

○ はじめに

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
- ・学生の公共交通離れ（保護者による送迎の増加）
 - ・高齢者の免許保有率の増加
- 【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 |
- (2) 人口減少と地域公共交通
- ・岩手県の人口は142万人（1997年）⇒127万人（2016年）⇒94万人（2040年）
 - ・利用者の減少、運転士不足
- (3) 高齢化などに伴う地域公共交通の役割の増大
- ・特に児童生徒学生、高齢者、障がい者等の交通手段の確保の必要性
 - ・高齢化率の上昇 ⇒ 地域公共交通の役割が増大

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」
- ・利用者の減少、事業者の収支悪化、利便性の低下⇒負のスパイラルの発生
 - ・一方で、若者の車離れ、高齢者の社会参加に伴う公共交通の需要増
- 利用者の減少

サービスの低下・利便性の低下

事業者の収支悪化
- 【バス事業者の運賃収入等状況】（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 |
- (2) 公共交通空白地域の拡大と高齢者等への対応
- ・バス事業者の撤退などにより「交通空白地」や「交通不便地域」が生じている
 - ・高齢者などのニーズ、利用状況に応じた交通手段の確保が必要
- (3) 非効率路線の拡大
- ・国庫、県単補助の基準を満たさない路線の拡大
 - ・路線バスとコミュニティバスや患者輸送バス等との競合などの非効率な運行
- (4) 被災地特例の終了
- ・平成32年度の被災地特例の終了によりバス路線の減便、撤退の懸念

路線種別	国庫補助 路線	うち補助要件 に満たない 路線	県単補助 路線	うち補助要件 に満たない 路線	合計	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%）

- (5) 地域内公共交通再編への課題
- ・市町村に専任の担当者がいないなどのマンパワー不足
 - ・コミュニティバスなどを運行する市町村の財政負担の増加

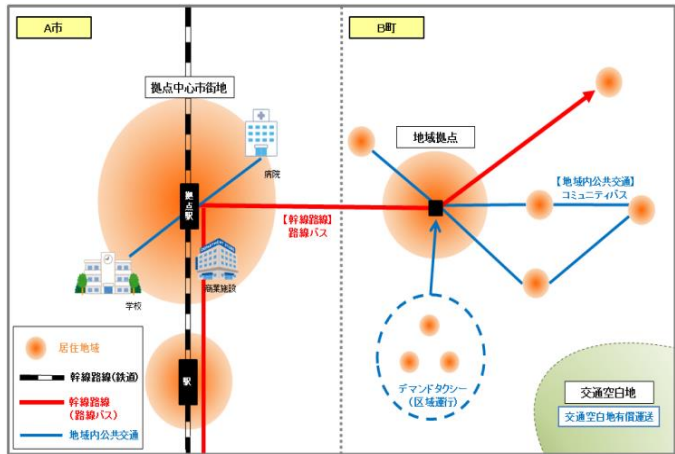
3 他県等における取組事例

- (1) 生活圈ごとの一体的な公共交通網の整備（鳥取県）
- (2) まちづくりと一体となった公共交通網の構築（宮崎県）

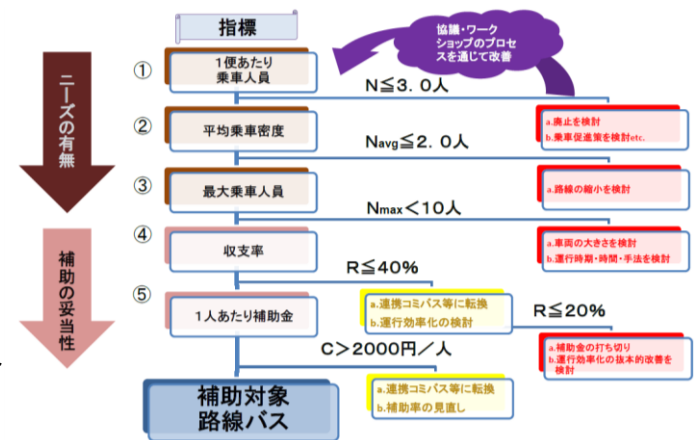
4 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性

- (1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について
- ・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交通ネットワークを構築
 - ・まちづくりや観光振興、地域振興などの様々な分野との連携が必要
 - ・平成32年度の被災地特例の終了を見据えた対応が必要
- (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 全県及び広域生活圈における公共交通ネットワークの構築
- ・通勤、通学、通院など、住民の移動は一市町村にとどまらないことから広域
 - 生活圈ごとに公共交通ネットワークを構築
 - ・広域生活圈を越える移動もあることから、全県的な視点で公共交通ネット
 - ワークを構築
 - ・幹線路線と地域内公共交通を相互一体的に捉え、適切な機能分担を
 - 図ることが必要
- ② 階層型交通ネットワークの構築
- ・利用者の減少する現状を踏まえ、維持コストが低く、より効率的な運行
 - が可能となる階層型交通ネットワークの構築を目指す
 - ・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
 - ・地域内公共交通の広域接続拠点への適切な接続
 - ・多様な交通手段の有機的な組み合わせ
- ③ 客観的データに基づく路線評価
- ・「住民の利便性」と「交通事業者の事業性」のバランスに優れたネットワ
 - ークの改善
 - ・客観的データに基づき路線の評価を行うことが必要
 - ・路線評価に基づき、公共交通ネットワークの改善を行い、PDCAを回す
- ④ 路線評価に基づく公共交通ネットワークの改善
- ・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
 - ワークの改善（新たな交通ネットワークの空白を作らないことが重要）
- ⑤ 公共交通資源の有効活用
- ・公共交通ネットワークの改善により生じた公共交通資源（運転士、車両、財源
 - （資金））の有効活用等を行い、利便性の向上、生産性の向上を図ることが必要

【幹線路線と地域内公共交通】



【路線評価の例（奈良県）】



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
- ・市町村の圏域を越えた全県のマスタープランを法定計画として策定
 - ・市町村計画との整合性を図ることが必要
- (2) 公共交通ネットワーク構築の推進体制
- ・全県的な体制を整備するとともに、各生活圈域において、具体的な公共交通ネットワークの改善を検討する体制を整備
 - ・各生活圈域の設定に当たっては、地域の実情や住民の移動の実態に応じて、柔軟に運用
- (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」における接続性確保のための、ソフト面・ハード面の取組
- 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
- ③ 客観的データの反映や事業者のインセンティブを阻害しない幹線路線に対する補助制度
- ④ モビリティ・マネジメント等による利用促進

○ おわりに