

第 2 回岩手県公共交通活性化協議会 沿岸地域部会

資 料 （叩き台）

－ 目 次 －	
1. 岩手県の地域公共交通を取り巻く現状と課題	1
1-1 人口動態	1
1-2 まちづくり	1
1-3 公共交通	2
2. 沿岸地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題	3
2-1 人口	3
2-2 国庫補助・県単独補助対象路線の実態	4
2-3 上位計画におけるまちづくりの方向性	5
2-4 地域公共交通網形成計画における地域間交通の位置づけ	5
2-5 自治体の地域間交通整備の状況(市町村ヒアリング結果(一部抜粋))	5
3. 沿岸地域の将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）	6

平成 3 0 年 1 0 月 1 1 日（木）

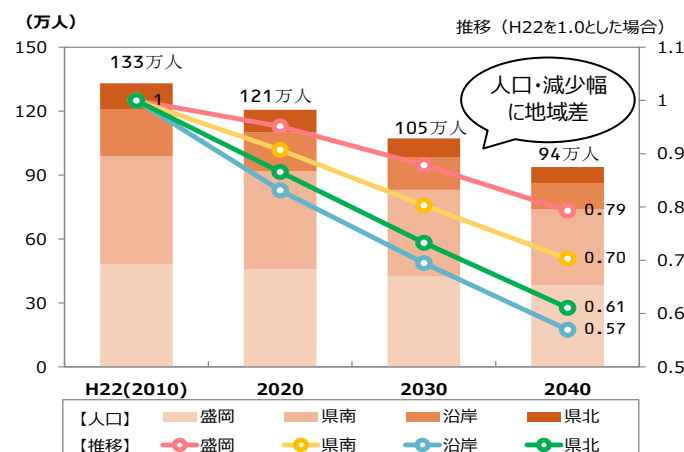
岩手県政策地域部交通政策室

1. 岩手県の地域公共交通を取り巻く現状と課題

1-1 人口動態

- 本県の人口は平成9年の約142万人※をピークに減少に転じており、平成29年には約125万人※と約17万人減少（平成9年比約1割減）している。
- 将来人口推計では、2040年には94万人まで減少することが見込まれており、特に、県北・沿岸地域では、平成22年の約6割にまで人口が激減（＝需要の減少）することが想定されている。
- 人の流動は、各広域振興圏内にとどまらず、圏域を超えた流動も多く、これらの移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。

※資料：岩手県毎月人口推計



図：広域振興圏別人口の将来推計

資料：日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）

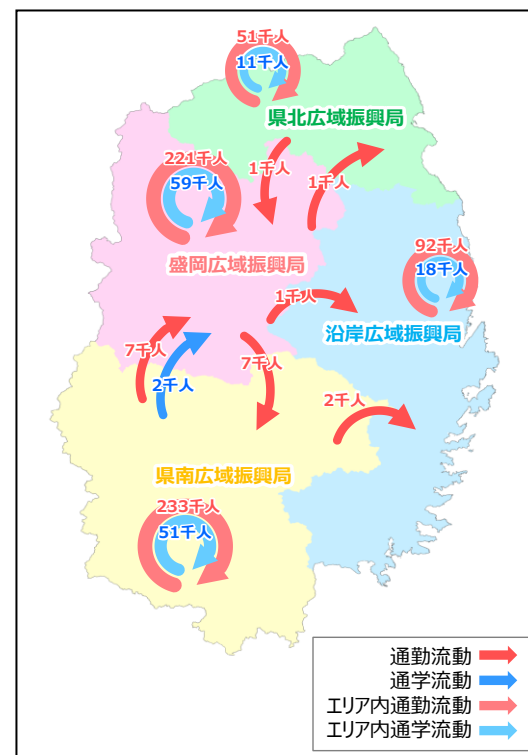
1-2 まちづくり

(1) 交通ネットワーク整備の進展

- 東日本大震災津波後、復興道路が平成32年度の開通を目指し整備されていること、また、J R山田線（宮古～釜石間）が平成31年3月23日より三陸鉄道に移管され、一貫運行されることで、広域的な人・ものの動きが激変することが想定される。
- このような交通ネットワークの変化を見据えた地域間交通の形成を検討する必要がある。

