

# 岩手県地域公共交通網形成計画 (素案)

平成30年12月12日

岩手県 政策地域部 交通政策室



# 岩手県地域公共交通網形成計画

## - 目次 -

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の趣旨 .....	1
1-2 計画で使用する用語の定義 .....	2
<b>第2章 本県の地域特性・現状について</b> .....	<b>3</b>
2-1 土地・自然特性 .....	3
2-2 人口動態、自動車及び免許保有の実態 .....	6
2-3 移動特性 .....	13
2-4 復興・まちづくりについて .....	22
2-5 本県の上位関連計画及び市町村「網形成計画」策定状況について .....	38
<b>第3章 法制度・国の動向</b> .....	<b>44</b>
3-1 法制度・国の動向 .....	44
<b>第4章 地域公共交通の現状について</b> .....	<b>45</b>
4-1 本県の公共交通の現状 .....	45
4-2 バス運転士の状況 .....	54
4-3 国・県補助事業活用状況 .....	55
4-4 高速バス・都市間バス及び広域路線バスの利用実態 .....	59
4-5 本県の地域特性及び地域公共交通の現状から見える問題点・課題 .....	66
<b>第5章 本県における地域公共交通の課題について</b> .....	<b>67</b>
5-1 公共交通の現状と課題 .....	67
5-2 課題解決に向けた広域的な公共交通ネットワークの方向性 .....	73
<b>第6章 計画の基本方針・目標について</b> .....	<b>74</b>
6-1 計画の基本方針 .....	74
6-2 計画の目標 .....	78
<b>第7章 目標達成のための施策・事業</b> .....	<b>89</b>
<b>第8章 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>101</b>
8-1 評価方法 .....	101
8-2 実施体制 .....	101
<b>おわりに</b> .....	<b>102</b>



## 第1章 はじめに



# 第1章 はじめに

---

## 1-1 計画の趣旨

---

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ネットワークを構築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、自家用車の普及、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、少子高齢化による労働生産性の低下を原因とした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。

このような状況から、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、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、とりまとめを行ったところである。

この検討会議のとりまとめ結果を踏まえ、国や県、市町村、交通事業者、住民（利用者）などの関係者で、岩手県の地域公共交通に関する基本的な考え方の共有を図ってきたところであり、今後、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを具体的に構築していく必要がある。

日常生活に密着した各地域の公共交通については、市町村が検討していく役割を担っているが、市町村単独では、鉄道や広域路線バスといった広域的な機能を担う公共交通について全体像の検討を行うことは難しい。しかし、平成26年11月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、県が「地域公共交通網形成計画」を策定することができることとされたことを踏まえ、同法に基づき、国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、公共交通利用者などの代表で構成する「岩手県地域公共交通活性化協議会」において検討し、主に広域的な機能を担う公共交通について、復興、まちづくり、観光等と連携した持続可能な地域公共交通を構築するための「マスタープラン」として本計画を策定するものである。

## 1-2 計画で使用する用語の定義

本計画では、バス路線策や交通結節点について、次のとおり定義する。

表 1-1 バス路線等の区分

用語	内容
幹線路線	広域振興圏を跨いで広大な県土の移動を支える鉄道やバス路線
広域バス路線	広域振興圏内において複数市町村を運行するバス路線 (平成 13 年 3 月 31 日の市町村の状態で判断する)
地域内バス路線	1 市町村内を運行するバス路線 (広域バス路線を除く)

表 1-2 接続拠点の区分

用語	内容
接続拠点	地域間公共交通相互又は地域間公共交通と地域内公共交通が接続する交通結節点
広域接続拠点	接続拠点のうち、地域間公共交通相互が接続する特性に着目したもの

注 1) : 地域間公共交通 : 市町村と市町村の境を越えて移動する公共交通ネットワーク

注 2) : 地域内公共交通 : 一市町村内を移動するバス路線やデマンド交通などの公共交通ネットワーク

## **第2章 本県の地域特性・現状について**



## 第2章 本県の地域特性・現状について

### 2-1 土地・自然特性

#### (1) 面積・地勢

岩手県は、本州の北東部に位置し、東西約 122km、南北約 189km と南北に長い楕円の形をしている。総面積は約 1.5 万km<sup>2</sup>に及び、その広さは北海道に次ぐ面積であり、日本面積の約 4%を占めている。

県の西部は奥羽山脈、東部は北上高地が広がり、県央広域振興圏から県南広域振興圏にかけて県を縦断するように北上川が流れており、県南広域振興圏には北上盆地が広がっている。三陸沿岸地域ではリアス式海岸が広がっており、良質な漁場となっている。このような地勢であるため、可住面積は 3.7 万km<sup>2</sup>と総面積の約 24%となっている。

地域別にみると、可住面積は県南広域振興圏が約 1.8 千km<sup>2</sup>と岩手県の約 5 割を占める。次いで県央広域振興圏が約 1.0 千km<sup>2</sup>で約 3 割、県北広域振興圏が約 0.5 千km<sup>2</sup>で約 1 割、沿岸広域振興圏が約 0.4 千km<sup>2</sup>で約 1 割となっている。

表 2-1 岩手県の面積

資料：統計局「統計でみる市区町村のすがた 2018」

	単位	岩手県	県央広域振興圏		県南広域振興圏		沿岸広域振興圏		県北広域振興圏	
				県対比		県対比		県対比		県対比
総面積	km <sup>2</sup>	15,275.01	3,641.77	23.8%	5,255.52	34.4%	4,200.55	27.5%	2,177.17	14.3%
可住面積	km <sup>2</sup>	3,714.01	962.21	25.9%	1,846.53	49.7%	449.27	12.1%	456.00	12.3%

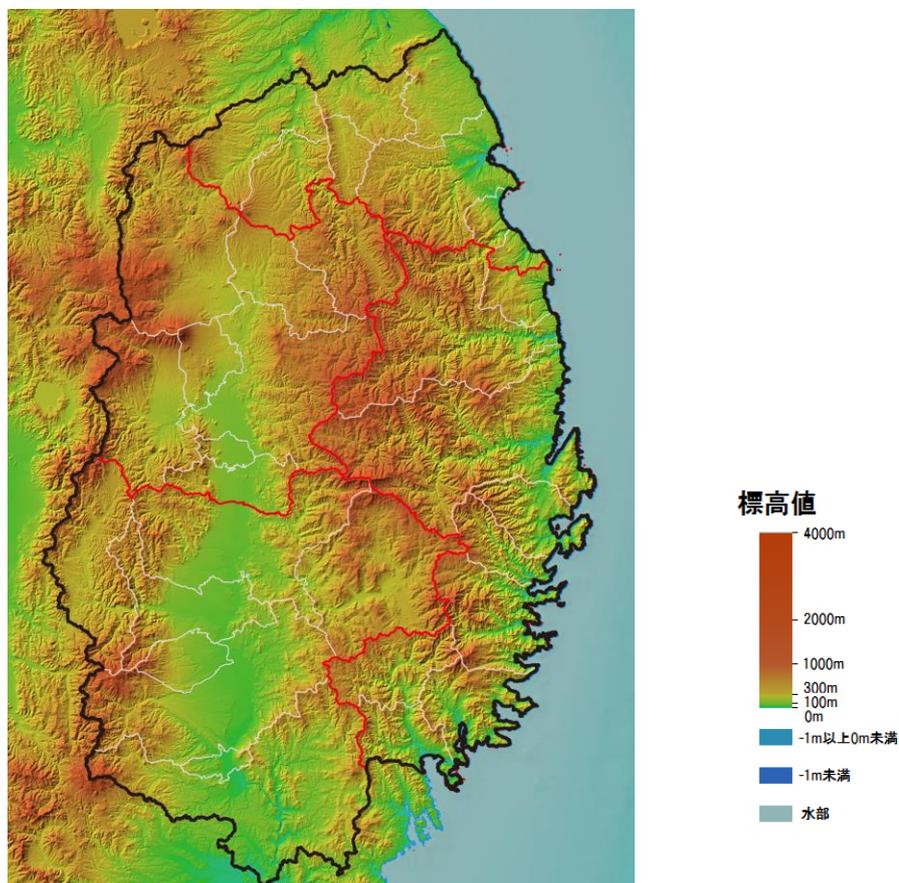


図 2-1 岩手県地形図

資料：国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」

## (2) 気候

岩手県の地形は、内陸部西側は奥羽山脈、東側は北上高地が広がっている。その山系の間を北上川が南に流れ、流域には盆地が広がっている。沿岸部の宮古以北では、典型的な隆起海岸で海食崖や海岸段丘が発達している。一方宮古以南では、北上高地の裾野が沈水してできた代表的なリアス式海岸になっている。

このような地形から、県央広域振興圏、県南広域振興圏の奥羽山脈側は積雪量の多い日本海側の気候を示し、特別豪雪地帯に指定されている地域もあり、北上高地側は高原性の気候を示している。北上川沿いの盆地は、冬は寒さが厳しく、夏は暑い内陸性の気候を示している。沿岸広域振興圏は海洋性の気候を示しているが、宮古以北では寒流の影響のため全般的に気温は低い。県内全域が豪雪地帯に指定されているものの、冬の積雪量には地域差が大きい。西和賀町と八幡平市は積雪量がかなり多く、特別豪雪地帯に指定されている

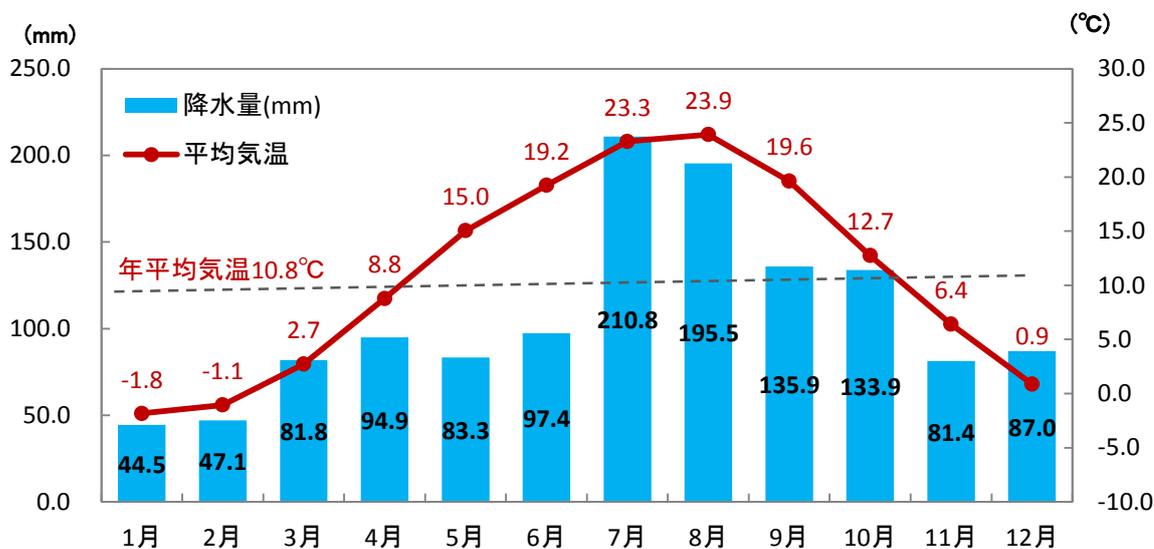


図 2 - 2 過去 10 年間の月平均気温と降水量 県央広域振興圏 (観測地点：盛岡)

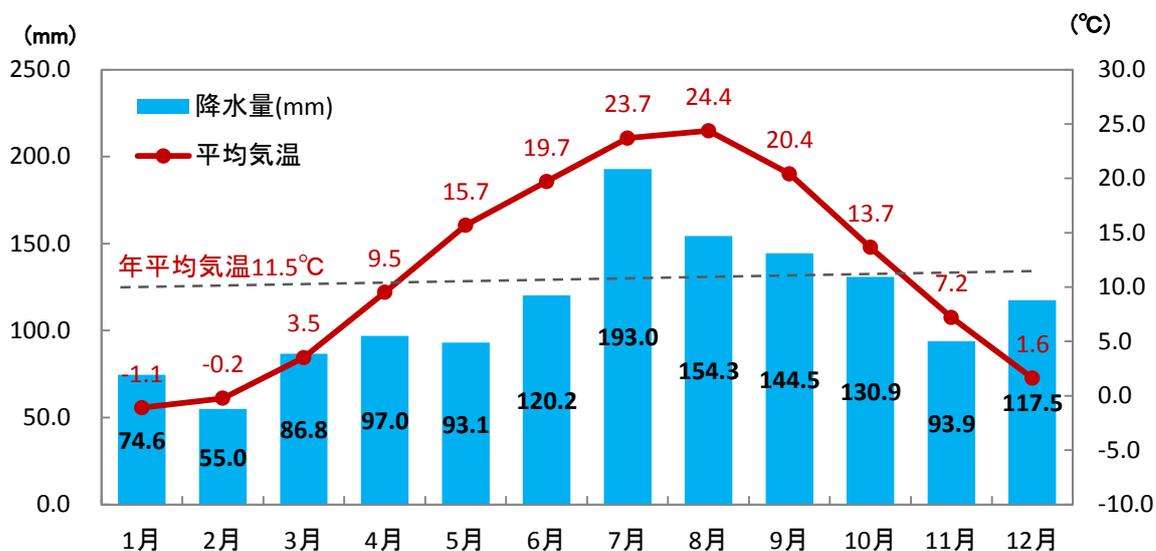


図 2 - 3 過去 10 年間の月平均気温と降水量 県南広域振興圏 (観測地点：北上)

### (3) 土地利用

いずれの地域も、山林の占める割合が高く、60%を超えている。特に沿岸広域振興圏では約90%と高い割合となっている。各広域振興圏において宅地の占める割合は低く、県央広域振興圏と県北広域振興圏では2.3%、最も高い県南広域振興圏でも4.0%、沿岸広域振興圏では1.5%と、最も低くなっている。

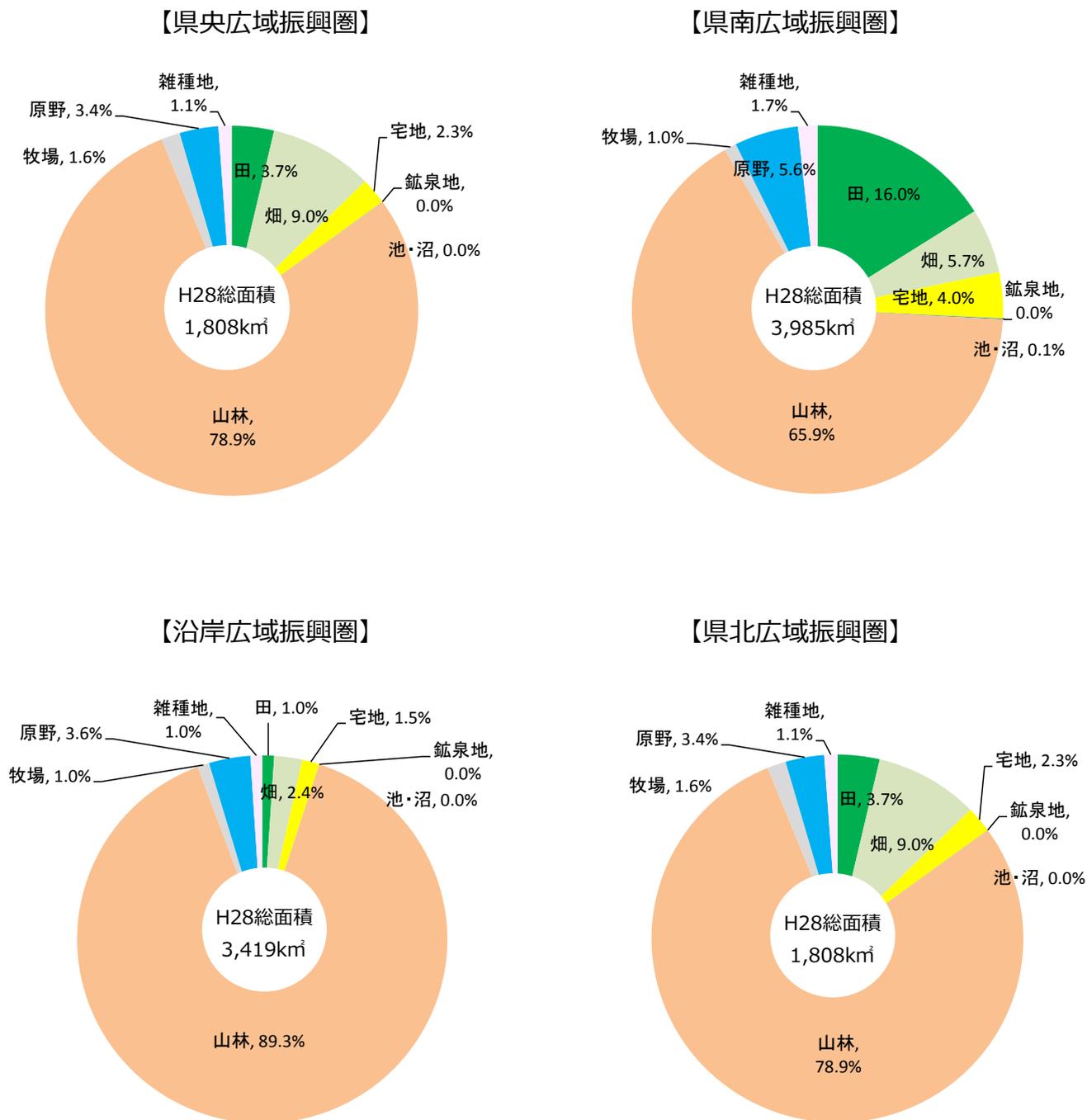


図 2 - 4 地目別面積

資料：岩手県統計年鑑 地目別面積 (H28.1.1)

## 2-2 人口動態、自動車及び免許保有の実態

### (1) 人口動態

岩手県の人口は、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125万人と過去10年間で約10万人減少（平成20年比約1割減）している。国勢調査による全国との比較では全国が-0.8に対して岩手県は-3.8と大きく減少している。

地域別にみると、県央広域振興圏では、平成14年の約49万人をピークに減少に転じている。平成23年に増加がみられたが、それ以降減少が続いており平成29年には約47万人と約2万人減少している。

県南広域振興圏では、平成9年の約54万人をピークに減少に転じており、平成29年には約48万人と約6万人減少している。

沿岸広域振興圏では、平成1年の約27万人以降減少が続いており、平成29年には約19万人と約8万人減少している。

県北広域振興圏では、平成元年の約15万人以降減少が続いており、平成29年には約11万人と約4万人減少している。

また、県内人口の集積は、県庁所在地のある県央広域振興圏と人口5万人以上の自治体が複数所在する県南広域振興圏に偏っており、県北広域振興圏と沿岸広域振興圏の人口集積は一部に偏っている。

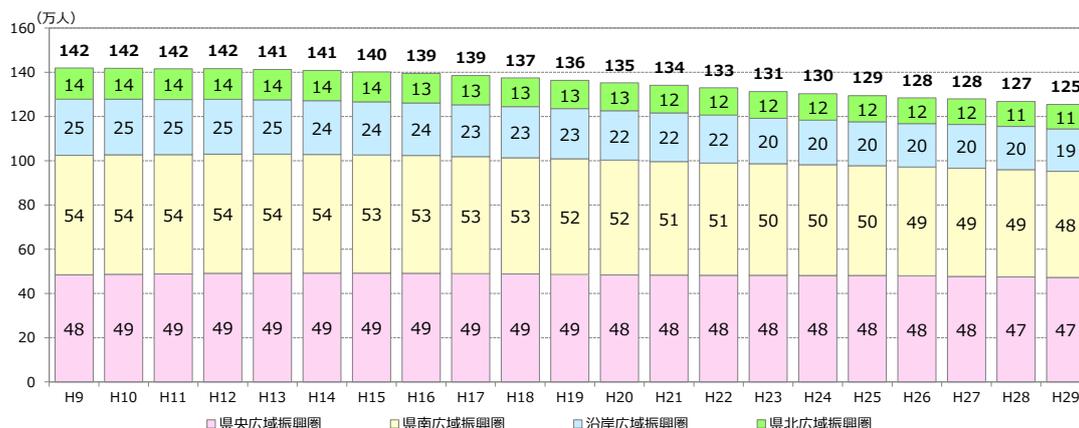


図2-5 地域別人口構成比

資料：岩手県人口移動報告年報

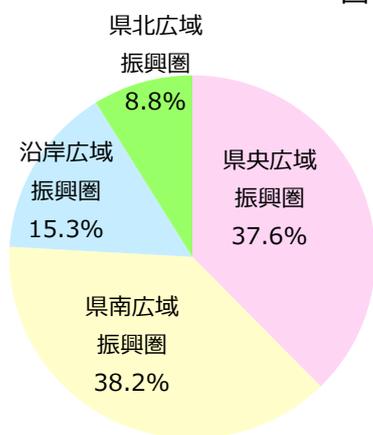


図2-6 広域振興圏別人口割合

資料：岩手県人口移動報告年報

表2-2 人口増減率の比較

	国勢調査人口		
	平成22年 (1,000人)	27年 (1,000人)	人口増減率 (平成22~27年) (%)
全国	128,057	127,095	-0.8
岩手	1,330	1,280	-3.8

資料：総務省統計局「国勢調査結果」



図2-7 人口分布状況 (H27年)

資料：統計局「地域メッシュ統計」

## (2) 世代別人口の推移・少子高齢化の状況

岩手県の世代別人口の割合は、平成 29 年で年少人口（15 歳未満）が 11.5%、生産年齢人口（15～64 歳）が 56.6%、老年人口（65 歳以上）が 31.9%となっている。

高齢化率は平成 20 年の 26.4%（約 81 万人）以降増加の一途をたどっており、平成 29 年には 31.9%（約 71 万人）と 5.5%増加（約 10 万人減少）している。

地域別に高齢化率をみると、県央広域振興圏では平成 20 年以降増加が続いており、平成 29 年には 27.8%と 7.0%増加。県南広域振興圏では、平成 20 年以降増加が続いており、平成 29 年には 33.0%と 5.2%増加。沿岸広域振興圏では、平成 20 年以降増加が続いており、平成 29 年には 36.8%と 4.4%増加。県北広域振興圏では、平成 20 年以降増加が続いており、平成 29 年には 35.6%と 6.4%増加している。

また、15 歳未満人口についても少子化により、平成 20 年の 13.2%が平成 29 年には 11.5%に減少している。岩手県における高等学校入学者数をみると平成 20 年の 13,776 人が平成 29 年で 11,805 人と約 2,000 人減少しており、通学等でのバス需要減少の一因ともなっている。

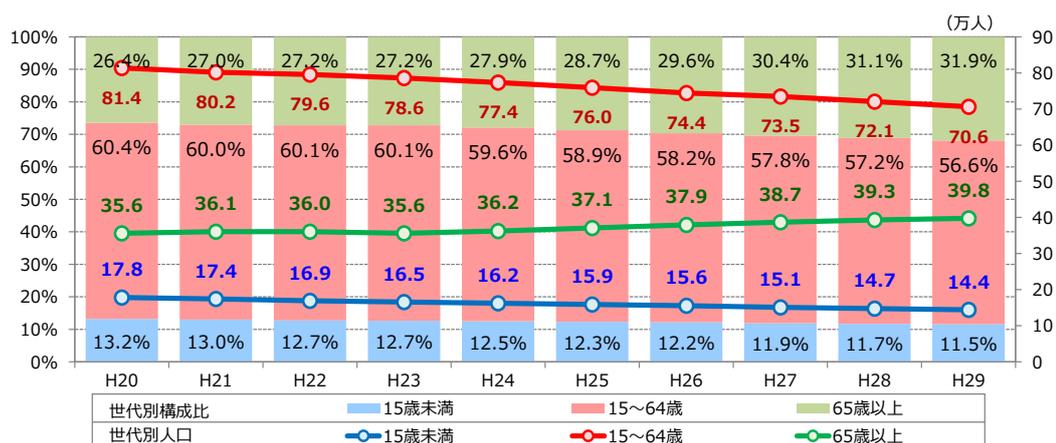


図 2-8 岩手県世代別人口の推移 資料：岩手県人口移動報告年報  
※年齢不詳人口を除く

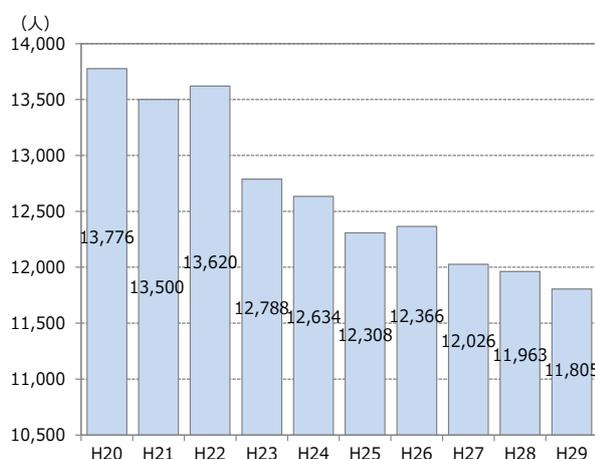


図 2-9 岩手県高等学校入学者数の推移  
資料：岩手県「新たな県立高等学校再編計画」  
※平成 28 年以降は平成 27 年 5 月 1 日現在の在籍生徒数等からの推定値

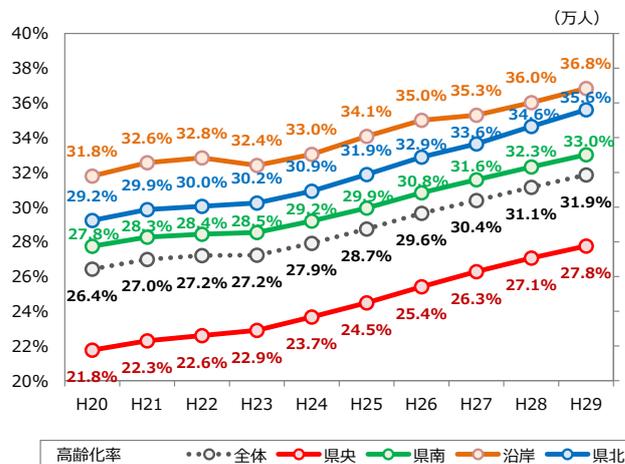


図 2-10 広域振興圏別高齢化率の推移 資料：岩手県人口移動報告年報  
※年齢不詳人口を除く

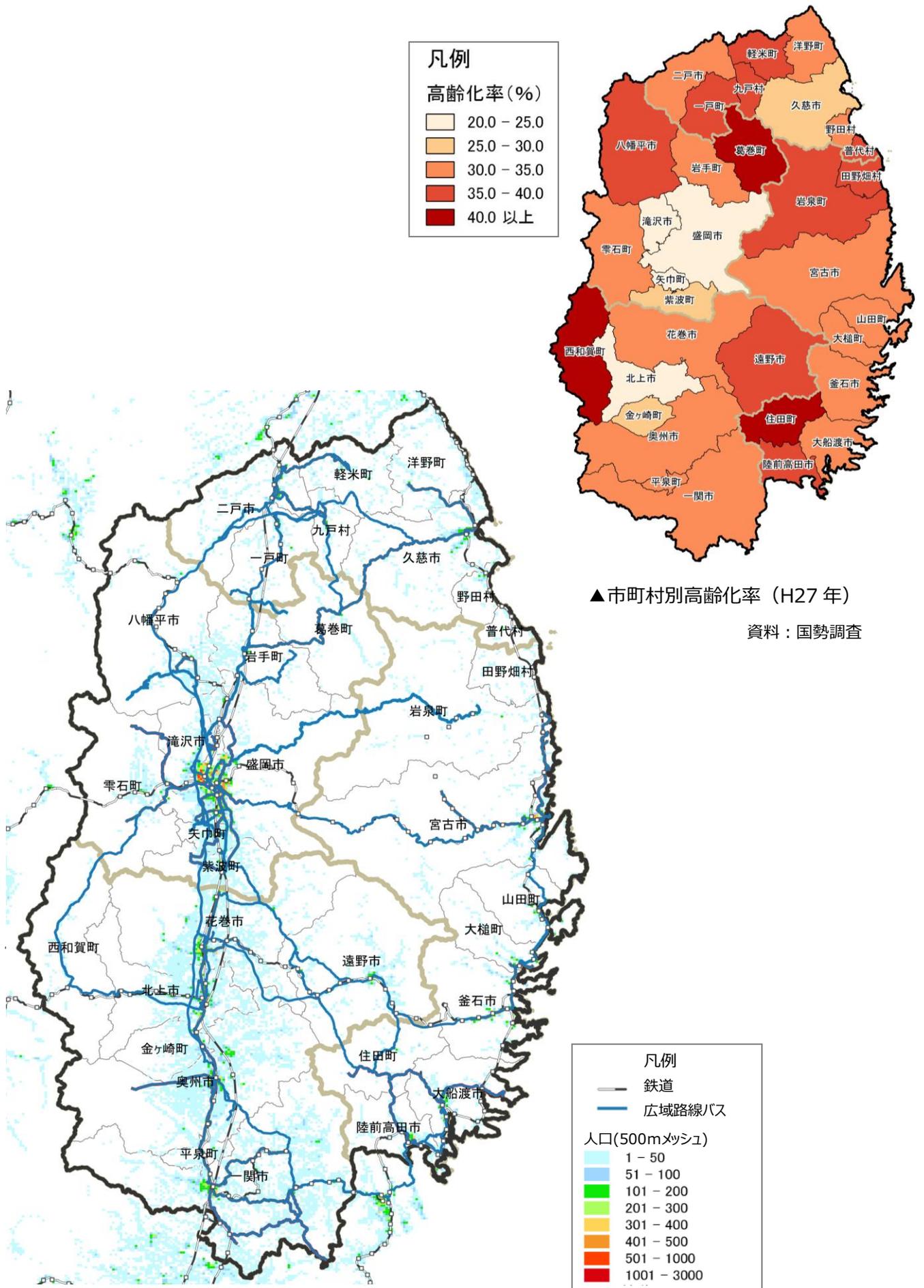


図2-11 高齢者分布状況 (H27年)

資料：統計局「地域メッシュ統計」

### (3) 将来人口推計

国立社会保障・人間問題研究所による将来人口推計では、岩手県の将来人口は、今後30年間減少傾向で推移し、2040年には94万人まで減少（平成22年比約3割減）することが見込まれている。特に、沿岸・県北広域振興圏では、平成22年の約6割にまで人口が減少することが想定されている。

地域別に平成22年から2040年の減少率をみると、県央広域振興圏では八幡平市・岩手町・葛巻町が、県南広域振興圏では西和賀町が、沿岸広域振興圏では宮古市・大船渡市を除く7市町村が、県北広域振興圏では久慈市・二戸市を除く6町村が減少率40.0%以上と、今後30年間で大幅に減少すると予測されている。

なお、岩手県では、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。

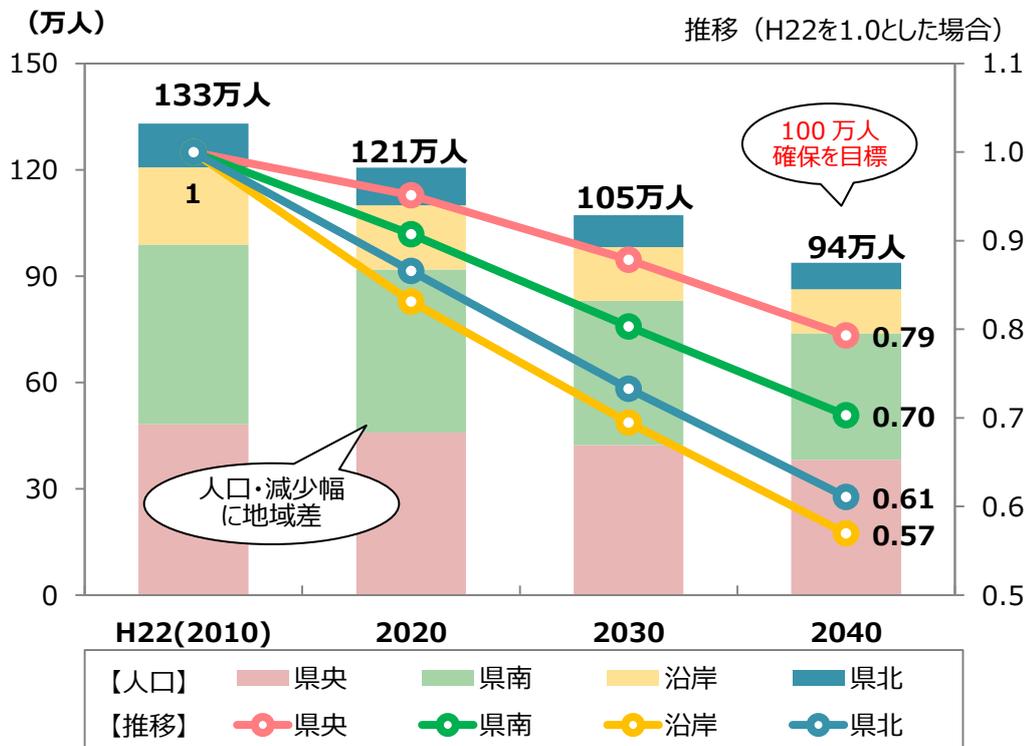


図2-12 広域振興圏別人口の将来推計

資料：国立社会保障・人間問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30.3時点推計）」

表2-3 65歳以上人口割合の比較

	高齢化率		
	平成27年	32年	42年
全国	26.6	28.9	31.2
岩手	30.4	33.5	37.3
差	3.8	4.6	6.1

資料：国立社会保障・人間問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30.3時点推計）」

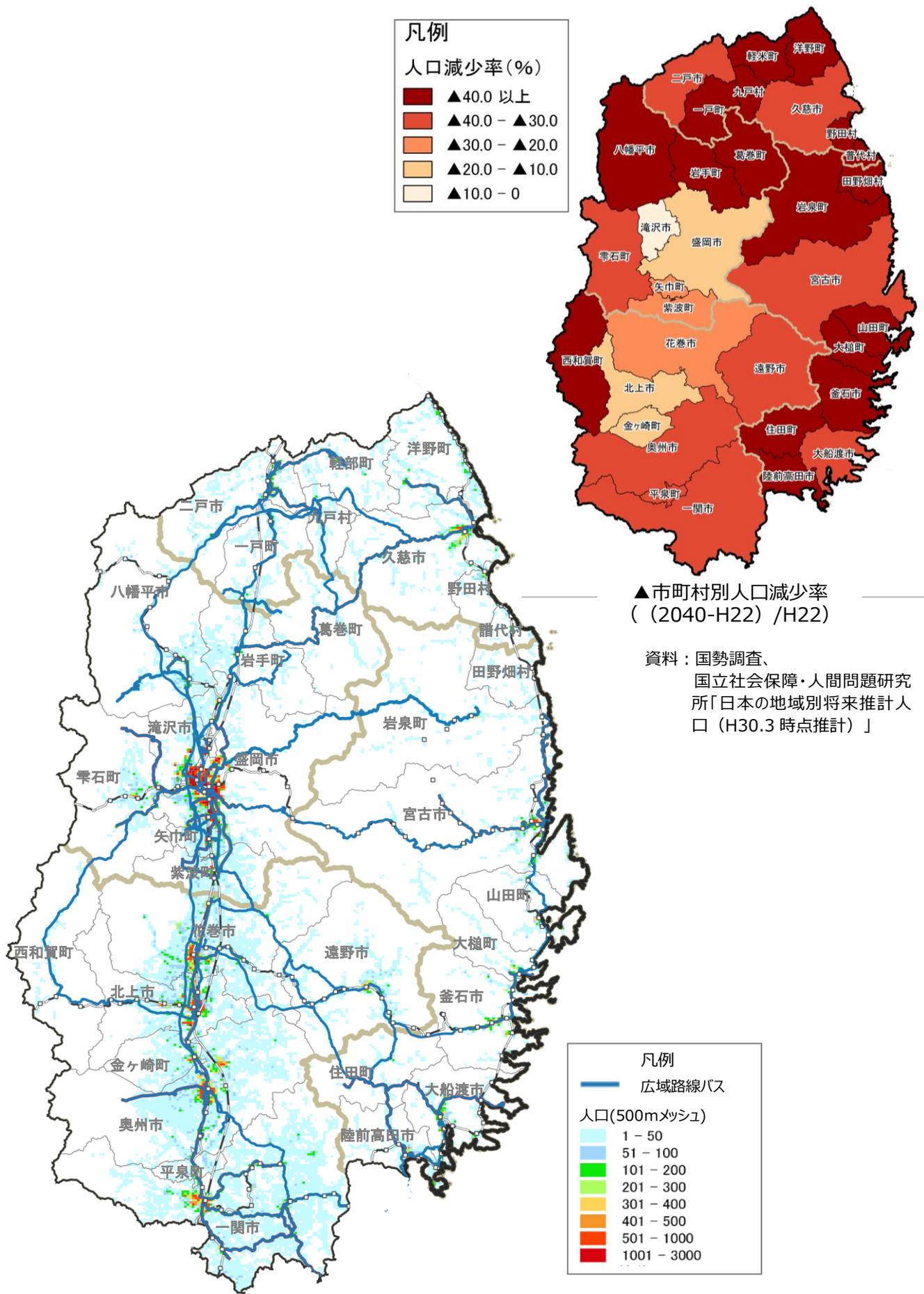


図 2 - 1 3 将来人口推計結果 (2040 年)

資料：国立社会保障・人間問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (H30.3 時点推計)」

#### (4) 自動車保有状況

岩手県における自動車保有台数は、平成 22 年では 95 万台だが、平成 28 年では 99 万台となっている。近年は横ばい傾向にあるが、依然として自動車への依存は高い。

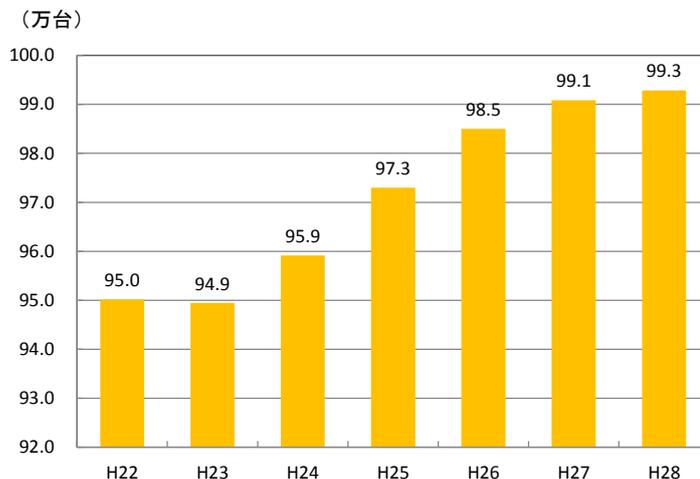


図 2 - 1 4 自動車保有台数（岩手県）

資料：市区町村別軽自動車車両数・市区町村別自動車保有車両数

#### (5) 免許保有・免許返納者数の推移

運転免許保有者数は、平成 22 年の 84.2 万人から平成 26 年の 84.5 万人をピークに近年減少傾向にある。しかし、65 歳以上の運転免許保有者数は平成 22 年で 14.7 万人だったのに対し、平成 29 年では 20.9 万人と 1.4 倍となっている。

運転免許返納者数は、65 歳以上の運転免許保有者数の増加に伴い、平成 22 年では約 300 人だったのに対し、平成 29 年では約 3,800 人と 15 倍となっている。

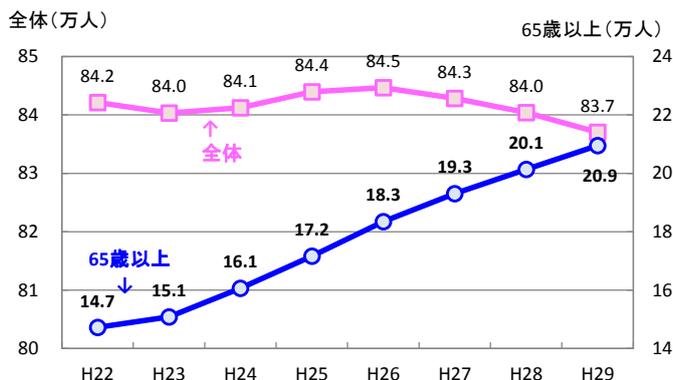


図 2 - 1 5 運転免許保有者数

資料：岩手県警察本部「岩手の免許人口」

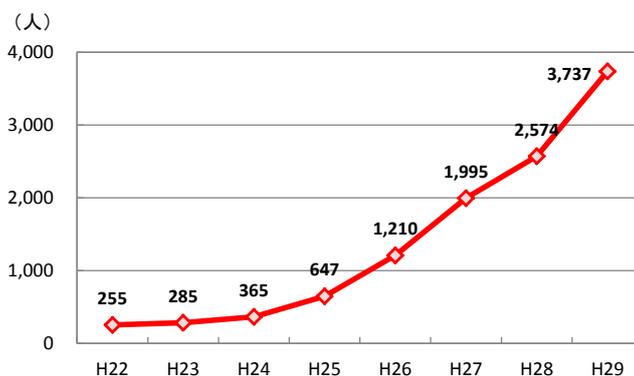


図 2 - 1 6 運転免許返納者数

資料：警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」

## 2-3 移動特性

### (1) 通勤・通学流動

岩手県の通勤・通学は、各広域振興圏内にとどまらず、圏域を越えた流動も多く、これらの移動を支え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。

