

資料 3-1

1 令和5年度の主な取組実績と令和5年度評価

| 基本方針 | 目 標 | 令和5年度における主な取組実績（実施主体） | 令和5年度評価 |
|--|---|---|---|
| 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 | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線活性化検討会の実施 ※ 国庫・県単補助延べ57路線（国、県、市町村、バス事業者） ・地域内公共交通構築検討会による支援制度の見直し（県、市町村） ※全3回開催 ・人口減少対策路線確保事業による4路線に対する補助（県） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「三セク鉄道・バスの一人当たりの年間利用回数」について、R5年度は11.8回であり、R4年度より0.8回増加しました。R4年度と比較すると、三陸鉄道、IGR、バスの全てで利用人員が増加しました。新型コロナウイルス感染症の5類移行に伴い、経済活動が正常化しつつあることが、利用人員が増加した一因と考えられます。 ・ 「県民意識調査における公共交通満足度」は、R5年度は2.4点と、R4年度より0.2ポイントの減少となりました。R5年中に、運転士不足等により平日においては311便の減便が行われており、こうしたことも満足度低下の一因と考えられます。 ・ 「運転士の新規確保人数」は、R5年度はR4年度の40人より30人多い70名の採用となりました。事業者による待遇改善や、採用活動の強化により採用者数が増加したものと考えられます。 |
| | ② 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行対策費補助による39路線に対する補助（国、県） ・県単補助（広域生活路線維持事業）による延べ20路線に対する補助（県、市町村） ・広域バス路線に対する市町村の独自補助（盛岡市、宮古市、花巻市、北上市、久慈市、遠野市、陸前高田市、二戸市、奥州市、葛巻町、岩手町、西和賀町、金ケ崎町、平泉町、住田町、山田町、軽米町、九戸村、洋野町） | |
| | ③ バス運転士の確保による路線の維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・大型二種免許取得に対する支援の実施（バス事業者） ・ベースアップの実施（バス事業者） ・大型二種免許取得に対する支援の実施 ※運輸事業振興費補助を活用（県、岩手県バス協会） ・運転士確保を目的とする雇用促進支援金及び雇用促進情報発信補助金（盛岡市） ・バス・タクシー運転士募集ポスターの作成・配布（滝沢市） ・広報等への求人情報掲載（九戸村） | |
| ② 幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通の適切な接続拠点の設定及び接続利便性の向上 | ④ 接続機能の強化による、幹線路線、広域バス路線、地域内公共交通の乗り換えの円滑化 | <ul style="list-style-type: none"> 《接続拠点における乗り継ぎ環境整備》 ・乗り継ぎ円滑化のためのダイヤ調整（岩手県交通、岩手県北自動車） ・バス停の待合ベンチの設置（陸前高田市） ・二戸駅東口バスターミナル改修（二戸市） ・かるまい文化交流センターバス待合所の整備（軽米町） 《広域バス路線と地域内公共交通の見直しによる接続拠点の形成》 ・地域公共交通活性化推進事業費による市町村に対する補助（計画策定10市町村、実証運行7市町村）（県） ・盛岡都市圏地域公共交通会議の開催、調査等の実施（盛岡市） ・田老地区公共交通網の再編（宮古市） ・BRTとの乗り継ぎに配慮した広田線や長部今泉線等のコミュニティバスのダイヤ改正（陸前高田市） ・AIシステムを活用したデマンド交通の実証運行（二戸市） ・公共交通計画に基づく乗合タクシーの実証運行（大槌町） ・三陸鉄道との乗り継ぎに配慮した黒崎線のダイヤ改正（普代村） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「地域公共交通網形成計画等の策定市町村数」は、R5年度にR4年度から3市町村増えて23市町村となりました。新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置付けが5類に移行するまでの間、行動制限等により本来の公共交通の利用実態調査を市町村において行うことができず、計画策定に遅れが生じたことによるものです。 ・ 「接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数」は、かるまい文化交流センターのバス待合所の整備や、二戸駅東口バスターミナル改修、三陸鉄道やBRTへの乗り継ぎに配慮したコミバスのダイヤ改正などが実施され、R4年度の23件より3件多い26件となりました。 |

