

○ はじめに

1 本県の地域公共交通の現状

(1) 自家用自動車の普及等に伴う公共交通利用者の減少

- ・自家用自動車の普及
- ・学生の公共交通離れ（保護者による送迎の増加）
- ・高齢者の免許保有率の増加

【岩手県の路線バス利用者数の推移】

（単位：千人）

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
利用者数	24,451	24,063	22,984	21,755	20,136	17,551	14,773	17,584	17,557	16,778	16,430

(2) 人口減少と地域公共交通

- ・岩手県の人口は142万人（1997年）⇒127万人（2016年）⇒94万人（2040年）
- ・利用者の減少、運転士不足

(3) 高齢化などに伴う地域公共交通の役割の増大

- ・特に児童生徒学生、高齢者、障がい者等の交通手段の確保の必要性
- ・高齢化率の上昇 ⇒ 地域公共交通の役割が増大

2 本県の地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通の「負のスパイラル」

- ・利用者の減少、事業者の収支悪化、利便性の低下⇒負のスパイラルの発生
- ・一方で、若者の車離れ、高齢者の社会参加に伴う公共交通の需要増



【バス事業者の乗合事業収支状況】

（単位：百万円）

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
経常収益	11,521	11,409	11,392	10,764	9,523	10,038	10,291	10,378	10,604	10,556	10,343
経常費用	11,811	11,868	12,124	11,499	9,861	10,650	11,011	11,314	11,636	11,478	11,723
経常損益	△ 290	△ 459	△ 732	△ 735	△ 338	△ 612	△ 720	△ 936	△ 1,032	△ 922	△ 1,380

(2) 交通空白地や高齢者等への対応

- ・バス事業者の撤退などによる「交通空白地」、運行本数の減による「交通不便地域」が生じている
- ・高齢者などのニーズ、利用状況に応じた交通手段の確保が必要

(3) 非効率路線の拡大

- ・国庫、県単補助の基準を満たさない路線の拡大
- ・路線バスとコミュニティバスや患者輸送バス等との競合などの非効率な運行

(4) 被災地特例の終了

- ・平成32年度の被災地特例の終了によりバス路線の減便、撤退の懸念

路線種別	国庫補助 路線	うち補助要件に 満たない路線	県単補助 路線	うち補助要件に 満たない路線	合計	うち補助要件に 満たない路線
路線数	47	16	17	8	64	24
補助額（千円）	478,494	107,295	53,136	30,614	531,630	137,909

全 64 路線のうち、合計 24 路線 137,909 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。（37.5%の路線が補助を受けられなくなる）

(5) 地域内公共交通再編への課題

- ・市町村に専任の担当者がいないなどのマンパワー不足
- ・コミュニティバスなどを運行する市町村の財政負担の増加

3 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について

- ・課題に適切に対応しながら、公共交通ネットワークを戦略的・抜本的に見直し、再構築を図ることが必要
- ・平成32年度の被災地特例の終了を見据えた対応が必要

(2) 公共交通ネットワークの再構築に係る基本的な考え方

① 広域生活圏における公共交通ネットワークの構築

- ・現在は、県が幹線路線、市町村が地域内公共交通を担当し、維持確保に取り組んでいるが、個別的、局所的な対応となっている。
- ・通勤、通学、通院など、住民の移動は一市町村にとどまらないこと等から生活圏を形成する市町村が連携してネットワークを構築
- ・幹線路線と地域内公共交通を相互一体的に捉え、適切な機能分担を図ることが必要

② 階層型交通ネットワークの構築

- ・利用者の減少する現状を踏まえ、維持コストが低く、より効率的な運行が可能となる階層型交通ネットワークの構築を目指す
- ・全県的な交通骨格の要となる広域接続拠点を設定
- ・幹線路線の広域接続拠点への適切な接続
- ・多様な交通手段の有機的な組み合わせ

(3) 公共交通ネットワークの効率化

- ・効率化とは、住民の利便性と交通事業者の事業性のバランスに優れたネットワークの改善を図ること。

＜効率化の進め方＞

① 客観的評価指標に基づく路線評価

- ・客観的指標に基づき路線の評価を行うことが必要
- ・評価に基づき、さらに次の効率化に結び付け、PDCAを回す

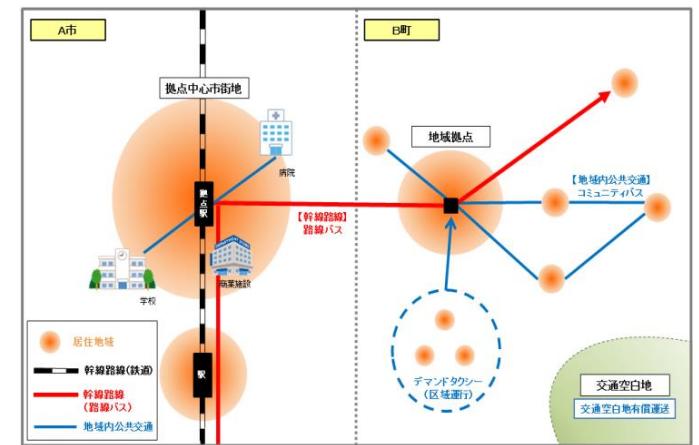
② 移動ニーズに応じた効率化

- ・利用促進、路線改善、路線再編により移動ニーズに応じた効率化を図ること、また、新たな交通ネットワークの空白を作らないことが重要

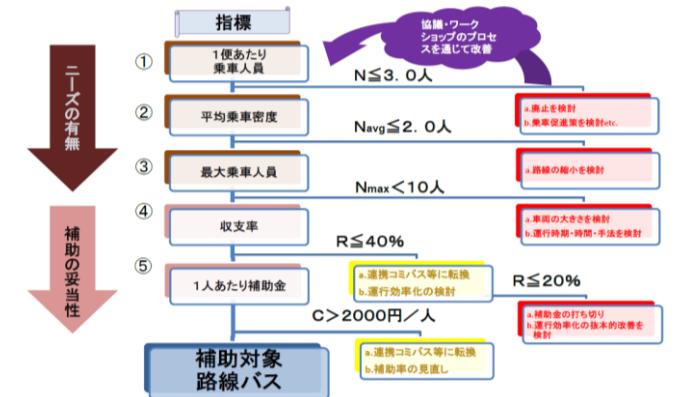
③ 公共交通資源の有効活用

- ・効率化により生じた公共交通資源（運転士、車両、財源（資金））の有効活用等を行い、利便性の向上、生産性の向上を図ることが必要

【幹線路線と地域内公共交通】



【路線評価の例（奈良県）】



4 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた方策等

(1) 公共交通ネットワークの設計

- ・市町村の圏域を越えた全県のマスタープランを法定計画として策定
- ・市町村計画との整合性を図ることが必要

(2) 公共交通ネットワーク構築の推進体制

- ・全県的な体制を整備するとともに、各生活圏域において、具体的な公共交通ネットワークの効率化を検討する体制を整備
- ・各生活圏域の設定に当たっては、地域の実情や住民の移動の実態に応じて、柔軟に運用

(3) 公共交通ネットワーク構築のための支援施策

- ・階層型交通ネットワークを構築し、効率化を進める上では、接続性が重要な視点となり、接続性を高める取組を進めるため、ソフト面、ハード面（ICカード・バスロケーションシステム等）への支援が必要
- ・運行欠損額の補助制度については、客観的な評価指標に基づき、評価した結果を反映できるような仕組み、また、バス事業者の創意工夫を阻害しないような仕組みを検討

○ おわりに