

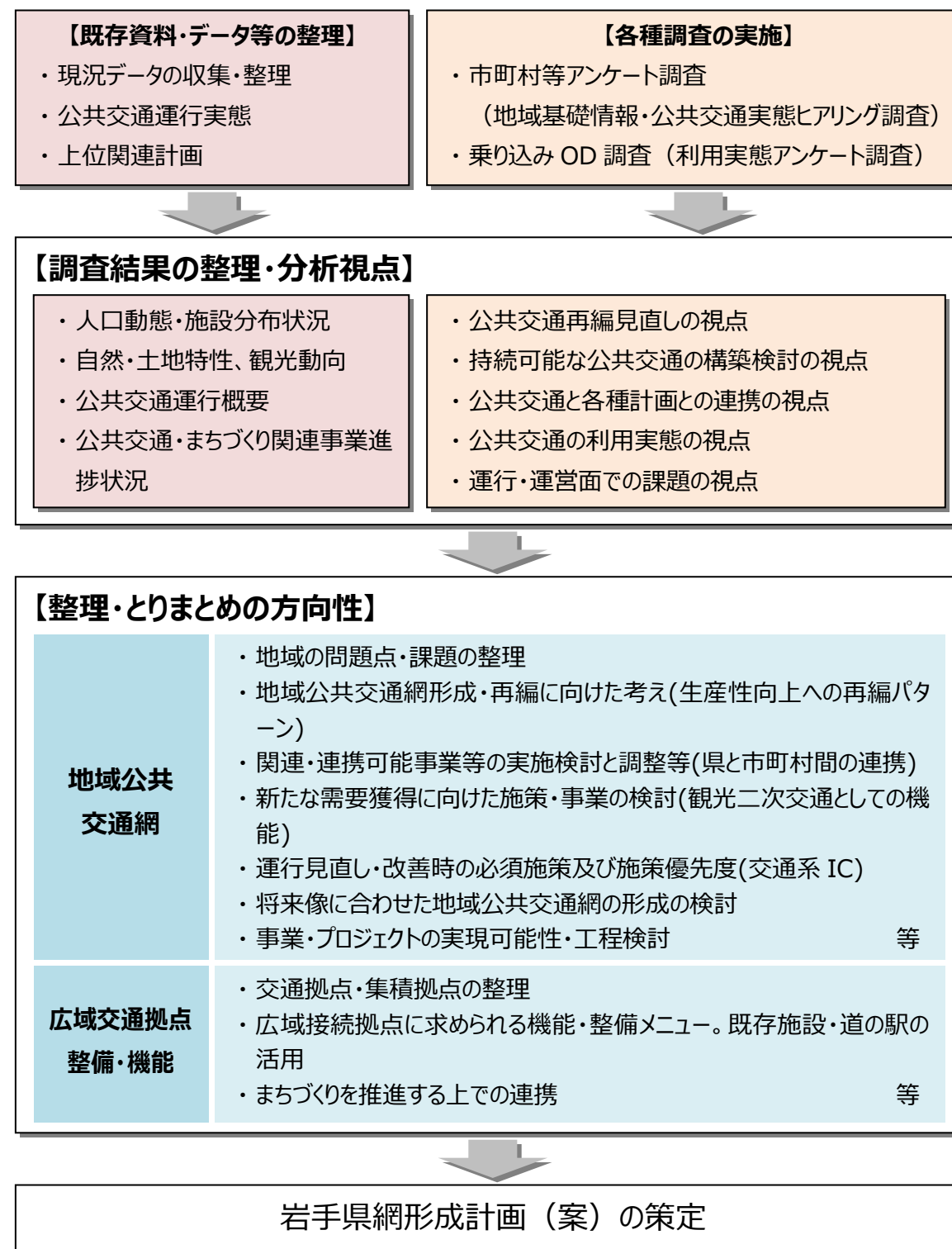
岩手県地域公共交通網形成計画 の策定に向けて

平成30年10月29日
岩手県地域公共交通活性化協議会

第1章 岩手県網形成計画（案）策定の流れ

岩手県の人口動態、都市構造の変化と地域特性、公共交通の課題について、最新の基礎資料・データや各種調査結果（現在実施中）等により、整理・分析を行った。

その結果を踏まえ、岩手県及び各市町村が目指す将来都市像の実現に向け、「地域公共交通網形成計画」の基本理念、将来交通ネットワーク（イメージ）の検討を行った。検討を行う上での調査分析体系図は以下のとおりである。



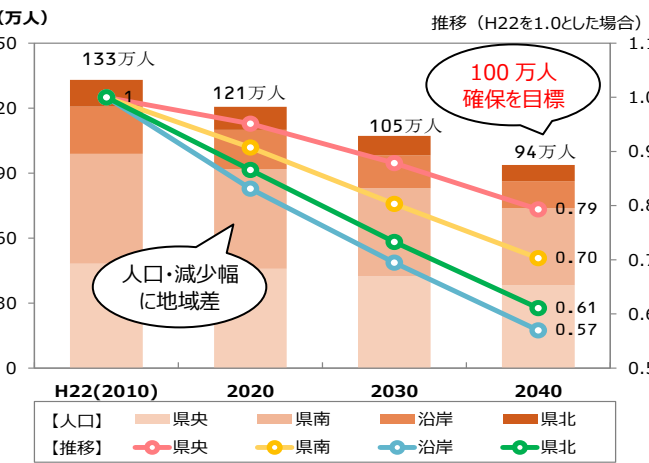
図：岩手県の現状及び課題の整理体系

第2章 本県の地域の現状等

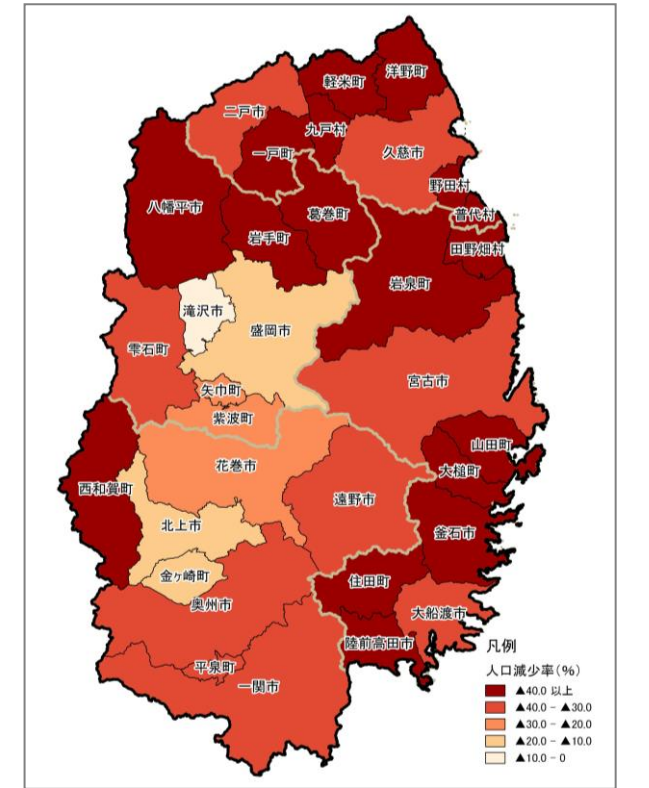
2-1 人口の状況

(1)全県の人口の状況

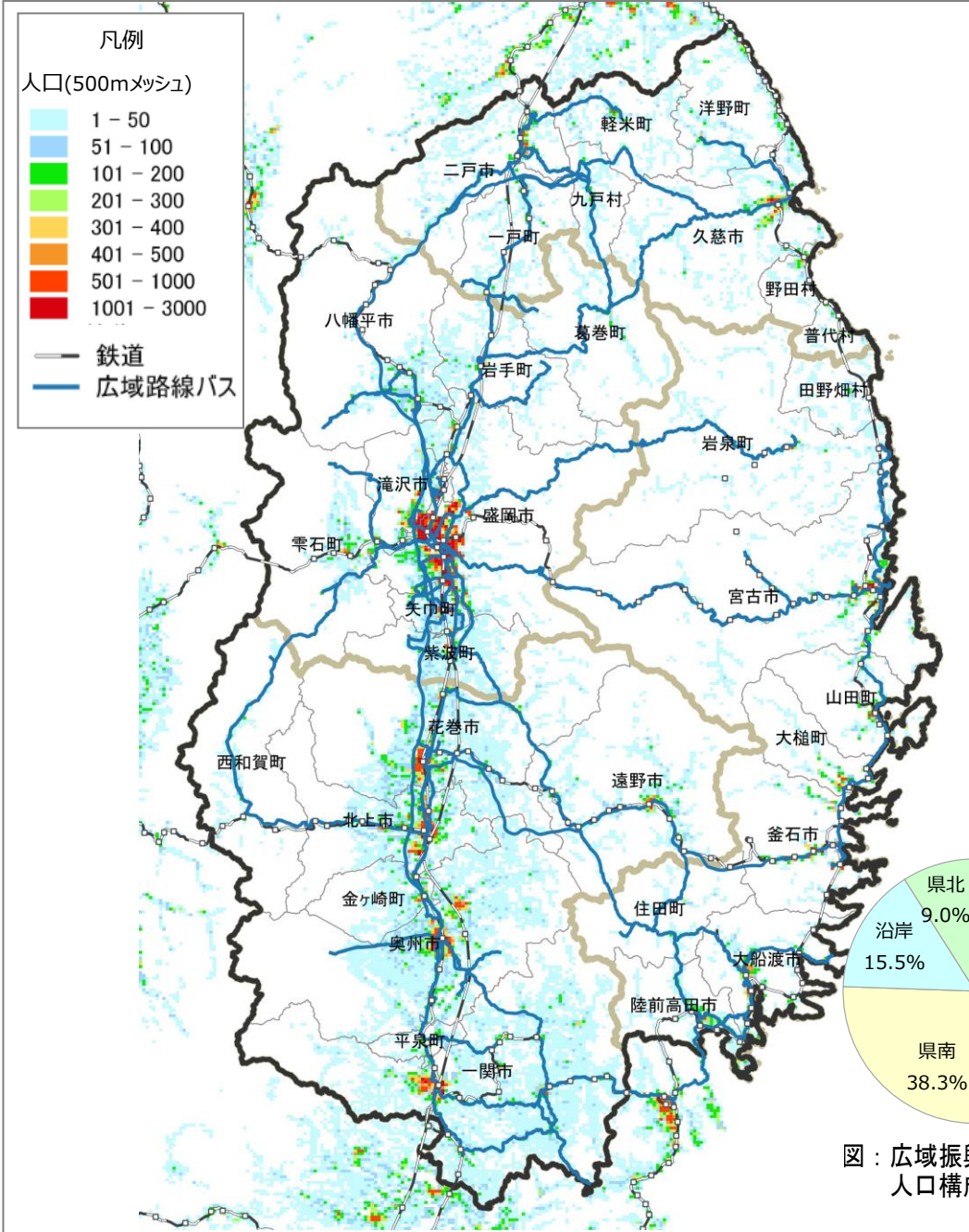
- ・ 本県の人口は平成9年の約142万人※をピークに減少に転じており、平成29年には約125万人※と約17万人減少（平成9年比約1割減）している。
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、2040年には94万人まで減少することが見込まれており、特に、県北・沿岸広域振興圏では、平成22年の約6割にまで人口が激減（＝需要の減少）することが想定されている。 ※資料：岩手県毎月人口推計
- ・ 本県では、平成27年10月に「岩手県人口ビジョン」を策定し、人口減少に歯止めをかけ、2040年に100万人程度の人口を確保することを目指している。
- ・ 少子化により、15歳未満人口は減少しており、通学等でのバス需要減少の一因ともなっている。
- ・ 一方、65歳以上人口は一貫して増加しており、平成29年の高齢化率は32%となっている。高齢化人口の増加と同じくして高齢者の運転免許保有者数、運転免許自主返納者数も増加している。



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）



図：人口減少率分布図（(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：人口分布図（H27）
資料：国勢調査

(2)広域振興圏ごとの人口の状況

①県央広域振興圏

- ・ 県央広域振興圏の人口は、県庁所在地である盛岡市、隣接する滝沢市及び矢巾町に広く集積している。
- ・ 将来人口推計によると、H22（2010）年から2040年の人口減少率は、八幡平市、岩手町、葛巻町で40%以上と予測されており、今後30年間で大幅に減少すると見込まれている。

②県南広域振興圏

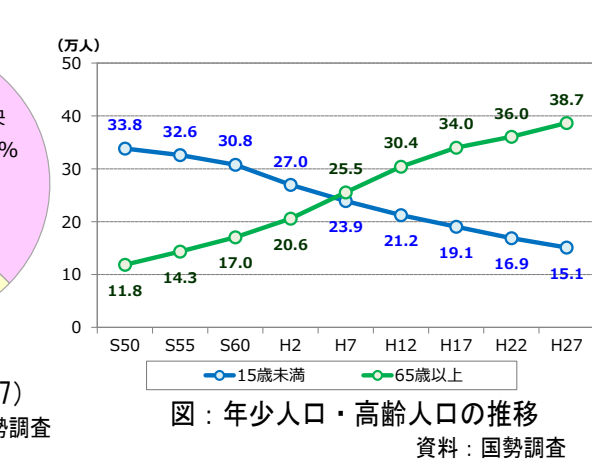
- ・ 県南広域振興圏の人口は、東北新幹線駅が位置する一関市、奥州市、北上市、花巻市に集積している。
- ・ 将来人口推計によると、H22（2010）年から2040年の人口減少率は、西和賀町で40%以上と予測されており、今後30年間で大幅に減少すると見込まれている。

③沿岸広域振興圏

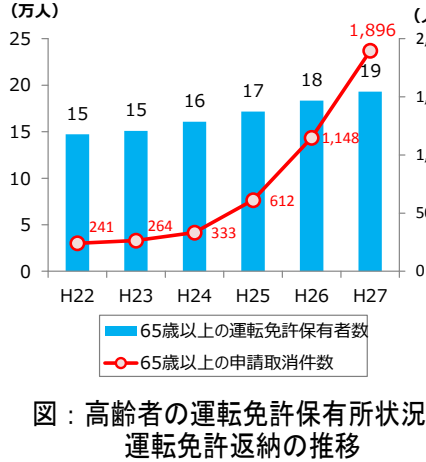
- ・ 沿岸広域振興圏の人口は、宮古市、釜石市、大船渡市に集積している。
- ・ 将来人口推計によると、H22（2010）年から2040年の人口減少率は、宮古市、大船渡市を除き40%以上と予測されており、今後30年間で大幅に減少することが見込まれている。

