

岩手県地域公共交通活性化検討会議 とりまとめ

平成 30 年 3 月

目次

はじめに	1
1 本県の地域公共交通の現状	1
(1) 自家用自動車の普及等に伴う公共交通利用者の減少	1
(2) 人口減少と地域公共交通	2
(3) 高齢化などに伴う地域公共交通の役割の増大	2
2 本県の地域公共交通の課題	3
(1) 地域公共交通の「負のスパイラル」	3
(2) 公共交通空白地域の拡大と高齢者等への対応	3
(3) 非効率路線の拡大	3
(4) 被災地特例の終了	5
(5) 地域内の公共交通再編への課題	6
3 他県等における取組事例	6
(1) 生活圏ごとの一体的な公共交通網の整備（鳥取県）	6
(2) まちづくりと一体となった公共交通網の構築（宮崎県）	7
4 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性	8
(1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について	8
(2) 公共交通ネットワークの再構築に係る基本的な考え方	9
① 全県及び広域生活圏における公共交通ネットワークの構築	9
② 階層型交通ネットワークの構築	10
③ 客観的データに基づく路線評価	11
④ 路線評価に基づく公共交通ネットワークの改善	13
⑤ 公共交通資源の有効活用	13
5 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた方策等	15
(1) 公共交通ネットワークの設計	15
(2) 公共交通ネットワーク構築の推進体制	16
(3) 公共交通ネットワーク構築のための施策等	16
① 「広域接続拠点」における接続性の確保	16
② ICカードやバスロケーションシステムなどの設備整備	16
③ 幹線路線に対する補助制度	16
④ モビリティ・マネジメント等による利用促進	17
おわりに	17
【参考資料】	
岩手県地域公共交通活性化検討会議 委員等名簿	19
岩手県地域公共交通活性化検討会議 開催経過	20

はじめに

鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通は、日常生活に必要不可欠であるとともに、観光面においても新幹線駅や空港、フェリー港へ接続する二次交通として重要であることから、将来にわたって持続可能な地域公共交通のあり方を検討し、望ましい地域公共交通を確保していくことが求められている。

しかし、本県の地域公共交通は、人口減少などによる利用者の減少、さらに東日本大震災津波による人口動態・居住環境の変化や利用の維持・増加のための取組不足とそれによる労働生産性の低下、運転士不足などの複合的な要因により、その維持・確保に大きな懸念が生じている。

このようなことから、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るため、平成 29 年 7 月に「岩手県地域公共交通活性化検討会議」を立ち上げ、市町村からのヒアリングや委員報告などを通じ、本県の地域公共交通のあり方や活性化に向けた方策等の議論を重ねてきた。

この「岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ」は、国や県、市町村、交通事業者、住民（利用者）などの関係者が、岩手県の地域公共交通に関する基本的な考え方を共有するものである。

また、交通事業者には公共交通の運行主体として、経営力の強化を求めるとともに、行政は交通事業者と連携して、公共の便益にかなう範囲で適切な財政支援を行い、さらに行政と事業者は連携して、モビリティ・マネジメント等を実施し、地域住民による公共交通の積極的な利用を実現することで、住民の移動手段として欠かすことのできない地域公共交通を持続可能な形で維持・確保していくための方向性を示したものである。

1 本県の地域公共交通の現状

(1) 自家用自動車の普及等に伴う公共交通利用者の減少

道路交通網の整備の進展や郊外部への市街地の拡大などを背景に、自家用自動車の普及が進んだことや公共交通の主な利用者である学生・生徒の公共交通離れ（保護者による送迎の増加）や高齢者の免許保有率の増加などにより、公共交通の利用者が減少している。

三陸鉄道㈱及び I G R いわて 銀河鉄道㈱の第三セクター鉄道の平成 28 年度の年間の利用者数は、平成 18 年度と比べ、約 600 万人から約 570 万人へと約 30 万人減少している。

また、路線バスの平成 28 年度の年間の利用者数は、平成 18 年度と比べ、約 2,450 万人から約 1,640 万人へと約 810 万人減少している。

【岩手県の三セク鉄道（三陸鉄道・I G R）利用者数の推移】（単位：千人）

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
三陸鉄道	1,041	1,036	977	896	851	297	389	498	691	603	513
I G R	5,026	4,982	4,868	4,728	4,774	4,684	4,943	5,236	5,274	5,170	5,173
計	6,067	6,018	5,845	5,624	5,625	4,980	5,331	5,734	5,965	5,773	5,686

※ 出典：岩手県政策地域部地域振興室調べ

【岩手県の路線バス利用者数の推移】

(単位：千人)

H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
24,451	24,063	22,984	21,755	20,136	17,551	14,773	17,584	17,557	16,778	16,430

※ 出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書（岩手県交通㈱、岩手県北自動車㈱、ジェイアールバス東北㈱、南部バス㈱）（盛岡市実施の「おでかけパス」による輸送人員を除く。）

(2) 人口減少と地域公共交通

岩手県の人口は1997年（平成9年）の約142万人以降減少し続け、2016年（平成28年）には約127万人（1997年に比べ約10.6%減）となっており、2040年までには約94万人まで減少していくことが見込まれる。

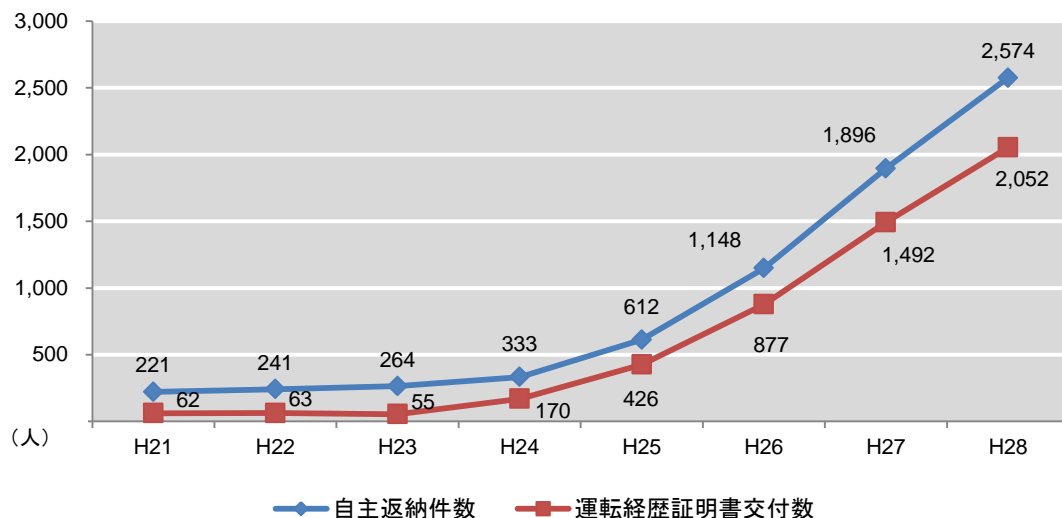
このような状況の中で、利用者の減少や運転士不足などにより、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなることが想定される。

