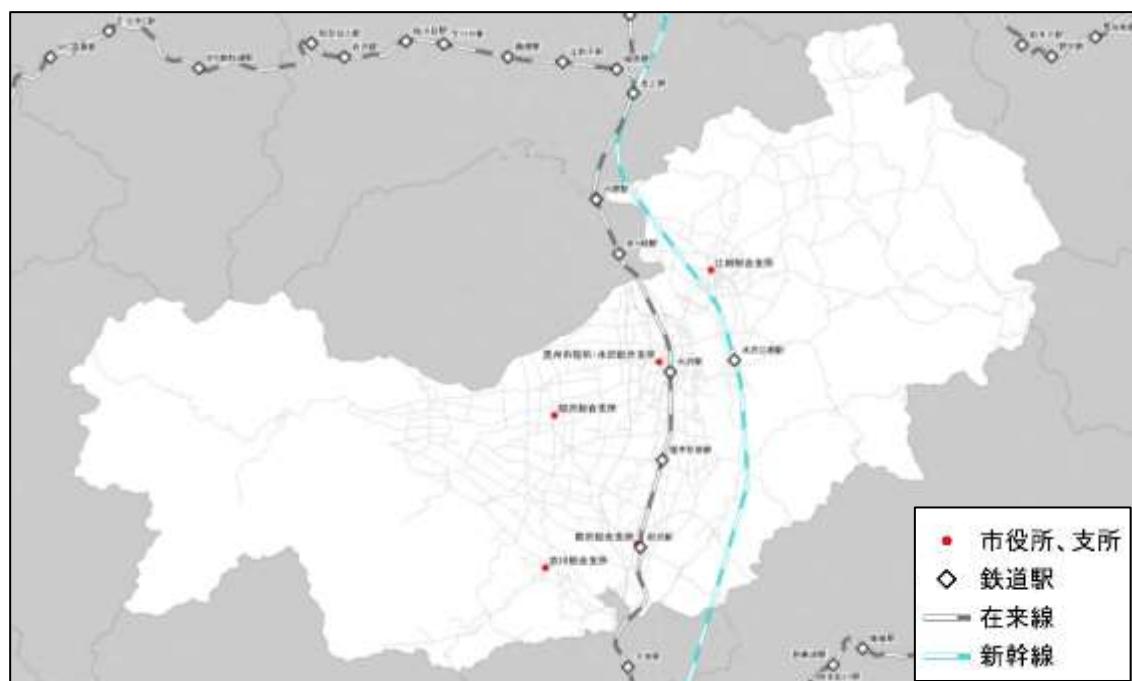


図 計画の対象区域

1-6 計画の期間と進め方

- 本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5ヶ年とする。
- なお、本計画に示す内容等については、総合計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図る。



図 計画期間

1-7 バス交通計画の振り返り

1-7-1 バス交通計画の将来像と基本方針

- 本計画と同様に奥州市における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、バス交通計画の将来像と基本方針を以下のとおり定めている。

(目指すべき将来像)

「市民・公共交通事業者・行政が協働し、便利で効率的な公共交通のあるまち 奥州市」

(基本方針)

基本方針1

広い市域の移動を可能とするための利用ニーズに合った効率的で効果的なネットワーク体系の確立（市域内外を往来可能な公共交通ネットワークの確立）

基本方針2

すべての市民が住み慣れた場所で生活できるための協働による持続可能な交通体系の確立（「地区内交通」の導入）

基本方針3

分かりやすく誰もが安心して利用しやすい公共交通の環境整備（利用促進活動の充実）

第3次奥州市バス交通計画の将来像と基本方針

資料：第3次奥州市バス交通計画

1-7-2 バス交通計画の施策と実施状況

○バス交通計画においては、課題や公共交通の問題点・課題なども踏まえて、公共交通のあり方（目指す将来像）及び公共交通の基本方針に基づき、以下の施策を実施している。

表 バス交通計画の施策と実施状況(1/2)

項目	内容
施策1-1① 鉄道、路線バス等の連携強化	鉄道・路線バス等との乗継において、一部の路線で広域路線との乗継に配慮したダイヤ設定や、路線便数の維持、地区内交通乗継拠点を設定。また、GTFSデータを整備し、乗継検索へと対応。
施策1-1② 利用者のニーズに合わせた運行の効率化	市営バスやZバス等において通勤通学・通院、地区内交通との乗継を考慮した見直しを実施。地区内交通の導入に併せて同様に路線の統合による効率化を実施。
施策1-1③ 広域バス路線の明確化と維持・確保	水沢前沢線・水沢金ヶ崎線の維持・確保について、関係者協議を実施したが、路線の維持には至らず。
施策1-1④ 広域バス路線を維持するための財政的支援	広域生活路線維持事業補助（生母線・胆沢水沢線）を継続して実施。
施策1-2① 路線バスと廃止路線代替バス、コミュニティバスの連携強化	地区内交通↔市営バス間の乗継調整のため、路線バスとの乗継見直しは至らず。各地区での乗継拠点として公共施設等の活用により休憩場所やトイレ対策に配慮。
施策1-2② 市街地と各地域内の拠点間を結ぶ路線の明確化と維持・確保	都市計画マスタープランに定める拠点間の路線について、胆沢水沢線やZバス羽田線などの見直しを実施。
施策1-2③ 利用者のニーズに合わせた運行の効率化	利用者ニーズを踏まえ、市営バスや衣川コミュニティバスの見直しを実施。また、地区内交通の導入に並行し、市営バスやコミュニティバスにおいて路線の統合・見直しを実施。
施策1-2④ 市街地を往来可能な路線の強化	水沢江刺線やZバス羽田線・黒石線・南方線を見直し、路線の強化には至らなかったが、Zバス羽田線においては路線便数を維持。
施策1-2⑤ 関係部局間の連携による移動手段の効率化と料金格差の是正	胆沢・衣川地域において患者輸送バスを廃止し、地区内交通への移行を実施。スクールバスの利活用は、学校教育課と定期的に協議を行い、路線バス等の通学利用を検討。
施策1-2⑥ 再編後の廃止路線代替バス、コミュニティバスを維持するための財政的支援	廃止路線代替バス運行費補助及びコミュニティバス運行事業補助を継続して実施。
施策1-3① 公共交通ネットワーク及びダイヤの見直しによる運転士の再配置	利用実態を踏まえ路線の短縮及び減便を実施したものの、運転士不足の解消には至らず。
施策1-3② 運転士の確保対策に係る支援	市営バスの路線統合や移動サービスの廃止による運行の効率化を実現。運転免許取得については交通事業者が補助制度を実施したが、市の側面的支援は実績なし。

表 バス交通計画の施策と実施状況(2/2)

項目	内容
施策2-1① 幹線、支線の結節点（地区の拠点）を結ぶ地区内交通の導入	各地区内交通の導入において、地区センターをはじめとする公共施設等を乗継拠点として設定し、地区内交通とバス間の円滑な乗り継ぎに寄与。
施策2-1② 地区内交通を進める体制の確立	地域の実情に配慮した体制の構築を実施したが、一部地区では体制構築に至らず。地区内交通の運行開始後は運営主体・交通事業者・市による定例会議、見直しを実施。
施策2-1③ 地区内交通を支える財政的支援	自家用有償旅客運送方式において、車両リース等も含む地区内交通運行経費から利用料収入を除いた差損分を全額補助する事業補助を実施。
施策2-2① 地区内拠点の整備と利用環境の改善	待合のための施設整備の実施には至っていないが、施設管理者の協力のもとでベンチの設置や冬季の暖房対応といった待合の場を提供。
施策2-2② 高齢者が利用しやすい環境づくり	地区内交通導入時に高齢者宅を中心に戸別訪問説明を実施。また、タクシー・ワゴン車両の導入によって、地区内交通の乗降しやすさ、きめ細かな運行を実現。
施策3-1① 公共交通を利用しやすい運賃体系の導入	地区内交通にて乗継利用による運賃割引を開始。キャッシュレス決済については交通事業者に対して導入を要望。
施策3-1② 公共交通に関する情報提供の充実	路線見直しの影響で公共交通ガイドブックの作成は見送り。一方、GTFSデータの整備を行い経路探索ツールへ適用済、バスロケーションシステムは事業者と協議中。
施策3-1③ 企業との連携による公共交通の利便性の向上	市営バス路線の見直しの際、沿線の商業施設での乗り入れを開始。
施策3-1④ バスの利用環境の改善	江刺バスセンターの複合施設化によって快適な待合環境を提供した。バスのカラーリングやラッピングはバス再編の影響により未対応。
施策3-1⑤ ユニバーサルデザインに対応した環境整備	車両更新時にUDタクシーの導入を行った事業者もある。低床バス車両については、市営バスは導入済みであり、その他交通事業者は車両更新時に随時導入中。
施策3-2① 公共交通機関を利用する意識の醸成	令和5年9月に地域公共交通シンポジウムを開催。乗り方教室も実施し、意識の醸成を図った。
施策3-2② 公共交通の運営状況等の情報提供	市広報にて公共交通に係る財政負担額を掲載し周知を実施。地区内交通の運営状況については運行主体・事業者・市で定期的な協議の場を設け情報共有、広報を実施。

1-7-3 バス交通計画の目標指標の達成状況

○バス交通計画に示される目標値の達成状況は下表のとおり。

表 目標指標の達成状況

指標	目標指標	策定時 (H30 年度)	目標値	現況値 (R4 年度)	達成 状況
指標①	路線バスの利用者数	298,265 人	239,000 人	213,760 人	未達
指標②	コミュニティバス 1 便あたりの利用者数	2.5 人	3.0 人	2.1 人	未達
指標③	路線、区間の見直し累積件数	1 件	10 件	10 件	達成
指標④	地区内交通の運営組織数	0 組織	18 組織	14 組織	未達
指標⑤	幹線、支線バスの利用者数	420,822 人	325,000 人	291,858 人	未達
指標⑥	公共交通の利用者数 (路線バス等、地区内交通のみ)	420,822 人	340,000 人	296,438 人	未達
指標⑦	公共交通に関する運営状況の情報発信回数	0 回/年	2 回/年	1 回/年	未達

2. 地域の現況

2-1 地勢等

- 本市は岩手県の内陸南部に位置し、北は北上市・西和賀町・金ヶ崎町・花巻市、南は一関市・平泉町、東は遠野市・住田町、西は秋田県に隣接している。
- 奥州市役所は水沢地域の中心部に立地している他、江刺・前沢・胆沢・衣川地域にそれぞれ総合支所が立地している。
- 鉄道駅は、JR 東北新幹線が運行する「水沢江刺駅」、JR 東北本線が運行する「水沢駅」「陸中折居駅」「前沢駅」の計 4 駅が立地している。

2-2 人口の推移

① 総人口・将来人口

- 市内の総人口は減少傾向にあり、平成 27 年から令和 2 年の 5 年間で約 7,000 人程度減少している。
- 65 歳以上の割合は増加傾向となっており、令和 17 年以降は 40% を超える推計となっている。

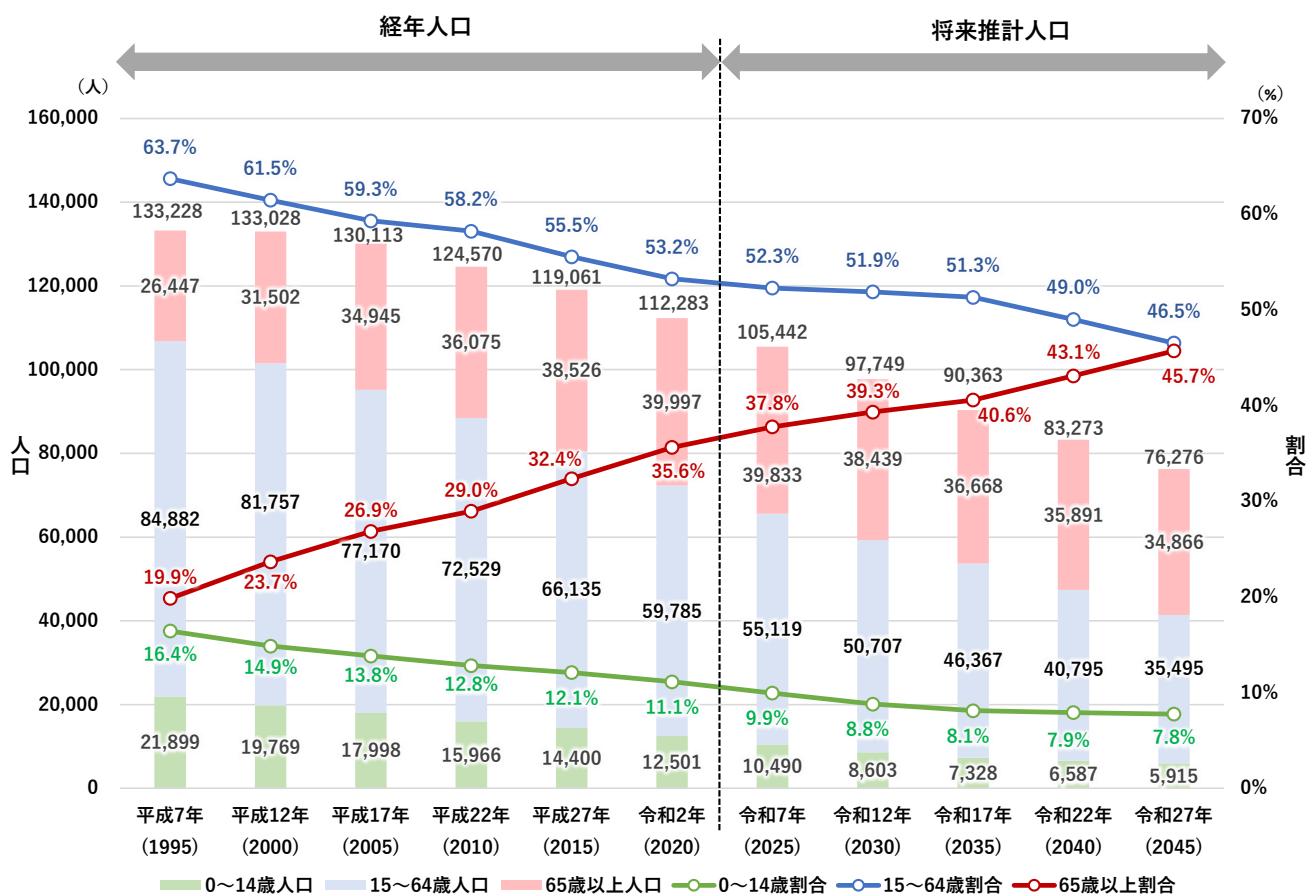


図 人口の推移

出典：実績値/国勢調査（令和 2 年）、将来推計値/国立社会保障・人口問題研究所（令和 5 年推計）

②DID（人口集中地区）

○平成 27 年時点では、水沢駅周辺が人口集中地区となっている。

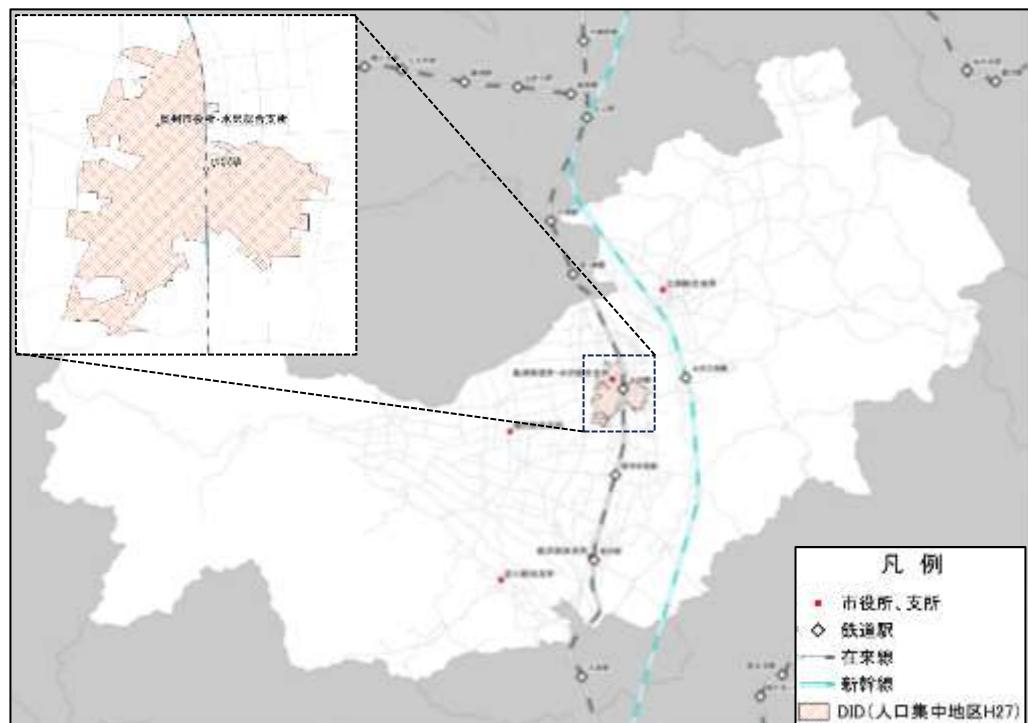


図 奥州市の DID (人口集中地区)

資料：国土数値情報（平成 27 年）

③人口分布（メッシュ）

○水沢駅・前沢駅・江刺総合支所付近に人口の集中が見られる。

○その他の地域にて 25 人未満の分布が広がっている。

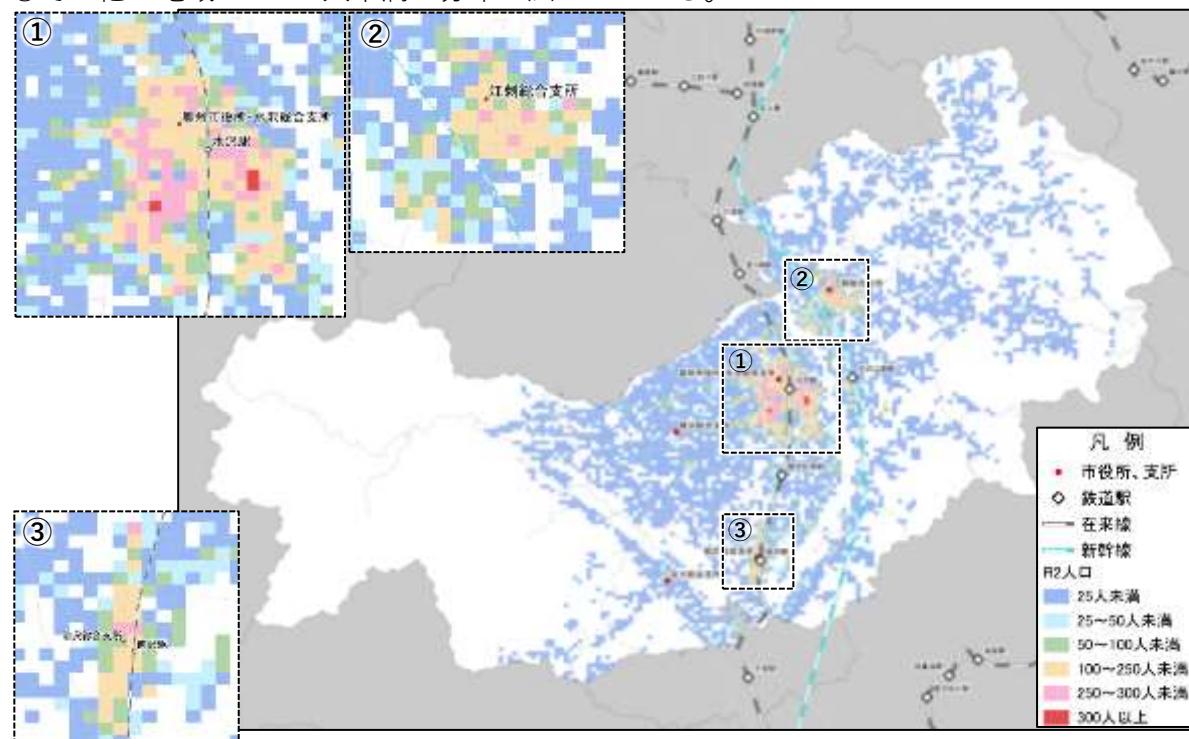


図 奥州市の人口分布

資料：国勢調査（令和 2 年）

④高齢化率（地域別）

○高齢化率の分布状況は地域ごとに差があり、水沢・江刺・前沢地域の中心部では30%を下回る地域が多い一方、その他のほとんどの地域では高齢化率が40%を上回っている。

