



# 金ヶ崎町地域公共交通網形成計画

令和2年3月



岩手県 金ヶ崎町  
Kanegasaki Town Iwate



～目 次～

<b>1. 計画の目的と関連計画の整理</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景.....	1
1-2 計画の目的・位置づけ .....	2
1-3 計画の対象範囲.....	4
1-4 計画の区域.....	4
1-5 計画の期間.....	5
1-6 計画の構成.....	6
<b>2. 金ケ崎町の概況</b> .....	<b>7</b>
2-1 地域の現状.....	7
2-2 上位・関連計画における公共交通関連施策など.....	19
2-3 公共交通の現状.....	27
2-4 金ケ崎町における公共交通等に係る財政負担状況.....	39
<b>3. 金ケ崎町の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査の概要</b> .....	<b>42</b>
3-1 利用者ニーズ調査の概要.....	42
3-2 住民アンケート調査結果.....	44
3-3 バス・鉄道利用実態調査.....	58
3-4 住民グループインタビュー .....	66
3-5 スクールバス利用対象生徒保護者アンケート調査結果.....	67
3-6 民間事業者意向調査結果.....	70
3-7 交通事業者ヒアリング調査結果.....	71
<b>4. 金ケ崎町の将来のまちづくりにおける公共交通の現状と課題</b> .....	<b>73</b>
4-1 公共交通の現状と課題 .....	73
4-2 移動手段としての公共交通の視点からみた課題.....	74
4-3 まちづくりの視点からみた公共交通の課題.....	78
4-4 持続可能な地域公共交通網の視点からみた課題.....	80
<b>5. 金ケ崎町地域公共交通網形成計画</b> .....	<b>82</b>
5-1 本町における地域公共交通の基本理念.....	82
5-2 本町における地域公共交通の基本方針.....	83
5-3 計画目標と目標達成のために行う取組みの全体像 .....	88
5-4 目標を達成するために行う取組の概要.....	94
5-5 目標達成に向けたマネジメント.....	110
<b>(巻末資料)</b> .....	<b>111</b>
■ 将来予測を考慮して検討した「評価指標」の目標値算出根拠について.....	111
■ その他の「評価指標」の目標値算出根拠について .....	112



# 1. 計画の目的と関連計画の整理

## 1-1 計画策定の背景

金ケ崎町は、県南内陸部、東経 141 度 7 分 12 秒、北緯 39 度 11 分 34 秒の位置にあり、北は北上市、南は奥州市と隣接し、東西 21.8km、南北 14.4km、周囲 61.5km、面積 179.76km<sup>2</sup>を有する町です。

明治 22 年に西根村と三ヶ尻村が合併して金ケ崎村と改め、大正 14 年に金ケ崎町となりました。

さらに、昭和 30 年 3 月 1 日、金ケ崎町と永岡村が合併し、新しい金ケ崎町として誕生しました。

本町は、奥羽山系駒ヶ岳の東方に開け、西部は山岳高地に続いて、丘陵地、平坦地と緩傾斜を呈し北上川に接し、東部の平坦地との間に 1,300m 以上もの標高差があります。

気候は、北上川から西に進むほど、積雪寒冷の度が強く、冬季の気象条件は厳しくなっています。気候は太平洋側気候に属していますが、奥羽山脈を持つ西寄りの地域は日本海側の気候に支配され、湿気をはらんだシベリア季節風は本町一帯に多くの積雪をもたらしています。

道路は、国道 4 号が J R 東北本線に沿って南北に伸びるほか、奥州市と北上市を結ぶ県道が走っています。

さらに町道が水田の区画整理に伴って縦横に走っているほか、岩手中部（金ケ崎）工業団地へ通じる国道 4 号の南北の入口の道路は片側 2 車線の町道が走っています。また、東北自動車道水沢インターチェンジまで 3 km、北には町境に北上金ケ崎インターチェンジが整備されています。



図 町周辺の地形図

鉄道は、JR東北本線が東端を南北に走り、金ヶ崎駅、六原駅があります。東北新幹線の最寄り駅は水沢江刺駅もしくはJR東北本線を併設する北上駅があります。

バス路線は北上駅と水沢駅、県立胆沢病院を結ぶ国道4号から県道西根佐倉河線を通る2路線が運行されているほか、民間タクシーや町内の主要個所を回る田園バス（コミュニティバス）が6路線運行しています。

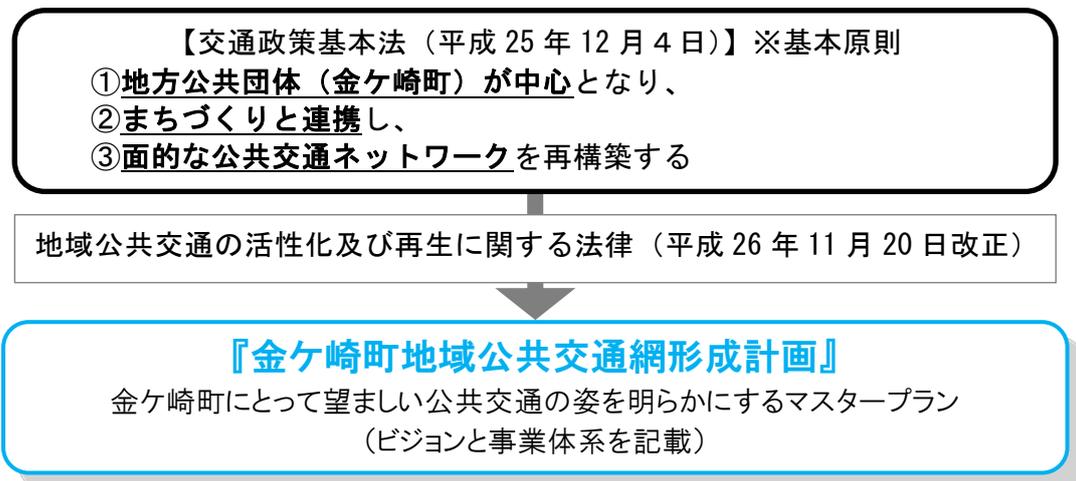
加えて、小・中学生の通学に利用されるスクールバスや高齢者の買い物を支援するための買い物支援バス等、運転免許を保有していない町民向けの移動手段も充実している状況にあります。

本町においては、人口減少、少子高齢化、自家用乗用車の普及や生活習慣の多様化など、公共交通の取巻く環境が著しく変化しており、町内のバス等の公共交通利用者は減少しています。このため、田園バスやスクールバスに空席が目立ってきています。一方、町民の移動手段である田園バスやスクールバスなどに掛かる運行経費は年々増加傾向にあります。加えて、バスやタクシーの運転手の高齢化、担い手不足などが課題となっています。

こうした背景を踏まえ、本計画では、本町の公共交通を含めた町民の移動手段を持続していくため、現状と課題を整理するとともに、まちづくりと連携した金ヶ崎町に適した公共交通体系を形成していくことを目指しています。

## 1-2 計画の目的・位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、金ヶ崎町のまちづくりの将来像を示す「第十次金ヶ崎町総合発展計画」などの推進に向けた本町にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする地域公共交通の基本計画（マスタープラン）です。



「第十次金ヶ崎町総合発展計画」と「金ヶ崎町自治体経営改革大綱」を最上位計画とし、本町のまちづくりとの整合を図るとともに、「金ヶ崎町都市計画に関する基本方針」など関係計画等との一体性を確保しています。

併せて、「奥州・北上・金ヶ崎・西和賀定住自立圏共生ビジョン」や「岩手県地域公共交通網形成計画」との整合も図られた計画となります。

**第十次金ケ崎町総合発展計画**（平成28年度～令和7年度(2025)）  
 人と地域が支えあうまち 金ケ崎  
 …連携と協働のもと、今もこれからも住みたい町、  
 住んで良かったといえる町の実現…

**<公共交通に関する内容>**

- ・通勤・通学・通院等が可能な地域公共交通の整備
- ・いつでも、誰もが気軽に利用できる地域公共交通の整備

**金ケ崎町自治体経営改革大綱**  
 （平成30年度～令和4年度(2022)）

**<戦略改革（一部）>**

- 住民協働による地域づくりの推進
- 多様な主体と行政との連携による生産性向上

整合

整合

整合

**金ケ崎町地域公共交通網形成計画**

整合

連携

**奥州・北上・金ケ崎・西和賀  
 定住自立圏共生ビジョン**  
 （平成27年度～令和元年度(2019)）

**<結びつきやネットワークの強化>**

- 地域公共交通の維持・確保の取組内容
  - ・圏域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や、多様な交通手段の検討、導入等を図る
- 金ケ崎町の役割
  - ・奥州市・北上市や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む

**他分野の計画など**

**金ケ崎町都市計画に関する基本方針（都市計画マスタープラン）**（平成12年度～令和元年度(2019)）

**<街づくりのテーマ>**

- 緑豊かな田園から育まれた“魅力ある花”の咲く町  
 — 金ケ崎町

**<基本的な考え方>**

- 産業、生活、交流等の各機能の有機的連携による、都市活動等の利便性、快適性の創出を目指した都市構成など

**金ケ崎町商工観光アクションプラン**

（平成28年度～令和2年度(2020)）

**<商業>**

- 商店街の活性化とにぎわいの創出、買い物弱者に対応した商業環境の整備

**<観光>**

- 町内の恵まれた観光資源を活かした観光地整備、新たな観光ルートの開発、一層の観光客の誘致

**金ケ崎町高齢者福祉計画・第7期金ケ崎町介護保険事業計画**（平成30年度～令和2年度(2020)）

**<高齢者が地域で安心して暮らせる環境づくり>**

- 後期高齢者世帯（ひとり暮らしほか）の外出支援

**ちょうみんグリーンアクション**

（平成28年度～令和8年度(2026)）

**<グリーンアクションの取組例>**

- 家庭やオフィスの省エネルギー化など
  - ・公共交通機関や自転車の利用促進

**岩手県地域公共交通網形成計画**  
 （平成31年度～令和6年度(2024)）

**<県南広域振興圏の方向性>**

- ①広大な地域の街づくりを支える広域路線ネットワークの維持・確保
- ②鉄道・バス路線の役割分担を明確にし、相互に利用・補完し合う、効率的で生産性の高い公共交通体系を形成
- ③鉄道駅等を広域接続拠点とするとともに、日常生活に直結する病院・学校等を経由し、街づくりとの連携を図る

**<基本的な考え方>**

- 交流人口拡大を見据え、鉄道・バス路線が共存できる地域公共交通ネットワークの形成

### 1-3 計画の対象範囲

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、まちづくりの将来像を示す「第十次金ケ崎町総合発展計画」などの推進に向けた本町にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする地域公共交通の基本計画です。

本町の公共交通を含めた移動手段を将来にわたって持続していくため、公共交通以外の町民の移動手段や移動に係る支援内容なども含めた総合的な施策体系を定めます。

#### <計画の対象となる移動手段及び支援内容>

- ・鉄道（JR 東北本線）
- ・路線バス（北上金ケ崎線、水沢金ケ崎線）
- ・田園バス（六原線、西根線、和光線、細野線、永徳寺線、三ヶ尻線）
- ・タクシー（2事業者）
- ・スクールバス（六原線、桂線、和光線、細野線、永徳寺線、百岡線）
- ・買い物支援バス
- ・福祉有償運送（3事業者）
- ・福祉タクシー助成

### 1-4 計画の区域

金ケ崎町全域とします。



図 計画対象区域

## 1-5 計画の期間

本計画の期間は、令和2年度（2020）から令和8年度（2026）までの7年間とします。

上位計画である「第十次総合発展計画」の前期計画期間は、平成28年度から令和2年度（2020）の5年間に設定しており、その前期計画期間が終了する令和2年度（2021）に計画を見直すこととなります。

その翌年度である令和3年度（2022）から次期総合発展計画である「第十一次金ケ崎町総合発展計画」となります。その後、これまで同様に前期計画期間が終了する令和7年度（2025）において計画を見直し、翌年度から新しい計画となることが予想されます。

このため、本計画の期間は、上位計画である総合発展計画の策定状況を踏まえた計画期間に設定します。

表 計画のスケジュール

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
総合発展計画	第10次				第11次				第12次							
地域公共交通網 形成計画 (本計画)	計画の策定				地域公共交通網形成計画 計画に位置付けた事業の実施						計画見直し		次期計画 事業見直し 計画改定			

## 1-6 計画の構成

金ケ崎町地域公共交通網形成計画は、次の項目で構成しています。

### 計画の目的と関連計画の整理

計画策定の背景や目的、計画の位置づけなどを整理しています。

### 金ケ崎町の概況

本町の人口特性や施設分布、通勤・通学流動、公共交通の現状などを整理しています。

### 金ケ崎町の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査(概要)

計画策定に当たって実施した各種ニーズ調査の概要を整理しています。

#### 【住民アンケート調査】

町民の外出実態や公共交通に関する意識等を調査しています。

#### 【バス・鉄道利用実態調査】

町内を運行している路線バス・田園バスの利用実態や町内2つの駅における鉄道の利用実態、駅のアクセス手段、利用者の意向等を調査しています。

#### 【住民グループインタビュー】

民生委員・児童委員を通じて、各地区における町民の移動実態や日常の外出で困っている点、公共交通の改善点などを調査しています。

#### 【スクールバス利用対象児童・生徒保護者アンケート】

スクールバス利用対象の児童・生徒の保護者を対象に、児童・生徒の登下校の移動手段の実態や保護者の意向などを調査しています。

#### 【民間事業者意向調査】

町内の民間事業者に対し、公共交通に対する今後の連携意向などを調査しています。

#### 【交通事業者ヒアリング調査】

町に関係する交通事業者を対象に、公共交通における定性的な利用特性や本町の公共交通の問題点、公共交通の見直しにあたって留意すべき点等を調査しています。

### 金ケ崎町の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題など

本町の地域特性や公共交通の現状、調査で分かった利用者ニーズ等を踏まえて、本町の地域公共交通の課題などを整理しています。

### 金ケ崎町地域公共交通網形成計画(本編)

本計画には、国の「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、本町における公共交通の基本方針、計画の区域、計画の目標並びに目標を達成するために行う事業及びその実施主体、計画の達成状況の評価に関する事項などを記載しています。

## 2. 金ヶ崎町の概況

### 2-1 地域の現状

#### 2-1-1 産業構造

本町の産業構造は、第3次産業の割合が最も高い（48.3%）ものの、全国・岩手県平均と比較すると低い割合となっています。一方、第1次産業と第2次産業は全国・岩手県平均と比較すると、高い割合となっています。主要産業の就業割合からも農業と製造業の割合は全国・岩手県平均を大きく上回っており、農業と製造業が盛んであることが分かります。

その要因として、農業は、駒ヶ岳の東側に広がる肥沃な扇状地帯で稲作を中心としており、西部山麓地帯で広大な牧草地を活用した酪農や畜産が盛んなことが挙げられます。

製造業は、昭和40年代に大規模な工業団地の造成が行われ、県内最大級の岩手中部（金ヶ崎）工業団地を有し、医薬品、半導体、自動車組立工場を含む自動車関連企業などが立地していることが挙げられます。

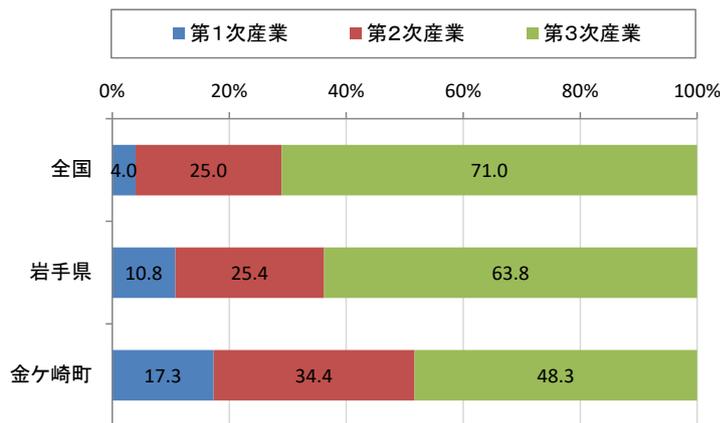


図 町の産業構造



航空写真 岩手中部（金ヶ崎）工業団地

資料：平成27年国勢調査

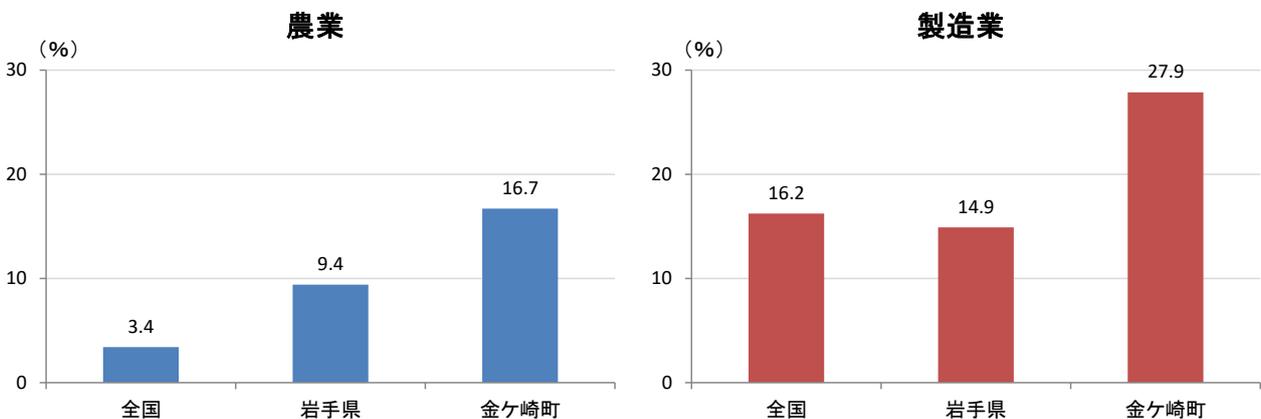


図 町の主要産業の就業者割合

資料：平成27年国勢調査

## 2-1-2 地区区分

本町の生活圏は、6地区（街、三ヶ尻、南方、西部、永岡、北部）に区分されており、各地区に生涯教育センターが設置されています。

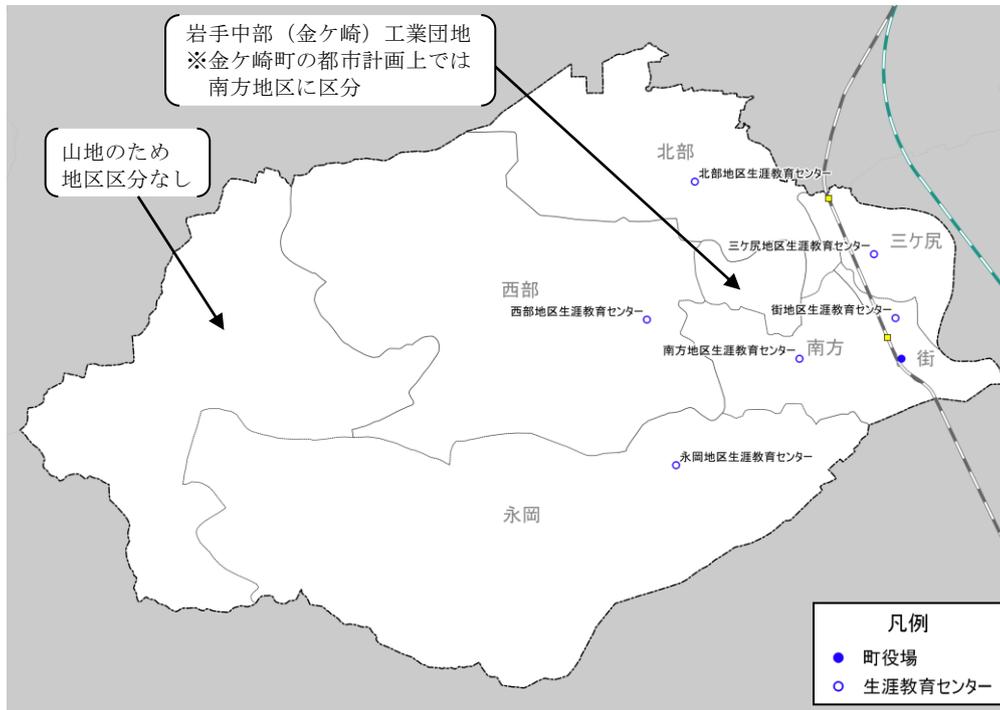


図 町の地区区分

表 各地区の概況

街地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の東端に位置し、東側は北上川、南側は胆沢川に面している。</li> <li>地区を南北にJR東北本線が走り、当町の公共交通の玄関口である金ヶ崎駅がある。</li> <li>地区中心部の駅周辺市街地における商業地は、空き店舗や空地がみられるが、その南端には金ヶ崎町役場が位置している。</li> <li>城内・諏訪小路には伝統的な建築物が多く残る緑豊かで落ち着いた住宅地が形成されている。</li> </ul>
三ヶ尻地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の東部に位置し、南は当町の中心地区である街地区に接し、西は北部地区、東は北上川、北は北上市に接している。</li> <li>国道4号沿道の一部と六本松に一の台から続く市街地の形成が進んでいる。</li> <li>西部を国道4号とJR東北本線が南北に走り、北部には六原駅がある。</li> <li>荒巻の国道4号とJR東北本線の間、新たな商業地としての利用が図られている。</li> </ul>
南方地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の中心部に位置し、東はJR東北本線を挟んで街地区、南は黒沢川を挟んで永岡地区と胆沢川、北は北部地区、西は西部地区に面している。</li> <li>県内最大規模の岩手中部（金ヶ崎）工業団地が立地している。</li> <li>横道住宅団地等の新たな住宅地の形成により定住化が図られている。</li> </ul>
西部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の中央部、都市計画区域の西端に位置しており、中程を東西に宿内川、黒沢川が流れている。</li> <li>地区は、約6割を占める農地と、約3割を占める森林等により形成されており、集落は農地に囲まれて散居している。</li> <li>北西の端に、都市計画区域外にまたがり、千貫石森林公園、もりの学び舎がある。</li> </ul>
永岡地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画区域の南端に位置し、胆沢川を挟んで奥州市に接している。</li> <li>北は黒沢川、中央には永沢川が流れている。</li> <li>地区は、約6割を占める農地、約3割を占める森林等により形成されており、集落は、幹線道路沿道や農地に囲まれて散居している。</li> <li>胆沢川と永沢川の間、ホテルみどりの郷・みちのく城址温泉、県南青少年の家が立地している。</li> </ul>
北部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の北端に位置し、北上市に隣接している。</li> <li>地区南部に中心市街地から続く市街地が形成されている。</li> <li>東北自動車道の北上金ヶ崎インターチェンジが整備され、周辺開発計画が進行している。</li> <li>地区西部に県立農業大学校が立地している。</li> </ul>

出典：金ヶ崎町都市計画に関する基本方針（計画編）（計画期間：平成12年度～令和元年度（2019））

## 2-1-3 人口特性

### 1) 総人口の推移

本町における人口と高齢化率は、平成 27 年の国勢調査結果からそれぞれ 15,892 人、28.3%となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計値を見ると人口減少、高齢化が更に進む傾向にあります。

近年の地区別の人口の増減を 15 年間で見ると、三ヶ尻・南方地区では増加しているものの、西部・永岡地区では約 2 割減少している状況にあります。

このことから、町の西側よりも東側に人口が集中している傾向にあることが分かります。

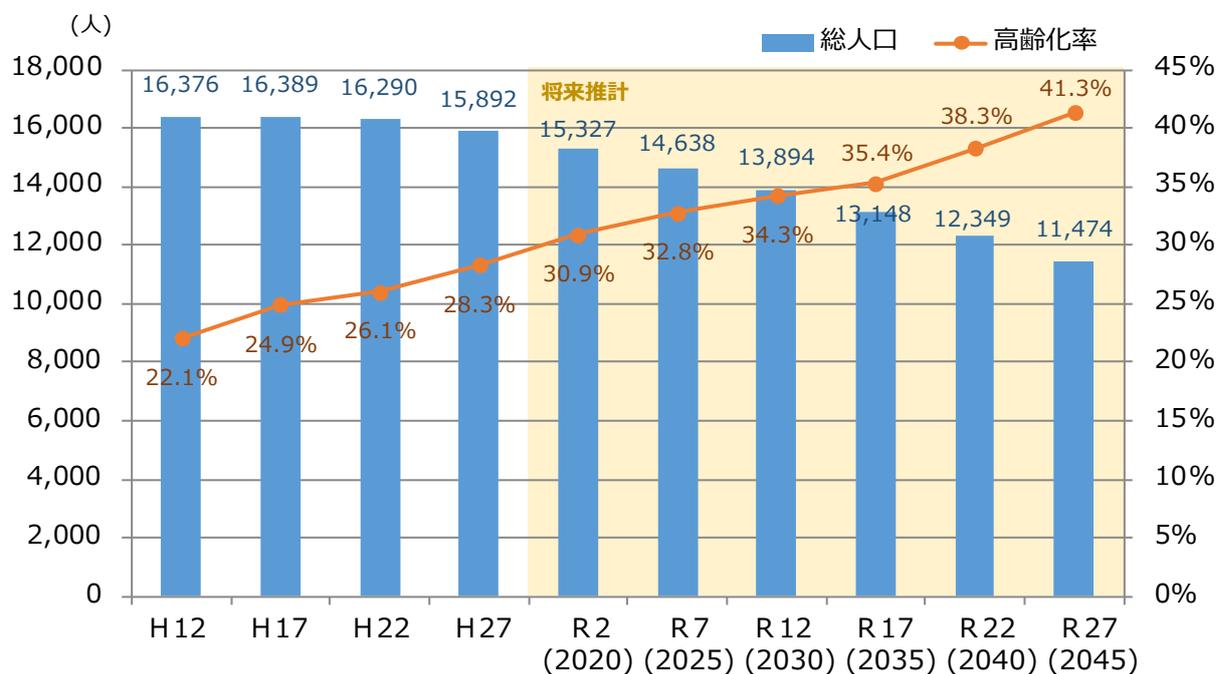


図 町の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査（H12～27年）、国立社会保障・人口問題研究所（R2（2020）～R27（2045）年人口）

表 地区別人口の推移

（単位：人）

		H15	H20	H25	H30
金ヶ崎町全体		16,225	16,436	16,215	15,687
地区別	街地区	3,127	3,033	2,874	2,885
	三ヶ尻地区	1,845	1,991	1,987	1,927
	南方地区	3,764	4,164	4,428	4,472
	西部地区	1,550	1,421	1,299	1,165
	永岡地区	2,734	2,584	2,389	2,156
	北部地区	3,205	3,243	3,131	3,082

資料：住民基本台帳（各年 3 月 31 日時点）

注）平成 25 年から外国人人口を含めて計上

H15年を1.00とした場合の伸び率

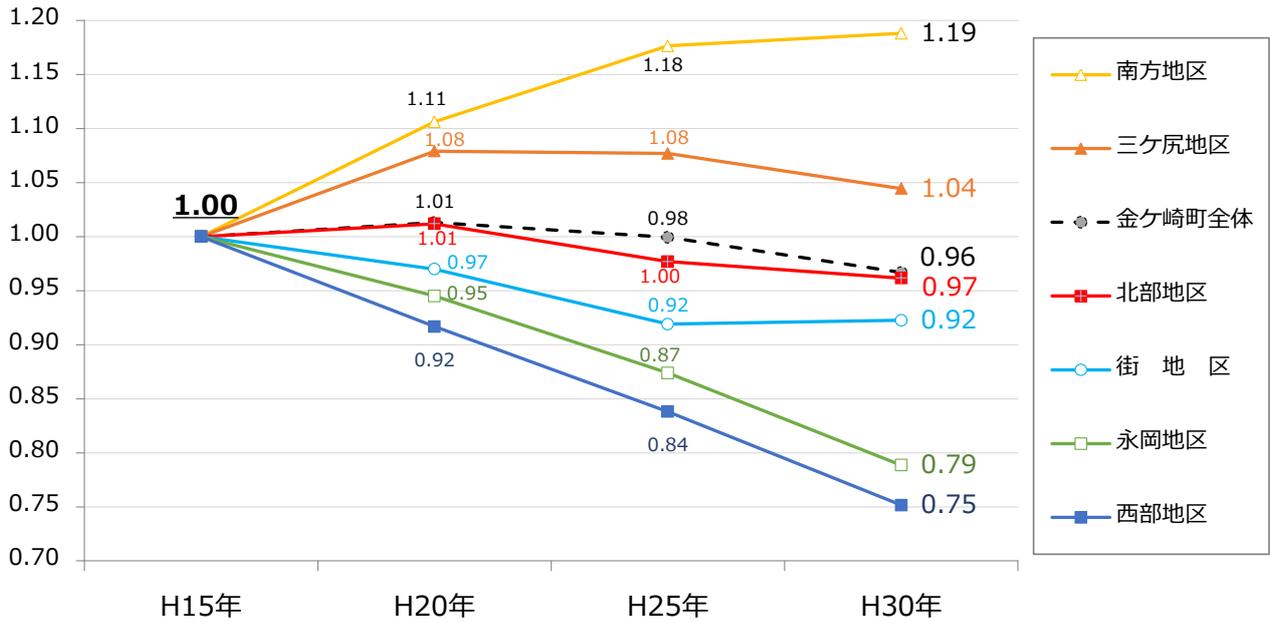


図 近年の地区別の人口増減状況

資料：住民基本台帳（各年3月31日時点）  
注）平成25年から外国人人口を含めて計上

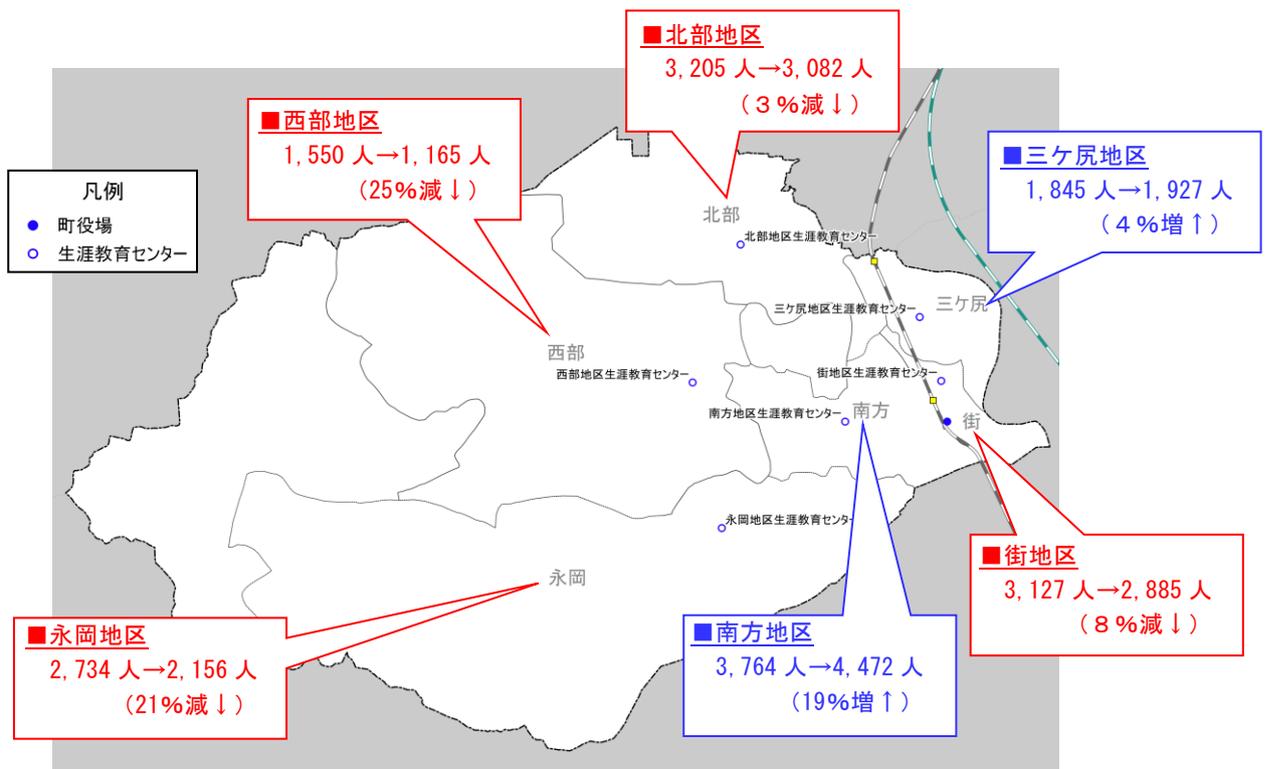


図 地区別人口（平成30年3月末）と近年の人口増減状況

## 2) 人口分布

本町における人口分布は、町を縦断する JR 東北本線、国道 4 号、東北自動車道沿いに集中しており、特に金ヶ崎駅から町役場の東側に集中していることが分かります。

一方、町の西側は、人口密度が低く、人口が分散していることが分かります。

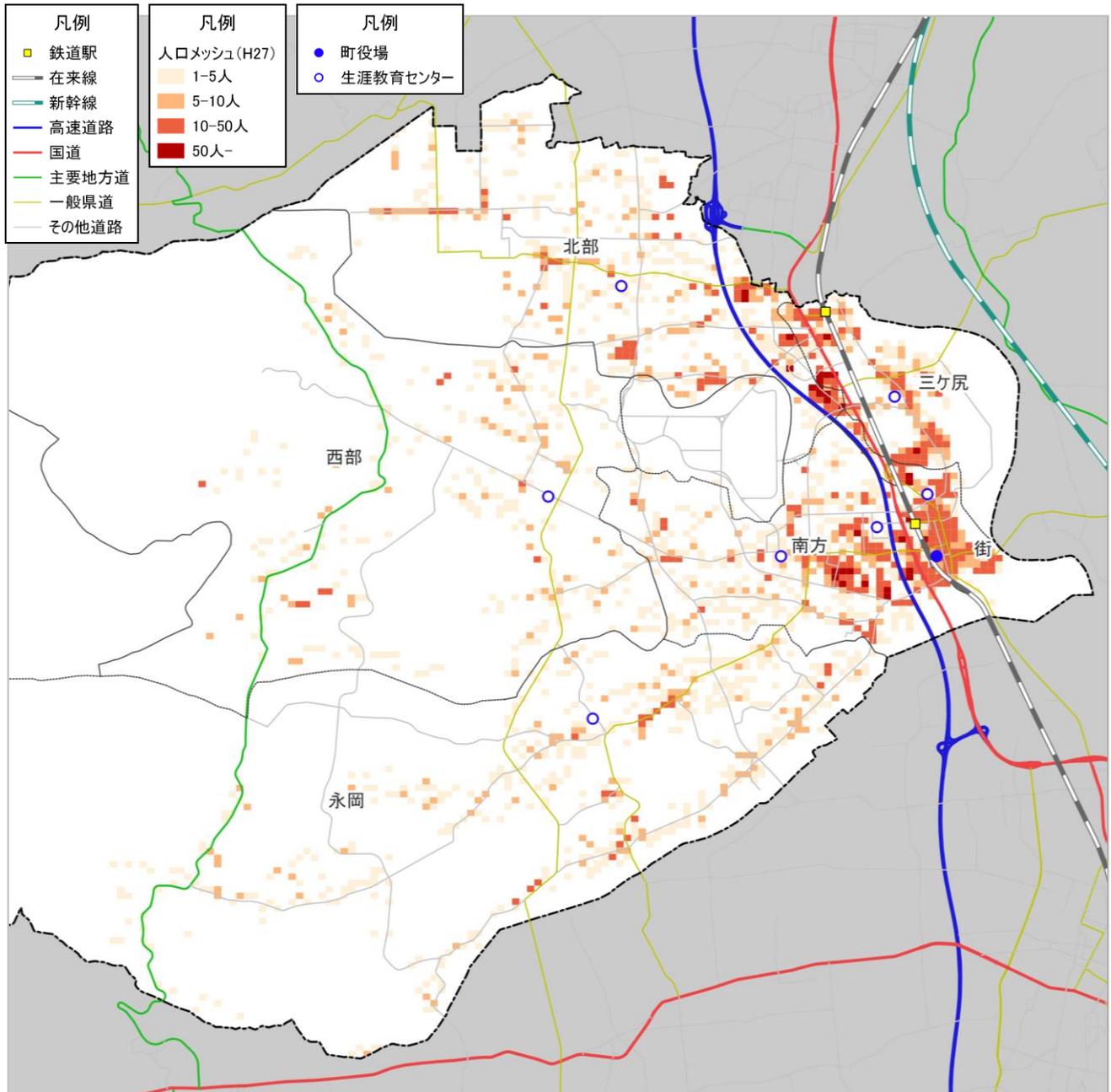


図 町の人口分布（平成 27 年、100mメッシュ）

資料：平成 27 年国勢調査

### 3) 高齢化率分布

本町における高齢化率の分布状況は、人口分布と逆に町を縦断する JR 東北本線、国道 4 号、東北自動車の西側に高齢化率 40%以上が多く見られます。また、人口密度が高い金ヶ崎駅と町役場の東側の街地区の高齢化率が高い状況にあります。

一方、高齢化率 30%未満の区域は、特定地域に偏っているわけではないものの、新たに造成された住宅団地の周辺となっている状況にあります。

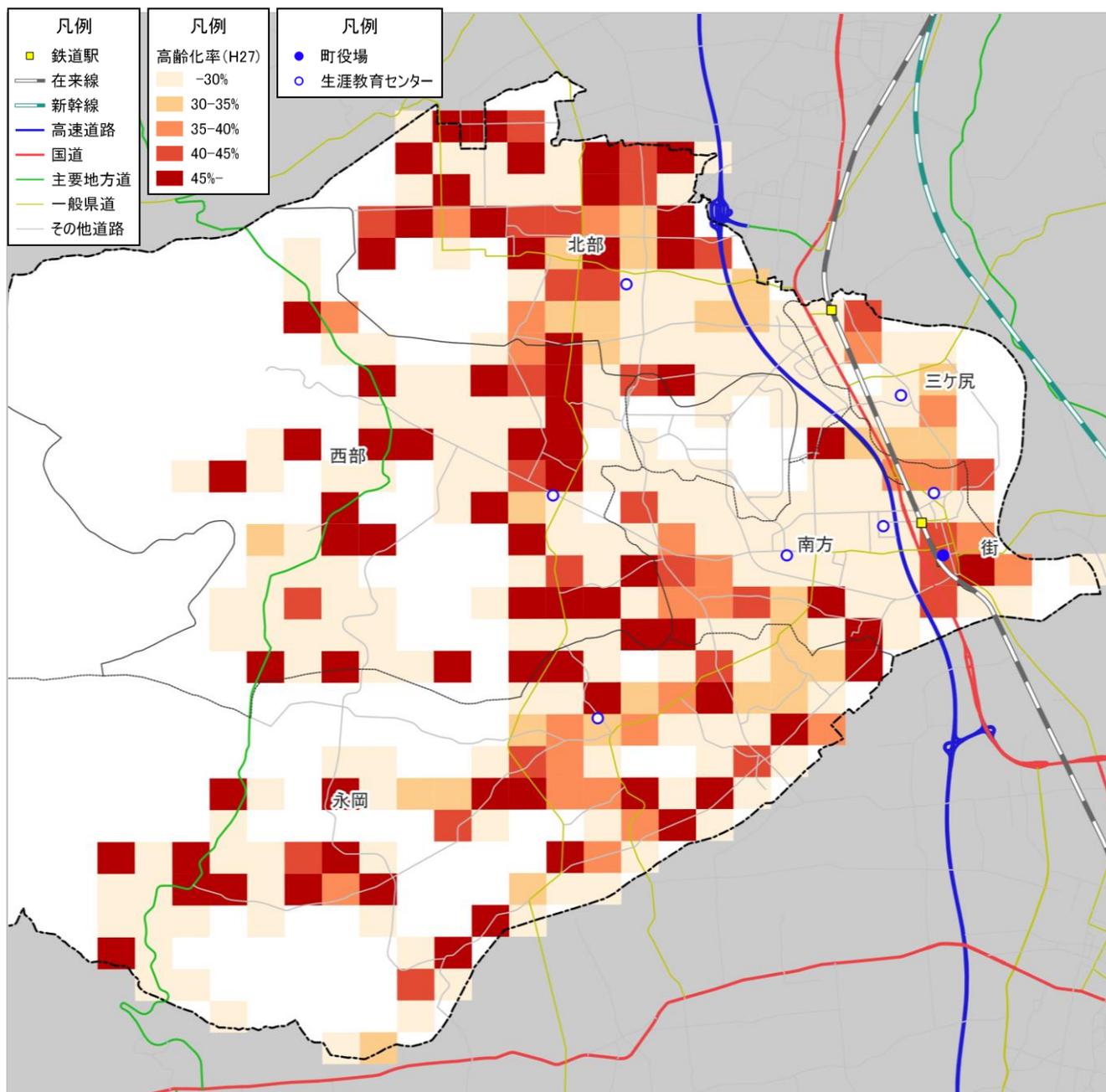


図 町の高齢化率の分布（平成 27 年、500mメッシュ）

資料：平成 27 年国勢調査

#### 4) 都市計画区域内外における人口の今後の変化

本町の都市計画区域内・外における人口の今後の推移を平成27年（2015）、令和2年（2020）、令和7年（2025）で見ると、都市計画区域内の市街地（用途地域）では人口が5年間で2.2%減少、都市計画区域内（用途地域除く）では5.3%減少するのに対し、都市計画区域外では6.9%減少しており、10年間で13.9%の減少となる推計となっています。

高齢化率の推移を見ると、市街地（用途区域）では10年間で2.8ポイント増加、都市計画区域内（用途地域除く）では4.7ポイント増加するのに対し、都市計画区域外では10.0ポイント増加する推計となっています。

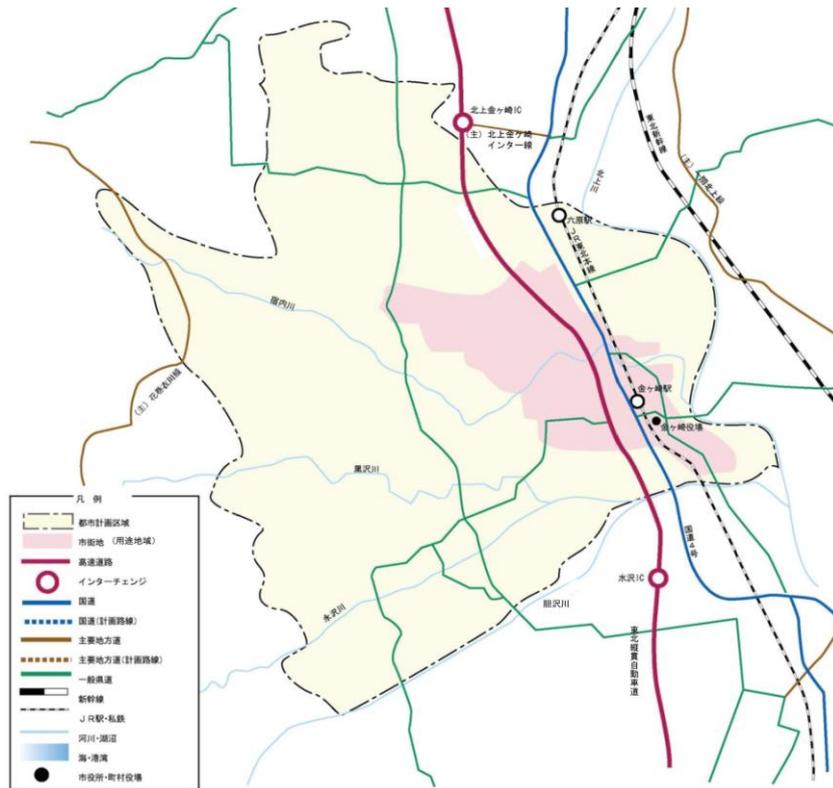


図 町都市計画区域

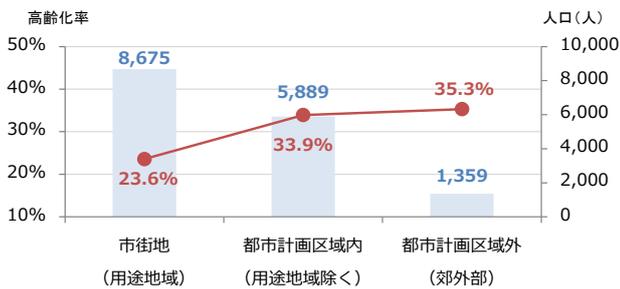


図 H27年における高齢化率

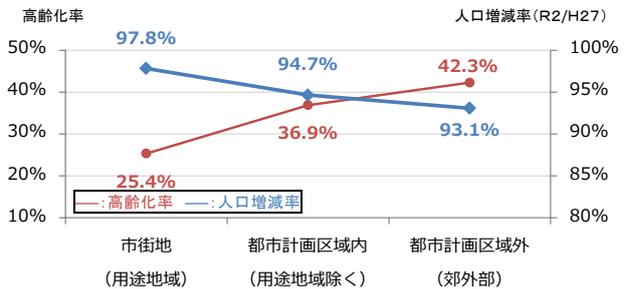


図 R2年（2020）における高齢化率と人口増減（R2/H27）

#### ■10年間の人口の変化

- ・市街地 : 5.2%減少
- ・都市計画区域内 : 11.0%減少
- ・都市計画区域外 : 13.9%減少

#### ■10年間の高齢化の変化

- ・市街地 : 2.8ポイント増加
- ・都市計画区域内 : 4.7ポイント増加
- ・都市計画区域外 : 10.0ポイント増加

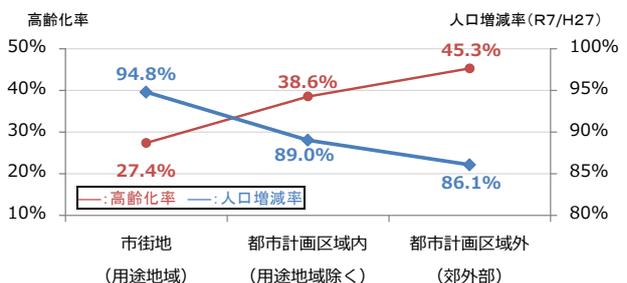


図 R7年（2025）における高齢化率と人口増減（R7/H27）

注）グラフに用いた数字は公表されているメッシュ人口（H27年と将来）をもとに試算した数字であり、将来の傾向をつかむために集計したものであるため、本町が公表している数字と異なる場合がある。

## 2-1-4 施設分布

### 1) 公共施設

本町には、町役場のほか生涯教育センターが7つ（町内6地区に各1箇所）あります。

町役場は、金ヶ崎駅の1km圏内にあるほか、都市計画区域内に各地区の生涯教育センターが分散して立地しています。

NO.	施設名	所在地
1	金ヶ崎町役場	金ヶ崎町西根南町22-1
2	中央生涯教育センター	金ヶ崎町西根南羽沢55
3	街地区生涯教育センター	金ヶ崎町西根北江甫53
4	三ヶ尻地区生涯教育センター	金ヶ崎町三ヶ尻南荒巻48-2
5	南方地区生涯教育センター	金ヶ崎町西根中田1
6	西部地区生涯教育センター	金ヶ崎町西根高谷野原904-4
7	永岡地区生涯教育センター	金ヶ崎町永沢堀切後18-4
8	北部地区生涯教育センター	金ヶ崎町六原赤石34-5

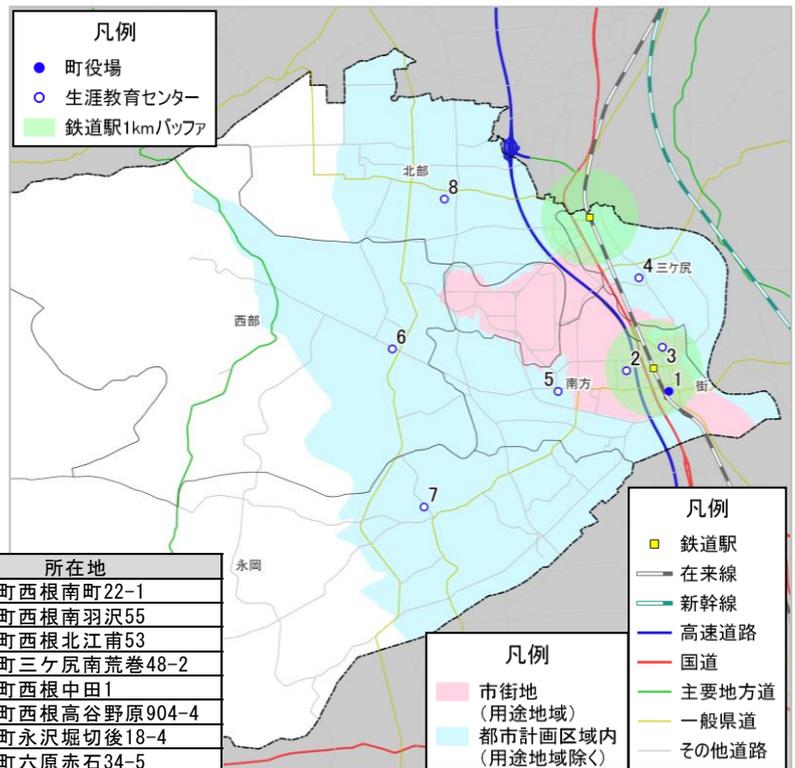


図 公共施設の分布状況

### 2) 教育施設

本町には、大学校（1校）、高等学校（1校）、中学校（1校）、小学校（5校）があります。教育施設は、都市計画区域内に立地しています。

NO.	施設名	所在地
1	岩手県立農業大学校	金ヶ崎町六原蟹子沢14
2	岩手県立金ヶ崎高等学校	金ヶ崎町西根荒巻43-1
3	金ヶ崎中学校	金ヶ崎町西根菖蒲沢27-1
4	金ヶ崎小学校	金ヶ崎町西根大谷120
5	永岡小学校	金ヶ崎町永沢堀切後下5
6	第一小学校	金ヶ崎町西根二ツ堤45-24
7	西小学校	金ヶ崎町西根高谷野原23
8	三ヶ尻小学校	金ヶ崎町三ヶ尻十三本塚16-2

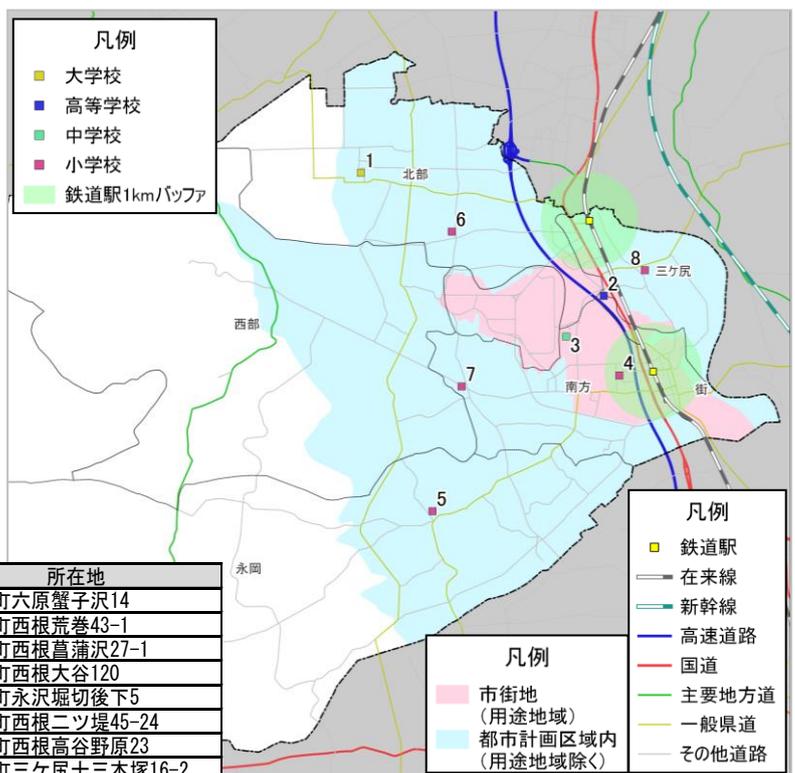


図 教育施設の分布状況

### 3) 医療施設

本町には、医療施設が 10 施設あります。そのうち金ケ崎駅 1 km 圏内に 9 施設が立地しています。

NO.	施設名	所在地
1	国保金ケ崎診療所・歯科診療所	金ケ崎町西根鐘水98
2	ありすみ内科クリニック	金ケ崎町西根町裏66
3	加藤内科胃腸科	金ケ崎町西根古寺71-1
4	村井小児科クリニック	金ケ崎町西根下谷地93-1
5	花顔庵クリニック	金ケ崎町西根谷来浦46-1
6	有住歯科医院	金ケ崎町西根町裏60-2
7	あべ歯科クリニック	金ケ崎町西根荒巻25-1
8	松本歯科医院	金ケ崎町西根西地藏野88-1
9	千葉歯科クリニック	金ケ崎町西根上餅田54-2
10	いわぶち歯科	金ケ崎町西根上平沢57-69

