

- 住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進 -
村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編
(岩手県滝沢村における公共交通計画の策定)

報告書

平成18年3月

交通エコロジー・モビリティ財団

(略称：交通エコモ財団)

はじめに

本報告書は、平成14年度からの「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進」事業の中の1プロジェクトとして実施した、「村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編」(岩手県滝沢村における公共交通計画の策定)の成果をとりまとめたものです。

モータリゼーションの進展に伴い、運輸部門からの二酸化炭素排出量が増加の一途をたどっております。こうした現状を改善するには車両の環境負荷低減対策だけでなく、マイカーに過度に依存したライフスタイルを変え、環境に配慮した地域交通を形成する必要があります。また交通は、まちづくりをはじめ、地域住民のくらしや地域のあり方を左右する重要な社会の基盤であることを考えると、環境に配慮した交通を機軸としながらも、移動のしやすさ等、他の要素とも調和のとれた交通の実現を今後進めていかなければなりません。このような地域交通づくりを進めていくには、地方公共団体と住民が主体となり、地域のニーズ・特性にあった交通施策を立案し、実施していける仕組みをつくる必要があります。

しかしながら地方公共団体や市民団体等では、交通施策の企画・立案などができる専門家の育成が十分に進んでいないことや、関係団体や交通事業者、住民との連携不足等のため、プロジェクトの具体化ができないところも考えられます。

そこで交通エコロジー・モビリティ財団では、平成14年度から日本財団からの助成金を受け、「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進事業」を始め、地方公共団体や市民団体等が取り組んでいる3プロジェクトの実現を3、4年かけて、協働して目指すこととしました。また、本事業の実施にあたっては学識経験者、市民団体、関係行政機関の方々からなる「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進 中央支援委員会」を設け、交通施策に関する専門知識の提供や、合意形成等の支援を行いました。

3プロジェクトの一つである、「村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編」(岩手県滝沢村における公共交通計画の策定)プロジェクトは、福祉バスなど村が行うバス事業の見直しや、新設される鉄道駅の利用促進などの課題を抱える村において、公共交通網の整備を体系的かつ計画的に推進するために公共交通計画を策定するというものです。

本プロジェクトは、実施主体である滝沢村に学識経験者、事業者、住民代表、行政機関等の方々からなる「滝沢村公共交通推進委員会」を設けて推進いたしました。

本報告書が環境にやさしく、生活の質にも考慮した地域交通の実現に関心を持たれている皆様のご参考になることを願っております。

最後になりますが、中央支援委員会の委員の皆様をはじめ、本事業の実施にご協力をいただきました多くの方々に厚くお礼申し上げます。

平成18年3月

交通エコロジー・モビリティ財団
会 長 井 山 嗣 夫

目 次

はじめに

．「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進」事業	．．．	1
1．背景と目的	．．．	1
2．事業内容	．．．	2
(1) 推進プロジェクトの発掘・選定	．．．	2
(2) 推進体制	．．．	2
．村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編 (岩手県滝沢村における公共交通計画の策定)	．．．	4
1．プロジェクト概要	．．．	4
2．実施主体のプロフィール	．．．	5
3．プロジェクトの背景	．．．	5
4．実施内容	．．．	6
5．成果の活用	．．．	8
(1) 中山間地域を中心とした村のバス事業の抜本的見直し	．．	9
(2) 新駅開設に伴う公共交通網の再編と連携強化	．．．	11
(3) その他	．．．	14
6．今後の方針	．．．	15
添付資料	．．．	17
資料1 滝沢村公共交通計画(概要版)		
資料2 滝沢村公共交通計画(本編)		

「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進」事業

1. 背景と目的

地球温暖化の問題が深刻化しており、運輸部門の二酸化炭素排出量の抑制が重要な課題の一つとなっている。平成14年の運輸部門の二酸化炭素排出量はわが国全体の排出量の21.0%を占め、そのうち自家用乗用車の排出量の割合は49.4%となっている。その原因には、車に過度に依存したライフスタイル化の進展が車の走行量増加を招いたことが要因として挙げられる。

また交通は、まちづくりをはじめ、地域住民のくらしや地域のあり方を左右する重要な社会の基盤であることを考えると、環境に配慮しながらも、移動のしやすさ等、他の要素とも調和のとれた交通の実現を今後進めていかなければならない。この環境負荷が少なく他の要素とも調和のとれた地域交通づくりを進めていくには、地方公共団体と住民が主体となり、地域のニーズ・特性にあった交通施策を立案し、実施していける仕組みをつくる必要がある。

地方公共団体や市民団体等がこのような視点から、地域交通づくりに取り組んでいる所も少なくないが、「企画・立案等ができる専門家の育成が十分に進んでいない」、「大学等の研究団体、事業者等との関係が十分でない」、「住民や事業者、関係団体間の合意が得られない」等の様々な問題のためにプロジェクトが具体化できないケースもあると考えられる。

以上のような状況を踏まえ、平成14年度から交通エコロジー・モビリティ財団では3プロジェクト（2自治体、1市民団体）に対して、交通施策に関する専門知識の提供や、合意形成等の支援を行い、よりよい地域交通の実現を目指すこととした。

2. 事業内容

(1) 推進プロジェクトの発掘・選定

本事業ではまず、地方公共団体が主体となり、住民参画を前提として実施するプロジェクトや、市民団体等が自主的に行うプロジェクトについて、交通エコロジー・モビリティ財団と協働してプロジェクトを進めることのできる団体の発掘をアンケート調査及びヒアリングを行い、その結果に基づいた8プロジェクト(7団体)に対して、支援申請書の作成を要請した。

支援申請書をもとに中央支援委員会において審議を行い、支援対象となる以下の3プロジェクトを選定した。

和泉市(大阪府)・・・小学校における「交通・環境学習」の推進

日常生活が、環境問題や交通問題に関係していることを学び、それらの問題解決に向けて自ら考え、実践する姿勢を育むため、平成17年度までに教材やプログラムを作成する。

滝沢村(岩手県)・・・

村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編

公共交通機関の利用促進と村の交通課題(道路渋滞、高齢者の足の確保等)の解決を図るため、平成17年度までに村の公共交通総合計画を作成し、実現を目指す。

広島のみちの使い方を考える研究会(広島市)

・・・市民主導による、わかりやすく使いやすい公共交通の実現

マイカーから公共交通への利用転換を促進するため、平成16年度までに、個々のバス事業者が独自に作成していたバス停時刻表の統一デザイン案を提案する。

(2) 推進体制

本事業では、プロジェクトごとの「推進委員会」を現地に設けるとともに、各プロジェクトの進捗状況の把握や進め方の助言を行う『「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進」中央支援委員会』を設置して推進した。

「住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進」中央支援委員会 委員名簿

(敬称略)

()内表示は前任者、(())内表示は前々任者

- 委員長 今橋 隆 法政大学経営学部教授(16年度までは委員)
(杉山 武彦 一橋大学大学院商学研究科教授)(16年度まで)
- 委員 (勝又 三千子 主婦連合会参与)(14年度のみ)
上网 直見 環境自治体会議環境政策研究所主任研究員
須田 春海 市民運動全国センター世話人
(寺部 慎太郎 東京大学大学院工学系研究科講師)(14年度のみ)
中村 文彦 横浜国立大学大学院環境情報研究院教授
(以上、五十音順)
- 内田 敬 大阪市立大学大学院工学研究科助教授
元田 良孝 岩手県立大学総合政策学部教授
(藤原 章正 広島大学大学院国際協力研究科教授)(16年度まで)
(以上、個別プロジェクト推進委員会委員長)
- 玉木 良知 国土交通省総合政策局環境・海洋課長
(山本 芳治 国土交通省総合政策局環境・海洋課長)
(関口 幸一 国土交通省総合政策局環境・海洋課長)
- アドバイザー (味水 佑毅 一橋大学大学院商学研究科博士後期課程)(14年度のみ)
(藤村 万里子 財団法人国土技術研究センター研究員)(14年度のみ)
- 事務局 山下 恭弘 交通エコロジー・モビリティ財団理事長
(淡路 均 交通エコロジー・モビリティ財団理事長)
(金丸 純一 交通エコロジー・モビリティ財団理事長)
(佐藤 将彦 交通エコロジー・モビリティ財団常務理事)(15年度まで)
加藤 信次 交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部長
市丸 新平 交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部
交通環境企画課長
岡本 英晃 交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部
交通環境企画課係員

．村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編

（岩手県滝沢村における公共交通計画の策定）

1．プロジェクト概要

岩手県滝沢村は、県庁所在地の盛岡市に隣接するベッドタウンなどとして発展を続け、今や 53,000 人余りの人口を抱える日本一の大村である。

しかしながら、広大な面積を有する滝沢村の中には市街地と農村部、中山間部などの地域が混在するほか、急激な人口増加や商店の郊外化、少子高齢化などといった多様な社会現象に対して交通体系における課題は多く、さらに、我が国内でも特に地域経済や行財政などの環境が厳しいとされる東北地方にあって、必要な交通政策に対する財源確保もままならないという状況に置かれていた。

そこで、交通混雑の緩和や公共交通空白地域の解消などを通じ、公共交通の活性化を図っていくため、住民の移動ニーズを把握し、そのニーズに合わせて公共交通網を再編し、利用増進を図っていこうとする公共交通計画の策定を行った。

これは、従来の公共交通計画においては、首都圏などの専門コンサルタント業者によって型にはまったプロセスで作成され、小規模な自治体には過大なハード整備や投資内容が盛り込まれるなど、おらが町の地域事情が反映されにくいものも少なくなかったことから、滝沢村では、住民の代表と各交通事業者、行政機関、そして学識者などによって構成する検討委員会を設置し、調査には地元大学の学生などに協力を得るなどして、地域の特性を熟慮し、住民のニーズを的確に反映させた手づくりでオリジナルの公共交通計画の作成を目指した。

ここに先立ち、重点的な施策として、2つのものを掲げることにした。1つは、一部の地域のみ運行されている患者輸送バスと用途が限られている福祉バスなどの村のバス事業を見直し、民間の路線バスとの競合を解消してさらに活用し、その中で公共交通空白地域の解消を図り、より多くの人により多目的に利用されることで費用対効果が高く広く住民に理解が得られる、新しい公共輸送サービスの創出を目指そうとするものである。もう1つは、東北新幹線の盛岡・八戸間延伸に伴ってJRから経営分離された並行在来線を引き継いだ第三セクターのIGRいわて銀河鉄道が村内を走っており、ここに村が新駅を設置することとなったことから、その新駅を大規模駐車場の設置や路線バスとの結節強化などを通じて活用することにより、公共交通の地位向上と付近の幹線道路の混雑緩和などを図ることによって、環境にやさしい交通網の整備を図ろうというものであった。

これらについて、途中、新駅設置時期の延期や村の行財政改革に伴う歳出の見直しなどもあったことから、残念ながら実証実験の実施などといった実現化をプロジェクトの期間中に図るところまでは至らなかったのだが、このたび手づくりで独自

性のある「滝沢村公共交通計画」の策定が実現されたとともに、地域住民や各交通事業者の理解と協力及び国や県、交通エコモ財団の支援により、この計画に盛り込まれた施策の実現化に向けた動きも目立ってきたところである。

具体的な内容については、次項以降あるいは添付された計画を参照していただきたいが、滝沢村では、苦心して策定されたこの公共交通計画を有効に活用し、住民や各交通事業者などとの協働のもとに引き続き実現化への取り組みを進めるとともに、その成果を同様の課題を抱える自治体の施策に役立てるような情報提供などにも努めていきたいと考えている。

2．実施主体のプロフィール

岩手県滝沢村は、県庁所在地の盛岡市の西北に隣接しており、約 53,000 人の住民を抱え、村としては日本一、町を加えても全国において 2 番目に多い人口を有する自治体となっている。

平成 40 年代以降、盛岡市のベッドタウンなどとして都市化が進んできた一方、南部富士とも呼ばれる秀峰「岩手山(2,038m)」の裾野に民間農場では国内最大級の小岩井農場などをはじめとする酪農地帯や昔ながらの田園風景が広がっている。

しかしながら、人口の上では小都市にも匹敵し得る規模を持っているものの、面積は 182.32 平方 km と広大で、人口密度では 300 人 / 平方 km を下回っている。さらに、公私 2 つの 4 年制大学（共に短期大学部及び大学院を併設）と 1 つの私立短期大学、各種研究機関などが立地しているものの、住民の約 4 割が村外へ通勤・通学を行っており、地元購買率は 4 割に満たないというのが現状となっている。

このほか、滝沢村は、毎年 6 月第 2 土曜日に開催され、装束を着けた馬 100 頭余りがまちを練り歩く、みちのくに初夏を告げる風物詩「チャグチャグ馬コ」が全国的にも有名。また、行政としては、平成 12 年に全国の自治体では初めてとなる ISO14001 と ISO9001 のダブル認証を受け、平成 14 年には「滝沢村行政経営理念」を制定し、行政経営品質向上に努めている。

3．プロジェクトの背景

このように特徴的な村の状況の中において、交通に関する課題は非常に複雑なものとなっていた。

盛岡市の市街地と接している村の南東部を中心とする地域は、同市から市街地が途切れなく連なっていることから、毎日の行動における生活圏が一体化している。このため、両市村でより大規模な人口集積地域を構成しているため、路線バスを中心とした交通網は充実をしているのだが、人口の集積と郊外型大規模小売店の増加

などに対して道路などの社会基盤の整備が追いつかないために、1日を通じて日常的に交通渋滞が絶えないなど、路線バスの定時性の確保は非常に難しく、特に冬季の降雪時には各路線に数時間単位の遅れが発生することも珍しくはない。

さらに、村内の市街地は、その多くが民間主体の宅地開発により広がってきたために、各団地の継ぎ接ぎで構成された大規模住宅地では複雑に道路が入り組み、中小の団地では川伝いに谷の奥へ向かう行き止まりの道路などにも開発が入って点在して広がっていくなどといった特徴が見られ、いずれも道路事情は決して良いとはいえ、路線バスには複数の住宅地を経由する効率的な運行、あるいは各住宅地に十分な運行本数や利用しやすい時刻の運行便などが確保できないといった問題点のほか、各団地の分譲は各時期にまとまって進められていったために今後は団地単位で高齢化が進むという課題を抱えている。

また、村の北西の突端に頂上を持つ岩手山の裾野に広がる中山間地域は、開拓による酪農などを営む農家を中心に、近年は岩手山の景観と豊かな自然を求めて首都圏などから移り住んできた工芸などの芸術家も目立つ地域であり、数少ない住居が広大な地域内に点在していることによって効率的な運行ができないため、公共交通の空白地域が多く、少子高齢化が著しくなっているなどといった課題が見られる。

そして、村内の公共交通網は、鉄道や幹線道路網に象徴されるように主に盛岡市の中心部を起点として市外各方面に向かって放射線状に展開されている中に組み込まれており、その放射線の中に分散して点在している村内各地域を横軸に結ぶ公共交通網というものは、一部地域間を結ぶ路線バスと用途が限定される村事業の福祉バスなどに限られている。しかし、村の市街地自体が、国や県の広大な農業研究施設などによって各地で分断されて地域毎に独立し分散しており、さらに通勤・通学や買物、通院などの村外依存度が高い地域特性の中にあっては、村内の移動において公共交通が本当に必要なのかなど需要を十分に読み切れてはいないなどといった事情もあるのは確かである。

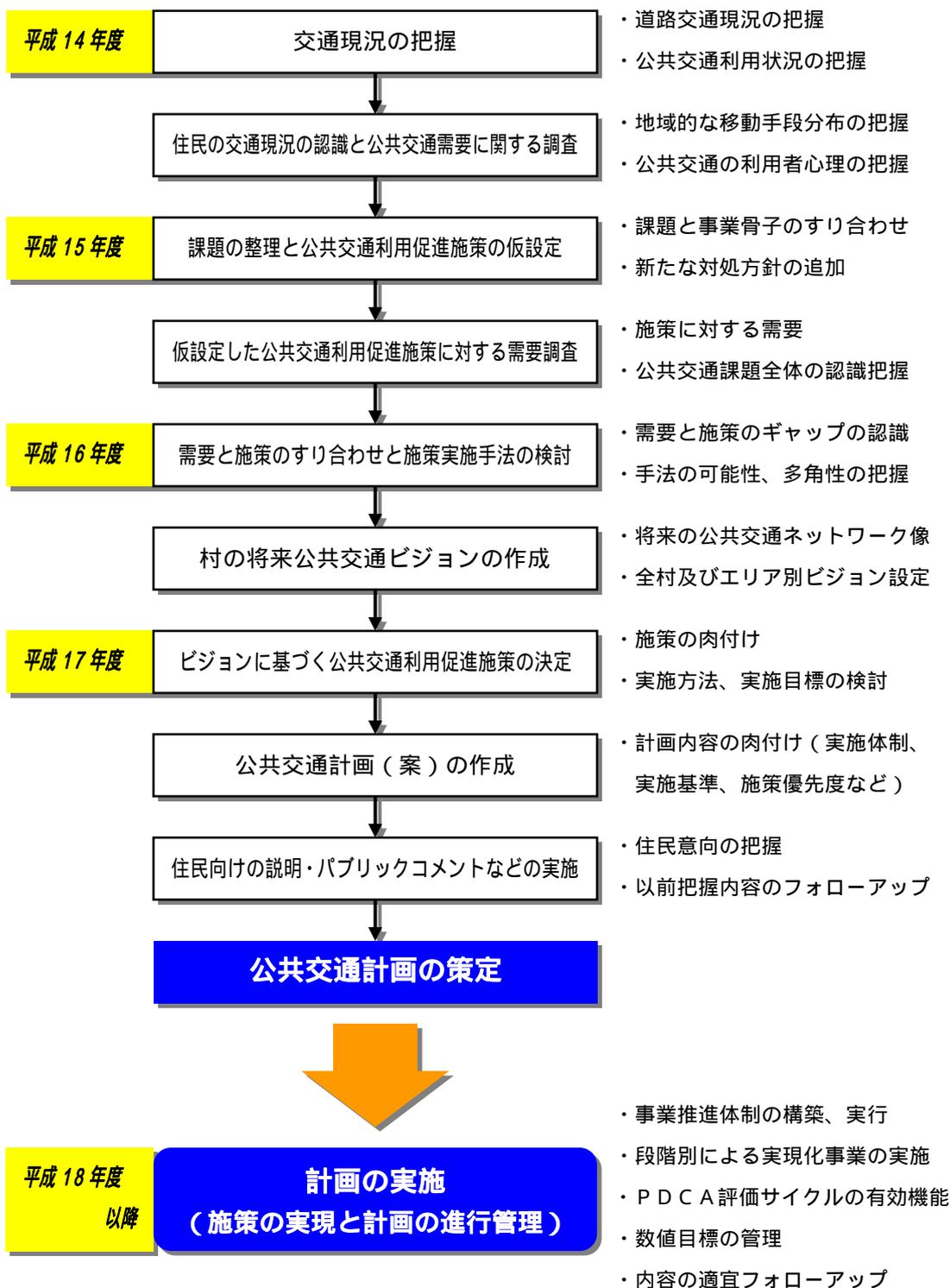
4. 実施内容

これらの背景から、滝沢村では、村内のIGRいわて銀河鉄道線に新駅が開設される予定となった平成17年度を目途として「滝沢村公共交通計画」を策定することを目指し、平成14年度の末より本事業を開始させた。

また、この際、当初の段階で取り組むべき課題及び事業として考えられていた、新駅の利用促進や村の公共輸送事業の見直しという限られた施策のみの事業計画ではなく、より村の公共交通全般に係る課題を解決させようとする計画であるべきだという考え方が発生していったことから、より広範囲を総括し、個々に事業実施の指針をまとめた計画とすることとなった。

事業は、概ね次のように進めた。

図1 滝沢村公共交通計画の実施フロー



この結果、滝沢村において、「この地域で安心して暮らしていくため 協働によりつくりはぐくむ『たきざわの公共交通』」の基本理念のもと、公共交通の維持と活性化を通じた地域づくりなどに取り組んでいくことを目的とした「滝沢村公共交通計画」が平成 18 年に策定された。

ここでは、調査分析によって洗い出しを行った課題を設定し、その課題の解決に向けた各種目標を掲げているほか、滝沢村全体の将来交通ビジョンと村内を 4 つのエリアに区分して設定したエリア別公共交通ビジョン、そして、8 つからなる公共交通の利用促進施策などを提示している。

これを、地域や高齢者、女性、商工業などからの住民代表と地元事業所、各交通事業者、学識者、行政機関などで組織する滝沢村公共交通推進委員会（会長 元田良孝岩手県立大学教授）を頂点とし、その下に地域や事業目的に応じた個別の運営組織を設置して住民協働による事業推進を確立し、数値目標の設定とその管理による P D C A 方式の事業評価サイクルを定めて進めていくこととしている。

また、シビルミニマム基準を設け、滝沢村が今後行っていく公共交通施策の範囲を住民側の視点から理解されやすい形で説明を行っているのは、この計画の特徴のひとつである。

この計画については、滝沢村や公共交通を取り巻く状況の変化や地域の意思醸成過程、村の財政状況などを総合的に鑑み、段階的に進めていくこととしている。

5 . 成果の活用

このようにして策定された「滝沢村公共交通計画」に基づき、現在、次のような施策について、実現化の第一段階として事業実施に向けた検討を進めている。

計画に示した通り、それぞれの目的や地域に応じて検討組織を設置し、住民側の利便性と事業者側の事業可能範囲を持ち寄り、村の財源的な裏付けと費用対効果の判断、国や警察などの制度面における実現性の可否などを比較検討し、適宜それぞれに対してフィードバックを図った中で、実施内容を固めている。

当初は、計画策定前に実証実験などを行い、その評価、改善策までを含めて計画に盛り込みたいとしていたものの、結果的には、新駅開設時期の延期または国の行財政改革による村の財政を取り巻く状況の急激な変化などといった事業実施途中における新たな要因もあり、残念ながらそこには至ることができなかった。

しかしながら、計画に盛り込まれたように、P D C A 方式による事業管理・評価方法が適正に運用されることによって、計画策定後においても各利用促進施策に基づく事業実施段階における実証実験などの実施と評価・改善、住民意向把握などを適宜実行することにより、計画内容を必要に応じて見直していくことを考えている。

(1) 中山間地域を中心とした村のバス事業の抜本的見直し

滝沢村の北西部を中心に広がっている中山間地域は、面積では村の約半分を占めているものの、人口では約4%の2,300人程度と少ない。ここには、開拓によって酪農を営む農家や岩手山とその周辺の自然を求めて転入して芸術活動で生計を立てている住民などが多く住み、各家庭における自家用車の保有台数は多く、高齢者であっても農業や買物など日々の生活において欠かすことができないとして自家用車を運転している状況が多く見られる。

ここには、過去に辺地指定を受けていた名残として週1回麓の村中心部と盛岡市内までを結ぶ患者輸送車、また週2回の生涯学習講座向けに役場までを結ぶ福祉バス、そして、1日1～数往復の廃止代替などによる路線バスがそれぞれ運行されている。これらは、いずれも直営や委託、補助という形は異なるものの村の財源が充てられており、それぞれに利用用途は限られるほか、決して利用者も多くはないというのが実態である。

また、福祉バスにおいては、村内全域を運行エリアとしていることから、運行に係る距離や時間のロスが多く生じている一方、平野部では区間毎に一般の路線バスとの競合が多少なりとも散見されている。

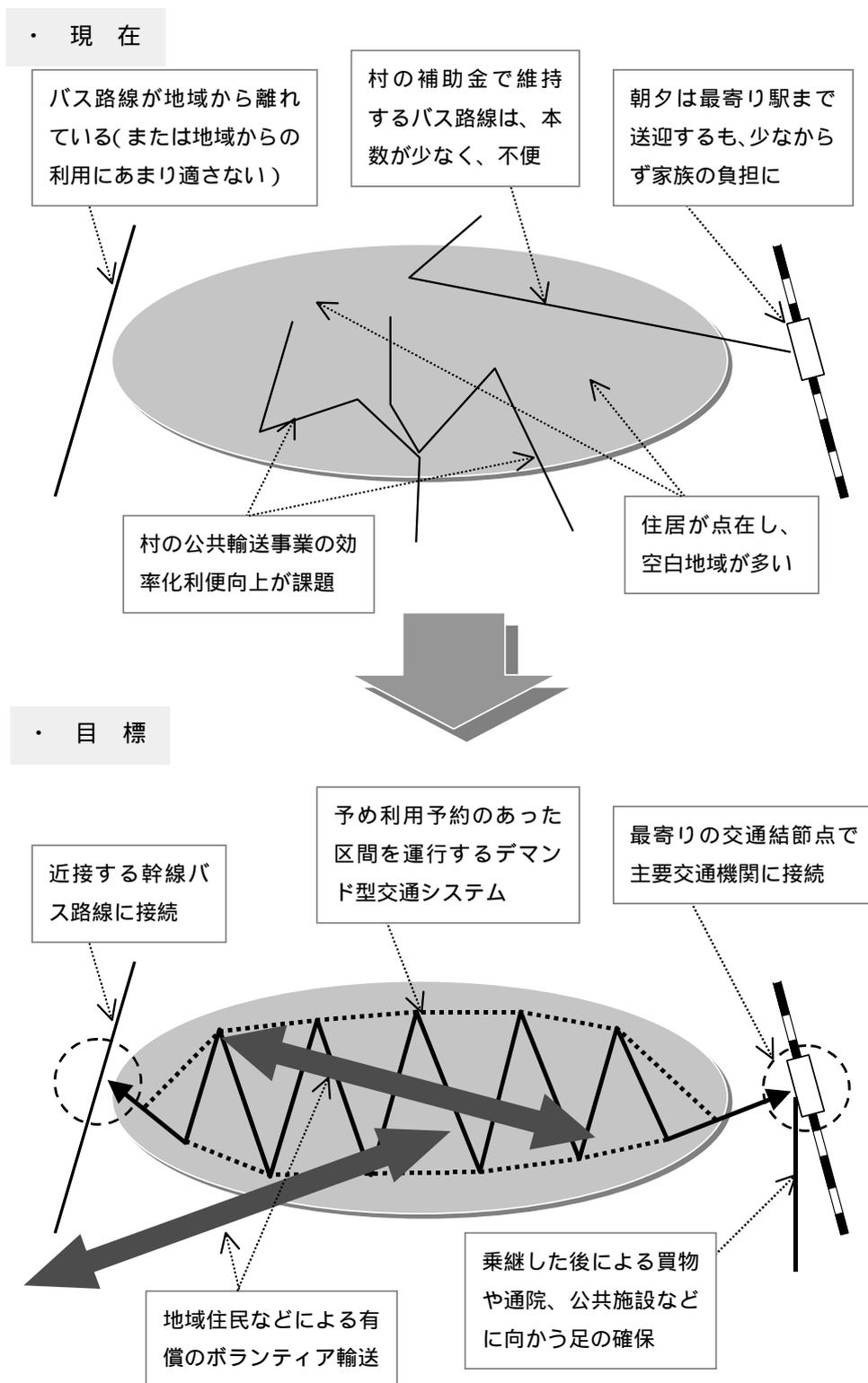
このため、昨今、村の行政施策の全体的な見直しが進められている中、これらの中山間地域における公共輸送施策の見直しは不可避となっており、より効果的でより効率的な公共輸送施策が求められている状況にある。

当初は、現行のデマンド方式の乗合タクシー輸送制度の検討を行ったが、導入と運用に係るコストや複雑かつ広範なエリアなど課題が多く踏み切れない状況にあった。また、続いて過疎地型の有償ボランティア輸送の可能性を検討した際には、行政からの自立心や住民間の連帯感が非常に強い地域であることから担い手側からの実現性は高まっていったものの、滝沢村の全域が隣接する盛岡市と同一のタクシーの営業地域となっていることにより、実現の前提として国土交通省が規定する地域協議会による合意形成において既存の交通事業者の意思統一が図れずに困難を極めるなど、現行の国の公共輸送制度下における厳しい壁に直面している。

その中でも、確実に少子高齢化は進んでおり、現在運転が可能な高齢者の運転による外出や村の財政支出の限界も刻一刻と近づいている。滝沢村としては、今後も引き続き、住民や交通事業者、各行政機関などと協議を進め、様々な方策を検討し、住民主体で持続可能な運営方法を目指した事業内容の絞り込みを早急に進めていくこととする。

また、このことを経て、中山間地域に限らずに村内全体における福祉バス事業や生活バス路線補助など既存の公共輸送事業を抜本的に見直し、より効果的でより効率的な村内の公共交通ネットワークの展開を図っていくこととする。

図2 中山間地における公共輸送再編例（公共交通計画より）



(2) 新駅開設に伴う公共交通網の再編と連携強化

滝沢村の東部を I G R いわて銀河鉄道という複線電化の鉄道が走っている。これは、平成 14 年 12 月の東北新幹線盛岡・八戸間延伸開業に伴う並行在来線経営分離により、県と地元自治体を中心となった第三セクター鉄道として再出発を行った旧 J R 東北本線の路線である。

首都圏と北海道などを結ぶ中長距離の旅客の多くが新幹線に移った中、人口の希薄な地域を中心に走る I G R の経営安定化を図り、地域住民の足として維持をしていくことは、相当な努力が必要不可欠であると開業前から考えられてきた。事実、運賃を首都圏などと同額であった J R 時代の額から、地域や経営実態に見合った額に改定を行ったところ、大幅な値上げとなったことで利用者の減少に拍車をかけた。

それでも、沿線地域の住民にとって決して欠かすことのできない公共交通機関を存続させるため、さらなる利用者の確保が命題とされ、沿線最大規模の住宅地である本村の巣子地域などに新駅を設置することとなり、村と岩手県の費用負担によって平成 18 年 3 月に巣子駅の開業に至った。また、これは、古くは鉄道開業以来、国鉄時代からの地域住民の悲願が成就したのもでもあり、巣子駅の開業は地域にとって待ちに待った瞬間ともなった。

ここに、滝沢村では、交通バリアフリーや環境への配慮と木の温もり、周辺部の景観との調和などを重視した駅舎施設の整備を行ったほか、自家用車からの転換を始め村内外からの広域的な利用も見込まれることから、大規模なパークアンドライド用の駐車場などを引き続き整備しており、この駅周辺部の整備の進捗に合わせて付近を運行する路線バスの乗り入れなども今後予定されている。

しかし、この駅周辺部の路線バスというものは、1 日 37.5 往復運行されている I G R にほぼ並走するかたちで、巣子地域と盛岡市内の間で 3 つの民間事業者により 1 日約 130 往復が運行されており、長く地域の足として定着してきた。ここには、村内は一経過地として盛岡市と近隣市町の間を結ぶ広域的な生活路線が含まれるほか、I G R の駅間が長いことを補完するように短区間の利用も多い上、盛岡駅から離れている盛岡市中心部まで直通する利用が主体となっており、各駅周辺部の相互間の移動以外には依然として路線バスが利用されているという状況が見られる。

ここから、I G R と路線バスの間には、完全な競合関係が生じていることが分かる。しかし、この両者には、それぞれ懸念材料も見られることも分かった。

I G R は、J R の時代に比べ割高な運賃となったことにより路線バスとの運賃格差が縮まり、一部の区間では路線バスの運賃の方が安くなるという逆転現象も生じた。また、明治期に都市間を結ぶ幹線として整備された路線であるため、各駅が市街地から離れたところに設置され、駅間も長いことで、各駅の接続は必ず

しも良くはない。例えば、巢子地域の中心市街地と巢子駅あるいは盛岡駅と盛岡市中心部の区間のいずれかでも I G R と路線バスを乗り継いで移動しようとする場合、直通の路線バスに比べて運賃が割高になってしまうのである。

一方、路線バスは、単に自家用車が増加したということだけではなく、戦災の少なかった城下町で東北有数のボトルネックを複数抱えるという根本的な課題がある盛岡都市圏の交通事情に大きく影響されており、特に朝夕の定時性確保は長年の懸案であったものの目立った解決策は示されず、むしろ村を含む郊外居住者の増加によって自動車流入量は増加の一途を辿り、年々定時性も含め悪化してきたことにより、利用者の減少を助長させてきた。また、複数事業者によってベッドタウン型の輸送と広域圏の生活輸送の路線が併存することにより、赤字補助を受ける路線の増加や運行本数の供給過剰なども懸念されてきた。

この状況から、滝沢村では、村公共交通推進委員会などを通じ、国土交通省や岩手県、盛岡市などの協力のもと、I G R とバス事業者など交通事業者と住民、学識者などを加えた中で協議を行い、ここから次の施策を計画した。

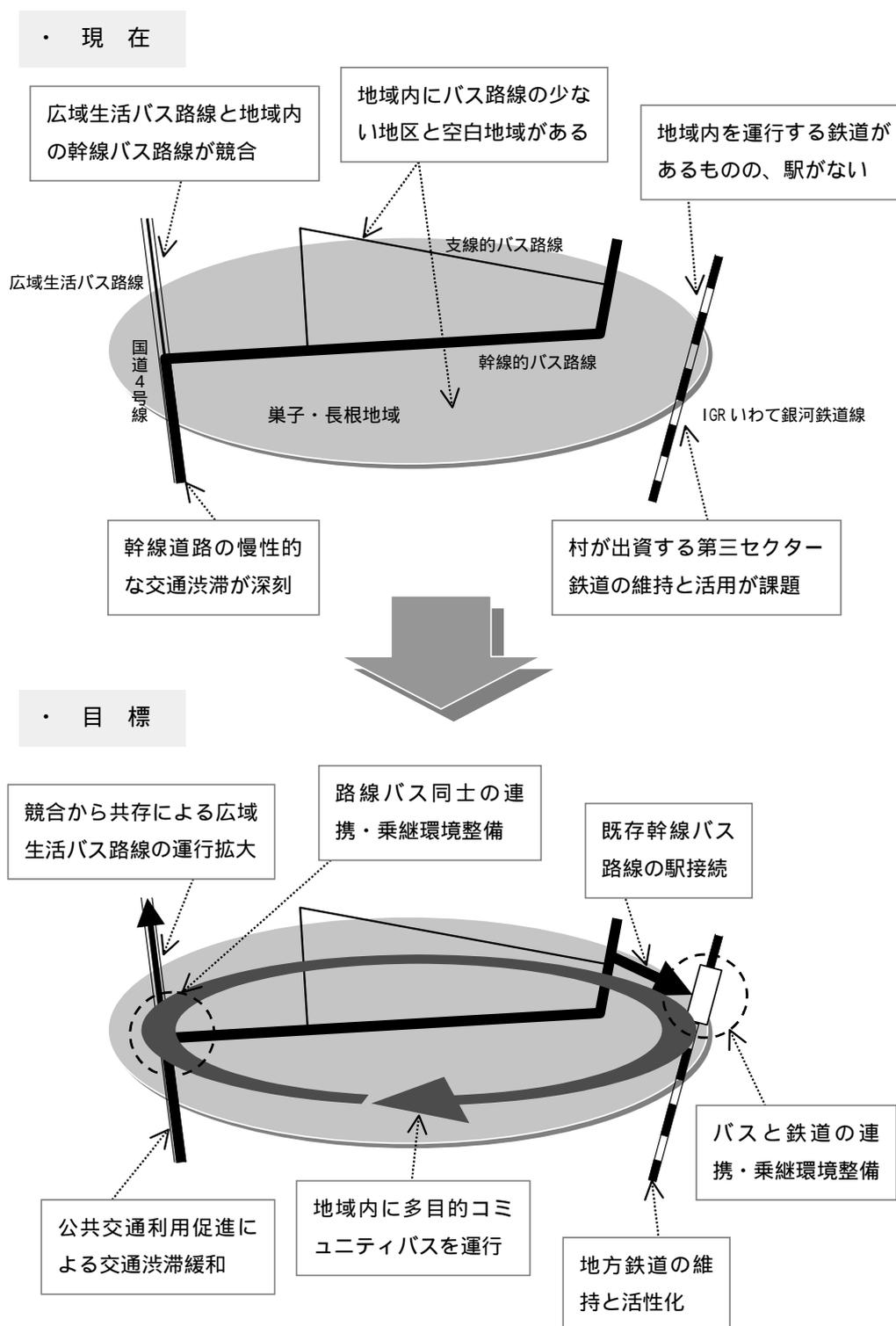
1 つは、巢子地域内に低運賃の小型循環バスを運行し、市街地の東西両極端にある巢子駅と国道 4 号線上の停留所においてそれぞれ I G R と路線バスに接続を行うことにより、I G R の利用者確保とベッドタウン輸送などにおけるバス輸送体系の効率化を図ろうというもの。

もう 1 つは、この小型循環バスのほか、既存のバス路線も含めて I G R と連携した共通乗車制度を創出し、朝は I G R とバスを乗り継いで定時性を活かし、夕方は乗り継ぎの面倒がない直通バスの機動性を活かすなどといった利用が可能な往復乗車券や定期券などをでき得る限り安価で提供しようとするもの。

いずれも平成 18 年度内の試行を目指しており、これらの施策を通じて、交通空白地の解消や徒歩・自転車による地域内移動の公共交通への転換、主に通勤時の自家用車から公共交通への転換を視野に入れた鉄道と路線バスの連携による定時性の確保や運賃面の割高感の解消による利用者の心理的な面からの公共交通の信頼度や利便性向上を図ることにより、交通量の抑制による交通混雑の緩和や交通安全の向上、CO₂ 排出量の低減、自然破壊を伴う道路整備の抑制などにも貢献したいと考えている。

そして、地方部では例の少ない他事業者間の鉄道と路線バスにおける通勤・通学を含めた恒常的な運賃制度の連携を図ることにより、地方都市圏における公共交通の維持と利用増進のモデルを示し、地域住民のほか、他の地域で同様の課題を抱える多くの人々に役立てられることを期待している。

図3 巣子（新）駅周辺地域における公共交通再編・連携例（公共交通計画より）

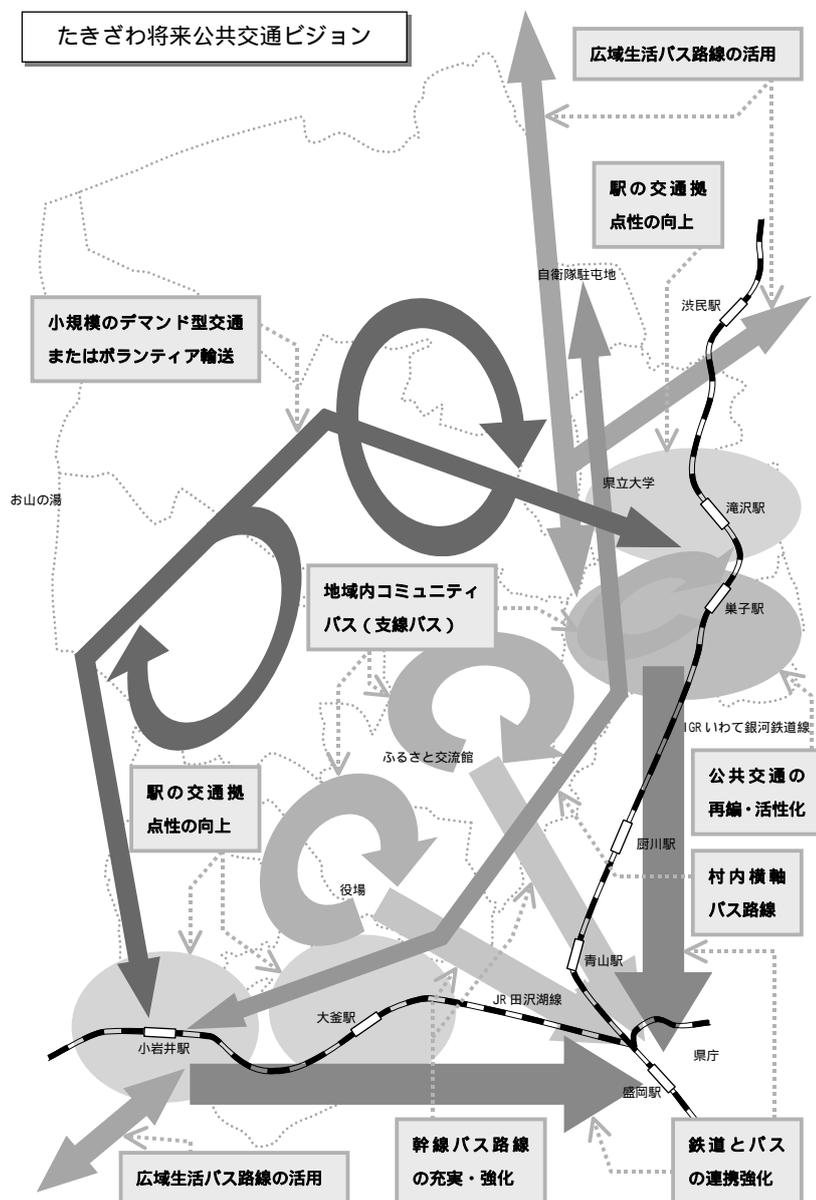


(3) その他

このほか、住宅地が点在していることなどにより非効率な運行体系を余儀なくされている路線バスについて、より実情に合わせ、より使いやすくより効率的な運行方法としていくことを検討している。この中では、ボトルネックポイントを回避した新たなメインルートへの創出や鉄道とリンクさせた輸送方法なども考えたい。

また、現行の福祉バスに代わり村内を横断的に結ぶより多目的な公共輸送手段について、その必要性から今一度検証することは前提となっているが、その上で村内における地域間交流の活発化や各地域の文化や産業などの発展に結び付けていく施策としていくことも検討している。

図4 たきざわ将来公共交通ビジョン（公共交通計画より）



6. 今後の方針

平成 14 年度末から続けられてきた本事業は、今回の「滝沢村公共交通計画」の策定により一応の完了となった。

しかし、今後は「滝沢村公共交通計画」による事業の推進が本格化するものであり、引き続き公共交通の利用促進を図ることによって、地域が主体となった公共交通のしくみを構築し、滝沢村の全域におけるモビリティの確保と交通混雑の緩和、交通安全の向上、環境負荷の軽減などに取り組んでいくこととなる。

また、滝沢村とその周辺を取り巻く公共交通課題は、国の制度も含め、これからも刻々と変化し続けていくことが予想され、その時々に合わせて計画内容の見直しや事業内容の設定における柔軟な対応も必要となっていくものと考えられる。

しかしながら、いずれそこには、我々地方自治体の熱意や行動のほか、住民の意識の向上、警察や道路管理者など行政機関の協力、国の制度面などによる支援、そして地方の公共交通が衰退する中であって危機感を持って考え自発的に行動しようとする各交通事業者の姿勢など、まだまだ必要とされるものは数多い。

特に今後の公共交通を考える上では、住民の積極的な参画のほか、生活圏の広域化の中で複数の自治体が連携して対策を進めることは不可欠となっており、公共交通施策の中でより重要なポイントとなっていくものと考えている。

このため、今後も滝沢村公共交通推進委員会が主体となって計画の実施と滝沢村の公共交通における現況の把握を進めるとともに、事業あるいは地域特性に合わせて地域住民の参画による運営組織を構築した上で、より多くの公共交通利用促進施策の展開を図っていくことを予定している。

また、今後はこれらの内容や成果に関する情報発信にも努めていくこととして、同様の課題を抱えている多くの地方自治体などに対し、我々の取り組みのわずかな部分でも今後の施策展開の一助となっていくことができるよう考え、地域社会のみではなく、より多くみなさまに少しでも役立つ活動を進めてまいりたいと考えている。

添付資料

資料 1 滝沢村公共交通計画（概要版）

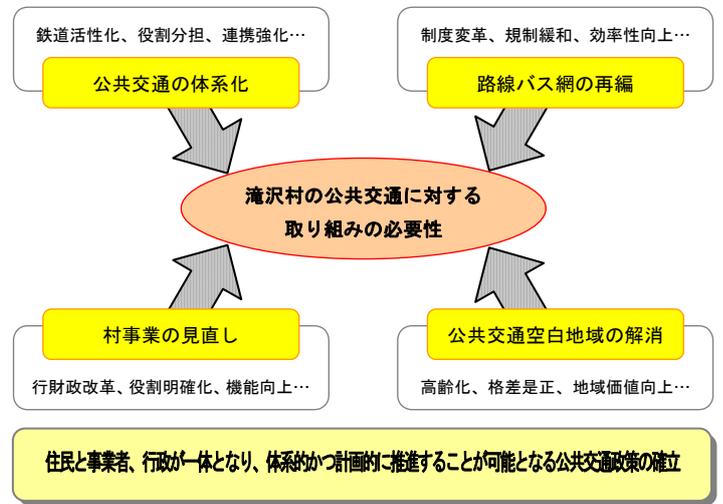
資料 2 滝沢村公共交通計画（本編）

1 なぜなの？（滝沢村の公共交通の課題）

私たちの住む滝沢村では、日常生活で利用されている路線バスの廃止による公共交通の空白地域の増加、新しく開業した駅の利用促進と地元鉄道の維持の必要性、村が行う福祉バスなどの事業の見直しが求められているなど、公共交通を取り巻く環境に変化が起きています。

また、今後さらに高齢化が進むことによって自動車の運転をできなくなる方の増加が予想されるほか、自動車の交通量を減らして安全や環境を守ろうとする動きが各地に見られるなど、交通全体に対する取り組みが、広く考えられはじめている世の中になってきました。

このため、滝沢村では、まず公共交通に対する取り組みを計画的に進めることにより、公共交通の面からもみなさんが住みよいまちづくりの実現を目指します。



2 どうするの？（滝沢村の公共交通に対する考え方）

①滝沢村が公共交通に求めている役割

生活交通としての側面

自動車の運転ができない高齢者や子どもたちなどいわゆる交通弱者と呼ばれる方を中心に、住民のみなさんがその地域で安心して日常生活を送ることができるために必要な移動手段として、公共交通が必要であると考えます。

安全確保としての側面

交通事故や夜道などにおける凶悪事件などを未然に防ぐため、自動車の交通量の抑制、徒歩や自転車に代わる地域内の移動手段の確保、小中学生の安全な通学手段の提供などに対し、公共交通が有効であると考えます。

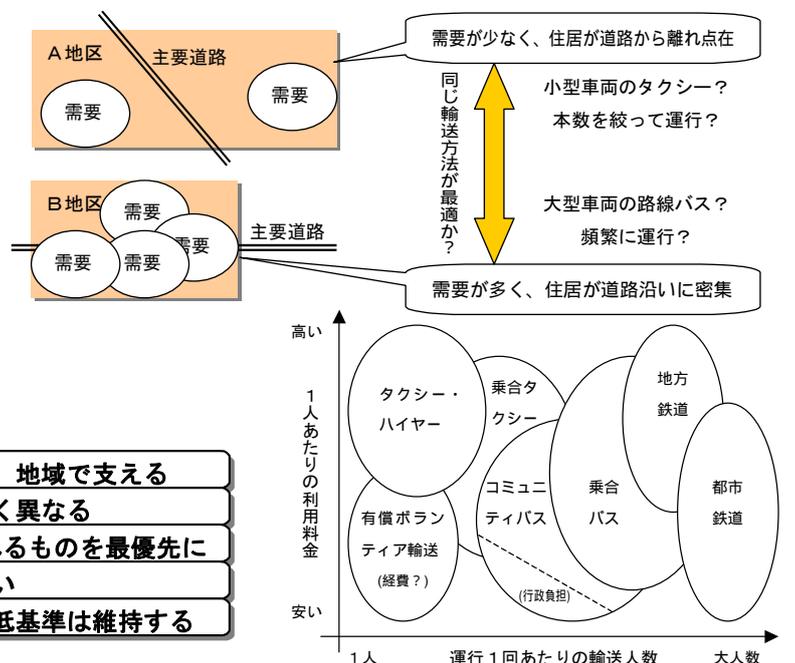
地域活性化の手段としての側面

チャグチャグ馬コや岩手山などの資源を活用して地域の活性化を図るとともに、地域住民のみなさんのほか外部からの来訪者の方の回遊性も高め、また住民レベルの地域間交流を活発にするため、公共交通を活用したいと考えます。

②滝沢村の今後の公共交通に対する基本方針

滝沢村では、今後、住民のみなさんなどとともに公共交通に対する取り組みを進めるため、次の5つの方針を決めて取り組みます。

地域住民のみなさんの協力と参画により考え、地域の状況と需要をよく把握し、本当に必要とされるものを、さまざまな人が手を取り合って、地域の交通を地域で守ることができる仕組みによって取り組まれていくことを目指します。



- 1 地域の公共交通の維持と発展は、地域が考え、地域で支える
- 2 公共交通の事情や方法は、地域によって大きく異なる
- 3 限られた資源の中では、「本当に必要」とされるものを最優先に
- 4 公共交通の維持は、行政の支出が全てではない
- 5 行政の公共交通政策は、民間主導を前提に最低基準は維持する

3 どうなるの？（滝沢村の公共交通計画）

①基本理念

この地域で安心して暮らしていくため、協働によりつくりはぐくむ「たきざわの公共交通」

全国各地で利用者が減少し、その必要性が問われている公共交通について、住民のみなさんが自分の生活に当たり前のように入り込んでいる公共交通の存在する意味を今一度見つめ直し、これからも長く維持、発展を続けることができるものとするため、みなさんと地域や行政、事業者などが一体となって取り組んでいきたいという願いが込められています。

