

## 【参考資料】 岩手県の地域公共交通の現状・課題 （第1回検討会議資料抜粋）

### 【目次】

#### 1 広域幹線バス路線の状況について・・・1

#### 2 地域内公共交通の状況について・・・2～5

##### (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 本県における 地域公共交通の課題について・・・6～20

##### (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 高まる高齢者の移動制約

##### (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 広域生活圏における公共交通ネットワーク

#### 4 今後の対応の視点・・・21

## 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**

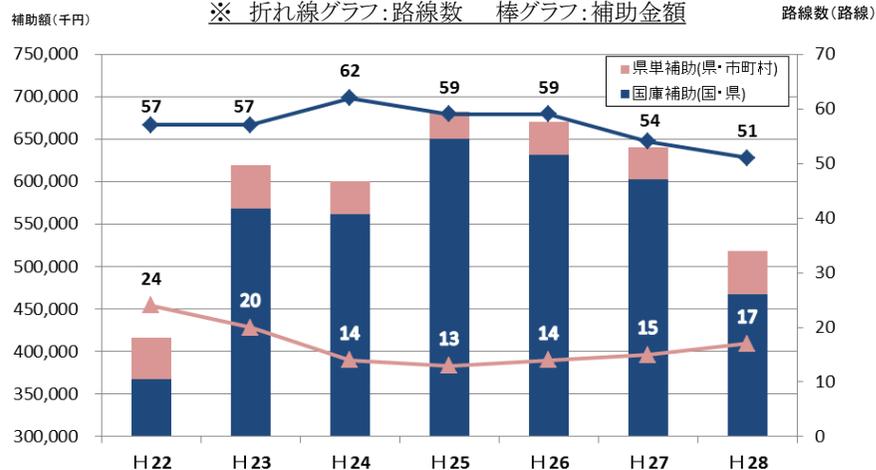
※ 平均乗車密度:バス1便あたりの平均利用者数で、起点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数

### 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。

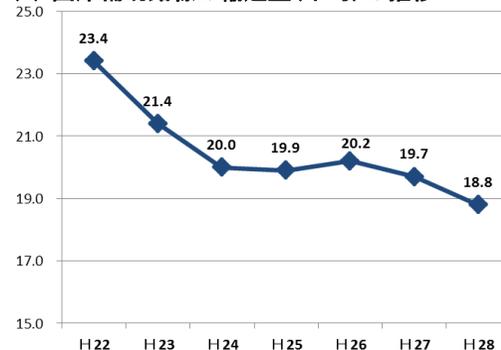
## 2 路線数と補助額の推移



| 区分  | H22     | H23     | H24     | H25     | H26     | H27     | H28     |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 国庫  | 57      | 57      | 62      | 59      | 59      | 54      | 51      |
| 補助額 | 367,240 | 568,174 | 561,138 | 650,380 | 631,908 | 602,240 | 467,508 |
| 県単  | 24      | 20      | 14      | 13      | 14      | 15      | 17      |
| 補助額 | 49,539  | 50,656  | 39,207  | 32,605  | 38,542  | 38,165  | 50,698  |
| 計   | 81      | 77      | 76      | 72      | 73      | 69      | 68      |
| 補助額 | 416,779 | 618,830 | 600,345 | 682,985 | 670,450 | 640,405 | 518,206 |

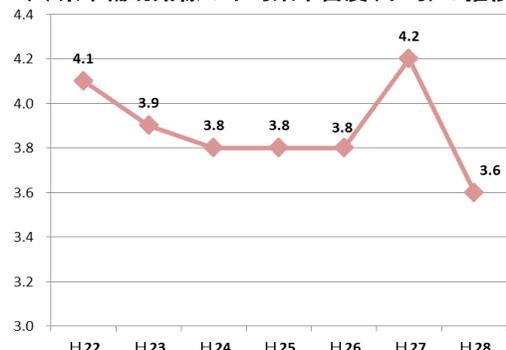
## 3 輸送量等の推移

### (1) 国庫補助路線の輸送量(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 |

### (2) 県単補助路線の平均乗車密度(平均)の推移



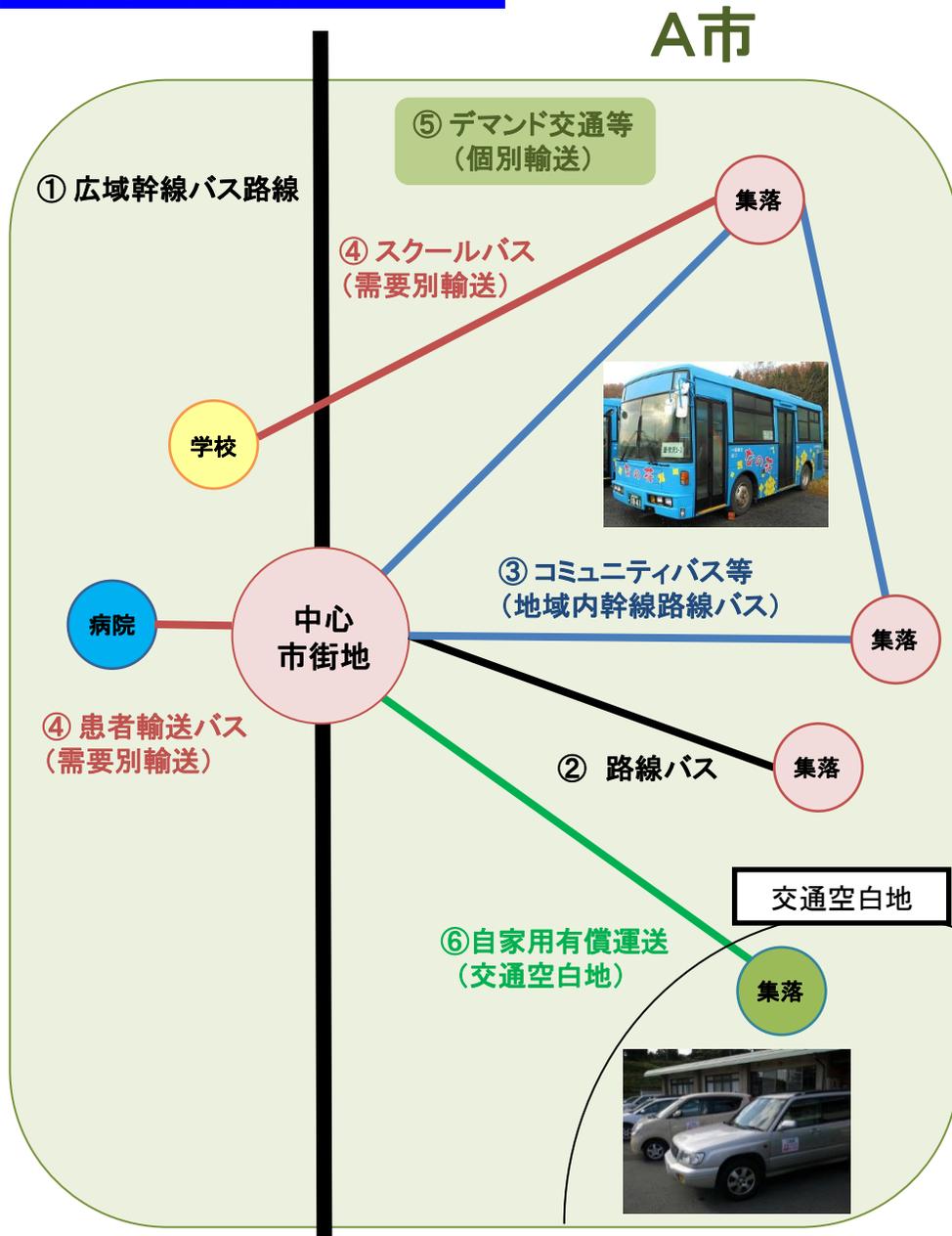
| 区分         | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 平均乗車密度(平均) | 4.1 | 3.9 | 3.8 | 3.8 | 3.8 | 4.2 | 3.6 |