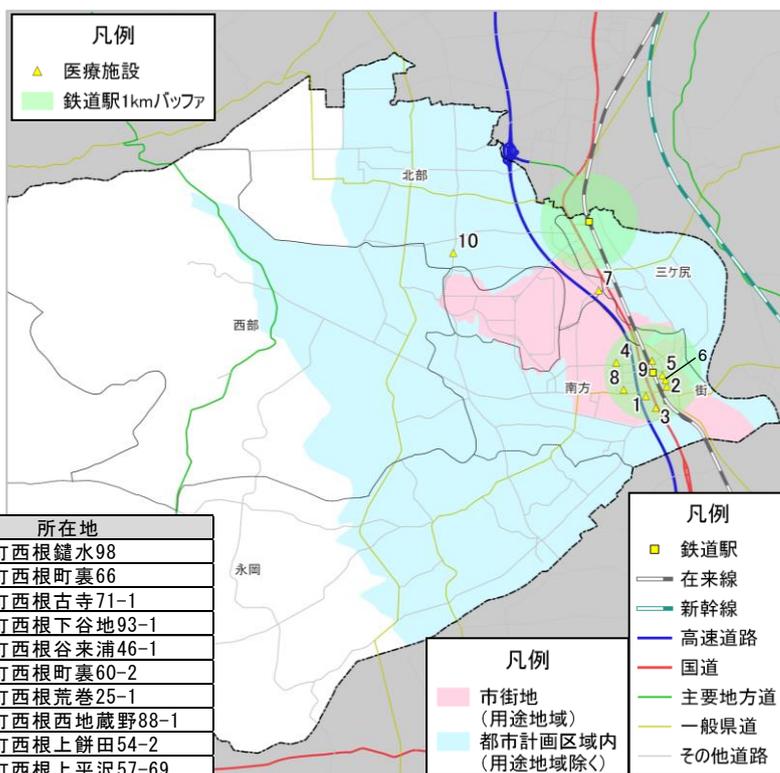


図 医療施設の分布状況

### 4) 商業施設

本町には、商業施設（大型小売店舗）が 2 施設あります。

これらの施設は、国道 4 号沿線に立地しています。

NO.	施設名	所在地
1	イオンスーパーセンター金ケ崎店	金ケ崎町三ヶ尻荒巻165
2	ビッグハウス金ケ崎店	金ケ崎町西根本宮後15

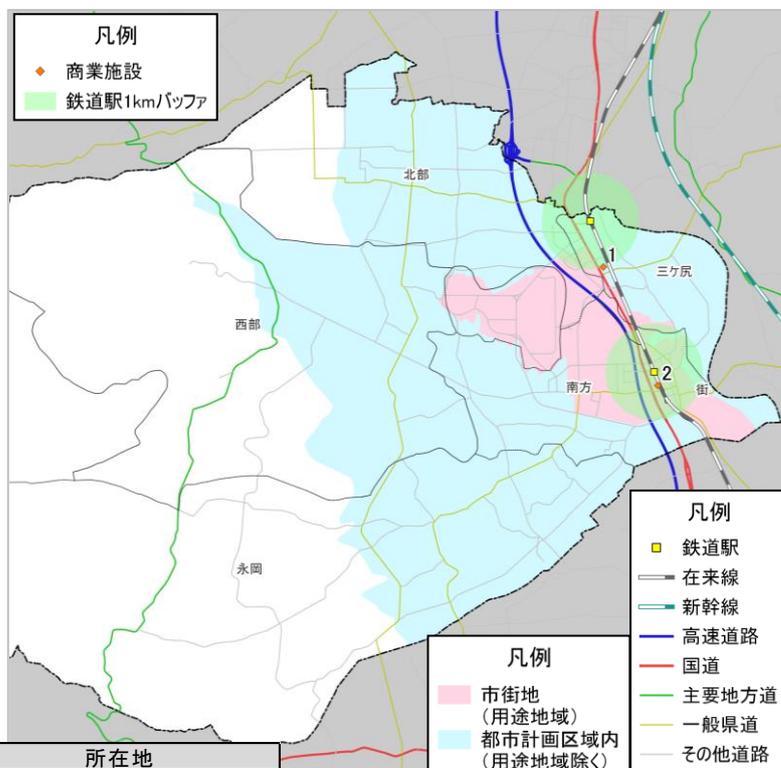


図 商業施設の分布状況

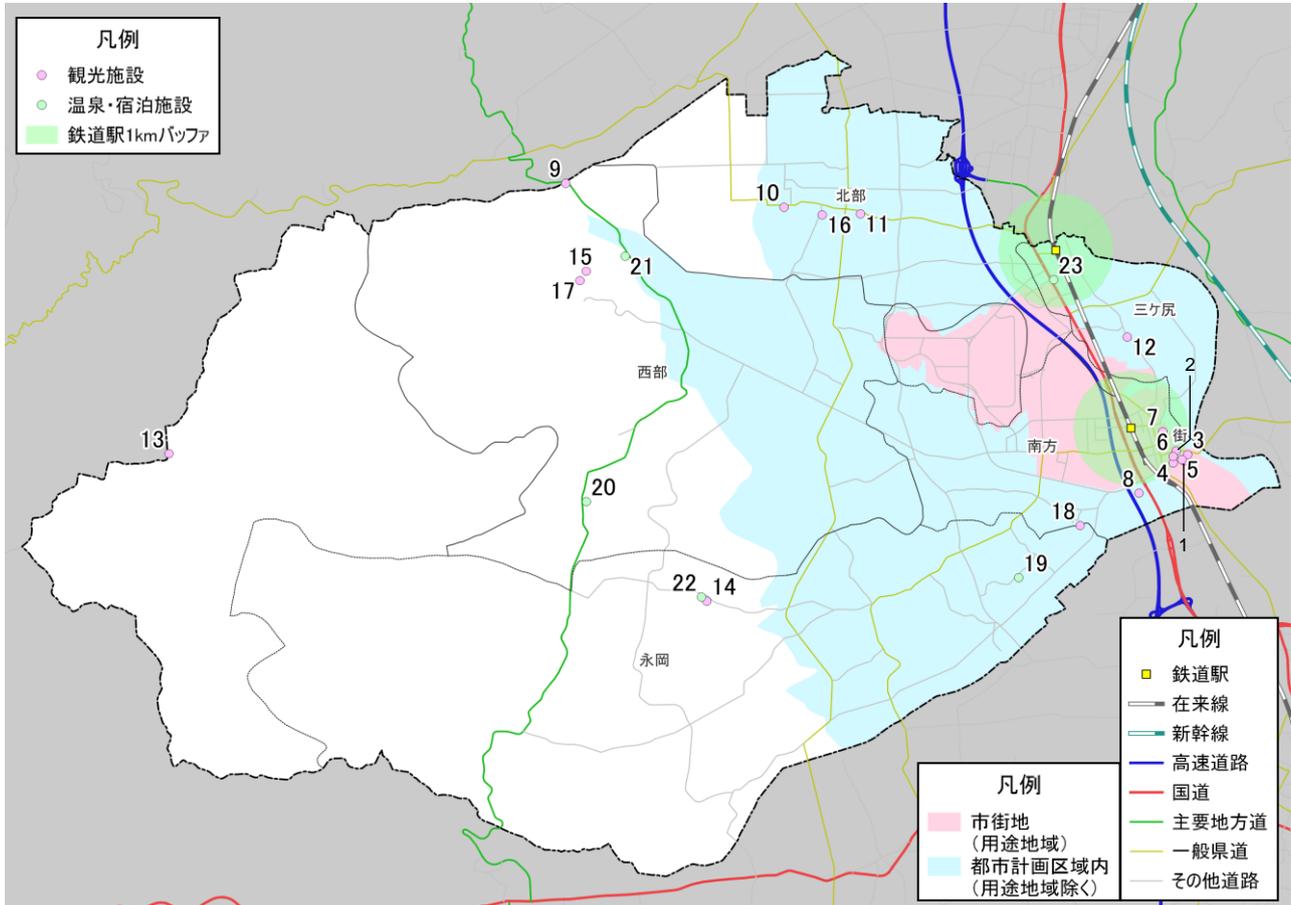
資料：岩手県HP(市町村別届出店舗一覧)

## 5) 観光施設等分布

本町には、観光施設や温泉施設などが点在しています。

観光施設の多くは、金ヶ崎駅の東側に重要伝統的建造物群保存地区に選定されており、江戸時代の町並みを伝える歴史遺産として保存されています。

温泉施設は、「岩手かねがさき温泉郷」として4施設あります。そのうち3施設が都市計画区域外に立地しています。



NO.	施設名	所在地	備考
1	金ヶ崎要害歴史館	金ヶ崎町西根達小路2-1	観光施設
2	白糸まちなみ交流館	金ヶ崎町西根裏小路2-12	
3	片平丁旧大沼家侍住宅	金ヶ崎町西根達小路31	
4	土合丁旧大沼家侍住宅	金ヶ崎町西根表小路16	
5	侍屋敷大松沢家	金ヶ崎町西根達小路2-2	
6	伊東家侍住宅	金ヶ崎町西根六軒丁2	
7	旧坂本家侍住宅	金ヶ崎町西根諏訪小路9	
8	鳥海柵跡	金ヶ崎町西根	
9	南部領伊達領境塚	金ヶ崎町西根遠谷巾	
10	岩手県立花きセンター	金ヶ崎町六原頭無2-1	
11	赤石堤	金ヶ崎町六原赤石	
12	千田正記念館	金ヶ崎町三ヶ尻谷地中98	
13	駒ヶ岳	金ヶ崎町	
14	栗駒ゴルフ倶楽部	金ヶ崎町永沢石持沢6-44	
15	千貫石溜池	金ヶ崎町西根	
16	軍馬の郷六原資料館	金ヶ崎町六原蟹子沢17-1	
17	千貫石森林公園	金ヶ崎町西根後千貫石	
18	黒沢川せせらぎ公園	金ヶ崎町西根揚場	
19	ホテルみどりの郷・みちのく城址温泉	金ヶ崎町永栄上宿26-3	
20	金ヶ崎温泉駒子の湯	金ヶ崎町西根和光544-1	
21	千貫石温泉湯元東館	金ヶ崎町西根二枚橋5-1	
22	永岡温泉夢の湯	金ヶ崎町永沢石持沢6-284	
23	民宿さとう	金ヶ崎町三ヶ尻上渋川8-2	

図 観光関連の分布状況

## 2-1-5 日常生活における市町村間の結びつき

町民の通勤流動を見ると、町内（56.8%）、奥州市（21.6%）、北上市（16.0%）の順となっています。同様に、通学流動を見ると、町内（39.7%）、奥州市（24.8%）、北上市（13.0%）の順となっています。

このことから、道路網や鉄道でつながっている隣接市である奥州・北上市との結びつきの強さが分かります。

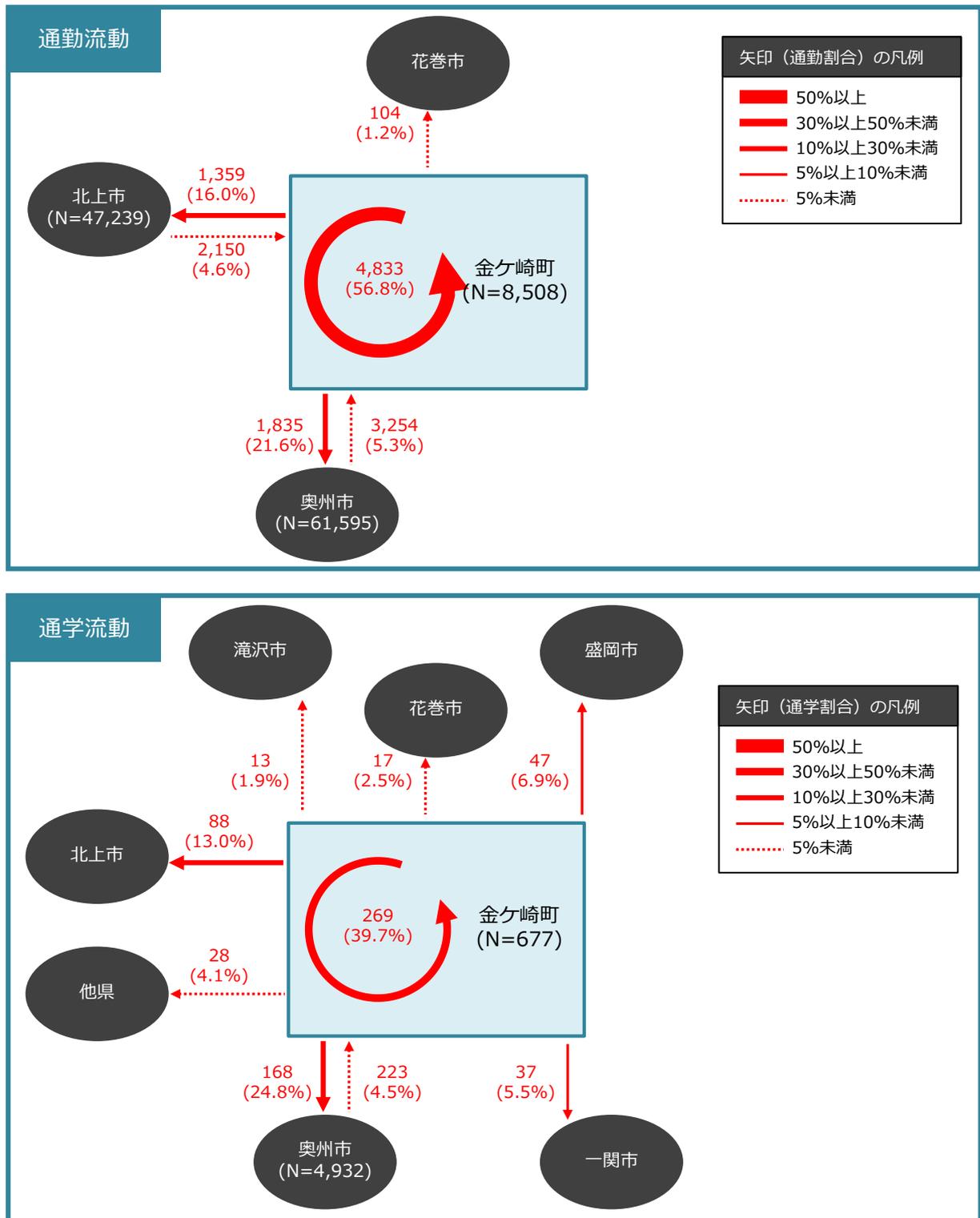


図 通勤・通学流動

資料：平成27年国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示している。本町への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。

上段の数値は人数、下段の数値は割合。

## 2-1-6 高齢者の運転免許保有状況

高齢者の運転免許保有状況を見ると、高齢者の運転免許の保有者数及び運転免許保有率の割合は年々上がってきている状況にあります。

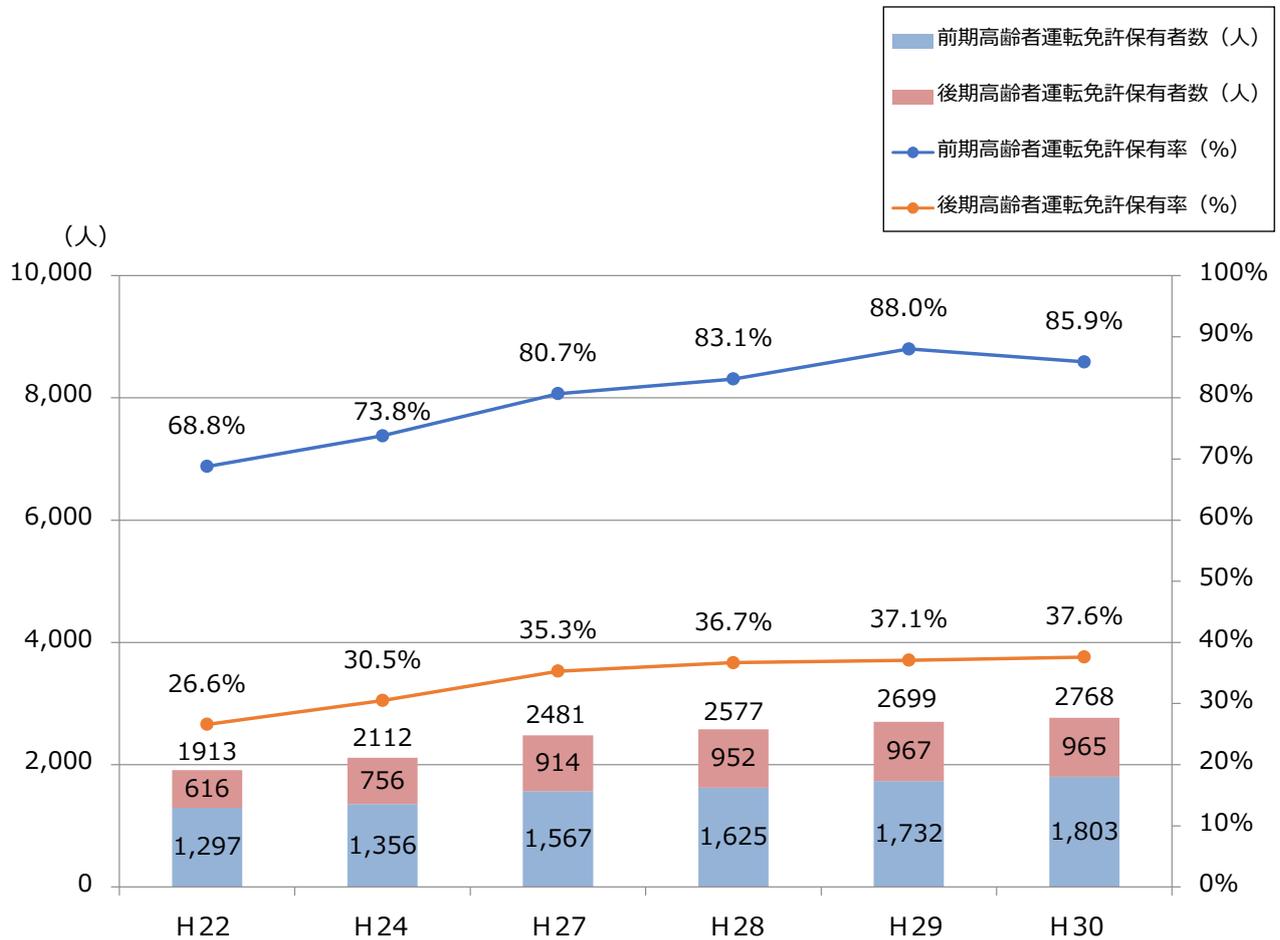


図 高齢者の運転免許保有率の推移

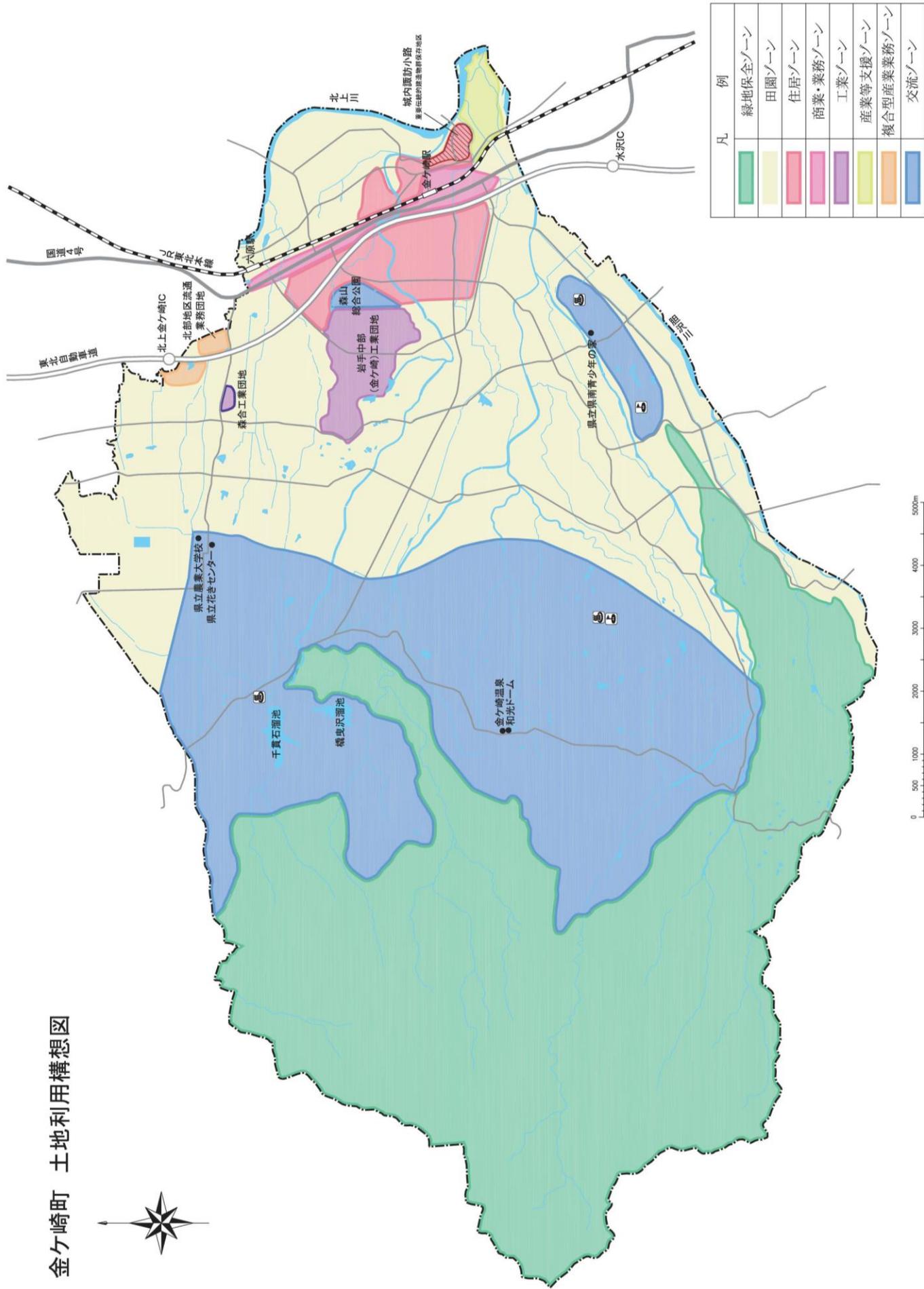
資料：金ヶ崎町

## 2-2 上位・関連計画における公共交通関連施策など

### 1) 第十次金ケ崎町総合発展計画

第十次金ケ崎町総合発展計画（平成 28 年 3 月）											
計画概要等	<p>○計画期間： 平成 28 年度（2016）～令和 7 年度（2025） 前期基本計画：平成 28 年度（2016）～令和 2 年度（2020 年）</p> <p>○将来像 人と地域が支えあうまち 金ケ崎 …連携と協働のもと、今もこれからも住みたい町、 住んで良かったといえる町の実現…</p> <p>○金ケ崎町の課題 ①人口減少社会への突入 ②産業の動向 ③環境問題 ④情報通信技術の革新</p> <p>○将来像実現のための基本目標 ①生活環境～快適に暮らし続けられるまち～ ②健康福祉～健やかでやすらぎのあるまち～ ③産業～産業の振興で活力あるまち～ ④教育文化～豊かな心を育てるまち～</p> <p>○重点プロジェクト ①若者が暮らしたいまちを創る ②女性にとって魅力的なまちを創る ③活力と特色のある地域を創る</p>										
公共交通に関する記述内容	<p>基本目標① 生活環境～快適に暮らし続けられるまち～ 1. 都市基盤 (2) 公共交通 ・通勤・通学・通院等が可能な地域公共交通の整備。 ・いつでも、誰もが気軽に利用できる地域公共交通の整備。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">主要事業名</th> <th style="width: 50%;">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域公共交通網形成計画の策定</td> <td>・当町が運行している各種の交通手段について、総合的に検討する必要があることから、地域公共交通網形成計画の策定を行い、今後の運行体制の指針とする。</td> </tr> <tr> <td>田園バス事業</td> <td>・運行費を補助する。 ・土日祝祭日の運行、街なか巡回バスの運行を検討する。</td> </tr> <tr> <td>公共交通連携事業</td> <td>・JR東北本線、岩手県交通バス、田園バスの連携によるJR金ケ崎駅のターミナル化及びJR六原駅の利便向上を図る。</td> </tr> <tr> <td>田園バス・福祉タクシー・有償運送事業者等との連携運行事業</td> <td>・町民の貴重な地域公共交通機関の機能向上に向け、連携運行に努める。</td> </tr> </tbody> </table>	主要事業名	概要	地域公共交通網形成計画の策定	・当町が運行している各種の交通手段について、総合的に検討する必要があることから、地域公共交通網形成計画の策定を行い、今後の運行体制の指針とする。	田園バス事業	・運行費を補助する。 ・土日祝祭日の運行、街なか巡回バスの運行を検討する。	公共交通連携事業	・JR東北本線、岩手県交通バス、田園バスの連携によるJR金ケ崎駅のターミナル化及びJR六原駅の利便向上を図る。	田園バス・福祉タクシー・有償運送事業者等との連携運行事業	・町民の貴重な地域公共交通機関の機能向上に向け、連携運行に努める。
主要事業名	概要										
地域公共交通網形成計画の策定	・当町が運行している各種の交通手段について、総合的に検討する必要があることから、地域公共交通網形成計画の策定を行い、今後の運行体制の指針とする。										
田園バス事業	・運行費を補助する。 ・土日祝祭日の運行、街なか巡回バスの運行を検討する。										
公共交通連携事業	・JR東北本線、岩手県交通バス、田園バスの連携によるJR金ケ崎駅のターミナル化及びJR六原駅の利便向上を図る。										
田園バス・福祉タクシー・有償運送事業者等との連携運行事業	・町民の貴重な地域公共交通機関の機能向上に向け、連携運行に努める。										

金ヶ崎町 土地利用構想図



## 2) 金ヶ崎町自治体経営改革大綱

金ヶ崎町自治体経営改革大綱（平成 30 年 10 月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"><li>○計画期間 平成 30 年度（2018）～令和 4 年度（2022）</li><li>○基本理念 自治体と地域の自立を実現する「自治体経営」の確立</li><li>○基本方針<ul style="list-style-type: none"><li>① 組織力・職員力を生かしたトータル・マネジメントシステムの構築 組織力・職員力を生かし、行政システム全体として効果的に機能するトータル・マネジメントシステムを構築し、行政組織の生産性を高めます。</li><li>② 財政基盤・経営力の強化 経営資源（ヒト、モノ、カネ、情報）を有効に活用し、財政規律のもと、財政基盤と経営力の強化を図ります。</li><li>③ 協働による行政経営と地域経営の確立 「町民協働」と「住民と行政との協働」からなる「協働」による行政経営と地域経営を推進することで、自治体と地域のそれぞれの生産性を高めます。</li></ul></li><li>○戦略改革<ul style="list-style-type: none"><li>1) 行政組織の生産性向上 戦略改革①＝「効率効果的な組織体制とガバナンス機能の強化」</li><li>2) 縮小社会に対応した公共施設等の効率化と最適化 戦略改革②＝「縮小社会に対応した公共施設等の効率化と最適化」</li><li>3) 自治体の自立と発展の根幹をなす財政の健全化 戦略改革③＝「財政規律の確立と定着」</li><li>4) 住民協働による地域づくりの推進 戦略改革④＝「住民協働による地域づくりの推進」</li><li>5) 多様な主体と行政との連携による生産性向上 戦略改革⑤＝「多様な主体と行政との連携の実現」</li></ul></li></ul>

### 3) 岩手県地域公共交通網形成計画

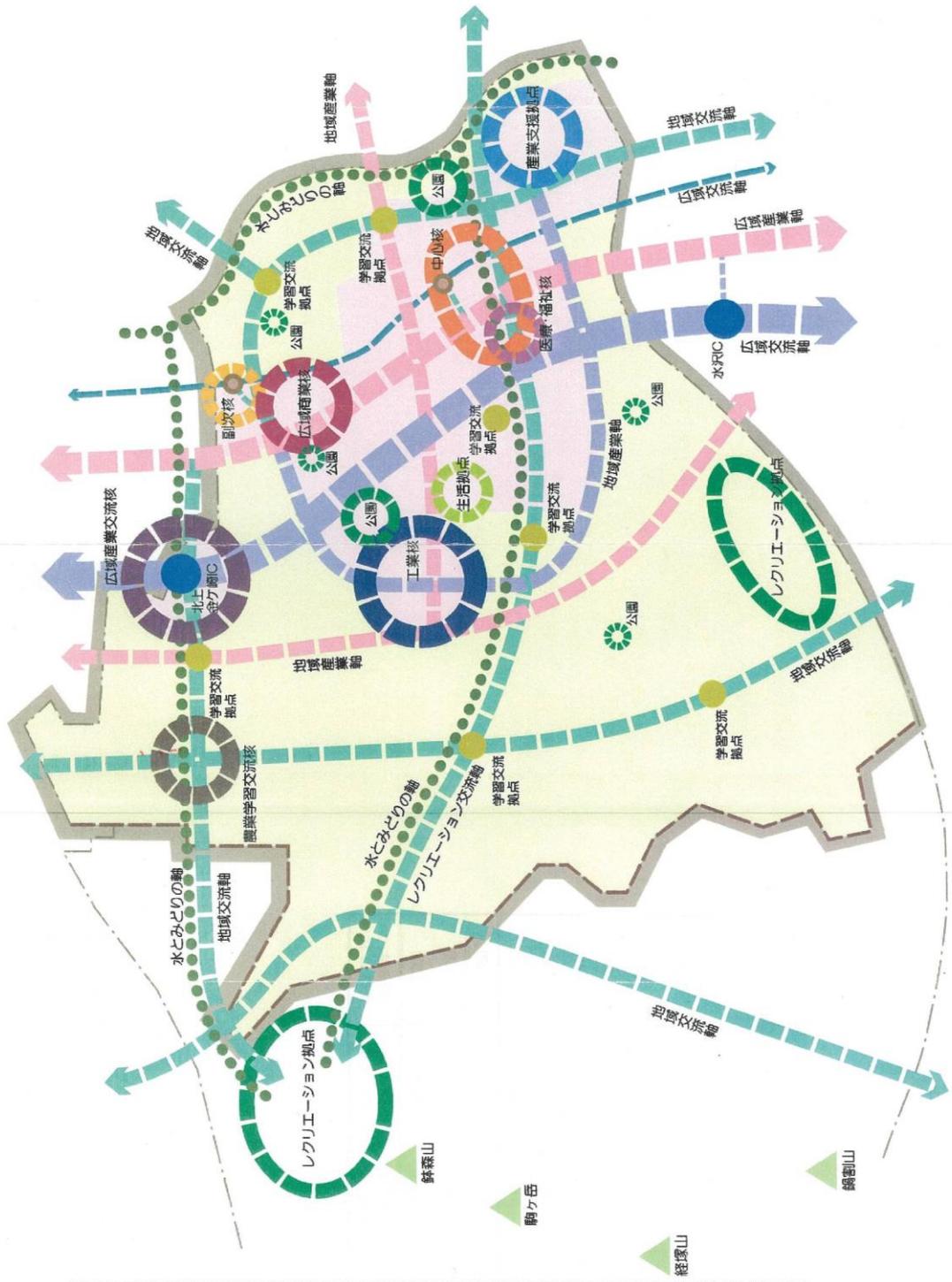
岩手県地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間 平成 31 年度（2019）～令和 6 年度（2024）</li> <li>○将来像 復興と広大な県土の交流を支え、まちづくりと交通が一体となった持続可能な交通体系の構築</li> <li>○基本方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>①広大な県土の移動を実現する幹線路線と広域バス路線の維持確保</li> <li>②幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通の適切な接続拠点の設定及び接続利便性の向上</li> <li>③利用促進による地域公共交通の活性化</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県南広域振興圏の方向性               <ul style="list-style-type: none"> <li>①<u>広大な地域のまちづくりを支える広域路線ネットワークの維持・確保</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広大な市域を有する県南広域振興圏は、地域内公共交通の維持・確保が大きな課題となっている。</li> <li>・人口及び主要な拠点・施設は、鉄道・新幹線駅周辺に集積し、中山間部は人口減少傾向にある。</li> <li>・通勤・通学流動を見ると市町村間を跨ぐ移動が多く、また、世界遺産「平泉の文化遺産」等、観光交流人口の拡大も期待される。将来的には、ILC 誘致の動向を踏まえた広域路線ネットワークの検討も進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②<u>鉄道・バス路線の役割分担を明確にし、相互に利用・補完し合う、効率的で生産性の高い公共交通体系を形成</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸については、JR 線と広域バス路線が重複・競合しており、補助要件は満たしているものの減額対象路線が多くなっている。東西軸については、人口減少を主な原因とした利用者数の減少に伴い、運行本数が減便される等により補助要件が満たされていない。</li> </ul> </li> <li>③<u>鉄道駅等を広域接続拠点とするとともに、日常生活に直結する病院・学校等を経由し、まちづくりとの連携を図る</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な公共施設・高校等が鉄道沿線に立地している。</li> <li>・他地域よりも基幹病院が 3 病院、高校・高等専門学校が 31 校、道の駅が 11 駅と多く、市町村を跨いだ通学・通院移動や観光振興の重要な経路拠点として人の移動が期待できることから、地域公共交通体系の構築に当たっては、これらの施設等が拠点となるまちづくりとの連携を図る。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○県南広域振興圏の基本的な考え方 交流人口拡大を見据え、鉄道・バス路線が共存できる地域公共交通ネットワークを形成する               <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域バス路線は長大ルートで交通事業者の人的・物的資源不足もあり、維持・確保が課題となっている。</li> <li>・世界遺産である「平泉の文化遺産」への観光や「ILC 誘致」等、交流人口拡大を見据え鉄道・バス路線が共存できる地域公共交通ネットワークを形成する。</li> </ul> </li> </ul>

#### 4) 金ヶ崎町都市計画に関する基本方針（都市計画マスタープラン）

金ヶ崎町都市計画に関する基本方針（都市計画マスタープラン）（平成12年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間 平成12年度（2000）～令和元年度（2019）</li> <li>○まちづくりのテーマ 緑豊かな田園から育まれた“魅力ある花”の咲く町 ― 金ヶ崎町</li> <li>○基本的な考え方               <ul style="list-style-type: none"> <li>①田園都市としての特性を活かしながら、定住化による都市の成熟を前提とした、都市機能の導入、配置</li> <li>②産業、生活、交流等の各機能の有機的連携による、都市活動等の利便性、快適性の創出を目指した都市構成</li> <li>③周辺都市との連絡を強化し、広域的な拠点性の向上を図った都市機能配置</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<p>VI市街地の整備方針</p> <p>2. 市街地の整備方針</p> <p>2-1 既成市街地の整備方針</p> <p>2) 活気とふれあいのある中心商業地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金ヶ崎駅は当町の玄関口として、駅舎、自由通路、駅前広場、駐車場等の整備により、公共交通の結節点としての機能を高める。</li> </ul> <p>2-2 新しい市街地の整備方針</p> <p>2) 広域商業や産業等の新たな機能導入と連携・交流による産業拠点形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・六原駅西側は、駅へのアクセス道路や駐車場等の整備を図り、市街地北部における公共交通の結節点として位置づけ、周辺市街地の利便性の向上を図る。</li> </ul> <p>VII都市施設の整備方針</p> <p>1. 交通体系の整備方針</p> <p>1-3 公共交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺都市との広域的な交流を図り、また、高齢者や子供、身体障害者等の移動制限者の移動手段としてバス交通の重要性は今後さらに高くなると考えられ、誰もが安心して生涯暮らせる街づくりのために鉄道、バス等の公共交通の充実を図る。</li> </ul> <p>1) 鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR東北本線の金ヶ崎駅と六原駅の交通結節機能の向上を図るため、駅へのアクセス道路、駅前広場及び駐車場等の整備を推進するとともに、駅施設の機能更新を図り利用者の利便性、快適性を確保していく。</li> </ul> <p>2) バス交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは当町から近隣市町への重要な交通手段であるため、バスストップの整備やバス運行環境の向上により、公共交通としての機能の充実を図る。</li> <li>・町が運行している健康福祉バスについては、今後とも利用者の利便性を考慮し、サービス充実に向けた取組に努める。</li> </ul>

# 緑豊かな田園から育まれた“魅力ある花”の咲く町 — 金ヶ崎町

図 将来の都市構造



■ 将来都市構造における配置

中心核	金ヶ崎駅、町役場等の官公庁 主要医療、福祉施設等の業務 公共施設地区の集積地
副次核	八原駅及びその周辺
生活核	新たな住宅地での生活利便施設 医療・医療・福祉施設
工業核	岩手中部(金ヶ崎)工業団地
広域産業交流核	金ヶ崎駅前市場 北地区流通業務団地 森合工業団地
広域商業核	流通流通団地
産業交流拠点	諸産業等交流施設
農業交流拠点	県立農業高等学校
学習交流拠点	生涯教育センター
レクリエーション拠点	千貫石森公園、もりの学び舎 サンビバ公園、高野公園
公園	酒山緑合公園、新築公園 歴史公園、河川公園、後生平塚
広域交流軸	JR東北本線、東北自動車道
広域産業軸	国道4号
地域産業軸	(環状軸) (都)花沢幹線道路線 (東西軸) (都)中江南龍ヶ岡線 (南北軸) (県)北上水沢線
レクリエーション 交流軸	(都)本町金ヶ崎線と(都)山崎 線と(都)及(都)高野新築等 施設
地域交流軸	(都)久田田平原線と(都)逢谷 真新線 (県)広瀬三ヶ尻線 (南北軸) (県)相持金ヶ崎線 (南北軸) (県)西根近富河線 (南北軸) (生)花巻衣川線
水とみどりの軸	構想路線 (環状軸) 北上川、街道筋等

5) 奥州・北上・金ケ崎・西和賀定住自立圏共生ビジョン

奥州・北上・金ケ崎・西和賀定住自立圏共生ビジョン（平成 27 年 10 月）							
<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間： 平成 27 年度（2015）～令和元年度（2019）</p> <p>○定住自立圏の構成市町 奥州市、北上市、金ケ崎町、西和賀町</p> <p>○将来像 本圏域は、北部は花巻市、南部は一関市、東部は遠野市・住田町、西部は秋田県に接し、圏域面積が 2,201.40 km<sup>2</sup>に及び、東京都の面積に匹敵する非常に広大な圏域です。広大な圏域であるため、各市町それぞれの抱える課題も多種多様です。一方で、この広大な圏域は、豊かで、多様な文化、自然、風土に恵まれ、圏域を形成する上で、大きな強みになるものと期待されています。 美しい郷土に生まれ、生きる、人々の生活の営みを守っていくことは、圏域市町に共通する使命であり、そのためには、今まさに、地域力の結集が何よりも重要です。 このことを踏まえ、奥州・北上・金ケ崎・西和賀定住自立圏では、互いの自主性と自立性を尊重しつつ、これまで築き上げてきた絆をより一層深め、先人たちが永い歴史の中で育み、現代に引き継いできた豊かな自然環境と産業の調和した魅力あるこの圏域を将来世代に引き継いでいくため、圏域全体の活性化を目指すものです。</p> <p>○具体的取組 ①生活機能の強化 ②結びつきやネットワークの強化 ③圏域マネジメント能力の強化</p>						
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<p>2. 結びつきやネットワークの強化 (1) 地域公共交通</p> <table border="1" data-bbox="400 1115 1406 1556"> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 1115 788 1234">取組内容</td> <td data-bbox="793 1115 1406 1234">・圏域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や、多様な交通手段の検討、導入等を図る。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1240 788 1395">奥州市・北上市の役割</td> <td data-bbox="793 1240 1406 1395">・金ケ崎町・西和賀町や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1402 788 1556">金ケ崎町・西和賀町の役割</td> <td data-bbox="793 1402 1406 1556">・奥州市・北上市や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。</td> </tr> </tbody> </table>	取組内容	・圏域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や、多様な交通手段の検討、導入等を図る。	奥州市・北上市の役割	・金ケ崎町・西和賀町や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。	金ケ崎町・西和賀町の役割	・奥州市・北上市や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。
取組内容	・圏域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や、多様な交通手段の検討、導入等を図る。						
奥州市・北上市の役割	・金ケ崎町・西和賀町や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。						
金ケ崎町・西和賀町の役割	・奥州市・北上市や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。						

## 6) 金ヶ崎町商工観光アクションプラン

金ヶ崎町商工観光アクションプラン（平成 28 年）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間 平成 28 年度（2016）～令和 2 年度（2020）</li> <li>○基本目標 農工商調和のとれた産業を振興・育成し、町民の豊かな生活と町民所得の向上、そして活力あるまちづくりの実現に取り組みます。</li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本方針 商業：消費者ニーズを十二分に把握した商業活動の展開を推進するため、商工会組織の強化による商店街の活性化とにぎわいの創出、買い物弱者に対応した商業環境の整備に取り組みます。 観光：町内の恵まれた観光資源を活かした観光地整備や新たな観光ルートの開発に努めます。また、新たな特産品の開発や、まつり、イベントの見直しにより一層の観光客の誘致に努めます。</li> </ul>

## 7) 金ヶ崎町高齢者福祉計画・第 7 期金ヶ崎町介護保険事業計画

金ヶ崎町高齢者福祉計画・第 7 期金ヶ崎町介護保険事業計画（平成 30 年 3 月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間： 平成 30 年度（2018）～令和 2 年度（2020）</li> <li>○基本理念 「住み慣れた地域で支え合い暮らし続けられるまちづくり」 ～地域包括ケアシステムの深化をめざして～</li> <li>○基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>①生きがいつくりの推進</li> <li>②健康寿命の延伸・重度化防止の推進</li> <li>③高齢者が地域で安心して暮らせる環境づくり</li> <li>④地域包括ケアシステムの深化</li> <li>⑤介護保険制度の円滑な運営</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;高齢者が地域で安心して暮らせる環境づくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●福祉タクシー事業による後期高齢者世帯（ひとり暮らしほか）の外出支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・75 歳以上のひとり暮らし高齢者または 75 歳以上の高齢者のみで構成される世帯（住民税非課税）にタクシー券を交付し、基本料金を助成することで外出を支援します。</li> </ul> </li> </ul>

## 8) ちょうみんグリーンアクション

ちょうみんグリーンアクション（平成 28 年 4 月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画期間 平成 28 年度（2016）～令和 8 年度（2026）</li> <li>○5 つのグリーンアクション <ul style="list-style-type: none"> <li>①家庭やオフィスの省エネルギーや省資源をすすめよう</li> <li>②町民一人 1 日 70 g（10%）のごみを減らそう</li> <li>③清掃活動に参加しよう</li> <li>④自然とふれあい、水を大切に使い動植物をいつくしもう</li> <li>⑤資源を町内で循環させる地産地消をすすめよう</li> </ul> </li> </ul>
公共交通に関する記述内容	<p>&lt;グリーンアクションの取り組み例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●町民編 家庭やオフィスの省エネルギーや省資源をすすめよう <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関や自転車を利用しよう。</li> </ul> </li> </ul>

## 2-3 公共交通の現状

### 2-3-1 公共交通の運行状況

本町の公共交通は、鉄道として、JR 東北本線が東端を南北に走り、金ヶ崎駅・六原駅の2駅があります。バス交通として、路線バス2路線とコミュニティバス（田園バス）6路線が運行されています。タクシーとして、町内に2つの民間事業者により運行されています。

その他、スクールバス、福祉有償運送、買い物支援バスが運行されています。

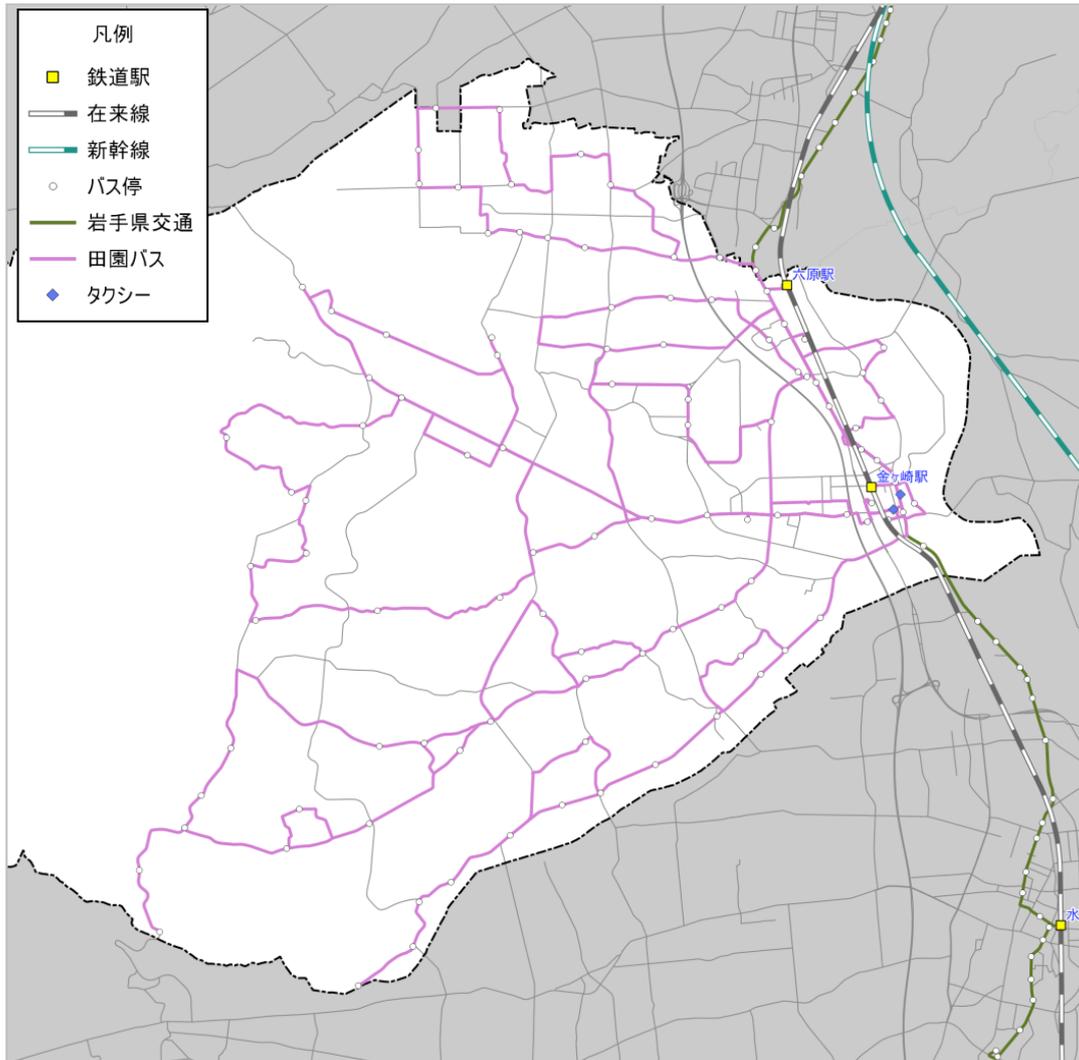


図 町の公共交通

表 町の公共交通の運行概要

路線名		区間	運行本数（便/日）			運行事業者
			平	土	日祝	
在来線	東北本線	盛岡～一ノ関	38	38	38	JR東日本(株)
路線バス	北上金ヶ崎線	北上駅前～金ヶ崎町役場	14	10	10	岩手県交通(株)
	水沢金ヶ崎線	県南免許センター～胆沢病院	18	10	10	岩手県交通(株)
田園バス	六原線	金ヶ崎駅～農業大学校前～金ヶ崎駅	4	-	-	(株)北都交通
	西根線	金ヶ崎駅～千貫石温泉～金ヶ崎駅	4	-	-	(株)北都交通
	和光線	金ヶ崎駅～金ヶ崎温泉～金ヶ崎駅	4	-	-	(株)北都交通
	細野線	金ヶ崎駅～野崎～鳥の海～金ヶ崎駅	4	-	-	(株)北都交通
	永徳寺線	金ヶ崎駅～高梨公民館前～百岡公民館前～金ヶ崎駅	4	-	-	(株)北都交通
	三ヶ尻線	金ヶ崎駅～免許センター入口～金ヶ崎診療所	4	-	-	(株)北都交通

注) 令和元年（2019）12月末現在

町内の公共交通不便地域を算出するにあたり、鉄道駅及びバス停留所 500m<sup>※1</sup>圏域と人口メッシュ(平成 27 年)を重ね合わせ算出した結果、公共交通によって町内人口の約 86% がカバーされていることが分かります。

一方、公共交通を利用できない町民は約 2,200 人、約 14%となっていることが分かります。

※1 算出にあたって採用した値(距離 500m)は、住民アンケート結果において、“バス停までの理想的な距離”として回答者の半数からの回答があったものである。

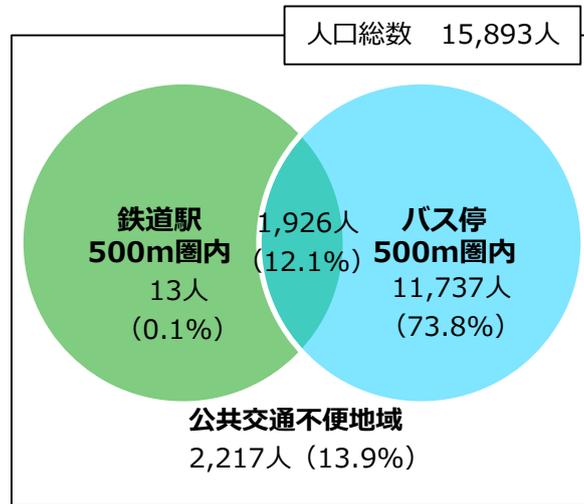


図 町の公共交通カバー状況

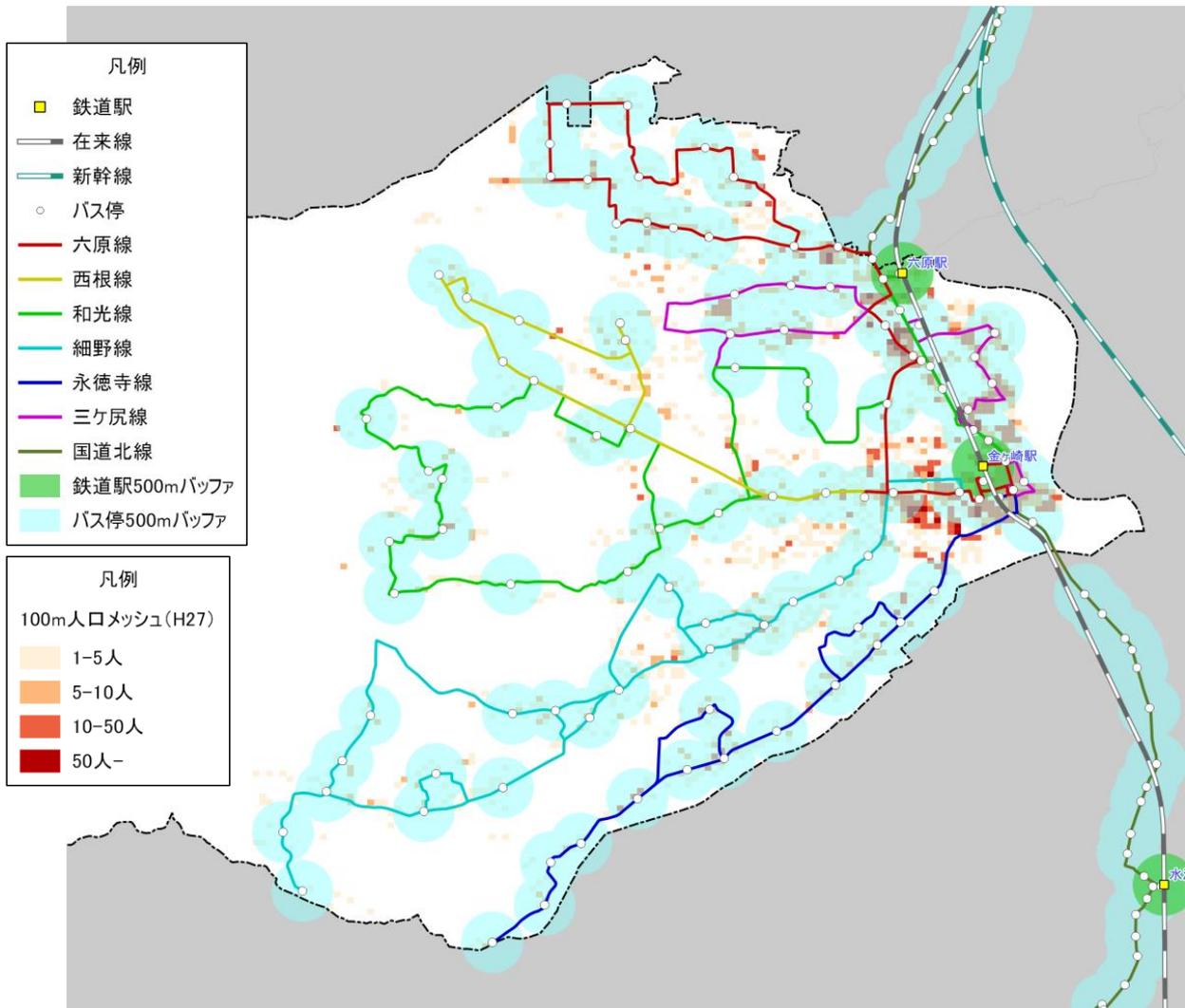


図 町の公共交通不便地域

鉄道（JR東北本線）の利用圏域（行政区）と田園バスの運行ルートとの整合性を確認した結果、金ヶ崎駅の利用圏域では、田園バスがその圏域全体を運行しており金ヶ崎駅に乗り入れを行っています。

