

花巻市地域公共交通計画

令和6年3月

花巻市

目次

第1章 計画策定の目的と位置付け	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の位置付け	2
(3) 計画対象区域	2
(4) 計画期間	3
第2章 公共交通を取り巻く現況、課題	4
(1) 地域特性	4
(2) 公共交通の概況	9
(3) 公共交通以外の移動手段の現況	23
(4) 今後取り組むべき公共交通の課題	30
第3章 上位関連計画	32
(1) 第2次花巻市まちづくり総合計画 長期ビジョン	32
(2) 国土利用計画花巻市計画—第二次—	34
(3) 花巻市都市計画マスタープラン	36
(4) 花巻市立地適正化計画	39
第4章 計画の方向性と目標	42
(1) 基本的な方針	42
(2) 基本目標	42
(3) 目指すべき公共交通網	43
(4) 施策体系	45
(5) 目標達成のための施策および事業	46
(6) 事業の実施時期および実施主体	55
第5章 重点事業	58
(1) バス路線の再編	58
(2) 市街地循環バスの運行経路の拡大	60
(3) 予約乗合交通の新規導入と見直し	61
第6章 計画の実現に向けて	62
(1) 計画の推進体制	62
(2) PDCA サイクルによる進行管理	63
(3) 評価の方法及びスケジュール	63

参考資料編

第1章 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画の目的

花巻市は、平成18年(2006年)に(旧)花巻市、稗貫郡大迫町、石鳥谷町、和賀郡東和町の1市3町が合併し、東西を北上高地と奥羽山脈に囲まれた広い市域を有する市として誕生しました。

市内には、県内唯一の空港であるいわて花巻空港があり、東北新幹線(1駅)、JR在来線(8駅)、バス路線(13路線)、タクシー(13社)に加え、市街地循環バスや予約乗合交通(4地域1路線)と、多様な形態で公共交通網が形成され、広域移動および地域内移動を担っています。

また、全国的に少子高齢化が進展する中で、花巻市も同様に人口減少や少子高齢化が進行しており、今後さらなる高齢化(岩手県35.2%、花巻市35.7%、令和5年10月1日(出典:岩手県人口移動報告年報))の進展が予測される状況下では、通勤・通学需要の減少や外出頻度の低下などが想定されるものの、地域の移動手段の確保がますます重要となってきています。

加えて公共交通を取り巻く状況は厳しく、新型コロナウイルス感染症の影響による更なる需要の減少、燃料費の高騰などによる交通事業者の経営悪化、慢性的な運転士不足、2024年の働き方改革関連法適用による稼働時間の適正化により、減便や路線廃止といった公共交通の縮小が現実になってきています。

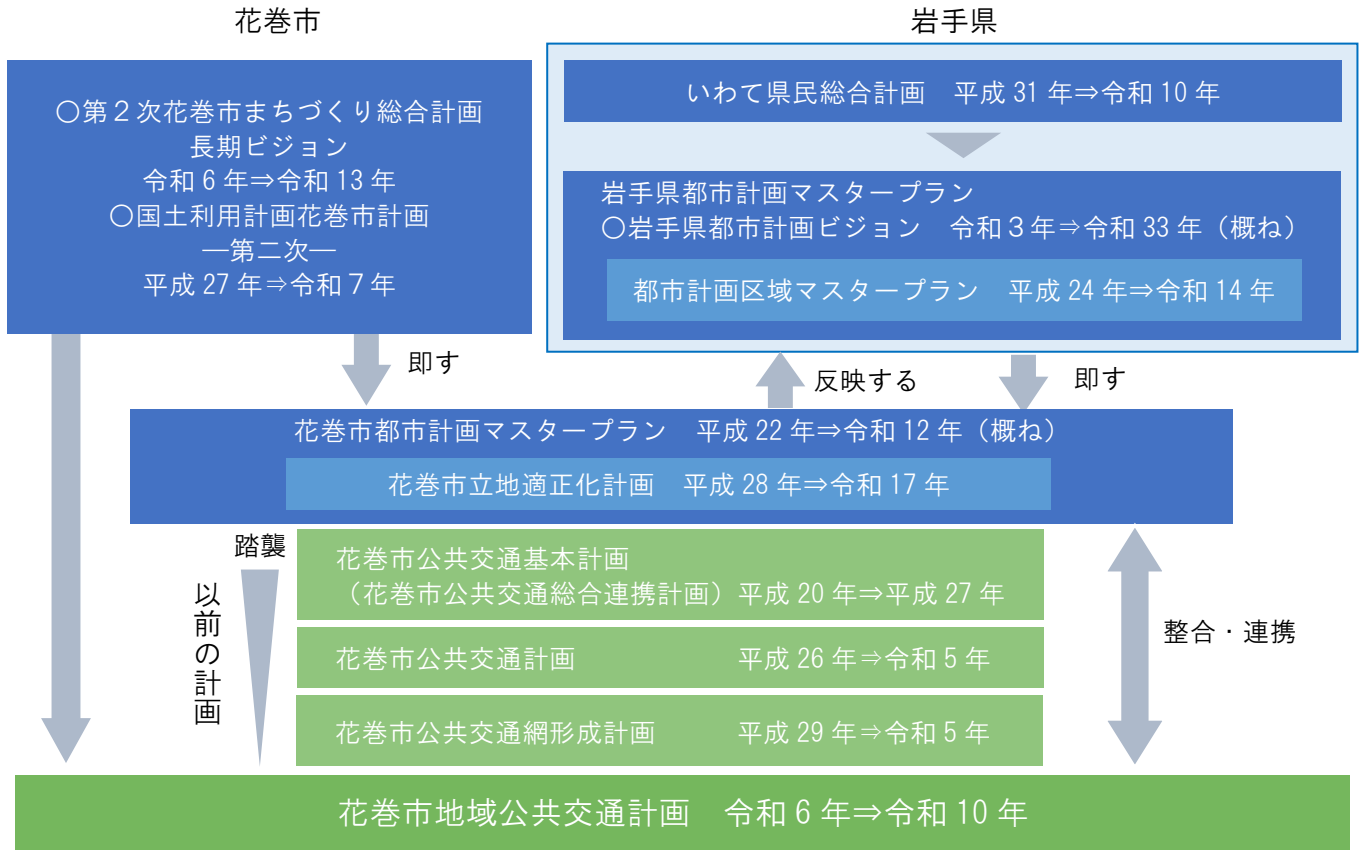
この厳しい状況の中、市民の移動手段を確保していくためには、多様な輸送資源を活用し、公共交通体系を構築することが課題となります。そのためには、市民、交通事業者や行政などの多様な関係者が連携し、移動手段の確保を目指していく必要があります。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「法」という。)に十分留意し、前計画である「花巻市地域公共交通網形成計画」を踏まえ、花巻市の公共交通に係る現状と今後の課題を整理するとともに、市民生活に必要な移動手段の確保について「花巻市地域公共交通会議」での協議を経て、目指すべき公共交通の方向性や計画の目標、バス路線の再編などの事業を定め、花巻市にとって持続可能な公共交通サービスの提供が確保される公共交通の姿を目指すためのマスタープランとして策定するものです。

(2) 計画の位置付け

本計画は、法第5条に規定される法定計画として、「花巻市都市計画マスタープラン」および「花巻市立地適正化計画」における、あるべき姿やそれに向けた取り組みとの整合を図りながら、まちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付けるものとします。

図 計画の位置付け



(3) 計画対象区域

本計画の対象区域は花巻市全域とします。

図 計画対象区域



(4) 計画期間

本計画の期間は、具体性および実現性の高い計画を目指すため、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。また、必要に応じて計画の評価、見直しおよび修正を行い、本計画が今後の社会情勢の変化や市民意向に適応するように努めます。

表 本計画と主な関連計画の計画期間

年度	～ R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	R11～	
第2次花巻市まちづくり総合計画 長期ビジョン				R6～R13						
国土利用計画花巻市計画 －第二次－	H27～R7									
花巻市都市計画マスタープラン	H22～R12									
花巻市立地適正化計画	H28～R17									
花巻市公共交通網形成計画 (前計画)	H29～R5									
花巻市地域公共交通計画				R6～R10(5年間)					計画見直し	

第2章 公共交通を取り巻く現況、課題

花巻市の地域特性や公共交通、公共交通以外の移動手段の現況を把握し、市民意向調査^{※1}や利用者意向調査^{※2}などを踏まえ、公共交通の現況や課題の整理を行います。

(1) 地域特性

1) 地勢

花巻市は、岩手県の中央南部の内陸部に位置し、北は雫石町、紫波町、盛岡市、宮古市に、東は遠野市に、南は北上市、奥州市に、西は北上市、西和賀町に接しています。

市域面積は 908.39 km²で、県内 5 番目の行政区域面積を有しています。

市域の中央に北上平野が広がり、西に奥羽山脈、東には北上高地がそびえ、平野部に北上川が南に向けて流下しています。

図 1)-1 花巻市の広域的な位置



【出典】岩手県 HP

※1 市民意向調査の概要

- ・日常の外出や移動についての実態を把握することを目的として実施しました。
- ・調査内容：1. 回答者本人の基礎情報 2. 外出について 3. 目的別の外出状況と移動手段
4. 公共交通の満足度と重要度 5. 将来の公共交通について
6. 公共交通に対する負担のありかた、取り組みについて

※2 利用者意向調査の概要

- ・路線バス、市街地循環バスの利用者意向を収集することを目的として実施しました。
- ・調査内容：1. 回答者本人の基礎情報 2. 利用目的について 3. 利用区間について
4. 利用頻度について 5. 利用時間帯について 6. 満足度・重要度について

2) 人口および世帯数の推移

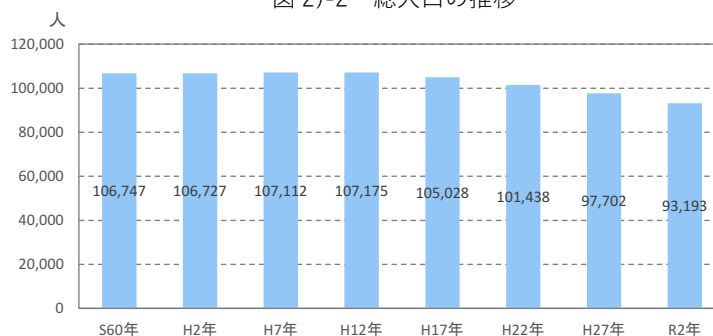
総人口は、平成12年まで増加を続けていましたが、同年の107,175人をピークに減少に転じています。その後平成27年時点では10万人を割り込み、令和2年には93,193人まで減少し、人口減少社会の到来を迎えています▶図2)-1、2。

図2)-1 人口推移 [単位：人、%]

		昭和60年	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	令和2年
総人口		106,747	106,727	107,112	107,175	105,028	101,438	97,702	93,193
増減数			-20	385	63	-2,147	-3,590	-3,736	-4,509
年少人口 (0～14歳)	人口	21,668	19,357	17,114	15,374	14,036	12,819	10,177	10,117
	構成比	20.3	18.1	16	14.3	13.4	12.7	11.9	11
生産年齢人口 (15～64歳)	人口	71,658	71,040	69,687	67,485	63,802	59,631	54,618	50,113
	構成比	67.1	66.6	65.1	63	60.8	58.9	56	54.2
老年人口 (65歳以上)	人口	13,421	16,329	20,306	24,315	27,080	28,869	31,259	32,231
	構成比	12.6	15.3	18.9	22.7	25.8	28.5	32.1	34.8

【出典】国勢調査 R2

図2)-2 総人口の推移

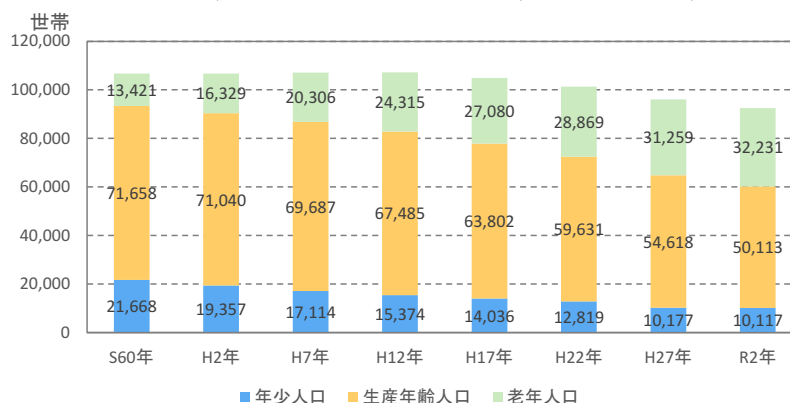


【出典】国勢調査 R2

年齢階層別人口は、少子高齢化の影響もあり、昭和60年に20.3%であった年少人口が令和2年には11.0%と、35年間で半減しています。また、生産年齢人口も減少を続けており、昭和60年(67.1%)と令和2年(54.2%)を比較すると10%以上減少しています。

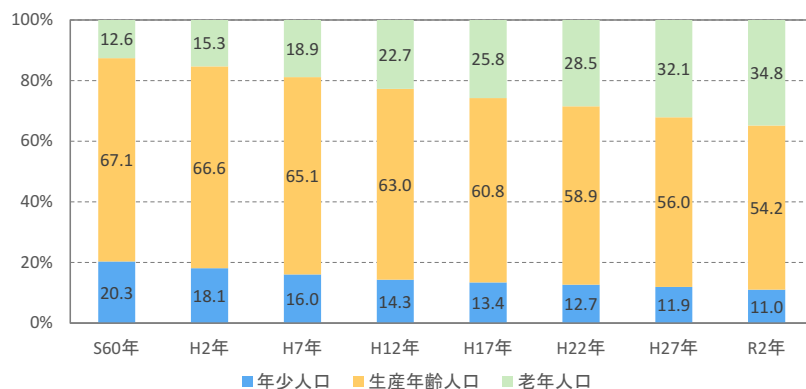
これに対し、老年人口割合は昭和60年(12.6%)から令和2年(34.8%)の35年間で2.8倍に増加し、超高齢化社会に突入しています▶図2)-3、4。

図2)-3 年齢階層別人口の推移(年齢不詳を除く)



【出典】国勢調査 R2

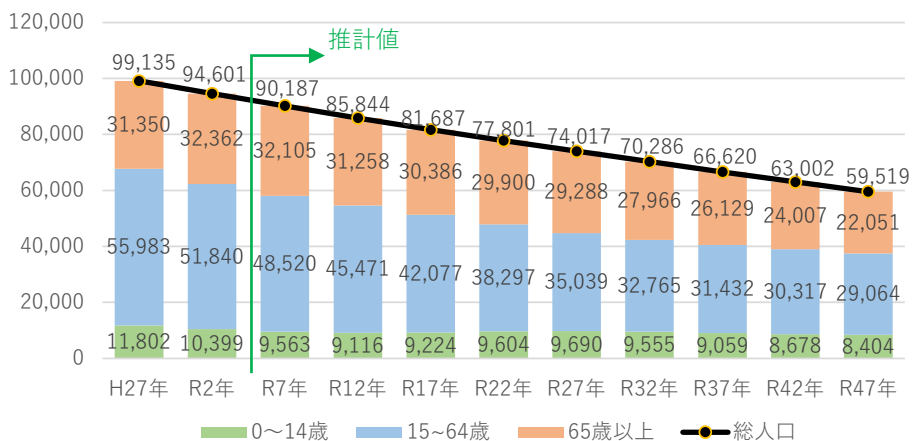
図 2)-4 年齢階層別人口構成比の推移(年齢不詳を除く)



【出典】国勢調査 R2

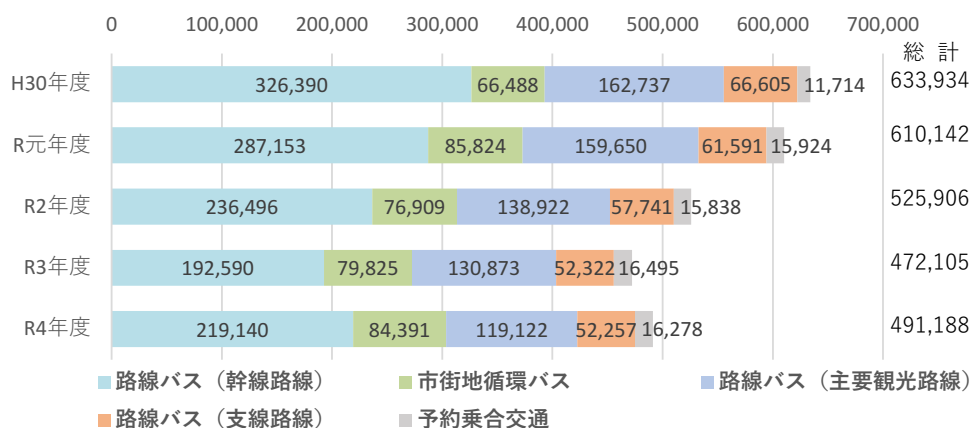
将来人口においても、全国的な傾向と同様に少子高齢化が見込まれ、人口減少に伴った公共交通需要の減少が顕著です。特に生産年齢人口減少による通勤通学の減少や高齢化による外出頻度の減少は、将来に向けても公共交通の維持に大きな影響を与えると考えられます▶図 2)-5、6。

図 2)-5 将来人口 [人]



【出典】花巻市人口ビジョン R5

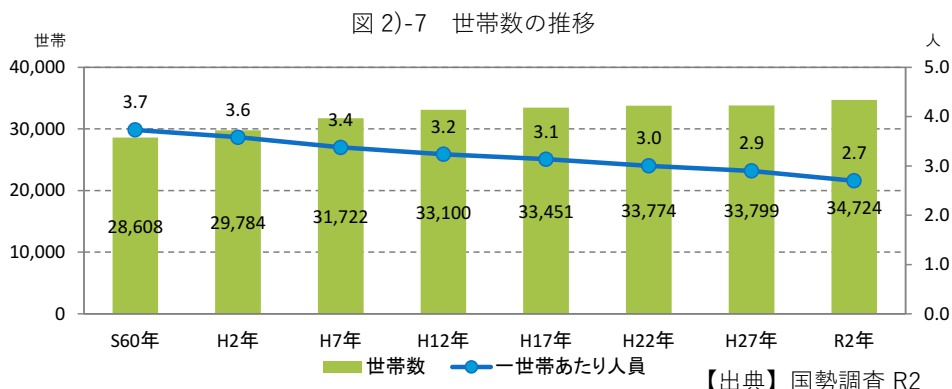
図 2)-6 花巻市内の各公共交通の利用者数 [人]



【出典】各交通事業者提供 R4

世帯数は、世帯分離や一人世帯の増加などにより、平成12年以降の人口減少期に至っても増加を継続しており、居住地の分布が広く薄くなることは、効率的な公共交通の構築に影響を与えるものと考えられます。

また、一世帯あたり人員は減少傾向に歯止めがかかっておらず、昭和60年の3.7人が令和2年には2.7人にまで大きく減少しており、移動を家族の送迎に頼る世帯において負担が大きくなると懸念されます▶図2)-7。



3) 通勤通学流動

花巻市の通勤通学流動は、花巻市の総就業者並びに総通学者 51,687 人のうち、37,628 人が市内で従業、通学しており、残る 14,059 人が市外に流出しています。

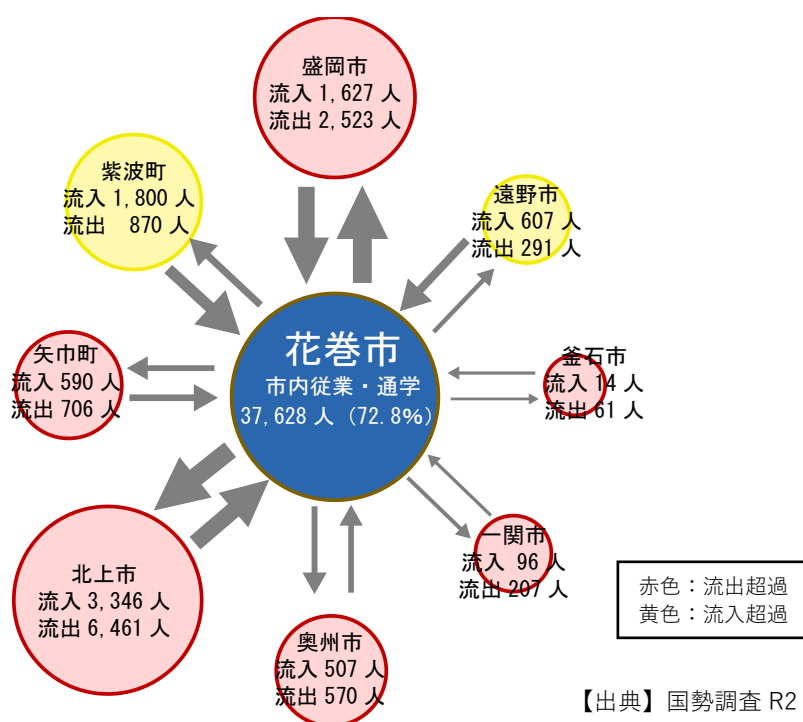
通勤通学先の市町村は、盛岡市、北上市が多く、この2市で総流出人口の7割を占めています。

また、花巻市において従業在学する 37,628 人のうち、市外から流入する人口は 9,348 人で、流入元の市町村は、盛岡市、北上市、紫波町が、1,000 人を超えています。

これらの通勤通学の移動需要を支えていくためには、鉄道や路線バスなどの公共交通を維持していくことが重要になります。

なお、市町村別の流出入の差は、盛岡市、北上市、一関市、釜石市、奥州市、矢巾町で流入よりも流出の方が多い流出超過となっており、遠野市、紫波町が流入超過となっています。

図3)-1 通勤通学流動(令和2年)