## 地域内公共交通の担う交通モード

一般的には、複数市町村をまたがり拠点間等を運行する幹線バスに対し、**市町村内における移動のため運行する公共交通のことを地域内交通**を呼ぶことが多い。  
地域内公共交通には以下のように様々な交通モードがある。 (注:表中【 】は、主な運行主体)

|                           |  |
|---------------------------|--|
| 乗合バス<br>(路線バス)<br>【交通事業者】 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ いわゆる<b>従来型の「路線バス」</b>。交通事業者(バス会社等)が主体となって、本来は「営利事業」として運行されるが、利用者減少や採算性の悪化に伴い、市町村等が赤字補てんを行うことで運行を維持しているケースも見られる。</li> <li>○ <b>大型の車両を用いる場合が多い</b>ため、幅の広い幹線道路等の運行に適している。</li> </ul>                     |
| コミュニティバス<br>【市町村】         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、市町村自ら、もしくは交通事業者(バス会社等)などに委託して、路線バスと同じような形で運行されるもの。</b></li> <li>○ 利用者がそれほど多くないなど、交通事業者が主体となった運行が困難なエリアなどを対象に、<b>地域のニーズにあわせて柔軟な運行</b>を行うことが特徴。</li> </ul>         |
| 乗合タクシー<br>【市町村】           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ワゴン車やセダンなど、<b>比較的小さい車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合っ」</b>運行されるもの。</li> <li>○ あらかじめルート・ダイヤを設定して、路線バスと同じような形で運行するものから、ルートもダイヤも設定せずに予約に応じてドアtoドアで運行するものまで、さまざまな形がある。<b>予約に応じて運行するものを一般的に「デマンド交通」と呼ぶ。</b></li> </ul> |
| タクシー<br>【事業者】             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 10人乗り以下の車両を使用して、「<b>貸切</b>」で運行するもので、<b>不特定多数の人が「乗り合う」ことはできない。</b></li> <li>○ 利用者の希望に応じたドアtoドアのきめ細やかな輸送を行うことが可能だが、一般的に路線バスや乗合タクシー等に比べて<b>利用者の料金負担は大きい。</b></li> </ul>                                  |
| スクールバス<br>【市町村】           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 小中学生などの通学手段の確保を目的として運行されているもの。<b>一般住民の移動手段としても活用している例</b>も見られる。</li> <li>○ 登下校時間帯に運行するスクールバスを<b>一般住民も利用できるようにする「混乗化」</b>のほか、登下校時間帯以外の<b>空き時間にコミュニティバス等として活用する運用例</b>もある。</li> </ul>                   |
| 福祉バス<br>【社会福祉協議会等】        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>主に高齢者を対象として福祉施設などへの送迎を目的に、社会福祉協議会等が主体となって運行される</b>ことが多い。</li> <li>○ 市町村によっては、買い物や通院なども含めて、高齢者の日常生活に必要な移動手段として幅広く活用されているケースも見られる。</li> </ul>  |
| 患者輸送バス<br>【市町村】           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>主に病院や診療所等への送迎を目的に、市町村等が主体となって無料で運行される</b>ことが多い。</li> <li>○ 買い物などの通院以外の目的に使用できないケースも見られる。</li> </ul>  |

地域内公共交通の模式図(イメージ)



広域的公共交通

- ① 広域幹線バス路線 (国庫補助路線・県単補助路線)  
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

地域内公共交通

- ② 路線バス (バス事業者自主運行路線)

- ③ コミュニティバス等 (地域内幹線路線バス)  
広域幹線バス路線に接続し、1市町村内を運行する路線(「支線」「フィーダー」)

- ④ スクールバス・患者輸送バス等 (需要別輸送)

- ⑤ デマンド交通等 (個別輸送)  
事前連絡(予約)を受け、域内の目的地まで運行

- ⑥ 自家用有償運送 (交通空白地)  
交通空白地において市町村やNPO等が自家用自動車により有償運送

様々な交通モードで地域内の移動をカバー

1 デマンド交通について

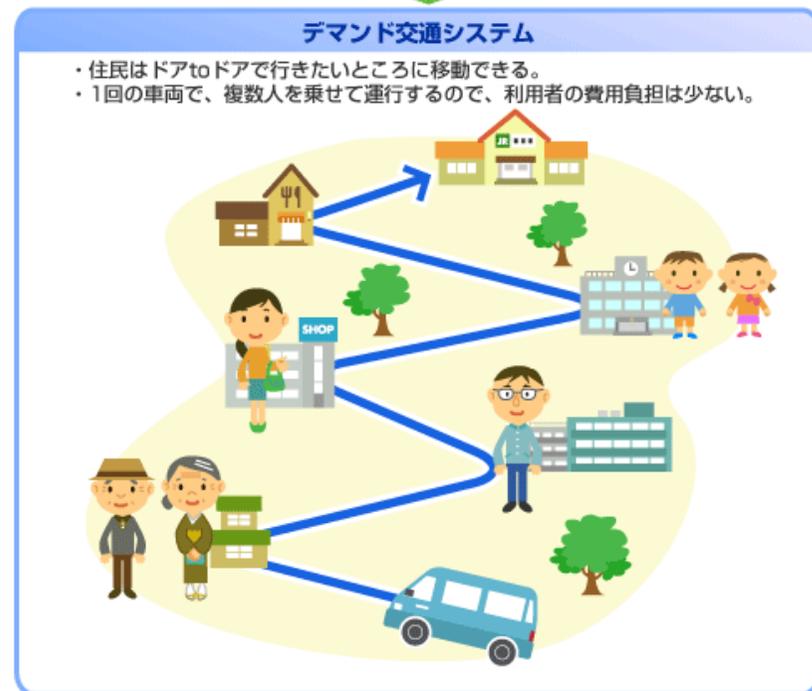
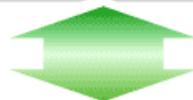
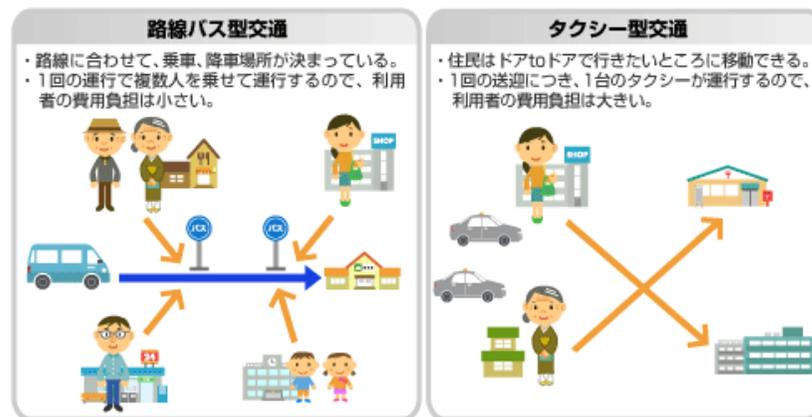
「デマンド」とは要望のことで、**乗客から事前に連絡(予約)**を受けて、基本となる経路以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、**乗客の要望を運行に反映できる運行形態**をいう。

※ 出典:岩手県「H27自治体バス運行状況調査」

| 市町村   | 名称等      | 運行の態様   | 主な運行地区                   |
|-------|----------|---------|--------------------------|
| 花巻市   | 予約乗合タクシー | 区域運行    | 旧石鳥谷町、旧東和町、花巻市湯口地区       |
| 北上市   | のりたくん    | 区域運行    | 相去地区、稲瀬地区、和賀地区、岩崎地区、藤根地区 |
| 久慈市   | デマンドタクシー | 路線不定期運行 | 津内口地区、根井地区、宇部地区          |
| 遠野市   | デマンドバス   | 区域運行    | 小友・綾織、附馬牛・松崎地区           |
| 一関市   | 予約乗合タクシー | 区域運行    | 一関市舞川地区、旧大東町             |
| 陸前高田市 | 予約乗合タクシー | 区域運行    | 気仙地区、小友・広田地区             |
| 釜石市   | にこにこバス   | 区域運行    | 栗林地区、鶴住居地区、片岸地区、箱崎地区等    |
| 奥州市   | ハートバス    | 区域運行    | 旧前沢町                     |
| 雫石町   | あねっこバス   | 区域運行    | 町内全域(7系統)                |
| 田野畑村  | くるもん号    | 区域運行    | 村内全域(4系統)                |
| 一戸町   | いちのへいくべ号 | 区域運行    | 町内全域(1系統)                |

※ 区域運行: 不定路線かつ不定時で、旅客の需要に応じた乗合運行。(輸送の区間毎に発車時刻か到着時刻か運行間隔を設定)

