

振興圏別の課題整理の方向性(案)

1. 県央広域振興圏

1-1 広域振興圏の概況

盛岡市を中心として人口が集積しており、比較的人口減少が緩やかである。

なお、盛岡市と市街地が連続している滝沢市、紫波町、矢巾町での人口推移は横ばい・微減傾向であるものの、それ以外の八幡平市、雫石町、葛巻町、岩手町では他の広域振興圏の市町村と同様、人口の減少数は比較的大きい状況にある。

公共交通機関が集約する盛岡市の中心部と、それ以外の地域との状況が異なることを念頭に、当該広域振興圏における移動ニーズへの対応を検討することが重要である。

また、通勤・通学ともに、盛岡市を中心として市町村を跨いだ流動が発生しており、広域振興圏外の市町村からの移動もみられる。

少子化により、通学生そのものが減少傾向にあるものの、相対的に多くの高校が立地する盛岡市に対しては、今後も広域的な通学流動が発生すると考えられるため、通学手段として公共交通を維持することが重要である。

乗合バスを取り巻く状況としては、コロナ禍や人口減少に伴う利用者の減少、燃料費の高騰、運転士の不足等の要因により、バス路線の見直しの動きが見られる。

観光面に関しては、令和5年5月の新型コロナウイルス感染症の5類移行等による国内需要の回復が期待される。

また、令和4年8月のハロウインターナショナルスクール安比ジャパンの開校や、ニューヨークタイムズ紙「2023年に行くべき52か所」の2番目に盛岡市が紹介されたこと、令和5年5月のいわて花巻台北線の定期運航の再開などにより、インバウンド需要の回復が期待される。

1-2 課題の方向性

(1)地域間幹線系統(国庫補助路線)及び県単補助路線の視点

地域間幹線系統においては、19系統中5系統が輸送量15.0人を下回っており、県単補助路線においては、5系統中全ての系統が平均乗車密度4.0人を下回っている。

これらの系統については、特例措置の終了により補助対象外となる可能性が高いことから、輸送量・平均乗車密度の底上げを図るためのサービス水準の変更や利用促進、関係者間の十分な調整を経た上での交通モード転換も含めた効果的な路線見直しの検討が必要である。

また、輸送量20.0人を下回り、上記の系統に次いで補助要件を下回る可能性が高い地域間幹線系統が8系統あるなど、これらについても同様に、サービス水準の変更や利用促進等の検討が必要である。

※ 補助系統数等は、R4事業年度実績ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(2)地域内フィーダー系統の視点

当該広域振興圏では紫波町のみが地域内フィーダー系統補助を受けており、接続する地域間幹線系統（日詰線）も、現時点では輸送量が十分に確保されている。

なお、現在地域内フィーダー系統補助を受けていない自治体についても、市町村において利便増進実施計画を策定するなど、当該補助の有効活用を検討する必要がある。

※ 補助の利用状況は、市町村アンケート調査（R5.9月時点）ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(3)交通拠点の視点

新幹線・在来線の鉄道をはじめ、路線バスや高速バスなど、複数の交通モードの要所である盛岡駅は当該広域振興圏において中核となる拠点であり、モード間の接続性（空間・時間・情報）向上による利便性の向上を図ることが必要である。

また、令和4年10月に開業した盛岡バスセンターは、バスターミナル機能に加え、飲食・宿泊・子育て支援施設が集約されており、他分野と連携した地域公共交通の活性化が図られる拠点となっている。

それぞれの重要な接続拠点において、広域的な公共交通（鉄道・路線バス等）と地域内公共交通との接続性を向上し、公共交通ネットワークとしての一体性を高め、利便性・効率性の向上を図ることが必要である。

【重要な接続拠点】

盛岡市：盛岡バスセンター・各鉄道駅、八幡平市：大更駅、滝沢市：各鉄道駅・ビッグライフ滝沢、雫石町：雫石駅、岩手町：いわて沼宮内駅、紫波町：各鉄道駅・紫波営業所 ※ 市町村アンケート調査（R5.9月時点）より

(4)新たな取組の視点

当該圏域では、バスへの交通系 IC カードの導入が進んでおり、さらなる普及を促進し、利便性の向上を図るとともに、これにより得られる詳細な乗降データ等を活用した事業者の業務効率の改善や効果的な路線の見直しなど、データ利活用方策の検討が重要である。

