

第3章 公共交通の課題

1. 課題の抽出と整理

(1) 公共交通機関別の課題

①鉄道

鉄道駅の人口カバー状況については、町内の鉄道駅から徒歩圏（800m）のカバー人口は3,078人で、都市計画区域内人口カバー率が19.0%であることから、ほとんどの町民が自宅から鉄道駅に行くために何らかの移動手段を必要とするという実態があります。

また、各鉄道駅の運行ダイヤに着眼すると、雫石駅は新幹線が上下4便停車するほか、在来線も概ね1時間ごとに発着しますが、在来線は上り10時台から13時台までの約3時間と20時台の便がなく、下りも午前中をはじめ15時台や19時台前後に空白の時間帯が見られます。また、盛岡発の下り最終便が22時台であることから、各種調査等においてこれらの空白時間帯や23時台以降の利用を望む声があります。さらに、在来線は雫石・盛岡間の運行が主体であることから、春木場駅と赤淵駅では発着便数が少なく、両駅では上りで5時間以上、下りで7時間以上発着のない時間帯もあり、それらの時間帯には両駅の近隣に住む利用者也鉄道利用の際は雫石駅までの移動手段が必要になります。

町内鉄道駅の始発・最終時刻及び1時間30分以上の空白時間帯の状況				
		雫石駅	春木場駅	赤淵駅
上り(盛岡方面)	始発/最終	6:42/21:17	6:39/21:13	6:35/21:09
	1時間30分以上の空白	10:40~13:48(3時間8分) 19:37~21:17(1時間40分)	8:03~13:41(5時間38分) 13:41~16:19(2時間38分) 16:19~18:20(2時間1分) 18:20~21:13(2時間53分)	7:59~13:37(5時間38分) 13:37~16:15(2時間38分) 16:15~18:15(2時間0分) 18:15~21:09(2時間56分)
下り(大曲方面)	始発/最終	5:36/20:54	5:39/20:57	5:51/18:40
	1時間30分以上の空白	5:36~13:05(7時間29分) 14:54~16:30(1時間36分) 18:33~20:54(2時間21分)	5:39~13:08(7時間29分) 14:57~16:33(1時間36分) 18:36~20:57(2時間21分)	5:51~15:01(9時間10分) 16:38~18:40(2時間2分)

雫石駅の利用者は平成26年度以降ほぼ横ばいとなっています(※)が、利用者が減少に転じると減便に繋がる可能性があることから、利用者の増加に向けた促進策も必要です。

(※雫石駅の利用者数は第2章P23「雫石駅利用者数」を参照)

②路線バス

路線バスは、かつては町民にとって最も身近な移動手段でしたが、近年の網張温泉線路線短縮や山伏線の廃止等もあり、事業規模は全体として縮小の傾向が続いています。

平成30年度の利用者数は、雫石線で約218,000人、繋・鶯宿線で約115,000人となっており、それぞれ毎年一定の利用があるようには見えますが、その多くが盛岡市内での乗降であることから、町内での一層の利用促進策が必要です。乗降数が減少すると、更なる減便ひいては路線の短縮や廃止となる可能性があり、町民にとって町内と盛岡市内を直接結ぶ貴重な移動手段が失われるおそれがあります。

また、各種調査等においては、上屋の設置等、バス停の待合環境の充実を望む声や、鉄道

駅との乗り継ぎの改善、もっと自宅近くから利用したいといった停留所の増設のほか、便数の増、運賃の値下げやキャッシュレス化に関する要望や意見が出されています。

③あねっこバス

平成 16 年度に運行を開始したあねっこバスは、町内で最も身近な公共交通機関として、各種調査においても町民にとって必要な交通機関であるとの意見が大多数を占めています。

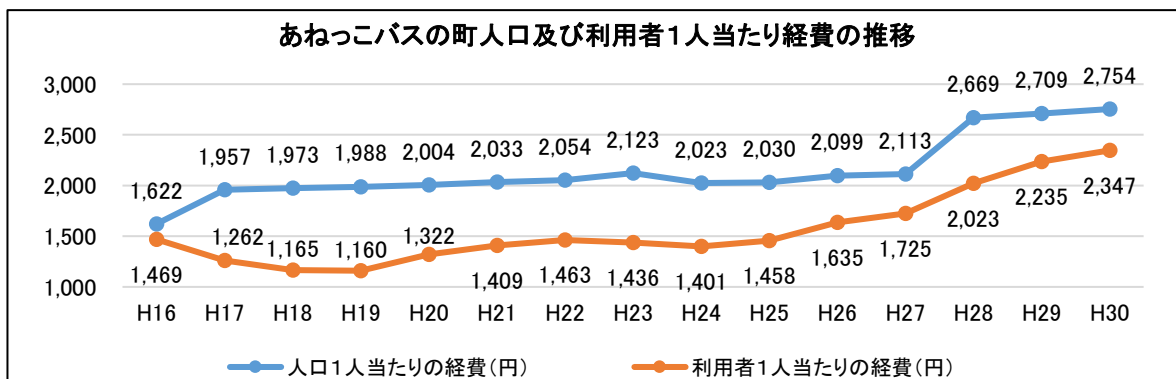
現在は 8 路線とも便数を同じくして運行していますが、利用者数の減少（※）とともに、設定便数に対し実際予約があり運行した便数を示す運行率が低下してきており、さらには運行率も路線や便名で大きく異なるなど、事業効率の低下が問題となっています。このことから、運行率を上げ、より効率的な運行を行っていく必要があります。

（※あねっこバスの利用者数は第 2 章 P30「あねっこバス年度別利用者数」を参照）

路線別及び便別の運行率状況(平成 30 年度・%) ※黄色:80%以上 赤 10%未満													
路線名	上り						下り						合計
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	
御明神線	77.2	83.6	73.8	50.6	9.8	1.6	3.3	35.3	81.9	84.8	45.6	10.2	49.5
西山線	84.2	69.7	14.4	44.3	8.2	3.7	7.8	18.3	71.1	68.9	63.3	3.7	41.1
西根線	78.1	76.7	38.6	28.3	35.2	2.5	45.9	22.5	64.7	57.0	62.8	61.1	49.6
小岩井線	25.0	43.9	36.9	50.4	64.8	92.6	97.1	41.4	38.3	63.9	43.3	87.7	53.5
鶯宿線	32.2	77.5	43.1	42.6	90.6	27.5	98.8	59.4	70.8	36.1	30.0	11.9	51.8
大村線	71.7	62.8	34.2	6.6	6.1	0.0	0.8	58.3	46.1	48.0	65.3	17.2	38.9
上野線	23.1	62.8	17.2	34.4	28.3	1.6	0.4	24.7	31.1	82.4	21.4	91.8	34.5
町場旭台線	0.8	23.3	18.3	5.7	0.8	2.9	5.8	7.5	16.4	4.7	0.8	0.4	7.8

停留所については、利用希望に応じて柔軟に増加等の対応を行ってきましたが、その結果路線ごとの運行距離が増加し、所要時間も長くなって運転手の負担増にもつながっています。一方で、利用がほとんどない停留所も出ていることから、基準を設定しながら停留所の増減管理を行う必要があります。

事業経費については、平成 16 年度の運行開始時の 3,150 万円から、患者等輸送バス統合・路線再編及び増加を行った平成 28 年度以降は 4,500 万円以上に増加していることに加え、利用者数の減少によって人口及び利用者 1 人当たりの経費が上昇しているのが実態です。特に、利用者 1 人当たりの経費は、最も低かった平成 19 年度の 1,160 円から平成 30 年度の 2,347 円と 2 倍以上に増加していることから、コストの適正化を意識した事業運営を行っていく必要があります。