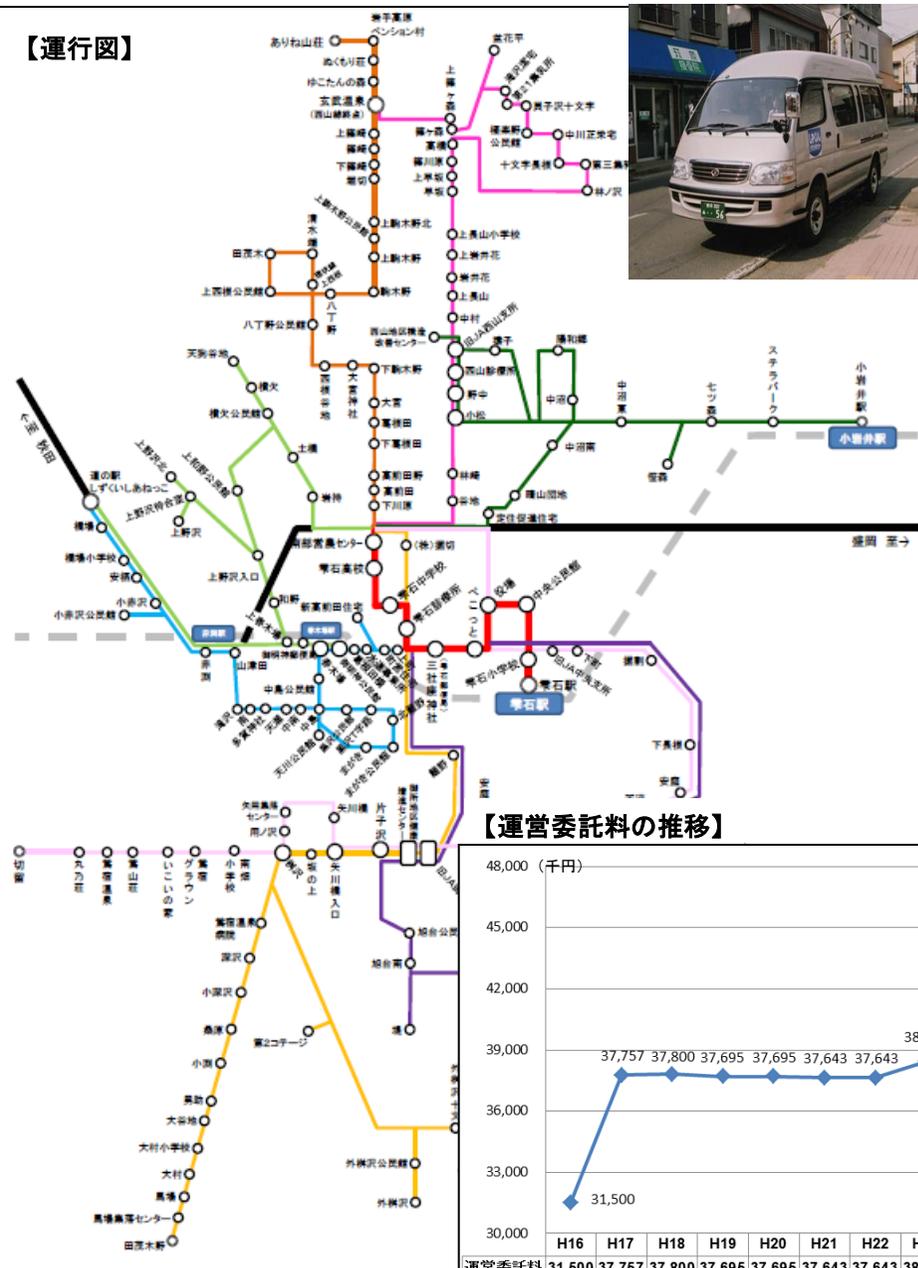
※ 路線不定期運行: ①定められた路線経路(乗降場所等)を定時運行せずに(概ねの目安時間)に発着等)運行するもの、又は②発車時刻や到着時刻のみ設定し、定められた路線経路を運行するもの。



※ 出典「国土交通省資料」

事例：雫石町(あねっこバス)について (H16～運行)

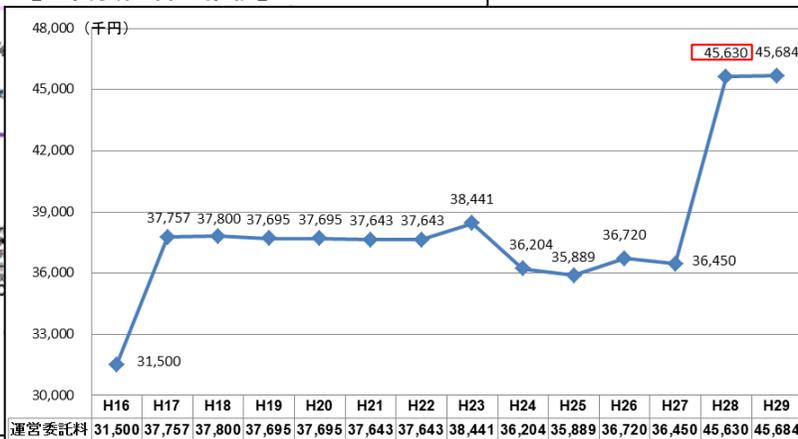
【運行図】



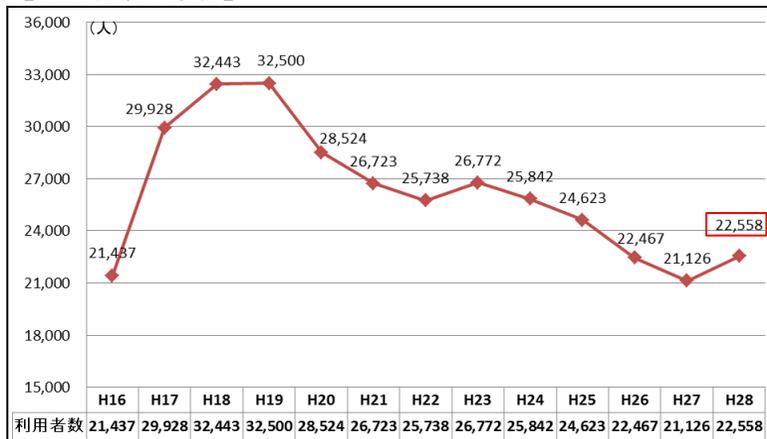
【概要】

|       |   |
|-------|---|
| 経 緯   | (1) 平成16年3月に、町内のみで完結する路線バス(6路線8系統)が全て廃止。<br>(2) 平成16年4月より「あねっこバス」の運行開始。   |
| 運行回数  | (1) 8路線が町内全域を運行 (H27までは6路線)<br>御明神線、上野線、西山線、西根線、小岩井線、鶯宿線、大村線、町場旭台線<br>(2) 平日6往復 土日祝日3往復 (H16は平日のみ)  |
| 運 賃   | 中学生以上 1乗車 200円(小学生半額)   |
| 運行方式  | (1) 予め定められた基本ダイヤに基づき、予約のあった場合のみ運行する<br>固定ダイヤ型。<br>(2) 路線は固定されており、バス停での乗降のみ。   |
| 運行主体  | タクシー事業者1社 (運営主体はNPO法人⇄雫石町と委託契約)   |
| そ の 他 | (1) 30分前までの予約が必要(12月～3月の冬季間は1時間前まで)<br>(2) 小学生以下の利用は事前登録が必要(中学生以上の利用は事前登録不要)<br>(3) 高齢者や障がい者など予約が不自由な方には、目的地の停留所から帰宅する際に、役場や郵便局、診療所、銀行など主な施設で予約電話をかける「予約代行」が可能となっている。(予約専用直通電話設置施設もある。) |

