



雫石町地域公共交通計画の概要

第1章 雫石町地域公共交通計画の策定にあたって (計画書P1～P4)

1. 計画策定の背景と趣旨

- 地方の公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、本町においても、自家用車の普及と人口減少により、公共交通の利用者数は減少傾向が続いている。雫石駅から町内の各地域を結ぶ路線バスが平成15年度末で廃止となり、町では代替策として平成16年度から「あねっこバス」の運行を開始したが、利用者数は平成19年度に約32,500人とピークを迎えた後は減少に転じ、平成28年度の患者等輸送バス統合後も減少が続いている。
- 平成26年11月に改正施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地方公共団体が地域特性に応じた総合的な公共交通ネットワーク形成に向けた指針となる計画策定が可能となった。第三次雫石町総合計画においても、公共交通に関する課題解決を施策に位置付け、公共交通機関全体のあり方を示していくこととした。
- この計画は、町の公共交通を取り巻く環境の変化から現状の問題や課題を整理し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目的とし、目指す公共交通のあるべき姿を明らかにするとともに、町・地域住民・交通事業者の役割を定めるものである。

2. 計画の位置付け

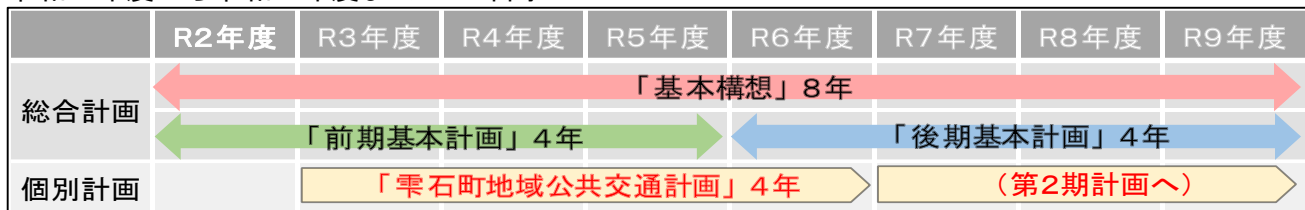
- この計画は、「第三次雫石町総合計画」の個別計画にあたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定される地域公共交通計画として、町の関連計画である「雫石町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土利用計画第三次雫石町計画」、「雫石都市計画マスタープラン」等と連携を図り推進する。

3. 計画の対象とする区域

- 町内全域+雫石・御所・御明神・西山の各地域に区分。地域特性に応じた課題を踏まえた施策検討も行う。(合併前の旧町村名をそのまま区分として使用し、「雫石都市計画マスタープラン」に合わせ「地域」と呼称)

4. 計画の期間

- 令和3年度から令和6年度までの4年間



第2章 地域の概要及び公共交通の状況 (計画書P5～P46)

1. 地域の概要と人口

(1) 位置・地勢及び地域の特徴

- 盛岡市の西方約16kmに位置、総面積は608.82km²。奥羽山系の山脈に囲まれたやや扇状の盆地をかたどっている。
 - 雫石地域 町の中心地として市街地が形成され、町内でもっとも人口密度が高い。
 - 御所地域 町の南側に位置し、水田を中心とした農地各地に農業集落地が形成されている。
 - 御明神地域 町の西側に位置し、春木場駅を中心に農地や農業集落地が形成されている。
 - 西山地域 町の北側に位置し、葛根田川流域に水田を中心とした豊かな農地が広がっている。

(2) 人口

- 令和2年12月末現在16,115人。地域別では雫石7,923人、御所2,681人、御明神2,284人、西山3,227人。高齢化率は38.0%。
- 中心部である雫石駅北側に集積し、春木場駅周辺、雫石地域の国道46号沿いや小岩井駅西側等にも比較的密集。町全体で見ると、広範囲にわたって分布が散在している。

(3) 施設の状況

- 各地域に施設が立地するが、徒歩圏人口カバー状況を見ると、役場等の行政系施設で22.5%のほかは30～40%台で、地方都市圏の平均(60～70%台)と比較すると低く、立地地域にも偏りが見られる。