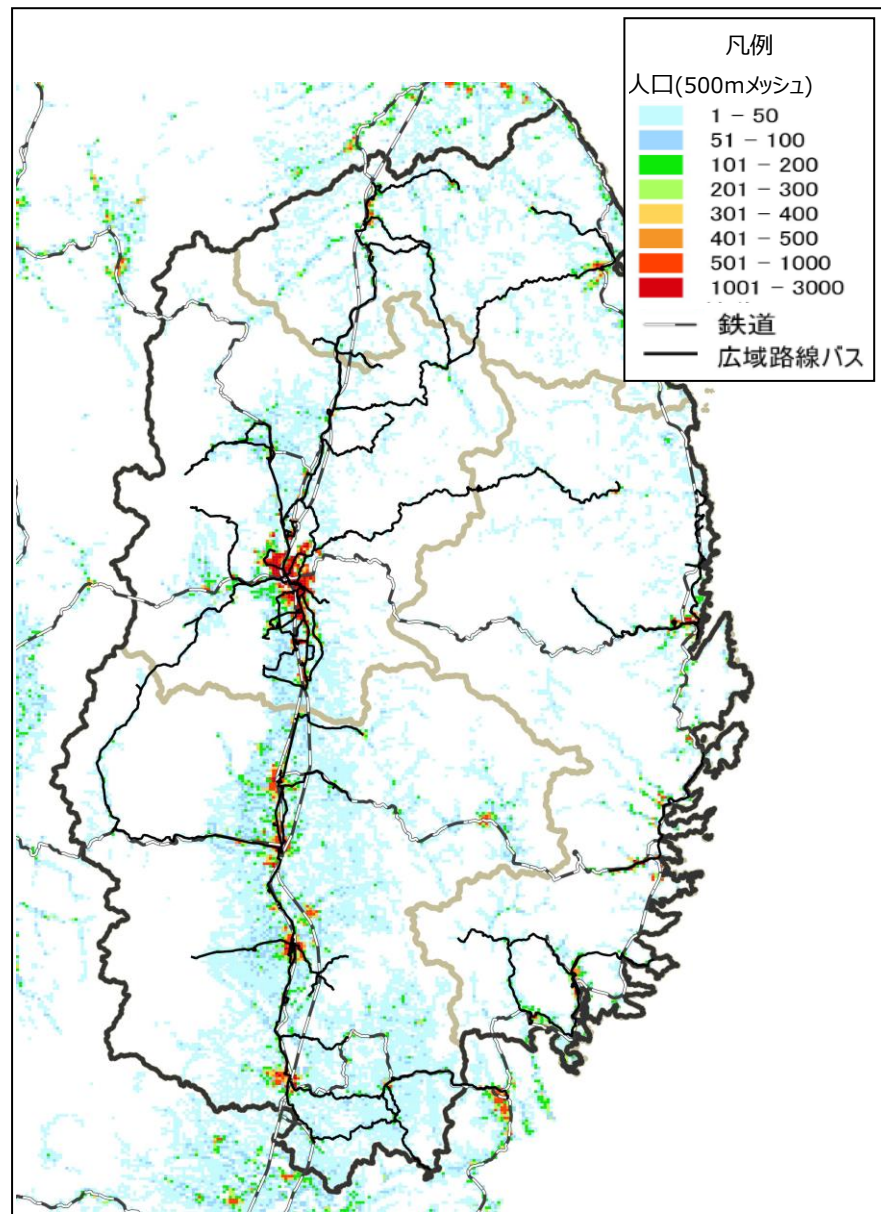
(2) 観光振興・国家プロジェクトへの対応

- 本県は、世界遺産である中尊寺、橋野鉄鉱山、世界遺産登録を目指す御所野遺跡など歴史的な観光資源を有している。
- また、ラグビーワールドカップ2019™釜石開催や大船渡港を始めとする港へのクルーズ船の寄港、八幡平地区等の訪日外国人旅行者受入環境の整備といったインバウンド施策、ILCの誘致事業等、国レベルの事業・プロジェクトに取り組んでおり、交流人口の拡大・増加が見込まれる。
- 観光振興等各種プロジェクトの事業進捗状況を見据えつつ、それらと連動し、生活交通路線を活用した、交流人口・インバウンド需要にも対応可能な地域間交通の利便性の向上が求められる。



図：広域振興圏単位での通勤・通学流動（H27）

資料：国勢調査



図：人口分布（H27）

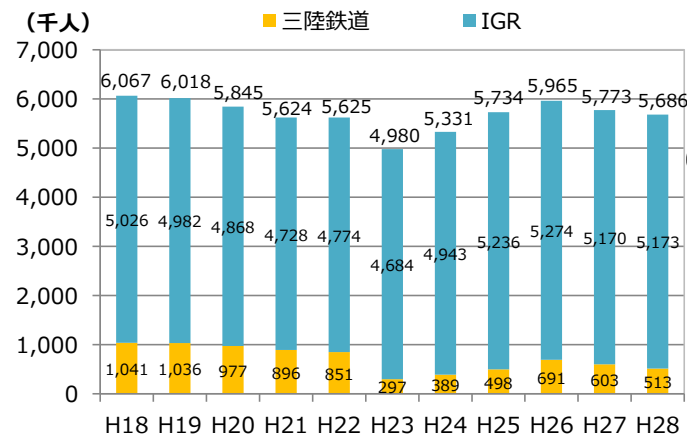
資料：地域メッシュ統計



図：まちづくり推進状況

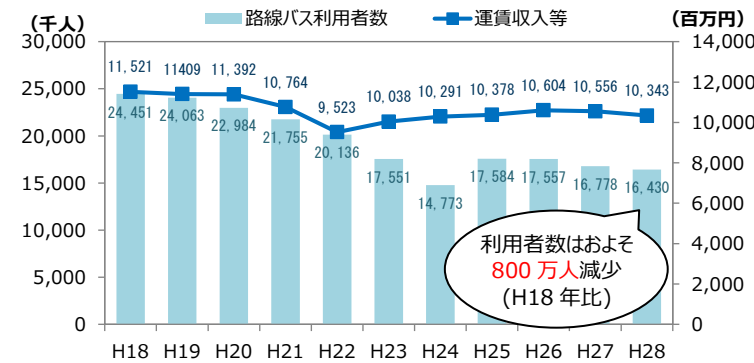
1-3 公共交通

- ・ 本県では、少子化の進展、自動車の普及に伴い、公共交通利用者が減少し、地域公共交通の利用者数及び運賃収入は年々減少している。
- ・ 平成 30 年には、宮古室蘭フェリーの就航、花巻空港への台湾定期便の就航により、広域的な公共交通ネットワークが拡大している。
- ・ 第三セクター鉄道の平成 28 年度の利用者は、約 570 万人であり、平成 18 年度に比べ約 30 万人減少している。
- ・ このうち、三陸鉄道は、東日本大震災により不通となり、平成 26 年 4 月に全線再開した。三陸鉄道に繋がる JR 山田線が再開していないこともあり、利用者は震災前の水準に戻っていない。また、JR 大船渡線は、平成 25 年 3 月に BRT として運行再開した。
- ・ また、広域路線バスの平成 28 年度の利用者は約 1,640 万人と、平成 18 年度に比べ約 810 万人減少し、国・県の補助対象要件を満たさない路線が発生している。
- ・ タクシー事業者は、廃業する事業者もあり、平成 30 年 7 月現在 138 社となっている。
- ・ 沿岸地域において震災後に導入された「地域公共交通確保維持改善事業の被災地特例」「特定被災地域公共交通調査事業」は、仮設住宅の集約・廃止に伴い平成 32 年度に終了予定となっており、今後、県・各市町村においては地域公共交通を維持・確保する上での負担が大きくなる懸念される。
- ・ そのような中、各市町村では「地域公共交通網形成計画」の策定が進められている（策定済み 10 市町村、策定中 5 市町村）。
- ・ 市町村策定の計画には、幹線路線の位置づけはされているものの、自治体単独で具体的な再編・施策を展開することは難しく、地域内公共交通の再編・改善にとどまっている状況にある。