④県北広域振興圏

- ・ 県北広域振興圏の人口は、鉄道が通過する久慈市、二戸市に集積している。
- ・ 将来人口推計によると、H22（2010）年から2040年の人口減少率は、久慈市、二戸市を除き40%以上と予測されており、今後30年間で概ね半減すると見込まれている。



図：年少人口・高齢人口の推移
資料：国勢調査

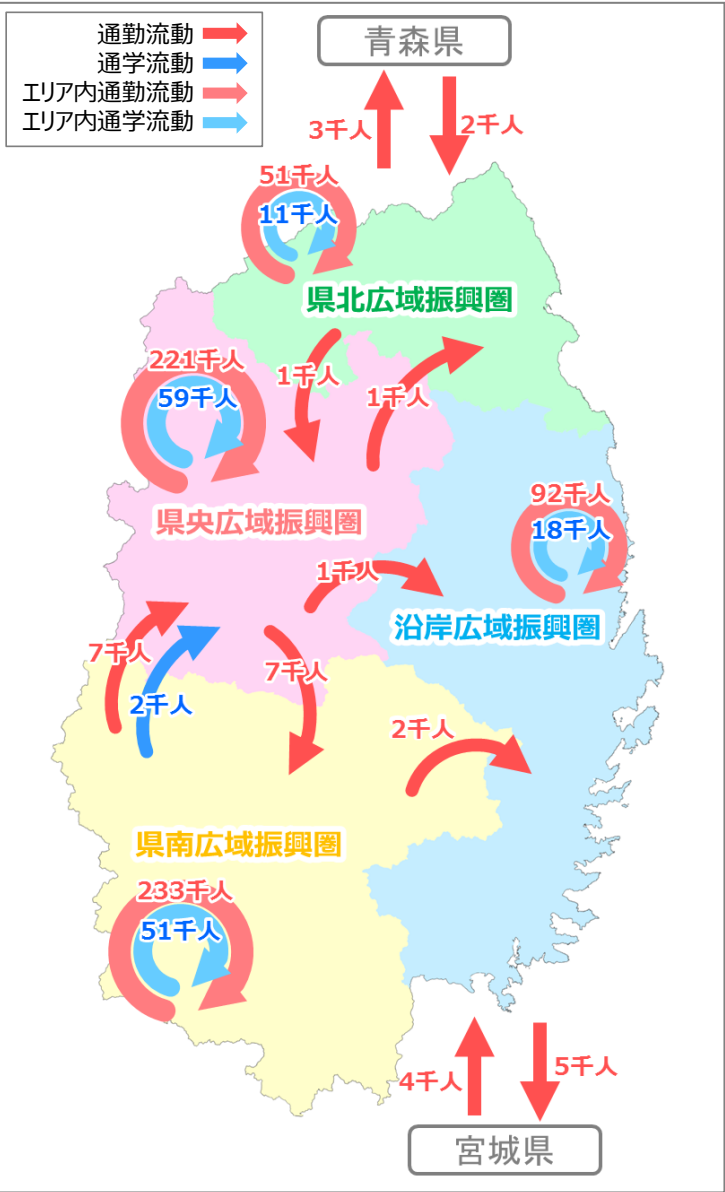


図：高齢者の運転免許保有状況と運転免許返納の推移
資料：岩手県警察本部資料

2-2 移動の状況

(1) 全県の移動の状況

- 通勤・通学流動は、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。
- また、隣接する青森県、宮城県との流動も多く、県を越えた広域移動手段の維持も必要である。

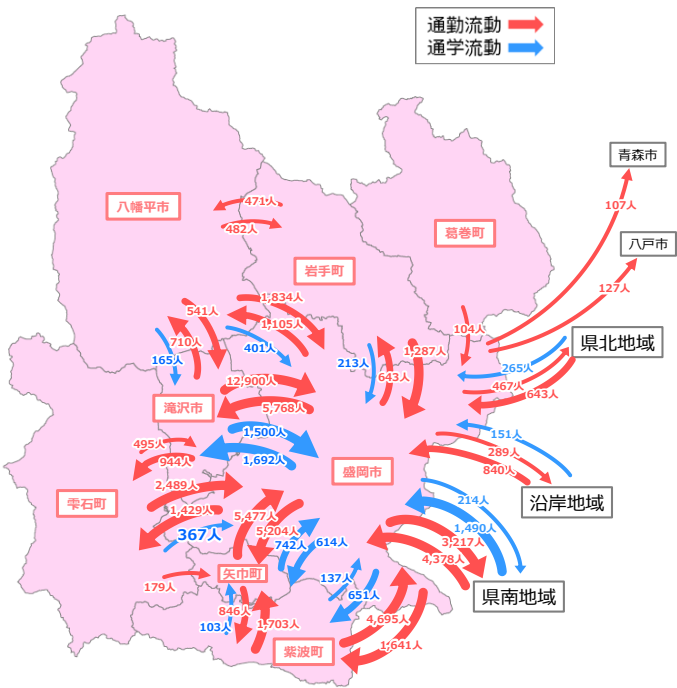


図：広域振興圏単位での通勤・通学流動（H27）
資料：国勢調査

(2) 広域振興圏ごとの移動の状況

① 県央広域振興圏

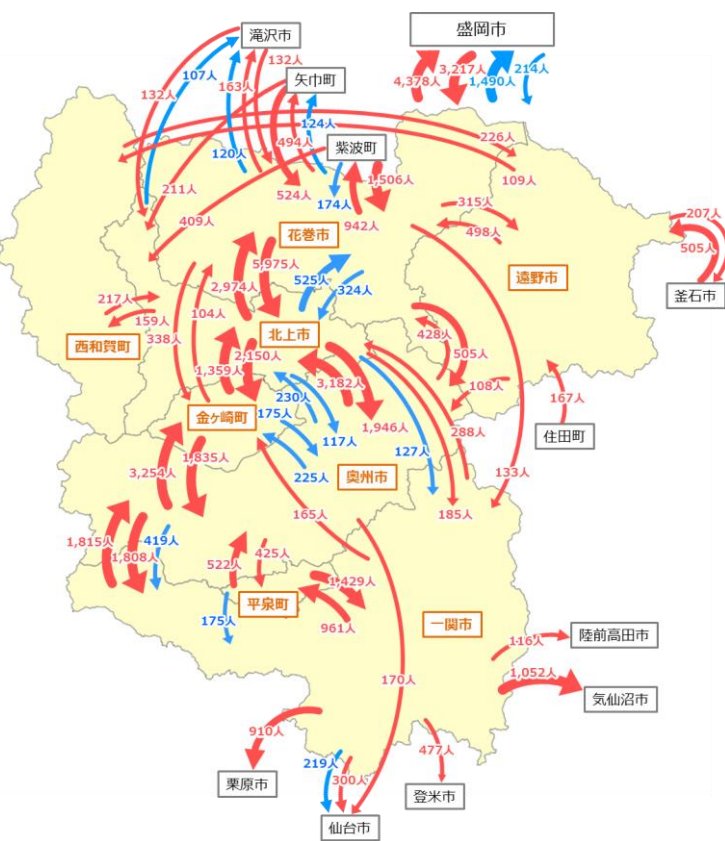
- 県央広域振興圏の周辺市町村のみならず、県南広域振興圏の他、県内各地区からも通勤・通学者の移動がみられ、移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。



※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出
図：通勤・通学流動（H27：県央） 資料：国勢調査

② 県南広域振興圏

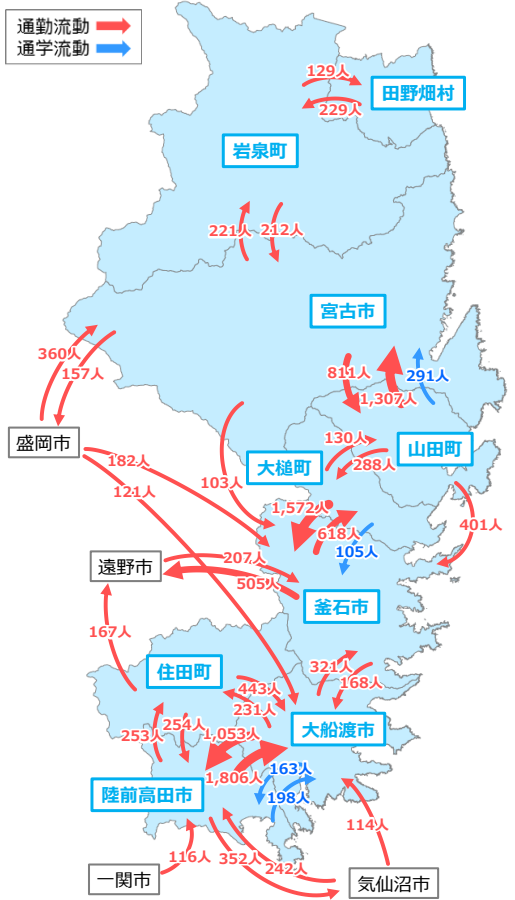
- 拠点市（一関市、奥州市、北上市、花巻市）を中心とした通勤・通学者の移動がみられ、日常的な移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。
- また、一関市や奥州市からは、隣接する宮城県（気仙沼市、栗原市、仙台市等）との結びつきもみられ、県を越えた地域間交通の維持も必要である。



※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出
図：通勤・通学流動（H27：県南） 資料：国勢調査

③ 沿岸広域振興圏

- 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、圏域や県を越えた地域間交通の維持も必要である。



※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出
図：通勤・通学流動（H27：沿岸）
資料：国勢調査

④ 県北広域振興圏

- 久慈市・二戸市を中心とした通勤・通学者の移動が見られ、周辺市町村からの通院・通学などの移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。
- また、隣接する青森県（特に八戸市）との結びつきもみられ、県を越えた地域間交通の維持も必要である。



※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出
図：通勤・通学流動（H27：県北） 資料：国勢調査

2-3 まちづくりの状況

(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。

(3)主要施設の立地状況

- ・ 県内の主要施設は、県庁所在都市である盛岡市を中心に、盛岡市から一関市を結ぶ南北軸上に集積している。
- ・ 沿岸広域振興圏では、宮古市、釜石市、大船渡市に、県北地広域振興圏では久慈市、二戸市に基幹病院、高等学校等が集積している。

表：主要施設の立地状況

	県央	県南	沿岸	県北	岩手県
基幹病院(県立)	1	3	3	2	9
高校・高専	25	31	14	11	81
大学・短大	7	2	1	0	10
道の駅	5	11	12	5	33
大型商業施設	29	36	13	3	81

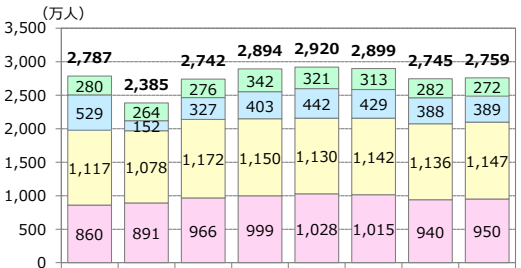
※県央振興圏には、県立病院のほか、岩手医科大学附属病院や盛岡赤十字病院などの大規模病院がある。

※短大には短期大学部を含む。

※大型商業施設とは、店舗面積が 1,000m² を超える小売店舗（東洋経済「2018 年版全国大型小売店総覧」）

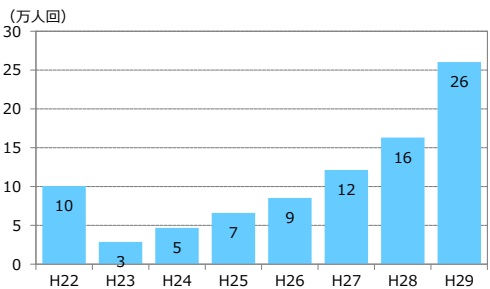


図：まちづくり推進状況



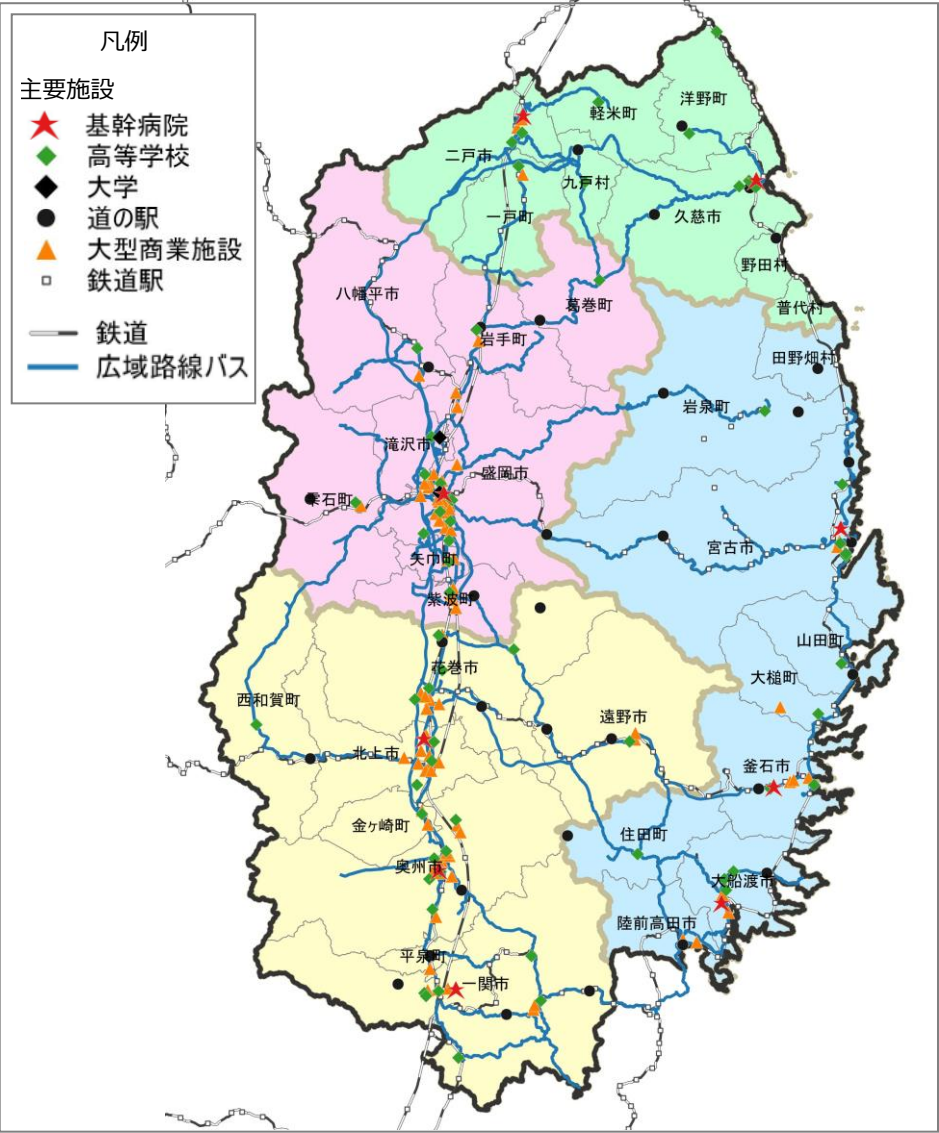
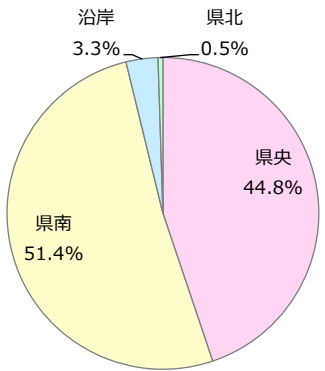
図：外国人観光客の入込数推移

