

岩手県地域公共交通計画(案)

令和6年3月
岩手県

目 次

第1章 計画の概要について	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画で使用する用語の定義	2
3. 計画の位置づけ	3
4. 計画の期間	4
5. 計画の対象	5
第2章 本県における地域特性・地域公共交通の概況について	7
1. 地域の概況	7
2. 地域公共交通の概況	68
3. 各主体の地域公共交通に関する意向等	99
4. 上位・関連計画の概要	107
5. 法制度・国の動向	113
第3章 本県における地域公共交通に係る課題について	115
第4章 計画の基本方針・基本目標について	123
1. 基本方針等	123
2. 基本目標等	126
3. 地域公共交通ネットワークの将来像	131
第5章 目標達成に向けた具体施策について	137
目標①：広域的な公共交通の適切な維持・確保	137
目標②：地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化	139
目標③：シームレスで利便性の高い利用環境の構築	141
目標④：地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上	142
目標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	143
第6章 計画の推進について	150
1. 計画の管理・推進体制	150
2. 計画の管理方法	151
参考資料	153

第1章 計画の概要について

1. 計画策定の目的

人口減少やモータリゼーション等の進行により地域公共交通の利用者数の減少が続いていた中で、東日本大震災津波による人口動態・居住環境の変化、復興道路の整備の進展などの背景を踏まえ、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくため、本県では、平成31年（2019年）3月に令和5年度（2023年度）までの5年間を計画期間とする「岩手県地域公共交通網形成計画」を策定し、「復興と広大な県土の交流を支え、まちづくりと交通が一体となった持続可能な交通体系の構築」を目指すべき将来像として掲げ、市町村・交通事業者をはじめとした様々な関係者と連携を図りながら計画の推進に取り組んできた。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で地域公共交通の利用者数が激減し、新しい生活様式の定着によりその回復が遅れ、さらに燃料費高騰等による運行コストの増大、運転士不足の深刻化などの複合的な要因が重なり、地域公共交通は依然として厳しい状況が続いており、その維持・確保のため、更なる取組が求められている。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）の令和2年度（2020年度）の改正により、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」となり、計画の対象や内容、位置づけ等が拡充され、地方公共団体による策定が努力義務化されるとともに、令和5年度（2023年度）の改正により、目的規定に自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の関係者の連携・協働が追加された。

加えて、令和6年（2024年）10月の運行から、地域公共交通計画へバス路線を位置づけることが国庫補助の要件とされ、計画策定の重要性が高まっている。

県土が広大な本県では、日常的な通勤や通学、通院、買い物等でも広域移動を伴うことがあり、その維持・確保が重要となることから、鉄道や広域的なバス路線をはじめとした広域的な機能を担う地域公共交通の全体像の検討が必要となる。

このような状況から、本県の地域公共交通を取り巻く情勢の変化等を踏まえた新たな課題に対応するため、地域交通法に基づき、国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、公共交通利用者などの代表で構成する岩手県地域公共交通活性化協議会において協議し、主に広域的な機能を担う公共交通について、まちづくり、観光、教育等と連携した持続可能な地域公共交通を構築するための新たな「岩手県地域公共交通計画」を策定するものである。

2. 計画で使用する用語の定義

岩手県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）では、バス路線や接続拠点について、次のとおり定義する。

表1-1 バス路線等の区分

用語	内容
幹線路線	広域振興圏を跨いで広大な県土の移動を支える鉄道やバス路線
広域バス路線	広域振興圏内において複数市町村を運行するバス路線 （平成13年（2001年）3月31日の市町村の状態で判断する。）
地域内バス路線	1市町村内を運行するバス路線（広域バス路線を除く。）

表1-2 接続拠点の区分

用語	内容
接続拠点	広域的な公共交通相互又は広域的な公共交通と地域内公共交通が接続する交通結節点
広域接続拠点	接続拠点のうち、広域的な公共交通が接続する特性に着目したもの

注1）：広域的な公共交通：市町村と市町村の境を越えて移動する公共交通ネットワーク

注2）：地域内公共交通：1市町村内を移動するバス路線やデマンド交通などの公共交通ネットワーク

3. 計画の位置づけ

本県は、県の最上位計画である総合計画「いわて県民計画（2019～2028）」の実効性を確保するため、重点的・優先的に取り組むべき政策や具体的な推進方策を盛り込んだ第2期アクションプラン（計画期間：令和5年度（2023年度）から令和8年度（2026年度））を策定している。

本計画は、総合計画及び第2期アクションプランと整合を図るとともに、都市計画、観光、教育、医療などの県の各種計画及び市町村が策定又は策定予定の地域公共交通計画、県と市町村が合同で策定した三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画を関連計画として位置づけ、連携を図るものとする。

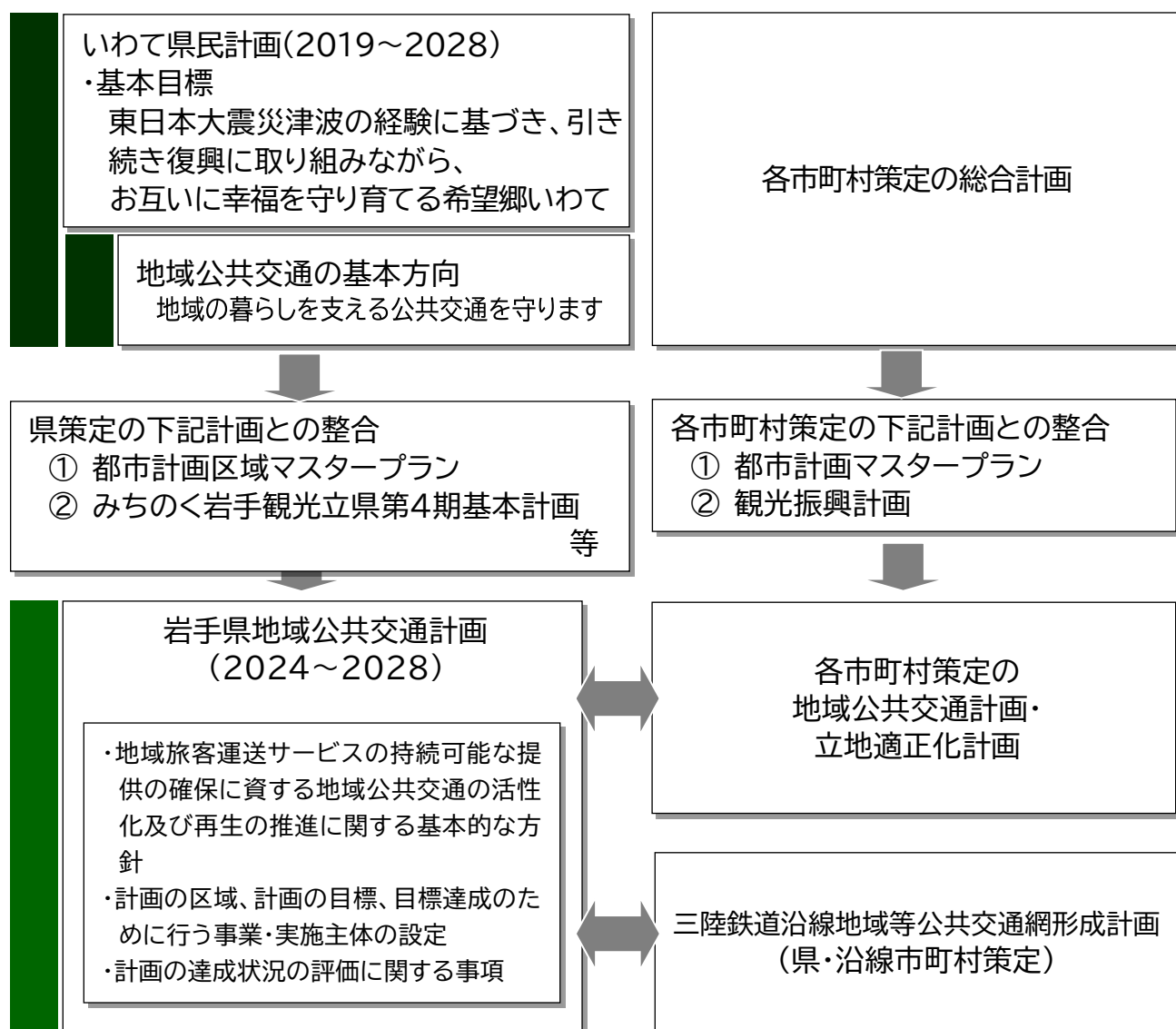



図1-1 計画の位置づけ

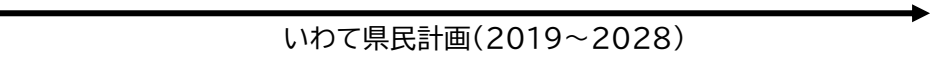
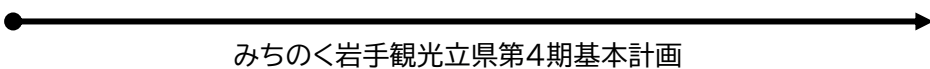

4. 計画の期間

本計画の期間は令和 6 年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）までの 5 か年とする。

表1-3 計画の期間

年度	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
岩手県 地域公共交通計画	<p>計画期間(令和6年度～令和10年度)</p>  <p>計画に位置づけた事業実施</p>				

(参考) 上位計画及び主な関連計画の期間

年度	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
総合計画	<p>計画期間(平成31年度-令和10年度)</p>  <p>いわて県民計画(2019～2028)</p>				
観光振興計画	<p>計画期間(令和6年度～令和10年度)</p>  <p>みちのく岩手観光立県第4期基本計画</p>				
三陸鉄道沿線地域等 公共交通網形成計画	<p>計画期間(平成30年度～令和10年度)</p> 				

5. 計画の対象

(1) 計画の対象区域

本計画の対象区域は、県全域を対象とする。

なお、計画策定に当たっては、県土が広大であり、広域振興圏で地域特性が異なるため、広域振興圏ごとの地域公共交通ネットワークを計画する。また、県域が接している青森県、宮城県、秋田県については、都市間を結ぶ対象交通手段の運行見直し・改善を行う場合に、調整を行うものとする。



図1-2 計画の対象区域

(2)計画の対象範囲

本計画は、鉄道、路線バスをはじめとした各交通モードの位置づけ・役割を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた改善・見直しの方向性を示すものであり、特に広域移動を担う公共交通の維持・確保と、広域移動の確保の観点から持続的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成、行政や交通事業者、他分野間の連携等による地域公共交通の活性化に重点を置くものとする。

<p>《本計画において維持確保の対象となる交通手段》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(東日本旅客鉄道、三陸鉄道、IGR いわて銀河鉄道) ・路線バス(幹線路線、広域バス路線) 	<p>《本計画において幹線路線や広域バス路線との接続を重視する交通手段》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内バス路線 ・タクシー ・コミュニティバス ・デマンド交通等
--	---

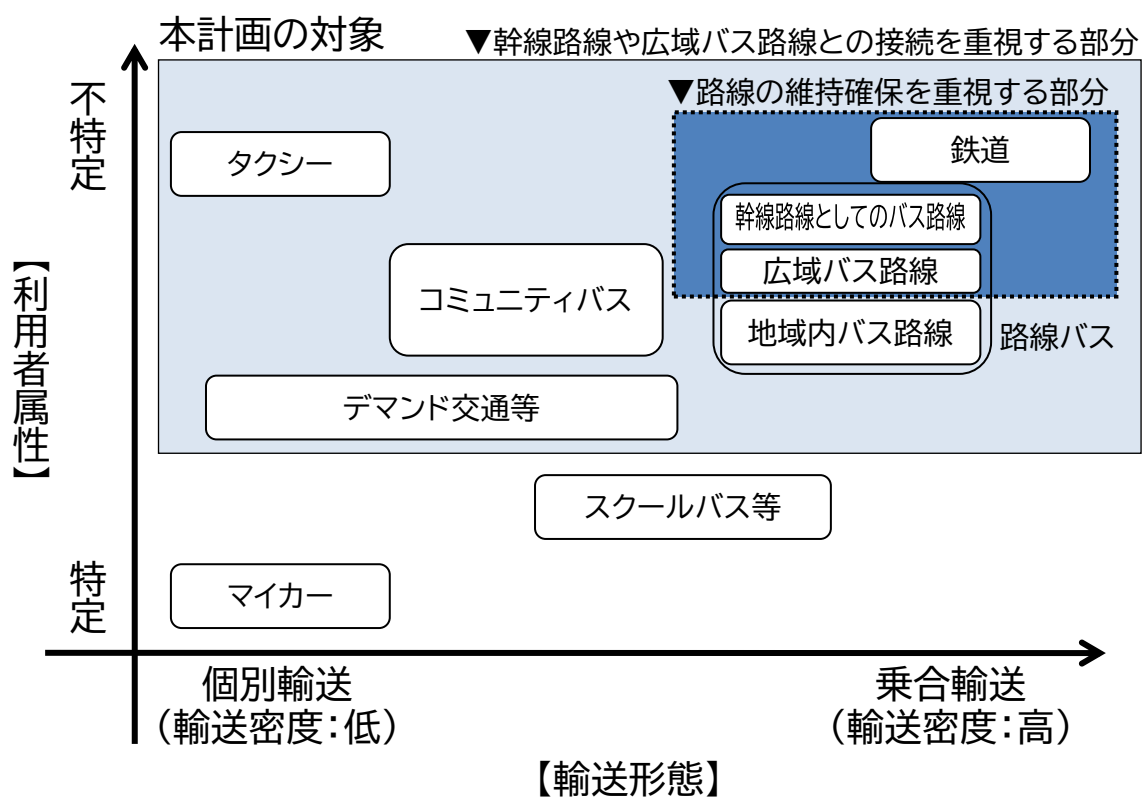


図1-3 計画の対象とする交通モード

第2章 本県における地域特性・地域公共交通の概況について

1. 地域の概況

(1)土地・自然特性

1)面積・地勢

本県は、本州の北東部に位置し、東西約 122km、南北約 189km と南北に長い楕円の形をしている。総面積は約 1.5 万㎢に及び、その広さは北海道に次いで全国 2 番目に大きい面積であり、日本の面積の約 4 %を占めている。

県の西部は奥羽山脈、東部は北上高地が広がり、県央広域振興圏から県南広域振興圏にかけて県を縦断するように北上川が流れており、県南広域振興圏には北上盆地が広がっている。三陸沿岸地域ではリアス式海岸が広がっており、良質な漁場となっている。このような地勢であるため、可住面積は約 3.8 千㎢と総面積の約 24.6%となっている。

広域振興圏別にみると、可住面積は県南広域振興圏が約 1.9 千㎢と岩手県の約 5 割を占める。次いで県央広域振興圏が約 1.0 千㎢で約 3 割、県北広域振興圏及び沿岸広域振興圏がそれぞれ約 0.5 千㎢で約 1 割となっている。

表2-1 県及び広域振興圏別の面積

項目	総面積 (km ²)	可住面積 (km ²)
県全体	15,275.01	3,751.37
県央広域振興圏	3,641.77	980.83
県全体に占める割合	23.8%	26.1%
県南広域振興圏	5,255.52	1,852.24
県全体に占める割合	34.4%	49.4%
沿岸広域振興圏	4,200.57	456.69
県全体に占める割合	27.5%	12.2%
県北広域振興圏	2,177.17	461.63
県全体に占める割合	14.3%	12.3%

出典：統計局「統計でみる市区町村のすがた 2023」

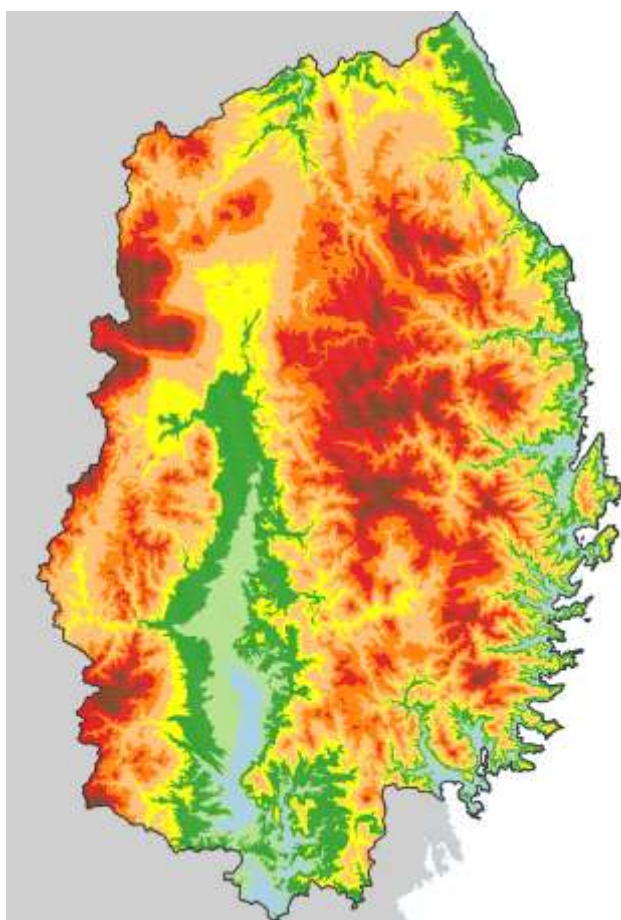
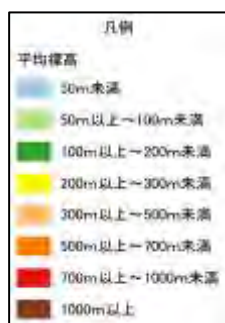


図2-1 地勢図

出典：国土数値情報

2)気候

県内全域が豪雪地帯に指定されているものの、冬の積雪量は地域差が大きく、県央広域振興圏、県南広域振興圏の奥羽山脈側は積雪量の多い日本海側の気候を示し、中でも八幡平市の一部と西和賀町は積雪量が非常に多く、特別豪雪地帯に指定されている。

北上高地側は高原性の気候を示している。北上川沿いの盆地は、冬は寒さが厳しく、夏は暑い内陸性の気候を示している。沿岸広域振興圏は海洋性の気候を示しているが、宮古市以北では寒流の影響のため全般的に気温は低い。

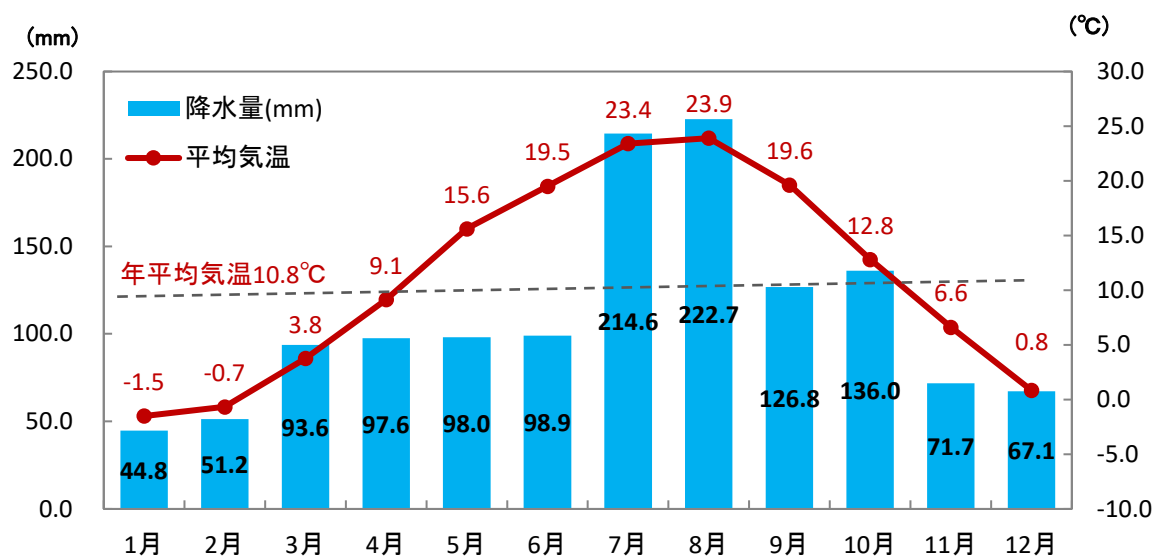


図2-2 過去10年間の月平均気温と降水量 県央広域振興圏(観測地点:盛岡市)

出典：気象庁・過去の気象データ (H25.1～R4.12)

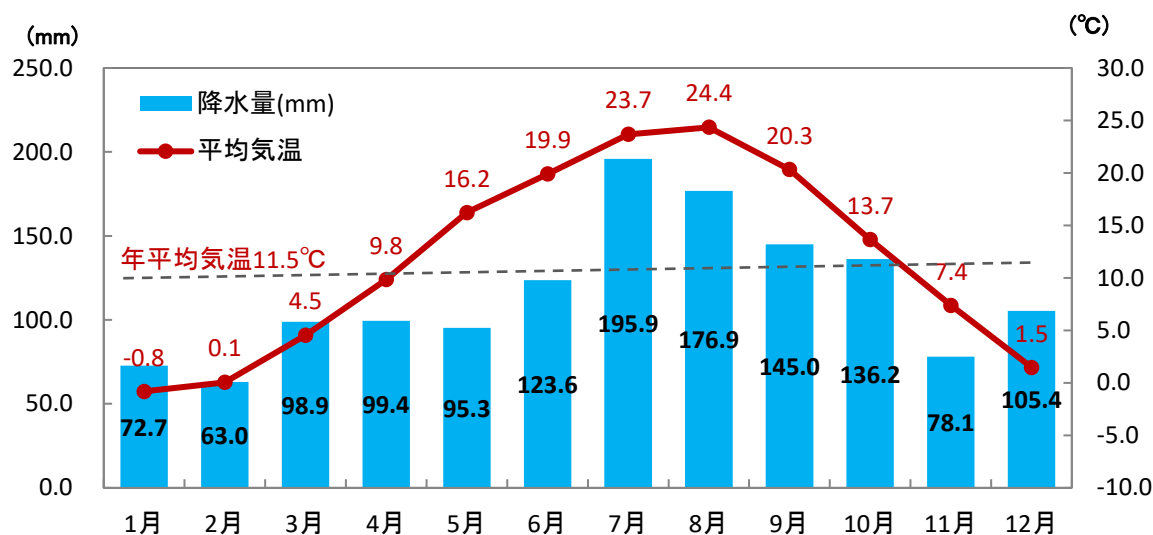


図2-3 過去10年間の月平均気温と降水量 県南広域振興圏(観測地点:北上市)

出典：気象庁・過去の気象データ (H25.1～R4.12)

3)土地利用

いずれの広域振興圏においても、山林の占める割合が高く、60%を超えている。特に沿岸広域振興圏では約90%と高い割合となっている。

宅地の占める割合は、県央広域振興圏が3.4%、県南広域振興圏が4.1%、沿岸広域振興圏が1.6%、県北広域振興圏が2.3%であり、総地積に占める割合は低い状況にある。

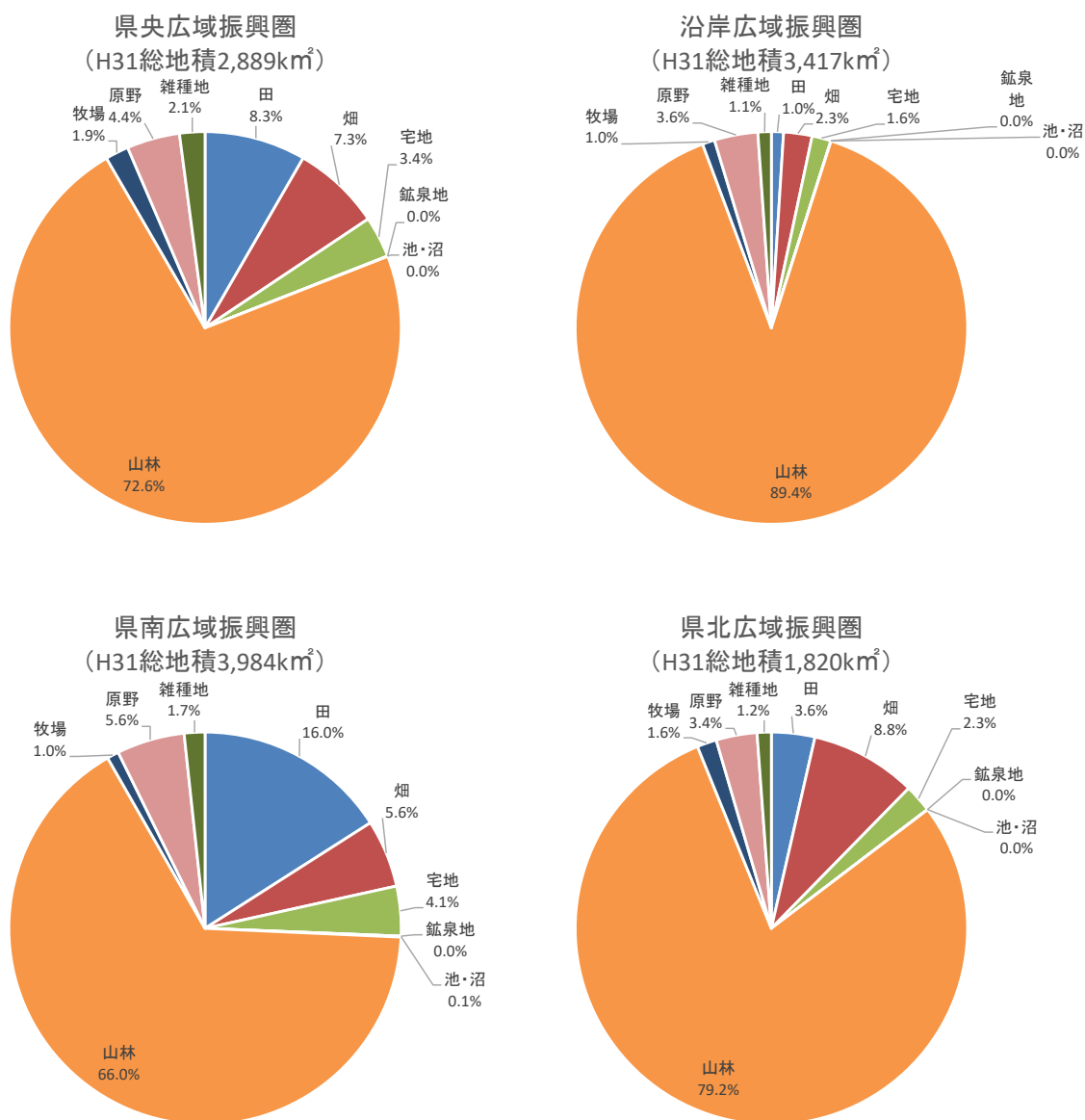


図2-4 地目別地積

出典：岩手県統計年鑑 地目別地積（H31.1.1）
※「その他」の用途を除く地積

(2)人口動態

1)総人口(年齢3区分)の推移

本県の総人口は昭和60年(1985年)の約143万人をピークに減少傾向にあり、直近の20年間では、平成12年(2000年)の約142万人に対し、令和2年(2020年)では約121万人と約20万人減少(▲14.5%)している状況にある。

国勢調査による人口増減率では、平成27年(2015年)と令和2年を比較して、全国が▲0.7%に対して本県は▲5.4%となっている。

将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所によると、令和17年(2035年)には100万人を下回り、さらに令和27年(2045年)には約85万人と、令和2年と比較して約36万人減少(▲29.5%)と、今後も人口減少が続く推計となっている。

また、令和2年から令和27年までの推計では、年少人口の割合は緩やかに減少し、老年人口の割合は増加する見込みである。

県では、いわて県民計画の第2期政策推進プランにおいて、人口減少対策を重点事項の一つに掲げ、自然減・社会減対策を強化することとしているが、少子化の進行により、公共交通の通学利用の減少が懸念され、また、高齢化の進行により、移動に制約のある高齢者の増加が見込まれることから、公共交通を利用しやすい環境整備が必要になると想定される。

※本計画では、本項以降、最新の令和2年国勢調査に基づき人口動態等を記載する。

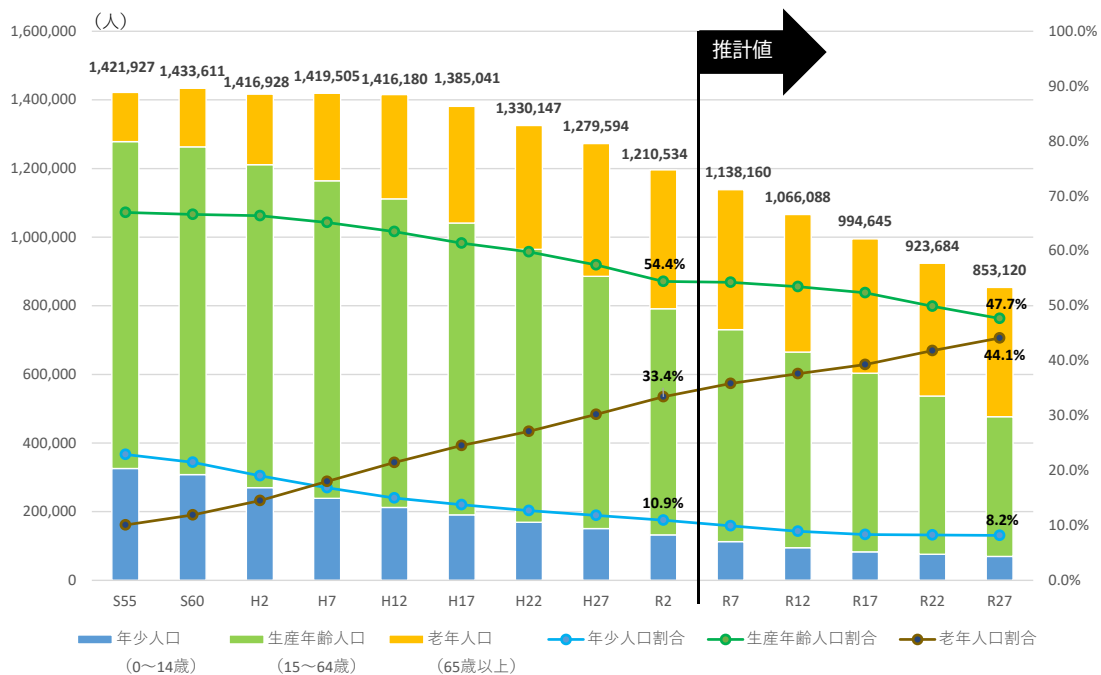


図2-5 県全体の人口の推移

表2-2 人口増減率の比較

区分	項目	平成27年 (2015年) 単位:千人	令和2年 (2020年) 単位:千人	人口増減率 (平成27年→ 令和2年)
全国	総人口	127,095	126,146	▲0.7%
	15歳未満人口	15,887	15,032	▲5.4%
	15～64歳人口	76,289	75,088	▲1.6%
	65歳以上人口	33,465	36,027	7.7%
岩手県	総人口	1,280	1,211	▲5.4%
	15歳未満人口	151	133	▲12.1%
	15～64歳人口	735	671	▲8.7%
	65歳以上人口	387	407	5.3%

出典：S55年～R2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

①県央広域振興圏

県央広域振興圏の人口は、令和2年（2020年）現在、県南広域振興圏に次いで2番目となっており、高齢化率は29.2%と、他の広域振興圏に比べて最も低い。また、人口減少傾向にあるものの、令和2年と比較して令和27年（2045年）は▲21.1%と、減少率は他の広域振興圏に比べて最も低く、比較的緩やかに人口減少が推移する見込みである。

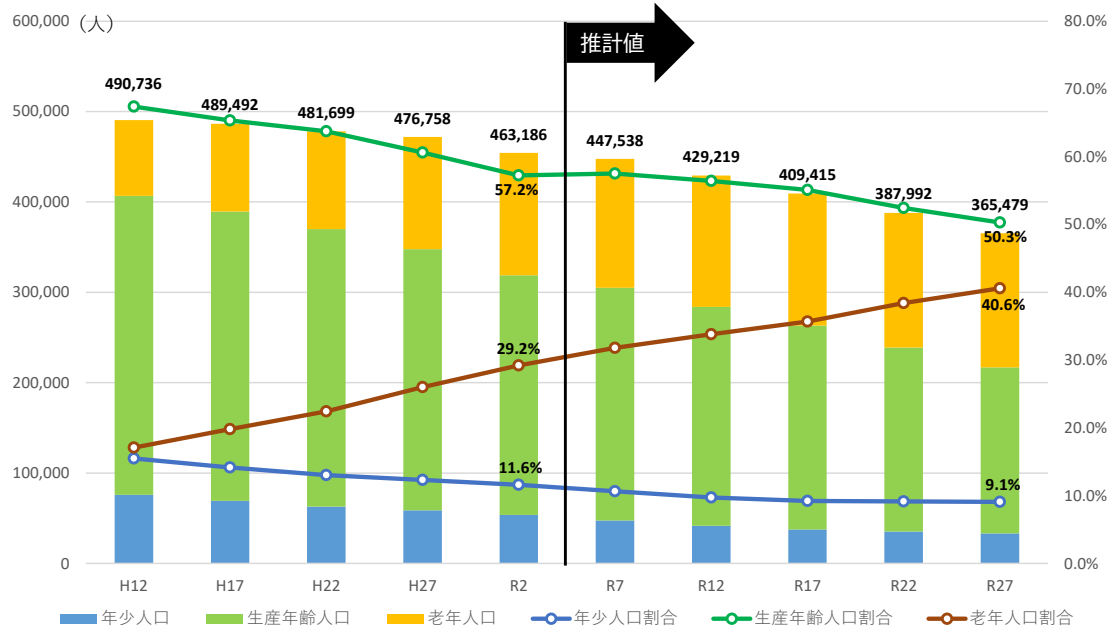


図2-6 県央広域振興圏の人口の推移

出典：H12年～R2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②県南広域振興圏

県南広域振興圏の人口は、令和2年（2020年）現在、広域振興圏の中で最も多いが、高齢化率は3割を超えている。令和27年（2045年）には高齢化率44.6%と、生産年齢人口割合47.5%に近づく見込みである。

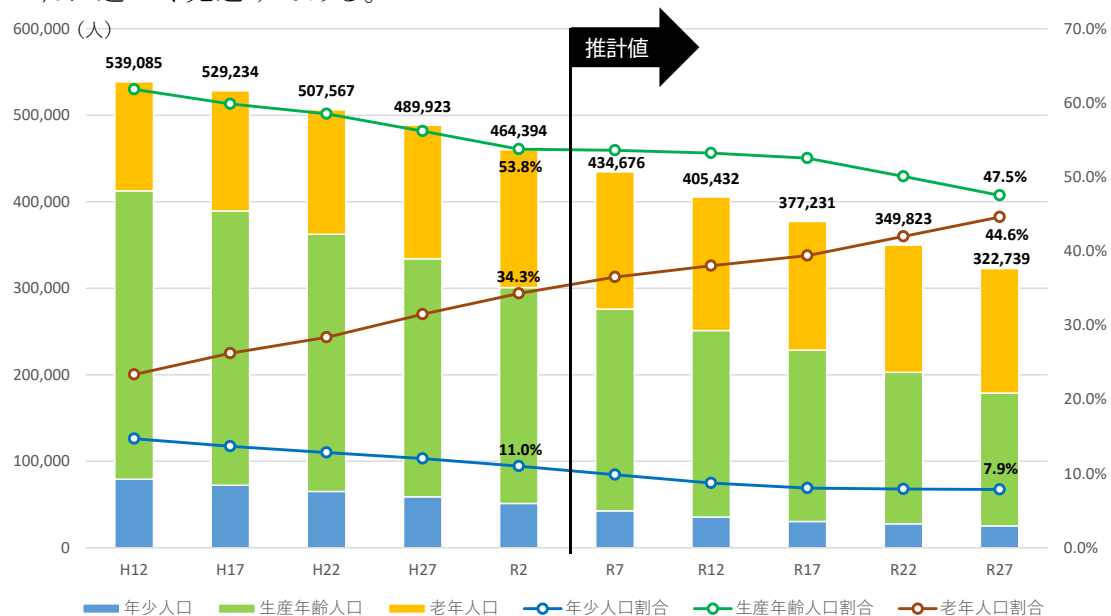


図2-7 県南広域振興圏の人口の推移

出典：H12年～R2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

③沿岸広域振興圏

沿岸広域振興圏の人口は、令和 2 年（2020 年）現在、広域振興圏の中で高齢化率が最も高い 39.2%であり、令和 27 年（2045 年）には 49.3%と、人口の約 2 人に 1 人が高齢者（65 歳以上）となる見込みである。

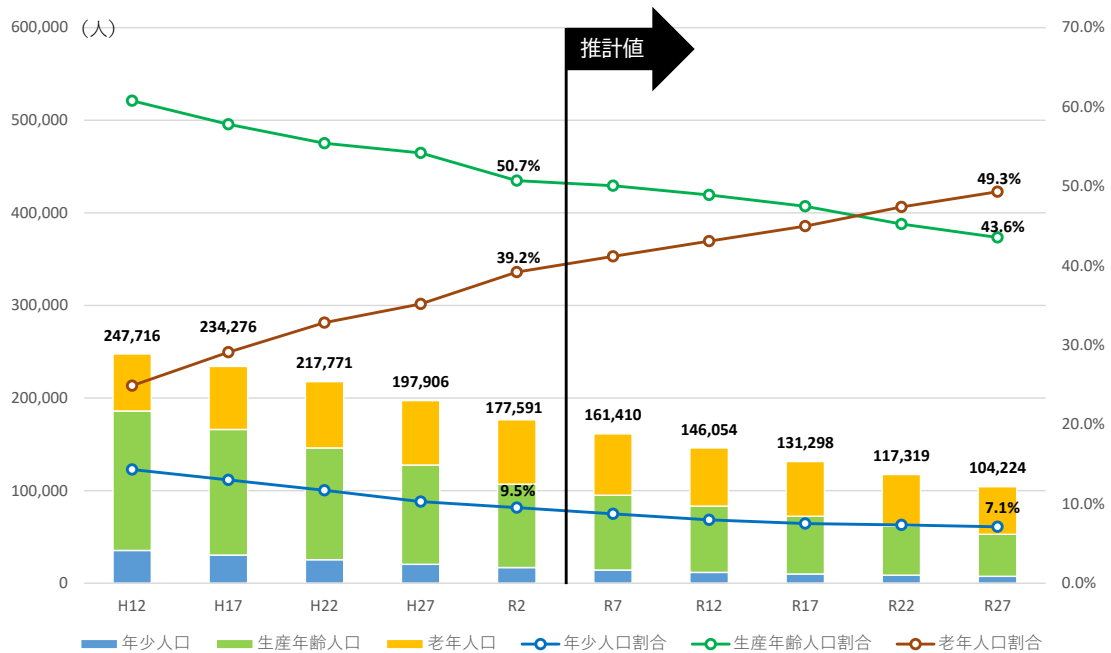


図2-8 沿岸広域振興圏の人口の推移

出典：H12 年～R 2 年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

④県北広域振興圏

県北広域振興圏の人口は、令和 2 年（2020 年）現在、広域振興圏の中で最も少なく、令和 2 年と比較して令和 27 年（2045 年）は▲42.4%と、減少率は他の広域振興圏に比べて最も高くなる見込みである。

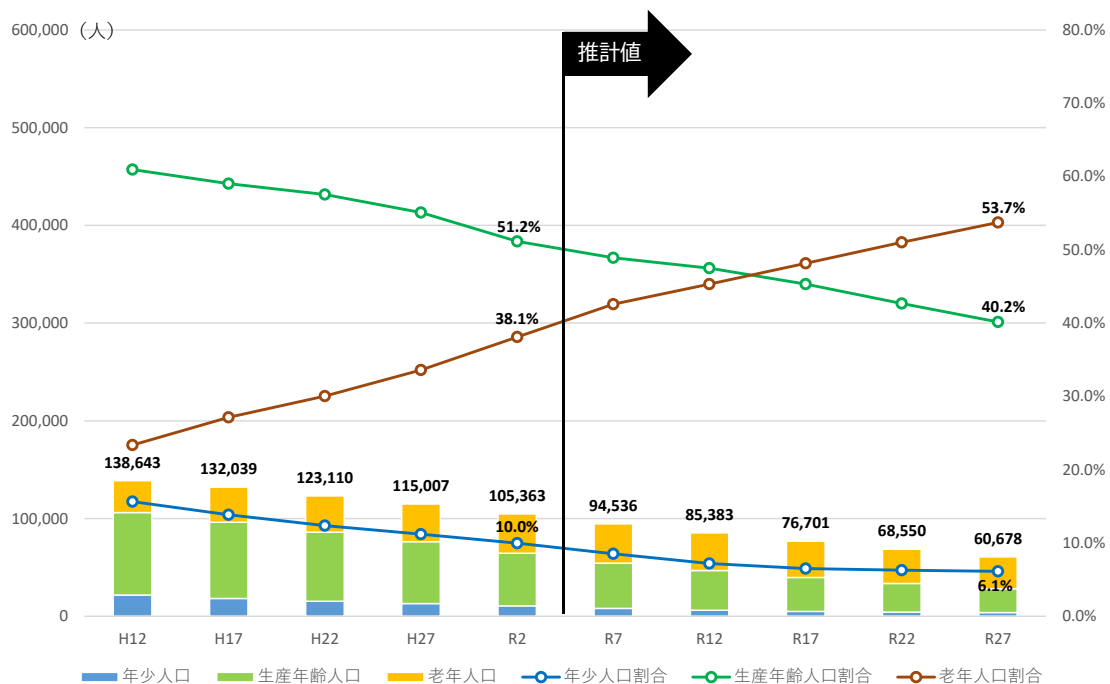


図2-9 県北広域振興圏の人口の推移

出典：H12 年～R 2 年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

2) 転入・転出による人口動態

本県では、直近 10 年間に於いて、転入者数に対して転出者数が上回る転出超過（社会減）の状況が続いている。

平成 30 年（2018 年）の社会減 5,200 人に対し、令和 3 年（2021 年）の社会減は 2,750 人と徐々に縮小していたものの、令和 4 年（2022 年）は社会減が 4,129 人と拡大に転じている。

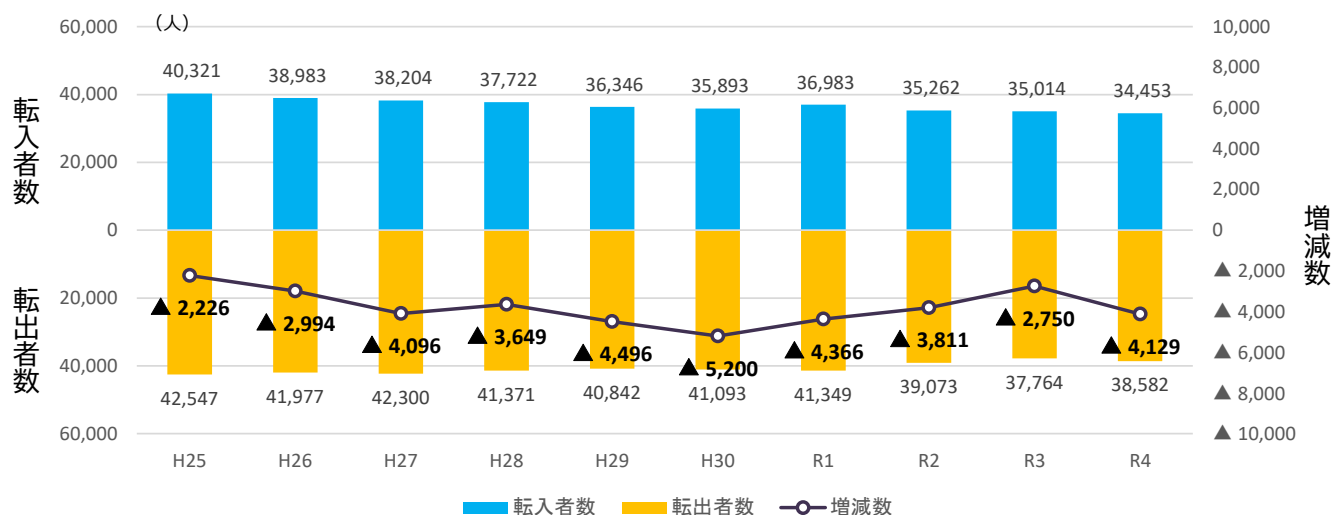


図2-10 転入・転出による人口動態

出典：岩手県人口移動報告年報

表2-3 転入・転出による人口動態

年次	転入者数 (人)	転出者数 (人)	増減数 (人)
平成25年 (2013年)	40,321	42,547	▲ 2,226
平成26年 (2014年)	38,983	41,977	▲ 2,994
平成27年 (2015年)	38,204	42,300	▲ 4,096
平成28年 (2016年)	37,722	41,371	▲ 3,649
平成29年 (2017年)	36,346	40,842	▲ 4,496
平成30年 (2018年)	35,893	41,093	▲ 5,200
令和元年 (2019年)	36,983	41,349	▲ 4,366
令和2年 (2020年)	35,262	39,073	▲ 3,811
令和3年 (2021年)	35,014	37,764	▲ 2,750
令和4年 (2022年)	34,453	38,582	▲ 4,129

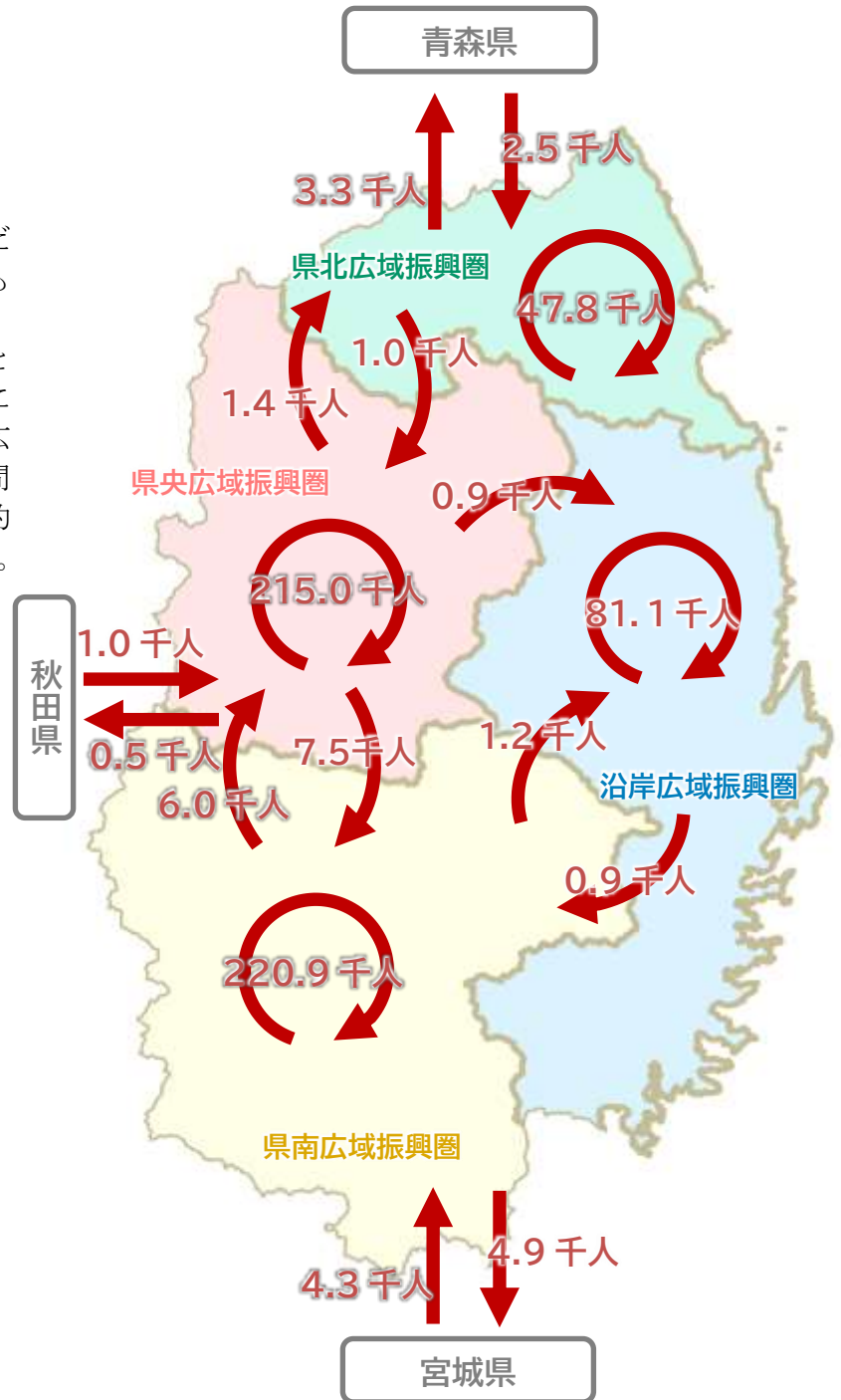
出典：岩手県人口移動報告年報

(3)市町村間の流動

1)通勤流動

本県の通勤は、広域振興圏内だけではなく、圏域を越えた流動も発生している。

特に県央広域振興圏を中心として、他の3広域振興圏との間に流動が発生しているほか、県南広域振興圏と沿岸広域振興圏の間にも流動が発生しており、広域的な移動手段の確保が重要である。



※流動 500 人以上の広域振興圏間流動を抽出

図2-11 通勤流動数(令和2年(2020年))

表2-4 広域振興圏域間の通勤流動(令和2年(2020年))

(単位:人)

従業地→ 居住地↓	県央広域 振興局	県南広域 振興局	沿岸広域 振興局	県北広域 振興局	県内 就業者数	県外 就業者数	合計
県央広域振興局	214,950	7,490	891	1,424	224,755	2,048	231,649
県南広域振興局	6,011	220,885	1,247	119	228,262	4,012	235,596
沿岸広域振興局	364	863	81,050	186	82,463	1,165	84,736
県北広域振興局	980	65	322	47,811	49,178	3,331	53,112
合計	222,305	229,303	83,510	49,540	584,658	10,556	605,093

※就業先不明は非表示
出典：R2年国勢調査

①県央広域振興圏

市町村を跨ぐ通勤流動は、盛岡市に対して多くの流動が発生しており、特に滝沢市から流動総数の45.1%となる12,920人、矢巾町から流動総数の36.6%となる5,194人の流動がみられる。

また、盛岡市から滝沢市や矢巾町、紫波町へ、紫波町から矢巾町への流動が多くみられるほか、広域振興圏外に対しては、盛岡市、紫波町から花巻市への流動が多くみられる。

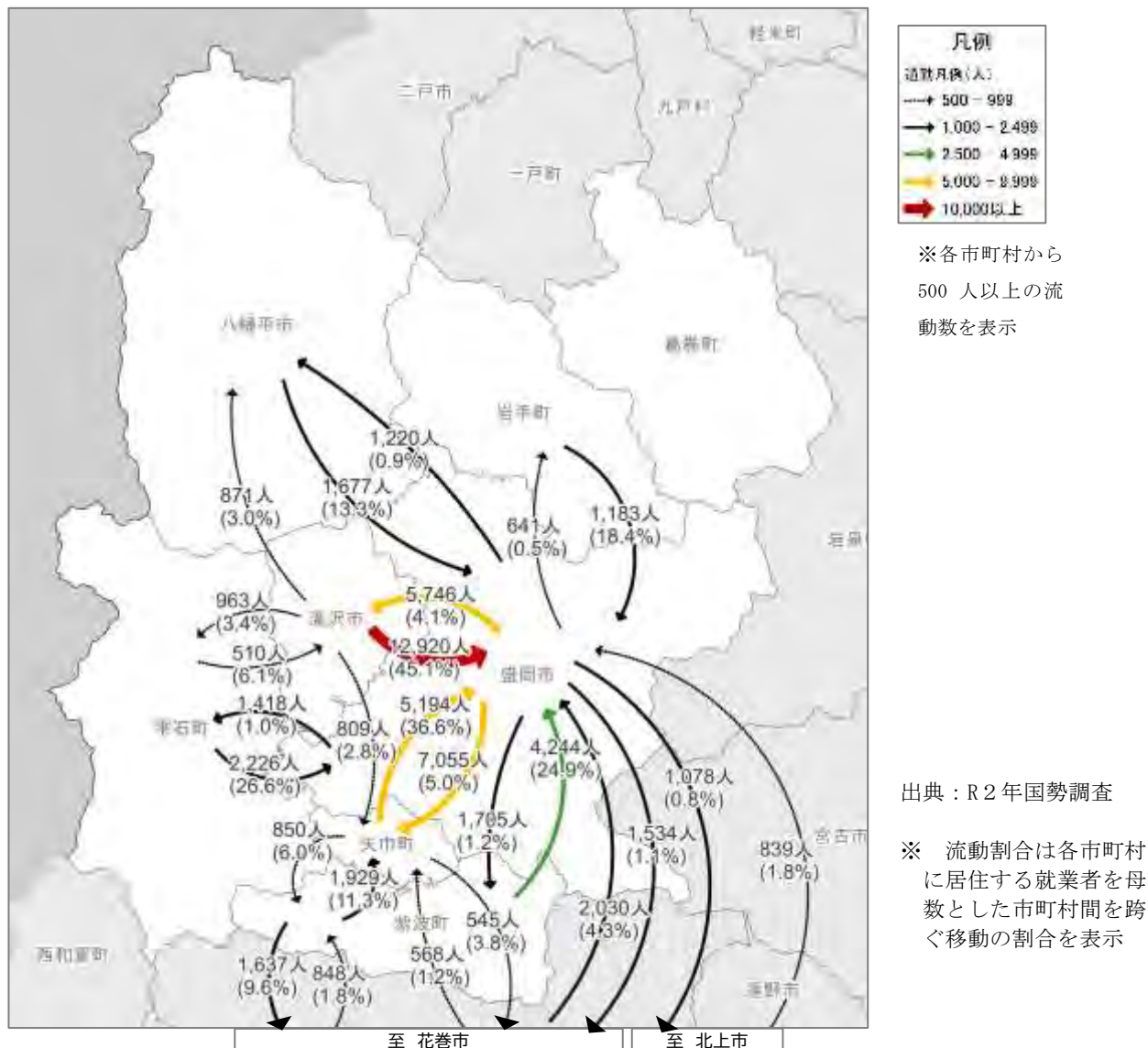


図2-12 通勤流動(令和2年(2020年))

表2-5 市町村間の通勤流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→居住地↓		盛岡市	八幡平市	滝沢市	雫石町	葛巻町	岩手町	紫波町	矢巾町
県央広域振興圏	盛岡市	114,118	1,220	5,746	1,418	84	641	1,705	7,055
	八幡平市	1,677	9,535	495	46	5	410	18	66
	滝沢市	12,920	871	11,148	963	24	227	172	809
	雫石町	2,226	48	510	4,942	4	8	50	190
	葛巻町	92	18	17	4	2,171	93	1	4
	岩手町	1,183	485	232	19	76	4,052	17	37
	紫波町	4,244	15	170	60	3	13	7,656	1,929
	矢巾町	5,194	40	196	90	2	21	850	6,615

②県南広域振興圏

市町村を跨ぐ通勤流動は、花巻市から北上市へ流動総数の13.1%となる6,207人と多くの流動が発生しているほか、奥州市や金ケ崎町等から北上市へ、北上市や奥州市等から金ケ崎町へ、北上市や一関市、金ケ崎町、平泉町等から奥州市へ、奥州市や平泉町等から一関市、一関市から平泉町への流動が多くみられる。

また、一関市と宮城県の間、県を跨いだ広域的な流動が発生している。

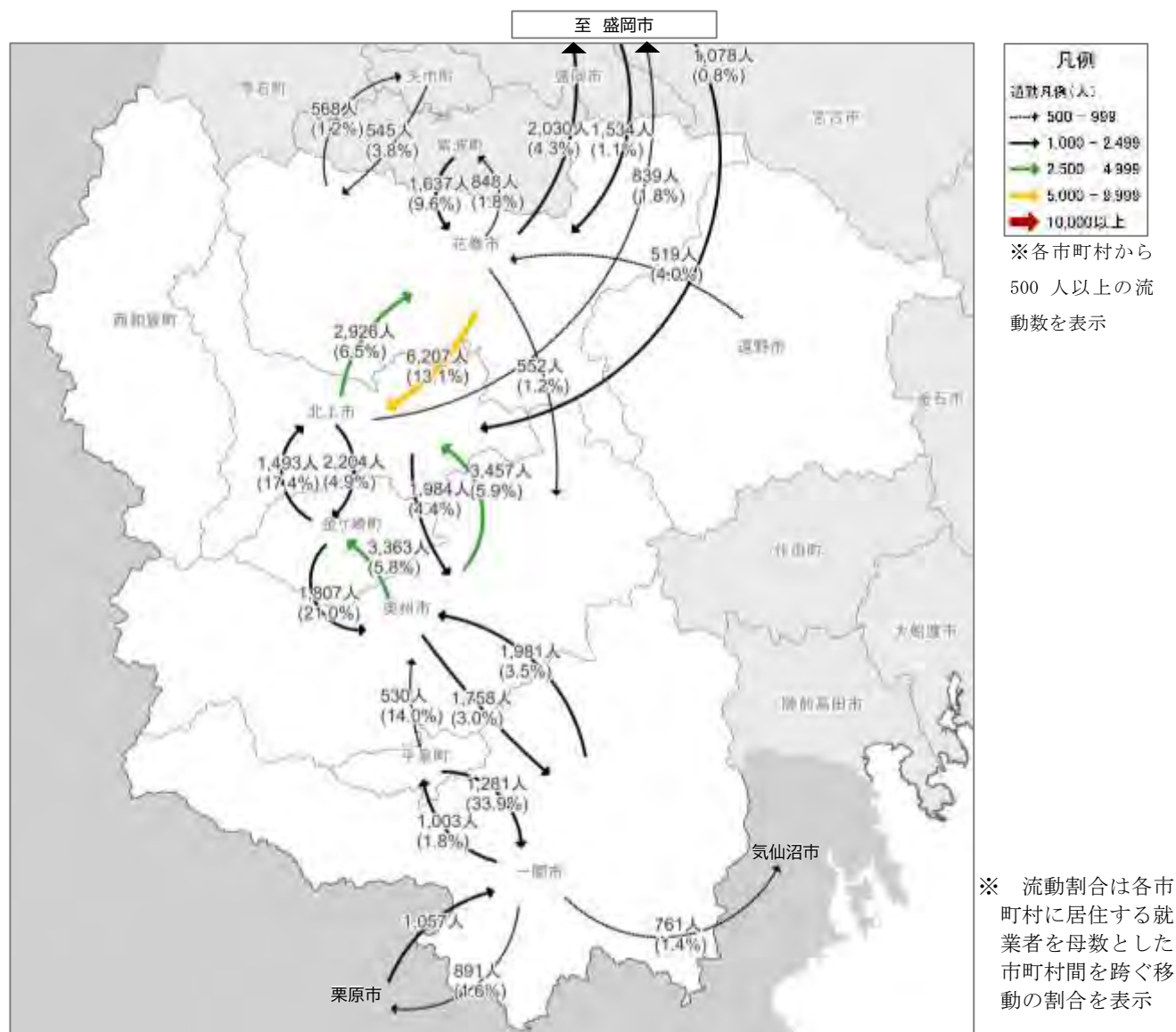


図2-13 通勤流動(令和2年(2020年)) 出典：R2年国勢調査

表2-6 市町村間の通勤流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→ 居住地↓		花巻市	北上市	遠野市	奥州市	一関市	西和賀町	金ケ崎町	平泉町
県南 広域 振興 局	花巻市	34,779	6,207	285	552	129	22	392	6
	北上市	2,926	35,538	128	1,984	193	123	2,204	15
	遠野市	519	283	11,251	71	13	1	33	2
	奥州市	429	3,457	42	47,065	1,758	10	3,363	403
	一関市	78	291	7	1,981	48,771	1	167	1,003
	西和賀町	22	198	1	9	0	2,256	6	0
	金ケ崎町	117	1,493	8	1,807	69	3	4,746	15
	平泉町	9	42	0	530	1,281	0	37	1,754

③沿岸広域振興圏

市町村を跨ぐ通勤流動は、大船渡市と陸前高田市の間で2,847人と多くの流動が発生しており、陸前高田市から大船渡市の流動総数の20.2%となる1,828人の流動がみられる。

また、大槌町から釜石市へ流動総数の31.7%となる1,613人、山田町から宮古市へ流動総数の18.9%となる1,290人の流動がみられるなど、人口規模の多い4市を中心とした広域的な流動が発生している。

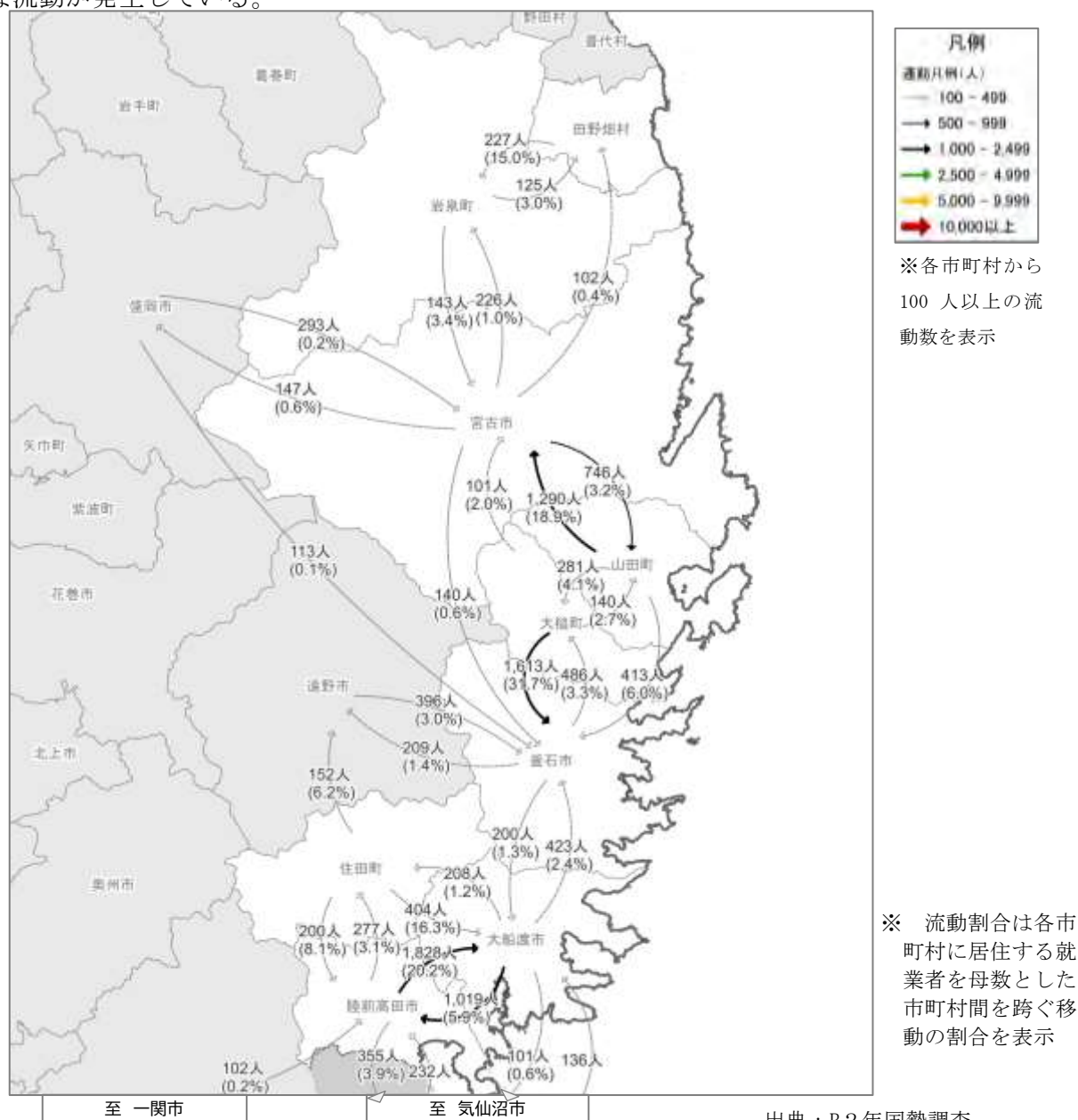


図2-14 通勤流動(令和2年(2020年))