#### 県央広域振興圏

- ・ 県庁所在地である盛岡市及びその周辺に基幹病院や高等学校、大型商業施設等が集積しており、通勤・通学流動が多くみられる。
- ・ 平成 31 年度に岩手医科大学附属病院が矢巾町へ移転する予定となっているため、人口流動の変化が予想される。
- ・ 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、これらの移動を支える地域間交通の形成が必要といえる。

#### 県南広域振興圏

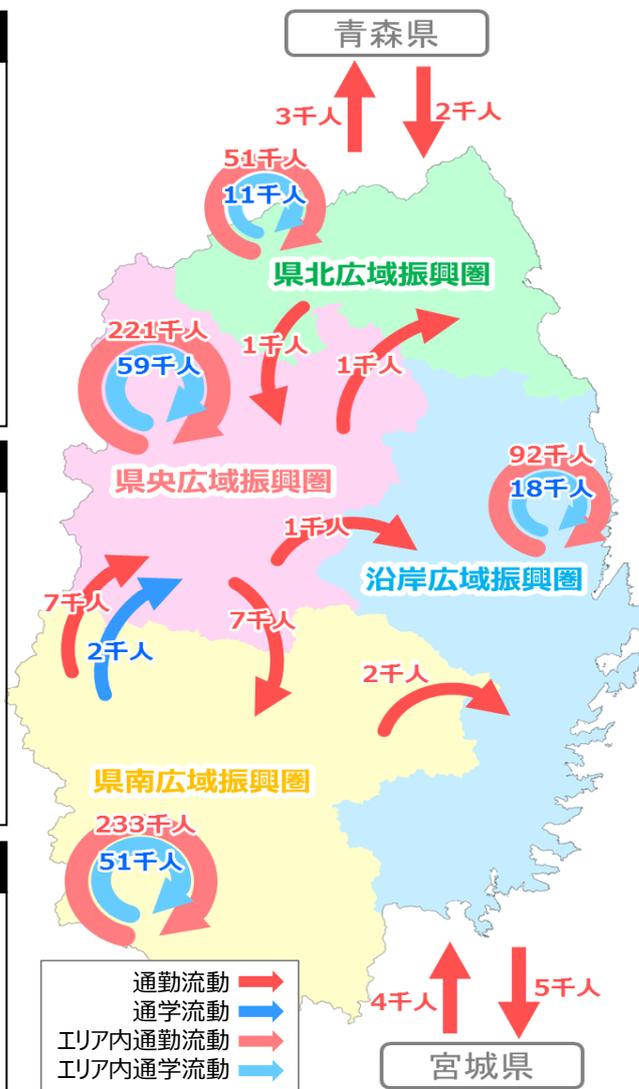
- ・ 東北新幹線駅が位置する一関市、奥州市、北上市、花巻市に高等学校、大型商業施設が集積している。
- ・ そのため、これらの市を中心とした通勤・通学者の移動がみられ、日常的な移動を支援する地域間交通の形成が必要といえる。
- ・ 一関市や奥州市は、隣接する宮城県（気仙沼市、栗原市、仙台市等）との流動もみられ、県を越えた地域間交通の維持も必要である。

#### 沿岸広域振興圏

- ・ 宮古市、釜石市、大船渡市に基幹病院や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え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流動もみられ、圏域や県を越えた地域間交通の維持も必要である。

#### 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え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）との流動もみられ、県を越えた地域間交通の維持も必要である。



通勤・通学	就業地						合計	
	県央広域振興局計	県南広域振興局計	沿岸広域振興局計	県北広域振興局計	県内就業地計	県外就業地計		
居住地	県央広域振興局計	280,258	7,397	1,305	1,501	290,461	3,092	293,553
	県南広域振興局計	8,667	284,487	1,701	118	294,973	5,741	300,714
	沿岸広域振興局計	562	883	110,201	155	111,801	1,498	113,299
	県北広域振興局計	1,410	93	402	62,471	64,376	4,232	68,608
	県内居住者計	290,897	292,860	113,609	64,245	761,611	14,563	776,174
	県外居住者計	3,397	4,161	2,354	1,762	11,674		
	合計	294,294	297,021	115,963	66,007	773,285		

2-17 圏域間の通勤・通学流動 (H27)

資料：H27 国勢調査  
※流動人口 1,000 人以上の市町村間流動を抽出

# 1) 広域振興圏ごとの移動

## ① 県央広域振興圏

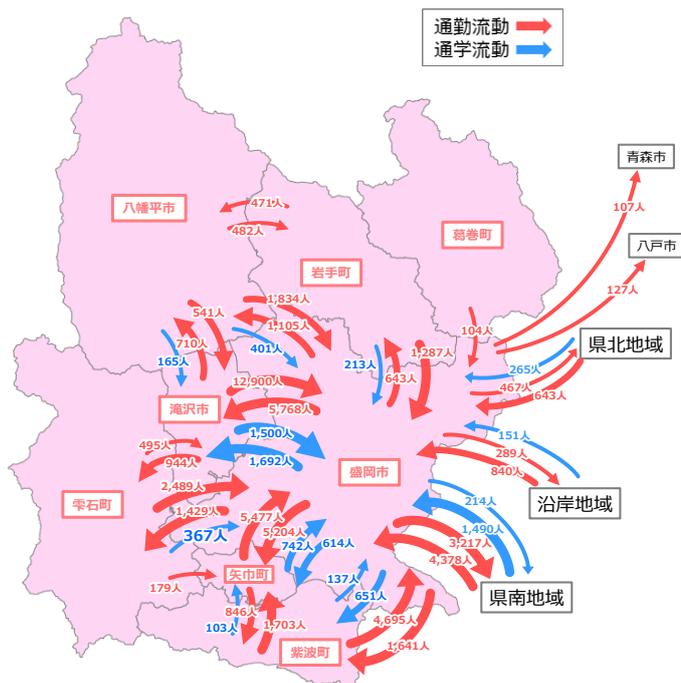


図 2-18 通勤・通学流動 (H27: 県央) 資料: 国勢調査

※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出

## ② 県南広域振興圏

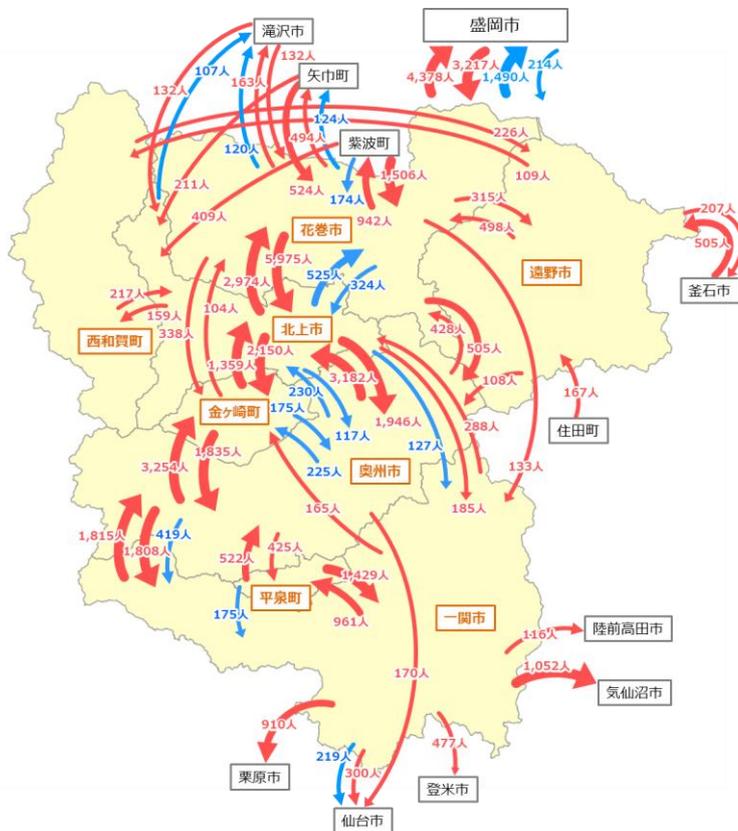


図 2-19 通勤・通学流動 (H27: 県南) 資料: 国勢調査

※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出

### ③沿岸広域振興圏



図 2-20 通勤・通学流動 (H27: 沿岸) 資料: 国勢調査  
※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出

### ④県北広域振興圏

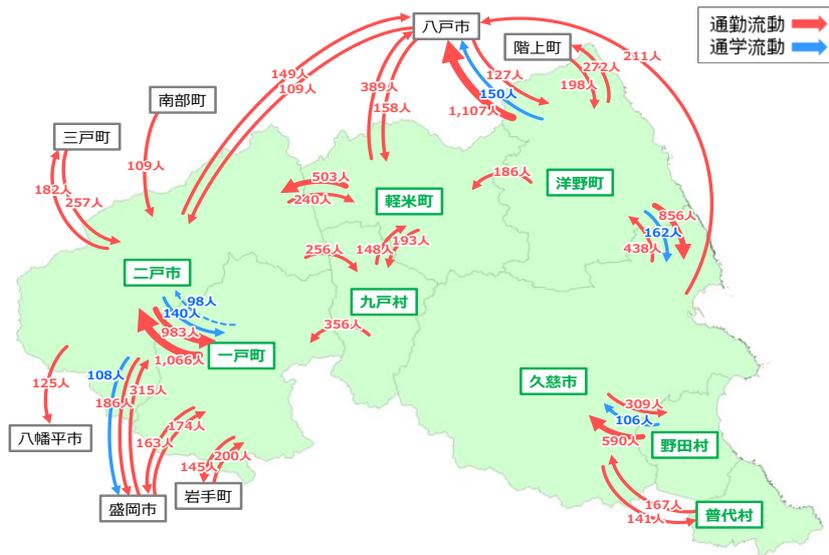


図 2-21 通勤・通学流動 (H27: 県北) 資料: 国勢調査  
※流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出

## (2) 通院流動

二次医療圏域内の通院流動は、盛岡医療圏が約 99%、久慈医療圏が 95%、両磐医療圏が約 92%となっており、二戸医療圏の約 82%が最も低くなっているものの、全医療圏の圏域内完結率は高く 8 割以上が医療圏域内の流動となっている。

そのため医療圏域を越えた流動は少ないが、二戸医療圏、宮古医療圏、岩手中部医療圏の盛岡医療圏への流動は 1 割以上となっており、特に二戸医療圏は約 17%で、他の医療圏に比べて盛岡医療圏への依存度が高くなっている。

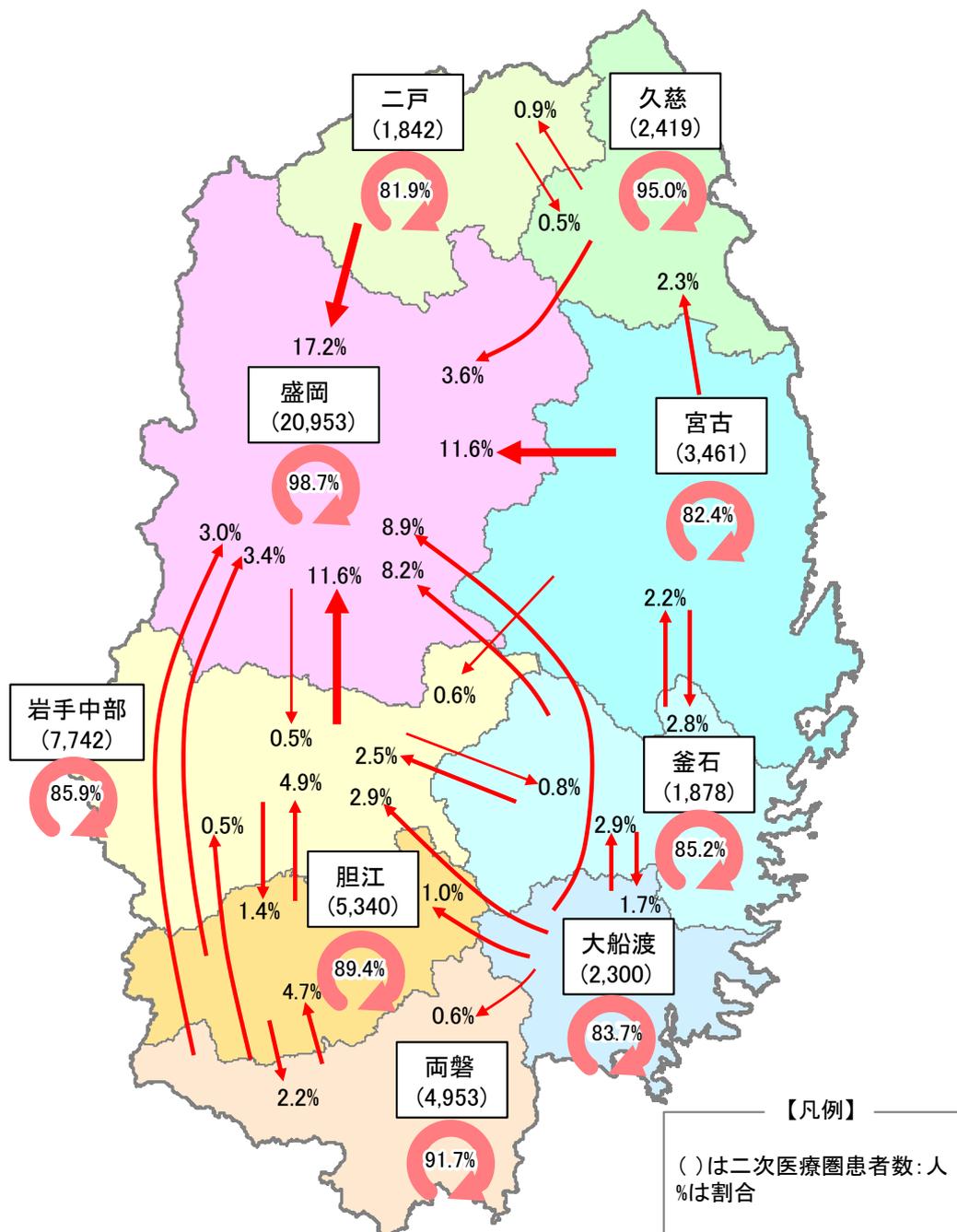


図 2 - 2 2 二次医療圏間の受療流動 (H27)

資料：岩手県 保健福祉部 医療政策室 (患者受療行動 H29.4.1)

### (3) 観光動向

#### 1) 観光振興

岩手県は、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 2-2 3 観光振興の状況

## 2) 観光入込客数の推移

岩手県の観光入込客数は、東日本大震災の影響で平成 23 年には大幅な減少がみられたが、翌年の平成 24 年には震災前の水準まで回復している。しかし、平成 26 年の 2,920 万人をピークに減少に転じており、平成 29 年には 2,759 万人まで減少している。

観光客の目的地は県央広域振興圏と県南広域振興圏に多数集中している。

### 県央広域振興圏

- ・観光入込客は県南に次いで 2 番目に多く、平成 24 年以降、約 1,000 万人で推移している。
- ・主要観光地は盛岡市のシンボルでもある盛岡城跡公園、工芸品や民芸品、食などの伝統技術を集めた盛岡手づくり村、日本最大級の民間農場である小岩井農場、青森県・岩手県・秋田県にまたがる十和田八幡平国立公園等が有名である。
- ・安比高原や岩手高原などのスキー場や温泉も多く点在する。

### 県南広域振興圏

- ・観光入込客は最も多く、平成 22 年以降、約 1,100 万人で推移している。
- ・主要観光地は世界遺産となっている中尊寺、毛越寺など平泉を筆頭に、花巻市出身の詩人・童話作家である宮沢賢治の作品が展示されている宮沢賢治記念館、平安時代の歴史文化を体感できる、えさし藤原の郷、日本の原風景が広がる遠野ふるさと村等の歴史資源や一関市の 2 大渓谷の厳美渓、狛鼻渓等自然資源も豊富である。
- ・花巻南温泉郷や一関温泉郷、夏油温泉郷等、温泉資源も豊富である。

### 沿岸広域振興圏

- ・観光入込客は県央に次いで 3 番目となっており、平成 28 年以降、約 400 万人を割り込んでいる。
- ・主要観光地は高さ 200 メートルの大断崖の北山崎、三陸復興公園を代表する景勝地の浄土ヶ浜、日本三大鍾乳洞の龍泉洞を筆頭に、東日本大震災の大津波でも流されずに残った奇跡の一本松等の自然資源や世界遺産橋野鉄鉱山が有名である。
- ・三陸ジオパークのトレッキングコースみちのく潮風トレイルが整備されている。

### 県北広域振興圏

- ・観光入込客は最も少なく、平成 28 年以降約 300 万人を割り込んでいる。
- ・主要観光地は「続日本 100 名城」に選定された九戸城やNHK 連続テレビ小説「あまちゃん」のロケ地として一躍脚光を浴びた小袖海岸、春には約 15 万本のチューリップが咲きほこる雪谷川ダムフォリストパーク・軽米が有名である。その他、折爪岳を眺望できる産直施設「道の駅オドデ館」や「道の駅おおの」も人気である。
- ・三陸ジオパークのトレッキングコースみちのく潮風トレイルが整備されている。

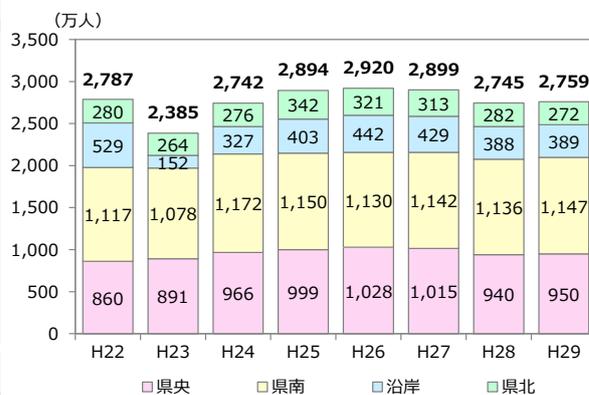


図 2-2 5 地域別観光入込客数  
資料：岩手県観光統計概要

平成 28 年 1 年間で 500 回以上経路  
検索された地点を明示



図 2-2 5 経路検索条件データ  
資料：RESAS 観光マップ

### 3) 観光客の行動特性

岩手県への観光客流入出状況は、居住地が岩手県の観光客は中心地である県央広域振興圏への流入出が多い。他県からの観光客は、岩手県の玄関口である県南広域振興圏への流入出が多くみられる。

岩手県内に居住する観光客の地域別流入出状況は、居住する地域内での観光行動が多くなっており、沿岸広域振興圏で22.4%と最も多い状況になっている。

※流入出割合の算出方法は、流入を「居住地から最初に立ち寄った観光地への移動」、流出を「最後に立ち寄った観光地から居住地への移動」としている。

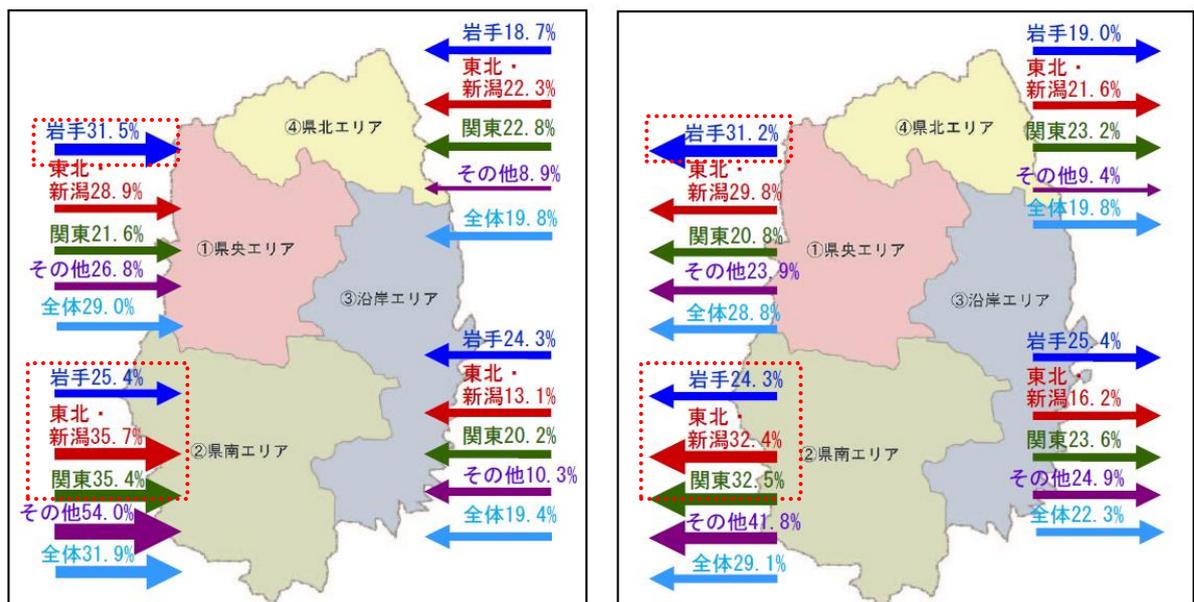


図 2-26 観光客の居住地別各地域への流入出割合 (平成 29 年)

資料：「岩手県観光統計概要」より抜粋  
 ※東北・新潟エリア：岩手県を除く東北 5 県、新潟県  
 ※関東エリア：北関東 3 県、南関東 1 都県

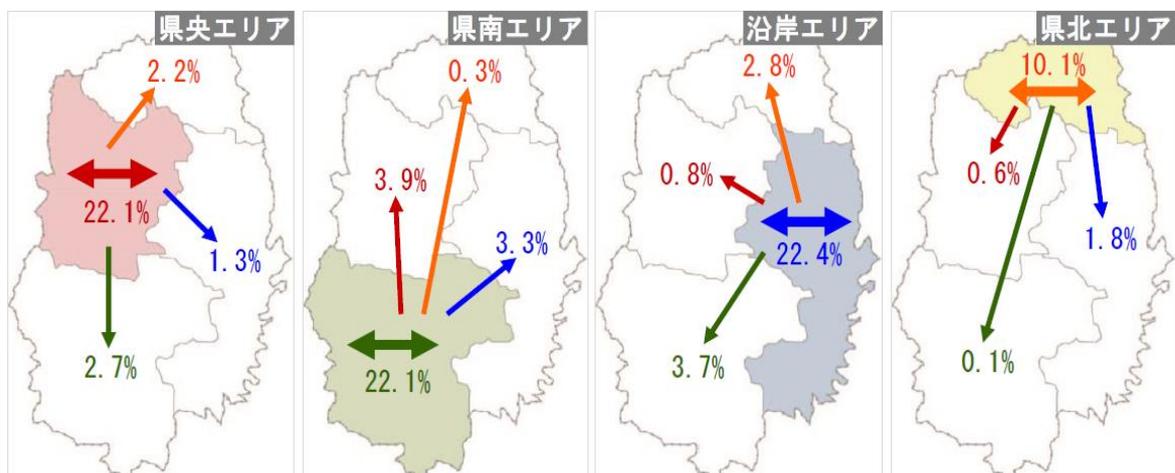


図 2-27 岩手県内居住地域別の各地域への流入出割合 (平成 29 年)

資料：「岩手県観光統計概要」より抜粋

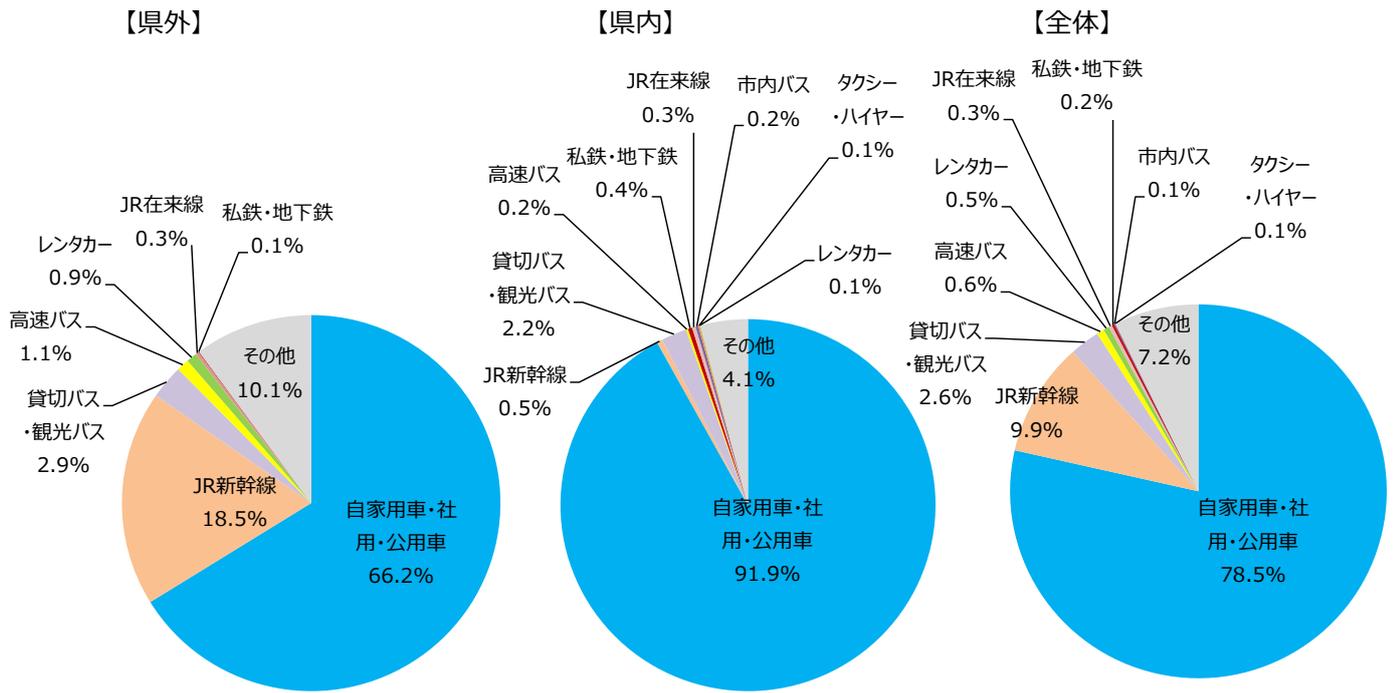


図 2-28 岩手県内の観光地への交通手段 (平成 29 年)

資料：「岩手県観光統計概要」

#### 4) 宿泊者数の推移

岩手県を訪れる観光目的とした宿泊者数は平成 23 年をピークに減少傾向となっていたが、平成 26 年以降は微減で推移している。

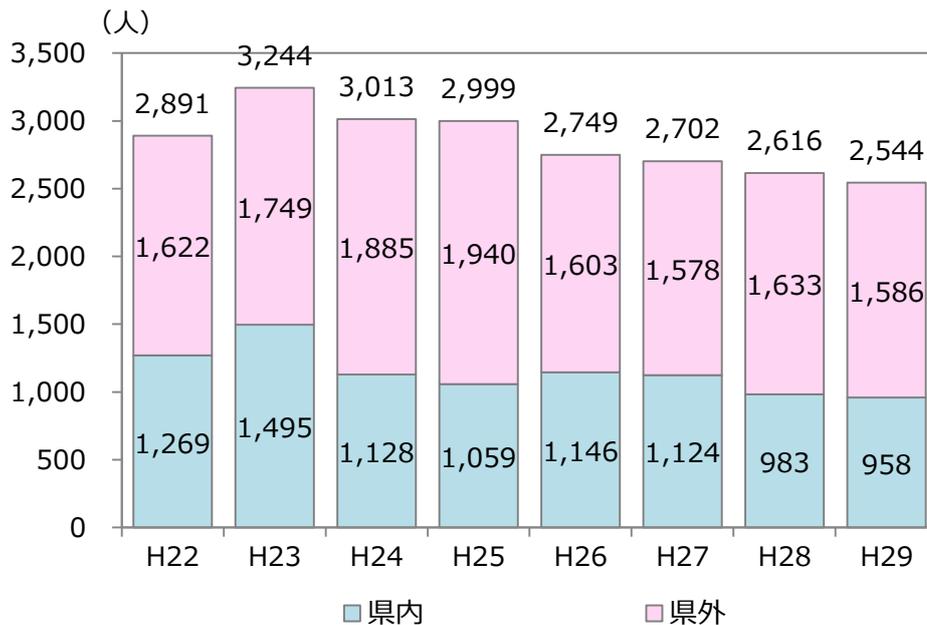


図 2-29 観光目的の宿泊客数の推移

資料：「岩手県観光統計概要」

## 5) 訪日外国人観光客の行動特性

岩手県を訪れる外国人観光客はH23に発生した東日本大震災で大幅に減少したが、H24年度以降は年々増加しており、H27には震災前の水準まで回復し、H29は震災前の2.6倍となる26万人回の入込となっている。

訪問先は県南広域振興圏内と県央広域振興圏内が約半々で、スキー場、温泉、中尊寺等の著名観光地となっており、国籍別にみると台湾からの観光客が約6割を占めている。

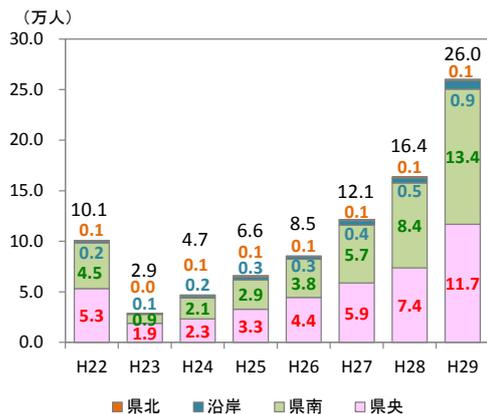


図2-30 外国人観光客の入込数の推移  
資料：いわての観光統計

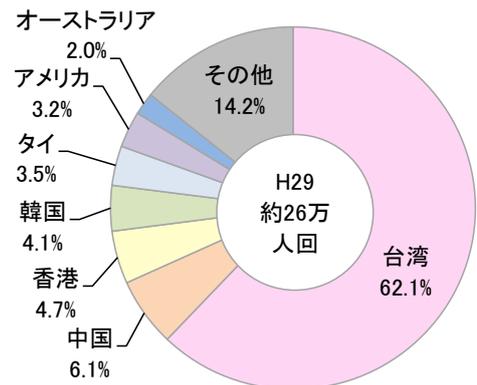


図2-31 外国人観光客の国籍別内訳  
資料：いわての観光統計

### 県央広域振興圏

- 県央を訪れる外国人観光客は、平成23年以降増加傾向で、平成29年度では約12万人となっている。
- 主な観光地としては安比高原スキー場や雫石スキー場、鶯宿温泉やつなぎ温泉などの温泉地や、盛岡市内や小岩井農場も来訪が多くなっている。

### 県南広域振興圏

- 県南を訪れる外国人観光客は平成23年以降増加傾向で、平成29年度では約13万人となっている。
- 主な観光地としては花巻温泉や鉛温泉、夏油温泉等の温泉地の他、中尊寺・毛越寺、えさし藤原の郷等の歴史施設や厳美溪、猊鼻溪等の自然資源への来訪が多い。

### 県北広域振興圏

- 県北を訪れる外国人観光客は、広域振興圏別では最も少なく、千人程度の横ばいが続く。

### 沿岸広域振興圏

- 沿岸を訪れる外国人観光客は、近年増加しており、平成29年では1万人近くまで増加。

各地点の外国人訪問客のうち、1時間以上そのメッシュの範囲に滞在した人数

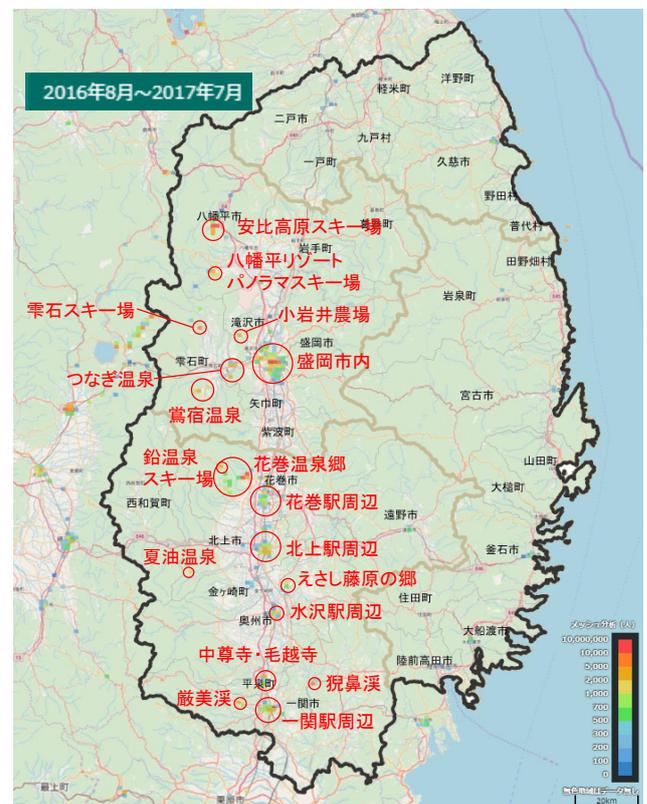


図2-32 外国人観光客の主な訪問先  
資料：RESAS 観光マップ

## 2-4 復興・まちづくりについて

### (1) 道路ネットワーク

#### ①復興道路等の開通状況

東日本大震災津波後、平成 32 年度の開通を目指し復興道路の整備が進んでいる。

平成 30 年度には、花巻～釜石を東西に結ぶ高速道路ネットワークが完成、平成

31 年度には、宮古～釜石間を南北に結ぶ高速道路ネットワークが完成予定である。

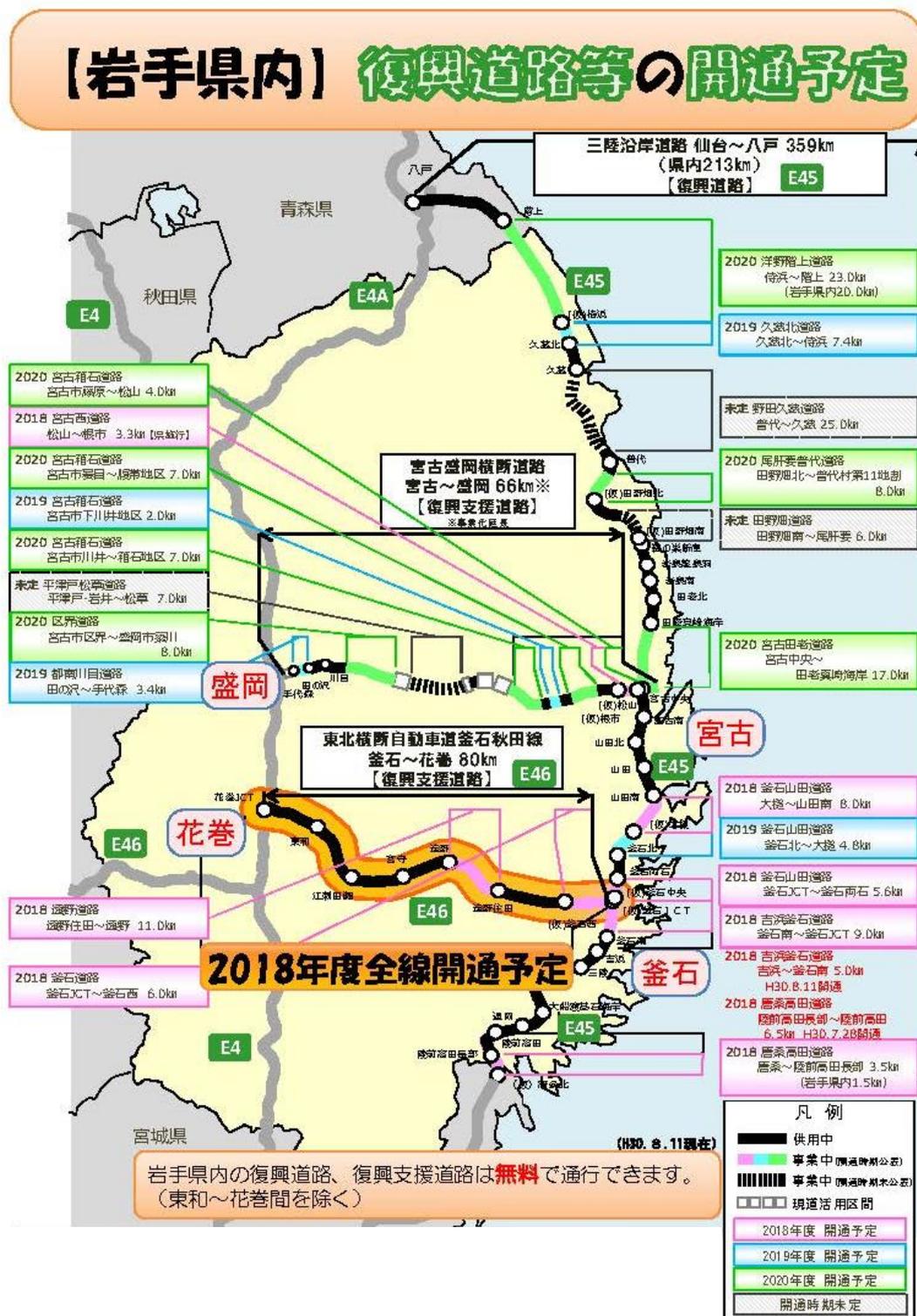


図 2-33 復興道路等の開通予定

資料：岩手県 HP

## ②所要時間の変化

復興道路の整備が進み高速道路ネットワークの完成により、自動車による都市間の所要時間が大幅に短縮される。現行及びJR線休止前のダイヤで比較すると、三陸鉄道沿線の南北方向においては、鉄道での所要時間が自動車での移動時間より1.5～2倍多くかかり、自動車の優位性が高まることとなる。

一方で、復興道路・復興支援道路が整備されると、仙台～宮古間が約3時間（約2時間の短縮）、八戸～宮古間が約2時間（約1時間の短縮）で結ばれる（国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所資料による）とともに、盛岡～宮古間が75分（25分の短縮）、花巻～釜石間が65分（20分の短縮）で結ばれ、三陸沿岸地域と内陸部の都市との間の所要時間が短縮される見込となっており、広域での地域間連携強化への期待も高まっている。

表2-4 都市間所要時間の比較

都市間	①鉄道	道路		時間差 (①-③)	時間比 (①/③)
		②H26.4.1時点	③三陸沿岸道路 開通後		
久慈～宮古	98分	105分	60分	▲38分	1.63
宮古～釜石	76分	70分	35分	▲41分	2.17
釜石～大船渡	50分	40分	25分	▲25分	2.00
盛岡～宮古	125分	100分	75分	▲50分	1.67
花巻～釜石	97分	85分	65分	▲32分	1.49

資料：三陸鉄道時刻表、JR 東日本時刻表  
 (出典：三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画)



図2-34 復興道路・復興支援道路による時間短縮状況

資料：三復興道路（岩手県県土整備部道路建設課 H29年7月発行）  
 (出典：三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画)

## (2) 復興まちづくり事業

東日本大震災津波により甚大な被害を受けた三陸沿岸地域の各市町村においては、仮設住宅などに避難している住民が安心して市街地に戻ることができるよう、復興まちづくり計画を策定し、市街地の高上げや防潮堤などの津波防護施設の整備を前提に、土地区画整理事業、防災集団移転促進事業、漁業集落防災機能強化事業などの面整備や災害公営住宅整備事業を行い、安全なまちづくりを推進している。

