

次期岩手県地域公共交通計画の策定方針について

1 次期計画に記載を予定している項目

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）等により、下表のとおり計画に定めなければならない項目、定めるよう努めるものとされている項目がある。

また、本協議会では、計画の策定に国庫補助（地域公共交通調査等事業）を活用することとしていること、乗合バス事業者の運行欠損額に対する補助である地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付（令和 7 事業年度以降）を受けるためには、補助対象となる地域間幹線系統の計画への位置づけが必須となることから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金要綱（国庫補助要綱）に規定されている項目（⑧～⑪）についても、定めることとする。

定めるよう努めるものとされている項目については、今後、地域別部会やバス路線活性化検討会などで、広域圏やバス路線ごとの意見交換を行い、記載の有無を検討する。

定めなければならない項目		根拠法令等
①	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	活性化再生法第 5 条第 2 項
②	地域公共交通計画の区域	
③	地域公共交通計画の目標	
④	前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	
⑤	地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項	
⑥	計画期間	
⑦	前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項	
⑧	定量的な目標値（地域旅客運送サービスについての利用者数、収支、費用に対する国又は地方公共団体の支出額、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等）	地域公共交通確保維持改善事業費補助金要綱
⑨	路線等ごとの役割や運営のあり方（※交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直し等について検討）	
⑩	都道府県及び複数の市町村の協働に関わる具体的な事項（組織・体制、費用負担等）	
⑪	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費補助）における補助系統の位置づけ（地域の公共交通における補助系統の位置づけ、補助事業の必要性等及び各補助系統の詳細等）	

定めるよう努めるものとされている項目（計画への記載について今後検討）		根拠法令等
①	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）第三十七条の規定による資金の確保に関する事項	活性化再生法第 5 条第 3 項及び第 4 項
②	都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項	
③	観光の振興に関する施策との連携に関する事項	
④	前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項	

2 次期地域公共交通計画の策定方針について

(1) 計画期間

令和6～10年度（5カ年）

- ・ バス国庫補助における被災地特例激変緩和措置及びコロナ特例の終了時期が不透明であることを踏まえ、特例措置等の終了を想定したバス路線の見直しの検討が必要となることや、人口減少対策、運転士不足への対応には中期的な対応が必要と想定されることを踏まえて、5年間と設定するもの。
- ・ 国土交通省による地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第3版（令和4年3月）において、原則5年程度とされていること。
- ・ 現行計画においても、5カ年の計画としているもの。

(2) 計画の対象区域

全域（ただし、広域振興圏ごとの課題の整理も行う）

- ・ 本県は県土が広大であり、日常的な通学、通院、買い物等であっても、広域の移動を伴うことが多く、広域的な路線の維持・確保も重要となることから、県内全域を対象範囲とするもの。
- ・ 現行計画においても、県内全域を対象範囲としているもの。

(3) 計画の基本的方針

現行計画の令和3年度までの施策評価結果、令和4年度第1回岩手県地域公共交通活性化協議会（法定協議会）・地域別部会での意見、いわて県民計画第2期アクションプランの具体的推進方策の記載内容等に基づき、県内の地域公共交通の共通的な課題への対応に係る基本的方針として、下表の整理が考えられる。

現行計画の基本方針	施策評価における背景・課題※ ¹	施策評価における今後の取組内容※ ¹ 及び それに対する法定協議会・地域別部会での主な意見	上位計画（いわて県民計画第2期AP）における 地域公共交通の位置づけ	基本的方針案
(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	<ul style="list-style-type: none">・ 人口減少やモータリゼーションの進行、コロナ禍による生活様式の変化等により、地域公共交通の利用者が令和2年度以降に大きく減少し、コロナ前まで利用者が回復していない。・ 燃料費高騰が続き、事業者は厳しい経営環境に置かれている。・ 他業種への人材流出等の影響により、運転士が不足。・ バス事業者の自主路線が市町村運行のコミュニティバスやデマンド交通等に再編される事例が増加しており、利用者の生活の足が失われないよう、事業者・自治体が連携して路線見直しに取り組むことが必要。・ バス国庫補助における被災地特例激変緩和措置（期限は「当分の間」）やコロナ特例の継続の見通しが不透明であり、激変緩和措置やコロナ特例が終了すると、令和4事業年度国庫補助ベースで40路線中16路線（激変緩和措置16路線）、県単補助路線は11路線全ての路線（激変緩和措置2路線、コロナ特例9路線）が補助対象外となる。・ 自治体とバス事業者は、幹線路線、広域バス路線の維持・確保のため、バス路線の持続性・生産性の向上や、運転士の確保に引き続き取り組むことが必要。	<p>【施策評価結果の概要】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 国の補助制度を活用しながら、広域バス路線や鉄道路線の維持・確保に取り組む。・ コロナ禍や燃料費高騰の影響を受けている公共交通が、安全かつ安定した運行を維持できるよう取り組む。・ 免許取得助成などの運転士確保のための取組を継続するとともに、更なる運転士確保策の検討を進める。 <p>【法定協議会・地域別部会での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none">・ バス路線の運行欠損額が拡大しているため、県単補助制度の上限引上げの検討が必要。・ 運転士の確保に向け、県・市町村の対策だけでなく、国にも待遇改善等を含めた検討を求めていることが必要。・ 1便当たりの乗車人数を増やす取組が必要。・ 担い手となる事業者の安定的な経営基盤の確保が必要（事業者をなくさない取り組み）。	<p>① 広域バス路線や鉄道路線の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通網形成計画」に基づき、広域バス路線や鉄道路線の維持・確保に取り組みます。・ 令和5年度が「岩手県地域公共交通網形成計画」の最終年度となることから、人流のビッグデータ等を活用した次期地域公共交通計画の策定を進めます。・ 社会情勢の変化を踏まえ、県及び市町村が連携を強化して、地域公共交通の維持・確保のための支援を行います。・ 第三セクター鉄道が自立的な経営を維持し、路線を確保するための取組に対する支援を行います。・ 交通事業者による安全運行の確保、運転士不足や施設等の老朽化への対策、経営改善及びサービス向上の取組に対する支援を行います。	広大な県土の移動を実現する広域移動の維持・確保

