



一関市地域公共交通計画

**令和6年3月
令和6年9月改定
令和7年1月改定
令和7年11月改定
令和8年7月改定
一関市**

目 次

1 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の期間	4
1-4 計画の対象	5
2 上位・関連計画	7
2-1 上位計画の整理	8
2-2 関連計画の整理	9
2-3 県が策定する計画の整理	14
3 一関市の現状	17
3-1 地域特性の整理	18
3-2 公共交通の現況把握	27
3-3 現計画の取り組みと評価	46
4 公共交通に関するニーズ調査	55
4-1 住民懇談会	56
4-2 市民アンケート調査	61
4-3 路線バス・デマンド型乗合タクシー乗降調査	69
4-4 事業者ヒアリング調査	80
4-5 庁内関係課ヒアリング調査	83
5 一関市の公共交通を取り巻く課題	87
5-1 課題の整理	88
6 基本方針と計画の目標	89
6-1 基本方針	90
6-2 計画の目標	91
6-3 公共交通ネットワークの将来イメージ	94
7 目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）	100
7-1 施策体系	101
7-2 施策の内容、実施主体、スケジュール	102

8 計画の推進体制112

8-1 計画の推進体制 113

8-2 評価の進捗管理 115

資料編118

資料 1 市民アンケート調査結果 119

資料 2 路線バス乗降調査結果 142

資料 3 デマンド型乗合タクシー乗降調査結果 154

資料 4 一関市公共交通会議 160

1

計画の概要

1-1 計画策定の目的

自家用自動車への依存の高まりや人口減少・少子高齢化の進行等により、公共交通利用者が減少し、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

その中で、本市では、平成 30 年度に「一関市地域公共交通網形成計画」を策定し、総合的なまちづくりの一環として公共交通施策を実施してきました。

昨今では、新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化や運転士等の公共交通の担い手不足などの影響が、本市においても顕在化してきており、現在の公共交通体系の維持が難しくなることが見込まれています。

これらの公共交通を取り巻く情勢の変化を的確に反映し、地域において持続可能な公共交通体系を構築することは喫緊の課題となっています。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を基本とし、本市の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、市民生活に必要な最も効率的かつ持続可能な移動手段の確保について定めることを目的とします。

《SDGs との関係》

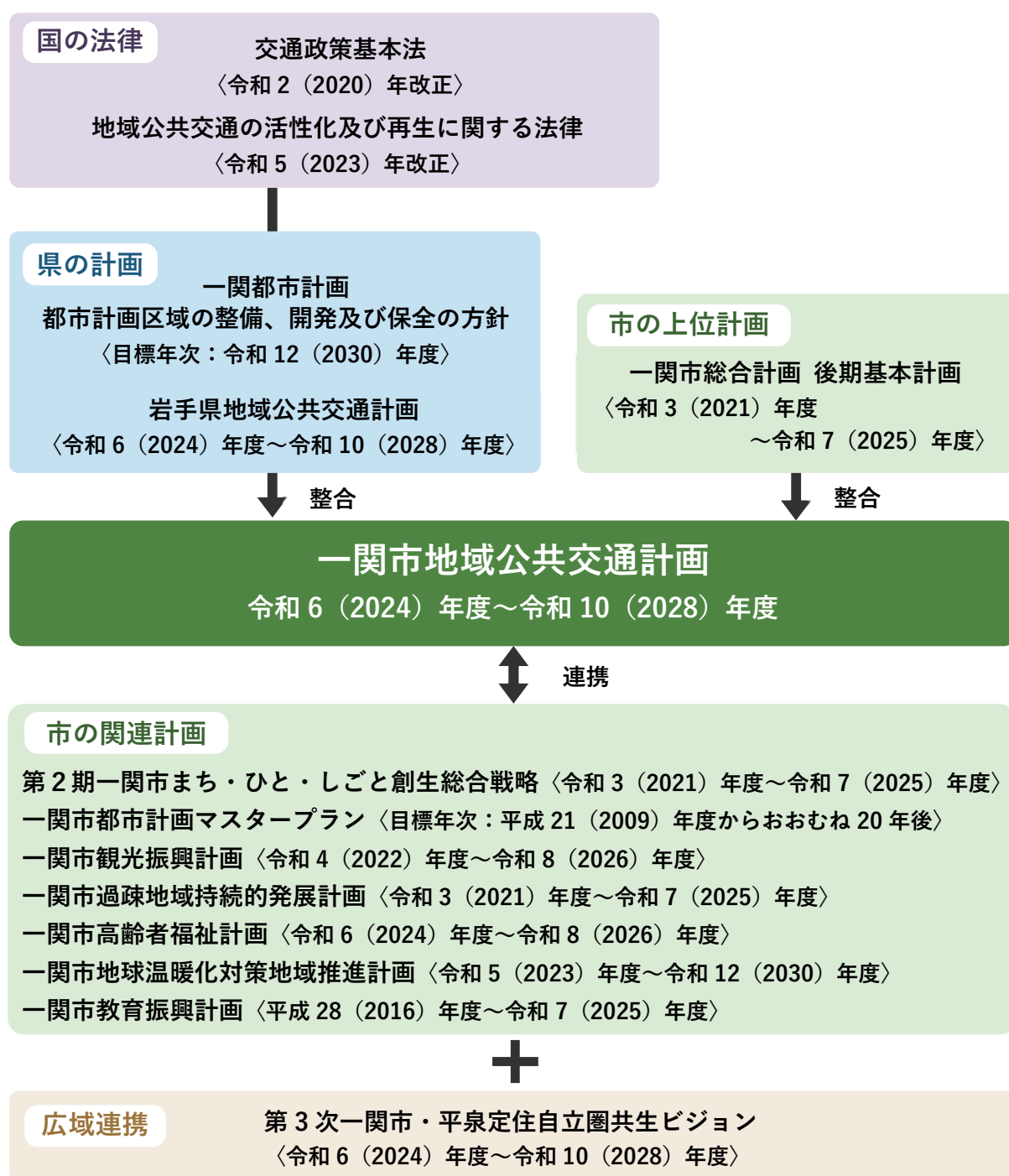
SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられました。2030 年を達成年限とし、17 の目標（ゴール）と 169 のターゲットから構成されています。

本計画は、この取り組みのうち以下の6つの目標に特に関係するため、これらの目標達成に向けて、本計画にて設定する取り組みを進めていきます。



1-2 計画の位置づけ

一関市総合計画を上位計画とする公共交通分野の具体的な計画であり、本市の地域公共交通施策のマスタープランとして定めます。まちづくりや観光、福祉、教育などの各種関連計画とも連携し、施策の展開を図ります。



1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度の 5 年間とします。

計画期間において、計画に掲げたプロジェクト（事業・施策）を推進するとともに、指標や目標値の達成に向け毎年度進捗確認を行い、進め方について見直しを行います。

本計画の期間終了時においては、計画期間全体におけるプロジェクトの進捗確認及び効果検証を行い、成果のあった取組や課題事項などを次期計画へ引き継ぎます。

なお、計画期間中であっても、様々な社会情勢の変化により新たに対応すべき交通課題等が生じた場合は、適宜、計画を見直します。

< 計画の期間 > 令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度



1-4 計画の対象

(1) 対象区域

本計画の対象区域は、一関市全域とします。

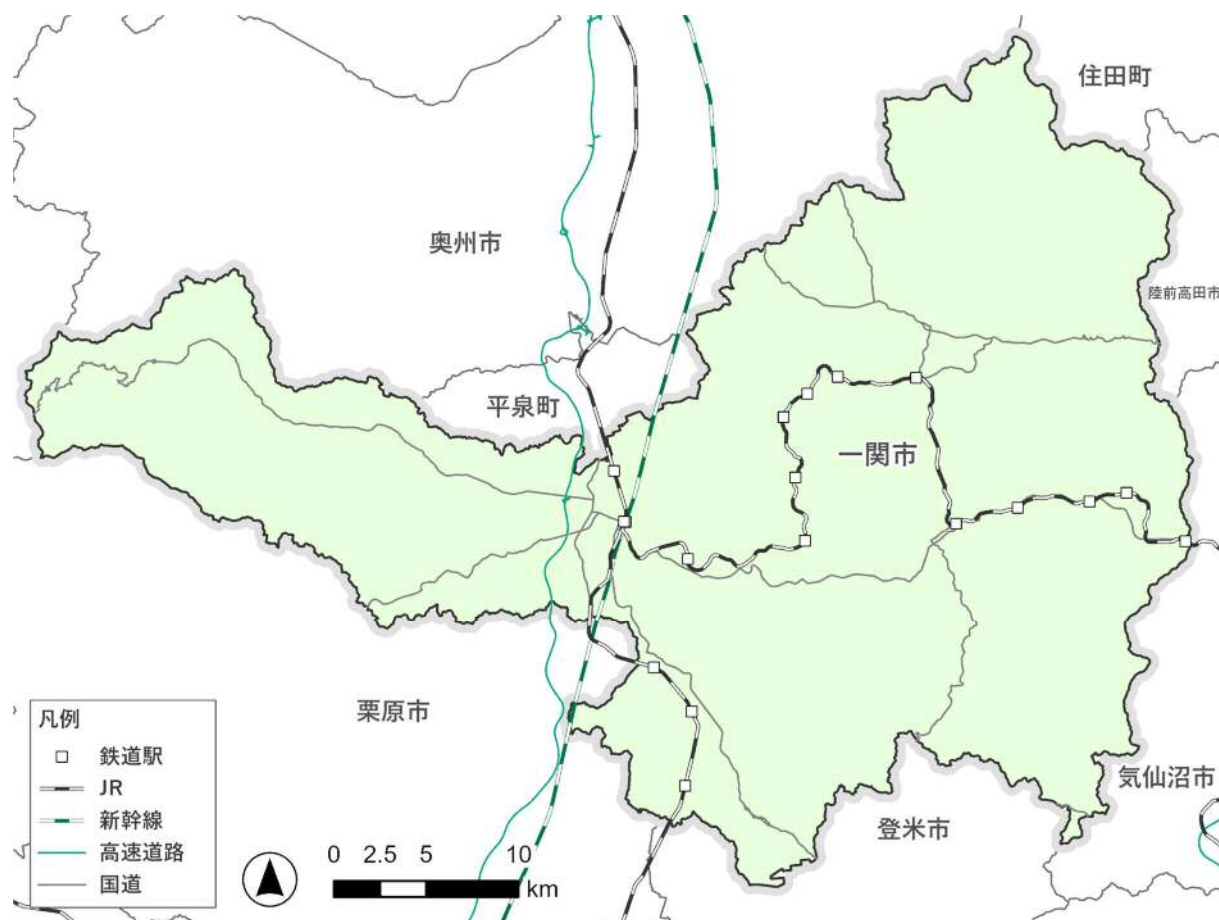


図 1-1 対象区域図

(2) 対象となる交通モード

本計画では、市内を運行する鉄道、バスをはじめとした各交通モードを対象とします。また、必要に応じて新たに導入する交通モードなども見据えて総合的に本市の公共交通サービスを検討します。

交通モード	鉄道【新幹線・在来線】 バス交通【民間路線バス・市営バス・廃止路線代替バス】 デマンド型乗合タクシー タクシー スクールバス
-------	--

※交通モード…鉄道、バス、デマンド型乗合タクシーなどの運行形態、交通手段のこと



▲地域旅客運送サービスのイメージ

※出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

2

上位・関連計画

2-1 上位計画の整理

本市の上位計画における公共交通施策について整理しました。

（１）一関市総合計画 後期基本計画

策定	令和 3 年（2021 年）3 月
計画期間	令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）
将来像	みつけよう育てよう 郷土の宝 いのち輝く一関
まちづくり の目標	（１）地域資源をみがき生かせる魅力あるまち （２）みんなが交流して地域が賑わう活力あるまち （３）自ら輝きながら次代の担い手を応援するまち （４）郷土の恵みを未来へ引き継ぐ自然豊かなまち （５）みんなが安心して暮らせる笑顔あふれるまち
公共交通に 関連する 主な施策	【公共交通分野】 （１）公共交通ネットワークの形成 ①各地域の中心となるエリアを「拠点エリア」と位置づけ、それぞれの拠点エリアを結ぶ、地域を越えた交通ネットワークの維持、確保を図る ②各地域内では、拠点エリアと、それぞれの集落や自宅を結ぶ公共交通ネットワークの維持、確保を図る。なお、市営バス、廃止路線代替バス 1 便あたりの平均乗車人数が 2.0 人未満の路線は、デマンド型乗合タクシーへの再編を進める ③市民が気軽に移動でき、来訪者が利用しやすい移動手段として市街地循環バスの導入に取り組む （２）公共交通の利便性向上 ①待合環境の向上や交通情報の提供、ダイヤの見直し、乗り継ぎ時間の改善を行い、公共交通の利便性の向上を図る ②外国人を含む観光客が、公共交通を利用して目的地までスムーズに移動できるよう、各種メディアを利用した情報提供や、バス停表示をはじめとするバス情報の多言語化に取り組む （３）一ノ関駅の拠点性の向上 ①一ノ関駅に停車する新幹線の本数及び在来線の本数増加を JR に要望する ②駅構内への無料公衆無線 LAN サービスの導入、交通系 IC カードの対応エリアの拡大を JR に要望する ③一ノ関駅の東西を歩行者等が自由に往来できる東西自由通路の必要性などについて、関係事業者と検討を進める 【観光分野】 （３）受け入れ態勢の整備 ③観光客の円滑な移動手段の確保のため、公共交通機関との連携を図る 【教育分野】 （３）教育環境の整備充実 ④学校統合に伴う遠距離通学児童生徒には、スクールバスの運行などにより通学手段を確保する



2-2 関連計画の整理

本市の関連計画における公共交通施策について整理しました。

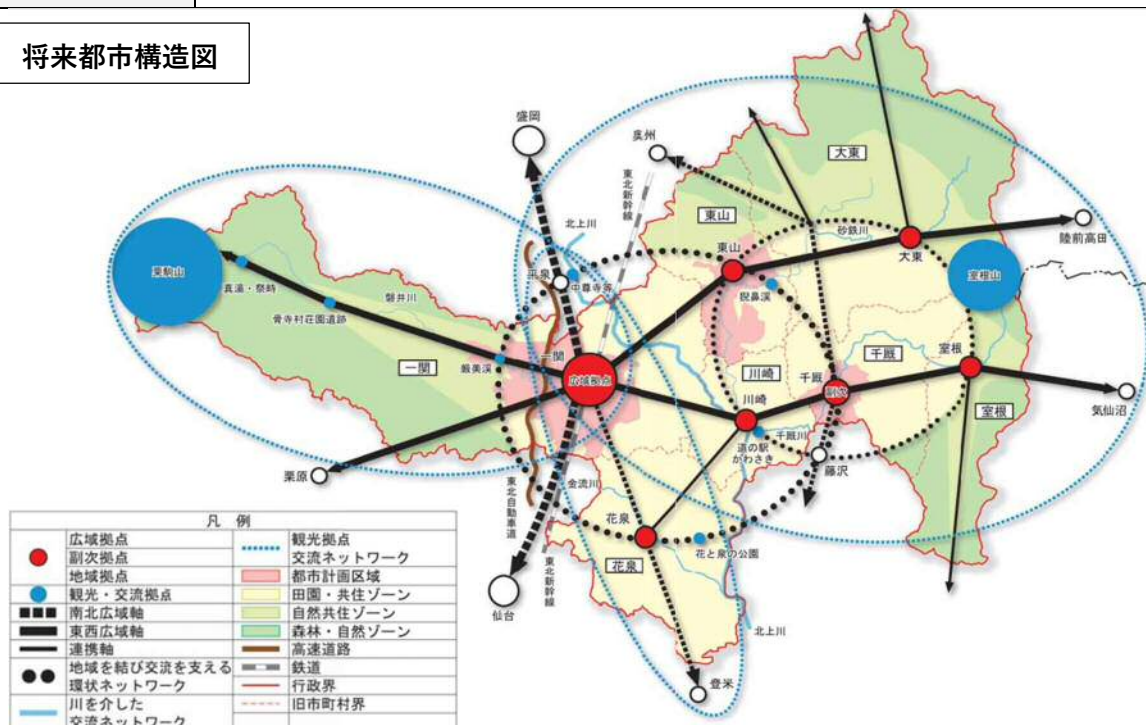
(1) 第2期一関市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定	令和3年(2021年)3月(令和5年(2023年)3月改定)
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)
基本目標	(1) 地域の稼ぐ力を高め、仕事と豊かな暮らしを創出し、市内外から人が集うまちを目指します。 (2) 結婚、出産、子育ての希望や生活と調和した働き方を実現し、様々な人が子育てに関わり、次代を担う子どもを育むまちを目指します。 (3) 生涯にわたり健康で、環境と共生しながら、安心して住み続けられる持続可能なまちを目指します。
公共交通に関連する主な施策	<主な取組> ● 各地域において、病院や商店、公共機関などが集積する拠点エリア間を結ぶ公共交通ネットワークの維持、確保を図る ● 各地域の拠点エリアとそれぞれの集落、自宅を結ぶ公共交通ネットワークを維持、確保するとともに、高齢者が利用しやすいデマンド交通の導入再編などを進める ● 車を運転できなくても、また、車を保有しなくても利便性の高い生活が可能になるような取り組みや、AI、IoTといった技術やシェアリングエコノミーを活用することによって生まれる新たなサービスの導入に向けた情報収集、研究を行う <具体的な事業> ・市営バス運行事業 ・廃止路線代替バス・デマンド型乗合タクシーの運行費への補助

(2) 一関市都市計画マスタープラン

策定	平成 21 年（2009 年）3 月（令和 4 年（2022 年）12 月一部変更）
目標年次	平成 21 年度（2009 年度）からおおむね 20 年後
将来都市像	人と自然が織りなし 活力あふれる 交流拠点都市 いちのせき
まちづくりの基本目標	(1) 利便性・快適性・安全性に優れ、効率的で機能的なまちづくり (2) 広域的な連携と交流が活発に行われるまちづくり (3) 産業が活性化し、賑わいと活力あふれるまちづくり (4) 自然と調和した個性と魅力があふれるまちづくり
公共交通に 関連する 主な施策	＜交通体系の整備方針＞ ● 自家用車利用から徒歩・自転車・公共交通利用へと交通行動を転換させ、過度に自動車に依存しない交通システムを検討し、環境負荷の軽減に努める ● 高速交通の充実と一ノ関駅の交通結節機能の向上を図りながら、鉄道・バスの利便性向上による公共交通の充実に努める ＜公共交通整備の方針＞ 鉄道利用環境整備の方針 ● 駅利用者の利便性、快適性を図るため、鉄道事業者と連携して駅機能の充実に努めるとともに、利用実態に合わせた運行ダイヤの適正化を要請 ● 一ノ関駅においては駅東地区及び他地域からの利便性を高めるため、一ノ関駅東口周辺道路網の整備などにより、東口へのアクセス向上を図る。また、東西自由通路の整備を推進するとともに市の玄関口にふさわしい駅舎の改修を要望する バス運行環境整備の方針 ● 路線バス、市営バスは、自家用車の運転が困難な人の移動の手段として重要な役割を果たしていることから、関係機関と連携して運行環境の向上に努める ● 通勤、通学等による自家用車の使用の自粛を促すなど、公共交通機関の利用の促進に努める

将来都市構造図



(3) 一関市観光振興計画

策定	令和4年(2022年)3月
目標年次	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
基本理念	恵まれた自然と悠久の歴史が育むいやしの里 いちのせき
基本方針	(1) 平泉との連携強化による「いちのせき」の発信 (2) 観光資源の活用と情報発信の充実 (3) 受け入れ態勢の整備 (4) 広域連携の推進 (5) 新型コロナウイルス感染症収束後を見据えた観光施策
公共交通に 関連する 主な施策	<観光振興戦略> 平泉と主要観光地をつなぐルートを生かした一関ブランドの発信 ● 厳美渓、狛鼻渓と世界文化遺産「平泉」を結ぶ観光ルートの定着を図るため、鉄道、バス、タクシー、レンタカーなどの交通機関の多言語による周知などに取り組み、一層の利用促進に努める 二次交通網の構築 ● 平泉町を含む本市の主要な観光地間を結ぶ二次交通網について、既存の路線バスやタクシープランの設定及びレンタカーを含めた移動手段の整備強化を図るため、周辺自治体や関係機関と連携し取り組む ● 市域が広いことから、レンタカー、タクシーの利用を含めた二次交通網の構築や利用環境の整備について、事業者や関係機関と協議しながら取り組む

(4) 一関市過疎地域持続的発展計画

策定	令和3年(2021年) (令和5年(2023年)4月変更)
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)
計画の目的	過疎地域からの持続的発展を図るため、総合的かつ計画的な対策を実施し、「人材の確保及び育成」、「雇用機会の充実」、「住民福祉の向上」、「地域格差の是正」、「美しく風格ある国土の形成に寄与」することを目的とする
公共交通に 関連する 主な施策	● 市内の各地域の中心となるエリアを「拠点エリア」と位置づけ、それぞれの拠点エリアを結ぶ、地域を超えた交通ネットワークの維持、確保を図る ● 各地域内では、拠点エリアと、それぞれの集落や自宅を結ぶ公共交通ネットワークの維持、確保を図り、市営バス、廃止路線代替バス1便あたりの平均乗車人数が2.0人未満の路線は、デマンド型乗合タクシーへの再編などを進める ● 市民が気軽に移動でき、観光客などの来訪者が利用しやすい移動手段として、市街地循環バスの導入に取り組む ● 待合環境の向上や交通情報などの提供を行うとともに、ダイヤの見直し、乗り継ぎ時間の改善を行い、公共交通の利便性向上を図る ● 外国人を含む観光客が、公共交通を利用して目的地までスムーズに移動できるよう、各種メディアを利用した情報提供や、バス停表示をはじめとするバス情報の多言語化に取り組む



(5) 一関市高齢者福祉計画

策定	令和3年(2021年)3月
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)
基本理念	みんなが安心して暮らせる笑顔あふれるまち“いちのせき” い：いきいきとした長寿のまちづくり ち：地域で支え合う優しさのまちづくり の：伸び伸びと暮らせる快適環境のまちづくり せ：世代を越えたふれあい交流のまちづくり き：希望に満ちた協働のまちづくり
公共交通に関連する主な施策	＜あるべき姿(施策の方向性)＞ ● 高齢者の移動手段については、既存の福祉サービスだけではなく新しい移動手段の提供を進める ＜主な取り組み内容＞ 高齢者の移動手段の確保 ● 福祉有償運送や外出支援サービスなどのこれまでの福祉サービスだけでなく、市民、地域、事業者などが主体となった新たな社会資源(移動支援サービス)の開発・提供について検討を進める ● 市営バスの高齢者無料化や、デマンド型乗合タクシーの導入の検討など、市全体として地域公共交通の在り方についての検討を進める

※次期計画を令和5年度に公表予定

(6) 一関市地球温暖化対策地域推進計画

策定	令和5年(2023年)3月
計画期間	令和5年度(2023年度)～令和12年度(2030年度)
目指すべき将来像	地域のチカラを生かしてつくる カーボンニュートラルなまち いちのせき
公共交通に関連する主な施策	＜将来イメージ＞ ● 公共交通、エコカー、自転車と排ガスを出さない便利な交通手段が増えて、まちの空気がきれいになり、子どもから高齢者まで安心して移動できる ＜目標達成に向けた取組＞ 省エネ行動の推進 ● 公共交通や自転車の利用、エコカーの導入、エコドライブなどの推進 できるだけエネルギー使用量が少なく、CO₂の排出量が少ない移動手段を選択することを推進する 交通・輸送のCO₂削減 ● デマンド型乗合タクシー運行の支援 ● 交通分野と連携した脱炭素型観光 タクシーやバスへのEV導入、EVカーシェアやレンタサイクルなどの活用を検討 ● 市営バス、公用車などのEV化

(7) 一関市教育振興基本計画

策定	平成 28 年（2016 年）2 月
計画期間	平成 28 年度（2016 年度）～令和 7 年度（2025 年度）
基本目標	学びの風土を礎に 心豊かにたくましく 郷土の誇りを未来につなぐ 一関の人づくり
公共交通に 関連する 主な施策	＜多様な学びを支える教育環境の整備・充実＞ 教育機会の確保 ● 遠距離通学者への通学支援 学校統合による遠距離通学児童生徒に対しては、スクールバスの運行等により通学手段を確保するとともに、老朽化したスクールバスの計画的な更新を進める

(8) 第 2 次一関・平泉定住自立圏共生ビジョン

策定	平成 31 年（2019 年）3 月（令和 5 年（2023 年）3 月改定）
目標年次	令和元年度（2019 年度）～令和 5 年度（2023 年度）
圏域の将来像	郷土の誇りを育み、住み続けていきたいと思える一関・平泉定住自立圏
公共交通に 関連する 主な施策	＜生活機能の強化に係る政策分野の取組 ～産業振興＞ 文化と地域資源を活かした観光の振興 ● 観光地間二次交通整備事業 平泉の文化遺産と一関市の主要観光地とを結ぶ二次交通を整備することにより、観光客の交通手段の利便性向上を図る。 ＜結びつきやネットワークの強化に係る政策分野の取組～地域公共交通＞ バス等の地域公共交通の維持 ● 生活バス路線対策事業 圏域住民の生活に密接なバス路線の運行を維持するため、廃止路線の代替手段として運行するコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行に要する経費に対して補助を行う。

※次期計画として「第 3 次一関・平泉定住自立圏共生ビジョン」を令和 5 年度に公表予定

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



2-3 県が策定する計画の整理

関連計画として、岩手県が策定する計画における公共交通施策について整理しました。

(1) 岩手県地域公共交通網形成計画※

策定	平成 31 年（2019 年）3 月														
計画期間	平成 31 年度（2019 年度）～令和 5 年度（2023 年度）														
目指すべき将来像	復興と広大な県土の交流を支え、まちづくりと交通が一体となった持続可能な交通体系の構築														
公共交通ネットワークの方向性	（一関市に関連する内容を抜粋） ● 宮城県気仙沼市への移動確保（一関気仙沼線） ● 一関大船渡線は気仙地域と内陸部を結ぶ重要な幹線道路のため維持 ● 南北の広域バス路線の見直し・検証 ● 一関市内の観光地に接続する広域バス路線の見直しの検討 ● 一関市内を結ぶ広域バス路線の見直し ● 「一関市地域公共交通網形成計画」と整合を図った検討														
施策展開	目標① 復興まちづくりも見据えた将来的に持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 広域バス路線の見直し、便数・ダイヤ調整 ・ 被災地特例終了と地域内公共交通の維持確保を踏まえた市町村支援策の検討・実施 </td></tr> </table> 目標② 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 広域バス路線の維持のための財政支援 </td></tr> </table> 目標③ バス運転士の確保による路線の維持 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 新規採用による運転士の確保 ・ 地域公共交通ネットワーク見直しによる運転士の再配置 ・ 運転士確保策に対する支援 </td></tr> </table> 目標④ 接続機能の強化による、幹線道路、広域バス路線、地域内公共交通の乗り換えの円滑化 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 接続拠点における乗り継ぎ環境整備と支援 ・ 広域バス路線と地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成 </td></tr> </table> 目標⑤ 日常的な利用と意識醸成による利用者の増加 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 公共交通利用の意識醸成 ・ 日常的な利用の増加に向けた取組 ・ 情報通信技術等を活用した公共交通を利用しやすい環境整備 ・ 貨客混載の取組 </td></tr> </table> 目標⑥ 観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ 観光誘客による公共交通の活用 ・ 大規模行事の開催に併せた公共交通の活用 </td></tr> </table> 目標⑦ 高齢者や通学生などの利用の増加 <table border="1"> <tr> <td>事業</td><td> ・ ユニバーサルデザインに対応した環境整備 ・ 高齢者に対応した利用促進 ・ 通学生に対応した利用促進 </td></tr> </table>	事業	・ 広域バス路線の見直し、便数・ダイヤ調整 ・ 被災地特例終了と地域内公共交通の維持確保を踏まえた市町村支援策の検討・実施	事業	・ 広域バス路線の維持のための財政支援	事業	・ 新規採用による運転士の確保 ・ 地域公共交通ネットワーク見直しによる運転士の再配置 ・ 運転士確保策に対する支援	事業	・ 接続拠点における乗り継ぎ環境整備と支援 ・ 広域バス路線と地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成	事業	・ 公共交通利用の意識醸成 ・ 日常的な利用の増加に向けた取組 ・ 情報通信技術等を活用した公共交通を利用しやすい環境整備 ・ 貨客混載の取組	事業	・ 観光誘客による公共交通の活用 ・ 大規模行事の開催に併せた公共交通の活用	事業	・ ユニバーサルデザインに対応した環境整備 ・ 高齢者に対応した利用促進 ・ 通学生に対応した利用促進
事業	・ 広域バス路線の見直し、便数・ダイヤ調整 ・ 被災地特例終了と地域内公共交通の維持確保を踏まえた市町村支援策の検討・実施														
事業	・ 広域バス路線の維持のための財政支援														
事業	・ 新規採用による運転士の確保 ・ 地域公共交通ネットワーク見直しによる運転士の再配置 ・ 運転士確保策に対する支援														
事業	・ 接続拠点における乗り継ぎ環境整備と支援 ・ 広域バス路線と地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成														
事業	・ 公共交通利用の意識醸成 ・ 日常的な利用の増加に向けた取組 ・ 情報通信技術等を活用した公共交通を利用しやすい環境整備 ・ 貨客混載の取組														
事業	・ 観光誘客による公共交通の活用 ・ 大規模行事の開催に併せた公共交通の活用														
事業	・ ユニバーサルデザインに対応した環境整備 ・ 高齢者に対応した利用促進 ・ 通学生に対応した利用促進														

※次期計画として「岩手県地域公共交通計画」を令和 5 年度に公表予定

(2) 一関都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（一関都市計画区域マスタープラン）

策定	平成 23 年 8 月
目標年次	令和 13 年（2031 年）：将来都市像の目標年次 令和 3 年（2021 年）：都市施設、市街地開発事業の整備の目標
都市づくりの基本理念	自然、歴史・文化を伝え、活力あふれる交流拠点都市
公共交通に関連する記載事項	＜交通施設の整備の方針＞ 交通体系・ネットワーク ● 岩手県南地域における拠点としての役割を担うための交通体系については、東北縦貫自動車道や JR 東北新幹線といった高速交通網や国道をはじめとする幹線道路網を基軸として、都市内の交通網の強化と併せ、広域的な交流と連携を促進する総合的な交通体系の構築を図る ● 圏域内の各拠点へのアクセス性の向上や地域間の交流と連携を促進するための交通ネットワークについては、JR 東北本線や JR 大船渡線、都市計画道路及び国道、県道、市道を基軸としたネットワークの形成を図る ● 平泉の文化遺産の世界遺産登録を受け観光ネットワークの構築については、近隣市町村と連携し交通網の整備を図る 公共交通機関等 ● 交通弱者対策の充実を図るため、鉄道とバス、タクシー等の交通結節機能を強化するとともに、主要な公共施設へのアクセス性向上など、より総合的な交通体系の構築を図る ● 本区域の主要な駅である一ノ関駅については、交通結節機能の強化や公共交通の充実、自由通路の整備等の利便性向上を図る

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編



1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



3

一関市の現状

3-1 地域特性の整理

(1) 地域の概要

1) 位置

本市は岩手県の最南端に位置し、南は宮城県、西は秋田県と接しています。首都圏からの距離は450km、東北地方のほぼ中央であり、盛岡市と仙台市の間地点に位置しています。

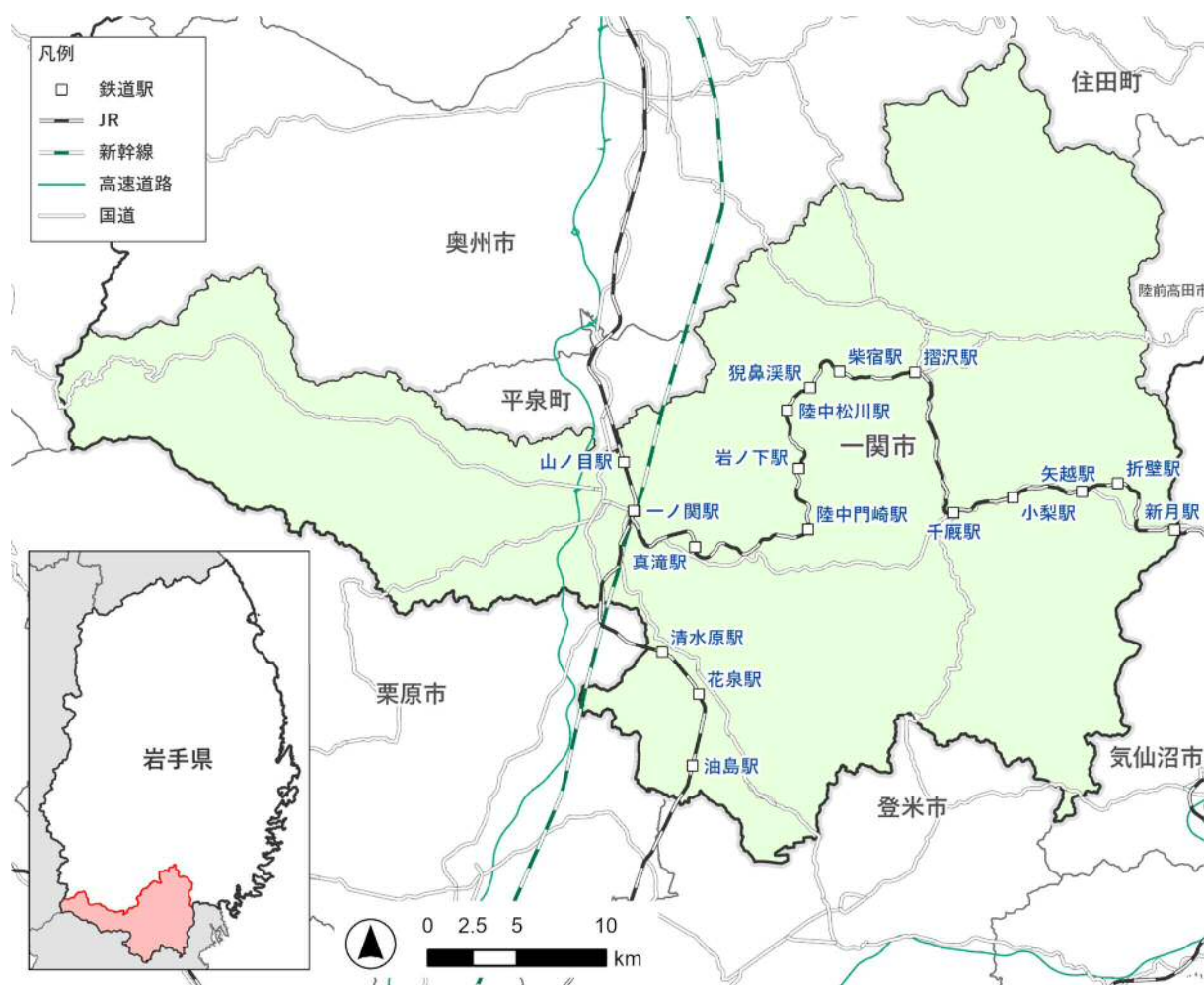
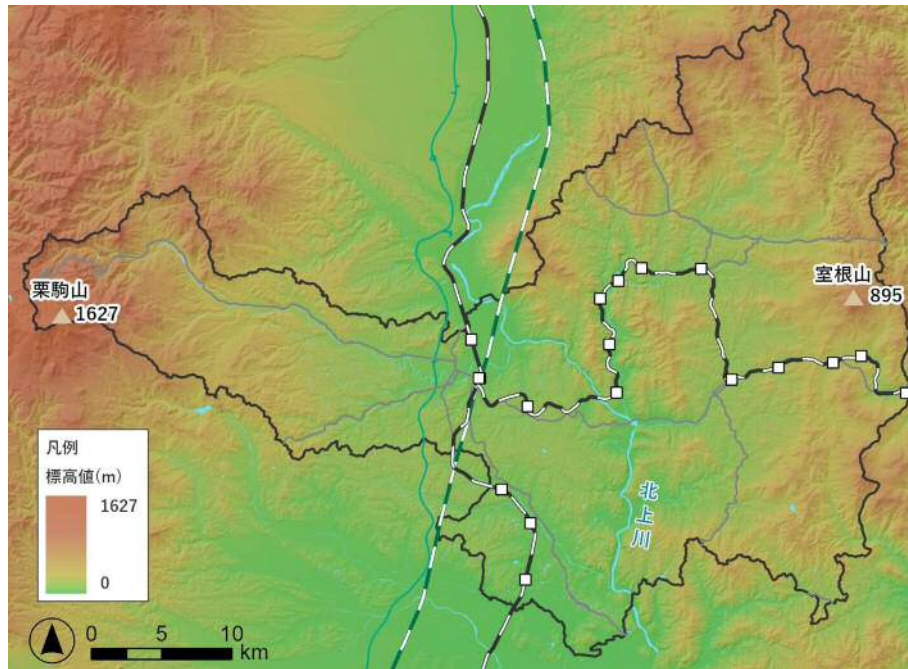


図 3-1 一関市の位置図

2) 地形、土地利用

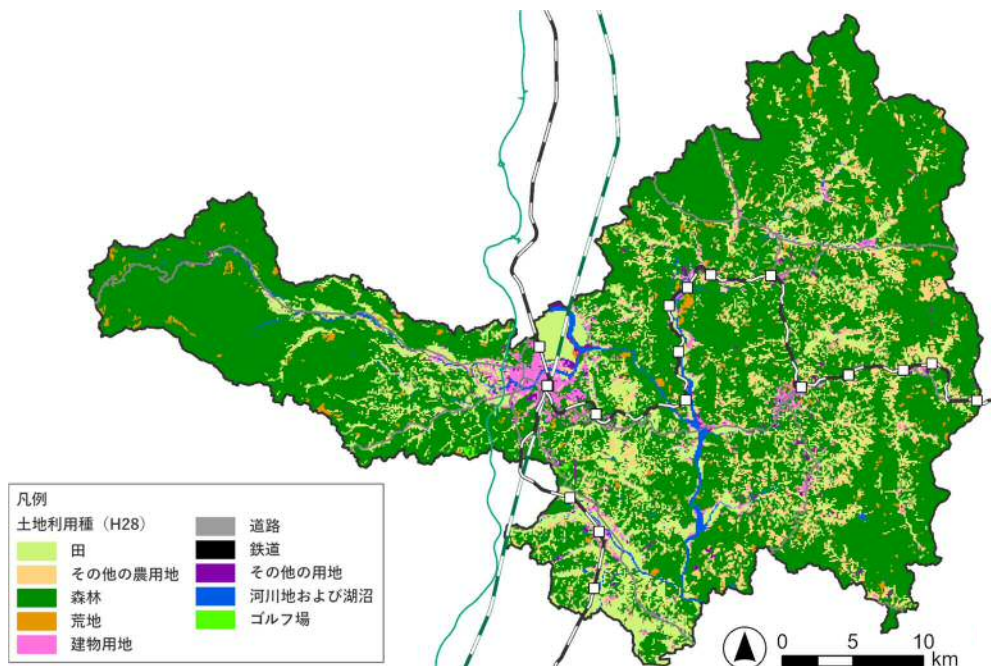
西側には奥羽山脈にそびえる栗駒山、東側には北上高地の室根山などがあります。北上平野の南端部にあたる市の中央部には平地が広がり、北上川が流れています。

土地利用の状況（平成 28 年 1 月 1 日時点）は、総面積のうち 60.3%が山林原野となっており、次いで田が 11.2%、畑が 6.6%となっています。



資料：国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」

図 3-2 地形図



資料：国土数値情報 平成 28 年「土地利用細分メッシュデータ」

図 3-3 土地利用現況図

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

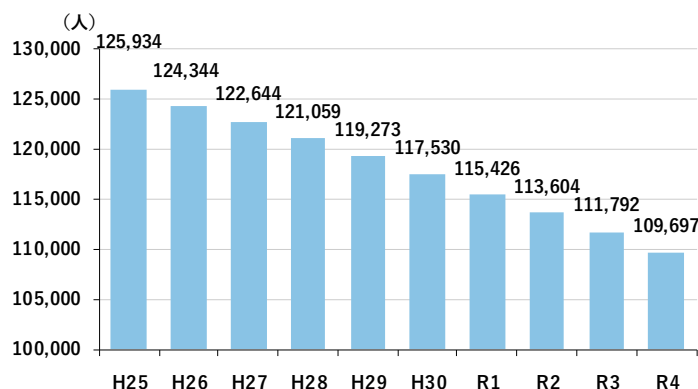
計画の
推進体制

資料編

(2) 人口・世帯

1) 人口推移

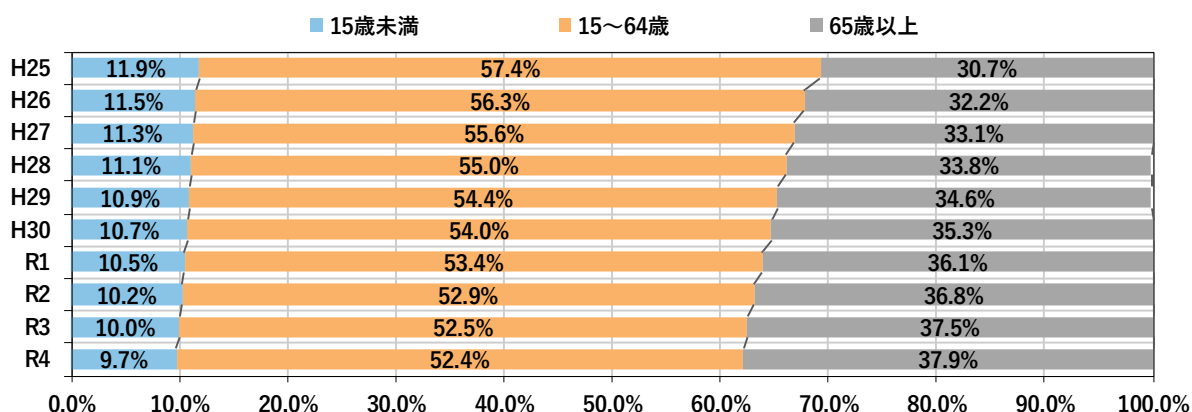
本市の人口は、減少傾向が続いています。世代別人口の推移をみると、15歳未満の人口の割合が減少し、65歳以上の人口の割合が増加しています。この傾向は今後も続くと推計されています。



年	世帯数 (世帯)	1世帯当たり人口 (人/世帯)
H25	46,133	2.73
H26	46,204	2.69
H27	46,175	2.66
H28	46,270	2.62
H29	46,327	2.57
H30	46,372	2.53
R1	46,293	2.49
R2	46,311	2.45
R3	46,338	2.41
R4	46,385	2.36

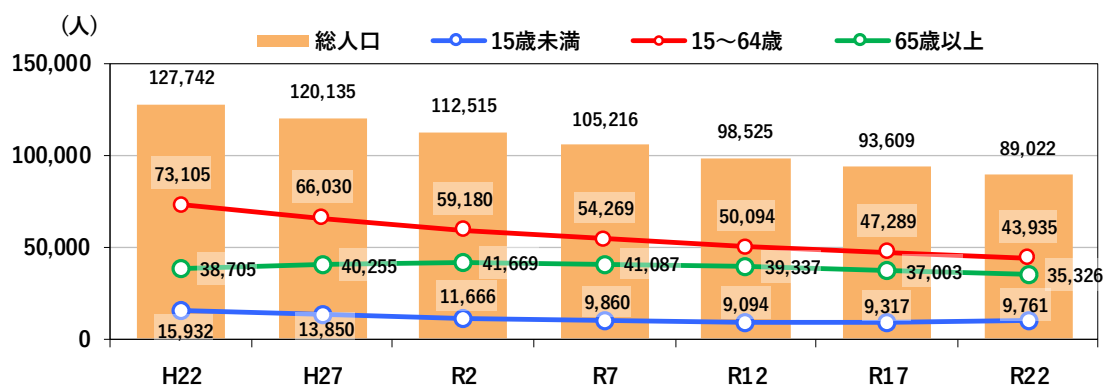
資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