(3) 高齢化などに伴う地域公共交通の役割の増大

地域公共交通をめぐる環境が厳しくなる中においても、運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者等の交通手段を確保する観点から、地域公共交通の維持・確保は重要である。

特に、本県の65歳以上の高齢者の人口は、平成28年度まで一貫して増加し、高齢化率（総人口に占める65歳以上の高齢者人口の割合）が31.1%となっているほか、高齢者の免許返納が増加している状況であることから、高齢者の生活の質を確保する手段として、地域公共交通の役割は一層増大していくと考えられる。

【岩手県の高齢者（65歳以上）の運転免許証の自主返納と運転経歴証明書交付の状況】



※ 出典：岩手県環境生活部県民くらしの安全課調べ

2 本県の地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通の「負のスパイラル」

地域公共交通の利用者・運賃収入の減少による収益力の低下、さらに運転士不足が交通事業者の経営戦略の積極性と柔軟性を低下させる場合が見られる。その結果、不採算路線の撤退や必要な設備投資がなされないなどのサービス水準の低下が進み、さらに利用者の減少を招くといった「負のスパイラル」の局面が続いている。特に、ＩＣカードやバスロケーションシステム等の活用の停滞は、岩手県を交通インフラが遅れた地域にする懸念がある。

一方で、都市部においては若者の車離れや高齢者の社会参加に伴う地域公共交通への需要が増えている面もあり、利用者の掘り起こしや利用促進策の展開も必要である。

【バス事業者の運賃収入等の推移（乗合事業）】

（単位：百万円）

H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H28- H18
11,521	11,409	11,392	10,764	9,523	10,038	10,291	10,378	10,604	10,556	10,343	△ 1,178

※ 出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書（岩手県交通㈱、岩手県北自動車㈱、ジェイアールバス東北㈱、南部バス㈱）

(2) 公共交通空白地域の拡大と高齢者等への対応

過疎化の進行や自家用自動車の普及などにより、これまで路線バスを運行していた事業者が撤退するなど、いわゆる「公共交通空白地域」が生じているほか、路線バスの運行本数が少なく使いにくいなど、日常での利用が不便である「公共交通不便地域」が生じている。路線の撤退や減便は運行事業者の経営判断によるため、生産性の向上や運転士確保の取組などによる経営努力の如何によって、交通空白地域・交通不便地域の拡大とサービス水準の地域格差を生み出している。

また、高齢者の中には加齢に伴う身体機能の低下などにより、長い距離や坂道での歩行が困難になるなど、駅やバス停までたどり着けず、公共交通の利用が困難となる方も多い。

このため、公共交通空白地域や公共交通不便地域、高齢者の自宅などから駅やバス停、最寄りの医療・商業施設等までの移動のため、住民の予約に応じて運行するデマンド型のバスや複数の利用者が乗り合わせて利用するタクシーなど、移動ニーズと需要に合った交通手段の確保が求められている。

(3) 非効率路線の拡大

一定の輸送量・運行回数を有し、複数市町村を運行する基幹となるバス路線は、国や県、市町村が補助を行うことで運行を維持しているが、平均乗車

密度（起点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数）が、補助の基準となる5人に満たない非効率な路線が拡大している。

このように、利用者が少ないにも関わらず路線バスが運行しているなど、利用状況に見合った交通手段になっていないほか、鉄道と路線バスの競合や路線バスとコミュニティバスやスクールバス、患者輸送バスなどが競合し、非効率な運行となっている場合がある。

【国庫補助路線の状況（平成29年度実績）】

◆ 国庫補助の主な基準

- ① 平均乗車密度^{※1}5人以上（当該基準に満たない場合は補助金減額）
- ② 輸送量^{※2}15人以上（当該基準に満たない場合は補助対象外）

※1 バス1便あたりの平均利用者数で起点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数

※2 平均乗車密度×運行回数

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	藤沢	1.2	5.8	岩手県交通
2	国道南（水沢～前沢）	1.3	9.1	岩手県交通
3	大籾	1.4	5.8	岩手県交通
4	岩手県立大学（滝沢駅着）	1.7	6.1	岩手県北自動車
5	岩手県立大学（盛岡農高経由）	1.9	6.4	岩手県北自動車
6	国道北（奥州～金ケ崎）	1.9	14.4	岩手県交通
7	国道南（一関～前沢）	2.0	27.8	岩手県交通
8	土沢	2.2	15.1	岩手県交通
9	狛鼻溪	2.3	15.1	岩手県交通
10	陸前高田住田	2.4	10.5	岩手県交通
11	国道北（北上～金ケ崎）	2.5	15.5	岩手県交通
12	胆沢病院	2.5	28.7	岩手県交通
13	崎浜	2.6	7.2	岩手県交通
14	馬留	2.6	10.6	岩手県交通
15	本郷	2.6	17.1	岩手県交通
16	九千沢	2.7	13.5	岩手県交通
17	国道南（水沢～胆沢病院～前沢）	2.8	20.1	岩手県交通
18	本宮（流通会館経由）	2.9	14.7	岩手県交通
19	南インター川久保	3.0	22.8	岩手県交通
20	中井	3.1	8.6	岩手県交通
21	二戸	3.2	25.9	岩手県北自動車
22	本宮（湯沢団地経由）	3.3	23.4	岩手県交通
23	石鳥谷	3.3	29.3	岩手県交通
24	見前回り志和	3.6	9.3	岩手県交通
25	和井内	3.6	15.4	岩手県北自動車
26	小本	3.6	24.8	岩手県北自動車
27	網張温泉	3.7	14.4	岩手県交通
28	田老	3.8	11.0	岩手県北自動車
29	長岡（盛岡駅前発）	3.9	26.9	岩手県交通
30	赤浜	4.1	24.1	岩手県交通
31	軽米	4.2	19.3	ジェイアールバス東北
32	平館駅前	4.4	15.4	岩手県北自動車
33	八幡平リゾートH前（大更駅経由）	4.4	22.0	岩手県北自動車
34	鰯鷹宿	4.4	28.1	岩手県交通
35	大野	4.6	15.1	岩手県北自動車
36	八幡平リゾートH前（東八病院経由）	4.6	29.9	岩手県北自動車
37	平庭高原	4.7	23.5	ジェイアールバス東北
38	好摩直通	5.1	11.7	岩手県交通
39	北高田	5.1	15.3	岩手県交通
40	大更駅前	5.1	15.8	岩手県北自動車
41	釜石船越	5.2	55.6	岩手県交通
42	矢巾温泉	5.3	15.3	岩手県交通
43	松川温泉	5.3	15.9	岩手県北自動車
44	沼宮内（産業文化センター経由）	5.3	23.3	岩手県北自動車
45	日詰（盛岡駅前発）	5.3	69.9	岩手県交通
46	早坂高原	5.5	22.0	ジェイアールバス東北
47	沼宮内	5.7	30.7	岩手県北自動車