4) 生活利便施設の立地状況

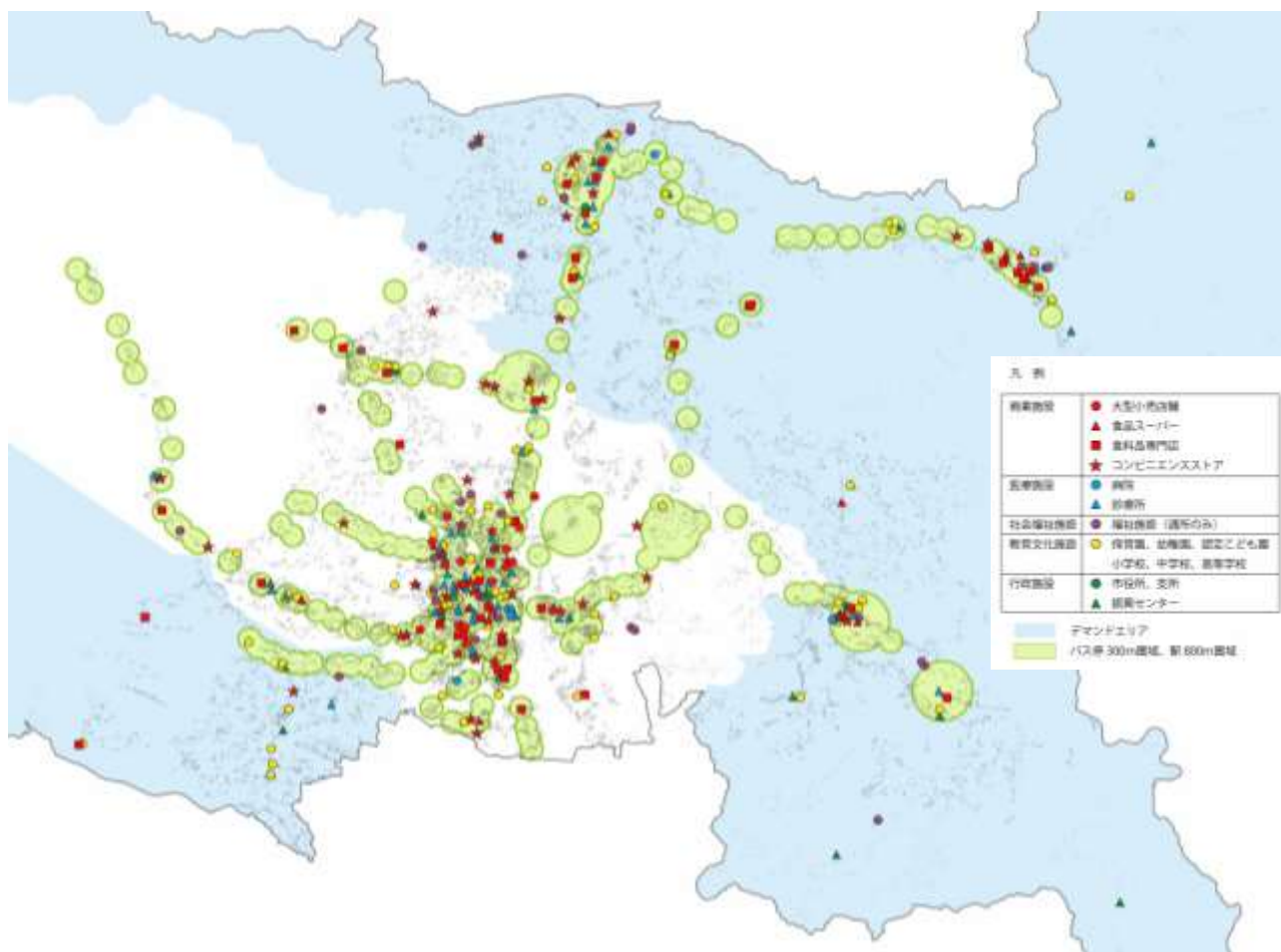
居住環境や生活利便性に密接に関係し、また生活を豊かにする生活利便施設として、商業施設、医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、行政施設が挙げられますが、各種施設の分布状況は以下のとおりとなっており、交通空白地域※には生活利便施設が少なく、各施設への移動手段の確保の検討が必要です▶図 4)-1、2。

図 4)-1 生活利便施設の立地状況 [件] (R 3 時点)

		公共交通圏域内	交通空白地域
商業施設	大規模小売店舗	19	5
	食料品スーパー	13	0
	食料品専門店、 コンビニエンスストア	93	8
医療施設	病院	6	0
	診療所	55	2
社会福祉施設	福祉施設 (通所のみ)	29	6
教育文化施設	保育園、幼稚園、認定こども園、 小学校、中学校、高等学校	77	11
行政施設	市役所、支所	4	0
	振興センター	26	1

※鉄道駅から鉄道 800m かバス停 300m 以内、予約乗合交通の運行区域を公共交通圏域内、それ以外を交通空白地域としています。

図 4)-2 生活利便施設の立地状況 (R 3 時点)



(2) 公共交通の概況

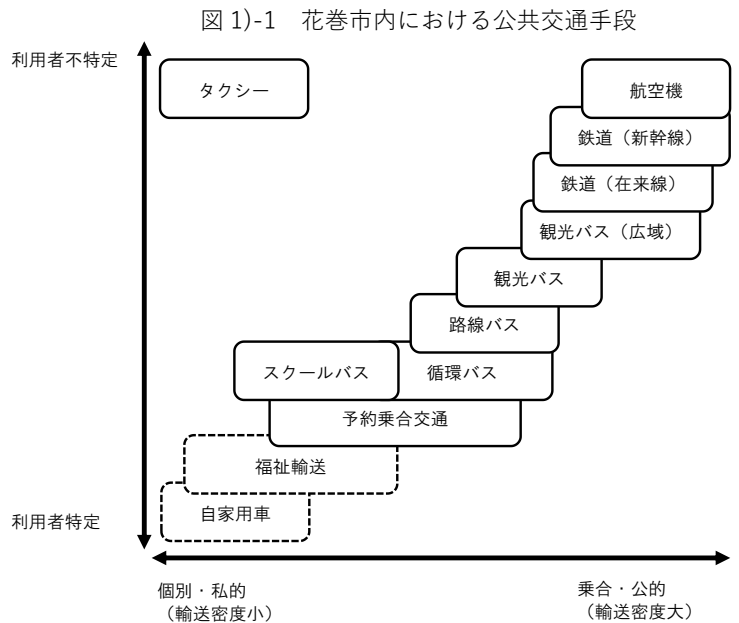
1) 市内の公共交通体系

花巻市内の公共交通は、航空、鉄道、路線バス、予約乗合交通など、広域交通から地域内交通まで多様な交通手段が展開されています。

その中でも、利用者が減少している路線バスについては、「花巻市公共交通網形成計画」に基づき、バス路線の整理や再編、予約乗合交通の運行を通じて、効率的かつ誰にでも利用しやすい公共交通の整備を進めてきました。

また、花巻中心部の利便性を担う公共交通手段として市街地循環バス（ふくろう号、星めぐり号）を運行しており、多くの市民や来訪者に利用されています。

公共交通手段を輸送密度と利用者の特定の有無によって分類したものが、図 1)-1) であり、花巻市では、各種の交通手段を複合的に組み合わせて、各交通手段の共存と交通空白地域の解消に努めています。



広域交通は南北軸に強い交通体系となっており、鉄道は、JR 東北新幹線、JR 東北本線が南北を、JR 釜石線が東西を結び、新花巻駅、花巻駅、花巻空港駅、石鳥谷駅、似内駅、小山田駅、土沢駅、晴山駅の 8 駅を有しています。また、いわて花巻空港が立地する花巻市は、岩手県の空の玄関口でもあり、県内でも陸路、空路の主要な交通拠点となっています。

図 1)-2 市内の公共交通体系（現況）



2) 鉄道

花巻市内各駅の利用者総数は、令和元年までは年間 200 万人以上の利用者がありましたが、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症の影響で 170 万人にまで減少しています。令和 4 年の駅別利用者数は、中心駅である花巻駅が全体の半数以上を占め、約 108 万人（1 日平均 2,952 人）となっており、次いで利用者が多いのは石鳥谷駅の約 32 万人（1 日平均 873 人）となっています。

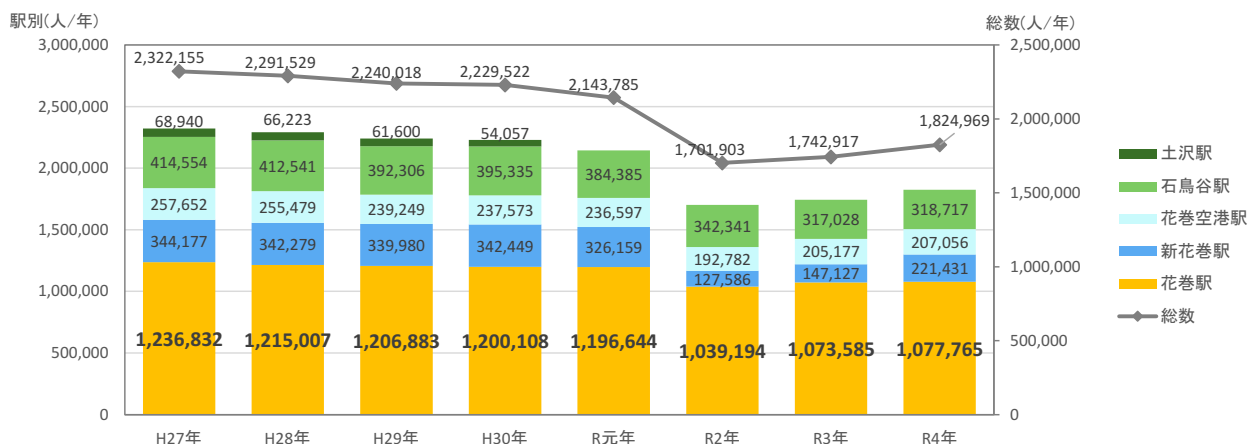
各路線の便数は、JR 東北本線が約 35 本/日（平日）、JR 釜石線が約 10 本/日（平日）となっており、JR 釜石線では本数が少ない状況となっています。また、鉄道と路線バスとの乗継時間（花巻駅）の平均乗継時間が約 17 分、5 分未満が約 3 割、21 分以上が約 4 割となっており、乗継時間の継続的な改善が望まれます▶図 2)-1、2。

また、鉄道利用者が減少傾向にあり、令和 2 年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が厳しい状況となっているローカル鉄道の再構築を進めるための、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和 5 年 10 月 1 日に施行されました。

同法では、ローカル鉄道の再構築の仕組みとして、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が「再構築協議会」を組織し、協議会において、鉄道輸送の維持・活性化や路線バスなどの他の交通モードへの転換を定める再構築に関する方針を作成することが示され、1 キロあたりの 1 日平均通過人員が「1,000 人未満」の区間においては、早急な改善が求められています。

JR 釜石線の令和 4 年の利用状況は、花巻駅から釜石駅までの平均通過人員が 573 人/日、花巻駅～遠野駅間が 739 人/日といずれも 1,000 人未満ですが、当市を含む遠野市、釜石市、住田町の沿線自治体では、JR 釜石線は地域経済を支える重要な基盤として必要性が極めて高く、沿線住民の意識醸成や沿線自治体が一丸となった利用促進などの対応策を協議・検討することが必要であるとして、令和 5 年 9 月 27 日に「JR 釜石線沿線自治体首長会議」を設立し、今後、沿線自治体が連携した利用促進策を検討、実施することとしています。▶図 2)-3。

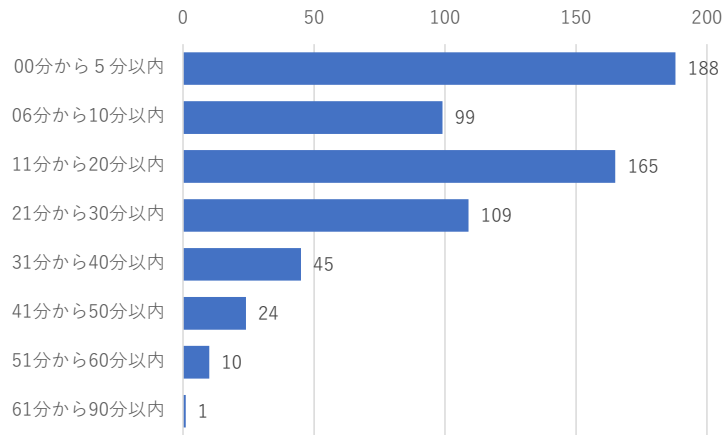
図 2)-1 鉄道年間利用者数の推移



【出典】花巻市統計書 R5

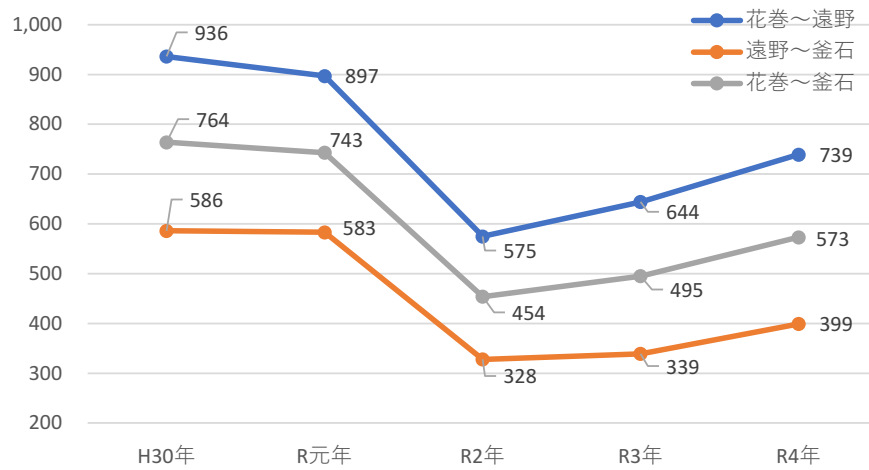
※JR 釜石線土沢駅は平成 30 年 10 月 1 日以降無人駅になったため、令和元年以降のデータなし

図 2)-2 花巻駅における鉄道と路線バスとの乗継時間 [便]



【出典】交通事業者 HP 時刻表より作成

図 2)-3 JR 釜石線の輸送密度 [人/日]



【出典】JR 東日本「路線別ご利用状況」

3) 路線バス

市内の路線バスは、幹線5路線□、主要観光路線2路線□、支線5路線□、その他（花巻空港線）1路線□の合計13路線があり、民間路線バスとして岩手県交通株式会社が路線を運行し、大迫花巻線はコミュニティバスとして運行しています▶図3)-1。

また、花巻中心部では、バス路線同士の重複経路が多く、運行経路の改善に検討の余地がみられます▶図3)-2。

図3)-1 バス路線図

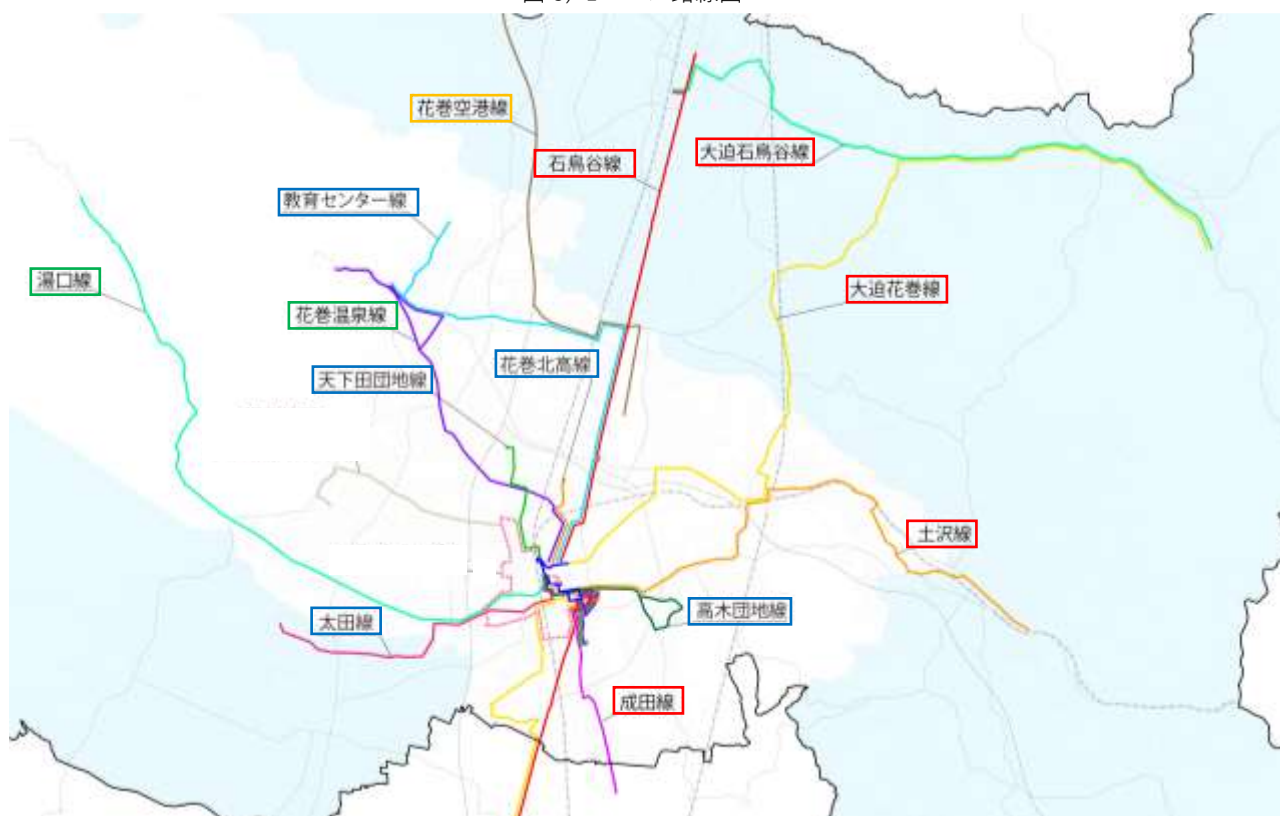


図3)-2 花巻中心部のバス路線

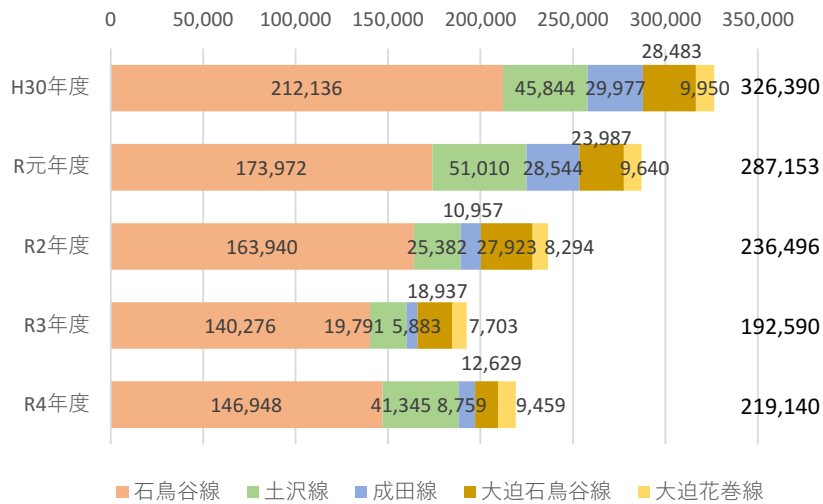


○幹線路線

幹線路線の利用者数は年々減少傾向にあり、平成30年度は年間約33万人であったのに対し、バス路線の廃止や再編の影響もあり、令和4年度には年間約22万人と約33%減少しています▶図3)-3。

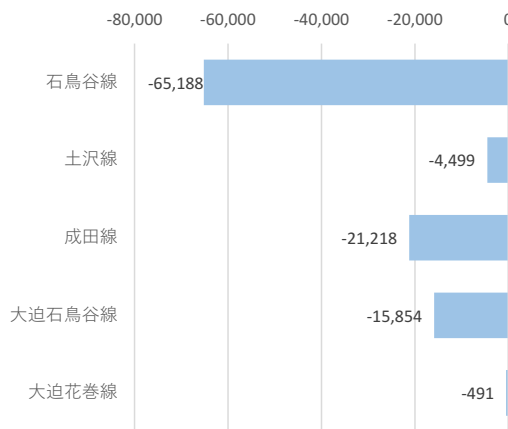
また、幹線路線の利用者を路線別でみると、石鳥谷線での減少が約65,000人と最も大きく、次いで成田線の約21,000人の減少となっており▶図3)-4、経常収益は石鳥谷線、大迫花巻線で赤字が大きくなっています▶図3)-5。

図3)-3 幹線路線の利用者数の推移 [人]



【出典】交通事業者 R4

図3)-4 幹線路線の利用者の増減 (H30年度とR4年度で比較 [人])



【出典】交通事業者 R4

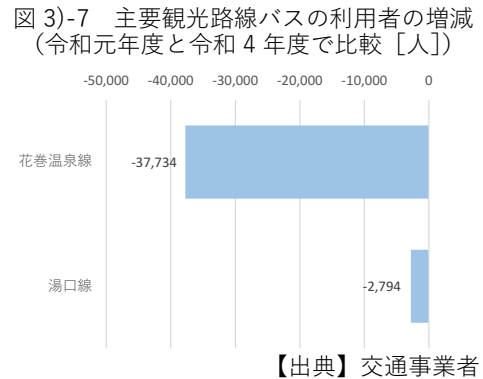
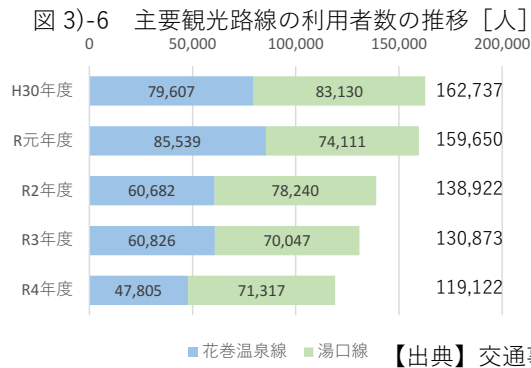
図3)-5 運行便数、バス停数、利用者数、補助状況 (R4時点)

路線	運行便数 (平日/休日)	バス停数 (市内)	利用者数 (人)	運行経費 (円)	経常収益 (円)	市補助市負担(円)	国・県補助(円)
石鳥谷線	36便/24便	38	146,948	83,251,231	-45,749,277	-	18,393,000
土沢線	17便/8便	36	41,345	25,503,996	-13,680,604	-	6,562,000
成田線	6便/0便	23	8,759	8,024,216	-5,454,016	1,021,000	3,478,000
大迫石鳥谷線	12便/8便	29	12,629	14,622,045	-10,505,875	8,255,000	2,250,000
大迫花巻線	8便/4便	52	9,459	35,821,494	-32,093,095	32,093,095	-

【出典】花巻市 R4

○主要観光路線

主要観光路線の利用者数は年々減少傾向にあり、特に花巻温泉線での減少が大きく、コロナ禍前の令和元年度と令和4年度の花巻温泉線の利用者数を比較すると、約45%減少しており回復傾向もみられません▶図3)-6、7。



○支線路線

支線路線の利用者数は減少傾向が続いていますが、令和4年度に回復傾向がみられます。また、路線別にみると、教育センター線の減少が大きく、コロナ禍前の令和元年度から令和4年度で、約62%減少しており、唯一、花巻北高線が増加しています▶図3)-8、9。

なお、支線路線のうち教育センター線、天下田団地線は市が赤字額を負担しています▶図3)-10。

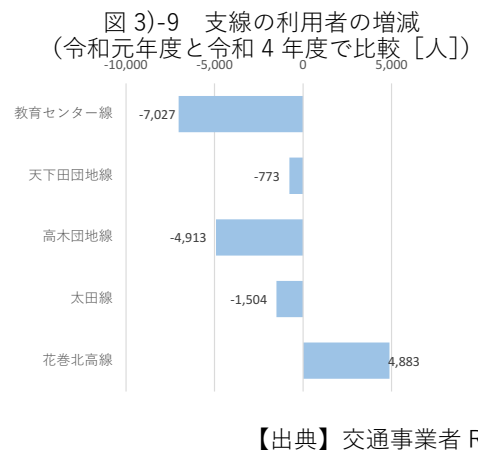
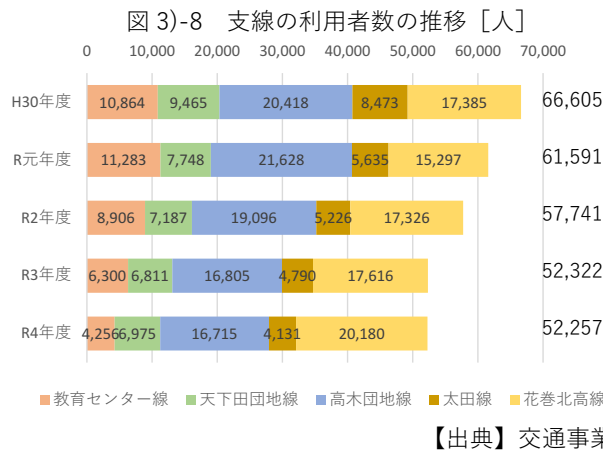