現行計画の基本方針	施策評価における背景・課題※ ¹	施策評価における今後の取組内容※ ¹ 及び それに対する法定協議会・地域別部会での主な意見	上位計画（いわて県民計画第2期 AP）における 地域公共交通の位置づけ	基本的方針案
（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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善などバス事業者、自治体による積極的な取組がされているものの、利用者数は減少傾向であり、接続拠点の形成だけでは地域公共交通の持続性の確保が困難となっていることから、複数の公共交通の連携による移動のシームレス化など、利便性の更なる向上も重要。 ・ 地域公共交通計画を策定し、計画的に地域の足の確保を進めていくことが必要。 ・ 鉄道や路線バスに加え、コミュニティバスやデマンド交通なども含めた複数の交通モードを組み合わせた効率的で利便性の高い交通ネットワークの形成が重要。 	<p>【施策評価結果の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人流のビッグデータ等を活用し、これまで可視化されていなかった潜在的な住民のニーズに対応したダイヤ改正や接続拠点設定などをバス路線活性化検討会※²等で検討し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組む。 ・ 人口減少やコロナ禍による新しい生活様式の定着などにより利用者が減少していることを踏まえ、地域公共交通計画の策定を推進するとともに、計画に基づくコミュニティバスやデマンド交通等の運行等による地域内公共交通の改善・再編の支援に取り組む。 <p>【法定協議会・地域別部会での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 需要に見合った運行回数の調整や路線見直しの検討が必要。 ・ バス事業者の自主路線のほか、コミュニティバスの利用者の減少も課題。 ・ 潜在的な住民ニーズの把握が必要。 ・ 競合する路線（スクールバスと路線バス等）をどう統合していくかが課題。 ・ ビッグデータを活用して、地域住民の移動需要を満たすものを創っていくことが必要。 ・ 鉄道とバスとの連携も含め、公共交通のあり方を見直していくことも必要。 ・ 今の利用者の状況だけでなく、県立病院や県立高校の配置計画等も踏まえて交通ネットワーク体系を検討することが必要。 ・ 交通ネットワーク全体として生き残っていくため、鉄道とバスなどの交通分野内の連携をしていくことが必要。 	<p>② 地域の実情に応じた効率的な公共交通ネットワークの構築支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少や新型コロナの影響による新しい生活様式の定着などの変化を適切に捉え、市町村における地域公共交通計画の策定や、コミュニティバスの運行等による地域内交通の改善や再編などの取組に対する支援、人流のビッグデータ等の活用を通じて、住民のニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築を促進します。 	人口減少や利用者需要 の変化を踏まえた、持続 的で利便性の高い公共交 通ネットワークの形成