②基本目標

基本理念の実現を目指し、この4つの基本目標を設定して、この目標の達成に向けて取り組みを進めます。

また、この公共交通計画を通じて、総合計画や都市計画マスタープラン、滝沢地域デザインなどといった滝沢村のさまざまな計画などにおいて見られる公共交通に関する目標の実現にも取り組みます。

1 いつでも、どこでも安心して利用できる

2 限りある資源を有効に活用し、最大限の効果を発揮できる

3 地域や住民が主体となり、協働により進めることができる

4 環境に配慮した、地球にやさしい交通体系を目指す

③公共交通の取り組みを進めていくための10の視点

基本理念と基本目標を結び付けて公共交通計画の取り組みを進めていくため、着目すべきであると考えている視点です。これは、住民のみなさんにとって、どのような場面で公共交通が必要とされているかということを示しています。今後、それぞれの公共交通の取り組みを具体的に進めていく場合には、これらの視点が反映されていくことになります。



④課題解決の検討方針

滝沢村における公共交通の課題を解決していくため、主に検討する方法・手段の方針を次のように考えます。この方針に従って検討を進めていくことで、課題の解決に最も有効と思われる方法・手段を選択し、実行することを目指します。

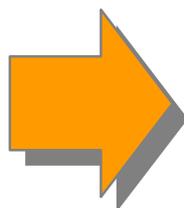
滝沢村の公共交通課題

駅を核とした公共交通網の整備

路線バス制度の変革に対応した再編

村による公共輸送事業の効率化

公共交通空白地域の移動手段確保



課題解決の検討方針

・ 巣子駅の整備と利用促進

・ 既存駅の拠点化・利用促進

・ ボトルネック地点の回避

・ 路線バス交通網の再編と効率化

・ 生活バス路線の維持と利用促進

・ 広域市町村間の交通網確保

・ 村内横軸公共交通の確保

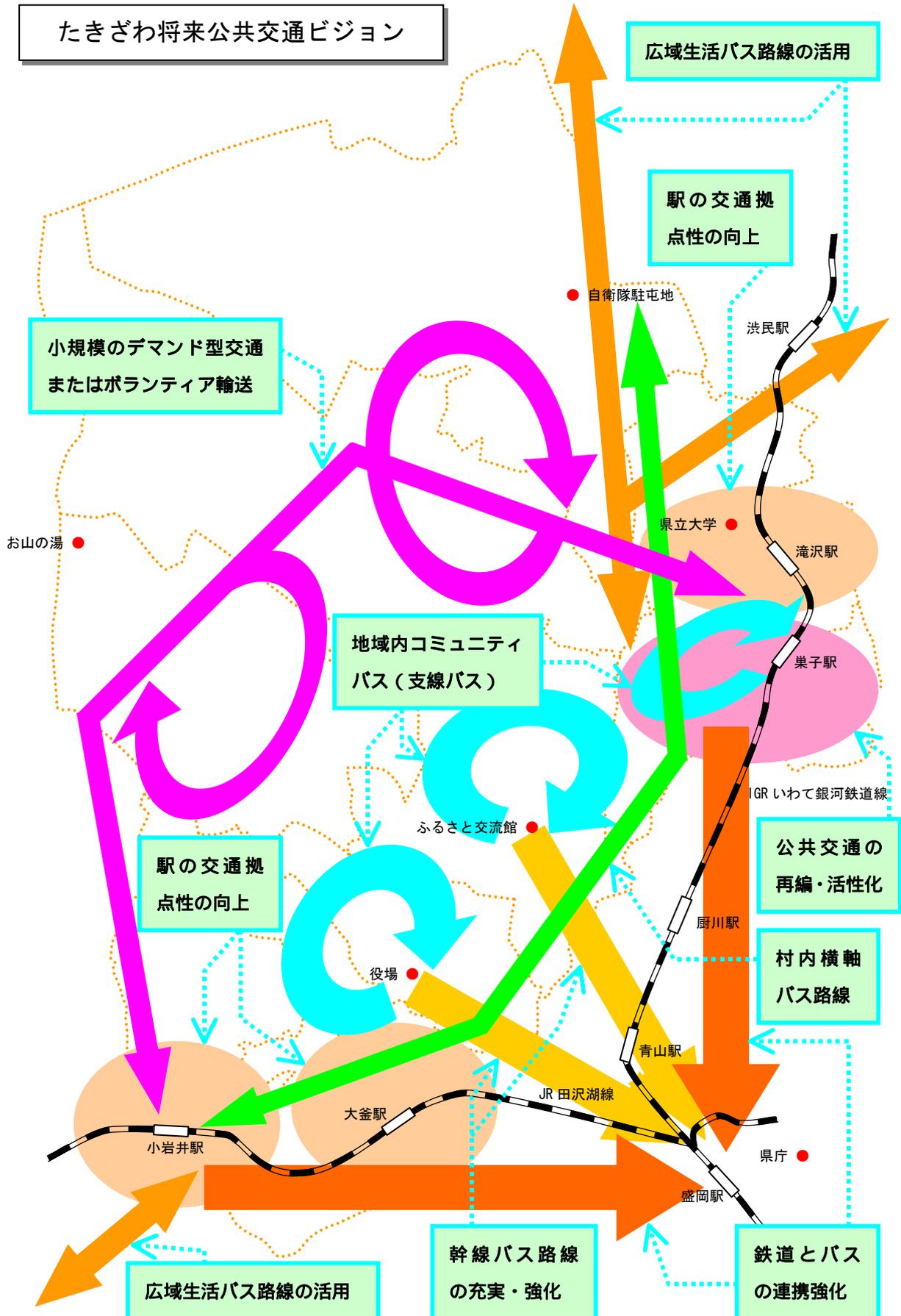
・ 持続可能な小規模公共輸送サービスの確立

・ 岩手山麓地域の観光輸送

⑤たきざわ将来公共交通ビジョン

「たきざわ将来公共交通ビジョン」は、滝沢村における将来の公共交通網をデザインしたものです。

このビジョンは、滝沢村が公共交通に関する取り組みを進めていく上で、一番大きな目標となる事業の将来像であり、この内容を実現するため、それぞれの地域や目的などに応じて行う公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めます。



⑥エリア別の公共交通ビジョン

「たきざわ将来公共交通ビジョン」と同様に、このビジョンに基づき、人や公共交通の流れのかたちにあわせて村内の10の地域にしたものを4つのエリアに区分して、そのエリア毎に設定された公共交通のビジョンです。

1. 南西エリア（小岩井、大釜、篠木、大沢）

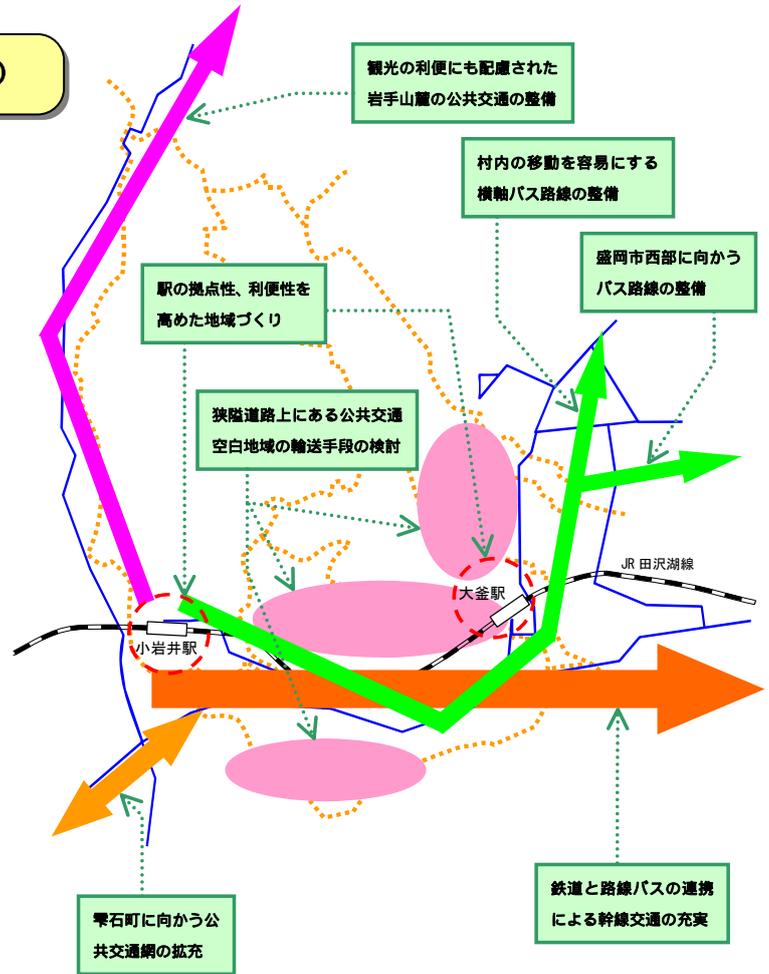
・現状

新しい住宅地域と古くからの農業地域が混在するこのエリアには、ミニ新幹線も走る地方鉄道路線であるJR田沢湖線と田沢湖線に並行する国道46号線を行くする広域生活バス路線の2つの公共交通機関が存在しています。

しかし、この2つの公共交通機関は、村内で連携や接続がされることはなく、これ以外の公共交通網は発達していない状況にあります。

・方針

鉄道と路線バスを有機的に結び付けるとともに、公共交通空白地域向けの新しい公共輸送の方法を検討します。



2. 中央エリア（鶺鴒、元村）

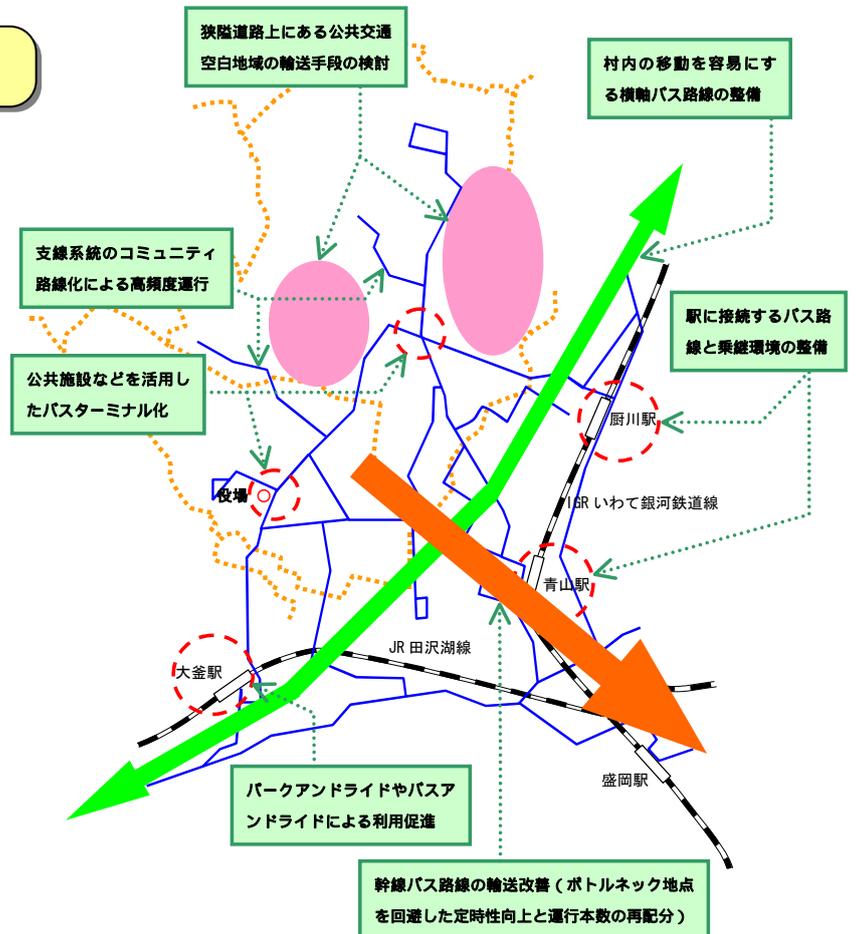
・現状

新旧の住宅地域が混在するこのエリアは、バス路線網が発達しており、高頻度の路線バスのサービスが提供されています。

しかし、住宅地域によって路線バスのサービス内容に偏りがあるほか、ほぼ全ての路線がボトルネック地点の通行によって定時性確保が課題となっているほか、村内の他の地域へ向かう路線網は未発達のままになっています。

・方針

既存の路線バス網を活用して、路線バスの利用機会の拡大させ、鉄道との連携などによって、より定時性の高い移動方法を検討します。



3. 北東エリア (川前、一本木)

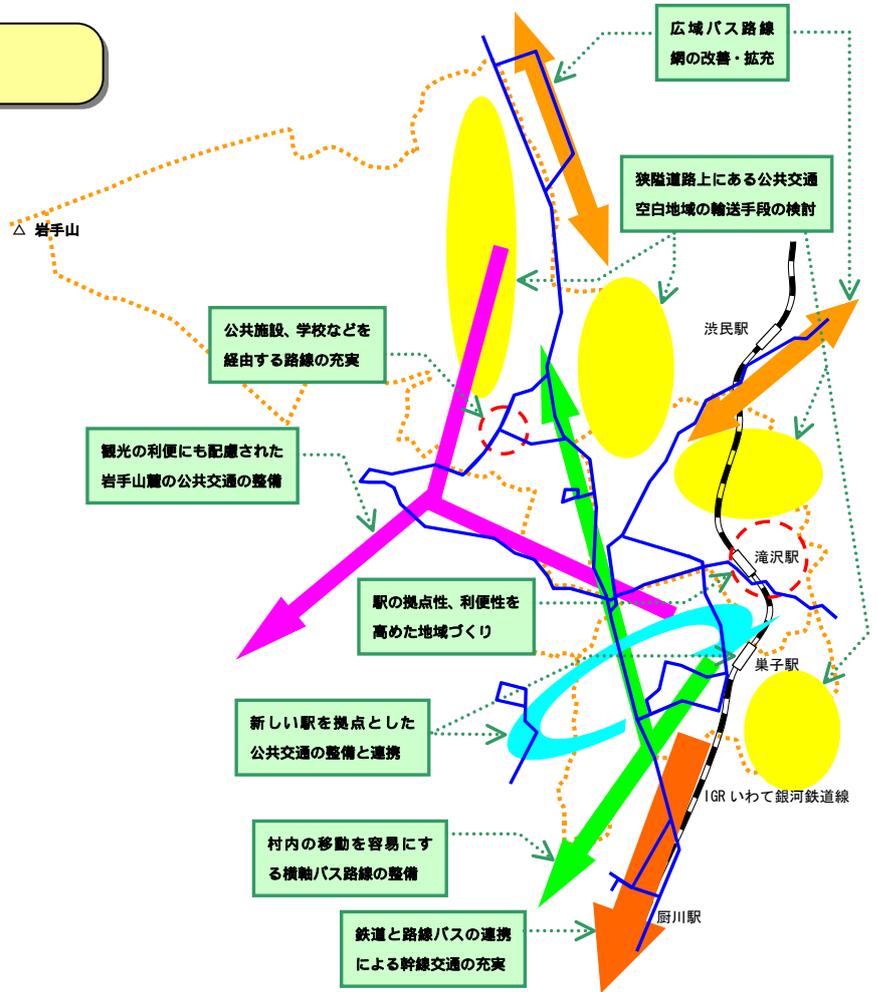
・現状

住宅地域が中心の川前地域と国道沿いの集落と農業地域によって構成される一本木地域によるこのエリアは、第3セクター鉄道に加え、広域生活路線とベッドタウン輸送の路線バスがお互いに高頻度のサービスを提供しています。

しかし、鉄道と路線バスの競合が顕著であるほか、地域内の駅を中心とした路線網や村内の他の地域へ向かう路線網は未発達のままになっています。

・方針

競合している鉄道と路線バスの連携と機能分担を進め、それによって発生する余力を活用して、公共交通空白地域の解消を検討します。



4. 山麓エリア (姥屋敷、柳沢)

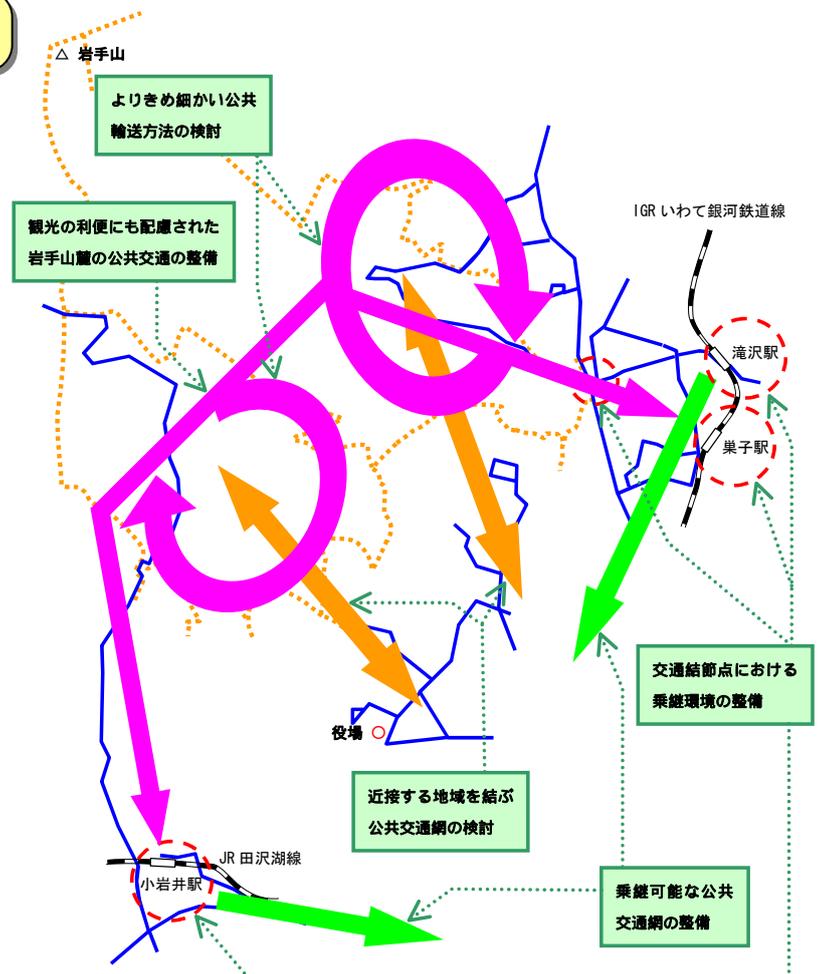
・現状

岩手山麓の中山間地域であるこのエリアは、バス路線網が未発達であるため、公共交通は村の公共輸送事業を中心として提供されています。

しかし、村の公共輸送事業の効率化や利便向上が求められる一方で、いかに地域住民の公共交通の確保に対する関心を引き出すかが課題になっています。

・方針

小規模でも効率的でより利用者にとって便利となる新しい公共輸送の方法を考え、公共交通空白地域の解消とあわせて地域の活性化にも結び付けることを検討します。

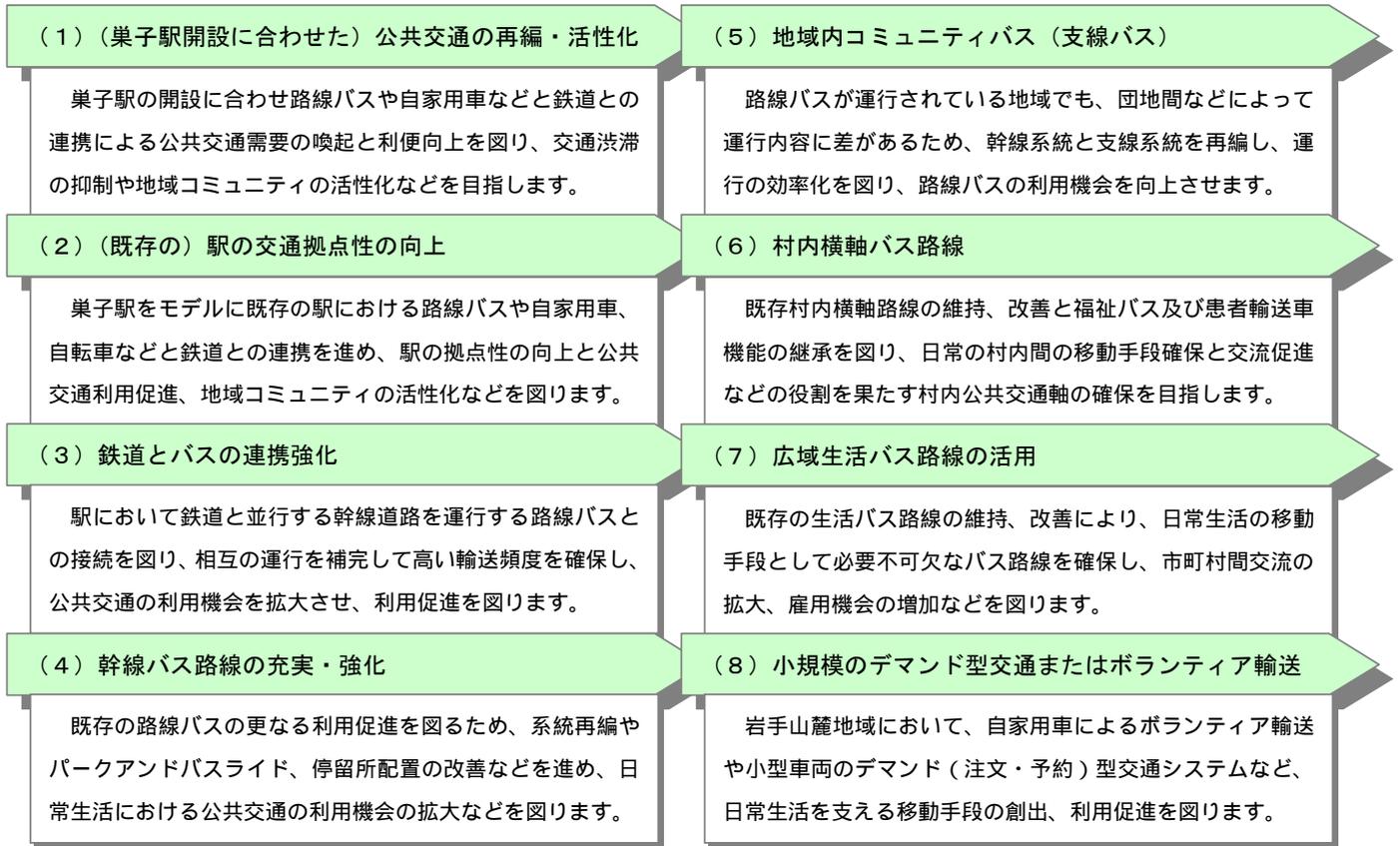


用語解説「ボトルネック」

飲み物の瓶は首の部分が細くなっているように、ここでは、前後の道路が広がっているものの、一部に狭い部分があるため、その場所で道路交通の流れが悪くなることによって激しい渋滞が発生してしまう場所のことを示しています。

⑦主な公共交通の利用促進施策

「たきざわ将来公共交通ビジョン」と各エリアの公共交通ビジョンに基づく、主要な公共交通の利用促進施策です。この公共交通の利用促進施策を中心に公共交通に対するさまざまな施策が実施されていくことによって、滝沢村が目指す公共交通の理想形である「たきざわ将来公共交通ビジョン」と各エリアの公共交通ビジョンの実現に近づきます。



⑧数値目標

この公共交通計画が実効性を持ち、効果的に機能をしていくことにより、住民のみなさんにとって公共交通のシステムがこれまで以上に評価されていくものとなるよう取り組むため、この計画の達成度を誰でも簡単に測ることができるようにする数値目標を設定し、その数値目標によって事業を実施し、管理を行います。

公共交通全体に対する目標

※第5次滝沢村総合計画 (基本構想及び前期基本計画) より

(1) 基本構想による「めざそう値」

- ①滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合
現状 (H16) 27.1% → 5年後 (H21) 30.0% → 10年後 (H26) 33.0%
- ②滝沢村の道路渋滞は少ないと思う人の割合
現状 (H16) 33.9% → 5年後 (H21) 35.0% → 10年後 (H26) 40.0%

(2) 前期基本計画による「施策目標」

- ・鉄道・バス利用率
現在 (H16) 8.2% → 5年後 (H21) 12.0% (→ 10年後 (H26) 16.0%?)
※鉄道・バス利用率の H26 の数値は、H16→H21 の増加率及び同時期の「めざそう値」の数値を基に仮設定を行ったもの。

用語解説「デマンド交通」

路線バスのように経路や時刻が全て決められているものではなく、デマンド (= 注文・要請) があつた場合のみ、その経路やその時間の運行を行う方法。路線バスが一部の遠回りの区間のみデマンド方式で運行する方法、予約・注文を集約の上で時刻や経路を決定してから運行する方法のほか、個人で自由に利用できるタクシーは元来より完全なデマンド交通です。

公共交通の個別内容に対する目標 (目標達成時期: 平成 27 年度)

(1) 鉄道交通

- ①村内各駅における 1 日あたりの平均乗車人員 (巣子駅を除く)
現状 (H16) における 2,882 人の維持
- ②駅前または駅周辺整備
小岩井駅前広場などの整備着手 (着手済み: 大釜駅、滝沢駅、巣子駅)

(2) バス交通

- ・村内における平日 1 日あたりの路線バスの平均運行本数
現状 (H16) における約 900 本の維持

(3) タクシー輸送

- ・村内における法人タクシー (個人タクシーを除く) の事業所数
現状 (H17.3 現在) における 3 箇所の維持

(4) 村が行う公共輸送事業

- ・村の公共輸送事業 (福祉バス、患者輸送車、廃止代替バス) の改善
現状 (H16) の事業の全てに対して内容の見直しに着手

(5) 公共交通空白地域

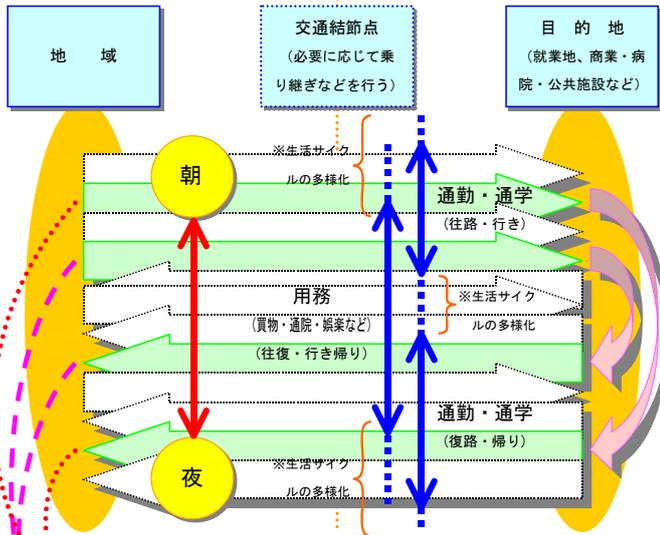
- ・村内 10 地域における乗り合いによる公共交通機関の維持
全ての地域において路線バスあるいは新しい公共輸送システムを維持

⑨セーフティネットとシビルミニマム

日々の外出の足として公共交通機関が必要不可欠であれば、公共交通の維持は「セーフティネット（健康で文化的な生活を送ることができる最低限度の保障）」の1つと考えられます。

このため、滝沢村ではセーフティネットの視点も考慮した上で、公共交通を維持するための基準として、地域の实情に合わせたシビルミニマム（地域生活水準）を設定し、計画による事業実施の優先度などを決定することになります。

・滝沢村の公共交通におけるセーフティネット基準



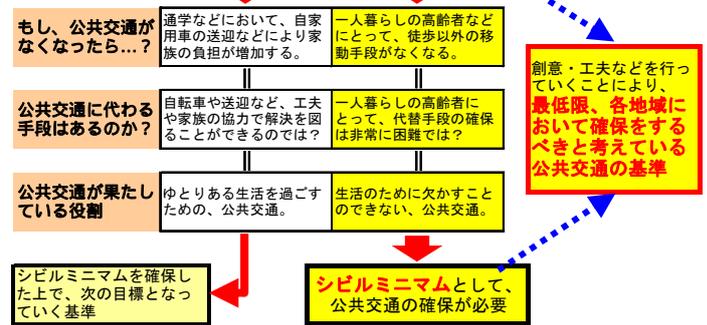
就業・就学する人が、その地域で生活するために、最低限必要と考えられる本数。
毎日の「朝と夕方」で 合計1往復
 現在の廃止代替バス、村が単独で補助を行うバス路線などの考え方

交通弱者とされる人が、その地域で生活するために、最低限必要と考えられる本数。
毎週の「午前（朝以降）と午後（夕方以前）」で 合計1往復
 現在の福祉バス、患者輸送車などの考え方

村として最低限確保が必要であると考えられる内容（セーフティネット）

・滝沢村の公共交通におけるシビルミニマム基準

設定の基準 地域の区分	運行される頻度・回数		運行が行われる おおよその時間帯
	※平日を中心とした生活に基づく時間の区分 ()はおおよその目安となる時間		
	朝及び夕方・夜間 (6～9時・17～20時)	日中 (10～16時)	※平日を中心とした生活に基づく時間設定
	通勤や通学が可能あるいは便利な環境であること	買物や通院など日常の用務が可能あるいは便利な環境であること	各行動目的に対応した上で、多様化する生活サイクルに可能な限り対応すること
市街地の中心的地域	10～20分の間隔以下	15～30分の間隔以下	5時～24時
市街地	30～60分の間隔以下	1時間の間隔以下	6時～22時
郊外	1～2時間の間隔以下	2時間の間隔以下	7時～20時
農村部・中山間部	(朝と夕方あわせて) 1往復以上	(午前と午後あわせて) 1往復以上	7時～19時

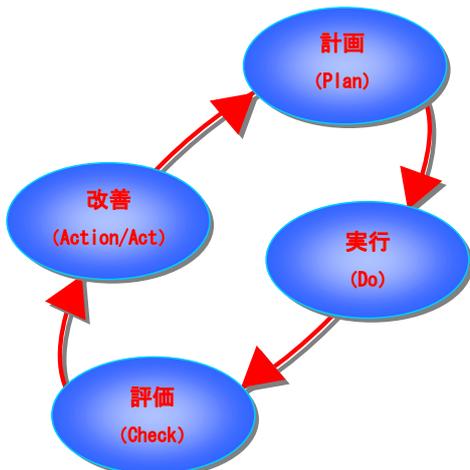


	市街地の中心的地域	市街地	郊外	農村部・中山間部
小岩井		小岩井駅周辺		その他の地域
大釜		大釜駅前の区画整理地	みどり団地など国道沿い	その他の地域
篠木		大釜駅周辺	篠木小学校周辺	その他の地域
大沢			大沢保育園周辺	その他の地域
鶴岡	滝沢NT、一本柳バス停留所	上山団地・役場周辺、盛岡環状線の沿線	浄水場・舊前神社周辺	その他の地域
姥屋敷				全域
元村	ふるさと交流館以南の国分通り沿線	ゆとりが丘・室小路、国分団地、かつらぎ団地、あすみ野、法誓寺地区	滝沢中学校周辺、外山団地、けやきの平団地、牧野林北部	その他の地域
川前	菓子・長根中心部	滝沢駅周辺	野沢団地、東部体育館周辺	その他の地域
一本木		一本木小学校周辺	いずみ菓子NT	その他の地域
柳沢			大石渡・分れ周辺	その他の地域

この地域区分は、平成17年時点の人口や都市計画区域、路線バス運行状況などに基づき、目安として設定しました。下線部の地域は、主要道路が狭隘なために大型のバス車両などの運行が難しいと考えられる地域です。

⑩取り組みを活かしていくための事業評価サイクル

この計画の継続性を高め、住民のみなさんにより理想的な事業を提供するため、事業評価のサイクルを取り入れます。滝沢村の行政経営のマネジメントで用いられているPDCAのサイクルにより、計画に基づく事業の実施内容を十分に把握、分析し、必要に応じて事業の改善を図ることにより、持続的に質の高い施策の展開をすることを目指します。



・PDCAサイクル

Plan (計画)

どのように実施あるいは改善を図っていくのか考え、それに基づいて計画の内容の実現化を図るための事業計画を作成し、決定します。

Do (実行)

先に決定した計画の内容の実現を図るため、その内容に沿った事業を実施します。

Check (評価)

計画に従って進められた実現化の事業に対して、達成状況を把握し、そのことを評価することによって、これまでの事業の成否を要因とともに分析を行います。

Action/Act (改善)

これまで行ってきた計画の推進の是非を確認し、事務事業の評価あるいは必要な業務改善を行い、その上で提供するサービスなど品質の向上を実現させることとします。

⑪協働による事業の進め方

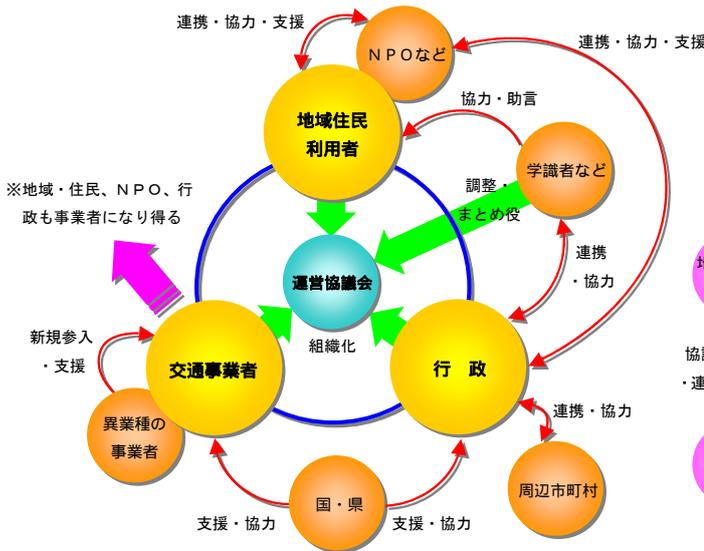
公共交通の維持や利用促進では、事業者と行政だけではなく、それぞれの地域が「地域の足を守らなければならない」という共通認識を持ち、地域に住むみなさんそれぞれが自主的かつ積極的に関与していくことが必要不可欠です。

このため、滝沢村では、地域住民のみなさんにおける公共交通の維持や利用促進などに対する認識を深めるとともに、地域住民と事業者、行政などが一体となって協働により公共交通の課題に取り組む体制の構築を図ります。

また、公共交通に関する広報やアンケート、実証実験などを積極的に実施することにより、住民のみなさんの公共交通へ対する興味・関心を促し、参画意識を高めます。これによって生まれた地域や住民のみなさんの行動が、事業者や行政さらにはNPOなどを前向きに動かし、その地域の積極的な公共交通施策の展開に必ず結びついていくものと考えます。

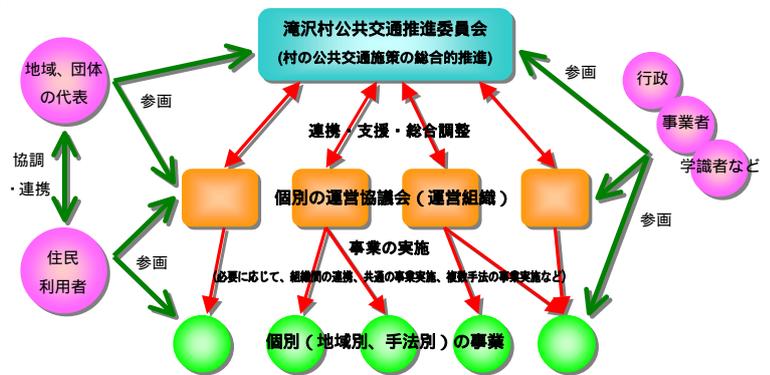
・滝沢村の公共交通における協働による推進のしくみ

・推進体制の役割分担



滝沢村には、既に滝沢村公共交通推進委員会という地域や住民の代表、交通事業者、各行政機関と学識者などで作る村全体の公共交通に取り組むための組織があります。

その下に、取り組み内容や地域などに応じて、運営協議会を設置することで、ここにおいて個別の事業を取り組みます。



4 おわりに (滝沢村の公共交通のこれから)

今回の公共交通計画は、計画策定から 10 年後の平成 27 年度を目標に施策の推進が図られます。しかし、本当に来るべき 10 年後の未来には、公共交通がどのように必要とされ、またどのように利用されているのか、そして、どのような公共交通機関が活躍をしているのか、この変化の激しい現代社会の中では、まだ分からない部分もあります。

しかしながら、公共交通は現在において、人にも地球にもやさしく、多くの人に必要とされる交通手段であることは確かです。このため、滝沢村では、必要に応じて見直すことも行いながら、住民のみなさんに必要とされる公共交通の施策をこの計画にあわせて推進を図りたい考え、今後とも、住民のみなさんとともに取り組んでいくこととします。

用語解説「シビルミニマム」

住民の方々がその地域で生活するための必要最低限の環境条件、生活水準のこと。主に、市町村が最低限の目標としている行政サービスの水準のことを示しています。また、国が国民のために保障する必要最低限の生活水準のことは、「ナショナルミニマム」といいます。

用語解説「アンド」

主に公共交通機関を利用する場合に、さまざまな移動手段を組み合わせた方法を示すものです。

- ・「バスアンドライド」＝「レールアンドライド」...鉄道とバスを組み合わせる移動する方法。
- ・「パークアンドライド」...自家用車（駐車）と鉄道またはバスを組み合わせる移動する方法。
- ・「キスアンドライド」...自家用車（送迎）と鉄道またはバスを組み合わせる移動する方法。
- ・「サイクルアンドライド」...自転車と鉄道またはバスを組み合わせる移動する方法。

用語解説「NPO」

(Non-Profit Organization) 民間の非営利組織のこと。政府や市町村、民間企業などとは異なる独立した存在として、主に市民や民間の支援によって社会的な公益活動を行う団体や組織です。



人口5万人 日本一の村

岩手県滝沢村

経営企画部参画協働課 公共交通政策担当

(平成 18 年度～ 都市産業支援部道路課 公共交通政策担当)

〒020-0192 岩手県岩手郡滝沢村鶯飼字中鶯飼 55 番地

電話 019-684-2111 (代表) FAX 019-684-1517

滝沢村ホームページ <http://www.vill.takizawa.iwate.jp>

平成 18 年 3 月発行

本書の無断転載を禁ず

滝沢村公共交通計画

The Transportation Planning of Takizawa

協働によりつくりはぐくむ たきざわの公共交通

平成 18 年 3 月

岩手県 滝沢村

 滝沢村公共交通計画 目 次

目 次	1
序章 この計画の策定にあたって	3
第1節 この計画の目的と意義	3
第2節 この計画の策定に至る経緯	3
第3節 この計画の策定までの経過と体制	6
1 滝沢村公共交通計画策定までの流れ	6
2 滝沢村公共交通推進委員会	7
第1章 我が国の公共交通	8
第1節 我が国の公共交通の現状	8
第2節 規制緩和と並行在来線問題	8
1 公共交通における規制緩和	9
2 整備新幹線整備による並行在来線の経営分離	9
第3節 各地の公共交通対策事例	10
1 福井県福井市	10
2 福島県保原町	11
3 岩手県雫石町	11
第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題	13
第1節 滝沢村の現況	13
1 人口	13
2 平成12年国勢調査	15
3 道路現況	18
4 交通事故発生状況	27
第2節 滝沢村の公共交通の現況	28
1 鉄道	28
2 路線バス	32
3 滝沢村の公共輸送事業	36
4 タクシー	38
第3節 滝沢村のバス交通等に関するアンケート調査	39
1 調査概要	39
2 調査結果	39
第4節 滝沢村の公共交通の課題	52
第3章 滝沢村の公共交通に対する考え方	54
第1節 各種計画による公共交通の位置付け	54
1 第5次滝沢村総合計画	54
2 滝沢地域デザインと滝沢地域ビジョン	56
3 都市計画マスタープラン	60

4	その他の計画	62
第2節	滝沢村が公共交通に求める役割	63
1	生活交通としての側面	63
2	安全確保としての側面	63
3	地域の活性化の手段としての側面	64
第3節	滝沢村の今後の公共交通計画に対する基本方針	65
第4章	滝沢村の公共交通計画	69
第1節	基本理念と目標	69
1	基本理念	69
2	目標	69
3	公共交通施策を推進する10の視点	72
第2節	滝沢村の公共交通体系における課題解決の検討方針	73
第3節	たきざわ将来公共交通ビジョン	75
第4節	エリア別公共交通ビジョン	77
1	南西エリアの公共交通ビジョン	78
2	中央エリアの公共交通ビジョン	79
3	北東エリアの公共交通ビジョン	80
4	山麓エリアの公共交通ビジョン	81
第5節	公共交通利用促進施策	82
第6節	事業実現化に向けた実行計画	90
第7節	数値目標の設定と事業評価サイクル	91
1	計画の達成度を測るための数値目標	91
2	公共交通に対するセーフティネットとシビルミニマム	92
3	取り組みを活かすための事業評価サイクル	96
第8節	協働による推進体制	97
1	主体と役割	97
2	地域住民の交通行政への参画に向けて	101
第5章	公共交通計画の事業の実現に向けた取り組みとこれから	102
第1節	事業の実現化状況	102
1	I G R 巣子駅の開設に合わせた周辺地域の公共交通活性化	102
2	岩手山麓地域の公共交通維持・活性化	104
3	滝沢村が行う公共輸送事業の見直し	106
4	路線バスの運行体系の再編	108
第2節	滝沢村の公共交通のこれから	110
1	滝沢村とその周辺における公共交通の将来	110
2	行政の施策としての公共交通	111
3	住民が主体となった持続可能な公共交通の確立を目指して	112
巻末資料	用語の解説	113

序章 この計画の策定にあたって

第1節 この計画の目的と意義

滝沢村の公共交通について、より使いやすいものとしていくことにより、これまで利用してきたみなさんにはより便利なものとなり、そして、その他のみなさんには新たに利用される移動手段となるものとするを指すため、村では、公共交通に関する計画を新たに策定し、この計画にある内容の実現化を目指すこととします。

そして、この計画による内容が着実に実行されることによって、村内の公共交通機関がより多くにみなさんに必要とされ、より積極的に利用されるとともに、今後も長く維持を図り、発達が図られるようになることが期待されます。

また、自家用車や自転車、徒歩などから公共交通への転換が図られることにより、交通渋滞の解消や交通安全の向上、二酸化炭素排出量の削減による環境への配慮などといった数多くの課題に対する取り組みも実行されていくこととなります。

第2節 この計画の策定に至る経緯

滝沢村は、近年、住宅地化の進行や大学、郊外型店舗の立地などにより著しく人口が増加するとともに急速な都市化が進んできました。しかしながら、一方では、全国と同じく少子高齢化の傾向が顕著になってきています。

また、国内では景気の悪い状態が長く続いているために、滝沢村を含む各市町村は財政状況が次第に逼迫し、これまで行ってきた事業の全てを続けていくということは困難になっています。このため、より効率的で効果的に住民のみなさんの生活を支える行政の新しいしくみづくり、財政の運営方法の改善などが求められています。

このような中で、公共交通を取り巻く社会環境の変化や住民のみなさんによる生活様態の変化などにより、公共交通における課題として次のものなどが考えられるようになり、これらに対する取り組みが求められるようになりました。

併せて、隣接している県庁所在地である盛岡市中心部へと向かう流れが中心となっている現在の村内における公共交通体系を見直し、人口の増加とともに通勤や通学などといった毎日の移動も多く発生している村内各地域の相互間の流れを公共交通によって確保することにより、世代や年齢層にとらわれることなく、村内の交流をより活発なものにしていくことなども必要であると考えられるようになりました。

1 駅を核とした公共交通網整備の必要性

村内の各鉄道駅は、周辺の住宅地化が進んでいることから、年々利用者が増加する傾向にあります。また、平成 18 年 3 月には新たに巣子駅が開設され、その利用促進が期待されています。

しかし、これらの各駅では、接続するバス路線や利用者向けの駐車場などが少ないことなどから、各駅までの移動手段が自家用車の送迎やタクシー、自転車、徒歩などに限られてしまうため、これらの駅を利用できる人が主にその駅の周辺部に住んでいる人に限られてしまっているものと考えられます。

このことから、定時性が高く大量輸送が可能な公共交通機関である鉄道の利用を促進するため、接続するバス路線やパークアンドライド（駐車場を利用した自家用車と鉄道・路線バスの乗り継ぎ）向け駐車場の整備、鉄道自体の利便の改善などといったしくみづくりが求められています。

2 路線バス制度の変革による再編の必要性

現在の路線バスを取り巻く環境は、国の制度改革に基づく不採算（赤字）のバス路線に対する補助制度の改正や規制緩和によるバス路線の休廃止の加速、あるいは自家用車を利用する人の増加やそれに伴う交通渋滞の悪化が原因となって路線バスの定時性が低下したことなどによる利用者の減少などによって、年々その厳しさを増してきています。

このことから、大規模な都市など一部を除くと、これまでのバス路線の輸送形態をそのまま維持していくということは難しくなっているほか、生活の多様化による新たな需要や高齢化などによる公共交通の空白地域への対応も重要な課題と考えられるようになってきたことから、路線バスをより効率的かつ効果的に再編し、より多くの人に利用されることによって、今後も長く維持、発展させることができる公共交通機関につくり変えていくことが求められています。

3 村による公共輸送事業の効率化の必要性

現在、滝沢村では福祉バスと患者輸送車、廃止代替バスの運行という 3 つの公共輸送事業と不採算（赤字）のバス路線に対する補助金の交付を行っています。

しかし、村の財政状況が逼迫している中で、これまでの事業をそのまま維持して

いくことは難しくなっており、福祉バスと患者輸送車の2つの事業については路線バスとの競合が発生しているほか、不採算（赤字）のバス路線の利用状況は低迷を続けるなど、これらの見直しが課題となってきました。

このことから、路線バスの再編と合わせて民間（事業者）と行政との役割分担を明確にし、各公共交通事業の統合などの効率化や新たな輸送事業の創出などの検討を進めることによって、より多くの人に必要とされ、役に立つ移動手段の維持、確保を図っていくことが求められています。

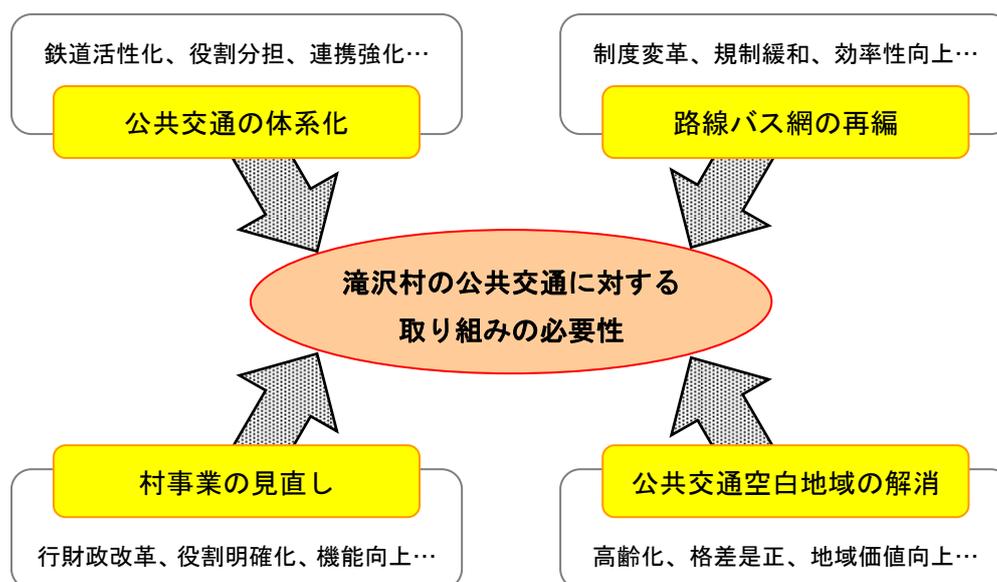
4 公共交通空白地域の移動手段確保の必要性

公共交通は、その地域の人口集積や集落配置、産業などの状況によって、地域毎に存在している内容や量も異なるのが現状です。

しかし、日常の移動手段をバスなどの公共交通機関に頼らざるを得ない高齢者や子供などといったいわゆる交通弱者は、村のいずれの地域にも共通して存在しているものであり、公共交通の空白地域の発生は、すなわちそのような人々による日々の移動手段を喪失してしまうことになりかねません。

また、地域からの新たに公共交通が消滅することは、その地域が持つ魅力や地域が取り組もうとする活性化への努力などを減退させかねません。

このことから、各地域によって内容に多少の差異はあるものの、公共交通の空白地域をつくらないため、そのような地域において持続的に維持が可能な公共交通の創出が求められています。



第3節 この計画の策定までの経過と体制

この滝沢村公共交通計画の策定にあたっては、平成14年度末から村内の各種団体や交通事業者、行政機関の代表などから組織する滝沢村公共交通推進委員会を中心に検討を進めてきましたとともに、その過程ではアンケート調査などを通じて住民のみなさんなど多くの人からご協力をいただきました。