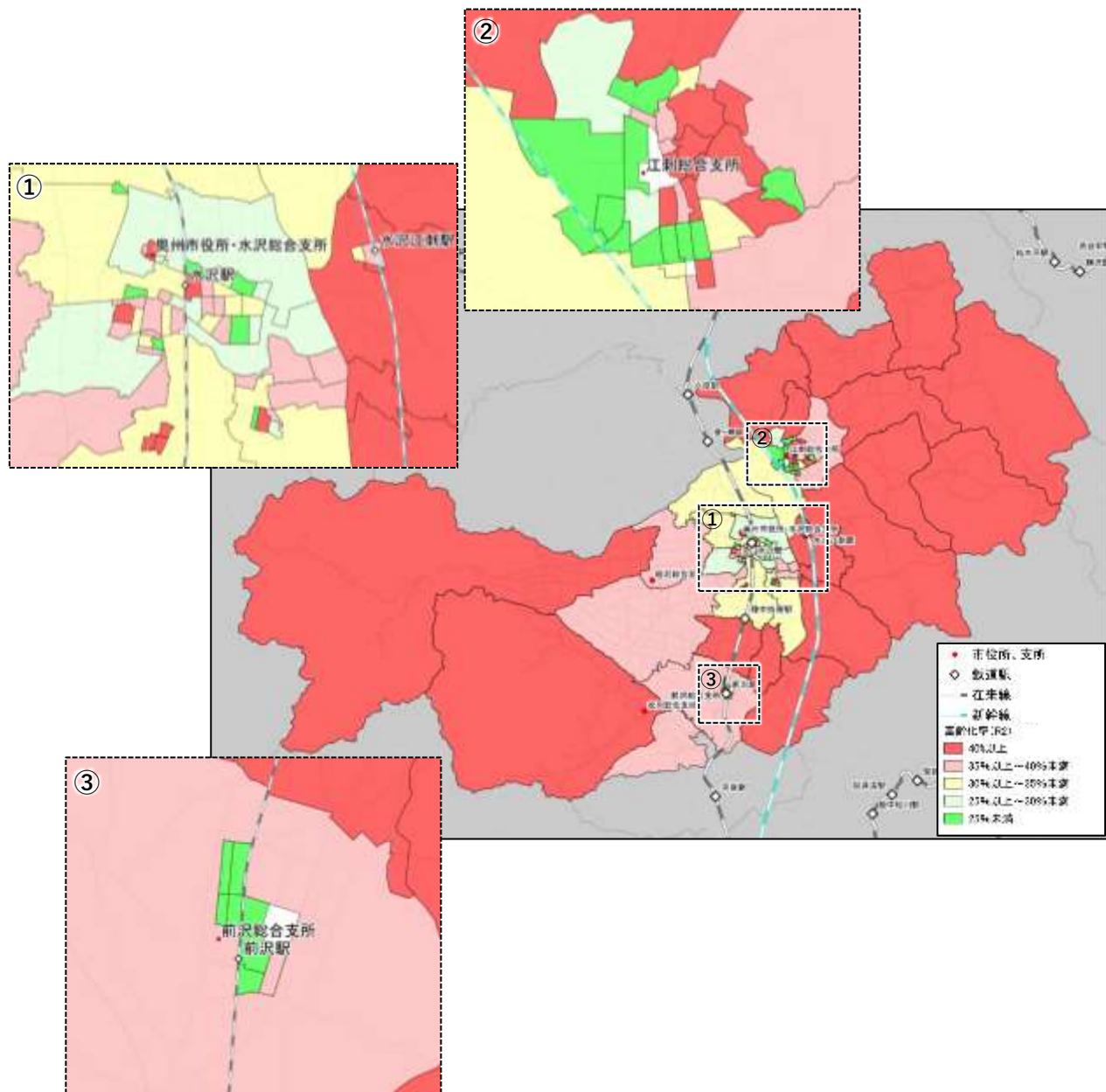


図 奥州市の高齢化率

資料：国勢調査（令和2年）

2- 3 施設立地状況

①商業施設

市内の商業施設は水沢・前沢・江刺地域の中心部に集中しており、その他の地域には大型の商業施設が立地しておらず、買い物に不便な地域となっている。

②医療施設

医療施設は、水沢・前沢・江刺地域の中心部に立地しており、特に水沢地域には医療施設が多く立地している。

③教育施設

教育施設は各地域に点在している。なお、小・中学校においては市学校再編計画に基づいた統廃合が行われており、バス交通計画策定時から学校数が変化している。

④地区センター

地区センターは地域コミュニティの拠点となっており、各地域に点在している。

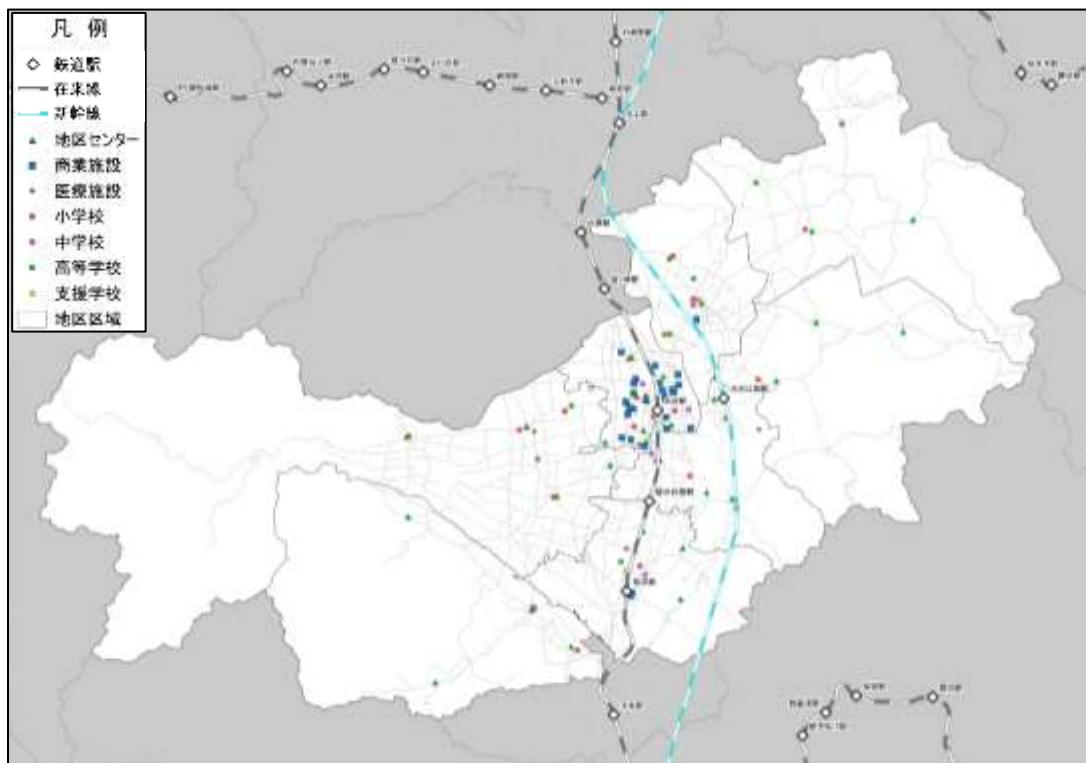


図 奥州市の施設立地状況

資料：商業施設：全国大型小売店総覧 2023 年版/医療施設：地域医療情報システム
教育施設：市 HP・各高校 HP/地区センター：市 HP

2-4 市民の移動実態

2-4-1 通勤流動

○1 日あたりの市外への通勤流動を確認すると、北上市が最も多く 3,457 人、次いで金ヶ崎町が 3,363 人、一関市が 1,758 人多い。

○市外からの通勤流動として、北上市が最も多く 1,984 人、次いで一関市が 1,758 人、金ケ崎町が 1,807 人と続く。

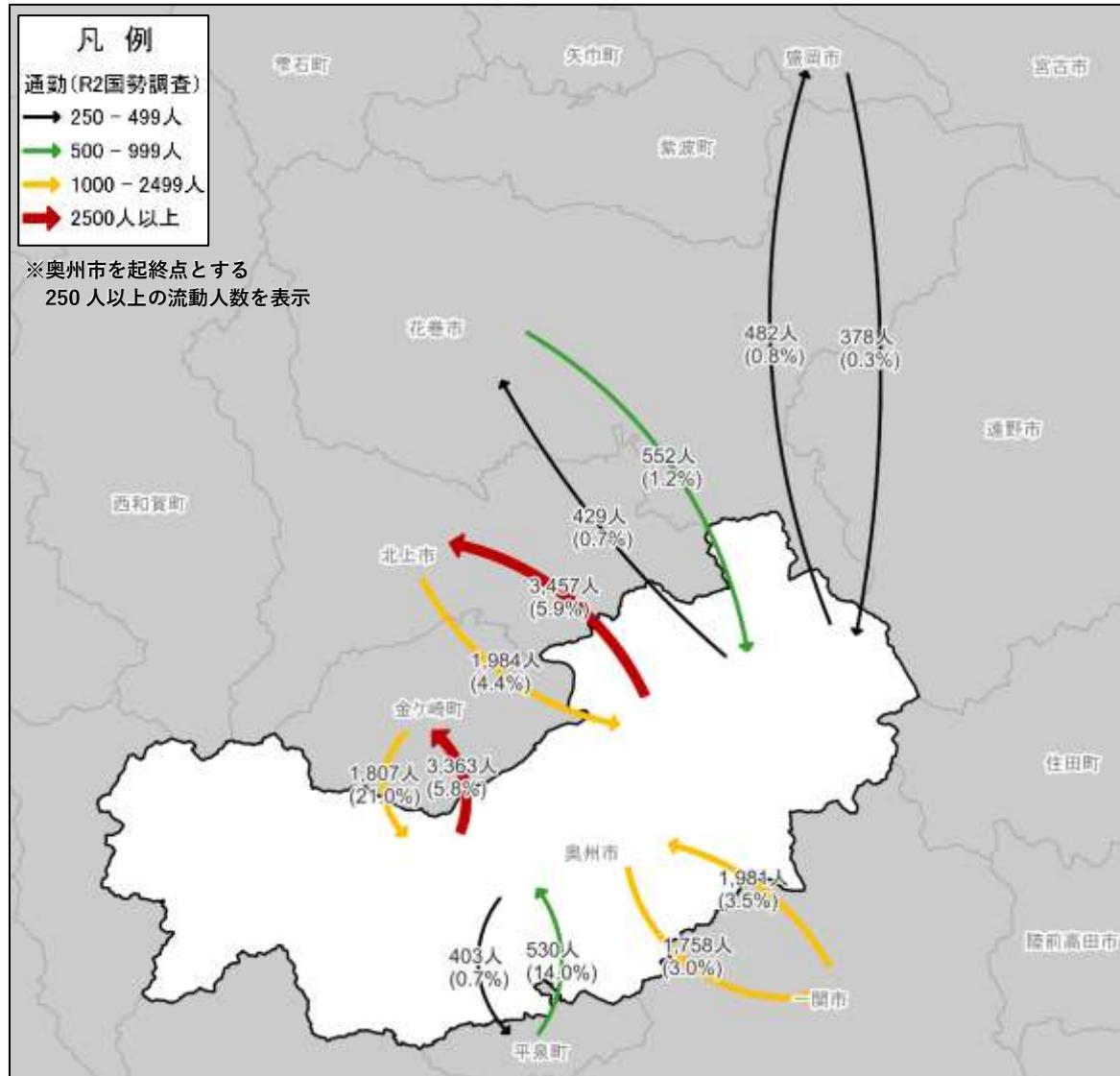


図 奥州市の通勤流動

資料：国勢調査（令和2年）

※流動割合は各市町村に居住する就業者を母数とした市町村間を跨ぐ移動の割合を表示

2-4-2 通学流動

○1日あたりの市外への通学流動を確認すると、一関市が最も多く380人、次いで盛岡市が252人、北上市が204人と多い。

○市外からの通学流動として、金ヶ崎町が最も多く186人、次いで一関市が73人、北上市が70人と続く。

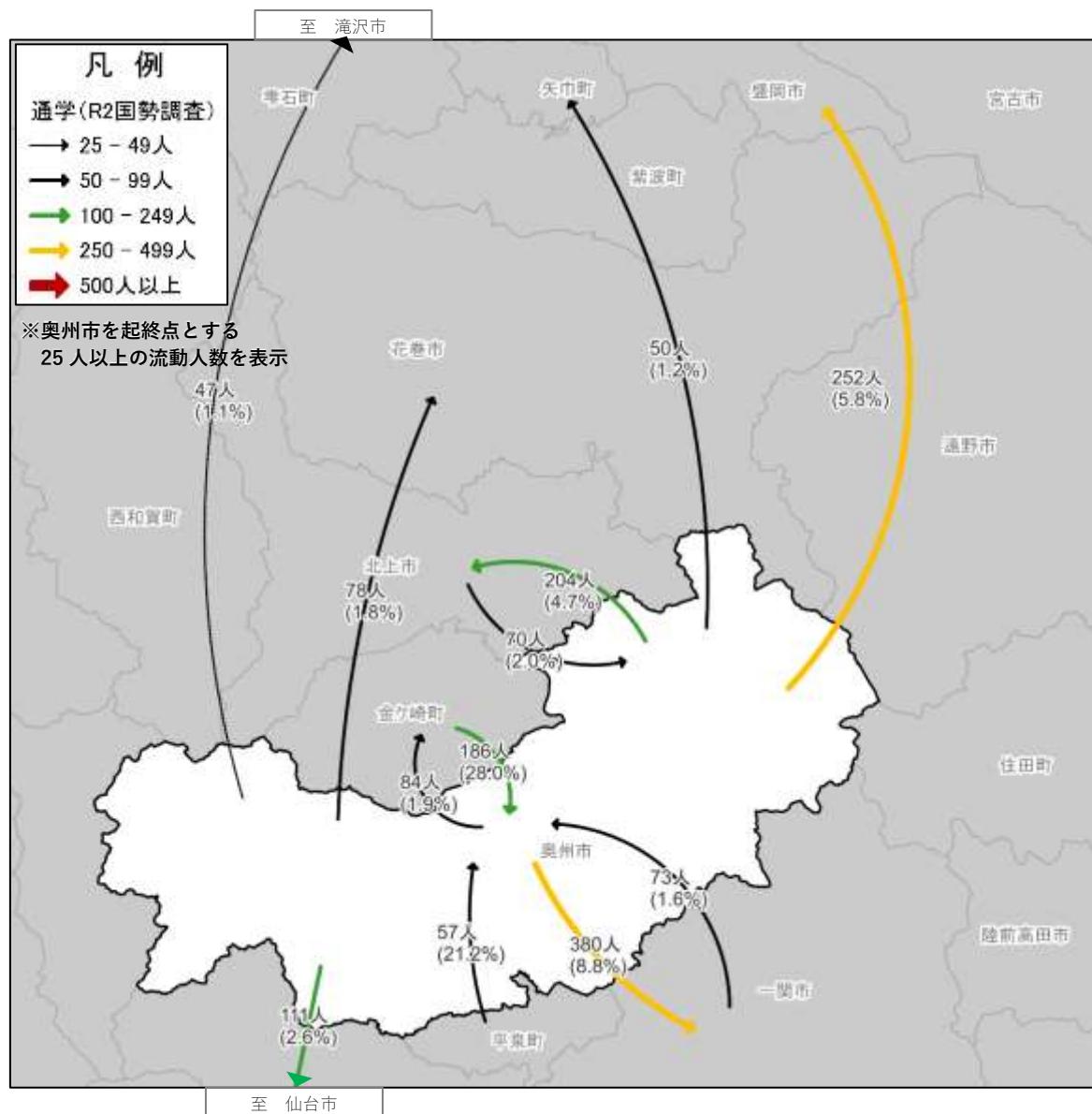


図 奥州市の通学流動

資料：国勢調査（令和2年）

※流動割合は各市町村に居住する就学者を母数とした市町村間を跨ぐ移動の割合を表示

2-4-3 買い物流動

- 買い物流動では、「水沢北部」「前沢」「江刺西部」など、市の中心街となっている地域については、その地域内で買物を行う傾向がある。
 - 一方で、その他の地域においては「江刺北東部・南東部」から「江刺西部」への流動や「胆沢」から「水沢北部」、「衣川」から「前沢」への流動がそれ多く、隣接している地域へ買物に行く傾向が確認できる。

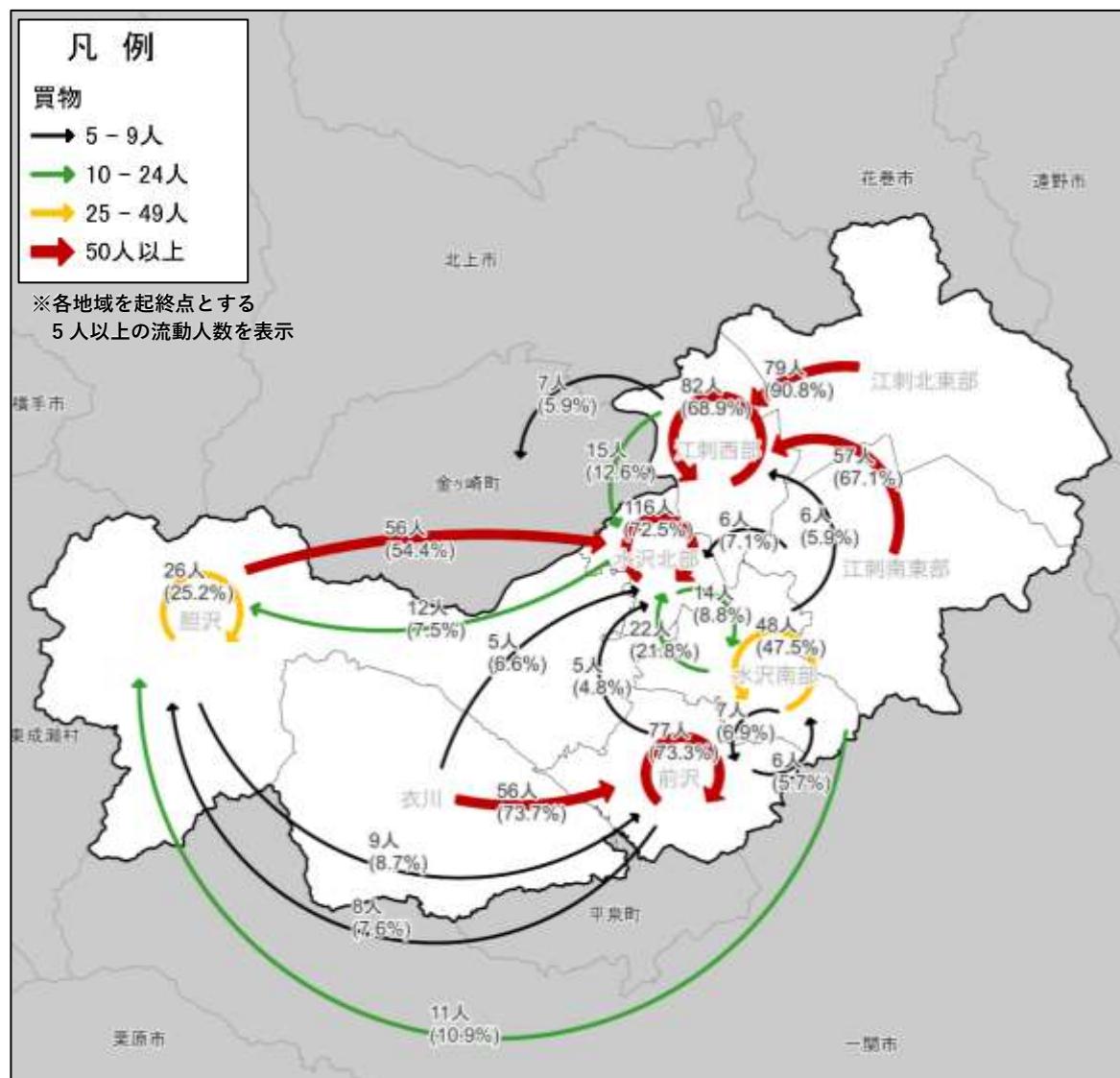


図 買い物の目的地

資料：R5市民アンケート調査

※流動割合は、市民アンケートにて「日々の買い物を目的として外出する」と回答した各地域の回答者を母数とした移動の割合を表示

2-4-4 通院流動

○通院流動では、特に医療施設が多く立地している「水沢北部」や「江刺西部」への流動が確認できる。

○また、「江刺北東部・南東部」や「水沢南部」では、地域内における流動はない一方、「胆沢」「衣川」「前沢」では、一部の方が地域内の医療施設へ通院することが確認できる。

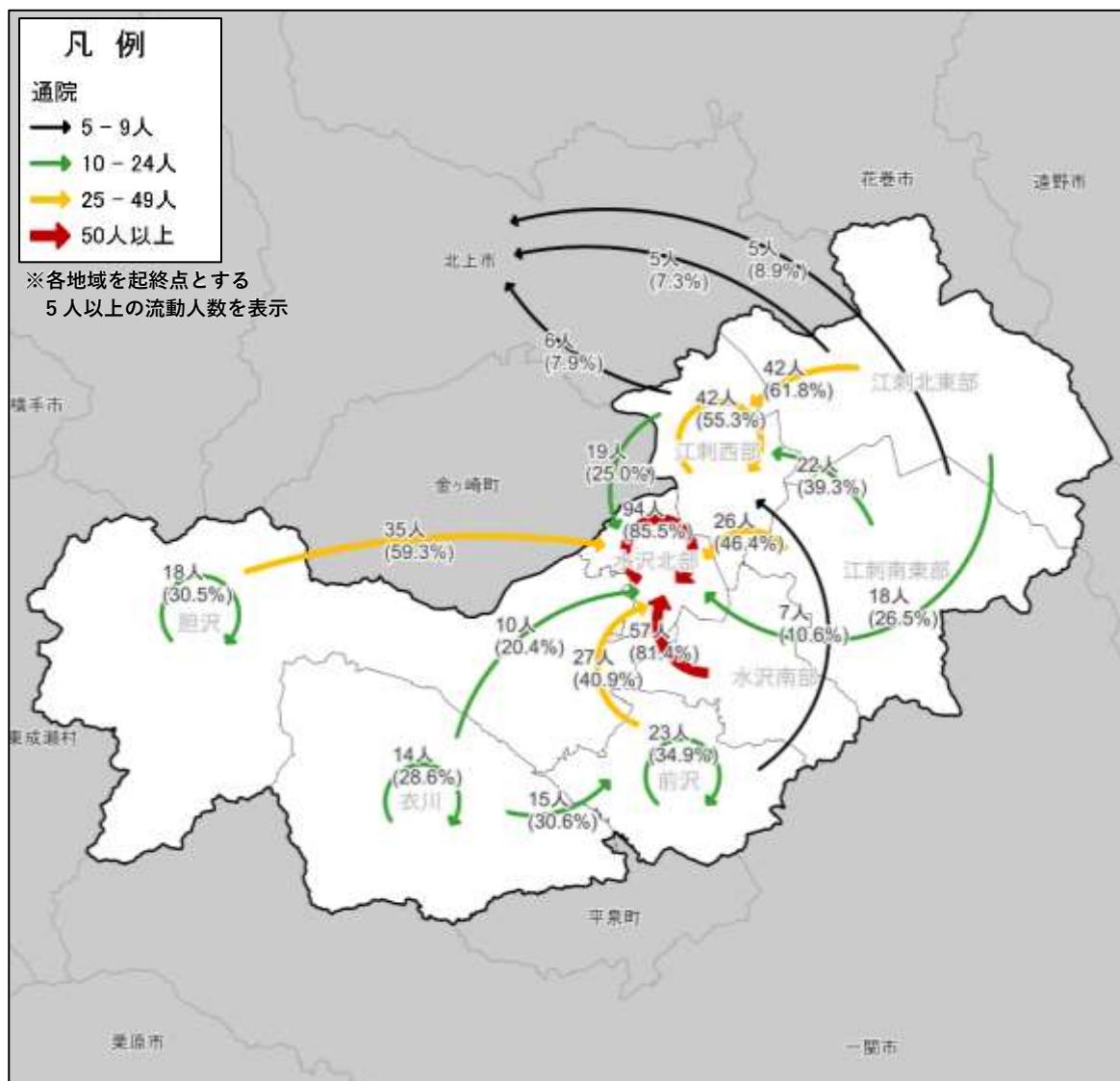


図 通院の目的地

資料：R5 市民アンケート調査

※流動割合は、市民アンケートにて「日々の通院を目的として外出する」と回答した各地域の回答者を母数とした移動の割合を表示

3. 公共交通の現状等

3-1 公共交通の運行状況等

○現状の公共交通ネットワークは以下のとおり。

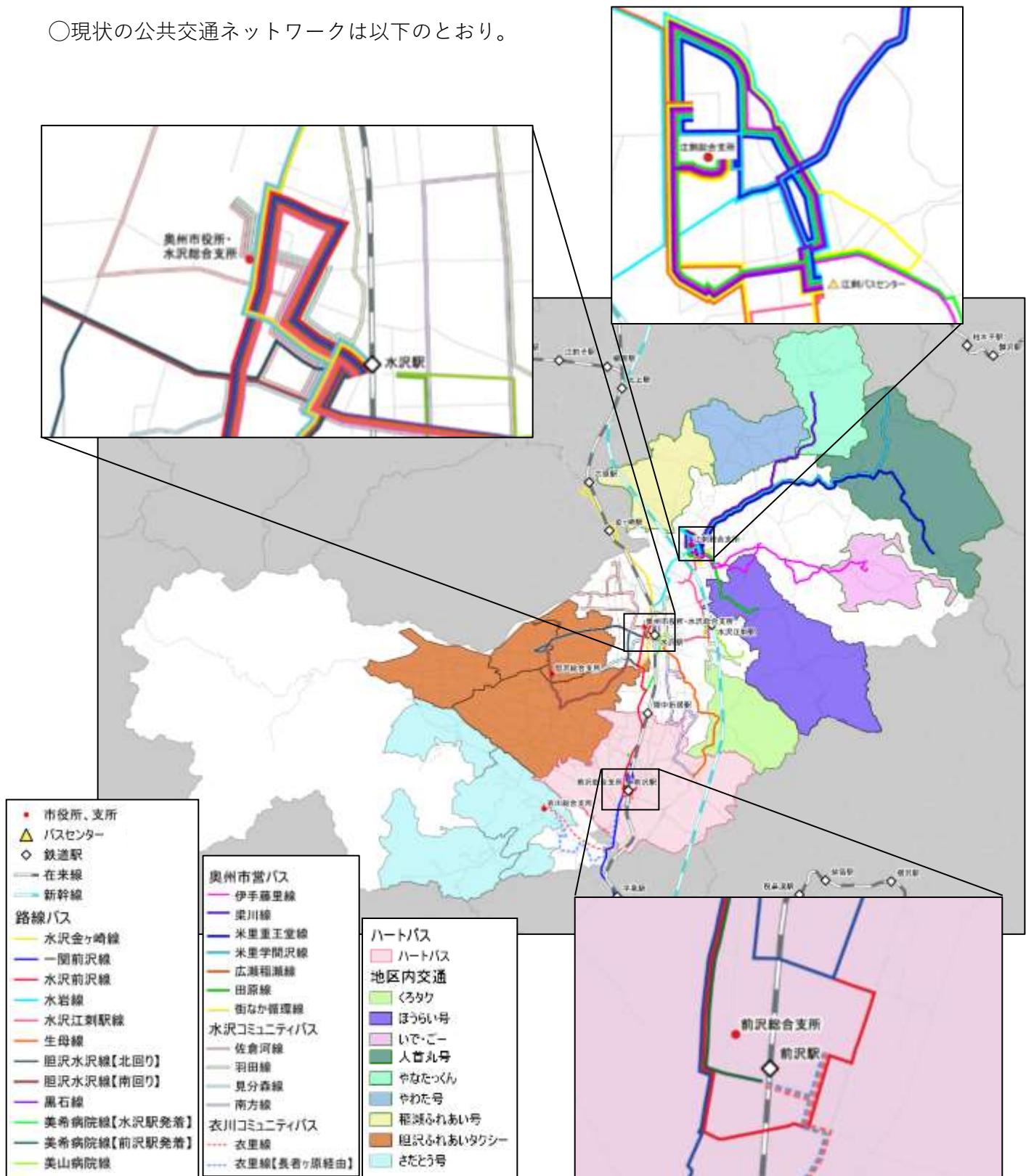


図 運行路線

3-2 公共交通ネットワークの現状等

3-2-1 市内を運行する公共交通の概要

- 奥州市内を運行する公共交通は以下のとおり。
- 次ページ以降に各交通モードの個別概要を示す。

表 市内を運行する公共交通

サービス名	概要
JR 東北新幹線	<ul style="list-style-type: none">○東京駅から新青森駅間を結ぶ広域鉄道路線○市内には「水沢江刺駅」が立地
JR 東北本線	<ul style="list-style-type: none">○東京駅から盛岡駅間を結ぶ広域鉄道路線○市内には「水沢駅」「陸中折居駅」「前沢駅」が立地
路線バス	<ul style="list-style-type: none">○市内と金ヶ崎町、平泉町、一関市の間を往復運行○市内には 10 路線が運行している○「水沢金ヶ崎線」「一関前沢線」は市内外を結ぶ路線であり、他の路線は全て市内のみ運行
奥州市営バス	<ul style="list-style-type: none">○江刺地域を運行するバス○7 路線が運行している○一部フリー乗降区間が存在
Zバス (水沢コミュニティバス)	<ul style="list-style-type: none">○水沢病院と水沢地域各方面間を運行するコミュニティバス○4 路線が運行○一部フリー乗降区間が存在
衣川コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none">○衣川地域を運行するコミュニティバス○1 路線が運行○一部フリー乗降区間が存在
ハートバス	<ul style="list-style-type: none">○前沢地域内を運行する予約型乗合タクシー○運賃は 1 乗降 300 円で、免許返納者や小児などは 150 円
地区内交通	<ul style="list-style-type: none">○市内各地で決められたエリア内を運行する予約型乗合タクシー 又は自家用有償旅客運送○市内で 9 サービスが運行○運賃は 1 乗降 500 円だが路線バスや市営バス等と乗り継ぐ場合は地区内交通・バス併せて最大 500 円で利用可能
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none">○市内で 6 事業者が運行
スクールバス	<ul style="list-style-type: none">○市内の小中学校 13 校で運行

3-2-2 鉄道

○鉄道の運行概要は以下のとおり。

表 鉄道の運行概要

路線名	起点・終点	駅所在市町村 ※県内のみ	運行本数				運行事業者	
			平日		休日			
			上	下	上	下		
JR 東北新幹線	東京駅～ 新青森駅	二戸市 岩手町 盛岡市 花巻市 北上市 一関市	20	26	24	24	東日本旅客鉄道 株式会社	
JR 東北本線	東京駅～ 盛岡駅	盛岡市 矢巾町 紫波町 花巻市 北上市 金ヶ崎町 平泉町 一関市	18	19*	18	19*		

※快速便を除く

資料：JR 東日本 HP

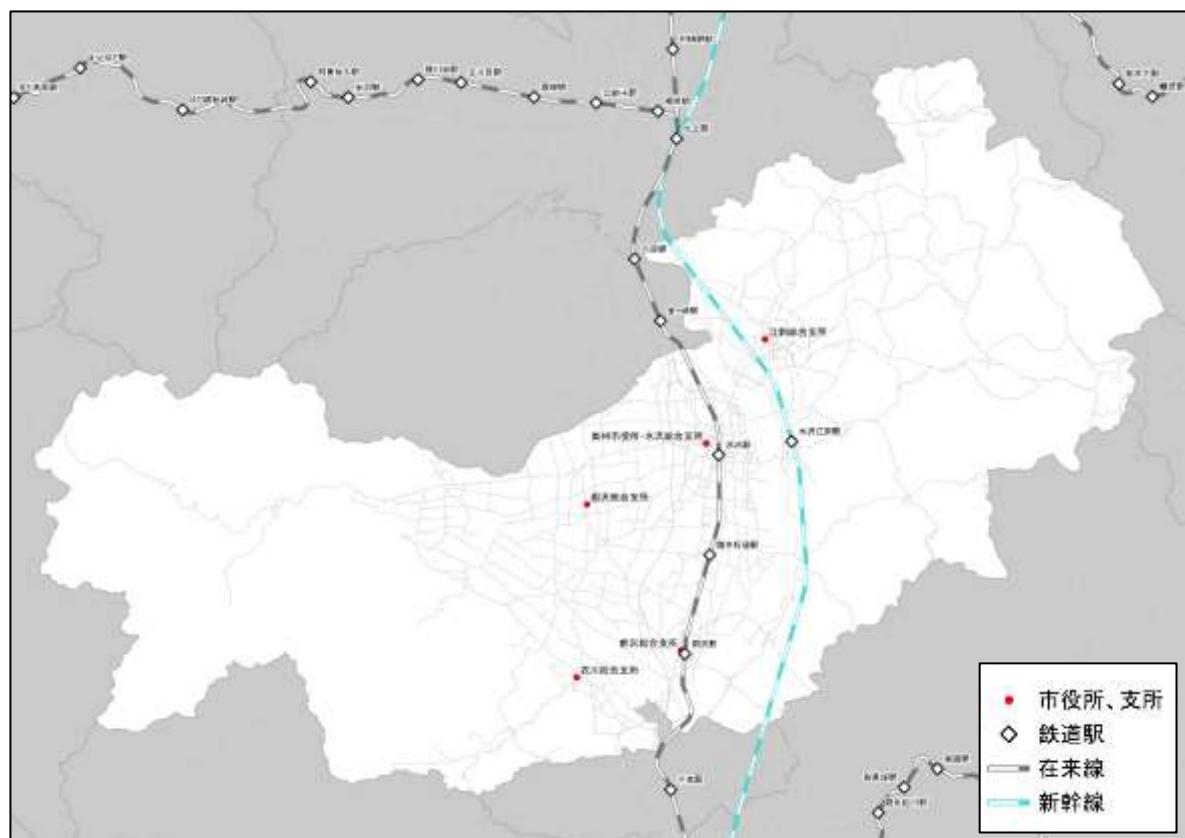


図 路線図（鉄道）

●鉄道の運行実績

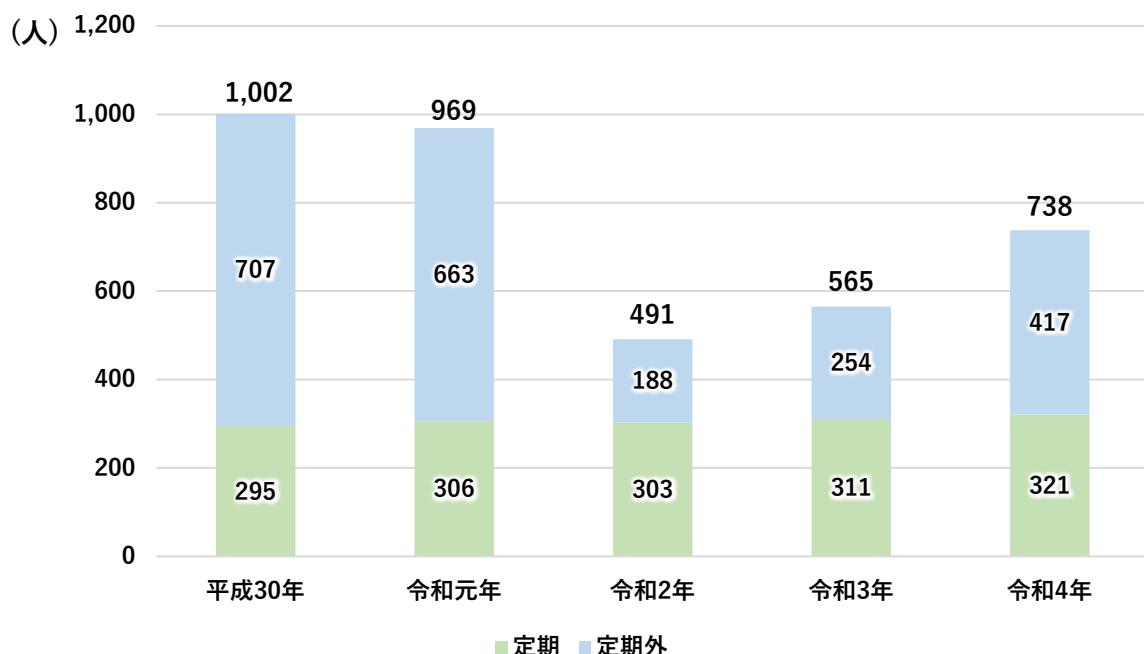


図 水沢江刺駅における1日あたりの平均利用者数の推移（定期・定期外別）

資料：JR 東日本 HP

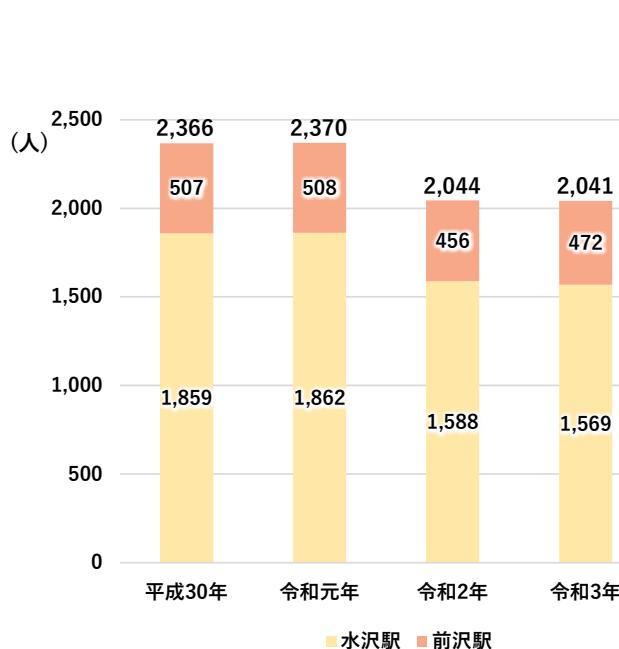


図 水沢駅・前沢駅における1日あたりの平均利用者数の推移

資料：JR 東日本 HP

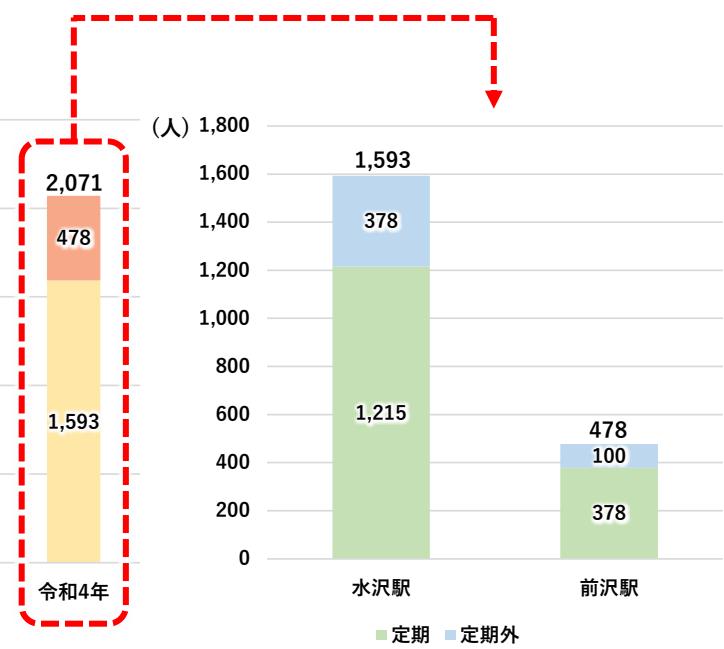


図 定期・定期外別の1日あたりの平均利用者数

資料：JR 東日本 HP

3-2-3 路線バス

○路線バスの運行概要は以下のとおり。

表 路線バスの運行概要

路線名	起点・終点	沿線市町村	運行本数				運行事業者	
			平日		休日			
			上	下	上	下		
水沢金ヶ崎線	胆沢病院～ 県南免許センター	奥州市内	奥州市 金ヶ崎町	6	6	3	3	岩手県交通 株式会社
一関前沢線	一関駅前～ イオン前沢店		奥州市 平泉町 一関市	13	13	10	10	
水沢前沢線	水沢駅前～ イオン前沢店			6	6	4	4	
水岩線	水沢駅前・ 胆沢病院～ 江刺バスセンター			13	16	6	6	
水沢江刺駅線	胆沢病院～ 江刺バスセンター			4	6	4	4	
生母線※1	胆沢病院～ 生母			3	2	—	—	
胆沢水沢線 【北回り】※1	水沢駅前・ まごころ病院～ 胆沢病院			3	4	—	—	
胆沢水沢線 【南回り】※1	水沢駅前～ 胆沢病院・ まごころ病院			3	4	—	—	
黒石線※1	胆沢病院～ 黒石			1	2	—	—	
美希病院線 【水沢駅発着】※2	水沢駅東口～ 美希病院			4	4	4	4	
美希病院線 【前沢駅発着】※2	前沢駅口～ 美希病院			3	3	3	3	
美山病院線※3	水沢駅東口～ 美山病院			4	4	2	2	