【県単独補助路線の状況（平成 29 年度実績）】

◆ 県単独補助の主な基準 平均乗車密度 4 人以上（当該基準に満たない場合は補助対象外）

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	東部 A 線	0.6	0.6	岩手県北自動車
2	東部 B・D 線	1.0	2.0	岩手県北自動車
3	葛巻線	1.2	3.6	岩手県北自動車
4	大迫石鳥谷線	2.0	14.6	岩手県交通
5	貝沢線	2.3	4.6	岩手県交通
6	東部 C 線	3.1	3.1	岩手県北自動車
7	長岡線	3.4	3.4	岩手県交通
8	北上線	3.6	7.2	岩手県交通
9	二戸	3.8	5.3	ジェイアールバス東北
10	青山松園線	4.0	8.0	岩手県交通
11	吉ヶ沢線	4.0	12.0	岩手県北自動車
12	中山線	4.0	10.0	岩手県北自動車
13	生母線	4.1	10.2	岩手県交通
14	細浦経由高田線	4.1	3.6	岩手県交通
15	伊保内一戸線	4.2	4.2	岩手県北自動車
16	成田線	4.3	12.9	岩手県交通
17	山伏	5.3	5.3	岩手県交通

(4) 被災地特例の終了

基幹バス路線への補助については、現在、被災地特例などにより、全県を対象に補助要件が緩和され、補助の基準となる輸送量に満たない場合でも、補助の対象となっている。

しかし、平成 32 年度に被災地特例が終了するため、多くの路線が補助を受けられないことにより、バス路線の減便や撤退が懸念される。

【補助路線の状況（平成 29 年度実績）】

路線種別	国庫補助		県単補助		合計	うち補助要件に満たない路線
	路線	うち補助要件に満たない路線	路線	うち補助要件に満たない路線		
路線数	47	16	17	9	64	25
補助額(千円)	478,494	107,295	53,136	35,113	531,630	142,408

全 64 路線のうち、合計 25 路線 142,408 千円は被災地特例等が適用されない場合、補助が受けられない。
(補助が受けられない路線の割合 39.0%)

また、沿岸被災地において、応急仮設住宅と病院や商店等を結ぶ路線バスやコミュニティバス等の運行経費等に対する国庫補助も平成 32 年度に終了するため、沿岸被災地における地域内公共交通の維持・確保が困難になることが想定される。

(5) 地域内公共交通再編への課題

地域公共交通は、交通事業者や道路管理者などの関係者と協議する機会も多く、担当職員は専門的な知識が求められるが、市町村には公共交通に係る専任の担当者や専門の部署がないなどのマンパワー不足により、地域内公共交通の再編が進んでいない市町村もある。

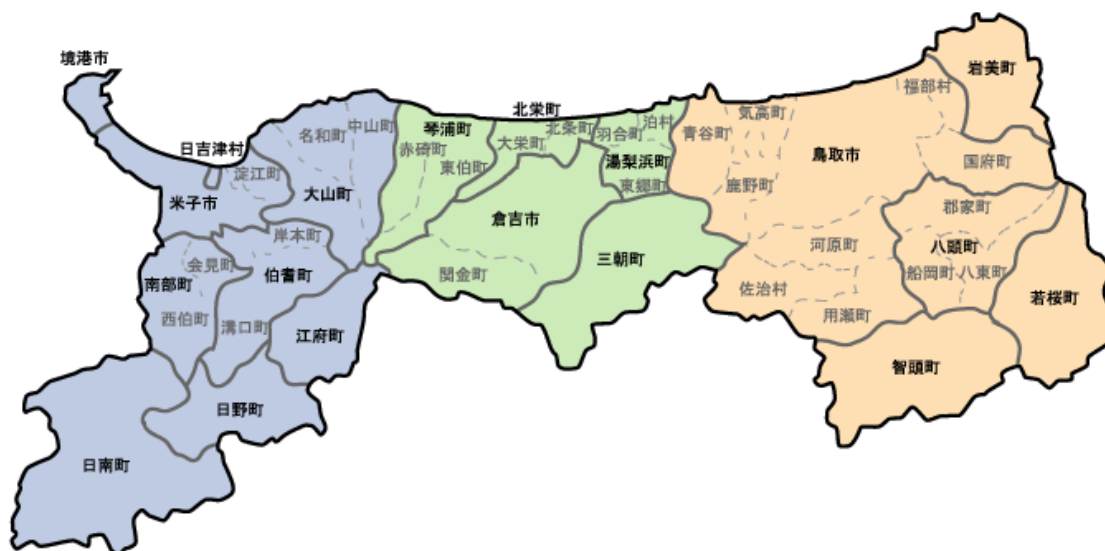
また、路線バスの撤退等に伴うコミュニティバス等の導入などにより、市町村の公共交通の維持・確保に係る財政負担が増えている。

3 他県等における取組事例

(1) 生活圏ごとの一体的な公共交通網の整備（鳥取県）

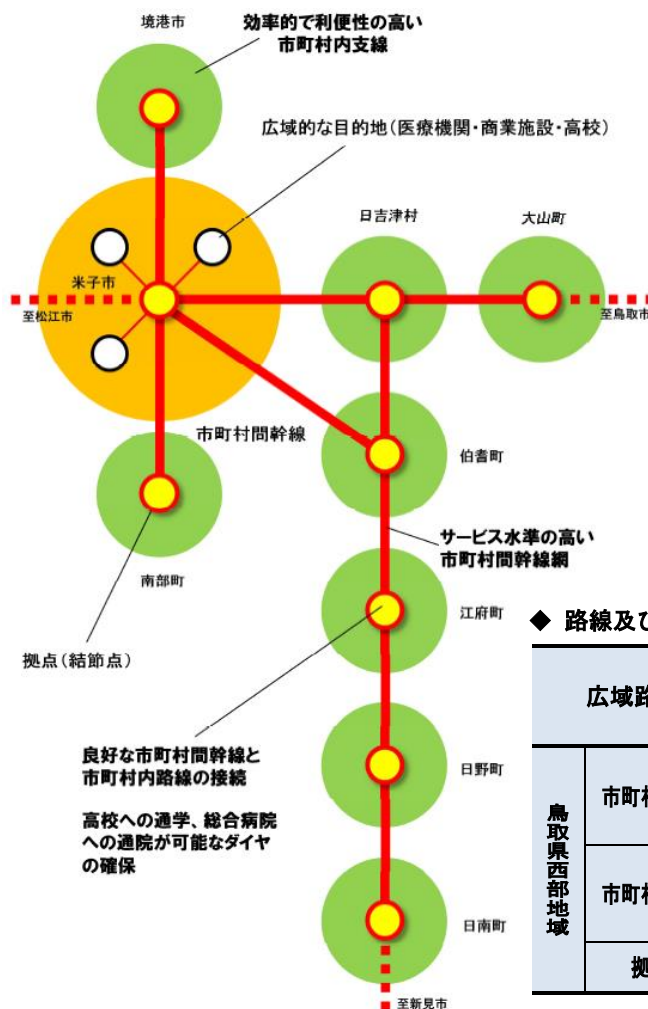
鳥取県においては、西部地域・中部地域・東部地域ごとに通勤・通学や通院等の日常生活圏が一体化しており、単独市町村の取組だけでは不十分なことから、県と市町村が連携し、各地域で公共交通のマスタープランである地域公共交通網形成計画を策定（中部地域は策定中）し、地域の一体的な移動環境の整備を行っている。

