

岩手県における地域公共交通の 現状と課題について



「バスの日」まつり(盛岡市)

平成29年7月25日(火)
第1回岩手県地域公共交通活性化検討会議

1 本県の公共交通体系等について . . . 2~4	
(1) 主な公共交通体系	
(2) 進む自動車利用	
(3) 道路網整備の進展	
2 広域幹線バス路線の状況について . . . 5	
3 地域内公共交通の状況について . . . 6~10	
(1) 地域内公共交通について	
① モード別概況	
② 展開イメージ	
(2) デマンド交通について	
① 定義・県内導入状況	
② デマンド交通の事例	
(3) 地域内公共交通の検討の枠組み	
4 被災地交通について . . . 11~12	
(1) 特定被災地域公共交通調査事業	
(2) 被災地の公共交通(事例)	
5 本県における地域公共交通の課題について . . . 13~33	
(1) 【課題1】負のスパイラル	
① 利用者の減少	
② 事業者の収支悪化	
③ サービス水準・利便性の低下	
(2) 【課題2】非効率路線の拡大	
① 広域幹線バス路線の状況	
② 地域内公共交通の状況	
(3) 【課題3】高齢者や交通空白地への対応	
① 高齢化の進展	
② 高齢者の運転免許保有状況等	
③ 高まる高齢者の移動制約	
④ 交通空白地について	
⑤ 買い物弱者・買い物難民等	
(4) 【課題4】被災地特例の終了(平成33年度問題)	
① 特例制度の概要	
② 補助要件割れ路線	
(5) 【課題5】地域内の公共交通再編への課題	
① 検討・実施体制	
② 市町村における財政負担	
③ 広域生活圏における公共交通ネットワーク	
6 国における政策動向 . . . 34~35	
(1) 交通政策基本法、「コンパクト・プラスネットワーク」	
(2) 改正都市再生特別措置法、改正地域公共交通活性化・再生法	
7 その他地域公共交通を取り巻く動向 . . . 36	
8 まとめ . . . 37	

1 主な公共交通体系

岩手県交通㈱
 【運行系統数】 342系統
 【免許路線キロ】 3,400km
 【輸送人員】 13,076千人

岩手県北自動車㈱※
 【運行系統数】 222系統
 【免許路線キロ】 2,248km
 【輸送人員】 2,853千人

ジェイアールバス東北㈱
 【運行系統数】 28系統
 【免許路線キロ】 1,162km
 【輸送人員】 422千人

H28年度
 ※南部支社分除く

H28年度

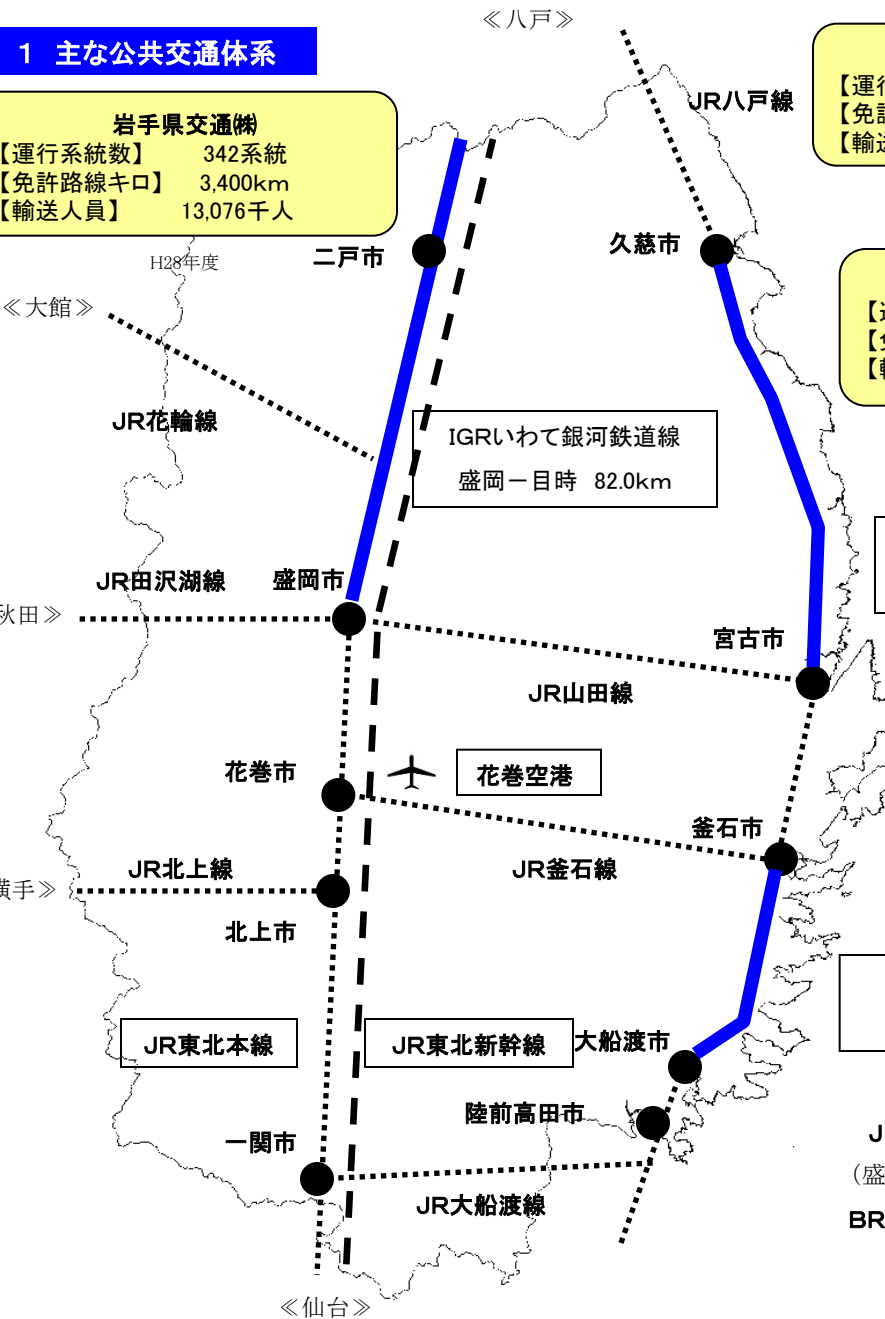
三陸鉄道北リアス線
 久慈－宮古 71.0km

JR山田線 55.4km
 (宮古－釜石)
 【不通】⇒平成30年度末
 三鉄経営移管予定

三陸鉄道南リアス線
 釜石－盛 36.6km

JR大船渡線
 (盛－気仙沼間)
 BRTで本格復旧

IGRいわて銀河鉄道線
 盛岡－目時 82.0km



2 交通体系維持に係る県のこれまでの考え方

(1) 適切な役割分担

県 「広域的かつ幹線的な路線の維持・構築」

市町村 「地域内の交通体系の維持・構築」

(2) 市町村支援

県は、地域の実情に応じた公共交通体系の構築を図ろうとする市町村を積極支援

- 地域公共交通活性化推進事業(県単補助)
- 地域交通サポートセンター
 (情報提供、スキルアップ支援等) など

持続的な地域公共交通の維持を確保

3 本県公共交通を取り巻く環境

(1) 人口減少・少子高齢化

区分	将来推計人口(万人)		
	2010年(A)	2025年(B)	A⇒B(増減)
総人口	133.1	114.0	▲19.1万人
0－14歳 (構成比)	16.9 (12.7%)	11.7 (10.9%)	▲5.2万人 (▲1.8%)
65歳以上 (構成比)	36.2 (27.2%)	40.4 (35.5%)	4.2万人 (8.3%)

出典: 国立社会保障・人口問題研究所推計資料(H25.3)