表2-7 市町村間の通勤流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→居住地↓	宮古市	大船渡市	陸前高田市	釜石市	住田町	大槌町	山田町	岩泉町	田野畑村
宮古市	21,339	15	5	140	1	39	746	226	102
大船渡市	25	14,895	1,019	423	208	11	21	2	0
陸前高田市	17	1,828	6,102	73	277	5	0	1	0
釜石市	76	200	22	13,474	5	486	72	3	0
住田町	5	404	200	48	1,580	0	0	0	0
大槌町	101	37	2	1,613	0	2,986	140	3	1
山田町	1,290	22	3	413	1	281	4,576	9	6
岩泉町	143	1	0	2	0	0	6	3,781	125
田野畑村	40	0	0	0	0	0	6	227	1,140

④県北広域振興圏

市町村を跨ぐ通勤流動は、洋野町や普代村、野田村から久慈市へ、軽米町や一戸町、九戸村から二戸市への流動があるなど、2市を中心とした広域的な流動が発生している。

また、洋野町や軽米町と青森県の間に、県を跨いだ広域的な流動が発生している。

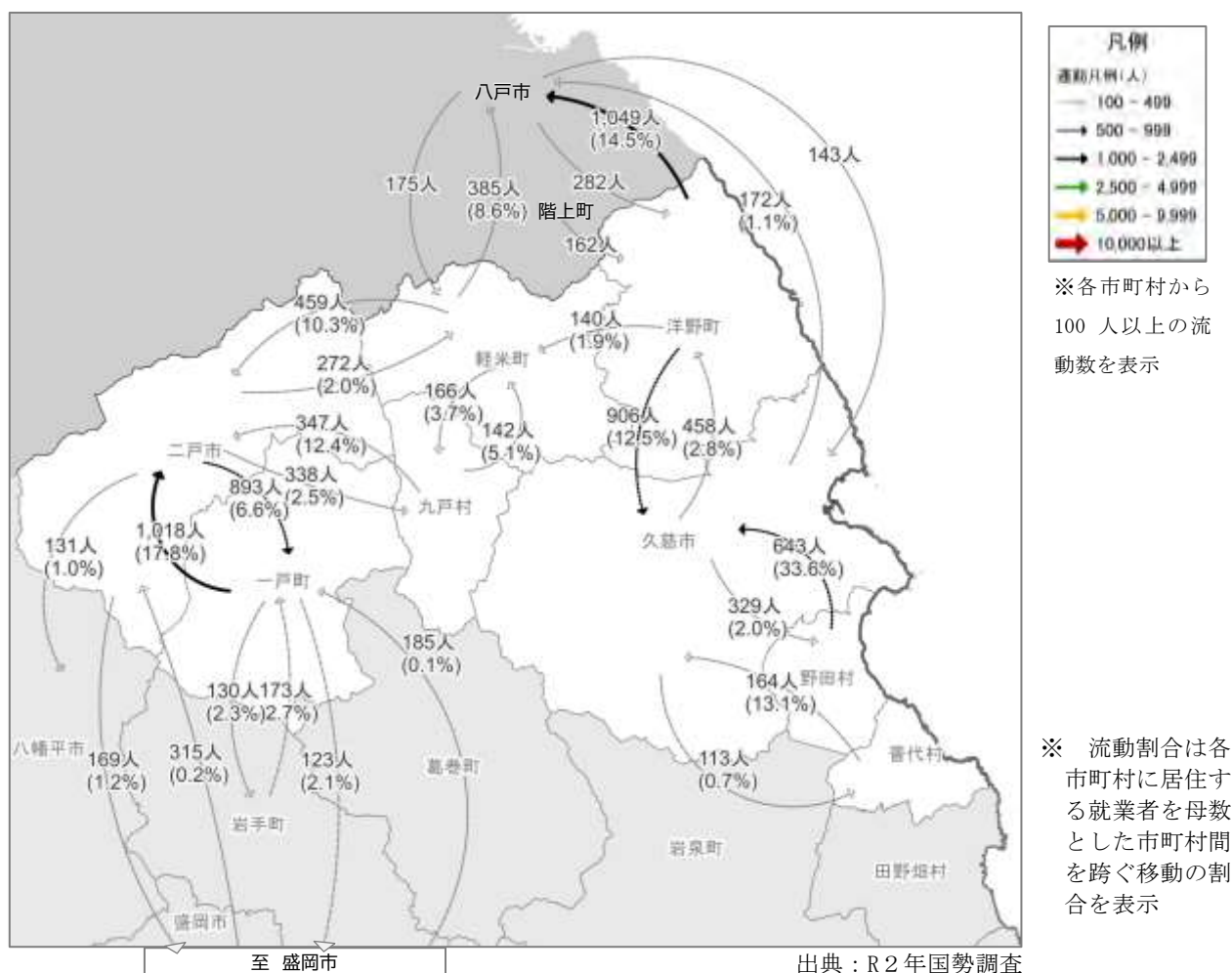


図2-15 通勤流動(令和2年(2020年))

表2-8 市町村間の通勤流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

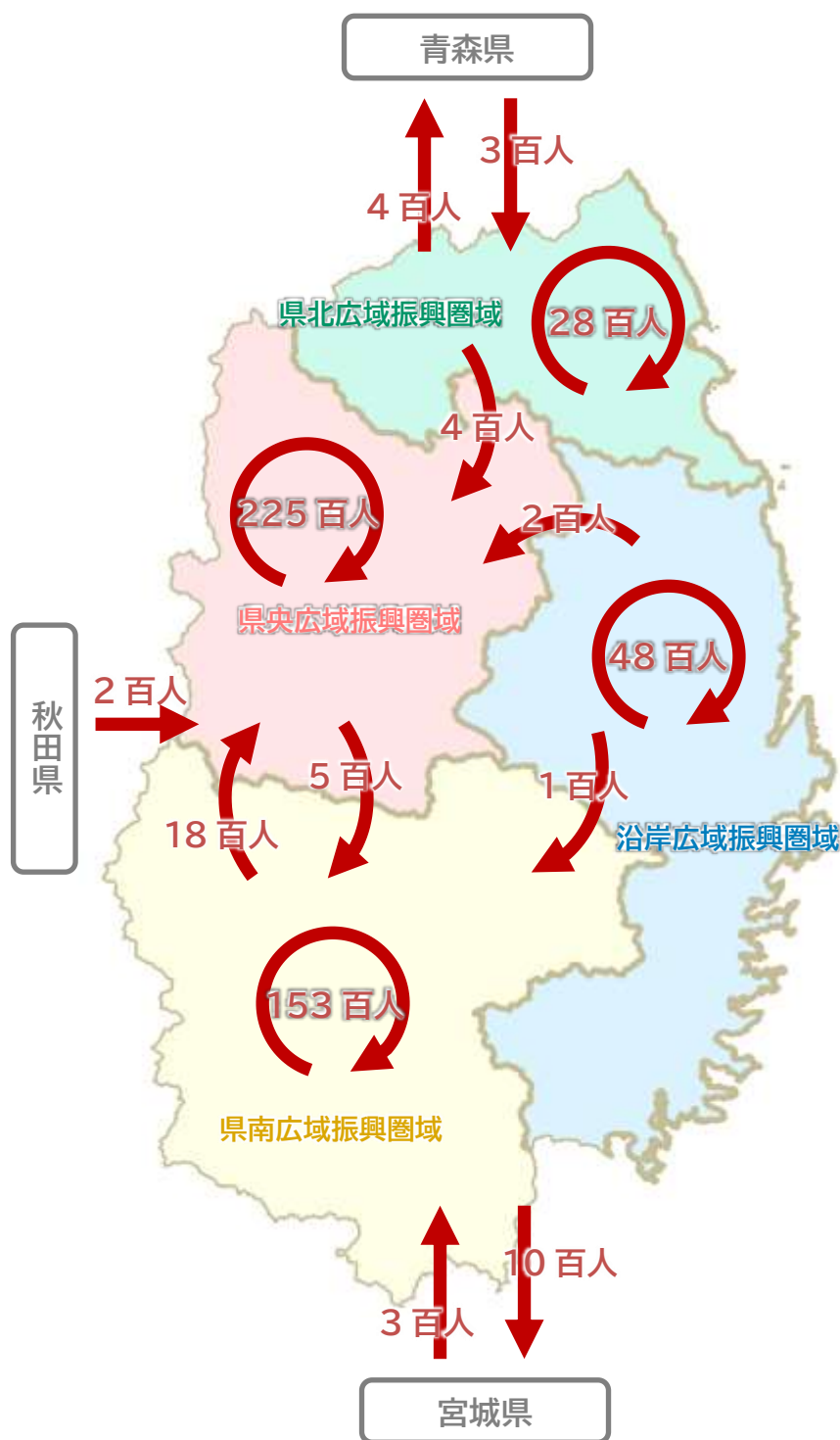
従業地・通学地→居住地↓		久慈市	洋野町	野田村	普代村	二戸市	軽米町	九戸村	一戸町
県北広域振興局	久慈市	14,190	458	329	113	52	30	53	7
	洋野町	906	4,432	16	2	19	140	36	1
	野田村	643	14	1,081	54	1	1	1	1
	普代村	164	2	30	875	0	0	1	0
	二戸市	48	18	0	0	10,852	272	338	893
	軽米町	82	47	3	0	459	3,113	166	39
	九戸村	50	2	1	2	347	142	1,986	94
	一戸町	16	1	0	0	1,018	36	66	4,068

出典：R2年国勢調査

2)通学流動

本県の通学は、広域振興圏内だけではなく、圏域を越えた流動も発生している。

特に県央広域振興圏を中心として、他の3広域振興圏との間に流動が発生しており、広域的な移動手段の確保が重要である。



※流動 100 人以上の広域振興圏間流動を抽出

図2-16 通学流動数(令和2年(2020)年)

表2-9 広域振興圏域間の通学流動数(令和2年(2020)年)

(単位:人)

通学地→ 居住地↓	県央広域 振興局	県南広域 振興局	沿岸広域 振興局	県北広域 振興局	県内 通学者数	県外 通学者数	合計
県央広域振興局	22,463	537	13	67	23,080	478	24,064
県南広域振興局	1,823	15,305	60	4	17,192	918	18,658
沿岸広域振興局	169	102	4,757	25	5,053	195	5,387
県北広域振興局	350	23	12	2,774	3,159	336	3,586
合計	24,805	15,967	4,842	2,870	48,484	1,927	51,695

※通学先不明は非表示

出典：R2年国勢調査

①県央広域振興圏

市町村を跨ぐ通学流動は、学校の立地数が多い盛岡市への流動が多く、滝沢市から流動総数の42.9%となる1,402人、矢巾町から流動総数の27.5%となる614人の通学流動が発生している。

また、盛岡市に対しては、広域振興圏内だけではなく、花巻市や北上市、奥州市をはじめ、広域振興圏外からも多数の流動があり、広域振興圏内外の広域的な通学流動が発生している。

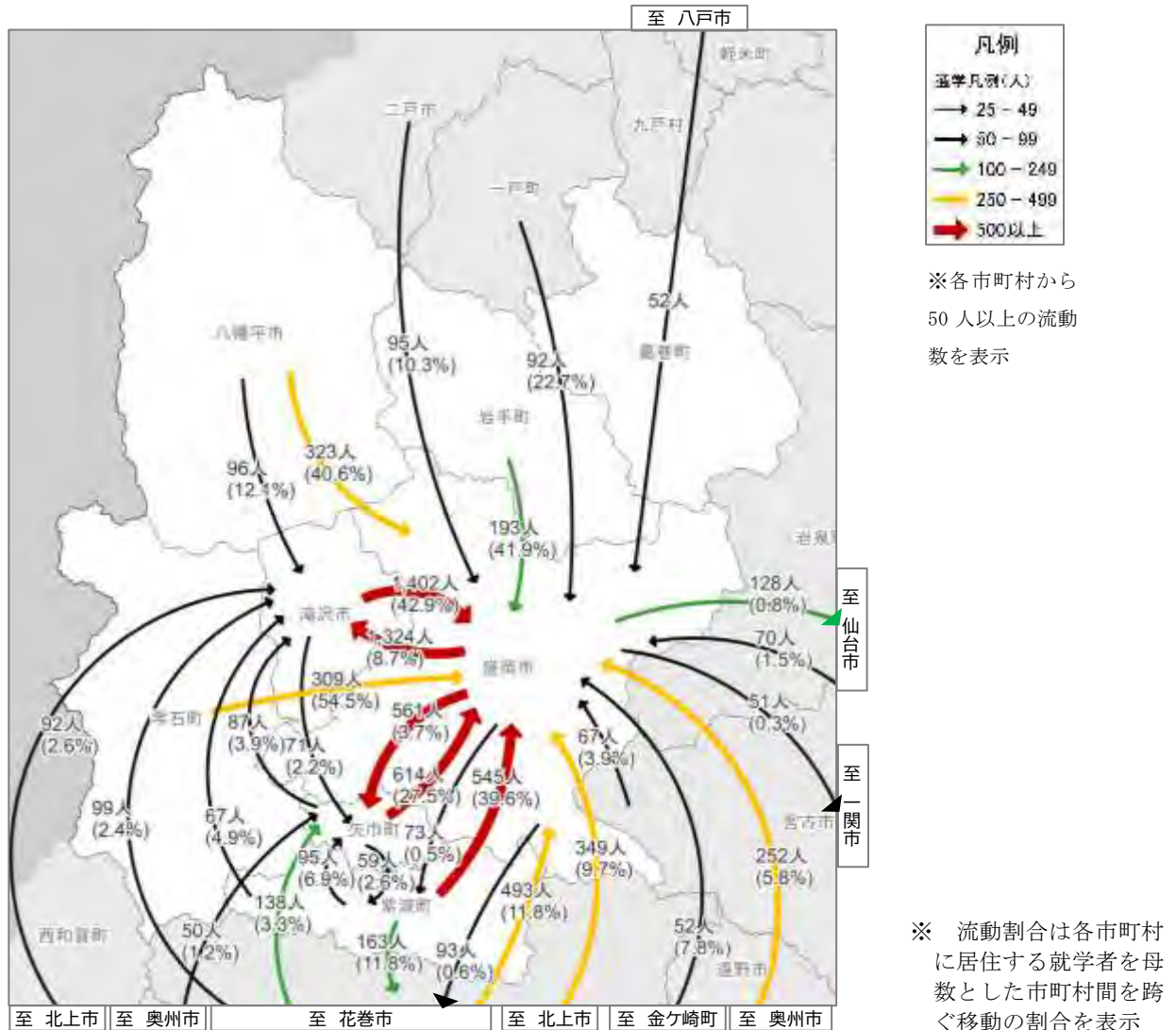


図2-17 通学流動(令和2年(2020年)) 出典：R2年国勢調査

表2-10 市町村間の通学流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→居住地↓		盛岡市	八幡平市	滝沢市	雫石町	葛巻町	岩手町	紫波町	矢巾町
県央広域振興局	盛岡市	12,374	8	1,324	5	1	8	73	561
	八幡平市	323	293	96	0	0	1	0	30
	滝沢市	1,402	2	1,623	2	0	4	3	71
	雫石町	309	0	47	152	0	0	0	19
	葛巻町	10	0	1	0	125	0	0	0
	岩手町	193	1	40	0	0	170	0	16
	紫波町	545	0	67	0	0	0	333	95
	矢巾町	614	0	87	0	0	0	59	1,376

出典：R2年国勢調査

②県南広域振興圏

市町村を跨ぐ通学流動は、北上市から花巻市へ流動総数の11.7%となる420人の流動が発生しているほか、奥州市や北上市、平泉町から一関市へ、花巻市や奥州市、金ケ崎町から北上市へ、金ケ崎町や北上市、平泉町から奥州市への流動が多く発生している。

また、花巻市に対しては、広域振興圏内だけではなく、紫波町などの広域振興圏外からの流動もあり、広域振興圏内外の広域的な通学流動が発生している。

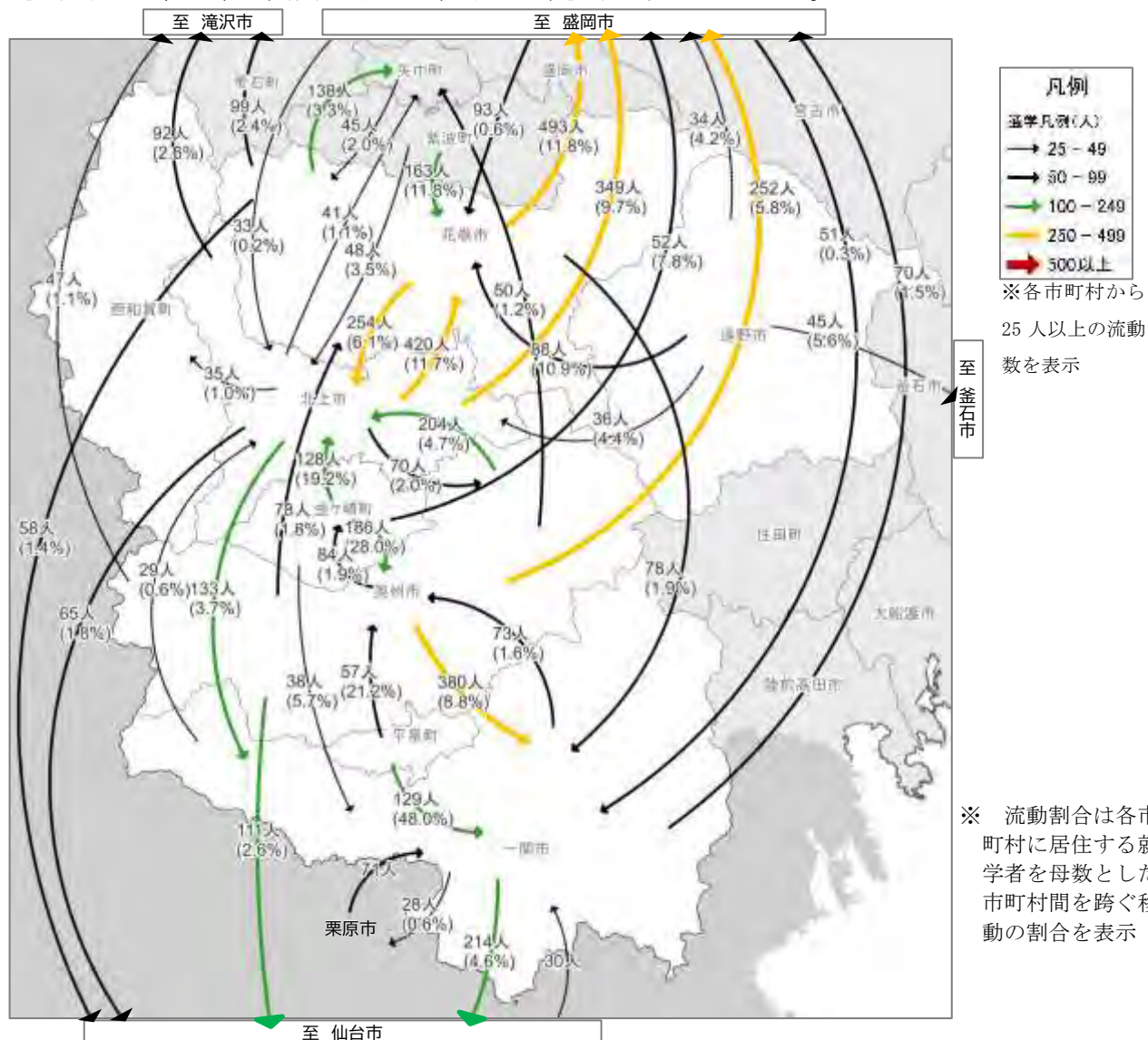


図2-18 通学流動(令和2年(2020年)) 出典：R2年国勢調査

表2-11 市町村間の通学流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→ 居住地↓		花巻市	北上市	遠野市	奥州市	一関市	西和賀町	金ケ崎町	平泉町
県南 広域 振興 局	花巻市	2,849	254	6	18	78	1	0	0
	北上市	420	2,136	8	70	133	35	12	0
	遠野市	88	36	537	2	8	1	0	0
	奥州市	78	204	0	2,879	380	0	84	0
	一関市	18	29	3	73	3,981	1	2	0
	西和賀町	7	15	0	0	2	73	0	0
	金ケ崎町	23	128	0	186	38	0	174	0
	平泉町	1	6	0	57	129	0	0	42

③沿岸広域振興圏

市町村を跨ぐ通学流動は、大船渡市と陸前高田市の間に 262 人の流動があるほか、山田町から宮古市へ、大槌町や広域振興圏外の遠野市から釜石市への流動があるなど、通勤流動と同様、4 市を中心とした広域的な流動が発生している。

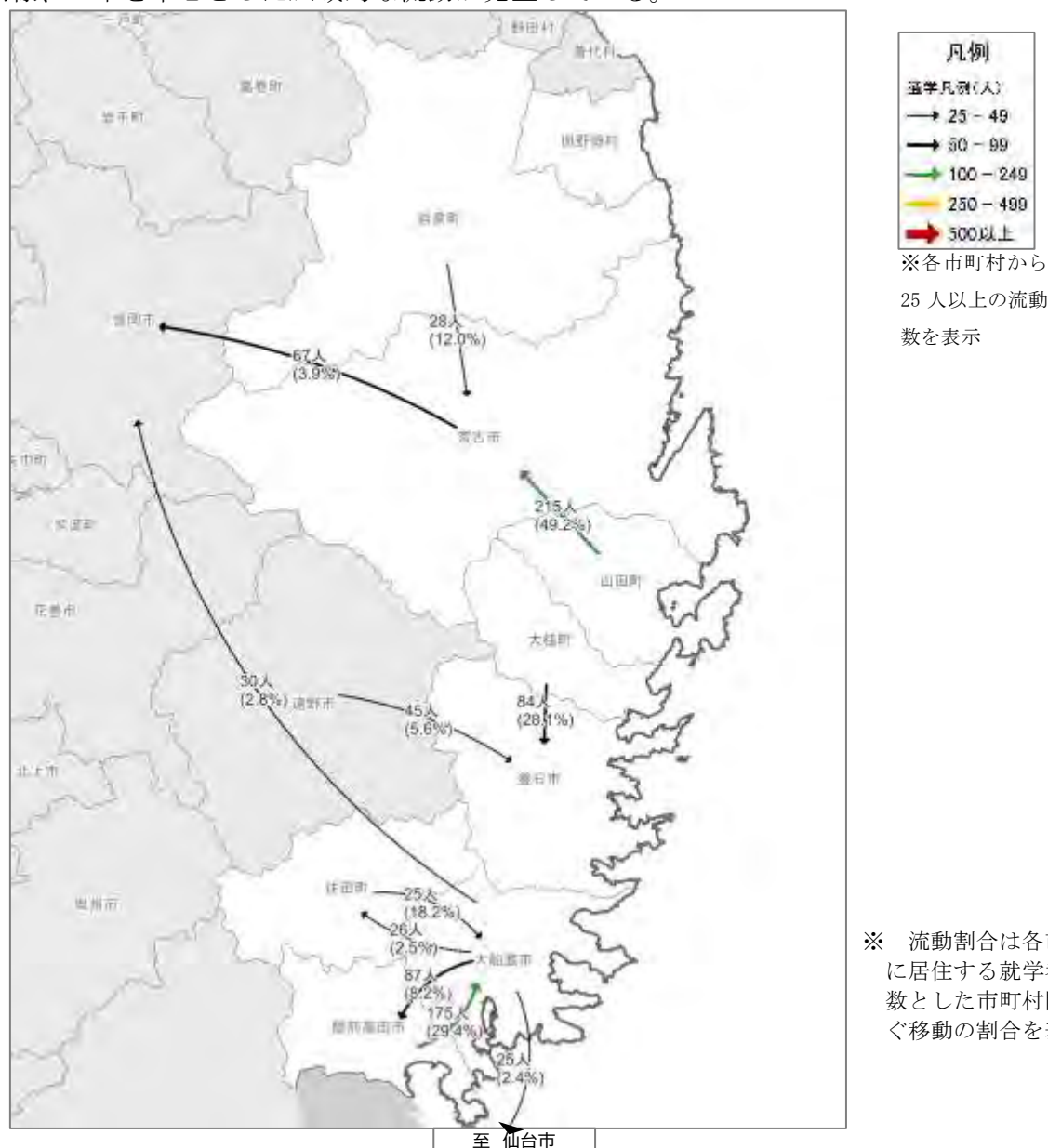


図2-19 通学流動(令和2年(2020年)) 出典：R2年国勢調査

表2-12 市町村間の通学流動数(令和2年(2020年)) (単位:人)

従業地・通学地→居住地↓		宮古市	大船渡市	陸前高田市	釜石市	住田町	大槌町	山田町	岩泉町	田野畑村
沿岸広域振興局	宮古市	1,566	0	0	2	0	0	3	1	0
	大船渡市	0	779	87	5	26	0	0	0	0
	陸前高田市	1	175	325	1	21	0	0	0	0
	釜石市	10	5	2	713	5	20	0	0	0
	住田町	0	25	19	4	45	0	0	0	0
	大槌町	15	1	0	84	1	160	0	0	0
	山田町	215	0	0	12	0	5	174	0	0
	岩泉町	28	0	0	0	0	0	0	180	0
	田野畑村	17	0	0	0	0	0	0	11	14

出典：R2年国勢調査

④県北広域振興圏

市町村を跨ぐ通学流動は、洋野町、野田村、普代村から久慈市や、軽米町、一戸町、九戸村から二戸市、二戸市から一戸町への流動があるなど、通勤流動と同様、2市を中心とした広域的な流動が発生している。

また、広域振興圏外である盛岡市へ二戸市や一戸町からの流動があるなど、複数の市町村を跨いだ広域的な流動が発生しているほか、久慈市、軽米町、洋野町からは青森県への流動があり、通勤流動と同様、県を跨いだ広域的な流動が発生している。

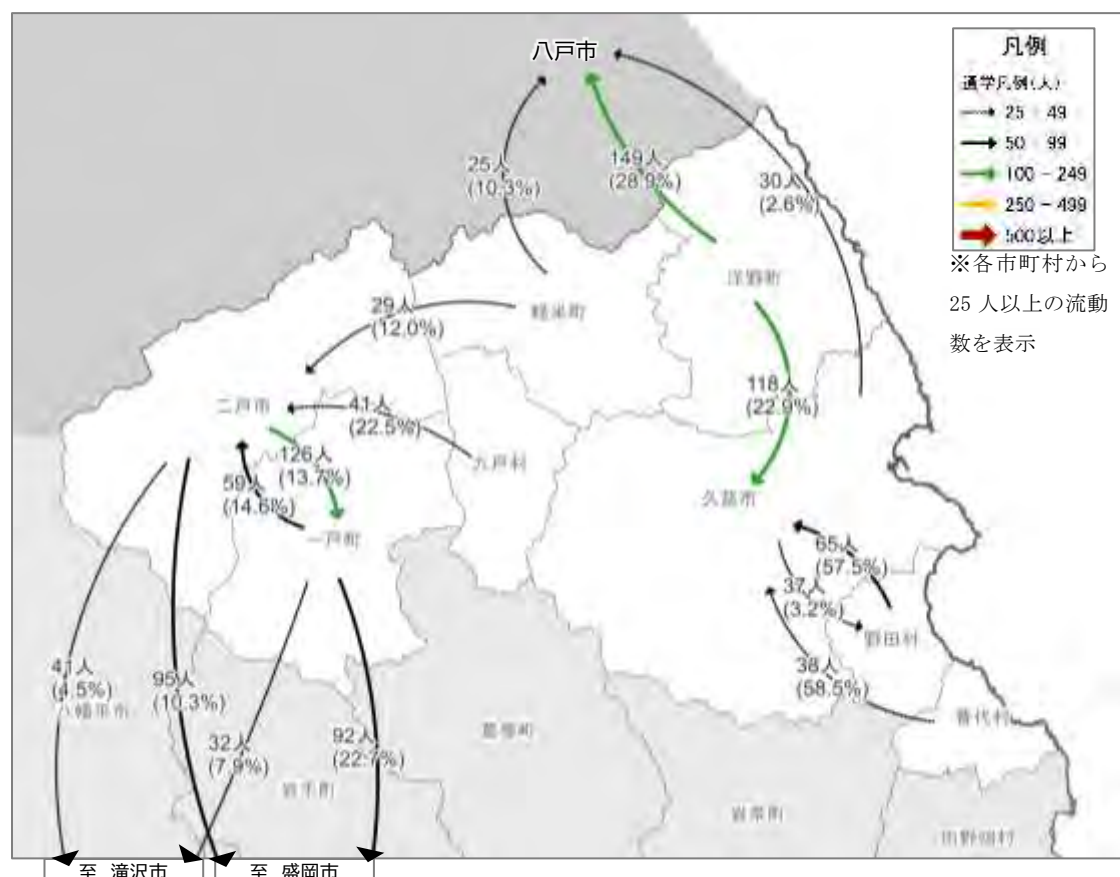


図2-20 通学流動(令和2年(2020年))

出典：R2年国勢調査

※流動割合は各市町村に居住する就学者を母数とした市町村間を跨ぐ移動の割合を表示

表2-13 市町村間の通学流動数(令和2年(2020年))

(単位:人)

従業地・通学地→ 居住地↓		久慈市	洋野町	野田村	普代村	二戸市	軽米町	九戸村	一戸町
県北 広域 振興 局	久慈市	921	18	37	0	5	0	0	0
	洋野町	118	210	2	0	0	1	0	0
	野田村	65	0	36	0	0	0	0	0
	普代村	38	1	7	8	0	0	0	0
	二戸市	0	0	0	0	579	0	4	126
	軽米町	2	1	0	0	29	155	1	3
	九戸村	1	0	0	0	41	1	102	8
	一戸町	0	0	0	0	59	0	0	195

出典：R2年国勢調査

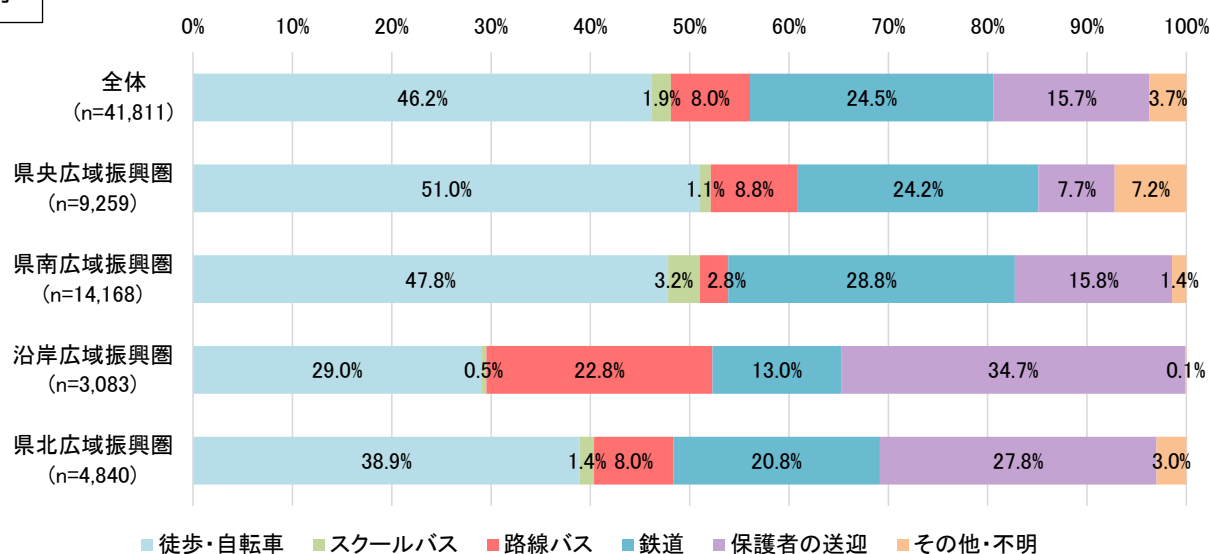
⑤高校生の通学手段

夏季の高校生の通学手段は、路線バスが8.0%、鉄道が24.5%といずれかの交通手段を使っている割合は3割を超えており、一定程度の割合で通学手段として地域公共交通が利用されている状況がみられる。特に沿岸広域振興圏において、路線バスの割合が22.8%と最も高い一方、鉄道の割合が13.0%と最も低い。

冬季には県央広域振興圏や県南広域振興圏において路線バスの割合が増加する状況がみられる。

一方、通学手段のうち、夏季は15.7%、冬季は22.1%が保護者の送迎による通学を行っており、特に沿岸広域振興圏では夏季は34.7%、冬季は38.5%と3割以上の割合を占めている。

夏季



冬季

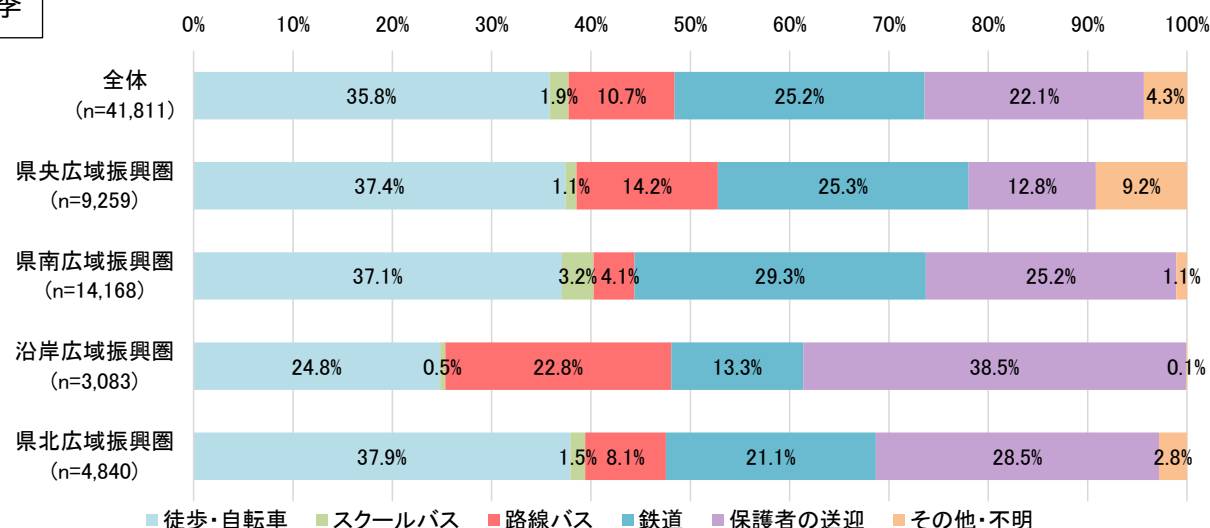


図2-21 高校生の通学手段(上段:夏季、下段:冬季)

出典：高等学校に対するアンケート調査

※路線バスには市町村が運行するコミュニティバスを含む

n：回答した人数

3)通院流動

二次医療圏における通院流動は、各医療圏内での流動が多い傾向にあるものの、盛岡医療圏に対して宮古・二戸・岩手中部・釜石医療圏から各5%以上の流動がみられ、広域移動が発生する状況もみられる。

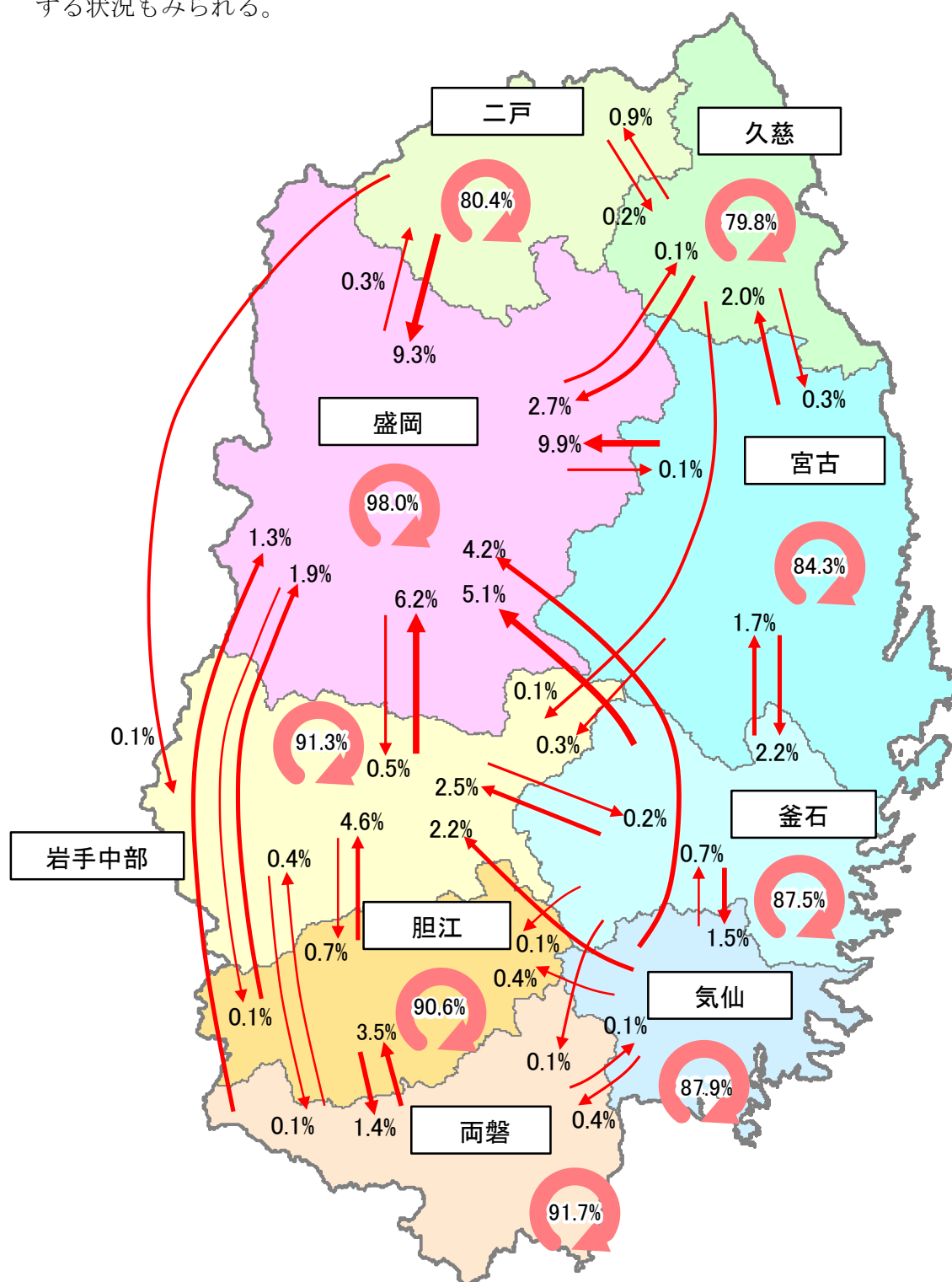


図2-22 二次医療圏間の通院流動(令和元年(2019年))

出典：岩手県医療等ビッグデータ利活用システム

①県央広域振興圏

市町村を跨ぐ通院流動は、医療施設の立地数が多い盛岡市への流動が多く、特に滝沢市から盛岡市に 57.9%、雫石町から盛岡市に 49.4%、矢巾町から盛岡市に 40.6%と高い割合となっている。

また、矢巾町には岩手医科大学附属病院が立地しており、紫波町から 15.0%の通院流動が発生している。

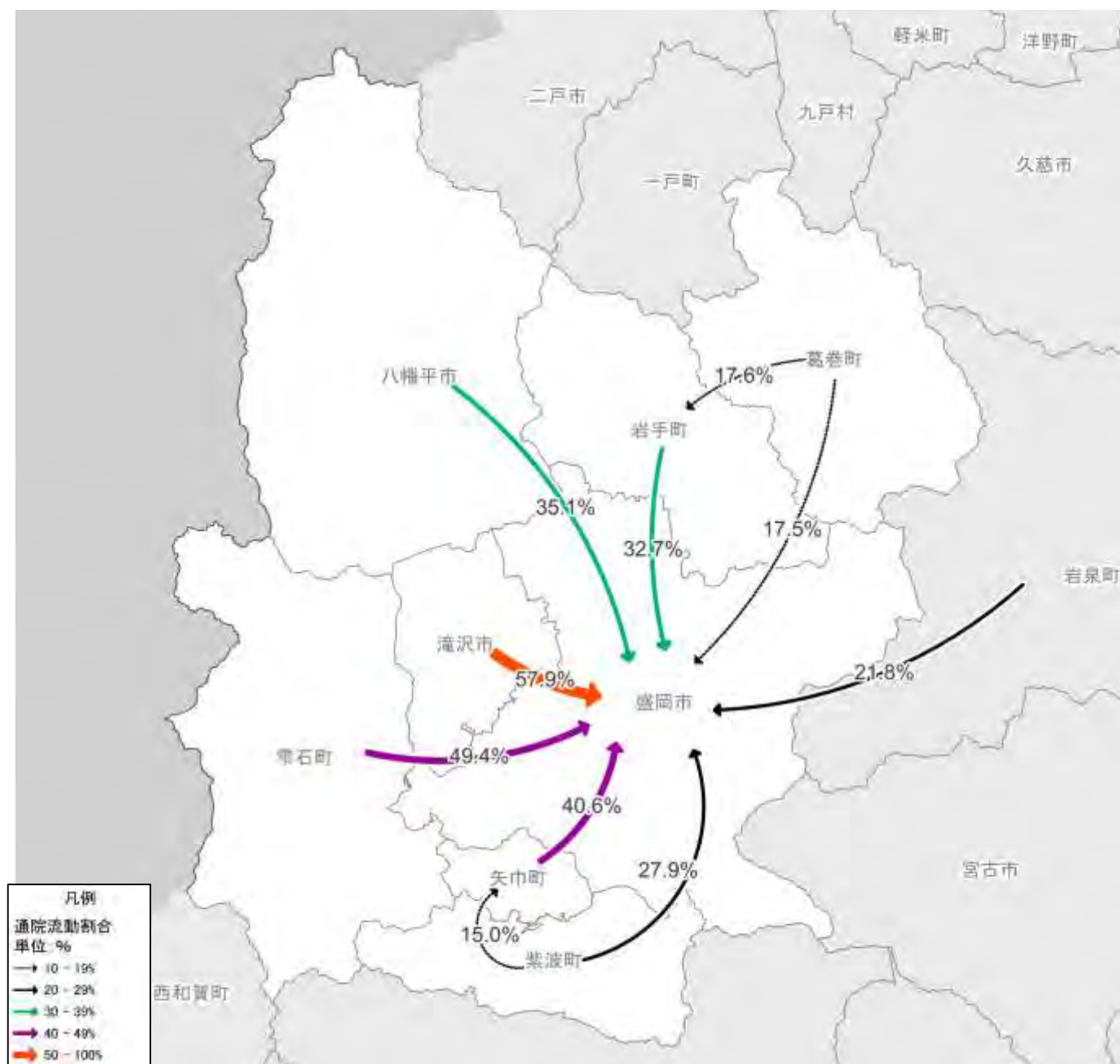


図2-23 通院流動(令和元年(2019年)) ※各市町村の通院流動割合 10%以上を表示

※流動割合は各市町村から病院へ通院した回数を母数とした市町村間を跨ぐ回数の割合を表示

出典：岩手県医療等ビッグデータ利活用システム

②県南広域振興圏

市町村を跨ぐ通院流動は、平泉町から一関市に 56.4%、金ケ崎町から奥州市に 40.9%と高い割合となっている。

また、遠野市から花巻市、金ケ崎町と西和賀町から北上市、平泉町から奥州市において 10%以上の割合となる広域移動が発生している。



図2-24 通院流動(令和元年(2019年))

※各市町村の通院流動割合 10%以上を表示

※流動割合は各市町村から病院へ通院した回数を母数とした市町村間を跨ぐ回数の割合を表示

出典：岩手県医療等ビッグデータ利活用システム

③沿岸広域振興圏

市町村を跨ぐ通院流動は、宮古市と大船渡市へ複数の市町村からの広域移動が発生しており、宮古市に対して、山田町から 39.4%、岩泉町から 30.1%、田野畑村から 25.4%と広域移動が発生している。

また、大船渡市に対して陸前高田市から 33.8%、住田町から 39.8%、釜石市に対して大槌町から 29.5%の広域移動が発生している。

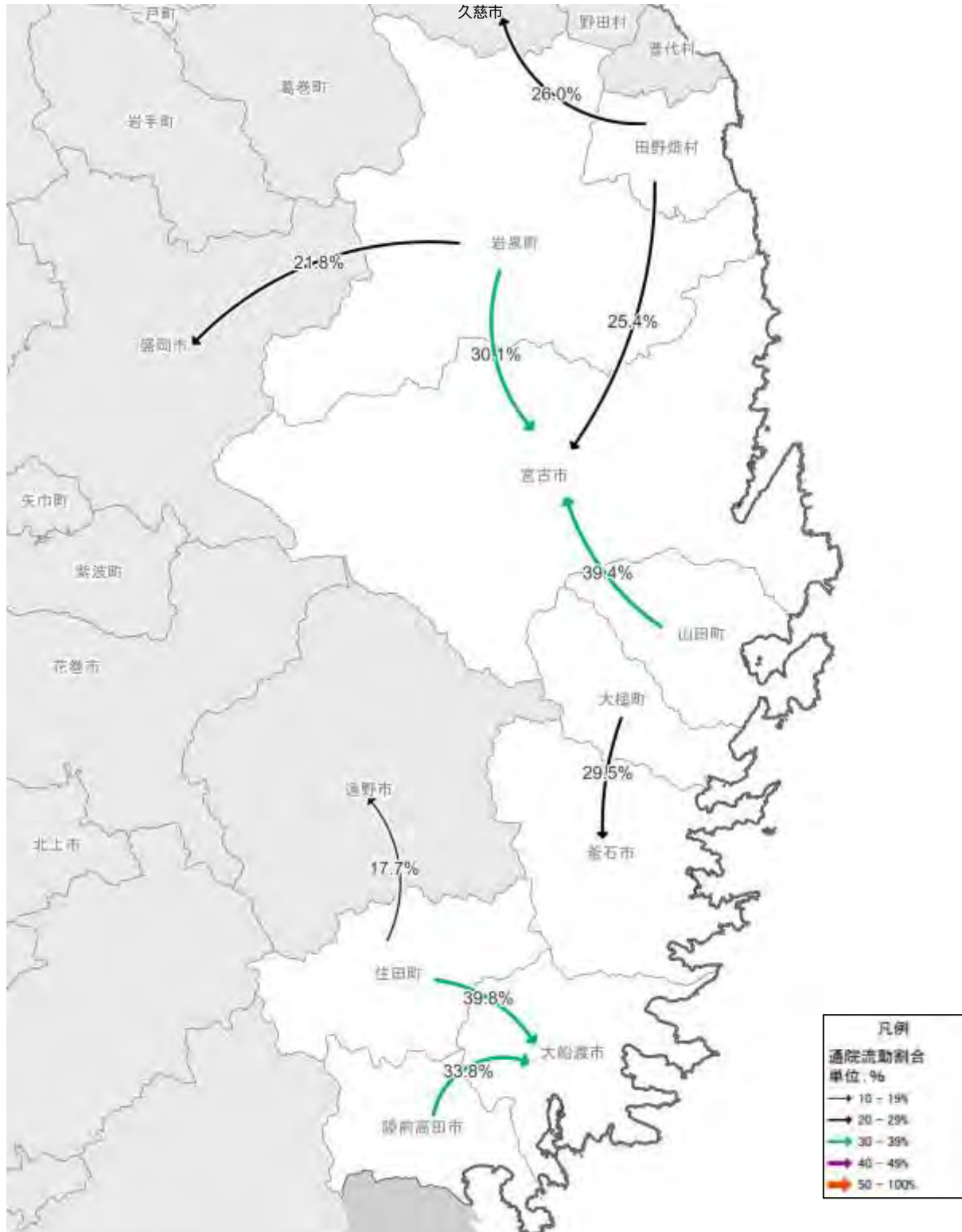


図2-25 通院流動(令和元年(2019年)) ※各市町村の通院流動割合 10%以上を表示

※流動割合は各市町村から病院へ通院した回数を
母数とした市町村間を跨ぐ回数の割合を表示

出典：岩手県医療等ビッグデータ活用システム

④県北広域振興圏

市町村を跨ぐ通院流動は、久慈市と二戸市へ複数の市町村からの広域移動が発生しており、久慈市に対して、野田村から 59.1%、普代村から 43.7%、洋野町から 25.1%と、広域移動が発生している。

また、二戸市に対して九戸村から 45.1%、軽米町から 25.0%、一戸町から 19.6%と広域移動が発生している。

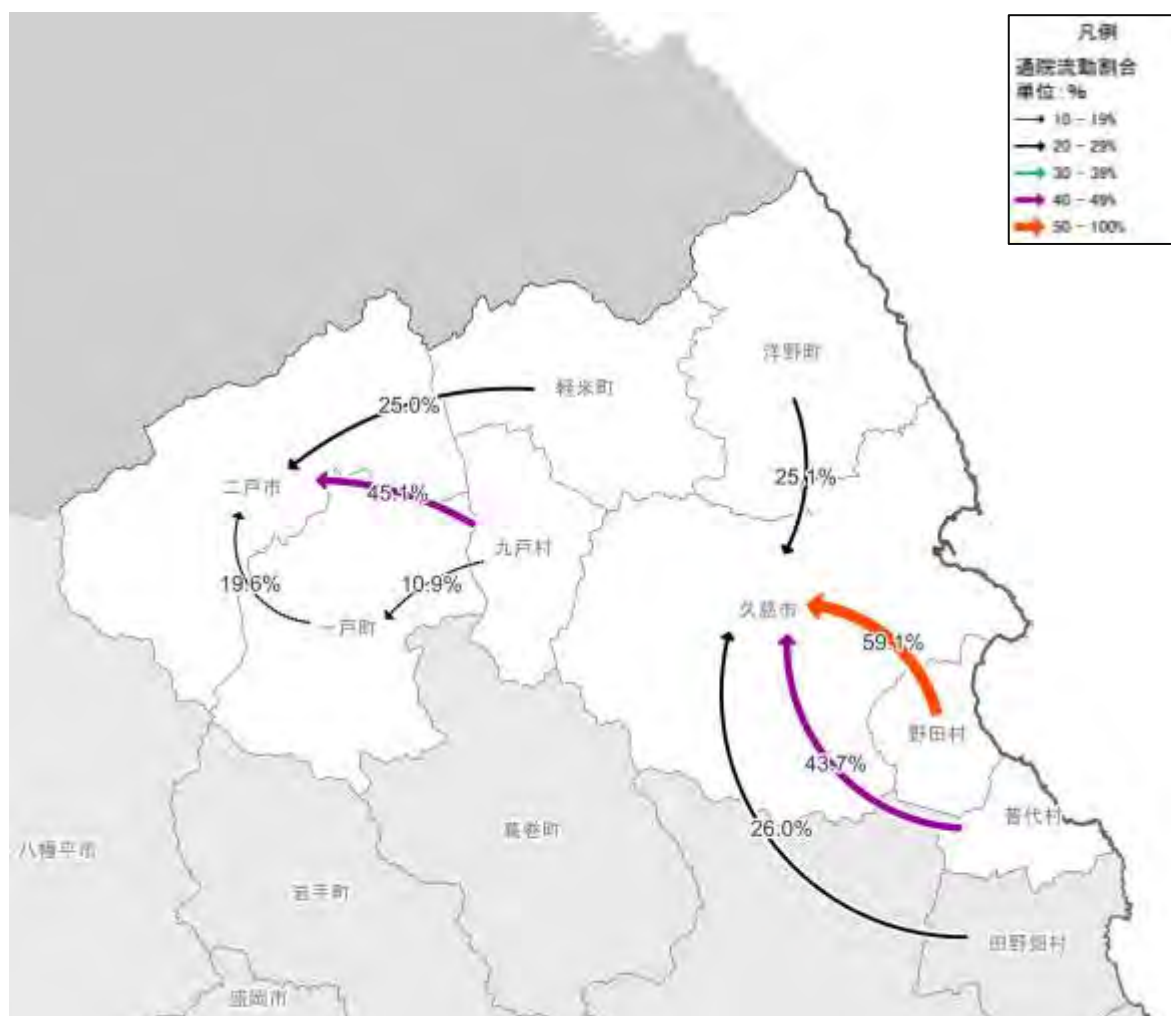


図2-26 通院流動(令和元年(2019年)) ※各市町村の通院流動割合 10%以上を表示

※流動割合は各市町村から病院へ通院した回数を母数とした市町村間を跨ぐ回数の割合を表示

出典：岩手県医療等ビッグデータ利活用システム

4)市町村間の流動と広域移動手段の供給量との比較分析

令和4年（2022年）6月時点の携帯電話の位置情報に基づき、市町村間を移動する人の動きを時間帯別に把握できる「人流のビッグデータ」を活用し、平日の朝の地域公共交通による人流のピークとなっていると推計される7時台における広域振興圏別の市町村間の流動と、広域的な公共交通の輸送可能量との比較分析を行った。

また、土曜日についても、土曜診療の医療機関への通院などの需要を踏まえ、平日と同様の分析を行った。

加えて、参考として、バスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の比較を行った。

これは、人流のビッグデータ等に基づく定量的な分析であり、この結果だけで一律に地域公共交通の見直しの議論を行うのではなく、地域特性や、路線や便ごとの利用者属性などの定性的な情報を踏まえて、効果的な運行に向けた路線バスの見直しや利用促進の検討を個別に行っていく必要がある。

<分析の前提>

1 携帯電話の位置情報は、20歳以上の男女を対象としたデータであるため、本分析も20歳以上の男女を対象としている。

2 国勢調査の通勤・通学流動において最も流動の多い滝沢市から盛岡市への自家用車移動も含めた流動量を、人流のビッグデータで時間帯別に整理すると、朝の7時台から8時台にかけて流動量が大きく増加している。

本分析では、市町村間の流動と市町村を跨いで運行する広域的な公共交通のサービス供給状況の比較分析に主眼を置くことから、滝沢市から盛岡市へのバスによる所要時間が、定刻運行でも約40分と自家用車の2倍近い時間を要することを踏まえ、7時台を移動のピークとした。

3 7時台の広域振興圏別の市町村間の流動と、広域的な公共交通の輸送可能量との比較分析においては、市町村間の流動量は、各市町村の本庁舎（西和賀町は湯田庁舎、洋野町は種市庁舎）を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

また、参考として分析したバスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の比較においては、流動量は、各路線の起点地となる停留所を中心とした500mの範囲から、各市町村への移動量とした。

4 輸送可能量は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

運行本数については、本庁舎周辺1,000m以内のバス停、及び2,000m以内の鉄道駅を対象として、乗り継ぎ無しで移動可能な便を対象として便数をカウントした。

定員数については、鉄道は各鉄道路線の車両数及び形式の定員数を用いており、路線バスは一般的な中型車両の定員数を用いた。

なお、輸送可能量を用いた理由は、路線バスに比べて鉄道の方が、1度に輸送可能な人員数（輸送量）が多く、移動量に対するサービス供給量を整理する上で、輸送量も勘案する必要があるためである。

①県央広域振興圏

■平日

平日の朝7時台は、盛岡市に対して多くの流動が発生している。

特に、矢巾町、滝沢市から盛岡市への流動がそれぞれ約 3,000～3,500 人程度発生しており、職場の始業時刻や学校の授業時間に合わせた通勤や大学への通学等のためと考えられる。

滝沢市から盛岡市において、約 3,000 人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が低い状況がみられる。

当該区間の輸送可能性が相対的に低いのは、両市の本庁舎周辺を結ぶ鉄道がないためであるが、流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

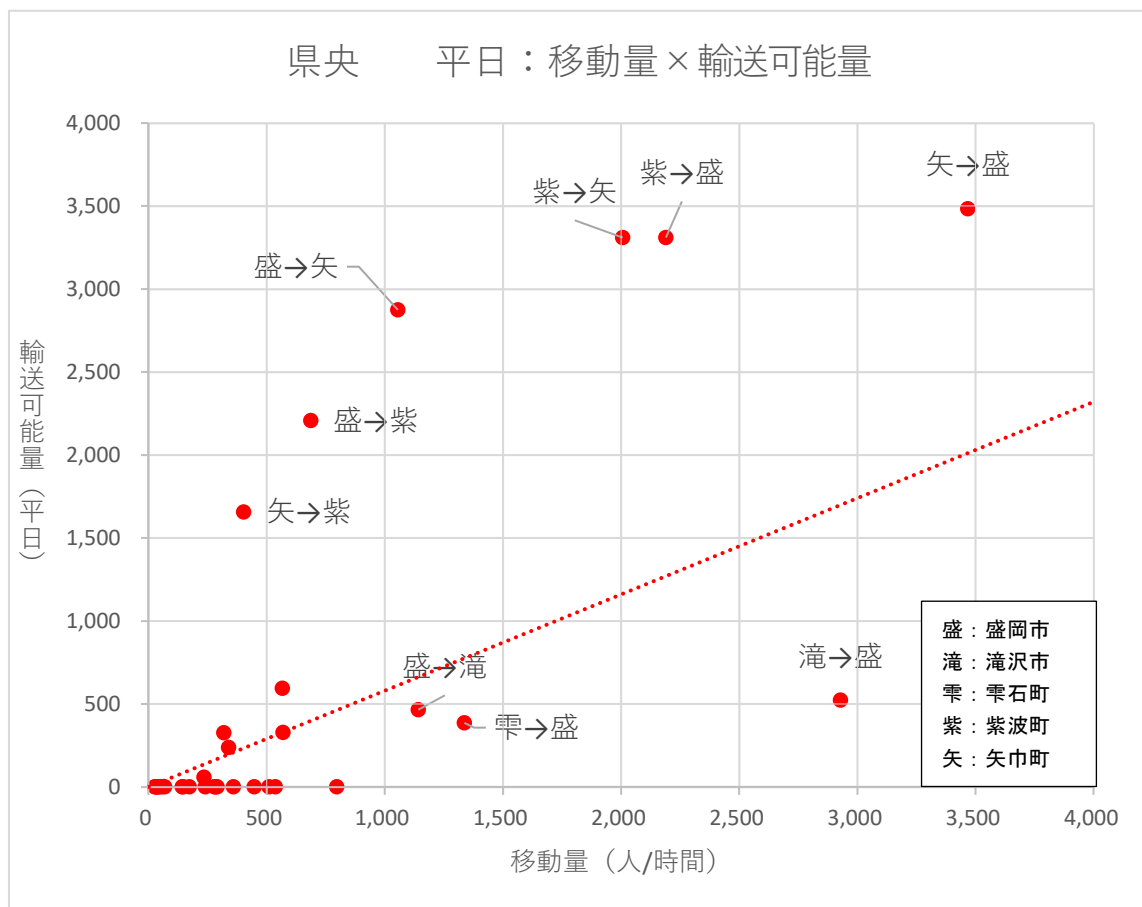


図2-27 時間帯別(平日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

- ※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。
- ※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。
- ※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■土曜日

土曜日の朝7時台は、矢巾町、紫波町から盛岡市への流動がそれぞれ約700～900人程度、紫波町から矢巾町への流動が約800人発生しており、他の圏域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が確保されている。

滝沢市から盛岡市において、約850人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が少ない状況がみられる。

当該区間の輸送可能性が相対的に低いのは、両市の本庁舎周辺を結ぶ鉄道がないためであるが、流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

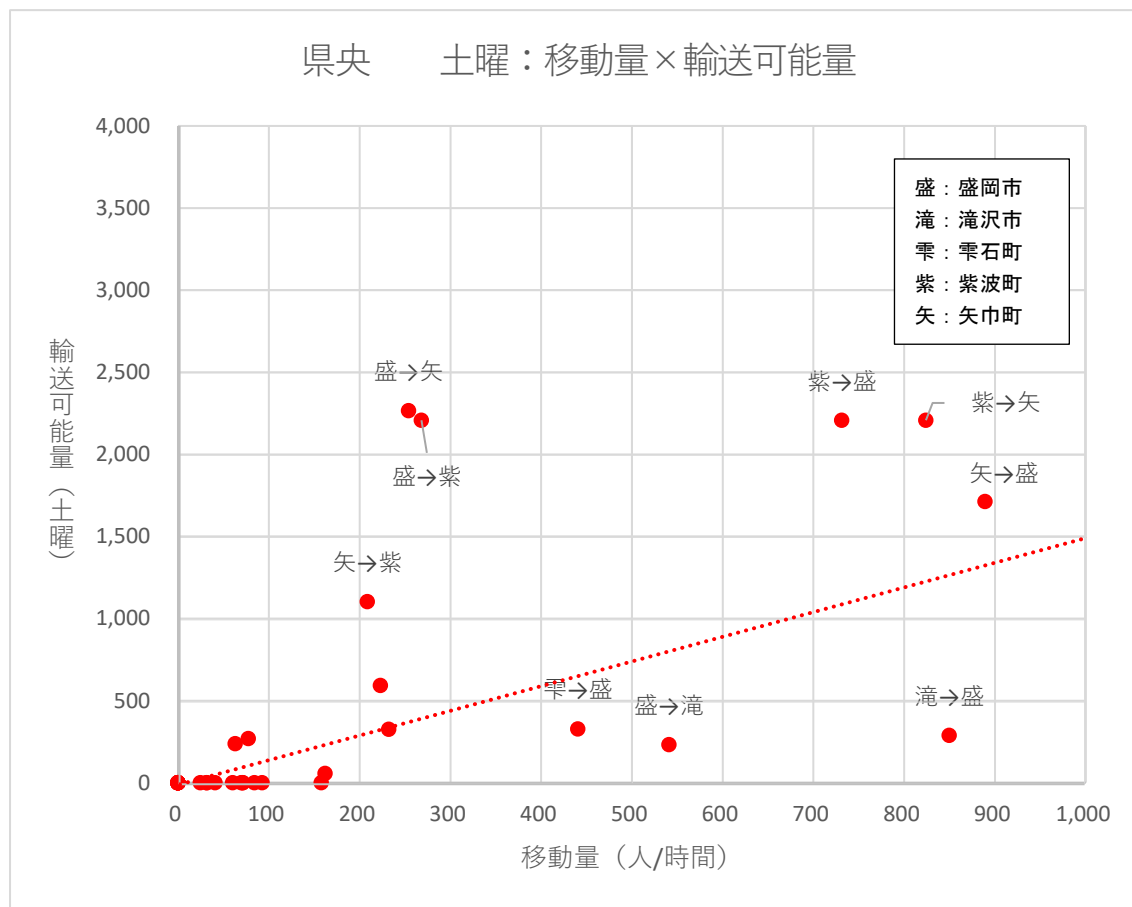


図2-28 時間帯別(土曜朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■【参考】バスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の状況

本宮線(湯沢団地経由)(矢巾営業所 起点⇒盛岡駅前 終点)

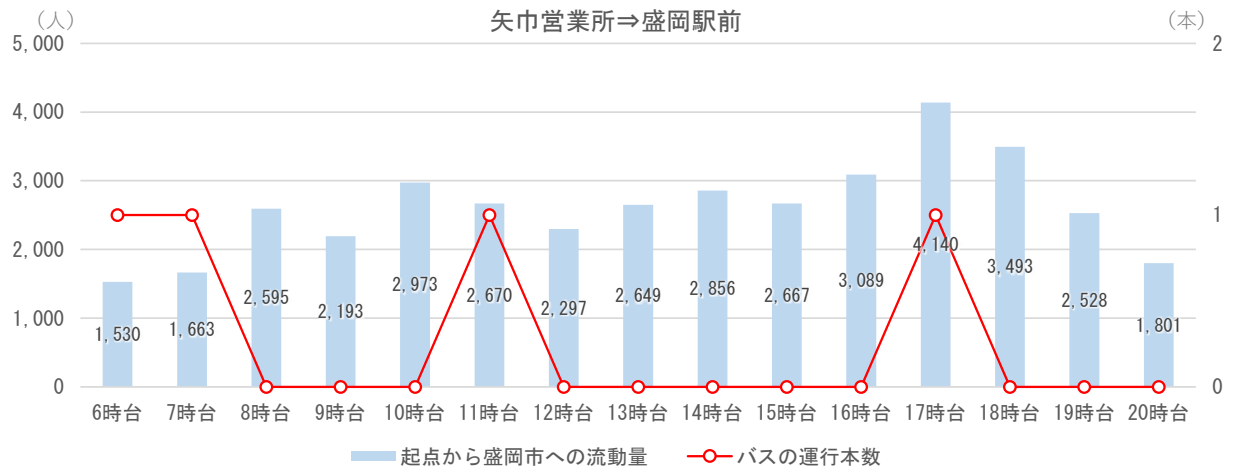


図2-29 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

本宮線(湯沢団地経由)(盛岡駅前 起点⇒矢巾営業所 終点)

