
岩泉町地域公共交通計画 (案)

令和6年3月
岩 泉 町

【目 次】

序章 計画策定の目的 -----	1
序-1 計画策定の背景と目的-----	1
序-2 計画の位置付け -----	1
序-3 計画の対象区域 -----	2
序-4 計画期間 -----	2
第1章 地域の現況及び公共交通等の現状 -----	3
1-1 地域の現況 -----	3
1-2 公共交通の現状-----	14
1-3 その他移動サービスの現状 -----	25
第2章 上位・関連計画における公共交通の位置付け -----	29
第3章 公共交通の改善ニーズの把握 -----	33
3-1 町民アンケート調査 -----	33
3-2 高校生アンケート調査-----	39
3-3 交通事業者等関係者ヒアリング-----	43
第4章 公共交通に関わる課題の整理 -----	46
4-1 公共交通の問題点の収集 -----	46
4-2 公共交通の課題の整理-----	47
第5章 地域公共交通計画の基本的な目標と方針 -----	48
5-1 基本的な方針 -----	48
5-2 計画目標及び評価指標の設定 -----	51
第6章 目標達成のために実施する事業 -----	53
6-1 実施事業 -----	53
6-2 事業と役割分担-----	54
6-3 実施事業の概要-----	55
第7章 計画の達成状況の評価 -----	62
7-1 計画の推進体制-----	62
7-2 計画の進行管理-----	62
7-3 進捗状況の評価方法 -----	64

序章 計画策定の目的

序-1 計画策定の背景と目的

本町における移動手段は、町内東部の小本地区に、三陸鉄道リアス線の岩泉小本駅が位置しています。また、町内と盛岡市や宮古市を結ぶ路線バスが、民間事業者により運行されているとともに、町内各地を結ぶ町民バスを、町内事業者に運行委託しています。

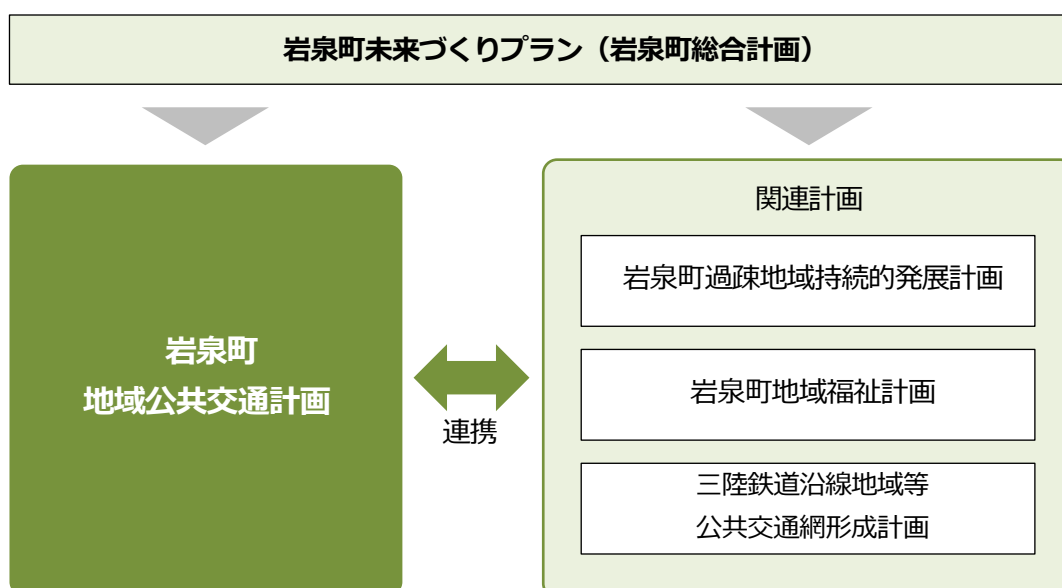
地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興さらには健康、環境等の様々な分野で効果が期待できます。今後、さらなる高齢化や人口減少等が進む中で、地域の暮らしと産業を支える移動手段を維持・確保することがますます重要となっています。

このような背景のもと、「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「活性化再生法」という。）の改正法が令和2年11月に施行されました。このことに基づき、本計画では、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」の実現を目指し、「地域における輸送資源の総動員」による「持続可能な旅客サービスの提供の確保」を図ることを目的に、公共交通政策のマスタープランとなる「岩泉町地域公共交通計画」を策定するものです。

序-2 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「岩泉町未来づくりプラン（岩泉町総合計画）」に即した計画とします。また、関連計画との整合性を図り、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。

■岩泉町地域公共交通計画の位置付け



序-3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、岩泉町内全域とします。

序-4 計画期間

本計画の計画期間は、2024年度（令和6年度）から2026年度（令和8年度）までの3年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年 度	～R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10～	
岩泉町未来づくりプラン (令和2年3月)	R 2～R 8							
岩泉町過疎地域持続的発展計画 (令和3年9月)	R 3～R 7							
三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画 (平成30年12月)	H 30～R 10							
岩泉町地域公共交通計画			R 6～R 8					

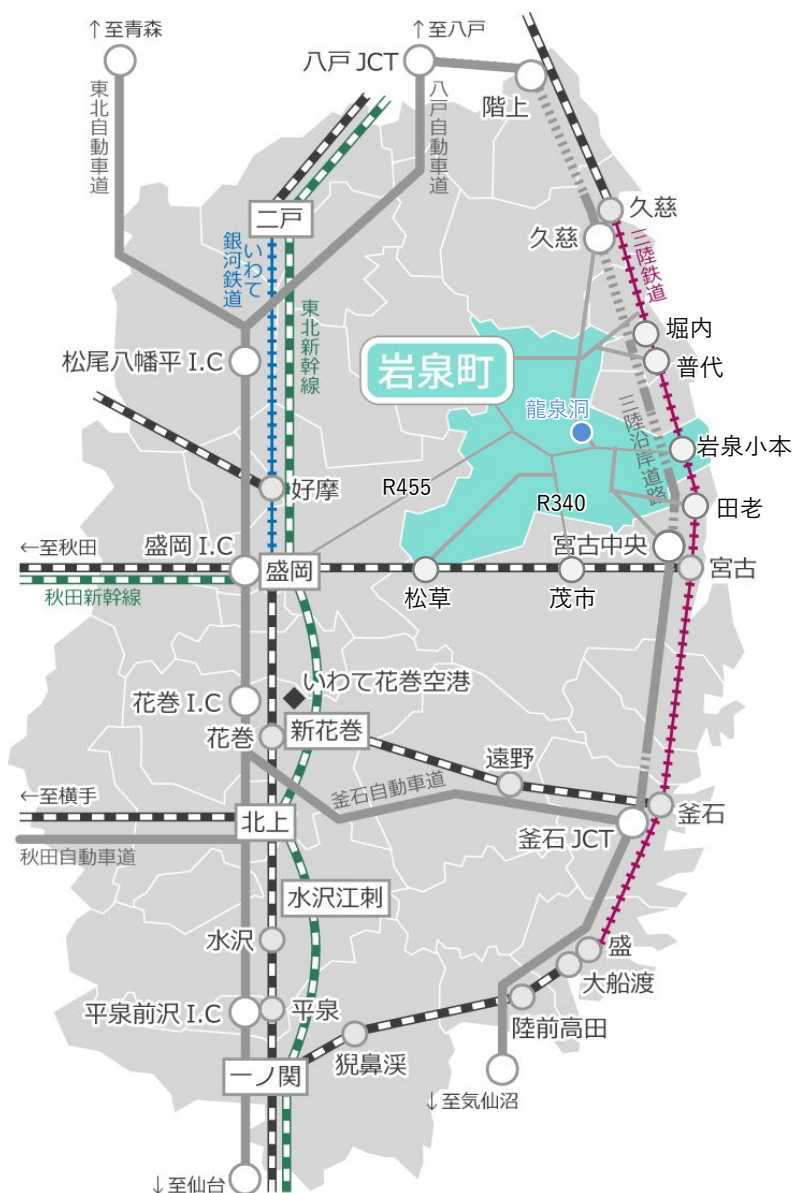
第1章 地域の現況及び公共交通等の現状

1-1 地域の現況

(1) 位置及び地勢等

①位置

本町は岩手県の北上高地の東部に位置する下閉伊郡の町で、東方は北部三陸海岸の太平洋に臨んでいます。東部は普代村及び田野畑村、西部は盛岡市及び葛巻町、南部は宮古市、北部は久慈市及び野田村に接しています。

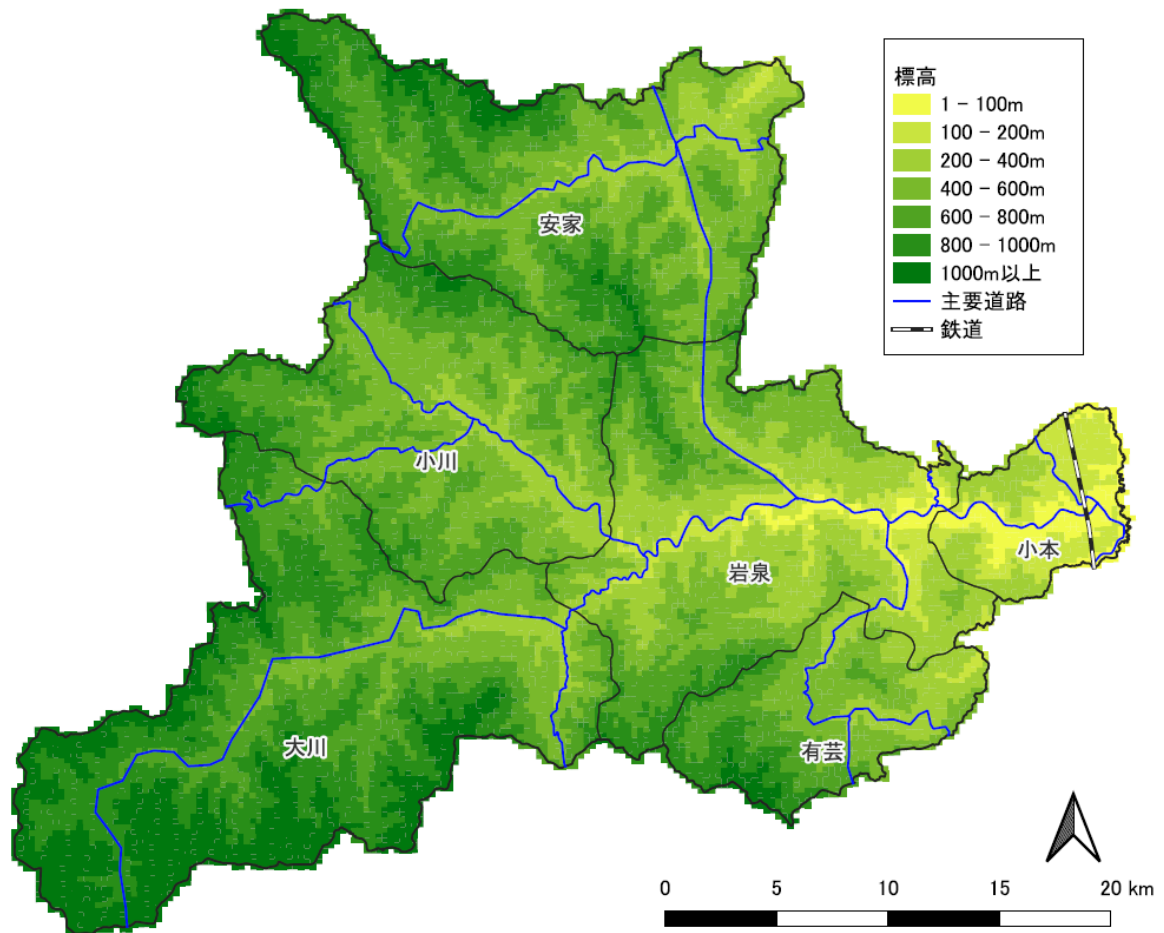


資料：岩手県観光協会

図 岩泉町の位置

②地勢

本町は東西に約 51 km、南北に約 41 kmと広大な面積を持ち、その面積は 992.36 km²であり本州で最も広い町です。面積の大半が林野からなる傾斜地であり、沿岸部や小本川沿いの一部を除き、まとまった平地が少ない環境です。耕地は少なく、可住地面積は 74.29 km²と面積の僅か 7.4%程度しかなく、山あいや谷あいの河川沿いに帯状の耕地を有し、集落を形成しています。



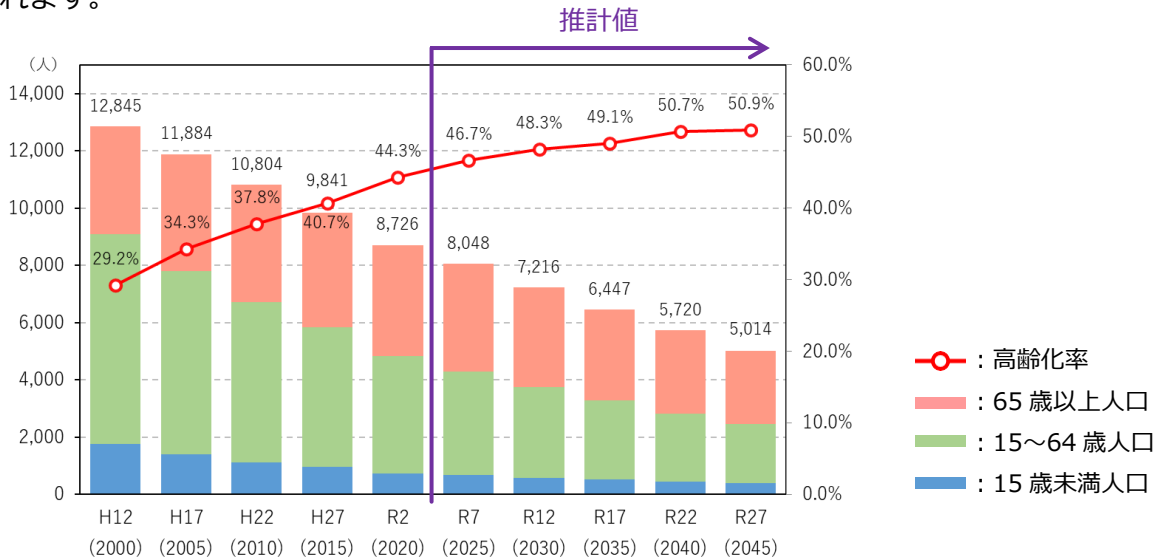
資料：国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュデータ

図 岩泉町の標高

(2) 人口動向

①町の人口動向

本町の人口は、昭和 31(1956)年の国勢調査時点ですでに減少傾向にあり、その後増加することなく減少し続けています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 27(2045)年の人口は約 5,000 人まで減少すると予測されています。年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移をみると、生産年齢人口（15～64 歳人口）は減少する一方であり、それに伴い高齢化率は令和 27 年には 50.9%まで上昇すると予測されており、今後も高齢化の進行が見込まれます。

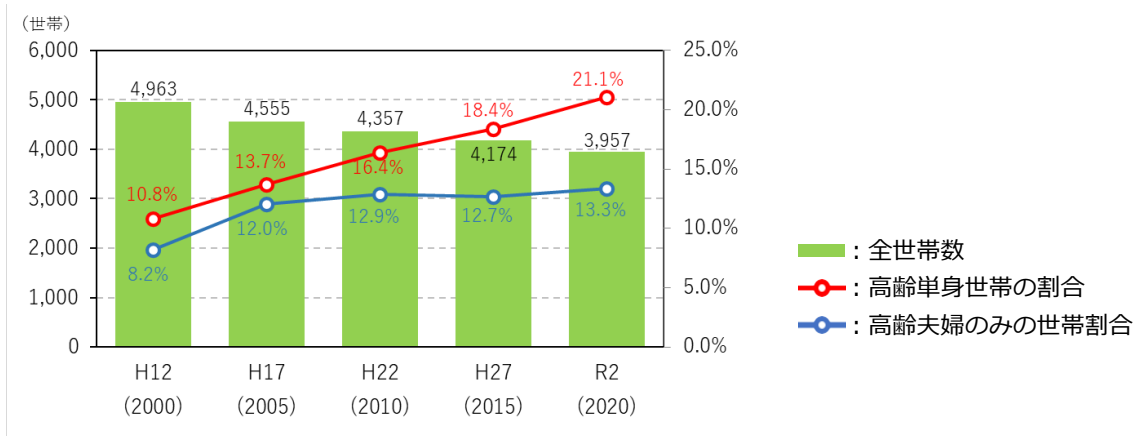


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年推計)

図 年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移と将来推計

②高齢者世帯の推移

世帯数は減少傾向となっていますが、高齢化の進展に伴い、全世帯に占める 65 歳以上の高齢夫婦のみの世帯や高齢単身世帯の割合が増加しており、高齢者のみの世帯数は、全世帯数の約 3 割強となっています。特に、高齢単身世帯は増加傾向となっています。そのため、家族等の生活サポートが受けにくい高齢者が増加していることが懸念されます。

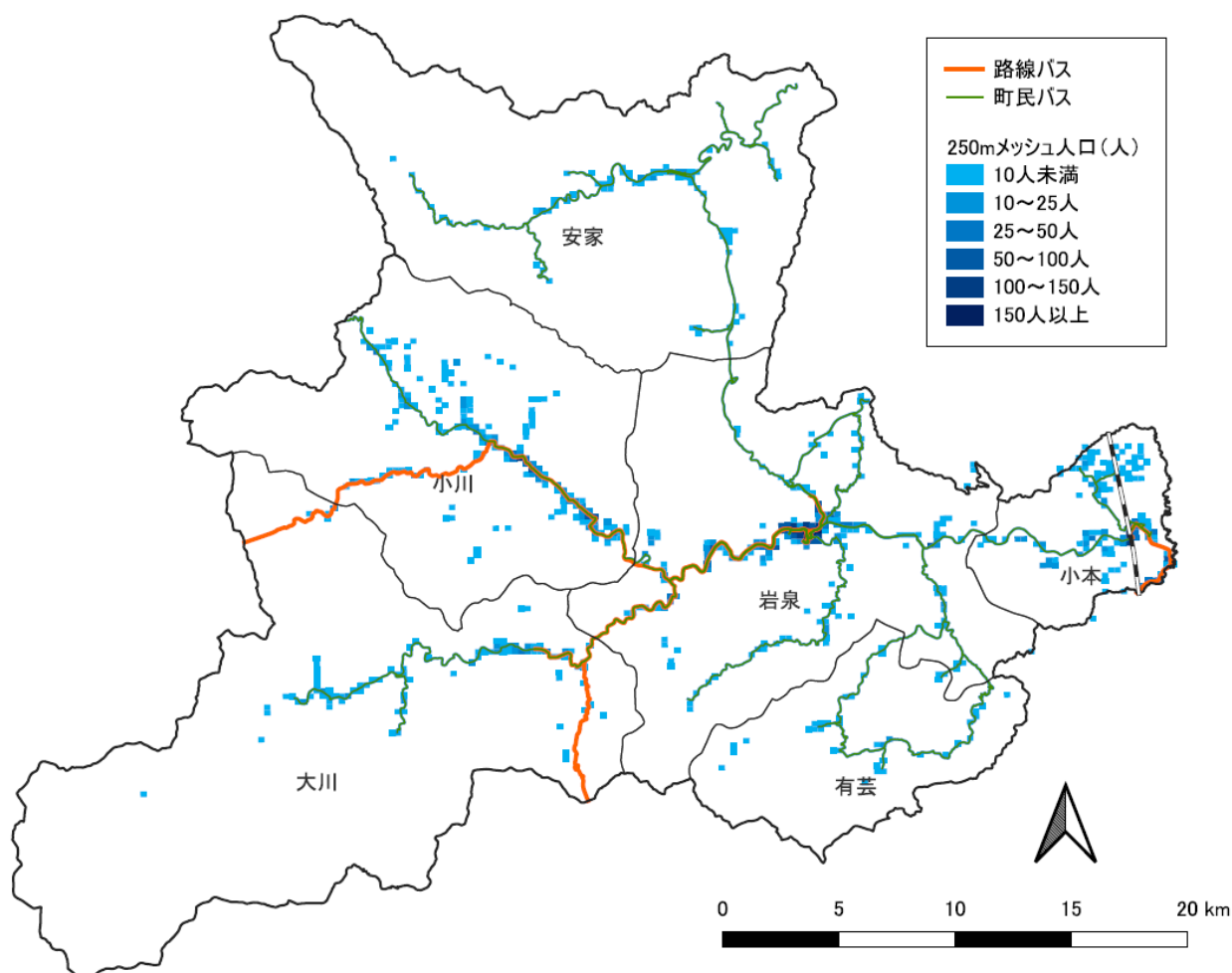


資料：国勢調査

図 全世帯数及び高齢者（高齢夫婦のみ、高齢単身）世帯の割合の推移

③地区別人口動向

令和2年国勢調査の250mメッシュ人口をみると、町役場のある岩泉地区に人口が集中しています。また、小本地区から岩泉地区を経て小川地区に至る国道455号沿線も人口が多くなっています。