(4) 通勤・通学等による人口移動状況

- 町内→町外への移動は4,066人。盛岡市が2,856人で最も多く、次いで滝沢市が594人。
- 町外→町内への移動は2,809人。盛岡市が1,442人で最も多く、次いで滝沢市が958人。

(5) 運転免許保有者の状況

- 免許保有者数は令和2年12月末現在で総人口16,115人の約69.6%にあたる11,215人。
- 免許自主返納者数は平成25年以降増加し、平成29年からは約40人で推移。

(6) 観光客の入込状況

- 令和元年の総入込数は2,516,332人回で、地域別では西山地域が1,064,034人回と最も多い。
- 交通機関別では自家用車・貸切バスが大半を占め、電車等の定路線交通機関は83,221人回で全体のわずか3.3%。

2. 公共交通の状況

(1) 公共交通機関別の状況

① 鉄道

- JR田沢湖線(秋田新幹線)が町内を東西に走り、主要駅である雫石駅が中心部に、御明神地域に春木場駅、赤淵駅の2駅がある。
- 雫石駅では田沢湖線が上り12本、下り13本が乗降可能。また秋田新幹線は上下4本が乗降可能。雫石駅の利用者数は、平成30年で約20万4千人。
- 運賃は雫石～盛岡駅間で330円。

② 路線バス

- 町内と盛岡市を結ぶ雫石線、鶯宿温泉と盛岡市を結ぶ繫・鶯宿線、小岩井農場と盛岡駅を結ぶ小岩井農場線の3路線が定期運行。
- 定期3路線合計で平日24便、土日19.5便を運行。雫石線の利用者数は平成30年で約21万8千人。
- 運賃は、雫石線の雫石駅～盛岡駅間が700円、繫・鶯宿線の鶯宿温泉～盛岡駅間が950円。

③ あねっこバス

- 町が運営するデマンド方式による乗合バスで、雫石駅と町内各地域を結ぶ8路線で運行。
- 全路線平日上下6便、土日上下3便のうち予約のあった場合のみ運行。利用者数は平成30年度で19,468人。
- 運賃は1回あたり200円(小学生以下100円)の定額。

④ タクシー

- 町内で2社が営業。利用者数は平成30年で49,941人。

⑤ スクールバス

- 学校からの距離が遠く徒歩や自転車での通学が困難な地域の児童生徒を対象とし、町の直営または委託により、中学校6路線、小学校3校6路線の計12路線を運行。
- 利用者数は平成30年度で小学生159人、中学生168人。

⑥ その他

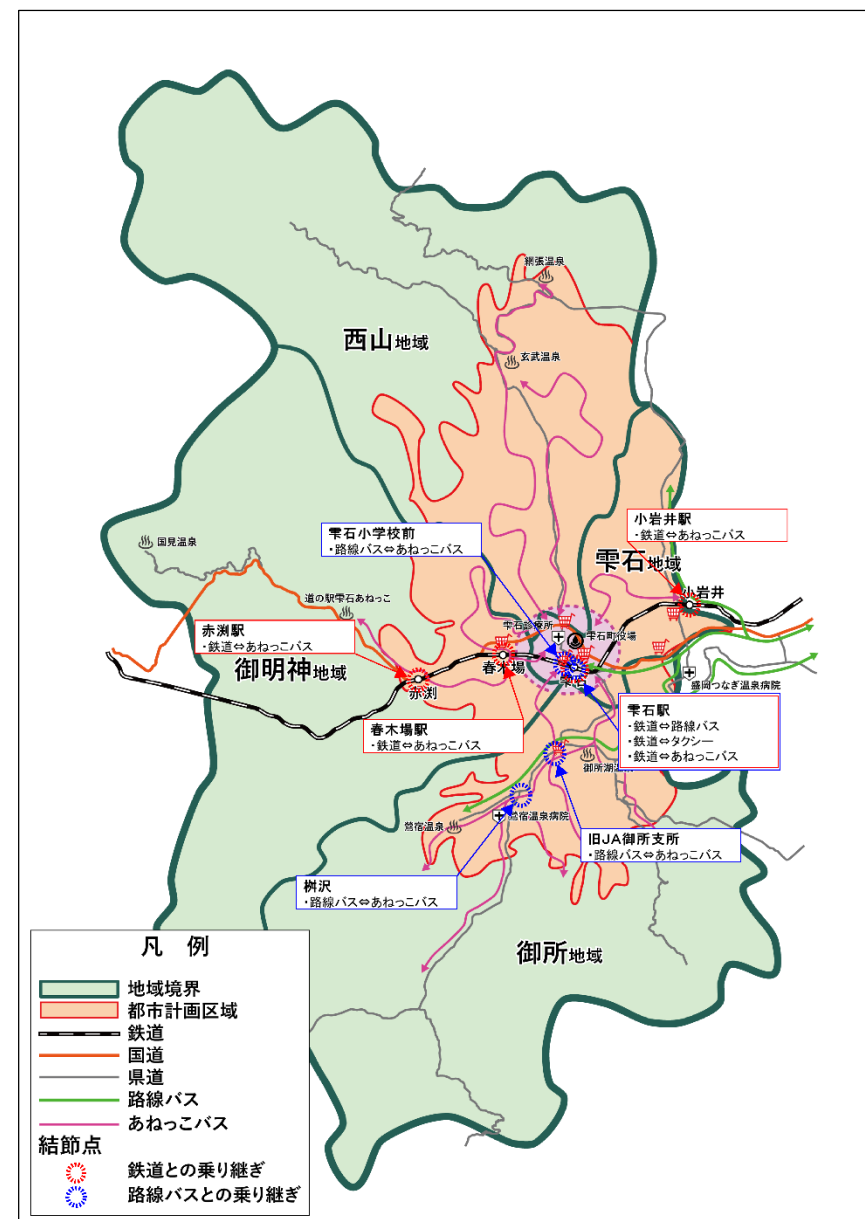
- 社会福祉協議会が運営している福祉有償運送、個人経営の福祉(介護)タクシー、民間病院送迎バスがある。