しかし、この計画の策定が目標で進めてきたものではありません。むしろ、これからこの計画の内容の実現に向けて取り組むことが重要であり、そのためには、これまで以上にみなさんのご協力をいただいで進めていくことが必要となります。

1 滝沢村公共交通計画策定までの流れ

滝沢村公共交通計画が策定されるまでの流れについてまとめてみると、おおよそ次の表のようになります。

表0-1 滝沢村公共交通計画策定に関する年表

年月日	内 容
平成13年	路線バスに関する補助制度の改正、規制緩和の実施など
平成14年 12月 1日	J R 東北新幹線盛岡～八戸間開業 I G R いわて銀河鉄道開業（旧 J R 東北本線の経営分離）
平成15年 1月 30日	第1回滝沢村公共交通推進委員会開催（設立）
2月	「滝沢村のバス交通等に関するアンケート調査」実施
6月 26日	第2回滝沢村公共交通推進委員会開催（バス交通の分析など）
10月 6日	青山ゾーンバス（盛岡市オムニバスタウン事業）開始
12月 26日	滝沢村大釜駅前自動車駐車場設置
平成16年 1月 29日	第3回滝沢村公共交通推進委員会開催（鉄道交通の分析など）
2月	「（仮称）巣子駅の利用促進に関するアンケート調査」実施
3月 31日	岩手県交通㈱の一部路線廃止（一部は村の補助金交付により維持）
4月	福祉バス見直し（有償化） 患者輸送車見直し（運行回数減） 廃止代替バス見直し（運行内容縮小・改善）
7月 27日	第4回滝沢村公共交通推進委員会開催（村の輸送事業の分析など）
12月 1日	滝沢村公共交通推進委員会「地域交通対策事例研修」実施（～2日）
平成17年 3月 31日	第5回滝沢村公共交通推進委員会開催（将来公共交通の分析など）
平成18年 1月 31日	第6回滝沢村公共交通推進委員会開催（計画策定方針の決定など）
3月 2日	第7回滝沢村公共交通推進委員会開催（計画（案）の審議） 「滝沢村公共交通計画（案）」に関するパブリックコメント実施
18日	I G R 巣子駅・青山駅開設
24日	第8回滝沢村公共交通推進委員会開催（計画の審議） 「滝沢村公共交通計画」策定
31日	岩手県交通㈱の一部路線廃止

2 滝沢村公共交通推進委員会

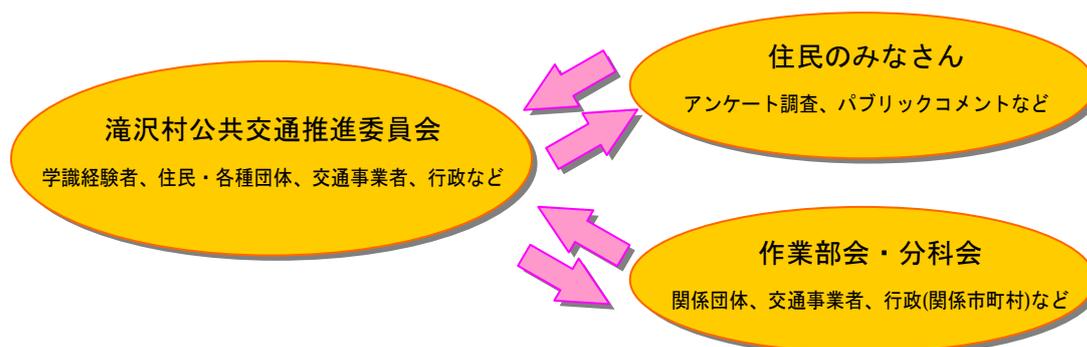
滝沢村公共交通計画の策定については、村内の各種団体や企業の代表者からなる住民及び利用者の代表と公共交通機関の事業者、学術経験者、国や県、警察などの関係行政機関の各代表者などによって構成される滝沢村公共交通推進委員会の下において、作業を進めました。

また、国土交通省東北運輸局並びに国土交通省所管の公益法人である交通エコロジー・モビリティ財団による支援のほか、委員として参画をいただいている岩手県立大学総合政策学部の元田良孝教授並びに横浜国立大学大学院環境情報研究院の中村文彦教授とそれぞれご指導をされている学生のみなさんに調査・分析などといった協力をいただきました。

表0-2 滝沢村公共交通推進委員会委員名簿

	氏名	所属機関等
会長	元田 良孝	岩手県立大学総合政策学部 教授
副会長	中村 文彦	横浜国立大学大学院環境情報研究院 教授
委員	八田 滋	(株)ミクニライフテック事業部 総務グループ・マネージャー
	瀬川 幸男	滝沢村自治会連合会 副会長
	長澤 富造	滝沢村老人クラブ連合会 会長
	川原 陸子	滝沢村女性連絡会議 会長
	高橋 喜悦	滝沢村社会福祉協議会 常務理事
	大森 清志	滝沢村防犯交通安全協会連合会 交通安全部長
	阿部 正喜	滝沢村PTA連絡協議会 会長
	金子 弘直	滝沢村商工会 事務局長
	金 信一	岩手県交通(株) 常務取締役
	三上 金昭	岩手県北自動車(株) 乗合事業部長
	大内 孝也	I GRいわて銀河鉄道(株) 運輸部長
	成田 賢悦	岩手県盛岡地方振興局 企画総務部企画振興課長
	三浦 紀夫	岩手県警察本部盛岡西警察署 交通課長
	オブザーバー	藤澤 義人
佐藤 一男		国土交通省東北運輸局岩手運輸支局 企画調整官
事務局	滝沢村（経営企画部参画協働課）	
	交通エコロジー・モビリティ財団（交通環境対策部）	

(平成18年3月現在・敬称略・順不同)



第1章 我が国の公共交通

第1節 我が国の公共交通の現状

鉄道やバス、タクシーなどといった、いわゆる公共交通機関は、これまでの長い間に渡って私たちの大切な移動手段として日々の生活の支えになってきました。そして、これらを担う交通事業者も多くの人にとって必要とされ、利用されていたために、全国の隅々にまで鉄道の線路やバス路線を敷いて、運行を行ってきました。

しかし、昭和40年代以降において自家用車（マイカー）が広く、また早く普及していったことにより、公共交通機関の利用者は急激に減少をしてしまいました。そして、これにより事業者の経営状態も著しく悪化したために、全国に張り巡らされていた鉄道の線路やバス路線は徐々に縮小され、あるいは運行される本数が次第に減らされ、それによって公共交通機関による移動が不便になり、さらに利用者が離れていくといった悪循環の傾向が主に地方を中心として広い地域に見られました。

一方、現在の我が国では、長寿化や少子高齢化、核家族化、共働き夫婦の増加、住宅や買物施設の郊外化などが進行することにより、高齢者や子供など自家用車の運転ができないいわゆる「交通弱者」とされる人々の移動手段の確保が課題とされるようになりました。また、道路など社会基盤の整備の限界などによる交通渋滞の慢性化や交通事故の増加、温暖化やエネルギー資源の枯渇、自然保護などといった地球規模の問題までもが発生し、その対応が求められるようになっていきます。

このような諸問題が発生してきた中において、これらを解決する有効な方法のひとつとして、公害を抑え、一度に多くの人や物を運ぶことなどが可能である公共交通の存在や意義などが見直され、公共交通は、今後の私たち生活にとってやはり必要なものであると考えられるようになってきました。

第2節 規制緩和と並行在来線問題

滝沢村の公共交通の現状では、国内の公共交通に対する制度の流れでは大きく2つの点について、深く関連しているものと考えられます。

また、公共交通に対する制度以外においても、地方交付税交付金の削減や国による各種補助制度の見直しなどといった国の行財政制度改革をはじめ、県や村の行財政改革、市町村合併、景気動向、事業者の経営状況、そして人々の趣向や生活の変化など、多くの要因によって公共交通の対策が左右されるようになってきているのが現状です。

1 公共交通における規制緩和

平成13年の道路運送法改正などによって、不採算（赤字）バス路線に対する補助制度は基準が見直されて、市町村側から見ると実質的に基準が引き上げられたほか、路線バス及びタクシー事業はこれまでの国による需給調整がなくなり、免許制から許可制に移行したことにより、これらの事業に対する新規参入や撤退・廃止などが原則的に自由化されました。

これにより、主に都市部では、バス路線（高速バス路線を含む）やタクシー事業の新規参入が見られ、利用者側にとっては運賃の値下げなどといったサービスの向上が期待される一方、既存の交通事業者側にとっては不景気と重なり経営が圧迫されたためにバス路線の廃止や事業者の倒産（事業の廃止）などといった問題が新たに発生しています。

また、主に地方では、国による赤字補助がなくなった路線を中心にバス路線の廃止が加速したことにより、市町村側が国の補助の肩代わりをしてバス路線を残したり、廃止されたバス路線を補うために代替りの公共輸送サービスを市町村側が提供したりといった代替手段を講じていますが、このことが新たに市町村の財政を圧迫し、ほかの住民サービスにまで影響を与えかねない事態が懸念されています。

2 整備新幹線整備による並行在来線の経営分離

昭和62年に国鉄（日本国有鉄道）は分割民営化され、JR東日本（東日本旅客鉄道株式会社）を含む7つの民営企業に変わり、国鉄が運行していた鉄道は、公共交通機関の持つ公益性のほかに、民間企業としてより高い収益性なども求められるようになりました。

このため、これまでは都市部の路線の利益により維持されてきた、いわゆるローカル線といわれる地方の不採算（赤字）鉄道路線は次々に廃止されていくこととなり、路線バスなどによる代替輸送、あるいは沿線市町村などが出資する第三セクター会社による鉄道運営などに変わっていきましたが、いずれの方法であっても、今後も長く公共輸送サービスを維持することは苦しい状況にあるのが現状です。

また、平成2年の国の方針によって、今後新たに新幹線が整備される場合は、開業する新幹線の区間に並行して運行されているJRの在来線（並行在来線）は、新幹線の開業によって利用者の減少が見込まれることから、JRが新たにその区間の新幹線を運営する代わりに在来線の運営をJRから分離あるいは廃止（経営分離）することができるようになりました。

これにより、北陸（長野）新幹線や東北新幹線の盛岡以北、九州新幹線などといったJR移行後に開業した新幹線に並行する在来線の区間は、いずれも一部区間が

廃止あるいは第三セクター会社による運営への転換が行われています。しかし、並行在来線を引き継いだ第三セクター鉄道は、あらかじめ予想されていたように多くの利用者が新幹線に移行したことによって、いずれも厳しい経営環境に置かれている状況にあります。

第3節 各地の公共交通対策事例

このような中、全国各地では公共交通の危機的状況乗り越え、公共輸送サービスを維持しようとする動きが広がっています。

しかし、速やかな対応が求められる一方、対策の前例となるものが少ない中、いずれの取り組みもまだ手探りの状態にあるため、住民と行政が一体となってそれぞれの地域に適した公共輸送サービスを考え、維持するための努力を現在も重ねています。

また、国の構造改革特区制度などによって市町村独自の対策が可能となる反面、景気動向や市町村の財政状況、突発的な状況の発生など、刻々と変化する周囲の要因によって対策が常に左右されるといったこともあり、今後の公共交通がどのように変化していくのか、不透明な要素が多いことも事実です。

次に各地の公共輸送サービスの維持に対する取り組みの一例を見てみましょう。

1 福井県福井市

(1) 対策事例

- ・福井市公共交通計画の策定と実施
- ・第三セクターのえちぜん鉄道に対する支援と利用促進の取り組み
- ・公共交通の空白地域に対する公共輸送サービス提供方法の検討

(2) 市の状況と対策の内容

福井県福井市（人口約252,000人、面積340.60平方km 平成18年2月の合併施行前、現在は（新）福井市の一部）は、古くは朝倉家の拠点一乗谷が有名で、現在は福井県の県庁所在地として政治・経済の中心、北陸西部の拠点都市となっており、織物産業などが盛んです。

福井市では地元の地方私鉄の相次ぐ事故に端を発した鉄道の廃止問題、路線バス規制緩和による廃止問題、交通バリアフリー意識の高まり、環境に優しい都市の実現などの対応として、公共交通計画を策定し、計画の実現に向けた取り組みを行っています。

計画では、公共交通の空白地域にモデル地区を設定した上で、その地区に複数の新しい公共輸送サービスを順序に提供して試し、地域住民のみなさんの反応や

意見などから地域に最も適した公共輸送サービスを検討する取り組みを行ったほか、別々の民間事業者が運営する鉄道を相互に乗り入れさせる方法を福井県とともに検討などを行っています。

このほか、相次ぐ事故を契機に廃止された地方私鉄の福井県内路線の大半を引き継いだ第三セクター鉄道のえちぜん鉄道に対しては、福井県やほかの沿線市町村などとともに行政と鉄道事業者が一体となって、沿線住民の協力を得ながら大小多くの活性化取り組みを展開し、利用者の確保などに努めています。

2 福島県保原町

(1) 対策事例

- ・デマンド型乗合タクシー（ほばらまちなかタクシー）の先駆的運行

(2) 町の状況と対策の内容

福島県保原町（人口約 25,000 人、面積 41.99 平方 km）平成 18 年 1 月の合併施行前、現在は伊達市の一部）は、県庁所在地の福島市に隣接し、古くから宿場町や商業地、養蚕、生糸集積地として栄え、農業が盛んとなっています。また、現在は、福島市のベッドタウンともなっています。

保原町では近年、高齢者や中山間地域の移動手段確保が必要と考えられ、また、中心商店街の活性化も必要とされていたことから、保原町及び町商工会が主体となり、デマンド（注文・予約）型交通システムを実施することとしました。

保原町では国や県の助成の下で民間企業が開発したデマンドシステムを調達し、町商工会が事業主体となって、地元のタクシー事業者の運行委託により実施しています。また、中心部では路線バスも頻繁に運行されており、この路線バスと第三セクターの鉄道が福島市など病院や商業施設などへ向かう人の流れのある町外を結んでいることから、これら交通機関との連動を今後検討していくこととしています。

なお、これによって町内で運行されていた町の社会福祉協議会の福祉バスが統合され、廃止されています。

3 岩手県雫石町

(1) 対策事例

- ・低経費デマンド型乗合タクシー（しずくいしあねっこバス）の運行

(2) 町の状況と対策の内容

雫石町（人口約 19,000 人、面積 609.01 平方 km）は、本村の西に隣接する温泉やスキー場などの観光資源を活かした産業や農業が盛んな町です。

雫石町では平成16年3月に町の大部分のバス路線が不採算を理由として廃止されたことを契機にして、代替の輸送手段としてデマンド型の公共輸送システムを考案し、現在、地元のNPO法人が主体となり、地元のタクシー事業者に委託をすることにより運行が行われています。

これは、デマンド（注文・予約）に応じて小型車両による路線バスを運行するシステムであり、前述の保原町のように各家庭の前まで向かうサービスではない代わりに、乗降場所（停留所）を決め、運行路線を設定する代わりに配車のシステムを既存のタクシー事業者が保有するシステムの中で対応できる範囲の軽微なものとすることによって、運営の経費が大幅に軽減されています。

現在、町の中心部を起点にして各地域に向かう5路線が運行されており、一部は本村の小岩井駅まで足を延ばしていることから、村内の小岩井地区からでも利用することが可能となっています。

写真1-1 各地の公共交通対策



福井県の第三セクター鉄道「えちぜん鉄道」では、地域に密着し、沿線住民と一体となった利用促進の活動を積極的に展開しています。

福島県の保原町（現・伊達市の一部）では、商工会が中心となってITの技術を活用した新しい公共輸送システムを導入し、きめ細かなサービスを展開しています。



滝沢村に隣接する雫石町では、これまでの公共輸送システムを研究し、より安価でより便利な公共輸送システムを考案したことによって、多くの人に利用されています。

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

第1節 滝沢村の現況

私たちの滝沢村は、岩手県のほぼ中央部、県庁所在地の盛岡市の北西部に隣接する人口が約53,000人、面積が182.32平方kmの村の人口では日本一の自治体です。

村の北西に秀峰岩手山を望み、東に北上川、南に雫石川が流れ、また中央部を南北に走る奥羽山脈の支系を境に北部の岩手山麓周辺は酪農地帯、南部及び東部の平坦地は水田地帯を形成するとともに、盛岡市に隣接する南、東部より住宅地が伸びてきて広がりをを見せています。

気候は、内陸型で寒暖の差が激しく、夏は冷涼で過ごし易いとされるものの、冬は寒さが比較的厳しいとされているのが特徴です。

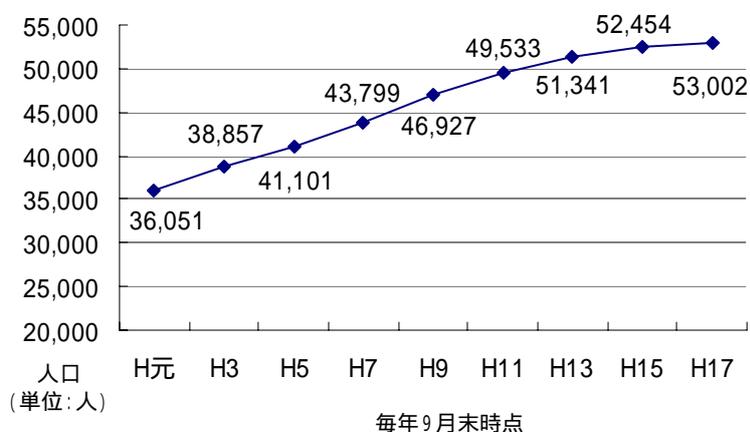
1 人口

(1) 総人口

滝沢村は、以前は純農村地域となっていましたが、昭和40年代後半の大規模な住宅地開発を契機にして都市化が急速に進み、それに伴って人口は増加の一途を辿るようになりました。

しかし、近年は人口の増加は続いているものの増加率は鈍化傾向にあり、全国的な少子高齢化及び人口減少の流れの中、近い将来には村の人口も減少に転じる可能性があります。

図2-1 滝沢村の人口推移

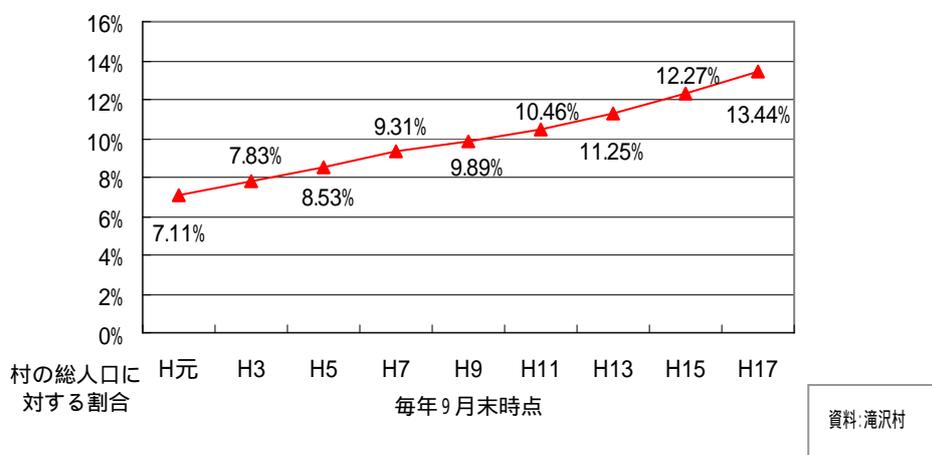


(2) 高齢化率

滝沢村における総人口に対して65歳以上の高齢者が占める割合、いわゆる「高齢化率」は、県内はもとより全国（平成16年時点で19.5%）に比べても比較的低い数値となっています。

しかし、昭和40年代後半から続く住宅地開発に伴って人口が大幅に増加していることから、住宅地開発による村内移住者の年齢が今後上昇することにより、少子化の傾向と併せて、村の高齢化率は大幅に伸びる可能性があります。

図2-2 滝沢村の高齢化率推移



(3) 地区別人口

滝沢村は、小岩井、大釜、篠木、大沢、鶺鴒、姥屋敷、元村、川前（巣子を含む）、一本木、柳沢の概ね10地区に分けられます。

この10地区の人口を比較した場合、盛岡市に隣接して住宅地などが集中している鶺鴒、元村及び川前地区などで人口が多くなっています。

表2-3 滝沢村の地区別人口

	世帯数	人口(人)
小岩井	784	2,190
大釜	901	2,663
篠木	461	1,352
大沢	197	682
鶺鴒	3,481	9,498
姥屋敷	324	1,068
元村	5,943	16,807
川前	5,747	15,479
一本木	1,052	2,002
柳沢	393	1,261

(平成17年9月末時点) 資料: 滝沢村

2 平成12年国勢調査

(1) 人口

滝沢村と隣接する市町村の人口は、次のとおりです。

人口の減少に歯止めがかからない市町村も見られる県内の他の地域に比べて、比較的人口は増加あるいは維持している状況が分かります。

表2-4 国勢調査による市町村人口

	H7	H12
滝沢村	44,189	51,241
盛岡市	286,478	288,843
雫石町	19,373	19,750
西根町	18,960	19,031
玉山村	14,245	14,014

(単位：人)

(2) 日常における人の流出・流入状況

滝沢村に住んでいる人、あるいは滝沢村に通勤・通学をしてくる人々の日常の流動は、次のとおりです。

滝沢村の住民のみなさんでは、通勤は村内と盛岡市が同程度、通学は約5,500人(平成12年度)の小中学生を除いた上で、最も多いのが村内、次いで盛岡市に大きな流動が見られます。これは、滝沢村が盛岡市内で就業するみなさんのベッドタウンとなっていることが分かります。

一方、滝沢村内に他の市町村から通勤・通学をしてくるみなさんの多くは盛岡市からですが、また隣接していない他の市町村からの流入も多く見られます。このことから、村内にある高校や大学などには、広い地域から通学生が集まってきていることが分かります。

表2-5 滝沢村に住む人のうち就業者・通学者の流動先

	就業者・通学者数(人)		割合		村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	17,557	19,068	51.5%	52.2%	39.7%	37.2%	38.5%
盛岡市	13,340	13,711	39.1%	37.5%	30.2%	26.8%	28.5%
雫石町	833	912	2.4%	2.5%	1.9%	1.8%	1.8%
西根町	377	425	1.1%	1.2%	0.9%	0.8%	0.8%
玉山村	523	706	1.5%	1.9%	1.2%	1.4%	1.3%
その他	1,472	1,713	4.3%	4.7%	3.3%	3.3%	3.3%
計	34,102	36,535	100%	100%	77.2%	71.3%	74.2%

表2-6 滝沢村に住む人のうち就業者の流動先

	就業者数(人)		割合		村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	10,484	11,452	41.8%	42.4%	23.7%	22.3%	23.0%
盛岡市	11,606	11,987	46.3%	44.4%	26.3%	23.4%	24.8%
雫石町	760	886	3.0%	3.3%	1.7%	1.7%	1.7%
西根町	367	408	1.5%	1.5%	0.8%	0.8%	0.8%
玉山村	522	698	2.1%	2.6%	1.2%	1.4%	1.3%
その他	1,314	1,557	5.2%	5.8%	3.0%	3.0%	3.0%
計	25,053	26,988	100%	100%	56.7%	52.7%	54.7%

表2-7 滝沢村に住む人のうち通学者の流動先

	通学者数(人)		割合		村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
村内	7,073	7,616	78.2%	79.8%	16.0%	14.9%	15.4%
盛岡市	1,734	1,724	19.2%	18.1%	3.9%	3.4%	3.6%
雫石町	73	26	0.8%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%
西根町	10	17	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
玉山村	1	8	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	158	156	1.7%	1.6%	0.4%	0.3%	0.3%
計	9,049	9,547	100%	100%	20.5%	18.6%	19.6%

表2-8 滝沢村内に流入する就業者・通学者の流出元

	就業者・通学者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	6,215	6,814	69.4%	67.0%	2.2%	2.4%	2.3%
雫石町	445	526	5.0%	5.2%	2.3%	2.7%	2.5%
西根町	435	551	4.9%	5.4%	2.3%	2.9%	2.6%
玉山村	591	674	6.6%	6.6%	4.1%	4.8%	4.5%
その他	1,271	1,612	14.2%	15.8%	----	----	----
計	8,957	10,177	100%	100%	10.9%	12.7%	11.8%

表2-9 滝沢村内に流入する就業者の流出元

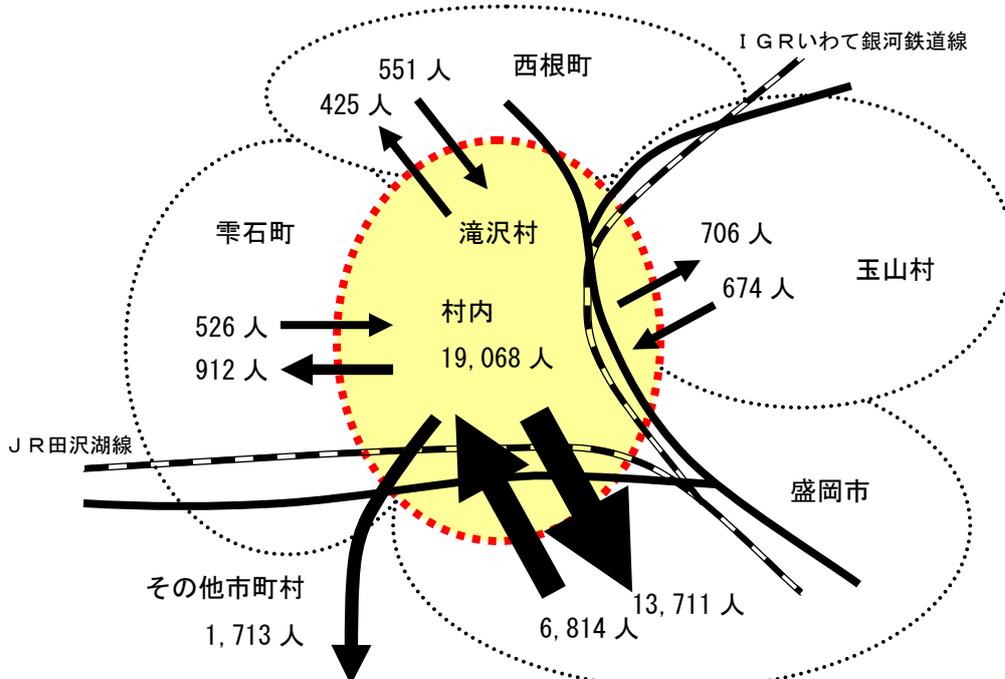
	就業者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	4,033	4,552	64.4%	63.9%	1.4%	1.6%	1.5%
雫石町	364	465	5.8%	6.5%	1.9%	2.4%	2.1%
西根町	387	463	6.2%	6.5%	2.0%	2.4%	2.2%
玉山村	513	554	8.2%	7.8%	3.6%	4.0%	3.8%
その他	962	1,089	15.4%	15.3%	----	----	----
計	6,259	7,123	100%	100%	----	----	----

表2-10 滝沢村内に流入する通学者の流出元

	通学者数(人)		割合		市町村人口に対する割合		平均
	H7	H12	H7	H12	H7	H12	
盛岡市	2,182	2,262	80.9%	74.1%	0.8%	0.8%	0.8%
雫石町	81	61	3.0%	2.0%	0.4%	0.3%	0.4%
西根町	48	88	1.8%	2.9%	0.3%	0.5%	0.4%
玉山村	78	120	2.9%	3.9%	0.5%	0.9%	0.7%
その他	309	523	11.5%	17.1%	----	----	----
計	2,698	3,054	100%	100%	----	----	----

以上から、滝沢村内における日常の人々の流動は、次のようなイメージであることが分かります。

図2-11 滝沢村内における日常の人々の流動状況（平成12年国勢調査）



※その他の市町村毎からの流入は、近隣を除き、国勢調査の統計上は把握できない。

(3) 利用交通手段

平成12年の国勢調査では、15歳以上の人に対して、日常利用する交通手段についての調査が行われており、その結果は、次のとおりです。

利用交通手段が1種類で完結する移動の場合は、圧倒的に自家用車が多くなっていますが、2種類以上の交通手段を利用して移動する場合は、鉄道と組み合わせた利用などの割合が高くなっています。

表2-12 滝沢村における利用交通手段・全体（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
徒歩	1,924	17%	113	1%	52	0%
鉄道	140	1%	1,505	8%	956	9%
バス	370	3%	1,735	9%	884	8%
勤め先・学校のバス	325	3%	292	2%	554	5%
自家用車	6,275	55%	12,656	68%	6,780	64%
タクシー	5	0%	23	0%	11	0%
バイク	284	2%	416	2%	155	1%
自転車	2,034	18%	1,863	10%	1,090	10%
その他	60	1%	91	0%	83	1%
計	11,417	100%	18,694	100%	10,565	100%

(特記以外の単位:人)

表2-13 滝沢村における利用交通手段・1種類完結（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
徒歩	1,924	18%	113	1%	52	1%
鉄道	57	1%	691	4%	281	3%
バス	206	2%	1,111	7%	385	5%
勤め先・学校のバス	243	2%	235	1%	454	5%
自家用車	6,115	58%	12,238	77%	6,560	78%
タクシー	1	0%	6	0%	2	0%
バイク	232	2%	315	2%	109	1%
自転車	1,747	17%	1,157	7%	553	7%
その他	38	0%	51	0%	57	1%
計	10,563	100%	15,917	100%	8,453	100%

(特記以外の単位:人)

表2-14 滝沢村における利用交通手段・2種類以上（15歳以上）

項目	村内のみ	割合	村外へ	割合	村外から	割合
鉄道+バス	18	5%	209	18%	177	22%
鉄道+会社・学校バス	2	1%	12	1%	15	2%
鉄道+自家用車	6	2%	103	9%	69	9%
鉄道+バイク	1	0%	17	1%	9	1%
鉄道+自転車	46	12%	333	29%	245	31%
その他	309	81%	474	41%	287	36%
計	382	100%	1,148	100%	802	100%

(特記以外の単位:人)

3 道路現況

(1) 現況道路構造と道路交通状況

滝沢村内の現況道路構造

滝沢村を通過する国道4号線、282号線及び46号線などは、盛岡市をはじめとする他市町村を結ぶ骨格となっています。また、村内を横断し、役場前を通る主要地方道盛岡環状線は、国道4号線、282号線及び46号線を結ぶ幹線道路であるだけでなく、村内の南北を結ぶ重要な路線となっています。

一方、一般村道は、骨格や幹線機能を有している路線は少なく、単独で設置されている路線が多くなっています。

道路交通センサスによる道路交通現況

この村内道路について、それらの主たる路線は路線バスが利用しており、各ポイントにおける道路交通センサスによる12時間交通量（7:00～19:00の12時間における自動車類の交通量）は、次のとおりです。

平成6年度の人口42,982人、平成9年度の人口47,502人の伸び率は、1.10となっており、平成6年度と平成9年度の交通量の増加率とほぼ同じであることから、人口の増加とともに交通量も増えていることが分かります。

表・図2-15 道路センサスによる12時間交通量（12時間自動車類交通量）

No.	路線名	平成2年度		平成6年度				平成9年度			
		平日	休日	平日 (H6/H2)	休日 (H6/H2)	平日 (H9/H6)	休日 (H9/H6)	平日 (H9/H6)	休日 (H9/H6)		
136	国道4号	19,700	18,831	20,981	(1.07)	20,401	(1.08)	22,410	(1.07)	21,874	(1.07)
137	国道4号	12,536	11,480	13,633	(1.09)	13,794	(1.20)	16,873	(1.24)	13,310	(0.96)
138	国道4号	12,009	11,410	13,020	(1.08)	12,551	(1.10)	13,189	(1.01)	12,504	(1.00)
203	国道46号	13,279	16,571	18,080	(1.36)	20,600	(1.24)	20,245	(1.12)	22,094	(1.07)
204	国道46号	15,522	16,638	18,357	(1.18)	19,554	(1.18)	20,361	(1.11)	22,460	(1.15)
248	国道282号	11,844	13,486	14,103	(1.19)	13,096	(0.97)	15,732	(1.12)	17,393	(1.33)
455	盛岡環状線	4,256	6,077	9,009	(2.12)	8,093	(1.33)	10,385	(1.15)	8,859	(1.09)
456	盛岡環状線	9,329	7,794	12,370	(1.33)	9,256	(1.19)	12,402	(1.00)	10,948	(1.18)
457	盛岡環状線	2,593	3,135	2,945	(1.14)	2,546	(0.81)	4,942	(1.68)	4,645	(1.82)
772	鵜飼滝沢線	928	864	1,493	(1.61)	1,517	(1.76)	2,092	(1.40)	2,830	(1.87)
773	鵜飼滝沢線	1,012	893	1,367	(1.35)	1,354	(1.52)	1,831	(1.34)	2,378	(1.76)
703	網張温泉線	1,648	8,174	2,975	(1.81)	4,933	(0.60)	3,490	(1.17)	6,195	(1.26)
706	盛岡滝沢線	8,673	7,399	8,394	(0.97)	7,344	(0.99)	8,611	(1.03)	7,002	(0.95)

(Noは図2-16のセンサスポイント)

(単位:台)

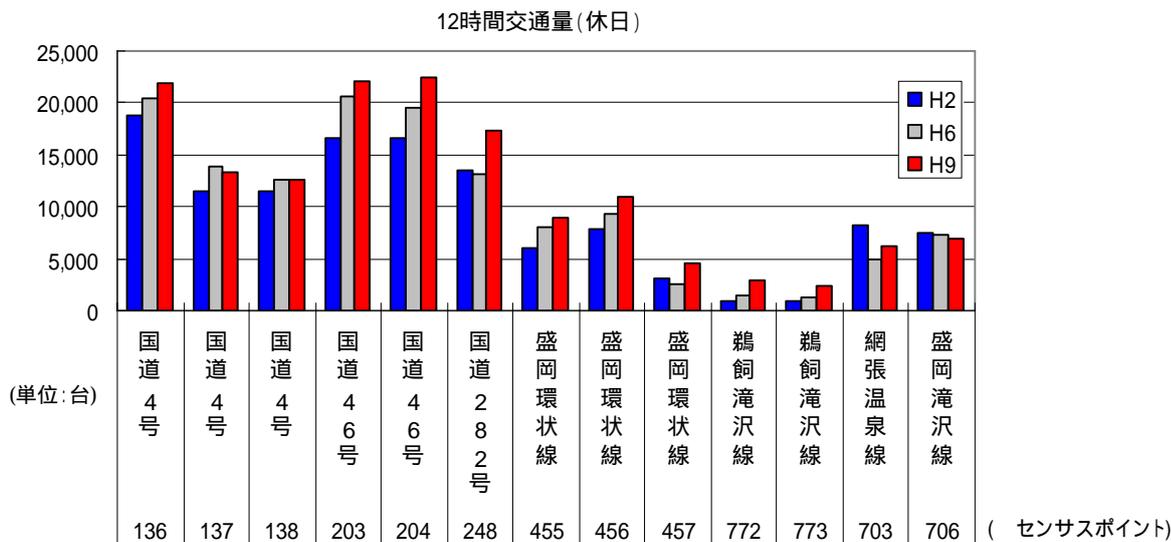
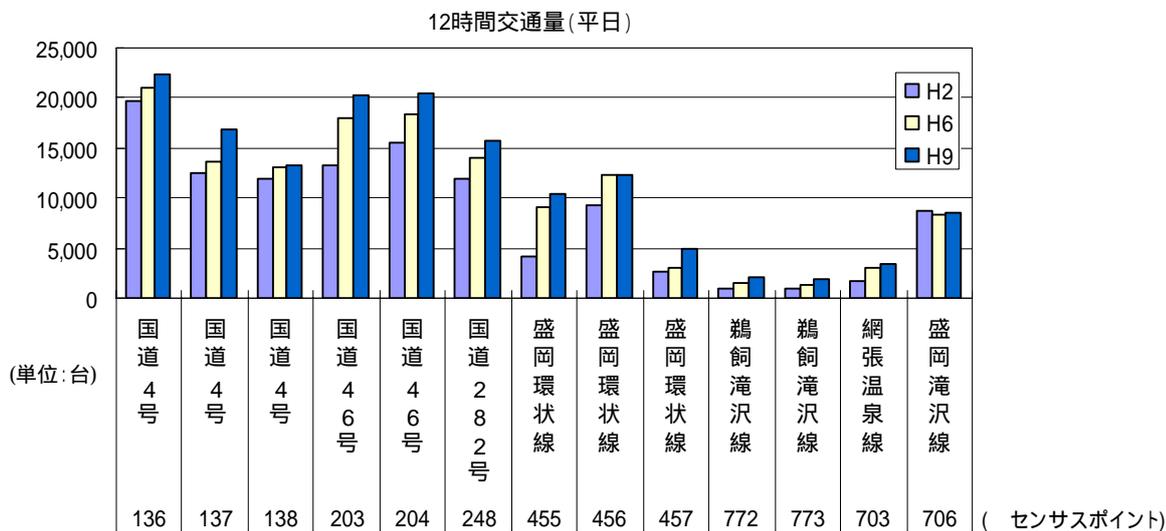
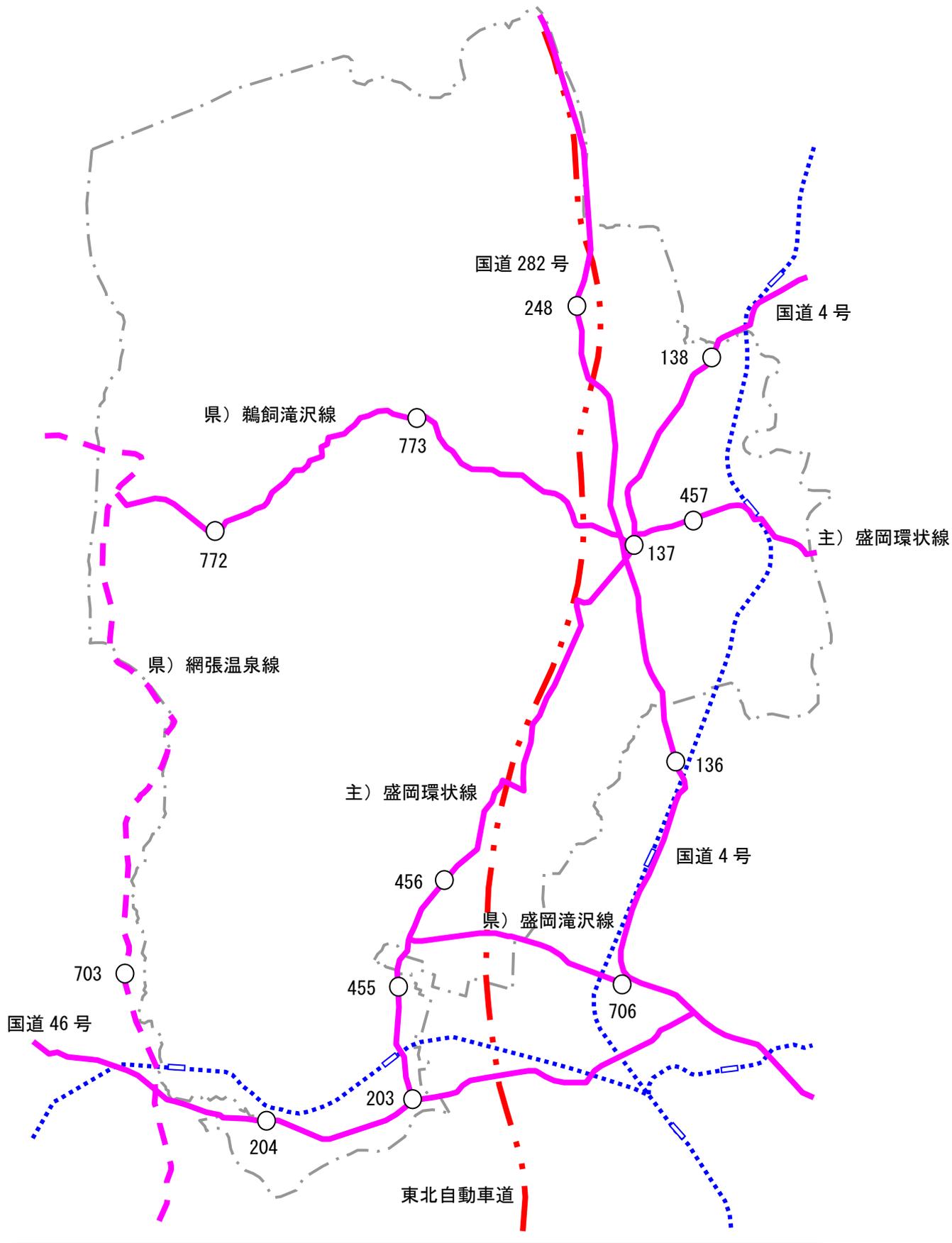
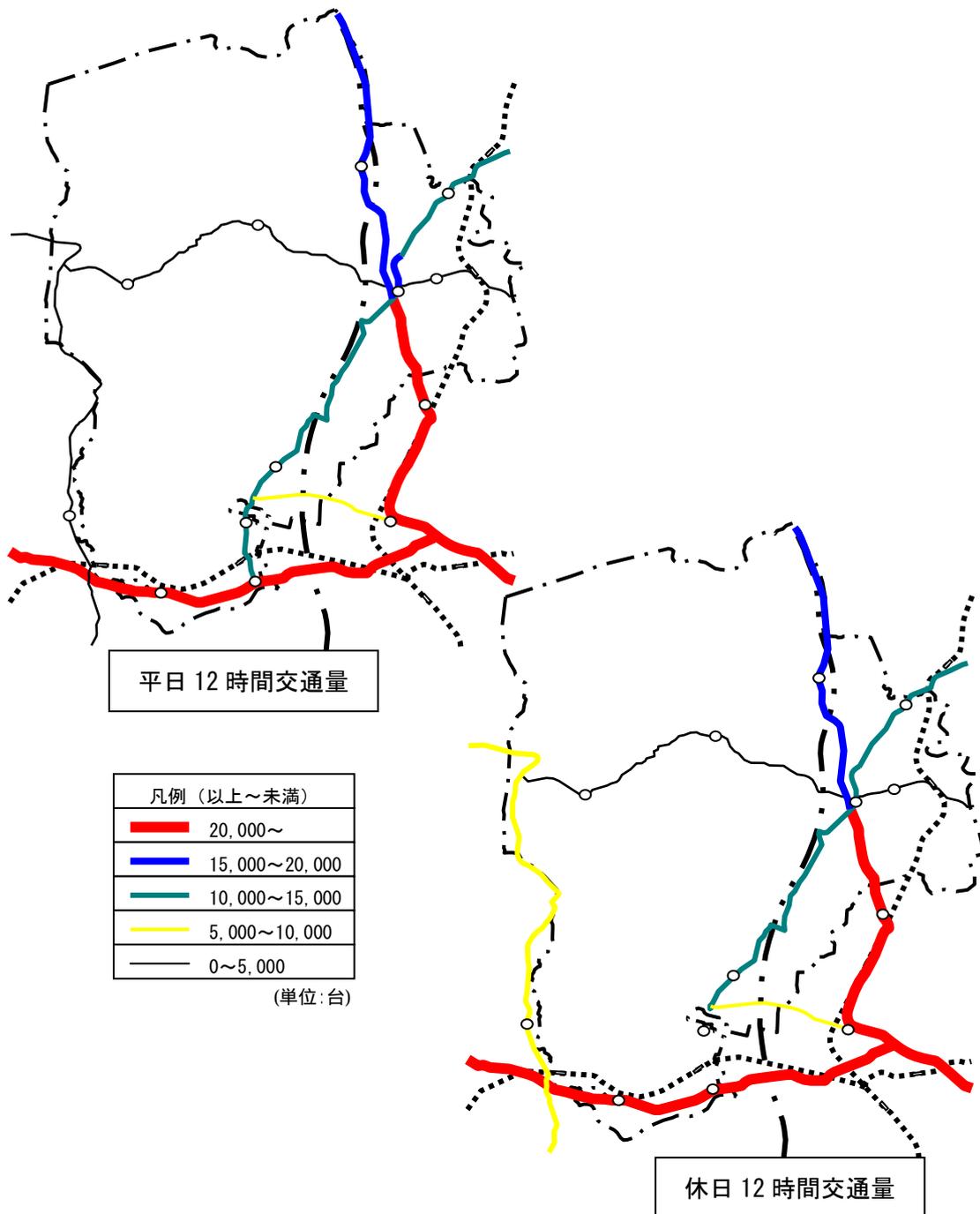


図2-16 国・県道道路網と道路センサスによるセンサスポイント



滝沢村をそれぞれ南北及び東西に貫く国道4号線、282号線及び46号線は、平休日ともに交通量が15,000台を越えており、特に国道4号線及び46号線については、20,000台を超えています。また、主要地方道盛岡環状線も15,000台を超え、国道4号線を中心とした幹線道路のほとんどが、交通量の多い路線となっており、主要バス路線もこの路線を通行しています。

図2-17 道路センサスによる12時間交通量のイメージ



(2) 交通渋滞の現状(岩手県第3次渋滞対策プログラム(H9年度策定))

渋滞ポイント【朝の通勤時間帯の渋滞発生が顕著】

滝沢村の日常の流動及びバス利用者は、盛岡市へのアクセスが多いことから、盛岡都市圏まで範囲を広げた渋滞の現況は次のようになっています。

滝沢村の主要バス路線は、そのほとんどが盛岡市の館坂橋交差点を通過する路線であり、盛岡都市圏の主要渋滞ポイントの一つになっています。また、盛岡都市圏の主要渋滞ポイントとしては、11箇所掲げられ、そのうちの1箇所に滝沢村内の交差点が含まれています。

また、その時間帯は、通勤時間帯が大半を占めている状況にあります。

表・図2-18 岩手県第3次渋滞対策プログラムに見る交通渋滞の状況

▼ 岩手県第3次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞ポイント(盛岡都市圏)

渋滞ポイント No.	主要渋滞 ポイント名	所在地	路線名 (交差道路名)	最大渋滞長(H9.5) (最大通過時間)	出現 時刻	休日
1	高松2丁目 交差点	盛岡市高松 2丁目	国道4号上り (高松2丁目4丁目線上り)	1,100m(13分)	8:30	
2	盛岡市中央 公民館前交差点	盛岡市愛宕町	(市)本町通一丁目各乗沢2号線 (国道4号)	1,500m(20分)	8:10	
3	岩山口交差点	盛岡市東新庄 2丁目	(市)岩山2号 (国道4号)	700m(13分)	17:25	
4	茶畑交差点	盛岡市茶畑 1丁目	国道106号 (国道4号)	1,500m(11分)	16:30	
5	南大橋北袂 交差点	盛岡市高崩	国道396号 (国道4号)	1,000m(12分)	8:20	
6	川久保交差点	盛岡市南仙北	国道4号 (主)盛岡環状線	1,350m(13分)	8:20	
7	館坂交差点	盛岡市前九年 2丁目	国道46号 (県)氏子橋夕顔瀬線	1,000m(12分)	8:20	
8	北山交番前 交差点	盛岡市名須川町	国道455号 (市)名須川町愛宕線	2,700m(17分)	7:40	
9	明治橋南袂 交差点	盛岡市仙北 1丁目	(主)盛岡環状線 (県)不動盛岡線	1,000m(12分)	8:10	
10	明治橋北袂 交差点	盛岡市南大通 3丁目	(市)大通3丁目明治橋2号線 (県)不動盛岡線	450m(12分)	18:30	
11	ファル菓子店 前交差点	滝沢村滝沢菓子	国道4号 (村)第一菓子線	850m(5分)	8:20	

渋滞ポイント：一般道路(DID内)：渋滞長1000m以上又は、通常時は10分以上

一般道路(DID外)：渋滞長500m以上又は、通常時は5分以上

なお、2「中央公民館前交差点」については、前期プログラムからの対策事業(交差点改良)によりH10年度に改善が図られている。(1500m→250m)