資料：令和2年国勢調査

図 250mメッシュによる人口分布

(3) 主要施設立地状況

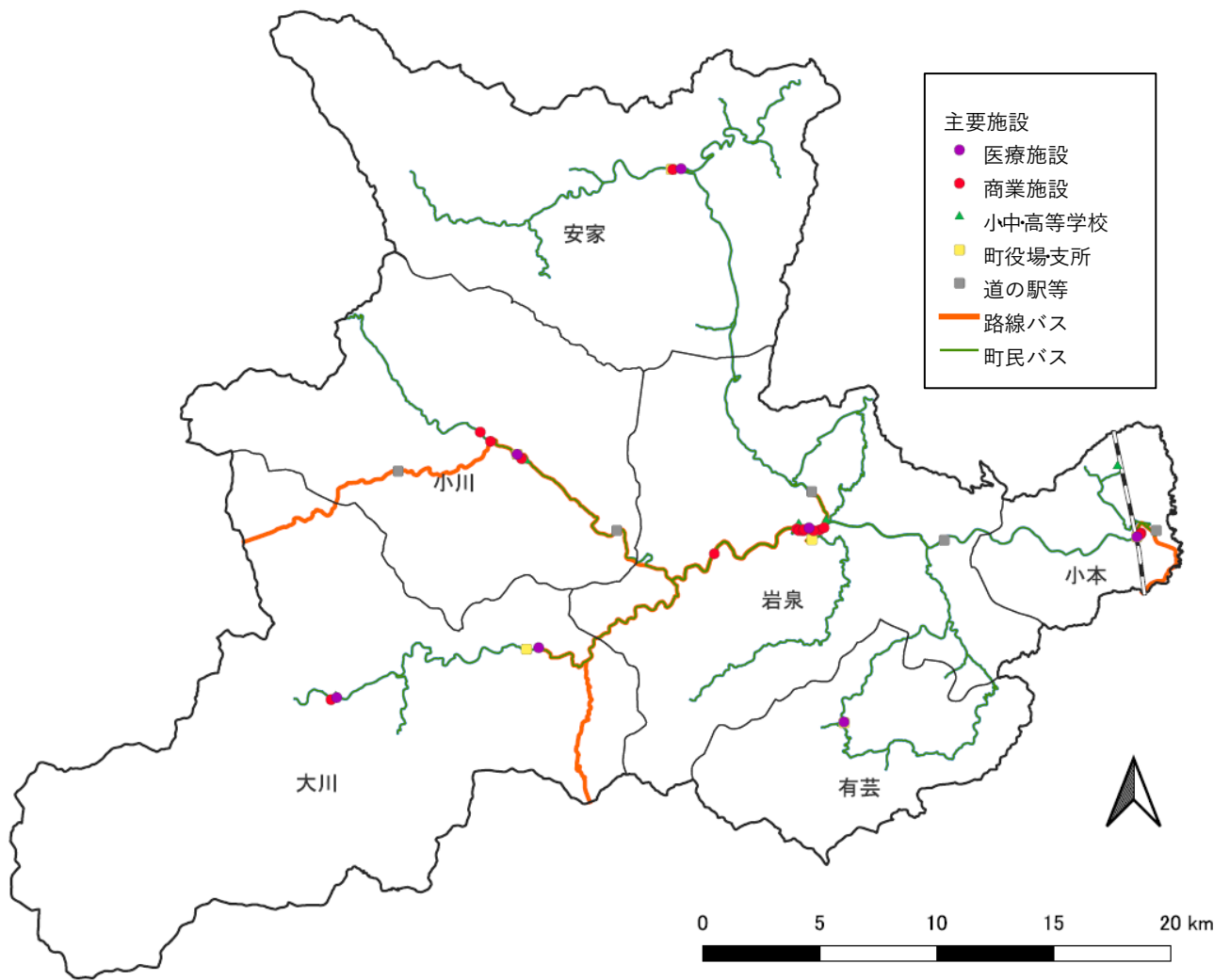
町役場・支所及び医療施設は町内各地区に位置しています。小学校は安家地区を除く各地区に立地しており、中学校は岩泉、小川、小本地区に立地しています。商業施設は町役場のある岩泉地区中心部に多く立地している他、小川地区の国道340号及び455号線沿いに広く分布しています。一方で安家地区には小学校、有芸地区には商業施設の立地がありません。道の駅等（観光客の立ち寄りを意識した商業施設）は岩泉地区、小川地区及び小本地区に位置しています。

表 主要施設一覧

地区	町役場・支所	小・中・高等学校	医療施設	商業施設	道の駅等
岩泉	岩泉町役場	岩泉小学校 岩泉中学校 岩泉高等学校	済生会岩泉病院	上あめや エスマート かぎや商店 スーパーたけや 全日食チェーンまつや ツルハドラッグ岩泉店 早野商店 薬王堂岩手岩泉店 ローソン岩泉店	道の駅 いわいずみ 龍泉洞わっか
小川	小川支所	小川小学校 小川中学校	岩泉町小川診療所	1001広場 熊林商店 佐忠商店	道の駅 三田貝分校 よってけ市場
大川	大川支所	釜津田小学校	岩泉町大川診療所 岩泉町釜津田診療所	正和屋	
小本	小本支所	小本小学校 小本中学校	岩泉町小本診療所	ローソン岩泉町小本店 山口屋	浜の駅おもと 愛土館
安家	安家支所		岩泉町安家診療所	玉辯商店	
有芸	有芸支所	有芸小学校	岩泉病院付属 有芸診療所		

※商業施設は食料品を扱う施設とし、衣料品店、書店、雑貨店、ホームセンター等を除く

資料：iタウンページ及びGoogle Map（令和5年9月1日時点）



資料：iタウンページ及びGoogle Map（令和5年9月1日時点）
 図 主要施設分布状況

(4) 交通特性

①通勤・通学流動

通勤による流出・流入ともに宮古市及び田野畑村が多く、合計で見ると流入者数の方が多くなっています。通学による流出は宮古市、流入は田野畑村が最も多くなっています。田野畑村に位置していた県立岩泉高等学校田野畑校が2012（平成24）年3月に閉校し、同村から高校が無くなった結果、同村から岩泉高等学校への通学者が一定数いることが推測されます。

表 通勤・通学流動

単位：人

町内での通勤通学者数			通勤	通学	計
			3,781	804	4,585
流出	岩手県	宮古市	143	29	172
		田野畑村	125	0	125
		久慈市	30	3	33
		盛岡市	28	6	34
		その他	43	9	52
		計	369	47	416
	他県	10	7	17	
流出計（その他不明含）			391	54	445
流入	岩手県	宮古市	226	1	227
		田野畑村	227	11	238
		久慈市	45	0	45
		盛岡市	46	0	46
		その他	127	2	129
		計	671	14	685
	他県	31	0	31	
流入計（その他不明含）			702	14	716

資料：令和2年国勢調査

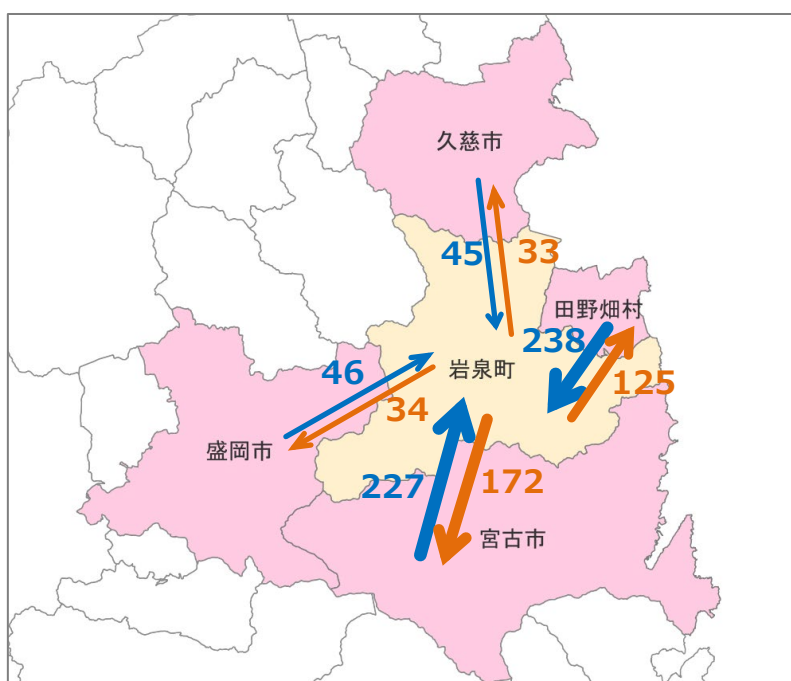
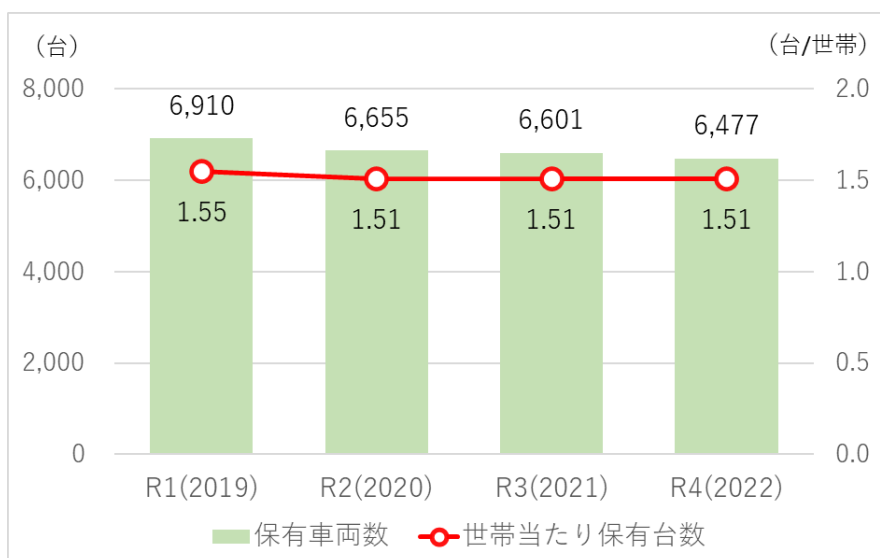


図 通勤・通学流動

②自動車保有台数

本町における2022（令和4）年3月末の自動車保有車両数は6,477台、1世帯当たりの保有台数は1.51台となっており、過年度からの推移をみると保有車両数※は微減傾向、1世帯当たり保有台数は横ばいとなっています。



※保有車両数：乗用車と軽自動車（乗用）の合計

資料：乗用車 市区町村別自動車保有車両数（国土交通省自動車局）

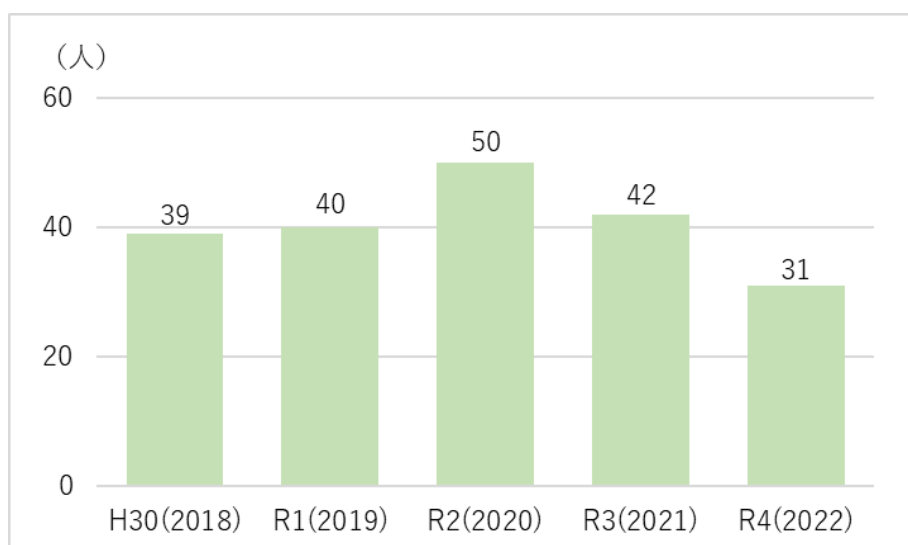
軽自動車（乗用） 市区町村別軽自動車車両数

（一般社団法人全国軽自動車協会連合会）

図 自動車保有台数の推移

③運転免許返納者数

本町における運転免許返納者数の推移は、2018（平成30）年度から2020（令和2）年度にかけて増加していましたが、令和2年度をピークに減少しています。



資料：岩手県警察

図 運転免許返納者数の推移

④公共交通分担率

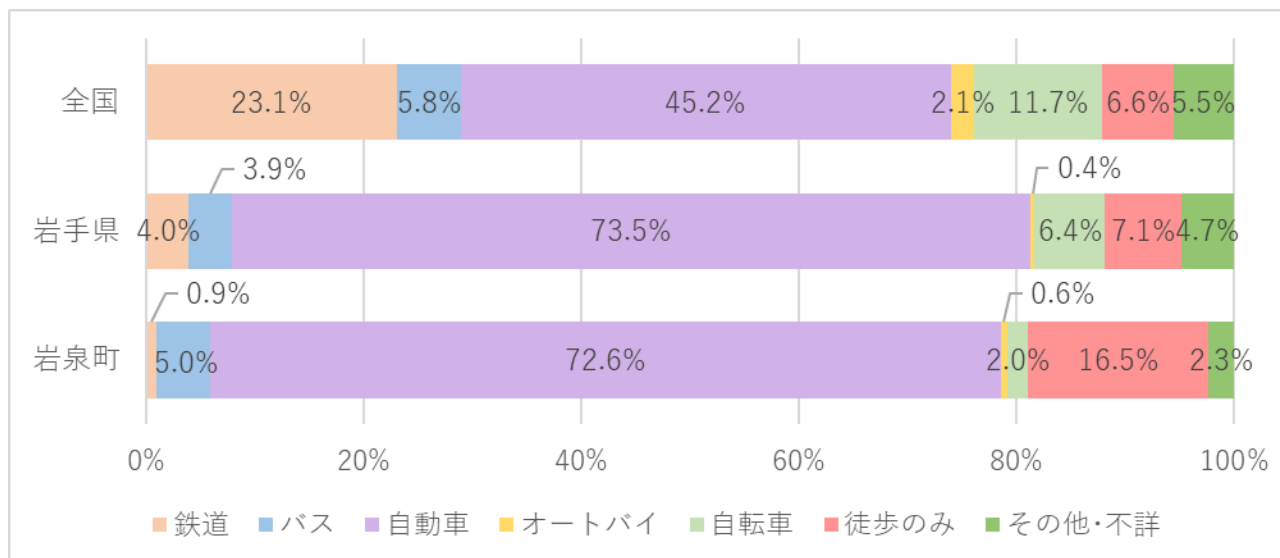
本町の通勤及び通学時の公共交通分担率（鉄道及びバス）は 5.9%であり、全国平均値（28.9%）及び岩手県平均値（7.9%）を下回っています。岩手県平均値と比較すると、特に鉄道の分担率が低く、徒歩の分担率が高い状況にあります。

表 常住地による通勤・通学者総数及び公共交通分担率

単位：人

区分	岩泉町		岩手県		全国		
	総数	割合	総数	割合	総数	割合	
公共交通の 機関分担率 (通勤・通学)	鉄道	34	0.9%	22,991	4.0%	13,984,497	23.1%
	バス	179	5.0%	22,547	3.9%	3,522,088	5.8%
	自動車	2,605	72.6%	425,510	73.5%	27,323,607	45.2%
	オートバイ	21	0.6%	2,239	0.4%	1,275,580	2.1%
	自転車	71	2.0%	36,964	6.4%	7,105,589	11.7%
	徒歩のみ	593	16.5%	41,249	7.1%	3,999,367	6.6%
	その他・不詳	83	2.3%	27,421	4.7%	3,306,239	5.5%
	合計	3,586	100.0%	578,921	100.0%	60,516,967	100.0%

資料：令和2年国勢調査



資料：令和2年国勢調査

図 常住地による通勤・通学時の公共交通分担率

(5) 観光動向

岩泉地区に位置する龍泉洞は日本三大鍾乳洞の一つであり、年間約 20 万人の観光客を集める本町を代表する観光資源です。加えて、町北部の安家地区には日本一長い鍾乳洞である安家洞、町西部の小川地区には北上山地のなだらかな高原に白樺林が点在する早坂高原が広がっている等、自然の神秘を感じられる観光地を複数有しています。

本町の年間観光入込客数は 2013（平成 25）年より 40 万人強で推移してきましたが、台風 10 号による災害の影響で 2016（平成 28）年に大きく落ち込み、翌年には再び 40 万人まで回復したものの、新型コロナウイルスの感染拡大による影響で 2020（令和 2）年度以降は 30 万人を下回っています。

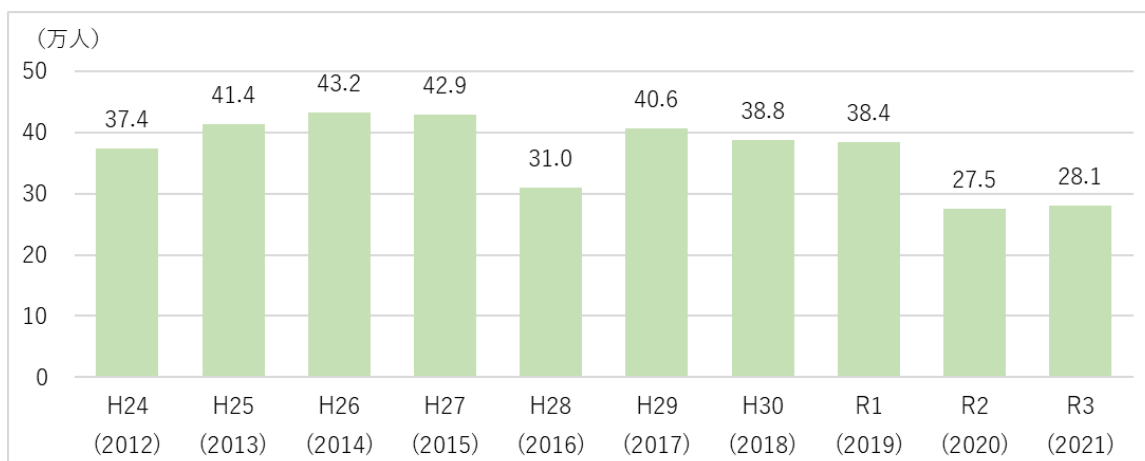
そのうち、町内の主要な観光地である龍泉洞・龍泉新洞科学館の観光客数は、新型コロナウイルスの影響が弱まった 2022（令和 4）年度以降に大きく増加しています。

また、同月別入込客数は 5 月の大型連休及び 8 月のお盆期間に多く、冬季の 12 月～ 2 月は少なくなる等、季節変動が大きくなっています。



資料：岩泉町観光ガイドブック

図 主要観光地の分布状況

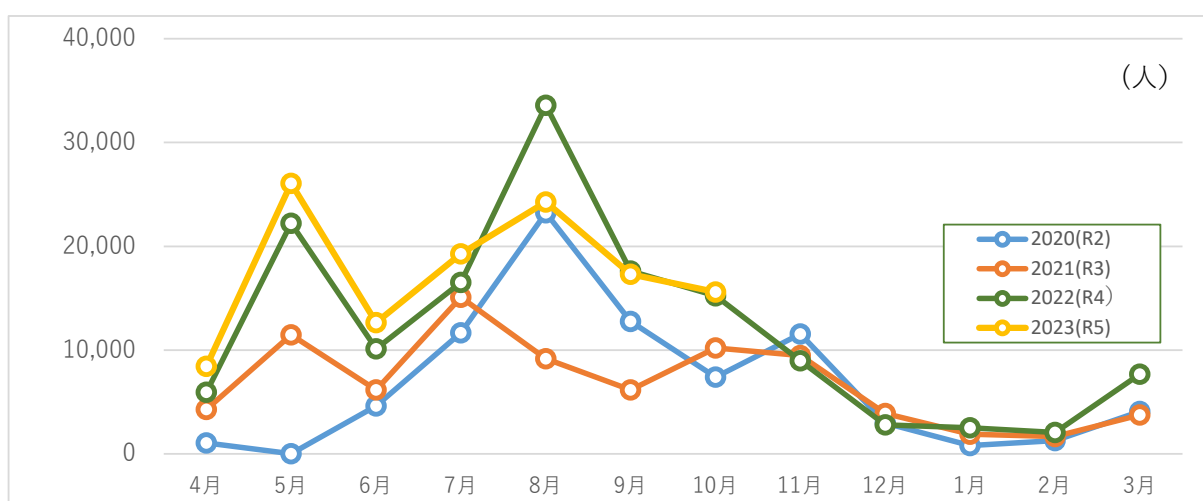


資料：岩手県観光統計

図 岩泉町における観光入込客数の推移

表 龍泉洞・龍泉新洞科学館月別観光入込客数 (人)

月	年度			
	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)
4月	1,039	4,264	5,933	8,427
5月	0	11,454	22,214	26,056
6月	4,606	6,157	10,120	12,656
7月	11,656	15,087	16,520	19,263
8月	23,232	9,158	33,606	24,279
9月	12,752	6,163	17,605	17,312
10月	7,384	10,187	15,224	15,588
11月	11,534	9,472	8,968	—
12月	2,961	3,882	2,784	—
1月	780	1,882	2,501	—
2月	1,258	1,661	2,065	—
3月	4,090	3,729	7,661	—
計	81,292	83,096	145,201	123,581



※新型コロナウイルスや大雨等の影響で閉洞していた時期がある

資料：岩泉町資料

図 龍泉洞・龍泉新洞科学館月別観光入込客数

1-2 公共交通の現状

本町内を走る鉄道は、2014（平成26）年のJR岩泉線の廃線以降、沿岸部の小本地区を通る三陸鉄道のみとなっており、同地区に岩泉小本駅が位置しています。その他の公共交通はタクシーを除くと乗合バスのみとなっており、乗合バスは盛岡市あるいは宮古市までを結ぶ路線バス、町内各地区を結ぶ町民バスが住民の足を担っています。

(1) 三陸鉄道

① 運行概要

三陸海岸を南北に縦貫し、大船渡市の盛駅から久慈市の久慈駅までを結ぶ三陸鉄道リアス線の岩泉小本駅が町内東部の小本地区に位置しています。町内に位置する鉄道駅は同駅のみであるため、三陸鉄道は主に沿岸部他市町村への移動手段として利用されています。

表 三陸鉄道リアス線の運行概要

運行区間	運行本数	岩泉小本駅からの 所要時間※		岩泉小本駅からの 運賃	
		宮古駅	久慈駅	宮古駅	久慈駅
盛駅～久慈駅	12往復/日	35分	60分	780円	1,310円

※所要時間は代表的な列車のものであり、列車により数分～10分程度異なる場合がある

資料：三陸鉄道時刻表・運賃表（令和5年9月1日現在）、岩泉町資料

② 運行概要及び年間利用状況

2022（令和4）年度の岩泉小本駅の年間乗降人数は約3.1万人で、減少傾向にあります。利用種別乗車実績では通勤定期の割合が23%と高くなっている他、定期外利用者が33%と、通学需要の多い田老駅と比べると高い割合となっています。

表 岩泉小本駅及び近隣主要駅別乗降実績（人）

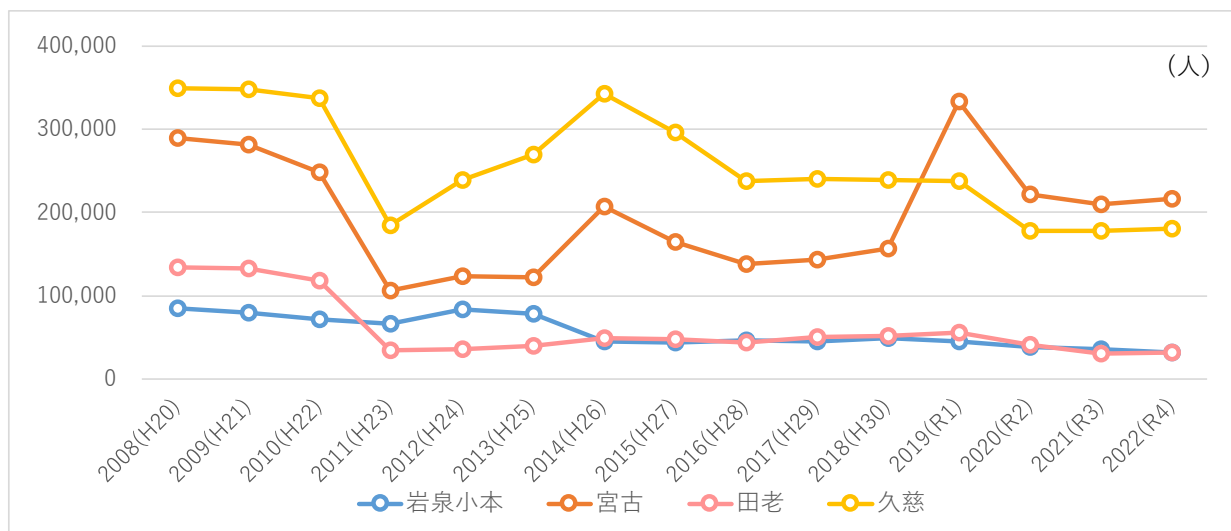
年度	駅名称			
	岩泉小本	宮古	田老	久慈
2008(H20)	85,259	290,135	134,118	349,607
2009(H21)	79,845	281,743	132,249	347,281
2010(H22)	71,097	248,613	117,966	337,788
2011(H23)	66,546	106,728	34,477	184,028
2012(H24)	82,959	122,865	36,112	238,736
2013(H25)	78,671	121,492	39,469	270,047
2014(H26)	44,999	206,718	48,371	342,696
2015(H27)	44,081	164,804	47,895	295,707
2016(H28)	46,040	138,344	44,161	237,638
2017(H29)	45,421	143,939	50,991	240,089
2018(H30)	48,651	156,344	52,258	238,910
2019(R1)	44,526	333,583	55,383	237,671
2020(R2)	38,524	221,668	41,576	178,037
2021(R3)	35,737	209,933	31,032	177,982
2022(R4)	31,102	216,591	31,393	180,931