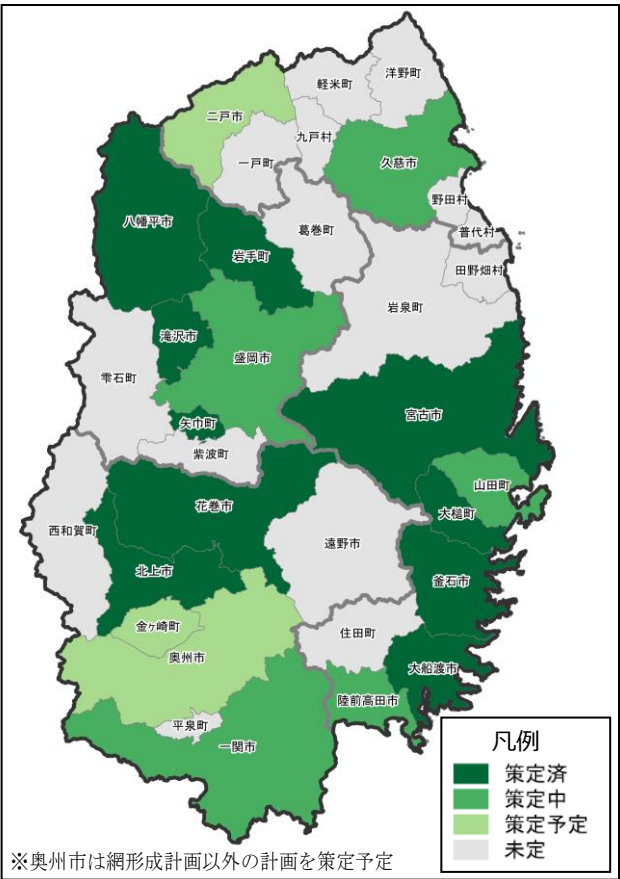
図：三セク鉄道利用者数の推移

資料：岩手県資料



図：路線バス利用者数及び運賃収入の推移

資料：岩手県資料



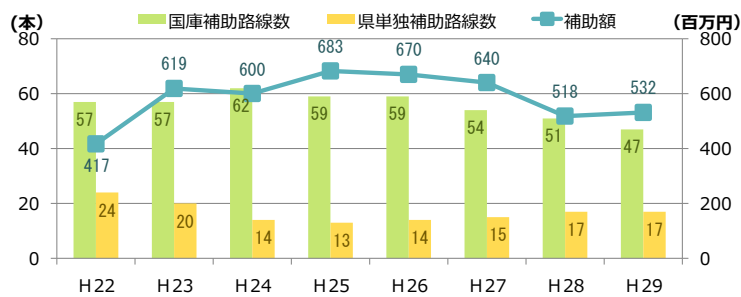
図：地域公共交通網形成計画の策定状況

表：タクシー事業者数 (H30 年 7 月)