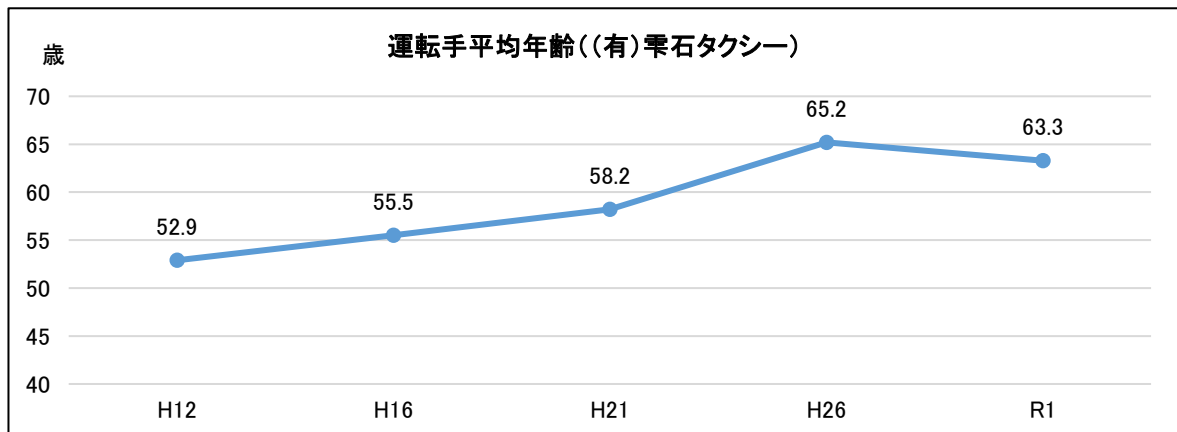


また、各種調査等においては、事業そのものの一層の周知をはじめ、停留所の待合環境の充実を望む声や、鉄道・路線バスとの乗り継ぎの改善、路線・ダイヤの変更、もっと自宅近くから利用したいといった停留所の増設、予約を必要とする運行システムそのものに対し定期運行など予約なしで乗れるような方法の導入を求める意見のほか、予約方法の改善、キャッシュレス化などに関する要望や意見も出されています。

なお、路線バスとあねっこバスを合わせたバス停留所の徒歩圏（300m）のカバー人口は12,733人で、都市計画区域内人口カバー率は78.6%となっています。概ね徒歩圏内でのバス乗車が可能となっていますが、一部徒歩圏外となっているエリアが見受けられることから、あねっこバスに限定はしなくとも、都市計画区域の内外を問わず、徒歩圏外に暮らす住民の町中心部への移動手段を何らかの形で確保していく必要があります。

④ タクシー

本町のタクシー事業者は、令和2年10月から1社が新規参入したため現在2社となっています。全国的にタクシー運転手の高齢化と減少が進んでおり人材の確保が課題となっていますが、本町においても有限会社雫石タクシーの状況として、運転手の平均年齢が60歳を超えているなど同様の傾向を示していることから、事業者において需要に応えられるような人材の確保が課題となっています。



資料提供: 有限会社雫石タクシー

⑤ スクールバス

スクールバスは、広大な面積を有する町の児童生徒の通学には欠かせないものですが、小学校の統合に伴い利用対象者が増加したことにより運行路線数と経費の増加につながっており（※）、平成30年度は約5,000万円の経費を要しています。

スクールバスは定時定路線で運行していることから、各種調査等では、一般住民の混乗など、予約制のあねっこバスとの関係も含め、より効率的な運行方法への見直しを求める意見が出されています。

（※スクールバスの運行経費は第2章P33「スクールバス運行に係る町の支出額」を参照）

(2) 各公共交通機関の乗り継ぎ状況及び待合環境

各交通機関間の乗り継ぎ状況について、路線バスと鉄道については接続率が概ね 30%未満であり、乗り継ぎが必要な利用者にとっては利便性が低いことから、接続率の向上が求められます。次に、あねっこバスと鉄道間については、あねっこバスの全便が雫石駅を起点または終点としており、全便が鉄道と連絡することが理想ですが、路線や便によって鉄道との接続率に差異が見られることから、より一層の効率化が求められます。

次に、結節点を含む停留所の待合環境については、全ての交通機関の結節点となる雫石駅では十分な機能を備えていますが、路線バスの停留所では旧 J A 御所支所前、雫石小学校前、小岩井農場まきば園の3箇所に待合室が設置されているほかは上屋がなく、あねっこバスの停留所では町中心部の公共施設内に待合スペースやベンチがある一方、ほとんどの停留所では特段の整備がなく立って待っていなければならないことから、待合室やベンチなどの設置による待合環境の向上が必要です。

また、雫石駅は新幹線が上下4便停車し、首都圏から直通で往来できる環境にあるものの、本町の令和元年の観光客の利用交通機関状況を見た場合、定路線交通機関による入込の割合はわずか 3.3%となっています。これは、鉄道で雫石駅まで来たとしても、特に西山地域では駅から観光施設まで接続する公共交通があねっこバスのみに限られているなど、目的地までのいわゆる二次交通の選択肢不足も要因であると考えられることから、公共交通機関を利用して来町する観光客のニーズに応えるような取り組みについても検討する必要があります。