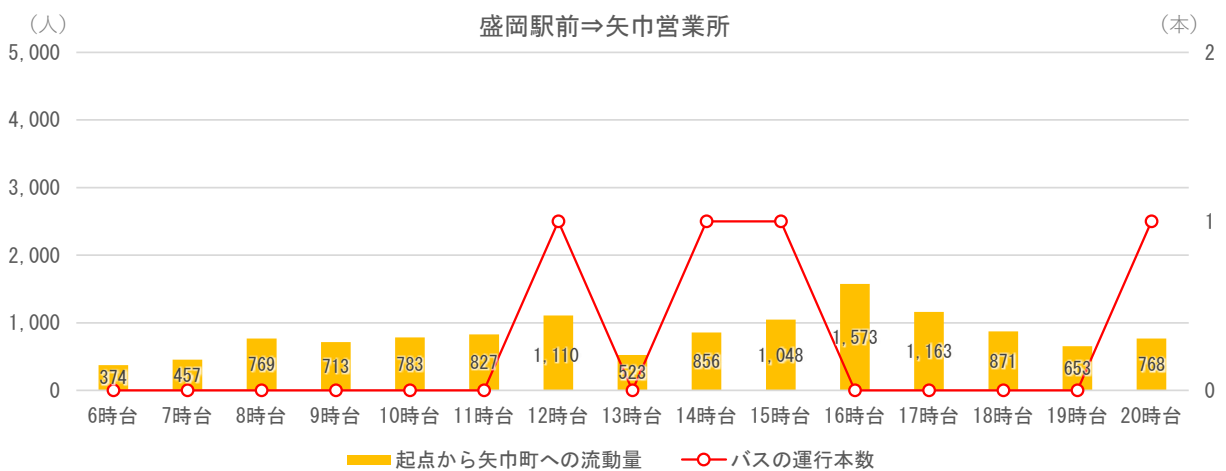


図2-30 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

②県南広域振興圏

■平日

平日の朝7時台は、花巻市、北上市、奥州市、一関市の人口規模の大きい4市を中心とした流動が発生している。

特に、花巻市から北上市、北上市から花巻市においてそれぞれ2,000人以上の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能量が少ない状況がみられる。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

花巻市と北上市の間の移動目的としては、職場の始業時刻や学校の授業時間に合わせた通勤や大学への通学等が考えられる。

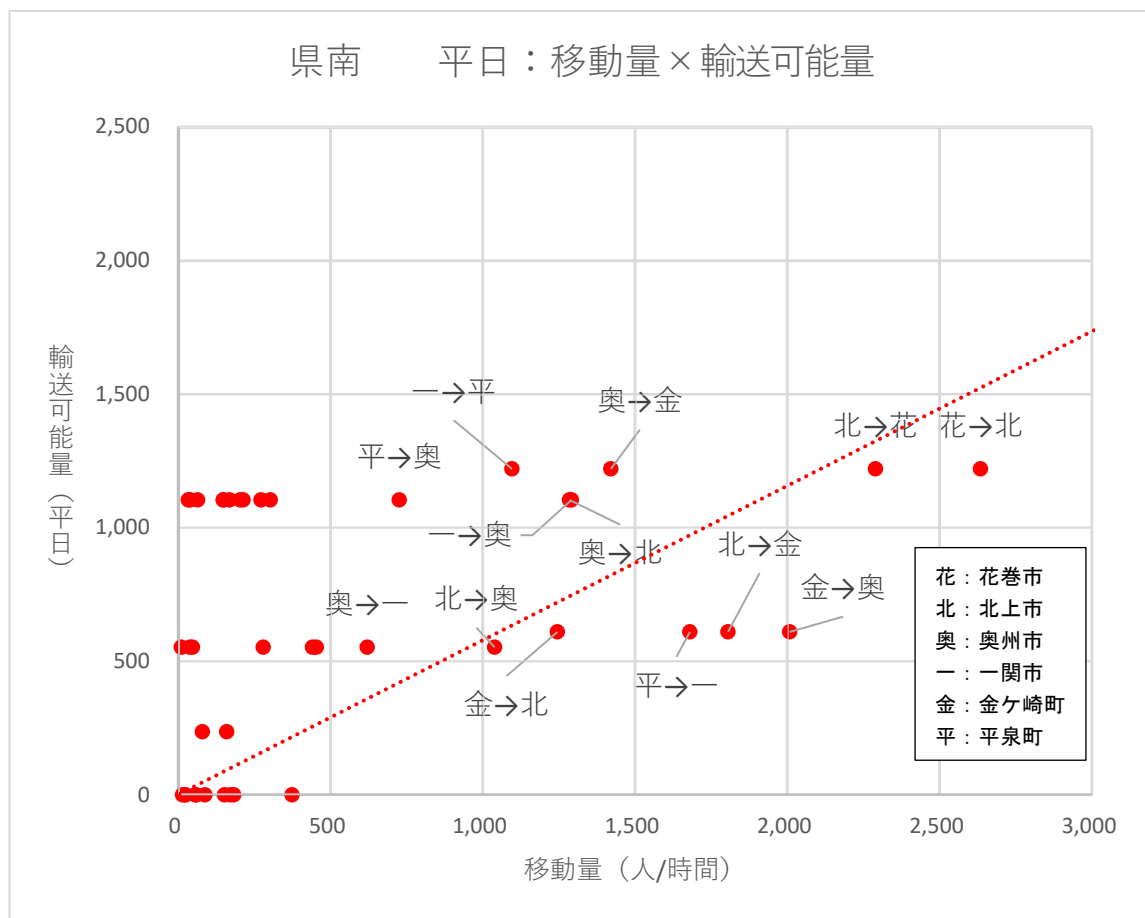


図2-31 時間帯別(平日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能量の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎（西和賀町は湯田庁舎）を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

※ 輸送可能量は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■土曜日

土曜日の朝7時台は、金ヶ崎町から奥州市へ約700人、北上市から金ヶ崎町、平泉町から一関市へ約500人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能量が少ない状況がみられる。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

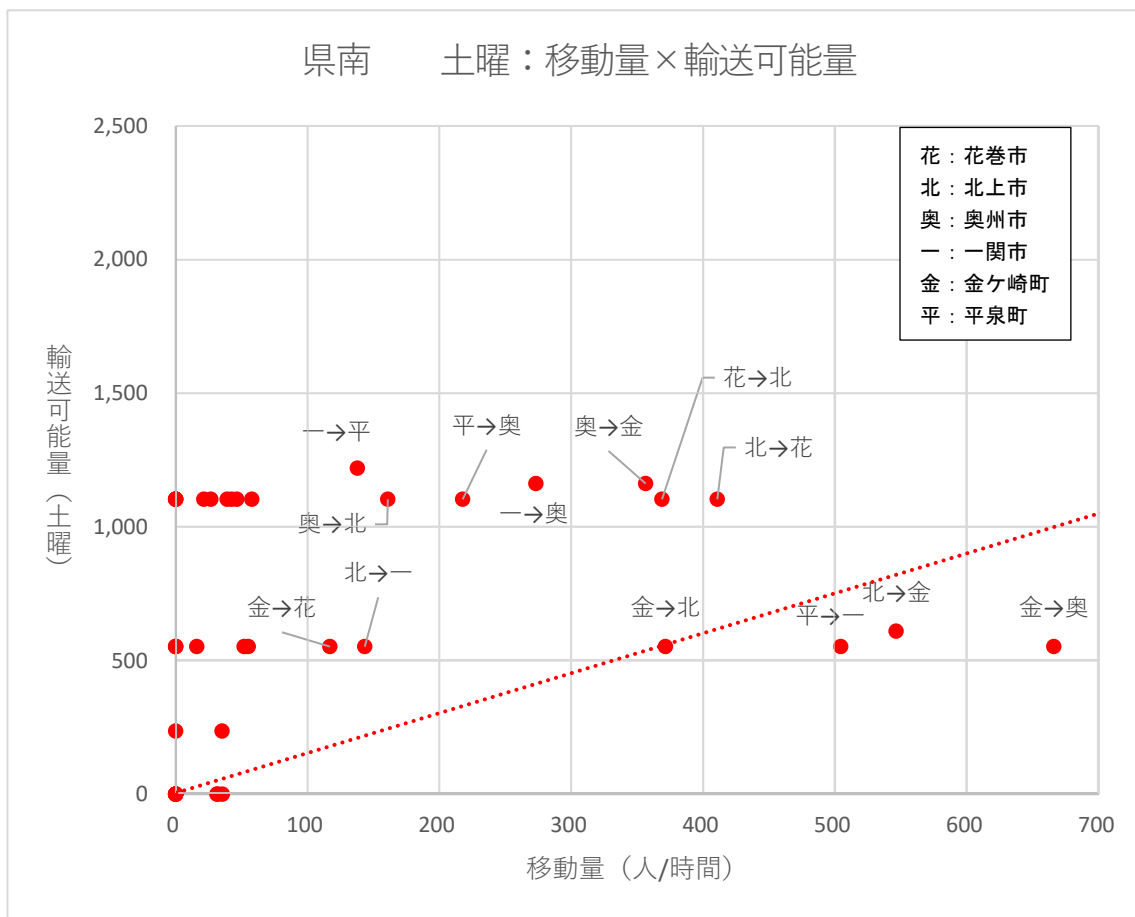


図2-32 時間帯別(土曜日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能量の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎（西和賀町は湯田庁舎）を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

※ 輸送可能量は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■【参考】バスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の状況

成田線(花巻北高校前 起点⇒北上駅前 終点)

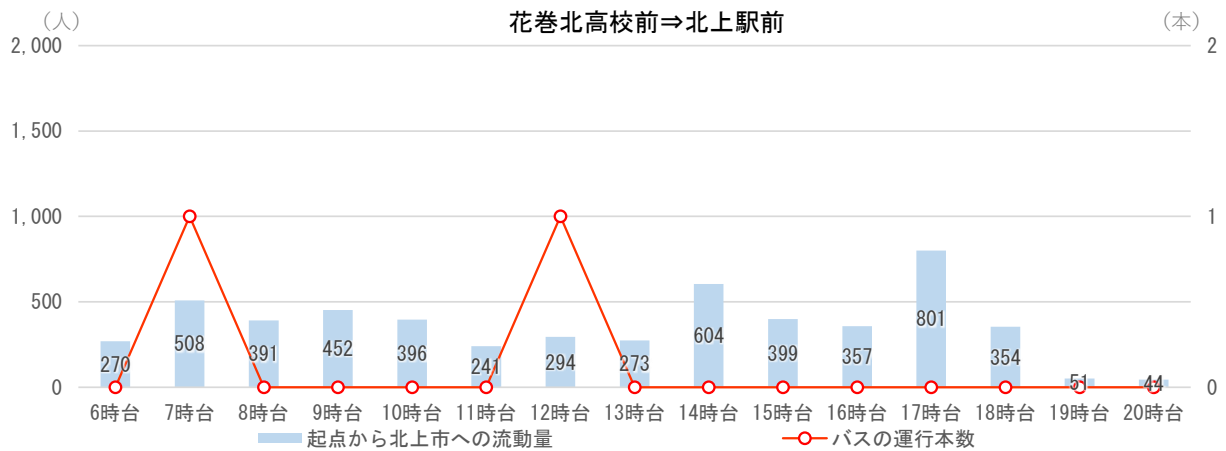


図2-33 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

成田線(北上駅前 起点⇒花巻北高校前 終点)

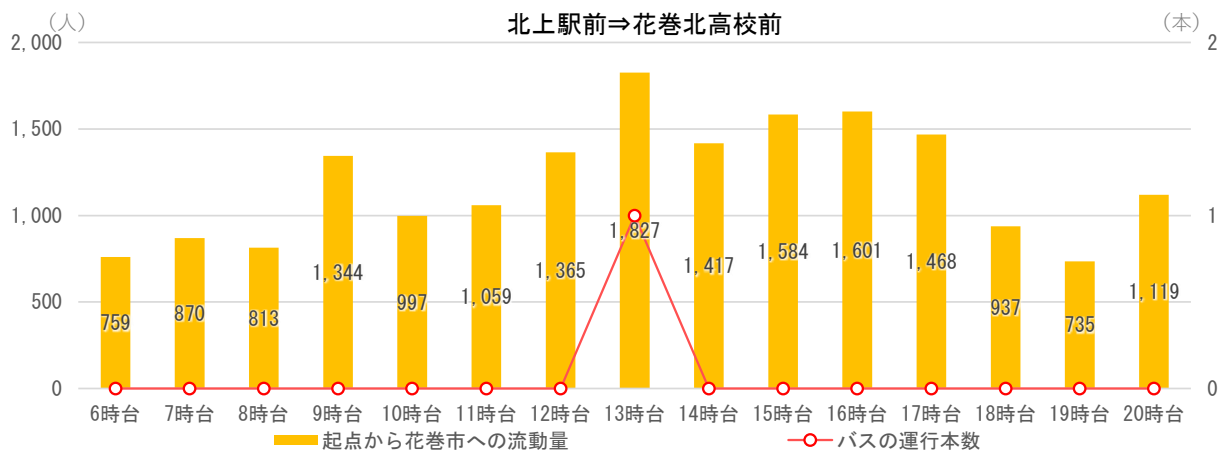


図2-34 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

③沿岸広域振興圏

■平日

平日の朝7時台は、宮古市、大船渡市、陸前高田市、釜石市の人口規模の大きい4市を中心とした流動が発生している。

特に、山田町から宮古市へ約1,800人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が少ない状況がみられる。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

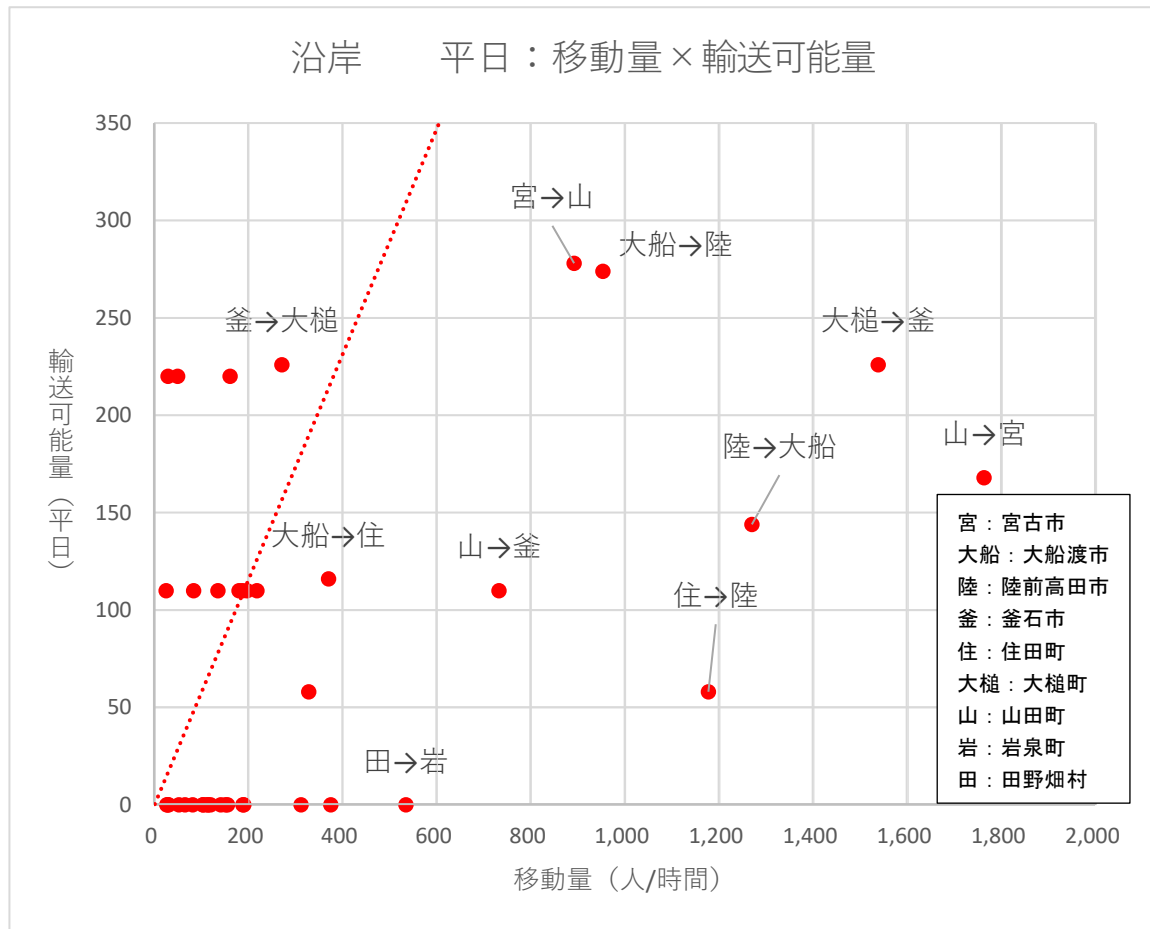


図2-35 時間帯別(平日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

- ※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。
- ※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。
- ※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■土曜日

土曜日の朝7時台は、山田町から宮古市へ約350人、大槌町から釜石市へ約325人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に同程度の地域公共交通の輸送可能性が少ない状況にある。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

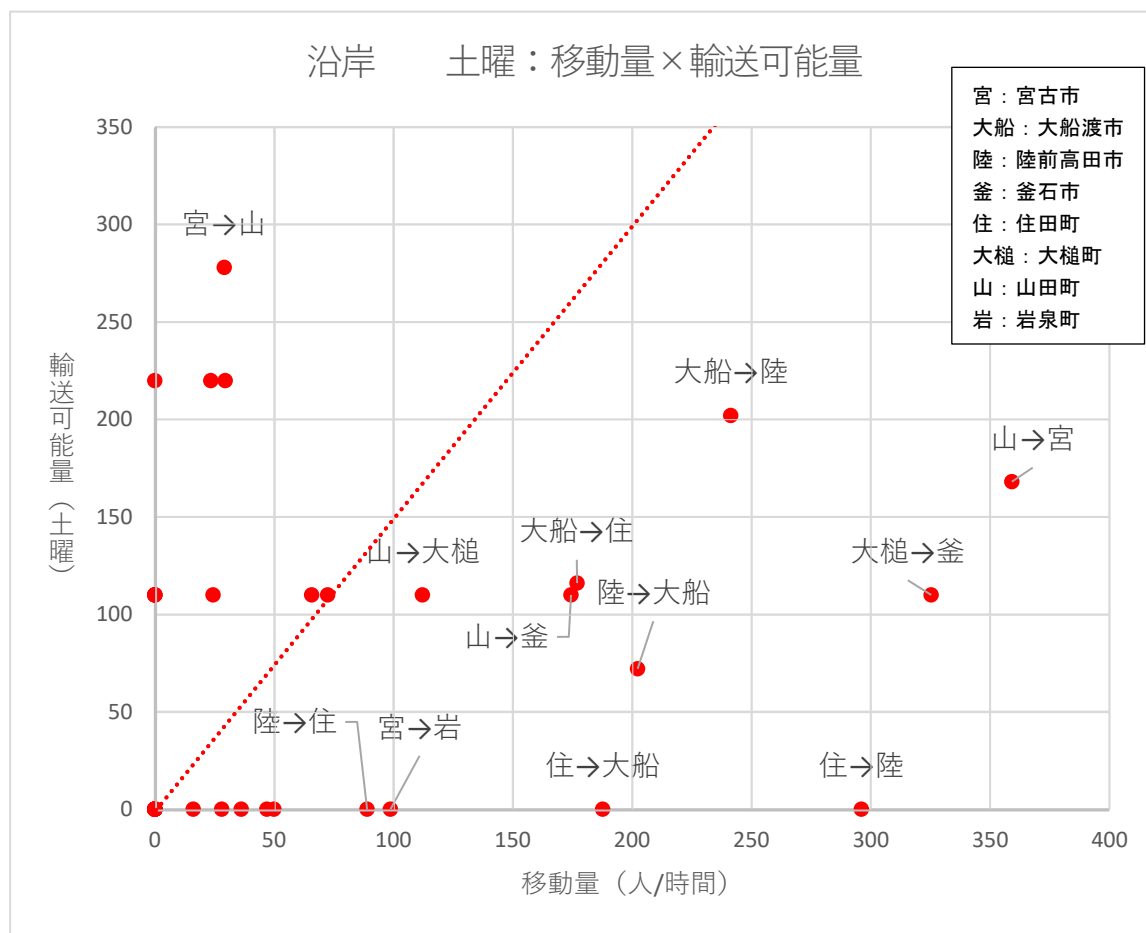


図2-36 時間帯別(土曜日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■【参考】バスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の状況

大船渡住田線(住田高校前 起点⇒盛駅 終点)

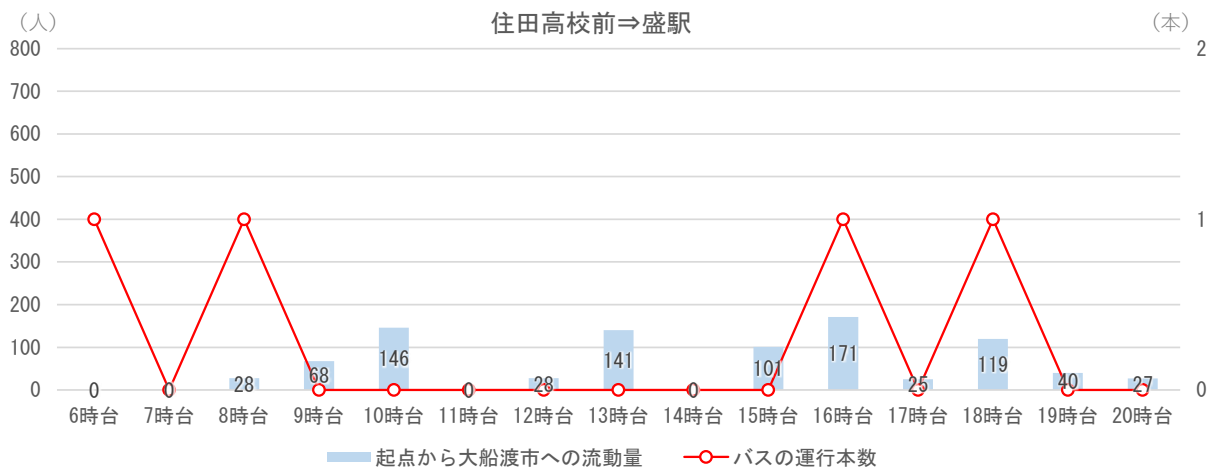


図2-37 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯別推

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

大船渡住田線(盛駅 起点⇒住田高校前 終点)

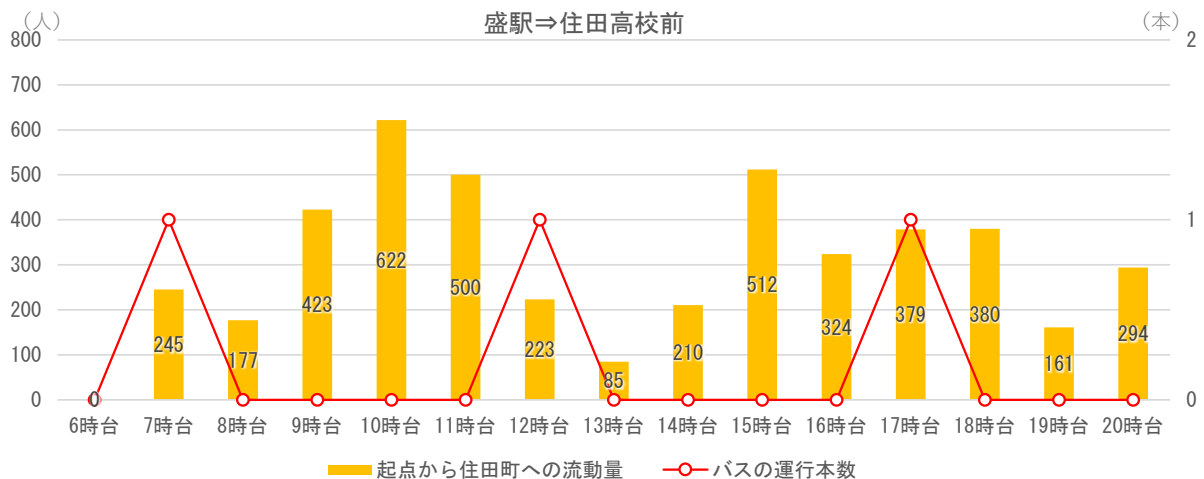


図2-38 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

④県北広域振興圏

■平日

平日の朝7時台は、久慈市や二戸市を中心とした流動が発生している。

特に、野田村から久慈市、一戸町から二戸市へそれぞれ約1,600人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が少ない状況がみられる。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

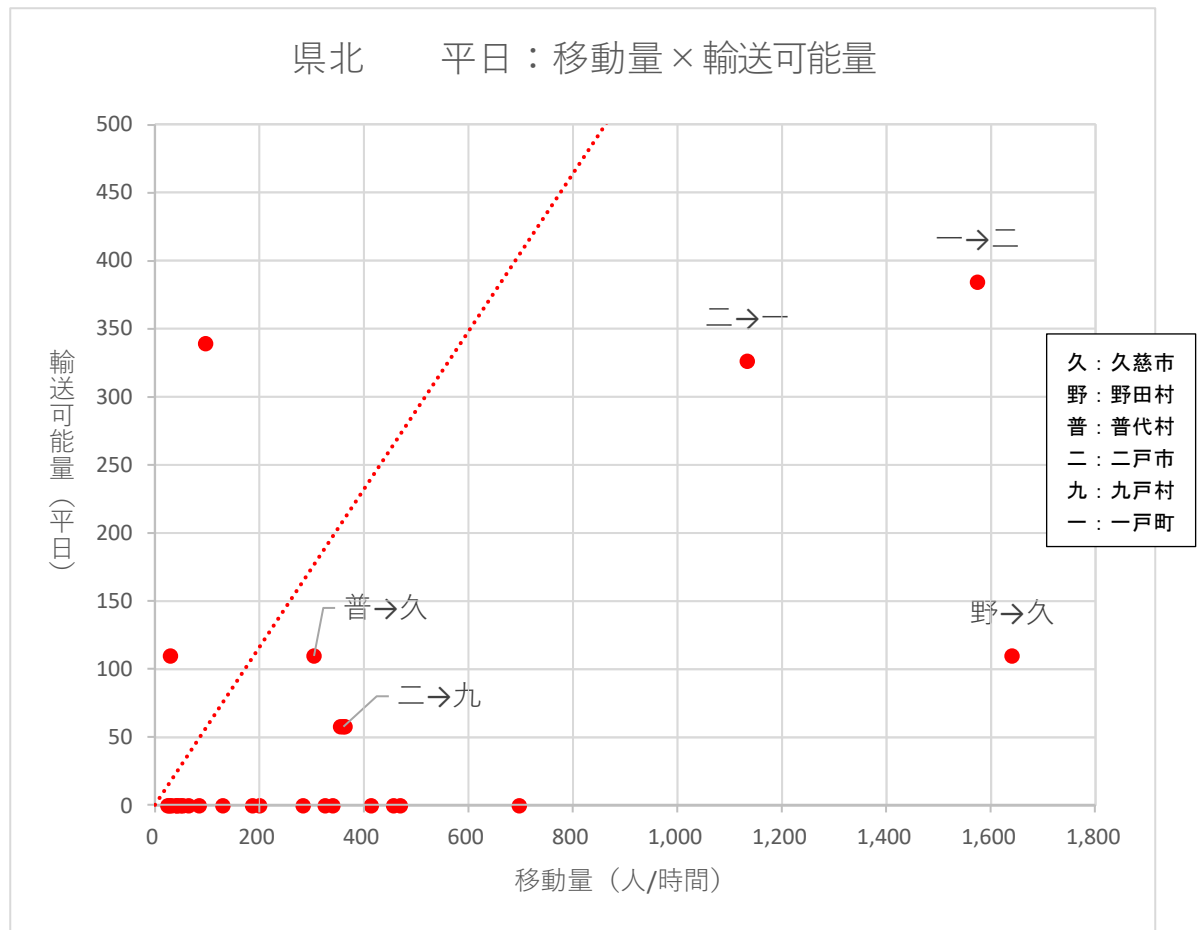


図2-39 時間帯別(平日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード (R4年6月)

※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎（洋野町は種市庁舎）を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。

※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。

※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■土曜日

土曜日の朝7時台は、一戸町から二戸市へ約900人、野田村から久慈市へ約600人の流動が発生しているが、県全域と比べ、相対的に地域公共交通の輸送可能性が少ない状況がみられる。

流動量が多く、地域公共交通のみならず、自家用車等による移動も多く行われていると考えられ、地域公共交通の潜在的な需要が多く存在している可能性があることから、自家用車利用者に地域公共交通の利用を促す取組を検討することが考えられる。

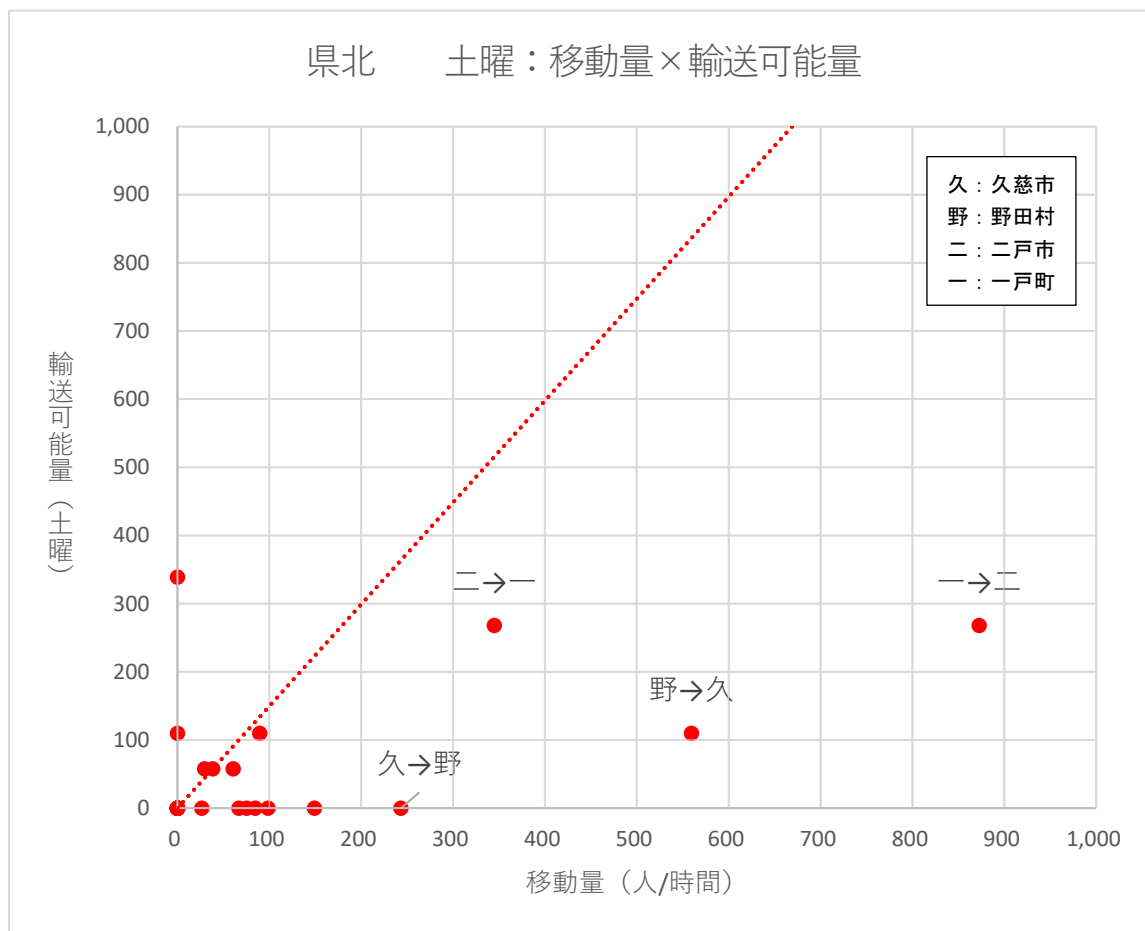


図2-40 時間帯別(土曜日朝7時台)の流動と地域公共交通の輸送可能性の相関

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

- ※ 市町村間の流動は、各市町村の本庁舎（洋野町は種市庁舎）を中心とした1,000mの範囲から、広域振興圏内の他の市町村への移動量とした。
- ※ 輸送可能性は、朝7時台の地域公共交通の運行本数×定員数とした。
- ※ 図中の線は、運行本数や移動量の相対的な多寡の傾向を確認するための県全域の近似直線であり、参考として配置したもの。

■【参考】バスの主な国庫・県単補助路線の起点地から移動先市町村への時間帯別の流動量とダイヤ設定の状況

大野線(陸中大野 起点⇒久慈駅前 終点)

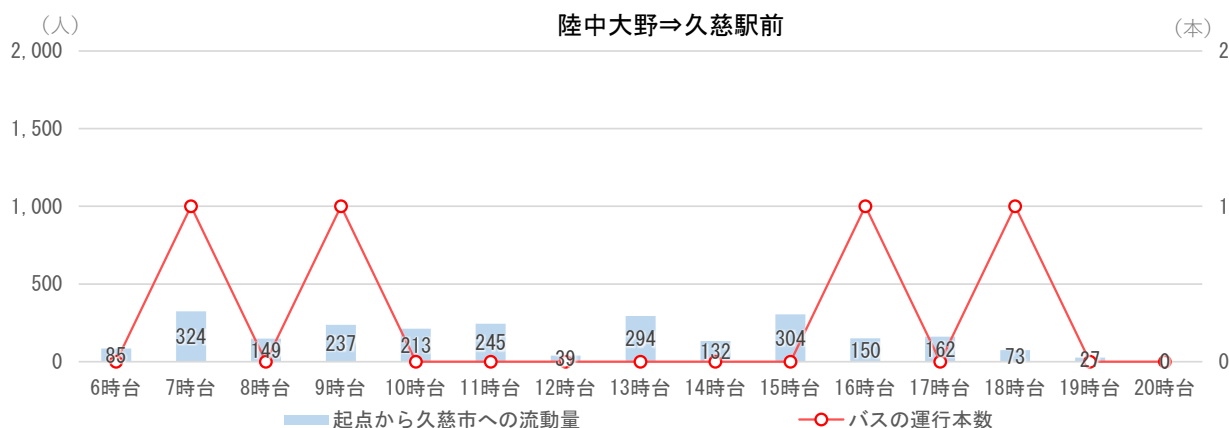


図2-41 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

大野線(久慈駅前 起点⇒陸中大野 終点)

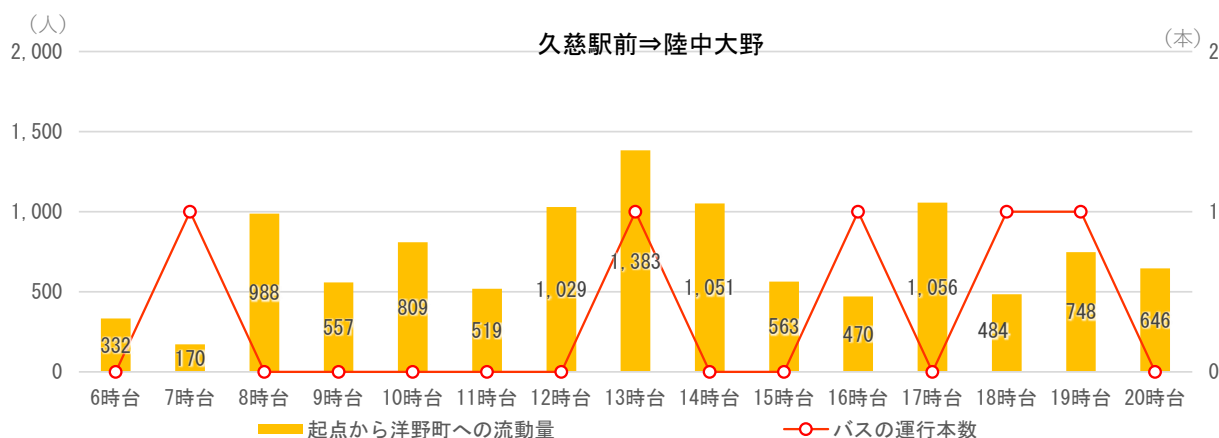


図2-42 起点から沿線市町村への流動量とバスの運行本数の時間帯

出典：岩手県地域公共交通ビッグデータ分析ダッシュボード（R4年6月）

(4)観光動向

1)観光振興

岩手県は、「平泉の文化遺産」、「橋野鉄鉱山（明治日本の産業革命遺産）」、「御所野遺跡（北海道・北東北の縄文遺跡群）」の3つの世界遺産や、「十和田八幡平国立公園」、「三陸復興国立公園」の2つの国立公園があり、三陸ジオパークや小岩井農場、花巻温泉郷など豊富な観光資源を有している。

新型コロナウイルス感染症により観光入込客数は減少していたものの、感染症が5類に移行したこと等に伴い、徐々に回復の兆しがみられる。

また、ニューヨーク・タイムズ紙「2023年に行くべき52か所」の2番目に盛岡市が紹介されたことや、大型クルーズ船の寄港再開、令和5年（2023年）5月にはいわて花巻空港の台北線が運航再開したことなどにより、観光入込客数の回復が期待される。



出典：十和田八幡平国立公園 八幡平リゾートホームページ

小岩井農場 小岩井農牧株式会社

花巻温泉郷 花巻市ホームページ

平泉の文化遺産 中尊寺

御所野遺跡 岩手県世界文化遺産関連ポータルサイト

三陸復興国立公園及び三陸ジオパーク 三陸ジオパークホームページ

橋野鉄鉱山 岩手県観光ポータルサイト「いわての旅」

2)観光入込客数の推移と主な観光地

観光入込客数は、平成 28 年（2016 年）以降増加傾向にあり、令和元年（2019 年）には直近 10 年間で最大の約 2,921 万人であったが、令和 2 年（2020 年）以降、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛などの影響から大幅に減少し、徐々に回復傾向にあるものの、コロナ以前の水準には戻っていない。

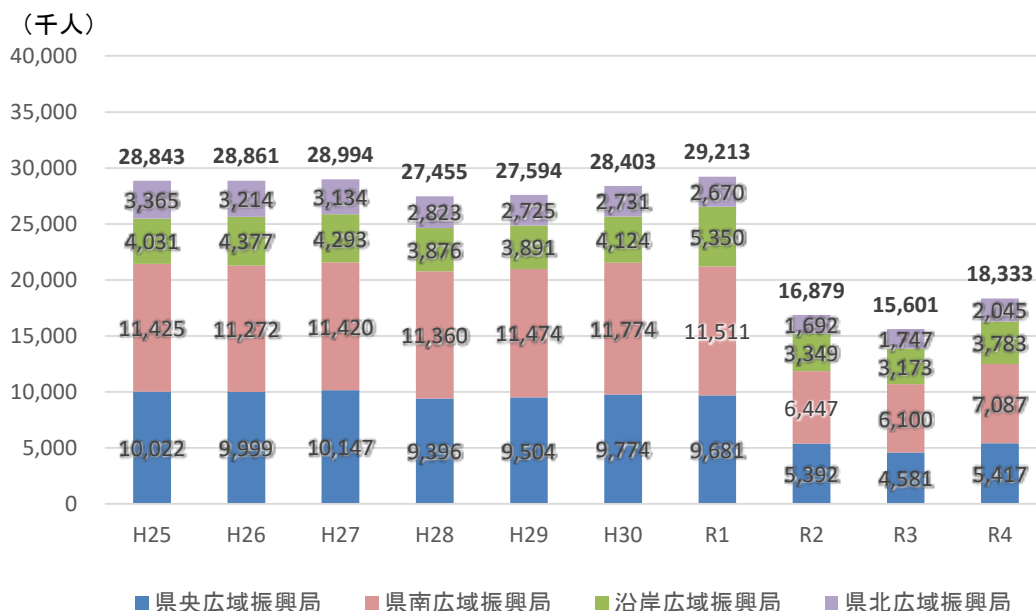


図2-44 県全体の観光入込客数の推移

出典：岩手県観光統計概要

①県央広域振興圏

観光入込客数は、県全体の推移と同様、令和 2 年（2020 年）以降大幅に減少しており、令和 4 年（2022 年）には約 542 万人と、県南広域振興圏に次いで 2 番目となっている。

主要観光地は盛岡城跡公園、伝統工芸品や郷土の食などのものづくりが体験できる盛岡手づくり村、日本最大級の民間農場である小岩井農場、青森県・岩手県・秋田県に跨る十和田八幡平国立公園等が有名であり、安比高原や岩手高原などのスキー場や温泉も多く点在する。

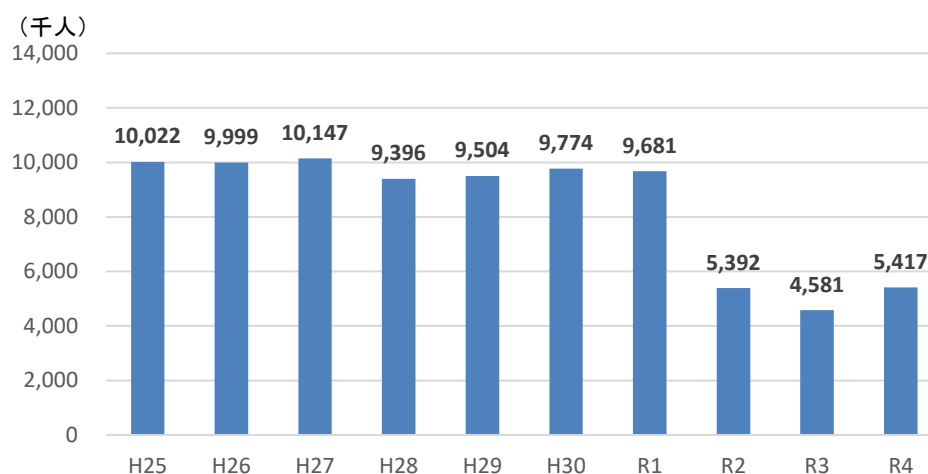


図2-45 県央広域振興圏の観光入込客数の推移

出典：岩手県観光統計概要

②県南広域振興圏

観光入込客数は、令和4年（2022年）には約709万人と、広域振興圏別で最も多くなっているが、県全体の推移と同様、令和2年（2020年）から大幅に減少している。

主要観光地は世界遺産となっている中尊寺、毛越寺などのある平泉を筆頭に、花巻市出身の詩人・童話作家である宮沢賢治の作品が展示されている宮沢賢治記念館、平安時代の歴史文化を体感できるえさし藤原の郷、日本の原風景が広がる遠野ふるさと村や一関市の厳美溪、猊鼻溪等、観光資源も豊富である。また、花巻温泉郷や一関温泉郷、夏油温泉郷等、温泉が豊富である。

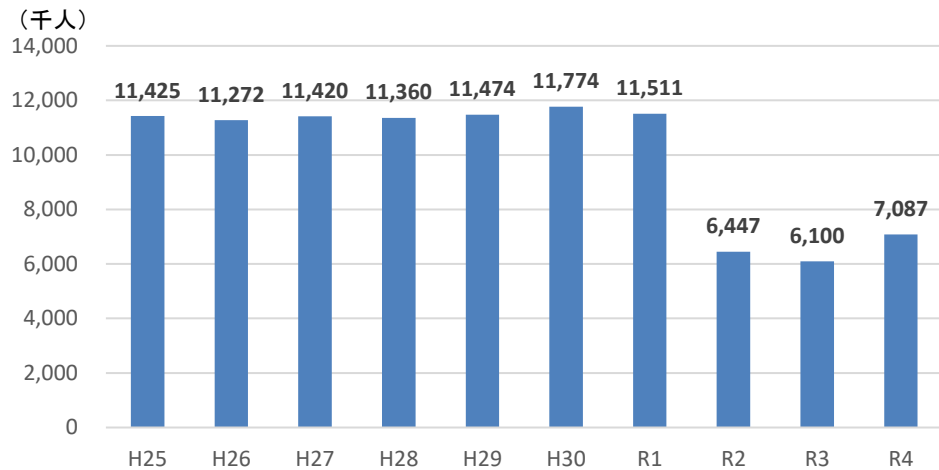


図2-46 県南広域振興圏の観光入込客数の推移 出典：岩手県観光統計概要

③沿岸広域振興圏

観光入込客数は、県全体の推移と同様、令和2年（2020年）から大幅に減少しており、令和4年（2022年）には約378万人と県央広域振興圏に次いで3番目となっている。

主要観光地は高さ200メートルの大断崖の北山崎、三陸復興国立公園を代表する景勝地の浄土ヶ浜、日本三大鍾乳洞の龍泉洞のほか、世界遺産となっている橋野鉄鉱山が有名である。

また、東日本大震災津波伝承館を拠点とし、各地の震災伝承施設や三陸鉄道の震災学習列車等を活用した復興ツーリズムが推進されている。

加えて、三陸ジオパークのトレッキングコース「みちのく潮風トレイル」が整備されている。

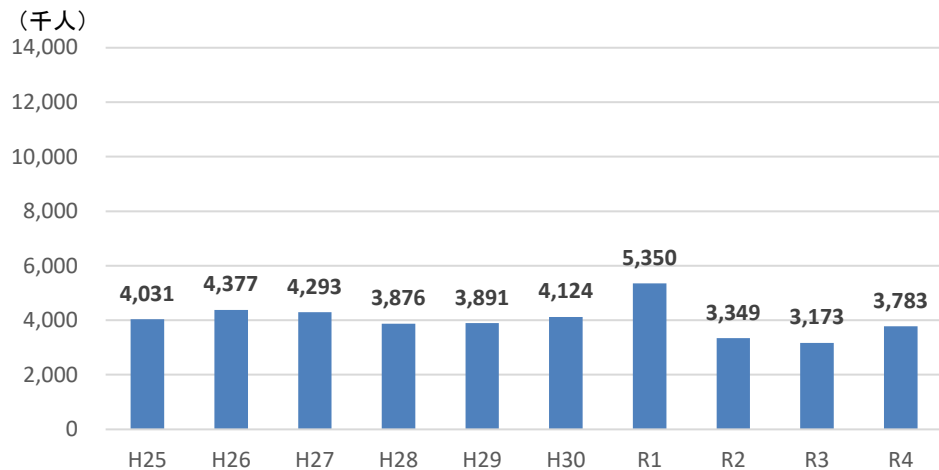


図2-47 沿岸広域振興圏の観光入込客数の推移 出典：岩手県観光統計概要

④県北広域振興圏

観光入込客数は、県全体の推移と同様、令和2年（2020年）から減少しており、令和4年（2022年）には約205万人と広域振興圏で最も少なくなっている。

主要観光地は世界遺産の御所野遺跡や、「続日本100名城」に選定された九戸城、NHK連続テレビ小説「あまちゃん」のロケ地として一躍脚光を浴びた小袖海岸、春には約15万本のチューリップが咲きほこる雪谷川ダムフォリストパーク・軽米が有名である。その他、折爪岳を眺望できる産直施設「道の駅おりつめオドデ館」や「道の駅おおの」、三陸ジオパークのトレッキングコース「みちのく潮風トレイル」が整備されている。

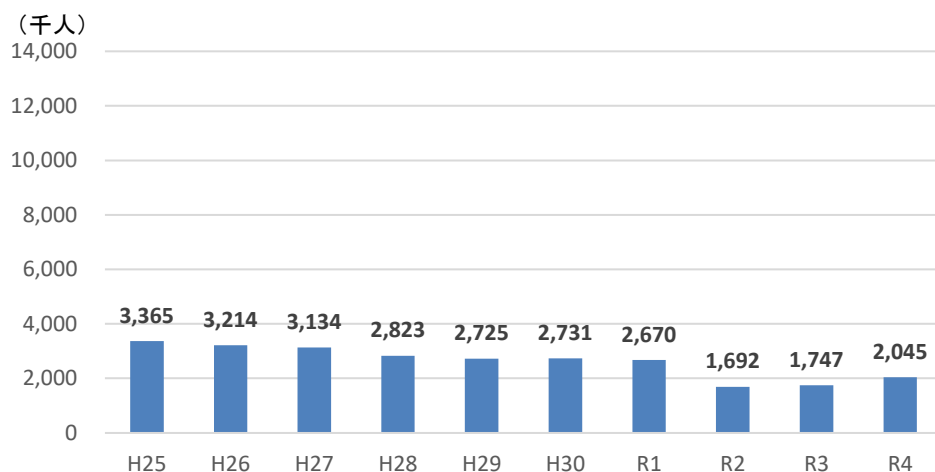


図2-48 県北広域振興圏の観光入込客数の推移

出典：岩手県観光統計概要

3)観光客の行動特性

観光客の流入出割合※は、いずれも県南広域振興圏への流入出数が多く、次いで県央広域振興圏となっている。

観光地への交通手段は、自動車が最も利用されている。岩手県外居住者においては、岩手県内居住者と比べて新幹線の割合が高くなっている。

平成29年度（2017年度）と令和2年度（2020年度）の状況を比較すると、新型コロナウイルス感染症の影響により、自動車の割合が増加し、公共交通の割合が減少している。

また、広域振興圏別居住者の各広域振興圏への流入出割合は、県央広域振興圏から県北広域振興圏、県南広域振興圏から県央広域振興圏や沿岸広域振興圏、沿岸広域振興圏から県南広域振興圏で3%以上と比較的多くなっている。

※流入出割合の算出方法は、流入を「居住地から最初に立ち寄った観光地への移動」、流出を「最後に立ち寄った観光地から居住地への移動」としている。

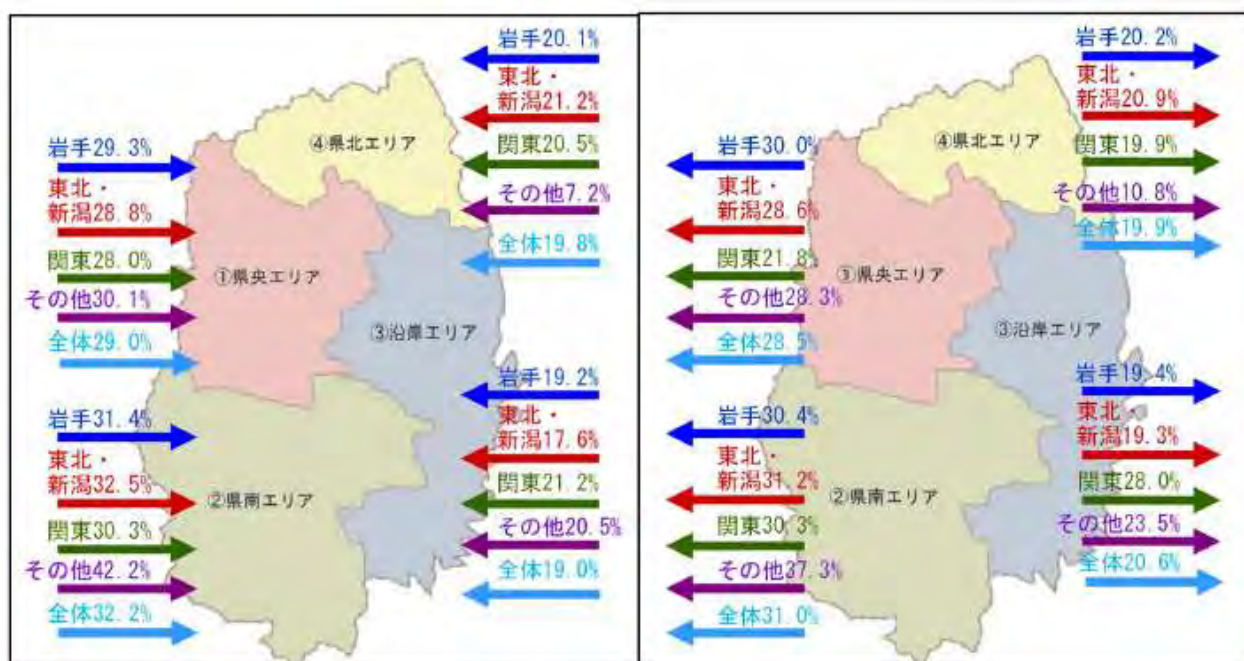


図2-49 観光客の居住地別各広域振興圏への流入出割合(令和2年(2020年))

出典：R2年岩手県観光統計概要

※東北・新潟エリア：岩手県を除く東北5県・新潟県

※関東エリア：北関東3県・南関東1都3県

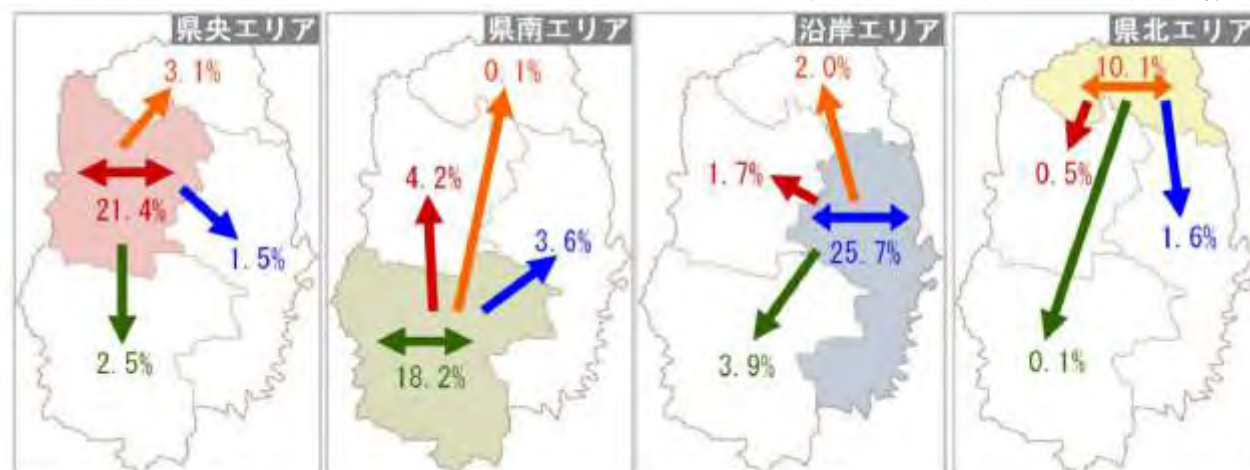
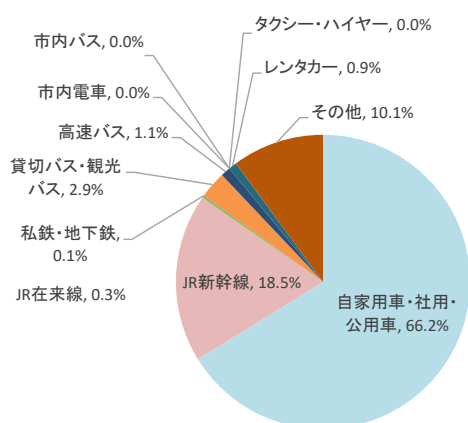


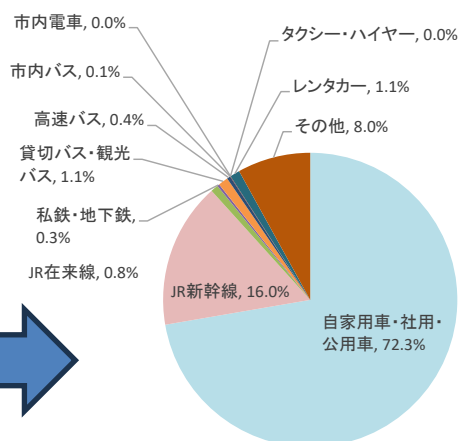
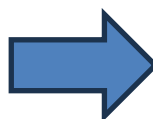
図2-50 広域振興圏別居住者の各広域振興圏への流入出割合(令和2年(2020年))

出典：R2年岩手県観光統計概要

岩手県外居住者

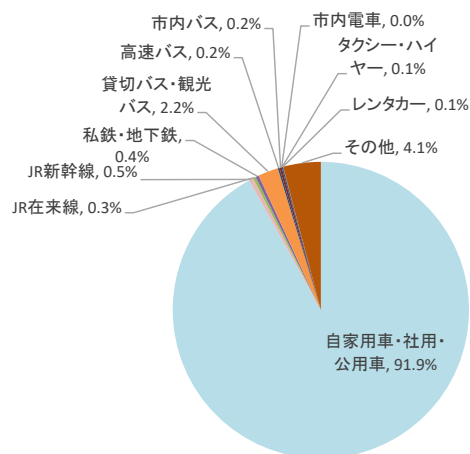


H29

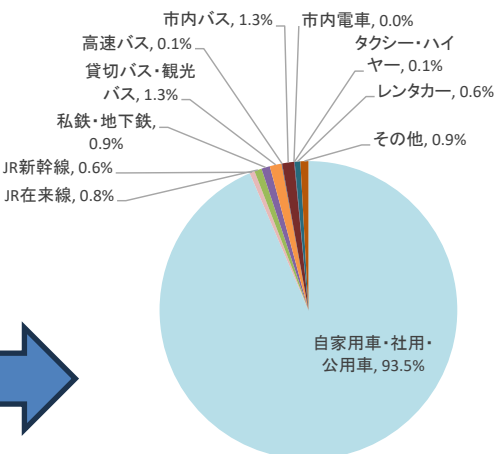
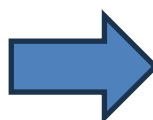


R2

岩手県内居住者

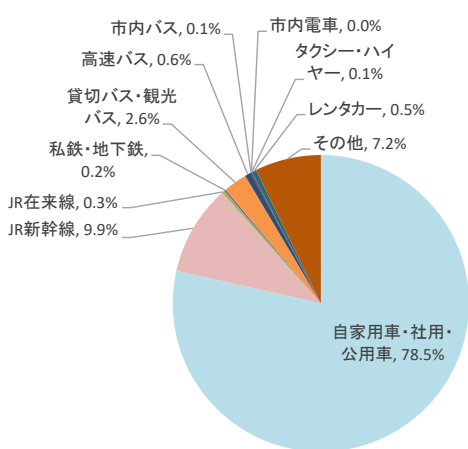


H29

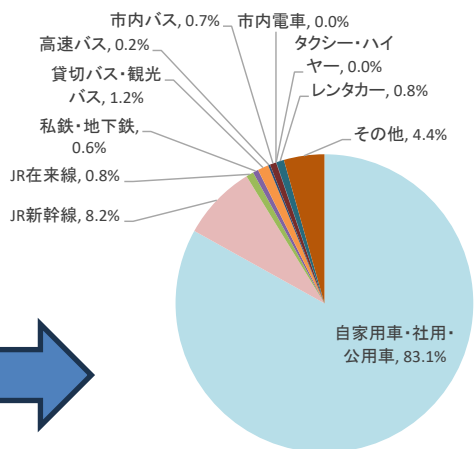
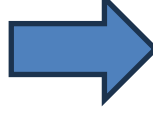


R2

全体(県外+県内)



H29



R2

図2-51 居住地別の岩手県内の観光地への交通手段(平成29年(2017年)と令和2年(2020年)の比較)

出典：岩手県観光統計概要

4) 宿泊客数の推移

観光目的の宿泊客数は平成 30 年（2018 年）から令和元年（2019 年）までは概ね横ばいに推移していたものの、令和 2 年（2020 年）以降は、新型コロナウイルスの影響により、宿泊客数が大きく減少している。

令和 3 年（2021 年）以降は、宿泊客数が回復傾向にあり、令和 4 年（2022 年）は 5,039 千人泊となったがコロナ以前の約 8 割程度に留まっている。

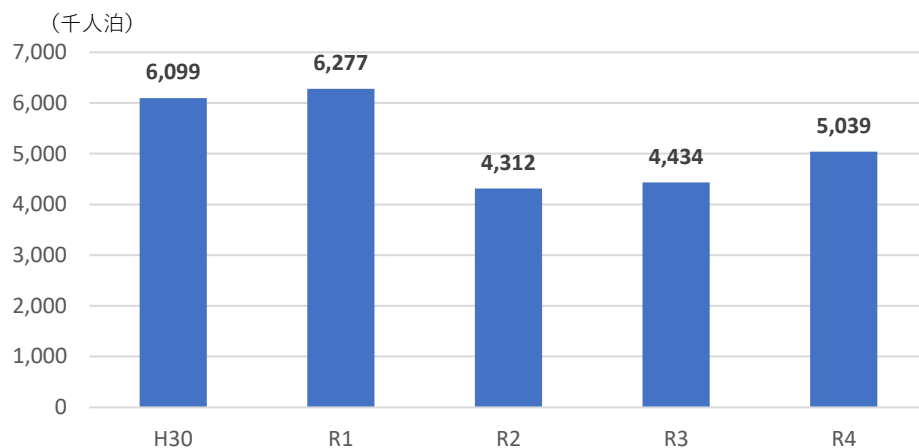


図2-52 延べ宿泊客数の推移

出典：観光庁宿泊旅行統計調査

5)外国人観光客の行動特性

外国人観光客は、令和元年（2019年）には直近10か年で最大となる46.4万人であったが、令和2年（2020年）以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、令和4年（2022年）は2.4万人となっている。

令和4年の外国人観光客の国籍別内訳は台湾が最も多く、次いでアメリカとなっている。それ以降はタイ、香港、中国と続いており、全体的にアジア圏の観光客が多い傾向がみられる。

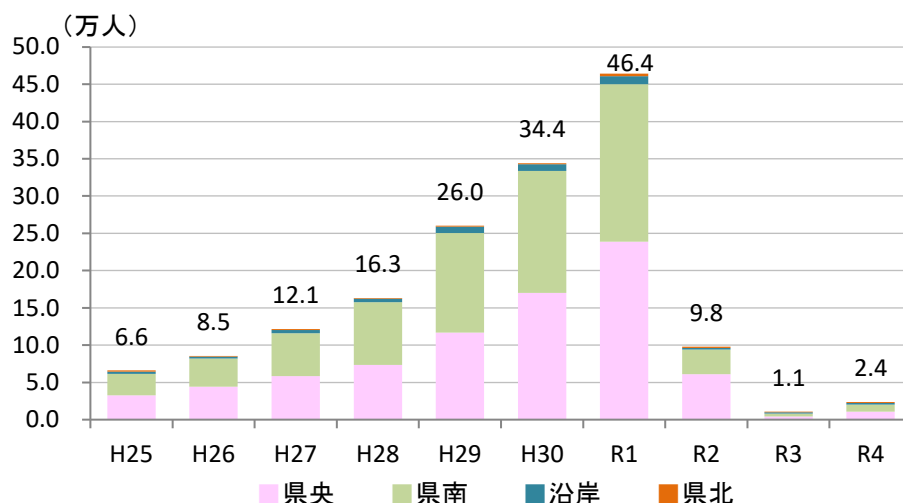


図2-53 外国人観光客の観光入込客数の推移

※観光入込客数は実数値（単位：人）の計算結果

表2-14 外国人観光客の観光入込客数の推移

単位: 万人

区分	平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)
県央広域振興圏	3.3	4.4	5.9	7.4	11.7	17.0	23.9	6.1	0.5	1.1
県南広域振興圏	2.9	3.8	5.7	8.4	13.4	16.4	21.1	3.3	0.4	0.9
沿岸広域振興圏	0.3	0.3	0.4	0.4	0.9	0.9	1.1	0.2	0.2	0.2
県北広域振興圏	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.2	0.1	0.1
計	6.6	8.5	12.1	16.3	26.0	34.4	46.4	9.8	1.1	2.4

出典：いわての観光統計

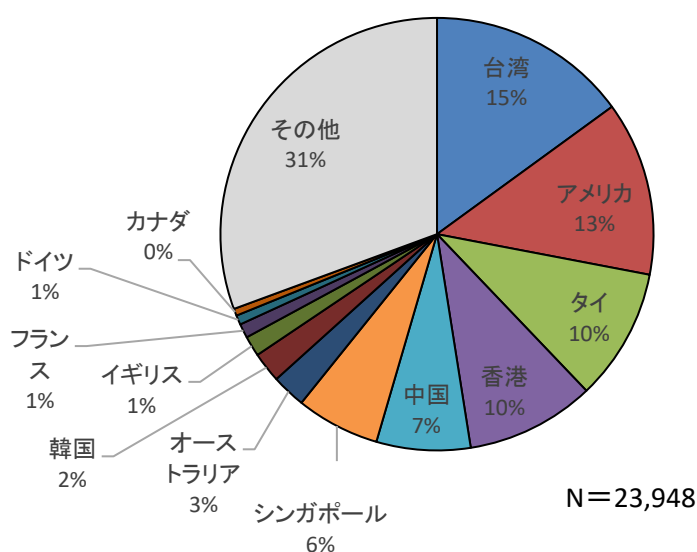


図2-54 外国人観光客の国籍別内訳(令和4年(2022年))