復興まちづくり（面整備等）事業の概要は、以下のとおりである。

表 2-5 三陸沿岸地域各市町村における復興まちづくり（面整備等）事業（1 / 5）

市町村	地区名	事業種別	区画数等	事業予定	併設施設等
洋野町	八木	漁業集落防災機能強化事業	14 戸	完成	
	八木北	災害公営住宅整備事業	4 戸	完成	
久慈市	久慈湊・大崎	漁業集落防災機能強化事業	14 戸	完成	
	久慈湊・大崎	災害公営住宅整備事業	5 戸	完成	
	元木沢	漁業集落防災機能強化事業	5 戸	完成	
	元木沢	災害公営住宅整備事業	3 戸	完成	
	玉の脇	漁業集落防災機能強化事業	3 戸	完成	
	久喜	漁業集落防災機能強化事業	4 戸	完成	
	久喜	災害公営住宅整備事業	3 戸	完成	
	野田村	城内地区	土地区画整理事業	12.9ha、137 戸	完成
城内地区		防災集団移転促進事業	74 戸	完成	コミュニティセンター
米田・南浜地区		防災集団移転促進事業	24 戸	完成	
米田・南浜地区		災害公営住宅整備事業	6 戸	完成	
下安家地区		漁業集落防災機能強化事業	14 戸	完成	
下安家地区		災害公営住宅整備事業	1 戸	完成	
中沢地区		漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
野田①		災害公営住宅整備事業	8 戸	完成	
野田②		災害公営住宅整備事業	18 戸	完成	
堀内、沢地区		漁業集落防災機能強化事業	避難路	完成	
田野畑村	城内	災害公営住宅整備事業	67 戸	完成	
	羅賀地区	漁業集落防災機能強化事業	50 戸	完成	
	拓洋台地区	災害公営住宅整備事業	20 戸	完成	
	羅賀東地区	災害公営住宅整備事業	7 戸	完成	
	島越地区	漁業集落防災機能強化事業	72 戸	完成	
	黎明台地区	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	松前沢地区	災害公営住宅整備事業	10 戸	完成	
	西和野地区	災害公営住宅整備事業	2 戸	完成	
岩泉町	小本地区	災害公営住宅整備事業	36 戸	完成	
	小本地区	漁業集落防災機能強化事業	59 戸	完成	
	森の越	災害公営住宅整備事業	15 戸	完成	
宮古市	田老地区	防災集団移転促進事業	230 戸	完成	診療所、保育所
	田老地区	土地区画整理事業	約 19.0ha、220 戸	完成	田老総合事務所 道の駅等
	鎌ヶ崎・光岸地地区	土地区画整理事業	約 23.8ha、270 戸	完成	
	崎山地区	防災集団移転促進事業	30 戸	完成	
	高浜・金浜地区	防災集団移転促進事業	52 戸	完成	
	撰待地区	漁業集落防災機能強化事業	3 戸	完成	
	小堀内地区	漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
	浦の沢・追切地区	漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
	音部地区	漁業集落防災機能強化事業	3 戸	完成	
	重茂地区	漁業集落防災機能強化事業	21 戸	完成	
	千鷲地区	漁業集落防災機能強化事業	3 戸	完成	
	女遊戸地区	漁業集落防災機能強化事業	集落道他	完成	
	石浜地区	漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
	田老野原地区	漁業集落防災機能強化事業	—	完成	集落道、用地造成
	中心市街地地区	津波復興拠点整備事業	約 1.61ha	～平成 30 年度	公益的施設及び災害時施設

表 2-6 三陸沿岸地域各市町村における復興まちづくり（面整備等）事業（2 / 5）

市町村	地区名	事業種別	区画数等	事業予定	併設施設等
宮古市	法之脇地区	防災集団移転促進事業	12 戸	完成	
	赤前地区	防災集団移転促進事業	46 戸	完成	
	赤前地区	災害公営住宅整備事業	14 戸	完成	
	本町	災害公営住宅整備事業	34 戸	完成	
	西町	災害公営住宅整備事業	53 戸	完成	
	上村	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	上鼻	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	八木沢	災害公営住宅整備事業	42 戸	完成	
	佐原	災害公営住宅整備事業	50 戸	完成	
	磯鷄	災害公営住宅整備事業	30 戸	完成	
	宮町	災害公営住宅整備事業	20 戸	完成	
	鴨崎町	災害公営住宅整備事業	20 戸	完成	
	実田	災害公営住宅整備事業	17 戸	完成	
	田老	災害公営住宅整備事業	111 戸	完成	
	崎山	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	日の出町	災害公営住宅整備事業	26 戸	完成	
	港町	災害公営住宅整備事業	40 戸	完成	
	黒田町	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	和見町	災害公営住宅整備事業	23 戸	完成	
	西ヶ丘	災害公営住宅整備事業	24 戸	完成	
	山口	災害公営住宅整備事業	23 戸	完成	
	高浜	災害公営住宅整備事業	12 戸	完成	
	金浜	災害公営住宅整備事業	12 戸	完成	
	重茂	災害公営住宅整備事業	4 戸	完成	
近内	災害公営住宅整備事業	80 戸	完成		
津軽石地区	津波復興拠点整備事業	約 1.2ha	完成		
津軽石地区	災害公営住宅整備事業	35 戸	完成		
豊間根地区	災害公営住宅整備事業	72 戸	完成		
大沢地区	土地区画整理事業	約 6.5ha、139 戸	完成		
大沢地区	漁業集落防災機能強化事業	151 戸	完成		
大沢地区	災害公営住宅整備事業	35 戸	完成		
北浜地区	災害公営住宅整備事業	72 戸	完成		
下条団地	災害公営住宅整備事業	8 戸	完成		
大沢小学校脇	災害公営住宅整備事業	15 戸	完成		
大浦	災害公営住宅整備事業	17 戸	完成		
柳沢	災害公営住宅整備事業	49 戸	完成		
小谷鳥地区	防災集団移転促進事業	4 戸	完成		
大浦地区	漁業集落防災機能強化事業	8 戸	完成		
山田地区	土地区画整理事業	約 20.4ha、619 戸	完成		
山田地区	土地区画整理事業 国道 45 号周辺地区	19.8ha	～平成 30 年度		
山田地区	防災集団移転促進事業	139 戸	～平成 30 年度		
山田(飯岡)	災害公営住宅整備事業	46 戸	～平成 30 年度		
山田(山田中央)	災害公営住宅整備事業	146 戸	完成		
山田(長崎第2)	災害公営住宅整備事業	50 戸	完成		
中心市街地	津波復興拠点整備事業	約 3.1ha	完成		
公共防災エリア	津波復興拠点整備事業	約 3.7ha	完成		
織笠地区	土地区画整理事業	約 2.5ha、47 戸	完成		
織笠地区(跡浜区域)	土地区画整理事業	約 2.5ha	～平成 30 年度		
織笠(跡浜区域)	災害公営住宅整備事業	22 戸	完成		
織笠(妻の神)	災害公営住宅整備事業	52 戸	完成		
織笠地区	防災集団移転促進事業	170 戸	完成		
県立山田病院	移転新設	-	完成		
船越・田の浜地区	防災集団移転促進事業	210 戸	完成		
長林地区	災害公営住宅整備事業	16 戸	完成		
船越第一地区	災害公営住宅整備事業	21 戸	完成		
船越第八地区	災害公営住宅整備事業	11 戸	完成		
田の浜地区	災害公営住宅整備事業	18 戸	完成		

表 2-7 三陸沿岸地域各市町村における復興まちづくり（面整備等）事業（3/5）

市町村	地区名	事業種別	区画数等	事業 予定	併設施設等
大槌町	浪板地区	防災集団移転促進事業	11 戸	完成	
	浪板地区	漁業集落防災機能強化事業	21 戸	完成	
	浪板地区	災害公営住宅整備事業	14 戸	完成	
	赤浜地区	土地区画整理事業	約 7.7ha、147 戸	完成	
	赤浜地区(①⑥団地)	防災集団移転促進事業	50 戸	～平成 30 年度	
	赤浜地区(②団地)	防災集団移転促進事業	34 戸	～平成 30 年度	
	赤浜地区	漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
	赤浜団地(①団地)	災害公営住宅	7 戸	～2019 年度	
	赤浜団地(②⑥団地)	災害公営住宅	29 戸	完成	
	安渡地区	防災集団移転促進事業	4 戸	～平成 30 年度	
	安渡地区	土地区画整理事業	約 5.9ha、171 戸	～平成 30 年度	
	安渡地区	津波復興拠点整備事業	約 19.6ha	～平成 30 年度	
	安渡地区	漁業集落防災機能強化事業	集落道他	～平成 30 年度	
	安渡地区(①～③団地)	防災集団移転促進事業	40 戸	完成	
	安渡地区(④団地)	防災集団移転促進事業	11 戸	～平成 30 年度	
	安渡地区(C)	防災集団移転促進事業	23 戸	～平成 30 年度	
	安渡地区(A・B)	防災集団移転促進事業	33 戸	完成	
	安渡地区(B)	防災集団移転促進事業	5 戸	～平成 30 年度	
	寺野	防災集団移転促進事業	38 戸	完成	
	三枚堂	防災集団移転促進事業	97 戸	完成	
	吉里吉里地区	防災集団移転促進事業	約 3.7ha、66 戸	完成	
	吉里吉里地区	土地区画整理事業	約 9.1ha、219 戸	完成	
	吉里吉里地区	災害公営住宅整備事業	34 戸	完成	
	吉里吉里地区	災害公営住宅整備事業	19 戸	完成	
	吉里吉里地区	漁業集落防災機能強化事業	漁業集落排水施設	完成	
	大槌(槇内)	災害公営住宅	24 戸	完成	
	槇内	災害公営住宅	13 戸	完成	
	町方地区	土地区画整理事業	約 30.0ha、793 戸	完成	
	町方・小枕・伸松地区	防災集団移転促進事業	約 13.0ha、270 戸	完成	
	町方地区	災害公営住宅整備事業	224 戸	～平成 30 年度	
	町方地区(末広町)	災害公営住宅整備事業	53 戸	完成	
	大ケ口	災害公営住宅	70 戸	完成	
	大ケ口 2 丁目	災害公営住宅	23 戸	完成	
屋敷前	災害公営住宅整備事業	172 戸	完成		
町方地区	津波復興拠点整備事業	約 3.8ha	完成		
県立大槌病院	移転新設	-	完成		
釜石市	上中島	災害公営住宅整備事業	210 戸	完成	
	鵜住居地区	土地区画整理事業	49.2ha、649 戸	～平成 30 年度	ラグビーワールドカップ会場
	鵜住居地区	津波復興拠点整備事業	約 16.9ha	完成	体育館、交流拠点等
	鵜住居地区	災害公営住宅整備事業	120 戸	完成	
	嬉石・松原地区	土地区画整理事業	323 戸	完成	
	室浜地区	防災集団移転促進事業	9 戸	完成	
	室浜地区	漁業集落防災機能強化事業	16 戸	完成	
	室浜 (防、漁:室浜地区)	災害公営住宅整備事業	7 戸	完成	
	仮宿地区	漁業集落防災機能強化事業	2 戸	完成	
	根浜地区	防災集団移転促進事業	34 戸	完成	
	根浜地区	漁業集落防災機能強化事業	7 戸	完成	
	根浜 (防、漁:根浜地区)	災害公営住宅整備事業	10 戸	完成	
	箱崎地区	防災集団移転促進事業	34 戸	完成	
	箱崎地区	漁業集落防災機能強化事業	29 戸	完成	
	箱崎(上前) (防、漁:箱崎地区)	災害公営住宅整備事業	10 戸	完成	
	箱崎(野川前) (防、漁:箱崎地区)	災害公営住宅整備事業	17 戸	完成	
	箱崎(横瀬) (防、漁:箱崎地区)	災害公営住宅整備事業	4 戸	完成	
	箱崎白浜地区	防災集団移転促進事業	7 戸	完成	
	箱崎白浜地区	漁業集落防災機能強化事業	3 戸	完成	
	箱崎白浜地区	災害公営住宅整備事業	9 戸	完成	
	桑ノ浜地区	防災集団移転促進事業	12 戸	完成	
	桑ノ浜地区	漁業集落防災機能強化事業	6 戸	完成	
	桑ノ浜 (防、漁:桑ノ浜地区)	災害公営住宅整備事業	8 戸	完成	
	両石地区	防災集団移転促進事業	62 戸	完成	
	両石地区	漁業集落防災機能強化事業	57 戸	完成	
	両石地区	災害公営住宅整備事業	49 戸	～平成 30 年度	
	尾崎白浜地区	防災集団移転促進事業	6 戸	完成	
	尾崎白浜地区	漁業集落防災機能強化事業	1 戸	完成	
	尾崎白浜 (防:尾崎白浜地区)	災害公営住宅整備事業	5 戸	完成	
	花露辺地区	防災集団移転促進事業	17 戸	完成	

表 2-8 三陸沿岸地域各市町村における復興まちづくり（面整備等）事業（4 / 5）

市町村	地区名	事業種別	区画数等	事業 予定	併設施設等	
釜石市	花露辺地区	漁業集落防災機能強化事業	集落道他	完成		
	花露辺 (防:花露辺地区)	災害公営住宅整備事業	13戸	完成		
	大石地区	漁業集落防災機能強化事業	集落道他	～平成30年度		
	大石地区	災害公営住宅整備事業	3戸	完成		
	新浜町地区	漁業集落防災機能強化事業	用地造成他	～平成30年度		
	佐須地区	漁業集落防災機能強化事業	5戸	完成		
	本郷地区	防災集団移転促進事業	17戸	完成		
	本郷地区	漁業集落防災機能強化事業	7戸	完成		
	本郷地区	災害公営住宅整備事業	12戸	完成		
	唐丹地区(小白浜)	防災集団移転促進事業	18戸	完成		
	唐丹地区	漁業集落防災機能強化事業	集落排水施設整備	～平成30年度		
	唐丹片岸地区	災害公営住宅整備事業	4戸	完成		
	荒川地区	防災集団移転促進事業	9戸	完成		
	荒川 (防:荒川地区)	災害公営住宅整備事業	8戸	完成		
	小白浜1号	災害公営住宅整備事業	27戸	完成		
	小白浜2号	災害公営住宅整備事業	3戸	完成		
	東部地区	災害公営住宅整備事業	430戸	完成		
	東部地区	津波復興拠点整備事業	約16.4ha	完成	共同店舗(564㎡) 公共駐車場(475台)	
	平田地区	土地区画整理事業	約22.7ha、158戸	完成		
	平田地区	災害公営住宅整備事業	126戸	完成		
	野田地区	災害公営住宅整備事業	32戸	完成		
	日向地区	災害公営住宅整備事業	30戸	完成		
	片岸地区	土地区画整理事業	208戸	～平成30年度		
	片岸地区	災害公営住宅整備事業	17戸	完成		
	片岸 (区:片岸地区)	災害公営住宅整備事業	18戸	完成		
	嬉石第1 (区:嬉石・松原地区)	災害公営住宅整備事業	52戸	完成		
	嬉石第2 (区:嬉石・松原地区)	災害公営住宅整備事業	32戸	完成		
	松原 (区:嬉石・松原地区)	災害公営住宅整備事業	60戸	完成		
	大船渡市	浦浜仲・西地区	防災集団移転促進事業	10戸	完成	
		泊地区	防災集団移転促進事業	13戸	完成	
浦浜南地区		防災集団移転促進事業	11戸	完成		
浦浜東・甫嶺地区		防災集団移転促進事業	9戸	完成		
崎浜地区		防災集団移転促進事業	21戸	完成		
越喜来地区		漁業集落防災機能強化事業	30戸	完成		
浦浜所通団地地区		災害公営住宅整備事業	20戸	完成		
田中東団地地区		災害公営住宅整備事業	19戸	完成		
泊里団地地区		災害公営住宅整備事業	6戸	完成		
崎浜団地地区		災害公営住宅整備事業	8戸	完成		
浦浜杉下団地地区		災害公営住宅整備事業	9戸	完成		
永浜地区		防災集団移転促進事業	28戸	完成		
清水地区		防災集団移転促進事業	6戸	完成		
蛸ノ浦地区		防災集団移転促進事業	16戸	完成		
蛸ノ浦団地地区		災害公営住宅整備事業	14戸	完成		
田浜地区		防災集団移転促進事業	12戸	完成		
港・岩崎地区		防災集団移転促進事業	23戸	完成		
平林地区		災害公営住宅整備事業	55戸	完成		
綾里地区		災害公営住宅整備事業	30戸	完成		
中赤崎地区		防災集団移転促進事業	59戸	完成		
中赤崎 後ノ入地区		災害公営住宅整備事業	4戸	完成		
中赤崎 大洞地区		災害公営住宅整備事業	9戸	完成		
中赤崎 山口地区		災害公営住宅整備事業	13戸	完成		
川原地区		災害公営住宅整備事業	29戸	完成		
区画整理地区 (区:大船渡駅周辺地区)		災害公営住宅整備事業	50戸	完成		
佐野地区		防災集団移転促進事業	5戸	完成		
大船渡駅周辺地区		土地区画整理事業	約33.8ha、281戸	～平成30年度		
大船渡地区		防災集団移転促進事業	18戸	完成		
大船渡地区		津波復興拠点整備事業	先行整備区域 :約2.3ha 第2段階整備区域 :約5.4ha	完成		
峰岸地区		防災集団移転促進事業	21戸	完成		
小河原地区(平林)		防災集団移転促進事業	29戸	完成		
小河原地区(上山)		防災集団移転促進事業	6戸	完成		
小河原地区(鶴巻)		防災集団移転促進事業	6戸	完成		
神坂地区	防災集団移転促進事業	9戸	完成			
細浦地区	防災集団移転促進事業	13戸	完成			
小細浦地区	防災集団移転促進事業	8戸	完成			

表 2-9 三陸沿岸地域各市町村における復興まちづくり（面整備等）事業（5 / 5）

市町村	地区名	事業種別	区画数等	事業 予定	併設施設等	
大船渡市	梅神地区	防災集団移転促進事業	13 戸	完成		
	門之浜地区	防災集団移転促進事業	13 戸	完成		
	泊里地区	防災集団移転促進事業	17 戸	完成		
	下欠地区	災害公営住宅整備事業	33 戸	完成		
	上平地区	災害公営住宅整備事業	65 戸	完成		
	関谷地区	災害公営住宅整備事業	50 戸	完成		
	長谷堂地区	災害公営住宅整備事業	53 戸	完成		
	みどり町地区	災害公営住宅整備事業	147 戸	完成		
	沢田地区	災害公営住宅整備事業	20 戸	完成		
	盛中央地区	災害公営住宅整備事業	44 戸	完成		
	上山団地地区	災害公営住宅整備事業	11 戸	完成		
	赤沢団地地区	災害公営住宅整備事業	23 戸	完成		
	平林団地地区	災害公営住宅整備事業	11 戸	完成		
	宇津野沢地区	災害公営住宅整備事業	20 戸	完成		
	下館下地区	災害公営住宅整備事業	58 戸	完成		
	陸前高田市	長部地区(月山)	防災集団移転促進事業	50 戸	完成	
		長部地区(上長部)	防災集団移転促進事業	17 戸	完成	
長部地区(双六)		防災集団移転促進事業	12 戸	完成		
長部地区(要谷)		防災集団移転促進事業	7 戸	完成		
長部地区(福伏)		防災集団移転促進事業	5 戸	完成		
水上		災害公営住宅整備事業	30 戸	完成		
長部		災害公営住宅整備事業	13 戸	完成		
矢作・竹駒・高田・今泉地区(今泉)		防災集団移転促進事業	65 戸	完成		
高田南地区		津波復興拠点整備事業	19.9ha			
今泉地区		土地区画整理事業	112.4ha、552 戸			
今泉		災害公営住宅整備事業	61 戸	完成		
高田地区		土地区画整理事業	186.1ha、1,106 戸			
栃ヶ沢		災害公営住宅整備事業	301 戸	完成		
矢作・竹駒・高田・今泉地区(館)		防災集団移転促進事業	8 戸	完成		
矢作・竹駒・高田・今泉地区(下沢)		防災集団移転促進事業	5 戸	完成		
矢作・竹駒・高田・今泉地区(下矢作)		防災集団移転促進事業	6 戸	完成		
高田北地区		津波復興拠点整備事業	西区:9.6ha 東区:9.1ha	完成		
中田		災害公営住宅整備事業	197 戸	完成		
下和野		災害公営住宅整備事業	120 戸	完成		
矢作・竹駒・高田・今泉地区(高田)		防災集団移転促進事業	66 戸	～平成 30 年度		
米崎地区(堂の前)		防災集団移転促進事業	5 戸	完成		
米崎地区(脇の沢)		防災集団移転促進事業	69 戸	完成		
小友地区(両替)		防災集団移転促進事業	14 戸	完成		
小友地区(三日市)		防災集団移転促進事業	5 戸	完成		
脇の沢		災害公営住宅整備事業	60 戸	完成		
小友地区(柳沢)		防災集団移転促進事業	9 戸	完成		
小友地区(茂里花)		防災集団移転促進事業	5 戸	完成		
小友地区(新田)		防災集団移転促進事業	7 戸	完成		
小友地区(只出)		防災集団移転促進事業	11 戸	完成		
広田地区(長洞)		防災集団移転促進事業	14 戸	完成		
広田地区(大野)		防災集団移転促進事業	8 戸	完成		
広田地区(広田大野)		防災集団移転促進事業	18 戸	完成		
広田地区(田谷)		防災集団移転促進事業	34 戸	完成		
広田地区(六ヶ浦)		防災集団移転促進事業	9 戸	完成		
広田地区(泊)		防災集団移転促進事業	25 戸	完成		
広田地区(中沢)		防災集団移転促進事業	9 戸	完成		
広田地区(久保)		防災集団移転促進事業	7 戸	完成		
柳沢前		災害公営住宅整備事業	28 戸	完成		
西下		災害公営住宅整備事業	40 戸	完成		
大野		災害公営住宅整備事業	31 戸	完成		
田端	災害公営住宅整備事業	14 戸	完成			

資料：岩手県社会資本の復旧・復興ロードマップ（平成 30 年 5 月 7 日公表）

### (3) 三陸防災復興プロジェクト 2019 の開催

復興に力強く取り組んでいる地域の姿を発信し、東日本大震災津波の風化を防ぐとともに、国内外からの復興への支援に対する感謝を示し、さらには、被災県として東日本大震災津波の記憶と教訓を伝え、国内外の防災力向上にも貢献すること、また、三陸地域の多様な魅力の国内外への発信と交流の活発化により、新しい三陸の創造につなげるためのプロジェクトであり、県内外にとどまらず、海外からの訪問も多数想定される。



▲三陸防災復興プロジェクト 2019

資料：岩手県 HP

#### (4) 主要施設の分布状況

##### ①現状の施設立地状況

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の鉄道沿線に集積しており、県央広域振興圏と県南広域振興圏で多くなっている。

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 2-10 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	5	83

※県央広域振興圏には、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1,000m<sup>2</sup>を超える小売店舗（東洋経済「2018年版全国大型小売店総覧」）

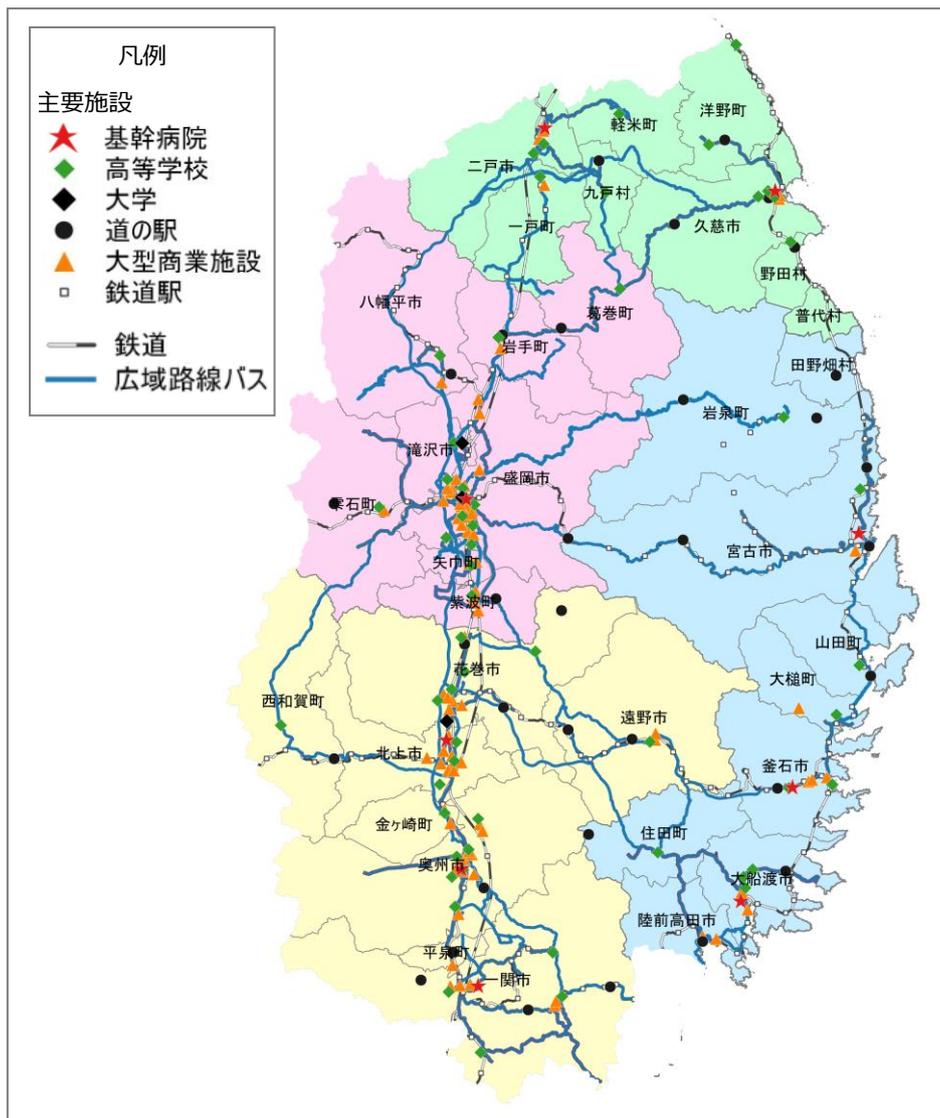


図 2-35 主要施設の立地状況



図 2 - 3 6 主要施設の立地状況（県央広域振興圏）



図 2 - 3 7 主要施設の立地状況（県南広域振興圏）

- 凡例
- 主要施設
- ★ 基幹病院
  - ◆ 高等学校
  - ◆ 大学
  - 道の駅
  - ▲ 大型商業施設
  - 鉄道駅
- 鉄道
- 広域路線バス



図 2 - 3 8 主要施設の立地状況（沿岸広域振興圏）

- 凡例
- 主要施設
- ★ 基幹病院
  - ◆ 高等学校
  - ◆ 大学
  - 道の駅
  - ▲ 大型商業施設
  - 鉄道駅
- 鉄道
- 広域路線バス



図 2 - 3 9 主要施設の立地状況（県北広域振興圏）

## ②各市町村の公共公益施設の立地状況

県内の公共公益施設は、内陸部では盛岡市から一関市を結ぶ南北軸上の鉄道沿線に立地しており、沿岸部では、海岸線軸上に集積している。

また、警察署は、市町村役所周辺に立地している。

表 2-11 公共公益施設の立地状況

	県央	県南	沿岸	県北	岩手県
市役所・町村役場	8	8	9	8	33
警察署	5	6	4	2	17

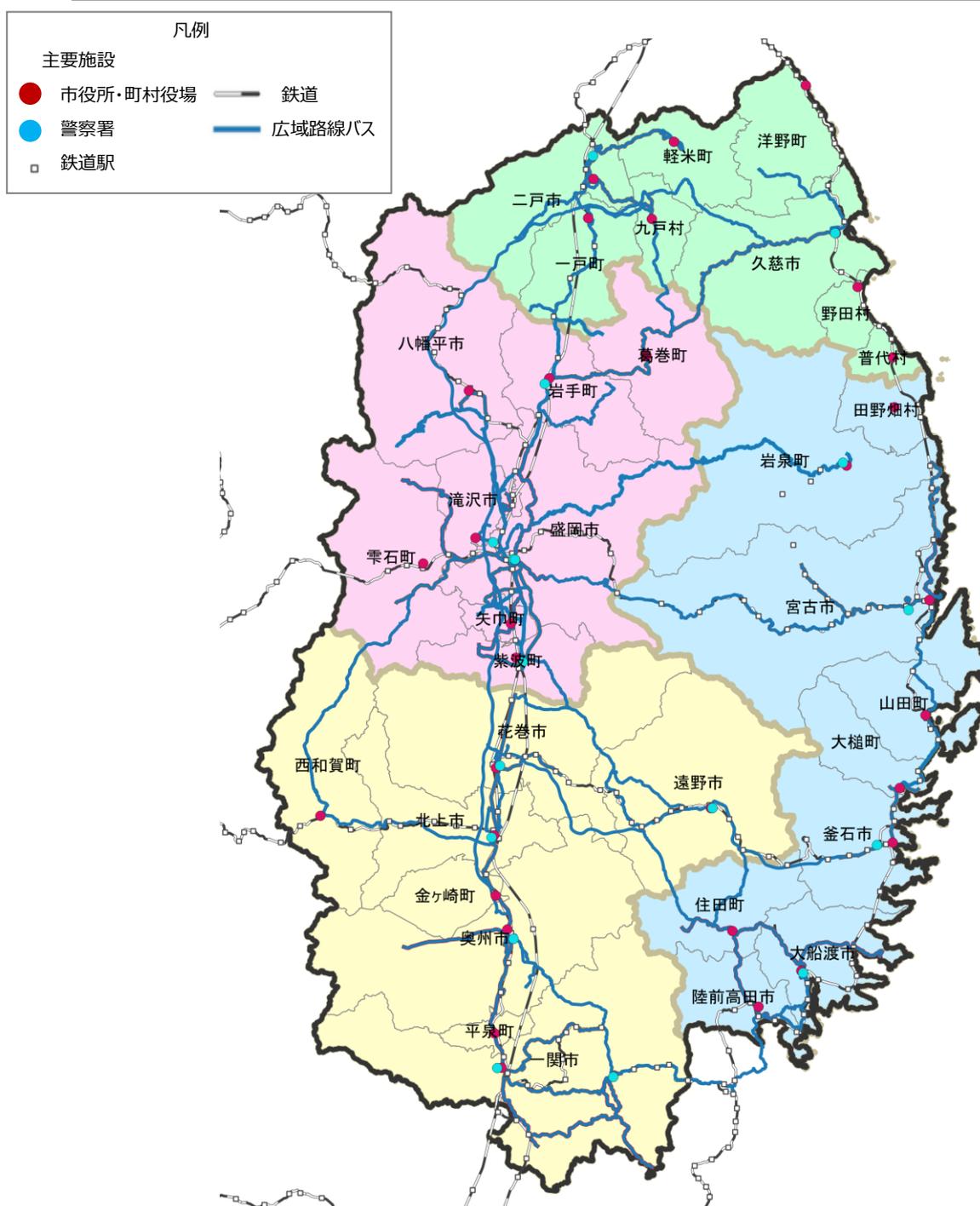


図 2-40 県内各市町村の公共公益施設の立地状況マップ

資料：岩手県 HP

### ③主要施設の移転計画、施設の集約統合について

県内の基幹病院等は平成 31 年に岩手医科大学附属病院が盛岡市から矢巾町へ移転し、総合花巻病院が花巻市花城町から花巻市御田屋町へ移転、平成 32 年には北上済生会病院が北上市花園町から北上市九年橋へ移転する予定となっている。

県立高校の統廃合・集約については、平成 28 年から検討されており、定時制高校については統合、また全日制では宮古商業高校と宮古工業高校、遠野高校と遠野緑峰高校、久慈東高校と久慈工業高校が統合予定となっているが、統合形態については、校舎制の導入も検討されている。

なお、久慈東高校と久慈工業高校の統合については、改めて検討することとされている。

基幹病院、県立高校の立地環境の変化は、地域公共交通の再編に影響がある事項であることから今後の予定・スケジュールを踏まえた検討が必要である。

病院	現在地	移転または新設先	移転時期
岩手県医科大学附属病院	盛岡市内丸19-1	紫波郡矢巾町西徳田第2地割1-1	H31.9
外来中心の「内丸メディカルセンター」新設		盛岡市内丸19-1	
総合花巻病院	花巻市花城町4番28号	花巻市御田屋町158の1、東町209の1ほか	H31.秋
北上済生会病院	北上市花園町一丁目6番8号	北上市九年橋三丁目地内	H32.秋

タイプ年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
専門学校					
総合的な専門学校					宮古商業と宮古工業を統合
普通科 専門学科併置高校					遠野緑峰と遠野高校を統合
総合学科 専門学科併置高校					久慈東と久慈工業を統合
普通高校	1学年1学級の高校で直近の入学人数が2年連続20人以下となった場合、原則として翌年から募集を停止とし、統合				
学科改編 コース等見直し (学級減)			西和賀 水沢農業 一関第二 釜石商工	平舘 花巻南 水沢工業 大船渡東 宮古水産	不来方 盛岡工業 紫波統合 花北青雲 北上翔南 一関工業 一戸
学級減		大槌 伊保内	葛巻 大船渡 種市	盛岡第四 前沢 大東 山田 大野 久慈 福岡	盛岡第三 盛岡北 一関第一 高田 金石 宮古
全日制学校数	63	63	63	63	60
全日制学級数	255	253	245	233	216
定時制			杜陵高校 通信制課程 宮古分室は 宮古高校に統合	盛岡工業 定時制 統合を検討	

※久慈東高校と久慈工業高校の統合は、計画に記載があるが、改めて検討することとされた。

図 2-4 1 基幹病院、県立高等学校の移転計画等

資料：岩手県 HP, 岩手医科大学 HP, 北上済生会病院 HP

#### ④主要施設へのアクセス状況

各地域の路線毎に基幹病院や、学校、道の駅、鉄道駅などとアクセスしているが、一つの施設に複数の路線がアクセスしている。ひとつの施設に複数の路線がアクセスしている状況となっており、特に岩手医科大学附属病院へアクセスする路線は多い。

表 2-12 主要施設へのアクセス状況（1 / 2）

地域	路線	施設種類					
		基幹病院等	道の駅	高校・専門学校	短大・大学	鉄道駅	大型商業施設
県央 県南	山伏	医科大学附属病院		西和賀高等学校		ほっとゆだ駅 盛岡駅	Nanak MOSSビル イオンモール盛岡
県央 沿岸	早坂高原	医科大学附属病院	道の駅「三田貝分校」	岩泉高校		盛岡駅	
県央 県北	平庭高原		道の駅「くずまき高原」	盛岡農業高等学校 葛巻高等学校		盛岡駅、厨川駅 いわて沼宮内駅 久慈駅	ジョイス沼宮内店 イオンスーパーセンター 盛岡洪民店
県央 県北	吉ヶ沢			沼宮内高等学校		いわて沼宮内駅	
県央 県北	中山			沼宮内高等学校		いわて沼宮内駅	ジョイスー戸店
県央 県北	葛巻			葛巻高等学校			
県央	網張温泉	医科大学附属病院				小岩井駅 盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	繫鷲宿	医科大学附属病院				盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	好摩直通	医科大学附属病院				好摩駅	盛岡ショッピングプラザ イオンスーパーセンター 盛岡洪民店
県央	見前回り志和	医科大学附属病院		盛岡南高等学校 盛岡第四高等学校		盛岡駅、仙北駅 矢幅駅	アクロスプラザ盛岡南 Nanak
県央	日詰（盛岡駅前発）	医科大学附属病院		盛岡第四高等学校		盛岡駅、仙北駅 日詰駅	イオンタウン紫波 ロッキー紫波町店
県央	長岡（盛岡駅前発）	医科大学附属病院				盛岡駅 日詰駅	盛岡駅ビルフェザン MOSSビル
県央	本宮（流通会館経由）	医科大学附属病院		盛岡商業高等学校		盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル Nanak
県央	本宮（湯沢団地経由）	医科大学附属病院		盛岡商業高等学校		盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル
県央	北高田	医科大学附属病院		不来方高等学校 盛岡第四高等学校	岩手医科大学	盛岡駅、仙北駅 矢幅駅	矢巾ショッピングセンター ビッグハウス矢巾店
県央	南インター川久保	医科大学附属病院		盛岡第四高等学校		盛岡駅	アクロスプラザ盛岡南 Nanak
県央	矢巾温泉	医科大学附属病院		盛岡第四高等学校		盛岡駅、仙北駅 岩手飯岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル
県央	沼宮内（産業文化センター 経由）			盛岡農業高等学校		いわて沼宮内駅 洪民駅	Nanak MOSSビル
県央	平館駅前	医科大学附属病院		盛岡農業高等学校 平館高等学校		平館駅、大更駅 厨川駅、盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	八幡平マウンテンH前	医科大学附属病院		盛岡農業高等学校		大更駅、厨川駅 盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	松川温泉	医科大学附属病院		盛岡農業高等学校		大更駅、厨川駅 盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	沼宮内		道の駅「石神の丘」	沼宮内高等学校	盛岡大学	いわて沼宮内駅 厨川駅、川口駅 盛岡駅	ジョイス沼宮内店 Nanak MOSSビル イオンスーパーセンター 洪民店
県央	八幡平マウンテンH前（平館 経由）	医科大学附属病院		盛岡農業高等学校 平館高等学校		平館駅、大更駅 厨川駅、盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	大更駅前	医科大学附属病院		盛岡農業高等学校		大更駅、厨川駅 盛岡駅	Nanak MOSSビル
県央	青山松園			盛岡第三高等学校	岩手大学	青山駅	ビッグハウス青山店 ユニバース青山店
県央	東部			沼宮内高等学校		いわて沼宮内駅	ジョイス沼宮内店

※基幹病院等については岩手医科大学附属病院（移転前）を含む  
主要施設から 300m 以内を通過する路線

表 2-13 主要施設へのアクセス状況 (2 / 2)

地域	路線	施設種類					
		基幹病院等	道の駅	高校・専門学校	短大・大学	鉄道駅	大型商業施設
県南	石鳥谷	県立中部病院		黒沢尻北高等学校		花巻空港駅 花巻駅、北上駅 北上駅(新幹線駅) 石鳥谷駅	おでんせプラザぐるーぶ さくら野百貨店北上店 イトーヨーカドー 花巻店
県南	土沢					花巻駅、新花巻駅 小山田駅、土沢駅	イトーヨーカドー 花巻店 銀河モール花巻
県南	一関花泉			一関第一高等学校		花泉駅、一ノ関駅 一ノ関駅(新幹線 駅)	
県南	狛鼻溪	県立磐井病院		大東高等学校		摺沢駅、柴宿駅 一ノ関駅 一ノ関駅(新幹線 駅)	
県南	胆沢病院	県立胆沢病院		岩谷堂高等学校水 沢高等学校 水沢工業高等学校		水沢駅	
県南	馬留			水沢商業高等学校		水沢駅	水沢メイプル XYZ水沢日高
県南	国道南(水沢～胆沢病院～ 前沢)	県立胆沢病院		前沢高等学校		水沢駅 前沢駅	イオン前沢店 ジョイス龍ヶ馬場店
県南	国道南(一関～前沢)					前沢駅、平泉駅 一ノ関駅 一ノ関駅(新幹線 駅)	いわて生協コープ一関コルザ ジョイス平泉店
県南	国道北(北上～金ヶ崎)			金ヶ崎高等学校		金ヶ崎駅、北上駅 北上駅(新幹線駅)	イオンスーパーセンター 金ヶ崎店 さくら野百貨店北上店
県南	国道北(奥州～金ヶ崎)	県立胆沢病院		水沢高等学校 金ヶ崎高等学校		水沢駅	イオンスーパーセンター 金ヶ崎店 水沢メイプル
県南	千厩花泉			千厩高等学校		花泉駅 千厩駅	マイヤ千厩店
県南	本郷		道の駅「かわさき」	千厩高等学校		千厩駅、真滝駅 一ノ関駅 一ノ関駅(新幹線 駅)	千厩ショッピングモール・エスピ アマイヤ千厩店
県南	大籠			千厩高等学校		千厩駅	千厩ショッピングモール・エスピ アマイヤ千厩店
県南	成田			花巻北高等学校 黒沢尻北高等学校		花巻駅 村崎野駅	イトーヨーカドー 花巻店 さくら野百貨店北上店
県南	大迫石鳥谷					石鳥谷駅	
県南	貝沢			西和賀高等学校		ほっとゆだ駅	
県南	生母	県立胆沢病院	道の駅「みずさわ」			水沢駅	水沢メイプル ジョイス龍ヶ馬場店
県南	北上	県立中部病院	道の駅「錦秋湖」	西和賀高等学校		ほっとゆだ駅 和賀仙人駅 北上駅 北上駅(新幹線駅)	スーパーオセン北上店 さくら野百貨店北上店
沿岸	崎浜	県立大船渡病院	道の駅「さんりく」	大船渡東高等学校		三陸駅 盛駅	新生活創造館 サン・リア
沿岸	中井	県立大船渡病院		住田高等学校		盛駅	新生活創造館 サン・リア
沿岸	赤浜	県立釜石病院	道の駅「釜石仙人峠」	釜石高等学校		大槌駅、鶯住居駅 両石駅、釜石駅 小佐野駅、松倉駅	サンパルク マルイチサンパルク店
沿岸	釜石船越	県立釜石病院	道の駅「やまだ」	釜石高等学校		岩手船越駅 浪板海岸駅 両石駅、釜石駅 小佐野駅、松倉駅	サンパルク マルイチサンパルク店
沿岸	陸前高田住田			住田高等学校		竹駒駅 陸前高田駅	イオンスーパーセンター 陸前高田店 アパッセたかた
沿岸	和井内					茂市駅、養目駅 花原市駅、千徳駅 宮古駅	キャトル宮古
沿岸	田老	県立宮古病院				宮古駅 田老駅	キャトル宮古
沿岸	小本	県立宮古病院	道の駅「たろう」			宮古駅、田老駅 岩泉小本駅	キャトル宮古
沿岸	細浦経由高田	県立大船渡病院		大船渡東高等学校		盛駅、大船渡駅 竹駒駅、細浦駅 下船渡駅(BRT線)	新生活創造館 サン・リア キャッセン・大船渡ショッピングセン ター イオンスーパーセンター 陸前高田店 アパッセたかた
県北	二戸	県立二戸病院		福岡工業高等学校		二戸駅 二戸駅(新幹線駅)	二戸ショッピングセンター ニコア 二戸ショッピングタウン
県北	大野	県立久慈病院	道の駅「おおの」	大野高等学校		陸中夏井駅 久慈駅	
県北	軽米	県立二戸病院		福岡工業高等学校		金田一温泉駅 二戸駅 二戸駅(新幹線駅)	二戸ショッピングセンターニコア 二戸ショッピングタウン
県北	伊保内一戸			一戸高等学校		一戸駅	ジョイス一戸店