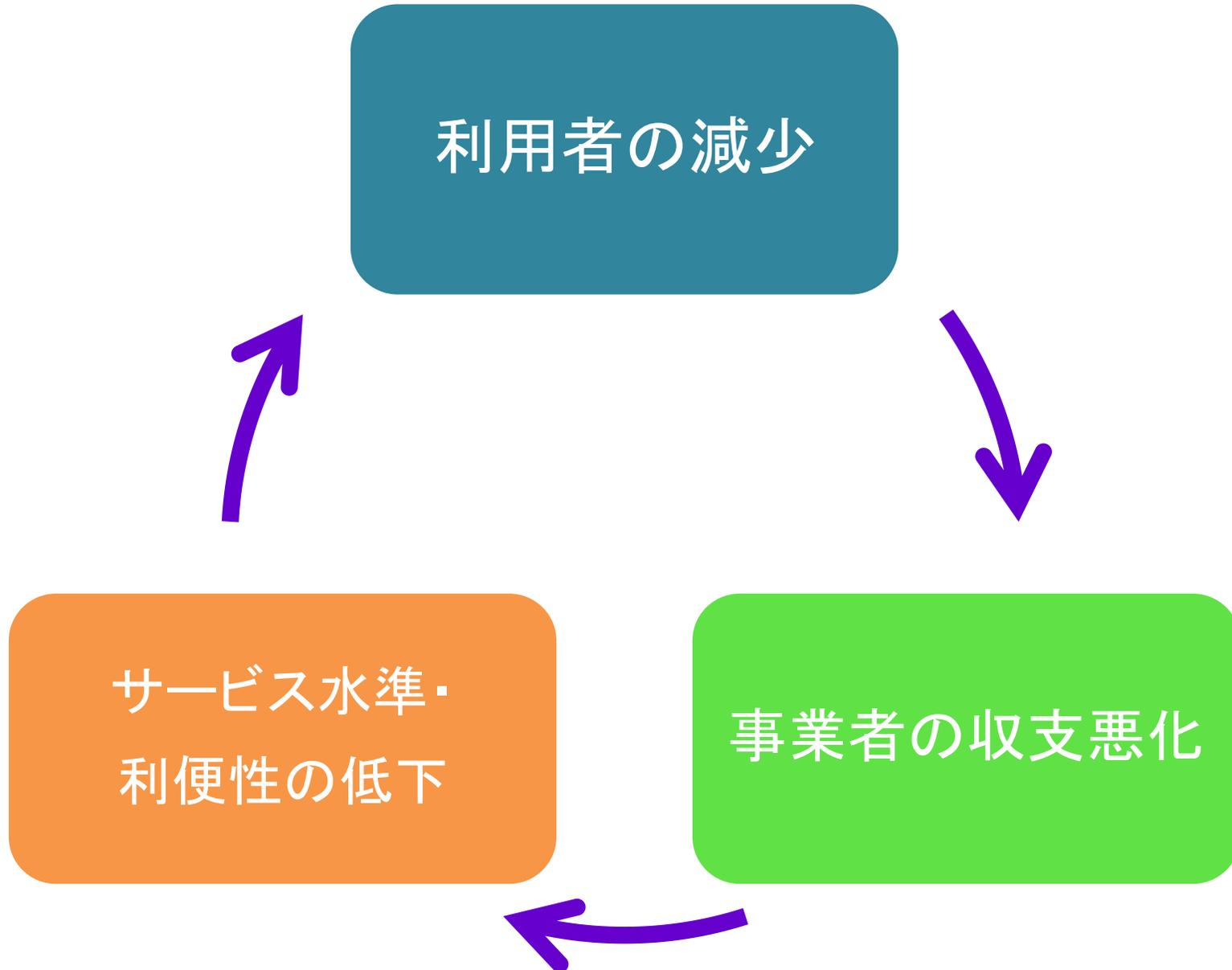
【運営委託料の推移】



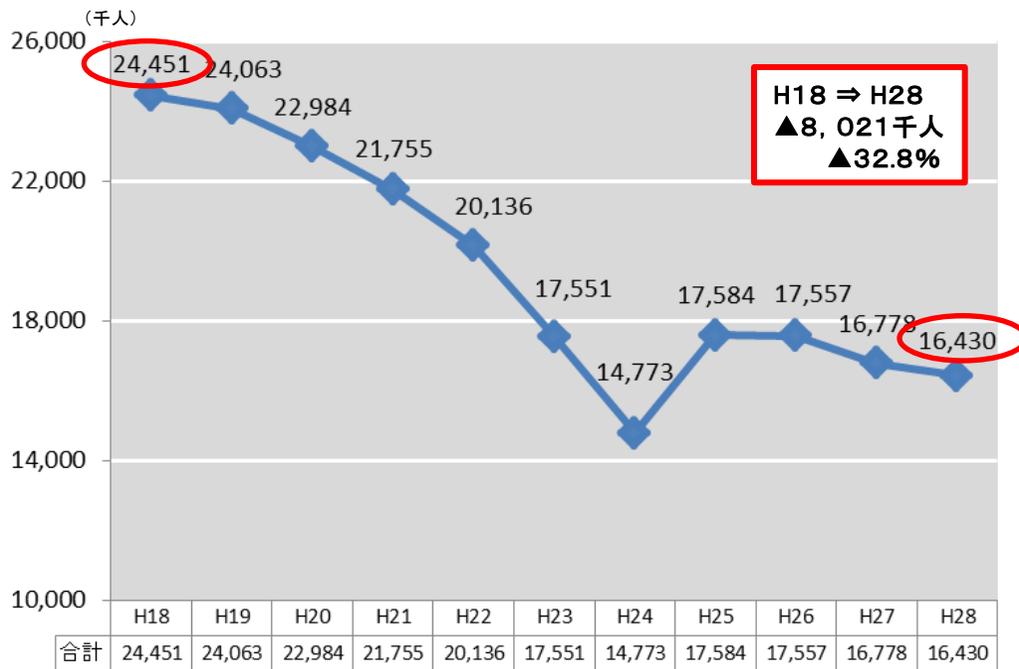
【利用者数の推移】



- (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 路線バス利用者数の推移



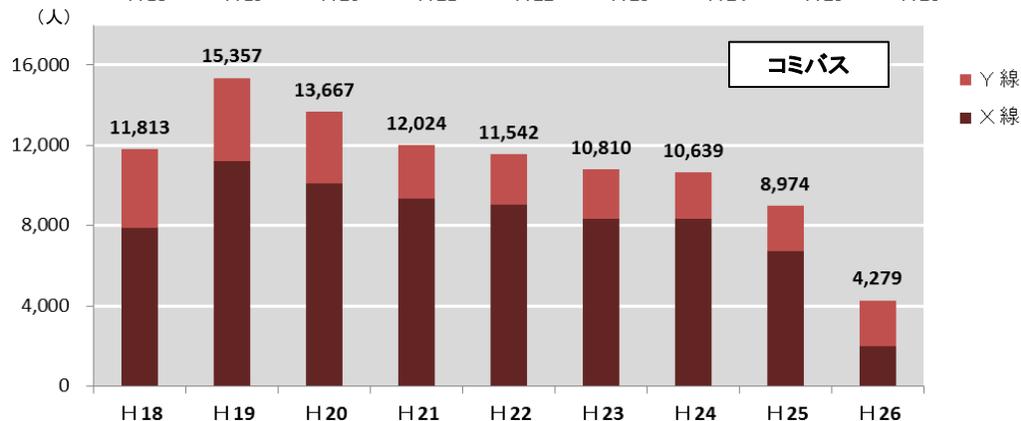
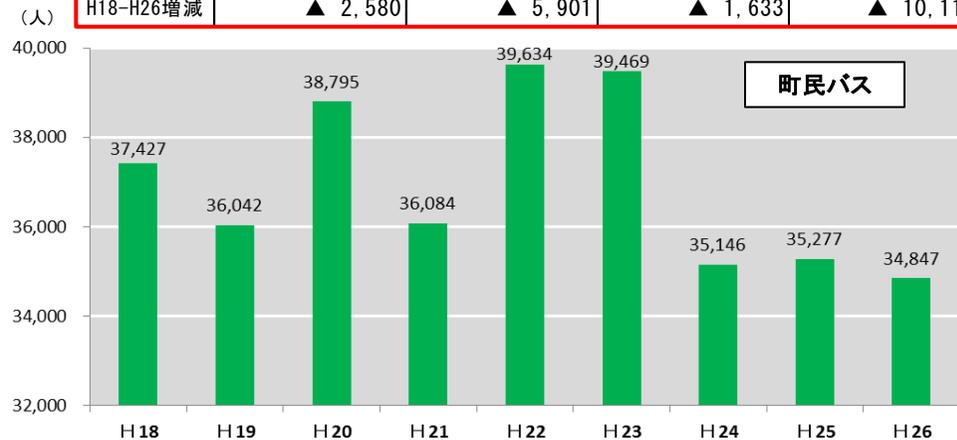
※ 岩手県交通(株)・岩手県北自動車(株)・ジェイアールバス東北(株)・南部バス(株)  
 (一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書)  
 ※ 盛岡市実施「おでかけパス」による輸送人員を除く。

