

●岩手県における現状と課題

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
【いわて県民計画（2019～2028）】  【復興推進の取組方向】 <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>  【政策分野の取組方向】 <u>居住環境・コミュニティ…地域の暮らしを支える公共交通を守ります</u>  ・ 県民が不便なく移動できるよう、広域的な公共交通基盤の確保を図る。  ・ 日常生活に欠かせない地域の公共交通サービスを県民が持続的に利用できるよう、地域公共交通の確保を図る。  ・ 公共交通の確保を図るため、公共交通の利用を促進する。	地勢 の視点	・ 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。	【国の法制度等の変化】 ・ 交通政策基本法（平成 25 年（2013 年）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（平成 26 年（2014 年）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（平成 28 年（2016 年）施行） ・ 道路交通法の改正に伴い、免許更新の厳格化（平成 27 年（2015 年）施行） ・ 高齢者の移動手段の確保に関する検討会（検討中）
	人口・流動 の視点	・ 平成 20 年（2008 年）から平成 29 年（2017 年）までに人口が 7.2%減少している。特に、県北、沿岸広域振興圏では 2040 年までに平成 22 年（2010 年）の約 6 割にまで減少すると推計されている。 ・ 全国に比べ高齢化が進展しており、高齢化率は 31.9%（平成 29 年（2017 年））まで上昇している。 ・ 各広域振興圏から盛岡への人の流動が多い。また、圏域内については市町村を跨ぐ動きもある。	
	まちづくり の視点	・ 都市計画関連　： 各市町村等で策定している都市計画マスタープラン・立地適正化計画との整合。 ・ 震災復興関連　： 復興道路等の開通、JR 山田線の三陸鉄道移管による一貫運行、復興まちづくり。 ・ 観光振興・プロジェクト関連　： 世界遺産平泉、橋野鉄鉱山等の観光資源、ラグビーワールドカップ 2019 <sup>TM</sup> 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	

課題項目	現 状	課 題	課題に対応した方向性	基本方針設定に向けた視点	基本方針・目標
＜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	■ 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	■ 利用者が少ない路線・便が増加し、維持が困難な状況	■ 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 ■ 日常的な利用促進と利用を促す意識醸成	■ いわて県民計画（2019～2028）における地域公共交通の 3 つの位置付けを踏まえ、課題に対応した方向性を 3 つの基本方針に整理  ①広域的な公共交通の維持確保	<b>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</b>  【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 ②住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持 ③バス運転士の確保による路線の維持
	■ 交通事業者は運転士不足が深刻化	■ 運転士不足による路線撤退の恐れ	■ 運転士の確保対策		
	■ 観光需要は相当数維持される見込み	■ バス路線の観光客の利用が不十分	■ 観光による公共交通の利用促進		
＜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	■ 仮設住宅団地の撤去、復興まちづくりの進展	■ 復興まちづくり（復興道路、鉄道復旧含む。）に合わせたバス路線の見直しが必要	■ 復興まちづくりに合わせた路線・便の設定	②地域内公共交通の維持確保	<b>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</b>  【目標】 ④接続機能の強化による、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
	■ 被災地特例終了後、平成 29 年度（2017 年度）実績で補助要件割れの可能性 25 路線	■ 補助要件割れ路線の撤退の恐れ	■ 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		
＜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	■ 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	■ 路線撤退により公共交通空白地域が拡大する恐れ	■ 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	③公共交通の利用促進	<b>基本方針（3）：利用促進による地域公共交通の活性化</b>  【目標】 ⑤日常的な利用と意識醸成による利用者の増加 ⑥観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加 ⑦高齢者や通学生などの利用の増加
	■ 高齢者の免許返納の増加	■ 運転免許返納者を始めた高齢者の足の確保	■ 高齢者の需要に対応した利便性の向上		
	■ 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	■ 通学生等のニーズに合わせた路線・便の維持確保が必要	■ 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 ■ 通学生等に対する助成等、環境整備		
＜課題④＞ 非効率路線の拡大による路線見直しの必要性	■ 重複路線の存在	■ 維持が困難で非効率な公共交通ネットワーク	■ 将来的に持続可能な広域バス路線ネットワークの構築 ■ 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		
	■ 広域バス路線が長大化し、利用が少ない区間が存在				
	■ 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				

＜課題⑤＞ 広域バス路線の見直しに併せた地域内公共交通の再編の必要性	■ 網形成計画策定済 10 市町村、策定中・予定 7 市町村、未定 16 市町村と温度差	■ 県内の地域公共交通網形成のため、広域バス路線の見直しに併せて地域内公共交通の再編が必要	■ 市町村における公共交通再編を可能とする体制づくり	■ 市町村における公共交通再編を進めていくための体制づくり	<b>目標を実現していく体制づくり</b> ・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
		■ 再編を進めるための専任職員不足、財源不足	■ 市町村への技術的支援、財政支援		