図 3-4 人口・世帯数の推移



資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

図 3-5 世代別人口の推移



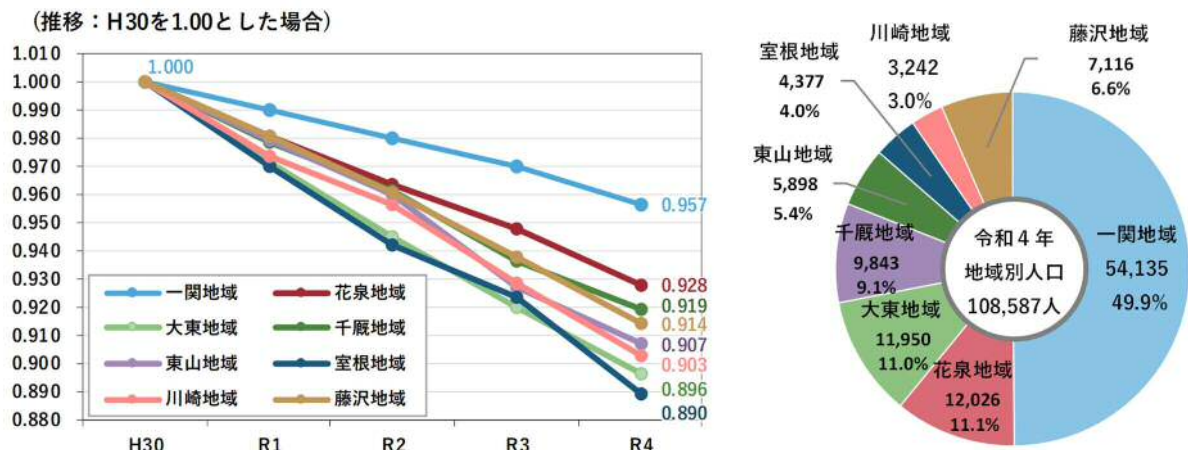
資料：一関市人口ビジョン「将来展望シミュレーションによる総人口」

図 3-6 将来人口推計

2) 人口の分布・地域別人口

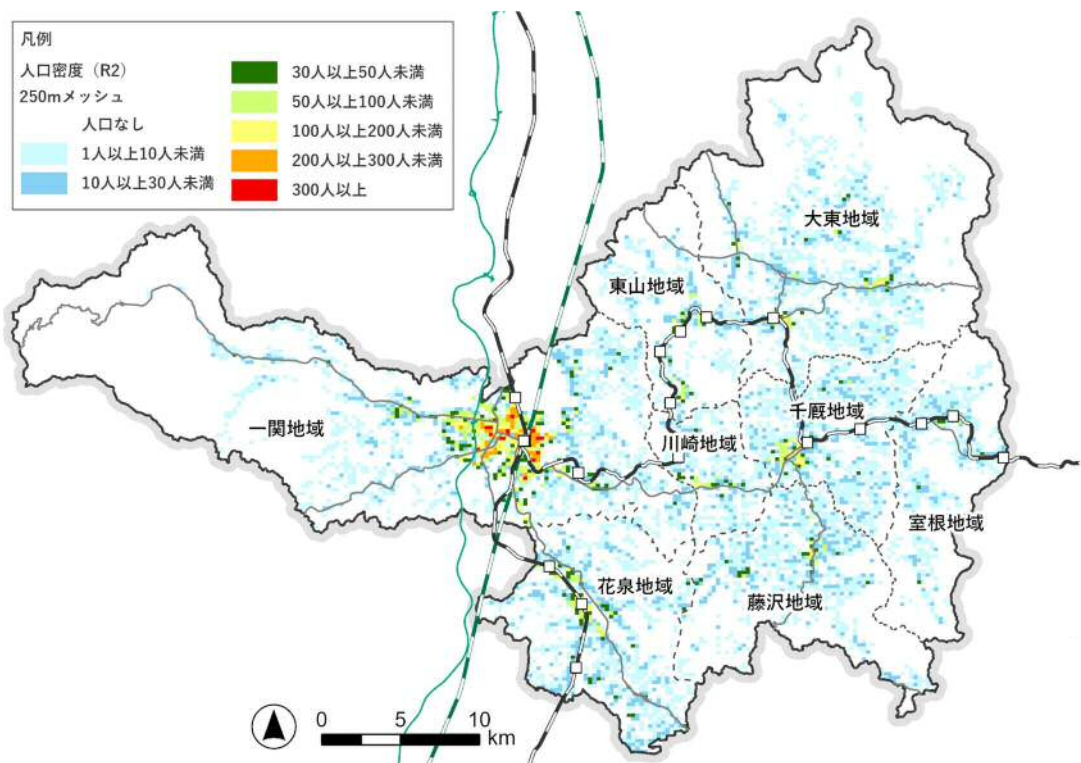
人口は、いずれの地域でも減少しています。

一関地域が市全体の 49.9%と人口が集中していますが、合併前の旧町村にもそれぞれ分散して人口集積地が形成されています。



資料：住民基本台帳世帯・人口調

図 3-7 左：地域別人口の推移、右：令和 4 年地域別人口（令和 4 年度末現在）



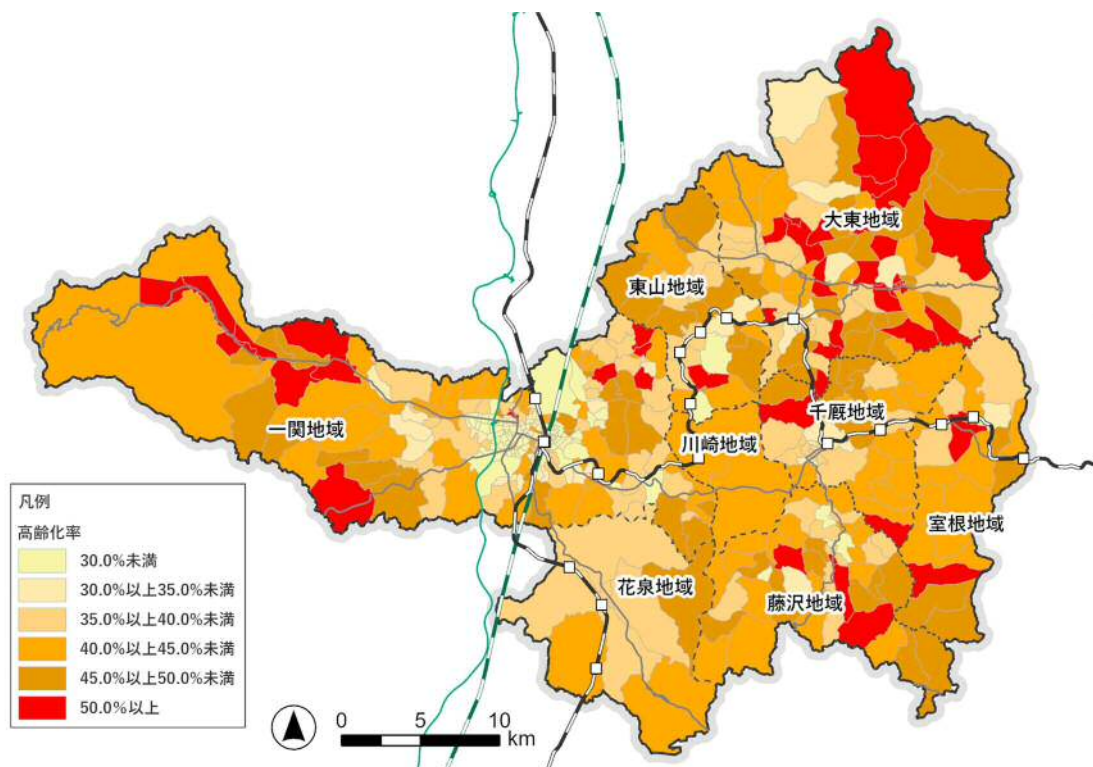
資料：令和 2 年国勢調査

図 3-8 人口分布図

3) 高齢化率

市全体の高齢化率は令和2年時点で37.1%となっています。

高齢化率には地域差があり、高齢化率が50.0%以上になる区域もあります。



資料：令和2年国勢調査

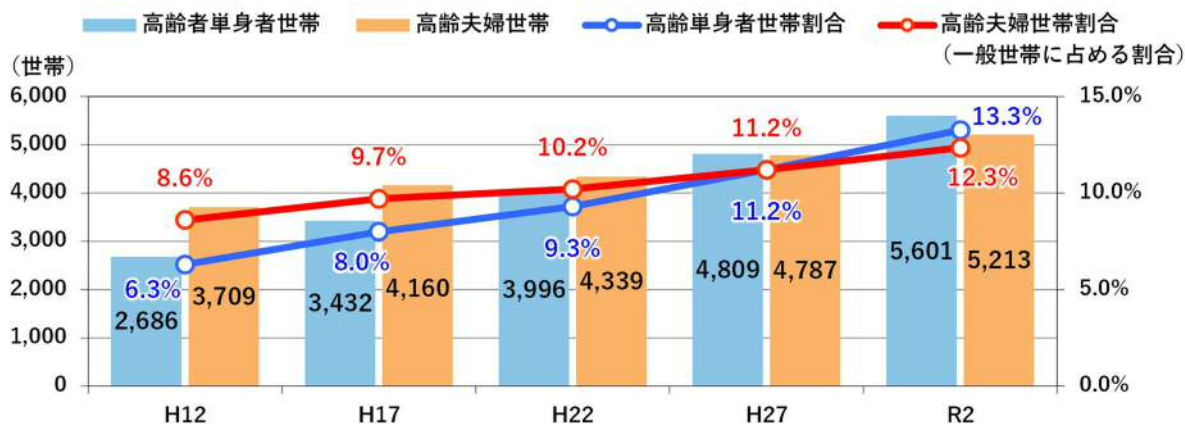
※高齢化率：区域内人口に対して65歳以上の人口が占めている割合

図 3-9 高齢化率の状況

4) 高齢単身者世帯及び高齢夫婦世帯の推移

高齢単身者世帯及び高齢夫婦世帯は増加傾向にあります。

令和2年では、高齢者のみ世帯の合計は10,814世帯（全世帯の25.6%）になっています。



資料：令和2年国勢調査

図 3-10 高齢者の単身世帯及び夫婦世帯数

(3) 近隣市町への移動特性

通勤、通学とも市内流動が最も多くなっています。また、市外への流出、市内への流入は、ともに奥州市が最も多くなっています。

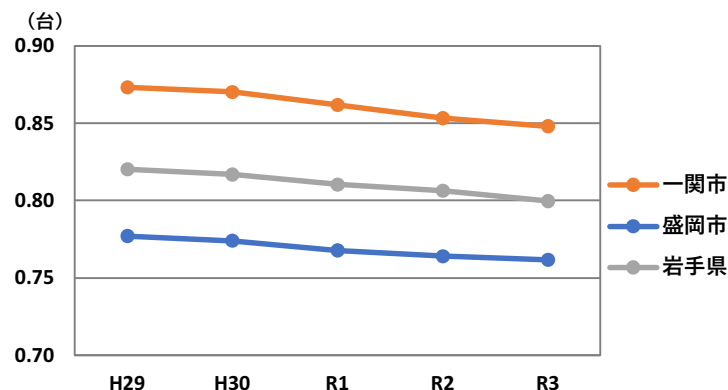


資料：令和2年国勢調査

図 3-11 通勤・通学流動図

(4) 自動車保有状況

市内の世帯当たりの乗用車の保有率は減少傾向にありますが、盛岡市と比較して高い水準であり、自動車による移動に依存している傾向があると考えられます。

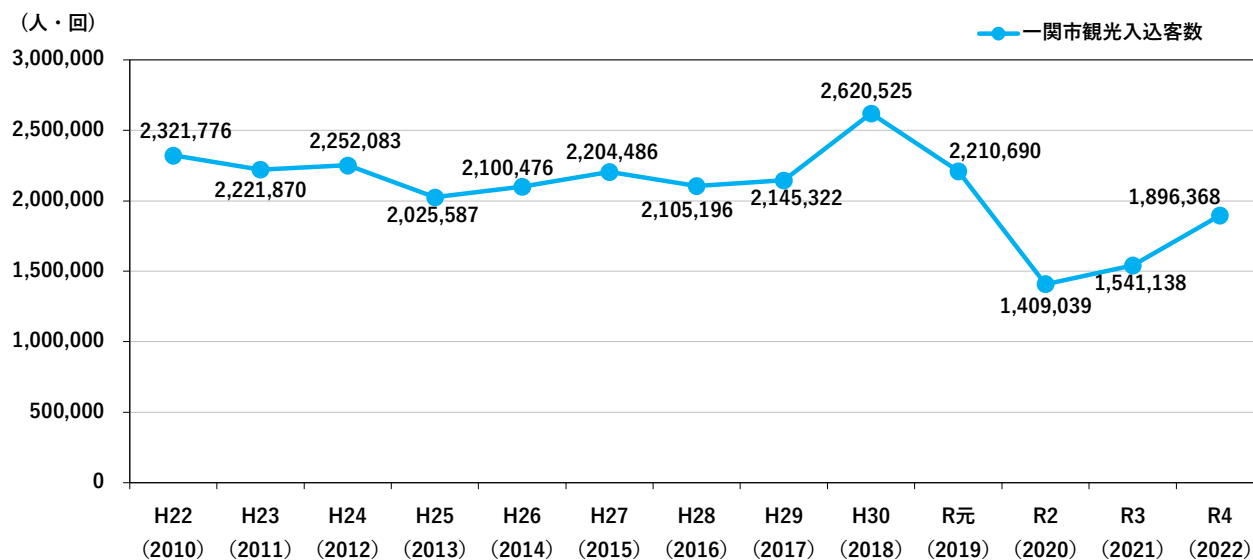


※自動車保有台数は、乗用分を集計
資料：住民基本台帳、東北運輸局岩手運輸支局

図 3-12 自動車保有率

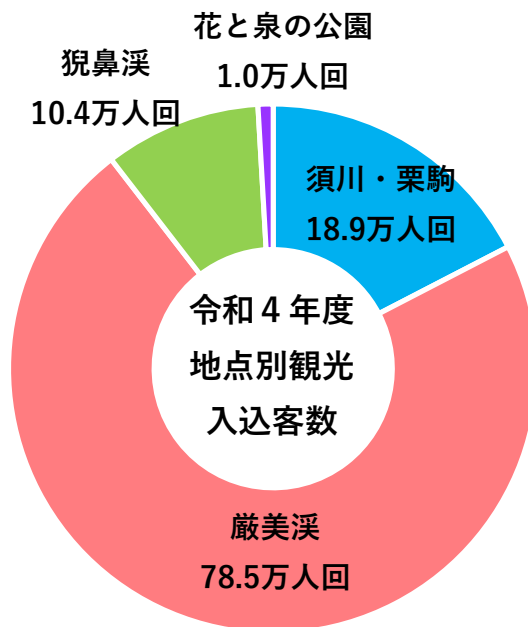
(5) 観光動向

観光入込客数の推移は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年度に大きく落ち込みましたが、令和4年度は189万人回と回復の兆しが見えています。主な観光地別の入込客数は、厳美渓が最も多く約80万人回となっています。



資料：一関市観光物産課調べによる

図 3-13 一関市観光入込客数の推移



資料：一関市統計要覧

図 3-14 主な観光地別の観光入込客数

(6) 主な施設の分布状況

一関地域は、一ノ関駅周辺は市役所等の公共施設をはじめとした都市機能施設が集積しており、市西側は、厳美溪や須川高原温泉などといった観光施設が点在しています。その他の地域は、小中学校や市民センターなどの公共施設が概ね地域ごとに点在しています。

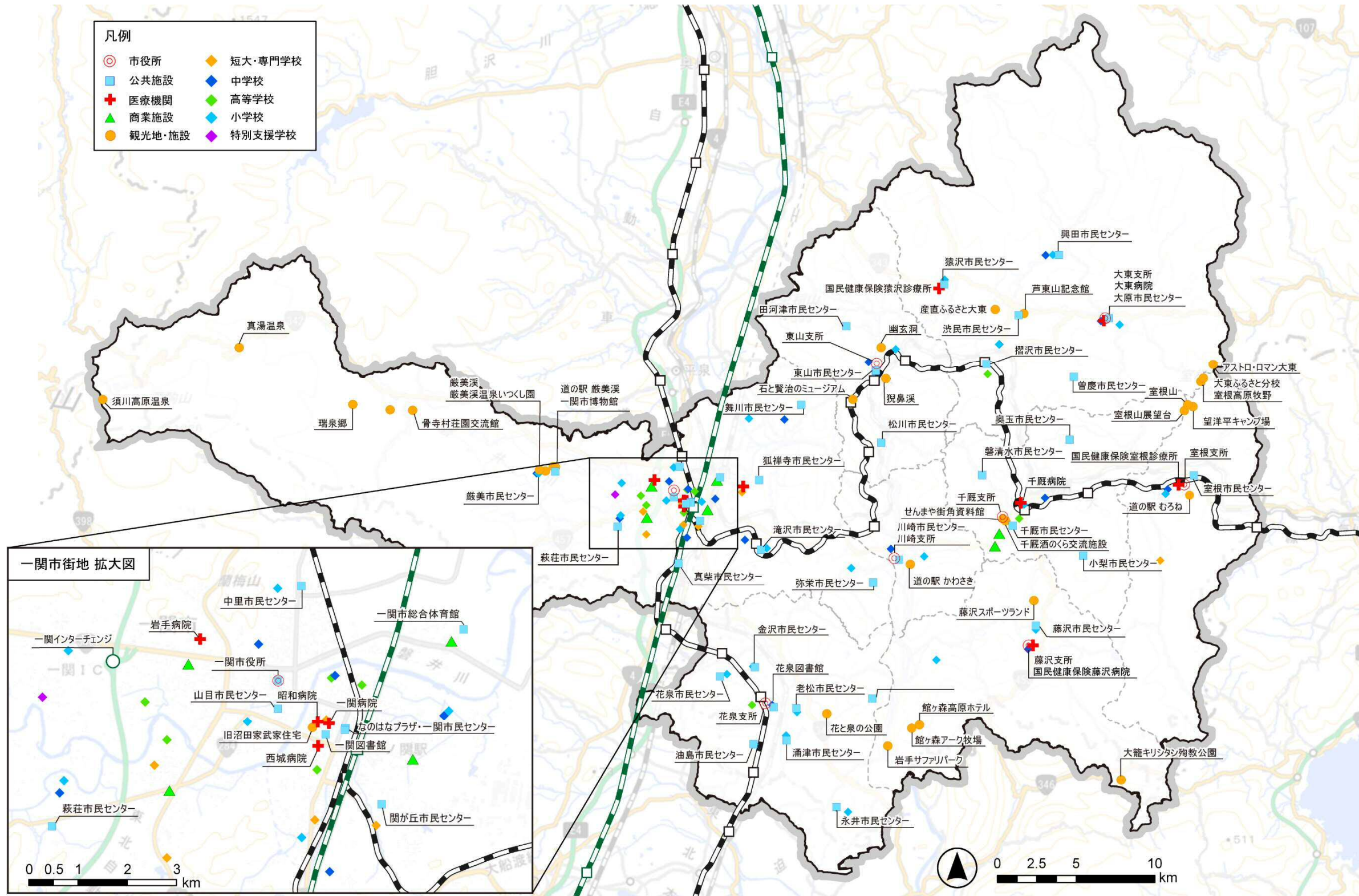


図 3-15 主な施設の分布状況

1	計画の概要
2	上位・関連計画
3	一関市の現状
4	公共交通に 関する ニーズ調査
5	一関市の 公共交通を 取り巻く課題
6	基本方針と 計画の目標
7	目標達成に向けた プロジェクト (事業・施策)
8	計画の 推進体制
	資料編



3-2 公共交通の現況把握

(1) 鉄道の現況

JR 東北新幹線が一ノ関駅に停車するほか、JR 東北本線、JR 大船渡線が市内を運行しています。

表 3-1 鉄道の運行概要

項目		市内を経由する路線、市内の駅			
路線	新幹線	JR 東北新幹線			
	在来線	JR 東北本線（一関地域、花泉地域） JR 大船渡線（一関地域、川崎地域、東山地域、大東地域、千厩地域、室根地域）			
駅	一関地域	一ノ関駅、山ノ目駅、 真滝駅	花泉地域	清水原駅、花泉駅、 油島駅	
	大東地域	摺沢駅	千厩地域	千厩駅、小梨駅	
	東山地域	岩ノ下駅、陸中松川駅、 梟鼻溪駅、柴宿駅	室根地域	矢越駅、折壁駅、新月駅	
			川崎地域	陸中門崎駅	

1) 運行状況

平日 1 日あたりの運行本数は東北新幹線及び東北本線が上下約 20 本、大船渡線が上下約 10 本が運行しています。

表 3-2 鉄道の運行本数

路線	平日 1 日あたりの運行本数（令和 5 年 10 月 1 日時点）
JR 東北新幹線	一ノ関駅停車 40 本（上下各 20 本）
JR 東北本線	一ノ関駅発着 上り：着 18 本、発 14 本／下り：着 14 本、発 19 本
JR 大船渡線	一ノ関駅発着 18 本（上り：10 本、下り：9 本）

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共
交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

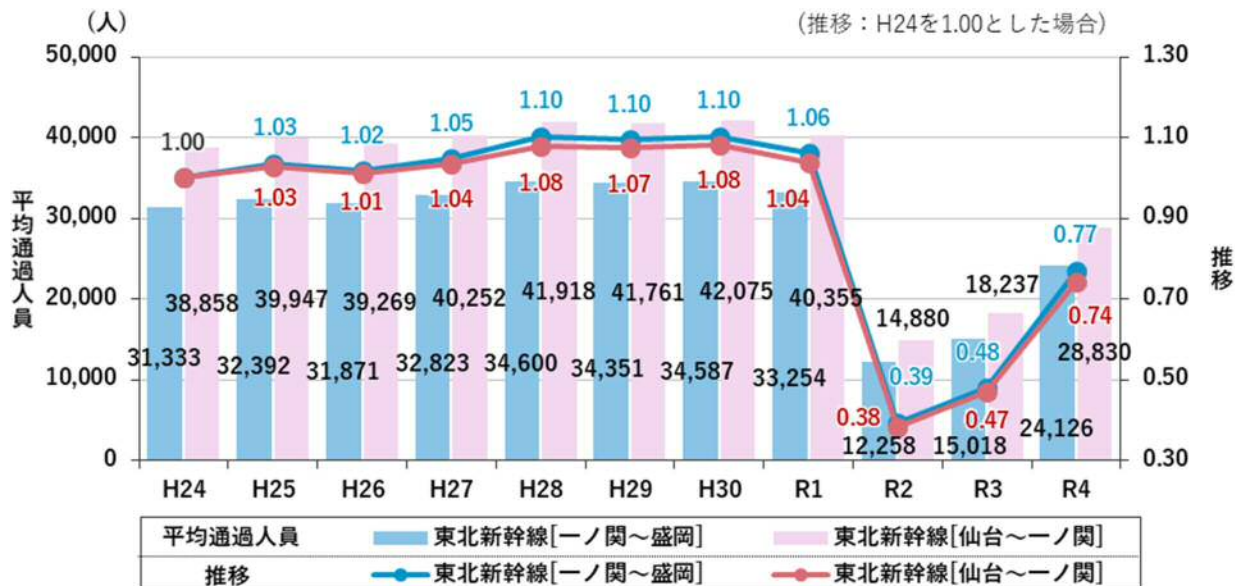
計画の
推進体制

資料編

2) 利用状況

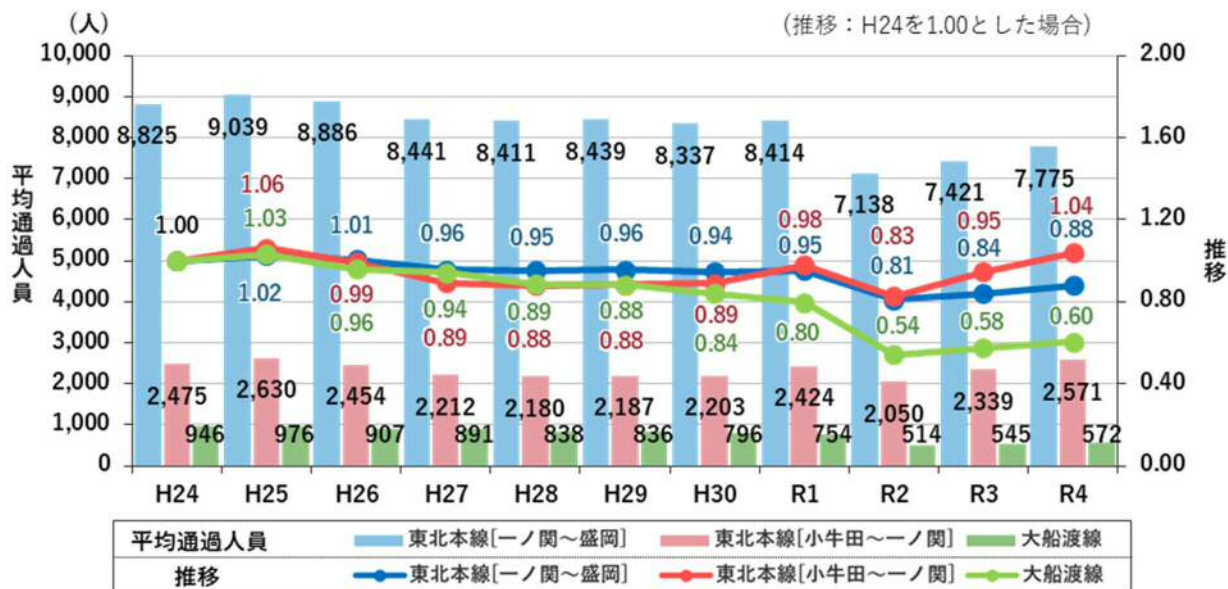
新幹線の乗車人数は新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年以降大きく減少しましたが、行動規制緩和などにより回復傾向にあります。

一方、在来線の乗車人数は令和2年以降も大きな落ち込みはなく、一関市民や近隣市町住民の生活を支える交通手段として機能していることがうかがえます。



資料: JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」

図 3-16 新幹線の平均通過人員



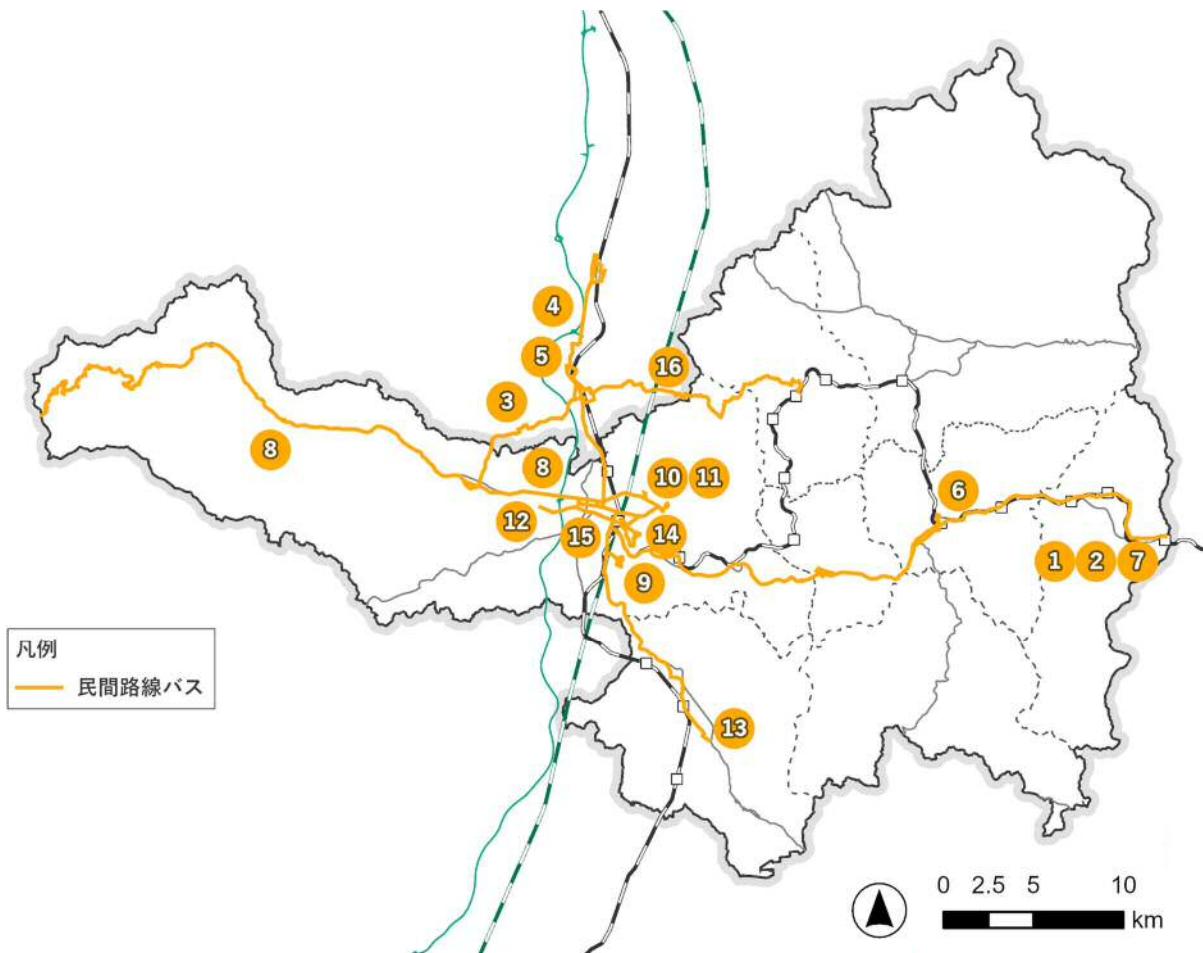
資料: JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」

図 3-17 在来線の平均通過人員

(2) 民間路線バスの現況

市内では岩手県交通㈱が 16 系統の路線バスを運行しています。

高速バスは、岩手県交通㈱が「けせんライナー」（大槌・釜石・大船渡・陸前高田・気仙沼・一関⇄池袋、夜行、1 日 1 便、金・土曜日及び繁忙期のみ運行）を運行しているほか、東日本急行㈱が仙台までの高速乗合バス（一ノ関駅⇄仙台駅、1 日 34 便）を運行しています。



※令和 6 年 3 月時点

図 3-18 市内の民営バス路線

1) 運行状況

一関営業所・一関駅線は平日 44 本と運行本数が最も多く、一方で 1 時間に 1 本未満の路線も複数あります。

表 3-3 民間路線バスの運行概要一覧

路線バス	主な経路	運行本数		備考
		平日	土日 休日	
① 特急 一関大船渡線	一関駅前～千厩バスターミナル～気仙沼～陸前高田～大船渡・立根	2	2	
② 特急 一関気仙沼線	一関駅前～千厩バスターミナル～気仙沼駅前・気仙沼市役所前	4	0	
③ 巖美溪・達谷・平泉線	溪泉閣前～達谷窟～平泉駅前（道の駅平泉）	14	16	運休中
④ 一関前沢線	一関駅前～平泉駅前～中尊寺～瀬原～イオン前沢	8	8	
⑤ 一関平泉線	一関駅前～平泉駅前～中尊寺～瀬原	18	12	
⑥ 本郷線	一関営業所～一関駅前～真滝駅前～千厩バスターミナル	12	6	
⑦ 気仙沼千厩線	千厩バスターミナル～気仙沼駅前・気仙沼市役所前	2	—	
巖美溪線	一関駅前～一関市役所前～巖美溪	22	22	
⑧ 瑞山線	一関駅前～一関市役所前～巖美溪～瑞山	4	—	
須川温泉線	一関駅前～一関市役所前～巖美溪～瑞山～須川温泉	2	2	期間運行
⑨ 中田団地線	一関駅前～一関営業所～中田団地市営アパート	5	—	
⑩ 磐井・南光病院線	一関駅前～一関小学校～磐井・南光病院	16	6	
⑪ 一関市中心市街地循環線	一関駅前～一関市役所～イオン SuC 一関店～総合体育館前～磐井・南光病院～一関駅前	16	8	
⑫ 沖線	一関営業所～一関駅前～一関二高～一関清明支援学校	6	—	
⑬ 一関花泉線	竹山～一関市役所前～一関駅前～金沢～花泉～涌津下町	8	—	
⑭ 関が丘線	一関駅前～大町角～桜町中学校～一関駅東口～小沢団地～関が丘	12	—	
⑮ 一関営業所・一関駅線	一関営業所～一関駅前	44	36	
⑯ 平泉一げいび溪線	平泉駅前～七曲～げいび溪	6	6	期間運行

※令和 6 年 3 月時点



2) 国庫補助路線の状況

国土交通省は、複数の市町村にまたがる地域間の交通ネットワークを確保、維持するために、幹線となる路線バス系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業者に対して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を交付しています。

本市にあるバス路線のうち、補助対象となる路線は、岩手県交通㈱が運行している一関花泉線、猊鼻溪線、一関前沢線、本郷線の計4路線です。

国の上記補助制度は、「生活交通確保維持改善計画」に基づき実施することとされており、当該計画は、県、市町村、交通事業者等からなる協議会の議論を経て策定し、国の承認を受けていますが、一関花泉線、猊鼻溪線、本郷線は、令和2年度以降、連続して補助対象要件（輸送量 15 人）に達しておらず、補助金が減額されています。

※猊鼻溪線は令和5年9月末日付で廃止、以降は廃止代替路線「げいび溪線」を東磐交通が運行

表 3-4 国庫補助路線の輸送人員^{※1}推移

単位：人（カッコ内は輸送量^{※2}（人/日））

路線名	起点～経由地～終点	H30	R1	R2	R3	R4	関係市町村
一関花泉線	竹山～一関駅前～涌津下町	(14.4) 52,027	(13.5) 46,505	(8.7) 30,242	(4.1) 12,662	(4.1) 12,157	一関市
猊鼻溪線	一関駅前～千歳橋・磐井南光病院～摺沢駅前	(14.5) 39,973	(13.8) 37,351	(7.9) 21,040	(7.2) 20,982	(6.3) 18,258	一関市
一関前沢線	一関駅前～イオン前沢店	(30.3) 97,949	(26.0) 82,988	(22.0) 68,247	(19.4) 65,569	(23.6) 71,735	一関市、奥州市、平泉町
本郷線	一関営業所～千厩バスターミナル	(17.2) 44,661	(15.3) 38,427	(12.8) 32,719	(10.8) 27,659	(12.4) 30,201	一関市
合計		234,610	205,271	152,248	126,872	132,351	

※1 輸送人員（人）…期間内に輸送する旅客の総数。

※2 輸送量（人/日）…1日あたりに輸送する旅客数。

【計算法】平均乗車密度^{※3}（人）×運行回数（回）

・平均乗車密度＝輸送人キロ^{※4}（人・km）÷実車走行キロ^{※5}（km）

・輸送人キロ（人・km）＝輸送人員（人）×1人平均乗車キロ（km）

※3 平均乗車密度（人）…バスに乗っている乗客数の全線での平均。

※4 輸送人キロ（人・km）…輸送の規模を表すために、人数と距離を掛け合わせたもの。

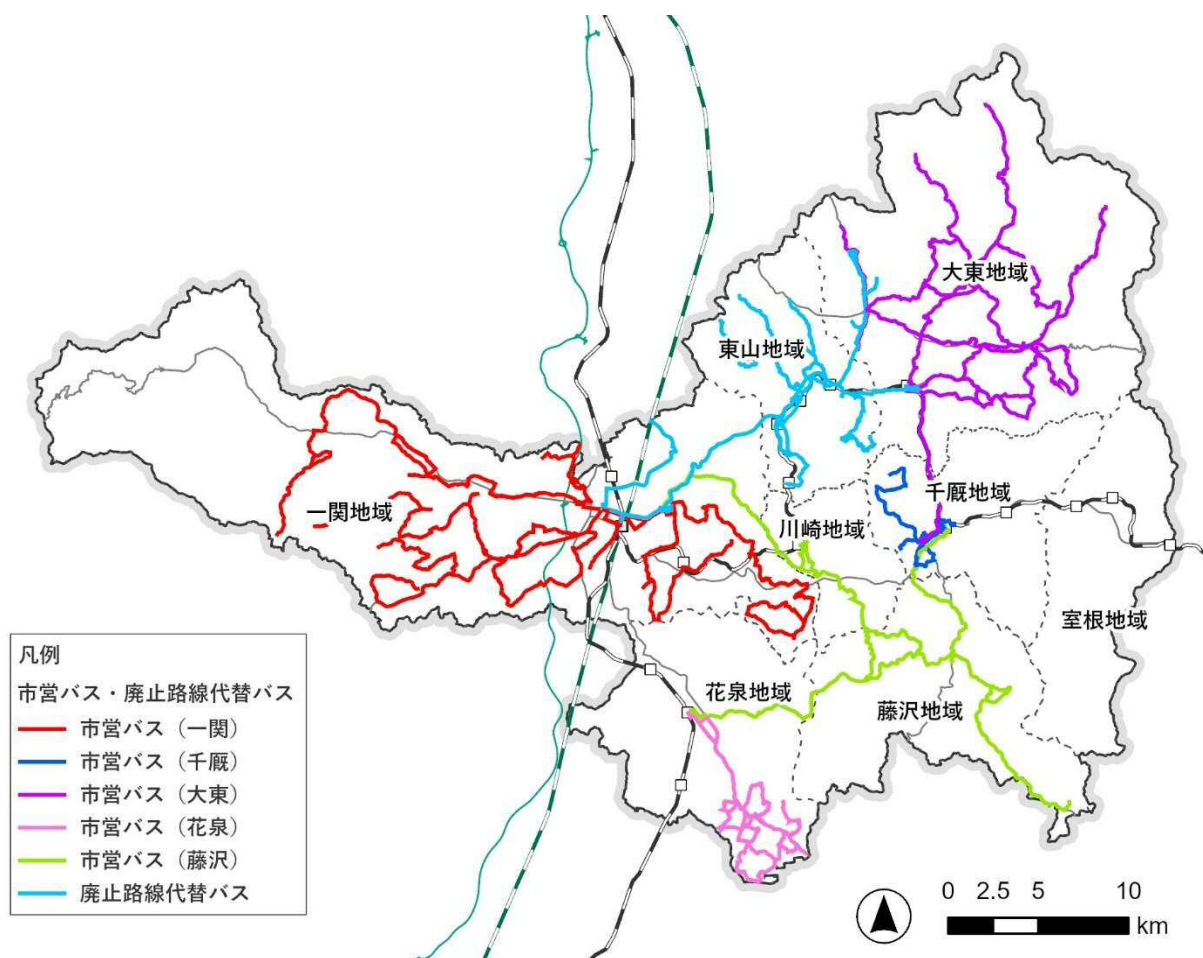
※5 実車走行キロ（km）…営業運行をした距離。回送は含まない

(3) 市営バス・廃止路線代替バスの現況

民間の路線バスが入っていない地域を中心に、市営バス、廃止路線代替バスを運行しています。

表 3-5 市営バス・廃止路線代替バスの運行概要一覧

区分	概要	運行事業者	運行地域	系統数
市営バス	交通空白地における 自家用有償旅客運送 として、市が運行	一関市	一関、花泉、 大東、千厩、 藤沢	33 系統 (運輸局登録路線数:87 (運休路線含む))
廃止路線代替バス	主に民間路線バスが 廃止されたエリア で、市が経費の一部 を補助して運行	東磐交通(株)	一関、大東、 東山	—



※令和 6 年 3 月時点

図 3-19 市営バス、廃止路線代替バス路線図

1) 運行状況

市営バス・廃止路線代替バスの運行本数は以下の通りです。

表 3-6 市営バス（一関）の運行日・運行本数

系統	主な経路	運行日	1日当たりの 運行本数
① 長倉・霜後線	一ノ関駅～磐井・南光病院～市役所～西黒沢～霜後公民館～峠	月・木	4
② 小猪岡・山谷線	一ノ関駅～磐井・南光病院～市役所～上野～(入道)～山谷～青笹	水・金	4
③ 弥栄・藤ノ沢線	一ノ関駅～磐井・南光病院～藤ノ沢～中山～道の駅かわさき	火・金	4
④ 栃倉・川台線	一ノ関駅～磐井・南光病院～市役所～修紅短大～川台公民館～清水沢橋	月・木	4
⑤ 外山・宮沢線	鍋倉～一ノ関駅～磐井・南光病院～市役所～館ヶ丘～桃の湯・果実の森～外山	火・金	5
⑥ 藤・牧沢線	一ノ関駅～磐井・南光病院～アイドーム南～柴沢～藤	月・水	4
⑦ 萩荘線	一ノ関駅～高梨～上老流～落合～平場～赤猪子	月～金	7

表 3-7 市営バス（花泉）の運行日・運行本数

系統	主な経路	運行日	1日当たりの 運行本数
① 永井 1 線	花泉支所～東永井公民館前・一本木経由	火・金	2
② 永井 2 線	花泉支所～永井市民センター入口・西狼ノ沢経由	月・木	2
③ 永井 3 線	花泉駅前～永井市民センター入口・南小茂経由	月・木	2
④ 永井 4 線	花泉支所～高倉コミュニティセンター前・白崖経由	金	2

表 3-8 市営バス（大東）の運行日・運行本数

路線バス	主な経路	運行本数	
		平日	休日
① 大原・上内野線	摺沢駅前(大東中学校)～大森峠～バスセンター～上内野～石鍋	13	12
② 大原・上内野線 (大原小学校経由)	摺沢駅前(大東中学校)～大森峠～バスセンター～大原小学校前～石鍋	4	0
③ 大原・上内野線 (渋民橋経由)	摺沢駅前～渋民橋～バスセンター～上大原	4	3
④ 大原中川線	摺沢駅前～興田局前～柳ノ平～畑中～バスセンター	2	—
⑤ 千厩線	バスセンター～摺沢駅前～羽根折沢～千厩病院～市役所千厩支所	8	4
⑥ 新山線	バスセンター～山口会館前～新田～大久保～バスセンター	1	—
⑦ 摺沢・新山線	摺沢駅前～渋民橋～バスセンター～大久保～新田～山口会館前～バスセンター	3	—
⑧ 興田線（摺沢駅前～越路）	摺沢駅前～渋民橋～柳ノ平～越路	7	6
⑨ 興田線（摺沢駅前～市ノ通）	摺沢駅前～渋民橋～興田～丑石～市ノ通	10	6
⑩ 京津畑線	上大原～興田局前～二十前～越路	8	5
⑪ 天狗田線	興田～前畑～天狗田新田～石奈坂～旧興田中学校前～興田	2	—
⑫ 曾慶線	摺沢駅前～後沢～前ノ沢～大森～バスセンター	4	5
⑬ 曾慶線（引廻經由摺沢駅前行）	摺沢駅前～後沢～引廻～大森～前ノ沢～後沢～摺沢駅前	1	—
⑭ 曾慶栃折沢線	摺沢駅前～栃折沢～葉ノ木～後沢～前ノ沢～大森～バスセンター	4	1
⑮ 猿沢線 1	摺沢駅前～渋民橋～板倉～大町裏～山滝～金取	8	6
⑯ 猿沢線 2	バスセンター～渋民橋～猿沢～新大町裏/大町裏	4	—
⑰ 興田猿沢線/ 大東環状線（東回り）	猿沢～渋民橋～摺沢駅前～バスセンター～興田～猿沢	1	—
⑱ 興田猿沢線/ 大東環状線（西回り）	バスセンター～摺沢駅前～渋民橋～興田～バスセンター	1	—

表 3-9 市営バス（千厩）の運行日・運行本数

路線バス	主な経路	運行本数	
		平日・土曜	日曜・休日
① 磐清水線	千厩中学校～千厩駅前～久保田～境田入口～中上	8	4



表 3-10 市営バス（藤沢）の運行日・運行本数

路線バス	主な経路	運行本数	
		平日	休日
① 藤沢一関線	藤沢小学校前～陸中門崎駅口～磐井南光病院～一ノ関駅前	4	2
② 千厩花泉線	千厩病院前～千厩駅前～藤沢小学校前～藤沢病院～黄海分館前～花泉図書館前～花泉駅前	8	4
③ 大籠線	千松～大籠教会前～作業所前～ニコニコパーク前～藤沢病院	5	—

表 3-11 廃止路線代替バスの運行日・運行本数

路線バス	主な経路	運行本数	
		平日	休日
① 一関線	一ノ関駅～市役所～東松寺前～長部～陸中箱石	8	—
② 夏松線	夏山～柴宿駅～猊鼻溪駅～陸中松川駅～岩ノ下駅	15	9
③ 大木線	上沢田～大木沢～三神病院～東山病院～三浦病院	2	—
④ 竹沢線	東磐交通～猊鼻溪駅～中学校～竹沢～地藏堂	8	4
⑤ 小沼線	三浦歯科医院～東山病院～平林～大森～小沼	7	—
⑥ げいび溪線	一ノ関駅～磐井・南光病院～げいび溪～摺沢駅前	6	6

資料：【市営バス】一関市ホームページ

【廃止路線代替バス】東磐交通株式会社ホームページ

※令和6年3月時点

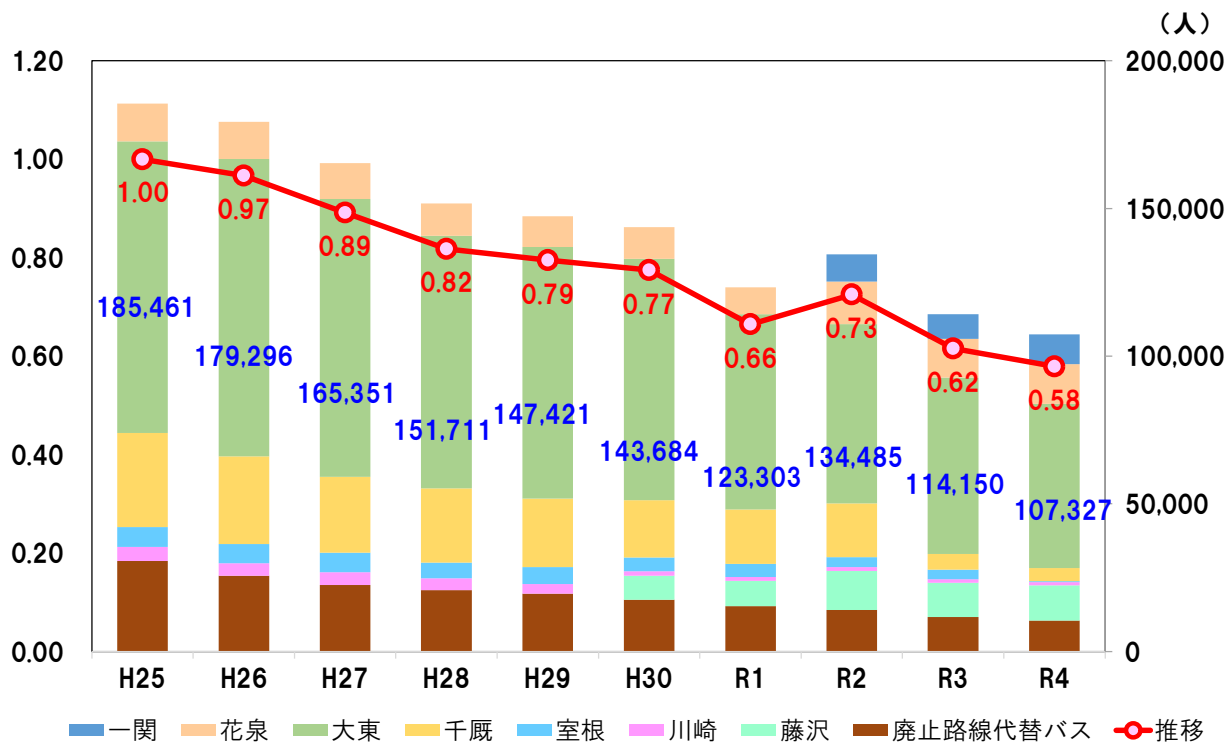
2) 利用状況

市営バス及び廃止路線代替バスの利用者数は年々減少傾向にあります。さらに、デマンド型乗合タクシーへの切り替えに伴い、市営バスが廃止となった地域においては、利用者数が減少しています。

表 3-12 市営バス等種類別輸送人員の推移

単位：人

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
一関	—	—	—	—	—	—	—	9,216	8,338	10,087
花泉	12,737	12,534	12,122	10,990	10,406	10,763	9,173	14,429	13,089	13,384
大東	98,696	100,659	94,104	85,538	85,184	81,661	66,052	60,723	59,717	55,625
千厩	31,858	29,728	25,649	25,044	23,262	19,441	18,440	18,180	5,267	4,460
室根	6,857	6,453	6,603	5,336	5,742	4,708	4,443	3,398	3,293	263
川崎	4,697	4,344	4,379	4,028	3,340	1,536	1,246	1,229	1,178	1,176
藤沢	—	—	—	—	—	8,015	8,567	13,241	11,680	11,898
廃止路線代替	30,616	25,578	22,494	20,775	19,487	17,560	15,382	14,069	11,588	10,434
計	185,461	179,296	165,351	151,711	147,421	143,684	123,303	134,485	114,150	107,327



※「一関」R2より市営バス開始、「藤沢」R2より市営バス2路線開始、及びデマンド導入、
「千厩」R3よりデマンド導入、「室根」R4.5よりデマンド導入
推移：H24を1.00とした場合

※令和5年3月時点

図 3-20 市営バス・廃止路線代替バスの輸送人員の推移

(4) デマンド型乗合タクシーの現況

デマンド型乗合タクシーとは、事前予約を受けて特定のエリアまたは路線を運行する乗合のタクシーであり、一関地域の舞川地区・達古袋地区、永井地区を除く花泉地域、千厩地域の奥玉地区・清田地区・小梨地区、室根地域、川崎地域、藤沢地域、長坂・猿沢地区（東山地域・大東地域）で運行しています。

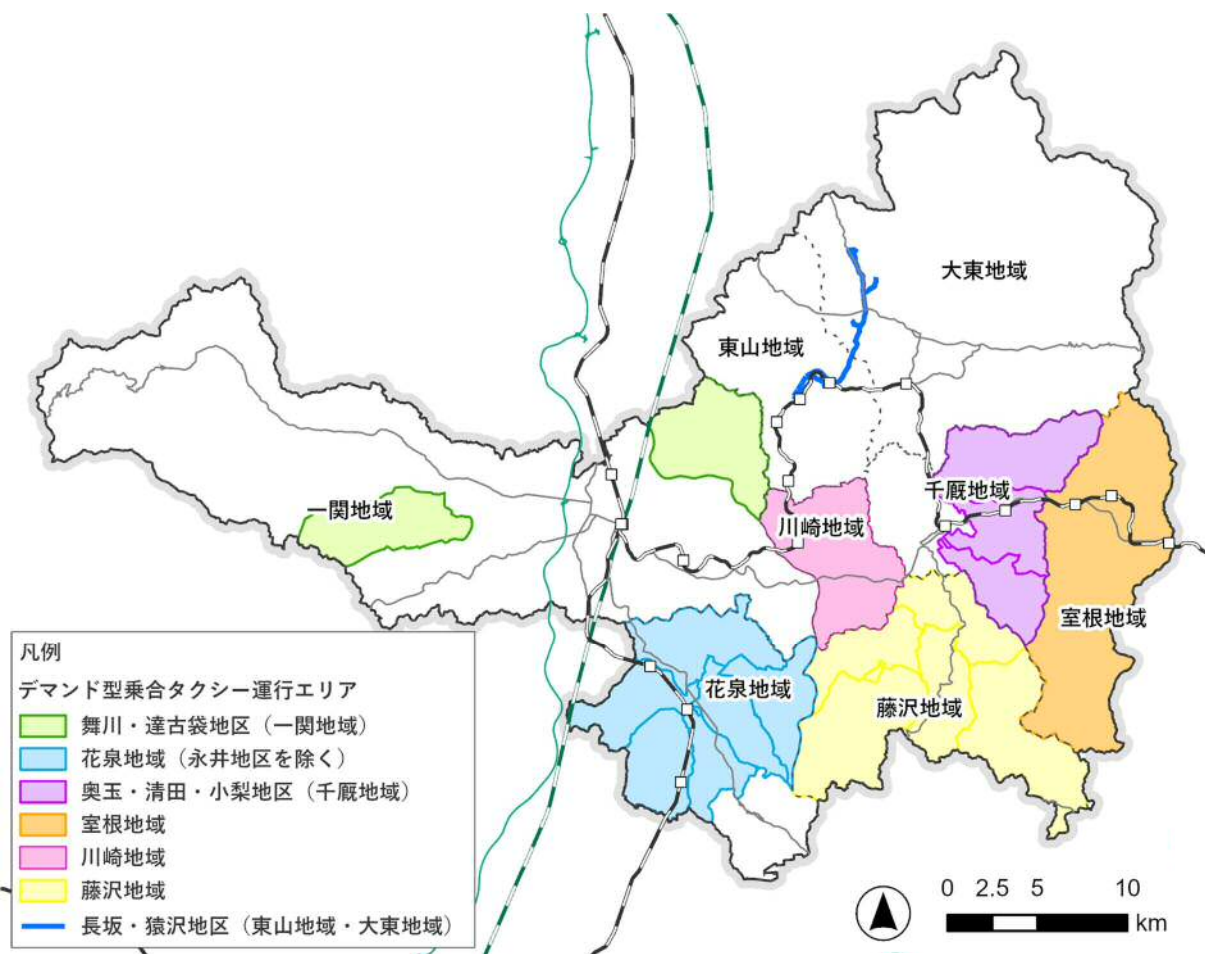


図 3-21 デマンド型乗合タクシー運行エリア図

1) デマンド型乗合タクシーの運行概要

デマンド型乗合タクシーの運行日、運行本数などは以下の通りです。

表 3-13 舞川地区・達古袋地区デマンド型乗合タクシー【エリア運行型】

乗降場所	舞川地区	舞川地区内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、相川、磐井・南光病院前、信金三関支店前、イオンスーパーセンター一関前、大町通り、一関病院前、一ノ関駅前、一関市役所前
	達古袋地区	達古袋地区の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、沖野々、山目、一関市役所前、大町通り、一関病院前、一ノ関駅前、磐井・南光病院前
運行日	火曜日、木曜日 ※祝日と年末年始は運休	
運行本数	3 往復／日	
運行時間	舞川地区→市街地、達古袋地区→市街地：8 時、10 時、13 時 市街地→舞川地区、市街地→達古袋地区：12 時、14 時、17 時	
運賃 (1 回あたり)	大人（中人を除く 19 歳以上）：300 円 中人（中学生・高校生または小学生を除く 12～18 歳）：200 円 小人（小学生）：100 円 ※障がい者減免あり	
運行事業者	一関地区タクシー業協同組合	
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要（受付時間：平日 9 時～16 時）	

表 3-14 花泉地域（永井地区を除く）デマンド型乗合タクシー【エリア運行型】

乗降場所	涌津・油島地区	涌津・油島地区内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、下原、花泉図書館前、二ノ町、ＪＡ花泉支店前、花泉郵便局、花泉駅、花泉支所、郷の里、市民センター（涌津・油島）	
	老松・日形地区	老松・日形地区内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、下原、花泉図書館前、二ノ町、ＪＡ花泉支店前、花泉郵便局、花泉駅、花泉支所、郷の里、市民センター（老松・日形）	
	花泉・金沢地区	花泉・金沢地区内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、下原、花泉図書館前、二ノ町、ＪＡ花泉支店前、花泉郵便局、花泉駅、花泉支所、郷の里、市民センター（花泉・金沢）	
運行日	涌津・油島地区	月曜日・水曜日	※祝日と年末年始は運休
	老松・日形地区	火曜日・木曜日	
	花泉・金沢地区	火曜日・金曜日	
運行本数	2 往復／日		
運行時間	各地区→中心エリア：8 時 30 分、10 時 中心エリア→各地区：12 時、14 時		
運賃 (1 回あたり)	大人（中人を除く 19 歳以上）：300 円 中人（中学生・高校生または小学生を除く 12～18 歳）：200 円 小人（小学生）：100 円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	有限会社花泉タクシー		
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要（受付時間：平日 9 時～16 時）		