## 2 地域内公共交通の利用(A町)

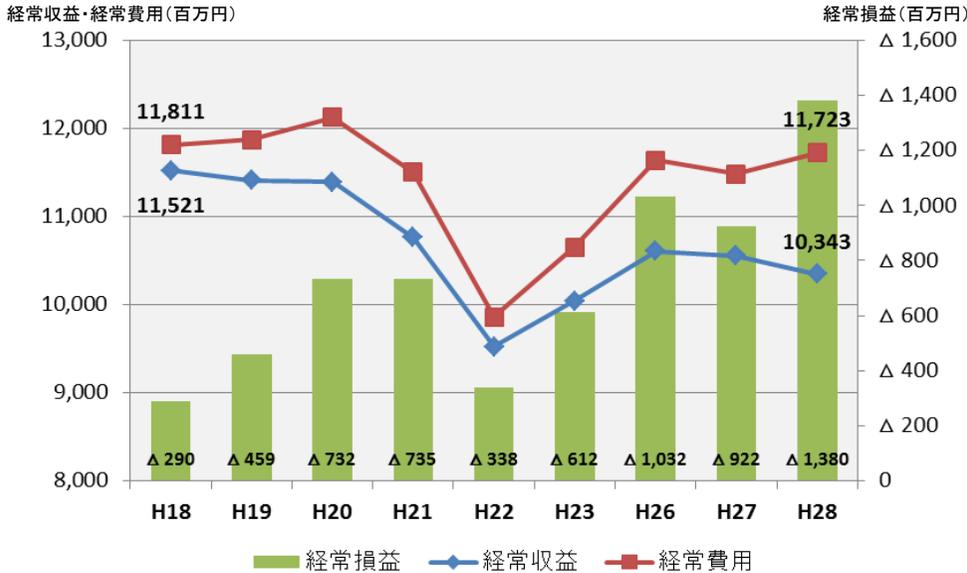
| 名称等      | 運行区域 | 路線数  | 運行回数 | 運賃                 | 経緯等                         |
|----------|------|------|------|--------------------|-----------------------------|
| 町民バス     | 町内全域 | 15系統 | 曜日運行 | 100円               | へき地患者輸送バス、福祉バス、スクールバスの一部を統合 |
| コミュニティバス | X線   | 1系統  | 毎日運行 | 130円<br>~<br>500円台 | 路線バスの廃止に伴う運行委託バス            |
|          | Y線   | 1系統  |      |                    |                             |

## 【利用者数の推移】

| 年度        | 町民バス    | コミュニティバス |         | 合計       |
|-----------|---------|----------|---------|----------|
|           |         | X線       | Y線      |          |
| H18       | 37,427  | 7,904    | 3,909   | 49,240   |
| H19       | 36,042  | 11,225   | 4,132   | 51,399   |
| H20       | 38,795  | 10,085   | 3,582   | 52,462   |
| H21       | 36,084  | 9,343    | 2,681   | 48,108   |
| H22       | 39,634  | 9,063    | 2,479   | 51,176   |
| H23       | 39,469  | 8,358    | 2,452   | 50,279   |
| H24       | 35,146  | 8,327    | 2,312   | 45,785   |
| H25       | 35,277  | 6,723    | 2,251   | 44,251   |
| H26       | 34,847  | 2,003    | 2,276   | 39,126   |
| H18-H26増減 | ▲ 2,580 | ▲ 5,901  | ▲ 1,633 | ▲ 10,114 |



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<br>増減   |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----------------|
| 運転士<br>人数 | 913 | 890 | 852 | 847 | 860 | 820 | 801 | 817 | ▲96<br>(▲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

1 休廃止の状況

(1) 乗合バス路線廃止の推移

|         | H23   | H24   | H25    | H26    | H27    |
|---------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 路線廃止キロ数 | 46.47 | 47.14 | 140.60 | 104.86 | 257.27 |

(出典：平成28年度運輸要覧(東北運輸局HP))

(2) 路線休廃止に係る協議件数の推移

岩手県生活交通対策協議会への休廃止に係る申出のうち、関係者の同意が得られた件数

|        | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | 計   |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 廃止(件数) | 2   | 14  | 2   | 18  | 11  | 47  |
| 休止(件数) | 39  | 43  | 26  | 51  | 56  | 215 |
| 合計     | 41  | 57  | 28  | 69  | 67  | 262 |

3 減便 (例: 藤崎線)

- ◆ 利用者の減少や運転士不足などのため、平成29年4月から減便
- ◆ 平日4往復⇒2往復 土日祝2往復⇒1往復

減便前

藤沢⇒川崎⇒一関 (平日)

| 主な停留所  | 停車時刻 |      |       |       |
|--------|------|------|-------|-------|
|        |      |      | ✖     | ✖     |
| 藤沢小学校前 | 6:38 | 8:15 | 11:48 | 15:40 |
| 川崎     | 7:06 | 8:43 | 12:16 | 16:08 |
| 磐井南光院  | 7:28 | 9:05 | 12:38 | 16:30 |
| 一関駅前   | 7:38 | 9:15 | 12:48 | 16:40 |

一関⇒川崎⇒藤沢 (平日)

| 主な停留所  | 停車時刻  |       |       |       |
|--------|-------|-------|-------|-------|
|        | ✖     |       | ✖     |       |
| 一関駅前   | 9:25  | 13:25 | 15:55 | 18:03 |
| 磐井南光院  | 9:35  | 13:35 | 16:05 | 18:13 |
| 川崎     | 9:57  | 13:57 | 16:27 | 18:35 |
| 藤沢小学校前 | 10:25 | 14:25 | 16:55 | 19:03 |

現在

藤沢⇒川崎⇒一関 (平日)

| 主な停留所  | 停車時刻 |      |
|--------|------|------|
|        |      |      |
| 藤沢小学校前 | 6:25 | 8:15 |
| 川崎     | 6:59 | 8:49 |
| 磐井南光院  | 7:21 | 9:11 |
| 一関駅前   | 7:31 | 9:21 |

一関⇒川崎⇒藤沢 (平日)

| 主な停留所  | 停車時刻  |       |
|--------|-------|-------|
|        |       |       |
| 一関駅前   | 14:10 | 17:40 |
| 磐井南光院  | 14:20 | 17:50 |
| 川崎     | 14:42 | 18:12 |
| 藤沢小学校前 | 15:16 | 18:46 |

1 バス車両の老朽化

県内の路線バス車両の老朽化も進んでいる。(平均車齢 約20年との調査結果例もある。)



2 本県の幹線バス路線に係る車両購入費補助

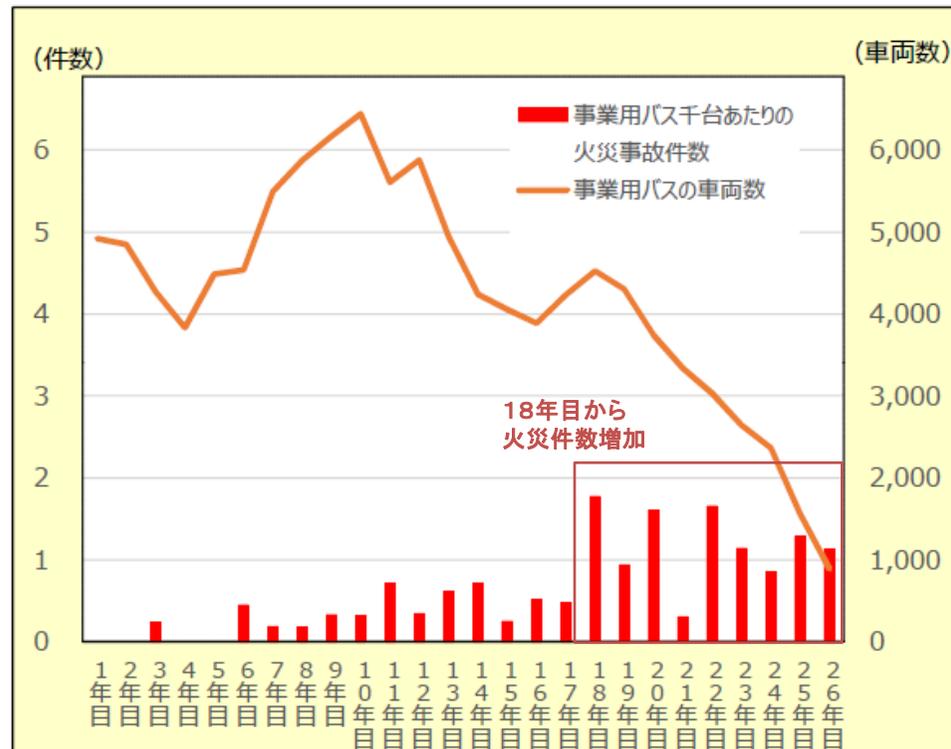
- ◆ 幹線路線を運行するバス車両の購入に対して、国1/2・県1/2の補助を行っている。
- ◆ 補助対象は新車のみ。

| 年度         | H22 | H23 | H24    | H25    | H26    | H27    | H28 |
|------------|-----|-----|--------|--------|--------|--------|-----|
| 車両購入補助台数   | 0   | 0   | 11     | 16     | 12     | 8      | 0   |
| 車両購入補助額(円) | 0   | 0   | 41,176 | 75,848 | 69,382 | 75,292 | 0   |

※ 補助額は国・県の合計額

被災地特例により、中古車も補助対象となっていたことから、台数等が増加

3 事業用バス千台あたりの火災事故件数(車齢別)