渋滞発生状況

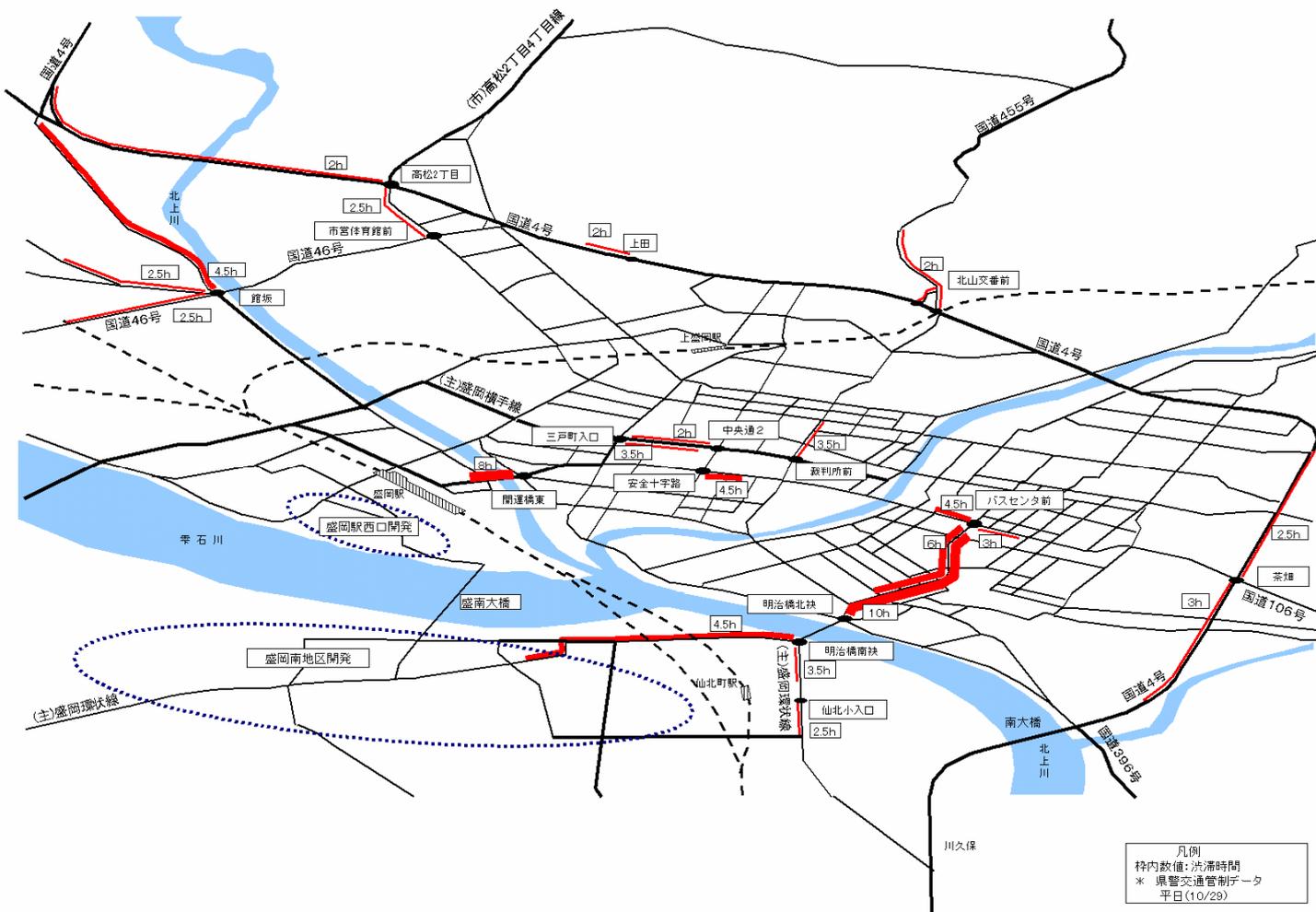
平成15年9月に策定された「盛岡都市圏交通円滑化総合計画」では、都市圏を中心とした平日と休日の渋滞箇所は次のとおりになっています。

これらを比較すると、平日は、休日の倍近い規模で渋滞が発生していることが分かります。

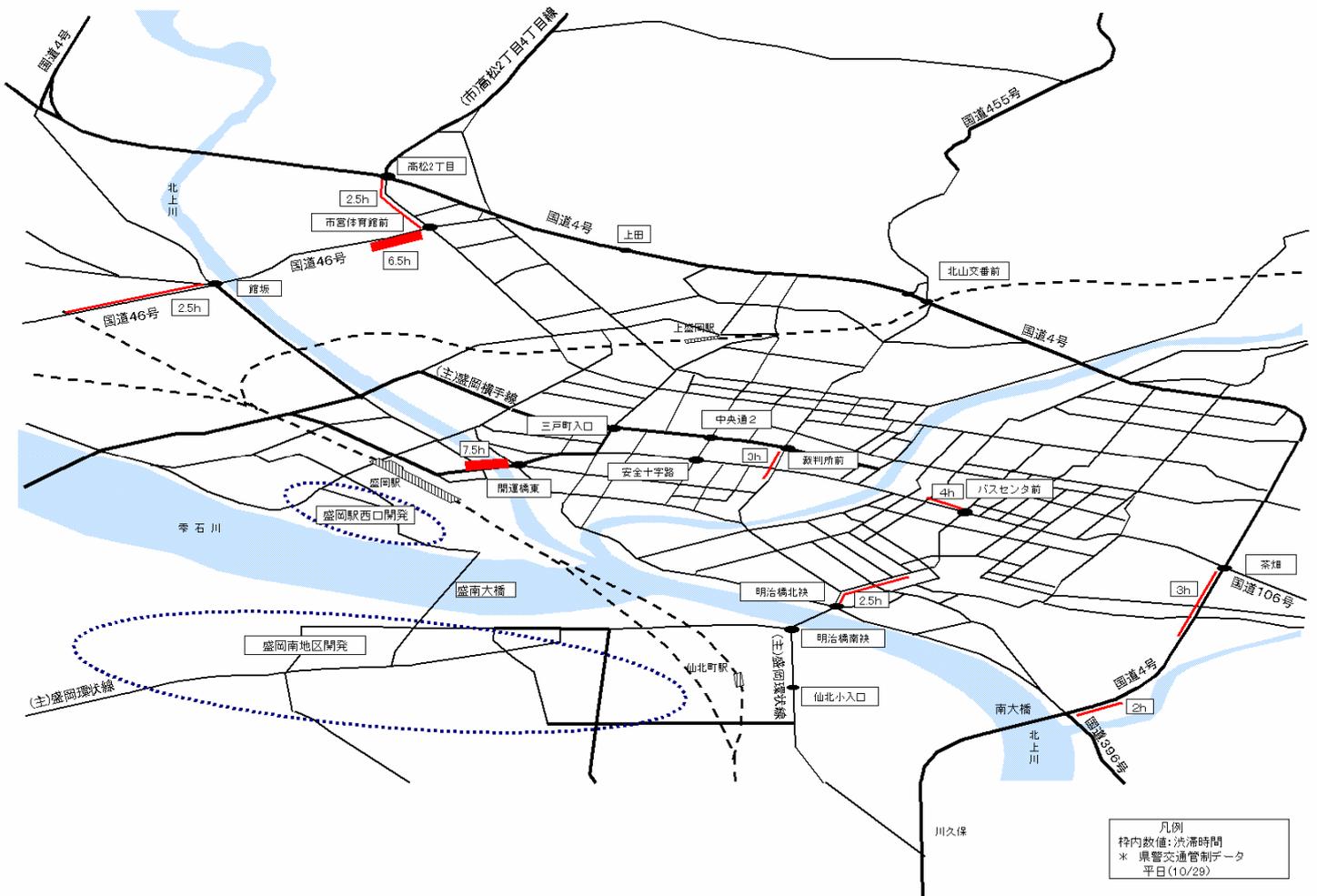
また、滝沢村と盛岡市中心部を結ぶ主要バス路線の経路上にある、「館坂橋交差点」では、先の渋滞ポイントでも示したように、西、北西、北側と本村及びそれ以外の市町村から盛岡市へ流入している区間であることも分かります。

図2-19 盛岡都市圏交通円滑化総合計画に見る交通渋滞の状況

平日渋滞発生箇所



休日渋滞発生箇所



盛岡都市圏における渋滞発生状況の分析

盛岡市の中心市街流入部において朝に短時間発生するものと、日中から夕方にかけて中心市街とその南部で発生する2つの形態に大別されます。

・交通渋滞発生の特徴

朝	<p>中心市街の北側と南側の流入部で顕著に発生（短時間） 中心市街内での発生は見られない。</p> <p>〔北側〕：高松2丁目（R4上り）と館坂（一）氏子夕顔瀬線の渋滞は上堂交差点まで達し、青山・滝沢方面からの都心流入交通は渋滞を避ける余地がない。</p> <p>〔南側〕：川久保からR4茶畑経由、明治橋経由とも都心流入路は全て渋滞。</p>
昼間～夕方	<p>中心市街と中心市街南部流入部付近で発生。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に市南部 中心市街方向の交通による渋滞が顕著。 ・中心市街の渋滞は午後から夕方に向かって著しくなる傾向。

盛岡市中心市街北部における渋滞発生状況の分析

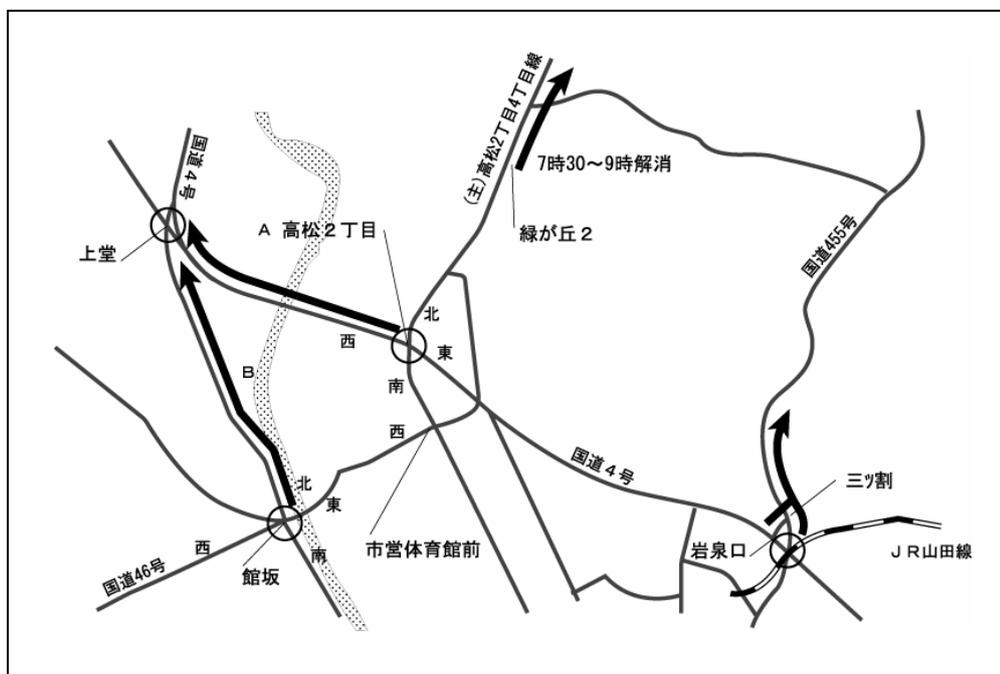
特に滝沢村の交通に関わりの深い盛岡市中心市街北部（館坂橋付近など）の平日の渋滞発生状況を分析すると次のようになります。

a) 渋滞の発生状況

総じて朝、夕の短期間に発生しており、昼間の発生箇所は館坂（南）、市営体育館（南）となっています。

朝 7:30～9:00 では、館坂・高松2丁目からの渋滞が上堂まで達しており、青山・厨川方面から都心部への交通では、渋滞は不可避になっています。

図2-20 盛岡市中心市街北部における渋滞状況



b) 館坂交差点の渋滞要因

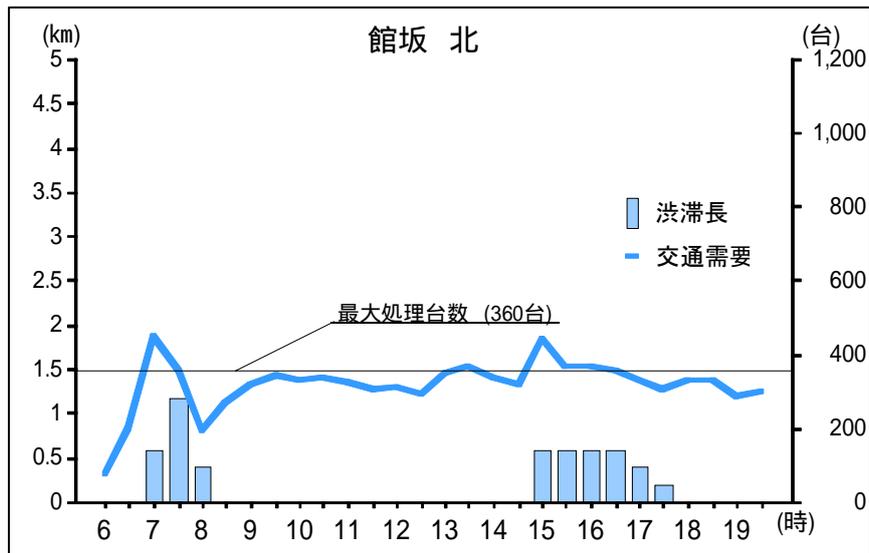
館坂で発生する交通状態は、7:00～7:30 の間における交通需要の 440 台 / 30 分が、1.5 時間の渋滞を発生させている原因と考えられます。

北流入部では、朝に 796 台 / 時の交通需要が集中するため、館坂交差点では 630 台 / 時しか捌ききれない状況であるために渋滞を発生させてしまっています。

また、交通容量では昼間 720 台 / 時程度は確保されていることになっていますが、朝は先詰まりが発生してしまうために 630 台 / 時と低下してしまう状況が見られます。

そして、夕方は15:00～15:30の間の交通需要が440台/30分と再びこの地点における交通容量を超過してしまうことにより渋滞が発生しています。これらは、帰社などの業務交通と考えられます。

図2-21 館坂交差点（北）における渋滞状況

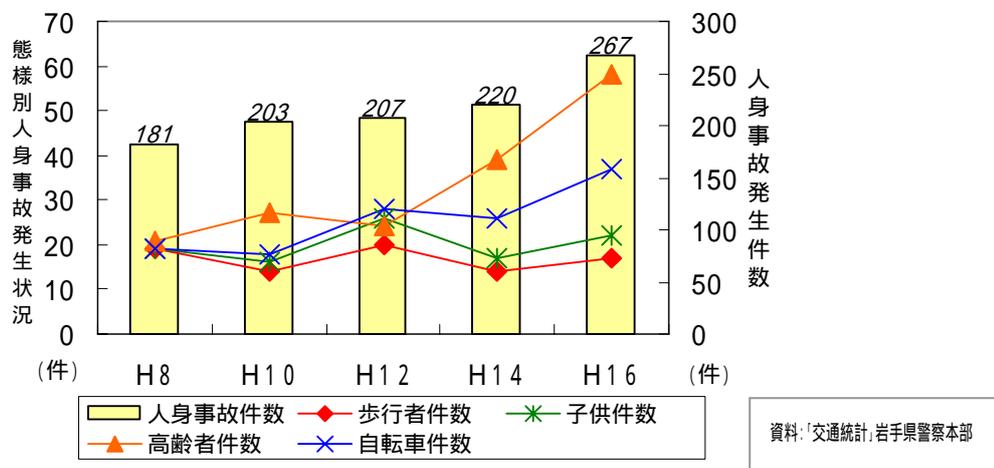


4 交通事故発生状況

滝沢村における交通事故（人身事故）発生件数は、人口のほか自家用車などの増加と合わせて増加する傾向が見られます。

特に高齢者が関係する人身事故の発生件数は、近年大幅な伸びを見せているほか、自転車の関係する人身事故も増加基調にあるといえます。

図2-22 村内の交通事故発生状況



資料：「交通統計」岩手県警察本部

第2節 滝沢村の公共交通の現況

滝沢村は、道路では、東北縦貫自動車道をはじめ、国道4号線、282号線及び46号線が走り、鉄道では、I G Rいわて銀河鉄道線の滝沢駅及び平成18年3月に開設された巣子駅、J R田沢湖線の大釜駅及び小岩井駅の合計で4つの駅があり、いずれも盛岡市や秋田市、青森市など北東北の主要都市のほか、仙台市や首都圏などとも結ばれています。また、主要地方道盛岡環状線などが国道間を連結し、近隣市町村や村内各地域を結ぶ生活道路としての役割を果たしています。

そして、これらの幹線道路沿いを中心に村内の平野部では路線バス網が非常に発達しており、主に村内各地と盛岡市中心部の間が結ばれていることによって、現在の村内の公共交通における中心的役割を果たしています。

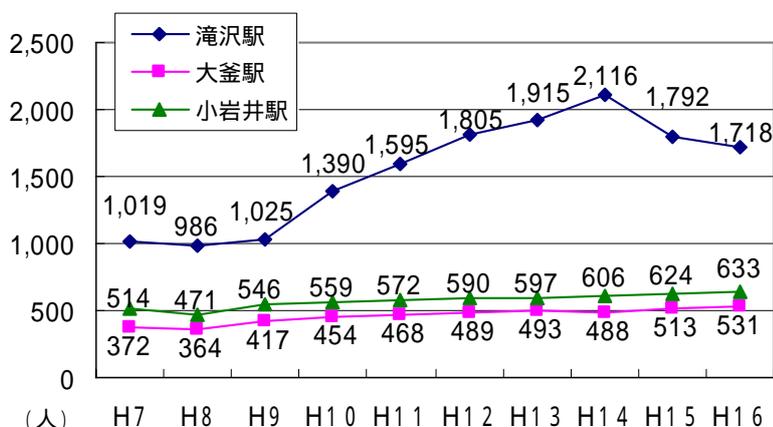
このほか、村内間を結ぶものとして一部の路線バスや村の福祉バス、山間部から平野部に向かう足として村の患者輸送車などが運行されているほか、盛岡地区をエリアとするタクシーが多数走行しています。

1 鉄道

滝沢村にある鉄道駅は、全部で4つあり、いずれも住民のみなさんの通勤や通学などにおいて利用されていることから、多数の乗降が見られます。また、他市町村の駅に近接する地域では、その市町村側の駅を介した鉄道利用も多数見られます。

このように鉄道は、交通渋滞に影響されずに定時性が高い公共交通機関であるため、交通渋滞の多く発生する盛岡都市圏においては、自家用車に代わる移動手段として盛岡市中心部へ向かう通勤・通学の利用を中心に有効に活用されています。

図2-23 村内各駅の1日平均乗車客数の推移



資料：鉄道事業者各社

平成14年度の滝沢駅は、J R (~H14.11)のもの。I G R (H14.12~)では1,642人。

図表の数値は、乗車客数のみで降車客数は含まない。

(1) いわて銀河鉄道線（アイジーアールいわて銀河鉄道株）（通称：I G R）

I G Rいわて銀河鉄道株について

平成14年12月1日の東北新幹線盛岡・八戸間の開業によって、先に政府が取り決めた整備新幹線の整備方針に基づき、同区間については整備新幹線の並行在来線として、同日よりJR東日本（東日本旅客鉄道株）の経営から分離されることとなりました。

これに伴い、東北本線盛岡・八戸間は岩手・青森両県がそれぞれ設立した第三セクター鉄道に移管されることとなり、盛岡・目時（青森県）間は岩手県が主体となって滝沢村を含む沿線市町村なども加わり設立したアイジーアールいわて銀河鉄道株に、目時・八戸間は青森県が主体となって設立した青い森鉄道株にそれぞれ経営が引き継がれ、地元密着の鉄道として、厳しい運営環境が予想される中でも経営努力により、路線を維持していくこととなりました。

運賃は、移行にあたり、経営の安定と利用者の逸走などのバランスを検討した上、JR時代に比べ普通運賃で平均1.58倍、通勤定期2.12倍及び通学定期1.99倍という運賃水準になり、例えば、I G R線内の盛岡・滝沢間は、JR時代の230円に対して360円と上昇したほか、さらにJR線を乗り継いだ場合は、その範囲では収まらない状況となりました。

このため、高校生などの通学利便を考慮して、通学定期を開業時から1.35倍、その後、平成17年4月からは1.65倍に改訂した上で抑えられ、その差額は岩手県と滝沢村をはじめとする沿線市町村が経営安定化基金より助成を行う激変緩和措置を平成19年3月末までの予定で講じています。

また、I G R線内の盛岡・いわて沼宮内間またはJR花輪線内各駅から盛岡方面まで利用する際、通常は鉄道運賃に比べて割高となる路線バスの運賃が逆に鉄道運賃より安くなるという現象が一部で見られるようになりました。

運行内容

運行本数では、JR時代から都市圏輸送の区間運転の普通列車については増加傾向にありましたが、I G R移行後は、車両の短縮やワンマン運転による合理化と併せて、全線で大幅に増発が行われました。運行時刻では、全線において均等間隔、毎時一定時刻発着のいわゆるネットダイヤが組まれました。盛岡口では1時間に2本程度に花輪線乗り入れ列車が加わり、最多の盛岡・滝沢間で快速列車を含めて37.5往復、最も本数の少ない区間（いわて沼宮内・一戸間）でも快速列車を含めて概ね毎時1本の15.5往復が設定されています。

このほか、I G R線を介して好摩側の全列車が盛岡へ乗り入れる運行されて

いる花輪線は、I G R 移行後も本数に変化はなく、盛岡口では1時間に1本弱程度の1日10.5往復（快速列車1往復含む）となっています。

また、快速列車が、盛岡・八戸間に2往復、花輪線直通のものが盛岡・好摩（大館）間に1往復が設定されており、滝沢駅には3往復全て、巣子駅には盛岡・八戸間の列車が1往復停車しています。

村内各駅の動向

滝沢村内のI G R 線には、滝沢駅と巣子駅の2つの駅があります。

滝沢駅は、I G R 線内屈指の利用者を誇る駅であり、周辺には岩手県立大学や盛岡大学、岩手県立盛岡農業高校などが立地しているほか、周辺の住宅地化が進んだことにより地域住民の多くが通勤・通学などに利用しており、1日中を通じて乗降が多い駅です。

滝沢駅からは、県立大学や盛岡大学、盛岡農業高校、一本木・柳沢、盛岡市松園、そして巣子、盛岡市中心部方面などへの路線バスが接続していますが、学生を中心に利用は多いものの、それぞれの運行本数は多くありません。

また、一本木や柳沢、巣子などからの自家用車などの送迎されて鉄道に乗り換える利用、いわゆるキスアンドライドの利用も多く見られます。

巣子駅は、平成18年3月に開設された新しい駅ですが、巣子地区における念願の鉄道駅として、多くの利用が期待されています。

巣子駅は、駅近くを県立大学、巣子地区内、盛岡市中心部方面への路線バスが多数運行されていることから、今後は駅前広場までの乗り入れなどによって、より鉄道との接続が強化されるものと考えられます。

また、今後、パークアンドライド用の駐車場や駐輪場などが整備される予定であり、より多くの方々に利用される駅、地域の交流拠点となる駅と位置付け、地域とともに発展をしていくための整備が続けられています。

このほか、元村地区では厨川駅、一本木地区では渋民駅など、近接する村外のI G R の駅を介した鉄道利用の実態も見ることができます。

表2-24 I G R いわて銀河鉄道線の滝沢村内各駅の列車設定状況

	滝沢駅		巣子駅	
	上り(盛岡方面)	下り(八戸方面)	上り(盛岡方面)	下り(八戸方面)
停車本数	37本(10本)	38本(10本)	36本(9本)	35本(9本)
うち快速列車	3本(1本)	3本(1本)	1本(0本)	1本(0本)
始発列車時刻	6:21	5:56	5:53	6:23
最終列車時刻	22:08	23:06	23:03	22:11

(平成18年3月時点)

()内の数値は、J R 花輪線に乗り入れる列車の内訳。

(2) JR田沢湖線(東日本旅客鉄道株)(通称:JR東日本)

運行内容

運行本数は、普通列車が12.5往復運行されていますが、多くは盛岡・雫石間の運行であり、雫石以西、特に秋田県側までを結ぶ普通列車は1日4往復のみとなっています。代わって、同じ線路を使用して運行されている秋田新幹線が1日15往復以上運行されていますが、村内の駅への停車はありません。

運行時刻は、朝と午後の盛岡口は1時間に1本程度の普通列車が運行されていますが、昼頃については約3時間程度、いずれの方向も普通列車が運行されていない空白の時間が生じています。

村内各駅の動向

滝沢村内のJR田沢湖線には、大釜駅と小岩井駅の2つの駅があります。

大釜駅は、駅周辺の区画整理により住宅地化が進み、それに伴って利用者も増加を続けています。駅舎に代わり村の大釜駅前コミュニティセンターが設置され、地域の交流拠点としても人が集まる駅となって利用者の利便を図っているほか、村による駅前駐車場が設置されたことにより、地域内や大釜、大沢、鵜飼地区など周辺からのパークアンドライドによる利用が増えています。

大釜駅には、鵜飼や大沢、小岩井方面を結ぶバス路線が1路線のみ運行されていますが、運行が平日の朝夕のみとなっているため、路線バスや鉄道により通学する小岩井や大釜地区の児童・生徒を除き、利用はほとんど見られません。

小岩井駅は、以前は観光地である小岩井農場の玄関口として、多くの人に利用されていました。しかし、近年は小岩井農場までの公共交通機関利用者の減少などにより、現在では通勤・通学の利用が中心の住宅地の駅という雰囲気に変化してきました。利用の中心は地域内や近くの雫石町内などから盛岡市に向かう通勤・通学の利用者ですが、多くの小中学生が大釜駅付近にある篠木小学校及び滝沢南中学校に通学するため、小岩井駅から鉄道を利用しています。

小岩井駅も同じく、大釜駅をとおり、大沢や鵜飼方面を結ぶバス路線が1路線のみ運行されていますが、路線バスで通学する児童・生徒を除き、利用はほとんど見られません。また、小岩井駅から雫石町内に向けて、雫石町が運営するデマンド交通システムが鉄道に接続して運行されています。

表2-25 JR田沢湖線の滝沢村内各駅の列車設定状況

	大釜駅		小岩井駅	
	上り(盛岡方面)	下り(雫石方面)	上り(盛岡方面)	下り(雫石方面)
停車本数	12本	13本	12本	13本
始発列車時刻	7:06	5:28	7:00	5:33
最終列車時刻	21:28	22:21	21:23	22:26

(平成17年12月時点)

2 路線バス

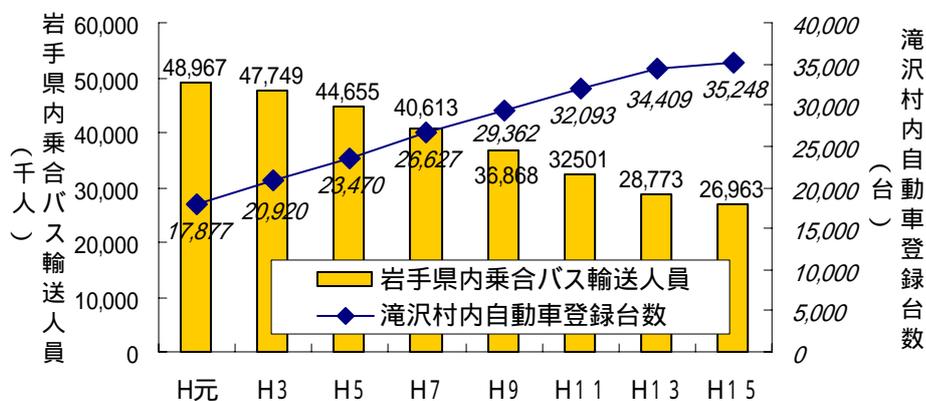
滝沢村の路線バスは、民間の乗合バス事業者3社により約90系統、平日1日あたり約900本が運行されています。その多くは平野部の住宅密集地域に集中しており、それぞれの地域と隣接する盛岡市中心部を結んでいます。一方、中山間地域を含む村内の他の地域では、既存路線の廃止や縮小などの動きも見られたこともあり、国道沿いを除くと路線バスの利用環境は決して良好とはいえません。

また、村内の各地域間を結ぶ路線はほぼ未発達であるため、村内の移動は主に自家用車や村が運行する福祉バスなどに頼らざるを得ないのが現状です。しかし、実際に村内の各地域間を結んで運行されている路線は、利用者数が採算性の面からは決して十分とはいええないということから、バス事業者側では新たな路線の拡張に踏み込めないといった一面があります。

滝沢村では、住宅地化の進行に合わせてバス路線が新たに設定される傾向が見られますが、人口の増加に対して路線網や運行本数などが比例して増加しているようには見えません。この要因の一つに、自家用車保有台数の増加が考えられ、近年、人口の増加以上の割合で増加していることが分かります。新しく村内に移り住む人の多くが日常生活では自家用車による移動を前提とする反面、盛岡市中心部で林立が進む高層マンションなどの増加に伴い、自家用車を持たない人が徒歩の移動でも便利な都心部のマンションに移り住むなどといった棲み分けが見られることなども理由として考えられます。

昭和40～50年代以降、全国的に路線バスの利用者数は減少の一途にあることは確かですが、一方で、自家用車を含む自動車の登録台数は人口増加以上の増加傾向にあることから、やはり自家用車の普及による路線バス離れが深刻であるということが分かります。

図2-26 滝沢村内の自動車登録台数と岩手県内の乗合バス利用者数の変遷



資料：国土交通省東北運輸局岩手運輸支局

(1) 運行本数と運行時間帯

村内のバス路線は、鵜飼、元村及び川前の一部地域で高い頻度の運行が確保されていますが、同じ地域内でも新興住宅地域などの他の地域やその他の地域では、運行頻度は決して高くはありません。

また、旧来からの鉄道駅がある小岩井、篠木及び川前（北部）の各地区は、駅周辺部では鉄道と並行するバス路線があまり発達していないことが分かりますが、近接する国道には比較的多くの本数のバス路線が並行して設定されており、鉄道とバスの連携はあまり見られないものの、相互が選択して利用できる場所では、高い頻度の公共交通が確保されているのと同時に、並行区間でも利用者の棲み分けがある程度行われているものとも考えられます。

運行時間帯は、一部の高い運行頻度が確保されている地域では、平日は深夜帯の運行も見られるようになるなど、生活時間の多様化などに合わせて事業者側が運行終了時間の繰り下げを図るところも見られます。

しかし、その他の地域では、日中の運行間隔が1時間程度の路線で夜 20～21 時頃、それ以下の運行間隔の路線で夕方 18～19 時頃に設定されており、事業者側も運行終了時間の繰り下げに慎重な姿勢を見せています。

(2) 運賃

運賃は、過去において頻繁に値上げが行われた結果、利用者のバス離れを助長したという考えから、近年においては値上げが行われなくなっています。しかし、現在でも路線バスの運賃が高いと思う人は少なくなく、自家用車とのコストの比較や分かりやすい運賃設定などの取り組みにより、利用者側の既成概念の払拭が必要になってくるものと考えられます。

また、村内の各地域間を直通で結ぶバス路線が未発達であることなどから、村内を移動する場合などは、路線バス同士を乗り継ぐ必要があります。しかし、現在、県内では盛岡市の一部などを除くと路線バス同士を乗り継ぐ場合には割引制度などはなく、このことが乗り継ぎによる利用が促進されない理由にもなっているものと考えられます。

(3) 停留所

複数のバス事業者が競合している路線では、一部では停留所の共用が見られるようになりましたが、川前地区を中心に同じ場所でも停留所が事業者毎に別に設置されている例や事業者によって停車停留所が異なる例、時刻表の様式が全く異

なる例などがあり、利用者からの視点で見直しが必要であると考えられます。

また、村内には、道路交通量や交差点の近接などから停留所の間隔が広がる傾向があるほか、近年は停留所周辺住民の理解が得られず、停留所が設置できない例や移設を求められる例なども発生しており、利用者の視点に立ったバス利用の促進を図ろうとする上での障壁ともなっています。

表2-27 滝沢村内の各地区及び主要停留所における路線バス運行実態

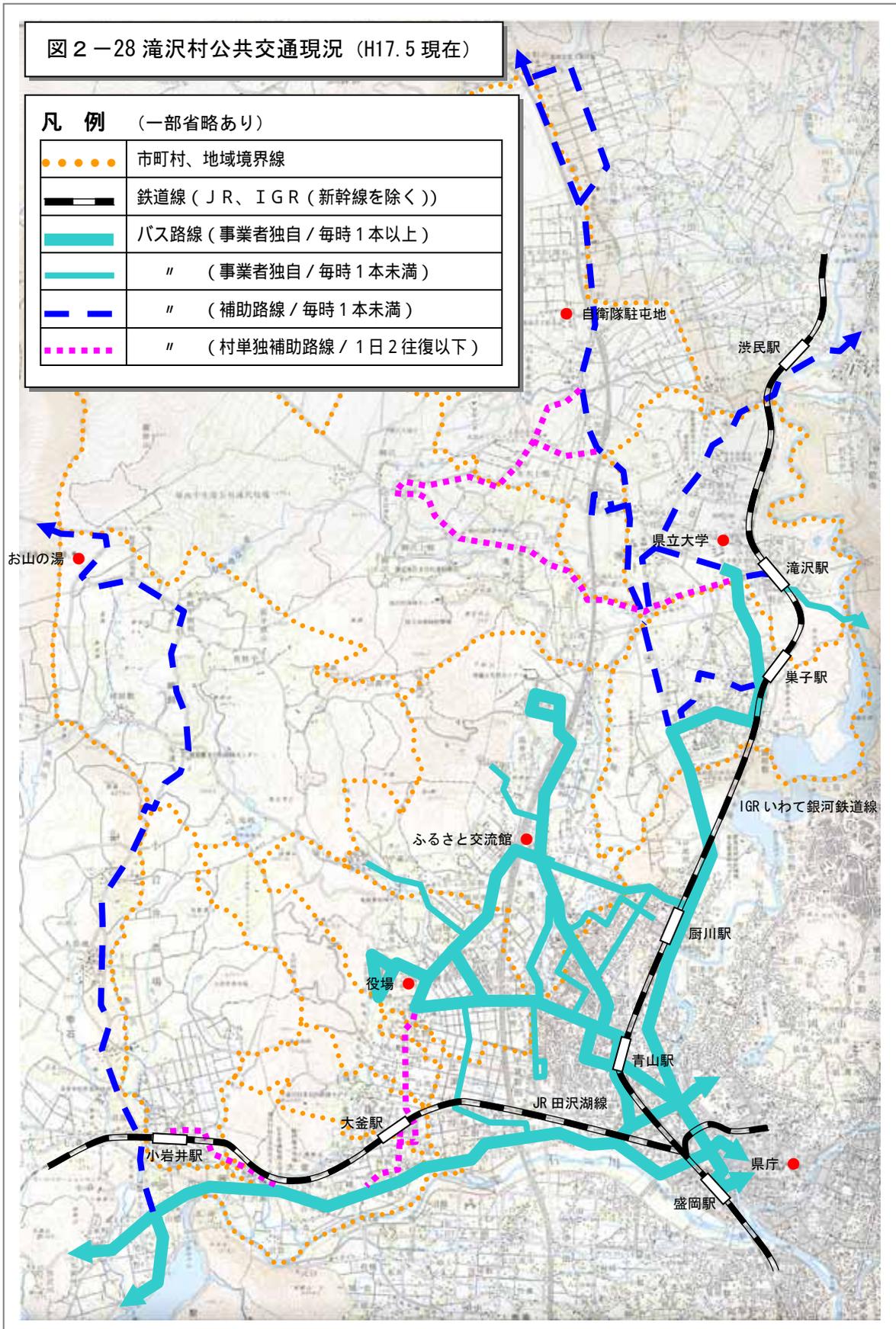
地区	主要停留所	盛岡市方面						村内他地区方面		
		平日	土休日	主な経由(村内)	うち、他市町村方面		平日	土休日	主な経由(村内)	
					平日	土休日	主な経由市町村			
小岩井	小岩井駅前	0	0		0	0		2.0	0	大釜～鶴飼
大釜	大釜	39.5	35.5	(一部姥屋敷)	39.5	35.5	雫石	2.0	0	小岩井～鶴飼
篠木	大釜駅前	0	0		0	0		2.0	0	小岩井～鶴飼
大沢	農協南部支所前	0	0		0	0		2.0	0	小岩井～鶴飼
鶴飼	滝沢NT中央	174.5	113.0	(一部元村)	3.5	0	矢巾・紫波	1.5	1.5	川前・一本木
	上山団地	14.0	11.0		0	0		0	0	
	滝沢村役場	47.0	33.0		0	0		7.0	0	小岩井～大沢・元村・川前
	滝沢アメリティタウン	3.5	3.0		0	0		0	0	
姥屋敷	姥屋敷小中学校前	5.0	5.0	大釜	0	0		0	0	
元村	盛岡北高前	42.0	26.0	(一部鶴飼)	0	0		0	0	
	ふるさと交流館前	151.0	115.0	(一部鶴飼)	1.5	0	矢巾・紫波	5.0	0	鶴飼・川前
	あすみ野中央	13.0	8.0		0	0		0	0	
	外山団地	5.0	4.0		0	0		0	0	
	ゆとりが丘	6.0	5.0		0	0		0	0	
	法誓寺集会所前	0	0		0	0		5.0	0	鶴飼・川前
川前	巢子	135.0	103.0	(一部一本木)	40.5	40.0	八幡平・岩手・葛巻・久慈	5.0	0	元村・鶴飼
	勤労青少年ホーム前	66.5	55.0		0	0		5.0	0	元村・鶴飼
	滝沢第二小学校口	6.0	2.0		0	0		0	0	
	滝沢駅前	12.5	2.0		0	0		10.0	1.0	柳沢・一本木・地域内完結
	県立大学前	33.0	16.0		0	0		13.5	1.0	元村・鶴飼・地域内完結
	盛岡大学前	28.0	18.0		17.0	17.0	岩手・葛巻・久慈	7.5	1.0	地域内完結
一本木	一本木	23.5	23.0	川前	23.5	23.0	八幡平	3.0	0	川前・柳沢・巢子・鶴飼
柳沢	柳沢	0	0		0	0		1.0	0	

(単位:往復、平成17年5月現在のものから、その後廃止となったものを除いたもの)

「休日のみ運休」、「休校日運休」などのものは、「土休日運休」として扱う。

季節運行、臨時便、スクールバス(高校など)のものは、含まない。

国、県及び村による補助金支出路線、村が運行する廃止代替バス路線などは、含む。



3 滝沢村の公共輸送事業

(1) 福祉バス

滝沢村の福祉バスは、役場の側にある村公民館などにおいて通年で開催されている高齢者学級（睦大学）の受講者の輸送を主目的としながら、さらには姥屋敷地区にある村営相の沢温泉「お山の湯」を運転免許や自家用車を持たない住民のみなさんの利用も可能とすることなどの目的を付加して、毎週月曜と金曜の2日、村内の3路線において1往復運行されています。

これは、広範な面積を持ちながらも、民間事業者による公共輸送サービスが村内の各地域と盛岡市中心部を結ぶ体系が中心であって村内の各地域間の移動手段が極めて限られることなどを背景として、村全体から平均的に外出が可能となるよう行われているものです。

しかし、運行日や時刻、区間などが限定され、村全体を限られた車両の中で回るために所要時間も長くなることから、実際には特定の目的を持った利用者のみにはしか利用されていない状況には、見直しを求める声もあります。

運行は路線が一部競合することなどから、乗合バス事業者に委託して行っていますが、逼迫する村財政の中でその事業費の存在は小さくなく、平成16年度から運行日数の削減（週3回→週2回）と有償化（1乗車200円）を行うなど、事業の見直しを行っていますが、有償化後は利用者の減少が顕著になっています。また、平成18年度は、さらに基本路線を削減が行われています（4→3）。

今後は、利用者は減少しているとされるものの、「睦大学」や「お山の湯」の事業実施による高齢者福祉サービスとともにあり方を考える必要があります。

表2-29 村福祉バスの運行実績

		平成15年度	平成16年度
輸 送 人 員 (入)	1号車	5,155	2,519
	2号車	5,381	2,705
	3号車	6,506	2,767
	寿号車	5,905	4,656
	滝沢相の沢温泉送迎	8,997	4,457
	北部コミセン送迎	623	338
事 業 費 (円)	運行経費	30,051,000	21,415,800
	運行収入	- (無料)	4,880,000
	運行収支(村支出)	30,051,000	16,535,800
備 考		基本路線週3回運行。 相の沢週2回、北部週1回運行。 利用無料。	基本路線週2回+月1回運行。 相の沢週2回、北部週1回運行。 有償化(1乗車200円)。

輸送人員は、いずれも往路のみの集計。往復による利用者で計算する場合は、概ね上記の倍。
18年度は、寿号車を経路を1～3号車に振り分け統合、北部送迎は廃止、運行は全線週2回に統一。

資料：滝沢村

(2) 患者輸送車

滝沢村の患者輸送車は、過去に「辺地」として指定されていた姥屋敷及び柳沢の両地区における遠距離の通院者の輸送を目的に、各地域と鶴飼、元村及び盛岡市青山地区の間をそれぞれ週1回1往復（平成15年度までは週2回）運行されており、無料で利用することができるものの、通院者以外の利用はできないこととなっています。

しかし、近隣地域への民間医療施設の開設や巡回医療の充実などにより存在意義を見直す必要があり、また、辺地指定の解除以降は老朽化した患者輸送車用マイクロバスの更新や車両の維持を中心とした運行経費なども村単独の負担となっており、運行経路は福祉バスとの重複も多いことから、村財政が逼迫する中でこれらと併せた見直しが求められています。

ただし、利用者の中には患者輸送車の代替となる移動手段を持たない高齢者の方なども見られることから、今後の見直しにあたっては代替手段の確保も視野に入れて検討を行う必要があります。

(3) 村が補助金を支出するバス路線

滝沢村では、高齢者や児童・生徒などいわゆる交通弱者とされる方を中心とした地域住民のみなさんの日常生活にとって必要なバス路線に対し、欠損（赤字）額を村が補助金により支出することによる維持を図っている路線があります。

また、直接村の支出を伴わなくても、複数市町村に跨るバス路線については、国と県の補助金の適用基準を満たすことによって、そちらにより維持されているものもあり、国あるいは県、市町村から補助金の交付を受けている村内のバス路線は21系統（平成17年度）と村内約90系統のうちの1/4にも相当します。

しかし、村がバス路線を維持するために支出する補助金の額は、決して低い額のものではなく、補助を続けていくとしても、今後より一層の利用の促進やあるいは廃止を含めた見直しが求められていく状況にあるといえます。

表2-30 村のバス路線維持に対する補助金の支出状況

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
支出総額(円)		6,007,689	5,953,913	4,114,867	4,260,324
対象路線数(系統)		4	5	8	4
内 訳	国・県補助特例分	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1	網張温泉線(県交)1
	県・市町村協調補助 (15年度制度制定)		青山松園線(県交)1	青山松園線(県交)1	青山松園線(県交)1
	村単独補助	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)3	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)3	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)2、滝沢小岩井線(県交)1	一本木・柳沢地区廃止代替(県北)2、滝沢小岩井線(県交)1

国の補助制度の改変後である、平成14年度以降のもの。

国・県補助は、一部の基準を下回った場合に限り、特例として市町村の一部負担が生じる場合がある。

4 タクシー

滝沢村内におけるタクシー事業は、これまで法人事業者の本社などは村内に置かれていないことから、盛岡市などに本社を置く法人事業者の営業所と個人タクシー事業者が村内に点在しているのが現状です。

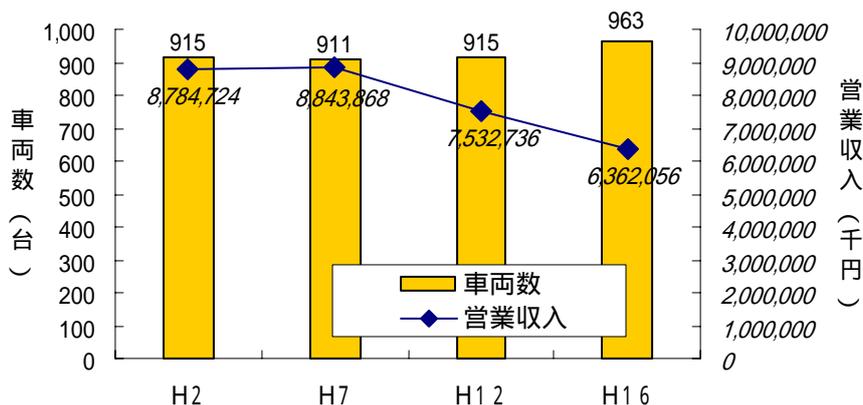
また、村に近接する村外の地域には多くの法人タクシーの拠点が存在していることから、タクシー事業の上では、滝沢村は盛岡市などと一体的な営業エリアとして位置付けられ、盛岡地区のタクシーが村内全域を運行していることとなります。

しかしながら、村内のタクシー事業者の営業所は人口の多い平野部に集中しているため、中山間地において利用しようとする場合は、予約など余裕を持った行動が求められるとともに、移動距離が比較的長くなりやすいことから、高くなってしまいう料金を負担に感じやすいなど、利用の普及が図りにくくなっています。

全国的な傾向として、タクシー事業はいわゆるバブル景気の終焉を境に収入が激減し、事業者の経営に対する影響ほか、乗務員の負担も大きくなっているとされています。一方で、路線バスの制度などと同時に行われた規制緩和によって、タクシー事業の新規参入が認められやすくなったことから、盛岡地区でも事業者及び車両数は増加に転じ、タクシー1台あたりの収入はさらに落ち込むこととなりました。

このため、既存事業者の中にはタクシー事業からの撤退を決めるところや事業者の倒産などという事態まで見られるようになっていきます。

図2-31 盛岡地区のタクシー事業における車両数と営業収入の変遷



資料: 岩手県タクシー協会盛岡支部

第3節 滝沢村のバス交通等に関するアンケート調査

1 調査概要

この調査は、バス交通を中心とした公共交通に対する、住民のみなさんの意見や関心などを把握するため、平成15年2月に、村内全地区から無作為に抽出した16歳以上の住民の方、合計1,500人を対象として実施したものです。

配布及び回収については、村統計調査員、集計及び分析については、岩手県立大学総合政策学部教授の元田良孝先生による指導の下、同大学生に協力いただきました。また、調査にあたっては、交通エコロジー・モビリティ財団を通じて日本財団の支援を得ました。

アンケートを配布した1,500人のうち、1,189人の方から回答をいただき、その回収率については79.3%となりました。

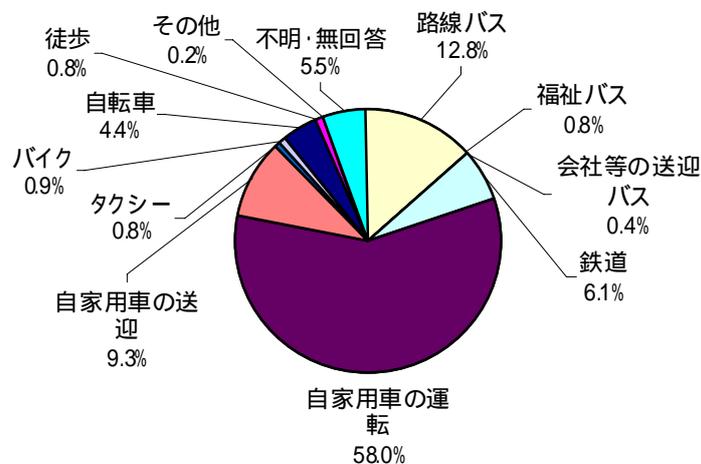
2 調査結果

(1) 日常の主な移動手段について

日常の外出の際、最も多く利用する移動手段について、村全体では、「自家用車」への依存度が圧倒的に高いことが分かり、「自家用車の送迎」の9%を含めると、「自家用車」のシェアが7割程度を占めています。次いで、「路線バス」が13%、「鉄道」が6%、「自転車」が4%と続いています。

全体

日常の主な移動手段について (N=1189)



年代別・地区別

日常の主な移動手段について(年代別)

移動手段\年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
路線バス	18.2	11.3	5.2	6.8	15.4	19.1	19.6
福祉バス	0	0	0	0	0	1.9	3.5
会社等の送迎バス	1.1	0.7	0	0.5	0.9	0	0
鉄道	29.5	4.6	2.1	2.4	5.3	7.4	4.9
自家用車の運転	4.5	70.2	82.5	82.6	62.6	41.4	22.4
自家用車の送迎	13.6	5.3	3.6	1.9	6.2	16.0	25.9
タクシー	0	0.7	0.5	0	0.9	1.2	2.8
バイク	2.3	1.3	1.0	0.5	0.9	0.6	0.7
自転車	25.0	2.6	2.1	0	3.5	2.5	4.9
徒歩	1.1	0	0	0.5	0.9	1.2	2.1
その他	0	0.7	0	0.5	0.9	0	0

(単位:%)

日常の主な移動手段について(地区別)

移動手段	地区	小岩井	大釜	篠木	大沢	鶉飼	姥屋敷	元村	川前	巣子・長根	一本木	柳沢
路線バス		1.8	2.9	0	8.1	24.6	2.6	15.9	4.4	17.5	13.5	5.0
福祉バス		0	0	0	2.7	0.5	0	0.5	0.6	0	0	10.0
送迎バス		0	0	0	0	0.5	0	0.5	1.1	0	0	0
鉄道		14.5	10.1	15.2	5.4	0	2.6	1.1	23.3	1.0	1.9	5.0
自家用車の運転		69.1	69.6	57.6	54.1	54.3	78.9	57.4	46.1	66.0	65.4	57.5
自家用車の送迎		9.1	5.8	12.1	5.4	7.0	13.2	9.3	9.4	9.7	11.5	20.0
タクシー		0	0	3	0	2.5	0	0.3	1.1	1.0	0	0
バイク		1.8	0	0	0	1.0	0	1.1	1.7	0	1.9	0
自転車		0	8.7	12.1	8.1	4.5	0	5.8	2.2	1.9	3.8	0
徒歩		0	0	0	0	0.5	0	1.3	0.6	1.9	0	2.5
その他		0	1.4	0	0	0	0	0	0.6	0	0	0