資料：三陸鉄道株式会社資料

表 利用種別乗降実績（2022年度）（人）

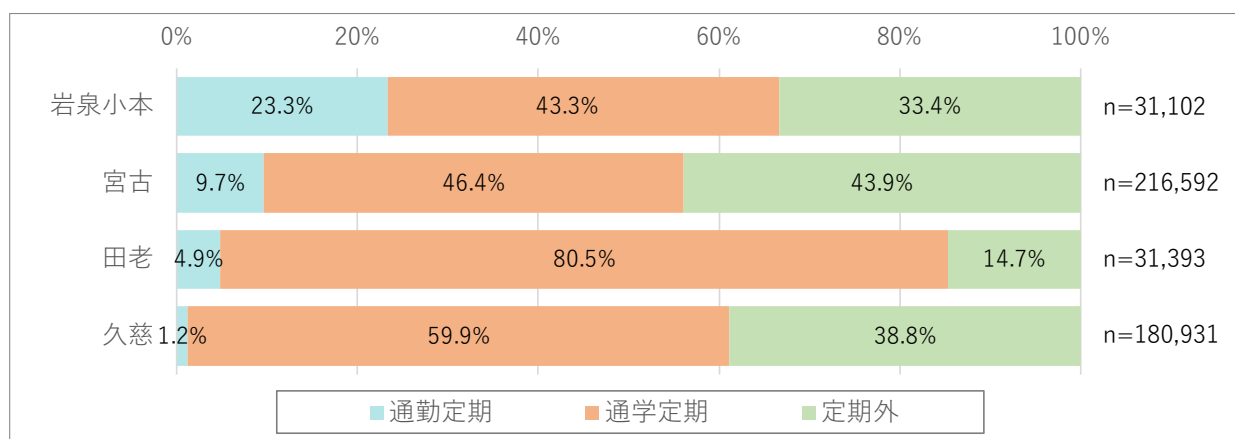
年度	乗降客数				比率(%)			
	通勤定期	通学定期	定期外	総合計	通勤定期	通学定期	定期外	総合計
岩泉小本	7,250	13,479	10,373	31,102	23.3%	43.3%	33.4%	100.0%
宮古	20,904	100,558	95,129	216,591	9.7%	46.4%	43.9%	100.0%
田老	1,526	25,267	4,600	31,393	4.9%	80.5%	14.7%	100.0%
久慈	2,252	108,458	70,221	180,931	1.2%	59.9%	38.8%	100.0%

資料：三陸鉄道株式会社資料



資料：三陸鉄道株式会社資料

図 岩泉小本駅及び近隣主要駅別乗客数



資料：三陸鉄道株式会社資料

図 利用種別乗降実績（2022年度）（人）

(2) 路線バス

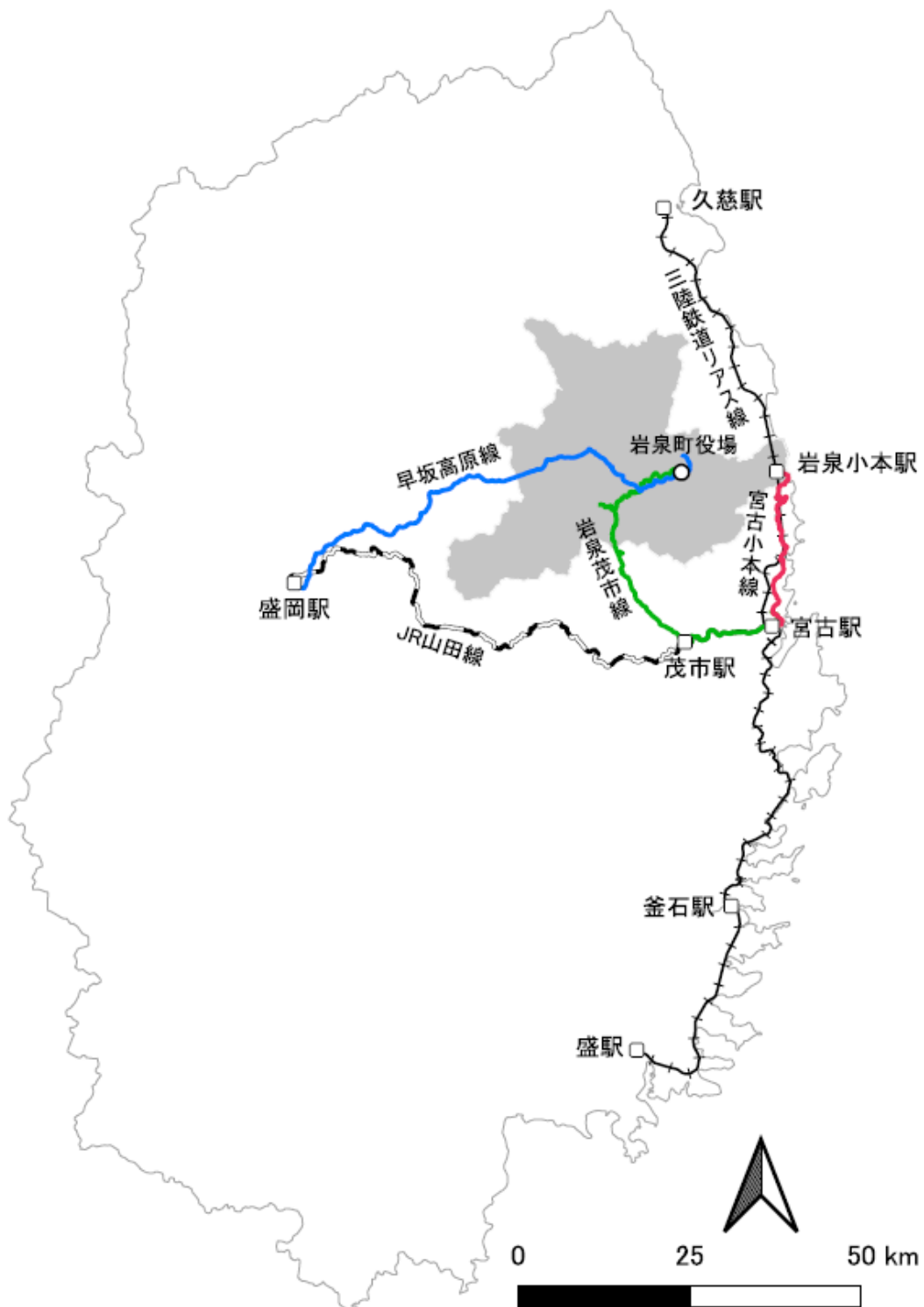
① 運行概要

町内を運行する路線バスは、岩泉地区と盛岡市を結ぶ早坂高原線、同地区と宮古市の茂市駅及び宮古市中心部を結ぶ岩泉茂市線、小本地区と宮古市中心部を結ぶ宮古小本線の3路線があります。運行サービスをみると、国道455号を運行し盛岡市へ至る早坂高原線は4往復/日となっていますが、宮古市中心部へ至る路線は宮古小本線の7往復/日に加え、岩泉茂市線の宮古病院前まで運行される1往復を加え、平日には計8往復/日の本数が確保されています。

表 路線バスの運行概要

路線名	始発地	市内の主な経由地 (バス停)	終着地	運行本数	運営事業者
早坂高原線	龍泉洞前	岩泉病院前、 道の駅三田貝分校	盛岡駅東口	4往復	ジェイアールバス 東北株式会社
宮古小本線	岩泉小本駅前	小本支所前、小成、 外川目口	宮古駅前	平日7往復 土日5往復	岩手県北自動車 株式会社
岩泉茂市線	岩泉病院	岩泉橋、二升石、 浅内、宇津野	茂市駅、 宮古病院	3.5往復	東日本交通 株式会社

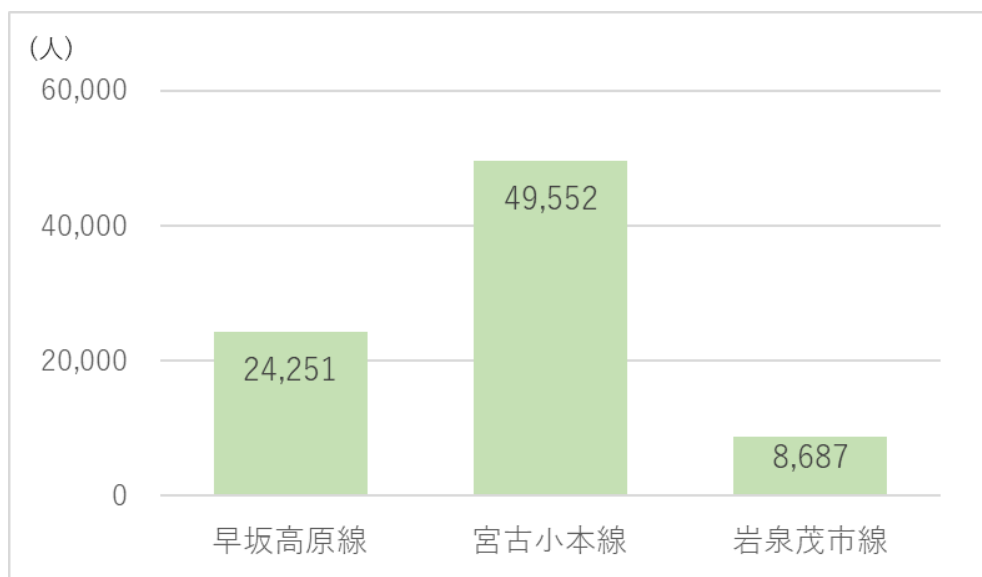
資料：ジェイアールバス東北株式会社 時刻表、東日本交通株式会社 時刻表
岩手県北自動車株式会社 時刻表（令和5年9月1日現在）



資料：国土数値情報 鉄道データ及びバス路線データ
 図 岩泉町近辺の公共交通網（三陸鉄道及び路線バス）

②年間利用者数

路線毎の年間利用者数を見ると、宮古小本線が約5万人と最も多く、次いで早坂高原線が約2万4千人、岩泉茂市線が約9千人となっています。



資料：岩泉町資料

図 路線バスの利用状況 (令和4年)

(3) 町民バス

① 運行概要

町内を運行する町民バスは9路線が運行されており、いずれも町内外の3事業者に運行委託されています。運行サービスをみると、中心部の岩泉地区と三陸鉄道岩泉小本駅を有する小本地区を結ぶ小本線が平日10往復/日と比較的多く運行されており、幹線交通の役割を担っています。一方で残り8路線の運行本数は5往復/日以下であり、うち6路線は土・日・祝日が完全運休となっています。

表 町民バスの運行概要

路線名	始発地	市内の主な経由地 (バス停)	終着地	運行本数	運行事業者
小本線 ^{※1}	岩泉消防署前	岩泉病院、道の駅いわいずみ	岩泉小本駅前、旧小本支所前、大牛内	平日10往復 土日8往復	岩手県北自動車株式会社、岩泉自動車運輸株式会社
有芸線 ^{※1}	岩泉病院、岩泉消防署前	皆の川、有芸支所前	岩泉消防署前	平日3便 (循環路線) 土日運休	岩泉自動車運輸株式会社
鼠入線 ^{※1}	岩泉消防署前	大平、日向森山	木原口	平日3往復 土日運休	
沢中・夏節線 ^{※2}	岩泉消防署前	中沢中、下室場夏節、龍泉洞前	岩泉消防署前	平日3便 (循環路線) 土日運休	
大川・釜津田線 ^{※1}	図書館前、岩泉病院	二升石、カパー-おおかわ	唐地	平日3便 土日2便	
国境・上荒沢口線 ^{※1}	馬淵小学校前、上国境、岩手小川	二升石	岩泉三本松、岩手小川	5.5往復 ^{※3}	小川タクシー株式会社
安家洞線 ^{※1}	岩泉消防署前	安家洞前、江川分校前、龍泉洞前	安家日向団地	平日3往復 土日運休	
大坂本・松ヶ沢線	安家地区複合施設前	松ヶ沢、坂本分校	上坂本	水曜日3往復 平日2往復 土日運休	
茂井・半城子線	安家地区複合施設前	半城子、茂井	上年々	水曜日2.5往復 平日1.5往復 土日運休	

※1：一部便あるいは一部区間が予約運行制

※2：全便全区間が予約運行制

※3：途中の岩手小川で系統分断されている便があるため、馬淵小学校前/上国境～岩泉三本松間は実質4.5往復
資料：岩泉町 Web サイト（令和5年9月1日時点）

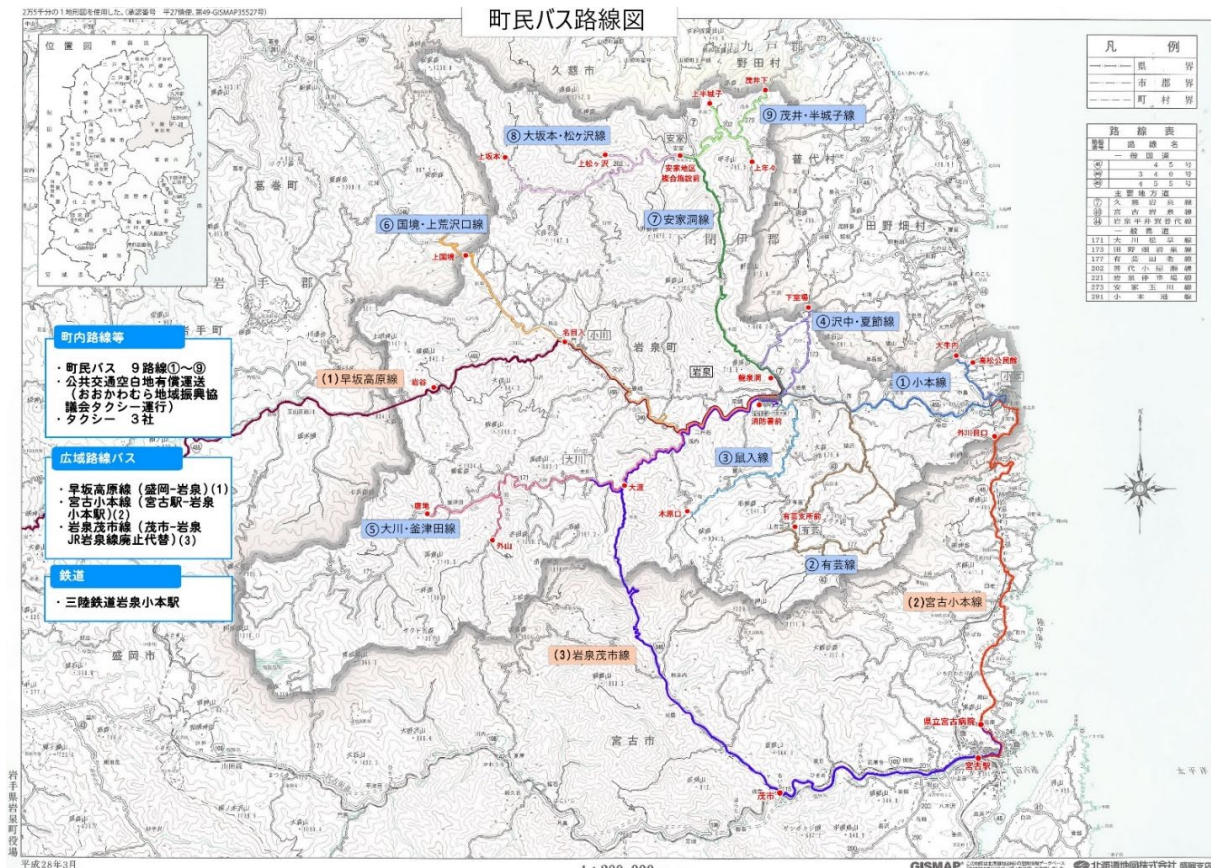
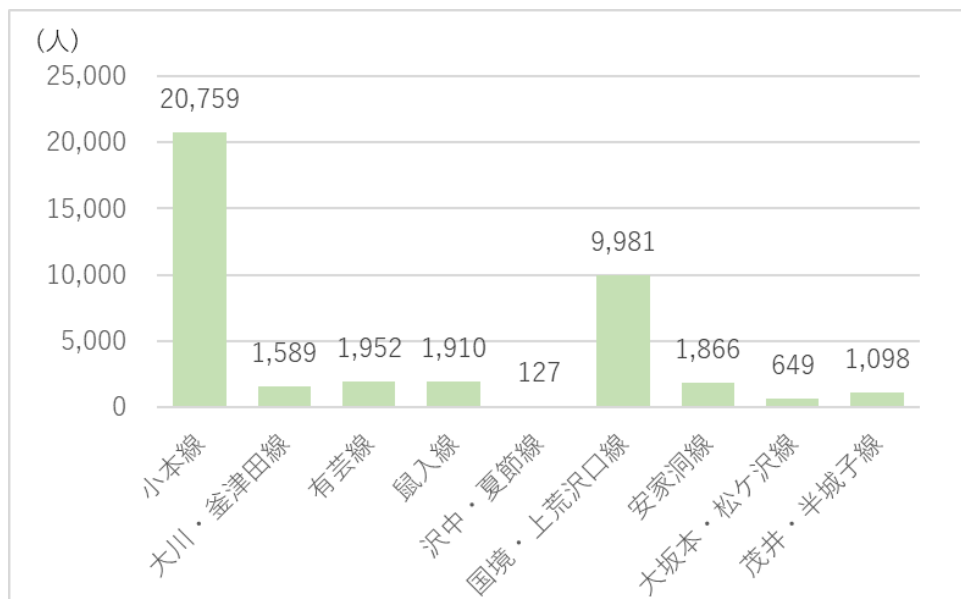


図 町民バス路線

②年間利用者数

路線毎の年間利用者数を見ると小本線が約 2.1 万人と突出して多く、次いで国境・上荒沢口線が約 1 万人となっています。一方、残りの路線では 2 千人を下回っており、全便予約制である沢中・夏節線を除くと、大坂本・松ヶ沢線で千人を下回っています。



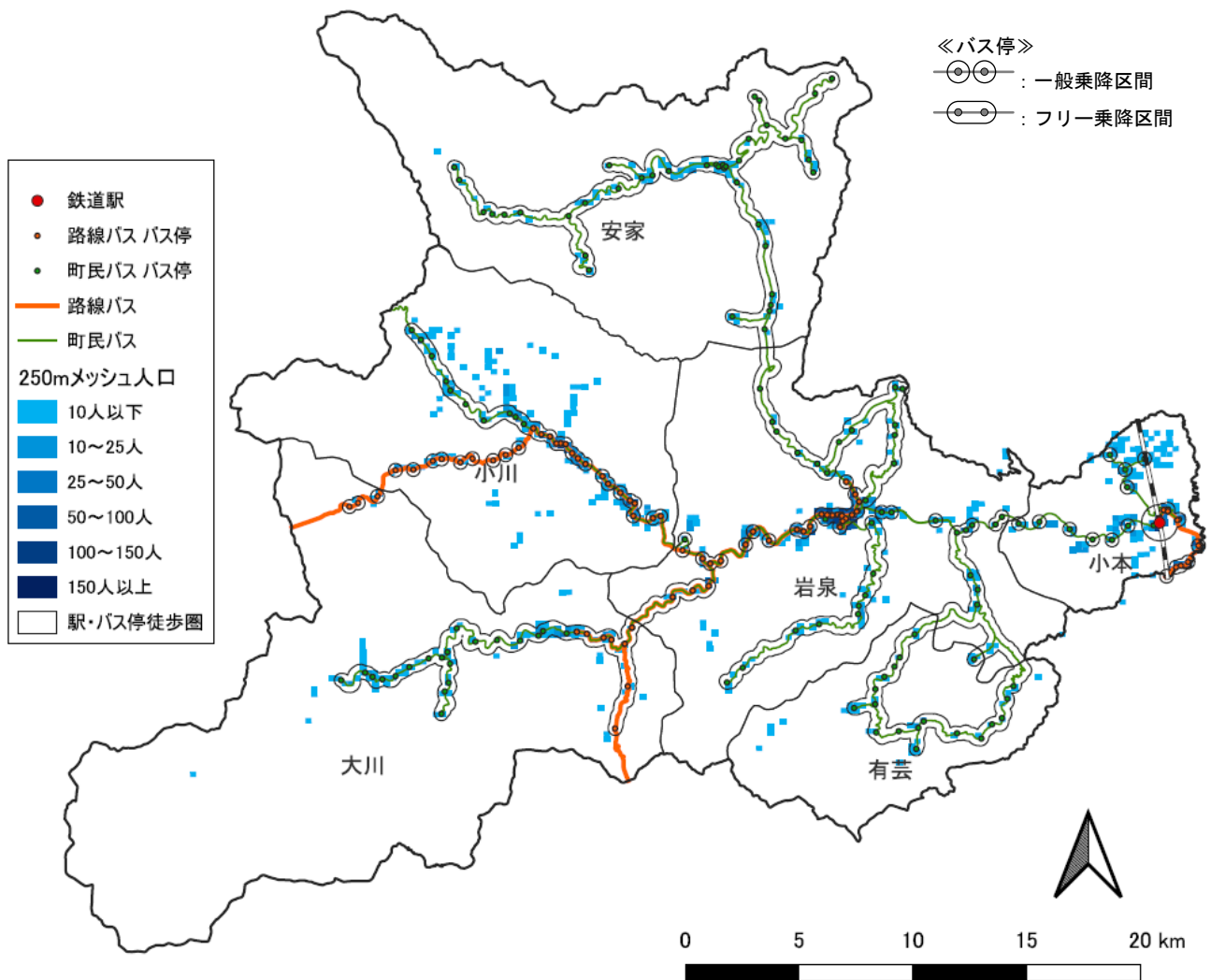
資料：岩泉町資料

図 町民バスの利用状況 (令和 4 年)