【鳥取県】



- | | |
|--------------------|---------------|
| ① 鳥取県西部地域公共交通網形成計画 | 平成 28 年 3 月策定 |
| ② 鳥取県中部地域公共交通網形成計画 | 策定中 |
| ③ 鳥取県東部地域公共交通網形成計画 | 平成 29 年 3 月策定 |

【鳥取県西部地域の公共交通の将来像】



※ 出典：鳥取県西部地域公共交通網形成計画

(2) まちづくりと一体となった公共交通網の構築（宮崎県）

宮崎県日向・東臼杵地域においては、鉄道駅等を中心とした商業・医療等が集まる中心市街地と、周辺居住地の計画的な形成を目指している。商業施設や病院、交流施設等と居住がまとまって立地することで、歩いて暮らせるまちづくりを進めながら、公共交通を使ってそれぞれの施設にアクセスするなど、まちづくりと一体となった公共交通網の構築に向け、県と市町村が連携し、日向・東臼杵地域公共交通網形成計画を策定している。



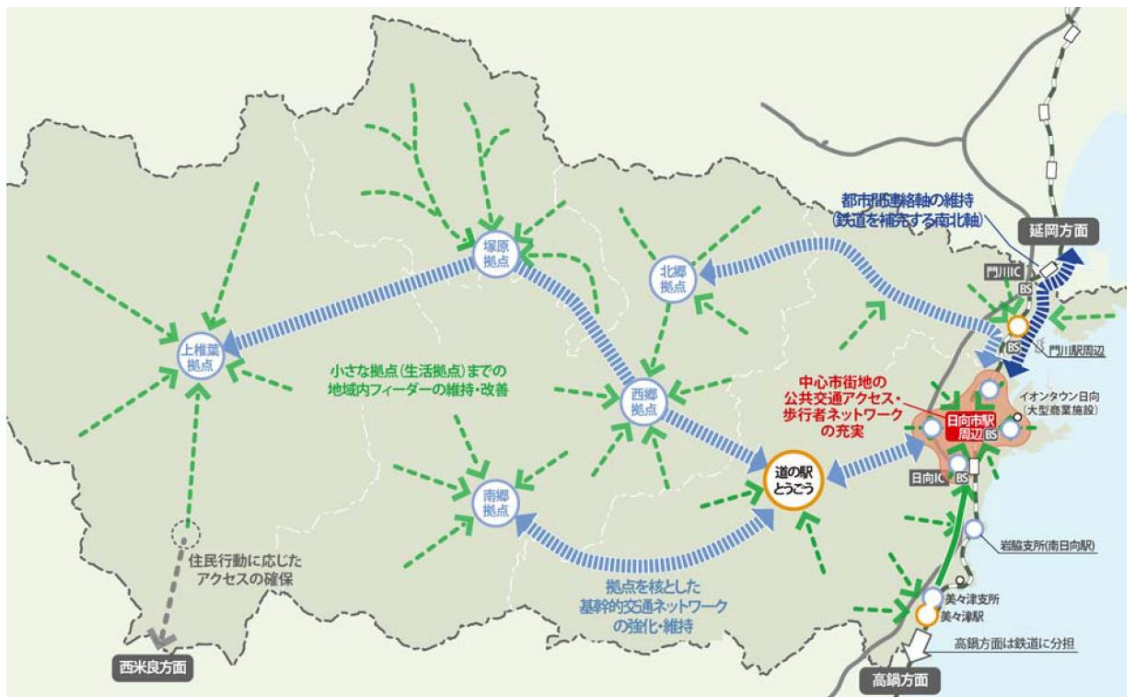
【中心市街地・郊外部における拠点形成を見据えた公共交通網のあり方】

≪拠点形成≫

- : 中心市街地(本圏域の都市機能が集積する中心的な拠点)
- : 地域拠点(圏域内の生活拠点等の機能をもちつつ、交通結節機能をもつ拠点)
- : 小さな拠点(商業・医療施設などの生活に必要な機能が集積する最寄り拠点)

≪ネットワーク≫

- : 広域幹線交通(鉄道)
- BS : 広域幹線交通(高速バス乗り場)
- ▤ : 基幹的交通ネットワーク
- ▤ : 基幹的交通ネットワーク(都市間連絡軸)
- ← : 支線交通



※ 出典：日向・東臼杵地域公共交通網形成計画

4 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について

本県の地域公共交通の課題に適切に対応するためには、県全体で効果的・効率的な地域公共交通ネットワークを構築する視点から、鉄道や高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの交通手段について、適切な役割分担を行い、相互の連携がとれた公共交通ネットワークを構築することが必要である。

また、まちづくりや観光振興、地域振興、さらには健康、福祉、教育、環境の様々な分野と連携し、総合的な視点から公共交通ネットワークを構築することが重要である。

公共交通ネットワークの再構築については、基幹バス路線の補助に対する被災地特例が平成32年度に終了することなども見据え、計画的かつ速やかに対応を図る必要がある。

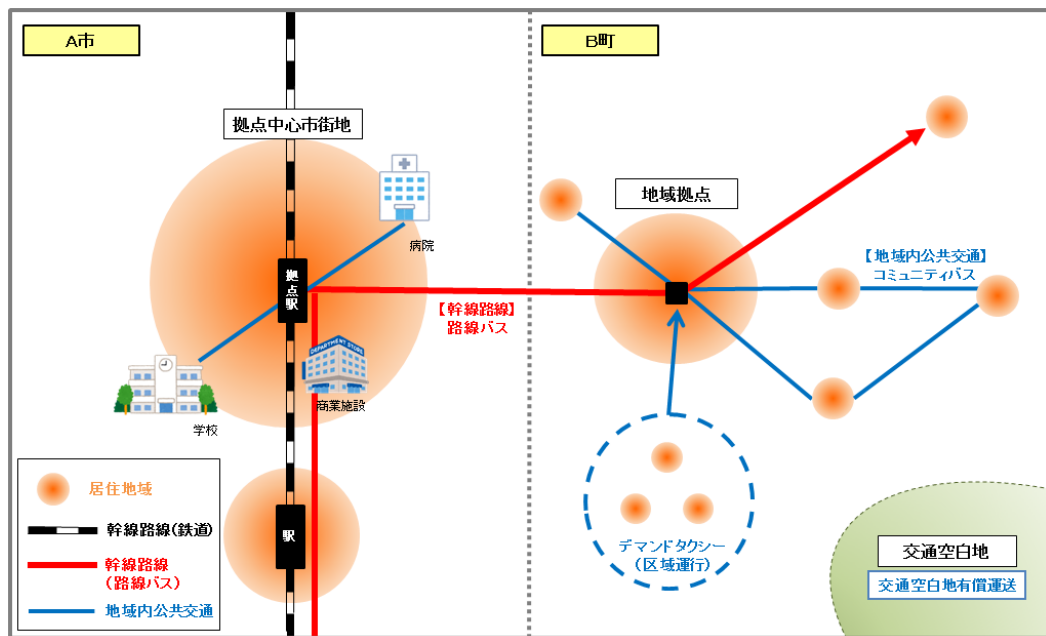
(2) 公共交通ネットワークの再構築に係る基本的な考え方

① 全県及び広域生活圏における公共交通ネットワークの構築

現在、本県の公共交通ネットワークは、県が「幹線路線」を市町村が「地域内公共交通」をそれぞれ分担して維持・確保に取り組んでいる。

ア 幹線路線・・・鉄道や複数市町村を運行するバス路線などの広域的な移動を支える基幹路線

イ 地域内公共交通・・・一市町村内を移動するバス路線やコミュニティバスなど市町村内の交通ネットワーク



幹線路線は県が路線の赤字補てんにより維持し、地域内公共交通は市町村がコミュニティバスの導入やその運行見直しを行うなど、維持・確保に係る取組が個別・局所的な対応にとどまっている。