また、盛岡市周辺においては、バスロケーションシステムの更新により、複数事業者の運行情報の共通表示や、IGR いわて銀河鉄道によるリアルタイム運行情報サービスの開始など、情報発信の強化がされており、引き続き、交通事業者間の連携も踏まえたアナログ・デジタル両面での情報発信の改善や充実を図っていくことが重要である。

盛岡市の市街地循環バス「でんでんむし」では、外国人観光客の利便性向上のため、バス停ごとの番号の割り振り、英語による社内アナウンスが行われており、今後回復が見込まれるインバウンド需要の獲得のため、事業者間や、他分野間での連携も含めた施策の検討を行うことが重要である。

紫波町の AI を活用したデマンド交通や、バス・三セク鉄道事業者や、飲食・観光施設等が連携した交通モード横断のデジタルチケットサービス「北いわて MaaS」など、新技術の活用による利便性・効率性の向上に取り組む事例が展開されている。

こうした先進的な取組について、事例の横展開に向け、事業実施の背景や導入エリアの特徴、課題・効果などの共有を図ることが重要である。

運転士については、特に盛岡市中心部等のエリアでは、夜間までバスが運行する都市型ダイヤの路線が多数設定されており、令和6年4月から自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が適用され、勤務時間インターバルの厳格化等の影響を受けることが想定されることから、地域公共交通のサービス水準を維持するための運転士の確保が必要である。

(5)地域公共交通(網形成)計画策定の視点

葛巻町を除く全ての自治体で計画を策定している。

また、盛岡市・滝沢市・矢巾町では、3市町が連携した広域計画を策定予定であり、住民の生活圏を考慮した一体的な公共交通ネットワークの維持・確保・改善に向けた検討が進められている。

有識者の派遣や計画策定に伴う調査費用の支援等により、計画策定や更新を促進する必要がある。

各市町においては、地域公共交通計画を踏まえて、必要に応じて利便増進実施計画を策定し、地域内フィーダー系統補助の獲得や、具体的な公共交通ネットワークの再編について検討することが重要である。

※この他の視点として、実施中の県民アンケート調査を踏まえて、県民意向などを反映予定

2. 県南広域振興圏

2-1 広域振興圏の概況

国勢調査等によれば、2020 年度時点の総人口は広域振興圏の中で最も多いが、2045 年度時点の人口減少率（27.6%減）は県全体（26.9%減）を上回っているなど、人口減少の進展が予測される。また、高齢化率については県の推移と同様に増加傾向にあり、2045 年度時点の高齢化率 43.8%は県全体（43.2%）を上回っている。

なお、県央広域振興圏の盛岡市のように、特定の都市に人口が集積しているわけではなく、10 万人規模の都市を 4 つ有している。

これらを背景として、公共交通サービスも特定の都市に集中しているものではなく、各都市へそれぞれ提供されていることから、広域振興圏の人口に対して相対的にバス路線の運行本数が少なく、通勤・通学の移動手段として乗合バス等の占有率が低い要因になっていると考えられる。

なお、北上市や花巻市、奥州市、一関市、遠野市を中心として市町村を跨ぐ広域的な通勤・通学流動が発生しており、特に花巻市と遠野市においては、広域振興圏外（盛岡市・紫波町、住田町）からの通学流動もみられる。

少子化により高校生が減少する中においても、複数の高校が立地する都市に対して、市町村を跨ぐ広域的な通学流動は引き続き発生するものと考えられることから、通学手段として公共交通を維持することが重要である。

また、維持を図る上でも、通勤・通学時の公共交通利用を促し、利用者数の増加を図ることも重要である。

乗合バスを取り巻く状況としては、コロナ禍や人口減少に伴う利用者の減少、燃料費の高騰、運転士の不足等の要因により、バス路線の見直しの動きが見られる。

観光面に関しては、令和 5 年 5 月の新型コロナウイルス感染症の 5 類移行等による国内需要の回復が期待される。

また、令和 5 年 5 月のいわて花巻台北線の定期運航の再開や、ニューヨークタイムズ紙「2023 年に行くべき 52 か所」の 2 番目に盛岡市が紹介されたことなどにより、インバウンド需要の回復が期待される。

2-2 課題の方向性

(1) 地域間幹線系統(国庫補助路線)及び県単補助路線の視点

地域間幹線系統においては、10 系統中 6 系統が輸送量 15.0 人を下回っており、県単補助路線においては、3 系統中全ての系統が平均乗車密度 4.0 人を下回っている。

これらの系統については、特例措置の終了により補助対象外となる可能性が高いことから、輸送量・平均乗車密度の底上げを図るためのサービス水準の変更や利用促進、関係者間の十分な調整を経た上での交通モード転換も含めた効果的な路線見直しの検討が必要である。