	盛岡地域	県南地域	沿岸地域	県北地域	岩手県
タクシー事業者数	32	54	32	20	138

※主たる事務所の所在地で地域分類している

資料：東北運輸局岩手運輸支局資料



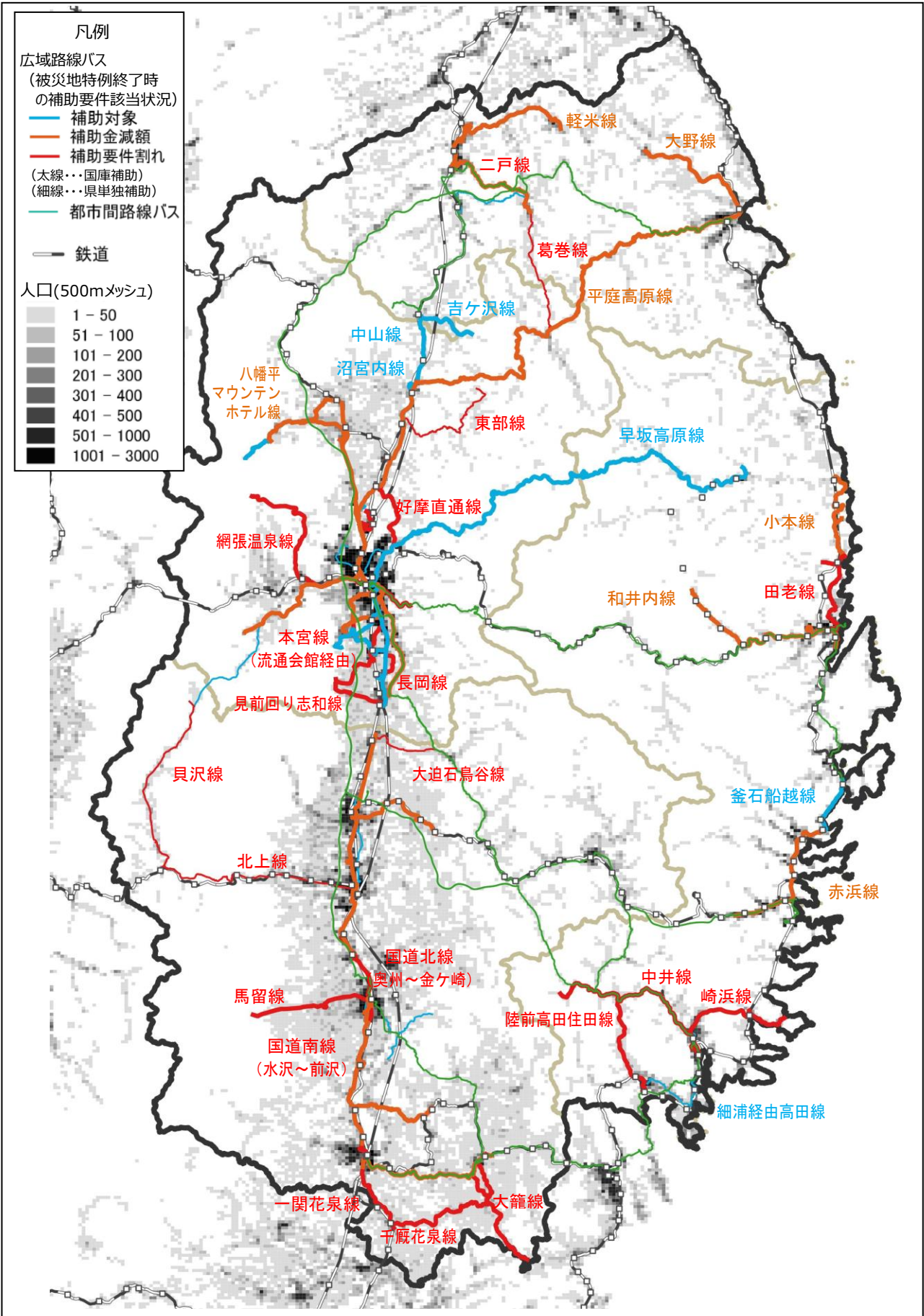
図：補助対象路線(国庫・県単)の路線数と補助額の推移

資料：岩手県資料

表：補助要件の充足状況 (H29 年度)

路線種別	国庫補助路線		県単独補助路線		合計	
補助要件	満たす	満たさない	満たす	満たさない	満たす	満たさない
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