(4) 公共交通不便地域

バス路線は、町内の各地区に広がっており、かつフリー乗降区間が広く設定されていることから、岩泉、大川、安家、有芸地区では居住地域を概ねバス停徒歩圏（バス停から 300m 以内）でカバーできていますが、小川地区及び小本地区では公共交通不便地域（鉄道駅から 800m 以遠かつバス停から 300m 以遠）が比較的広く広がっています。これらの地域においては 250m メッシュ人口が 10～25 人となっているエリアが複数あり、自動車等の交通手段を持たない交通弱者にとっては移動が不便となっています。

一方、後述するその他移動サービスとして、安家地区では地区内全域を対象とするデマンドタクシー、大川地区では地区内全域を対象とする交通空白地有償運送（大川コミュニティタクシー）、小川地区では運行路線が決まっているコミュニティタクシーが運行されており、公共交通不便地域をカバーする形となっています。



※鉄道駅徒歩圏：800m、バス停徒歩圏：300m（国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」にて示された徒歩圏の値）

資料：令和2年国勢調査、岩泉町資料

図 公共交通徒歩圏（鉄道駅から半径 800m 圏内・バス停から半径 300m 以内）及び人口分布

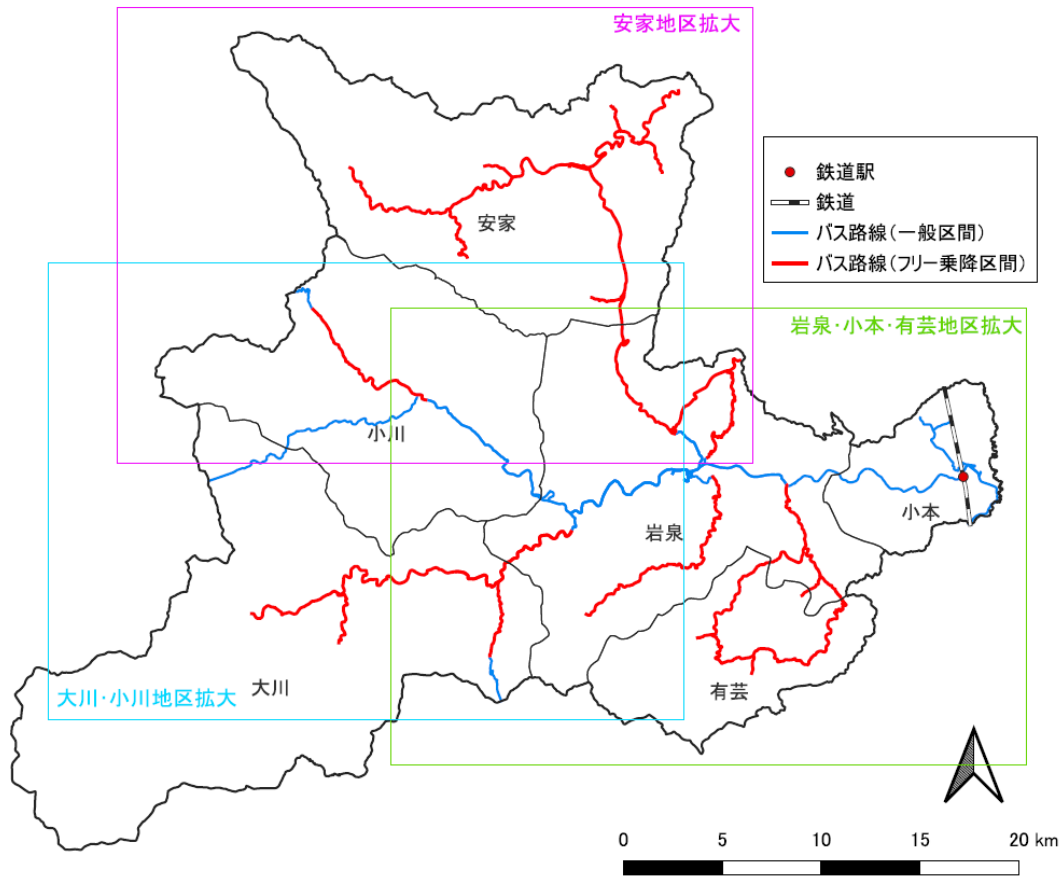


図 拡大図の図郭及び路線・町民バスフリー乗降区間

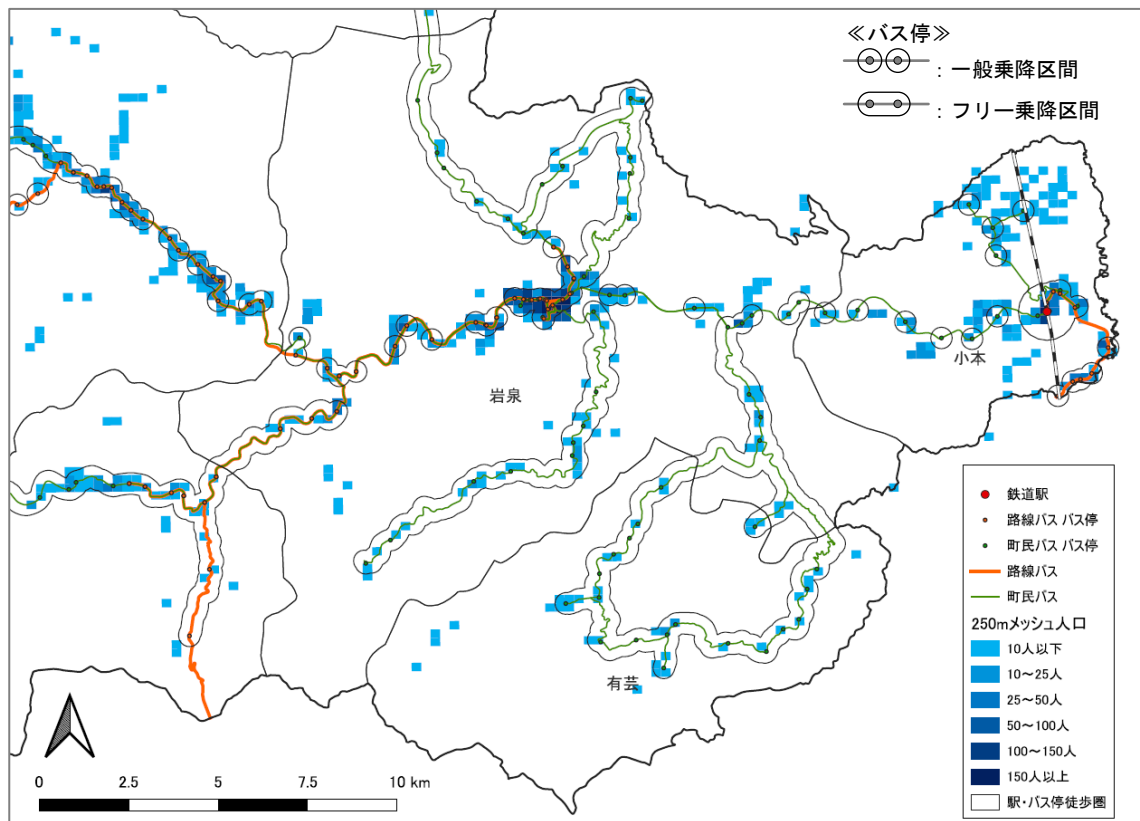


図 公共交通徒歩圏及び人口分布(岩泉・小本・有芸地区拡大)

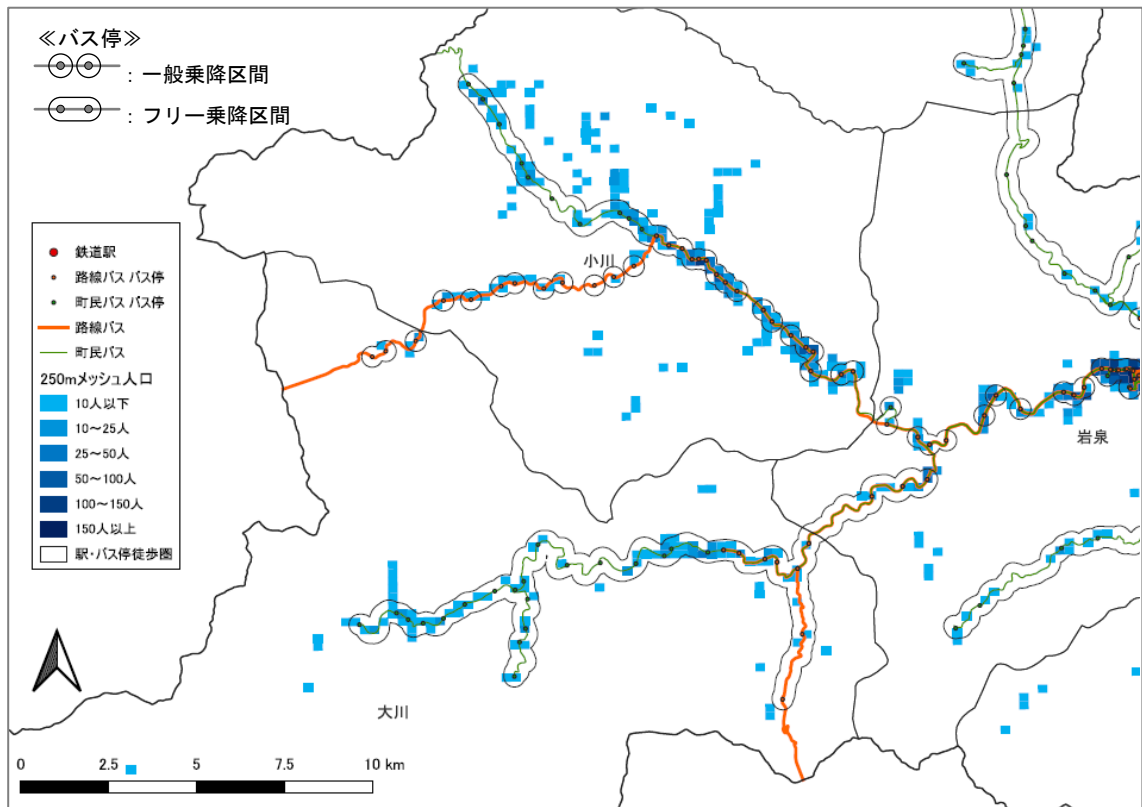


図 公共交通徒歩圏及び人口分布（大川・小川地区拡大）

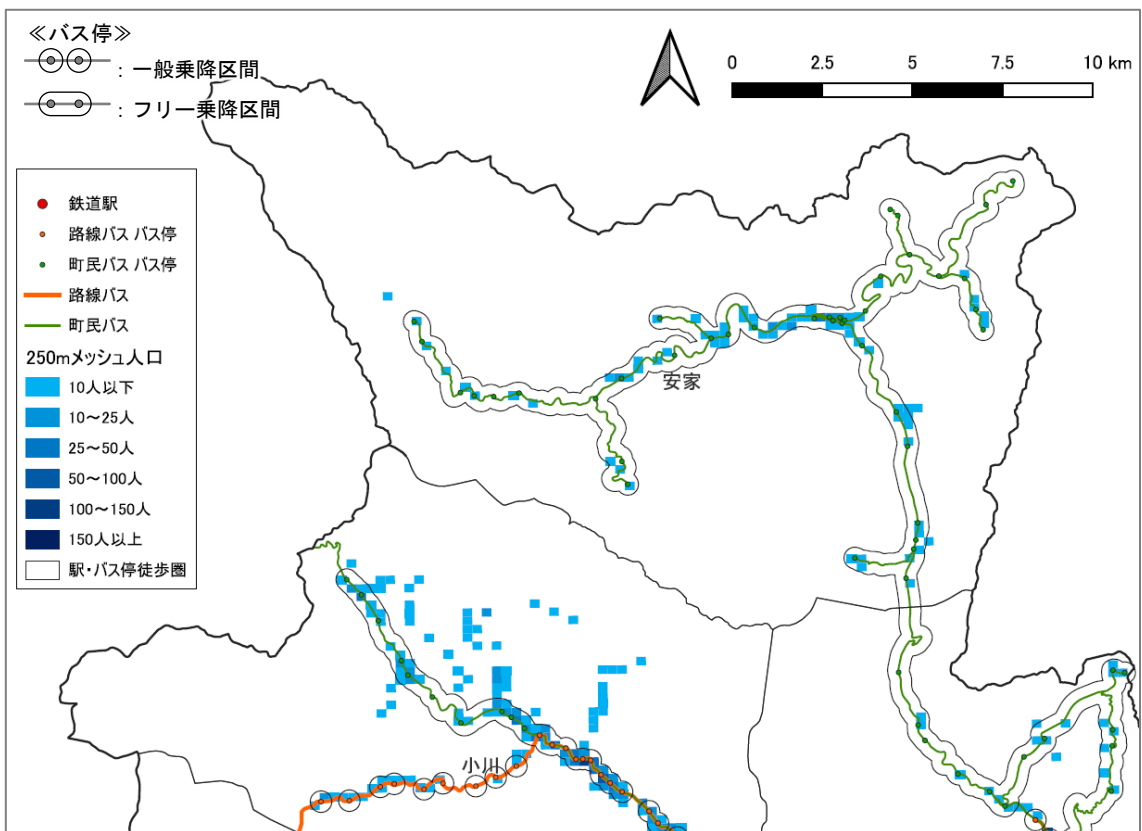


図 公共交通徒歩圏及び人口分布（安家地区拡大）

(5) タクシー

町内では岩泉地区に2社、小川地区に1社の計3事業者が、タクシーの営業をしています。

表 タクシー事業者の概要

所在地	事業者名	車両数	営業時間	乗務員数	備考
岩泉	岩泉自動車運輸 株式会社 (岩泉タクシー)	特定大型車1台 普通車3台	7:00~20:00	3名	
	龍泉洞観光タクシー 株式会社	普通車2台	6:00~24:00	1名	
小川	小川タクシー 株式会社	特定大型車1台 普通車4台	7:00~20:00	14名	乗務員は乗合及び 貸切も兼ねる

1-3 その他移動サービスの現状

(1) 安家地区デマンドタクシー

安家地区内での移動手段を確保するため、町内タクシー事業者に運行を委託する形で安家地区デマンドタクシーが運行されています。前日までの事前予約制で、安家地区内であれば350円/回で移動することができる交通手段であり、2022（令和4）年度（9月運行開始）は118人が利用しました。

表 安家地区デマンドタクシーの概要

対象地域	安家地区内（運行経路は自由）
運行事業者	小川タクシー株式会社
運行日時	平日の6時～19時
利用料	350円（片道）
利用方法	前日の17時までに運行委託事業者へ電話
年間利用者数（R4年）	118人
年間補助・委託金額	448,060円
備考	・令和4年9月より本格運行を開始し、利用者数は増加傾向にある。 ・安家地区を出る場合、地区境界から通常のタクシー料金を支払うことでそのまま乗り続けることができる。

資料：岩泉町資料、運行事業者へのヒアリング（令和5年10月実施）

(2) 久慈行きタクシーバス

安家地区から医療施設までの移動手段を確保するため、町内タクシー事業者に運行を委託する形で久慈行きタクシーバスが運行されています。週に1回の運行ですが、安家支所から県立久慈病院まで千円/回で移動することができる交通手段であり、2022（令和4）年度は322人が利用しました。

表 久慈行きタクシーバスの概要

運行区間	安家支所～県立久慈病院 （運行経路、時刻及び乗車場所は決まっているが降車はフリー）
運行事業者	小川タクシー株式会社
運行日時	毎週木曜日
利用料	500～1,000円（片道）
利用方法	特になし（事前予約不要）
年間利用者数（R4年）	322人
年間補助・委託金額	1,227,400円
備考	利用者数は減少傾向にある

資料：岩泉町資料、運行事業者へのヒアリング（令和5年10月実施）

(3) 有芸すずらんバス

有芸地区から宮古市内までの移動手段を確保するため、町内事業者に運行を委託する形で有芸すずらんバスが運行されています。地区内猿沢から宮古市内まで 500 円/回で移動することができる交通手段であり、2022（令和4）年度は 39 人が利用しました。

表 有芸すずらんバスの概要

運行区間	猿沢～宮古市内
運行事業者	岩泉自動車運輸株式会社
運行日時	毎月第3金曜日
利用料	500円（片道）
利用方法	特になし（事前予約不要）
年間利用者数（R4年）	39人
年間補助・委託金額	557,340円

資料：岩泉町資料

(4) 小川地区コミュニティタクシー

小川地区の各所から小川地区中心部までの移動手段を確保するため、町内タクシー事業者に運行を委託する形で小川地区コミュニティタクシーが運行されています。料金は 250 円～700 円/回で移動することができる交通手段であり、2022（令和4）年度は 16 人が利用しました。

表 小川地区コミュニティタクシーの概要

運行区間	救沢公民館、大石沢、浅不動、中沢、田山～「門」バス停 （運行経路は決まっているが運行時刻及び乗降場所はフリー）
運行事業者	小川タクシー株式会社
運行日時	予約のあった日
利用料	250～700円（片道）
利用方法	前日までに電話で予約する
年間利用者数（R4年）	16人
年間補助・委託金額	32,440円
備考	・利用者数は減少傾向にある ・以前は運行時刻も決まっていたが、利便性向上のため利用者に合わせてフリー運行となった

資料：岩泉町資料、運行事業者へのヒアリング（令和5年10月実施）

(5) 岩泉町交通空白地有償運送（大川コミュニティタクシー）

大川地区内での移動手段を確保するため、おおかわむら地域振興協議会により交通空白地有償運送が実施されており、2022（令和4）年度は605人が利用しました。

表 岩泉町交通空白地有償運送（大川地区）の概要

通称	大川コミュニティタクシー
運送の区域	大川地区内（大川、釜津田、浅内）
運行事業者	おおかわむら地域振興協議会 （乗務員は登録した地元住民11名のうち都合のつく者が務める）
運行日時	予約のあった日 5:00～20:00
利用料	350円（均一料金）
利用方法	前日までに電話で予約する
年間利用者数（R4年）	605人
年間補助・委託金額	810,487円

資料：岩泉町資料

(6) スクールバス

町内には小中学生対象のスクールバスが合計13コース運行されており、2022（令和4）年度の1日あたり利用実人数は85人、年間の延べ乗車人数は29,789人となっています。このうち中学生対象のスクールバスは部活動等のため長期休暇中も運行されていることから、小学生対象のスクールバスより運行日数が多くなっています。

スクールバスは直営での運行及び町内の岩泉自動車運輸株式会社、小川タクシー株式会社、東日本交通株式会社に運行を委託しており、13コースの運行に約7,200万円を要しています。

表 スクールバスの運行状況（令和4年度）

		区間	運行日数 (日)	延べ人数 (人)	実人数 (人)	備考
小学校	岩泉小	松野・二升石コース	202	1,940	6	
		大川・浅内コース	202	718	3	
	有芸小	肘葛・栃の木コース	202	2,636	7	
	小川小	国見・見内川コース	208	1,753	6	うち1人は4月のみ
		穴沢・袈綿・一ツ苗代コース	205	3,709	11	
小川小・中	権現・三田貝コース	248	2,588	11	うち5人は小川中学生	
中学校	岩泉中	松橋・二升石コース	261	3,095	7	
		大川・浅内コース	287	4,562	11	
		釜津田コース	275	1,808	4	
		安家コース	216	1,164	4	通学以外の利用も含む
		有芸コース	254	1,350	4	
	小川中	国見・小松コース	258	1,332	4	うち1人は4月のみ
		袈綿・一ツ苗代コース	254	3,134	7	
計			29,789	85		

※スクールバスのコース数や運行経路は児童・生徒の居住地等により年度毎に変化する。

資料：岩泉町資料

(7) 岩泉町福祉有償輸送

町内の高齢者の移動支援のため、岩泉町から岩泉町社会福祉協議会に委託して福祉有償輸送が行われています。利用は肢体不自由者の通院に限られていますが、料金は160円～1,440円/回で町内病院へと移動することができる交通手段であり、2022（令和4）年度は15人が利用しました。

表 岩泉町福祉有償輸送の概要

運行の区域	岩泉町内全域
運行事業者	社会福祉法人 岩泉町社会福祉協議会
利用対象者	肢体不自由者（車いす使用者、人工透析患者等）のうち町に利用者登録申請をして認可を受けた者
利用に伴う留意点	通院及び受診（歯科も含む）に限る 利用者以外に介助者が必ず付き添う必要がある
利用方法	事前に岩泉町社会福祉協議会に電話して予約する
運行日	予約のあった日
利用料	出発地から10kmまで：160円 以後5kmごとに+80円
年間利用者数（R4年）	15人
年間補助・委託金額	4,209,000円
備考	・介護サービスであるため、ドアtoドアを超えたベッドからのサービスを行っている ・利用者数は減少傾向にある

資料：岩泉町資料、運行事業者へのヒアリング（令和5年10月実施）

(8) (参考) 田野畑村村営バス「タノくんバス」沼袋方面便

田野畑村居住者の移動手段を確保するため、同村内事業者に運行を委託する形で村営バス「タノくんバス」が運行されています。そのうち「沼袋方面」へと向かう便の一部が道の駅たのはた～岩泉病院前の区間を運行しています。

表 タノくんバス沼袋方面便の概要

運行経路	道の駅たのはた～岩泉病院前
運行日時	毎週月・水・金曜日 1.5往復/日
利用料	無料（田野畑村民以外も無料で乗車可能）
利用方法	特になし（事前予約不要）
備考	

第2章 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 岩泉町未来づくりプラン（岩泉町総合計画）（令和2年3月策定）