出典：いわての観光統計

(5)自動車・運転免許の保有状況

1)自動車の保有台数

自動車保有台数は、令和元年度（2019 年度）から横ばい傾向にあり、令和 4 年度（2022 年度）は約 88 万台と、80 万台以上で推移している。

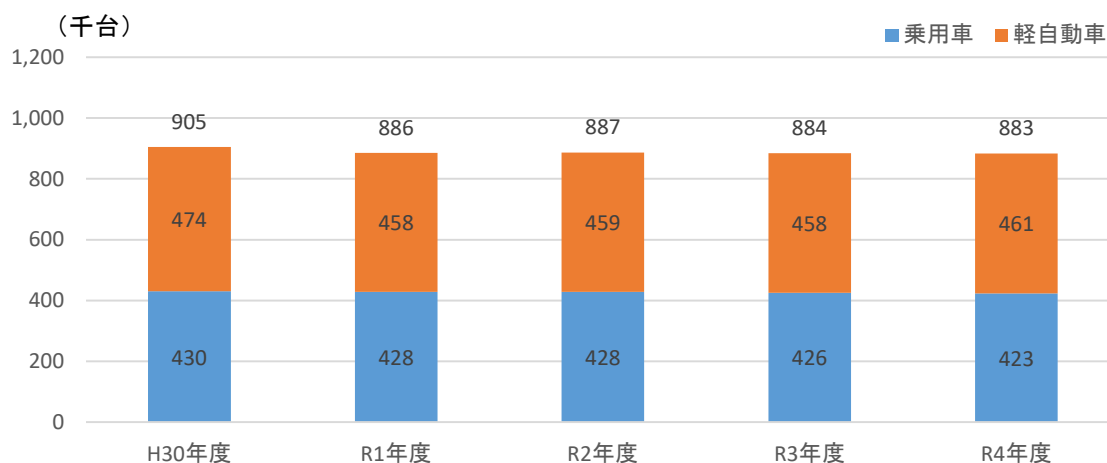


図2-55 岩手県全体の自動車保有台数

出典：東北運輸局
※自動車保有台数は実数値（単位：台）の計算結果

2)運転免許の保有状況

運転免許の保有者数は近年では横ばい傾向にあり、令和 4 年（2022 年）は約 81 万人で、総人口に占める免許保有者数の割合は 68.9%となっている。

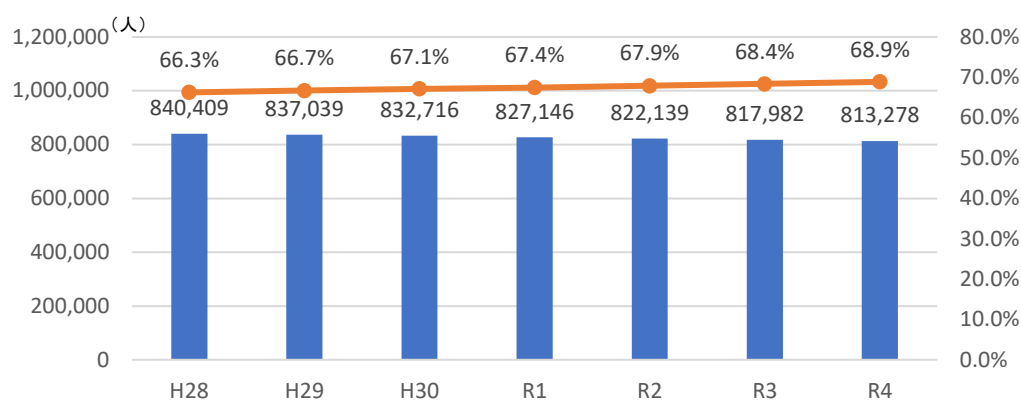


図2-56 岩手県の運転免許の保有状況

出典：警察庁運転免許統計

3)運転免許返納者数の推移

運転免許返納者数は、令和元年（2019年）の5,291人をピークに、令和2年（2020年）以降は減少しているが、4,000人以上で推移している。

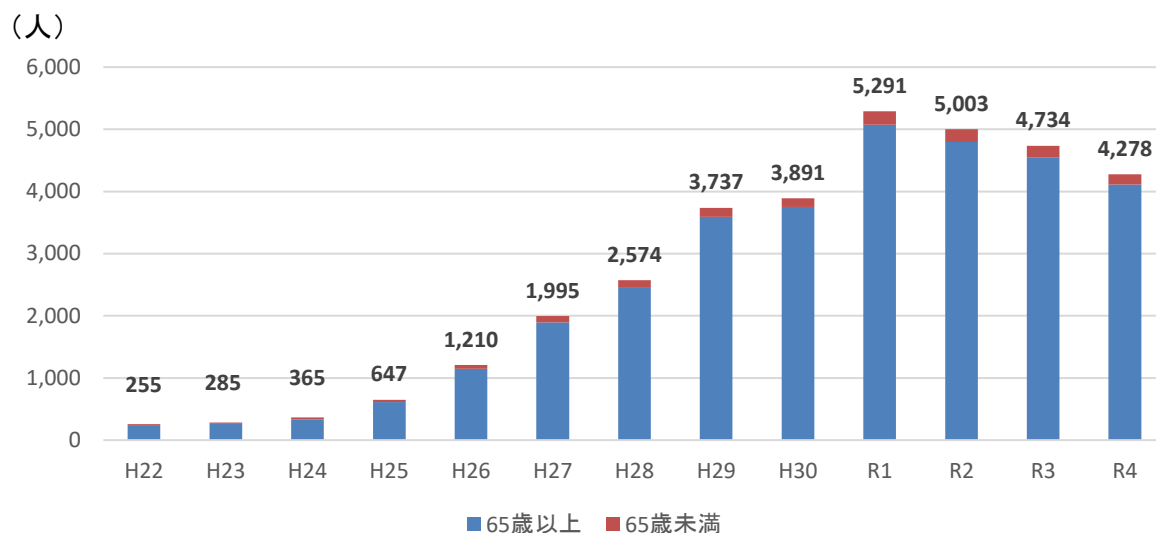


図2-57 岩手県の運転免許返納者数(申請取消件数)の推移

表2-15 岩手県の運転免許返納者数(申請取消件数)の推移

区分	平成22年 (2010年)	平成23年 (2011年)	平成24年 (2012年)	平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)
65歳以上	241	264	333	612	1,148	1,896	2,451	3,590	3,753	5,073	4,796	4,542	4,114
65歳未満	14	21	32	35	62	99	123	147	138	218	207	192	164
合計	255	285	365	647	1,210	1,995	2,574	3,737	3,891	5,291	5,003	4,734	4,278

出典：警察庁・運転免許統計

(6)復興・まちづくり等

1)道路ネットワーク

復興道路である三陸沿岸道路が令和3年(2021年)12月、復興支援道路である東北横断自動車道釜石秋田線の釜石～花巻間が平成31年(2019年)3月、宮古盛岡横断道路が令和3年3月に全線開通し、沿岸部内及び沿岸部と内陸部間の所要時間が大幅に短縮された。



図2-58 岩手県内の復興道路等の概要

出典：岩手県 主な取組の進捗状況 いわて復興インデックス



図2-59 復興道路・復興支援道路の整備による時間短縮効果

出典：岩手県公表資料（R3.12月）

2)復興まちづくり事業

東日本大震災津波からの復興に向けて、土地区画整理事業や防災集団移転促進事業、漁業集落防災機能強化事業などの面整備やまちづくり連携道路整備事業、災害公営住宅整備事業が行われ、災害公営住宅等への公共交通についても、概ね確保されている。

表2-16 まちづくり(面整備事業)及びまちづくり連携道路整備事業の実施状況一覧

	土地区画 整理事業		防災集団移転 促進事業		津波復興拠点 整備事業	漁業集落防災 機能強化事業		まちづくり 連携道路整備事業	合計	
	地区数	区画数	地区数	区画数	地区数	地区数	区画数	箇所数	地区・箇所	区画数
事業対象	7市町村		7市町村		8市町	11市町村		9市町村	12市町村	
工事完了	19	4,011	88	2,080	10	41	471	32	190	7,472
洋野町	—		—		—	八木		(一)八木港線 八木		
久慈市	—		—		—	久慈溪・大崎、元木沢、玉の崎、久喜		—		
野田村	域内		域内、米田・南津		—	下安家、中沢		(主)野田山形線 野田、(一)安家玉川線 下安家		
替代村	—		—		—	堀内・沢		—		
田野畑村	—		—		—	羅賀、島越		(主)岩泉 平井賀替代線 明戸、(主)岩泉 平井賀替代線 島越、(主)岩泉 平井賀替代線 羅賀		
岩泉町	—		—		—	小本		—		
宮古市	田老、 勝ヶ崎・光岸地		田老、鶴山、高浜・金浜、法 の崎、赤崎		中心市街地 津軽石	招待、堀内、浦の沢・追 切、 宮部・荒巻、重茂里、千 鶴、 女選戸、石浜、田老野原		(主)重茂半島線 熊の平～ 堀内、(主)重茂半島線 堀 内～津軽石、(一)崎山富 古線 蔵ヶ崎、(主)重茂半 島線 里、(主)重茂半島線 千鶴、(主)重茂半島線 石 浜、(主)重茂半島線 川代		
山田町	大沢、山田、 山田国道45号周辺、 綾笠、綾笠(跡地)		山田、綾笠、船越・田の浜、 小谷島		山田	大浦、大沢		(主)重茂半島線 大沢～浜 川目		
大槌町	町方、安渡、 赤浜、吉里吉里		島板1、吉里吉里1、吉里吉 里2、吉里吉里3、赤浜1、 赤浜2、赤浜6、安渡1、安 渡2、安渡3、安渡4、安 渡、寺野日暮、大ヶ口・泥 山・夏木・堀内・屋敷前、町 方、小丸、花輪田		町方、安渡	吉里吉里、浪線、赤浜、 安渡		(一)吉里吉里 釜石線 赤 浜		
釜石市	片岸、鶴住居、 鶴石松原、平田		宝浜、榎浜、箱崎、箱崎白 浜、 桑ノ浜、両石、尾崎白浜、花 鹿辺、本郷、唐丹、荒川		鶴住居、東部	花鹿辺、釜浜、飯宿、桑 ノ浜、大石、新浜町、佐 須、榎浜、箱崎、両石、 箱崎白浜、尾崎白浜、本 郷、唐丹		(一)吉里吉里釜石線 釜浜 の2、(一)吉里上荒川線 下荒川の2、(一)吉里吉 里釜石線 釜浜、(一)唐丹 白浜市線 荒川、(国)283 号 松原		
大船渡市	大船渡駅周辺		大船渡、崎岸、平林、上山、 鶴巻、神坂、釜清、小瀬浦、 梅神、門之浜、泊里、佐野、 中井崎、永浜、清水、蛸ノ 浦、田浜、港・吉崎、泊、浦浜 南、 浦浜仲・西、浦浜東・南前、 崎浜		大船渡	越喜来(浦浜東)		(一)崎浜港線 越喜来、 (主)大船渡店田 陸前高田 線 船河原、(一)釜石海岸 線 家崎～釜石、(主)大船 渡 越喜来三陸線 越喜来、 (主)大船渡 越喜来三陸線 赤崎		
陸前高田市	今泉、高田		月山、上長部、双六、妻谷、 福伏、下矢作、館、下沢、高 田、今泉、堂の前、鶴の沢、 西替、三日月、御浜、夜更 花、新田、只出、長崎、大 野、広田大野、田谷、六ヶ 浦、泊、中沢、久保		高田北、高田南	—		(主)大船渡店田 陸前高田 小友、(国)340号 今泉大 橋、(国)340号 竹駒、 (主)大船渡店田 陸前高田 線 広田町、(主)大船渡店 田 陸前高田線 久保～ 泊、(主)大船渡店田 陸前 高田線 花貝、(一)長部港 線 長部		

出典：岩手県 主な取組の進捗状況 いわて復興インデックスを一部修正

表2-17 災害公営住宅の整備状況

区分	県整備			市町村整備			合 計		
	箇所数	戸数(進捗率)		箇所数	戸数(進捗率)		箇所数	戸数(進捗率)	
沿岸地域 [※]	53	2,595	(100%)	139	2,955	(100%)	192	5,550	(100%)
内陸避難者向け	8	232	(100%)	3	51	(100%)	11	283	(100%)
県全体	61	2,827	(100%)	142	3,006	(100%)	203	5,833	(100%)

※ 沿岸地域の数値に一関市に整備した27戸を含む。

(R2.12.31現在)

完成した災害公営住宅の例

- *盛岡市 南青山地区
- *事業主体：岩手県
- *RC造3・4階建 99戸

(完成：R2.12月)



出典：岩手県 主な取組の進捗状況 いわて復興インデックスを一部修正

3)主要施設の分布状況

①現状の施設立地状況

県内の下表に掲げる主要施設は、県庁所在地である盛岡市を中心に、二戸市と一関市を結ぶ鉄道沿線に集積しており、県央広域振興圏と県南広域振興圏で多くなっている。

また、沿岸広域振興圏では宮古市、釜石市、大船渡市に、県北広域振興圏では久慈市、二戸市に施設立地が集積している。

表2-18 主要施設の立地状況

項目			県央	県南	沿岸	県北	岩手県
病院	県立病院等	基幹病院	1	3	3	2	9
		基幹病院以外※	2	8	4	3	17
	県立病院等以外		36	20	8	2	66
高校・高専			22	29	14	11	76
大学・短大			7	2	1	0	10
道の駅			5	11	12	5	33
大型商業施設			58	56	20	8	142

※県立病院等には、岩手県立療育センター、いわてリハビリテーションセンターを含む

※基幹病院以外には、地域診療センターを含む

※短大には短期大学部を含む

※大型商業施設とは、店舗面積は1,000㎡を超える小売店舗（東洋経済「2023年版全国大型小売店総覧」）



出典： 国土数値情報
地域医療システム
GTFS データ

図2-60 主要施設の立地状況
57

■県央広域振興圏

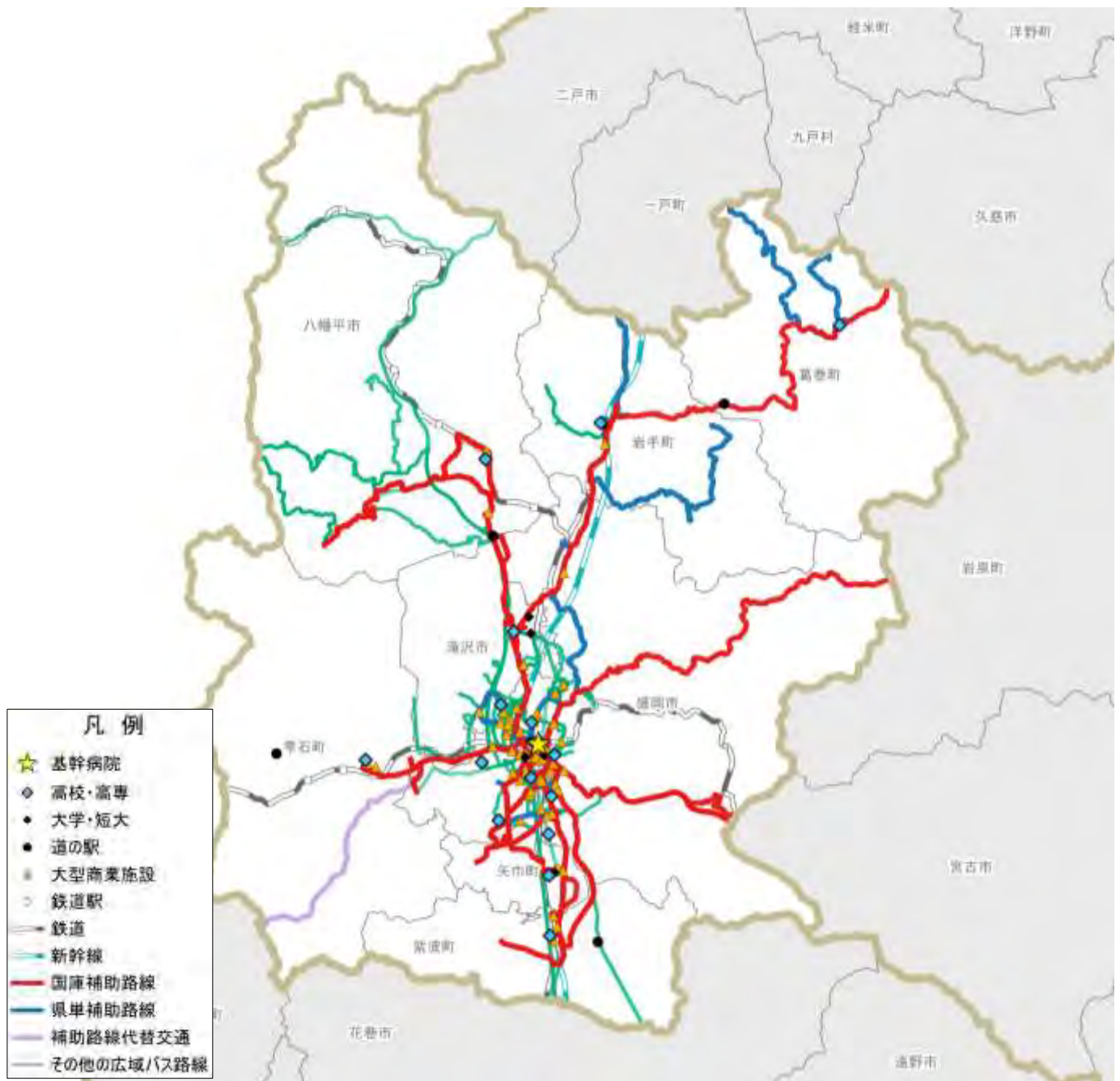


図2-61 主要施設の立地状況(県央広域振興圏)

出典：国土数値情報、地域医療システム、GTFS データ

■ 県南広域振興圏

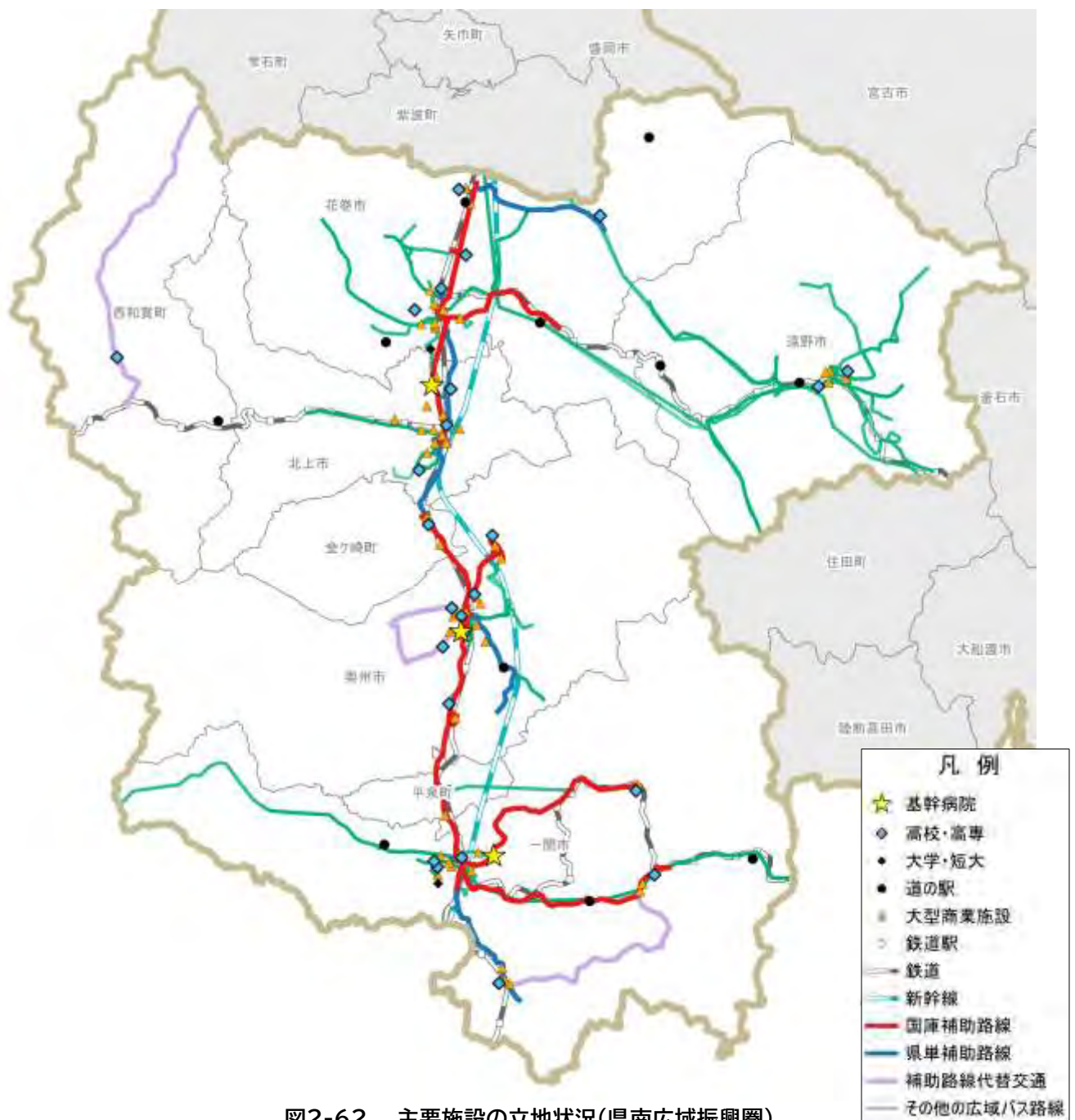


図2-62 主要施設の立地状況(県南広域振興圏)

出典：国土数値情報、地域医療システム、GTFS データ

■沿岸広域振興圏



図2-63 主要施設の立地状況(沿岸広域振興圏)

出典：国土数値情報、地域医療システム、GTFS データ

■ 県北広域振興圏

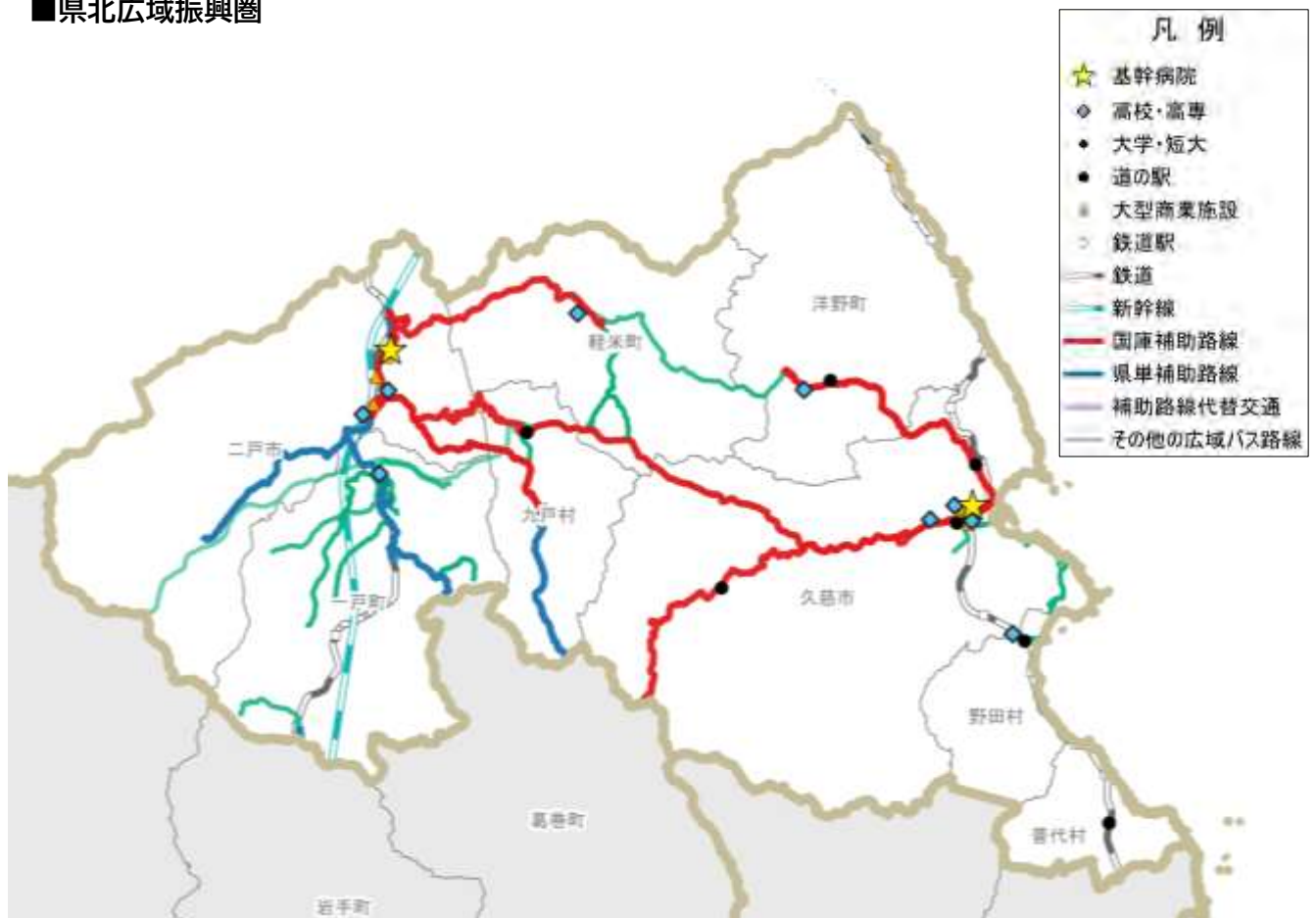


図2-64 主要施設の立地状況(県北広域振興圏)

出典：国土数値情報、地域医療システム、GTFS データ

②県庁・広域振興局、市町村役場、警察署等の立地状況

県庁、広域振興局、市町村役場は、内陸部では二戸市と一関市を結ぶ鉄道沿線に、沿岸部では海岸線軸上に集積している。

また、警察署は、市町村役場周辺に立地している。

表2-19 公共公益施設の立地状況

項目	県央	県南	沿岸	県北	岩手県
県庁・広域振興局(センター)	2(1)	1(5)	1(3)	1(1)	5(10)
市役所・町村役場	8	8	9	8	33
県警本部・警察署	5	6	4	2	17

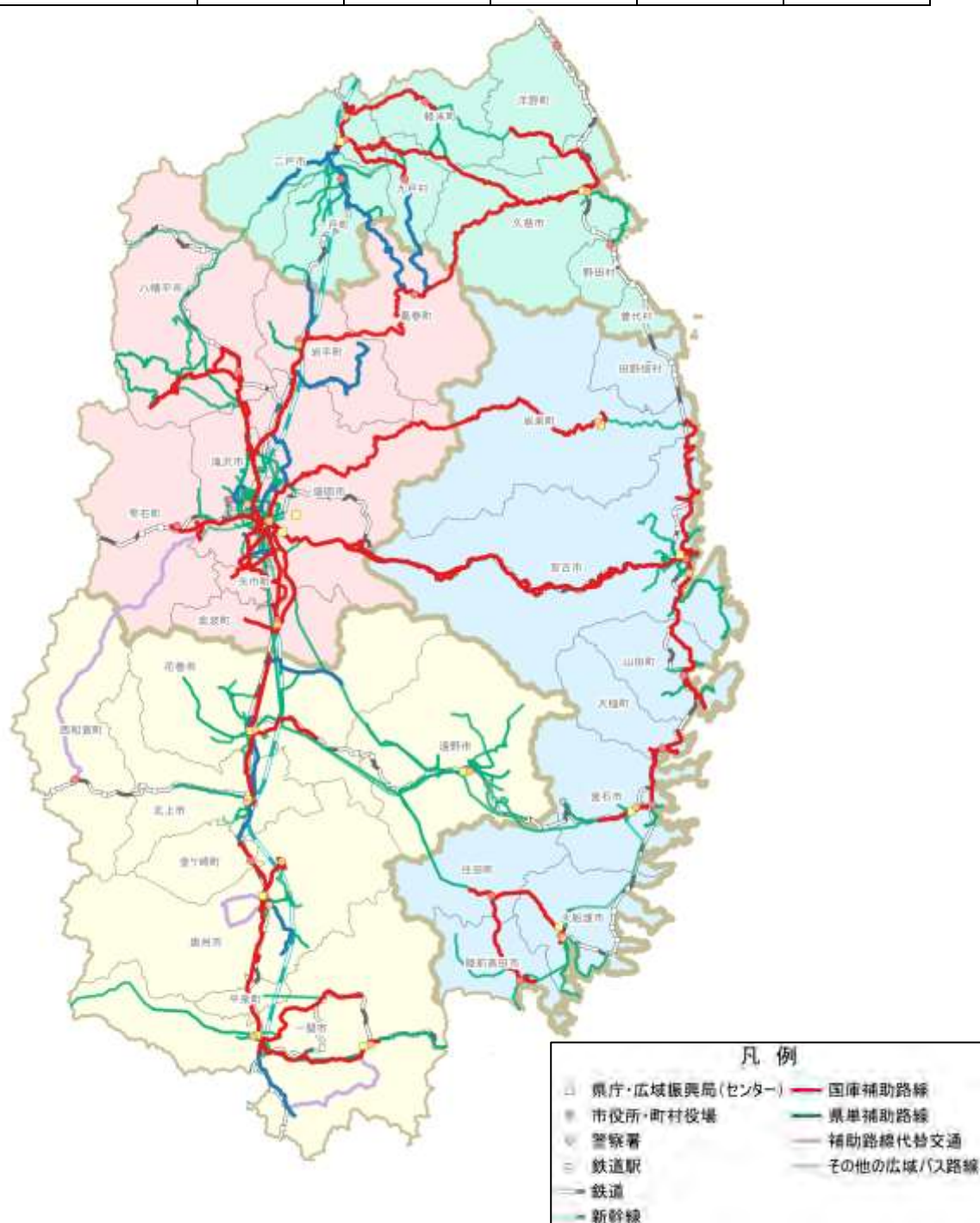


図2-65 公共公益施設の立地状況

出典：国土数値情報
GTFS データ

③主要施設の移転、統合

県内の病院は、栃内病院が令和5年（2023年）10月に盛岡市西仙北に移転したほか、イーハトーブ病院は花巻市から北上市へ、水沢病院は奥州市水沢大手町から奥州市水沢西上野町へ移転を予定しており、このうちイーハトーブ病院については、介護老人保健施設・認定こども園を併設し、機能を拡充する予定となっている。

県立高等学校については、「新たな県立高等学校再編計画後期計画」等に基づき、令和6年度（2024年度）には、福岡工業高等学校（二戸市）と一戸高等学校（一戸町）、令和7年度（2025年度）には盛岡南高等学校（盛岡市）と不来方高等学校（矢巾町）及び久慈東高等学校（久慈市）と久慈工業高等学校（野田村）を統合する予定としている。

今後、学校の統廃合が進むことにより、高校生の流動の変化が生ずる可能性が考えられる。

表2-20 病院の移転等計画

病院名	現住所	移転または新設先	移転時期
イーハトーブ病院	花巻市湯口志戸平 14-1	北上市大通り1丁目地内	令和6年末
水沢病院	奥州市水沢大手町3丁目1	奥州市水沢西上野町地内	未定

資料：各病院・自治体ホームページ

表2-21 県立高等学校の再編の状況

年度 設置タイプ等	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
専門高校					※1 【R7以降】 水沢工業 一関工業
総合学科・専門 学科併置高校				福岡工業 一戸	※2 久慈東 久慈工業
普通高校					盛岡南 不来方
学校数※3 (全日制)	62	62	62	61	59

資料：県教育委員会作成資料

※1 令和7年度までに、設置場所や統合時期、教育内容等の検討を進めることとしている。

※2 令和7年度を目途に統合を予定。

※3 学校数には、※1の統合を反映していない。

④主要施設等へのアクセス状況

補助路線毎に県庁等、市町村役場、病院、学校、道の駅、鉄道駅など主要な施設にアクセスしている。また、主要な施設に複数の路線がアクセスしている状況となっている。

表2-22 主要施設へのアクセス状況(1/3)

地域	路線	県庁・市町村役場等	病院	道の駅	高校・専門学校	短大・大学	鉄道駅	大型商業施設
県央 県南	山伏	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 西和賀町役場 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 県立中央病院 社団医療法人盛岡つなぎ温泉病院 社団医療法人康生会鶯宿温泉病院 町立西和賀さわうち病院		盛岡第二高等学校 西和賀高等学校	岩手保健医療大学	ほっとゆた駅 盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン イオンモール盛岡
県央 沿岸	早坂高原	岩手県庁 盛岡広域振興局 岩手県警察本部 盛岡東警察署 岩手警察署 岩手町役場	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 社団医療法人赤坂病院 医療法人 青樹会内丸病院 社会福祉法人恩賜財団岩手県済生会岩泉病院	道の駅 「三田貝分校」	岩泉高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク
県央 沿岸	106急行	岩手県庁 盛岡市役所 盛岡広域振興局 岩手県警察本部 盛岡東警察署 宮古市役所	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 財団正清会三陸病院	道の駅 「やまびこ館」	盛岡第二高等学校 宮古高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅、宮古駅、千徳駅、箱石駅、花原市駅、川内駅、墓目駅	盛岡駅ビル フェザン
県央 県北	平庭高原	県北広域振興局 葛巻町役場 久慈市役所	医療法人社団高松病院 医療法人 仁妙光会済民中央病院 国民健康保険葛巻病院	道の駅 「くすまき高原」	盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校 葛巻高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	盛岡駅、厨川駅、岩手川口駅、いわて沼宮内駅、久慈駅	イオンスーパーセンター盛岡浪民店 盛岡駅ビル フェザン
県央 県北	中山	岩手町役場 岩手警察署	県立中央病院附属沼宮内地域診療センター	道の駅 「石神の丘」	沼宮内高等学校		いわて沼宮内駅、御堂駅、奥中山高原駅	
県央 県北	葛巻	葛巻町役場 九戸村役場	国民健康保険葛巻病院 県立二戸病院附属九戸地域診療センター		葛巻高等学校			
県央 県北	小島谷	葛巻町役場	県立一戸病院 国民健康保険葛巻病院		一戸高等学校		二戸駅、一戸駅、小島谷駅	
県央	長岡 (日詰駅前行)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署 紫波警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 未来の風せいわ病院 県立中央病院附属紫波地域診療センター		盛岡第二高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅、日詰駅	盛岡駅ビル フェザン イオンタウン紫波
県央	本宮 (湯沢団地経由)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 謙和会狹野病院 盛岡市立病院		盛岡第二高等学校 盛岡商業高等学校 盛岡工業高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン
県央	雫石	岩手県庁 盛岡市役所 盛岡広域振興局 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 巖校会栃内第二病院 いわてリハビリテーションセンター		雫石高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅、雫石駅	イオンモール盛岡 盛岡駅ビル フェザン
県央	日詰	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署 紫波警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 巖校会栃内病院 日本赤十字社盛岡赤十字病院 医療法人 財団仁済会都南病院 盛岡医療生活協同組合川久保病院 県立中央病院附属紫波地域診療センター		盛岡第二高等学校 盛岡第四高等学校 紫波総合高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅、仙北町駅、日詰駅	盛岡駅ビル フェザン アクロスプラザ盛岡 イオンタウン紫波 スーパーロッキン紫波店
県央	繋温泉	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 社団医療法人盛岡つなぎ温泉病院 医療法人 巖校会栃内第二病院		盛岡第二高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン イオンモール盛岡
県央	飯岡	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 謙和会狹野病院		盛岡商業高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン アクロスプラザ盛南
県央	川久保	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 巖校会栃内病院 盛岡医療生活協同組合川久保病院		盛岡第二高等学校 盛岡第四高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅、仙北町駅、岩手飯岡駅	盛岡駅ビル フェザン
県央	長岡 (長岡支所前行)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 未来の風せいわ病院		盛岡第二高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン
県央	沼宮内 (産業文化センター経由)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 社団高松病院 医療法人 仁妙光会済民中央病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校	岩手大学 盛岡大学 岩手保健医療大学	盛岡駅、厨川駅、いわて沼宮内駅、浪民駅、川口駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク ジョイス沼宮内店 イオンスーパーセンター盛岡浪民店
県央	平館駅前	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メディカルセンター 医療法人 社団高松病院 八幡平市立病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校 平館高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	平館駅、大更駅、厨川駅、盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク

表2-23 主要施設へのアクセス状況(2/3)

地域	路線	県庁・市町村役場等	病院	道の駅	高校・専門学校	短大・大学	鉄道駅	大型商業施設
県央	八幡平マウンテンホテル (田頭経由)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人社団高松病院 八幡平市立病院 みちのく愛隣協会東八幡平病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	大更駅、厨川駅、盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク
県央	松川温泉	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人社団高松病院 八幡平市立病院 みちのく愛隣協会東八幡平病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	大更駅、厨川駅、盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク
県央	沼宮内	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人社団高松病院 医療法人仁妙光会済民中央病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校	岩手大学 盛岡大学 岩手保健医療大学	盛岡駅、厨川駅、いわて沼宮内 駅、渋民駅、川口駅(順番変更)	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク ジョイス沼宮内店 イオンスーパーセンター盛岡渋 民店
県央	八幡平マウンテンホテル (平館経由)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 八幡平市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人社団高松病院 八幡平市立病院 みちのく愛隣協会東八幡平病院 医療法人巖校会析内病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校 平館高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	平館駅、大更駅、厨川駅、盛岡 駅、北森駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク
県央	大更駅前	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人社団高松病院 八幡平市立病院		盛岡第二高等学校 盛岡農業高等学校	岩手大学 岩手保健医療大学	大更駅、厨川駅、盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン MOSSビル バルクアベニュー・カワトク
県央	青山公園	盛岡西警察署	医療法人社団高松病院 医療法人共生会松園第一病院 医療法人共生会松園第二病院		盛岡第三高等学校	岩手大学	青山駅	スーパーアークス青山店 ユニバース青山店
県央	本宮 (流通会館経由)	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 医療法人謙和会荻野病院 盛岡市立病院		盛岡第二高等学校 盛岡商業高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン
県央	南インター川久保	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンター 盛岡医療生活協同組合川久保病 院 医療法人社団愛和会盛岡南病院 医療法人友愛会盛岡友愛病院		盛岡第二高等学校 盛岡第四高等学校	岩手保健医療大学	盛岡駅	盛岡駅ビル フェザン アクロスプラザ盛岡
県央	東部	岩手町役場 岩手警察署		道の駅 「石神の丘」	沼宮内高等学校		いわて沼宮内駅	ジョイス沼宮内店
県央	好摩直通	岩手県庁 盛岡広域振興局 盛岡市役所 岩手県警察本部 盛岡東警察署	岩手医科大学付属病院内丸メデ ィカルセンタ ー 社団医療法人赤坂病院 医療法人青樹会内丸病院 医療法人仁妙光会済民中央病院		盛岡第二高等学校		好摩駅	イオンスーパーセンター盛岡渋 民店
県南	石鳥谷	県南広域振興局 花巻地区合同庁舎 北上地区合同庁舎 花巻市役所 北上市役所	県立中部病院 公益財団法人総合花巻病院 医療法人ほがらか会もとて病院 社会福祉法人恩賜財団済生会北 上済生会病院		黒沢尻北高等学校	富士大学	花巻駅、北上駅、石鳥谷駅	おでんせプラザぐろーぶ さくら野百貨店北上店 イトーヨーカドー 花巻店
県南	土沢	花巻地区合同庁舎 花巻市役所	公益財団法人総合花巻病院 県立東和病院				花巻駅、新花巻駅、小山田駅、 土沢駅	イトーヨーカドー 花巻店 銀河モール花巻
県南	胆沢病院	県南広域振興局 奥州市役所	県立胆沢病院 奥州市総合水沢病院 社団医療法人石川病院		水沢高等学校 水沢工業高等学校		水沢駅	ジョイス龍ヶ馬場店
県南	水沢前沢	県南広域振興局 奥州市役所	県立胆沢病院 社団医療法人啓愛会美希病院 医療法人清和会奥州病院 奥州市総合水沢病院		前沢高等学校 杜陵高等学校 奥州校		前沢駅、水沢駅	イオン前沢店
県南	一関前沢	一関市役所 一関地区合同庁舎	社団医療法人西城病院 特定医療法人博愛会一関病院 医療法人社団愛生会昭和病院		一関第一高等学校		一ノ関駅、平泉駅、山ノ目駅	イオン前沢店
県南	北上金ヶ崎	北上市役所 金ヶ崎町役場 北上地区合同庁舎 北上警察署	社会福祉法人恩賜財団済生会北 上済生会病院		金ヶ崎高等学校		北上駅、六原駅、金ヶ崎駅	さくら野百貨店北上店 イオンスーパーセンター金ヶ崎 店 おでんせプラザぐろーぶ
県南	水沢金ヶ崎	県南広域振興局 奥州市役所 金ヶ崎町役場	県立胆沢病院 医療法人清和会奥州病院 奥州市総合水沢病院 社団医療法人石川病院		水沢高等学校 金ヶ崎高等学校		水沢駅、金ヶ崎駅	イオンスーパーセンター金ヶ崎 店 ジョイス龍ヶ馬場店
県南	本郷	一関地区合同庁舎 千厩分庁舎 千厩警察署	社団医療法人西城病院 県立千厩病院	道の駅 「かわさき」	千厩高等学校 一関学院高等学校		千厩駅、真滝駅、一ノ関駅	千厩ショッピングモールエスビ ア マイヤ千厩店
県南	一関平泉	一関市役所 一関地区合同庁舎	社団医療法人西城病院 特定医療法人博愛会一関病院 医療法人社団愛生会昭和病院		一関第一高等学校		一ノ関駅、平泉駅、山ノ目駅	イオン前沢店
県南	成田	花巻地区合同庁舎 北上地区合同庁舎 花巻市役所 北上市役所	公益財団法人総合花巻病院 社会医療法人花北病院 社会福祉法人恩賜財団済生会北 上済生会病院		花巻北高等学校 黒沢尻北高等学校 黒沢尻工業高等学校		花巻駅、村崎野駅、北上駅	イトーヨーカドー 花巻店 さくら野百貨店北上店 おでんせプラザぐろーぶ
県南	大迫石鳥谷		県立中央病院附属大迫地域診療 センター 社団医療法人啓愛会宝陽病院		大迫高等学校		石鳥谷駅	
県南	生母	県南広域振興局 奥州市役所 奥州警察署	県立胆沢病院 奥州市総合水沢病院 医療法人清和会奥州病院	道の駅 「みずさわ」			水沢駅	ジョイス龍ヶ馬場店
県南	一関花泉	一関地区合同庁舎 一関市役所	医療法人博愛会一関病院 医療法人社団愛生会昭和病院 社団医療法人西城病院		一関第一高等学校 花泉高等学校		花泉駅、一ノ関駅	
県南	千厩花泉線	一関地区合同庁舎 千厩分庁舎 千厩警察署	県立千厩病院 一関市国民健康保険藤沢病院		千厩高等学校		花泉駅、千厩駅	

表2-24 主要施設へのアクセス状況(3/3)

地域	路線	県庁・市町村役場等	病院	道の駅	高校・専門学校	短大・大学	鉄道駅	大型商業施設
県南	胆沢水沢線		奥州市国民健康保険まごころ病院 県立胆沢病院		水沢高等学校 水沢商業高等学校 水沢農業高等学校		水沢駅	ジョイス龍ヶ馬場店
県南	貝沢	西和賀町役場	町立西和賀さわうち病院		西和賀高等学校		ほっとゆだ駅	
沿岸	大船渡住田	大船渡市役所 住田町役場 大船渡地区合同庁舎 大船渡警察署	県立大船渡病院 県立大船渡病院附属住田地域診療センター		大船渡高等学校 住田高等学校		盛駅	南三陸ショッピングセンター サン・リア
沿岸	赤浜	沿岸広域振興局 釜石市役所 大槌町役場	医療法人楽山会せいりつ記念病院 医療法人財団仁医会釜石厚生病院 県立釜石病院 医療法人財団仁医会釜石のぞみ病院 県立大槌病院	道の駅 「釜石仙人峠」	釜石高等学校		大槌駅、鶴住居駅、両石駅、釜石駅、小佐野駅、松倉駅	イオンタウン釜石 シーサイドタウンマスト
沿岸	浪板	沿岸広域振興局 釜石市役所 大槌町役場	医療法人楽山会せいりつ記念病院 医療法人財団仁医会釜石厚生病院 県立釜石病院 医療法人財団仁医会釜石のぞみ病院 県立大槌病院 ※順番変更	道の駅 「釜石仙人峠」	釜石高等学校		浪板海岸駅、吉里吉里駅、大槌駅、鶴住居駅、両石駅、釜石駅、小佐野駅、松倉駅 ※順番変更	イオンタウン釜石 シーサイドタウンマスト
沿岸	田老 (ふれあい荘前経由)	宮古市役所	県立宮古病院	道の駅 「たろう」 ※再編により乗り入れ予定	宮古高等学校 宮古北高等学校		宮古駅、田老駅	
沿岸	田の浜	宮古市役所 山田町役場	県立山田病院	道の駅 「やまだ」	宮古高等学校 宮古商工高等学校(商業校舎) 宮古水産高等学校		宮古駅、磯鶏駅、岩手船越駅、陸中山田駅、織笠駅、津軽石駅	
沿岸	小本	宮古市役所	県立宮古病院	道の駅 「たろう」 ※再編により乗り入れ予定	宮古高等学校 宮古北高等学校		宮古駅、田老駅、岩泉小本駅	
沿岸	田老	宮古市役所	県立宮古病院	道の駅 「たろう」 ※再編により乗り入れ予定	宮古高等学校 宮古北高等学校		宮古駅、田老駅	
沿岸	茂市	宮古市役所	医療法人財団正清会三陸病院		宮古高等学校		茂市駅、墓目駅、花原市駅、千徳駅、宮古駅	
沿岸	陸前高田住田	陸前高田市役所 住田町役場	県立高田病院 県立大船渡病院附属住田地域診療センター		高田高等学校 住田高等学校		竹駒駅、陸前高田駅	イオンスーパーセンター陸前高田店 アパッセタカ
県北	二戸 (岩手県北自動車)	九戸村役場 二戸市役所	県立二戸病院附属九戸地域診療センター		福岡工業高等学校 福岡高等学校		二戸駅	
県北	大野	県北広域振興局 久慈市役所	社団医療法人祐和会北アス病院 社団医療法人祥和会久慈恵愛病院 県立久慈病院	道の駅 「おおの」 道の駅 「くじ」	大野高等学校 久慈東高等学校		陸中夏井駅、久慈駅	
県北	軽米	軽米町役場 二戸警察署	県立二戸病院 県立軽米病院		福岡工業高等学校 福岡高等学校 軽米高等学校		金田一温泉駅、二戸駅	二戸ショッピングセンターニコア 二戸ショッピングタウン
県北	二戸久慈	県北広域振興局 二戸地区合同庁舎 久慈市役所		道の駅 「おりつめ」オドデ館	福岡工業高等学校 福岡高等学校		久慈駅、二戸駅	
県北	二戸 (ジェイアールバス東北)		県立二戸病院		福岡工業高等学校 福岡高等学校		二戸駅	二戸ショッピングセンターニコア 二戸ショッピングタウン

4)ILC 実現を見据えた取組

国際リニアコライダー（ILC）は、全長数十kmの地下トンネル内で電子と陽電子を加速、衝突させ、質量の起源や宇宙誕生の謎の解明を目指す大規模施設で、国際協力によって設計開発が進められており、北上山地が建設候補地とされている。

ILC が実現すれば、最先端の技術や高度な人材の集積が見込まれるほか、世界中から数千人の研究者とその家族が東北に居住し、国際的な研究都市が形成されることが見込まれており、利便性の高い生活交通手段など、関連インフラの整備が必要とされている。



図2-66 ILC 実現後のまちのイメージ

出典：ILC による地域振興ビジョン

2. 地域公共交通の概況

(1) 県内を運行する地域公共交通一覧

本県では、航空、鉄道、BRT、路線バスなど、主に広域的な区間を運行する地域公共交通や、コミュニティバス、デマンド交通、自家用有償運送、タクシーなど、主に市町村内の区間などを運行する地域公共交通が運行している。

表2-25 公共交通の運行状況(令和6年(2024年)3月時点)

交通種別		単位	全県					備 考
				県央	県南	沿岸	県北	
航空		路線	7	－	7	－	－	いわて花巻空港 国内定期便:札幌/名古屋/大阪/神戸/福岡 国際定期便:台北(桃園国際空港)/上海(浦東国際空港) ※上海線は運休中
フェリー航路		路線	1	－	－	1	－	宮古港⇄室蘭港 ※寄港休止中
鉄道	JR 新幹線	路線	2※	2	1	－	1	東北新幹線、秋田新幹線
	JR 在来線	路線	8※	4	4	2	1	東北本線、田沢湖線、八戸線、花輪線、山田線、釜石線、北上線、大船渡線
	三陸鉄道	路線	1※	－	－	1	1	リアス線
	IGR いわて銀河鉄道	路線	1※	1	－	－	1	いわて銀河鉄道線
BRT		路線	1	－	－	1	－	JR 大船渡線
高速バス		路線	32※	24	11	6	5	高速道路を利用するバス
都市間輸送バス		路線	7※	3	3	3	2	都市間輸送を主な目的とするバス
広域路線バス		路線	109※	58	25	13	24	
コミュニティバス		市町村	25	4	7	8	6	
デマンド交通		市町村	19	5	6	6	2	
自家用有償運送	交通空白地有償運送	団体	23※	10	21	8	7	
	福祉有償運送	団体	25※	11	22	8	8	
タクシー		事業者	130	29	53	31	17	

※ 地域間を跨るため、合計数は一致しない

県央広域振興圏

- ・ 鉄道は、東日本旅客鉄道の東北新幹線及び秋田新幹線の2路線とJR在来線が4路線、IGRいわて銀河鉄道が1路線。
- ・ バスは、高速バス24路線、都市間輸送バス3路線、広域路線バス61路線。
- ・ タクシー事業者数は29事業者で、広域振興圏の中では3番目に多い状況。
- ・ 鉄道とバスについては、広域振興圏の中で最も多くの路線が運行されており、盛岡市を中心としたネットワークが整備されている状況。

県北広域振興圏

- ・ 鉄道は、東日本旅客鉄道の東北新幹線の1路線とJR在来線が1路線、三陸鉄道が1路線、IGRいわて銀河鉄道が1路線。
- ・ バスは、高速バス5路線、都市間輸送バス2路線、広域路線バス24路線。
- ・ タクシー事業者数は17事業者で、広域振興圏の中では最も少ない状況。
- ・ 鉄道とバスについては、県央や県南に比べて少ない状況。

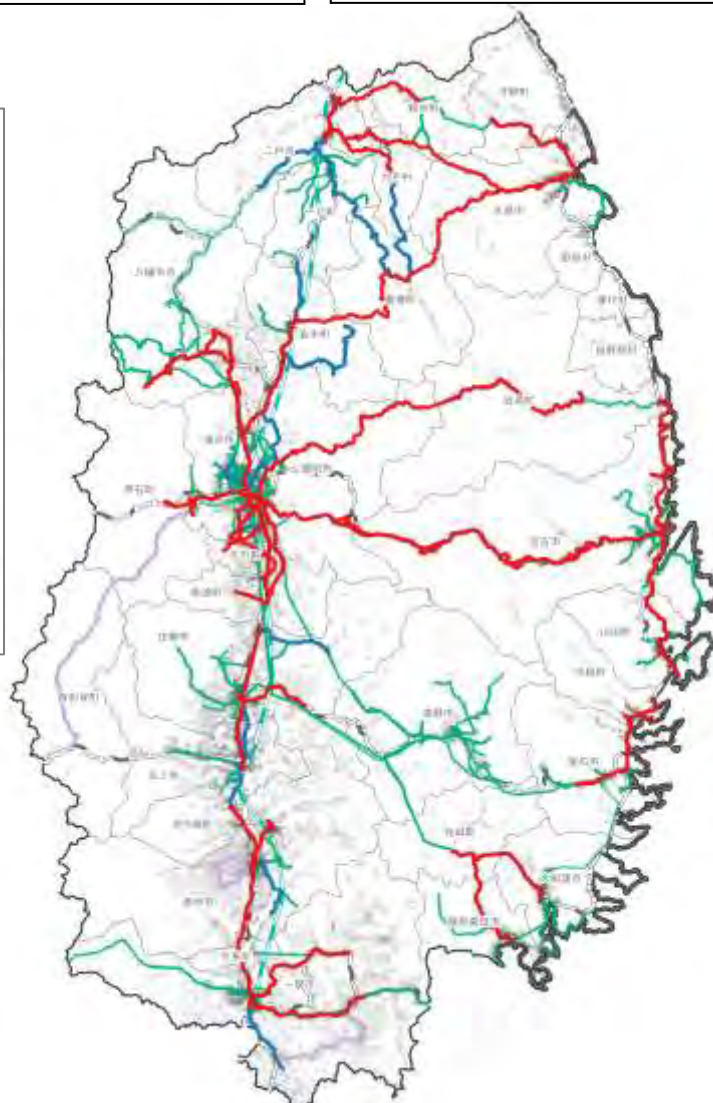
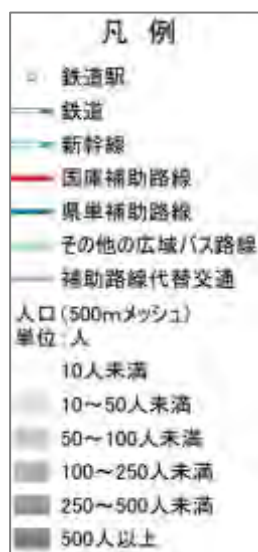


図2-67 公共交通の運行状況

県南広域振興圏

- ・ 県内で唯一の空港「いわて花巻空港」があり、国内5路線と台北（桃園国際空港）、上海（浦東国際空港）への路線を合わせ7路線が運航。（上海線は運休中）
- ・ 鉄道は、東日本旅客鉄道の東北新幹線の1路線とJR在来線が4路線。
- ・ バスは、高速バス13路線、都市間輸送バス3路線、広域路線バス29路線。
- ・ タクシー事業者数は53事業者で、広域振興圏の中で最も多い状況。

沿岸広域振興圏

- ・ 県内で唯一、宮古港と室蘭港を結ぶフェリーが就航。（現在は寄港が一時休止）
- ・ 鉄道は、東日本旅客鉄道のJR在来線が2路線、三陸鉄道が1路線。
- ・ BRTは、JR大船渡線（盛～気仙沼）1路線。
- ・ バスは、高速バス6路線、都市間輸送バス3路線、広域路線バス14路線。
- ・ タクシー事業者数は31事業者で、広域振興圏の中では、県南に次いで2番目に多い状況。

(2)交通モード別の状況

1)航空

いわて花巻空港の国内・国際定期便の利用者数は、令和2年度（2020年度）に新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、前年度比29.4%まで大幅に減少している。その後、令和4年度（2022年度）まで利用者数は徐々に回復傾向にあるが、コロナ以前の水準までには至っていない。

令和3年（2021年）3月には、神戸空港との間で新たな定期路線が就航したほか、令和5年（2023年）5月には国際定期便の台北線が約3年ぶりに運航を再開している。

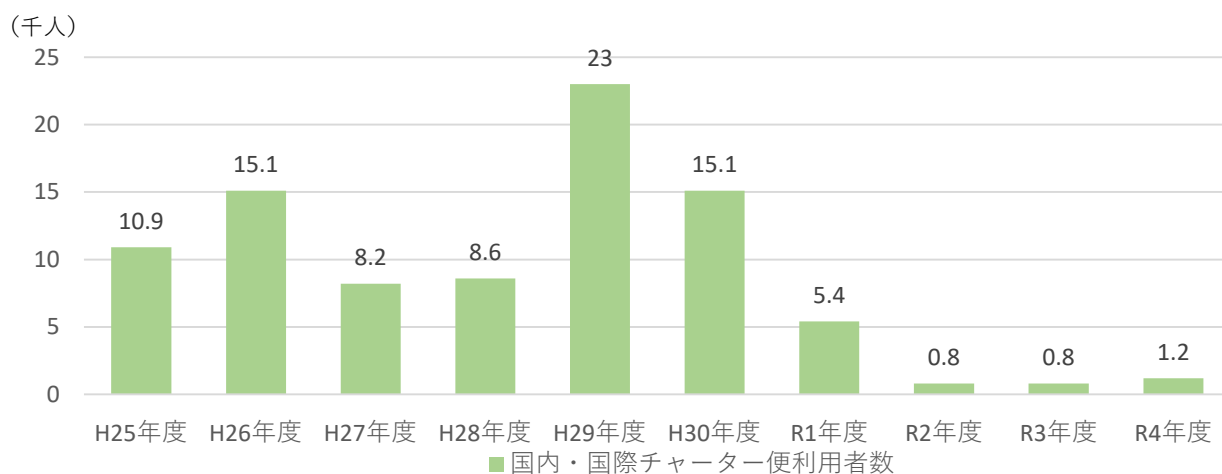
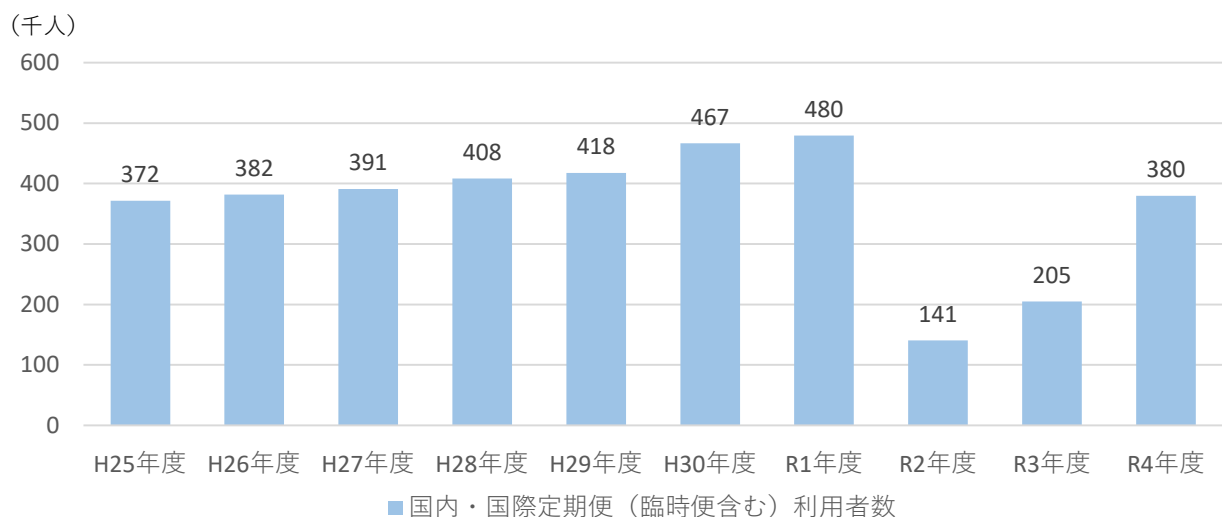


図2-68 いわて花巻空港の利用者数の推移
（上段：国内・国際定期便（臨時便含む）利用者数、下段：国内・国際チャーター便利用者数）

資料：岩手県ホームページ

2)フェリー航路

平成 30 年度（2018 年度）に宮古港と北海道室蘭港を結ぶ岩手県初となる定期フェリー航路「宮古・室蘭フェリー航路」が開設されたが、令和 2 年（2020 年）3 月をもって当面休止している。

岩手県や宮古市などの関係者が一丸となって、寄港再開に向けて取り組んでいる。

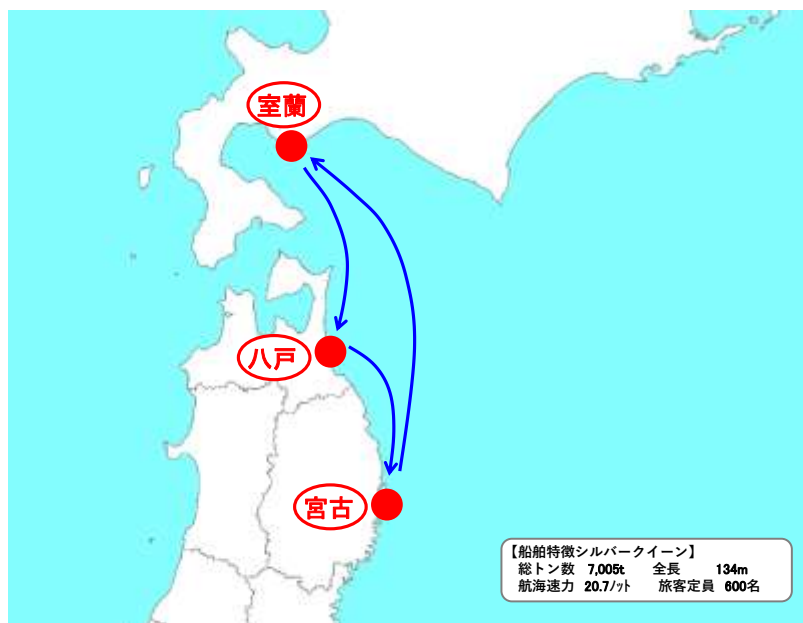


図2-69 宮古・室蘭フェリー航路(運行時の航路)

資料：宮古市ホームページを一部修正

3)鉄道

県内には、東日本旅客鉄道、第三セクター鉄道の三陸鉄道、IGR いわて銀河鉄道の3社の鉄道事業者の路線があり、新幹線2路線、在来線10路線が運行する。

東北新幹線の平均通過人員は、平成30年度（2018年度）で約90千人であったが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和4年度（2022年度）は約70千人と、コロナ以前の水準までの回復には至っていない。

JR在来線の平均通過人員についても、平成30年度で約26千人であったが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和4年度は約22千人とコロナ以前の水準までの回復には至っていない。

第三セクター鉄道の年間利用者数は、平成30年度で約5,800千人であったが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年度（2020年度）以降、約5,000千人と横ばい傾向であり、利用者の回復には至っていない。

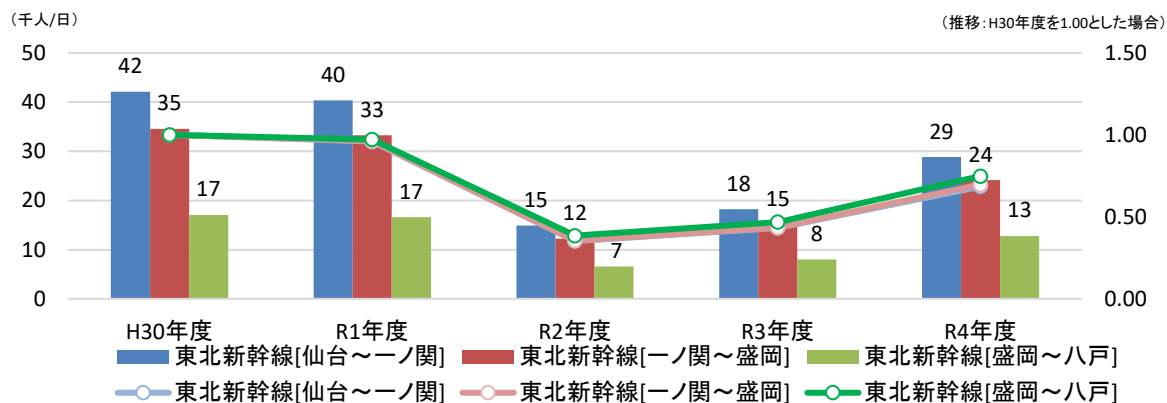


図2-70 新幹線の平均通過人員の推移(仙台～八戸間)