また、総合的に公共交通ネットワークの再編に係る計画を策定している市町村もあるが、幹線路線のような複数市町村にまたがる広域的な移動手段については、他市町村との調整が必要なことなどから、地域内公共交通と一体的に再編することが困難となり、一市町村内における計画となっている。

しかし、通勤や通学、通院、買い物などの住民の日常生活における移動は一市町村内にとどまらないことなどから、生活圏を同じくする複数の市町村による**広域生活圏ごとに公共交通ネットワークの構築を図ることが必要**であるとともに、公共交通ネットワークの再構築に当たっては、「**幹線路線**」と「**地域内公共交通**」を相互一体的に捉えて、適切な機能分担を図ることが必要である。

また、通院や買い物等による各地域から盛岡市への移動など、広域生活圏を越える移動も相当程度あることから、広域生活圏における公共交通ネ

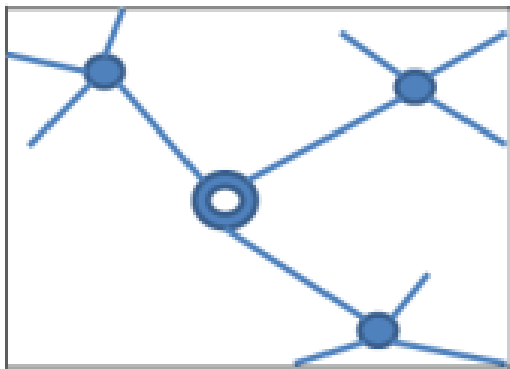
ットワークを構築するとともに、全県的な視点で公共交通ネットワークを構築していく必要がある。

② 階層型交通ネットワークの構築

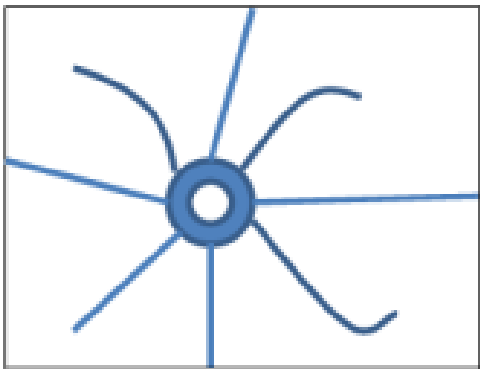
これまでの公共交通ネットワークは、主に各地域へ全方位的に接続する「スポーク型」であったが、公共交通の利用者が減少する現状を踏まえると、維持コストが低く、より効率的な運行が可能な「階層型」交通ネットワークを目指す必要がある。

【交通ネットワーク】

① 階層型



② スポーク型



	階層型	スポーク
メリット	必要最低限の路線で運行が可能となり維持コストが低く抑えられる	乗り継ぎを必要としない直接移動が可能となる箇所が多い
デメリット	直接移動できる箇所が少なくなるため、乗り継ぎが発生する	多数の路線を維持するための車両・人員等を必要とするため、維持コストが高くなる

階層型交通ネットワークは、移動先となる交通の拠点を経層的・段階的に接続することになることから、全県的な交通骨格の要となる「広域接続拠点」を設定し、これを効率的につなぐ必要がある。

地域内公共交通については、「広域接続拠点（幹線路線）」への適切な接続により広域移動の確保を図るとともに、地域特性（人口密度や地理的特性等）や需要に応じて、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、患者輸送バスなどの多様な交通手段の有機的な組合せにより、地域内移動の円滑化と効率的なネットワークの構築を図る。

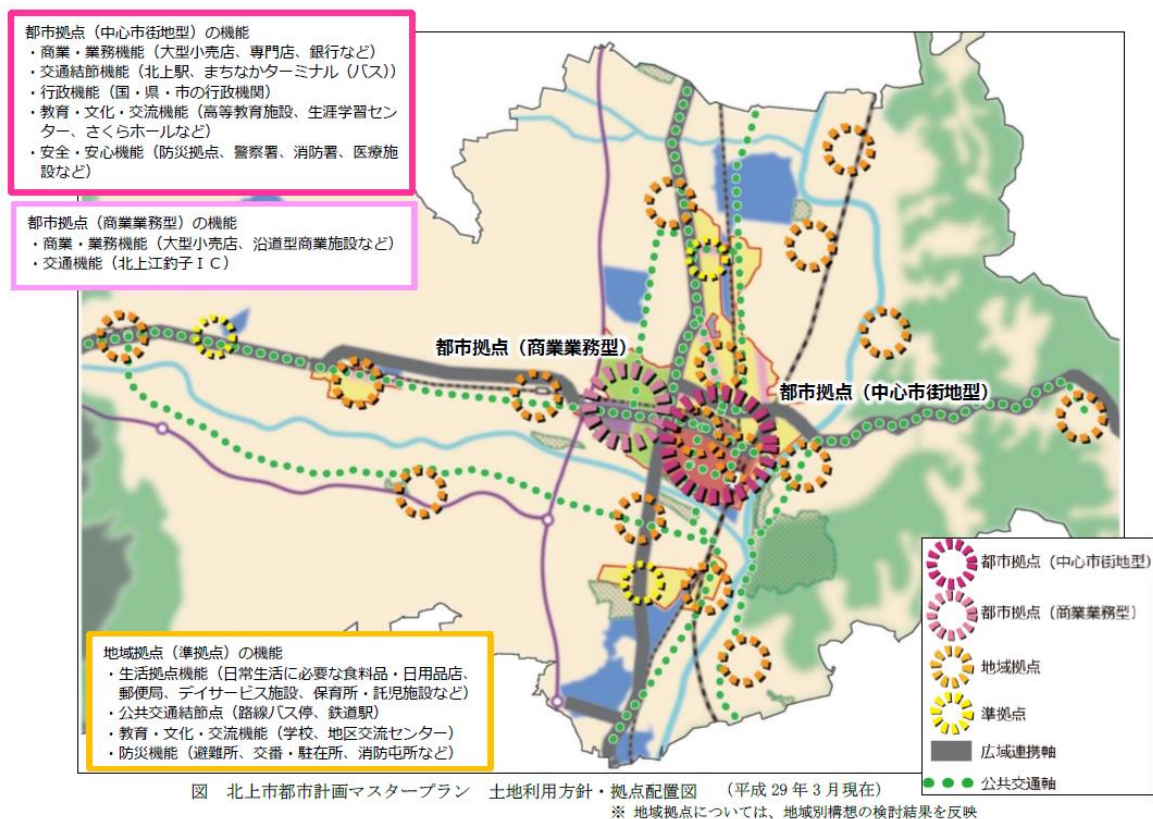
また、階層型交通ネットワークの構築のためには、広域接続拠点に繋がる地域内公共交通における拠点の設定が必要となることなどから、公共交通と