(2) 広大な県土/過疎地⇒自家用車依存

【乗用車両数】 S60 435,799台 ⇒ H27 898,475台

出典: 「岩手県統計年鑑」等

1 広域幹線バス路線について

一般的には、バス事業者が運行する**複数市町村にまたがり、地域間を結ぶ路線**で、**一定程度の輸送**が見込まれる路線のことを言う。
 幹線バス路線については、多くが**国庫補助**や**県単補助**などを受けて運行している。

国庫補助 (地域間幹線系統確保維持費国庫補助金) **(広域路線)**

バス事業者に対し、国が運行欠損額の補助を行うもの。
 また、国と協調し、県も国と同額を補助している。(国1/2・県1/2)

【主な補助要件】

- ① 複数市町村にまたがるもの
- ② 広域行政圏の中心市町村等にアクセスすること
- ③ 1日あたりの計画運行回数が**3回以上**
- ④ 1日あたりの輸送量が**15人以上150人以下**

※ 輸送量:平均乗車密度(5.0人以上)×運行回数

※ 平均乗車密度:バス1便あたりの平均利用者数で、起点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

- ⑤ 経常赤字が見込まれる

県単補助 (地域バス交通支援事業費補助金) **(準広域路線)**

バス事業者に対し、市町村とともに運行欠損額の補助を行うもの。
 (県1/2・市町村1/2)

【主な補助要件】

- ① 複数市町村にまたがるもの
- ② 広域性及び公共性を有する施設の存する区域にアクセスすること
- ③ 平日1日あたりの計画運行回数が**1回以上**
- ④ 平均乗車密度が**4人以上**

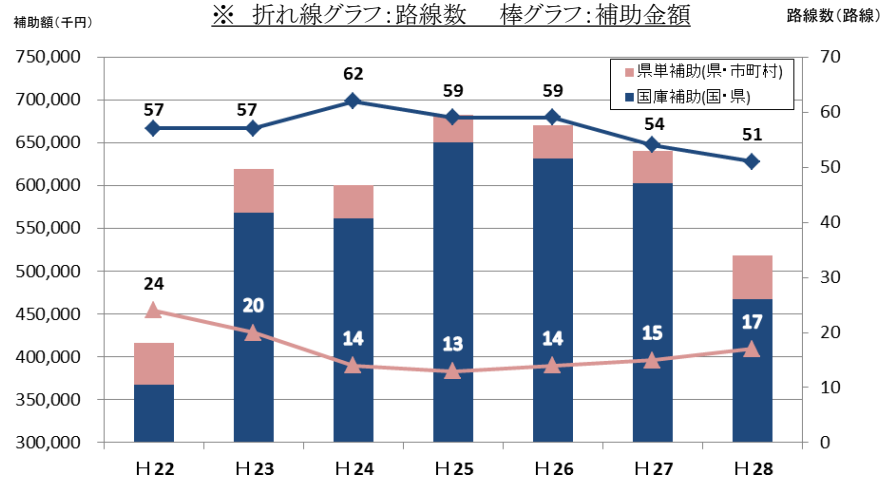
※ 平均乗車密度:バス1便あたりの平均利用者数で、起点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

被災地特例等

被災地のバス交通を維持・確保するため、**国庫補助の補助要件が大幅に緩和**されているもの。
応急仮設住宅を運行する系統は平成32年度まで(被災地特例)、それ以外の路線については**当分の間(激変緩和措置)**とされている。

県単補助もこれに準じて、被災地特例等の措置を行っている。

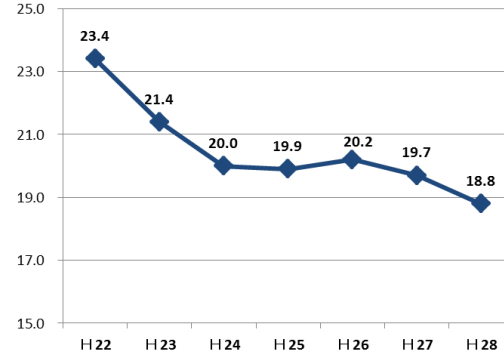
2 路線数と補助額の推移



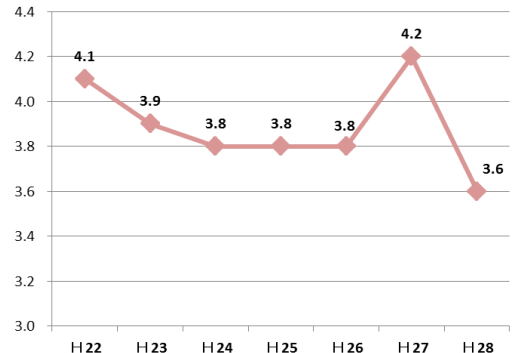
区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
国庫	57	57	62	59	59	54	51
県単	24	20	14	13	14	15	17
計	81	77	76	72	73	69	68

3 輸送量等の推移

(1) 国庫補助路線の輸送量(平均)の推移



(2) 県単補助路線の平均乗車密度(平均)の推移



区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
輸送量(平均)	23.4	21.4	20.0	19.9	20.2	19.7	18.8

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
平均乗車密度(平均)	4.1	3.9	3.8	3.8	3.8	4.2	3.6

道路運送法(昭和26年法律第183号)

- (1) 平成18年の道路運送法の一部改正に伴い、**地域公共交通会議**及び**運営協議会**の設置について、明文化。
- (2) 目的を統合することで、**ひとつにすることも可能**。(法定協議会との統合も可能)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(平成19年法律第59号)

- (1) **地域公共交通網形成計画の策定**を目的
- (2) **法定協議会**が当該計画の策定及び実施主体
- (3) 地域公共交通会議及び運営協議会との統合も可能

地域公共交通会議

【主宰者】

市町村(複数市町村合同可、都道府県可)

【構成員】

市町村、住民代表、県、運輸局、旅客自動車運送事業者、道路管理者、県警等

【目的】

地域の既存交通と整合性を図りつつ、**ニーズに即した乗合運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃体系等について、地域関係者参画のもと協議**

運営協議会

【主宰者】

市町村(複数市町村合同可、都道府県可)

【構成員】

市町村、住民代表、地域のボランティア団体等、県、運輸局、タクシー事業者及びタクシー協会等

【目的】

NPOや社会福祉団体等の非営利法人が、**地域内の住民、要介護者や身体障がい者等の輸送サービスの形態、運賃体系等について、地域関係者参画のもと協議**

法定協議会

【主宰者】

市町村(複数市町村合同可、都道府県可)

【構成員】

市町村、住民代表、県、運輸局、旅客自動車運送事業者、道路管理者、県警、学識経験者等

【目的】

多様な地域関係者の参画のもと、**地域公共交通網形成計画の策定等の協議**

乗合事業者へ委託する場合

乗合・乗用事業者によることが困難な場合

法4条に基づく乗合事業者による運送

法78条に基づく自家用車による自家用有償運送(市町村運営有償運送)

法78条に基づく自家用車による自家用有償運送(NPO等による交通空白地有償運送・福祉有償運送)

法定協議会は、**地域の関係者が一体となって、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生をする上で**の中心的な役割を担う

1 概要

(1) 事業実施者

国(国土交通省)

(2) 補助対象事業

避難所・仮設住宅・残存集落と、病院、商店、公的機関等の間の日常生活の移動確保を目的とする有償の地域内輸送等

(3) 補助率

定額補助

(応急仮設住宅の箇所数に応じて上限額を設定)