表 3-15 千厩地域（奥玉地区・清田地区・小梨地区）デマンド型乗合タクシー
【エリア運行・路線運行型】

乗降場所	奥玉、清田、小梨地区内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、千厩病院、千厩中学校、千厩駅、構井田交差点、本町、新町、市役所千厩支所、エスパ、ＪＡ千厩支店、千厩郵便局、千厩高校、警察署、勤労センター、ベストタウン		
運行日	毎日運行 ※１月１日は運休		
運行本数	エリア運行型：４往復／日 ※休日は３往復／日 路線運行型：１便／日		
運行時間	平日（月～金）：７時、９時、１２時、１５時、１８時 土日・祝日：７時、１０時、１５時、１８時 ※７時便のみ予約のあった指定乗降場所でのみ乗降可能 フリー乗降区間 奥玉地区：根山～東中沢 清田地区：畑ノ沢～八幡神社前 小梨地区：小梨市民センター～前田		
運賃 （１回あたり）	大人（中人を除く１９歳以上）：３００円 中人（中学生・高校生または小学生を除く１２～１８歳）：２００円 小人（小学生）：１００円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	奥玉地区	有限会社千厩タクシー	
	清田地区	有限会社磐井タクシー	
	小梨地区	有限会社西宗タクシー	
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要（受付時間：平日９時～１６時） ・１２時便、１５時、１８時便に限り当日予約が可能		

表 3-16 室根地域デマンド型乗合タクシー【エリア運行・路線運行型】

乗降場所	室根地域内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、室根支所入口、診療所、保健センター、きらめきパーク、道の駅むろね、一丁目、折壁駅前、矢越駅、高沢		
運行日	毎日運行 ※1月1日は運休		
運行本数	エリア運行型：3往復／日 路線運行型：3便／日		
運行時間	① 朝の第1便	6:40	② 朝の第2便 7:33
	③ 午前9時便	9:00	④ 午前11時便 11:00
	⑤ 午後2時便	14:00	⑥ 夕方の便 17:32
	※①、②、⑥は路線運行型。①、⑥は予約のあった停留所でのみ乗降可能。		
運賃 (1回あたり)	大人（中人を除く 19歳以上）：300円 中人（中学生・高校生または小学生を除く 12～18歳）：200円 小人（小学生）：100円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	有限会社室根タクシー		
備考	・事前に利用者登録が必要 ・予約締切時間		
	① 朝の第1便	前日 17:00	② 朝の第2便 ※予約不要
	③ 午前9時便	9:00	④ 午前11時便 10:00
	⑤ 午後2時	13:00	⑥ 夕方の便 16:30

表 3-17 川崎地域デマンド型乗合タクシー【エリア運行型】

乗降場所	川崎地域内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、川崎支所、川崎市民センター、町裏、21P、道の駅、久伝、薬王堂岩手川崎店、旭屋、須崎		
運行日	月曜日～金曜日 ※土日祝日、お盆（8月13～16日）、年末年始（12月29日～1月3日）運休		
運行本数	3往復／日		
運行時間	地域を3つのエリアに分け、それぞれ週3回運行		
	①	千手堂、布佐、妻神、針山、銚子、神平、官紅	(月・木) 10時、12時30分、15時 (火) 9時、11時30分、14時
	②	本町、仲町、横町、新町、鴨地、陳が森、外山西部、外山東部、矢作、高成、舘萩、所萱	(月・水) 9時、11時30分、14時 (金) 10時、12時30分、15時
	③	砂子田、柳沢、石畑、赤柴、大久保、泉沢、巻畑	(火) 10時、12時30分、15時 (木・金) 9時、11時30分、14時
運賃 (1回あたり)	大人（中人を除く19歳以上）：300円 中人（中学生・高校生または小学生を除く12～18歳）：200円 小人（小学生）：100円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	有限会社川崎タクシー		
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要（受付時間：平日9時～17時） ※11:30以降の便に限り当日出発2時間前までの予約が可能		

表 3-18 藤沢地域デマンド型乗合タクシー【エリア運行型】

乗降場所	藤沢地域内の自宅付近の公道上又は指定乗降場所、藤沢病院、市役所藤沢支所、藤沢郵便局前、藤沢字町地内岩手銀行藤沢支店前、藤沢市民センター、市営バスハネトバス停付近		
運行日	地域を行政区単位で5つのエリアに分け、それぞれ週1回運行		
	月	36～43区	火 1～5区、9～11区
	木	6～8区、12～16区	金 24～35区
運行本数	3往復／日		
運行時間	自宅付近の公道→藤沢病院： ・午前9時から午前10時便 ・午前11時から正午便 ※月曜日は運休 ・午後1時から午後2時便 藤沢病院→自宅付近の公道： ・正午から午後1時便 ※月曜日は運休 ・午後2時から午後3時便 ・午後3時から午後4時便		
運賃 (1回あたり)	大人（中人を除く19歳以上）：300円 中人（中学生・高校生または小学生を除く12～18歳）：200円 小人（小学生）：100円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	有限会社郡南タクシー		
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用する1週間前から1時間前までに予約		



表 3-19 長坂・猿沢地区デマンド型乗合タクシー【路線運行型】

乗降場所	東磐交通～猊鼻溪駅～げいび溪口～柴宿駅～猿沢診療所～猿沢小学校前～新大町浦
運行日	毎日運行
運行本数	4 往復／日 ※休日は 3 往復／日
運行時間	平日（月～土）： （東磐交通発）6 時 45 分、8 時 20 分、13 時 20 分、15 時 30 分 （新大町裏発）7 時 14 分、9 時 04 分、14 時、16 時 日曜・祝日： （東磐交通発）8 時 20 分、13 時 20 分、15 時 30 分 （新大町裏発）9 時 04 分、14 時、16 時
運賃	一律 300 円 ※福祉乗車券や高齢者運転免許証自主返納サポート乗車券も使用可
運行事業者	東磐交通株式会社
備考	・タクシー車両を使用した、予約応答型の運行 ・1 便目は前日まで、それ以外は通過時刻の 1 時間前までに予約 ・予約がひとりもない便は運行なし

表 3-20 東山地域デマンド型乗合タクシー【エリア運行型】

乗降場所	各エリア（田河津・長坂地区の一部）地区内の自宅付近の公道又は指定乗降場所、東山支所前、東山農協前、長坂タクシー前、丸正呉服店前、一関信金東山支店、東山郵便局、薬王堂一関東山店、猊鼻溪駅前、阿部医院、東磐交通前 A・B エリアからの便は、田河津市民センター、C エリアの便では柴宿駅前も乗降場所とする。		
運行日	A エリア	火曜日・木曜日	※祝日と年末年始は運休
	B エリア	水曜日・金曜日	
	C エリア	木曜日	
運行本数	A・B エリア 4 往復／日、C エリア 1 往復／日		
運行時間	A・B エリア	各地区→中心エリア：7 時 50 分、9 時 20 分、11 時 10 分、13 時 10 分 中心エリア→各地区：10 時 50 分、12 時、13 時 55 分、15 時	
	C エリア	大木地区→中心エリア：8 時 30 分 中心エリア→大木地区：12 時 50 分	
運賃 (1 回あたり)	大人（中人を除く 19 歳以上）：300 円 中人（中学生・高校生または小学生を除く 12～18 歳）:200 円 小人（小学生）：100 円 ※障がい者減免あり		
運行事業者	A エリア	有限会社長坂タクシー	
	B・C エリア	株式会社東磐交通	
備考	・事前に利用者登録が必要 ・利用したい前日までに電話での予約が必要（受付時間：平日 9 時～16 時） ・中心エリア行き 11:10 以降の便に限り当日出発 1 時間前までの予約が可能		

2) 利用状況

デマンド型乗合タクシーの利用者数は、導入地域が増えるに伴って、利用者数が増加傾向にあります。しかし、継続して運行している舞川地区や達古袋地区では、利用者数が減少傾向にあります。

表 3-20 デマンド型乗合タクシー利用者数の推移

単位：人

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
舞川	1,314	1,207	1,461	1,296	1,200	1,086	1,100	1,027
達古袋	—	646	753	837	874	543	461	398
油島・日形	—	—	—	—	—	980	937	905
千厩	—	—	—	—	—	—	5,278	5,177
室根	—	—	—	—	—	—	—	1,067
藤沢	—	—	—	—	319	1,693	1,788	1,671
長坂・猿沢	—	—	—	641	771	739	510	1,560
計	1,314	1,853	2,214	2,774	3,164	5,041	10,074	11,805

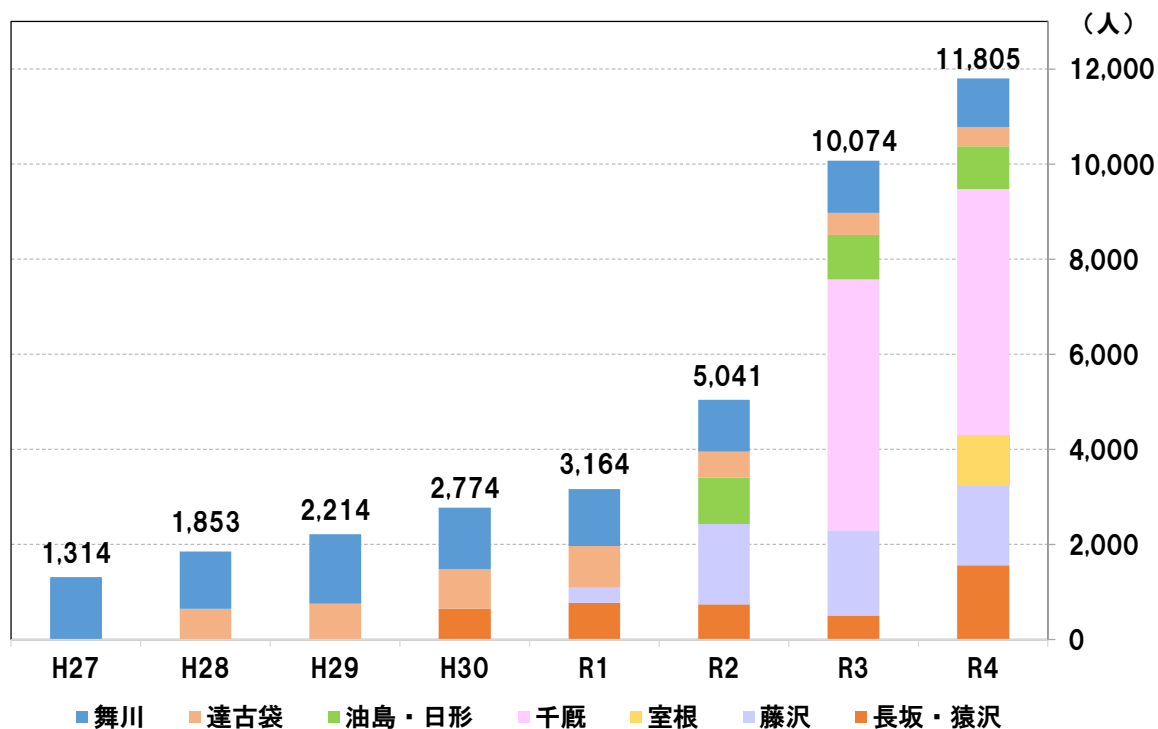


図 3-22 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

(5) タクシー事業者の現況

タクシー事業者は各地域に1事業者以上あり、車両台数は令和5年4月1日時点で計196台となっています。



図 3-23 タクシー事業所分布図

表 3-21 タクシー事業者一覧

	事業者名	所在地	地域
岩手県タクシー協会 一関支部 加盟事業者	(株)県南タクシー	一関市大手町7番26号	一関
	(有)なのはな観光タクシー	一関市竹山町1番19号	
	(有)一関中央交通	一関市千代田町208番地4	
	アイタクシー	一関市山目字境78番地1	
	(株)一関平泉タクシー	一関市山目字三反田242番地	
	(有)花泉タクシー	一関市花泉町涌津字道下3番地	花泉
	摺沢タクシー	一関市大東町摺沢字沼田17番地	大東
	大原タクシー	一関市大東町大原字立町78番地	
	(有)千厩タクシー	一関市千厩町千厩字構井田70番地12	千厩
	(有)西宗タクシー	一関市千厩町千厩字町220番地	
	(有)磐井タクシー	一関市千厩町千厩字町17番地2	
	東磐交通(株)	一関市東山町長坂字町410	東山
	(有)長坂タクシー	一関市東山町長坂字町25番地	
	(有)室根タクシー	一関市室根町折壁字絵図下42番地3	室根
	(有)川崎タクシー	一関市川崎町薄衣字如来地13番地8	川崎
	(有)郡南タクシー	一関市藤沢町藤沢字町59-1・60	藤沢
	(有)藤沢タクシー	一関市藤沢町藤沢字町114番地	

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編

(6) スクールバスの現状

市内の多くの小中学校、幼稚園では、スクールバスを運行しています。

表 3-22 スクールバスの運行状況

区分	地域	学校名	車両台数
小学校	一関	一関小学校	1
		山目小学校	1
		弥栄小学校	2
		萩荘小学校	2
		巖美小学校	4
		舞川小学校	3
	花泉	花泉小学校	7
	大東	大東小学校	5
		興田小学校	3
	千厩	千厩小学校	6
	東山	東山小学校	7
	室根	室根小学校	4
	川崎	川崎小学校	2
	藤沢	藤沢小学校	5
		黄海小学校	1
	計		53
中学校	一関	萩荘中学校	1
		巖美中学校	4
		一関東中学校	2
	花泉	花泉中学校	5
	千厩	千厩中学校	5
	東山	東山中学校	1
	室根	室根中学校	2
	藤沢	藤沢中学校	3
	計		23
幼稚園	一関	赤萩幼稚園	3
		真滝幼稚園	3
		舞川幼稚園	3
	計		9

令和 6 年 3 月時点

(7) 公共交通の運行に係る公的負担

民間バス路線の廃止に伴う市営バスの導入により、地域の公共交通維持、確保に係る行政の財政負担は、平成29年度と比較すると令和2年度まで増加傾向で推移していましたが、市営バスの利用者が少ない場合には、地域住民や関係者と協議のうえ、デマンド型乗合タクシーに再編するなどし現状維持に努めています。

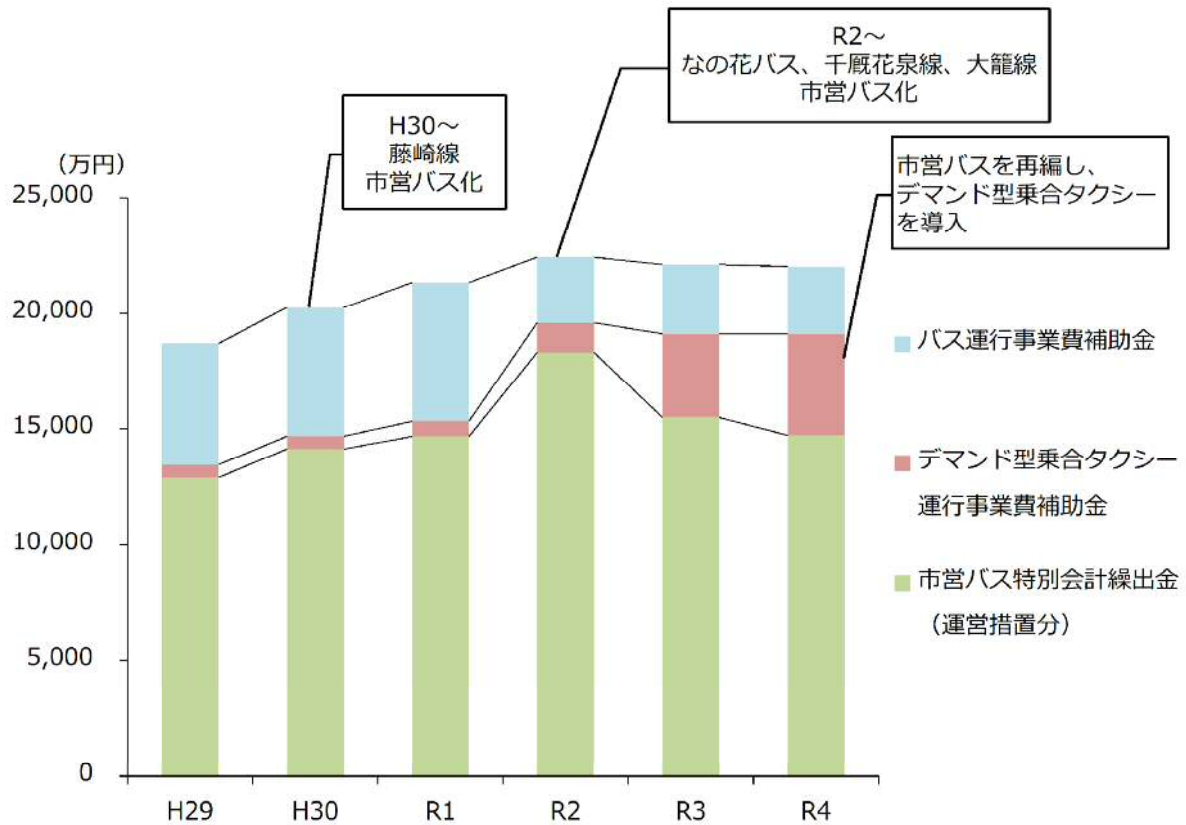


図 3-24 公共交通の運行に対する市の負担額の推移

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編

3-3 現計画の取り組みと評価

令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度）を計画期間とする現計画（一関市地域公共交通網形成計画）の取り組みの整理と評価を行いました。

（１）各種プロジェクトの取り組み状況

現計画においては、以下のプロジェクトを設定しています。

表 3-23 現計画におけるプロジェクトの整理

	プロジェクト	
重点プロジェクト	重点 1	市内各地域の拠点エリアを結び一関中心部に接続するバス、鉄道の公共交通ネットワークの維持
	重点 2	各地域の拠点エリアや交通結節点までの地域内住民の移動手段を確保
	重点 3	市街地循環バスの導入
基本方針 1 「市内の地域間を結ぶ」 関連プロジェクト	1-1	バスと鉄道、バスとバスの乗継改善
	1-2	鉄道の利用促進
	1-3	交通結節点や乗継ポイントの整備
基本方針 2 「高齢化社会への対応」 関連プロジェクト	2-1	高齢者の移動・利用ニーズに合った地域内公共交通経路、ダイヤの見直し
	2-2	バスやデマンド型乗合タクシーの情報提供、乗り方支援による利用促進
	2-3	高齢者・障がい者の移動支援の検討
	2-4	市営バス等の通学利用、スクールバスへの混乗の検討
	2-5	小型車両等の導入
	2-6	地域住民、企業と行政の協働によるバス停の環境整備
	2-7	バスサポーター制度導入の検討
	2-8	地域住民とタクシー事業者による独自の乗合輸送サービス導入の検討
基本方針 3 「交流とにぎわいの創出」 関連プロジェクト	3-1	主要観光地を結ぶ路線の維持確保
	3-2	観光二次交通の検討
	3-3	主要イベント開催時の輸送手段の確保
	3-4	観光客（外国人含む）への情報提供
	3-5	商店街や大型商業施設などに待合スペースを整備
	3-6	市内事業者との連携による公共交通利用促進
	3-7	観光事業者との連携による公共交通利用促進
	3-8	空港から直通する高速バスの運行要望の検討
	3-9	市営バス車両を利用した広告導入の検討
基本方針を横断する関連プロジェクト	4-1	運転士の確保対策の推進
	4-2	新たな技術、移動手段の調査、研究
	4-3	公共交通に関するオープンデータの活用
	4-4	隣接市町との連携強化



1) 重点プロジェクト

表 3-24 重点プロジェクトの主な取組状況

プロジェクト		取組状況	
		年次	内容
重点1 市内各地域の拠点エリアを結び一関中心部に接続するバス、鉄道の公共交通ネットワークの維持	交通事業者との連携、協議（利便性向上、収益向上等）	R1-R4	・バス事業者、運輸支局、県、関係市町によるバス路線活性化検討会議において、利用促進対策を協議
	民間バス路線の廃止等に伴う市営バスの運行	R2	・岩手県交通㈱が運行する千厩花泉線、大籠線の路線廃止を受け、市営バスを運行（R2.4～運行開始）
重点2 各地域の拠点エリアや交通結節点までの地域内住民の移動手段を確保	地域住民との連携・協議（利便性向上、交通モードの再編等）	R1-R4	・住民を対象にバス路線の再編やデマンド導入に係る懇談会を開催 〔 R1:花泉、千厩、藤沢地域 R2:千厩、東山地域 R3:室根地域 R4:川崎地域 〕
		R1	・千厩高校の生徒と保護者、藤沢中学校の保護者を対象にバス路線の再編に係る懇談会を開催 ・厳美地区の行政区長、民生児童委員、PTA 役員等による公共交通ワークショップを開催
	バスの路線、デマンド型乗合タクシーのエリア見直し	R1-R2	・市営バス（一関、花泉、大東、千厩、藤沢）の路線及び時刻を一部変更
		R2	・デマンド型乗合タクシー（一関）の乗降場所追加
	なの花バスの運行見直し	R4	・市営バス（一関）の路線及び時刻を一部変更 ・デマンド型乗合タクシー（千厩）の乗降場所追加
		R2	・岩手県交通㈱が運行するなの花バスの廃止を受け、同路線を市営バスとして運行開始
重点3 市街地循環バスの導入	デマンド型乗合タクシーの導入	R2-R4	・各地域において、既存のバス路線を再編し、デマンド型乗合タクシーの試験実証運行を実施 〔 R1:藤沢地域（砂子田・徳田地区） R2:花泉地域（油島・日形地区）及び藤沢地域全域 R3:千厩地域（奥玉・小梨・清田地区） R4:室根地域全域 〕
	一ノ関駅を中心とした循環バスの検討	R1-R4	・既路線の再編による市街地循環バスの導入について、運行事業者である岩手県交通㈱と協議し、一関中心市街地循環線の運行が開始（R4.10～）

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関するニーズ調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けた（事業・施策）プロジェクト

8

計画の推進体制

資料編

2) 基本方針関連プロジェクト

表 3-25 基本方針 1 の取組状況

プロジェクト		取組状況	
		年次	内容
1-1 バスと鉄道・バスとバスの乗継改善	交通事業者との協議	R1	• JR 大船渡線のダイヤに合わせ、市営バス（大東）の運行時間を変更 • JR 東北本線のダイヤに合わせ、市営バス（藤沢）千厩花泉線の運行時刻を設定
		R2	• 二つのバス路線の乗継ができるよう、市営バス（藤沢）の運行時間を変更
		R3	• JR 大船渡線のダイヤに合わせ、市営バス（千厩）の運行時間を変更
		R4	• JR 東北新幹線のダイヤに合わせ、市営バス（一関）の運行時間を変更
1-2 鉄道の利用促進	在来線を活用したイベント実施	R1	• JR 大船渡線で一関市と気仙沼市の観光 PR 列車を運行（R1.10） • JR 大船渡線の利用促進事業として、ポケモントレインの見送り及び観光 PR を実施（R1.12）
		R2	• JR 東日本が実施した東北本線 130 周年記念・特別列車「和」の住民体験乗車事業に協力（R2.10） • 子どもたちの絵画コンクール優秀作品を JR 大船渡線の列車内に掲示（R3.2～R3.3）
		R4	• ドラゴンレール大船渡線観光活用推進事業として、臨時列車の運行等による観光客誘客事業を実施
	新幹線増便等の要望	R1	• 県南地区の自治体等で構成する JR 岩手県南地域利用促進協議会を設立し（R1.12）、同協議会において JR 東日本盛岡支社への要望（JR 東北本線の増便等）を実施
		R1-R2	• 県を通じ、JR 東日本盛岡支社へダイヤ改正を要望
1-3 交通結節点や乗継ポイントの整備	待合スペース等の環境整備	R3-R4	• 交通結節点、乗換ポイントとなるバス停付近の施設管理者と協議し、施設内にバスの待合スペースを整備。（R3：5 箇所、R4：3 箇所）



表 3-26 基本方針2の取組状況

プロジェクト		取組状況	
		年次	内容
2-1 高齢者の移動・利用 ニーズに合った地 域内公共交通経路、 ダイヤの見直し	路線の見直し	R2	・舞川・達古袋地区デマンド型乗合タクシーにおいて、一関病院を乗降場所に追加
		R4	・千厩地域デマンド型乗合タクシーにおいて、勤労センター及び警察署前を乗降場所に追加
	地域協働体等による 主体的な協議・提案	R1	・巖美地区福祉活動推進協議会と共同で高齢者の移動に関する研修会を開催
2-2 バスやデマンド型 乗合タクシーの情 報提供、乗り方支援 による利用促進	公共施設や待合ス ペースでの情報提供	R1	・市役所、各支所の庁舎内、市民センター等にバス時刻表、デマンド型乗合タクシー運行表を掲示 ・【再掲 1-3】交通結節点、乗換ポイントとなるバス停付近の施設管理者と協議し、施設内にバスの待合スペースを整備（R3：5箇所、R4：3箇所）
		R3- R4	・リサイクル用紙を活用したマイ時刻表の無料作成、配布を開始（申込件数87件、R5.3時点）
	乗り方教室、市営バ ス体験乗車	R1- R4	・大東地域において保育園児や小学生を対象にバスの乗り方教室を実施
		R2- R4	・大東地域において小中学生を対象にバスの体験乗車を実施
		R4	・千厩地域においてデマンド型乗合タクシーの体験乗車会を実施
2-3 高齢者・障がい者の 移動支援の検討	高齢者や障がい者が 利用しやすい公共交 通環境の検討	R2	・川崎地域及び弥栄地区で市営バスの高齢者無料乗車実証実験を実施
2-4 市営バス等の通学 利用、スクールバス への混乗の検討	通学での市営バス利 用の拡大	R4	・大東地域において、市営バスをスクールバスとして利用できるよう路線及び時刻を変更（R5.4実施）
		R2	・巖美地区におけるスクールバスへの一般乗客混乗の研修会を実施（R2.11）
	スクールバスへの混 乗の検討	R2- R4	・市営バス（藤沢）大籠線を藤沢中学校生徒が通学利用（スクールバス代わりの利用として市が定期券代を補助）
2-5 小型車両等の導入	小型車両等の導入	R2- R3	・市営バス車両を更新の際、ワゴン車両に小型化 R2：3台（一関）、R3：3台（大東2、室根1）
2-8 地域住民とタクシ ー事業者による独 自の乗合送迎サー ビス導入の検討	独自輸送サービスの 検討	R1	・摺沢振興会によるタクシー共同利用の実証実験を実施（R1.9～R1.11）

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編

表 3-27 基本方針3の取組状況

プロジェクト		取組状況	
		年次	内容
3-1 主要観光地を結ぶ 路線の維持確保	運行事業者との連 携・協議	R1- R4	・「平泉・げいび溪線」の運行事業者である岩手県交通(株)に対し補助金を交付
		R2- R4	・新型コロナウイルスの感染拡大により運休していた「須川温泉線」の運行を再開・維持するため、運行事業者である岩手県交通(株)に対し補助金を交付
3-2 観光二次交通の検 討	観光二次交通の導入 検討	R1- R4	・館ヶ森エリア、花と泉の公園への二次交通導入につ いて、タクシー事業者、観光施設事業者と協議し、試 験運行を実施(R3、R4)
3-3 観光客(外国人含 む)への情報提供	公共交通情報の多言 語化	R1	・一ノ関駅周辺の一部バス停について英語表記を作成
		R3	・市営バスの主要なバス停について、英語・中国語・韓 国語・ベトナム語での表記に変更
3-5 商店街や大型商業 施設などに待合ス ペースを整備	待合スペースの選 定、施設等所有者と の協議	R3- R4	・【再掲 1-3】交通結節点、乗換ポイントとなるバス 停付近の施設管理者と協議し、施設内にバスの待合 スペースを整備(R3:5箇所、R4:3箇所)
	待合スペース等の環 境整備		
3-6 市内事業者との連 携による公共交通 利用促進	バス利用者への特典 付与等の検討	R3- R4	・市内のコンビニエンスストアにおいて市営バス回数 券の販売を開始
		R3	・市営バス料金の支払い方法に、キャッシュレス決済 システム(PayPay、LINE Pay)を導入
		R4	・市営バス回数券を販売するコンビニエンスストアの 店舗数を拡大
3-8 空港から直通する 高速バスの運行要 望の検討	空港からの直通バス の導入要望の検討	R3	・民間バス事業者が花巻空港～一ノ関駅間のシャトル バスの試験運行を実施(R3.9～R3.12)



表 3-28 基本方針を横断するプロジェクトの取組状況

プロジェクト		取組状況	
		年次	内容
4-1 運転士の確保対策の推進	事業者の就職ガイダンスへの参加促進	R1-R2	・ 交通事業者へ就職ガイダンス等の開催情報を提供
	小型車両等の導入 (運転しやすい車両都市、運転士の負担軽減)	R2-R3	・ 【再掲 2-5】市営バス車両を更新の際、ワゴン車両に小型化 R2：3台（一関）、R3：3台（大東2、室根1）
4-2 新たな技術、移動手段の調査・研究	超小型モビリティの活用の可能性を検討	R1	・ 国土交通省・経済産業省共同事業のスマートモビリティチャレンジ推進協議会※1に加入
		R1-R3	・ 協議会が主催する研修会、イベントへの参加 R3：モビリティピッチのオンラインイベントへの参加
4-3 公共交通に関するオープンデータ※2の活用	オープンデータの整備等	R1	・ オープンデータの作成、活用について一関工業高専と協議
		R2	・ 市営バスのバス停の位置情報をオープンデータ化し、ナビタイムにデータを提供
		R3-R4	・ 市営バスのバス停の位置情報及び運行時刻等について、Google マップ、ジョルダン、駅探、ヴァル研究所（駅すばあと、Yahoo!路線情報）にデータを提供（随時更新）
4-4 隣接市町との連携強化	情報共有する場の設定	R1	・ バスの運行等について隣接市町との情報交換を実施（奥州市、平泉町、宮城県栗原市、登米市、気仙沼市）
	市域を超えた路線の研究	R1-R3	・ 市域をまたぐバスについて情報収集を実施（宮城県栗原市、登米市、気仙沼市）
		R2-R4	・ 奥州市前沢地区のデマンド交通と東山地域内の路線バスの接続について検討を実施
	福祉乗車券等の利用拡大検討 (栗原市民バス)	R1	・ 一関市福祉乗車券の栗原市民バスでの利用について検討を依頼
		R2-R4	・ 新型コロナウイルスワクチン接種の移動支援について栗原市民バスも対象となるよう協議し実現

※1 移動問題の解決や地域活性化を目指した新たな移動サービスに関わる地域と企業の取組を発信し、相互の連携を深めることを目的とした組織

※2 誰でも活用できるデータ。バス停の位置情報データの利活用等。

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通安全に関するニーズ調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けた（事業・施策）プロジェクト

8

計画の推進体制

資料編

(2) 評価指標の達成状況

各基本方針に対して、あらかじめ設定された指標の達成状況を評価しました。

表 3-29 基本方針 1 の達成状況

指標	目標値	実績値			
	R5 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
指標 1 拠点間を結ぶ路線バスの路線数 ■「目標」の6路線は、一関花泉線、げいび溪線、本郷線、千厩花泉線、大原上内野線ほか大原～摺沢駅間の路線、藤沢一関線とする	6 路線	6 路線	6 路線	6 路線	6 路線
指標 2 拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数 ■「目標」人数は指標 1 の 6 路線の年間乗車人数とする	218,000 人	181,801 人	128,450 人	103,853 人	106,130 人
指標 3 乗継時間の改善（ダイヤの見直し）を行う地域数 ■「目標」地域数は、一関・花泉・大東・千厩・東山・室根・川崎・藤沢の 8 地域とする	8 地域	4 地域	4 地域	5 地域	6 地域



評価と今後の対応

岩手県交通(株)との協議を継続し拠点間を結ぶ交通ネットワークを維持するとともに、市内 6 地域においては市営バスの乗継時間の改善を行うなど、利便性の向上を図った。令和 3 年度と比較すると、拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数は増加しているが、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の落ち込みは回復せず、令和 2 年度、3 年度に引き続き、令和 4 年度においてもバスの乗車人数は目標値を大きく下回る結果となった。

今後も引き続き、利用者ニーズに応じた運行時刻の見直しを行うとともに、国や県、運行事業者と連携し、利用者の利便性と事業者の生産性を向上させる取組を行いながら、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持に努めていく。



表 3-30 基本方針 2 の達成状況

指標	目標値	実績値			
	R5 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
指標 4 市営バス・なの花バス・廃止路線代替バスおよびデマンド型乗合タクシーの利用率 (年間延べ乗車人数÷市人口) ■市人口に対する、市営バス、なの花バス、廃止路線代替バス、デマンド型乗合タクシーの全利用者数割合とする	136.00%	118.82%	123.21%	113.19%	108.03%
指標 5 市営バス、なの花バス、廃止路線代替バスの 1 便あたり平均乗車人数 2.0 人未満の路線数 ■「目標」は R5 年度に実施予定の乗降調査による目標路線数とする	11 路線	27 路線	27 路線	25 路線	30 路線
指標 6 デマンド型乗合タクシーの導入(試験運行含む) 地域数 ■「目標」は、一関・花泉・大東・千厩・東山・室根・川崎・藤沢の 8 地域とし、各地域で少なくとも 1 地区導入(試験運行含む) することを目標とする	8 地域	4 地域	5 地域	6 地域	7 地域



評価と今後の対応
新型コロナウイルス感染症の影響もあり、人口減少の進行以上に、市営バスや廃止路線代替バスなどの地域内公共交通の乗車人数の減少が進んでおり、人口に対する地域内公共交通の利用率は目標値を下回る結果となった。また、1 便あたり平均乗車人数 2.0 人/便未満の路線数も計画策定時よりも大きく増加している。 令和 4 年度には、室根地域においてデマンド型乗合タクシー試験運行事業を実施した。今後においても乗車人数の少ないバス路線については、運行事業者や地域住民と協議しながら、デマンド型乗合タクシーへの再編を含めた見直しを進めていく。

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編



表 3-31 基本方針 3 の達成状況

指標	目標値	実績値			
	R5 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
指標 7 一ノ関駅を中心とした循環型バス路線数 ■「目標」は、一ノ関駅を中心とした一つの系統を時計回り、反時計回りで運行する 2 路線とする	2 路線	0 路線	0 路線	0 路線	2 路線
指標 8 商店街や商業施設等における待合所の整備箇所数（ベンチ、時刻表路線図表示等） ■「目標」は、一関地域の商業施設 3 か所、千厩地域の商業施設 1 か所、室根地域の道の駅、川崎地域の道の駅の計 6 か所とする	6 か所	0 か所	0 か所	5 か所	8 か所
指標 9 主要観光地を結ぶ路線バスの路線数 ■「目標」の 4 路線は、厳美溪・瑞山線、須川温泉線（期間運行）、厳美溪・達谷・平泉線、国道南線、平泉・げいび溪線（期間運行）とする	4 路線	4 路線	4 路線	4 路線	4 路線



評価と今後の対応
令和4年度には運行事業者である岩手県交通㈱が既存のバス路線を再編し、一ノ関駅を中心とした一関中心市街地循環線の運行を開始した。（右回り、左回りの2路線） 主要観光地を結ぶバス路線は維持されているが、乗車人数は減少しており、一部路線では減便、一時運休となっている。新型コロナウイルス感染症の影響はいまだ回復には至っていないが、運行事業者と利用促進に向けた検討を進めていく。 令和4年度には3か所の商業施設及び病院における待合所の整備を実施し、利用者の利便性を図った。



4

公共交通に関するニーズ調査

4-1 住民懇談会

(1) 住民懇談会の概要

令和5年7月11日から9月19日の期間に8地域において、住民懇談会を実施し、各地域において課題となっていることや住民ニーズを把握しました。

表 4-1 開催概要

地域	開催日	開催場所	参加者数（人）
一関地域	令和5年7月11日（火）	一関市民センター	20
	令和5年8月29日（火）	関が丘市民センター	15
	令和5年8月9日（水）	真柴市民センター	19
	令和5年8月24日（木）	滝沢市民センター	15
	令和5年8月21日（月）	一関保健センター	19
	令和5年8月22日（火）	中里市民センター	9
	令和5年7月19日（火）	狐禅寺市民センター	5
	令和5年8月3日（木）	巖美市民センター	3
	令和5年8月8日（火）	萩荘市民センター	8
	令和5年8月10日（木）	舞川市民センター	16
	令和5年8月8日（火）	弥栄市民センター	21
小計			150
花泉地域	令和5年8月4日（金）	永井市民センター	6
	令和5年8月9日（水）	涌津市民センター	9
	令和5年8月8日（火）	油島市民センター	3
	令和5年8月8日（火）	花泉市民センター	14
	令和5年8月7日（月）	老松市民センター	5
	令和5年8月7日（月）	日形市民センター	20
	令和5年8月4日（金）	金沢市民センター	13
	令和5年8月9日（水）	花泉支所	5
小計			75
大東地域	令和5年9月6日（水）	大原市民センター	5
	令和5年9月5日（火）	摺沢市民センター	7
	令和5年8月24日（木）	興田市民センター	10
	令和5年8月23日（水）	猿沢市民センター	2
	令和5年8月28日（月）	渋民市民センター	9
	令和5年8月22日（火）	曾慶市民センター	6
小計			39
千厩地域	令和5年8月29日（火）	千厩市民センター	7
	令和5年9月19日（火）	小梨市民センター	8
	令和5年9月6日（水）	奥玉市民センター	30
	令和5年8月25日（金）	磐清水市民センター	19
小計			64
東山地域	令和5年8月25日（金）	長坂市民センター	12
	令和5年8月21日（月）	田河津市民センター	9
	令和5年8月23日（水）	松川市民センター	26
小計			47
室根地域	令和5年9月15日（金）	室根市民センター	9
川崎地域	令和5年8月24日（木）	川崎市民センター	15
藤沢地域	令和5年7月26日（水）	藤沢市民センター	20
8地域 合計			419

(2) 意見の抽出結果

路線バスについては、「利用者のニーズに対応したルート」、「運行時間の見直しや待合環境の改善」に関する意見が多く、タクシーについては、「タクシーチケットの導入検討」を要望する意見が複数地域でありました。

デマンド型乗合タクシーについては、「地域外への運行」や「運行回数・運行時間の見直し」を要望する意見が、また、「スクールバスと乗合バスの統合検討」、「自家有償旅客運送を活用したボランティアによる送迎の制度の検討」に関する意見も多くありました。

表 4-2 鉄道に関する主な意見

	地域	分類	内容
鉄道	一関地域	利用環境	・一ノ関駅が東西で分断されている。自由通路ができれば駅利用者の増が期待でき、様々な形で市の発展にもつながるのではないかな。
	花泉地域	利用環境	・花泉駅の階段をスロープ等に変更してほしい。 ・花泉駅が無人化となり遅延状況が不明。遅延状況等の表示を設置するべき
	大東地域	利用環境	・摺沢駅が不便である。 ・電車利用による通勤等を推奨することで、JR 大船渡線の赤字状況の改善につながると思う。
	千厩地域	利用環境	・JR 大船渡線について、利用者が下がらないようにするにはどのような取り組みが必要か考えていかなければならない。
	東山地域	利用環境	・電車とバスとの連携強化が必要である。 ・公共交通の接続が乏しいため、観光客や市街の来訪者が不便。
		運行サービス	・JRがいつまで大船渡線を存続するか重要な課題である。
	室根地域	利用環境	・鉄道とバスとの連携強化。



表 4-3 路線バスに関する主な意見

	地域	分類	内容
路線バス	一関地域	運行状況	- 運行時間、ルートは利用者のニーズをもとにして運行すべき。(イオンを経由させる、医療機関を巡回 など) - 運行本数が少ない。 - 運行時間の変更によって利用しにくくなった。
		利用環境	- バス停と民家から離れている区間がある。 - 待合室のないバス停があり不便である。
	花泉地域	運行状況	- 県境をまたいだ路線の運行を期待する。 - 岩手県交通㈱の一関花泉線が廃止となると電車の遅延、運休が生じた場合に代替手段がなくなるため、路線維持は必須と思われる。 - 土日は運行がなく、イベントに参加できないのは不便。 - 時期、季節(特に冬季)によって臨機応変に運行できるような制度にしてほしい
		利用環境	- バス停留所に雨風をしのげるような待合所を設置してほしい。 - 冬季間のバス乗車は危険性が高いため、利用率が高いバス停は適切な維持管理を徹底すべき。
	大東地域	運行状況	- 病院や金融機関、スーパー等高齢者の利用が多い地点を巡回する路線が必要である。 - 運行時刻、本数がニーズと合わないことが多い。 - バスの運行ダイヤについて、学生のニーズに合わせることで、保護者への負担軽減につながる。
		利用環境	- 自宅からバス停までが遠く、舗装状況等が不十分のため、利用しづらい。 - 全域をフリー乗車区間にしてはどうか。
		運行サービス	- 振興会だよりなどで利用状況の掲載を行っている自治体がある。 - 公共交通の担い手の高齢化が課題である。 - イベントなどとの組み合わせによる利用促進を図るべき。
	千厩地域	運行状況	自分の住まいの付近には市営バスは通っていない。
		利用環境	- 自宅からバス停までは遠いのでバスの利用は難しい。 - バスの停留所に椅子すらない所が多く、高齢者には利用しにくい。 - 屋根のついた停留所の整備が求められる。
		運行サービス	- 無料で乗れる実験的な路線を運行して乗客が増えるのかやってみるのも一つの方法だと思う。 - バスの時刻表を広報と一緒に配布してほしい。
	東山地域	運行状況	- 高齢者と子どもたちしかバスに乗らない。 - 通院や買い物等の利用目的に応じて、柔軟に運行ルートを検討すべき。 - 田河津の人たちにとっては、前沢線がなくなって不便である。
		利用環境	- 高齢者や学生などの利用の多い時間帯に運行する必要がある。 - バスの停留所に椅子すらない所が多く、高齢者には利用しにくい。
		運行サービス	運行時刻や停車場位置、タクシーとの料金の違いが分からないためバス利用を敬遠している。
	室根地域	運行サービス	- 一日フリー切符などがあると便利である。 - 岩手県交通㈱の路線を維持してほしい。
	川崎地域	利用環境	- 利用できる停留所までが遠い。 - 夏場、冬場とも、道の駅前、矢作前など待合場所がなく、夏は暑く、冬は寒く使づらい。
	藤沢地域	運行状況	- 乗りたい(使いたい)時間、曜日に運行していない。 - 市営バスの路線や運行本数を充実させてほしい。最終便の時間が早い。 - 大東～藤沢間、東山～藤沢間といった地域間の路線があると良い。
		運行サービス	- バス停まで遠くて不便。フリー区間を設けてもいいのでは。 - 免許返納者への継続的な支援が必要である。 - イベント時は特別な運行時間にしてもよいのでは。



表 4-4 タクシーに関する主な意見

	地域	分類	内容
タクシー	一関地域	運行状況	・デマンド交通よりもタクシーのほうが便利である。
		利用サービス	・タクシー回数券等の補助を導入してはどうか。 ・免許返納時の支援策を1年ではなく3年程度継続してほしい。
	花泉地域	利用サービス	・タクシーチケット方式の施策を検討してほしい。
	大東地域	利用サービス	・タクシー料金が安い。
			・タクシーが最も高齢者の需要に合うことから、タクシー利用に対する補助を出すことが良いと思う。
	千厩地域	利用サービス	・タクシーチケットの導入について検討すべき。
	東山地域	利用サービス	・タクシーの予約の為に電話番号などがわかりづらい。 ・タクシー待合所を市内に何箇所か整備してほしい。
	室根地域	利用サービス	・タクシーチケット方式の施策を検討してほしい。
	川崎地域	利用サービス	・現在の運行経費分をタクシーチケットとして配布してはどうか。

表 4-5 デマンド型乗合タクシーに関する主な意見

	地域	分類	内容
デマンド型乗合タクシー	一関地域	運行状況 (よぶのる一関)	・利用促進に向けた講座等が開催されていたが運行継続に至らなかった。 ・よぶのる一関は、自宅の前から乗車でき便利だった。
		利用環境	・デマンド交通は、今後拡大してほしい。 ・過疎部の地域では、デマンド交通が非常に有効な手段である。
	花泉地域	運行状況	・デマンド型乗合タクシーで油島駅行(途中下車含む)を検討してほしい。
		利用環境	・電車と市営バスでは乗り継ぎが良くないが、デマンド交通による交通結節機能の改善を期待する。
	千厩地域	導入方針	・磐清水地区もデマンド交通を導入してほしい。 ・市営バスとデマンド型交通とで費用に遜色がない場合、市営バスの利便性がどうすれば良くなって住民が使いやすくなるのか、慎重に考えるべきである。
	東山地域	導入方針	・特色のあるデマンド交通を残していければよい。 ・ガソリン代も高騰しており、デマンド交通は最も効率が良いと感じる。
	室根地域	運行状況	・運行時間が利用しづらいため、運行時間を検討すべき。 ・地域外へのデマンドタクシーの行先を緩和してほしい。 ・気仙沼病院方面の移動需要がある。
		運行サービス	・デマンドタクシーの予約が難しい。
	川崎地域	運行状況	・JA 支店や市役所水道課なども千厩地域に集約されたため、千厩方面があれば使いやすいのではないか。 ・利用可能エリアを旧町村に限定せず、エリアをフリーとして考えてはどうか。 ・運行時間が利用ニーズとマッチしていない。
		利用環境	・デマンド交通の待合場所がない。
	藤沢地域	運行状況	・デマンド型乗合タクシーの運行回数が週1回では少なすぎる。
		運行サービス	・デマンド型乗合タクシーが自宅まで迎えに来てくれるといい。 ・宮城県登米市や栗原市を参考に、通学に便利な交通体系にしてほしい。

表 4-6 その他の交通に関する意見

	地域	内容
スクールバス	一関地域	・スクールバスへの乗合も検討すべきではないか。
	大東地域	・小学生がスクールバスで、中学生が市営バスによる通学を行っており、統一化できる要素であると感じる。 ・利用効率から言えば、通学には市営バスを活用し、現在のスクールバスを廃止した方が良い。
	千厩地域	・磐清水のスクールバスにて、歩道のない側で子ども達を乗降させており危険である。運行ルートを反対周りにできないのか。
	東山地域	・スクールバスと乗合バスを効率よく統合すべき。
	川崎地域	・公共交通とスクールバスを統合しての交通網整備を考えても良いのではないか。
	藤沢地域	・小学生、中学生のスクールバスの小型化と混乗化を検討しては。
自家用有償運送	一関地域	・他自治体での実施事例を基に、実施すべきではないか。 ・過疎部の地域では、デマンド交通が非常に有効な手段である。
	花泉地域	・ボランティアによる送迎の制度整備（法令を含めて）を検討してほしい。
	大東地域	・国による白タク制度が緩和されていることから検討すべき。 ・奥州市江刺等で行っている自家用有償旅客運送が、市営バスに代わる公共交通として現実的な選択になるのではないかと思う。
	千厩地域	・住民ボランティアによる送迎等について検討すべき。
	東山地域	・地域の有償ボランティアの活用が他自治体で行われているのであれば、市でも取り組むことを考えてもよい。
	藤沢地域	・各自治会で地域住民がボランティアで送迎するために、任意保険の補助金等の支援があると良い。
その他	一関地域	・カーシェアリングを実施すべき。 ・他の地域からわざわざ来ても乗ってみたい交通の創出が必要。
	花泉地域	・公共交通による移動目的を把握し、目的に応じた利用しやすい制度が必要である。 ・家族で利用がしやすい制度検討を期待したい。 ・免許返納後について不安が大きい。 ・高齢者を焦点とした公共交通が目立つ。子ども、学生向けの制度検討を期待する。
	大東地域	・他自治体ではカーシェアリングが整備されている。 ・福祉政策に転換してはどうか。将来に向けて段階的にバスをなくし、タクシーに絞って、タクシーに乗った分を補填するなど、現在の定時定路線での運行は成り立たないと考えている。 ・免許返納後の不安が大きい。 ・デマンド型交通があると良いと思う。
	千厩地域	・バス路線の廃止の代替として歩道を拡張し、シニアカーによる移動を推進する方法がある。 ・他自治体では高齢者の買い物代行サービスをタクシーに依頼するサービスがある。
	東山地域	・ラクータ等の歩行補助車貸与補助などを盛り込むべき。 ・住民同士が足の確保を担う制度について検討すべき。
	川崎地域	・川崎町内のお店や飲食店などを利用して貯めたマイルのようなポイントなどをタクシーやバスなどの利用料金に充てられるようなシステムがあると若者などの利用につながると考える。
	藤沢地域	・高齢者の買い物（食料品など）の利便性の確保のため、市が業者に補助し、地域を回るサービスを提供することを検討してはどうか。



4-2 市民アンケート調査

(1) 調査の概要

1) 調査目的

本調査は、一関市民を対象に現在の鉄道やバス等の利用状況や実態を調査し、各種施策へ反映することを目的に実施しました。

2) 実施期間

令和5年9月1日（金）～9月15日（金）

3) 調査対象

一関市民（16歳～84歳）からの無作為抽出による2,000名

4) 調査方法

郵送配布・回収のほか、二次元コードを活用したWEBアンケートも併せて実施しました。

5) アンケートの回収状況

郵送回収：763票（回収率 38.2%） WEBによる回答：149票

6) 調査内容

表 4-7 アンケートの調査内容

調査内容	項目
個人属性	性別、年齢、居住地域、職業、世帯の家族構成、運転免許の保有状況、インターネットの利用状況
外出の状況	普段の外出頻度、外出時の移動での困りごと、困っている内容
交通行動	通勤・通学、買い物、通院、その他（趣味・娯楽・遊び等）時の交通行動（行先、頻度、利用する交通手段）
公共交通の利用状況	路線バス、デマンド型乗合タクシー、鉄道の利用状況 共通の設問：利用の有無、利用頻度、利用時の困りごと、利用しない理由、困りごとが解決した場合の利用頻度の変化 独自の設問：利用路線（路線バス）、利用時間帯（デマンド型乗合タクシー）、利用区間・駅までの交通手段（鉄道）
公共交通サービスの満足度	路線バス、デマンド型乗合タクシー、鉄道について各項目（運行サービス、利用料金、分かりやすい情報提供）の満足度
公共交通の継続意向	市の財政負担による公共交通の継続意向

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編

(2) 調査結果の概要

1) 回答者属性

回答者の性別は、女性が多くなっています。

年齢は、70歳以上が最も多くなっており、50歳以上が約7割を占めています。

居住地域は、一関が約5割で最も多くなっています。

運転免許は、回答者全体のうち8割以上が「持っている」と回答し、地域別にみると、市の東部に位置する千厩地域、室根地域では運転免許を「持っていない」もしくは「持っていたが返納した」と回答した割合が比較的高く、2割以上となっています。