## (5) ILC誘致事業への取り組み

北上山地の地下 100 メートルの盤石な花崗岩に、全長 20 キロメートルから 50 キロメートルにわたる世界最先端の素粒子実験施設「国際リニアコライダー」(ILC) を建設しようという計画があり、岩手県では、その誘致に取り組んでいる。

ILC の誘致により、研修施設周辺を中心としたまちづくりが進むことが想定される。国際リニアコライダープロジェクト立地に関わる調査検討報告書(大学共同利用機関法人、高エネルギー加速器研究機構)によると、運用期で人口が約 5,100 人～6,300 人増えるとされており、国際・国内空港への良好なアクセス性の確保や広域幹線鉄道網及び、交通結節点への近接性、利便性の高い生活交通手段の提供が必要とされている。



資料：岩手県 HP

## 2-5 本県の上位関連計画及び市町村「網形成計画」策定状況について

### (1) 計画の位置づけ

岩手県では、「いわて県民計画」の計画期間が平成 30 年度で満了するため、平成 31 年度からの次期総合計画を策定中である。

本計画は、県の最上位計画である「総合計画」と整合を図るとともに、岩手県の関連計画や各市町村が策定または策定予定の「網形成計画」、県と市町村が合同で策定する「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」との連携を図り、県・広域振興局単位での将来像都市像の実現に向けた、県版の「網形成計画」とする。

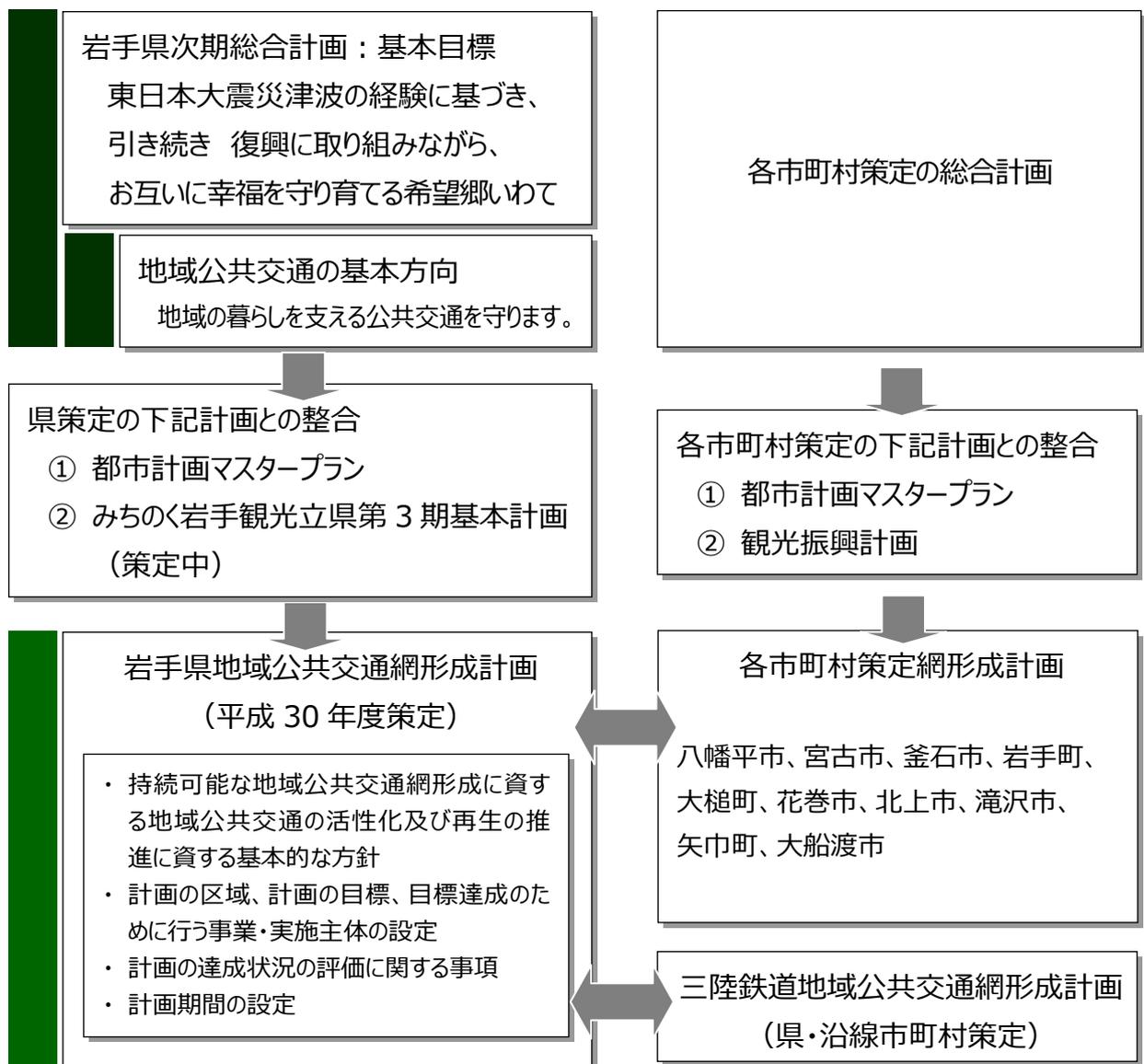


図 2-4 2 計画の位置づけ

## (2) 本県の上位関連計画

### ① 岩手県次期総合計画（中間案）

岩手県次期総合計画（中間案）では、復興推進の基本方向において、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をしていくとしており、政策推進の基本方向では、地域の暮らしを支える公共交通を守るため、広域的な公共交通基盤の確保、地域公共交通の確保、公共交通の利用を促進するとしている。

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
------	--

#### 【復興推進の基本方向】

- ・ 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。**

表 2-14 地域振興の展開方向

#### 県央広域振興圏の展開方向

##### ■ 地域の特性を踏まえた基本的な考え方（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。**

#### 県南広域振興圏の展開方向

##### ■ 地域の特性を踏まえた基本的な考え方（抜粋）

- ・ **産業集積を背景とした働く世代の活躍が見込まれる地域であることから、より安心して子育てできる環境や医療体制を整備するとともに、県南圏域が建設候補地となっている国際リニアコライダー（ILC）の研究者等の多様な文化を持つ人々と地域住民が共に安心して暮らせる地域コミュニティを形成し、一人ひとりがいきいきと暮らせる地域づくりを進める。**
- ・ **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、これを生かした魅力発信により、交流人口の拡大を図る。**

#### 沿岸広域振興圏の展開方向

##### ■ 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、これらを生かしながら、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™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る。**

#### 県北広域振興圏の展開方向

##### ■ 地域の特性を踏まえた基本的な考え方（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】

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な考え方としている。

### 【県南広域振興圏】

産業集積を背景とした働く世代の活躍が見込まれる地域であり、地域住民一人ひとりがいきいきと暮らせる地域づくりや、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な考え方としている。

### 【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 2019<sup>TM</sup>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な考え方としている。

### 【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な考え方としている。

## ②関連計画

11 地域において、都市計画区域マスタープランを策定しており、盛岡広域都市計画区域、花巻都市計画区域、北上都市計画区域、紫波都市計画区域において、広域幹線バス路線の維持確保や充実を図るとしている。

(みちのく岩手観光立県第3期基本計画を策定中)

### (3) 市町村の計画

#### ①総合計画等

県内各市町村において策定している総合計画、まち・ひとしごと・創生総合戦略、都市計画マスタープラン、観光計画等の上位・関連計画の中で、公共交通に関する方針が記述されている。

#### ②「網形成計画の策定内容」

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・改善が主な内容となっている。

#### 【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、2019 年度に向け計画策定中である。

これらの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広域路線バスが幹線路線に位置づけられている。

#### 【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。

これらの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路線バスが幹線路線に位置づけられている。

#### 【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、平成 30 年度策定予定である。

これらの地域公共交通網形成計画では、鉄道、JR 大船渡線 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、岩手県と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している（予定）。

#### 【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、久慈市が平成 30 年度に、二戸市が 2019 年度に策定予定である。

また、三陸鉄道沿線市町村では岩手県と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している（予定）。

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 2-15 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	
策定中	5	盛岡市	2019 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	2019 年度予定	(着手時期：未定)
		金ヶ崎町	2020 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志を示しているほか、奥州市に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。

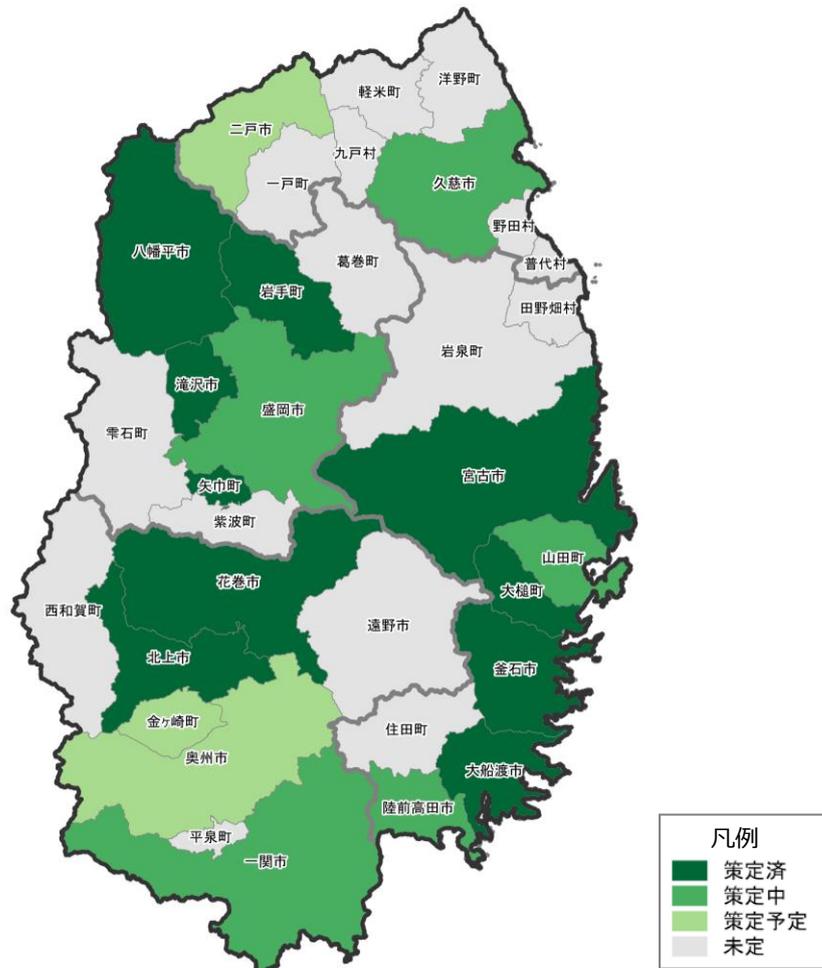


図 2-4 3 地域公共交通網形成計画の策定状況

### ③「立地適正化計画」の策定内容と公共交通の位置づけ

県内における立地適正化計画の策定状況は平成30年11月時点で県南広域振興圏の花巻市及び北上市において策定済となっている。

また盛岡市が計画策定中である。

#### 【県南広域振興圏】

花巻市では計画の中で、「各拠点が連携可能な公共交通網の形成を図るため、幹線系統を維持していく」、「各拠点周辺の公共交通サービス圏外を予約応答型乗合交通で補完していく」としており、中心市街地内の循環バスの拡充による利便性向上、台温泉～花巻温泉～花巻市街地、花巻南温泉等の観光地～花巻市街地間の観光系統の維持を掲げている。

北上市では、都市拠点と地域拠点を結ぶ拠点間交通の構築、協働型地域内交通の再構築、都市拠点エリアの便利な公共空間の創出、幹線交通の機能確保、愛される公共交通の創出を掲げ、網形成計画と連携、整合性を図っている。



## **第3章 法制度・国の動向**



# 第3章 法制度・国の動向

## 3-1 法制度・国の動向

### (1) 地域公共交通に関する法制度の改正等

国では、人口減少、少子高齢化が加速することにより、公共交通を取り巻く環境が年々厳しさを増している中、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となっている。

このような状況を踏まえ、国では、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正し、「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」の制度化を行った。

また、75歳以上の運転者による交通死亡事故件数及び交通死亡事故全体に占める割合の増加など社会情勢を踏まえ、道路交通法の改正に伴う「免許更新の厳格化」など法制度の改正がはかられている状況である。

#### 【法制度等の改正】

- ・ 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）
- ・ 高齢者の移動手手段の確保に関する検討会（検討中）

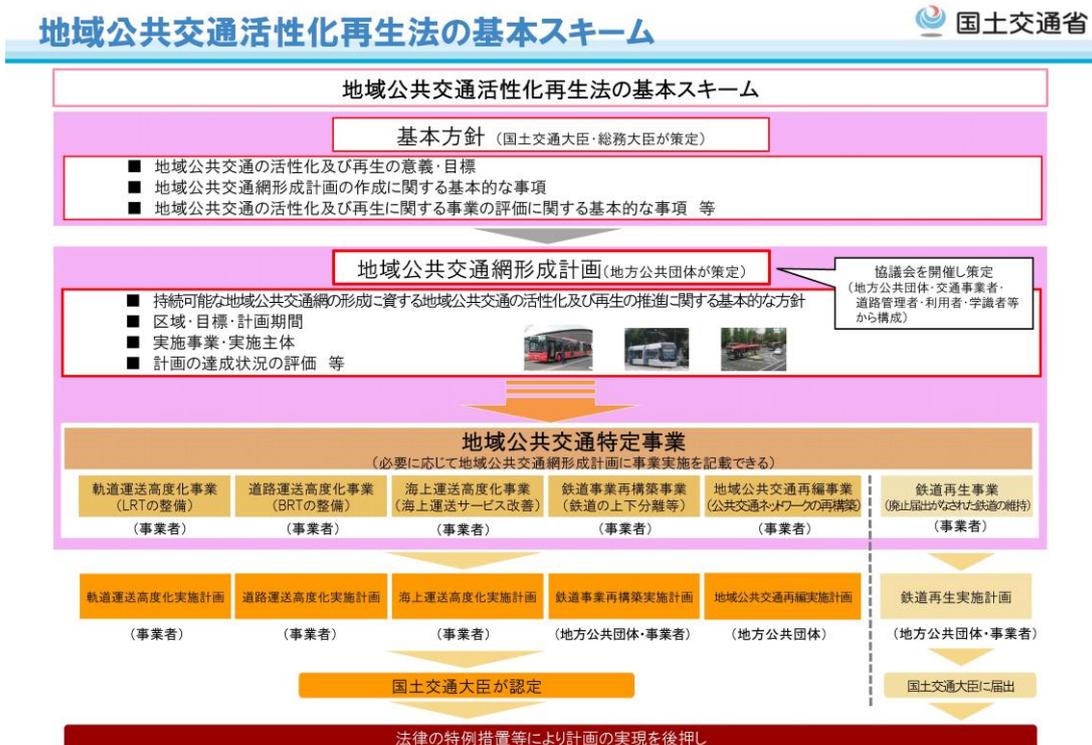


図 3-1 地域公共交通活性化再生法

出典：国土交通省HP



## **第4章 地域公共交通の現状について**



## 第4章 地域公共交通の現状について

### 4-1 本県の公共交通の現状

本県では、航空、フェリー、鉄道、BRT、路線バスなど、様々な公共交通が運行している。

なお、東日本大震災以降、地域公共交通の維持・確保を行うため、「地域公共交通確保維持改善事業（被災地特例）」「特定被災地域公共交通調査事業」が導入された。しかし、復興事業の進捗、仮設住宅の集約・廃止に伴い、2020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。

本計画では県内の公共交通機関を下記のとおり分類する。

表4-1 公共交通の状況

交通種別		単位	全県					備考
			全県	県央	県南	沿岸	県北	
航空		路線	5	-	5	-	-	花巻空港 国内定期便：札幌/名古屋/大阪/福岡 国際定期便：台湾
フェリー航路		路線	1	-	-	1	-	宮古港：⇄室蘭港
鉄道	JR 新幹線	路線	2※	2	1	0	1	東北新幹線、秋田新幹線
	JR 在来線	路線	8※	4	4	3	1	東北本線、田沢湖線、北上線、八戸線、花輪線、釜石線、山田線、大船渡線
	IGR いわて銀河鉄道	路線	1※	1	0	0	1	
	三陸鉄道	路線	2※	0	0	2	1	北リアス線、南リアス線
BRT		路線	1	-	-	1	-	JR 大船渡線
高速バス		路線	27※	14	14	5	5	高速道路を利用するバス
都市間輸送バス		路線	6※	3	5	4	1	都市間輸送を主な目的とするバス
広域幹線路線バス		路線	63※	26	21	13	10	
コミュニティバス		市町村	25	5	7	7	6	
デマンド交通		市町村	14	1	6	4	3	
自家用有償運送	市町村運営有償運送	団体	11	2	3	2	4	
	福祉有償運送	団体	30※	9	14	3	5	
	公共交通空白地有償運	団体	4	1	2	1	0	
タクシー		事務所	157	40	65	32	20	

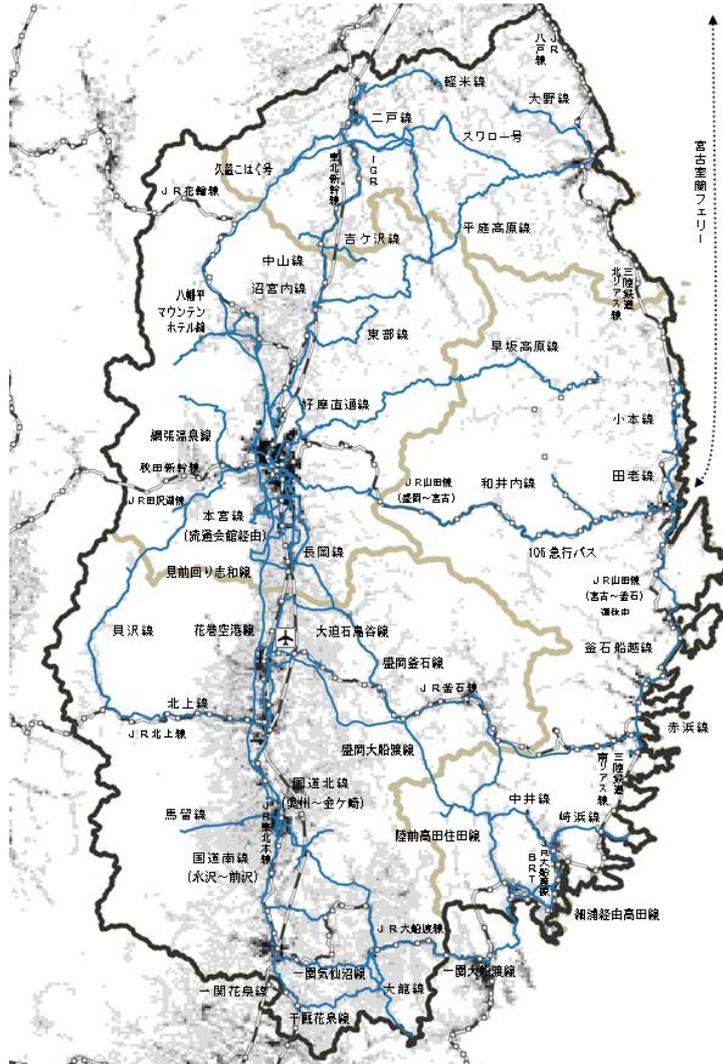
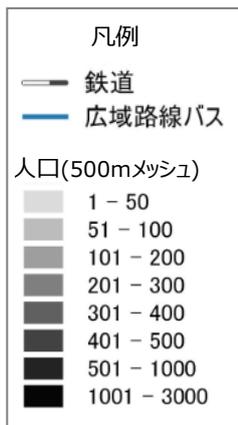
※ 地域間をまたがるため合計数は一致しない

### 県央広域振興圏

- ・ 鉄道では、J Rの東北新幹線と秋田新幹線の2路線と在来線が4路線、その他に県央と県北を結ぶIGRいわて銀河鉄道が1路線。
- ・ バスについては、高速バス14路線、都市間バス3路線、広域路線バス26路線。
- ・ タクシー事業者数は40事業所で、広域振興圏の中では2番目に多い状況。
- ・ 鉄道とバスについては、広域振興圏の中で最も多くの路線が運行されており、盛岡市を中心としたネットワークが整備されている状況。

### 県北広域振興圏

- ・ 鉄道では、J Rの東北新幹線の1路線と在来線が1路線、その他に県央と県北を結ぶIGRいわて銀河鉄道が1路線。
- ・ バスについては、高速バス5路線、都市間バス1路線、広域路線バス10路線。
- ・ タクシー事業者数は20事業所で、広域振興圏の中では最も少ない事業所数。
- ・ 鉄道とバスについても、県央や県南に比べて少ない状況。



### 県南広域振興圏

- ・ 県内で唯一の空港「花巻空港」があり、国内4定期便と台湾との定期便を合わせ5つの定期便が運行。
- ・ 鉄道では、J Rの東北新幹線と秋田新幹線の2路線と在来線が4路線。
- ・ バスについては、高速バス14路線、都市間バス5路線、広域路線バス21路線。
- ・ タクシー事業者数は65事業所で、広域振興圏の中で最も多い状況。

### 沿岸広域振興圏

- ・ 県内で唯一、宮古港と室蘭港を結ぶフェリーが就航。
- ・ 鉄道では、J Rの在来線が2路線と少ないが、三陸鉄道の2路線と合わせ5路線が運行。
- ・ バスについては、JR大船渡線BRT1路線、高速バス5路線、都市間バス4路線、広域路線バス13路線。
- ・ タクシー事業者数は32事業所で、広域振興圏の中では、県南、県央に次いで多い状況。

図4-1 広域的な地域公共交通ネットワーク図

## (1) 航空

いわて花巻空港の定期便の利用者数は平成22年以降、増加傾向となっている。

国際チャーター便は平成19年から平成23年まで減少し、一時増加に転じたが、平成25年以降は再度減少傾向となり、平成29年に大幅増加となっている。

国際定期チャーター便は平成26年の就航以降減少傾向となっていたが、平成29年に増加に転じている。平成30年には台湾定期便が就航しており、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。

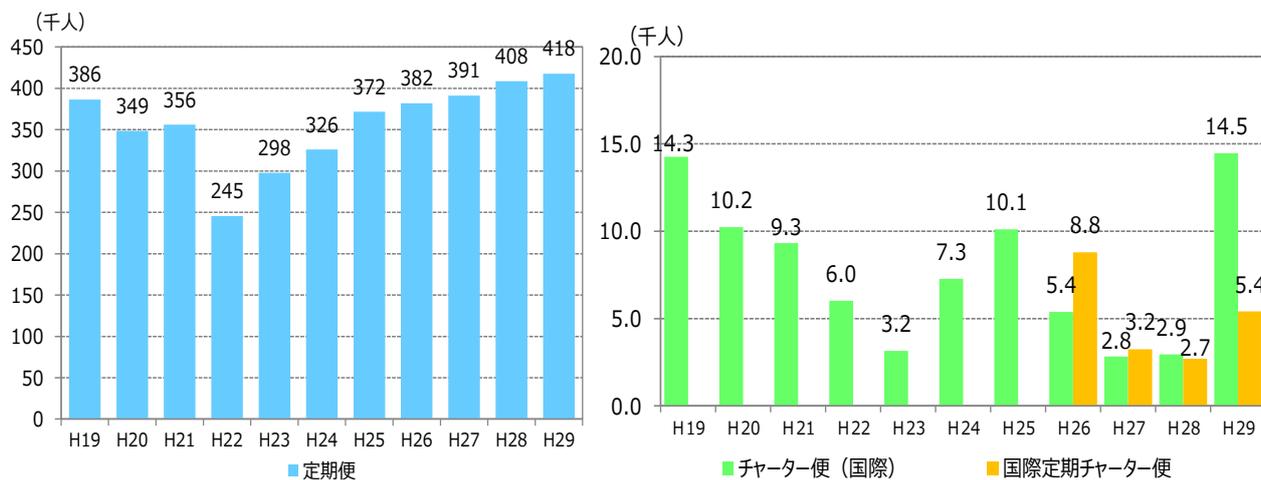


図4-2 いわて花巻空港の利用者数の推移

資料：岩手県 HP

## (2) フェリー航路

岩手県宮古港と北海道室蘭港を結ぶ岩手初となる定期フェリー「宮古・室蘭フェリー航路」が平成30年6月22日に開設されている。宮古市は、東日本大震災以降、三陸沿岸道路や復興道路の整備が進んでおり、宮古から主要都市へのアクセス向上が見込まれることや、豊富な観光資源による旅客需要の拡大、物流・交流の活性化など広域ネットワークの拡大による三陸地域の振興が期待される。

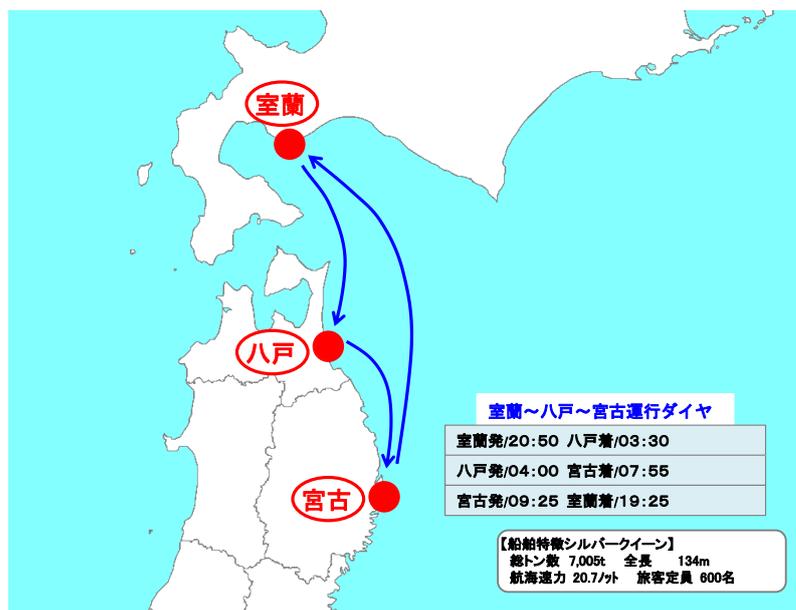


図4-3 宮古・室蘭フェリー航路

資料：宮古市 HP

### (3) 鉄道

岩手県内には、東日本旅客鉄道(株)、第三セクター鉄道の IGR いわて銀河鉄道(株)、三陸鉄道(株)の3社が鉄道事業者として展開しており、新幹線2路線、在来線11路線を運行している。

また、平成31年3月には、東日本大震災の影響で運休していたJR山田線の一部(宮古～釜石間)が三陸鉄道に移管され、北リアス線・南リアス線を含む久慈～盛岡が「リアス線」と名称を変更し運行する。

県内に設置されている鉄道駅は、178駅あり、その中でも盛岡駅は複数の路線が接続する拠点性を有している。また、平成31年3月のリアス線開通に併せ新たに2駅が新設され、更に2019年度内にも1駅新設される予定である。

東北新幹線の平成29年度の平均通過人員は約9万人であり、平成18年度に比べ約1万人増加している。JR東日本在来線の平成29年度の平均通過人員は約9万人であり、平成18年度に比べ約1万人増加している。第三セクター鉄道の平成29年度の利用者は約580万人であり、平成18年度に比べ約30万人減少している。

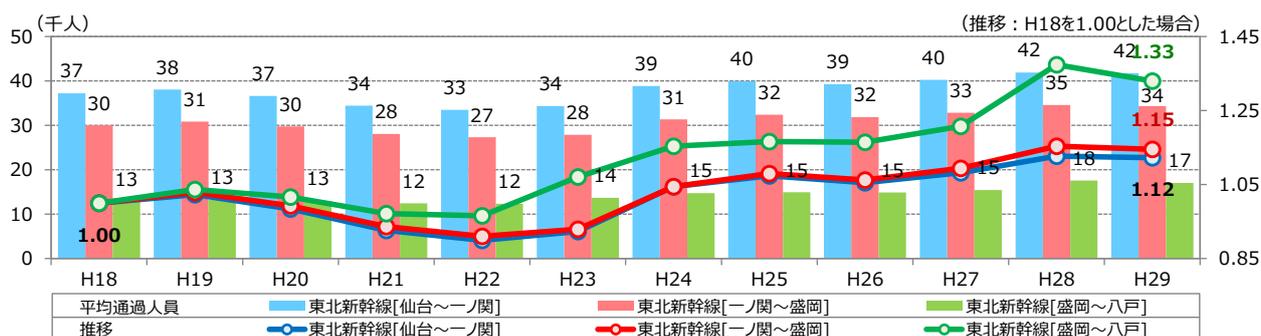


図4-4 新幹線の平均通過人員の推移[仙台～八戸間]

資料：JR東日本「路線別ご利用状況」

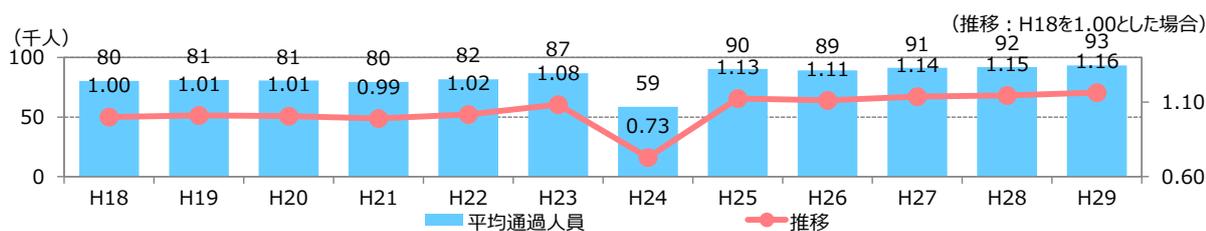


図4-5 JR在来線の平均通過人員の推移

資料：JR東日本「路線別ご利用状況」

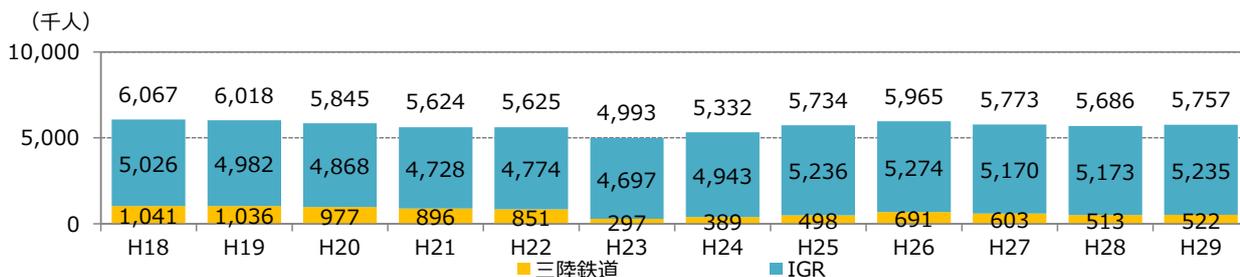


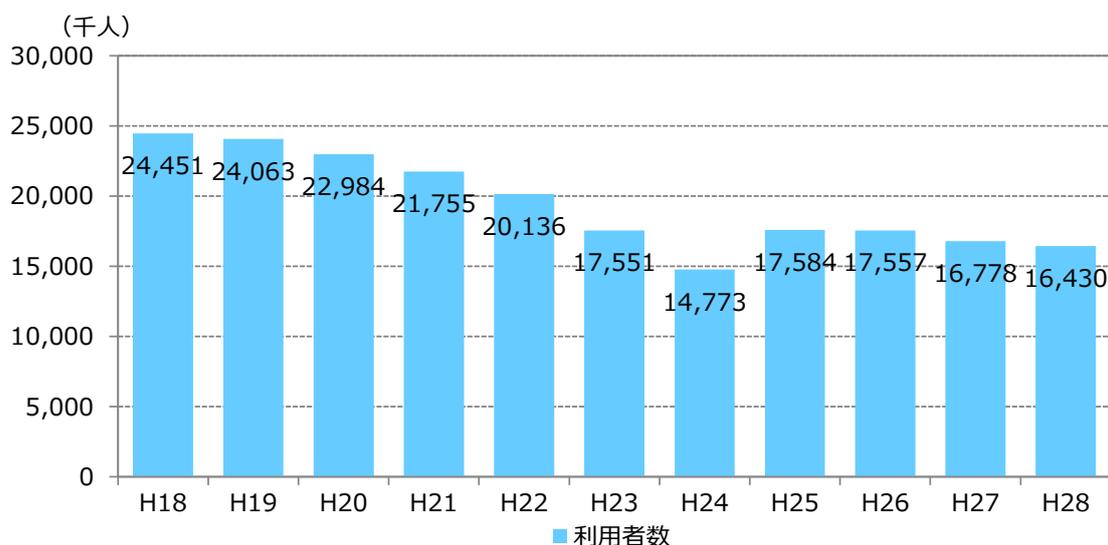
図4-6 第三セクター鉄道利用者数の推移

資料：三陸鉄道資料、IGRいわて銀河鉄道資料

#### (4) 乗合バス

乗合バスの平成28年度の利用者数は約1,640万人であり、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。

このような利用者数の減少に伴い運賃収入も減少しており、平成28年度の運賃収入は約103億円と、平成18年度に比べ約12億（約1割）減少している。



※盛岡市実施のおでかけバスによる輸送人員を除く

図4-7 路線バス利用者数の推移

資料：一般乗合旅客自動車運送事業実施報告書

(岩手県交通(株)、岩手県北自動車(株)、ジェイアールバス東北(株)、南部バス(株))

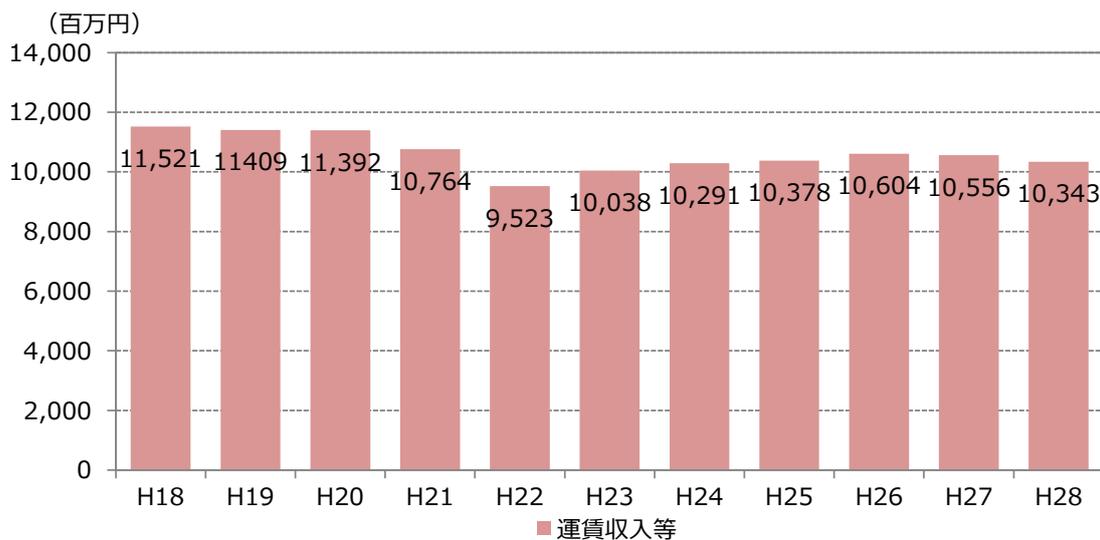


図4-8 路線バス運賃収入の推移

資料：一般乗合旅客自動車運送事業実施報告書

(岩手県交通(株)、岩手県北自動車(株)、ジェイアールバス東北(株)、南部バス(株))

## ①高速バス

高速バスは岩手県内で 26 路線が運行しており、県央広域振興圏が 14 路線で最も多く、次いで県南広域振興圏が 13 路線、県北広域振興圏と沿岸広域振興圏が 5 路線となっており、高速道路を通過、岩手県内と東京・仙台・青森等の他県の拠点都市をバスが結んでいる。

表 4-2 高速バスの運行路線

番号	広域振興圏	路線名/系統	主な運行区間	交通事業者
1	県央、県南	イーハトーブ号	紫波中央駅～池袋駅西口	岩手県交通
2	県央、沿岸	BEAM-1	横浜・東京～盛岡駅～宮古・山田町	岩手県北自動車、京浜急行
3	県央、県北	岩手きずな号	東京～久慈	岩手県北自動車、フジエクスプレス
4	県央、県北	八盛号	盛岡バスセンター～八戸フェリーターミナル	岩手県北自動車
5	県央	ドリーム盛岡	盛岡駅東口～東京駅	岩手県交通、ジェイアールバス東北 国際興業
6	県央	ヨーデル	盛岡駅～弘前バスターミナル	岩手県北自動車、岩手県交通、弘南バス
7	県央	アーバン	盛岡駅西口～仙台駅前	岩手県北自動車、岩手県交通 ジェイアールバス東北、 宮城交通、東日本急行
8	県央	みちのく号	盛岡駅～大館駅前	岩手県北自動車、秋北バス
9	県央	あすなろ	盛岡駅～青森駅前	岩手県北自動車、弘南バス
10	県央	ジュビター	池袋駅西口～テトラック安代～大館駅前	国際興業、秋北バス
11	県央	大館仙台線	三井アウトレットパーク仙台港～テトラック安代～大館駅前	秋北バス
12	県南、沿岸	遠野・釜石号	道の駅やまだ～池袋駅西口	岩手県交通、国際興業
13	県南、沿岸	仙台・釜石線	釜石駅前～遠野～大迫～仙台駅前	岩手県交通、宮城交通
14	県南、沿岸	けせんライナー	釜石営業所～池袋西口	岩手県交通
15	県南、沿岸	仙台・大船渡線	県庁市役所前～サンリアショッピングセンター前	岩手県交通、宮城交通
16	県央、県南	盛岡千厩線	室根～水沢～盛岡	岩手県交通
17	県央、県南	花巻空港線	盛岡駅～花巻空港	岩手県交通
18	県央、県北	久慈こはく号	盛岡～久慈	岩手県北自動車
19	県南	けんじライナー	花巻温泉～花巻駅前～北上駅前～仙台駅東口	岩手県交通
20	県南	オリオンバス	盛岡駅～北上駅東口～東京駅鍛冶橋駐車場	オリオンツアー
21	県南	高速乗合バス	仙台駅～中尊寺	東日本急行
22	県南	高速バス	仙台空港～松島～平泉～中尊寺～花巻空港～花巻温泉	岩手県北自動車
23	県南	仙台・一関線	仙台駅前～一関駅前	東日本急行
24	県南	仙台・平泉線	仙台駅前～一関駅前～中尊寺	東日本急行、岩手急行バス
25	県南	江刺仙台線	江刺～水沢～仙台	岩手県交通
26	県北	シリウス号	七戸十和田駅～軽米インター～東京駅日本橋口	国際興業、十和田観光電鉄
27	県北	軽米高速線	八戸駅～軽米病院	岩手県北自動車南部支社