計画期間	令和2年度～令和8年度															
まちの将来像	希望の大地から未来の花咲くいわいずみ															
まちづくりの理念と基本姿勢	<ol style="list-style-type: none"> 自分たちの手による持続可能な地域づくり 未来を創り出す行政組織づくり 多様な主体と行政の協働によるまちづくり 															
将来人口	令和22年 6,161人、令和42年 4,661人															
基本目標	基本目標1 誰もが健康で学び幸せな生涯が咲き誇る「生きがいの花」 基本目標2 安全安心で豊かな生活が咲き誇る「暮らしの花」 基本目標3 地域資源を活用し新しい価値が咲き誇る「なりわいの花」															
公共交通・移動支援に関する事項	<p>■基本目標2 安全安心で豊かな生活が咲き誇る「暮らしの花」</p> <p>(1) 便利で心地よい生活ができる生活基盤の確立</p> <p>② 使いやすくきめ細やかな公共交通網の構築</p> <p>◆目指す姿</p> <p>町内の公共交通の改善や広域的な幹線交通の維持に努め、持続可能な交通ネットワークの構築を目指します。広大な面積の中でも、交通弱者を始めとする町民の足の確保を図るため、安価な乗り合いバスやデマンド型の運行方法を検討するなど、利用者のニーズと地域性を考慮した交通体系の構築を目指します。</p> <p>◆目指す目標値（KPI）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>単位</th> <th>前期現状値 (H30)</th> <th>後期現状値 (R3)</th> <th>目標値 (R8)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>町民バス乗車人員／住基人口</td> <td>%</td> <td>659</td> <td>507</td> <td>507</td> </tr> <tr> <td>デマンド交通地域</td> <td>地区</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>◆具現化するための取組</p> <ol style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の交通弱者が町内の医療機関や商店等で気軽に買い物ができるよう、自宅から目的まで運行するデマンドタクシーの体制構築に努めます。 運行事業者等と連携しながら、利用しやすいダイヤ編成などに努めます。 運行情報等の効果的な発信による乗車率の向上に努めます。 鉄道の存続支援 <ul style="list-style-type: none"> 三陸鉄道の鉄道設備等の充実や運営を支援します。 広域でのイベント等、様々な機会をとらえ、観光面での利用促進に取り組みます。 イベント列車を企画するなど利用者を増やす取組を進めます。 バス運行の充実 <ul style="list-style-type: none"> 路線バスなどの運行を確保します。 地域の実情に応じた効率的な町民バス運行体系の構築に努めます。 集落の高齢化等に対応したきめ細やかな交通体系の構築に努めます。 利用者の運賃負担の軽減に努めます。 	指標	単位	前期現状値 (H30)	後期現状値 (R3)	目標値 (R8)	町民バス乗車人員／住基人口	%	659	507	507	デマンド交通地域	地区	1	1	3
指標	単位	前期現状値 (H30)	後期現状値 (R3)	目標値 (R8)												
町民バス乗車人員／住基人口	%	659	507	507												
デマンド交通地域	地区	1	1	3												

(2) 岩泉町過疎地域持続的発展計画（令和3年9月策定）

計画期間	令和3年度から令和7年度まで
公共交通・移動支援に関する事項	<p>5. 交通施設の整備、交通手段の確保（交通機関の部分抜粋）</p> <p>■課題</p> <p>公共交通機関である鉄道やバスは、自家用自動車の普及や人口減少に伴って利用者が年々減少していますが、子どもや高齢者などいわゆる交通弱者にとっては必要不可欠な身近な交通手段です。</p> <p>三陸鉄道の利用者も年々減少しており、通勤通学を中心とした町民の日常的な利用を促進するなど、マイレール意識の高揚を図る必要があります。また、三陸鉄道を重要な観光資源として位置づけ、効果的なPRと沿線市町村との連携を図り、町内にある観光地と交通網の整備を進めながら、来訪者の増加を目指していく必要があります。</p> <p>バス路線は一部をJRバス東北株式会社と岩手県北自動車株式会社が運行していますが、それ以外は町がバス会社に運行を依頼し“町民バス”として住民の足を確保しています。住民のニーズを的確に把握し、交通弱者に配慮した取組を進めるとともに、近隣市町村とも連携し、効率的な運行に努めていくことが必要です。</p> <p>広大な面積を誇る本町においては、自宅からバス路線までの交通確保が課題となり、地域の実情を考慮し、将来を見据えた住民の利便向上のための対策が必要です。</p> <p>■対策</p> <p>ア 三陸鉄道は、沿線市町村と一体となって乗車促進運動を展開します。また、鉄道設備の整備充実や維持運営を支援します。</p> <p>イ 地域間をつなぐ町民バスを運行し、高齢者など交通弱者の足の確保に努めるとともに、福祉有償運送や交通空白地有償運送等、それぞれの地域の実情に応じたきめ細やかな交通体系の構築に努めます。</p> <p>■計画事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道施設等 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道安全輸送設備等整備事業 ◆過疎地域持続的発展特別事業 <ul style="list-style-type: none"> ・三陸鉄道運営費補助事業 ・外出支援サービス事業（福祉有償運送） ◆その他 <ul style="list-style-type: none"> ・総合交通対策事業（バス対策）町民バス等運行補助 ・総合交通対策事業（鉄道対策）三陸鉄道

(3) 岩泉町地域福祉計画（令和5年3月策定）

計画期間	令和5年度から令和8年度までの4年間
基本目標	1. 誰もが健康で学び幸せな生涯が咲き誇る「生きがいの花」 2. 安全安心で豊かな生活が咲き誇る「暮らしの花」
重点プロジェクト	重点プロジェクト1 結婚・出産・子育て環境の充実 重点プロジェクト2 持続する集落形成
公共交通・移動支援に関する事項	<p>■ 2 安全安心で豊かな生活が咲き誇る「暮らしの花」</p> <p>(1) 便利で心地よい生活ができる生活基盤の確立</p> <p>① 使いやすくきめ細やかな公共交通網の構築</p> <p>◆目指す姿</p> <p>町内の公共交通の改善や広域的な幹線交通の維持に努め、持続可能な交通ネットワークの構築を目指します。広大な面積の中でも、交通弱者をはじめとする町民の足の確保を図るため、デマンドタクシーの対象地域の拡大やコミュニティ・カーシェアリングの導入など、利用者のニーズと地域性を考慮した交通体系の構築を目指します。</p> <p>◆取組に当たっての役割分担</p> <p>【町民】 自家用車利用を減らし、公共交通の利用を拡大</p> <p>【町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの対象地域の拡大と体制構築 ・広域的なバス路線の維持に伴う支援 ・地域の実情に応じた交通体系の構築 ・公共交通の利用促進 ・三陸鉄道の運営支援 <p>【国・県】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助制度による広域的なバス路線の維持 ・三陸鉄道の運営やサービス向上、経営改善の取組への支援 <p>【事業者・関係団体】（岩泉町地域公共交通会議）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で、安定した輸送サービスの提供 ・サービス向上や経営改善の取組 ・利用促進策の展開による利用の拡大

(4) 三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画 (平成30年12月策定)

計画期間	平成30年度から令和10年度までの10年間
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域住民の生活の足として、利便性の高い有機的な公共交通網を形成する。 2. 行政、交通事業者等が連携した利用促進施策を実施することにより、域外からの公共交通利用拡大を図る。 3. 三陸鉄道及びバス事業者においては、県及び沿線市町村等の支援及び地域住民が利用し支えることにより、持続可能な運営体制を構築する。 4. JR山田線の経営移管や新たなまちづくり等による交通環境の変化後においても、安全運行体制が構築され、利用者に安心・安全を提供する。
岩泉町に関する実施事業	<ol style="list-style-type: none"> 1 利用促進施策の実施及び支援 2 沿線公共交通ネットワークの再編・強化 3 駅を中心としたまちづくり 4 域外からの観光誘客支援 5 県・沿線等12市町村等の観光施策との連携 6 三陸鉄道を活用した経済交流・活性化の促進 7 復興道路・復興支援道路の整備に伴う公共交通の活用 8 宮古・室蘭間フェリー就航及びクルーズ客船の寄港に併せた公共交通の活用 9 沿岸地域の大規模イベントの開催に併せた公共交通の活用 10 設備投資等に対する財政支援 11 路線バスの維持に係る財政支援 12 沿線市町村による鉄道資産の保有（南北リアス線分） 13 三陸鉄道を活用した地域内交流の推進 14 三陸鉄道沿線等住民への公共交通の利用促進 15 計画的な設備投資等の実施

第3章 公共交通の改善ニーズの把握

3-1 町民アンケート調査

(1) 町民アンケートの調査の概要

公共交通に関する町民の意見や提案を把握することを目的として、町民アンケート調査を実施しました。アンケート調査の概要は下表のとおりです。また、アンケート調査項目一覧及びすべての集計結果は資料編に添付します。

表 町民アンケート調査の概要

調査目的	町民の日常生活の移動手段や公共交通に対するご意見をいただき、今後の持続可能な公共交通のあり方などを検討する。
調査対象者	岩泉町内在住の18歳～80代の人（高校生を除く） （住民基本台帳より抽出。ターゲット中心の60代以上の割合を約6割に設定）
調査期間	令和5年9月8日～9月24日
調査方法	郵送による配布・回収
回収状況	配布数：507票 回収数：242票 回収率：47.7%

(2) 運転免許保有状況

運転免許「あり」の割合は50代以上に年齢と共に低くなっていく傾向にあり、特に「80代以上」では61.4%が運転免許「なし」あるいは「運転しない」「返納した」となっています。

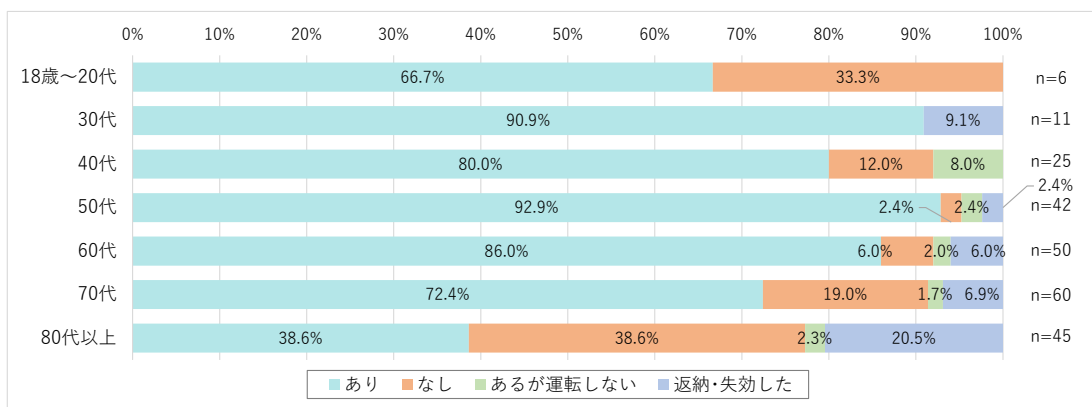


図 運転免許保有状況（年齢別）

(3) 自家用車を所持していない人の送迎事情

「自家用車はなく、送迎もしてもらえない」の割合は「80代以上」で24.4%と最も高くなっています。

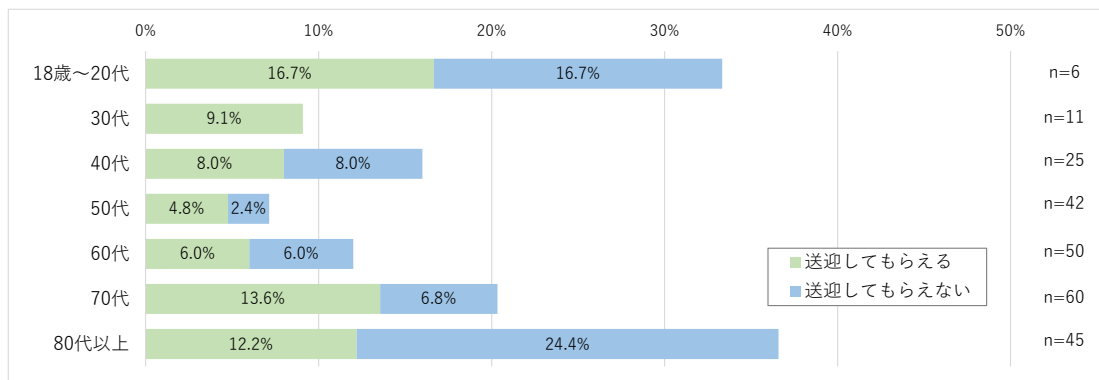
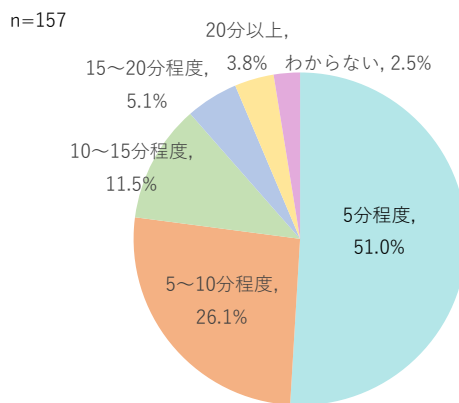


図 自家用車を所持していない人の送迎事情（年齢別）

(4) 最寄りバス停までの所要時間

「5分程度」が51.0%と過半数を占めており、次いで「5～10分程度」が26.1%となっています。



(5) 町民の移動状況

- ・通勤者の74.5%が町内に通勤しており、町外通勤先は宮古市、盛岡市の順に多くなっています。
- ・通院者の37.6%が町内に通院しており、町外通院先は宮古市と盛岡市が概ね半々となっています。
- ・日常的な買い物の行き先は71.2%が町内となっており、町外の行き先は宮古市、盛岡市の順に多くなっています。

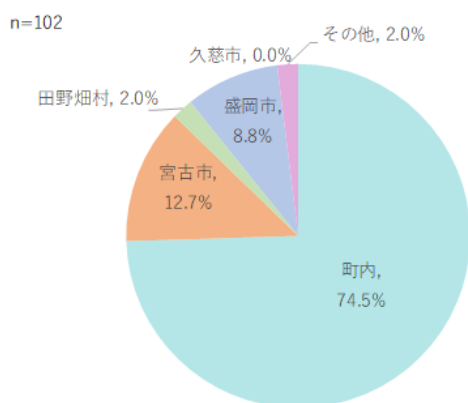


図 通勤の行き先

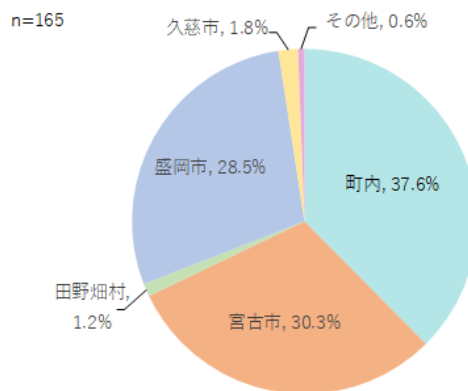


図 通院の行き先

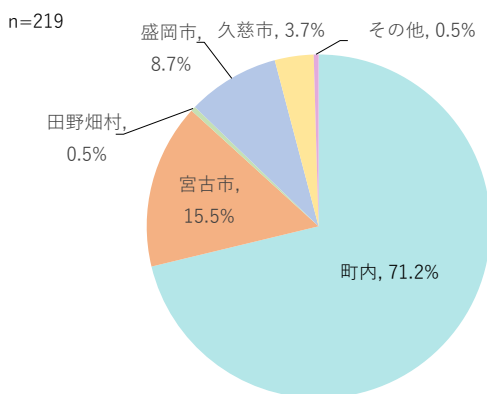


図 買い物の行き先

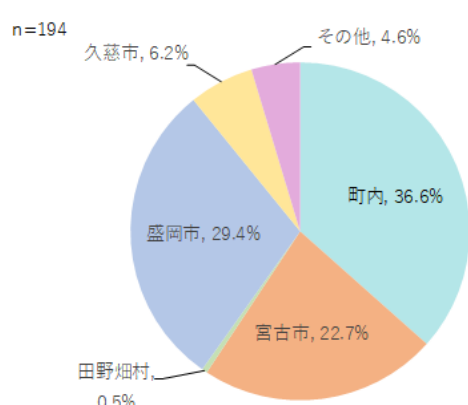


図 その他お出かけの行き先

(6) 町民の主な交通手段

最も公共交通機関が利用されているのは通院で、特に路線バス及び町民バスが利用されています。

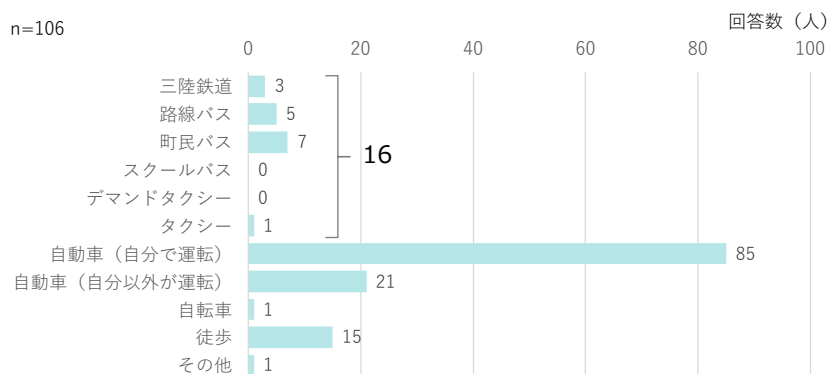


図 通勤の主な交通手段

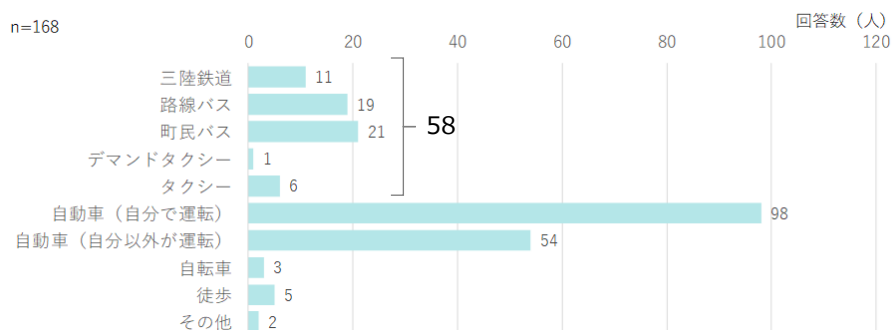


図 通院の主な交通手段

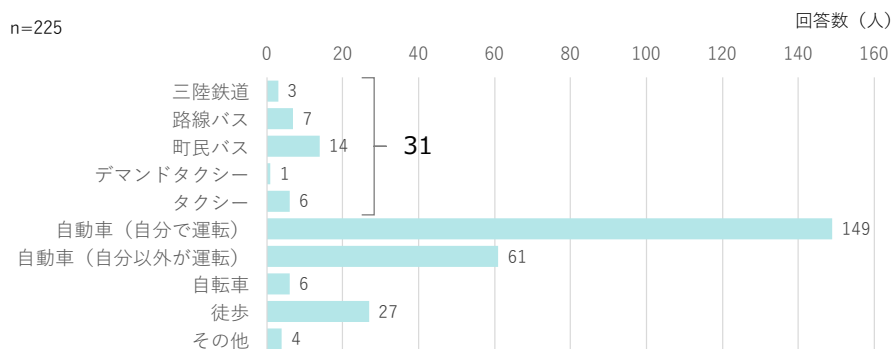


図 日常的な買い物の主な交通手段

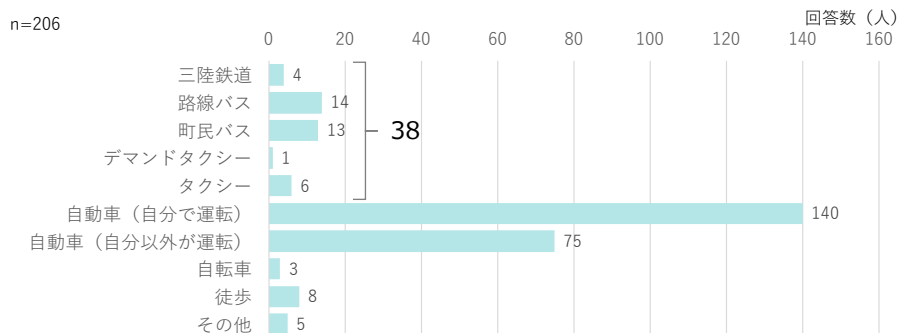


図 その他お出かけの主な交通手段

(7) 公共交通の今後の利用意向

- ・「現在は利用していないが、今後利用したいと思っている」がいずれの公共交通においても最も多く、三陸鉄道で 39.9%、路線バスで 50.9%、町民バスで 51.6%となっています。
- ・「今後も日常的に利用したい」が最も多いのは町民バスであり、12.0%となっています。
- ・「以前は利用していたが、現在は利用をやめた」は三陸鉄道及び路線バスで 8.0%程度となっていますが、町民バスでは 3.2%と半数以下となっています。
- ・「利用方法がわからない」が最も多いのは三陸鉄道であり、8.0%となっています。

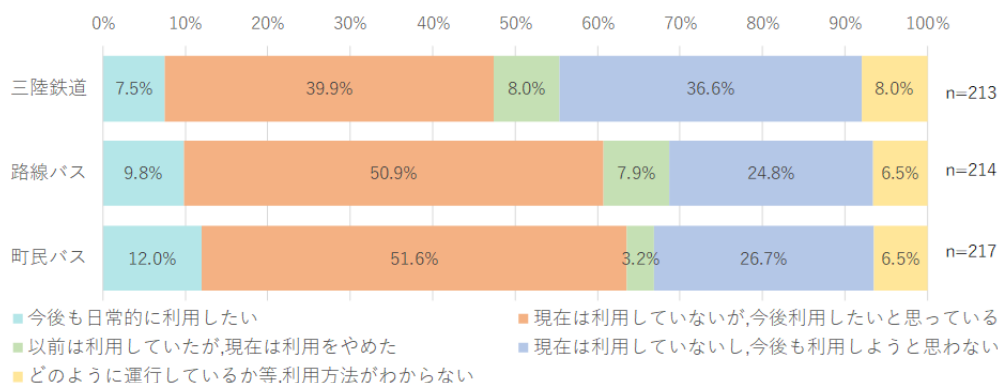


図 三陸鉄道・路線バス・町民バスの今後の利用意向

(8) 路線バス・町民バスの現状やこれまでの取組についての満足度

- ・路線バスでは、「運行時刻の正確さ」「車両の乗りやすさ」の得点（満足度）が特に高くなっており、「便数」「運行時間帯・ダイヤ」の得点が特に低くなっています。
- ・町民バスでは、「運行時刻の正確さ」「バス停までの距離」「運行経路」「車両の乗りやすさ」の得点（満足度）が特に高くなっていますが、「バス停の待合環境」「便数」の得点が特に低くなっています。