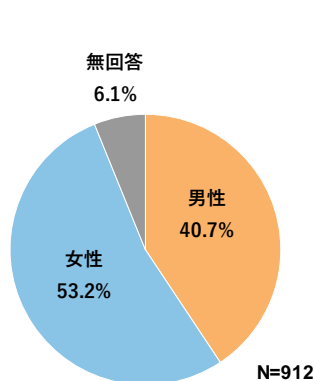


図 4-1 回答者の性別

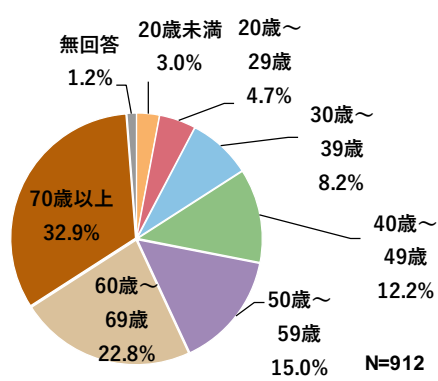


図 4-2 回答者の年齢

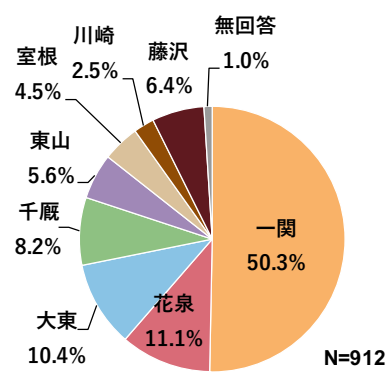


図 4-3 回答者の居住地域

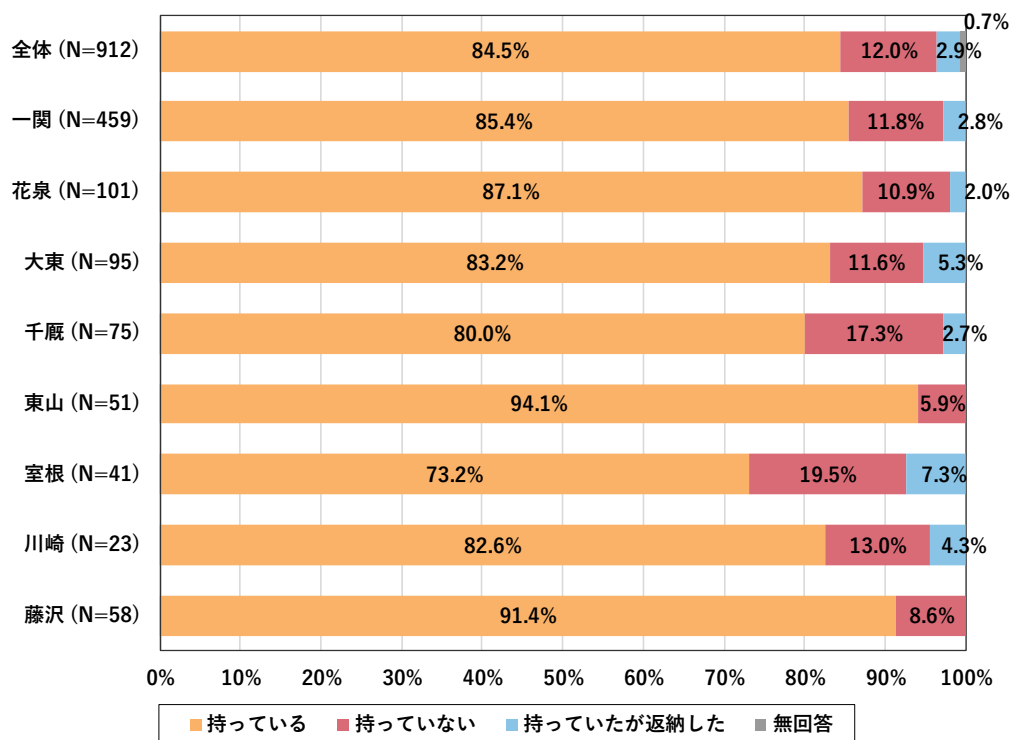


図 4-4 運転免許の保有状況

2) 外出時の移動手段について

① 外出時の主な移動手段

外出時に主に利用する移動手段を地域別にみると、すべての地域で「自動車・バイク(自分で運転)」の割合が最も高くなっています。

自動車以外では、一関地域では「徒歩・自転車」、室根地域や川崎地域では「JR」の割合が他地域と比較して高くなっています。

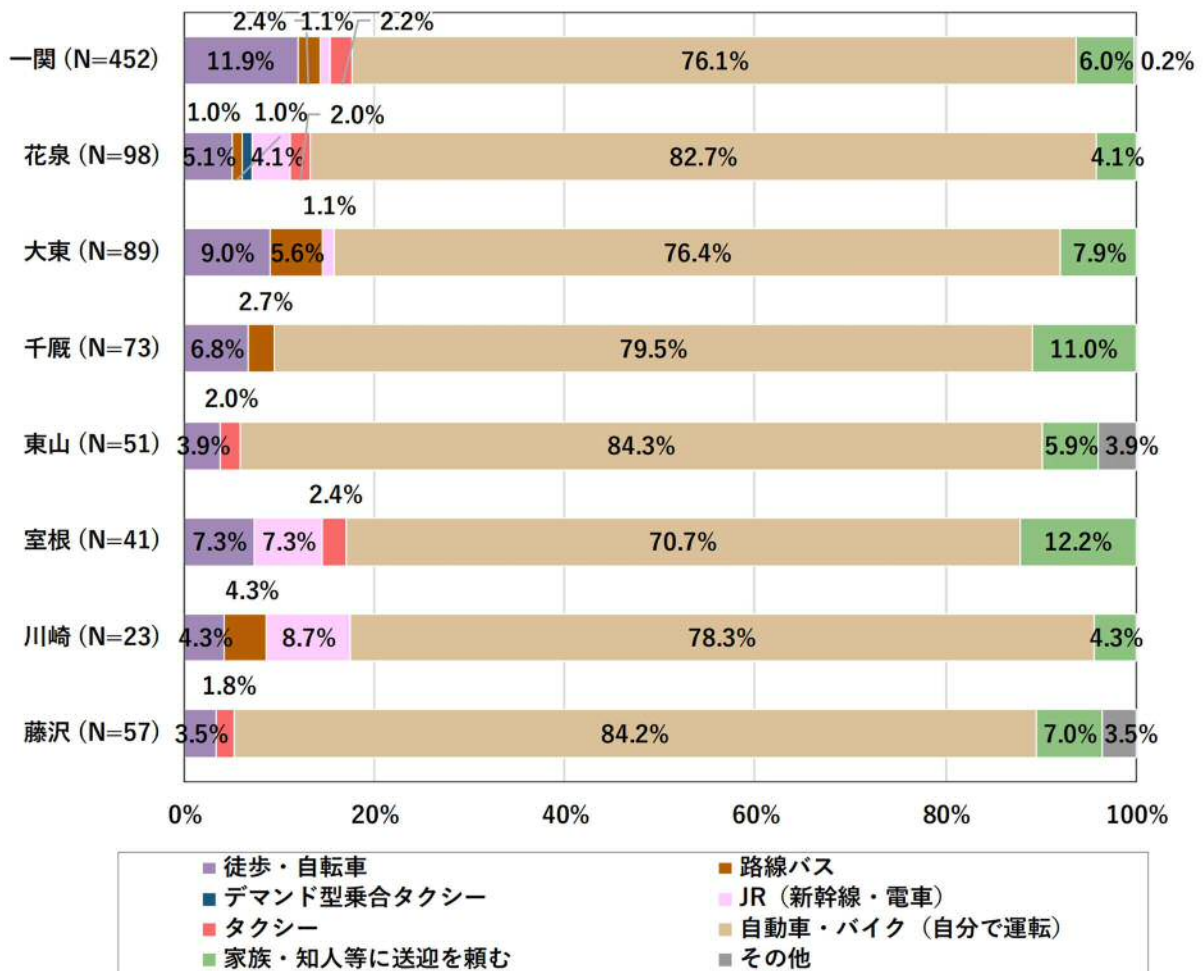


図 4-5 外出時の移動手段 (地域別)

② 目的別の移動手段

目的別の移動手段では、どの目的においても自動車・バイクを自分で運転して移動するという回答が約 8 割を占めています。自動車以外の移動手段では、通勤・通学では「徒歩・自転車」、買い物や通院では「家族・知人等に送迎を頼む」という回答が多くなっています。

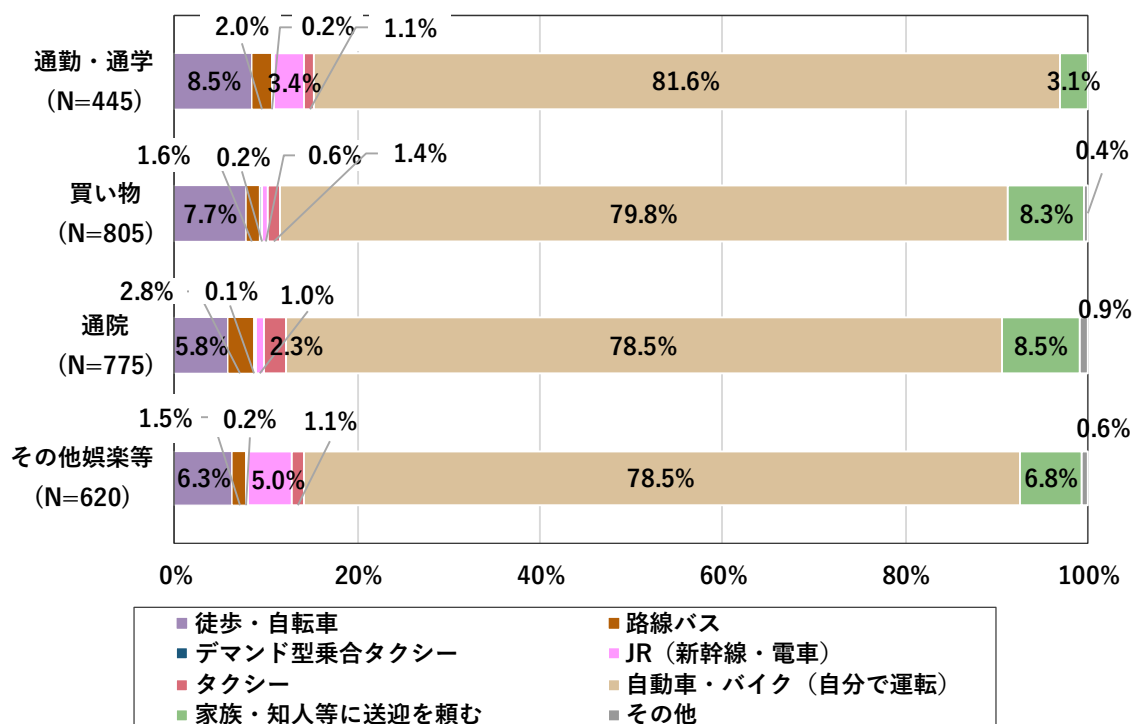


図 4-6 目的別の移動手段

3) 目的別の行先について

目的別に行先となる地域をみると、どの移動目的においても一関地域への移動が多くなっています。特に通院目的の移動では、一関地域以外の地域から一関地域への移動が多く、市の東部では千厩地域への移動など、地域を越えた移動がみられます。

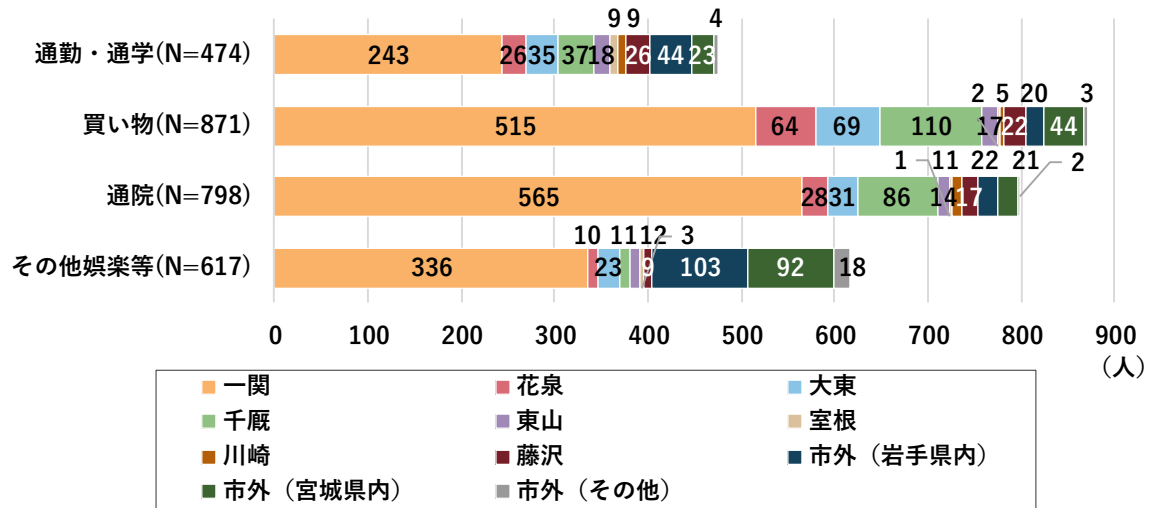


図 4-7 目的別の行先

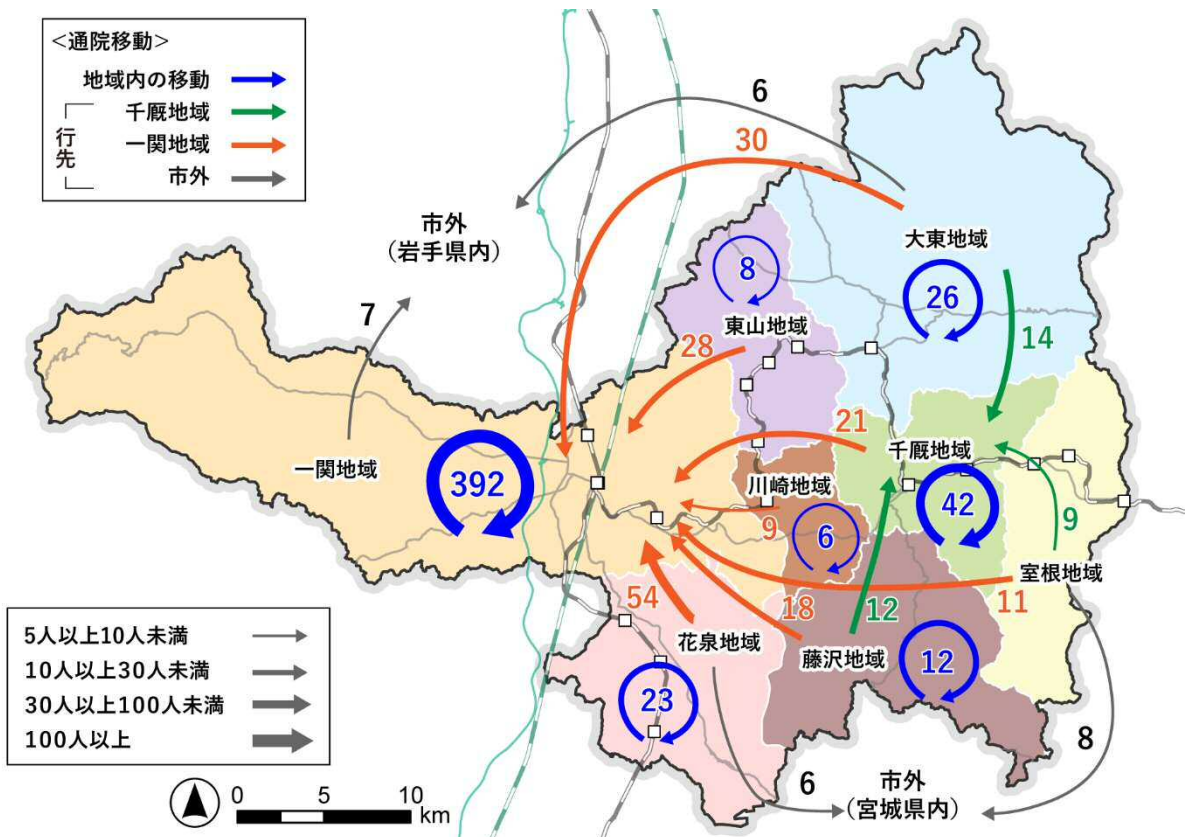


図 4-8 通院移動 (地域別)

4) 公共交通を利用するときの困りごと・公共交通を利用しない理由

各公共交通を利用するときの困りごととして、路線バスでは「バス停の待合環境が不十分」、デマンド型乗合タクシーでは「運行時刻が合わない」や「事前に予約するのが面倒」、鉄道では「最寄り駅までの移動手段がない」という回答がそれぞれ多くなっています。

また、各公共交通を利用しない理由としては、「その公共交通を利用するような移動目的がない」や「自分で運転するため利用する必要がない」という回答が多く占めていますが、デマンド型乗合タクシーにおいては「乗り方・支払い方法が分からない」という回答が比較的に目立つ結果となっています。

路線バス

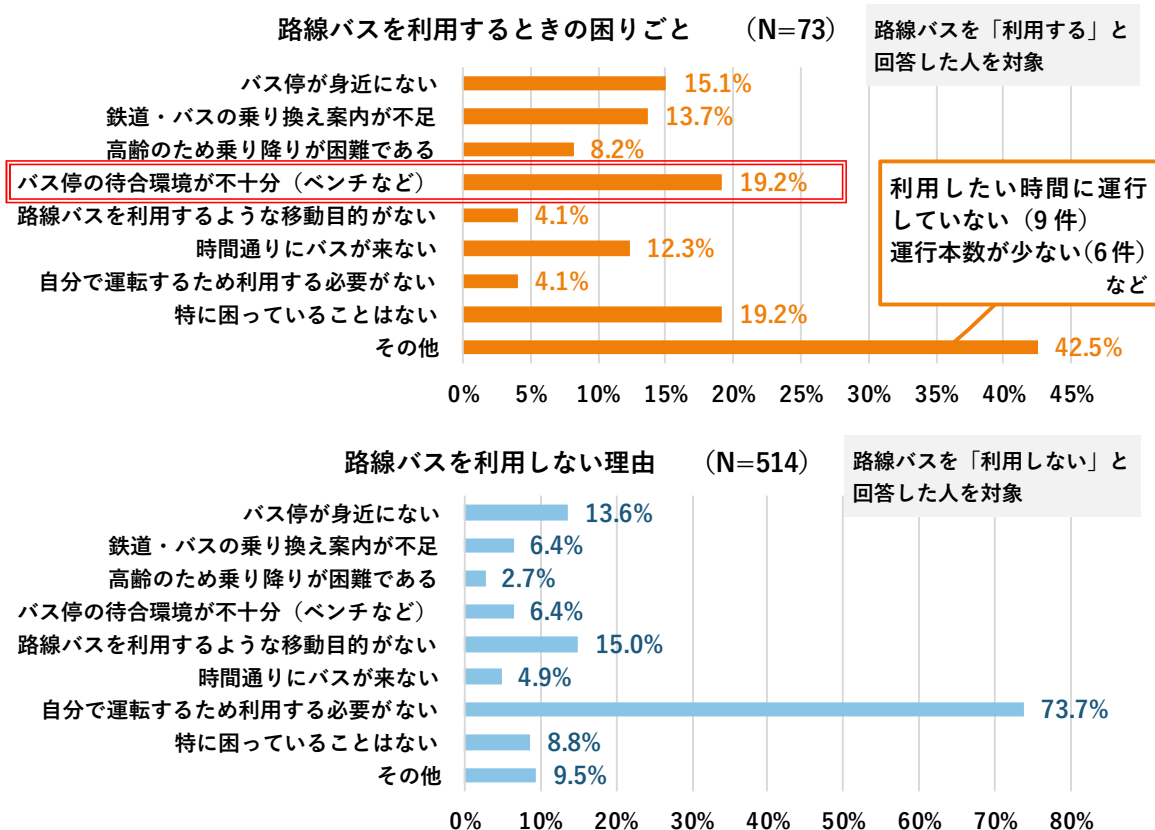


図 4-9 路線バスを利用する時に困ること・路線バスを利用しない理由

デマンド型乗合タクシー

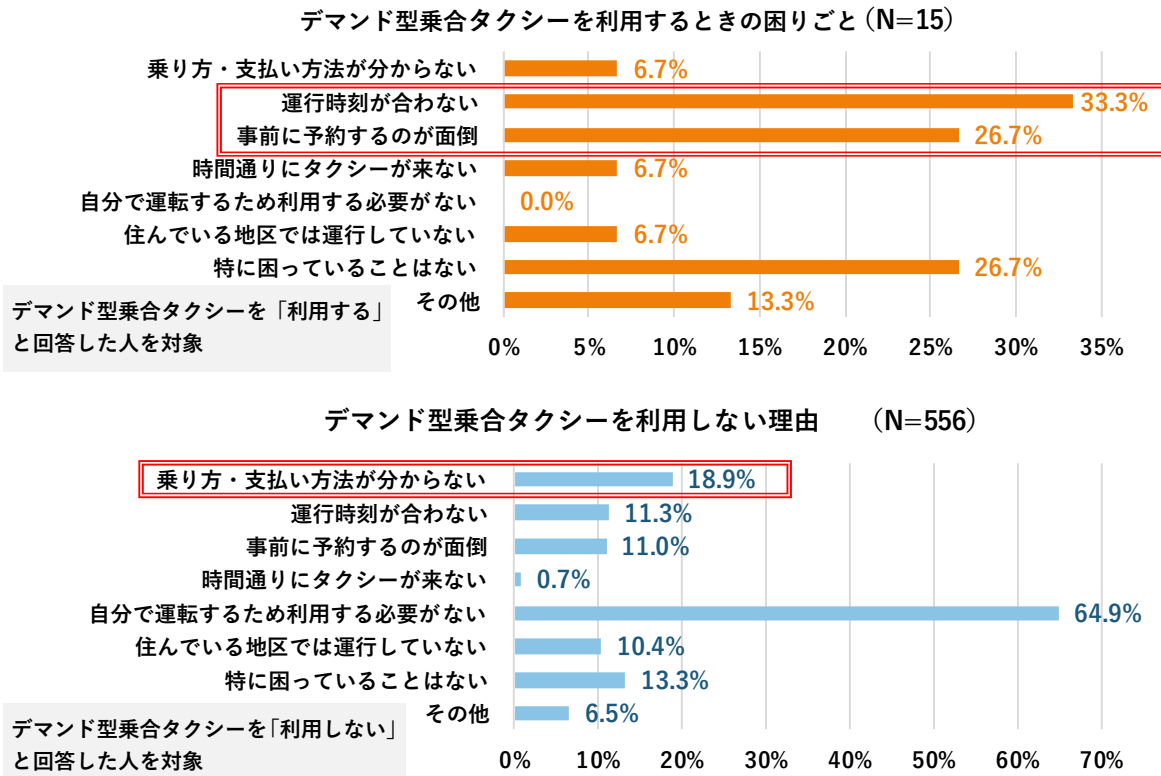


図 4-10 デマンド型乗合タクシーを利用するときの困りごと・利用しない理由

鉄道

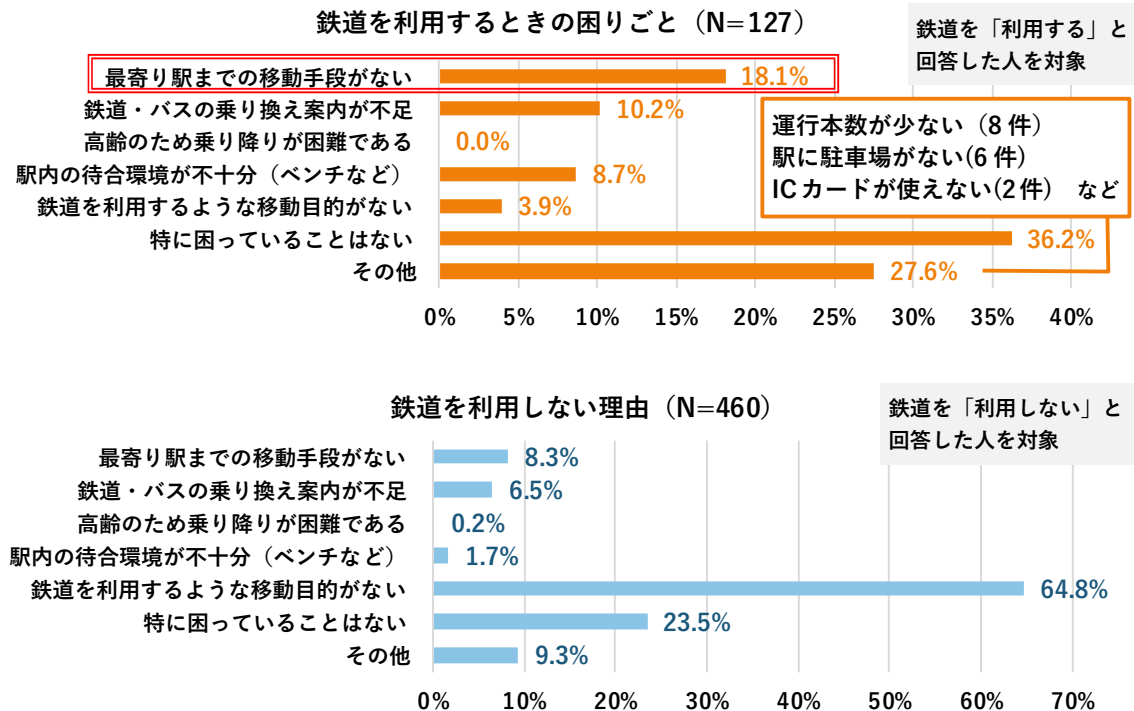


図 4-11 鉄道を利用するときの困りごと・利用しない理由

5) 公共交通サービスの満足度

公共交通サービスとしての満足度は、全体的に不満の傾向にあります。特に、デマンド型乗合タクシーの「分かりやすい情報提供」に関する満足度の平均点が低くなっています。

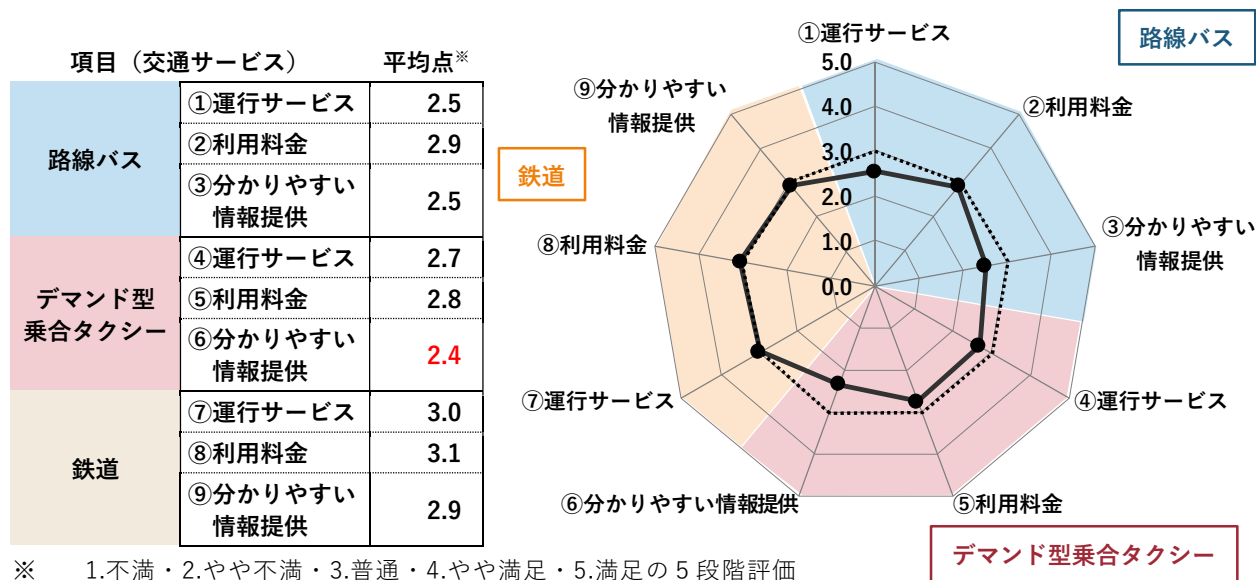


図 4-12 公共交通サービスの満足度

6) 公共交通サービス事業の継続意向

今後も公共交通サービス事業を市の財政負担で継続すべきかについては、「継続すべき」が6割以上を占めています。一方で、約3割が「どちらともいえない」と回答しています。

また、市の財政負担の程度に関しては、財政負担を「増加もしくは現状を維持する」と「負担軽減に向けて工夫が必要」とする回答がそれぞれ半数程度となっています。

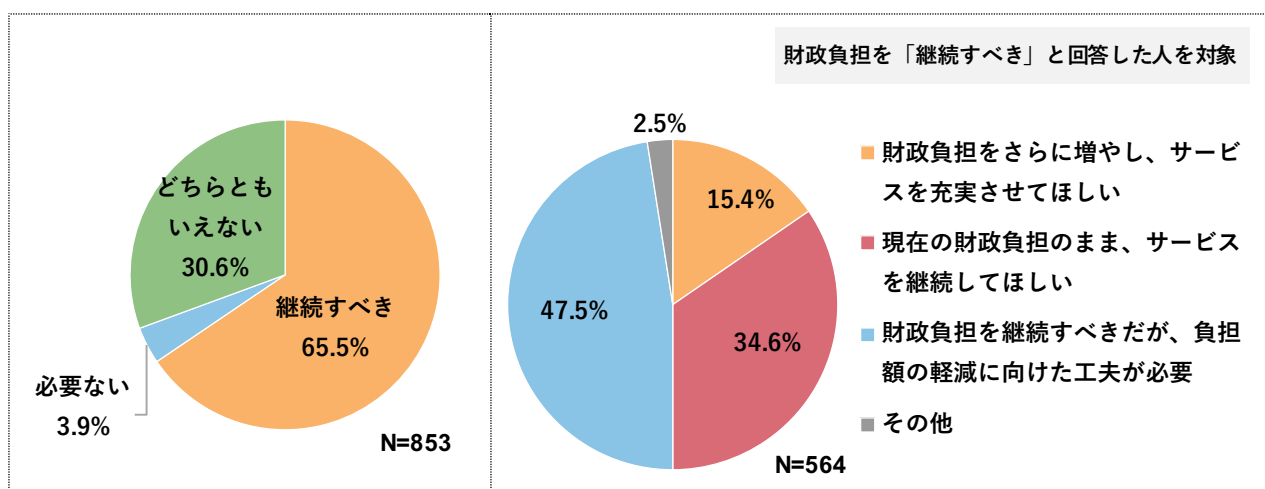


図 4-13 今後も市の財政負担で公共交通の維持を継続すべきか

4-3 路線バス・デマンド型乗合タクシー乗降調査

(1) 調査目的

現在運行している公共交通の利用状況や運行状況に対する評価等を収集するため、路線バス及びデマンド型乗合タクシーの利用者を対象としたニーズ調査を行いました。

(2) 調査の概要

1) 路線バス

調査方法：本調査では、市民アンケート調査によって得られた回答と、路線バスの乗降調査結果をもとにしながら、調査対象とすべき路線を選定しました。選定した路線について、利用者の生の声を聞き取るために、運行中の路線バスに調査員が同乗して聞き取りを行う「乗降調査」を実施しました。

調査対象：市民アンケート調査の結果、利用回答者の多い運行路線を対象に、路線バス利用者への「乗降調査」を実施しました。

- ・平日便：令和5年12月7日（木）の平均乗車人数が多い便を抽出。
※大原・上内野線は11月28日（火）
- ・休日便：令和5年12月3日（日）の平均乗車人数が多い便を抽出。

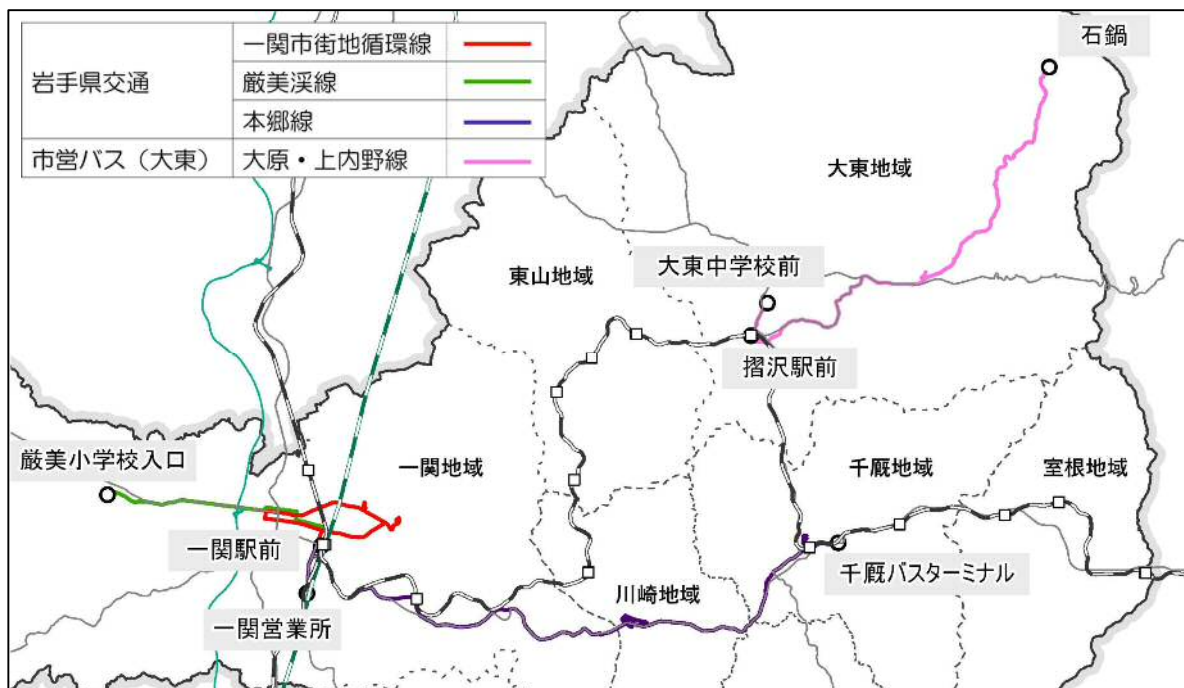


図 4-14 調査対象の路線

表 4-8 路線バスの乗降調査対象路線（平日）

	路線		調査対象となる便		平均乗車人数 (人/日)
岩手県交通	一関中心市街地 循環線	右回り	発	10:40 (一関駅前)	11.4
			着	11:20 (一関駅前)	
		左回り	発	10:20 (一関駅前)	11.6
			着	11:00 (一関駅前)	
	厳美溪線	厳美小学校入口発	発	10:39 (厳美小学校入口)	7.8
			着	11:01 (一関駅前)	
		一関駅前発	発	10:00 (一関駅前)	8.0
			着	10:22 (厳美小学校入口)	
市営バス	大原・上内野線 (大東)	千厩バスターミナル 発	発	13:13 (千厩バスターミナル)	4.4
			着	14:12 (一関営業所)	
		運行サービス	発	11:52 (一関営業所)	9.6
			着	12:53 (千厩バスターミナル)	
		摺沢駅前発	発	11:30 (摺沢駅前)	2.6
			着	12:07 (石鍋)	
			発	13:35 (摺沢駅前)	6.2
			着	14:12 (石鍋)	
市営バス	大原・上内野線 (大東)	石鍋発	発	12:15 (石鍋)	1.2
			着	12:59 (摺沢駅前)	
			発	14:17 (石鍋)	1.6
			着	14:54 (摺沢駅前)	

表 4-9 路線バスの乗降調査対象路線（休日）

	路線		調査対象となる便		平均乗車人数 (人/日)
岩手県交通	一関中心市街地 循環線	右回り	発	8:40 (一関駅前)	11.5
			着	9:20 (一関駅前)	
		左回り	発	9:20 (一関駅前)	7.5
			着	10:00 (一関駅前)	
	厳美溪線	厳美小学校入口発	発	16:09 (厳美小学校入口)	17.0
			着	16:31 (一関駅前)	
		一関駅前発	発	10:00 (一関駅前)	14.5
			着	10:22 (厳美小学校入口)	
市営バス	大原・上内野線 (大東)	千厩バスターミナル 発	発	12:43 (千厩バスターミナル)	4.0
			着	13:38 (一関営業所)	
		一関営業所発	発	14:17 (一関営業所)	7.0
			着	15:14 (千厩バスターミナル)	
		摺沢駅前発	発	12:23 (大東中学校前)	1.0
			着	13:07 (石鍋)	
	大原・上内野線 (大東)	石鍋発	発	13:20 (石鍋)	0.0
			着	13:57 (摺沢駅前)	

表 4-10 調査票の内容

調査内容	項目
利用の状況	乗車した便の出発時刻、乗車・降車場所
個人属性	性別、年齢、居住地、運転免許の有無
路線バスの利用実態	利用目的（通勤・通学・買い物・病院・食事・市役所・観光尾・娯楽施設・知人訪問・その他）、外出先の名称
	バス停までの交通手段
	バスの利用頻度
	特に改善してほしいこと（運行ルート・運行時刻・情報の分かりやすさ・料金・その他）

2) デマンド型乗合タクシー

調査方法：市内にて運行しているデマンド型乗合タクシーについて、乗客へ簡易的な調査票と返信用封筒を配布する、アンケート調査形式での「乗降調査」を実施しました。

実施期間：令和5年11月22日（水）～令和5年12月8日（金）

表 4-11 調査票の内容

調査内容	項目
利用の状況	出発時刻・出発地、乗車・降車場所
個人属性	性別、年齢、居住地、運転免許の有無
デマンド型乗合タクシーの利用実態	利用目的（通勤・通学・買い物・病院・食事・市役所・観光尾・娯楽施設・知人訪問・その他）、外出先の名称
	デマンド型乗合タクシーの利用頻度
	特に改善してほしいこと（運行ルート・運行時刻・利用のしやすさ・料金・その他）

(3) 調査結果

1) 路線バス

① 利用者数

10 人未満の利用便が目立ちます。国庫補助を受けている本郷線は平日 10 人未満の利用となっています。

表 4-12 調査対象バスの利用者数

	路線		乗車人員（人/便）	
			平日	休日
岩手県交通	一関中心市街地循環線	右回り	13	6
		左回り	12	4
	厳美溪線	厳美小学校入口発	4	6
		一関駅前発	6	7
	本郷線	千厩バスターミナル発	2	2
		一関営業所発	8	10
市営バス	大原・上内野線（大東）	摺沢駅前発	3	0
		石鍋発	0.5	0

② 回答者の年齢

いずれの路線も「60 代」、「70 代」が主要な利用者となっています。一関中心市街地循環線は 30 代以下の世代の利用も目立ちます。

表 4-13 回答者年齢（路線別）

	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	0人	3人	2人	3人	5人	4人	2人	19人
一関中心市街地循環線（左回り）	4人	1人	0人	1人	4人	4人	2人	16人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	0人	2人	2人	4人	4人	1人	13人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	1人	0人	1人	3人	3人	0人	2人	10人
本郷線（一関営業所発）	1人	1人	4人	0人	3人	7人	1人	17人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	2人	0人	1人	0人	2人	0人	2人	7人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	1人
全体	8人	5人	10人	9人	23人	19人	11人	85人

③ 利用目的

厳美溪線以外は、買い物、病院が主要な利用目的となっていますが、厳美溪線は、観光での利用が一定数認められます。

表 4-14 利用目的（路線別）

	通勤	通学	買い物	病院	食事
一関中心市街地循環線（右回り）	5人	0人	8人	8人	1人
一関中心市街地循環線（左回り）	2人	0人	6人	5人	0人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	0人	3人	2人	1人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	2人	0人	2人	2人	1人
本郷線（一関営業所発）	1人	0人	8人	7人	3人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	2人	0人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	1人	0人	2人	3人	0人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人
全体	11人	0人	29人	29人	6人

	市役所	観光	娯楽施設	知人訪問	その他	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	0人	0人	0人	1人	0人	16人
一関中心市街地循環線（左回り）	1人	0人	0人	0人	2人	13人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	4人	1人	1人	0人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	4人	1人	0人	1人	9人
本郷線（一関営業所発）	0人	0人	0人	1人	4人	12人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人	0人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	0人	0人	0人	1人	5人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人	0人
全体	1人	8人	2人	3人	8人	66人

④ 改善してほしいこと

改善してほしい項目として、いずれの路線も「運行時刻」があがっています。

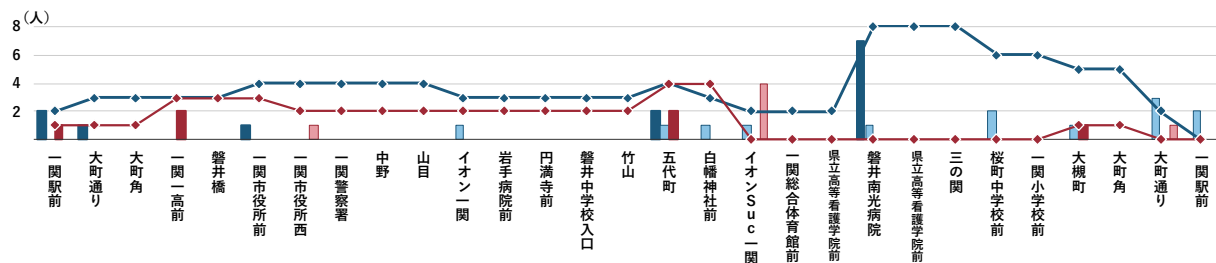
表 4-15 路線バスについて改善してほしいこと（路線別）

	運行ルート	運行時刻	情報の わかりやすさ	料金	その他	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	4人	4人	1人	3人	2人	9人
一関中心市街地循環線（左回り）	1人	1人	0人	2人	1人	3人
厳美溪線（一関駅前発）	1人	3人	1人	2人	0人	4人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	2人	1人	2人	0人	3人
本郷線（一関営業所発）	1人	1人	0人	0人	0人	2人
本郷線（千厩バスターミナル発）	2人	1人	1人	1人	0人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	1人	0人	0人	3人	1人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人	0人
全体	9人	13人	4人	10人	6人	24人

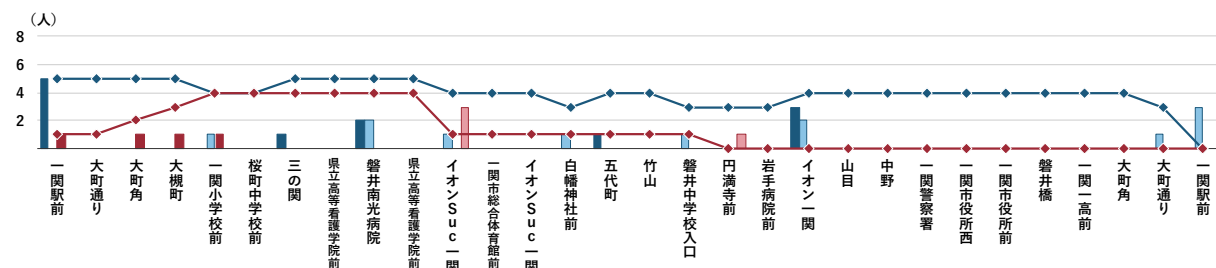
⑤ 路線別の利用状況

■ 一関中心市街地循環線

右回りでは平日の「磐井南光病院」乗車、休日の「イオン Suc 一関」降車が多くなっています。
左回りでは平日の「一ノ関駅前」乗車、休日の「イオン Suc 一関」降車が多くなっています。



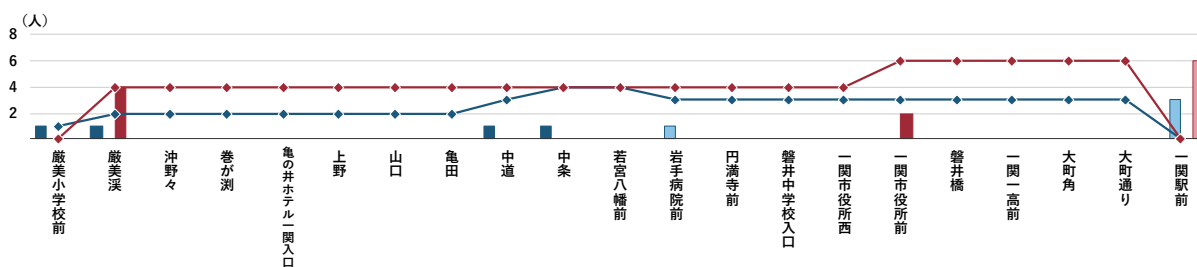
右回り【平日：10:40 発、休日：8:40 発】



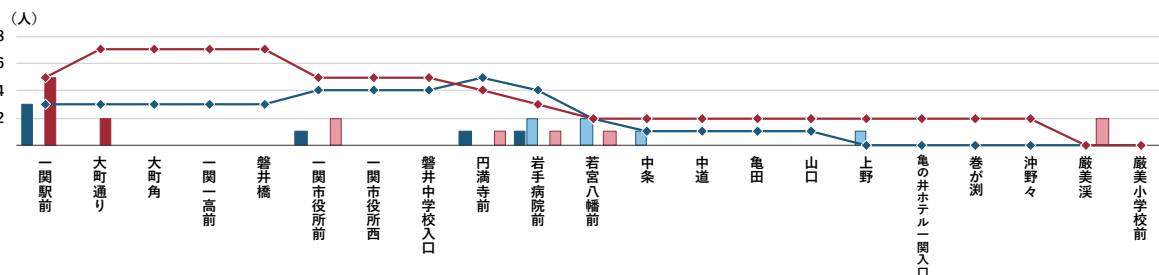
左回り【平日：10:20 発、休日：9:20 発】

■ 厳美溪線

一関駅前行では、休日の「厳美溪」乗車、休日の「一関駅前」降車が多くなっています。
厳美小学校前行では、休日の「一関駅前」乗車が多くなっています。



厳美小学校入口～一関駅前【平日：10:39 発、休日：16:09 発】

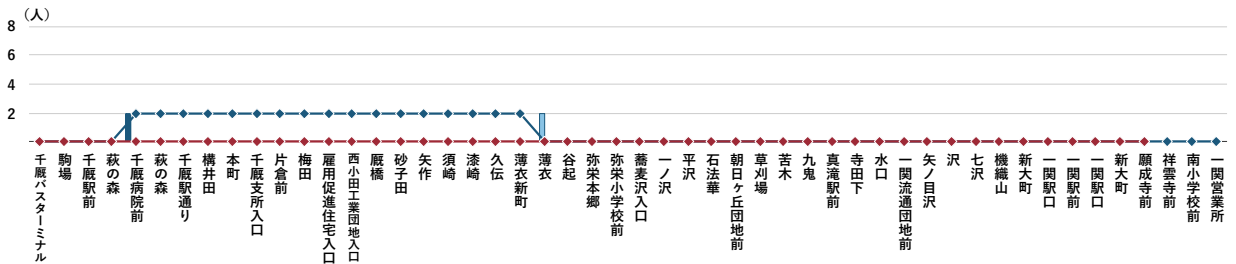


一関駅前～厳美小学校前【平日：10:00 発、休日：10:00 発】

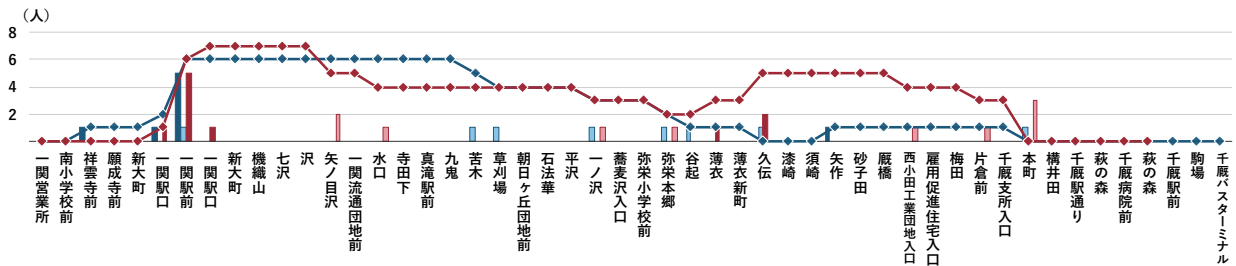
乗車人数（平日） 降車人数（平日） 乗車人数（休日） 降車人数（休日） 車内人数（平日） 車内人数（休日）

■ 本郷線

一関営業所行では、平日に「千厩病院前」での乗車、「薄衣」での降車のみとなっています。
千厩バスターミナル行では、平休日ともに「一関駅前」での乗車が多くなっています。



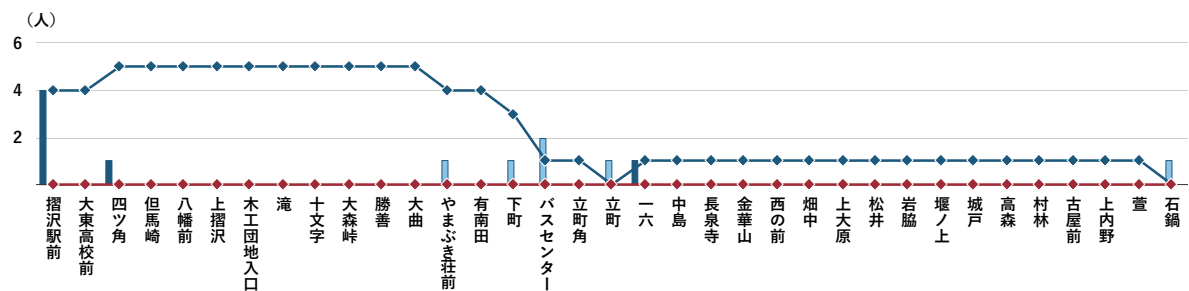
千厩バスターミナル～一関営業所【平日：13:13 発、休日：12:43 発】



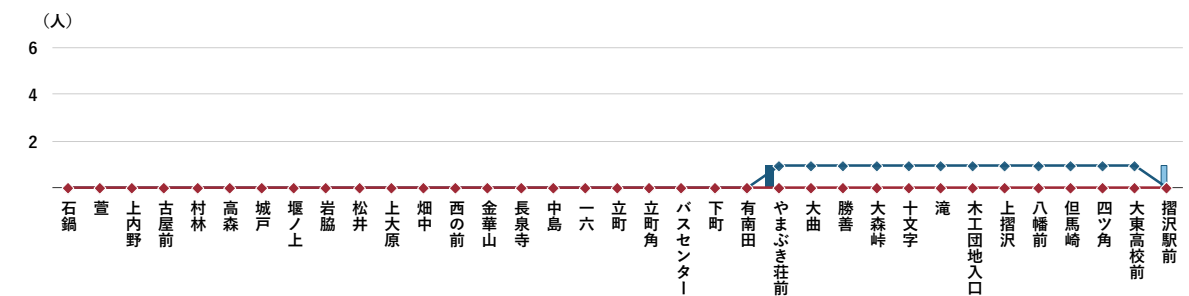
一関営業所～千厩バスターミナル【平日：11:52 発、休日：14:17 発】

■ 大原・上内野線

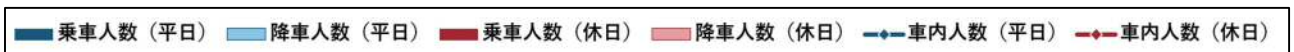
石鍋行では、平日に「摺沢駅前」での乗車、「バスセンター」での降車が多くなっています。
摺沢駅前行では、平日に「やまぶき荘前」での乗車、「摺沢駅前」での降車のみとなっています。