図3)-10 運行便数、バス停数、利用者数、補助状況 (R4時点)

路線	運行便数 (平日/休日)	バス停数 (市内)	利用者数 (人)	運行経費 (円)	経常収益 (円)	市補助 市負担(円)	国・県 補助(円)
教育センター線	5便/0便	25	4,256	5,457,913	-3,959,908	3,959,000	-
天下田団地線	7便/4便	18	6,975	4,321,522	-2,816,329	2,816,000	-

※高木団地線、太田線、花巻北高線は市補助対象外路線のため非公表

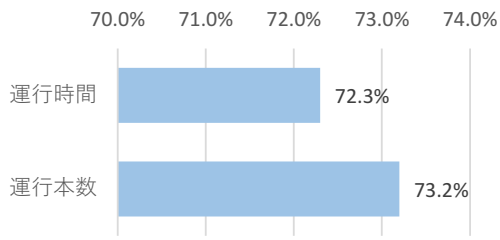
【出典】花巻市 R4

また、路線バスの利用者からは、運行本数、運行時間への不満度が高く、通勤通学目的では7割を超えているほか、待合環境や乗継、運行路線の重要度が高く、満足度が低くなっており、改善が求められている状況です▶図3)-11、12。

「公共交通を利用しない、利用できない理由について」からは「利用したいバス路線が無い」との意見や、「バスの時刻表を知らない」、「バスのルートを知らない」との意見が一定数挙げられており、バスについての情報の周知が十分でない状況が読み取れます▶図3)-13。

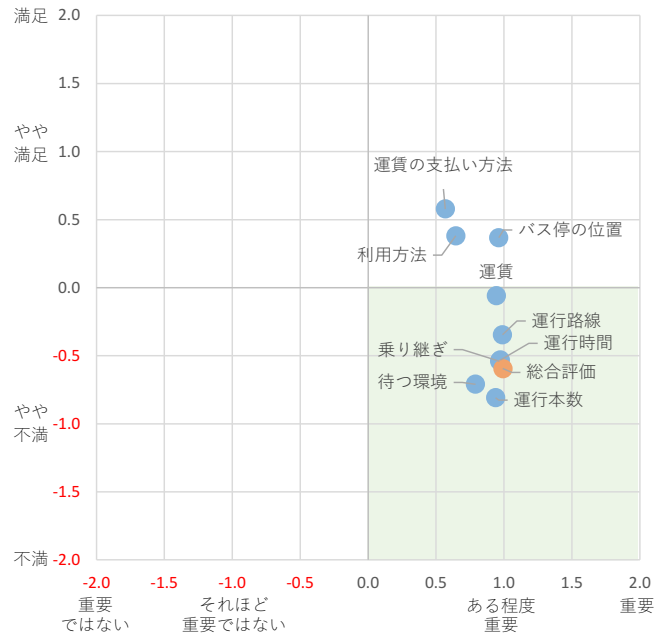
また、自由回答においては、電子決済を希望する意見が多く挙げられていたほか、最終バスの運行時刻が早いとの意見も少なくありません▶図3)-14。

図 3)-11 通勤通学で路線バスを利用する方の
運行本数と運行時間への不満の割合



【出典】市民意向調査 R 4

図 3)-12 路線バスの満足度と重要度



【出典】市民意向調査 R 4

図 3)-13 公共交通を利用しない、利用できない理由について

自家用車を利用している（自分で運転）	21.0%
利用したいバス路線がない	7.1%
自家用車を利用している（家族が運転）	7.0%
利用したい時間帯にバスの便がない	6.8%
一度の外出で複数の用事を済ますことができない	5.8%
荷物が多いと利用するのが困難、大変	5.7%
バスの時刻表を知らない	5.2%
ルートを知らない	4.9%

【出典】市民意向調査 R 4

図 3)-14 利用者意向調査自由回答

運行経路、本数（23回答）

- ・本数をもっと増やしてほしい
- ・16～19時の本数をもう少し増やしてほしい

乗り継ぎ（5回答）

- ・新幹線の乗車時間に合わせてほしい
- ・電車からバスまでの時間が長く不便

運賃、料金助成（3回答）

- ・もう少し運賃安ければもっと使いやすい
- ・運賃を上げて良い

車両（5回答）

- ・乗り降りのノンステップ化対応
- ・更新時にマイクロバスにしてもよい

運行日、時間（11回答）

- ・土日祝の朝の運行を増やしてほしい
- ・日曜日の朝の7時台がほしい

維持、利用意欲（15回答）

- ・これからも継続して欲しい
- ・廃止だけは避けてほしい

支払方法（15回答）

- ・Suica等が使えると嬉しい
- ・QRコード支払対応

待つ環境（6回答）

- ・冬は雪が多くバス停に屋根がほしい
- ・雨宿りできるベンチがほしい

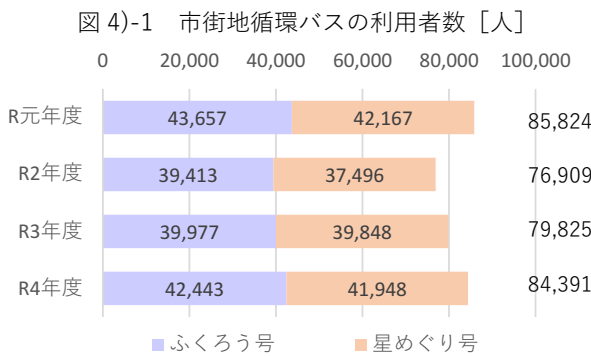
その他（21回答）

【出典】利用者意向調査 R 4

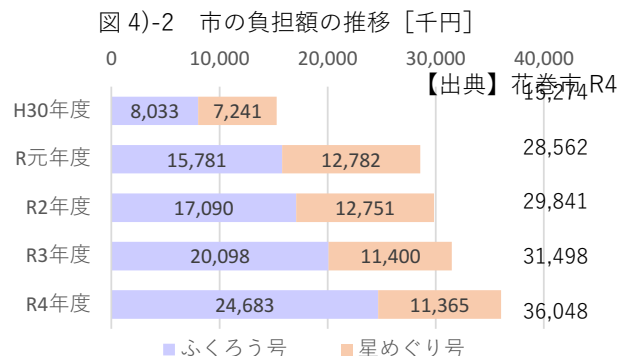
4) 市街地循環バス

市内の中心部で運行している市街地循環バスは、ふくろう号（岩手県交通株式会社運行）、星めぐり号（株式会社東和総合サービス公社運行）の2台で各10便/日運行しており、利便性に寄与しています。

利用者数は、コロナ禍の影響で一時的に減少したものの、現在は令和元年度の水準に回復しています。利用者の回復に伴い運賃収入は増加していますが、燃料費や人件費の高騰などで運行経費も上昇しており、市の負担額は増加してします▶図4)-1、2。



【出典】交通事業者 R 4



【出典】花巻市 R 4

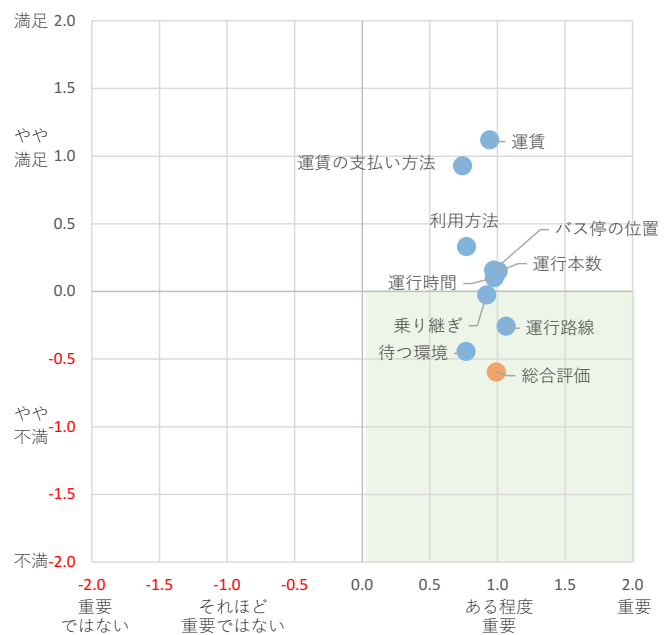
市街地循環バスと路線バスのルートが重複している中で、イトーヨーカドー～花巻駅～総合花巻病院間を中心に路線バスとの接続ができます▶図4)-3。

市民意向調査では、運行路線の重要度が一番高く満足度が低くなっており、自由回答にもルート拡大を求める意見があります。また、待合環境と乗継に不満があり、待合環境を含め、鉄道や路線バスとの乗継を継続的に改善していくことが必要です▶図4)-4。

図4)-3 市街地循環バス付近のバス路線



図4)-4 市街地循環バスの満足度と重要度



【出典】市民意向調査 R 4

5) 予約乗合交通と交通空白地域

花巻市では、交通空白地域における移動手段の確保を目的に予約乗合バスを4地域で運行しており、花巻地域の湯口地区では予約乗合タクシー（以降、予約乗合交通）を運行しています▶図5)-1。

予約乗合交通全体の利用者数は、コロナ禍でも鉄道や路線バスとは異なり減少しておらず、利用者数からは日常生活に必要な移動手段であることが伺えますが、利用者の増加は鈍化しています。地域別にみると、大迫地域、西南地域で増加傾向がみられ、湯口地区は3年間で半減しており200人/年を下回っています▶図5)-2。

市の負担額は、利用者が減少している石鳥谷地域、東和地域、湯口地区で増加傾向にあります。一方で、利用者が増加している大迫地域、西南地域では1人あたりの市の負担金は令和元年度から令和4年度で約25%減少しており、予約乗合交通を持続可能なものとしていくためには、利用者数の増加が必要となります▶図5)-3、4。

図5)-1 予約乗合交通の運行区域

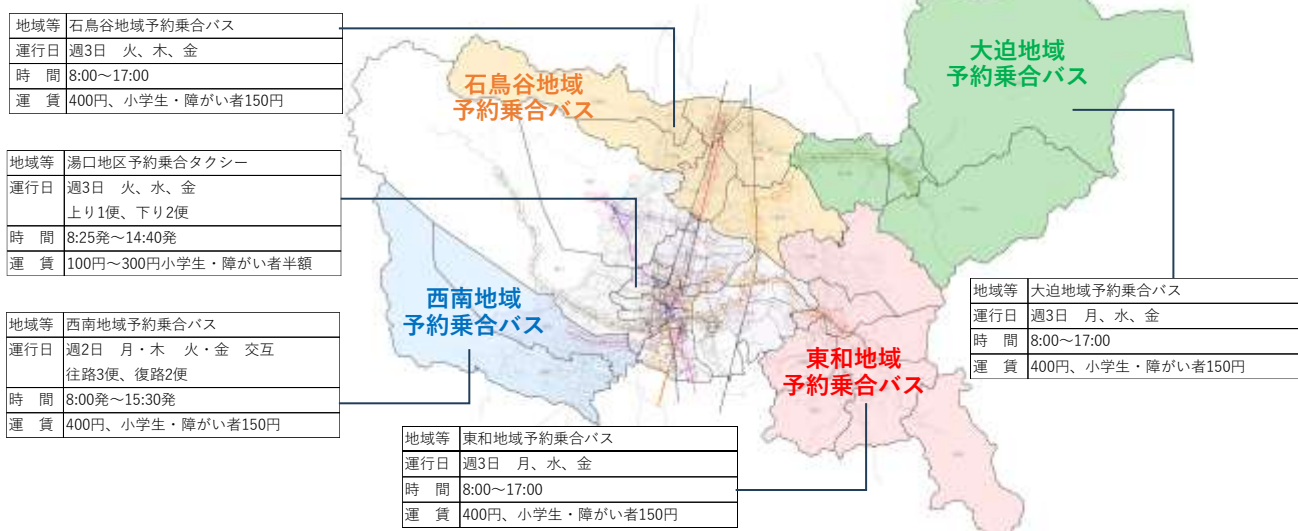
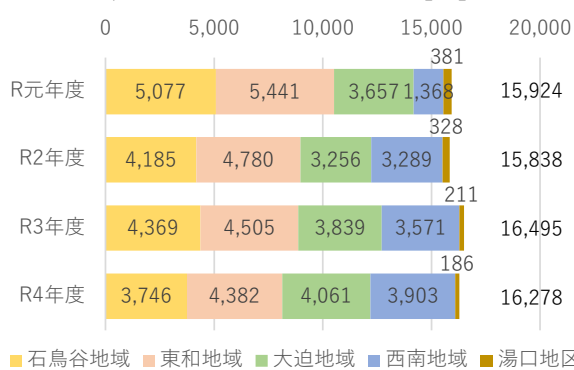
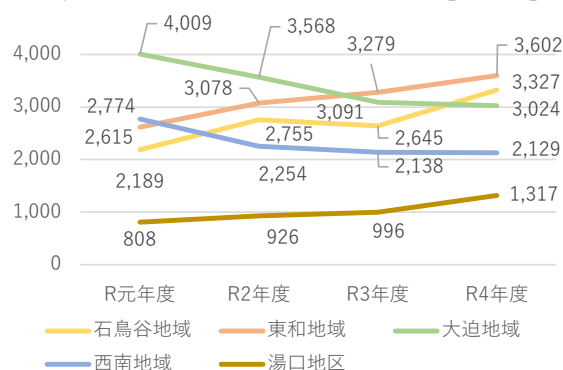


図5)-2 地域別の利用者の推移 [人]



【出典】花巻市

図5)-3 1人あたりの市負担金の推移 [円/人]



【出典】花巻市

図5)-4 運行日数、利用者数、補助状況 (R4時点)

路線	運行日 (平日/休日)	利用者数 (人)	運行経費 (円)	経常収益 (円)	市補助 市負担(円)	国・県 補助(円)
石鳥谷地域	3日/0日	3,746	13,688,620	-12,463,020	12,463,020	-
東和地域	3日/0日	4,382	17,340,620	-15,782,070	15,782,070	-
大迫地域	3日/0日	4,061	17,140,420	-15,654,270	12,282,270	3,372,000
西南地域	2日/0日	3,903	10,901,660	-9,492,210	8,309,210	1,183,000
湯口地区	3日/0日	186	294,700	-244,900	244,900	-

【出典】花巻市 R4

予約乗合交通の満足度と重要度は、運行曜日への不満度が最も高く、次いで運行時間帯・本数、運行区域・運行路線となっており、利用者数や利用回数増加に向けた改善点と考えられます。また、継続利用者のほとんどが高齢者となっており、今後、高齢人口は減少していきませんが、75歳以上人口が増加していく現状では、予約乗合交通の需要は高まっていくと考えられます▶図5)-5、6。

高齢者の需要が高い予約乗合交通ですが、西南地域を除く花巻地域には、予約乗合交通が導入されておらず交通空白地域が広く残っています▶図5)-5、7。

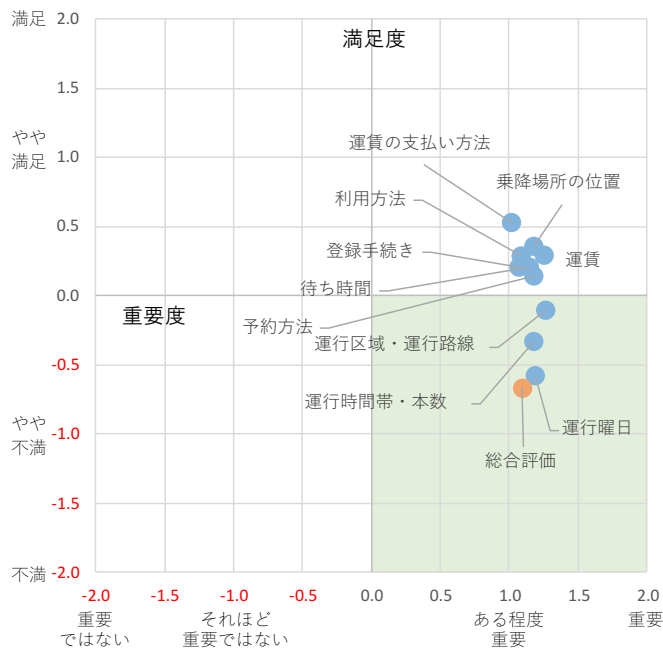
交通空白地域では、高齢者のみ世帯も多く、生活利便施設も徒歩圏に少なく、家族などに送迎を頼めない場合がある方も多いため、日常生活に必要な移動手段の確保が望まれます▶図5)-8、9。

図5)-5 継続利用者の高齢人口割合

石鳥谷地域	93%
東和地域	91%
大迫地域	91%
西南地域	96%

【出典】花巻市

図5)-6 予約乗合交通の満足度と重要度



【出典】市民意向調査 R 4

図5)-7 交通空白地域区域

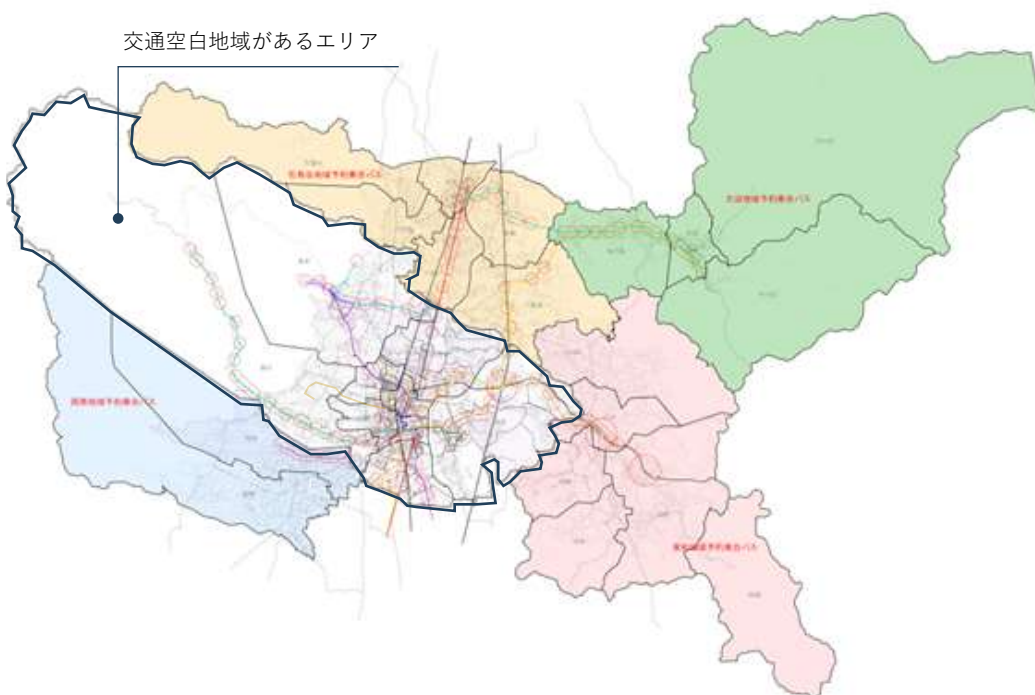
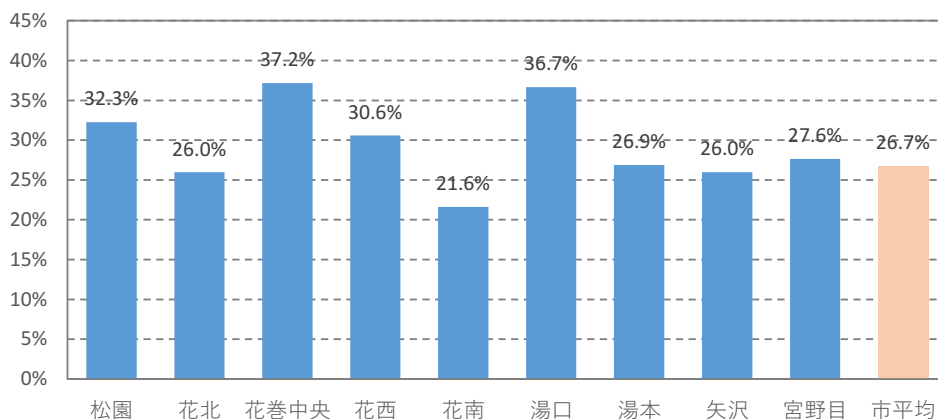
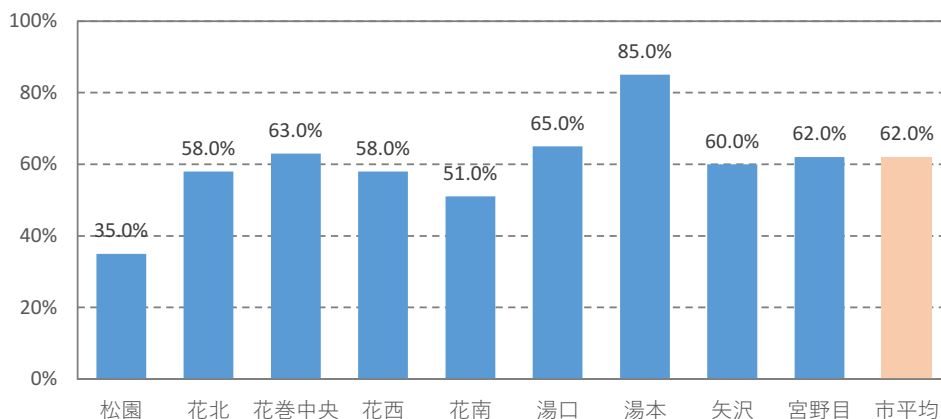


図 5)-8 世帯の中で一番若い方が 65 歳以上の世帯の割合



【出典】 市民意向調査 R 4

図 5)-9 送迎が必要な時、家族、友人・知人に頼めない、状況に応じて頼めない場合がある方の割合

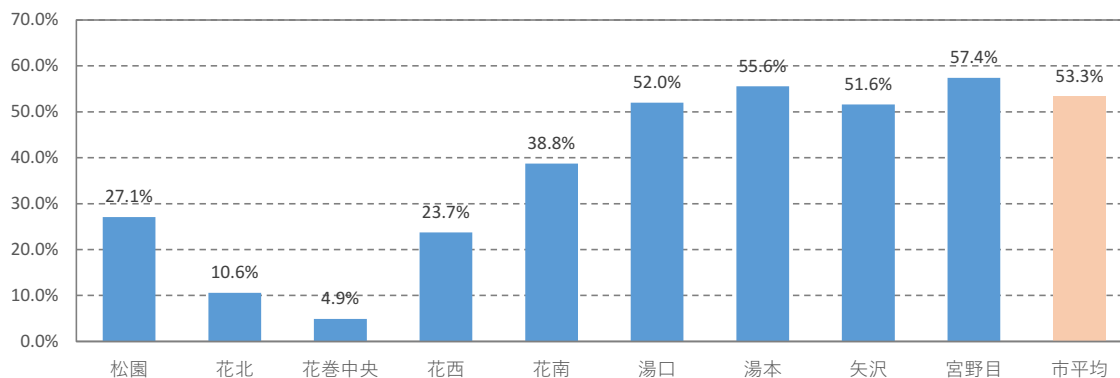


【出典】 市民意向調査 R 4

特に、湯口地区、湯本地区、矢沢地区、宮野目地区は交通空白地域^{※1}の人口が各地区全体の 5 割を超えており、予約乗合交通などの移動手段の検討・確保が必要です▶図 5)-10。