一方、六原駅の利用圏域では、北部の特定のエリアで六原駅に乗り入れする田園バスの運行がなされていない状況にあります。

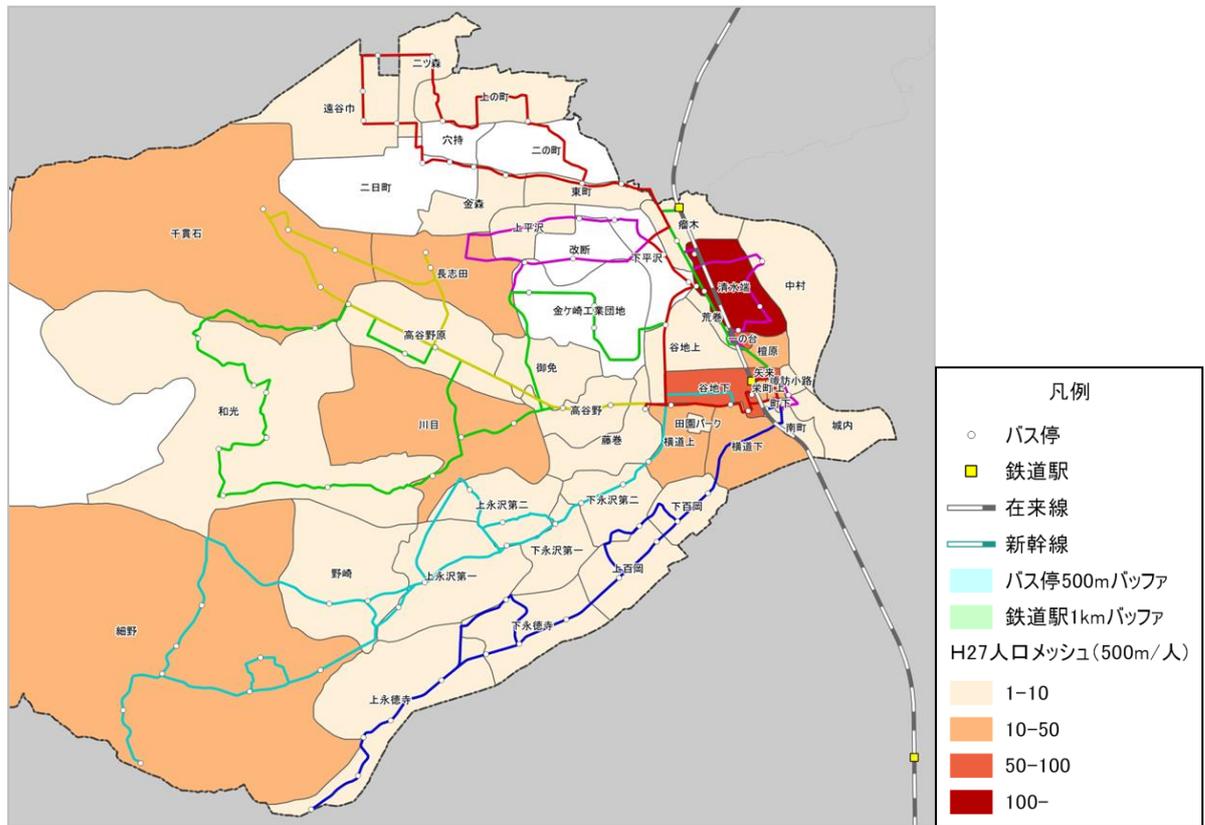


図 金ヶ崎駅の行政区別利用者数

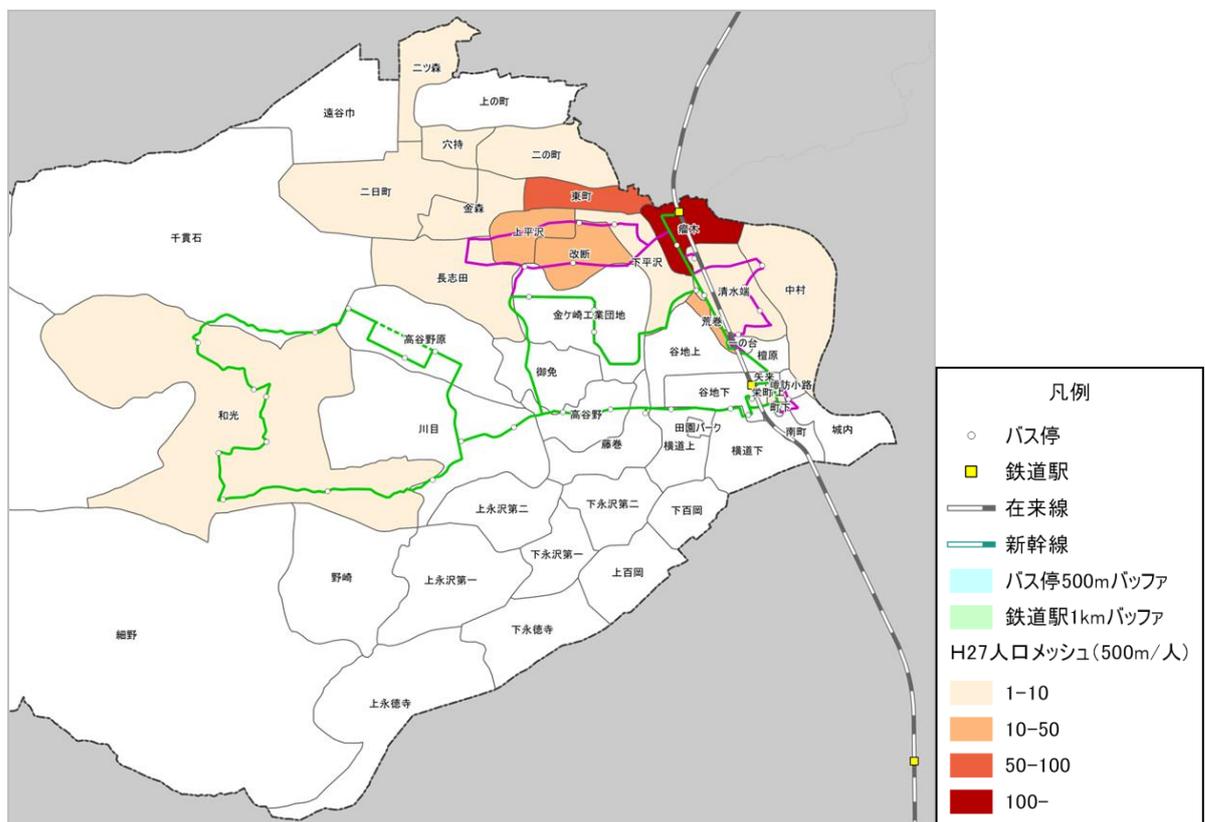


図 六原駅の行政区別利用者数

## 2-3-2 各公共交通の状況

### 1) JR東北本線

JR東北本線の金ヶ崎駅と六原駅に停車する本数は、令和元年（2019）12月末時点で朝6時台から夜11時台まで（概ね1時間に1本の割合）上下線各19本あります。

盛岡駅から北上駅までの運行本数は平均すると上下線各30本となっており、本町の運行本数は比較的少ない状況にあると言えます。

このような状況の中、令和2年（2020）3月のダイヤ改正で、これまで要望してきた快速アテルイ（水沢～盛岡）の停車駅に金ヶ崎駅と六原駅が追加になり、通勤・通学時間帯の上り線が1本増えることから町民の利便性向上が期待されます。

表 駅別利用者数（人）

駅名	利用者数	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
金ヶ崎	定期外	165	164	160	161	156	158
	定期	458	432	422	424	411	426
	小計①	623	597	583	585	568	584
六原	定期外	63	62	58	60	56	-
	定期	161	153	165	171	176	-
	小計②	225	216	224	232	233	-
合計（①+②）		848	813	807	817	801	584

資料：JR東日本ホームページ

六原駅は、平成30年度から無人駅となり数値を公表しなくなったため記載なし。

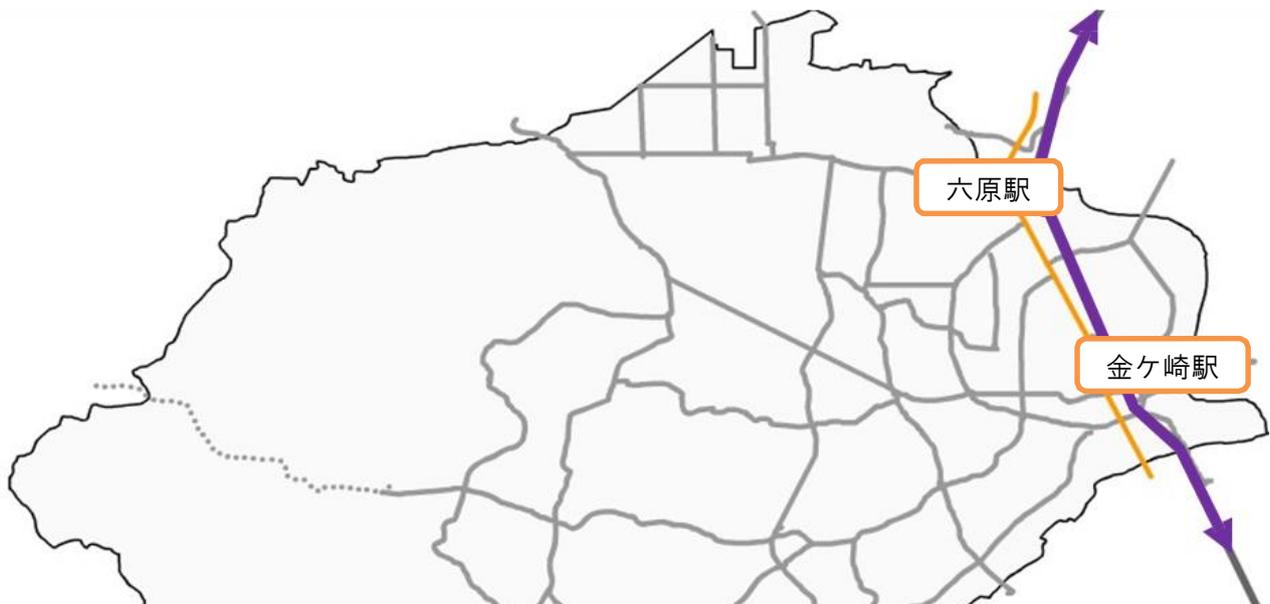


図 JR東北本線の経路図

## 2) 路線バス

本町と隣接している北上市、奥州市へ運行する2つの路線（北上金ケ崎線、水沢金ケ崎線）は、岩手県交通（株）が運行事業者となっています。当該2路線は、市町間を跨いだ運行をしており、国の補助対象路線となっています。

北上金ケ崎線は、北上駅から金ケ崎町役場まで、平日朝7時台から夜6時台まで上下各7本、水沢金ケ崎線は、県南免許センターから岩手県立胆沢病院まで、平日朝7時台から夜6時台まで上下各9本が運行しています。また、土日便数は少なくなりますが、平日と同様の路線を運行しています。

各路線、朝夕の時間帯は、県立金ケ崎高等学校への通学・下校に多く利用されていますが、高校の定員減などの要因から国の補助要件である輸送量15.0人に満たない状況となっており、路線の運行を維持していくことは厳しい状況にあります。加えて、運転手不足も深刻な問題となっている状況にあります。

表 利用者数（人）

路線名	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
北上金ケ崎線	25,707	29,314	35,305	45,488	29,796	35,064	30,656
水沢金ケ崎線	33,895	31,153	52,928	35,693	46,242	34,721	40,604
合計	59,602	60,467	88,233	81,181	76,038	69,785	71,260

表 輸送量の推移

路線名	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
北上金ケ崎線	16.1	16.1	18.6	16.7	14.8	15.5	12.4
水沢金ケ崎線	15.4	19.0	15.9	16.7	17.4	14.4	17.4

表 平均乗車密度の推移

路線名	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
北上金ケ崎線	2.6	2.6	3.0	2.7	2.4	2.5	2.0
水沢金ケ崎線	2.4	2.5	2.1	2.2	2.3	1.9	2.3

国庫補助の主な要件：運行回数⇒1日3往復以上、輸送量⇒15人以上150人以下

資料：岩手県資料

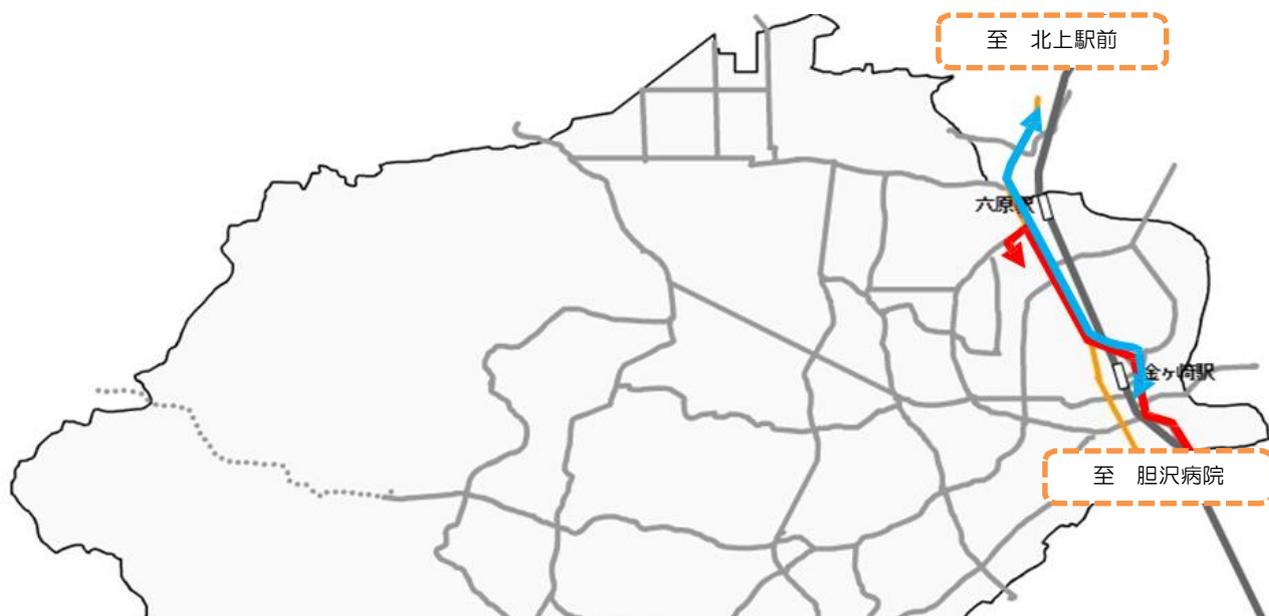


図 路線バス国道北線の路線図

### 3) 田園バス

町内全域を運行するバス路線である田園バスは、昭和 42 年に病気の初期治療確保や通院の利便性確保の目的から「患者輸送バス」という名称で町が直営で無料の運行を始めました。その後、平成 9 年には乗車枠を高齢者や障がい者まで広げ、「健康福祉バス」と名称を改めて運行してきた経過があります。

その後、平成 12 年に（株）北都交通に運行を委託し、停留所を増設するなど行いながら町民の利便性向上を図るなどの対応を行い、平成 16 年には現在の「田園バス」に名称を変更しコミュニティバスとして有料の運行となっています。その後も、町民の要望を踏まえながら運行路線やダイヤ等を見直しながら運行を行っています。

現在、（株）北都交通が町内全域を 3 台の車両で平日 6 路線 4 便運行しており、1 回の乗車料金は 100 円（就学前の子供、障がい者は無料）としています。

田園バスについても、運転手の高齢化や新たな運転手の確保が課題となっています。

表 田園バス利用者数（人）・事業費（円）

路線名	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
六原	4,133	3,536	3,912	3,327	3,447	3,414	3,323
永徳寺	3,042	2,948	2,873	2,942	3,167	2,870	2,915
和光	5,916	4,976	4,775	4,474	4,641	5,075	5,230
三ヶ尻	2,462	2,156	1,781	2,062	2,066	1,917	1,875
細野	7,693	7,058	6,836	6,148	5,746	5,892	5,467
西根	3,917	3,353	3,356	2,722	2,622	2,314	2,458
合計(人)	27,163	24,027	23,533	21,675	21,689	21,482	21,268
事業費	14,489,029	15,934,347	18,896,331	15,482,201	16,365,007	17,129,322	18,126,059
補助事業	12,000,000	12,000,000	12,000,000	13,500,000	13,500,000	14,600,000	14,500,000

資料：金ヶ崎町資料

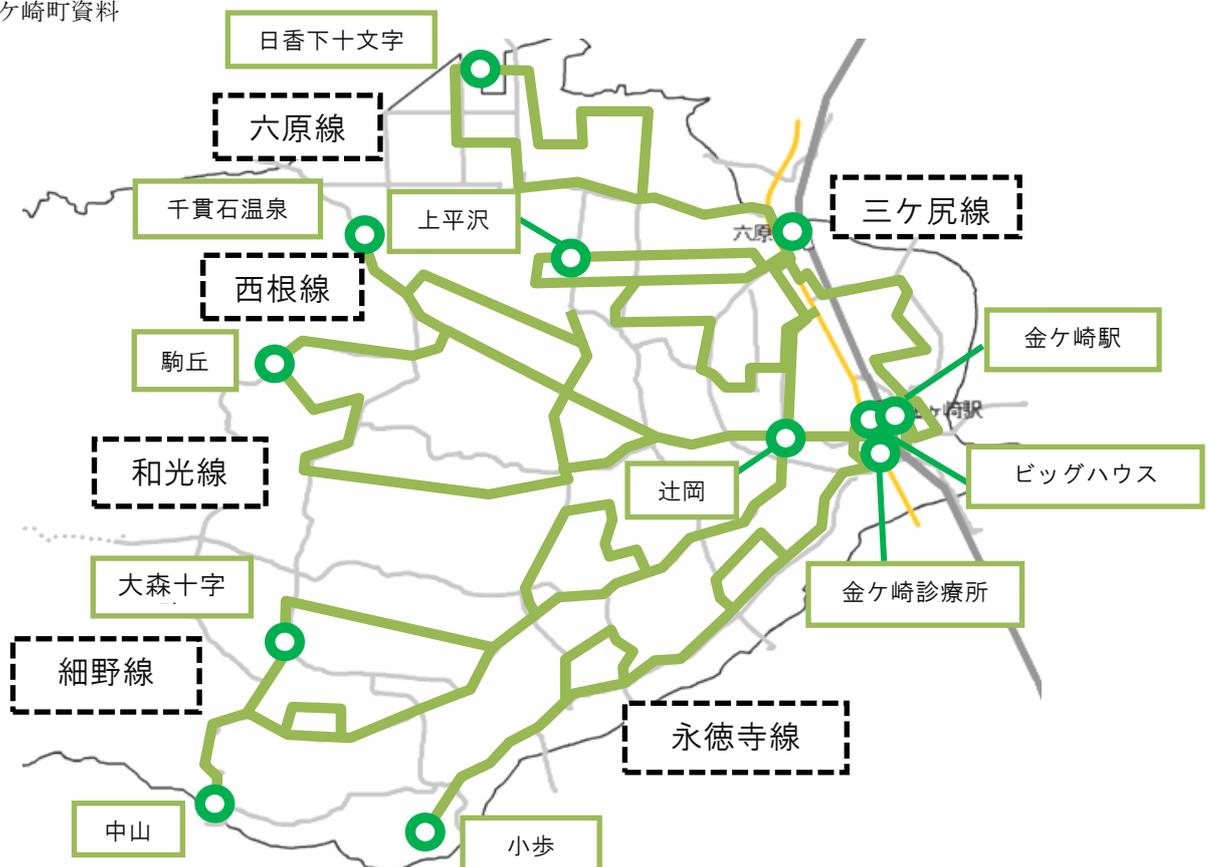


図 田園バスの路線図

#### 4) タクシー

町内には、タクシー事業者が2社（（株）北都交通金ヶ崎営業所、（有）光タクシー）あります。タクシー事業者が保有する車両は17台（うちユニバーサルデザイン（UD）タクシー2台、ジャンボタクシー2台）あります。

町民の通院や買い物、岩手（金ヶ崎）工業団地等に立地する民間企業の通勤等にも利用されている状況ですが、利用者数が減少傾向にあり、加えて、運転手が高齢化しており新たな運転手の確保が難しい状況にあります。

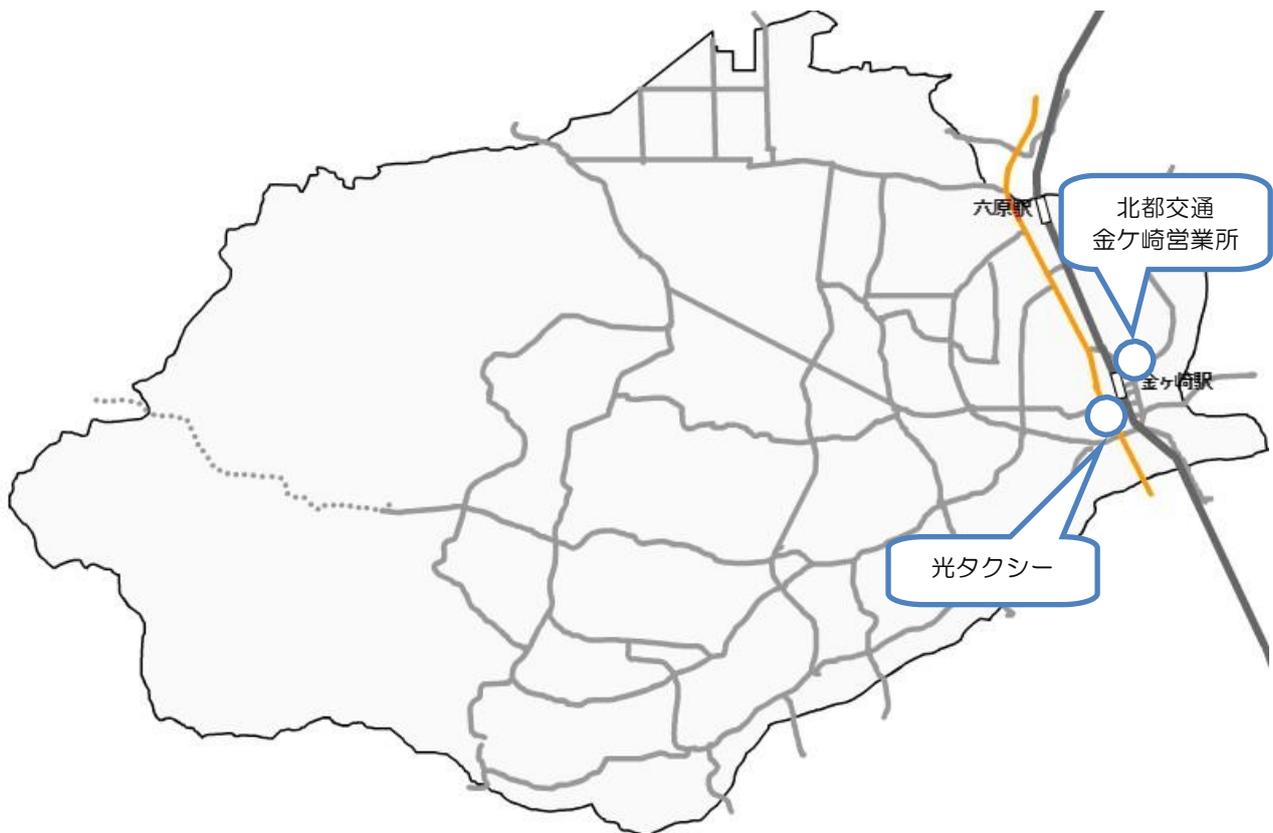


図 タクシー事業所所在地

表 町内のタクシー事業者が所有する車両の状況

車種	種類	台数	備考
小型タクシー	セダン型	13	各社が1台ずつ所有
	UDタクシー	2	
ジャンボタクシー		2	

注) 交通事業者ヒアリング結果より

## 2-3-3 その他交通資源

### 1) 福祉有償運送等利用助成

町内2事業者及び町外1事業者による福祉有償運送を行っています。対象者は、介護保険法による要介護3以上の方、病弱、障がい等のため歩行が困難な方を対象に町内、奥州市、北上市を運行範囲としています。町では福祉有償運送利用として月の利用料金の半分を助成し、上限1,500円を助成しています。利用者は平成27年度が最も多く、近年は減少傾向にあります。

加えて、町では福祉タクシー助成も行っており、75歳以上の高齢世帯及び身体障がい者1・2級、療養手帳1級の方で住民税が非課税の方を対象に、タクシーの初乗り料金を500円割り引く助成券を1月当たり2枚（年間24枚）を交付しています。

表 福祉有償運送利用助成

区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
助成人数 (人)	91	138	137	161	109	85	78
助成金額 (円)	108,750	155,250	151,125	168,750	109,500	93,375	84,000

資料：金ヶ崎町資料

表 福祉タクシー助成利用状況

区分		平成24年度 (580円)	平成25年度 (500円)	平成26年度 (520円)	平成27年度 (520円)	平成28年度 (520円)	平成29年度 (520円)	平成30年度 (520円)
高齢者	使用回数 (回)	2,948	3,282	3,405	3,432	3,600	3,562	3,644
	助成金額 (円)	1,709,840	1,641,000	1,770,600	1,772,380	1,861,080	1,845,660	1,886,490
障害者等	使用回数 (回)	575	522	621	593	576	516	602
	助成金額 (円)	333,500	261,000	322,920	307,900	298,700	267,180	312,180

資料：金ヶ崎町資料

## 2) スクールバス

町内の3小学校（第一小学校、永岡小学校、西小学校）及び金ヶ崎中学校を対象に、（有）胆沢交通に委託を行い運行しています。乗車基準となる通学距離は、小学校が4 km以上、中学校は6 km以上となっており、冬期間の降雪状況に配慮し、冬期の乗車基準を小学校が3 km以上、中学校は4.5 km以上に緩和しています。

利用者は年度毎に異なっていますが、平成24年度と平成30年度を比較すると中学生の利用が減少しているものの、委託費用が増加している傾向にあります。

平成30年度の冬期の利用者数は、小学生98人、中学生130人となっています。

表 スクールバス利用状況（通年）

区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
小学生（人）	95	92	100	90	89	84	96
中学生（人）	90	86	76	70	68	74	69
運行管理費	448,400	2,376,115	1,957,999	2,494,720	928,702	2,427,127	443,766
委託費用	17,813,356	18,709,171	19,293,819	18,832,115	24,571,626	24,714,543	24,625,093

資料：金ヶ崎町資料

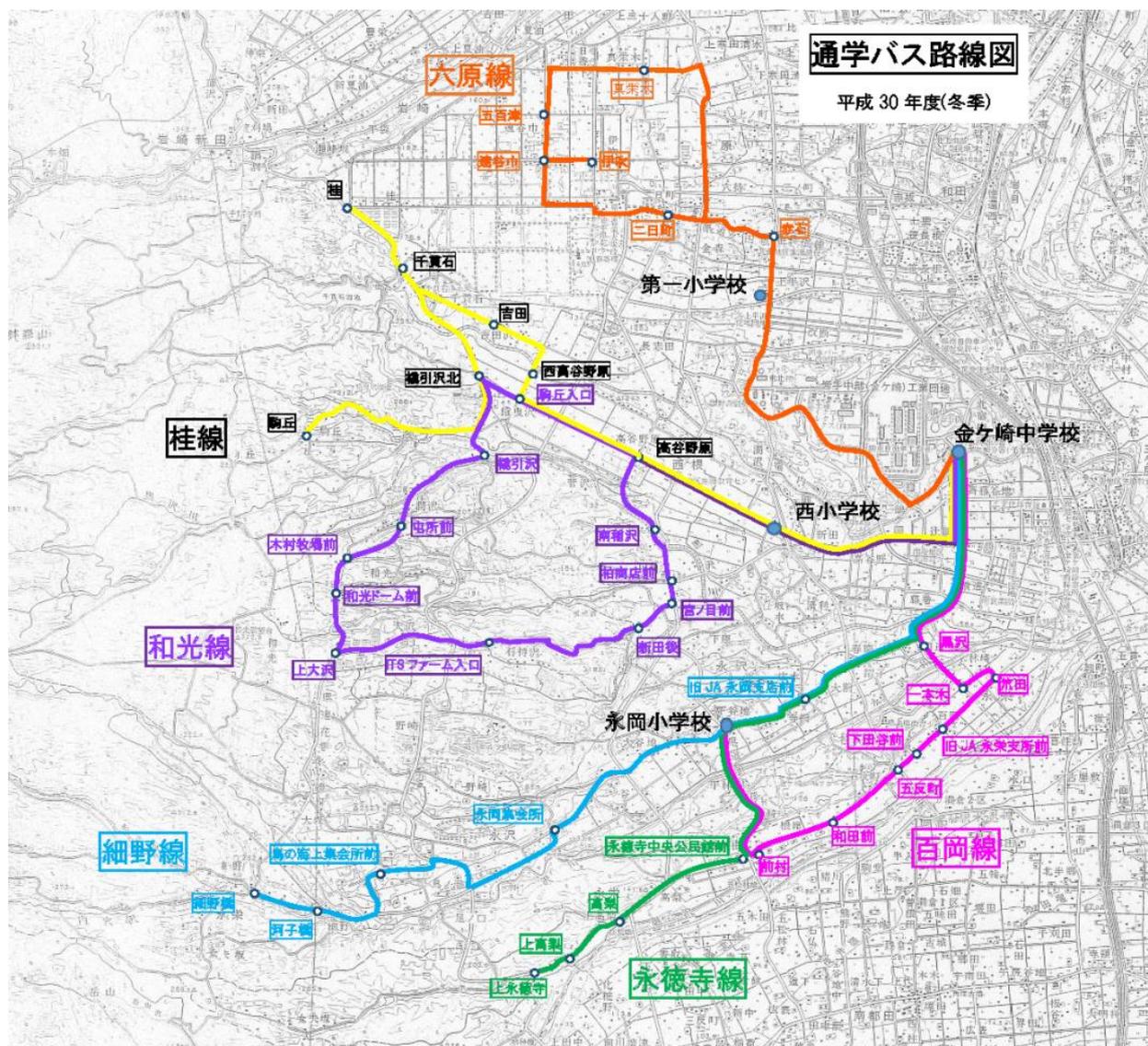


図 スクールバス路線図

スクールバスの月別路線別の全体利用者数を見ると、冬期乗車基準による乗車可能人数も増加することから11月以降に利用者が急激に増加する傾向にあります。

また、路線によって異なりますが、小学生の利用者数に対し、中学生の利用者数は大幅な変動があります。

注) 桂線1～2月の利用者データ欠損

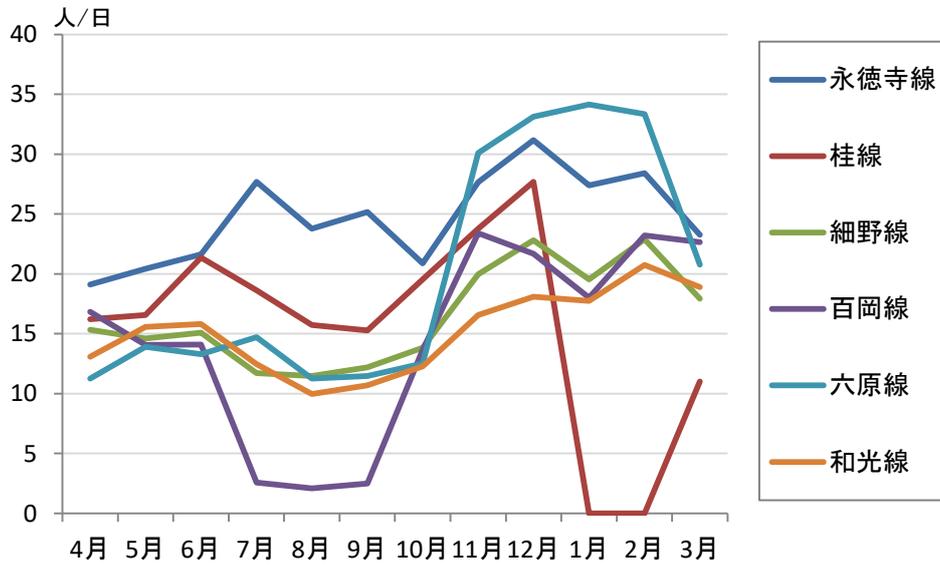


図 月別路線別の全体利用者数 (1日平均)

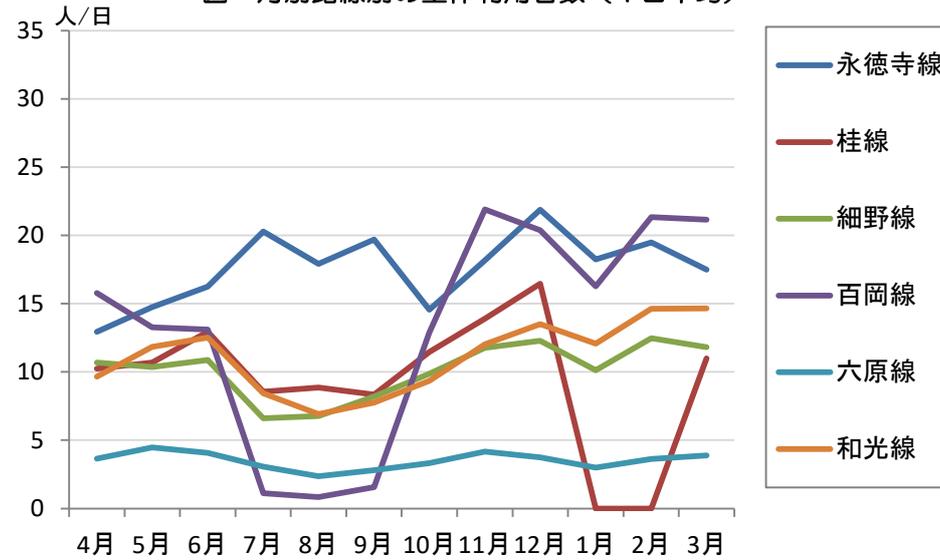


図 月別路線別の小学生利用者数 (1日平均)

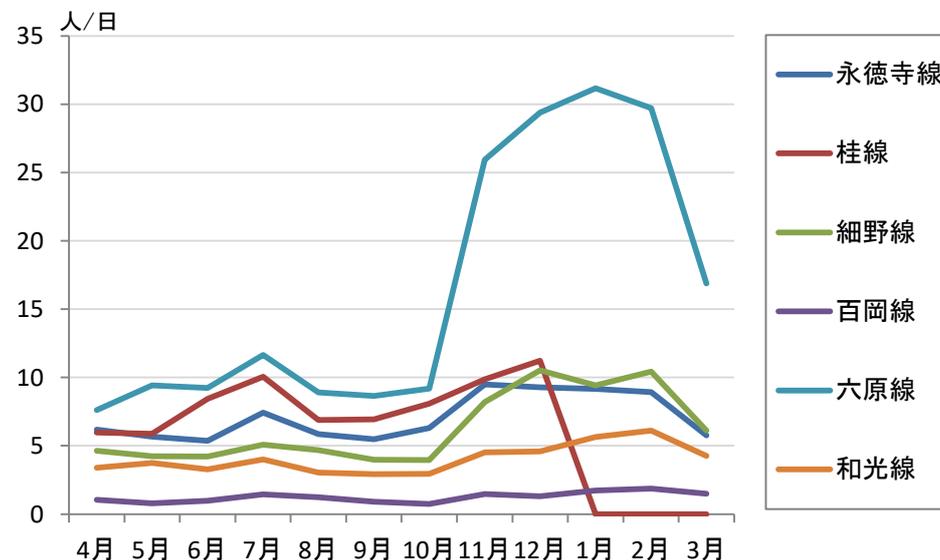


図 月別路線別の中学生利用者数 (1日平均)

平成30年度における年間を通じての路線別の最大利用者数を見ると、帰り3便目（帰り(3)）は主として中学生の利用となるため、各路線とも10人前後の利用に留まっています。また、定員と最大利用者数を見ると、細野線と和光線では10人程度の空席がある状況にあります。

平成31年度の小学校・中学校の登下校便について、朝の登校は小学校8時前、中学校8時10分の到着、夕方の下校は小学校15時発、16時30分発、中学校17時15分発となっています。スクールバスの下校便は、学校行事などにより出発時間を変更しながら運行している実態があります。

表 平成30年度における路線別便別の最大利用者数

		六原線	桂線	細野線	永徳寺線	百岡線	和光線	
朝	小	6	33	16	14	53	21	
	中	36	19	10	17	4	15	
帰り(1)	小	5	22	12	39	30	16	帰り(1):15:00 発 (午前授業も含む)
	中	40	12	17	12	6	11	
帰り(2)	小	6	17	9	30	13	13	帰り(2):16:30 発
	中	34	15	13	16	4	7	
帰り(3)	小	0	8	2	11	0	0	帰り(3):17:15 発
	中	34	13	16	15	0	8	
帰り(4)	中	12	13	5	6	0	3	帰り(4):18:00 発 ※特別便
定員		60人	37人	45人	42人	69人	46人	

表 平成30年度における路線別月別便別の最大利用者数

		六原線	桂線	細野線	永徳寺線	百岡線	和光線										
4月	朝	小	6	17	15	10	28	21	10月	朝	小	6	21	15	14	28	15
		中	16	15	7	13	2	7			中	14	12	6	10	3	4
	帰り(1)	小	4	11	10	29	21	11	中	4	11	10	25	26	9		
		中	14	8	10	11	3	7	中	15	12	10	8	0	0		
	帰り(2)	小	4	8	6	18	0	4	中	4	9	8	24	0	5		
		中	0	3	0	7	0	0	中	15	7	7	10	0	7		
	帰り(3)	小	0	0	0	0	0	0	中	0	0	0	0	0	0		
		中	12	5	9	7	0	8	中	14	10	9	11	0	7		
5月	朝	小	6	17	15	10	28	19	11月	朝	小	5	24	15	12	42	21
		中	14	16	5	13	4	8			中	30	19	10	17	4	7
	帰り(1)	小	5	12	9	28	7	10	中	4	16	11	35	30	13		
		中	14	7	11	11	6	7	中	40	10	17	9	4	9		
	帰り(2)	小	6	8	7	23	0	6	中	4	9	9	29	13	13		
		中	7	3	6	7	0	5	中	30	6	12	16	3	7		
	帰り(3)	小	0	0	0	9	0	0	中	0	8	0	0	0	0		
		中	15	8	10	9	0	6	中	29	12	13	11	0	7		
帰り(4)	小	12	13	5	6		3	12月	朝	小	5	25	15	10	42	19	
	中	10	5	5	3		2			中	36	17	9	13	3	6	
6月	朝	小	6	17	15	10	28	19	朝	小	4	14	11	39	3	15	
		中	14	17	5	11	4	6		中	38	12	17	11	0	8	
	帰り(1)	小	5	13	9	27	0	10	中	4	11	8	30	0	6		
		中	17	8	11	7	0	3	中	17	4	5	5	0	6		
	帰り(2)	小	4	17	8	22	0	4	中	0	0	0	0	0	0		
		中	15	8	10	10	0	4	中	31	13	16	11	0	7		
	帰り(3)	小	0	0	2	11	0	0	1月	朝	小	5	0	15	10	53	19
		中	13	8	10	9	0	6			中	35	0	9	13	4	6
帰り(4)	小	10	5	5	3		2	中	4	0	10	35	4	16			
	中	10	5	5	3		2	中	39	0	15	11	5	8			
7月	朝	小	6	33	16	10	28	18	朝	小	4	0	10	35	4	16	
		中	15	19	5	13	4	6		中	0	0	15	11	5	8	
	帰り(1)	小	3	22	7	23	8	13	中	4	0	8	29	0	8		
		中	17	7	10	12	6	8	中	0	0	0	0	0	0		
	帰り(2)	小	4	9	7	21	7	5	中	0	0	0	0	0	0		
		中	9	10	8	5	0	1	中	33	0	14	15	0	8		
	帰り(3)	小	0	0	0	0	0	0	2月	朝	小	5	0	15	10	45	19
		中	11	9	9	9	0	4			中	33	0	9	13	4	8
8月	朝	小	5	19	15	10	28	15	朝	小	4	0	12	35	29	16	
		中	15	14	5	12	4	4		中	38	0	14	12	6	9	
	帰り(1)	小	3	10	9	26	11	9	中	4	0	9	30	8	9		
		中	15	7	7	8	3	5	中	34	0	13	10	0	7		
	帰り(2)	小	5	8	7	20	0	4	中	0	0	0	0	0	0		
		中	0	0	0	0	0	0	中	34	0	14	10	0	8		
	帰り(3)	小	0	0	0	0	0	0	3月	朝	小	5	17	16	10	41	20
		中	13	10	10	9	0	5			中	25	0	8	11	3	15
帰り(4)	小	7	4	5	4		1	中	4	6	11	38	27	16			
	中	7	4	5	4		1	中	31	0	10	8	5	8			
9月	朝	小	6	22	15	10	28	15	朝	小	4	3	7	30	0	10	
		中	13	15	6	11	3	6		中	0	0	0	0	0	0	
	帰り(1)	小	4	11	9	20	18	9	中	0	0	0	0	0	0		
		中	16	9	7	9	0	11	中	0	0	0	0	0	0		
	帰り(2)	小	4	12	7	21	10	7	中	0	0	0	0	0	0		
		中	15	15	10	7	4	5	中	29	0	15	8	0	6		
	帰り(3)	小	0	0	0	0	0	0	3月	朝	小	5	17	16	10	41	20
		中	15	7	10	10	0	4			中	25	0	8	11	3	15
帰り(4)	小	5	3	1	4		1	中	4	6	11	38	27	16			
	中	5	3	1	4		1	中	31	0	10	8	5	8			

## 2-3-4 運転手不足の状況

岩手県地域公共交通網形成計画に記載のとおり、県内のバス事業者における雇用者数が減少傾向にあります。

また、十分な新規採用数を確保できておらず、再雇用者に頼らざるを得ない状況が続いています。雇用者数のうち再雇用者の占める割合は年々増加しており、平成30年度では20.9%を再雇用者数が占めている状況になっています。

県内各事業者において、年々運転手の確保が難しくなっており、今後の公共交通を維持していくうえで、運転手の確保対策は重要な課題となっています。

なお、公共交通事業者ヒアリング調査結果（後述）のとおり、本町においても、バス及びタクシーの運転手は高齢化しており、更には新たな担い手となる運転手の確保ができていない状況にあることが分かっています。

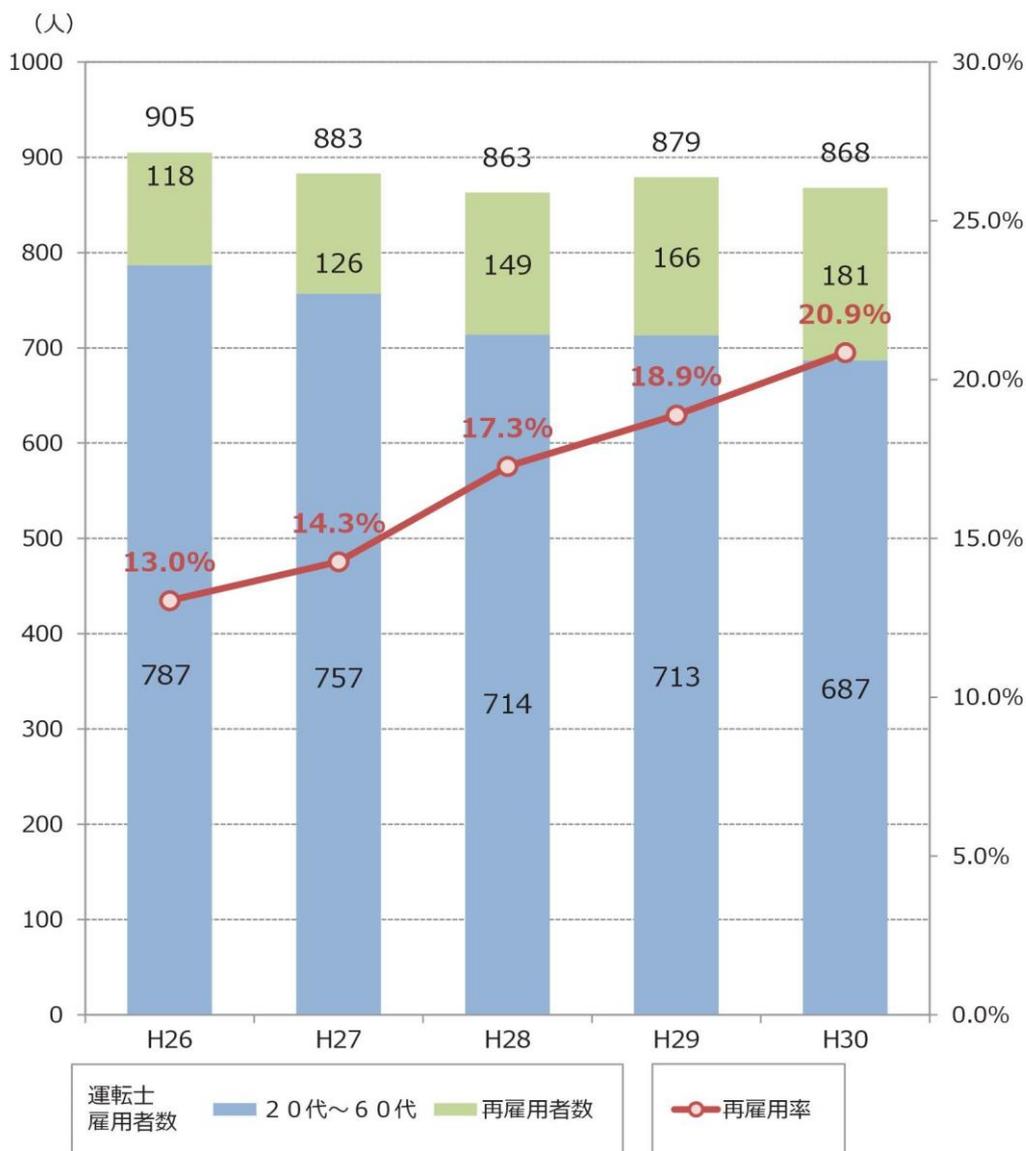


図 運転士の雇用者数及び再雇用者の占める割合の推移

出典：岩手県地域公共交通網形成計画

## 2-4 金ケ崎町における公共交通等に係る財政負担状況

本町では、将来人口予測より早いペースで人口減少が進行し、生活圏の人口動態や相互扶助にも地域格差が生じてきています。人口減少による税収の減少、少子高齢化や世帯構成などの変化による社会保障費の増加、公共施設・社会インフラの老朽化への再投資の必要性などから、財政は慢性的に逼迫しています。一方で、介護・福祉・子育てなど多様化・複雑化する町民ニーズにも対応することが必要となっています。

このような課題に対応していくために、行政の経営資源と地域資源の資源配分、有効活用を前提にした、「地域と自治体の自立」実現を目指し平成30年10月に「金ケ崎町自治体経営改革大綱」を策定しています。

「金ケ崎町自治体経営改革大綱」に記載があるとおおり、今後更なる人口減少などによる町の税収減が予測され、町財政は困難をきわめることが予想されます。

現在、町の公共交通は、人口減少や自家用乗用車の所有者数の増加などから、利用者が減少傾向にあります。その中、町が実施又は支援する公共交通に掛かる財政支出は年々増加傾向にあります。平成30年度の公共交通等に経費は50,000千円を超えており、その経費割合を見ると田園バスとスクールバスの運行に8割程度要しています。

今後も人口減少が予測される中、町財政状況の今後を踏まえた運行を行っていくことが必要になります。

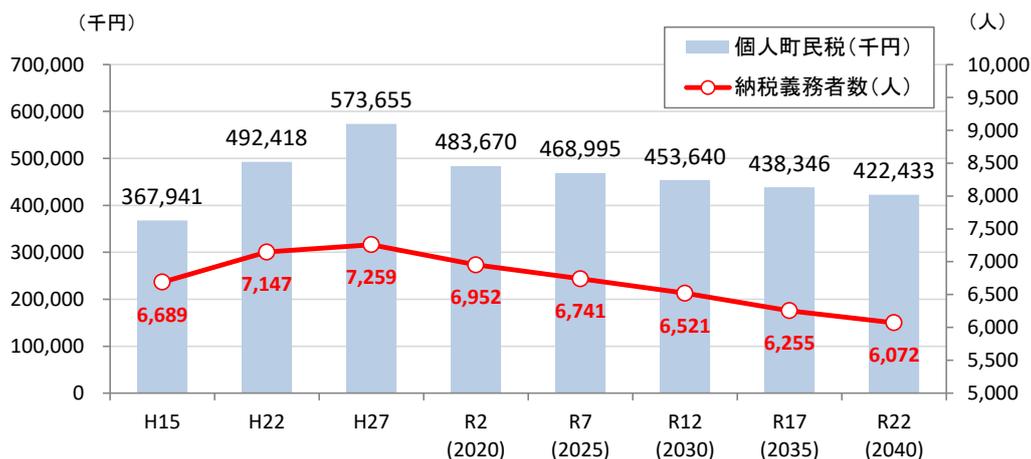


図 個人町民税の推計

資料：金ケ崎町自治体系改革大綱

注) 2020年度以降の納税義務者数については、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計に直近5年間の総人口に占める納税義務者数の割合の平均値をかけて算出。

表 各年度の予算額及び基金残高の見通し

単位：億円

	H29 決算 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)
歳入		72.1	76.5	73.4	71.4	70.9
歳出		78.3	81.7	78.0	74.1	73.3
不足額		6.2	5.2	4.6	2.7	2.4
財政調整基金残高	22.3	16.2	11.0	6.3	3.6	1.1

※歳入は、国県支出金、町債のほか各種目的基金を財源として計上した総額になります。

不足額に財政調整基金を活用することで歳入歳出総額が同額となるよう組み立てています。

資料：金ケ崎町自治体系改革大綱

表 町民の移動手手段とその運行等に係る町の財政負担

名称	事業者	実績値 (H30)	対象者
東北本線 (電車)	J R 東日本 (株)	—	制限なし
北上金ケ崎線	(株) 岩手県交通		
水沢金ケ崎線			
田園バス	(株) 北都交通	18,126 千円	制限なし
タクシー	(株) 北都交通、 (有) 光タクシー	—	制限なし
		—	70 歳以上の運転免許返納者
福祉有償運送助成	金ケ崎町社会福祉協議会、社会福祉法人友愛会、医療法人社団敬和会	99 千円	要介護 3 以上
福祉タクシー助成	町内を営業範囲とするタクシー事業者	1,886 千円	75 歳以上の高齢世帯
		312 千円	身体障がい者 1・2 級、療養手帳 1 級で住民税が非課税
スクールバス	委託：(有) 胆沢交通	24,625 千円	通学距離が 4 km 以上の小学生、6 km 以上の中学生
園児バス	委託：(有) 胆沢交通	8,560 千円	通園距離が 2 km 以上の園児

合 計 53,608 千円

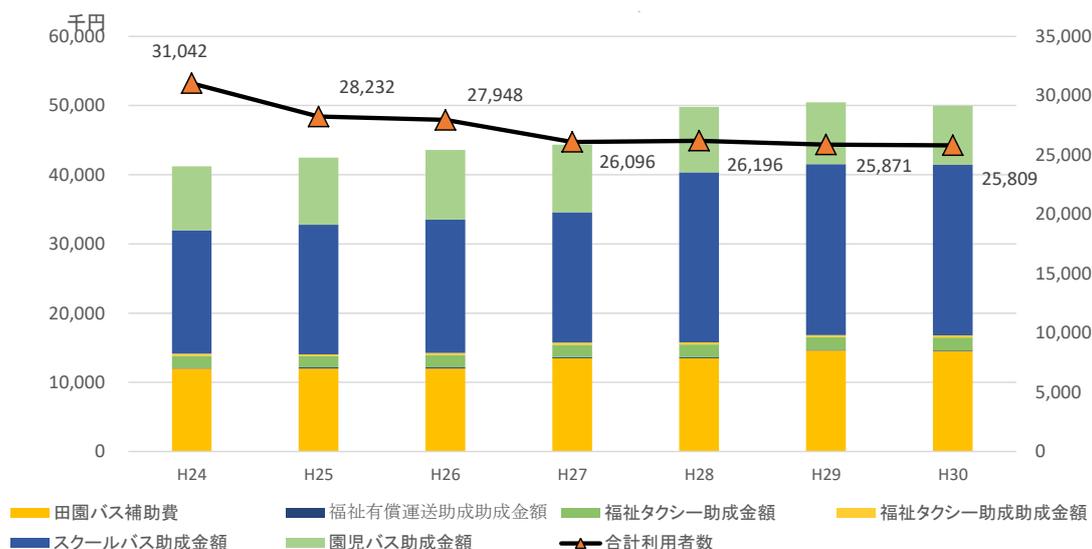


図 公共交通等の利用者数及び経費

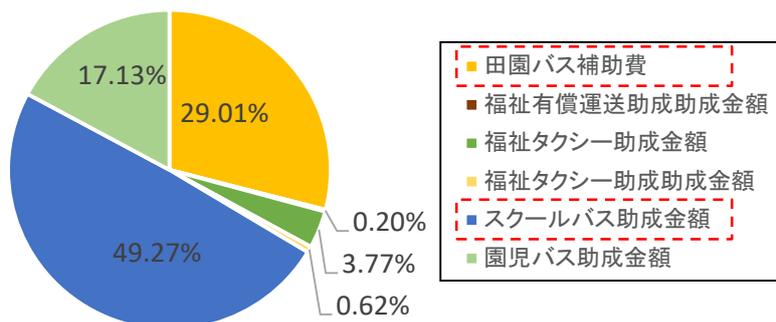


図 平成 30 年度における公共交通等に係る経費割合

人口減少により利用者が減少傾向にある中で、公共交通に掛かる経費が増加していることから既存の田園バスの路線別評価を算出した結果、利用者1人当たり財政負担額を見ると、費用負担は決して安いものではないものの、現時点では区域運行（戸口輸送サービスなど）に転換する段階ではなく、またタクシー助成よりも財政投資効果が高いことが分かります。

### ＜田園バスの路線別評価算出方法＞

田園バスを投資効果の面から評価するため、兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針を参考に、「利用者1人あたりの助成額（年間助成総額÷年間利用者数）」に着目し、この指標より「同程度の距離をタクシー利用で走行した運賃より高いか」を検証しました。

表 町の財政負担額の評価

利用者一人あたりの助成額の基準（タクシー運賃との比較）
・ 助成額＞タクシー運賃の場合…見直しが必要
・ タクシー運賃＞助成額＞タクシー運賃の5割…市町の財政力などから、助成額削減が大きな課題となっておれば、見直しが必要
・ タクシー運賃の5割＞助成額の場合…見直し不要

出典：兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針

備考）この評価は利用者1人あたりの町の財政負担額（路線別）が該当路線をタクシーで移動した場合にかかる運賃の全額又は半額と比較し、バス交通の見直し必要性を検討するものである。検証結果は大きく3パターンとなる。

- ：見直し不要（現状維持の方がタクシーに乗車した場合の運賃の半額を町が補填するより安価）
- △：タクシーに乗車した場合の運賃の半額を町が補填した方が安価
- ×：タクシーに乗車した場合の運賃の全額を町が補填した方が安価

表 町の財政負担額の評価

路線	路線	町の損失補填額 (H30) [千円]	利用者数 (H30) [人/年]	利用者1人1回の乗車に対する助成額 (H30) [円/人]	タクシーに乗車した場合の運賃		見直し必要性の検証結果	
				町の助成額	運行距離 [m]	タクシー運賃 (半額)		町の助成額
		a	b	c=a/b	d	e=540+(d-1000)/26 9*80 e/2	○：e/2>c △：e/2<c<e ×：e≤c	
田園バス	六原線	2,685	3,323	808	38,900	11,740	5,870	○
	永徳寺線	2,020	2,915	693	30,100	9,180	4,590	○
	和光線	3,896	5,230	745	57,200	17,180	8,590	○
	三ヶ尻線	2,558	1,875	1,364	35,200	10,700	5,350	○
	細野線	2,486	5,467	455	39,000	11,820	5,910	○
	西根線	2,580	2,458	1,050	36,400	11,020	5,510	○