資料: 東日本旅客鉄道公表資料

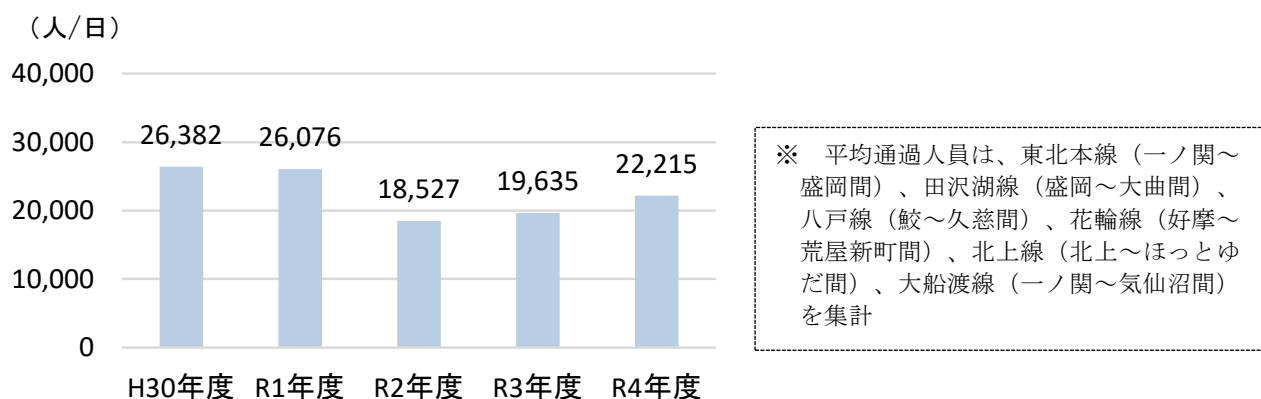


図2-71 JR 在来線の平均通過人員の推移

資料: 東日本旅客鉄道公表資料

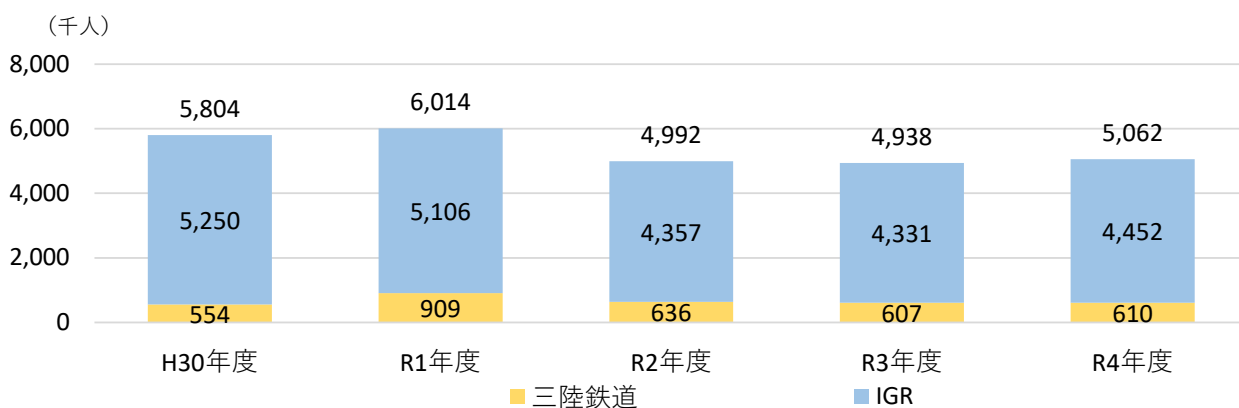


図2-72 第三セクター鉄道の年間利用者数の推移

資料: 三陸鉄道資料、IGR いわて銀河鉄道資料

※年間利用者数は実数値（単位：人）の計算結果

※ 三陸鉄道は平成 31 年（2019 年）3 月に一貫運行を開始したが、令和元年台風第 19 号により令和元年 10 月に全長の約 7 割が不通となり、全線運行再開まで半年の月日を要した。

4)路線バス

①利用者数等の推移

乗合バスの利用者数は、平成 30 年度（2018 年度）には 22,343 千人であったが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、令和 2 年度（2020 年度）は 14,603 千人、令和 3 年度（2021 年度）は 13,947 千人と減少している。なお、令和 4 年度（2022 年度）には 14,907 千人と微増しているものの、コロナ以前の平成 30 年度に比べ 66.7%と、コロナ以前の利用者数の回復には至っていない。

利用者数の減少に伴い、運賃収入も減少しており、令和 4 年度には、コロナ以前の平成 30 年度に比べて 64.2%と、厳しい状況にある。

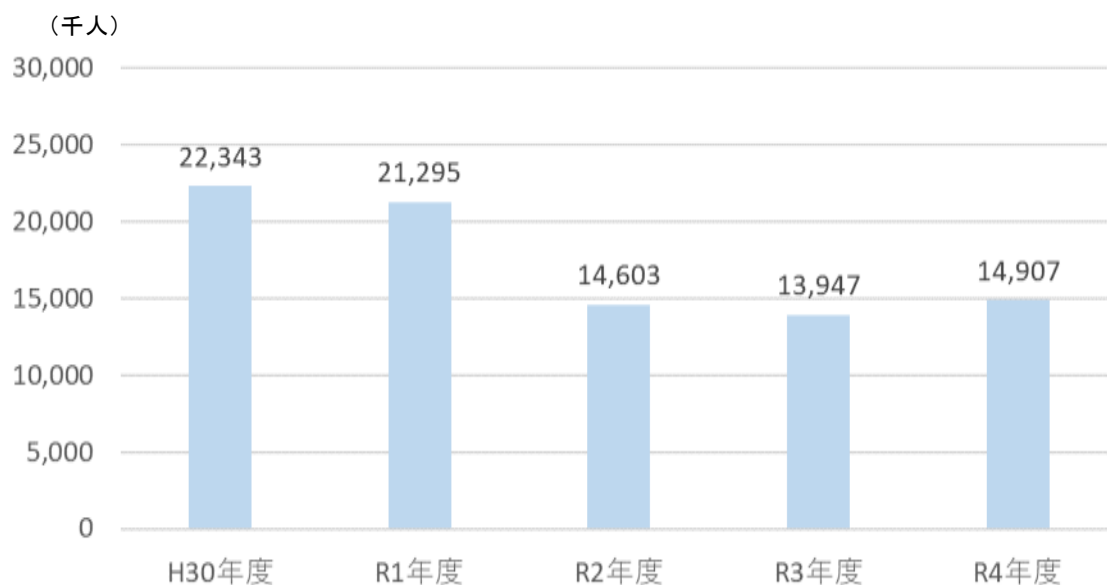


図2-73 利用者数の推移

出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書
(岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北)

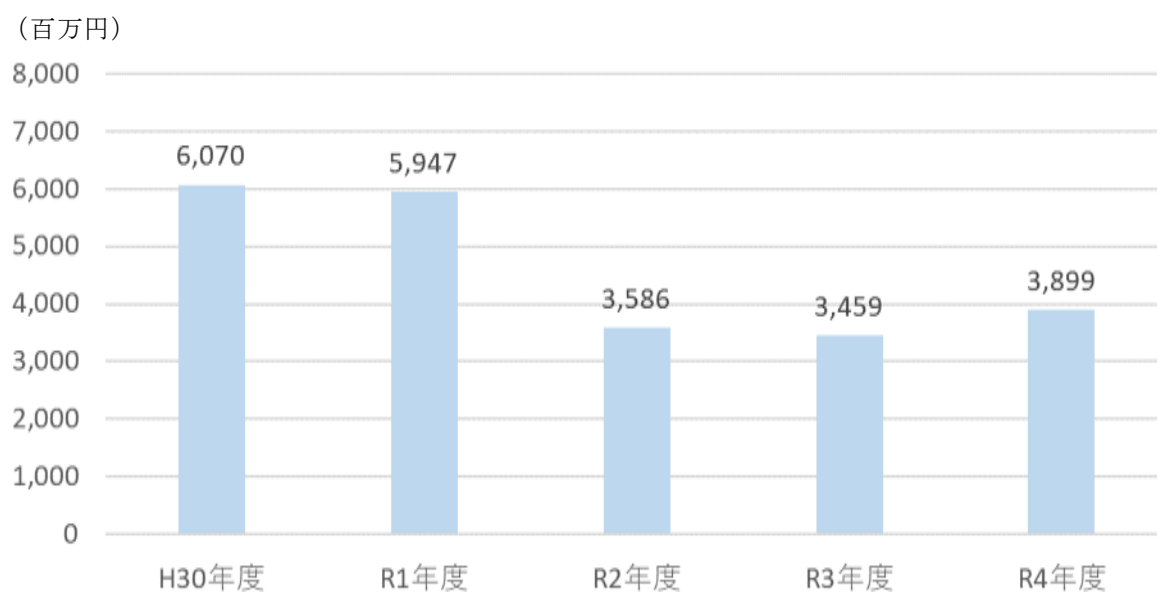


図2-74 旅客運賃収入の推移

出典：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書
(岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北)

②高速バスの運行状況

高速バスは 32 路線が運行し、県央広域振興圏 24 路線、県南広域振興圏 11 路線、沿岸広域振興圏 6 路線、県北広域振興圏 5 路線となっており、高速道路を通して県内と東京都や宮城県、青森県等の他都県の拠点都市や広域振興圏間を結んでいる。

表2-26 高速バスの運行状況(令和6年(2024 年)3月時点)

番号	広域振興圏	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
1	県央、県南、沿岸	盛岡釜石線	盛岡バスセンター～道の駅遠野風の丘～釜石駅前～大槌駅	岩手県交通
2	県央、県南、県北	岩手きずな号	東京ディズニーランド®～バスターミナル東京八重洲～北上駅東口～盛岡駅西口～久慈営業所	岩手県北自動車、フジエクスプレス
3	県央、県南	花巻空港線	盛岡駅～花巻空港	岩手県交通
4	県央、県南	オリオンバス	盛岡駅～北上駅東口～水沢駅東口～東京駅鍛冶橋駐車場～東京ディズニーランド®	オリオンツアー
5	県央、県南	三栄交通高速路線バス	盛岡駅西口～北上駅東口～一関駅東口～八重洲口鍛冶橋駐車場～千葉駅	三栄交通
6	県央、沿岸	MEX宮古・盛岡	横浜駅東口バスターミナル～バスターミナル東京八重洲～盛岡駅西口～宮古駅前～ふれあいパークやまだ	岩手県北自動車
7	県央、県北	八盛号	盛岡バスセンター～八戸フェリーターミナル	岩手県北自動車
8	県央、県北	久慈こはく号	盛岡バスセンター～久慈営業所	岩手県北自動車
9	県央	ドリーム盛岡号(運休中)	盛岡駅東口～東京駅	岩手県交通、国際興業
10	県央	ドリーム青森/盛岡・東京号	青森駅～盛岡駅東口～東京駅日本橋口～東京ディズニーランド®	ジェイアールバス東北
11	県央	MEX八戸	川崎駅東口～バスタ新宿～盛岡駅西口～八戸ラピアバスターミナル	岩手県北自動車
12	県央	MEX三沢	東京ディズニーシー®～バスタ新宿～盛岡駅西口～十和田市まちなか交通広場	岩手県北自動車
13	県央	ヨーデル号	盛岡駅西口～弘前駅前	岩手県北自動車、弘南バス
14	県央	アーバン号	盛岡バスセンター～盛岡駅西口～仙台駅前～仙台駅東口	岩手県北自動車、岩手県交通、ジェイアールバス東北、宮城交通、東日本急行
15	県央	みちのく号	杜の道南～盛岡駅～大館駅前	岩手県北自動車、秋北バス
16	県央	あすなろ号	盛岡駅西口～青森駅前～青森港フェリーターミナル	岩手県北自動車、弘南バス
17	県央	ジュビター号	池袋駅西口～テトラック安代、能代営業所	国際興業、秋北バス
18	県央	大館台台線(運休中)	三井アウトレットパーク仙台港～テトラック安代～大館駅前	秋北バス
19	県央	キラキラ号	盛岡駅西口～八重洲口鍛冶橋駐車場～羽田エアポートガーデンバスターミナル	桜交通
20	県央	キラキラ号	盛岡駅西口～バスタ新宿～BUSTLE海老名	桜交通
21	県央	KBライナー	秋田駅東口～盛岡駅西口～バスタ新宿	千葉みらい観光バス
22	県央	ジャムジャムライナー	青森駅前～盛岡駅西口～バスターミナル東京八重洲	日本ユース旅行
23	県央	ジャムジャムライナー	盛岡駅西口～東京駅～東京ディズニーランド®	日本ユース旅行
24	県南、沿岸	けせんライナー	大槌駅～釜石駅前～サンリアショッピングセンター～池袋西口	岩手県交通
25	県南	けんじライナー	花巻温泉～花巻駅前～北上駅前～仙台駅東口	岩手県交通
26	県南	仙台空港・松島・平泉線(運休中)	仙台空港～松島海岸～平泉・中尊寺	岩手県北自動車
27	県南	仙台駅前～一ノ関線	仙台駅前～一ノ関駅	東日本急行
28	県南	仙台駅前～平泉線	仙台駅前～一ノ関駅～中尊寺	東日本急行
29	沿岸	釜石仙台線	釜石駅営業所～サンリアショッピングセンター～仙台駅前	岩手県交通、宮城交通
30	沿岸	三陸高速バス	道の駅シートピアなあと～仙台駅前	岩手県北自動車
31	県北	シリウス号	七戸十和田駅南口～軽米インター～東京駅八重洲南口	国際興業、十和田観光電鉄
32	県北	軽米高速線	八戸駅前～軽米病院	岩手県北自動車南部支社

出典：各事業者 HP

③都市間輸送バスの運行状況

県内で運行している都市間輸送バスは 7 路線となっており、県央広域振興圏 3 路線、県南広域振興圏 3 路線、沿岸広域振興圏 3 路線、県北広域振興圏 2 路線となっている。

表2-27 都市間輸送バスの運行状況(令和6年(2024 年)3月時点)

番号	広域振興圏	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
1	県央、県南、沿岸	大船渡盛岡線	盛岡バスセンター～遠野駅前・荷沢峠～大船渡駅前(荷沢峠経由は高速バス)	岩手県交通
2	県央、沿岸	106特急	盛岡駅前～宮古駅前	岩手県北自動車
3	県央、沿岸	大船渡一関線	一関駅前～千厩駅前～気仙沼駅前～陸前高田駅～盛大船渡駅前～立根	岩手県交通
4	県南	気仙沼一関線	一関駅前～千厩駅前～気仙沼駅前～気仙沼市役所前	岩手県交通
5	県南	気仙沼千厩線	千厩バスターミナル～折壁駅前～気仙沼駅前～気仙沼市役所前	岩手県交通
6	県北	軽米市ノ沢線	軽米病院～市ノ沢～本八戸駅～ラピアバスターミナル	岩手県北自動車南部支社
7	県北	大野線	大野～本八戸駅～ラピアバスターミナル	岩手県北自動車南部支社

出典：各事業者 HP

④広域路線バスの運行状況

県内の地域間を結び高校生の通学や高齢者の通院など、日常的な移動を支える広域路線バスは109路線運行しており、県央広域振興圏が58路線、県南広域振興圏内が25路線、沿岸広域振興圏内が13路線、県北広域振興圏が24路線となっている。

表2-28 広域路線バスの運行状況(1/2)(令和6年(2024年)3月時点)

番号	広域振興圏	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
1	県央、県南	山伏	ほっとゆだ駅前～貝沢～イオンモール盛岡～県立中央病院～盛岡バスセンター	東日本交通
2	県央、沿岸	早坂高原	盛岡駅東口～道の駅三田貝分校～龍泉洞前	ジェイアールバス東北
3	県央、沿岸	106急行	宮古駅前～区界～盛岡バスセンター～盛岡駅	岩手県北自動車
4	県央、県北	平庭高原	盛岡バスセンター～葛巻～久慈駅	ジェイアールバス東北
5	県央、県北	中山	いわて沼宮内駅前～沼宮内地域診療センター～中山	岩手県北自動車
6	県央、県北	葛巻	ふれあい広場～瀬月内～葛巻中学校前	岩手県北自動車
7	県央、県北	小鳥谷	二戸駅～小鳥谷駅～葛巻病院前	ジェイアールバス東北
8	県央、県北	二戸-葛巻	二戸駅～小鳥谷駅～葛巻駅	ジェイアールバス東北
9	県央、県北	葛巻-金田-温泉駅	葛巻駅～二戸駅～金田-温泉駅	ジェイアールバス東北
10	県央、県北	二ツ森-中山	二ツ森～いわて沼宮内駅～中山	岩手県北自動車
11	県央、県北	瀬月内-葛巻中学校	瀬月内～葛巻中学校前	岩手県北自動車
12	県央	長岡(日詰駅前行)	盛岡駅前～犬吠森～日詰駅前	岩手県交通
13	県央	本宮(湯沢団地経由)	矢巾営業所～湯沢団地～盛岡駅前	岩手県交通
14	県央	雫石	盛岡バスセンター～城西町～イオンモール盛岡～雫石駅前	岩手県交通
15	県央	日詰	盛岡駅前～北高田～日詰駅前	岩手県交通
16	県央	繋温泉	盛岡バスセンター～天昌寺前～イオンモール盛岡～盛岡つなぎ温泉	岩手県交通
17	県央	飯岡	矢巾営業所～向中野四丁目～盛岡バスセンター	岩手県交通
18	県央	川久保	矢巾営業所～都南総合支所～盛岡駅前	岩手県交通
19	県央	長岡(長岡支所前行)	盛岡駅前～手代森～長岡支所前	岩手県交通
20	県央	沼宮内(産業文化センター経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～産業文化センター～沼宮内営業所	岩手県北自動車
21	県央	平館駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平館駅前	岩手県北自動車
22	県央	八幡平マウンテンホテル(田頭経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田頭町～八幡平マウンテンホテル	岩手県北自動車
23	県央	松川温泉	盛岡バスセンター～盛岡駅前～田頭町～松川温泉	岩手県北自動車
24	県央	沼宮内	盛岡バスセンター～盛岡駅前～沼宮内営業所	岩手県北自動車
25	県央	八幡平マウンテンホテル(平館経由)	盛岡バスセンター～盛岡駅前～平館駅前～八幡平マウンテンホテル	岩手県北自動車
26	県央	大更駅前	盛岡バスセンター～盛岡駅前～大更駅前	岩手県北自動車
27	県央	青山松園	滝沢営業所～月が丘二丁目～松園営業所	岩手県交通
28	県央	本宮(流通会館経由)	矢巾営業所～流通会館前～盛岡駅前	岩手県交通
29	県央	南インター-川久保	矢巾営業所～盛岡南インター前～盛岡友愛病院前～盛岡駅前	岩手県交通
30	県央	東部	陸中岩瀬張～大渡～いわて沼宮内駅	岩手県北自動車
31	県央	好摩直通	盛岡バスセンター～イオンスーパーセンター盛岡洪民店～好摩駅	岩手県北自動車
32	県央	青山町(滝沢営業所発)	滝沢営業所～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
33	県央	青山町(滝沢アメニティタウン発)	滝沢アメニティタウン～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
34	県央	青山町(ビックルーフ滝沢発)	ビックルーフ滝沢～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
35	県央	南青山町	盛岡バスセンター～盛岡駅前～滝沢営業所	岩手県交通
36	県央	盛岡北高(あすみ野行入口発)	あすみ野行入口～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
37	県央	盛岡北高(けや木の平公園発)	けや木の平公園～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
38	県央	盛岡北高(滝沢営業所発)	滝沢営業所～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
39	県央	滝沢かつらぎ団地	滝沢営業所～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
40	県央	滝沢ゆとりが丘団地	滝沢営業所～盛岡駅西口～盛岡バスセンター	岩手県交通
41	県央	滝沢長橋台団地	滝沢市役所前～盛岡駅西口～盛岡バスセンター	岩手県交通
42	県央	青山天神	滝沢市役所前～館坂橋～附属中学校前	岩手県交通
43	県央	松園北高	松園営業所～盛岡北高～滝沢営業所	岩手県交通
44	県央	あすみ野箱清水	あすみ野行入口～三馬橋～盛岡駅前	岩手県交通
45	県央	厨川中央(中野一丁目行)	岩手県立大学～盛岡駅前～中野一丁目	岩手県交通
46	県央	厨川中央(盛岡バスセンター行)	菓子車庫～盛岡駅前～盛岡バスセンター	岩手県交通
47	県央	みたけ箱清水	滝沢営業所～箱清水～県立中央病院前	岩手県交通
48	県央	松園みたけ	松園バスターミナル～箱清水～滝沢営業所	岩手県交通
49	県央	北高田	盛岡駅前～北高田～矢巾営業所	岩手県交通
50	県央	矢巾医大	盛岡駅前～医大矢巾キャンパス～矢幅駅前	岩手県交通
51	県央	本宮(盛岡工業高校経由)	矢巾営業所～盛岡工業高校前～盛岡駅前	岩手県交通
52	県央	日詰(岩手医大病院前経由)	盛岡駅前～岩手医大病院前～日詰駅前	岩手県交通
53	県央	滝沢イオンモール盛岡	滝沢営業所～盛岡北高前～イオンモール盛岡	岩手県交通

表2-29 広域路線バスの運行状況(2/2)(令和6年(2024年)3月時点)

番号	広域振興圏	路線名/系統名	主な運行区間	交通事業者
54	県央	八幡平営業所-松尾鉱山資料館	八幡平営業所～松尾鉱山資料館	岩手県北自動車
55	県央	盛岡大学	盛岡バスセンター～盛岡駅前～盛岡大学	岩手県北自動車
56	県央	盛岡大学(県立大学経由)	厨川駅～県立大学入口～盛岡大学	岩手県北自動車
57	県央	盛岡大学(東北自動車道経由)	盛岡駅西口～盛岡大学	岩手県北自動車
58	県央	盛岡大学(松園一丁目発)	松園一丁目～盛岡大学	岩手県北自動車
59	県南	石鳥谷	北上駅前～県立中部病院前～イトーヨーカドー～志和口	岩手県交通
60	県南	胆沢病院	江刺バスセンター～胆沢病院	岩手県交通
61	県南	水沢前沢	水沢駅前～胆沢病院～イオン前沢店	岩手県交通
62	県南	一関前沢	一関駅前～イオン前沢店	岩手県交通
63	県南	本郷	一関営業所～千厩バスターミナル	岩手県交通
64	県南	一関平泉	一関駅前～平泉駅前～潮原	岩手県交通
65	県南	成田	花巻北高前～花巻駅前～村崎野駅前～北上駅前	岩手県交通
66	県南	大迫石鳥谷	大迫中学校～大迫地域診療センター～宝陽病院～石鳥谷駅	岩手県交通
67	県南	生母	胆沢病院～奥州市役所前～生母	岩手県交通
68	県南	千厩花泉	千厩病院前～藤沢病院～花泉駅	一関市
69	県南	胆沢水沢	まごころ病院～まごころ病院	岩手県交通
70	県南	貝沢	ほっとゆた駅～西和賀高校前～さわうち病院～貝沢	東日本交通
71	県南	げいび溪	一関駅前～磐井南光病院～摺沢駅	東磐交通
72	県南	大迫花巻(県立中部病院行)	大迫中学校前～花巻駅前～県立中部病院前	岩手県交通
73	県南	大迫花巻(花巻駅前行)	大迫中学校前～新花巻駅前～花巻駅前	岩手県交通
74	県南	荷沢峠	遠野駅前～荷沢峠～遠野駅前	岩手県交通
75	県南	小友	遠野駅前～小友～遠野駅前	岩手県交通
76	県南	綾織・達曽部	遠野駅前～達曽部～綾織～遠野駅前	岩手県交通
77	県南	水岩(江刺病院前経由・水沢駅前行)	江刺バスセンター～江刺病院前～水沢駅前	岩手県交通
78	県南	水岩(水沢駅前行)	江刺バスセンター～水沢駅前	岩手県交通
79	県南	水沢江刺駅	胆沢病院～水沢江刺駅～江刺バスセンター	岩手県交通
80	県南	黒石	胆沢病院～奥州市役所前～黒石	岩手県交通
81	県南	美希病院	水沢駅東口～美希病院	岩手県交通
82	県南	一関	一関駅～陸中箱石	東磐交通
83	沿岸	大船渡住田	住田高校前～世田米駅前～県立大船渡病院	岩手県交通
84	沿岸	赤浜	上大畑～赤浜	岩手県交通
85	沿岸	浪板	浪板～県立釜石病院～上大畑	岩手県交通
86	沿岸	田老(ふれあい荘前経由)	宮古駅前～宮古病院～ふれあい荘前～三王三丁目	岩手県北自動車
87	沿岸	田の浜	宮古駅前～山田駅前～田の浜	岩手県北自動車
88	沿岸	小本	宮古駅前～宮古病院～岩泉小本駅間	岩手県北自動車
89	沿岸	田老	宮古駅前～宮古病院～三王三丁目	岩手県北自動車
90	沿岸	茂市	宮古駅前～茂市～ゆったり館	岩手県北自動車
91	沿岸	綾里外口	綾里駅前～県立大船渡病院～立根	岩手県交通
92	沿岸	岩泉茂市	岩泉病院～和井内～茂市駅	東日本交通
93	沿岸	宮古駅前-船越駅前	宮古駅前～豊間根～船越駅前	岩手県北自動車
94	県北	二戸	伊保内支所～ふれあい広場～二戸駅前	岩手県北自動車
95	県北	大野	久慈駅～県立久慈病院～陸中大野	岩手県北自動車
96	県北	軽米	二戸駅～県立二戸病院～金田一温泉センター～軽米病院	ジェイアールバス東北
97	県北	二戸久慈	二戸駅～道の駅おりつめ～久慈駅	ジェイアールバス東北
98	県北	二戸	浄法寺～二戸駅～仁左平	ジェイアールバス東北
99	県北	二戸-浄法寺	二戸駅～浄法寺	ジェイアールバス東北
100	県北	二戸-一戸病院	二戸駅～一戸病院	ジェイアールバス東北
101	県北	一戸病院-仁左平	一戸病院～県立二戸病院・仁左平	ジェイアールバス東北
102	県北	一戸病院-金田一温泉駅	一戸病院～二戸駅～金田一温泉駅	ジェイアールバス東北
103	県北	二戸～イコオ	二戸駅前～イコオ	岩手県北自動車
104	県北	伊保内支所-県立二戸病院	伊保内支所～ふれあい広場～県立二戸病院	岩手県北自動車
105	県北	伊保内支所-軽米新町	伊保内支所～ふれあい広場～軽米新町	岩手県北自動車
106	県北	九戸インター-オドデ館-軽米新町	九戸インター-オドデ館～軽米新町	岩手県北自動車
107	県北	陸中大野-軽米インター	陸中大野～軽米インター	岩手県北自動車
108	県北	久慈海岸	久慈駅～陸中野田駅	岩手県北自動車
109	県北	大野(碓石前発)	碓石前～久慈駅～陸中大野	岩手県北自動車

出典：各事業者 HP

5)コミュニティバス・デマンド交通

県内では 25 市町村がコミュニティバスを運行しており、19 市町村がデマンド交通を運行している。

表2-30 コミュニティバス、デマンド交通の運行状況(令和6年(2024 年)3月時点)

番号	広域 振興圏	市町村	主なコミュニティバス	主なデマンド交通
1	県央	八幡平市	・ 八幡平市コミュニティバス	・ 八幡平市デマンド交通
2		滝沢市	・ 福祉バス	
3		雫石町		・ 雫石町あねっこバス
4		岩手町	・ あいあいバス	・ あいあいタクシー
5		紫波町		・ しわまる号
6		矢巾町	・ やはばす	・ のりあい号
7	県南	花巻市	・ 市街地循環バスふくろう号・星めぐり号 ・ 大迫・花巻線 ・ 岩手医科大学附属病院利用者連絡バス ・ 大迫地域・岩手医科大学附属病院・盛岡赤十字病院連絡バス	・ 西南地域予約乗合バス ・ 東和地域予約乗合バス ・ 石鳥谷地域予約乗合バス ・ 大迫地域予約乗合バス ・ 湯口地区予約乗合タクシー
8		北上市	・ おに丸号	・ 相去地区乗合タクシー ・ 稲瀬地区乗合タクシー ・ のりたくん
9		遠野市		・ 市営デマンドバス ・ 小友・綾織地区デマンドバス ・ 附馬牛・松崎地区デマンドバス馬っこ号
10		一関市	・ 市営バス	・ 舞川・達古袋地区(一関) ・ 花泉地域(永井地区除く) ・ 長坂・猿沢地区(東山・大東) ・ 奥玉地区(千厩) ・ 清田地区(千厩)☑ ・ 小梨地区(千厩) ・ 室根地域 ・ 川崎地域 ・ 藤沢地域
11		奥州市	・ Zバス ・ 市営バス ・ 衣川コミュニティバス	・ ハートバス ・ 事前予約型乗合タクシー(水沢黒石地区、江刺田原地区、胆沢地域、衣川地域) ・ 自家用有償旅客運送(江刺伊手地区、江刺米里地区、江刺梁川地区、江刺広瀬地区、江刺稲瀬地区)
12		西和賀町	・ 町民バス「貝沢線、沢内線、山伏線、沢内おでかけバス、湯田おでかけバス」	・ 湯川温泉湯けむりタクシー
13		金ケ崎町	・ 金ケ崎町田園バス	
14		平泉町	・ 平泉町コミュニティバス	
15	沿岸	宮古市	・ 田老地域バス ・ 新里地域バス ・ 川井地域バス	・ 田老地域 ・ 新里地域 ・ 川井地域
16		大船渡市		・ 日頃市地区デマンド交通 ・ 越喜来地区デマンド交通
17		陸前高田市	・ 高田竹駒循環線 ・ 高田米崎循環線	・ 気仙地区デマンドタクシー ・ 小友・広田地区デマンドタクシー
18		釜石市	・ 北部コミュニティバス ・ 南部コミュニティバス ・ にこにこバス	
19		住田町	・ 住田町コミュニティバス	
20		大槌町	・ 町民バス	
21		山田町	・ 山田町コミュニティバス ・ まちなか循環バス	・ 豊間根地区デマンドタクシー
22		岩泉町	・ 岩泉町民バス	・ 安家地区デマンド交通
23		田野畑村	・ タノくんバス	・ くるもん号
24	県北	久慈市	・ 市民バス「のるねっとKUJI」	・ 津内口デマンドタクシー ・ 根井デマンドタクシー
25		二戸市	・ 市コミュニティバス にこにこ号 ・ 循環バス	
26		普代村	・ 普代村営バス ・ 周遊観光バス(土日祝のみ)	
27		軽米町	・ 軽米新町 ・ 鶴飼線 ・ 軽米新町 ・ 民田山線 ・ 町民バス	
28		野田村	・ 野田村営バス	
29		洋野町	・ 町営バス	
30		一戸町		・ デマンド交通「いちのへ いくべ号」

6)自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送は、交通空白輸送を行う「交通空白地有償運送」と福祉輸送を行う「福祉有償運送」に分けられる。

交通空白地有償運送については、行政や地域住民などが主体となって運行しており、県内においては、令和5年（2023年）4月時点で、14市町村、地域住民が主体となる団体やNPO法人9団体の計23団体が運行している。

福祉有償運送については、社会福祉法人やNPO法人などが主体となって運行しており、令和5年4月時点で、社会福祉法人20団体、NPO法人4団体、医療法人1団体の計25団体が運行している。

交通空白地 有償運送	福祉 有償運送
市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの	市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
（バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者に委託することもできる）	（バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者に委託することもできる）

図2-75 自家用有償旅客運送の区分

出典：自家用有償旅客運送ハンドブック（国交省）から抜粋

7)一般タクシー

県内のタクシー事業者数は130社となっている。

タクシーは、定まった路線を運行する鉄道やバスなどの大量輸送機関とは異なり、目的地まで直接運行できる機動性や柔軟に乗降できる利便性などを有している。また、市町村のコミュニティバスやデマンド交通をタクシー事業者が受託運行している事例もある。

県内のタクシーの運転士数、車両数は減少傾向にある。

表2-31 一般タクシーの主たる事務所の立地状況(令和6年(2024年)3月時点)

広域振興圏	市町村	タクシー事業者	事業者数
県央	盛岡市	盛岡タクシー(株), (株)ヒノヤタクシー, (株)平和タクシー, 富士タクシー(有), (有)つばめタクシー, 県都交通(有), (有)岩手ハイヤー, (有)相互タクシー, 旭タクシー(有), 城東交通(有), (株)太田タクシー, (有)みたけタクシー, (株)矢巾タクシー, (株)ふるさと交通, (株)城北商事, (有)となん交通, (株)あいのりタクシー, 世田米タクシー合名会社, 渋民タクシー, (有)好摩タクシー	20
	八幡平市	(有)平館タクシー, 西根観光タクシー(株), (有)安代観光タクシー	3
	滝沢市	(有)滝沢交通	1
	雫石町	(有)雫石タクシー	1
	葛巻町	葛巻タクシー(有)	1
	岩手町	(有)沼宮内タクシー	1
	紫波町	合資会社日詰タクシー, (有)紫波タクシー	2
県南	花巻市	(株)文化タクシー, (株)岩手観光タクシー, 花巻タクシー(株), (株)電鉄タクシー, (株)志戸平温泉タクシー, (有)二枚橋タクシー, (有)高木タクシー, (有)笹間タクシー, (有)宮野目タクシー, (株)三光タクシー, (有)石鳥谷タクシー, (有)大迫観光タクシー, (有)東和観光タクシー	13
	北上市	(株)八重樫タクシー, (有)都タクシー, (有)大安タクシー, (株)平和タクシー, (有)北上タクシー, (株)村崎野タクシー, (有)藤タクシー, (株)安全タクシー, (有)江釣子タクシー, (有)和賀観光タクシー, (有)ほっと交通	11
	遠野市	遠野交通(株), (有)まるきタクシー, (株)宮守交通	3
	一関市	(株)一関平泉タクシー, (株)県南タクシー, (有)なのはな観光タクシー, (有)一関中央交通, (有)東北石灰運輸, (有)花泉タクシー, (有)千厩タクシー, (有)西宗タクシー, (有)磐井タクシー, 東盤交通(株), (有)長坂タクシー, 摺沢タクシー, 大原タクシー, (有)藤沢タクシー, (有)郡南タクシー, (有)川崎タクシー, (有)室根タクシー	17
	奥州市	(株)水沢タクシー, (株)北都交通, (株)江刺タクシー, (株)前沢タクシー, (有)衣川タクシー, (有)奥州いさわタクシー	6
	西和賀町	ゆだ交通(有), 西和賀燃料(株)	2
	金ヶ崎町	(有)光タクシー	1
沿岸	宮古市	(有)川崎タクシー, 三社自動車(株), 合名会社津軽石タクシー, (有)クボタクシー, マルヨシタクシー(有), (有)真崎タクシー, (有)川井交通	7
	大船渡市	(株)菅野商店, 光陽商事(株), (株)東海タクシー, 三光運輸(有)	4
	陸前高田市	高田タクシー(有), (株)気仙タクシー, (有)高田交通	3
	釜石市	(株)釜石タクシー, スクー(株), 前勝タクシー(有), (有)青葉タクシー, (有)太陽タクシー	5
	大槌町	(株)大安, (株)大槌タクシー	2
	山田町	(有)山崎タクシー, 豊間根タクシー, (有)マリントクシー, (有)田の浜タクシー, マルヨタクシー(有)	5
	岩泉町	岩泉自動車運輸(株), 小川タクシー(株), 龍泉洞観光タクシー(有)	3
	田野畑村	(有)田野畑観光タクシー, 田野畑交通(有)	2
県北	久慈市	(株)三河交通観光, 陸中観光(株), 合資会社久慈タクシー, (株)ヒカリ総合交通	4
	二戸市	(株)玉川観光タクシー, 福岡タクシー(株), 浄法寺タクシー(有)	3
	普代村	普代タクシー(有)	1
	軽米町	軽米タクシー(株), 岩手県北タクシー(株)	2
	九戸村	伊保内タクシー	1
	洋野町	(有)八木タクシー, (有)大野タクシー	2
	一戸町	(株)一戸タクシー, (有)丸由タクシー, (有)中山タクシー, (有)一戸観光タクシー	4

8)市町村による主な先進的取組

県内の市町村では、移動手段の確保に向けて様々な取組を行っている。

紫波町では、AI 技術を活用して予約・配車などを行う AI デマンド交通「しわまる号」を導入し、効率的で利便性の高い地域公共交通サービスを提供している。

宮古市では、自宅からバス停までの“ラストワンマイル”の移動手段を確保するため、低炭素モビリティであるグリーンスローモビリティ（時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービス）の導入を検討している。

陸前高田市では、地域における移動手段の確保や効果的な震災伝承活動のため、高田松原津波復興祈念公園においてレベル2 相当の自動運転走行の実証実験を行っている。



写真 しわまる号(紫波町)



図2-76 しわまる号の利用方法

出典：紫波町ホームページ



写真 グリーンスローモビリティ(宮古市)

出典：浄土ヶ浜ビジターセンターホームページ

実証地区	鯉ヶ崎地区	田老地区
実証期間	令和5年5月～7月のうち1ヶ月程度	
導入目的	・生活需要（水曜市の利便性・利用者向上・バス停までの移動） ・観光需要（浄土ヶ浜周辺）	・生活需要（バス停までの移動） ・観光需要（学芸館の新たなコンテンツ閲覧）
運行方式	定時定路線 無償運行	
運行主体	地元住民、観光協会等	
実証ポイント	・水曜市の利用率増加（来場者増加） ・売上向上 ・浄土ヶ浜周辺の観光需要に対応 ・地域住民のニーズへの対応	・学芸館の新たな市場性 ・地域住民のニーズへの対応

図2-77 グリーンスローモビリティの事業概要

出典：宮古市

自動運転車両：GSM8

走行速度 ▶ 時速20km未満グリーンスローモビリティ車両

乗員 ▶ 9名（運転席・助手席含む）

自動運転レベル ▶ レベル2（ハンズオフ）

※豆知識：レベル3はアイズオフ、レベル4はブレインオフと呼ばれる。

LIDAR×8

カメラ

主な装備品
LIDAR×8、
各種カメラ（物体×7、
遠隔監視×7、信号用×1）
IMU（慣性計測装置）、GNSS（衛星測位システム）など



特徴

- 走行は、各種車両に搭載されている、LIDARを中心に、常に自車位置や周辺環境を認識しながら、自動運転用の高精度3次元地図上を走行するように設計されている。
- LIDARとは、レーザー光などを照射して、その反射光の情報をもとに対象物までの距離や対象物の形などを計測する技術です。
- 高精度3次元地図データには、予め取得された周辺環境データおよび、走行経路、停止線、横断歩道などの位置や走行速度なども記載されており、車両が安全に走行する為に必要な情報を持っている。
- 障害物は、このLIDARを中心に確認し、必要な制御（減速や停止）を車両に指示している。
- なお、本実証では、障害物などを認識して停止するなどは実施しているが、安全の為に自動で回避する行為はしておらず、その場合は同乗したドライバーが介入して走行する。

写真 自動運転車両の概要(陸前高田市)

出典：陸前高田市ホームページ

(3) バス路線における国・県補助事業活用状況

令和5年度（2023年度）の国庫補助路線数は、令和元年度（2019年度）に比べて4路線減少し、39路線である。国と県の補助額の総額は322,426千円であり、令和元年度に比べて約23%減少している。

令和5年度の県単補助路線数は、令和元年度に比べて2路線増加し、15路線である。補助額は59,017千円であり、令和元年度に比べて約38%増加している。

また、令和5年度の県が補助を行っている市町村が運行する国庫・県単補助路線の廃止代替交通の運行状況は、3市町が運行する4路線となっている。

なお、国庫補助に、被災地特例の激変緩和措置や新型コロナウイルス感染症の影響に対する特例措置が講じられており、補助要件の緩和等がなされている。

また、県単補助でも、国に準じて補助要件の緩和の特例措置を講じているが、国庫補助の特例措置の終了時期は明示されておらず、仮に特例措置が終了した場合、令和5年度の実績値で、国庫補助11路線、県単補助14路線で補助要件が満たせなくなる可能性がある。

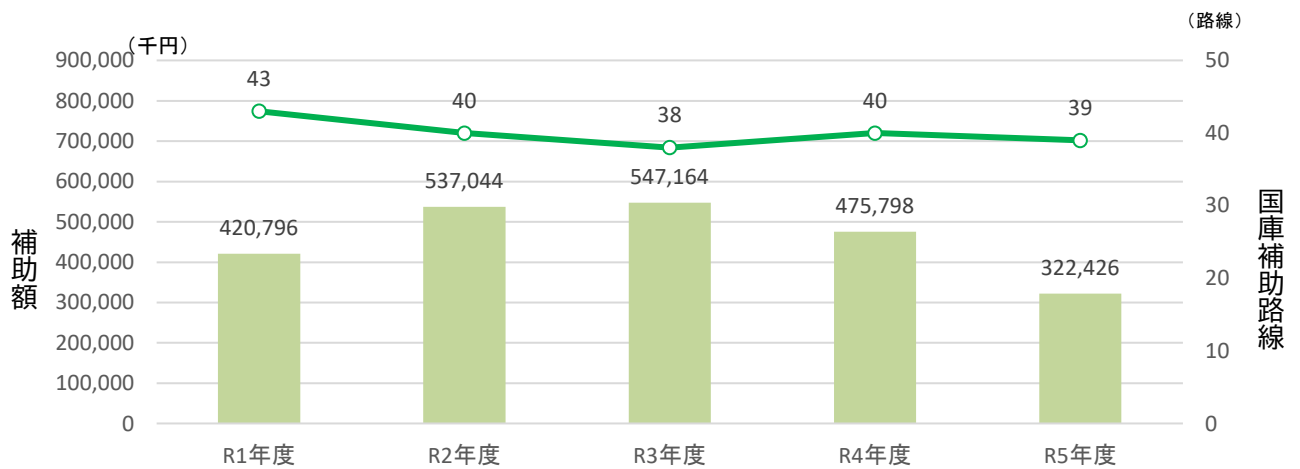


図2-78 国庫補助路線(国+県)の路線数及び補助額の推移

出典：国庫補助実績資料（岩手県）

※ 図中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

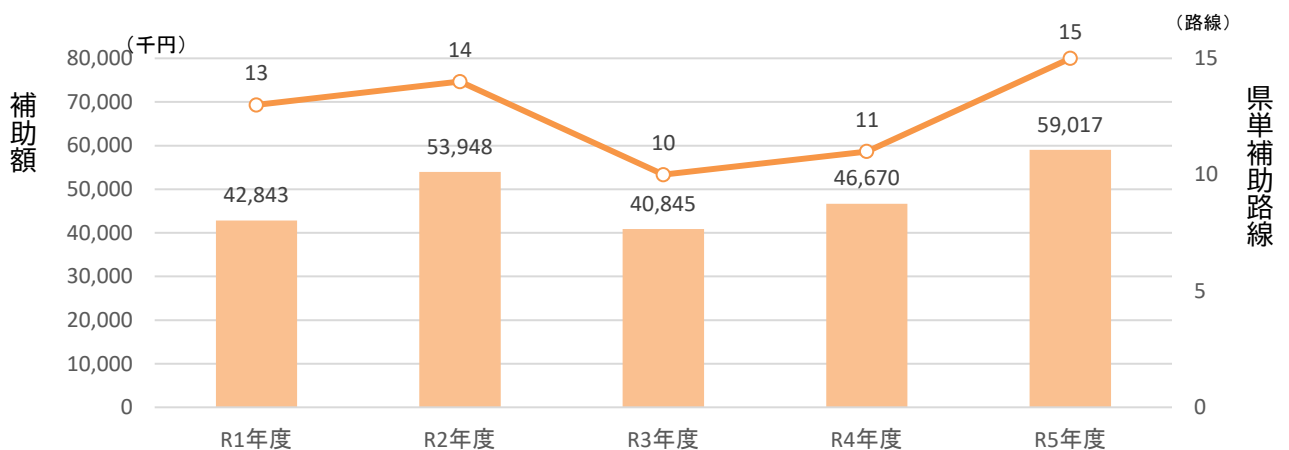


図2-79 県単補助路線の(県+市町村)路線数及び補助額の推移

出典：県単補助実績資料（岩手県）

※ 図中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

1) 県央広域振興圏

① 広域的な公共交通の運行状況

当該広域振興圏では、国庫補助路線 20 路線や県単補助路線 8 路線、市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通 1 路線が運行している。

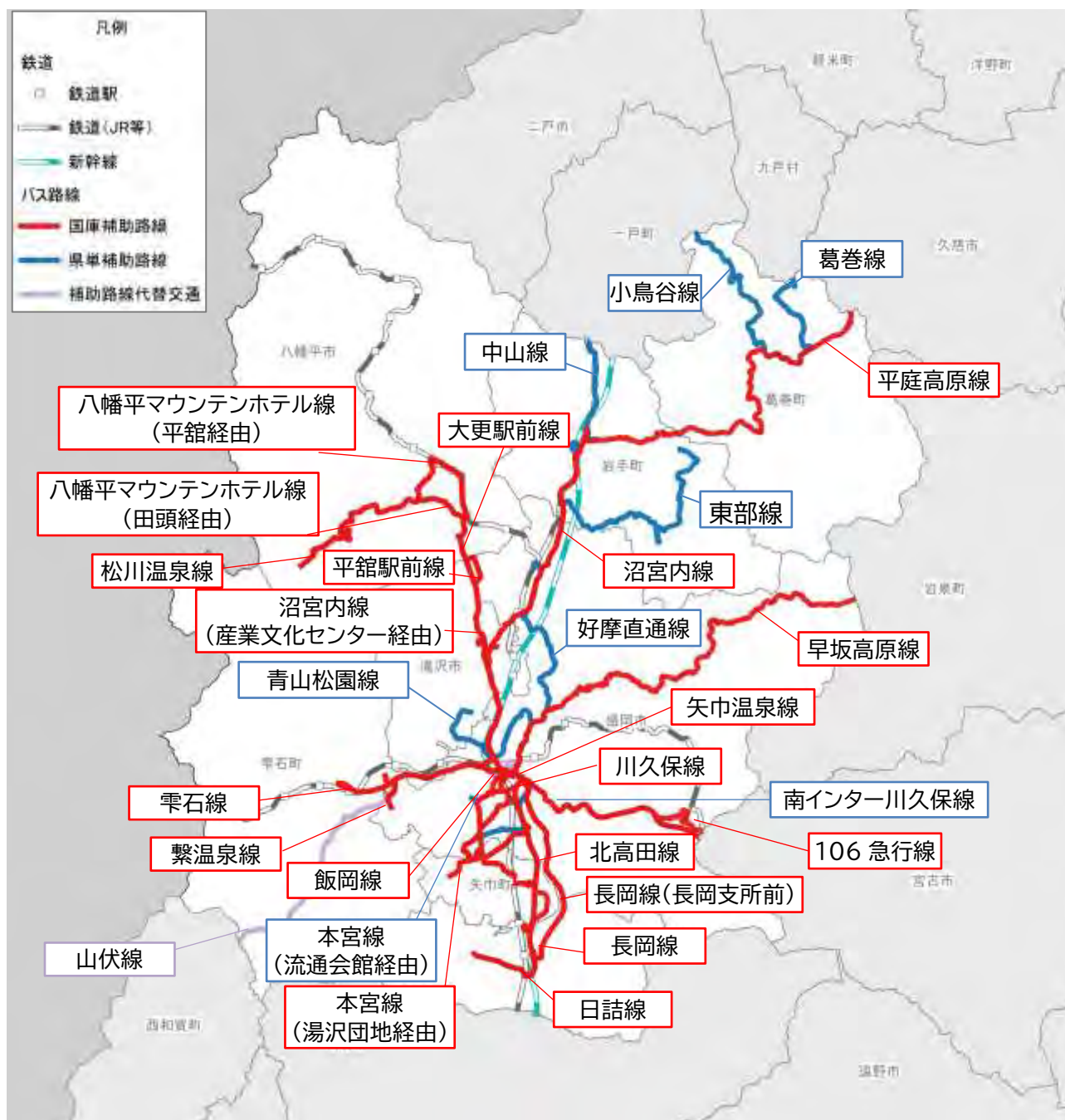


図2-80 補助路線の運行状況(令和5年度(2023 年度)時点)

出典：国庫・県単補助実績資料（岩手県）

②国庫補助路線の運行状況

国庫補助路線は 20 路線であり、そのうち 1 路線が令和 5 年度（2023 年度）実績において輸送量 15.0 人を下回っており、仮に特例措置が終了した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

輸送量 15.0 人を満たしているものの、輸送量 20 人を下回る路線が 6 路線あり、今後、平均乗車密度や運行回数が減少した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

また、6 路線が平均乗車密度 5.0 人を下回り、密度カットの対象となる。

なお、令和 5 年 9 月に国庫補助路線であった矢巾温泉線が廃止となっている。

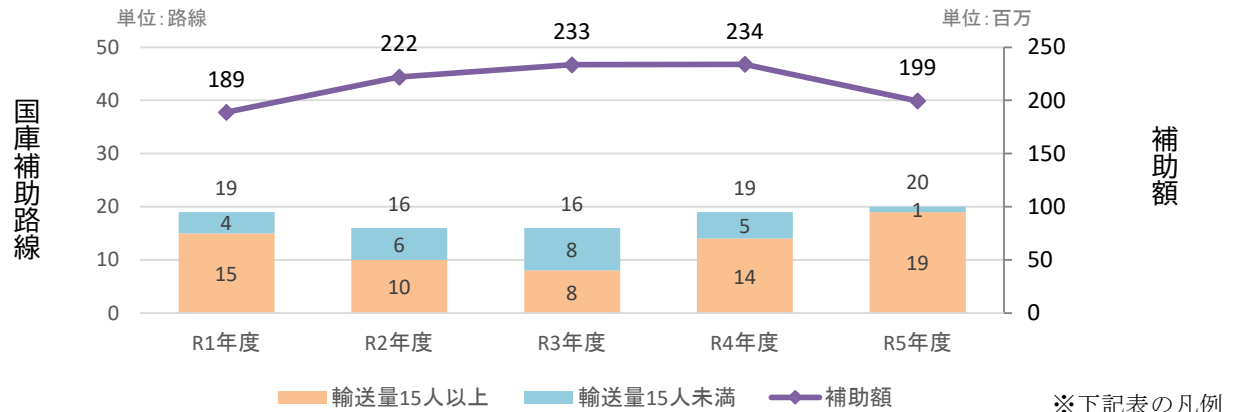


図2-81 国庫補助路線及び補助額の推移

表2-32 国庫補助路線の運行状況一覧(令和5年度(2023年度)時点)

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車 密度	輸送量		
						令和5年度	令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	長岡	岩手県交通	盛岡駅前	日詰駅前	盛岡市、紫波町	5.7	3.5	20.4	19.8	19.9
2	本宮(湯沢団地経由)	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、矢巾町	5.1	3.5	19.8	19.2	17.8
3	北高田	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、矢巾町	2.8	6.5	13.4	14.0	18.2
4	矢巾温泉	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、矢巾町	2.9	5.6	11.4	12.1	16.2
5	雫石	岩手県交通	盛岡バスセンター	雫石営業所	盛岡市、滝沢市、雫石町	7	5.3		41.7	37.1
6	日詰	岩手県交通	盛岡バスセンター	雫石営業所	盛岡市、紫波町、矢巾町	14.5	5.1		70.5	73.9
7	繋温泉	岩手県交通	盛岡バスセンター	盛岡つなぎ温泉	盛岡市、滝沢市、雫石町	7.7	6.9			53.1
8	飯岡	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡バスセンター	盛岡市、紫波町、矢巾町	9.7	5.9			57.2
9	川久保	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、滝沢市、雫石町	7.3	5.3			38.6
10	長岡(長岡支所前行)	岩手県交通	盛岡駅前	長岡支所前	盛岡市、紫波町、矢巾町	6.7	3.9			26.1
11	沼宮内(産業文化センター経由)	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	沼宮内営業所	盛岡市、滝沢市、岩手町	4.3	5.0	21.5	20.2	21.5
12	平館駅前	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	平館駅前	盛岡市、八幡平市、滝沢市	4	5.5	11.5	16.8	22.0
13	八幡平マウンテンホテル(田頭経由)	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	八幡平マウンテンホテル	盛岡市、八幡平市、滝沢市	5.5	5.2	24.6	22.0	28.6
14	松川温泉	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	松川温泉	盛岡市、八幡平市、滝沢市	3	6.9	12.3	15.9	20.7
15	沼宮内	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	沼宮内営業所	盛岡市、滝沢市、岩手町	5.3	4.5	24.3	24.3	23.8
16	八幡平マウンテンホテル(平館経由)	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	八幡平マウンテンホテル	盛岡市、八幡平市、滝沢市	3.3	4.4	15.1	12.2	14.5
17	大更駅前	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	大更駅前	盛岡市、八幡平市、滝沢市	3.3	5.0	13.1	13.5	16.5
18	106急行	岩手県北自動車	宮古駅前	盛岡駅	盛岡市、宮古市	4.3	10.4		34.4	44.7
19	早坂高原	ジェイアールバス東北	盛岡駅前	龍泉洞前	盛岡市、岩泉町	3.9	5.9	10.5	15.2	23.0
20	平庭高原	ジェイアールバス東北	盛岡駅	久慈駅	盛岡市、久慈市、滝沢市、葛巻町、岩手町	5	3.4	15.1	17.1	17.0

出典：国庫補助実績資料（岩手県）

③県単補助路線の運行状況

県単補助路線数は8路線であり、仮に特例措置が終了した場合、7路線が補助要件を満たさなくなることが懸念される。

中山線では平均乗車密度が減少している。(令和3年度(2021年度):2.2人→令和5年度(2023年度):1.1人)

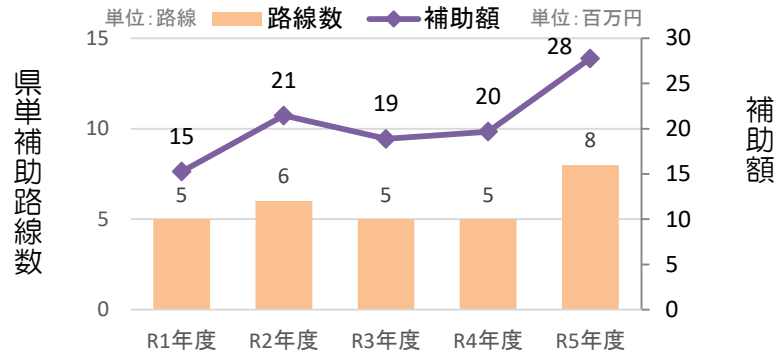


図2-82 県単補助路線数及び補助額の推移

表2-33 県単補助路線の運行状況一覧(令和5年度(2023年度)時点)

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車密度			
						令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	
1	青山松園	岩手県交通	滝沢営業所	松園バスターミナル	盛岡市、滝沢市	2.0	2.4	2.3	2.8	
2	本宮(流通会館経由)	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、矢巾町	3.6			3.9	
3	南インター川久保	岩手県交通	矢巾営業所	盛岡駅前	盛岡市、矢巾町	3.2			3.7	
4	中山	岩手県北自動車	いわて沼宮内駅前	中山	岩手町、一戸町	2.5	2.2	1.3	1.1	
5	葛巻	岩手県北自動車	ふれあい広場	葛巻中学校前	葛巻町、九戸村	2.0	1.2	1.3	1.4	
6	東部	岩手県北自動車	陸中岩瀬張	いわて沼宮内駅前	盛岡市、岩手町	1.0	2.3	1.9	2.0	
7	好摩直通	岩手県北自動車	盛岡バスセンター	好摩駅	盛岡市	2.0	2.1	0.8	1.4	
8	小鳥谷	ジェイアールバス東北	二戸駅	葛巻病院	二戸市、一戸町、葛巻町	0.9			7.5	

出典：県単補助実績資料（岩手県）

※ 図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

④市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通の運行状況

県が補助を行っている国庫・県単補助路線の廃止代替交通は1町が運行する1路線となっている。

表2-34 市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	市町村名	起点	終点
1	山伏	西和賀町	ほととゆだ駅	盛岡バスセンター

出典：県単補助実績資料（岩手県）

2) 県南広域振興圏

① 広域的な公共交通の運行状況

当該広域振興圏では、国庫補助路線 8 路線や県単補助路線 5 路線、市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通 4 路線が運行している。

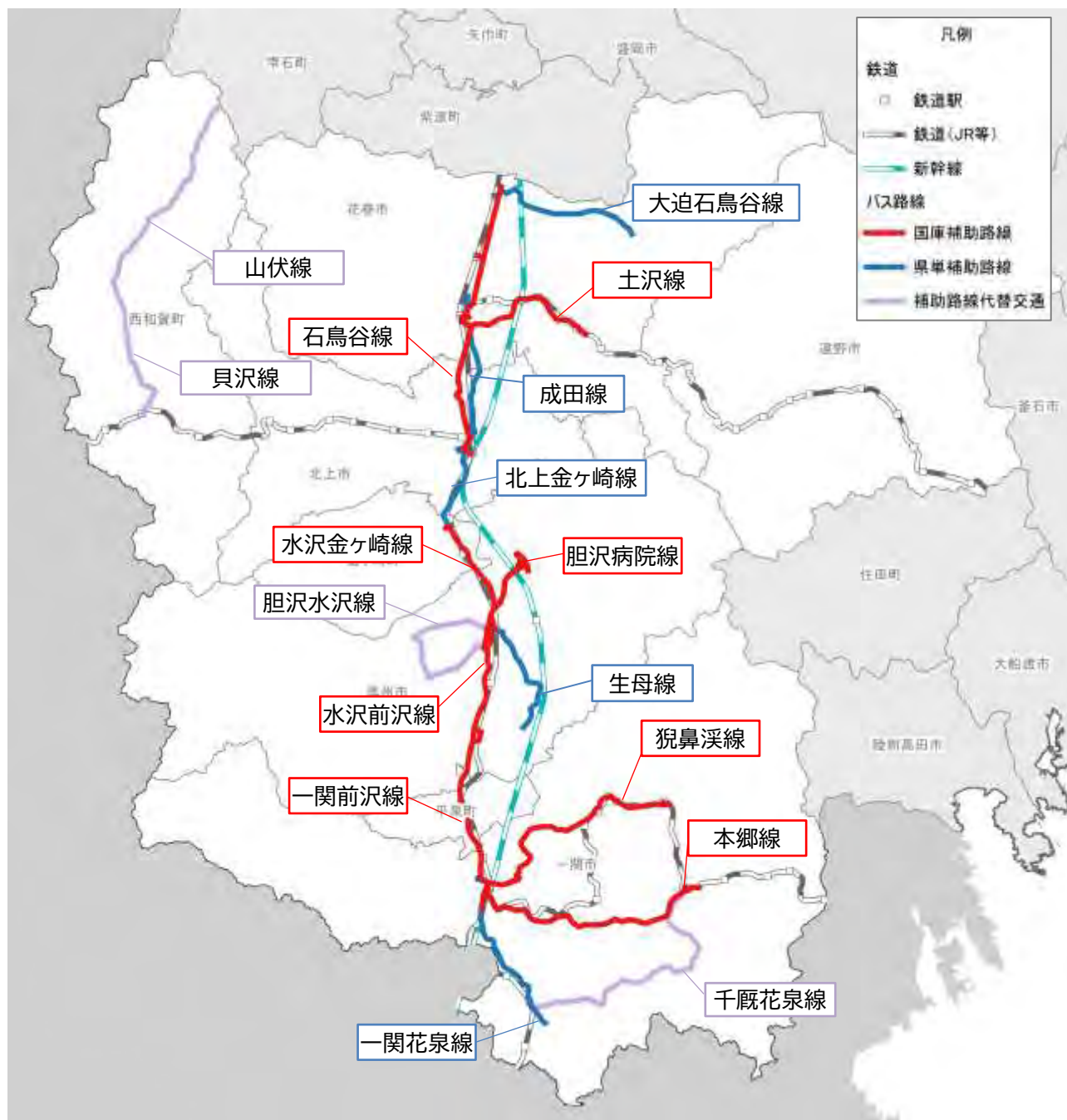


図2-83 補助路線の運行状況(令和5年度(2023年度)時点)

出典：国庫・県単補助実績資料（岩手県）

②国庫補助路線の運行状況

国庫補助路線は8路線であり、うち5路線が令和5年度（2023年度）実績において輸送量15.0人を下回っており、仮に特例措置が終了した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

また、8路線全てが平均乗車密度5.0人を下回り、密度カットの対象となる。

なお、令和5年9月に国庫補助路線であった狛鼻溪線が廃止となっているほか、令和6年（2024年）3月に土沢線、水沢金ヶ崎線が廃止予定となっているが、沿線市町村による代替交通の検討が進められている。

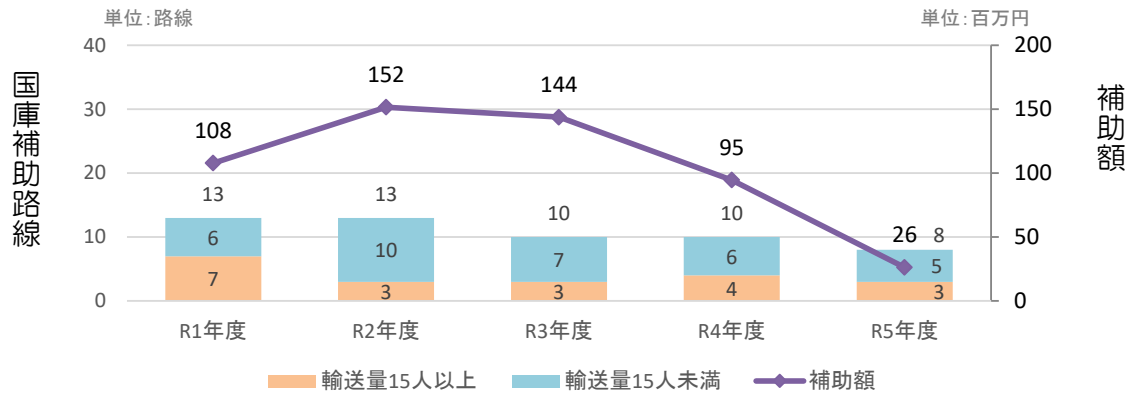


図2-84 国庫補助路線数及び補助額の推移

※下記表の凡例

輸送量15～20人
輸送量15人未満
平均乗車密度5未満

表2-35 国庫補助路線の運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車 密度	輸送量		
						令和5年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	石鳥谷	岩手県交通	北上駅前	志和口	花巻市、北上市	7.7	2.7	21.3	22.2	20.7
2	土沢	岩手県交通	イトーヨーカドー	雲南桜	花巻市	6.9	2.1	6.9	15.1	14.4
3	狛鼻溪	岩手県交通	一関駅前	摺沢駅前	一関市	4.6	1.9	7.2	6.3	8.7
4	胆沢病院	岩手県交通	江刺バスセンター	胆沢病院	奥州市	10.1	3.7	29.9	37.9	37.3
5	水沢前沢	岩手県交通	水沢駅前	イオン前沢店	奥州市	7.2	1.3	11.9	11.9	9.3
6	一関前沢	岩手県交通	一関駅前	イオン前沢店	一関市、奥州市、平泉町	13.8	1.9	19.4	23.6	26.2
7	水沢金ヶ崎	岩手県交通	胆沢病院	免許センター	奥州市、金ヶ崎町	6.2	2.0			12.4
8	本郷	岩手県交通	一関営業所	千厩バスターミナル	一関市	5.8	2.2	10.8	12.4	12.7

出典：国庫補助実績資料（岩手県）

※ 図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

③県単補助路線の運行状況

県単補助路線数は5路線であり、仮に特例措置が終了した場合、全ての路線が補助要件を満たさなくなることが懸念されており、特に生母線の平均乗車密度が大きく減少している。
(令和3年度(2021年度):1.6人→令和5年度(2023年度):1.0人)

また、令和6年(2024年)3月に一関花泉線、北上金ヶ崎線が廃止予定となっているが、沿線市町村等による代替交通の検討が進められている。

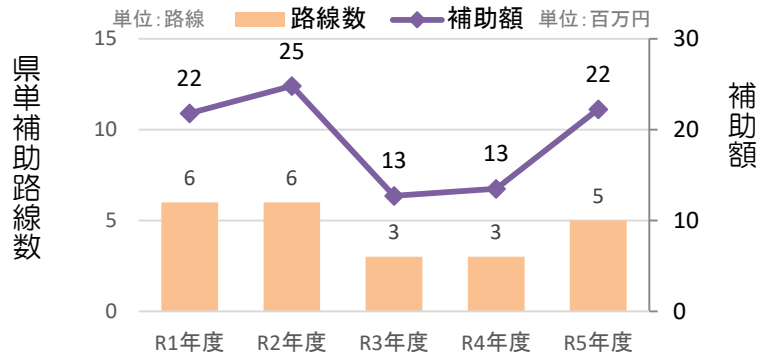


図2-85 県単補助路線数及び補助額の推移

表2-36 県単補助路線の運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車密度		
							令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	成田	岩手県交通	花巻北高校前	北上駅前	花巻市、北上市	2.2	0.9	1.4	1.5
2	大迫石鳥谷	岩手県交通	大迫中学校前	石鳥谷駅前	花巻市	4.3	1.5	1.1	1.3
3	生母	岩手県交通	胆沢病院	生母	奥州市	2.5	1.6	0.8	1.0
4	一関花泉	岩手県交通	竹山	涌津下町	一関市	4.0			1.6
5	北上金ヶ崎	岩手県交通	北上済生会病院	金ヶ崎町役場	奥州市、金ヶ崎町	5.1			1.4