予約乗合交通が導入された場合、湯口地区乗合タクシーは、利用者も少なく予約乗合交通と重複するため継続は難しいと考えられます。

図 5)-10 コミュニティ地区別の交通空白地域の人口



【出典】 国勢調査 R 2 の人口を用いて地図情報システムにて算定

※ 1 交通空白地域

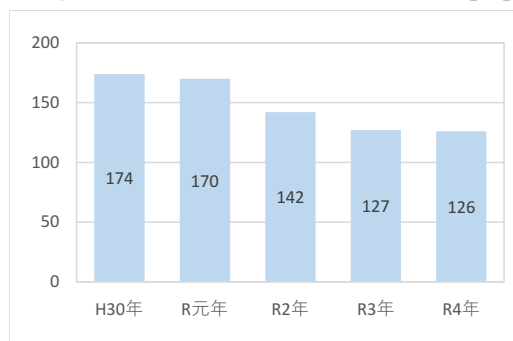
鉄道駅から半径 800m 圏外、またはバス停から半径 300m 圏外を交通空白地域としています。

6) タクシー

タクシー事業者は市内に13社あり、ドアツードアの個別需要に無くてはならない移動手段です。しかしながら、タクシー事業者においては、燃料費高騰や利用者の減少が続き、さらに、運転士の不足や高齢化などもあり、厳しい経営状況にあります▶図6)-1。

今後、タクシー事業自体の事業縮小の懸念があり、それに伴って市で行っている観光施策や福祉施策などの移動サービスが利用できない状況が生じる可能性があります。

図6)-1 花巻市内タクシー運転士の推移 [人]



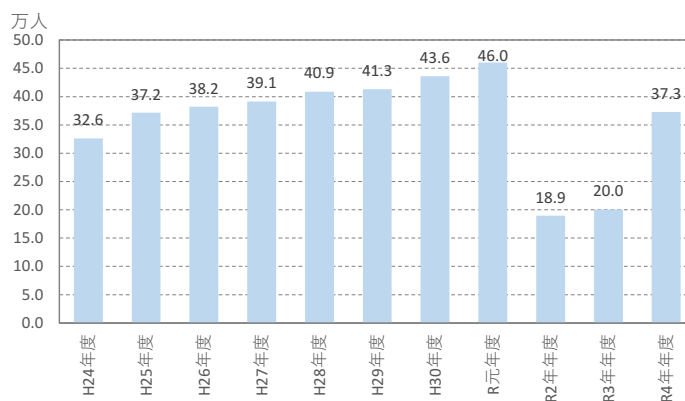
【出典】交通事業者 R 4

7) 空路

いわて花巻空港には、札幌、名古屋、大阪、神戸、福岡の国内線5便と、台北、上海の国際線2便が就航しています。空港利用者数は年々増加を続けていましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、約19万人にまで落ち込みました。令和4年度はコロナ禍前まで利用者数が戻りつつあり、約37万人となりました。▶図7)-1。

以前はいわて花巻空港のターミナルが国道4号沿いにあったため、路線バスの石鳥谷線や教育センター線で、花巻駅や花巻空港駅への移動が可能でしたが、空港ターミナルの移転に伴い路線バスによる花巻駅との接続がなくなったため、来訪者や空港利用者の移動手段の確保が望まれます▶図7)-2。

図7)-1 いわて花巻空港年間利用者数の推移 [万人]



【出典】花巻市統計書 R 4

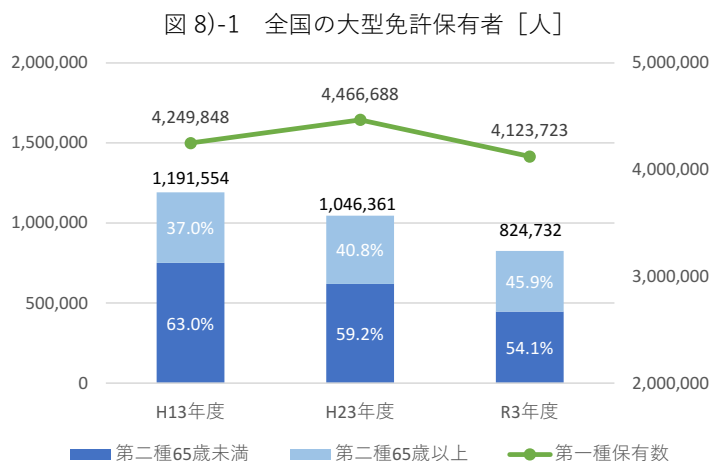
図7)-2 いわて花巻空港周辺のバス路線



8) 交通事業者の厳しい現状

地域の公共交通を担う鉄道や路線バス、タクシーの交通事業者においても、前述したように、少子高齢化による需要の減少、燃料費などの高騰に加えて新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少で収益の悪化が続いています。

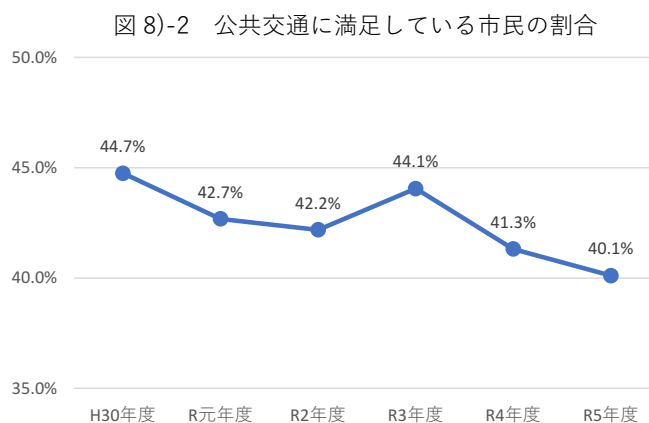
路線バス・タクシーにおいては、運転士の不足や高齢化に加え、労働時間適正化の動きのもと運転士の稼働時間に現在よりも制限が設けられることにより、路線バスやタクシーを現状のまま維持することが難しくなると予想されます▶図 8)-1。



【出典】運転免許統計

また、公共交通の維持や改善、利用促進を求める市民は多いものの、公共交通を利用していない市民の割合は、市民意向調査で約7割となっており、まちづくり市民アンケートでは公共交通に満足している市民の割合も減少傾向が続いています▶図 8)-2。

公共交通を維持していくためには、交通サービスごとの効率化や、利便性の向上などによる利用者数の増加、公共交通を担う交通事業者への経営支援や運転士確保への支援などによる交通事業者の撤退回避、公共交通と共存できる公共交通以外の移動手段の確保などの検討や事業を継続的に行うとともに、今、利用しなければ公共交通がなくなることへの危機感を共有し、自らが守るという意識の醸成が必要になると考えられます。



【出典】まちづくり市民アンケート

9) 今までの利用促進の取り組み

花巻市では、これまでにバスの現在地や到着予定時刻をスマートフォンなどで確認できるバスロケーションシステムの導入や公共交通マップの更新と配布、路線バス利用者への観光施設利用券の配布、岩手県交通株式会社が運行している路線バスへの交通系ICカードの導入支援などの利用促進に取り組んでいます▶図9)-1、2、3。

図9)-1 花巻市公共交通マップ



【出典】花巻市

図9)-2 バスロケーションシステム「バス予報」



【出典】岩手県交通株式会社 HP

図9)-3 交通系ICカード例「IwateGreenPass」



【出典】岩手県交通株式会社 HP

(3) 公共交通以外の移動手段の現況

1) 病院連絡バス

県立中部病院（北上市）へ路線バスが運行していますが、岩手医科大学附属病院（矢巾町）と盛岡赤十字病院（盛岡市）への路線バスはないため、病院連絡バスの運行をしています。今後も、市民の高次医療の受診機会を確保するために運行を継続する必要があります。

図 1)-1 病院連絡バス（R4 時点）

名称	区間	運行日	利用条件
岩手医科大学附属病院利用者連絡バス	JR 花巻駅前～JR 石鳥谷駅前～岩手医科大学附属病院	平日：往路 2 便、復路 2 便 第 1・4 土曜日 ：往路 1 便、復路 1 便	なし
大迫地域・岩手医科大学附属病院・盛岡赤十字病院連絡バス※1	大迫バスターミナル～岩手医科大学附属病院～盛岡赤十字病院～盛岡駅西口	平日：往路 1 便、復路 1 便 第 1・4 土曜日 ：往路 1 便、復路 1 便	なし

※1：路線バス「釜石盛岡線」が大迫地域内のバス停留所を経由しなくなったため、市が代替交通手段として運行

2) スクールバス

小学校、中学校への通学手段の確保のため、スクールバスとスクールタクシーを運行しています
▶図 2)-1、2、3。

また、花巻市では、現在、コロナ禍の影響により休止中ですが、大迫地域と東和地域でスクールバスへの一般混乗制度を導入しています。スクールバスへの一般混乗制度は、地域の一般住民の混乗を可能にすることで、予約乗合交通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となっています。

今後、一般混乗制度の再開や路線バスによる小中学校用通学バスに加え、予約乗合交通の通学利用など、限られた輸送資源を効率的に活用することが、通学手段の維持・確保につながっていくと考えられます。

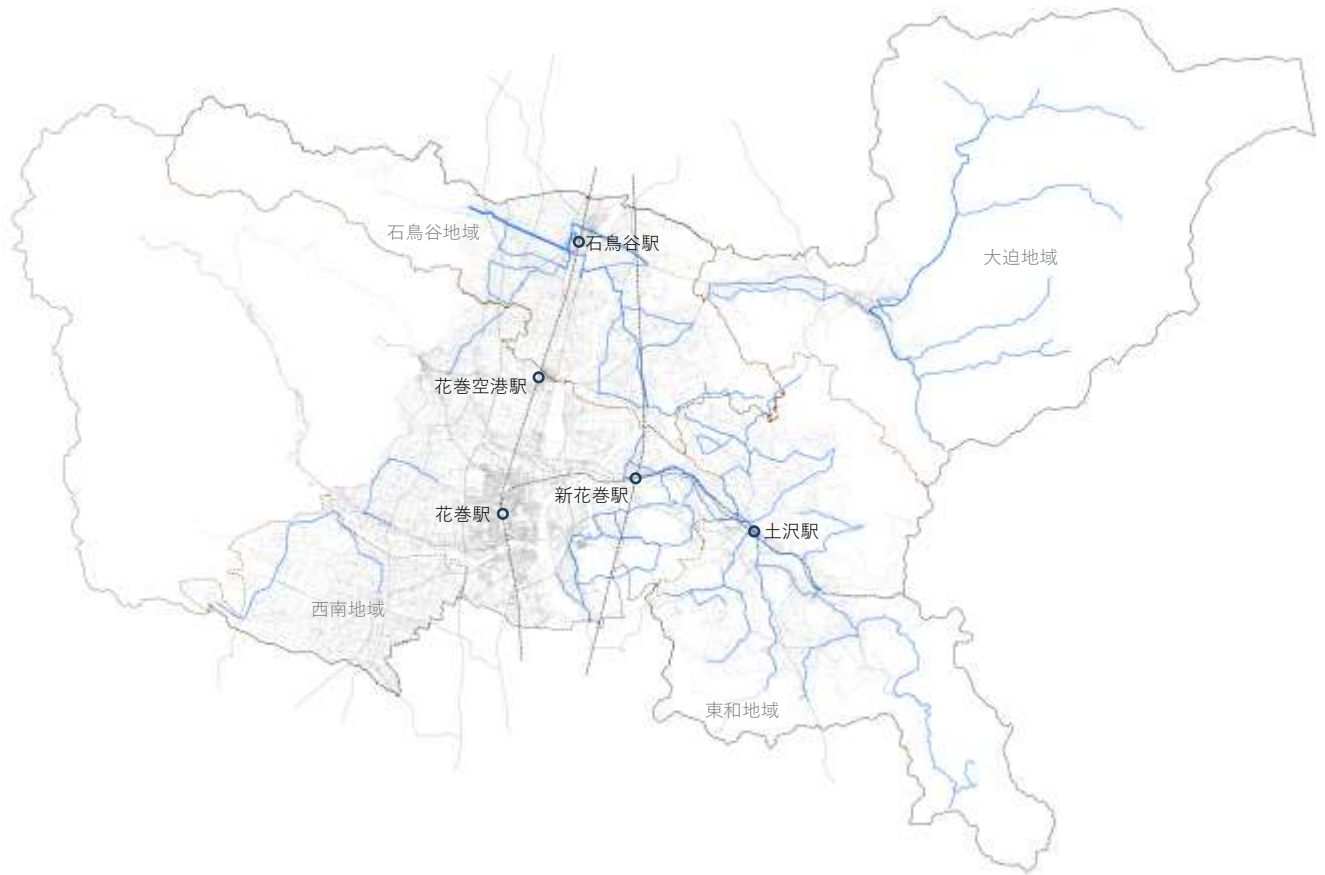
図 2)-1 スクールバス（R4 時点）

名称	区間
湯口小学校スクールバス	地森～湯口小
湯本小学校スクールバス	糠塚～湯本小
矢沢小学校スクールバス	長根～矢沢小、矢沢十文字～矢沢小、添市～矢沢小、札長根～矢沢小
太田小・西南中学校スクールバス	横志田～太田小～西南中
石鳥谷小学校スクールバス	富沢～石鳥谷小、開拓口～石鳥谷小
石鳥谷中学校（山屋・五大堂八重畑小経由）スクールバス	山屋開拓口～石鳥谷中
石鳥谷中学校（滝田・八重畑方面）スクールバス	戸塚～石鳥谷中
石鳥谷中学校冬期スクールバス	田中～石鳥谷中
東和小・東和中学校スクールバス	上古田～東和中新斎通り、表の森～新斎通り、赤部～新斎通り、黄金沢～新斎通り、絹川新橋～新斎通り、中村前～新斎通り、中山～新斎通り、谷内振興センター前～新斎通り、手古内～新斎通り
大迫小・大迫中学校スクールバス	黒森～大迫小
大迫小学校スクールバス	亀ヶ森大橋～大迫小
【県交通路線バス】市内小学校通学用バス	鉛温泉～一本杉、瀬川～湯本学校前、羽黒堂～大迫仲町
【県交通路線バス】市内中学校通学用バス	大沢温泉～一本杉、羽黒堂～大迫中学校前

図 2)-2 スクールタクシー (R4 時点)

名 称	区 間
湯本小学校スクールタクシー (二枚橋線)	二枚橋ニュータウン～湯本小
東和小・中学校スクールタクシー	黄金沢～東和小
	野金山 1～東和小
大迫小・中学校スクールタクシー (内川目地域)	岳～大迫小
	折壁～大迫小
大迫小・中学校スクールタクシー (外川目地域)	合石～大迫小
	豎沢～大迫小
	長崎～大迫小
大迫中学校スクールタクシー (亀ヶ森南線)	衣更着橋～大迫中

図 2)-3 スクールバス、スクールタクシーの運行経路 (R4 時点)

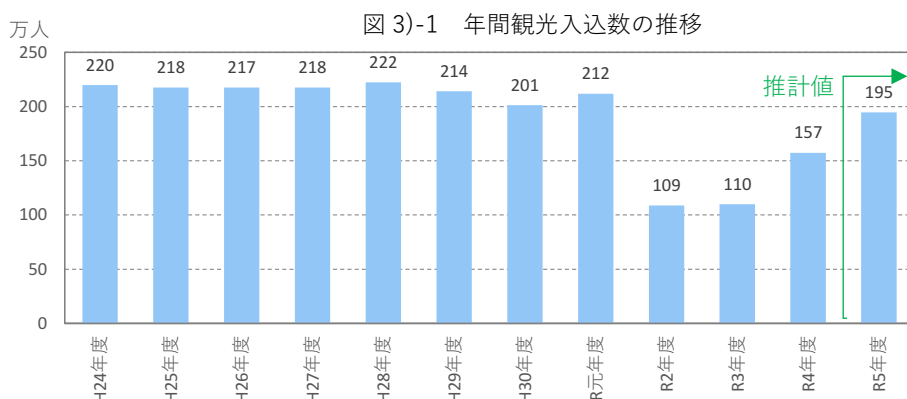


3) 観光輸送

コロナ禍前の8年間（平成24年度から令和元年度）の観光入込数の推移をみると、おおむね200万人/年の入込数があります。

令和2年度になると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、観光入込数は半分近くの109万人/年にまで落ち込んでいますが、令和4年度以降回復傾向にあります▶図3)-1。なお、花巻温泉郷、宮沢賢治記念館、宮沢賢治童話村、花巻広域公園で入込数が多く、総入込数の半数は花巻温泉郷となっています。

以下に、観光輸送の移動サービス、施策を示します▶図3)-2、3、4。（なお、この項では、観光目的の移動サービスをまとめているため、公共交通を含め示します）



※R5年度は以下による想定値
R4年(4月~11月) 127万人
R5年(4月~11月) 156万人
を比較すると、23.6%増加しており、令和4年度の実績値157万人に1.236を乗じ推計した値

【出典】花巻市統計書

図3)-2 高速バス（公共交通）（R4時点）

名称	区間	運行事業者
花巻空港線	花巻空港～花巻空港駅～盛岡駅東口～盛岡バスセンター	岩手県交通株式会社
けんじライナー	花巻温泉～花巻駅前～仙台駅東口	岩手県交通株式会社
遠野・釜石号	道の駅やまだ～新花巻駅前～花巻駅東口～池袋駅西口	岩手県交通株式会社
大船渡・盛岡線	盛岡バスセンター～大迫バスターミナル～道の駅とうわ～大船渡駅前	岩手県交通株式会社
APPIエアポートライナー	花巻空港～安比高原スキー場～ANAホリデイ・イン温泉	岩手県北自動車株式会社

図3)-3 市内観光バス・タクシー（R4時点）

名称	区間	運行事業者
宮沢賢治記念館臨時シャトルバス	宮沢賢治記念館駐車場→童話村駐車場→イーハトーブ館駐車場	宮沢賢治記念館
早池峰環境保全バス（臨時）	花巻駅～小田越登山口	花巻市
早池峰登山シャトルバス（臨時）	岳駐車場～江繋、岳駐車場～荒川	有限会社ファミリー観光岩手 有限会社宮野目観光バス ファミリー観光株式会社
どんぐりとやまねこ号	どんぐり号(花巻駅～花巻温泉郷～観光施設等～新花巻駅) やまねこ号(新花巻駅～花巻駅～観光施設等～新花巻駅～花巻駅～花巻温泉郷)	一般社団法人花巻観光協会

図3)-4 花巻温泉郷共同送迎バス、定額タクシー送迎プラン（R4時点）

名称	区間	運行事業者
共同送迎バス①	台・花巻温泉～新花巻駅	花台協議会
共同送迎バス②	南温泉峡～花巻駅～新花巻駅	一般社団法人花巻南温泉事業組合
花巻温泉郷定額タクシー送迎プラン	新花巻駅～花巻温泉郷(3ゾーン)	(主催)一般社団法人花巻観光協会 (運行)花巻地区タクシー協同組合

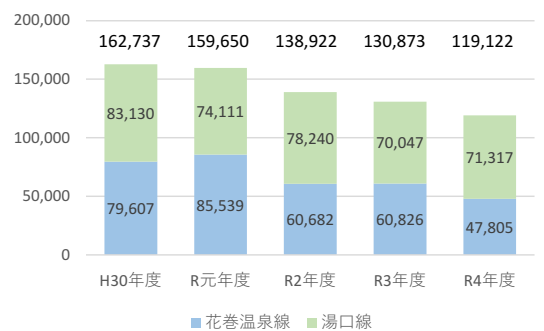
来訪者の主要な玄関口である、いわて花巻空港、花巻駅、新花巻駅間は、路線バスによる相互の乗り入れがないため、アクセスがあまりよくありません▶図 3)-5。

最大の観光資源である花巻温泉郷の温泉宿泊者のために、花巻温泉郷共同送迎バスなどが運行されており、運行時刻によっては、路線バスと競合の関係にあります。競合関係にある主要観光路線(花巻温泉線、湯口線)は利用者数が減少しており、コロナ禍後の回復もみられません▶図 3)-6、7。

図 3)-5 来訪者の主要な玄関口付近のバス路線



図 3)-6 主要観光路線の利用者数の推移 [人]



【出典】交通事業者 R 4

図 3)-7 花巻温泉郷共同送迎バスのバス路線 (R5 時点)



4) 福祉輸送

花巻市では、障がい者を対象にしたバスやタクシーを利用する際の助成事業や、医療施設や商業施設が近くに無い地域の高齢者や要支援者に対し、バスやタクシーを利用する際の助成事業のほか、各地区の団体が訪問型サービス B 事業として実施している住民ボランティアによる生活支援事業の一つである、自動車による買い物や通院の付き添い支援を実施しています。各事業の詳細については以下のとおりです。

【高齢者への移動支援事業】▶図 4)-1

○高齢者福祉タクシー等事業

高齢者の社会参加の促進を図るため、公共交通の利用料金の一部を助成する事業です。

また、大迫および東和地域において、病院への交通手段として実施してきた「スクールバス一般混乗制度」が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため休止しており、その代替手段として、スクールバス一般混乗制度登録者を対象に高齢者福祉タクシー等事業で、移動手段のないひとり暮らしの高齢者などに対し、予約乗合交通にも対応する高齢者福祉タクシー助成券を交付する時限措置の事業も実施しています。

○高齢者通院時交通費助成事業

遠隔地などで交通手段が不足し、通常から通院などに際し不便を生じている高齢者の健康を守るため、通院時のタクシー利用料金を助成し、通院に係る負担軽減を図る事業です。

○高齢者運転免許証自主返納促進事業

高齢運転者が当事者となる交通事故が多発している現状を踏まえ、車の運転に自信がなくなった方や車の運転に不安を感じている方々に運転免許証の自主返納を考えていただく事業です。

高齢者が運転免許証を自主返納した場合に、バス・タクシーの運賃に利用できる助成券(1万円分)を交付しています。

図 4)-1 高齢者への移動支援事業 (R4 時点)

名 称	交付者数	主な利用条件
高齢者福祉タクシー等事業	1,598 人	自動車所有のない 80 歳以上の高齢者のみ世帯
高齢者通院時交通費助成事業	0 人	自動車所有のない 80 歳以上の高齢者のみ世帯
高齢者運転免許証自主返納促進事業	319 人	65 歳以上の免許返納者

【住民ボランティアによる生活支援事業 (訪問型サービス B 事業)】▶図 4)-2

各地区の協議会が、訪問型サービス B 事業として実施している住民ボランティアによる生活支援事業の一つであり、自動車による買い物や通院の付き添い支援を実施しています。

図 4)-2 住民ボランティアによる生活支援事業(訪問型サービス B 事業) (R4 時点)

団体名	利用者数	主な利用条件
宮野目地区有償ボランティア事業推進協議会	7 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
太田地区生活支援ボランティア協議会	1 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
松園町二区ご近所サポートの会	6 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
八幡まちづくり協議会	1 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
湯本地区生活サポートの会	13 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
ふるさと高松げんき村	5 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※
花西地区生活サポートの会	2 人	要支援 1、2 級、事業対象者等※

※基本チェックリスト(運動、口腔機能、栄養状態、認知症、うつの兆候が確認できる質問票)により、心身機能の低下が認められた方

【障がい者への移動支援事業】▶図 4)-3

○障がい者福祉タクシー助成券交付事業

在宅の障がい者に対し、市内のタクシー事業所のタクシーや市内で発着する路線バスを利用する場合に、助成券を交付する事業です。

○障がい者通院時交通費助成事業

交通手段が不足している地域に居住し、医療機関までの距離が遠く交通費の負担が大きい重度障がい者に対し、通院時のタクシー利用料金の一部を助成し、通院にかかる交通費の負担軽減を図る事業です。

