

1 計画の目標に係る指標の状況

資料 1

基本方針	目 標	指 標	現状値 (A)	目標値 (B)	実績値				達成率	目標ごと 平均達成率
			H29	R5	R元	R2	R3	R4 (C)	(C/B)	
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	①三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数	17.5 回	17.5 回	16.1 回	10.5 回	10.2 回	11.0 回	62.86%	79.72%
		②幹線路線に接続する広域バス路線割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100.00%	
		③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	3.5 人	2.8 人	2.7 人	2.9 人	76.32%	
	(2)住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持	①三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数（再掲）	17.5 回	17.5 回	16.1 回	10.5 回	10.2 回	11.0 回	62.86%	76.28%
		③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	3.5 人	2.8 人	2.7 人	2.9 人	76.32%	
		④県民意識調査における公共交通満足度	2.6 点	2.9 点	2.5 点	2.6 点	2.6 点	2.6 点	89.66%	
	(3)バス運転士の確保による路線の維持	⑤運転士の新規確保人数	—	208 人 (5年間累計)	59 人 (累計59人)	46 人 (累計105人)	38 人 (累計143人)	30 人 (累計173人)	83.17%	83.17%
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	⑥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)	17 市町村	18 市町村	20 市町村	20 市町村	60.61%	120.30%
		⑦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)	18 件 (累計18件)	21 件 (累計39件)	28 件 (累計67件)	23 件 (累計90件)	180.00%	
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	⑧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（現：公共交通スマートチャレンジ月間））への取組事業者数	110 事業者 (2018年度)	160 事業者	122 事業者	— コロナ禍により実施せず	— コロナ禍により実施せず	129 事業者	80.63%	—
	(6)観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加	⑨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	22 事業者	17 事業者	20 事業者	24 事業者	126.32%	70.81%
		⑩＜参考＞宿泊客数（延べ）	607.6 万人	630.6 万人	627.7 万人	431.2 万人	443.4 万人	503.9 万人	79.91%	
		⑪＜参考＞外国人宿泊客数（延べ）	18.8 万人	41.8 万人	29.8 万人	8.8 万人	1.8 万人	2.6 万人	6.22%	
	(7)高齢者や通学生などの利用の増加	⑫ノンステップバスの導入率	20%	38%	31.60%	32.70%	37.00%	—	未確定	200.00%
		⑬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	年40件 (2019年度)	年46件 (2020年度)	年46件 (2021年度)	年50件 (2022年度)	200.00%	

※R元～R4年度のバス運転士退職者数：313人

※達成率80%未満を網掛け

## 2 令和4年度の主な取組実績

基本方針	目 標	令和4年度における主な取組実績（実施主体）
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	・バス路線活性化検討会の実施 ※ 国庫・県単補助（対面22路線、書面56路線）
		・地域内公共交通構築検討会による県単補助制度の見直し（県、市町村） ※全3回開催
		・補助路線代替交通確保維持事業による7路線に対する補助（県）
	②住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持	・バス運行対策費補助による40路線に対する補助（国、県）
		・県単補助（広域生活路線維持事業）による11路線に対する補助（県、市町村）
		・広域バス路線に対する市町村の独自補助（盛岡市、宮古市、大船渡市、花巻市、久慈市、遠野市、陸前高田市、二戸市、奥州市、滝沢市、葛巻町、西和賀町、平泉町、大槌町、山田町、軽米町、九戸村、洋野町）
	③バス運転士の確保による路線の維持	・大型二種免許取得に対する支援の実施（バス事業者）
		・バス路線の見直しによる運転士の再配置（バス事業者）
		・大型二種免許取得に対する支援の実施 ※運輸事業振興費補助を活用（県、岩手県バス協会）
		・就職説明会等の情報提供（二戸市）
		・「たきざわのりものフェスタ」でのPRブースの設置、バス運転手紹介チラシの窓口配布（滝沢市）
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	《接続拠点における乗り継ぎ環境整備》
		・乗り継ぎ円滑化のためのダイヤ調整（バス事業者）
		・盛岡バスセンターの開業（盛岡市）
		・大東病院、藤沢病院、エスピアの待合環境（路線図・時刻表）整備（一関市）
		・鶴住居駅周辺の待合環境整備（周辺施設をバス待合所として活用）（釜石市）
		・二戸駅東口のバスターミナル改修（二戸市）
		《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》
		・地域公共交通活性化推進事業費による市町村に対する補助（計画策定2市町村、実証運行9市町村）（県）
		・田老地区公共交通網の再編に着手（宮古市）
		・グリーンスローモビリティ「モビタ」の本格運行開始（陸前高田市）
		・中心市街地循環バスの実証運行開始（雫石町）
		・予約式乗合タクシーの実証運行開始（山田町）
		・三陸鉄道のダイヤ改正に合わせたコミュニティバスのダイヤ改正（田野畑村、普代村）