資料：いわての観光統計



図：広域振興圏別外国人観光客の入込数構成比 (H29)

資料：いわての観光統計



図：主要施設の立地状況

第3章 本県における地域公共交通の現状

3-1 地域公共交通の現状

(1)空港・港湾

- 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、国内・海外への広域的な公共交通ネットワークが拡大している。

(2)鉄道

- 岩手県は、東北新幹線が南北に縦貫し、盛岡駅から西に秋田新幹線が分岐している。
- また、JR在来線では、JR東北本線、JR山田線（盛岡～宮古間）、JR田沢湖線、JR北上線、JR釜石線、JR大船渡線、JR八戸線、JR花輪線が運行している。
- 第三セクター鉄道では、IGRいわて銀河鉄道と三陸鉄道が運行しており、平成28年度の利用者は、約570万人と、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（宮古～釜石間）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（盛～気仙沼間）は、平成25年3月にBRTとして運行再開した。

(3)広域路線バス

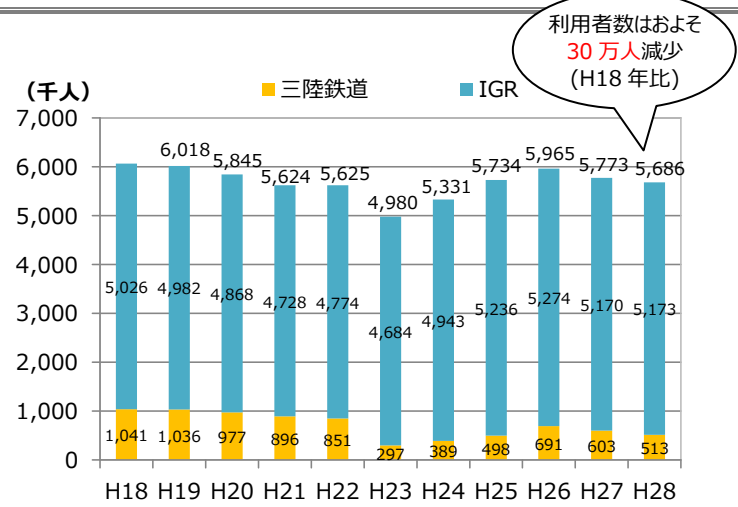
- 広域路線バスの平成28年度の利用者は約1,640万人と、平成18年度に比べ約810万人減少している。少子化の進行や自動車の普及等が、利用者数減少の一因となっている。
- このような利用者減に伴い運賃収入が減少し、国・県の補助対象要件を満たさない路線が発生している。
- 沿岸広域振興圏において震災後に導入された「地域公共交通確保維持改善事業の被災地特例」「特定被災地域公共交通調査事業」は、仮設住宅の集約・廃止に伴い平成32年度に終了予定となっており、今後、県・各市町村においては地域公共交通を維持・確保する上での負担が大きくなることが懸念される。

(4)コミュニティバス

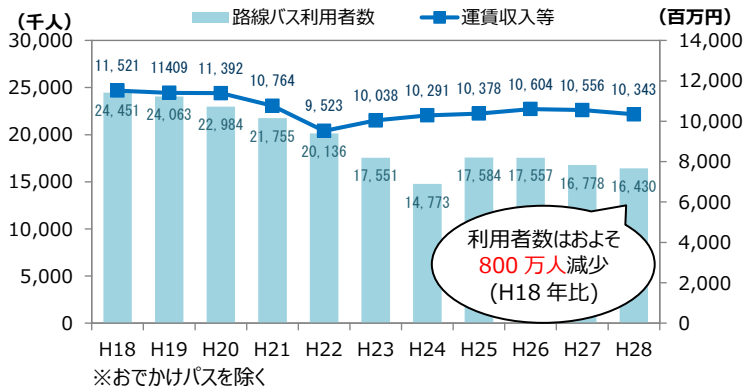
- 市町村内の移動を支えるコミュニティバスは、25市町村で運行している。

(5)タクシー

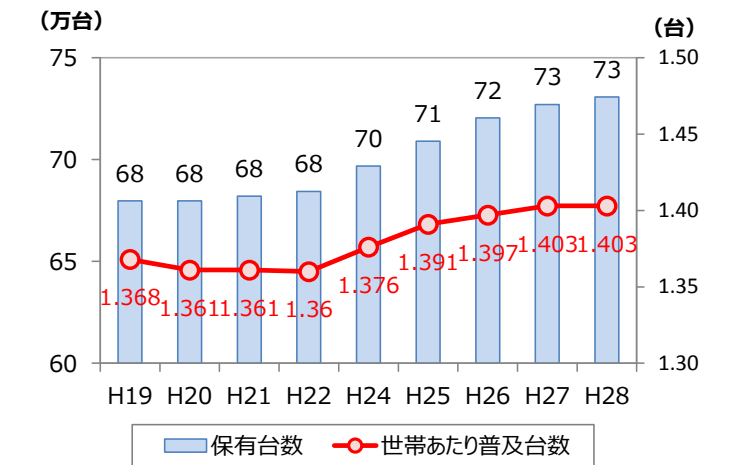
- タクシー事業者は、平成30年7月現在138社となっている。



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



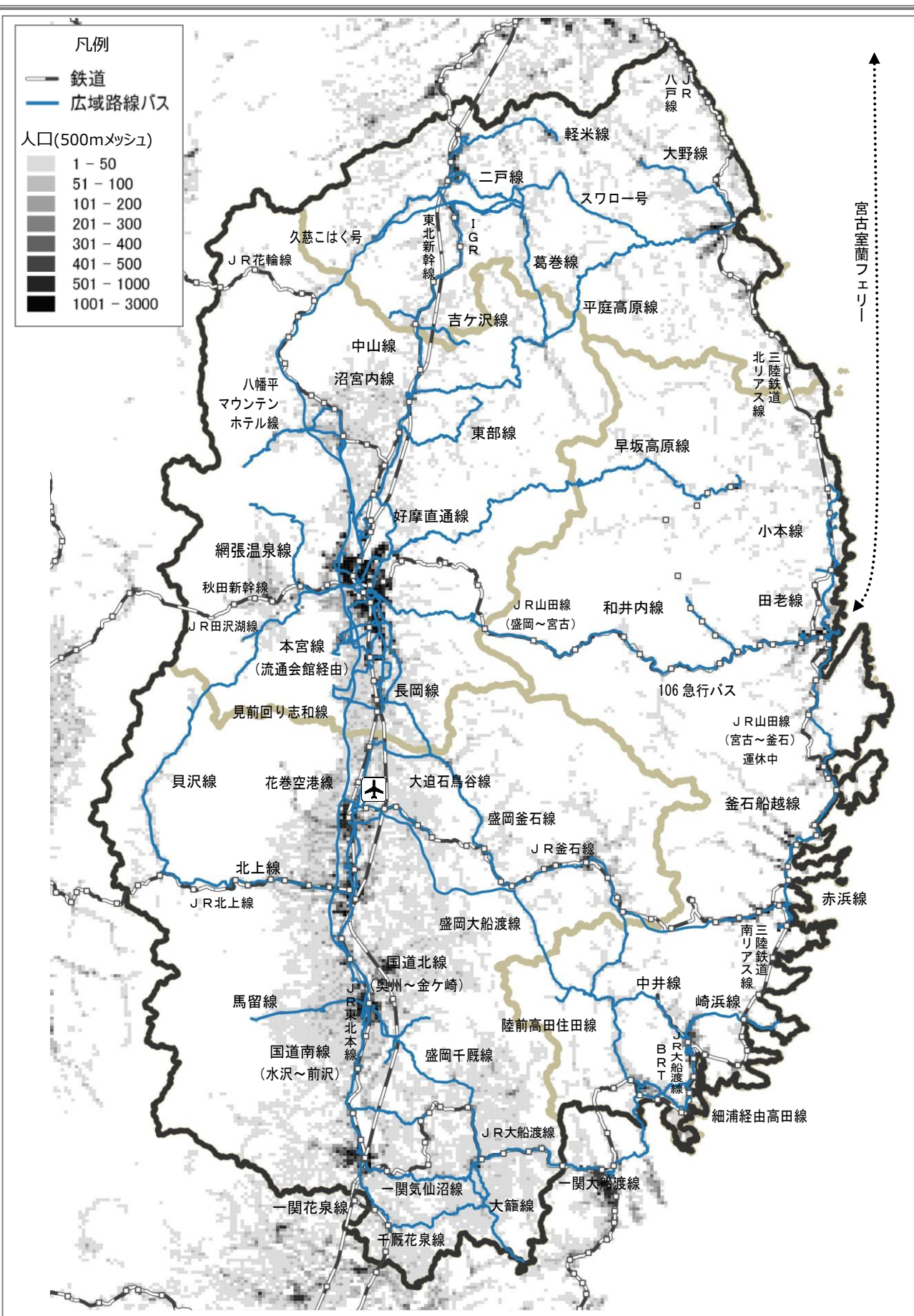
※H23年度は震災により年度末の世帯数が確認できず、参考数値のため記載せず。

図：自家用車の普及状況
資料：（一財）自動車検査登録情報協会調査

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



(2)広域振興圏ごとの状況

①県央広域振興圏

- 平成 29 年度の県央広域振興圏の国庫補助対象路線は 22 路線、県単独補助対象路線は 9 路線である。
- このうち、国庫補助対象路線の 6 路線（岩手県立大学線（滝沢駅着）、岩手県立大学（盛岡農高経由）、好摩直通線、見前回り志和線、網張温泉線、本宮線（流通会館経由））、県単独補助路線の 5 路線（東部 A 線、東部 B・D 線、葛巻線、東部 C 線、長岡線）は、激変緩和措置の終了に伴い、補助の要件を満たさなくなる。
- また、国庫補助対象路線 13 路線は、平均乗車密度が 5 人以下であるため、補助金が減額されている。
※ なお、平成 30 年度に岩手県立大学線（滝沢駅着、盛岡農高経由）が、平成 29 年 12 月に長岡線が補助対象外となっており、平成 29 年 10 月に東部線 A～D は統合し、東部線となっている。

表：国・県補助対象路線の現状（H29 年度：県央）

■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
岩手県立大学（滝沢駅着）※	1.7	6.1	11,973	3,917	8,056	570	満たさない	岩手県北自動車
岩手県立大学（盛岡農高経由）※	1.9	6.4	10,280	3,842	6,438	132	満たさない	岩手県北自動車
好摩直通	5.1	11.7	12,078	10,511	1,567	1,813	満たさない	岩手県交通
見前回り志和	3.6	9.3	18,693	9,811	8,882	4,730	満たさない	岩手県交通
網張温泉	3.7	14.4	28,618	16,963	11,654	8,642	満たさない	岩手県交通
本宮（流通会館経由）	2.9	14.7	14,879	9,161	5,718	3,309	満たさない	岩手県交通
南インター川久保	3.0	22.8	24,996	15,131	9,865	5,439	満たす（補助金減額）	岩手県交通
本宮（湯沢団地経由）	3.3	23.4	21,226	14,526	6,699	2,121	満たす（補助金減額）	岩手県交通
長岡（盛岡駅前発）	3.9	26.9	36,507	25,190	11,317	4,967	満たす（補助金減額）	岩手県交通
平舘駅前	4.4	15.4	22,026	12,931	9,095	7,068	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
八幡平マウンテンホテル （大更駅経由）	4.4	22.0	49,502	24,810	24,692	23,511	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
繁鷲宿	4.4	28.1	35,098	26,846	8,252	6,979	満たす（補助金減額）	岩手県交通
八幡平マウンテンホテル （東八病院経由）	4.6	29.9	57,035	32,223	24,812	25,031	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
平庭高原	4.7	23.5	147,934	57,057	90,877	59,306	満たす（補助金減額）	ジェイアールバス東北
北高田	5.1	15.3	13,757	13,598	159	1,164	満たす	岩手県交通
大更駅前	5.1	15.8	17,328	12,600	4,729	3,284	満たす	岩手県北自動車
矢巾温泉	5.3	15.3	10,969	11,282	-313	1,832	満たす	岩手県交通
松川温泉	5.3	15.9	29,837	18,375	11,462	12,095	満たす	岩手県北自動車
沼宮内（産業文化センター経由）	5.3	23.3	32,761	21,756	11,005	12,830	満たす	岩手県北自動車
日詰（盛岡駅前発）	5.3	69.9	56,986	57,145	-159	7,200	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
沼宮内	5.7	30.7	39,209	27,661	11,548	11,853	満たす	岩手県北自動車