※ 平成23年1月から26年12月末までの間に発生した事業用バスの火災事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。  
 ※ 算出に用いた事業用バスの車両数は平成27年3月末の保有車両数。

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)

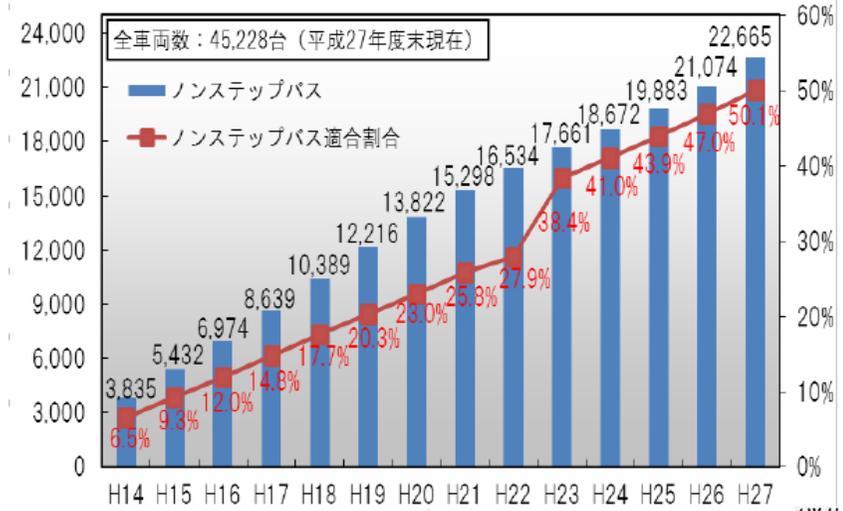
| 都道府県 | 総車両数  | 対象車両数 | 低床バス(基準適合車両) |        |        |        |        |        |
|------|-------|-------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|      |       |       | うちノンステップバス   |        |        | 都道府県順位 |        |        |
|      |       |       | 車両数          | 導入比率   | 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<br>※注4 | スロープ又はリフト付バス |      |       | 適用除外認定車両数<br>※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

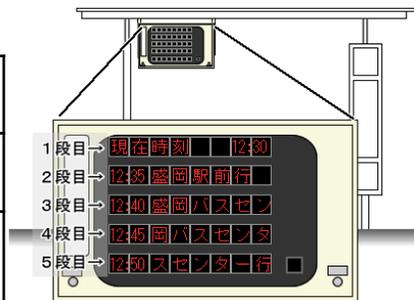


1 バスロケーションシステム(盛岡市)

- (1) 現在、盛岡市で利用されている「バスロケーションシステム」は、盛岡市オムニバスタウン計画の実施により、平成11年度に導入されたもの。
- (2) 乗りたいバスがどこまで来ているかを、バス停に設置してある表示機のほか、パソコンや携帯電話からも確認できる。(スマートフォンは除く。)
- (3) 導入から18年が経過し、各システム機器の故障や経年劣化による破損等が見られ、更新が必要となっている。

【コスト】

|       |   |
|-------|---|
| 導入時   | 約4億2,000万円  |
| 保守・管理 | 年間 約830万円   |
| 更新時   | 約2,800万円<br>※ 現在システムの機能向上・維持に係る費用であり、現行と同規模の新規システムを導入した場合、億単位の費用が想定される。 |



2 釜石市「バス予報」(実証実験中)

- (1) 釜石市と岩手県交通(株)、アーティサン(株)の三者共同でバスロケーションサービス「バス予報」の実証実験を市内バス路線で実施中。
- (2) 「バス予報」とはスマホから近くのバス停や使いたいバス停にあと何分でバスが来るのか確認したり、バス停の位置や時刻表の表示もできるWebサイト

「バス予報」とはスマホからバスの到着予定を確認できるWebサイトです!



- 近くのバス停にいつバスが来るかを確認できます
- 使いたいバス停にいつバスが来るかを確認できます
- よく使うバス停を登録し、いつバスが来るかを確認できます

ここからアクセスしてね!  
<https://kamaishi.busyohou.jp>



3 交通系ICカードの導入

- (1) バスカードシステムの機器老朽化等により、全国的にICカードの導入が進んでいる。
- (2) ICカードのメリットとして、複数の交通事業者間で利用が可能であること、多くの関連サービスと連携が可能であること、地域外利用者の利便性向上や乗降データ活用による事業者の生産性の向上などがある一方、導入及び維持管理に係る多額の経費負担などの課題もある
- (3) 相互利用可能な全国10種類の交通系ICカード(10カード)を利用して公共交通機関に乗りできるエリアは拡大
- (4) 10カードが導入されていない都道府県の数(交通政策基本計画における数値指標)平成25年度 12県 ⇒ 平成29年度 6県

■ 都道府県における状況

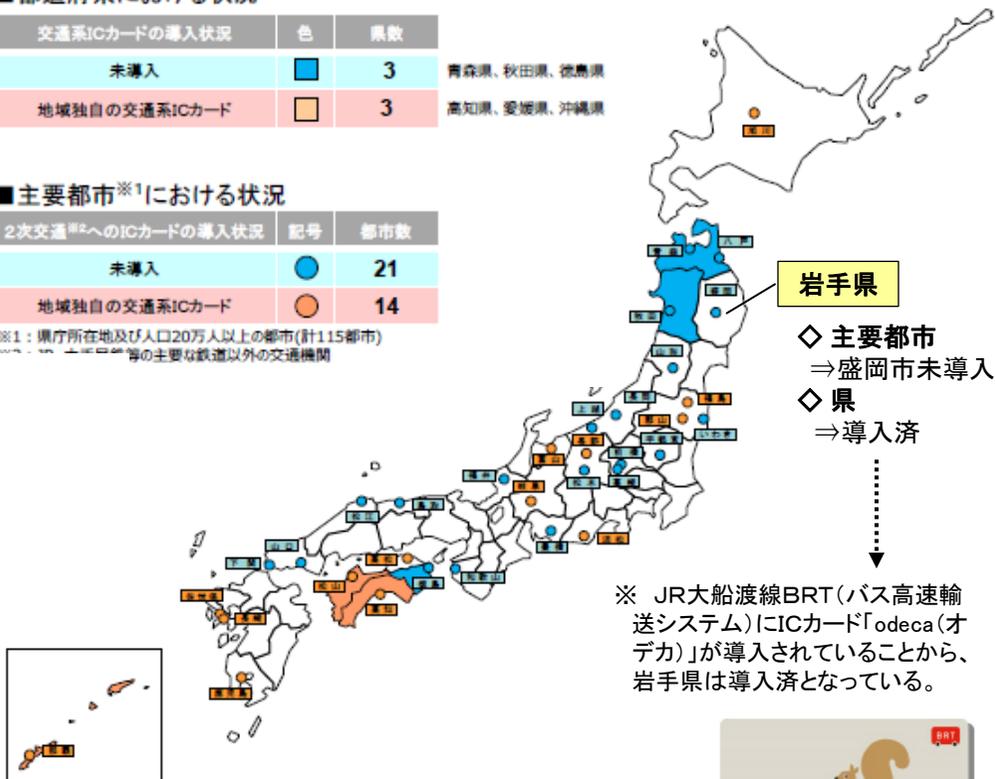
| 交通系ICカードの導入状況 | 色 | 県数 |
|---------------|---|----|
| 未導入           | ■ | 3  |
| 地域独自の交通系ICカード | ■ | 3  |

青森県、秋田県、徳島県  
高知県、愛媛県、沖縄県

■ 主要都市※1における状況

| 2次交通※2へのICカードの導入状況 | 記号 | 都市数 |
|--------------------|----|-----|
| 未導入                | ●  | 21  |
| 地域独自の交通系ICカード      | ●  | 14  |

※1: 県庁所在地及び人口20万人以上の都市(計115都市)  
※2: JR、大手民営等の主要な鉄道以外の交通機関



岩手県  
◇ 主要都市 ⇒ 盛岡市未導入  
◇ 県 ⇒ 導入済

※ JR大船渡線BRT(バス高速輸送システム)にICカード「odeca(オデカ)」が導入されていることから、岩手県は導入済となっている。



資料: 国土交通省総合政策局作成

実態 ⇒ 全県ほぼ未導入

### 3(2)【課題2】非効率路線の拡大-①広域幹線バス路線の状況

#### 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<br>(59.6) | 40<br>(78.4) | 3<br>(15.0) | 8<br>(47.1) | 38<br>(49.4) | 48<br>(70.6) |
| うち平均乗車密度2人以下の路線              | 1<br>(1.8)   | 6<br>(11.8)  | 1<br>(5.0)  | 1<br>(5.9)  | 2<br>(2.6)   | 7<br>(10.3)  |

