

岩手県地域公共交通網形成計画の概要（素案）

●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
<p>【いわて県民計画（2019～2028）（最終案）】</p> <p>【復興推進の取組方向】 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</p> <p>【政策分野の取組方向】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>地勢の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>人口・流動の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> H20からH29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%（H29）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。 <p>まちづくり等の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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™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 	<p>【国の法制度等の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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） 高齢者の移動手段の確保に関する検討会（検討中）

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	
<p><課題①></p> <p>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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ない路線・便が増加し、維持が困難な状況 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 次期総合計画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し、設定する。 	<p>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</p> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	
	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者は運転士不足が深刻化 観光需要は相当数維持される見込み 	<ul style="list-style-type: none"> 運転士不足による路線撤退の恐れ 現状、バス路線の観光客の利用が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> 運転士の確保対策 観光による公共交通の利用促進 			<p>①広域的な公共交通の維持確保</p>
	<p><課題②></p> <p>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"> 仮設住宅団地の撤去、復興まちづくりの進展 被災地特例終了後、補助要件割れ25路線 	<ul style="list-style-type: none"> 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 補助要件割れ路線の撤退の恐れ 			<ul style="list-style-type: none"> 復興まちづくりに合わせた路線・便の設定 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
<p><課題③></p> <p>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"> 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 高齢者の免許返納の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 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た高齢者の足の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 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 高齢者の需要に対応した利便性の向上 	<p>③公共交通の利用促進</p>	<p>基本方針(3)：利用促進による地域公共交通の活性化</p> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 通学生等のニーズに合わせた路線・便の維持確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 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 			
<p><課題④></p> <p>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"> 重複路線の存在 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 	<ul style="list-style-type: none"> 維持が困難で非効率な公共交通ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 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 			

実施を ↓ 下支え

<p><課題⑤></p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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た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 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村における公共交通再編を可能とする体制づくり 市町村への技術的支援、財政支援 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>各目標を実現していく体制づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 市町村への技術的支援
--	--	---	---	---	---

※ 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