(単位:%)

年代別では、20～50歳代の層で「自家用車の運転」、10歳代の層で「鉄道」と「自転車」、高齢者層で「福祉バス」や「タクシー」の利用が他に比べて多いことが分かります。

また、地区別では、路線バスが多数設定されている鶉飼や元村、巣子・長根の各地区は「路線バス」の利用も多く、鉄道駅の立地する小岩井や大釜、篠木、川前の各地区では、「路線バス」に代わり「鉄道」の利用も多く見られます。一方、公共交通の利用が不便な中山間地域では、姥屋敷、柳沢ともに「自家用車の運転」が多く、柳沢では加えて「自家用車の送迎」や「福祉バス」の利用における比率が他地域に比べて高いことが分かります。

このことから、公共交通が至便となっている地域では、公共交通の利用が浸透していることが分かりますが、公共交通が不便な地域では、自家用車が中心として利用されており、高齢者などの交通弱者の方にとっては、外出手段や機会が限られているという可能性が考えられます。

(2) 日常の主な移動区間について

表中数値掲出欄における網掛け部分は、濃色は同一地区内における移動、薄色は平日に相互間を結ぶ定期路線バスが開設されている（H15.10 現在）区間の移動を示します。

全体〔集計・分析表2（1）〕

村内各地区の区分を細分化していることもありますが、住民のみなさんの日常生活における移動の多くは、各居住地と盛岡市中心部の間に見られることが分かりました。これは、就業や購買の多数が官公署や事業所、商業施設が多く立地する盛岡市内に依存していることから分かります。このほか、村内各地から盛岡市内の大規模病院やショッピングセンターなどが立地する地域への移動も多く見られました。中でも、鶉飼、元村地区からは、隣接する盛岡市青山・月が丘地区への移動、巣子・長根、川前地区からは、近接する同市みたけ・厨川地区への移動を中心に多く見られました。これらの多くは、日常の生活サイクル上での買物、通院などによるものと考えられます。

さらに、小岩井、大釜、姥屋敷地区から雫石町、一本木地区から西根町（当時）などといった、各地区から商業地などがある隣接の町への移動もそれぞれ見られました。

村内では、商業地や病院の多い元村、巣子・長根地区へ対して各地区の周辺地区から、役場や総合病院がある鶉飼地区では全村域から、それぞれ移動が多く見られました。

日常の路線バス利用者〔集計・分析表2（2）〕

(「(1) 日常の主な移動手段について」における、「路線バス」回答者)

主に路線バスを日常の移動手段としている住民のみなさんの日常における移動の多くは、その居住地域から比較的多くの直通バス路線が設定されている盛岡市内へ向かっていることが分かりました。一方、相互間を結ぶバス路線が未発達となっている村内間における移動に対しては、路線バスがあまり利用されていないことも分かりました。

また、盛岡市上田地区や都南地区など大規模病院が立地している地域へ対しては、直通バス路線が未整備の地域からであっても路線バスを乗り継ぐなどによって、移動を行っている利用者があることが分かりました。

このことから、路線バス利用者の多くは、便数の多い直通のバス路線で結ばれている区間の範囲内で移動を行うこと、逆に乗り換えが生じる区間の移動については、ほとんど路線バスが利用されていないということが考えられます。

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

集計・分析表2(1) 日常の主な移動区間について(全体)

地域区分と 主な目的施設	目的地																													
	鶏飼								元村								川前		菓子・長根			一本木		柳沢						
	小岩井	大釜	篠木	大沢	滝沢NT	鶏飼西	鶏飼南	鶏飼NT・アメリータウン	姥屋敷	元村南	元村中央のち東北道東側	元村中央のち東北道西側	元村東	国分	法誓寺	元村西	元村北	あすみ野	滝沢駅周辺	盛岡大学周辺	菓子	菓子南	長根	南一本木	いずみ菓子NT	北一本木	大石渡周辺	柳沢・上郷		
小岩井		3	1		2	7					2											1								
大釜	1	5	2	1	3	7	2									1					2									
篠木		3		1	1	4	2				1	1																		
大沢		1	2		3	3	2	1																	1					
鶏飼	滝沢NT		1	1	3	4	2	2							1	1		1		2	1									
	鶏飼西		1		1	4	2					1									1									
	鶏飼南		1	2	3	3	3		1	5											1	2								
	鶏飼NT・アメリータウン				2	3	4			1	1								1					1						
姥屋敷	3	5		2	8	3	4	5		3									2	1	1									
元村	元村南		2		1	5					1	1	2			1			1		2			1					1	
	元村中央の東北道東側		2		1	5	1		1	2		2				1	1			1	1									
	元村中央の東北道西側	1	1		2	3	1			5		1	2			1					1									
	元村東				2			1			2	1				1								1						
	国分				2								1			1					1	1								
	法誓寺	1			1	2			1	1	1	1			1						2									
	元村西		2		1	3					4					2					2						1			
	元村北					1			1		2					1					1									
あすみ野				2	2				2	1		1			1						2			1					1	
川前	滝沢駅周辺	1	2		3	8	1	3	2	2	5							1	11	3	43		11						1	
	盛岡大学周辺				1	1				2									1		10	1		1		1				
菓子・長根	菓子				1	3		1	2	1									1	3	9	1								
	菓子南							1				1									8	1								
	長根				1	2				2	1	2							1	1	7		1							
一本木	南一本木				1	3							1							1	7			1						
	いずみ菓子NT					1													1	1	5									
	北一本木		1		1											1					6			2						
柳沢	大石渡周辺																												1	
	柳沢・上郷				2				1	1		2							1		6								1	

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

目的地																												
盛岡市														岩手郡以北					盛岡市以南					県外				
青山・月が丘周辺	みたけ・扇川周辺	上堂・館坂周辺	中心部・中津川以西	中心部・中津川以東	盛岡駅周辺	仙北町周辺	上田・高松周辺	緑が丘・松園周辺	北山・山岸周辺	大田・本宮周辺	中屋敷・前湯周辺	茶畑・川目周辺	津志田・見前周辺	飯岡・流通C部周辺	手代森・乙部周辺	雫石町	玉山村IGR線東側	玉山村IGR線西側	西根町	岩手町	岩手郡その他	県北地方	矢巾町	紫波町	花巻市	北上市	岩手県南	岩手県外
16	7	1	12	5	13	1	4	2	2	1			1			17							1		1			
17	6		26	7	15	1	2			7	1		1	4		6				1			2	1	1			1
14	2		8	2	1		2	2	1		1		2			2							1					
5	1		5	4	6		1		1				2											1		1		
29	11		36	18	20		7	2	2	4		2	4			2										1	1	
29	10		29	8	12	2	4	3	1	1	1	2	2						1						1			
17	13	3	28	9	20	1	6	2	1	1	2	1		1	1		1								1			
7	4	1	6	4	5									2														
14	6		8	2	3	1	1			1			1	2		5	1			1			1		1			
32	18	1	32	15	25	3	7		2	1	1		4	3											1	1		1
15	12	2	21	13	16		4	3	2	2		1	1	2	1	2	1		1	1	1							
14	13	1	7	5	6		1	3	2	1		1		3	1								2	1	1			
9	3	1	9	6	4	1			1			3				3	1		1	1			1					1
7	9	4	8	4	6		3	1	1		2	1				1												
6	15	1	17	6	9		3	2		2	1	2	3	2		2	2							1				
17	6		6	5	6		1			5		2	1	1	1	1						1						
11	8		6	2	1	1	1	1	2					1		1	1											
10	5	2	11	4	7		1		2		1		2			1	1											
18	30	5	49	11	19	1	11	14	4	5	1	2		1			3	2	3	1		1	4				2	
3	5	2	12		5		2	1		1			1	1			1						1					
7	6	1	17	3	10	1	3	4				1					1		1	1	1	1						
2	6		5	1	4		3	3		1								1		1		1	1					
6	9	3	21	7	13	1	5	4	2	1	1	1	2		1	1						1		1				
6	7	2	3	1	4		1							1			2		4									
	3		2	1	2		1	1								1		1					1					
4	6	1	4	2			1	1				1				2	1	6										
1	2		3		2									1														
8	3		4	1	1		1			1				1					1						1			

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

集計・分析表2(2) 日常の主な移動区間について(「1 日常の主な移動手段について」における、「1 路線バス」回答者)

地域区分と 主な目的施設	目的地																												
	小岩井	大釜	篠木	大沢	滝沢NT	鶴飼西	鶴飼南	鶴飼NT・アメニータウン	姥屋敷	元村南	元村中央の東北道東側	元村中央の東北道西側	元村東	園分	法誓寺	元村西	元村北	あすみ野	滝沢駅周辺	盛岡大学周辺	菓子	菓子南	長根	南一本木	いずみ菓子NT	北一本木	大石渡周辺	柳沢・上郷	
小岩井	1					1																							
大釜		1																											
篠木			1																										
大沢				1																									
鶴飼	滝沢NT			1	1																	1							
	鶴飼西				1																								
	鶴飼南					1																1							
	鶴飼NT・アメニータウン						1																						
姥屋敷	1							1																					
元村	元村南					1			1												1								
	元村中央の東北道東側								1																				
	元村中央の東北道西側									1																			
	元村東										1																		
	園分						1						1																
	法誓寺													1								1							
	元村西				1	1						1																	
	元村北																1												
あすみ野																													
川前	滝沢駅周辺																			1		1							
	盛岡大学周辺																					1							
菓子・長根	菓子					1																							1
	菓子南																						1						
	長根																						1						
一本木	南一本木																						2						
	いずみ菓子NT																								1				
	北一本木																									1			
柳沢	大石渡周辺																										1		
	柳沢・上郷																											1	

第2章 滝沢村の公共交通の現況と課題

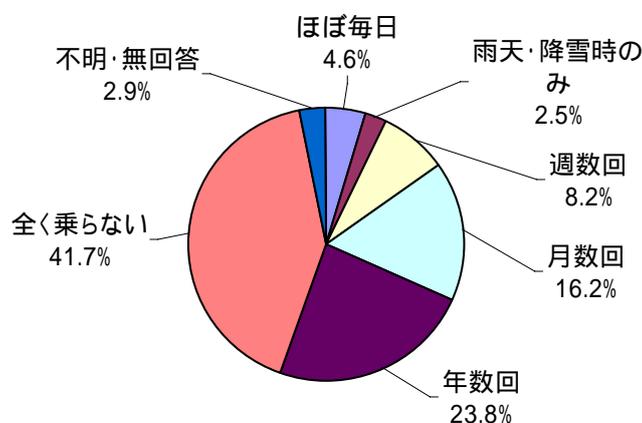
目的地																														
盛岡市										岩手郡以北						盛岡市以南				県外										
青山・月が丘周辺	みたけ・厨川周辺	上堂・館坂周辺	中心部・中津川以西	中心部・中津川以东	盛岡駅周辺	仙北町周辺	上田・高松周辺	緑が丘・松園周辺	北山・山岸周辺	大田・本宮周辺	中屋敷・前潟周辺	茶畑・川目周辺	津志田・見前周辺	飯岡・流通C周辺	手代森・乙部周辺	雫石町	玉山村I GR線東側	玉山村I GR線西側	西根町	岩手町	岩手郡その他	県北地方	矢巾町	紫波町	花巻市	北上市	岩手県南	岩手県外		
青山ダイエー、青山生協、国立病院	厨川駅、スーパーセンターみたけ	館坂橋、ホーマック上堂店	県庁、市役所、大通、大徳	バスセンター、肴町、中三	盛岡駅、マリオス	仙北町駅	県立中央病院、岩手大学、高松の池	アネックスカワトク、松園病院	市中央公民館、県営球場	市立病院、つなぎ温泉病院	城西町(イオン盛岡S C開店前)	河原病院、盛岡競馬場	日赤、盛岡南サティ	盛岡南I C、友愛病院、盛岡工高	ふれあいランド、都南の園	小岩井乳業、はちや、雫石店、鶯宿温泉	済民中央病院、好摩駅	運転免許センター、ユートランド、姫神	大更マックスバリュ西根店	沼宮内	磐前町、松尾村	二戸市、岩泉町、一戸町、軽米町	流通C、マックスバリュ、矢巾店、不来方高	日詰マックスバリュ、紫波店			水沢市、住田町、石鳥谷町	秋田市、田沢湖町		
				1				1																						
				1				2																						
8	2	2	13	8	7		1		1																					
6			10	4	6																									
3	2		12	7	12		2		1																					
				1	1																									
1			12	4	6	1	1																							
4			7	3	7		1																							
1		1		1																										
4	2		3	1	1		1																							
1	1		6	3	7		1																							
1		1	3	2	6																									
3	1		4	1	3																									
			4																											
2		1		2	1																									
							2											1												
		1	4	1	5		2	1					1																	
	2		5	2	4		1		1																					
			7	2	3																									
	2	1	1		1		1						1						1											
	1			1	1																									
				1	1																									
				1	1																									

(3) 路線バスの利用頻度について

路線バスの利用頻度について、「毎日」または「週数回」程度利用するといった定期的に利用するという回答が13%程度でありました。一方で、「全く乗らない」が42%、「年数回程度」が24%と約65%がほぼ利用することがないと回答しました。このことから、全体に占める定期的な路線バス利用者の比率は非常に低いということが分かります。

全体

路線バスの利用頻度について (N=1189)



年代別・地区別

路線バスの利用頻度について(年代別)

移動頻度\年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
ほぼ毎日利用する	15.9	4.6	3.1	4.3	6.6	1.9	0
雨天・降雪時のみ	14.8	4.0	1.5	1.0	2.2	0.6	0.7
週数回	13.6	7.3	2.1	3.9	8.4	13.0	14.7
月数回	13.6	13.2	9.8	10.6	15.9	27.8	25.9
年数回	21.6	25.2	30.9	29.5	24.2	20.4	10.5
全く乗らない	20.5	43.7	51.0	50.2	41.0	29.6	39.9
不明・無回答	0	2.0	1.5	0.5	1.8	6.8	8.4
うち毎日・週数回(定期的利用者)	29.6	11.9	5.2	8.2	15.0	14.9	14.7

(単位: %)

毎日の利用者は、学生層と年輩の就業者層に多いことが分かります。このため、滝沢村において路線バスの利用増進を図る上では、現状の路線バス利用者が少ない一方で、日常のマイカー利用者が非常に多い20~40歳代の層の取り込みが不可欠であるということがいえます。

路線バスの利用頻度について(地区別)

移動頻度	地区	小岩井	大釜	篠木	大沢	鷓飼	姥屋敷	元村	川前	巣子・長根	一本木	柳沢
ほぼ毎日利用する		7.3	1.4	3.0	0	8.5	0	5.0	3.9	2.9	5.8	0
雨天・降雪時のみ		0	1.4	6.1	2.7	3.0	0	2.9	1.7	3.9	1.9	2.5
週数回		3.6	5.8	6.1	8.1	16.1	0	7.7	3.9	11.7	7.7	5.0
月数回		1.8	11.6	15.2	2.7	23.1	5.3	19.8	12.8	17.5	13.5	12.5
年数回		9.1	24.6	15.2	16.2	26.6	34.2	25.7	20.0	36.9	17.3	12.5
全く乗らない		76.4	52.2	51.5	56.8	22.6	57.9	36.8	52.8	24.3	50.0	62.5
不明・無回答		1.8	2.9	3.0	13.5	0	2.6	2.1	5.0	2.9	3.8	5.0
うち毎日・週数回(定期的利用者)		10.9	7.3	9.0	8.1	24.6	0	12.7	7.8	14.6	13.5	5.0

(単位:%)

バス路線がある程度充実している地域では、定期的なバス利用者が比較的多く、鉄道駅に近い地域では、便数や始終発時刻などで優勢な鉄道の方に流れているということが考えられます。

(4) 路線バスの主な利用目的について

毎日の利用を見込むことのできる「通勤」・「通学」による利用は、11%程度に止まっていました。また、「その他」では『飲酒のため』などの回答が多く見られました。

路線バスの主な利用目的について(利用頻度別)

利用頻度 利用目的	全体	ほぼ毎日利用する	雨天・降雪時のみ	週数回	月数回	年数回	全く乗らない	不明・無回答	うち毎日・週数回(定期的利用者)
通勤	7.4	76.4	30.0	13.4	4.7	3.9	0.4	5.7	36.2
通学	3.1	21.8	30.0	7.2	2.1	1.1	0.4	0	12.5
通院	8.1	0	3.3	21.6	24.0	7.7	0.4	11.4	13.8
公共施設の利用	2.4	0	3.3	5.2	5.2	2.8	0.4	8.6	2.0
仕事中の移動	1.7	0	0	3.1	2.6	3.9	0.2	0	19.7
買物	13.5	1.8	20.0	29.9	31.3	20.4	1.2	2.9	39.9
娯楽	13.0	0	3.3	8.2	13.0	38.4	2.4	0	5.3
その他	5.5	0	0	2.1	7.8	15.8	0.6	0	1.3
全く乗らない	38.2	0	3.3	0	0.5	2.5	88.9	11.4	0
うち、通勤・通学	10.5	98.2	60.0	20.6	6.8	4.9	0.8	5.7	48.7

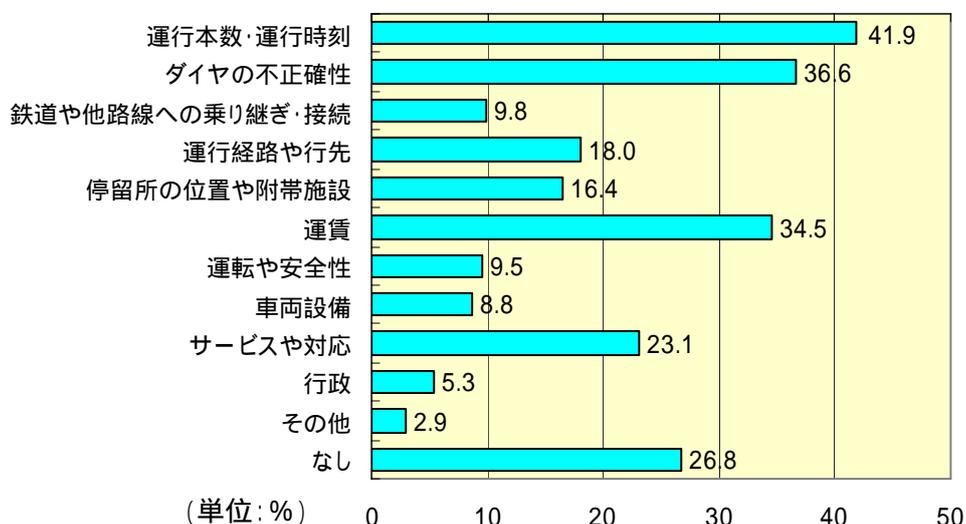
(単位:%)

(5) 路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて

日常から路線バスを利用する住民のみなさんに、路線バスに対して持っている感想や不満などの有無やその具体例について尋ねたところ、73%が「ある」と回答しました。

その内容は、「運行本数・運行時刻(ダイヤ)」、「発着ダイヤの不正確性」、「運賃」などと続いていました。

路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて(N = 377)



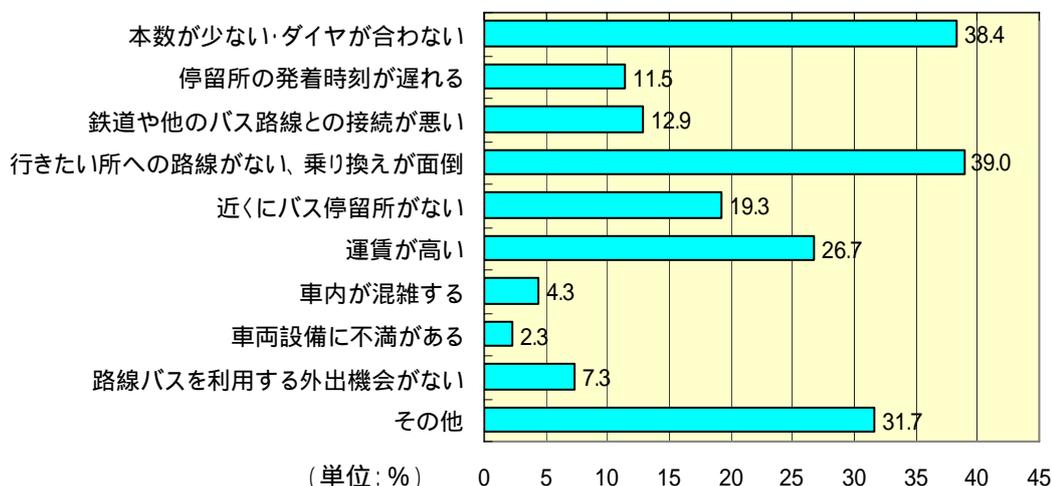
(6) 路線バス利用者による路線バスへの感想や不満などについて

前の設問とは逆に、日常では路線バスをあまり利用することのない住民のみなさんに対して、路線バスを利用しない理由について尋ねました。

目的地へ直通する路線がないことや運行本数やダイヤへの不満など、自家用車に比べ自由が利かないことを理由とする回答が多く、次いで運賃の割高感に対する不満、バス停留所と移動区間の乖離の順などとなりました。

このことから、多様化する個々の生活サイクルやニーズへの対応、また自動車の購入・維持費などと公共交通運賃の相対比較に対する情報を提供して理解などを求めていく必要があるといえます。

路線バスを利用しない理由などについて (N=644)

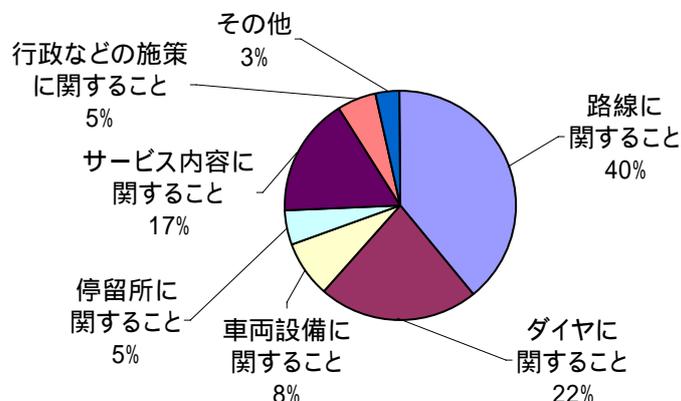


(7) 路線バスを利用するための意見・要望などについて

これからも、路線バスの利用をするにあたって、日常から利用者している方に、利用を続ける上で何が足りないのか、また、新たに利用してもらうためには何が 필요한のか、ということについて尋ねました。

住民のみなさんの考える利用促進施策は、主に身近な移動先のうちで路線バスの利用が不便であるところへの路線、最終便の繰り下げなどライフスタイルに合ったダイヤの設定、情報の不足を補う利用者へのサービスの提供などが挙げられました。

路線バスを利用するための意見・要望などについて
(N = 639)



(8) 福祉バスの認知度と利用経験について

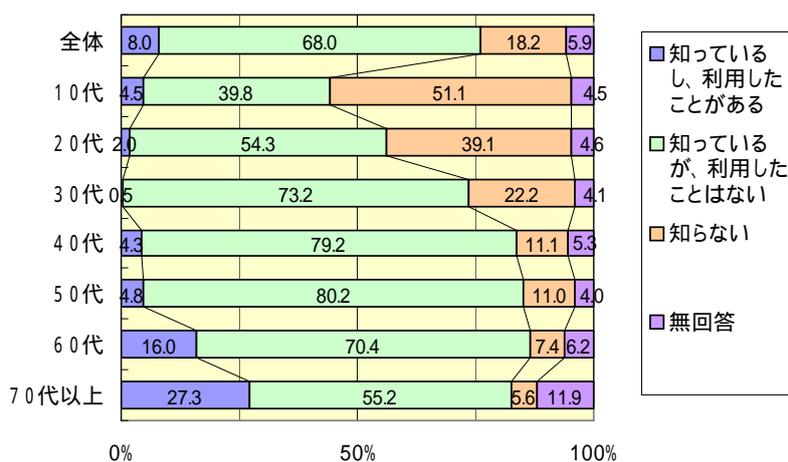
福祉バスについての認知は、全体では76%ということでしたが、年代別に見ると若年層の認知度が低く、年代が上昇するに連れて認知度が高くなっていく傾向が見られました。

また、利用経験者の割合は、10歳代から50歳代までは総じて5%以下となっており、逆に60~70歳代以上では、利用経験者が特に多く見られました。

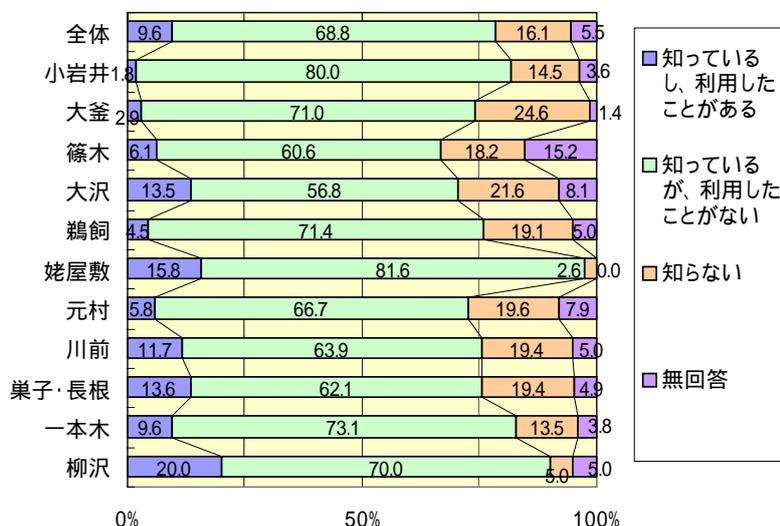
このことから、福祉バスの利用者は高齢者が中心となっていることが分かり、若年層では認知度が低いということが分かりました。

地区別では、柳沢、姥屋敷、大沢地区と多く見られました。これらの地区は、住宅の集中する場所がないことなどから、路線バスなどの民間事業者による公共交通が未発達になっています。このため、これらの地区では、福祉バスが高齢者の外出対策、路線バスなどの補完的役割などを担っているものと考えられます。

福祉バスの認知度と利用経験について(年代別)



福祉バスの認知度と利用経験について(地区別)



(9) 福祉バスの今後のあり方について

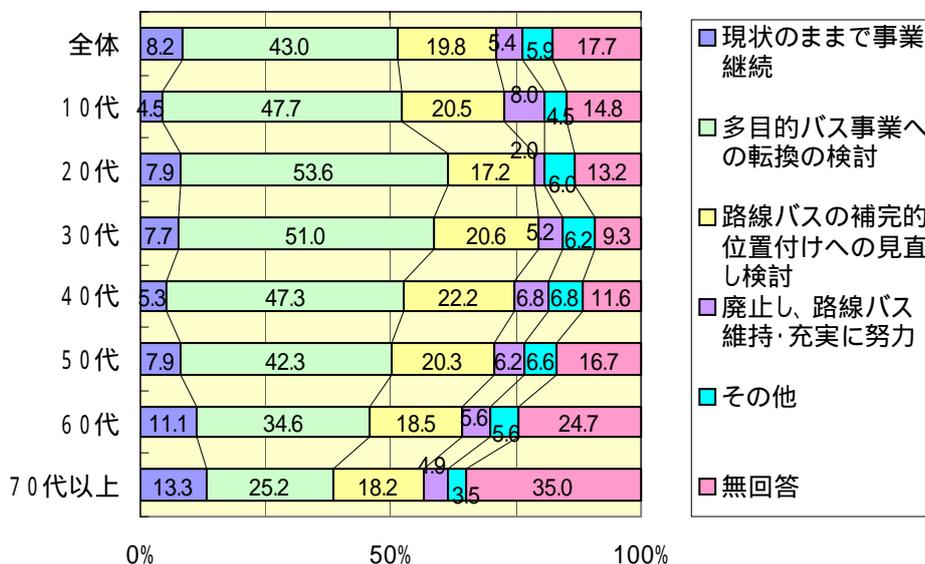
村が運行している福祉バスについて、住民のみなさんは今後どのように事業を行っていくことが最適だと考えているのか、そのあり方の考えを求めました。

「現状のままでの事業継続」が前の設問の回答にあった利用経験者とほぼ同じ8%程度であるのに対し、より多目的なバス事業の検討や路線バスの補完的役割への見直しなど形態を変化させて存続を図るべきとの意見が6割以上を占めました。ただし、廃止という意見は少なく、むしろ住民サービスとしてのバス事業は必要としながら、村のバス事業は見直しが必要であるとの意見が多く見られました。

年代別に見ると、若年層では、多目的バスへの転換を望む声が半数を超える世代も見られました。また、現状維持を望む声が10歳代や40歳代で平均の半分程度と比較的低い数値となりました。一方、福祉バスの利用者層の中心を成す高齢者の層では、年齢が上昇するに連れて現状維持の声が多くなり、60歳代から10%を超えました。それでも、事業廃止の声は他の世代と同程度の5～6%程度となりました。

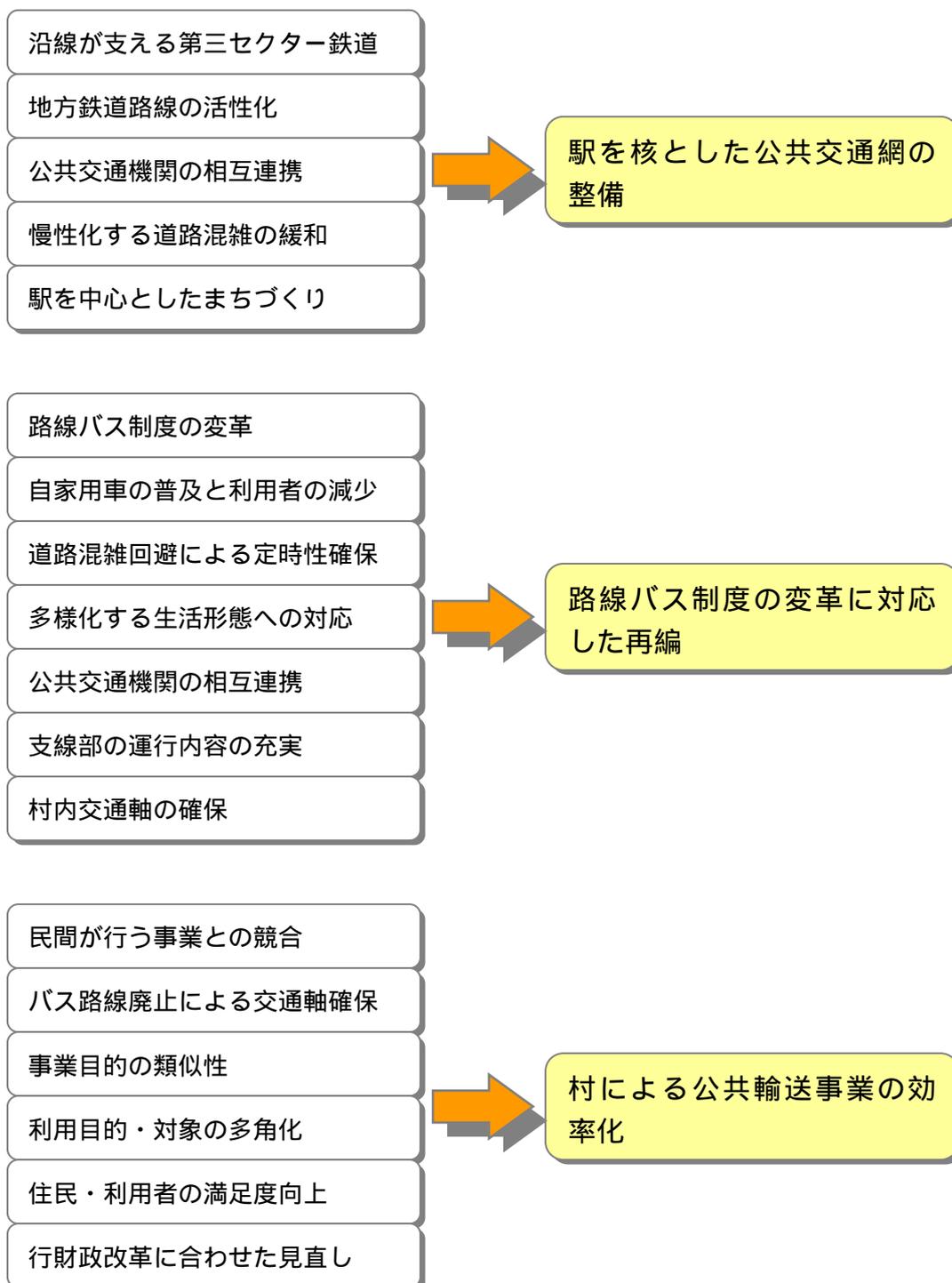
このことから、全ての世代において、必ずしも福祉バスの現状に満足をしている状況にはないということが考えられます。

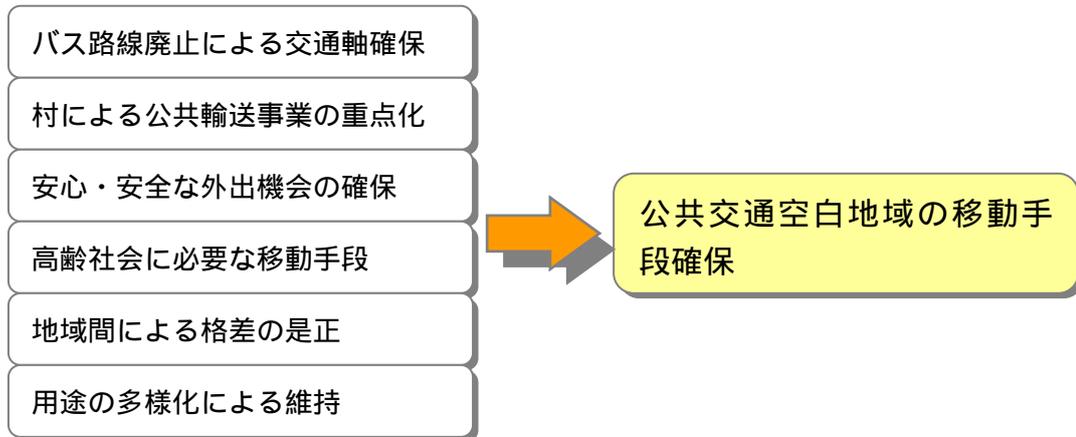
福祉バスの今後のあり方について(年代別)



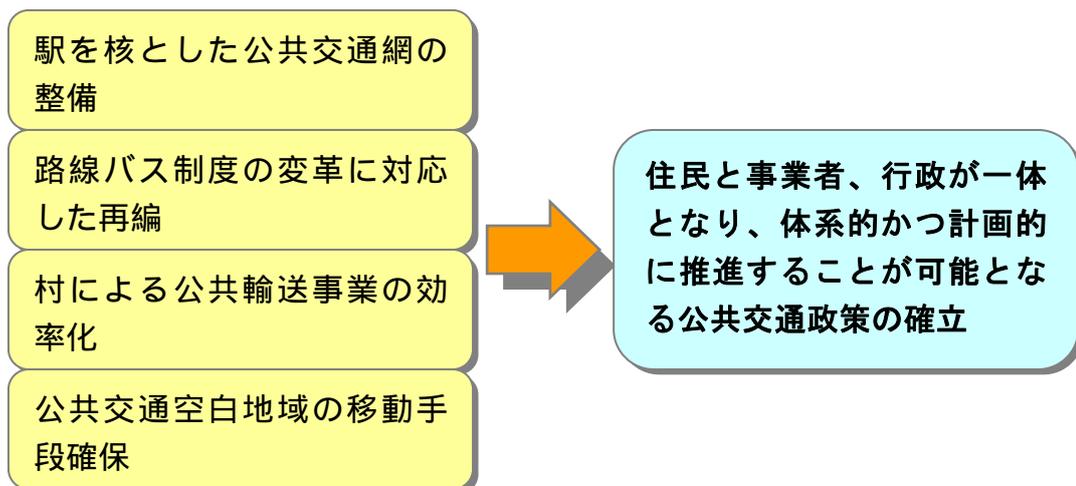
第4節 滝沢村の公共交通の課題

これまでから、滝沢村における公共交通の課題については、次のとおり整理されることを改めて確認することができます。





また、これらの課題を解決していくにあたっては、次のようなことが必要であると考えられます。



以上から、滝沢村では、

滝沢村公共交通計画

(平成18年度～平成27年度)

を策定することとします。

第3章 滝沢村の公共交通に対する考え方

第1節 各種計画による公共交通の位置付け

1 第5次滝沢村総合計画

滝沢村では、平成17年度より第5次滝沢村総合計画をスタートさせました。この計画では、「地域は、地域のみなでつくる」という地域経営の基本的考え方の下、少子高齢化や行財政改革などといった時代の流れの中、滝沢村の価値や住民満足度の向上を図りながらまちづくりを進めていくことを目指しています。

この第5次滝沢村総合計画の基本構想（平成17年度～平成26年度）及び前期基本計画（平成17年度～平成21年度）において、次のような内容により公共交通に対する取り組み方が示されています。

（1）第5次滝沢村総合計画 基本構想（平成17年度～平成26年度）

この中では、47の「最適化条件」と「めざそう値」が設定されています。

47の「最適化条件」とは、滝沢村の将来像として掲げた「人と人、人と地域、人と自然が共存し、生き生きと幸せ輝く「たきざわ」」を達成するための、より具体的な条件を7つの理念ごとに明らかにしたも、「めざそう値」とは、47の最適化条件のそれぞれの数値の目標値（期待値）を設定したものです。

47の最適化条件における公共交通の記述

理念 「住む」

まちのすがた 「みんなの暮らしが最適となるまち」

最適化条件 「交通の便がよく移動がしやすい」

⇒上記の最適化条件に基づく代表指標とそのめざそう値

滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合

現状	27.1%	5年後	30.0%	10年後	33.0%
----	-------	-----	-------	------	-------

滝沢村の道路渋滞は少ないと思う人の割合

現状	33.9%	5年後	35.0%	10年後	40.0%
----	-------	-----	-------	------	-------

（2）第5次滝沢村総合計画 前期基本計画（平成17年度～平成21年度）

この中では、8つの基本政策が設定されており、それに基づいた基本施策などが展開されていくこととなります。

また、計画の推進にあたっては、基本構想で設定された「めざそう値」と基本施策の推進に関する施策目標の数値により進捗状況を図ることとなります。

基本政策「だれもが利用しやすい交通網を整備します」

政策	基本施策	施策
安心して利用できる交通網を整備します	だれもが利用しやすい交通網を整備します	公共交通の利用促進

1 この施策が担う最適化条件

理念	最適化条件
住む	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全が保たれている ・交通の便がよく、移動しやすい

2 現状認識

- ・バス交通のない空白地域があり、特に自動車を保有しない高齢者、児童生徒などの移動手段の確保が求められる一方、バス交通のうち村内交通に係る部分は不採算路線となっており、採算に見合うバス交通体系が必要となっています。
- ・マイカー通勤などの自動車移動が全体の2 / 3以上を占め、交通渋滞の大きな原因にもなっており、バスや鉄道など公共交通機関の利用促進を図る必要があります。また、そのためにもバリアフリーを含めた公共輸送の快適な環境づくりが求められています。
- ・環境への配慮という観点から、公共交通機関の重要性が高まっています。

3 戦略方針

- ・高齢者などの移動手段のない人々のために路線バス以外の新たな交通システムを構築し、また不採算路線を解消するために運行ルートの変更、重複ルートの廃止などバス交通体系を見直します。
- ・公共交通機関の利用促進を図るために、バスと鉄道など公共交通機関のネットワーク化を促進するとともに、マイレール意識などの啓発活動を推進します。また、低床型バス車両の導入や駅施設などのバリアフリー化を促進します。

4 主な事業

(仮称) 巣子新駅整備事業、バス路線維持対策事業、公共交通ネットワーク化推進事業、マイレール利用促進事業など

◎ 数値目標

- ・めざそう値 滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合
現状 27.1% 5年後 30.0%
- ・施策目標 鉄道・バス利用率 現在 8.2% 5年後 12.0%

2 滝沢地域デザインと滝沢地域ビジョン

滝沢村では、平成12年度に約25年後の地域社会について、村内を10の地域に分けて住民側の視点により地域の整備方針を描いた「滝沢地域デザイン」を策定し、これをまちづくりの指針として捉え、地域と村との協働により実現に向けた取り組みを進めています。

また、第5次滝沢村総合計画の策定・推進に合わせて、この総合計画の実施期間となる平成17年度から平成26年度までの間における地域デザインの実現化について、総合計画と地域デザインの融合を図った「滝沢地域ビジョン」を策定し、これを基に今後の施策が展開される予定となっています。

(1) 滝沢地域デザイン（平成12年度～平成36年度）

この中において、次のような公共交通の対応方針が示されています。

全体における「まちづくりの基本方針」

公共交通

村民の利便性を図るため、鉄道、バス交通の運行の充実を図るとともに新駅の設置や駅前広場、駅周辺駐車場などの交通施設の整備を促進する。

鉄道交通

- ・鉄道利用の向上を図るため、より利用しやすいダイヤ編成と乗降場の設置を進める。また、鉄道利用者、特に児童生徒の安全確保に努める。
- ・東北本線盛岡八戸間のJR経営分離により、運行回数など鉄道利用者の利便性が低下しないように、また安全な旅客輸送が確保されるように事業者へ要望する。
- ・東部地域の活性化を図るため、滝沢駅舎機能の充実を図るとともに、(仮称) 巣子駅を設置し、併せて新駅周辺の市街地整備を推進する。
- ・小岩井地域の住民や盛岡西リサーチパークへの通勤者、また小岩井農場への観光客の利便性の向上を図るため、小岩井駅の駅前広場整備、駅南改札口の設置を進める。
- ・鉄道利用の推進と道路混雑解消のため、大釜駅及び(仮称) 巣子駅の周辺にパークアンドライド用駐車場を整備する。

バス交通

- ・盛岡市市街地からのバス運行ルート、運行回数の充実を図るとともに、駅と役場などの公共施設を結ぶ東西バスルートの確保に努める。

- ・岩手山麓の観光客や姥屋敷、柳沢地域の住民、特に高齢者、通学者の移動のため、岩手山麓地域と駅、病院、公共施設などを結ぶ新たなバスルートの確保と村営福祉バスの充実に努める。
- ・適正なバス停留所の配置に努めるとともに、周辺景観や高齢者などに配慮した停留所の配置やポケットパークなど停留所周辺の整備を推進する。

また、村内 10 地域のうち、次の 7 地域のまちづくり方針における「交通・通信基盤」の分野において、次のような公共交通の対応方針が示されています。

①小岩井地域のまちづくり方針

- ・小岩井駅を地域で活かしていきます
小岩井駅前広場の整備や商店、金融機関の立地促進を図り、宮沢賢治も降りたった小岩井駅を観光の玄関口として、また、地域の交通拠点として活用していきます。さらに、駅西口の開設、跨線橋など、駅南側地域の利便性向上を図ります。

②大釜地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶ公共交通の充実に努めます
通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。また、仁沢瀬地区に新駅の設置を進め、公共交通の充実に努めます。
- ・大釜駅付近に駐車スペースを確保します
大釜駅利用者の駐車場スペースが不足しており、また駅近くでは将来的な駐車場のニーズの増加も想定されるため、計画的に駐車スペースを確保していきます。

③大沢地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶバス交通の充実に努めます
通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

④姥屋敷地域のまちづくり方針

- ・通勤、観光客向けのバス交通を充実します
通勤通学の利便を向上させるため、バス運行の充実に努めます。また、バスによる観光面でのアクセス向上を図り、小岩井・元村・柳沢方面との広域な観光ネットワークを構築します。

⑤元村地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶバス交通の充実を図ります
通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や滝沢駅、厨川駅方面、主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

⑥東部地域のまちづくり方針

- ・元村方面、市街地などに結ぶバス交通の充実を図ります
通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、元村、役場方面などの主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と地区内の路線延長、増便を促進します。
- ・新駅の早期開設と滝沢駅の改築を進めます
地域交通の利便性の向上のため、巣子地区に設置予定の「巣子駅」の早期開設を進めるとともに、計画的に周辺整備を図ります。また、利用者が増えて手狭になっている滝沢駅の駅舎の改築を図ります。

⑦柳沢地域のまちづくり方針

- ・地域の利便性を高めるため、バス交通の充実を図ります
地域の通勤通学、通院や岩手山登山客の利便性を高めるため、村内や市街地とを結ぶバス路線の充実を図ります。

(2) 滝沢地域ビジョン(平成17年度～平成26年度)

この中では、村内10地域のうち、次の7地域において、次のような公共交通に関する対応方針が示されています。また、これらの実現に向けた取り組みを進めるにあたっては、住民と村の役割分担、協働の方法などについても示されています。

①小岩井地域ビジョン

- ・小岩井駅前広場を整備し、宮沢賢治も降りた小岩井駅を観光の玄関口として、また地域の交通拠点として活用していきます。
【住民協働の視点】(行政主導)
(住民) 地域住民でどのような広場とするか検討し、小岩井駅前広場の企画立案に参画します。
(村) 小岩井駅前広場について、JR、地権者などの協力を得ながら、整備を促進します。

②大釜地域ビジョン

- ・通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

【住民協働の視点】(双方協力)

- (住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。
- (村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

③大沢地域ビジョン

- ・通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

【住民協働の視点】(双方協力)

- (住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。
 - (村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。
 - ・日常的な買い物ができる場がないので、近隣商店街、百貨店などへのバス交通の利便性を高めます。
- 【住民協働の視点】(双方協力)
- (住民) 地域で、バス交通の確保の重要性を話し合い、需要拡大に努めます。
 - (村) 既存のバス路線ルートの変更または新設をバス事業者と協議し、実現に向けて努めていきます。

④姥屋敷地域ビジョン

- ・通勤通学の便を向上させるため、バス運行の充実を図ります。また、バスによる観光面のアクセス向上を図り、小岩井・元村・柳沢方面との広域な観光ネットワークを構築します。

【住民協働の視点】(住民主導)

- (住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。
- (村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

⑤東部地域ビジョン

・地域の交通の利便性向上のため、巣子地区に設置予定の「巣子新駅」の早期開設を進めるとともに、計画的な周辺整備を図ります。また、現在利用者が増え手狭になっている滝沢駅の駅舎の改築を図ります。

【住民協働の視点】(行政主導)

(住民) 地域でいわて銀河鉄道線のマイレール意識の高揚を図り、鉄道利用を促進します。

(村) 県と協調し、I G Rいわて銀河鉄道㈱に駅整備の助成を行います。また、新駅駅舎の設置に努めるとともに滝沢駅舎改築を鉄道事業者に要望します。

⑥柳沢地域ビジョン

・地域の通勤通学、通院や岩手山登山客の利便性を高めるため、村内や市街地とを結ぶバス路線の充実を図ります。

【住民協働の視点】(双方協力)

(住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルート利用の啓発活動を行います。

(村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

3 都市計画マスタープラン

滝沢村の都市計画の推進にあたっては、平成16年3月に滝沢村都市計画マスタープランを策定しています。この計画では、道路や土地、景観などといった都市環境、社会基盤整備などについて、全村あるいは地域毎にハード、ソフトの両面から指針を定めています。

この計画における、公共交通に関する指針は次のようになっています。

(1) 都市計画の基本方針(全体構想)

村全体における方針の中においては、次の内容のものがああります。

都市施設等の整備目標と方針

1) 道路・交通施設整備の目標

滝沢村の持つ豊かな自然環境との調和を図り、安全で快適な、ひとや環境にやさしいみちづくりを進めるとともに、円滑な交通の実現に向け、多様な交通手段により、効果的・効率的な総合交通ネットワークの形成を図る。

2) 道路・交通施設整備の方針（公共交通部分抜粋）

○バスや鉄道などによる多様な交通手段の確立

村内道路網の整備と共に、円滑な交通の実現、さらには高齢型社会、環境重視社会への対応を目指し、自動車交通に偏らず、バスや鉄道などの公共交通の充実、利便性の向上を図り、高齢者・障害者にでも安心して外出できる交通環境を整備していく。

特に、滝沢村には3つの鉄道駅が立地し、さらに新駅の設置も具体化されていることから、駅周辺の整備も含め、村内各地区からのアクセスの向上などにより、自動車交通に偏らない多様な交通手段の確立を図っていく。

- ・ 自転車道の整備
- ・ 鉄道交通の整備
 - まちづくりとあわせた駅、駅周辺整備
 - I G Rいわて銀河鉄道及びJ Rの利便性の向上促進
- ・ バス交通の整備
 - 生活路線バスルートの整備拡充
 - バス輸送体系の充実
 - 村内を結ぶバス運行ルートの整備
- ・ それぞれの交通機関の役割分担と連携強化
- ・ 駅前地区などでの交通結節機能の強化
- ・ 公共交通の利便性向上

拠点形成の整備目標と方針

1) 拠点形成の整備目標

既存の立地特性や、地区のポテンシャル（潜在的な可能性）を活かし、諸機能の集積において、施設整備や誘導を図り、滝沢村の顔となる新たな拠点や村内生活の利便性の向上に資する拠点づくりを図っていく。