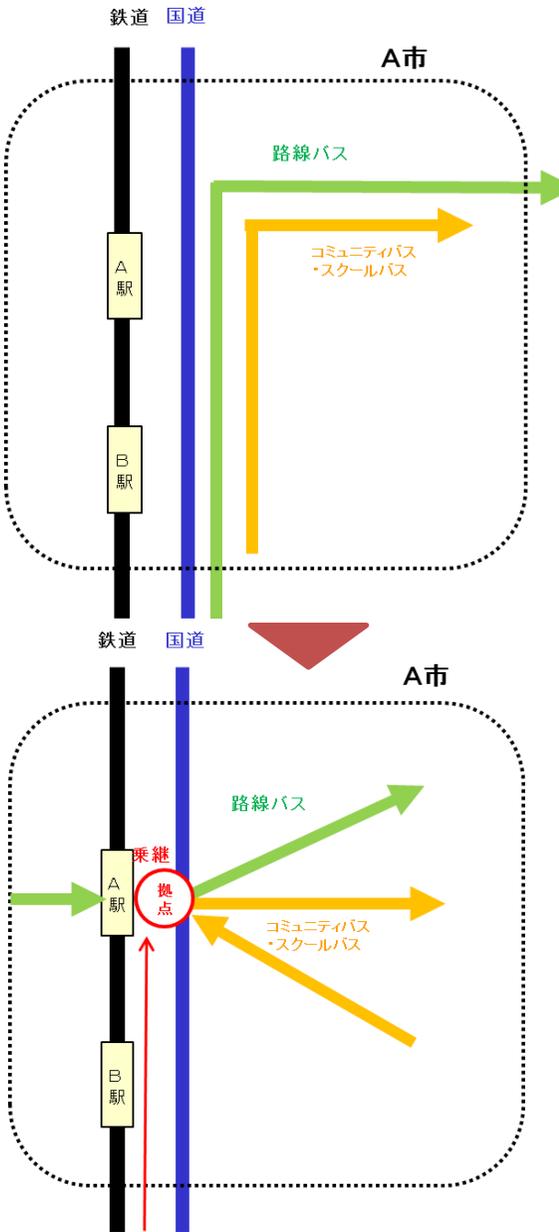
※ 括弧内は路線数に占める割合(%)

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

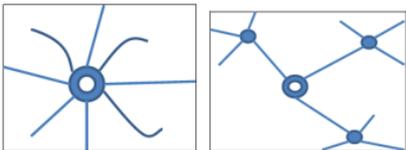
移動ニーズ等を踏まえて拠点を設け、  
 拠点同士を階層的につないでいく「階  
 層型」交通ネットワーク

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

【スポーク型】

【階層型】



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   |

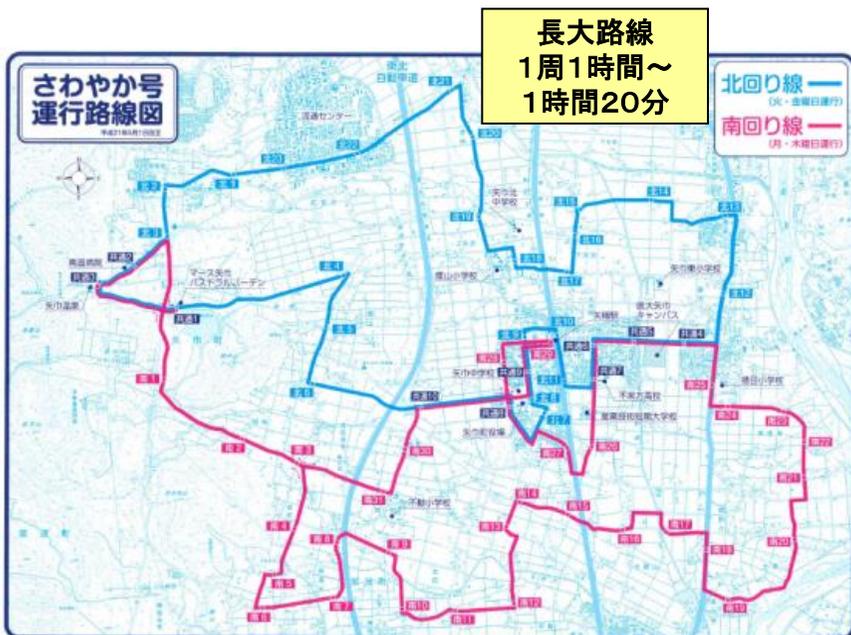
#### 1 地域内交通(コミュニティバスなど)について

住民要望等に対応した結果、長大路線で、利便性が低いコミュニティバスが県内で少なくない。

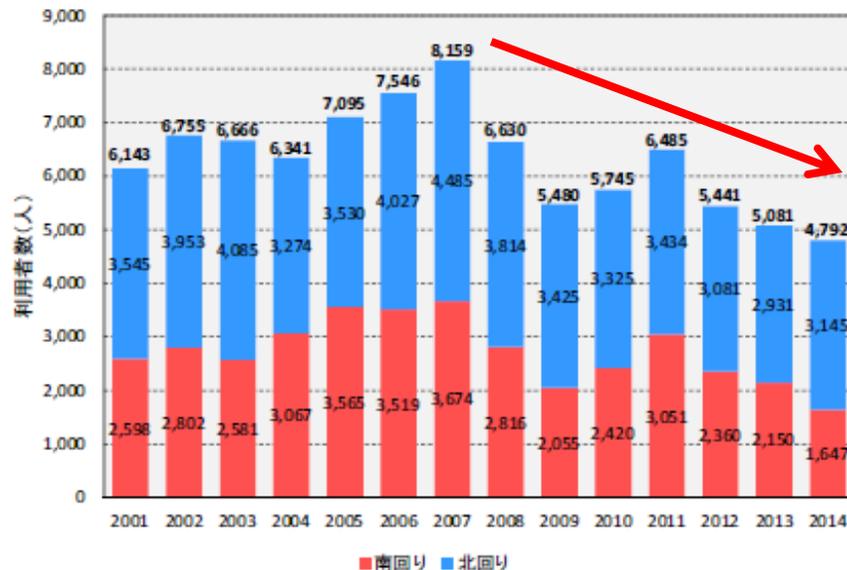
#### A町(コミュニティバス「さわやか号」)

##### (1) 運行概要

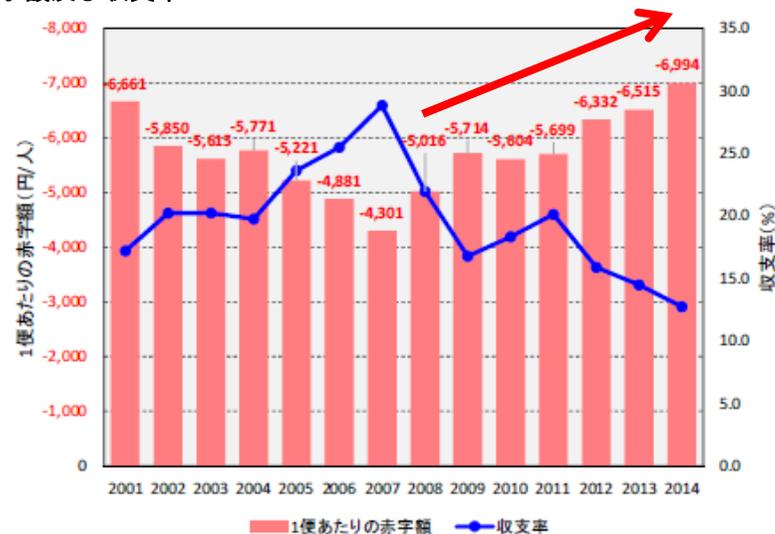
| 項目    | 内容                                     |
|-------|--|
| 運営    | A町                                     |
| 運行委託先 | 岩手県交通株式会社                              |
| 運行日   | 南回り線 月・木曜日 北回り線 火・金曜日                  |
| 運行時間  | 左回り 9時台、14時台 右回り 11時台、16時台             |
| 運賃    | 1乗車あたり 200円                            |
| 運行本数  | 南回り線 4本(午前2本、午後2本) 北回り線 4本(午前2本、午後2本)  |
| 乗車時間  | 南回り線 <b>1周1時間20分</b> 北回り線 <b>1周1時間</b> |
| 車両    | 乗客45名乗車可能                              |
| 設備    | バスカード利用可能                              |



