

岩手県地域公共交通利便増進実施計画 (宮古市・山田町版)

令和8年 7 月
岩手県・宮古市・山田町

目 次

1	計画の概要	
1-1	計画の目的	1
1-2	計画区域	2
1-3	計画の位置付け	3
1-4	計画期間	3
2	利便増進事業の内容・実施主体	
2-1	事業一覧	4
2-2	利便増進事業の実施内容	6
2-2-1	「田の浜線」(地域間幹線系統)と「宮古船越線」の統合・再編	
2-2-2	山田町内路線の時間帯ニーズに応じたAI オンデマンドバスの導入	
2-2-3	まちなか循環バスの見直しとAI オンデマンドバスへの移行	
2-2-4	山田町コミュニティバス等の再編	
2-3	利便増進事業と併せて行う事業であって、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業	16
3	事業実施に必要な資金の額及び調達方法・支援の内容	19
4	事業実施による効果	
4-1	利便増進事業の実施により想定される効果	22
4-2	地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け	23
5	関係施策との連携に関する事項	
5-1	宮古市立地適正化計画	26
5-2	山田町立地適正化計画	28

1 計画の概要

1－1 計画の目的

岩手県では、令和6年3月に、県全体の広域的な地域公共交通を対象として、将来的にも持続的な確保・維持に向けた基本方針や将来像、及びそれらに基づく具体施策等を示す「岩手県地域公共交通計画」（以下「県地域公共交通計画」という。）を策定しました。

宮古市では、令和5年10月に「宮古市地域公共交通計画」（以下「市地域公共交通計画」という。）を策定し、社会経済情勢の変化に対応しながら将来を見据えた持続可能な公共交通体系の構築に向け施策を進めています。

しかし、広大な面積を有し、市街地部は広範囲に分散していることに加え、高齢化の進行に伴い地域公共交通の重要性が一層高まっている一方で、利用者数の減少や運行効率の低下により、公共交通路線の安定的な維持が年々困難となっている状況にあります。

山田町では、令和6年3月に「山田町地域公共交通計画」（以下「町地域公共交通計画」という。）を策定し、地域公共交通ネットワークの確保・維持に向けて、国・市町村・交通事業者等と連携しながら施策を進めています。

しかし、国道45号や鉄道駅周辺の市街地部は平地部に広がっていますが、沿岸集落は平地が少なく傾斜地に集落が点在しており、徒歩や自転車による移動は負担が大きいことから、高齢化の進行に伴い、地域公共交通の重要性が一層高まっている一方で、現在運行している地域間幹線系統路線及び町内支線は、一部で運行経路が重複しているほか、ダイヤが移動需要に即していないため、利用者数の減少が続き、路線バスをはじめとした地域公共交通の維持が年々困難となっています。

こうしたことから、移動需要や利用実態を踏まえ、地域間及び地域内交通の路線の再編・見直しを行うこととし、その内容を示すため、「岩手県地域公共交通利便増進実施計画（宮古市・山田町版）」（以下「本計画」という。）を策定します。

1－2 計画区域

本計画では、宮古市及び山田町全域を対象地域として事業を実施します。

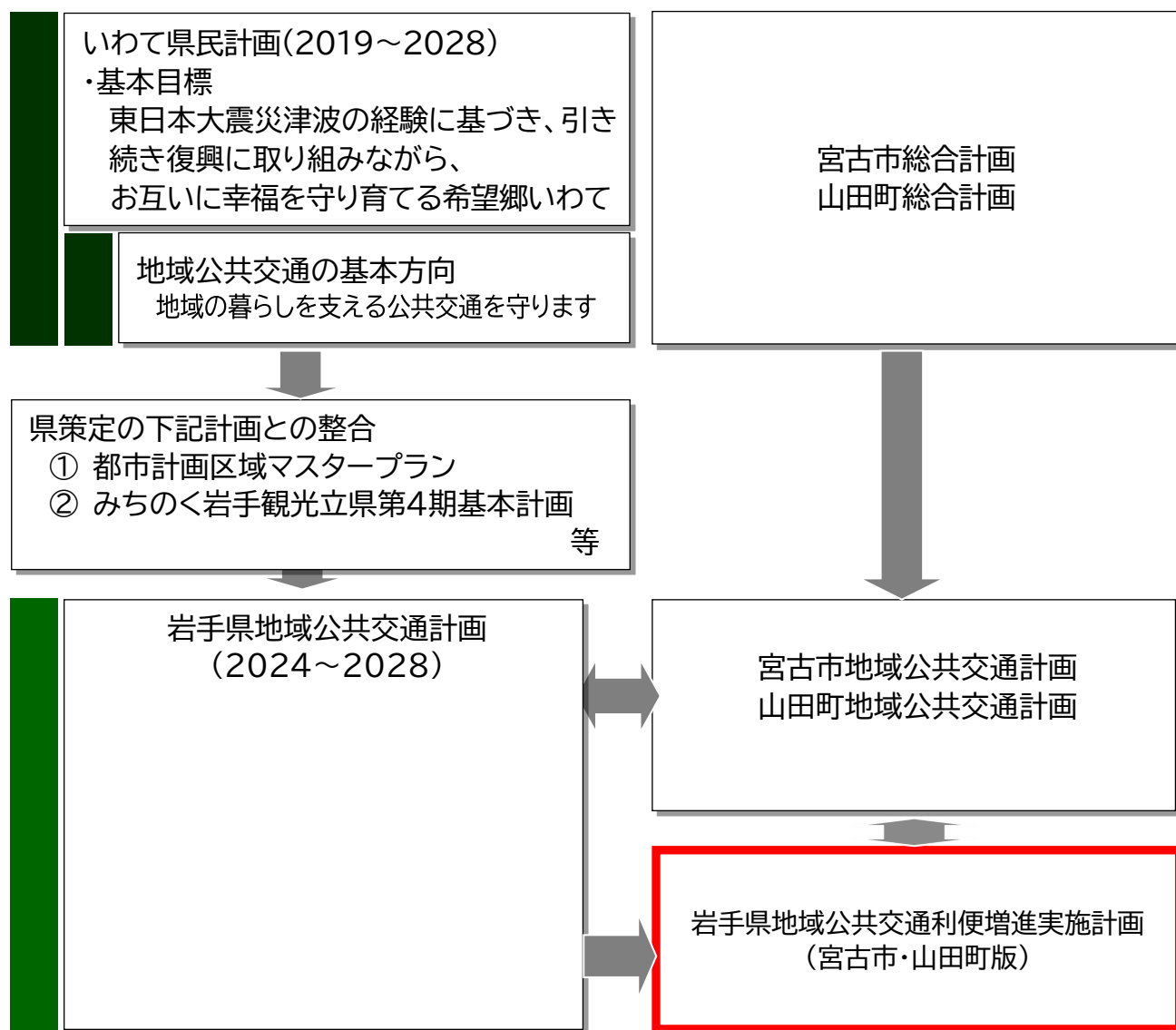
宮古市は、市町村合併により広大な面積を有しており、通院・通学・買い物等の日常移動や鉄道・路線バス等の接続を含めた地域間移動が市域全体で相互に関係していることから、市域全体を一体的に捉えた公共交通ネットワークの確保・維持を図る必要があります。

山田町は宮古市に隣接しており、宮古・山田間の通院・通学・買い物等の日常生活の移動が相互に関係していることから、宮古・山田間における広域的な公共交通ネットワークの確保・維持を図る必要があります。



1-3 計画の位置付け

本計画は、岩手県の総合的な交通計画である県地域公共交通計画の宮古市・山田町における実施計画とします。



1-4 計画期間

計画期間は、令和8年10月1日～令和11年3月31日とします。

上記の計画期間は、県地域公共交通計画、市地域公共交通計画及び町地域公共交通計画と利便増進実施計画の整合性を図るため、各地域公共交通計画の計画期間内に包含させて設定しています。