注：岩手県B地区（「盛岡町（玉山区を除く）、矢巾町、滝沢村」以外の岩手県内）の普通車（距離制運賃）：初乗1,000mまで540円、以後269mごとに80円（タクシーサイト（<http://www.taxisite.com>）より）

### 3. 金ヶ崎町の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査の概要

#### 3-1 利用者ニーズ調査の概要

公共交通に関する利用者ニーズ調査の概要は、下表のとおりとなります。

	住民アンケート調査	バス・鉄道利用実態調査	住民グループインタビュー
調査目的	町の公共交通の問題や課題、町民ニーズや利用意向、費用負担等についての町民意識を把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内で運行しているバスの利用実態を把握</li> <li>町内2つの駅において、鉄道の利用実態や駅のアクセス手段、利用ニーズを把握</li> </ul>	各地区における町民の移動実態や日常の外出で困っている点、公共交通の改善点等の潜在ニーズ（町民の声）を把握
調査対象	2,000人 *男女、各地区のバランスを考慮し、対象者を抽出	鉄道2駅、路線バス全2系統、田園バス全6路線	民生委員・児童委員 37人
調査手法	郵送による配布・回収	調査員による利用者聞き取り、目視カウント	民生委員・児童委員の会議にあわせてグループインタビューを実施 *交通弱者の規模等の詳細把握は簡易アンケートを通じて把握（グループインタビューで配布、郵送回収）
調査日	令和元年7月～9月 (回答期間：7/18～8/4)	令和元年7月10日（水）	令和元年8月6日（火）
把握内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>回答者属性</li> <li>町民の外出実態</li> <li>公共交通の利用実態</li> <li>町民の意識・意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用特性</li> <li>利用者意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民生委員の目線で見えた各地区の交通弱者の現状の問題点や改善点</li> </ul>
回収結果	830票（回収率41.5%）	別表1	37票（回収率100.0%）

	スクールバス利用対象 児童・生徒保護者アンケート	民間事業者意向調査	交通事業者ヒアリング調査
調査目的	登下校に関する実態や意向などを把握	町内の民間事業者等に対し、公共交通に対する今後の連携意向等を把握	公共交通における定性的な利用特性や町の公共交通の問題点、公共交通の見直しにあたって留意すべき点等を把握
調査対象	スクールバス利用対象 児童・生徒保護者 121人	53施設 *詳細は別表2	鉄道：JR 東日本盛岡支社（株） 路線バス：岩手県交通（株） 田園バス：（株）北都交通 タクシー：（株）北都交通、（有）光タクシー スクールバス：（有）胆沢交通
調査手法	学校を通じた配布・回収	郵送による配布・回収	事前にヒアリング調査票を送付した上で、直接面談方式で実施
調査日	令和元年6月～8月 (回答期間：7/4～7/22)	令和元年6月～7月 (回答期間：6/19～7/12)	令和元年6月～7月
把握内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスの利用状況</li> <li>スクールバスを利用しない理由や必要性</li> <li>スクールバスという交通資源の活用に関する保護者意向等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通との連携の意向等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者の公共交通に対する意向</li> </ul>
回収結果	121票（回収率100.0%）	別表2	

別表1 バス・鉄道利用実態調査 回収結果

会社	系統	全数 (全数カウント)	回収数 (ヒアリング結果)	回収率	
岩手県交通(株)	北上金ヶ崎線	59	28	47.5%	
	水沢金ヶ崎線	101	60	59.4%	
(株)北都交通	田園バス	永徳寺線	10	10	100.0%
		細野線	17	17	100.0%
		和光線	16	15	93.8%
		西根線	6	6	100.0%
		三ヶ尻線	6	6	100.0%
		六原線	9	9	100.0%
全体		224	151	67.4%	

	回収数
金ヶ崎駅	70
六原駅	19
全体	89

別表2 民間事業者意向調査 調査対象と回収結果

調査対象	回収結果
医療・商業従事者：36施設	20票(回収率 55.6%)
高校・大学関係者：2施設	2票(回収率 100.0%)
宿泊施設事業者：5施設	5票(回収率 100.0%)
観光施設事業者等：10施設	9票(回収率 90.0%)
合計 53施設	36票(回収率 67.9%)

### 3-2 住民アンケート調査結果

住民アンケートは、配布 2,000 人に対し 830 人からの回答があり、全体の回収率は 41.5%となっています。

地区別の回収状況は、街地区が最も多い 49.2%、他の地区では 4 割前後の回収率となっており、回答者の年齢構成は、南方地区を除く他の地区では 75 歳以上の回答割合が高くなっています。

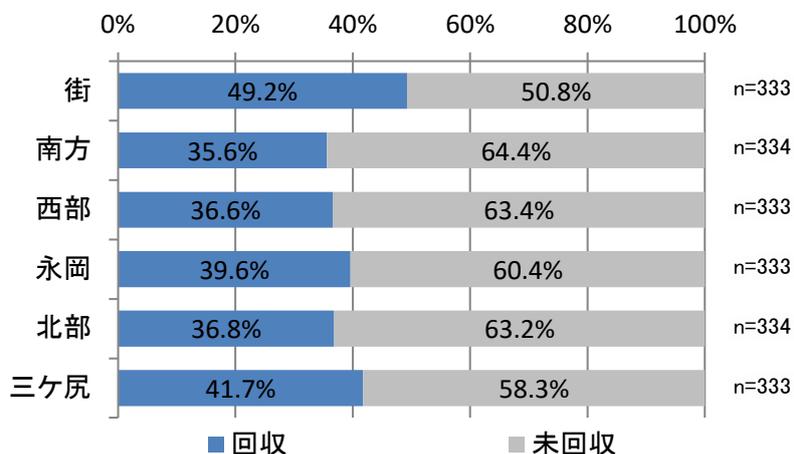


図 地区別回収状況

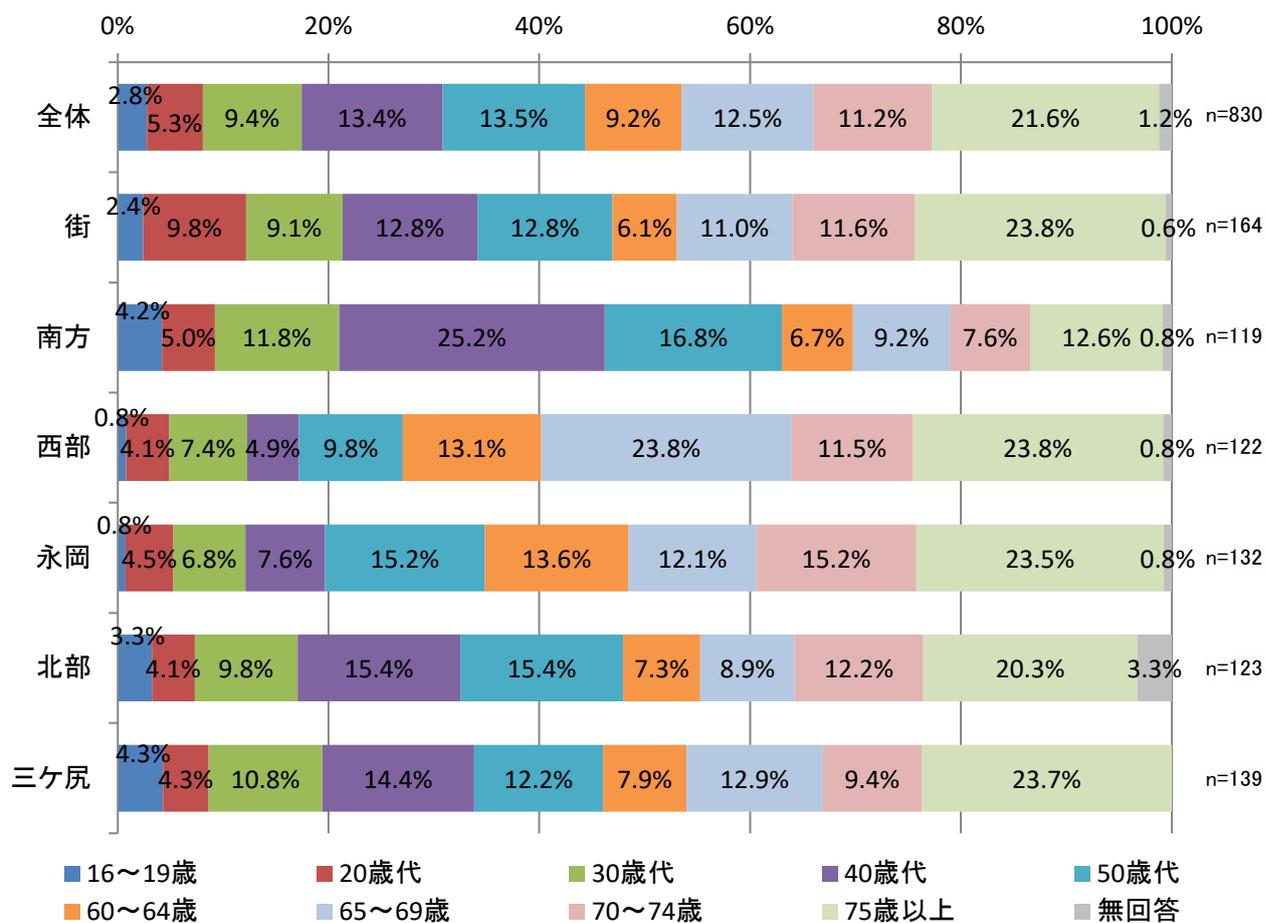


図 回答者の年齢構成

回答者の性別は、「男性」が42.0%、「女性」が56.7%となっています。

世帯の家族構成は、「65歳未満と高齢者が同居する世帯」の回答割合が39.8%と最も多く、次いで「65歳未満のみの世帯」の30.8%、「高齢者世帯かつ2人世帯」の12.7%となっています。

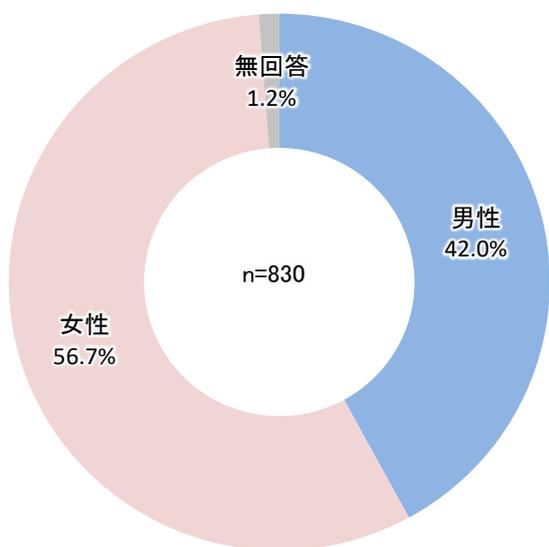


図 回答者の性別

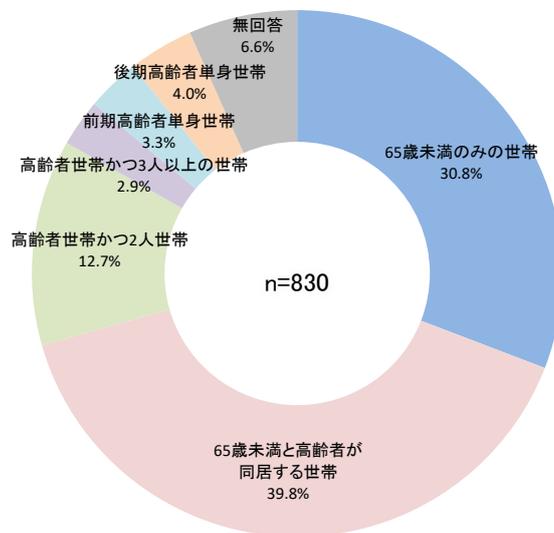


図 世帯の家族構成

自宅から最寄りのバス停までの徒歩所要時間は、南方地区を除く他の地区では「5分未満」が最も多く、南方地区では「5分以上10分未満」が最も多くなっています。

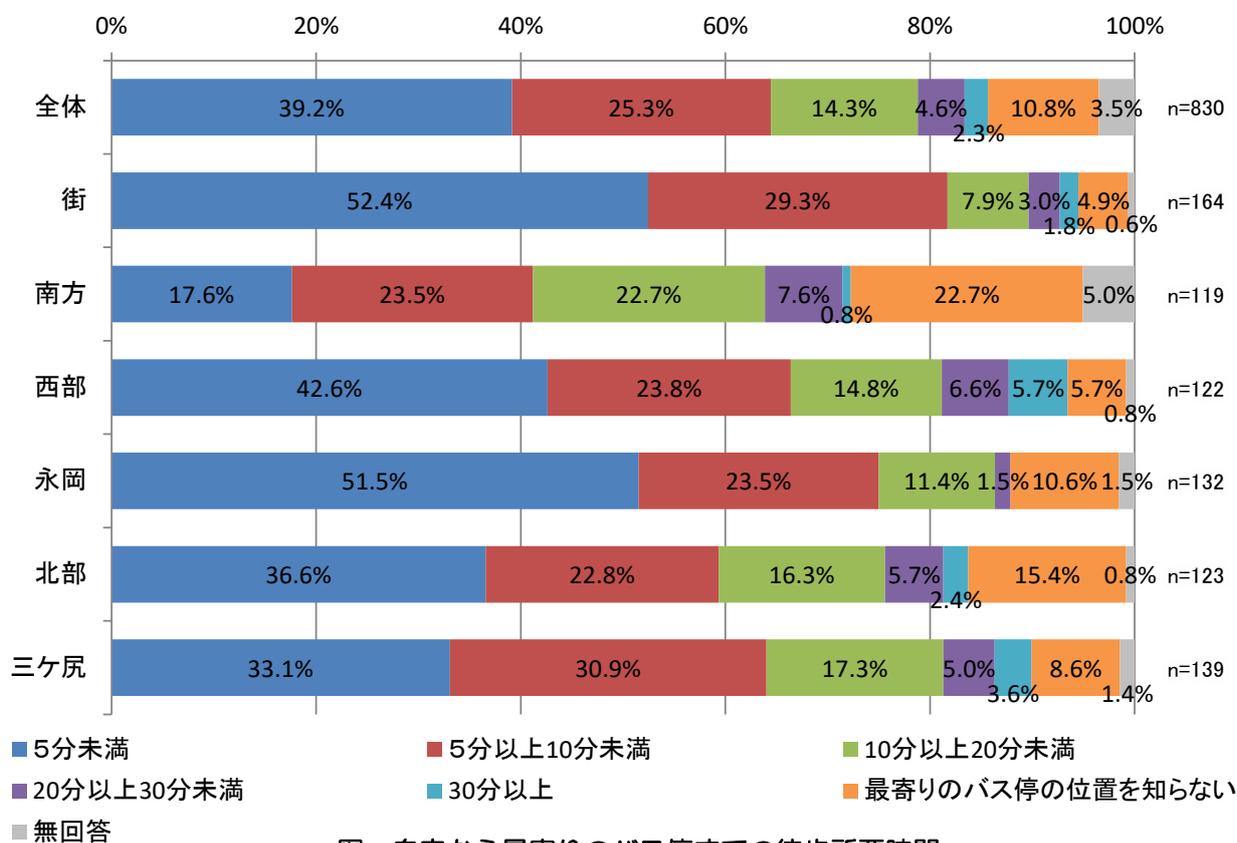


図 自宅から最寄りのバス停までの徒歩所要時間

路線バスや田園バスの利用時の不満・問題点として「自宅から最寄りバス停が遠い」という回答の割合が比較的高い数値（P52～53）ですが、「路線バスや田園バスのバス停と自宅が遠い」と思っている回答者が求める“理想的な自宅から最寄りのバス停までの徒歩距離”を分析した結果、バス停までの徒歩距離が500m以内であれば、回答者の半数のニーズに合致することが分かりました。

距離500mは、金ヶ崎診療所とビッグハウスを往復した距離（徒歩8分程度）に相当します。

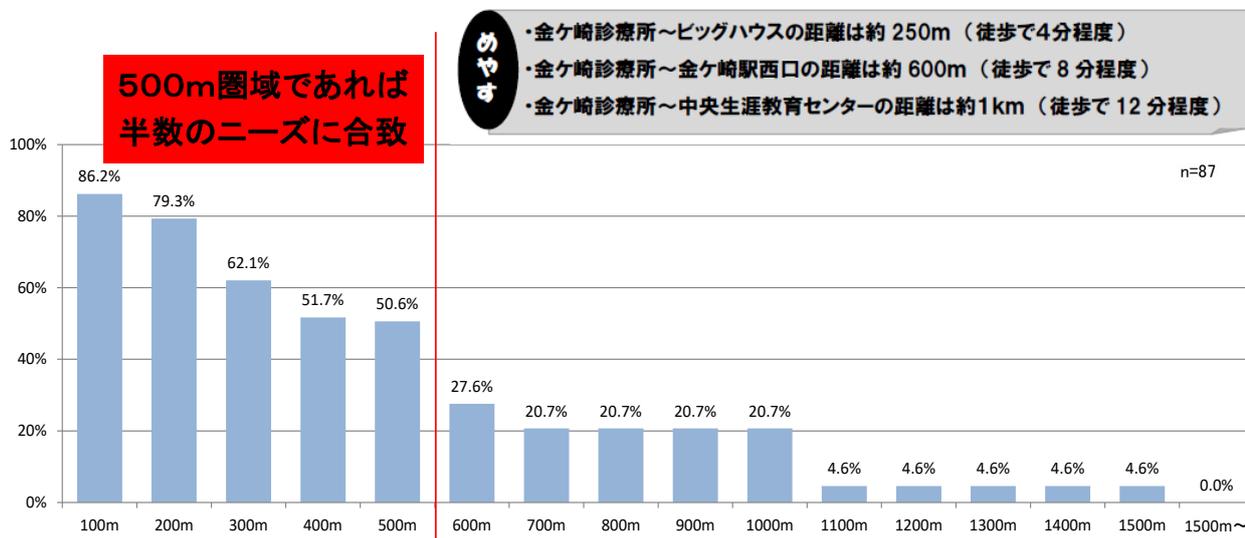


図 「路線バスや田園バスのバス停と自宅が遠い」と思っている回答者が求める理想的な自宅から最寄りのバス停までの徒歩距離

運転免許と自家用車の保有状況は、全ての地区で「運転免許も自家用車も保有している」が最も多い割合であり、全体で77.8%となっています。

一方、「運転免許も乗せてもらえる車もない」と回答している割合は4.6%あります。

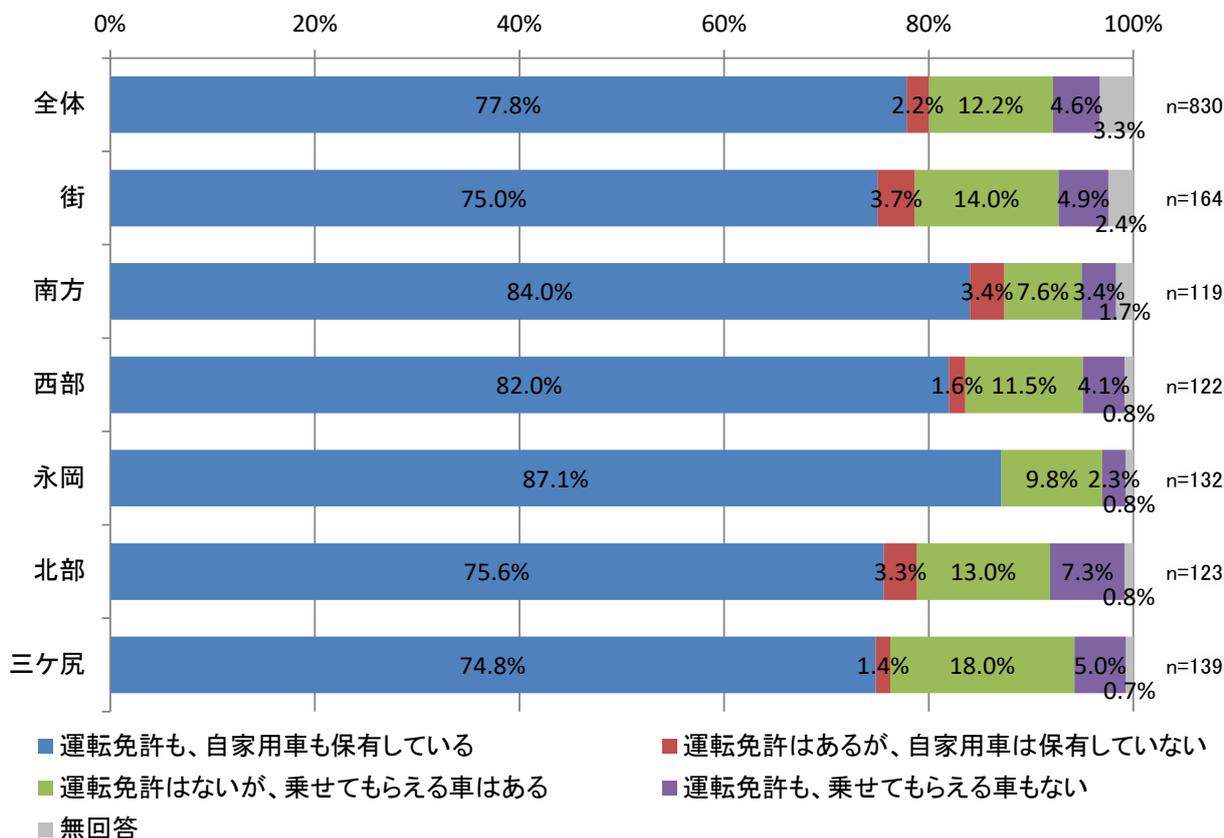


図 運転免許と自家用車の保有状況

町民の日頃の外出目的は、「買い物・飲食」で 89.4%となっており、次いで「通院・見舞」の 47.3%となっています。

この2つの外出目的について外出頻度を見ると、「買い物・飲食」では「週に1～2日程度」、「通院・見舞」では「月に数日程度」が比較的多くなっており、毎日（週に5日以上）外出する頻度は、どちらもあまり多くはない状況にあります。

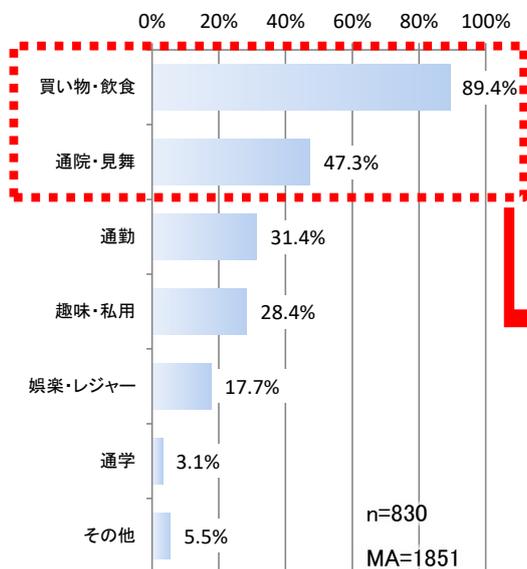


図 町民の日頃の外出目的

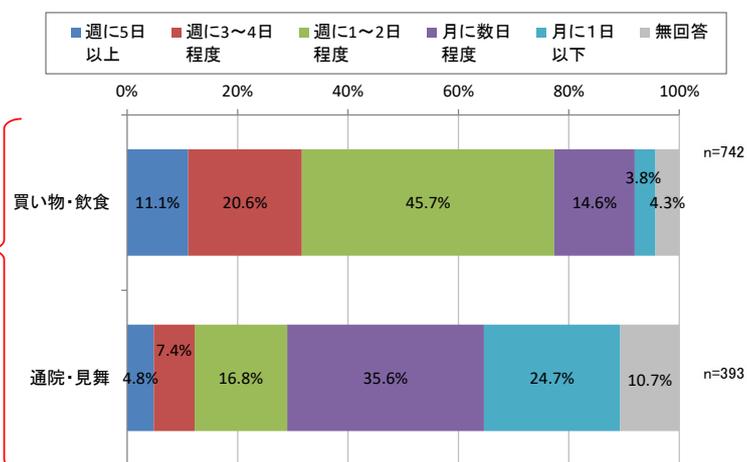


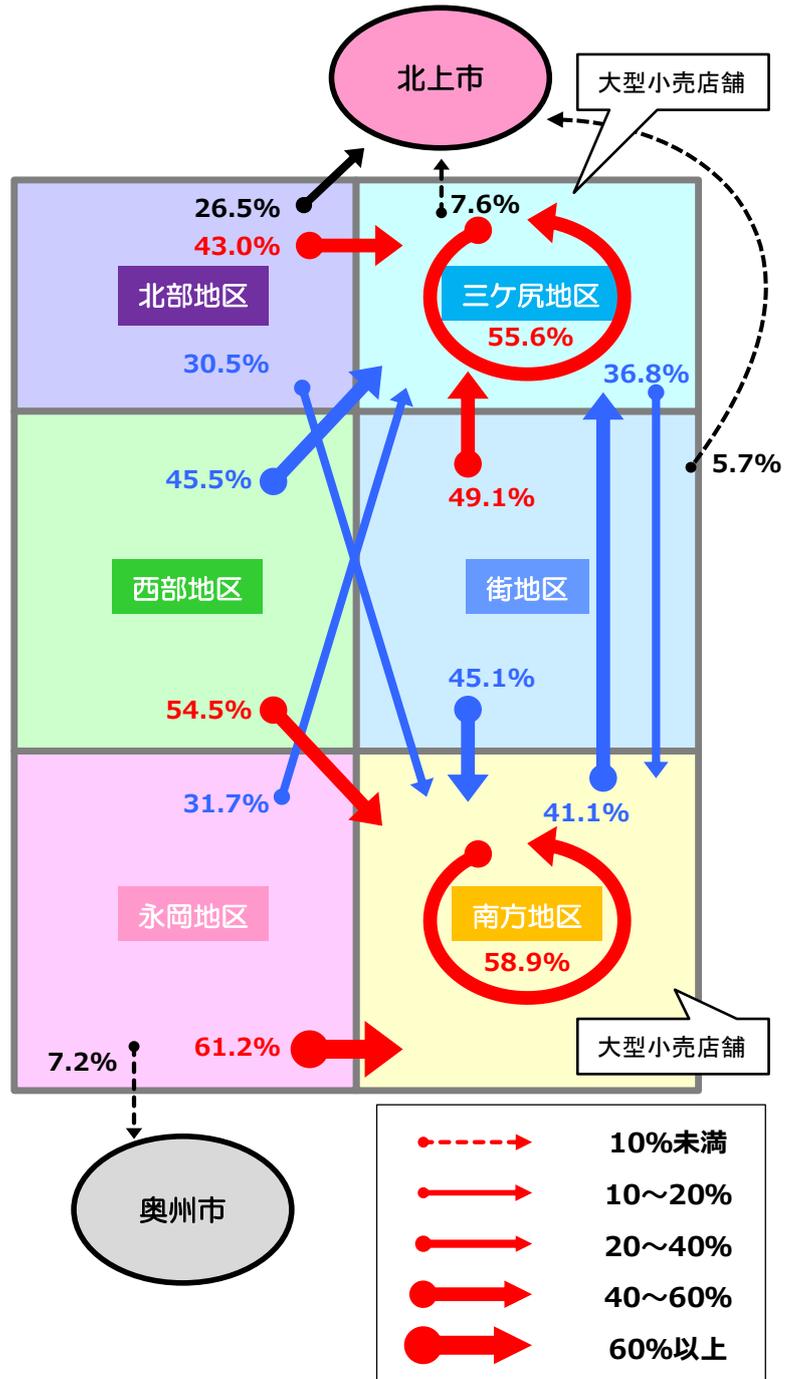
図 町民の「買い物・飲食」と「通院・見舞」の外出頻度

町民の外出目的が最も割合が高い「買い物・飲食」では、行き先の第1位は、街・北部・三ヶ尻地区では「三ヶ尻地区」、南方・西部・永岡地区では「南方地区」となっています。

これは、三ヶ尻地区及び南方地区には大型小売店舗が立地していることが要因と考えられます。

行き先の第2位は、街・北部・三ヶ尻地区は「南方地区」、南方・西部・永岡地区は「三ヶ尻地区」となっており、町内の商業施設での買い物が中心であることが見て分かります。

全体		
順位	施設名	回答数
1	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	402
2	町内 大型小売店舗(南方地区)	382
3	北上市 大型小売店舗	57
4	町内 商業施設(南方地区)	46
5	北上市 商業施設	40
6	町内 商業施設(南方地区)	38
7	奥州市 大型小売店舗	36
7	北上市 大型小売店舗	36
9	町内 商業施設(南方地区)	32
10	奥州市 大型小売店舗	24
街		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	86
2	町内 大型小売店舗(南方地区)	79
3	北上市 大型小売店舗	10
4	北上市 大型小売店舗	9
4	奥州市 大型小売店舗	9
南方		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(南方地区)	69
2	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	58
3	町内 商業施設(南方地区)	14
4	町内 商業施設(南方地区)	8
5	北上市 大型小売店舗	7
5	奥州市 大型小売店舗	7
西部		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(南方地区)	62
2	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	61
3	町内 商業施設(南方地区)	11
4	北上市 大型小売店舗	9
5	町内 商業施設(南方地区)	8
永岡		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(南方地区)	64
2	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	44
3	町内 商業施設(南方地区)	11
4	町内 商業施設(南方地区)	10
4	奥州市 商業施設	10
北部		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	65
2	町内 大型小売店舗(南方地区)	46
3	北上市 大型小売店舗	17
4	北上市 商業施設	12
5	北上市 大型小売店舗	11
三ヶ尻		
順位		回答数
1	町内 大型小売店舗(三ヶ尻地区)	80
2	町内 大型小売店舗(南方地区)	53
3	北上市 大型小売店舗	11
4	町内 商業施設(南方地区)	7
4	北上市 商業施設	7



※矢印の色: 外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒

※10人以上の回答があった施設のみ集計

注) 表中において、床面積1,000㎡以上の施設は「大型小売店舗」、1,000㎡未満の施設は「商業施設」としている。

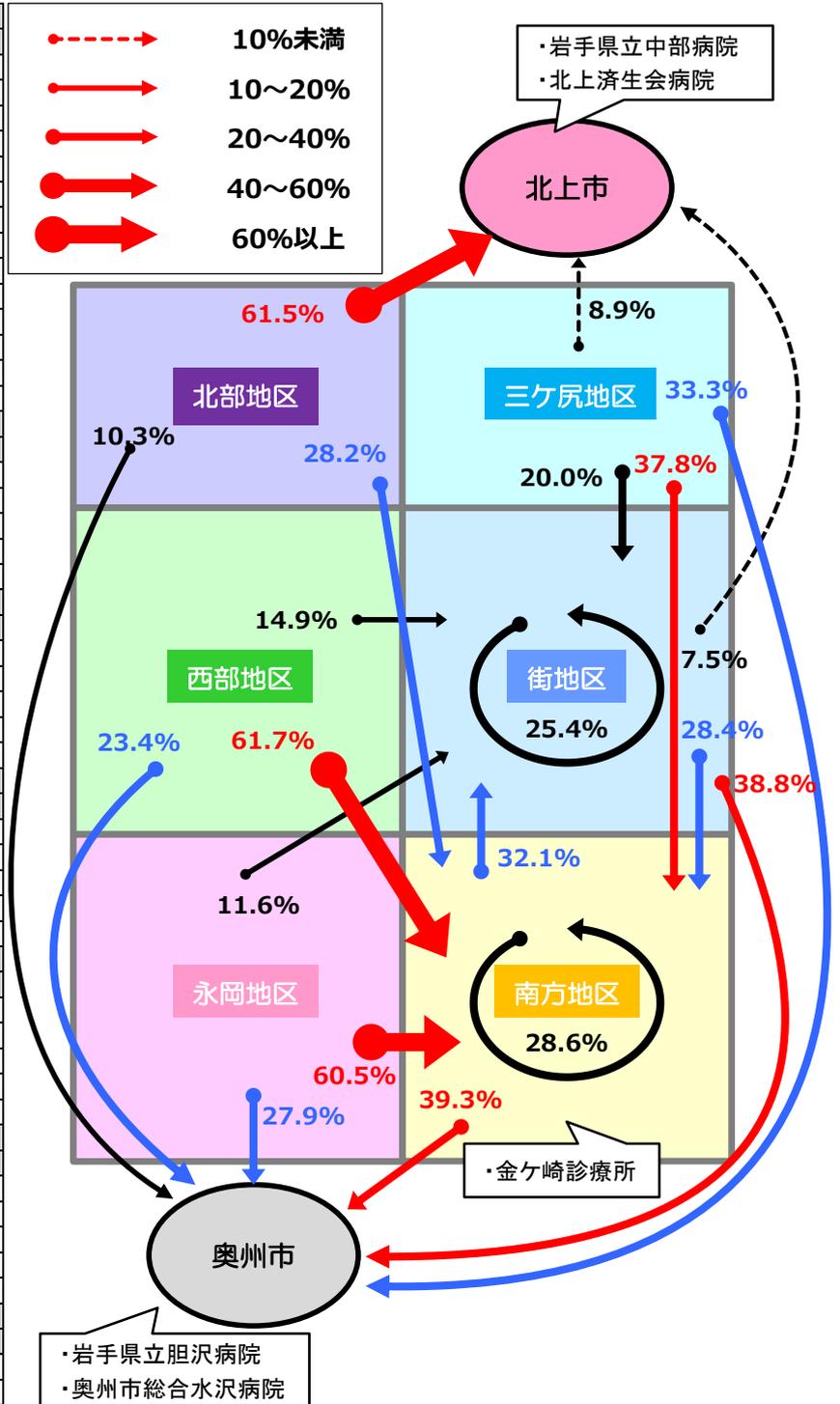
図 地区別に見た買い物・飲食先

町民の「通院・見舞先」の第1位は、街・南方地区では「奥州市」、西部・永岡・三ヶ尻地区では「南方地区」、北部地区では「北上市」となっています。

奥州市には、岩手県立胆沢病院・奥州市総合水沢病院など、南方地区には、金ヶ崎診療所、北上市には、岩手県立中部病院・北上済生会病院などが立地しています。

通院・見舞先の第2位は、街・北部地区では「南方地区」、南方地区では「街地区」、西部・永岡・三ヶ尻地区では「奥州市」となっています。

全体		
順位	施設名	回答数
1	金ヶ崎診療所	94
2	町内 医療施設(街地区)	49
3	岩手県立胆沢病院	39
4	奥州市総合水沢病院	27
5	町内 医療施設(南方地区)	23
6	岩手県立中部病院	18
7	北上済生会病院	13
8	奥州市 医療施設	11
9	北上市 医療施設	6
9	町内 医療施設(三ヶ尻地区)	6
9	奥州市 医療施設	6
街		
順位	施設名	回答数
1	町内 医療施設(街地区)	17
2	金ヶ崎診療所	16
3	岩手県立胆沢病院	10
4	奥州市総合水沢病院	6
5	岩手県立中部病院	5
南方		
順位	施設名	回答数
1	町内 医療施設(街地区)	9
2	金ヶ崎診療所	8
3	岩手県立胆沢病院	4
3	奥州市 医療施設	4
5	奥州市総合水沢病院	3
西部		
順位	施設名	回答数
1	金ヶ崎診療所	21
2	岩手県立胆沢病院	8
2	町内 医療施設(南方地区)	8
4	町内 医療施設(街地区)	7
5	奥州市 医療施設	3
永岡		
順位	施設名	回答数
1	金ヶ崎診療所	18
2	町内 医療施設(南方地区)	8
3	奥州市総合水沢病院	7
4	町内 医療施設(街地区)	5
4	岩手県立胆沢病院	5
北部		
順位	施設名	回答数
1	金ヶ崎診療所	11
2	北上済生会病院	7
3	岩手県立中部病院	6
4	北上市 医療施設	5
5	奥州市総合水沢病院	4
三ヶ尻		
順位	施設名	回答数
1	金ヶ崎診療所	17
2	町内 医療施設(街地区)	9
2	岩手県立胆沢病院	9
4	奥州市総合水沢病院	6
5	岩手県立中部病院	4



※矢印の色: 外出先1位は赤、2位は青、3位以降は黒  
 ※3人以上の回答があった施設のみ集計

図 地区別に見た通院・見舞先

町民の外出の割合が高い買い物と通院の外出時間帯を見ると、買い物の行き時間帯は、「10時台」の割合が最も多く23.0%、通院の行き時間帯は、「9時台」の割合が最も多く25.7%となっています。

同様に、帰りの時間帯は、買い物が「12時台」の割合が最も多く13.7%、通院が「12時台」の割合が最も多く18.8%となっています。

田園バスの現在運行している時間帯と比較したところ「行きの時間帯」に比べて「帰りの時間帯」が実態と合致していないことが見て分かります。

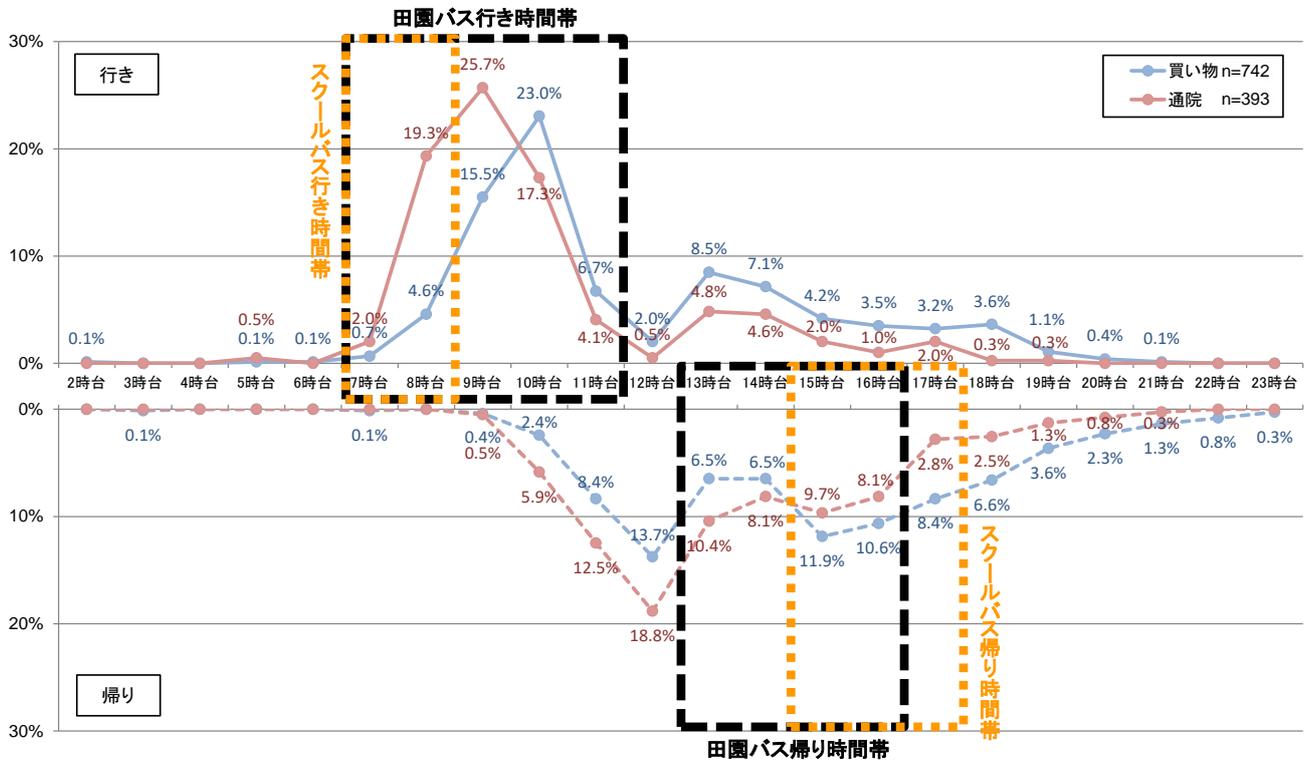


図 買い物・通院の外出時間帯

町民の公共交通の利用率は、全体では鉄道が44.2%、路線バスが8.9%、田園バスが7.7%、タクシーは3.5%となっています。

年代別に利用率を見ると、鉄道は「16～19歳」で78.3%と高い割合になっています。これは、高校生の通学・下校の際に利用されていることが要因と考えられます。路線バスの利用率も「16～19歳」で21.7%と最も高い割合となっており、鉄道と同様の結果となっています。一方、田園バスやタクシーでは「75歳以上」の割合が最も多くなっています。これは、車の運転ができない高齢者等に利用されていることが要因と考えられます。

表 公共交通の利用率

	n	鉄道	路線バス	田園バス	タクシー
全体	830	44.2%	8.9%	7.7%	3.5%
16～19歳	23	78.3%	21.7%	4.3%	0.0%
20歳代	44	50.0%	2.3%	0.0%	0.0%
30歳代	78	46.2%	1.3%	0.0%	0.0%
40歳代	111	49.5%	5.4%	1.8%	0.9%
50歳代	112	48.2%	4.5%	0.9%	0.9%
60～64歳	76	44.7%	5.3%	3.9%	2.0%
65～69歳	104	45.2%	5.8%	4.8%	2.4%
70～74歳	93	44.1%	10.8%	10.8%	5.9%
75歳以上	179	32.4%	20.1%	22.9%	9.8%

町民の公共交通を利用する目的を見ると、鉄道は「趣味・私用」(31.3%)が最も多く、路線バスは「通院・見舞」(67.6%)、田園バスは「通院・見舞」(65.6%)、タクシーは「通院・見舞」(50.0%)がそれぞれ最も多くなっています。

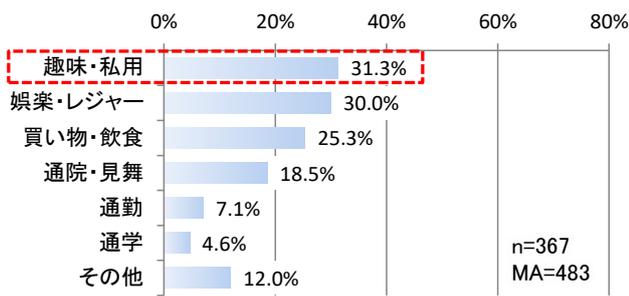


図 公共交通の利用目的〔鉄道〕

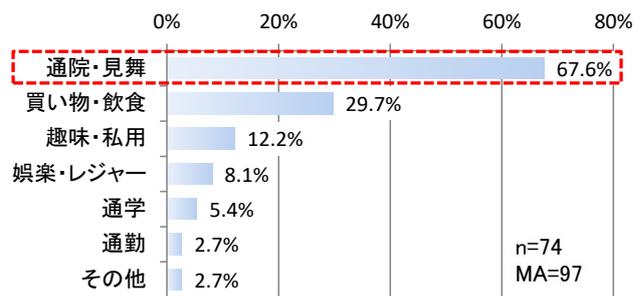


図 公共交通の利用目的〔路線バス〕

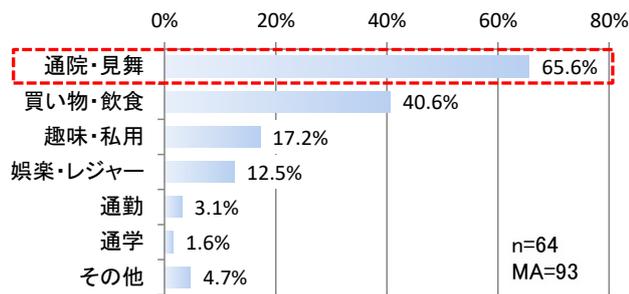


図 公共交通の利用目的〔田園バス〕

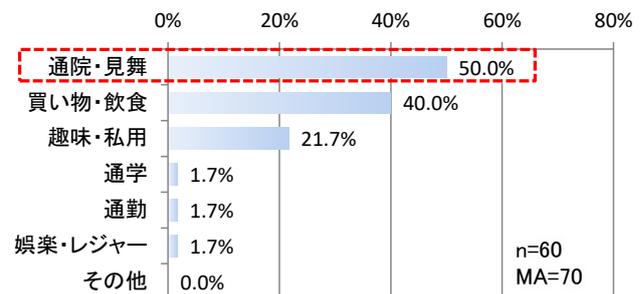


図 公共交通の利用目的〔タクシー〕

町民の公共交通の利用頻度を見ると、鉄道は「月に1日以下」(61.8%)が最も多く、路線バスは「月に1日以下」(54.1%)、田園バスは「月に1日以下」(37.5%)、タクシーは「月に数日程度」(36.2%)がそれぞれ最も多くなっています。

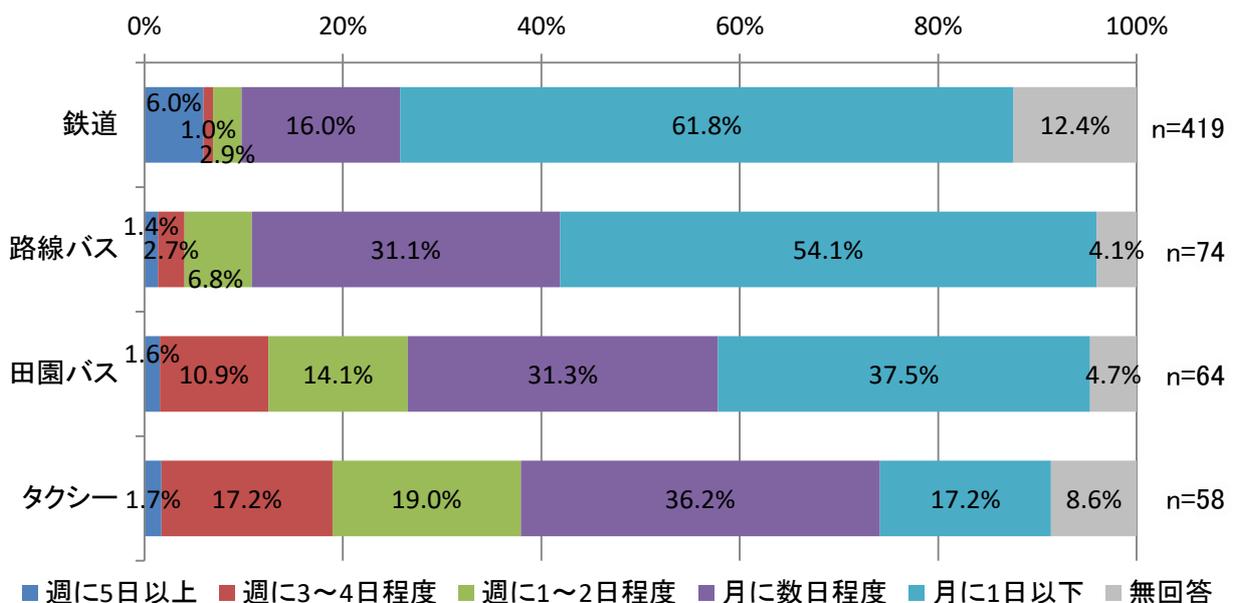


図 公共交通の利用頻度

町民の路線バスへの不満・問題点を見ると、「不満や問題は特にない」と回答した割合は「バス利用者」で21.6%、「バス非利用者」で38.2%となっており、「バス利用者」の約8割が何らかの不満や問題を抱えていることが分かります。

「バス利用者」の不満・問題点を見ると、40.5%が「運行本数が少ないため、待ち時間が長い」と回答しており、次いで「バス停に上屋やベンチがなく、バス待ちが辛い」（13.5%）、「自宅から最寄りバス停が遠い」（12.2%）となっています。

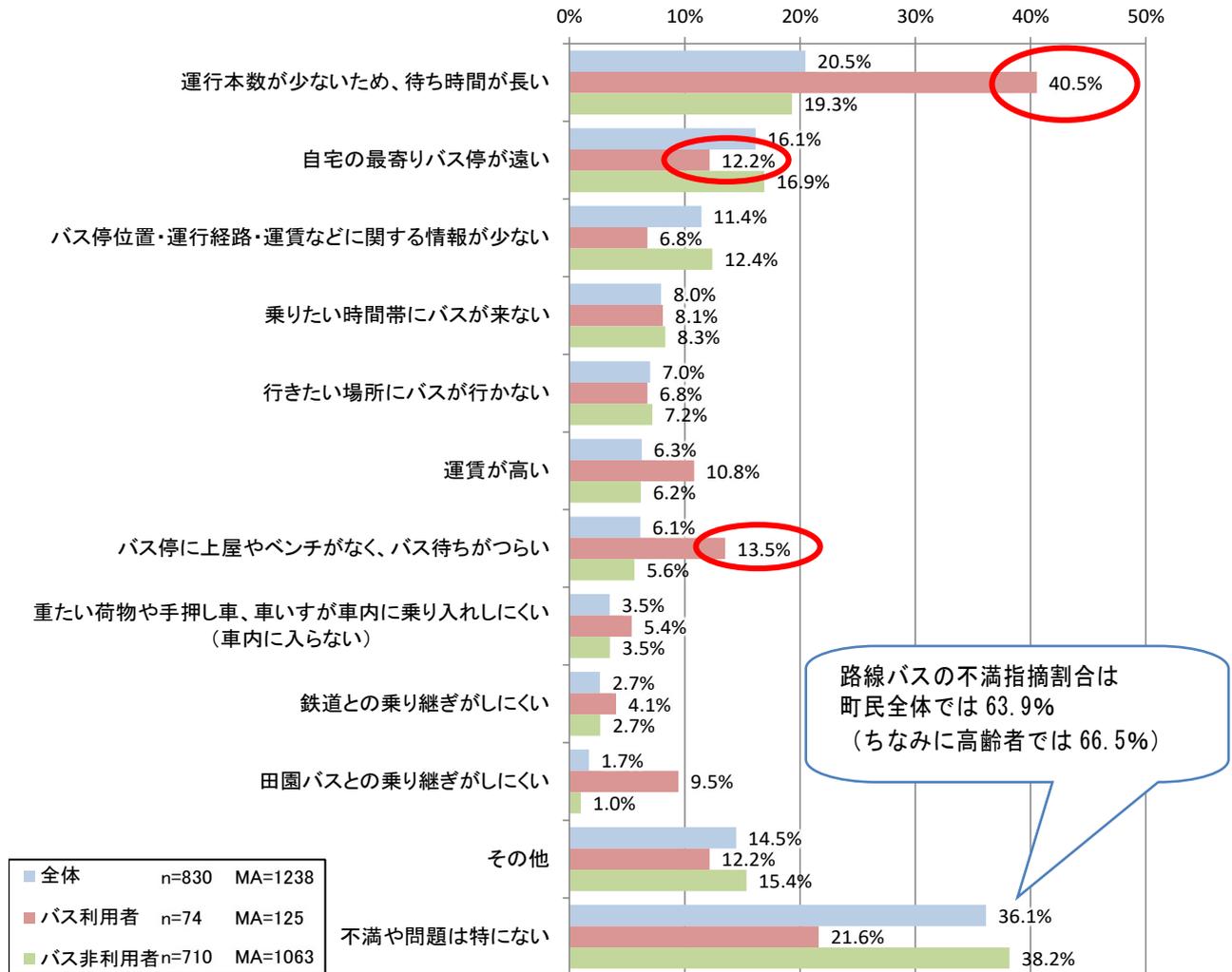


図 路線バスの不満・問題点

町民の田園バスへの不満・問題点を見ると、「不満や問題は特にない」と回答した割合は「バス利用者」で28.1%、「バス非利用者」で47.1%となっており、「バス利用者」の約7割が何らかの不満や問題を抱えていることが分かります。

「バス利用者」の不満・問題点を見ると、21.9%が「運行本数が少ないため、待ち時間が長い」と回答しており、次いで「乗りたい時間帯にバスが来ない」（17.2%）となっています。

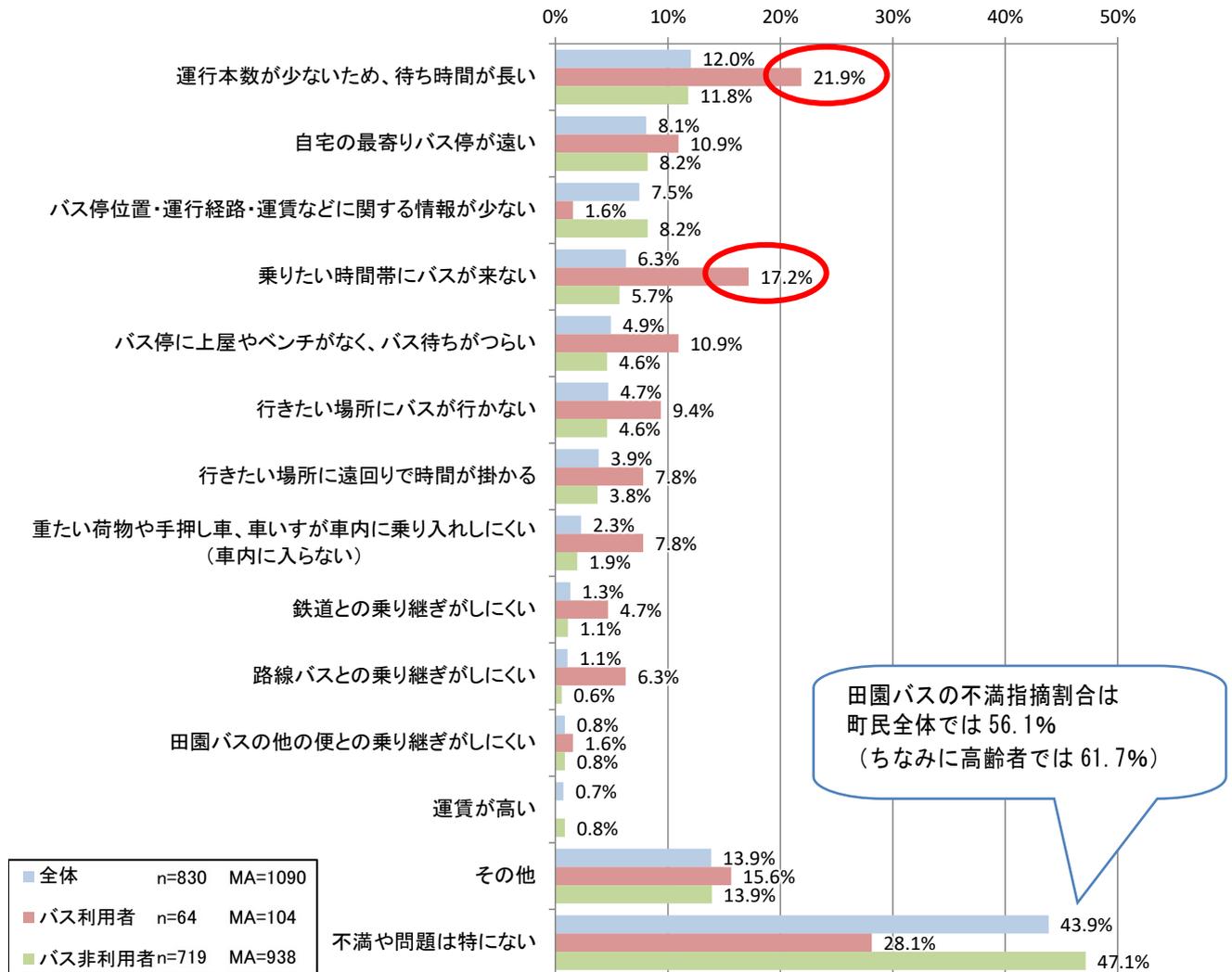


図 田園バスの不満・問題点

鉄道利用者や非利用者の不満・改善点を見ると、朝夕ピーク時における車両増結や駐車場の拡大、増便、バリアフリー、バスとの接続利便性向上など、多様な不満・改善点があることが分かります。