※平成 30 年度補助対象外

■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
東部 A ※1	0.6	0.6	3,857	362	3,494	3,492	満たさない	岩手県北自動車
東部 B・D ※1	1.0	2.0	9,016	1,229	7,787	4,498	満たさない	岩手県北自動車
葛巻	1.2	3.6	10,749	1,788	8,961	4,498	満たさない	岩手県北自動車
東部 C ※1	3.1	3.1	4,839	1,836	3,003	3,002	満たさない	岩手県北自動車
長岡 ※2	3.4	3.4	3,964	2,337	1,627	1,625	満たさない	岩手県交通
青山松園	4.0	8.0	3,270	2,983	287	285	満たす	岩手県交通
吉ヶ沢	4.0	12.0	11,260	6,334	4,925	4,500	満たす	岩手県北自動車
中山	4.0	10.0	5,727	3,977	1,750	1,749	満たす	岩手県北自動車
山伏	5.3	5.3	14,499	8,104	6,395	4,500	満たす	岩手県交通

※1 平成 29 年 10 月東部線として統合
※2 平成 29 年 12 月補助対象外

資料：岩手県資料

②県南広域振興圏

- 平成 29 年度の県南広域振興圏の国庫補助対象路線は 14 路線、県単独補助対象路線は 6 路線である。
- このうち、国庫補助対象路線の 6 路線（千厩花泉線、国道南線（水沢～前沢）、大籠線、国道北線（奥州～金ヶ崎）、馬留線、一関花泉線）、県単独補助路線の 3 路線（大迫石鳥谷線、貝沢線、北上線）は、激変緩和措置の終了に伴い、補助の要件を満たさなくなる。
- また、国庫補助対象路線 11 路線は、平均乗車密度が 5 人以下であるため、補助金が減額されている。
※ 平均乗車密度が 5 人以下の 14 路線のうち、3 路線（千厩花泉線、大籠線、本郷線）は応急仮設住宅を経由しているため、被災地特例により補助金減額措置されていない。

表：国・県補助対象路線の現状（H29 年度：県南）

■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
千厩花泉	1.2	5.8	32,634	7,754	24,880	21,271	満たさない	岩手県交通
国道南（水沢～前沢）	1.3	9.1	10,565	2,823	7,742	2,000	満たさない	岩手県交通
大籠	1.4	5.8	23,459	6,520	16,939	12,556	満たさない	岩手県交通
国道北（奥州～金ヶ崎）	1.9	14.4	23,317	8,394	14,923	4,124	満たさない	岩手県交通
馬留	2.6	10.6	18,044	9,292	8,752	1,971	満たさない	岩手県交通
一関花泉	2.7	13.5	25,326	11,413	13,913	6,947	満たさない	岩手県交通
国道南（一関～前沢）	2.0	27.8	51,466	18,292	33,174	8,295	満たす（補助金減額）	岩手県交通
土沢	2.2	15.1	22,866	10,281	12,585	4,454	満たす（補助金減額）	岩手県交通
猊鼻溪	2.3	15.1	38,917	14,603	24,315	7,926	満たす（補助金減額）	岩手県交通
国道北（北上～金ヶ崎）	2.5	15.5	17,817	7,973	9,845	3,802	満たす（補助金減額）	岩手県交通
胆沢病院	2.5	28.7	27,320	16,610	10,710	4,477	満たす（補助金減額）	岩手県交通
本郷	2.6	17.1	40,437	14,134	26,303	23,835	満たす（補助金減額）	岩手県交通
国道南（水沢～胆沢病院～前沢）	2.8	20.1	23,322	12,295	11,027	5,804	満たす（補助金減額）	岩手県交通
石鳥谷	3.3	29.3	52,235	30,745	21,490	13,150	満たす（補助金減額）	岩手県交通

■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
大迫石鳥谷	2.0	14.6	20,932	9,364	11,568	4,500	満たさない	岩手県交通
貝沢	2.3	4.6	13,738	5,673	8,064	4,500	満たさない	岩手県交通
北上	3.6	7.2	10,269	5,128	5,141	4,499	満たさない	岩手県交通
生母	4.1	10.2	5,919	4,665	1,254	1,254	満たす	岩手県交通
成田	4.3	12.9	7,280	6,062	1,217	1,216	満たす	岩手県交通
山伏	5.3	5.3	14,499	8,104	6,395	4,500	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

平均乗車密度	バス 1 便当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っている人数 (平均乗車密度＝運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率)
平均賃率	その系統における乗客 1 人 1 キロ当たりの運賃
輸送量	起点から終点までの 1 日当たりの平均利用者数 (輸送量＝平均乗車密度×運行回数)

③沿岸広域振興圏

- 平成 29 年度の沿岸広域振興圏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：国・県補助対象路線の現状（H29 年度：沿岸）

■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

資料：岩手県資料

④県北広域振興圏

- 平成 29 年度の県北広域振興圏の国庫補助対象路線は 4 路線、県単独補助対象路線は 5 路線である。
 - このうち、県単独補助路線の 2 路線（葛巻線、二戸線）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 4 路線は、平均乗車密度が 5 人以下であるため、補助金が減額されている。
- ※なお、平成 30 年度に県単独補助路線の二戸線は、補助対象外となっている。

表：国・県補助対象路線の現状（H29 年度：県北）

■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
二戸	3.2	25.9	29,141	14,997	14,145	8,540	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
軽米	4.2	19.3	39,904	18,786	21,119	12,615	満たす（補助金減額）	ジェイアールバス東北
大野	4.6	15.1	16,954	12,404	4,550	3,869	満たす（補助金減額）	岩手県北自動車
平庭高原	4.7	23.5	147,934	57,057	90,877	59,306	満たす（補助金減額）	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
葛巻	1.2	3.6	10,749	1,788	8,961	4,498	満たさない	岩手県北自動車
二戸※	3.8	5.3	9,904	5,151	4,753	4,499	満たさない	ジェイアールバス東北
吉ヶ沢	4.0	12.0	11,260	6,334	4,925	4,500	満たす	岩手県北自動車
中山	4.0	10.0	5,727	3,977	1,750	1,749	満たす	岩手県北自動車
伊保内一戸	4.2	4.2	3,994	2,447	1,548	1,546	満たす	岩手県北自動車

※ 平成 30 年度補助対象外

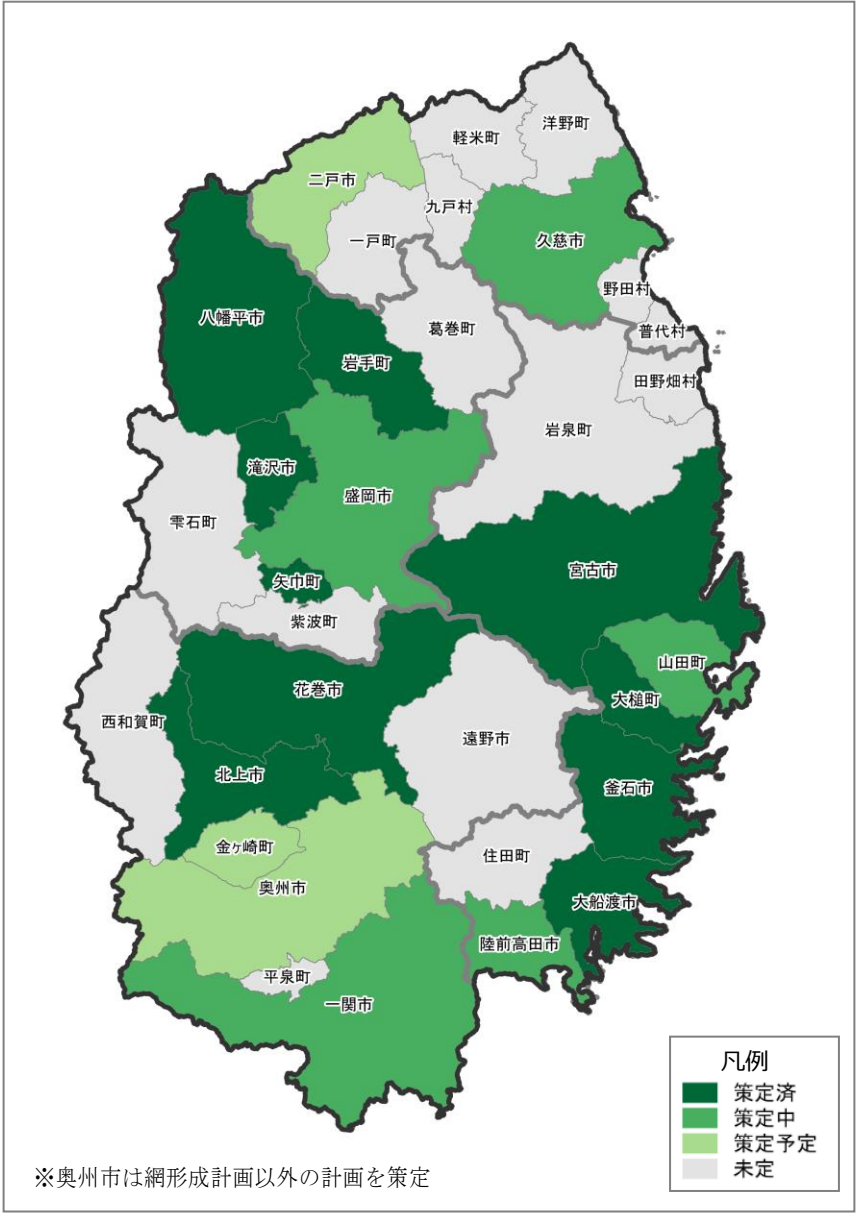
資料：岩手県資料

青字：補助要件充足 橙字：補助金減額 赤字：補助要件割れ

3-3 地域公共交通網形成計画の策定状況

(1) 全県の策定状況

- 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：地域公共交通網形成計画の策定状況

(2) 広域振興圏ごとの策定状況

①県央広域振興圏

- 県央広域振興圏で地域公共交通網形成計画を策定している市町村は八幡平市、滝沢市、矢巾町、岩手町である。盛岡市は、計画策定中である。
- 地域公共交通網形成計画では、鉄道や高速バス、複数市町村間を連絡する路線バスが広域交通に位置づけられている。

②県南広域振興圏

- 県南広域振興圏で地域公共交通網形成計画を策定している市町村は花巻市、北上市であり、一関市が、平成 30 年度策定予定である。
- 地域公共交通網形成計画では、複数市町村間を連絡する広域バスが幹線路線に位置づけられている。

③沿岸広域振興圏

- 沿岸広域振興圏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では、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。

④県北広域振興圏

- 県北広域振興圏で地域公共交通網形成計画を策定している市町村はなく、久慈市が今年度中に、二戸市が来年度策定予定である。
- また、三陸鉄道沿線地域（県北広域振興圏では久慈市、洋野町、野田村、普代村が該当）では、鉄道と広域バス、フェリーを対象とした公共交通網形成計画を策定予定である。
- 隣接する青森県では、平成 28 年 3 月「青森県地域公共交通網形成計画」が策定されており、八戸中心街と洋野町大野を結ぶ広域バス（基幹となるバス路線）及び鉄道が基幹ネットワークに位置づけられている。

表：地域公共交通網形成計画の策定状況一覧

(平成 30 年 9 月 25 日現在)

区分	団体数	団体名	策定(予定)時期	(備考)
策定済	10	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	市アクションプラン策定
		滝沢市	平成 29 年 9 月	
		矢巾町	平成 30 年 1 月	
		大船渡市	平成 30 年 3 月	
策定中	5	盛岡市	平成 31 年度予定	
		一関市	平成 30 年度予定	
		久慈市	平成 30 年度予定	
		陸前高田市	平成 30 年度予定	
		山田町	平成 30 年度予定	
策定予定	2	二戸市	平成 31 年度予定	(着手時期：未定)
		金ケ崎町	平成 32 年 3 月予定	(着手時期：未定)
合計	17			

※このほか田野畑村が策定の意思を示しているほか、奥州市は地域公共交通網形成計画以外のバス再編計画の策定を予定している。

第4章 本県における地域公共交通の課題

岩手県内 33 市町村における公共交通全体及び地域別の課題について下図のとおり整理した。

岩手県と公共交通の現状と課題

- ◇ 人口減少や自家用車の普及に伴い、公共交通利用者が減少し、不採算路線の増加・撤退による更なるサービス水準の低下が進む「負のスパイラル化」が慢性化している。少子化に伴い通学需要が大幅に減少する一方で、高齢化に伴う高齢者の需要増加が見込まれる。
- ◇ 通勤・通学流動は、広域振興圏内にとどまらず、圏域、さらには県を越えた流動も多く、これらの移動を支援する地域間交通の維持・確保が必要である。
- ◇ 復興道路の開通、JR 山田線の三陸鉄道への移管による一貫運行など復興まちづくりに合わせた交通体系の構築を図る必要がある。また、世界遺産やラグビーワールドカップ 2019™ 釜石開催、ILC の誘致、インバウンド施策等に取り組んでおり、増加が見込まれる交流人口・インバウンド需要にも対応可能な地域間交通の利便性向上が求められる。
- ◇ 空港、フェリー、新幹線、鉄道、広域路線バス、コミュニティバス等多様な公共交通が存在している。これらの交通資源を有効に活用し、効率的で生産性の高い広域的な公共交通ネットワーク形成が必要である。
- ◇ このうち、広域路線バスについては、補助要件を満たさない路線が多く存在しており、路線の重複・競合、利用の少ない長大路線など非効率な路線もみられる。接続拠点を設けた路線の階層化など、より効率的な広域路線バスへの再編が必要である。
- ◇ 網形成計画を策定しているのは 10 市町村であり、策定中または策定予定としているのは 7 市町村である。今後、県内の公共交通網を形成していくため、公共交通に関する計画等を策定していく必要がある。一方、組織規模などから専任職員不足等の自治体もみられる。

○県央広域振興圏

【人口構造・流動】

- ・ 本県の人口の約 4 割が集積している。
- ・ 盛岡市を中心とした近隣市町村からの通勤・通学流動、観光交流人口等の交通需要が高い。

【まちづくり・施設分布】

- ・ 暮らしに関わるサービスを提供するための都市機能が集積しており、本県の発展、将来都市像を担う、中心的な地域である。

【公共交通の現状・課題】

- ・ 鉄道、路線バスが重複・競合しており、補助要件は満たしているものの減額される対象が多い。また、補助要件を満たさない路線が存在している。
- ・ 盛岡駅を中心に東西南北それぞれに交通結節点を設けることを検討中。広域路線バスの「ゲートウェイ」としての機能が期待されている。