なお、地域公共交通を取り巻く情勢はもちろん、社会全体の情勢等の変化に応じて、計画内容の見直しや変更を行うものとします。

2 利便増進事業の内容・実施主体

地域公共交通利便増進事業(以下、利便増進事業)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「地域交通法」という。)において「地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業」と示されています。

以下に事業内容の分類に対応した本計画で位置付ける利便増進事業を整理します。

2-1 事業一覧

(1) 利便増進事業

事業内容の分類	本計画で該当する利便増進事業
一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更 (地域交通法第二条第十三号イ(1))	陸中山田駅を交通結節点としたネットワーク構築に向けて、次の事業を実施する。 ① 「田の浜線」(地域間幹線系統)と「宮古船越線」の統合・再編 「宮古山田線(地域間幹線系統)」宮古駅～陸中山田駅、「山田駅田の浜線(町内線)」陸中山田駅～田の浜、に系統を分割し、陸中山田駅を交通結節点に位置付けます。 「宮古船越線」は、車両を中型化し、国道45号バイパス経由から宮古市津軽石・高浜地区への乗り入れを行い、住民の地域内移動の利便性を高めます。 ② 山田町内路線の時間帯ニーズに応じたAIオンデマンドバスの導入 朝・夕時間帯はこれまでどおり定時定路線を維持、日中時間帯はAIオンデマンドバスを導入し、大型需要と細分化されたニーズに対応し、運行エリア全体の利便性を高めます。 ③ まちなか循環バスの見直しとAIオンデマンドバスへの移行 現在のまちなか循環バスを廃止し、新たに毎日運行のAIオンデマンドバスまちなか線を導入します。また、ルートを経路中心部に縮小してわかりやすいルートとすることにより、主要拠点間の速達性の向上及び休日の移動手段の確保を図り、中心市街地における移動の利便性を高めます。 ④ 山田町コミュニティバス等の再編 ③によりまちなか循環バスの運行がなくなる大沢地区に、コミュニティバス「大沢線」を新設し、沿線住民の移動の利便性を高めます。 また、利用が少ない「関口線」を廃止し、AIオンデマンドバス北線(大沢・関口エリア)にエリアを編入します。AIオンデマンドバスエリアから外れる内野地区はデマンドタクシーエリアに追加することで、効率的かつ柔軟な移動の利便性を高めます。

(2)上記事業と併せて行う事業であって、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業(地域交通法第二条第十三号ハ)

① 公共交通に関する情報発信【宮古市・山田町】

宮古市では、宮古市公共交通マップに、田の浜線再編後の内容を反映して更新します。田の浜線の再編、併せて実施する山田町内の交通ネットワーク再編については、宮古市内の主要駅や公共施設等で配布する案内資料や市ホームページを通じて情報発信を行い、再編内容を広く周知します。

山田町では、山田町内の交通ネットワーク再編（田の浜線再編及び町内線・まちなか循環バスの再編）を踏まえ、公共交通マップを新たに作成し、山田町内及び宮古市の主要駅や公共施設等で配布する案内資料や町ホームページを通じて情報発信を行います。

② バスロケーションシステムの運用【宮古市・山田町】

バスロケーションシステムにより、運行状況や車両位置を携帯端末等で確認できるようにするとともに、宮古市市民交流センター、宮古駅前待合所・県立山田病院及び陸中山田駅に設置済みのデジタルサイネージを活用し、利用者の利便性向上を図ります。

③ 標準的なバスフォーマットによるオープンデータ化の推進【宮古市・山田町】

路線バスや地域バスの運行データ（時刻表、停留所、運賃等）を GTFS 形式で公開しており、運行経路の見直しやダイヤ改正に合わせてデータを更新することで、利用者に分かりやすい情報提供を行います。

④ 地域連携 IC カード「iGUCA」の普及促進【宮古市】

地域連携 IC カード「iGUCA」の普及促進や路線バスの利用促進を図るため、チャージ時に福祉ポイントを付与します。

⑤ 乗車機会の創出【宮古市・山田町】

公共交通への関心と利用促進のため、事業者と連携したイベント等を実施するとともに、利用経験の少ない方をはじめ、広く住民を対象とした乗り方教室を開催します。

⑥ 総合的な案内ツールの作成【山田町】

「乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供」や「AI オンデマンドバスの利用方法」を解説した専用パンフレット等を新たに作成・配布します。

⑦ 移動の確実性の保障【山田町】

AI オンデマンドバスの利用促進と地域タクシーの活性化を両立させるため、AI オンデマンドバス利用者に対し「タクシー割引券」を配布する事業を実施します。

⑧ 乗り継ぎ割引の運用【宮古市・山田町】

地域連携 IC カード「iGUCA」を利用して 60 分以内にバスを乗り継いだ場合、乗り継いだバスの運賃を割引きます。

2-2 利便増進事業の実施内容

陸中山田駅を乗換拠点としたネットワーク構築に向けて、路線ごとの課題等を踏まえ、本計画で位置付ける利便増進事業の内容を以下に記載します。

なお、これらの利便増進事業は、計画期間中において利用者の利便性向上を図るとともに、安定的かつ持続的な公共交通サービスを提供することを目的として実施します。

また、本計画の実施にあたっては、安全・安心な運送サービスの提供に努めます。具体的には、本計画で掲げる路線の統合・再編やAI オンデマンドバスの導入等により運行効率を高め、「持続可能なサービス提供のための健全な事業体制」を確保することで、乗務員の適切な労務管理や車両の確実な点検整備、安全教育の徹底といった「輸送の安全」を担保するための取り組みを継続的に実施します。これにより、利用者が将来にわたって安心して利用できる、信頼性の高い公共交通ネットワークの維持・発展を図ります。

2-2-1 「田の浜線」(地域間幹線系統)と「宮古船越線」の統合・再編

(1) 事業の概要

① 路線の課題・見直しの方向性等

項 目	概 要
現状・課題	・ 山田町と宮古市の間の通勤や通学、通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。沿線に高校が3校（宮古高校、宮古商工高校（商業校舎・工業校舎）、宮古水産高校）あることから、特に、山田町から宮古市への通学需要が高い。一方、陸中山田駅以南の需要は小さく、系統の在り方を検討し、需要に最適化したモードへの転換等効率化を図り、町内ネットワークを再構築することが必要となっている。 ・ 宮古船越線は急行型運行により、宮古市津軽石・高浜地区への乗り入れがないため、地域住民から利便性向上を求める要望が寄せられており、運行形態や経路の見直しが必要となっている。
見直しの方向性	・ 田の浜線、宮古船越線の複数系統を統合、田の浜線は山田駅前（陸中山田駅）で分割、宮古山田線（地域間幹線系統）と山田駅田の浜線（町内線）とする。そして、山田駅前（陸中山田駅）を町全体の核となる「交通結節点（ハブ）」として位置付け、幹線・支線・区域運行が相互に連動する効率的なネットワークを構築する。また、三陸鉄道や町内他路線との乗継を考慮したダイヤ設定により、町内外への移動利便性を高める。 ・ 宮古船越線は、急行型を廃止し各停型のみとして維持する。また、車両を中型化し、国道45号バイパス経由から宮古市津軽石・高浜地区への乗り入れを実施する。
実施による効果	・ 田の浜線を宮古山田線として宮古駅前～山田駅前と区間を短縮することにより、運行効率が向上し、乗車密度が上がるため、系統の維持・確保に効果が期待される。 ・ 陸中山田駅を交通結節点（ハブ）としてネットワークを再編し、幹線と支線のスムーズな乗り継ぎ環境を整備することで、町内外への移動利便性が向上する。 ・ 宮古船越線は、各停型で維持し宮古市津軽石・高浜地区への乗り入れにより、沿線の地域内移動の利便性が向上するとともに、地域住民の生活交通としての機能が強化され、より利用しやすい路線体系となる。
実施時期	令和8年10月