また、輸送量 20.0 人を下回っており、上記の系統に次いで補助要件を下回る可能性が高い地域間幹線系統が 1 系統あるなど、同様にサービス水準の変更や利用促進等の検討が必要である。

※ 補助系統数等は、R4 事業年度実績ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(2)地域内フィーダー系統の視点

当該広域振興圏では花巻市・北上市・一関市・奥州市が地域内フィーダー系統補助を受け、接続する地域間幹線系統の石鳥谷線の輸送量は 22.2 人、水沢前沢線の輸送量は 11.9 人であり、補助要件を下回る可能性が高い状況となっている。

今後、地域間幹線系統補助の対象外となる場合、地域内フィーダー系統補助の要件も満たさなくなる可能性があるため、このことも踏まえて、地域間幹線系統の輸送量の維持・向上を図ることが必要である。

なお、現在地域内フィーダー系統を受けていない自治体についても、市町村において利便増進実施計画を策定するなど、当該補助の有効活用を検討する必要がある。

※ 補助の利用状況は、市町村アンケート調査（R5.9 月時点）ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(3)交通拠点の視点

新花巻駅、北上駅、水沢江刺駅、一ノ関駅といった新幹線駅や在来線の各駅において、鉄道と他の交通モードとの接続性（空間・時間・情報）向上による利便性の維持・向上を図ることが必要である。

また、それぞれの重要な接続拠点において、広域的な公共交通（鉄道・路線バス等）と地域内公共交通との接続性を向上し、公共交通ネットワークとしての一体性を高め、利便性・効率性の向上を図ることが必要である。

【重要な接続拠点】

北上市：まちなかターミナル・北上駅など、遠野市：遠野駅・遠野病院など、一関市：一ノ関駅など、奥州市：水沢駅・水沢江刺駅など、西和賀町：ほっとゆだ駅など、金ケ崎町：金ケ崎駅・六原駅、平泉町：平泉駅 ※ 市町村アンケート調査（R5.9 月時点）より

(4)新たな取組の視点

花巻・北上地区では、バス事業者によるバスロケーションシステムにおいて花巻市、北上市のコミュニティバスの運行情報の確認が可能となっているほか、西和賀町において、町民バスのバスロケーションシステムが導入されており、引き続き、交通事業者間の連携も踏まえたアナログ・デジタル両面での情報発信の改善や充実を図っていくことが重要である。

また、令和 5 年 5 月より、JR 東北本線、釜石線の一部区間において交通系 IC カード（Suica）の利用が可能となったことから、路線バスへのキャッシュレス決済の導入による利便性の向上を検討する必要がある。

運転士については、令和 6 年 4 月から自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が適用され、勤務時間インターバルの厳格化等の影響を受けることが想定されることから、地域公共交通のサービス水準を維持するための運転士の確保が必要である。

(5)地域公共交通(網形成)計画策定の視点

8 自治体中 5 自治体で計画を策定している。

計画が未策定の自治体は、小規模な自治体が多いことから、有識者の派遣や計画策定に伴う調査費用の支援等により、計画策定や更新を促進する必要がある。

各市町においては、地域公共交通計画を踏まえて、必要に応じて利便増進実施計画を策定し、地域内フィーダー系統補助の獲得や、具体的な公共交通ネットワークの再編について検

討することが重要である。

※この他の視点として、実施中の県民アンケート調査を踏まえて、県民意向などを反映予定

3. 沿岸広域振興圏

3-1 広域振興圏の概況

国勢調査等によれば、今後、県全体の推移を上回る速さで人口減少及び高齢化が進行する見込みとなっており、特に４市以外の町村においての人口減少率・高齢化率が高い傾向にある。

各市に対して目的地となる商業施設・医療施設や通勤先となる企業や、通学先となる高校などの施設等の集積が多い傾向にあり、特に通学に関しては４市と周辺町村との間での広域的な流動が多く発生していることから、広域的な移動ニーズを踏まえた公共交通ネットワークの維持・確保が重要である。

また、広域振興圏内の市町村間には三陸鉄道が運行しているものの、通勤・通学手段として鉄道の占有率が低い状況にあるため、公共交通を維持する上でも、利用促進を図ることが重要である。