仮設住宅等の箇所数	補助上限額
60か所以上	6,000万円
30か所以上60か所未満	4,500万円
30か所未満	3,500万円

※ 平成28年度から無償運行

(～H27補助上限額2,500万円)は対象外。

(4) 特例措置の期間

平成23年度～平成32年度

当初：平成23年度～平成27年度〔5年間〕

延長：平成28年度～平成32年度〔5年間〕

(5) 対象地域

岩手県沿岸12市町村

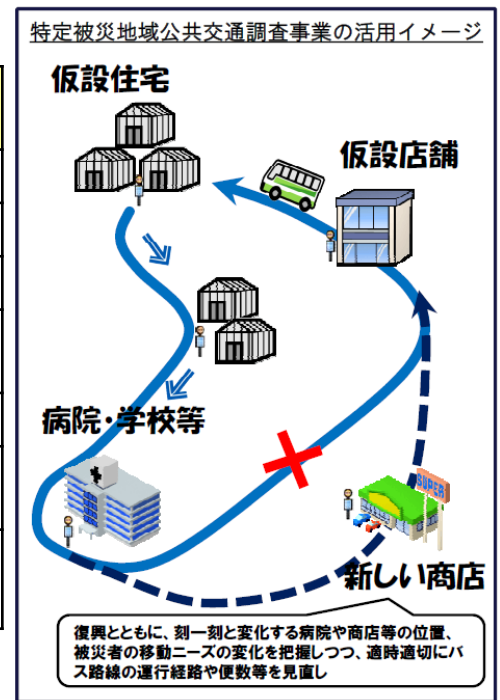
洋野町、久慈市、野田村、
田野畑村、岩泉町、宮古市、
山田町、大槌町、釜石市、
大船渡市、陸前高田市

(参考：宮城県15市町村、福島県12市町村)

2 県内の状況

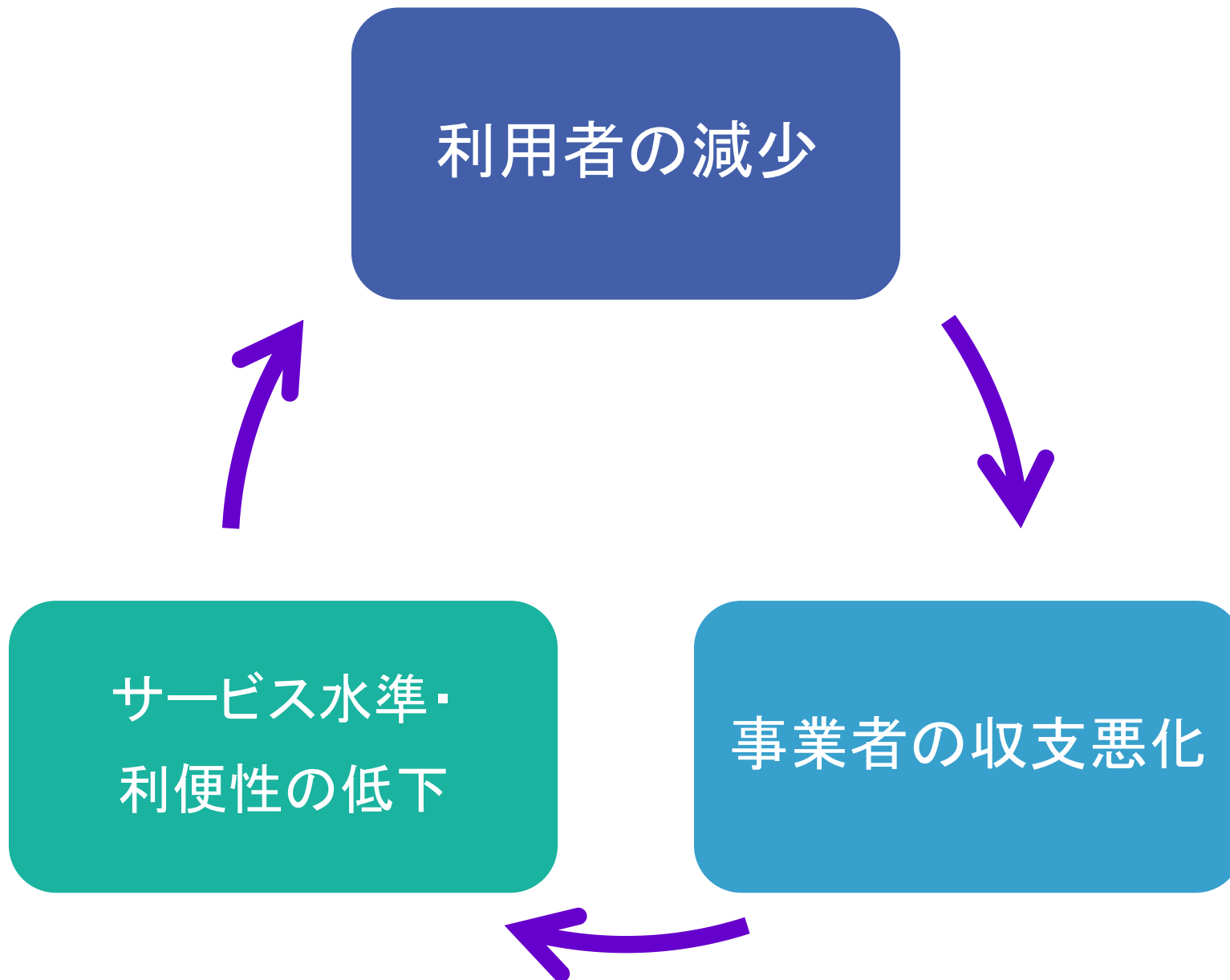
市町村 (7市町村)	主な事業内容 (H28)
野田村	村営バス(和野平～野田駅～下安家)
宮古市	路線バス11系統
山田町	路線バス21系統
大槌町	①町民バス(金沢赤浜線4系統、小槌波板線4系統) ②臨時バス(前段生井沢線、吉里吉里線)
釜石市	路線バス14系統
大船渡市	路線バス (基石線・丸森立根線・綾里外口線・立根田谷線)
陸前高田市	①路線バス(小黒山経由生出線、広田線、矢の浦線) ②乗合タクシー(竹駒線、福伏線、今泉線)

※ 久慈市・田野畑村・岩泉町は応急仮設住宅の撤去により、平成28年度から、当該事業の実施なし。

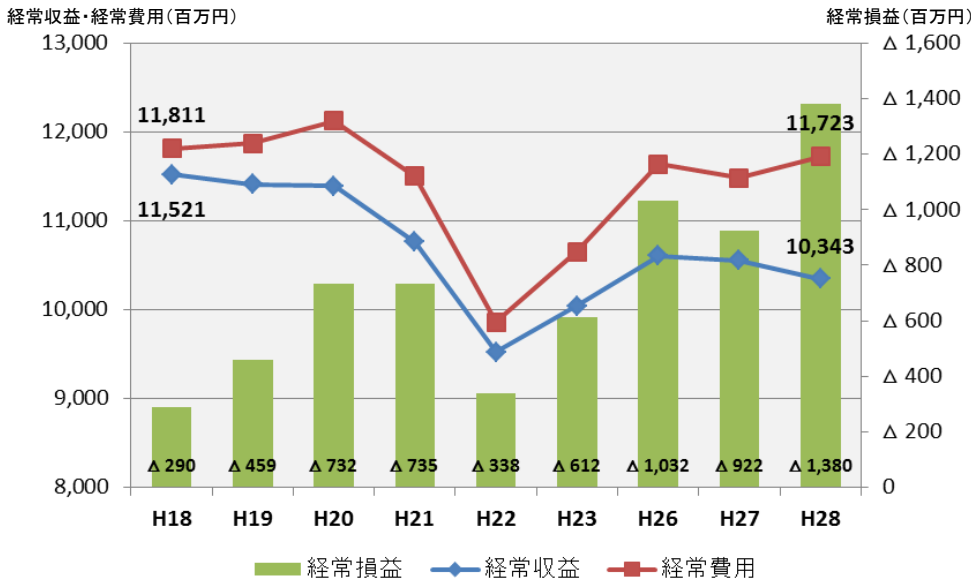


市町村	路線数				補助実績額 (単位：円)			
	H25	H26	H27	H28	H25	H26	H27	H28
久慈市	6	7	7	－	9,132,570	33,142,239	31,188,203	－
野田村	1	1	1	1	3,232,512	6,825,402	6,398,456	6,758,565
田野畑村	11	6	6	－	12,675,150	34,560,650	18,928,520	－
岩泉町	14	14	14	－	19,532,283	24,789,713	26,520,493	－
宮古市	7	11	11	11	40,892,658	44,707,070	45,000,000	45,000,000
山田町	12	18	18	21	38,311,965	40,089,360	42,233,667	42,737,836
大槌町	15	10	10	10	39,295,684	45,000,000	45,000,000	45,000,000
釜石市	16	16	14	14	45,000,000	45,000,000	45,000,000	45,000,000
大船渡市	9	8	5	4	32,529,000	30,229,000	37,959,600	25,078,000
陸前高田市	6	6	5	6	33,984,564	38,758,976	47,353,053	45,000,000
計	97	97	91	67	274,586,386	333,102,410	345,581,992	254,574,401