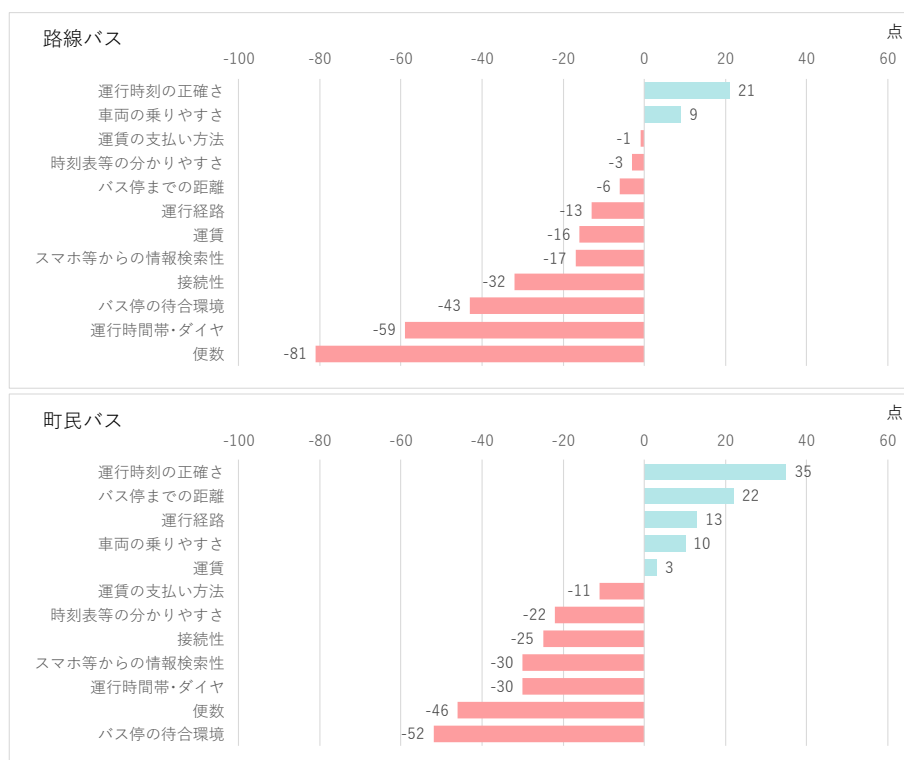


図 路線バス・町民バスの現状やこれまでの取組についての満足度

(9) 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

路線バス、町民バス共に、「利用しやすい時間帯の運行」が40%台と最も多くなっています。その他、「目的地に直接向かう路線の設置」「フリー乗降制度の導入・拡大」「鉄道や他バス路線等との接続性の改善」が、路線バスと町民バスで多少のばらつきはあるものの、多くなっています。

表 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

項目	回答数		比率	
	路線バス	町民バス	路線バス	町民バス
目的地に直接向かう路線の設置	31	33	17.3%	18.5%
利用しやすい時間帯の運行	82	77	45.8%	43.3%
バス停隣接の駐輪場の整備・改良	6	4	3.4%	2.2%
交通系ICカードへの対応	15	16	8.4%	9.0%
デマンド型交通の導入	10	16	5.6%	9.0%
フリー乗降制度の導入・拡大	27	35	15.1%	19.7%
鉄道や他バス路線等との接続性の改善	42	32	23.5%	18.0%
バス停等の待合環境の整備	11	9	6.1%	5.1%
時刻表等の配布等分かりやすい情報提供	27	23	15.1%	12.9%
車両のバリアフリー化	12	15	6.7%	8.4%
スマホやパソコンでの運行情報検索サービス	13	8	7.3%	4.5%
時間の正確性アップ	5	4	2.8%	2.2%
公共交通の無いエリアへの新たなバス停の設置	12	18	6.7%	10.1%
その他	13	16	7.3%	9.0%
小計	306	306		
回答者数小計	179	178	100.0%	100.0%
無回答者数	62	61		
無効回答者数	1	3		
計	242	242		

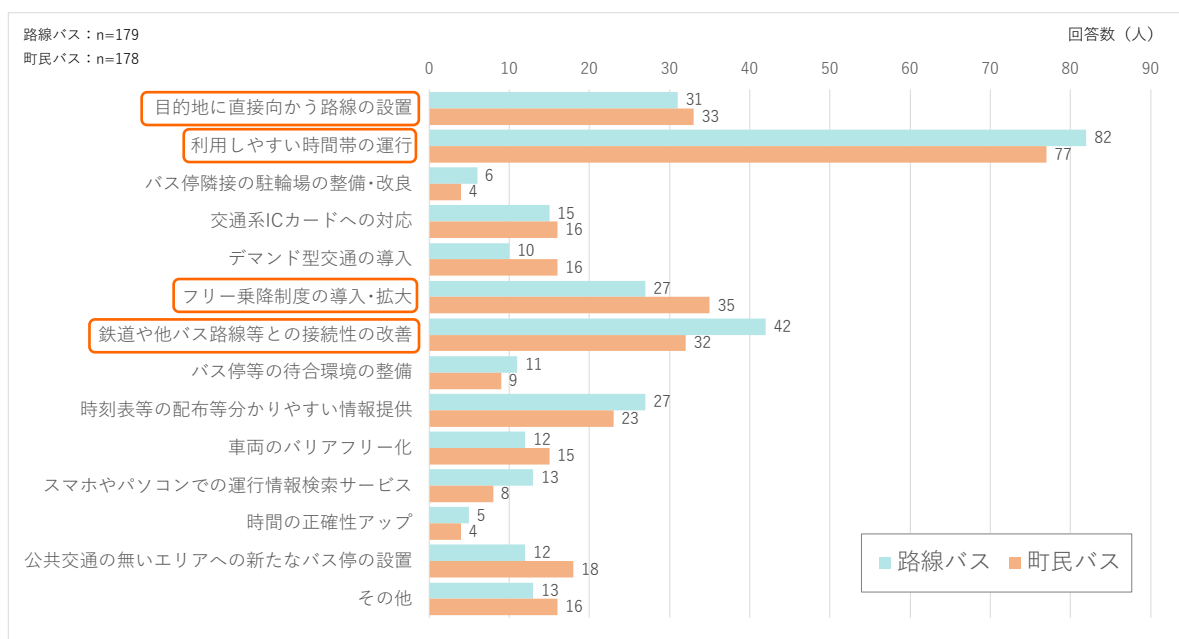


図 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

・路線バスの優先事項について居住地区別に表すと、「利用しやすい時間帯の運行」は全ての

地区で最も多く、大川地区で特に多くなっています。

- ・「目的地に直接向かう路線の設置」は、大川地区、有芸地区で多くなっています。
- ・「フリー乗降制度の導入・拡大」は、岩泉地区、有芸地区で比較的多くなっています。
- ・「鉄道や他バス路線等との接続性の改善」は、岩泉地区、大川地区、小本地区、安家地区で比較的多くなっています。

表 路線バスについて改善が必要と思われる優先すべき事項（居住地区別・比率）

項目	比率					
	岩泉	小川	大川	小本	安家	有芸
目的地に直接向かう路線の設置	18.8%	19.4%	28.6%	7.9%	0.0%	40.0%
利用しやすい時間帯の運行	41.2%	48.4%	71.4%	47.4%	33.3%	40.0%
バス停隣接の駐輪場の整備・改良	2.4%	0.0%	7.1%	2.6%	16.7%	20.0%
交通系ICカードへの対応	8.2%	6.5%	0.0%	10.5%	33.3%	0.0%
デマンド型交通の導入	3.5%	6.5%	14.3%	7.9%	0.0%	0.0%
フリー乗降制度の導入・拡大	21.2%	12.9%	0.0%	7.9%	16.7%	20.0%
鉄道や他バス路線等との接続性の改善	29.4%	12.9%	21.4%	21.1%	33.3%	0.0%
バス停等の待合環境の整備	3.5%	6.5%	7.1%	10.5%	16.7%	0.0%
時刻表等の配布等分かりやすい情報提供	15.3%	19.4%	7.1%	13.2%	16.7%	20.0%
車両のバリアフリー化	3.5%	19.4%	7.1%	5.3%	0.0%	0.0%
スマホやパソコンでの運行情報検索サービス	10.6%	3.2%	0.0%	7.9%	0.0%	0.0%
時間の正確性アップ	4.7%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公共交通の無いエリアへの新たなバス停の設置	5.9%	6.5%	7.1%	10.5%	0.0%	0.0%
その他	5.9%	12.9%	7.1%	5.3%	16.7%	0.0%
小計	—	—	—	—	—	—
回答者数計（比率）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数計（回答数）	148	55	25	60	11	7

- ・町民バスでは、「利用しやすい時間帯の運行」は全ての地区で最も多く、有芸地区で特に多くなっています。
- ・「目的地に直接向かう路線の設置」は、小川地区、大川地区で比較的多くなっています。
- ・「フリー乗降制度の導入・拡大」は、岩泉地区で多くなっています。
- ・「鉄道や他バス路線等との接続性の改善」は、岩泉地区、大川地区、安家地区で比較的多くなっています。
- ・また、「デマンド型交通の導入」について、安家地区で比較的多くなっています。

表 町民バスについて改善が必要と思われる優先すべき事項（居住地区別・比率）

項目	比率					
	岩泉	小川	大川	小本	安家	有芸
目的地に直接向かう路線の設置	18.5%	25.8%	35.7%	10.3%	0.0%	16.7%
利用しやすい時間帯の運行	42.0%	41.9%	57.1%	41.0%	28.6%	66.7%
バス停隣接の駐輪場の整備・改良	2.5%	3.2%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%
交通系ICカードへの対応	8.6%	9.7%	0.0%	12.8%	14.3%	0.0%
デマンド型交通の導入	8.6%	6.5%	7.1%	10.3%	28.6%	0.0%
フリー乗降制度の導入・拡大	23.5%	19.4%	7.1%	17.9%	14.3%	16.7%
鉄道や他バス路線等との接続性の改善	23.5%	3.2%	21.4%	17.9%	28.6%	0.0%
バス停等の待合環境の整備	6.2%	6.5%	0.0%	2.6%	14.3%	0.0%
時刻表等の配布等分かりやすい情報提供	13.6%	9.7%	14.3%	12.8%	14.3%	16.7%
車両のバリアフリー化	7.4%	19.4%	7.1%	5.1%	0.0%	0.0%
スマホやパソコンでの運行情報検索サービス	3.7%	3.2%	0.0%	7.7%	14.3%	0.0%
時間の正確性アップ	2.5%	3.2%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%
公共交通の無いエリアへの新たなバス停の設置	8.6%	12.9%	7.1%	12.8%	0.0%	16.7%
その他	8.6%	6.5%	14.3%	10.3%	0.0%	16.7%
小計	—	—	—	—	—	—
回答者数計（比率）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答者数計（回答数）	144	53	25	64	11	9

3-2 高校生アンケート調査

(1) 高校生アンケート調査の概要

公共交通に関する高校生の意見や提案を把握することを目的として、高校生アンケート調査を実施しました。アンケート調査の概要は下表のとおりです。また、アンケート調査項目一覧及びすべての集計結果は資料編に添付します。

表 高校生アンケート調査の概要

調査目的	高校生の通学時の移動手段や公共交通に対するご意見をいただき、今後の持続可能な公共交通のあり方などを検討する。
調査対象者	県立岩泉高等学校の全生徒
調査期間	令和5年10月4日～10月11日
調査方法	岩泉高等学校の教員を通し生徒に配布・回収
回収状況	配布数：124票 回収数：122票 回収率：98.3%

(2) 平均的な登下校時間

- ・行き（登校時）は8:10～8:19が37.7%と最も多く、次いで7:50～7:59が18.0%となっています。
- ・帰り（下校時）は18:30～18:59が32.0%と最も多く、次いで17:00～17:29が19.7%となっています。

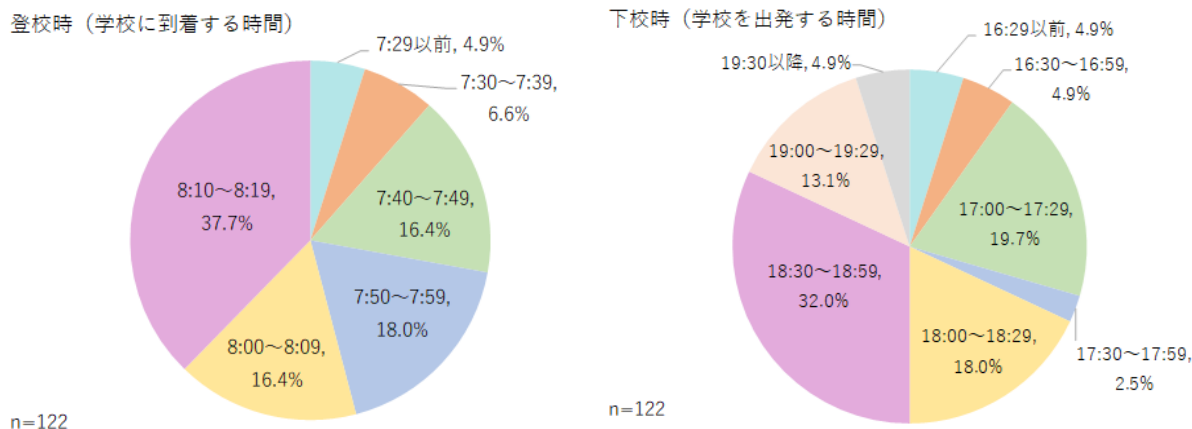


図 登下校時、学校に到着する時間・出発する平均的な時間

(3) 居住地区別の登下校時の交通手段

- ・登校時は、「岩泉地区」では「徒歩のみ」が41人と最も多いですが、「家族等による送迎」も22人と2番目に多くなっています。
- ・登下校を比較すると、「岩泉地区」では下校時に「家族等による送迎」が減少しており、代わりに「徒歩」が増加しています。
- ・一方、「小川地区」及び「町外」では下校時に「町民バス」が減少しており、代わりに「家族等による送迎」が増加しています。
- ・「町外」で交通手段を「徒歩のみ」としている生徒は実家が町外にあるものの、実際は岩泉高等学校の近隣に位置する秀峰寮の入寮生であり、徒歩通学をしていると考えられます。

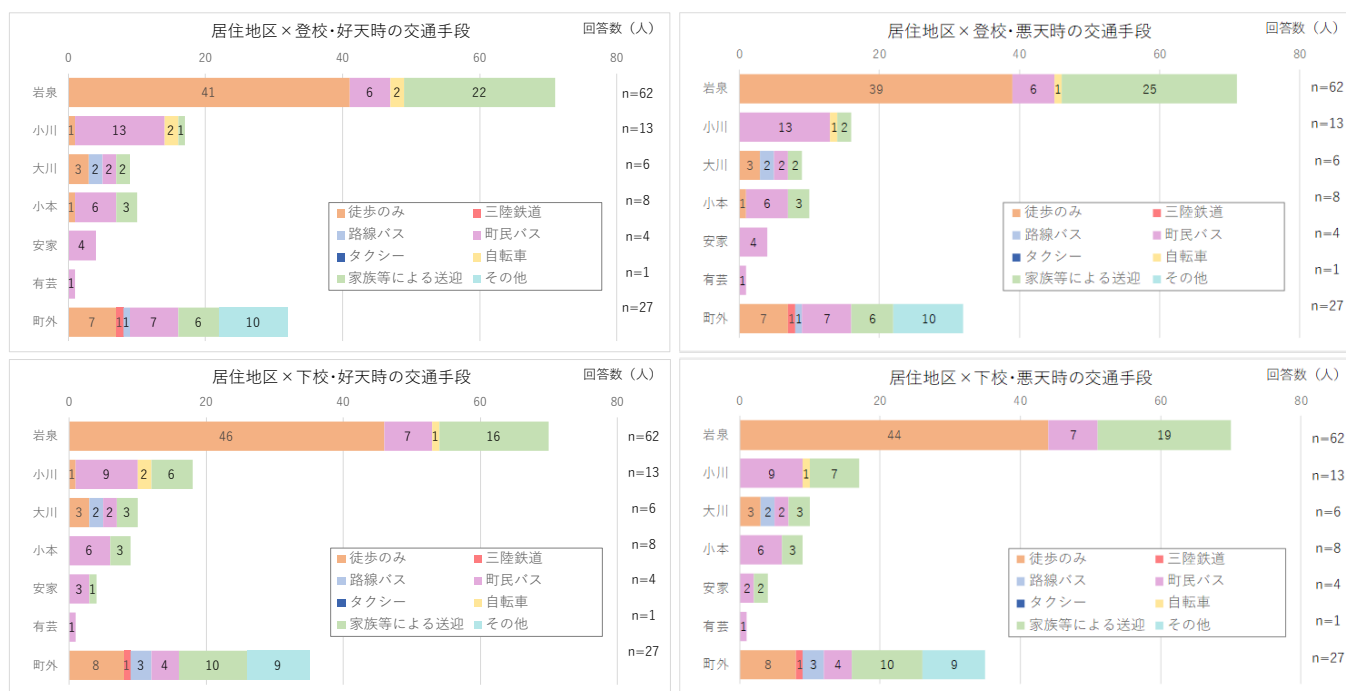


図 登下校時の交通手段 (居住地区別)

(4) 家族による送迎の方法

- ・「家族の通勤時間に合わせて送迎してもらっている」が52.8%と過半数を占めています。
- ・「自分の送迎のためだけに家族が送迎してもらっている」は37.7%であり、送迎による家族への負担が少なからずあることが示唆されます。

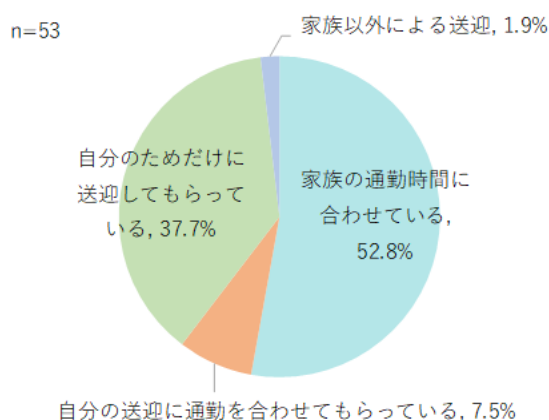


図 家族による送迎の方法

(5) 公共交通の今後の利用意向

- ・「三陸鉄道」及び「路線バス」では「現在は利用していないし、今後も利用しようと思わない」が最も多く、三陸鉄道で 47.1%、路線バスで 41.3%となっています。「現在は利用していないが、今後利用したいと思っている」が、三陸鉄道で 14.0%、路線バスで 23.1%となっています。
- ・「町民バス」では、「今後も日常的に利用したいと思っている」が 46.7%と最も多くなっています。
- ・「利用方法がわからない」が最も多いのは「三陸鉄道」であり、23.1%となっています。

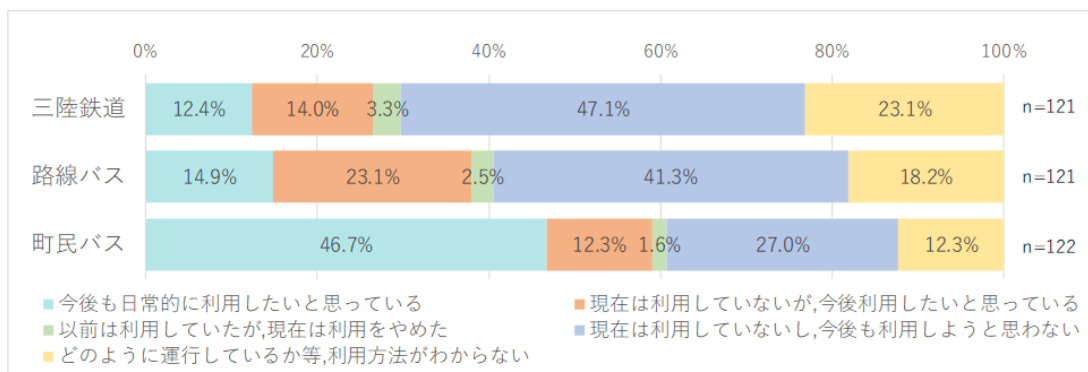


図 三陸鉄道・路線バス・町民バスの今後の利用意向

(6) 路線バス・町民バスの現状やこれまでの取り組みについての満足度

路線バスと町民バスを比較すると、町民バスでは路線バスと比べ「バス停までの距離」及び「運行経路」の得点（満足度）が高くなっていますが、「便数」及び「運行時間帯・ダイヤ」の得点は低くなっています。

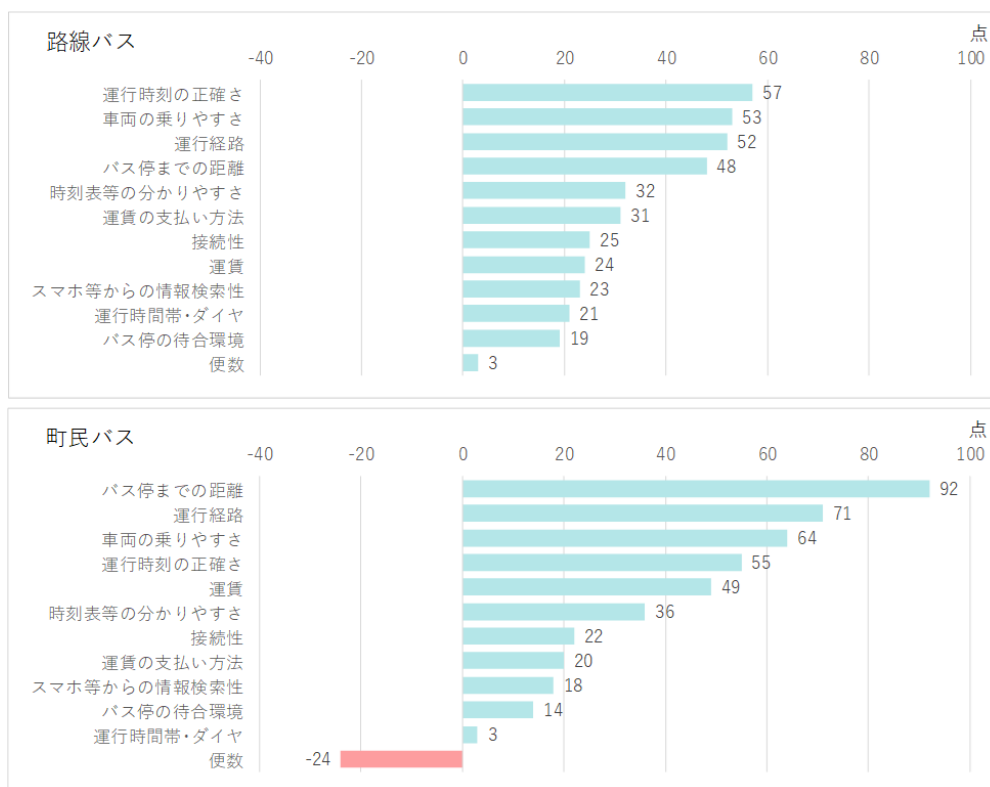


図 路線バス・町民バスの現状やこれまでの取り組みについての満足度

(7) 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

- ・路線バス・町民バスの両方で「特になし」が 72.5% (87 人)、64.7% (77 人) と最も多くなっています。
- ・改善事項では「利用しやすい時間帯の運行」が最も多くなっており、路線バスで 14.2% (17 人)、町民バスで 29.4% (35 人) となっています。
- ・路線バスで上記に次いで多いのは「スマホやパソコンでの運行情報検索サービス」が 6.7% (8 人) となっています。
- ・町民バスで上記に次いで多いのは「時刻表の配布等分かりやすい情報提供」が 5.8% (7 人) となっています。