## ②都市間輸送バス

県内で運行している都市間バスは 6 路線となっており、盛岡を起点とする都市間輸送バスは 3 路線と最も多く、県央と県南、沿岸を結ぶ路線となっており、岩手県交通、県北バスの 2 社がそれぞれ運行している。

その他、県南広域振興圏の一関気仙沼線、一関大船渡線は岩手県交通、県北広域振興圏のスワロー号は JR バス東北が運行している。

表 4-3 都市間バスの運行路線

番号	広域振興圏	路線名/系統	主な運行区間	交通事業者
1	県央、県南、沿岸	盛岡釜石線	盛岡～遠野～釜石	岩手県交通
2	県央、県南、沿岸	盛岡大船渡線	盛岡～遠野～大船渡（一部系統で高速バス）	岩手県交通
3	県央、沿岸	106急行バス	盛岡～宮古・山田・船越	岩手県北自動車
4	県南、沿岸	一関大船渡線	一関～千厩～気仙沼～陸前高田～大船渡	岩手県交通
5	県南	一関気仙沼線	一関～千厩～気仙沼	岩手県交通
6	県南	気仙沼千厩線	千厩～折壁～気仙沼	岩手県交通
7	県北	スワロー号	二戸～久慈	ジェイアールバス東北

### ③広域路線バス

岩手県内の地域間を結び高校生の通学や高齢者の通院など、日常的な移動を支える広域路線バスは 63 路線運行しており、県央広域振興圏から県南・沿岸・県北広域振興圏にまたがる路線が 6 路線、県央広域振興圏内の路線が 20 路線、県南広域振興圏内の路線が 18 路線、沿岸広域振興圏内の路線が 12 路線、県北広域振興圏内の路線が 5 路線運行している。

表 4-4 広域路線バスの運行状況

番号	広域振興圏	路線名	運行区間	事業者名
1	県央、県南	山伏	ほつとゆだ駅前イオンモール盛岡～盛岡バスセンター	岩手県交通
2	県央、沿岸	早坂高原	盛岡駅前～早坂トンネル～龍泉洞前	ジェイアールバス東北
3	県央、県北	平庭高原	盛岡駅～葛巻～久慈駅	ジェイアールバス東北
4	県央、県北	吉ヶ沢	末代橋～沼宮内病院～吉ヶ沢	岩手県北自動車
5	県央、県北	中山	いわて沼宮内駅前～沼宮内病院～中山	岩手県北自動車
6	県央、県北	葛巻	ふれあい広場～瀬月内～葛巻中学校前	岩手県北自動車
7	県央	網張温泉	盛岡バスセンター～小岩井農場まきば園～網張温泉	岩手県交通
8	県央	繋鷺宿	盛岡バスセンター～イオンモール盛岡、繋温泉～鷺宿温泉	岩手県交通
9	県央	好摩直通	盛岡バスセンター～イオンスーパーセンター盛岡洪民店～好摩駅前	岩手県交通
10	県央	見前回り志和	盛岡駅前～花やはばニュータウン～日詰駅前	岩手県交通
11	県央	日詰（盛岡駅前発）	盛岡駅前～北高田～日詰駅前	岩手県交通
12	県央	長岡（盛岡駅前発）	盛岡駅前～大吠森～日詰駅前	岩手県交通
13	県央	本宮（流通会館経由）	矢巾営業所～流通会館～盛岡駅前	岩手県交通
14	県央	本宮（湯沢団地経由）	矢巾営業所～湯沢団地～盛岡駅前	岩手県交通
15	県央	北高田	矢巾営業所～矢巾駅前～盛岡駅前	岩手県交通
16	県央	南インター川久保	矢巾営業所～友愛病院、盛岡南インター～盛岡駅前	岩手県交通
17	県央	矢巾温泉	矢巾温泉～都南総合支所～盛岡駅前	岩手県交通
18	県央	沼宮内（産業文化センター経由）	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	岩手県北自動車
19	県央	平館駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平館駅前	岩手県北自動車
20	県央	八幡平マウンテンH前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～八幡平マウンテンホテル前	岩手県北自動車
21	県央	松川温泉	盛岡バスセンター～盛岡駅前、田頭町～松川温泉	岩手県北自動車
22	県央	沼宮内	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	岩手県北自動車
23	県央	八幡平マウンテンH前（平館経由）	盛岡バスセンター～盛岡駅前～八幡平マウンテンホテル前	岩手県北自動車
24	県央	大更駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～大更駅前	岩手県北自動車
25	県央	青山松園	滝沢営業所～月が丘二丁目～松園バスターミナル	岩手県交通
26	県央	東部	沼宮内営業所～遠中沢～岩瀬張	岩手県北自動車
27	県南	石鳥谷	北上駅前～県立中部病院、イトーヨーカドー～志和口	岩手県交通
28	県南	土沢	イトーヨーカドー～新花巻駅前～雲南桜前	岩手県交通
29	県南	一関花泉	竹山～一関駅前～涌津下町	岩手県交通
30	県南	狛鼻溪	一関駅前～磐井南光病院～摺沢駅前	岩手県交通
31	県南	胆沢病院	江刺バスセンター～胆沢病院	岩手県交通
32	県南	馬留	水沢駅前～まごころ病院～ひめかゆスキー場	岩手県交通
33	県南	国道南（水沢～胆沢病院経由～前沢）	水沢車庫～胆沢病院～イオン前沢店	岩手県交通
34	県南	国道南（一関～前沢）	一関駅前～イオン前沢店	岩手県交通
35	県南	国道北（北上～金ヶ崎）	北上駅前～金ヶ崎町役場	岩手県交通
36	県南	国道北（奥州～金ヶ崎）	胆沢病院～県南免許センター	岩手県交通
37	県南	千厩花泉	千厩バスターミナル～千厩病院、藤沢～花泉	岩手県交通
38	県南	本郷	一関営業所～千厩バスターミナル	岩手県交通
39	県南	大籠	千厩バスターミナル～千厩病院、藤沢病院～千松	岩手県交通
40	県南	成田	花巻北高校前～成田、村崎野～北上駅前	岩手県交通
41	県南	大迫石鳥谷	大迫バスターミナル～大迫病院、宝陽病院～石鳥谷駅前	岩手県交通
42	県南	貝沢	ほつとゆだ駅前～煤孫～北上駅前	岩手県交通
43	県南	生母	胆沢病院～奥州市役所～生母	岩手県交通
44	県南	北上	ほつとゆだ駅前～川舟～貝沢	岩手県交通
45	県南	一関線	一関駅前～陸中箱石	東磐交通
46	県南	前沢線	前沢診療所～狛鼻溪駅前～三浦歯科医院	東磐交通
47	沿岸	崎浜	崎浜～県立大船渡病院	岩手県交通
48	沿岸	中井	中井～世田米駅前～県立大船渡病院	岩手県交通
49	沿岸	赤浜	上大畑～赤浜	岩手県交通
50	沿岸	釜石船越	道の駅やまだ～県立釜石病院～上大畑	岩手県交通
51	沿岸	陸前高田住田	住田高校前～鳴石団地前～イオンスーパーセンター陸前高田	岩手県交通
52	沿岸	和井内	宮古駅前～茂市～清水	岩手県北自動車
53	沿岸	田老	宮古駅前～宮古病院前～三王三丁目	岩手県北自動車
54	沿岸	小本	宮古駅前～宮古病院前～岩泉小本駅前	岩手県北自動車
55	沿岸	細浦経由高田	立根～細浦駅前～竹駒駅前	岩手県交通
56	沿岸	田の浜線	宮古～津軽石～豊間根～船越駅前～田の浜	岩手県北自動車
57	沿岸	船越線	宮古～船越	岩手県北自動車
58	沿岸	岩泉茂市線	岩泉病院～和井内～茂市駅	東日本交通
59	県北	二戸	伊保内営業所～ふれあい広場～二戸駅前	岩手県北自動車
60	県北	大野	久慈駅～県立久慈病院～陸中大野	岩手県北自動車
61	県北	軽米	二戸駅～県立二戸病院～金田一温泉センター～軽米病院	ジェイアールバス東北
62	県北	伊保内一戸	伊保内営業所～来田温泉、一戸駅前～イコオショッピングセンター	岩手県北自動車
63	県北	二戸線	浄法寺～二戸駅～仁左平	ジェイアールバス東北
64	県北	二戸・中山・いわて子どもの森線	二戸駅前～中山～子どもの森	岩手県北自動車

#### ④コミュニティバス、デマンド交通

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。

また、利用者のデマンド（需要や乗りたいというニーズ）に合わせて運行するデマンド交通は13市町村で運行している。

表4-5 コミュニティバス、デマンド交通の運行状況

番号	広域 振興圏	市町村	主なコミュニティバス	主なデマンド交通	
1	県央	盛岡市			
2		八幡平市	・ 八幡平市コミュニティバス		
3		滝沢市	・ 福祉バス		
4		雫石町		・ 雫石町あねっこバス	
5		葛巻町			
6		岩手町	・ あいあいバス	・ あいあいタクシー	
7		紫波町	・ 紫波町コミュニティバス「すこやか号」		
8		矢巾町	・ 矢巾町循環バス「さわやか号」		
9	県南	花巻市	・ 市街地循環バスふくろう号・星めぐり号 ・ 大迫・花巻地域間連絡バス	・ 石鳥谷地域予約乗合バス ・ 東和地域予約乗合バス ・ 湯口地区予約乗合タクシー	
10		北上市	・ 北上市コミュニティバス ・ 稲瀬線	・ 相去地区乗合タクシー ・ 稲瀬地区乗合タクシー ・ のりたくん	
11		遠野市	・ 市営バス ・ 住田町コミュニティバス	・ 小友・綾織地区デマンドバス ・ 附馬牛・松崎地区デマンドバス	
12		一関市	・ 市営バス ・ なの花バス ・ 廃止路線代替バス	・ 舞川地区デマンドタクシー ・ 達古袋地区デマンドタクシー	
13		奥州市	・ Zバス ・ 市営バス ・ 衣川コミュニティバス	・ ハートバス	
14		西和賀町	・ 町民バス「おでかけバス」	・ 湯けむりタクシー	
15		金ヶ崎町	・ 金ヶ崎町田園バス		
16		平泉町			
17		沿岸	宮古市	・ 川井地域バス	
18			大船渡市		・ 日頃市町デマンド交通
19	陸前高田市		・ 高田竹駒循環線 ・ 高田米崎循環線	・ 気仙地区デマンドタクシー ・ 小友・広田地区デマンドタクシー	
20	釜石市		・ 市内路線バス	・ にこにこバス	
21	住田町		・ 住田町コミュニティバス		
22	大槌町		・ 町民バス		
23	山田町				
24	岩泉町		・ 岩泉町民バス		
25	田野畑村		・ たのくんバス	・ くるもん号	
26	県北		久慈市	・ 市民バス「のるねっとKUJI」	・ 津内口デマンドタクシー ・ 根井デマンドタクシー
27		二戸市	・ 市コミュニティバス にこにこ号 ・ 循環バス		
28		普代村	・ 普代村営バス ・ 田野畑村民バス ・ 地域資源発掘周遊観光バス		
29		軽米町	・ 軽米町コミュニティバス ・ 町民バス		
30		野田村	・ 野田村営バス		
31		九戸村			
32		洋野町	・ 町営バス	・ 町民バス(デマンド交通)	
33		一戸町		・ デマンド交通「いちのへ いくべ号」	

## (5) 自家用有償運送

### ⑤市町村運営有償運送

市町村運営有償運送は、交通空白地帯において、市町村自らが住民の運送を行う交通空白輸送と、身体障がい者や要介護者等をドア・ツー・ドアで個別に輸送する市町村福祉輸送の2つに分類され、県内では平成30年4月1日現在で、11団体が運行している。

### ⑥福祉有償運送

NPO法人等が要介護者や身体障がい者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもので、県内では平成30年4月1日現在で、30団体が運行している。

### ⑦公共交通空白地有償運送

NPO法人等が公共交通空白地等において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、運送を行うもので県内では平成30年4月1日現在で、4団体が運行している。

## 4-2 バス運転士の状況

岩手県内のバス事業者3社（岩手県交通㈱、岩手県北自動車㈱、ジェイアールバス東北㈱）における運転士の雇用状況については、減少傾向にあり、平成26年度では905人の運転士雇用者数が平成30年度では900人を割り込み868人となっている。

また、十分な新規採用数を確保できず、再雇用者に頼らざるを得ない状況が続いている。雇用者数のうち再雇用者の占める割合は年々増加しており、平成30年度では約2割を再雇用者が占めている状況となっている。

各交通事業者において、年々運転士の確保が難しくなっており、今後の地域公共交通を維持していく上でも、運転士不足や運転士の高齢化問題の改善が喫緊の課題となっている。

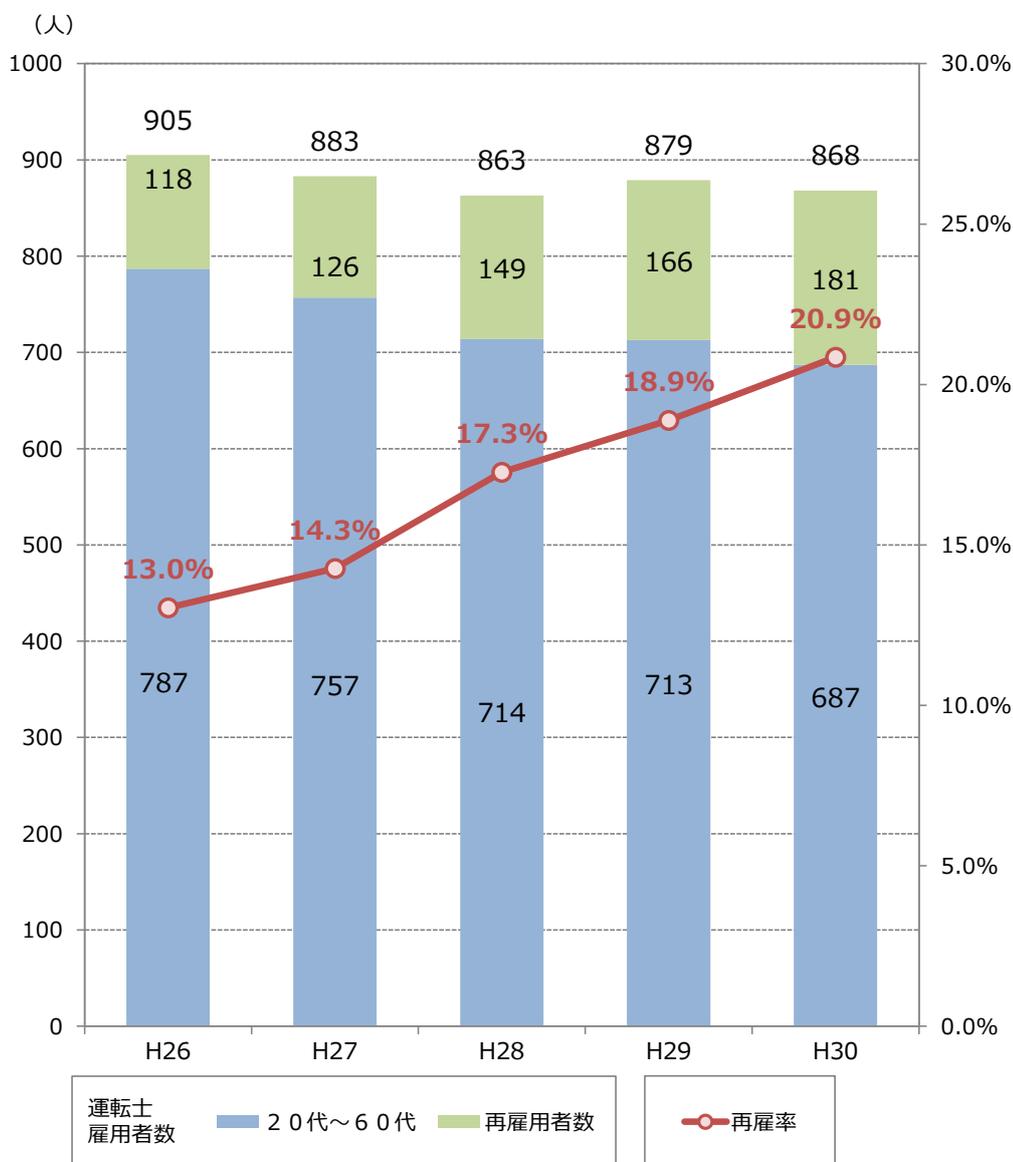


図4-9 運転士の雇用者数及び再雇用者の占める割合の推移

資料：岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北提供資料

※運転士の雇用者数は岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北の合計

### 4-3 国・県補助事業活用状況

運賃収入の減少により、国・県の補助対象要件を満たさない路線が発生している。平成 29 年度の国庫補助対象路線は 47 路線、県単独補助路線は 17 路線である。

東日本大震災津波後に導入された「地域公共交通確保維持改善事業の被災地特例」は、2020 年度に終了の見込みであり、平成 29 年度の実績ベースで国庫補助対象路線の 16 路線、県単独補助路線の 9 路線は、補助の要件を満たさなくなる可能性がある。

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。

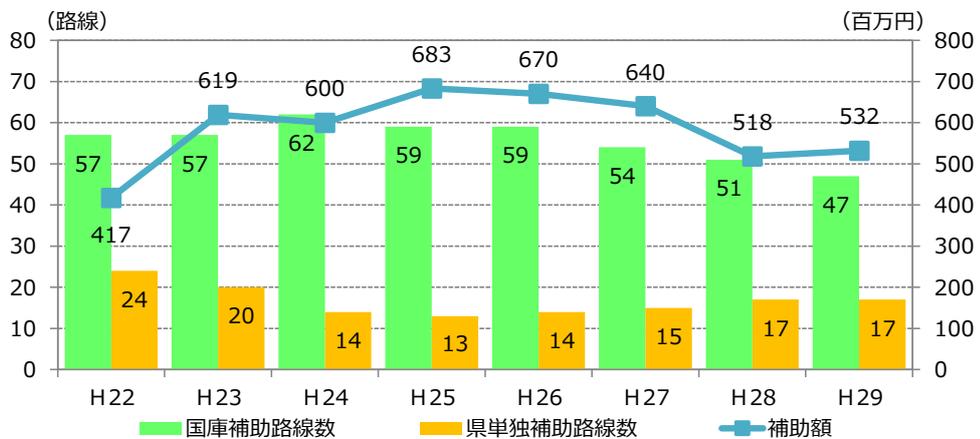


図 4-6 補助対象路線（国庫・県単）の路線数と補助額の推移

資料：岩手県資料

表 4-6 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 補助要件	国庫補助路線		県単独補助路線		合計	
		うち 満たさない	うち 満たさない	うち 満たさない	うち 満たさない	うち 満たさない	
県央 広域 振興圏	路線数	22 (47%)	6 (38%)	9 (53%)	5 (56%)	31 (48%)	11 (44%)
	補助額(千円)	232,914 (49%)	19,196 (18%)	28,149 (53%)	17,115 (49%)	261,063 (49%)	36,311 (25%)
県南 広域 振興圏	路線数	14 (30%)	6 (38%)	6 (35%)	3 (33%)	20 (31%)	9 (36%)
	補助額(千円)	120,612 (25%)	48,869 (46%)	20,469 (39%)	13,499 (38%)	141,081 (27%)	62,368 (44%)
沿岸 広域 振興圏	路線数	9 (19%)	4 (25%)	1 (6%)	0 (0%)	10 (16%)	4 (16%)
	補助額(千円)	128,976 (27%)	39,226 (37%)	2,973 (6%)	0 (0%)	131,949 (25%)	39,226 (28%)
県北 広域 振興圏	路線数	4 (9%)	0 (0%)	5 (29%)	2 (22%)	9 (14%)	2 (8%)
	補助額(千円)	84,330 (18%)	0 (0%)	16,792 (32%)	8,997 (26%)	101,122 (19%)	8,997 (6%)
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

※バス路線が地域間を跨がるため、広域振興圏の合計と岩手圏の数値は一致しない

資料：岩手県資料

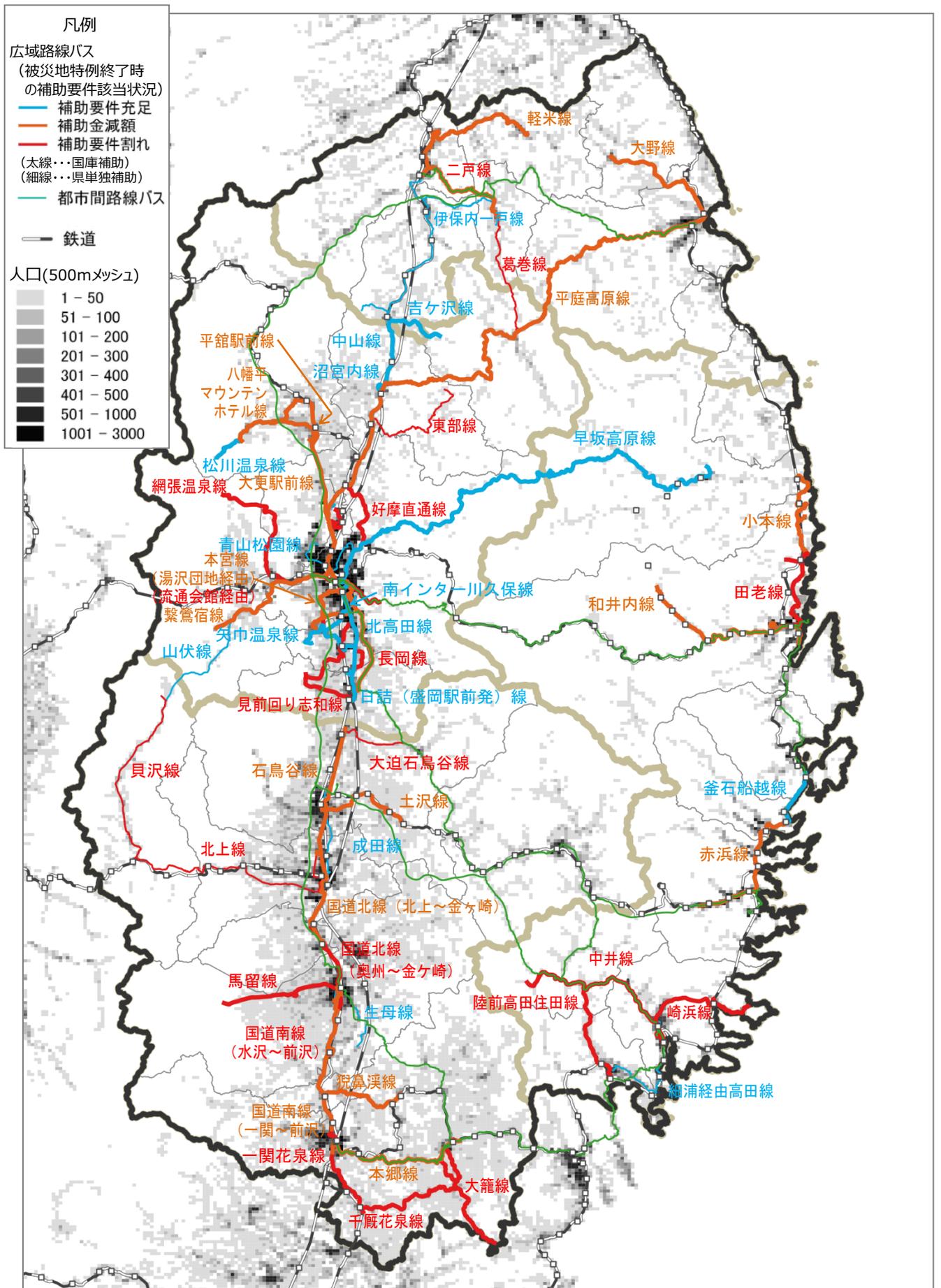


表4-7 国・県補助対象路線の現状（平成29年度）

■国庫補助対象路線の状況

番号	路線名	平均乗車密度(人)	運行回数	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	広域振興圏
1	千歳花泉	1.2	4.9	5.8	32,634	7,754	24,880	21,271	満たさない	岩手県交通	県南
2	国道南(水沢～前沢)	1.3	7.0	9.1	10,565	2,823	7,742	2,000	満たさない	岩手県交通	県南
3	大籠	1.4	4.2	5.8	23,459	6,520	16,939	12,556	満たさない	岩手県交通	県南
4	岩手県立大学(滝沢駅着)※	1.7	3.6	6.1	11,973	3,917	8,056	570	満たさない	岩手県北自動車	県央
5	岩手県立大学(盛岡農高経由)※	1.9	3.4	6.4	10,280	3,842	6,438	132	満たさない	岩手県北自動車	県央
6	国道北(奥州～金ヶ崎)	1.9	7.6	14.4	23,317	8,394	14,923	4,124	満たさない	岩手県交通	県南
7	好摩直通	5.1	2.3	11.7	12,078	10,511	1,567	1,813	満たさない	岩手県交通	県央
8	崎浜	2.6	2.8	7.2	14,792	6,438	8,354	7,920	満たさない	岩手県交通	沿岸
9	中井	3.1	2.8	8.6	19,197	9,969	9,228	12,021	満たさない	岩手県交通	沿岸
10	見前回り志和	3.6	2.6	9.3	18,693	9,811	8,882	4,730	満たさない	岩手県交通	県央
11	陸前高田住田	2.4	4.4	10.5	25,940	11,107	14,833	17,308	満たさない	岩手県交通	沿岸
12	馬留	2.6	4.1	10.6	18,044	9,292	8,752	1,971	満たさない	岩手県交通	県南
13	田老	3.8	3.0	11.0	12,482	7,239	5,243	1,977	満たさない	岩手県北自動車	沿岸
14	一関花泉	2.7	5.0	13.5	25,326	11,413	13,913	6,947	満たさない	岩手県交通	県南
15	網張温泉	3.7	3.9	14.4	28,618	16,963	11,654	8,642	満たさない	岩手県交通	県央
16	本宮(流通会館経由)	2.9	5.1	14.7	14,879	9,161	5,718	3,309	満たさない	岩手県交通	県央
17	国道南(一関～前沢)	2.0	13.9	27.8	51,466	18,292	33,174	8,295	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
18	土沢	2.2	6.9	15.1	22,866	10,281	12,585	4,454	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
19	狛鼻溪	2.3	6.6	15.1	38,917	14,603	24,315	7,926	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
20	国道北(北上～金ヶ崎)	2.5	6.2	15.5	17,817	7,973	9,845	3,802	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
21	胆沢病院	2.5	11.5	28.7	27,320	16,610	10,710	4,477	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
22	本郷	2.6	6.6	17.1	40,437	14,134	26,303	23,835	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
23	国道南(水沢～胆沢病院～前沢)	2.8	7.2	20.1	23,322	12,295	11,027	5,804	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
24	南インター川久保	3.0	7.6	22.8	24,996	15,131	9,865	5,439	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県央
25	二戸	3.2	8.1	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	県北
26	本宮(湯沢団地経由)	3.3	7.1	23.4	21,226	14,526	6,699	2,121	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県央
27	石烏谷	3.3	8.9	29.3	52,235	30,745	21,490	13,150	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県南
28	和井内	3.6	4.3	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	沿岸
29	小本	3.6	7.0	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	沿岸
30	長岡(盛岡駅前発)	3.9	6.9	26.9	36,507	25,190	11,317	4,967	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県央
31	赤浜	4.1	5.9	24.1	32,641	18,962	13,679	9,653	満たす(補助金減額)	岩手県交通	沿岸
32	軽米	4.2	4.6	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	県北
33	平舘駅前	4.4	3.5	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	県央
34	八幡平マウンテンホテル(大更駅経由)	4.4	5.0	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	県央
35	繁鷲宿	4.4	6.4	28.1	35,098	26,846	8,252	6,979	満たす(補助金減額)	岩手県交通	県央
36	大野	4.6	3.3	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	県北
37	八幡平マウンテンホテル(東八病院経由)	4.6	6.5	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	県央
38	平庭高原	4.7	5.0	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	県央・県北
39	北高田	5.1	3.0	15.3	13,757	13,598	159	1,164	満たす	岩手県交通	県央
40	大更駅前	5.1	3.1	15.8	17,328	12,600	4,729	3,284	満たす	岩手県北自動車	県央
41	釜石船越	5.2	10.7	55.6	73,741	47,956	25,784	21,672	満たす	岩手県交通	沿岸
42	矢巾温泉	5.3	2.9	15.3	10,969	11,282	-313	1,832	満たす	岩手県交通	県央
43	松川温泉	5.3	3.0	15.9	29,837	18,375	11,462	12,095	満たす	岩手県北自動車	県央
44	沼宮内(産業文化センター経由)	5.3	4.4	23.3	32,761	21,756	11,005	12,830	満たす	岩手県北自動車	県央
45	日詰(盛岡駅前発)	5.3	13.2	69.9	56,986	57,145	-159	7,200	満たす	岩手県交通	県央
46	早坂高原	5.5	4.0	22.0	90,811	47,852	42,959	29,038	満たす	ジェイアールバス東北	県央・沿岸
47	沼宮内	5.7	5.4	30.7	39,209	27,661	11,548	11,853	満たす	岩手県北自動車	県央

※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

## ■ 県単独補助対象路線の状況

路線名	平均乗車密度(人)	運行回数	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	広域振興圏
東部A ※2	0.6	1.0	0.6	3,857	362	3,494	3,492	満たさない	岩手県北自動車	県央
東部B・D ※2	1.0	2.0	2.0	9,016	1,229	7,787	4,498	満たさない	岩手県北自動車	県央
葛巻	1.2	3.0	3.6	10,749	1,788	8,961	4,498	満たさない	岩手県北自動車	県央・県北
大迫石鳥谷	2.0	7.3	14.6	20,932	9,364	11,568	4,500	満たさない	岩手県交通	県南
貝沢	2.3	2.0	4.6	13,738	5,673	8,064	4,500	満たさない	岩手県交通	県南
東部C ※2	3.1	1.0	3.1	4,839	1,836	3,003	3,002	満たさない	岩手県北自動車	県央
長岡 ※3	3.4	1.0	3.4	3,964	2,337	1,627	1,625	満たさない	岩手県交通	県央
北上	3.6	2.0	7.2	10,269	5,128	5,141	4,499	満たさない	岩手県交通	県南
二戸 ※1	3.8	1.4	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	県北
青山公園	4.0	2.0	8.0	3,270	2,983	287	285	満たす	岩手県交通	県央
吉ヶ沢	4.0	3.0	12.0	11,260	6,334	4,925	4,500	満たす	岩手県北自動車	県央・県北
中山	4.0	2.5	10.0	5,727	3,977	1,750	1,749	満たす	岩手県北自動車	県央・県北
生母	4.1	2.5	10.2	5,919	4,665	1,254	1,254	満たす	岩手県交通	県南
細浦経由高田	4.1	0.9	3.6	6,811	3,835	2,976	2,973	満たす	岩手県交通	沿岸
伊保内一戸	4.2	1.0	4.2	3,994	2,447	1,548	1,546	満たす	岩手県北自動車	県北
成田	4.3	3.0	12.9	7,280	6,062	1,217	1,216	満たす	岩手県交通	県南
山伏	5.3	1.0	5.3	14,499	8,104	6,395	4,500	満たす	岩手県交通	県央・県南

※1 平成 30 年度補助対象外

※2 平成 29 年 10 月東部線として統合

※3 平成 29 年 12 月補助対象外

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

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)

なお、沿岸市町村においては、「特定被災地域公共交通調査事業」により、東日本大震災津波後の地域内公共交通を確保してきたが、2020 年度に事業の終了が見込まれており、その後の地域内公共交通の見直しも、喫緊の課題となっている。

#### 4-4 高速バス・都市間バス及び広域路線バスの利用実態

##### (1) 運送実績及び運行経路から見える実態

運行により欠損額が生じている広域バス路線の中には、複数の広域バス路線が一部重複している区間、鉄道と一部重複している区間のある路線があり、補完しあっている路線もあれば、中にはそのままでは維持が難しい非効率路線となっているものがみられる。

また、利用が極めて少ない区間がある長大路線や、一部の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バス路線もみられる。

表 4-8 重複路線の状況

地域	広域バス路線	重複路線	
		鉄道	
県央、沿岸	106急行線	JR山田線（盛岡～宮古）	
県央	大更駅前線	JR花輪線	
	平舘駅前線	JR花輪線	
	八幡平マウンテンホテル線	JR花輪線	
	松川温泉線	JR花輪線	
	沼宮内線	IGRいわて銀河鉄道	
県南	国道北線	JR東北本線	
	石鳥谷線	JR東北本線	
	国道南線	JR東北本線	
	北上線	JR北上線	
	土沢線	JR釜石線	
	成田線	JR東北本線	
沿岸	盛岡釜石線	JR釜石線	
	和井内線	JR山田線（盛岡～宮古）	
	釜石船越線	JR山田線（移管後：三陸鉄道リアス線）	
	赤浜線	JR山田線（移管後：三陸鉄道リアス線）	
県北	中山線	IGRいわて銀河鉄道	
	吉ヶ沢線	IGRいわて銀河鉄道	

地域	広域バス路線
県央	沼宮内線、平庭高原線
	大更駅前線、平舘駅前線、八幡平マウンテンホテル線、松川温泉線
	山伏線、繁鷲宿線
	見前回り志和線、日詰線
	本宮線、南インター川久保線、川久保線、矢巾温泉線
	好摩直通線、沼宮内線
	貝沢線、山伏線
県央、県南	吉ヶ沢線、中山線
沿岸	田老線、小本線
	盛岡大船渡線、中山線
	大船渡線B R T、細浦経由高田線
	崎浜線、細浦経由高田線
	釜石船越線、赤浜線

図 4-1 1 鉄道と重複する広域バス路線

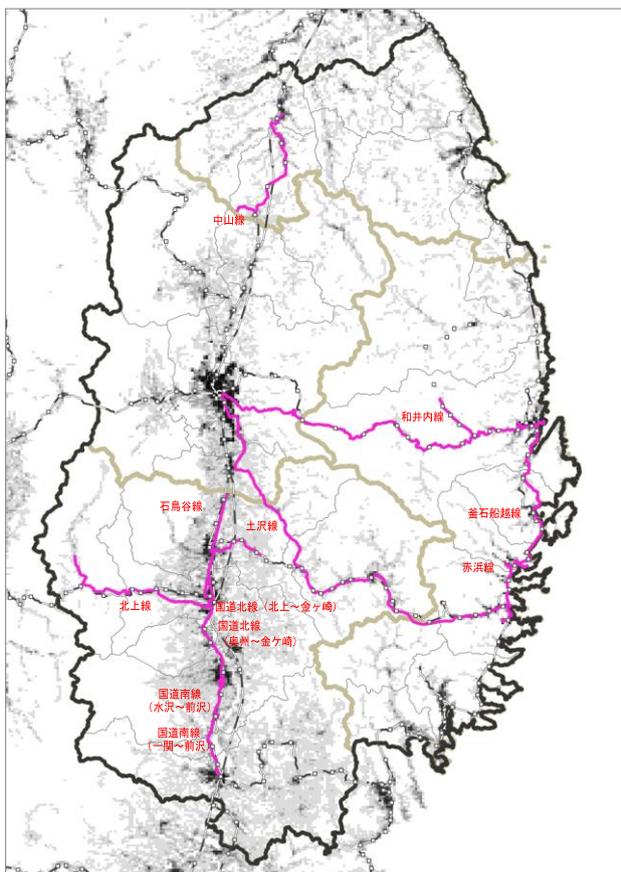
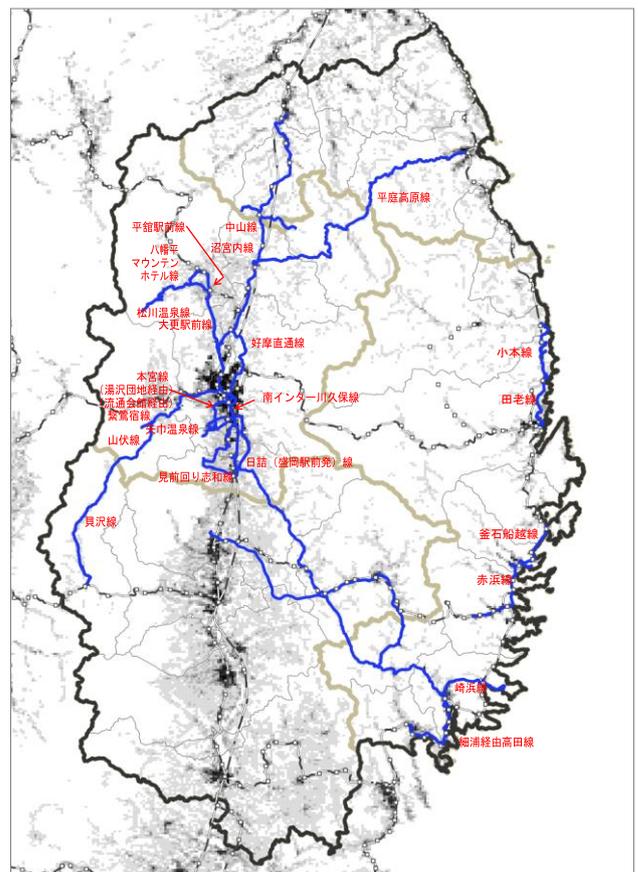


図 4-1 2 広域バス路線同士で重複する路線



## (2) 国・県補助対象路線の利用実態

県央広域振興圏では、通勤・通学、通院、買い物など幅広い目的で利用されている路線が多いものの、盛岡市内での利用が多く、地域間で利用されている路線が少ない。

県南広域振興圏では、通勤・通学、通院、買い物など幅広い目的で利用されている路線が多く、地域間利用されている路線もみられるが、一部区間のみの利用にとどまり、地域間利用されていない路線も多くみられる。

沿岸広域振興圏では、通学目的に利用されている路線が多く、他の広域振興圏に比べて地域間利用されている路線も多くみられる。

県北広域振興圏では、広域振興圏内だけでなく、県央広域振興圏と結ばれている路線もあるが、地域間利用されずに一部区間のみの利用となっている路線が多くみられる。

表4-9 国・県補助対象路線の利用実態（1/3）

### ■国庫補助対象路線

広域振興圏	路線名	運行区間	利用目的	利用状況
県央	網張温泉	盛岡バスセンター～小岩井農場まきば園～網張温泉	観光、通勤等	雫石～盛岡市間の地域間利用がみられるが、小岩井農場から網張温泉間の利用は少ない。盛岡駅前での乗降が多くなっている。
	繋鶯宿	盛岡バスセンター～イオンモール盛岡、繋温泉～鶯宿温泉	通勤、買い物、観光等	雫石町内での利用は少なく、盛岡市境から盛岡市街間の利用が多い。特に盛岡駅前での乗降が多い。
	好摩直通	盛岡バスセンター～イオンスーパーセンター盛岡洪民店～好摩駅前	通勤、通院、買い物等	県営野球場から盛岡BC間の利用がほとんどを占めており、好魔から県営野球場間の利用が利用が少ない。盛岡BCでの乗降が最も多い。
	見前回り志和	盛岡駅前～花やはばニュータウン～日詰駅前	通勤・通学等	盛岡市内での利用が多いが、紫波町での利用と盛岡市内での利用に分かれている。盛岡駅前、盛岡BCでの乗降が多い。
	日詰 (盛岡駅前発)	盛岡駅前～北高田～日詰駅前	観光・通勤、買い物等	盛岡市内の利用が多く、矢巾町と盛岡市境での地域間利用がみられるものの、紫波町、矢巾町から盛岡市への地域間利用は少ない。
	長岡 (盛岡駅前発)	盛岡駅前～犬吠森～日詰駅前	通勤・通学、通院、買い物等	盛岡市内の利用が多い。紫波町での乗降は少なく、紫波町～盛岡市間での地域間利用は少ない。
	本宮 (流通会館経由)	矢巾営業所～流通会館～盛岡駅前	通勤が多いが、通学、通院、買い物でも利用	盛岡市内での利用が多く、矢巾町～盛岡市内の地域間利用は少ない。
	本宮 (湯沢団地経由)	矢巾営業所～湯沢団地～盛岡駅前	通勤・通学、通院、買い物等	通勤・通学時間帯では湯沢団地から盛岡BC間、それ以外の時間帯では市立病院入口から盛岡駅前での利用が多い。
	北高田	矢巾営業所～矢巾駅前～盛岡駅前	通勤・通学、通院、買い物等	矢巾町内では煙山保育園、盛岡市内では川久保、盛岡バスセンター、盛岡駅前での乗降が多く、矢巾町での利用と盛岡市内での利用に分かれている。
	南インター川久保	矢巾営業所～友愛病院、盛岡南インター～盛岡駅前	通勤・通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、盛岡バスセンターと盛岡駅前の乗降は多いが、矢巾町での乗降は少ない。
	矢巾温泉	矢巾温泉～都南総合支所～盛岡駅前	通勤・通学、通院、買い物等	盛岡市内での利用が多く、盛岡バスセンターと盛岡駅前の乗降は多いが、矢巾町での乗降は少ない。
	沼宮内 (産業文化センター経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～盛岡大学前で、盛岡市～滝沢市境までの地域間利用が見受けられる。
	平館駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平館駅前	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大更駅前で、全線ではないものの盛岡市～八幡平市間の地域間利用が見受けられる。
	八幡平マウンテンホテル (東八病院経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～八幡平マウンテンホテル前	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大更駅前で、全線ではないものの盛岡市～八幡平市間の地域間利用が見受けられる。
	松川温泉	盛岡バスセンター～盛岡駅前、田頭町～松川温泉	通勤・通学、通院、観光、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大更駅前で、全線ではないものの盛岡市～八幡平市間の地域間利用が見受けられる。
	沼宮内	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～盛岡大学前で、盛岡市～滝沢市境までの地域間利用が見受けられる。
	八幡平マウンテンホテル (大更駅経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～八幡平マウンテンホテル前	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大更駅前で、全線ではないものの盛岡市～八幡平市間の地域間利用が見受けられる。
	大更駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～大更駅前	通勤・通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、盛岡駅前～大更駅前で、全線ではないものの盛岡市～八幡平市間の地域間利用が見受けられる。