まちづくりが連携し、一体となって進めていくことが重要である。

なお、地域内公共交通における接続拠点の設定に当たっては、バス停などの公共交通の機能だけでなく、スーパーマーケットなどの商業施設やコミュニティセンターなどの交流施設などの機能を合わせ持つ場所とすることが望まれる。

【まちづくりと公共交通の連携の例（北上市）】

北上市の都市マスタープランにおいて、都市拠点と地域拠点とを位置付けて、これらの拠点が相互連携する持続可能なまちづくり「あじさい都市きたかみ」の実現に取り組んでおり、この各拠点間を有機的に結ぶ公共交通ネットワークの構築に向けて、公共交通のマスタープランの「あじさい都市きたかみ地域公共交通網形成計画」を策定している。



※ 出典：あじさい都市きたかみ地域公共交通網形成計画

③ 客観的データに基づく路線評価

公共交通ネットワークの再構築に当たっては、県・市町村・交通事業者等の適切な役割分担のもと、「住民の利便性」と「交通事業者の事業性」（一定の輸送量と適切な路線収支等の確保）のバランスに優れたネットワークの改善を図ることが重要である。

そのためには、幹線路線の実態を把握し、最適な公共交通ネットワークを構築するため、

ア 地域特性や需要などに見合った交通手段であるか。

(路線バスからコミュニティバスやデマンド交通への転換の必要性等)

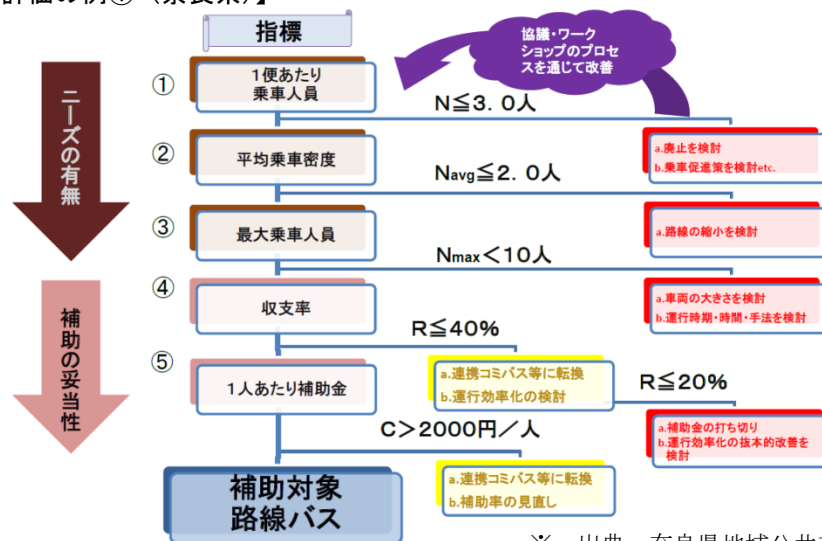
イ 優先して「利用促進」、「路線改善」、「路線再編」を行う路線であるか。

(幹線性や事業性、生産性、機能性など幹線路線の状況の見える化)

などについて客観的データに基づき路線の評価を行うことが必要である。

また、客観的データに基づき公共交通ネットワークの改善を行うとともに、必ず事後評価を行い、次の改善に係る取組に結び付けていくなど、効果的にPDCAサイクル（P計画・D実行・C評価・A改善）をまわすことが重要である。

【路線評価の例①（奈良県）】



※ 出典：奈良県地域公共交通網形成計画

【路線評価の例②（青森県）】

【指標】

指標	視点	基準
広域性	広域の移動が主体の路線か？	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長い
幹線性	多くの乗客が利用する路線か？	より多くの乗客が乗っているか
事業性	効率的に運行されている路線か？	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保できているか、あるいは経費がリーズナブルか
生産性	集客成果の高い路線か？	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか →各路線の標準的な年間輸送人員（期待輸送人員）よりも、大きい数字であればより多くの乗客を獲得できている
機能性	生活と密着した路線か？	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出（主な病院・高等学校・各市の中心街）

【判定方法】

幹線性		広域性	
×広域性		高い	低い
幹線性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

事業性		生産性	
×生産性		高い	低い
事業性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

※ 出典：青森県地域公共交通網形成計画

④ 路線評価に基づく公共交通ネットワークの改善

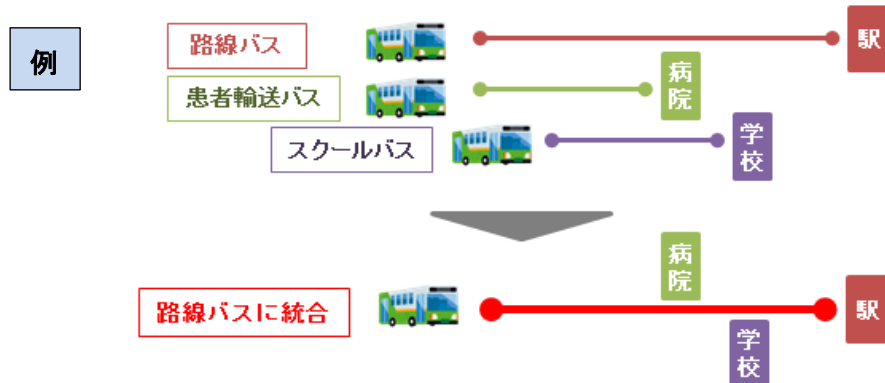
路線評価に基づいた「利用促進」、「路線改善」、「路線再編」により、移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を図るとともに、路線バスからコミュニティバスやデマンド交通等への転換などを行うことにより、新たな公共交通ネットワークの空白を作らないことが重要な視点である。