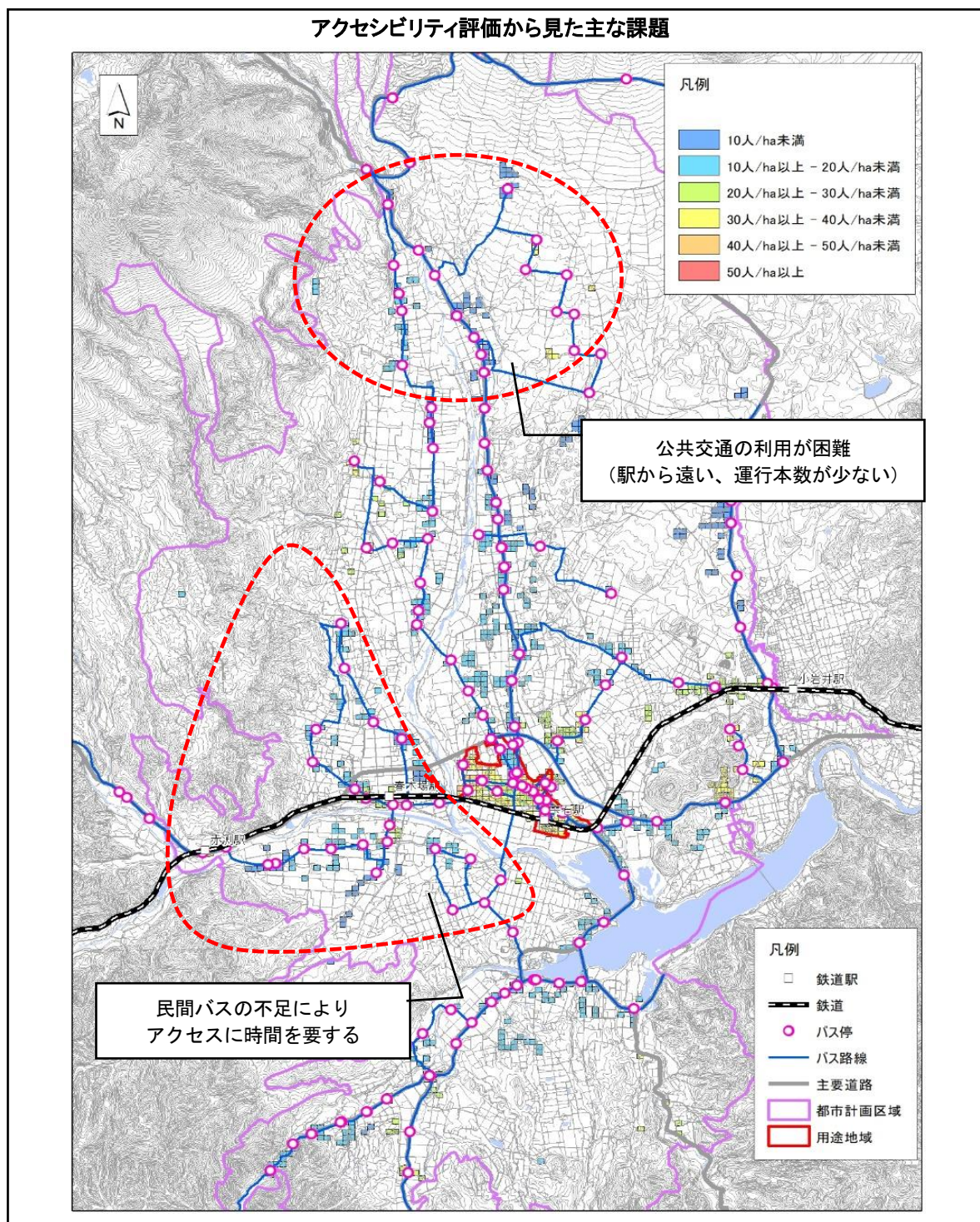
(3) アクセシビリティ評価

鉄道駅（雫石駅・春木場駅・赤渕駅）、公共施設（町役場）、病院（雫石診療所）へのアクセシビリティ（※）については、雫石町立地適性化計画策定に係る基礎資料の作成時に評価がまとめられており、以下にその概要を示します。

雫石駅までの所要時間別の人口をみると、約15分以内に到着できる人口は7.2%、30分以内に到着できる人口は15.3%となっています。また、町役場、雫石診療所までは、約15分以内に到着できる人口は5.0%、30分以内に到着できる人口は20.3%となっています。

このことから、雫石駅へのアクセスについては、鉄道利用に加え、バス交通網が雫石駅を中心に形成されていることから、公共交通によるアクセスがしやすい環境にある一方、次のような問題や課題が指摘されています。

- 春木場駅、赤渕駅へのアクセスについては、地域交通サービス以外の民間のバス路線が不足しているため、アクセスに時間を要する地域がみられます。
- 鉄道駅や町役場から離れている町の北部に、バスの運行本数が少ないこと等により、公共交通が利用しにくい地域がみられます。
- 今後の人口減少に伴う公共交通利用者の減少により、公共交通の運行本数減少や路線の廃止等、住民の日常生活の利便性の低下が懸念されます。
- 町の中心部以外の集落では、公共交通の利便性が相対的に低くなっていますが、一定の人口集積がみられることから、将来、高齢化が進んだ場合、交通弱者が増加する恐れがあります。



出典：雫石町立地適正化計画報告書

※アクセシビリティ：徒歩または公共交通利用による都市生活の利便性のこと。アクセシビリティ評価の方法としては、所要時間ごとの人口を算出するため、平成27年国勢調査による100mメッシュ人口をベースとし、徒歩の移動速度を一般的な歩行速度である分速50mとした上で、駅、バス停までの所要時間を計測し、所要時間ごとに人口を算出する形で行っています。

(4) 地域別の課題

地域別の課題については、各地域の現状のほか、平成27年度に地域住民が主体となって策定した「4地区別地域づくり計画」、平成30年度に行政区単位で設立運営されている地域コミュニティ組織が実施した「お互いさま情報交換会（ゆるやかな座談会）」、その他各種調査の結果や人口の将来予測等の状況と合わせ、次のように整理することができます。

① 雫石地域

- 雫石駅の交通結節拠点としての機能充実により、公共交通利用者の利便性向上を図る必要があります。
- 県交通路線バス区域であねっこバスを運行していない地域からは、運賃や停留所数に差があることからあねっこバス路線増の要望がありますが、路線バスの持続的な活用と交通機関間の格差縮小を図りながら利便性の向上につなげていく必要があります。
- 町の中心部から離れた一部地域では、集落内の宅地も散在してあねっこバス停留所が遠いといった声もあります。さらには、今後一層の高齢化が進むと、移動手段を必要とする住民が増えることが予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要があります。

② 御所地域

- 現在主な結節点となっている旧 J A 御所支所付近では、人口減少によって診療所の閉鎖など生活サービス拠点機能の低下がみられますが、交通機関間の乗り継ぎ状況改善など結節点としての機能を高めながら、いわゆる「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていく必要があります。
- 地域内に買い物等の生活に必要な施設はありますが、集落が離れて点在している上、地域によってはさらに集落内の宅地も散在してあねっこバス停留所が遠いといった声もあります。さらには、今後一層の高齢化が進むと、移動手段を必要とする住民が増えることが予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要があります。

③ 御明神地域

- かつては主な結節点の一つであった春木場駅付近では、人口減少によって診療所の閉鎖など生活サービス拠点機能が相当低下していますが、交通機関間の乗り継ぎ状況改善など結節点としての機能を高めながら、いわゆる「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていく必要があります。
- 地域内に春木場駅と赤湊駅はありますが、買い物等の生活に必要な施設が少なく、地域によっては集落内の宅地が散在してあねっこバス停留所が遠いといった声もあります。さらには、今後一層の高齢化が進むと、移動手段を必要とする住民が増えることが予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要があります。

④ 西山地域

- 地域内ではあねっこバス以外の公共交通機関がなく、結節点もない状態のため、町中心部への移動自体が容易でない地域が多くあります。各種計画では、地域の中央部に位置する西山公民館周辺を「小さな拠点」と想定していますが、生活サービス機能が充実している

とは言えないことから、結節点の設置を含め、拠点周辺に地域住民が集まる場にしていく必要があります。

○地域内に買い物等の生活に必要な施設はありますが、地域によっては集落内の宅地も散在してあねっこバス停留所が遠いといった声もあります。さらには、今後一層の高齢化が進むと、移動手段を必要とする住民が増えることが予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要があります。

○地域内には、網張温泉、雫石スキー場をはじめ、多くの観光施設を有しますが、雫石駅からの公共交通機関があねっこバス以外にないことから、二次交通の検討を行って公共交通機関利用による観光目的の来町者のニーズに応えていく必要があります。

(5) その他の課題（新型コロナウイルス感染症の流行）

令和元年11月22日、中国で初めて確認された新型コロナウイルス感染症は、またたく間に全世界に拡大しました。日本では令和2年1月15日に国内で初めて感染者が確認されて以降、その勢いは全国に拡大し、4月7日に7都道府県に緊急事態宣言が発令、4月16日には全国が宣言対象となり、岩手県においても不要不急の外出自粛を求められた結果、5月14日に宣言が解除されるまで、公共交通機関の利用者が激減しました。さらには、海外からの往来が制限され訪日外国人旅行客が激減していることもあり、観光客の公共交通機関利用者も大きく減少しています。利用者の減少は宣言解除以降も続き、交通事業者の収益は大きく落ち込んでおり、事業の存続にも関わるような危機的状況となっています。この状況は町内でも同様であり、令和2年は鉄道、路線バスの利用者が大きく減少し、小岩井農場線が路線短縮の上便数を限って運行しているほか、あねっこバス利用者数も対前年比で2割以上の減少が続く等、大きな影響が出ております。

令和2年末の段階で新型コロナウイルス感染症の終息は見えず、今後の見通しも不透明な状況ですが、感染症防止対策を取りながら、公共交通の安心安全な利用と利用者の確保を両立させていく取り組みが必要となっています。