基本方針	目 標	令和４年度における主な取組実績（実施主体）
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	・スマートチャレンジ月間によるモビリティ・マネジメントの実施（県）
		・市町村の実施する利用促進やモビリティ・マネジメントの実施に対する補助（県）
		・市町村HP、広報、ラジオ、公共交通マップ・時刻表配布等による公共交通利用促進（盛岡市、大船渡市、花巻市、北上市、一関市、陸前高田市、釜石市、二戸市、奥州市、滝沢市、雫石町、岩手町、矢巾町、西和賀町、金ケ崎町、平泉町、住田町、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、軽米町、一戸町）
		・公共交通イベントの開催（各交通事業者、盛岡市、宮古市、滝沢市）
		・JR山田線の回数券を購入した市民に対する購入費助成（宮古市）
		・バスロケーションシステムの導入・更新、維持管理（岩手県バス協会、バス事業者、盛岡市、花巻市、北上市、滝沢市、矢巾町、西和賀町、山田町）
		・予約応答型乗合交通の試乗体験、バスの乗り方教室等の実施（花巻市、一関市、軽米町）
		・沿線高校との公共交通存続に向けたワークショップの開催（久慈市）
		・ICカードの導入によるバスの利便性向上（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	・企画切符やイベント列車の運行等（各交通事業者）
		・JR山田線臨時列車の乗客に対する盛岡銘菓贈呈、利用促進チラシ・冊子の配布、ミスさんさによる盛岡駅でのお見送り（盛岡市）
		・バス利用者への宮沢賢治記念館等の施設優待券の配布（花巻市）
		・SL銀河利用者へ市内飲食店等で使用できる割引クーポン券の配布、遠野駅発着の市内主要観光施設を巡る観光バスを運行（遠野市）
		・JR大船渡線駅周辺における野外レストランの実施（一関市）
		・ラグビーの試合に合わせ、三陸鉄道利用者へ食事クーポン券と当日限定缶バッジ、乗車割引チラシの配布（釜石市）
		・三陸鉄道「ジョイフルよ市きっぷ」を作成し、それぞれの買い物市の割引券と１日フリー乗車券をセットにし、久慈駅・陸中野田駅・普代駅の３駅で販売（普代村、野田村）
		・北いわてMaaSによるデジタルチケット販売の継続（県、三セク鉄道事業者、バス事業者）
	⑦高齢者や通学生などの利用の増加	・70歳以上を対象としたまちなか・おでかけバスの販売（盛岡市、バス事業者）
		・宮古駅の既存跨線橋のバリアフリー化（宮古市、バス事業者）
		・高齢者等向け割引施策（三セク鉄道事業者、タクシー事業者、バス事業者、盛岡市、宮古市、大船渡市、花巻市、北上市、一関市、陸前高田市、二戸市、葛巻町、岩手町、金ケ崎町、岩泉町、軽米町、一戸町、九戸村ほか）
		・通学定期購入費の助成（県、三セク鉄道事業者、バス事業者、宮古市、花巻市、遠野市、一関市、二戸市、八幡平市、滝沢市、葛巻町、岩手町、矢巾町、住田町、岩泉町、軽米町、野田村、九戸村、一戸町）