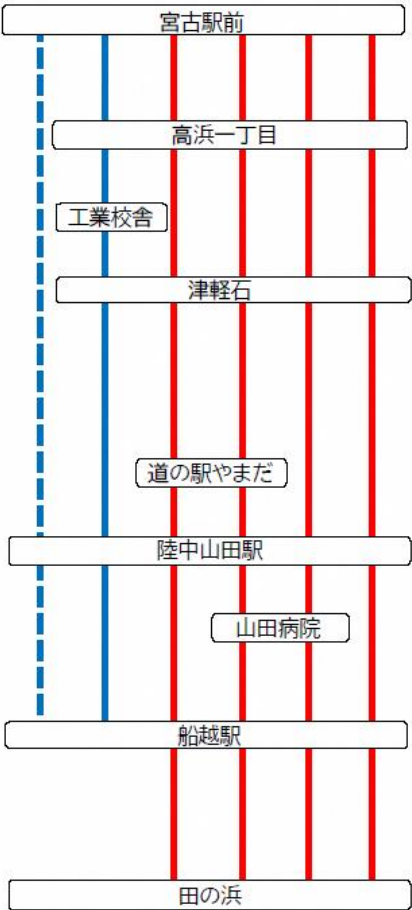
② 見直し概要

区分	項 目	現 状	事業内容
地域間 幹線系統	対象路線名	田の浜線	宮古山田線(地域間幹線系統)
	運営主体	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
	運行事業者	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
	事業の種類	一般乗合旅客運送事業	一般乗合旅客運送事業
	運行形態	路線定期運行	路線定期運行
	起点・終点	宮古駅前／田の浜	宮古駅前／山田駅前
	主たる経由地	船越駅前、山田駅前、商業校舎、磯鶏	商業校舎、磯鶏
	運行回数(平日)	9 回／日	7～8 回／日
	備考	4 系統運行	田の浜線系統、宮古船越線 1 系統を統合・再編
町内路線	対象路線名		山田駅田の浜線(町内路線)
	運営主体		岩手県北自動車株式会社
	運行事業者		岩手県北自動車株式会社
	事業の種類		一般乗合旅客運送事業
	運行形態		路線定期運行
	起点・終点		山田駅前／田の浜
	主たる経由地		船越駅前
	運行回数(平日)		1～2 回／日
	備考		
広域生活 路線	対象路線名	宮古船越線	宮古船越線(各駅停車)
	運営主体	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
	運行事業者	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
	事業の種類	一般乗合旅客運送事業	一般乗合旅客運送事業
	運行形態	路線定期運行	路線定期運行
	起点・終点	宮古駅/船越駅	宮古駅/船越駅
	主たる経由地	山田駅前、川帳場	山田駅前、工業校舎
	運行回数(平日)	2 回／日	1 回／日
	備考	2 系統運行	宮古船越線 1 系統を再編

(2) 運行概要図

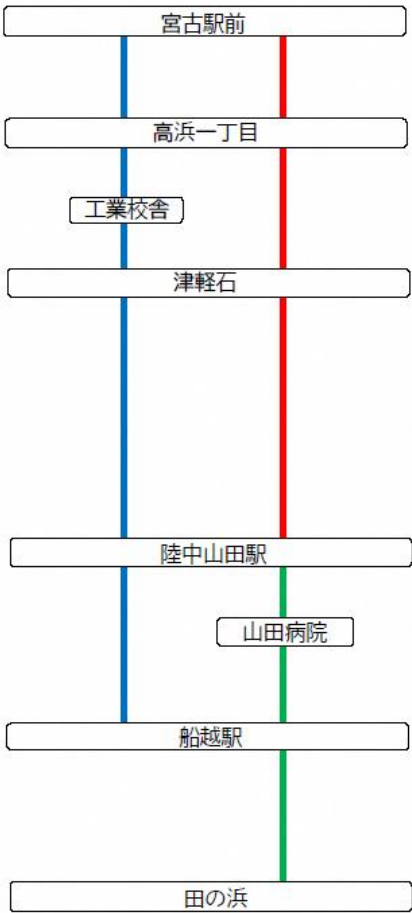
事業実施前

田の浜線(4系統)	
宮古船越線	
宮古船越線(急行)	



事業実施後

宮古山田線	
山田駅田の浜線	
宮古船越線	



2-2-2 山田町内路線の時間帯ニーズに応じたA I オンデマンドバスの導入

(1) 事業の概要

① 路線の課題・見直しの方向性等

項 目	概 要
現状・課題	・町内の一部区間において、山田町内線（岩手県北自動車）と町が運行するコミュニティバスが並行して運行している。また、旅客需要が減少し細分化している中、両主体が「定時定路線型」の運行となっている。特に日中時間帯において、極めて少ない乗客数に対し複数のバスが同一時間帯に運行されるなど、需要と供給のミスマッチが生じている。さらに、貴重な輸送資源及び公的な維持経費が分散しており、町全体としての一元的な効率化が図られていない点が大きな課題である。 ・事業者ごとに系統やダイヤが独立して設定されているため、陸中山田駅等における相互の乗り継ぎが十分に考慮されておらず、利用者の利便性を損なっている。
見直しの方向性	・陸中山田駅を拠点とした「ハブ＆スポーク型」のネットワークへ転換する。 ・通勤・通学等により需要の大きい朝・夕時間帯は定時定路線運行を維持する。 ・利用者の少ない日中時間帯は、AI オンデマンドバス運行へ転換し、需要に応じた効率的かつ柔軟な運行を行うことで、利便性の向上を図る。 ・AI オンデマンドバスを利用実態に即した週4日（北側・南側各2日）とし、既存のコミュニティバス（各路線週2日運行）と運行日が重複しないように設定することで、「相互補完」を図るとともに、住民ニーズにきめ細かく対応し、日常生活における利便性の向上を図る。
実施による効果	定時定路線、区域運行（AI オンデマンドバス運行）及びコミュニティバスを組み合わせることで、運用の効率化を図るとともに、細分化されたニーズにきめ細かく対応し、エリア全体の利便性を向上させる。
実施時期	令和8年10月