※ 幹線路線：広域振興圏の間を結ぶ鉄道、広域バス路線      広域バス路線：広域振興圏内において市町村を跨ぐバス路線

岩手県地域公共交通網形成計画【概要版】

1 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
- (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
- (3) 利用促進による地域公共交通の活性化

《目指すべき将来像》

復興と広大な県土の交流を支え、まちづくりと交通が一体となった持続可能な交通体系の構築

2 計画期間と対象地域

計画期間：2019 年 4 月～2024 年 3 月（5 年間）

計画区域：県全域

3 計画の目標

基本方針	目 標	指 標	現状値 (2017 年度)	目標値 (2023 年度)
(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	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	三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数	17.5 回	17.5 回
		幹線路線に接続する広域バス路線割合	100%	100%
		広域路線バス 1 路線当たりの平均乗車密度	3.4 人	3.8 人
	②住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持	三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数（再掲）	17.5 回	17.5 回
		広域路線バス 1 路線当たりの平均乗車密度（再掲）	3.4 人	3.8 人
		県民意識調査における公共交通満足度	2.6 点	2.9 点
	③バス運転士の確保による路線の維持	運転士の新規確保人数	－	208 人 （5 年間累計）
(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	④接続機能の強化による、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	地域公共交通網形成計画等策定市町村数	12 市町村	33 市町村 （2022 年度まで）
		接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数	年 9 件	50 件 （5 年間累計）
(3) 利用促進による地域公共交通の活性化	⑤日常的な利用と意識醸成による利用者の増加	モビリティ・マネジメント（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	110 事業者 （2018 年度）	160 事業者
	⑥観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加	企画切符等の公共交通利用促進策実施事業者数	14 事業者 （2018 年度）	19 事業者
		<参考> 宿泊客数	延べ 607.6 万人	延べ 630.6 万人
		<参考> 外国人宿泊客数	延べ 18.8 万人	延べ 41.8 万人
	⑦高齢者や通学生などの利用の増加	ノンステップバスの導入率	20%	38%
		割引制度等の公共交通利用促進策実施数	年 20 件 （2018 年度）	年 25 件

4 実施事業

(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

事業内容	実施主体	実施年度
広域バス路線の見直し、便数・ダイヤ調整	国、県、市町村、バス事業者	2019～2023 年度
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	県、市町村	検討：2019 年度 実施：2020～2023 年度

(2) 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持

事業内容	実施主体	実施年度
広域バス路線の維持のための財政支援	国、県、市町村	2019～2023 年度

(3) バス運転士の確保による路線の維持

事業内容	実施主体	実施年度
新規採用による運転士の確保	バス事業者	2019～2023 年度
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	バス事業者	
運転士確保策に対する支援	県	

(4) 接続機能の強化による、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

事業内容	実施主体	実施年度
接続拠点における乗り継ぎ環境整備と支援	県、市町村、鉄道事業者、バス事業者	2019～2023 年度
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	国、県、市町村	

(5) 日常的な利用と意識醸成による利用者の増加

事業内容	実施主体	実施年度
公共交通利用の意識醸成	国、県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、各事業者	2019～2023 年度
日常的な利用の増加に向けた取組	県、市町村、交通事業者	
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	県、市町村、バス事業者	
貨客混載の取組	鉄道事業者、バス事業者	

(6) 観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加

事業内容	実施主体	実施年度
観光誘客による公共交通の活用	県、市町村、交通事業者、観光事業者、旅行事業者	2019～2023 年度
大規模行事の開催に併せた公共交通の活用	県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、沿線住民	

(7) 高齢者や通学生などの利用の増加

事業内容	実施主体	実施年度
ユニバーサルデザインに対応した環境整備	国、県、市町村、鉄道事業者、バス事業者	2019～2023 年度
高齢者に対応した利用促進	県警、市町村、鉄道事業者、バス事業者	
通学生に対応した利用促進	県、市町村、鉄道事業者、バス事業者	