現行計画の基本方針	施策評価における背景・課題※1	施策評価における今後の取組内容※1 及び それに対する法定協議会・地域別部会での主な意見	上位計画（いわて県民計画第2期AP）における 地域公共交通の位置づけ	基本的方針案
（3） 利用促進による地域公共交通の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 事業者、自治体による積極的な利用促進の取組がされているものの、利用者数は減少傾向であり、移動目的となる他分野の事業者等との連携など、より効果的な利用促進や利便性向上が必要。 地元利用の促進と観光利用の拡大に向けた取組を推進することが必要。 キャッシュレス決済やMaaSなどの情報通信技術（ICT）の導入を積極的に検討していくとともに、今後回復が見込まれるインバウンド需要を取り込んでいくことが必要。 高齢者や子育て世帯、障がい者など、誰もが安心して岩手に住み続けられる環境の整備に向け、移動手段の確保の側面から取組を推進することが必要。 環境負荷低減などの観点からモビリティ・マネジメントの強化が必要。 	<p>【施策評価結果の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用促進協議会などを通じた地元利用の促進や、地域の観光資源を活かした企画列車の運行など、県内外からの誘客に向けた魅力ある商品造成及び情報発信の強化に取り組む。 キャッシュレス決済やMaaSをはじめとした情報通信技術（ICT）の導入による利便性向上に取り組む。 高齢者、障がい者等が利用しやすいノンステップバスの導入を進めるとともに、人流のビッグデータ等を活用して、より実効性のあるダイヤ改正や商品造成を行うなど、誰もが利用しやすい公共交通の環境整備を通じて、利用促進に取り組む。 <p>【法定協議会・地域別部会での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転免許返納者の増加がコミュニティバス利用者の増加に結び付いていない。 生活交通だけでなく、観光交通も重要。 観光関係、医療福祉など交通以外の分野との連携をしていくことが必要。 各地域のイベントや施設など、十分に生かされていない観光資源があり、そういったものを結びつけるものとして地域公共交通を検討していくことが必要。 CO2による環境負荷などを踏まえ、モビリティ・マネジメント強化の観点を取り入れることが必要。 	<p>③ 地域公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 第三セクター鉄道やJR東日本のローカル鉄道について、県、沿線市町村等で構成する利用促進協議会などを通じて、マイレール意識を醸成するなど、モビリティ・マネジメントの活用により県民意識の変化を促しながら地元利用の促進を図ります。 第三セクター鉄道が行う、地域の文化、歴史、食、自然などの資源を活用した企画列車の運行や企画きっぷの販売などを支援し、県内外からの誘客に向けた魅力ある商品造成及び情報発信の強化に取り組めます。 ICカードやMaaSをはじめとしたICTの導入や、ユニバーサルデザインに対応した高齢者、障がい者等が利用しやすいノンステップバスの導入など交通事業者が行う利便性向上の取組に対して支援するとともに、人流のビッグデータ等により、地域公共交通の潜在需要などを分析し、事業者が利用者のニーズに即して実施するダイヤ改正や商品造成を支援するなど、公共交通の利用促進に取り組めます。 	自治体・交通事業者、 他分野の事業者がそれぞれに連携して利用促進を実施することによる地域公共交通の活性化

※1 現行計画に掲げる指標の施策評価結果等に基づき記載

※2 国、県、市町村、バス事業者により、利用促進やダイヤ見直し等によるバス路線の活性化を検討する会議

【全体を下支えする推進体制・活用手段】

- 事業者や市町村を跨いだ横断的連携による推進体制
- 公共交通におけるビッグデータなどのデジタル技術の活用（DX）
- カーボンニュートラルの実現に向けた公共交通の活用（GX）

なお、地域ごとの背景・課題については、地域別部会やバス路線活性化検討会などで、広域圏やバス路線ごとに意見交換を行い、反映させていくことを想定。

3 他県計画の課題と方針（参考）

	青森県	秋田県	宮城県
計画期間	令和５～９年度（５カ年）	令和４～８年度（５カ年）	令和３～７年度（５カ年）
計画の対象区域	全域	全域	全域
主な課題	<ul style="list-style-type: none">・ 今後の青森県の人口構造・都市構造の変化への対応が必要・ ポストコロナを見据えた、県民の移動ニーズに対応する広域的な地域公共交通ネットワークの維持が必要・ 地域公共交通間の連携強化に向けた拠点強化が必要・ 県民の日々の移動手段として地域公共交通が選択されるきっかけづくりが必要・ DX 推進などを通じた地域公共交通の運行改善や、わかりやすい運行情報の提供が必要・ ウィズ・ポストコロナの需要回復を取り込むため、観光振興に向けた環境整備や分野間での連携が必要・ 県と市町村の役割分担の中で市町村による域内交通の位置づけが必要・ 担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤の確保が必要	<ul style="list-style-type: none">・ 将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要・ 財政的な制約を踏まえつつも、地域公共交通の維持・確保のみならず、活性化までも図ることが必要・ 地域公共交通への需要の十分な掘り起こしを通じて、過度な自家用車利用からの脱却が必要・ 地域公共交通を利用する上での“わかりやすさ”の向上を図ることが必要・ 地域公共交通の一体性を高めるため、交通結節点等における交通機関同士の接続性の強化が必要・ 地域公共交通を担う主体の運営体制（人的基盤）の確保・強化が必要	<ul style="list-style-type: none">・ 費用増大による地域公共交通の維持確保の困難化・ 沿岸部をはじめとする県内の交通体系の再構築・ 交通弱者への対応・ 広域的な移動需要への対応・ 住民ニーズの 的確な 把握と限りある交通資源の適切な活用・ 利用促進の効果的な取組
基本方針等	<p>【基本理念】</p> <p>“安心”と“活力を支える地域公共交通</p> <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none">１．「青森県型地域共生社会」の実現を支える地域公共交通２．誰もが使いやすく地域を元気にする地域公共交通３．行政・事業者・地域が共に支え合う持続可能な地域 公共交通	<p>【基本理念】</p> <p>行政・事業者・地域が連携して支え合い、地域の活力を育む地域公共交通を目指す</p> <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none">１．持続可能で活気を育む地域公共交通２．活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通３．利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通	<p>【基本理念】</p> <p>安心して生活できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築</p> <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none">１．安心して生活できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築２．地域交通の活性化のための 連携と協働３．安全で安心な交通環境の整備