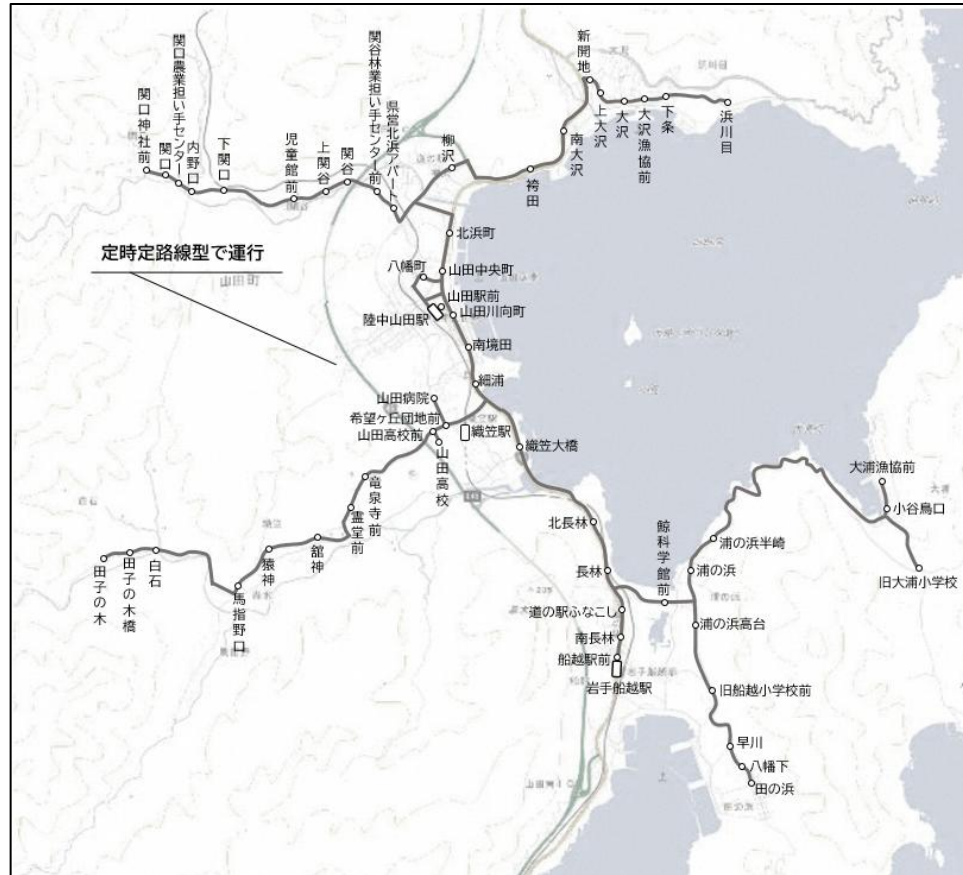
② 見直し概要

項 目	現状	事業内容
対象 路線名	① 山田駅・大浦漁協前線	・夕時間帯は定時定路線運行を維持 ・日中時間帯は、④⑥⑨⑩⑪と同じ
	② 山田駅・大浦漁協前線	系統を廃止する。
	③ 大浦小・山田駅前線	系統を廃止し、町スクールバスへの混乗へ移行する。
	④ 山田駅・田子の木線	・朝・夕時間帯は定時定路線運行を維持 ・日中時間帯（9:00～16:00）は、区域運行（AI オンデマンドバス北線・南線）を導入する。北線（大沢・関口エリア）、南線（織笠・船越エリア）の2エリアに分け、それぞれ週2回の運行日を設定。山田町コミュニティバスと連携することで町内の南北エリアと中心街エリアの需要に対応する。
	⑥ 関口神社・田の浜線	
	⑨ 浜川目・田子の木線	
	⑩ 山田高校・浜川目線	
	⑪ 浜川目・田子の木線	
	⑤ 関口神社前・田子の木線	区域運行（AI オンデマンドバス北線・南線）へ移行する。
	⑦ 田の浜・関口神社前線	
	⑧ 関口神社前・山田駅前線	系統を廃止し、⑨と統合する。
運営 主体	①～⑪ 岩手県北自動車株式会社	①～⑪（③を除く） 岩手県北自動車株式会社 ③ 山田町
運行 事業者	①～⑪ 岩手県北自動車株式会社	①～⑪（③を除く） 岩手県北自動車株式会社 ③ 山田町
事業の種類	①～⑪ 一般乗合旅客運送事業	①～⑪（②③⑧を除く） 一般乗合旅客運送事業

運行形態	①～⑪ 路線定期運行	⑥⑨⑩⑪ 路線定期運行 ①④ 路線定期運行、区域運行 ⑤⑦ 区域運行 〔②⑧ 系統廃止 ③ 町スクールバス（学生限定）〕へ混乗
運行経路 (起点～主たる経由地～終点)	⑥ 神社前～田の浜	神社前～田の浜
	⑨ 浜川目～道の駅やまだ～田子の木	浜川目～道の駅やまだ～田子の木
	⑩ 山田高校～山田病院～道の駅やまだ～浜川目	山田高校～山田病院～道の駅やまだ～浜川目
	⑪ 浜川目～山田病院～山田高校～田子の木線	浜川目～山田病院～山田高校～田子の木線
	④ 山田駅～山田病院～田子の木	【始発～9:00】 山田駅～山田病院～田子の木
		【9:00～16:00】 山田町織笠～船越・大浦地区（区域運行（AI オンデマンドバス南線））
	① 山田駅～山田病院～大浦漁協前	【9:00～16:00】 山田町織笠～船越・大浦地区（区域運行（AI オンデマンドバス南線））
		【16:00～】 山田駅～山田病院～大浦漁協前
	⑤ 神社前～山田病院～田子の木	【北側】 山田町大沢～山田地区（区域運行（AI オンデマンドバス北線））
	⑦ 田の浜～道の駅ふなこし～神社前線	【南側】 山田町織笠～船越・大浦地区（区域運行（AI オンデマンドバス南線））
運行回数 (平日)	①2.5回／日 ②0.5回／日 ③0.5回／日 ④2.0回／日 ⑤0.5回／日 ⑥0.5回／日 ⑦0.5回／日 ⑧1.0回／日 ⑨1.0回／日 ⑩0.5回／日 ⑪0.5回／日	①0.5回／日 ②系統廃止 ③系統廃止 ④0.5回／日 ⑤区域運行へ ⑥0.5回／日 ⑦区域運行へ ⑧系統廃止 ⑨1.0回／日 ⑩0.5回／日 ⑪0.5回／日
備考		

(2) 運行概要図

事業実施前



事業実施後



[引用:国土地理院地図]

2-2-3 まちなか循環バスの見直しとAIオンデマンドバスへの移行

(1) 事業の概要

① 路線の課題・見直しの方向性等

項 目	概 要
現状・課題	・現状のまちなか循環バスは、日曜日や祝日に運行がなく、休日に中心市街地へ行くバスがないため、生活利便性の低下や社会参加の機会損失を招いている。 ・利用者の有無にかかわらず一定のルート・時間を走る「定時定路線」運行のため、特に日中時間帯の利用実態と運行コストが見合っていない。 ・循環型（周回）の定時定路線として運行されているため、特定の主要拠点間を移動する場合でも、経由地をすべて回る必要があり、移動に時間を要している。
見直しの方向性	・まちなか循環バスを廃止し、「AI オンデマンドバスまちなか線」へと移行することで、主要拠点間の最短ルートでの走行を可能とし、移動時間を短縮する。 ・これまで運行のなかった日曜日及び祝日を含めた毎日運行とすることで、日常生活における移動手段を曜日問わず確保し、中心市街地の利便性向上を図る。 ・エリアを中心部に縮小し、わかりやすいルートとすることにより、中心市街地における利便性向上を図る。
実施による効果	・「AI オンデマンドバスまちなか線」への再編と日・祝日を含む毎日運行により、主要拠点間の速達性が大幅に向上し、これまで公共交通の空白時間であった休日の移動手段が確保され、利便性が向上する。 ・高齢者の社会参加の促進や中心市街地の活性化に加え、観光客等の二次交通としての利用増加が期待される。
実施時期	令和8年10月

② 見直し概要

項 目	現状	事業内容
対象路線名	①まちなか循環バス	・運行エリアを町中心部（市街地）に縮小し、毎日運行の、区域運行（AI オンデマンドバスまちなか線）へ移行する。
運営主体	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
運行事業者	岩手県北自動車株式会社	岩手県北自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客運送事業	一般乗合旅客運送事業
運行形態	路線定期運行	区域運行
運行経路 (起点～主たる経由地～終点)起	【西回り】 山田駅前～長崎三丁目～大沢～山田駅前～山田病院前～織笠大橋～山田駅前 【東回り】 山田駅前～大沢～長崎三丁目～山田駅前～織笠大橋～山田病院前～山田駅前	山田町山田地区（区域運行：AI オンデマンドバスまちなか線）
運行回数 (平日)	①東回り 3回／日 ②西回り 3回／日	系統廃止⇒AI オンデマンドバスまちなか線へ移行
運賃	①200円 ②200円	200円
備考		

(2) 運行概要図

事業実施前



事業実施後



[引用:国土地理院地図]