事業の実施を下支え

事業内容	実施主体	実施時期
目標を実現していく体制づくり（バス担当者研修会、活性化支援アドバイザーの派遣等）	国、県、市町村	2019～2023 年度



# 岩手県地域公共交通網形成計画【概要版】 岩手県の公共交通の概況

## ●地域特性・現状

### 【面積・地勢】

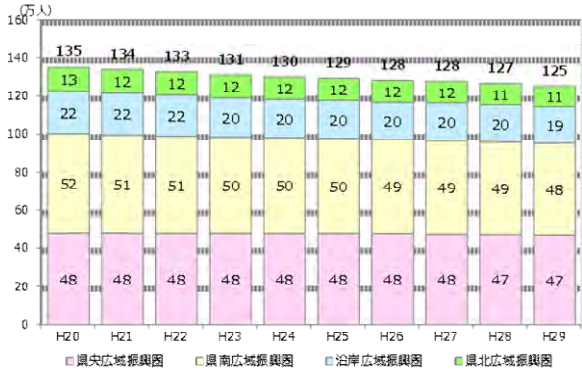
- ・ 広大な県土で北海道に次ぐ総面積（15,275.01 km<sup>2</sup>）
- ・ 内陸部西側に奥羽山脈、東側に北上高地



岩手県地形図

### 【人口減少・少子高齢化の進行】

- ・ 平成 20 年から平成 29 年までに 7.2%の人口が減少
- ・ 全国に比べ高齢化が進行（全国：26.6%、岩手県：30.4%、H27）しており、高齢化率は 31.9%（H29）まで上昇



地域別人口構成比

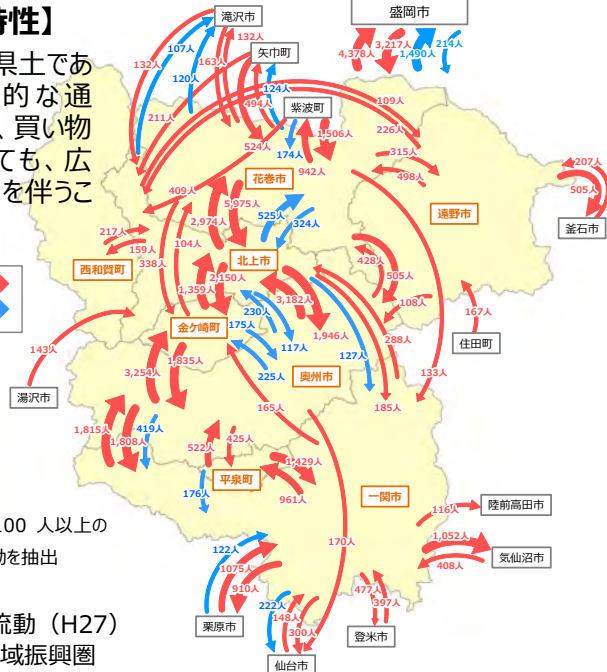
### 【移動の特性】

- ・ 広大な県土であり、日常的な通学、通院、買い物等であっても、広域の移動を伴うことが多い

通勤流動  
通学流動

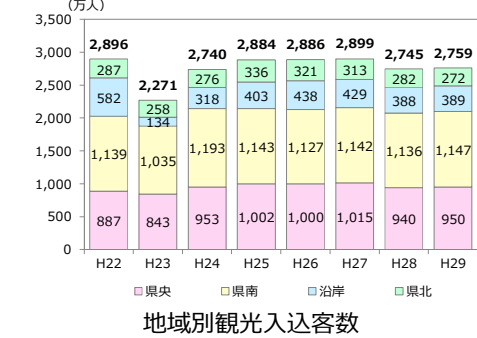
※ 流動人口 100 人以上の市町村間流動を抽出

通勤・通学流動（H27）  
例：県南広域振興圏



### 【観光の動向】

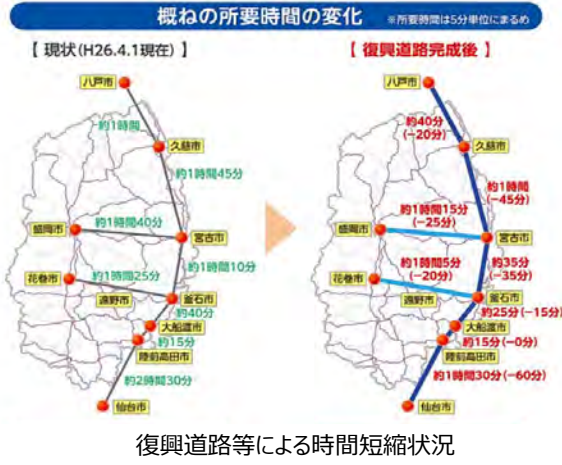
- ・ 「平泉の文化遺産」や「明治日本の産業革命遺産（橋野鉄鉱山）」といった世界遺産、「三陸復興国立公園」や「十和田八幡平国立公園」、三陸ジオパーク等の観光資源
- ・ 観光入込客数は、東日本大震災津波の影響で平成 23 年に減少したが、近年は概ね横ばいで推移
- ・ 観光地への交通手段としてバスの利用は少ない