資料：H30 乗り込み OD 調査結果

H30 交通事業者アンケート・聞き取り結果

H29・H30 乗降調査結果

表 4-10 国・県補助対象路線の利用実態（2 / 3）

■ 国庫補助対象路線

広域振興圏	路線名	運行区間	利用目的	利用実態
県南	石鳥谷	北上駅前～県立中部病院、イトーヨーカドー～志和口	通勤・通学、通院、買い物等	花巻駅前～北上駅前間の利用が多く、花巻市～北上市間での地域間利用がみられる。花巻市では花巻駅前、北上市では県立中部病院、本石町一丁目、北上駅での乗降が多い。
	土沢	イトーヨーカドー～新花巻駅前～雲南桜前	通勤・通学、通院、買い物等	イトーヨーカドー、花巻駅前での乗降が多く、花巻駅から新花巻駅間での利用が多い。
	一関花泉	竹山～一関駅前～涌津下町	通勤・通学、通院、買い物等	花泉から一関市役所間での利用が多く、一関駅前での乗降が多い。
	狛鼻溪	一関駅前～磐井南光病院～摺沢駅前	通勤・通学、通院、買い物等	摺沢駅前～一関間での利用がみられ、一関駅前での乗降が多い。
	胆沢病院	江刺バスセンター～胆沢病院	通勤・通学、通院、買い物等	発着バス停の江刺BC～胆沢病院間での利用がみられ、特に江刺BC～水沢駅間の利用が多い。江刺BC、水沢駅前、胆沢病院での乗降が多い。
	馬留	水沢駅前～まごころ病院～ひめかゆスキー場	通院利用が多いが、通学、買い物利用もあり	水沢駅からまごころ病院間での利用が多く、水沢駅前、水沢駅前通り、まごころ病院での乗降が多い。
	国道南（水沢～胆沢病院～前沢）	水沢車庫～胆沢病院～イオン前沢店	通学利用が多いが、若干の通院・買い物利用もあり	平成30年10月に、まちなか循環バスとの実質的な統合を図ったため、利用者が増加する見込み。
	国道南（一関～前沢）	一関駅前～イオン前沢店	通勤・通学、通院、買い物等	奥州市内での乗降は少なく、平泉駅前、一関駅前での乗降が多くなっている。瀨原から平泉駅前と大佐から平泉駅間の利用が多く見受けられ、世界遺産である平泉中尊寺を通る路線であることから、休日は一関駅前から中尊寺間での利用が多い。
	国道北（北上～金ヶ崎）	北上駅前～金ヶ崎町役場	通勤・通学、通院、買い物等	北上市との境の赤鳥居～本通り二丁目（本石町一丁目）間の利用が多い。相去地区から北上市中心部への通院・買物利用、北上市内から金ヶ崎高校への通学が見受けられる。北上市内の本通り二丁目（本石町一丁目）、北上駅での乗降が多い。
	国道北（奥州～金ヶ崎）	胆沢病院～県南免許センター	通学利用が多いが、若干の通院・買い物利用もあり	水沢高校から水沢駅間と水沢駅から金ヶ崎高校間での高校への通学利用が多く、金ヶ崎町～奥州市間での地域間利用がみられる。胆沢病院、金ヶ崎高校前での乗降が多い。
	千厩花泉	千厩バスターミナル～千厩病院、藤沢～花泉	通勤・通学、通院、買い物等	構井田から藤沢・黄海上町間での千厩高校への通学利用が一定数ある。利用実態としては、花泉から藤沢、藤沢から千厩と別れているが、花泉～藤沢間の利用は少ない。下町、ハネト、構井田での乗降が多い。
	本郷	一関営業所～千厩バスターミナル	通学、通院、買い物等	旧一関市内での乗降が多く、一関・真滝付近と川崎・薄衣から構井田間での千厩高校への通学利用が多くある。
大籠	千厩バスターミナル～千厩病院、藤沢病院～千松	通学・通勤、通院、買い物等	千厩病院～東小田、東小田～藤沢小学校前、農協前～藤沢郵便局間の利用が多くみられるものの、利用が分散。千松、藤沢郵便局、藤沢町民病院での乗降が若干多い。	
県北	二戸	伊保内営業所～ふれあい広場～二戸駅前	通学、通院、買い物等	利用の多い区間は、ふれあい広場～二戸駅前・福岡川又
	大野	久慈駅～県立久慈病院～陸中大野	通学、通院、買い物等	洋野町大野地区から久慈市内高校及び大野高校への通学利用が多い。全線ではないものの久慈市～洋野町間の地域間利用がみられる。
	軽米	二戸駅～県立二戸病院～金田温泉センター～軽米病院	通学・通勤、通院、買い物等	二戸駅～県立二戸病院区間（二戸市中心部）、軽米町～二戸市中心部での利用が多く、二戸市～軽米町間の地域間利用がみられる。特に二戸駅での乗降が多い他、岩谷橋や県立病院での乗降も多い。
沿岸	崎浜	崎浜～県立大船渡病院	通学利用が多いが、若干の通院・買い物利用もあり	越喜来診療所から大船渡東高校までの通学、大船渡東高校から盛駅・県立大船渡病院までの通学・通院利用が多い。大船渡東高校前、盛駅前、県立大船渡病院前での乗降が多い。土日の利用は平日に比べて少ない。
	中井	中井～世田米駅前～県立大船渡病院	通学利用が多いが、一定の通院・買い物利用もあり	中井～川口の利用は少ない。川口～サンリアSC間の利用が多く、大船渡市と住田市の地域間利用がみられる。サンリアSC前、川口での乗降が多い。
	赤浜	上大畑～赤浜	通学利用が多いが、一定の通院・買い物利用もあり	大槌、マスト前から釜石高校前、釜石駅周辺から大槌橋までの大槌高校への通学利用が多い。上大畑からの乗降は少ないが、釜石市と大槌町の地域間利用がみられる。釜石高校の他、マストや大槌橋での乗降が多い。
	釜石船越	道の駅やまだ～県立釜石病院～上大畑	通学利用が多いが、一定の通院・買い物利用もあり	朝夕で「道の駅やまだ」から釜石高校前間での通学利用が多い。上大畑からの乗降は少ないが、釜石市～大槌町～山田町間での地域間利用がみられる。松倉駅、釜石高校、大槌町内での乗降が多い。
	陸前高田住田	住田高校前～鳴石団地前～イオンスーパーセンター陸前高田	通学利用が多いが、一定の通院・買い物利用もあり	川口～サンリアSC間の利用が多く、陸前高田市と住田市の地域間利用がみられる。住田町内では発着バス停の住田高校前等からの乗降が多く、陸前高田市内では、市役所前、高田高校前での乗降が多い。土日の利用は平日に比べて少ない。
	和井内	宮古駅前～茂市～清水	-	利用の多い区間は、宮古駅前～花原市
	田老	宮古駅前～宮古病院前～三王三丁目	通院利用が多いが、通勤・通学利用もあり	宮古駅前～宮古病院前の利用の他、二王三丁目方面に向かう便については、宮古駅前～ほほえみの里、佐原団地～宮古北高前間の利用もみられる。宮古駅前、宮古病院前での乗降が多い。
	小本	宮古駅前～宮古病院前～岩泉 小本駅前	通院・通学、観光等	利用の多い区間は、宮古駅前～崎山で、宮古市～岩泉町の地域間利用はみられない。
県央・県北	平庭高原	盛岡駅～葛巻～久慈駅	通学、通院、買い物等	特に盛岡駅や久慈での乗降が多い他、盛岡方面に向かう便については葛巻での乗降も多く、葛巻町内利用および葛巻町～盛岡での利用が多いものの、久慈市～盛岡市間の地域間利用がみられる。
県央・沿岸	早坂高原	盛岡駅前～早坂トンネル～龍泉洞前	通学・通勤、通院、買い物等	岩泉町内～岩泉病院区間、岩泉町内～盛岡市、週末は盛岡駅～龍泉洞前間での利用が多く、岩泉町～盛岡市間の地域間利用がみられる。特に岩泉病院前、盛岡駅での乗降が多い他、龍泉洞前での乗降も多い。

資料：H30 乗り込み OD 調査結果  
H30 交通事業者アンケート・聞き取り結果  
H29・H30 乗降調査結果

表 4 - 1 1 国・県補助対象路線の利用実態（3 / 3）

■ 県単独補助対象路線

広域振興圏	路線名	運行区間	利用目的	利用実態
県央	青山松園	滝沢営業所～月が丘二丁目～松園バスターミナル	通学等	朝は滝沢方面から松園バスターミナルに向かって高校への通学利用が利用の大半となっている。夕方はこの逆方向での利用が多い。
	東部	沼宮内営業所～遠中沢～岩瀬張	通院、買い物等	通院、買い物目的に利用されており、いわて沼宮内駅前での乗降が多く、未代橋～いわて沼宮内駅前、沼宮内駅前～嵐山間での利用が多くみられる。
県南	成田	花巻北高校前～成田、村崎野～北上駅前	通学・通勤、通院、買い物等	利用者数は少ない。北上駅から村崎野間での利用が大半で、通学利用では花巻北高校での乗降が若干見受けられる。
	大迫石鳥谷	大迫バスターミナル～大迫病院、宝陽病院～石鳥谷駅前	通学・通勤、通院、買い物等	利用者数は少ない。大迫BT、石鳥谷駅前での乗降が多く、大迫BT～石鳥谷駅前間の地域間利用がみられる。
	貝沢	ほっとゆた駅前～川舟～貝沢	通学、通院等	貝沢方面から西和賀高校までの通学利用が大半を占めているが、県立西和賀さわうち病院～上新町間の利用も若干みられる。県立西和賀さわうち病院、上猿橋での乗車、上新町、西和賀高校前での降車が多い。
	生母	胆沢病院～奥州市役所～生母	通院、買い物等	水沢駅通り、太白通り、胆沢病院～生母間での利用がみられるが全体的に利用は少ない。水沢病院前、胆沢病院前での乗降がみられる。
	北上	ほっとゆた駅前～煤孫～北上駅前	通院、買い物等	まちなかターミナル本石町一丁目～土場での利用が若干多いものの、北上市内での利用が多く、北上市と西和賀町との地域間利用はあまりみられない。北上市役所での乗降が多い。
県北	伊保内一戸	伊保内営業所～来田温泉、一戸駅前～イコオショッピングセンター	通院、買い物等	利用の多い区間は、来田温泉～イコオで一戸町内の利用が多く九戸村～一戸町間の地域間利用はみられない。
沿岸	細浦經由高田	立根～細浦駅前～竹駒駅前	通院、買い物等	陸前高田市から大船渡市への地域間利用はみられるものの、大船渡市から陸前高田市への地域間利用は少ない。竹駒駅方面からの県立大船渡病院で降車が多い。土日は平日に比べて利用が少ない。
県央・県南	山伏	ほっとゆた駅前～イオンモール盛岡～盛岡バスセンター	通学・通勤、通院、買い物等	利用者数は少ないが、西和賀町～盛岡市間の地域間利用がみられる。盛岡市内での乗降が多い。
県央・県北	吉ヶ沢	未代橋～沼宮内病院～吉ヶ沢	通学、通院、買い物等	大町～宇別での利用があり、全線ではないものの岩手町～一戸町間では地域間利用がみられるが、吉ヶ沢方面の利用は少ない。
	中山	いわて沼宮内駅前～沼宮内病院～中山	通学、通院、買い物等	吉ヶ沢方面の利用は少ない。未代橋～沼宮内小学校での利用があり、岩手町内の利用が多いが、岩手町～一戸町間での地域間利用はみられない。
	葛巻	ふれあい広場～瀬月内～葛巻中学校前	買い物等	葛巻～グリーンテージでの利用が多く、葛巻町と九戸村との地域間での利用はあまりみられない。葛巻での乗降が多い。

資料：H30 乗り込み OD 調査結果  
H30 交通事業者アンケート・聞き取り結果  
H29・H30 乗降調査結果

### (3) 広域バス路線の維持・確保に向けた市町村アンケート結果

平成 30 年度に実施した市町村アンケートでは、広域バス路線に有効な事業や施策、県への要望等について調査を行った。有効な利用促進事業としては、イベントやマップの配布、主な利用者である高齢者や高校生への回数券販売や助成、バスツアー等が挙げられている。

また、県への要望としては、補助制度や財政支援に関する要望が多く挙げられているが、ICカード導入やバスロケーションシステムの更新の他、運転士確保に向けた取組などもあげられており、財政面以外での公共交通の課題に対する要望もみられる。

表 4 - 1 2 市町村アンケートによる調査結果

	広域振興圏			
	県央	県南	沿岸	県北
利用促進事業状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行路線市町村の祭りなどのイベントと連携したバス利用者に対する誘客促進事業。</li> <li>マップや各種施策をまとめたパンフレット配布</li> <li>イベント来場者への割引券配布</li> <li>運転免許証自主返納者（70歳以上）の人に対し、町から12,000円相当の公共交通回数券を配布</li> <li>広域交通との乗り継ぎ利便性の向上（待合環境の整備、運行ダイヤの調整、割引等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り方教室の開催（バスマップ等を使った学習、バス車両を使用し、乗降や運賃の支払い方などの体験型学習、試乗体験）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>児童・生徒向けモビリティマネジメントの実施（高校の登下校に特化した時刻表やチラシを製作・配布）</li> <li>路線バス高齢者利用促進事業（65歳以上高齢者のバス運賃を実質的に半額）</li> <li>隣接する自治体のイベント、行事等の告知による利用促進</li> <li>バスロケーションシステムの拡大</li> <li>路線バスツアーの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生バス助成事業</li> <li>漫画関連イベントの実施（漫画に描かれた背景に似ているとのブームを利用したイベントやバスツアーの実施）</li> <li>乗車券購入費の2割（村内のみは5割）を商品券にて助成。</li> <li>高等学校通学者助成事業（定期券購入費の2～5割を商品券にて助成）</li> <li>高校通学者に対する定期購入費の助成（1/2相当を商品券で交付）</li> </ul>
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>過疎地域においては都市部運行路線と同じ補助要件を達成していくことは極めて困難、過疎地域の状況等を考慮した要件設定等が必要</li> <li>バス会社の運転士不足を背景とした路線の減便・廃止等の現状を踏まえた運転士確保に向けた取組検討</li> <li>ICカード導入、バスロケーションシステムの更新及び拡充</li> <li>市町村の地域内公共交通（コミュニティバス等）への運行補助</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内公共交通の運行に係る財政支援の拡充</li> <li>路線の維持確保に対して積極的な関わり</li> <li>広域的な県民の交通手段を考慮した計画の推進</li> <li>既存補助事業の継続、研修機会の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域振興局も含めた更に多彩な取組</li> <li>利用促進施策や運行経費削減のための取組など、先進事例の情報提供</li> <li>バス利用者の減少は全国共通の課題であるため、県の補助要件の緩和</li> <li>県単補助制度の拡充（補助要件の緩和や補助率の嵩上げ等）</li> <li>既存の国庫補助では対象とならないバス路線の救済として、運行回数や輸送量の利用者数要件のない補助制度の設立</li> <li>特定被災地域公共交通調査事業について、仮設住宅だけでなく災害公営住宅や防集団地も対象となるよう国への働きかけ</li> <li>自動運転への本格的な取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>財政的な支援のほか、国庫補助制度の要件見直し、被災地特例の延長などの国への働きかけ</li> </ul>

#### (4) 広域バス路線維持確保に向けた意見交換結果

平成 30 年度に市町村と接続拠点や利用状況、今後の意向等について意見交換を行った。

接続拠点については、拠点数の違いはあるものの、どの広域振興圏においても、主に鉄道駅を接続拠点としている市町村が多く、その他には市町村役場等の公共施設、スーパー等の商業施設や病院等を接続拠点として考えている市町村もみられた。

地域内の広域バス路線の利用状況・意向等については、利用が少ないが、観光や通学などに利用されているため、維持したいとする市町村が多くみられた。

また、県南広域振興圏では JR 東北線との重複により利用者が少ないことや、沿岸広域振興圏では大船渡線 BRT との重複、広域バス路線同士の重複、県北広域振興圏では市民バスとの重複があげられており、見直しが必要な状況となっている。

表 4-13 市町村ヒアリング結果（接続拠点）

	広域振興圏			
	県央	県南	沿岸	県北
接続拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>接続拠点としては、鉄道駅など各市町村での主要な鉄道駅を拠点とし、各地区と中心部を結ぶ。その他の接続拠点としては、市町村役場、スーパー等の商業施設、道の駅、病院や公共施設</li> </ul> <p>【想定される接続拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>盛岡駅、新バスセンター、青山駅</li> <li>大更駅、西根病院、東八幡平病院、市役所、荒屋新町駅、田山駅、岩手山サービスエリア</li> <li>滝沢市役所、ビッググループ滝沢、滝沢ふるさと交流館、菓子駅</li> <li>雫石駅、小岩井駅</li> <li>まちの駅くずまき</li> <li>いわて沼宮内駅</li> <li>紫波中央駅、日詰駅</li> <li>矢巾駅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>接続拠点としては、鉄道駅など各市町村での主要な鉄道駅を拠点とし、各地区と中心部を結ぶ。その他の接続拠点としては、各支所、地区センター、スーパー等の商業施設、病院等</li> </ul> <p>【想定される接続拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北上駅、まちなかターミナル、病院、北上市内の各支所、地区センター</li> <li>一ノ関駅、一関市内の各支所、病院、学校、商業施設（一関イオン、エスピア（千厩））</li> <li>大迫バスターミナル、土沢駅、石鳥谷駅、花巻駅、イトーヨーカドー</li> <li>遠野駅、県立遠野病院、宮守駅</li> <li>金ヶ崎駅、スーパー（ビックハウス）</li> <li>ほっとゆだ駅、さわうち病院</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>接続拠点としては、鉄道駅など各市町村での主要な鉄道駅を拠点とし、各地区と中心部を結ぶ。その他の接続拠点としては、市役所、スーパー等の商業施設、病院、道の駅等</li> </ul> <p>【想定される接続拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>釜石駅、道の駅釜石仙人峠、鶴住居駅、スーパー、唐丹駅</li> <li>宮古駅、茂市駅、陸中川井駅、新田老駅、津軽石駅、道の駅やまびこ産直館</li> <li>盛駅、大船渡駅、県立大船渡病院、大船渡市役所、サンリアショッピングセンター</li> <li>陸前高田駅、小友駅、竹駒駅、陸前矢作駅、奇跡の一本松駅</li> <li>住田町役場</li> <li>大槌駅</li> <li>山田駅、織笠のローソン周辺、新山田病院、山田病院跡地</li> <li>岩泉三本松バス停と岩泉小本駅</li> <li>田野畑駅、島越駅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>接続拠点としては、鉄道駅など各市町村での主要な鉄道駅を拠点とし、各地区と中心部を結ぶ。その他の接続拠点としては、市役所、スーパー等の商業施設、病院、道の駅等</li> </ul> <p>【想定される接続拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>久慈駅、県立久慈病院、長内ショッピングセンター</li> <li>二戸駅東口</li> <li>普代駅、堀内駅</li> <li>陸中野田駅</li> <li>種市駅、大野地区の物産館</li> <li>県立軽米病院、軽米の H34 年までに完成する複合交流施設</li> <li>伊保内支所、オドデ館</li> <li>設置予定の道の駅</li> </ul>

表 4-14 市町村ヒアリング結果（利用状況・意向）

	広域振興圏			
	県央	県南	沿岸	県北
利用状況 ・意向等	<p>&lt;好摩直通線&gt; ・連絡バスと接続し、地域の利用促進を図っているバス停があるが、利用車は少ない。</p> <p>&lt;網張温泉線&gt; ・看護短大が撤退予定のため、利用者の減少が懸念される</p> <p>&lt;繫鶯宿線&gt; ・一部区間の利用者が非常に少ない</p> <p>&lt;見前回り志和線&gt; ・輸送量が少ないが、観光地に繋がっており、維持したい ・旧市町村の中心地を運行するため維持したい</p> <p>&lt;矢巾温泉線&gt; ・町の唯一の観光地のため路線を維持したい</p>	<p>&lt;国道北線、国道南線&gt; ・JR 東北本線と並行するため、利用者が少ない。</p> <p>&lt;馬留線&gt; ・患者輸送バスと重複、奥地まで行くため利用者が少ない</p> <p>&lt;千厩-花泉線、大籠線&gt; ・要件割れの可能性が高いが、幹線路線であり、維持してもらいたい</p> <p>&lt;沢内線、貝沢線、山伏線&gt; ・通学路線でもあり、維持したい</p>	<p>&lt;大船度市内路線&gt; ・BRT と大幅に重複、広域バス路線同士での重複が課題</p> <p>&lt;崎浜線&gt; ・一部区間の利用者が少なく、この部分をデマンド化などに切り替えられないかが課題</p> <p>&lt;陸前高田住田線&gt; ・通学目的として都市部に行くための接続路線だが、接続時刻がずれているのが課題</p> <p>&lt;中井線&gt; ・一部区間は利用者が少なく、当該区間の短縮が求められている</p>	<p>&lt;二戸市内路線&gt; ・市民バスと重複。市バス見直し時の検討事項</p> <p>&lt;大野線&gt; ・利用者が少なく、減便したが依然として厳しい状況</p>

4-5 本県の地域特性及び地域公共交通の現状から見える問題点・課題

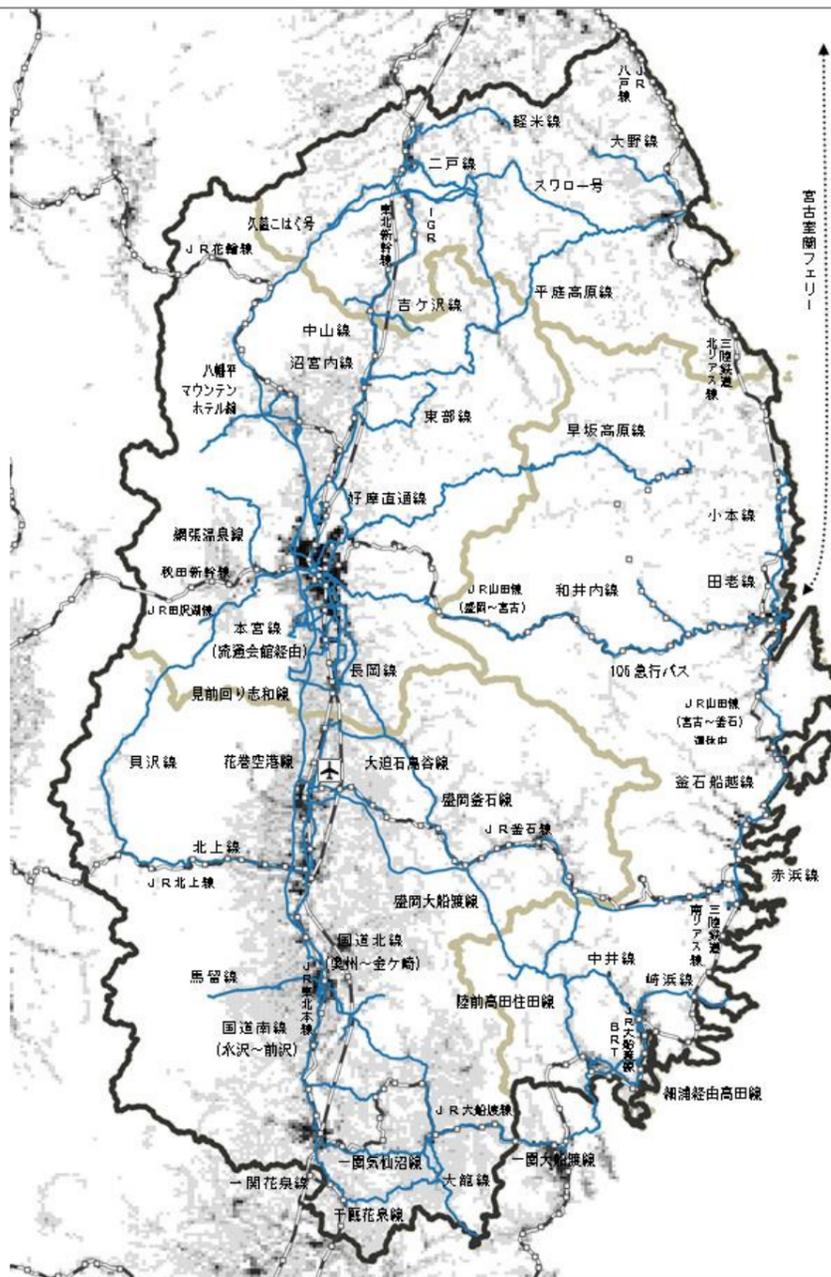
<p><b>人口減少 高齢化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 本県では H20 から H29 までに 7.2%の人口が減少（国勢調査：H22-H27 比 全国値▲0.8、岩手県は▲3.8%）。一方、少子化・高齢化が進展し、高齢化率が 31.9%まで上昇（国勢調査：H22-H27 比 全国 26.6%、岩手県 31.4%）</li> <li>◇ 広大な県内の移動等による自動車普及率の高まりに伴い、公共交通利用者が減少し、不採算路線の増加・撤退による更なるサービス水準の低下が進む「負のスパイラル化」が慢性化している。</li> <li>◇ 県内では、少子高齢化により労働人口が減少しており、交通事業者においてもドライバーの不足が深刻化しており、増便、路線再編に対応できる人的資源が不足している。</li> </ul>
<p><b>国の施策 動向変化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 東日本大震災から 8 年が経過しようとしている中、復興事業の進捗、復興道路の開通、J R 線の復旧、新航路の開業等、まちづくり及び交通ネットワークが大きく変化している。</li> <li>◇ 一方、地域公共交通（主に路線バス）を対象に、国の「被災地特例」の支援があったが、2020 年には終了予定。今後、補助要件を満たさない路線等が急増することが見込まれる。</li> <li>◇ 本県では、世界遺産やラグビーワールドカップ 2019TM 釜石開催等、公共交通関連のインバウンド需要に対応した地域間交通の利便性向上が求められる。</li> </ul>
<p><b>県の施策 次期総合計画</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 次期総合計画の実現、各種関連施策との連携・整合を図った計画とする。また、「三陸鉄道沿線地域公共交通網形成計画」との連携を図る。</li> <li>◇ 県立高校、県立病院へのアクセス確保は重要なポイント。今後の県立高校の再編、病院の移転等、日常生活の移動に関わる施設関連事業との整合を図る必要がある。</li> <li>◇ 高齢化の進展、免許返納者の増加傾向を踏まえると、自動車から公共交通への転換需要が拡大することを想定し、国・県の補助要件割れ・減額路線に対する支援策の検討が課題。</li> </ul>
<p><b>市町村の 網形成計画</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 本県では「網形成計画」の策定済みは 10 市町村、策定予定は 7 市町村であり、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。</li> <li>◇ 広域路線バスについては、地域内交通との「路線重複・競合」等、非効率な路線もみられる。広域的な接続拠点を設け、より効率的で生産性の高い路線の見直しを行う必要がある。</li> </ul>

○ 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いる本県の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。
  - ・ 盛岡駅及び新バスセンターが県の中心的な広域接続拠点となり、幹線路線や広域バス路線の「ゲートウェイ」としての機能が期待される。

○ 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一部重複・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ある。また、南部では、被災地特例終了後の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・連携が多い。
  - ・ 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」は高速バスや都市間輸送バスの経由地であり、観光振興・地域活性化の面で必要な役割を有している。
- 【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が必要である。

○ 沿岸広域振興圏

- 【人口構造・流動】**
- ・ 東日本大震災津波以降、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、これに接続する広域バス路線のあり方を検討する。

## **第5章 本県における地域公共交通の課題について**



## 第5章 本県における地域公共交通の課題について

### 5-1 公共交通の現状と課題

岩手県全体及び圏域別の地域特性及び公共交通の現状について、最新の基礎資料・データや県内市町村を対象としたアンケート調査、バス利用実態調査等により、整理・分析を行った。

これらの結果を踏まえ、複数の視点から公共交通における課題について分析を行い、次に示す5つの課題・ポイントに整理した。

それぞれの課題の内容については次頁以降に示す。

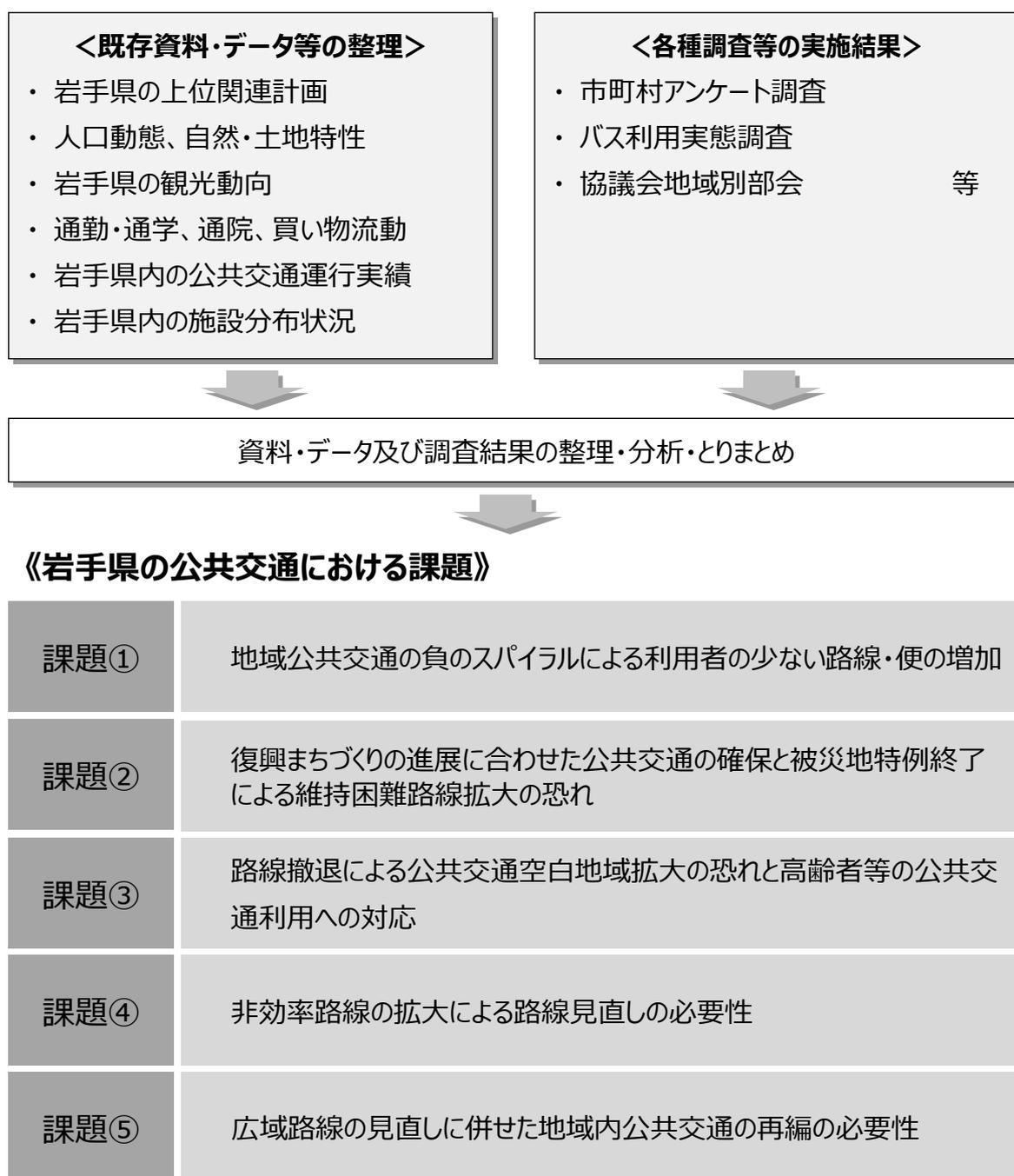


図5-1 岩手県における課題の整理

課題 1	地域公共交通の負のスパイラルによる利用者の少ない路線・便の増加
【現状】	
<p>◆ <b>公共交通利用者数が減少し続ける「負のスパイラル化」が慢性化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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数が減少し、運賃収入が減少することによる不採算路線の増加・撤退によりサービス水準が低下、さらに利用者の減少を招くといった「負のスパイラル化」が慢性化している。</li> </ul> <p>◆ <b>交通事業者は運転士不足が深刻化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者は運転士の高齢化が深刻化している。また、少子化により生産年齢人口も減少していることから退職者を補うだけの運転士を確保すること厳しくなっており、運転士不足が深刻化している。</li> </ul> <p>◆ <b>観光振興により観光需要は増加する見込み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産中尊寺、橋野鉄鋼山等の観光振興、ラグビーワールドカップ 2019™ 釜石開催、訪日外国人受入環境整備などを展開しており、岩手県を訪れる観光客等の交流人口の拡大・増加が見込まれる。</li> <li>・ また、岩手県を訪れる外国人観光客は急増しており、外国人の公共交通需要も高まっている。</li> </ul>	
【課題】	
<p>◆ <b>利用者が少ない路線・便が増加し、維持が困難な状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の輸送量・運行回数を有し、複数市町村を運行する広域バス路線は、国や県、市町村が補助を行うことで運行を維持している。</li> <li>・ しかしながら、負のスパイラル化により利用者数の減少に歯止めがかからないため、補助基準をみたまない路線・便が増加し、維持が困難な状況にある。</li> </ul> <p>◆ <b>運転士不足による路線撤退の恐れ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士不足により、路線を現状維持できる人的資源が不足しており、路線撤退の恐れがある。</li> </ul> <p>◆ <b>現状、バス路線の観光客の利用が不十分</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助対象路線のうち小岩井農場につながる網張温泉線、温泉につながる繋鶯宿線など観光目的に利用可能な路線が存在する。</li> <li>・ 乗合バスを利用する観光客は全体のわずか1%未満に過ぎず、観光客の需要を十分に取込めていない状況にある。</li> </ul>	
【課題解決に向けた方向性】	
<p>◆ <b>利用者が少なく維持が困難な路線の代替交通の確保を含めた見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者が少なく維持が困難な路線については、需要に見合った広域バス路線へと見直すことで路線の維持を図っていく。または、見直しに伴う代替交通の確保を図る。</li> </ul> <p>◆ <b>日常的な利用促進と利用を促す意識醸成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者減少に歯止めをかけるため、通勤・通学、通院、買物など日常的に公共交通を利用してもらうための意識醸成を図る。</li> <li>・ 合わせて、公共交通を何度も利用したくなるよう、利用しやすい環境整備を行う。</li> </ul> <p>◆ <b>運転士の確保対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士不足解消に向け、運転士を新たに確保するための対策・支援を行う。</li> <li>・ また、将来的に持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る中で、運転士の再配置を行う。</li> </ul> <p>◆ <b>観光による公共交通の利用促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国人を含む観光客の需要を把握し、観光を活用した公共交通の利用促進策を展開する。</li> </ul>	

課題 2	復興まちづくりの進展に合わせた公共交通の確保と被災地特例終了による維持困難路線拡大の恐れ
【現状】	
<p><b>◆仮設住宅団地の撤去、復興まちづくりの進展</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿岸地域では、仮設住宅団地の撤去が進み、復興まちづくりによる新たなまちが形成されつつある。</li> <li>復興まちづくり事業により「アバッセ高田」、「キャッセン大船渡」が開業するなど新たなまちの拠点が整備されている。</li> <li>復興道路は、2020年度の開通を目指し整備されており、JR山田線（宮古～釜石間）は、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。</li> </ul> <p><b>◆被災地特例終了後、補助要件割れ 25 路線</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域バス路線については、被災地特例等により、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等に満たない場合でも補助の対象となっている。</li> <li>2020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。</li> </ul>	
【課題】	
<p><b>◆復興まちづくり（復興道路、鉄道復旧含む。）とバス路線のギャップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>復興まちづくりによる新たなまちの形成に合わせ、広域バス路線や接続拠点を見直す必要がある。</li> <li>また、復興道路の開通や三陸鉄道の一貫運行が開始されるため、復興道路と並行する国道を運行する幹線路線、鉄道の代替交通として運行されていた広域バス路線についても、路線の見直しが必要不可欠である。</li> </ul> <p><b>◆補助要件割れ路線の撤退の恐れ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>被災地特例終了に伴い、補助要件を満たさなくなる予測される路線は25路線あり、これらの路線の撤退が懸念される。</li> </ul>	
【課題解決に向けた方向性】	
<p><b>◆復興まちづくりに合わせた路線・便の設定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の復興まちづくりとの整合を図りつつ、復興道路整備、鉄道の運行再開も踏まえた広域バス路線・便の設定を見直すことで、復興を支える地域公共交通ネットワークの構築を図る。</li> </ul> <p><b>◆補助要件割れ路線の利用促進又は代替交通の確保を含めた見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>補助要件割れの路線については利用促進を図り、路線維持に努め、なお維持が困難な路線については、需要に見合った広域バス路線への見直しや代替交通の確保を図ることで公共交通の維持を図っていく。</li> </ul>	

### 課題3 路線撤退による公共交通空白地域拡大の恐れと高齢者等の公共交通利用への対応

#### 【現状】

##### ◆ 少子高齢化が進み、通学・通院利用路線にも補助要件割れの路線が存在

- ・ 少子化により高校の生徒数は減少しており、通学のバス需要が減少している。
- ・ 広域バス路線のうち、通学・通院目的での利用が多い葛巻線、見前回り志和線、長岡線、貝沢線、北上線、中井線、陸前高田住田線は、被災地特例終了により補助要件割れとなる可能性がある。

##### ◆ 高齢者の免許返納の増加

- ・ 高齢化の進展により65歳以上人口が増加しており、運転免許自主返納者数も増加している。

##### ◆ 広大な県土であるため、日常的な通学・通院・買い物も広域移動

- ・ 基幹病院、高校・大学、大型商業施設は、拠点都市に集積しているため、日常的な移動においても、拠点都市と周辺市町村間の広域的な移動が生じる。
- ・ また、通勤・通学流動は広域振興圏内にとどまらず、圏域を越えた流動も多い。

#### 【課題】

##### ◆ 移動に公共交通が欠かせない者にとって、路線撤退により公共交通空白地域が拡大する恐れ

- ・ 被災地特例終了後、補助要件を満たさなくなる可能性のある広域バス路線のうち、高齢者の通院や買い物、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。
- ・ 路線の撤退により公共交通空白地域の拡大が懸念される。

##### ◆ 高齢者の足の確保と運転免許返納者の利用拡大

- ・ 公共交通に頼らざるを得ない高齢者の移動手段を確保するために、日常的な移動を支える広域バス路線の維持が課題である。
- ・ 今後、運転免許自主返納者のさらなる増加が見込まれる。路線の維持に向けては、利用者を増やすことが必要不可欠であるため、運転免許返納者の利用拡大が重要である。