2-2-4 山田町コミュニティバス等の再編

(1) 事業の概要

① 路線の課題・見直しの方向性等

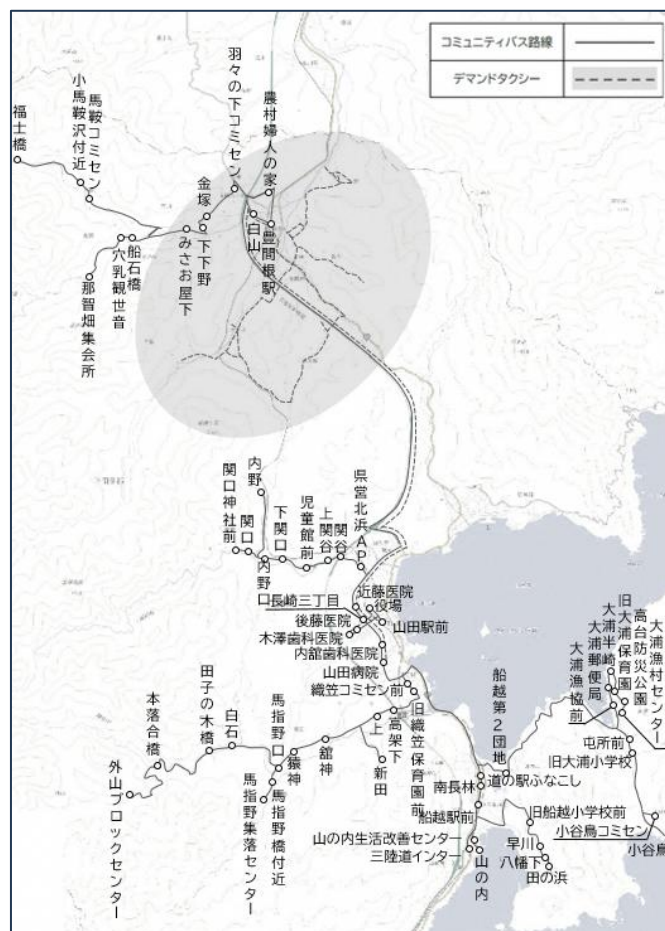
項目	概要
現状・課題	・ 山田町内線と重複している地区があり、効率的な運行となっていない。
見直しの方向性	・ AI オンデマンドバスまちなか線を導入することで、AI オンデマンドバス運行エリアから外れる大沢地区にコミュニティバス「大沢線」を新設する。 ・ コミュニティバス関口線は、既存路線と重複し利用者が少ないため廃止し、AI オンデマンドバス北線（大沢・関口エリア）での対応とする。 ・ 内野地区は、上記見直しにより AI オンデマンドバス北線（大沢・関口エリア）から外れるため、デマンドタクシーの対象エリアを拡大して対応する。
実施による効果	・ 大沢地区にコミュニティバスを導入することで、従来の大型バスでは通行できなかった狭い市街地（町道川向線など）まで運行範囲を拡大することができ、沿線住民の利便性が向上する。 ・ 内野地区をデマンドタクシー対象エリアに追加することで、生活場所に近い場所での乗降が可能となり、効率的かつ柔軟な移動の利便性が向上する。 ・ 地域の実情に応じたきめ細やかな移動手段を確保することで、持続可能な交通体系を構築するとともに、大沢地区・内野地区の住民の移動機会を創出する。
実施時期	令和 8 年 10 月

② 見直し概要

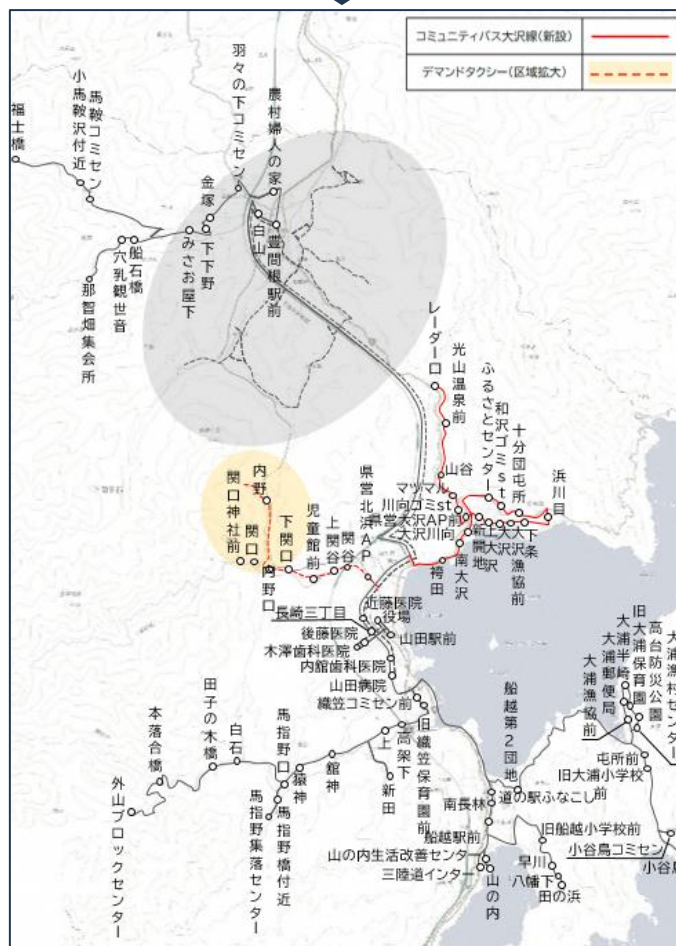
項目	現状	事業内容
対象路線名	①荒川線 ②関口線 ③織笠線 ④大浦線 ⑤田の浜・山の内線	利用者の少ない②関口線を廃止。それに伴い、デマンドタクシーの運行区域を拡大する。 新路線として大沢線を追加。
運営主体	山田町	山田町
運行事業者	山田町公用バス等運行業務共同企業体	山田町公用バス等運行業務共同企業体
事業の種類	自家用有償旅客運送事業	自家用有償旅客運送事業
運行形態	定時定路線	定時定路線
運行経路 (起点～主たる経由地～終点)	①福土橋～山田駅～役場 ②内野～山田駅～役場 ③外山ブロックセンター～山田駅～役場 ④小谷鳥～山田駅～役場 ⑤田の浜～山田駅～役場	①、③～⑤は運行経路変更なし。 大沢線：レーダー口～山田駅～役場
運行回数 (平日)	①・② 月・木運行 2回／日 ③～⑤ 水・金運行 2回／日	①・大沢線 月・木運行 2回／日 ③～⑤ 水・金運行 2回／日
備考	一部フリー乗降区間あり	一部フリー乗降区間あり

(2) 運行概要図

事業実施前



事業実施後



2-3 利便増進事業と併せて行う事業であって、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業

(1) 公共交通に関する情報発信

【宮古市】

①事業概要

宮古市公共交通マップに、田の浜線再編後の内容を反映して更新します。田の浜線の再編、併せて実施する山田町内の交通ネットワーク再編については、宮古市内の主要駅や公共施設等で配布する案内資料や市ホームページを通じて情報発信を行い、再編内容を広く周知します。

②事業主体

宮古市

③実施期間

令和8年度～令和10年度

【山田町】

①事業概要

山田町内の交通ネットワーク再編（田の浜線再編及び町内線、まちなか循環バス等の再編）を踏まえ、山田町内の公共交通マップを新たに作成する。作成にあたっては、山田町内及び宮古市の主要駅や公共施設等で配布する案内資料や町ホームページを通じて情報発信を行い、再編内容を広く周知します。

②事業主体

山田町

③実施期間

令和9年度～令和10年度

(2) バスロケーションシステムの運用

①事業概要

バスロケーションシステムにより、運行状況や車両位置を携帯端末等で確認できるようにするとともに、宮古市市民交流センター、宮古駅前待合所・県立山田病院及び陸中山田駅に設置済みのデジタルサイネージを活用し、利用者の利便性向上を図ります。