- (1) 負のスパイラル
- (2) 非効率路線の拡大
- (3) 高齢者や交通空白地への対応
- (4) 被災地特例の終了
- (5) 地域内の公共交通再編への課題



1 県内の乗合バス事業収支状況



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H26	H27	H28
経常収益	11,521	11,409	11,392	10,764	9,523	10,038	10,604	10,556	10,343
経常費用	11,811	11,868	12,124	11,499	9,861	10,650	11,636	11,478	11,723
経常損益	△ 290	△ 459	△ 732	△ 735	△ 338	△ 612	△ 1,032	△ 922	△ 1,380

※ 県内主要4社(岩手県交通・岩手県北自動車・ジェイアールバス東北・南部バス)
 ※ 出典「一般乗合旅客自動車運送事業事業報告書」

2 県内の乗合バス運転士数

年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H20-H27 増減
運転士 人数	913	890	852	847	860	820	801	817	▲96 (▲10.5%)

※ 県内主要4社(岩手県交通・岩手県北自動車・ジェイアールバス東北・南部バス)
 ※ 平成29年2月東北運輸局岩手運輸支局調べ

3 厳しさを増す経営環境

- (1) 南部バス(株)(本社:八戸市) 平成28年11月28日に東京地裁に民事再生法の適用申請
- (2) 乗合収入の長期低迷、事業環境の悪化等により慢性的に資金繰りが悪化し、26億円超の負債
- (3) 南部バス(株)が営む全事業は岩手県北自動車(株)へ譲渡され、平成29年3月1日から岩手県北自動車(株)南部支社として、引き続き路線バス等の運行継続。



南部バスの主な営業エリア:八戸市

八戸市は、平成28年3月「八戸市地域公共交通網形成計画」を策定し、交通需要に対応した交通サービスの導入検討や利用環境改善など、バス公共交通の活性化に注力

4 八戸市の取組

- (1) 活性化プロジェクト
 - ① 八戸公共交通アテンダント “はちこ”
八戸駅やバス車内などで公共交通アテンダント “はちこ” による観光客や市民の “旅” をご案内する事業
 - ② 市営バス・南部バス 八戸駅 ⇄ 中心街間の10分間隔運行
 - ③ 市営バス・南部バス 八太郎幹線軸 (八太郎⇄中心街) 等間隔運行
- (2) 企画商品等
 - ① 二次交通商品紹介冊子「わくわく♪バスパック」
(日帰り路線バスパックの紹介・お得な1日乗車券・企画観光路線バスの紹介)
 - ② 乗継支援企画乗車券

本県のノンステップバス車両導入状況

- ◆ 国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成18年12月15日告示、平成23年3月31日改正)、平成32年度末までに、総車両数の約70%をノンステップバスとする。
- ◆ 平成27年度(平成28年3月末現在)、全国のノンステップバスの導入率は50.1%である一方、本県は12.0%(全国45位)と、全国水準を大きく下回っている。

【岩手県】

(単位:台)

年度	総車両数	対象車両数	低床バス(基準適合車両)					
			うちノンステップバス			都道府県順位		
			車両数	導入比率	都道府県順位	車両数	導入比率	都道府県順位
H22	743	-	137	18.44%	39位	11	1.48%	44位
H23	751	-	156	20.77%	40位	19	2.53%	43位
H24	812	-	187	23.03%	38位	28	3.45%	44位
H25	749	533	202	26.97%	38位	39	7.32%	44位
H26	806	534	242	30.00%	38位	56	10.50%	43位
H27	808	534	271	33.50%	37位	64	12.00%	45位

【東北六県】

(単位:台)

都道府県	総車両数	対象車両数	低床バス(基準適合車両)					
			うちノンステップバス			都道府県順位		
			車両数	導入比率	都道府県順位	車両数	導入比率	都道府県順位
青森県	866	482	245	28.30%	44位	29	6.00%	47位
岩手県	808	534	271	33.50%	37位	64	12.00%	45位
宮城県	1,232	1,007	626	50.80%	20位	374	37.10%	27位
秋田県	580	260	171	29.50%	41位	40	15.40%	43位
山形県	323	146	116	35.90%	34位	81	55.50%	12位
福島県	993	704	249	25.10%	46位	138	19.60%	38位

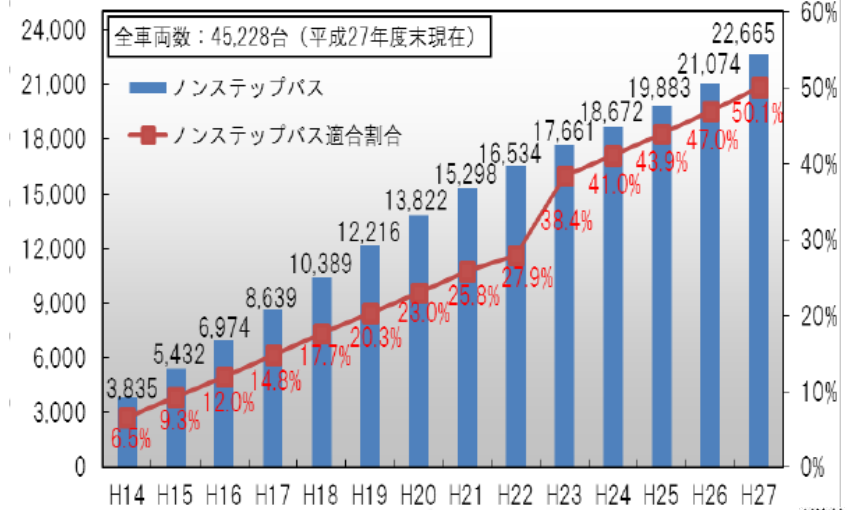
- ※ 「対象車両数」は、乗合バス総車両数から高速バス等のバリアフリー法の規定によらない特別の事由があると認定したバスを除いたもの。
- ※ 「低床バス(基準適合車両)」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であることなどバリアフリー法の移動円滑化基準に適合するバスをいう。
- ※ 「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下など、バリアフリー法の移動円滑化基準に適合するバスをいう。

【全国】

(台数)

ノンステップバス車両

(公共交通移動等円滑化実績等報告による)



(単位:台)

区分	ノンステップバス			対象車両数 ※注4	スロープ又はリフト付バス			適用除外認定車両数 ※注5
	車両数	割合	指数		車両数	割合	指数	
平成22年度末	16,534	35.5%	100.0	46,555	379	3.0%	100.0	12,640
平成23年度末	17,661	38.4%	106.8	46,025	438	3.3%	115.6	13,075
平成24年度末	18,672	41.0%	112.9	45,495	485	3.6%	128.0	13,499
平成25年度末	19,883	43.9%	120.3	45,329	559	3.9%	147.5	14,488
平成26年度末	21,074	47.0%	127.5	44,874	856	5.7%	225.9	15,105
平成27年度末	22,665	50.1%	137.1	45,228	895	5.9%	236.1	15,124