○県南広域振興圏

【人口構造・流動】

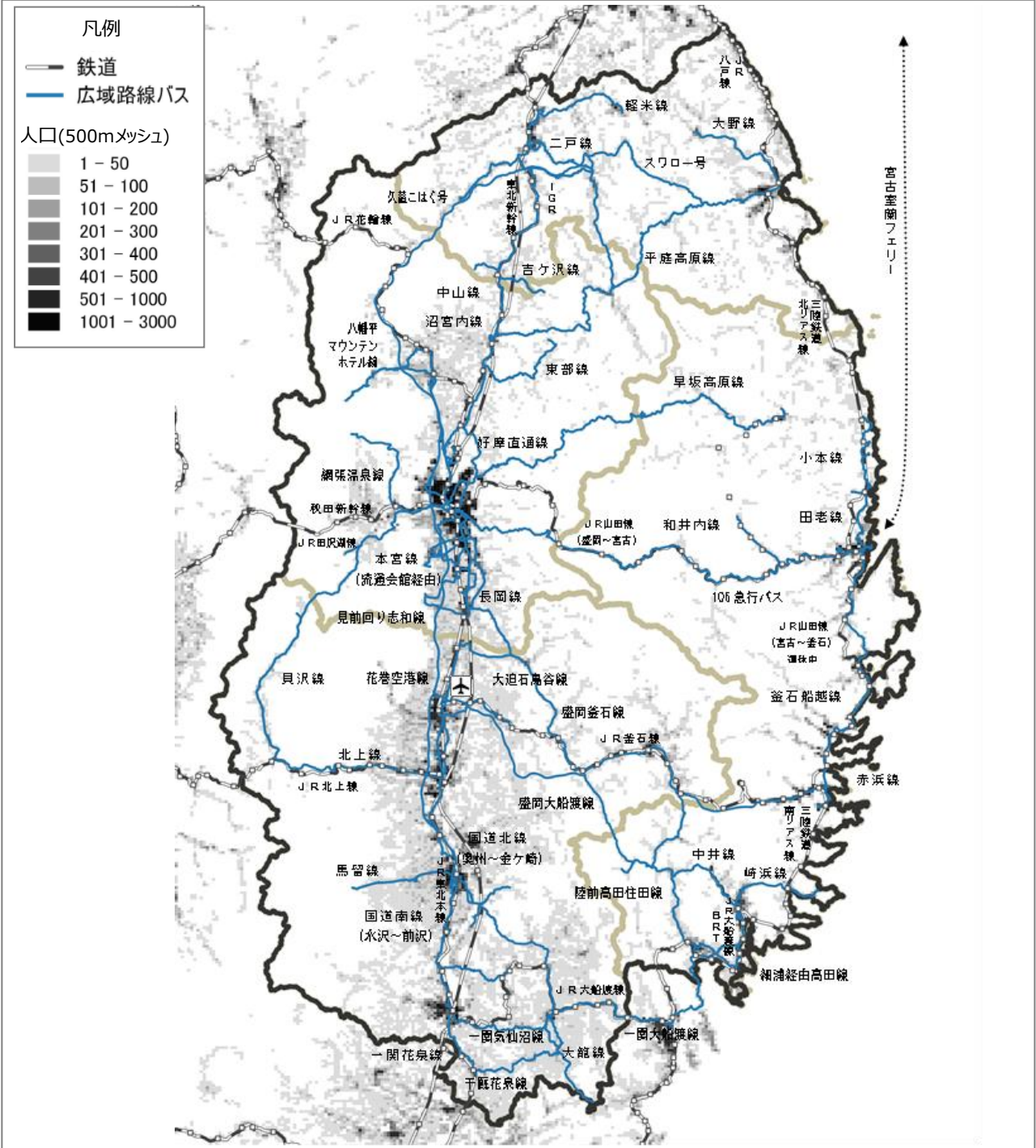
- ・ 中山間部は人口減少傾向にある。
- ・ 通勤・通学流動を見ると市町村間を跨ぐ移動が多い。観光交流人口の拡大も期待される。

【まちづくり・施設分布】

- ・ 主要な公共施設・高校等が鉄道沿線に立地している。そのほか、歴史文化を伝える観光資源等の地域資源が存在している。

【公共交通の現状・課題】

- ・ 南北軸については、鉄道と広域路線バスが重複・競合しており、補助要件は満たしているものの減額される路線が多い。また、南部では、補助要件を満たさない路線が多く存在する。
- ・ 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。



○県北広域振興圏

【人口構造・流動】

- ・ 県内でも人口減少が著しいエリアである。
- ・ 通勤・通学流動は、沿岸側では久慈市への移動を中心に八戸方面への移動が、内陸側では二戸市への移動を中心に盛岡方面への移動が見られる。

【まちづくり・施設分布】

- ・ 隣接する八戸圏域と、交流・連携を図る。
- ・ 三陸ジオパークなどの豊かな自然環境等、特色ある地域資源を有している。
- ・ 道の駅「オドデ館」は広域バス経由地であり、観光振興・地域活性化の面で連携が必要。

【公共交通の現状・課題】

- ・ 平均乗車密度が低い路線が多い。
- ・ 地域内の高校及び隣接圏域の高校への通学対応が可能な公共交通を検討する必要がある。

○沿岸広域振興圏

【人口構造・流動】

- ・ 東日本大震災以降、人口減少、仮設住宅から災害公営住宅への転居等、人の動きが大きく変化しており、高齢化も進展している。

【まちづくり・施設分布】

- ・ 復興道路、復興まちづくり関連事業等の進捗に伴い、新たなまちの形成に合わせた地域公共交通ネットワークの形成が求められる。

【公共交通の現状・課題】

- ・ JR 山田線（宮古～釜石）が三陸鉄道に移管され、H31.3.23 に一貫運行されること、及び復興道路が H32 年度の開通を目指し整備されていることに伴い、公共交通の運行のあり方を協議調整する必要がある。
- ・ JR、三陸鉄道、JR 大船渡線 BRT、都市間バスを幹線路線として位置づけ、これに接続する路線バスのあり方を検討する。

第5章 上位関連計画等の整理

5-1 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）

基本目標	東日本大震災津波の経験に基づき、 引き続き 復興に取り組みながら、 お互いに幸福を守り育てる希望郷いわて
【復興振興の基本方向】	
・復興の推進に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。	
【政策推進の基本方向】	
●地域の暮らしを支える公共交通を守ります。	
・県民が不便なく移動できるよう、広域バス路線や地域の第三セクター鉄道の安全運行の確保や施設等の老朽化対策、安定経営に向けた取組の支援により、広域的な公共交通基盤の確保を図る。	
・日常生活に欠かせない地域の公共交通サービスを県民が持続的に利用できるよう、地域住民の足となる路線バスや市町村におけるコミュニティバスなどの運行への支援により、地域公共交通の確保を図る。	
・公共交通の確保を図るため、地域公共交通の利便性の向上、観光面での活用、情報発信の強化を図るなど、公共交通の利用を促進する。	

①県央広域振興圏

- 暮らしに関わるサービスを提供するための都市機能が集積することから、近隣市町と広域的に連携し合い、東北の拠点にふさわしいまちづくりを進めること、盛岡・八幡平エリアなどの優れた観光資源や県内有数のスポーツ施設を生かした観光振興やスポーツツーリズムを推進することを地域振興の基本的考え方としている。

②県南広域振興圏

- 世界遺産「平泉の文化遺産」を代表とする地域資源を生かした交流人口の拡大を地域振興の基本的考え方としている。

③沿岸広域振興圏

- 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。

④県北広域振興圏

- 県央圏域や八戸圏域との交流・連携による地域活性化、三陸ジオパークなどの地域資源を生かした定住・交流人口の拡大を地域振興の基本的考え方としている。

表：県央広域振興圏の展開方向

■地域の特徴を踏まえた基本的考え方（抜粋）
・暮らしに関わるサービスを提供するための都市機能が集積していることから、圏域の中心都市と近隣の市町が、広域的に連携し合いながら、東北の拠点にふさわしいまちづくりを進める。
・盛岡・八幡平エリアなどの優れた観光資源や豊かな食材、県内有数のスポーツ施設を有することなどから、これらの特色を生かした観光振興やスポーツツーリズムを推進する。

表：県南広域振興圏の展開方向

■地域の特徴を踏まえた基本的考え方（抜粋）
・世界遺産「平泉の文化遺産」に代表される歴史文化を伝える観光資源、もち食等の地域に伝わる食文化や早池峰神楽等の伝統芸能など多様な地域資源を有することから、これらを生かした魅力発信により、交流人口の拡大を図る。

表：沿岸広域振興圏の展開方向

■地域の特徴を踏まえた基本的考え方（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 2019 TM 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。

表：県北広域振興圏の展開方向

■地域の特徴を踏まえた基本的考え方（抜粋）
・県央圏域や八戸圏域などと、様々な面で一層の交流・連携を図りながら、地域の活性化を進める。
・三陸ジオパークなどの豊かな自然環境、御所野遺跡や漆などの歴史・文化など、特色ある地域資源を生かした定住・交流人口の拡大を図る。

■県央広域振興圏

内容		県央圏域
都市の拠点など	地方中核都市の拠点	盛岡
	地方中核都市の副拠点	矢巾、滝沢、玉山
	都市の拠点	紫波、岩手、雫石、西根
	地域拠点	葛巻、安代、松尾
都市間交流基盤	道路	東北縦貫自動車道 宮古盛岡横断道路 盛岡秋田道路 幹線道路（国道、一部の主要地方道）
	鉄道	東北新幹線、秋田新幹線（田沢湖線） JR東北本線、JR山田線 JR花輪線、IGRいわて銀河鉄道線
環境保全・レクリエーションゾーン		十和田・八幡平国立公園 外山・早坂高原県立自然公園 久慈・平庭県立自然公園 御所湖広域公園

※岩手県都市計画マスタープランを参考に整理

■県南広域振興圏

内容		岩手中部圏域	胆江圏域	両磐圏域
都市の拠点など	中心都市の拠点	花巻、北上、遠野	水沢	一関
	中心都市の副拠点	石鳥谷	胆沢	平泉
	都市の拠点	東和	江刺、金ヶ崎、前沢	千厩、東山
	地域拠点	大迫、湯田、沢内、宮守	衣川	花泉、大東、藤沢、川崎、室根
都市間交流基盤	道路	東北縦貫自動車道 東北縦断自動車道釜石秋田線 幹線道路（国道、一部の主要地方道）	東北縦貫自動車道 幹線道路（国道、一部の主要地方道）	東北縦貫自動車道 幹線道路（国道、一部の主要地方道）
	鉄道	東北新幹線 JR東北本線 JR釜石線 JR北上線	東北新幹線 JR東北本線	東北新幹線 JR東北本線 JR大船渡線
	空港	花巻空港		
	環境保全・レクリエーションゾーン	早池峰国定公園 栗駒国定公園 花巻温泉郷県立自然公園 湯田温泉峡県立自然公園 花巻広域公園	栗駒国定公園	栗駒国定公園 室根高原県立自然公園

■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		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 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

■県北広域振興圏

内容		久慈圏域	二戸圏域
都市の拠点など	中心都市の拠点	久慈	二戸
	中心都市の副拠点	野田	一戸
	地域拠点	種市、大野、山形、普代	軽米、浄法寺、九戸
都市間交流基盤	道路	八戸久慈自動車道 三陸北縦貫道路 幹線道路（国道、一部の主要地方道）	東北縦貫自動車道八戸線 幹線道路（国道、一部の主要地方道）
	鉄道	JR八戸線 三陸鉄道北リアス線	東北新幹線 IGRいわて銀河鉄道線
	港湾	久慈港	－
	環境保全・レクリエーションゾーン	陸中海岸国立公園 久慈・平庭県立自然公園	折爪・馬仙峡地区県立自然公園

5-2 自治体の地域間交通整備の状況（市町村との意見交換結果等（一部抜粋））

①県央広域振興圏

- ・ 県が実施した市町村との意見交換によると、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バス路線のうち、葛巻線や見前回り志和線、長岡線が通院・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、見前回り志和線は、矢巾町と紫波町の幹線路線としての維持要望もあげられている。
- ・ 地域間交通相互、地域間交通と地域内交通との接続拠点は、鉄道駅、バスターミナル、道の駅、まちの駅など、日常生活において住民の利用が多い施設や、まちの拠点となる施設が位置付けられている。また、岩手医科大学附属病院の移転により、地域公共交通のルートなどに大きな影響があると考えられる。