②事業主体

宮古市・山田町

③実施期間

令和8年度～令和10年度

(3) 標準的なバスフォーマットによるオープンデータ化の推進

①事業概要

路線バスや地域バスの運行データ（時刻表、停留所、運賃等）を GTFS 形式で公開しており、運行経路の見直しやダイヤ改正に合わせてデータを更新することで、利用者に分かりやすい情報提供を行います。

②事業主体

宮古市・山田町

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

(4) 地域連携 IC カード「iGUCA」の普及促進

①事業概要

地域連携 IC カード「iGUCA」の普及促進や路線バスの利用促進を図るため、チャージ時に福祉ポイントを付与します。

②事業主体

宮古市

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

(5) 乗車機会の創出

①事業概要

公共交通への関心と利用促進を図るため、事業者と連携したイベントを実施するとともに、利用経験の少ない方をはじめ、広く住民を対象とした乗り方教室を開催します。

②事業主体

宮古市・山田町

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

(6) 総合的な案内ツールの作成

①事業概要

乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供や AI オンデマンドバスの利用方法を解説した専用パンフレット等を新たに作成・配布します。

②事業主体

山田町

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

(7) 移動の確実性の保障

①事業概要

AI オンデマンドバスの利用促進と地域タクシーの活性化を両立させるため、AI オンデマンドバス利用者に対し「タクシー割引券」を配布する事業を実施します。

当日予約で AI オンデマンドバスとのマッチングが成立しなかった場合でも、割引券を活用してタクシーを利用できる補完体制を構築します。

②事業主体

山田町

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

(8) 乗り継ぎ割引の運用

①事業概要

地域連携 IC カード「iGUCA」を利用して 60 分以内にバスを乗り継いだ場合、乗り継いだバスの運賃を割引します。

②事業主体

宮古市・山田町

③実施期間

令和 8 年度～令和 10 年度

3 事業実施に必要な資金の額及び調達方法・支援の内容

事業実施に必要な資金の額については、次のとおりです。

本計画に基づき実施する利便増進事業に必要な資金は、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)の活用を想定しており、路線再編後の当該路線の維持・確保を支援することで、計画期間中の持続的な公共交通サービスの提供に努めます。

また、フィーダー系統路線の運行に必要な資金は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用及び山田町、町内線及び山田町コミュニティバスの運行に必要な資金は、山田町及び運行事業者によって確保します。

さらに、利便増進事業に関連して実施する事業に必要な資金は、宮古市及び山田町が資金調達・実施し、利便増進事業の目的の達成を支援します。

事業 内容	路線	総事業費 (千円／年)	内訳 (千円／年)	調達方法		実施 時期
				調達主体	補助金等	
①地域間幹線「田の浜線」(地域間幹線系統)と「宮古船越線」の統合・再編						
	宮古山田線	48,834	20,562	岩手県北 自動車	経常収益等	R 8.10～
			10,987.5	国	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	
			10,987.5	岩手県	地域間幹線系統確保維持費補助金	
			3,034	宮古市	宮古市補助	
			3,263	山田町	山田町補助	
	宮古船越線	6,421	6,421	岩手県北 自動車	経常収益等	R 8.10～
②山田町内路線への時間帯ニーズに応じた AI オンデマンドバスの導入						
AI オンデマ ンドバス北線 (大沢・関口 エリア)	2,090	84	岩手県北 自動車	経常収益等	R 8.10～	
		1,002	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金		
		1,004	山田町	運行事業補助金		
AI オンデマ ンドバス南線 (織笠・船越 エリア)	2,225	90	岩手県北 自動車	経常収益等	R 8.10～	
		1,067	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金		
		1,068	山田町	運行事業補助金		
山田駅・大浦 漁協前線	1,552	134	岩手県北 自動車	経常収益等	R 8.10～	
		708	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金		

			710	山田町	運行事業補助金	
	山田駅・田子の木線	1, 124	123	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			500	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	
			501	山田町	運行事業補助金	
	関口神社・田の浜線	1, 572	70	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			751	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	
751			山田町	運行事業補助金		
	浜川目・田子の木線	3, 835	280	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			1, 777	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	
			1, 778	山田町	運行事業補助金	
	山田高校・浜川目線	1, 357	68	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			644	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	
			645	山田町	運行事業補助金	
	浜川目・田子の木線	1, 980	269	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			855	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	
			856	山田町	運行事業補助金	
	山田駅・田の浜線（山田高校経由）	1, 391	180	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			1, 211	山田町	運行事業補助金	
	山田駅・田の浜線	4, 530	318	岩手県北自動車	経常収益等	
4, 212			山田町	運行事業補助金		
③まちなか循環バスの見直しと AI オンデマンドバスへの移行						
	AI オンデマンドバスまちなか線	6, 723	995	岩手県北自動車	経常収益等	R 8. 10～
			2, 863	国	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	

			2,865	山田町	運行事業補助金	
④山田町コミュニティバス等の再編						
	大沢線	784	784	山田町	運行業務委託料	R 8.10～
	デマンドタクシー	2,567	2,567	山田町公用バス等 運行業務 共同企業 体	運行業務委託料	R 8.10～

※本表記載の補助金等の額については、令和8年6月時点の見込額であり、記載のとおり調達ができない場合もあり得ます。

4 事業実施による効果

4-1 利便増進事業の実施により想定される効果

実施項目	事業実施の効果	地域公共交通計画 目標の位置づけ
「田の浜線」(地域間幹線系統)と「宮古船越線」の統合・再編	・陸中山田駅を交通結節点(ハブ)とした幹線系統、町内交通及び鉄道との乗継利便性を高めることで、円滑な移動や乗換が可能となり、宮古・山田間における広域的な公共交通ネットワークの機能強化が期待できる。 ・町内及び宮古・山田間の広域的な公共交通の利便性が向上することで、町内各地から交通結節点である陸中山田駅への移動機会の創出が図られ、更なる公共交通の利用促進が期待できる。	【県地域公共交通計画】 目標 1 : 広域的な公共交通の適切な維持・確保 目標 3 : シームレスで利便性の高い利用環境の構築
		【市地域公共交通計画】 目標 1 : 市民生活を支える持続可能な交通体系の構築 目標 3 : 地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備
		【町地域公共交通計画】 基本目標 2 : 公共交通を『使い』、公共交通を生活の一部に取り入れる
山田町内路線の時間帯ニーズに応じた AI オンデマンドバスの導入	・通学・通勤等の固定需要が集中する朝・夕時間帯は、現行の定時定路線型を維持し、移動の正確性と安定性を確保する。 ・一方で、日中時間帯には、利用者のニーズに合わせた柔軟な移動を可能にする「AI オンデマンドバス」を導入することにより、買い物や通院等の日常生活における外出頻度の向上が期待できる。	【町地域公共交通計画】 基本目標 2 : 公共交通を『使い』、公共交通を生活の一部に取り入れる
まちなか循環バスの見直しとAI オンデマンドバスへの移行	・まちなか循環バスを「AI オンデマンドバスまちなか線」に再編することにより、主要拠点(道の駅やまだ～陸中山田駅～山田病院間)への速達性を高める。 ・また、日曜日・祝日を含む毎日運行とすることで、休日の移動手段を確保するとともに、高齢者の社会参加や中心市街地の活性化、更には観光客等の二次交通としての利用増加が期待できる。	【町地域公共交通計画】 基本目標 2 : 公共交通を『使い』、公共交通を生活の一部に取り入れる
山田町コミュニティバス等の再編	・まちなか循環バスの廃止に合わせて、新たにコミュニティバス大沢線を新設するとともに、デマンドタクシーの運行区域に内野地区を追加することで、個々の移動ニーズにきめ細かく対応し、エリア全体の利便性向上が期待できる。	【町地域公共交通計画】 基本目標 2 : 公共交通を『使い』、公共交通を生活の一部に取り入れる