※1：土日祝運休

※2： 月曜運休

※3： 日祝運休

資料：岩手県交通 HP

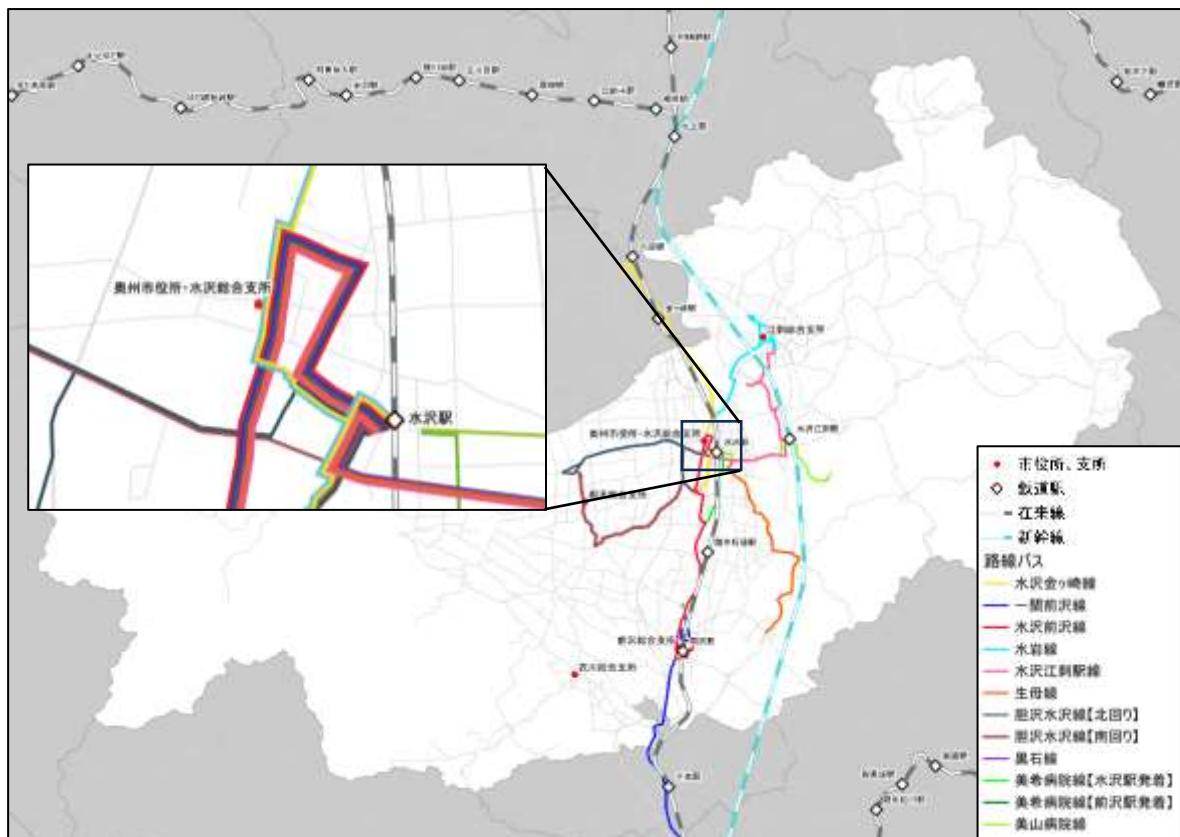


図 路線図（路線バス）

●路線バスの運行実績

(人)300,000

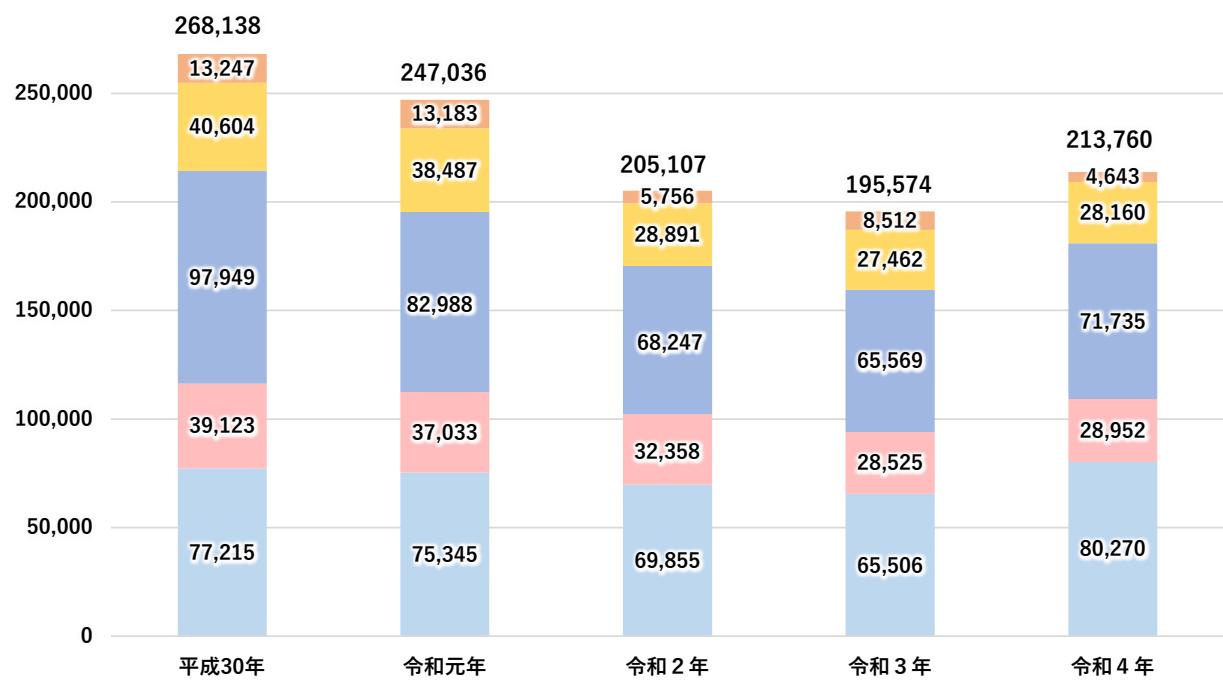


図 路線バスの年間利用者数の推移

3-2-4 奥州市営バス

○奥州市営バスの運行概要は以下のとおり。

表 奥州市営バスの運行概要

路線名	起点・終点	主な経由地	運行本数				運行主体	
			平日		休日			
			上	下	上	下		
伊手藤里線 ^{※1}	江刺バスセンター～伊手地区センター	江刺病院 イオンタウン江刺	4	5	—	—	奥州市	
梁川線 ^{※1}	江刺バスセンター～梁川地区センター	江刺病院 イオンタウン江刺	3	3	—	—		
米里重王堂線	江刺バスセンター～重王堂	江刺病院	4	3	2	2		
米里学間沢線	江刺バスセンター～学間沢	江刺病院	3	3	3 ^{※2}	2 ^{※2}		
広瀬稻瀬線 ^{※1}	江刺バスセンター～広瀬	江刺病院 イオンタウン江刺 稻瀬地区センター	4	4	—	—		
田原線 ^{※1}	江刺バスセンター～田原地区センター	江刺病院 イオンタウン江刺	3	2	—	—		
街なか循環線 ^{※1}	江刺バスセンター～江刺バスセンター	江刺病院 イオンタウン江刺	3	3	—	—		

※1：土日祝運休

※2：日祝運休

資料：奥州市 HP

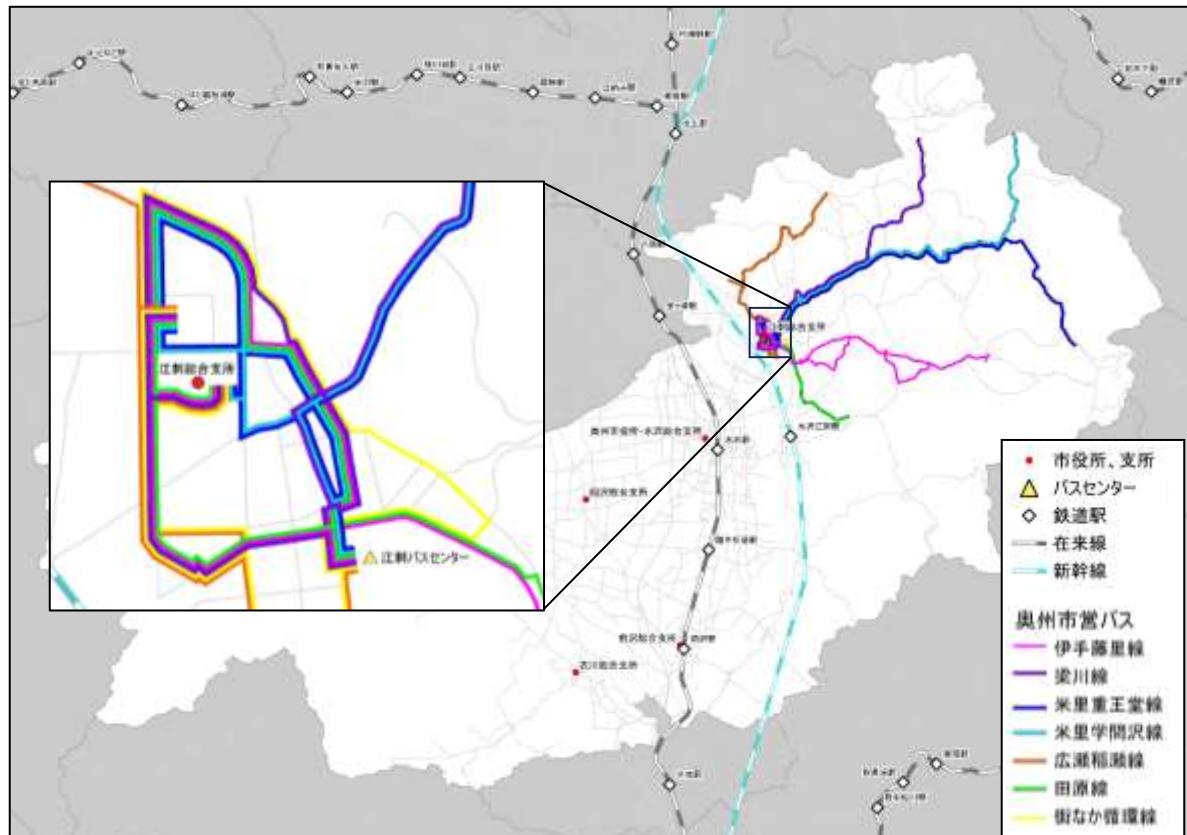


図 路線図（奥州市営バス）

●奥州市営バスの運行実績

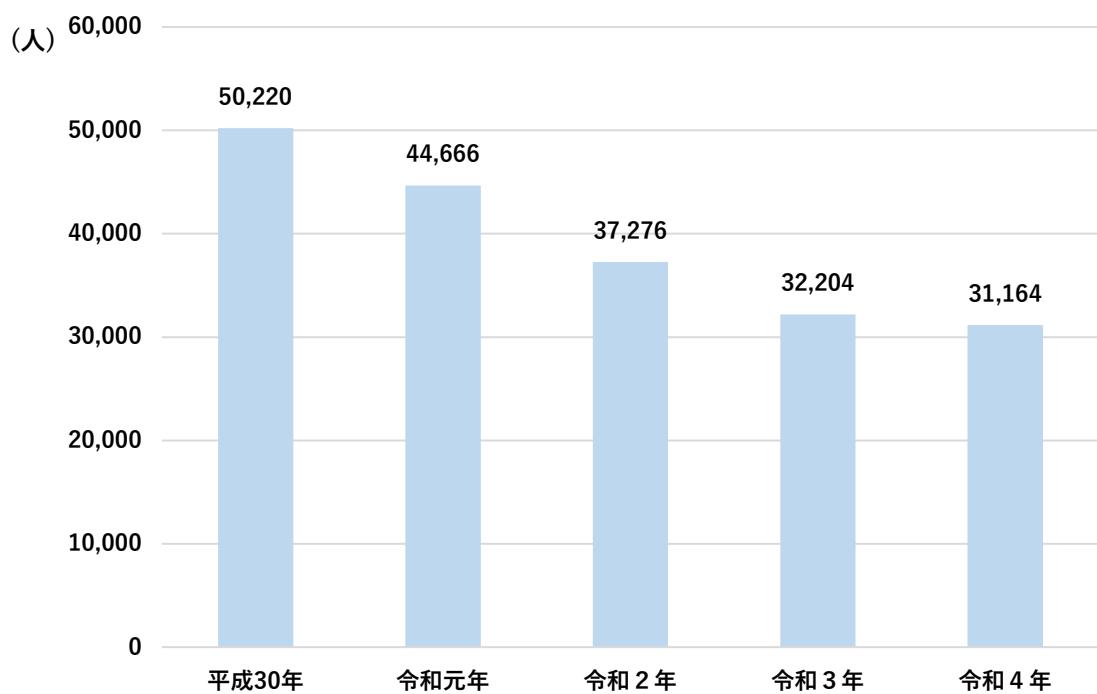


図 奥州市営バスの年間利用者数の推移

3-2-5 Zバス（水沢コミュニティバス）

○Zバス（水沢コミュニティバス）の運行概要は以下のとおり。

表 Zバスの運行概要

路線名	起点・終点	主な経由地	運行日	運行本数				運行主体	
				平日		休日			
				上	下	上	下		
佐倉河線	水沢病院～水沢病院	奥州市役所 水沢駅通り 水沢地区センター	月～土		4		4	岩手県交通 株式会社	
羽田線	水沢病院～鶴ノ木	奥州市役所 水沢駅口 水沢江刺駅	毎日	4	4	4	4		
見分森線	水沢病院～見分森	奥州市役所 Zホール 観光物産センター	平日	5※1	4※2	—	—		
南方線	水沢病院～生母	奥州市役所 Zホール 白山地区センター	月水金	4	3	—	—		

※1：1～3便は火・木のみ運行

※2：3～4便は火・木のみ運行

資料：奥州市 HP

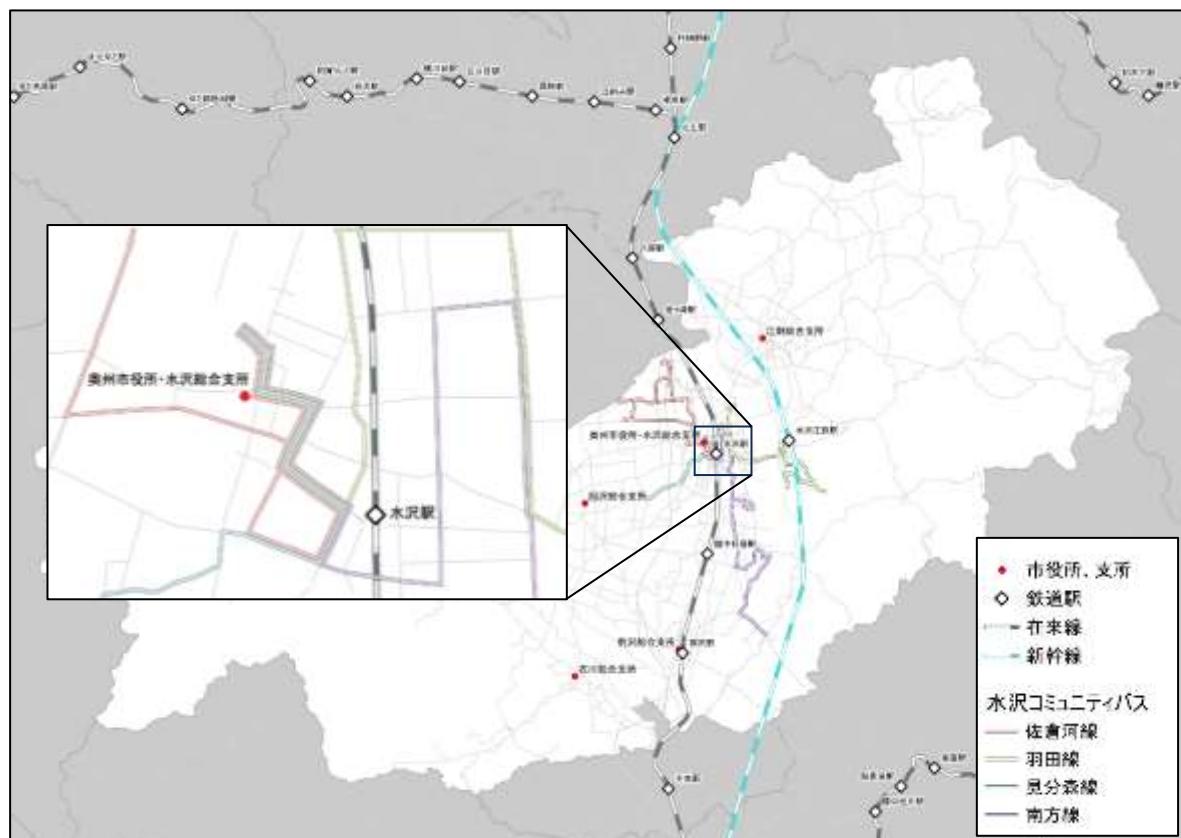
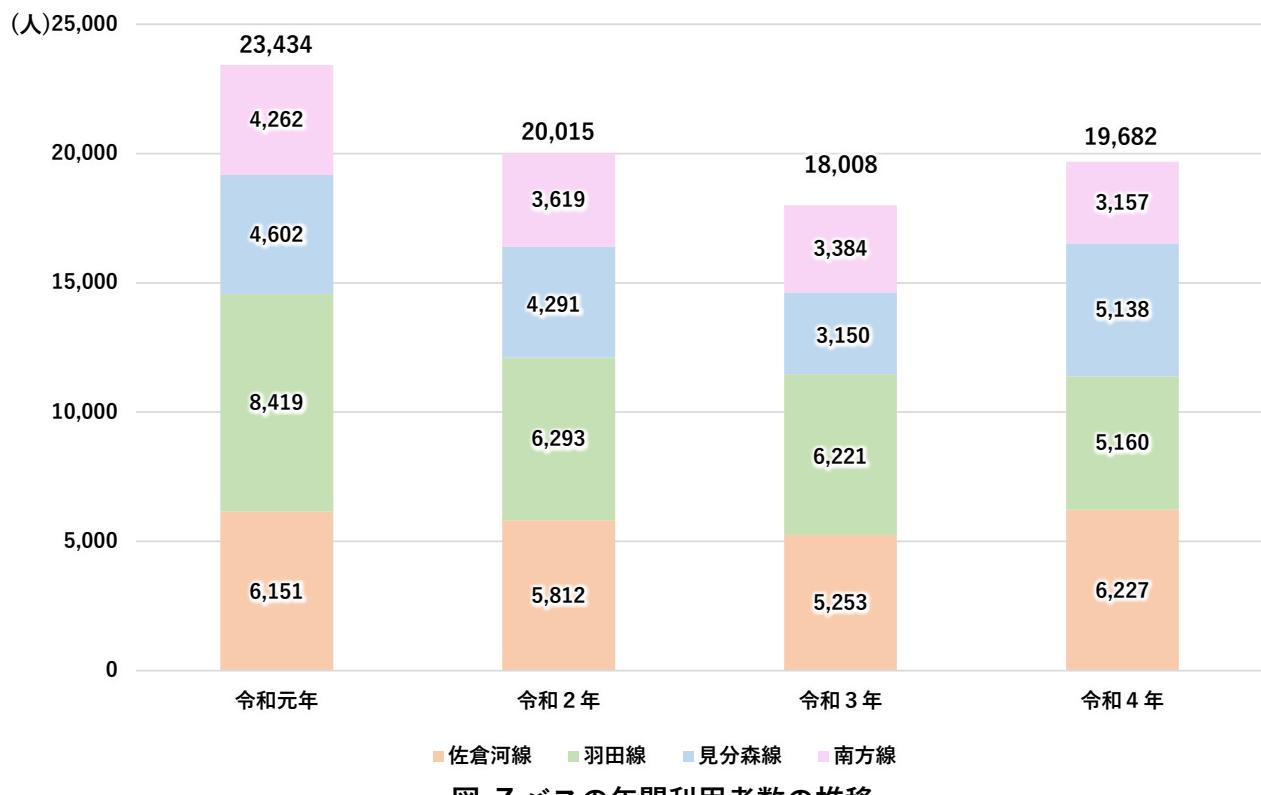


図 路線図 (Z バス)

●Z バスの運行実績



3-2-6 衣川コミュニティバス

○衣川コミュニティバスの運行概要は以下のとおり。

表 衣川コミュニティバスの運行概要

路線名	起点・終点	主な経由地	運行日	運行本数		運行主体
				上	下	
衣里線	イオン前沢～古都の遊食	アスティまえさわ 衣里小学校前	平日	3	4	胆江地区タクシー 業協同組合
衣里線 長者ヶ原 廃寺跡前経由		アスティまえさわ 長者ヶ原廃寺跡前		2※	1	

※第2便は火・木・金のみ運行

資料：奥州市HP

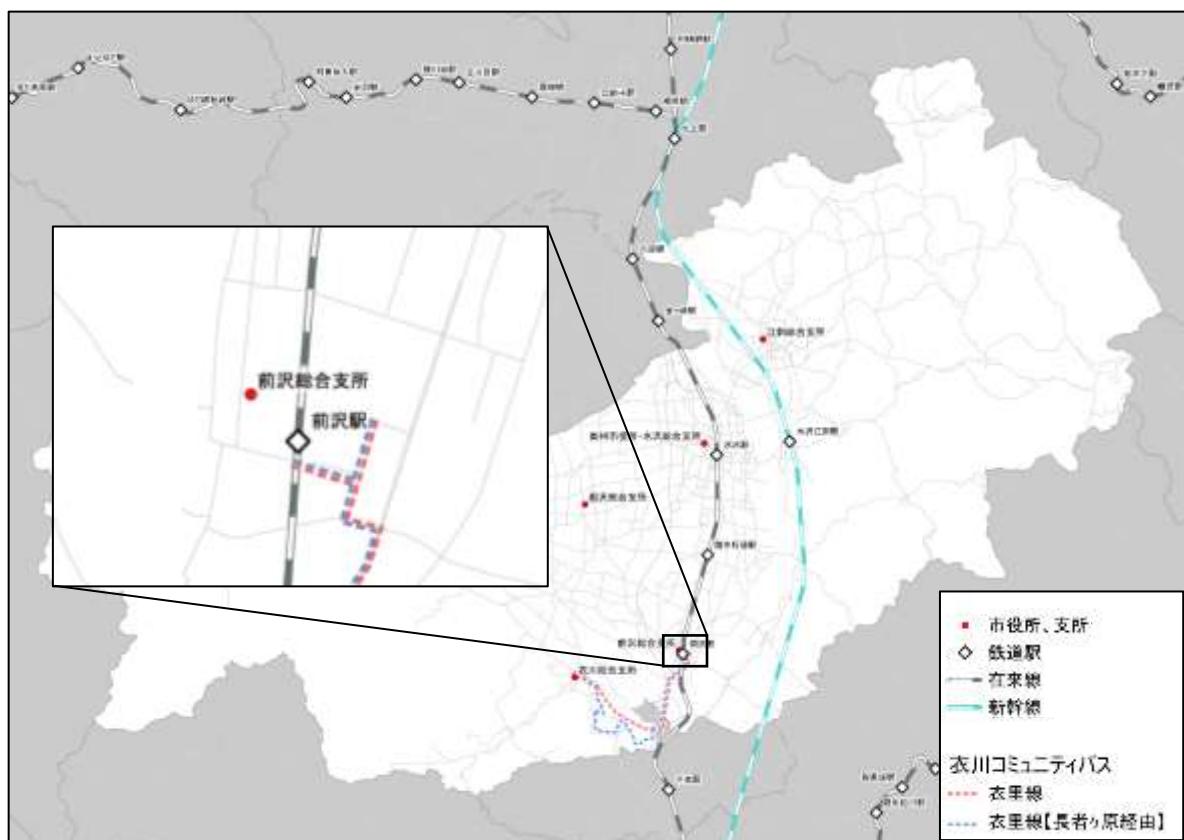
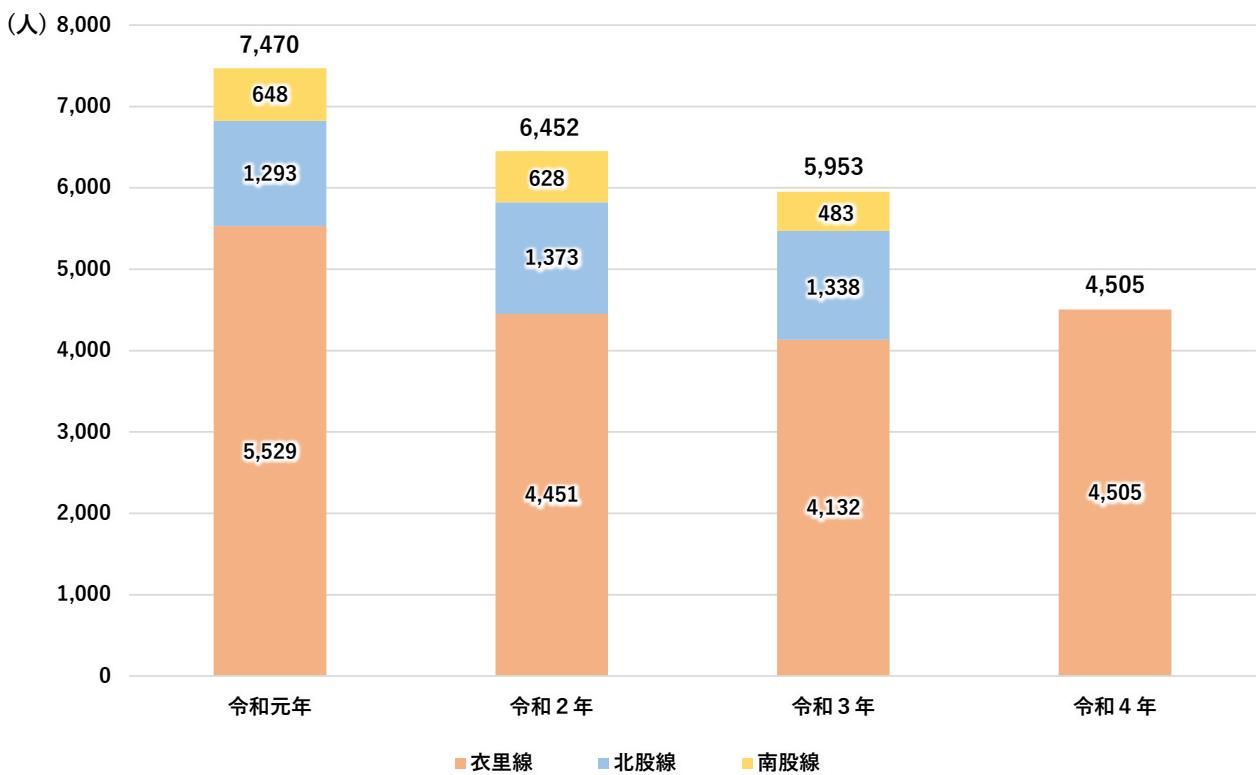


図 路線図（衣川コミュニティバス）

●衣川コミュニティバスの運行実績



※北股線・南股線は令和3年度に地区内交通の導入に伴い廃止

図 衣川コミュニティバスの年間利用者数の推移

3-2-7 ハートバス

○ハートバスの運行概要は以下のとおり。

表 ハートバスの運行概要

サービス名	運行地区	運行日	運行便数	運行主体
ハートバス	前沢地区	平日	11	奥州市社会福祉協議会

資料：奥州市 HP

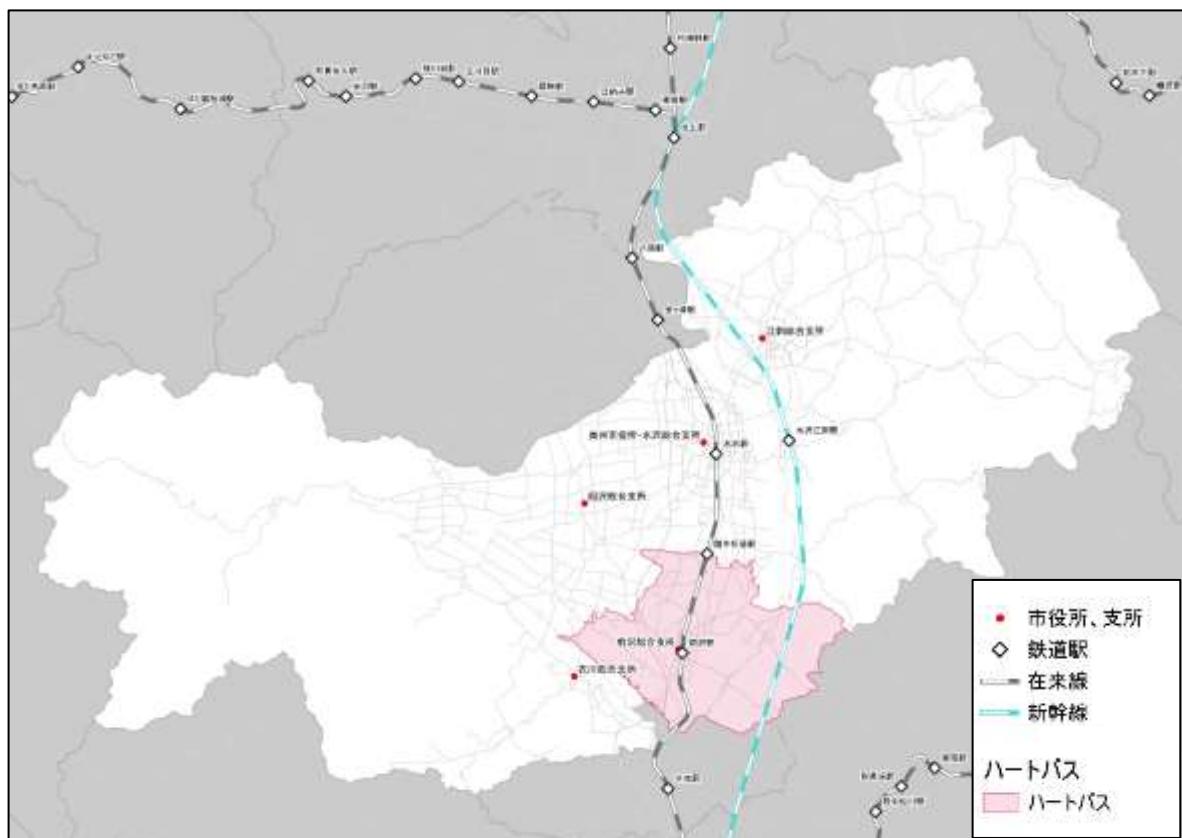


図 運行範囲（ハートバス）

●ハートバスの運行実績

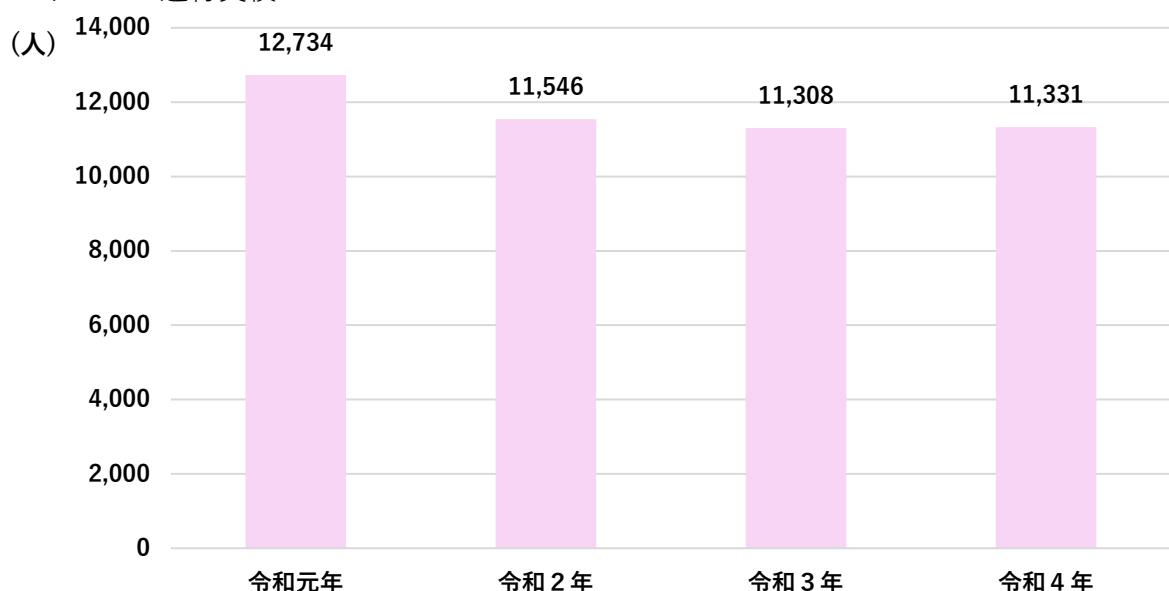


図 ハートバスの年間利用者数の推移

3-2-8 地区内交通（事前予約型交通）

○地区内交通の運行概要は以下のとおり。

表 地区内交通の運行概要

サービス名	運行地区	主な乗継拠点	運行日	運行便数	運行主体
くろタク	黒石地区	道の駅みずさわ	火・木・金	6	胆江地区タクシー業協同組合
ほうらい号	田原地区	水沢江刺駅 田原地区センター	月・火・木	6	
いで・ごー	伊手地区	伊手地区センター	月・火・金	6	
人首丸号	米里地区	米里バス停	火・木・金	6	
やなたっくん	梁川地区	梁川地区センター	月・火・金*	6	
やわた号	広瀬地区	日渡	月・水・金	6	
稻瀬ふれあい号	稻瀬地区	稻瀬地区センター	月・火・ 水・金	6	
胆沢ふれあい タクシー	小山地区	高橋バス停	月・水・金	6	
	南都田地区	南都田地区センター	月・火・金	6	
	若柳地区	まごころ病院	平日	6	
	胆沢愛宕地区	まごころ病院	平日	6	
さだとう号	北股・南股・ 衣川地区	古都の遊食	火・水・金	7	胆江地区タクシー業協同組合
	衣里地区	古都の遊食	火・水・金	7	