図 4)-3 障がい者への移動支援事業（R4 時点）

名 称	利用者数	主な利用条件
障がい者福祉タクシー助成券交付事業	589 人	障害 3 手帳 1 級 (A) の所持者
障がい者通院時交通費助成事業	5 人	障害 3 手帳 1 級 (A) の所持者

【妊産婦への移動支援事業】▶図 4)-4

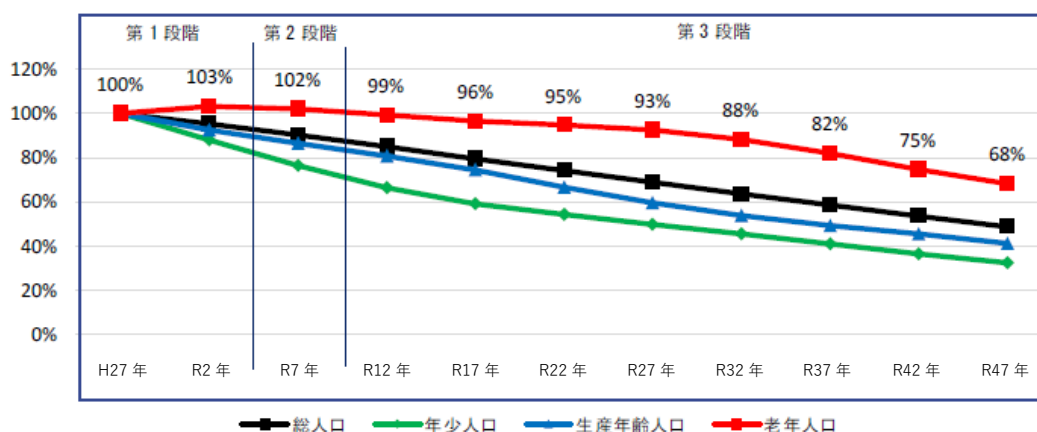
妊産婦が安心して出産できる環境を充実させるため、妊産婦の検診、通院、入院に伴う交通費や宿泊費について補助を行っています。

図 4)-4 妊産婦への移動支援事業（R4 時点）

名 称	利用者数	主な利用条件
妊産婦交通費等補助	3 人	対象医療機関への健診・通院・入院
妊産婦交通費等補助（ハイリスク妊産婦）	9 人	対象医療機関への健診・通院・入院

老年人口は、令和 2 年をピークに減少傾向となっていますが、将来的に高齢者福祉タクシー等事業を必要とする需要は大きく減少しないと見込まれ、また、障がい者や妊産婦に対する支援は必要であることから、各移動支援事業の継続が望まれます。

図 4)-5 人口減少段階の分析



【出典】花巻市人口ビジョン R 5

5) 互助輸送

現状の路線バスや予約乗合交通などの公共交通では応えられない地域のニーズに対応する場合は、地域でのきめ細かい対応ができる互助輸送^{※1}を活用する方法も考えられます。

※1 互助輸送について

公共交通機関（バス・タクシー・予約乗合交通）の輸送サービスの利用が困難な場合、地域の足の確保を行う際に、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、主にボランティア団体や自治会などによる地域の助け合いで実施されるサービスをいいます。道路運送法上の許可・登録を要しないため、無償での輸送となりますが、ガソリン代などの実費や自発的謝礼のみ受け取る事が可能です。

【事業モデルの一例】

利用者が全く負担せずに、NPOや社会福祉法人、自治会などが輸送サービスを運営するケース



【出典】「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」
(国土交通省 2022 年 3 月)

(4) 今後取り組むべき公共交通の課題

花巻市の地域特性や公共交通、公共交通以外の移動手段についての現況、利用者数などの各データや市民意向調査などから、今後、取り組むべき公共交通の課題を以下の6つにまとめました。

課題1 交通事業者の収益悪化や運転士不足による路線縮小や便数削減への対応

路線バスでは、利用者が年々減少し、運行事業者の収益を支えてきた高速バスの利用者減少も重なり、また、多くの路線における赤字の拡大と運転士不足により、路線縮小や便数削減が避けられなくなってきています。さらに、鉄道も JR 釜石線が低輸送密度になっていることから路線の経営が厳しい状況にあり、移動手段の骨格を担う路線バスや鉄道維持への対応が必要です。

課題2 鉄道、路線バス、市街地循環バスの相互ネットワークの改善と利便性の向上

各交通手段同士の乗継や待合環境への不満度が高く、利用者回復のためにも、乗継改善など目的地へ効率的に移動できる公共交通ネットワークの検討が必要です。また、市の中心部に重複路線があるため、需要を考慮したルートやダイヤ見直しの検討が必要です。さらに、大迫花巻線・県立中部病院連絡バスは1運行距離が長く、利用者数の減少傾向もあり、鉄道や路線バス、市街地循環バスと乗継げる経路や統合の検討が必要です。

市街地循環バスは中心部の活性化に必要な路線であり、今後も利便性の向上や、鉄道・路線バスとの連携を強めていく検討が必要です。

課題3 公共交通が利用できない交通空白地域への対応

予約乗合交通が導入されていない花巻地域（太田地区、笹間地区を除く）で交通空白地域が広がっており、交通空白地域には居住者が多い状況です。

高齢化率も高く、高齢者のみの世帯が多い状況であり、また、家族や知人に送迎を頼めない居住者もいることから、公共交通が利用できない地区への移動サービスの提供が必要です。

現在の予約乗合交通の運行区域では運行日数や時間、運行区域への不満度が高く、また、継続利用の約9割が高齢者であり、利用者数の伸びは鈍化傾向で、持続的な移動サービスとしていくためにも、これらの改善の検討が必要です。

課題4 観光客などの来訪者にとっても移動しやすい公共交通の整備

コロナ禍の収束以降、回復基調にある来訪者の需要に対応するためにも、いわて花巻空港への路線バス乗入れや観光資源への移動手段の検討、来訪者が活用できる公共交通情報の発信とともに、市民や利用者からの不満度が高い待合環境の整備や、交通系 IC カードを利用できる環境の整備などにより、利便性を向上し、来訪者も移動しやすくなる公共交通環境の整備が必要です。

課題5 高齢者などの移動困難者が選択できる交通手段の活用

高齢者などの移動困難者も医療施設や商業施設などへ移動できる日常生活を実現するためには、既存の公共交通だけでは対応が難しくなっていることから、公共交通以外の移動手段の活用が必要です。

課題6 公共交通の継続的な利用促進に加え、 交通事業者の収益悪化や運転士不足などの厳しい公共交通環境の意識共有

路線バスの時刻表を目にすることがなく、ルートを知らない人も多くいるため、今後も継続的に、交通事業者や地域、行政が一体となって、公共交通の利用方法の周知を図るなどの情報発信を行うことが必要です。

また、公共交通を維持していくためには、利用促進策の実施より利用者の増加を図るとともに、運行事業者への持続的な運営支援を行うことが必要です。

さらに、事業者の収益悪化や運転士不足、年々増加する公共交通に係る市の財政負担などにより運行継続自体が厳しくなっていることから、移動手段の確保のためには市民の協力が不可欠であり、公共交通を取り巻く非常に厳しい環境を市民に認識してもらうことが必要です。

第3章 上位関連計画

上位関連計画における公共交通の位置付けや、公共交通に関する市内各分野における方針や各施策の展開状況を把握します。

(1) 第2次花巻市まちづくり総合計画 長期ビジョン（目標年次 令和13年）

第2次花巻市まちづくり総合計画長期ビジョンは、本市のまちづくり全般の方向性を示すものであり、花巻市地域公共交通計画の基本となるまちづくりの方向性との整合を図ります。

【将来都市像】

「豊かな自然 安らぎと賑わい みんなでつなぐ イーハトーブ花巻」

【まちづくりの基本方向】

① 「しごと」分野

農業をはじめ、商業、ものづくり産業、流通業や観光業など、本市の地域産業の成長を促進するとともに、地元で働きやすい環境づくりを推進し、市民が花巻で暮らし、生き生きと働くことができるまちづくりを目指します。

② 「暮らし」分野

早池峰国定公園をはじめとした豊かな自然を大切に守りながら、利便性の高い社会インフラとのバランスを保ち、また防犯等の取組を進め、市民が安全で快適な暮らしを美しい自然の中で送ることができるまちづくりを目指します。

③ 「健康・いのち」分野

生涯を通じて誰もが心身ともに健やかで自分らしく安心して暮らすことができるよう、全ての市民が支え合い、助け合う環境づくりと、福祉サービスの充実のほか、市民の生命と財産を守るために災害などの危機に対する確に的確に対応できるまちづくりを目指します。

④ 「子育て・人づくり」分野

子どもたちが健やかに成長することができるよう、子どもたち自身とその家庭を支援し、ここで暮らしたい、子育てしたいとすることができるまちづくりを目指します。

また、生涯学習、スポーツ、芸術文化活動、文化財の保護と活用を通じて、市民が人生100年時代を心豊かに過ごすことができるまちづくりを目指します。

⑤ 「地域づくり」分野

地域活動を通じて一人一人が個性と能力を発揮できるよう、市内各コミュニティ地区の特性を生かした個性豊かな地域づくりを進めるとともに、移住に対する支援を充実し、「花巻に住みたい」と多くの人に選んでいただけるまちづくりを目指します。

また、市民が市政に積極的に関わることができ、お互いの価値観と多様性について理解を深めることができるまちづくりを目指します。

⑥ 「行政経営」分野

多様化する市民サービスへの対応と業務効率を両立させるDX（デジタル・トランスフォーメーション）をあらゆる分野で進め、市民が利用しやすいサービスを提供するとともに、市民参画による行政評価に基づいた行政運営と、健全な財政運営による持続可能な市政運営を目指します。

■公共交通に関連する事項

○「しごと」分野

【1-3 観光の振興】

- ・新幹線駅や空港などの交通拠点と、温泉宿泊施設や日帰り入浴施設等、そして観光施設、観光資源が市内に点在していることから、目的地をスムーズに移動できる環境を整備し、市内回遊を促すとともに、内陸のみならず三陸を含めた周遊観光をはじめ、北東北エリアを中心とした観光地との連携による新たな観光メニューの構築に取り組むことで、市内宿泊施設への誘客を促進します。

○「暮らし」分野

【2-2 生活基盤の充実】

- ・市民の移動手段として欠くことのできない幹線バス路線や鉄道といった利用しやすい公共交通を維持するための取組を推進することと合わせ、交通手段をもたない市民の通院や買い物のための交通手段の確保として、地域の助け合いによる取組の支援や、福祉タクシー、通院交通費助成等を継続するほか、交通空白地については、デマンド型交通を導入します。

○「健康・いのち」分野

【3-2 福祉の充実】

- ・少子高齢化が進行する中、誰もが地域で安心して生活を送るために、通院や買い物のための交通手段を確保します。

(2) 国土利用計画花巻市計画—第二次—（目標年次 令和7年）

国土利用計画花巻市計画—第二次—は、花巻市の区域における国土（市土）の利用に関する基本的事項について定めたものであり、花巻市まちづくり総合計画長期ビジョンに即して定められ、「市民パワーをひとつに歴史と文化で拓く笑顔の花咲く温か都市イーハトーブはなまき」を将来都市像とし、交流人口の増加や産業の振興等を目指した強くて優しいまちづくりのため、基本構想の土地利用の面について補うとともに、個別の土地利用関係法令に基づく諸計画の指針となるものです。

花巻市地域公共交通計画の策定にあたり、土地利用の指針として整合を図ります。

※下線は公共交通に関する事項

【利用区分別の土地利用の基本方針】

○農地

効率的な利用と生産性の向上を図るとともに、長期的な食糧需要の動向を考慮し、必要な農地の確保と産業生産力の維持強化を図ります。また、農地の管理を通じ、農地としての土地の保全、自然環境の維持、農村景観の形成等多面的な機能が発揮されるように努めるとともに、環境に配慮した農業生産の推進を図ります。

○森林

木材等林産物供給の経済的機能のほか、水源のかん養や保健、休養、土砂災害の発生防止、生態系の保全、地球温暖化防止などの公益的機能が総合的・持続的に発揮できるよう、森林の適正管理と林業生産基盤の整備を図っていきます。

○水面・河川・水路

河川の氾らん地域における安全性の確保のため、整備等に要する用地を確保していきます。また、水面及び河川等の整備にあたっては、水の浄水作用、多様な生物の生育環境、景観形成に果たす役割等の様々な機能に配慮するとともに、市民の生活環境に資する親水性の確保を図っていきます。

○道路

国道・県道・市道については、市土の有効活用及び良好な生活環境の形成とともに、既存都市施設の機能強化、新たな都市機能の誘導、産業基盤の確立、地域拠点間のネットワークによる広域的な交流連携等が図られるよう整備を推進するとともに、必要な用地を確保していきます。

農道・林道については、農林業の生産性向上、農地・森林の適正な管理及び農山村の生活環境の整備を促進するため、必要な用地を確保していきます。

道路の整備にあたっては、自然環境の保全や既存の土地利用に与える影響を考慮しつつ進めるものとします。

○住宅地

低・未利用地や空き家の有効活用を図りつつ、都市部では生活環境基盤及び生活関連施設の整備を図るとともに、良好な用地を確保していきます。また、農村集落地においても、低・未利用地や空き家の有効活用を図りつつ、農林業的土地利用との調整を図りながら、必要な用地を確保していきます。

○工業用地

情報化の進展等に伴う産業の高付加価値化や構造変化、地域産業活性化の動向等によるニーズを踏まえ、産学官連携と空陸交通ネットワークの高度利用による企業誘致を進めながら、地域社会との調和と周辺環境の保全に十分配慮しつつ、工業生産に必要な用地を計画的に確保していきます。

○事務所・店舗用地

賑わいのある商店街の再生を図るため、低・未利用地や空き家の有効活用を優先して進めます。また、大規模集客施設の立地については、都市構造への広域的な影響や地域の景観との調和を踏まえた適正な誘導を図ります。

○公用・公共用地

市域あるいは地域における利用者の利便性に考慮しながら、その適正配置と周辺環境の保全に配慮し、その必要な用地を確保していきます。

【地域類型別の土地利用の基本方針】

○都市地域

都市地域については、世帯数の増加や新たな産業の集積など社会・経済状況の変化を踏まえ、市街化を図る必要のある地域においては、低・未利用地や空き家の有効活用と、農林業的土地利用との調整を図りつつ、土地の高度利用や公共空間の確保、市街地の利便性・快適性の向上、都市内交通の円滑化等により、コンパクトで快適な環境の市街地形成を図ります。また、防災拠点やオープンスペースの確保等により、災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造の形成を図ります。さらに、周辺の他都市や農村地域の拠点との都市機能分担とサービスのネットワーク化を進め、効率的で利便性の高いコンパクトな都市の形成を推進します。

○農村地域

農村地域については、基幹産業としての農林業に必要な農地・森林等の保全を図るとともに、必要な基盤整備と既存施設の維持管理を行っていきます。集落等の居住地域においては、生活利便施設の整備を図ります。また、農村地域で日常生活サービスの中核となる拠点を充実させ、都市地域の中心拠点間とサービスのネットワーク化による連携を進め、生活利便性の維持・向上を図ります。

○山間地域

山間地域については、林業の生産性の向上と森林の適正な管理により、森林資源の保全及び育成を図り、地域温暖化対策と防災・減災対策を進めます。また、多様性のある貴重な野生動植物の生息地等を保全するとともに、自然環境の保全に配慮しながら、市街地の環境を支える地域として、市民の憩いの場、レクリエーションの場としての活用を図ります。

(3) 花巻市都市計画マスタープラン（目標年次 おおむね令和12年）

花巻市都市計画マスタープランは、具体的な将来ビジョンと分野別・地域別の整備の方針を定め、土地利用、交通体系、市街地開発事業などの都市計画に関する総合的な指針となるものです。計画内容については、花巻市まちづくり総合計画、国土利用計画花巻市計画、岩手県が定める都市計画区域マスタープランに即すとともに、他の分野別計画が定める内容と整合を図り、既定計画の内容を反映したものとなります。

※下線は公共交通に関する事項

【都市の都市像】

「活力と交流を創造する 快適なまち はなまき」

【目標】

○暮らしやすいコンパクトな都市づくり

無秩序な市街地の拡大を抑制するとともに、すでに基盤が整った既成市街地への定住人口の誘導を図り、身近なところで生活に必要なサービスを楽しむ都市機能が充実した、効率的で利便性の高いコンパクトな都市づくりを目指します。

○安心して住み続けられる都市づくり

教育、福祉、情報、就労など生活に必要な機能・施設にアクセスしやすく、また、市内外との交流が盛んな都市を形成するため、交通環境を充実しながら、各種機能の分担と連携による地域間のネットワーク化を図り、そして施設整備やライフスタイルなどにおいて環境への配慮を進め、自然環境と調和した安心して住み続けられる都市づくりを目指します。

○花巻らしさの継承による活力ある都市づくり

花巻らしい景観を形成する早池峰山、北上川などの自然環境、温泉地、市街地郊外に広がる田園風景、街なかの緑、歴史文化・伝統文化など、未来へと受け継ぐべき資産の保全を図り、住む人が誇りに思い、訪れる人を魅了する交流の盛んな活力ある都市づくりを目指します。

【都市構造の主要な要素】

< 拠点（活力を創造する都市機能集積地） >

○総合サービス拠点

行政・商業・業務・文化・福祉などの都市機能が充実し、その都市機能を利用しやすい環境に整備し、住む人、訪れる人の利便性の向上を図る既成市街地を中心とした地区

○コミュニティ拠点

日常生活の利便性に配慮したサービス供給機能や、コミュニティ・交流を育む機能の充実を図る地域社会の中心地区

○観光レクリエーション拠点

本市を代表する観光地や景観地として、自然環境や歴史的・文化的景観を形成し、交流人口増や市民の余暇を充実のため、訪れやすい、利用しやすい環境整備を図る地区

○工業・流通拠点

県南の産業集積の一翼を担い、地域経済を牽引する拠点として、利便性が高く活発な経済活動が営まれる工業・流通拠点の形成を図る地区

< 軸（連携と交流を創造する交通網） >

○国土連携軸

広域的な産業活動や人的交流を支える国土の骨格となる交通軸

○都市連携軸

盛岡都市圏や県南都市圏などとの都市間交通を支え、都市機能連携の基盤となる交通軸

○地域連携軸

総合サービス拠点間を結ぶ幹線道路の交通の円滑化などを図り、各サービス拠点が有する都市機能の連携促進を支える交通軸

○拠点連携軸

総合サービス拠点や主要公共交通施設より観光レクリエーション拠点へアクセスする交通軸

< ゾーン（快適に暮らし、持続的に成長するための土地利用） >

○商業・業務・居住複合ゾーン

道路や公園、公共下水道などの既存ストックを有効に活用しながら、宅地化の誘導や商業、業務施設の集積を図り、商業・業務と居住が調和した良好な市街地の形成を図る区域

○農業地居住ゾーン

無秩序な市街化を抑制するとともに、農業地が有する食糧生産、環境保全、景観形成などの多面的な機能と調和した居住環境の形成を図る区域

○中山間地居住ゾーン

中山間地の地理的条件を活かした農林業を維持しながら生活利便性の向上を図り、良好な居住環境の形成を図る区域

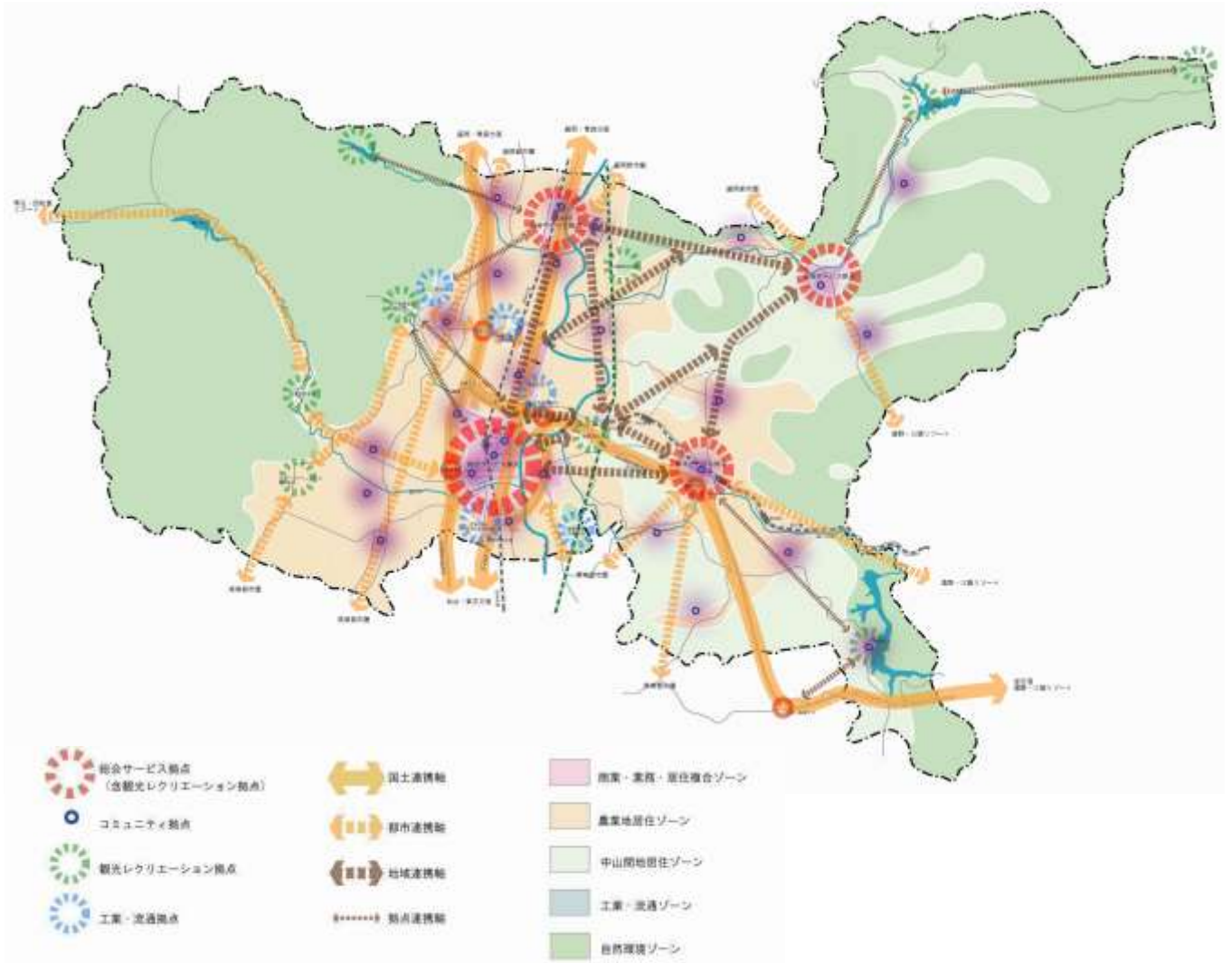
○工業・流通ゾーン

道路や給排水施設、情報通信施設などの産業基盤の充実を図りながら、事業所の立地誘導を進め、利便性の高い産業集積地の形成を図る区域

○自然環境ゾーン

生態系の維持や景観の形成、観光レクリエーションへの利活用などに配慮しながら、豊かな自然環境の保全を図る区域

【将来の都市構造図】



■公共交通に関連する事項

【交通体系整備】

○公共交通（公共交通の維持と充実）

- ・ 空の玄関口であるいわて花巻空港を拠点とした産業振興と交流人口の拡大に努めるとともに、空港の利用促進を図ります。
- ・ 生活交通を維持するために、バス路線の見直しや、予約応答型交通手段の導入検討など、効率的で持続可能な交通システムの導入に努めます。