4-2 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け

本計画に示す利便増進事業については、基本計画である県地域公共交通計画に基づいて位置付けるものであり、事業の実施により、県地域公共交通計画及び市・町地域公共交通計画に位置付ける指標及び数値目標の達成にも寄与するものと考えます。

なお、本計画に示す事業の実施により、下表のうち、特に赤い網掛けをする指標の達成を目指します。

【表：岩手県地域公共交通計画の指標一覧】

	指標	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
目標1: 広域的な公共交通の適切な維持・確保	三セク鉄道・バスの1人当たりの年間利用回数 ^{※1}	11.0 回	16.5 回
	幹線路線に接続する広域バス路線割合	100%	100%
	広域的なバス路線1路線当たりの平均乗車密度 ^{※1}	2.9 人	3.2 人
	広域的なバス路線の収支率	42.92%	48.92%
	広域的なバス路線への公的資金投入額	588,660 千円	563,475 千円
	県民意識調査における公共交通満足度	2.6 点/5点	2.9 点/5点
目標2: 地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化	バス運転士の新規確保人数	— (※)	330 人 (令和6年度(2024年度)から令和10年度(2028年度)の累計)
目標3: シームレスで利便性の高い利用環境の構築	地域公共交通計画等策定市町村数 ^{※1}	20 市町村	33 市町村 (令和8年度(2026年度))
	接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数	— (※2)	110 件 (令和6年度(2024年度)から令和10年度(2028年度)の累計)
目標4: 地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上	モビリティマネジメント(公共交通スマートチャレンジ月間)への取組事業者数	129 事業者等	160 事業者等
目標5: 多様な主体・サービスと連携した地域公共交通の利用促進と環境整備	公共交通利用促進実施事業者数	33 事業者	39 事業者
	多様な主体・サービスの連携による利用促進実施件数	43 件	49 件
	バス路線活性化検討会実施路線割合	100%	100%
	ノンステップバスの導入率 ^{※1}	42.4%	49.0%

※1 いわて県民計画(2019～2028)第2期アクションプランに設定されている指標。

※2 前計画では、令和元年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)までの4年間で累計 90 件

【表:宮古市地域公共交通計画の指標一覧】

	指標	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和11年度)
目標1: 市民生活を支える持 続可能な交通体系 の構築	公共交通カバー率	96.1%	100%
	路線バス(岩手県北自動車運 行路線)の収支率	39.3%	令和4年度と 比較して改善
目標2: ニーズに合った交通ネ ットワークの形成	市内の公共交通に対する利用 環境の満足度	38.5 点	50.0 点
目標3: 地域公共交通の利 用拡大に向けた環境 整備	路線バス(岩手県北自動車運 行路線)の市民1人当たりの年 間利用回数	16.2 回/人	19.1 回/人
	三陸鉄道市内駅での市民1人 当たりの年間利用回数	3.8 回/人	4.2 回/人
	JR 山田線(盛岡～宮古)の平 均通過人員	79 人/日	191 人/日
	タクシーの市民1人当たりの年 間利用回数	5.8 回/人	8.8 回/人
	田老地域バスの地区住民1人 当たりの年間利用回数	0.2 回/人	1.0 回/人
	新里地域バスの地区住民1人 当たりの年間利用回数	2.0 回/人	2.2 回/人
	川井地域バスの地区住民1人 当たりの年間利用回数	3.6 回/人	4.0 回/人
	三陸鉄道観光団体利用者数	96.1%	68,000 人

【表：山田町地域公共交通計画の指標一覧】

	指標	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
基本目標1: 公共交通を『知り』、 公共交通を考える	乗車イベントの参加者	60 人/年	100 人/年 以上
	公共交通に関する情報配信 (広報紙、HP 等)	5 回	3回/年 以上
基本目標2: 公共交通を『使い』、 公共交通を生活の 一部に取り入れる	路線バスの利用者	33,276 人/年 (91 人/日、0.41 人/km)	35,000 人/年 (96 人/日、0.43 人/km)
	コミュニティバスの利用者	4,861 人/年 (11 人/日、0.13 人/km)	5,000 人/年 (14 人/日、0.17 人/km)
	まちなか循環バスの利用者	3,008 人/年 (10 人/日、0.11 人/km)	4,000 人/年 (14 人/日、0.14 人/km)
	やまだデマンドタクシーの利用者	226 人/年 (利用登録者数 52 人)	500 人/年 (利用登録者数 100 人)
	三陸鉄道の利用者	65,853 人/年 (180 人/日)	70,000 人/年 (191 人/日)
目標3: 公共交通を『守り』、 公共交通を維持する	交通事業者との意見交換	1回/年	3回/年 以上
	地域公共交通会議による 関係者間の意見交換	—	2回/年 以上