新型コロナウイルス感染症対策に関する啓発ポスター



※(一社)日本モビリティ・マネジメント会議発行

2. 課題のまとめ

公共交通に関する課題について、公共交通機関の種類別・地域別の現状把握と分析、将来の人口予測等、さらには町民意識調査をはじめとする各種調査結果をもとに抽出・整理したものを次の図表のとおりまとめました。

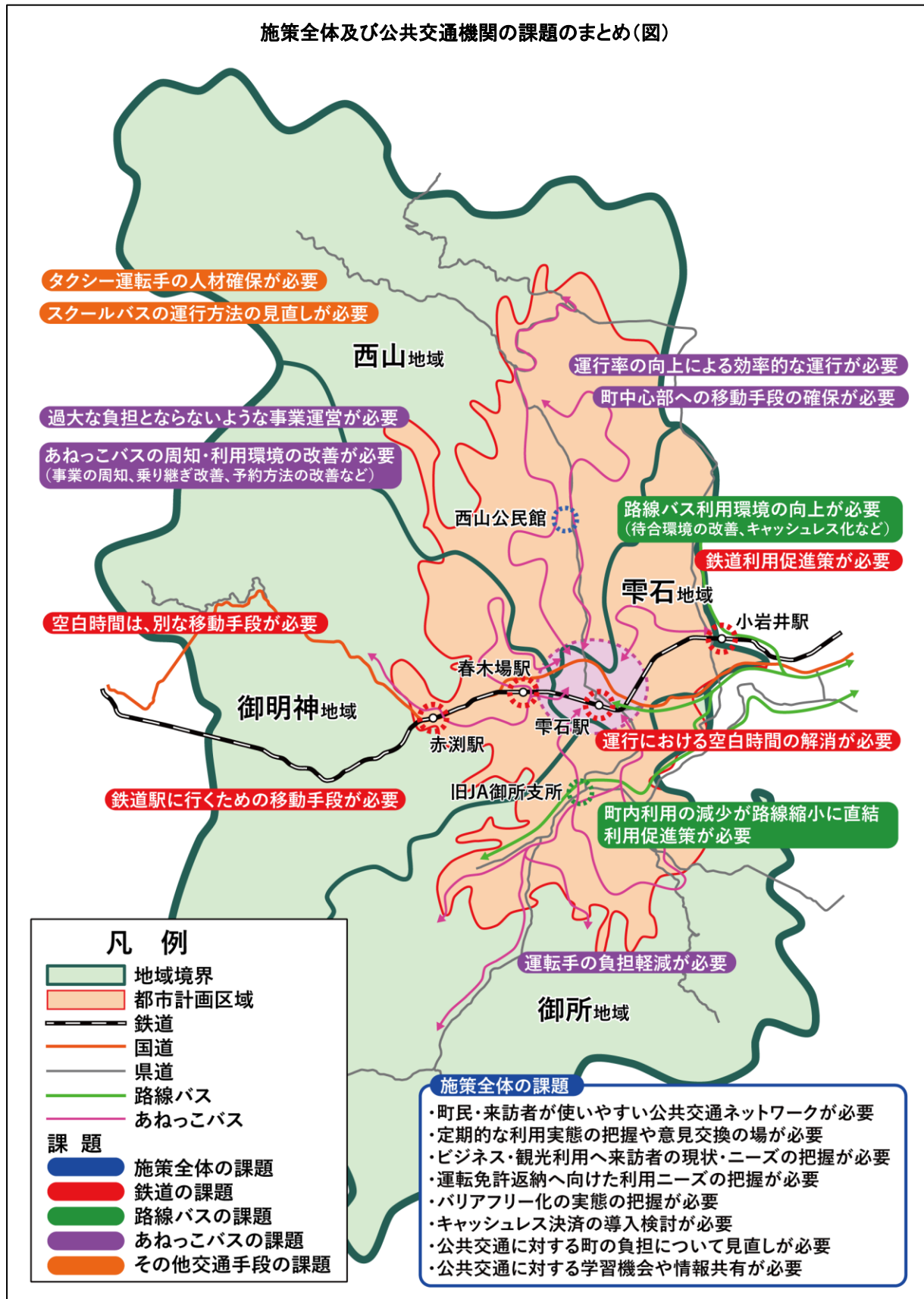
施策全体及び公共交通機関別の課題まとめ(表)

項目		現状
施策全体の課題		・さまざまな交通手段の整理と調整を行い、町民や来訪者が使いやすい公共交通ネットワークにする必要がある。 ・定期的な公共交通の利用実態の確認や意見交換の場が必要である。 ・ビジネスや観光の需要に応じられるよう宿泊施設、観光施設、来訪者の現状ニーズを把握する必要がある。 ・免許を返納した人でも生活に不便をきたさないよう、どれくらいの人が公共交通を必要とし、利用できているのか現状ニーズを把握する必要がある。 ・公共交通のバリアフリー化について実態を把握する必要がある。 ・キャッシュレス決済等の導入について検討する必要がある。 ・公共交通に多額の公費が支出されていることから、町がどこまで責任を持つかを含め、見直しの必要がある。 ・公共交通の実態を知らない町民が多いことから、広く学習機会を設け、伝わりやすい情報提供に努める必要がある。
公共交通機関別の課題	鉄道	・徒歩圏人口カバー率が19.0%のため、ほとんどの町民が自宅から鉄道駅に行くために何らかの移動手段が必要である。 ・雫石駅では上りで10時台から13時台までの約3時間と20時台に、下りでも15時台や19時台前後に空白時間帯があることから、空白時間帯の解消を望む声がある。 ・春木場駅と赤湊駅では上下線で最大7時間以上発着のない時間帯があり、雫石駅まで移動するための別の移動手段が必要となる。 ・利用者が減少に転じると減便につながる可能性があるため、利用促進策が必要である。
	路線バス	・利用者が減少すると、減便等で町内と盛岡市内を直接結ぶ貴重な移動手段が失われる恐れがあることから、町内での一層の利用促進策が必要である。 ・バス停の待合環境の充実、鉄道との乗り継ぎの改善、停留所の増設、便数の増、運賃の値下げやキャッシュレス化に関する要望や意見がある。
	あねっこバス	・利用者の減少とともに運行率が全体に低下しており、運行率を上げより効率的な運行を行っていく必要がある。 ・停留所の増加等によって路線ごとの運行距離が増加、所要時間も長くなり運転手の負担が増加しているが、一方で使われない停留所も出ていることから、基準を設定し停留所の増減管理を行う必要がある。 ・事業経費の増大とともに町民や利用者1人当たりの経費が上昇しており、町にとって過大な負担とならないよう事業運営を行っていく必要がある。 ・事業そのものの周知、停留所の待合環境の充実、鉄道路線バスとの乗り継ぎの改善、路線ダイヤの変更、停留所の増設、予約なしで乗れる定期運行の導入、予約方法の改善、キャッシュレス化などさまざまな要望や意見がある。 ・路線バスとあねっこバスを合わせたバス停留所は概ね徒歩圏内で乗車が可能だが、一部徒歩圏外となっているエリアに暮らす住民の町中心部への移動手段を確保していく必要がある。
	タクシー	・運転手不足と高齢化が進んでおり、平均年齢が60歳を超えていることから、事業者において需要に応えられるよう人材確保の必要がある。
	スクールバス	・小学校の統合に伴い利用対象者が増加したことで運行路線数と経費の増加につながっており、一般住民との混乗なども含め、効率的な運行方法への見直しを求める意見がある。