資料：岩手県資料

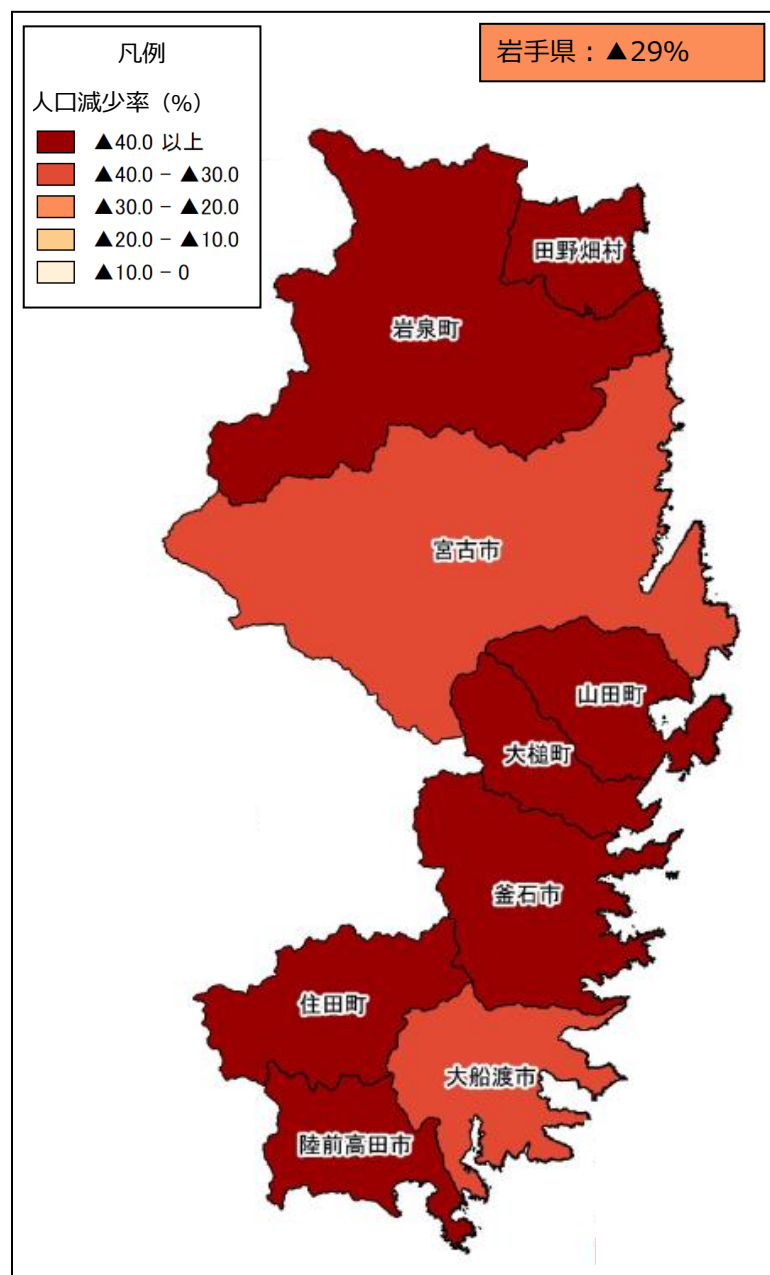


図：地域公共交通ネットワーク（鉄道・広域路線バス）

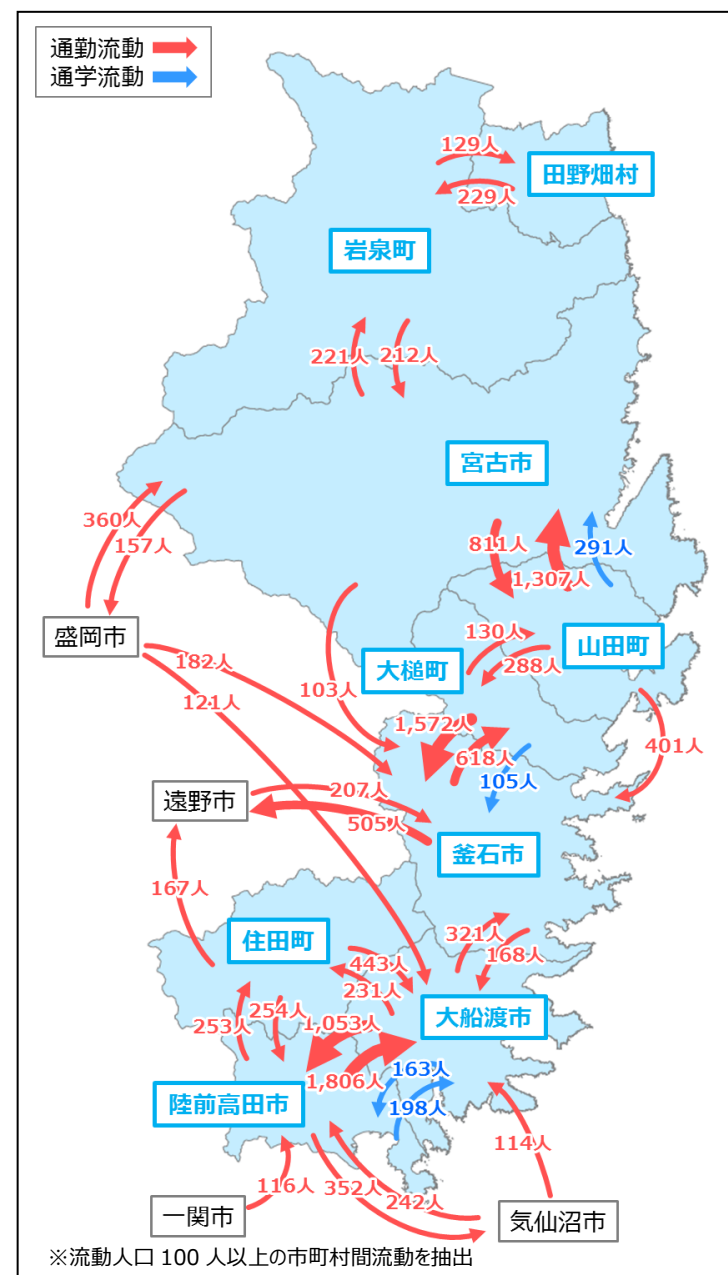
2. 沿岸地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 人口

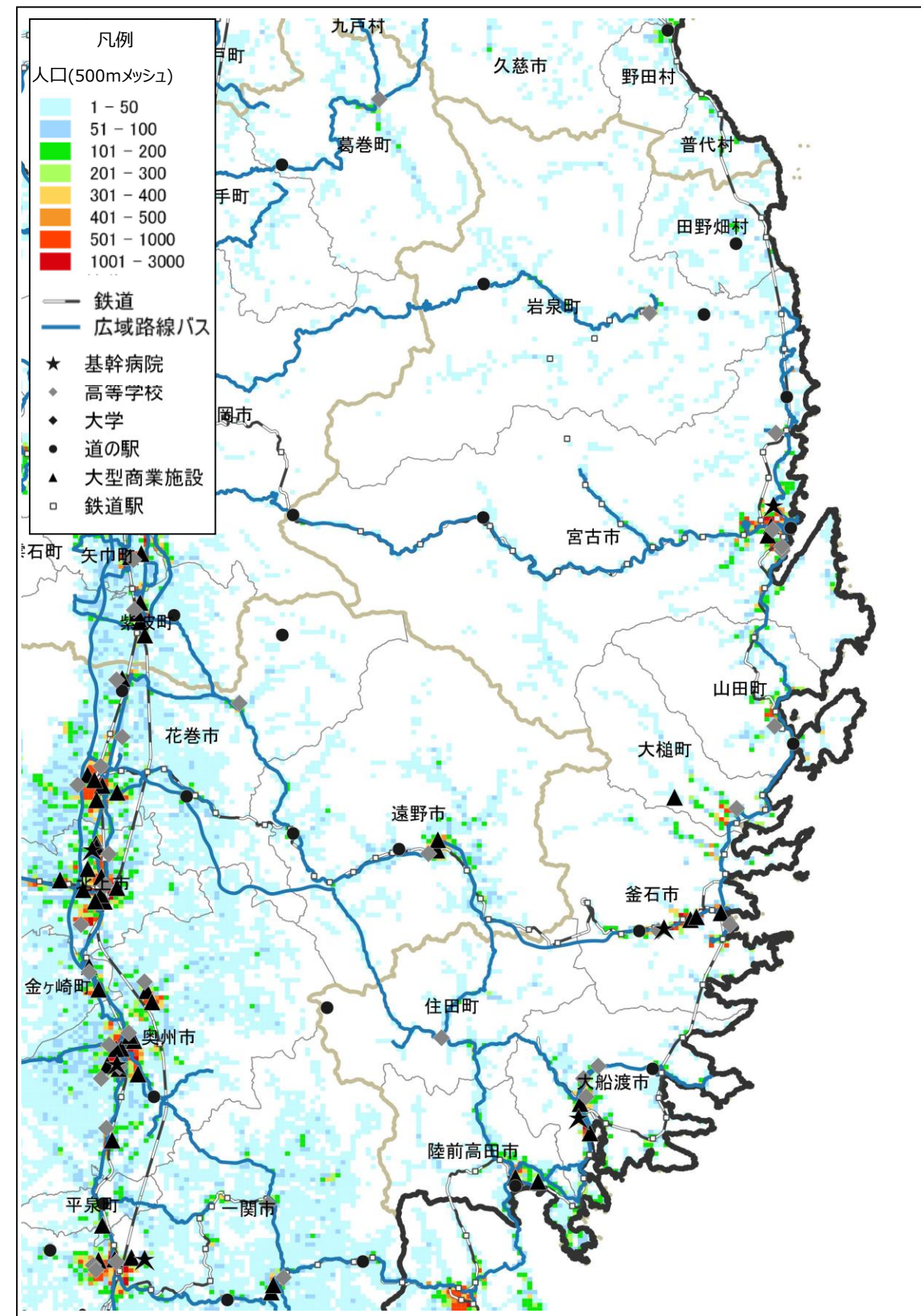
- 沿岸地域の人口は、宮古市、釜石市、大船渡市に集積しており、これら3市に基幹病院（県立宮古病院、県立釜石病院、県立大船渡病院）、複数の高等学校が立地している。
- 通勤・通学流動は、宮古市、釜石市、大船渡市に加え、陸前高田市へ向かう流動が多く、周辺市町村からの通勤・通学や通院などの日常的な移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。また、盛岡市や遠野市、気仙沼市など、他の広域振興圏や宮城県との結びつきもみられ、圏域や県を越えた移動を支援する地域間交通の形成も必要である。
- 将来人口推計によると、H22（2010）年から2040年の人口減少率は、宮古市、大船渡市を除き40%以上と予測されており、今後30年間で大幅に減少することが見込まれる。