ノンステップバス



ワンステップバス



1 幹線バス路線(国庫補助)の平均乗車密度

【平成28年度実績】

- ◆ 国庫補助の基準 ① 平均乗車密度5人以上(当該基準に満たない場合は補助金減額)
- ② 輸送量15人以上(当該基準に満たない場合は補助対象外)

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	藤沢	1.5	7.3	岩手県交通
2	藤崎	1.6	5.2	岩手県交通
3	岩黒	1.6	5.7	岩手県交通
4	岩手県立大学(滝沢駅着)	1.6	5.7	岩手県北自動車
5	大籠	1.8	7.5	岩手県交通
6	岩手県立大学(盛岡農高経由)	1.9	6.4	岩手県北自動車
7	馬留	2.0	11.2	岩手県交通
8	国道南(水沢~前沢)	2.0	14.0	岩手県交通
9	陸前高田住田	2.1	9.2	岩手県交通
10	中井	2.2	6.1	岩手県交通
11	土沢	2.2	15.1	岩手県交通
12	国道北(奥州~金ヶ崎)	2.3	17.4	岩手県交通
13	国道北(北上~金ヶ崎)	2.4	14.8	岩手県交通
14	本郷	2.4	16.0	岩手県交通
15	胆沢病院	2.4	27.6	岩手県交通
16	狛鼻溪	2.5	16.5	岩手県交通
17	国道南(一関~前沢)	2.6	35.8	岩手県交通
18	日詰(盛岡BC発)	2.8	34.1	岩手県交通
19	石鳥谷	2.9	26.6	岩手県交通
20	崎浜	3.0	8.7	岩手県交通
21	九千沢	3.0	14.7	岩手県交通
22	本宮(流通会館経由)	3.0	15.3	岩手県交通
23	国道南(水沢~胆沢病院~前沢)	3.0	15.3	岩手県交通
24	南インター川久保	3.1	23.5	岩手県交通
25	本宮(湯沢団地経由)	3.2	22.7	岩手県交通
26	北高田	3.4	15.6	岩手県交通
27	網張温泉	3.7	14.4	岩手県交通
28	和井内	3.7	15.5	岩手県北自動車
29	二戸	3.7	29.9	岩手県北自動車
30	見前回り志和	3.9	14.8	岩手県交通
31	小本	3.9	26.9	岩手県北自動車
32	矢巾温泉	4.0	14.8	岩手県交通
33	田老	4.1	11.8	岩手県北自動車
34	軽米	4.1	18.8	ジェイアールバス東北
35	赤浜	4.3	25.3	岩手県交通
36	繋鶯宿	4.5	28.8	岩手県交通
37	長岡(盛岡BC発)	4.6	15.1	岩手県交通
38	大野	4.6	15.1	岩手県北自動車
39	平庭高原	4.6	23.0	ジェイアールバス東北
40	長岡(盛岡駅前発)	4.9	15.1	岩手県交通
41	好摩直通	5.0	13.0	岩手県交通
42	日詰(盛岡駅前発)	5.0	33.5	岩手県交通
43	松川温泉	5.1	15.3	岩手県北自動車
44	平館駅前	5.1	17.8	岩手県北自動車
45	八幡平ロイヤルH前(東八病院経由)	5.1	33.1	岩手県北自動車
46	沼宮内(産業文化センター経由)	5.3	23.3	岩手県北自動車
47	八幡平ロイヤルH前(大更駅経由)	5.3	26.5	岩手県北自動車
48	釜石船越	5.4	57.7	岩手県交通
49	早坂高原	5.6	21.8	ジェイアールバス東北
50	沼宮内	5.9	31.8	岩手県北自動車
51	大更駅前	6.1	18.9	岩手県北自動車

2 幹線バス路線(県単補助)の平均乗車密度

【平成28年度実績】

- ◆ 県単補助の基準:平均乗車密度4人以上(当該基準に満たない場合は補助対象外)

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	葛巻	1.3	3.9	岩手県北自動車
2	大迫石鳥谷	2.0	14.6	岩手県交通
3	東部B・D	2.8	5.6	岩手県北自動車
4	東部A	2.9	2.9	岩手県北自動車
5	貝沢	3.1	5.2	岩手県交通
6	東部C	3.3	3.3	岩手県北自動車
7	長岡	3.8	6.0	岩手県交通
8	北上	3.9	6.6	岩手県交通
9	青山松園	4.0	8.0	岩手県交通
10	生母	4.0	10.0	岩手県交通
11	吉ヶ沢	4.0	12.0	岩手県北自動車
12	中山	4.1	10.2	岩手県北自動車
13	伊保内一戸	4.3	4.3	岩手県北自動車
14	成田	4.3	12.9	岩手県交通
15	二戸	4.4	6.1	ジェイアールバス東北
16	山伏	4.5	7.2	岩手県交通
17	細浦経由高田	6.0	5.4	岩手県交通

3 幹線バス路線の平均乗車密度の状況

- ◆ 国庫補助または県単補助の基準である平均乗車密度5人(国庫)または4人(県単)未達の路線は68路線中48路線(70.6%)

- ◆ 「乗合」として、常時2人以上乗っていない、平均乗車密度2人未達の路線は68路線中7路線(10.3%)

	国庫補助		県単補助		合計	
	H23	H28	H23	H28	H23	H28
路線数	57	51	20	17	77	68
うち平均乗車密度5人(国庫)または4人(県単)未達の路線	34 (59.6)	40 (78.4)	3 (15.0)	8 (47.1)	38 (49.4)	48 (70.6)
うち平均乗車密度2人以下の路線	1 (1.8)	6 (11.8)	1 (5.0)	1 (5.9)	2 (2.6)	7 (10.3)

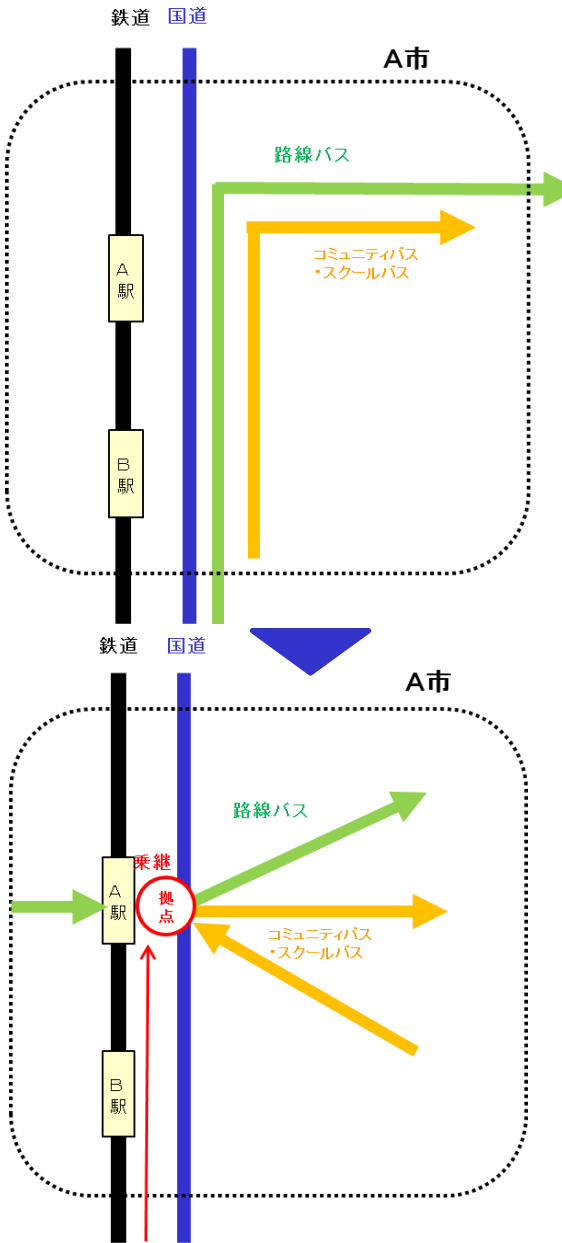
※ 括弧内は路線数に占める割合(%)