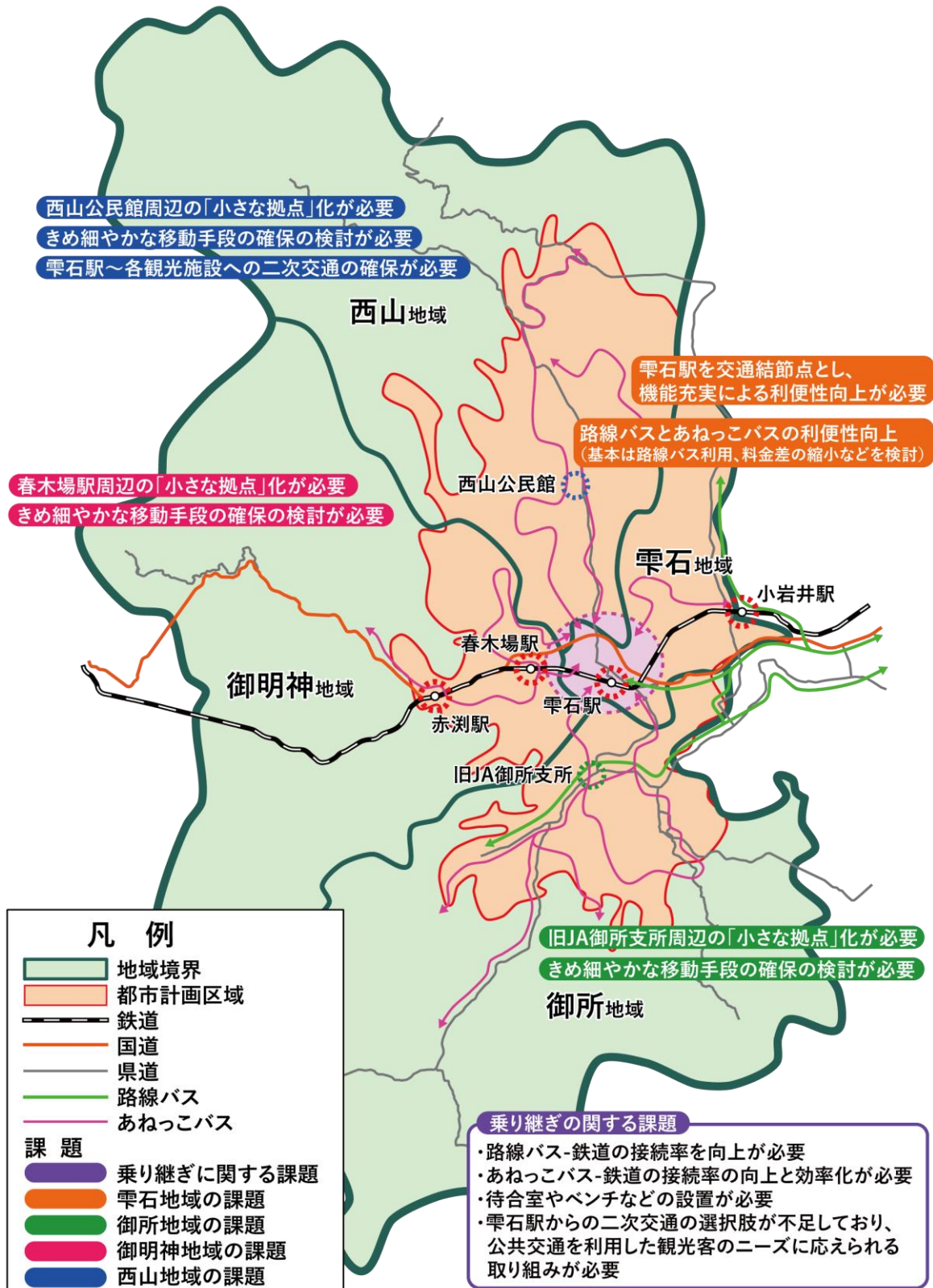
各公共交通機関の乗り継ぎ状況・待合環境及び地域別課題のまとめ(表)

項目		現状
二次交通を含めた各公共交通機関の乗り継ぎ状況及び待合環境		・路線バス－鉄道では、相互の接続率が概ね30%未満であり、接続率の向上が必要である。 ・あねっこバス－鉄道では、路線や便によって接続率に差があり、一層の効率化が必要である。 ・停留所の待合環境については、全ての交通機関の結節点となる雫石駅では十分な機能を備えているが、路線バス停留所では旧JA御所支所前、雫石小学校前、小岩井農場まきば園の3箇所に待合室が設置されているほかは上屋がない。あねっこバスの停留所では一部公共施設等で待合スペースやベンチがある一方、ほとんどの停留所では特段の整備がなく立って待っていなければならないことから、待合室やベンチなどの設置による待合環境の向上が必要である。 ・雫石駅は新幹線が上下4便停車し、首都圏から直通で往来できる環境にあるものの、特に西山地域では駅から観光施設まで接続する公共交通があねっこバスのみに限られ、いわゆる二次交通の選択肢が不足していることから、交通機関を利用して来町する観光客のニーズに応えるような取り組みについても検討する必要がある。
地域別の課題	雫石地域	・雫石駅の交通結節拠点としての機能充実により、利便性の向上を図る必要がある。 ・県交通路線バス区域であねっこバスを運行していない地域から、あねっこバス路線の新規乗り入れを望む声があるが、路線バスの持続的な活用と交通機関間の格差縮小を図りながら利便性の向上につなげていく必要がある。 ・中心部から離れた一部地域では集落内の宅地が散在してあねっこバスが遠いと言った声があること、将来的に移動手段を必要とする住民の増加も予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要がある。
	御所地域	・地域の結節点となっている旧JA御所支所付近では、交通機関間の乗り継ぎ状況の改善など結節点としての機能を高めながら、いわゆる「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていく必要がある。 ・集落が離れて点在している上、地域によってはさらに集落内の宅地が散在しあねっこバスの停留所が遠いと言った声があること、将来的に移動手段を必要とする住民の増加も予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要がある。
	御明神地域	・春木場駅付近は、交通機関間の乗り継ぎ状況の改善など結節点としての機能を高めながら、いわゆる「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていく必要がある。 ・地域によっては集落内の宅地が散在してあねっこバス停留所が遠いと言った声があること、将来的に移動手段を必要とする住民の増加も予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要がある。
	西山地域	・地域内にはあねっこバス以外の公共交通機関がなく結節点もないため、町中心部への移動自体が容易でない地域が多くある。各種計画では地域の中央部に位置する西山公民館周辺を「小さな拠点」と想定していることから、結節点の設置を含め、拠点周辺を地域住民が集まる場にしていく必要がある。 ・地域によっては集落内の宅地が散在してあねっこバスが遠いと言った声があること、将来的に移動手段を必要とする住民の増加も予想されることから、よりきめ細やかな移動手段の確保についても検討を図っていく必要がある。 ・地域内には多くの観光施設を有しているが、雫石駅からの公共交通機関があねっこバス以外ないことから、公共交通機関利用による観光目的の来町者のニーズに応えるため、二次交通の検討を行っていく必要がある。

施策全体及び公共交通機関の課題のまとめ(図)



各公共交通機関の乗り継ぎ状況・待合環境及び地域別課題のまとめ(図)



第4章 地域公共交通の目指す将来像と実施する施策

1. 基本理念及び基本方針

上位計画である第三次雫石町総合計画において、交通関連の施策として「利便性の高い交通体系の整備」と「観光資源の環境整備と二次交通の充実」が掲げられております。

上位計画及び整理した課題を踏まえ、これからは、町が運営しているあねっこバスだけでなく、鉄道や路線バス・タクシー等、限られた地域の公共交通資源の連携・相互補完によって移動手段の確保と暮らしの利便性を向上させること、町内外や観光客等との人的交流により魅力的で活気あるまちづくりや域内の経済循環につなげていくこと、地域内の公共交通機関の持続的な利用を図りながら情報提供を積極的に行い、住民にとって公共交通が身近で親しみやすい存在となるような取り組みを行っていくことが必要であるという結論に至りました。