乗合バスを取り巻く状況としては、コロナ禍や人口減少に伴う利用者の減少、燃料費の高騰、運転士の不足等の要因により、バス路線の見直しの動きが見られる。

観光面に関しては、令和５年５月の新型コロナウイルス感染症の５類移行により、震災伝承施設、震災ガイド等の復興ツーリズムの展開による国内需要の回復が期待される。

また、令和５年５月のいわて花巻台北線の定期運航の再開などにより、インバウンド需要の回復が期待される。

3-2 課題の方向性

(1) 地域間幹線系統(国庫補助路線)及び県単補助路線の視点

地域間幹線系統においては、９系統中４系統が輸送量 15.0 人を下回っており、県単補助路線においては、２系統中全ての系統が平均乗車密度 4.0 人を下回っている。

これらの系統については、特例措置の終了により補助対象外となる可能性が高いことから、輸送量・平均乗車密度の底上げを図るためのサービス水準の変更や利用促進、関係者間の十分な調整を経た上での交通モード転換も含めた効果的な路線見直しの検討が必要である。

また、輸送量 20.0 人を下回っており、上記の系統に次いで補助要件を下回る可能性が高い地域間幹線系統が 1 系統あるなど、同様にサービス水準の変更や利用促進等の検討が必要である。

※ 補助系統数等は、R4 事業年度実績ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(2) 地域内フィーダー系統の視点

当該広域振興圏では宮古市・大船渡市・陸前高田市・釜石市・大槌町・山田町・田野畑村が地域内フィーダー系統補助を受けており、接続する地域間幹線系統の赤浜線は輸送量 33.5 人、浪板線が輸送量 29.1 人であるなど、比較的安定的な輸送量が確保されている。

なお、現在地域内フィーダー系統を受けていない自治体についても、市町村において利便増進実施計画を策定するなど、当該補助の有効活用を検討する必要がある。

※ 補助の利用状況は、市町村アンケート調査（R5.9 月時点）ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(3)交通拠点の視点

三陸鉄道や JR 各線（BRT 含む）において、各交通モードとの接続性（空間・時間・情報）向上による利便性の維持・向上を図ることが必要である。

また、それぞれの重要な接続拠点において、広域的な公共交通（鉄道・路線バス等）と地域内公共交通との接続性を向上し、公共交通ネットワークとしての一体性を高め、利便性・効率性の向上を図ることが必要である。

【重要な接続拠点】

釜石市：鵜住居駅など、陸前高田市：BRT 陸前高田駅、BRT 小友駅、山田町：陸中山田駅、岩泉町：岩泉小本駅、田野畑村：田野畑駅・鳥越駅 ※ 市町村アンケート調査（R5.9月時点）より

(4)新たな取組の視点

当該圏域の一部では、バスへの交通系 IC カードの導入が進んでおり、さらなる普及を促進し、利便性の向上を図るとともに、これにより得られる詳細な乗降データ等を活用した事業者の業務効率の改善や効果的な路線の見直しなど、データ利活用方策の検討が重要である。

陸前高田市では、高田松原津波復興祈念公園を中心とした自動運転走行の実証実験が進められており、一部公道の走行や、高田旅パスとの連携などが行われている。

また、バス・三セク鉄道事業者や、飲食・観光施設等が連携した交通モード横断のデジタルチケットサービス「北いわて MaaS」が展開されている。

こうした先進的な取組について、事例の横展開に向け、事業実施の背景や導入エリアの特徴、課題・効果などの共有を図ることが重要である。

運転士については、令和6年4月から自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が適用され、勤務時間インターバルの厳格化等の影響を受けることが想定されることから、地域公共交通のサービス水準を維持するための運転士の確保が必要である。

(5)計画策定の視点

9自治体中6自治体で計画を策定している。また、未策定の3自治体中2自治体が策定中となっている。

計画が未策定の自治体は、小規模な自治体が多いことから、有識者の派遣や計画策定に伴う調査費用の支援等により、計画策定や更新を促進する必要がある。

各市町においては、地域公共交通計画を踏まえて、必要に応じて利便増進実施計画を策定し、地域内フィーダー系統補助の獲得や、具体的な公共交通ネットワークの再編について検討することが重要である。

※この他の視点として、実施中の県民アンケート調査を踏まえて、県民意向などを反映予定

4. 県北広域振興圏

4-1 広域振興圏の概況

国勢調査等によれば、今後、県全体の推移を上回る速さで人口減少及び高齢化が進行する見込みとなっている。

目的地となる商業施設・医療施設や通勤先となる企業や、通学先となる高校などの施設等については、久慈市及び二戸市への集積がされているため、通勤・通学流動ともに、2市への周辺町村からの流動が多くみられる。