##### (2) 利用者数



##### (2) 赤字額及び収支率

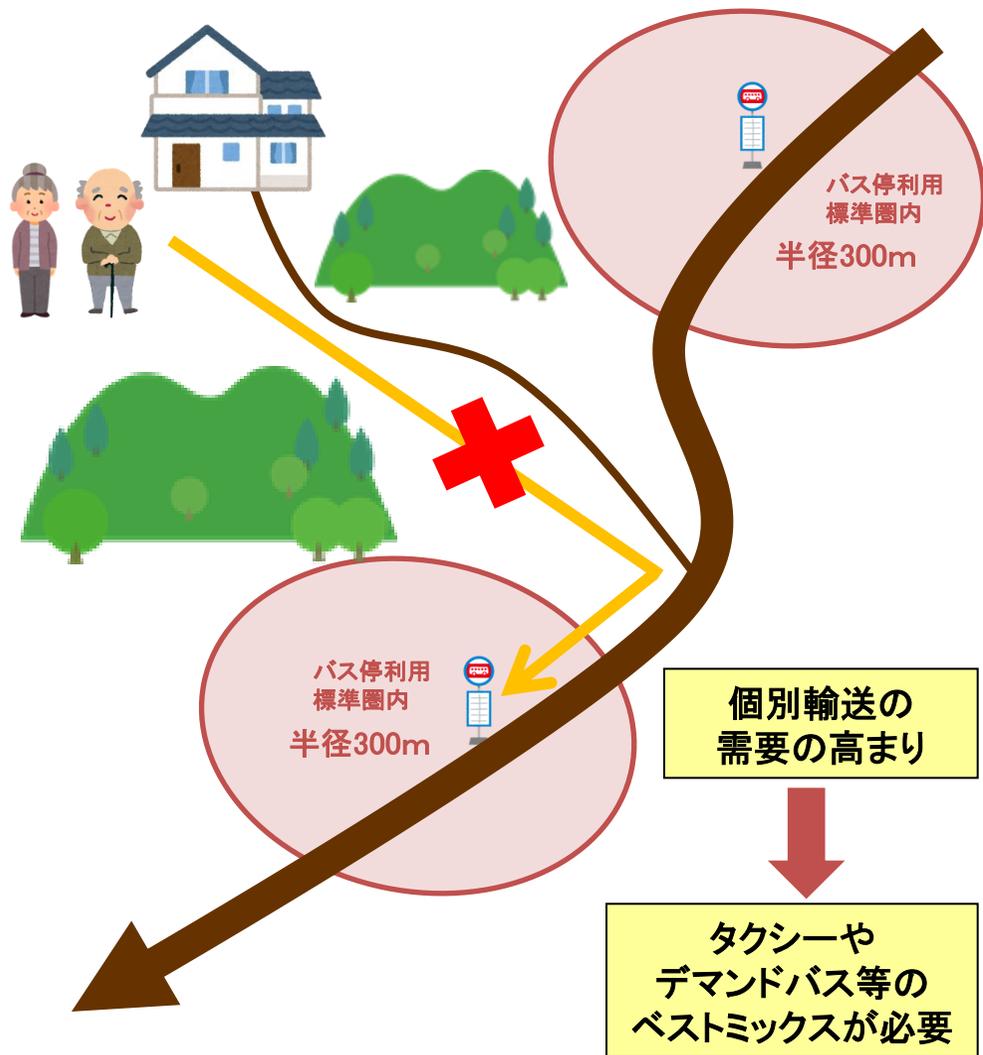


◆ A町では、地域公共交通網形成計画を策定することとしており、その中でコミュニティバス「さわやか号」についても見直し等を実施する予定。

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）



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。



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。



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。



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<br>応急仮設住宅を運行する路線 | 激変緩和措置<br>輸送量15人未満の路線  | 通常<br>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<br>応急仮設住宅及び災害<br>公営住宅を運行する路線 | 激変緩和措置※<br>平均乗車密度4人未満の路線 | 通常<br>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<br>(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<br>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<br>(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

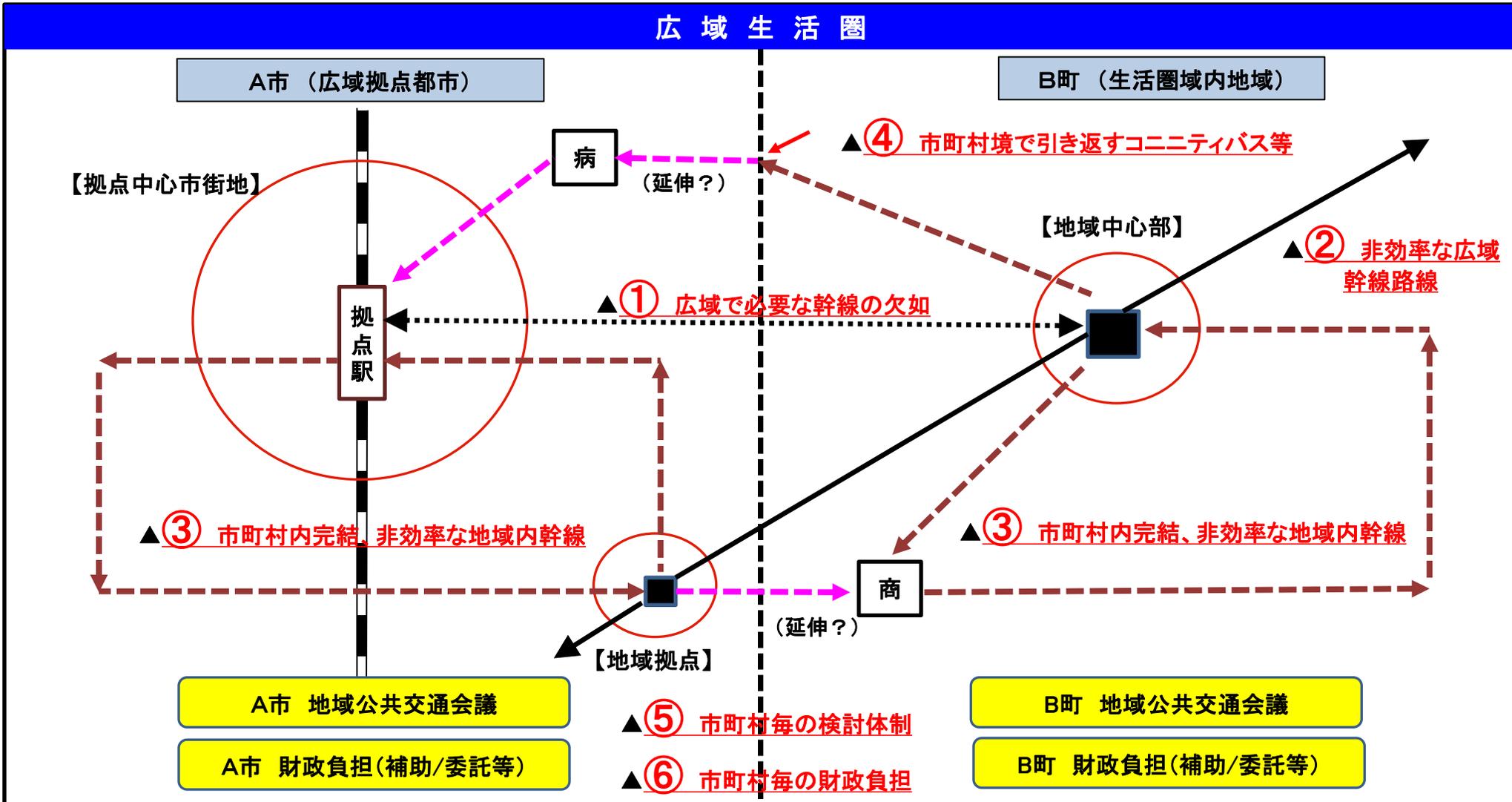
| 番号 | 路線名    | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量  | 輸送人員    | 事業者     |
|----|--------|------|--------|------|---------|---------|
| 1  | 中井     | 2.8  | 2.2    | 6.1  | 27,782  | 岩手県交通   |
| 2  | 崎浜     | 2.9  | 3.0    | 8.7  | 26,261  | 岩手県交通   |
| 3  | 田老     | 2.9  | 4.1    | 11.8 | 26,559  | 岩手県北自動車 |
| 4  | 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) 地域内公共交通においては、市町村毎に公共交通構築が行われ、住民の生活実態に応じた「広域生活圏」の公共交通ネットワーク構築が進んでいない。
- (2) 市町村毎に保有する公共交通資源や人員体制、財源が効率的に活用されていない。(例: 共有化による効率運営やスケールメリットによるコスト削減等)



「広域生活圏の公共交通ネットワーク構築(設計/運営/管理体制)」、「共同・連携による効率化や人員・ノウハウ等の共有・強化」等に課題

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