| 基本方針 | 目 標 | 令和5年度における主な取組実績（実施主体） | 令和5年度評価 |
|--------------------|------------------------|--|---|
| ③利用促進による地域公共交通の活性化 | ⑤日常的な利用と意識醸成による利用者の増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・スマートチャレンジ月間によるモビリティ・マネジメントの実施（県） ・市町村の実施する利用促進やモビリティ・マネジメントの実施に対する補助（県） ・市町村HP、広報、ラジオ、公共交通マップ・時刻表配布等による公共交通利用促進（盛岡市、大船渡市、花巻市、北上市、一関市、陸前高田市、釜石市、二戸市、奥州市、滝沢市、雫石町、岩手町、紫波町、矢巾町、西和賀町、金ケ崎町、平泉町、住田町、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、軽米町、一戸町） ・公共交通イベントの開催（各交通事業者、盛岡市、宮古市） ・JR山田線の回数券を購入した市民に対する購入費助成（宮古市） ・デマンド交通導入に向けた住民説明会の実施（九戸村） ・予約乗合交通の試乗説明会、バスの乗り方教室等の実施（花巻市、一関市、陸前高田市、軽米町、洋野町） ・地域公共交通シンポジウムの開催（奥州市） ・ICカードの導入によるバスの利便性向上（バス事業者） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「モビリティ・マネジメントへの取組事業者数」は、R5年度の129事業者を上回る130事業者が取り組みました。 ・ 「企画切符等の公共交通利用促進策実施事業者数」は、大槌町や田野畑村によるイベントと連携した取組や、軽米町による高速バス利用者への商品券交付などの新たな取組も実施され、R4年度の24事業者より4事業者多い28事業者となりました。 |
| | ⑥観光資源・大規模行事を活かした利用者の増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・企画切符やイベント列車の運行等（各交通事業者） ・JR山田線臨時列車の乗客に対する盛岡駅でのお見送り、利用促進パンフレット及び記念品の配布（盛岡市） ・路線バス（土沢線）利用者への宮沢賢治記念館等の施設優待券の配布（花巻市） ・久慈大野線の往復乗車券に道の駅や対象のお店で使える商品券をセットにした企画切符の販売（岩手県北自動車、県北広域振興局、久慈市、洋野町） ・SL銀河利用者へ市内飲食店等で使用できる割引クーポン券の配布、遠野駅発着の市内主要観光施設を巡る観光バスを運行（遠野市） ・大船渡線を利用し観光スポットを巡るモニターツアーの実施（一関市） ・ひなび乗客へ観光パンフレット等の配布、大漁旗でのお出迎え、お見送りの実施（釜石市） ・三陸鉄道を利用の上、大槌駅に降車し岩手大槌サーモン祭りへ来場した方を対象に、プレゼント企画を実施（大槌町） ・三陸鉄道駅から村産業まつり会場までの送迎バスを運行。送迎バス利用者に村産業まつりで使用できる商品券を配布（田野畑村） ・高速バス利用者へ町内共通商品券交付事業の実施（軽米町） | |
| | ⑦高齢者や通学生などの利用の増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上を対象としたまちなか・おでかけバスの販売（盛岡市、バス事業者） ・高齢者等向け割引施策（三陸鉄道、IGR、タクシー事業者、バス事業者、盛岡市、宮古市、大船渡市、花巻市、北上市、久慈市、一関市、陸前高田市、二戸市、八幡平市、葛巻町、岩手町、金ケ崎町、岩泉町、軽米町、九戸村、一戸町ほか） ・通学生向け施策（通学定期購入費の助成等）（県、IGR、盛岡市、宮古市、花巻市、遠野市、陸前高田市、釜石市、二戸市、八幡平市、滝沢市、葛巻町、岩手町、矢巾町、平泉町、住田町、岩泉町、軽米町、野田村、九戸村、一戸町） | |

3 岩手県地域公共交通網形成計画最終評価

最終評価

本計画では、鉄道やバスによる広域移動手段の確保とこれに対する接続拠点の設定及び接続利便性の向上、利用促進による地域公共交通の活性化を目指し、県、市町村、事業者及び関係機関が連携し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取組や運転士の確保、接続機能の強化、利用促進などに取り組んできました。

この結果、未確定を除く10指標のうち8指標が80%を超える達成率となり、このうち、「接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数」や、「企画切符等の利用促進策実施事業者数」は目標値を大幅に上回る実績となり、地域公共交通の利便性の向上や利用促進の取組が進んでいますが、一方で、「運転士の新規確保人数」は、目標値を達成したものの、採用者数を大きく上回る退職者が生じ、運転士不足の状況は深刻化しました。また、「三セク鉄道・バスの一人当たり年間利用回数」や、「地域公共交通網形成計画等の策定市町村数」は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動自粛等の影響もあり、目標値を下回り、公共交通等の利用者が減少するとともに、市町村における計画策定に遅れが生じています。

このため、今後は、人口減少や運転士不足などの社会情勢の変化を踏まえ、市町村における計画策定を進め、公共交通体系の構築に取り組むとともに、公共交通の維持・活性化に向けて、DXの推進や他分野との連携による利用促進の取組をより一層強化していく必要があります。