*第1,2,4週の木曜日には梁川地区移動診療日便が往復1便ずつ運行

資料：奥州市 HP

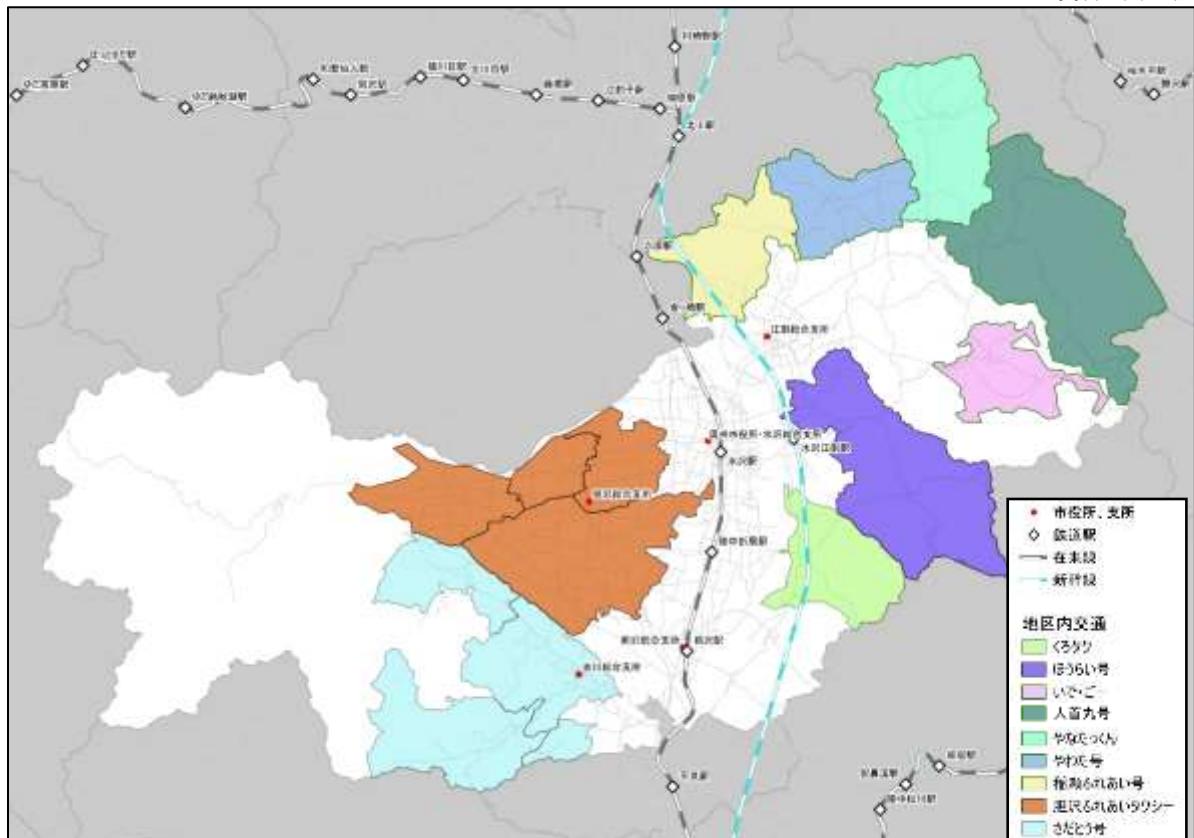


図 運行範囲（地区内交通）

●地区内交通の運行実績

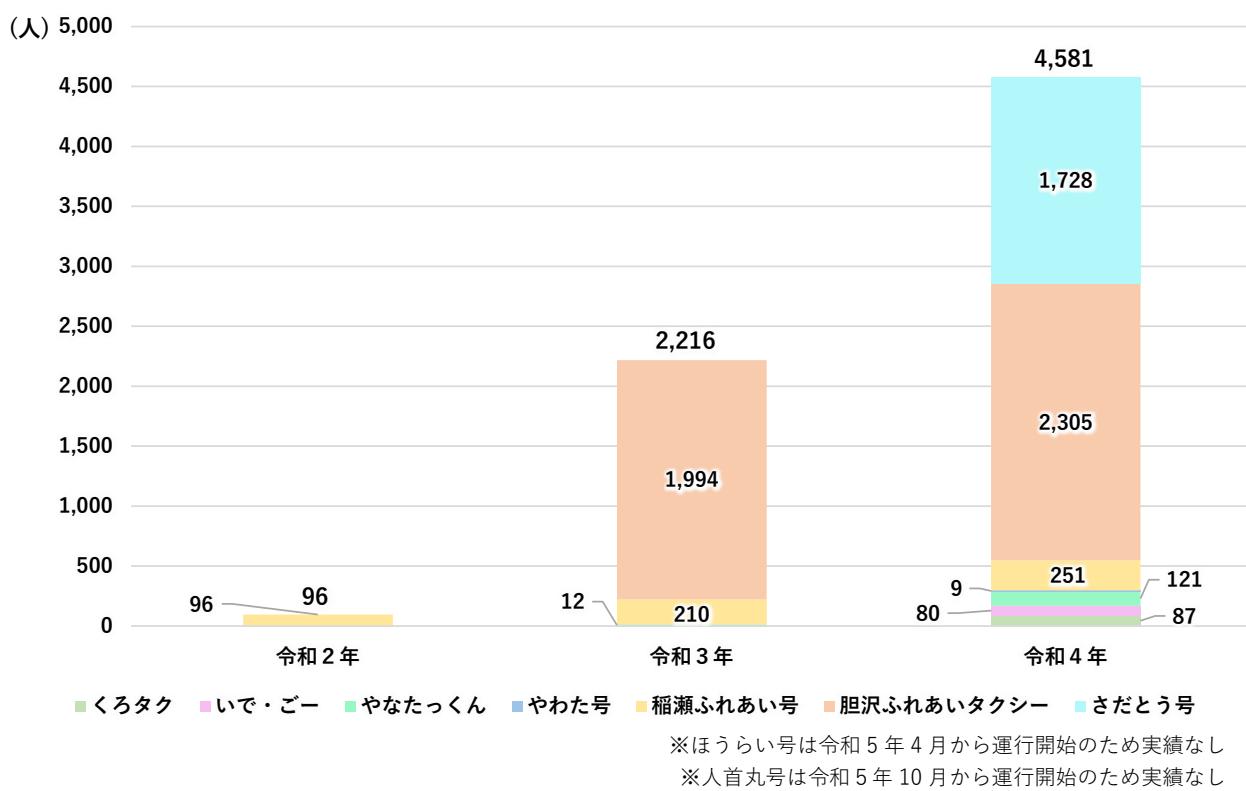


図 地区内交通の利用者数の推移

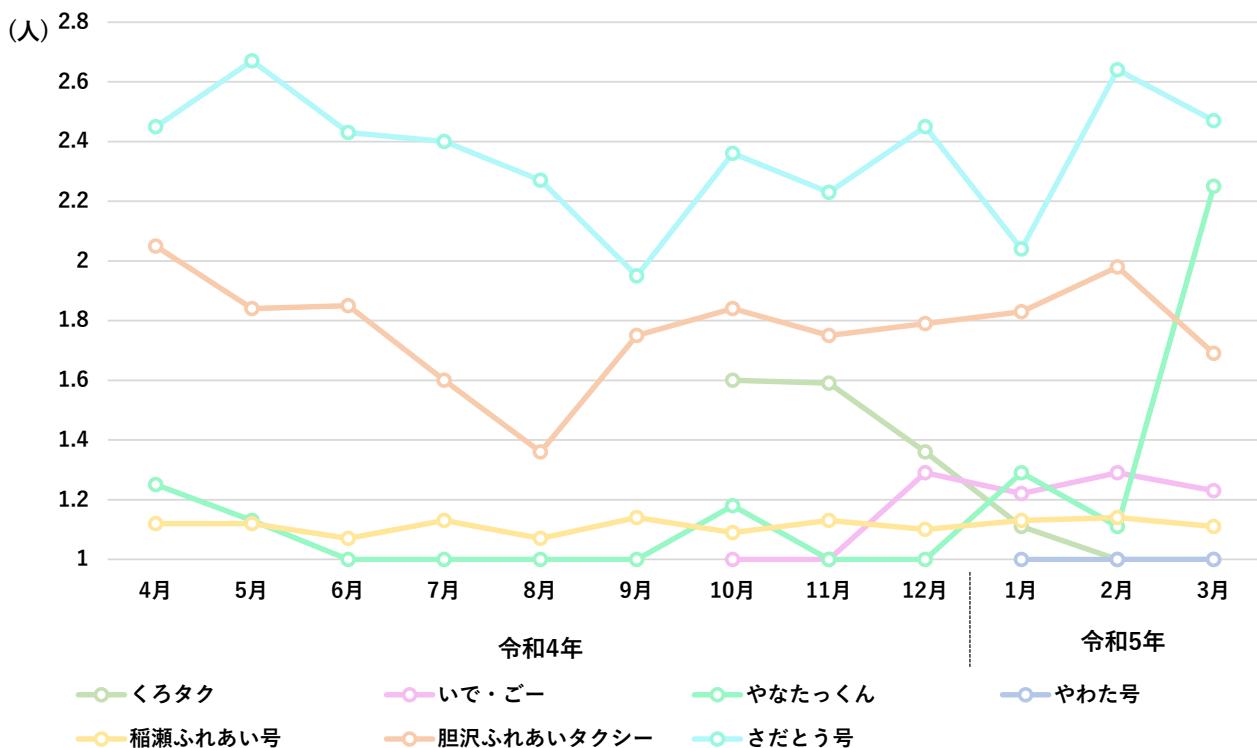


図 令和4年度の1便あたりの利用者数（乗合率）

3-2-9 公共交通以外の移動サービス

①一般タクシー

○市内で営業するタクシー事業者は以下のとおり。

表 市内を運行するタクシー事業者一覧

事業者名	住所
(株)北都交通	奥州市水沢三本木 4-42
(株)水沢タクシー	奥州市水沢東大通り 2-3-30
(株)江刺タクシー	奥州市江刺中町 9-13
(株)前沢タクシー	奥州市前沢字七日町裏 13-1
(有)奥州いさわタクシー	奥州市胆沢南都田字本木 164-1
(有)衣川タクシー	奥州市衣川古戸 415-6

資料：各タクシー事業者 HP

②スクールバス

○市内のスクールバスの運行概要は以下のとおり。

○令和5年度におけるスクールバスの運行経費は約1.75億円となっている。

表 市内で運行するスクールバスの運行概要

地域	学校	路線数	1日の運行回数		運行経費 (令和5年度)
			登校	下校	
水沢	水沢南中学校	2路線	2回	2回	6,456,780円
江刺	岩谷堂小学校	2路線	2回	4回	80,786,612円
	田原小学校	1路線	0回	2回	
	江刺ひがし小学校	4路線	4回	6回	
	稻瀬小学校	1路線	0回	2回	
	江刺第一中学校	9路線	9回	9回	
前沢	前沢小学校	8路線	11回	16回	31,454,500円
	前沢中学校	2路線	0回	2回	
胆沢	胆沢第一小学校	7路線	7回	12回	33,367,017円
	胆沢愛宕小学校	1路線	1回	2回	
	胆沢中学校	3路線	3回	3回	
衣川	衣川小学校	5路線	5回	10回	22,700,180円
	衣川中学校	1路線	1回	1回	

3-2-1 〇市の財政負担

- 公共交通に係る市の財政負担額は以下のとおり。
- 公共交通全体に係る市の財政負担額は約 2.28 億円となっている。

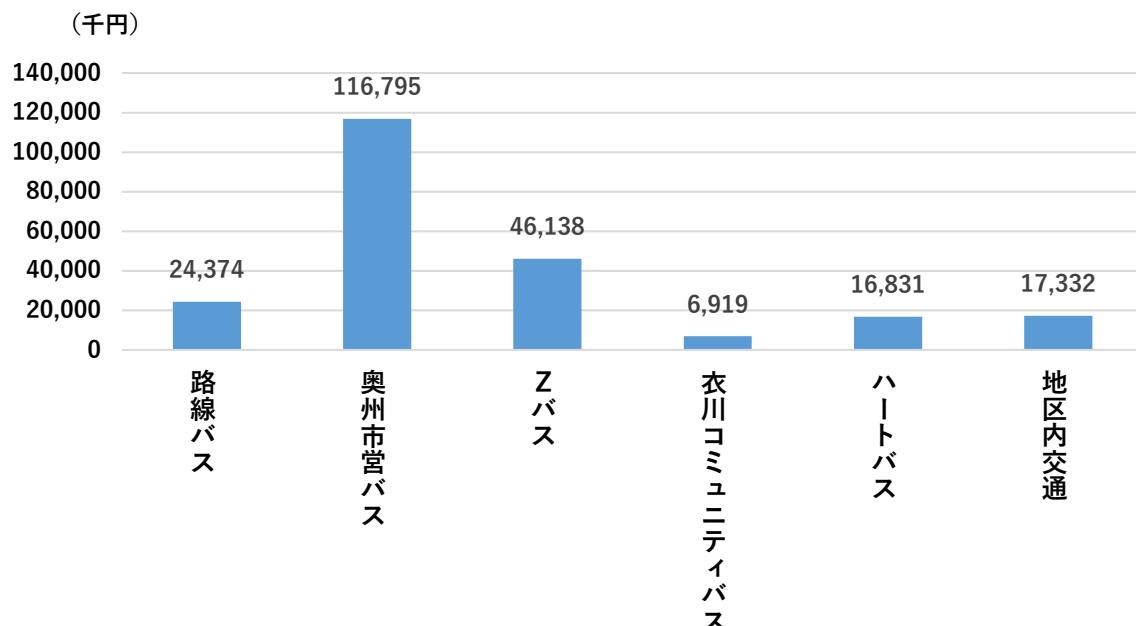


図 公共交通に係る市の財政負担額(令和4年度)

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



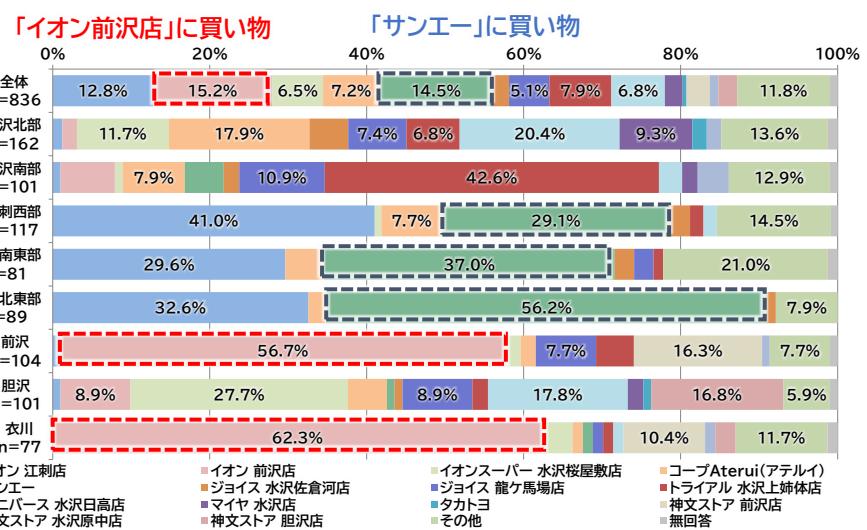
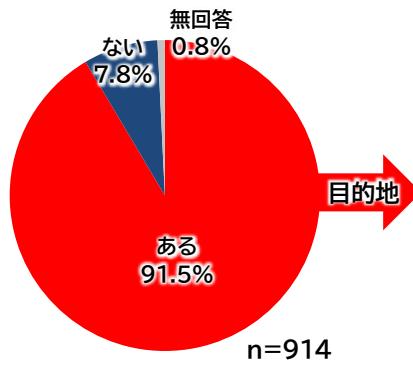
図 市民アンケート調査の地域区分

●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、「前沢地区」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

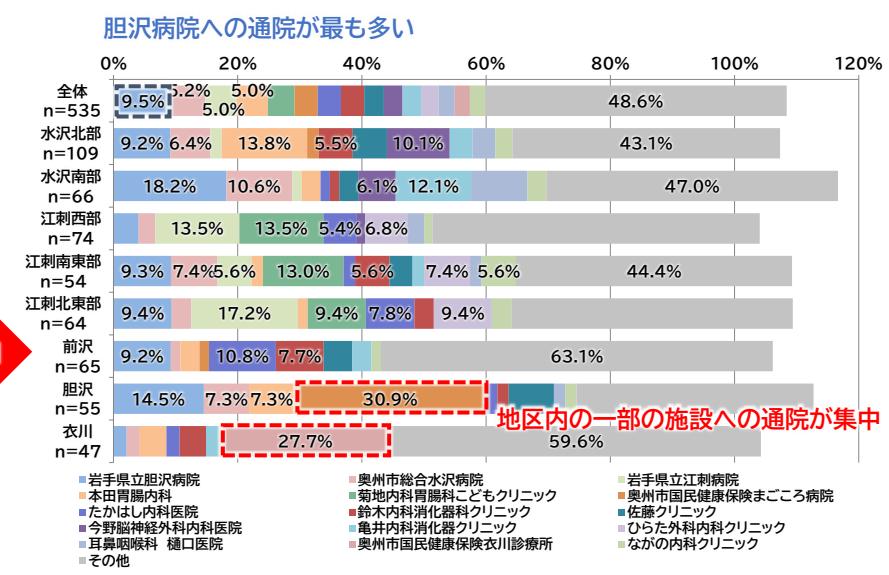
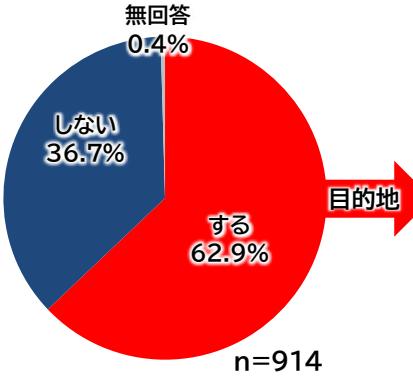
日々の買い物を目的として外出することがあるか