### 3 課題と今後の方向

課題	今後の方向
<p><b>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></p> <p>「三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数」の指標については、R元年度実績の16.1回から、R2年度は10.5回に落ち込み、R3年度は10.2回、R4年度は11.0回となっています。</p> <p>また、「広域路線バス1路線当たりの平均乗車密度」は、R元年度実績の3.5人から、R2年度は2.8人に落ち込み、R3年度は2.7人、R4年度は2.9人となっています。</p> <p>両指標とも、新型コロナウイルス感染症の影響（コロナ禍）により、R2年度に大きく落ち込みましたが、徐々に回復の兆しを見せています。</p> <p>しかし、依然としてコロナ禍前の水準に届かず、引き続き、交通事業者は厳しい経営環境に置かれている状況を示しています。</p> <p>「運転士の新規確保人数」の指標を見ると、83.17%（過去4年間の新規確保人数：173名）と、一定の進捗を達成していますが、同期間の退職者数は313名と、退職者数が新規確保人数を上回る状況となっており、高齢化や、他業種への人材流出等の影響により、運転士の不足が顕著となっています。</p> <p>また、令和6年4月からは、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）の改正により、拘束時間の制限や勤務時間のインターバルが厳格化される予定となっており、運転士不足の解消が喫緊の課題となっています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者及び自治体は、「岩手県地域公共交通網形成計画」に基づき、国の補助制度を活用しながら、<b>広域バス路線や鉄道路線の維持・確保に引き続き取り組みます。</b></li> <li>また、「岩手県地域公共交通網形成計画」が令和5年度末に終期を迎えることから、県民、市町村、交通事業者等へのアンケート調査により、定性的なニーズ、地域公共交通に関する課題認識などを把握するとともに、人流ビッグデータ・医療ビッグデータによる定量的な移動実態や潜在的な需要などを分析し、より<b>実効性の高い「地域公共交通計画」の策定・実施に取り組めます。</b></li> <li>国庫補助の減額調整基準や県単補助の補助要件となっている広域バス路線の平均乗車密度が落ち込んでいることから、自治体は、地域内公共交通構築検討会などの場を活用して、<b>人口減少やコロナ禍の実情を踏まえた補助制度のあり方を引き続き検討します。</b></li> <li>人口減少により労働力が減少していく中で、運転士が魅力的な職種でなければ人材の確保が難しくなっていることから、<b>交通事業者等においては、待遇の改善や公共交通の運転士業務のイメージアップに引き続き取り組み、自治体においては、事業者が行う待遇改善や採用活動、業界のイメージアップ等に対する支援を検討します。</b></li> </ul>
<p><b>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></p> <p>「地域公共交通網形成計画等の策定市町村数」の指標については、R4年度実績時点で目標値の約60%の達成率に留まっている一方で、「<b>接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数</b>」は、R4年度実績時点で既に計画期間5年間の目標値50件を上回る90件の改善が行われており、<b>交通事業者や自治体の積極的な取組が進められています。</b></p> <p>人口減少が進行する中、コロナ禍や燃料費の高騰、運転士不足などの様々な要因により、<b>バス路線が減便・休廃止</b>となる事例が見られることから、「公共交通空白地域」が生じることがないよう、自治体を中心となり、関係者と連携して<b>地域公共交通計画を策定し、計画的に地域の足の確保を進め、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する必要があります。</b></p> <p>また、コロナ禍により、事業者の自主路線が市町村運行のコミュニティバスやデマンド交通等に再編される事例が増加しており、地域公共交通の持続性を高めるため、<b>需要に見合った運行規模等への見直しと利便性の維持が重要となっています。</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村は、人口減少や、コロナ禍による新しい生活様式の定着などの変化を適切に捉え、関係者と連携して<b>地域公共交通計画の策定に取り組み、計画に基づくコミュニティバスやデマンド交通の運行等による地域内公共交通の改善・再編に取り組む、県はこれを支援します。</b></li> <li>コロナ禍により、バス路線が減便・休廃止となる事例が見られることから、<b>市町村は、地域の実情に応じた代替交通や新たな地域内公共交通の確保により「公共交通空白地域」を生じさせないよう取り組み、県はこれを支援します。</b></li> <li>また、人流のビッグデータ等を活用し、これまで可視化されていなかった潜在的な住民のニーズに対応したダイヤ改正や接続拠点設定などをバス路線活性化検討会等で検討し、<b>持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に取り組めます。</b></li> </ul>



課題	今後の方向
<b>③ 利用促進による地域公共交通の活性化</b>	
<p>「モビリティ・マネジメントへの取組事業者数」の指標については、コロナ禍により実施できていなかった「公共交通スマートチャレンジ月間」を3年ぶりに開催し、目標値である160事業者には届いていないものの、<b>前回（R元年度）の122事業者を上回る129事業者が取り組みました。</b></p> <p>また、コロナ禍により利用促進のためのイベント・企画ツアー等の実施に制約が生じている中でも、「<b>企画切符等の公共交通利用促進策実施事業者数</b>」「<b>割引制度等の公共交通利用促進実施数</b>」の指標は、ともにR4年度実績が目標値を大きく上回っており、<b>交通事業者や自治体の積極的な取組が進められています。</b></p> <p>一方で、地域公共交通の活性化のアウトカムとなる「三セク鉄道、バスの県民一人当たりの利用回数」は依然として目標値を下回っていることから、コロナ禍で大幅に減少した<b>地域公共交通の利用者数の回復に向け、関係者が相互に連携しながら、地元利用や観光利用の拡大に向けた取組を推進するとともに、医療、福祉、教育などあらゆる分野との連携を模索し、DX・GXの視点を取り入れながら、地域公共交通の利用者数の回復に繋がる利便性向上に資する施策の検討・実施を行う必要があります。</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モビリティ・マネジメントにより、環境負荷低減の観点も取り入れながら、県民意識の変化を促し、地域公共交通の利用促進に引き続き取り組みます。</li> <li>・ 県、沿線市町村、事業者等で構成される利用促進協議会などを通じた地元利用の促進や、地域の観光資源を活かした企画列車の運行など、<b>県内外からの誘客に向けた魅力ある商品造成及び情報発信の強化に引き続き取り組みます。</b></li> <li>・ キャッシュレス決済やMaaSをはじめとした情報通信技術（ICT）の導入や、ユニバーサルデザインに対応した高齢者、障がい者等が利用しやすいノンステップバスの導入を促進するとともに、人流のビッグデータ等を活用して地域公共交通の潜在的な需要などを分析し、関係者間で連携して、より実効性のあるダイヤ改正や商品造成を行うなど、<b>誰もが利用しやすい地域公共交通の環境整備を通じて、地域公共交通の活性化に取り組みます。</b></li> </ul>
総括	
<p>人口減少に加え、コロナ禍や燃料費高騰、運転士の不足等の影響を受けている公共交通について、<b>幹線や広域バス路線の維持・確保を支援します。</b></p> <p>また、人流のビッグデータを活用し、関係者で連携して、ニーズに即した<b>ダイヤ改正や商品造成など、地域公共交通の接続利便性の向上や、利用促進に向けた取組を進め、住民のニーズに対応した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を進めます。</b></p>	