図：人口減少率（(2040-H22)/H22）
資料：日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）



図：通勤・通学流動（H27）
資料：国勢調査



図：人口分布（H27）
資料：地域メッシュ統計

2-2 国庫補助・県単独補助対象路線の実態

- 沿岸地域の国庫補助対象路線は9路線、県単独補助対象路線は1路線である。
- このうち、国庫補助対象路線の4路線（崎浜線、中井線、陸前高田住田線、田老線）は、被災地特例の終了に伴い、補助の要件を満たさなくなる。
- また、国庫補助対象路線の3路線（和井内線、小本線、赤浜線）は、平均乗車密度が5人以下であるため、被災地特例の終了に伴い補助金が減額される。

表：被災地特例終了後の補助要件充足状況 (H29 年度)

地域	路線種別	国庫補助路線		県単独補助路線		合計	
	補助要件	満たす	満たさない	満たす	満たさない	満たす	満たさない
県北 地域	路線数	5 (11%)	4 (25%)	1 (6%)	0 (0%)	6 (9%)	4 (16%)
	補助額(千円)	89,750 (19%)	39,226 (37%)	2,973 (6%)	0 (0%)	92,723 (17%)	39,226 (28%)
岩手県	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

() 内は、岩手県に占める割合

資料：岩手県資料

表：国・県補助対象路線の現状（H29 年度）

■国庫補助路線の状況

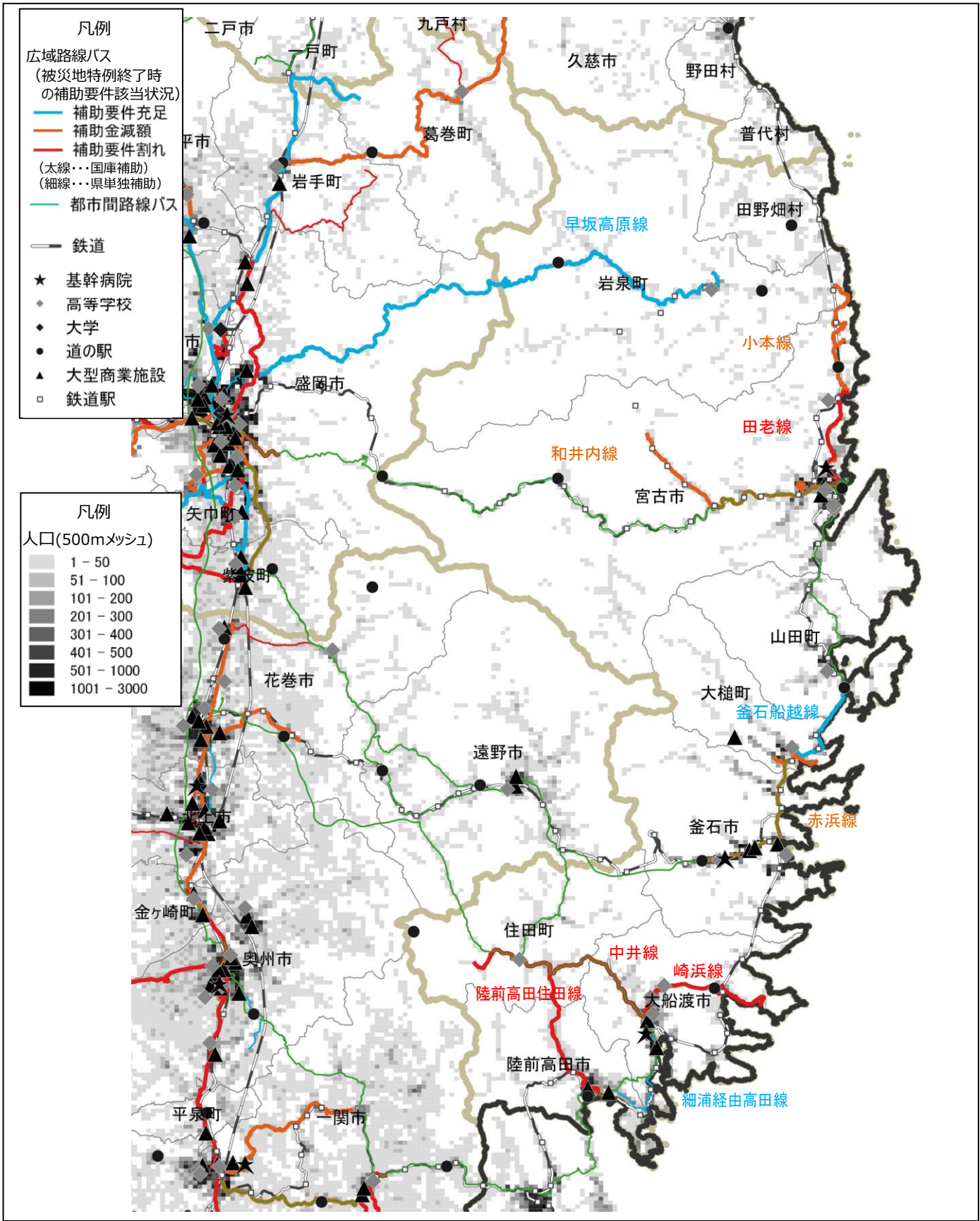
路線名	平均乗車 密度(人)	輸送量 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	欠損額 (千円)	補助金額 (千円)	被災地特例終了時の 補助要件の充足状況	事業者
崎浜	2.6	7.2	14,792	6,438	8,354	7,920	満たさない	岩手県交通
中井	3.1	8.6	19,197	9,969	9,228	12,021	満たさない	岩手県交通
陸前高田住田	2.4	10.5	25,940	11,107	14,833	17,308	満たさない	岩手県交通
田老	3.8	11.0	12,482	7,239	5,243	1,977	満たさない	岩手県北自動車
和井内	3.6	15.4	23,552	10,693	12,858	9,439	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
小本	3.6	24.8	51,952	23,466	28,486	19,948	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
赤浜	4.1	24.1	32,641	18,962	13,679	9,653	満たす（補助金減額）	岩手県交通
釜石船越	5.2	55.6	73,741	47,956	25,784	21,672	満たす	岩手県交通
早坂高原	5.5	22.0	90,811	47,852	42,959	29,038	満たす	ジェイアールバス東北