表 鉄道への不満・改善点

分類	鉄道への不満・改善点	年齢	性別	職業
鉄道利用者	朝の7時14分発の盛岡行きの電車の車両が少なく混雑している。	16～19歳	男性	高校生
	始発の時間を早くして、終電をもう少し遅くしてほしい。電車の本数を増やしてほしい。	16～19歳	女性	高校生
	朝・夕の通勤・通学の時間帯だけでも車両を増やしてほしい。とても混雑していて、体調が悪い時に倒れそうになる。	16～19歳	女性	大学生・専門学校生
	自宅から駅までの交通手段は、自転車なのですが、自転車置場に明かりがないため、防犯対策が不安である。	20歳代	女性	大学生・専門学校生
	ワンマンカー・無人駅の利用方法を動画等で広めてほしい。	30歳代	男性	会社員・団体職員
	六原駅の駐車場整備。時間帯が遅いと駐車が困難。	30歳代	女性	大学生・専門学校生
	タクシーがつかまらない。	40歳代	男性	会社員・団体職員
	通勤通学ラッシュ時間帯は明らかに車両が足りない。	40歳代	女性	公務員
	六原駅に券売機がなくなり着駅で料金を払うのが大変。六原駅で切符を買えるようにしてほしい。	50歳代	女性	会社員・団体職員
	10時の田園バスで行くと、駅に着くのが7分くらいしかないので田園バスが遅れたりすると乗れない。	60～64歳	女性	自営業(農林業含む)
	盛岡～北上間は30分間隔の運行なのに、それよりも南の方までその運行を伸ばしてほしい。	65～69歳	女性	自営業(農林業含む)
	本来は六原駅を利用すればいいのだが、駐車場の関係で金ヶ崎駅を利用。	65～69歳	女性	パート・アルバイト
	六原駅が無人駅となり乗車券の購入ができない。	70～74歳	男性	無職
	駅にエレベーターがないと階段の上り下りが大変。	75歳以上	女性	無職
	六原駅は行き帰りどちらか必ず階段を使うことになるので、高齢者にはきつい。	75歳以上	女性	無職
電車と田園バスのダイヤの連携が取れると良い。	75歳以上	女性	その他	
鉄道非利用者	北上～一ノ関間が1時間に1本なので不便。	16～19歳	女性	大学生・専門学校生
	終電の時間が早い。水沢江刺駅までの交通手段が車以外困難。	20歳代	女性	会社員・団体職員
	終電の時間がもう少し遅いのがあれば利用したい。	30歳代	男性	会社員・団体職員
	鉄道は便利だが、その後の移動手段がない。	30歳代	男性	会社員・団体職員
	駅までが遠く、本数も少なく不便を感じる。そのため、遠くに行くときは車になってしまう。	30歳代	女性	自営業(農林業含む)
	交通系ICカードが使えない。	30歳代	女性	パート・アルバイト
	金ヶ崎駅の駐車スペースが少ない。	50歳代	男性	会社員・団体職員
	駅から自宅まで遠く、タクシーだとお金がかかる。田園バスのコース及び本数を見直すべき。	50歳代	男性	会社員・団体職員
	駅の無料駐車場が空いていない、常に満車。	60～64歳	女性	パート・アルバイト
	駅前で用足しできない。	60～64歳	女性	パート・アルバイト
	乗り降りや階段が心配。	70～74歳	女性	無職
	駅まで歩いて行けない。	75歳以上	女性	無職
	足腰不良のため跨線橋の上下に苦痛を感じる。	75歳以上	女性	その他
	目的地が駅から遠いため、車を利用してしまおう。	75歳以上	女性	主夫・主婦

町民がタクシーを利用する場面を見ると、「20歳代」から「70～74歳」では「飲酒をする時」が最も多く、次いで「車で送迎してもらえない時」、「他の交通手段が利用できない時」となっています。

一方、「16～19歳」と「75歳以上」では、「他の交通手段が利用できない時」が最も多くなっています。

町民のタクシーを利用する状況は、自家用乗用車の運転が困難な場合や自家用乗用車で送迎してもらえない場合などの次の移動手段として利用していることが分かります。

表 町民がタクシーを利用する場面（どのような時にタクシーを利用しようと思うか）

	全体	年齢別									
		16～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	
n	486	13	30	52	66	66	44	51	36	125	
他の交通手段（鉄道、バス）が利用できない時（利用しにくい時）	27.6%	30.8%	33.3%	19.2%	31.8%	30.3%	20.5%	25.5%	33.3%	27.2%	
運転手に何か助けて欲しいことがある時（例：荷物を持ってもらう等）	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	5.6%	0.8%	
目的地に早く到着したい時	12.8%	7.7%	13.3%	9.6%	16.7%	16.7%	6.8%	13.7%	8.3%	13.6%	
荷物が重たい時	5.8%	15.4%	0.0%	0.0%	3.0%	4.5%	9.1%	9.8%	0.0%	9.6%	
車を持っていない時	7.8%	0.0%	20.0%	13.5%	7.6%	12.1%	4.5%	5.9%	0.0%	5.6%	
車で送迎してもらえない時	25.1%	15.4%	43.3%	23.1%	18.2%	19.7%	22.7%	25.5%	33.3%	27.2%	
目的地への行き方が分からない時	5.3%	0.0%	6.7%	3.8%	6.1%	6.1%	2.3%	11.8%	8.3%	2.4%	
悪天候時（雨など）	9.5%	23.1%	3.3%	1.9%	6.1%	10.6%	4.5%	5.9%	16.7%	15.2%	
運転手との会話を楽しみたい時	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	
飲酒する時	43.8%	7.7%	53.3%	67.3%	51.5%	56.1%	65.9%	54.9%	36.1%	14.4%	
身体上の理由（体が不自由だから）	5.6%	0.0%	3.3%	1.9%	3.0%	3.0%	0.0%	5.9%	5.6%	12.8%	
緊急事態（救急搬送など）	9.5%	0.0%	13.3%	11.5%	4.5%	12.1%	2.3%	9.8%	19.4%	8.8%	
その他	2.5%	7.7%	3.3%	3.8%	3.0%	4.5%	0.0%	3.9%	0.0%	0.8%	

1位 2位 3位

町内の運転免許保有者のいる世帯に絞った場合の運転免許返納意向を見ると、全体の約半数で「問題なく自動車を運転できるので運転免許返納は考えられない」の回答となっています。

表 運転免許保有者のいる世帯に絞った運転免許返納意向

	n	問題なく自動車運転できるので運転免許の返納は考えられない	運転に不安はあるが、5年以内の運転免許の返納は考えていない	運転免許返納の特典があれば、今すぐ返納する	公共交通での移動ができれば、運転免許を返納を検討したいと考えている	数年後(5年以内)には運転免許を返納したいと考えている	既に運転免許を返納した	自分も家族も運転免許を持っていない	特に感じることはない	無回答
全体	728	50.7%	14.3%	2.1%	8.2%	9.8%	4.7%	0.8%	5.6%	3.8%
65歳未満のみの世帯	240	69.6%	6.7%	2.9%	8.8%	2.1%	1.7%	0.0%	7.1%	1.3%
65歳未満と高齢者が同居する世帯	316	43.4%	15.8%	1.9%	8.5%	12.0%	5.7%	1.6%	6.0%	5.1%
高齢者世帯かつ2人世帯	90	34.4%	25.6%	0.0%	3.3%	20.0%	8.9%	0.0%	2.2%	5.6%
高齢者世帯かつ3人以上の世帯	23	43.5%	17.4%	0.0%	13.0%	8.7%	4.3%	0.0%	4.3%	8.7%
前期高齢者単身世帯	20	55.0%	30.0%	0.0%	10.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
後期高齢者単身世帯	14	42.9%	7.1%	7.1%	7.1%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%

1位

町内の高齢者の運転免許保有状況の推移を見ると、前期及び後期高齢者の運転免許保有率が増加傾向にあります。

このため、今後も運転免許返納対策の強化が必要であることが分かります。

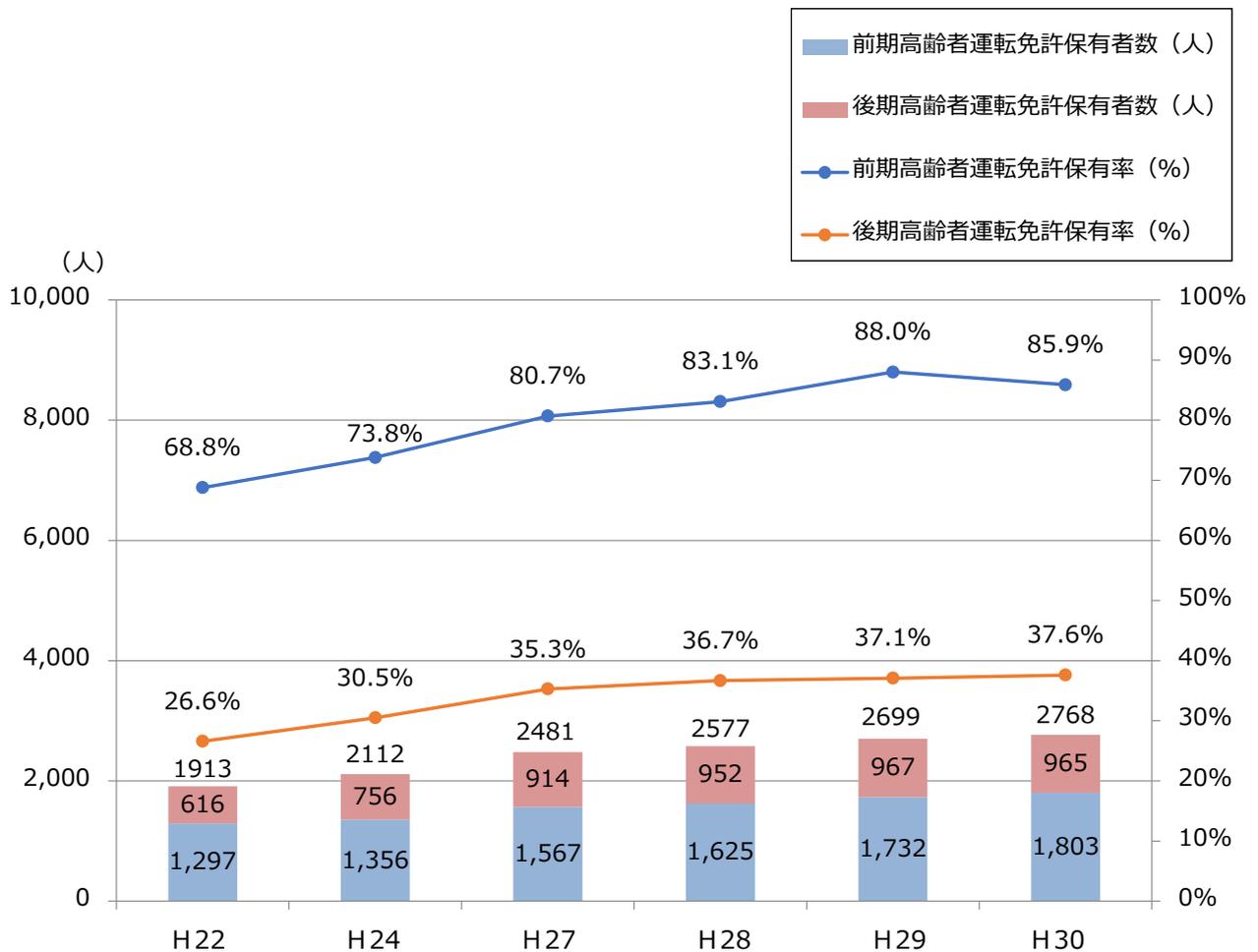


図 高齢者の運転免許保有率の推移

資料：金ヶ崎町

町の今後の財政負担のあり方に関する回答結果を見ると、「財政負担が増えないように工夫しつつ、移動手段を確保すべき」（42.8%）が最も多くなっており、次いで、移動手段の確保のため、財政負担の増加を許容する回答が26.9%となっています。

一方、移動手段の輸送効率化を図り、財政負担の減少を指摘する回答が21.6%あり、町財政の状況に対する一定の理解があることが分かります。

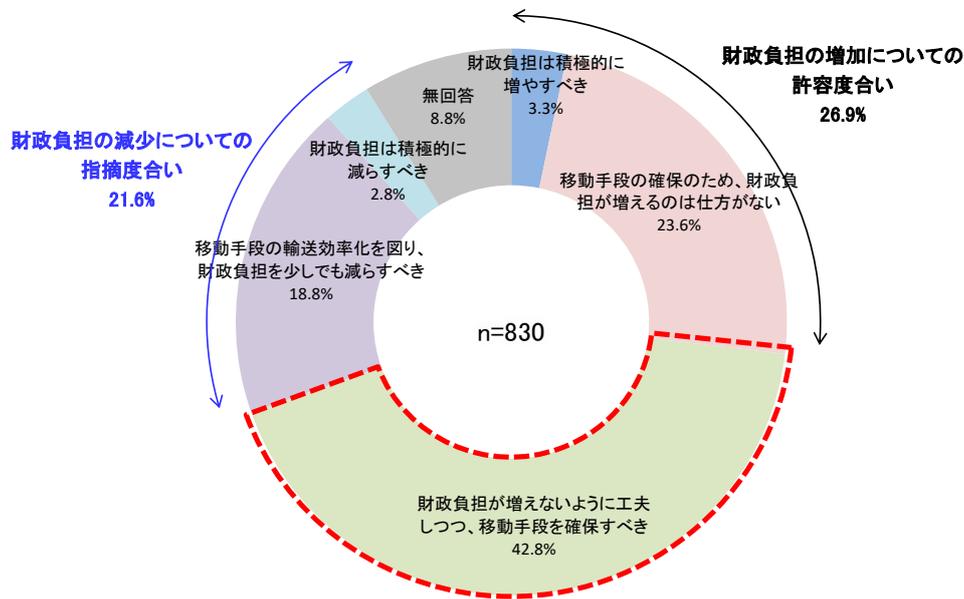


図 今後の財政負担のあり方

運転手不足や町の財政負担の現状がある中で、町民の移動手段の確保・維持に向けた行政の取組みに関する回答結果を見ると、「町民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」（42.5%）が最も多くなっており、次いで「スクールバスなどの町が所有する車両を活用して、町内のバスサービスを向上させる」（38.3%）、「運転手を確保するための支援制度を検討する」（30.0%）の順になっています。

表 「その他」記述回答（一部を抽出）

回答内容	割合	移動手段の確保・維持に向けた町の取組	性別	年齢	職業	住所
町民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討する	42.5%	高校生の通学利用時間帯を強化してもらえれば（金ヶ崎町内だけでなく水沢市内の高校への通学も考えてほしい）冬などは本当に利用したいと思っている。8:00前に（7:30には）水沢市内に入れるバスが欲しい。帰りは17:30くらいのバスが欲しい	男性	16～19歳	高校生	
スクールバスなどの町が所有する車両を活用して、町内のバスサービスを向上させる	38.3%	通学、通勤、特に通学する学生がもっと利用しやすいような運行方法を検討する必要があると思う。保育園、幼稚園、小学、中学、高校ともっと目を向けるべきだと思う	女性	30歳代	主夫・主婦	荒巻
運転手を確保するための支援制度を検討する	30.0%	もっとバスの利用をわかりやすくしたマップを町役場や町役場のHPに載せてみる。電車はスマホで検索すれば時刻表が出てくる。それにどこに何分に来るのかもわかる。そうすれば若い人にも使ってもらえるのではないかな？	女性	30歳代	会社員・団体職員(役員含む)	横道上
町民の外出目的となる商業施設や医療施設等と連携し、公共交通利用者への特典・サービスを検討する(例:割引やプレゼント等)	28.7%	町内の企業と話し合い、協力して良い方法を検討する	男性	40歳代	会社員・団体職員(役員含む)	谷地下
町が交通事業者に小型車両を提供し、集落に近い細街路の運行を促す	23.6%	工場勤務者だけでなく、観光地として町または県内外から来る人を呼びよせられる努力が必要。閉鎖的というか来てほしくないような感じを受ける	男性	40歳代	会社員・団体職員(役員含む)	檀原
民間タクシーを利用しやすくなるための施策を検討する	23.5%	企業に声をかけ、広告をバスにつけて収入を増やす。バス運転手の待遇を改善し、若い人でも魅力的な環境にする。運賃の値上げもやむを得ない。	男性	50歳代	会社員・団体職員(役員含む)	荒巻
運賃を値上げしても、町民にとって必要な移動手段を確保する	18.0%	町のイベント(夏祭り等)がある時は田園バス、スクールバスを使用し駐車や移動の心配を無くす	女性	60～64歳	その他	二日町
公共交通の利用状況を定期的に報告しつつ、町民に公共交通の利用を呼びかける	10.0%					
外から来る人(観光客やビジネスマン)を増やして、公共交通を利用してもらおう	7.5%					
その他	7.0%					
特に町が公共交通の維持に向け、取り組む必要はない	1.0%					
無回答	9.3%					

図 町民が考える今後行政に必要な取組み

### 3-3 バス・鉄道利用実態調査

#### 3-3-1 バス利用実態調査結果

町内で運行しているバスの利用実態を把握するため、バスに乗り込み、利用者に聞き取りを行う「バス乗り込み調査」を実施した結果、各路線各便の利用状況は下表のとおりとなります。

路線バスの利用者数は、水沢金ヶ崎線の利用者数が多く、特に胆沢病院発の1便、県南免許センター発北上金ヶ崎線の8便が多く利用されています。

田園バスの利用者は、和光線の1便が最も多く、夕方4便は全路線で利用者が少ないことが分かります。

表 各路線各便の利用状況

〔路線バス〕				〔田園バス〕				
路線	1日あたり利用者数 (1便あたり利用者平均)	便別利用者数		路線	1日あたり利用者数 (1便あたり利用者平均)	便別利用者数		
		便番号	利用者数(人/日)			便番号	利用者数(人/日)	
北上金ヶ崎線	北上駅前発 29人 (4.1人)	1便(7:10発)	7	永徳寺線	10人 (2.5人)	1便(8:49発)	6	
		2便(9:33発)	2			2便(11:05発)	0	
		3便(12:33発)	3			3便(14:13発)	4	
		4便(14:13発)	8			4便(16:36発)	0	
		5便(16:33発)	4	六原線	9人 (2.3人)	1便(7:40発)	3	
		6便(17:23発)	2			2便(9:53発)	3	
		7便(18:33発)	3			3便(13:03発)	3	
	金ヶ崎町役場発	30人 (4.3人)	1便(7:55発)	4	西根線	6人 (1.5人)	1便(8:54発)	3
			2便(10:30発)	7			2便(11:12発)	1
			3便(13:15発)	2			3便(14:22発)	1
			4便(15:10発)	4			4便(16:43発)	1
			5便(17:25発)	7	細野線	17人 (4.3人)	1便(7:44発)	4
			6便(18:20発)	5			2便(10:03発)	6
			7便(19:10発)	1			3便(13:08発)	6
水沢金ヶ崎線	胆沢病院発	53人 (5.9人)	1便(6:59発)	17	三ヶ尻線	6人 (1.5人)	1便(9:09発)	2
			2便(7:34発)	9			2便(11:22発)	0
			3便(8:59発)	1			3便(14:22発)	3
			4便(11:39発)	5			4便(16:51発)	1
			5便(12:59発)	4	和光線	16人 (4.0人)	1便(7:30発)	9
			6便(14:59発)	7			2便(9:58発)	3
			7便(16:19発)	4			3便(13:06発)	3
			8便(17:29発)	6			4便(15:37発)	1
			9便(18:29発)	0			合計	64人 (2.7人)
	県南免許センター発	48人 (5.3人)	1便(7:45発)	7				
			2便(8:55発)	3				
			3便(9:55発)	7				
			4便(12:30発)	2				
			5便(14:00発)	6				
			6便(16:00発)	2				
			7便(17:10発)	5				
			8便(18:25発)	13				
			9便(19:15発)	3				
合計	160人 (5.0人)	-	160					

田園バスの利用者の年代を見ると、永徳寺線と六原線以外の4路線で「70代以上」が利用者の60%を超えていることが分かります。和光線では、奥州市から金ヶ崎高校に通う生徒が2名、金ヶ崎駅から田園バスを利用していることが分かります。

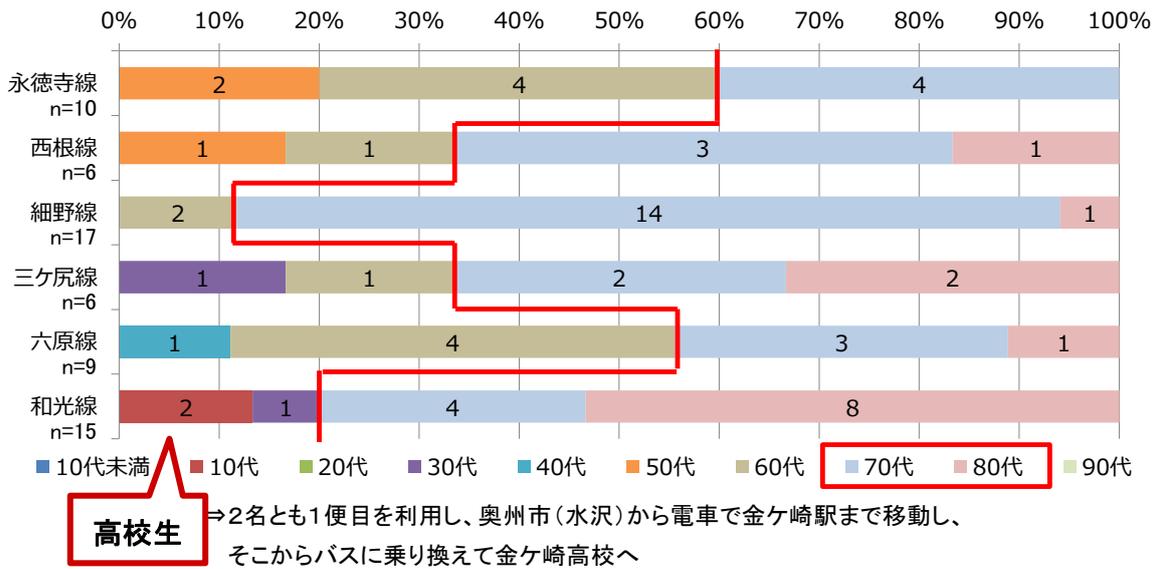


図 田園バスの利用者の年代

田園バスの利用頻度を見ると、路線によって異なりますが、「週3日以上」利用する高頻度利用者が一定程度いることが分かります。高頻度利用者の利用目的を見ると、通院や買い物・飲食が多いものの、一部で通勤や通学に利用している利用者もいることが分かります。

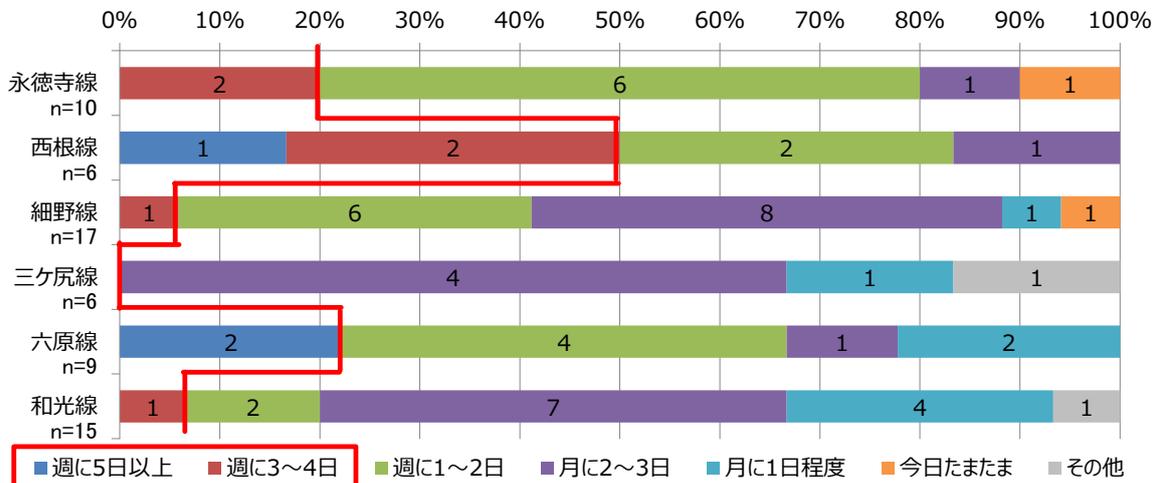


図 田園バスの利用頻度

バス路線	利用目的	年代
永徳寺線	通院	50代
	通院	50代
西根線	通勤	50代
	無回答	70代
細野線	買い物・飲食、通院	80代
	買い物・飲食	80代
六原線	通院	60代
	買い物・飲食、通院	60代
和光線	通学	10代 (高校生)

⇒1便目利用  
⇒1便目利用  
⇒4便目利用  
⇒2便目利用  
⇒1便目利用  
⇒2便目利用  
⇒2便目利用  
⇒3便目利用  
⇒1便目利用 ⇒奥州市(水沢)から電車で金ヶ崎駅まで移動し、そこからバスに乗り換えて金ヶ崎高校へ

図 田園バスの高頻度利用者(週に3日以上)の利用目的

町内を運行する2つのバス（路線バス、田園バス）について、町内のバス停に関連する乗降パターン（ODパターン）を抽出・分析したものが以下となります。

路線バスの70.4%が金ケ崎町と奥州市の往来に利用されており、19.7%が金ケ崎町と北上市の往来に利用されていることが分かります。

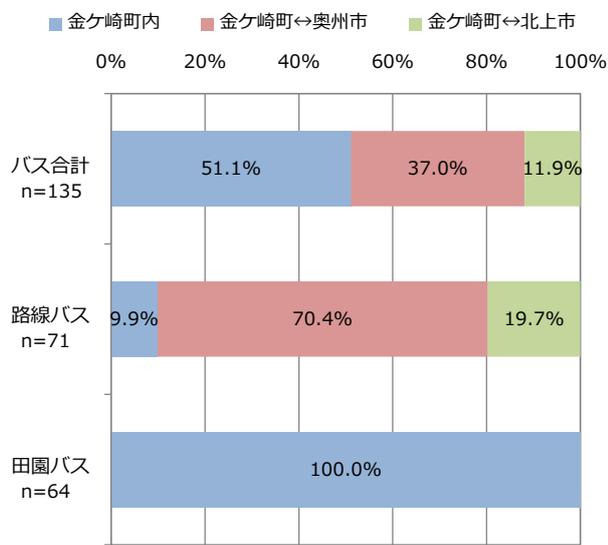


図 バスの乗降パターン（ODパターン）

表 1日2人以上のバス乗降パターン

NO.	乗車バス停	降車バス停	利用者数 (人/日)
1	奥州市役所前	金ケ崎高校前	5
2	ビッグハウス前	金ケ崎駅	4
3	水沢駅前	金ケ崎高校前	4
4	胆沢病院	金ケ崎高校前	4
5	ビッグハウス前	大森十字路	3
6	金ケ崎高校前	奥州市役所前	3
7	金ケ崎高校前	胆沢病院	3
8	金ケ崎高校前	日産前	3
9	不断町	金ケ崎高校前	3
10	金ケ崎診療所	ビッグハウス前	2
11	矢来	金ケ崎高校前	2
12	金ケ崎駅	金ケ崎高校前	2
13	六原駅前	デンソー岩手前	2
14	金ケ崎高校前	水沢駅前	2
15	金ケ崎高校前	梨畑	2
16	北部地区センター入口	金ケ崎駅	2
17	大森十字路	金ケ崎診療所	2
18	新田	金ケ崎診療所	2
19	金ケ崎本町	胆沢病院	2
20	胆沢病院	金ケ崎本町	2

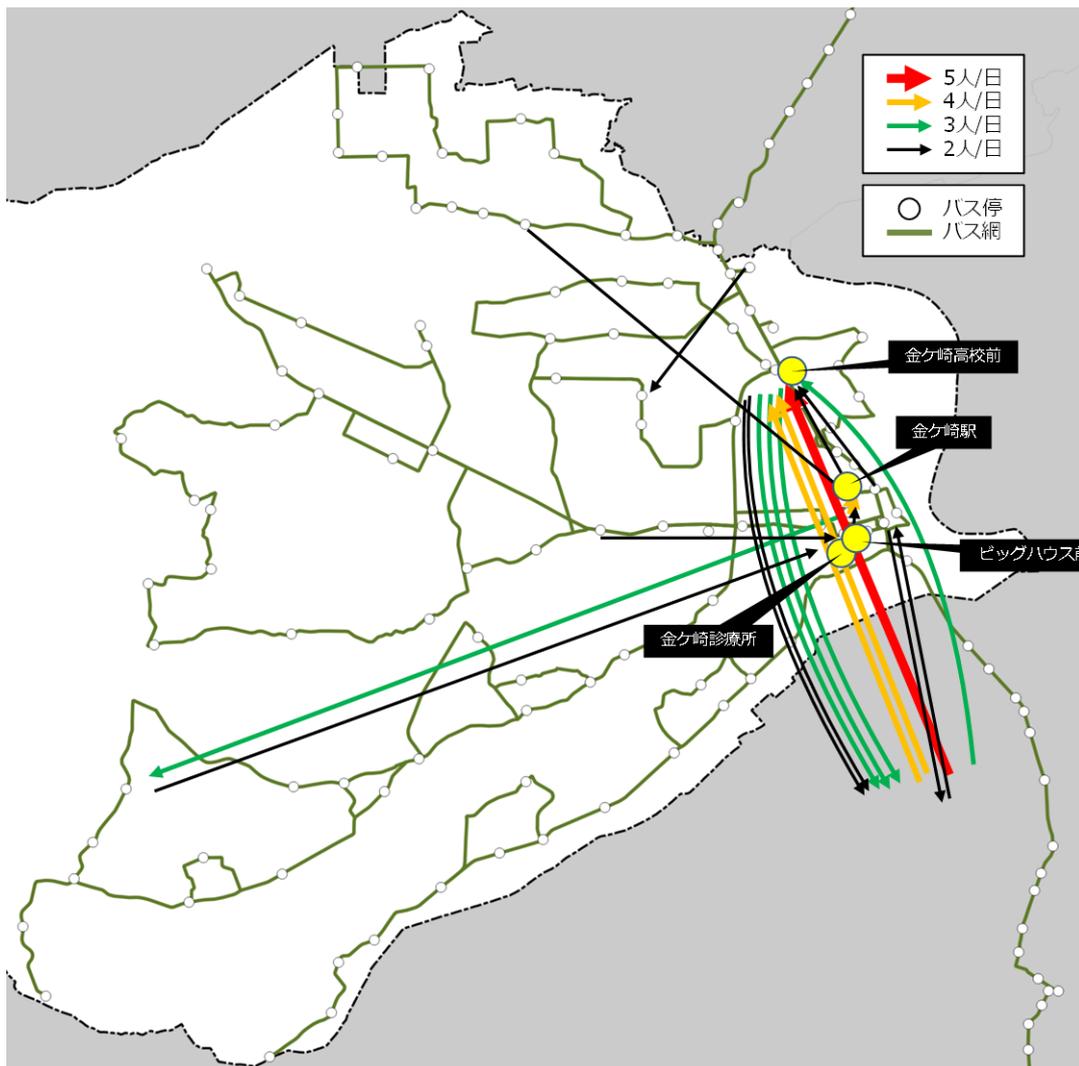


図 1日2人以上のバス乗降パターン

注) 金ケ崎町のバス停に関連する乗降のみ抽出して集計・分析。

北上金ケ崎線（北上駅前～金ケ崎町役場）の乗降実態を見ると、金ケ崎高校の生徒は行き（降車）が1人、帰り（乗車）が5人利用していることが分かります。

町内の乗降実態を見ると、金ケ崎高校前を境に急激に落ち込んでいることが分かります。

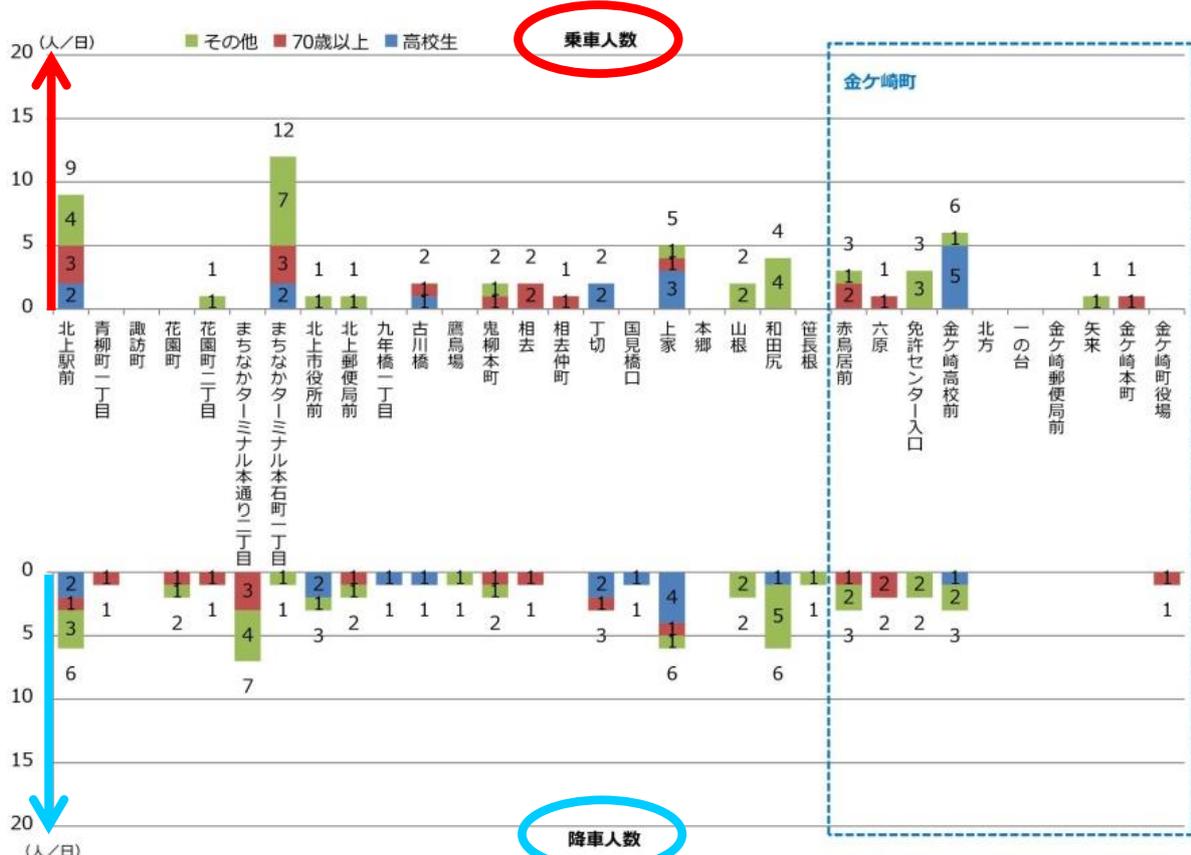


図 北上金ケ崎線（北上駅前～金ケ崎町役場）の乗降実態

<参考>

- 岩手県交通からのデータ提供のもと、複数日の平日乗降データを分析した結果、町内において著しく利用が低迷しており、半数以上が5人/便未満であることが分かりました。

表 平日の便別利用実態

路線	便別利用者数		金ケ崎町内での乗降	
	便番号	利用者数 (人/日)	乗車 (人/日)	降車 (人/日)
北上駅前発	1便 (7:10発)	8.4	0.0	3.2
	2便 (9:33発)	1.4	0.0	0.4
	3便 (12:33発)	7.2	0.0	1.8
	4便 (14:13発)	6.4	0.4	1.0
	5便 (16:33発)	1.8	0.0	0.6
	6便 (17:25発)	2.2	0.0	0.6
	7便 (18:33発)	1.8	0.0	0.8
金ケ崎町役場発	1便 (7:55発)	6.2	0.2	0.0
	2便 (10:30発)	8.6	1.2	0.0
	3便 (13:15発)	4.4	0.4	0.0
	4便 (15:10発)	2.6	1.4	0.4
	5便 (17:25発)	5.0	1.8	0.2
	6便 (18:20発)	2.6	1.2	0.0
	7便 (19:10発)	0.6	0.6	0.0
合計	-	59.2	7.2	9.0

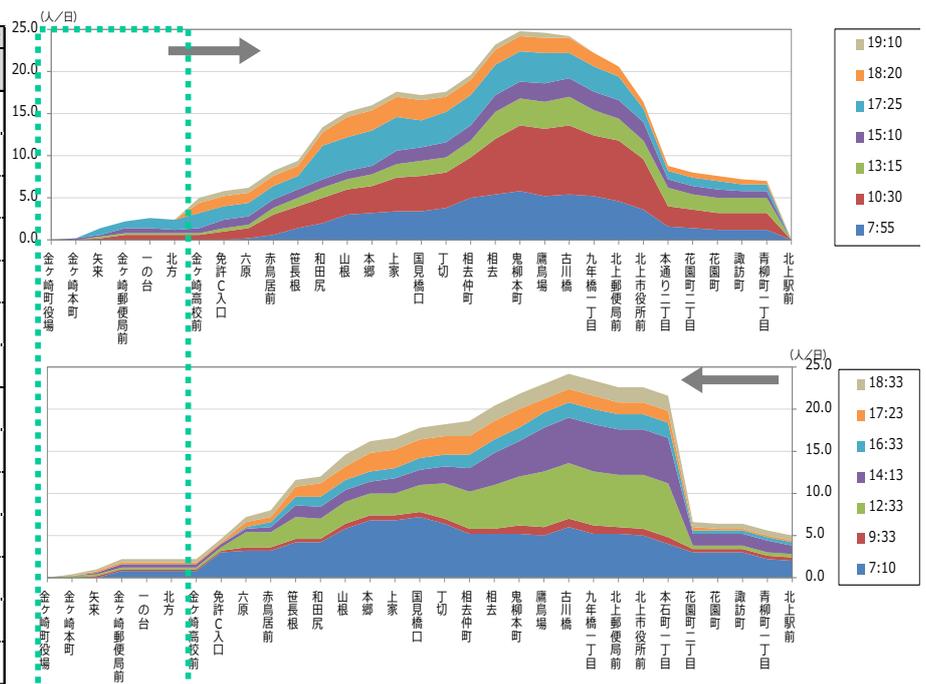


図 便別区間別車内人員（北上金ケ崎線）

水沢金ケ崎線（県南免許センター～胆沢病院）を見ると、金ケ崎高校の生徒は行き（降車）が16人、帰り（乗車）が15人利用していることが分かります。

町内の利用実態を見ると、北上金ケ崎線と比較し、高校生を中心として町内で一定のバス利用があることが分かります。

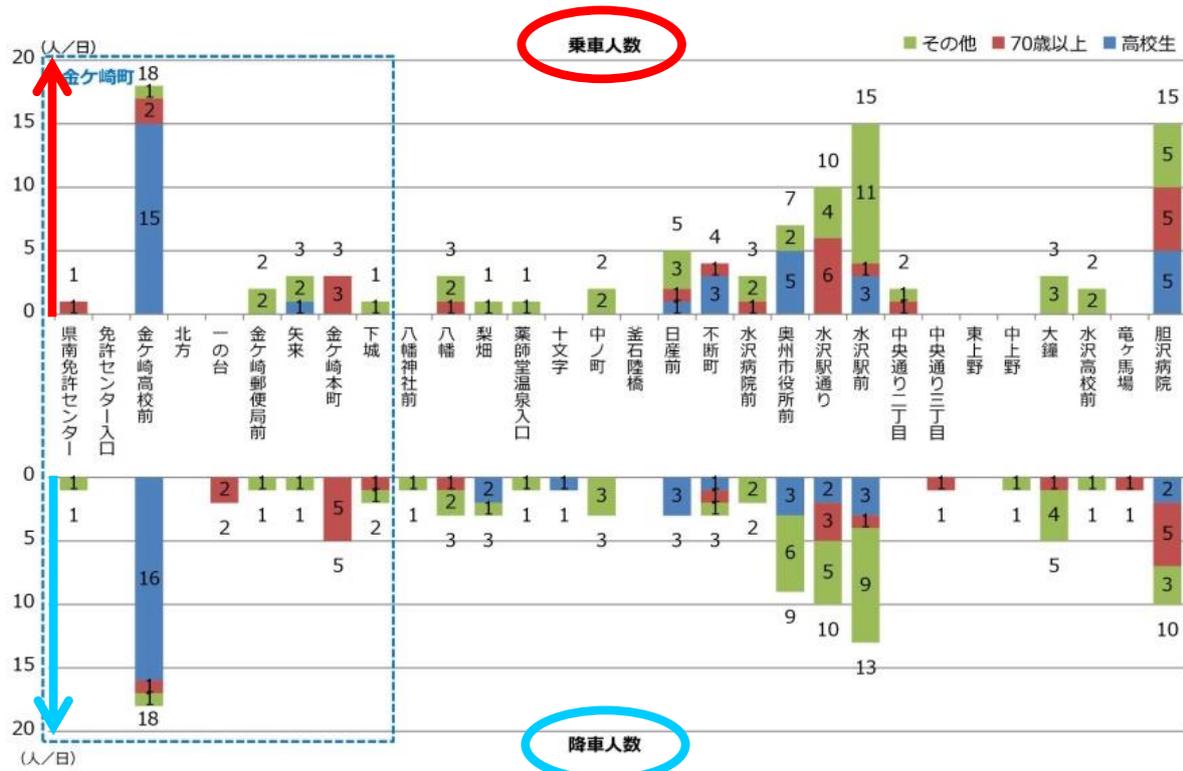


図 水沢金ケ崎線（県南免許センター～胆沢病院）の乗降実態

<参考>

- 岩手県交通からのデータ提供のもと、複数日の平日乗降データを分析した結果、町内において高校生を中心として一定の利用があるものの、半数以上が5人/便未満であることが分かりました。

表 平日の便別利用実態

路線	便別利用者数		金ケ崎町内での乗降	
	便番号	利用者数 (人/日)	乗車 (人/日)	降車 (人/日)
胆沢病院発	1便 (6:59発)	18.0	0.0	14.3
	2便 (7:34発)	8.3	0.0	4.0
	3便 (8:59発)	4.7	0.3	2.3
	4便 (11:39発)	7.3	0.0	5.7
	5便 (12:59発)	5.0	0.3	3.0
	6便 (14:59発)	4.7	0.0	3.0
	7便 (16:19発)	3.3	0.0	1.3
	8便 (17:29発)	3.3	0.0	0.3
	9便 (18:29発)	1.7	0.0	0.0
奥州⇄金ケ崎	1便 (7:45発)	6.3	5.0	0.0
	2便 (8:55発)	6.0	4.0	0.3
	3便 (9:55発)	6.0	4.7	0.3
	4便 (12:30発)	3.7	1.7	0.0
	5便 (14:00発)	3.7	1.3	0.0
	6便 (16:00発)	2.7	0.7	0.3
	7便 (17:10発)	23.0	19.3	0.0
	8便 (18:25発)	3.3	2.7	0.0
	9便 (19:15発)	4.0	2.0	0.0
合計	-	115.0	42.0	35.0

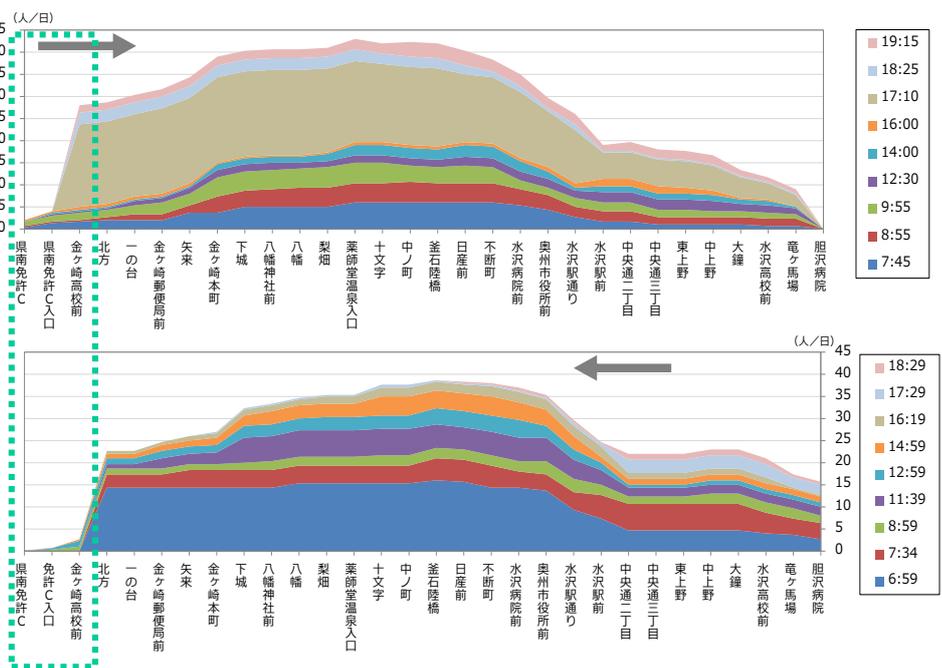


図 便別区間別車内人員（水沢金ケ崎線）

田園バスの乗車バス停と降車バス停の多寡を見ると、乗車バス停は「ビッグハウス前」、降車バス停は「金ケ崎診療所」、「金ケ崎駅」、「ビッグハウス前」の順に多いことが分かります。また、乗車バス停を見ると町の西側が多く見られ、町の西側の町民の通院や買い物の移動手段に多く利用されていることが分かります。

また、バス利用者からは、下表のとおりの声（改善意向）があります。

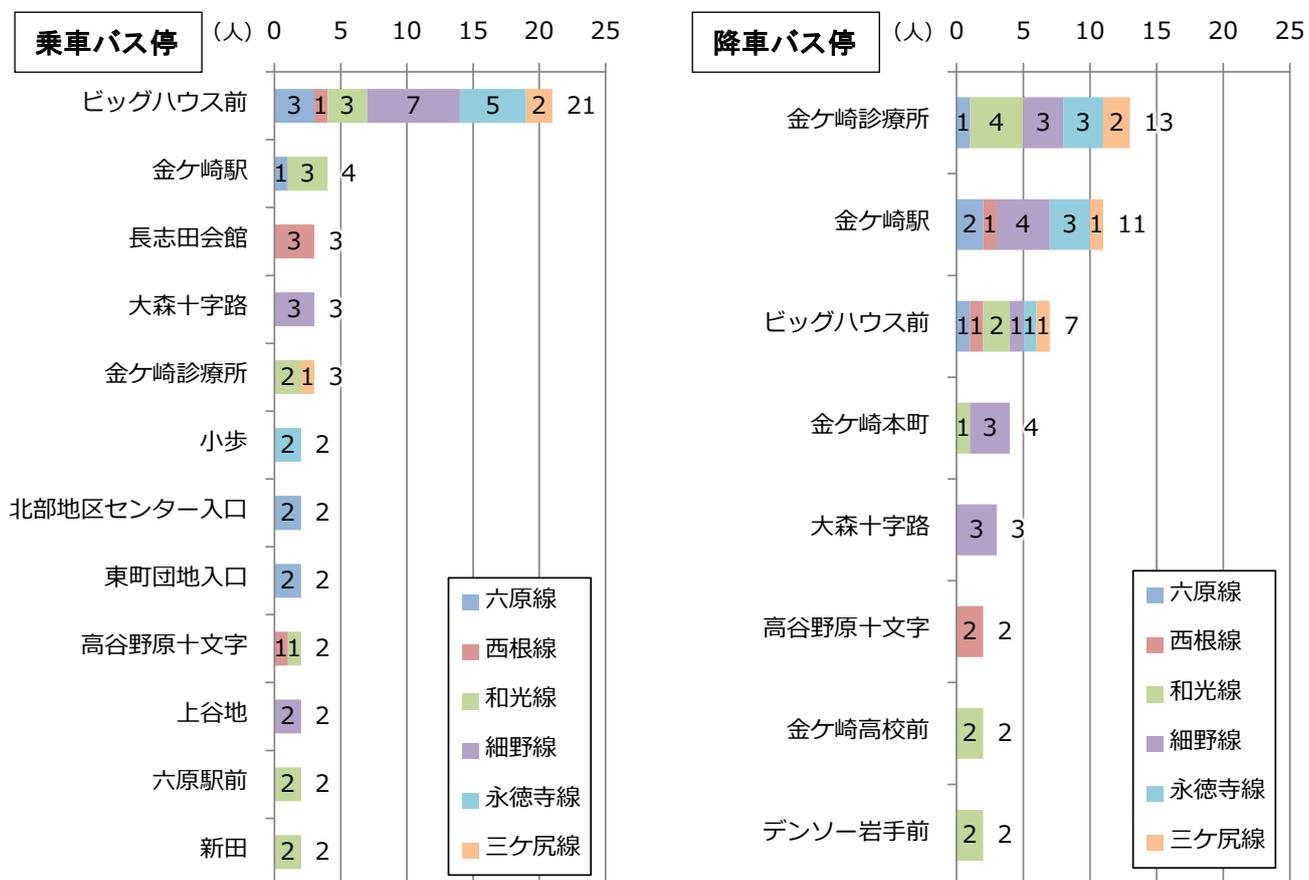


図 田園バス乗車バス停と降車バス停の多寡

表 利用者の声（改善意向）

- 鉄道・路線バス・田園バス共通
  - ・ 便数の増
- 田園バス
  - ・ イオンへの乗入
  - ・ 街なかのみを走る新ルート
  - ・ 外出とダイヤが合致していない
  - ・ 土日も利用したい
- 鉄道
  - ・ 金ケ崎駅周辺を賑やかに（喫茶店等の施設集積）
  - ・ 金ケ崎駅駐車場側に街灯がない
  - ・ 六原駅に駅員を配置
  - ・ 六原駅からの二次交通

### 3-3-2 鉄道利用実態調査結果

鉄道及び町内の2つの駅（金ヶ崎駅、六原駅）の利用実態や駅までのアクセス手段、利用ニーズなどを把握するため利用者からの聞き取りや目視による利用者のカウント調査を行っています。

その結果は、下表のとおり、金ヶ崎駅の利用特性としては、改札に入る（町外に出る）のは、7時台の高校生と通勤利用者が多く、改札を出る（町内に入る）のは、高校生が7:10～7:20に集中利用しています。

六原駅の利用特性としては、改札に入る（町外に出る）のは7時台の高校生と通勤利用者が多くなっています。金ヶ崎駅と比較すると、特に高校生の利用者が少ないことが分かります。

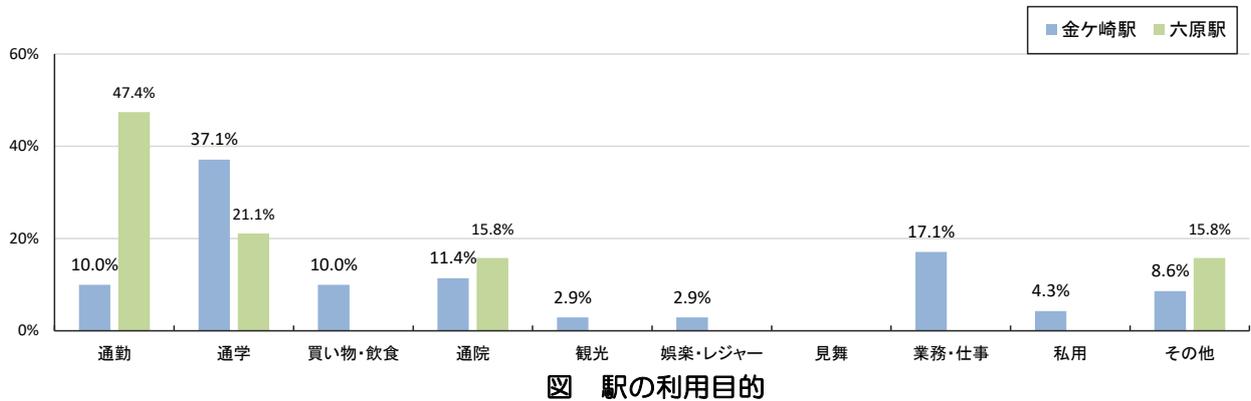
表 金ヶ崎駅朝時間帯の利用状況

改札に入る人数								改札を出る人数									
時間	小学生	中学生	高校生	大学生	通勤・仕事	高齢者	その他	全体	時間	小学生	中学生	高校生	大学生	通勤・仕事	高齢者	その他	全体
7:00～7:10			29	1	11			41	7:00～7:10								0
7:10～7:20			32		6			38	7:10～7:20			36		2			38
7:20～7:30			4		3			7	7:20～7:30								0
7:30～7:40			31		6	1		38	7:30～7:40								0
7:40～7:50			3		6			9	7:40～7:50			1		4	1		6
7:50～8:00			21		15			36	7:50～8:00								0
8:00～8:10			1	1	9	6		17	8:00～8:10			1		3	1		5
8:10～8:20			6	2	9	1		18	8:10～8:20				3	3			6
8:20～8:30								0	8:20～8:30								0
8:30～8:40								0	8:30～8:40								0
8:40～8:50					2	3		5	8:40～8:50								0
8:50～9:00			1			3		4	8:50～9:00					1			1
計	0	0	128	4	67	14	0	213	計	0	0	38	3	13	1	1	56