2) 拠点形成の整備方針（公共交通部分抜粋）

○交通結節拠点

（仮称）巣子新駅開設に併せ、滝沢村の新たな交通結節点として、交通施設の整備や集積を図ると同時に、滝沢村の新たな玄関口としてふさわしい賑わい施設の立地誘導を図り、交通結節拠点としての整備を図っていく。

- ・ 駅前広場やパークアンドライド駐車場など交通結節機能の整備
- ・ 鉄道利用者の利便性を向上するサービス機能の立地誘導
- ・ 観光客や来訪者への情報提供機能の導入

○生活支援拠点

滝沢駅、大釜駅、小岩井駅の立地を活かし、村内生活を支える利便機能の集積を誘導し、村内の日常生活における利便性・快適性の向上に資する諸機能の整備を図っていく。

- ・ 駅周辺住民の日常生活の向上に資するサービス機能の集積誘導
- ・ 駅前としてふさわしい景観整備
- ・ キスアンドライドやバスアンドライドなどに対応した交通施設の整備
- ・ 駅から比較的離れた地区における生活支援機能の充実

(2) 都市計画の地区別方針

都市計画マスタープランでは、村内を7地区に分けて地区別方針を定めています。このうち、4地区において、公共交通に対する方針が示されています。

地区別方針の交通施設整備方針（公共交通に関する部分のみ抜粋）

大釜・篠木・大沢地区整備方針

- ・ バスや鉄道などの利用を促進するとともに、交通施設の充実を図ります。

元村地区整備方針

- ・ 通勤通学や高齢者などの移動手段の確保のため、公共交通施設の充実を図ります。

東部地区整備方針

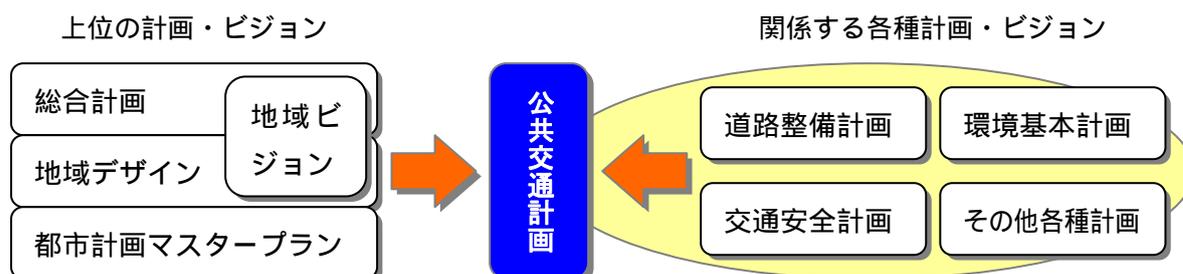
- ・ 巣子地区に新駅を設置し、利用促進のため自転車や公共交通機関を利用した交通ネットワークの形成を図ります。

姥屋敷・柳沢地区整備方針

- ・ 通学や観光のためのバス交通の充実を図ります。

4 その他の計画

滝沢村におけるその他の計画でも公共交通の利用促進が示されているものがあります。このため、本計画の推進にあたっては、それら各種計画との連携を図っていくことも必要であると考えます。



第2節 滝沢村が公共交通に求める役割

これまでの各種計画などに見られた内容から、今後の滝沢村における公共交通は、主に次のような側面による役割について、求められていることが分かります。

また、今後の社会動向の変化などによっては、この滝沢村においても次のもののほかに、物流やビジネス、都市間輸送、高速移動、国際化などといった別の役割が公共交通に対して大きく求められるようになっていくことも考えられます。

1 生活交通としての側面

現在、滝沢村の公共交通における利用の中心となっているのは、通勤・通学などといった目的による移動であると考えられます。また、これに加えて、通院や買物、用務などといった日常の生活に組み込まれた外出を目的とする移動などにも多く利用されています。

このため、日常の住民の生活をより円滑なものとするため、あるいは日常の生活に絶対に欠かせないものとして、公共交通は、住民の生活の支えとして機能している側面が大きいといえます。

特に、自動車の運転免許を持たない高齢者や高校生などは、この地域に限ったことではなく、大都市部を除く全国の多くの地域において、現在の公共交通の利用の中心になっている状況にあります。

しかしながら、自家用車の普及が進み、高齢者の自動車の運転免許保有者も増え続けている上、少子化の影響によって、自動車の運転免許を取得する年齢に達していない高校生以下の人口は全国で減少の一途を辿っています。

このため、大都市部を除くと公共交通の利用者は、ほとんどで大きく減少傾向にあり、このままでは公共交通そのものが全国の多くの地域から失われてしまいかねない状況にあるといっても過言ではありません。

反面、自動車の運転免許を持たない高齢者や高校生などは、今後も全くなくなるということにはなく、運転免許を返上する高齢者も増加する可能性はある中で、公共交通機関を唯一の移動手段としている住民の足を守っていくということは、今後も本村を含めた地方自治体全体の大きな課題になっていくものとして認識されています。また、このことは、現在のバス路線や地方鉄道に対する国の支援が、主に日常生活に必要な交通の維持ということが中心になっていることから分かります。

2 安全確保としての側面

滝沢村をはじめとする多くの市町村では、近年の厳しい財政状況によって、思うように道路整備など社会基盤整備が進まないという状況が発生しています。このため、通学路における歩道整備などといった必要性の高いとされる施策もその対応が

必ずしも十分には進まないといった事態も見られるようになっていきます。

また、少子高齢化や高齢者の自動車の運転免許保有率が増加していることに比例するように高齢者による自動車や自転車が関係する交通事故は年々増加傾向にあるほか、全国的な犯罪率の増加によって子どもたちの登下校の安全確保は、いずれの地域でも大きな課題と考えられています。

このため、政府段階において検討が進められている公共交通に転換を促す高齢者の運転免許返上制度の施行や短距離であっても登下校に対するスクールバス利用の検討など、公共交通の利用促進を図ることによって交通安全や犯罪回避などから身を守るといった取り組みは、今後より一層大きな広がりを見せるといった可能性もあるものと考えられます。

3 地域の活性化の手段としての側面

現在では、観光客の移動手段を公共交通により確保すること、あるいは周遊性を高めることによって、地元の観光や商業などをより活性化させようとする取り組みが全国で見られるようになりました。

村では、チャグチャグ馬コなど大規模なイベントが開催される場合に、会場と駐車場や最寄り駅などの間を送迎するシャトルバスを運行しているなどといった取り組み事例はありますが、特に観光へ視点を置いた公共交通の利用促進に村が取り組んでいるというものは、現在は存在していません。

ただし、かつては岩手山の登山シーズンに際して、麓から登山口までの路線バスが事業者の手により運行されており、村も乗降場所など運行環境の整備を行い協力していましたが、自家用車やレンタカーの普及によってバスを利用した登山者が大きく減少したことなどにより、現在は運行されなくなっています。

しかしながら、現在では、公共交通を活用した観光の活性化というものを国が支援の方向性を打ち出しているほか、環境負荷の軽減を狙い公共交通を代替手段としてマイカー規制を行うなどといった取り組みも見られるようになりました。

村でも、各種計画に見られるように、特に岩手山麓地域では公共交通を活用して観光を中心とした地域の活性化という視点が盛り込まれていることから、今後観光や商業などの分野で公共交通の活用が進められていくことが期待されています。また、村では地域資源を活用した観光の振興、商業の発展のほか、グリーンツーリズムや地産地消などの分野から、岩手山麓地域の活性化も検討が行われています。

また、生活交通の維持、確保を図る上では、観光目的など、ほかの付加価値を加えた公共輸送サービスの実施は、特に自然などの観光資源に富む中山間地域などでは、地域住民による移動需要が少ない場合に、それに代わる重要な収入を確保できるという視点からも期待されていることから、村でもこのような複合的な取り組みとして展開されていくことも期待されます。

第3節 滝沢村の今後の公共交通計画に対する基本方針

今後、滝沢村において公共交通計画を進めていくにあたり、村では次のような考え方をもち進めていくこととします。

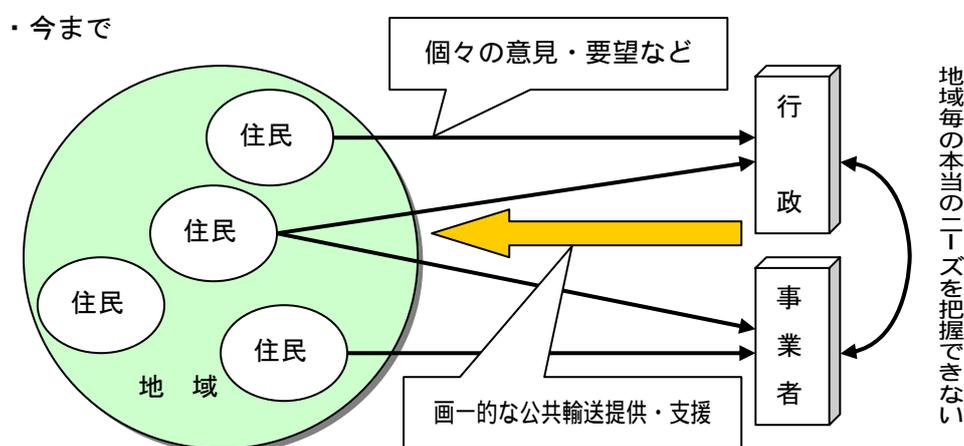
これは、それぞれの時代の要請や制度の変化などによっても変化をしていくことも予想されますが、現在の時点における村の考え方を示し、それを基準としていくことにより、村内全ての地域みなさんに理解され、支えられる公共交通のしくみづくりが進められていくことができるものと考えます。

1 地域の公共交通の維持と発展は、地域が考え、地域で支える

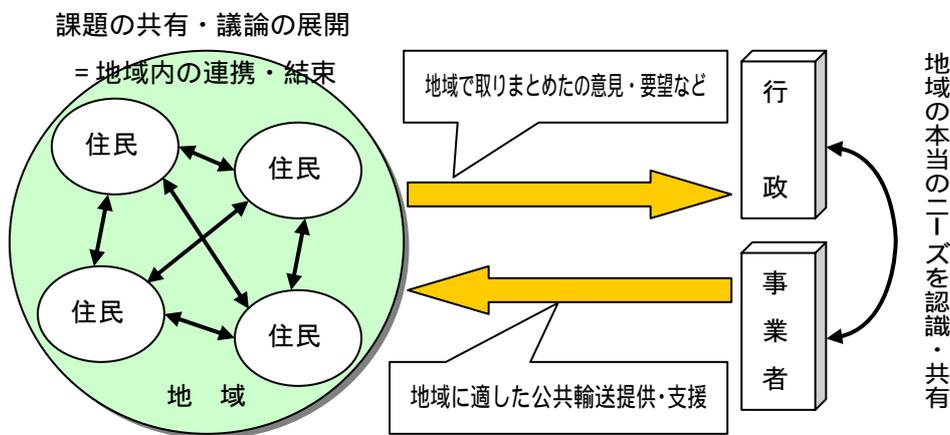
もしかすると、公共交通は「行政や事業者が考え、行われるもの」と考えている人もいるのかもしれませんが、しかし、利用する側の地域が常に積極的に関与しなければ、公共交通政策は良い方向に向かっていくことはありません。

もちろん、運行に際しては、行政や民間事業者が主体になるということが多いのかもしれませんが、しかし、地域の人々が当事者意識を持ち、公共交通政策に対する参画意識が高まることにより、公共交通や道路などのコスト比較、他地域における取り組みの収集などを通じて各地域の制度などを客観的に判断し、意見を交し合うことができる環境が整うこと、それぞれの地域で公共交通に対する関心や取り組みが活発になっていくことが、今後必要であると考えます。

公共交通において、地域で実際に利用する人の声、地域に隠れている潜在的な需要などは、地域が把握し、地域が事業者や行政に伝えることが最も正確で効率的であり、そして、地域みなさんが自分たちの財産であるという意識を持ち、場合によっては自分たちが運営して育てていくことなども、地域の公共交通をいつまでも長く支えていくためには欠かすことのできないことなのです。



・これから（目指すもの）



2 公共交通の事情や方法は、地域によって大きく異なる

年齢層やコミュニティなどが異なる以前からの住宅地と新しい住宅地、産業構造や人口密度の異なる都市部と農村部など、地域を取り巻く環境が異なれば、住む人の公共交通に求めるものも大きく異なってきます。

このため、今後、地域で公共交通を考える上では、必ずしも地域の状況の異なる村内などのほかの地域にある公共輸送サービスをそのまま持ち込めば良いということではなく、事業者や行政とともに制度や方法をよく考え、運営方法や使用する車両、運行方法、利用者負担などを組み合わせ、地域に最も適した公共輸送サービスを創出していくことが求められていきます。

これにより、全ての地域に同じ公共輸送サービスを提供することによって生じるコストやシステムの無駄なども省くことができ、地域に最も効果の大きい公共輸送サービスを提供することができるようになっていきます。

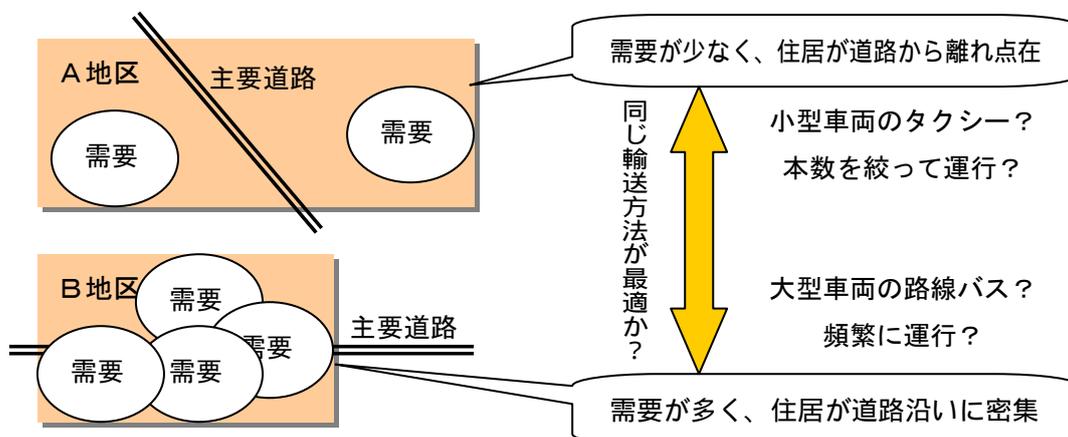
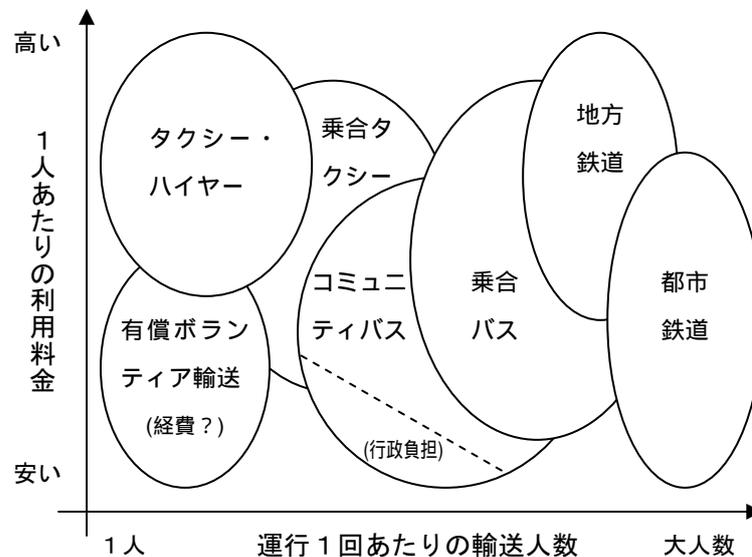


図3-1 公共交通機関の輸送量と利用者負担の比較（目安）



3 限られた資源の中では、「本当に必要」とされるものを最優先に

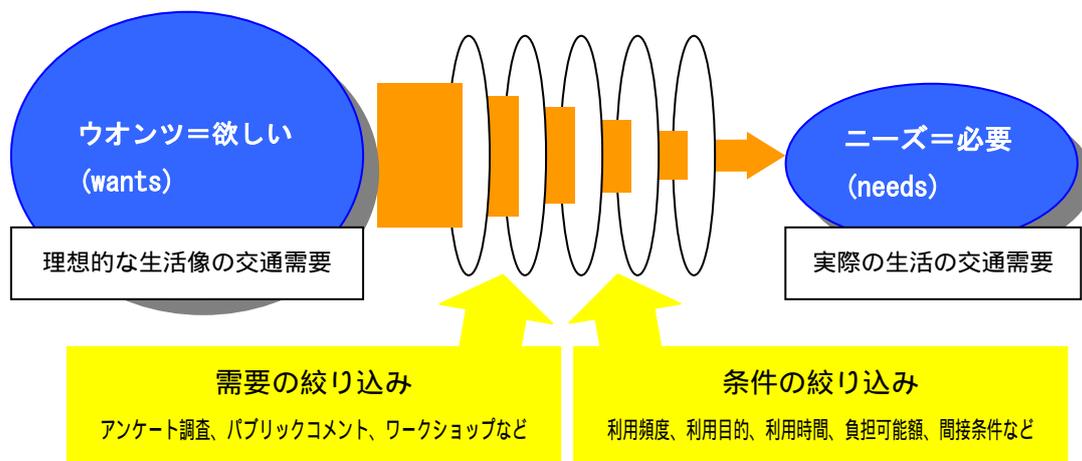
公共交通を「あれば便利だな」と思う場面は、みなさんの生活の中で数多くあるのかもしれませんが、しかし、実際にそのとおりに利用できる状況があった場合に、どのくらいの頻度で利用するのでしょうか、あるいは本当に利用するのでしょうか。

公共交通を望む声は数多く耳にしますが、例えば路線バスの場合、この路線バスに比べて高額な運賃となる代わりに機動性などの自由度が高いタクシーに対して、タクシーとは異なり大きな車両でまとまった利用があることによって比較的安い運賃でも採算性が確保される路線バスでは、多くの個人の需要に応えていくことには限界があります。

もちろん、個人の声からはじめてみて成功する例もありますが、実際には見込みほど利用されていない例の方が多く見られます。このため、限りある資源の中で大きな効果の発揮が求められる事業者や行政側では、要望などの声に応えることにはある程度慎重にならざるを得ないのが現状です。

このため、公共輸送サービスを希望していく側においては、その用途や頻度などを今一度よく考え、さらに事業者や行政などに対して、自分の考えていることを詳しく正しく伝えていくことが、今後の公共交通の可能性を広げることに役立つものと思われれます。

また、行政は、そのような住民のみなさんからいただいた要望などを十分に考察した上で、しっかりと正確に事業者側へ伝えていくことが求められます。



4 公共交通の維持は、行政の支出が全てではない

行政からの支出、村による金銭的な支援などというものは、限度があり、金額以外でも恒久性や継続性などを担保できるものではありません。また、その支出金額も全く保証できるものにはなっていません。

今後、民間事業者の自主事業として行われている公共輸送サービス以外のものを計画、運営しようとする場合、採算性やコストの十分な検討のほかに、例えば、商業や医療機関などからのスポンサーの獲得や協賛金など幅広い範囲からの財源の確保などを十分に考慮して進めていくことが必要になるものと思われます。

このため、村では持続的な公共交通づくりを支援するため、今後の公共交通対策の中心的なメニューは、公共交通の維持という面ではなく、公共交通の新しい価値の創造と事業の安定化に向けた、事業の導入支援、地域が主体となる実証実験の実施などに移行していくことが予想されます。

5 行政の公共交通政策は、民間主導を前提に最低基準は維持する

村において今後進められている公共交通政策は、民間主体で行われる事業の支援と住民のみなさんの交通政策における参画意識の醸成や助言、指導のほか、バス路線維持などは最低限度の基準に基づいた財政支援などが中心になっていくものと思われます。

そして、その最低基準は生活に最低限必要なものというシビルミニマムの基準に基づいて行われていくことになります。

第4章 滝沢村の公共交通計画

第1節 基本理念と目標

この公共交通計画を策定し、必要な施策の推進を図っていく上では、この計画が、総合計画や地域デザイン、都市計画マスタープランなどといった各種の村の計画との整合を図りながら、単なる公共交通の計画であるという認識ではなく、福祉や環境、まちづくりなど多くの側面につながる計画であるということを認識していくことが必要になります。

また、現在の厳しい行財政状況の中で多くの事務事業が進められていくにあたり、この計画に基づく事業を推進し、施策の展開を持続的に図るためには、村の公共交通に対する考え方や進め方、期待される効果などを明確に示し、住民のみなさんの理解を得ることにより、はじめて行政支出や事業の実施が可能となっていきます。

このため、この計画の基本理念並びにそれに向かうための目標などを次のように定め、これらに基づいて村としての行動が進めることとします。

1 基本理念

滝沢村の公共交通計画が目指すべき方向を示すための基本理念について、次のように定めます。

**この地域で安心して暮らしていくため、
協働によりつくりはぐくむ「たきざわの公共交通」**

全国各地から姿を消し始めた公共交通について、住民のみなさんが自分の生活に当たり前のように溶け込んでいる公共交通を今一度見つめ直し、これからも長く維持、発展が続けられるものとするため、みなさんと地域や行政、事業者が一体となって取り組んでいきたいという願いが込められています。

2 目標

基本理念である「この地域で安心して暮らしていくため、協働によりつくりはぐくむ「たきざわの公共交通」」を実現していくため、次の4つの目標を設定することによって、これに基づいて今後の滝沢村の公共交通に対する取り組みが進められていくこととなります。

1 いつでも、どこでも安心して利用できる

公共交通の空白地域の解消を進めることにより、滝沢村に住む全ての人が日常生活における移動手段を確保することが可能となることを目指します。

また、交通施設におけるバリアフリー化を進めることにより、体の不自由な方や高齢者の方などの移動がこれまで以上に容易となるような環境整備を目指し、誰にでも優しいまちづくりを推進していきます。

そして、犯罪や交通事故などから身を守り、安全で安心して暮らすことができるまちづくりを公共交通政策の側面からも推進していきます。

2 限りある資源を有効に活用し、最大限の効果を発揮できる

事業者や行政が利用者側の需要を把握し、反映を図っていくことには限界があるほか、施策を進めていくために必要となる人員や車両、財源などといった資源も限られてしまうということが現実的な課題となってきます。

このため、事業者や行政と利用者となる側の住民のみなさんが持っている知恵を出し合うことにより、限られた資源を有効に活用して施策を展開し、これまで同じ資源により行われていた施策以上の効果を発揮させることによって、公共交通が担うべき役割を最大限に果たしていくことができる環境整備を推進していきます。

また、地域にある資源を活用して、例えば観光や商工業などと生活交通の確保を連動させることにより、新たな地域の活性化に寄与すること、または維持に必要な財源を確保することなどといった取り組みも検討していきます。

3 地域や住民が主体となり、協働により進めることができる

限りある資源を有効に活用して、その中で最大限の効果を発揮させるため、さらには、日常生活に必要な交通手段を村に住む全ての人が確保できるようにするため、地域やそこに住むみなさんの協力や支援、そして自主・自立的な行動は、今まで以上に必要となっていきます。

このため、今後の公共交通においては、地域やそこに住むみなさんが主役となって地域の公共交通の需要や必要性を把握するとともに、その上で地域に最も適した公共交通手段を選択、導入して、確保を図っていくことが必要となります。

地域やそこに住むみなさんが主体となることに対して、事業者や行政側は、協働

により施策の展開を図っていくこととなります。この場合、事業者は地域における需要をよりの確に把握できるとともに、行政は地域において本当に必要とされる施策の選択、展開を図ることが可能となっていくものと期待されます。

また、今後においては、地域や住民のみなさんによって公共交通サービスを考察し、運営していく場合も考えられてきます。その場合は、行政側では必要に応じた協力や支援を行うことにより、施策の展開を進めることとなります。

4 環境に配慮した、地球にやさしい交通体系を目指す

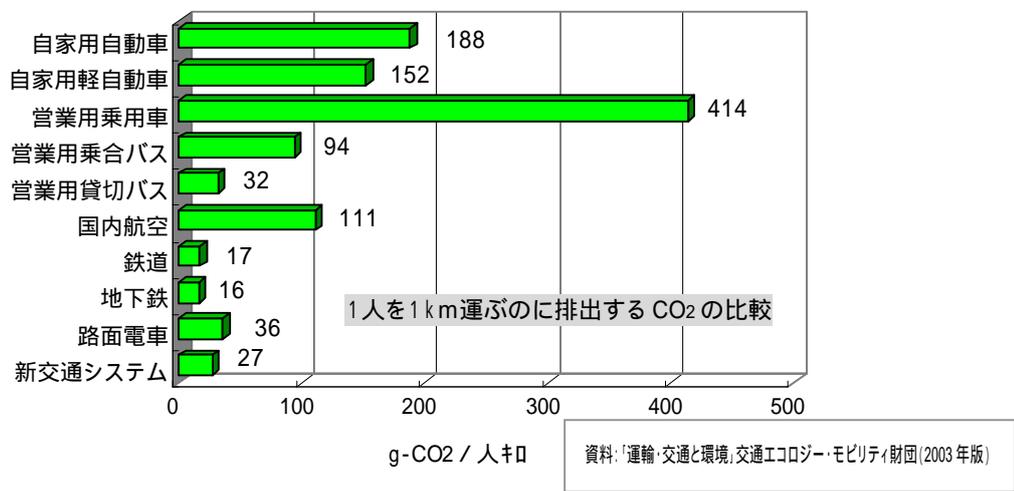
二酸化炭素の排出量の抑制をはじめとする環境負荷の削減は、地球温暖化防止対策の1つとして、地球規模の課題として取り組まれています。国内や個人レベルによる取り組みの浸透は、まだ時間がかかる状況にあると考えられます。

現在、世界に始まって国内においても、トラックによる物流体系の見直し、少人数乗車の自家用車の抑制、化石燃料からの転換などの対策について関心が高まっており、その中では、鉄道やバスなど大量輸送機関を中心とする公共交通が転換の受け皿として有効であるとして、その存在が見直されつつあります。

もちろん、滝沢村においても、自家用車の増加が一因とされる交通渋滞の緩和や二酸化炭素の排出量の抑制による住環境の向上、次世代に向けた地球環境の保護などに向けたより一層の対応が必要となっています。

このため、村では、公共交通の利用促進を通して、これらの環境対策にも取り組んでいくこととします。また、これらの施策の展開にあたっては、事業者や行政のほか、地域やそこに住む住民のみなさんの理解や協力、参加などが必要不可欠であるため、これらに関する啓蒙活動を推進していきます。

図4-1 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位（平成13年度）



3 公共交通施策を推進する10の視点

基本理念とこれらの目標を結び付けるために着目すべき視点は、次のものが挙げられます。個々の公共交通施策の具体的を進める際には、これらの視点が反映されていくことになります。

地域

地域にとって本当に必要なもの、地域が考え、地域がつくる交通軸、地域が主体となった運営 など

協働

計画段階からの住民参画、NPO事業、中間支援機能、ボランティア輸送、協働による運営 など

自立

自立した地域の意思による公共交通網の整備、行政支出によらない自立した地域交通の確保・運営 など

将来

高齢社会の進展、高齢化による運転免許返上後の移動手段確保、自家用車の抑制による公共交通への回帰 など

生活

生活交通、日常生活の移動手段、交通弱者の貴重な足、送迎に伴う日常生活の負担の緩和 など

安全

交通事故の防止、自動車交通量の抑制、防犯対策、スクールバスの利用による登下校の安全確保 など

福祉

誰もが外出しやすい環境の整備、高齢者の生きがいづくり機会の提供、交通バリアフリー など

環境

地球温暖化の防止、二酸化炭素排出量の削減、自然環境の保護、道路整備の抑制による自然及び住環境の保全 など

都市

都市計画に合わせた交通網の整備、交通渋滞の緩和・抑制、交通需要マネジメント など

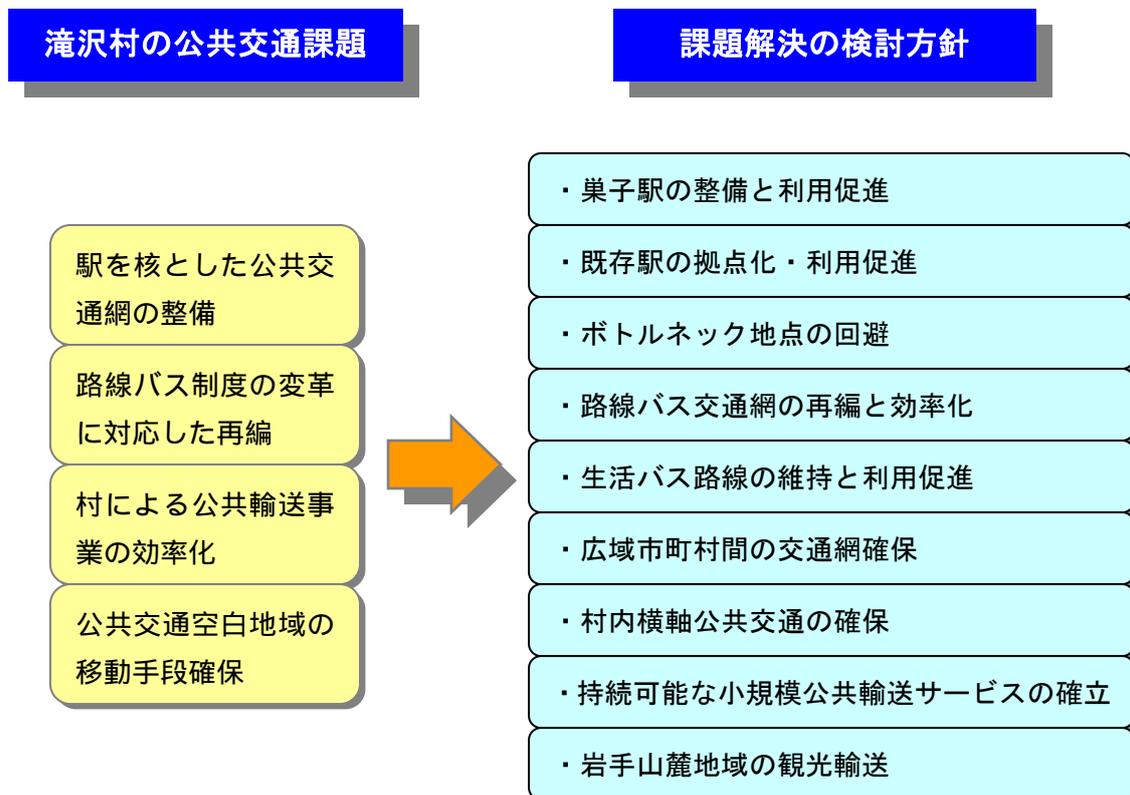
産業

地域産業の活性化、地域の持つ魅力の発信、地域価値の向上、観光の要素を加えた地域交通の確保 など

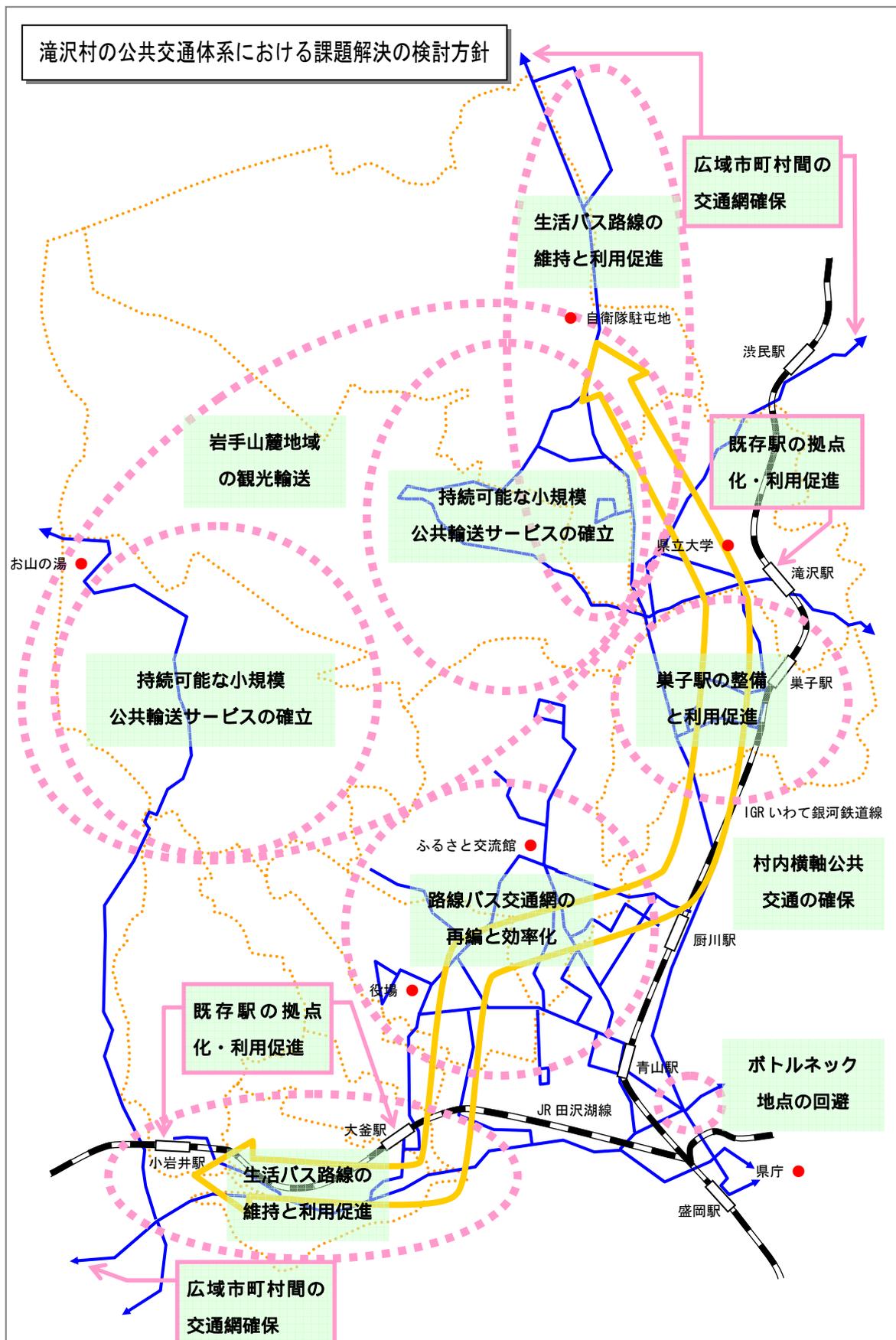
第2節 滝沢村の公共交通体系における課題解決の検討方針

滝沢村の公共交通体系を構築していく中において、これまでに把握してきた現在の交通課題に対し、滝沢村の公共交通に求める側面、公共交通に対する基本方針に基づいて、どのような内容を検討することによって課題の解決を目指すこととするべきであるのか、その方針について次にまとめることとします。

課題の解決、またはその解決にあたって村が公共交通に求めている側面、視点などを満たした上で進めていくためには、1つの課題に対して地域や用途などによっては複数の課題解決策を用意し、それらを有機的に結び付けていくことが必要になっていくものと考えられます。



また、この課題解決の検討方針について、地図上に示し、地理的あるいは方針相互間の関係を示した場合、次のようなものになると考えられます。

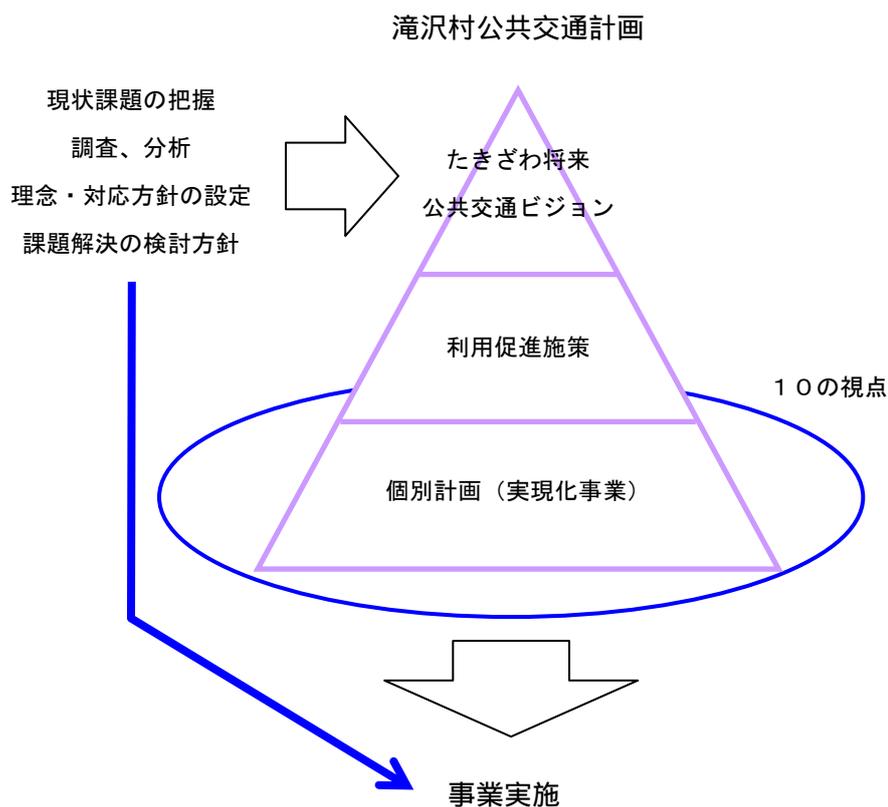


第3節 たきざわ将来公共交通ビジョン

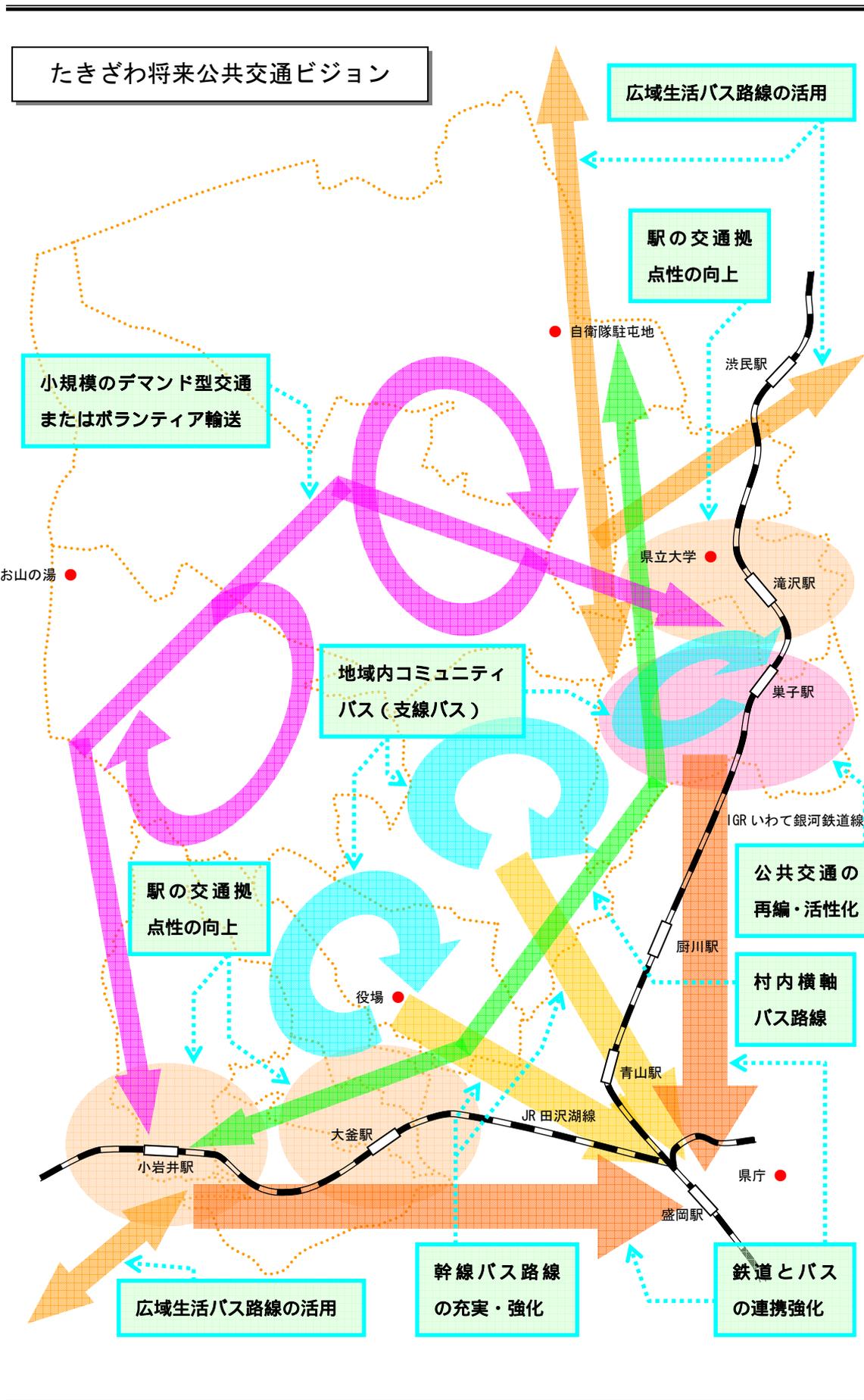
前節までにおいて、これまでに村において公共交通が求められかつ担うべき役割を考察し、各地域の背景分析、総合計画など各種計画における公共交通に関する内容の集約を受け、その上で交通体系の構築において対応が求められている課題の解決に向けた検討方針の考察を行いました。

ここでは、先の対応方針に則して、期待される交通手段のはめ込みを行うことにより、滝沢村の将来の公共交通網をデザインした、「たきざわ将来公共交通ビジョン」を提示します。

この「たきざわ将来公共交通ビジョン」は、村の公共交通計画における指針としての役割を持ち、この内容に基づいてこの後に触れることとなる主要施策案の公共交通利用促進施策を示すことにより、このビジョンの実現に向けて個別の事業計画が考察されていきます。



そして、「たきざわ将来公共交通ビジョン」の全体のイメージは、次のようになります。



第4節 エリア別公共交通ビジョン

これまで、滝沢村全域における公共交通の将来指針を示してきました。

今度は、この将来指針である「たきざわ将来公共交通ビジョン」などの内容に基づき、公共交通体系上から4つのエリアに区分をして、そのエリア毎における公共交通のビジョンについて示すこととします。

なお、4つのエリアは、次のように村内10地域を区分するものとします。

1. 南西エリア（小岩井、大釜、篠木、大沢）

新しい住宅地域と古くからの農業地域が混在するこのエリアには、ミニ新幹線も走る地方鉄道路線であるJR田沢湖線と田沢湖線に並行する国道46号線を行き交う広域生活バス路線の2つの公共交通機関が存在しています。

しかし、この2つの公共交通機関は、村内で連携や接続がされることはなく、これ以外の公共交通網は発達していない状況にあります。

2. 中央エリア（鶴飼、元村）

新旧の住宅地域が混在するこのエリアは、バス路線網が発達しており、高頻度の路線バスのサービスが提供されています。

しかし、住宅地域によって路線バスのサービス内容に偏りがあるほか、ほぼ全ての路線がボトルネック地点の通行によって定時性確保が課題となっているほか、村内の他の地域へ向かう路線網は未発達のままになっています。

3. 北東エリア（川前、一本木）

住宅地域が中心の川前地域と国道沿いの集落と農業地域によって構成される一本木地域によるこのエリアは、第3セクター鉄道に加え、広域生活路線とベッドタウン輸送の路線バスがお互いに高頻度のサービスを提供しています。

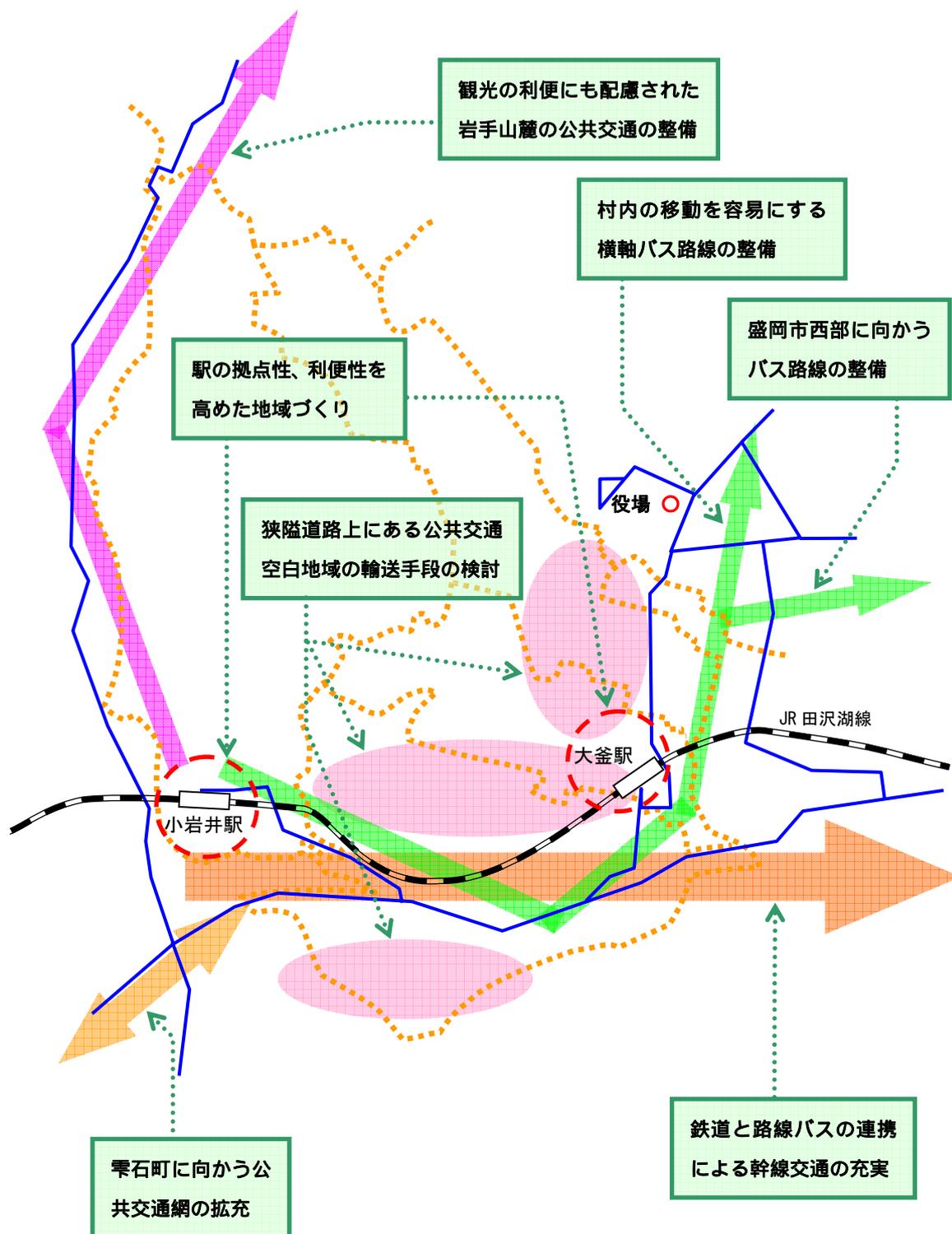
しかし、鉄道と路線バスの競合が顕著であるほか、地域内の駅を中心とした路線網や村内の他の地域へ向かう路線網は未発達のままになっています。