##### ◆ 移動に公共交通が欠かせない者のニーズに合わせた路線・便の維持確保が必要

- ・ 日常的な移動を広域バス路線に頼らざるを得ない高齢者や高校生のニーズに合わせ、路線や便の維持・確保を図る必要がある。

#### 【課題解決に向けた方向性】

##### ◆ 住民の日常的な移動を支える広域路線バスの維持又は代替交通の確保

- ・ 住民の日常的な移動を支えるため、通学や通院に利用されている広域バス路線は、効率化を図りつつ維持していく。維持が困難な路線については、代替交通の確保を図る。

##### ◆ 高齢者の需要に対応した利用拡大の方策の実施

- ・ 運転免許を自主返納した高齢者の需要に対応した利用促進を図る。

##### ◆ 接続機能の強化により、公共交通の乗り換えの利便性を高めることで移動を確保

- ・ 日常生活に直結する施設を交通接続拠点化し、当該拠点で地域間公共交通と地域内公共交通の乗り換えを可能とすることで、住民の移動を確保する。

##### ◆ 移動に公共交通が欠かせない者に対する助成等の支援・環境整備

- ・ 移動に公共交通が欠かせない者を対象とした利用促進策を展開する。
- ・ 併せて、誰もが利用しやすい環境づくりを推進する。

<b>課題4</b>	<b>非効率路線の拡大による路線見直しの必要性</b>
<b>【現状】</b>	
<p><b>◆重複路線の存在</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>被災地特例終了後、補助要件を満たさなくなる可能性がある補助対象路線の中には、複数のバス路線の重複や、鉄道との重複など、非効率な運行となっている路線が存在している。</li> </ul> <p><b>◆広域バス路線が長大化し、利用が少ない区間が存在</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広大な県土で、広域バス路線が長大化し、利用客が極めて少ない区間が生じている。</li> </ul> <p><b>◆地域内移動のみで広域的な移動のない広域バス路線の存在</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村での地域内移動のみに利用され、広域移動のない路線も存在する。</li> </ul>	
<b>【課題】</b>	
<p><b>◆維持が困難で非効率な公共交通ネットワーク</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>複数のバス路線との重複や、鉄道との重複など補助対象路線の維持が難しい非効率な公共交通ネットワークとなっている箇所がみられる。</li> <li>また、利用が極めて少ない区間がある長大路線や、地域内移動のみに利用され、補助要件を満たさなくなっている広域バス路線もみられる。</li> <li>そのため、広域バス路線を再編し、広域的な移動を支える効率的な公共交通体系を形成する必要がある。</li> </ul>	
<b>【課題解決に向けた方向性】</b>	
<p><b>◆将来的に持続可能な広域バス路線ネットワークの構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広大な県内での移動を支えるため、将来的に持続可能で、効率的な広域バス路線ネットワークを構築する。</li> </ul> <p><b>◆需要に応じた公共交通手段の接続によるネットワークの構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線路線に位置づけられる鉄道、バス路線が重複している区間は、各公共交通手段の役割分担を明確にし、相互に利用・補完する状況をつくり、または見直しを図る。</li> <li>幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通について、接続拠点で相互に乗り換えが可能な公共交通ネットワークを構築する。</li> </ul>	

<b>課題5</b>	<b>広域路線の見直しに併せた地域内公共交通の再編の必要性</b>
<b>【現状】</b>	
<p><b>◆網形成計画策定済 10 市町村、予定 7 市町村、未定 16 市町村と温度差</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内 33 市町村のうち、網形成計画策定済みは 10 市町村、策定中・予定市町村は 7 市町村であり、約半数の 16 市町村は計画策定の見通しはない。</li> </ul>	
<b>【課題】</b>	
<p><b>◆県内の地域公共交通網形成のため、広域路線の見直しに併せ地域内公共交通の再編が必要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内の公共交通網を形成していくため、広域バス路線の見直しと合わせ、地域内公共交通の再編を進めていくことが必要である。</li> </ul> <p><b>◆再編を進めるための専任職員不足、財源不足</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村においては、広域バス路線と地域内公共交通を合わせて検討していかなければならない中、組織規模などから再編を進めるための専任職員が不足していることがある。</li> <li>・ また、財政面から再編が難しい状況の場合もある。</li> </ul>	
<b>【課題解決に向けた方向性】</b>	
<p><b>◆市町村における公共交通再編を可能とする体制づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県・市町村・バス事業者が連携し、市町村において公共交通の再編を可能とする体制づくりを行う。</li> </ul> <p><b>◆市町村への技術的支援、財政支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専任職員が不足している市町村に対しては、専門的助言を受けられる体制や職員の公共交通ノウハウの取得機会の提供などの技術的支援を県から行う。</li> <li>・ 合わせて、公共交通再編を進めるための財政支援を行う。</li> </ul>	

5-2 課題解決に向けた広域的な公共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本県の特徴に対する視点	法制度・国の動向
<p>【岩手県次期総合計画（中間案）】</p> <p>【復興推進の基本方向】 <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></p> <p>【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></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 公共交通の確保を図るため、公共交通の利用を促進する。</li> </ul>	<p><b>地勢の視点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広大な県土で北海道に次ぐ面積であり、日本面積の約4%。日常生活にも広域的な移動を伴うことが多い。</li> </ul> <p><b>人口・流動の視点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H20からH29までに7.2%の人口が減少。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。</li> <li>・ 全国に比べ高齢化が進展しており、高齢化率は31.9%（H29）まで上昇。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>まちづくりの視点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 観光振興・プロジェクト関連：世界遺産中尊寺、橋野鉄鉱山等の観光資源、ラグビーワールドカップ2019™釜石開催、三陸防災復興プロジェクト2019開催、訪日外国人受入環境整備など</li> </ul>	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通政策基本法（H25施行）</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 道路交通法の改正に伴い、免許更新の厳格化（H27施行）</li> <li>・ 高齢者の移動手段の確保に関する検討会（検討中）</li> </ul>

課題項目	現状	課題	課題に対応した方向性	方向性の内容
<p>&lt;課題①&gt; 地域公共交通の負のスパイラルによる利用者の少ない路線・便の増加</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通利用者が減少し続ける「負のスパイラル化」が慢性化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が少ない路線・便が増加し、維持が困難な状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が少なく維持が困難な路線の代替交通の確保を含めた見直し</li> <li>■ 日常的な利用促進と利用を促す意識醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者が少なく維持が困難な路線については、需要に見合った広域バス路線へと見直すことで路線の維持を図っていく。または、見直しに伴う代替交通の確保を図る。</li> <li>・ 利用者減少に歯止めをかけるため、通勤・通学、通院、買物など日常的に公共交通を利用してもらうための意識醸成を図る。</li> <li>・ 合わせて、公共交通を何度も利用しやすくなるよう、利用しやすい環境整備を行う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通事業者は運転士不足が深刻化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転士不足による路線撤退の恐れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転士の確保対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士不足解消に向け、運転士を新たに確保するための対策・支援を行う。</li> <li>・ また、将来的に持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る中で、運転士の再配置を行う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光振興により観光需要は増加する見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現状、バス路線の観光客の利用が不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光による公共交通の利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国人を含む観光客の需要を把握し、観光を活用した公共交通の利用促進策を展開する。</li> </ul>
<p>&lt;課題②&gt; 復興まちづくりの進展に合わせた公共交通の確保と被災地特例終了による維持困難路線拡大の恐れ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 仮設住宅団地の撤去、復興まちづくりの進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 復興まちづくり（復興道路、鉄道復旧含む。）とバス路線のギャップ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 復興まちづくりに合わせた路線・便の設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村の復興まちづくりとの整合を図りつつ、復興道路整備、鉄道の運行再開も踏まえた広域バス路線・便に設定を見直すことで、復興を支える地域公共交通ネットワークの構築を図る。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 被災地特例終了後、補助要件割れ 25 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 補助要件割れ路線の撤退の恐れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 補助要件割れ路線の利用促進又は代替交通の確保を含めた見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助要件割れの路線については利用促進を図り、路線維持に努め、なお維持が困難な路線については、需要に見合った広域バス路線への見直しや代替交通の確保を図ることで公共交通の維持を図っていく。</li> </ul>
<p>&lt;課題③&gt; 路線撤退による公共交通空白地域拡大の恐れと高齢者等の公共交通利用への対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 少子高齢化が進み、通学・通院利用路線にも補助要件割れの路線が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 移動に公共交通が欠かせない者にとって、路線撤退により公共交通空白地域が拡大する恐れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持又は代替交通の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民の日常的な移動を支えるため、通学や通院に利用されている広域バス路線は、効率化を図りつつ維持していく。維持が困難な路線については、代替交通の確保を図る。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢者の免許返納の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢者の足の確保と運転免許返納者の利用拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢者の需要に対応した利用拡大の方策の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転免許を自主返納した高齢者の需要に対応した利用促進を図る。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広大な県土であるため、日常的な通学・通院・買い物も広域移動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 移動に公共交通が欠かせない者のニーズに合わせた路線・便の維持確保が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 接続機能の強化により、公共交通の乗り換えの利便性を高めることで移動を確保</li> <li>■ 移動に公共交通が欠かせない者に対する助成等の支援・環境整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常生活に直結する施設を交通接続拠点化し、当該拠点で地域間公共交通と地域内公共交通の乗り換えを可能とすることで、住民の移動を確保する。</li> <li>・ 移動に公共交通が欠かせない者を対象とした利用促進策を展開する。</li> <li>・ 併せて、誰もが利用しやすい環境づくりを推進する。</li> </ul>
<p>&lt;課題④&gt; 非効率路線の拡大による路線見直しの必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 重複路線の存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 維持が困難で非効率な公共交通ネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 将来的に持続可能な広域バス路線ネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広大な県内での移動を支えるため、将来的に持続可能で、効率的な広域バス路線ネットワークを構築する</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 広域バス路線が長大化し、利用が少ない区間が存在</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 需要に応じた公共交通手段の接続によるネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線路線に位置づけられる鉄道、バス路線が重複している区間は、各公共交通手段の役割分担を明確にし、相互に利用・補完する状況をつくり、または見直しを図る。</li> <li>・ 幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通について、接続拠点で相互に乗り換えが可能な公共交通ネットワークを構築する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域内移動のみで広域的な移動のない広域バス路線の存在</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市町村における公共交通再編を可能とする体制づくり</li> <li>■ 市町村への技術的支援、財政支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県・市町村・バス事業者が連携し、市町村において公共交通の再編を可能とする体制づくりを行う。</li> <li>・ 専任職員が不足している市町村に対しては、専門的助言を受けられる体制や職員の公共交通ノウハウの取得機会の提供などの技術的支援を県から行う。</li> <li>・ 合わせて、公共交通の再編を進めるための財政支援を行う。</li> </ul>
<p>&lt;課題⑤&gt; 広域路線の見直しに併せた地域内公共交通の再編の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 網形成計画策定済 10 市町村、予定 7 市町村、未定 16 市町村と温度差</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県内の地域公共交通網形成のため、広域路線の見直しに併せて地域内公共交通の再編が必要</li> <li>■ 再編を進めるための専任職員不足、財源不足</li> </ul>		

## **第6章 計画の基本方針・目標について**



## 第6章 計画の基本方針・目標について

### 6-1 計画の基本方針

#### (1) 本計画の基本方針の設定

本計画の基本方針については、岩手県次期総合計画における地域公共交通に関する3つの考え方 ①広域的な公共交通の維持確保、②地域内公共交通の維持確保、③公共交通の利用促進 を踏まえ、課題に対応した方向性を次のとおり3つに整理し、設定する。

なお、市町村における公共交通再編を可能とする体制づくりと、市町村への技術的支援については、本計画を実現していくための体制づくりとして位置づける。

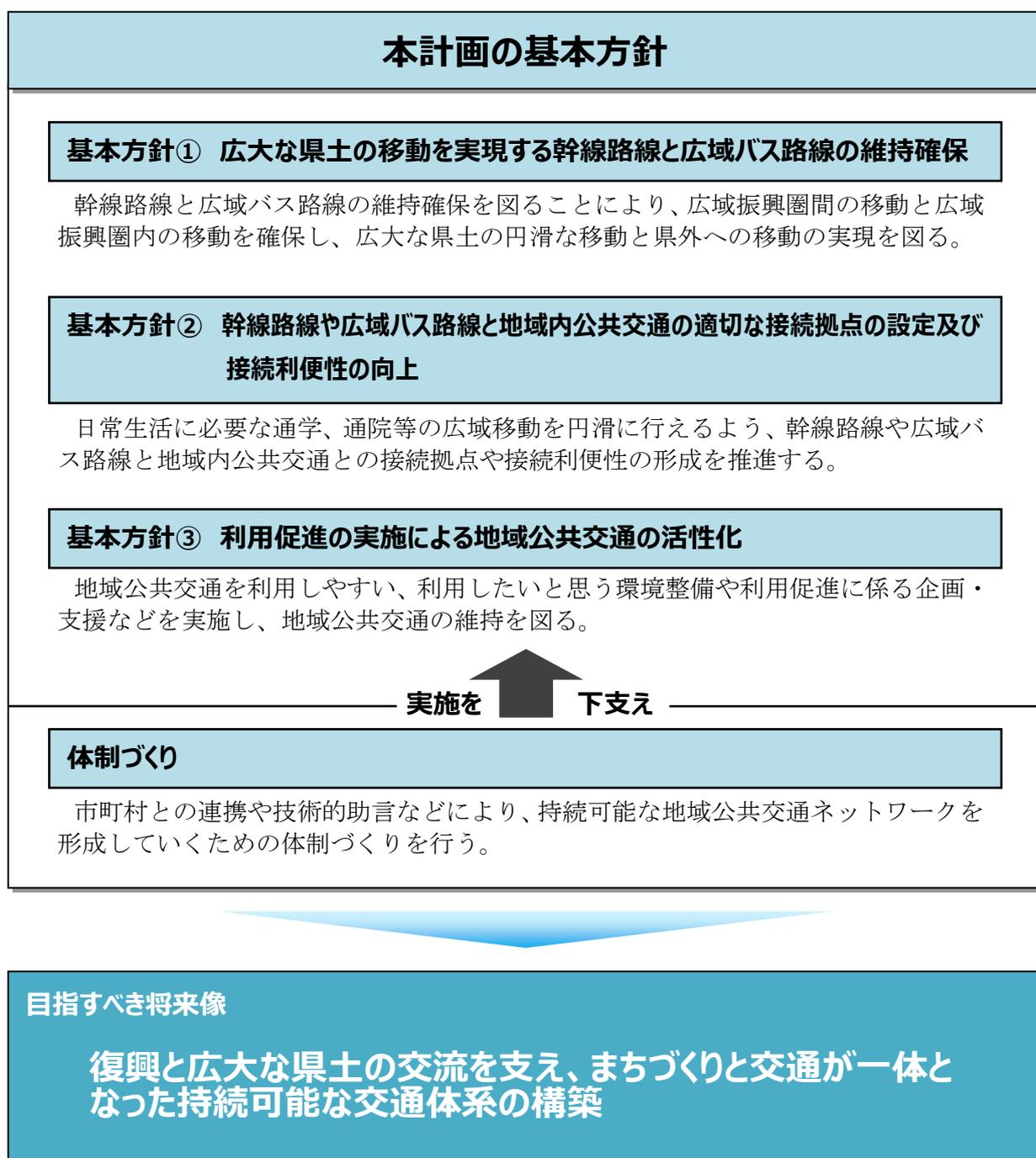
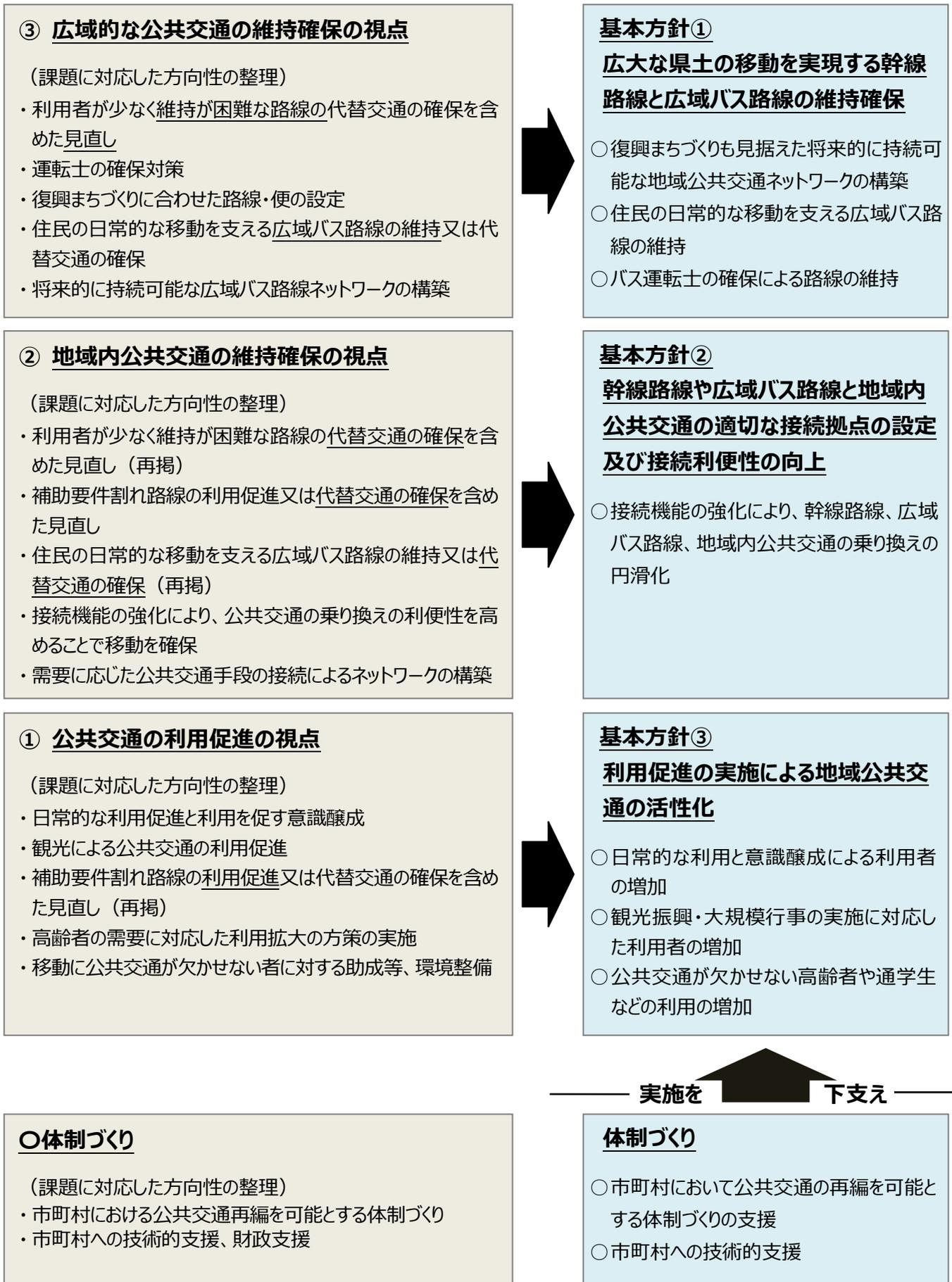


図 6-1 本計画の基本方針

図 6-2 次期総合計画における地域公共交通の3つの位置づけに合わせた整理



## (2) 計画の対象範囲

本計画は、岩手県における広域的な地域公共交通のマスタープランとして、鉄道、路線バスをはじめとした各交通手段における位置づけ・役割、将来の基本目標実現に向けた改善・見直しの方向性を示すものであり、特に幹線路線・広域バス路線の維持・確保と接続拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定める。

「本計画において維持確保の対象となる交通手段」	「接続を重視する交通手段」
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（JR、IGR、三陸鉄道）</li> <li>・路線バス（幹線路線、広域バス路線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内バス路線</li> <li>・タクシー</li> <li>・コミュニティバス</li> <li>・デマンド交通</li> </ul>

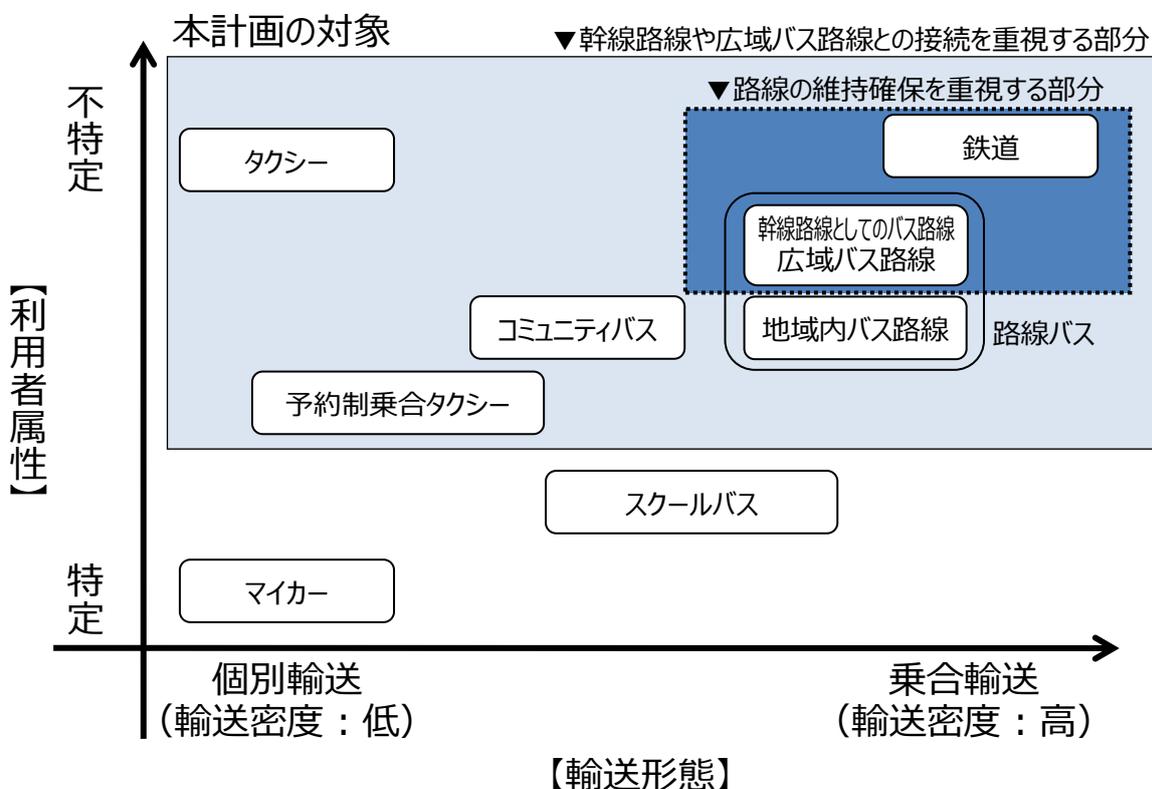


図 6-3 計画における対象交通モード

### (3) 計画の対象区域・エリア

本計画の対象区域は、県全域を対象とする。

なお、計画策定にあたっては、県土が広大であり、広域振興圏で地域特性が異なるため、広域振興圏ごとの地域公共交通ネットワークを計画する。また、県域が接している宮城県、青森県については、都市間を結ぶ対象交通手段の運行見直し・改善を行う場合に、調整を行うものとする。

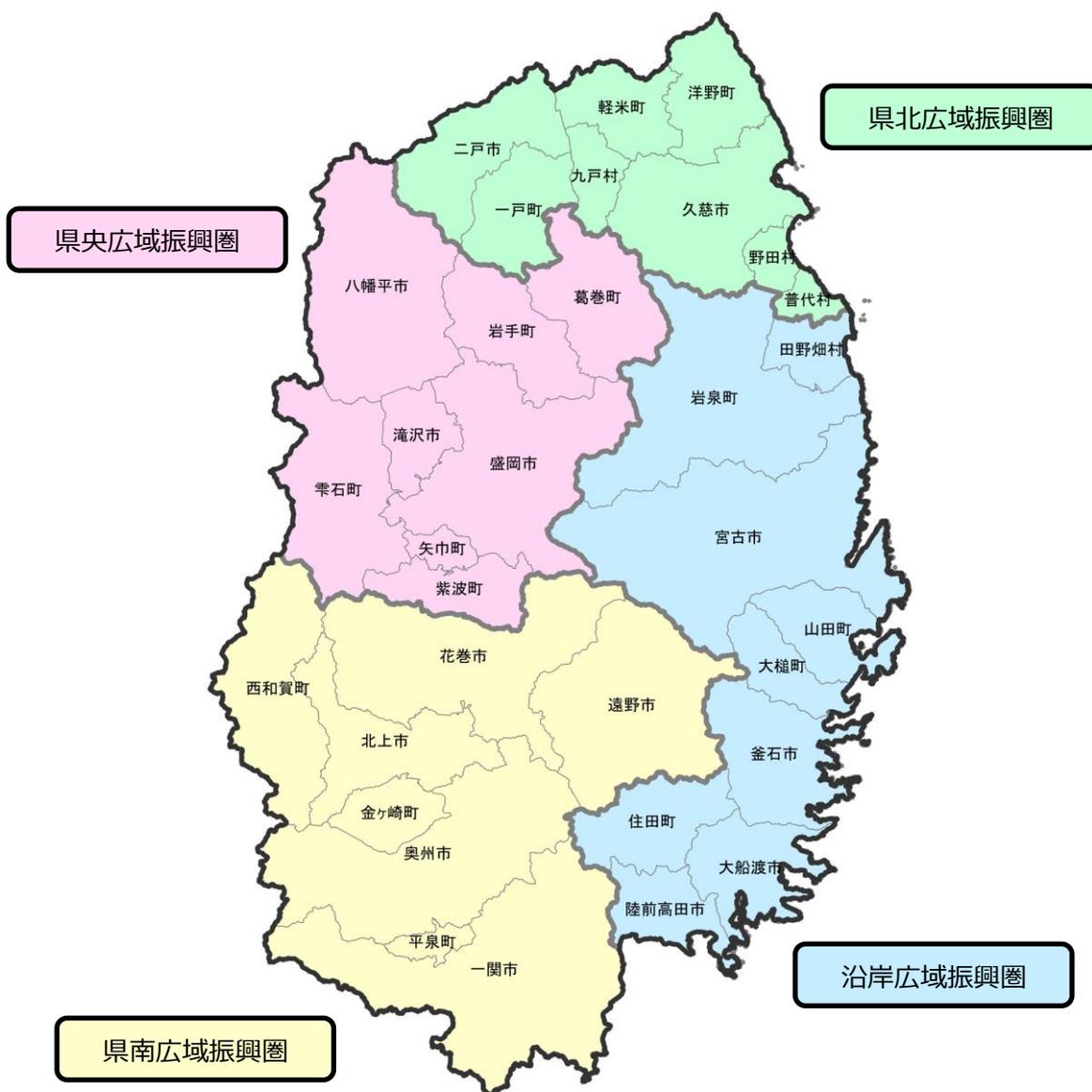


図 6-4 計画の対象区域・エリア

### (4) 計画期間

本計画の期間は2019年度～2023年度までの5か年とする。

## 6-2 計画の目標

基本方針を実現していくため、次のとおり目標を定める。

### 基本方針① 広大な県土の移動を実現する幹線路線と広域バス路線の維持確保

幹線路線と広域バス路線の維持確保を図ることにより、広域振興圏間の移動と広域振興圏内の移動を確保し、広大な県土の円滑な移動と県外への移動の実現を図る。

### ◆目標①：復興まちづくりも見据えた将来的に持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

沿岸市町村では復興まちづくりが進展しており、まちづくりとの整合性や、利用者が極端に少ない路線、補助要件割れの路線の見直しを図り、将来的に持続可能な広域的な地域公共交通ネットワークの構築を行う。

ネットワークの構築を行うに当たっては、広大な県土を結ぶ必要性から、広域振興圏の間の広域的な移動を支える路線を幹線路線と位置づけ、また、広域振興圏内の市町村を跨いだ広域的な移動を支える路線を広域バス路線と位置付け、地域内バス路線やデマンド交通などの地域内公共交通とそれぞれを相互に接続させることで、岩手県内の公共交通網を構築する。そのイメージは下図のとおりである。

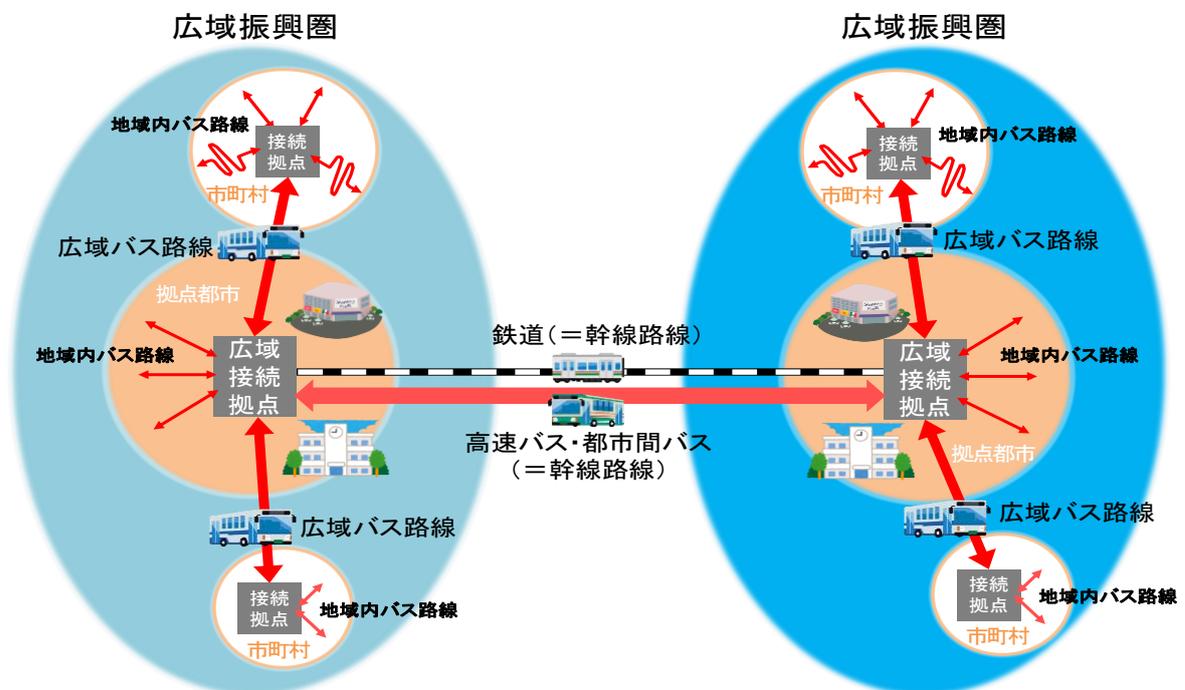


図 6-5 広域的な地域公共交通ネットワークイメージ

表 6-1 目標①を実現するための指標・数値目標

指 標	目標値 (2023)
<p><b>【指標 1 :】三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数</b>                      ● 地域公共交通ネットワークの再構築により、公共交通の運行サービスが維持・確保され、利用者が減っていないことを示す指標として設定。</p>	<p>17.5 回                      現状：17.5 回</p>
<p><b>【指標 2 :】幹線路線に接続する広域バス路線割合</b>                      ● 広域バス路線を幹線路線に繋げることで、広域振興圏を跨ぐ移動を確保していることを示す指標として設定。</p>	<p>100%                      現状：100%</p>
<p><b>【指標 3 :】広域路線バス 1 路線当たりの平均乗車密度</b>                      ● 平均して利用者が存在し、持続可能な広域バス路線のネットワークになっていることを示す指標として設定。</p>	<p>3.8 人                      現状：3.4 人</p>

なお、広域振興圏間の移動、広域振興圏内の移動について、地域特性や交通特性を踏まえた地域公共交通ネットワークの方向性は、次のページ以降のとおりである。

①岩手県全域（広域振興圏間の移動）

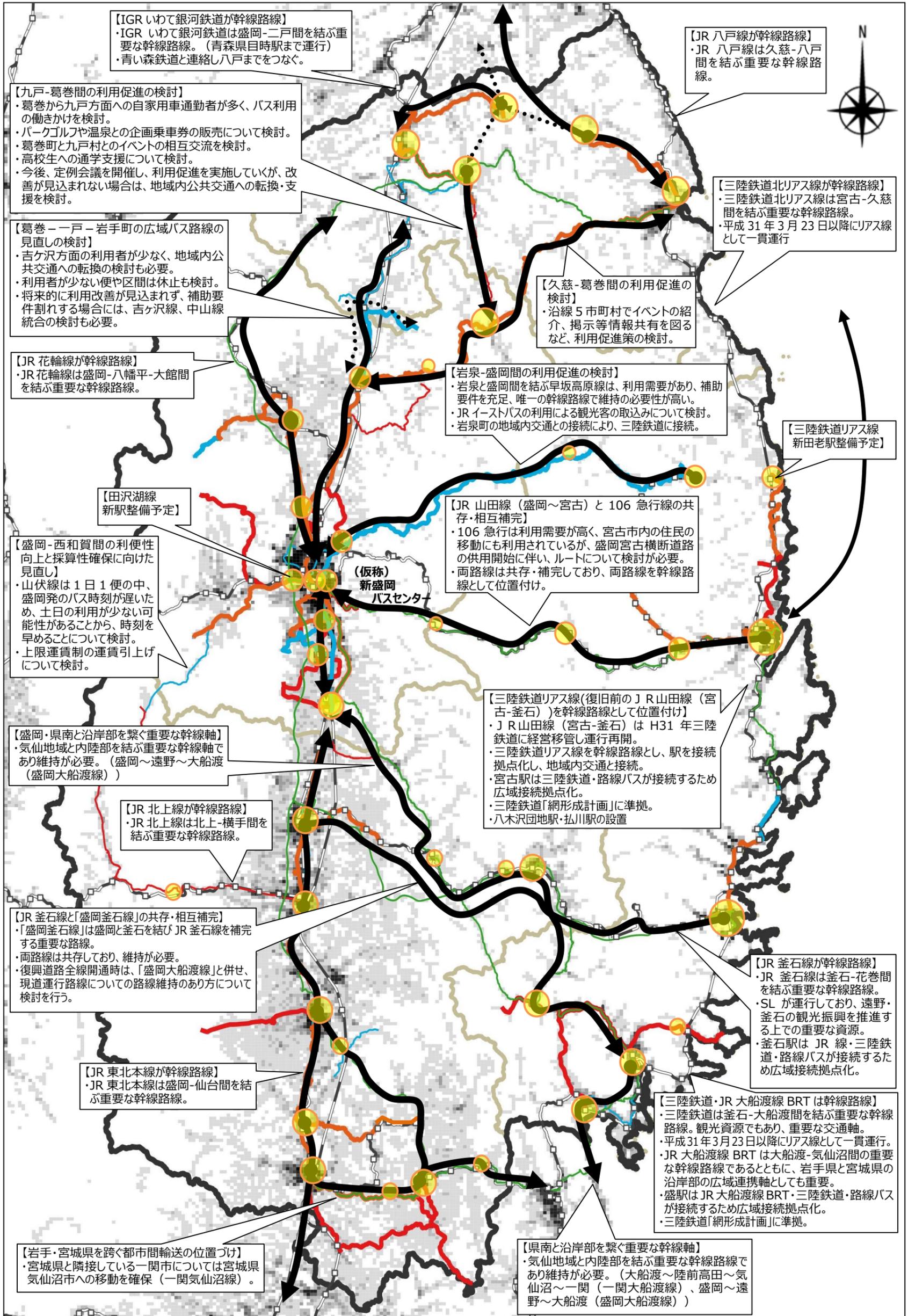


図 6-6 全県における幹線路線の将来的な公共交通ネットワークの方向性

②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"> <li>・ 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。本県の中心的な地域である。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 市町村の「網形成計画」における地域間交通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。</li> </ul>
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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
方向性③	<p>◇盛岡駅、新バスターミナルを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"> <li>・ 「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。</li> <li>・ 盛岡市では「網形成計画」策定を進めており、盛岡駅及び（仮称）新盛岡バスセンターを広域接続拠点とす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。</li> </ul>
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"> <li>・ 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・（仮称）新盛岡バスセンターの広域接続拠点化と連携しつつ、JR、IGR等、鉄道の位置づけ・役割を踏まえた広域バス路線の再編を図る。</li> <li>・ 交通系ICカードの導入、バスロケーションシステムの更新について検討を行う。</li> </ul>