出典：県単補助実績資料（岩手県）

※図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

④市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通の運行状況

県が補助を行っている国庫・県単補助路線の廃止代替交通は3市町が運行する4路線となっている。

表2-37 市町村による国庫・県単補助路線の廃止代替交通運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	市町村名	起点	終点
1	千厩花泉	一関市	千厩病院前	花泉駅前
2	胆沢水沢	奥州市	まごころ病院	まごころ病院
3	山伏	西和賀町	ほっとゆだ駅	盛岡バスセンター
4	貝沢	西和賀町	ほっとゆだ駅	貝沢

出典：県単補助実績資料（岩手県）

3)沿岸広域振興圏

①広域的な公共交通の運行状況

当該広域振興圏では、国庫補助路線 9 路線や県単補助路線 1 路線の補助対象路線が運行している。

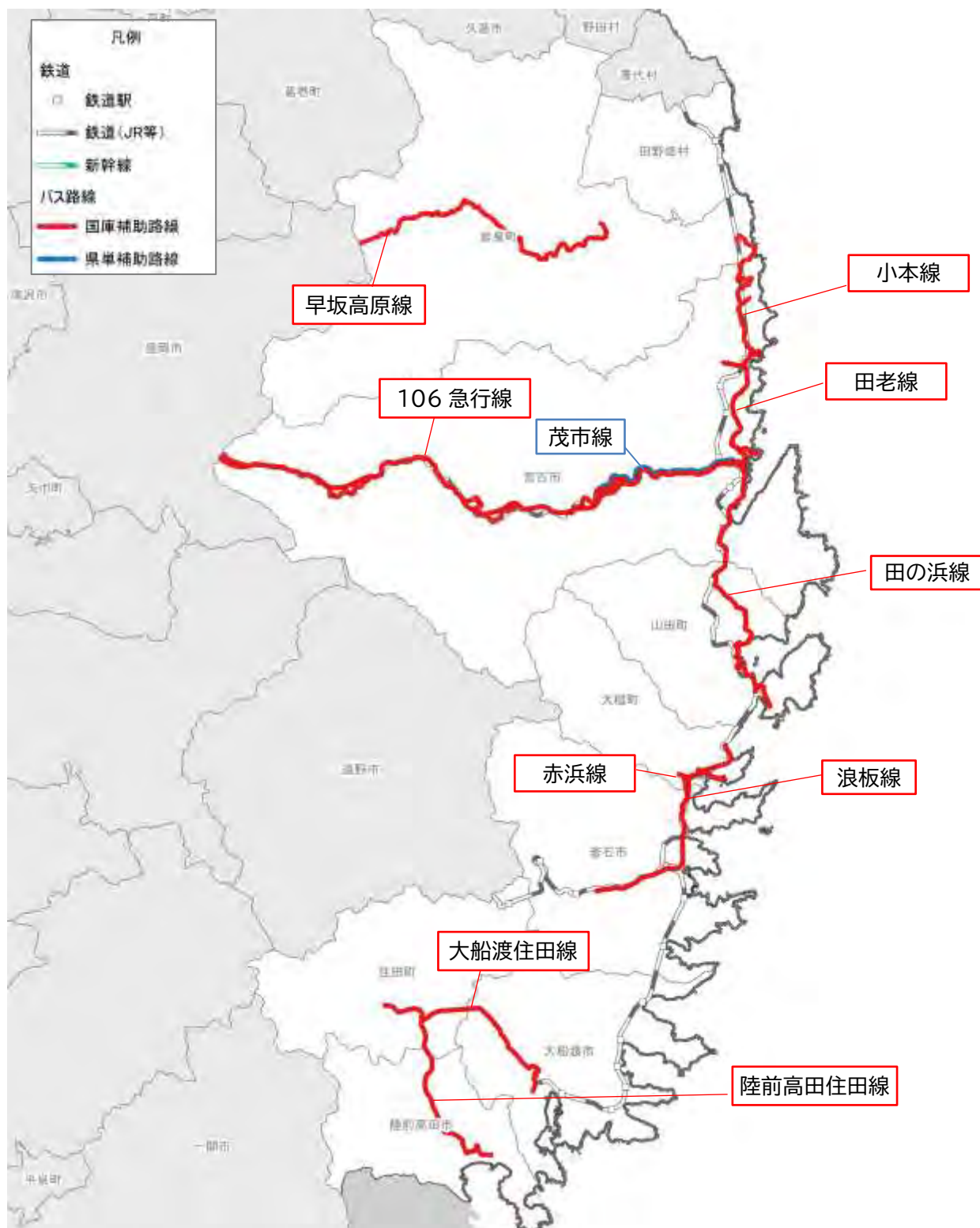


図2-86 補助路線の運行状況(令和5年度(2023年度)時点)

出典：国庫・県単補助実績資料（岩手県）

②国庫補助路線の運行状況

国庫補助路線は9路線であり、そのうち4路線が令和5年度（2023年度）実績において輸送量15.0人を下回っており、仮に特例措置が終了した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

また、7路線が平均乗車密度5.0人を下回り、密度カットの対象となる。

なお、令和6年（2024年）3月に陸前高田住田線が廃止予定となっているが、沿線市町村による代替交通の検討が進められている。

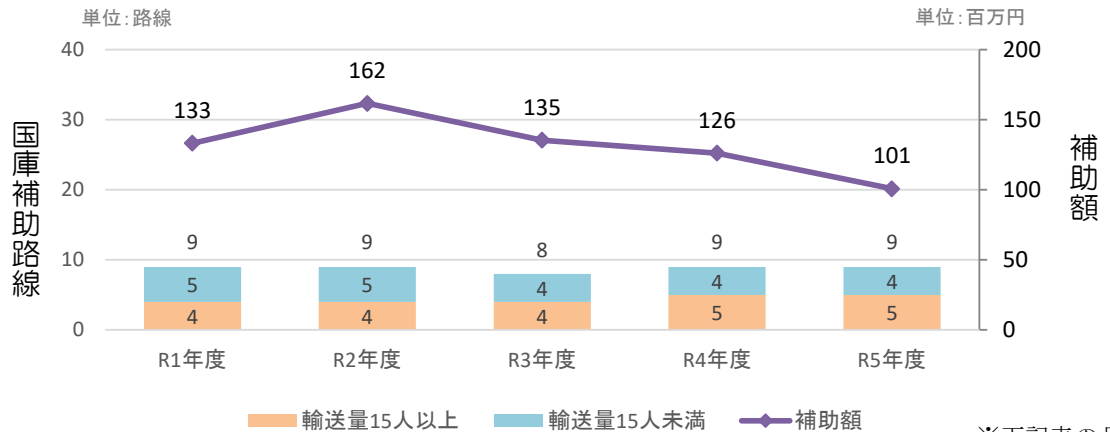


図2-87 国庫補助路線数及び補助額の推移

※下記表の凡例

輸送量15～20人
輸送量15人未満
平均乗車密度5未満

表2-38 国庫補助路線の運行状況一覧(令和5年度(2023年度)時点)

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車 密度	輸送量		
						令和5年度	令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	大船渡住田	岩手県交通	住田高校前	盛駅前	大船渡市、住田町	2.8	2.3	8.4	7.8	6.4
2	赤浜	岩手県交通	上大畑	赤浜	釜石市、大槌町	7.8	4.8	32.7	33.5	37.4
3	浪板	岩手県交通	浪板	上大畑	釜石市、大槌町、山田町	6.3	4.8	29.8	29.1	30.2
4	陸前高田住田	岩手県交通	住田高校前	イオンスーパー センター陸前高田	陸前高田市、住田町	2.6	1.6	7.7	6.0	4.1
5	田老	岩手県北自動車	宮古駅前	三王三丁目	宮古市	3.0	2.3	7.2	6.9	6.9
6	田の浜	岩手県北自動車	宮古駅前	田の浜	宮古市、山田町	7.9	4.8	34.7	33.9	37.9
7	小本	岩手県北自動車	宮古駅前	岩泉小本駅前	宮古市、岩泉町	6.3	2.2	15.4	13.4	13.8
8	106急行	岩手県北自動車	宮古駅前	盛岡駅	盛岡市、宮古市	4.3	10.4		34.4	44.7
9	早坂高原	ジェイアールバス東北	盛岡駅前	龍泉洞前	盛岡市、岩泉町	3.9	5.9	10.5	15.2	23.0

出典：国庫補助実績資料（岩手県）

※図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

③県単補助路線の運行状況

県単補助路線は令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）までは、細浦経由高田線の1路線、令和3年度（2021年度）から令和4年度（2022年度）までは、国庫補助路線である和井内線を短縮する形で新設した茂市線が加わり2路線であったが、令和5年度（2023年度）は茂市線のための1路線となっており、仮に特例措置が終了した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

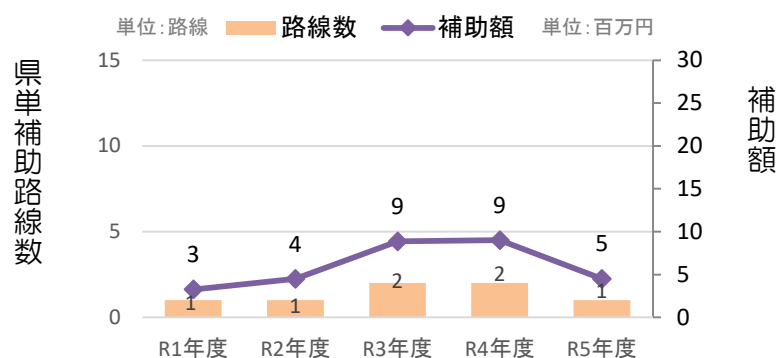


図2-88 県単補助路線数及び補助額の推移

表2-39 県単補助路線の運行状況一覧(令和5年度(2023年度)時点)

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車密度		
						令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	茂市	岩手県北自動車	宮古駅前	湯ったり館	宮古市	2.9	2.1	1.7	1.8

出典：県単補助実績資料（岩手県）

※図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

4) 県北広域振興圏

① 広域的な公共交通の運行状況

当該広域振興圏では、国庫補助路線 5 路線や県単補助路線 4 路線の補助対象路線が運行している。



図2-89 補助路線の運行状況(令和5年度(2023 年度)時点)

出典：国庫・県単補助実績資料（岩手県）

②国庫補助路線の運行状況

国庫補助路線は5路線であり、そのうち1路線が令和5年度（2023年度）実績において輸送量15.0人を下回っており、仮に特例措置が終了した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

輸送量15.0人を満たしているものの、輸送量20人を下回る路線が2路線あり、今後、平均乗車密度や運行回数が減少した場合、補助要件を満たさなくなることが懸念される。

また、4路線が平均乗車密度5.0人を下回り、密度カットの対象となる。

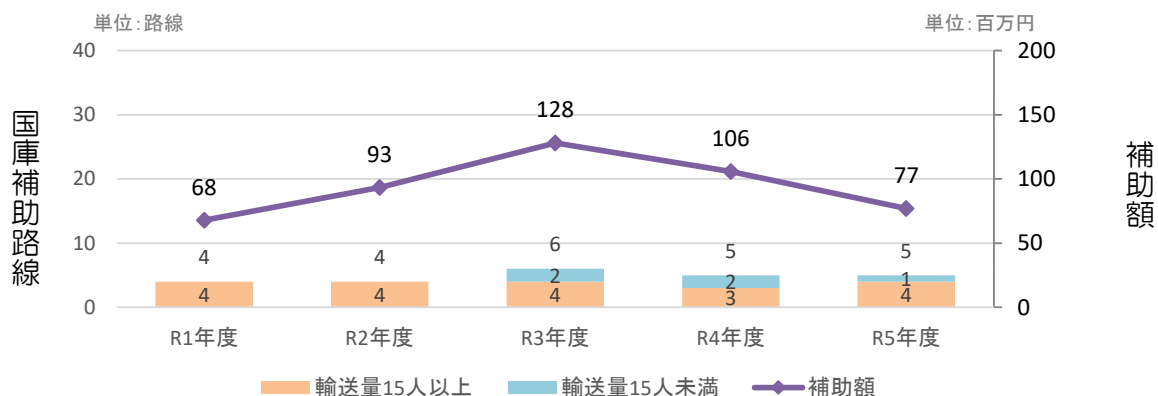


図2-90 国庫補助路線数及び補助額の推移

※下記表の凡例

輸送量15～20人
輸送量15人未満
平均乗車密度5未満

表2-40 国庫補助路線の運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車 密度	輸送量		
						令和5年度	令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	二戸	岩手県北自動車	伊保内営業所	二戸駅前	二戸市、九戸村	7.2	3.4	21.0	22.6	24.4
2	大野	岩手県北自動車	久慈駅	陸中大野	久慈市、洋野町	3.3	3.6	15.0	12.4	11.8
3	軽米	ジェイアールバス東北	二戸駅	軽米病院	二戸市、軽米町	4.6	3.5	14.7	14.2	16.1
4	平庭高原	ジェイアールバス東北	盛岡駅	久慈駅	盛岡市、久慈市、滝沢市、葛巻町、岩手町	5.0	3.4	15.1	17.1	17.0
5	二戸久慈	ジェイアールバス東北	二戸駅	久慈駅	二戸市、九戸村、軽米町、久慈市	5.0	5.8	15.0	19.1	29.0

出典：国庫補助実績資料（岩手県）

※図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

③県単補助路線の運行状況

県単補助路線数は4路線であり、仮に特例措置が終了した場合、3路線が補助要件を満たさなくなることが懸念される。

全体的に平均乗車密度が減少傾向にあり、特に二戸線（令和3年度（2021年度）：3.4人→令和5年度（2023年度）：2.9人）と中山線（令和3年度：2.2人→令和5年度：1.1人）が大きく減少している。

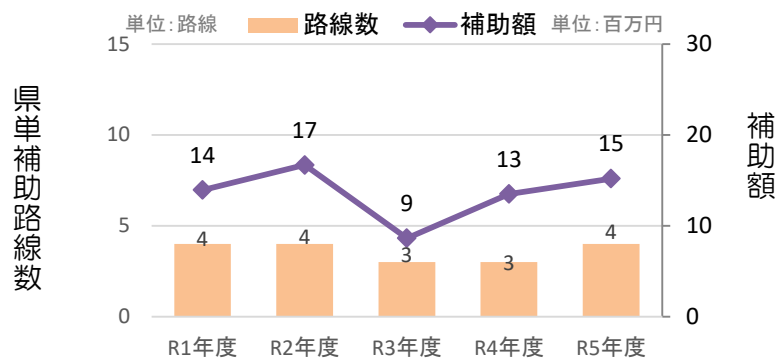


図2-91 県単補助路線数及び補助額の推移

表2-41 県単補助路線の運行状況一覧 令和5年度(2023年度)時点

No.	路線名	事業者名	起点	終点	関係市町村	運行回数 (回/日)	平均乗車密度		
						令和5年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1	中山	岩手県北自動車	いわて沼宮内駅前	中山	岩手町、一戸町	2.5	2.2	1.3	1.1
2	葛巻	岩手県北自動車	ふれあい広場	葛巻中学校前	葛巻町、九戸村	2.0	1.2	1.3	1.4
3	二戸	ジェイアールバス東北	浄法寺	仁左平	二戸市、一戸町	4.4	3.4	2.9	2.9
4	小鳥谷	ジェイアールバス東北	二戸駅	葛巻病院	二戸市、一戸町、葛巻町	0.9			7.5

出典：県単補助実績資料（岩手県）

※図表中の年度の期間はバス事業期間の10月1日～9月30日

(4)バス事業者の現状

1)バス運転士の推移及び運転士不足の状況

岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北の3社の運転士は、平成31年（2019年）の835人から年々減少しており、令和5年（2023年）では640人と、直近5年間で195人、平成31年同月比で約23.4%減少している。

また、年齢層は、40歳台以下の割合が減少する一方、50歳台・60歳以上が多く、運転士の高齢化が進んでおり、若年層の雇用が進まない状況にある。

今後、60歳台の退職が進むことにより、さらに運転士が減少することが危惧され、若年層を中心とした新たな運転士の採用が急務な状況にある。

運転士不足の要因としては、長期的な収益の低迷により、他業種と比して待遇の水準が低いことなどが挙げられ、人材確保のための待遇改善が必要となっている。

また、令和6年（2024年）4月から、自動車運転の業務に労働基準法による時間外労働の上限規制が適用されるとともに、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正が適用され、運転士の拘束時間の上限や勤務間インターバルが見直されることから、夜間までバスが運行する都市型ダイヤのエリア等における運転士不足の深刻化が懸念される。

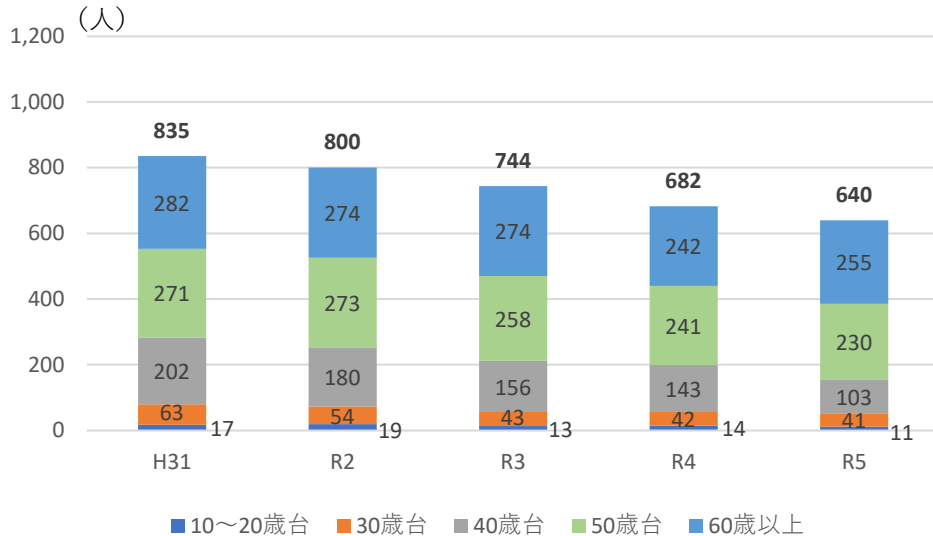


図2-92 運転士数の推移

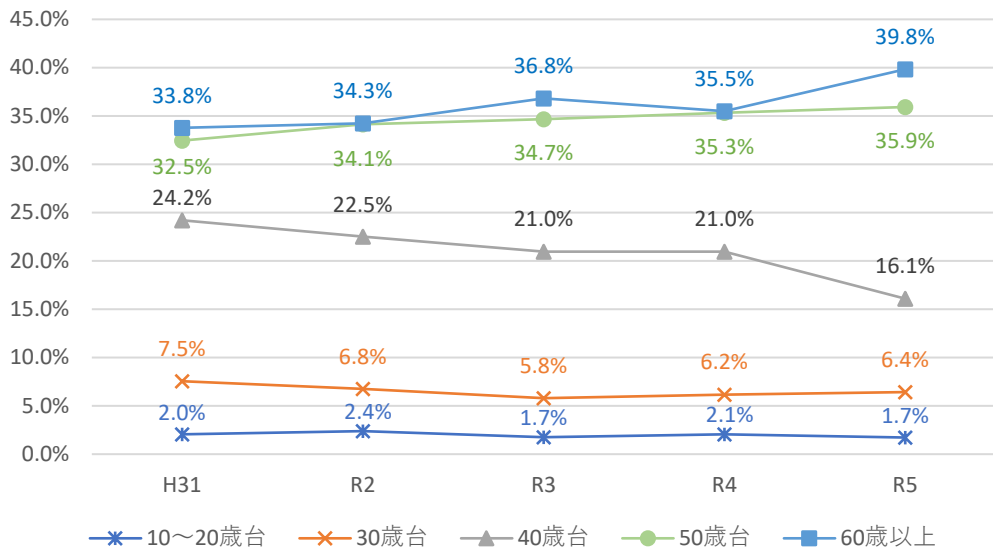


図2-93 運転士の年齢構成の推移

出典：交通事業者に対するアンケート調査結果

※各年4月1日時点の数値

2)運転士確保に向けたバス事業者の取組

バス事業者では、運転士の確保に向けて、求人活動の実施のほか、現職者の継続的な雇用も踏まえた待遇改善や福利厚生の充実などを行っており、これらの取組の更なる強化が必要と考えている。

表2-42 バス事業者において必要と考える主な取組

内容
<ul style="list-style-type: none">・新卒者（大学・短大・専門・高校）の採用実施・新規採用を増やし、退職を抑制するための待遇改善の実施（基本給の引き上げ（ベア・定期昇給の実施）、休憩施設の改善等）・求人活動の強化（ハローワークへの求人、新聞折り込みチラシの作成、自社ホームページでの採用情報の掲載、求人広告への掲載、路線バスへのラッピング広告、定期的なバス運転士説明会の開催など）・福利厚生の充実（大型二種免許取得費用の会社負担、大型二種免許保持者への支度金制度、他県からの入社の方への転居費用助成など）

出典：交通事業者に対するアンケート調査結果

3)設備の導入状況

①ノンステップバスの導入状況

平成 30 年度（2018 年度）時点では、岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北の 3 社が所有する対象バス車両計 627 台のうち、ノンステップバス車両は 164 台（導入率 26.2%）であったが、令和 4 年度（2022 年度）時点では、バス車両計 502 台のうち、ノンステップバス車両は 213 台（同 42.4%）となっており、導入が拡大しているものの、半数には達していない状況となっている。

表2-43 ノンステップバスの導入率推移（単位：台、%）

年度	対象車両数 (母数)	ノンステップバス	
		車両数	導入率
H30	627	164	26.2
R1	605	191	31.6
R2	566	185	32.7
R3	513	190	37.0
R4	502	213	42.4

※各年度 年度末（3.31）時点であること

出典：交通事業者に対するアンケート調査結果

②交通系 IC カードの導入状況

本県では、令和 3 年（2021 年）3 月から路線バスに対して、交通系 IC カードが導入され、順次導入エリアを拡大している。また、令和 5 年（2023 年）5 月から JR 在来線の一部区間において交通系 IC カードが利用可能となっている。

表2-44 交通系 IC カードの導入状況(令和6年(2024年)3月時点)

区分	事業者名	導入エリア
鉄道・新幹線	東日本旅客鉄道	東北新幹線、東北本線（平泉駅～一ノ関駅、盛岡駅～北上駅）、田沢湖線（盛岡駅～雫石駅）、釜石線（花巻駅～新花巻駅）
BRT	東日本旅客鉄道	大船渡線 BRT
バス	岩手県交通	松園営業所、都南営業所、雫石営業所、紫波営業所、矢巾営業所、滝沢営業所・巣子車庫、花巻営業所、北上営業所管内の路線、アーバン号（盛岡～仙台間）
	岩手県北自動車	全路線
	ジェイアールバス東北	平庭高原線（盛岡～葛巻～久慈）、二戸久慈線（二戸～久慈）、早坂高原線（盛岡～岩泉）、アーバン号（盛岡～仙台間）

出典：各事業者 HP、事業者聞き取り結果

③バスロケーションシステムの導入状況

岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北がスマートフォン等でバスの位置情報等を確認できるバスロケーションシステムを導入している。

また、岩手県バス協会が、岩手県交通、岩手県北自動車の2社の運行情報を合わせて多言語表示できる表示機器の設置を進めているほか、市町村による表示機器の設置も行われている。

花巻市、北上市、奥州市の一部のコミュニティバスは、岩手県交通のバスロケーションシステムで運行情報を表示している。

また、西和賀町においては、町民バスの運行情報をスマートフォン等で確認できるバスロケーションシステムを導入し、主要拠点に表示機器を設置している。

表2-45 バスロケーションシステムの設置状況等(令和6年(2024年)3月時点)

項目	岩手県交通 「バス予報」	岩手県北自動車 「バスロケーションシステム」	ジェイアールバス東北 「つばめ Go!白樺・早坂」
車両位置情報表示	盛岡(雫石・滝沢・矢巾・紫波含む)、釜石、花巻、北上、胆江エリア	全路線	平庭高原線(盛岡-久慈)、早坂高原線(盛岡-岩泉)
表示機器の主な設置場所	盛岡バスセンター、盛岡駅東口、盛岡市立病院、県営体育館前、松園バスターミナル、厨川駅前、県立中央病院前、盛岡中央郵便局前、滝沢市役所(岩手県交通)、宮古駅前待合室(岩手県北自動車)、山田駅(岩手県北自動車)		設置なし

※市町村による設置を含む

出典：各事業者 HP、事業者聞き取り結果

4) 高速バス・貸切バスの運行本数等の変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、バスの利用者は大幅に減少し、これに伴って路線バスに加え、高速バスや貸切バスの運行本数の減少を余儀なくされた。

特に高速バスについては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前に比べて、岩手県交通、岩手県北自動車、ジェイアールバス東北の3社が運行する路線数は3路線減少し、当該路線の1日当たりの運行本数は14本減少している。

新型コロナウイルス感染症の5類への移行に伴い、外出行動は回復傾向にあるものの、運転士が減少傾向にある中、バス事業者は公共交通である路線バスを優先して運行する必要があるため、収益率の高い高速バスや貸切バスを運行する運転士を十分に確保できない状況が続いている。

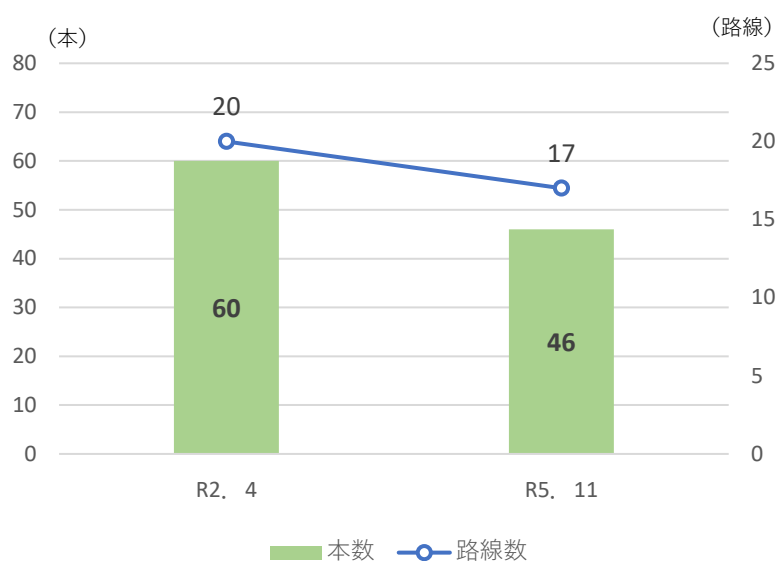


図2-94 高速バスの運行路線数及び本数

出典：交通事業者に対するアンケート調査結果
※数値は3社（岩手県交通・岩手県北自動車・ジェイアールバス東北）の合計

3. 各主体の地域公共交通に関する意向等

(1) 県民の意向等(県民アンケート調査結果)

県民の目的別の詳細な移動実態や、公共交通の利用実態等の定量的な把握と、公共交通の運行に対するイメージなどの定性的な把握を行うために、県民（18 歳以上、7,000 人を無作為抽出）を対象としたアンケート調査を実施した。

表2-46 県民アンケート調査の実施概要

項目	内容
対象	県内在住者の 18 歳以上の男女
抽出方法	各市町村の選挙人名簿から無作為抽出（各市町村の選挙管理委員会へ訪問・閲覧・書き取り）
実施方法	配布：郵送、回収：郵送 又は WEB フォーム 配布票数：7,000 部 ※市町村の人口規模に応じて按分して配布
回収票数	2,927 票（回収率 41.8%）
把握項目	目的別の移動実態について（通勤、通学、通院、買物） 公共交通の利用実態（利用の有無、目的、頻度など） 公共交通の不満点・イメージ 基本属性（性別・年代・職業、居住地、自家用車の所有状況など）

1) 鉄道の利用状況

県民の鉄道の利用状況（令和5年（2023年）6～8月）は、21.5%となっており、このうち、県央広域振興圏において30.1%、県南広域振興圏において24.1%となっているものの、その他の広域振興圏では県平均21.5%を下回り、沿岸広域振興圏では13.7%と最も低い状況にある。

鉄道を利用した区間は、回答者の52.7%が自市町村から他市町村への広域移動に利用している。

新型コロナウイルス感染症による鉄道の利用の変化では、6.0%が「利用頻度が減少した」と回答しており、その回答者のうち、約24.2%が「元の利用頻度には戻らないと思う」と回答するなど、新型コロナウイルス感染症による鉄道の利用への影響がみられる。

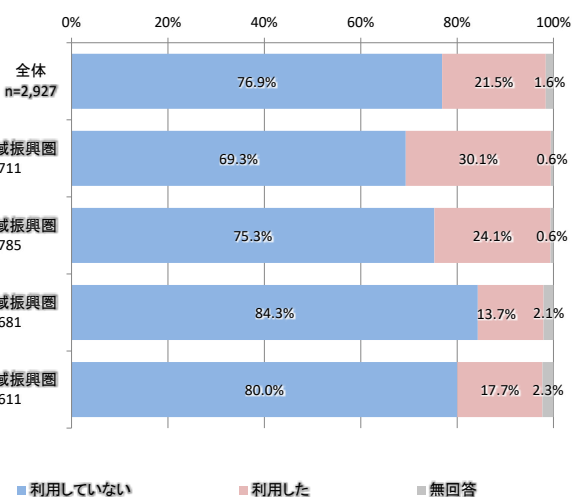


図2-95 直近3ヶ月間(令和5年(2023年))の鉄道の利用状況

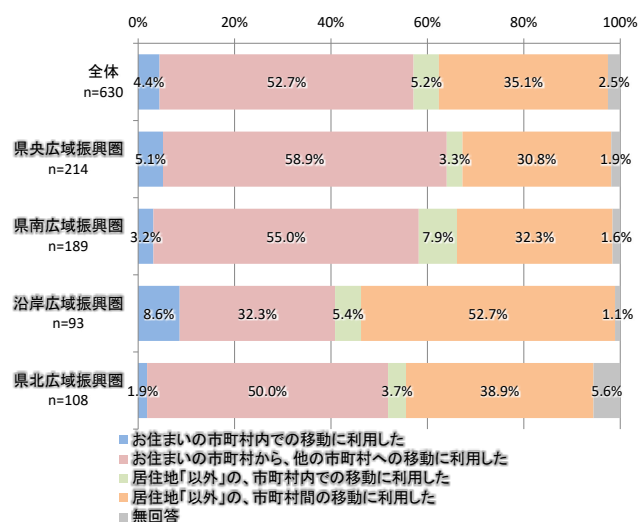


図2-96 鉄道を利用した区間

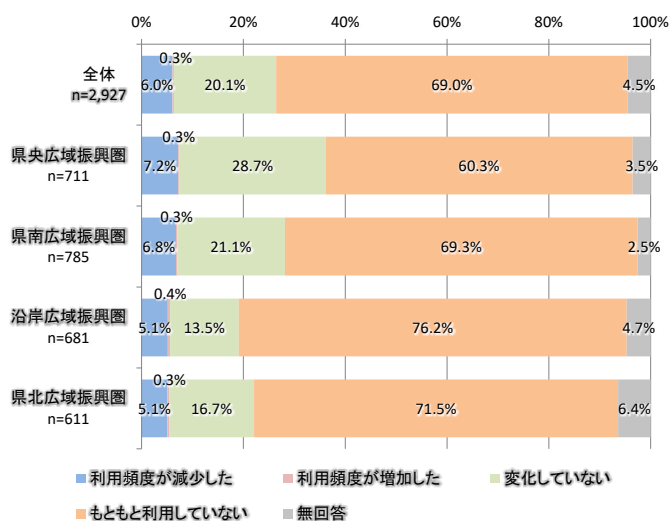


図2-97 新型コロナウイルス感染症による鉄道利用の変化

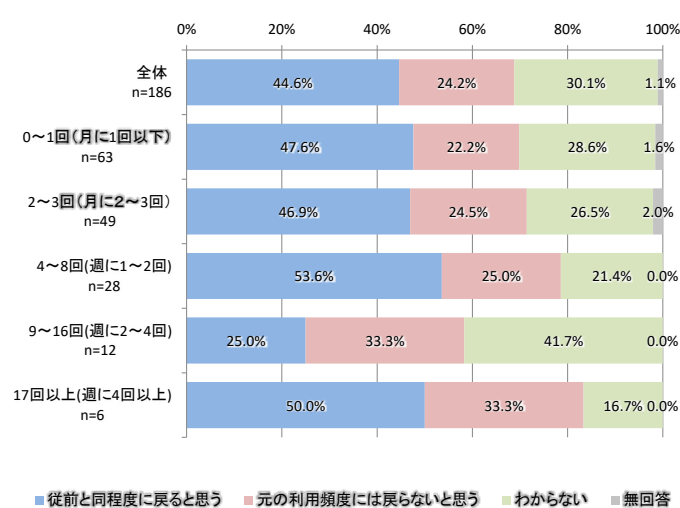


図2-98 新型コロナウイルス感染症収束後の利用頻度の変化の見込み(利用頻度が減少した方が回答)

n：回答した人数

2) 路線バスの利用状況

県民の路線バスの利用状況（令和5年（2023年）6～8月）は、10.6%となっており、このうち、県央広域振興圏において19.7%が「利用した」と回答しているものの、その他の広域振興圏では県平均10.6%を下回り、県南広域振興圏では6.0%と最も低い状況にある。

路線バスを利用した区間は、自市町村内での移動が多い傾向にあるが、回答者の25.2%が自市町村から他市町村への広域移動に利用している。

新型コロナウイルス感染症による路線バスの利用の変化では、割合としては低いものの「利用頻度が減少した」の回答があり、その回答者のうち、約27.3%は「元の利用頻度には戻らないと思う」と回答するなど、新型コロナウイルス感染症による路線バスの利用への影響がみられる。

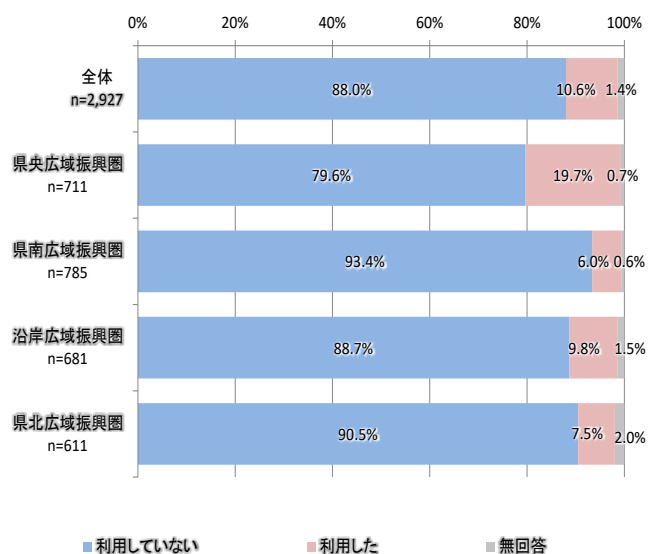


図2-99 直近3ヶ月間(令和5年(2023年))の路線バスの利用状況

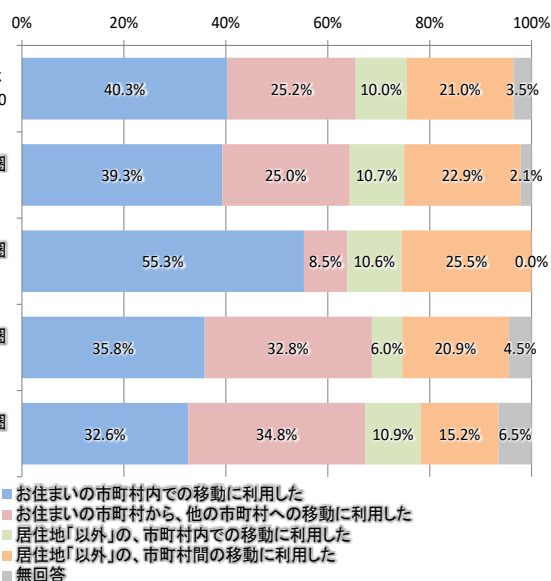


図2-100 路線バスを利用した区間

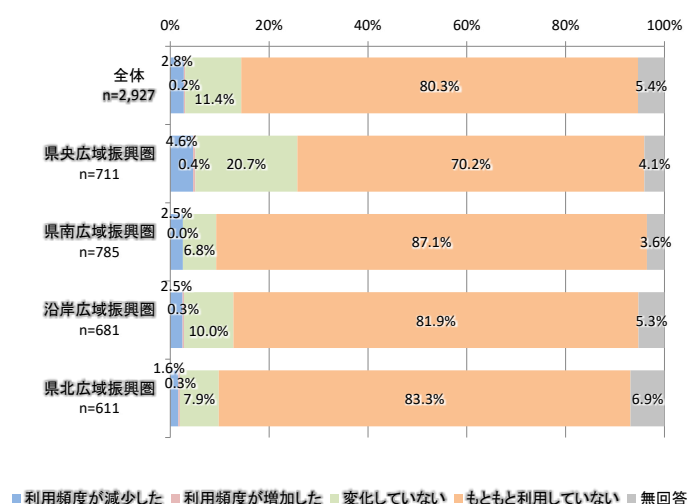


図2-101 新型コロナウイルス感染症による路線バス利用の変化

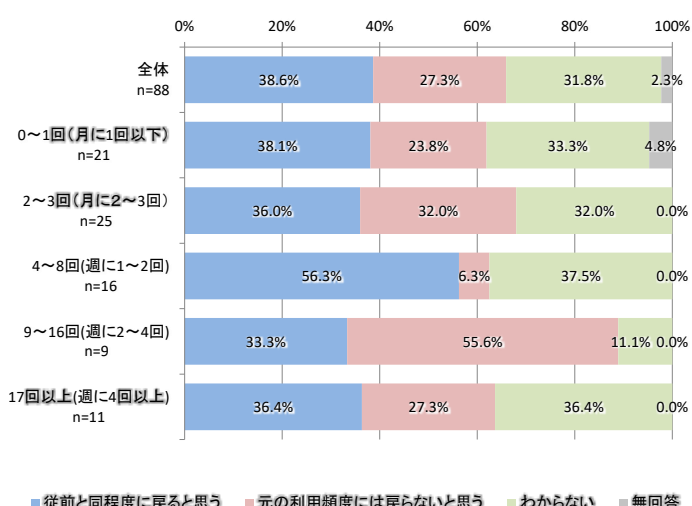


図2-102 新型コロナウイルス感染症収束後の利用頻度の変化の見込み
(利用頻度が減少した方が回答)

n：回答した人数

3)地域公共交通に対する不満点等

地域公共交通を「利用した」「利用していない」のいずれの回答者も「移動したい時間帯に運行していない」といった運行時間に対して最も高い回答割合となっている。

「利用した」の回答者では、「駅・バス停まで遠い」や「運賃が高い」などの運行する上での利用環境に関する項目の回答割合が高く、「利用していない」の回答者では、「駅・バス停まで遠い」や「自分の行きたい目的地に行かない」など利用環境や運行に関する項目、「いつ・どこを運行しているかわからない」などの利用方法・情報提供に関する項目の回答割合が高い。

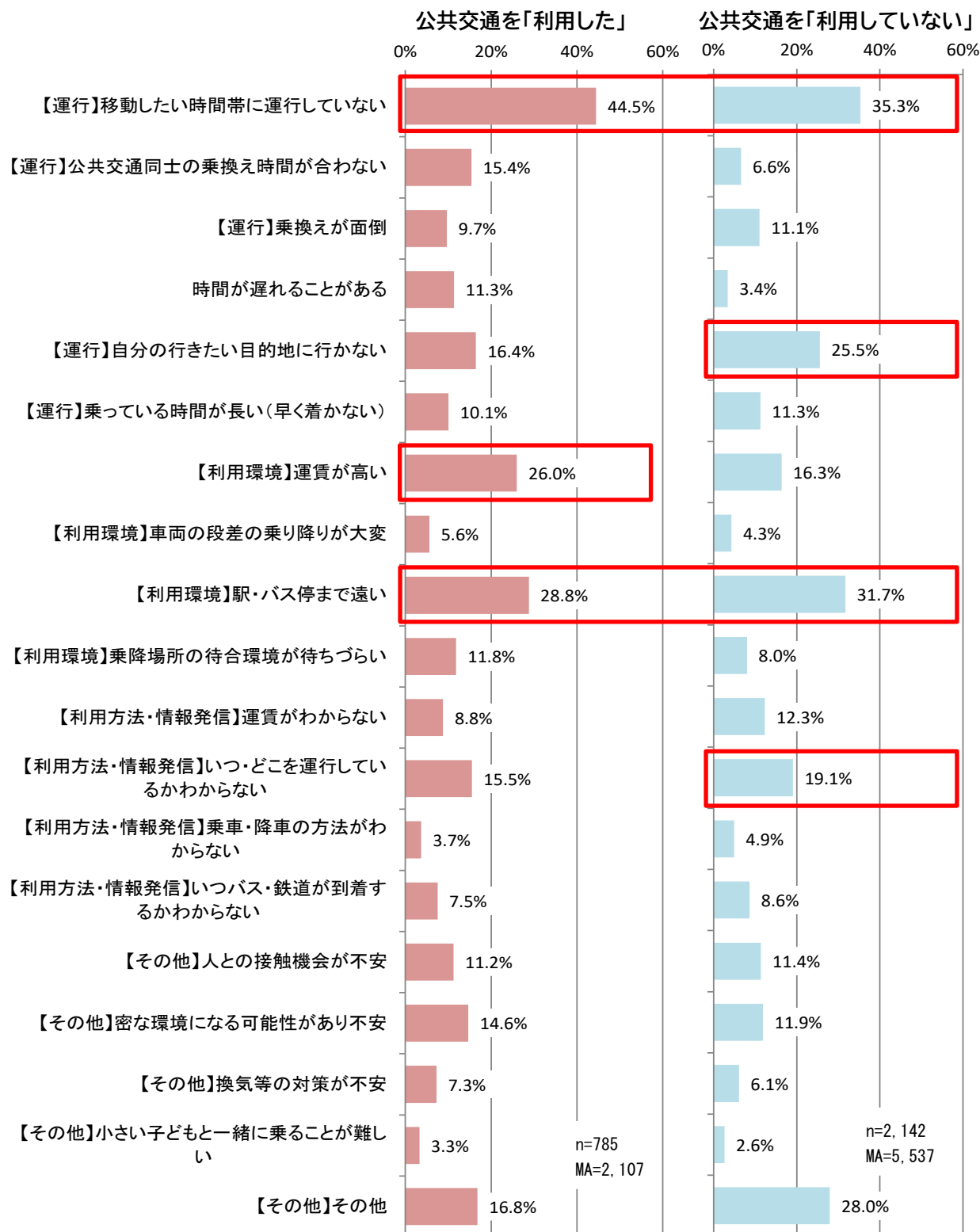


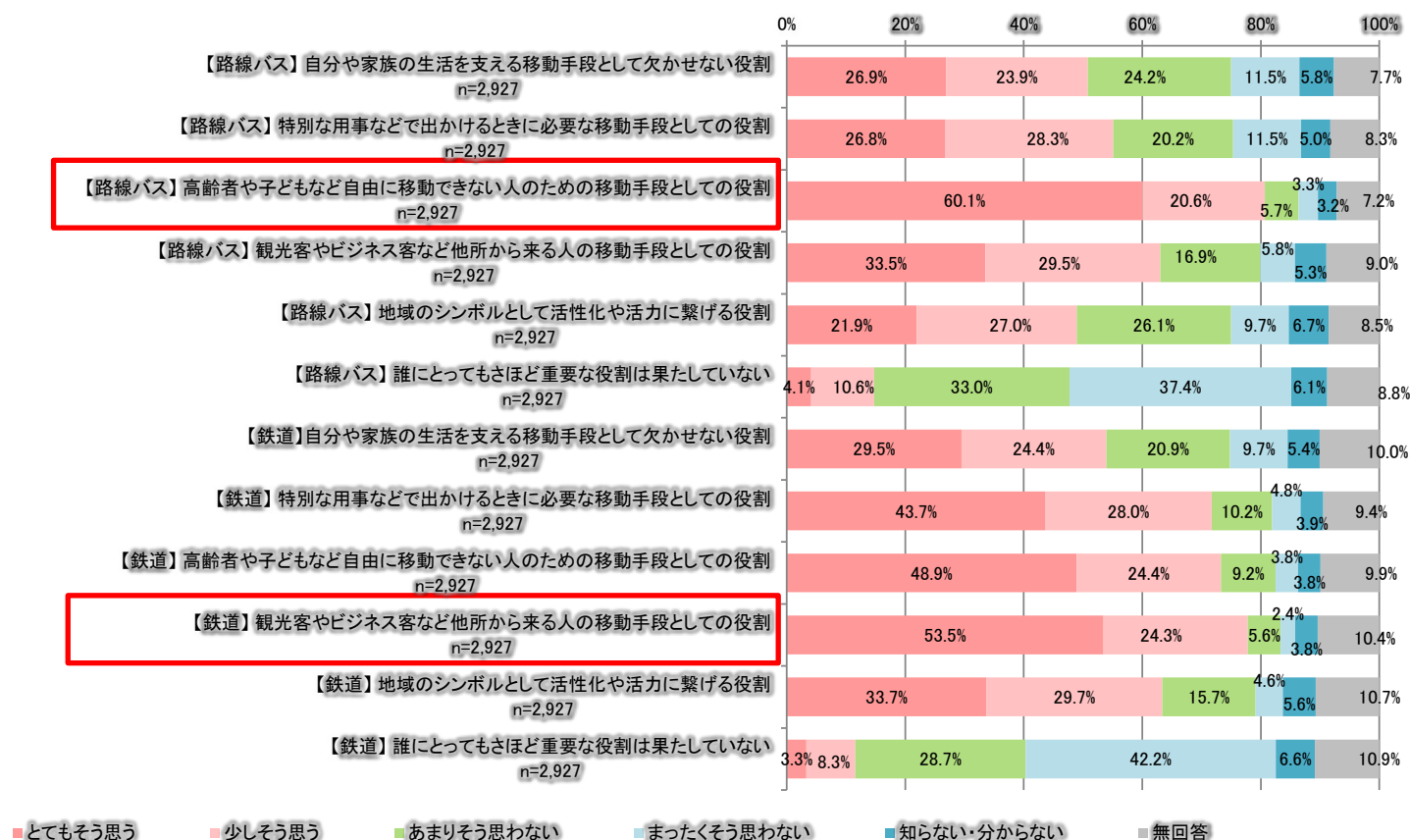
図2-103 公共交通に対して不便・不満に感じること

n：回答した人数
MA：複数回答の回答数

4)地域公共交通の役割に対する認識

路線バスの役割に対する認識のうち、「高齢者や子どもなど自由に移動できない人のための移動手段としての役割」については、「とてもそう思う」の回答者が60.1%と最も高く、地域において自由な移動手段を持たない層に対する移動手段としての捉え方をしている傾向がみられる。

また、鉄道の役割に対する認識のうち、「観光客やビジネス客など他所から来る人の移動手段としての役割」については、「とてもそう思う」の回答者が53.5%と最も高く、県外からの来訪者の重要な移動手段としての捉え方をしている傾向がみられる。



n : 回答した人数

図2-104 地域公共交通の役割に対する認識

5)地域公共交通の現状に対する認識と今後のあり方に対する考え

地域公共交通の現状に対して、62.5%が「赤字で運行しており行政負担が発生していることを知っていた」と回答する一方、24.5%は「赤字で運行していることは認識していながらも行政負担が発生していることは知らなかった」と回答している。

その上で、地域公共交通の今後のあり方に対する考えとしては、「行政の財政負担はあまり変えずに、出来る範囲で公共交通サービスを維持した方が良い」の回答割合が39.0%と最も高く、次いで「民間企業や地域など行政以外の財政支援を使って、公共交通サービスを維持した方が良い」が22.2%となっている。

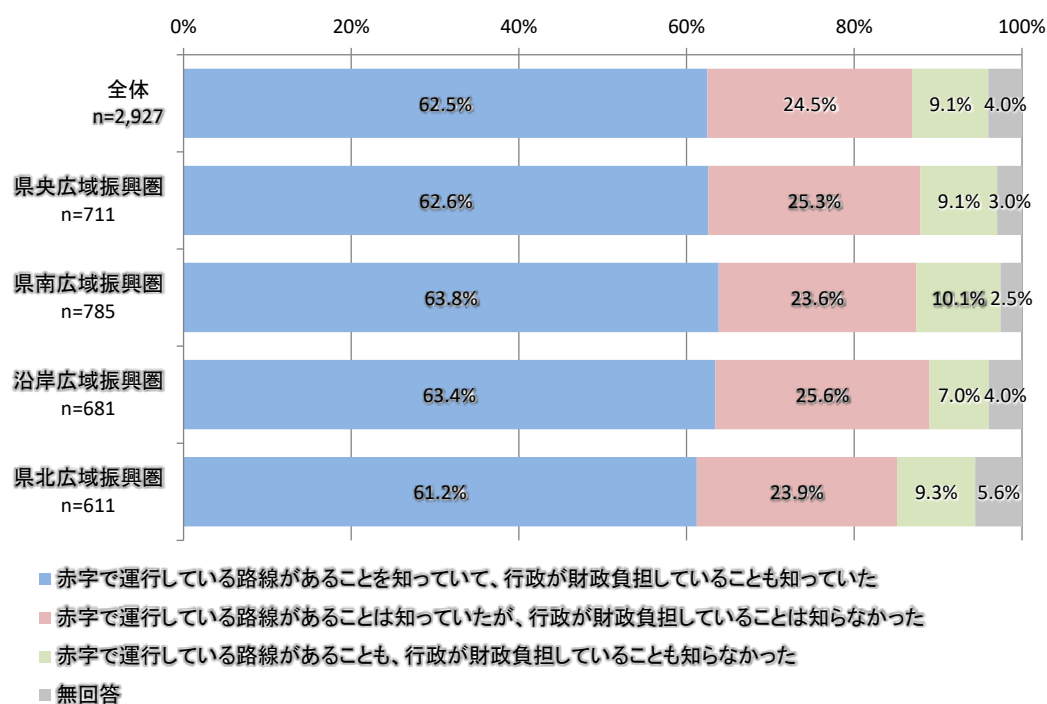


図2-105 地域公共交通の現状に対する認識

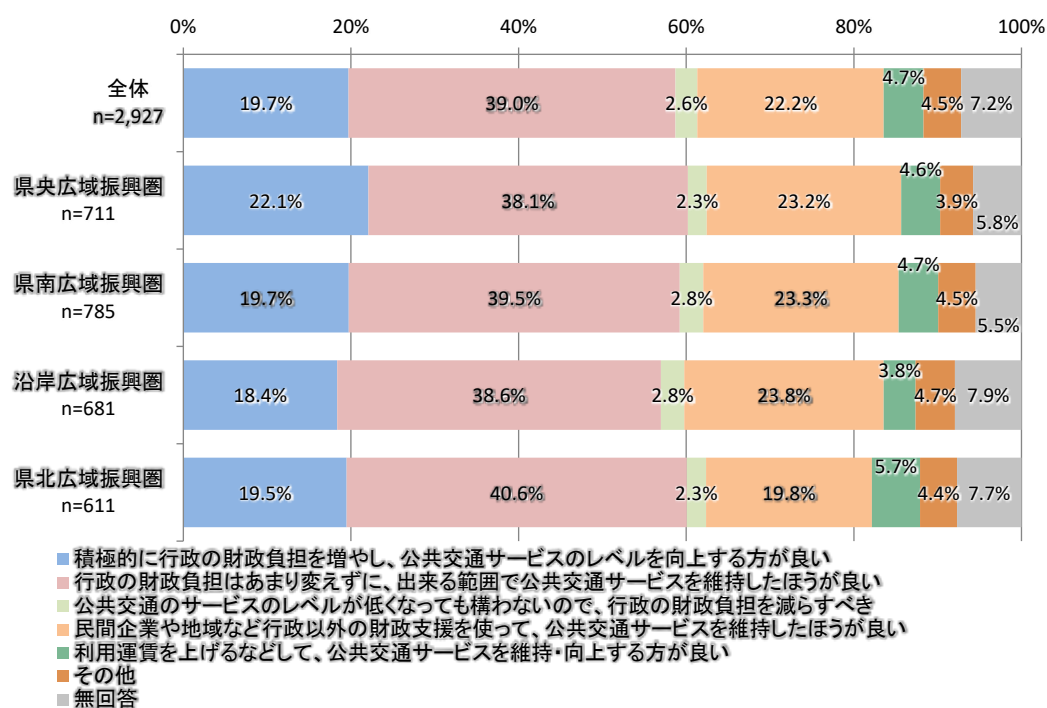


図2-106 地域公共交通の今後のあり方に対する考え

n：回答した人数

(2)高等学校の意向

高等学校においては、23.0%（17 校）が地域公共交通の利用を促進したいと回答しており、その理由として、保護者の送迎による学校周辺の道路の渋滞・混雑の緩和や、通学時の安全確保などを挙げている。

こうした高等学校と連携して、地域公共交通の見直しや、高校生を対象とした利用促進を図ることにより、通学手段としてのさらなる利用拡大が期待できる。

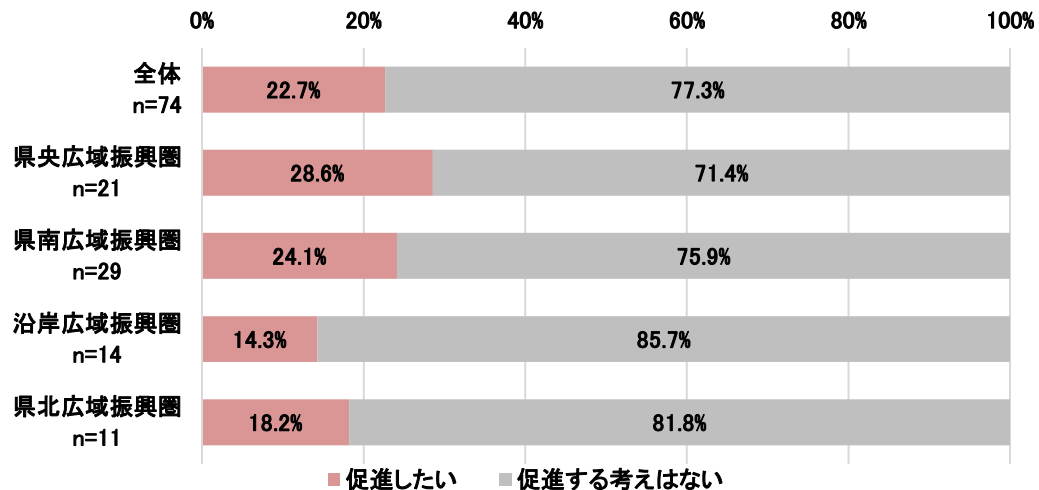


図2-107 地域公共交通の利用促進に対する意向

出典：高等学校に対するアンケート調査

表2-47 地域公共交通の利用を促進したい主な理由

圏域	公共交通の利用を促進したい主な理由
県央広域振興圏	<ul style="list-style-type: none"> 学校前の道路が狭く、登下校時は保護者の送迎で渋滞するため 学校までの距離が遠く、保護者の送迎が難しいため 自転車による交通事故が多く、事故防止の観点から公共交通の利用を促進したいため 冬期間の自転車での通学ができないため
県南広域振興圏	<ul style="list-style-type: none"> 増便したくてもスクールバスの運行を担う業者が見つからず、現在より多くの生徒がスクールバスを希望しても対応できないため 公共交通の利用により安全・安心な登校が実現できるため 運賃が安価で、保護者の経済的負担が少ないため 路線バスの廃止によって通学できなくなる生徒が存在するため
沿岸広域振興圏	<ul style="list-style-type: none"> 校門前が狭いため、保護者の送迎などがあると危険であるため 校門前で乗り降りせずに校舎裏で乗り降りすることを呼び掛けているが、一定数校門前で乗り降りする生徒がいるため 地域的な理由で、公共交通機関を利用しなければならないため
県北広域振興圏	<ul style="list-style-type: none"> 学生の体力増進のため 登校時に送迎者での校地内渋滞を避けるため バイク通学は事故の危険性が高まるため、公共交通機関で通学してほしいため

出典：高等学校に対するアンケート調査

(3)市町村の意向等(市町村に対するアンケート調査結果(R5.8 実施))

1)県に求める支援

地域公共交通を維持するために、市町村が県に対して求める支援としては、「調査・検討等に係る財政的な支援」が18件と最も多くなっている。また、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」や「広域路線バスに係る具体的な見直し協議」が次いで多くっており、公共交通の再編・見直しの必要性を高く感じている状況がみられる。

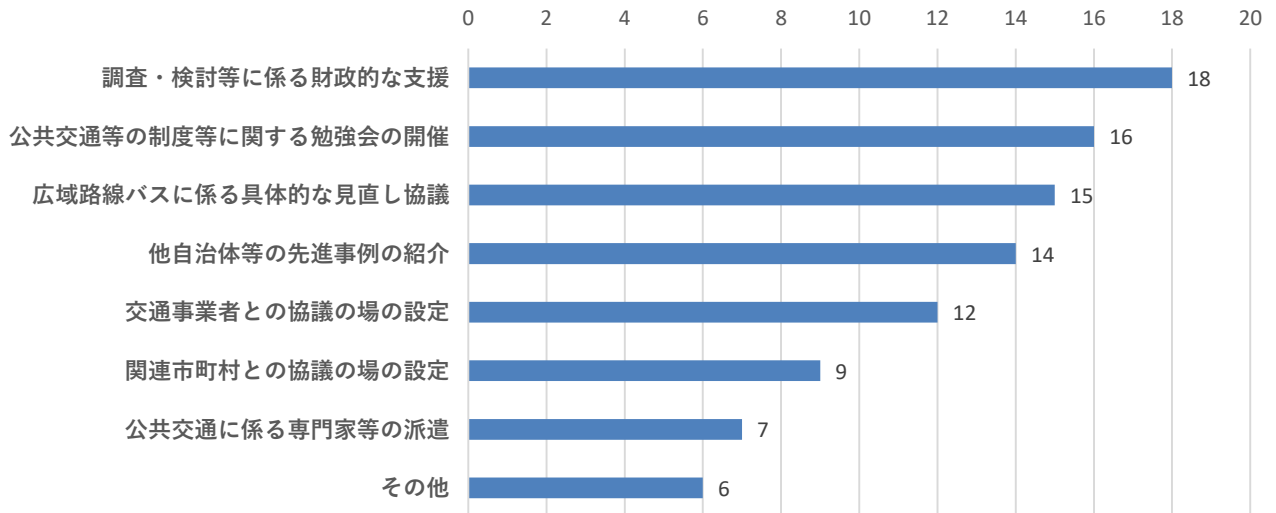


図2-108 地域公共交通の維持に向けて県に求める支援

出典：市町村に対するアンケート調査結果

2)市町村における接続拠点

各市町村では、地域公共交通の中心となる重要な拠点として鉄道駅やバスセンター、大型商業施設等を挙げている。

これらは、鉄道や広域的なバス路線等の広域的な移動手段と、地域内公共交通との接続拠点となっており、ダイヤ改正による乗継の改善や、待合環境の整備、バスロケーションシステムの設置による情報発信などの取組がされている。

表2-48 市町村が重要と考える拠点

圏域	拠点名
県央広域振興圏	各鉄道駅、盛岡バスセンター、ビッグルーフ滝沢
県南広域振興圏	各鉄道駅、イトーヨーカドー花巻店、大迫バスターミナル、まちなかターミナル（北上市）、北上済生会病院、江釣子ショッピングセンターPAL、黒岩地域ターミナル、口内地域ターミナル、県立遠野病院、ショッピングセンターとぴあ
沿岸広域振興圏	各鉄道駅、道の駅たろう、道の駅高田松原、上平田バス停、鵜住居駅、世田米駅、シーサイドタウンマスト、岩泉病院前
県北広域振興圏	各鉄道駅、二戸病院、二戸市役所浄法寺総合支所、かるまい文化交流センター（R5.12 月整備）、産直施設オドデ館、ふれあい広場、イコオ SC、一戸病院

出典：市町村に対するアンケート調査結果

4. 上位・関連計画の概要

(1) 上位計画・関連計画の概要

1) 上位計画: いわて県民計画(2019～2028)

いわて県民計画(2019～2028)では、復興推進の基本方向において、新たな交通ネットワークと交流拠点を活用し、地域内外、国内外で、人やモノが行き交う多様な交流を活発化していくとしており、政策推進の基本方向では、地域の暮らしを支える公共交通を守るため、広域的な公共交通基盤の確保、地域公共交通の確保、公共交通の利用を促進するとしている。

基本目標	東日本大震災津波の経験に基づき、 引き続き復興に取り組みながら、 お互いに幸福を守り育てる希望郷いわて
------	---

【復興推進の基本方向】

- ・ 復興の推進に当たって重視する視点として「参画」「交流」「連携」が掲げられている。
- ・ 「交流」においては、新たな交通ネットワークと交流拠点を活用し、地域内外、国内外で、人やモノが行き交う多様な交流の活発化により、創造的な地域づくりを促進していくこととしている。

【政策推進の基本方向】

●地域の暮らしを支える公共交通を守ります

- ・ 県民が不便なく移動できるよう、広域バス路線や地域の第三セクター鉄道の安全運行の確保、施設等の老朽化対策、安定経営に向けた取組により、広域的な公共交通基盤の確保を図る。
- ・ 日常生活に欠かせない地域の公共交通サービスを県民が持続的に利用できるよう、地域住民の足となる路線バスや市町村におけるコミュニティバスなどの運行により、地域公共交通の確保を図る。
- ・ 公共交通の確保を図るため、地域公共交通の利便性の向上、観光面での活用、情報発信の強化を図るなど、公共交通の利用を促進する。

県央広域振興圏の展開方向

■地域の特性を踏まえた基本的な考え方(抜粋)

- ・ 暮らしに関わるサービスを提供するための都市機能が集積していることから、圏域の中心都市と近隣の市町が、広域的に連携し合いながら、生活関連サービスの充実を図る。
- ・ 盛岡・八幡平エリアなどの優れた観光資源や豊かな食材、県内有数のスポーツ施設を有することなどから、これらの特色を生かした観光振興やスポーツツーリズムを推進する。

県南広域振興圏の展開方向

■地域の特性を踏まえた基本的な考え方(抜粋)

- ・ 産業集積を背景とした働く世代の活躍が見込まれる地域であることから、より安心して子育てできる環境や医療体制を整備するとともに、県南圏域が建設候補地となっている国際リニアコライダー(ILC)の研究者等の多様な文化を持つ人々と地域住民が共に安心して暮らせる地域コミュニティを形成する。
- ・ 世界遺産「平泉の文化遺産」に代表される歴史文化を伝える観光資源、もち食等の地域に伝わる食文化や早池峰神楽等の伝統芸能など多様な地域資源を有することから、これらを生かした魅力発信により、交流人口の拡大を図る。

沿岸広域振興圏の展開方向

■地域の特性を踏まえた基本的な考え方(抜粋)

- ・ 豊かな自然や食文化に加え、三陸ジオパークや世界遺産の橋野鉄鉱山、震災遺構や伝承館、東日本大震災津波後に整備された文化・スポーツ施設などの多様な地域資源を有することから、これらを生かしながら、三陸防災復興プロジェクト 2019 やラグビーワールドカップ 2019TM釜石開催を契機とした情報発信力や受入態勢を更に充実させ、交流人口の拡大を進める。

県北広域振興圏の展開方向

■地域の特性を踏まえた基本的な考え方(抜粋)

- ・ 県央圏域や八戸圏域などと、様々な面で一層の交流・連携を図りながら、地域の活性化を進める。
- ・ 三陸ジオパークなどの豊かな自然環境、御所野遺跡や漆に代表される伝統に培われた歴史・文化など、特色ある地域資源を生かした定住・交流人口の拡大を図る。

2)関連計画

①都市計画区域マスタープラン

岩手県は、21 地域において都市計画区域マスタープランを策定しており、そのうち 11 地域で公共交通機関等の整備方針が記載されている。盛岡広域都市計画区域、花巻都市計画区域、北上都市計画区域、紫波都市計画区域では、広域幹線バス路線の維持確保や充実を図るとしている。

表2-49 都市計画区域マスタープランにおける公共交通に関する位置づけ(1/2)