表：広域バス路線の利用状況、整備状況など

市町村	計画策定状況	鉄道	広域路線バス	接続拠点	市町村	計画策定状況	鉄道	広域路線バス	接続拠点
盛岡市	策定中	■東北新幹線 ■秋田新幹線 ■JR東北本線 ■JR田沢湖線 ■JR山田線（盛岡～宮古） ■IGR	■好摩直通線（国） ・玉山中学校入口バス停で乗り換えられる連絡バス利用者が利用。 ■網張温泉線（国） ■繁鶯宿線（国） ■見前回り志和線（国） ■日詰線（国） ■長岡線（国） ■本宮線・流通会館経由（国） ■本宮線・湯沢団地経由（国） ■北高田線（国） ■南インター川久保線（国） ■矢巾温泉線（国） ■沼宮内線（国） ■沼宮内線・産業文化センター経由（国） ■平館駅前線（国） ■八幡平マウンテンホテル線・東八病院経由（国） ■八幡平マウンテンホテル線・大更駅経由（国） ■松川温泉線（国） ■大更駅前線（国） ■早坂高原線（国） ■平庭高原線（国） ■青山松園線（県） ■山伏線（県） ■東部線（県） ・移転後の岩手医大や矢巾駅に向かうバスは、今後調整が必要。	■鉄道駅 ■バスセンター ■松園バスターミナル ■田沢湖線新駅（将来）	雫石町	未策定	■秋田新幹線 ■JR田沢湖線	■網張温泉線（国） ・小岩井から網張間の利用者が少ない。 ・看護短大生が通学に利用。ただし、岩手医大移転に併せて看護短大も移転するため、その場合はさらに利用者が減少する。 ・冬季は、ペンションやスキー場への利用がある。 ■繁鶯宿線（国） ・繁から鶯宿間の利用者が非常に少ない。 ・繁鶯温泉病院へのアクセスとなるバス路線だが、病院が送迎バスを運行している。 ■山伏線（県）	■雫石駅 ■小岩井駅（可能性あり）
					矢巾町	策定済（H30.1）	■JR東北本線	■見前回り志和線（国） ・旧不動村中心地を運行するため維持したい。 ■矢巾温泉線（国） ・矢巾温泉は町内唯一の観光地のため維持したい。 ■日詰線（国） ■本宮線（国） ■本宮線・流通会館経由（国） ■北高田線（国） ■南インター川久保線（国）	■矢巾駅
					紫波町	未策定	■JR東北本線	■見前回り志和線（国） ・ラ・フランス温泉館と繋がるため維持したい。 ■日詰線（国） ■長岡線（国） ・広域路線バス利用者は、盛岡日赤病院や岩手医科大学附属病院への通院利用が多い。	■日詰駅
					岩手町	策定済（H29.4）	■東北新幹線 ■IGR ・盛岡方面への通学利用	■沼宮内線（国） ■沼宮内線・産業文化センター経由（国） ■平庭高原線（国） ■吉ヶ沢線（県） ■中山線（県） ■東部線（県） ★地域公共交通網形成計画において、上記路線が、町の骨格としての役割を担う幹線交通に位置付けられている。	■沼宮内駅 ■道の駅 ■街の駅
八幡平市	策定済（H28.3）	■JR花輪線 ★地域公共交通網形成計画において、鉄道が広域交通に位置付けられている。	■平館駅前線（国） ■八幡平マウンテンホテル線・東八病院経由（国） ■八幡平マウンテンホテル線・大更駅経由（国） ■松川温泉線（国） ■大更駅前線（国） ★地域公共交通網形成計画において、高速バスが広域交通に位置付けられている。	■安代テレトラック ■田山パーキングエリア ■岩手山サービスエリア ★地域公共交通網形成計画において、上記3箇所が広域交通への乗り継ぎ拠点到位置付けられている。	滝沢市	策定済（H29.9）	■JR田沢湖線 ■IGR ★地域公共交通網形成計画において、鉄道（新幹線除く）が広域幹線交通に位置付けられている。	■八幡平マウンテンホテル線・東八病院経由（国） ■八幡平マウンテンホテル線・大更駅経由（国） ■松川温泉線（国） ■大更駅前線（国） ■平館駅前線（国） ・八幡平方面の上記4路線は、一本木地区住民の重要路線。 ■網張温泉線（国） ・小岩井農場～網張温泉間の短縮を検討中。 ・看護短大が撤退予定のため、利用者減が懸念。 ■繁鶯宿線（国） ■沼宮内線（国） ■沼宮内線・産業文化センター経由（国） ■平庭高原線（国） ■青山松園線（県） ■山伏線（県） ★地域公共交通網形成計画において、複数市町村間を連絡する路線バスが、幹線路線に位置付けられている。	■市役所・ビッグルーフ ■ふるさと交流館 ■巢子駅 ・上記3箇所が接続拠点 ■青山駅 ・市内ではないが、重要な広域接続拠点として位置づけられている。
滝沢市					葛巻町	未策定	－	■葛巻線（県） ・九戸から葛巻への買物・通院、葛巻高校への通学路線。 ■平庭高原線（国） ■吉ヶ沢線（県）	■まちの駅くずまき

青字：補助要件充足
橙字：補助金減額
赤字：補助要件割れ

表：重複路線について

区分	重複路線
鉄道と広域バス路線	・JR山田線（盛岡～宮古）と106急行線
広域バス路線同士	・沼内線と平庭高原線 ・大更駅前線と平館駅前線と八幡平マウンテンホテル線と松川温泉線 ・山伏線と繁鶯宿線 ・貝沢線と山伏線 ・見前回り志和線と日詰線 ・本宮線と南インター川久保線と川久保線と矢巾温泉線 ・吉ヶ沢線と中山線 ・好摩直通線と沼宮内線

②県南広域振興圏

- ・ 県が実施した市町村との意見交換によると、通院・通学に利用されている広域バスが複数みられる。このうち、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貝沢線、北上線も通院・通学に利用されており、通院・通学の移動手段確保のため、維持が不可欠な路線といえる。
- ・ 地域間交通相互、地域間交通と地域内交通との接続拠点は、鉄道駅、バスターミナル、商業施設、病院、道の駅など、日常生活において住民の利用が多い施設や、まちの拠点となる施設が位置付けられている。

表：広域バス路線の利用状況、整備状況など

市町村	計画策定状況	鉄道	広域バス路線	接続拠点	市町村	計画策定状況	鉄道	広域バス路線	接続拠点
花巻市	策定済 (H29.6)	■東北新幹線 ■JR東北本線 ■JR釜石線	■土沢線（国） ・沿線に宮沢賢治記念館や花巻市博物館があるため、バス利用者は入館料を減免するなどの利用促進策を実施。 ■石鳥谷線（国） ・JR東北本線とはほぼ平行であるが、駅の無い区間の移動手段。県立中部病院を経由するため、病院利用者がみられる。 ■成田線（県） ・北上市内と花巻北高校を経由するため、学生の利用がみられる。 ■大迫石鳥谷線（県） ・石鳥谷駅との接続は悪くないことから、利用が少ないのは接続の問題ではない。 ・大迫と石鳥谷の祭りの際に、帰り分の臨時無料バスを運行するといった企画バスなども実施。 ★地域公共交通網形成計画において、上記4路線に大迫花巻線を加えた5路線を地域間をつなぐ幹線路線に位置づけて、路線維持を目指している。	■花巻駅 ■土沢駅 ■石鳥谷駅 ■道の駅とうわ ■大迫バスターミナル ■イトーヨーカドー	金ケ崎町	未策定	■JR東北本線	■国道北線（北上～金ケ崎）（国） ■国道北線（奥州～金ケ崎）（国）	■金ケ崎駅 ■金ケ崎診療所 ■スーパー（ビッグハウス）
					奥州市	策定中	■東北新幹線 ■JR東北本線	■国道南線（水沢～胆沢病院～前沢）（国） ■国道南線（一関～前沢）（国） ■胆沢病院線（国） ■国道北線（奥州～金ケ崎）（国） ・JR東北本線と並行するため、利用者が少ない。 ■馬留線（国） ・胆沢区の患者輸送バスと重複、奥地まで行くため利用者が少ない。 ■生母線（県）	■水沢駅 ■県立胆沢病院 ■道の駅みずさわ ■病院、各支所、地区センター
					平泉町	未策定	■JR東北本線	■国道南線（一関～前沢）（国）	■平泉駅 ■毛越寺
					一関市	策定中 (H30予定)	■東北新幹線 ■JR東北本線 ■JR大船渡線	■狛鼻溪線（国） ■国道南線（一関～前沢）（国） ■本郷線（国） ■千厩花泉線（国） ■大龍線（国） ■一関花泉線（国）	■一ノ関駅 ■千厩駅 ■市民センター等の支所 ■病院、学校
青字：補助要件充足 橙字：補助金減額 赤字：補助要件割れ									
表：重複路線について									
		区分	重複路線						
		鉄道と 広域バス路線	・JR東北本線と国道北線 ・JR東北本線と石鳥谷線 ・JR東北本線と国道南線 ・JR北上線と北上線 ・JR釜石線と土沢線						
		広域バス路線 同士	・貝沢線と山伏線						

表：重複路線について

区分	重複路線
鉄道と 広域バス路線	・JR東北本線と国道北線 ・JR東北本線と石鳥谷線 ・JR東北本線と国道南線 ・JR北上線と北上線 ・JR釜石線と土沢線
広域バス路線 同士	・貝沢線と山伏線

③沿岸広域振興圏

- ・ 県が実施した市町村との意見交換によると、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（宮古～釜石）の三陸鉄道移管による一貫運行に伴い、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、三陸鉄道一貫運行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。

表：広域バス路線の利用状況、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。	■ 崎浜線（国） ・越喜来～崎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。 ★地域公共交通網形成計画において、国道又は国道と並行して走る広域路線バスが幹線路線に位置付けられている。	■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）			■三陸鉄道北リアス線 ★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。	■ 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
					田野畑村	未策定	■三陸鉄道北リアス線	—	■田野畑駅 ■島越駅

表：重複路線について

区分	重複路線
鉄道と 広域バス路線	・JR釜石線と盛岡釜石線 ・JR山田線（盛岡～宮古）と106急行線 ・JR山田線（盛岡～宮古）と和井内線 ・JR山田線（移管後：三陸鉄道リアス線）と釜石船越線 ・JR山田線（移管後：三陸鉄道リアス線）と赤浜線
広域バス路線 同士	・田老線と小本線 ・盛岡大船渡線と中山線 ・大船渡線 B R T と細浦経由高田線 ・崎浜線と細浦経由高田線 ・釜石船越線と赤浜線

青字：補助要件充足
橙字：補助金減額
赤字：補助要件割れ

④県北広域振興圏

- ・ 県が実施した市町村との意見交換によると、通院・通学に利用されている広域バス路線が複数みられる。このうち、被災地特例の終了に伴い、補助対象外となることが予想される葛巻線も通院・通学に利用されており、通院・通学の移動手段確保のため、維持が不可欠な路線といえる。
- ・ また地域間交通相互、地域間交通と地域内交通との接続拠点は、鉄道駅、病院、商業施設、道の駅など、日常生活において住民の利用が多い施設や、まちの拠点となる施設が位置付けられている。

表：広域バス路線の利用状況、整備状況など

市町村	計画策定状況	鉄道	広域バス路線	接続拠点
普代村	未策定	■三陸鉄道	－	■普代駅 ■堀内駅
野田村	未策定	■三陸鉄道	－	■陸中野田駅
久慈市	策定中 (H30予定)	■三陸鉄道 ■JR八戸線	■平庭高原線（国） ■大野線（国） ・洋野町大野地区から久慈市内高校への通学便。	■久慈駅 ■県立久慈病院 ■長内ショッピングセンター
洋野町	未策定	■JR八戸線	■大野線（国） ■軽米大野線 ・大野地区から高速バスへ接続するための路線。 ■八戸大野線 ・八戸日赤病院等への通院便。 ・利用者が少なく減便したが、依然として厳しい状況。	■種市駅 ■大野ふるさと物産館
二戸市	策定中 (H31予定)	■東北新幹線 ■IGR	■二戸線（国） ・二戸駅～二戸病院間が市民バスと重複。市バス見直し時の検討事項。 ■軽米線（国）	■二戸駅東口
九戸村	未策定	－	■二戸線（国） ■伊保内一戸線（県） ■葛巻線（県） ・広域路線バスは、通院・通学がメイン	■伊保内支所 ■道の駅おりつめオドデ館
軽米町	未策定	－	■軽米線（国） ■軽米大野線 ・県北バスとの委託契約により運行。 ■軽米伊保内線 ・九戸村伊保内から軽米高校への通学便。 ・県北バスとの委託契約により運行。 ■市ノ沢軽米線 ■八戸大野線	■県立軽米病院 ■複合交流施設（バスターミナル併設予定）H34完成
一戸町	未策定	■IGR	■伊保内一戸線（県） ・朝の通学時間帯運行。 ■吉ヶ沢線（県） ■中山線（県）	■一戸駅