(2) 各公共交通機関の乗り継ぎ状況及び待合環境

- 結節点は、鉄道→路線バス、鉄道→タクシー、鉄道→あねっこバス、路線バス→あねっこバスの4種類があり、それぞれ乗り継ぎが可能。
- 雫石駅での鉄道→路線バスの30分以内の接続率は、鉄道→路線バスで約33%、路線バス→鉄道で約21%。
- 雫石駅北口にはほぼ常時タクシーが乗り入れており、速やかに乗り継ぎが可能。
- 雫石駅での鉄道→あねっこバスの30分以内の接続率は、あねっこバス→鉄道で約53%、鉄道→あねっこバスで約67%。
- 旧JA御所支所での路線バス→あねっこバスの30分以内の接続率は、路線バス→あねっこバス上り線で50%、路線バス→あねっこバス下り線で100%。
- バス停留所が施設前にある場合は施設の営業時間内での待合が可能だが、施設以外で上屋が整備されている箇所は雫石小学校前くらいしかない。

(3) 鉄道及び路線バス・あねっこバスの人口カバー状況

- 鉄道駅から徒歩圏800m以内のカバー人口は3,078人で、都市計画区域内の人口カバー率は19.0%。
- 路線バスとあねっこバスを合わせたバス停からの徒歩圏(300m)の都市計画区域内の人口カバー率は78.6%。
- 町の中心部はほぼ全域、中心部以外でも概ね全域をカバーしている一方、地域によっては徒歩圏から外れている箇所が一部にみられる。



第3章 公共交通の課題 (計画書P47～P57)

1. 課題の抽出と整理

(1) 公共交通機関別の課題

- ①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。
 - ・電石駅では上りで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り、空白時間帯の解消を望む声がある。春木場駅と赤淵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、電石駅まで移動するための別の移動手段が必要。
 - ・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。
- ②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結ぶ移動手段が失われる恐れがあり、町内の利用促進策が必要。
 - ・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、便数の増等の要望や意見がある。
- ③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ことが必要。
 - ・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な事業運営が必要。
 - ・事業そのものの周知、停留所の待合環境の充実、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の要望や意見がある。
 - ・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、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ことが必要。
- ④タクシー
- ・運転手不足と高齢化が進み平均年齢が60歳を超えていることから、需要に応えられるよう人材の確保が必要。
- ⑤スクールバス
- ・小学校統合に伴い利用対象者の増加、路線数と経費の増加につながっており、効率的な運行方法への見直しを求める意見がある。