■県単独補助路線の状況

路線名	平均乗車 密度(人)	輸送量 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	欠損額 (千円)	補助金額 (千円)	被災地特例終了時の 補助要件の充足状況	事業者
細浦經由高田	4.1	3.6	6,811	3,835	2,976	2,973	満たす	岩手県交通

青字：補助要件充足 橙字：補助金減額 赤字：補助要件割れ

資料：岩手県資料



図：国・県補助対象路線

2-3 上位計画におけるまちづくりの方向性

(1) 岩手県次期総合計画（中間案）

① 地域振興の展開方向

- 沿岸広域振興圏は、三陸ジオパークをはじめとした多様な地域資源を生かしながら、ラグビーワールドカップ 2019TM釜石開催等を契機とし、交流人口の拡大を進めることを地域振興の基本的考え方としている。
- なお、気仙圏域の拠点は大船渡市、釜石圏域の拠点は釜石市、宮古圏域の拠点は宮古市が位置づけられている。

表：岩手県次期総合計画（中間案）における
沿岸広域振興圏の展開方向

目指す姿	東日本大震災津波からの復興を着実に進め、その教訓を発信し、新たな交通ネットワークや様々なつながりを生かした新しい三陸の創造により、国内外に開かれた交流拠点として岩手の魅力を高め、広げていく地域
■地域の特性を踏まえた基本的な考え方（抜粋）	
・豊かな自然や食文化に加え、三陸ジオパークや世界遺産の橋野鉄鉱山、震災遺構や伝承館、東日本大震災津波後に整備された文化・スポーツ施設などの 多様な地域資源 を有することから、これらも生かしながら、 三陸防災復興プロジェクト 2019 やラグビーワールドカップ 2019TM釜石開催を契機とした情報発信力や受入態勢を更に充実させ、交流人口の拡大を進めます。	

資料：岩手県次期総合計画－長期ビジョン－（中間案）（H30.9）

■沿岸広域振興圏

	内容	気仙圏域	釜石圏域	宮古圏域
都市の拠点など	中心都市の拠点	大船渡	釜石	宮古
	都市の拠点	陸前高田	大槌	岩泉、山田
	地域拠点	住田	宮守	田老、田野畑、新里、川井
都市間交流基盤	道路	三陸縦貫自動車道 幹線道路（国道、一部の主要地方道）	東北縦貫自動車道釜石秋田線 三陸縦貫自動車道 宮古盛岡横断道路 幹線道路（国道、一部の主要地方道）	三陸縦貫自動車道 三陸北縦貫道路 宮古盛岡横断道路 幹線道路（国道、一部の主要地方道）
	鉄道	JR大船渡線BRT 三陸鉄道(南)リアス線	JR釜石線 JR山田線（三陸鉄道リアス線） 三陸鉄道(南)リアス線	JR山田線 三陸鉄道(北)リアス線
	港湾	大船渡港	釜石港	宮古港
	環境保全・レクリエーションゾーン	陸中海岸国立公園 五葉山県立自然公園	陸中海岸国立公園 早池峰国定公園 五葉山県立自然公園	陸中海岸国立公園 早池峰国定公園 外山・早坂高原県立自然公園

※岩手県都市計画マスタープランを参考に整理

② 復興推進の基本方向

- 復興の推進に当たって重視する視点として「参画」「交流」「連携」が掲げられている。
- 「交流」においては、**新たな交通ネットワークと交流拠点を活用し**、地域内外、国内外で、**人やモノが行き交う多様な交流の活発化**により、創造的な地域づくりを促進していくこととしている。

2-4 地域公共交通網形成計画における地域間交通の位置づけ

- 沿岸地域で地域公共交通網形成計画を策定している市町村は大船渡市、釜石市、宮古市、大槌町である。陸前高田市、山田町は、今年度計画策定予定である。
- 地域公共交通網形成計画に記載されている幹線路線の位置付けは、下表に記すとおりであり、鉄道、BRT、複数市町村間を連絡する広域路線バスが幹線路線に位置づけられているものの、釜石市では、鉄道と路線バスが並行する区間では、鉄道のみを幹線路線に位置づけている。
- また、三陸鉄道沿線市町村では、三陸鉄道を幹線路線とした地域公共交通網形成計画を策定予定である。