表 六原駅朝時間帯の利用状況

改札に入る人数								改札を出る人数									
時間	小学生	中学生	高校生	大学生	通勤・仕事	高齢者	その他	全体	時間	小学生	中学生	高校生	大学生	通勤・仕事	高齢者	その他	全体
7:00～7:10			3	2	4			9	7:00～7:10								0
7:10～7:20			9	2	4	1		16	7:10～7:20					3			3
7:20～7:30			1	1	2			4	7:20～7:30								0
7:30～7:40			10	1				11	7:30～7:40			1		11	1		13
7:40～7:50					1			1	7:40～7:50								0
7:50～8:00			1		2	1		4	7:50～8:00								0
8:00～8:10			3	1	1	1		6	8:00～8:10					7			7
8:10～8:20					1	1		2	8:10～8:20					3			3
8:20～8:30				1	3			4	8:20～8:30					2			2
8:30～8:40								0	8:30～8:40								0
8:40～8:50								0	8:40～8:50								0
8:50～9:00			2	1	3			6	8:50～9:00								0
計	0	0	29	9	21	4	0	63	計	0	0	1	0	26	1	0	28

駅の利用目的を見ると、金ヶ崎駅は通学や業務・仕事のほか、通院や買い物など多様な目的で利用されているのに対し、六原駅は通勤・通学、通院に限定されていることが分かります。



駅までのアクセス手段を見ると、「徒歩」が最も多く、次に「自分の車」や「家族・知人の送迎」が多いことが分かります。「田園バス」や「タクシー」を駅までの手段として利用している人が僅かにいることも分かります。

表 駅までのアクセス手段

<行き>

	路線バス	田園バス	民間タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	施設の無料送迎	二輪車	徒歩	その他
金ヶ崎駅	0	2	1	10	7	0	2	13	3
六原駅	0	0	1	1	2	0	5	2	0

<帰り>

	路線バス	田園バス	民間タクシー	自分の車	家族・知人の送迎	施設の無料送迎	二輪車	徒歩	その他
金ヶ崎駅	0	1	2	10	6	0	2	14	3
六原駅	0	0	2	1	1	0	5	2	0

### 3-4 住民グループインタビュー

町民の移動実態や日常の外出で困っている点や公共交通の改善等を把握するため、民生委員・児童委員を対象としたグループインタビュー及び簡易アンケートを実施した結果、下表のとおり多くの意見が挙げられています。

意見の多くは、自由乗降サービス（バス停以外で自由に乗降できるサービス）のほか、新たなバス停の設置やバス停までの距離に対する要望・意見となっています。

表 各地区の町民の移動実態や現状の問題点・改善要望

地区	行政区	内容
街	A	・一人暮らしの高齢者が多い。田園バスが運行しているが <b>バス停が遠い</b> 。 ・ <b>タクシーのように手を挙げたら止まってほしい</b> 。
	B	・地区の北側の団地は田園バスも運行しており、イオンスーパーセンターも近い。 ・ <b>地区の南側には高齢者が多いため、金ヶ崎高校南側にバス停がほしい</b> 。
南方	C	・元気な人は徒歩や自転車、歩けない人はタクシーを利用している。 ・田園バスは、特定の場所までしかいけないので利用しづらい。 <b>タクシーのような運行形態にしてほしい</b> 。 ・車の有無や運転可否、運転免許返納状況等を町で把握し、タクシー補助等を検討してほしい。
	D	・徒歩 30 分くらいで商業施設までいけるが、高齢者は大変である。 ・20 分くらいで近郊を巡回する路線を新たに運行してほしい。
	E	・田園バスの路線は運行しているが <b>バス停がない</b> 。 <b>手を挙げたら止まってくれるシステムがあると良い</b> 。 ・産直かねがさきやその北側にある団地に <b>バス停を設置してほしい</b> 。
	F	・普段は同居している子どもに送迎してもらっている。 ・辻岡まで行かないとバス停がないため、国道 4 号側にも <b>バス停がほしい</b> 。
	G	・土日の運行や運賃を往復で 100 円にしてほしい。 ・運転免許返納後のタクシー助成が 1 年間のみ。その後はどうするのか町で考えてほしい。
西部	H	・現在運行している路線の反対側に住宅がある。そちらを運行してほしい。 ・タクシー助成を高齢者以外にも配布してほしい。
永岡	I	・住宅が点在する中山間部でも田園バスを運行してもらっているので助かっている。
北部	J	・田園バスを利用しても、帰りの時間帯に便がないためタクシーを利用する。 ・田園バスの便数を増やしてほしい。タクシー利用はお金がかかり大変である。 ・朝に田園バスで通院・買い物をして、帰りも利用したい。
	K	・国道を運行する <b>田園バスが手を挙げたら止まってくれると良い</b> 。 ・病院帰りのバス待ち時間に様々な人と交流できるので良いバスだと思う。
	L	・足がないから田園バスを利用しているが、運転免許返納しないと田園バス助成券がもらえない。 ・循環路線ではなく、登録制の直行便を新たに作ってほしい。
	M	・買い物は店舗の送迎バスがあり、病院は家族の送迎を頼っている。 ・東町～北部地区センターまでは <b>バス停が遠く</b> 、二日町～農業大学までは <b>バス停が近い</b> 。 <b>バランスよくバス停を配置してほしい</b> 。
	N	・田園バスのバス停があり、若い人が多く、一人暮らしの高齢者は少ない。 ・福祉タクシー助成は、月に 1 往復分のみで残りは全額負担になる。 ・町から福祉面での支援はあるが、北上市まで通院するのは大変である。
三ヶ尻	O	・以前は田園バスが運行していたが、JR が近いことから利用者が少なく休止となった。 国道から公共交通の利用はできるが、外出のたびに歩くのは大変である。田園バスの乗り入れをぜひ検討してほしい。
	P	・鈴木商店前 <b>バス停が唯一のバス停</b> だが、そこまで歩くのであればバスを利用する必要がない。 ・ <b>バス停が家の近くになく、近所間での送迎等があるためバスは利用しない</b> 。
	Q	・ <b>バスを自由に乘せてもらえたらすごく助かる</b> 。

### 3-5 スクールバス利用対象生徒保護者アンケート調査結果

スクールバスの実際の利用実態や利用対象児童・生徒保護者の意向を把握するためアンケート調査を行った結果、登校時のスクールバス利用状況は、「全く利用していない」が9.1%、「利用したり、しなかったりする」が16.5%、「学校がある日は利用している」が71.1%となっています。

一方、下校時のスクールバス利用状況は、「全く利用していない」が12.4%、「利用したり、しなかったりする」が40.5%、「学校がある日は利用している」が44.6%となっています。

スクールバスを利用しない理由を見ると、登校時では「子どもに送迎して欲しいと言われた」(45.2%)、下校時では「学童を利用している」(34.4%)が最も多くなっています。

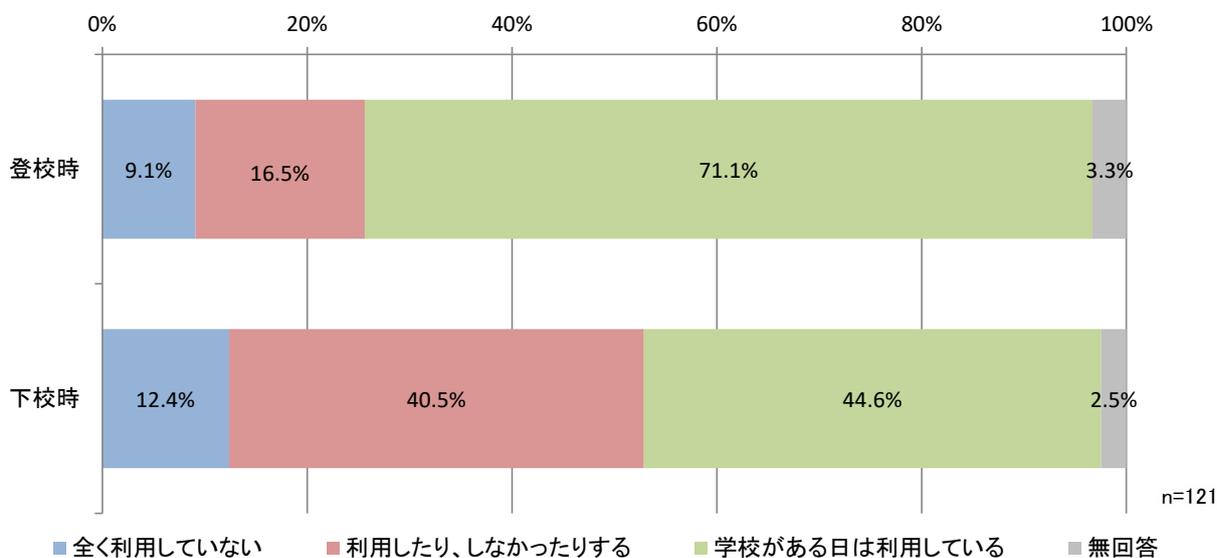


図 スクールバスの利用状況

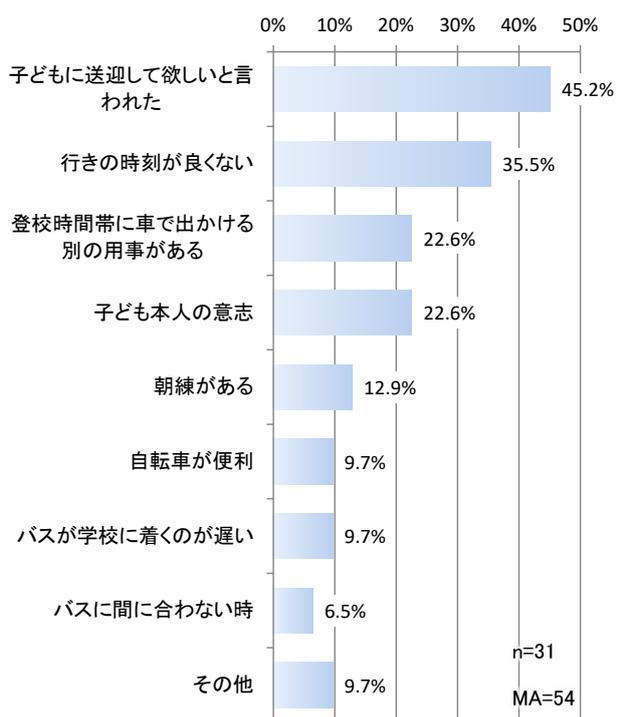


図 登校時にスクールバスを利用しない理由

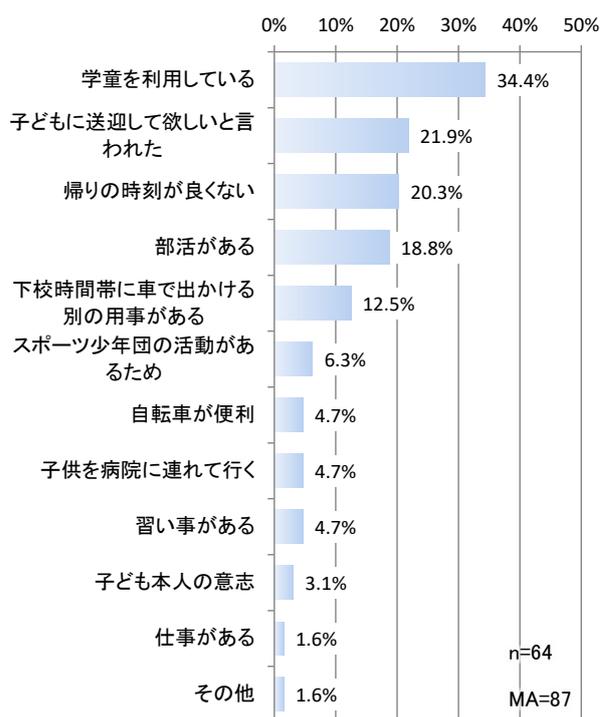


図 下校時にスクールバスを利用しない理由

スクールバスがなくなった場合の影響に関する回答を見ると、登下校時ともに「とても影響がある」が最も多い割合となっています。一方、スクールバスがなくなった場合の影響が「あまり影響はない」、「全く影響はない」との声も一部あることも分かります。

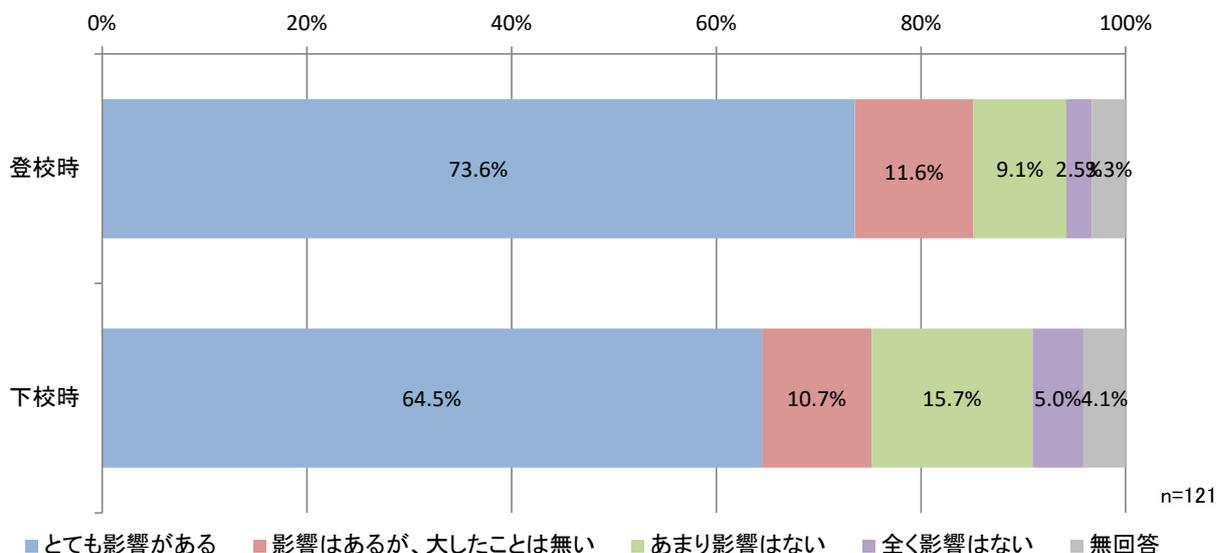


図 スクールバスがなくなった場合の影響

中学卒業後の移動手段の必要性やスクールバスの利用範囲に関する回答を見ると、中学校卒業後の不特定多数が利用できる移動手段の必要性については、「そう思う（中学校を卒業しても移動手段は必要）」（76.9%）が最も多くなっています。

次に、スクールバスに空席がある場合の小中学生以外の利用に関する許容割合は、「良いと思う（特に問題ない）」（57.9%）が最も多くなっています。

下校時の際のバス便数増（1～2便程度）を誰でも利用できる「田園バス」で運行する場合の許容割合は、「良いと思う（特に問題ない）」（51.2%）が最も多くなっています。

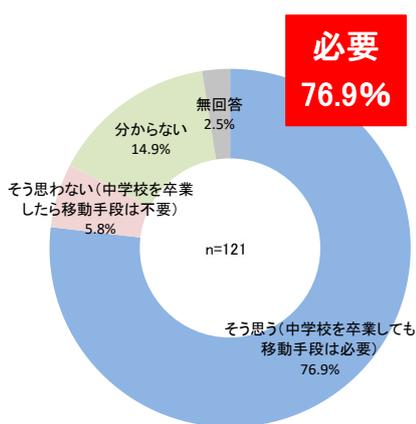


図 不特定多数が利用できる移動手段の必要性

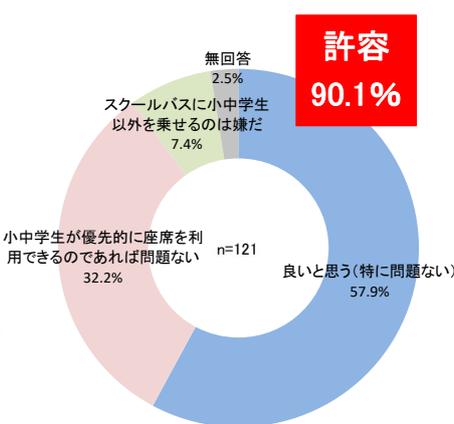


図 スクールバスに空席がある場合の小中学生以外の利用に関する許容割合

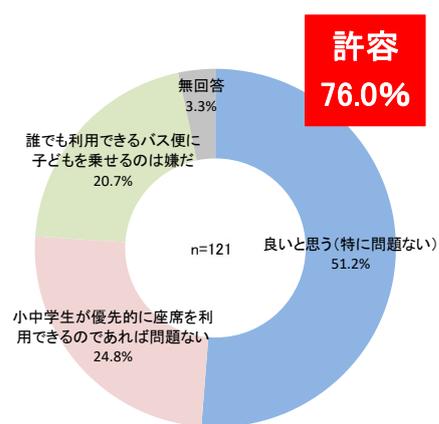


図 下校時のバス便数増（1～2便程度）を誰でも利用できる「田園バス」で運行する場合の許容割合

前頁の中学卒業後の移動手段の必要性やスクールバスの利用範囲に関する回答結果について、小学校各学年、中学生で区分した結果、スクールバスに空席がある場合の小中学生以外の利用許容割合は約 80%以上となります。中学校卒業後の一般者が不特定多数利用できる移動手段の必要性や下校時のバス便数増（1～2 便程度）を田園バス（利用制限なし）で運行する場合の許容割合は 60%を超えているものの、小学校低学年では比較的低い傾向にあります。

更に、スクールバスの路線ごとに意向を見ると、路線ごとに小学校各学年と中学生で割合に差異があることが分かります。

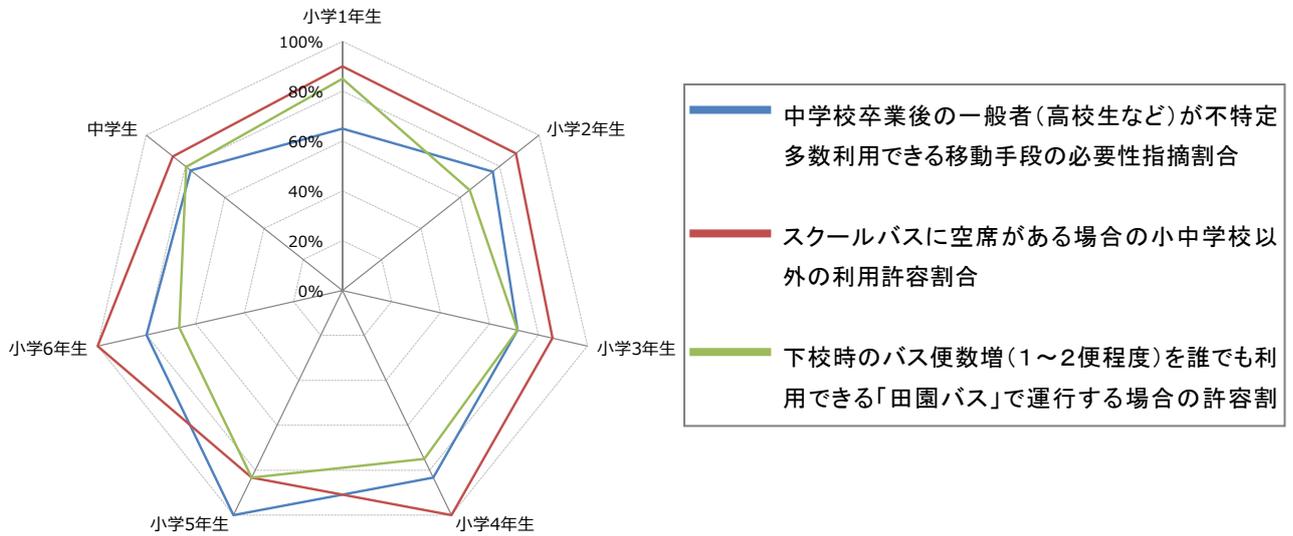


図 スクールバス通学対象児童・生徒保護者の公共交通等利用意向（全体）

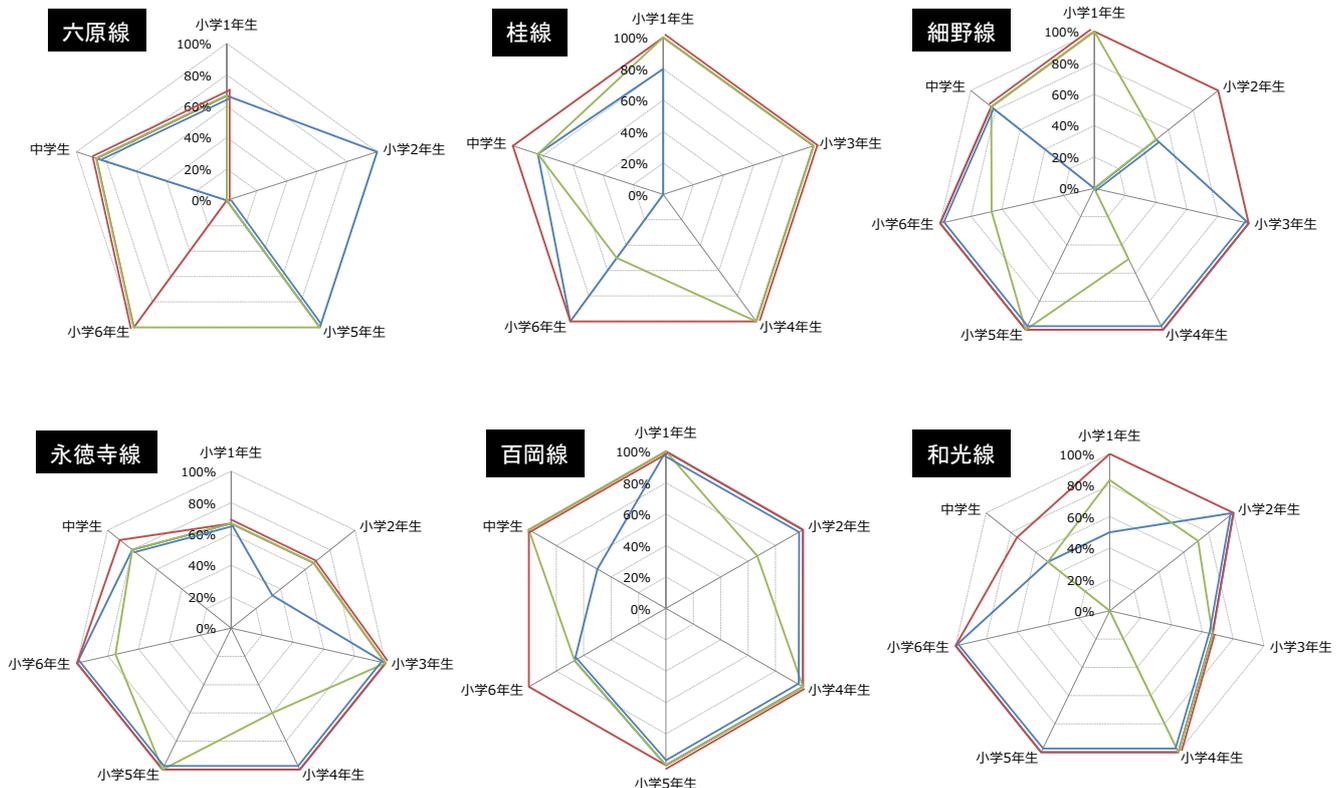


図 スクールバス通学対象児童・生徒保護者の公共交通等利用意向（スクールバス路線別）

### 3-6 民間事業者意向調査結果

地域関係者（観光、商業、医療・福祉、教育など）に対し、公共交通に対する改善要望や連携の可能性、解決すべき課題などを把握するため調査を行った結果、公共交通との連携が可能な内容として、「総合時刻表を事業所内に置く」が最も多く、次いで「公共交通の運行状況を従業員が教える」、「事業所の所有地を活用してバス待ち環境を向上させる」となっています。

その他、宿泊施設事業者や医療・商業従事者から多岐にわたる連携事業の意向が少数あることが分かります。

教育機関（金ヶ崎高等学校）からは、「部活動の終了時刻を公共交通のダイヤを意識して決定している」との回答や公共交通の情報発信の積極的な協力や意見交換の場の設定の提案をいただいています。

表 公共交通との連携の意向

	回答計	観光施設事業者	宿泊施設事業者	医療・商業従事者
公共交通利用者に貴事業者の施設割引券を配布する	1	0	1	0
公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布する	0	0	0	0
提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする	1	0	1	0
路線バスやタクシーの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払う	1	0	1	0
協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する	2	0	1	1
公共交通全体の時刻が分かる総合時刻表を事業所内に置く	12	2	3	7
公共交通の運行状況を聞かれたら、貴事業所の従業員が教える	8	3	2	3
貴事業所の最寄りバス停の時刻表が見えにくくなっていることに気づいた際に、バス事業者や町へ連絡する	5	0	2	3
貴事業所の所有地を活用してバス待ち環境を向上させる	6	0	2	4
バスの運行時間帯に合わせて貴事業所の開院時刻を早める	0	0	0	0
バスの車体や車内を活用し広告を出す	1	0	0	1
その他	0	0	0	0

## 3-7 交通事業者ヒアリング調査結果

---

本町の公共交通の問題点や見直しを行うにあたっての留意すべき点などを把握するため、町内に関係する交通事業者（5社）を対象として、ヒアリング調査を行っています。その結果については、次のとおりとなります。

### 3-7-1 鉄道

---

#### <事業者（JR東日本（株）盛岡支社）の意見>

- ①人口の減少以上に鉄道の利用者が減っています。日常の鉄道利用の促進をどのようにしていくかが沿線自治体の検討課題となります。
- ②交流人口の拡大に向けては、盛岡市などの拠点駅にまず来てもらうことが優先となります。そこで沿線自治体の魅力を伝えることができれば、次の来訪の機会等において立寄客（リピーター）ができ、活性化に繋がると思います。但し、駅で途中下車した後のサイン整備や地域の魅力向上が必要となります。

### 3-7-2 路線バス

---

#### <事業者（岩手県交通（株））の意見>

- ①路線バスは利用者が減少傾向にあり、国庫補助要件割れをしている状況です。生産性向上（国からの通達：収支率1%以上）のため減便措置を検討せざるを得ない状況まで来ています。
- ②今後必要な対策としては、「バスロケーションシステム」と「自動走行バス」について官民連携で進めて行けたらと思います。

##### 「バスロケーションシステム」について

利用の多い場所から徐々に導入していきたいと考えています。金ケ崎町を運行しているバス路線への搭載の際は、ランニング部分を財政支援してもらえると導入しやすくなります。

##### 「自動走行バス」について

二種免許を運転手が保有していない場合でも、二種免許を持った運転手同等レベルを自動走行バスが担えるようになれば（運転手のアシストを自動走行バスがするイメージ）、運転手の確保が容易になります。

### 3-7-3 田園バス

---

#### <事業者（（株）北都交通）の意見>

- ①当該地域は降雪量が多いため、去年は除雪車に2回引き上げてもらっています。積雪時の運行管理をすべく、バス停まで雪で行けない場合は、乗用車でバス停に向かい、利用客の有無を確認するか、バス停にバスが来ないという連絡をもらってから対応する方法しか現状ありません。
- ②走行距離が長すぎるため、現在の2/3程度の走行距離になると乗務員の負担も軽減になります。
- ③運転手不足対策として、二種免許を取る補助や設備購入の補助があれば良いと思います。

### 3-7-4 タクシー

---

#### ＜事業者（（株）北都交通、（有）光タクシー）の意見＞

- ①タクシー業に関し、乗務員の高齢化・担い手の不足・経営難（収益の悪化・人件費やその他経費の高騰）など、取り巻く環境は加速度的に悪化しています。
- ②一旦タクシー会社を町から失くしてしまった場合、再度会社を立ち上げるということは、行政でも民間でも不可能に近いと思います。小さい町ほどタクシー業は自助努力だけでは難しい岐路に立っています。
- ③現状では何とか経営を行っていますが今後は夜間（例：午前0時から6時頃まで）の運行の中止などを考えなければいけない状況にあります。現在、維持していくので精一杯な状況にあります。
- ④乗務員不足が問題となっています。タクシーの運転手は、周囲から見るとハードルが高い（道路を覚える、二種免許取得、難しい、面倒というイメージ）ように見えます。
- ⑤今後必要な対策として、車や話好きな早期退職をしたい人などに「第二の人生」の選択肢としてPRをお願いします。

### 3-7-5 スクールバス

---

#### ＜事業者（（有）胆沢交通）の意見＞

- ①現在のスクールバスの運行は、運転手一人当たり6時間となっています。間合いの時間は、休憩しています。
- ②当地域はフリー乗降が望ましいと考えています。予約制であれば無駄な運行が無くなると思います。
- ③今後必要な対策として、新しい取組みも重要となってくると思います。

## 4. 金ヶ崎町の将来のまちづくりにおける公共交通の現状と課題

### 4-1 公共交通の現状と課題

上位・関連計画や調査結果を踏まえ、公共交通の現状課題を3つの視点でとりまとめました。

はじめに、「移動手段としての公共交通」の視点からみた場合、町民の移動実態と公共交通サービスが乖離している状況やその状況からの改善の方向等を踏まえ、①町民の外出実態に即した公共交通網の構築、②交通資源の最大限活用、③町内の公共交通不便地域への対応が課題として挙げられます。

次に、「まちづくり」の視点からみた場合、本町の将来像の実現に向けた公共交通が果たす役割として、④後期高齢者の運転免許返納対策、⑤街なかの賑わいづくりや交流促進等が課題として挙げられます。

最後に、「持続可能な地域公共交通網」の視点からみた場合、今後の人口減少や高齢化の更なる進行の中で、公共交通を持続的なものにするために⑥他分野との連携による公共交通の利用促進、⑦交通事業者における人材不足等への対応が課題として挙げられます。

#### 移動手段としての公共交通の 視点からみた課題

①町民の外出実態に即した  
公共交通網の構築

②交通資源の最大限活用

③町内の公共交通不便地域  
への対応

### 金ヶ崎町における 公共交通の7つの課題

④後期高齢者の運転免許  
返納対策

⑤街なかの賑わいづくりや  
交流促進等

まちづくりの視点からみた  
公共交通の課題

⑥他分野との連携による  
公共交通の利用促進

⑦交通事業者における  
人材不足等への対応

持続可能な地域公共交通網の  
視点からみた課題

## 4-2 移動手段としての公共交通の視点からみた課題

### <課題①：町民の外出実態に即した公共交通網の構築>

- ◆町民の買い物・飲食や通院・見舞、通勤、通学等の外出に合致した公共交通網の構築が必要です。

住民アンケートによると、田園バスの運行時間が買い物・通院の帰り時間と一致していないことが分かりました。

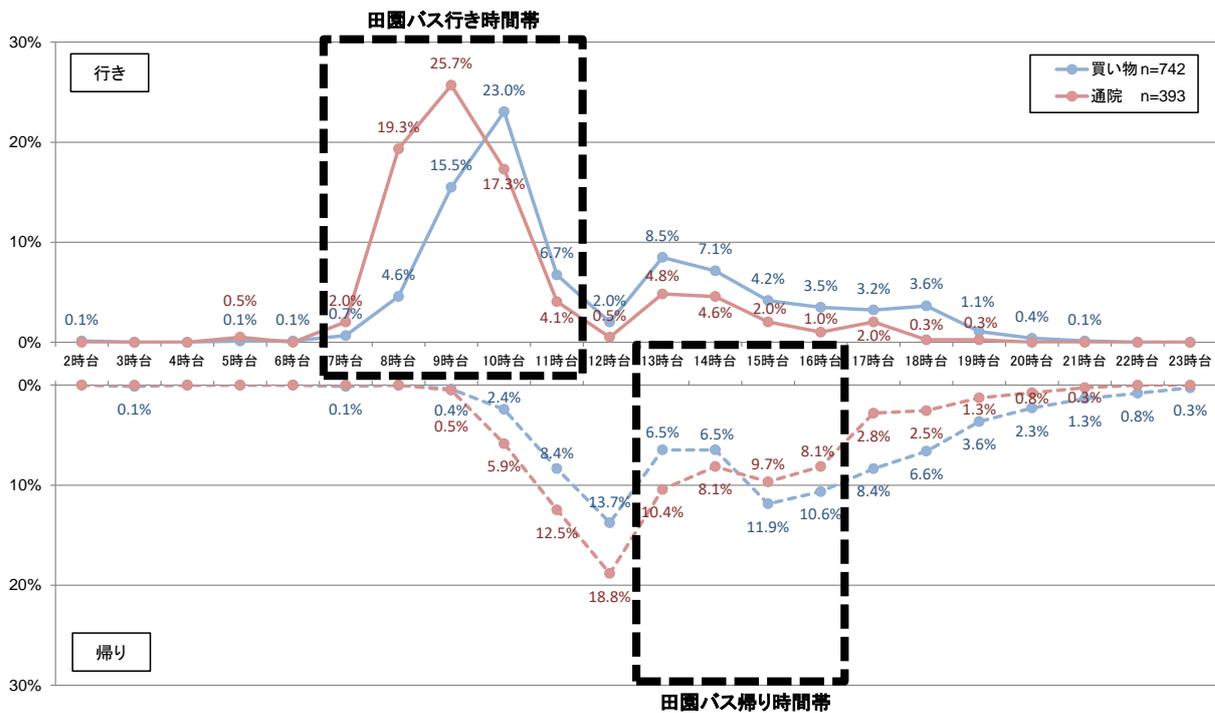


図 買い物・通院の外出時間帯

住民アンケートによると、金ヶ崎駅の利用圏域（行政区）と田園バスの運行ルートは合致している一方で、六原駅の場合、北部の特定の行政区で六原駅に乗り入れる田園バス運行ルートがないエリアがあることが分かりました。

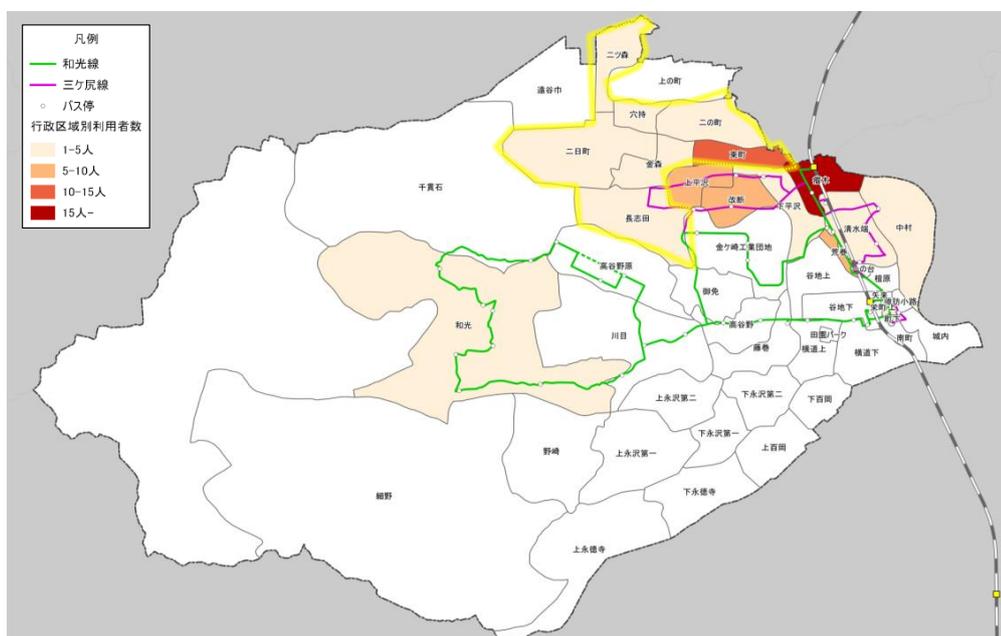


図 六原駅の行政区別利用者数

<課題②：交通資源の最大限活用>

- ◆公共交通利用者は減少しており、町の公共交通や移動支援にかかる財政支出額が増加しています。
- ◆人口減少・少子高齢化による更なる公共交通利用者の減少が懸念される中、交通資源の最大限活用（総動員）が必要です。

田園バスとスクールバスは非常に似通ったルートであることが分かりました。



図 田園バス・スクールバスの運行ルート

また、スクールバスと田園バスの運行時間帯が重複しており、町民の買い物や通院の外出時間帯と合致した運行形態に見直すことができれば、効率的に町民の移動ニーズをくみ取った運行が出来る可能性があることが分かりました。

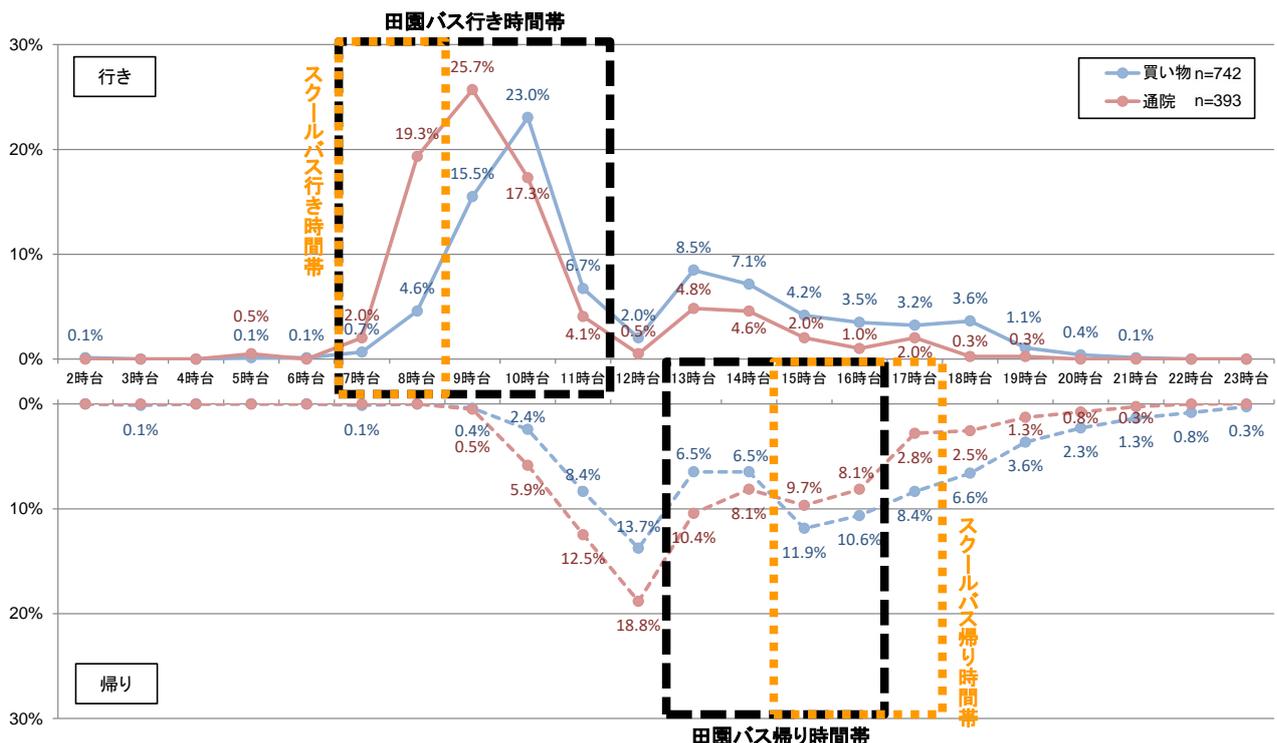


図 買い物・通院の外出時間帯

住民アンケート結果によると、町民が考える町（行政）に求められる取組みとして、町民（回答者）の約4割が「スクールバスなどの町が所有する車両を活用して、町内のバスサービスを向上させる」ことが必要と回答しました。

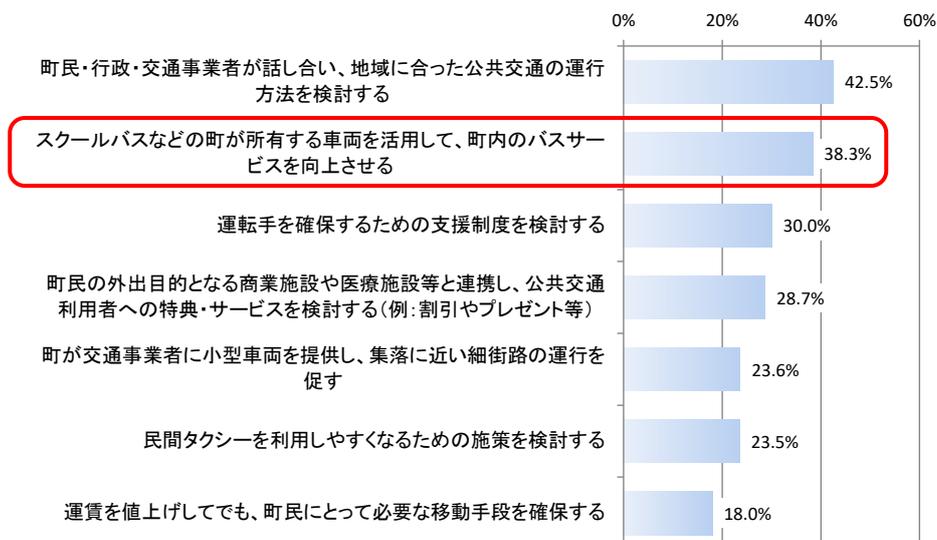


図 町民が考える今後行政に必要な取組み

また、スクールバス利用対象生徒保護者アンケート結果によると、スクールバスという交通資源の活用に関して保護者の許容・賛同が得られそうな状況にあることが分かりました。

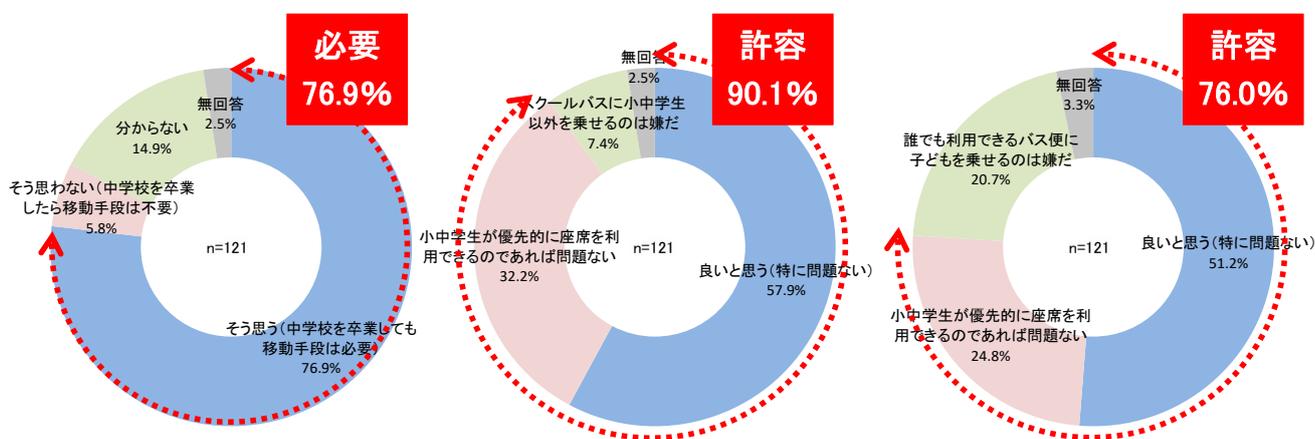


図 不特定多数が利用できる移動手段の必要性

図 スクールバスに空席がある場合の小中学生以外の利用に関する許容割合

図 下校時にバスが1～2便程度増える代わりに、誰でも利用できる「田園バス」になる場合の許容割合

<課題③：町内の公共交通不便地域への対応>

◆町内の交通不便地域における移動手段の確保が必要です。

鉄道駅 500m圏域、バス停 500m圏域と人口メッシュ（H27）を重ね合わせ、町内の公共交通の人口カバー率を算出すると、人口カバー率は約 86%となっており、公共交通が不便な地域に住んでいる町民は 2,000 人、総人口の約 14%となっていることが分かりました。

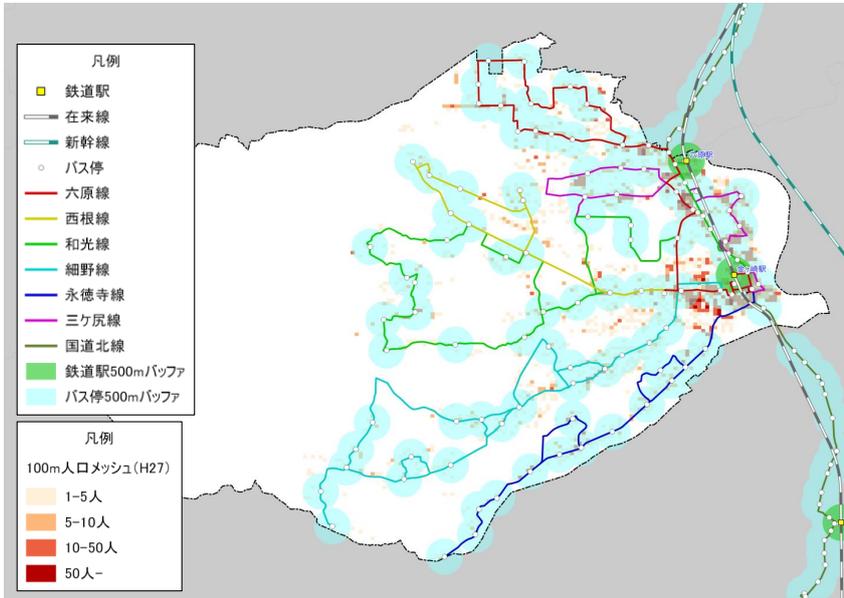


図 現在のバス停・鉄道駅バッファ

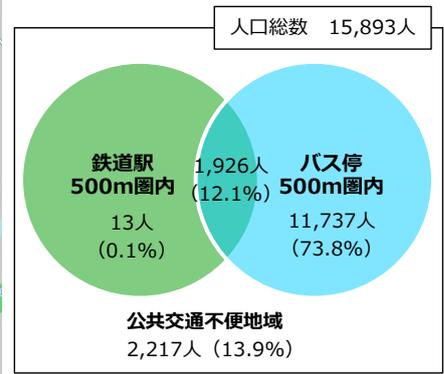


図 公共交通カバー状況

住民アンケート結果によると、路線バス・田園バスの不満・問題点の2位が「自宅の最寄りバス停が遠い」との回答でした。

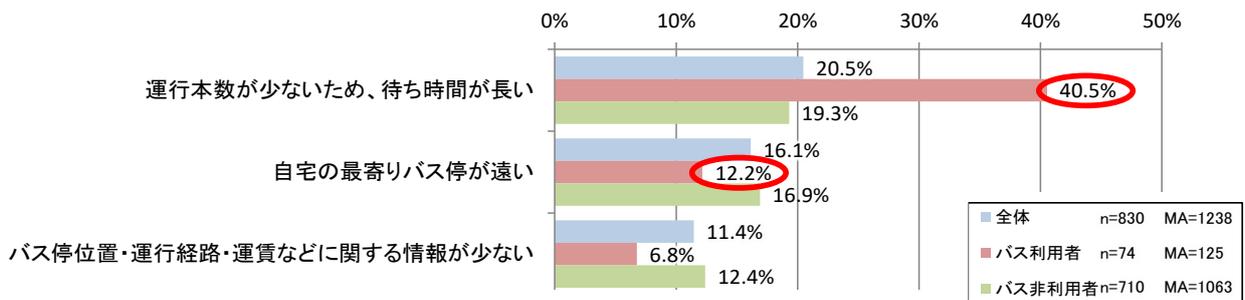


図 路線バスの不満・問題点（上位3項目）

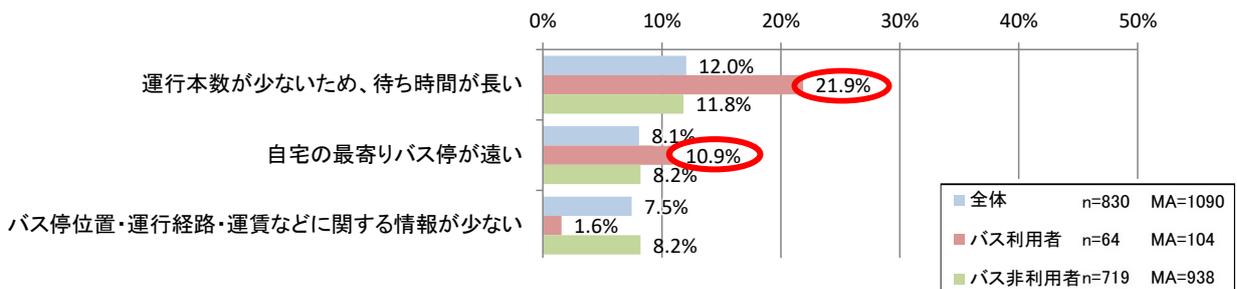


図 田園バスの不満・問題点（上位3項目）

## 4-3 まちづくりの視点からみた公共交通の課題

### <課題④：後期高齢者の運転免許返納対策>

- ◆ 高齢者の運転免許返納対策の強化にかかる地域公共交通網の構築や移動サービスの提供が必要です。

住民アンケート結果によると、単身世帯かつ後期高齢者になるにつれて運転を不安視している傾向はありますが、公共交通の運行状況や世帯構成にかかわらず、「問題なく自動車を運転できるので運転免許返納は考えられない」との回答が最も多い結果となりました。

表 運転免許保有者のいる世帯に絞った運転免許返納意向

	n	問題なく自動車を運転できるので運転免許の返納は考えられない	運転に不安はあるが、5年以内の運転免許の返納は考えていない	運転免許返納の特典があれば、今すぐ返納する	公共交通での移動ができれば、運転免許を返納を検討したいと考えている	数年後(5年以内)には運転免許を返納したいと考えている	既に運転免許を返納した	自分も家族も運転免許を持っていない	特に感じることはない	無回答
全体	728	50.7%	14.3%	2.1%	8.2%	9.8%	4.7%	0.8%	5.6%	3.8%
65歳未満のみの世帯	240	69.6%	6.7%	2.9%	8.8%	2.1%	1.7%	0.0%	7.1%	1.3%
65歳未満と高齢者が同居する世帯	316	43.4%	15.8%	1.9%	8.5%	12.0%	5.7%	1.6%	6.0%	5.1%
高齢者世帯かつ2人世帯	90	34.4%	25.6%	0.0%	3.3%	20.0%	8.9%	0.0%	2.2%	5.6%
高齢者世帯かつ3人以上の世帯	23	43.5%	17.4%	0.0%	13.0%	8.7%	4.3%	0.0%	4.3%	8.7%
前期高齢者単身世帯	20	55.0%	30.0%	0.0%	10.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
後期高齢者単身世帯	14	42.9%	7.1%	7.1%	7.1%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%