青字：補助要件充足
橙字：補助金減額
赤字：補助要件割れ

表：重複路線について

区分	重複路線
鉄道と 広域バス路線	・IGRと中山線 ・IGRと吉ヶ沢線
広域バス路線 同士	・吉ヶ沢線と中山線

第6章 基本的な方針

6-1 課題解決に向けた広域的な交通ネットワークの方向性

岩手県の現状・課題を踏まえ、課題解決に向けた方向性及びそれに基づく本計画の基本方針・目標設定を検討する上でのポイントについて整理した。

上位関連計画における公共交通の位置づけ		本計画を検討する上で必要な視点		法制度・国の動向
【岩手県次期総合計画（中間案）】 【復興の基本方針】 <u>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</u> 【政策推進の基本方向】 <u>地域の暮らしを支える公共交通を守ります</u> ・県民が不便なく移動できるよう、広域的な公共交通基盤の確保を図る。 ・日常生活に欠かせない地域の公共交通サービスを県民が持続的に利用できるよう、地域公共交通の確保を図る。 ・公共交通の確保を図るため、公共交通の利用を促進する。		人口の視点 ① 人口が減少。特に、県北、沿岸広域振興圏では2050年までに総人口が半減すると推計されているエリアがみられる。 ② 高齢化が進展しており、高齢化率は31.9%（H29）。 ③ 各広域振興圏から盛岡への人の流動が多い。また、圏域内については市町村を跨ぐ動きもある。	まちづくりの視点 ・都市計画関連：各市町村で策定している都市計画マスタープラン・立地適正化計画との整合。 ・震災復興関連：復興道路の開通、JR山田線の三陸鉄道移管による一貫運行、復興まちづくり。 ・観光振興関連：世界遺産中尊寺、橋野鉄鋼山等の観光資源、ラグビーワールドカップ2019 TM 釜石開催、訪日外国人受入環境整備などの観光振興、国家プロジェクト。	【国の法制度等の変化】 ・交通政策基本法（H25施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、地域公共交通網形成計画の制度化等（H26施行） ・都市計画関連法制度の改正に伴い、立地適正化計画の制度化等（H28施行） ・道路交通法の改正に伴い、免許更新の厳格化（H27施行） ・高齢者の移動手段の確保に関する検討会（検討中）
5つの課題（前頁の集約・まとめ）	本県を取り巻く広域的な移動・交通の課題	課題解決に向けた広域的な地域公共交通ネットワークの方向性		基本方針・目標の設定イメージ
＜課題①＞ 地域公共交通の負のスパイラル	■ 少子化の進行、自動車の普及や機能向上に伴い、公共交通利用者が減少し、不採算路線の増加・撤退による更なるサービス水準の低下が進む「負のスパイラル化」が慢性化している。 ■ 交通事業者はドライバーの高齢化や不足が進行している。	1.社会情勢の変化を見据えた広域的な地域公共交通ネットワークを構築 ○ 東日本大震災津波以降の「新たなまちの形成」、被災地特例による財政支援の終了、鉄道の運行再開等も踏まえた、復興を支える地域公共交通体系の構築 ○ 広大な県土の交流・まちづくりを支える広域的な地域公共交通ネットワークの維持 ○ 鉄道・広域路線バスの役割分担を明確にし、相互に利用・補完 ○ 既存の交通資源の活用・再配分を検討		方針案①：広域的公共交通の維持・確保 【目標】 ○ まちづくりを見据えた持続可能な広域的な地域公共交通ネットワークを構築する。 ○ 県全域を移動できる「広域振興圏間」と「広域振興圏内」の広域的な地域公共交通ネットワークを形成する。 ○ 住民の日常的な移動手段を確保し、安心して暮らせる環境づくりのため、路線の維持・確保を行う。
＜課題②＞ 被災地特例の終了	■ 平成32年度の被災地特例終了に伴い、平成29年度実績で補助要件を満たさなくなる路線が25路線、補助金が減額される路線が31路線になると予測される。 ■ 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ことが懸念される。	2.鉄道駅・道の駅・病院等を重要な接続拠点として位置づけ、県民の移動を確保 ○ 盛岡市内の広域接続拠点は、各圏域への移動が可能な接続機能を強化 ○ 日常生活に直結する施設を交通接続拠点に位置付け、まちづくりと連携 ○ 復興まちづくり事業で整備された新たなまちの拠点の交通接続拠点化		方針案②：地域間公共交通と地域内公共交通の接続によるネットワーク形成（接続拠点の形成） 【目標】 ○ 各市町村のまちづくりと連動した接続拠点の形成を図り、地域間公共交通と地域内公共交通のネットワークを構築する。
＜課題③＞ 公共交通空白地域拡大のおそれと高齢者等への対応	■ 被災地特例終了後、補助要件を満たさなくなると予測される路線のうち、高齢者の通院や高校生の通学など、日常的な移動に利用されている路線も多い。 ■ 路線の撤退や減便によるサービス低下、公共交通空白地域の拡大が懸念され、住民の日常的な移動手段の確保が求められる。	3.誰でも利用しやすく、わかりやすく使える、地域公共交通の利用環境づくり ○ 高齢化の免許返納の増加、外国人観光客の広域的な利用を見据えた、地域公共交通の利用環境づくり		方針案③：公共交通の環境づくりと利用促進 【目標】 ○ 高齢化の進展に伴う免許返納の増加、外国人観光客の増加を見据え、誰もがわかりやすく、利用しやすい環境整備を行う。 ○ 公共交通の維持・確保に向け、利用者を増やす。
＜課題④＞ 非効率路線の拡大	■ 複数の補助対象路線が重複している区間、鉄道と重複している補助対象路線など、維持が難しい非効率路線がみられる。 ■ 利用が極めて少ない区間がある長大路線がみられる。 ■ 地域内移動のみに利用され、補助要件を満たせなくなっている広域路線バスもみられる。 ■ 広域路線バスを再編し、広域的な移動を支援する効率的な（広域連携公共交通軸）の形成を図る必要がある。	4.県・市町村・バス事業者が連携し、継続的な協議・調整を行い、地域公共交通の見直し・改善が行える仕組みづくり ○ 複数の市町村にまたがる広域的な地域公共交通の協議・調整 ○ 市町村への専門的助言		連携による持続可能な運営・仕組みづくり ○ 県・市町村・バス事業者が連携して、公共交通の再編や施策を検討し、展開することができる体制を構築する。
＜課題⑤＞ 地域内の公共交通再編への課題		網形成計画を策定している自治体は10市町村あり、策定中または策定予定も含めて17市町村である。 ■ 県内の公共交通網を形成していくため、未策定市町村においても、今後公共交通に関する計画等を策定していく必要がある。 ■ 市町村においては、組織規模などから専任職員の不足がみられる。		

推進体制による方針・目標の着実な実施

6-2 岩手県の広域的な地域公共交通ネットワークの将来イメージ

基本方針の実現及び基本目標の達成に向けた施策・事業の実施により、岩手県地域公共交通の基本理念・方針及び将来ネットワークイメージを示す。

【基本理念】
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

方針案①：広域的公共交通の維持・確保

【目標】（数値指標）
○ まちづくりを見据えた持続可能な広域的な地域公共交通ネットワークを構築する。
○ 県全域を移動できる「広域振興圏間」と「広域振興圏内」の広域的な地域公共交通ネットワークを形成する。
○ 住民の日常的な移動手段を確保し、安心して暮らせる環境づくりのため、路線の維持・確保を行う。

【事業】
○
○

方針案②：地域間公共交通と地域内公共交通の接続によるネットワーク形成
（接続拠点の形成）

【目標】（数値指標）
○ 各市町村のまちづくりと連動した接続拠点の形成を図り、地域間公共交通と地域内公共交通のネットワークを構築する。

【事業】
○
○

方針案③：公共交通の環境づくりと利用促進

【目標】（数値指標）
○ 高齢化の進展に伴う免許返納の増加、外国人観光客の増加を見据え、誰もがわかりやすく、利用しやすい環境整備を行う。
○ 公共交通の維持・確保に向け、利用者を増やす。