ア 利用促進

- ・利用啓発活動（モビリティマネジメントやイベントの実施）
- ・広報活動（バスマップ・時刻表の配布）

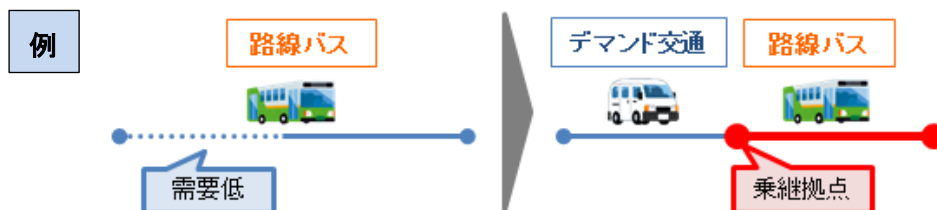
イ 路線改善

運行経路やダイヤの見直し、競合している交通手段の整理等



ウ 路線再編

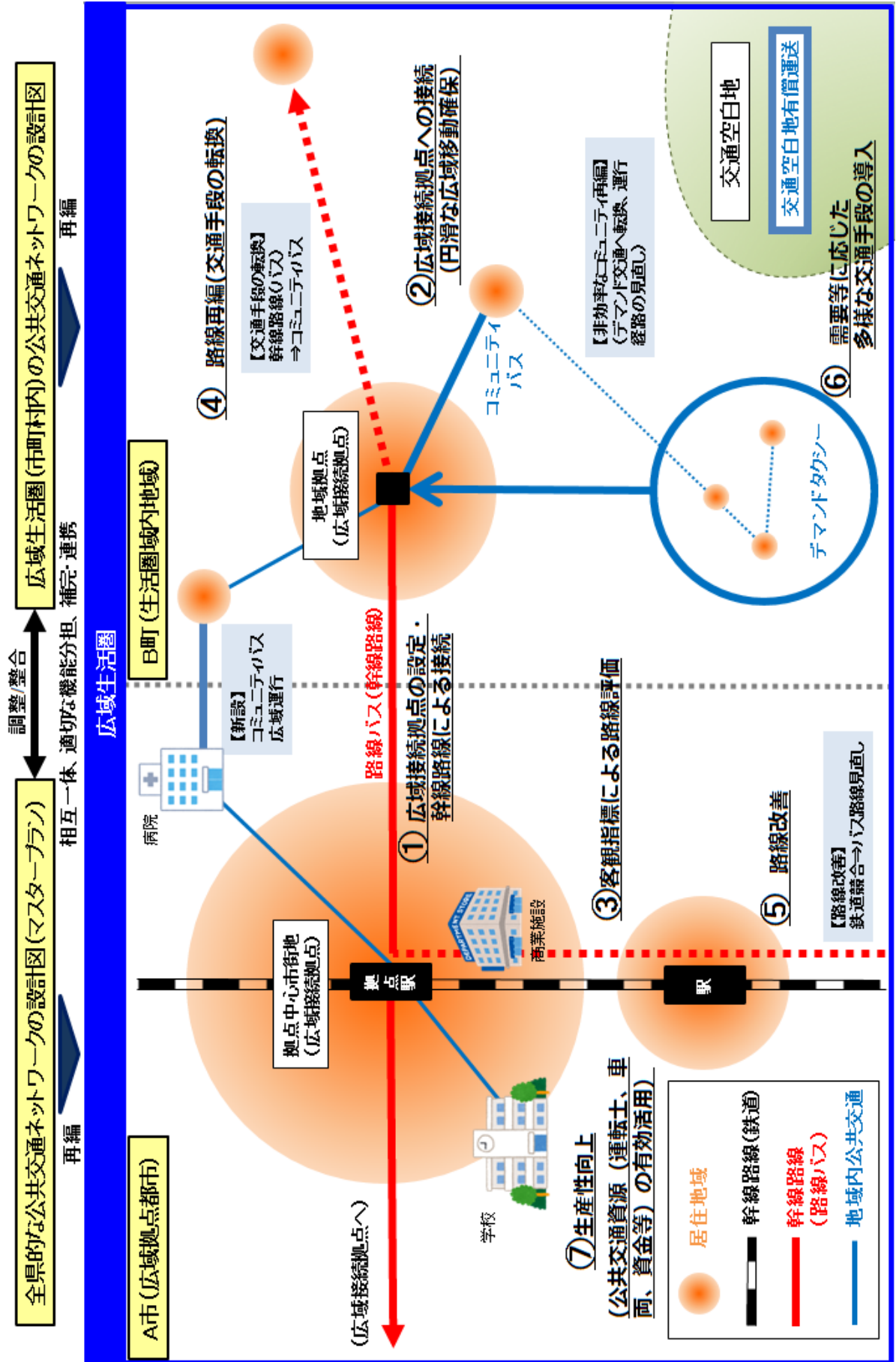
コミュニティバスやデマンド交通、自家用有償運送などの適切な交通手段への転換等



⑤ 公共交通資源の有効活用

「利用促進」、「路線改善」、「路線再編」を行うことにより生じる「公共交通資源」（運転士・車両・財源（資金））を有効活用し、必要な路線に投入する車両・運転士の確保や車両購入・設備整備等の新たな投資などを行い、利便性の向上を図るとともに、生産性の向上に繋げる。

持続可能な公共交通ネットワーク再構築の方向性の概念図



5 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた方策等

(1) 公共交通ネットワークの設計

公共交通ネットワークを再構築するため、4 (2) に基づき、県において市町村の圏域を越えたマスタープランを策定することが望ましい。

地域公共交通を維持・確保することは、まちづくりや観光振興、地域振興、さらには健康、福祉、教育、環境の様々な分野にも効果をもたらすことから、マスタープランについては、まちづくりや観光振興等との連携も含めた法定計画（岩手県地域公共交通網形成計画）として策定することが望ましい。

岩手県地域公共交通網形成計画については、市町村が策定した地域公共交通網形成計画では網羅できない全県及び広域生活圏における移動を確保するという視点で策定するとともに、市町村との連携を密にし、地域の実情に応じたものとする必要がある。

さらに、市町村において策定済の地域公共交通網形成計画との整合性を図るとともに、今後、策定予定の市町村においては、岩手県地域公共交通網形成計画を踏まえつつ計画を策定する必要がある。

また、交通分野のみでなく、様々な分野との連携が必要であるが、特に観光に係る移動は、一市町村にとどまらず広域にわたることから、観光振興との連携が重要である。

【市町村地域公共交通網形成計画策定状況】 (平成 29 年 12 月現在)

区分	団体数	団体名	策定期期
策定済	9	八幡平市	平成 28 年 3 月
		宮古市	平成 29 年 3 月
		釜石市	平成 29 年 3 月
		岩手町	平成 29 年 4 月
		大槌町	平成 29 年 5 月
		花巻市	平成 29 年 6 月
		北上市	平成 29 年 6 月
		滝沢市	平成 29 年 9 月
		矢巾町	平成 29 年 12 月
策定中	1	大船渡市	平成 30 年 3 月予定
策定予定	6		
合計	16		

(2) 公共交通ネットワーク構築の推進体制

岩手県地域公共交通網形成計画の策定や同計画に基づく公共交通ネットワークの再構築を推進するため、県全体の公共交通ネットワークを総合的に検討する体制を整備するとともに、各広域生活圏において具体的な公共交通ネットワークの改善等を検討する体制を整備することが必要である。

各広域生活圏の設定に当たっては、地域の実情や住民生活の移動の実態に応じ、市町村や交通事業者との協議・検討の上、構築していくことが望ましい。また、個別課題ごとに必要に応じて、広域生活圏外の関係市町村がパネル参加するなど柔軟に運用することも必要である。

(3) 公共交通ネットワーク構築のための施策等

① 「広域接続拠点」における接続性の確保

公共交通ネットワークを持続可能なものとするために、階層型交通ネットワークを構築する上では、「接続性」が重要な視点であり、特に高齢化が進む本県において、地域公共交通を利用する方の多くは高齢者であることから、乗り継ぎ等に係る負担を軽減する必要がある。