1 幹線バス路線との競合路線の例

競合

- (1) 鉄路競合
- (2) バス間競合

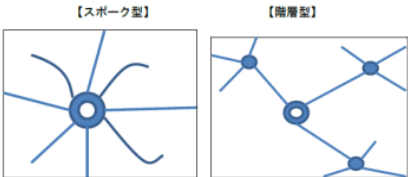
移動ニーズ等を踏まえて拠点を
 設け、拠点同士を階層的につな
 いでいく「階層型」交通ネットワ
 ークが望ましいのでは？
 (県と市町村、事業者意見交換会
 (H29.7))



拠点接続

【参考】

- ①階層型
 移動ニーズ等を踏まえて拠点を設け、
 拠点同士を階層的につないでいく「階
 層型」交通ネットワーク
- ②スポーク型
 主要なポイントへ直接接続し、路線を
 全方位型に多数配置する「スポーク
 型」交通ネットワーク



2 補助路線に係る検討状況について

- (1) 平成25年度以降、輸送量が低迷する路線等について、路線の大幅な見直しも
 含めて、県・バス事業者・市町村が「バス補助路線の今後のあり方に関する検討
 会」において、検討している。
- (2) しかし、様々な理由により、自治体とバス事業者の調整が進まず、見直しなどの
 実施が困難な路線が多い。
- (3) その結果、事業者が多額の運行欠損額(赤字)を負担しながら運行を続ける例が
 増えている。(国庫補助:① 経常費用の9/20に相当する額が補助対象経費の上限
 ② 密度カット・競合カットによる補助金減額)

【あり方検討会実施状況】

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
検討路線数	15路線	9路線	15路線	24路線
実施回数	15回	9回	24回	37回

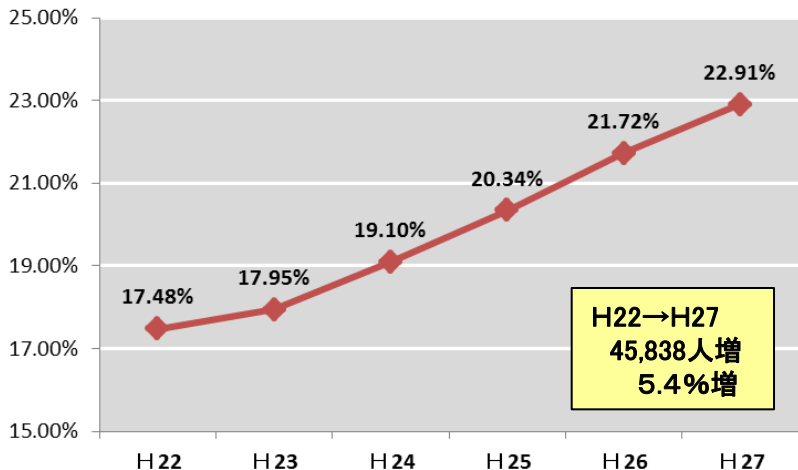
【補助路線の運行欠損額の事業者負担状況】(平成28年度実績)

補助要件(国庫:輸送量15人以上、県単:平均乗車密度4人以上)を満たさない補助路線のうち、
 補助金額と欠損額の差が100万円以上の路線

	路線名	平均乗車 密度	輸送量	欠損額 (円)ア	補助金額 (円)イ	事業者負担等 イーア	補助 区分
1	国道南(胆沢病院非経由)	2.0	14.0	12,692,057	4,137,000	▲ 8,555,057	国庫
2	馬留	2.0	11.2	14,275,711	6,094,000	▲ 8,181,711	国庫
3	岩手県立大学(滝沢駅前終点)	1.6	5.7	8,445,212	780,000	▲ 7,665,212	国庫
4	大迫石鳥谷	2.0	14.6	11,449,356	4,500,000	▲ 6,949,356	県単
5	岩手県立大学(農高経由)	1.9	6.4	6,528,689	146,000	▲ 6,382,689	国庫
6	国道北(北上~金ヶ崎)	2.4	14.8	10,127,625	4,002,000	▲ 6,125,625	国庫
7	藤崎	1.6	5.2	15,135,937	9,738,000	▲ 5,397,937	国庫
8	葛巻	1.3	3.9	8,844,019	4,498,000	▲ 4,346,019	県単
9	九千沢	3.0	14.7	12,685,496	9,465,000	▲ 3,220,496	国庫
10	大籠	1.8	7.5	14,965,404	11,788,000	▲ 3,177,404	国庫
11	藤沢	1.5	7.3	23,372,064	20,538,000	▲ 2,834,064	国庫
12	見前回り志和	3.9	14.8	11,729,775	9,063,000	▲ 2,666,775	国庫
13	田老	4.1	11.8	4,621,024	1,978,000	▲ 2,643,024	国庫
14	岩黒	1.6	5.7	8,722,380	6,186,000	▲ 2,536,380	国庫
15	網張温泉	3.7	14.4	11,442,392	8,995,000	▲ 2,447,392	国庫
16	東部B・D	2.8	5.6	5,960,951	4,498,000	▲ 1,462,951	県単

1 本県高齢者の運転免許保有状況

【運転免許証保有者数に占める高齢者の割合】



	H22	H23	H24	H25	H26	H27
16～19歳	11,891	11,194	10,953	11,007	10,399	10,167
15～64歳	682,989	678,324	669,607	661,281	650,778	639,591
65歳以上	147,232	150,817	160,665	171,669	183,485	193,070
計	842,112	840,335	841,225	843,957	844,662	842,828
高齢者割合	17.48%	17.95%	19.10%	20.34%	21.72%	22.91%

出典：岩手県警察本部「岩手の免許人口」

2 本県高齢者の交通事故の状況

【交通事故（第1当事者）の年齢別発生件数（平成28年）】

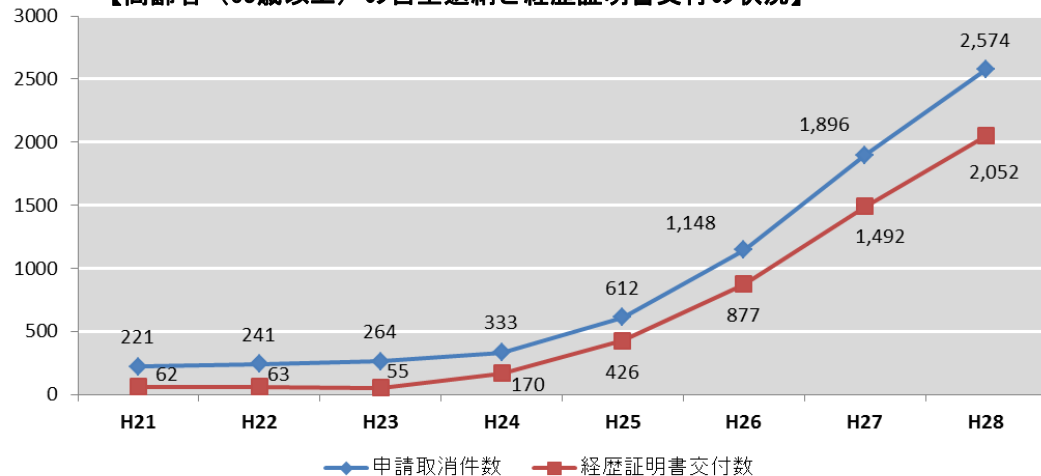
出典：岩手県警察本部「交通事故発生状況」

	15歳以下	16～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65歳以上	不明	合計
人身	1	320	206	348	380	352	194	565	7	2,373
死亡	0	10	2	9	13	12	2	22	0	70
合計	1	330	208	357	393	364	196	587	7	2,443
割合	0.1	13.5	8.5	14.6	16.1	14.9	8.0	24.0	0.3	100.0