(2) 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。
- ・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。
- ・停留所の待合環境については、電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3箇所に待合室が設置されている他は上屋がない。あねっこバスの停留所では、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。
- ・電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が、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が必要。

(3) アクセシビリティ評価

- ・電石駅まで約15分以内に到着できる人口は7.2%、町役場や電石診療所まで約15分以内に到着できる人口は5.0%である。バス交通網が電石駅を中心に形成されているためアクセスはしやすい環境にあるが、次のような問題や課題が指摘されている。
- ・春木場駅、赤淵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。
- ・鉄道駅や町役場地域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る。
- ・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る。
- ・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るが、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る。

(4) 地域別の課題

- ①電石地域
- ・電石駅の交通結節拠点としての機能充実により、利便性を向上させることが必要。
 - ・県交通路線バス区域であねっこバス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ことが必要。
- ②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、結節点としての機能を高めながら、「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていけることが必要。
- ③御明神地域
- ・春木場駅付近の結節点としての機能を高め、「小さな拠点」として地域住民が集まる場にしていけることが必要。
- ④西山地域
- ・地域内にはあねっこバス以外の公共交通機関、結節点もなく、町中心部への移動自体が容易でない地域が多くあり、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けることが必要。
 - ・地域内に多くの観光施設を有しているが、電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、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ことが必要。

第4章 目標達成の施策及び事業 (計画書P58～P67)

1. 基本理念及び基本方針

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

2. 実施する施策及び検証指標

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

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

○検証指標:都市計画区域内公共交通人口カバー率(鉄道・バス) 目標値:平成27年度78.8%→令和6年度90%

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【役割分担】実施主体:町・事業者 支援・協力:住民

- ・公共交通ネットワーク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、電石町地域公共交通活性化協議会分科会で検討し、協議会にて決定する。

施策1-I-2 新たな公共交通サービス導入の検討【役割分担】実施主体:町・住民 支援・協力:事業者

- ・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住民の意見・要望のとりまとめ等結果を踏まえ、電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う。

目標1-II 公共交通を通じて人が集まる拠点の形成

○検証指標:主要停留所の上屋等整備数(バス) 目標値:令和2年度3か所→令和6年度7か所

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【役割分担】実施主体:町 支援・協力:事業者・住民

- ・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。

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

○検証指標:電車とあねっこバスの30分以内接続率 目標値:令和2年度59.8%→令和6年度75%

施策2-I-1 電石駅の交通結節拠点に関する機能強化【役割分担】実施主体:町 支援・協力:事業者

- ・電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う。

施策2-I-2 各公共交通機関間の乗り継ぎ負担の軽減【役割分担】実施主体:町・事業者 支援・協力:住民

- ・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う。

目標2-II 協働による公共交通に関する活動の促進

○検証指標:MM(モビリティ・マネジメント)の実施 目標値:令和2年度実施なし→令和6年度実施実績あり

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

【役割分担】実施主体:町・住民 支援・協力:事業者

- ・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する。
- ・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する。
- ・ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメントを実施する。

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

【役割分担】実施主体:町・住民 支援・協力:事業者

- ・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、情報提供を行う。

施策2-II-3 学校・企業等関係機関との連携と協働【役割分担】実施主体:町・住民 支援・協力:事業者

- ・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る。
- ・企業との連携では公共交通を利用した通勤の促進等を、商業施設との連携では利用時に優遇策導入等を検討する。

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 公共交通に対する認知度の向上

○検証指標:町の公共交通の認知度(わからない割合) 目標値:令和元年度25.3%→令和6年度16.7%

施策3-I-1 公共交通に関する情報の周知と提供【役割分担】実施主体:町・住民 支援・協力:事業者

- ・交通事業者ごとで作成公表している時刻表等の情報のほか、各公共交通機関の利用者数、町の支出額等、公共交通について考えるための基礎資料の提供、公表を行う。

目標3-II 公共交通に対する満足度の向上

○検証指標:公共交通に対する満足度 目標値:令和元年度25.7%→令和6年度40%

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【役割分担】実施主体:町・事業者 支援・協力:住民

- ・公共交通機関の利用方法などの情報について、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する。