

## 岩手県地域公共交通網形成計画の骨子（案）

### 1 はじめに

計画策定の趣旨

### 2 本県の地域の現状等（地勢・社会状況・経済状況）

- (1) 地域の特性（面積・道路状況（復興道路等の整備状況））
- (2) 人口と将来推計人口、高齢化等
- (3) 観光客の動向等

### 3 本県における地域公共交通の現状

- (1) 空港、港湾
- (2) 鉄道
- (3) 高速バス・都市間バス
- (4) 広域幹線路線バス
- (5) コミュニティバスやタクシー等の地域内公共交通
- (6) その他

全県、広域振興  
圏別に整理

### 4 本県における地域公共交通の課題

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

### 5 計画策定の位置付け、上位関連計画の整理

- ・ 地域公共交通網形成計画とは  
（活性化再生法、地域戦略との一体性、地方公共団体が主体、望ましい公共交通の姿について説明）
- ・ 岩手県次期総合計画における公共交通の位置付け等について整理
- ・ 市町村網形成計画との役割分担
- ・ 三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画との関係
- ・ 観光計画・施策との関係

### 6 網形成計画策定の背景・必要性

現状と課題、上位関連計画を踏まえ、岩手県における地域公共交通網形成計画策定の必要性について記載（広域移動の確保・復興道路の整備に伴う対応など）

## 7 計画の区域

岩手県全域（ただし、広域振興圏別も区域分けして策定）

- ・ 広大な県土を1つの区域のみで公共交通の計画を定めることは困難であることから、県全域と総合計画に定める広域振興圏別に分けて定めること。

## 8 計画の期間

5年間

- ・ 被災地特例終了（H32）後のバス路線の見直し等を実施していく期間を考慮し、5年間と設定すること。
- ・ 国土交通省においても原則5年程度としていること。
- ・ 三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画は、鉄道の性質上、長期スパンでの維持を前提にしておおり、鉄道再構築事業を導入予定であることから、10年間の方向であること。バスを中心とした本計画では、路線の見直し等が中期的に行われる可能性が高いことから、5年間とすること。

## 9 基本的な方針

総合計画では、公共交通に関し、3つの柱を立てる方向

「地域の暮らしを支える公共交通を守ります」

- ① 広域的な公共交通基盤の確保
- ② 地域内公共交通の維持・確保と支援
- ③ 公共交通の利用促進

- ・ この3つの柱に課題と合致させながら、公共交通網が形成されるよう、基本的な方針を定める
- ・ 県計画であることから、県の役割として、広域路線を中心に基本的な方針を定める。

### 【基本的な方針のイメージ】（全県共通）

- ① 広域的な公共交通の確保
  - ・ 広域振興圏間の幹線路線の維持・確保
  - ・ 広域振興圏内の幹線路線の維持・確保
- ② 広域的な公共交通と地域内公共交通（市町村内公共交通）の接続拠点及び接続利便性の形成
- ③ 公共交通網を維持していくための公共交通の利用促進

持続可能な公共交通ネットワークの構築へ

## 10 計画の目標

広域振興圏間、広域振興別に分けて記載

### (1) 広域的な公共交通の確保

- ① 目標 1 (数値目標： )

### (2) 広域的な公共交通と地域内公共交通（市町村内公共交通）の接続拠点及び接続利便性の形成（そのための地域内公共交通の確保支援）

- ① 目標 1 (数値目標： )

### (3) 公共交通の利用促進

- ① 目標 1 (数値目標： )

検討会議取りまとめ結果の次の内容を意識しながら、目標を設定

- ① 全県及び広域振興圏における公共交通ネットワークの構築
- ② 持続可能な公共交通ネットワークの再構築
- ③ 階層型交通ネットワークの構築（広域接続拠点の設定）
- ④ 公共交通資源の有効活用、利用促進

## 11 目標達成のための施策・事業

### (1) 広域的な公共交通の確保

- ① 目標 1 (数値目標： )

【施策・事業・事業主体】

・  
・

### (2) 広域的な公共交通と地域内公共交通（市町村内公共交通）の接続拠点及び接続利便性の形成（そのための地域内公共交通の確保支援）

- ① 目標 1 (数値目標： )

【施策・事業・事業主体】

・  
・

### (3) 公共交通の利用促進

- ① 目標 1 (数値目標： )

【施策・事業・事業主体】

・  
・

## 12 計画の達成状況の評価

毎年度 PDCA サイクルを繰り返しながら、計画及び実施内容を見直し、改善を図り、平成 35 年度に最終評価を行う。

- ① 客観的データに基づく路線評価
  - ・ 評価指標の設定
- ② 路線評価に基づく公共交通ネットワークの改善
  - ・ 評価指標の活用
  - ・ 改善のプロセス