摺沢駅前～石鍋【平日：11:30 発・13:35 発、休日：12:23 発】

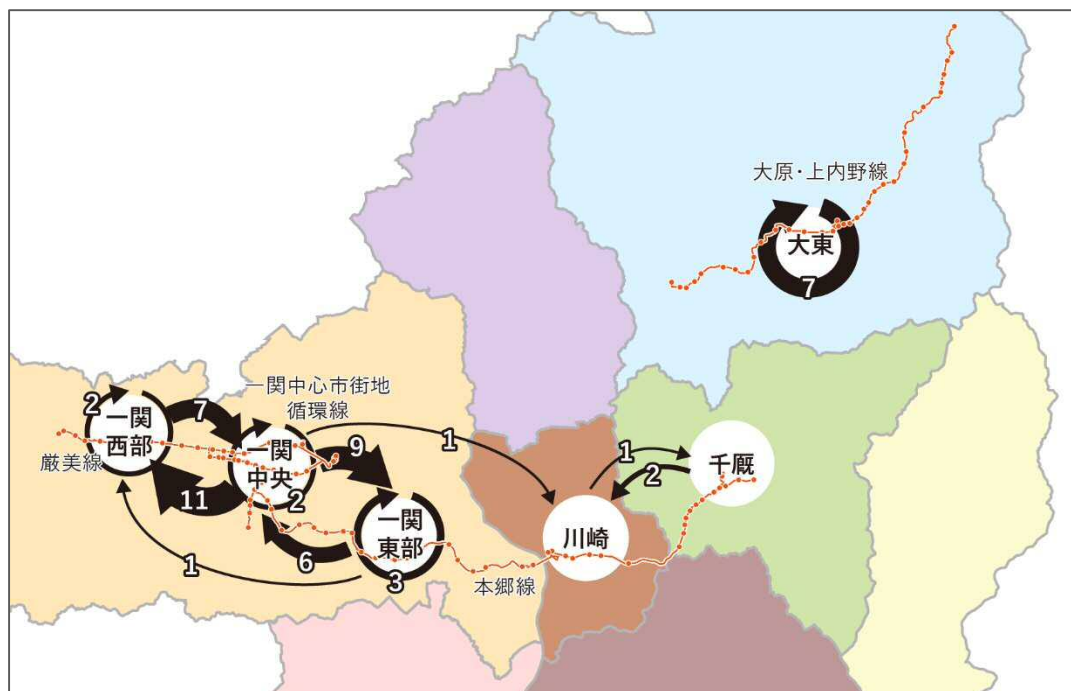


石鍋～摺沢駅前【平日：14:17 発、休日：13:20 発】



⑥ バス利用者の移動実態

対象 4 路線の移動では、一関地域内の中央地区と東部・西部との流動が多くなっています。



矢印の太さは、移動者数に比例

図 4-15 路線バスでの移動実態

2) デマンド型乗合タクシー

① 実施状況

調査票の回収状況は以下のとおりです。

表 4-16 調査票回収数

地区	回収数
舞川地区	6
達古袋地区	1
花泉地区	14
長坂地区	1
猿沢地区	2
千厩地区	30
室根地区	2
川崎地区	7
藤沢地区	5
計	68

② 回答者の年齢

ほとんどの地区で「80歳以上」が最も多くなっています。

表 4-17 回答者年齢（地区別）

	高校生	40代	60代	70代	80歳以上	無回答	回答者数
舞川地区	0人	0人	0人	0人	6人	0人	6人
達古袋地区	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人
花泉地区	0人	0人	2人	2人	10人	0人	14人
長坂地区	0人	0人	1人	0人	0人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	0人	0人	2人	0人	2人
千厩地区	1人	2人	6人	9人	10人	2人	30人
室根地区	0人	0人	0人	2人	0人	0人	2人
川崎地区	0人	0人	0人	1人	6人	0人	7人
藤沢地区	0人	0人	1人	1人	3人	0人	5人
全体	1人	2人	10人	15人	38人	2人	68人

③ 利用目的

全体として「病院」への通院目的の利用が多く、花泉地区や千厩地区では、「買い物」での利用も目立ちます。

表 4-18 利用目的（地区別）

	通勤	通学	買い物	病院	食事	市役所	観光	娯楽施設	知人訪問	その他	回答者数
舞川地区	0人	0人	3人	6人	0人	1人	0人	1人	0人	0人	6人
達古袋地区	0人	0人	0人	1人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	1人
花泉地区	0人	0人	5人	12人	2人	2人	0人	0人	1人	2人	14人
長坂地区	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	1人	2人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
千厩地区	2人	1人	13人	23人	1人	7人	0人	0人	1人	6人	30人
室根地区	0人	0人	1人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
川崎地区	0人	0人	2人	6人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	6人
藤沢地区	0人	0人	1人	5人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	5人
全体	2人	1人	27人	56人	3人	11人	0人	1人	3人	8人	67人

④ デマンドタクシーで訪れる施設

デマンドタクシーで訪れる具体的な施設として、以下があがっています。

表 4-19 デマンドタクシーで訪れる施設

目的	地区・地域	利用施設（）内は回答者数
通学	千厩地域	千厩高校（1）
買い物	舞川地区	イオンスーパーセンター（1）、丸江スーパー（1）
	千厩地域	マイヤ（2）、エスピア（2）、神文ストア（1）、クスリのアオキ（1）
通院	舞川地区	田島内科（1）、県立磐井病院（1）
	花泉地域	菅原内科循環器科医院（1）、ヨシハラ歯科医院（1）
	千厩地域	県立千厩病院（3）、もりあい内科クリニック（3）、谷藤内科医院（1）
	猿沢地区	阿部医院（1）
	室根地域	室根診療所（1）
	川崎地域	かわさきファミリークリニック（4）
	藤沢地域	藤沢病院（1）

⑤ 改善してほしいこと

改善してほしい項目として、全体では「運行時刻」が多くなっています。

表 4-20 デマンドタクシーについて改善してほしいこと（地区別）

	運行ルート	運行時刻	利用のしやすさ	料金	その他	回答者数
舞川地区	3人	1人	1人	0人	0人	4人
達古袋地区	0人	1人	0人	0人	1人	1人
花泉地区	2人	4人	0人	0人	2人	8人
長坂地区	1人	1人	1人	1人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	0人	0人	0人	0人
千厩地区	4人	8人	9人	6人	4人	18人
室根地区	0人	0人	0人	0人	0人	0人
川崎地区	0人	0人	0人	1人	0人	1人
藤沢地区	2人	1人	0人	0人	0人	2人
全体	12人	16人	11人	8人	7人	35人



4-4 事業者ヒアリング調査

(1) 調査目的

交通事業者と公共交通における主要な目的地となりうる学校や病院、商業施設等に対し「移動に関する現状」や「公共交通を利用する上での課題」等を聞き取ることを目的に、事業者へのヒアリング調査を行いました。

(2) 調査の概要

調査方法：各事業者へ電話による調査依頼と連絡の聞き取りを行い、メールまたはFAXにて調査依頼書及び調査票を送付し、実施期間中に調査票を回収しました。

実施期間：令和5年11月2日～令和5年11月17日

表 4-21 調査対象及び回答状況

調査対象	対象数	回答数	回答率	主なヒアリング内容
①バス事業者	3	2	66.7%	■ バス運行に関する問題点・課題 ■ 利用促進等の取組状況 ■ 公共交通施策への要望
②タクシー事業者	17	5	29.4%	■ タクシー運行に関する問題点・課題 ■ デマンド交通に対する考え方 ■ 公共交通施策への要望
③鉄道事業者	1	0	0.0%	—
④隣接市町	6	3	50.0%	■ 地域住民の困りごと ■ 市町村連携の可能性
⑤警察署	2	2	100.0%	■ 運転免許返納状況、支援策
⑥体育協会	1	1	100.0%	■ 施設利用者の移動手段（公共交通利用状況）
⑦医療機関	13	4	30.8%	■ 施設利用者の移動手段（公共交通利用状況）
⑧福祉施設・機関	25	8	32.0%	■ 施設利用者の移動手段（公共交通利用状況）
⑨教育機関（高校、高専、短大）	10	7	70.0%	■ 通学手段（公共交通利用状況）
⑩教育機関（小中学校）	5	2	40.0%	■ バス通学の状況・問題点
⑪観光関係者・道の駅	13	8	61.5%	■ 観光交通に関する困りごと・問題点 ■ 二次交通の整備状況
⑫商業施設・商店組合等	5	1	20.0%	■ 買い物客の移動手段（公共交通利用状況）
⑬商工会議所	8	8	100.0%	■ 買い物移動に関する困りごと・問題点
合計	109	51	46.8%	—

(3) 調査結果

各事業者等へのヒアリング結果を以下に示します。

1) バス事業者

バス事業における 問題点・課題	・ 運転士の確保 ・ 利用者減少による路線の縮小、さらなる利用者の減少 ・ 事業者負担が発生し、路線維持が難しい ・ 燃料費高騰 ・ IC カードやバスロケーションシステムなどの導入は、行政からの補助が必要	図 4-16 運転士数 (2 社計)
公共交通施策への要望	・ 地域の実情、利用状況にあった交通モードへの切り替え ・ 欠損額に対する予算措置	

2) タクシー事業者

タクシー事業における 問題点・課題	・ 運転士不足、運転士の高齢化 ・ 利用者の減少
デマンドタクシーに 対する考え	・ 過疎や運転士減少の状況から、地域住民の移動を支える手段として必要 ・ 高齢者にわかりやすい説明が必要 ・ 地域のタクシー会社と話し合って進める必要がある
公共交通施策への要望	・ 福祉乗車券の増額

3) 隣接市町

広域移動に関する住 民の困りごと	・ 陸前高田市から一関市への移動の際、矢作町から笹ノ田峠を越えるルートに公共交通がなく、自家用車移動となっている
市町村連携の可能性	・ 行政界をまたいで運行するバスについて、関係市町村によるダイヤ調整で円滑な乗り継ぎを可能とし、広域移動の利便性向上を図る ・ 医療圏の中核病院に直接乗り入れる交通手段の充実とそのための協調 ・ 広域バス路線の運賃軽減のための補助策

4) 警察署

高齢者の運転免許 自主返納支援	・ 安全教室での制度および支援策の説明 ・ 一関の「高齢者運転免許証自主返納サポート事業」の案内 など
--------------------	--

5) 生活施設

来訪時の 移動手段	運動施設	・ 公共交通は、施設が駅から遠い、遠回りになる、坂道を歩かなければならないなどの理由から利用者が少ない
	医療施設	・ 送迎を含む自家用車での来院がいずれの施設でも6割以上 ・ バス停から自宅までが遠い、医療施設まで坂がある、便数が少ないなどの理由からバス利用は少ない
	福祉施設	・ 自家用車（送迎含む）もしくは施設送迎の利用が9割以上 ・ 自宅や施設からバス停や駅が遠い、便数が少ないなどの理由、身体的な理由から公共交通の利用は少ない
	教育施設 （高等学校 高等専門 短期大学）	・ 一関地域の高校では、自転車と鉄道の利用割合が高く、私立高校ではスクールバスでの通学も2割以上利用している。 ・ 一関地域以外では、大東高校は公共交通の利用が5割近いが、いずれも自家用車割合が3割以上と一関地域に比べて高い割合である。

6) 教育機関（小中学校）

通学バスの問題点	・ 登下校の時間が合わず、保護者の送迎になる場合がある ・ 日曜日運休のため、日曜日の行事の際には利用ができない
----------	---

7) 観光協会

観光交通における 問題点	・ 乗り場表示のわかりにくさ ・ 英語表記のニーズへの対応 ・ 鉄道駅から観光施設への二次交通が不足している、さらに路線が撤退すると観光振興の大きな損失になる ・ バスの決済方法が限られている ・ 観光でのバスの利用率が低く、自動車（レンタカー含む）に依存 ・ 定路線交通よりも、乗合タクシーのようなものがあると便利
-----------------	---

8) 商業施設

買い物移動における 問題点	・ 高齢者等の移動手段として不可欠なインフラであるため、現状程度での維持・継続をお願いしたい
------------------	--

9) 商工会議所

買い物移動における 問題点	・ 利用者減少によりバスの減便・廃止となっているが、高齢者を中心に買い物、通院などに必要な移動手段であるため、減便や廃止を検討しなおしてほしいという声がある ・ バス停までの距離が長いなど、高齢者はバスが利用しにくい ・ 買い物でバスを使うにも運行本数が少ない、時間帯が不便
------------------	---



4-5 庁内関係課ヒアリング調査

(1) 調査目的

平成 30 年度に策定した「一関市地域公共交通網形成計画」に掲げている施策の進捗状況及び今後の方針について把握し、今回策定する「一関市地域公共交通計画」に掲げる施策等を把握することを目的に、庁内の関係各課へのヒアリング調査を行いました。

(2) 調査の概要

調査方法：関係各課へ調査票を送付し、実施期間中に調査票を回収しました。

実施期間：令和 5 年 11 月 2 日～令和 5 年 11 月 10 日

表 4-22 調査対象となる関係課

関係部署	観点	主なヒアリング内容
教育総務課	通学支援	- 通学支援策の内容 - 通学支援に関する見通し - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性
長寿社会課	高齢者の外出支援	- 支援策や外出促進策の内容 - 外出促進に向けた見通し - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性
福祉課	障がい者等の外出支援	- 支援策や外出促進策 - 外出促進に向けた見通し - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性
観光物産課	観光交通	- 移動支援策の内容 - 観光に関する見通し - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策への要望 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性
都市整備課	都市計画における交通 拠点整備と都市機能立地	- 公共交通に関する取組 - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性
生活環境課	運転免許証自主返納者や 高齢者等の外出支援	- 運転免許証自主返納者に対する支援の内容 - 外出促進に向けた見通し - 移動に関する問題意識 - 公共交通施策へ期待すること、連携可能性

(3) 調査結果

各関係部署への調査結果を以下に示します。

1) 教育総務課

項目	内容
通学に対する移動支援	・ スクールバスの運行 ・ 遠距離通学補助金(スクールバスの運行ルート外で通学距離が4km以上の児童及び6km以上の生徒に対し交付)
公共交通利用促進策との連携可能性	・ 大東地域のように、スクールバスの運行時間に合わせて他の公共交通が運行されているとスクールバスの代わりに利用できる。

2) 長寿社会課

項目	内容
高齢者に対する移動支援・外出促進策	・ 高齢者福祉乗車券交付事業(70歳以上の条件を満たす市民に市内のバスやタクシーで利用できる乗車券を交付)
高齢者の移動についての問題意識	・ 高齢者の外出回数減少、外出抑制傾向があるが、高齢者の閉じこもり解消や介護予防活動への参加を呼びかけ、地域の見守り活動により、健康長寿につなげたい。
公共交通の取組みに期待すること	・ 定額料金で市営バス等の公共交通が利用できる仕組み
公共交通利用促進策との連携可能性	・ 高齢者福祉乗車券は市営バスでも利用可能としている。

3) 福祉課

項目	内容
障がい者に対する移動支援・外出促進策	・ 運賃等割引制度(鉄道・路線バス・タクシー会社) ・ 福祉乗車券の支給及び福祉有償運送の周知
障がい者の外出支援に向けた見通し	・ 一般就労の障がい者の通勤、支援学校などの通学などに利用したい、支援サービスの自由度が低いなどの要望がある。 ・ 移動支援に関する新たな取り組みを模索している。
障がい者の移動に関する問題意識	・ 東磐井、西磐井では困り方の程度が異なる。支援学校への通学や通院は、東磐井がより大変である。
公共交通の取組みに期待すること	・ 運行時間、バス停(本人宅前)、個別ニーズ(自宅から行先まで) ・ 今ある概念を超えた新ルール作り



4) 観光物産課

項目	内容
観光交通に関する問題意識	- 観光二次交通が脆弱である。主要観光地間でさえも利便性が低い。 - 公共交通機関における多言語案内、多言語表記が脆弱である。 - 近隣自治体や関係機関等と連携しながら二次交通網の整備を検討する必要がある。
公共交通の取組みに期待すること	- 駅やバス停の多言語表記、列車やバス車内での多言語アナウンス - 鉄道、バス、タクシー、レンタカーなど交通機関の多言語による周知。 - 既存の路線バスやタクシープランの設定 - レンタカーやタクシー利用を含めた二次交通網の構築や利用環境の整備に係る事業者・関係機関との協議、取組み。
公共交通利用促進策との連携可能性	観光二次交通の整備、強化についてはどの事業者も賛成、協力的であると予想されるが、財政的な協力は非常に難しいと見込まれる。

5) 都市整備課

項目	内容
都市計画マスタープランにおける取組み	- 一ノ関駅前駐車場の拡張及びバス待機場の整備による交通結節機能の向上 - 主要施設を結ぶ循環バスの整備
移動に関する問題意識	コンパクトな都市を目指す中で、「一関地域中心部と各地域の拠点や拠点間を結ぶネットワークの確保」「各駅での鉄道、バス、タクシー等の交通結節機能の強化」「主要公共施設等を結ぶ循環バスの充実」などが求められる。
公共交通の取組みに期待すること	- 一関地域中心部と各拠点間を結ぶネットワークの確保 - 各駅における鉄道、バス、タクシーなどの交通結節機能の強化 - 主要交通施設等を結ぶ循環バスの充実 - 運行ダイヤの適正化 - 高齢者など自家用車の運転が困難な人の移動手段の確保

6) 生活環境課

項目	内容
運転免許返納者への支援	運転免許を自主的に返納した満 65 歳以上の市民へ「高齢者運転免許証自主返納サポート乗車券」もしくは市内の商店等で利用できる商品券等を交付
公共交通の取組みに期待すること	移動手段が不十分な中山間地域に居住する高齢者の免許返納が進みづらい。地域での生活に困らないように高齢者のニーズにあった公共交通の施策が必要と考える。
公共交通施策との連携可能性	- 自家用車を持っていてもバス等を利用する人を増やす - ある一定の年齢になったらバス券を配布し利用促進につなげる
公共交通の活性化に必要な取組み	福祉施策との融合や民間の生活支援サービスの活用



1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



5

一関市の公共交通を取り巻く課題

5-1 課題の整理

地域特性や公共交通の現況、ニーズ等を踏まえて公共交通における課題を整理しました。

現状と問題		
現状		問題
＜地域特性の現状＞		
人口	- 人口減少に加え、<u>少子高齢化も進行し</u>続けることが予想されます。 <u>高齢者のみの世帯</u>が占める割合が<u>増加傾向</u>にあります。 - 地域ごとに<u>人口集積地</u>が分散し、小中学校の統廃合も進んでいます。	交通弱者に優しい公共交通の維持
移動特性	<u>移動のほとんどが市内流動</u>となっています。 - 市外への移動で最も多いのが奥州市への移動となっています。	拠点間を結ぶネットワークの維持
観光動向	- 主要な観光地である<u>巖美溪</u>には多くの観光客が訪れており、<u>観光拠点</u>となっています。 - 観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく落ち込んだものの、<u>近年では回復傾向</u>にあります。	観光分野と連携した取り組みの実施
施設分布状況	- 一ノ関駅周辺に都市機能施設を初めとする多くの施設が集積しています。 - 小中学校や市民センターなどの<u>公共施設が地域ごとに点在</u>しています。	拠点間を結ぶネットワークの維持
＜公共交通の現状＞		
自動車保有状況	- 自動車を保有する割合が岩手県内でも高い水準となっています。 - 外出時の移動もほとんどが送迎も含めた「自動車」であり、<u>公共交通を選択する人が少ない状況</u>にあります。	利用しやすい公共交通の確立
鉄道	- 在来線は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けることもなく、乗車人数を維持しており、地域住民における生活交通の役割を担っています。 - 東北新幹線、東北本線は1日に20本程度運行しているものの、大船渡線は2時間に1本程度と<u>運行本数が限られています</u>。 - 最寄り駅までの移動手段がなく、利用をしない人が多くなっています。 - 利用の多くは、<u>通勤や通学のための利用</u>となっています。	利用者増に向けた対策の検討
路線バス	- 路線バスの利用客数は、<u>全体的に減少傾向</u>にあります。 - 運行本数は地域によってばらつきがあり、平均乗車人数が1人を下回る路線もあり、<u>再編や見直し</u>が求められます。 <u>ベンチや屋根がある待合所などを望む声</u>が多く、待合環境の改善策が求められています。 - バスから別のバスや鉄道などの<u>乗り換え案内に関する不満</u>も高くなっています。	乗り継ぎ環境の改善 利用者増に向けた対策の検討
デマンド型乗合タクシー	- 利用の少ない市営バス等を再編し、再編後の交通手段の確保策として取り組みを進めています。 - 一方で、<u>利用したい時刻に合わないことや事前に予約する手間がかかること</u>から、利用しにくさを感じている人や、デマンド型乗合タクシーが導入されていることを知らない地域市民も多い状況にあります。	分かりやすい利用方法の提供 利用者増に向けた対策の検討
財政負担	民間バス路線の廃止に伴う市営バスの導入により、地域の公共交通維持・確保に係る<u>財政負担は増えていますが</u>、市営バスの利用者が少ない場合にはデマンド型乗合タクシーに再編するなどし抑制しています。	安定した運行財源の確保

課題
課題1 中心市街地と各地域を結ぶネットワークの維持・確保
人口減少、少子高齢化の進行などに伴い、公共交通の利用者数は減少しています。人口集積地が各地域に点在しているため、都市機能施設が集まる一ノ関駅周辺と各地域の拠点をつなぎ、生活の利便性を維持する必要があります。
課題2 地域内ネットワークの維持・確保
市民の移動手段を見ると、自動車利用依存の傾向がありますが、高齢化社会が進み、自動車に頼らない生活交通の確保が求められることとなり、地域内生活交通の需要が高まってきます。 さらに、本市は観光地が郊外部などにも点在しており、各観光地へのアクセス性に課題があることから、きめ細やかに対応できる交通ネットワークが求められます。
課題3 公共交通の安定的な運行の維持
人口減少や自動車利用依存に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響などは、公共交通の利用者減少に拍車をかけました。交通事業者においては、運転士不足・高齢化が深刻化しており、公共交通の安定的な運行の維持が懸念されます。そのような状況下において、いかに公共交通の安定的な運行を維持していくかが、大きな課題となっています。
課題4 わかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供
高齢者が自動車の運転から公共交通利用に転換するには、公共交通の利用しやすさ、わかりやすさが求められます。今後、効率的な公共交通運行を見据えた、乗り継ぎ利用の負担の緩和などの対応も必要になります。また、観光客などの来訪者に対しても、わかりやすく利用しやすい公共交通サービスを提供していく必要があります。

6

基本方針と計画の目標

6-1 基本方針

上位関連計画や現況と課題を踏まえて、本計画が目指すべき公共交通の将来像を定めました。

目指すべき公共交通の将来像

「地域の暮らしと賑わい」を支える持続可能な公共交通の実現

基本方針 1

～多様な輸送資源と多様な主体の連携による拠点間交通と地域内交通の維持確保～

本市には、新幹線駅である一ノ関駅をはじめとした JR 線などの鉄道や市内各地域を結ぶ路線バス、タクシー、地域内交通である市営バスやデマンド型乗合タクシー等、多様な交通資源があります。これらの交通サービスは、それぞれが担うべき役割や対象とすべきサービスも異なりますが、すべてが一関市全体の公共交通ネットワークを形成するうえで欠かすことのできない重要な機能となっています。

そのため、これらの交通サービスを担う多様な主体と連携・協力し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの構築を目指し、地域全体で公共交通サービスを維持し続けます。

基本方針 2

～誰もが利用しやすい利用環境の充実～

本市は、厳美渓、猊鼻渓をはじめとする豊富な観光資源を有しており、新幹線を利用した市外からの来訪者も多く、来訪者の移動手段である公共交通は、誰もが利用しやすい利用環境である必要があります。

また、本市を取り巻く社会情勢の変化や、市民ニーズの多様化などに対応した、利用者に寄り添った公共交通サービスを提供し続けていくことが重要となります。

そのため、多様な主体によって運行される公共交通の乗り継ぎを円滑にさせるとともに、利便性の高い公共交通サービスを構築することを目指します。

基本方針 3

～公共交通の安定的な運行に向けた利用促進～

人口減少、少子高齢化の進行などに伴い、公共交通の利用者数は減少しています。

また、運輸業界では、労働時間等の規制強化のほか、運転士の不足や高齢化が深刻化しており、運転士などの担い手をいかに確保・維持していくかが重要な課題となります。

市民生活にとって不可欠である公共交通を維持し続けるために、地域住民が一体となって公共交通を守り育てていく意識の醸成を図り、公共交通の利用促進を図る取組みを進めていきます。



6-2 計画の目標

基本方針の考え方に沿い、本計画における目標を定めます。また、目標の達成を図るため、指標・目標値を以下のとおり設定します。

目標1 効率的で持続可能な交通サービスの維持を目指します

指標	現状値 (2022 年度)	目標値 (2028 年度)
指標1 拠点間を結ぶ路線バスの路線数^{※2} ■設定理由 拠点間を結ぶネットワークの形成状況を示す指標として設定 ■目 標 拠点間を結ぶ路線バスの維持 ■数 値 現状値・目標値の6路線は、本郷線（岩手県交通）、げいび溪線（東磐交通）、一関花泉線、千厩花泉線、大原上内野線他の大原～摺沢駅間の路線、藤沢一関線（以上、市営バス）とする	6 路線	6 路線
指標2 拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数^{※1・2} ■設定理由 利用状況を示すものであり、路線維持に直接的につながる指標として設定 ■目 標 拠点間を結ぶ路線バスの乗車人数の維持 ■数 値 「現状値」及び「目標値」の人数は、指標1の6路線の年間乗車人数とする	106,130 人	106,000 人
指標3 市営バス、廃止路線代替バス及びデマンド型乗合タクシーの利用率^{※1・2} ■設定理由 利用状況を示すものであり、路線等の維持に直接的につながる指標として設定 ■目 標 利用率の維持 ■数 値 「現状値」及び「目標値」は、市人口に対する、市営バス、廃止路線代替バス、デマンド型乗合タクシーの全利用者割合とする（年間延べ乗車人数÷市人口）	108.03%	108.0%

※1 一関市総合計画に設定されている指標

※2 一関市地域公共交通網形成計画からの継続性を考慮し、同様の指標を設定

目標2 わかりやすく、利用しやすい公共交通を目指します

指標	現状値 (2022 年度)	目標値 (2028 年度)
指標4 乗り継ぎダイヤ調整の実施拠点数 ■設定理由 公共交通の利便性向上を示す指標として設定 ■目 標 乗り継ぎ時間の改善 ■数 値 乗り継ぎダイヤ調整を実施した件数とする	6か所／累計 (令和元(2019)年度からの累計)	10か所／累計 (令和元(2019)年度からの累計)
指標5 主要観光地を結ぶ路線バスの路線数※2 ■設定理由 主要観光地へのネットワーク形成を示す指標として設定 ■目 標 主要観光地を結ぶ路線バスの路線数の維持 ■数 値 「現状値」及び「目標値」の4路線は、「厳美溪・瑞山線、須川温泉線(期間運行)」、「厳美溪・達谷・平泉線」、「一関平泉線・一関前沢線」(以上、岩手県交通)、「平泉・げいび溪線(期間運行)」(東磐交通)とする	4路線	4路線
指標6 交通分野のDX実施件数 ■設定理由 公共交通の効率性・利便性向上を示す指標として設定 ■目 標 公共交通分野によるDX化による利便性向上 ■数 値 交通分野のDX実施件数とする (現状値の1件は、岩手県交通バス・市営バスの「GTF Sデータ化対応」とする)	1件	3件

※2 一関市地域公共交通網形成計画からの継続性を考慮し、同様の指標を設定

※3 一関市総合計画及び一関市観光振興計画に設定されている指標

一関市観光振興計画では、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度を基準とし、令和8年度までに基準年度への回復を目指すものとしている(2026年度(令和8年度)目標値221万人回)



目標3 公共交通に対する市民意識の醸成を図ります

指標	現状値 (2022 年度)		目標値 (2028 年度)
指標7 公共交通に係る公的資金投入額 ■設定理由 運行の持続性を確保する指標として設定 ■目 標 公的資金投入額の抑制 ■数 値 市営バス事業特別会計繰出金（市営バス事業運行経費）、 廃止路線代替バス補助金、デマンド型乗合タクシー補助金の 計とする	230,113,247 円		現状値以下
指標8 公的資金が投入されている 公共交通事業の収支 ■設定理由 運行の持続性を確保する指標として設定 ■目 標 収支率の改善 ■数 値 運行経費に対する使用料（利用料）の割合とする	市営バス	7.0%	改善
	廃止路線 代替バス	5.7%	
	デマンド 型乗合 タクシー	6.0%	
指標9 モビリティ・マネジメントの実施回数 ■設定理由 公共交通の利用促進に向けた意識醸成を図る取組状況を 示す指標として設定 ■目 標 公共交通の利用促進に向けた意識醸成 ■数 値 公共交通の現状周知、利用促進に向けた広報活動の回数と する	—		3回／年

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



6-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 公共交通の役割分担

本市の公共交通ネットワークは、以下のとおり4段階の機能分担を図ります。

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	広域的に都市間を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	新幹線	○JR 東北新幹線	広域（市外、市町間）
		鉄道	○JR 東北本線 ○JR 大船渡線	
		高速バス	○東日本急行 仙台ーノ関線	
	本市と隣接市を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	バス	○岩手県交通 一関大船渡線、一関気仙沼線、 気仙沼千厩線、一関平泉線【国・幹】 ○栗原市民バス 一関線、一関築館線	
地域間幹線交通	市内の各地域間（一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢）の移動を支えるネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	鉄道	○JR 東北本線（市内） ○JR 大船渡線（市内）	市内の地域間
		バス	○岩手県交通 本郷線【国・幹】 ○市営バス 一関藤沢線、千厩花泉線【県】、 千厩線、一関花泉線【県】 ○廃止路線代替バス げいび溪線【県】	
地域内交通	広域幹線交通や地域間幹線交通に接続し、主に各地域内（一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢）での移動を支えるネットワークとして、日常生活に必要なサービスレベルを確保しつつ、住民ニーズに柔軟に対応する交通	バス	○岩手県交通 中田団地線、磐井・南光病院線、 一関中心市街地循環線、沖線、 関が丘線、巖美溪・瑞山線 ○市営バス 各地域の路線 ○廃止路線代替バス 東山地域内の路線 ○市スクールバス	主に市内の地域内
		タクシー	○デマンド型乗合タクシー 舞川地区、達古袋地区（一関地域）、萩荘地区（一関地域）【県】、長坂・猿沢地区（東山・大東地域）、 藤沢地域、涌津・油島・老松・日形・花泉・金沢地区（花泉地域）【国・フ】、永井地区（花泉地域）【県】、 小梨・清田・奥玉地区（千厩地域）、室根地域【国・フ】、川崎地域【国・フ】、長坂地区の一部・田河津地区の一部（東山地域）【国・フ】 ○タクシー	
観光交通	主要な観光地への移動を支えるネットワークとして、期間運行する交通	バス	○岩手県交通 須川温泉線、巖美溪・瑞山線 ○東磐交通 平泉・げいび溪線	観光地間

※運行事業者および路線名等については、計画策定時点[2026（令和8）年7月末]のものです。

公共交通の再編等があった際は適宜記載内容について見直します。

※【国・幹】、【国・フ】、【県】は補助対象路線（詳細については次ページに記載）

(補助対象路線)

- 【国・幹】：地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、国・岩手県・交通事業者で路線の維持・確保を図る路線
- 【国・フ】：地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、国・一関市・交通事業者で路線の維持・確保を図る路線
- 【県】：岩手県の補助事業（岩手県地域バス交通等支援事業費補助・地域公共交通活性化推進事業費補助）を活用し、岩手県・一関市・交通事業者で路線の維持を図る路線

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持する運行系統

運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	位置づけ・役割
室根地域 デマンド型 乗合 タクシー	—	室根 地域	—	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	室根地域デマンド型乗合タクシーは主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所でJR大船渡線へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 地域内フィーダー系統確保維持事業により室根地域デマンド型乗合タクシーを確保・維持することで、住民の交通手段を存続させていく。
川崎地域 デマンド型 乗合 タクシー	—	川崎 地域	—	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	川崎地域デマンド型乗合タクシーは主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所で地域間幹線交通（岩手県交通「本郷線」）へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 地域内フィーダー系統確保維持事業により川崎地域デマンド型乗合タクシーを確保・維持することで、住民の交通手段を存続させていく。
花泉地域 デマンド型 乗合 タクシー	—	花泉 地域 (涌津・油 島・老松・ 日形・花 泉・金沢 地区)	—	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	花泉地域デマンド型乗合タクシーは主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所でJR東北本線へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 地域内フィーダー系統確保維持事業により花泉地域デマンド型乗合タクシーを確保・維持することで、住民の交通手段を存続させていく。
東山地域 デマンド型 乗合 タクシー	—	東山 地域長 坂地区 の一部・田 河津地 区の一部	—	4条 乗合	区域 運行	交通 事業者	東山地域デマンド型乗合タクシーは主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所でJR大船渡線へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 地域内フィーダー系統確保維持事業により東山地域デマンド型乗合タクシーを確保・維持することで、住民の交通手段を存続させていく。

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



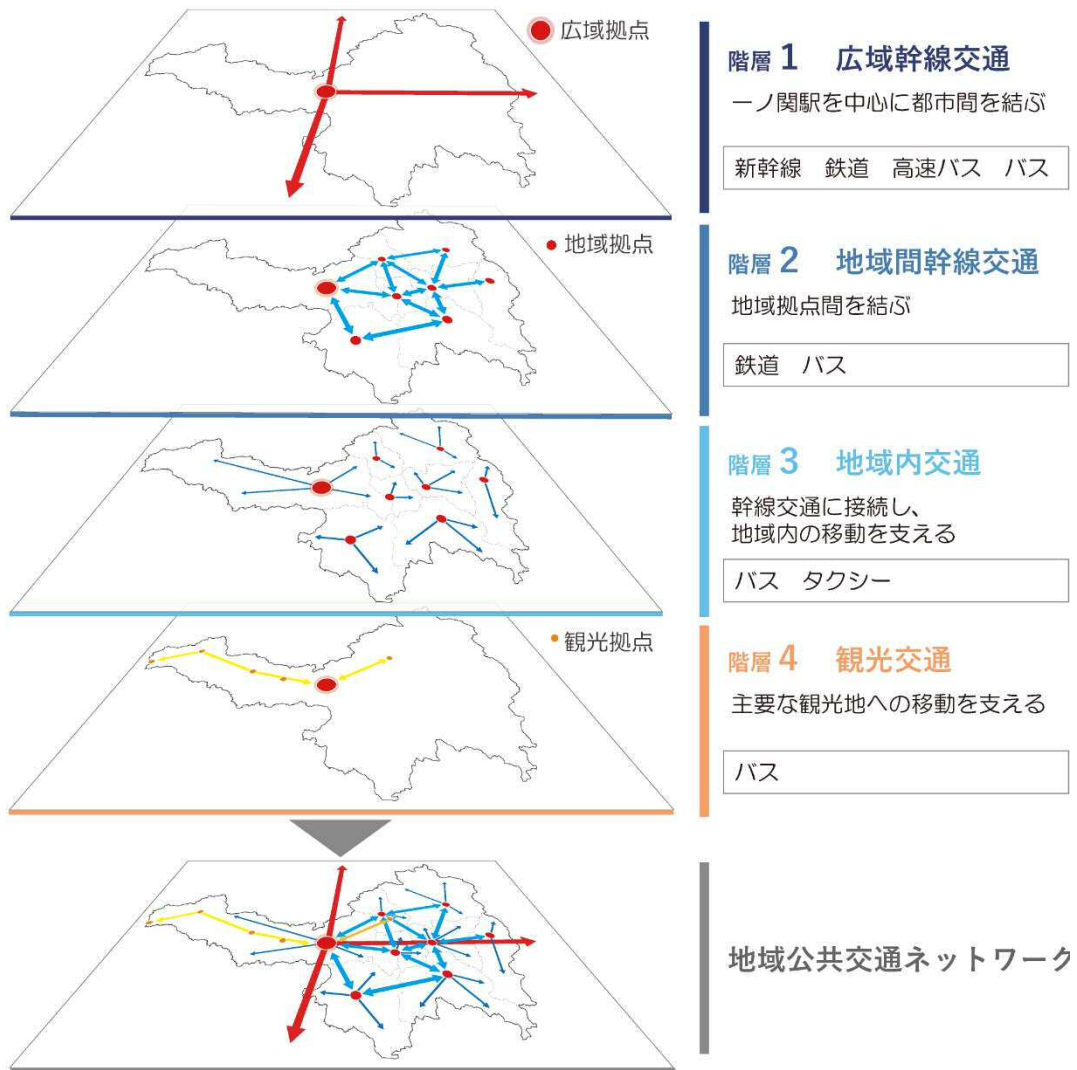
岩手県地域公共交通活性化推進事業費補助により運行を確保・維持する運行系統

運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	位置づけ・役割
一関地域 (萩荘地区) デマンド型 乗合 タクシー	—	萩荘地区	—	21 条 乗合	区域 運行	交通 事業者	住民の移動手段の確保に向けた需要調査を行うため、一関地域の萩荘地区の一部地域を対象として、デマンド型乗合タクシーの試験運行を実施する（R8.10.1～R9.9.30）。 主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所でＪＲ一関駅（東北新幹線・東北本線・大船渡線）へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。
花泉地域 (永井地区) デマンド型 乗合 タクシー	—	永井地区	—	21 条 乗合	区域 運行	交通 事業者	住民の移動手段の確保に向けた需要調査を行うため、花泉地域の永井地区の一部地域を対象として、デマンド型乗合タクシーの試験運行を実施する（R8.10.1～R9.9.30）。 主に買い物、通院等の日常生活移動など地域内移動を担う。地域拠点エリア内の指定乗降場所でＪＲ花泉駅（東北本線）へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。



本市の地域公共交通ネットワークの考え方

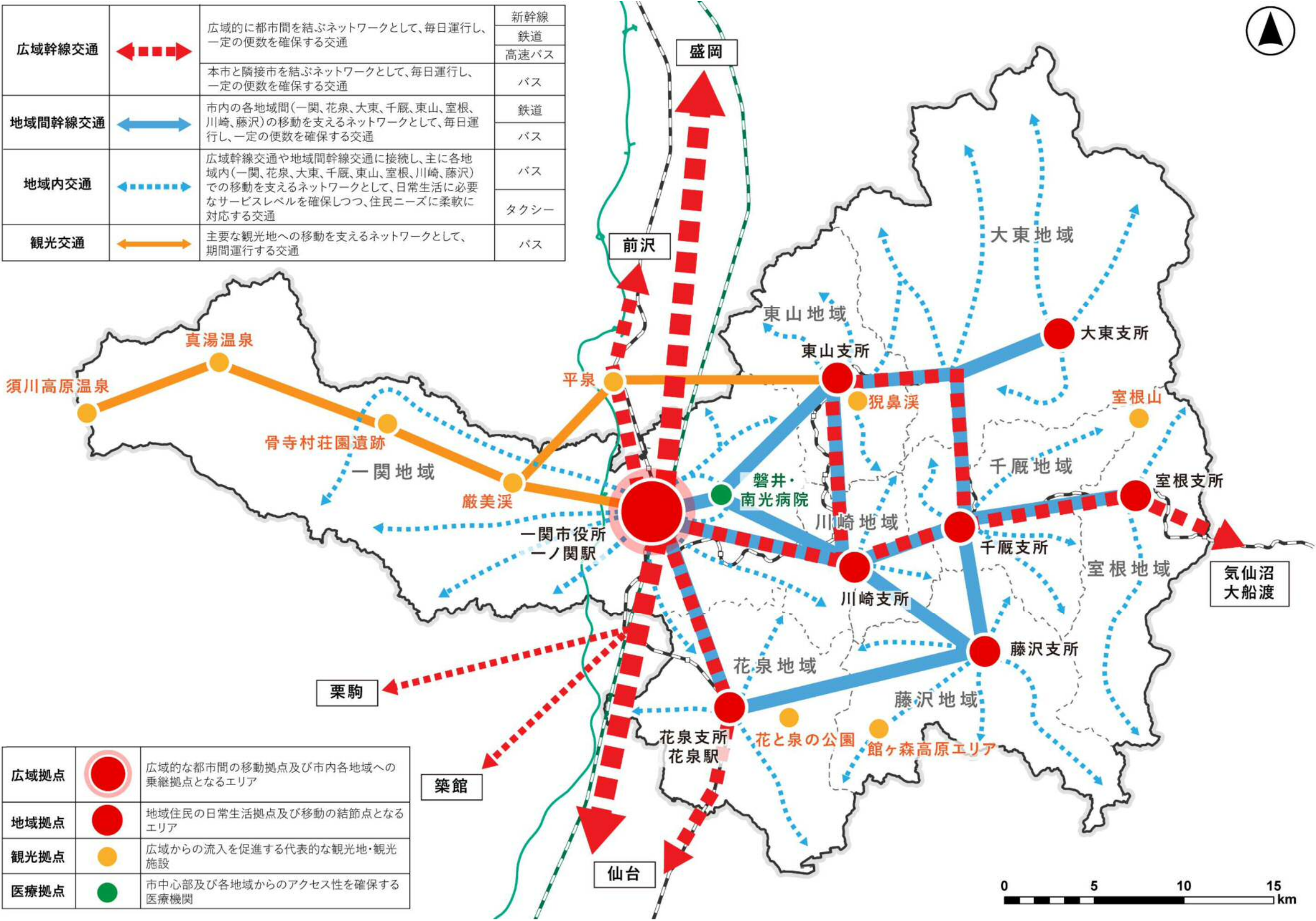
本市の地域公共交通ネットワークは、「広域幹線交通」「地域間幹線交通」を都市間、拠点間移動のための主要な軸とし、「地域内交通」がそれらを補う形できめ細やかに地域住民の移動ニーズに対応します。また、「観光交通」により、観光客の移動ニーズにも対応します。



(2) 将来ネットワークイメージ

基本方針を踏まえた、本市の公共交通ネットワークの将来イメージは下記の通りです。

広域幹線交通		広域的に都市間を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	新幹線
		本市と隣接市を結ぶネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	鉄道 高速バス
地域間幹線交通		市内の各地域間(一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢)の移動を支えるネットワークとして、毎日運行し、一定の便数を確保する交通	バス
地域内交通		広域幹線交通や地域間幹線交通に接続し、主に各地域内(一関、花泉、大東、千厩、東山、室根、川崎、藤沢)での移動を支えるネットワークとして、日常生活に必要なサービスレベルを確保しつつ、住民ニーズに柔軟に対応する交通	鉄道 バス タクシー
観光交通		主要な観光地への移動を支えるネットワークとして、期間運行する交通	バス



広域拠点		広域的な都市間の移動拠点及び市内各地域への乗継拠点となるエリア
地域拠点		地域住民の日常生活拠点及び移動の結節点となるエリア
観光拠点		広域からの流入を促進する代表的な観光地・観光施設
医療拠点		市中心部及び各地域からのアクセス性を確保する医療機関

1	計画の概要
2	上位・関連計画
3	一関市の現状
4	公共交通に 関する ニーズ調査
5	一関市の 公共交通を 取り巻く課題
6	基本方針と 計画の目標
7	目標達成に向けた プロジェクト (事業・施策)
8	計画の 推進体制
	資料編



7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

7-1 施策体系

目標を達成するために実施すべき施策を整理しました。

基本方針 1

多様な輸送資源と多様な主体の連携による拠点間交通と地域内交通の維持確保

目標 1

効率的で持続可能な交通サービスの維持を目指します

基本方針 2

誰もが利用しやすい利用環境の充実

目標 2

わかりやすく、利用しやすい公共交通を目指します

基本方針 3

公共交通の安定的な運行に向けた利用促進

目標 3

公共交通に対する市民意識の醸成を図ります

1. 各種交通の役割の明確化と幹線交通（拠点間交通）の維持

1-1 幹線交通の維持・確保とバス路線の見直し

2. 地域内生活交通の確保と利便性の向上

2-1 利用者ニーズに対応した運行内容の見直し

2-2 新たな移動サービス導入可能性の検討

3. ネットワーク維持に向けた多様な主体の連携・協働体制の構築

3-1 地域との協働による公共交通の構築

4. 交通拠点の環境改善

4-1 乗り換え案内の充実

4-2 待合環境改善策の検討

4-3 デジタルサイネージの設置

5. 乗り継ぎ利用の円滑化

5-1 シームレスな乗り継ぎのためのダイヤ調整

6. 乗り継ぎ利用に係る情報の発信

6-1 総合交通マップの作成

6-2 バスロケーションシステムや経路検索などデジタル情報の活用促進

7. 観光と交通の一体的なサービス提供

7-1 観光客が利用しやすい公共交通の環境整備

7-2 観光施策等と連携した取組の展開

8. 様々な年代に対する利用促進

8-1 モビリティ・マネジメントの実施

8-2 乗車体験会・乗り方教室等の実施

8-3 鉄道の利用促進

9. 運転士や担い手の確保

9-1 運転士確保に向けた取り組み

9-2 地域の多様な輸送手段との連携

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関するニーズ調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

8

計画の推進体制

資料編

7-2 施策の内容、実施主体、スケジュール

本計画に定めた目標を達成するために行う事業内容及び実施主体、取組方針等を定めます。

施策1 各種交通の役割の明確化と幹線交通（拠点間交通）の維持

取組1-1 幹線交通の維持・確保とバス路線の見直し

- ・ 岩手県地域公共交通計画と連携し、広域的な交通ネットワークの確保・維持に努めます。
- ・ 広域幹線交通や地域間幹線交通について、国庫補助を活用しながら、利用しやすい運行ダイヤの検討や利便性の向上を図ります。
- ・ 幹線交通を担うバス路線の利便性の向上を図るとともに、国庫補助を有効に活用するため、利便増進実施計画の策定を検討します。

実施主体

市、バス事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
広域幹線交通の維持			継続・推進		
ダイヤの検討・利便性向上			継続・推進		
利便増進実施計画の策定	協議・検討				

施策2 地域内生活交通の確保と利便性の向上

取組2-1 利用者ニーズに対応した運行内容の見直し

- ・ 持続可能な交通サービスとして提供し続けるために、利用実態を踏まえ地域の実情に合った運行内容、運行形態へ見直し、効率化を図ります。
- ・ 運行内容の見直し時には、利用者アンケートを実施し、的確な利用者ニーズを抽出し、ルートや待合場所の見直し検討を行います。
- ・ バスがサービス縮小、路線廃止した場合の代替手段として、交通資源の有効活用等の観点から、デマンド型乗合タクシーやタクシーの利活用を検討します。
- ・ 国庫補助や県補助等の必要な支援を活用し、地域交通を継続的に確保します。（補助システムの概要については、P95に掲載）

実施主体

市、交通事業者、市民

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
効率的な運用について 見直し、検討			継続・推進		

取組2-2 新たな移動サービス導入可能性の検討

- ・ 地域公共交通を取り巻く状況をふまえ、A I やM a a Sなどの交通分野におけるDXの導入可能性を検討します。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
調査研究、導入可能性検討	調査研究・協議		（実施可能な場合）実施、継続的に見直し		

＜用語解説＞

A I（Artificial Intelligence）

コンピューターで、記憶・推論・判断・学習など、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。（Artificial Intelligenceの略）

M a a S（Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

D X（Digital Transformation）

ITの進化に伴って新たなサービスやビジネスモデルを展開することで、社会そのものの変革につなげるといった概念のこと。

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編

施策3 ネットワーク維持に向けた多様な主体の連携・協働体制の構築

取組3-1 地域との協働による公共交通の構築

- 地域における移動手段や公共交通を支えるための方策など、地域との協働体制の構築を検討します。

実施主体

市、交通事業者、市民

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
地域との意見交換会の開催			継続的に実施		
アンケート調査の実施		意見交換会等を踏まえ、必要に応じて実施			
地域が主体となった移動手段確保に向けた取組検討	調査研究		地域からの提案を受け、随時検討・実施		

施策4 交通拠点の環境改善

取組 4-1 乗り換え案内の充実

- 初めての来訪者にも利用しやすい案内表示（相互利用者への乗車場所案内、誘導案内など）に取り組みます。
- 市内在住の外国人にわかりやすい多言語の案内表示に取り組みます。

実施主体

市、交通事業者、民間事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
案内表示の検討			検討・協議・実施		

取組 4-2 待合環境改善策の検討

- バス停やデマンド型乗合タクシーの乗降場所における公共交通利用者の利便性を向上させるため、上屋やベンチ等の整備・修繕などの改善策を検討します。

実施主体

市、交通事業者、民間事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
関係者協議			協議・検討		
交通事業者、民間事業者、自治会等の主体的な取組支援			検討・協議・実施		

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関するニーズ調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

8

計画の推進体制

資料編

取組 4-3

デジタルサイネージの設置

• 運行情報をはじめとする多様な情報をわかりやすく提供するため、主要駅に情報提供設備（デジタルサイネージ等）の設置を検討します。

• 設置箇所については、市内の主要な交通結節点を基本とし、利用状況を基に、設置箇所の拡大について検討します。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
デジタルサイネージの設置検討			検討・協議・実施		