(4) 花巻市立地適正化計画（目標年次 令和 17 年）

近年の急速な少子高齢化と人口減少、市街地の拡散による居住の低密度化は、医療、福祉、商業、交通等の生活サービスの維持や安心・安全なまちづくりの実現に困難を招きつつあります。

花巻市立地適正化計画は、このような背景を踏まえ、公共交通による都市機能集積地の連携強化を行うコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を構築し、既成市街地の人口密度を保ちつつ、誰もが安心でき、健康で快適に暮らせる持続可能な都市の形成を目指すための計画となるものです。

※下線は公共交通に関する事項

【都市の将来像】

『「高齢者・大人」と「若者・子ども」が生活圏を共有する「まち」』

【都市づくりの目標】

本計画は、都市計画マスタープランで掲げているまちづくりの目標と同一の方向を目指し、実行・実現していくための計画であることから、都市計画マスタープランにおいて掲げている目標を継承しつつ、「まちなか」のにぎわい創出、人口密度の維持、生活サービス施設の適正な配置及び公共交通の充実に向けた都市づくりの実現を目指すこととしています。

目標 1：様々な人が集えるにぎわいある都市づくり

- 「まちなか」は居住・商業・業務の場だけでなく、働く場でもあることから、空き家、空き店舗を活用したりノベーション事業などを展開し、まちなかでのにぎわいや魅力、若者・子どもから高齢者・大人の交流・ふれあいあいの場を創出し、にぎわいのある都市づくりを目指します。
- 交通利便性の高いまちなかへ医療施設の移転や介護・福祉施設を集積し、市民が安心して暮らせる都市づくりを目指します。

目標 2：暮らしやすいコンパクトな都市づくり

- 無秩序な市街地の拡大を抑制するとともに、既に基盤が整った既成市街地への定住人口の誘導を図り、身近なところで生活に必要なサービスを楽しむ都市機能が充実した、効率的で利便性の高いコンパクトな都市づくりを目指します。
- 生活に必要な商業・医療・社会福祉・教育・文化などの生活サービス施設は、一定の利用圏域人口により支えられているため、人口密度の高い地域や利用者が集まる駅を中心としたエリアへ立地を誘導します。
- 生活交通を維持し、増加する高齢者に対応するため、拠点を結ぶ利便性の高い交通体系の再編を行っており、効率的で誰もが利用しやすい公共交通システムの維持、向上を目指します。

目標3：安心して住み続けられる都市づくり

- 教育、福祉、情報、就労など生活に必要な機能・施設にアクセスしやすく、また、市内外との交流が盛んな都市を形成するため、交通環境を充実しながら、各種機能の分担と連携による地域間のネットワーク化を図り、そして施設整備やライフスタイルなどにおいて環境への配慮を進め、自然環境と調和した安心して住み続けられる都市づくりを目指します。
- 人がにぎわう駅を中心とした地域に「まちなか」の居住を支える生活サービス施設、医療・介護施設の充実、維持及び集約を図るとともに、花巻市の将来を担う若者・子育て世代が「住みたい」「住み続けたい」と思える環境づくりを目指します。
- 地震、風水害等の自然災害が多発化、激甚化するなかで、市民・事業者・行政が災害リスクを共有するとともに、災害発生時でも都市機能を維持するための施設整備、改良等による防災機能の向上、ハザード情報の周知徹底、地域コミュニティを活かした防災・避難体制の充実、自助・共助・公助による適切な避難対策や復旧・復興対策など、ハードとソフトの両面からの対応による災害に強いまちづくりを推進します。

目標4：花巻らしさの継承による活力ある都市づくり

- 花巻らしい景観を形成する早池峰山、北上川などの自然環境、温泉地、市街地郊外に広がる田園風景、まちなかの緑、歴史文化・伝統芸能など、未来へと受け継ぐべき資産の保全を図り、住む人が誇りに思い、訪れる人を魅了する交流の盛んな活力ある都市づくりを目指します。
- まちなかの歴史・文化資源を活用するとともに、市内外の観光地との連携により市交流人口の増加による活力とにぎわいのある都市づくりを目指します。

【将来都市構造の設定】

拠点：花巻市の活力を育み、地域生活づくりを支える地域

〈中心拠点：花巻中心地区〉

- 中心市街地活性化に向けたまちづくりを進めている花巻中心地区は、交通利便性を活かし、商業・業務・文化・交流・居住機能などが複合し、地域、世代を超えて市民が集い、交流のなかから、花巻の文化、活力を育む拠点の形成を目指します。
- 市民をはじめ高齢者が公共交通によりアクセスができるよう、公共交通によるネットワーク化を充実させ、より利便性の高い拠点周辺に居住を誘導していきます。

〈地域拠点：石鳥谷地区〉

- 石鳥谷地区は、中心拠点を補完する拠点と位置づけ、大迫地区の拠点とも連携し、商業・業務機能など総合的な都市機能の充実や拡充により、中心拠点との地域相互の生活・交流を補完する拠点の形成を目指します。
- 中心拠点同様、高齢者が公共交通によりアクセスができるよう、公共交通によるネットワーク化を推進し、利便性の高い駅周辺に居住を誘導していきます。

〈生活サービス拠点：（地域の拠点）： 大迫地区、東和地区〉

○中心拠点や地域拠点のほか、大迫地区や東和地区においては、周辺に散在する集落等を含め、日常生活に必要な生活サービス機能やコミュニティ交流機能が充実した生活サービス拠点の形成を目指します。

○生活サービス拠点では、生活サービス機能を充実させるとともに、公共交通によるネットワーク化により、生活サービス拠点（地域の拠点）や中心拠点及び地域拠点との連携を強化させ、市民の生活環境の向上を目指します。

〈観光レクリエーション拠点：葛丸ダム、早池峰ダム、田瀬ダム、台・花巻温泉広域公園、花巻南温泉、スポーツキャンプむら、高村山荘、胡四王山、戸塚森林公園〉

○本市を代表する観光地や景勝地として、自然環境や歴史的・文化的景観を形成し、交流人口増や市民の余暇の充実のため、訪れやすい、利用しやすい環境整備を目指します。

〈工業・流通拠点：花巻第一・二工業団地、花巻流通業務団地、花巻機械金属工業団地、産業団地〉

○県南の産業集積の一翼を担い、地域経済を牽引する拠点として、利便性が高く活発な経済活動が営まれる工業・流通拠点の形成を目指します。

軸：連携と交流を創造する交通網

〈国土連携軸：東北自動車道、釜石自動車道、東北新幹線、東北本線、国道4号、県道山の神西宮野目線〉

○広域的な産業活動や人的交流を支える国土の骨格となる交通軸

〈都市連携軸：国道283号、国道396号、国道456号、（主）花巻北上線、（主）花巻大曲線、（主）盛岡和賀線、（主）花巻衣川線〉

○盛岡都市圏や県南都市圏などとの都市間交通を支え、都市機能連携の基盤となる交通軸

〈地域連携軸：県道石鳥谷大迫線、県道羽黒堂二枚橋線、県道花巻田瀬線〉

○中心拠点や地域拠点、生活サービス拠点（地域の拠点）を結ぶ幹線道路の交通の円滑化などを図り、各サービス拠点が有する都市機能の連携促進を支える交通軸

〈拠点連携軸：（主）盛岡大迫東和線、県道花巻田瀬線、県道下宮守田瀬線〉

○中心拠点や地域拠点、生活サービス拠点、観光レクリエーション拠点を主要な公共交通でアクセスする交通軸

第4章 計画の方向性と目標

(1) 基本的な方針

本計画では、利便性の高い花巻市中心部と各地域間の移動を支える鉄道や幹線路線、地域の移動手段を担う支線路線や主要観光路線、予約乗合交通など多様な交通手段の共存により、市民や花巻市を訪れる人々が円滑に移動できるよう観光輸送や福祉輸送と一体となった公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、公共交通を取り巻く状況が厳しさを増す中、地域公共交通を維持・確保していくため、市民と交通事業者と行政が連携を図りながら、地域住民が自ら利用する意識を醸成し、公共交通を必要とする人のために移動手段が確保されている、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

以上のことを踏まえ、本計画の基本理念を次のように設定します。

基本理念

みんなで守り支える誰もが移動しやすい公共交通の実現

(2) 基本目標

花巻市においては、基本理念の実現に向けて、広域移動手段に留意し、4地域（花巻地域、石鳥谷地域、大迫地域、東和地域）の拠点間を結び、花巻中心部（花巻駅～イトーヨーカドー～総合花巻病院）への移動手段を確保するとともに、交通空白地域を縮減し、誰もが利用できる、また利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指し、以下の4つの基本目標を定めます。

基本目標1 市民の移動機会を支える公共交通の維持

市民の移動機会を支える中心的な役割を果たす鉄道、路線バス、市街地循環バス、予約乗合交通は、交通事業者の収益悪化や運転士不足により、路線縮小や便数削減の可能性が低い状況となっています。そのような中でも、JR東北本線、JR釜石線を基軸として、路線バスや市街地循環バスの連携による効率的な運行を行い、さらに、路線バス、予約乗合交通が相互補完された、「つながる公共交通網」を構築する必要があります。合わせて、利用者のニーズに合わせたルートの見直しや便数調整といった利便性向上による利用者増加を目指し、公共交通の維持を図ります。

基本目標2 交通空白地域における移動手段の確保

交通空白地域が広い花巻地域（湯口地区、湯本地区、矢沢地区、宮野目地区）において、新たに予約乗合交通を導入し、市民の移動手段を確保します。

また、現在、予約乗合交通が導入されている地域においては、利便性の向上を図るため、運行日の拡大などの運行形態の見直しを検討します。

基本目標3 誰もが利用できる公共交通環境の創出

花巻駅、新花巻駅、いわて花巻空港を玄関口として、公共交通により市内の各施設へ移動できるよう、来訪者にとっても利用しやすい移動手段の提供を目指します。

また、高齢者などの移動困難者において、既存の公共交通だけでは移動が難しい方もいることから、公共交通と福祉が一体となった移動手段の確保に努めます。

さらに、多様な公共交通が乗入れする交通結節点において、乗継環境（待合環境、各公共交通の相互連携、乗継しやすいダイヤ）の整備・改善などにより機能強化を図るほか、予約乗合交通やタクシーへの交通系ICカードの導入検討、市民だけでなく来訪者にもわかりやすい情報提供を行い、誰もが利用できる公共交通環境の創出を目指します。

基本目標4 市民とともに守り支える公共交通の実現

交通事業者は収益悪化や運転士不足などが年々進み、このままでは交通事業者の運行継続が厳しい状況です。持続可能な公共交通を実現するためには、行政や交通事業者だけではなく、市民の1人ひとりに、公共交通を取り巻く環境の厳しさについて認識してもらうことが大切です。

そのため、行政、交通事業者や地域においては、市民に公共交通を利用してもらえるようわかりやすい情報発信や利用促進活動を行い、公共交通を維持していく必要があります。

また、既存の公共交通では応えられない地域の小規模需要に対応するため、地域が主体となった移動手段確保のための取り組みを行えるよう支援を検討します。

公共交通を行政、交通事業者、そして市民のみんなで支え、持続可能な公共交通の実現を目指します。

(3) 目指すべき公共交通ネットワーク

花巻市は、広大な市域に可住地が広がっていることから人口密度が低い範囲が広く、全地域に分布する目的地や外出状況に合わせると、公共交通網の路線長が長大になるとともに、乗車密度も低くなってしまうため、公共交通ネットワークの維持が難しくなります。

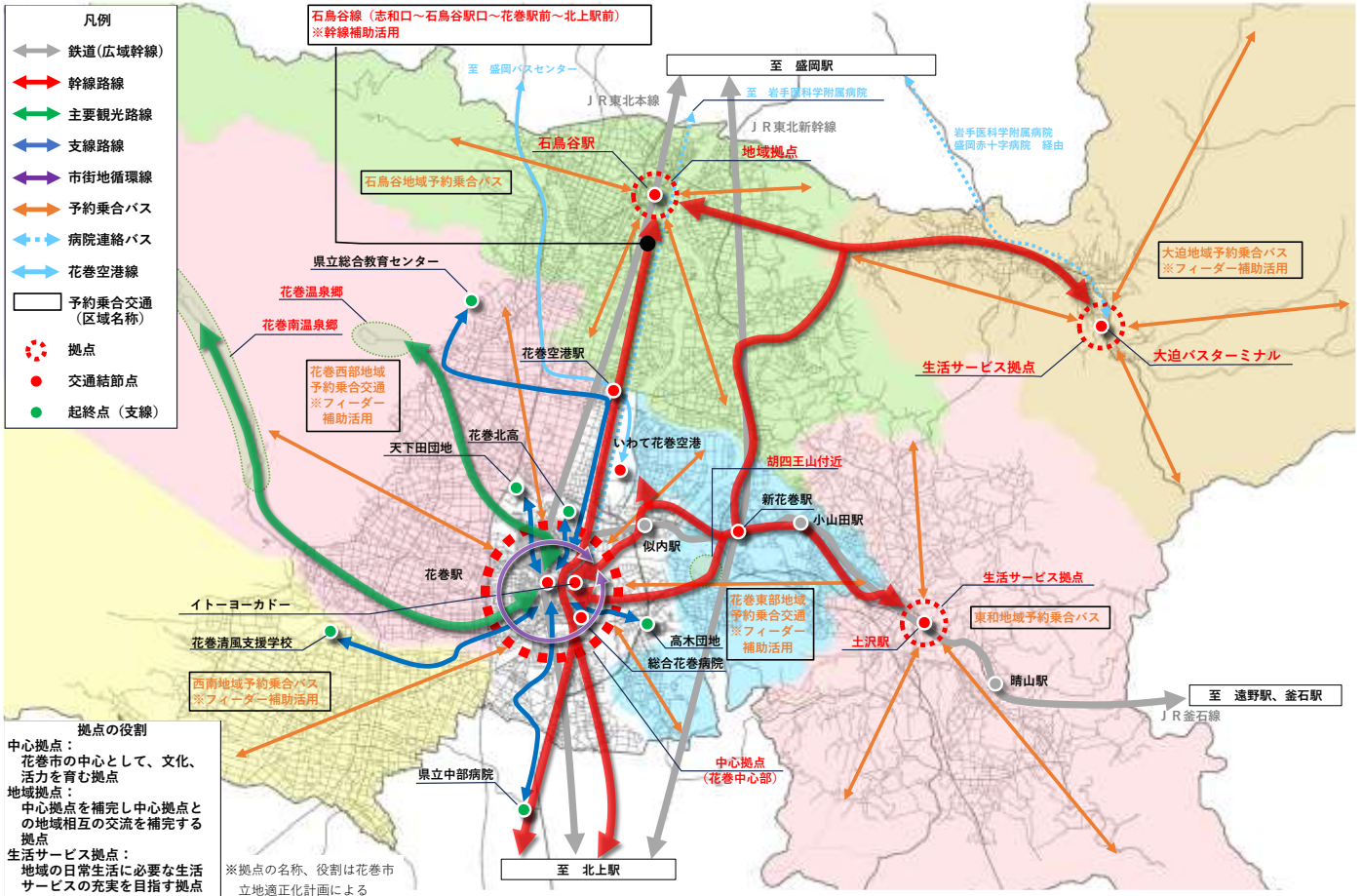
そのため、各交通事業者が提供する移動手段と市が運行しているコミュニティバス、予約乗合交通などが適切な役割分担のもと連携を図りながら、誰にとっても利用しやすく持続可能な移動手段の確保を目的とした公共交通ネットワークの構築を目指し、一定以上の運行水準を確保するため、地域公共交通確保維持事業を活用していきます。

なお、このような交通体系においては、鉄道、幹線路線、主要観光路線、支線路線、市街地循環バス、予約乗合交通、タクシー、航空便などの接続性を高めるために交通結節点が重要な役割を担っています。そのため、交通結節点には乗継負担の軽減や情報提供、地域の拠点、来訪者の玄関口といった機能を考慮する必要があります。

交通手段の接続が行われる交通結節点としては、地域の拠点の中心にある花巻駅、石鳥谷駅、土沢駅、大迫バスターミナルを位置付け、幹線路線の起終点とします。また、来訪者を含めた広域の交通結節点は、花巻駅、いわて花巻空港、花巻空港駅、新花巻駅とします。さらに、幹線路線、主要観光路線、支線路線、市街地循環バス、予約乗合交通同士の乗継が可能な地点として、花巻駅、イトーヨーカドー、総合花巻病院を花巻中心部における交通結節点に位置付けます。

次頁に公共交通ネットワークとその役割、確保維持策を示します。

図 公共交通ネットワーク

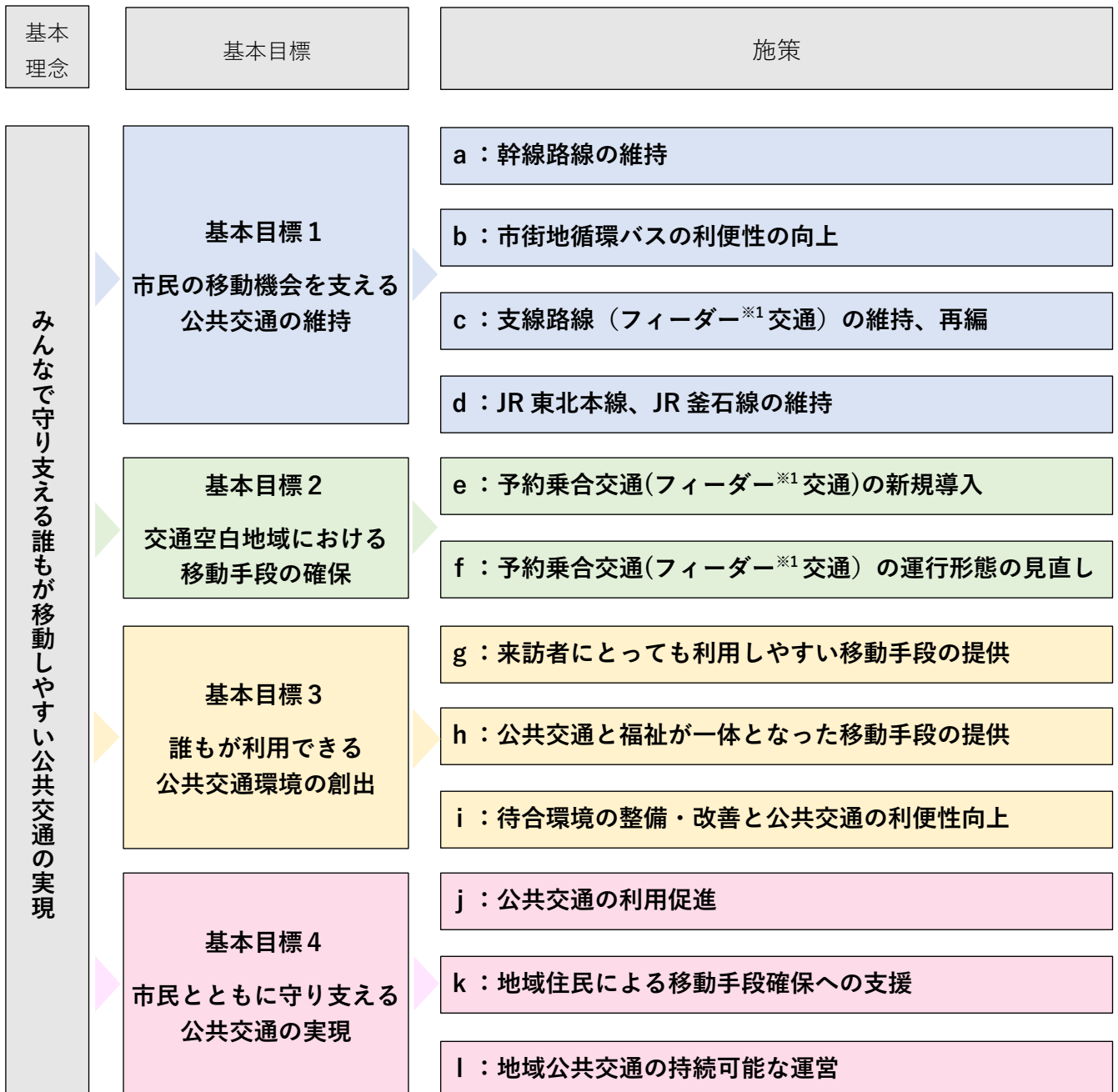


各公共交通機関の役割、確保維持策

位置付け	路線名	役割	確保維持策
鉄道 (広域幹線)	J R 東北新幹線、J R 東北本線 J R 釜石線	都市拠点間の広域的な移動を支える路線	交通事業者や沿線自治体との協議を通して一定以上の運行水準を確保する
路線バス (幹線路線)	石鳥谷線 ^{※1}	中心拠点(花巻中心部)、地域拠点(石鳥谷駅)、生活サービス拠点(大迫バスターミナル、土沢駅)間の各地点の移動を支える路線 (※1加えて、石鳥谷線、成田線は北上市中心部への移動を担う)	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指す 利便性の向上を図りながら、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
	成田線 ^{※1}		
	大迫石鳥谷線		
	大迫花巻線 土沢線		
路線バス (主要観光路線)	花巻温泉線 湯口線	花巻駅と主要観光資源間の移動を支え、地域内の日常的な移動を支え、幹線路線に接続する路線	利便性の向上を図りながら、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
路線バス (支線路線)	教育センター線 天下田田地線、県立中部病院連絡バス ^{※2} 、 高木団地線、太田線、花巻北高線	花巻駅を中心に地域内の日常的な移動を支える路線(※2加えて周辺自治体の特定病院への移動を担う)	利便性の向上を図りながら、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
市街地循環バス	ふくろう号、星めぐり号	花巻中心部の利便性確保を図る路線	利便性向上を図り、一定以上の需要を確保し、持続可能な運行を目指す
予約乗合交通	石鳥谷地域予約乗合バス	幹線路線や支線路線に接続する移動手段を担うとともに、拠点と各世帯をつなぐ地域内の日常的な移動手段と交通空白地域の解消を担う	利便性向上を図り、一定以上の需要を確保し、持続可能な運行を目指す 地域公共交通確保維持事業(フィーダー ^{※3} 補助)を活用し、持続可能な運行を目指す(※3支線の役割を担うバス路線等)
	東和地域予約乗合バス		
	大迫地域予約乗合バス		
	西南地域予約乗合バス		
	花巻西部地域予約乗合バス		
	花巻東部地域予約乗合バス		
病院連絡バス	岩手医科大学附属病院利用者連絡バス 大迫地域・岩手医科大学附属病院・盛岡赤十字病院連絡バス	周辺自治体の特定病院への移動を担う	利便性向上を図り、一定以上の需要を確保し、持続可能な運行を目指す
その他	花巻空港線	航空路線と花巻空港駅の連絡を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する

(4) 施策体系

基本理念の『みんなで守り支える誰もが移動しやすい公共交通の実現』に向けて定めた「市民の移動機会を支える公共交通の維持」「交通空白地域における移動手段の確保」「誰もが利用できる公共交通環境の創出」「市民とともに守り支える公共交通の実現」の4つの基本目標について、これらを達成するための具体的な施策・事業をまとめ、体系化しました。基本理念、4つの基本目標、施策および事業のつながりは、以下のようになります。



※1：支線の役割を担うバス路線等

(5) 目標達成のための施策および事業

基本理念を実現するための施策および事業を示します。また、計画の達成状況を評価するため、各基本目標に対し、以下のように指標および目標値を設定します。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化に合わせて、適宜目標値を見直す場合があります。