計画名	策定 年月	目標 年次	公共交通機関等の整備方針
盛岡広域 都市計画区域 マスタープラン	R4.3 (2022.3)	R22 (2040)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地内の回遊性向上、主要な各地域を結ぶ公共交通網の充実を図る。 ・ 盛岡駅は、東西の駅前広場が鉄道とバスの交通結節点となっており、一層の整備促進を図る。 ・ 鉄道周辺の市街化の状況や駅の利用状況等を考慮し、新駅の設置や駅前広場等の整備を図る。 ・ バス交通を、都市圏内における身近で基本的な公共交通手段として位置づけ、特に、通勤通学時の効率的な輸送手段として積極的な利用促進を図るため、運行システムの工夫や情報提供施策等を図る。 ・ 盛岡駅東西のバスターミナルや盛岡バスセンターをバス交通における中核的な拠点施設として位置づける。
花巻都市 計画区域 マスタープラン	H24.3 (2012.3)	H44 (2032)	<ul style="list-style-type: none"> ・ いわて花巻空港周辺地区の良好な交通アクセス性確保を図る。 ・ 生活交通を維持するため、バス路線の見直し等、効率的で持続可能な交通システムの整備に努める。
北上都市 計画区域 マスタープラン	H29.3 (2017.3)	H49 (2037)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線交通と支線交通を組み合わせた効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成を図る。 ・ 幹線交通では、東北新幹線、JR 東北本線・北上線の利便性の向上、幹線バス路線の維持・確保を図る。 ・ 支線交通では、デマンド交通など地域ニーズに応じた交通手段の確保に努める。 ・ 交通結節点の機能向上を図るため、乗り継ぎなどの利便性の向上やバリアフリー化などを推進する。
奥州都市 計画区域 マスタープラン	H23.3 (2011.3)	H43 (2031)	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線網等の再編・充実や交通結節機能の強化を図り、利便性や快適性の向上に資する整備を進め、一層の利用促進に努める。
一関都市 計画区域 マスタープラン	H23.8 (2011.8)	H43 (2031)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道とバス、タクシー等の交通結節機能を強化するとともに、主要な公共施設へのアクセス性の向上など、より総合的な交通体系の構築を図る。 ・ 一ノ関駅については、交通結節機能の強化や公共交通の充実、自由通路の整備等の利便性の向上を図る。

表2-50 都市計画区域マスタープランにおける公共交通に関する位置づけ(2/2)

計画名	策定年月	目標年次	公共交通機関等の整備方針
大槌都市計画区域マスタープラン	H27.6 (2015.6)	H47 年 (2035)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設のバリアフリー化や広場の整備など各駅の交通結節点機能の強化を検討する。 ・ 大槌駅はバス交通のターミナル機能を持たせ、周辺に立地する商業・業務機能との連携を図る。 ・ 道路網の整備に併せ、効率的で利便性の高い公共交通網の見直しを検討する。 ・ 低床バスの導入や便数の増加、停留所とその周辺の環境整備などを検討する。 ・ 福祉タクシーやスクールバス等との連携も検討する。
宮古都市計画区域マスタープラン	H25.3 (2013.3)	H44 年 (2032)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津波により被災した鉄道施設の早期復旧を進め利用者の利便性の回復を図る。 ・ バス路線の新設・改善を図ることにより、利用しやすく災害に強い公共交通網の形成を図る。
八幡平都市計画区域マスタープラン	H24.3 (2012.3)	H44 年 (2032)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点として駅周辺の整備を促進する。 ・ 大更駅の西側及び東側は、駐輪場、駐車場等の環境整備により交通結節機能の強化を図る。 ・ 東大更駅周辺部は快適性に優れた、待ち合わせなどが可能な広場の確保を検討する。
紫波都市計画区域マスタープラン	H16.5 (2004.5)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紫波中央駅を本区域内交通の中核的機能として確立するとともに、交通結節機能の充実を図る。 ・ 日詰駅は駅前の土地区画整理事業によりユニバーサルデザインを念頭に置いた環境整備を行い、機能の充実・強化を図る。
雫石都市計画区域マスタープラン	H16.5 (2004.5)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間を連絡する公共交通の充実を図る。 ・ 秋田新幹線雫石駅から各地域へ向かう交通への乗り換え円滑化のため、駅前の機能の維持・充実を図る。
一戸都市計画区域マスタープラン	H16.5 (2004.5)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利便性の確保・向上を促進し、総合的な道路・交通ネットワークの確立に努める。

②観光振興計画

岩手県では、「みちのく岩手観光立県第3期基本計画」を策定し、観光産業を地域経済に好循環をもたらす総合産業として確立するとともに、観光消費の拡大を図り、県経済の活性化を目指し、観光振興に取り組んできた。当該計画が 令和5年度（2023年度）で終了するため、「みちのく岩手観光立県第4期基本計画」（2024～2028）を策定し、「住んでよし、訪れてよしの観光地域づくり」と「地域経済の活性化」を推進することにより、自然と人、文化と人、人と人をつなぎ、地域社会の好循環を生む観光産業の更なる発展を目指すこととしている。

当該計画では、①持続可能な観光の推進、②外国人観光客の誘客拡大、③魅力的な観光地域づくりの推進、④周遊・滞在型観光の推進、⑤観光DXによる観光推進体制の強化の5つの基本施策により、観光の振興に取り組むこととしている。

(2)市町村における計画の策定状況等

1)地域公共交通計画(旧制度含む)の策定状況

本県の市町村における地域公共交通計画（旧制度上の地域公共交通網形成計画含む）の策定状況は、23市町村が策定済みであり、1市町村が策定中、9市町村が未策定である。

前計画策定（平成30年度（2018年度））時点から、策定した市町村が増加しているものの、未策定の市町村もあることから、引き続き計画の策定を推進することが重要である。

県央広域振興圏では、8市町村中7市町村で法定計画を策定している。盛岡市・滝沢市・矢巾町は、3市町村共同の公共交通計画の策定を令和6年度（2024年度）に予定している。

県南広域振興圏では、8市町村中6市町村で法定計画を策定している。なお、法定外計画を策定していた奥州市は、令和5年度（2023年度）に地域公共交通計画を策定している。

沿岸広域振興圏では、9市町村中8市町村で計画を策定している。なお、宮古市においては、令和5年度に利便増進実施計画を策定している。また、9市町村中8市町村は、三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域となっている。

県北広域振興圏では、8市町村中2市町村で計画を策定しており、1市町村で策定中である。なお、8市町村中4市町村は、三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域となっている。

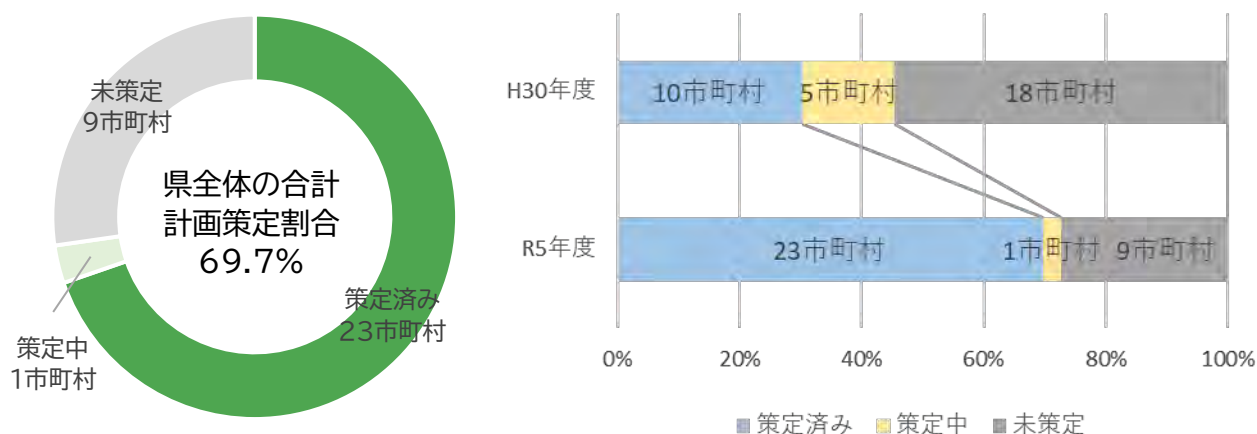


図2-109 令和5年度時点の計画の策定状況(左)、前計画策定時からの計画策定件数の変化(右)

出典：市町村に対するアンケート調査

表2-51 市町村における計画の策定状況

区分	市町村名	策定状況	策定 予定時期	備考
県央広域振興圏	盛岡市	策定済み	令和6年度	滝沢市・矢巾町と広域計画を策定予定
	八幡平市	策定済み		
	滝沢市	策定済み	令和6年度	盛岡市・矢巾町と広域計画を策定予定
	雫石町	策定済み		
	葛巻町	未策定	未定	
	岩手町	策定済み		
	紫波町	策定済み		
	矢巾町	策定済み	令和6年度	盛岡市・滝沢市と広域計画を策定予定
県南広域振興圏	花巻市	策定済み		
	北上市	策定済み		
	遠野市	未策定	令和6年度	
	一関市	策定済み		
	奥州市	策定済み		
	西和賀町	策定済み		
	金ヶ崎町	策定済み		
	平泉町	未策定	令和6年度	
沿岸広域振興圏	宮古市※	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	大船渡市	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	陸前高田市	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	釜石市	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	住田町	未策定	未定	
	大槌町	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	山田町	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	岩泉町	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	田野畑村	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
県北広域振興圏	久慈市	策定済み		三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	二戸市	策定済み		
	普代村	未策定	未定	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	軽米町	未策定	未定	
	野田村	未策定	未定	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	九戸村	策定中	令和6年度	
	洋野町	未策定	未定	三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画の対象地域
	一戸町	未策定	未定	

※ 宮古市は、令和5年度に利便増進実施計画を策定済み。

出典：市町村に対するアンケート調査

2)立地適正化計画の策定状況

本県では、7市町（盛岡市、花巻市、北上市、二戸市、奥州市、雫石町、山田町）が策定済みであり、各計画では地域公共交通との連携に係る考えや取組等を位置づけている。

表2-52 各計画の地域公共交通に係る位置づけ

市町村名	概要
盛岡市	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車に過度に依存することなく、移動することが可能なように、中心拠点と地域拠点や居住地を結ぶ公共交通ネットワークの維持を図るとともに、公共交通が便利なエリア、特に主要な鉄道駅や公共交通軸を通る主要なバス路線の沿線等の人口密度を維持することにより、公共交通ネットワークの効率化と維持を図る。
花巻市	<ul style="list-style-type: none"> 各拠点が連携可能な公共交通網の形成を図るため、幹線系統を維持するとともに、予約応答型乗合交通による各拠点周辺の公共交通サービス圏外の補完、市街地循環バスの拡充による利便性の向上、観光系統の維持を図る。
北上市	<ul style="list-style-type: none"> 幹線・拠点間交通ネットワークの維持に向けて、拠点間交通の維持、幹線交通の維持、ターミナルの運営を図る。 また、協働型地域内交通の強化に向け、地域内交通の充実、地域交通の取組推進や、公共交通の価値を高めるため、公共交通 ICT 化の推進、まちの魅力となる新しい乗り物づくり、公共交通利用促進の充実を図る。
二戸市	<ul style="list-style-type: none"> 堀野地区～福岡地区～荷渡地区～二戸駅周辺地区間を結ぶ軸を「基幹的公共交通ネットワーク」として位置づけ、都市機能誘導区域へのアクセス性向上に向けた公共交通体系の再構築や、区域内で滞在・回遊しやすい環境づくりに向けた公共交通サービスの提供などを図る。
奥州市	<ul style="list-style-type: none"> 「まちなかと集落の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成」を課題解決のための誘導方針の1つとして定め、公共交通による拠点間の連携により都市機能の利便性の共有を進め、自動車に依存し過ぎないで、歩いて暮らせるまちなかの形成を図るとともに、それぞれの都市拠点と胆沢・衣川地域をつなぐことにより集落の暮らしを支える、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る。
雫石町	<ul style="list-style-type: none"> 「公共交通によってすべての町民が利用しやすい雫石駅前周辺づくり」を基本方針の1つとして定め、地域公共交通サービスの利便性向上による暮らしやすさの向上を目指す。 鉄道は、雫石市街地と盛岡市街地を結ぶ交通軸として位置づけ、町民の日常生活の移動手段、町外にもネットワークする広域間を結ぶ交通手段として、その機能を維持する。また、バス交通は、雫石駅を中心とした小さな拠点や主要な都市機能施設のネットワークの形成、市街地外の小さな拠点から雫石市街地へアクセスする交通手段として機能を維持、あねっこバスを鉄道及び路線バスのサービスが行き届かない地域を補完する交通手段として維持を図る。
山田町	<ul style="list-style-type: none"> 都市づくりにおける今後の課題として「公共交通のサービス水準の維持・充実」を掲げており、公共交通は、運転免許を持っていない学生や、自動車を運転しない高齢者等の交通弱者が生活するために必要な移動手段であり、公共交通で利用できるエリアに都市機能誘導施設を誘導するとともに、公共交通の利用者を確保するため、駅・バス停等の徒歩圏に居住の誘導を図っていく必要がある。

出典：各市町立地適正化計画

5. 法制度・国の動向

(1) 地域交通法の改正等

国が持続可能な地域公共交通網の形成とそのための取組を推進するために定めた地域交通法については、前計画策定時（平成 30 年度（2018 年度））以降、令和 2 年度（2020 年度）と令和 5 年度（2023 年度）に改正されている。

1) 令和2年度(2020 年度)改正の主なポイント

「地域における輸送資源の総動員」の考えが加わり、制度上の計画名が「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ変更され、計画の対象や内容、位置づけ等が拡充された。

地方公共団体における地域公共交通計画の策定が努力義務化され、さらに、法改正にあわせた地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の改正により、バスの国庫補助制度と計画が連動することとなり、国庫補助を受けるには計画の策定と、計画内への補助路線の位置づけ等が必要となった。

※ なお、バスの国庫補助制度と地域公共交通計画の連動化については、令和 6 バス事業年度（令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月）までの経過措置が設けられた。

2) 令和5年度(2023 年度)改正の主なポイント

人口減少等による長期的な利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通を取り巻く状況が年々悪化していることを受け、地域公共交通利便増進事業の拡充により自治体と交通事業者が一定の区域・期間について、交通サービス水準や費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」や、AI デマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 D X ・ G X を推進する事業を創設することとされた。

また、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充や、地域公共交通利便増進事業の拡充など、バス・タクシー等の地域交通の再構築に関する仕組みが拡充された。

(2)立地適正化計画についての制度概要

今後のまちづくりは、人口の急激な減少や高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要である。

そのため、国では、平成 28 年（2016 年）に都市再生特別措置法の一部を改正し、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを推進することを目的に、立地適正化計画の制度化を行った。

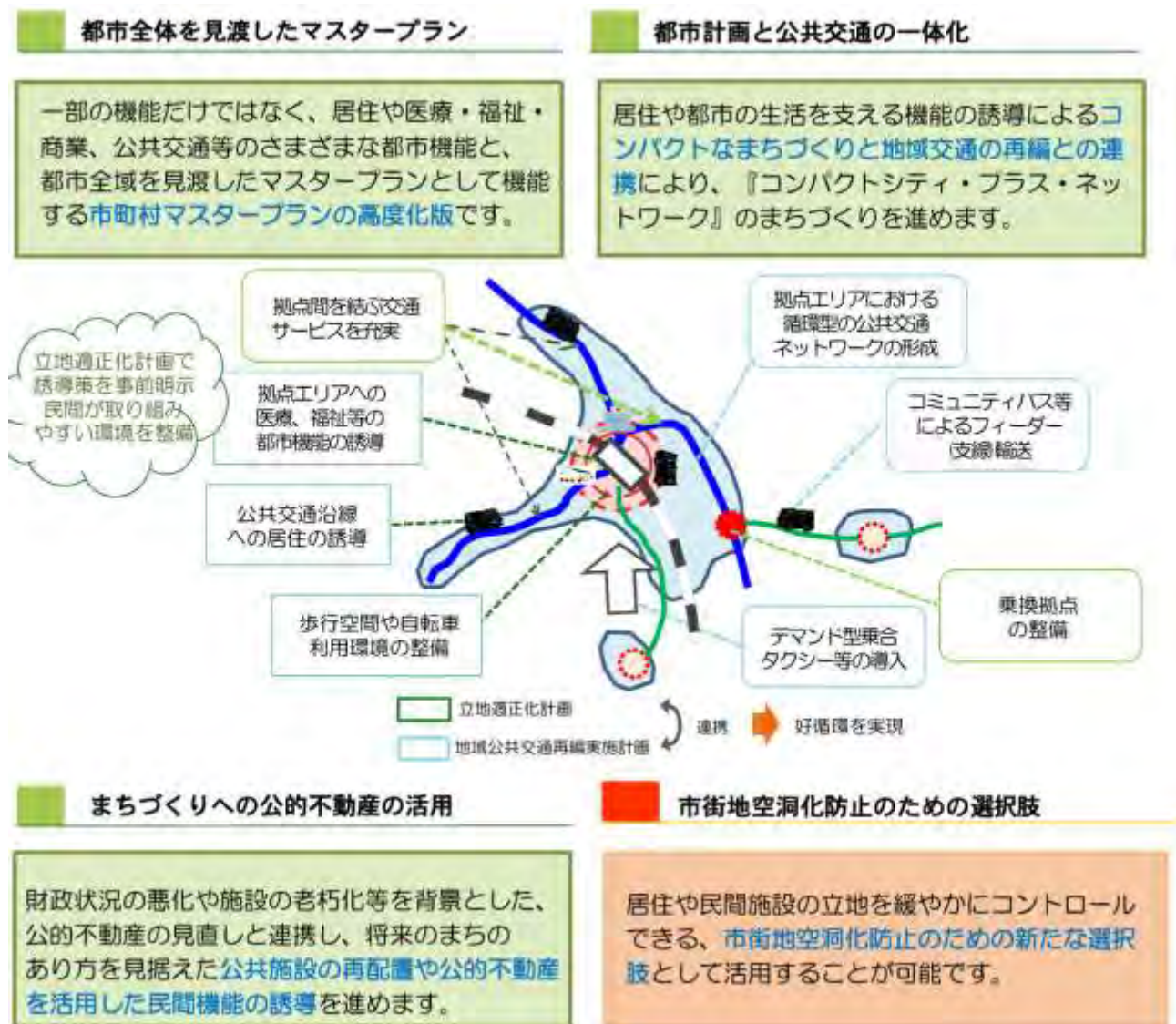


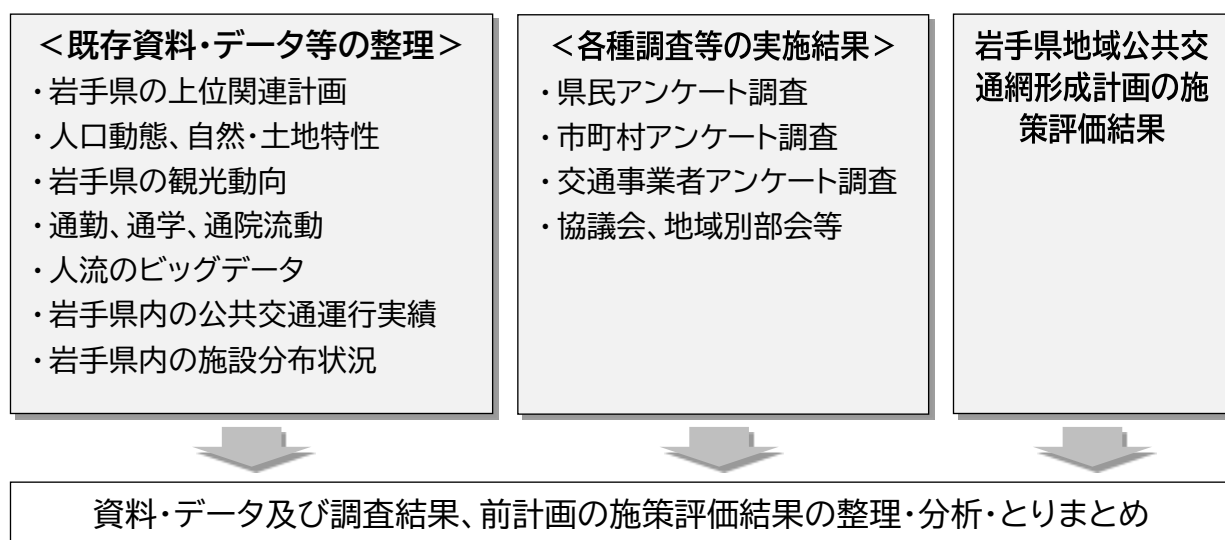
図2-110 立地適正化計画の意義と役割

出典：国土交通省資料

第3章 本県における地域公共交通に係る課題について

本県全体及び圏域別の地域特性及び公共交通の現状について、最新の基礎資料や人流のビッグデータ、無作為抽出した県民、高等学校、県内の市町村及び交通事業者を対象としたアンケート調査等に基づき、整理・分析を行った。

また、前計画の施策評価結果を踏まえ、前計画から継続的に対応すべき課題と、地域公共交通を取り巻く情勢の変化を鑑みた新たに対応が必要となる課題を踏まえ、計6つの課題に整理した。



《岩手県の公共交通における課題》

課題①	社会情勢の変化や移動需要に対応した地域公共交通の適切な維持・確保
課題②	自動車運転者の改善基準告示の改正等による運転士不足の更なる深刻化のおそれ
課題③	バス補助制度の特例措置終了による維持困難路線拡大のおそれ
課題④	公共交通の更なる利用増に向けた県民の多様な移動需要への対応
課題⑤	交通DX・GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上
課題⑥	地域公共交通の利用促進と県民意識の醸成

課題1	社会情勢の変化や移動需要に対応した地域公共交通の適切な維持・確保
【現状】	
<p>◆ 地域公共交通利用者が減少し続ける「負のスパイラル」が進行</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少やモータリゼーションの進行に加え、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークの増加、オンライン診療の普及などの生活様式の変化により、地域公共交通の利用者数は減少し、運賃収入が減少している。 全国的な物価・燃料費の高騰に運賃収入の減少が重なることで、不採算路線が増加し、減便や路線廃止によりサービス水準が低下し、さらに利用者の減少を招くといった「負のスパイラル」が進行している。 <p>◆ バスの国庫補助に地域公共交通計画の策定が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を策定している市町村は、33 市町村中 23 市町村となっている。 令和 6 年（2024 年）10 月の運行以降、国庫補助の要件として、地域公共交通計画に補助路線を位置づけることが必要とされた。 一部の市町村では、令和 5 年度（2023 年度）に利便増進実施計画を策定した。 <p>◆ 社会情勢の変化に伴う移動需要の多様化</p> <ul style="list-style-type: none"> 高等学校再編の検討や医療施設数の減少等を背景に、日常的な広域移動の必要性が高まっている。 新型コロナウイルス感染症の 5 類への移行、ニューヨーク・タイムズ紙で盛岡市が「2023 年に行くべき 52 カ所」の 2 番目に選ばれたこと、いわて花巻空港の台北線の運航再開などにより、国内外からの観光客が増加している。 <p>◆ 復興まちづくりの進展、復興道路等の開通</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害公営住宅や公立学校の復旧整備が完了するとともに、復興道路である三陸沿岸道路や、復興支援道路である宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線の整備が完了し、沿岸部内及び沿岸部と内陸部間の所要時間が短縮された。 	
【課題】	
<p>◆ 利用者の減少を見据えた地域公共交通の維持・確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少や社会情勢の変化等を見据えた、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた見直しを図る必要がある。 <p>◆ 地域公共交通計画等の策定による計画的な地域公共交通の維持・確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の市町村においては、地域公共交通計画が策定されていないことから、地域の実情や将来像を踏まえた公共交通ネットワークの構築に当たり、地域公共交通利便増進実施計画の策定やこれに伴う各種の特例措置の活用も視野に、地域公共交通計画の策定に努める必要がある。 <p>◆ 利用者の多様な移動需要への対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 高等学校再編の検討、医療施設数の減少により、広域移動の需要の増加が見込まれる。 県内外の移動需要に的確に対応し、生活利用のみならず観光利用等にも対応していくため、効率的な地域公共交通への見直しや、利用促進を図っていく必要がある。 <p>◆ 復興まちづくりに合わせた生活の移動手段の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害公営住宅入居者の生活の移動手段を引き続き確保する必要がある。 	
【取組の方向性】	
<p>◆ 広域移動の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的なバス路線や鉄道路線の維持・確保に取り組むとともに、利用者が少なく維持が困難な広域的なバス路線については、代替交通の確保を含めて、需要に見合った交通手段の確保を図る。 また、利用者数の減少など地域公共交通の現況を踏まえ、支援のあり方を検討する。 人口減少や燃料費の高騰などの社会情勢の変化を踏まえ、事業者のおかれた状況に応じて、必要な対応を検討する。 	

◆地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定促進

- ・ 市町村は、地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定を進め、地域公共交通特定事業の実施を検討する。
- ・ 県は、有識者の派遣や研修会等によるノウハウの共有を図り、市町村の地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定を促進する。

◆利用者の需要に合わせた路線の見直しや利用促進

- ・ 国、県、市町村、バス事業者で構成するバス路線活性化検討会などにおいて、人流のビッグデータや、ICカードによる乗降データなどの潜在・顕在需要を把握しながら、移動需要に対応した路線の見直しや利用促進の検討を行う。
- ・ 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、鉄道の地元利用の促進を図る。

◆復興まちづくりに合わせた路線・便の設定

- ・ 市町村の復興まちづくりや、復興道路等の整備状況を踏まえた広域的なバス路線や便の見直しを行う。

課題 2 自動車運転者の改善基準告示の改正等による運転士不足の更なる深刻化のおそれ

【現状】

◆交通事業者の運転士不足が深刻化

- ・ 運転士の高齢化や、新型コロナウイルス感染症等の影響で他業種と比べて待遇水準が低下したこと等により、運転士不足が深刻化している。
- ・ 特にバス事業者は、高速・貸切バスの収益で生活路線の運行を支えてきたが、運転士が不足する中でも生活路線を優先して運行する必要があるため、十分な運転士を高速・貸切バス事業に従事させられず、収益回復が遅れている現状がみられる。
- ・ 新規採用者数を上回る退職者が毎年度発生しており、運転士不足を原因とした減便や路線廃止が行われている。

◆制度改正に伴う更なるバス運転士不足の深刻化

- ・ 令和6年（2024年）4月に、自動車運転の業務に労働基準法による時間外労働の上限規制が適用されるとともに、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正が適用され、運転士の拘束時間の上限や勤務間インターバルが見直されることから、バス事業者は、地域に必要な移動手段を維持するため、運転士の増員が必要となる見込み。県外において、減便や路線廃止が相次ぎ、事業を廃止する事例が発生している。

【課題】

◆運転士不足によるバス路線の減便・廃止のおそれ

- ・ 路線を維持するために必要な運転士が不足しており、路線バスにおいては、運転士不足により減便や路線廃止を余儀なくされた事例があることから、必要な運転士を確保する必要がある。

◆運転士確保の取組の強化が必要

- ・ 時間外労働の上限規制の適用などの労働環境の変化も踏まえ、待遇改善や採用広報の強化などにより不足する運転士の確保を引き続き進める必要がある。

【取組の方向性】

◆運転士の確保対策の実施

- ・ 交通事業者は、運転士の新規確保・離職防止に取り組み、国や県、市町村においてはその取組を支援する。

課題 3	バス補助制度の特例措置終了による維持困難路線拡大のおそれ
【現状】	<p>◆バス補助の特例措置終了後、補助要件割れ路線発生のおそれ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの国庫補助、県単補助路線については、被災地特例の激変緩和措置や新型コロナウイルス感染症の影響に対する特例措置により、補助要件の緩和や補助額の減額調整の適用が一部除外されてきた。 ・ 特例措置の終了時期は不透明であり、仮に特例措置が終了した場合、令和5年度（2023年度）実績で、補助要件を満たさなくなる路線は国庫補助路線 39 路線のうち 11 路線、県単補助路線 15 路線のうち 14 路線となると予測される。
【課題】	<p>◆補助要件割れ路線の廃止のおそれ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の終了に伴い、補助要件を満たさなくなると予測される補助路線の廃止が懸念される。
【取組の方向性】	<p>◆補助要件を下回るおそれのある路線の利用促進または代替交通の確保を含めた見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補助要件を下回るおそれのある路線については、ダイヤ等の見直しや利用促進に取り組み、路線維持に努め、なお維持が困難な路線については、需要に見合ったバス路線の見直しや代替交通の確保を図ることで、地域公共交通の維持を図っていく。 ・ 利用者数の減少など地域公共交通の現況を踏まえ、支援のあり方の検討を行う。 <p>◆地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県は、有識者の派遣や、研修会等によるノウハウの共有を図り、市町村は、地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定を進める。 ・ バスの国庫補助制度の効果的な活用も見据えた利便増進実施事業等の地域公共交通特定事業の実施を検討する。

課題 4	公共交通の更なる利用増に向けた県民の多様な移動需要への対応
【現状】	
<p>◆<u>社会情勢の変化に伴う移動需要の多様化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高等学校再編の検討や医療施設数の減少等を背景に、日常的な広域移動の必要性が高まっている。 ・ 新型コロナウイルス感染症の5類への移行、ニューヨーク・タイムズ紙で盛岡市が「2023年に行くべき52カ所」の2番目に選ばれたことなどにより、観光客が増加している。 <p>◆<u>高齢者の免許返納の増加</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化の進行により65歳以上人口が増加しており、運転免許自主返納者数は、高い水準で推移している。 <p>◆<u>地域公共交通の待合環境等の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者や自治体は、適切な接続拠点の設定等に取り組んでおり、令和4年度（2022年度）に盛岡バスセンターが整備されたほか、バスロケーションシステムの導入が進んでいる。 <p>◆<u>ユニバーサルデザインに対応した環境の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通のバリアフリー化に向け、県内の1日3千人以上が利用する鉄道駅10駅のうち、8駅で段差解消等の対応がなされているほか、ノンステップバス等の導入が進んでいる。 	
【課題】	
<p>◆<u>利用者の多様な需要に合わせた路線・便の維持確保が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や高校生などによる日常的な利用や、観光・ビジネスでの利用など、利用者の多様な需要に合わせて、路線や便の見直しを図り、維持確保に取り組む必要がある。 <p>◆<u>高齢者や障がい者の移動手段の確保が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許を返納した高齢者や障がい者の移動手段を確保するため、日常的な移動を支える広域的な移動手段の確保が課題であり、利用者の増加に向け、高齢者や障がい者の利便性の向上を図る必要がある。 <p>◆<u>接続拠点の形成や乗り継ぎ環境の整備による利便性の向上が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の多様な需要に合わせた広域移動を確保するため、適切な接続拠点を設定するとともに乗り継ぎ環境を整備し、利便性の向上を図る必要がある。 <p>◆<u>ユニバーサルデザインに対応した環境整備を引き続き進めることが必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 障がいの有無に関わらず暮らしやすい環境を整備するため、利用空間等のバリアフリー化を引き続き進める必要がある。 	
【取組の方向性】	
<p><u>利用者の多様な需要に合わせた路線・便の確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者間や観光・医療・福祉・教育分野などの他分野間の連携を進め、利用者の需要に対応した交通手段の確保を図る。 ・ 広域的なバス路線については、人流のビッグデータや乗降データ等から移動需要を把握し、効率化に取り組む。維持が困難な路線については、代替交通の確保に取り組む。 <p>◆<u>高校生や高齢者、障がい者などの公共交通利用者の需要に対応した利便性の向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生や高齢者、障がい者など、公共交通に頼らざるを得ない利用者の需要に対応した利便性の向上を図る。 <p>◆<u>接続拠点の強化により、公共交通の乗り換えの利便性を高めることで移動を確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活に直結する施設を交通接続拠点化し、当該拠点で広域的な公共交通と地域内公共交通の乗り換えを可能とすることで、住民の移動を確保する。 <p>◆<u>ユニバーサルデザインに対応した環境整備の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新バリアフリー基本方針の対象となる駅や、車両などのバリアフリー化を促進する。 	

課題 5	交通DX・GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上
【現状】	
<p>◆地域公共交通におけるDX・GXの取組が推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内において、MaaS や AI デマンド交通、バスロケーションシステム、鉄道やバスへの交通系 IC カード等の導入、自動運転の実証実験など、多様な主体の連携や ICT を活用した利便性・効率性の向上を図る取組が進められている。 一部の交通事業者や市町村では、運行情報などの GTFS データの作成・公開を進めているほか、県において、携帯電話の位置情報に基づく人流ビッグデータ分析ツールを導入するなど、多様なデータが蓄積し、利活用されている。 国や県においては、環境負荷の低い車両等の導入促進を図っており、交通事業者においてその導入が行われている。また、一部の市町村においては、低炭素モビリティであるグリーンスローモビリティが導入されている。 県は、二酸化炭素排出による環境負荷の軽減につながる県民の地域公共交通を利用する意識醸成を図る取組を実施している。 	
【課題】	
<p>◆地域公共交通の課題の解決に向けた更なるDX・GXの推進が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の更なる利便性の向上や運行の効率化などに向け、新技術の活用を検討していく必要がある。 人流のビッグデータや交通系 IC カードによる乗降実績等のデータを活用し、地域公共交通の課題解決に活用していく必要がある。 地域公共交通の運賃収入が減少傾向にある中、交通系 IC カードの機器や、EV バス・タクシーの導入への投資が交通事業者の負担となっている。 先進的な取組を関係者間で情報共有し、優良事例の横展開や、多様な主体間での連携を促進していく必要がある。 	
【取組の方向性】	
<p>◆交通事業者、自治体によるDX・GXの取組を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に関するデータの公開を進めるとともに、人流のビッグデータや交通系 IC カードによる乗降データなどで移動需要を把握し、国、県、市町村、交通事業者などの関係者が連携して、路線や便の見直しや、利用促進に取り組む。 地域の実情に合わせた AI デマンド交通などの新たな交通モードの導入に向けた実証運行や、交通系 IC カードの導入を推進する。 交通事業者は、交通系 IC カードや、環境負荷の低い車両等の導入を進め、国や市町村、県はそれを支援する。 環境負荷の低減のため、地域公共交通と自家用車を使い分ける取組を実施し、地域公共交通を利用する意識醸成に取り組む。 	

課題 6	地域公共交通の利用促進と県民意識の醸成
【現状】	
	<p>◆地域公共交通の利用者は減少傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県民の通勤、通学時の移動手段として、地域公共交通が占める割合は、自家用車利用に比べて低い状況となっている。 ・ また、高校生の通学手段としても、保護者の送迎が多くなっているなど、新型コロナウイルス感染症を契機とした移動手段の変容等により、地域公共交通の利用が減少している。 <p>◆交通事業者、自治体による利用促進の取組が展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第三セクター鉄道については、県と沿線市町村で構成する協議会により、鉄道事業者と連携し、利用促進の取組を実施している。 ・ JR ローカル線については、県と沿線市町村が連携し、東日本旅客鉄道との協力の下、路線ごとに利用促進の取組を実施している。 ・ 広域的なバス路線については、交通事業者による取組が行われているほか、国や県、市町村、バス事業者で構成するバス路線活性化検討会において、路線ごとに利用促進に向けた検討を行っている。
【課題】	
	<p>◆地域公共交通の利用者数が更に減少するおそれ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も人口減少が進行する見通しであることから、地域公共交通を維持確保していくためには、引き続き利用促進の取組を進めていく必要がある。 ・ 交通事業者だけではなく、地域公共交通を利用する県民・企業においても、地域公共交通が、地域の生活やまちづくりを支える重要な役割を担っているという認識を深めていく必要がある。
【取組の方向性】	
	<p>◆県民、交通事業者、行政等の多様な主体が一体となった地域公共交通の利用促進の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者間や観光・医療・福祉・教育分野などの他分野間の連携を進め、利用者の需要に対応した交通手段の確保を図る。 ・ 地域経済を支える重要な基盤である第三セクター鉄道や JR ローカル線について、県や沿線市町村、交通事業者が連携し、利用促進に取り組む。 ・ 国、県、市町村、バス事業者で構成するバス路線活性化検討会などを通じて、利用促進策を検討し実施する。 <p>◆公共交通利用の意識醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティマネジメントにより、利便性の観点だけでなく、環境負荷低減の観点も取り入れながら、自らが地域の移動手段である地域公共交通を支える意識を醸成し、公共交通と自家用車を状況に応じて使い分けるなど、県民意識の変化を促進する。

■課題解決に向けた広域的な公共交通ネットワークの方向性

岩手県の現状・課題を踏まえ、課題解決に向けた方向性を検討する上でのポイントについて整理した。

上位関連計画における地域公共交通の位置づけ	本計画を検討する上で必要な本県の特徴に対する視点		分析の視点	法制度・国の動向
【いわて県民計画(2019～2028)】 【政策分野の取組方向】 居住環境・コミュニティ …地域の暮らしを支える公共交通を守ります ・ 県民が不便なく移動できるよう、広域的な公共交通基盤の確保を図る。 ・ 日常生活に欠かせない地域の公共交通サービスを県民が持続的に利用できるよう、地域公共交通の確保を図る。 ・ 公共交通の確保を図るため、公共交通の利用を促進する。 【復興推進の取組方向】 新たな交通ネットワークと交流拠点を活用し、地域内外、国内外で、人やモノが行き交う多様な交流の活発化	地勢の視点	・ 広大な県土で北海道に次ぐ面積。日常生活でも広域移動を伴うことが多い。	・ アンケート調査実施結果(対象：県民、市町村、交通事業者) ・ 法定協議会、地域別部会開催結果 ・ 岩手県地域公共交通網形成計画の施策評価結果	・ 地域交通法等の改正に伴い、地域公共交通計画策定の努力義務化、地域公共交通計画とバス国庫補助との連動化、関係者の連携と協働の促進、エリア一括協定運行事業や交通D X・G Xを推進する事業の創設等 ・ バス補助制度の被災地特例の終了と激変緩和措置の継続 ・ 自動車運転者の改善基準告示の改正等
	人口・流動の視点	・ 平成27年(2015年)から令和2年(2020年)までに人口が5.4%減少。特に県北・沿岸広域振興圏は令和27年(2045年)までに令和2年の約6割にまで減少すると推計されている。 ・ 高齢化の進行で、令和27年までに高齢者の割合が44.1%に達すると推計されている。 ・ 高等学校再編の検討や医療施設等の立地状況の変化、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化等による移動需要が多様化している。		
	社会情勢の視点	・ 新型コロナウイルス感染症の影響で地域公共交通の利用者が減少し、新しい生活様式の定着に伴い利用者の回復が遅れている。 ・ 燃料費高騰が長期化し、新型コロナウイルス感染症等の影響で運転士不足が深刻化している。		
	まちづくりの視点	都市計画関連：市町村が策定する都市計画マスタープラン・立地適正化計画との整合 震災復興関連：復興道路等の全線開通、復興まちづくりとの整合 観光振興関連：世界遺産平泉、橋野鉄鉱山、御所野遺跡等の観光資源、ニューヨーク・タイムズ紙による盛岡市の紹介、訪日外国人観光客受入環境整備		

課題項目	現状	課題	課題に対応した方向性	方向性の内容
<課題1> 社会情勢の変化や移動需要に対応した地域公共交通の適切な維持・確保	・ 地域公共交通利用者が減少し続ける「負のスパイラル」が進行 ・ バスの国庫補助に地域公共交通計画の策定が必要 ・ 社会情勢の変化に伴う移動需要の多様化 ・ 復興まちづくりの進展、復興道路等の開通	・ 利用者の減少を見据えた地域公共交通の維持・確保が必要 ・ 地域公共交通計画等の策定による計画的な地域公共交通の維持・確保が必要 ・ 利用者の多様な移動需要への対応が必要 ・ 復興まちづくりに合わせた生活の移動手段の確保が必要	広域移動の維持・確保	・ 広域的なバス路線や鉄道路線の維持・確保 ・ 需要に見合った広域的なバス路線の見直し、代替交通の確保 ・ 地域公共交通の現状を踏まえた支援のあり方の検討
			地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定促進	・ 有識者派遣等による地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定の促進 ・ 利便増進事業等の実施の検討
			利用者の需要に合わせた路線の見直しや利用促進	・ 各種データの活用によるバス路線の見直しや利用促進 ・ 鉄道の地元利用の促進
			復興まちづくりに合わせた路線・便の設定	・ 復興まちづくり等に合わせた広域的なバス路線や便の見直し
<課題2> 自動車運転者の改善基準告示の改正等による運転士不足の更なる深刻化のおそれ	・ 交通事業者の運転士不足が深刻化 ・ 制度改正に伴う更なるバス運転士不足の深刻化	・ 運転士不足によるバス路線の減便・廃止のおそれ ・ 運転士確保の取組の強化が必要	運転士の確保対策の実施	・ 運転士の新規確保・離職防止の取組の実施及び取組への支援
<課題3> バス補助制度の特例措置終了による維持困難路線拡大のおそれ	・ バス補助の特例措置終了後、補助要件割れ路線発生のおそれ	・ 補助要件割れ路線の廃止のおそれ	補助要件を下回るおそれのある路線の利用促進または代替交通の確保を含めた見直し	・ 路線や便の見直しや利用促進の実施 ・ 需要に見合った広域的なバス路線の見直し、代替交通の確保 ・ 地域公共交通の現状を踏まえた支援のあり方の検討
			地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定促進	・ 有識者派遣等による地域公共交通計画、利便増進実施計画の策定の促進 ・ 利便増進事業等の実施の検討
<課題4> 公共交通の更なる利用増に向けた県民の多様な移動需要への対応	・ 社会情勢の変化に伴う移動需要の多様化 ・ 高齢者の免許返納の増加 ・ 地域公共交通の待合環境等の整備 ・ ユニバーサルデザインに対応した環境の整備	・ 利用者の多様な需要に合わせた路線・便の維持確保が必要 ・ 高齢者や障がい者の移動手段の確保が必要 ・ 接続拠点の形成や乗り継ぎ環境の整備による利便性の向上が必要 ・ ユニバーサルデザインに対応した環境整備を引き続き進めることが必要	利用者の多様な需要に合わせた路線・便の確保	・ 交通事業者間や他分野との連携の推進 ・ 各種データの活用によるバス路線の見直しや利用促進
			高校生や高齢者、障がい者などの公共交通利用者の需要に対応した利便性の向上	・ 高校生や高齢者、障がい者等の利便性向上による利用促進
			接続拠点の強化により、公共交通の乗り換えの利便性を高めることで移動を確保 ユニバーサルデザインに対応した環境整備の推進	・ 接続拠点における乗り継ぎ利便性の改善 ・ 駅や車両などのバリアフリー化の推進
<課題5> 交通D X・G Xによる利便性・持続可能性・生産性の向上	・ 地域公共交通におけるD X・G Xの取組が推進	・ 地域公共交通の課題の解決に向けた更なるD X・G Xの推進が必要	交通事業者、自治体によるD X・G Xの取組を推進	・ 各種データの活用によるバス路線の見直しや利用促進 ・ AI デマンド交通など新たな交通モードの導入に向けた実証運行等の推進 ・ 環境負荷の低い車両の導入促進 ・ 環境負荷低減の観点から地域公共交通の利用に対する意識醸成
<課題6> 地域公共交通の利用促進と県民意識の醸成	・ 地域公共交通の利用者は減少傾向 ・ 交通事業者、自治体による利用促進の取組が展開	・ 地域公共交通の利用者数が更に減少するおそれ	県民、交通事業者、行政等の多様な主体が一体となった地域公共交通の利用促進の実施	・ 交通事業者間や他分野との連携の推進 ・ 鉄道や広域的なバス路線の維持・確保に向けた各主体が連携した利用促進
			公共交通利用の意識醸成	・ モビリティマネジメントの実施

第4章 計画の基本方針・基本目標について

1. 基本方針等

(1) 計画の基本方針

本計画の基本方針については、いわて県民計画（2019～2028）における地域公共交通に関する3つの考え方 ①広域的な公共交通の維持確保、②地域内公共交通の維持確保、③公共交通の利用促進を踏まえ、前章で整理した課題に対応した方向性を次のとおり3つに整理し設定する。

なお、市町村における公共交通再編を可能とする体制づくりと、市町村への技術的支援については、本計画を実現していくための体制づくりとして位置づける。

〔上位計画〕いわて県民計画(2019～2028)

■基本目標

東日本大震災津波の経験に基づき、引き続き復興に取り組みながら、お互いに幸福を守り育てる希望郷いわて

第2期政策推進プラン 重点事項

人口減・社会減対策

DX 推進

GX 推進

安全・安心な地域づくり

本計画の基本方針

基本方針①: 広大な県土の移動を実現する広域移動の維持・確保

- 県民が安全・安心に暮らすことができる生活環境を維持するため、鉄道や路線バスをはじめとした、市町村間を跨いで運行する広域的な移動手段を維持・確保するとともに、移動サービスを支える運営基盤を強化する。

基本方針②: 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地域公共交通ネットワークの形成

- 日常生活に必要な通学、通院等の広域移動を円滑に行えるよう、広域的な公共交通と地域内公共交通との適切な接続拠点の形成や、様々な交通手段がシームレスにつながる接続利便性の向上を推進する。

基本方針③: 行政・交通事業者・他分野間の連携や DX・GX の推進による地域公共交通の活性化

- 国や県、市町村、交通事業者、他分野の主体が相互に連携し、また、DX・GXの推進を通じて、地域公共交通を利用しやすい、利用したいと思う環境整備や利用促進に取り組み、地域公共交通の活性化を図る。

実施を ↑ 下支え

体制づくり

- 市町村との連携や技術的助言などにより、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成していくための体制づくりを行う。

目指すべき将来像

復興や人口減少、社会情勢の変化を踏まえ、
広大な県土の移動を実現する持続可能な交通体系の構築

いわて県民計画(2019~2028)における視点

① 広域的な公共交通の維持確保の視点

(課題に対応した方向性の整理)

- ・ 利用者が少なく維持が困難な路線の代替交通の確保を含めた見直し
- ・ 運転士の確保対策
- ・ 復興まちづくりに合わせた路線・便の設定
- ・ 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持又は代替交通の確保
- ・ 将来的に持続可能な広域バス路線ネットワークの構築

② 地域内公共交通の維持確保の視点

(課題に対応した方向性の整理)

- ・ 利用者が少なく維持が困難な路線の代替交通の確保を含めた見直し(再掲)
- ・ 補助要件割れ路線の利用促進又は代替交通の確保を含めた見直し
- ・ 住民の日常的な移動を支える広域バス路線の維持又は代替交通の確保(再掲)
- ・ 接続機能の強化により、公共交通の乗り換えの利便性を高めることで移動を確保
- ・ 需要に応じた公共交通手段の接続によるネットワークの構築

③ 公共交通の利用促進の視点

(課題に対応した方向性の整理)

- ・ 日常的な利用促進と利用を促す意識醸成
- ・ 公共交通による観光利用の促進
- ・ 補助要件割れ路線の利用促進又は代替交通の確保を含めた見直し(再掲)
- ・ 高齢者の需要に対応した利便性の向上
- ・ 通学生等に対する助成等、環境整備

○体制づくり

(課題に対応した方向性の整理)

- ・ 市町村における公共交通再編を可能とする体制づくり
- ・ 市町村への技術的支援、財政支援

本計画における基本方針

基本方針①

広大な県土の移動を実現する広域移動の維持・確保

- 広域的な公共交通の適切な維持・確保
- 地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化

基本方針②

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地域公共交通ネットワークの形成

- シームレスで利便性の高い利用環境の構築

基本方針③

行政・交通事業者・他分野間の連携やDX・GXの推進による地域公共交通の活性化

- 地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上
- 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

実施を  下支え

体制づくり

- 市町村において公共交通の再編を可能とする体制づくりの支援
- 市町村への技術的支援、財政支援

(2)各主体の役割

本県の地域公共交通に関連する主体における役割については、地域交通法や、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（以下「地域交通法基本方針」という。）に定められており、それぞれの役割を果たすことで地域公共交通の維持・確保を図る必要がある。

表4-1 各主体の役割

項目	役割	根拠となる法令
県	広域的な見地から、市町村と連携して地域公共交通の維持・確保に取り組むとともに、計画の進捗を管理する。	地域交通法第4条第2項 地域交通法基本方針第8章第1節第2項
市町村	各地域において、交通事業者等と協力し、地域公共交通の維持・確保に取り組むとともに、県と連携して計画の進捗を管理する。	地域交通法第4条第3項 地域交通法基本方針第8章第1節第3項
国	計画の推進に対して必要な助言を行うとともに、課題解決のための環境整備や制度運用の見直し等を推進する。	地域交通法第4条第1項 地域交通法基本方針第8章第1節第1項
交通事業者	地域公共交通の運営主体として、サービスの質の向上や情報提供・発信を行う。	地域交通法第4条第4項 地域交通法基本方針第8章第1節第4項
利用者となる地域住民	公共交通サービスを利用するだけでなく、地域公共交通を支える地域の一員として、主体的にその維持・改善の取組に参画する。	地域交通法基本方針第8章第1節第5項

2. 基本目標等

基本方針を実現していくため、次のとおり目標を設定する。

基本方針①：広大な県土の移動を実現する広域移動の維持・確保

県民が安全・安心に暮らすことができる生活環境を維持するため、鉄道や路線バスをはじめとした、市町村間を跨いで運行する広域的な移動手段を維持・確保するとともに、移動サービスを支える運営基盤を強化する。

◆目標1：広域的な公共交通の適切な維持・確保

人口減少の進行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、鉄道路線やバス路線などの広域的な公共交通の適切な維持・確保に取り組む。

路線バスについては、補助要件割れの可能性のある路線や便等の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、コミュニティバス、デマンド交通など、需要に応じた交通手段への転換を図りながら、まちづくりの進展とも整合を図っ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を行う。

また、広大な県土を結ぶ必要性から、広域的な移動手段と地域内公共交通を相互に接続させることで、岩手県内の地域公共交通ネットワークを構築する。

表4-2 目標1の達成状況を確認する指標・数値目標(1/2)

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
三セク鉄道・バスの1人当たりの年間利用回数 ※	○公共交通の利用状況を示すものであり、路線の維持に直接的につながることを示す指標として設定。 ○人口減少の影響を踏まえつつ、コロナ以前の水準への回復を目指す	11.0回	16.5回
幹線路線に接続する広域バス路線割合	○広域バス路線を幹線路線につなげることで、広域振興圏を跨ぐ移動を確保していることを示す指標として設定。 ○現状において、広域バス路線は、すべて幹線路線につながっており、広域振興圏を跨ぐ移動を確保していることから、その状況の維持を目指す。	100%	100%
広域的なバス路線1路線当たりの平均乗車密度 ※	○平均して利用者が存在し、持続可能な広域的なバス路線のネットワークが構築されていることを示す指標として設定。 ○人口減少の影響を踏まえつつ、コロナ以前の水準への回復を目指す	2.9人	3.2人

※ いわて県民計画（2019～2028）第2期アクションプランに設定されている指標。

表4-3 目標1の達成状況を確認する指標・数値目標(2/2)

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
広域的なバス路線の収支率	○広域的な路線バスについての利用状況や生産性を示す指標として設定。 ○路線の効率化や利用促進等を図り、毎年度1%の改善を目指す。	42.92%	48.92%
広域的なバス路線への公的資金投入額	○広域的なバス路線の維持・確保のための公的支援の状況を示す指標として設定。 ○毎年度、過去5年間（平成30年度（2018年度）から令和4年度（2022年度））の国、県、市町村による公的資金投入額の平均と同水準の維持を目指す。	588,660 千円	563,475 千円
県民意識調査における公共交通満足度	○地域公共交通に対する満足度を充足することで、日常利用を促し、路線の維持につながることを示す指標として設定。 ○前計画策定時（平成30年度（2018年度））の満足度が5点満点中2.89点であるため、同水準を目指す。	2.6点/5点	2.9点/5点

◆目標2:地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化

地域公共交通のサービスを安定的に提供するため、関係者が連携して運転士の新規確保や離職防止に取り組む。

表4-4 目標2の達成状況を確認する指標・数値目標

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
バス運転士の新規確保人数	○運転士の確保状況を示す指標として設定。 ○令和元年度（2019年度）から令和4年度（2022年度）の運転士の離職率の平均10.3%に相当する人数が毎年度退職すると想定し、同数を毎年度新規に確保し、現状の運転士数を維持することを目指す。	— (※)	330人 (令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）の累計)

※ 前計画では、令和元年度（2019年度）から令和4年度（2022年度）までの4年間で累計173人

基本方針②：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地域公共交通ネットワークの形成

日常生活に必要な通学、通院等の広域移動を円滑に行えるよう、広域的な公共交通と地域内公共交通との適切な接続拠点の形成や、様々な交通手段がシームレスにつながる接続利便性の向上を推進する。

◆目標3：シームレスで利便性の高い利用環境の構築

広大な県土を有する本県において、公共交通機関の乗り継ぎが途切れることなく利用できる接続利便性の高い利用環境を構築するため、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、接続拠点を強化し、乗り換えの円滑化を図る。

表4-5 目標3の達成状況を確認する指標・数値目標

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
地域公共交通計画等策定市町村数 ^{※1}	<p>○広域的なバス路線の見直しと併せて当該路線に接続する地域内公共交通の再編を示す指標として設定。</p> <p>○住民の移動需要に応じた効率的な公共交通ネットワークの構築を図るため、市町村の地域公共交通計画等の策定に向けた取組状況を踏まえ、全市町村の計画等の策定を目指す。</p>	20 市町村	33 市町村 (令和8年度 (2026年度))
接続拠点における待合環境・乗り継ぎダイヤの改善件数	<p>○接続機能（待ち受け環境や待ち時間等）の改善を示す指標として設定。</p> <p>○上屋、ベンチ、案内板の設置、ダイヤ改正などの過去4年間（令和元年度（2019年度）から令和4年度（2022年度））の改善件数の年平均22件に基づき、毎年度、同程度の件数を実施することを目指す。</p>	— (※2)	110 件 (令和6年度 (2024年度)から 令和10年度 (2028年度)の 累計)

※1 いわて県民計画（2019～2028）第2期アクションプランに設定されている指標。

※2 前計画では、令和元年度（2019年度）から令和4年度（2022年度）までの4年間で累計90件

基本方針③：行政・交通事業者・他分野間の連携やDX・GXの推進による地域公共交通の活性化

国や県、市町村、交通事業者、他分野の主体が相互に連携し、また、DX・GXの推進を通じて、地域公共交通を利用しやすい、利用したいと思う環境整備や利用促進に取り組み、地域公共交通の活性化を図る。

◆目標4：地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上

地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物など日常的な利用が欠かせないものであり、また、この利用を促進していくことは、脱炭素社会に向けたGXの推進につながる取組でもあることから、地域公共交通の利用に向けた県民の意識醸成を図る。

表4-6 目標4の達成状況を確認する指標・数値目標

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
モビリティマネジメント（公共交通スマートチャレンジ月間）への取組事業者数	○全県を対象に実施している取組であり、県民の公共交通利用の意識醸成を示す指標として設定。 ○最も参加事業者数が多かった平成27年度（2015年度）実績（162事業者）と同水準を目指す。	129事業者等	160事業者等

◆目標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

運転免許を自主返納した高齢者や、高等学校への通学生など、自身で自動車を運転できない者にとって公共交通は欠かせないものであり、また障がい者の社会参加を促すうえでも公共交通は大切なものであることから、人流のビッグデータ等の各種データから利用者の需要を分析するなど、DXの推進による地域公共交通の生産性の向上等を図りながら、自治体や交通事業者、まちづくり・観光・教育・医療・福祉などの他分野の関係者と連携し、利用しやすい環境整備や利用促進を図る。

表4-7 目標5の達成状況を確認する指標・数値目標

指標	設定の考え	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
公共交通利用促進実施事業者数	○利用促進に取り組む事業者の状況を示す指標として設定。 ○現在の実施状況を踏まえ、毎年度1事業者ずつ増加することを目指す。	33事業者	39事業者
多様な主体・サービスの連携による利用促進実施件数	○まちづくり・観光・教育・医療・福祉など多様な主体・サービスの連携による利用促進の実施状況を示す指標として設定。 ○現在の実施状況を踏まえ、毎年度1件ずつ増加することを目指す。	43件	49件
バス路線活性化検討会実施路線割合	○関係者が連携したバス路線の見直しや利用促進等の取組状況を示す指標として設定。 ○毎年度、全ての国庫・県単補助路線に対して、1回以上実施することを目指す。	100%	100%
ノンステップバスの導入率※	○高齢者や障がい者の利用しやすい環境整備の実施状況を示す指標として設定。 ○令和3年度(2021年度)時点の北海道・東北6県の平均値49.0%への向上を目指す。	42.4%	49.0%

※ いわて県民計画(2019~2028)第2期アクションプランに設定されている指標。

3. 地域公共交通ネットワークの将来像

(1) 県全体

1) 路線・拠点の位置づけ

県民の広域振興圏内の市町村間を跨ぐ移動や、広域振興圏間及び県を跨ぐ移動により日常生活を送る実態を踏まえて、広大な県土を有する本県での移動の実現に向け、広域振興圏の間や、県と県の間を跨ぎ日常生活を支える役割を担う幹線路線については、サービスの維持・確保に取り組む。

また、広域的な公共交通が相互に接続する拠点である広域接続拠点については、当該拠点における機能の維持・向上に取り組む。

以上を踏まえた路線・拠点の位置づけは下表のとおりであり、地域公共交通ネットワークの将来像を次頁以降に示す。

表4-8 路線・拠点の位置づけ

項目	主な対象
幹線路線 (鉄道・BRT・バス)	<p>[新幹線]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東北新幹線、秋田新幹線（東日本旅客鉄道） <p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東北本線、田沢湖線、八戸線、花輪線、山田線、釜石線、北上線、大船渡線（東日本旅客鉄道） ・ リアス線（三陸鉄道） ・ いわて銀河鉄道線（IGR いわて銀河鉄道） <p>[BRT]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大船渡線 BRT（東日本旅客鉄道） <p>[バス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 盛岡・遠野・住田・大船渡線、盛岡・遠野・釜石・大槌線、一関大船渡線、花巻空港線（岩手県交通） ・ 葛巻線、盛岡～九戸・久慈線、中山線、106 特急・急行バス（岩手県北自動車） ・ 金田一温泉～二戸駅～一戸病院～葛巻線、平庭高原線、早坂高原線（ジェイアールバス東北） ・ 山伏線（西和賀町）
広域接続拠点	<p>[県央広域振興圏]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 盛岡駅、盛岡バスセンター、好摩駅 <p>[県南広域振興圏]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 花巻駅、北上駅、水沢駅、一ノ関駅、イトーヨーカドー花巻店、まちなかターミナル <p>[沿岸広域振興圏]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 宮古駅、釜石駅、盛駅 <p>[県北広域振興圏]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 二戸駅、久慈駅

2)地域公共交通ネットワークの将来像

県と県との移動、広域振興圏間の移動について、地域特性や交通特性を踏まえた地域公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり。

【IGR いわて銀河鉄道線:幹線路線】

- 盛岡市と二戸市の間を結び、青い森鉄道と連絡し青森県との間をつなぐ重要な幹線路線であり、関係者と連携した利用促進を通じて維持・確保に取り組む。

【金田一温泉～二戸駅～一戸病院～葛巻線:幹線路線】

- 二戸市、一戸町、葛巻町の3市町の間を結ぶ重要な路線である。
- 特に二戸市と葛巻町を結ぶ小島谷線は県単補助路線であり、関係者と連携した利用促進策の検討等を通じ、地域内路線への影響も踏まえて適切に維持・確保に取り組む。

【葛巻線:幹線路線】

- 葛巻町と九戸村の間を結ぶ重要な路線である。
- 県単補助路線であるが、補助要件を下回っていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 葛巻町又は九戸村内で完結する利用が多いことから、利用状況を踏まえた見直しが必要である。

【中山線:幹線路線】

- 岩手町と一戸町の間を結ぶ重要な路線である。
- 県単補助路線であるが、補助要件を下回っていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 利用状況を踏まえた見直しが必要である。

【JR 花輪線:幹線路線】

- 秋田県大館市と盛岡市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進を通じて維持・確保に取り組む。

【盛岡バスセンター:広域接続拠点】

- 令和4年10月にバスターミナル機能とにぎわい機能を持つ盛岡バスセンターが整備された。

【JR 田沢湖線:幹線路線】

- 秋田県大仙市と盛岡市の間を結ぶ重要な路線。令和5年3月に前潟駅が開業した。

【JR 東北本線:幹線路線】

- 盛岡市と宮城県以南の間を結ぶ重要な路線である。

【山伏線:幹線路線】

- 西和賀町と盛岡市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携して維持・確保に取り組む。

【JR 北上線:幹線路線】

- 秋田県横手市と北上市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進の取組を通じて維持・確保に取り組む。

【花巻空港線:幹線路線】

- いわて花巻空港と盛岡市を結ぶ重要な路線である。

【盛岡・遠野・釜石・大槌線:幹線路線】

- 沿岸地域と内陸部を結ぶ重要な路線である。

【JR 大船渡線:幹線路線】

- 宮城県気仙沼市と一関市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進の取組を通じて維持・確保に取り組む。

【JR 八戸線:幹線路線】

- 青森県八戸市と久慈市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進の取組を通じて維持・確保に取り組む。

【盛岡～九戸・久慈線:幹線路線】

- 盛岡市と久慈市を結ぶ重要な路線である。

【平庭高原線:幹線路線】

- 久慈市と盛岡市の間を結ぶ重要な路線である。
- 国庫補助路線であり、葛巻高等学校への通学や、圏域を跨いだ通院等に利用されていることから、適切に維持・確保に取り組む。
- 沿線自治体のイベント時のバス利用などの利用促進策の検討が必要である。

【早坂高原線:幹線路線】

- 盛岡市と岩泉町の間を結ぶ重要な路線である。
- 国庫補助路線であり、通院等に利用されるほか、龍泉洞までの観光の移動手段として利用されていることから、適切に維持・確保に取り組む。
- 利用者が減少すると国庫補助要件を割るおそれがあり、訪日外国人や首都圏からの観光客の誘客に向けた取組など、利用促進策の検討が必要である。

【106 急行:幹線路線】

- 盛岡市と宮古市の間を結ぶ重要な路線である。
- 国庫補助路線であり、生活路線として通勤や通学、通院等に利用されていることから、適切に維持・確保に取り組む。
- 利用状況に応じた運行経路の見直し等、路線の利便性の向上等の検討が必要である。

【106 特急:幹線路線】

- 盛岡市と宮古市の間を結ぶ重要な路線であり、停車停留所を限定すること等により速達性を向上させ、106 急行と役割分担を図っている。

【JR 山田線:幹線路線】

- 盛岡市と宮古市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進の取組を通じて維持・確保に取り組む。