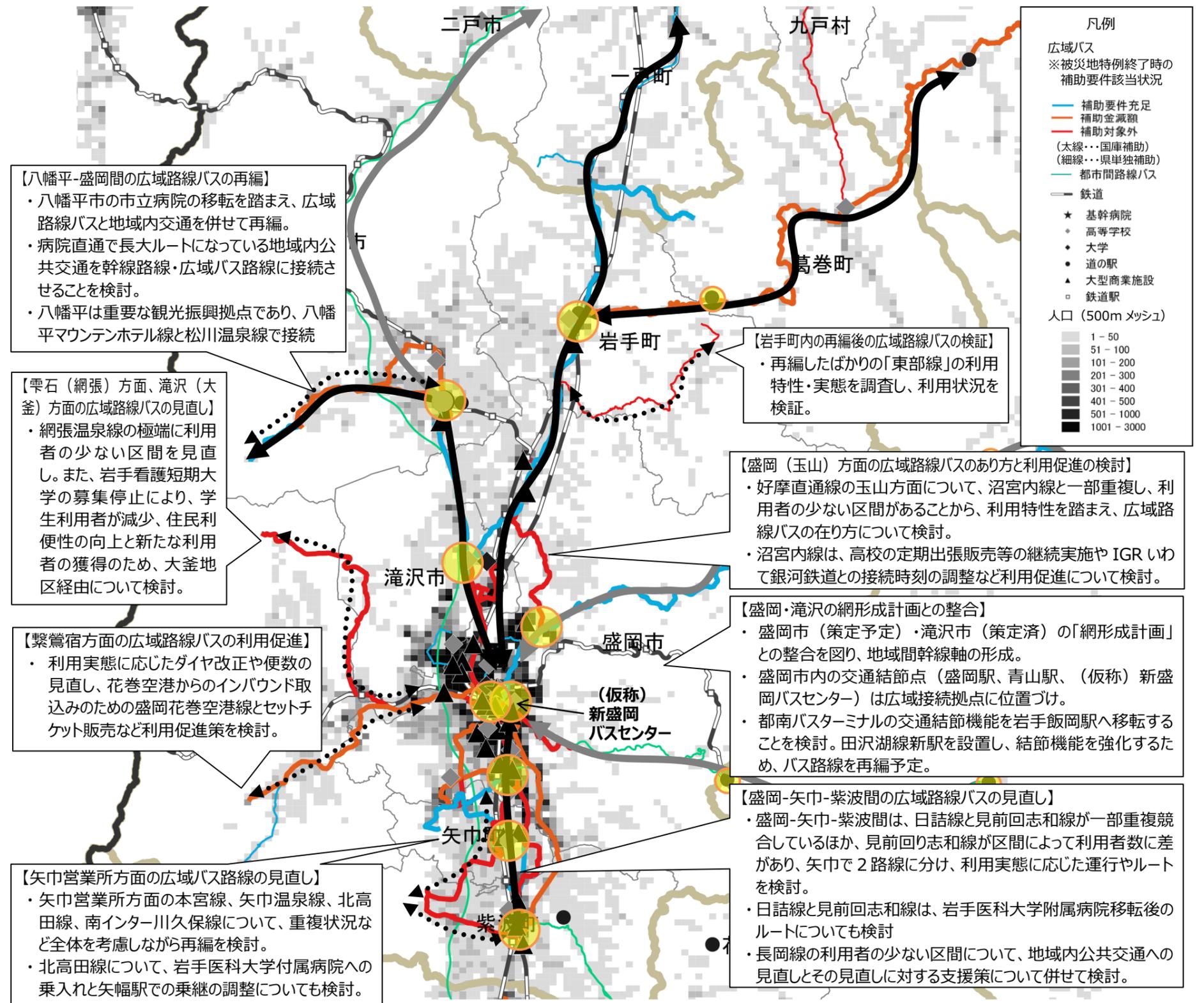


図 6-7 県央広域振興圏における将来的な公共交通ネットワークの方向性

③ 県南広域振興圏

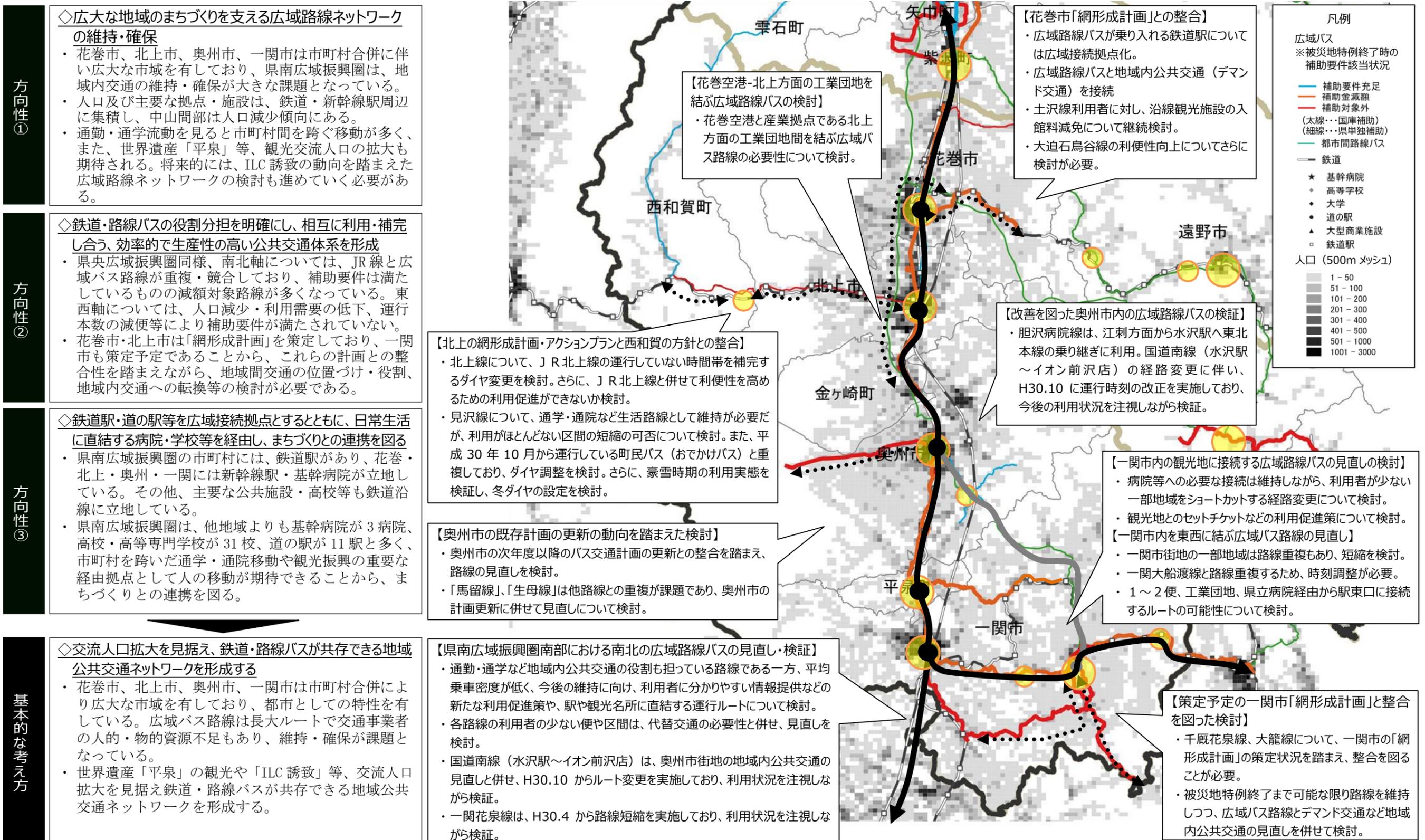


図 6-8 県南広域振興圏における将来的な公共交通ネットワークの方向性

④沿岸広域振興圏

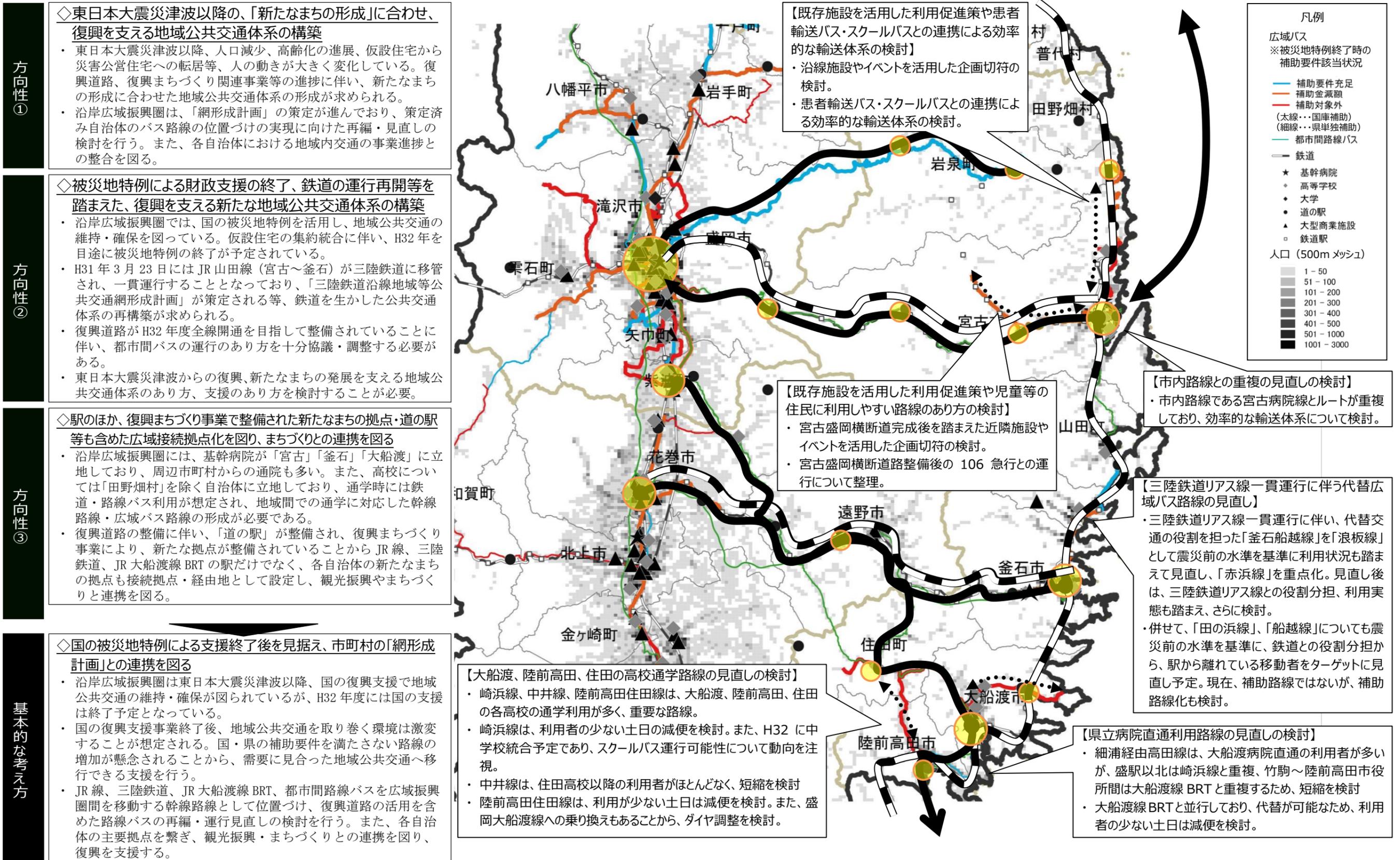


図 6-9 沿岸広域振興圏における将来的な公共交通ネットワークの方向性

⑤ 県北広域振興圏

**方向性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

- ・ 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**

◇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

- ・ 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**

◇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

- ・ 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**

◇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

- ・ 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。

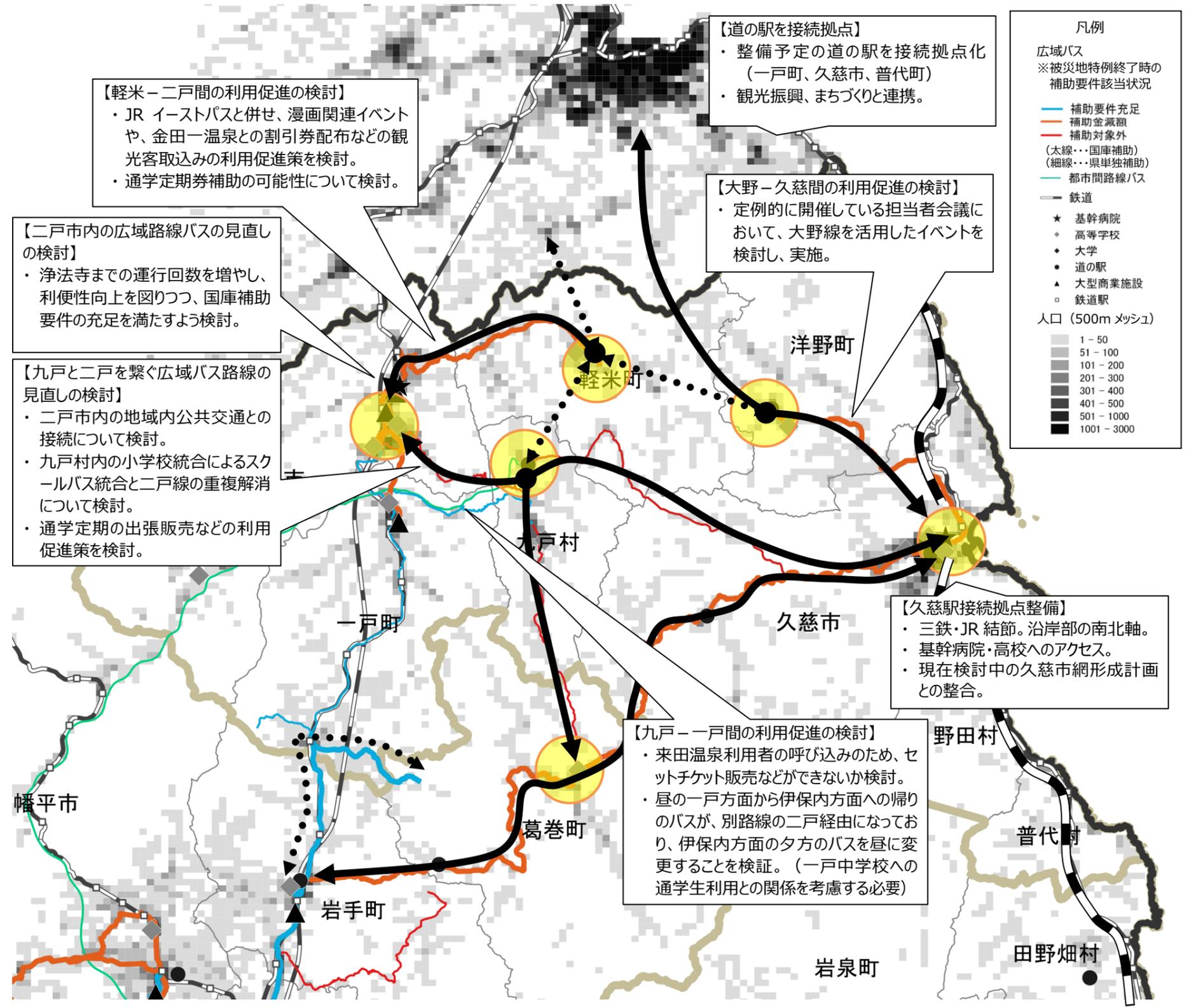


図 6-10 県北広域振興圏における将来的な公共交通ネットワークの方向性

## ◆目標②：住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持

岩手県の県土は広大であり、住民の日常的な通学、通院、買い物等を行うに当たっても市町村を越えた広域的な移動を伴うことが多い。住民の日常的な生活を支えるため、持続可能なネットワークによる広域バス路線の維持を図る。

表 6 - 2 目標②を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
<b>【指標 1：】三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数（再掲）</b> ● 公共交通の利用状況を示すものであり、路線の維持に直接的に繋がることを示す指標として設定。	17.5 回 現状：17.5 回
<b>【指標 3：】広域路線バス 1 路線当たりの平均乗車密度（再掲）</b> ● 公共交通の利用状況を示すものであり、路線の維持に直接的に繋がることを示す指標として設定。	3.8 人 現状：3.4 人
<b>【指標 4：】県民意識調査における公共交通満足度</b> ● 公共交通に対し、満足度を充足することで日常利用を促し、路線の維持に繋がることを示す指標として設定。	2.9 点 現状：2.6 点

## ◆目標③：バスの運転士の確保による路線の維持

労働人口の減少や、労働環境等の問題による求職者の減少などにより、バス事業者においては、運転士の確保が課題となっている。こうした状況を踏まえ、運転士業務の魅力伝えていくなど、新規運転士の採用に力を入れるほか、バス路線の見直しなど、持続可能なネットワークの構築を図る中で、運行水準を適正化することで運転士の確保を図り、必要なバス路線の維持を図る。

表 6 - 3 目標③を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
<b>【指標 5：】運転士の新規確保人数</b> ● 運転士の確保状況を示す指標として設定。	〇人 現状：〇人

## 基本方針② 幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通の適切な接続拠点の設定及び接続利便性の向上

日常生活に必要な通学、通院等の広域移動を円滑に行えるよう、幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通との接続拠点や接続利便性の形成を推進する。

### ◆目標④：接続機能の強化により、幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通の乗り換えの円滑化

幹線路線、広域バス路線、地域内バス路線を始めとした地域内公共交通による県内公共交通ネットワークを構築するため、鉄道駅やバスターミナルなどの適切な接続拠点の設定や、住民ニーズに応じたダイヤ調整、環境整備による接続改善など、接続機能を強化し、乗り換えの円滑化を図る。

表 6-4 目標④を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
<b>【指標 6：】地域公共交通網形成計画等策定市町村数</b> ● 広域バス路線の見直しと併せて当該路線に接続する地域内公共交通の再編を示す指標として設定。 ※地域公共交通網形成計画に限らず、公共交通に関する計画・ビジョン・方針など	33 市町村 現状：12 市町村
<b>【指標 7：】主要な接続拠点の改善件数</b> ● 接続機能（待ち受け環境）の強化を示す指標として設定。	年〇件 現状：年〇件

### 基本方針③ 利用促進の実施による地域公共交通の活性化

地域公共交通を利用しやすい、利用したいと思う環境整備や利用促進に係る企画・支援などを実施し、地域公共交通の維持を図る。

#### ◆目標⑤：日常的な利用と意識醸成による利用者の増加

公共交通を維持していくためには、通勤、通学、通院、買いなど日常的に公共交通を利用することが欠かせないものであり、そのための県民の意識醸成を図る。また、県民にとって利用しやすく、また、利用したくなる環境整備を行うことで、利用促進を図る。

表 6-5 目標⑤を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
<b>【指標 8：】モビリティ・マネジメント（現「かしこい交通ライフチャレンジ・ウィーク」）への取組事業者数</b> ● 全県で実施しており、県民の公共交通利用の意識醸成を示す指標として設定。	○事業者 現状：○事業者

#### ◆目標⑥：観光振興・大規模事業の実施に対応した利用者の増加

岩手県は、空港、フェリー、新幹線といった他県からの多彩な移動手段や海外からの玄関口に恵まれている。県内の二次交通について利用しやすい環境づくりを行うことで、外国人を含む県内外の観光客の需要を取り込む必要がある。そのため、地域の観光資源やイベント等を活用した公共交通の利用促進を図る。

2019年度は、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 釜石開催など、沿岸地域に国内外の注目が集まる機会があることから、この機会を活かした公共交通の活用を図る。

表 6-6 目標⑥を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
<b>【指標 9：】企画切符等の公共交通利用促進策実施数</b> ● 利用促進実施状況を端的に示す指標として設定。	年○件 現状：○件
<b>【指標 10：】宿泊客数</b> ● 利用促進のうち、観光客の状況を示す指標として設定。	延べ○人 現状：延べ○人

◆目標⑦：公共交通が欠かせない高齢者や通学生などの利用の増加

公共交通利用の中心層である高齢者や通学者など、移動に公共交通が欠かせない者にも利用しやすい環境整備や利用促進を図る。

表6-7 目標⑦を実現するための指標・数値目標

指 標	目 標 値 (2023)
【指標 11：】ノンステップバスの導入率 ● 高齢者等の利用しやすい環境づくりの実施状況を示す指標として設定。	33% 現状：15%
【指標 12：】割引制度等の公共交通利用促進策実施数 ● 高齢者や通学生等の利用しやすい環境づくりや利用促進実施状況を示す指標として設定。	年〇件 現状：年〇件

## **第7章 目標達成のための施策・事業**



## 第7章 目標達成のための施策・事業

### ◆目標①：復興まちづくりも見据えた将来的に持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

#### 事業1：広域バス路線の見直し、便数・ダイヤ調整

- ◇ 広域振興圏内の複数市町村間を結ぶ広域バス路線の維持・確保を図るため、広域振興圏単位で交通事業者や行政等で協議・調整する「場」を設置し、継続的に見直し、便数・ダイヤ調整を行う。

実施主体      ・国、県、市町村、バス事業者

実施時期      ・2019～2023年度

#### ●生産性向上検討会（仮称）の実施 （県主催、国、市町村、バス事業者）

現在、バスアセスメントとして実施している「補助路線のあり方検討会」を発展させ、全補助路線及び希望する広域バス路線についてのあり方や利用促進策について検討し、生産性の向上を図る。

特に目標①の将来的な公共交通ネットワークの方向性に関する実施について、さらに検討・調整を進める。

#### ■「生産性の向上」検討の会のイメージ



#### ●岩手県生活交通対策協議会の実施 （県主催、市町村）

生活交通ネットワークについて協議し、補助のための計画策定を行うほか、生活交通の確保に関する地域における枠組みづくり等に関し審議を行う。

#### ■岩手県生活交通対策協議会



#### 事業2：被災地特例終了と地域内公共交通の維持確保を踏まえた市町村支援策の検討・実施

- ◇ 被災地特例終了により補助要件割れとなった広域バス路線の地域内公共交通への見直しや必要な地域内公共交通の維持確保を市町村が実施する場合の当該市町村への支援策について検討する。

実施主体      ・県、市町村

実施時期      ・検討：2019年度  
・実施：2020年度～2023年度

#### ●市町村への支援策の検討会の実施（県主催、市町村）

被災地特例終了後の地域内公共交通の再編や、地域内公共交通の維持確保等に対する市町村への支援策を検討する場を設置する。

#### ●検討会の検討結果を踏まえ、県において支援制度を検討・実施

◆目標②：住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持

事業：広域バス路線の維持のための財政支援	
◇ 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持に向け、国・県・市町村の補助制度による財政支援を行う。	
実施主体	・国、県、市町村
実施時期	・2019～2023 年度
<p>● <b>バス運行対策費（国、県）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域バス路線の運行欠損額及び車両購入費に対し、バス運行事業者に補助を実施（補助率：国 1/2、県 1/2 限度額：予測費用の 9/20）</li> <li>・2020 年度までは、応急仮設住宅を運行する路線が被災地特例の対象となる。また他の路線についても激変緩和措置の対象となる。</li> </ul> <p>● <b>地域バス交通支援事業費補助（県、市町村）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が広域バス路線の運行事業者に対して運行欠損額を補助する場合の経費について補助（補助率：1/2 限度額：450 万円）</li> </ul> <p>● <b>広域バス路線に対し、バス運行対策費、地域バス交通支援事業費補助に上乗せした市町村の補助（奥州市、二戸市、一戸町、軽米町）</b></p>	

◆目標③：バス運転士の確保による路線の維持

**事業1：新規採用による運転士の確保**

◇ 公共交通の維持・確保に不可欠なバス運転士の確保を図るため、労働環境としてのバス事業の魅力と社会的な重要性を周知するための情報発信や、就職活動イベントの実施などを行う。

実施主体	・バス事業者
実施時期	・2019年度～2023年度

- 運転士希望者の2種免許取得に対する支援の実施（バス事業者）  
運転免許取得費用に対する貸与（一定期間従業による返納免除）
- 二種免許保持者や遠隔地からの採用者に対する支度金等の助成（バス事業者）
- 運転人材確保に向けた広報・啓発（HP、路線バスへのラッピング）（バス事業者）
- ハローワーク、求人誌等の活用（バス事業者）
- 各種説明会・相談会の実施、参加（バス事業者）



**<施策イメージ>**

- バス会社合同説明会・路線バス運転体験会（八戸市）
  - ・ 八戸市地域公共交通会議が主体となり、バス運転士採用のために、バス会社の合同説明会、運転体験会を開催。
  - ・ 交通事業者が独自で行う採用活動に、行政が積極的に関与し、地域全体で課題解決に向けた取組みを実施。

**事業2：地域公共交通ネットワーク見直しによる運転士の再配置**

◇ 地域公共交通ネットワークの見直しを行う中で、運転士を再配置する。

実施主体	・バス事業者
実施時期	・2019年度～2023年度

- バス路線の見直しによる運転士の別路線への再配置  
バス路線の見直しに当たっては、目標①の将来的な公共交通ネットワークの方向性を踏まえるものとする。

**事業3：運転士確保策に対する支援**

◇ 運転士の確保にあたっては、補助制度を活用などの支援を行う。

実施主体	・県
実施時期	・2019年度～2023年度

- 運転士確保策に対する支援（県）  
（運輸事業振興費補助）

◆目標④：接続機能の強化により、幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通の乗り換えの円滑化

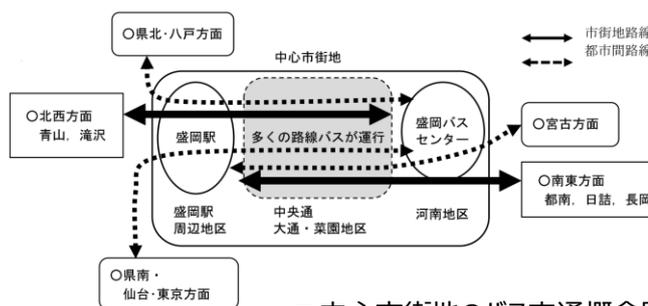
事業1：接続拠点における乗り継ぎ環境整備と支援

- ◇ 接続拠点において、地域間公共交通（幹線路線、広域バス路線）と各市町村内の地域内公共交通との乗り換えの円滑化を図るため、乗り継ぎ環境の整備を行う。
- ◇ また、乗り継ぎ環境整備にあたっては、県の補助制度の活用などの支援を行う。
- ◇ 乗り継ぎの円滑化のためのダイヤ編成を不断に検討する。

実施主体	・県、市町村、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	・2019年度～2023年度

●新盛岡バスセンター整備

中心市街地におけるバスターミナル機能を確保し、盛岡駅とともに拠点を形成。



■中心市街地のバス交通概念図

出典：（仮称）新盛岡バスセンター整備事業基本方針（案）

●まちなかバスターミナルの設置（乗り継ぎ環境整備）（北上市）

**バス待合スペース**  
バス車両の接近情報も提供し、安心してバスを待てるよう工夫。隣のインフォメーションでは、バスカードも販売している。



店内の天井や床にもバス停の案内を表示

■ツインモールプラザ内のバス待合スペース



■バス車両接近情報システム

- ベンチ、案内板設置等の乗り継ぎ環境整備（市町村）
- 県によるベンチ・案内板設置等の乗り継ぎ環境整備を行う市町村に対する支援（県）  
（地域公共交通活性化推進事業費補助 県単独事業 補助率 1/2）
- 住民ニーズに対応したダイヤ編成の検討（バス事業者）

<施策イメージ>

■商業施設内のバス待合スペース



資料：イオンモール盛岡

出典：花巻市地域公共交通網形成計画

## 事業2 広域バス路線と地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成

- ◇ 広域バス路線の再編に合わせ、広域バス路線と接続する地域内公共交通への見直し（新たな接続拠点の形成）を図る。
- ◇ 地域内公共交通見直しに向けた地域公共交通網形成計画等の策定、実証運行等の実施にあたっては、県の補助制度の活用などの支援を行う。

実施主体 ・県、市町村

実施時期 ・2019年度～2023年度

- 市町村による地域公共交通網形成計画等の策定
- 県による市町村に対する計画策定経費の支援（県）  
（地域公共交通活性化推進事業費補助 県単独事業 補助率 1/2）
- 市町村による地域内公共交通再編の実証運行等
- 県による市町村に対する実証運行等の経費に対する支援（県）  
（地域公共交通活性化推進事業費補助 県単独事業 補助率 1/2）
- 県による活性化支援アドバイザー派遣による支援  
公共交通に関する有識者を市町村に派遣し支援を行う。

### <活性化支援アドバイザー派遣事例>

#### ■西和賀町

- ・路線バスの減便等に伴い、沢内地区の移動が困難になったことから、NPO法人いわて地域づくり支援センター若菜常務理事からその対応方策等について、東北運輸局岩手運輸支局から新たな交通モードを導入する際の手続き等についてアドバイスをいただいた。



◆目標⑤：日常的な利用と意識醸成による利用者の増加

事業1：公共交通利用の意識醸成

◇ 通勤・通学、通院、買物など日常的な公共交通利用を働きかけるため、モビリティ・マネジメントの取り組みを進め、県民の公共利用の意識醸成を図る。

実施主体	・国、県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、各事業者
実施時期	・2019年度～2023年度

【県全体】

- 「かっこいい交通ライフ」チャレンジウィークの拡大（県主催、国、市町村、各事業者）  
公共交通の利用促進及びCO<sub>2</sub>の排出抑制を図るため、自動車と他の移動手段のかっこいい使い分けに挑戦する取組を実施する。
- 市町村の実施するモビリティ・マネジメントの実施等に要する経費への支援（県）  
(地域公共交通活性化推進事業費補助 県単独事業 補助率 1/2)

【県央広域振興圏】

- バスの日まつり（盛岡市）、バスまつり（滝沢市）
- 職員によるノーマイカーデーの設定(盛岡市、滝沢市)
- 出張時の路線バス利用の推進（滝沢市）
- モビリティ・マネジメントの実施（盛岡市）  
HPを通じたバス・鉄道利用の呼びかけ。
- モビリティ・マネジメントの実施（滝沢市）  
転入した市民に対する公共交通マップの配布。
- モビリティ・マネジメントの実施（矢巾町）  
公共交通への意識醸成のためのワークショップや、転入した町民に対する公共交通マップの配布や自家用車の適切な利用を促す情報提供の実施などターゲット別に実施。
- バスの乗り方教室の実施（盛岡市、八幡平市、滝沢市）



【県南広域振興圏】

- 地域向け「バスの乗り方教室」の実施（北上市）

【沿岸広域振興圏】

- マイバス運動の推進（大槌町）  
地域住民や企業が「マイバス」として愛着を感じるための取組みや、自らが企画して実践できるような体制づくりやサポート等、利用者の裾野を広げていく事業を実施。



- 児童・生徒向けモビリティ・マネジメントの実施（陸前高田市）  
高校の登下校に特化した時刻表やチラシを製作し、中学生や保護者へ配布。
- モビリティ・マネジメントの実施（大船渡市）  
広報やPR 活動を行い、市民意識を向上させるとともに、公共交通に関する総合学習やイベントを開催、中学生や保護者へ配布。

【県北広域振興圏】

- 産業まつりの場を活用したバス乗車体験など公共交通PRイベントの実施(久慈市)
- 広報を活用した有識者による公共交通コラムの実施（久慈市）

## 事業 2 : 情報通信技術等を活用した公共交通を利用しやすい環境整備

- ◇ 運賃の支払いをスムーズに行える IC カードの導入検討、バス停へのバス到着時刻を確認できるバスロケーションシステムの更新検討など、公共交通を利用しやすい環境整備を行う。

実施主体 ・県、市町村、バス事業者

実施時期 ・2019 年度～2023 年度

● IC カードの導入検討（県、市町村、バス事業者）

交通系 IC カード等を見据えた導入の検討。

● バスロケーションシステムの更新検討（県、市町村、バス事業者）

盛岡地域の現行バスロケーションシステムについて、更新や ICT の活用による新システムの導入、対象地域などについて検討を行う。

■ バス予報（岩手県交通 釜石営業所管内）

「バス予報」とは  
スマホからバスの到着予定を  
確認できるWebサイトです！



バス予報マン

近くのバス停に  
いつバスが来るかを確認できます

使いたいバス停に  
いつバスが来るかを確認できます

よく使うバス停を登録し  
いつバスが来るかを確認できます



ここからアクセスしてね！  
<https://kamaishi.busyohou.jp>



## 事業 3 : 貨客混載の取組

- ◇ 広域バス路線に人のみならず物も運ぶ（貨客混載）など、新たなバス利用方策を検討し、生産性の向上を図る。

実施主体 ・バス事業者、鉄道事業者

実施時期 ・2019 年度～2023 年度

● 106 急行におけるヒトモノバスの運行（岩手県北自動車）

● 北上線における貨客混載（岩手県交通）

● IGR で貨客混載について検討中

■ 106 急行内の荷物スペース



出典：岩手県北自動車株式会社「平成 28 年度地域公共交通シンポジウム in 中部」資料

◆目標⑥：観光振興・大規模行事の実施に対応した利用者の増加

事業 1: 観光客に対応した企画の実施

◇ 観光需要を取り込むため、地域の観光資源やイベントを活用した企画乗車券の販売や企画列車・バスの運行など、県内外からの誘客に向けた魅力ある商品造成を行う。

実施主体	・県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、観光事業者、旅行事業者
実施時期	・2019 年度～2023 年度

【県全体】

- 祭りやイベントに合わせた臨時列車・バスの運行（交通事業者）
- 祭りやイベントに合わせた割引券、おまけ商品の配布（市町村、交通事業者）
- インバウンドを対象とした鉄道、バスを活用した周遊パスの販売（県、交通事業者、旅行事業者）
- JR イーストパスの活用（バス事業者）
- 企画列車などの旅行商品造成・実施（鉄道事業者、バス事業者）
- 生産性向上検討会（仮称）（再掲）

【県央広域振興圏】

- 路線バスの旅（県北バス）  
路線バスと食・買物などの旅行商品を組み合わせた企画販売を実施する。
- 公共交通を利用したイベント来場者への割引券配布（岩手町）
- 花巻空港線と繋温泉線利用者のセットチケット販売（県交通、観光事業者）
- バスを利用したイベント来場者への特典付与（葛巻町）

【県南広域振興圏】

- バス利用者への宮沢賢治記念館等の施設優待券（入館料無料）を配布（花巻市）

【沿岸広域振興圏】

- 路線バスの旅（県北バス）
- JR 山田線利用促進事業（ツアー実施）（宮古市）

【県北広域振興圏】

- 路線バスの旅（県北バス）
- 漫画イベントに合わせたバスツアーの実施（軽米町）
- 公共交通を利用したイベント来場者への特典付与等（久慈市）



## 事業 2 : 大規模行事の開催に併せた公共交通の利用促進

- ◇ 平成 31 年度は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™釜石開催など、沿岸地域に国内外の注目が集まる機会が到来するため、この機会を活かした公共交通の活用策を実施する。

実施主体	・鉄道事業者、バス事業者、県、市町村、沿線住民
実施時期	・2019 年度 三陸防災復興プロジェクト 2019 開催 ラグビーワールドカップ 2019™釜石開催 ・2019 年度～2023 年度 他の行事の開催

- 三陸防災復興プロジェクト 2019 の開催に併せた企画列車の運行（県、市町村、三陸鉄道）
  - ・三陸プレミアムランチ列車
  - ・三陸鉄道一貫経営記念「三陸縦断夜行列車」
  - ・“復興の今”語り部列車
- ラグビーワールドカップ 2019™釜石開催に併せた計画的な運行（県、市町村、鉄道事業者、バス事業者）

ラグビーワールドカップ 2019™釜石開催当日の計画的な輸送及び開催に向けて、ラグビーワールドカップ 2019™釜石開催実行委員会の交通輸送・宿泊専門部会での検討を通じ、公共交通の一層の活用を図る。



- その他 行事が開催される場合の公共交通の活用（鉄道事業者、バス事業者）

◆目標⑦：公共交通が欠かせない高齢者や通学生などの利用の増加

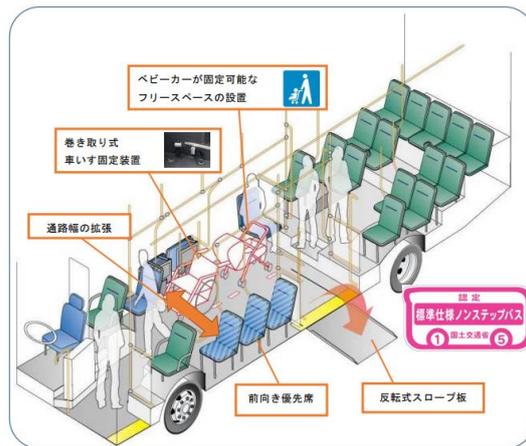
事業1：ユニバーサルデザインに対応した環境整備

- ◇ 全ての人が移動しやすい環境を整備するため、国の補助金を活用し、ユニバーサルデザインに対応したノンステップバスの導入を推進する。
- ◇ また、障がい者に対する利用促進策として、障がい者割引制度を実施する。

実施主体	・県、市町村、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	・2019年度～2023年度

- ノンステップバスの導入促進（バス事業者）  
ユニバーサルデザインに対応するよう、全国と比較し導入が遅れているノンステップバスの導入を促進する。  
新車両については、ノンステップバス等車両購入費に対し、バス運行事業者に国庫補助を活用（補助率 国 1/4）
- 障がい者割引制度の実施（鉄道事業者、バス事業者）  
身体障がい者割引、精神障がい者割引を継続実施
- バリアフリー設備の推進（鉄道事業者）  
駅における内方線付点状ブロック等の設置

■ 標準仕様ノンステップバス



出典：国土交通省資料

## 事業 2 : 高齢者に対応した利用促進

- ◇ 高齢者自主免許返納者に対する支援制度の導入、公共交通の利用方法を学ぶ乗り方教室などを実施し、高齢者の公共交通の利用促進を図る。

実施主体 ・市町村、鉄道事業者、バス事業者

実施時期 ・2019 年度～2023 年度

### 【県全体】

- 高齢者運転免許自主返納者への支援（三陸鉄道）  
65 歳以上の運転免許返納者を対象に、三陸鉄道全線で料金半額。

### 【県央広域振興圏】

- まちなか・おでかけパス（盛岡市・バス事業者）  
70 歳以上を対象に 6 ヶ月間乗り放題の乗車券を販売（5,400 円）
- 玉山地域列車でおでかけ切符（盛岡市、IGR）  
70 歳以上の玉山地域住民を対象に割引切符を販売
- 高齢者運転免許自主返納者への支援（岩手町）  
70 歳以上の運転免許返納者を対象に、岩手県北バスのバスカード（1 万 2 千円相当）を交付。ただし、1 人 1 回限り。
- 自動車運転免許返納体験サービスの導入（八幡平市）
- バスの乗り方教室の開催（八幡平市）（再掲）

### 【県南広域振興圏】

- 高齢者運転免許自主返納者への支援（北上市）  
75 歳以上の運転免許返納者を対象に、路線バスで利用可能なサービス券（1 万円）を交付。ただし、1 人 1 回限り。
- 高齢者運転免許自主返納者への支援（花巻市）  
65 歳以上の運転免許返納者を対象に、花巻市発着の岩手県交通バス（高速バスは除く）で利用可能なチケット（1 万円分）を交付。
- 高齢者運転免許自主返納者への支援（一関市）  
65 歳以上の運転免許返納者を対象に、一関市内のバスで利用可能なチケット（1 万 2 千円）を交付。ただし、1 人 1 回限り。
- バスの乗り方教室の開催（北上市）（再掲）

### 【沿岸広域振興圏】

- 高齢者に対する広域路線バス運賃の助成（岩泉町）

### 【県北広域振興圏】

- バス乗車回数券購入費の助成（九戸村）  
村内のみの移動の場合 5 割、村外への移動がある場合 2 割以内を助成。
- 高齢者運転免許自主返納者への支援（久慈市）  
65 歳以上の運転免許返納者を対象に、大野線（岩手県北バス）で利用可能なバス回数乗車券（上限額 1 万 2 千円の範囲内）を交付。ただし、1 人 1 回限り。

### 事業3 通学生に対応した利用促進

◇ 移動手段を公共交通に頼らざるを得ない高校生等の通学生に対する通学支援制度の導入、学校訪問による定期券販売を実施し、通学者の公共交通の利用促進を図る。

実施主体	・県、市町村、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	・2019年度～2020年度 被災地における通学定期購入費の助成 ・2019年度～2023年度 その他の通学生に対応した利用促進

- 学校訪問による定期販売の実施（鉄道事業者、バス事業者）
- IGRと岩手県交通の大学・短大生向けセット定期券（Campass+）の販売
- 被災地における通学定期購入費の助成（県）  
沿岸12市町村の通学生を対象に通学定期券の半額を助成。
- 通学生に対する定期購入費等の助成（八幡平市、洋野町、九戸村、軽米町）
- 大学生向け回数券の販売（県北バス）
- JR山田線利用促進事業（回数券購入に対する助成）（宮古市）

### ◆目標を実現していく体制づくり

#### 基本方針・目標を実現していく体制づくり

◇ 市町村において公共交通の再編を可能とする体制づくりの支援、市町村への技術的支援を行う。

実施主体	・国、県、市町村
実施時期	・2019年度～2023年度

- 市町村担当者に対する研修会の実施（県主催、国、市町村）  
新任バス担当者研修会と担当者研修会の実施。
- 活性化支援アドバイザー派遣（再掲）
- 生産性向上検討会（仮称）の実施（再掲）
- 県、市町村、交通事業者による定例担当者会議の実施  
広域バス路線の維持に向け、特に利用状況の改善を図るべき路線について、担当者会議を実施。（大野線、葛巻線）



## **第8章 計画の達成状況の評価**



## 第8章 計画の達成状況の評価

### 8-1 評価方法

本計画の全体の推進については、計画期間である5年間について毎年度、各事業の達成状況に関してPDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき評価を行う。

このサイクルの継続的な実施により、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。

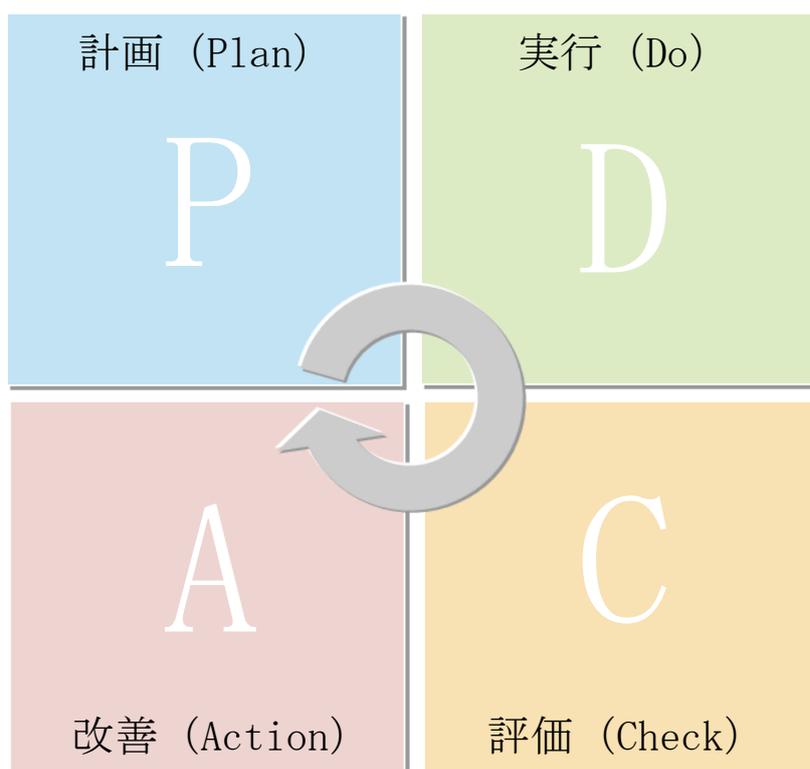


図6-11 PDCAサイクルイメージ

### 8-2 実施体制

毎年度開催する岩手県地域公共交通活性化協議会（参考資料を参照）において、実績の評価を行う。

表6-8 評価スケジュール

時期	年度	評価内容
1年目	2019年度	施策実施状況等について評価を実施
2年目	2020年度	〃
3年目	2021年度	〃
4年目	2022年度	〃
5年目	2023年度	毎年度の評価、目標値に対する最終評価を実施



おわりに



## 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、本計画に沿って、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、本計画に基づき、公共交通関係者が連携し、具体的な取組を行っていく。



## 岩手県地域公共交通網形成計画

---

発行日 平成 31 年 3 月

作 成 岩手県政策地域部交通政策室

〒020-8570

岩手県盛岡市内丸 10 番 1 号

TEL 019-651-3111

ホームページアドレス <https://www.pref.iwate.jp>