基本目標 1 市民の移動機会を支える公共交通の維持

市民の移動機会を支える幹線路線（石鳥谷線、土沢線、成田線、大迫石鳥谷線、大迫花巻線）、支線路線（教育センター線、天下田団地線、県立中部病院連絡バス、高木団地線、太田線、花巻北高線）、および鉄道の維持を図ります。また、支線である教育センター線や天下田団地線、市街地循環線バスの利便性向上と維持を図ります。

指標	現況 令和 4 年度	目標 令和 10 年度
将来の幹線路線数 ※1	5 路線	5 路線
幹線路線バスの利用者数 ※2	219,140 人	200,000 人
支線路線バスの利用者数 ※3	52,257 人	55,000 人
市街地循環バスの利用者数 ※4	84,391 人	99,000 人

※1：現在の幹線路線数 5 路線を維持することを目指す。

※2：幹線路線の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度で 287,153 人となっている。また、令和元年度以降、運転士不足などにより石鳥谷線、成田線で減便しており、土沢線においても令和 6 年度から廃線に伴うコミュニティバス化により減便が予定されている。令和元年度から令和 6 年度の幹線路線における便数は、513 便／週から 354 便／週と約 30%減少していることから、令和元年度の利用者数 287,153 人に便数の減少を考慮して、200,000 人を目標とする。

※3：支線路線の合計では、令和 4 年度で 52,257 人となっており、過去 5 年では約 3,800 人／年減少している。今回の再編で減少の大きい教育センター線や天下団地線のルート見直しにより回復基調になることを目指し、55,000 人を目標とする。

※4：令和 5 年 4 月から 12 月の利用者実績データが 69,590 人であり、令和元年 4 月から 12 月の利用者実績データが 64,689 人となっている。伸び率は約 1.076 倍であり、令和元年度の利用者実績に伸び率を乗じると令和 5 年度の利用者は 92,346 人になると想定される。令和元年度の利用者 85,824 人から令和 5 年度の増加は約 6,500 人となるため、5 年後の目標値を 99,000 人とする。

施策 a 幹線路線の維持

花巻市立地適正化計画に位置付けられている市内の「拠点」間や周辺自治体を結ぶ幹線路線を維持します。なお、令和6年3月末に廃止される土沢線については、コミュニティバス化により維持を図ります。

また、「石鳥谷線」は、花巻市と北上市の拠点間を連絡し、通勤、通学、買物などの日常生活における移動だけでなく、観光などの多様な移動を支えています。路線内にある「石鳥谷駅口」「花巻駅前」「北上駅前」や経由地の「県立中部病院前」「総合花巻病院前」では、鉄道や地域内交通に接続し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により運行を確保・維持していく必要があります。

< 事業 >

a-1：コミュニティバス土沢線、大迫花巻線の路線維持

a-2：石鳥谷線、大迫石鳥谷線、成田線の路線維持

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
石鳥谷線	志和口～石鳥谷駅口～ 花巻駅前～北上駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	幹線補助
成田線	花巻駅前～総合花巻 病院前～北上駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
大迫石鳥谷線	大迫中学校前～大迫 BT～石鳥谷駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
大迫花巻線	大迫中学校前～花巻駅前 (いわて花巻空港経由)	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-
土沢線	道の駅とうわ～新花巻 駅～イトーヨーカドー	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-

施策 b 市街地循環バスの利便性の向上

中心市街地の賑わいと回遊性の向上、利便性向上のため、市街地循環バス「ふくろう号」、「星めぐり号」のルートの拡大を行います。

< 事業 >

b-1：市街地循環バスのルートの拡大

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
ふくろう号(市街地循環線バス)	イトーヨーカドー～花巻 駅前～総合花巻病院前	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-
星めぐり号(市街地循環線バス)	イトーヨーカドー～花巻 駅前～総合花巻病院前	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-

施策 c 支線路線（フィーダー^{※1}交通）の維持、再編

市内の移動を支える支線路線の維持、再編を図ります。

< 事業 >

- c-1：教育センター線のルートの見直し
- c-2：天下田団地線とコミュニティバス県立中部病院連絡バスとの統合によるルート・ダイヤの見直し
- c-3：支線路線の維持

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
教育センター線	教育センター～花巻空港駅～花巻駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
天下田団地線、県立中部病院連絡バス	天下田団地～花巻駅前～県立中部病院前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
高木団地線	高木団地～花巻駅前～イトーヨーカドー	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
太田線	清風支援学校前～花巻駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
花巻北高線	花巻北高前～花巻駅前	4条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-

施策 d J R 東北本線、J R 釜石線の維持

花巻市と近隣市町を繋ぎ、地域経済を支える重要な基盤として必要性が極めて高い鉄道を維持するため、沿線自治体と連携し、沿線住民のマイレール意識の醸成や利用促進を図ります。

< 事業 >

- d-1：沿線自治体との連携強化
- d-2：マイレール意識の醸成

系統別概要

路線名	起点	終点	市内の駅	実施主体
J R 東北本線	東京駅	盛岡駅	花巻駅、花巻空港駅、石鳥谷駅	交通事業者 (J R 東日本)
J R 釜石線	花巻駅	釜石駅	花巻駅、似内駅、新花巻駅、小山田駅、土沢駅、晴山駅	交通事業者 (J R 東日本)

※1：支線の役割を担うバス路線等

基本目標 2 交通空白地域における移動手段の確保

交通空白地域の縮減のため、花巻地域に予約乗合交通を導入することにより、交通空白地域における移動手段の確保を進めます。また、現在、予約乗合交通が運行している地域において、利便性の向上を図るため、運行日数の拡大など運行形態の見直しを検討します。

指標	現況 令和 4 年度	目標 令和 10 年度
新規に予約乗合交通を導入する地区数 ※5	—	4 地区
予約乗合交通の利用者数 ※6	16,278 人	26,000 人

※5：花巻西部地域と花巻東部地域に、予約乗合交通を導入した場合の4地区（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）を目標とする。

※6：現在、令和4年度の利用者数は16,278人で、過去4年間はほぼ横ばいとなっている。新規導入により利用者の9割を占める高齢者の交通空白地域人口は1.6倍になることから、26,000人を目標とする。

施策 e 予約乗合交通（フィーダー※1交通）の新規導入

交通空白地域が広い花巻地域へ予約乗合交通を導入し、移動手段の確保を図ります。

新たに導入する予約乗合交通は、各地域の拠点および施設と交通空白地域の各地点間の移動を支える地域の移動手段としての役割、高齢者などの交通弱者の移動手段確保の目的を担います。各運行区域内に設定される乗降場には、「行政機関」「公共施設」「医療機関」「商業施設」などの日常生活に必要な施設とともに、鉄道駅やバスターミナルがあり、広域幹線や幹線路線と接続し、地域移動の起点となる移動手段となります。一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー※1補助）により運行を確保・維持していく必要があります。

< 事業 >

e-1：花巻地域（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）への予約乗合交通の導入

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
花巻西部地域予約乗合バス	湯口・湯本・宮野目地区の一部	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助
花巻東部地域予約乗合バス	矢沢・宮野目地区の一部	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者へ委託)	フィーダー補助

※1：支線の役割を担うバス路線等

施策 f 予約乗合交通（フィーダー^{※1}交通）の運行形態の見直し

現在、予約乗合交通が導入されている地域（石鳥谷・東和・大迫地域）において、利便性の向上を図るため、運行方法や運行日の拡大などの運行形態の見直しを検討します。

予約乗合交通は、各地域の拠点および施設と交通空白地域の各地点間の移動を支える地域の移動手段としての役割、高齢者などの交通弱者の移動手段確保の目的も担っています。各運行区域内に設定される乗降場には、「行政機関」「公共施設」「医療機関」「商業施設」などの日常生活に必要な施設とともに、鉄道駅やバスターミナルがあり、広域幹線や幹線路線と接続し、地域移動の起点となる移動手段となっています。一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー^{※1}補助）により運行を確保・維持していく必要があります。

< 事業 >

f - 1：予約乗合交通の運行形態の見直しの検討（石鳥谷・東和・大迫地域）

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
石鳥谷地域予約乗合バス	石鳥谷地域	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者に委託)	-
東和地域予約乗合バス	東和地域	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者に委託)	-
大迫地域予約乗合バス	大迫地域	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助
西南地域予約乗合バス	太田、笹間地区	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助

※1：支線の役割を担うバス路線等

基本目標 3 誰もが利用できる公共交通環境の創出

いわて花巻空港から花巻駅間のルート新設や待合環境の整備・改善を図るなど利便性を高め、来訪者も市民も利用しやすい公共交通環境の向上を目指します。

指標	現況 令和 4 年度	目標 令和 10 年度
市内の移動手段として公共交通を利用した観光客の割合 ※7	14.8%	20.0%
将来の主要観光路線数 ※8	2 路線	2 路線

※7：令和 4 年度時点で 14.8%となっており、今回、いわて花巻空港や新花巻駅の乗入を充実させた効果を年 1%の増加と想定し、目標値を 20.0%とする。

※8：現在の主要観光路線数 2 路線を維持することを目指す。

施策 g 来訪者にとっても利用しやすい移動手段の提供

いわて花巻空港から花巻駅間の路線バスのルート新設や観光資源への移動手段を充実させ、来訪者にとっても利用しやすい移動手段を提供します。

< 事業 >

- g-1：主要観光路線の花巻温泉線、湯口線の路線維持
- g-2：いわて花巻空港～花巻駅ルートの新設
- g-3：花巻温泉郷共同送迎バスの運行支援
- g-4：花巻温泉郷定額タクシー送迎プランの運行支援
- g-5：乗合ジャンボタクシー（どんぐりとやまねこ号）の運行支援

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
花巻温泉線	台温泉～花巻駅前～総合花巻病院前	4 条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
湯口線	新鉛温泉～花巻駅前～イトーヨーカドー	4 条乗合	交通事業者 (岩手県交通株式会社)	-
大迫花巻線 (再掲)	大迫中学校前～花巻駅前 (いわて花巻空港経由)	4 条乗合	花巻市(運行は交通事業者に委託)	-

施策 h 公共交通と福祉が一体となった移動手段の提供

高齢者などの移動困難者の日常的な移動手段を確保するため、公共交通と福祉が一体となった移動サービスの維持を図ります。

<事業>

- h-1：病院連絡バスの路線維持、ダイヤ見直し
- h-2：高齢者福祉タクシー等事業の継続
- h-3：高齢者通院時交通費助成事業の継続
- h-4：高齢者運転免許証自主返納促進事業の継続
- h-5：住民ボランティアによる生活支援事業（訪問型サービス B 事業）の継続
- h-6：障がい者福祉タクシー助成券交付事業の継続
- h-7：障がい者通院時交通費助成事業の継続
- h-8：ハイリスク妊産婦交通費事業等補助の継続（妊産婦交通費支援事業）

系統別概要

路線名	起点、経由地、終点	事業認可区分	実施主体	補助事業の活用
岩手医科大学附属病院利用者連絡バス	花巻駅前～石鳥谷駅前～ 岩手医科大学附属病院	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-
大迫地域・岩手医科大学附属病院・盛岡赤十字病院連絡バス	大迫 B T～盛岡赤十字病 院～盛岡駅西口	4条乗合	花巻市(運行は交通事業者 者に委託)	-

施策 i 待合環境の整備・改善と公共交通の利便性向上

市内の移動を支える花巻駅や新花巻駅などの交通結節点へのデジタルサイネージ（電子看板）の設置や、交通結節点とその他バス停の待合環境の整備・改善などにより、公共交通利用者が快適に市内を移動できる環境を整えます。

また、各公共交通のダイヤの見直しによる乗継改善を行い、公共交通の利便性の向上を図ります。

<事業>

- i-1：花巻駅、新花巻駅等の交通結節点へのデジタルサイネージ（電子看板）の設置
- i-2：バスロケーションシステムの周知徹底
- i-3：バスシェルター、ベンチの改修、設置
- i-4：花巻駅西口駅前広場の整備
- i-5：公共交通相互が連携したダイヤの調整
- i-6：予約乗合交通、タクシーへの交通系 IC カードの導入検討

基本目標 4 市民とともに守り支える公共交通の実現

公共交通環境の厳しい状況の認識を市民と共有しつつ、公共交通マップの改善や公共交通の利用促進などを図り、市民とともに公共交通を維持していくことを目指します。

指標	現況 令和 4 年度	目標 令和 10 年度
公共交通に満足している市民の割合 ※9	40.1%	50.0%
日常生活で公共交通を利用できる市民の割合 ※10	70.8%	80.0%

※9：公共交通に満足している人の割合は、令和 4 年度で 40.1%となっており、過去 5 年間でもほぼ横ばいとなっていることから令和 5 年度を 40%とし、公共交通の利用促進や公共交通の環境整備、公共交通への危機意識の共有などにより、年 2%の向上を目指し 50.0%を目標とする。なお、まちづくり市民アンケート調査による「公共交通の満足度」における「満足」+「やや満足」の割合で算定する。

※10：日常生活で公共交通を利用できる市民の割合は、令和 4 年度で 70.8%となっており、過去 5 年でもほぼ横ばいとなっていることから令和 5 年度を 70%とし、利用促進や新規の予約乗合交通の導入により利用できる市民の割合は増加すると考えられることから、毎年 2.0%の上昇を期待し、80.0%を目標とする。なお、まちづくり市民アンケートによる「日常生活での公共交通の利用」における「利用できる」+「どちらかという利用できる」の割合で算定する。

施策 j 公共交通の利用促進

観光施設への優待券配布や交通系 IC カードの活用、公共交通マップの改善などを行い、公共交通の利用促進を図ります。

< 事業 >

- j - 1：路線バス利用者への観光施設の利用優待券の配布
- j - 2：交通系 IC カードを活用した利用促進（ポイント付与・割引等）
- j - 3：市民意識の醸成（公共交通への危機意識共有）
- j - 4：公共交通マップの改善
- j - 5：公共交通の体験乗車会、乗り方教室などの実施

施策 k 地域住民による移動手段確保への支援

地域が行う互助輸送や待合環境整備などについて、住民が主体となって取り組みを行えるよう支援します。

< 事業 >

- k - 1：地域における互助輸送への支援制度の検討
- k - 2：地域や交通事業者が行う待合環境整備、利用促進などの取り組みに対する支援制度の創設

施策Ⅰ 地域公共交通の持続可能な運営

交通事業者への支援や既存の公共交通を活用することにより、地域公共交通の持続可能な運営の実現に努めます。

<事業>

- Ⅰ-1：運転士の確保に対する支援の検討
- Ⅰ-2：路線バスのスクールバス利用
- Ⅰ-3：スクールバス・スクールタクシーへの一般混乗
- Ⅰ-4：交通事業者に対する経営支援（国・県への要望を含む）

(6) 事業の実施時期および実施主体

前項で掲げた40の事業について、本計画の計画期間である令和6年度から令和10年度における5年間の実施時期および実施主体を以下の通りに設定しました。

施策	事業	継続・新規・拡充	実施時期					実施主体						重点事業				
			● 事業の検討 → 事業の展開期間 (事業実施等)					行政	市民・地域	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他事業者		近隣自治体			
			R6	R7	R8	R9	R10											
a 幹線路線の維持																		
a-1	コミュニティバス土沢線、大迫花巻線の路線維持	継続	→					○			○							
a-2	石鳥谷線、大迫石鳥谷線、成田線の路線維持	継続	→					○			○				○			
b 市街地循環バスの運行経路の拡大																		
b-1	市街地循環バスの運行経路の拡大	拡充	● →					○			○							
c 支線路線（フィーダー ^{※1} 交通）の維持、再編																		
c-1	教育センター線のルートの見直し	拡充	●					○			○							
c-2	天下田団地線とコミュニティバス県立中部病院連絡バス線との統合によるルート・ダイヤ見直し	拡充	●						○			○						
c-3	支線路線の維持	維持	→					○			○							
d JR東北本線、JR釜石線の維持																		
d-1	沿線自治体との連携強化	新規	● →					○			○					○		
d-2	マイルール意識の醸成	新規	● →					○	○	○						○		
e 予約乗合交通（フィーダー ^{※1} 交通）の新規導入																		
e-1	花巻地域（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）への予約乗合交通の導入	新規	● →					○					○					
f 予約乗合交通（フィーダー ^{※1} 交通）の運行形態の見直し																		
f-1	予約乗合交通の運行形態の見直しの検討（石鳥谷・東和・大迫地域）	拡充	●						○			○	○					

※1：支線の役割を担うバス路線等

施策	事業	継続・新規・拡充	実施時期					実施主体						重点事業		
			R6	R7	R8	R9	R10	行政	市民・地域	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他事業者		近隣自治体	
																● 事業の検討 → 事業の展開期間 (事業実施等)
g 来訪者にとっても利用しやすい移動手段の提供																
g-1	主要観光路線の花巻温泉線、湯口線の路線維持	継続	→					○			○					□
g-2	いわて花巻空港～花巻駅ルートの新設	新規	●	→				○			○					□
g-3	花巻温泉郷共同送迎バスの運行	継続	→					○			○		○			
g-4	花巻温泉郷定額タクシー送迎プランの運行	継続	→									○	○			
g-5	乗合ジャンボタクシー（どんぐりとやまねこ号）の運行	継続	→					○				○	○			
h 公共交通と福祉が一体となった移動手段の提供																
h-1	病院連絡バスの路線維持、ダイヤ見直し	継続	●	→				○			○					
h-2	高齢者福祉タクシー等事業の継続	継続	→					○			○	○				
h-3	高齢者通院時交通費助成事業の継続	継続	→					○			○	○				
h-4	高齢者運転免許証自主返納促進事業の継続	継続	→					○			○	○				
h-5	住民ボランティアによる生活支援事業（訪問型サービスB事業）の継続	継続	→					○	○							
h-6	障がい者福祉タクシー助成券交付事業の継続	継続	→					○			○	○				
h-7	障がい者通院時交通費助成事業の継続	継続	→					○			○	○				
h-8	ハイリスク妊産婦交通費事業等補助の継続（妊産婦交通費支援事業）	継続	→					○				○				
i 待合環境の整備・改善と公共交通の利便性向上																
i-1	花巻駅、新花巻駅等の交通結節点へのデジタルサイネージ（電子看板）の設置	継続	●	→				○		○	○	○				
i-2	バスロケーションシステムの周知徹底	継続	→					○	○		○					
i-3	バスシェルター、ベンチの改修、設置	継続	→					○	○		○		○			
i-4	花巻駅西口駅前広場の整備（設計）	新規	→					○		○	○	○				
	〃（工事）	新規	→													
i-5	公共交通相互が連携したダイヤの調整	継続	→					○		○	○					
i-6	予約乗合交通、タクシーへの交通系ICカードの導入検討	継続	●	●				○			○	○				

施策	事業	継続・新規・拡充	実施時期					実施主体						重点事業			
			● 事業の検討 → 事業の展開期間 (事業実施等)					行政	市民・地域	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他事業者		近隣自治体		
			R6	R7	R8	R9	R10										
j 公共交通の利用促進																	
j-1	路線バス利用者への観光施設の利用優待券の配布	継続						→	○								
j-2	交通系ICカードを活用した利用促進 (ポイント付与、割引等)	新規	●					→	○		○	○	○				
j-3	市民意識の醸成 (公共交通への危機意識共有)	継続						→	○	○	○	○	○				
j-4	公共交通マップの改善	継続						→	○								
j-5	公共交通の体験乗車会、乗り方教室などの実施	継続						→	○	○		○	○				
k 地域住民による移動手段確保への支援																	
k-1	地域における互助輸送への支援制度の検討	新規	●						○	○							
k-2	地域や交通事業者が行う公共交通の待合環境整備、利用促進などの取り組みに対する支援制度の創設	新規	●					→	○	○		○		○			
l 地域公共交通の持続可能な運営																	
l-1	運転士の確保に対する支援	新規	●					→	○			○	○				
l-2	路線バスのスクールバス利用	継続						→	○	○		○					
l-3	スクールバス・スクールタクシーへの一般混乗	継続						→	○	○		○	○				
l-4	運行事業者に対する経営支援 (国、県への要望を含む)	新規						→	○								○

第5章 重点事業

基本理念の実現に向けて4つの基本目標を掲げ、その目標を達成するための施策と事業を示しましたが、その中でも、交通空白地域を縮減し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが重要です。

このことから公共交通ネットワークを構築する上で重要となる路線バス、市街地循環バス、予約乗合交通の3つの公共交通手段について、重点的に取り組む事業の方向性と事業の概要を示します。

(1) バス路線の再編

1) 事業の方向性

- ①花巻市立地適正化計画に位置付けられている市内の「拠点」間や周辺自治体を結ぶ幹線路線を維持し、そのうち令和6年3月末で廃線となる土沢線については、コミュニティバス化により維持を図ります。また、観光資源への移動手段を確保するため、主要観光路線を維持します。
- ②いわて花巻空港は花巻市の玄関口の一つですが、いわて花巻空港と花巻駅間を結ぶ路線がないことから、いわて花巻空港と花巻駅間のアクセス向上のためにルートを新設します。
- ③支線は、交通空白地域の縮減や効率的な運行を図るため、ルートの見直しを行います。

2) 事業の概要

方向性	事業	実施期間
①	a-1 コミュニティバス土沢線、大迫花巻線の路線維持 ○土沢線は令和6年4月1日よりコミュニティバスとして市が運行を行います。 ○大迫花巻線は、大迫地域と花巻地域を結ぶ幹線路線として、引き続き市が運行を行います。	R 6
	g-1 主要観光路線の花巻温泉線、湯口線の路線維持 ○中心市街地と主要観光地である花巻温泉郷を結ぶ花巻温泉線、湯口線について、バス事業者と連携し路線を維持します。	R 6
②	g-2 いわて花巻空港～花巻駅ルートの新設 ○大迫花巻線のルート変更を行い、市の玄関口のひとつであるいわて花巻空港と花巻駅間のルートを新設します。	R 7
③	c-1 教育センター線のルートの見直し ○石鳥谷線とのルートの重複や交通空白地域の縮減のため、ルートの一部変更を行います。	R 6
	c-2 天下田団地線とコミュニティバス県立中部病院連絡バスの統合によるルート・ダイヤの見直し ○天下田団地線は花巻駅前⇄賢治詩碑前の利用者が少ないことからルートを変更します。 ○大迫花巻線は運行距離が長いことから花巻駅前と県立中部病院間を大迫花巻線と分離し、天下田団地線と統合します。統合に伴い、ルート・ダイヤの見直しを行います。	R 6

図 2)-1 概略図 (東部)