【JR 釜石線:幹線路線】

- 釜石市と花巻市の間を結ぶ重要な路線であり、関係者と連携した利用促進の取組を通じて維持・確保に取り組む。

【三陸鉄道リアス線:幹線路線】

- 大船渡市と久慈市の間を結ぶ重要な路線であり、「三陸鉄道鉄道事業再構築実施計画」に基づき、維持・確保に取り組む。

【盛岡・遠野・住田・大船渡線:幹線路線】

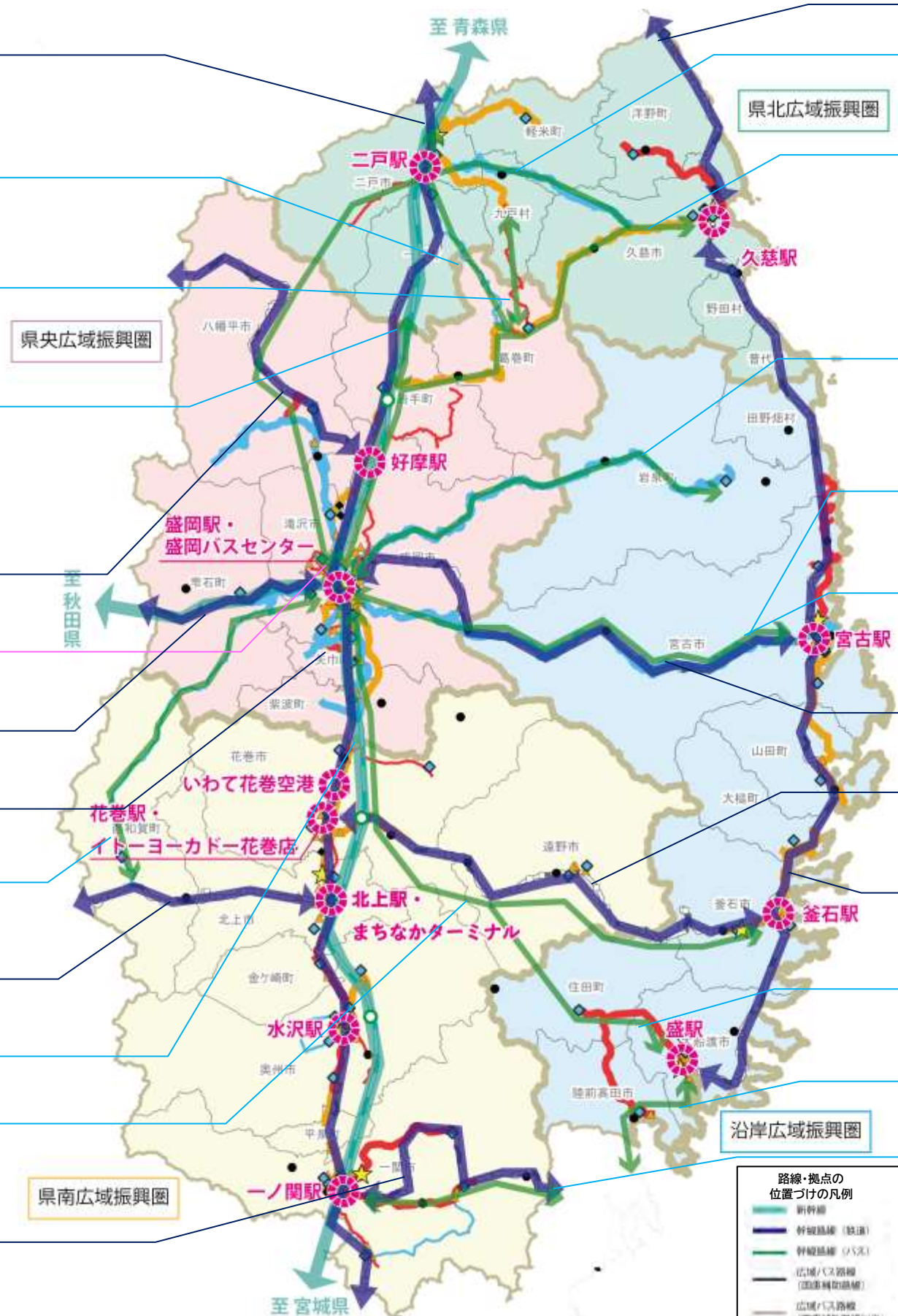
- 盛岡市と大船渡市の間を結ぶ重要な路線である。
- 国庫補助路線である大船渡住田線を補完する役割も担っていることから、関係者と連携した路線の利便性向上に取り組む。

【大船渡線 BRT:幹線路線】

- 大船渡市と宮城県気仙沼市を結ぶ重要な路線であり、関係者と一体となって路線の維持・確保に取り組む。

【一関大船渡線:幹線路線】

- 一関市から大船渡市の間を結ぶ重要な路線である。



(2)広域振興圏別

1)県央広域振興圏

方向性1

◇盛岡市を中心とした広域的な移動需要に対応した地域公共交通の維持・確保

- 盛岡市を中心として、通勤、通学、通院などの市町村を跨いだ広域移動が発生している。
- 改善基準告示の改正等に伴い、早朝から夜間まで運行する都市型ダイヤのバス路線を中心に運転士不足の影響を強く受けることが懸念される。
- 今後、人口減少や少子高齢化により、公共交通の利用者数の減少が懸念されるが、学校や病院、大型商業施設などの主要な施設や広域接続拠点多く立地する盛岡市への移動需要に対応するため、盛岡市を中心に、鉄道やバス路線などの広域的な公共交通を適切に維持・確保するとともに、バス路線の維持に必要な運転士を確保することが必要である。

方向性2

◇接続拠点を中心とした接続利便性の向上や乗り継ぎ環境の整備

- 広域接続拠点である盛岡駅及び盛岡バスセンターは、待合機能に加え、商業機能などが複合的に整備されており、当該広域振興圏のみならず、本県の中核的な拠点となっている。このほか、鉄道駅を中心として各市町に接続拠点が形成されている。
- 盛岡市、滝沢市、矢巾町による生活圏に着目した広域的な地域公共交通計画の策定が予定されており、当該計画や、各市町村の地域公共交通計画との整合を図りながら、広域的な公共交通と地域内公共交通の適切な接続拠点の形成と乗り継ぎ環境の整備を図ることが必要である。

方向性3

◇地域の実情を踏まえた利用促進や、多様な主体間の連携による利便性の向上

- ニューヨーク・タイムズ紙「2023年に行くべき52か所」の2番目に盛岡市が紹介されたことを契機に、二次交通の確保や利便性向上を図りながら、観光需要の取り込みを図っていく必要がある。
- 交通事業者による交通系ICカードや、バスロケーションシステムの多言語表示の整備など、引き続き、インバウンド需要も見据えた利便性の向上に取り組み、利用促進を図る必要がある。
- 県内でも特に交通系ICカードの導入が進んでいる地域であり、関係者が連携し、乗降データ等を活用した路線・便の見直し、利用促進策等の検討・実施を進める必要がある。

基本的な考え方

◇広域振興圏内・外の移動を支える地域公共交通ネットワークの構築及び更なる利用促進の展開

- 盛岡市を中心とした、広域振興圏内・外の移動を支える広域的な公共交通の適切な維持・確保や運転士確保を図るとともに、接続拠点での乗り継ぎの円滑化等を図ることで、利便性の高い利用環境を構築する。
- インバウンド需要も見据えた環境整備や、乗降データ等を活用した利用促進等の検討・実施を進める。



表4-9 路線・拠点の位置づけ

項目	対象
広域バス路線 ※幹線路線を除く	<ul style="list-style-type: none">長岡線（日詰駅前行、長岡支所前行）、本宮線（湯沢団地経由、流通会館経由）、雫石線、日詰線、繋温泉線、飯岡線、川久保線、青山松園線、南インター川久保線（岩手県交通）沼宮内線（産業文化センター経由）、沼宮内線、平館駅前線、八幡平マウンテンホテル線（平館経由、田頭経由）、松川温泉線、大更駅前線、東部線、好摩直通線（岩手県北自動車）
接続拠点 ※広域接続拠点を除く	<ul style="list-style-type: none">青山駅、厨川駅、岩手飯岡駅、イオンモール盛岡（盛岡市）平館駅、大更駅（八幡平市）ビッグルーフ滝沢、小岩井駅、巣子駅、滝沢駅（滝沢市）雫石駅（雫石町）いわて沼宮内駅（岩手町）矢幅駅（矢巾町）葛巻町役場（葛巻町）紫波中央駅、日詰駅（紫波町）

【盛岡市～八幡平市間の広域バス路線】

- 八幡平市から盛岡市への生活の移動手段であるとともに、八幡平市への観光の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 特例措置により補助対象となっている路線もあるため、路線の統合や再編も含めた見直しなど、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。

【盛岡市～岩手町間の広域バス路線】

- 岩手町から盛岡市への生活の移動手段として、また、高等学校や大学への通学の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 大学スクールバスの減便により学生の利用が増加していることから、需要を踏まえた見直しや、更なる通学需要の掘り起こしに向けた取組の検討も必要である。
- いわて沼宮内駅での接続など、他の交通モードと連携した利便性の維持・向上などの検討も必要である。

【盛岡市内(玉山方面)の広域バス路線】

- 好摩駅、玉山地区から盛岡市中心部までの生活の移動手段として、適切に維持・確保に取り組む。
- 特例措置により補助対象となっていることから、玉山地区で運行する患者輸送バスとの接続などの利用促進や、再編も含めた見直しなど、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。

【盛岡市～滝沢市・矢巾町間の広域バス路線】

- 盛岡市を中心とした日常的な生活の移動手段として利用されているが、移動需要の多様化への対応など、効果的な運行に向けた検討が必要であるほか、人手不足による減便等も生じており、重複する経路の見直しなど、持続可能な運行に向けた検討も必要である。
- 生活圏を共有する3市町で「地域公共交通計画」を策定予定であることから、当該計画の内容も踏まえ適切に維持・確保に取り組む。

【盛岡市～雫石町間の広域バス路線】

- 盛岡市への通学や通院等の生活の移動手段として、また、大規模商業施設等への移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 人手不足や、岩手県交通の雫石営業所の撤退による減便や路線の縮小が生じたところであり、生活の移動手段の確保に向けた検討が必要である。

【盛岡市～紫波町間の広域バス路線】

- 通学や通院の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 紫波中央駅周辺の整備をはじめとする紫波町のまちづくりを踏まえた経路の見直しや、人手不足による減便等も生じていることから、利用の少ない区間の見直しなど、持続可能な運行に向けた検討も必要である。

2) 県南広域振興圏

方向性1

◇花巻市・北上市・奥州市・一関市への広域的な移動需要に対応した地域公共交通の維持・確保

- 花巻市、北上市、奥州市、一関市の4市は、各市の人口が10万人規模であり、かつ市町村合併に伴い広大な市域を有しているため、通勤、通学、通院など、日常的に広域移動が発生している。そのため、移動手段である鉄道やバス路線などの広域的な公共交通を適切に維持・確保することが必要である。
- 世界遺産である平泉の文化遺産等を生かした地域公共交通の観光利用の促進や、ILC実現を見据えた広域的な公共交通ネットワークの検討を進める必要がある。

方向性2

◇鉄道と路線バスの役割分担や交通モード間の接続性を向上

- 当該広域振興圏を南北に縦断する東北本線は、幹線路線として広域振興圏内の市町村間の移動や、圏域外の市町村との広域移動を支える役割を担っている。
- 一方で、一部の区間では路線バスと並走する区間があるため、広域移動に対して、鉄道と路線バスとの適切な役割分担の検討を進めていく必要がある。
- 主要な施設や接続拠点は、鉄道沿線の南北軸上に集積しており、鉄道駅、新幹線駅などの接続拠点を中心に、乗り継ぎの円滑化等を図ることで、利便性の高い利用環境を構築することが必要である。

方向性3

◇地域の実情を踏まえた利用促進や、多様な主体間の連携による利便性の向上

- 県外からの観光・ビジネス需要に加え、令和5年5月にいわて花巻の台北線が運航再開されたことから、関係者が連携し、二次交通の確保や利便性向上を図りながら、インバウンド需要等を取り込み、公共交通利用の増加につなげていく必要がある。
- 東北本線、釜石線の一部区間や花巻市を中心としたバスにおいて交通系ICカードや、花巻市・北上市を中心としたバスロケーションシステムが導入されており、導入エリアの拡大により利便性の向上を図っていく必要がある。

基本的な考え方

◇鉄道と広域バス路線が適切に連携し、県民や来訪者の多様な移動を支える地域公共交通ネットワークの構築

- 広大な地域の移動を支える鉄道やバス路線などの広域的な公共交通の維持・確保を図るとともに、鉄道とバス路線の適切な役割分担の検討を進める。
- 関係者が連携し、観光・ビジネス需要を取り込むとともに、交通系ICカードやバスロケーションシステムの導入拡大などにより地域公共交通の利便性の向上を図り、公共交通利用の増加に繋げる。

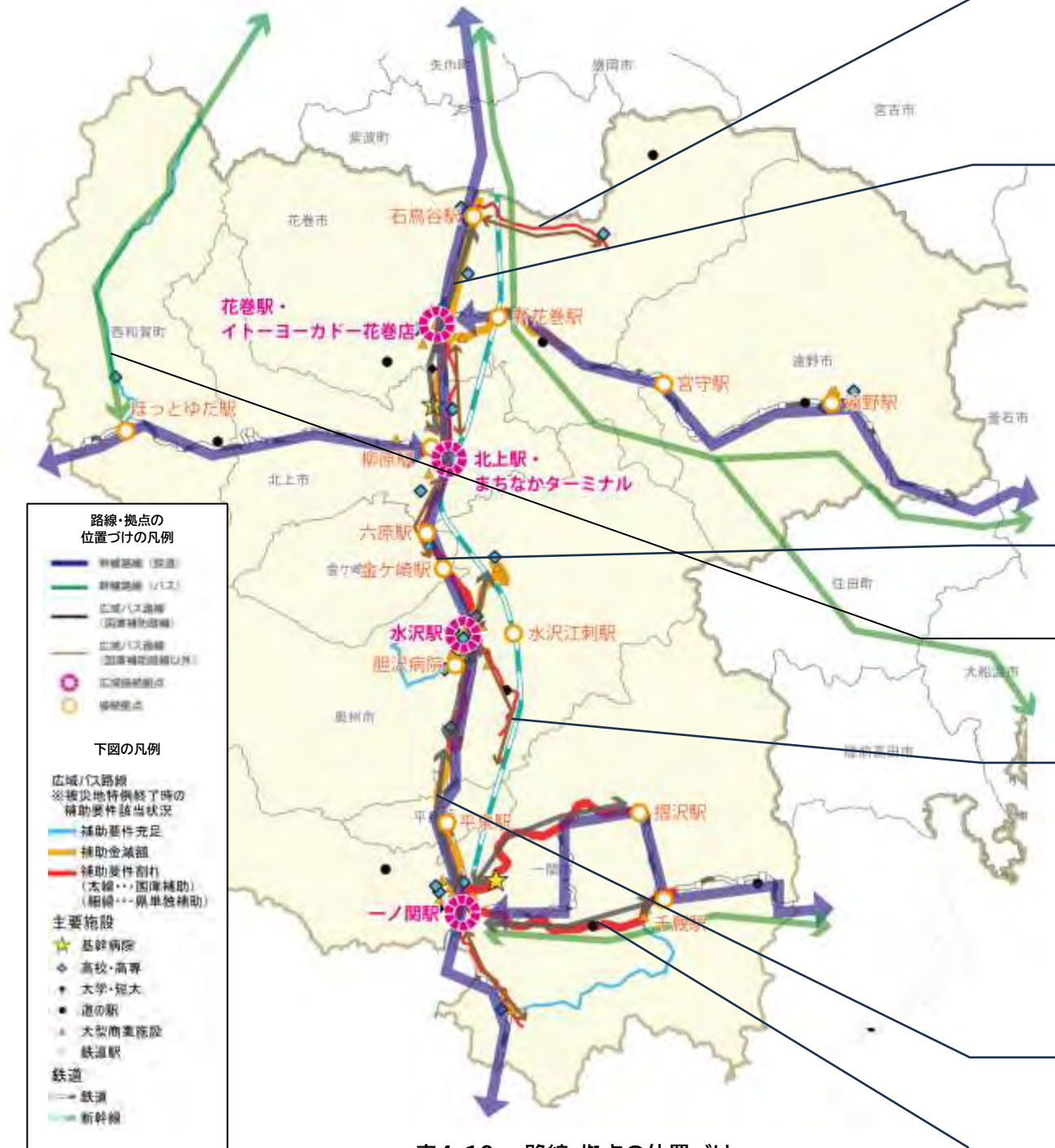


表4-10 路線・拠点の位置づけ

項目	対象
広域バス路線 ※幹線路線を除く	<ul style="list-style-type: none">石鳥谷線、胆沢病院（水岩）線、水沢前沢線、一関前沢線、本郷線、成田線、大迫石鳥谷線、生母線、一関花泉線、北上金ヶ崎線、水沢金ヶ崎線、土沢線（岩手県交通）千厩花泉線、げいび溪線（一関市） ・ 胆沢水沢線（奥州市）貝沢線（西和賀町）
接続拠点 ※広域接続拠点を除く	<ul style="list-style-type: none">新花巻駅、石鳥谷駅、イトーヨーカドー花巻店（花巻市）柳原駅、まちなかターミナル（北上市）遠野駅、宮守駅（遠野市） ・ 摺沢駅、千厩駅（一関市）水沢江刺駅、水沢駅、胆沢病院（奥州市）ほっとゆだ駅（西和賀町） ・ 金ヶ崎駅、六原駅（金ヶ崎町）平泉駅（平泉町）

【花巻市内の広域バス路線】

- 石鳥谷駅と大迫中学校を結ぶ路線は、通学等の生活の移動手段として利用されているが、特例措置により補助対象となっていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 花巻市中心部と同市東和町の間を結ぶ路線については、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。

【花巻市～北上市間の広域バス路線】

- 両市間の通勤や、通学、通院等の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 花巻北高等学校と北上駅前を結ぶ路線は、北上工業団地への通勤需要の取り込みなどの利用促進策の検討が必要である。また、特例措置により補助対象となっていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 運転士不足による減便等も生じており、類似の路線を含めた再編など、持続可能な運行に向けた検討も必要である。

【金ヶ崎町～北上市・奥州市間の広域バス路線】

- 金ヶ崎町と北上市、奥州市の間を結ぶ路線については、通院、通学等に利用されており、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。

【西和賀町内の広域バス路線】

- ほっとゆだ駅と貝沢地区の間を結ぶ路線については、通学等の生活の移動手段に利用されており、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。

【奥州市内の広域バス路線】

- 奥州市内の旧市町村を跨ぐ路線は、通勤や通院等の移動手段として利用されているが、特例措置により補助対象となっている路線もあることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 運転士不足が深刻であり、利用状況を踏まえた見直しや、重複する路線の統合など、持続可能な運行に向けた検討も必要である。

【奥州市～平泉町、一関市間の広域バス路線】

- 通学の移動手段として、また、平泉観光の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 一部便を短縮するなどによる路線の効率化が実施されたところであり、今後の利用状況を注視することが必要である。

【一関市内の広域バス路線】

- 一関中心部と旧千厩町結ぶ路線は、通院等の移動手段として利用されているが、特例措置により補助対象となっていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- 今後の利用状況を注視しつつ、引き続き路線の見直しや、経路を重複する路線との統合など、持続可能な運行に向けた検討も必要である。
- 一ノ関駅と摺沢駅の間を結ぶ路線については、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。
- 一関市中心部と旧花泉町の間を結ぶ路線については、通勤、通学、通院等に利用されており、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。

3)沿岸広域振興圏

方向性1

- ◇**復興まちづくりの進展などに合わせた地域公共交通の維持・確保**
- 復興道路・復興支援道路の全線開通に伴い、沿岸部内及び沿岸部と内陸部間の所要時間が大幅に短縮されたことに加え、新たな道の駅の整備など、各所で復興まちづくりが進展している。
 - こうしたまちの変化に柔軟に対応し、県民の移動需要に対応するとともに、新たな道路インフラなども踏まえて、広域移動を支える鉄道、バス路線などの広域的な公共交通を適切に維持・確保することが必要である。

方向性2

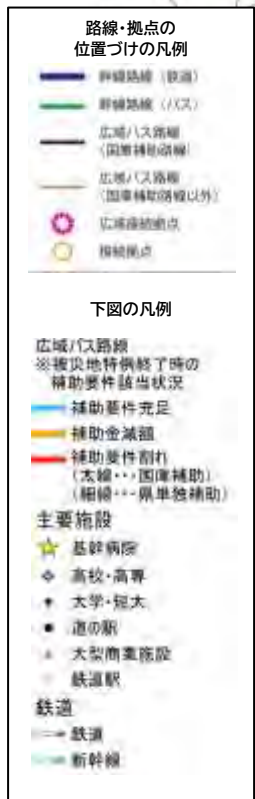
- ◇**鉄道駅を中心とした接続拠点の接続利便性の向上や乗り継ぎ環境の整備**
- 当該広域振興圏を南北に縦断する三陸鉄道や、宮古市と盛岡市を結ぶ山田線、釜石市と花巻市を結ぶ釜石線は、幹線路線として広域振興圏内の市町村間の移動や、他の広域振興圏との広域移動を支える役割を担っており、鉄道駅を中心に広域接続拠点が形成されている。接続拠点における乗り継ぎの円滑化等を図ることで、利便性の高い利用環境を構築することが必要である。

方向性3

- ◇**地域の実情を踏まえた利用促進や、多様な主体間の連携による利便性の向上**
- 三陸鉄道による震災学習列車、各地の震災伝承施設及び震災ガイド等を活用した復興ツーリズムの展開や、世界遺産の橋野鉄鉱山などを生かし、複数の交通モードや他分野の事業者と連携して、地域公共交通の利用促進を図っていく必要がある。
 - 交通系 IC カードの導入を検討するなど、利便性を向上させ、利用促進を図っていく必要がある。

基本的な考え方

- ◇**復興まちづくりの進展などに合わせた広域移動を支える地域公共交通ネットワークの構築**
- 復興まちづくりの進展に合わせ、広域接続拠点を中心に、鉄道と広域バス路線が連携を図りながら広域移動を支える地域公共交通ネットワークを構築する。
 - 震災伝承施設や地域資源を生かしながら、複数の交通モードや、他分野の事業者と連携して地域公共交通の利用促進を図る。



【宮古市～岩泉町間の広域バス路線】

- 宮古市と岩泉町の間や宮古市内における通勤や通学、通院等の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 田老地区から岩泉町の利用が少ないことから、宮古市が策定する地域公共交通利便増進実施計画に基づく再編を行うとともに、利用促進に向けた取組を行い、持続可能な運行の維持・確保に取り組む。

【宮古市内の広域バス路線】

- 通勤や通学、通院等の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 宮古駅と田老地区を結ぶ路線は、宮古市が策定する地域公共交通利便増進実施計画に基づき持続可能な運行の維持・確保に取り組む。
- 宮古駅と茂市地区を結ぶ路線は、特例措置により補助対象となっていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。

【宮古市～山田町間の広域バス路線】

- 宮古市と山田町の間や宮古市内の通勤や通学、通院等の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 復興道路の整備に伴い、山田インターチェンジ付近に移転した道の駅やまだへ接続するよう経路変更が実施されたところであり、今後の利用状況を注視する必要がある。

【釜石市～大槌町間の広域バス路線】

- 釜石市と大槌町の間や釜石市内における通学や通院等の移動手段として適切に維持・確保に取り組む。
- 特に通学については、県の被災地通学支援による利用が定着している傾向もみられるため、制度活用によりさらなる通学利用者の増加を図る。
- 運転士不足による減便等も生じており、類似の路線を含めた再編など、持続可能な運行に向けた検討が必要である。

【住田町～大船渡市・陸前高田市間の広域バス路線】

- 住田町と大船渡市を結ぶ路線については、通学や通院等の移動手段として利用されているが、特例措置により国庫補助対象となっており、令和6年4月に利用の少ない土日の便が廃止される予定である。引き続き、路線の見直しや、利用促進策について検討が必要である。
- 住田町と陸前高田市を結ぶ路線については、通学等に利用されており、関係者と連携して代替交通での維持・確保に取り組む。

表4-11 路線・拠点の位置づけ

項目	対象
広域バス路線 ※幹線路線を除く	<ul style="list-style-type: none">大船渡住田線、陸前高田住田線、赤浜線、浪板線（岩手県交通）田老線（ふれあい荘前経由）、田老線、田の浜線、小本線、茂市線（岩手県北自動車）陸前高田住田線（土曜のみ 住田町）
接続拠点 ※広域接続拠点を除く	<ul style="list-style-type: none">新田老駅、津軽石駅、茂市駅、陸中川井駅（宮古市）大船渡駅（大船渡市）陸前高田駅（陸前高田市）鵜住居駅、上平田バス停（釜石市）住田町役場、世田米駅、住田高等学校（住田町）大槌駅、シーサイドタウンマスト（大槌町）陸中山田駅、岩手船越駅（山田町）岩泉小本駅（岩泉町）

方向性1

◇二戸市・久慈市を中心とした広域的な移動需要に対応した地域公共交通の維持・確保

- ・ 二戸市、久慈市の2市を中心に通勤、通学、通院など、日常的に広域移動が発生している。そのため、移動手段である鉄道やバス路線などの広域的な公共交通を適切に維持・確保することが必要である。
- ・ 当該広域振興圏は、他圏域と比べて将来の人口の減少率が高い見通しとなっていることから、人口減少を見据え、移動需要を踏まえた路線の見直しが必要である。

◇二戸駅・久慈駅の拠点機能や接続利便性を向上

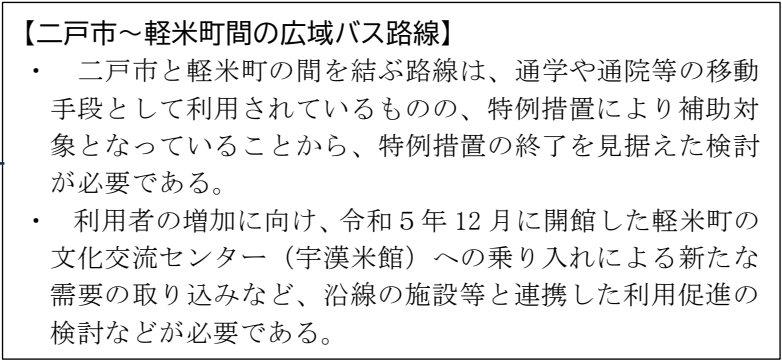
- ・ 二戸駅は、東北新幹線、IGR いわて銀河鉄道の接続、久慈駅は、八戸線、三陸鉄道の接続など、いずれも広域振興圏間や県を跨ぐ広域移動にとって重要な拠点であり、鉄道と複数の広域的なバス路線が接続する広域接続拠点となっていることから、乗り継ぎの円滑化等を図り、利便性の高い利用環境を構築することが必要である。
- ・ 当該広域振興圏は、他圏域と比べて地域公共交通計画を策定していない市町村が多いことから、計画の策定を促進し、市町村計画と整合性を図った地域公共交通ネットワークの構築を進めていく必要がある。

◇地域の実情を踏まえた利用促進や、多様な主体間の連携による利便性の向上

- ・ 世界遺産である御所野遺跡などの観光資源を生かし、複数の交通モードや、他分野の事業者と連携して地域公共交通の利用促進を図っていく必要がある。
- ・ 当該広域振興圏を中心に鉄道事業者、バス事業者と観光・飲食事業者などが連携した北いわて MaaS が展開されており、引き続き、事業者の取組を促進することで利便性の向上を図る。

◇市町村の地域公共交通計画の策定を促進し、移動需要の変化を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築

- ・二戸市と久慈市を中心とした広域移動を支える鉄道やバス路線などの広域的な公共交通の維持・確保を図るとともに、広域接続拠点での乗り継ぎの円滑化等による利便性の向上を図る。
- ・市町村の地域公共交通計画の策定を促進し、市町村計画と整合性を図った地域公共交通ネットワークの構築を進めていくとともに、人口減少を見据え、移動需要を踏まえた路線の見直しや利用促進を行う。



【久慈市～洋野町間の広域バス路線】

- ・ 久慈市と洋野町の間を結ぶ路線は、通学や通院等の移動手段として利用されているものの、特例措置により補助対象となっていることから、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。
- ・ 新たな需要の調査のため、一時的に土日祝日を増便し、アンケートを実施するなど、沿線市町村と事業者が連携して利用促進に取り組んでおり、引き続き、利用状況を踏まえた路線の見直し等について検討が必要である。

【二戸市～九戸村・軽米町・久慈市間の広域バス路線】

- ・ 二戸市と久慈市の間を結ぶ路線は、二戸駅の新幹線と接続しており、生活利用のほか、観光やビジネスに利用される路線であることから、適切に維持・確保に取り組む。
- ・ 生活利用の需要の取り込みに向けて、利用状況を踏まえた運行ダイヤの見直し等について検討が必要である。

【二戸市～九戸村間の広域バス路線】

- ・ 二戸市と九戸村の間を結ぶ路線は、通学等の移動手段として利用されており、適切に維持・確保に取り組む。
- ・ 路線の効率化に向けて、利用状況を踏まえた運行回数の見直し等についての検討も必要である。

【二戸市～一戸町間の広域バス路線】

- ・ 二戸市と一戸町の間を結ぶ路線は、特例措置により補助対象となっていることから、利用状況を踏まえた運行の見直しや、二戸市内を運行するスクールバスとの役割分担の検討など、特例措置の終了を見据えた検討が必要である。

項目	対象
広域バス路線 ※幹線路線を除く	<ul style="list-style-type: none"> 二戸線、大野線（岩手県北自動車） 軽米線、二戸久慈線、二戸線（ジェイアールバス東北）
接続拠点 ※広域接続拠点を除く	<ul style="list-style-type: none"> 金田一温泉駅、二戸病院、二戸市役所浄法寺総合支所（二戸市） 軽米町役場軽米町、宇漢米館（軽米町） 九戸村役場、岩手県北自動車伊保内支所（九戸村） 洋野町役場大野庁舎、種市駅（洋野町） 一戸駅、一戸病院、イコオショッピングセンター（一戸町）

第5章 目標達成に向けた具体施策について

目標①: 広域的な公共交通の適切な維持・確保

事業1: 広域的なバス路線の維持・確保のための支援

- ◇ 県民の日常的な移動を支える広域的なバス路線の維持・確保に向け、国・県・市町村で協調して補助を行う。

実施主体	・国、県、市町村
実施時期	・令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)

● バス事業者の運行欠損額に対する支援〔国、県〕【継続】

- ・ 国庫補助路線の運行欠損額に対し、バス事業者に補助を実施。
※ 本取組では国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助））を活用することとし、補助対象路線は別紙のとおりとする。
（地域間幹線系統補助・バス運行対策費補助 補助率：国 1/2、県 1/2 補助上限額：予測費用の 9/20）

● バス事業者の運行欠損額に対する支援〔県・市町村〕【継続】

- ・ 市町村が広域的なバス路線の運行事業者に対して県単補助路線の運行欠損額を補助する場合の経費を県が補助。
（地域バス交通等支援事業費補助（広域生活路線維持事業） 補助率：県 1/2（市町村 1/2） 補助上限額：450万円）

● 燃料費高騰等の社会情勢の変化に応じた支援策の検討〔県、市町村〕【継続】

● 広域的なバス路線に対する市町村の補助【継続】

- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 国庫補助路線の運行欠損額等に対する補助
（盛岡市、宮古市、久慈市、二戸市、軽米町、洋野町）
- ・ 県単補助路線に対する上乗せ補助
（盛岡市、花巻市、二戸市、奥州市、葛巻町、九戸村）

事業2:人口減少やバス補助の特例措置終了等を見据えた地域公共交通ネットワークの見直しや新たな支援策の検討・実施

- ◇ 人口減少による地域公共交通に対する需要の減少や、国庫補助の特例措置終了等を見据え、地域の特性や需要等に合わせた持続性の高い地域公共交通ネットワークへの見直しや、支援のあり方について検討する。

実施主体	・国、県、市町村
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

- 市町村によるバス補助路線の広域的な代替交通の運行に対する支援〔県〕【継続】
 - ・ 廃止された補助路線の広域的な代替路線を確保する市町村に対して県が補助。
(地域バス交通等支援事業費補助(人口減少対策路線確保事業)補助率: 県 1/2 補助上限額: 225 万円)
- 市町村地域公共交通計画の策定・更新の検討〔市町村〕【継続】
 - ・ 市町村は、地域公共交通計画の策定・更新を検討。
- 利便増進実施計画の策定の検討〔市町村〕【継続】
 - ・ 市町村は路線の利便性の向上を図るとともに、国庫補助を有効に活用するため、利便増進実施計画の策定を検討。
- 市町村による地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定に対する支援〔国、県〕【継続】
 - ・ 市町村の地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定に対して支援。
(地域公共交通調査等事業(国) 補助率 1/2 補助上限 500 万円等)
(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))
(活性化支援アドバイザー(有識者)派遣による計画策定・調査の支援)
- バス路線活性化検討会の実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】
 - ・ 国庫・県単補助路線の活性化や路線見直しに向け、関係者による検討会を開催。
- 地域内公共交通構築検討会の実施〔県、市町村〕【継続】
 - ・ 地域公共交通を取り巻く情勢を踏まえ、毎年度検討テーマを設定して県、市町村を中心に支援のあり方の検討等を行う。

目標②:地域公共交通サービスを支える運営基盤の強化

事業3:待遇改善等による運転士の新規確保・離職対策

- ◇ 公共交通の維持・確保に不可欠な運転士の確保を図るため、待遇改善や情報発信、就職活動イベントへの参加等を行う。

実施主体	・市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)

- 大型自動車第二種免許取得の助成や採用者への支度金制度の実施〔バス事業者〕【継続】
 - ・ 大型自動車第二種免許未取得者に対する取得の助成や、入社時の支度金制度などを継続的に実施。
- 運転士の新規確保・離職対策に向けた待遇改善の検討・実施〔バス事業者〕【継続】
 - ・ 運転士をはじめとした職員の給与改善や福利厚生の実施に向けた検討を実施。
- 養成運転士制度の実施による高卒新規採用の促進〔バス事業者〕【継続】
 - ・ 運転士の養成に向けた研修の実施などの各種支援を実施。



▲ 岩手県北自動車の制度

- 運転士確保に向けた広報・啓発〔市町村、交通事業者〕【継続】
 - ・ 運転士の確保に向けて、各メディア等を活用した広報・啓発を実施。



- ハローワーク、求人誌の活用、各種説明会等の実施・参加〔交通事業者〕【継続】
 - ・ 各種求人メディアの活用や、説明会の実施・参加による採用活動を継続的に実施。
- バス路線の見直しや、内部業務の効率化による運転士の再配置〔バス事業者〕【継続】
 - ・ 目標①を踏まえたバス路線の見直しによる運行効率化や、他都市の事例等を踏まえて、内部業務の効率化を図り、運転士の再配置の検討を実施。

事業4:運転士確保策に対する支援	
◇ 事業者による運転士確保の取組に対し、補助などの支援を行う。	
実施主体	・国、県、市町村
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)
<p>● 運転士確保に取り組むバス事業者への支援〔県〕【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス事業者による運転士の確保や採用活動、職場環境の改善に係る費用に対する支援を実施。 (乗合バス運転士確保対策費補助 補助率 1/3 補助額 運転士 1 人当たり 400 千円ほか) <p>● 大型自動車第二種免許取得助成等に対する支援〔国、県〕【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス協会を通じて、各事業者の運転士における大型自動車第二種免許の取得に係る費用に対する支援を実施。 (交通 D X ・ G X による経営改善支援事業 (国) 補助率 1/2) (運輸事業振興費補助 補助率・補助額：定額) <p>● 高等学校に対する運転士確保状況の周知〔国、県〕【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内の高等学校を訪問し、公共交通の運転士不足の状況の周知等を実施。 <p>● 地域内公共交通構築検討会の実施〔県、市町村〕【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 検討会において、運転士の確保に向けた支援のあり方を検討。 <p>● 市町村による運転士確保策の実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の維持・確保を図るため、地域の交通事業者の人材確保を支援。 現在実施している主な取組は以下のとおり。 <div> <p>【主な取組事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内のタクシー事業者の第二種免許所得の費用に対する支援（北上市） バス、タクシー運転士確保のためのポスター、チラシの作成・配布（滝沢市） </div> <p>● 市町村による運転士確保に向けた普及啓発に対する支援【継続】</p> <p>(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))</p>	
事業5:車両整備に対する支援	
◇ 事業者による車両整備の取組に対し、補助などの支援を行う。	
実施主体	・国、県
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)
<p>● バス事業者の車両(新車)購入に対する支援〔国、県〕【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助路線を運行する車両の購入費等に対し、バス運行事業者に補助を実施。 (地域間幹線系統補助・バス運行対策費補助 補助率：国 1/2、県 1/2 補助上限額：定額) <p>● バス事業者の車両購入に対する支援〔県〕【継続】</p> <p>(運輸事業振興費補助 補助率・補助額：定額)</p> <p>● 電気バス・タクシー車両等の導入に対する支援〔国、県〕【拡充】(再掲)</p>	

目標③:シームレスで利便性の高い利用環境の構築

事業6:シームレスで利便性の高い接続拠点の形成、乗り継ぎ環境の整備

- ◇ 広域的なバス路線の再編に伴う広域的なバス路線と接続する地域内公共交通の見直しを図り、接続拠点の形成を図る。
- ◇ 接続拠点において、幹線路線である鉄道や広域路線バスなどの広域的な公共交通とコミュニティバスやデマンド交通などの地域内公共交通との乗り換えの円滑化を図るため、乗り継ぎ環境の整備を行う。
- ◇ 地域内公共交通の見直しに向けた地域公共交通計画や利便増進実施計画の策定、乗り継ぎ環境の整備等を実施する。

実施主体	・国、県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

● 接続拠点の形成、乗り継ぎ環境の整備等の実施〔市町村〕 **【継続】**

- ・ 市町村が主体となり地域公共交通ネットワークの再編に向けた検討や、それに伴う接続拠点の検討や乗り継ぎ環境の整備等を実施。
- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・盛岡バスセンターの整備（盛岡市）
人々だけでなく地域の魅力もつなぐ
拠点を整備し、中心市街地活性化及び
河南地区のにぎわい創出を図る。

- ・イトーヨーカドー花巻店バスターミナルの待合所整備（花巻市）
待合スペースの設置、バスの出発時刻を表示する機器の設置。



盛岡バスセンターの目指すローカルハブ
のイメージ（出典：盛岡市ホームページ）

- 多様な移動需要に対応したダイヤ編成の検討〔市町村、交通事業者〕【継続】
- バス路線活性化検討会の実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】(再掲)
- 市町村地域公共交通計画の策定・更新〔市町村〕【継続】(再掲)
- 利便増進実施計画の策定の検討〔市町村〕【新規】(再掲)
- 市町村による接続拠点や乗り継ぎ環境の整備、地域公共交通計画等の策定に対する支援〔国、県〕【継続】
 - ・ 市町村における地域公共交通ネットワークの再編に向けた検討や、それに伴う接続拠点の検討、乗り継ぎ環境の整備、地域公共交通計画の策定等に対する支援を実施。
(地域公共交通調査等事業(国) 補助率 1/2 補助上限 500 万円等)
(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))
(活性化支援アドバイザー(有識者)派遣)

目標④：地域公共交通に対する県民の意識醸成・関心の向上

事業 7：公共交通利用の意識醸成

- ◇ 通勤、通学、通院、買い物など日常的な公共交通利用を働きかけるため、県民の地域公共交通に対する意識醸成や利用促進に向けて、モビリティマネジメントの取組を展開する。

実施主体	・国、県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

- 公共交通スマートチャレンジ月間による県民意識の醸成、利用促進〔県〕【継続】
 - ・ 公共交通と自家用車のスマートな使い分けにチャレンジし、公共交通の利用促進及び環境負荷の低減を図る「公共交通スマートチャレンジ月間」を実施。
 - ・ 参加企業や実施期間の拡大、効果的な周知を実施。



▲ 公共交通スマートチャレンジ月間の案内

- 市町村によるモビリティマネジメントの実施等に対する支援〔県〕【継続】
(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))
- 公共交通利用の意識醸成に向けた取組の実施〔国、県、市町村、各事業者〕【継続】
 - ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ おでかけ交通博の開催 (国)
- ・ バスの日まつりの開催 (盛岡市、バス協会)
- ・ 職員向け利用促進デーの実施 (宮古市)
- ・ 公共交通をテーマにした地域での出前講座の開催 (北上市)
- ・ 高校生を対象とした公共交通の維持存続に関するワークショップの開催 (久慈市)
- ・ 園児を対象とした市営バス乗り方教室の開催 (一関市)
- ・ コミュニティ FM での公共交通をテーマにしたラジオ出前講座の実施 (二戸市)
- ・ 小学生を対象にした公共交通出前教室の開催 (軽米町)
- ・ 広報誌等による公共交通利用の意識啓発の実施 (各市町村)



▲ 盛岡市バスの日まつりの概要 (盛岡市バスの日まつり実行委員会)



▲ おでかけ交通博の概要 (国土交通省東北運輸局)

目標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

事業8: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

- ◇ 交通事業者間や、観光・教育・医療・福祉・まちづくりなどの多様な分野の関係者と連携した利用促進を検討・実施する。

実施主体 ・県、市町村、交通事業者、連携事業者

実施時期 ・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

- 多様な主体・サービスと連携した利用促進〔県、市町村、交通事業者、連携事業者〕【新規】
 - ・ 交通事業者間や、観光・教育・医療・福祉・まちづくりなどの他分野と連携した利用促進を実施。
 - ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 地域医療ライン（IGR いわて銀河鉄道・タクシー事業者）
高齢者を中心とした通院者に、アテンダントのサポート、割引往復切符販売、定額タクシープランなどを実施。
- ・ 106 急行における貨客混載（岩手県北自動車）
- ・ 震災学習列車の運行（三陸鉄道、県、市町村ほか）
三陸鉄道社員または沿線住民が車内で震災の状況などを説明。
- ・ 患者輸送バスの一般混乗試験運行（盛岡市）
- ・ スクールバスの一般混乗等（田野畑村ほか）
- ・ 複数の公共交通事業者で使用可能な企画切符の造成（鉄道事業者、バス事業者）
- ・ 北いわて MaaS の展開（鉄道事業者、バス事業者、観光・飲食事業者等）
- ・ TOHOKU MaaS の展開（鉄道事業者、バス事業者、観光・飲食事業者等）

- 市町村による地域公共交通の利用促進の実施に対する支援〔県〕【継続】
(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))

- 各利用促進協議会などによる鉄道の利用促進〔県、市町村、鉄道事業者〕【継続】
 - ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

<JR ローカル線>

- ・ 花輪線における駅カードの配布
- ・ 山田線沿線のイベントに合わせた企画臨時列車の運行支援
- ・ 北上線魅力化プロモーション（動画作成、シンポジウムの開催等）
- ・ 釜石線沿線ガイドブック作成
- ・ 大船渡線、八戸線における利用促進モニターツアーの実施

<三陸鉄道>

- ・ 園児お絵かき列車、こたつ列車などの企画列車の運行
- ・ 地元団体への貸切運賃の助成

<IGR いわて銀河鉄道>

- ・ 沿線の観光資源を活用した企画列車の運行
- ・ 小学生向けやイベントに合わせた企画きっぷの造成

- バス路線活性化検討会の実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】(再掲)

事業9:日常利用の増加に向けた利用促進

- ◇ 通勤、通学、通院、買い物等の日常的な利用者の増加に向け、地域公共交通を利用しやすい環境づくりや効果的な情報発信等を行い、利用促進を図る。

実施主体	・県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

● 公共交通マップ、総合時刻表等の作成・配布〔市町村、交通事業者〕【継続】

- ・ 公共交通マップや総合時刻表等の作成や、住民への配布による利用促進を実施。



▲ 岩手県バス協会作成のバスマップ

● 地域公共交通の乗り継ぎ環境の整備〔市町村、交通事業者〕【継続】(再掲)

- ・ 接続拠点やバス停におけるベンチ、案内板の設置などによる乗り継ぎ環境の整備・改善の実施。

● 市町村による公共交通マップの作成や乗り継ぎ環境整備等に対する支援〔県〕【継続】

(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))

● 日常的な利用の促進に向けた取組の実施〔市町村、交通事業者〕【継続】

- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 公共交通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)
- ・ 山田線の回数券を購入した市民に対し、購入費の一部を助成 (宮古市)
- ・ 予約応答型乗合交通の試乗体験、バスの乗り方教室等の実施 (花巻市、一関市、軽米町)
- ・ 定額運賃の設定 (町内区間一律 100 円バス) (葛巻町)
- ・ バス乗車回数券購入費助成 (九戸村)

事業 10: 高齢者や障がい者に対応した利用促進

- ◇ 運転免許を返納した高齢者、障がい者など、公共交通に頼らざるを得ない利用者の需要に対応した利用促進を図る。

実施主体	・県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

● 高齢者や障がい者を対象とした利用促進施策の実施〔市町村、交通事業者〕【継続】

- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 運転免許自主返納者に対する割引の実施（三陸鉄道）
65 歳以上の運転免許返納者を対象に、三陸鉄道全線で料金半額
- ・ 地域医療ライン（IGR いわて銀河鉄道・タクシー事業者）（再掲）
- ・ まちなか・おでかけパス（盛岡市、バス事業者）
70 歳以上を対象に、一定区間について、1 乗車 100 円となる乗車券を販売
- ・ いきいきパス（宮古市、岩手県北バス）
70 歳以上または運転免許返納者を対象に、市内全ての一般路線バスが乗り放題となるフリー乗車券を販売
- ・ 70 歳以上の運転免許返納者に交通系 IC カードのポイント付与（岩手町）
- ・ 高齢者、運転免許返納者へのバス・タクシーチケット、利用助成券の交付など（市町村）
- ・ 身体障がい者割引の実施（各交通事業者）
- ・ 精神障がい者割引の実施（バス事業者）

IGR 地域医療ライン



▲ IGR 地域医療ライン



▲ 盛岡市: まちなか・おでかけパス

● 市町村による地域公共交通の利用促進の実施に対する支援〔県〕【継続】(再掲)

事業 11:通学生に対応した利用促進

◇ 高校生など、公共交通に頼らざるを得ない利用者の需要に対応した利用促進を図る。

実施主体	・県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

● 学校訪問による定期券販売の実施〔交通事業者〕【継続】

- ・ 高等学校入学時の新入生向けのオリエンテーションにおける通学定期券の説明や、その場での販売などを実施。
- ・ そのほか、学校訪問により定期券の新規・更新の販売を実施。

● 被災地における通学定期購入費の助成〔県〕【継続】

- ・ 沿岸 12 市町村の通学生を対象に通学定期券の半額を助成。

● 通学生を対象とした利用促進策の実施〔市町村、交通事業者〕【継続】

- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 大学院・大学・短大生を対象とした会員制特別企画学年定期券「Campass」の販売（IGR いわて銀河鉄道）
- ・ JR 山田線の通学定期券購入費用の一部を地域商品券で助成（宮古市）
- ・ 市内高等学校へ通学する高校生の通学定期券購入費を助成（遠野市）
- ・ 市内の高等学校へ通学する高校生への通学費を助成（二戸市）
- ・ 市内在住の小・中・高校生の通学定期券購入費を助成（八幡平市）
- ・ IGR 定期購入費の一部を助成（岩手町、一戸町）
- ・ 高校生以下の町民バス運賃無料化（西和賀町）
- ・ 町内の高等学校へのバス通学者の運賃を毎月一定額まで助成（軽米町）
- ・ 三陸鉄道で村内高等学校に通学する高校生の定期券購入費を助成（野田村）
- ・ 村内高等学校通学者の通学費全額を助成（九戸村）

● 市町村による地域公共交通の利用促進の実施に対する支援〔県〕【継続】(再掲)



▲ IGR いわて銀河鉄道:Campass の概要

事業 12:ユニバーサルデザインに対応した環境整備

- ◇ 全ての人が移動しやすい環境を整備するため、ノンステップバス等の導入や主要な接続拠点である駅におけるバリアフリー環境の構築を推進する。

実施主体	・国、県、市町村、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)
<ul style="list-style-type: none"> ● ノンステップバス等の導入推進〔バス事業者〕【継続】 ● ノンステップバス等の導入に対する支援〔国、県〕【継続】 (地域間幹線系統補助・バス運行対策費補助 補助率：国 1/2、県 1/2 補助上限額：定額) (運輸事業振興費補助 補助率・補助額：定額) ● 鉄道駅のバリアフリー環境の構築〔鉄道事業者〕【継続】 ● バリアフリー環境の構築に対する支援〔県、市町村〕【継続】 (公共交通バリアフリー化設備等整備費補助 補助率 1/2 上限 エレベーター 1 基当たり 10,000 千円) 	

事業 13:公共交通に関する各種データの整備・活用の推進

- ◇ 公共交通に関する経路・ダイヤ等の標準データ (GTFS データ) の整備・公開を促進する。
◇ 人流のビッグデータや交通系 IC カード等による乗降データなどを活用し、地域公共交通の移動需要に基づく路線等の見直しや利用促進を実施する。

実施主体	・国、県、市町村、交通事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

- GTFS データの整備、オープン化の推進〔市町村、鉄道事業者、バス事業者〕【継続】
・交通事業者や市町村は、運行する地域公共交通に係る GTFS データの整備・公開を推進。

<施策イメージ>

- ・地域公共交通に係るデータを公開 (オープン化) することで、各サービス開発者がデータを活用して、利用者にとって有用なコンテンツの展開が可能となり、スマートフォン上での経路検索が容易になるなど、利便性の向上を図ることができる。
- ・路線バスに対して、バスロケーションシステムの導入を促進し、リアルタイムなバスの位置情報を発信することにより、安心して待つことができる環境を確保し、利便性の向上を図ることができる。



▲ スマートフォン上での経路検索結果イメージ

- 市町村による GTFS データの整備・更新に対する支援〔県〕【継続】
(地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円 (一定条件のもと 750 万円))
- データを活用したダイヤや路線の見直し、利用促進の検討・実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】
・各種データを活用してバス路線活性化検討会等での路線や便の見直し、利用促進策等を検討し、効果的な施策を展開。

事業 14: 交通 DX による地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上

- ◇ 新技術の活用による運行の効率性の向上や、データを活用した路線や便の見直しによる持続可能性の向上、交通系 IC カードをはじめとしたキャッシュレス決済の導入による利便性の向上を図る。

実施主体	・国、県、市町村、交通事業者、連携事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)

● 新技術を活用した地域公共交通の課題解決の検討・実施〔市町村、交通事業者、連携事業者〕【継続】

- ・ 現在実施している主な取組は以下のとおり。

【主な取組事例】

- ・ 高田松原津波復興祈念公園を中心に自動運転サービスの実証実験を実施（陸前高田市）
- ・ AI デマンド交通「しわまる号」の運行（紫波町）
- ・ バスロケーションシステムの導入（バス事業者、花巻市、北上市、西和賀町）
- ・ さんてつアプリの導入による車両位置情報等の表示（三陸鉄道）
- ・ リアルタイム運行情報サービスの導入（IGR いわて銀河鉄道）
- ・ 北いわて MaaS の展開（鉄道事業者、バス事業者、観光・飲食事業者等）
- ・ TOHOKU MaaS の展開（鉄道事業者、バス事業者、観光・飲食事業者等）



▲ さんてつアプリ



▲ リアルタイム運行情報サービス(IGR)

● 市町村が行う新技術を活用した地域公共交通の実証運行等に対する支援〔県〕【継続】 (地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円(一定条件のもと 750 万円))

● 交通系 IC カードの導入推進〔交通事業者〕【継続】

- ・ 交通系 IC カードの導入拡大による利便性の向上。



▲ 本県のバス事業者が展開する IC カード

● バス事業者の交通系 IC カード導入に対する支援〔国、県、市町村〕【継続】

(交通系 IC カードシステム整備費補助金 補助率：1/6 補助上限：定額)

● データを活用した路線や便の見直し、利用促進の検討・実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】(再掲)

事業 15:交通 GX による環境負荷の軽減

- ◇ 環境負荷の軽減に向けて、環境負荷の低い EV 車両等の導入を行う。
- ◇ 環境負荷低減の観点から、県民の公共交通の利用を促進する。

実施主体	・国、県、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)
<ul style="list-style-type: none"> ● EV 車両の導入推進〔バス事業者、タクシー事業者〕【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 電気自動車 (EV) などの環境負荷の低い車両の導入など、交通 GX の推進を検討・実施。 ● 市町村によるグリーンスローモビリティ等の実証運行〔市町村〕【継続】 ● 市町村が行う環境負荷軽減に資する地域公共交通の実証運行等に対する支援〔県〕【継続】 (地域公共交通活性化推進事業費補助 補助率 1/2 補助上限 500 万円 (一定条件のもと 750 万円)) ● 電気タクシー・バス車両等の導入に対する支援〔国、県〕【拡充】 <ul style="list-style-type: none"> ・ EV タクシー、PHV タクシー、EV バス等の導入費用に対し、補助を実施。 (自動車環境総合改善対策費補助金 (国) 補助率 1/2、1/3 または 1/4) (EV 等普及促進事業費補助金 補助率 1/3 または 1/4 補助上限: タクシー最大 975 千円、バス最大 20,000 千円 (車両及び充電設備)) ● 公共交通スマートチャレンジ月間による県民意識の醸成、利用促進〔県〕【拡充】(再掲) 	



目標を実現していく体制づくり

- ◇ 地域公共交通に関連する各主体間の連携を促進するため、各主体が連携して協議・調整等を行う場の設定を行う。
- ◇ 市町村において地域公共交通の見直し等を検討可能な体制づくりの支援、有識者派遣等による技術的支援を行う。

実施主体	・国、県、市町村、バス事業者
実施時期	・令和6年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 年度)
<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線活性化検討会の実施〔国、県、市町村、バス事業者〕【継続】(再掲) ● 岩手県生活交通対策協議会と岩手県地域公共交通活性化協議会の統合〔全員〕【新規】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な主体間における議論等の円滑化を図るため、岩手県生活交通対策協議会と岩手県地域公共交通活性化協議会を統合。 ● 地域内公共交通構築検討会の実施〔県、市町村〕【継続】(再掲) ● 活性化支援アドバイザーの派遣〔県〕【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関する有識者を市町村に派遣し支援を行う。 ● 地域公共交通に関する市町村向け研修会の開催〔県〕【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新任バス担当者向けの基礎的な知識習得や、地域公共交通計画・利便増進実施計画の策定、新技術を活用した優良事例の共有等を目的とした研修会を実施。 	

第6章 計画の推進について

1. 計画の管理・推進体制

本計画は、岩手県地域公共交通活性化協議会（以下、活性化協議会という）による管理を行うものとする。

計画期間である5年間について毎年度、計画に示す事業実施状況の確認及び指標・数値目標に対する評価を行うとともに、進捗状況を踏まえ、必要に応じて施策の見直し、計画の改訂に係る協議等を行い、計画の着実な推進を図る。

計画の改訂等に伴い、広域振興圏別の議論が必要な場合は、必要に応じて各広域振興圏単位の地域別部会を開催し、協議・調整を行うものとする。

また、バスの国庫補助の対象路線等については、関係者により構成する活性化協議会生活交通対策部会により毎年度見直しを行うものとする。

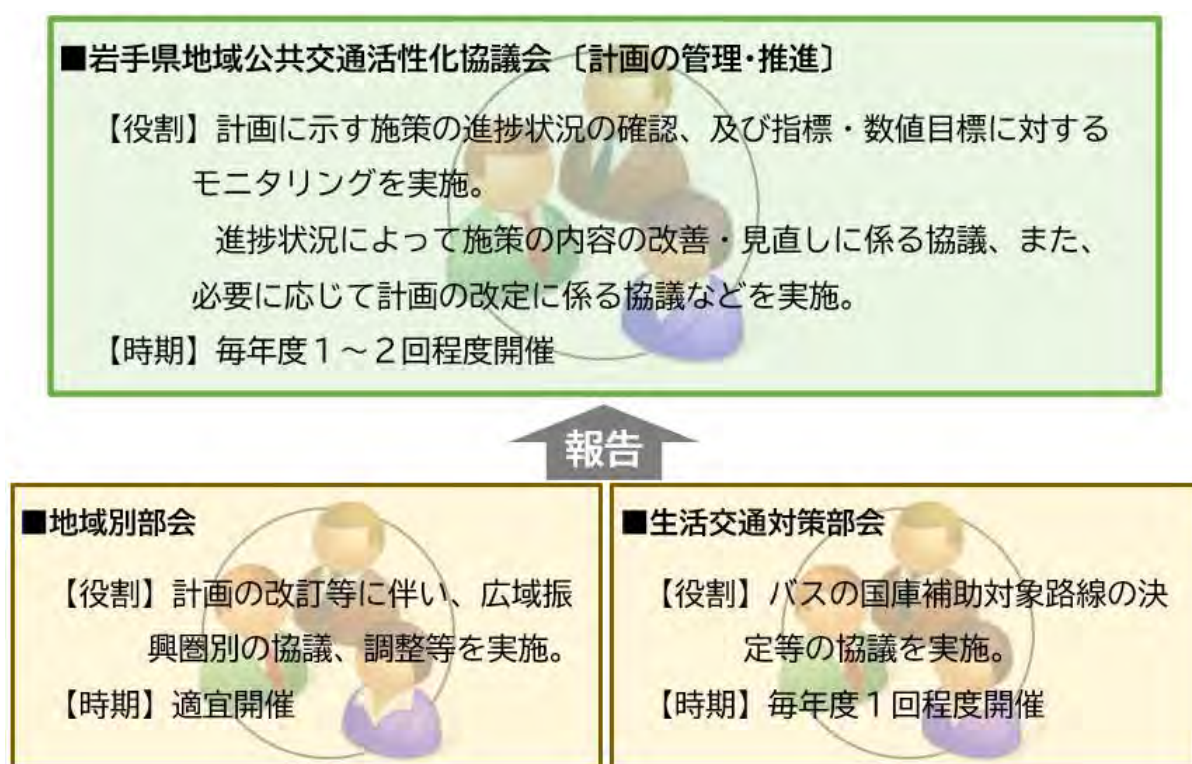


図6-1 計画の管理・推進体制

2. 計画の管理方法




























(1) 計画期間全体のスケジュール

計画期間中、毎年度、計画に示す事業実施状況の確認、及び指標・数値目標に対する評価を行う。

また、計画期間の最終年度となる令和10年度（2028年度）の事業実績等の評価する際には、施策の実施状況だけではなく、その効果や課題などの検証を行うとともに、数値目標の達成状況の確認と、要因分析も行うなど、計画全体の評価を行う。

また、次期計画の検討・策定に向け、地域公共交通に関する各種調査等を行い、経年による情勢等の変化の把握なども行った上で新たに課題等を整理する。

表6-1 計画期間全体のスケジュール

区分	実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
計画 関連	施策の検証					
	指標のモニタリング					
	計画の全体評価					
	次期計画の検討 （各種調査の実施含む）					
会議 関連	活性化協議会					
	地域別部会 ※必要に応じて					
	生活交通対策部会					

(2)年度単位のスケジュール

本計画は、計画や事業の立案（P）に基づき、計画に記載する実施主体による実行（D）、その結果の検証や効果・課題の分析等（C）を行い、必要に応じて計画・事業の改善・見直し（A）を行うなど、年度ごとのPDCA サイクルによる着実な推進を図る。

また、計画の推進だけではなく、バスの国庫補助事業に関する協議なども勘案して、適切なタイミングで活性化協議会を開催する。

表6-2 年度単位のスケジュール

実施事項	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
活性化協議会の開催					●活性化協議会 計画掲載事業の施策評価、 必要に応じた事業の見直し等					●活性化協議会 事業見直し、計画 改定等がある場合		
バスの国庫補助関連			●生活交通対策部会 計画の協議・認定			●国による 計画認定			●補助金交付申請 (前事業年度分)			
地域公共交通計画のPDCA	D		事業の実施									D
		C	前年度事業実績 の確認		A	必要に応じた事業見直し、 計画改定等の検討				P		

参考資料

岩手県地域公共交通活性化協議会設置要綱

（設置）

第1条 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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、岩手県地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うため、岩手県地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 協議会は次に掲げる事項について、協議するものとする。

- (1) 岩手県地域公共交通計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 岩手県地域公共交通計画の実施に関すること。
- (3) 岩手県地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第3条 協議会の委員は、別表1に掲げる者のうちから、岩手県知事が委嘱又は任命する。

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

3 前項の規定について、欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会議）

第4条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

4 副会長は岩手県ふるさと振興部交通政策室長をもって充てる。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が不在のときはその職務を代理する。

（会議の運営等）

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員（別表1の学識経験者を除く。）は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 協議会の決議の方法は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 協議会は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(委員以外の出席)

第6条 会長は、必要があると認めたときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(地域別部会の設置)

第7条 協議会には、第2条の各号に掲げる事項に関して、地域の実情に応じた協議等を行うため、広域振興局の所管区域ごとに地域別部会（以下「地域別部会」という。）を設置する。

(地域別部会の組織)

第8条 地域別部会の委員は、別表2に掲げる者のうちから、岩手県知事が委嘱又は任命する。

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

3 前項の規定について、欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(地域別部会の会議)

第9条 地域別部会に部会長及び部会長代理を置く。

2 部会長は広域振興局経営企画部企画推進課長を、部会長代理は部会長が指名する者を以て充てる。

3 部会長は、地域別部会を代表し、その会務を総理する。

4 部会長代理は、部会長を補佐し、部会長に事故あるとき、又は部会長が不在のときはその職務を代理する。

(地域別部会の運営等)

第10条 第5条及び第6条の規定は、地域別部会に準用する。この場合において、第5条及び第6条中「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

2 地域別部会が決議した事項について協議会に報告することとし、協議会においては、その報告を尊重しなければならない。

(協議結果の尊重義務)

第11条 協議会で協議が整った事項については、協議会及び地域別部会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第12条 協議会及び地域別部会の事務局は岩手県ふるさと振興部交通政策室に置く。

(その他)

第13条 この要綱に定めるもののほか、協議会及び地域別部会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成30年4月1日から施行する。
- 2 協議会及び地域別部会の設置初年度の委員の任期は、第3条第2項の規定にかかわらず、平成32年3月31日までとする。ただし、協議会における市町村の委員の任期は平成31年3月31日までとする。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

- 1 この要綱は、令和5年3月23日から施行する。
- 2 岩手県地域公共交通網形成計画の協議事項が終了するまでの間、この要綱による改正後の要綱の規定の適用について、「岩手県地域公共交通計画」とあるのは「岩手県地域公共交通計画及び岩手県地域公共交通網形成計画」とする。

別表 1（第 3 条関係）

- ・ 国土交通省東北運輸局
- ・ 岩手県
- ・ 代表市町村
- ・ 公共交通事業者
- ・ 公益社団法人岩手県バス協会
- ・ 一般社団法人岩手県タクシー協会
- ・ 岩手県交通運輸産業労働組合協議会
- ・ 道路管理者
- ・ 公安委員会
- ・ 公共交通利用者
- ・ 学識経験者
- ・ 公益財団法人岩手県観光協会

別表 2（第 7 条関係）

- ・ 国土交通省東北運輸局岩手運輸支局
- ・ 岩手県
- ・ 市町村
- ・ 関係バス事業者

令和5年度岩手県地域公共交通計画活性化協議会 委員名簿

通番	所属	課名	氏名
1	国土交通省東北運輸局交通政策部	交通企画課長	山城 佑太
2	盛岡市建設部交通政策課	課長	菅原 隆彦
3	八幡平市まちづくり推進課	課長	工藤 輝樹
4	一関市まちづくり推進部まちづくり推進課	課長	後藤 治
5	西和賀町企画課	課長	高橋 光世
6	陸前高田市市民協働部まちづくり推進課	市民協働部長兼まちづくり推進課長	山田 壮史
7	釜石市市民生活部生活環境課	課長	二本松 史敏
8	久慈市総合政策部地域づくり振興課	課長	橋本 直幸
9	二戸市総合政策部政策推進課	課長	古舘 晶
10	東日本旅客鉄道株式会社 盛岡支社	企画総務部 担当部長	井上 宏和
11	三陸鉄道株式会社	旅客営業部長	橋上 和司
12	IGR いわて銀河鉄道株式会社	企画部統括課長	成島 英史
13	岩手県交通株式会社	乗合自動車部長	浦部 和之
14	岩手県北自動車株式会社	乗合事業部長	八木澤 健
15	ジェイアールバス東北株式会社 盛岡支店	支店長	田村 淳
16	(公社) 岩手県バス協会	専務理事	菅原 克也
17	(一社) 岩手県タクシー協会	専務理事	宮澤 淳
18	岩手県交通運輸産業労働組合協議会	副議長	大坪 勝利
19	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所	調査課長	鈴木 成伸
20	岩手県県土整備部道路環境課	総括課長	高瀬 文明
21	岩手県警察本部交通部	参事官兼交通企画課長	南部 一成
22	(一財) 岩手県老人クラブ連合会	常務理事兼事務局長	野崎 勝
23	岩手県高等学校 PTA 連合会	事務局長	佐藤 尚
24	岩手大学理工学部	教授	南 正昭
25	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター	常務理事	若菜 千穂
26	(公財) 岩手県観光協会	観光振興部長	嵯峨 真理子
27	岩手県ふるさと振興部	交通政策室長	渡辺 謙一
28	岩手県ふるさと振興部交通政策室	地域交通課長	山田 智幸
29	盛岡広域振興局経営企画部	特命参事兼企画推進課長	今 俊晴
30	県南広域振興局経営企画部	企画推進課長	千田 志保
31	沿岸広域振興局経営企画部	企画推進課長	高橋 ゆかり
32	県北広域振興局経営企画部	企画推進課長兼復興推進課長	山本 章博

岩手県地域公共交通計画

2024－2028

策定：令和6年(2024年)3月
発行：岩手県ふるさと振興部交通政策室
編集：岩手県ふるさと振興部交通政策室
住所：〒020-8570
岩手県盛岡市内丸 10-1
電話：019-629-5204