ダイヤや料金体系などのソフト面の取組に加え、鉄道駅・バスターミナルなどにおける広域接続拠点（乗継拠点）の整備やＩＣカード・バスロケーションシステムなどの設備整備等のハード面への取組も重要である。

そのためには、国の補助制度等を活用しながら、県や市町村、交通事業者それぞれの役割分担のもと、ソフト・ハード両面で公共交通ネットワークの接続性を高める取組について検討していく必要がある。

② ＩＣカードやバスロケーションシステムなどの設備整備

ＩＣカードやバスロケーションシステムについては、地域住民の利便性向上にとどまらず、外国人を含む県外からの旅行者の利便性向上に繋がるほか、ＩＣカードについては、交通事業者にとって、乗降データの活用による効果的・効率的な運行や多様な券種のＩＣ化による高水準なサービスの提供が可能になるなど、その有用性が高いものであることから、導入について積極的な検討が必要である。

③ 幹線路線に対する補助制度

幹線路線については、国庫補助及び県単独補助により、路線の赤字補てんにより路線の維持・確保を行っている。この補助制度について、客観的なデータに基づき評価した結果を反映できるような仕組みを検討する必要がある。

また、現行の補助制度はバス事業者の創意工夫により収益が増加しても、それに応じ補助金が減額されるため、バス事業者のインセンティブを阻害する要因となっていることから、必要な見直しを図る必要がある。

④ モビリティ・マネジメント※等による利用促進

公共交通ネットワークの改善や新しい公共交通サービスを提供したとしても、住民の利用が少ない状況では、公共交通ネットワークを維持していくことは困難であることから、**路線改善や路線再編と合わせて、県全体におけるモビリティ・マネジメントなどによる利用促進を行うことが重要である。**

利用促進に当たっては、地方公共団体と交通事業者、地域が協力・連携し、きめ細かいマーケティングを行い、継続して取り組んでいく必要がある。

なお、利用者数が少なく維持が困難な幹線路線については、平成 32 年度の国庫補助の被災地特例の終了などを見据え、岩手県地域公共交通網形成計画策定と並行して、利用促進の取組を実施することが望ましい。

また、地域の支えなくして地域公共交通を維持していくことは困難であることから、地域や利用者が「自分たちが支えていかなければ」と感じ、積極的に利用促進の取組に参加する工夫が必要である。その際には、ただ危機意識をあおるだけではなく、愛着や親しみを持ってもらうよう取り組む必要がある。

※ モビリティ・マネジメント（MM）

過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策などもモビリティ・マネジメントに含まれる。

おわりに

平成 25 年に交通政策基本法が制定され、平成 26 年には同法の理念に基づき、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われた。これは、民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が中心となって、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することを目的としたものである。

この枠組みの下、本県の地域公共交通を維持・確保していくため、このとりまとめで示した方向性に沿って、今後、具体的な取組を行っていくにあたり、交通事業者や地方公共団体、住民、国などの公共交通関係者が、各自の役割を

自覚し、積極的に果たしていくことが何よりも重要となる。

平成 29 年 7 月に国がとりまとめた提言（中長期的な視野から地域公共交通の活性化・再生のために考えられる取組の方向性）において、地域公共交通に関わる各主体の役割が以下のとおり示されている。

(1) 交通事業者の経営力の強化

経営力の強化を通じて、生産性の向上を目指した経営を行い、効率的で質の高い輸送サービスを提供することにより、地域に密着した企業として活躍していく。

(2) 地方公共団体の実行力の向上

地方公共団体が、交通政策への取組を強化し、地域公共交通ビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引していく。

(3) 利用者となる地元住民の意識改革

利用者たる住民が地域の公共交通サービスについて、自分自身の問題であると認識し、主体的にその維持・改善の取組に参画することが必要である。

(4) 国の果たすべき役割

各主体が地域公共交通を活性化・再生するための取組を最大限後押しするとともに、課題解決のための環境整備や、制度運用の見直し等に取り組む必要がある。

これらの役割を公共交通関係者各自が認識した上で、今後は、このとりまとめに示された方向性をもとに、公共交通関係者が連携し、より専門的な検討が深められ、具体的な取組が行われることを期待する。

【参考資料】

岩手県地域公共交通活性化検討会議 委員等名簿

〔委員〕

座長	南 正昭	岩手大学理工学部教授
座長代理	藤田 康幸	岩手県政策地域部長
	藤澤 義人	国土交通省東北運輸局交通政策部長
	高橋 敏彦	北上市長
	鈴木 重男	葛巻町長
	伊壺 時雄	岩手県交通（株）代表取締役社長
	松本 順	岩手県北自動車（株）代表取締役社長
	伊藤 純	（公社）岩手県バス協会専務理事
	佐藤 利樹	（一社）岩手県タクシー協会専務理事
	柴谷 正孝	岩手県交通運輸産業労働組合協議会議長 （平成 29 年 12 月 12 日退任）
	佐藤 浩之	岩手県交通運輸産業労働組合協議会議長 （平成 29 年 12 月 13 日就任）
	小笠原悦子	公募委員
	若菜 千穂	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター 常務理事

〔オブザーバー〕

	熊谷 俊彦	岩手県市長会事務局長
	佐藤 修	岩手県町村会事務局長

〔事務局〕

	鈴木 敦	岩手県政策地域部副部長兼地域振興室長兼台風災害 復旧復興推進室長
	大坊 哲央	岩手県政策地域部地域振興室交通課長 （平成 29 年 10 月 31 日異動）
	渡辺 謙一	岩手県政策地域部地域振興室交通課長 （平成 29 年 11 月 1 日着任）

岩手県地域公共交通活性化検討会議 開催経過

【第1回】平成29年7月25日（火）13：30～15：30

- 1 会議の設置・運営
- 2 岩手県の地域公共交通の現状と課題
- 3 委員報告（バス事業の現状と課題・提案等）
岩手県交通（株）代表取締役社長 伊壺 時雄 氏
岩手県北自動車（株）代表取締役社長 松本 順 氏
- 4 会議における論点と今後の進め方

【第2回】平成29年9月25日（月）13：30～15：30

- 1 幹線路線のあり方
- 2 地域内公共交通のあり方
- 3 関係者からのヒアリング
一関市まちづくり推進部まちづくり推進課交流推進係長 熊谷 優 氏
- 4 先発事例の報告（青森県）

【第3回】平成29年11月27日（月）13：30～15：30

- 1 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のあり方
- 2 持続的な公共交通ネットワーク構築・推進のための支援施策
- 3 関係者からのヒアリング
八幡平市地域振興課主任 宮野 政智 氏
- 4 先発事例の報告（推進体制）

【第4回】平成30年1月18日（木）13：30～15：30

- 1 岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ（素案）について
- 2 市町村との意見交換結果の報告

【第5回】平成30年2月7日（水）15：00～16：30

- 1 岩手県地域公共交通活性化検討会議とりまとめ（案）について
- 2 平成30年度の取組等について