施策5 乗り継ぎ利用の円滑化

取組 5-1		シームレスな乗り継ぎのためのダイヤ調整			
- 乗り継ぎにより目的地まで円滑に移動できるように、バスと鉄道、バスとバス間のダイヤを見直し乗り継ぎを改善します。 - 鉄道のダイヤ改正などに合わせ、バスやデマンド型乗合タクシーのダイヤなどを継続的に見直します。					
実施主体					
市、交通事業者					
実施スケジュール					
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
ダイヤの見直し・利便性向上			継続・推進		

施策6 乗り継ぎ利用に係る情報の発信

取組 6-1 総合交通マップの作成

- 市内で運行する鉄道や路線バスなどの公共交通機関のルートや駅・バス停、ダイヤ、運賃、利用に関する情報などを掲載した総合交通マップを作成し、市の公共交通機関に関する情報を広く周知することにより、公共交通の利用促進に努めます。
- 市内の公共交通に関する総合的な情報発信により、乗り継ぎ等に関してもわかりやすい情報提供に努めます。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
総合交通マップの作成及びホームページでの公表		マップの作成		随時、見直し	

取組 6-2 バスロケーションシステムや経路検索などデジタル情報の活用促進

- 利用者がバスに関するリアルタイムな情報確認が可能となるよう、スマートフォンやパソコンでバスの運行情報（到着予定時刻や現在の走行位置など）が地図上で確認可能となるバスロケーションシステムの導入に取り組みます。

実施主体

市、バス事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
交通事業者の取組支援			協議・実施		
市営バスの導入検討		協議・検討・実施		（実施後）	利用促進

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関するニーズ調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

8

計画の推進体制

資料編

施策7 観光と交通の一体的なサービス提供

取組 7-1 観光客が利用しやすい公共交通の環境整備

- 公共交通を利用しやすい環境づくりを図るため、市内の公共交通機関の支払い方法の一つとして、キャッシュレス決済の導入を検討します。
- 駅やバス停等の多言語表記により、外国人観光客にとって、公共交通を利用しやすい環境づくりに取り組みます。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
キャッシュレス決済の導入検討		協議・検討・実施		(実施後)	利用促進

取組 7-2 観光施策等と連携した取組の展開

- 平泉町を含む主要な観光地間を結ぶ二次交通について、既存の路線バスやタクシーを含めた円滑な移動手段の整備強化を図るため、周辺自治体や関係機関と連携した取り組みを推進します。

実施主体

市、交通事業者、民間事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
観光二次交通の維持			継続・推進		

施策8 様々な年代に対する利用促進

取組 8-1 モビリティ・マネジメントの実施

- 車を運転できない高齢者や小中学生や高校生などにとって欠かすことのできない公共交通を今後も維持していくためには、市民の公共交通に対する理解が不可欠であることから、市民の希望に沿った出前講座等を実施します。
- 公共交通の利用頻度に関わらず、公共交通を正しく賢く利用してもらうために、広報紙やホームページ等による啓発を行います。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通の利用者数や事業者の取組内容等を紹介			実施		
出前講座等の実施			実施		

《用語解説》

モビリティ・マネジメント

日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通政策を展開していこう」とする一連の取り組み。

取組 8-2 乗車体験会・乗り方教室等の実施

- 小学校やふれあいサロンなどで、バスやデマンド型乗合タクシーの乗り方教室等を実施し、乗り方支援による利用促進を図ります。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
乗車体験・乗り方教室の実施			継続・実施		

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関する調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

8

計画の推進体制

資料編

取組 8-3		鉄道の利用促進			
・ JR大船渡線の利用促進を図るため、定期券を購入した方に対する助成やグループ利用助成制度、市内イベントに合わせた企画列車の運行等について検討します。 ・ 沿線市や岩手県、宮城県と連携しながら利用促進策を検討します。					
実施主体					
市、交通事業者、民間事業者、市民					
実施スケジュール					
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
利用促進策の 検討・実施			検討・実施		



施策9 運転士や担い手の確保

取組9-1 運転士確保に向けた取り組み

- 地域の移動を支える公共交通を将来にわたって維持するために必要なバスやタクシー運転士等の担い手を確保するために、運転士不足の解決に向けた方策を交通事業者とともに検討し実施します。

実施主体

市、交通事業者

実施スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
担い手確保の継続的な取組					

取組9-2 地域の多様な輸送手段との連携

- 今後において持続可能な移動手段を確保するため、既存の公共交通機関だけではなく、福祉輸送、スクールバス、地域住民によるボランティア輸送等の情報を収集し、利活用について検討します。

実施主体

市、交通事業者、市民

実施スケジュール

	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
各交通手段の運行主体との連携	情報交換・協議・検討			実証運行	
地域が主体となった移動手段確保に向けた取組検討 [取組 3-1 再掲]	調査研究	地域からの提案を受け、随時検討・実施			

1

計画の概要

2

上位・関連計画

3

一関市の現状

4

公共交通に関する調査

5

一関市の公共交通を取り巻く課題

6

基本方針と計画の目標

7

目標達成に向けたプロジェクト（事業・施策）

8

計画の推進体制

資料編

8

計画の推進体制

8-1 計画の推進体制

(1) 市民、交通事業者、行政等の役割

本計画の推進に際しては、市民、交通事業者、行政等が連携し、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的視点等を加え、地域公共交通の改善を目指します。

表 8-1 市民、交通事業者、行政等の役割

区分	主体	役割
市内	市民 (地域住民、 地域協働体など)	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通を利用し維持・確保を図るとともに、移動サービスの担い手として地域の移動を支えます。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
	行政	計画全体のコーディネート役として管理を行うとともに、公共交通の維持・改善に取り組みます。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行います。
市外等	有識者	本計画に示すプロジェクトの実施方針等について、助言を行います。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行います。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断します。

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編

(2) 地域公共交通会議/法定協議会の役割

下表に示す組織体制、役割のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図ります。

表 8-2 組織体制とその役割

組織体制		役割
名称	構成員	
一関市公共交通会議	一関市、市民代表、運輸局、県、交通事業者、警察署、福祉協議会、観光協会、教育機関 他	短期的な見直しや改善、中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。
一関市公共交通会議における事務局	一関市（庁内関係課）	上位・関連計画に示す事業と公共交通におけるプロジェクトの整合を図る。



8-2 評価の進捗管理

(1) 計画全体の推進方法

計画全体の推進に当たっては、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル〈計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の循環検討手法〉の考え方に基づき、検証を行います。

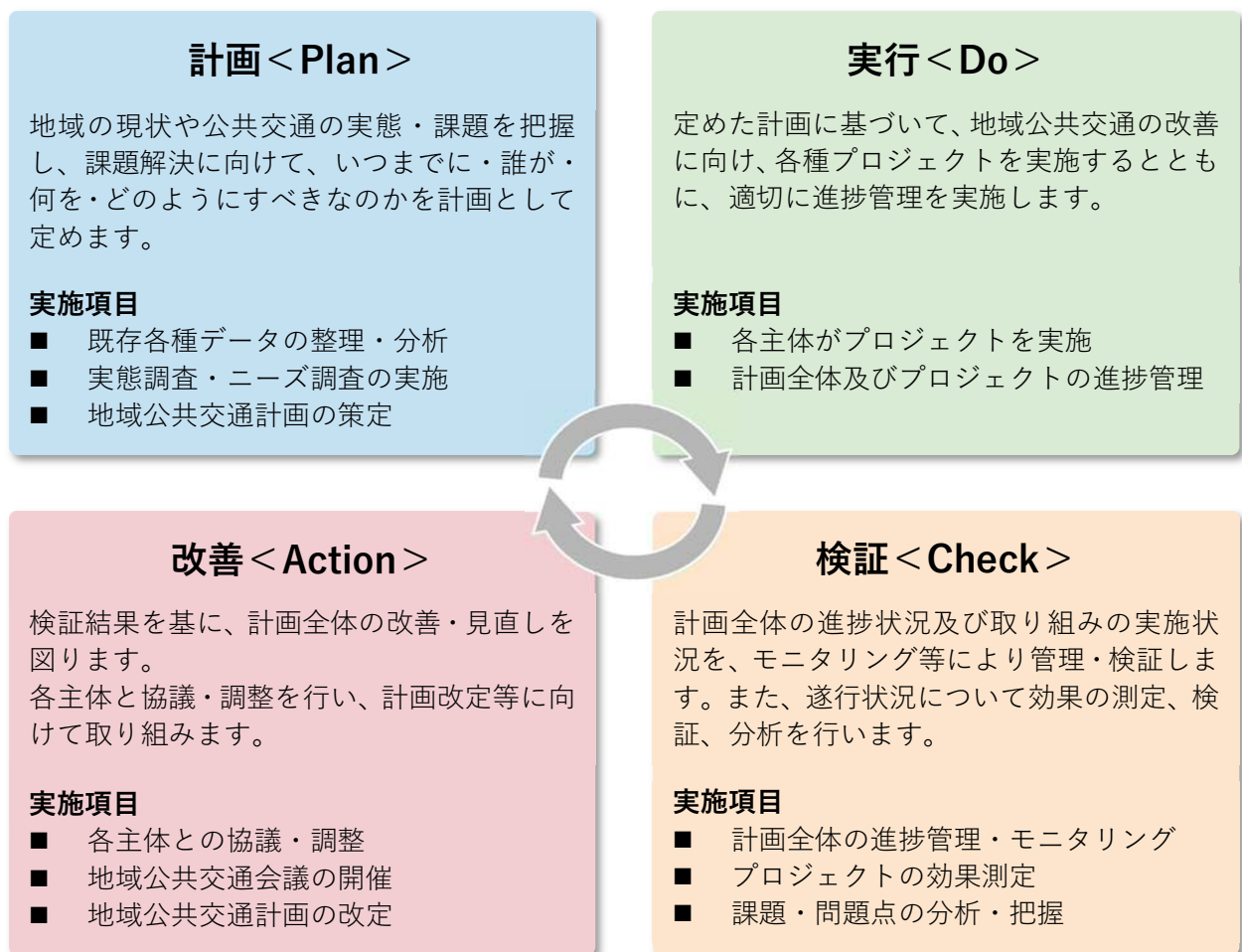


図 8-1 PDCA サイクル

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編

(2) 計画の推進方法

計画期間においては、施策の推進を図る「毎年実施するPDCA」と、計画全体の推進を図る「長期的に実施するPDCA」の二重（二輪）の組み合わせで推進します。

計画に定めた事業ごとの実施結果に関する評価については、毎年度行うものとし、計画最終年度においては、交通事業者からの提供による利用実績や住民の公共交通に関する各種状況調査、ニーズ実態調査を踏まえ、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、施策の見直し及び新たな施策の追加を行い、次期計画を策定します。



図 8-2 二重の PDCA サイクル推進のイメージ

表 8-3 PDCA サイクルによる評価方法

PDCA サイクル	評価事項	評価方法
毎年実施する PDCA	事業実施状況の評価 （年に 1 回実施）	地域公共交通への取り組みや運行状況について、事業内容にあった指標を作成して評価を行い、必要に応じて改善を行います。
長期的に実施する PDCA	目標達成度の評価 （概ね 5 年に 1 回実施）	計画の目標達成度合いの把握と総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し、検証します。

表 8-4 評価スケジュール

	2024	2025	2026	2027	2028
地域公共交通会議・法定協議会	●	●	●	●	●
住民懇談会、ワークショップ等の開催	○	○	○	○	●
乗降調査	●	●	●	●	●
バス等利用実態調査		○			●
住民ニーズ調査		○			●
実施事業（プロジェクト等）の評価	●	●	●	●	●
計画全体の評価、見直し		○			●

●：実施 ○：必要に応じて実施



資料編

資料 1 市民アンケート調査結果

(1) アンケートの回収状況

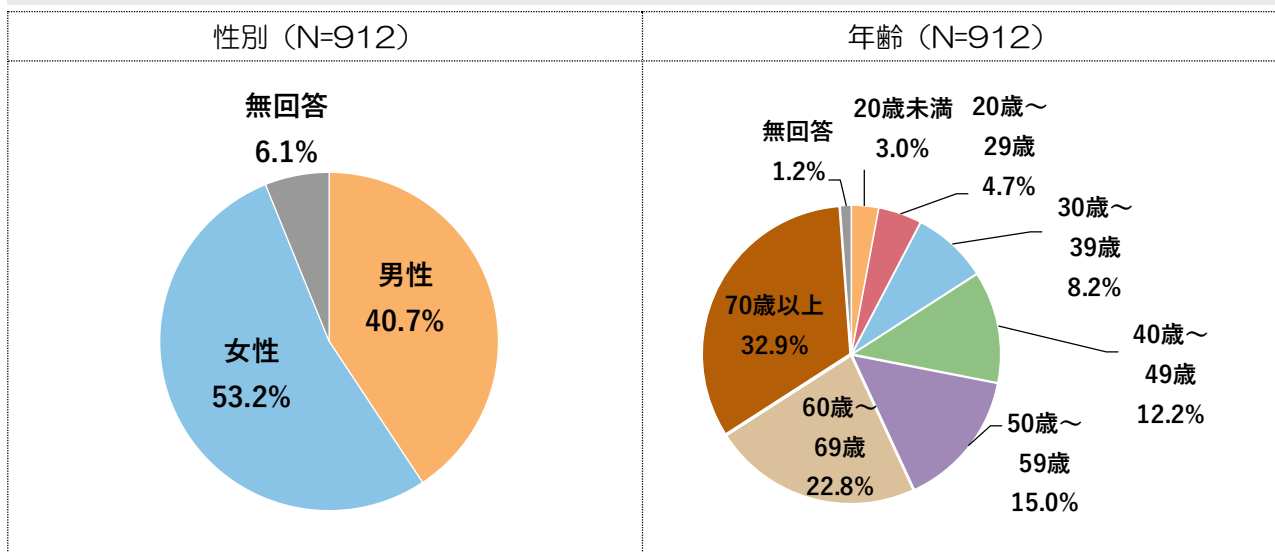
地域別の回収状況は以下のとおりです。

居住地域	回答数		
	郵送	WEB	計
一関	380	79	459
花泉	90	11	101
大東	84	11	95
千厩	56	19	75
東山	41	10	51
室根	35	6	41
川崎	22	1	23
藤沢	46	12	58
無回答	9	—	9
計	763	149	912

(2) 調査結果

1) 回答者の属性〈問 1〉

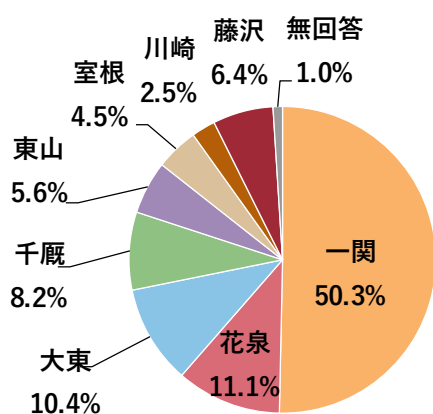
- 性別は、男性が 40.7%、女性が 53.2%を占めています。
- 年齢は、50 歳以上が全体の 7 割以上を占めています。



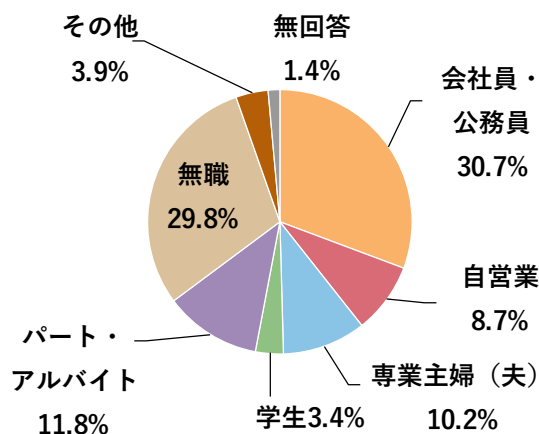
一関市地域公共交通計画

- 住んでいる地域は、「一関地域」が50.3%で最も多くなっています。
- 職業は、「会社員・公務員」と「無職」がそれぞれ約3割と多くなっています。
- 世帯の構成は、「夫婦のみ」、「夫婦と子」、「三世代」がそれぞれ約2割となっています。
- 運転免許の保有状況は、「持っている」が84.5%で大半を占めています。
- インターネットの利用状況は、「スマートフォン」が68.5%で最も多くなっています。

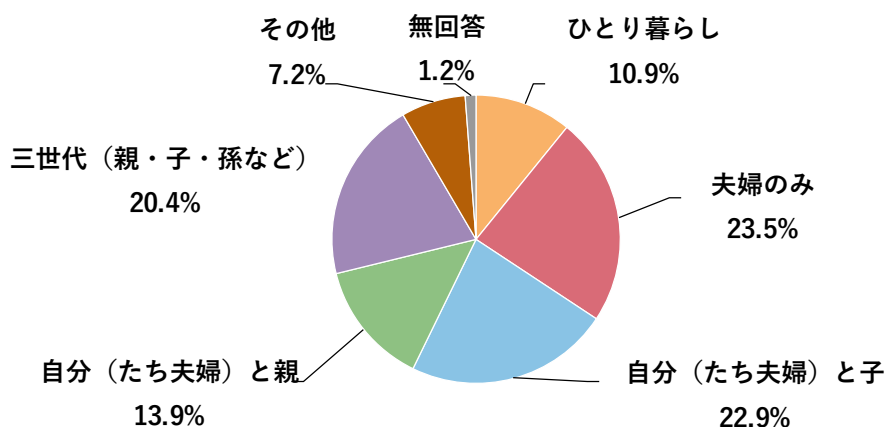
住んでいる地域 (N=912)



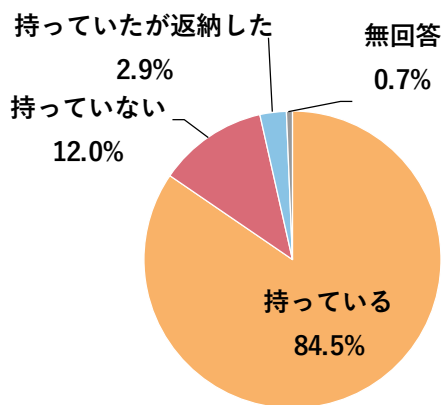
職業 (N=912)



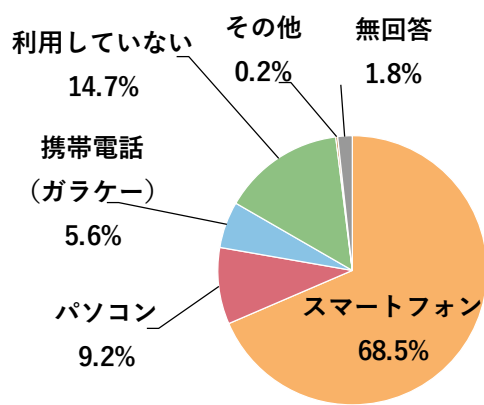
世帯の家族構成 (N=912)



運転免許の保有状況 (N=912)

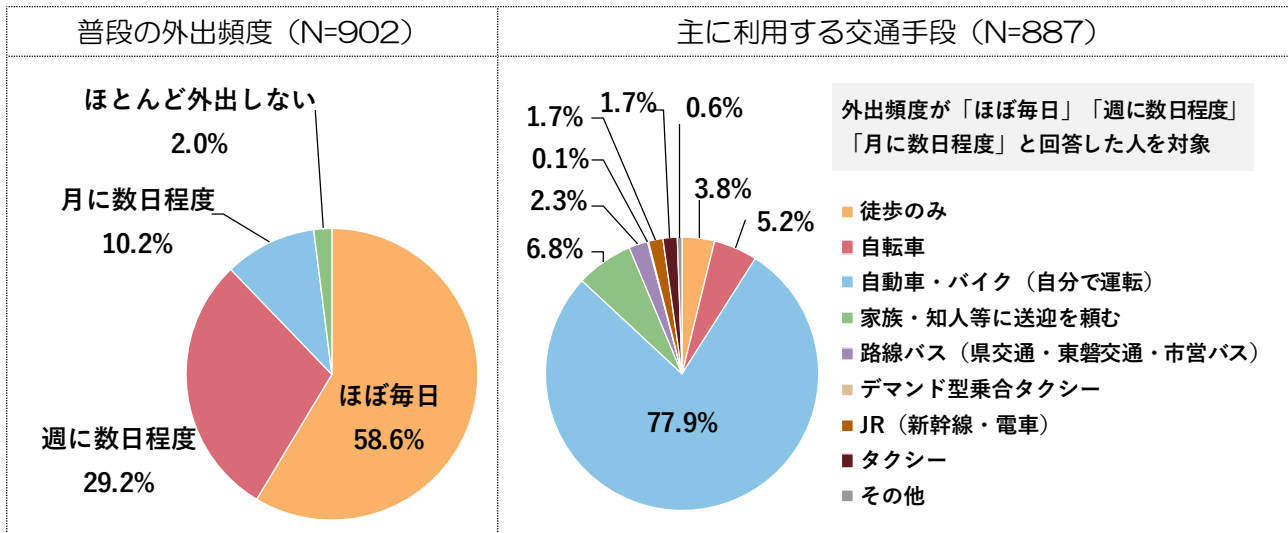


インターネットの利用状況 (N=912)

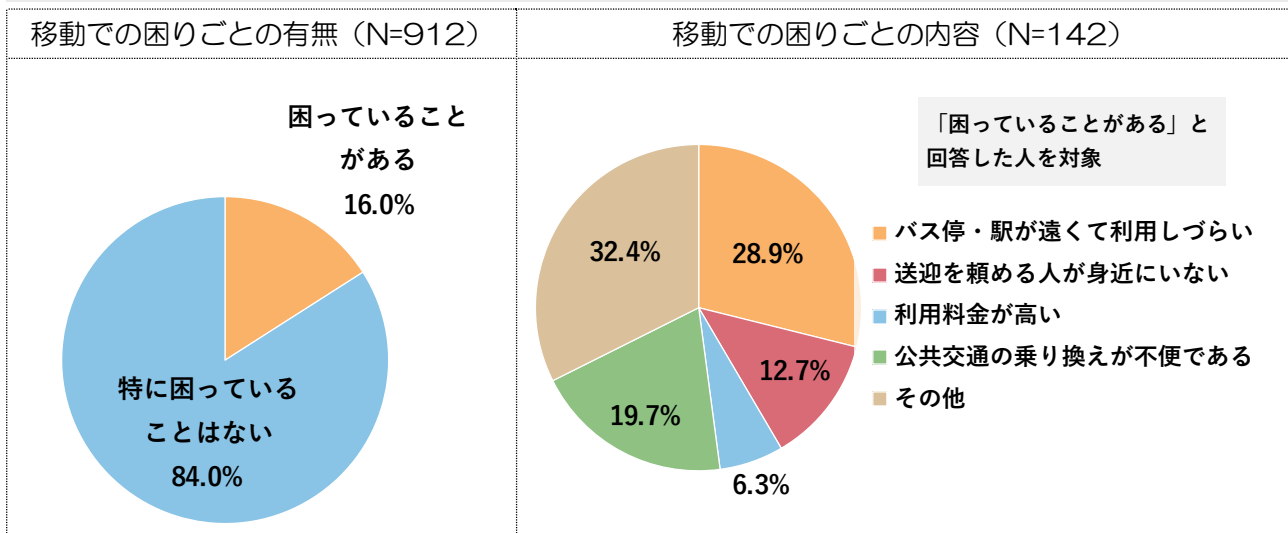


2) 外出状況について〈問 2、3〉

- 普段の外出頻度は、「ほぼ毎日」が 58.6%で最も多く、次いで「週に数日程度」が 29.2%となっています。
- 主に利用する交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が大半を占め、77.9%となっています。徒歩・自転車・公共交通のいずれかで移動する人は、14.8%にとどまっています。



- 移動での困りごとについては、「特に困っていることはない」が大半を占め、84.0%となっています。
- 困りごとの内容については、「バス停・駅が遠くて利用しづらい」が 28.9%、次いで「公共交通の乗り換えが不便である」が 19.7%となっています。

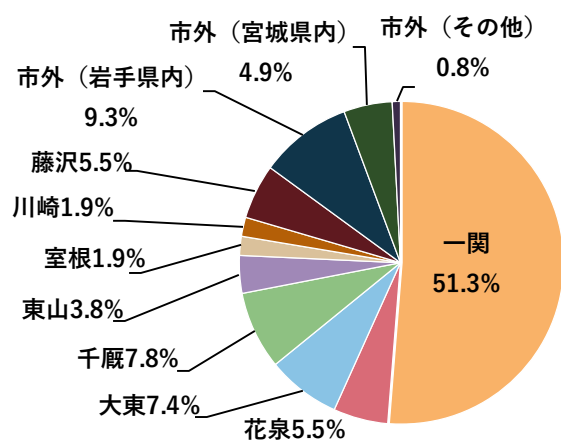


3) 目的別の移動について（通勤・通学、買い物、通院、その他娯楽等）

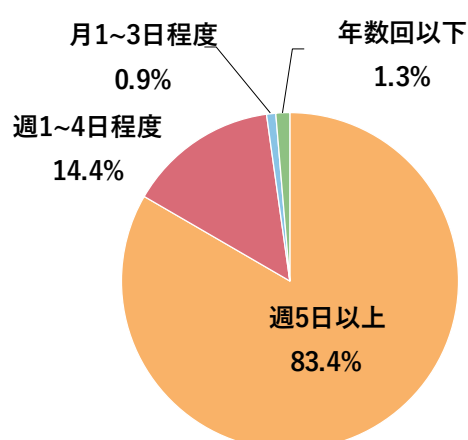
① 通勤・通学

- 通勤・通学先は、「一関」が51.3%で最も多く、次いで「市外（岩手県内）」が9.3%となっています。
- 通勤・通学の頻度は、「週5日以上」が大半を占め、83.4%となっています。
- 主に利用する交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が81.6%と大半を占めています。徒歩・自転車・公共交通のいずれかで移動する人は15.3%となっています。

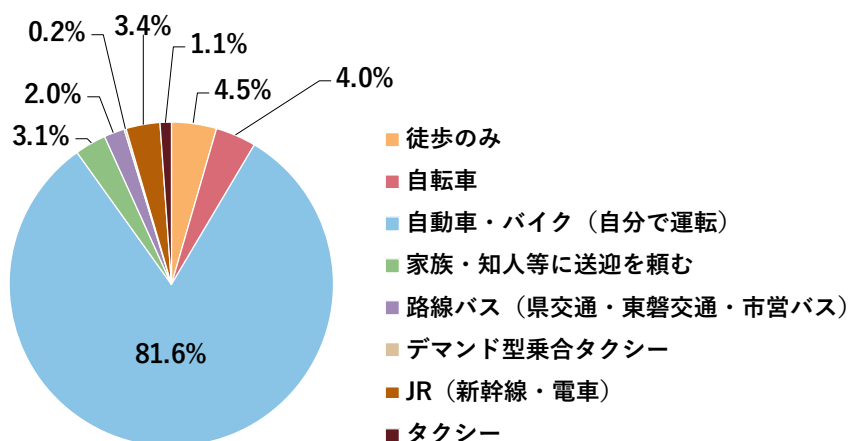
通勤・通学先（N=474）



通勤・通学の頻度（N=451）



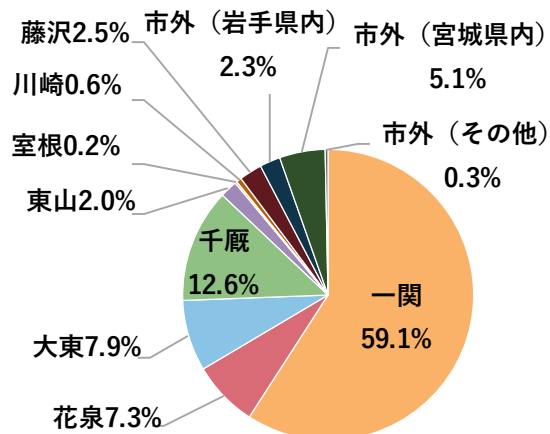
主に利用する交通手段（N=445）



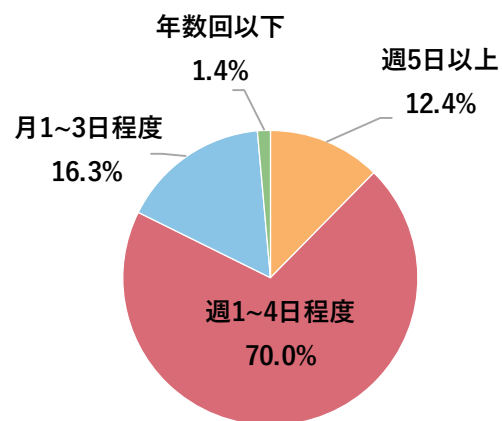
② 買い物（食用品・日用品等）

- 主に利用する買い物先は、「一関」が59.1%で最も多く、次いで「千厩」が12.6%となっています。
- 買い物の頻度は、「週1～4日程度」が70.0%で最も多くなっています。
- 主に利用する交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が79.8と大半を占め、次いで「家族・知人等に送迎を頼む」が8.3%となっています。徒歩・自転車・公共交通のいずれかで移動する人は、11.6%となっています。

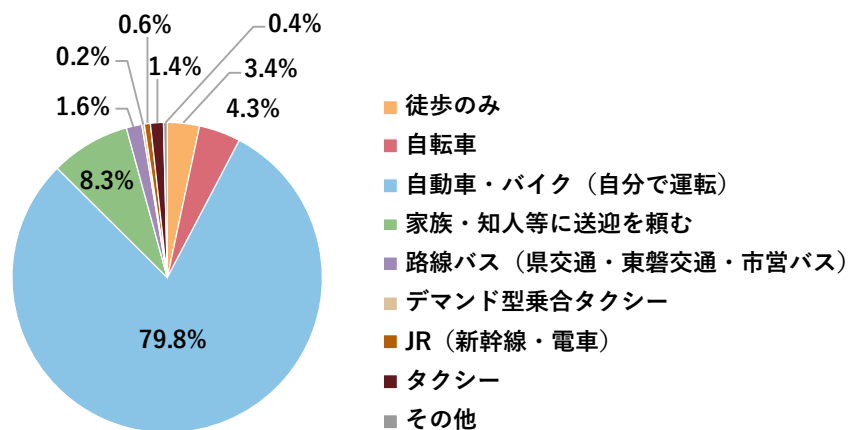
主に利用する買い物先（N=871）



買い物の頻度（N=849）



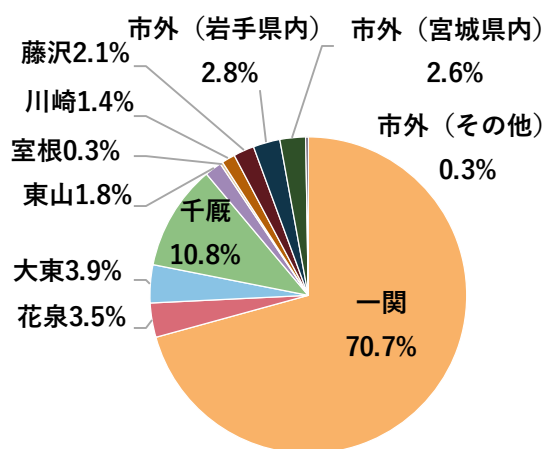
主に利用する交通手段（N=805）



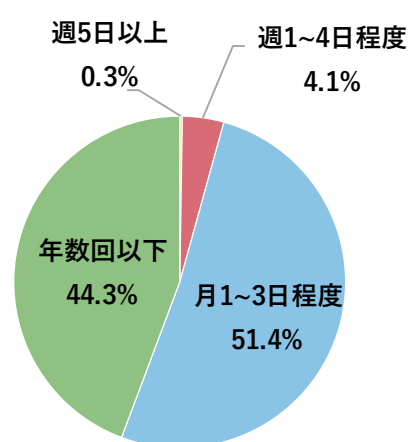
③ 通院

- 主に利用する通院先は、「一関」が70.7%で最も多く、次いで「千厩」が10.8%となっています。
- 通院の頻度は、「月1～3回程度」が51.4%で最も多く、次いで「年数回以下」が44.3%となっています。
- 主に利用する交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が78.5%で大半を占め、次いで「家族・知人等に送迎を頼む」が8.5%となっています。徒歩・自転車・公共交通のいずれかで移動する人は、12.1%となっています。

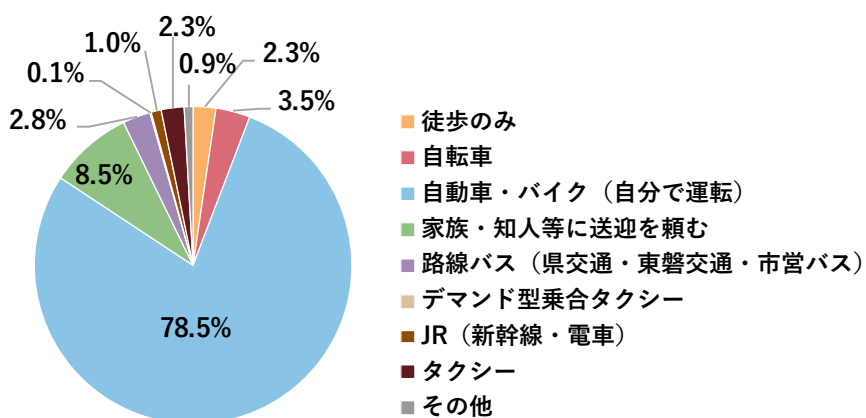
主に利用する通院先 (N=799)



通院の頻度 (N=765)



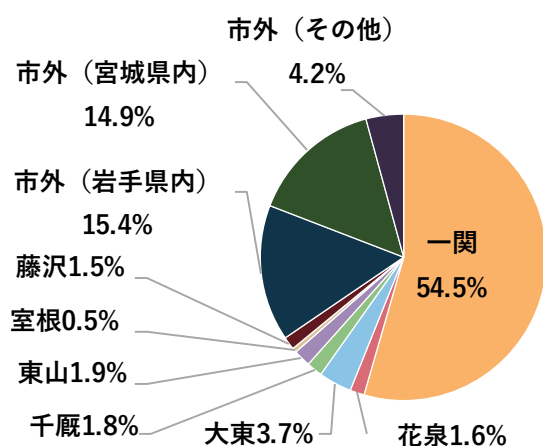
主に利用する交通手段 (N=775)



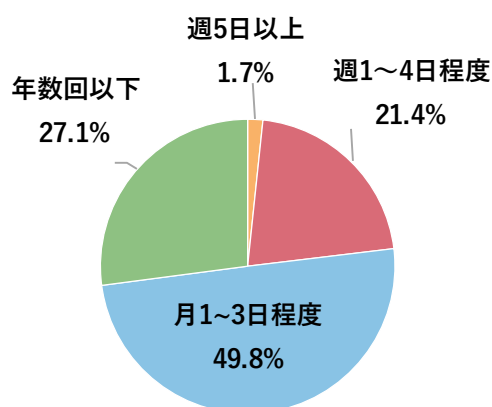
④ その他（趣味・娯楽・遊び等）

- 主に利用する施設のある地域は、「一関」が54.5%で最も多くなっています。また、「市外」という回答が合わせて34.5%を占めています。
- 外出する頻度は、「月1～3日程度」が49.8%で最も多く、次いで「年数回以下」が27.1%となっています。
- 主に利用する交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が78.5%と大半を占めています。徒歩・自転車・公共交通のいずれかで移動する人は、14.0%となっています。

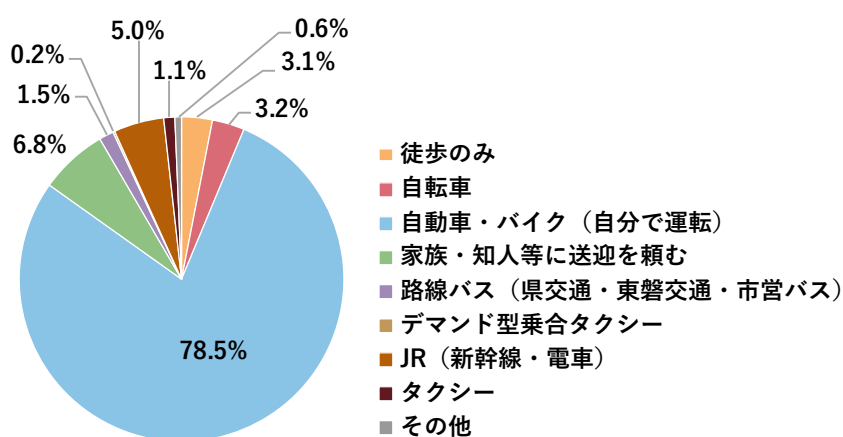
主に利用する施設のある地域（N=617）



外出する頻度（N=602）

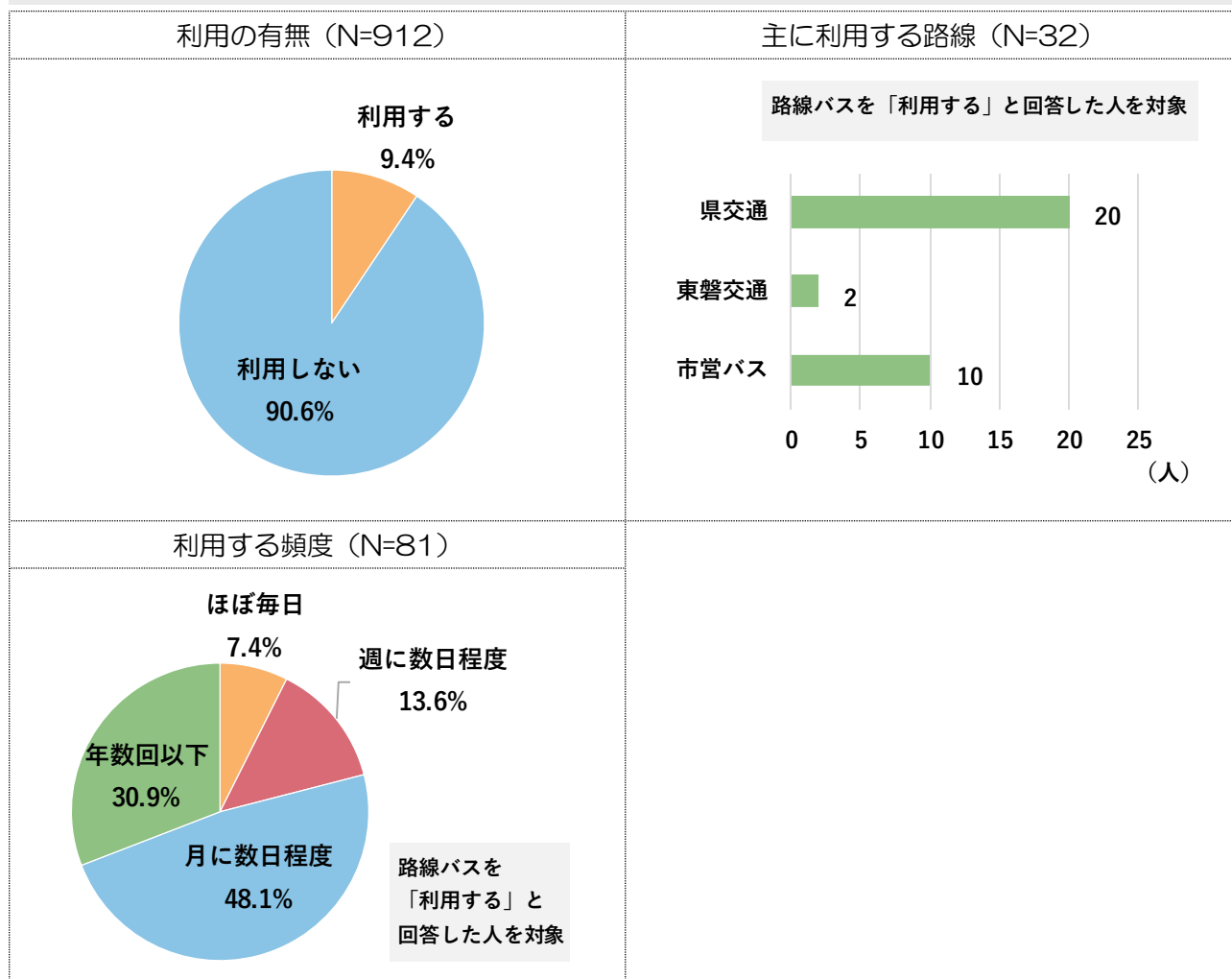


主に利用する交通手段（N=620）



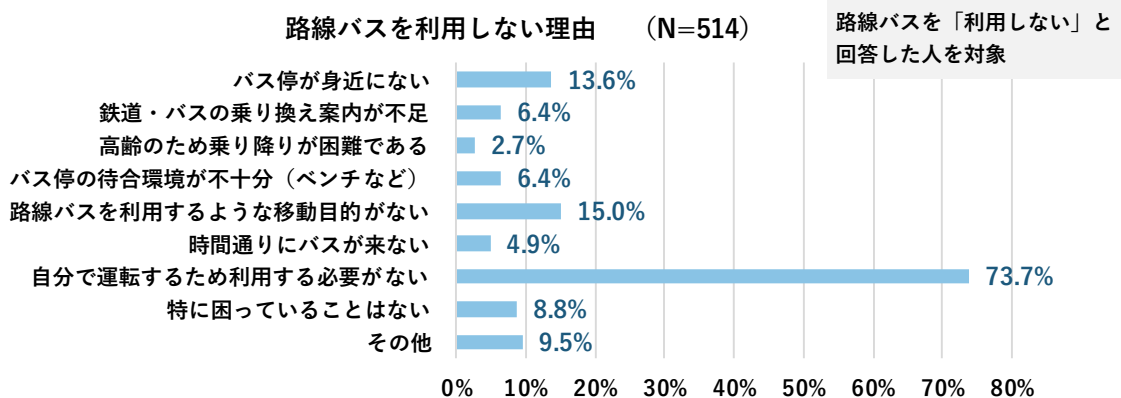
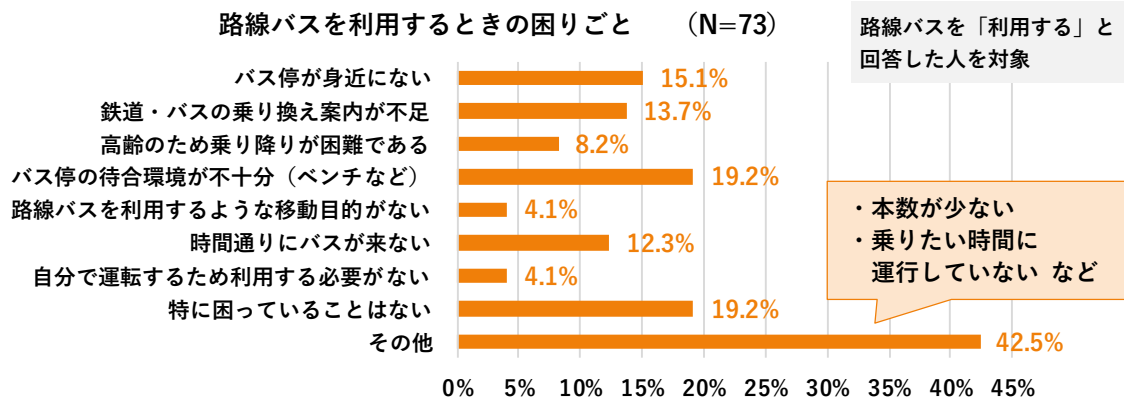
4) 路線バスの利用状況について〈問 5～7〉

- 路線バスの利用の有無は、「利用する」が9.4%、「利用しない」が90.6%となっています。
- 主に利用する路線は、「県交通」が多くなっています。
- 路線バスを利用する頻度は、「月に数日程度」が48.1%で最も多く、次いで「年数回以下」が30.9%となっています。

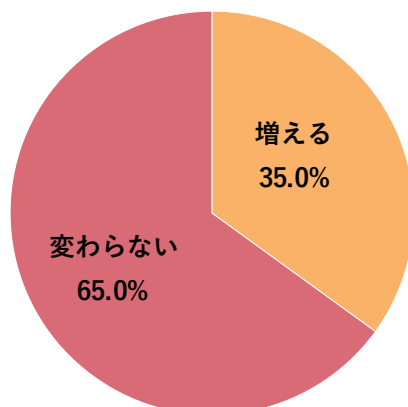


- 路線バスを利用するときの困りごとは、「バス停の待合環境が不十分」が19.2%で多くなっています。次いで、「バス停が身近にない」が15.1%となっています。
- 路線バスを利用しない理由は、「自分で運転するため利用する必要がない」が73.7%で多数を占めています。次いで、「路線バスを利用するような移動目的がない」が15.0%となっています。
- 困りごとが解決した場合に利用回数が増えるかについては、「増える」が35.0%、「変わらない」が65.0%となっています。

路線バスを利用するときの困りごと、路線バスを利用しない理由 ※複数回答

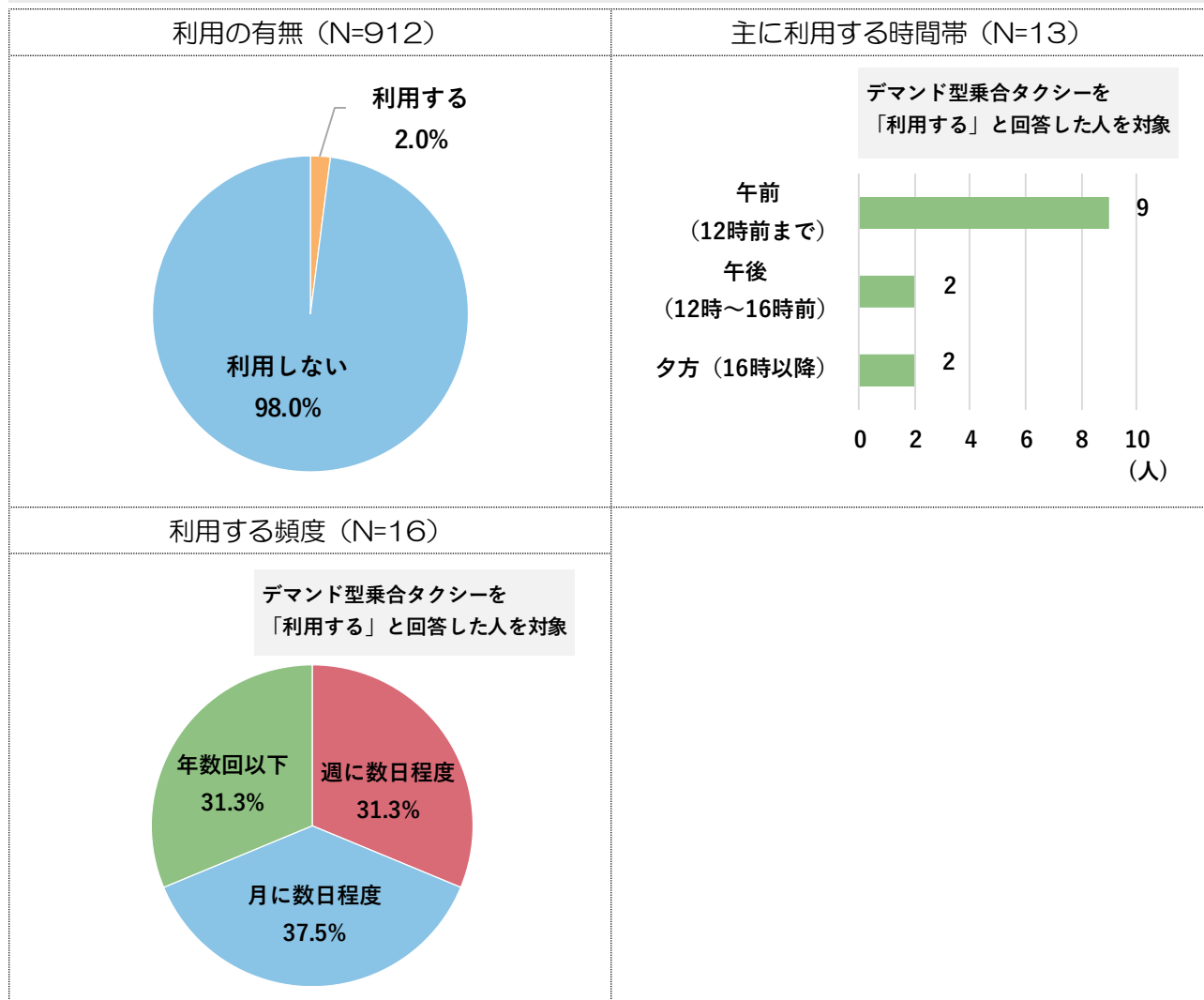


困りごとが解決した場合の利用回数の変化 (N=526)



5) デマンド型乗合タクシーの利用状況について〈問 8～10〉

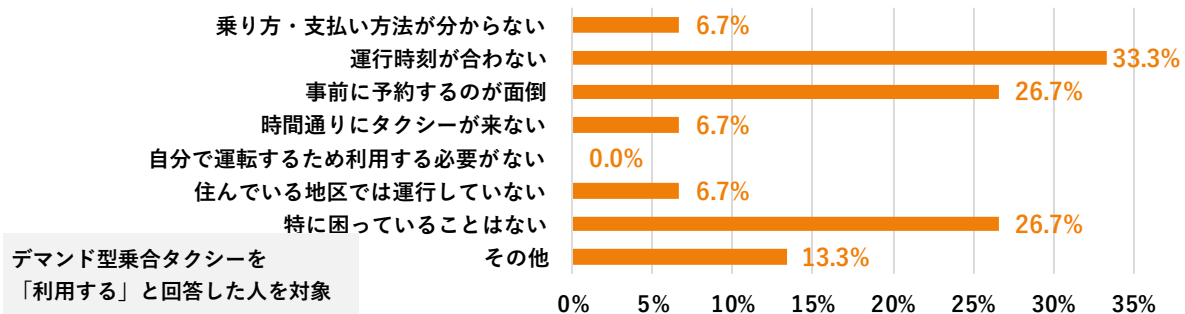
- デマンド型乗合タクシーの利用の有無は、「利用する」が2.0%、「利用しない」が98.0%となっています。
- 主に利用する時間帯は、「午前（12 時前まで）」が多くなっています。
- 利用する頻度は、「月に数日程度」が37.5%でやや多くなっています。