表：幹線路線の利用状況、整備状況など

市町村	計画策定状況	鉄道等	広域路線バス	接続拠点	市町村	計画策定状況	鉄道等	広域路線バス	接続拠点
大船渡市	策定済 (H30.3)	■三陸鉄道南リアス線 ■JR大船渡線BRT ★地域公共交通網形成計画において、鉄道・BRTが幹線路線に位置付けられている。	■ 横浜線（国） ・越喜来～横浜地区の利用が少なく課題。 ■ 中井線（国） ・住田高通学生が利用。 ・盛岡大船渡線との重複が課題。 ■ 細浦経由高田線（県） ・末崎地区の住民が利用。 ・JR大船渡線BRTとの大幅重複が課題。 ■盛岡大船渡線 ・中井線と一部重複。 ・盛岡へ移動するための重要路線。 ★地域公共交通網形成計画において、中井線、細浦経由高田線が幹線路線に位置付けられている。	■盛駅 ■大船渡駅 ■大船渡病院 ■市役所	大槌町	策定済 (H29.5)	■JR山田線 (宮古～釜石) ★地域公共交通網形成計画において、鉄道が幹線路線に位置付けられている。	■ 赤浜線（国） ・通学生利用が多い。 ■ 釜石船越線（国） ・通学生利用が多い。 ※JR山田線が三陸鉄道リアス線として一貫運行することにより、広域バス路線の見直しが必要。鉄道に移行する学生は多いと予測。 ★地域公共交通網形成計画において、広域路線バスが幹線路線に位置付けられている。	■大槌駅
		山田町	策定中 (H30予定)	■JR山田線 (宮古～釜石)	■ 釜石船越線（国） ※JR山田線が三陸鉄道リアス線として一貫運行することにより、広域バス路線の見直しを想定。（田の浜線、船越線）	■山田駅（想定） ■ 織笠のローソン周辺（想定） ■新山田病院（想定） ■山田病院跡地（想定）			
陸前高田市	策定中 (H30予定)	■JR大船渡線BRT	■ 陸前高田住田線（国） ・住田高通学路線。 ・盛岡に行くための盛岡大船渡線への接続路線だが、接続時刻がずれているのが課題。 ■ 細浦経由高田線（県） ・JR大船渡線BRTと大幅に重複するが、小友地区でJR大船渡線BRT北方面の集落を運行。 ・大船渡病院通院者が利用。 ※気仙沼病院への通院移動あり	■陸前高田駅（H30.9交通広場完成） ■小友駅 ■竹駒駅 ■陸前矢作駅 ■道の駅（将来） ■一本松駅（将来）	宮古市	策定済 (H29.3)	■JR山田線 ■三陸鉄道北リアス線 ※三陸鉄道北リアス線、JR山田線（三陸鉄道リアス線）に新駅建設予定 ★地域公共交通網形成計画において、鉄道が幹線路線に位置付けられている。	■ 田老線（国） ■ 小本線（国） ■ 和井内線（国） ■106急行バス ※宮古盛岡横断道路完成後の106急行バスの運行ルートによっては、区界周辺のネットワークが課題となる。 ※JR山田線が三陸鉄道リアス線として一貫運行することにより、広域路線バスの運行本数が震災前の水準に戻ると考えられる。 ・宮古商業高校通学生の鉄道移行も予測。	■宮古駅 ■茂市駅 ■陸中川井駅 ■新田老駅 ■津軽石駅
住田町	未策定	■JR釜石線	■ 中井線（国） ・住田高通学路線。 ・住田高校より奥は利用者が少なく、当該区間の短縮が求められている。 ■ 陸前高田住田線（国） ・住田高通学路線。 ■盛岡大船渡線 ・中井線と一部重複。 ・盛岡や大船渡へ移動するための重要路線。	■世田米駅 ■川口（住田高校前） ■役場（将来）			■ 小本線（国） ・観光客利用が多い。 ■ 早坂高原線（国） ・観光客利用が多い。 ・公共交通利用者は、通学5割、通院3割、その他2割。岩泉高、済生会病院の乗降者が多い。	■小本駅 ■岩泉三本松バス停	
釜石市	策定済 (H29.3)	■JR釜石線 ■JR山田線（宮古～釜石） ■三陸鉄道南リアス線 ★地域公共交通網形成計画において、鉄道が幹線路線に位置付けられている。	■ 赤浜線（国） ・JR山田線が三陸鉄道リアス線として一貫運行することにより、通学生の移行が予測される。 ■ 釜石船越線（国） ・JR山田線が三陸鉄道リアス線として一貫運行することにより、通学生の移行が予測される。 ■盛岡釜石線 ・JR釜石線と並行するため利用者が少ない。 ※JR山田線移管後のバス路線のあり方を、地域公共交通会議で検討。 ★地域公共交通網形成計画では、接続拠点間を連絡する広域路線バスを幹線路線に位置付け。	■釜石駅 ■道の駅釜石仙人峠 ■鶴住居駅 ※平田地区の拠点は検討中（「スーパーみずかみ」を想定）	岩泉町	未策定	■三陸鉄道北リアス線	—	■小本駅 ■岩泉三本松バス停
		田野畑村	未策定	■三陸鉄道北リアス線	■ 田野畑駅 ■ 島越駅				

青字：補助要件充足
橙字：補助金減額
赤字：補助要件割れ

青字：補助要件充足

橙字：補助金減額

赤字：補助要件割れ

2-5 自治体の地域間交通整備の状況(市町村ヒアリング結果(一部抜粋))

- 県が実施した自治体ヒアリングによると、被災地特例終了に伴い、補助要件を満たさなくなることが予想される広域路線バスのうち、中井線や陸前高田住田線が通学に利用されており、何らかの形で維持が不可欠な路線といえる。
- また、JR 山田線復旧に伴い、並行する赤浜線、釜石船越線では、通学生の鉄道移行が予測され、利用者減少が懸念される。なお、釜石市、大槌町では、JR 山田線復旧に伴いバス路線のあり方等の見直しを行うとのことである。
- 接続拠点は、ほとんどの自治体で鉄道駅を位置付けている。また、住民の利用が多い病院、交流拠点となる道の駅も接続拠点として位置付け、または検討されている。

3. 沿岸地域の将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）

- ・ 既存資料・データから見る本県の地域公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえて、沿岸地域における将来的な公共交通ネットワークの方向性は以下に示すとおりである。
- ・ 今後、各市町村の上位関連計画における「地域公共交通（特に地域間交通）」の位置づけ・役割」、交通事業者が所有している「路線バス運送実績データ分析」、本業務で実施予定となっている各調査結果を基に、下記方向性をブラッシュアップしていく予定である。