5 関係施策との連携に関する事項

5-1 宮古市立地適正化計画

宮古市では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとします。

【計画の概要】

項目	内容
計画期間	目標年次：令和 20(2038)年
対象エリア	宮古市域全体
各区域の概要	居住誘導区域：設定あり 都市機能誘導区域：設定あり

【まちづくりの方針(ターゲット)】

まちづくり方針（立地適正化計画のターゲット）

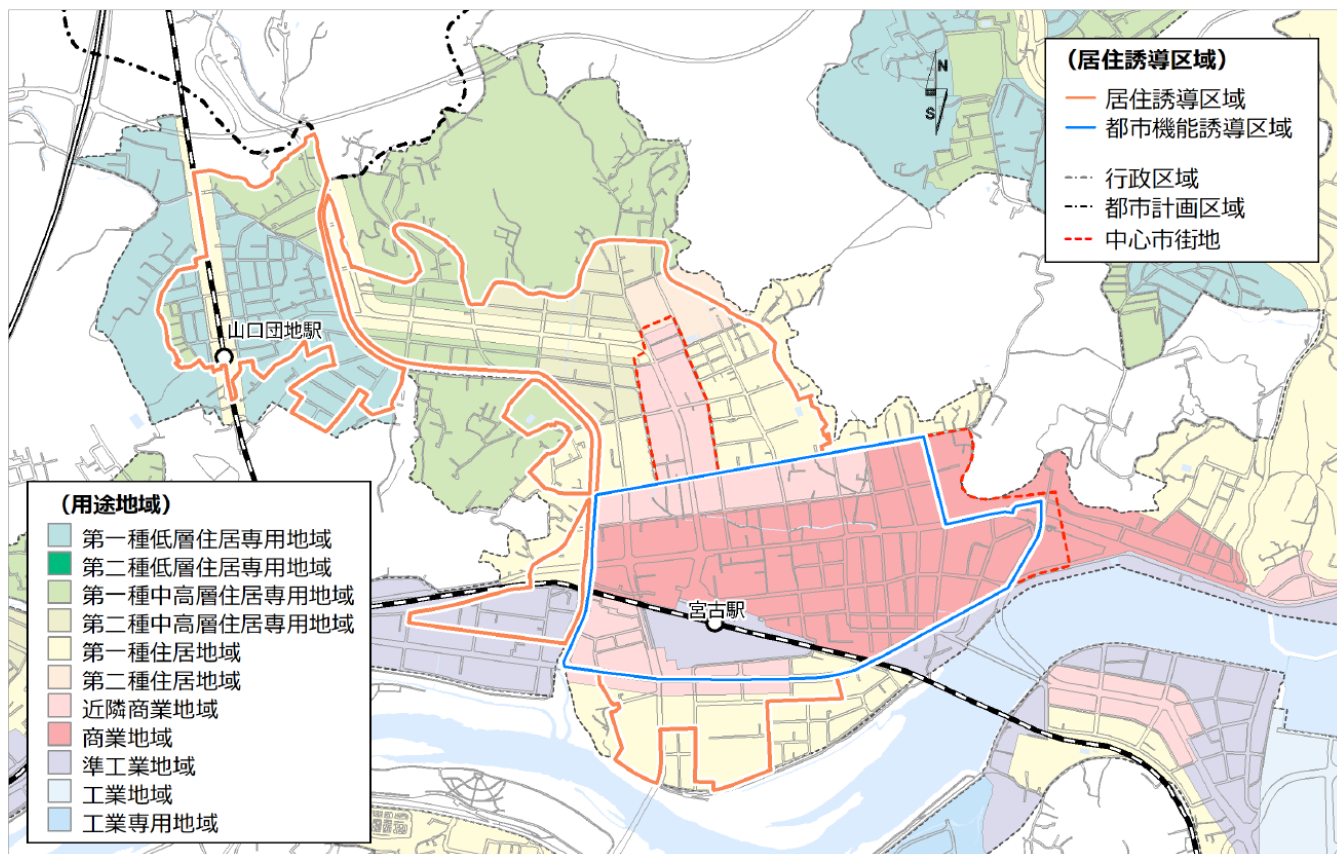
若者が活躍し、みんなに選ばれるまち
～地域特性を生かした魅力ある拠点づくり～

若者が活躍できる環境づくりと、みんなに選ばれるまちづくりを進めます

- 持続的なまちの実現に向けて、地域活力を高めるためには、若者が活躍することが重要です。若者が活躍できる環境づくりをすすめることで、若者と一緒に育つ、みんなに選ばれるまちを目指します。
- 若者が活躍できる環境づくりを進め、みんなに選ばれるまちを目指すためには、それぞれの地域特性を生かした拠点を形成し、それぞれの拠点の魅力を高めることが必要不可欠です。

[出典：宮古市立地適正化計画]

【図 居住誘導区域・都市機能誘導区域】



[出典：宮古市立地適正化計画]

5-2 山田町立地適正化計画

山田町では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとします。

【計画の概要】

項目	内容
計画期間	目標年次：令和 24(2042)年
対象エリア	山田都市計画区域
各区域の概要	居住誘導区域：設定あり 都市機能誘導区域：設定あり

【まちづくりの方針(ターゲット)】

ターゲット(計画により目指すもの)

【目指すべき都市像】

個性豊かに ひとが輝き まちが潤う 山田町

【まちづくりの方針】

復興事業で集約された都市機能施設の有効活用に加え

老朽化した既存ストックの効率的な集約・再編と

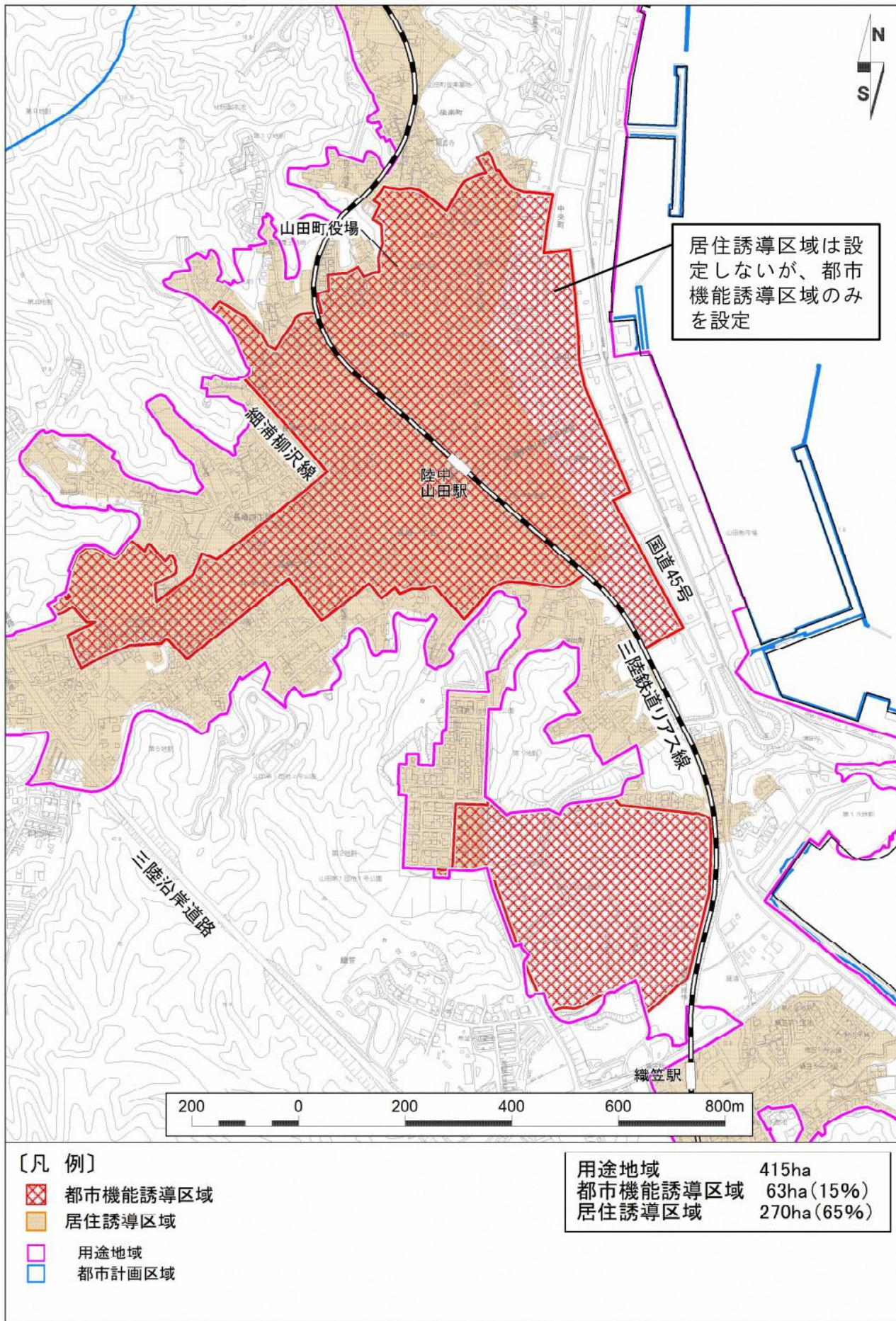
市街地居住を望む住民の郊外部から市街地部への適切な誘導

【目指すイメージ】

- ・震災復興事業で都市機能を集約した中心商業・業務拠点（陸中山田駅周辺）をまちの中心とし、中心市街地活性化に必要な都市機能を誘導しつつも、地区生活拠点となる大沢、柳沢北浜、織笠、船越の各市街地に必要な都市機能を誘導します。
- ・中心エリアと地区生活拠点を公共交通で結び、商業、医療、福祉など様々な生活サービスの利用を可能とすることで、高齢者、子どもや障がい者など自動車を自由に利用できない方も徒歩や公共交通を利用しながら暮らし続けられるまちづくりに取り組みます。
- ・震災により被災を免れた公共施設には老朽化した施設も多いことから、中心市街地・業務拠点周辺への効率的な集約・再編を検討することにより、さらなる持続可能でコンパクトな市街地の形成を目指します。
- ・また、生活利便性が高まった市街地での居住を希望する郊外部の住民に対しては、郊外部から市街地部への適切な居住の誘導を行います。
- ・これにより、急速な人口減少に歯止めをかけ、持続可能でにぎわいのあるコンパクトなまちづくりを実現します。

[出典：山田町立地適正化計画]

【図 居住誘導区域・都市機能誘導区域】



[出典：山田町立地適正化計画]