4. 山麓エリア（姥屋敷、柳沢）

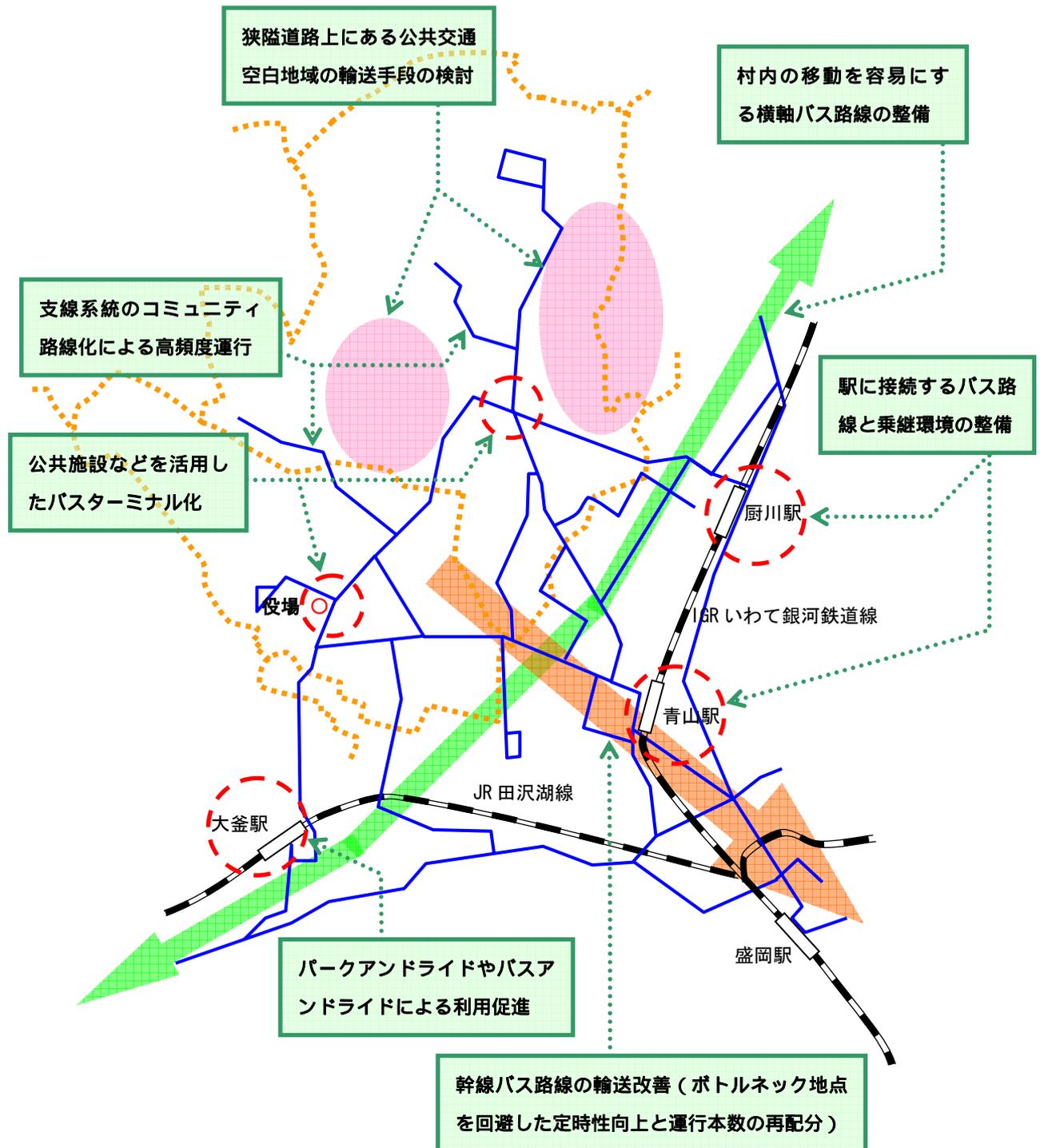
岩手山麓の中山間地域であるこのエリアは、バス路線網が未発達であるため、公共交通は村の公共輸送事業を中心として提供されています。

しかし、村の公共輸送事業の効率化や利便向上が求められる一方で、いかに地域住民の公共交通の確保に対する関心を引き出すかが課題になっています。

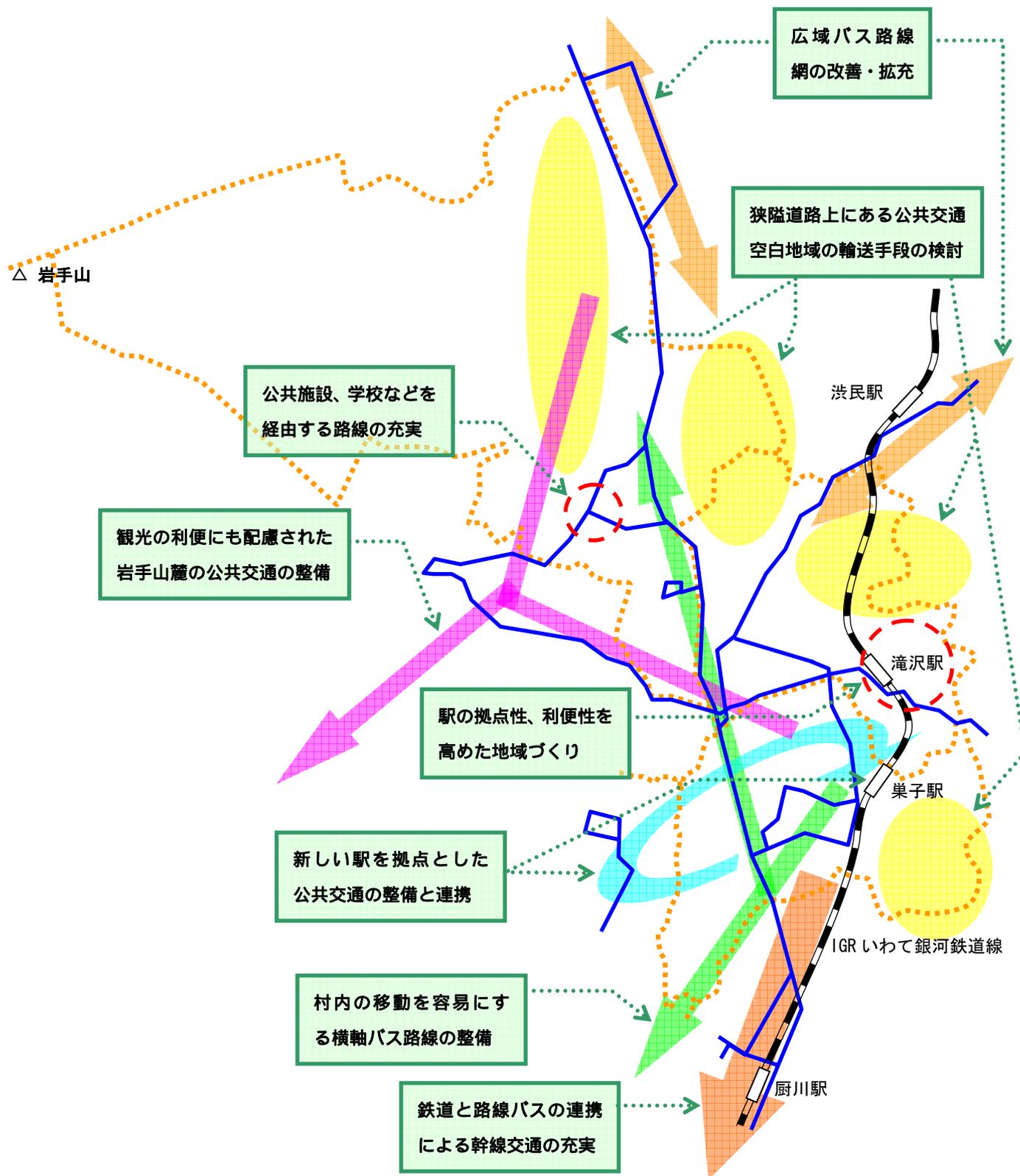
1 南西エリアの公共交通ビジョン
(小岩井、大釜、篠木、大沢)



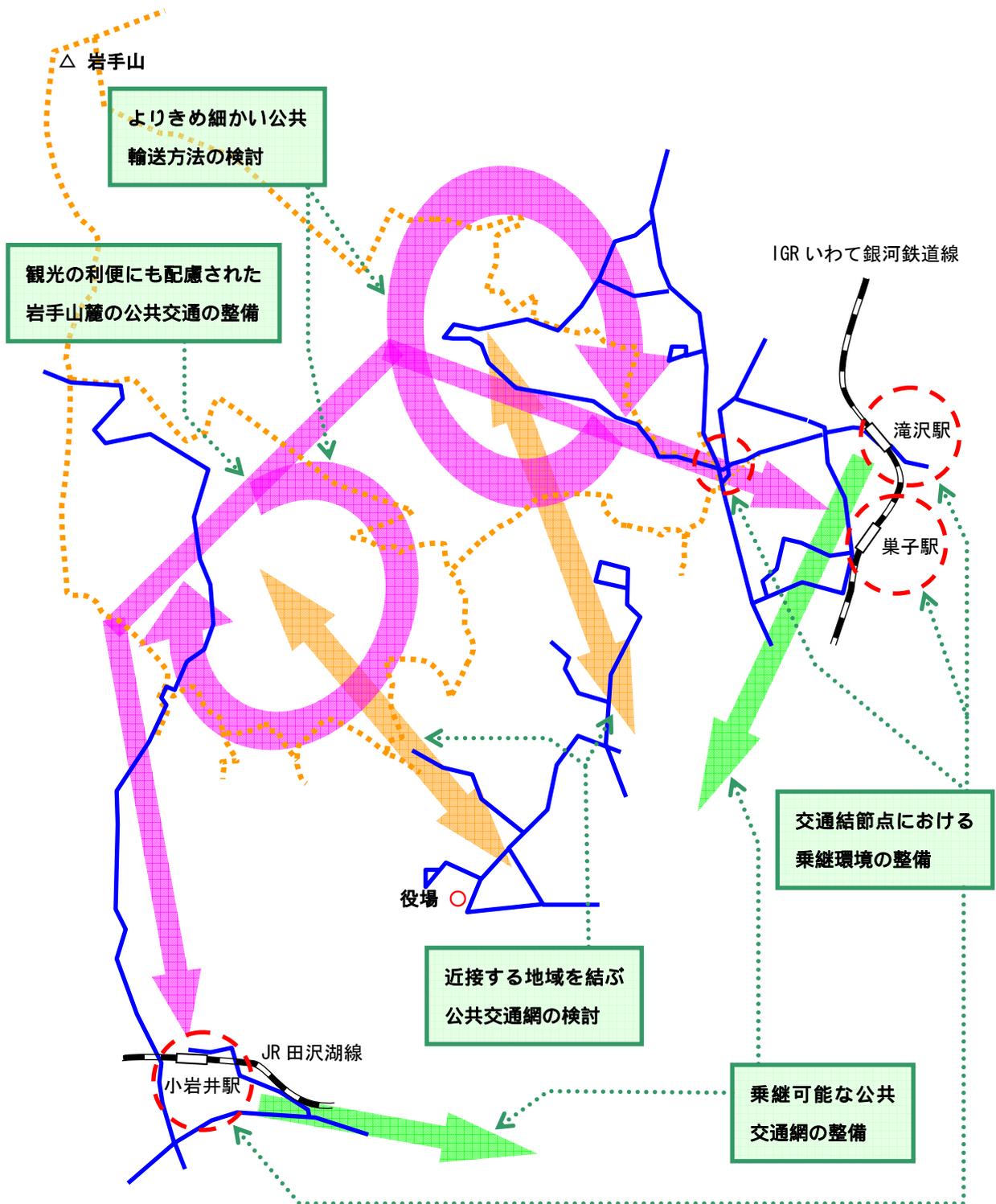
2 中央エリアの公共交通ビジョン
(鶴飼、元村)



3 北東エリアの公共交通ビジョン
(川前(巣子・長根を含む)一本木)



4 山麓エリアの公共交通ビジョン (姥屋敷、柳沢)



第5節 公共交通利用促進施策

前々節と前節では、滝沢村公共交通計画における将来指針としての役割を持つ「たきざわ将来公共交通ビジョン」とそれに基づく各エリアのビジョンを示してきました。次に、この内容に基づいて、主要施策案となる「公共交通利用促進施策」を示すこととします。

「たきざわ将来公共交通ビジョン」と各エリアのビジョンを実現するために、その中で示された施策内容とその実現化にあたって検討される事業例を考察し、そこから事業実施計画を組み立てることとします。

(1) (巣子駅開設に合わせた) 公共交通の再編・活性化

対応する将来指針	・ 巣子駅の整備と利用促進
関連性のある公共交通利用促進施策	(3) 鉄道とバスの連携強化 (5) 地域内コミュニティバス(支線バス)
内容	巣子駅の開設に合わせて路線バス、自家用車、自転車などと鉄道との連携による公共交通需要の喚起と利便向上を図り、駅の拠点化と移動手段の転換による交通渋滞の抑制、地域コミュニティの活性化などを目指します。
事業例	鉄道アクセス(連絡)バス、鉄道・バスの乗継制度、パークアンドライド、サイクルアンドライド、キスアンドライド、駅関係施設の整備、駅周辺のまちづくり、地域のマイレール意識の醸成 など
対象地域	巣子・長根 (川前、一本木、柳沢、近隣市町村)
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、村、近隣市町村、県、国

(2) (既存の) 駅の交通拠点性の向上

対応する将来指針	・ 既存駅の拠点化・利用促進
関連性のある公共交通利用促進施策	(3) 鉄道とバスの連携強化 (5) 地域内コミュニティバス(支線バス) (6) 村内横軸バス路線 (8) 小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送
内容	既存の鉄道駅における路線バス、自家用車、自転車などと鉄道との連携を進め、駅の拠点性の向上と併せて、公共交通の利用促進と地域コミュニティの活性化などを図ります。
事業例	鉄道アクセス(連絡)バス、鉄道・バスの乗継制度、パークアンドライド、既存駐輪施設の改良、駅関係施設の整備、地域のマイレール意識の醸成 など
対象地域	小岩井、大釜、篠木、川前 (姥屋敷、大沢、鶺鴒、一本木、柳沢、近隣市町村)
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、村、近隣市町村

(3) 鉄道とバスの連携強化

<p>対応する将来指針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス交通網の再編と効率化 ・ボトルネック地点の回避 ・生活バス路線の維持と利用促進
<p>関連性のある公共交通利用促進施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> (1)(巣子駅開設に合わせた)公共交通の再編・活性化 (2)(既存の)駅の交通拠点性の向上 (4)幹線バス路線の充実・強化 (5)地域内コミュニティバス(支線バス) (6)村内横軸バス路線 (7)広域生活バス路線の活用 (8)小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送
<p>内容</p>	<p>村内では主要幹線道路と鉄道が並行していることから、鉄道駅において並行して運行されている既存バス路線の接続を図り、相互の運行空白時間を補完するとともに高い輸送頻度を確保することにより、公共交通の利用機会を拡大させ、利用促進を図ります。</p>
<p>事業例</p>	<p>行先・経由の再編成、運行時刻の再設定、鉄道・主要バス停留所間のアクセス(連絡)バス、鉄道・バスの共通乗車制度、パークアンドライド、乗継施設の整備 など</p>
<p>対象地域</p>	<p>小岩井、大釜、篠木、巣子・長根、川前 (近隣市町村)</p>
<p>実施主体</p>	<p>バス事業者、鉄道事業者、村、近隣市町村、県、国</p>

(4) 幹線バス路線の充実・強化

対応する将来指針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス交通網の再編と効率化 ・ ボトルネック地点の回避 ・ 生活バス路線の維持と利用促進
関連性のある公共交通利用促進施策	<ul style="list-style-type: none"> (3) 鉄道とバスの連携強化 (5) 地域内コミュニティバス(支線バス) (6) 村内横軸バス路線 (8) 小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送
内容	<p>路線バス運行環境が比較的整備されている地域において、更なる利用促進を図るため、他系統との連携や支線系統再編、パークアンドバスライド、交通空白地域の路線開設、停留所配置の改善、経由地・行先の最適化などを進めるとともに、ボトルネック地点の回避あるいは改善と商業施設や総合病院の郊外化など多様化する利用ニーズに応えることにより、日常生活における公共交通の利用機会の拡大などを図ります。</p>
事業例	<p>行先・経由の再編成、運行時刻の再設定、運行時間帯の拡大、停留所配置の改善、バス間の乗継制度、パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、公共施設などを活用したバスターミナル化、バリアフリー化、運行情報提供環境の整備 など</p>
対象地域	<p>鵜飼、元村 (大沢、姥屋敷、柳沢)</p>
実施主体	<p>バス事業者、村、近隣市町村</p>

(5) 地域内コミュニティバス（支線バス）

<p>対応する将来指針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス交通網の再編と効率化 ・ボトルネック地点の回避
<p>関連性のある公共交通利用促進施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> (3) 鉄道とバスの連携強化 (4) 幹線バス路線の充実・強化 (6) 村内横軸バス路線
<p>内容</p>	<p>路線バス運行環境が比較的整備されている地域であっても、団地間などによって路線バスの運行内容の差があるため、幹線系統と支線系統を再編し、支線系統には地域内のコミュニティ路線バスを運行することによって、乗り継ぎが生じる代わりに高い運行頻度を確保します。これにより、運行の効率化が図られるとともに、路線バスの利用機会を向上させます。</p>
<p>事業例</p>	<p>行先・経由の再編成、支線系統のコミュニティバス化、空白地域の路線新設、運行時刻の再設定、運行時間帯の拡大、停留所配置の改善、バス間の乗継制度、公共施設などを活用したバスターミナル化、乗継環境の整備、運行情報提供環境の整備 など</p>
<p>対象地域</p>	<p>鵜飼、元村 (大沢、姥屋敷、柳沢)</p>
<p>実施主体</p>	<p>バス事業者、村、近隣市町村</p>

(6) 村内横軸バス路線

対応する将来指針	<ul style="list-style-type: none"> ・生活バス路線の維持と利用促進 ・広域市町村間の交通網確保
関連性のある公共交通利用促進施策	<ul style="list-style-type: none"> (2) 駅の交通拠点性の向上 (3) 鉄道とバスの連携強化 (4) 幹線バス路線の充実・強化 (5) 地域内コミュニティバス(支線バス) (7) 広域生活バス路線の活用 (8) 小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送
内容	<p>既存の村内を横断する路線の維持、改善と福祉バス及び患者輸送車機能の継承を図り、日常の村内間の移動手段確保と交流促進などの役割を果たす村内公共交通軸を確保します。</p> <p>また、合わせてこの機能を有効に活用し、村内間の交流のより活発化を図ることを目指します。</p>
事業例	<p>行先・経由の再編成、運行時刻の再設定、バス間の乗継制度、路線維持補助金、村補助金路線の国・県補助適用化、車両の小型化、バリアフリー化、デマンド方式などを用いた運行形態の弾力化、村内の交流を活発化させるまちづくり など</p>
対象地域	<p>小岩井、大釜、篠木、大沢、鶺鴒、元村、巣子・長根、川前、一本木 (姥屋敷、柳沢)</p>
実施主体	<p>バス事業者、村</p>

(7) 広域生活バス路線の活用

<p>対応する将来指針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活バス路線の維持と利用促進 ・広域市町村間の交通網確保
<p>関連性のある公共交通利用促進施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> (3) 鉄道とバスの連携強化 (4) 幹線バス路線の充実・強化 (6) 村内横軸バス路線 (8) 小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送
<p>内容</p>	<p>既存の生活バス路線の維持、改善により福祉バス及び患者輸送車の機能の継承を図り、日常生活の移動手段として必要不可欠なバス路線を確保します。</p> <p>また、生活圈として一体的な存在となっている近接市町村へ対する路線の確保、改善を行うことにより、市町村間交流の拡大、雇用機会の増加などを図ります。</p>
<p>事業例</p>	<p>行先・経由の再編成、運行時刻の再設定、バス間の乗継制度、不採算路線の国・県補助適用化、車両の小型化、バリアフリー化、デマンド方式などを用いた運行形態の弾力化 など</p>
<p>対象地域</p>	<p>村内全域（特に小岩井、大釜、篠木、大沢、姥屋敷、一本木、柳沢）、近隣市町村</p>
<p>実施主体</p>	<p>バス事業者、村、近隣市町村、県、国</p>

(8) 小規模のデマンド型交通またはボランティア輸送

対応する将来指針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型車両によるデマンド型輸送 ・ 地域住民主体のボランティア輸送 ・ 岩手山麓地域の観光輸送
関連性のある公共交通利用促進施策	<ul style="list-style-type: none"> (3) 鉄道とバスの連携強化 (4) 幹線バス路線の充実・強化 (6) 村内横軸バス路線 (7) 広域生活バス路線の活用
内容	<p>公共交通が未発達で福祉バスや患者輸送車の役割が大きい岩手山麓地域において、自家用車などによるボランティア輸送、小型車両のデマンド(注文・予約)型交通システムなど人口の希薄な地域にあって公共交通の機能を十分に果たし、日常生活を支える移動手段の創出、利用促進を図ります。</p> <p>また、地域の観光需要を掘り起こすとともに、自然環境保全に寄与し、さらには観光目的の来訪者のニーズに応えられる移動手段を公共交通の面から探り、周辺の観光施設などと連携を図りながら、観光客の定着と増加、収入の確保、そして地域の更なる活性化を目指します。</p>
事業例	<p>自家用車などによる有償輸送、デマンド方式などによる運行形態弾力化、運行内容の弾力設定、他の交通機関との連携、NPOなど中間支援の活用、地域通貨利用、車両の小型化・バリアフリー化、観光・商工施設などとの連携や相互割引 など</p>
対象地域	<p>姥屋敷、柳沢 (小岩井、鶴飼、元村、川前、一本木)</p>
実施主体	<p>住民(個人、地縁団体、NPOなど)、村、国、県、バス事業者、タクシー事業者</p>

第6節 事業実現化に向けた実行計画

今後、本計画に盛り込まれた事業の実現化に向けて、住民のみなさんや交通事業者などとの合意形成を進めるとともに、事業の実現に向けて必要となる財源などの資源を行政側は用意することが求められます。

このため、短期的施策と中・長期的施策に振り分けることが必要であり、速やかな対応が求められる事項を優先して短期的施策として配置するとともに、計画全体に渡って、ハード事業とソフト事業をバランスよく配置することが求められます。

ただし、村による他の事業の進捗あるいは新たなまちづくりの必要性など社会環境の変化とともに、弾力的にこの計画内容を見直すことも求められていきますが、その際には、安易な計画変更とならないよう十分配慮されるべきであると考えます。

滝沢村公共交通計画に基づく事業実現化に向けた実行計画（案）

区分	主体	前 期 (H18～)	中 期 (～H23～)	後 期 (～H27)
鉄道	民間主導	運行内容の改善		
	相互協力	巣子駅整備	小岩井駅施設整備	既存駅施設改修
	行政主導	巣子駅の拠点性向上	既存駅の拠点性向上	
バス	民間主導	既存路線の運行内容の改善、資源（運行本数など）の再配分		
	相互協力	公共施設の交通拠点化	支線系統のコミュニティ化、乗継環境の整備	
	行政主導	公共施設を中心とした公共交通利用環境の整備		
村事業	村の公共輸送事業全般の見直し			
その他	村における公共交通施策周知、利用啓発（環境保護、交通渋滞などを含む）			

第7節 数値目標の設定と事業評価サイクル

この滝沢村公共交通計画が効果的に機能し、住民のみなさんに公共交通のシステムがこれまで以上に評価されるものとなるように取り組んでいくため、滝沢村では、計画の達成度を測るための数値目標と、計画実施の優先度やセーフティネットとして公共交通を維持するためのシビルミニマムなどを設定することにより、事業の推進を図っていくこととします。

また、ただの行政の計画として終わることのないよう、事業評価のサイクルを用いて進められていくことにより、利用者そして地域に住むみなさんによって他の地域とも比較をながら、地域の公共交通の現状や取り組みを評価することが可能となる体制を構築します。

1 計画の達成度を測るための数値目標

上位計画である第5次滝沢村総合計画において公共交通に関する数値目標が掲げられていることから、その数値をもって本計画全体における数値目標として設定することとします。

また、公共交通に関する多くの数値が岩手県の全体あるいは近隣市町村を含めた広域を対象として設定されていることから、滝沢村が単独のものとして把握し得る数値は少ないものの、その中から次の内容のものを抽出して数値の目標とすることとします。

公共交通全体に対する目標

※第5次滝沢村総合計画（基本構想及び前期基本計画）より

（1）基本構想による「めざそう値」

①滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合

現状(H16) 27.1% → 5年後(H21) 30.0% → 10年後(H26) 33.0%

②滝沢村の道路渋滞は少ないと思う人の割合

現状(H16) 33.9% → 5年後(H21) 35.0% → 10年後(H26) 40.0%

（2）前期基本計画による「施策目標」

・鉄道・バス利用率

現在(H16) 8.2% → 5年後(H21) 12.0% (→ 10年後(H26) 16.0%?)

※鉄道・バス利用率のH26の数値は、H16→H21の増加率及び同時期の「めざそう値」の数値を基に仮設定を行ったもの。

公共交通の個別内容に対する目標（目標達成時期：平成27年度）

（1）鉄道交通

- ①村内各駅における1日あたりの平均乗車人員（巣子駅を除く）
現状(H16)における2,882人の維持
- ②駅前または駅周辺整備
小岩井駅前広場などの整備着手（着手済み：大釜駅、滝沢駅、巣子駅）

（2）バス交通

- ・村内における平日1日あたりの路線バスの平均運行本数
現状(H16)における約900本の維持

（3）タクシー輸送

- ・村内における法人タクシー（個人タクシーを除く）の事業所数
現状(H17.3現在)における3箇所の維持

（4）村が行う公共輸送事業

- ・村の公共輸送事業（福祉バス、患者輸送車、廃止代替バス）の改善
現状(H16)の事業の全てに対して内容の見直しに着手

（5）公共交通空白地域

- ・村内10地域における乗り合いによる公共交通機関の維持
全ての地域において路線バスあるいは新しい公共輸送システムを維持

ただし、これらの数値目標については、本計画の策定から5年後（平成23年度）を目途に見直しを行うことにより、その時点において村の公共交通の実情に見合ったものに修正を行うこととします。

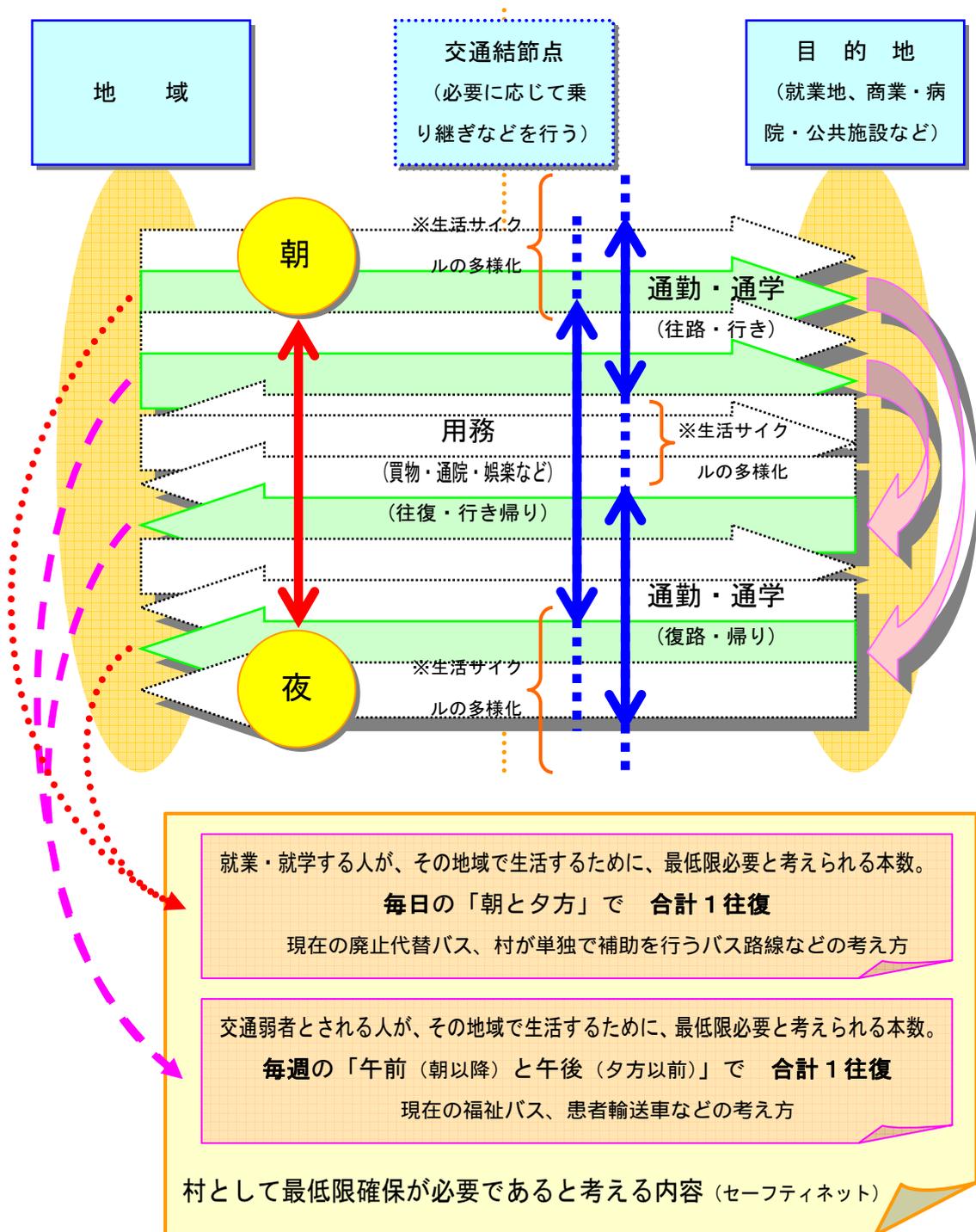
2 公共交通に対するセーフティネットとシビルミニマム

例えば、自宅の近所に商店や医療機関が存在せず、日々の外出の足としては公共交通機関が必要不可欠であるという人がいる場合、公共交通の維持は「セーフティネット（健康で文化的な生活を送ることができる最低限度の保障）」の1つとして考えられるのかもしれませんが。

特に、高齢化の進展によって、これまで可能だった自動車の運転ができなくなる人も現れてくることが予想されます。

このため、村ではセーフティネットの視点も考慮することにより、公共交通を維持するための基準として、地域の実情に合わせたシビルミニマム（地域生活水準）を設定し、計画内容による事業実施の優先度などを決定していくこととします。

図4-2 公共交通機関の利用の主な生活行動パターンと最低限の維持基準



※人々の生活サイクルが多様化する中で、公共交通機関を利用しようとする時間帯に対する個人差は広がりが見られますが、人口など基礎的に需要が少ない地域においては、同じ内容の目的の需要に対しては、はじめに最も多くの利用が見込まれる時間帯から確保を図ることが必要であると考えます。

図4-3 公共交通機関の設定水準の目安

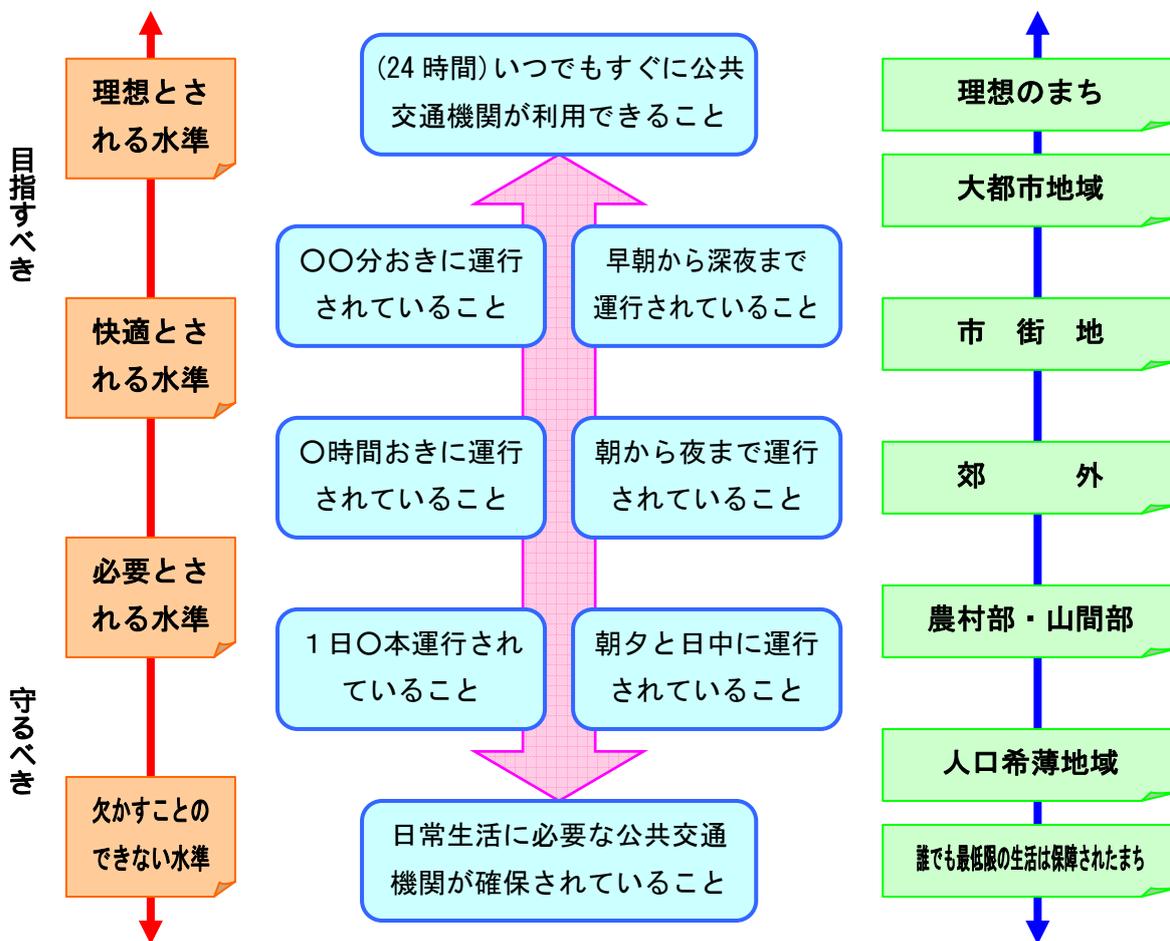


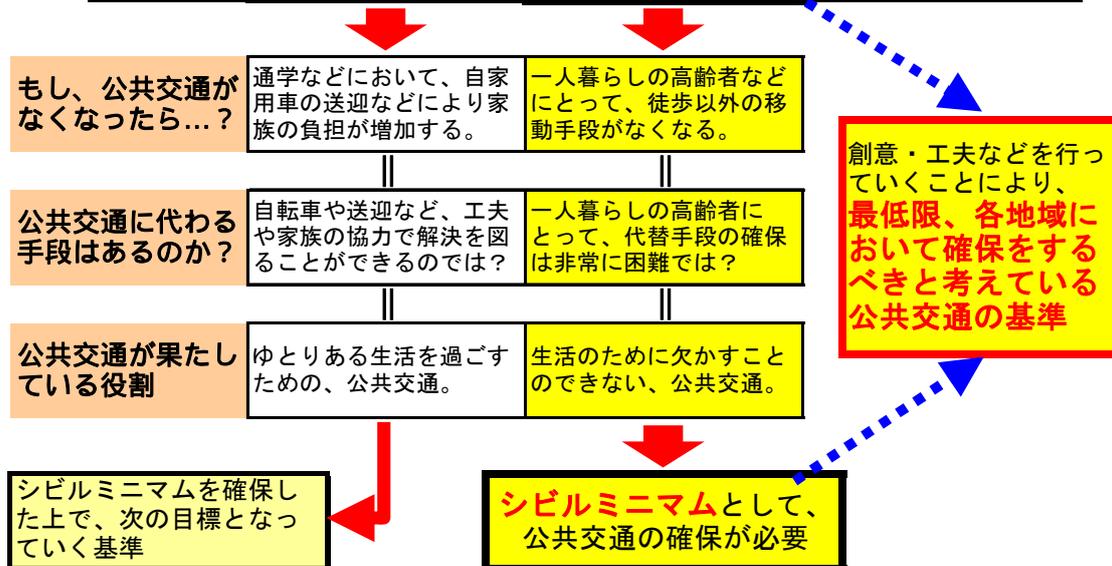
表4-4 公共交通の設定における地域区分

	市街地の中心的地域	市街地	郊外	農村部・中山間部
小岩井		小岩井駅周辺		その他の地域
大釜		大釜駅前の区画整理地	みどり団地など国道沿い	その他の地域
篠木		大釜駅周辺	篠木小学校周辺	その他の地域
大沢			大沢保育園周辺	その他の地域
鵜飼	滝沢NT、一本柳バス停周辺	上山団地・役場周辺、盛岡環状線の沿線	浄水場・蒼前神社周辺	その他の地域
姥屋敷				全域
元村	ふるさと交流館以南の国分通り沿線	ゆとりが丘・室小路、国分団地、かつらぎ団地、あすみ野、法誓寺地区	滝沢中学校周辺、外山団地、けやきの平団地、牧野林北部	その他の地域
川前	巣子・長根中心部	滝沢駅周辺	野沢団地、東部体育館周辺	その他の地域
一本木		一本木小学校周辺	いずみ巣子NT	その他の地域
柳沢			大石渡・分れ周辺	その他の地域

この地域区分は、平成17年時点の人口や都市計画区域、路線バス運行状況などに基づき、目安として設定しました。下線部の地域は、主要道路が狭隘なために大型のバス車両などの運行が難しいと考えられる地域です。

表4-5 滝沢村の公共交通の維持と利便向上に対するシビルミニマム基準

	運行される頻度・回数		運行が行われる おおよその時間帯
	※ 平日を中心とした生活に基づく時間の区分 ()はおおよその目安となる時間		
	朝及び夕方・夜間 (6~9時・17~20時)	日 中 (10~16時)	※ 平日を中心とした生活に基づく時間設定
設定の 地域の 区分	通勤や通学が可能あるいは は便利な環境であること	買物や通院など日常の 用務が可能あるいは便 利な環境であること	各行動目的に対応した 上で、多様化する生活 サイクルに可能な限り 対応すること
目指すべき ↑ 市街地の中心 的地域	10~20分 の間隔以下	15~30分 の間隔以下	5時~24時
市街地	30~60分 の間隔以下	1時間 の間隔以下	6時~22時
郊外	1~2時間 の間隔以下	2時間 の間隔以下	7時~20時
守るべき ↓ 農村部・中 山間部	(朝と夕方あわせて) 1往復以上	(午前と午後あわせて) 1往復以上	7時~19時



ただし、この内容は、各地域の主な地域を抽出し、全体に考慮した平均的な基準によって設定されているものであり、実際の事業の実施に際しては、各地域のより細かな実情が考慮されるべきであると考えます。

また、その地域が既に基準を満たしている場合、またその基準が達成された場合には、より利用しやすい公共交通を実現し、さらなる公共交通の利用促進を目指すため、自助努力によって、上位の基準の達成を目指すものと考えます。

なお、既にその地域の基準以上の運行が確保されている場合、利用が見込まれるのであれば、その運行量の削減を推奨するというものではありません。

3 取り組みを活かすための事業評価サイクル

本計画を円滑に進めていくとともに、より継続性を高め、内容が充実した事業の実施を図るため、事業の推進においては、十分な事業評価のサイクルを取り入れ、その履行に努力することとします。

行政経営のマネジメントで用いられるP D C Aのサイクルによって、本計画に基づく事業の実施内容を十分に把握、分析し、そこから必要に応じて事業の改善を図ることにより、持続的に質の高い公共交通施策の展開が可能となります。

・ P D C Aサイクル

P l a n (計画)

どのように実施あるいは改善を図っていくのか考え、それに基づいて本計画の内容の実現化を図るための事業計画を作成し、決定します。

D o (実行)

先に決定した計画の内容の実現を図るため、その内容に沿った事業の実施を行います。

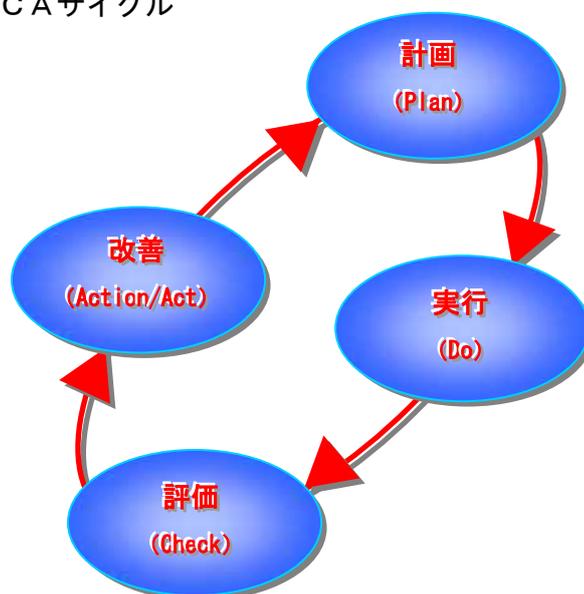
C h e c k (評価)

計画に従って進められた実現化の事業に対して、達成状況を把握し、そのことを評価することによって、これまでの事業の成否を要因とともに分析を行います。

A c t i o n / A c t (改善)

これまで行ってきた計画の推進の是非を確認し、事務事業の評価あるいは必要な業務改善を行い、その上で提供するサービスなど品質の向上を実現させることとします。

図4-6 P D C Aサイクル



第8節 協働による推進体制

公共交通の維持や利用促進については、事業者と行政が主体となって取り組むだけでなく、それぞれの地域が「地域の足を守らなければならない」という共通認識の下において、地域に住むみなさんそれぞれが自主的かつ積極的に関与し、主体の一角を担っていくことが必要であり、これによって、より良い公共交通施策を持続的に推進することが可能となっていきます。

このため、村では、地域住民のみなさんにおける公共交通の維持や利用促進などに対する認識を深めるとともに、地域住民と事業者、行政などが一体となって協働により公共交通の課題に取り組む体制の構築を図って行くこととします。

1 主体と役割

公共交通政策において着目される主体は、主には3つのものに分類されると思いますが、住民活動の多様化や公共交通事業の規制緩和、行政のスリム化などといった現在の社会の目まぐるしい変化の中では、その分類もさらに細分化されていくことが考えられます。

また、日常からこの主に3つからなる主体が互いに連携を深めるとともに、協働によってこれまでに示された利用促進施策などに基づく各事業を進めていくためには、「運営協議会」などといった個々の事業に密着する運営組織を構築していくことが最も効果的であると考えられます。

ここでは、その細分化の可能性と運営組織の必要性に触れながら、主に3つに分類される主体とそれを取りまとめた運営組織の役割を次に示すこととします。

(1) 地域住民・利用者

それぞれの地域に住むみなさんは、もちろんその地域の公共交通に対する利用者であり、もし現在利用をしていないとしても、近い将来に利用者となり得る可能性を持った人々ということが出来ます。

地域の公共交通の存在は、有形、無形に関わらず、みなさんの生活に大きな影響力を持っています。もし、公共交通が存在しなくなれば、「不便な地域」という印象を地域に与える場合もあるほか、自家用車が運転できない人にとっては、日常の外出に大きな制限が生じることも想定されます。

このため、地域においては、地域内の公共交通をその地域にとっての財産または大切な資源などとして捉えるとともに、その維持と発展に対して、地域が一体となり、事業者や行政なども巻き込み、連携しながら取り組んでいくことが必要であると考えます。

また、一人ひとりの力では不可能と見られることであっても、自治会やN P

〇などを含め、地域が認識をひとつにしてまとめることができれば、場合によっては、地域が公共交通の事業を運営していくということも選択肢に含まれてくることとなり、地域の公共交通の維持、発展に向けた可能性が、地域コミュニティの高まりとともに、さらに大きく広がることとなります。

(2) 交通事業者

これまでの交通事業者は、事業者の内部あるいは事業者と行政の間で企画、考案された公共交通事業を営むのが一般的でした。

また、実際の利用する側の人々の声などに対して、国の制度や規制、労働者組織との取り決めなど多くの要因に阻まれることにより、必要かつ十分な対応を円滑に実施することができないでいたことから、その結果、利用者が自家用車など別の移動手段に移る深刻な利用者離れの事態を招いてしまいました。

しかし、近年、国の制度改正や規制緩和が進み、事業者内では事業の維持に対する危機感の共通認識などにより、比較的自由な公共交通事業の展開が可能となってきたほか、他業種の事業者やNPOなどによる公共交通事業の展開も可能となり、施策の選択の幅が大きく広がりつつあります。

このことから、交通事業者にとっては、行政に限らず地域や利用者との交流を図り、新たな公共交通施策の実施に対して、これまで培ってきたノウハウを活かした事業機会の拡大などといった認識の下、積極的に地域交通の維持、発展などの取り組みに参画していくことが期待されます。

(3) 行政

行政が従来取り組んできた多くの公共交通施策では、アンケート調査などに基づいて必要な内容が検討されることは多かったものの、実際の事業実施にあたっては、制度や規制による制約のほか、予算などといった行政側の都合によって事業内容を左右されることが多く見られました。また、一度事業に着手してしまうと、民間の交通事業者による事業に比べて、見直しなどの柔軟な対応が速やかに実施できないなどの課題も多く見られました。

しかし、行財政の縮小傾向などによって、これまで以上に効率的かつ効果的な行政運営が求められる現在では、実際に利用しようとする人々が必要としている施策をいかに抽出し、提供することができるかという点がより一層注目されるようになります。

このため、これからの行政においては、より効率的かつ効果的な公共交通施策を展開するために、地域さらには事業者などとの協力を深め、需要や必要性を深く分析した上での事業実施が求められると考えます。さらには、日常の行動範囲の広域化、多様化などにより、より広域的な視点で事業に取り組むこと

も必要になっていくものと考えられます。

以上から、今後の行政は、運営組織などを設置することによって、より地域住民や事業者などとの連携、意思疎通を図る機会を多く設定し、協働による取り組みを積極的に取り入れた公共交通施策を図っていくこととします。

(4) 運営協議会（運営組織）

これまでに示された3つの主体がより密接に連携することにより、必要な公共交通施策が効率的かつ効果的に進められるため、個々の施策の実施にあたっては運営組織を設置し、それぞれの事業の推進が図られることを目指します。

運営組織は、概ね各地域の各事業に応じてそれぞれ設置されることが望ましいと考えますが、各地域（エリア）や各事業の関連性を考慮して、必要に応じて合同による設置または連携の強化などが行われるものと考えます。

それぞれの運営組織では、各施策に対し事業として実現化を図るため、手段や主体、利用料金、事業費などの検討を行うほか、実証実験や実現化後の事業の効果を確認し、必要に応じて改善や利用促進を行うことによって、持続的な事業の展開を図るための管理運営を行うこととなります。

このような組織の設置により、地域と事業者、行政の共通認識と合意の下、協働によって事業が進められることとなりますが、その組織における意見や事業の適否の判断などに対して、学識者や専門家などの協力を得ることによって、その調整や取りまとめを図っていくことが効果的であると考えます。

また、村内全体の施策の検討や決定を図る滝沢村公共交通推進委員会と個々の事業の管理運営を図る運営組織については、それぞれの役割を明確に区分する一方、密接な連携により村の公共交通施策が推進されることとなります。

(5) その他の主体（学識者、周辺市町村、各種団体など）

これまでの3つの主体とその主体などからなる運営組織のほか、次のような多様な主体との連携や協力により施策の推進が図られることとなります。

特に、学識者や交通分野の専門家においては、単に運営組織の調整や取りまとめの役割というだけではなく、連携を図り、協力や支援を得られることにより、地域の公共交通に対する需要の把握や分析、最も適した方法の選択など、事業の実現化を図る上で大きな効果をもたらされることが期待されます。

また、国や県のほか、周辺市町村などとの連携や相互協力といった自治体間の協調は、日常生活の広域化とともに欠かせないものになっていきます。

そして、その地域内に限らないより広域からのNPOや団体、あるいは交通事業者以外の企業など、多種多彩な人々の理解と協力により、公共交通の維持と利用促進が理想的に進められることとなります。