これらに関する取り組みを進めた先に、本町の地域公共交通の目指す将来像として、次のとおり基本理念を設定します。

基本理念（地域公共交通の目指す将来像）

多様な場面で公共交通サービスが利用でき、人や地域が活発に交流し、暮らしやすく魅力的で活気あるまち

また、次に掲げる基本方針に基づき施策実施の方向性を定め、課題解決に向けた取り組みを実施するものとします。

基本理念を実現するための基本方針と施策実施の方向性

基本方針1 つくる

利便性が高く、持続可能な交通サービスを形成します

I 公共交通ネットワークの再構築と利便性の向上

II 公共交通を通じて人が集まる拠点の形成

基本方針2 つなぐ

公共交通機関同士の連携と、行政・事業者・住民の連携を構築します

I 公共交通機関同士の連携と機能の向上

II 協働による公共交通に関する活動の促進

基本方針3 いかす

利用者が必要な情報を入手しやすく、迷わず利用できる環境を整備します

I 公共交通に対する認知度の向上

II 公共交通に対する満足度の向上

2. 実施する施策及び検証指標

基本方針を踏まえ、課題解決に向けた施策及びその検証指標を以下に示すとともに、具体的な施策内容、取り組み主体及び年次ごとの取り組みスケジュールを一覧表により示します。

基本方針1 「つくる」			
利便性が高く、持続可能な交通サービスを形成します			
目標1-I 公共交通ネットワークの再構築と利便性の向上			
【目指すこと】			
・町民にとって、公共交通が移動手段の選択肢のひとつとなり、利用される環境を目指します。 ・公共交通ネットワークの維持に努めるほか、再編や新たな地域公共交通システム導入の検討を行い、公共交通空白地域の解消に努めます。			
【検証指標】			
検証指標	現状 平成27年度	目標値 令和6年度	検証方法
都市計画区域内公共交通人口カバー率 (鉄道・バス)	78.8%	90%	GISによるカバー圏の分析
【目標の考え方】			
・現在の公共交通機関が存続し、さらに公共交通空白地域を解消することによって、町民誰もが公共交通を利用できる環境にあるということが出来ます。			
施策1-I-1 効率性の高い公共交通ネットワークの再構築			
【実施内容】			
・公共交通ネットワークの再構築にあたっては、雫石町地域公共交通活性化協議会が交通事業者間の調整や町民の意見・要望のとりまとめ等の全体運営を行います。 ・公共交通ネットワークの各路線の具体的な運行ルート・運行回数・運賃体系・ダイヤ・デマンド型交通の手法等は、雫石町地域公共交通活性化協議会分科会にて検討し、協議会にて決定します。 ・公共交通ネットワークは、利用状況やその他の施策の取り組み状況に合わせて、随時見直しを実施します。			
【公共交通機関別の実施イメージ】			
〔鉄道〕 鉄道路線を大きく変更することは困難なため、他の交通手段との連携を考慮しつつ、現状維持以上を目指し、運行本数の増加やダイヤの調整の実現に向け、協議します。			
〔路線バス〕 運行路線や本数の増加は難しいものの、現状維持以上を目指し、観光や通勤通学の利用時間帯に合わせたバスの運行や、鉄道・バス間の乗り継ぎに合わせたダイヤ調整、運行路線や停留所について協議します。			

〔あねっこバス〕現状のシステム（車両や運行等）を活用しながら、路線やダイヤ・運行方法の見直しを行い、利便性の向上や収支改善を図ります。

〔タクシー〕現状の役割を引き継ぎ、移動先等の制限がない自由度の高い移動を担います。

〔スクールバス〕現状のシステム（車両や運行等）を活用しながら、一般利用者との混乗の可能性など、利便性の向上や公費負担のあり方について検討します。

〔その他の移動サービス〕現状の役割を引き継ぎ、特定の利用者の移動を担います。利用者が多く事業化が見込めるものは、公共交通との切り替えを検討協議します。

【役割分担】

〔実施主体〕町・事業者：利用実態調査、あねっこバスの見直し、ダイヤ調整、路線維持

〔支援・協力〕住民：公共交通の利用

施策1-I-2 新たな公共交通サービス導入の検討

【実施内容】

- ・新たなサービスの導入については、交通事業者間の調整や町民の意見・要望のとりまとめ等結果を踏まえ、雫石町地域公共交通活性化協議会及び分科会において検討を行います。

【役割分担】

〔実施主体〕町：協議会及び分科会の開催及び事務、住民：新サービスの意見や要望

〔支援・協力〕事業者：運行への協力

目標1-II 公共交通を通じて人が集まる拠点の形成

【目指すこと】

- ・地域の生活サービス機能が集約している場所を主な交通結節点に位置付け、人が集まるような結節点づくりを行います。
- ・利用者の多いバス停などに上屋や待合室を整備するなどして、公共交通機関を快適に利用できるような待合環境を構築します。上屋や待合室の整備に至らない場合でも、ベンチ等の設置により、待ち時間が苦にならないようにします。
- ・簡易型バスロケーションシステム（※）等の導入を検討し、待ち時間が手軽に分かるようにします。

※簡易型バスロケーションシステム：スマートフォン等で路線バスの時刻表や経路、位置情報を検索・閲覧することができるシステムのこと。

【検証指標】

検証指標	現状 令和2年度	目標値 令和6年度	検証方法
主要停留所の上屋等整備数(バス)	3か所	7か所	バス停の環境 確認により検証

【目標の考え方】

- ・停留所に上屋やベンチ等が多く整備されていることにより、待合環境が向上し、人が集

まりやすい環境ができているということができます。

施策1-Ⅱ-1 各地域の「小さな拠点」の形成と、人が集まる交通結節点づくり

【実施内容】

- ・ 特色ある地域づくりと連動し、各地域の交通に関する課題解決に向けた話し合いの場づくりと仕組みづくりを行います。
- ・ 御所、御明神、西山地域の各中心部など、生活サービス機能が集約している場所を主な交通結節点に位置付け、各種公共交通機関に関する情報提供や交通機関間の乗り継ぎ、待合環境の整備を行います。
- ・ 利用者が多い主要停留所の待合環境の整備を行います。

【役割分担】

〔実施主体〕 町：地域での公共交通を話し合う場の提供、公共交通実践活動チームの検討、停留所の実態調査

〔支援・協力〕 事業者・住民：停留所の維持管理、話し合いの場や実践活動チームへの参加

基本方針2

「つなぐ」

公共交通機関同士の連携と、行政・事業者・住民の連携を構築します

目標2-Ⅰ 公共交通機関同士の連携と機能の向上

【目指すこと】

- ・ 鉄道、路線バス、あねっこバスの乗り継ぎ可能便数の増加と時間の短縮を図り、交通機関間の利便性を向上させます。
- ・ 雫石地域は、雫石駅を交通結節拠点として各地域が連絡しすべての町民が利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ・ 御所、御明神及び西山地域は、各地域拠点のコミュニティを維持し、生活に必要な各種機能やサービスの確保に取り組む「小さな拠点」づくりに合わせ、結節点及び地域内を効率的に連絡するネットワークの形成を図ります。

【検証指標】

検証指標	現状 令和2年度	目標値 令和6年度	検証方法
電車とあねっこバスの30分以内接続率	59.8%	75%	時刻表の確認による検証

【目標の考え方】

- ・ 雫石駅をはじめとする交通結節拠点及び結節点での待ち時間が短縮することにより、時間の使い方がより効率的になり、乗り継ぎの利便性が高まったということができます。