特に通学に関しては、少子化により高校生の通学流動が減少する可能性があるものの、自由な移動手段を持たない学生の通学手段を維持することは重要であるため、移動量なども踏まえつつも、引き続き広域的な公共交通ネットワークの維持・確保が重要である。

また、二戸市や一戸町、九戸村、普代村からは広域振興圏外の盛岡市などへの通学流動もみられることから、上記と同様、広域振興圏を跨ぐ広域的な公共交通ネットワークの維持・確保も重要である。

乗合バスを取り巻く状況としては、コロナ禍や人口減少に伴う利用者の減少、燃料費の高騰、運転士の不足等の要因により、バス路線の見直しの動きが見られる。

観光面に関しては、令和5年5月の新型コロナウイルス感染症の5類移行により、御所野遺跡や日本遺産“奥南部漆物語”などの観光資源の活用による国内需要の回復が期待される。

また、令和5年5月のいわて花巻台北線の定期運航の再開などにより、インバウンド需要の回復が期待される。

4-2 課題の方向性

(1) 地域間幹線系統の視点

地域間幹線系統においては、5系統中2系統が輸送量15.0人を下回っており、県単補助路線においては、3系統中全ての系統が平均乗車密度4.0人を下回っている。

これらの系統については、特例措置の終了により補助対象外となる可能性が高いことから、輸送量・平均乗車密度の底上げを図るためのサービス水準の変更や利用促進、関係者間の十分な調整を経た上での交通モード転換も含めた効果的な路線見直しの検討が必要である。

また、輸送量20.0人を下回っており、上記の系統に次いで補助要件を下回る可能性が高い地域間幹線系統が2系統あるなど、これらについても同様に、サービス水準の変更や利用促進等の検討が必要である。

※ 補助系統数等は、R4事業年度実績ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(2) 地域間幹線系統(国庫補助路線)及び県単補助路線の視点

当該広域振興圏で地域内フィーダー系統補助を受ける自治体はないため、市町村において利便増進実施計画を策定するなど、当該補助の有効活用を検討する必要がある。

※ 補助の利用状況は、市町村アンケート調査(R5.9月時点)ベースであるもの。今後時点更新を予定。

(3) 交通拠点の視点

新幹線駅である二戸駅や、JR八戸線、IGRいわて銀河鉄道、三陸鉄道などの在来線の各駅において、鉄道と他の交通モードとの接続性(空間・時間・情報)向上による利便性の維持・

向上を図ることが必要である。

それぞれの重要な接続拠点において、広域的な公共交通（鉄道・路線バス等）と地域内公共交通との接続性を向上し、公共交通ネットワークとしての一体性を高め、利便性・効率性の向上を図ることが必要である。

【重要な接続拠点】

久慈市：久慈駅、二戸市：二戸駅・斗米駅など、普代村：普代駅など、軽米町：かるまい文化交流センター（R5.12 新設予定）、野田村：陸中野田駅、洋野町：種市駅 ※ 市町村アンケート調査（R5.9 月時点）より

（４）新たな取組の視点

当該圏域の一部では、バスへの交通系 IC カードの導入が進んでおり、さらなる普及を促進し、利便性の向上を図るとともに、これにより得られる詳細な乗降データ等を活用した事業者の業務効率の改善や効果的な路線の見直しなど、データ利活用方策の検討が重要である。

二戸市において、AI を活用したデマンド交通の実証事業を展開しているほか、バス・三セク鉄道事業者や、飲食・観光施設等が連携した交通モード横断のデジタルチケットサービス「北いわて MaaS」が展開されている。

こうした先進的な取組について、事例の横展開に向け、事業実施の背景や導入エリアの特徴、課題・効果などの共有を図ることが重要である。

運転士については、令和 6 年 4 月から自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が適用され、勤務時間インターバルの厳格化等の影響を受けることが想定されることから、地域公共交通のサービス水準を維持するための運転士の確保が必要である。

（５）計画策定の視点

8 自治体中 2 自治体で計画を策定しており、他の広域振興圏に比べて、計画の策定割合が低い。

計画が未策定の自治体は、小規模な自治体が多いことから、有識者の派遣や計画策定に伴う調査費用の支援等により、計画策定や更新を促進する必要がある。

各市町においては、地域公共交通計画を踏まえて、必要に応じて利便増進実施計画を策定し、地域内フィーダー系統補助の獲得や、具体的な公共交通ネットワークの再編について検討することが重要である。

※この他の視点として、実施中の県民アンケート調査を踏まえて、県民意向などを反映予定