公共交通の利用を促進することはGXの推進につながる取組でもあることから、公共交通の利用に向けた県民の意識醸成・関心の向上にも取り組んでいく必要があります。

また、計画期間中は国庫補助における被災地特例及びその激変緩和措置を活用しながら復興まちづくりに合わせた移動手段の確保に取り組んできたところですが、当該特例措置の終了を見据え、路線の維持確保に向け、県や市町村、交通事業者など、地域が一体となって交通体系の構築に取り組んでいく必要があります。

※ 各基本方針の達成状況と課題及び今後取り組む内容は次のとおりです。

| 基本方針 | 達成状況と課題 | 今後取り組む内容 |
|--|---|---|
| <p>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>達成度 80%未滿となった指標「三セク鉄道・バスの一人当たり年間利用回数」は、令和5年度の目標値 17.5 回に対して実績は 11.8 回、達成率は 67%となりました。</p> <p>主な要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化が考えられ、鉄道やバス等の旅客輸送量は全国的にも同様に減少しています。</p> <p>なお、本基本方針についての他の各指標の達成度は概ね順調でしたが、乗合バス事業者の運転士については、採用者数を大きく上回る退職者が生じ、運転士不足が深刻化しました。</p> <p>また、計画期間内に、被災地特例や激変緩和措置の終了が想定されたことから、県では、県民の生活の足の維持・確保に向けて、市町村による廃止代替交通の確保に対する補助制度を構築しました。</p> <p>結果として被災地特例等は継続となりましたが、前述のとおり新型コロナウイルス感染症の影響や運転士不足の深刻化により国庫補助 11 路線、県単補助 9 路線が廃止となりました。</p> <p>廃止補助路線については、当該新規補助制度を活用し、市町村運行のコミュニティバス等に転換して代替交通を確保している事例が増加しています。</p> <p>引き続き、被災地特例の激変緩和措置の終了を見据えた対応が必要であり、路線の維持に向けた検討を行うとともに、地域公共交通の持続性を高めていくため、需要に見合った運行規模等への見直しも必要な状況となっています。</p> | <p>1. 広域的な公共交通の適切な維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によるリモートワークの定着、燃料費高騰など、社会情勢の変化等の厳しい状況にあっても広域的な公共交通の適切な維持・確保に取り組みます。 路線バスについては、必要な見直しを行いながら維持を行い、維持が難しい路線であっても、需要に応じた交通手段への転換を図りながら、将来的に持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 <p>2. 地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転士のさらなる確保など、地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化に取り組みます。 |

| 基本方針 | 達成状況と課題 | 今後取り組む内容 |
|---|---|---|
| <p>② 幹線路線や広域バス路線と地域内公共交通の適切な接続拠点の設定及び接続利便性の向上</p> | <p>達成度 80%未滿となった指標「地域公共交通網形成計画等の策定市町村数」は、令和5年度の目標値 33 市町村に対して実績は 23 市町村、達成率は 70%となりました。R2 年度から R4 年度にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響により計画策定的前提となる調査等が困難な状況が続いたことが要因と考えられます。</p> <p>通学・通勤者や高齢者、障がい者などの公共交通利用者の多様な需要に対応していくため、地域の移動需要を踏まえた地域公共交通の維持確保に向け、市町村における地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定が必要です。</p> | <p>3. シームレスで利便性の高い利用環境の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 接続利便性の高い利用環境の構築に向けて、鉄道駅やバスターミナルなどの適切な接続拠点の設定や、移動需要に応じたダイヤ調整、待ち受け環境整備による接続改善などに取り組みます。 ・ 必要に応じた広域的なバス路線の見直しと併せて地域内公共交通の再編等も進めるため、引き続き市町村による地域内公共交通計画や利便増進実施計画の策定を支援していきます。 |
| <p>③ 利用促進による地域公共交通の活性化</p> | <p>計画期間中に、交通事業者や自治体による積極的な利用促進の取組等が実施されたことにより、参考指標を除き、達成度は全て 80%以上となりました。</p> <p>コロナ禍で大幅に減少した地域公共交通の利用者数の回復に向け、引き続き利用促進に向けた取組が必要です。</p> | <p>4. 地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通は、日常生活に欠かせないものであり、また、この利用を促進することは脱炭素社会に向けたGXの推進にもつながる取組でもあることから、公共交通スマートチャレンジ月間の取組の継続を通して、地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上に取り組みます。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ DXの推進による地域公共交通の生産性の向上や、自治体や交通事業者、まちづくり・観光・教育・医療・福祉などの他分野との連携により、公共交通を利用しやすい環境整備や利用促進を図ります。 |