3 本県高齢者の運転免許の自主返納の推移等

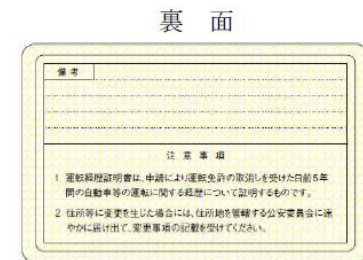
- 平成10年4月から、自主的な運転免許証の返納が認められるようになった。
- 平成14年6月の道路交通法改正により、免許証を返納した場合は、返納を受けた運転免許証に関する経歴を証明する制度（運転経歴証明書の交付）が新設された。
- 平成29年3月の道路交通法の一部改正により、高齢者が「認知症の疑いがある」と判定された場合は、医師の診断が義務化され、認知症であると判明したときには、免許は取消となる。

【高齢者（65歳以上）の自主返納と経歴証明書交付の状況】



	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
申請取消件数	221	241	264	333	612	1,148	1,896	2,574
経歴証明書交付数	62	63	55	170	426	877	1,492	2,052

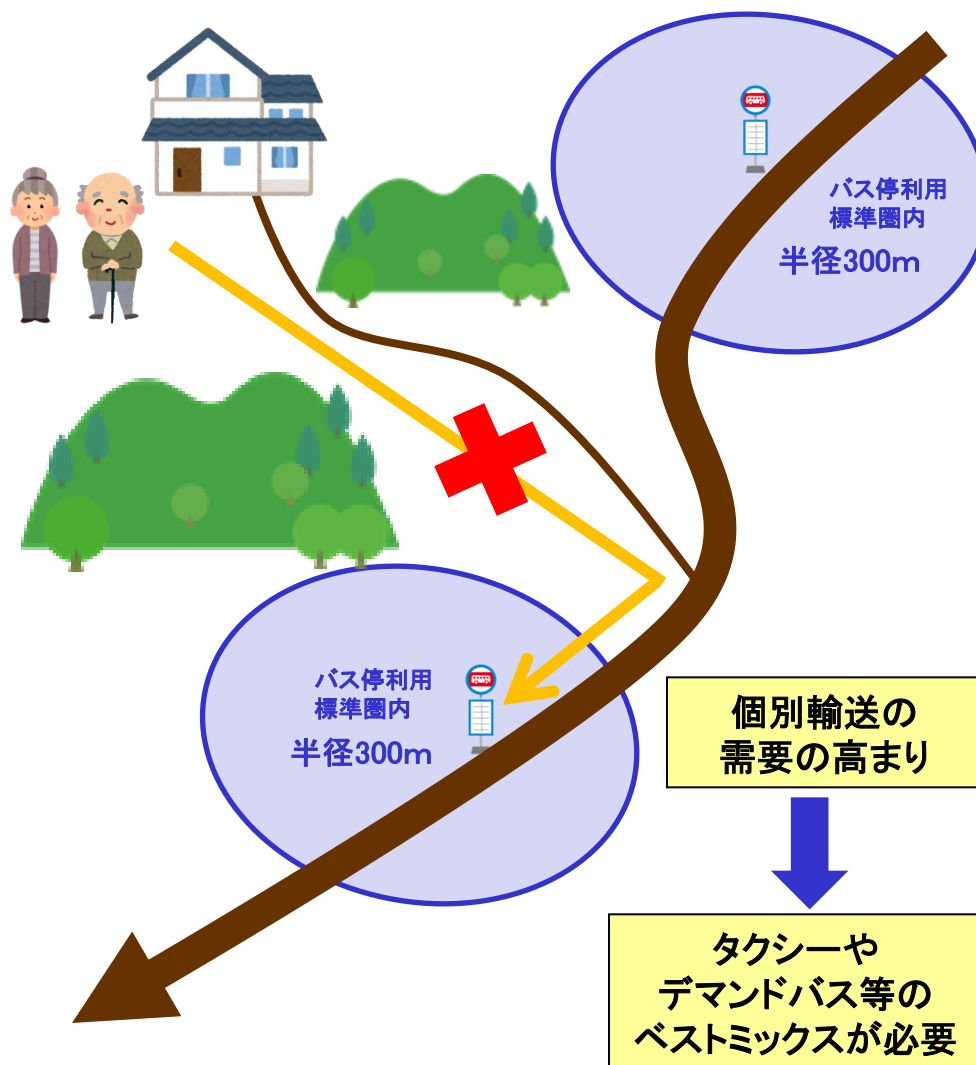
【運転経歴証明書（見本）】



1 バス停までの移動困難

高齢者は加齢に伴う身体機能の低下などにより、**長い距離や坂道での歩行が困難**になるなど、バス停までたどり着けず、**路線バスの利用が困難**となっている。

高齢者が利用しやすい**パーソナルな移動交通手段**の確保が求められている。



2 市町村との意見交換会（平成29年7月県主催）



A市

免許返納などにより、高齢者の路線バス利用を促したいが、**高齢者にとっては、自宅からバス停まで歩くことが負担となり、路線バスの利用が難しい**ケースがある。



B市

デマンド交通の導入を計画しているが、**傾斜地や沢沿いの狭い道など、ジャンボタクシーが入れないような場所**があり、地域特性に応じた運行形態を検討する必要がある。



C町

これまでの主なバス利用者は「**高齢者**」であったが、その「**高齢者**」が「**バス停まで行くのが困難**」な状況となっている。



D町

高齢化による**交通弱者の増加**や**町内の商店等店舗の閉店**により、地域福祉などを含めた公共交通のあり方について、**検討が必要**。

1 被災地特例の概要

- (1) 被災地のバス交通を維持・確保するため、幹線バスの運行欠損額の補助を行う国庫補助・県単補助について、ともに補助要件が大幅に緩和されているもの。
- (2) 応急仮設住宅を運行する系統は平成32年度まで(被災地特例)、それ以外の路線については当分の間(激変緩和措置)の制度期間。
- (3) 当初:平成23年度～平成27年度までであった被災地特例 ⇒平成28年度～ 応急仮設住宅を運行する路線は、平成32年度まで被災地特例が延長され、応急仮設住宅を運行しない路線は当分の間、激変緩和措置の対象。
- (4) 平成32年度で被災地特例が終了し、平成33年度からは輸送量要件等を満たさない路線については補助対象外となる。

国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)

対象路線	被災地特例 応急仮設住宅を運行する路線	激変緩和措置 輸送量15人未満の路線	通常 輸送量15人以上の路線
輸送量要件	輸送量150人以下		輸送量15人以上150人以下
補助の上限額	上限なし	予測費用の9/20	
補助額の調整	調整なし	減額調整あり(競合区間や平均乗車密度による)	
特例等の期限	平成32年度	当分の間	—

県単補助(地域バス交通支援事業費補助金)

県単補助の被災地特例等の期限については、国庫補助に準拠しているもの。

対象路線	被災地特例 応急仮設住宅及び災害 公営住宅を運行する路線	激変緩和措置※ 平均乗車密度4人未満の路線	通常 平均乗車密度4人以上の路線
平均乗車密度要件	適用なし		平均乗車密度4人以上
補助の上限額	路線ごとに4,500千円		
補助額の調整	調整なし		
特例等の期限	平成32年度	当分の間	—