1位

高齢者の運転免許保有状況の推移を見ると、後期高齢者の運転免許保有率は未だ横ばい状況となっており、運転免許返納対策の強化が必要であることが分かりました。

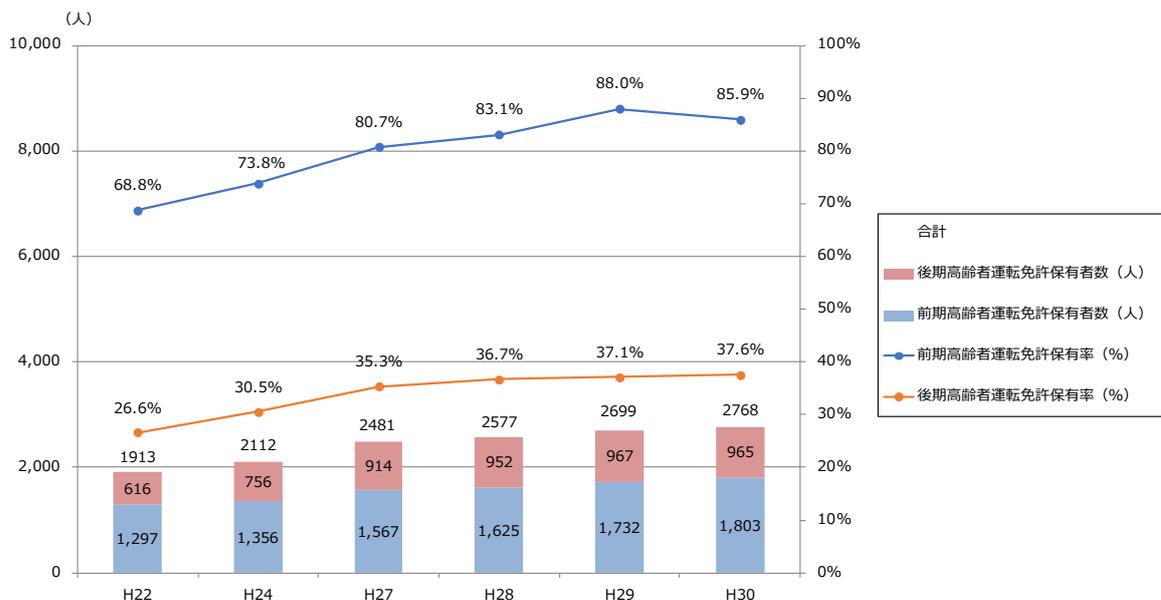


図 高齢者の運転免許保有状況の推移

<課題⑤：街なかの賑わいづくりや交流促進等>

◆商工分野や観光分野等と連携し、街なかの賑わいづくりや来訪客を呼びこんでの交流促進等にかかる地域公共交通網が必要です。

住民アンケート結果によると、イオンやビックハウスを買い物先第1位とした外出行動が見られました。

また、町民が考える町（行政）に求められる取組として、「外から来る人を増やして、公共交通を利用してもらう」ことが必要との回答が見られました。

先述のとおり、バス・鉄道利用実態調査結果においても、「街なかのみを走る新ルート」や「金ヶ崎駅周辺の賑わいづくり」等の利用者ニーズがあることが分かりました。

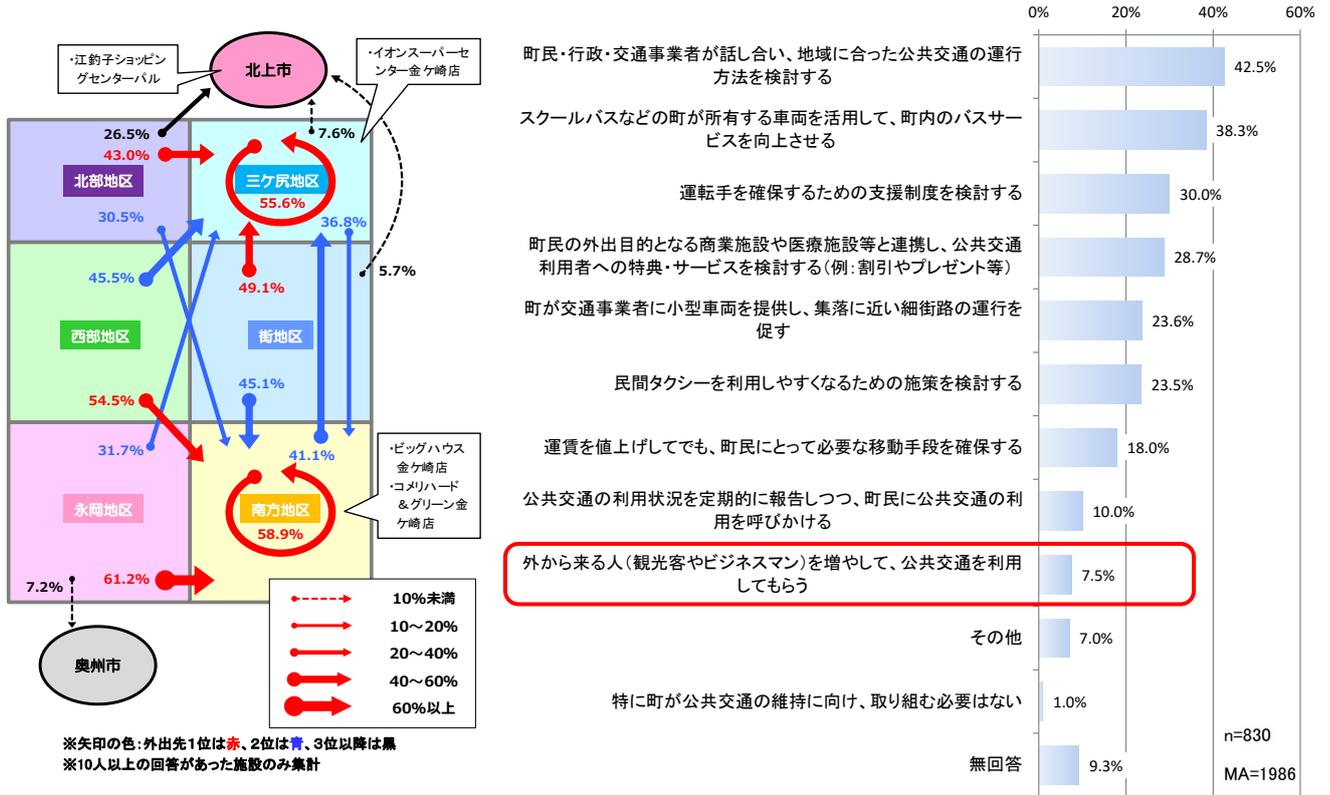


図 買い物流動にみる町内の回遊状況

図 町民が考える今後行政に必要な取組み

## 4-4 持続可能な地域公共交通網の視点からみた課題

### <課題⑥：他分野との連携による公共交通の利用促進>

#### ◆地域の関係者と連携し、他分野との連携による公共交通の利用促進が必要です。

住民アンケート結果によると、町民が考える町（行政）に求められる取組みとして、町民（回答者）の約3割から「町民の外出目的となる商業施設や医療施設等と連携し、公共交通利用者への特典・サービスを検討する」ことが必要と回答がありました。

民間事業者意向調査結果によると、公共交通利用促進パートナーとなりうる民間事業者（医療、商業、観光、宿泊）の存在や多岐にわたる連携方策の検討可能性に関する指摘がありました。

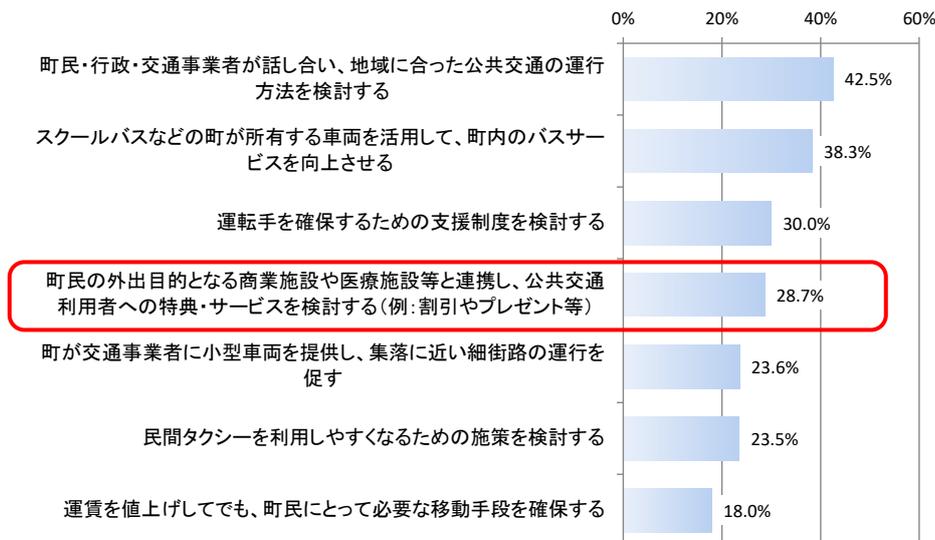


図 町民が考える今後行政に必要な取組

また、教育機関（金ヶ崎高校）からは、公共交通の情報発信の積極的な協力や意見交換の場の設定の提案がありました。

表 公共交通との連携の意向

	回答計	観光施設事業者	宿泊施設事業者	医療・商業従事者
公共交通利用者に貴事業者の施設割引券を配布する	1	0	1	0
公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布する	0	0	0	0
提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする	1	0	1	0
路線バスやタクシーの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払う	1	0	1	0
協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する	2	0	1	1
公共交通全体の時刻が分かる総合時刻表を事業所内に置く	12	2	3	7
公共交通の運行状況を聞かれたら、貴事業所の従業員が教える	8	3	2	3
貴事業所の最寄りバス停の時刻表が見えにくくなっていることに気づいた際に、バス事業者や町へ連絡する	5	0	2	3
貴事業所の所有地を活用してバス待ち環境を向上させる	6	0	2	4
バスの運行時間帯に合わせて貴事業所の開院時刻を早める	0	0	0	0
バスの車体や車内を活用し広告を出す	1	0	0	1
その他	0	0	0	0

<課題⑦：交通事業者における人材不足等への対応>

◆交通事業者の担い手不足は深刻であり、人材不足等への対応が必要です。

運転手が高齢化しており、運転手の確保が急務となっています。加えて、利用者数も減少しており、今後の事業継続が懸念されます。

【交通事業者ヒアリング結果におけるタクシー事業者の声】

タクシー業に関して、乗務員の高齢化・担い手の不足・経営難（収益の悪化・人件費やその他経費の高騰など）等、取り巻く環境は加速度的に悪化しています。

一度、タクシー会社を町から失くしてしまうと再度立ち上げるということは、行政でも民間でも不可能に近い。小さい町ほどタクシー業は自助努力だけでは難しい岐路に立っています。

現状では何とかやっているが、今後は夜中（例：午前0時から6時頃まで）の運行の中止などを考えなければならない状況となります。

今後必要な対策として、車や話好きな早期退職をしたい人等に、「第二の人生」の選択肢としてPRして欲しいです。



住民アンケート結果によると、町民が考える町（行政）に求められる取組として、町民（回答者）の3割から「運転手を確保するための支援制度を検討する」ことが必要と回答がありました。

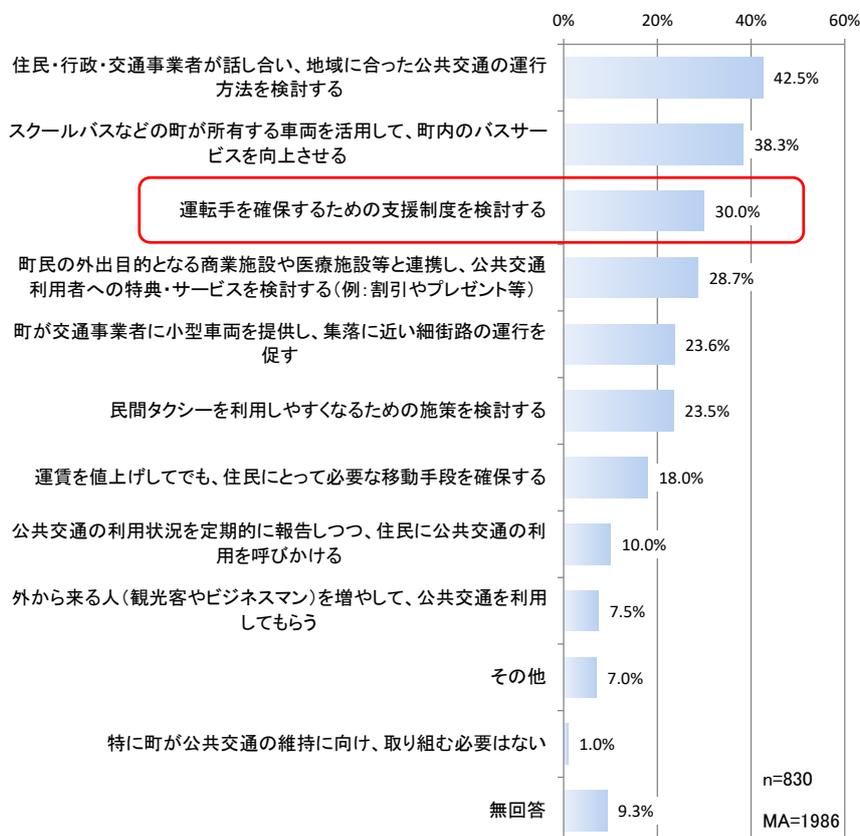


図 町民が考える今後行政に必要な取組

## 5. 金ケ崎町地域公共交通網形成計画

### 5-1 本町における地域公共交通の基本理念

本町における町の将来像の実現に向け、公共交通の7つの課題を踏まえ、他分野と連携しながら持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、本町の地域公共交通の基本理念を次のように設定します。設定した基本理念に基づき本町の地域公共交通に関する関係者が役割分担を行いながら進めていきます。

【町の将来像】 ※金ケ崎町第十次総合発展計画

#### 人と地域が支えあうまち金ケ崎

～連携と協働のもと、今もこれからも住みたい町、住んで良かったといえる町の実現～

【公共交通の基本理念】

金ケ崎の「人」と「地域」と「未来」をつなぐ

持続的な公共交通体系の形成

【本町の地域公共交通に関する関係者の役割】

#### ■ 金ケ崎町（行政）

金ケ崎町は、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となり、町民・利用者等や公共交通事業者をはじめとする地域の関係者と検討・合意形成を図ります。また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととします。また、地方の行政を担う立場から、まちづくり、観光振興その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施します。

#### ■ 公共交通事業者

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとします。また、従来行ってきた事業のやり方に捉われず、行財政改革に努めつつも、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとします。

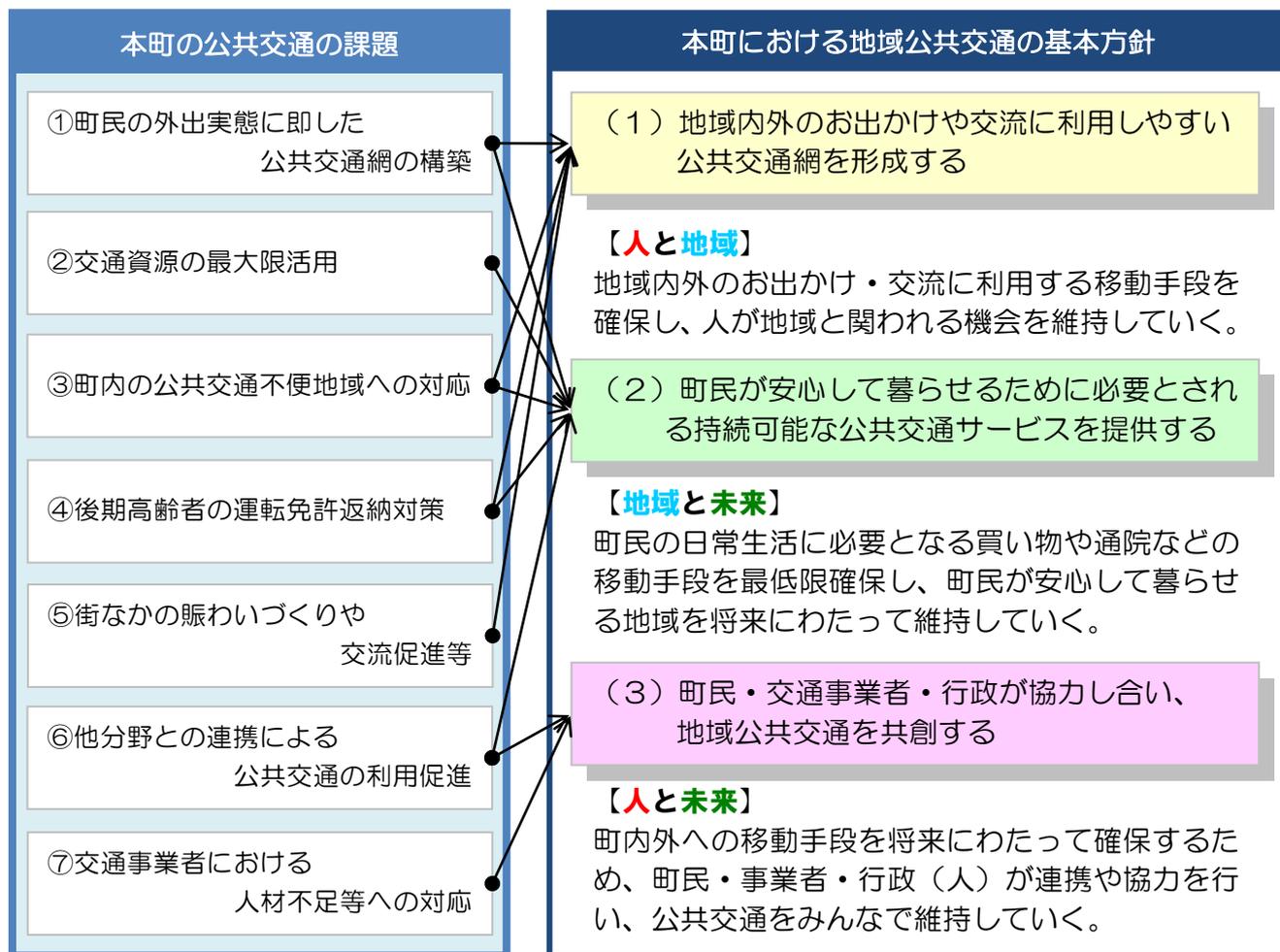
#### ■ 町民・利用者等

町民・利用者等は、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や町民間における公共交通の利用促進についての意識醸成、町民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることとします。また、その他の地域の関係者についても、公共交通の活性化及び再生を支える担い手として、積極的に取組を行うよう努めることとします。

## 5-2 本町における地域公共交通の基本方針

### 5-2-1 地域公共交通の基本方針

本町の上位計画、関係計画及び公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通を維持していくための基本理念と連動した基本方針を以下のとおり設定します。



#### 【基本理念を踏まえた基本方針の考え方】

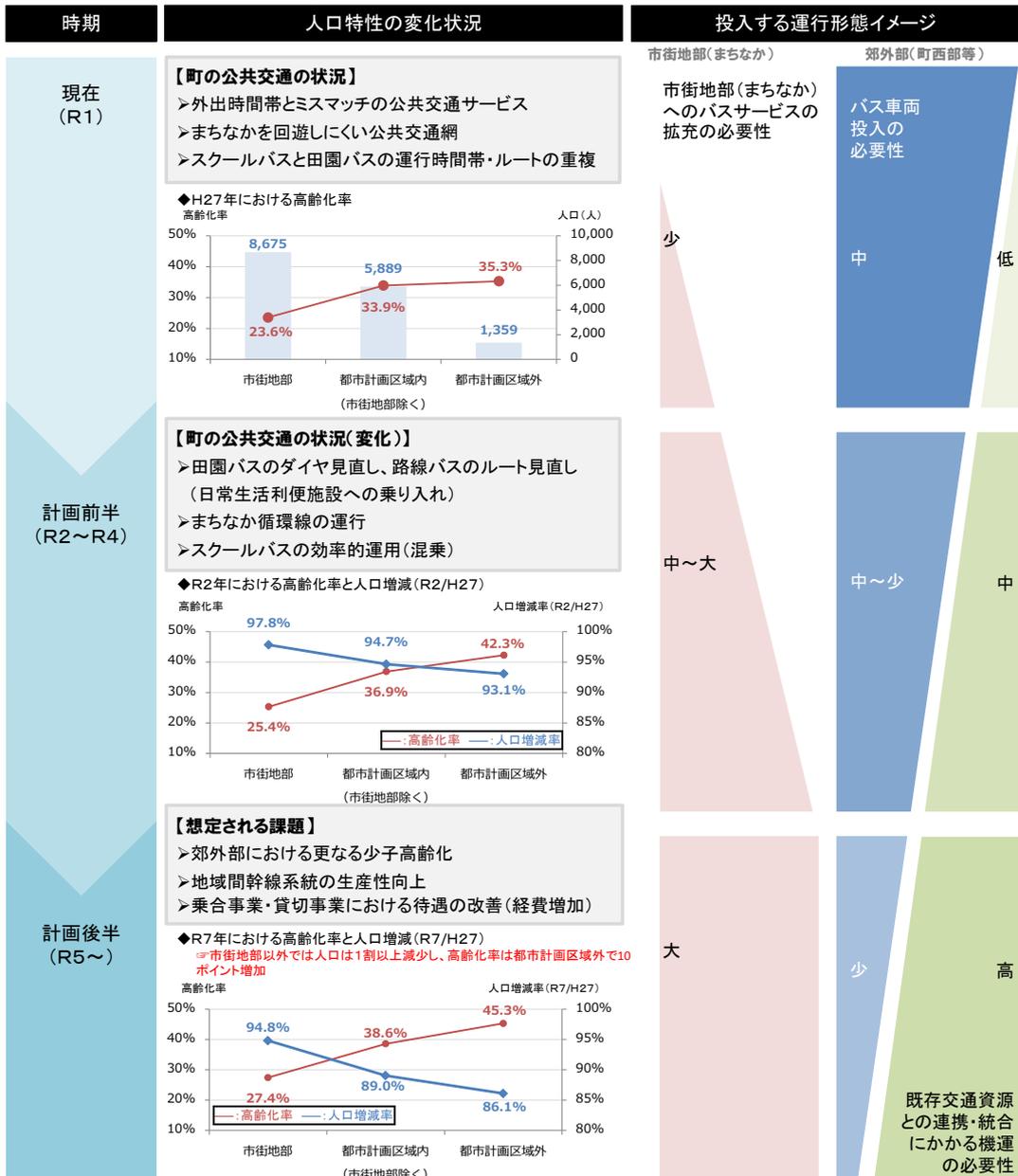
- (1) 地域内外のお出かけや交流に利用しやすい公共交通網を形成する。  
→ **人と地域**をつないでいく。
- (2) 町民が安心して暮らせるために必要とされる持続可能な公共交通サービスを提供する。  
→ **地域を未来**につないでいく。
- (3) 町民・交通事業者・行政が協力し合い、地域公共交通を共創する。  
→ **人が未来**につないでいく。

1) 金ヶ崎町の公共交通ネットワークの基本的な方向性

本町の目指す地域公共交通のネットワークの基本的な方向性として、計画前半（令和2年度（2020）から令和4年度（2022））においては、町の既存の交通資源であるバスを最大限活用し、町民の外出実態や公共交通の需要等に即したネットワークの構築を行い、バス交通の維持及び生産性向上に努めます。

計画後半（令和5年度（2023））以降においては、都市計画区域外の人口減少や高齢化が更に進み、バス運行が非効率となることが予想されます。加えて、高齢者の買い物・通院に利用する際の要求も自宅付近での乗降に変化しているほか、バスの運転手不足も重なるため、これまでのバス運行から既存交通資源との連携や統合又は戸口輸送サービスを行うなど、新たな公共交通ネットワークの構築が必要となります。

一方、都市計画区域内においても同様に人口減少や高齢化が進むものの、一定の人口数が見込めるため、市街地（用途地域）を循環するバスサービスを拡充するなど、町民の外出を支援する必要があります。



注) グラフに用いた数字は公表されているメッシュ人口 (H27年と将来) をもとに試算した数字であり、将来の傾向をつかむために集計したものであるため、本町が公表している数字と異なる場合がある。

町内の公共交通ネットワークの構築を図るとともに、近隣市町を結ぶ鉄道や路線バスの利用者獲得に向けた施策も実施することが求められます。特に、路線バスについては利用者が減少傾向にあり、国庫補助要件割れをするなど危機的な状況にあることやバスの運転手確保が困難になってきているため、町内の運行経路の見直しや運行便数の減などについて検討が必要になります。

将来にわたって本町の地域公共交通を維持していくため、今後の町の財政状況を踏まえ、利用者1人あたり財政負担額（H30年度：763円/人）の増加を抑制すべく、既存資源を有効活用しながら効率的かつ効果的な運行が必須となります。

## 2) 金ケ崎町の公共交通の基本的な役割について

本町の公共交通ネットワークの基本的な方向性を踏まえ、公共交通以外のみならず市民の移動手段となるネットワークの基本的な役割を次のとおり設定します。

		機能分類	
幹線	広域交通	JR 東北本線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸となる。</li> <li>○町外から本町に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</li> <li>○町民の通勤・通学や買い物等の日常生活の外出や町内外からの通学、その他観光、ビジネスなどにおける移動を担う定時性、速達性のある大量輸送機関である。</li> <li>○金ケ崎駅と六原駅は町のまちづくり拠点となる。</li> </ul>
		路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○町内の市街地を南北に縦断し、町民の主な外出目的地（商業施設、医療施設等）をつなぎ、交通弱者の日常生活を支え、地域活性化に寄与する軸となる。</li> <li>○本町と周辺市町間における通学や通院、買い物等の日常生活の外出や、その他交流者等の移動を担う定時性のある大量輸送機関である。</li> </ul>
支線	地域内交通	田園バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画区域外（郊外部）における交通弱者の買い物・通院・娯楽などの生活や学生の通学を支える軸となる。</li> <li>○町内の人口集積地と町民の主な外出目的地（商業施設、医療施設等）さらには鉄道駅などを結び、街なかの賑わいづくりに寄与する軸となる。</li> </ul>
タクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の町民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> <li>○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て世代の方、来訪者など）への対応を行う。</li> <li>○365日のドアツードア型輸送サービスを提供する。</li> </ul>	
スクールバス		<ul style="list-style-type: none"> <li>○小・中学校の登下校に利用する移動手段。 ※対象は通学距離がある児童生徒（小学生は4km、中学生は6km。冬期間は小学生3km、中学生は4.5km）。</li> <li>○学校行事など学校教育にかかる様々な用途で活用できる交通資源。</li> <li>○特定の便・地域においては、児童生徒以外に一部町民の混乗も可能とした都市計画区域外（郊外部）における移動手段。</li> </ul>	
買い物支援バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>○移動手段の無い高齢者の買い物を支援するために、金ケ崎町社会福祉協議会が実施するヘルパー付きの戸口輸送による無料送迎サービス。</li> </ul>	
福祉有償運送		<ul style="list-style-type: none"> <li>○一人で自立した外出が困難な町民（介護保険法による要介護3以上の方）に対する移動サービス。</li> <li>○福祉分野の関係機関等を通じて必要な支援等を受けることができるだけでなく、一般タクシーと異なり、利用者の身体に触れることや会話することも多いため、介護やお出かけの相談などしやすい身近な存在。</li> </ul>	

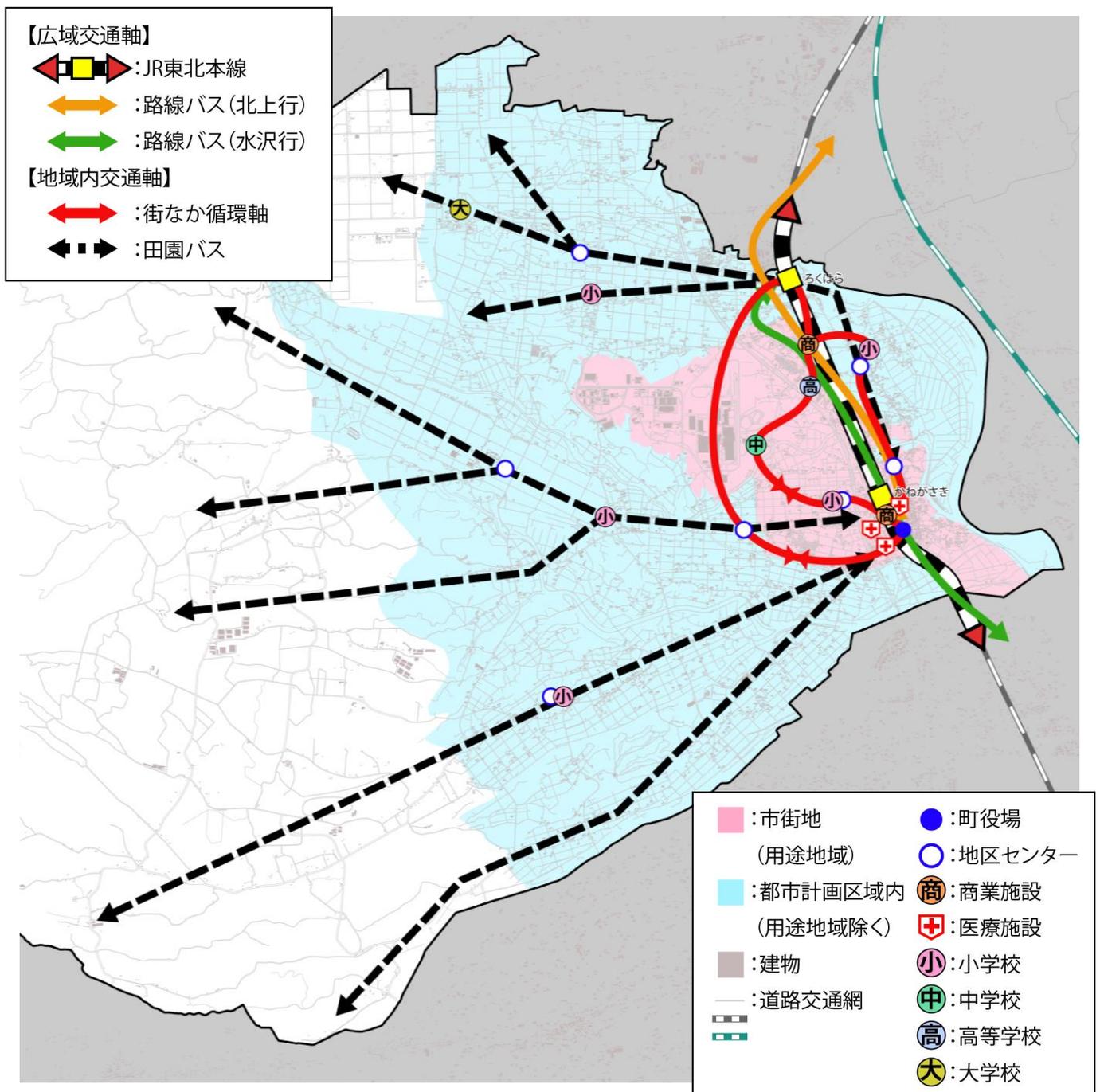
### 3) 本町の地域公共交通のあるべき姿（計画前半：令和2年度（2020）から令和4年度（2022））

計画前半は、町の既存の交通資源である田園バスとスクールバスの運行が同時刻に同区間を運行している実態を踏まえ、朝の便のスクールバスに一部の町民（スクールバスの乗車基準と同地域に在住している方）を対象として混乗運行の実施を目指します。

スクールバスへの混乗運行により、これまで朝の時間帯に運行していた田園バスの車両が活用できるため、市街地（用途地域）を循環するバス運行を行い、町民が鉄道や路線バスを利用して通勤・通学する移動手段の確保を目指します。併せて、鉄道や路線バスへの接続強化を図ります。

日中の便は、町民のバスの利用実態が通院や買い物が主であるため、毎日の運行から2日に1回程度のバス運行に見直し、町民の利用実態に即した運行を目指します。

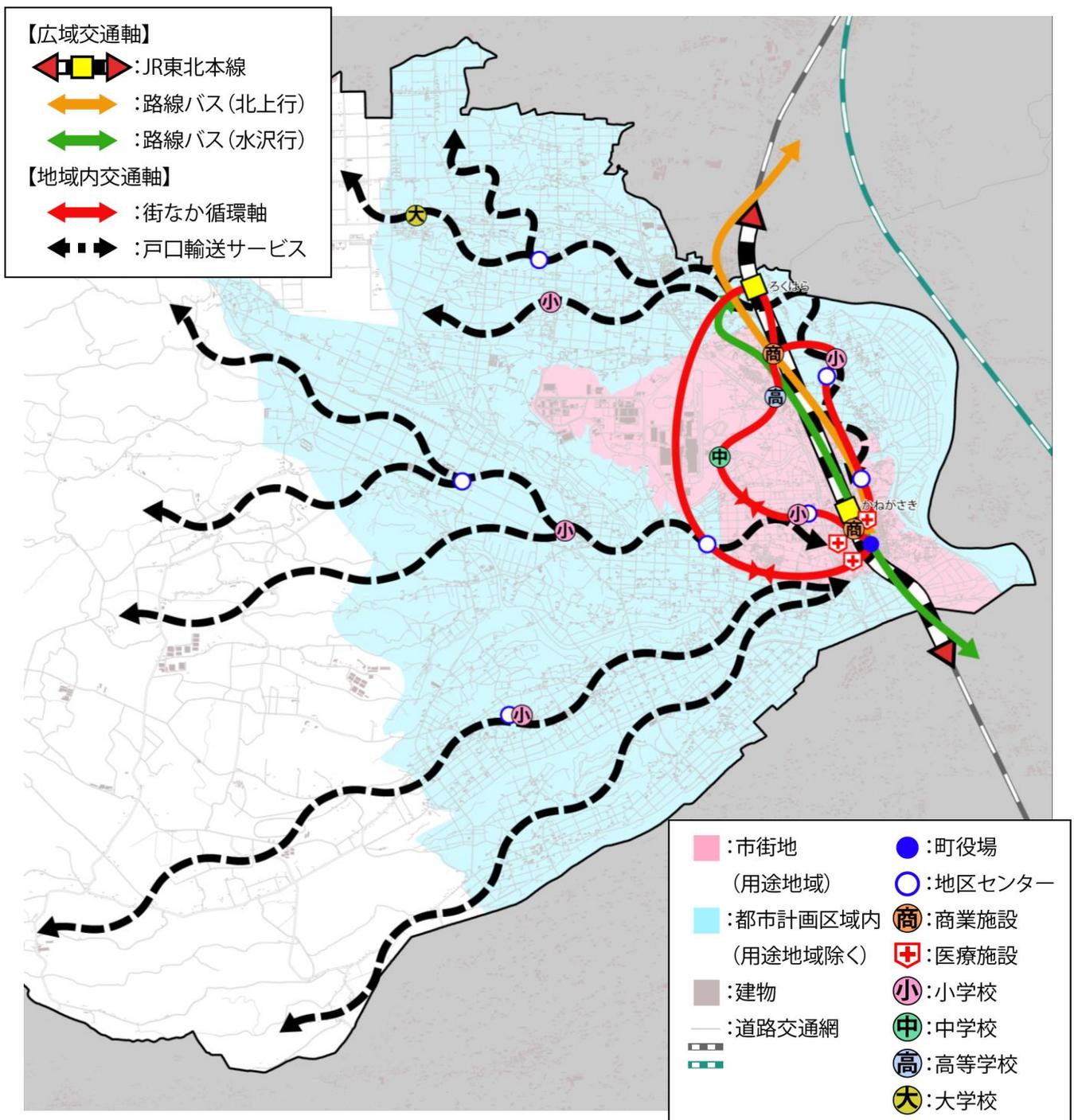
夕方の便は、利用者数が少なく、従来のバス運行では非効率であるため、市街地（用途地域）から都市計画区域外（郊外部）への降車を目的とした運行を目指します。



#### 4) 本町の地域公共交通のあるべき姿（計画後半：令和5年度（2023）から）

計画後半は、計画前半の運行形態を継承しつつも、都市計画区域外（郊外部）の更なる人口減少・少子高齢化が進むことが予想されるため、日中のバス運行から戸口輸送サービスへ転換するなど町民の利用実態やニーズに合致した運行を目指します。

併せて、市街地（用途地域）においては、バス車両を活用した循環路線を軸とした運行を行い、鉄道や路線バスとの接続を強化し、町民が町内や町外へ出かける際の移動手段の確保や町外から町内への来訪者（観光客など）の移動手段の確保を目指します。



### 5-3 計画目標と目標達成のために行う取組みの全体像

本町の基本理念、基本方針及び地域公共交通のあるべき姿を目指し、計画目標の達成に向けた具体的な目標、その目標の達成を図る評価指標と現況値や目標値を次のとおり設定します。

#### 基本方針（1）

地域内外のおでかけや交流に利用しやすい公共交通網を検討する

鉄道、路線バス及びコミュニティバス（田園バス）の接続を強化し、町民が外出する際の移動手段の確保及び利用しやすい公共交通網を構築していきます。

併せて、駅や主要施設などを運行する公共交通網を整理し、市街地の利便性を向上させ、本町の定住促進や観光客など交流人口の拡大につなげていきます。

#### ◆ 計画目標

(1) - 1 通学・通勤など町民の広域移動に即した公共交通網の形成

(1) - 2 地域の助け合いや多様な主体と連携した公共交通網の形成

(1) - 3 駅を拠点とした賑わいの創出

#### ◆ 目標達成するための指標、数値目標

評価指標		現状値 (R1)	目標値 (R8)
路線バスの利用者数（平日の町内での乗降客数）		93.2 人/日	110 人/日以上
駅でのバス乗降客数	金ヶ崎駅	15 人/日	18 人/日以上
	六原駅	2 人/日	3 人/日以上
田園バス利用者数		21,268 人/年	22,150 人/年以上
公共交通等に係わる意見交換会の実施回数		-	1 回/年以上
新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		-	3 回以上
金ヶ崎駅の乗車人員		584 人/日	610 人/日

#### 基本方針（2）

町民が安心して暮らせるために必要とされる持続可能な公共交通サービスを提供する

町民が安心して生活していくため、日常生活に必要となる買い物や通院などに利用できる最低限の移動手段を確保しつつ、人口減少などの状況や利用実態を鑑みながら持続可能な公共交通サービスを提供していきます。

併せて、運転手の確保・育成や自動運転などの新しい交通システム導入についても積極的に取組を行っていきます。

#### ◆ 計画目標

(2) - 1 安心して生活するための公共交通サービスの充実

(2) - 2 公共交通の持続的な運行

◆ 目標達成するための指標、数値目標

評価指標		現状値 (R1)	目標値(R8)
【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		-	3回以上
後期高齢者運転免許保有率		37.6%	37%以下
公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満
	路線バス	66.5%	60%未満
町内のタクシー車両数	小型タクシー	14台	14台以上
	ジャンボタクシー	2台	2台以上

**基本方針（3）**

町民・交通事業者・行政が協力し合い、地域公共交通を共創する

町民が町内外へお出かけする際などの移動手段として公共交通が利用される環境を構築し、町民・事業者・行政が連携・協力し合いながら地域の公共交通を町全体で共に守り育て、将来につなげていきます。

◆ 計画目標

(3) - 1 公共交通の利用促進

(3) - 2 公共交通を守り育てる機運の醸成

◆ 目標達成するための指標、数値目標

評価指標		現状値 (R1)	目標値(R8)
【再掲】路線バスの利用者数 (平日の町内での乗降客数)		93.2人/日	110人/日以上
【再掲】田園バス利用者数		21,268人/年	22,150人/年以上
【再掲】金ヶ崎駅の乗車人員		584人/日	610人/日
【再掲】公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満
	路線バス	66.5%	60%未満

### 5-3-1 計画目標に対する取組み内容等

本町における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け計画目標に対する取組み内容を以下のとおりとし、その評価指標及び評価指標に対する現況値及び目標値について次のとおり設定します。

表 計画目標及び取組み内容

基本方針	計画目標	取組内容		
(1) 地域内外のお出かけや交流に利用しやすい公共交通網を形成する	(1)－1 通学・通勤など町民の広域移動に即した公共交通網の形成	1) 路線バス・田園バスの運行経路の見直し等	①路線バスの運行経路の見直し	
			②田園バスのJR六原駅の乗入れ強化	
			③田園バスの運行サービス水準の見直し	
	(1)－2 地域の助け合いや多様な主体と連携した公共交通網の形成	2) 福祉事業や買物支援施策など他分野との連携	3) 地域内の移動手段的検討	①街なか循環バスの運行に向けた取組
				②民間の施設送迎バスと連携した観光移動に資する移動サービスの提供
	(1)－3 駅を拠点とした賑わいの創出	4) 鉄道・駅といった交通資産のフル活用	「駅から始まる小さな旅プロジェクト」の検討・実施	
(2) 町民が安心して暮らせるために必要とされる持続可能な公共交通サービスを提供する	(2)－1 安心して生活するための公共交通サービスの充実	5) スクールバスなど町が所有する車両を活用した町内バスサービスの向上		
		6) 高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方検討		
		7) 運転免許返納対策の強化		
		8) 待合所の整備		
	(2)－2 公共交通の持続的な運行	9) 運転手の確保・育成に関する取組支援		
		10) 自動運転など新しい交通システム導入についての検討		
(3) 町民・交通事業者・行政が協力し合い、地域公共交通を共創する	(3)－1 公共交通の利用促進	11) 公共交通の利用PR		
		12) 公共交通に関する情報提供の充実	①公共交通時刻表の作成・配布	
	(3)－2 公共交通を守り育てる機運の醸成		13) 愛着の持てる公共交通創出	②ICT活用による公共交通に関する情報発信
		地域交流拠点としてのバスの多目的活用		

表 評価指標の現況値及び目標値

評価指標		現況値 (R1)	目標値 (R8)
路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)		93.2 人/日	110 人/日以上
駅でのバス乗降客数	金ヶ崎駅	15 人/日	18 人/日以上
	六原駅	2 人/日	3 人/日以上
田園バス利用者数		21,268 人/年	22,150 人/年以上
公共交通等に係わる意見交換会の実施回数		—	1 回/年以上
【再掲】 田園バス利用者数		21,268 人/年	22,150 人/年以上
新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		—	3 回以上
金ヶ崎駅の乗車人員		584 人/日 *2018 年度平均	610 人/日以上
【再掲】 新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		—	3 回以上
【再掲】 新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		—	3 回以上
後期高齢者運転免許保有率		37.6%	37%以下
公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満
	路線バス	66.5%	60%未満
町内のタクシー車両数	小型タクシー	14 台	14 台以上
	ジャンボタクシー	2 台	2 台以上
【再掲】 新たな移動手段構築に向けた試験運行回数		—	3 回以上
【再掲】 路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)		93.2 人/日	110 人/日以上
【再掲】 田園バス利用者数		21,268 人/年	22,150 人/年以上
【再掲】 金ヶ崎駅の乗車人員		584 人/日 *2018 年度平均	610 人/日以上
【再掲】 公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満
	路線バス	66.5%	60%未満

### 5-3-2 計画目標に対する評価指標等

本町における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け計画目標に対する評価指標を以下のとおりとし、その評価指標に対する目標値の考え方や評価の実施時期について次のとおり設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標	現況値(R1)	目標値(R8)	現状値の根拠	
(1) - 1 通学・通勤など町民の広域移動に即した公共交通網の形成	路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)	93.2 人/日	110 人/日以上	資料：交通事業者等提供データ	
	駅でのバス乗降客	金ヶ崎駅	15 人/日	18 人/日以上	資料：バス乗り込み調査 (R元年調査)
		六原駅	2 人/日	3 人/日以上	
田園バス利用者数	21,268 人/年	22,150 人/年以上	平成 30 年度実績		
(1) - 2 地域の助け合いや多様な主体と連携した公共交通網の形成	公共交通等に係る意見交換会の実施回数	—	1 回/年以上	アウトプット指標	
	【再掲】田園バス利用者数	21,268 人/年	22,150 人/年以上	平成 30 年度実績	
	新たな移動手段構築に向けた試験運行回数	—	3 回以上	アウトプット指標	
(1) - 3 駅を拠点とした賑わいの創出	金ヶ崎駅の乗車人員	584 人/日 *2018 年度平均	610 人/日以上	資料：JR 東日本 HP 「各駅の乗車人員」	
(2) - 1 安心して生活するための公共交通サービスの充実	【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数	—	3 回以上	アウトプット指標	
	【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数	—	3 回以上	アウトプット指標	
	後期高齢者運転免許保有率	37.6%	37%以下	平成 30 年 12 月末時点	
	公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満	資料：住民アンケート (R元年調査)
路線バス		66.5%	60%未満		
(2) - 2 公共交通の持続的な運行	町内のタクシー車両数	小型タクシー	14 台	14 台以上	資料：交通事業者ヒアリング結果 (R元年調査)
		ジャンボタクシー	2 台	2 台以上	
	【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数	—	3 回以上	アウトプット指標	
(3) - 1 公共交通の利用促進	【再掲】路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)	93.2 人/日	110 人/日以上	資料：交通事業者等提供データ	
	【再掲】田園バス利用者数	21,268 人/年	22,150 人/年以上	平成 30 年度実績	
	【再掲】金ヶ崎駅の乗車人員	584 人/日 *2018 年度平均	610 人/日以上	資料：JR 東日本 HP 「各駅の乗車人員」	
(3) - 2 公共交通を守り育てる機運の醸成	【再掲】公共交通の不満指摘割合	田園バス	61.7%	60%未満	資料：住民アンケート (R元年調査)
路線バス		66.5%	60%未満		

表 評価指標の目標値の考え方

目標値の考え方	評価の実施時期
現在の利用者の自然減と路線バスの町内運行ルートの見直しによる利用増を予測しつつ、現状の概ね 1.2 倍以上となることを目指す	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握
田園バス等の接続強化等の見直しによる利用増を予測しつつ、現状の概ね 1.2 倍以上となることを目指す	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握
現在の利用者の自然減と今後の団塊の世代の後期高齢化や街なか循環線の新設による利用増を予測しつつ、現状の推移を維持した場合の計画終了年時の評価値（推計値）の概ね 1.2 倍以上となることを目指す	毎年実施 ※町・交通事業者所有データによる把握
計画期間中に町内で毎年 1 箇所以上の意見交換会が実施されることを目指す	毎年実施 ※町所有データによる把握
【再掲のため省略】	【再掲のため省略】
計画期間内に 3 回以上（概ね 2 年に 1 回）実施されることを目指す	2 年に 1 回実施 ※町所有データによる把握
現状の推移を維持した場合の計画終了年次の評価値（推計値）の概ね 1.2 倍以上となることを目指す	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握
【再掲のため省略】	【再掲のため省略】
【再掲のため省略】	【再掲のため省略】
今後の団塊の世代の後期高齢化を予測しつつ、概ね現状以下に抑えることを目指す	毎年実施 ※町所有データによる把握
概ね現状未滿となることを目指す	計画終了年度に実施 ※町民アンケート調査実施
概ね現状の台数を維持することを目指す	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握
【再掲のため省略】	【再掲のため省略】

## 5-4 目標を達成するために行う取組みの概要

基本方針に対する目標や取組み内容及び評価指標を以下のとおりとし、実施時期・実施主体を次のとおり設定します。

表 基本方針に対する目標及び取組み内容等

取組概要				
基本方針	目標	取組内容		評価指標
(1) 地域内外のお出かけや交流に利用しやすい公共交通網を形成する	(1)-1 通学・通勤など町民の広域移動に即した公共交通網の形成	1) 路線バス・田園バスの運行経路の見直し等	①路線バスの運行経路見直し等	路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)
			②田園バスのJR六原駅乗入れ強化	駅でのバス乗降客 金ケ崎駅 六原駅
			③田園バスの運行サービス水準の見直し	田園バス利用者数
	(1)-2 地域の助け合いや多様な主体と連携した公共交通網の形成	2) 福祉事業や買物支援施策など他分野との連携		公共交通等に係る意見交換会の実施回数
(1)-3 駅を拠点とした賑わいの創出	3) 地域内の移動手段の検討	①街なか循環バスの運行に向けた取組	【再掲】田園バス利用者数	
		②民間の施設送迎バスと連携した観光移動に資する移動サービスの提供	新たな移動手段構築に向けた試験運行回数	
(2) 町民が安心して暮らせるために必要とされる持続可能な公共交通サービスを提供する	(2)-1 安心して生活するための公共交通サービスの充実	4) 鉄道・駅といった交通資産のフル活用	「駅から始まる小さな旅プロジェクト」の検討・実施	金ケ崎駅の乗車人員
		5) スクールバスなど町が所有する車両を活用した町内バスサービス向上		【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数
		6) 高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方検討		【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数
		7) 運転免許返納対策の強化		後期高齢者運転免許保有率
	(2)-2 公共交通の持続的な運行	8) 待合所の整備		公共交通の不満指摘割合 田園バス 路線バス
		9) 運転手の確保・育成に関する取組支援		町内のタクシー車両数 小型タクシー ジャンボタクシー
		10) 自動運転など新しい交通システム導入についての検討		【再掲】新たな移動手段構築に向けた試験運行回数
		11) 公共交通の利用PR		【再掲】路線バス利用者数 (平日の町内での乗降客数)
(3) 町民・交通事業者・行政が協力し合い、地域公共交通を共創する	(3)-1 公共交通の利用促進	12) 公共交通に関する情報提供の充実	①公共交通時刻表の作成・配布	【再掲】田園バス利用者数
			②ICT活用による公共交通に関する情報発信	【再掲】金ケ崎駅の乗車人員
	(3)-2 公共交通を守り育てる機運の醸成	13) 愛着の持てる公共交通創出	地域交流拠点としてのバスの多目的活用	【再掲】公共交通の不満指摘割合 田園バス 路線バス

表 取組の実施時期及び実施主体等

取組概要			実施時期			実施主体			
			前期	中期	後期	金ケ崎町	交通事業者	各種団体	町民・利用者等
現況値(R1)	目標値(R8)	評価の実施時期	概ね 1～2年 程度	概ね 3～5年 程度	概ね 6～7年 程度				
93.2人/日	110人/日以上	毎年実施※交通事業者所有データによる把握	検討・実施	(町の実情に合致した運行形態を再検討)		◎	◎	○	○
15人/日	18人/日以上	毎年実施※交通事業者所有データによる把握	検討・実施	(町の実情に合致した運行形態を再検討)		◎	◎	○	
2人/日	3人/日以上								
21,268人/年	22,150人/年以上	毎年実施※町・交通事業者所有データによる把握	検討・実施			◎	◎	◎	○
—	1回/年以上	毎年実施※町所有データによる把握	検討・実施			◎	○	◎	○
21,268人/年	22,150人/年以上	毎年実施※町・交通事業者所有データによる把握	検討・実証実験	実施		◎	◎	○	○
—	3回以上	2年に1回実施		調査・検討	検討・実証実験	○	◎	◎	
584人/日 *2018年度平均	610人/日以上	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握	検討・実施			○	◎	◎	○
—	3回以上	2年に1回実施	検討・実証実験	実施		◎	◎	○	○
—	3回以上	2年に1回実施	調査・検討	検討・実証実験	検討・実施	◎	◎		○
37.6%	37%以下	毎年実施※町所有データによる把握	実施			◎	◎	◎	○
61.7%	60%未満	計画終了年度に実施 ※町民アンケート調査実施	調査・検討	実施		◎	◎	◎	○
66.5%	60%未満								
14台	14台以上	毎年実施	検討・実施			◎	◎	◎	
2台	2台以上	※交通事業者所有データによる把握							
—	3回以上	2年に1回実施		調査・検討	検討・実証実験	◎	◎		
93.2人/日	110人/日以上	毎年実施※交通事業者所有データによる把握	実施			◎	◎	○	○
21,268人/年	22,150人/年以上	毎年実施※町・交通事業者所有データによる把握	検討・実施			◎	◎	○	○
584人/日 *2018年度平均	610人/日以上	毎年実施 ※交通事業者所有データによる把握	調査・検討	実施		◎	◎	○	
61.7%	60%未満	計画終了年度に実施 ※町民アンケート調査実施	検討・実施			◎	◎	◎	○
66.5%	60%未満								

注) 実施主体： ◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力

## 5-4-1 地域内外のお出かけや交流に利用しやすい公共交通網を形成する

### 1) 路線バス・田園バスの運行経路の見直し等

#### 取組方針

近隣の北上市、奥州市を運行する路線バス（北上金ケ崎線、水沢金ケ崎線）は、広域的な移動手段の一つです。現在、利用者数が減少傾向にあり、国庫補助の要件である輸送量を下回るなど路線の維持が難しい状況にあります。このことから、運行経路の見直しや利用者が少ない便の減便などを検討し、路線バスの維持に努めます。

町の北部地区を運行する田園バス路線は、JR 六原駅への乗り入れ路線が少なく、利便性が低いため JR 六原駅へのアクセス改善に努めます。

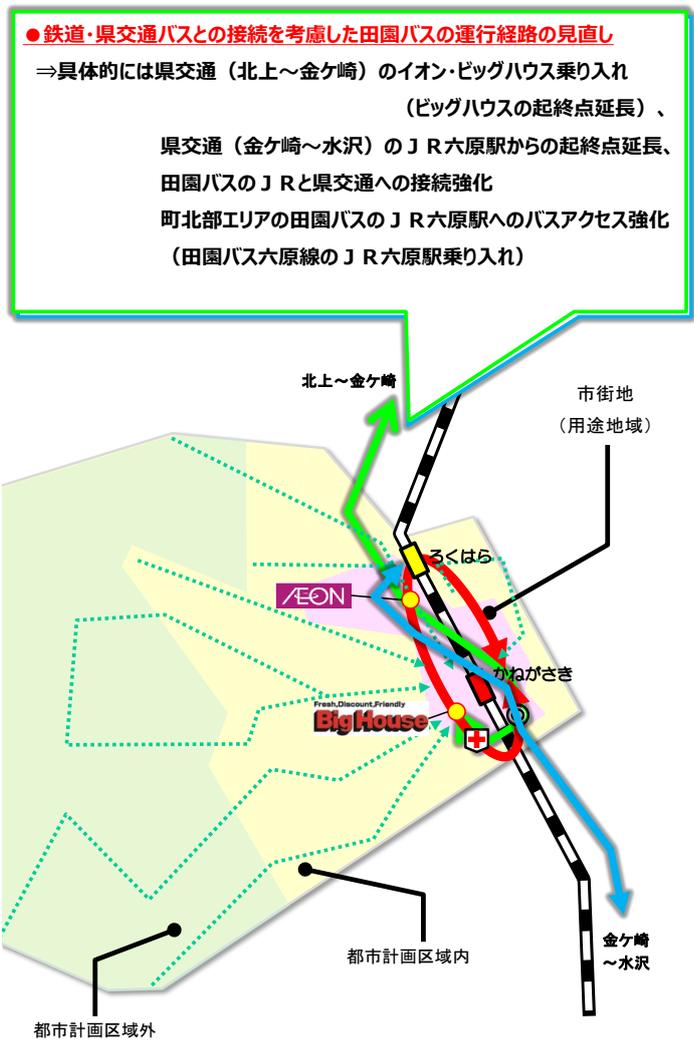
#### 取組内容(手法や進め方など)

##### ①路線バスの運行経路見直し

- ・町内の日常生活利便施設へのアクセス改善や路線バス（幹線バス）の生産性向上のため、通勤通学時間帯以外の利用が少ない便の一部の運行経路の見直しや減便などを検討します。
- ・路線バスの運行経路見直しにあわせ、田園バスの幹線バスへの接続強化を図ります。

##### ②田園バスの JR 六原駅乗り入れ強化

- ・田園バスの JR 六原駅へのアクセス改善のため、下図の6行政区から JR 六原駅へ乗り入れ可能な田園バスの運行経路を検討します。



#### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
路線バスの運行経路見直し	金ケ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実施	(町の実情に合致した運行形態を再検討)	
田園バスの JR 六原駅乗り入れ強化	金ケ崎町、交通事業者、各種団体	調査・検討	(町の実情に合致した運行形態を再検討)	

## 取組方針

町民の田園バスの利用実態・頻度や外出の実態を踏まえた田園バスの運行サービスを見直し、町民の利便性の向上や公共交通不便地域の減少を図り、利用者数の維持に努めます。

## 取組内容(手法や進め方など)

### ③田園バスの運行サービスの見直し

- 町民の田園バスの利用実態・頻度や外出の実態を踏まえ、田園バスの運行サービスを見直し、利用者の実態に合ったサービスの提供により、利便性の向上を図ります。
- 町民の日中のバス利用実態は、買い物や通院が主であるため、現在運行している田園バスの平日・毎日6路線4便運行から町を北・南側の区域に分け、各区域で週2日程度の運行に見直し、片側の区域に車両を集中させて運行し、きめ細やかな対応を行い、公共交通不便地域の減少を図ります。
- 田園バスの最終便（第4便）の需要獲得・効率性向上に向け、第4便は、現在の定期路線の運行から都市計画区域外（郊外部）の降車を主とした運行サービスの検討を行います。

### ＜他地域事例＞路線定期運行と路線不定運行を組み合わせている朝倉市 「朝倉地域コミュニティバス」

月～土曜日運行! (週6日) **定時運行 (一部予約制)**

朝倉地域コミュニティバス  
買い物・通院・通勤・通学など様々なお出かけにご利用下さい!