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



資料：R5 市民アンケート調査

● 買い物における移動手段

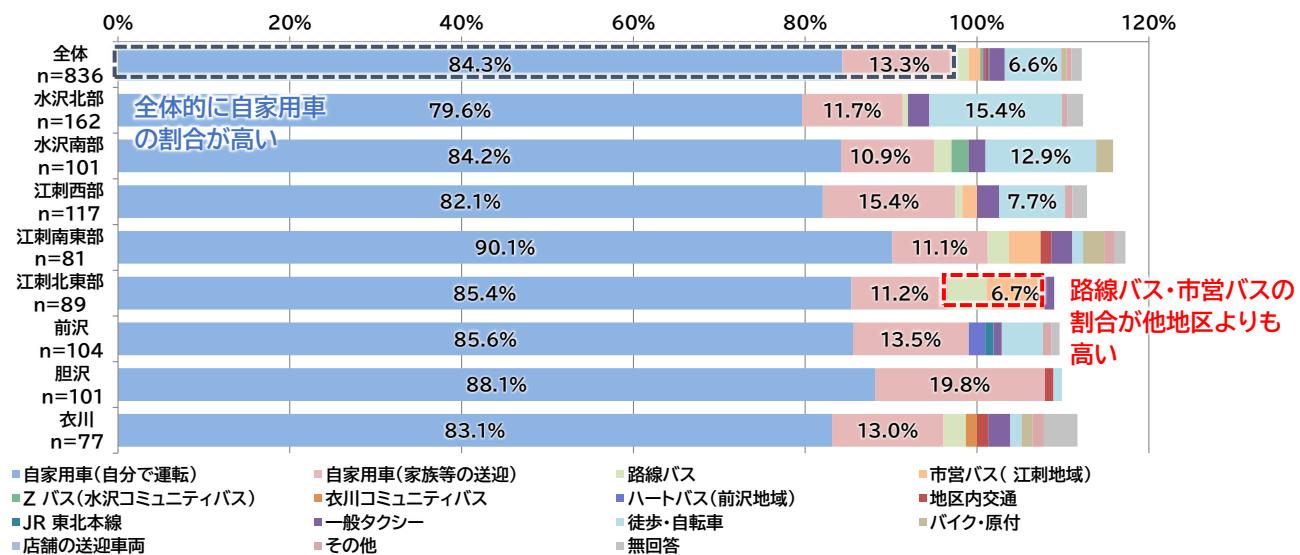


図 買い物先への移動手段

資料：R5 市民アンケート調査

● 通院における移動手段

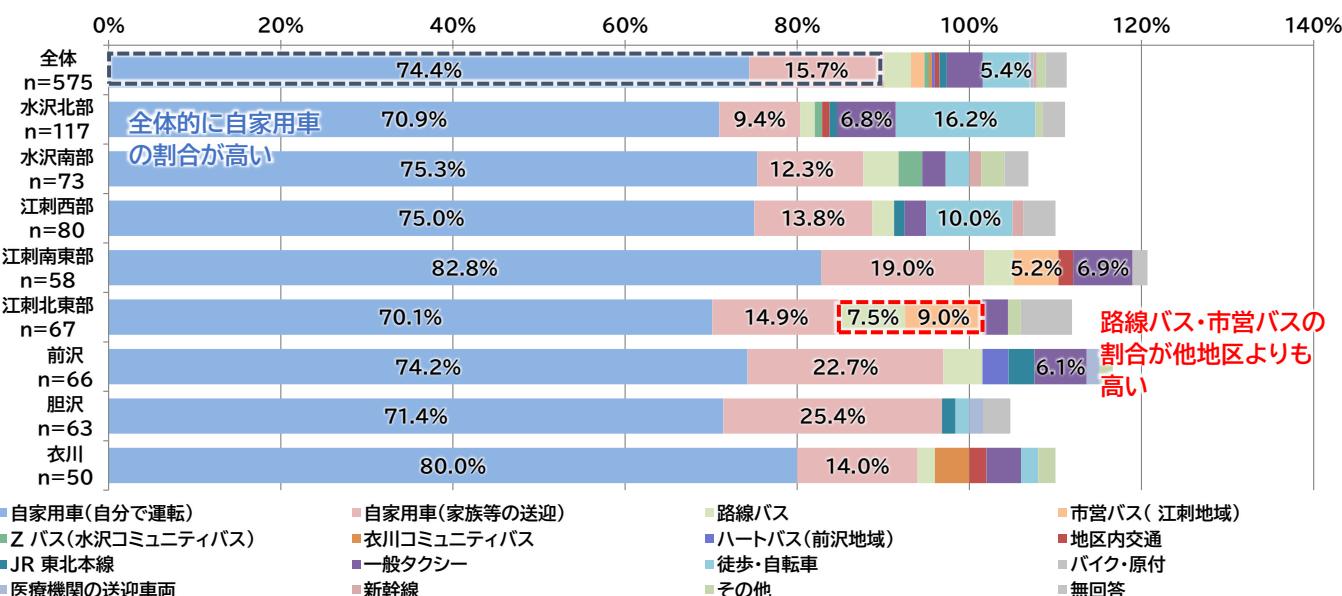


図 通院先への移動手段

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が多い

○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。

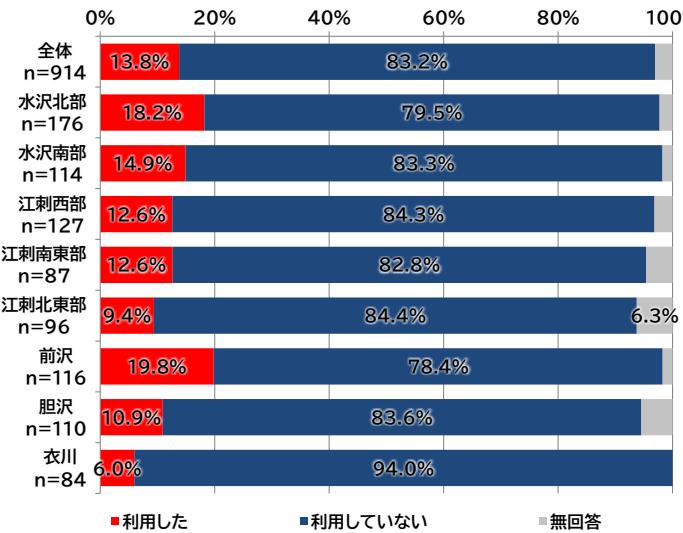


図 過去1ヶ月間の鉄道の利用状況

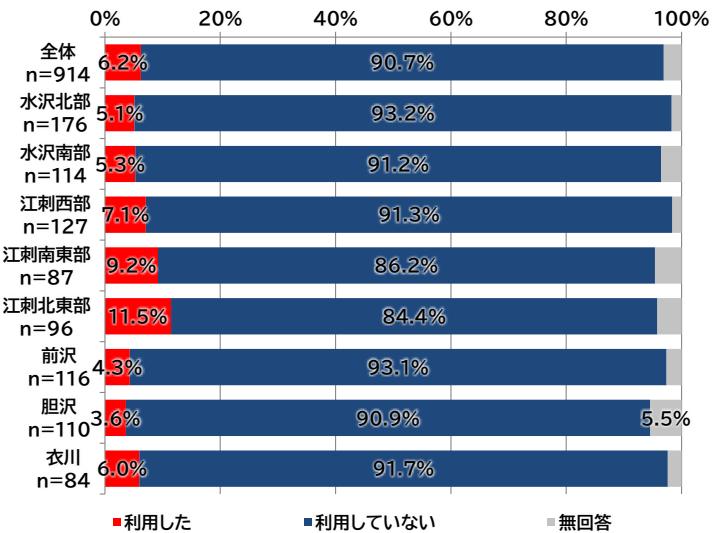


図 過去1ヶ月間の市内を運行する公共交通の利用状況

※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・地区内交通を指す

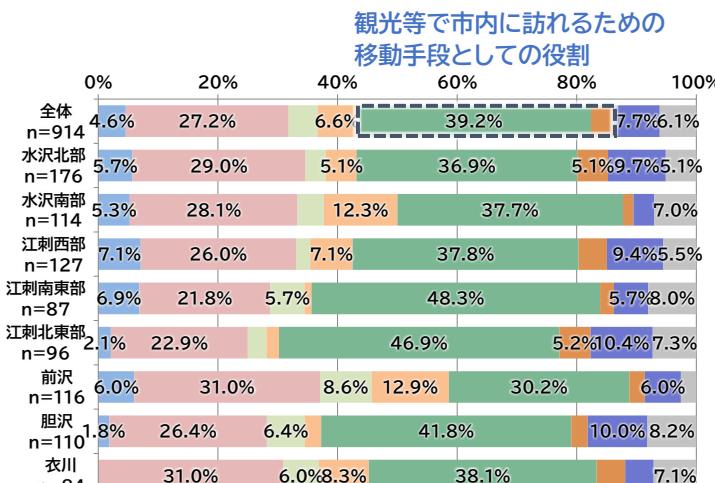


図 市内を運行する鉄道の担う役割

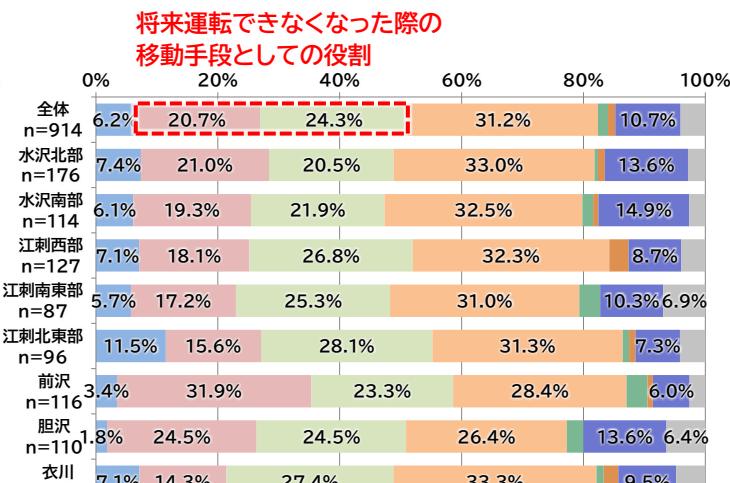


図 市内を運行する公共交通の担う役割

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。

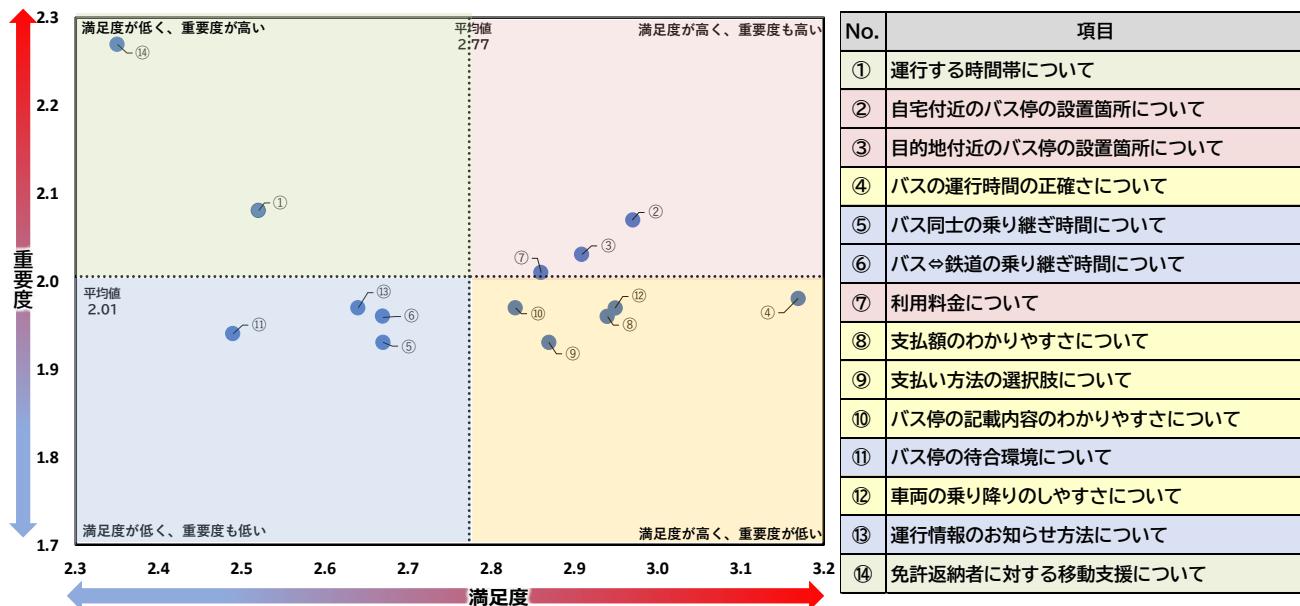


図 市内を運行するバスに対する満足度・重要度

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。

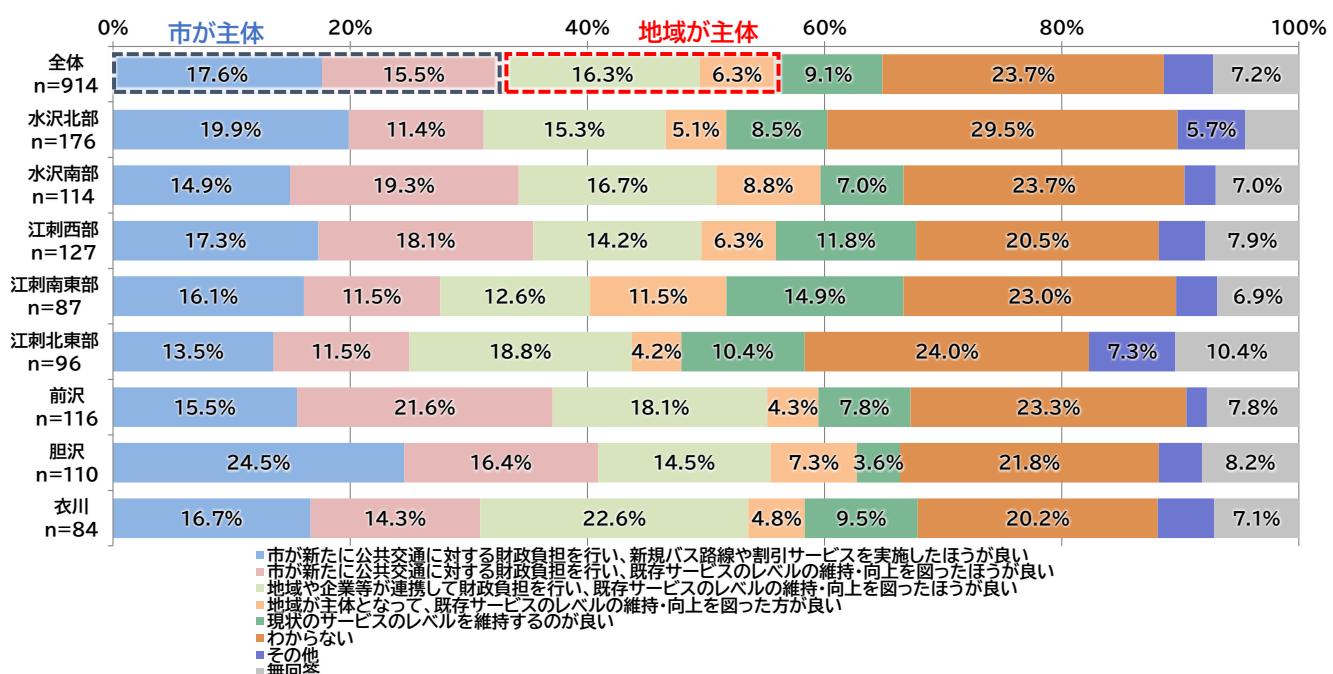


図 今後の奥州市全体の公共交通のあり方

●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。

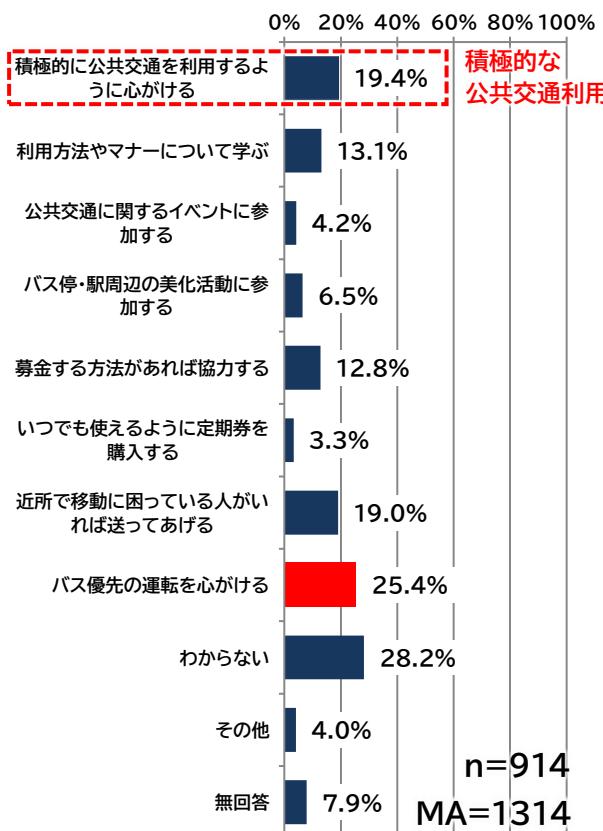


図 公共交通維持のために自身ができる取り組み

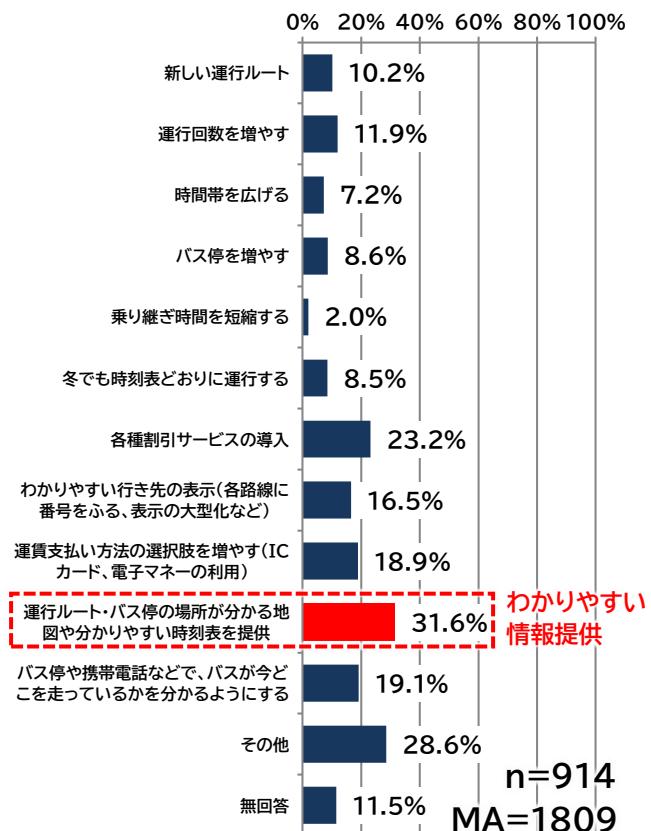


図 自身が週に1回バスを利用するため効果的だと思う取り組み

資料：R5市民アンケート調査

4-2 高校生アンケート調査

表 高校生アンケート調査の調査概要

項目	概要
調査の目的	高校生の通学実態を把握することを主眼としつつ、通学以外の移動実態や保護者の意向等についてあわせて把握
調査の対象	市内の高校高校に通学する全生徒及び保護者
調査期間	令和5年9月11日～令和5年9月19日
実施方法	各高校を経由し、生徒にQRコードが記載された用紙を配布、WEBにて回収
配布票数	高校生・保護者各771票
回収票数	<ul style="list-style-type: none"> 高校生 225票（回収率：45.7%） 保護者 84票（回収率：10.9%）
調査項目	<p>【高校生】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学実態 ・通学以外の公共交通の利用状況 ・基本属性 <p>【保護者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学時の送迎実態 ・スクールバスと路線バスが統合した場合のメリット・不安な点 <p>など</p>

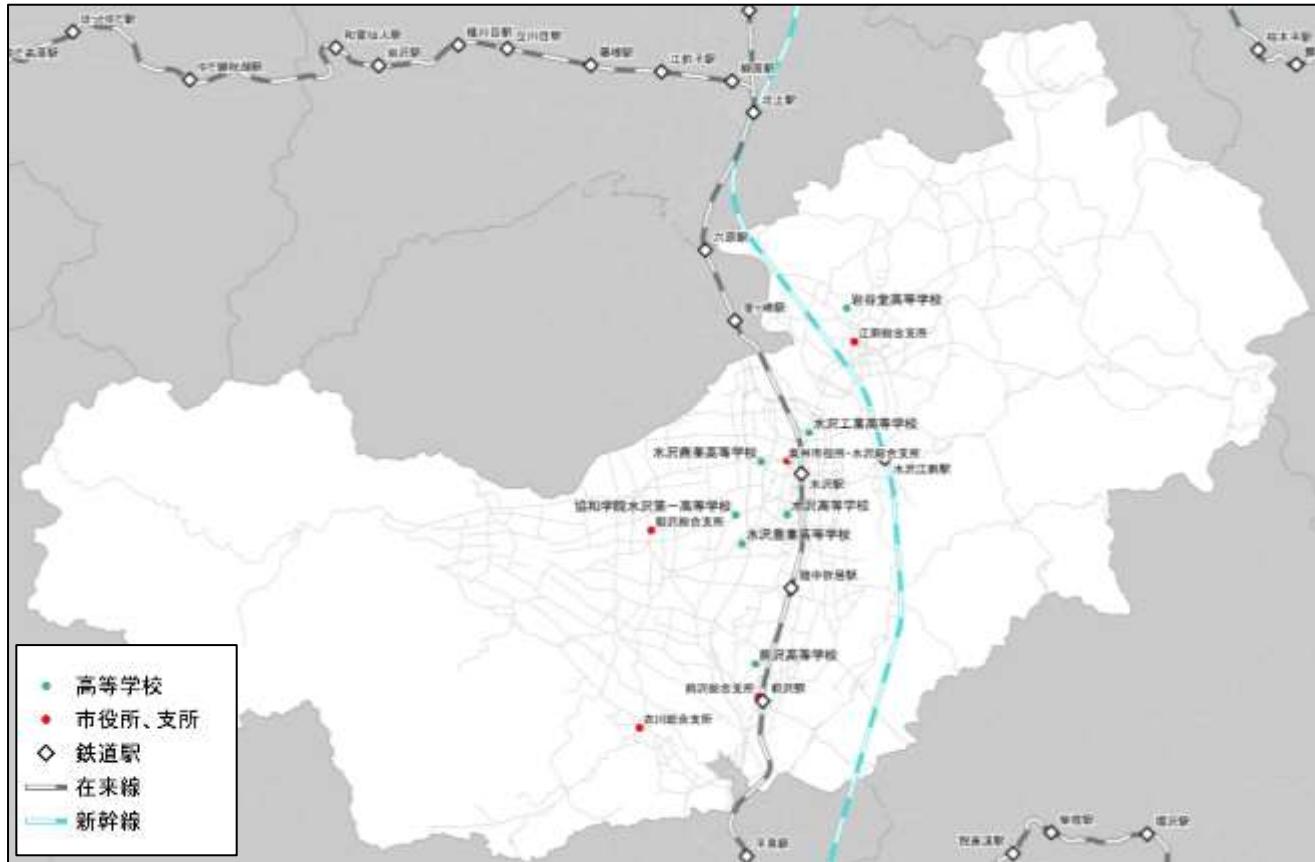


図 市内に立地する高校

●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「公共交通を使わざとも通学できる」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。

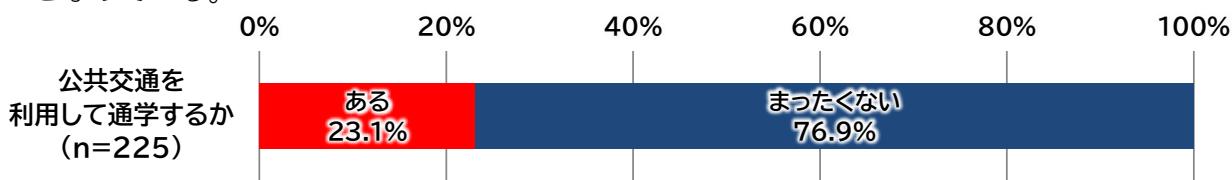


図 公共交通を利用した通学の有無

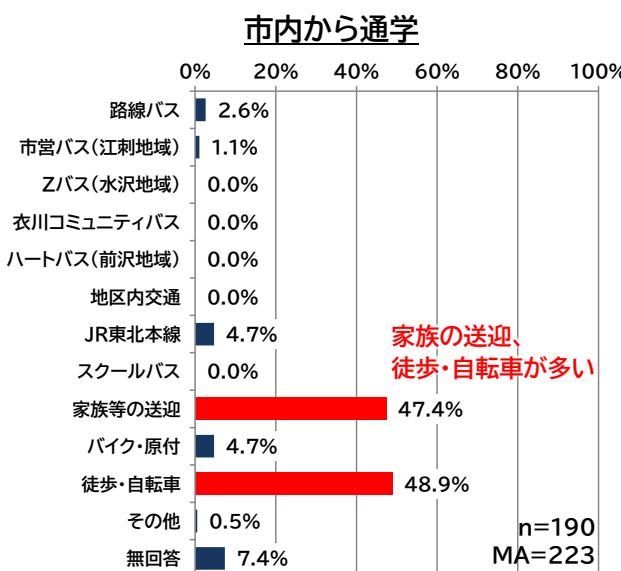


図 通学時に利用する移動手段（市内から通学）

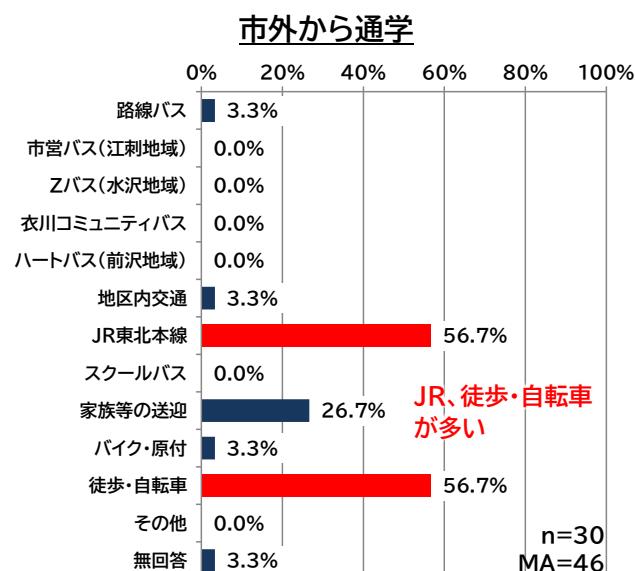


図 通学時に利用する移動手段（市外から通学）

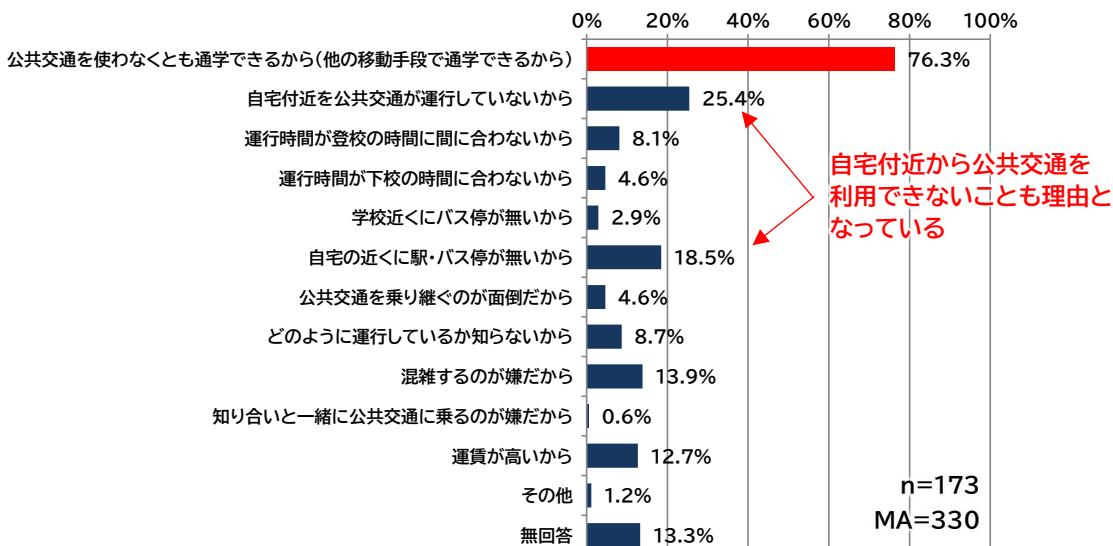


図 公共交通を利用して通学しない理由

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。

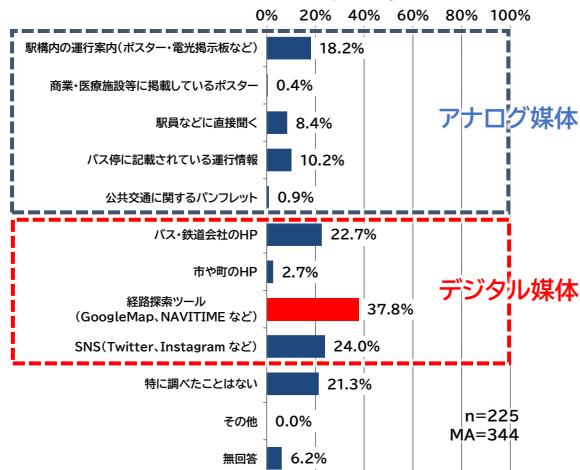


図 公共交通の運行情報の取得手段

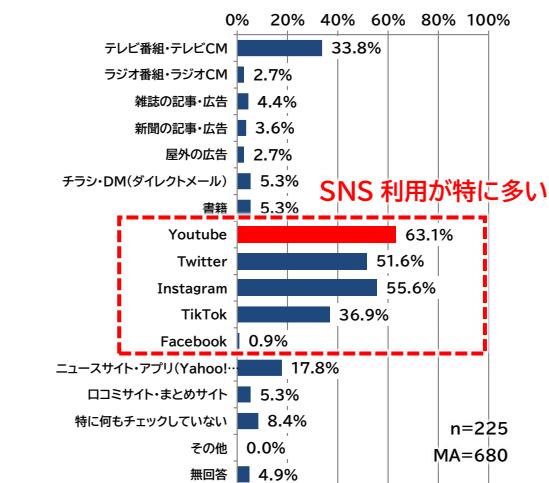


図 運行情報に限らず普段から情報を得るツール

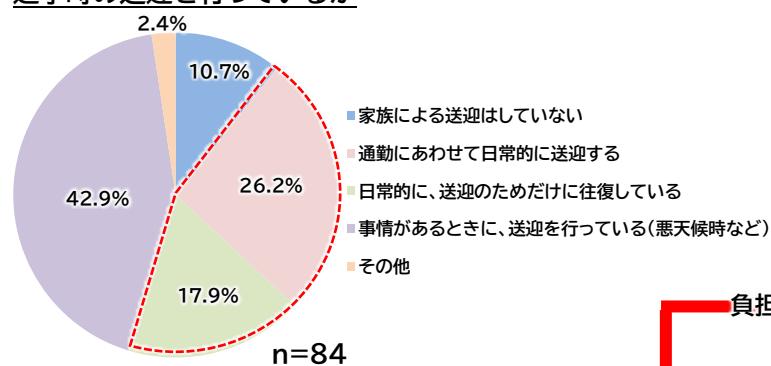
資料：R5 高校生アンケート調査

●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

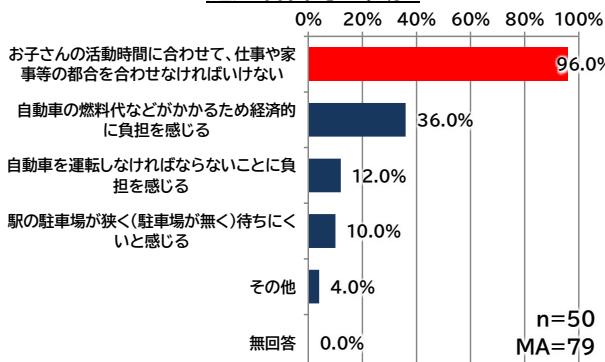
○4割以上の保護者が日常的に送迎を行っている。

○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。

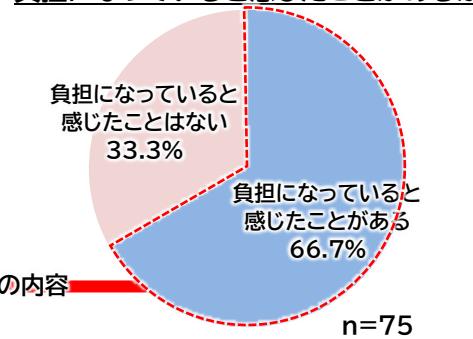
通学時の送迎を行っているか



送迎者自身の負担

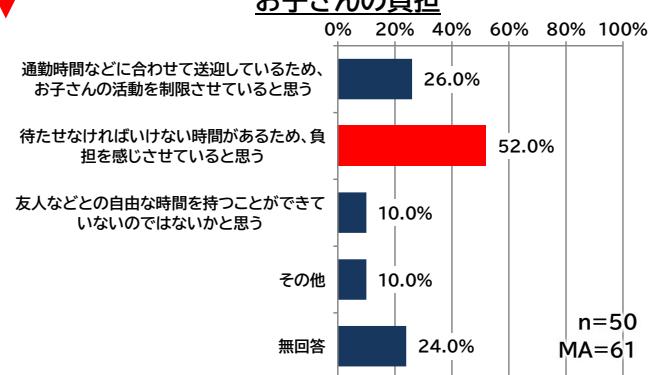


送迎が送迎者自身やお子さんの負担になっていると感じたことがあるか



負担の内容

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	<p>市内を運行するバスの全路線・全便</p> <p>【路線バス】</p> <p>○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</p> <p>【市営バス】</p> <p>○街なか循環線 ○広瀬稻瀬線 ○田原線 ○伊手藤里線 ○梁川線 ○米里学間沢線 ○米里重王堂線</p> <p>【Zバス（水沢コミュニティバス）】</p> <p>○佐倉河線 ○羽田線 ○南方線 ○見分森線</p> <p>【衣川コミュニティバス】</p> <p>○衣里線</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 利用路線、便、利用区間 利用目的、利用頻度 利用路線に対する不満 基本属性 など

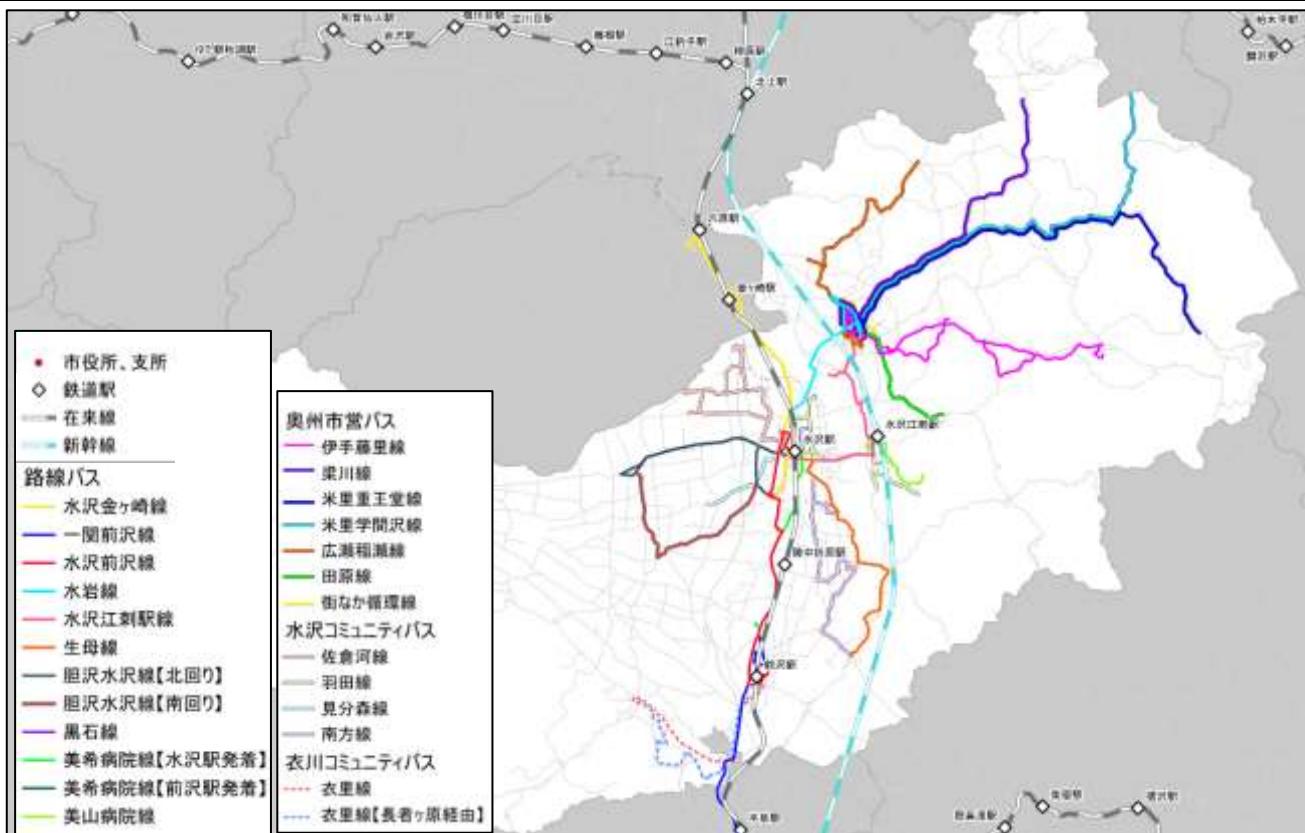


図 バス利用実態調査の対象路線

●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。

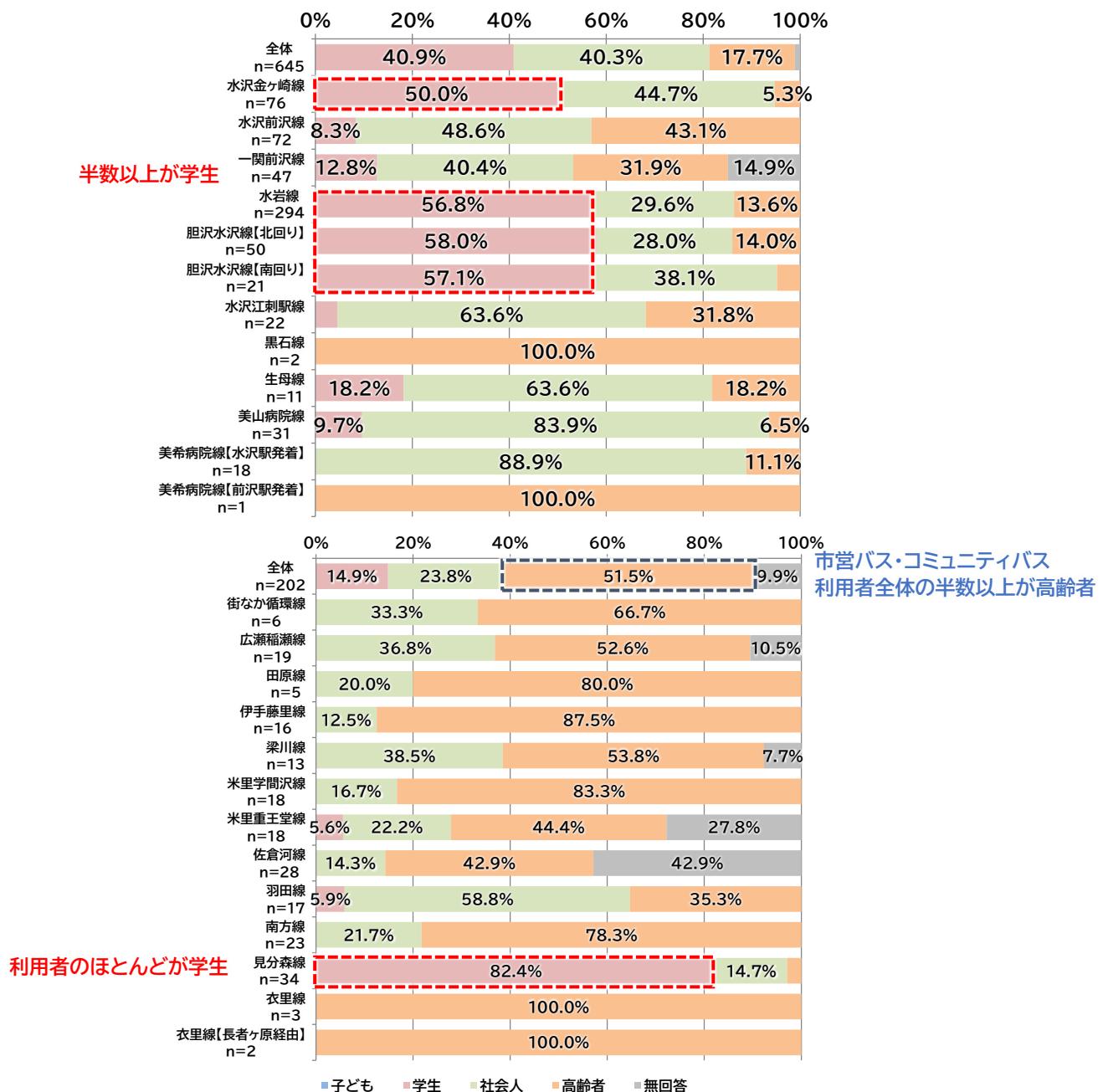
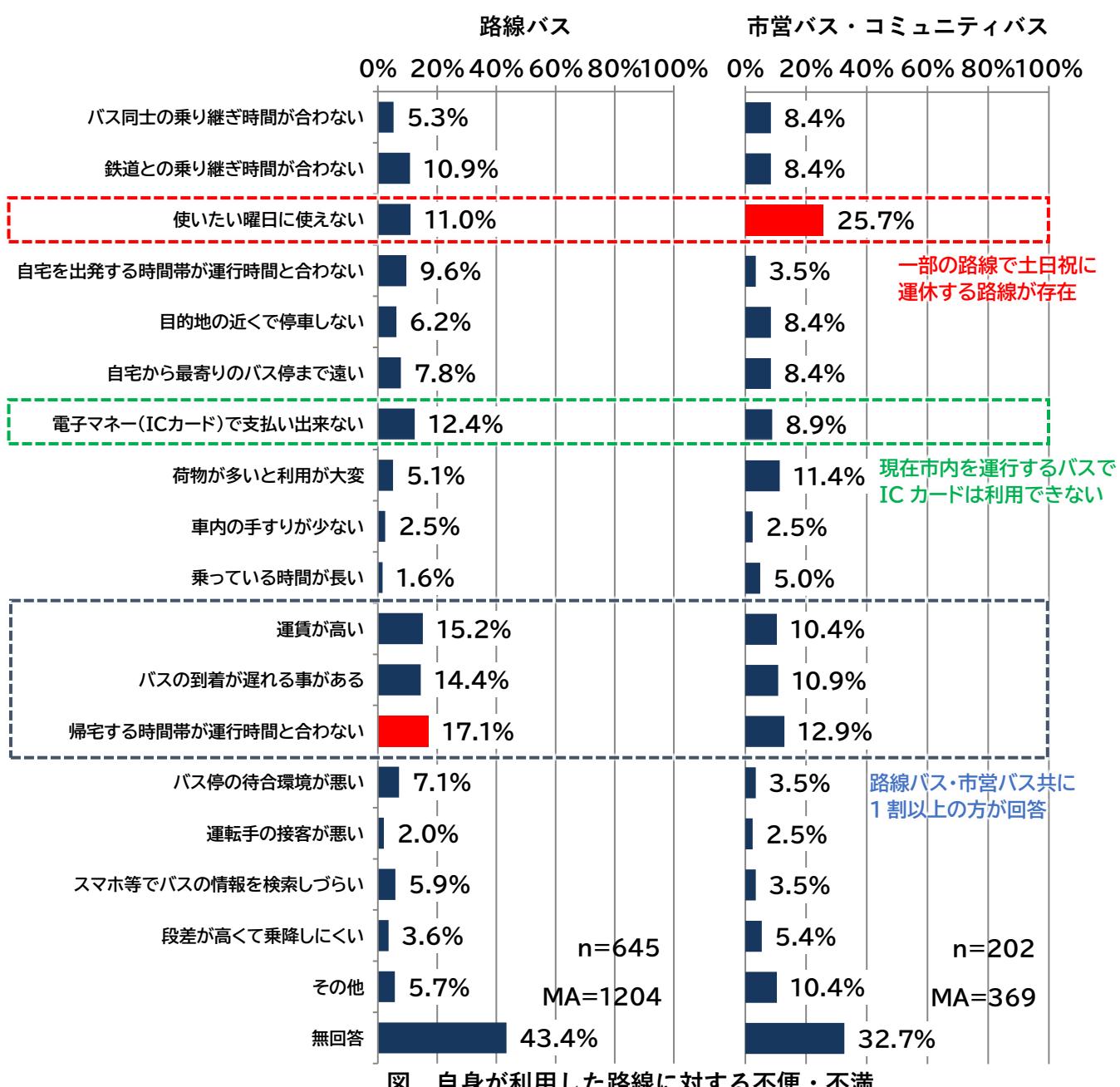