※ 以下に該当する場合は対象外

- ① H28年度以降に新たに県単補助対象となる路線
- ② H28年度以降に「平均乗車密度4人以上」の要件を満たす路線

2 路線の状況

(1) 平成28年度 国庫補助実績

(補助金額は国と県の補助を合わせた合計額)

全51路線

路線種別	被災地特例	激変緩和措置 (要件割れ)	通常
路線数	11路線	12路線	28路線
補助金額	147,216千円	63,236千円	257,056千円

↓

路線種別	うち 要件割れ路線
路線数	6路線
補助金額	75,097千円

全51路線のうち、合計 18路線 138,333千円は被災地特例等が適用されない場合、補助が受けられない。(補助要件割れ35.3%)

(2) 平成28年度 県単補助実績

(補助金額は県と市町村の補助を合わせた合計額)

全17路線

路線種別	被災地特例	激変緩和措置 (要件割れ)	通常
路線数	1路線	8路線	8路線
補助金額	1,263千円	31,266千円	18,169千円

被災地特例等が適用されない場合、補助が受けられない。(補助要件割れ47.1%)

【国庫補助】激変緩和措置(要件割れ)路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	好摩直通	2.6	5.0	13.0	28,958	岩手県交通
2	藤崎	3.3	1.6	5.2	20,693	岩手県交通
3	岩手県立大学(盛岡農高経由)	3.4	1.9	6.4	16,290	岩手県北自動車
4	岩手県立大学(滝沢駅着)	3.6	1.6	5.7	18,000	岩手県北自動車
5	岩黒	3.6	1.6	5.7	12,859	岩手県交通
6	矢巾温泉	3.7	4.0	14.8	49,752	岩手県交通
7	見前回り志和	3.8	3.9	14.8	48,725	岩手県交通
8	網張温泉	3.9	3.7	14.4	31,544	岩手県交通
9	九千沢	4.9	3.0	14.7	26,016	岩手県交通
10	馬留	5.6	2.0	11.2	22,224	岩手県交通
11	国道北(北上～金ヶ崎)	6.2	2.4	14.8	29,796	岩手県交通
12	国道南(水沢～前沢)	7.0	2.0	14.0	24,025	岩手県交通
計					328,882	

【国庫補助】被災地特例のうち要件割れ路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	中井	2.8	2.2	6.1	27,782	岩手県交通
2	崎浜	2.9	3.0	8.7	26,261	岩手県交通
3	田老	2.9	4.1	11.8	26,559	岩手県北自動車
4	大籠	4.2	1.8	7.5	22,420	岩手県交通
5	陸前高田住田	4.4	2.1	9.2	35,300	岩手県交通
6	藤沢	4.9	1.5	7.3	17,584	岩手県交通
計					155,906	

【県単補助】激変緩和措置(要件割れ)路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	東部A線	1.0	2.9	2.9	3,442	岩手県北自動車
2	東部C線	1.0	3.3	3.3	6,989	岩手県北自動車
3	長岡線	1.6	3.8	6.0	28,388	岩手県交通
4	貝沢線	1.7	3.1	5.2	28,538	岩手県交通
5	北上線	1.7	3.9	6.6	11,561	岩手県交通
6	東部B・D線	2.0	2.8	5.6	11,486	岩手県北自動車
7	葛巻線	3.0	1.3	3.9	6,166	岩手県北自動車
8	大迫石鳥谷線	7.3	2.0	14.6	20,472	岩手県交通
計					117,042	

国庫・県単輸送人員 計 601,830 人

1 地域公共交通網形成計画の策定状況

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定。
 「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。

※H29.7.1現在

区分	市町村数	市町村名	策定(予定)時期
策定済	7	八幡平市	平成28年3月
		宮古市	平成29年3月
		釜石市	平成29年3月
		岩手町	平成29年4月
		大槌町	平成29年5月
		花巻市	平成29年6月
		北上市	平成29年6月
策定中	3	矢巾町	平成29年8月
		滝沢市	平成29年9月
		大船渡市	平成29年度中

2 地域公共交通会議の開催状況

「道路運送法(道路運送法施行規則第9条の3)」に基づき設置されるもので、地域公共交通関係者が一堂に会し、地域公共交通について協議する“場”であるもの。

※H29.6.16現在

区分	市町村数	H28開催回数	市町村数	設置済市町村数に占める割合
設置済	31	5回	2市町村	6.5%
		4回	1市町村	3.2%
		3回	4市町村	12.9%
		2回	5市町村	16.1%
		1回	10市町村	61.3%
		0回	9市町村	
未設置	2	※うち1市町村はH29.7.1設置		

3 市町村の業務体制

専任の部署や専任の担当者がいない体制(マンパワー不足)や、担当職員が数年間で異動してしまうことが多いことから、引継ぎがうまく機能しない場合は担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、ノウハウが蓄積されないなどの問題がある。

【県内市町村における地域公共交通の業務体制】 ※出典：H28.11国土交通省調査

区分	市町村数	内容	
地域公共交通等の専任担当者あり	5市町村 (15.2%)	専任1名のみ	1市町村 (3.0%)
		専任1名+兼任1名	3市町村 (9.1%)
		専任1名+兼任2名	1市町村 (3.0%)
地域公共交通等の専任担当者なし	20市町村 (60.6%)	兼任1名	15市町村 (45.5%)
		兼任2名	3市町村 (9.1%)
		兼任3名	1市町村 (3.0%)
		兼任4名	1市町村 (3.0%)
未回答(不明)	8市町村 (24.2%)		
計	33市町村		

※平成27年度実績により回答

※兼任担当者の主な業務内容で多いものは、「総務・企画・行政」となっており、他は「都市計画・まちづくり」「福祉」「教育」「環境」等となっている。

岩手県の地域公共交通の現状と課題

「負のスパイラル」

利用者の減少 → 事業収支の悪化 → サービス水準/利便性低下

今後の対応視点(案)

「持続スパイラル」

全県的な地域公共交通の再構築 → 利便性向上 → 需要創出 → 利用者増
 → 効率化 → 生産性向上 → 収支改善

▲ (1) 非効率路線の拡大

- ① 広域幹線路線
⇒ 「乗車密度・輸送量低下」、「補助要件割路線拡大」、「路線競合」、「事業者負担の増大」、「運転士不足等」等
- ② 地域内公共交通
⇒ 「輸送量低下、財政負担増」、「低い効率性、乏しい利便性(長大路線等)」、「路線競合」等

▲ (2) 高齢者・交通空白地対応

- ① 高齢化率:31.1%(最高47.7%)、高齢ドライバーの増加、免許返納、遠いバス停(移動制約)
- ② 過疎・中山間地に広がる交通空白地、買い物難民

▲ (3) 被災地特例終了

- ① 平成33年度⇒特例(大幅補助要件緩和)終了
- ② 国庫(広域幹線)路線 1/3が、補助を受けられない恐れ

▲ (4) 地域内公共交通再編

- ① 市町村毎の地域公共交通の構築/運営
- ② 市町村の組織・マンパワーの不足/厳しさを増す財政負担

◎ (1) 広域幹線路線の効率化

- ① 交通骨格(結ぶべき広域拠点はどこか)
- ② 確保する幹線、効率化する幹線(手法、基準等)
- ③ 効率化する路線に対する適切な交通モードの導入
[※国庫補助路線の効率化、利便性向上⇒特例終了へ対応]

◎ (2) 地域内公共交通の構築

- 効率的で使いやすい地域内公共交通の設計/運営のあり方
- ① 交通骨格
 - ② 需要に応じた適切な交通モードの導入
[※ 高齢者・公共交通空白地等への対応]
 - ③ 路線、ダイヤ、運賃設計 等

「広域幹線路線」と「地域内公共交通」の適切な接続(機能分担)

◎ (3) 推進体制

- ① 全県、広域生活圈でのネットワーク構築の視点
- ② 地域公共交通の構築/運営を担う体制、支援制度等のあり方