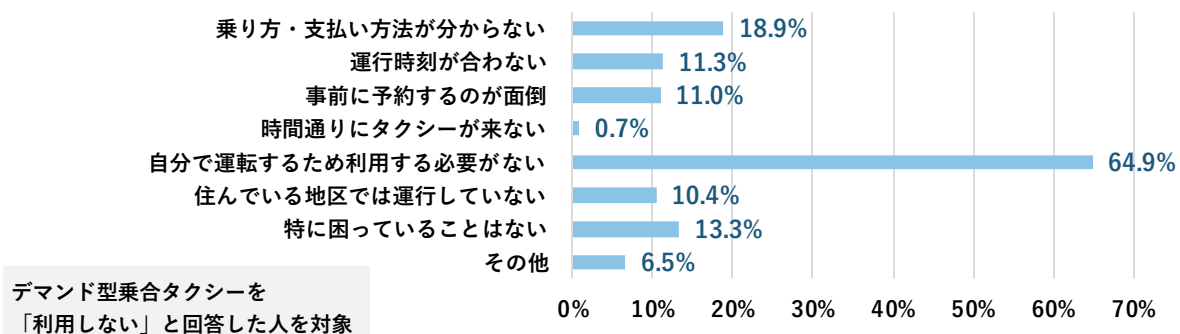
- デマンド型乗合タクシーを利用するときの困りごとは、「運行時刻が合わない」が33.3%で最も多く、次いで「事前に予約するのが面倒」が26.7%となっています。
- デマンド型乗合タクシーを利用しない理由は、「自分で運転するため利用する必要がない」が64.9%で多数となっています。次いで、「乗り方・支払い方法が分からない」が18.9%となっています。
- 困りごとが解決した場合に利用回数が増えるかについては、「増える」が24.9%、「変わらない」が75.1%となっています。

デマンド型乗合タクシーを利用するときの困りごと、利用しない理由 ※複数回答可

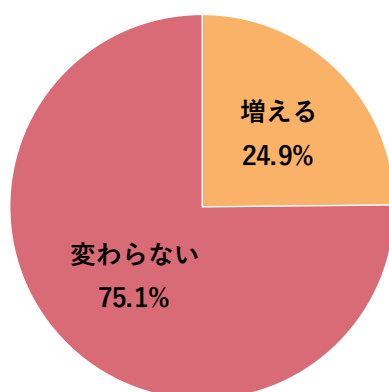
デマンド型乗合タクシーを利用するときの困りごと (N=15)



デマンド型乗合タクシーを利用しない理由 (N=556)

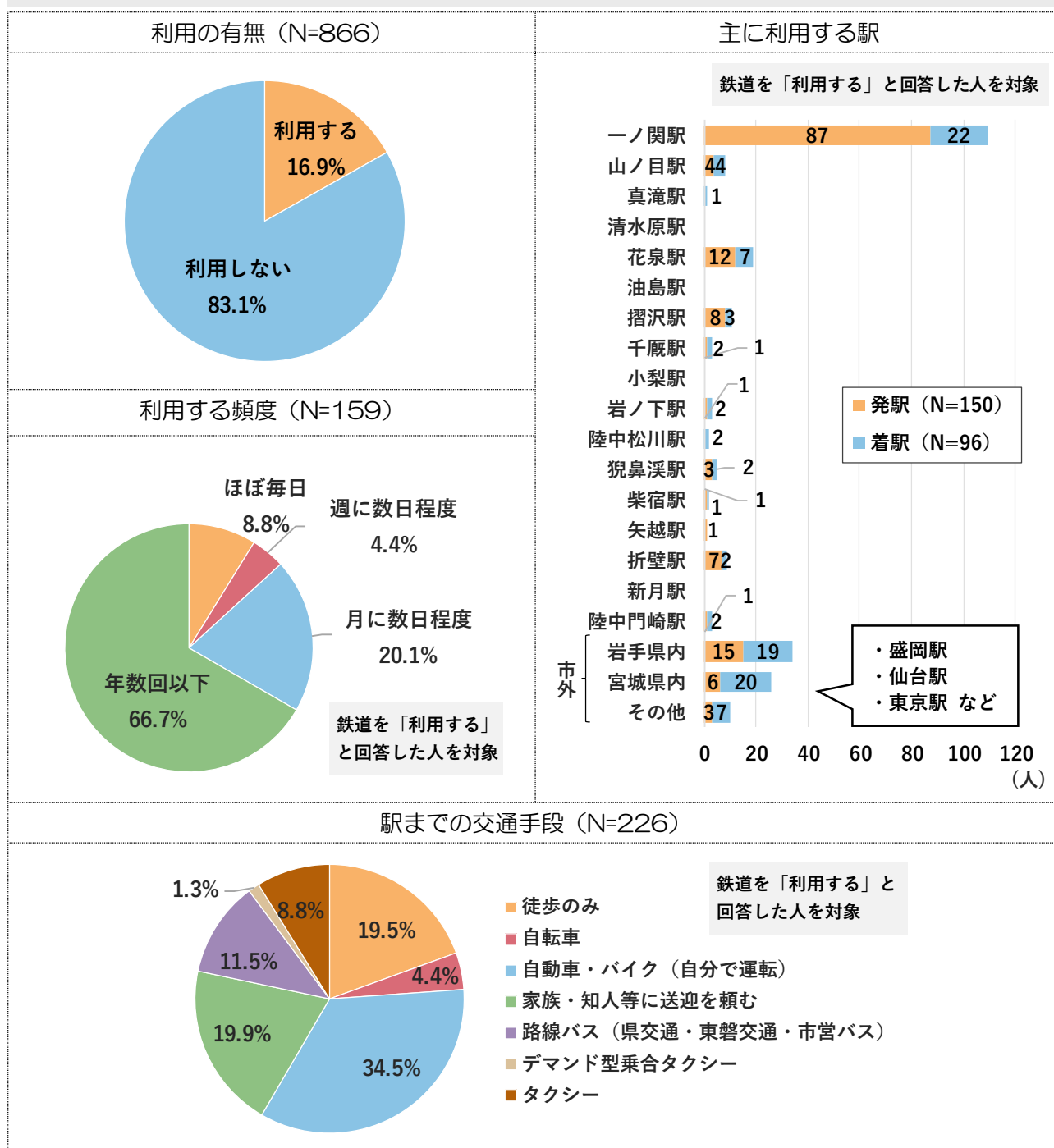


困りごとが解決した場合の利用回数の変化 (N=507)



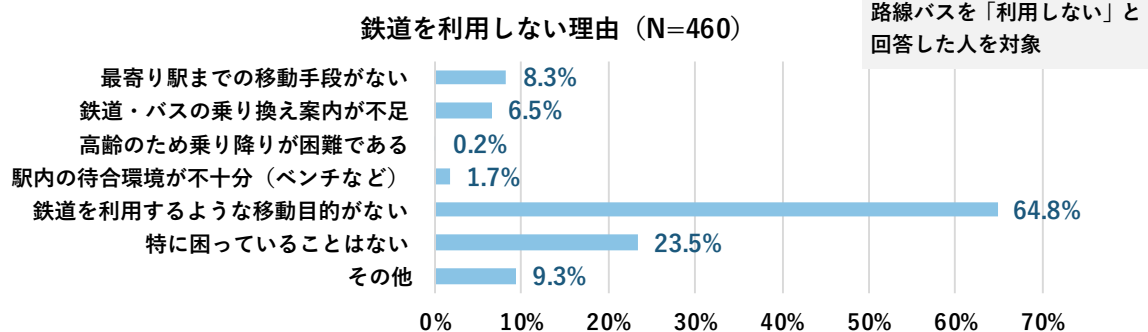
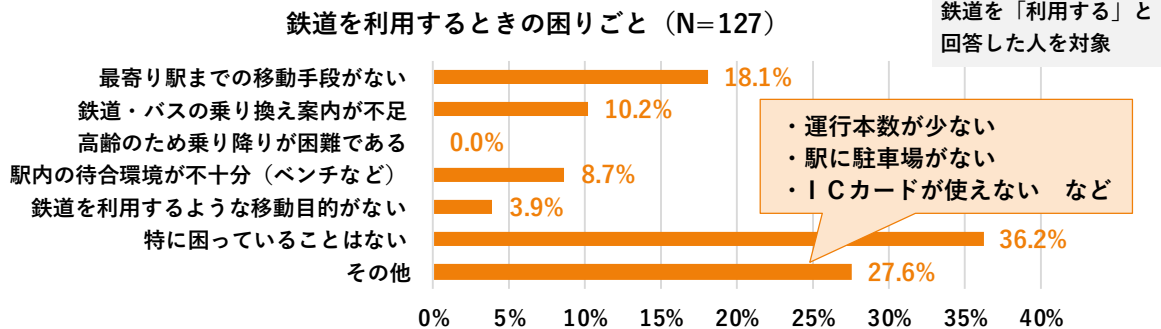
6) 鉄道の利用状況について〈問 11~13〉

- 鉄道の利用の有無は、「利用する」が 16.9%、「利用しない」が 83.1%となっています。
- 主に利用する駅は、「一ノ関駅」が最も多く、発着合わせて 109 人が回答しています。その他の市内の駅は、いずれも回答した人が 20 人未満となっています。
- 鉄道を利用する頻度は、「年数回以下」が 66.7%で最も多くなっています。
- 駅までの交通手段は、「自動車・バイク（自分で運転）」が 34.5%で最も多く、次いで「家族・知人等に送迎を頼む」が 19.9%となっています。自動車以外では、「徒歩のみ」が 19.5%で多くなっています。

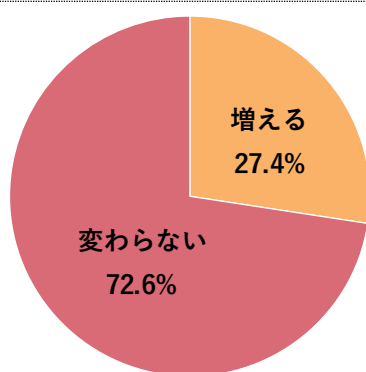


- 鉄道を利用するときの困りごとは、「特に困っていることはない」が36.2%で最も多く、次いで「最寄り駅までの移動手段がない」が18.1%となっています。
- 鉄道を利用しない理由は、「鉄道を利用するような移動目的がない」が64.8%で最も多くなっています。
- 困りごとが解決した場合に利用回数に変化するかについては、「増える」が27.4%、「変わらない」が72.6%となっています。

鉄道を利用するときの困りごと・利用しない理由 ※複数回答可



困りごとが解決した場合の利用回数の変化 (N=529)

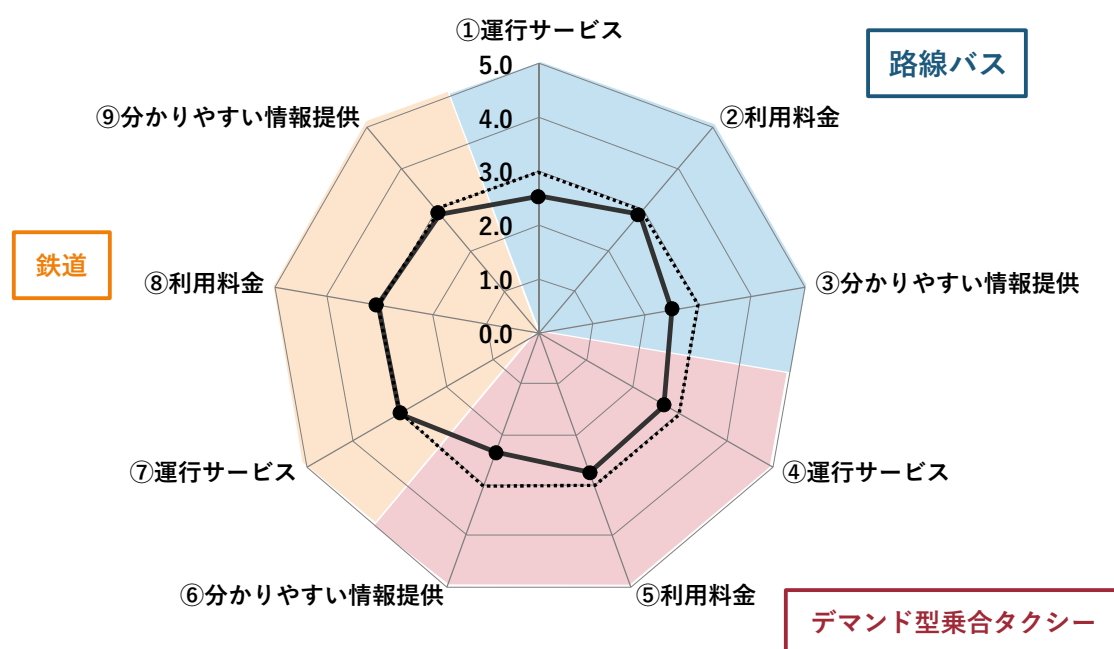


7) 公共交通サービスの満足度について〈問 14～16〉

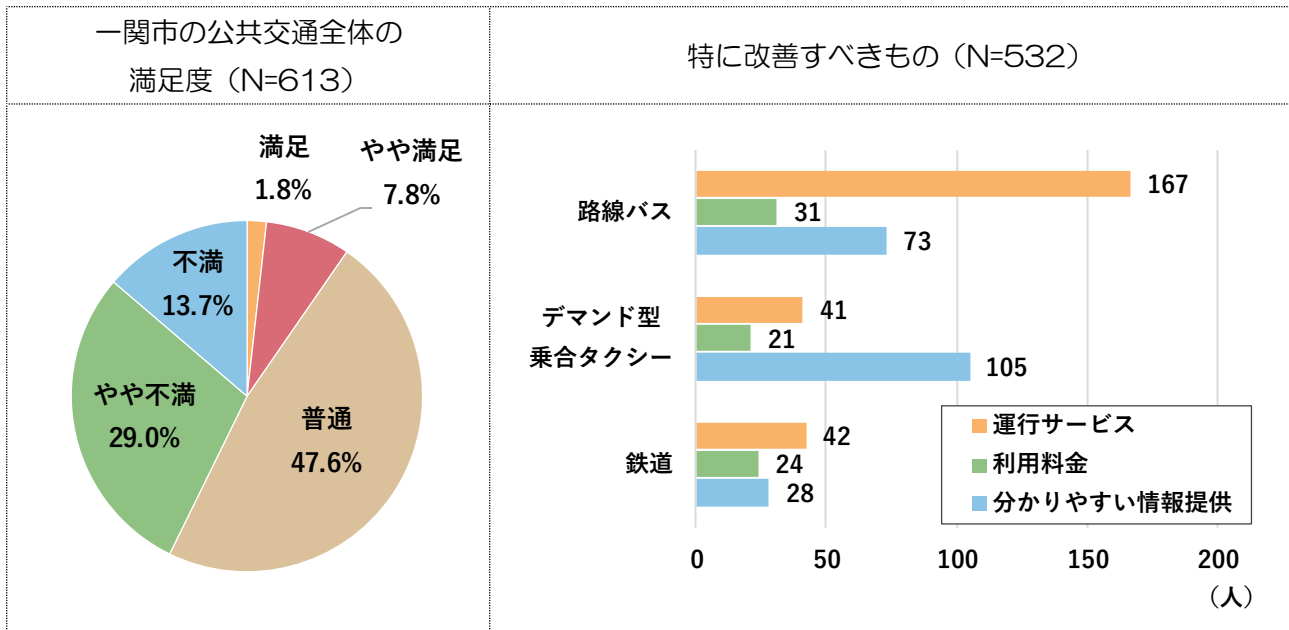
- 公共交通サービスとしての満足度は、全体的に不満の傾向にあります。また、路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道のすべてで「分かりやすい情報提供」の満足度が比較的低くなっています。

		満足度 (合計点)	回答者数	平均点 (5段階評価※)
路線バス	①運行サービス	1,445	568	2.5
	②利用料金	1,155	402	2.9
	③分かりやすい情報提供	1,020	407	2.5
デマンド型 乗合タクシー	④運行サービス	939	350	2.7
	⑤利用料金	962	348	2.8
	⑥分かりやすい情報提供	855	362	2.4
鉄道	⑦運行サービス	1,196	400	3.0
	⑧利用料金	1,208	394	3.1
	⑨分かりやすい情報提供	1,148	396	2.9

※ 1.不満・2.やや不満・3.普通・4.やや満足・5.満足の5段階評価

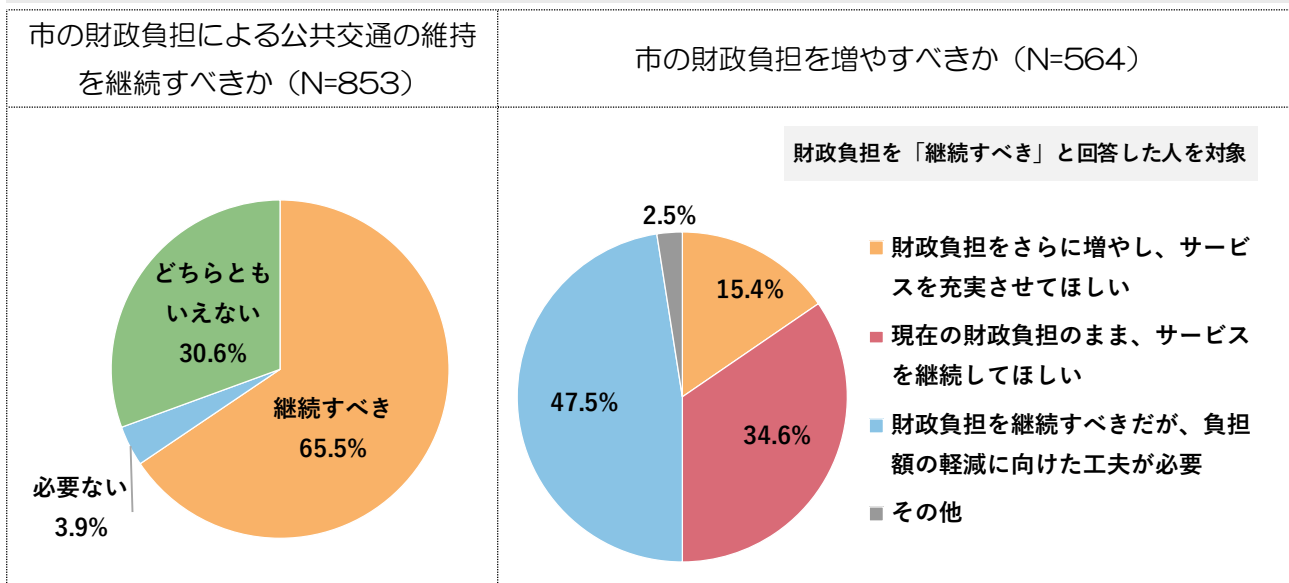


- 一関市の公共交通全体の満足度は、「普通」が47.6%で最も多く、次いで「やや不満」が29.0%となっています。
- 公共交通サービスのうち、特に改善すべき項目については、「路線バスの運行サービス」が最も多く167人が回答しています。次いで、「デマンド型乗合タクシーの分かりやすい情報提供」を105人が回答しています。



8) 財政負担について

- 今後も市の財政負担によって公共交通の維持を継続すべきかについては、「継続すべき」が65.5%、「必要ない」が3.9%、「どちらともいえない」が30.6%となっています。
- 市の財政負担を増やすべきかについては、「増やす」が15.4%、「現在のまま」が34.6%、「負担の軽減が必要」が47.5%となっています。

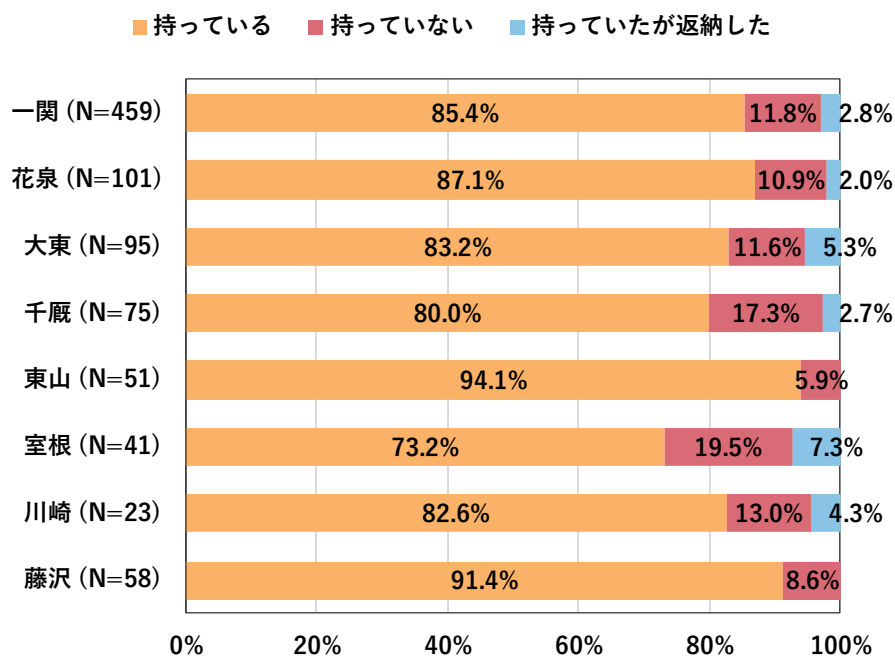


9) 集計結果の分析

① 居住地域別 運転免許の保有状況

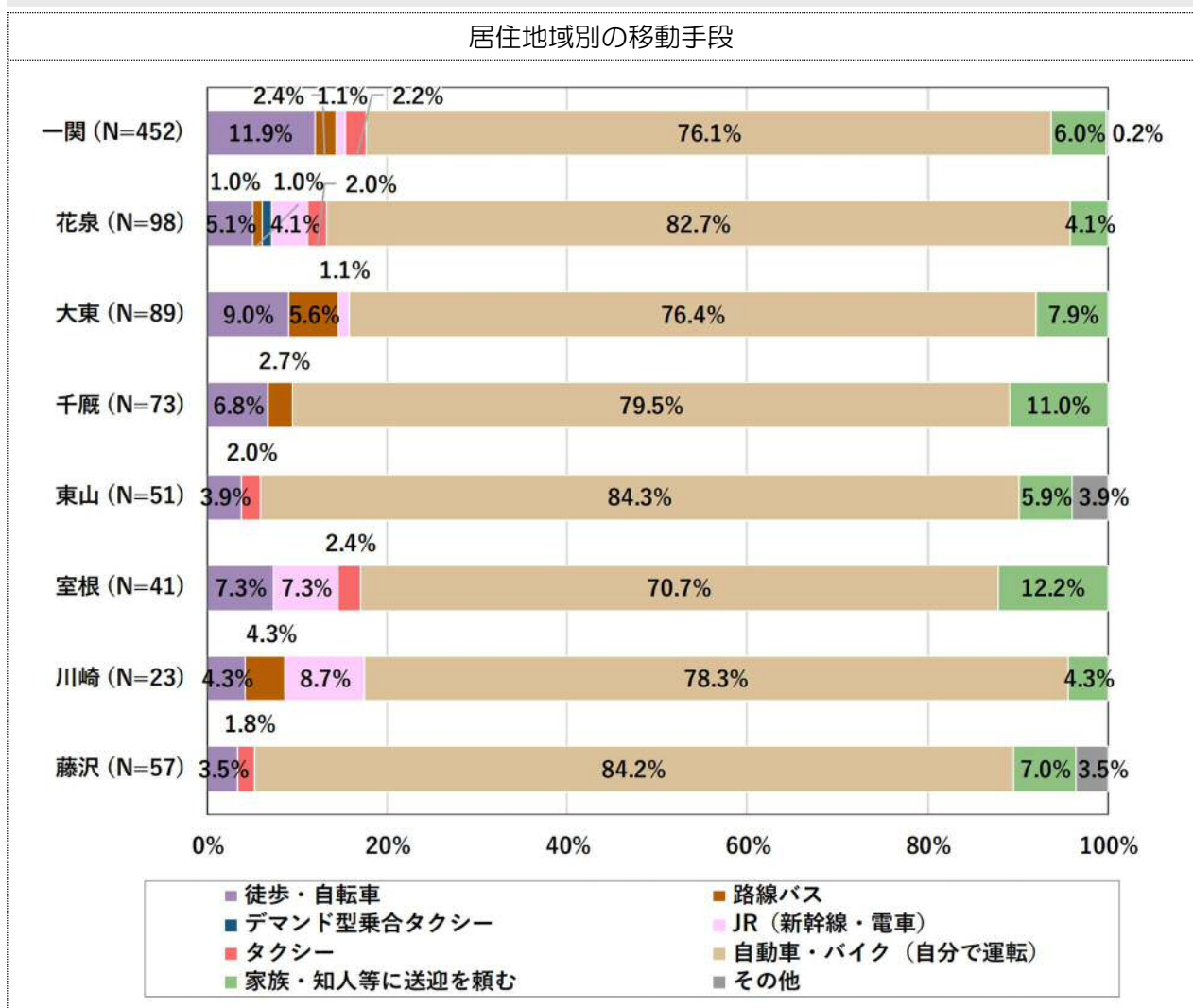
- 地域別にみると、市の東部に位置する千厩地域、室根地域では運転免許を「持っていない」もしくは「持っていたが返納した」という回答の割合が比較的高く、2割以上となっています。

居住地域別運転免許の保有状況



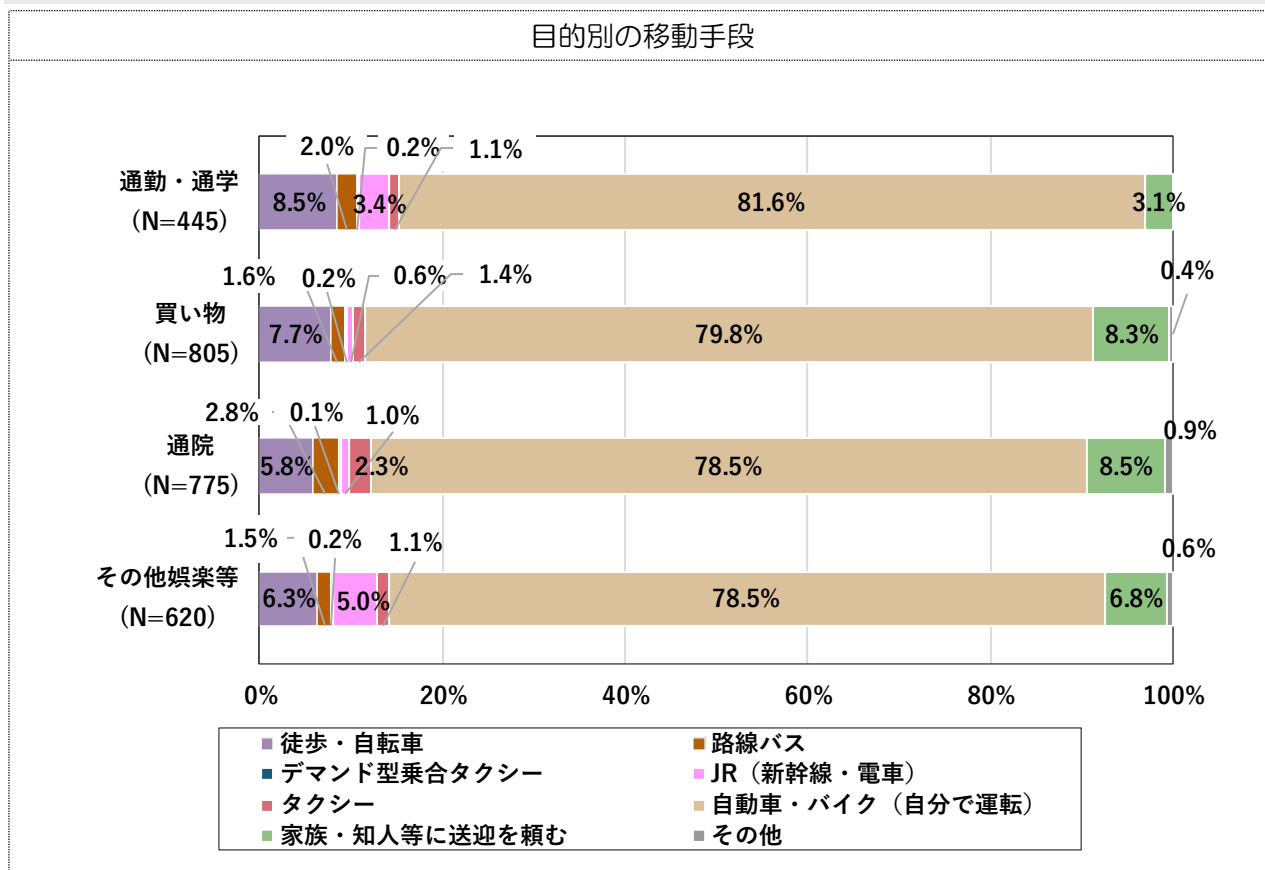
② 居住地域別の移動手段

- 外出時に主に利用する移動手段を地域別にみると、すべての地域で「自動車・バイク（自分で運転）」の割合が最も高くなっています。
- 自動車以外では、一関地域では「徒歩・自転車」、室根地域や川崎地域では「JR」の割合が他地域と比較して高くなっています。



③ 目的別の移動手段

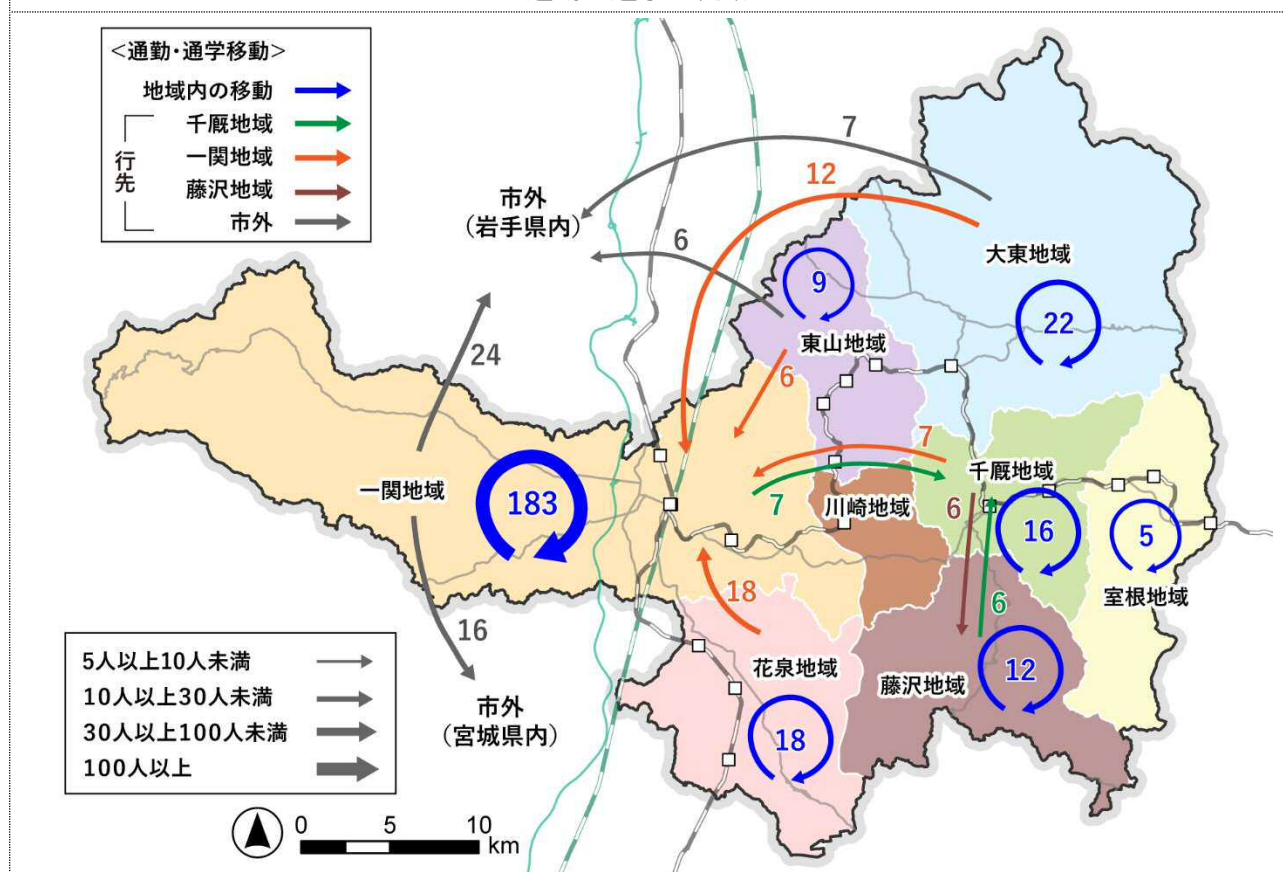
- 目的別の移動手段では、どの目的においても自動車・バイクを自分で運転して移動するという回答が約 8 割を占めています。自動車以外の移動手段では、通勤・通学では「徒歩・自転車」、買い物や通院では「家族・知人等に送迎を頼む」という回答が多くなっています。



④-2 通勤・通学移動

- 通勤・通学目的での行先をみると、地域内での移動のほか、一関地域、千厩地域、藤沢地域への移動がみられます。また、一関地域、東山地域、大東地域では岩手県内の他市町村への移動がみられます。

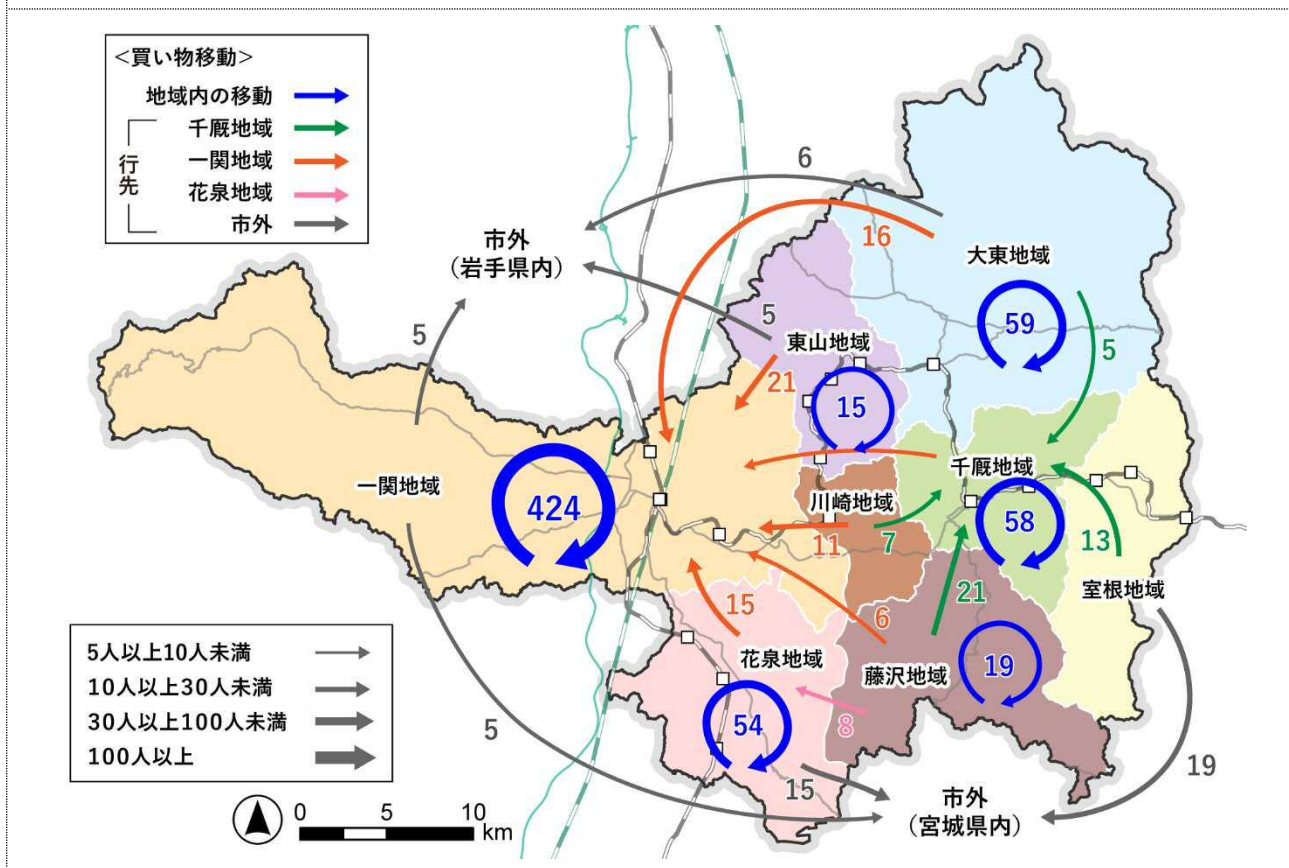
通勤・通学の流動図



④-3 買い物移動

- 買い物時の行先をみると、一関地域、大東地域、千厩地域、花泉地域では地域内での移動が最も多くなっています。また、全市的に一関地域への移動がみられます。市の東部では、千厩地域への移動が多くみられるほか、室根地域では宮城県内の他市町村への移動が多くなっています。

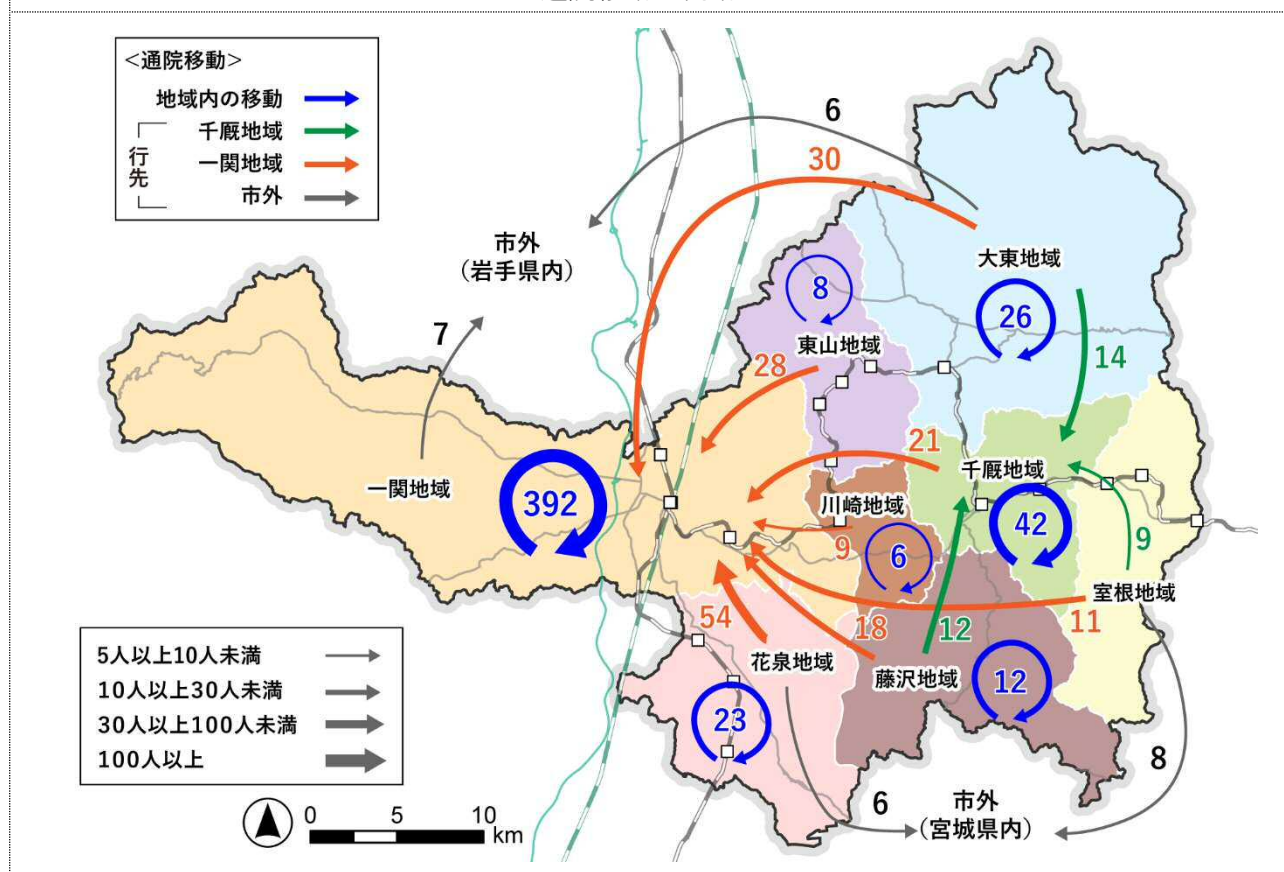
買い物移動の流動図



④-4 通院移動

- 通院目的の移動の行先をみると、一関地域では地域内での移動が多くなっています。他の地域では、地域内での移動のほか、一関地域への移動が多くなっています。市の東部では、千厩地域への移動もみられます。

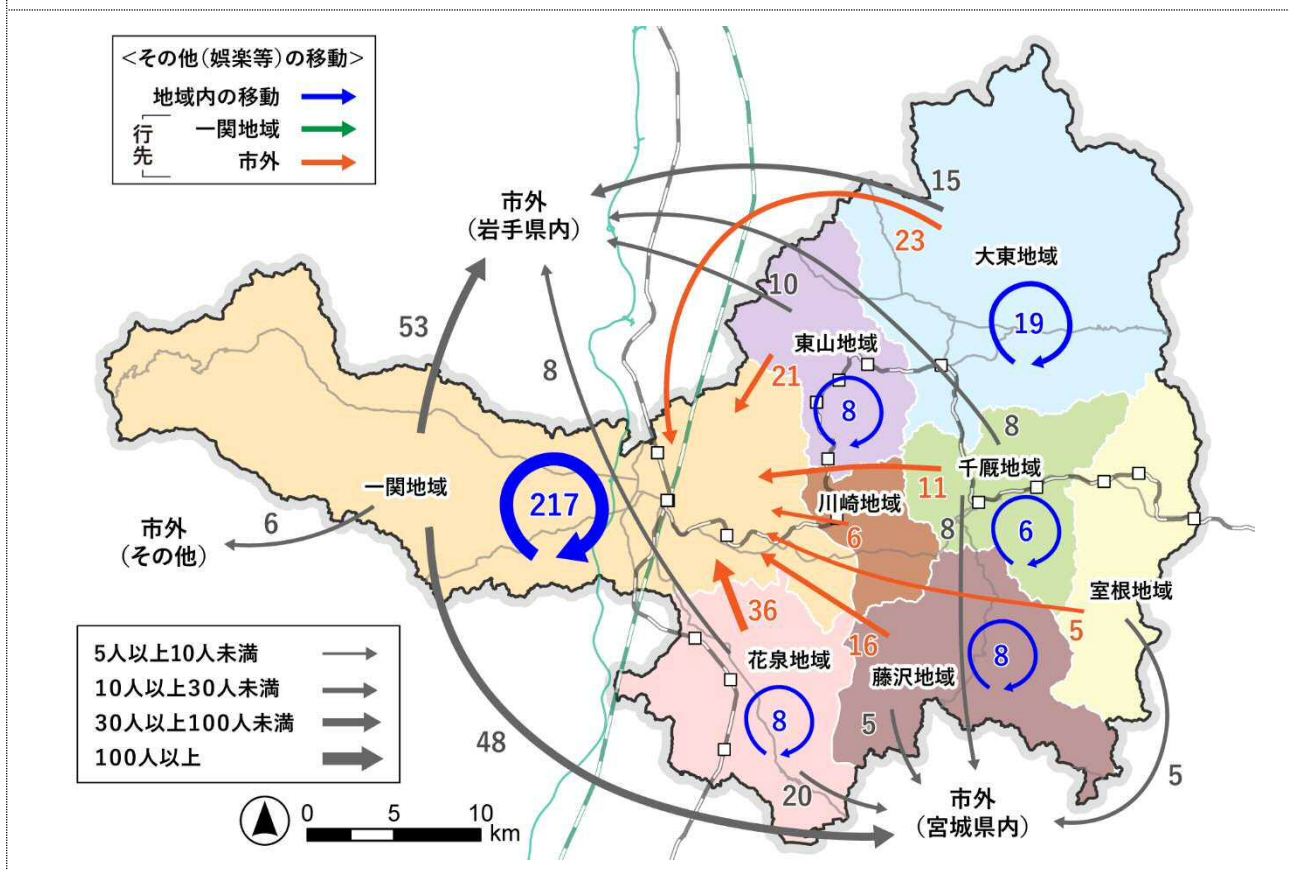
通院移動の流動図



④-5 その他（趣味・遊び・娯楽等）の移動

- その他の移動の行先をみると、一関地域では地域内の移動のほか、岩手県内や宮城県内の他の市町村への移動が多くなっています。他地域では、一関地域や他市町村への移動が多くなっています。

その他（趣味・遊び・娯楽等）の移動の流動図



資料 2 路線バス乗降調査結果

(1) 実施状況

調査票の回収数等は以下のとおりです。

	路線	方面/発駅	調査日	回収数
岩手県交通	一関中心市街地 循環線	右回り	12月3日(日)	6
			12月7日(火)	13
		左回り	12月3日(日)	4
			12月7日(火)	12
	巖美溪線	巖美小学校入口	12月3日(日)	6
			12月7日(火)	4
		一関駅前	12月3日(日)	7
			12月7日(火)	6
	本郷線	千厩バスターミナル	12月3日(日)	0
			12月7日(火)	2
		一関営業所	12月3日(日)	10
			12月7日(火)	8
市営バス	大原・上内野線 (大東)	摺沢駅前	11月28日(火)	6
		石鍋	11月28日(火)	1
	合計			



バスの利用に関するアンケート調査		No. _____ 令和5年 月 日() _____ : _____
調 査 目 的	バスの利用状況を把握するためにアンケート調査を行っています。利用目的や公共交通に期待する事等をお聞きしていますので、ご協力をお願い致します。	
出 発 時 間	時 分	
乗 車 ・ 降 車 場 所	【乗車】() 【降車】()	
1. 回答者ご自身について		
利用 者 特 性	性 別	・男性 ・女性
	年 齢	・小学生未満 ・小学生 ・中学生 ・高校生 ・18歳～20代 ・30代 ・40代 ・50代 ・60代 ・70代 ・80歳以上
	居 住 地	【市内】→ 町・丁 () もしくは郵便番号() 【市外】→ 県内 () 市・町・村 県外() 県 市・町・村 ()
	運転免許の有無	・自動車(二輪、原付を含む)を持っている ・持っていない ・返納した
2. 路線バスの利用実態について		
利 用 目 的	・通勤 ・通学 ・買物 ・病院 ・食事 ・市役所 ・観光 ・娯楽施設 ・知人訪問 ・その他() 複数回答可 ⇒外出先(目的地)の名称 ()	
バ ス 停 ま で の 交 通 手 段	1. 徒歩 [時間: 分] 徒歩以外の場合 2. 自転車 3. 自動車・バイク(自分で運転) 4. 家族・知人等に送迎を頼む 5. 路線バス(県交通・東磐交通・市営バス) 路線名[] 6. デマンド型乗合タクシー 7. JR(新幹線・電車) 8. タクシー 9. その他[] 複数回答可	
バ ス の 利 用 頻 度	・土祝を含む毎日 ・平日毎日 ・週に____回 ・月に____回 ・年に数回 ・ほとんど利用しない(年に1回以下)	
特に改善してほしいこと ※具体的に改善してほしいこと	・運行ルート (例)〇〇地区を経由してほしい / △△商店・□□病院に行くバスが欲しい など ・運行時刻 (例)〇時台の鉄道に接続してほしい / △△線の〇時台の便が欲しい など ・情報のわかりやすさ (例)〇〇の乗り場案内がわかりづらい / ホームページで調べづらい など ・料金 (例)乗車料金が高い / 一日乗車券が欲しい など ・その他 () 複数回答可	
自 由 意 見		