図 路線別の利用者の年代（上：路線バス 下：市営バス・コミュニティバス）

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。



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	・地区内交通の利用実態 ・運行に対する不便・不満の内容 ・基本属性 など

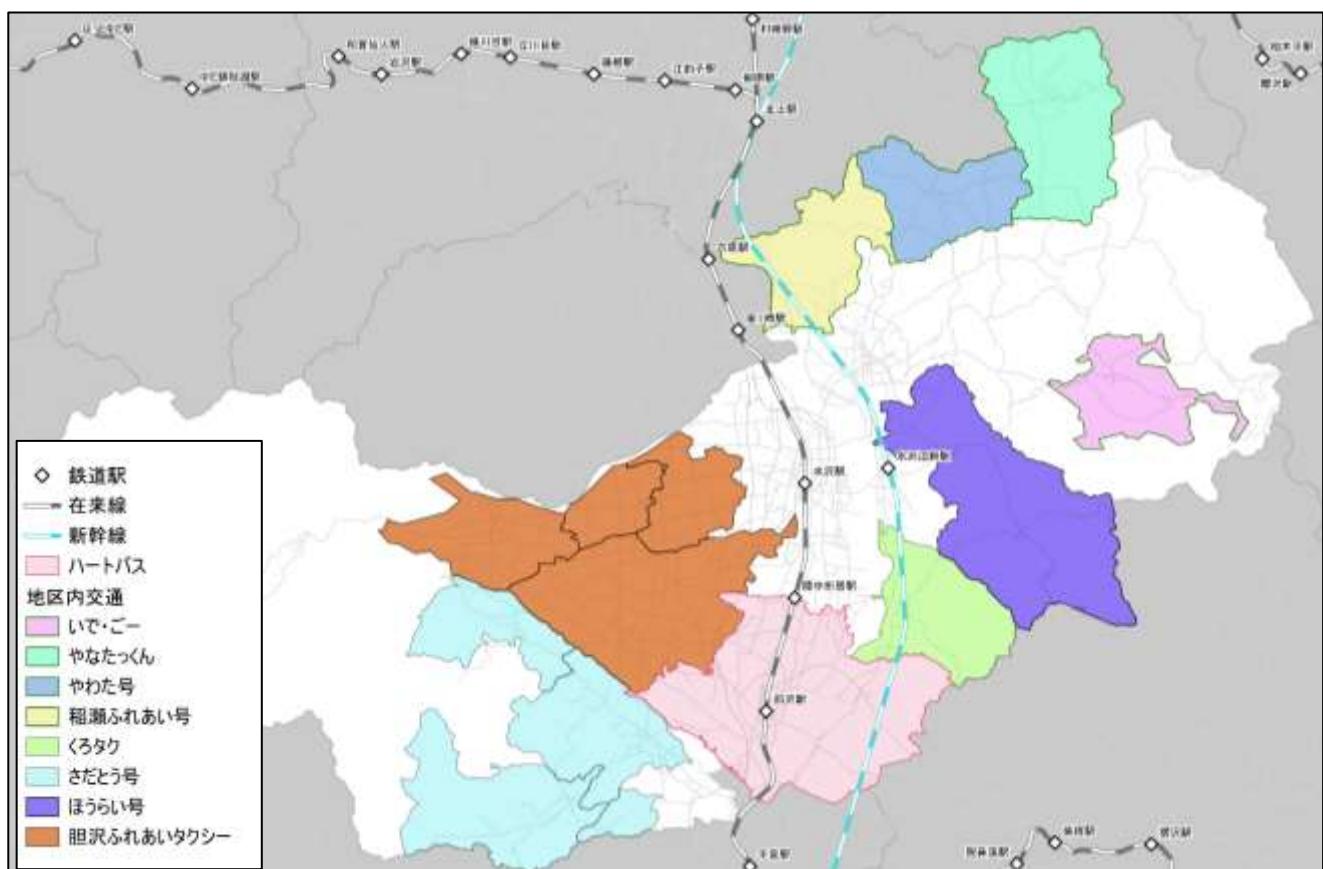


図 地区内交通利用者アンケート調査の対象サービスの運行範囲

●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。

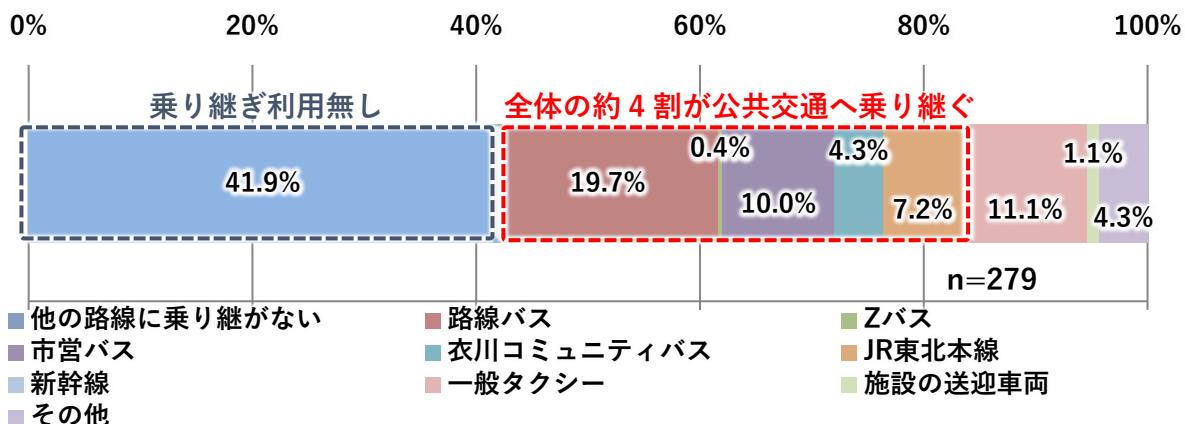


図 サービスとその他移動手段間の乗継利用の有無

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。

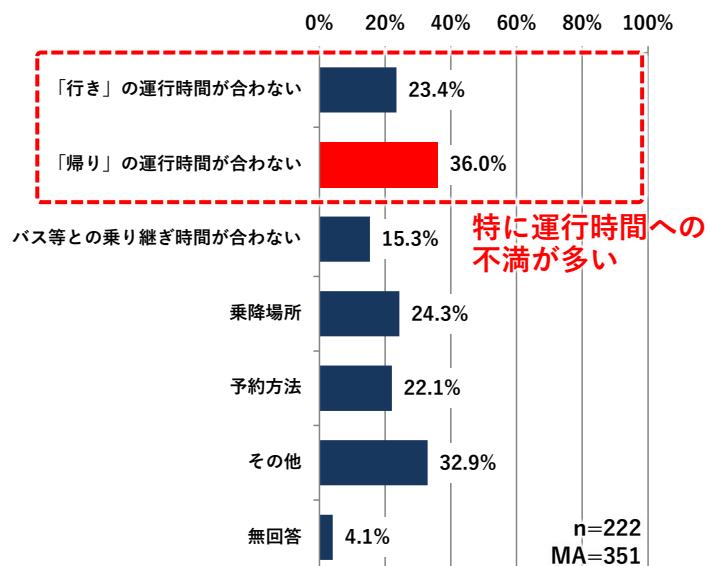
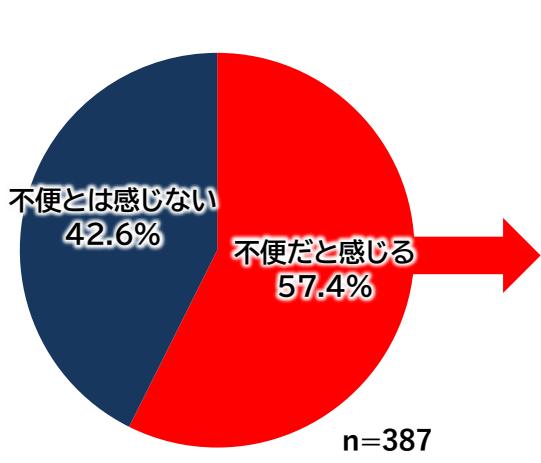


図 公共交通への不便・不満の有無

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、鉄道駅が立地しているなどから、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い状況であり、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	奥州市営バス
△ バスセンター	伊手藻里線
◇ 鉄道駅	栗川線
— 在来線	米里重王堂線
— 新幹線	米里学問沢線
— 水沢金ヶ崎線	広瀬相灘線
— 一関前沢線	田原線
— 水沢前沢線	街なか循環線
— 水岩線	水沢コミュニティバス
— 水沢江刺線	佐倉河線
— 生母線	羽田線
— 駒沢水沢線【北回り】	見分森線
— 駒沢水沢線【南回り】	南方線
— 黒石線	衣川コミュニティバス
— 美希病院線【水沢駅発着】	衣里線
— 美希病院線【前沢駅発着】	衣里線【長者ヶ原経由】
— 美山病院線	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。

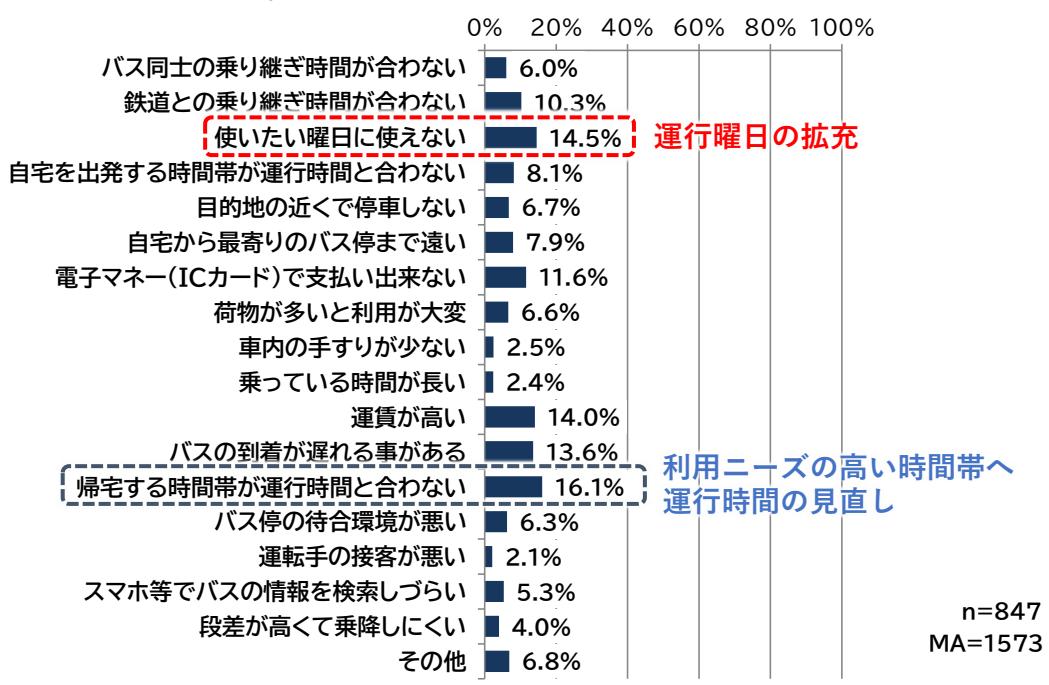


図 利用路線において不便・不満に感じること (R5バス利用実態調査)

●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】
木沢	○黒石小・袖ヶ浦小を統合する。 【令和5年度末】	○羽庭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	○人音小・木綿工小・塙川小・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藤森豊小との統廃合の検討対象地域とする。 ○船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
粗沢	○粗沢愛宕小・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、前開統合から6年以上経過した時点の状況により南粗沢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、状況により純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(区域外就学の拡大)を含めた調整を検討する。
江刺	○江刺溝中・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
粗沢	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実は重要となる。
- 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。

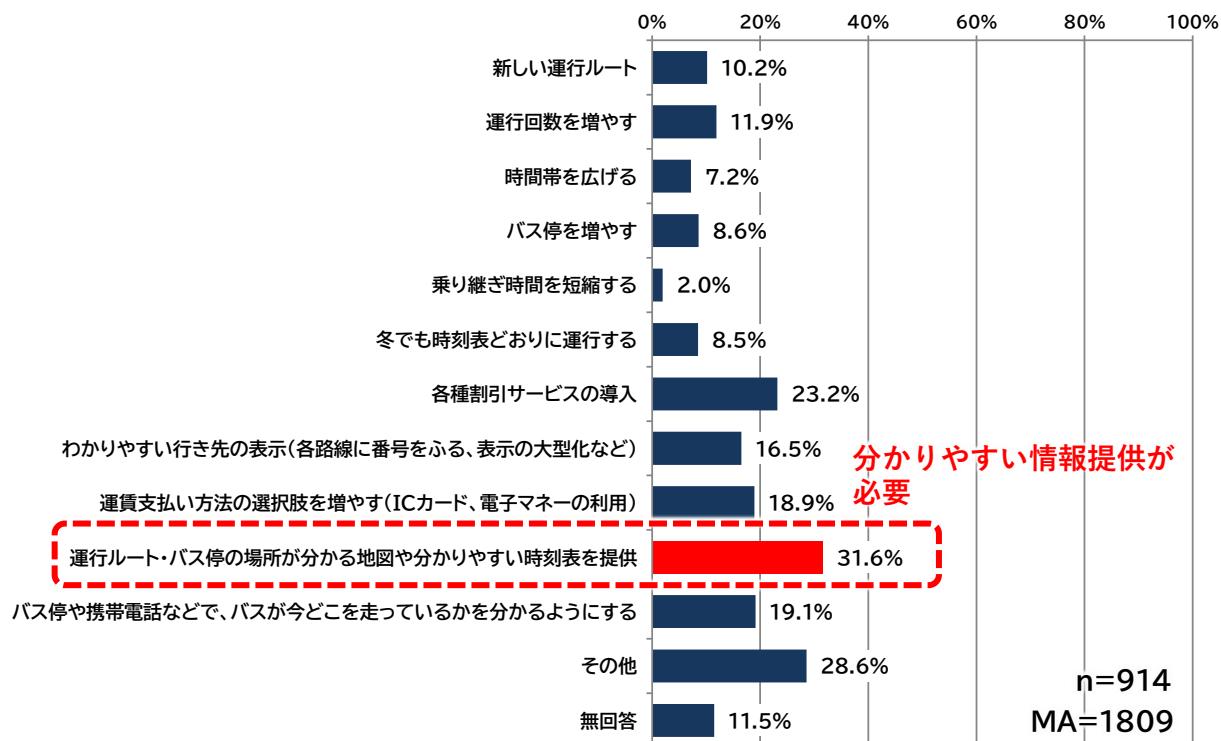


図 自身が週に1回バスを利用するため効果的だと思う取り組み
(R5市民アンケート調査)

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”的醸成を図る必要がある。

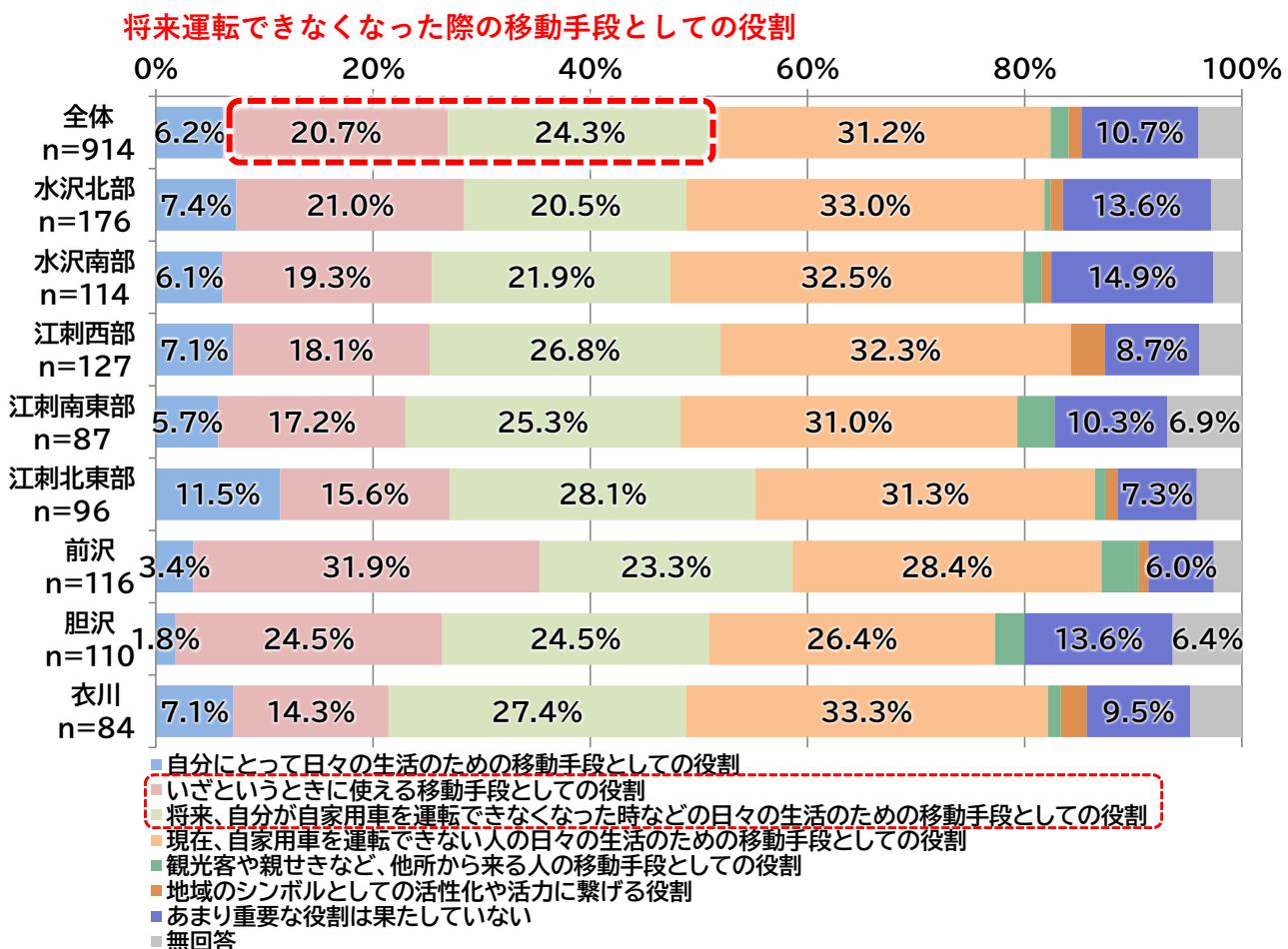


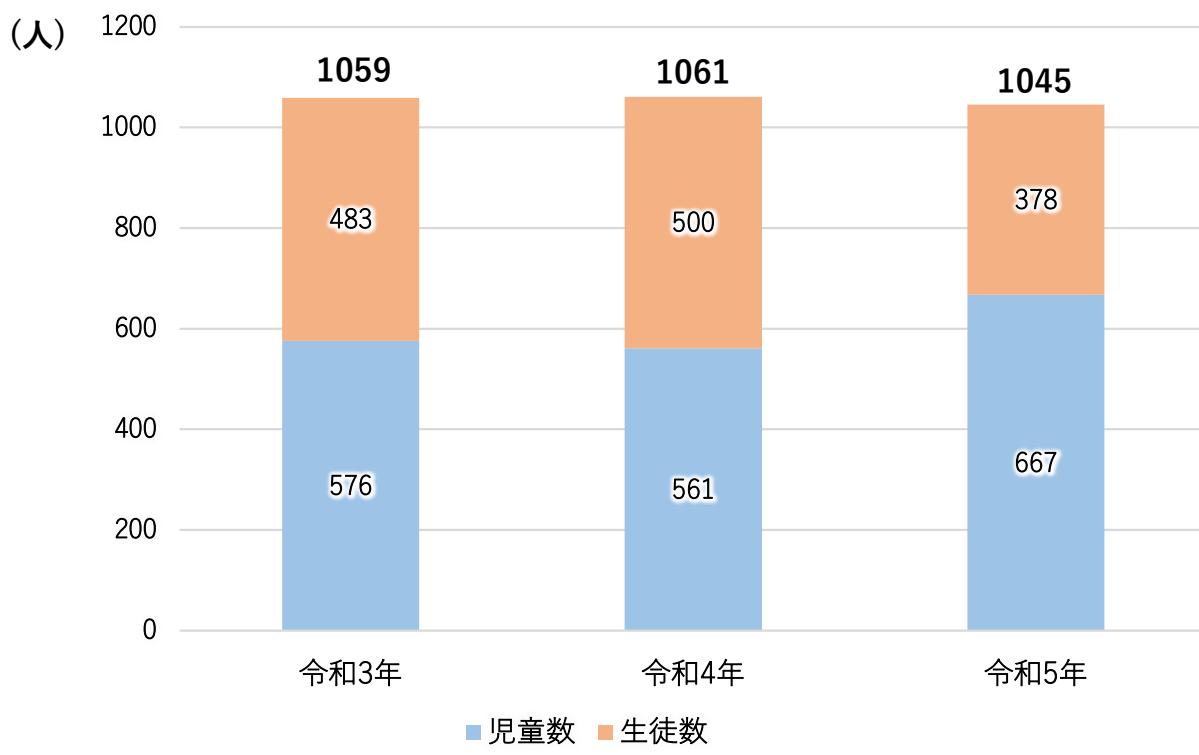
図 市内を運行する公共交通*の担う役割 (R5 市民アンケート調査)

*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も、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。



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
広瀬稻瀬線	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		広瀬稻瀬線	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

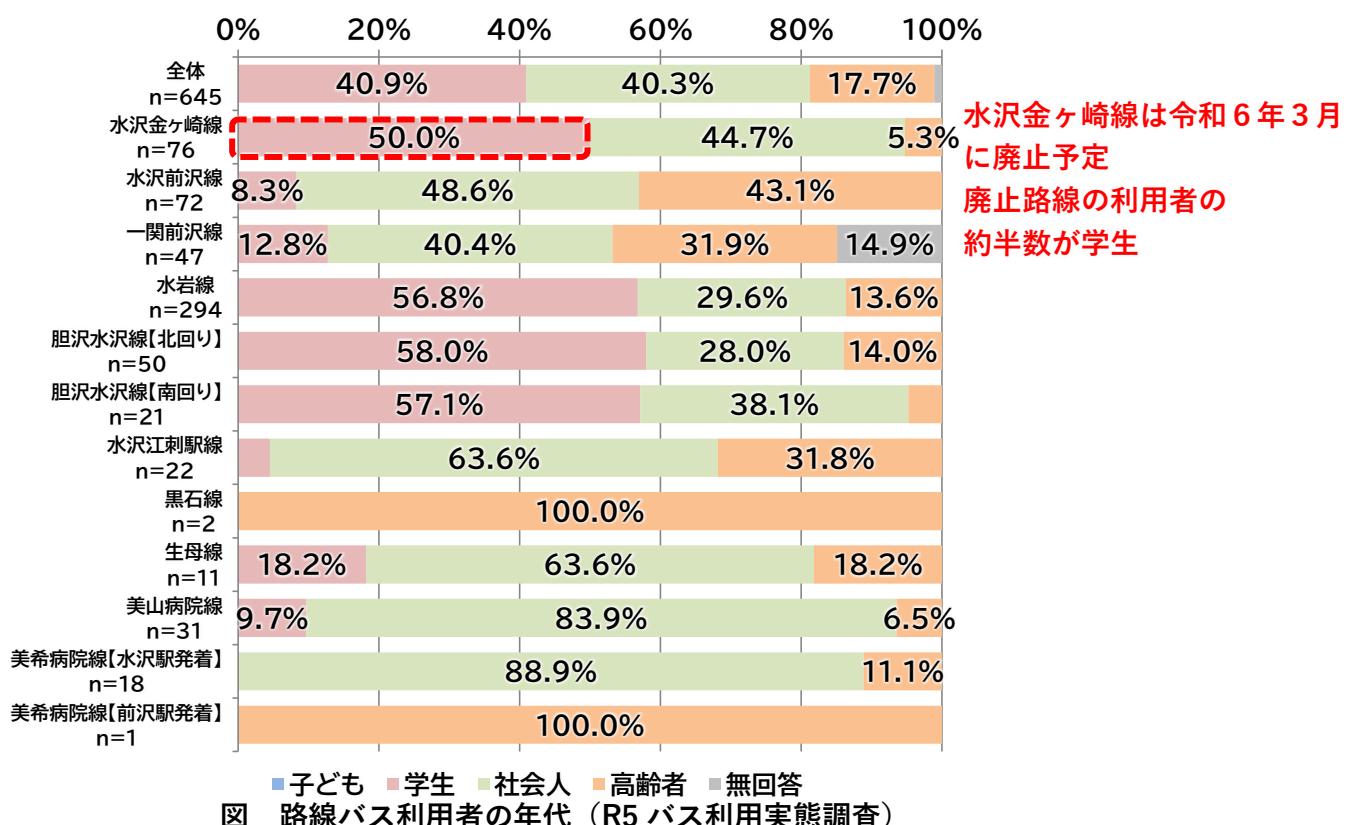
※赤字は10～30分以内の乗り継ぎ時間を示す

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、利用者数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も、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。



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。

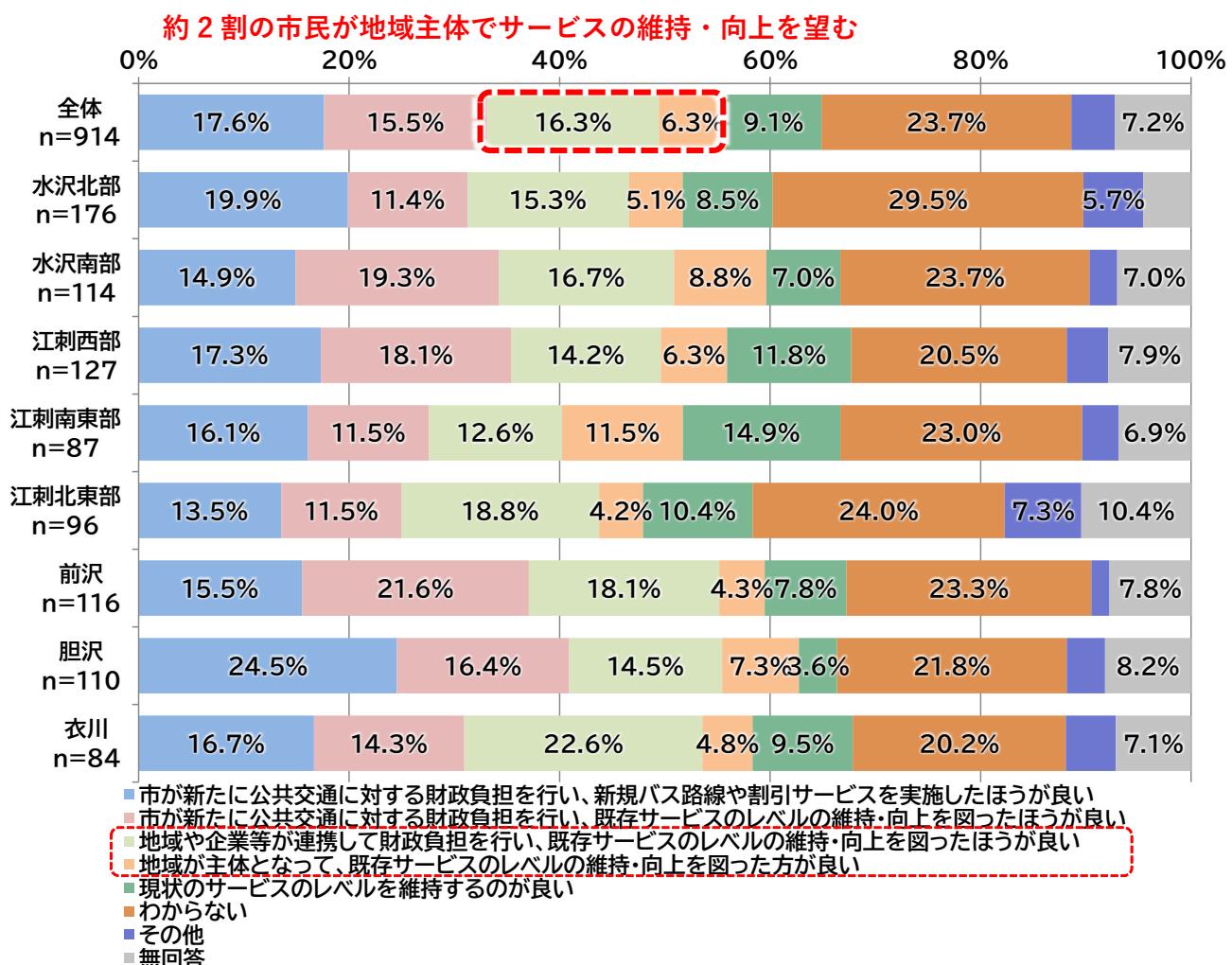


図 今後の奥州市全体の公共交通のあり方 (R5 市民アンケート調査)