**朝倉・宮野コース**  
定時運行に加え一部予約制

定期便(1便・2便・3便・5便)の利用の仕方  
時刻表どりに運行していますので、時刻表にあわせてバス停などお待ちください。

予約便(4便)の利用の仕方  
①予約は、利用する1週間前(当日乗車予約定乗の始発時刻の1週間前)までに下記の内容を矢野タクシー 022-2600 まで、お電話(通話)ください。  
②乗車区(朝倉地域コミュニティバス朝倉・宮野コース) ③お名前 ④利用される日(曜日・曜日)  
⑤乗車時間(乗車時間) ⑥利用される車(予約・乗車) ⑦電話番号(ご自宅や携帯電話など)  
⑧時刻表は必ずご確認ください。  
⑨予約便の(乗車(予約))が生じた場合は、乗車予定の始発時刻の1週間前までに連絡ください。  
⑩予約便の(取り止め(キャンセル))が生じた場合は、すでに連絡ください。  
※時間によってはすでに車が出発するなど、連絡がとれずに対応できないことがあるため、お早めに連絡ください。  
⑪定乗にはお乗(乗車)・乗車、定乗に(乗車)乗車(乗車)を乗車に(乗車)については、予約の乗車化が可能な場合がありますので、矢野タクシーまでご連絡ください。

予約先 矢野タクシー ☎22-2600  
【受付時間】午前7時～午後5時  
【乗休日】日曜日・祭日・年末年始(12月31日～1月3日)



## 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
田園バスの運行サービス水準の見直し	金ケ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実施		

## 2) 福祉事業や買物支援施策など他分野との連携

### 取組方針

町民の外出の実態やニーズが世代間によって異なっていることから、地域の関係者と連携し、本町に適した町民の移動手段の構築に努めます。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 福祉事業や買物支援施策など他分野との連携

- ・町民、福祉分野、観光分野の関係者（行政・民間）、NPO団体、及び交通事業者等の地域に応じた関係者を幅広く参集し、利用促進等に関する関係機関ワーキングを開催しつつ、以下の実現可能性を検証します。

＜例：他分野の施策との連携イメージ＞

- 各種施設が保有する交通資源（送迎サービス等）を有効活用した休日の観光移動の効率的確保。
- 高齢者向けの買い物支援バスの運行回数増加による田園バスの運行回数の見直し。
- 介護予防分野（行政・民間）と公共交通、商業分野（行政・民間）が連携。

- ・商業施設など地域の関係者と連携し、地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（チラシなど）の留め置きや、公共交通の利便性を高めるための環境づくりの協力などに関する取組を検討します。

#### ＜取組例＞地域関係者が公共交通のサポーターになる取組

〔 飲食店やスーパーなどで買い物をした顧客に対して、商業事業者がサービスとして 無料乗車券を配布する など 〕



図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
福祉事業や買物支援施策など他分野との連携	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実施		

### 3) 地域内の移動手段の検討

#### 取組方針

市街地（用途地域）において、通学・通勤時間帯の回遊性やアクセス性を向上させるとともに、円滑に移動できる移動手段を確保するため、街なかを循環するバス運行に向けた取組を行います。

町内の多様な主体と連携し、観光移動を効率的・効果的に提供する取組を行います。

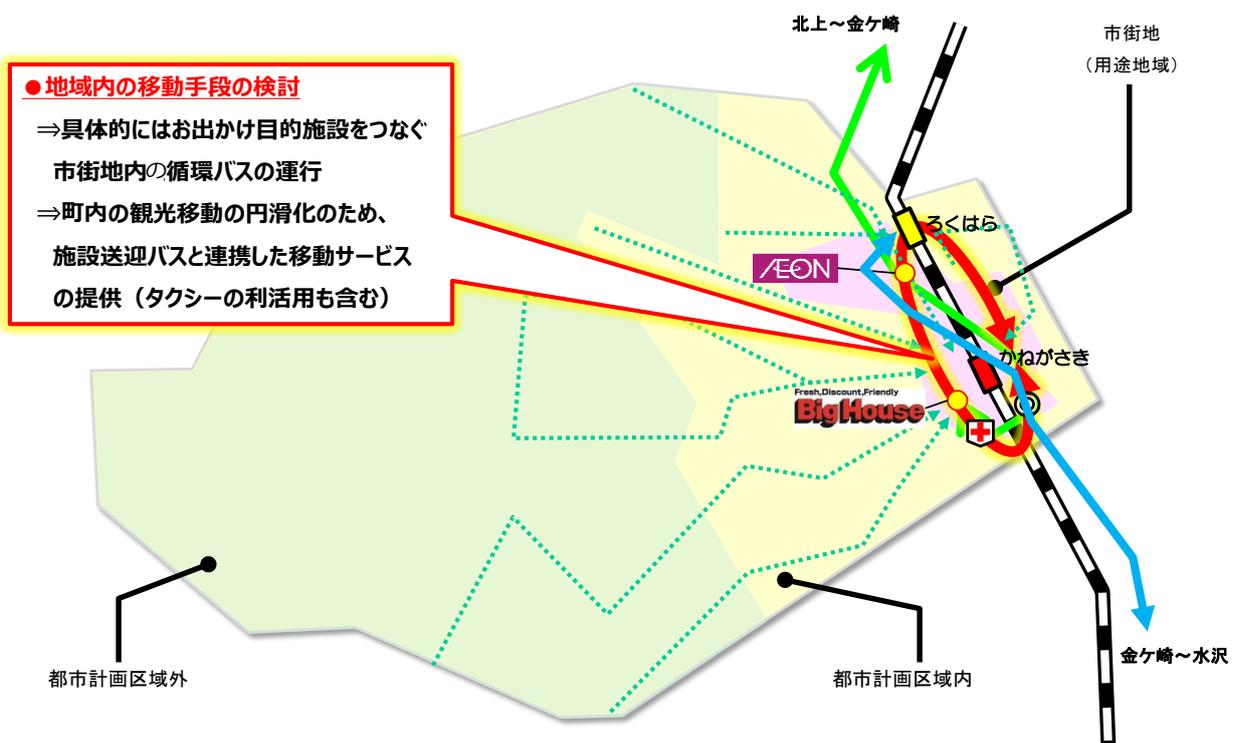
#### 取組内容(手法や進め方など)

##### ①街なか循環バスの運行に向けた取組み

- ・交通事業者と連携し、運行ダイヤやルート等のサービス内容について検討した上で、通学・通勤時間帯の街なか循環バスの運行に向けた取組を行います。
- ・市街地における比較的人口密度がある区域から通学・通勤に利用する JR 金ヶ崎駅、JR 六原駅を経由するルートを想定し、併せて路線バスへの接続を強化します。

##### ②民間の施設送迎バスと連携した観光移動に資する移動サービスの提供

- ・観光客などの移動の円滑化するため、施設送迎バスと連携した新たな移動サービス（タクシーの利活用も含む）の提供を検討・実施します。



#### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
街なか循環バスの運行に向けた取組	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実証実験	検討・実施	
民間の施設送迎バスと連携した観光移動に資する移動サービスの提供	交通事業者、各種団体、金ヶ崎町		調査・検討	検討・実証実験

#### 4) 鉄道・駅といった交通資産のフル活用

##### 取組方針

本町の観光戦略（例：新たな観光ルートの開発等）と連携し、鉄道・駅といった交通資源をフル活用して、来訪客を呼び込み、交流促進を図ります。

##### 取組内容(手法や進め方など)

##### 「駅から始まる小さな旅プロジェクト」の検討・実施

- ・観光事業者や交通事業者等と連携し、金ヶ崎駅や六原駅に観光周遊を促すサインを整備したり、ウォーキングコースを設定したりすることで、町内2駅での途中下車を促し、地域活性化等を図ります。
- ・現在、駅を利用して実施しているイベント開催を継続し、町の来訪客を呼び込み、駅の賑わい創出や交流促進を図ります。

##### ＜他地域事例＞鉄道・駅の活用例

- 町内・周辺市町村の沿線活動団体や地元高校生などとの協働事業  
（町内2駅の周辺の魅力に特化したガイドブック・散策マップ、プロカメラマンによる写真集など）
- 地域サロンやコンサート等の駅舎を活用したイベント助成
- 無人駅におけるカフェの併設や待合所の自習室化

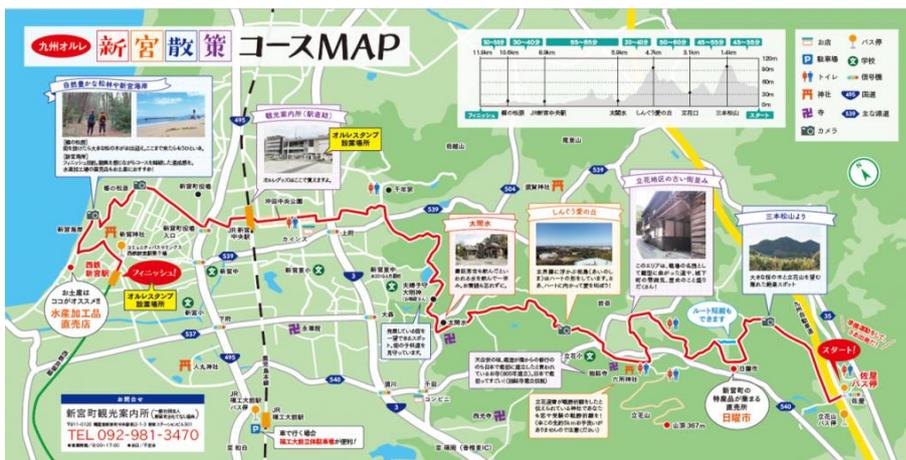


図 九州オルレ福岡・新宮コース  
（行政・観光従事者・交通事業者等と連携したコース設定）



図 駅舎を活用したイベント  
（金ヶ崎駅）

##### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
「駅から始まる小さな旅プロジェクト」の検討・実施	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等		検討・実施	

5-4-2 町民が安心して暮らせるために必要とされる持続可能な公共交通サービスを提供する

5) スクールバスなど町が所有する車両を活用した町内バスサービス向上

取組方針

町民の日常的な移動を支えるために、通学に利用されているスクールバス及び通院・買い物等に利用されている田園バスが運行されています。現在、運行路線及び運行時間帯が重複している実態があるため、交通資源をフル活用して、町内交通ネットワークを再構築し、利便性の向上を図ります。

取組内容(手法や進め方など)

スクールバスなど町が所有する車両を活用した町内バスサービス向上

- ・町内を運行するスクールバスに町民（利用制限有り）が児童・生徒と一緒に乗降する「混乗化」を検討・実施します。
- ・朝の便など特定の便・地域に限定し、実証実験を行い、利用者や保護者等の意見などに耳を傾けつつ、効果と課題等を検証し、本格運用に向けた可否判断をします。
- ・スクールバスの混乗化により、田園バスの車両を有効活用し、町民の利便性の向上を図ります。

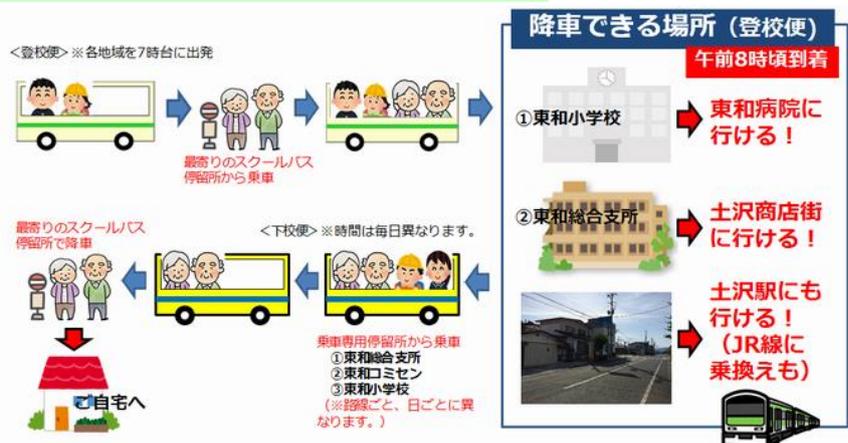
田園バスとスクールバスの連携パターンと実現可能性

	良い点	注意点
①混乗 児童・生徒と一緒に一般者も乗せてもらう (一般者の利用は例えば事前登録者に限定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 一般者が町内で利用できるバス便が増加</li> <li>✓ 他のパターンに比べ、新たな運行経費を要しない</li> <li>✓ 田園バスとスクールバスが重複運行している時間帯の運行効率化(運行経費削減)と余剰資金で新たな路線開設等が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 児童・生徒と一般者を共に車内に居させることと安全確保しない保護者の存在(合乗形成が必要)</li> </ul>
②間合い利用 スクールバスが空いている時間帯は一般者を無償の有償で乗せる	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 一時的に車庫で眠っているスクールバス車両の有効活用ができる</li> <li>✓ 町内に誰でも利用できるバスサービスが拡充される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ スクールバスが車庫で一時的に眠っている間、運転手を確保している訳ではないので、新たな運転手の確保が必要</li> <li>✓ 間合い利用によって、新たに運行経費が発生</li> </ul>
③統合 スクールバスと田園バスを一本化 (新たな乗合交通を創る)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 町内に誰でも利用できるバスサービスが拡充される</li> <li>✓ スクールバスの利用が許可されなかった児童・生徒も利用できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 有償の場合、乗入できる事業者が限定(設備があれば乗入できる事業者は増える)</li> <li>✓ 学校行事の際に利用していたスクールバスがなくなるので、新たに貸切バスを借りる必要があり、その場合貸切バス事業者に正確な乗客で運行依頼する必要がある、経費試算すると、現状の3.4倍に増加</li> </ul>

<他地域事例>「東和地域スクールバスへの一般混乗制度」(花巻市)

東和地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度です。児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能にすることで、予約乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援するものです。

出典：花巻市ホームページ



実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
スクールバスなど町が所有する車両を活用した町内バスサービス向上	金ケ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実証実験	実施	

## 6) 高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方検討

### 取組方針

本町の人口減少や少子高齢化が進む中、町の都市計画区域外（郊外部）のバス路線の運行が非効率化することや高齢者が自宅付近での乗降ニーズが高まることを想定し、本町に適した戸口輸送サービスについて調査検討を行い、実証実験等を行うなどサービスの導入を検討します。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方検討

- ・ 町内の人口密度の低下や公共交通を必要とする高齢者が戸口輸送を強く求めることを想定し、本町の高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方を調査検討します。
- ・ サービス検討にあたっては、交通安全性の確保さらには交通資源の有効活用等の観点から、タクシーの積極的利活用を検討します。

#### ＜他地域事例＞デマンド型交通・タクシーによる戸口輸送を実現している事例

##### ①豊後高田市 市民乗合タクシー（局所的に戸口輸送を実施している事例）

- 豊後高田市は利用者が極端に少なく、空便が多い市民乗合タクシー路線における効率的かつ効果的な移動手段の確保のため、3路線をデマンド運行（利用者事前登録制・事前予約制）にしています。
- 運行委託先は市タクシー協会であり、複数のタクシー事業者がローテーション制で対応しています。
- 電話予約は、事業者の本業への影響を最小限にするため、「乗車前日の午後4時から8時」に限定されており、かつ携帯電話を活用した電話受付をしています。

##### ②「チョイソコ」

（運行システムを活用して、民間事業者からの協賛を得つつ戸口輸送を実現）

- 主に高齢者や交通不便者を対象とした、電話申込みで自宅最寄り乗降場から希望の行き先乗降場まで他利用者との乗り合いで送迎する移動サービスです。
- 行き先乗降場はエリアスポンサーとして協賛いただいている事業者や公共施設に設置しています。

##### ※ポイント

- ①民間企業主体の企画・運行により、高齢者利用に優れたシステムやオペレーションノウハウが構築
- ②採算性を向上させるエリアスポンサーによる協賛型ビジネスモデル
- ③外出を促進させ健康増進につなげるイベント等のコトづくり

##### ③大分市富士見ヶ丘地区「おでかけ交通」

（地域コミュニティとタクシー事業者が連携して戸口輸送を実現している事例）

- 地元の自治会（富士見ヶ丘連合自治会）が、自治区の高齢者などの円滑な外出を支援するため、自治会主導のもと、タクシー会社と委託契約し、団地内をきめ細かく走るタクシーを運行しています。
- 会費は年間1000円、利用するときは、1回200円を利用者が負担しています。
- 実際のタクシー料金との差額を後で連合自治会がタクシー協会に払う仕組みであり、連合自治会では有価物の回収を収益事業として始め、その一部をこの事業に充当（非利用者も事業継続に向けて費用負担する仕組みづくり）しています。

### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
高齢化に対応した戸口輸送サービスのあり方検討	金ヶ崎町、交通事業者、町民・利用者等	調査・検討	検討・実証実験	検討・実施

## 7) 運転免許返納対策の強化

### 取組方針

町内の後期高齢者をメインターゲットとして運転免許自主返納の促進を図ります。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 運転免許返納対策の強化

- ・町が実施している高齢者を対象とした運転免許返納対策や移動支援策を維持します。場合によっては、運転免許返納の推進強化のため、特定事業を統合させるなど部署を横断して検討します。
- ・運転免許返納者の買い物移動の利便性向上等に向け、町民に好評の「買い物支援バス」の運行頻度を必要に応じて増加させることを検討します。

町が実施している移動支援など	概要
高齢者の運転免許証自主返納促進助成交付事業 (岩手県水沢地方交通安全協会 金ケ崎分会実施事業)	・70歳以上で、運転免許証を自主的に返納し、運転経歴証明書を所有する町民に対し、1人5,000円分の田園バス利用助成回数券、有効期限なし)を交付する。
高齢者運転免許証自主返納支援事業	・70歳以上で、運転免許証を自主的に返納し、運転経歴証明書を所有する町民に対し、1人10,000円分の交通安全サポーターズチケット(タクシー利用助成券、年度内限り)を交付する。
福祉タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者及び重度障がい者に対し、タクシー料金の一部を助成する。</li> <li>・1枚につき520円を上限として、申請のあった月から年度末まで1人当たり月2枚の助成券を一括交付している。</li> <li>・対象者は、75歳以上のひとり暮らしの者又は75歳以上のみの者で構成される世帯の者、身体障害者手帳に記載されている障がいの級別が1級及び2級の障がいがある者等</li> </ul>
買い物支援バス	・移動手段の無い高齢者が買い物をするため、町社会福祉協議会が町の生活支援コーディネーター委託料を財源に月1回のペースで実施している。
健脚講座送迎	・町の介護予防事業として週2回森山総合公園で実施している講座参加者のうち移動手段の無い遠隔地居住者のために、公費で(株)北都交通の乗合タクシーを頼んでいる。
体操ショッピングバス	・移動手段の無い高齢者の介護予防のため、町社会福祉協議会への委託事業として、年に10回実施している。

### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
運転免許返納対策の強化	金ケ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	実施		

## 8) 待合所の整備

### 取組方針

買い物や通院などでバスを利用する利用者にとって、待ち時間を快適に過ごせる環境づくりが重要となることから、待合環境の改善を促進します。

児童・生徒の通学に利用するスクールバスと町内を運行する田園バスの停留所の場所や名称が異なっているため、町民が分かりやすい停留所とするため統一します。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 待合所の整備

##### 〔バス待ち環境の整備〕

- ・町内の主要施設（公共施設、商業施設等）や田園バスの接続先となる路線バスの停留所において、上屋やベンチの設置を行い、バス待ち環境の整備を進めます。
- ・田園バスとスクールバスの停留所を統一し、町民が利用しやすい環境を整備します。併せて、老朽化したバス停については、必要に応じて、バス事業者や沿線の町民（自治会）等と連携しつつ、計画的に更新していく予定です。
- ・交通結節点のダイヤ調整、分かりやすい案内標示及び情報提供（乗継時刻表の作成など）、バス待ち環境の改善などの環境整備を行います。

##### 〔民間施設等と連携した待合所の検討・整備〕

- ・待合環境の改善にかかる事業者負担を抑える観点から、店舗スペースを待合所として活用する事例や、地域との協働による待合環境改善などの可能性について検討を行い、整備を進めます。

#### ＜他地域事例＞横浜市

横浜市では、コンビニエンスストアチェーンと連携し、店舗内にバス接近表示機（タブレット型）を設置しており、待合スペースとして活用している。

出典：「平成 25 年度 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所のあり方についての調査」業務報告書（国土交通省北海道運輸局）



### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
待合所の整備	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	調査・検討	実施	

## 9) 運転手の確保・育成に関する取組み支援

### 取組方針

少子高齢化により生産年齢人口が減少する中、既存のバス路線を維持していくための、バスやタクシー運転手の安定的な確保はより一層困難となっています。

路線バス、タクシー事業をより持続的なものにするために、運転手の確保・育成に関する事業者の取組を支援します。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 運転手の確保・育成に関する取組支援

- ・ 運転手の確保や育成に関する事業者への取組支援を行うため、バス事業者やタクシー事業者からヒアリングを行うなど状況を把握し、運転手の確保や育成に必要な支援策を検討します。
- ・ 県と連携しながら運転手の人材確保に向けた広報・啓発（ホームページ掲載）を行います。
- ・ バス事業者等と連携し、バスの乗り方教室の開催などを通じて、バスやタクシー運転手の魅力や社会的重要性の周知に努めます。
- ・ 運転手の負担となるバス運行に偏らず、既存のタクシー車両を活用したネットワーク構築（戸口輸送サービス）に努めていきます。

#### <他地域事例>

檜原村・西東京バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過疎化が進む檜原村では、転出者の抑制、転入者の確保が課題となっており、檜原村と西東京バス(株)が協力して、檜原村居住者（移住者予定者を含む）に限定したバス運転士の採用が行われている。</li> <li>・ 応募資格は、檜原村在住者および移住予定者（U・Iターン者）であり、大型第二種運転免許の取得支援制度も用意している。</li> <li>・ 檜原村は、求人情報の発信に協力している。</li> </ul>
大田市・富士第一交通(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大田市は、U・Iターンを促すために定住PRサイト「どがどが」（※）を開設し、住まいや仕事の情報を提供している。 ※空き家、公社賃貸住宅、市営住宅などの住まい情報とともに、ハローワークの新着求人情報、市内企業の求人情報、定住支援情報なども提供。</li> <li>・ このサイトに富士第一交通(株)がタクシー運転士の求人情報を掲載し、21歳～67歳までの普通免許取得者の応募を呼びかけており、二種免許取得費用は同社が全額負担し、研修期間は日当 6,000 円を支給。</li> <li>・ 大田市は定住奨励事業があり、U・Iターンで大田市に定住し住宅を新築もしくは中古住宅を購入する場合には上限 20 万円を助成。</li> </ul>

出典：「人材確保に向けた取組事例集」（国土交通省北陸信越運輸局）

### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
運転手の確保・育成に関する取組支援	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体	検討・実施		

## 10) 自動運転など新しい交通システム導入についての検討

### 取組方針

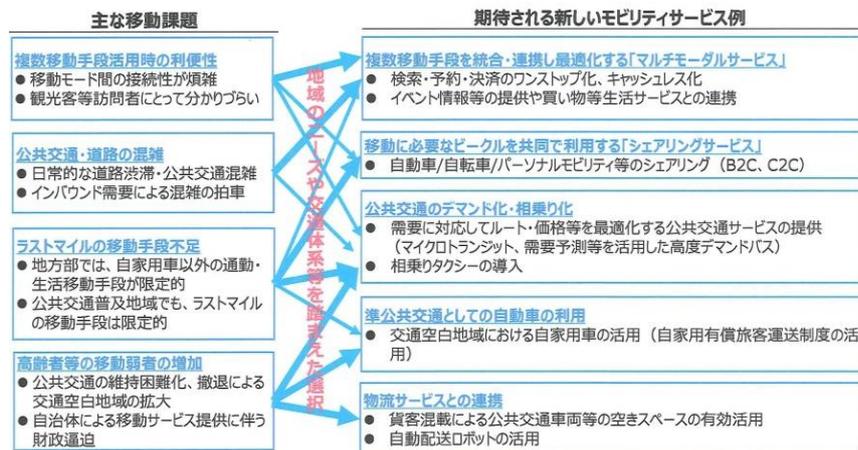
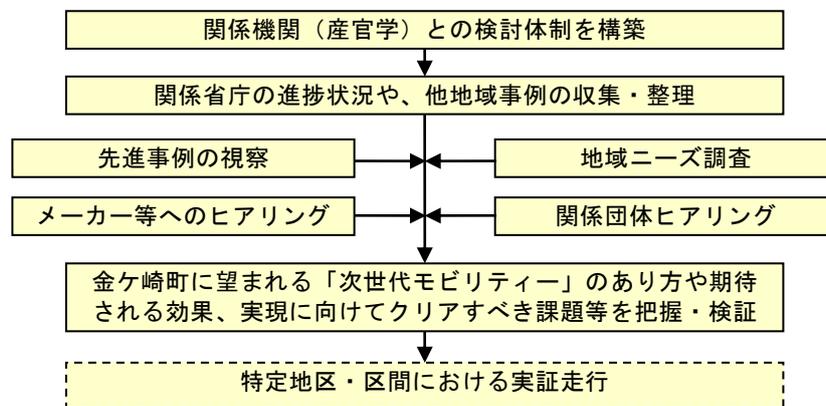
今後、進展する人口減少に伴う生産年齢人口の減少による労働者不足を見据え、自動運転技術などの新しい交通システム（次世代モビリティ）の導入の必要性について検討を行います。

### 取組内容(手法や進め方など)

#### 自動運転など新しい交通システム導入についての検討

- 自動運転技術は、地域公共交通の運転士不足を解消するだけでなく、これまでにない柔軟な運行による利用者の増加を通じ、路線損益改善にもつながりうる技術としての可能性も論じられています。
- そのような中、自動運転実用化に向けた、官民または民民による実証実験が全国で行われており、技術面のみならず事業性や社会受容性について検証が進められています。
- こうした動向を注視しながら、本町としてどのような取組ができるか積極的に検討していきます。

#### <検討の全体像案>



出典：「新しいモビリティサービスの活性化に向けて」  
(2019年4月8日、IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会)

### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
自動運転など新しい交通システム導入についての検討	金ケ崎町、交通事業者		調査・検討	

## 5-4-3 町民・交通事業者・行政が協力し合い、地域公共交通を共創する

### 11) 公共交通の利用 PR

#### 取組方針

持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、公共交通の担い手である町民に、通勤・通学、通院、買い物など日常的に公共交通を利用してもらうための意識醸成を図っていくことが不可欠となります。これまでの取組の継続に加え、高齢者等への利用促進や広域的な広報啓発など新たな利用促進事業や、「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利用する状態」へ変化を促すモビリティ・マネジメント※に取り組みます

※モビリティ・マネジメント（MM）：自発的な公共交通利用を促すコミュニケーションを通じた交通政策。自動車交通に過度に依存する状態から、環境問題、個人の健康など様々な面を踏まえ、自発的に自家用車以外の交通手段を利用するように変えていく取組。

#### 取組内容(手法や進め方など)

##### 公共交通の利用 PR (モビリティ・マネジメントの実施)

- ・生徒や高齢者、居住者、転入者などを対象に、公共交通利用促進に関する乗り方教室や講座等の開催や、公共交通マップなどの有効活用により、公共交通の利用促進を図る取組を実施します。
- ・また、タクシー事業者が主体的に導入を推進しているUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の導入促進にかかる支援を検討します。

表 対象に応じた様々なモビリティ・マネジメント

分類	内容
居住者 MM	<ul style="list-style-type: none"> <li>・児童・生徒とその保護者を対象に、地球温暖化防止等の観点での公共交通の大切さ、公共交通の乗り方や公共マナーを教える<b>バスの乗り方教室</b>の開催します。</li> <li>・住宅新築者・転入者向けに<b>地域に特化した時刻表</b>や、ダイヤ改正のあった地域に<b>改正した時刻表を配布</b>したりするなど、情報提供の方法を検討します。</li> </ul>
高齢者 MM	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許を返納しても移動手段が確保できるように、警察との連携を図りながら、<b>公共交通利用に関する出前講座</b>を開催し、意識啓発を図ります。また、地域一体となった自主的な取組に繋がるように、地域でのコミュニケーションを図る機会を活用し、公共交通の利用促進を行います。</li> </ul>
通学 MM	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中学生（2、3年生）や高校生、その保護者を対象に、公共交通に関する基礎情報に加え、通学定期券の利便性や経済性などの情報発信を行うことで、高校生の日常生活等における公共交通利用を促進します。「公共交通による通学」や「バスを使った学生生活」などをテーマにした<b>パンフレット等を作成・配布</b>など、情報提供の方法を検討します。</li> </ul>
通勤 MM	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国、県等の関係機関と連携し、公共交通への利用転換並びにノーマイカーデー・ノーマイカーウィーク、パークアンドライドなどの<b>取組を促進</b>します。</li> </ul>

#### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
公共交通の利用 PR (モビリティ・マネジメントの実施)	金ケ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	実施		

## 12) 公共交通に関する情報提供の充実

取組方針				
公共交通に対する様々な情報を発信することで、公共交通の利用促進を図ります。				
取組内容(手法や進め方など)				
<p><b>①公共交通時刻表の作成・配布</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の田園バスのみ時刻表を見直し、路線バス、鉄道やタクシーなどの乗り継ぎ等に関する情報や「バス路線別時刻表」の情報を掲載した新たな公共交通時刻表を作成し、配布します。</li> <li>町内の主要施設（駅、官公庁、医療施設、商業施設等）においては、情報ツールを誰でも手にとって利用してもらえるように、情報提供置き場（情報ツールラック）に設置します。</li> </ul> <p><b>②ICT*活用による公共交通に関する情報発信</b> ※ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）</p> <p>〔携帯電話やスマートフォン等に対応した乗り換え検索環境の充実〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グーグル、Yahoo 交通機関検索、駅すばあと（アプリ）などの交通情報検索サービス提供者と連携し、通勤者や通学者等をはじめとして様々な人がスマートフォンやパソコンなど多様な手段で町内の公共交通の運行情報を検索できる環境の構築を推進します。</li> <li>特に、外出先で携帯電話やスマートフォン等で経路検索がしやすい環境をつくるため、路線バスや田園バスの運行ダイヤ情報などのオープンデータ化を推進します。</li> </ul> <p>〔来訪者や外国人旅行者に対する情報発信の充実〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス車内やバス停のみならず、金ヶ崎駅や六原駅、宿泊施設などにおいて、来訪者や外国人旅行者に対し、主要な目的地・観光施設への公共交通利用による移動を案内するため、行政・交通事業者等が連携し、分かりやすく、使いやすい案内表示・サインを整備します。</li> </ul>				
実施主体と実施時期				
取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
公共交通時刻表の作成・配布	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実施		
ICT活用による公共交通に関する情報発信	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体	調査・検討	実施	

### 13) 愛着の持てる公共交通創出

#### 取組み方針

公共交通機関であるバスに公共“交流”機関になってもらうべく、車内で多世代交流が出来る仕掛けづくりを行い、愛着の持てる公共交通を創出します。

町内の交通事業者と連携し、バス乗り方教室を開催するなど公共交通を身近な存在とするとともに、公共交通の重要性について理解度を高めてもらい、町民、交通事業者、行政が協力し合い、公共交通の維持を行います。

#### 取組内容(手法や進め方など)

##### 地域交流拠点としてのバスの多目的活用

##### 〔ギャラリーバスの運行〕

- ・バス車内に幼稚園、保育園や小学校などに通う児童・生徒の絵画作品を掲出する「ギャラリーバス」(期間限定)の運行を検討します。



図 会津美里町「ギャラリーバス」

##### 〔学校と連携したアイデアの募集・実現〕

- ・学校(例:金ヶ崎高校)と連携し、バス車内で多世代交流が出来る仕掛けづくりに関するアイデアを収集し、実現に努めます。

＜他地域事例＞町内の高校の生徒会や放送部等と連携した車内放送園児によるバス停案内放送



図 バス乗車マナーアップの車内放送

##### 〔町内バス及びタクシー事業者と連携した乗り方教室の検討・実施〕

- ・町内のバス及びタクシー事業者と連携し、町民を対象とした乗り方教室の開催を行い、愛着の持てる公共交通の創出と公共交通の必要性について理解度を高めてもらい、町民の利用者数の増や利用頻度の向上に努め、町民・事業者・行政が一緒になり公共交通を維持していく機運の醸成に繋がっています。

#### 実施主体と実施時期

取組内容	実施主体	実施時期		
		前期	中期	後期
地域交流拠点としてのバスの多目的活用	金ヶ崎町、交通事業者、各種団体、町民・利用者等	検討・実施		

## 5-5 目標達成に向けたマネジメント

### 5-5-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「金ヶ崎町地域公共交通会議」が行います。

### 5-5-2 マネジメントの進め方

本計画の全体の推進については、計画期間である7年間について毎年度、各事業の達成状況に関してPDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき評価を行います。

このサイクルの継続的な実施により、持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

本計画で定めた評価指標の中で、毎年度実績値が把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

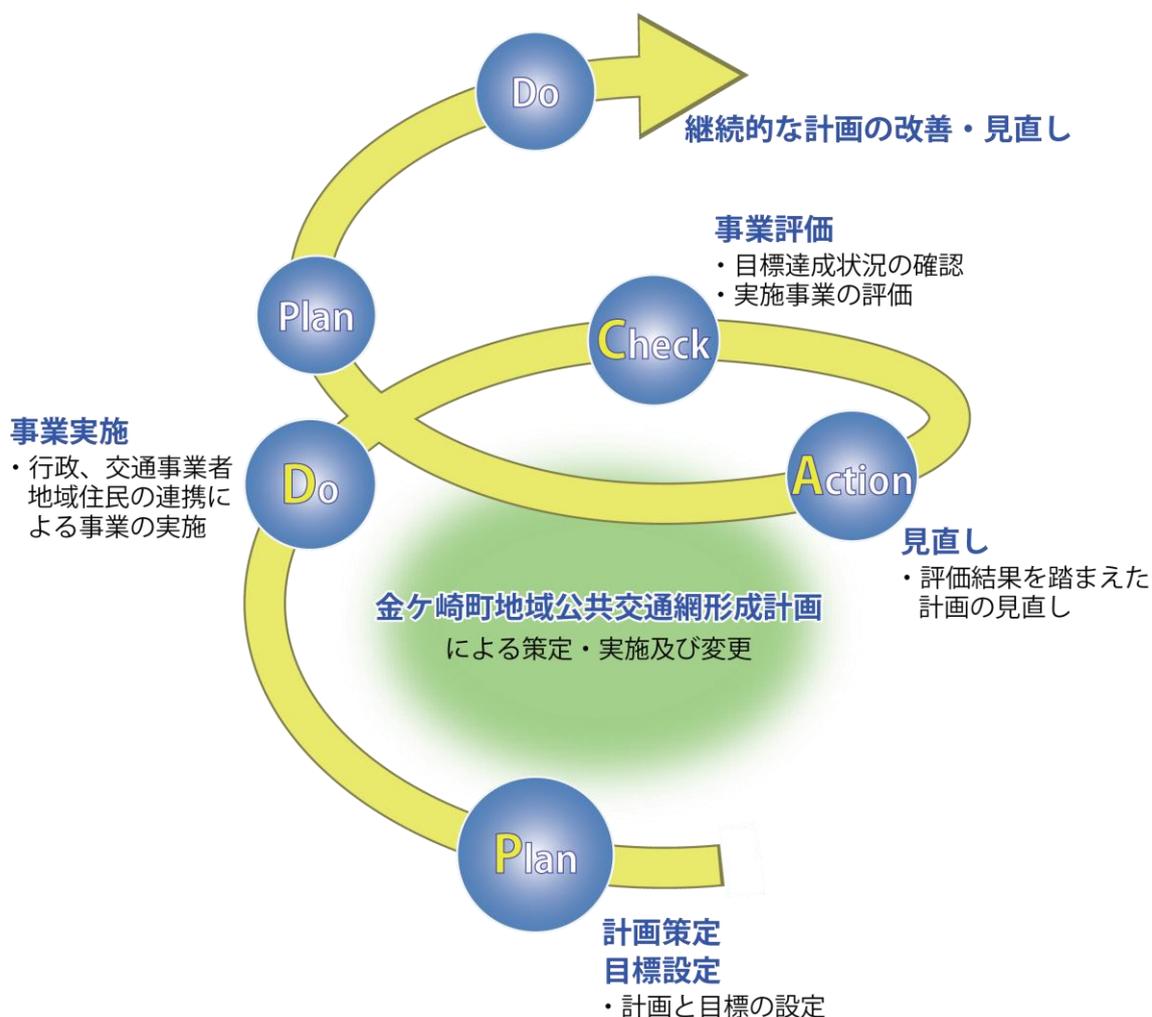


図 PDCA サイクルのイメージ

■ 将来予測を考慮して検討した「評価指標」の目標値算出根拠について

○はじめに：計画期間中の人口の変化

社人研の5年間ごとの人口推計値を1年単位で直線補完し、R1(2019)年から計画終了年度である令和8(2026)年の人口変化を見ると、9.4%程度人口が減少する計算となる。

これを念頭に置きつつ、以下の評価指標について目標設定を行った。

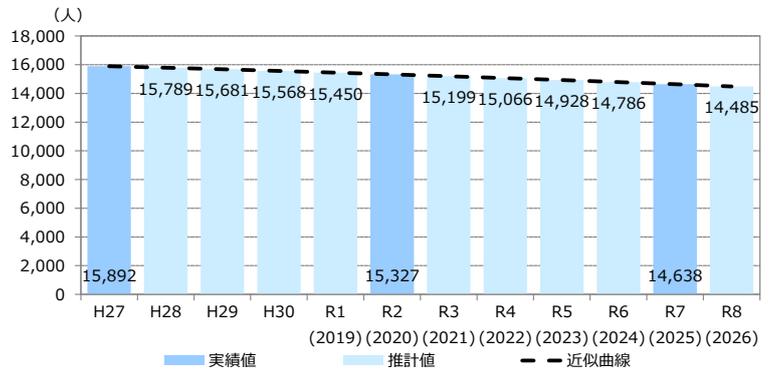


図 金ケ崎町の人口の変化

① 金ケ崎駅の乗車人員

R1(2019)年から計画終了年度である令和8(2026)年の当該指標の評価値を試算すると、計画期間中に8.7%程度減少する傾向となる。

目標値(610人)は推計値(506人)の1.2倍程度とした。

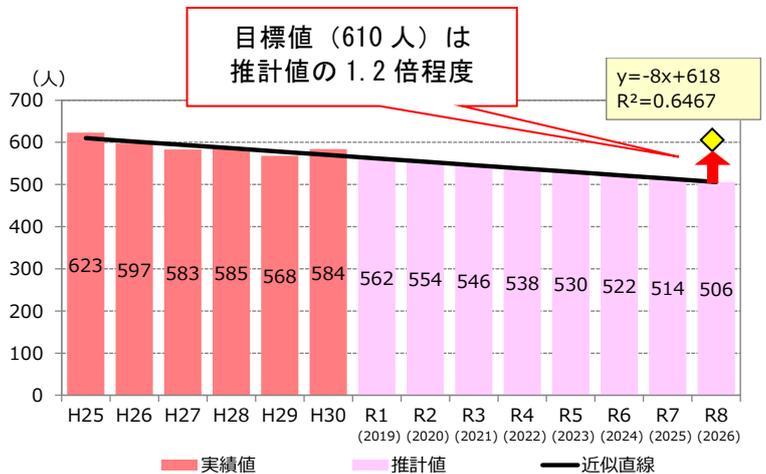


図 金ケ崎町の乗車人員

② 田園バス利用者数

R1(2019)年から計画終了年度である令和8(2026)年の当該指標の評価値を試算すると、計画期間中に13.2%程度減少する傾向となる。

目標値(22,150人)は推計値(18,454人)の1.2倍程度とした。

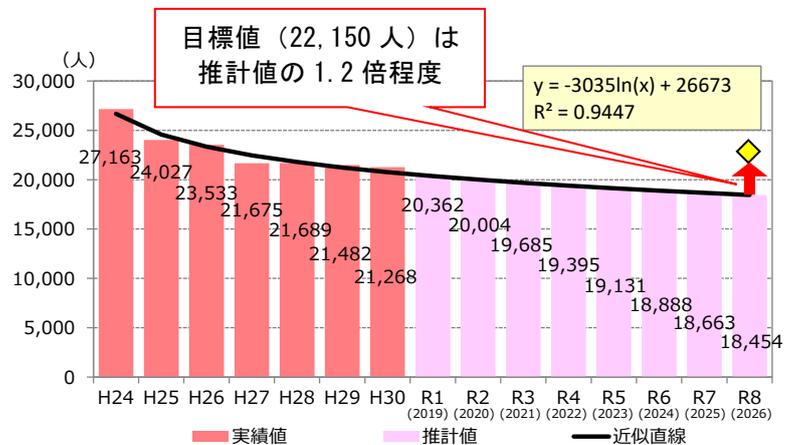


図 田園バス利用者

■ その他の「評価指標」の目標値算出根拠について

③ 路線バス利用者数（平日の町内での乗降客数）

現在の利用者の自然減と路線バスの町内運行ルートの見直しによる利用増を予測しつつ、目標値(110人/日以上)は現況値(93.2人/日)の概ね1.2倍以上とした。

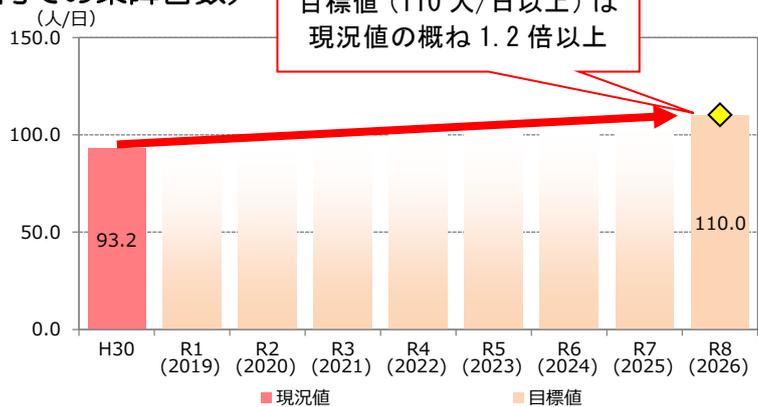


図 路線バス利用者数

④ 駅でのバス乗降客（金ヶ崎駅）

田園バス等の接続強化等の見直しによる利用増を予測しつつ、目標値(18人/日以上)は現況値(15人/日)の概ね1.2倍以上とした。

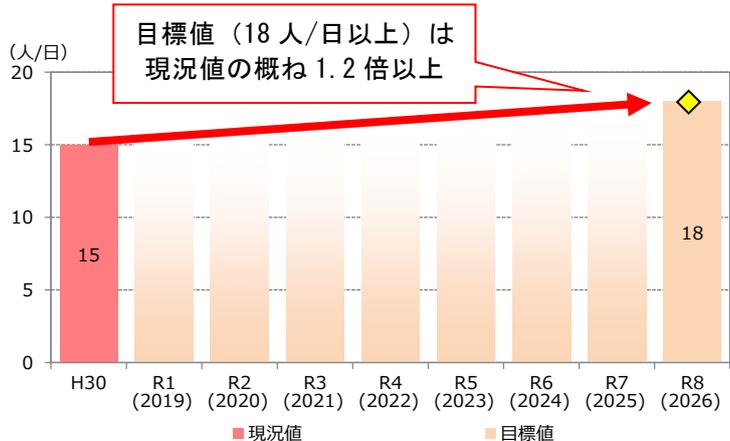


図 駅でのバス乗降客（金ヶ崎駅）

⑤ 駅でのバス乗降客（六原駅）

田園バス等の接続強化等の見直しによる利用増を予測しつつ、目標値(3人/日以上)は現況値(2人/日以上)の概ね1.2倍以上とした。

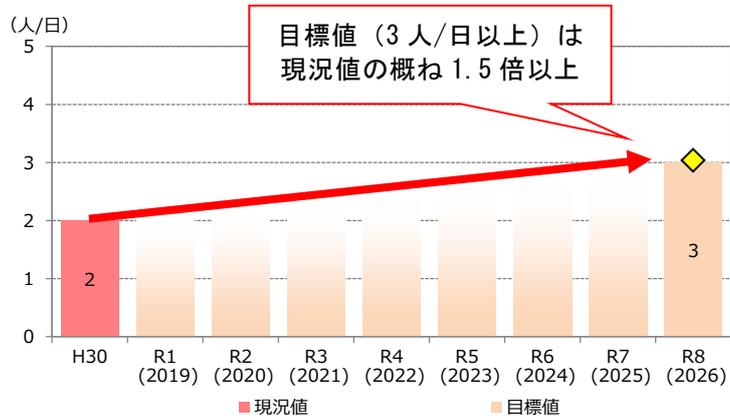


図 駅でのバス乗降客（六原駅）

⑥ 公共交通等に係る意見交換会の実施回数

現在、町内で実施される意見交換会が皆無の中で、目標値は毎年1回以上とした。

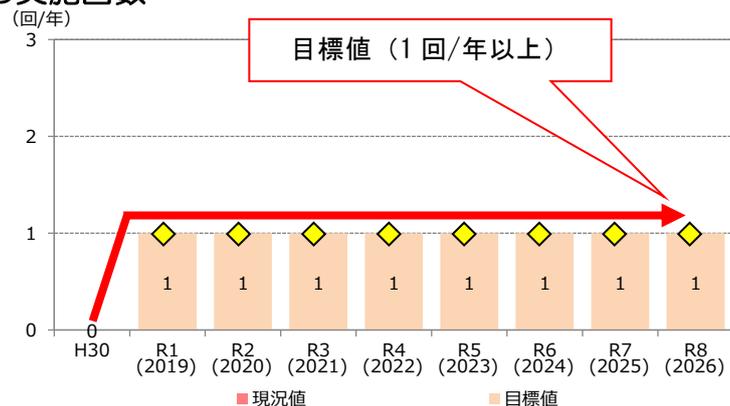


図 公共交通等に係る意見交換会の実施回数

### ⑦ 新たな移動手段構築に向けた試験運行回数

現在、町内で実施される試験運行が皆無の中で、目標値を3回以上（概ね2年に1回）とした。

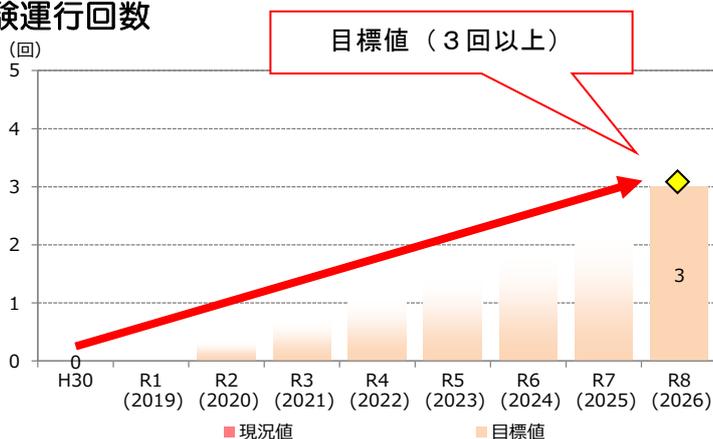


図 新たな移動手段構築に向けた試験運行累計回数

### ⑧ 後期高齢者運転免許保有率

今後の団塊の世代の後期高齢化を予測しつつ、目標値（37%以下）は現況値（37.6%）以下とした。

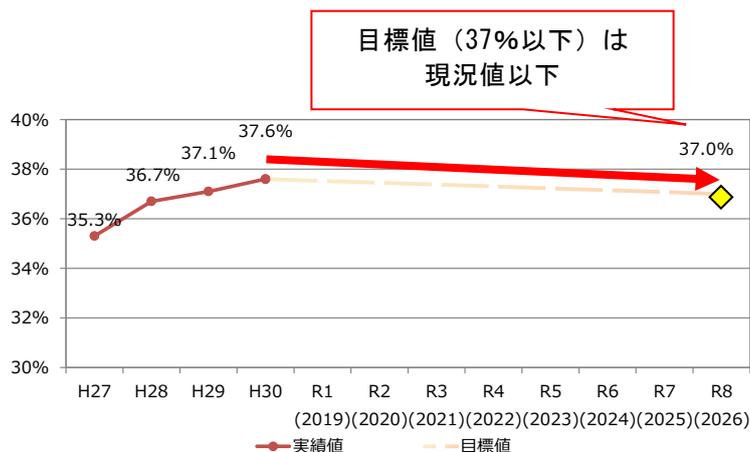


図 後期高齢者運転免許保有率の変化

### ⑨ 公共交通の不満指摘割合（田園バス）

目標値（60%未満）は現況値（61.7%）未満とした。

なお、指標は町民全体の評価値と高齢者に限定した評価値を算出し、それぞれの目標達成状況を確認する。

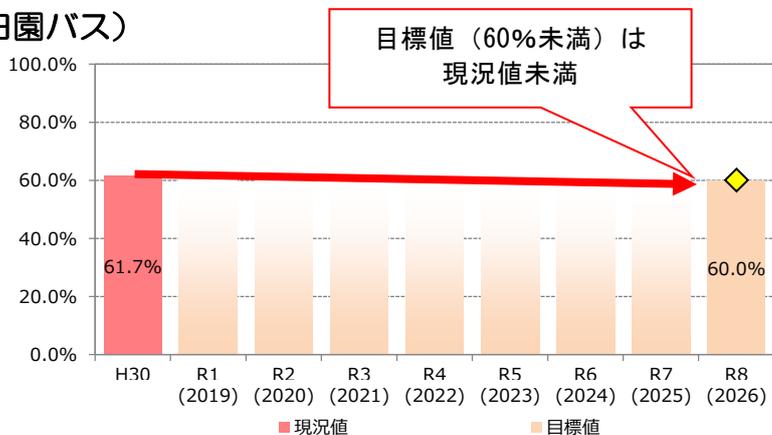


図 公共交通の不満指摘割合（田園バス）

### ⑩ 公共交通の不満指摘割合（路線バス）

目標値（60%未満）は現況値（66.5%）未満とした。

なお、指標は町民全体の評価値と高齢者に限定した評価値を算出し、それぞれの目標達成状況を確認する。

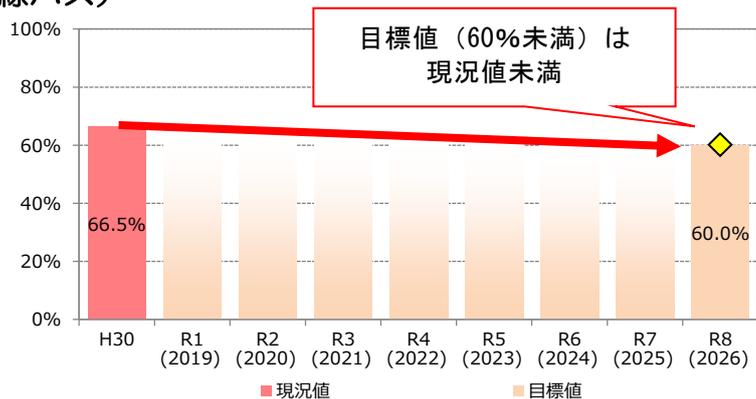


図 公共交通の不満指摘割合（路線バス）

⑪ 町内のタクシー車両数（小型タクシー）

目標値（14 台以上）は現況値（14 台）の維持とした。

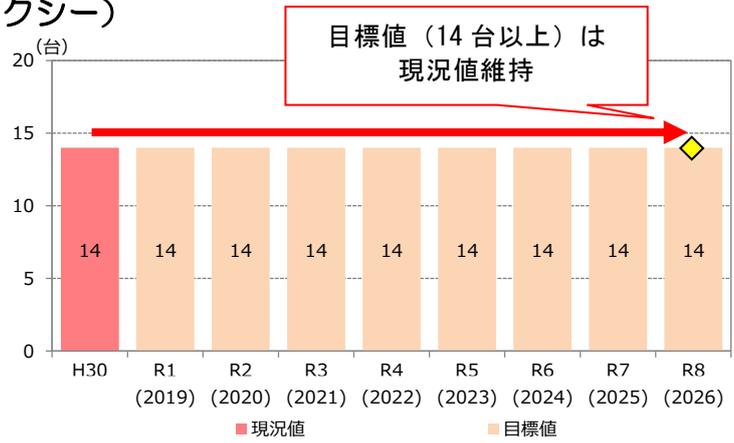


図 町内のタクシー車両数（小型タクシー）

⑫ 町内のタクシー車両数（ジャンボタクシー）

目標値（2 台以上）は現況値（2 台）の維持とした。

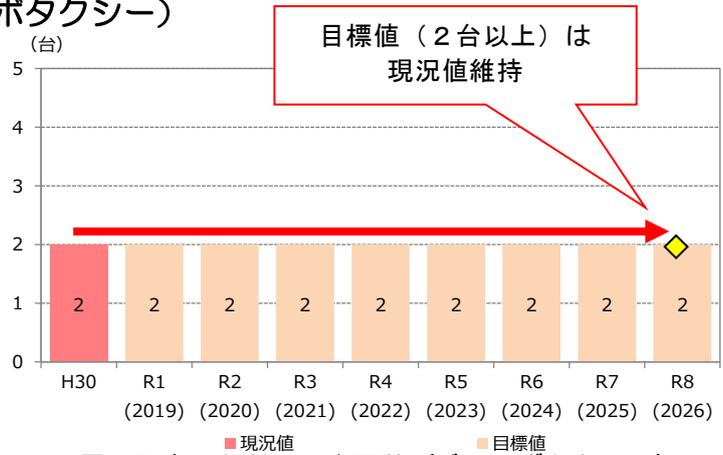


図 町内のタクシー車両数（ジャンボタクシー）