施策2-I-1 雫石駅の交通結節拠点に関する機能強化

【実施内容】

- ・ 駅待合空間での、運行情報や電車・バスの到着情報の提供を検討します。
- ・ 雫石駅の構内や町のホームページ等で、各種公共交通機関に関する情報や乗り継ぎの案内等の掲示を行います。

【役割分担】

〔実施主体〕 町：乗り継ぎ情報の集約、情報の提供

〔支援・協力〕 事業者：ダイヤ情報（電子データ）の提供、乗り継ぎ情報の掲示

施策2-I-2 各公共交通機関間の乗り継ぎ負担の軽減

【実施内容】

- ・ 乗り継ぎの実態を把握するとともに、通勤通学、買い物、通院のほか、観光等利用ニーズが高まる時間帯において、各公共交通機関間の乗り継ぎのしやすさ向上に配慮したダイヤ調整を行います。
- ・ 公共交通機関間の乗り継ぎ時間や待ち時間が把握できるような、携帯電話やスマートフォンを用いた簡易バスロケーションシステム等の導入を検討します。

【役割分担】

〔実施主体〕 町・事業者：利用実態調査に合わせた乗り継ぎの見直しの検討、簡易バスロケーションシステムの検討

〔支援・協力〕 住民：利用実態調査への協力

目標2-II 協働による公共交通に関する活動の促進

【目指すこと】

- ・ 公共交通を今後も維持し、より使いやすくするために、住民自身が利用促進に向けて考えるきっかけをつくります。
- ・ 公共交通の利用者に対し、受け身でなく積極的に公共交通を通じたまちづくりに参画できるようにするとともに、普段公共交通を利用しない町民に対しても、みんなで公共交通を支えるという意識の醸成を図ります。
- ・ 普段の移動についてあり方を振り返り、行政・事業者・住民との相互理解や協働の環境をつくります。

【検証指標】

検証指標	現状 令和2年度	目標値 令和6年度	検証方法
MM(モビリティ・マネジメント)の実施	実施なし	実施実績あり	町の事務事業評価

※モビリティ・マネジメント:過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々やさまざまな組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした一連の取り組みのこと。

【目標の考え方】

- ・現在事業は行われておりませんが、事業の実施によって住民参加が高まることによって関心が上がり、行政・事業者との強いつながりをもつことにつながります。

施策2-Ⅱ-1 MM(モビリティ・マネジメント)導入による公共交通活用・利用促進策の実施

【実施内容】

- ・ターゲットを明確にした上で、次のようなモビリティ・マネジメントを実施します。
《普段公共交通を利用しない町民》公共交通への意識醸成のためのワークショップ開催
《運転免許の返納を検討する町民》公共交通を利用した外出を促すコミュニティ活動の支援
《町に転入した町民》公共交通マップの配布や自家用車の適切な利用を促す情報提供
《町に立地する事業者》エコ通勤の推進や公共交通での通勤の抵抗感軽減への取り組み
- ・交通事業者と連携し、公共交通に関する体験教室や学習会等のイベントを実施します。
- ・利用促進につながる企画切符や乗車券等の販売について、交通事業者との協議を行いながら検討します。

【役割分担】

- [実施主体] 町・住民：運転免許保有状況の調査、公共交通に関するイベントやワークショップの開催、運転免許返納、公共交通の利用
- [支援・協力] 事業者：公共交通に関するイベントやワークショップへの協力・参加

施策2-Ⅱ-2 公共交通の利用者確保・増加につながる住民協働のまちづくり支援

【実施内容】

- ・特色ある地域づくりと連動し、各地域における話し合いの場で公共交通に関する話題が挙がるよう、情報の提供を行います。
- ・あねっこバスについては、利用状況や運行に関する基準を設定し、利用者が多い場合は更なる利便性の向上の検討、利用者が少ない場合は減便や廃止等による見直しを実施します。

【役割分担】

- [実施主体] 町・住民：公共交通に関する意見交換の開催、公共交通に関するワークショップの開催、公共交通の利用
- [支援・協力] 事業者：公共交通に関する意見交換への参加

施策2-Ⅱ-3 学校・企業等関係機関との連携と協働

【実施内容】

- ・学校との連携では、スクールバスの運行をはじめ、公共交通が地域の暮らしに大きく関わっていることを授業で取り上げる等、子どもの時から公共交通に対する関心を持つような取り組みを進めます。
- ・企業との連携では、公共交通を利用した通勤の促進に加え、さまざまな分野から公共交

通や地域社会に協力・貢献できる取り組みを推進します。

- ・商業施設との連携では、商業施設への公共交通乗り入れや、公共交通利用時の優遇策を検討します。

【役割分担】

〔実施主体〕町・住民：公共交通に関する授業の実施と参加、ノーマイカーデー等の公共交通利用促進策の実施と参加

〔支援・協力〕事業者：商業施設との連携への協力

基本方針3

「いかす」

利用者が必要な情報を入手しやすく、迷わず利用できる環境を整備します

目標3-I 公共交通に関する認知度の向上

【目指すこと】

- ・町が運営しているあねっこバスをはじめとする各種公共交通機関の情報を積極的に提供し、その必要性を認識するとともに理解・関心をもつ町民が増えるよう働きかけます。

【検証指標】

検証指標	現状 令和元年度	目標値 令和6年度	検証方法
町の公共交通に対する認知度 (意識調査で満足度が「わからない」と答える人の割合)	25.3% (約4人中1人)	16.7% (約6人中1人)	町民意識調査 による検証

【目標の考え方】

- ・意識調査によって、あねっこバスをはじめとする町の公共交通機関の認知度が上がったことにより、意識が高まったということが出来ます。

施策3-I-1 公共交通に関する情報の周知と提供

【実施内容】

- ・交通事業者ごとで作成公表している時刻表等の情報について、総合的に取りまとめた上で資料化し、ホームページなどの媒体を活用し提供します。
- ・各公共交通機関の利用者数、町が運営する公共交通に関する支出額等、公共交通について考えるための基礎情報についても、取りまとめの上、広く公表します。
- ・公共交通に関する意見交換会を開催します。

【役割分担】

〔実施主体〕町・住民：公費負担の状況の説明、公費負担について考える、公共交通に関する意見交換の開催と参加

〔支援・協力〕事業者：公共交通に関する意見交換への参加（町内企業含む）

目標3-Ⅱ 公共交通に対する満足度の向上

【目指すこと】

- ・公共交通利用者のニーズに対応した移動サービスを提供し、公共交通の利用を継続していただける環境の構築に努めます。
- ・普段公共交通機関を利用しない町民に対しても、公共交通機関があることで、いざという時の利便性や安心感を与えられるよう努めます。

【検証指標】

検証指標	現状 令和元年度	目標値 令和6年度	検証方法
公共交通に対する満足度 (意識調査で満足度が「満足」「やや満足」と答える人の割合)	25.7%	40%(※)	町民意識調査による検証

※目標値は「第2期雫石町まち・ひと・しごと創生総合戦略」KPIに同じ

【目標の考え方】

- ・意識調査において、満足度が上がることによって、町民のニーズに対応した公共交通サービスが提供できているということができます。

施策3-Ⅱ-1 わかりやすく使いやすい公共交通サービスの提供

【実施内容】

- ・各公共交通機関の利用方法などの情報について、総合的に取りまとめた上で資料化し、ホームページ等の媒体を活用し提供します。
- ・公共交通のキャッシュレス決済を含むICTの活用について、利用者のニーズ調査、交通事業者との意見交換を実施の上、検討を行います。
- ・結節点及び停留所の待合環境の整備を行います。