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、本市の目指す都市像「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	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。
	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。
支線	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的住民、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。

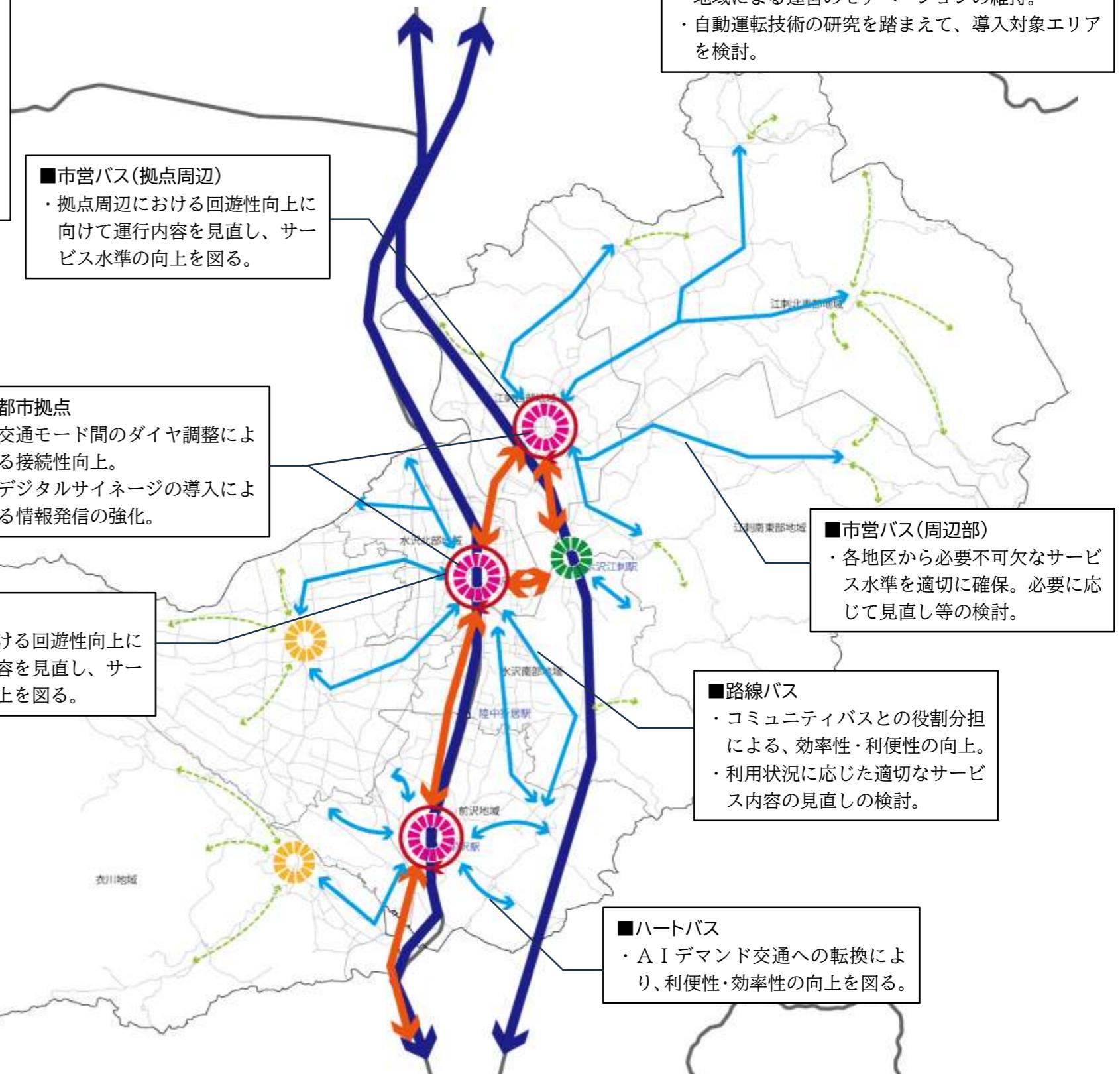
【地域拠点】

- ・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。



■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。



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	水沢前沢線・水沢駅前	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～鵜ノ木	水沢前沢線・水沢駅前	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	水沢前沢線・水沢駅前	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	佐倉河線	水沢病院～卸町～水沢病院	水沢前沢線・水沢駅前	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りる路線バスである。 ○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鵜ノ木までのルートを通り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と接続し、水沢地域を南に運行するルートを通り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。
佐倉河線	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と接続し、水沢佐倉河地区を主に運行するコミュニティバスである。 ○当該系統は佐倉河地区からの通院・通学・買い物などの生活に必要不可欠な移動手段となっており、特に高齢者をはじめ重要な役割を果たしている路線である。 ○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”的醸成

⇒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

7. 目標達成のための施策・具体的な取組

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

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 **※利便増進事業の活用**

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○日常的な移動に即した公共交通ネットワークの再編

- 公共交通のメインターゲットである高校生や高齢者など、交通弱者の移動の足を確保するため、各路線の移動ニーズに即した運行内容の見直しを図る。
- 例えば、高校生が公共交通を利用しない理由として「自宅付近から公共交通を利用できない」ことが理由として挙げられていることから、高校生の利用が多いと想定される路線においては、特に利用者の居住地に即した運行経路の見直しや、運行時間帯について高校などの関係機関と協議を図ることで、より使いやすい運行内容へと再編を行う。
- 高齢者の通院や買物等のニーズにも対応する運行経路・内容への見直しを図る。
- 通学、通勤の負担を軽減するため、割引制度の実施について検討する。

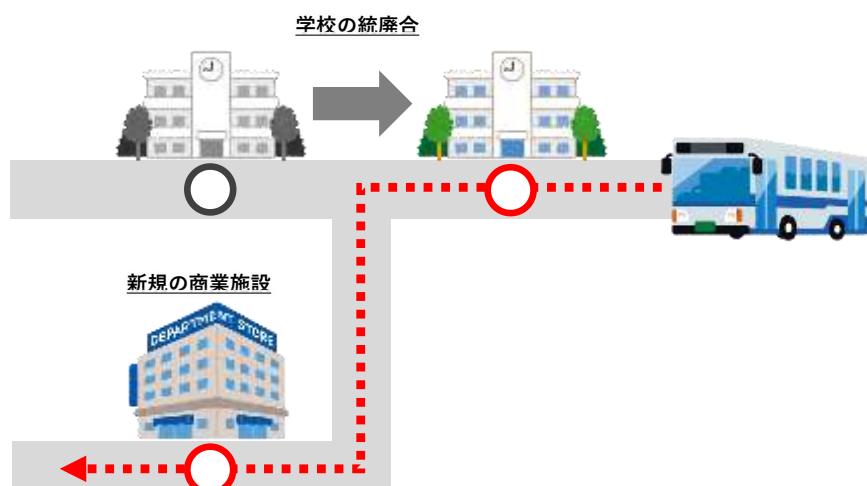
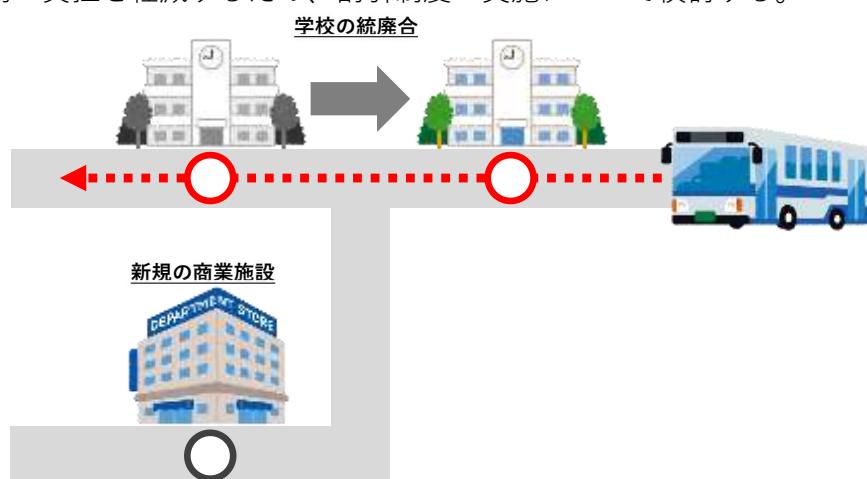


図 日常的な移動に即した見直しイメージ

【利便増進事業を活用した取り組み】

●市コミュニティバス（Zバス）における水沢駅前への乗り入れ

- ・対象路線：①Zバス佐倉河線
②Zバス羽田線
③Zバス見分森線
④Zバス南方線
- ・実施主体：奥州市
- ・見直しの方向性：水沢駅への乗り入れ

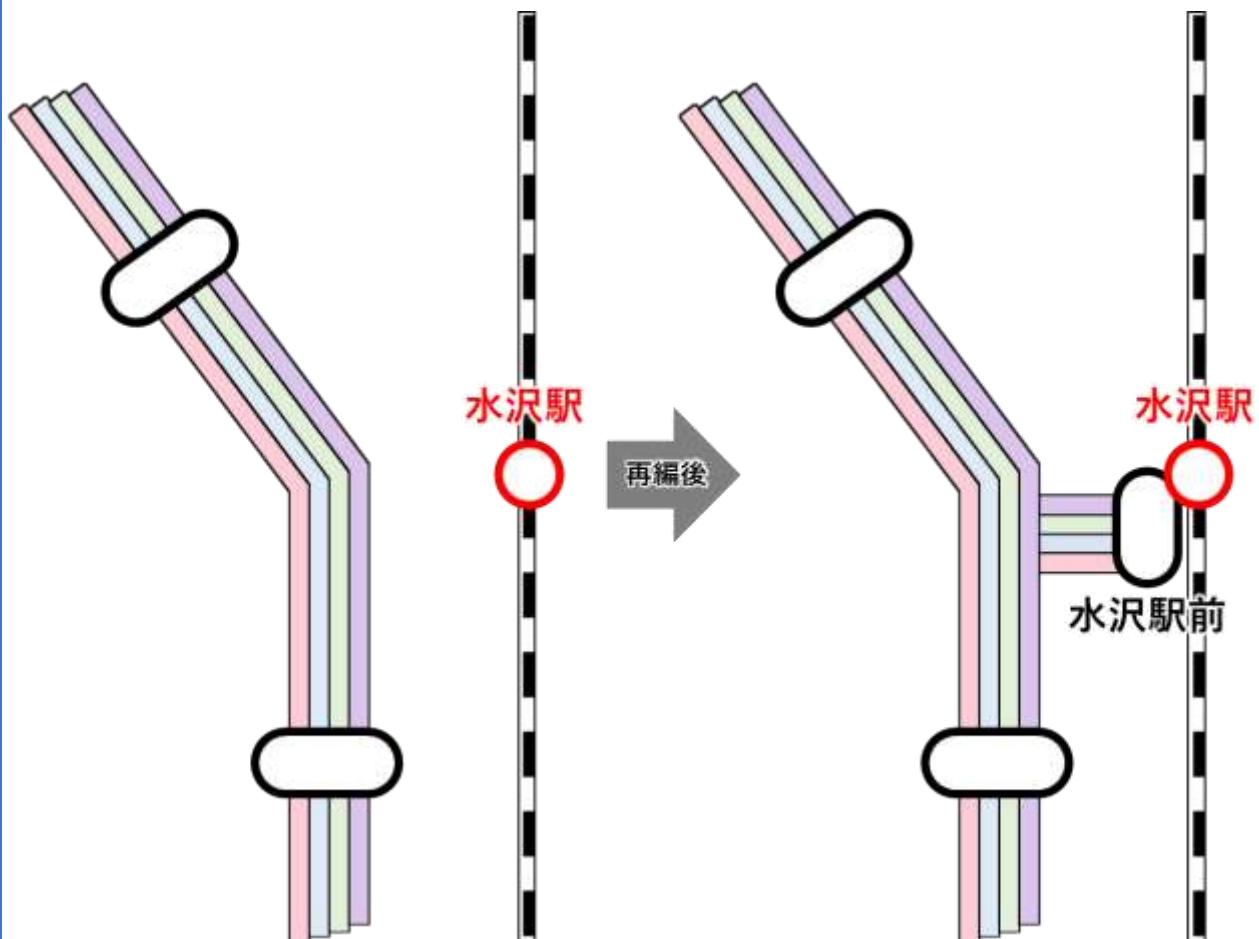


図 見直しのイメージ

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

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

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○既存路線の再編による路線効率化

- 利用者数の減少や運行距離が長い不採算路線については、路線の効率化を図るため、利用ニーズが少ない時間帯の減便や路線の短縮による運行の効率化を検討する。

○廃止代替路線の検討

- 路線の効率化により路線バスが運行しない地区においては、地域住民の移動の足を確保するため、地区内交通の導入など新たな運行体系による移動手段の確保を検討する。

●現状

路線バスによる運行



●廃止代替路線の検討

コミュニティバス・地区内交通等による効率的な運行

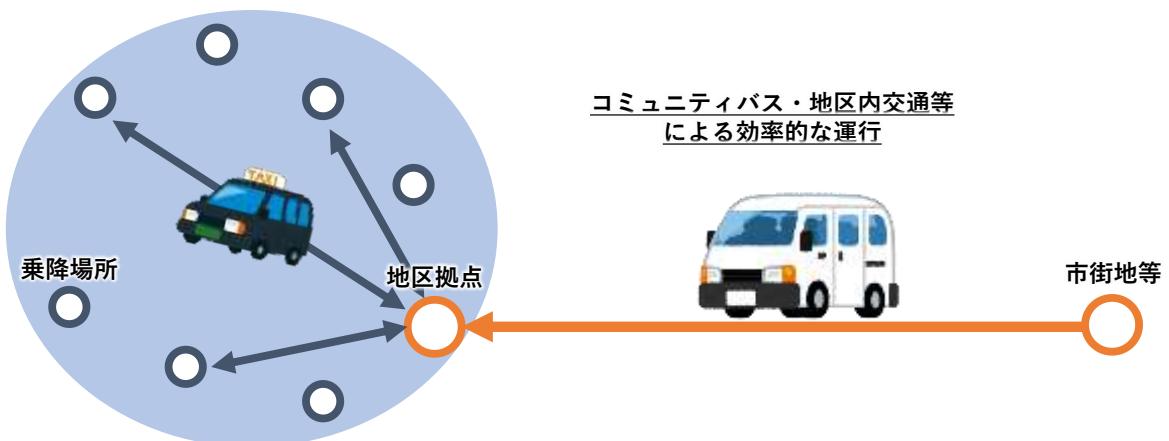


図 廃止代替路線の検討イメージ

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

施策 3：路線バスを維持するための財政的な支援

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○不採算路線を維持するための財政的支援

- ・通勤、通学、通院及び買い物など、市民の暮らしの足を確保するために、路線バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助）や県補助事業等を積極的に活用する。
- ・また、幹線や支線など一定の要件を満たしている路線が赤字となった際には、運行費補助を行い路線バスの維持を図る。

○運賃収入以外の収益確保に向けた検討

- ・運行路線を維持するため、運賃収入や補助事業以外で路線の収入を増やし、その他の収益確保に係る枠組みを検討する。
- ・例えば、貨客混載や沿線施設における広告収入、ふるさと納税を活用した新規利用者の獲得など、運賃収入以外の収益増加につながる方法を検討する。

主に地域間を跨ぐ幹線・支線などを補助

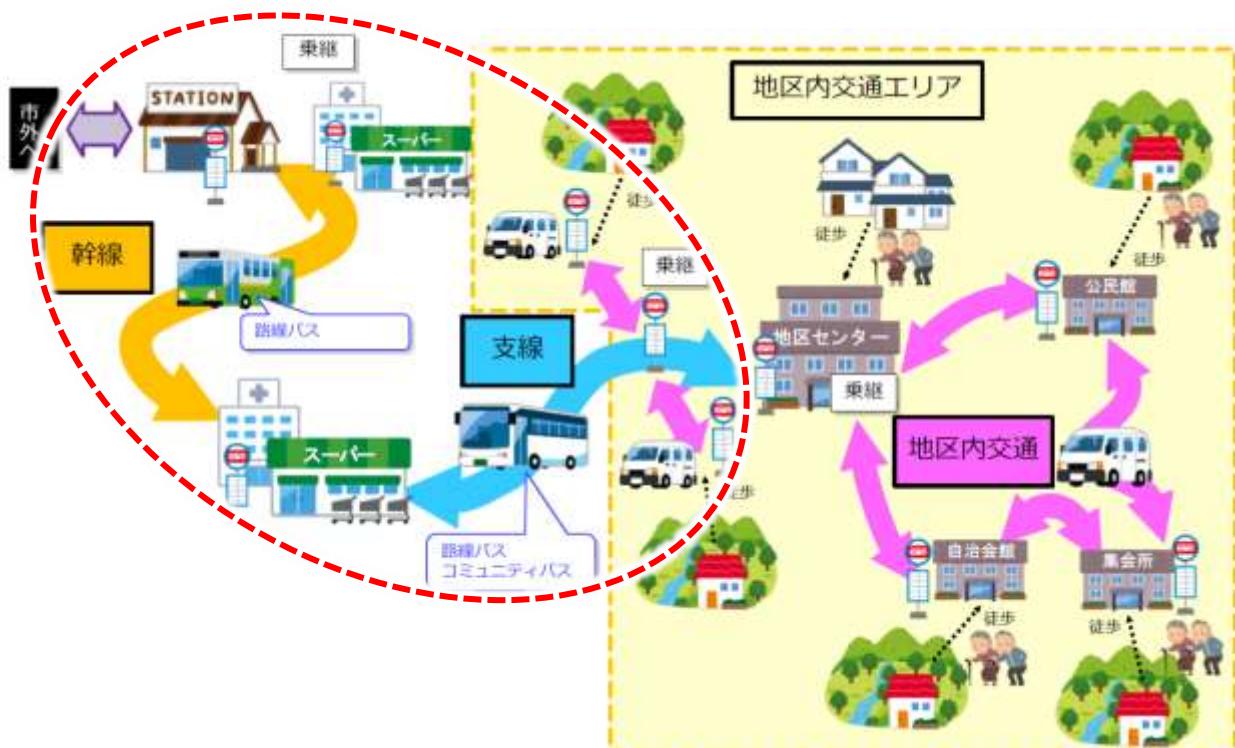


図 第3次奥州市バス交通計画における将来的なネットワーク図

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

施策 4：鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○鉄道駅における鉄道↔バスの接続性改善

- これまで、市営バスやコミュニティバスにおいて、地域の実情に沿って効率的な路線構成、ダイヤ編成を目指して見直しを図ってきた。
- しかしながら、市民の乗り継ぎに係る満足度は低い状況にあることから、鉄道↔市営バス・コミュニティバス間の乗継ニーズが高い時間帯においては、鉄道・バス相互の利用者を増加させるため、乗継しやすいよう運行ダイヤの見直しを図る。

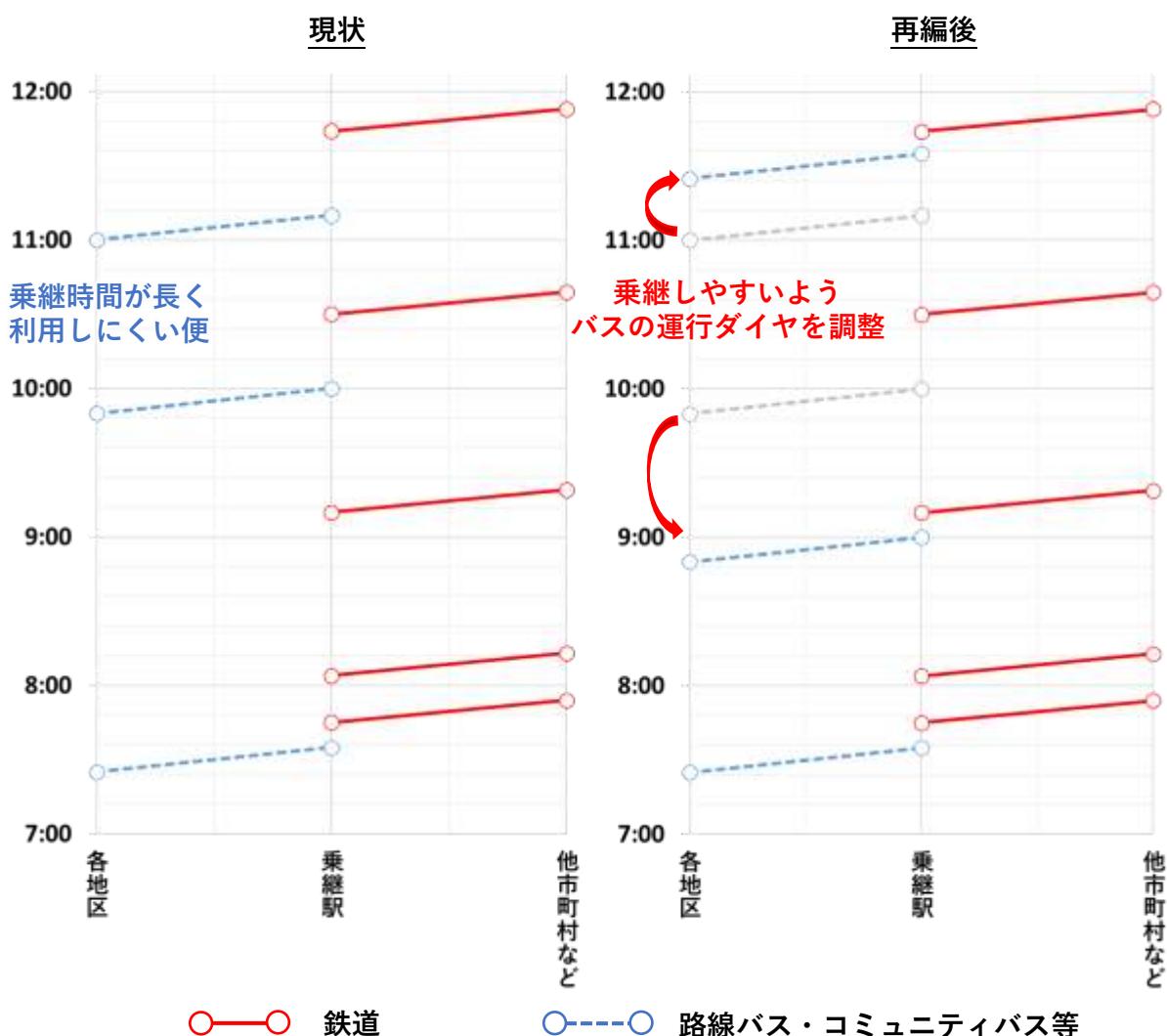


図 鉄道駅における鉄道↔バスの乗継ダイヤ改善イメージ

目標 1-2：市街地における利便性向上

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

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○市街地における運行間隔の調整

- ・Zバスや衣川コミュニティバスはそれぞれ水沢や前沢の市街地を運行していることに加え、各市街地では路線バスなどの公共交通が運行する。
- ・特に水沢市街地においては路線バス・Zバスなど多くの路線が運行しており、市街地内の移動においてはサービスが重複する時間帯もみられることから、市街地における回遊性を向上させるため、コミュニティバスの運行間隔の調整を図る。

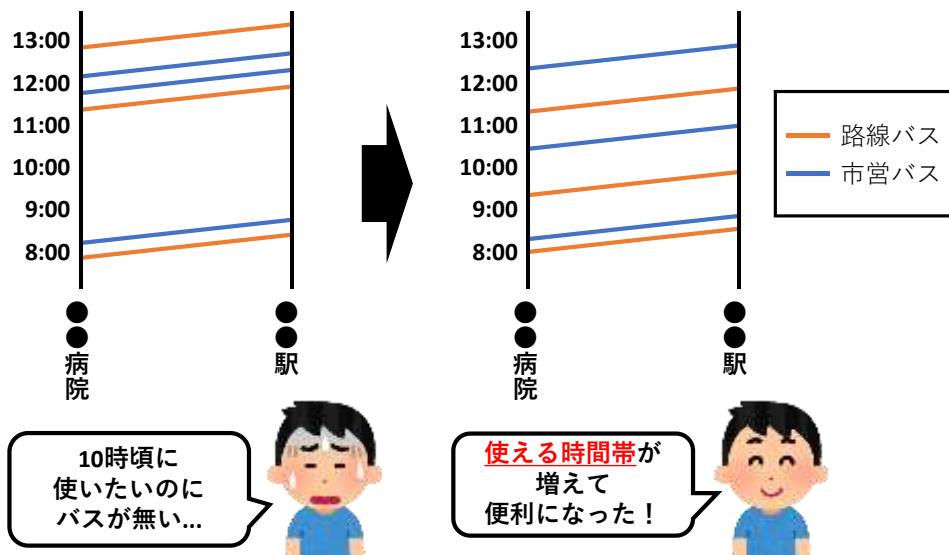


図 交通モード間における運行間隔の調整イメージ

○市民の移動ニーズに合わせた経由地の見直し

- ・市街地において市民の移動ニーズに即した運行経路・経由地の見直しを図る。
- ・例えば、病院や商業施設に乗り入れがしやすいように車両の小型化を図り、市民の移動ニーズに応じた見直しを検討する。



図 ワゴン型の小型車両例（備北交通株式会社）

目標 1-2：市街地における利便性向上

施策 6:市街地における核となる拠点の機能性向上

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○拠点に求められる機能性の見直し

- ・市街地における核となる拠点（駅やバスターミナル、商業施設など）には各種交通モードが集積することから、待合環境の整備や乗降場所への移動など、公共交通が運行するための基本的な事項について機能性の向上に努める。
- ・加えて、防災機能や交流等機能の整備を併せて進め、拠点機能を向上させることで、市街地における生活利便性の向上に寄与する。

表 交通拠点の機能の概要
(国土交通省：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン)

区分		機能
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合及び、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能
防災機能		交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出及び、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○AI デマンド交通の導入

- ・市内を運行する地区内交通などのデマンド交通を対象に、AI デマンド交通の導入を検討する。
- ・AI デマンド交通の導入により、予約状況に応じて効率的な運行ルートが設定できるため、従来よりも「乗降場所の増設」や「乗車時間の短縮」などが期待できる。
- ・AI デマンド交通は、ハートバスを運行している前沢地域で導入し、その後、他地区への導入についても検討を進める。



図 AI オンデマンドタクシー（チョイソコとよあけ）

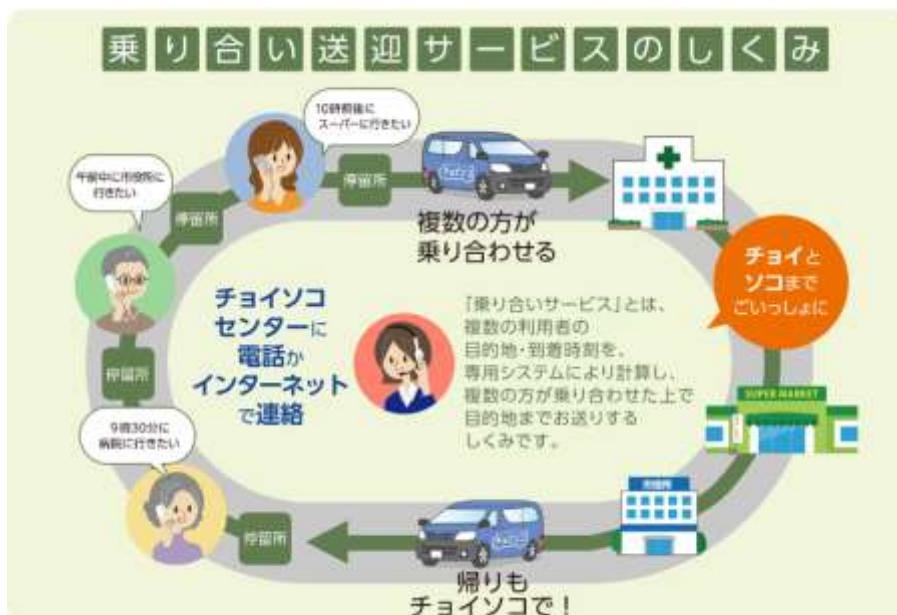


図 チョイソコの利用イメージ

目標 1-3:幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

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

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○公共交通同士の主な接続拠点の環境整備

- ・市内では鉄道や路線バス、コミュニティバス、地区内交通など様々な公共交通が運行しており、公共交通同士の乗継利用が想定されることから、拠点等において円滑に乗り継げるような設備・案内等が必要となる。
- ・そのため、多くの人が利用すると考えられる主な接続拠点において、誘導矢印の設置などにより乗継利便性を高め、安心して待つことができる環境づくりに取り組む。



図 乗り場への誘導矢印（古河市）

○公共交通同士の接続ダイヤの改善

- ・主な接続拠点において、公共交通同士で円滑に乗り継げるよう、接続ダイヤの見直しを図る。
- ・接続ダイヤの検討の際には、乗継時間が長すぎる・短すぎることがないよう『10～30分以内』の乗継時間を目安に適切な運行ダイヤの見直しを行うとともに、路線ごとの役割を考慮し、商業施設や医療施設など行先に合わせた到着・滞在時間となるよう接続する。



図 乗継時間の設定イメージ

目標 1-3：幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

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

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○事業者間・モード間連携に向けた関係者協議の場を構築

- ・施策 8 など、交通モード・サービス間連携の推進に向けては、公共交通に限らない関係者との協議が必要となるため『奥州市地域公共交通会議』において引き続き公共交通に関する協議を行いつつも、必要に応じて『接続拠点となる施設』や『移動サービス』の関係者を招くことで協議の場を構築する。