表 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

項目	回答数		比率	
	路線バス	町民バス	路線バス	町民バス
特になし	87	77	72.5%	64.7%
目的地に直接向かう路線の設置	0	1	0.0%	0.8%
利用しやすい時間帯の運行	17	35	14.2%	29.4%
バス停隣接の駐輪場の整備・改良	1	0	0.8%	0.0%
交通系ICカードへの対応	2	3	1.7%	2.5%
デマンド型交通の導入	1	0	0.8%	0.0%
フリー乗降制度の導入・拡大	0	1	0.0%	0.8%
鉄道や他バス路線等との接続性の改善	2	0	1.7%	0.0%
バス停等の待合環境の整備	3	3	2.5%	2.5%
時刻表等の配布等分かりやすい情報提供	7	7	5.8%	5.9%
車両のバリアフリー化	4	3	3.3%	2.5%
スマホやパソコンでの運行情報検索サービス	8	3	6.7%	2.5%
時間の正確性アップ	3	5	2.5%	4.2%
公共交通の無いエリアへの新たなバス停の設置	0	1	0.0%	0.8%
その他	4	1		
小計	139	140	—	—
回答者数小計	120	119	100.0%	100.0%
無回答者数	1	0	—	—
無効回答者数	1	3	—	—
計	141	143	—	—

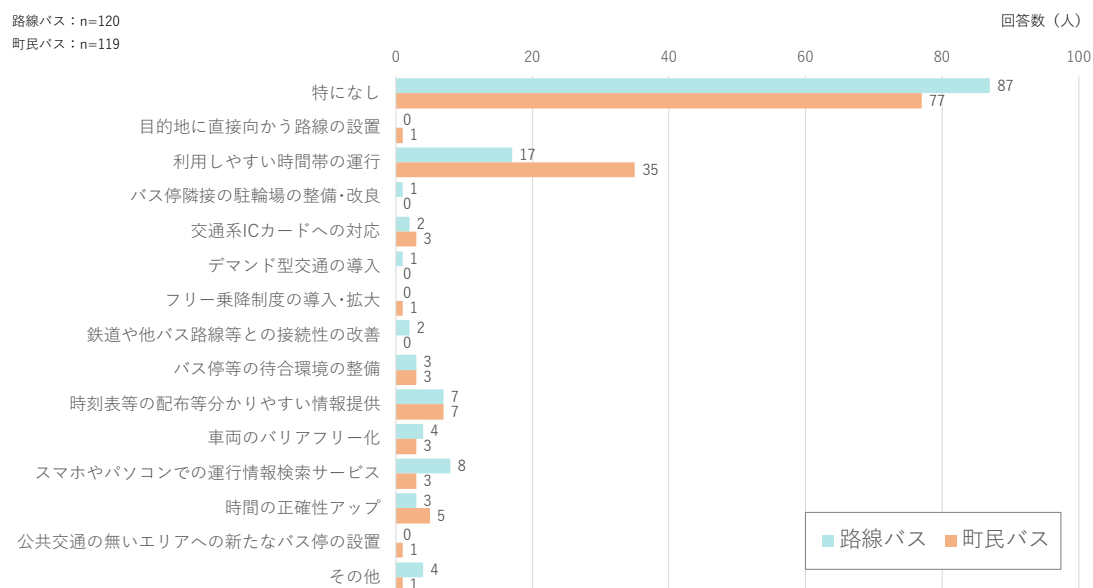


図 路線バス・町民バスの改善が必要と思われる優先すべき事項

3-3 交通事業者等関係者ヒアリング

(1) ヒアリング調査の概要

既存資料や町民・高校生アンケート調査では把握できない町民及び観光客の公共交通利用状況や移動に関するニーズ、運行事業者の現状や運営・経営的な面での課題を把握するためにヒアリング調査を実施しました。ヒアリング調査の概要は下表のとおりです。

表 事業者ヒアリング調査の概要

調査目的	交通事業者からのご意見をいただき、今後の持続可能な公共交通のあり方などを検討する。
調査対象者	交通事業者9社（乗合、貸切、一般乗用、交通空白地有償運送、福祉運送）
調査期間	令和5年10月16日～10月20日
調査方法	各事業者の事務所を訪問して対面式で実施
調査項目	利用状況、経営状況、乗務員の状況、観光動向、課題と今後の期待

(2) ヒアリング調査結果

①路線バス運行事業者

表 路線バス運行事業者へのヒアリング結果

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナの感染拡大により利用者は大きく減少したが、現在はある程度まで回復した。 ・利用者数はコロナ前より年々減少傾向にあり、現在もその傾向は続いている。 ・朝夕の乗降客数は多いが、昼間の乗降客数が少ない。
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者によっては岩泉町外での高速バスや路線バス等の運行、貸切バスやスクールバスの運行等の事業を行っている。 ・補助金を受けていても慢性的な赤字であり、他事業の利益で補填している。 ・人件費や車両調達費、燃料費等も軒並み高騰しており厳しい状態である。 ・様々な効率化を進めてきたが、これ以上はもう限界である。 ・社会的使命として継続しているといっても過言ではない状態である。
乗務員の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員はコロナ前より不足しており、現在はより深刻な状況である。 ・コロナ禍で乗務員の新規採用を控えたため、現在人員不足になっている。 ・このままでは減便や路線の短縮等を考えなければいけないほど深刻である。 ・乗務員の高齢化が進んでおり、求人を行っても応募者がおらず先は厳しい。
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> ・龍泉洞等へ向かう観光客の利用はあるが、その比率は数%と非常に少ない。
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> ・町界を超えて利用する乗客の数が少なく、運賃収入が伸びにくい。 ・今後、通院に関連する移動ニーズは高まると考えている。 ・慢性的な赤字路線となっており、社員や乗務員のモチベーションが低下している。 ・どの事業者も乗務員不足や赤字に苦しんでいるが、その中でどこまでならできるか、それらを組み合わせて何とか最低限の公共交通網を維持する計画を作ってほしい。 ・人口減少が進む中、地方の公共交通は事業として成立しない状態であり、国等で抜本的な対策が行われな限り厳しい状況は改善されない。

②町民バス運行事業者

表 町民バス運行事業者へのヒアリング結果

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナの感染拡大により利用者は大きく減少した。 ・利用者数はコロナ前より年々減少傾向にあり、現在もその傾向は続いている。 ・定期客でなく、特に一般客の減少幅が大きい。
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者によっては貸切バスやスクールバスの運行、タクシーの運行、一般貨物自動車運送等の乗合以外の業務も行っている。 ・人件費や車両調達費、燃料費等も軒並み高騰しており厳しい状態である。 ・補助金を受けていても慢性的な赤字になっている。
乗務員の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員数はギリギリの状態である。 ・乗務員の高齢化が進んでおり、先がない状態である。 ・新たな乗務員の確保は難しく、求人や広告宣伝に力を入れている。
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> ・小本線においては龍泉洞へ行く観光客が複数見られ、特に大人の休日倶楽部のシーズンになると増加する傾向にある。 ・その他の路線は土日運休も多く、観光客の乗車はほとんどない。
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの座席数には余裕があるため、一般客の混乗を認めることで住民のためになるのではないか。 ・バスの選択肢を把握できていない町民も複数居ると思われ、どのように周知していくかが課題である。 ・主な乗客である高校生からダイヤに関する要望を受けたが、乗務員や車両のやりくりの制約があり応じることができなかった。 ・龍泉洞が増水等で入洞できない場合、他に巡る場所が3、4か所あれば巡回するバスを出しても良いと思う。最近では岩泉ヨーグルト工場見学が出てきたが、他に強いものがない。

③タクシー事業者

表 タクシー事業者へのヒアリング結果

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数はコロナ前から減少傾向であったが、コロナで更に大きく減少した。 ・通院の利用が多く、利用者の顔ぶれは大体決まっている。 ・流しでの利用はほとんどないため、基本的には車庫で待機しており予約や迎車依頼があれば運行している。 ・ドライバーを指名する利用者も複数いる等、地域密着の営業を行っている。
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者によっては町民バスや各種デマンド交通の運行、貸切バスやスクールバスの運行、一般貨物自動車運送等の一般乗用以外の仕事も行っている。 ・燃料費や人件費の高騰により厳しい状況である。 ・タクシー営業は利用者のため、あるいは地域のためという側面が強い。
乗務員の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員数はギリギリである。 ・乗務員は全員 60 代以上と高齢化が進んでいる。 ・コロナの影響で乗務員の採用を断念した。 ・乗務員数と貸切等他事業との関係で、タクシーの営業時間を短縮した。
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> ・龍泉洞に行く観光客を乗せることはあるが、そこまで多くない。 ・以前は龍泉洞のタクシー乗場で待機することもあったが、現在はしていない。
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーは住民の利便性を高める交通手段であるが、一般乗用（タクシー）と競合する部分があるため導入には検討が必要。

④その他移動サービス運行事業者

表 その他移動サービス運行事業者へのヒアリング結果

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・徐々に認知が進み利用者数が微増している路線もあるが、人口減少や高齢化により利用者が減少傾向の路線が目立つ。 ・スクールバスへの乗り継ぎに使う児童もいる。
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者によっては路線バスや貸切バスの運行、タクシーの運行、一般貨物自動車運送等の業務も行っている。 ・人件費や車両調達費、燃料費等も軒並み高騰しており厳しい状態である。
乗務員の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の高齢化が進んでいる。
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> ・Web サイトや観光パンフレットで情報が公開されていない路線や交通モードが大半であるため、観光客の利用は皆無である。
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> ・運行区域を広げてほしいという要望があるが、制度上の壁に加え、路線バスや通常のタクシー、食料品移動販売事業者等との競合があるため簡単には実現できない。 ・利用車両の老朽化が進んでおり、町の援助がないと買い替えは難しい。

第4章 公共交通に関わる課題の整理

4-1 公共交通の問題点の収集

各調査結果をもとに、本町内における公共交通の問題点を以下のように収集しました。

全体概況	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少と少子高齢化が進んでおり、今後もその傾向は続くことが予想される。 ・平坦な土地が少なく、主要施設は町内中心部の岩泉地区に集中しており、集落も道路及び河川沿線にある程度まとまっているが、町域が広大なこと、公共交通のサービス水準が高くないことから、町民の多くが自家用車で移動している。 ・自動車を運転しない高校生や高齢者の多くが家族等による送迎で移動しているが、一方で送迎してくれる人が居ない人も複数おり、高齢化によりその人数は今後増加することが考えられる。
公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・町民バスの路線見直しやフリー乗降区間の設置、デマンド交通等の二次交通拡大等を進めてきたものの、公共交通利用者数は減少傾向にある。 ・二次交通の中には年間利用者数が数十人と、個別輸送に近い状態となっているものもある。 ・公共交通不便地域（バス停から徒歩 300m 以上）が広がる地区があり、うちデマンド交通の運行していない地区では自家用車に頼らざるを得ない。
観光客の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の主要観光地である龍泉洞を訪れる観光客の大半は自家用車を利用しており、三陸鉄道及び町民バス小本線を利用しての来訪者はある程度見られるが、早坂高原線を利用しての来訪者は非常に少ない。
公共交通に関する町民のニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を主に利用するのは高校生及び高齢者であり、高校生は通学、高齢者は通院時の利用が比較的多い。 ・通院では 62.4%が町外へと行っており、かつ公共交通を利用する者の割合も通勤や買い物・その他お出かけに比べて高いが、その頻度は月に 1 回以下が 71.2%と少ない。 ・三陸鉄道はバスと比べ、利用していない、あるいは今後も利用しようと思わない町民の割合が高い。 ・路線バス及び町民バスの両方で、「現在は利用していないが、今後は利用したいと思っている」という潜在的ニーズは 50%強と過半数に達している。 ・優先すべき事項として、三陸鉄道では「他の公共交通との接続性改善」、路線バス及び町民バスでは「利用しやすい時間帯の運行」、「目的地に直接向かう路線の設置」、「フリー乗降制度の導入・拡大」、「鉄道や他バス路線等との接続性の改善」について改善を求める声が多い。 ・満足度について、路線バスでは「便数」「運行時間帯・ダイヤ」について、町民バスでは「バス停の待合環境」「便数」について特に不満が多い。
公共交通事業者の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足及び乗務員の高齢化は深刻であり、路線バスの維持に大きく影響する可能性が高い。 ・同様の理由から、町民バスやスクールバスの運行业務委託についても今後影響が生じる可能性がある。 ・路線バスは補助金を受けている路線でも慢性的な赤字になっている例が複数見られ、乗務員の高齢化に加え燃料代等の値上がりにより運行経費が増大していることもあり、路線の維持が限界に近づいている。 ・タクシーの状況も同様に厳しい状況である。 ・町内の交通資源は限られているため、現在の交通体系を維持しつつ新たな交通モードを導入すると、人員や車両の不足、あるいは路線やモード毎の乗客の奪い合いとなることが懸念される。

4-2 公共交通の課題の整理

収集した問題点をもとに、本町内における公共交通の課題を以下のように整理しました。

課題1. 交通弱者に寄り添った移動手段の確保

自動車を運転できない高校生や高齢者といった交通弱者にとって使いやすい公共交通とする必要があります。

課題2. 公共交通活用施策の推進

町民に公共交通を利用してもらうには、まず広報・周知を行うことが必要です。加えて公共交通活用施策の実施により、現在は自動車を運転できる人にも公共交通に目を向けてもらい、利用してもらう、あるいは将来利用する立場になることを意識してもらう等、当事者意識を醸成する必要があります。

課題3. 公共交通の担い手確保

乗務員不足は交通事業者にとって大きな課題であり、人口減少や今後行われる残業規制等によりその状況は悪化することが予想される中、事業者任せではなく、行政でも担い手の確保やそのための手法等に関する施策を検討する必要があります。

課題4. 地域の交通資源を最大限に生かした持続可能な公共交通網の構築

人口減少や少子高齢化が進む本町で持続可能な公共交通を実現するためには、行政と事業者、あるいは事業者同士が連携し、町内の交通資源（事業者や乗務員、車両等）を最大限に生かすような仕組みを作る必要があります。

第5章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

5-1 基本的な方針

(1) 望ましい公共交通ネットワークのあり方

本町の公共交通網を考えるにあたっては、鉄道、地域間交通（路線バス）、地域内交通及び補完交通の3段階に機能分類して検討します。方向性としては、既存の公共交通網を有効に活用し、主要な交通結節拠点を中心に、公共交通機関相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークを構築します。

■公共交通システムの役割分担の考え方

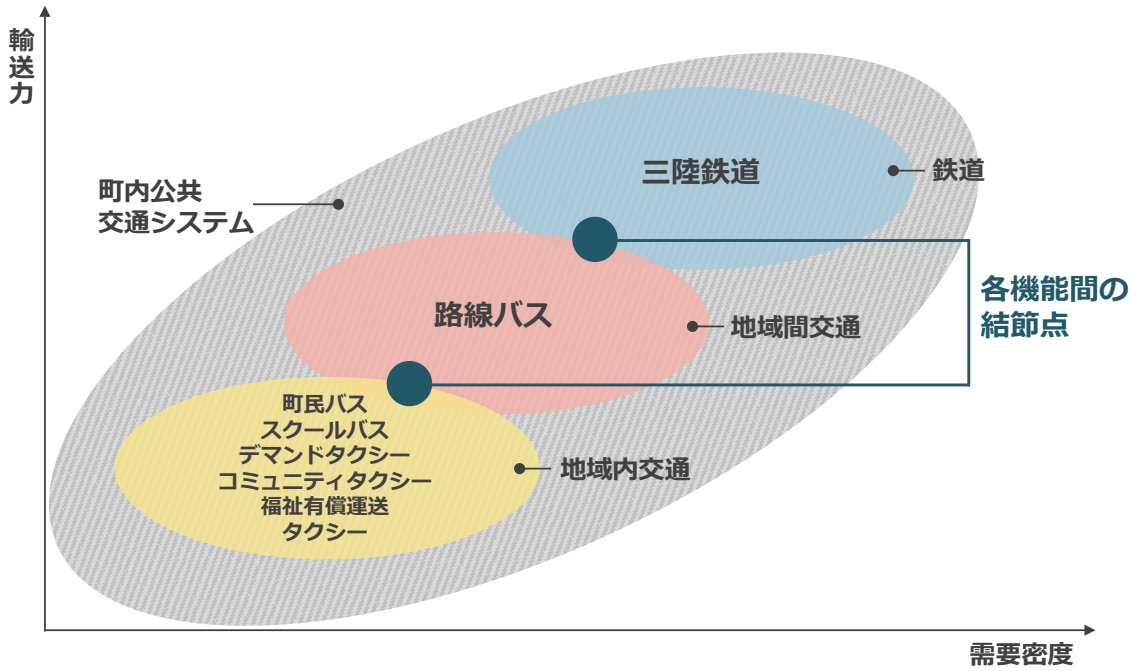
区分	役割分担	対応公共交通
鉄道	・三陸沿岸の各駅へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線	三陸鉄道
地域間交通	・近隣の主要都市への連絡及び町内の骨格となる路線	早坂高原線（JRバス） 宮古小本線（岩手県北自動車） 岩泉茂市線（東日本交通）
地域内交通	・鉄道に接続、地域間路線を補完 ・町内の地区間・拠点間を連絡し、分散する集落を連絡する路線 ・高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	町民バス スクールバス デマンドタクシー※ コミュニティタクシー 福祉有償輸送 タクシー
交通結節点	・上記交通システムの乗り継ぎ拠点	三陸鉄道岩泉小本駅 拠点バス停 等



※デマンドタクシーとは？

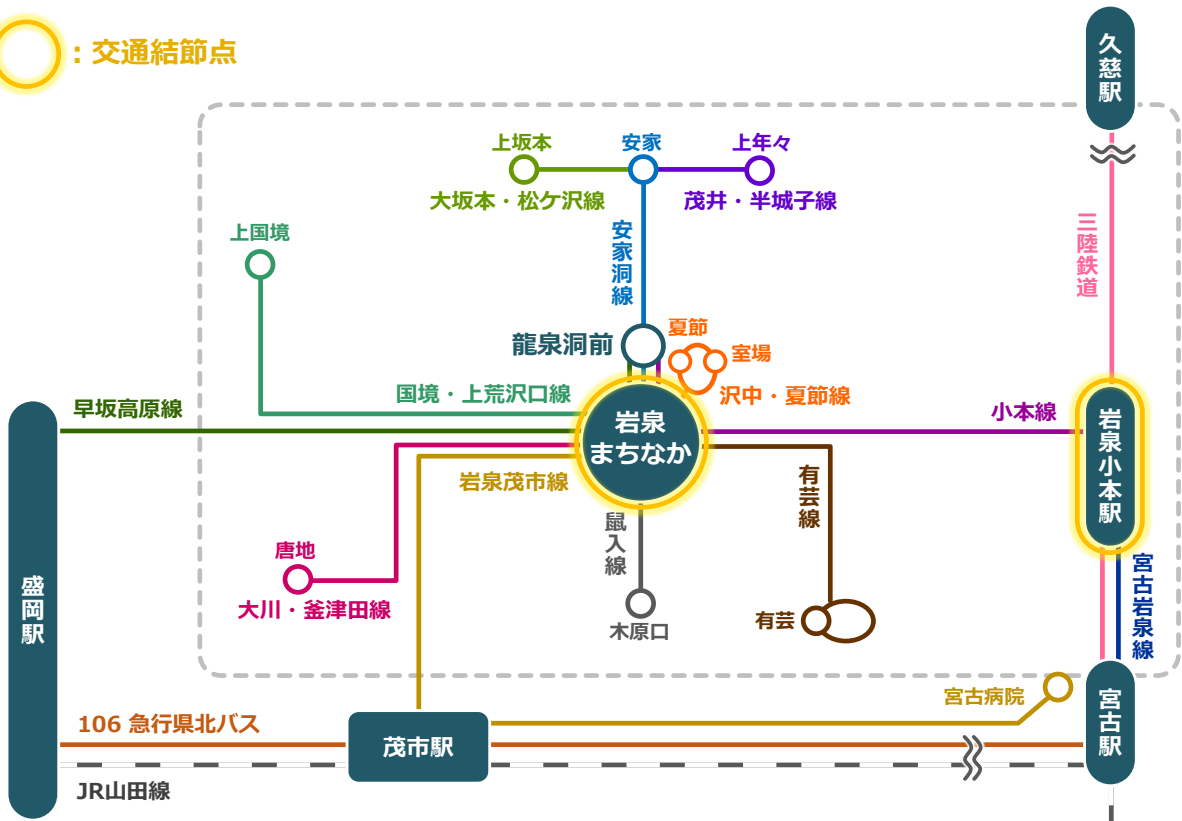
バスのようにあらかじめ決まった時間帯に、決まったバス停を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのことです。

■交通機能（モード）別の役割分担



■岩泉町地域交通ネットワーク

○ : 交通結節点



(2) 基本的な目標

地域公共交通の意義とは、「町民が日常生活を送る際に必ず必要となる『移動』のニーズを満たし、移動を通して町民の豊かな暮らしを実現すること」と言えます。このことから、以下を地域公共交通の基本的な目標とします。

- ◆ 誰もが利用できるもので、多くの町民がこれを認知し、使用している
- ◆ 安心して利用でき、町民の交流と豊かな生活に帰する

(3) 基本方針

次の3つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指します。

基本方針1：すべての町民が使いやすい公共交通を整備する

年齢や自動車運転免許の有無を問わず、すべての町民が生活を送るうえでの不自由や費用負担の低減を目指します。

基本方針2：町民・地域・交通事業者・町で協働し、持続可能な公共交通とする

本町の公共交通は、事業者等の様々な努力・工夫で現在まで維持されてきましたが、更なる人口の減少や担い手不足、運行経費の増加等により、既存の公共交通網を町・事業者のみで維持していくことは極めて厳しい状況となっています。町民・地域（教育機関、福祉事業者、貨物運送事業者等）・交通事業者・町で協働して、持続可能な公共交通を目指します。

基本方針3：生活の豊かさとまちの活性化に寄与する公共交通とする

移動そのものの満足度が向上することで、外出する楽しさを再認識でき、結果的にまちのにぎわいの創出や経済の活性化、観光客の入込につながるような公共交通を目指します。

5-2 計画目標及び評価指標の設定

基本方針に基づき、地域公共交通の計画目標を設定し、その目標達成状況を評価するための指標を以下のように設定します〔基準値：令和4年度、目標値：令和8年度〕。

基本方針1：すべての町民が使いやすい公共交通を整備する

計画目標 1-1 移動のしやすさ			
評価指標 ①	基準値	目標値	備考
町民バスの運行ダイヤの見直し	－	随時	

評価指標 ②	基準値 (R4年)	目標値	備考
公共交通の利用者数	123,521人	123,608人	
路線バス	82,490人	82,490人	現状維持
町民バス	39,931人	39,931人	現状維持
デマンドタクシー	118人	205人	
久慈行きタクシーバス	322人	322人	現状維持
有芸すずらんバス	39人	39人	現状維持
小川地区 コミュニティタクシー	16人	16人	現状維持
交通空白地有償運送	605人	605人	現状維持