図4-7 推進体制における相関関係

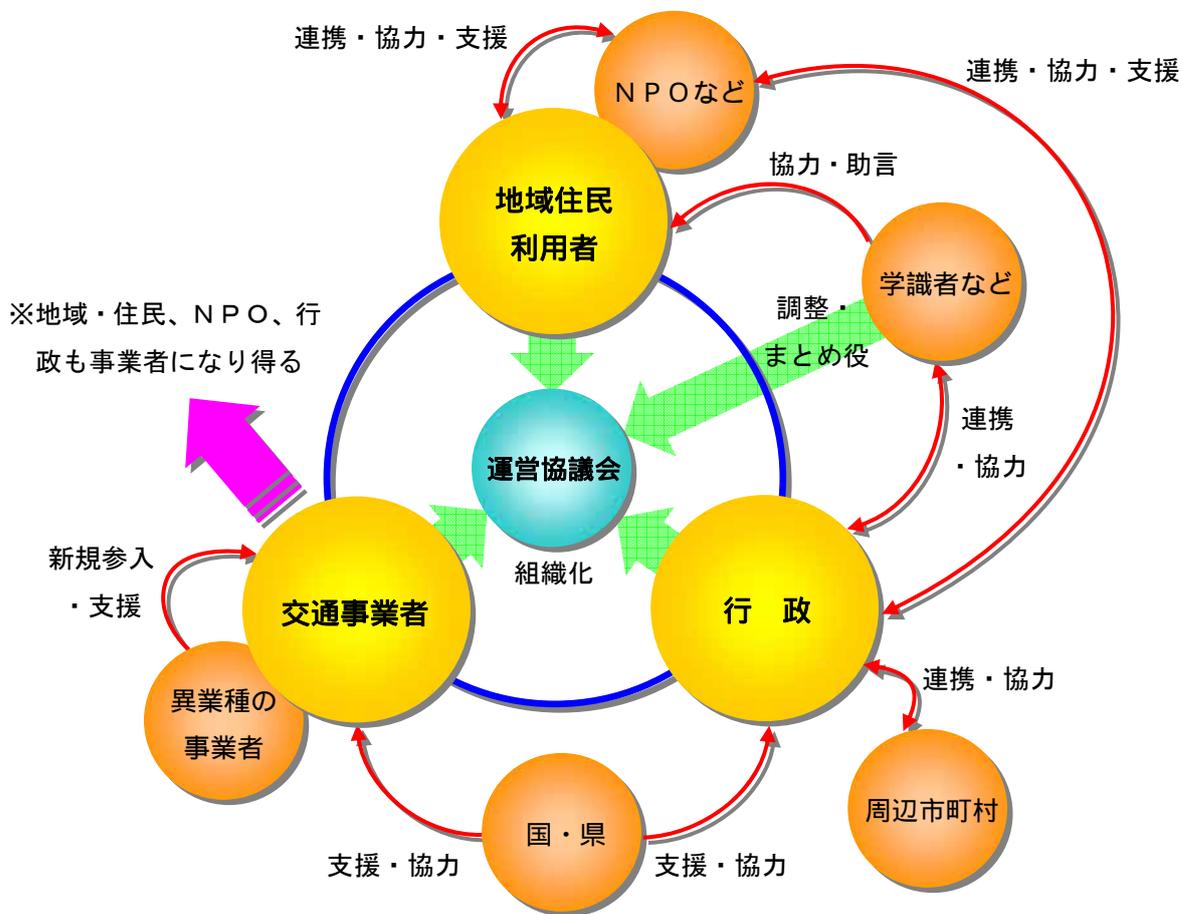
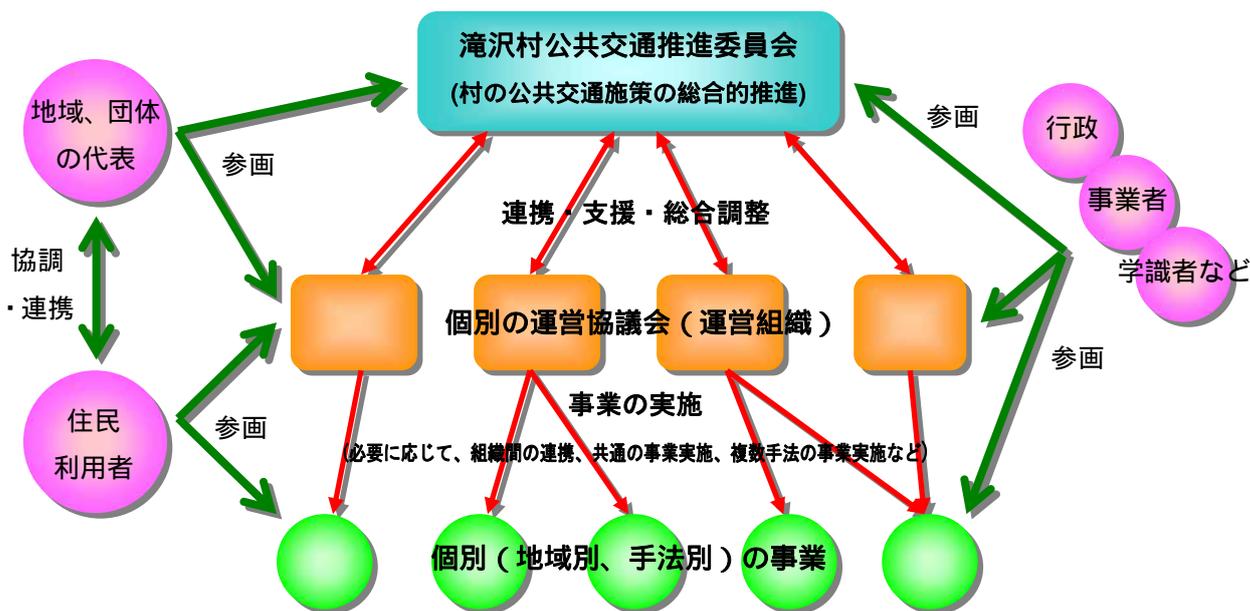


図4-8 推進体制におけるそれぞれの位置付け



2 地域住民の交通行政への参画に向けて

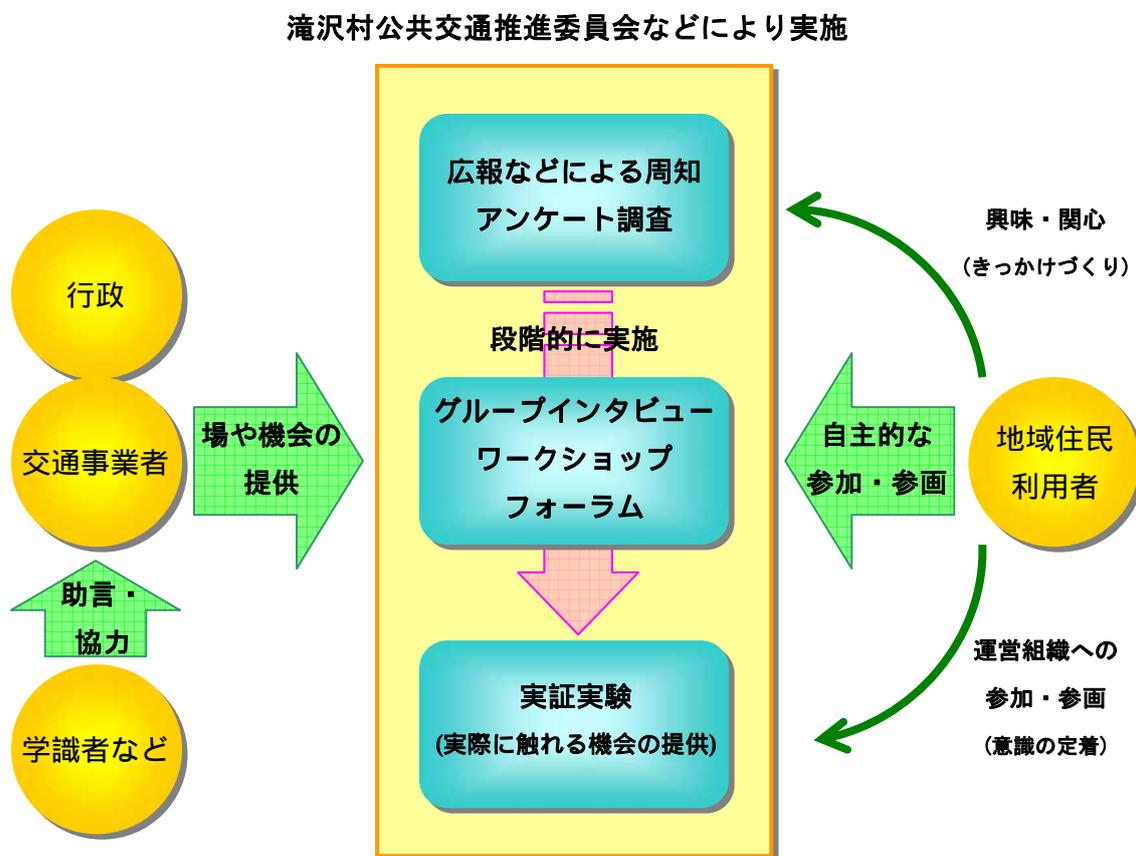
公共交通について、地域で考え、地域で支えるしくみを構築するためには、住民のみなさんの公共交通への興味・関心を促すことが必要であると考えます。

滝沢村では、滝沢村公共交通推進委員会の開催や意見などの公募、アンケート調査などの実施、フォーラム及びワークショップの開催などを通じて参画意識の醸成を図るとともに、新たな公共交通施策についての実証実験などを試行することによって、体験の場を提供されることによる地域の視野の拡大を図ることとします。

これによって、公共交通の裾野の広さについての認識を持つことができることとなり、地域に住むみなさんが考える運行主体や運行方法に対する選択肢が広がるとともに、これから行おうとする公共交通施策に対する比較検討や合意形成に理解が生まれ、参画意識がより高まるものと期待されます。

こういった意識改革によって生まれた地域や住民の参画が、事業者や行政、さらにはNPOなどを前向きに動かし、その地域の積極的な公共交通施策の展開に必ず結びつくものと考えています。

図4-9 公共交通施策に対する住民参画の推進に向けた展開



第5章 公共交通計画の事業の実現に向けた取り組みとこれから

第1節 事業の実現化状況

滝沢村公共交通計画の策定に先立ち、現在、この計画の中に記載がある内容において具現化（事業化）が進められているものについて、次のとおり示します。

計画内容の実現は、人や財源などの資源的なものの確保に限らず、それぞれの地域に住むみなさんの理解や協力など、意識的なまとまりや姿勢などの発生が必要不可欠であり、そのことが事業化の成否、事業実現の時期などに影響を与えてくると考えられます。

1 IGR巣子駅の開設に合わせた周辺地域の公共交通活性化

平成18年3月のIGR巣子駅の開設を契機として、巣子・長根地区を中心とした地域において、従来から地域の基軸交通を担ってきた路線バスと新たにその役割が増すと考えられる鉄道という2つの公共交通機関の相互の連携を通じ、新たな地域交通の活性化施策を推進します。

検討される内容（【 】内は推進体制の構成主体）

地域内コミュニティバスの運行 【三者協働（地域・事業者・行政）】

- ・地域内移動の円滑化、交通安全の確保
- ・公共交通空白地域の解消
- ・巣子駅へのアクセス強化、鉄道との乗り継ぎ
- ・国道沿いの路線バス運行本数の需給バランス調整

鉄道とバスの共通乗継制度 【事業者】

- ・鉄道とバスの乗り継ぎ、連携の強化
- ・路線バスの新価値の付与
- ・公共交通の利用促進による自動車交通量の緩和

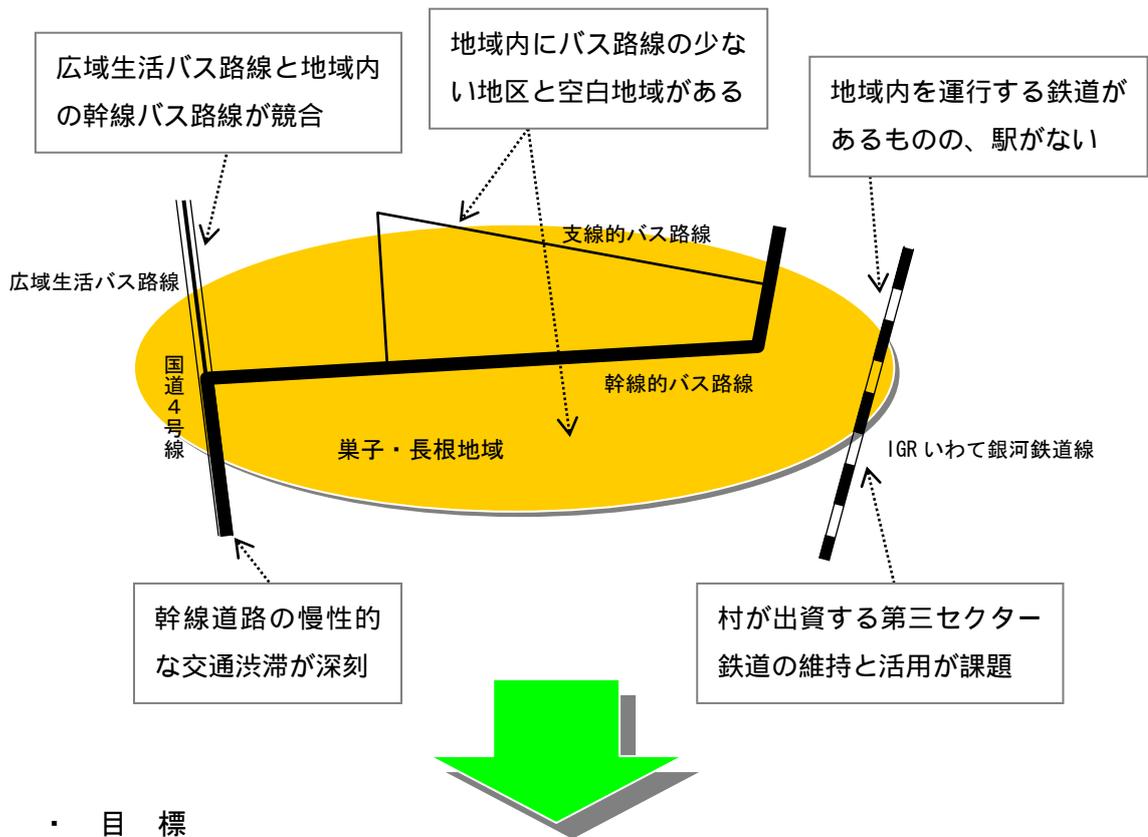
巣子駅周辺の利用環境整備 【行政】

- ・利用しやすい駐輪施設の整備
- ・パークアンドライド向け自家用車駐車施設の整備
- ・送迎やバス及びタクシーの利用に適した駅前広場の整備

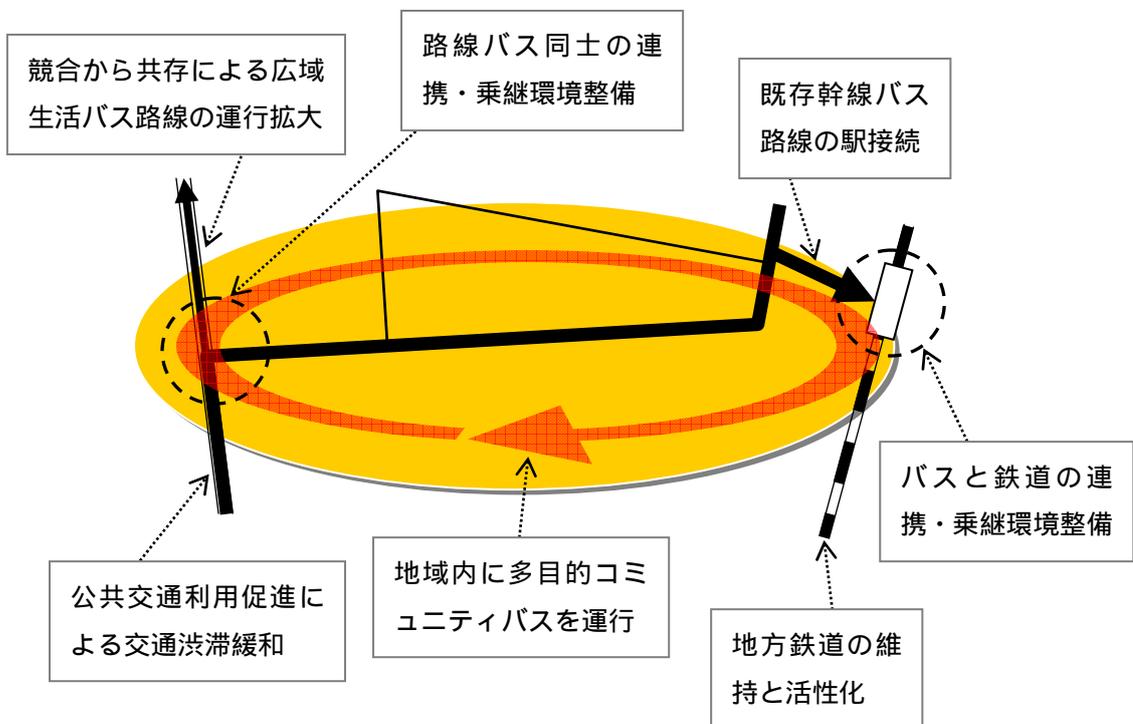
第三セクター鉄道の維持と利用促進 【三者協働（地域・事業者・行政）】

- ・より便利な時刻や本数など設定
- ・利用者や地元住民などによるマイルール意識の醸成と利用促進支援

・ 現 在



・ 目 標



2 岩手山麓地域の公共交通維持・活性化

姥屋敷及び柳沢の両地区を中心とした岩手山麓地域では、住居が点在していることによる公共交通需要の分散、移動距離が長くなることによって高額となる現行の公共交通運賃制度などが原因となって、従来の公共交通機関ではあまり利用されませんでした。

しかし、村の補助金の交付により維持を図っている不採算（赤字）バス路線の利用者の減少に歯止めがかからないこと、患者輸送車及び福祉バスの事業の見直しが必要となっていることなどから、この地域の公共輸送について、あり方を考えていかなければならない時期にあるといえます。

公共交通の空白地域を解消するとともに、これまで制約が多かった村の公共輸送事業に代わる新たな公共交通体系を構築し、これまで以上に使いやすく、より多くの人に必要とされる、持続可能な地域交通を創出します。

検討される内容（【 】内は推進体制の構成主体）

デマンド型交通システムの整備 【三者協働（地域・事業者・行政）】

- ・地域内外の移動の円滑化、交通安全の確保
- ・公共交通空白地域の解消
- ・既存の輸送形態以上の利便確保、向上
- ・買物代行サービスなどの付加価値の検討

地域住民などが主体となった有償ボランティア輸送 【二者協働（地域・行政）】

- ・地域内外の移動の円滑化、交通安全の確保
- ・公共交通空白地域の解消
- ・地域コミュニティの活性化、地域内交流の拡大
- ・買物代行、訪問介護サービスなどの付加価値の検討

他の公共交通機関との連携 【事業者・行政】

- ・乗り継ぎ場所の整備
- ・乗継運賃制度の設定、運行時刻の連携の強化

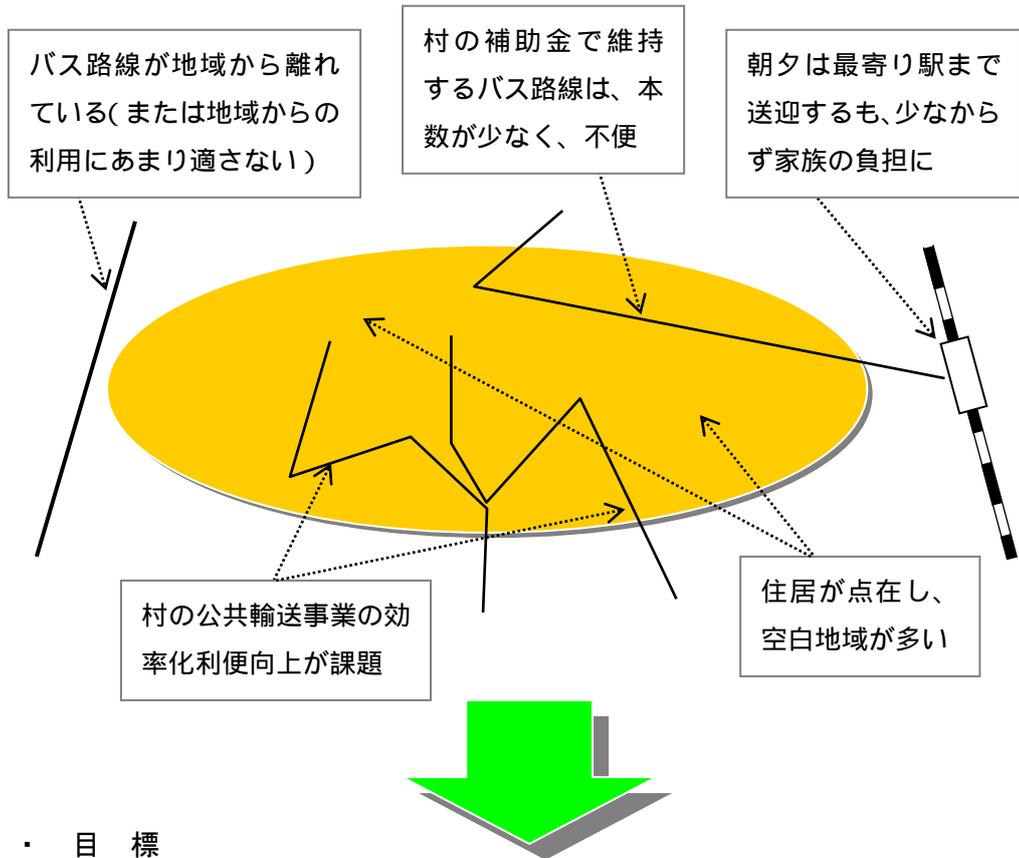
公共交通を活用した地域活性化 【協働（地域・事業者・行政）】

- ・キャンプや温泉、登山などによる来訪者の足の確保
- ・地元ガイドを兼ねた有償ボランティア輸送
- ・地域外交流の拡大

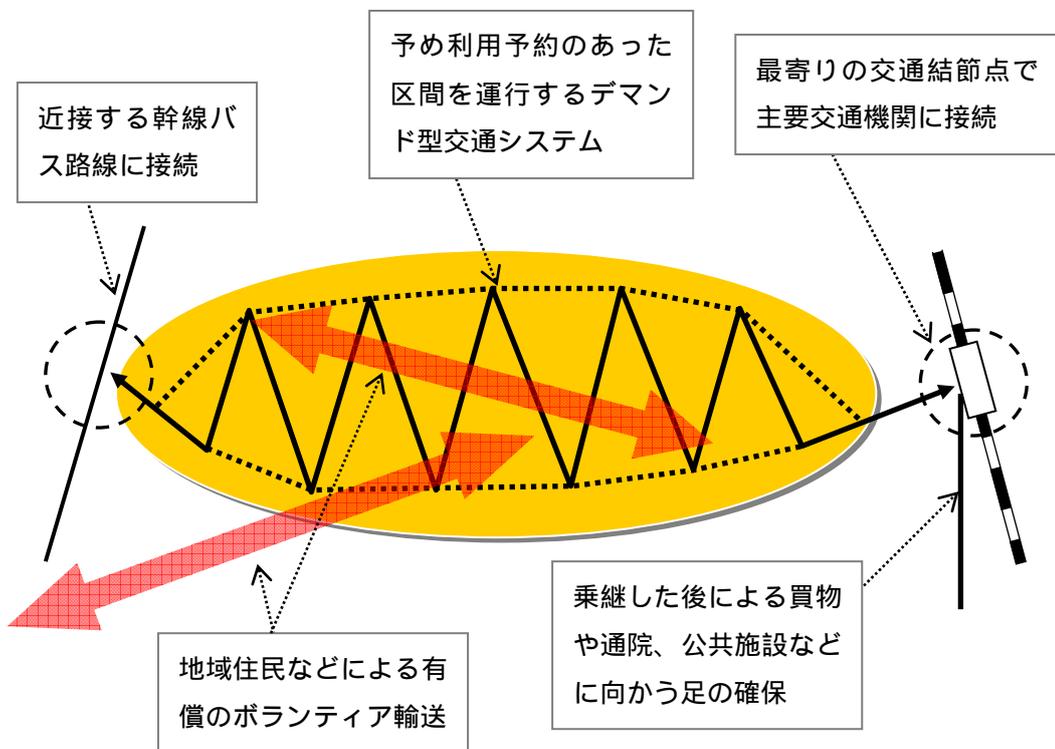
地域住民の公共交通維持に向けた意識の醸成 【協働（地域・事業者・行政）】

- ・公共交通の維持、運営の方策を協議する組織の設置

・ 現 在



・ 目 標



3 滝沢村が行う公共輸送事業の見直し

滝沢村では、福祉バスと患者輸送車の各事業のほか、不採算（赤字）バス路線を維持するための補助金の交付などといった、公共輸送事業を行っています。

しかし、村の財政状況が厳しくなる中で、何とかそれぞれの事業を維持していかうとするため、運行回数の削減や有償化、一部路線の廃止統合などによって事業費の削減を図ってきました。このため、それぞれの利便性が低下し、利用者が減少するなどといった状況が見られます。

さらには、国による規制緩和が進められたことにより、公共交通の事業を営む既存の民間の交通事業者などは他の事業者による新規参入や経営及び労働環境の悪化などの影響を受けている中、民間事業者による路線バスの運行経路と重複する区間も多い村の公共輸送事業について、見直しを行う必要があるものと考えられます。

このため、既存のバス路線など民間事業者の基盤を活用するとともに、公共交通の空白地域の解消などといった分野に対して村が直接行う公共輸送事業を重点的に展開することなどにより、村では民間が主体あるいは民間と共存を図った、より効率的でより効果的な公共輸送事業に移行を図っていくこととします。

検討される内容（【 】内は推進体制の構成主体）

山麓地域における新しい公共交通システムの整備 【協働（地域・事業者・行政）】

- ・公共交通空白地域の解消
- ・既存の輸送形態以上の利便確保、向上
- ・多目的に利用可能な移動手段の確保

平野部における公共交通による横断軸の確保 【協働（地域・事業者・行政）】

- ・通勤や通学、用務などの村内移動手段の公共交通による確保
- ・コミュニティの活性化、村内相互間の交流の拡大
- ・長距離の移動を容易とする運賃負担の軽減

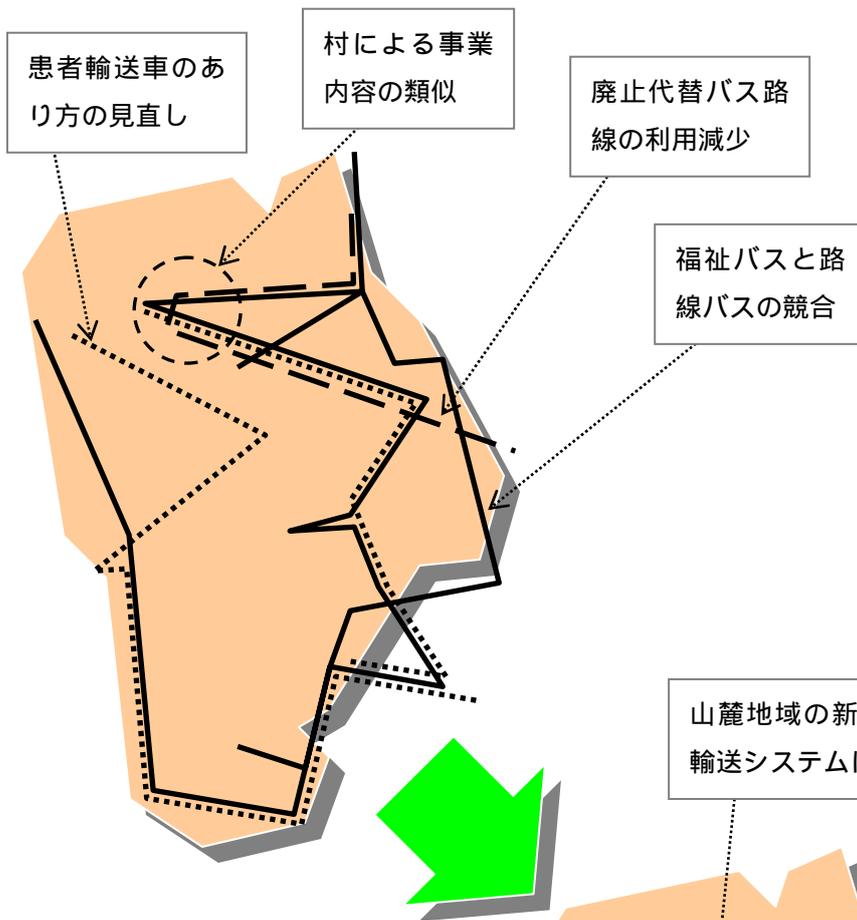
既存の民間公共交通機関の活用と充実 【事業者・行政】

- ・幹線部分以外におけるバス路線の運行内容の充実
- ・村内横軸バス路線の接続を考慮した時刻の設定
- ・路線バス相互の乗継を容易にする運賃制度の創出

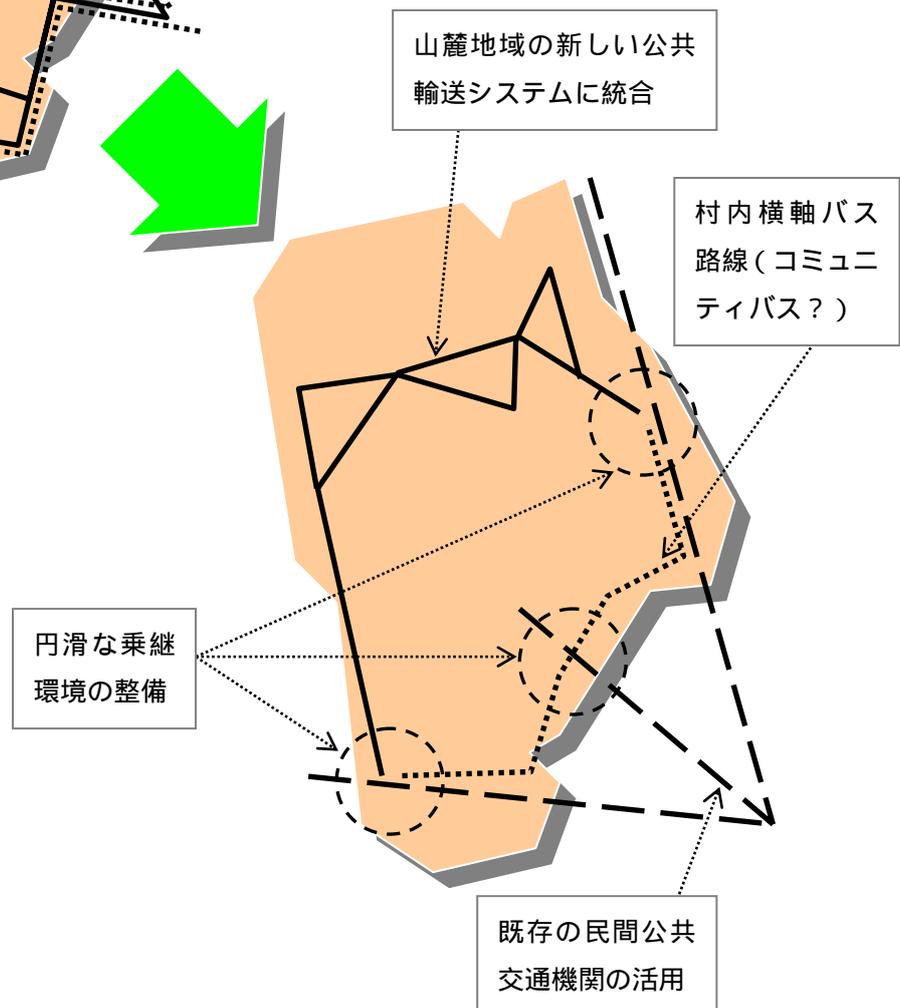
抵抗感を軽減させた乗継環境の整備 【事業者・行政】

- ・公共施設や商業施設など拠点施設を活用した乗継場所の設定
- ・時刻や運賃など円滑化、負担の軽減
- ・乗継案内など運行情報提供環境の整備

・ 現在



・ 目標



4 路線バスの運行体系の再編

滝沢村の路線バスは、全国的に路線バスの利用が多かった昭和40年代などから運行されているバス路線では、非常に高い頻度の運行が確保されている一方、近年開発された地域など自家用車が普及して全国的に路線バスの利用の落ち込みが著しくなった後に運行が始められたバス路線では、地域の人口増加に比べてバス路線の運行内容は大きく向上するといった状況は見られません。

しかしながら、高齢化が進む中では比較的新しい住宅地域であっても高齢者の移動手段確保の必要性は高まっていくほか、環境保護や資源の枯渇などが理由となり地球環境の保全を目的とした自家用車から公共交通への転換などが地球規模で進められようとしている中では、村の主要な公共交通機関である路線バスの役割は今後より一層高まることが予想されます。

このため、路線バスを運行する民間事業者と住民のみなさんと村が協力をして、既存のバス路線の充実を図るとともに、新しいバス路線の開拓や利用環境の改善などを進め、路線バスの利便向上と利用促進を図っていくこととします。

検討される内容（【 】内は推進体制の構成主体）

ボトルネック地点の回避など円滑な路線バス走行環境の整備 【事業者・行政】

- ・ ボトルネック地点を回避した路線の設定
- ・ 朝夕の通勤時間帯における迂回路線または快速路線の設定
- ・ バス停車帯、バス優先走行レーンなど路線バス運行道路の改善
- ・ ボトルネック地点を中心とした自動車交通量の抑制

地域内コミュニティバス（支線バス）の運行 【協働（地域・事業者・行政）】

- ・ 朝夕や日中、夜間など時間帯に応じた柔軟なバス路線の運行内容の設定
- ・ 幹線的バス路線との接続や乗継環境の整備、充実

路線バスの運賃体系の見直し 【事業者・行政】

- ・ 分かりやすく利用しやすい運賃体系の整備
- ・ 長距離利用時の運賃負担の軽減、長距離割引制度の設定

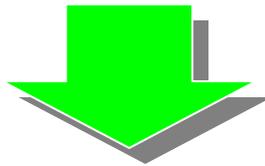
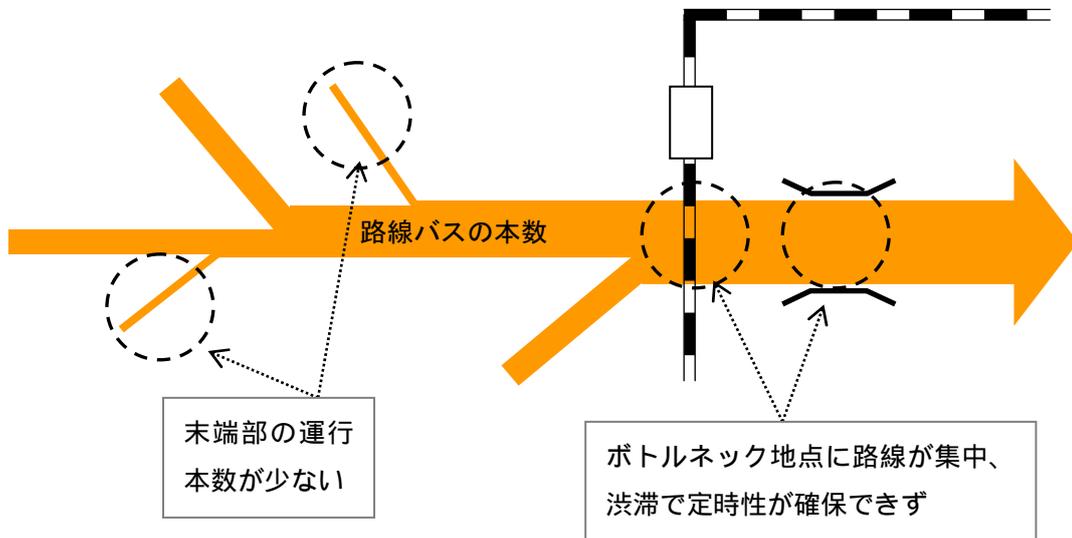
路線バス相互または路線バスと鉄道の連携 【事業者】

- ・ 朝夕や日中、夜間など時間帯に応じた柔軟な公共交通体系の確立
- ・ 路線バス相互あるいは鉄道とバスの乗継を容易にする運賃制度の創出

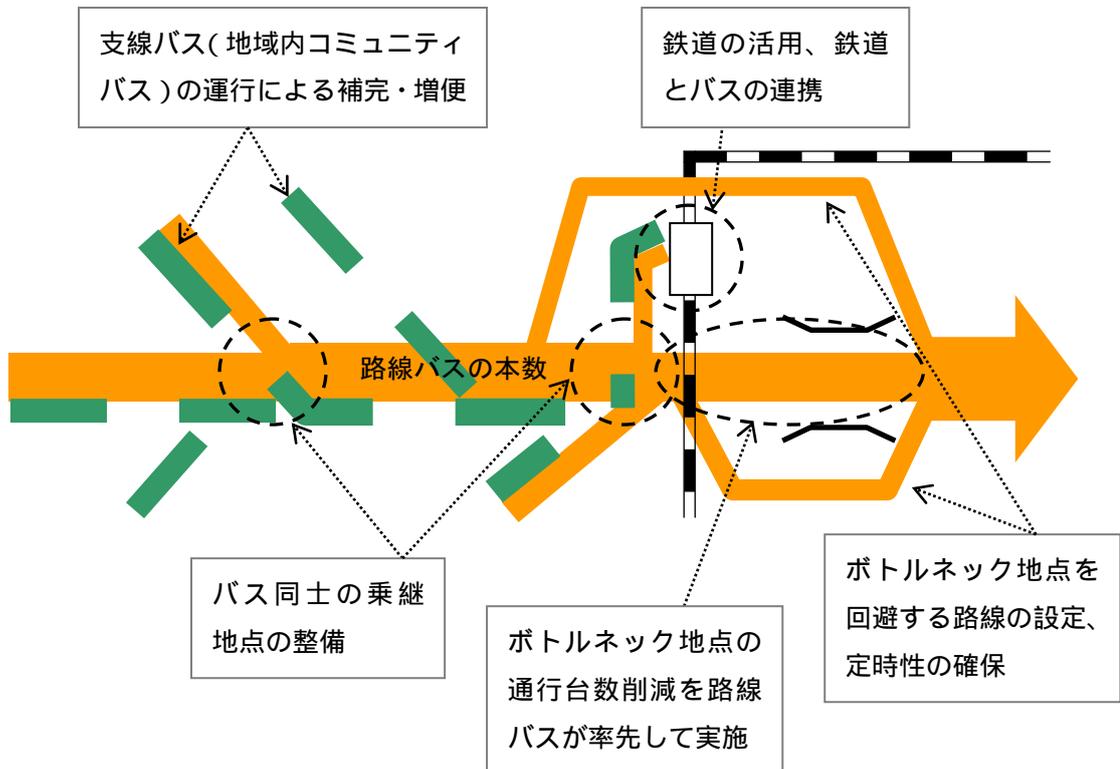
乗継環境など路線バス利用環境の整備 【事業者・行政】

- ・ 公共施設や商業施設など拠点施設を活用した乗継場所の設定
- ・ 時刻や運賃など円滑化、負担の軽減
- ・ 乗継案内など運行情報提供環境の整備
- ・ 乗務員のマナー向上、利用者向けサービスの拡充
- ・ 便利なICカードの導入

・ 現 在



・ 目 標



第2節 滝沢村の公共交通のこれから

今回の滝沢村公共交通計画では、計画策定から10年後の平成27年度を目標に施策の推進が図られることとなります。しかし、本当に来るべき10年後の未来には公共交通がどのように必要とされ、どのように利用されているのか、そして、どのような公共交通機関が活躍をしているのか、この変化の激しい社会の中ではこの計画による内容が最適なものとなっていくのか分からない部分もあります。

しかしながら、公共交通は現在において、人にも地球にもやさしく、多くの人に必要とされる交通手段であることは確かです。そのため、村では、必要に応じて見直すことも行いながら、住民のみなさんに必要とされる公共交通の施策をこの計画に即して推進を図っていくことが必要であると考えています。

1 滝沢村とその周辺における公共交通の将来

滝沢村は、隣接する盛岡市を中心とした都市圏の交通体系の中に位置付けられますが、ここでは都心部の道路交通量が飽和状態にあるということが大きな課題とされてきました。これまでも路線バスの活性化を中心とした施策などが展開され、村内の一部でも一体的に施策が実施されました。しかし、その後も自家用車は増え続け、道路混雑を慢性化させているほか、定時性の確保に苦慮する路線バスの利用者数は緩やかに減りながらも減少を続けているのが現状です。

この都心部の道路混雑の問題は、自家用車を移動手段の中心とする住民の消費行動の郊外化を助長させ、その結果、中心市街地が空洞化し、都市並びにその周辺部の魅力や拠点性の低下などを招くことにつながっていきます。

また、盛岡市以外の近隣市町村を結ぶ交通体系では、人口の都市部への流出が続く、路線バス及び鉄道の利用者の減少に歯止めがかからず、バス路線の維持には国や県、沿線市町村の補助金が不可欠になる一方、村内の通過も含めた道路交通量の減少は見られず、道路混雑や交通事故発生などの要因となっています。

このようなことから、この公共交通計画にある施策の推進を含め、公共交通の維持と利用促進を図っていく上では、広域圏の交流が拡大していることに着目し、広域市町村が今後より一層結束を固め、道路混雑や中心市街地の空洞化、過疎化、少子高齢化などといった課題を共有することにより、その解決に向けて協調して取り組んでいくことが求められています。

このことが、県庁所在地である盛岡市を中心としたこの都市圏の拠点性、そして魅力を高めるとともに、東北地方さらには日本国内における地域間競争において優位性を発揮することができることによって、この地域の発展を維持していくことにつながっていくものと考えられます。

2 行政の施策としての公共交通

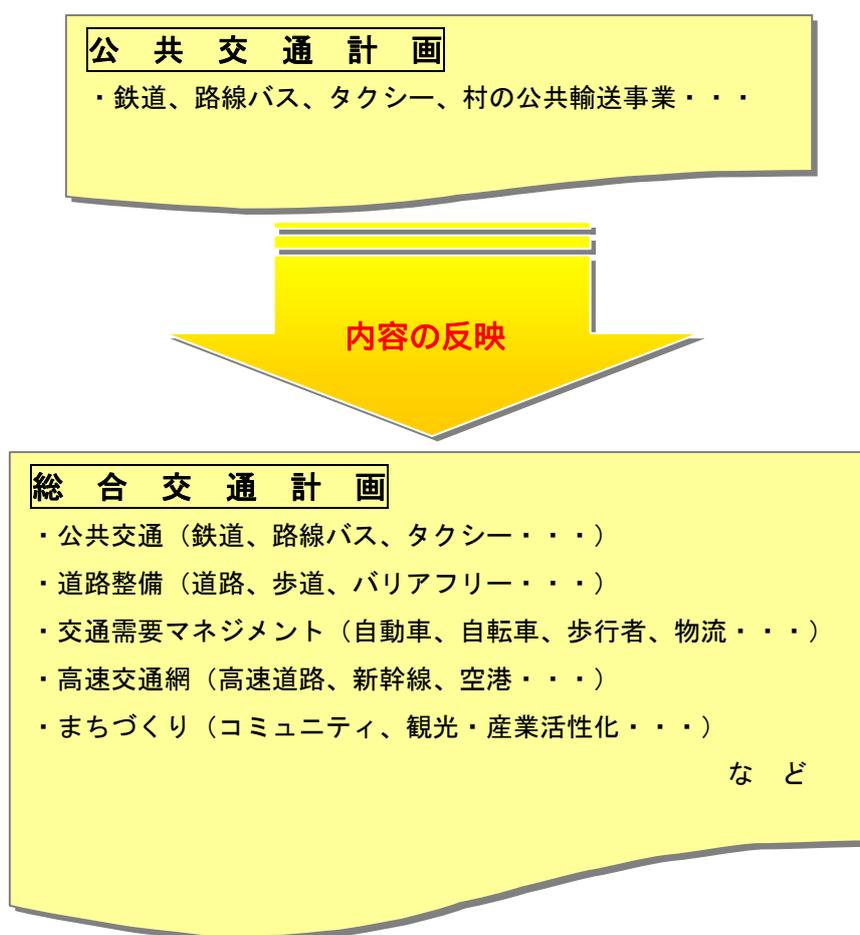
これまでの公共交通は、その存在が当たり前と考えられてきたことなどから、市町村によって政策的位置付けや対応にはばらつきが見られました。

しかし、自家用車の普及や利用者の減少に伴い、近年急速に公共交通網の縮小が進んだことにより、多くの市町村では公共交通の維持、利用促進などが課題として顕在化し、その対応が多方面から求められるなど、重要性が増してきています。

また、交通渋滞の悪化や中心市街地の空洞化、少子高齢化社会の到来などによって、総合的にまた体系付けられた交通政策の推進が必要となってきました。

このため、今後においては、公共交通のほか、道路や自転車、歩行者、物流なども包括した総合的な交通政策の計画を策定し、その取り組みが進められていくことになるものと考えられます。

なお、総合交通計画の策定、推進にあたっては、滝沢村が単独に取り組むものというのではなく、この地域の総合交通体系が広域的に形成されているという現状から、周辺の市町村と連携を図った取り組みが必要であるものと考えます。



3 住民が主体となった持続可能な公共交通の確立を目指して

これまでも触れてきたとおり、その地域にとって必要な公共交通を選択し、維持を図っていくためには、その地域に住むみなさんの興味・関心や協力、行動が不可欠になっていきます。

行政側は地域の魅力を向上させるとともに多くの人々に居住地として選ばれる地域づくりを進めていく中で公共交通施策についての検討が進められてきましたが、やはり実際にその地域に住んでいる人々の声からこそ、最も効果的な公共交通施策が見出されていくものと考えられます。

そして、その施策の実施も、行政側が主導して進められるものではなく、地域側の主導によって積極的に進められることにより、より長く継続することが可能な公共交通システムの確立に結びつきます。

このため、みなさんが住む地域が、公共交通による移動手段が確保され、いつまでも長く安心して暮らすことができる地域であり続けるためには、地域に住むみなさん一人ひとりが地域の足の確保という課題に立ち向かい、行政や事業者などとの協働によって積極的に行動をしていくことが、今、求められています。

巻末資料 用語の解説

ここでは、本文中では紹介ができなかった、交通または行政に関する専門的な用語などのうち主なものについて、解説を示します。

「 アンド 」

主に公共交通機関を利用する場合に、さまざまな移動手段を組み合わせた方法を示すものです。

- ・「バスアンドライド」＝「レールアンドライド」…鉄道とバスを組み合わせて移動する方法。
- ・「パークアンドライド」…自家用車（駐車）と鉄道またはバスを組み合わせて移動する方法。
- ・「キスアンドライド」…自家用車（送迎）と鉄道またはバスを組み合わせて移動する方法。
- ・「サイクルアンドライド」…自転車と鉄道またはバスを組み合わせて移動する方法。

「ワークショップ」・「グループインタビュー」・「パブリック・コメント」

いずれも、行政に対する住民参加の新しい手法とされているものです。「ワークショップ」は、参加者が共同作業により課題発見や解決方法、評価などを行う方法。「グループインタビュー」は、数人の対象者に対して司会者が質問を行い、自由に発言をしてもらうことで意見などの収集を行う調査手法。「パブリック・コメント」は、行政の政策立案過程でその案を公表し、案に対して広く意見などを求め、提出された意見などを考慮して最終的な意思決定を行う手法。

「交通バリアフリー」

身体に障害を持つ方や高齢の方を中心に、段差の解消や手すりの設置、点字や音声装置の設置などにより、どんな人でも生活に不便を感じさせないようにする取り組みが「バリアフリー」であり、駅などのエレベーターやスロープの設置、床が低く車内に段差がないノンステップバスの導入、全国や世界共通の案内表示の設置など、身体的にも心理的にも不便を取り除く取り組みのことで

「デマンド交通」

路線バスのように経路や時刻があらかじめ全て決められているものではなく、デマンド（Demand＝注文・要請）があった場合のみ、その経路やその時間の運行を行う方法のこと。路線バスが一部の遠回りの区間のみデマンド方式で運行する方法、予約・注文を集約の上で時刻や経路を決定してから運行する方法のほか、個人で自由に利用できるタクシーは元来より完全なデマンド交通です。

「NPO」

(Non-Profit Organization) 民間の非営利組織のこと。政府や市町村、民間企業などとは異なる独立した存在として、主に市民や民間の支援によって社会的な公益活動を行う団体や組織です。

「シビルミニマム」

住民の方々がその地域で生活するための必要最低限の環境条件、生活水準のこと。主に、市町村が最低限の目標としている行政サービスの水準のことを示しています。また、国が国民のために保障する必要最低限の生活水準のことは、「ナショナルミニマム」といいます。

「交通需要マネジメント」

(Transportation Demand Management) 「TDM」と呼ばれ、国や警察、市町村などが連携して、公共交通の利用促進や自家用車などの通行規制、時差出勤などを通じ、各移動手段の需要に変化を発生させ、都市部を中心とした地域の交通混雑の緩和などを図ろうというものです。

「ボトルネック」

(Bottleneck) 飲み物の瓶は首の部分が細くなっていて、大量に流れ出ないようにになっています。ここでは、前後の道路が広がっているものの、一部に狭い部分があるため、その場所で道路交通の流れが悪くなることによって激しい渋滞が発生してしまう場所のことを示しています。

「コミュニティバス」

主に行政や地域が主体となって、交通弱者や地域の活性化などを目的として、一定の地域内で運行するバスのこと。一般の路線バス（乗合バス）などと明確に区別できないものもあります。

「ICカード」

(Integrated Circuit Card) 集積回路（IC）チップが内蔵されたカードのことで、従来の磁気式のカードに比べ、記憶容量やセキュリティ（安全性）の性能が非常に高くなっています。

滝 沢 村 公 共 交 通 計 画

平成 18 年 3 月発行

本書の無断転載を禁ず

発行者 滝沢村 〒020-0192 岩手県岩手郡滝沢村鶉飼字中鶉飼 55 番地
経営企画部参画協働課 公共交通政策担当
(平成 18 年 4 月～ 都市産業支援部道路課 公共交通政策担当)
電 話 019-684-2111
F A X 019-684-1517
滝沢村ホームページ <http://www.vill.takizawa.iwate.jp>

この計画の策定並びに本書の発行は、交通エコロジー・モビリティ財団の支援により行われています。

滝沢村公共交通計画

協働によりつくりはぐくむ たきざわの公共交通

- 住民主体の環境に配慮した地域交通づくりの推進 -
村のバス事業見直しや新駅開設に伴う公共交通網の再編
(岩手県滝沢村における公共交通計画の策定)

報告書

平成 1 8 年 3 月 発行

編集発行人 井山 嗣夫

発 行 人 交通エコロジー・モビリティ財団

〒 1 0 2 - 0 0 7 6

東京都千代田区五番町 1 0 番地 五番町 K U ビル 3 F

T E L 0 3 - 3 2 2 1 - 7 6 3 6

F A X 0 3 - 3 2 2 1 - 6 6 7 4

本報告書は再生紙を使用しています。