図 資-1 路線バス乗降調査票

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

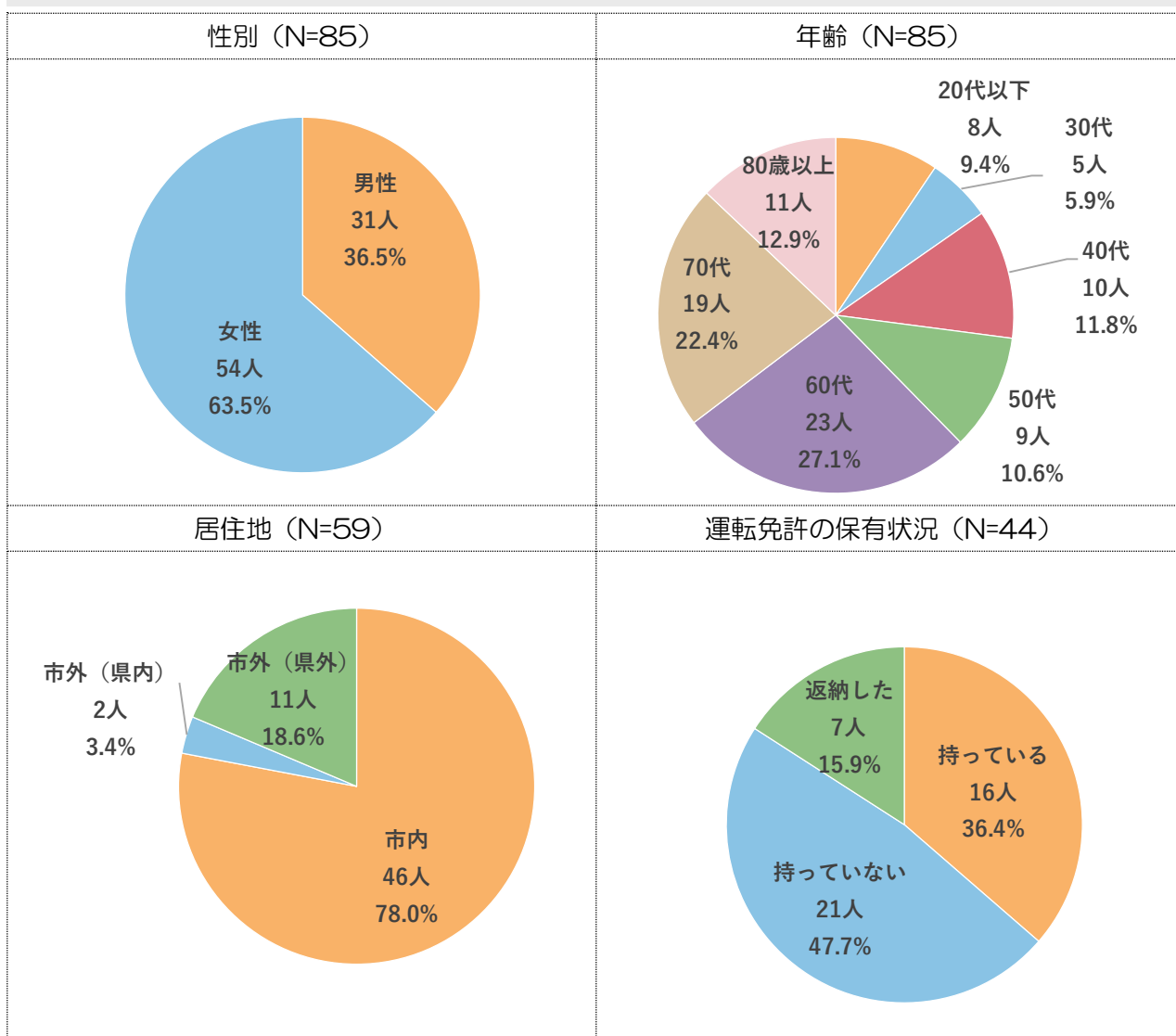
計画の
推進体制

資料編

(2) 調査結果

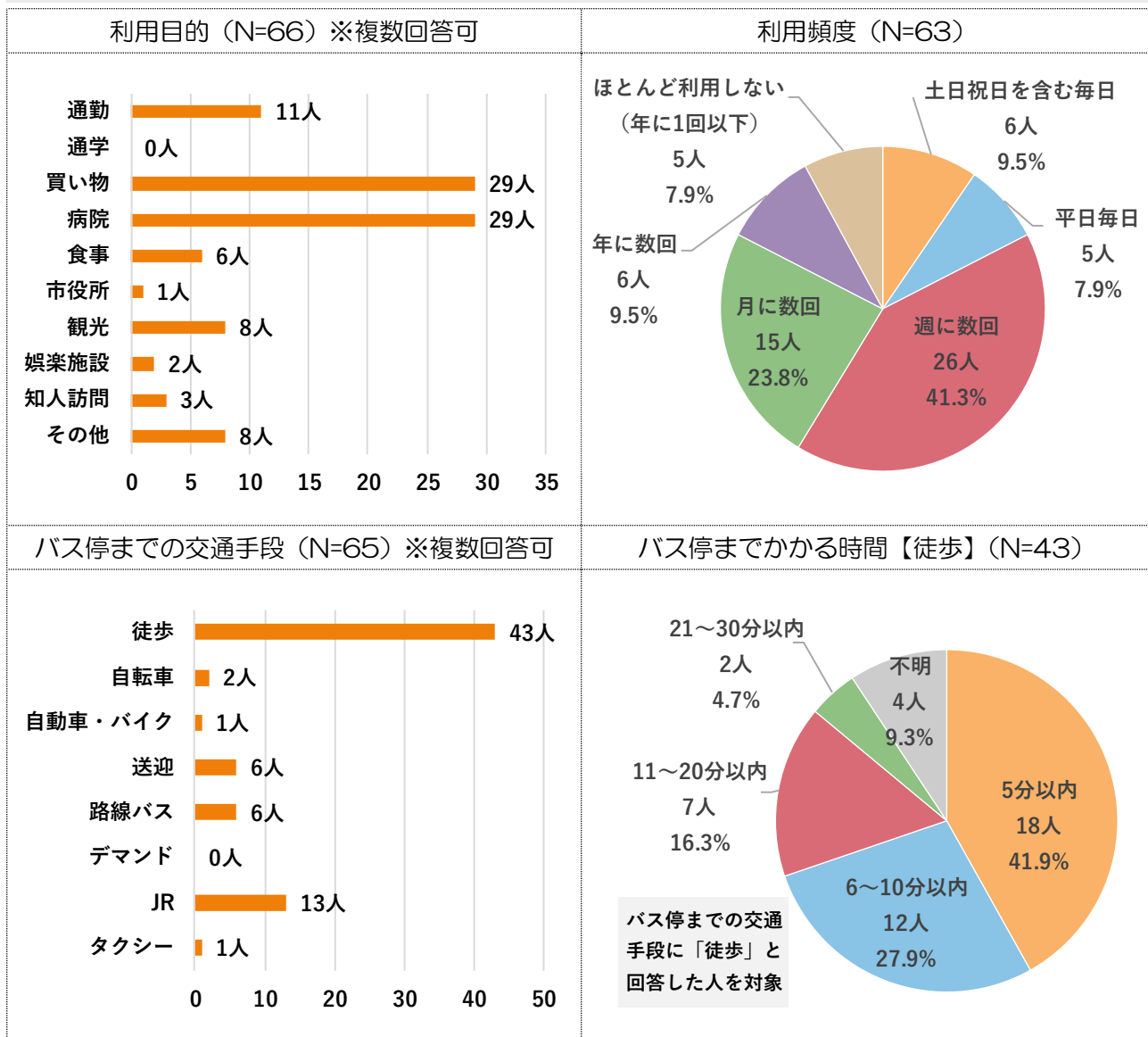
1) 回答者の属性

- 性別は、「男性」が36.5%（31人）、「女性」が63.5%（54人）となっています。
- 年齢は、「60代」が27.1%（23人）で最も多く、次いで「70代」が22.4%（19人）となっています。
- 居住地は、「市内」が78.0%（46人）で最も多く、次いで「市外（県外）」が18.6%（11人）となっています。
- 運転免許の保有状況は、「持っていない」が47.7%（21人）が最も多く、次いで「持っている」が36.4%（16人）となっています。



2) 路線バスの利用状況

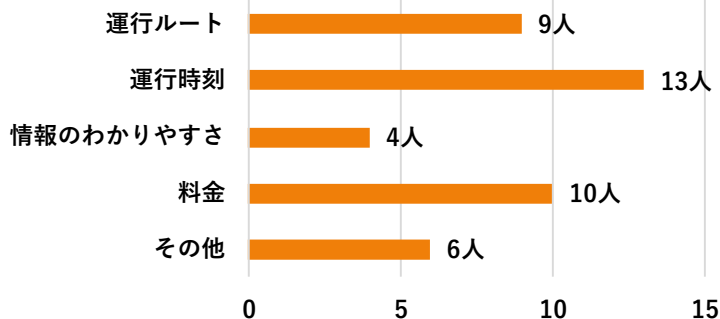
- 利用目的は、「買い物」と「病院」がそれぞれ29人と最も多く、次いで「通勤」が21人となっています。
- 利用頻度は、「週に数回」が41.3%（26人）で最も多く、次いで「月に数回」が23.8%（15人）となっています。
- バス停までの交通手段は、「徒歩」が43人で最も多く、次いで「JR」が13人となっています。また、徒歩の場合の所要時間は、「5分以内」が41.9%（18人）で最も多く、次いで「6～10分以内」が27.9%（12人）となっています。



一関市地域公共交通計画

- 路線バスの利用において特に改善してほしいことは、「運行時刻」が13人で最も多く、次いで「料金」が10人となっています。

特に改善してほしいこと (N=24)



3) 集計結果の分析

① 路線別

①-1 調査日 (平日・休日)

	平日	休日	回答者数
一関中心市街地循環線 (右回り)	13人	6人	19人
一関中心市街地循環線 (左回り)	12人	4人	16人
厳美溪線 (一関駅前発)	6人	7人	13人
厳美溪線 (厳美小学校入口発)	4人	6人	10人
本郷線 (一関営業所発)	8人	10人	18人
本郷線 (千厩バスターミナル発)	2人	0人	2人
大原・上内野線 (摺沢駅前発)	6人	0人	6人
大原・上内野線 (石鍋発)	1人	0人	1人
全体	52人	33人	85人

①-2 性別

	男性	女性	回答者数
一関中心市街地循環線 (右回り)	6人	13人	19人
一関中心市街地循環線 (左回り)	4人	12人	16人
厳美溪線 (一関駅前発)	8人	5人	13人
厳美溪線 (厳美小学校入口発)	5人	5人	10人
本郷線 (一関営業所発)	5人	13人	18人
本郷線 (千厩バスターミナル発)	2人	0人	2人
大原・上内野線 (摺沢駅前発)	1人	5人	6人
大原・上内野線 (石鍋発)	0人	1人	1人
全体	31人	54人	85人

①-3 年齢

	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	0人	3人	2人	3人	5人	4人	2人	19人
一関中心市街地循環線（左回り）	4人	1人	0人	1人	4人	4人	2人	16人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	0人	2人	2人	4人	4人	1人	13人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	1人	0人	1人	3人	3人	0人	2人	10人
本郷線（一関営業所発）	1人	1人	4人	0人	3人	7人	1人	17人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	2人	0人	1人	0人	2人	0人	2人	7人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	1人
全体	8人	5人	10人	9人	23人	19人	11人	85人

①-4 居住地

	市内	市外（県内）	市外（県外）	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	14人	1人	1人	16人
一関中心市街地循環線（左回り）	8人	0人	1人	9人
厳美溪線（一関駅前発）	5人	0人	4人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	4人	0人	4人	8人
本郷線（一関営業所発）	10人	0人	1人	11人
本郷線（千厩バスターミナル発）	1人	0人	0人	1人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	4人	1人	0人	5人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人
全体	46人	2人	11人	59人

①-5 運転免許の保有状況

	持っている	持っていない	返納した	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	2人	5人	1人	8人
一関中心市街地循環線（左回り）	4人	4人	1人	9人
厳美溪線（一関駅前発）	4人	0人	2人	6人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	4人	3人	0人	7人
本郷線（一関営業所発）	1人	6人	2人	9人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	1人	3人	1人	5人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人
全体	16人	21人	7人	44人

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
（事業・施策）

8

計画の
推進体制

資料編

①-6 利用目的

	通勤	通学	買い物	病院	食事
一関中心市街地循環線（右回り）	5人	0人	8人	8人	1人
一関中心市街地循環線（左回り）	2人	0人	6人	5人	0人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	0人	3人	2人	1人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	2人	0人	2人	2人	1人
本郷線（一関営業所発）	1人	0人	8人	7人	3人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	2人	0人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	1人	0人	2人	3人	0人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人
全体	11人	0人	29人	29人	6人

	市役所	観光	娯楽施設	知人訪問	その他	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	0人	0人	0人	1人	0人	16人
一関中心市街地循環線（左回り）	1人	0人	0人	0人	2人	13人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	4人	1人	1人	0人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	4人	1人	0人	1人	9人
本郷線（一関営業所発）	0人	0人	0人	1人	4人	12人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人	0人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	0人	0人	0人	1人	5人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人	0人
全体	1人	8人	2人	3人	8人	66人

①-7 利用頻度

	土日祝日 を含む毎日	平日毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど 利用しない	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	3人	0人	7人	2人	2人	0人	14人
一関中心市街地循環線（左回り）	3人	0人	7人	3人	0人	0人	13人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	1人	3人	2人	1人	2人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	1人	2人	2人	1人	1人	7人
本郷線（一関営業所発）	0人	1人	6人	5人	0人	0人	12人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	1人	0人	0人	0人	1人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	2人	0人	1人	2人	1人	6人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人	1人	1人
全体	6人	5人	26人	15人	6人	5人	63人



①-8 バス停までの交通手段

	徒歩	自転車	自動車・バイク (自分で運転)	送迎	路線バス
一関中心市街地循環線（右回り）	9人	1人	0人	1人	3人
一関中心市街地循環線（左回り）	9人	0人	0人	1人	2人
厳美溪線（一関駅前発）	3人	0人	1人	0人	0人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	8人	0人	0人	0人	0人
本郷線（一関営業所発）	9人	1人	0人	1人	0人
本郷線（千厩バスターミナル発）	1人	0人	0人	1人	0人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	4人	0人	0人	2人	1人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人
全体	43人	2人	1人	6人	6人

	デマンド タクシー	JR	タクシー	その他	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	0人	1人	0人	0人	16人
一関中心市街地循環線（左回り）	0人	0人	0人	0人	13人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	5人	1人	0人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	2人	0人	0人	9人
本郷線（一関営業所発）	0人	0人	0人	0人	12人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	0人	0人	2人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	4人	0人	0人	5人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	1人	0人	0人	0人
全体	0人	13人	1人	0人	65人

①-9 特に改善してほしいこと

	土日祝日 を含む毎日	平日毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど 利用しない	回答者数
一関中心市街地循環線（右回り）	3人	0人	7人	2人	2人	0人	14人
一関中心市街地循環線（左回り）	3人	0人	7人	3人	0人	0人	13人
厳美溪線（一関駅前発）	0人	1人	3人	2人	1人	2人	9人
厳美溪線（厳美小学校入口発）	0人	1人	2人	2人	1人	1人	7人
本郷線（一関営業所発）	0人	1人	6人	5人	0人	0人	12人
本郷線（千厩バスターミナル発）	0人	0人	1人	0人	0人	0人	1人
大原・上内野線（摺沢駅前発）	0人	2人	0人	1人	2人	1人	6人
大原・上内野線（石鍋発）	0人	0人	0人	0人	0人	1人	1人
全体	6人	5人	26人	15人	6人	5人	63人

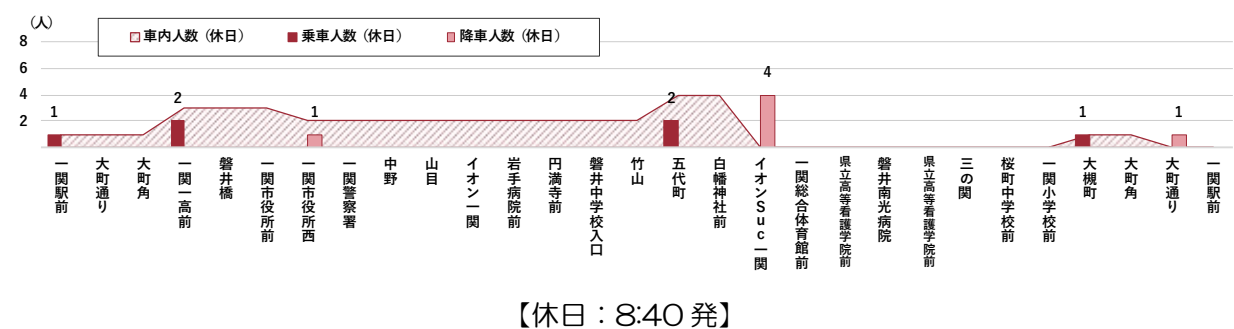
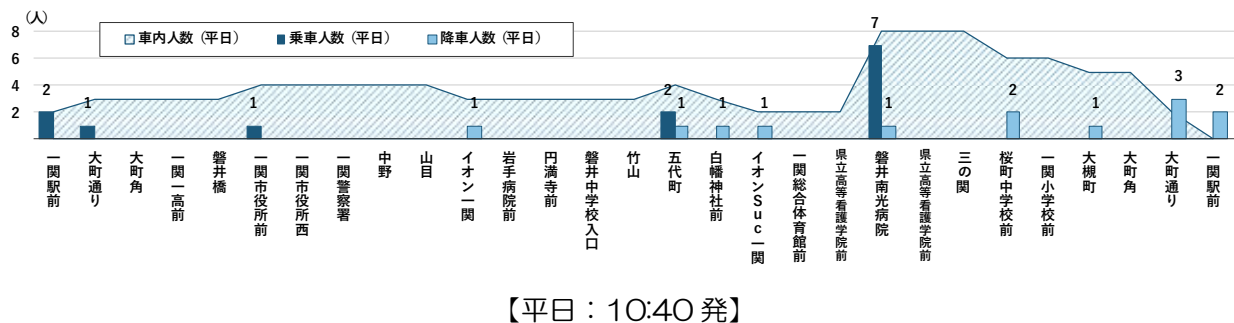
1 計画の概要

2 上位・
関連計画3 一関市の
現状4 公共交通に
関する
ニーズ調査5 一関市の
公共交通を
取り巻く課題6 基本方針と
計画の目標7 目標達成に向けた
（事業・施策）
プロジェクト8 計画の
推進体制

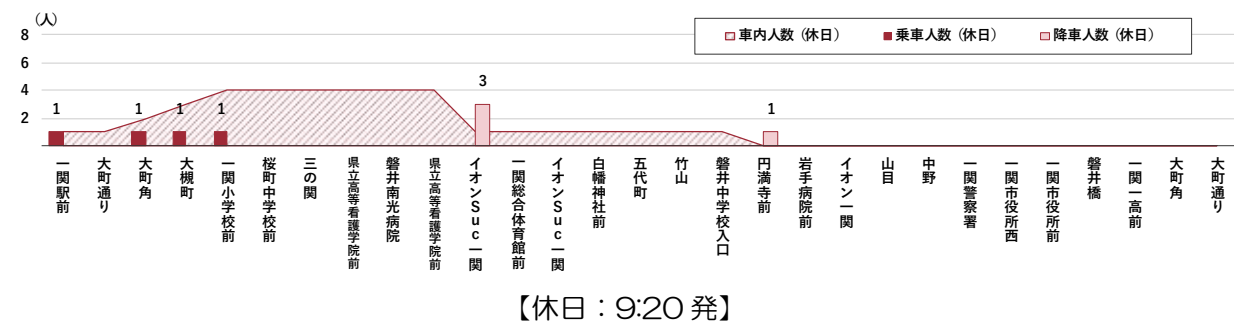
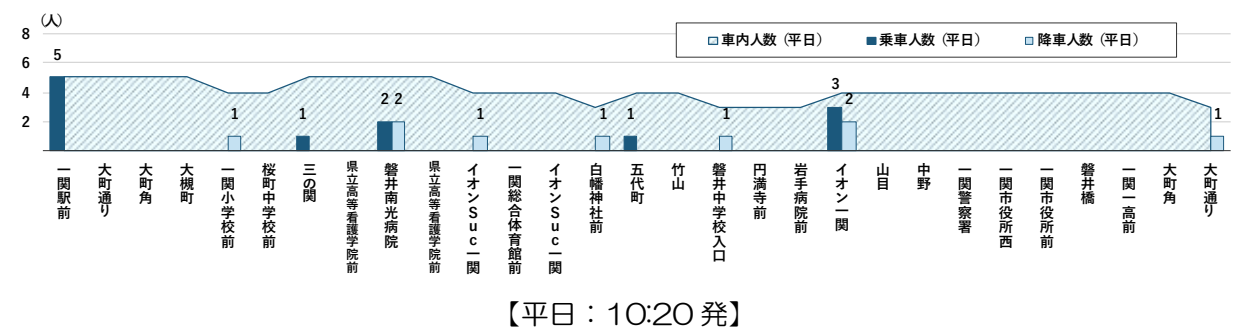
資料編

4) 利用状況

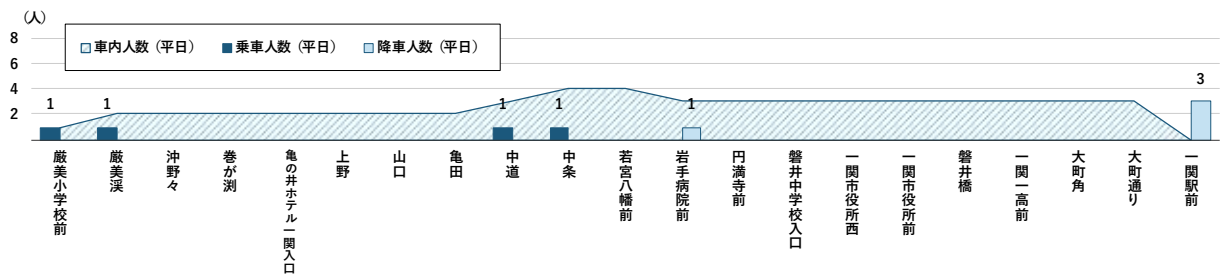
① 一関市街地循環線（右回り）



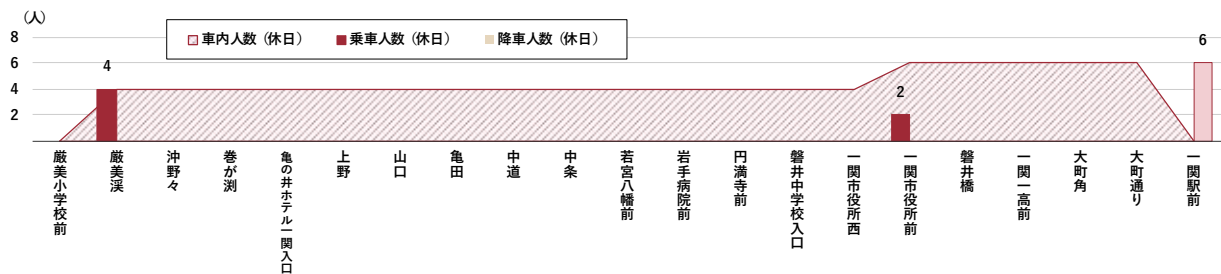
② 一関市街地循環線（左回り）



③ 厳美溪線（厳美小学校入口発）

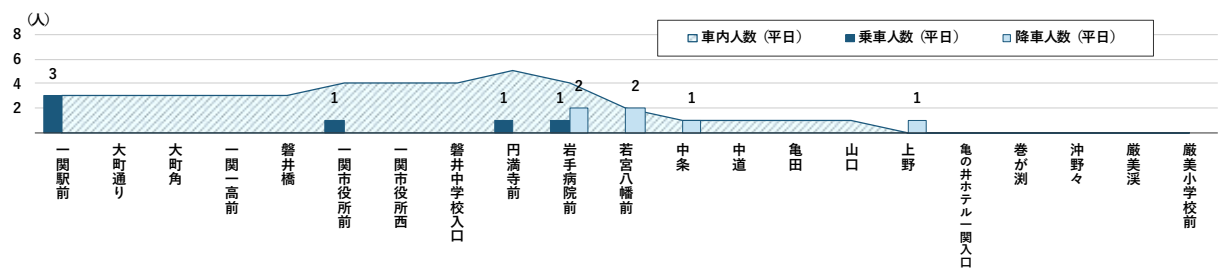


【平日：10:39 発】

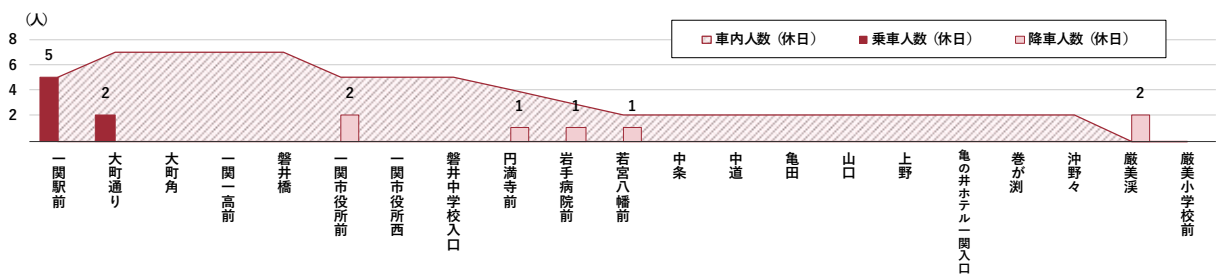


【休日：16:09 発】

④ 厳美溪線（一関駅前発）

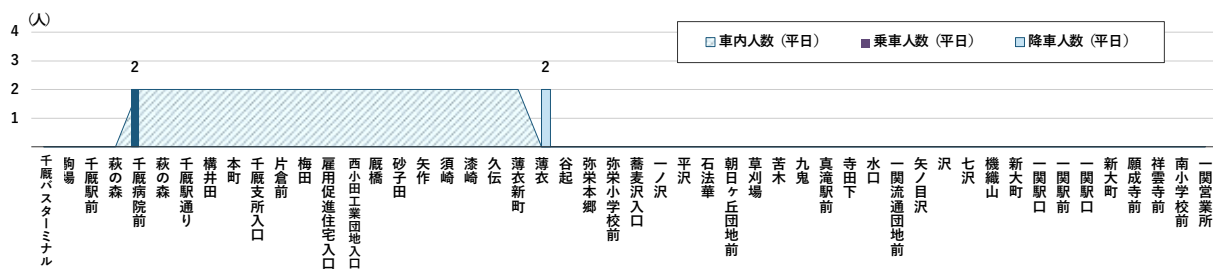


【平日：10:00 発】

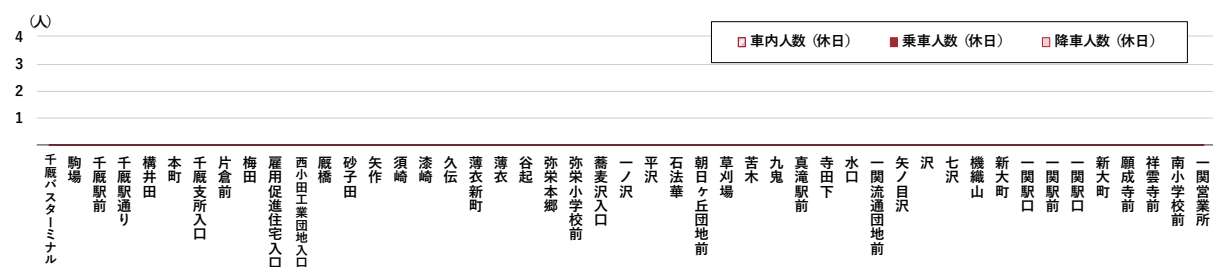


【休日：10:00 発】

⑤ 本郷線（千厩バスターミナル発）

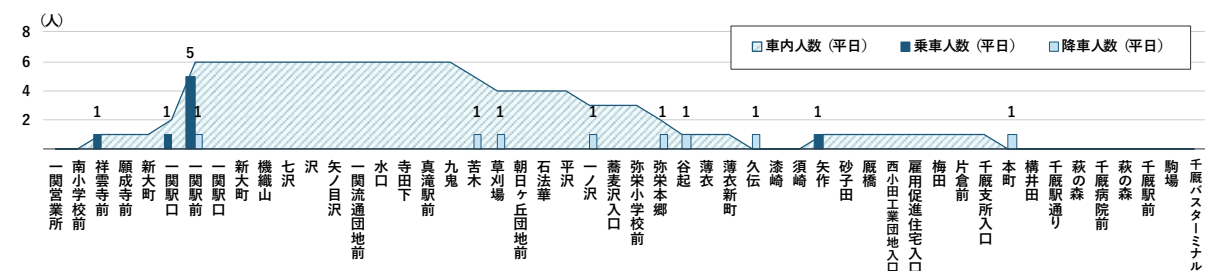


【平日：13:13 発】

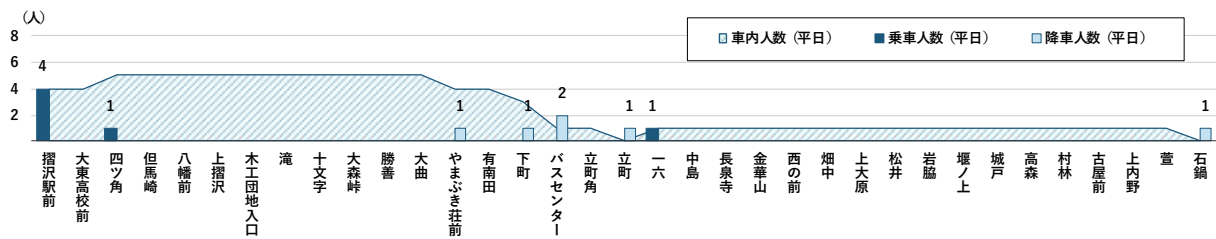


【休日：12:43 発】

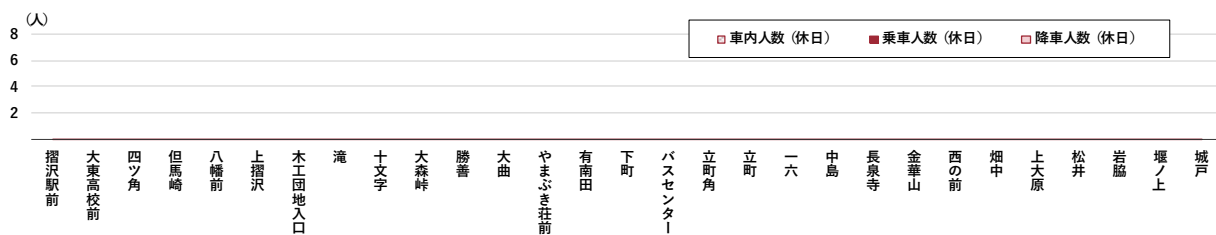
⑥ 本郷線（一関営業所発）



⑦ 大原・上内野線（摺沢駅前発）

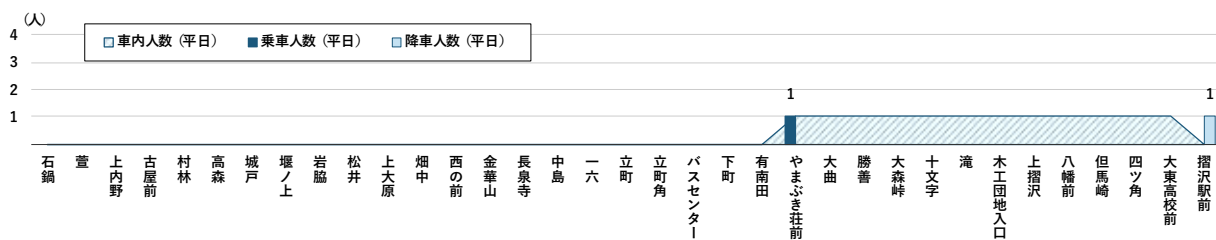


【平日：11:30 発】

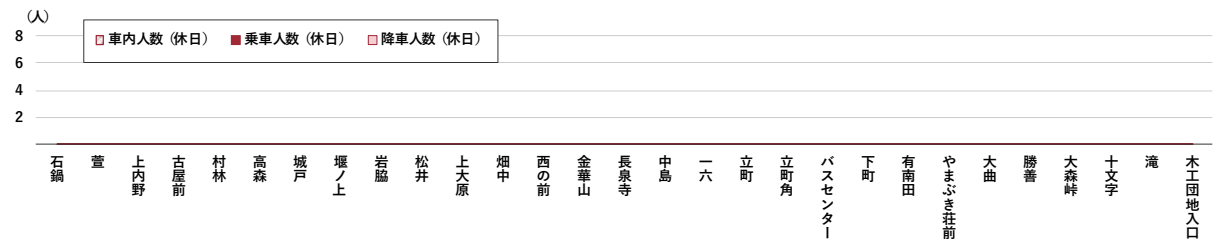


【休日：12:23 発 ※大東中学校前発】

⑧ 大原・上内野線（石鍋発）



【平日：14:17 発】



【休日：13:20 発】

資料3 デマンド型乗合タクシー乗降調査結果

(1) 実施状況

調査票の回収状況は以下のとおりです。

地区	回収数
舞川地区	6
達古袋地区	1
花泉地区	14
長坂地区	1
猿沢地区	2
千厩地区	30
室根地区	2
川崎地区	7
藤沢地区	5
計	68

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



デマンド型乗合タクシーの利用に関するアンケート調査(舞川地区)		
調 査 目 的	デマンド型乗合タクシーの利用状況を把握するためにアンケート調査を行っています。利用目的や公共交通に期待する事等をお聞きしていますので、ご協力をお願い致します。	
出 発 時 間	月 日() 時 分 出発地:	
乗 車 ・ 降 車 場 所	【乗車(あるいは降車)】 ①自宅付近 ②相川(東磐交通バス停)	
	【降車(あるいは乗車)】 ①磐井・南光病院前 ②信金三関支店前 ③イオンスーパーセンター一関 ④大町通り ⑤一関病院前 ⑥一関駅前 ⑦一関市役所前	
1. 回答者ご自身について		
利用 者 特 性	性 別	・男性 ・女性
	年 齢	・小学生未満 ・小学生 ・中学生 ・高校生 ・18歳～20代 ・30代 ・40代 ・50代 ・60代 ・70代 ・80歳以上
	居 住 地	【市内】→ 町・丁 () もしくは郵便番号()
	運 転 免 許 の 有 無	・自動車(二輪、原付を含む)を持っている ・持っていない ・返納した
2. デマンド型乗合タクシーの利用実態について		
利 用 目 的	・通勤 ・通学 ・買物 ・病院 ・食事 ・市役所 ・観光 ・観光施設 ・知人訪問 ・その他() 複数回答可 ⇒外出先(目的地)の名称 ()	
デマンド型乗合タクシーの 利 用 頻 度	・週に____回 ・月に____回 ・年に数回 ・ほとんど利用しない(年に1回以下)	
特に改善してほしいこと ※具体的に改善してほしいこと がございましたら、()内に ご記入ください。	・運行ルート (例)〇〇地区を経由してほしい など () ・運行時刻 (例)〇曜日の〇時台の便が欲しい など () ・利用のしやすさ (例)事前予約が面倒 など () ・料金 (例)乗車料金が高い など () ・その他 () 複数回答可	
自 由 意 見		

図 資-2 デマンド型乗合タクシー乗降調査票 (舞川地区)

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

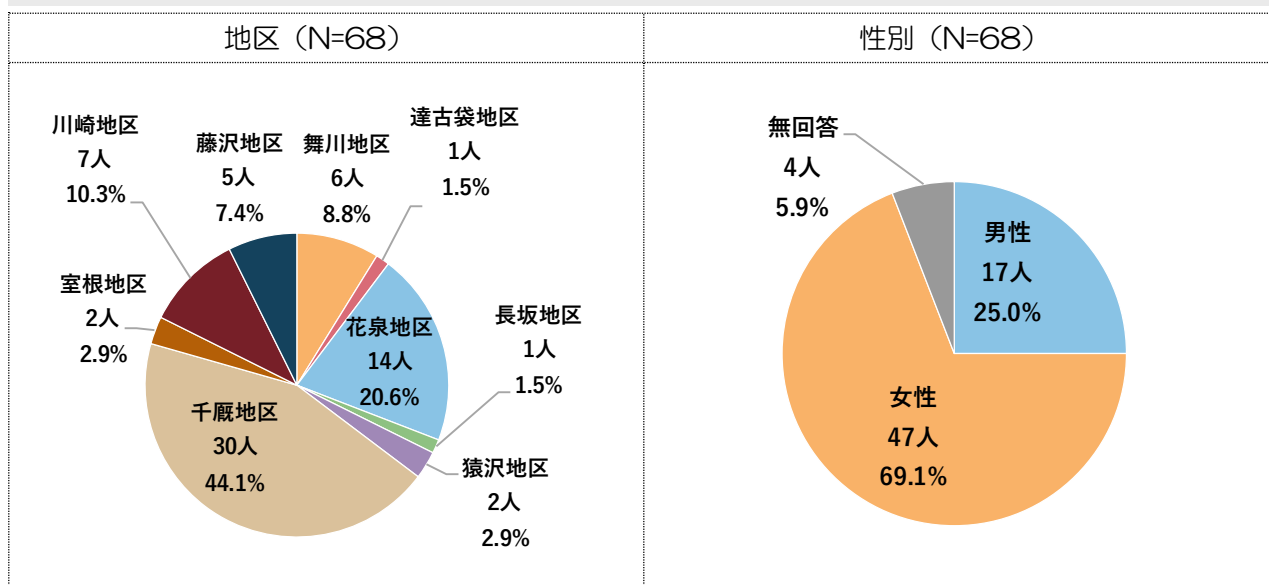
計画の
推進体制

資料編

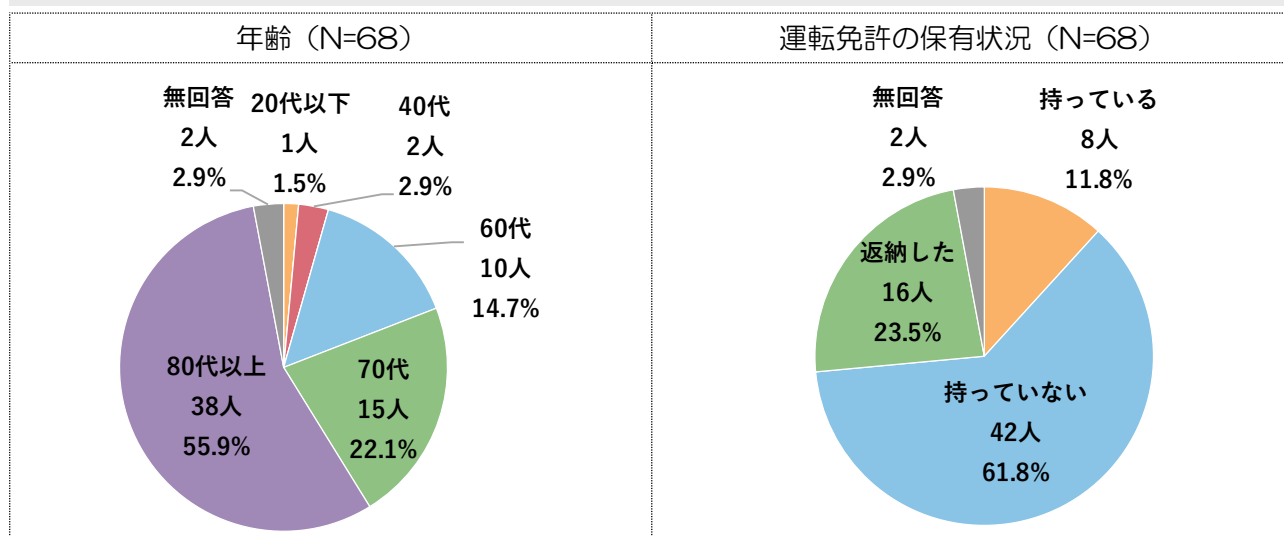
(2) 調査結果

1) 回答者の属性

- 利用地区は、「千厩地区」が44.1%（30人）で最も多く、次いで「花泉地区」が20.6%（14人）となっています。
- 性別は、「男性」が25.0%（17人）、「女性」が69.1%（47人）となっています。

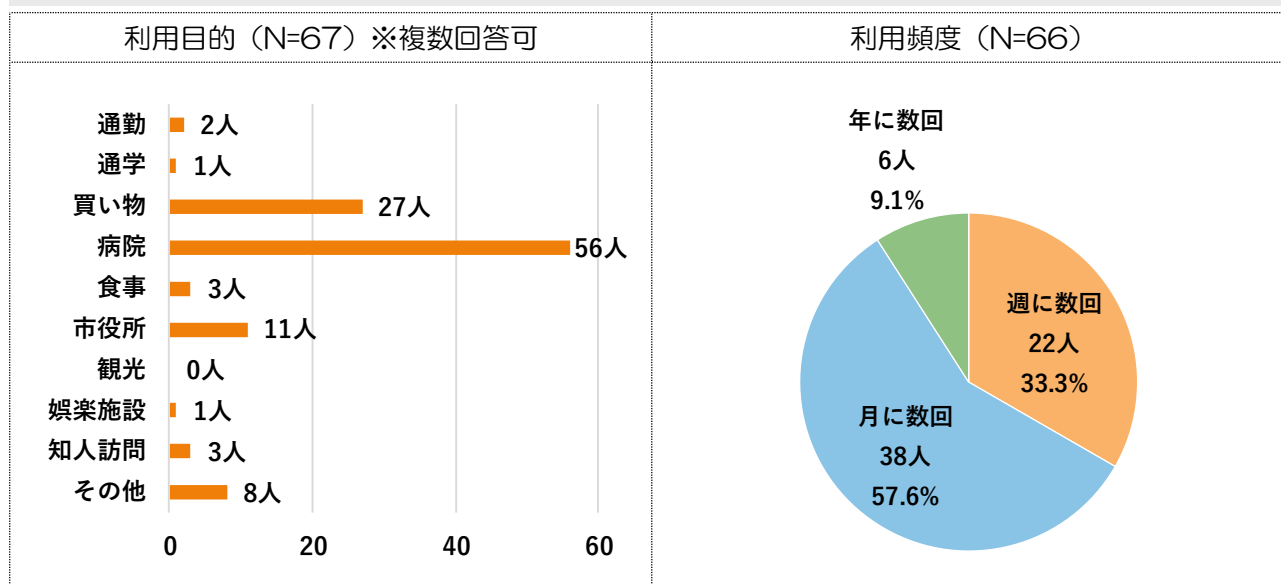


- 年齢は、「80代以上」が55.9%（38人）最も多く、次いで「70代」が22.1%（15人）となっています。
- 運転免許の保有状況は、「持っていない」が61.8%（42人）で最も多く、次いで「返納した」が23.5%（16人）となっています。

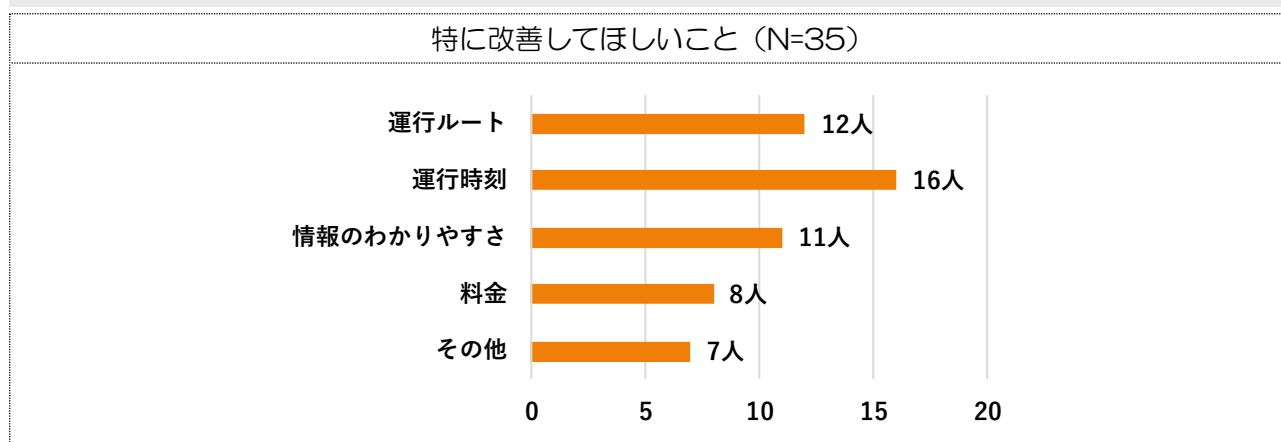


2) デマンド型乗合タクシーの利用状況

- 利用目的は、「病院」が56人で最も多く、次いで「買い物」が27人となっています。
- 利用頻度は、「月に数回」が57.6%（38人）で最も多く、次いで「週に数回」が33.3%（22人）となっています。



- デマンド型乗合タクシーを利用する上で特に改善してほしいことは、「運行時刻」が16人で最も多く、次いで「運行ルート」が12人、「情報のわかりやすさ」が11人となっています。



3) 集計結果の分析

① 利用地区別

①-1 性別

	男性	女性	無回答	回答者数
舞川地区	1人	5人	0人	6人
達古袋地区	0人	1人	0人	1人
花泉地区	2人	11人	1人	14人
長坂地区	1人	0人	0人	1人
猿沢地区	2人	0人	0人	2人
千厩地区	7人	21人	2人	30人
室根地区	1人	1人	0人	2人
川崎地区	2人	4人	1人	7人
藤沢地区	1人	4人	0人	5人
全体	17人	47人	4人	68人

①-2 年齢

	高校生	40代	60代	70代	80歳以上	無回答	回答者数
舞川地区	0人	0人	0人	0人	6人	0人	6人
達古袋地区	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人
花泉地区	0人	0人	2人	2人	10人	0人	14人
長坂地区	0人	0人	1人	0人	0人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	0人	0人	2人	0人	2人
千厩地区	1人	2人	6人	9人	10人	2人	30人
室根地区	0人	0人	0人	2人	0人	0人	2人
川崎地区	0人	0人	0人	1人	6人	0人	7人
藤沢地区	0人	0人	1人	1人	3人	0人	5人
全体	1人	2人	10人	15人	38人	2人	68人

①-3 運転免許の保有状況

	持っている	持っていない	返納した	無回答	回答者数
舞川地区	1人	5人	0人	0人	6人
達古袋地区	0人	0人	1人	0人	1人
花泉地区	0人	9人	4人	1人	14人
長坂地区	0人	0人	1人	0人	1人
猿沢地区	1人	0人	1人	0人	2人
千厩地区	5人	16人	8人	1人	30人
室根地区	0人	2人	0人	0人	2人
川崎地区	0人	6人	1人	0人	7人
藤沢地区	1人	4人	0人	0人	5人
全体	8人	42人	16人	2人	68人

①-4 利用目的

	通勤	通学	買い物	病院	食事	市役所	観光	娯楽施設	知人訪問	その他	回答者数
舞川地区	0人	0人	3人	6人	0人	1人	0人	1人	0人	0人	6人
達古袋地区	0人	0人	0人	1人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	1人
花泉地区	0人	0人	5人	12人	2人	2人	0人	0人	1人	2人	14人
長坂地区	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	1人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	1人	2人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
千厩地区	2人	1人	13人	23人	1人	7人	0人	0人	1人	6人	30人
室根地区	0人	0人	1人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	2人
川崎地区	0人	0人	2人	6人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	6人
藤沢地区	0人	0人	1人	5人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	5人
全体	2人	1人	27人	56人	3人	11人	0人	1人	3人	8人	67人

①-5 利用頻度

	週に数回	月に数回	年に数回	回答者数
舞川地区	3人	3人	0人	6人
達古袋地区	0人	1人	0人	1人
花泉地区	5人	9人	0人	14人
長坂地区	1人	0人	0人	1人
猿沢地区	1人	1人	0人	2人
千厩地区	11人	14人	5人	30人
室根地区	1人	1人	0人	2人
川崎地区	0人	5人	0人	5人
藤沢地区	0人	4人	1人	5人
全体	22人	38人	6人	66人

①-6 特に改善してほしいこと

	運行ルート	運行時刻	利用のしやすさ	料金	その他	回答者数
舞川地区	3人	1人	1人	0人	0人	4人
達古袋地区	0人	1人	0人	0人	1人	1人
花泉地区	2人	4人	0人	0人	2人	8人
長坂地区	1人	1人	1人	1人	0人	1人
猿沢地区	0人	0人	0人	0人	0人	0人
千厩地区	4人	8人	9人	6人	4人	18人
室根地区	0人	0人	0人	0人	0人	0人
川崎地区	0人	0人	0人	1人	0人	1人
藤沢地区	2人	1人	0人	0人	0人	2人
全体	12人	16人	11人	8人	7人	35人

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編

資料4 一関市公共交通会議

(1) 委員名簿

表 資-1 一関市公共交通会議委員名簿

(任期：令和7年12月23日まで)

No.	委員	
1	一関市 副市長	石川 隆明
2	岩手県交通株式会社 乗合自動車部次長兼運行課長	小岩 洋一
3	東磐交通株式会社 取締役顧問	佐々木 強
4	公益社団法人 岩手県バス協会 専務理事	菅原 克也
5	一般社団法人 岩手県タクシー協会 専務理事	宮澤 淳
6	一般社団法人 岩手県タクシー協会 一関支部長	大西 光雄
7	岩手県交通労働組合 執行委員	小岩 久美子
8	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所 調査課長	鈴木 成伸
9	岩手県 県南広域振興局 土木部 一関土木センター 道路河川環境課長	佐藤 淳精
10	岩手県 県南広域振興局 土木部 千厩土木センター 道路河川環境課長	伊藤 正博
11	一関市 建設部長	渡辺 敏彦
12	一関地域区長会連絡協議会 副会長	小野寺 寿穂
13	花泉中学校PTA会長	佐々木 邦弘
14	大原小学校PTA会長	伊東 研二
15	一関市老人クラブ連合会 千厩支部長	金野 誠吾
16	一関市東山地域行政区長協議会 会長	高橋 利典
17	室根町自治会連合会 副会長	鈴木 英樹
18	一関市交通指導員川崎地域隊 隊長	鈴木 宏
19	藤沢町住民自治協議会 会長	星 義弘
20	東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整部門）	村林 真悟
21	東北運輸局岩手運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送監査部門）	竹林 孝也
22	岩手県警察本部 交通部 交通規制課長	高橋 紀彦
23	一関警察署 交通課長	中田 善仁
24	千厩警察署 交通課長	木村 貴仁
25	岩手県県南広域振興局 経営企画部 企画推進課長	千田 志保
26	社会福祉法人 一関市社会福祉協議会 常務理事	菊地 光伸
27	一関商工会議所 事務局長兼総務課長	船山 賢治
28	一ノ関統括センター 副所長	熊谷 由美子
29	一関市観光協会 事務局長	菅原 清忠
30	岩手県高等学校校長会協会一関支会	佐藤 紀文

一関市公共交通会議規約

平成 25 年 12 月 24 日制定

(設置)

第 1 条 一関市公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 19 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(事務所)

第 2 条 交通会議は、事務所を一関市竹山町 7 番 2 号（一関市役所内）に置く。

(協議事項等)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議し、実施するものとする。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 市営の自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第 4 条 交通会議は、委員 30 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱、又は任命する。

- (1) 市の職員の中から市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者

1

計画の概要

2

上位・
関連計画

3

一関市の
現状

4

公共交通に
関する
ニーズ調査

5

一関市の
公共交通を
取り巻く課題

6

基本方針と
計画の目標

7

目標達成に向けた
プロジェクト
(事業・施策)

8

計画の
推進体制

資料編



(3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者

(4) 道路管理者

(5) 市民又は利用者

(6) 学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 交通会議に会長及び副会長1人を置き、委員の互選とする。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

3 会議の議事は、話し合いによる委員の総意を持って決するものとする。ただし、話し合いによりがたいときは、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(軽微な事項に関する取り扱い)

第8条 会議において確認された軽微な変更に関する取り扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、会議の議決に代えることができる。



(協議結果の取扱い)

第9条 会議において協議が調った事項については、委員及び関係者は、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の公開)

第10条 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 交通会議の庶務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、一関市まちづくり推進部まちづくり推進課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局次長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

(経費の負担)

第13条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査委員)

第14条 交通会議に監査委員を2人置く。

2 監査委員は、会長が指名する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。



(交通会議が解散した場合の措置)

第16条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第17条 この規約に定めるもののほか、交通会議の事務の運営上必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この規約は、平成25年12月24日から施行する。

附 則（平成27年3月一部改正）

この規約は、平成27年4月1日から施行する。

附 則（平成29年6月一部改正）

この規約は、平成29年6月2日から施行する。

附 則（平成30年4月一部改正）

この規約は、平成30年4月19日から施行する。

附 則（令和元年5月一部改正）

この規約は、令和元年5月21日から施行する。

附 則（令和3年5月一部改正）

この規約は、令和3年5月20日から施行する。