図 関係者協議のイメージ（奥州市地域公共交通会議）

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

施策 11:公共交通に関する総合的な案内ツールの作成　※利便増進事業の活用

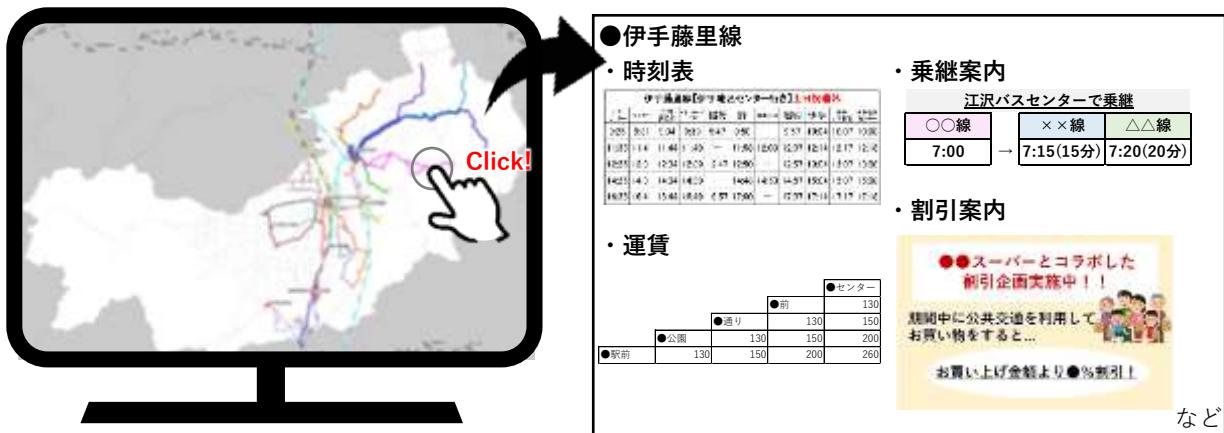
事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○総合的な公共交通案内ツールの作成

- ・各交通モード別の情報提供ツールはあるものの、市内を運行する全ての交通モードが一つになった情報提供がされていないことから、ホームページ等による総合的な情報案内ツールを作成する。
- ・具体的には「路線図」「時刻表」といった基本的な情報の他、「支払い方法」などに関する情報を網羅的に掲載し、市民や来訪者にも分かりやすいものとする。

全路線情報の掲載や分かりやすい情報表示を検討



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

施策 12:GTFSデータの更新及び更なる利活用方策の検討 **※利便増進事業の活用**

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○GTFSデータの継続的な更新

- Google Map 等で利用されている GTFS データについて、今後も各種ツールで公共交通の情報が確認できるよう、継続的な更新を行う。



図 GTFS データの更新イメージ

○GTFSデータの更なる利活用方策の検討

- GTFS データについて、Google Map 等の掲載以外にも更なる利活用方策を検討する。
- 例えば、駅構内や病院、バス待合所などに設置したデジタルサイネージによる公共交通の時刻案内や GTFS データを用いたバスマップの作成など、さらなる利活用方法を検討する。



図 デジタルサイネージのイメージ（その看板 HP）

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

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）※利便増進事業の活用

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主な接続拠点におけるアクセス誘導情報の改善

- ・主な接続拠点においては、利用者が円滑に移動できるよう、誘導矢印や案内版等の設置を検討する。



図 アクセス誘導情報の例（JR 福島駅）

○デジタルサイネージによる運行情報提供

- ・主な接続拠点において、公共交通の運行情報が表示されるデジタルサイネージの設置を検討する。
- ・表示される運行情報として、路線別のダイヤ情報やバスの遅延等を知らせるバスロケーションシステムなどを配信し、利用者の満足度向上へとつなげる。

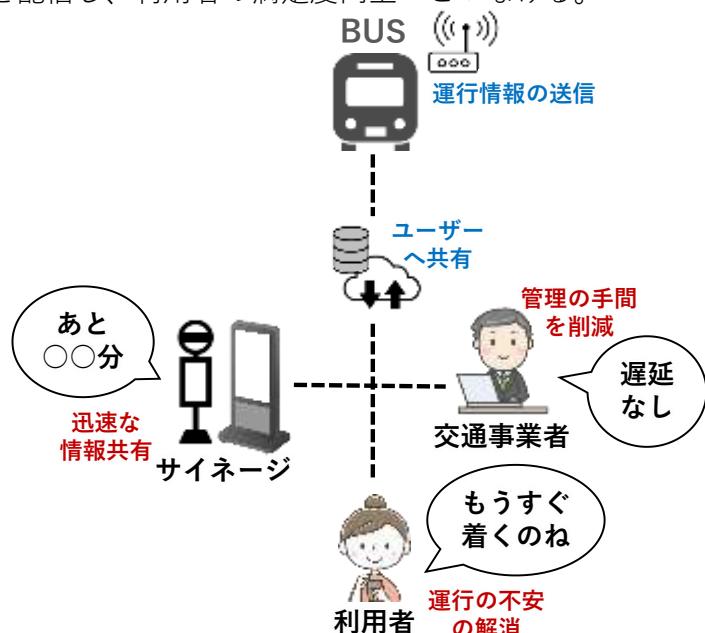


図 サイネージによる情報発信のイメージ

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

施策 14: キャッシュレス決済システムの導入
※利便増進事業の活用

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○円滑な支払い方法の導入

- 市内を運行する公共交通の支払いは現金・バスカードのみとなっていることから、利用者の利便性向上、精算時の事業者負担を軽減させるため、キャッシュレス決済システムを導入する。



図 ICカード
(岩手県交通株式会社)

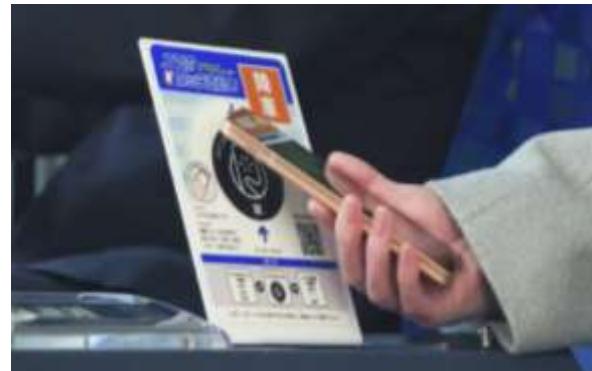


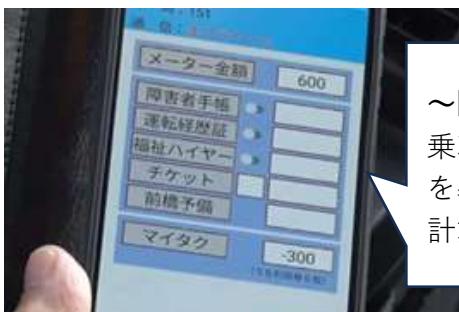
図 キャッシュレス決済
(株式会社アクアビットスパイラルズ)

○マイナンバーカードの活用の検討

- 高齢者や高校生割引を実施する際、マイナンバーカードを活用した運賃割引の実施について、調査、研究する。



～乗車時～
車内で専用端末にマイナンバーカードをタッチ
登録証＆乗車券代わりに
使用



～降車時～
乗車時に読み取った情報を基に自動で割引運賃を
計算

図 マイナンバーカードを活用した運賃割引事例（前橋市・マイタク）

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

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

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主な接続拠点におけるバリアフリー環境の改善

- ・江刺バスセンターなど市内の主な接続拠点において、身体が不自由な方でも公共交通が利用しやすくなるよう、バリアフリー環境へ改善を図る。
- ・具体的には、乗り場におけるスロープやエレベーターの設置など、全ての利用者がシームレスに利用できるような環境づくりに努める。



図 バリアフリー環境の整備例（JR 福島駅）

○低床バス・UDタクシー車両の導入推進

- ・高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心・快適に利用できるよう、車いすやベビーカーなどでも乗り降りしやすい低床バス・UDタクシー車両等の導入を推進する。



図 UDタクシーの導入イメージ（国土交通省 HP）

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

施策 16: 主要なバス停等での待合環境の改善
※利便増進事業の活用

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主要バス停における待合環境の改善

- ・利用者数が多いと想定されるバス停においては、優先的に待合環境の改善を図る。
- ・例えば、座って公共交通を待つことができるベンチや、雨をしのぐことができる上屋の設置などを検討する。



図 上屋・ベンチの設置例（町田市）

○バス路線沿線の施設等と連携した待合スペースの設置

- ・バス路線の沿線にある商業施設や医療施設、公共施設等の施設内への待合スペースの設置や、敷地内へのベンチなどの設置に向けて、施設との協議を進めることで、待合環境の改善を図る。



バス待ち処とは

- バス停に隣接したスーパー・コンビニ等を活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う取り組み
- 対象となる店舗・バス停には目印となるステッカーを設置

図 バス待ち処（熊本市）

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○公共交通以外の移動サービスとの統合可能性を検討

- ・通学を支えるスクールバスや福祉輸送サービスなどに対し、関係者と協議しながら公共交通との統合の可能性を検討する。
- ・加えて、公共交通と民間移動サービス間で連携を図ることができる区間についても検討を進め、市全体の移動手段としてより効率的な方法を模索する。



図 路線バスを利用した通学のようす
(常陸太田市・機初小学校)

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○自動運転技術を用いる移動手段の導入に向けた研究

- ・2024年問題に伴う運転手不足へ対応するため、自動運転技術の導入へ向けた研究を行う。
- ・自動運転車両に関する情報収集や、導入地域候補における走行環境等の調査を実施し、地域の暮らしを支える移動手段の一つとなり得るか研究する。



図 自動運転バス（境町）



図 自動運転バスの公道実証実験（毛呂山町）

目標 3-1：安定的な運営体制の構築

施策 19: 地区内交通の運営状況のモニタリング・改善

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○運営状況モニタリング調査の実施

- ・地区内交通ごとにそれぞれ異なる運営体制となっていることから、サービスごとの運営や運行内容に関する意見等を把握するため、地区内交通の運行事業者を対象に定期的なモニタリング調査を実施する。

○地区内交通の維持・確保に向けた改善策の検討

- ・モニタリング調査の結果をもとに、今後の地域交通の維持・確保に関する検討を進める。
- ・検討の中では「サービス内容に対するスタッフの人数」や「利用者ニーズに即した新たなサービスの対応」など様々な観点で市民や事業者と議論を深めることで、今後の地区内交通のあり方を検討する。

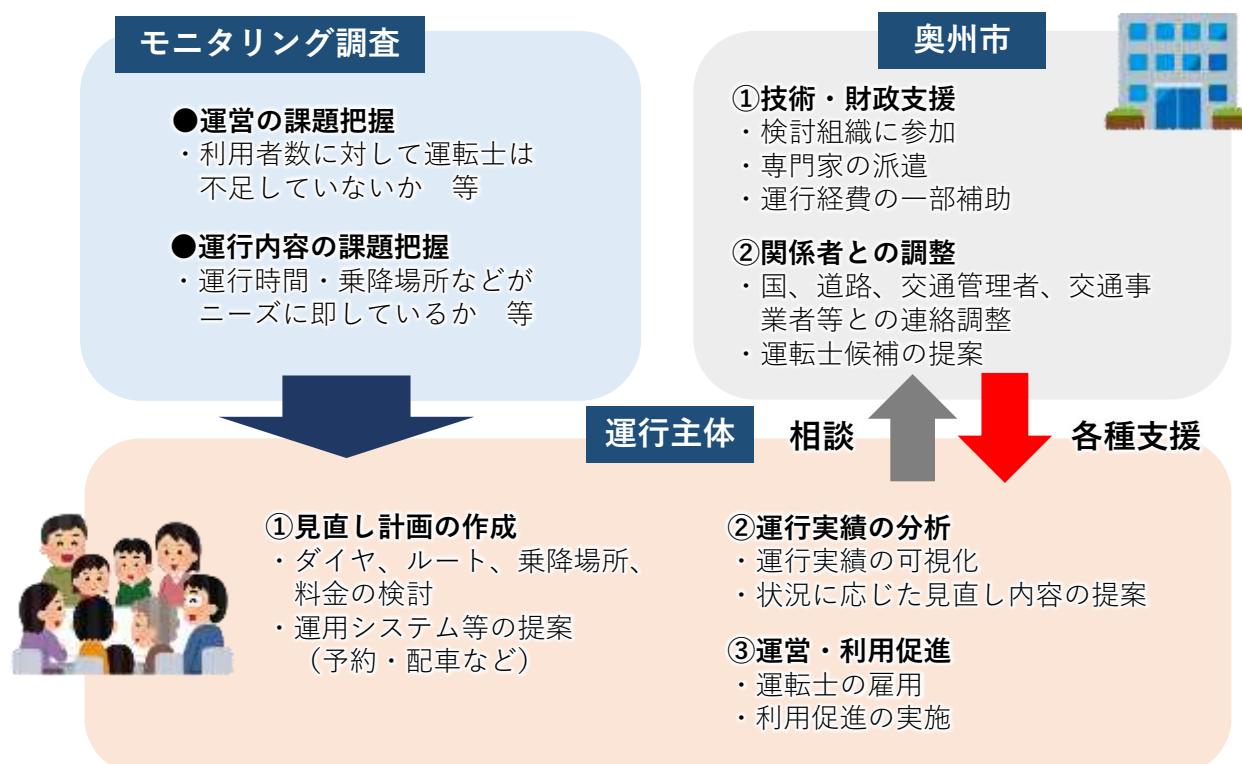


図 地区内交通の運営体制の構築イメージ

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○観光施設等との協力体制の構築による利用促進策の検討

- ・観光施設や中心市街地の施設などとの協力体制を構築し、移動手段と目的地がセットになつた利用促進施策等の検討を行う。
- ・例えば「バス車内における施設の広告宣伝」「観光施設と連携した企画乗車券の導入」など利用者・交通事業者・施設がそれぞれメリットを享受できるような取り組みを検討する。



図 商業施設・市民団体・事業者が連携した利用促進策（南部バス株式会社）



図 路線間の乗継を支援する企画乗車券（南部バス株式会社）

目標 3-1：安定的な運営体制の構築

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）

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○運転二種免許取得に係る支援

- ・交通事業者は、大型自動車・中型自動車及び普通自動車の運転二種免許を取得しようとする者に対し助成を行うなど、資格の取得に係る支援を行う。
- ・市は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後方支援を行う。

○雇用拡大に向けた周知広報への支援

- ・運転士の高齢化や運転士不足へ対応するため、市は事業者が行う雇用拡大に向けた取り組みに対する周知広報等への支援を検討する。
- ・例えば、事業者が運転士確保に向けた採用募集、合同就職相談会などを開催する際は、周知を支援する。

○ライドシェア導入に向けた調査・研究

- ・運転士不足対策であるライドシェアの導入については、国の動向を注視し、タクシー事業者とともに調査し、研究する。



図 自治体主催による運転士の就職説明会
(左：北海道 右：山口県)

目標 3-1：安定的な運営体制の構築

施策 22:地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○地区内交通の運行主体や周辺自治体との協力体制の構築を検討

- ・地区内交通の関係者や周辺自治体と協力体制を構築し、市民の生活圏や他地域からの来訪者のニーズなどに対応した取り組みを検討する。
- ・そのために、奥州市地域公共交通会議等を活用し、関係者間での定期的な意見交換を実施する。



図 運営主体や周辺自治体との協議イメージ

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

施策 23:学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○若年層に公共交通を身近に感じてもらう乗り方教室の実施

- ・若年層に対し公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向けて安定的に利用者を確保するため、小学生を対象に公共交通の乗り方教室を実施する。
- ・子育て世代に対し、親に送迎負担をかけずに通学できることを周知し、通学における公共交通の利用促進へと繋げる。



図 小学生へ向けたバスの乗り方教室（防府市）

○高齢者団体へ向けた公共交通乗り方教室の開催

- ・自家用車の運転や家族等の送迎から公共交通の利用へ行動変容を促すため、市内の高齢者団体を対象とした乗り方教室を実施する。
- ・乗り方教室の中で「公共交通の使い方」や「運転免許返納支援」などについて理解を深めることで、公共交通利用のハードルを下げる取り組みを行う。



図 高齢者へ向けたバスの乗り方教室（防府市）

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

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

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○高校生を対象とした公共交通利用促進情報の発信

- ・市内の高校の新入生とその保護者を対象に、通学における公共交通利用を促す情報を発信する。
- ・内容としては公共交通の総合案内のほか、公共交通を利用することでCO₂排出抑制による環境への配慮や交通事故防止になることや、公共交通の維持につながることなどを掲載し、高校生の公共交通利用者の増加を目指す。

○就業者向けモビリティマネジメントの実施

- ・市内の就業者を対象としたモビリティマネジメントを推進・実施する。
- ・例えば、通勤時間帯に運行している公共交通に関する情報発信やノーマイカー通勤の導入など、自家用車以外の移動手段の選択につながる取組を実施する。



図 通勤時間帯における公共交通の情報発信（宇治市）

モビリティマネジメント（MM）とは…

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組みを指す。

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

施策 25:公共交通に係る市民への定期的な広報活動 **※利便増進事業の活用**

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○広報・ホームページによる情報発信等の強化

- 利用促進のための情報発信にあたっては「利用したい」と感じてもらう工夫が重要であることから、誰もが分かりやすい情報を広報やホームページにより情報発信する。



図 広報による情報発信のイメージ（広報おうしゅう令和5年12月号）

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

施策 26:公共交通に関するイベント等の開催
※利便増進事業の活用

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○公共交通乗車体験イベントの開催

- ・普段公共交通を利用する機会が少ない市民へ対し、公共交通に慣れ親しんでもらえるよう、公共交通の乗車体験イベントを開催する。
- ・イベントにおける催しとして「街なか循環線の乗車体験」「利用促進へつながるクイズイベント」などを通して公共交通への理解を深める。
- ・また、「自動運転車両の乗車体験」も併せて開催し、次世代モビリティの導入に向けた市民意向を把握するためのアンケート調査の実施も検討する。



図 公共交通イベントの開催例
(公共交通フェスタ in 奥州)



図 地域公共交通シンポジウムのようす

●施策の実施スケジュール

区分	施策	施策内容	R6		R7		R8		R9		R10		実施主体				
			前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	市	交通事業者	地域住民	関係施設	周辺市町村
目標1に係る施策	1	高校生や高齢者などの移動に即した運行への見直し			見直し対象路線の検討・協議		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し					○	○				○
	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			廃止代替路線の検討→導入開始（必要に応じて実証運行）		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し					○	○				○
	3	路線バスを維持するための財政的な支援			路線バス維持に係る財政支援を実施 必要に応じて収益確保へ向けた取り組みを検討					○	○						○
	4	鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上			鉄道・バス相互の利便性向上		適宜見直しを実施					○	○				○
	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			コミュニティバスの再編・見直し		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し					○	○	○			
	6	市街地における核となる拠点の機能性向上			拠点における機能性の見直し		適宜見直しを実施					○	○		○		
	7	AIデマンド交通の導入			一部サービスにおけるAIデマンド交通の導入		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し 他サービスへのAIデマンド交通の展開					○	○	○			
	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			接続拠点の環境整備 接続ダイヤの改善		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し					○	○	○			
	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			関係者協議の場を構築		必要に応じて関係者を招集・協議					○	○	○			
目標2に係る施策	11	公共交通に関する総合的な案内ツールの作成					施策1や2の見直しが整い次第 情報発信ツールの作成		必要に応じてツール内容の見直し					○	○		○
	12	GTFSデータの更新及び更なる利活用方策の検討					GTFSデータの利活用方策の検討・導入		必要に応じて常に最新データへ更新					○	○		
	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)			接続拠点の案内誘導の改善		デジタルサイネージによる運行情報提供					○	○		○		
	14	キャッシュレス決済システムの導入			新たな支払い方法の導入に向けた検討・導入		評価検証を行いながら見直し、マイナンバーカード活用の検討					○	○				
	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13と併せた接続拠点のバリアフリー環境の改善		車両更新のタイミングに合わせて適宜実施					○	○		○		
	16	主要なバス停等での待合環境の改善			主要バス停の整備・沿線施設と連携した待合スペースの確保に係る検討		必要に応じた連携施設の確保					○	○		○		
	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1・施策2と連動した集約の検討・協議		評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し					○	○	○			
目標3に係る施策	18	自動運転技術の導入に向けた研究					自動運転車両に係る情報収集・導入地域の選定・導入に向けた協議					○	○				
	19	地区内交通の運営状況のモニタリング・改善			定期的なモニタリング調査の実施→必要に応じた見直し検討					○	○	○					
	20	地域・企業等の協力体制の検討			協議の場を構築・利用促進策の協議→導入		促進策のモニタリング・見直し					○	○		○		
	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)			交通事業者の運転士確保に向けた協議		適宜交通事業者の取り組み等を支援					○	○				
	22	地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築			関係者協議の場を構築		必要に応じて関係者を招集・協議					○	○	○		○	
	23	学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催			乗り方教室を毎年複数回定期的に実施					○	○	○					
	24	高校・企業を対象とした公共交通利用促進活動の実施			定期的に高校生・就業者を対象としたモビリティマネジメントを実施					○	○	○	○				
	25	公共交通に係る市民への定期的な広報活動			広報内容の検討・発信		定期的な情報発信					○	○	○	○		
	26	公共交通に関するイベント等の開催			定期的な公共交通乗車体験イベントの開催					○	○	○	○				

8. 計画の推進体制・推進方法

8-1 計画の推進体制

○計画の推進にあたっては、本市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。

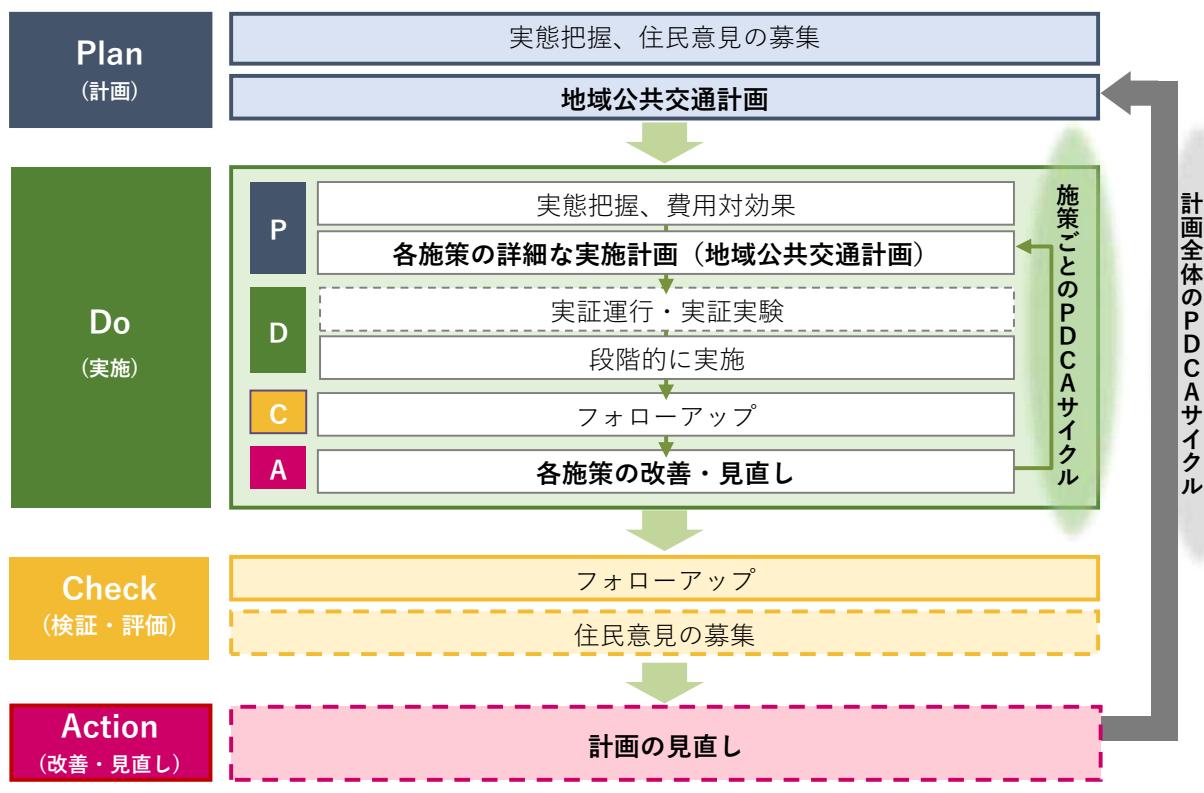
○今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「奥州市地域公共交通会議」のもとで会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進をする。

表 関係主体と基本的な役割

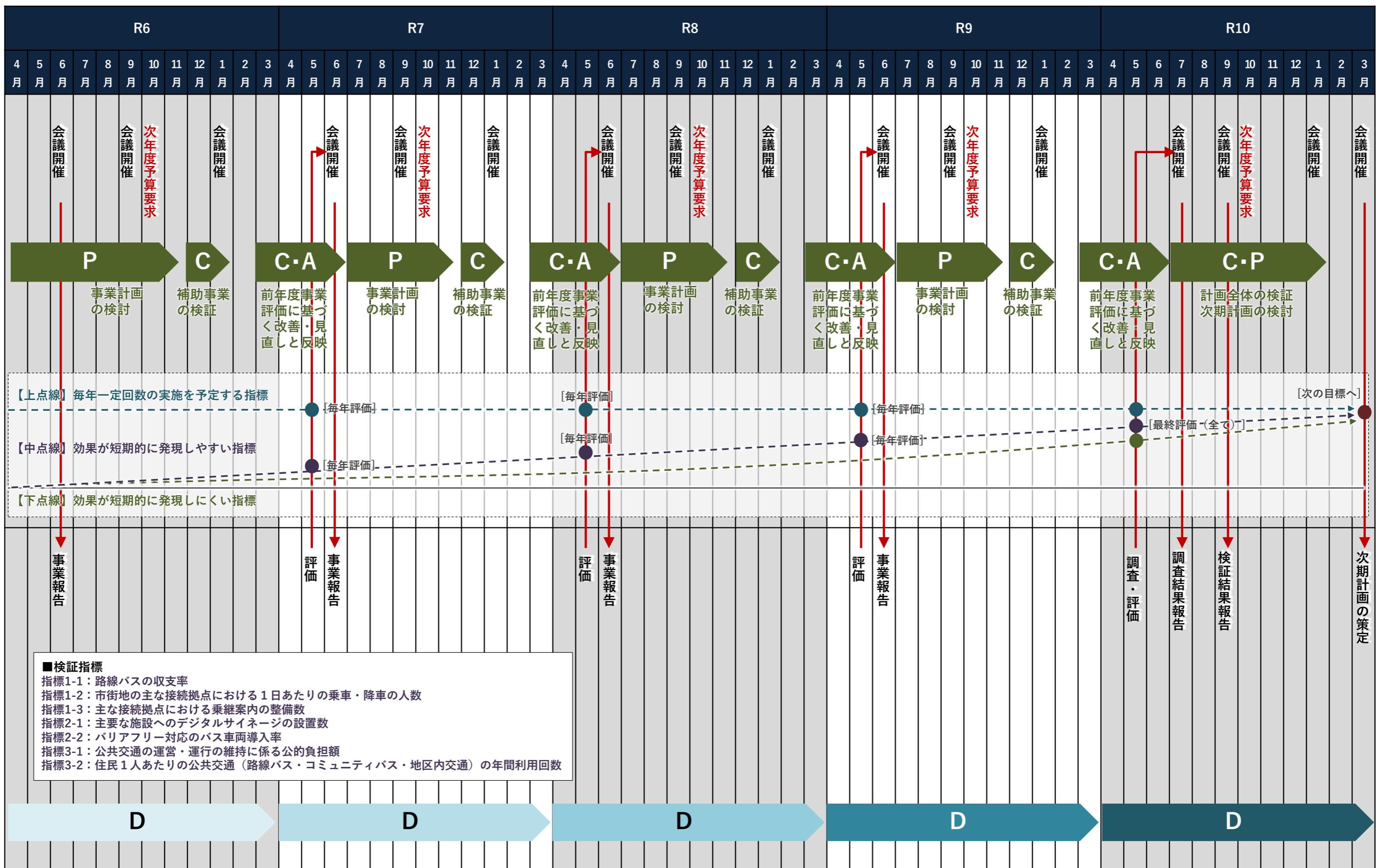
区分	基本的な役割
奥州市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイディアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、奥州市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○奥州市や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言とともに、監査としての判断をする。
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する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

8-2 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにP D C Aサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



●PDCA サイクルの取組スケジュール



用語解説

■AI (Artificial Intelligence) デマンド交通

AI 技術を交通分野で活用することで、予約状況に応じて最適な運行経路が自動的に算出され、到着時刻や所要時間の入手が可能となり、利用者の利便性と事業者の効率的な管理が実現可能。

■GTFS(General Transit Feed Specification)データ

世界標準の公共交通データフォーマットのこととで、GTFS データを作成し申請を行えば NAVITIME や Google マップ等の経路探索サービス上に公共交通機関の情報を掲載することができる。

■ICT(Information and Communication Technology)

情報や通信に関する技術の総称。

■キャッシュレス決済

鉄道やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、IC カードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。

■交通弱者

『公共交通の利用が困難な場所に居住』『自家用車を所有していない』などの理由で、交通手段に制約がある人の総称。

■交通モード

「路線バス」や「鉄道」など、移動や輸送の手段のこと。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、住民が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めること。

■交通のシームレス

複数の交通手段の接続性を改良すること。

■地域公共交通会議

コミュニティバスなどの地域の公共交通ネットワークについて協議するために設置される、道路運送法に基づく組織のこと。

■地域内フィーダー系統

複数の市町村をまたがって走る基幹的な公共交通（地域間バスなど）に対し、支線として基幹的な公共交通に接続して1つの地域内を運行するバス路線（コミュニティバスなど）のこと。

■デジタルサイネージ

運行情報や時刻表、バスの位置情報などの情報を利用者に提示するため、乗継拠点等に設置する電子掲示板のこと。

■バスロケーションシステム

GPSなどを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に対してバスの現在位置や到着予想時刻などの有益な情報を提供するシステム。

■バリアフリー

高齢者や障がい者が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、情報面などさまざまな障壁がバリアフリーの対象となる。

■マイレール・マイバス意識

個人や団体・地域ぐるみで鉄道やバスを主体的に支援していく意識のこと。

■モビリティマネジメント（MM）

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

■ユニバーサルデザイン（UD）

「すべての人のデザイン」を意味し、年齢や障がいの有無、性別、国籍などに関わらず、できるだけ多くの人がわかりやすく、利用可能であるようデザインすること。

■ライドシェア

タクシーではない一般のドライバーが、自家用車で相乗りを希望する人を輸送するサービスのこと。

■2024年問題

働き方改革法案により運転士の労働時間に上限が課されることで生じる問題のこと。交通分野では主に運転士不足の加速などが喫緊の課題として挙げられる。

奥州市地域公共交通計画 (第4次奥州市バス交通計画)

策定：令和6年3月（令和8年1月改訂）

発行・編集：奥州市