【事業】
○
○

連携による持続可能な運営・仕組みづくり

○ 県・市町村・バス事業者が連携して、公共交通の再編や施策を検討し、展開することができる体制を構築する。

【事業】
○
○

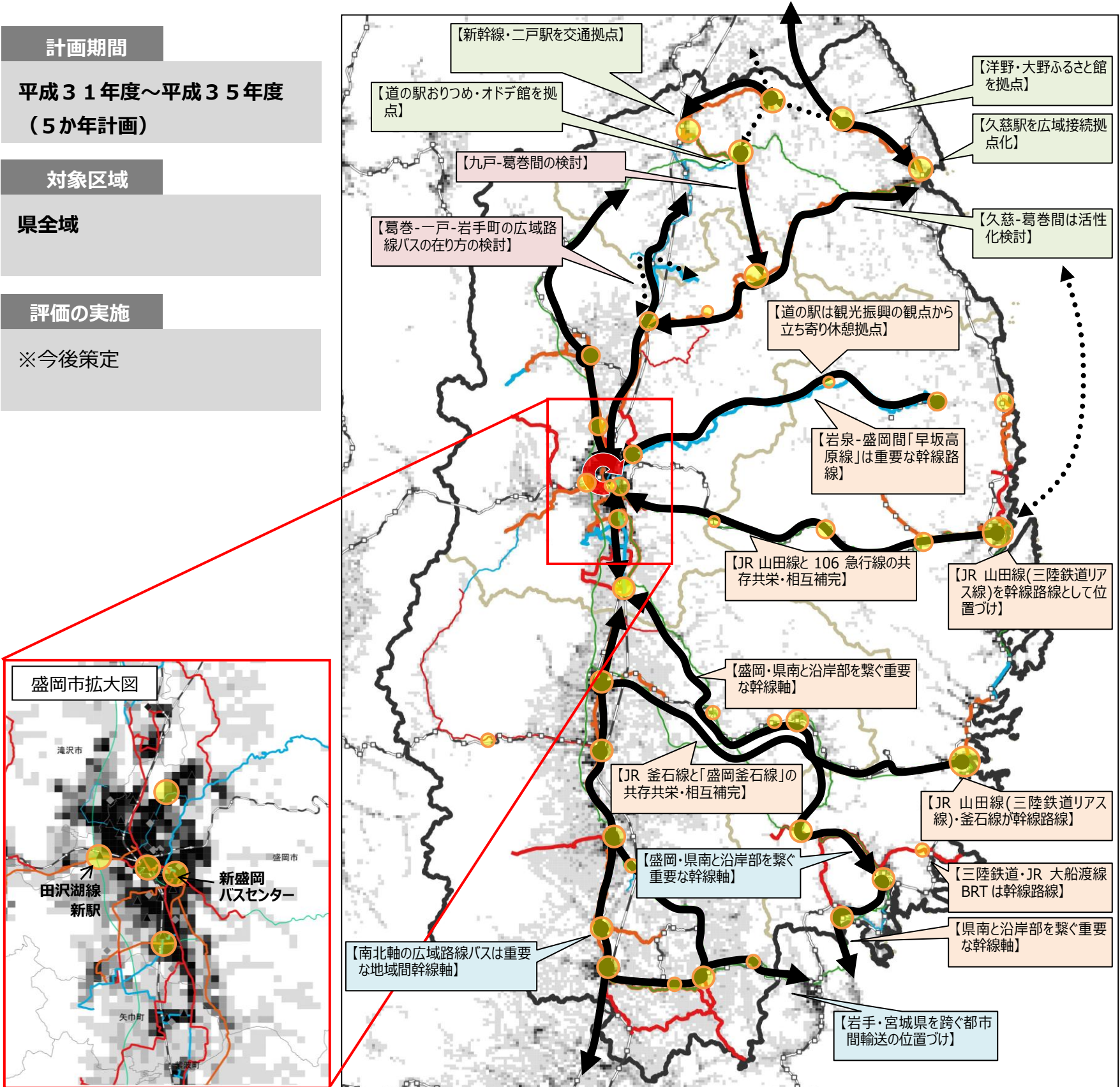
実施を支える

計画期間
平成31年度～平成35年度
（5か年計画）

対象区域
県全域

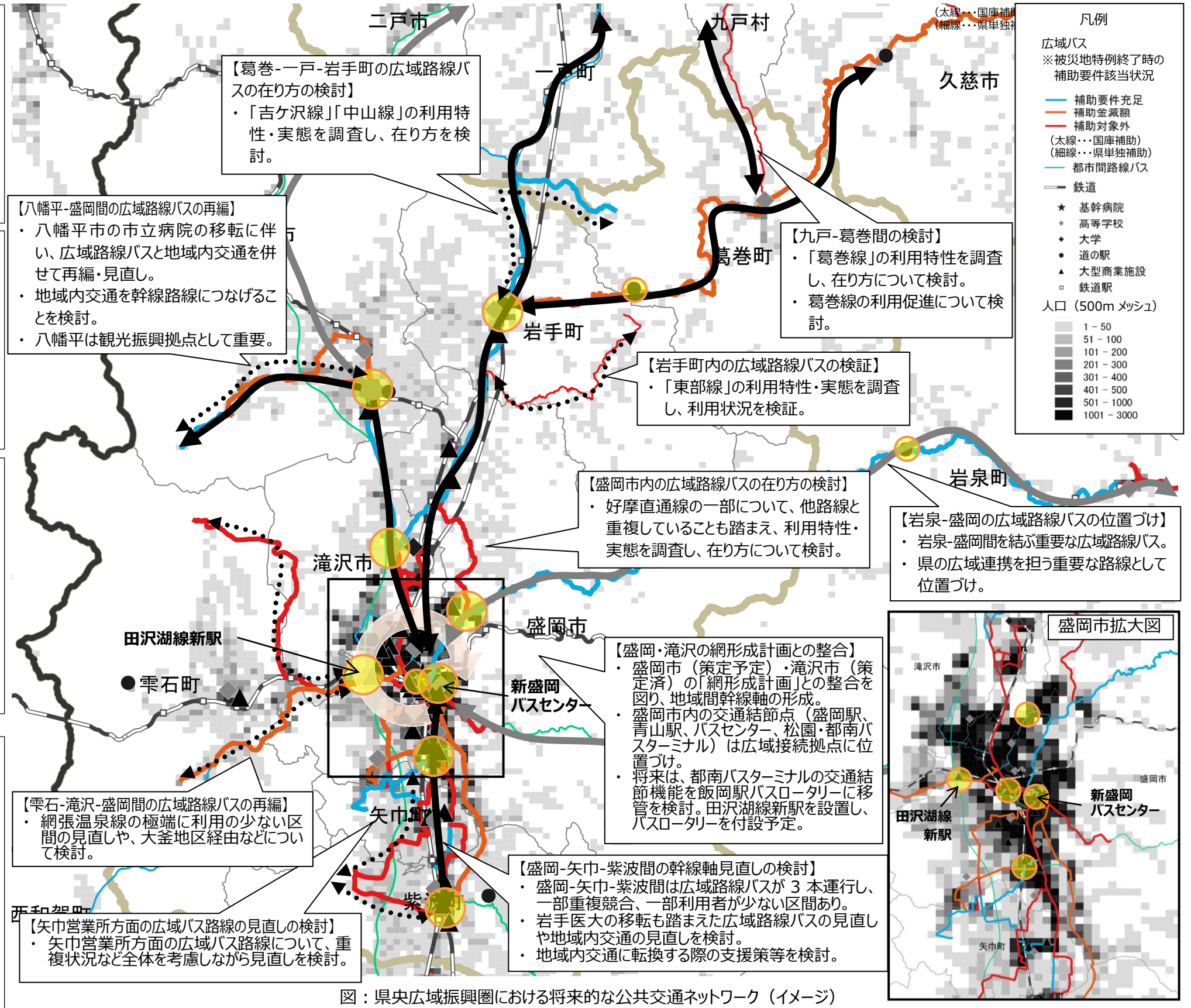
評価の実施
※今後策定

図：広域振興圏間の路線



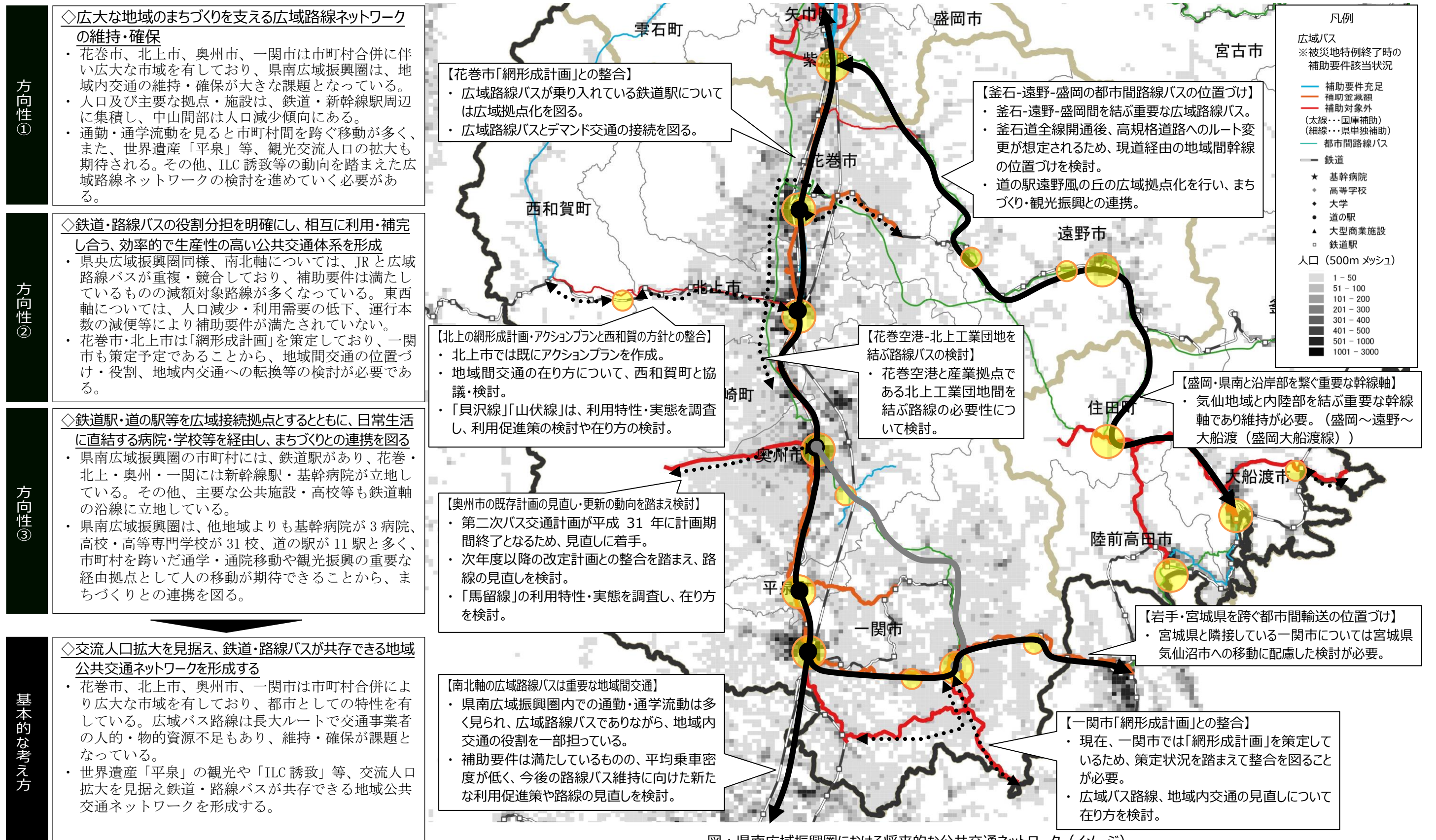
①県央広域振興圏

方向性①	<p>◇人口、主要拠点が集積しており、本県の中心地域における地域公共交通ネットワークを構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 県央広域振興圏は、本県の人口約4割が集積し、主要な施設・拠点が集積している。本県の中心的地域である。 盛岡市を中心とした隣接市町村からの通勤・通学流動、観光交流人口等の交通需要が高く、鉄道・路線バス等の重複・競合区間が見られる。 市町村の「網形成計画」における地域間幹線軸及び接続拠点の位置づけ・役割と整合を図った再編の方向性を示す。
方向性②	<p>◇鉄道・路線バスの役割分担を明確にし、相互に利用・補完し、効率的で生産性の高い交通体系を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 盛岡市を中心とした通勤・通学流動、観光流動等、交通需要が多く見られるが、鉄道（JR、IGR）、路線バスが重複・競合しており、補助要件を満たさない広域バス路線が多く存在。 一方、岩手町及び八幡平市と盛岡市を結ぶ広域バス路線については、補助要件を満たしているが、矢巾町、紫波町は路線バスの一部重複・競合が見られることから統合・集約等の再編・見直し、地域内交通への切り替え等の検討が必要である。
方向性③	<p>◇盛岡駅、旧バスターミナル等、広域接続拠点として各圏域への移動が可能な「交通結節機能」を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 「オムニバスタウン計画」から循環バス、ゾーンバスシステム、バスロケーションシステムが導入されている。バスロケーションシステムについては、導入から15年が経過し、システム更新が求められる。 盛岡市では「網形成計画」策定を進めており、盛岡駅を中心に東西南北それぞれに広域接続拠点（田沢湖線新駅・新バスセンター・松園バスターミナル・飯岡駅バスロータリー）を設けることを検討している。これら広域接続拠点は広域バス路線の「ゲートウェイ」としての機能が期待されることから、本計画との整合を図り、広域接続拠点機能の強化を図る。
基本的な考え方	<p>◇市町村における策定済み・策定予定の「網形成計画」における幹線路線の位置づけ・再編との整合・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村「網形成計画」で位置づけ、又は位置づけられる予定となっているJR盛岡駅をはじめとした鉄道駅（田沢湖線新駅）・新バスセンター・松園バスターミナル・飯岡駅バスロータリーの広域接続拠点化と連携しつつ、JR、IGR等、鉄道幹線軸の位置づけ・役割を踏まえた広域路線バスの再編を図る。 交通系ICカードの導入、盛岡市内におけるバスロケーションシステムの改善について検討を行う。



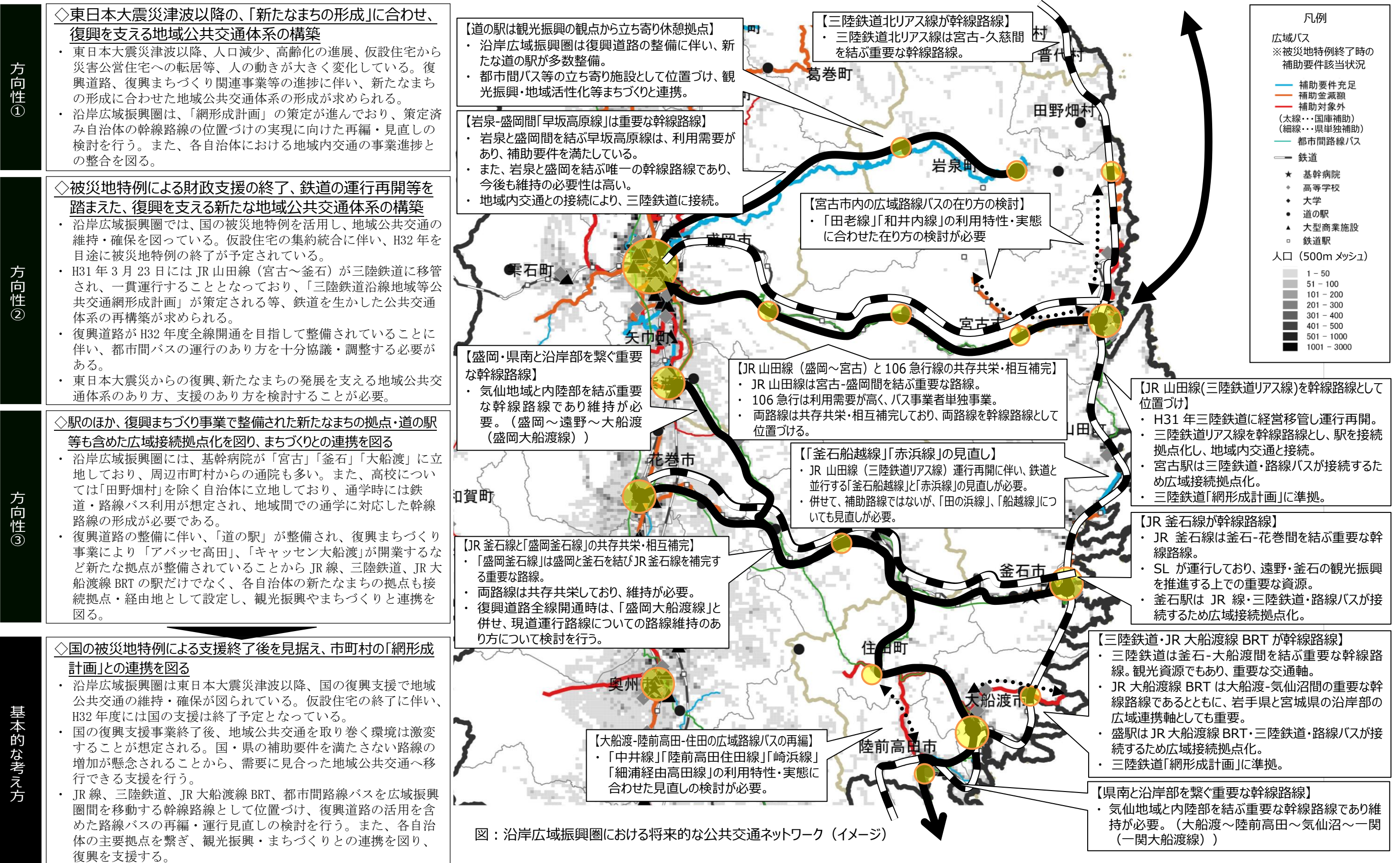
図：県央広域振興圏における将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）

②県南広域振興圏



図：県南広域振興圏における将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）

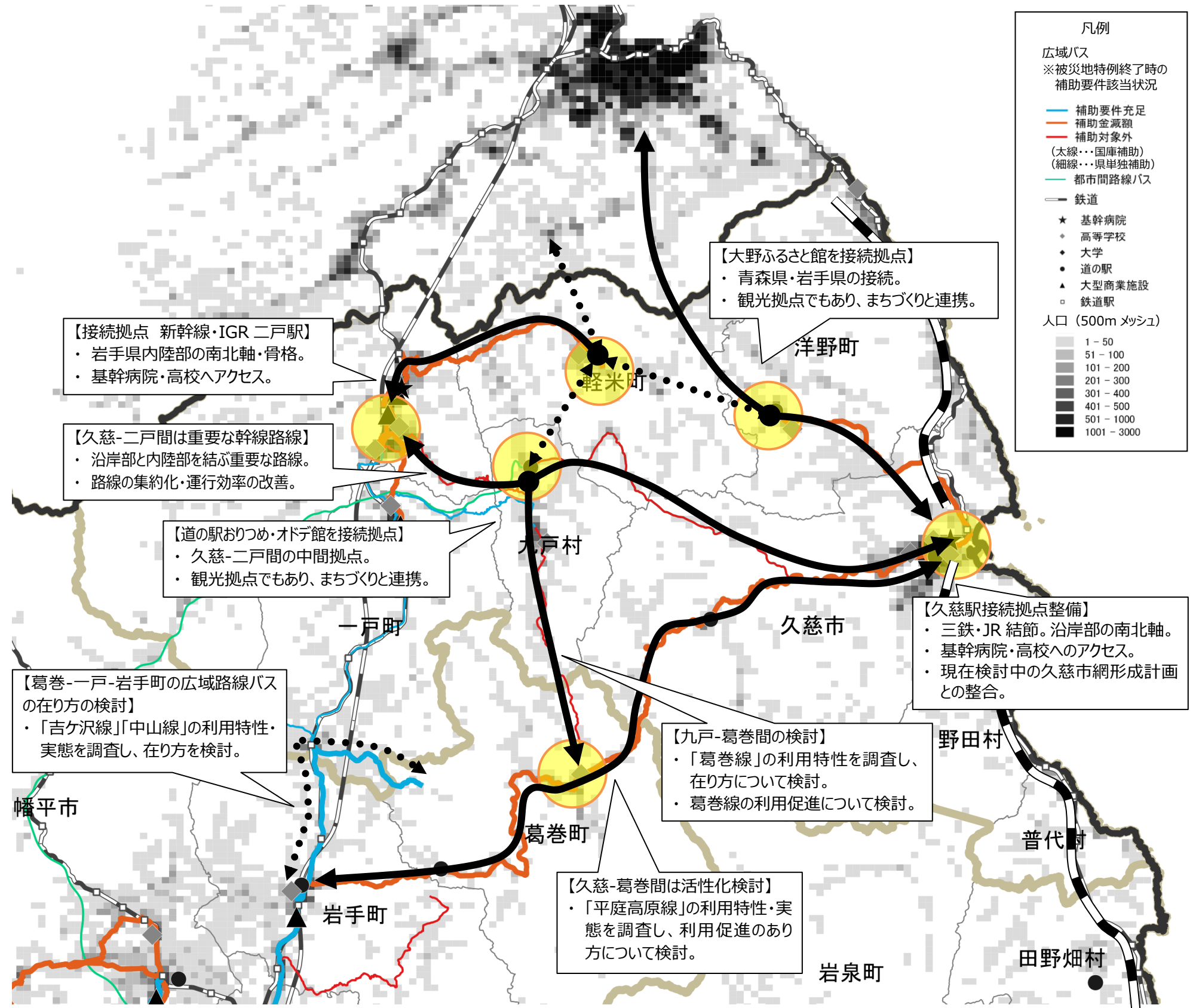
③沿岸広域振興圏



図：沿岸広域振興圏における将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）

④県北広域振興圏

方向性①	<p>◇社会情勢の変化を見据えた広域的な地域公共交通ネットワークを構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 県北広域振興圏の人口動態、交通流動、都市構造の変化、青森県八戸都市圏との連携を見据え、日常生活・暮らしを支える上で重要な地域間交通の再編・見直しの方向性を示す。 なお、県北広域振興圏においては、「網形成計画」が未策定な地域が多いことから、今後の計画策定・検討を進める上で重要となる路線の方向性を示す。
方向性②	<p>◇既存の交通機能の維持に向け、効率的で生産性の高い交通体系を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 県北広域振興圏の広域路線バス利用実態を見ると国庫補助、県補助の要件を満たさない路線が多く、現状では運行維持が厳しい。 補助の有無ではなく、「圏域」として発展する上で重要な公共交通としての位置づけを検討し、地域公共交通体系の見直しを目指す。
方向性③	<p>◇駅・病院・学校等、日常生活に直結する施設を重要な拠点として位置づけ、まちづくりとの連携を図る</p> <ul style="list-style-type: none"> 県北広域振興圏において、二戸、久慈には鉄道駅、基幹病院が立地しており、駅・病院は交通体系を構築する上でも重要な拠点である。 道の駅「オドデ館」は広域バス路線の経由地であり、観光振興・地域活性化の面での連携が重要である。 県北広域振興圏内の11の高校、隣接する葛巻高校への通学対応が可能な公共交通体系を検討する。
基本的な考え方	<p>◇市町村「網形成計画」等の策定を先導し、人口減少下でも安心して暮らせる公共交通の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内で人口減少が著しいエリアで、広域振興圏を越えた移動は、盛岡・八戸に分かれている。 そのため、青森県地域公共交通網形成計画の位置づけ等も確認し、連携・整合を図る。 当該地域は「網形成計画」等の策定が少なく、県が先がけて「網形成計画」を策定することにより、市町村の計画等の策定の「契機」とする。 また、カシオペア連邦等、地域間連携が活発な地域特性や自然観光資源を生かし、県北広域振興圏を1つとして捉えた計画策定を行う。



図：県北広域振興圏における将来的な公共交通ネットワーク（イメージ）