



「協働」による公共交通のまちを目指して

◎第3次市バス交通計画を策定

市は令和元年度から5年度までの5年間を期間とする「第3次市バス交通計画」を策定しました。この計画は、本市における地域公共交通の基本計画であり、具体的な内容を盛り込んだ実施計画でもあります。長期的に持続可能な公共交通ネットワークを実現するため、市民・公共交通事業者・市の協働により、取り組みを進めていきたいと思います。

利用者や運転士の減少による路線の縮小

人口減少と高齢化が進む中、地方のバス交通は、路線の廃止、短縮が相次いでいます。これは、利用者の減少に伴う赤字路線の増大とバス運転士の不足によるもので、県内でも同じ問題に直面しています。市内でも運転士不足の影響により、平成30年9月末で水沢街なか循環バスを廃止。衣川コミュニティバスの衣里線は、

「今はバスを利用しないが、運転できなくなった時には利用しよう」と考えていても、このままバス利用者の減少と運転士不足が続けば、バス路線の廃止は避けられません。実際に使おうとしたときには、バス路線そのものがなくなっているかもしれないのです。

年々増え続ける公共交通の財政負担

利用者の減少により、市の公共交通に対する財政負担は増加傾向にあります。30年度は約1億7千万円で、患者輸送バスやスクールバスも含め

抜本的な見直しを行い持続可能な計画を策定

ると約3億4千万円かかっており、今後も増加していくことが見込まれます。その一方、市民アンケートでは、約8割の人がこれ以上の公共交通に対する財政負担を望んでいません。より効率的で効果的なネットワークの構築が求められています。

抱えていました。また、現在の市民ニーズに対応した交通体系とは言えず、抜本的な見直しが必要でした。こうした背景を踏まえ、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」として、本計画

協働による公共交通施策へ

必要不可欠なバス路線維持への課題

公共交通は、単に移動するための手段というだけではありません。教育、医療、福祉、産業、環境などの各種まちづくり施策と密接に関連しており、これらを支える重要な基盤となっております。特に、移動手段のない高齢者や学生にとっては、快適な日常生活を送る上で必要不可欠なものです。

しかし、本市は広大な土地を有しており、市街地から山間部まで多種多様な地形があります。特に中山間地では、複数の谷筋に集落が点在している地域もあるため、種類の公共交通手段で自宅から目的地までの移動を担うのは、簡単なことではありません。加えて、人口減少と高齢化

の進展、運転士不足という大きな社会的課題に直面する中で、現状のバス路線を維持していくことは、非常に困難な状況となっております。

ネットワークの維持へ思い切った発想の転換

従来のようにバス路線を維持し「線」と「線」をつなぐ手法を継続しても、利便性が悪いままで、利用者の減少に歯止めをかけることはできません。ネットワークを維持するためには、思い切った発想の転換が必要です。

そこで本計画では、「線」と「線」をつなぐ手法から、「面」と「線」をつなぐ手法に転換することにしました。「面的な移動手段として「地区内交通」を新たに導入し、「線」となるバス路線と有機的に組み合わせさせていただきます。