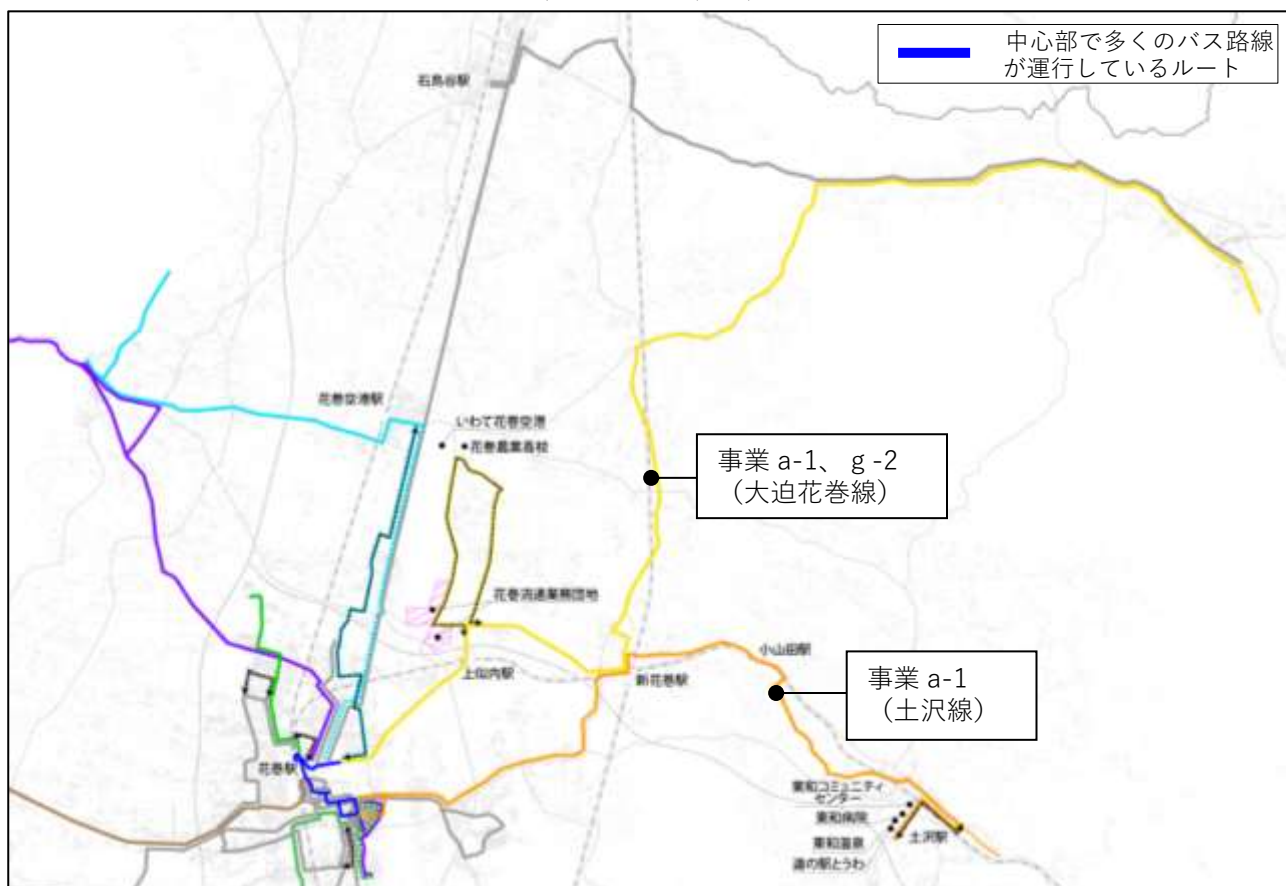
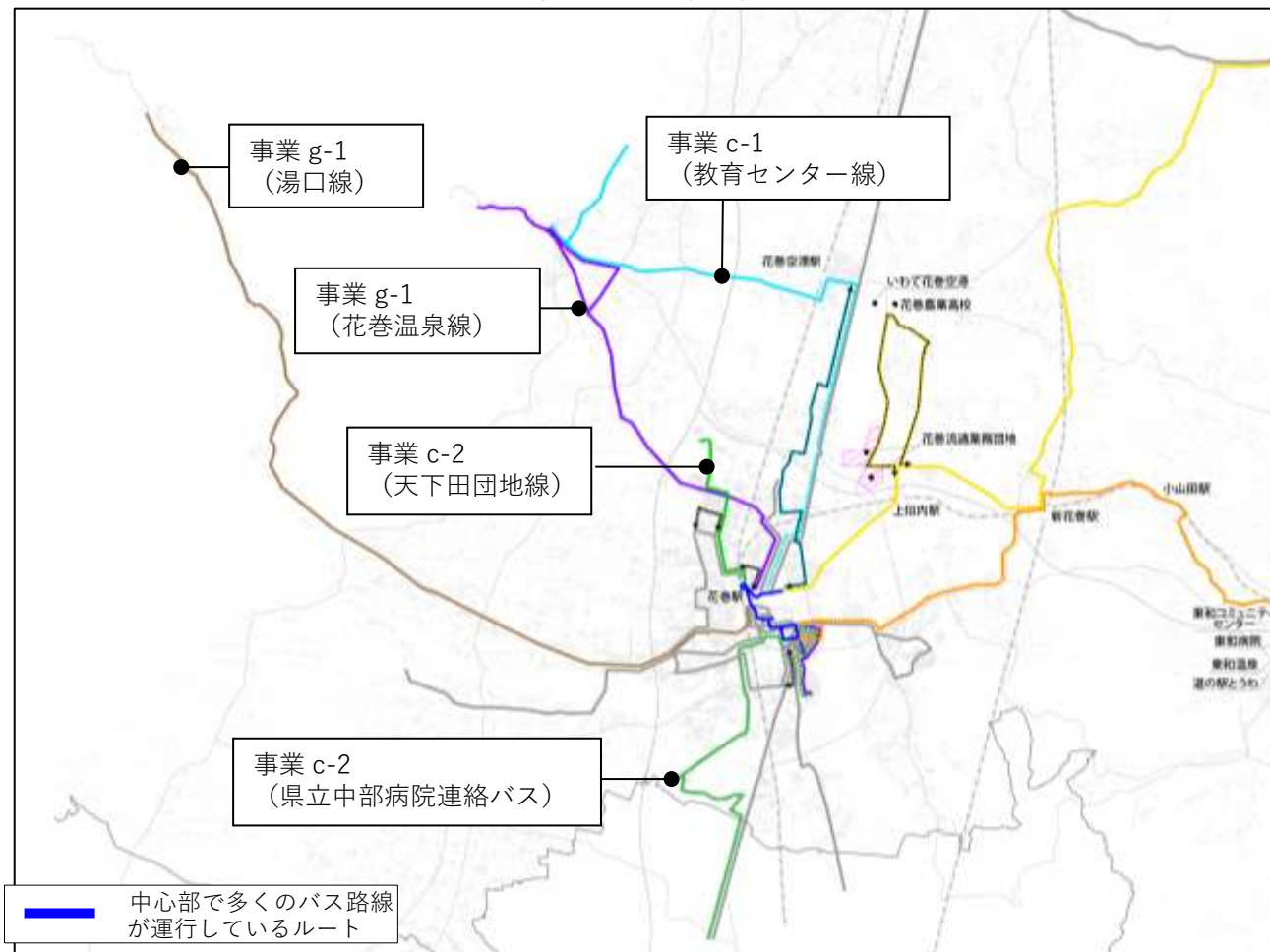


図 2)-2 概略図 (西部)



(2) 市街地循環バスのルート拡大

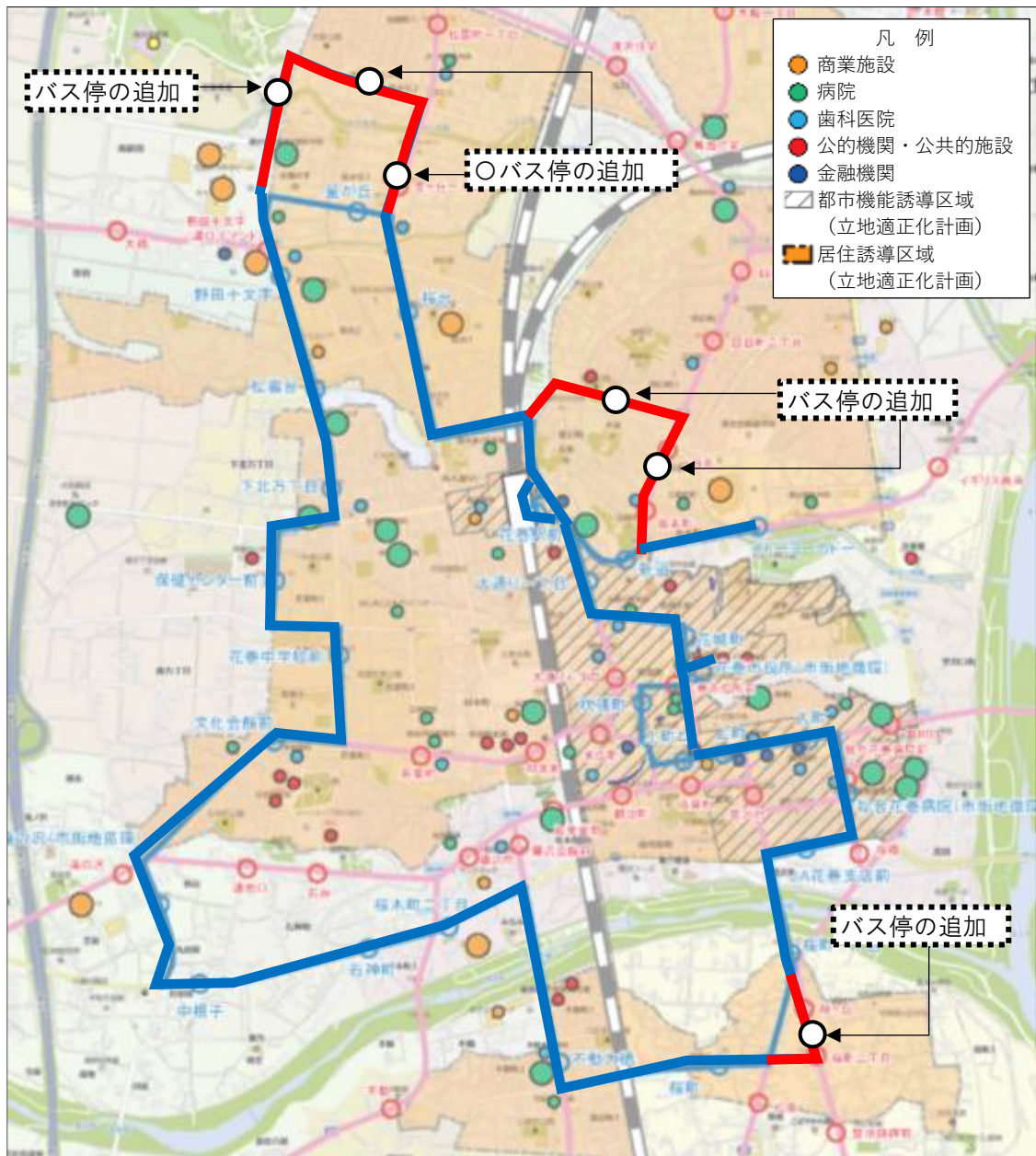
1) 事業の方向性

- ・ 中心市街地の賑わいと回遊性の向上、利便性向上のため、ルートの拡大を行います。
 なお、現在、1時間に1本（1周46分）での運行を、乗車時間があまり長くない範囲の1周50分程度となるよう運行します。

2) 事業の概要

事業	実施期間
b-1 市街地循環バスのルート拡大 ○松園地区、花北地区、花南地区の一部エリアの3箇所所でルートを拡大します。 ○ルート拡大に伴い、バス停を新たに設置し、既存バス路線のバス停がある場合は、乗継ができるようそのバス停を利用します。利用状況やバス停から目的地への移動を踏まえ既存のバス停の見直しも行います。 ○バス停の見直しにあわせて、待合環境の整備を検討します。	R 6 待合環境整備 R7～

図 2)-1 ルート案概略図（青：既存ルート 赤：拡幅ルート）



(3) 予約乗合交通の新規導入と見直し検討

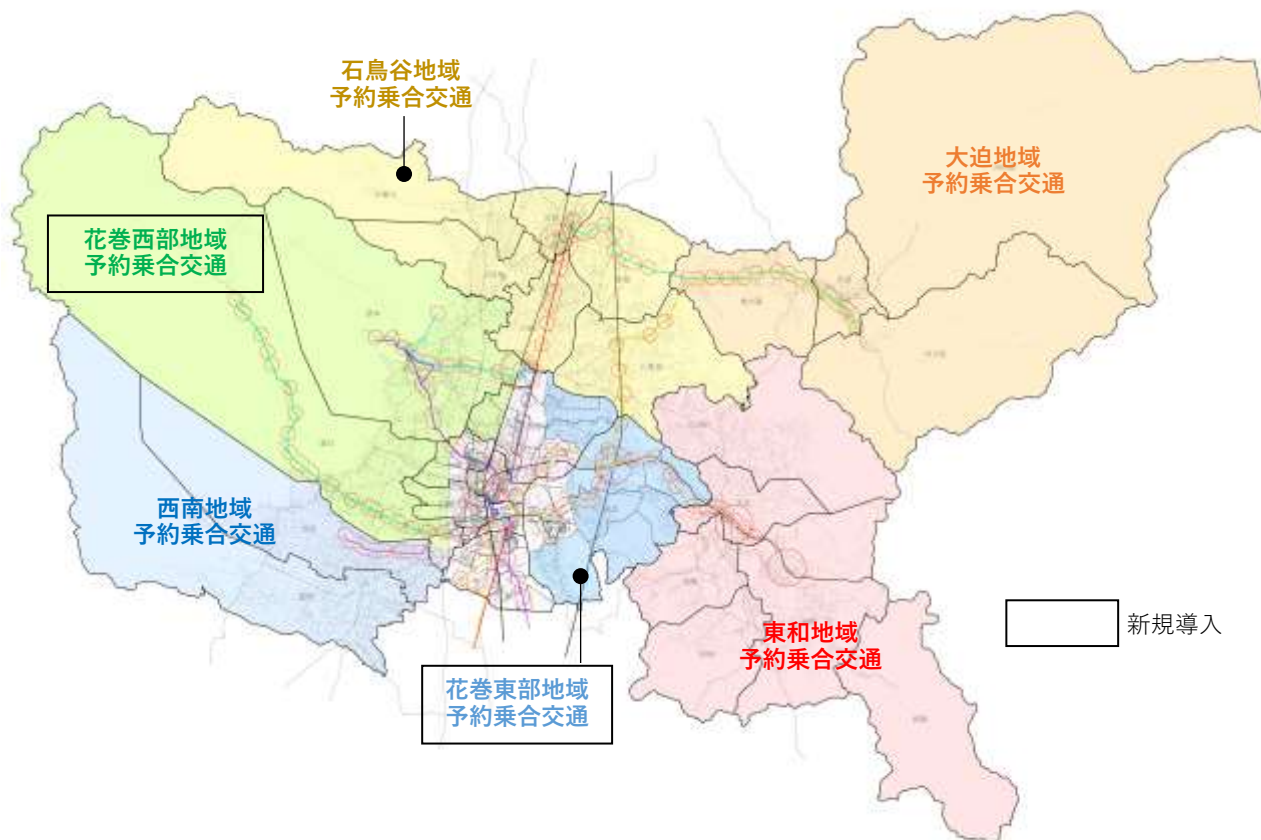
1) 事業の方向性

- ・交通空白地域が広がっている花巻地域（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）において、交通空白地域縮減のために予約乗合交通を導入します。
- ・現在、予約乗合交通が導入されている石鳥谷、東和、大迫地域において、利便性の向上を図るために運行形態の見直しを検討します。

2) 事業の概要

事業	実施期間 (検討期間)
e-1 花巻地域（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）への予約乗合交通の導入 ○花巻地域（湯口、湯本、矢沢、宮野目地区）に予約乗合交通を新規に導入します。	R 6
l-3 スクールバス・スクールタクシーへの一般混乗 ○東和、大迫地域において、スクールバスの空席に一般の方が乗車できるスクールバスの一般混乗は新型コロナウイルス感染症の拡大防止のために現在休止しています。代替として予約乗合交通にも対応する高齢者福祉タクシー助成券を配布していますが、予約乗合交通の運行時間以外の交通手段確保のため、スクールバスの一般混乗を再開します。	R 6
f-1 予約乗合交通の運行形態の見直しの検討（石鳥谷・東和・大迫地域） ○現在、予約乗合交通が導入されている石鳥谷、東和、大迫地域において、利便性の向上を図るため、運行日の拡大や運行方法など運行形態の見直しを検討します。	R 7 (R 6)

図 2)-1 概略図



第6章 計画の実現に向けて

(1) 計画の推進体制

持続可能な公共交通を確保するために、地域公共交通を支える「市民」「交通事業者」「行政」の三者が、それぞれの役割を認識し、連携を強化しながら計画の推進を図ります。

1) 市民

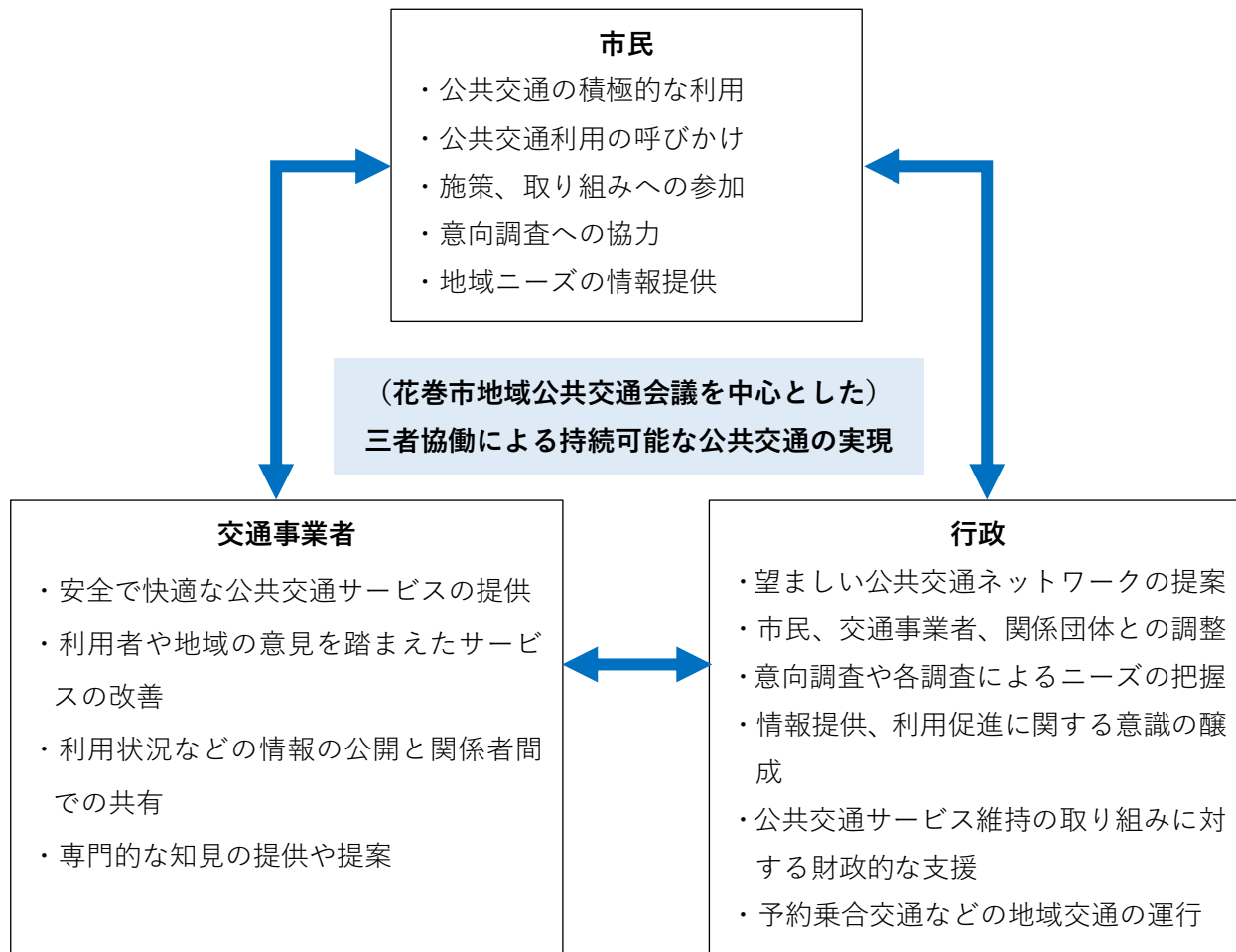
公共交通の利用者として、また、将来的に自分が利用する可能性があることを意識し、公共交通を積極的に利用したり、公共交通に関する施策や取り組みに主体的に参加することにより、公共交通が将来にわたり持続されることが期待されます。

2) 交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性が確保された公共交通サービスの維持に向けた取り組みを行います。

3) 行政

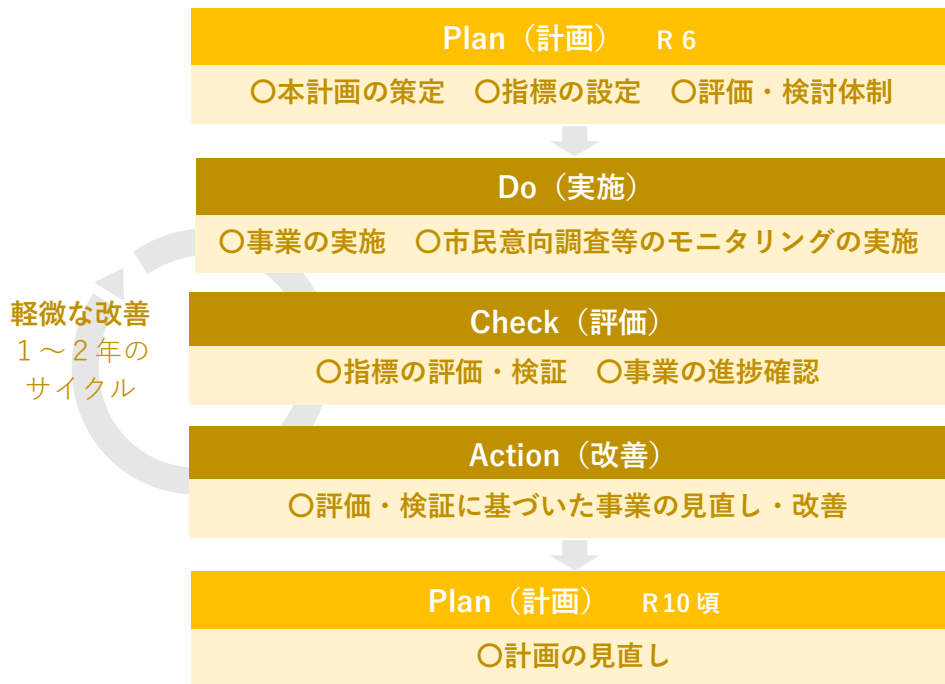
限られた輸送資源の中で効率的・効果的な運行となるように関係者の意見を調整し、持続的な公共交通の維持・確保に向けた総合的な取り組みを行います。



(2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画で掲げた目標を達成するために、PDCAサイクル(「Plan」(計画)、「Do」(実施)、「Check」(評価)、「Action」(改善))により計画の進捗管理を行っていきます。計画期間内において、社会情勢や地域状況は常に変化していくため、必要に応じて計画の評価、見直しを行います。

このPDCAサイクルの実施は、「花巻市地域公共交通会議」を中心とし、各事業の実施状況及び達成状況を把握するとともに、指標の数値などは適宜報告・公表を行うこととします。



(3) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの評価スケジュールは以下の通りとします。

本計画の評価は、最終年度(令和10年度)に事業者から提供された事業実績や各種意向調査などから、計画の評価を実施し、実施事業の見直しや新たな事業の追加を検討し、次期計画の策定を行います。

なお、公共交通の利用実績や各年行われる意向調査からのモニタリング(△)については、毎年度実施することとします。

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
花巻市地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○
実績値	利用者実績の集計、整理 (補助対象路線は毎年報告)	△	△	△	△	○
意向調査	市民アンケート調査 まちづくり市民アンケート	△	△	△	△	○
軽微な改善		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し		適宜				