計画目標 1-2 待合環境整備による利便性の向上			
評価指標 ③	基準値	目標値	備考
待合環境改善数	－	3箇所	

計画目標 1-3 新規サービスの導入			
評価指標 ④	基準値	目標値	備考
キャッシュレス決済導入	－	2事業者	

基本方針 2 : 町民・交通事業者・町で協働し、持続可能な公共交通とする

計画目標 2-1 公共交通の維持・確保			
評価指標 ⑤ デマンドタクシーの区域数	基準値	目標値	備考
	1地域	3地域	
評価指標 ⑥ 収支率	基準値	目標値	備考
	町民バス	25.63%	基準値と 比較して改善
	デマンドタクシー	9.22%	
	久慈行きタクシーバス	11.60%	
	有芸すずらんバス	3.38%	
	小川地区 コミュニティタクシー	23.57%	
	交通空白地有償運送	20.72%	
評価指標 ⑦ 町負担額	基準値	目標値	備考
	63,709千円	基準値と 比較して改善	

計画目標 2-2 公共交通の担い手の確保			
評価指標 ⑧ 乗務員の募集・周知	基準値	目標値	備考
	—	随時	

基本方針 3 : 生活の豊かさとまちの活性化に寄与する公共交通とする

計画目標 3-1 公共交通網やまちの活性化に寄与する情報発信			
評価指標 ⑨ 交通情報の発信	基準値	目標値	備考
	—	随時	

計画目標 3-2 外出機会の創出・脱炭素の取組			
評価指標 ⑩ グリーンスローモビリティ [※] 実証事業の導入	基準値	目標値	備考
	—	導入	



※グリーンスローモビリティとは？

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小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。

第6章 目標達成のために実施する事業

6-1 実施事業

地域公共交通の基本目標

- ◆ 誰もが利用できるもので、多くの町民がこれを認知し、使用している
- ◆ 安心して利用でき、町民の交流と豊かな生活に帰する

基本方針 1
すべての町民が使いやすい公共交通を整備する

計画目標 1-1 移動のしやすさ	事業 1 : 利用者のニーズに即した 運行経路・ダイヤの見直し
計画目標 1-2 待合環境整備による利便性の向上	事業 2 : 待合環境の点検、改善 事業 3 : バス停の時刻表の表示改善
計画目標 1-3 新規サービスの導入	事業 4 : キャッシュレス決済導入の検討 事業 5 : 分かりやすく使いやすい料金体系の整理

基本方針 2
町民・交通事業者・町で協働し、持続可能な公共交通とする

計画目標 2-1 公共交通の維持・確保	事業 6 : スクールバス混乗便の検討 事業 7 : 貨客混載実証事業の検討 事業 8 : デマンドタクシーの活用の拡大
計画目標 2-2 公共交通の担い手の確保	事業 9 : 乗務員の募集・周知

基本方針 3
生活の豊かさやまちの活性化に寄与する公共交通とする

計画目標 3-1 公共交通網やまちの活性化に寄与する情報発信	事業 10 : バスの運行状況が検索できるシステムの検討
計画目標 3-2 外出機会の創出・脱炭素の取組	事業 11 : グリーンスローモビリティ実証事業の検討

6-2 事業と役割分担

基本方針	取組事業		役割分担		
			町民 地域	交通 事業者	町
1 すべての町民が 使いやすい公共交通 を整備する。	①	利用者のニーズに即した 運行経路・ダイヤの見直し	●	●	●
	②	待合環境の点検、改善			●
	③	バス停の時刻表の表示改善		●	●
	④	キャッシュレス決済導入の 検討		●	●
	⑤	分かりやすく使いやすい料 金体系の整理		●	●
2 町民・交通事業者・町 で協働し、持続可能 な公共交通とする。	⑥	スクールバス混乗便の検 討	●	●	●
	⑦	貨客混載の実証事業の検討	●	●	●
	⑧	デマンドタクシーの活用の 拡大	●	●	●
	⑨	乗務員の募集・周知		●	●
3 生活の豊かさとまち の活性化に寄与する 公共交通とする。	⑩	バスの運行状況が検索で きるシステムの検討		●	●
	⑪	グリーンスローモビリティ 実証事業の検討	●	●	●

6-3 実施事業の概要

基本方針 1 すべての町民が使いやすい公共交通を整備する

計画目標 1-1 移動のしやすさ

取組事業 1 利用者のニーズに即した運行経路・ダイヤの見直し

■ 事業内容

利用者の移動ニーズや実態（通院や買い物等での利用時間帯や目的地、高校生の有無等）について適宜情報収集し、町民バスの運行時間、便数、運行経路、バス停等について、適時見直しを行います。

また、下表の町民バスは、生活に不可欠な路線として、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、運行の維持を図ります。

地区名	路線名	経路	キロ程
小本	小本線	岩泉消防署前～岩泉小本駅前～大牛内	33.80
有芸	有芸線	岩泉消防署前～皆の川～岩泉消防署前	60.79
岩泉	鼠入線	岩泉消防署前～岩泉三本松～木原口	18.59
	沢中・夏節線	岩泉消防署前～下室場～岩泉消防署前	24.98
大川	大川・釜津田線	町民会館・図書館前～サンパワーおおかわ～唐地	24.98
小川	国境・上荒沢口線	岩泉三本松～門～馬淵小学校前	30.60
安家	安家洞線	岩泉消防署前～龍泉洞前～安家日向団地	23.80
	大坂本・松ヶ沢線	岩泉消防署前～安家地区複合施設前～上坂本	59.22
	茂井・半城子線	岩泉消防署前～安家地区複合施設前～上年々	51.72

■ 要望元、対象課題

町民アンケート、課題 1.交通弱者に寄り添った移動手段の確保

■ 役割分担

町民、交通事業者、町

■ スケジュール

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
情報収集・見直し		
➔		

取組事業 2 待合環境の点検、改善

■ 事業内容

利用者の利便性向上を図るため、バス停の待合環境について点検を行い、改善します。

【バス停の運行表示情報の改善案】

- 待合環境に、ベンチや屋根付きのバス停を設けることを検討します。
- 待合スペースが地域コミュニティになるような空間を検討します。

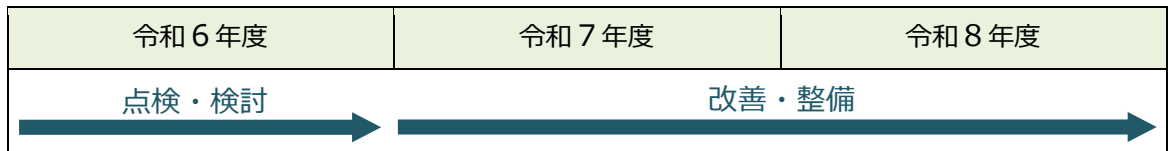
■ 要望元、対象課題

町民アンケート、課題 1.交通弱者に寄り添った移動手段の確保

■ 役割分担

町

■ スケジュール



■ 取組事例



▲コミュニティスペースのあるバス停（高崎市）



▲屋根付きバス停（横浜市栄区）



▲簡易なベンチ付きバス停（松江市）

取組事業 3 バス停の時刻表の表示改善

■ 事業内容

バス停の運行表示情報を、見やすく改善します。

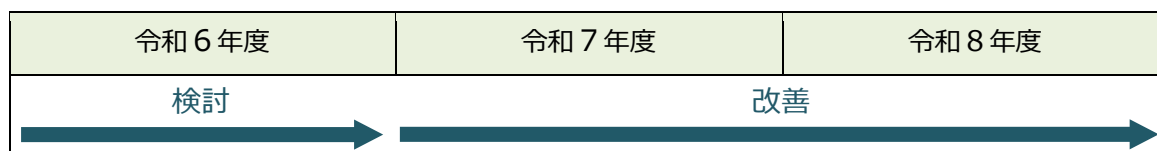
■ 要望元、対象課題

町民アンケート、課題 2.公共交通活用施策の推進

■ 役割分担

交通事業者、町

■スケジュール



計画目標
1-3

新規サービスの導入

取組事業 4 キャッシュレス決済導入の検討

■事業内容

若い世代や観光客にニーズがあるキャッシュレス決済の導入に向けて、維持管理のコストを考慮し、検討していきます。

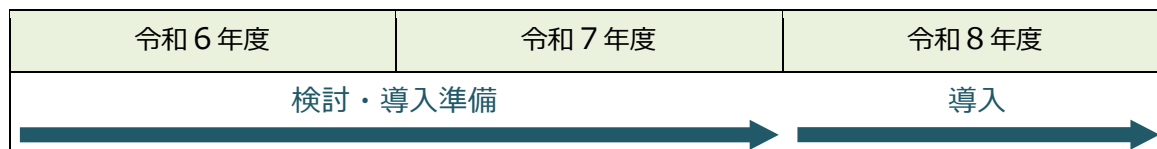
■要望元、対象課題

町民アンケート、課題4.地域の交通資源を最大限に生かした持続可能な公共交通網の構築

■役割分担

交通事業者、町

■スケジュール



取組事業 5 分かりやすく使いやすい料金体系の整理

■事業内容

利用者増加を図るために、分かりやすい料金体系について交通事業者と協議しながら検討します。

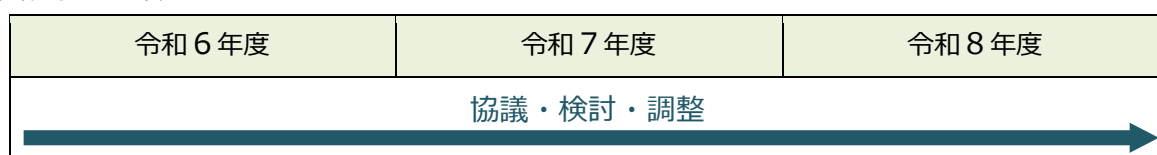
■要望元、対象課題

ー、課題2.公共交通活用施策の推進

■役割分担

交通事業者、町

■スケジュール



基本方針 2 町民・交通事業者・町で協働し、持続可能な公共交通とする

計画目標
2-1

公共交通の維持・確保

取組事業 6 スクールバス混乗便の検討

■ 事業内容

登校時に児童・生徒が利用しているスクールバスを、町民も利用できるようにするスクールバス混乗便[※]の検討を行います。

■ 要望元、対象課題

事業者ヒアリング、課題 4 .地域の交通資源を最大限に生かした持続可能な公共交通網の構築

■ 役割分担

町民、教育機関等、交通事業者、町

■ スケジュール

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
検討・調整		

?

※スクールバス混乗便とは？

スクールバスに町民も児童・生徒と一緒に乗車することができるバスのことです。児童・生徒が通学に利用するスクールバスに町民の混乗を可能にすることで、町民の移動を支援します。

取組事業 7 貨客混載実証事業の検討

■ 事業内容

公共交通が地域の足としての重要な役割を担い続けていくために、物流のサービスを組み合わせた貨客混載[※]の実証事業を検討します。バス路線を維持し、地域にとって大切な生活サービスの充実や地域コミュニティの活性化等を目指します。

■ 要望元、対象課題

事業者ヒアリング、課題 4 .地域の交通資源を最大限に生かした持続可能な公共交通網の構築

■ 役割分担

町民、貨物運送事業者等、交通事業者、町

■ スケジュール

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
検討・調整		実証運行・見直し

?

※貨客混載とは？

タクシーやバスが、乗客と荷物を一緒に運ぶことです。高齢化・ドライバーの人手不足が問題となっている中、地域の交通や物流の手段を確保することができます。

取組事業 8 デマンドタクシーの活用の拡大

■ 事業内容

町民バスについて、1運行当たりの利用者数が一定数以下となる時間帯の便の廃止を検討し、スクールバス混乗便やデマンド交通への切り替えを検討します。

また、1運行当たりの利用者が少ない路線はデマンドタクシーを導入し、交通不便地域に住む住民や交通弱者への支援を行います。

なお、実施に当たっては、生活に不可欠な路線として、国庫補助「地域内フィーダーシステム補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図ります。

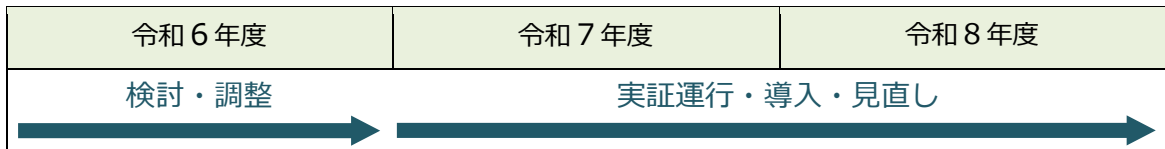
■ 要望元、対象課題

町民アンケート、課題4.地域の交通資源を最大限に生かした持続可能な公共交通網の構築

■ 役割分担

町民、交通事業者、町

■ スケジュール



計画目標
2-2

公共交通の担い手の確保

取組事業 9 乗務員の募集・周知

■ 事業内容

人口減少・高齢化等による交通需要の減少、バス・タクシー等のドライバー不足が課題となっていることから、乗務員の確保に向けた募集・周知を強化します。

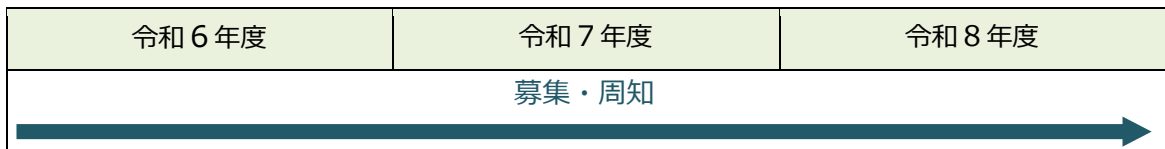
■ 要望元、対象課題

ー、課題3.公共交通の担い手確保

■ 役割分担

交通事業者、町

■ スケジュール



基本方針 3 生活の豊かさとまちの活性化に寄与する公共交通とする

計画目標
3-1

公共交通網やまちの活性化に寄与する情報発信

取組事業 10 バスの運行状況が検索できるシステムの検討

■ 事業内容

バスの運行状況が検索できるシステム（バスロケーションシステム※）の導入を検討します。バスの現在地や運行状況をスマートフォン等で確認できるようにすることで、バス停での待ち時間短縮、利便性向上につなげます。

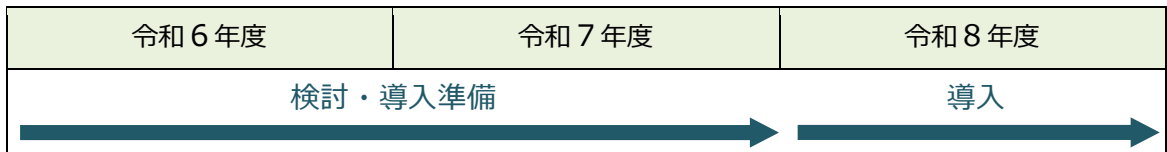
■ 要望元、対象課題

町民アンケート、課題2.公共交通活用施策の推進

■ 役割分担

交通事業者、町

■ スケジュール



?

※バスロケーションシステムとは？

GPS を活用したバスの位置情報を確認できるシステムのことです。スマートフォンやパソコンで見ることができます。

■ 取組事例



▲バスロケーションシステム例

クラウド型民間バスロケシステム「バス予報」。岩手県内では、県交通路線バスの他、北上市・花巻市のコミュニティバスでも導入事例あり。

取組事業 11 グリーンスローモビリティ実証事業の検討

■ 事業内容

町では地域脱炭素の推進に力を入れており、グリーンスローモビリティは環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能のため、高齢者の外出機会の創出、観光客の周遊に資する新たなモビリティとして期待されています。町内を周遊する実証実験の実施を検討します。

■ 要望元、対象課題

ー、課題 2. 公共交通活用施策の推進

■ 役割分担

町民、交通事業者、町

■ スケジュール

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
検討	導入準備	導入

■ 車両例

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

▲グリーンスローモビリティの車両例（国土交通省）

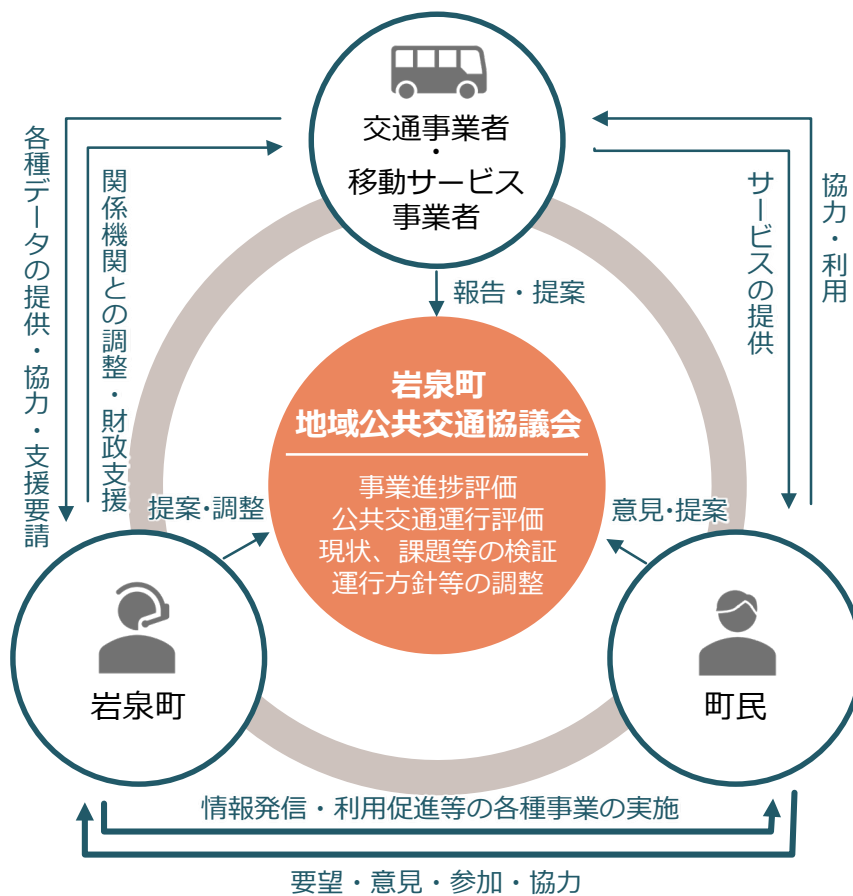
第7章 計画の達成状況の評価

7-1 計画の推進体制

本計画の実施にあたっては、町だけでなく、交通事業者、町民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠です。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めていきます。

■計画推進のための町民・交通事業者・町・その他関係機関による協働体制



7-2 計画の進行管理

「岩泉町地域公共交通計画」の推進にあたり、自動運転等の先進技術の開発など、法令や施策、技術革新などの「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想され、その時々々の状況への対応が求められます。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指します。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「岩泉町地域公共交通協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（町民、交通事業者、町等）が施策効果の検証結果を共有します。なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行います。

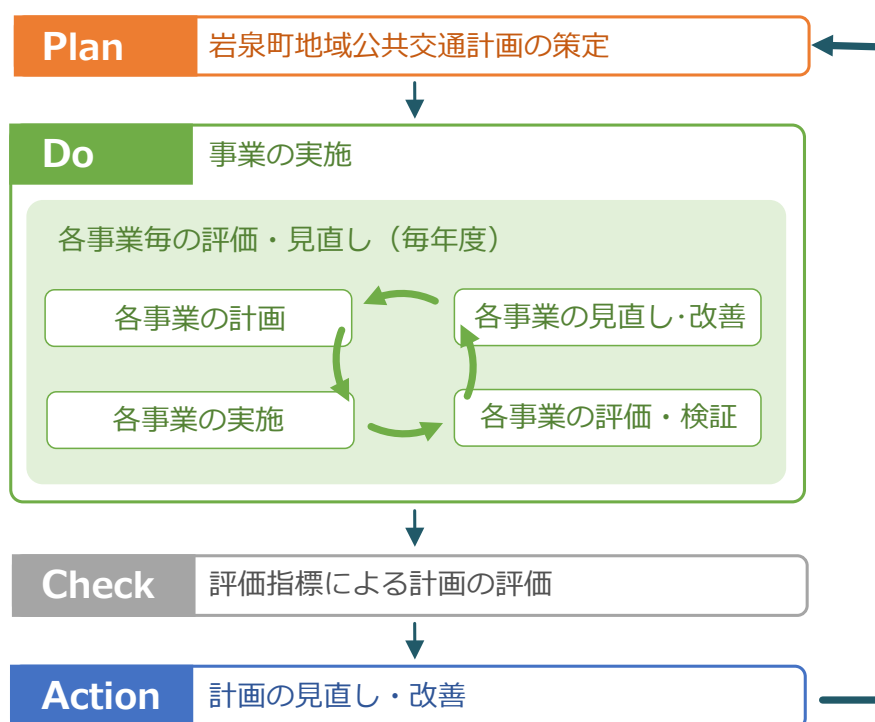
【事業実施状況の評価（年に1回実施）】

公共交通への取組や運行状況について、「利用者数」「収支率」「町負担額」などの状況を毎年度評価します。

【目標達成度の評価（令和8年度実施）】

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証します。但し、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図ります。

■進捗管理・PDCA、KPI 管理評価の方法



■各 PDCA サイクルの概要

項 目	進捗管理・評価方法
P（計画）	岩泉町地域公共交通計画の策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	岩泉町地域公共交通計画の見直しの検討 （次期計画の策定）

7-3 進捗状況の評価方法

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的評価スケジュールと、検証するための調査概要は次のとおりとします。

本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者からの提供による利用実績や利用者調査等を実施し、計画全体及び公共交通網の評価を行い、実施事業の見直し及び新たな事業を追加して、次期計画を策定します。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとします。

■評価スケジュール

項 目		令和6年度	令和7年度	令和8年度
関連調査 評価方法	利用者数等の実績・整理	●	●	●
	町民アンケート調査			●
	事業者ヒアリング調査			●
	公共交通利用者調査			●
事業実施の評価		●	●	●
計画（目標達成度）の評価				●
計画・目標値の見直し				●
岩泉町地域公共交通協議会の開催		●	●	●

■ 町民アンケート調査概要

調査方法等	主な調査項目
<p>〈対象者〉 18歳以上の町民（住民基本台帳から抽出）、 岩泉高校生</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 回答者属性 ・ 公共交通（鉄道、路線バス、町民バス、デマンドタクシー等）に対する利用実態や満足度等

■ 事業者ヒアリング調査概要

調査方法等	主な調査項目
<p>〈対象者〉 交通事業者（乗合、貸切、一般乗用、交通空白地有償運送、福祉運送等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用、経営、乗務員の状況 ・ 新規取組事業の効果と今後の課題等

■ 公共交通利用者調査概要

調査方法等	主な調査項目
<p>〈対象者〉 町内で運行中の公共交通の利用者</p> <p>〈調査日時〉 平日・休日各1日、全便（始発から終発）</p> <p>〈調査方法〉 公共交通の乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票に記入し、降車時に回収もしくは後日郵送回収するアンケート調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者属性 ・ 利用特性（片道・往復利用、免許の有無、利用頻度等） ・ 運行サービスの満足度や改善要望等