【役割分担】

[実施主体] 町・事業者：時刻表などの情報（電子データ）の提供、キャッシュレス決済導入の検討

[支援・協力] 住民：キャッシュレス決済への対応

第4章 地域公共交通の目指す将来像と実施する施策

実施施策及び取り組み主体・スケジュール一覧表

基本方針 施策実施の方向性 (目標)		施策の分類	具体的な施策内容	取り組み主体			スケジュール					
				栗石町	交通事業者	住民	R3	R4	R5	R6		
基本方針１ つくる	Ⅰ 公共交通ネットワークの再構築と利便性の向上	1 効率性の高い公共交通ネットワークの再構築	① 鉄道・路線バス・あねっこバス等の利用実態調査を行う	◎	◎		調査	調査	調査	調査		
			② 鉄道・路線バス・あねっこバスのニーズ調査を行う	◎			調査	調査	調査	調査		
			③ 鉄道事業者と路線維持について協議する	◎	◎		協議	協議	協議	協議		
			④ バス事業者と路線維持・見直しについて協議する	◎	◎			協議	見直し	協議		
			⑤ あねっこバスの路線・ダイヤの見直しをする	◎	○	○	調査見直し	見直し	調査見直し	見直し		
			⑥ あねっこバスの運行方法の見直しをする	◎	◎	◎		検討	見直し			
			⑦ スクールバスの運行方法の見直しをする	◎		◎		検討	見直し			
	2 新たな公共交通サービス導入の検討	① 鉄道・路線バス・あねっこバス等の利用実態調査を行う（再掲）	◎	◎		調査	調査	調査	調査			
		② 新たな移動手段の導入を検討する	◎	○	◎			調査	検討			
		Ⅱ 公共交通を通じて人が集まる拠点の形成	1 各地域の「小さな拠点」の形成と、人が集まる交通結節点づくり	① 地域ごとで公共交通について話し合う場を創出する	◎		◎	実施	実施	実施	実施	
② 地域住民による公共交通実践活動チームを立ち上げる	◎				◎		検討	実施	実施			
③ 公共交通に関する情報提供を実施する	◎			◎		実施	実施	実施	実施			
④ 結節点及び停留所の実態調査を実施する	◎					実施		実施				
⑤ 停留所の待合環境を改善する	◎			◎		検討	上屋設置	上屋設置	上屋設置			
基本方針２ つなぐ	Ⅰ 公共交通機関同士の連携と機能の向上	1 栗石駅の交通結節拠点としての機能強化	① 乗り継ぎのしやすさの向上のための情報共有・案内を実施する	◎	◎		実施	見直し改善	見直し改善	見直し改善		
			② 鉄道・路線バス・あねっこバスのニーズ調査を行う（再掲）	◎			調査	調査	調査	調査		
			③ 各種公共交通機関の情報をHPに掲載する	◎	○		実施	見直し改善	見直し改善	見直し改善		
		2 各公共交通機関間の乗り継ぎ負担の軽減	① 鉄道・路線バス・あねっこバス等の利用実態調査を行う（再掲）	◎	◎		調査	調査	調査	調査		
			② 鉄道・路線バス・あねっこバスのニーズ調査を行う（再掲）	◎			調査	調査	調査	調査		
			③ 利用実態・ニーズに合わせた運行時刻の見直しをする	◎	○	○	検討	見直し改善	見直し改善	見直し改善		
			④ 簡易バスロケーションシステムの導入検討を行う	◎	◎		検討	検討				
			Ⅱ 協働による公共交通に関する活動の促進	1 MM（モビリティ・マネジメント）の導入による公共交通活用・利用促進策の実施	① 運転免許の保有状況調査を実施する	◎			実施	実施	実施	実施
					② 高齢者の免許返納対策を実施する	◎		◎	検討	実施	見直し実施	実施
	③ 公共交通マップの配布を行う	◎			○		作成	配布	改訂配布	配布		
	④ 転入者に対し公共交通利用情報を提供する	◎				◎	作成	実施	見直し実施	実施		
	⑤ 町内事業所で行うノーマイカーデー等の利用促進策を実施する	◎				○		検討	実施	実施		
	⑥ 意識醸成のためのワークショップを開催する	◎			○	○		実施		実施		
	⑦ 公共交通体験教室・学習会を開催する	◎			◎	◎	検討	実施	実施	実施		
	⑧ 公共交通利用促進イベントを開催する	◎			◎	○		検討	試行	実施		
	2 公共交通の利用者確保・増加につながる住民協働のまちづくり支援	① 公共交通に関する意見交換会を開催する	◎	○	◎	実施	実施	実施	実施			
			② あねっこバス等の公費負担状況を町民と共有する	◎		◎	実施	実施	実施	実施		
			③ あねっこバスの運行方法の見直しをする（再掲）	◎	◎	◎		検討	見直し			
		3 学校・企業等関係機関との連携と協働	① 学校でのスクールバス運行等についての学習機会を提供する	◎		◎		実施		実施		
			② 町内事業所で行うノーマイカーデー等の利用促進策を実施する（再掲）	◎		○		検討	実施	実施		
			③ 商業施設との利用促進策の実施を行う	◎	◎	○			検討	実施		
基本方針３ いかす	Ⅰ 公共交通に対する認知度の向上	1 公共交通に関する情報の周知と提供	① 公共交通に関する情報提供を実施する（再掲）	◎	◎		実施	実施	実施	実施		
			② あねっこバス等の公費負担状況を町民と共有する（再掲）	◎		◎	実施	実施	実施	実施		
			③ 公共交通に関する意見交換会を開催する（再掲）	◎	○	◎	実施		実施			
	Ⅱ 公共交通に対する満足度の向上	1 わかりやすく使いやすい公共交通サービスの提供	① 各種公共交通機関の利用方法をHPに掲載する	◎	○		実施	見直し改善	見直し改善	見直し改善		
			② 鉄道・路線バス・あねっこバスのニーズ調査を行う（再掲）	◎			調査	調査	調査	調査		
			③ 交通事業者とキャッシュレス決済等のICT導入について検討する	◎	◎				検討	検討		
			④ 結節点及び停留所の実態調査を実施する（再掲）	◎			実施		実施			
			⑤ 停留所の待合環境を改善する（再掲）	◎	◎		検討	上屋設置	上屋設置	上屋設置		

3. 施策の評価と見直し

(1) 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、雫石町地域公共交通活性化協議会が担います。交通事業者や住民等との間で、計画の着実な実施に向けた全体調整を行います。

(2) PDCAサイクルによるマネジメント

本計画の評価・検証にあたっては、目標の達成状況等を検証指標で適切に評価します。PDCAサイクル（Plan：計画、Do：実行、Check：評価、Act：改善）を活用し、定期的に行う雫石町地域公共交通活性化協議会において評価・検証を行い、必要に応じて事業の改善を図りながら計画を推進します。また、社会経済情勢やニーズ等の大きな変化、公共交通体系や町内の環境の変化があった場合は、適宜計画の見直しを行いながら最善策を検討していきます。

【本計画のPDCAサイクルのイメージ】



【基本方針ごとの検証指標(現在→令和6年度)】

基本方針1「つくる」	①都市計画区域内公共交通人口カバー率	78.8%→90%
	②主要停留所の上屋等整備数	3か所→7か所
基本方針2「つなぐ」	①電車とあねっこバスの30分以内接続率	59.8%→75%
	②MM(モビリティ・マネジメント)の実施	実施なし→実績あり
基本方針3「いやす」	①町の公共交通の認知度(わからないの割合)	25.3%→16.7%
	②公共交通に対する満足度	25.7%→40%