地域別観光入込客数

### 【復興・まちづくり】

- ・ 復興道路等の整備が進んでおり、都市間の所要時間が短縮される見込み
- ・ 東日本大震災津波により甚大な被害を受けた沿岸市町村で、災害公営住宅整備等の復興まちづくりが進展

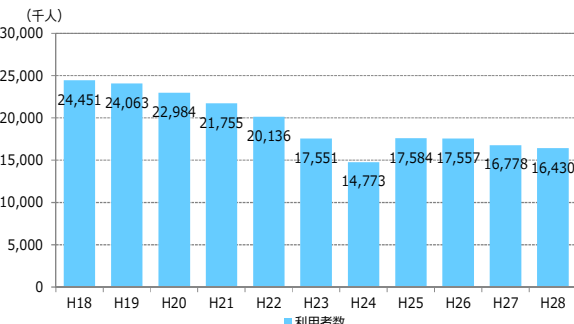


復興道路等による時間短縮状況

## ●地域公共交通の現状

### 【乗合バス利用者数の状況】

- ・ 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



※ 盛岡市実施のおでかけバスによる輸送人員を除く

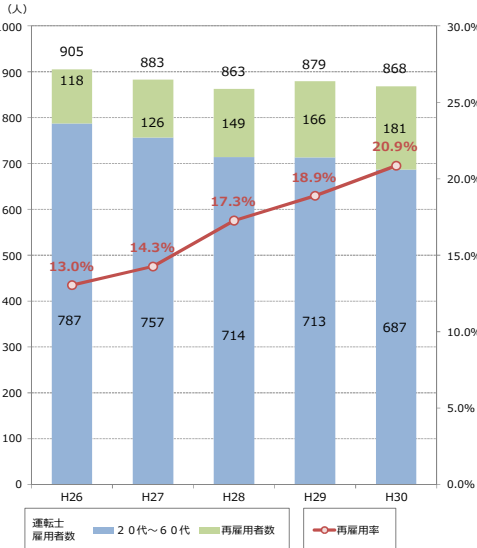
路線バス利用者数の推移

### 【広域バス路線の状況】

- ・ 複数の広域バス路線や鉄道と区間が重複している場合が存在
- ・ 利用が少ない区間のある長大路線や、一部の地域内移動のみに利用されている場合が存在

### 【バス運転士の状況】

- ・ 運転士の雇用者数は減少傾向
- ・ 雇用者数のうち、定年退職後の再雇用者の占める割合は年々増加



運転士の雇用者数及び再雇用者の占める割合の推移

### 【国・県の補助事業の状況】

- ・ 国・県の補助対象となっているバス路線は 64 路線（国：47、県：17、H29 実績）
- ・ 東日本大震災津波後補助に係る被災地特例が、2020 年度に終了する可能性があり、その場合 25 路線（国：16、県：9、H29 実績ベース）が補助要件を満たさなくなる恐れ

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	満たさない	うち 満たさない	満たさない	うち 満たさない	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るため、広域振興圏の合計と岩手県の数値は一致しない

被災地特例終了後の補助要件充足状況(H29 年度)



国・県補助対象路線

### 【市町村の網形成計画の策定状況】

《策定済》  
10 市町村

《策定中》  
5 市町村

《策定予定》  
2 市町村

《未策定》  
16 市町村



※ このほか、田野畑村が策定の意志を示しているほか、奥州市が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。

## ●地域公共交通の課題

### 【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

- ・ 利用者が少ない路線・便が増加し、維持が困難な状況
- ・ 運転士不足による路線撤退の恐れ
- ・ バス路線の観光客の利用が不十分

### 【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

- ・ 復興まちづくりに合わせたバス路線の見直しが必要
- ・ 補助要件割れ路線の撤退の恐れ

### 【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

- ・ 路線撤退により公共交通空白地域が拡大する恐れ
- ・ 運転免許返納者を始めとした高齢者の足の確保
- ・ 通学性等のニーズに合わせた路線・便の維持確保が必要

### 【課題④】

非効率路線の拡大による路線見直しの必要性

- ・ 維持が困難で非効率な公用交通ネットワーク

### 【課題⑤】

広域バス路線の見直しに併せた地域内公共交通の再編の必要性

- ・ 県内の地域公共交通網形成のため、広域バス路線の見直しに併せ地域内公共交通の再編が必要
- ・ 再編を進めるための専任職員不足、財源不足