

田野畑村
地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月
田野畑村

目 次

1 .	はじめに	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	田野畑村の交通特性と課題	2
2 .	総合連携計画	3
2-1	新しい公共交通の基本方針	3
2-2	新しい公共交通の考え方 ～4つの田野畑バス～	6
2-3	計画の区域	15
2-4	新しい公共交通の目標	15
2-5	目標の実現に向けた事業と実施主体	16
2-6	計画の期間	16
2-7	事業のスケジュールと進行管理	17
3 .	田野畑村の地域公共交通の現状と課題	18
3-1	地域の概況	18
3-2	公共交通の現状	25
3-3	村民の生活交通の現状と意向 ～住民アンケート調査結果～	33
3-4	国保田野畑村診療所への通院の状況と意向 ～通院者ヒアリング調査～	37
3-5	小中学生の通学の状況と意向 ～小中学生保護者アンケート～	39
3-6	村民バス以外の生活交通の事例	40
3-7	田野畑村内の観光の現状	41

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

現在、田野畑村では村民バスが村内をくまなく運行し、村民の生活の足を担っている。しかし、少子・高齢化やマイカーの普及に伴って、利用者は減少しており、村民バスの運行にかかる村の財政負担は増加を続けている。

その一方で、田野畑村は集落が点在している上に地形上起伏が大きく、公共交通は村内で生活を送る上で欠かすことのできないサービスである。

また、平成 22 年度から村内の 6 つの小学校が 1 校に統廃合される予定となっており、これに伴いスクールバスの導入が必要となっている。さらには、中学校の寄宿舎についても利用生徒数が減少していることを受け廃止の予定となっており、その場合の中学生の通学の足の確保についても同時に検討する必要も生じている。

スクールバスを導入するにあたっては、現在の村民バスと路線やダイヤ等のニーズが重なる部分も少なくないことから、スクールバスの導入に伴い、村内の生活交通体系を見直す必要が生じている。

このような現状を踏まえ、田野畑村の地域概況や、現在の村民バスの運行および利用状況等を整理し、平成 22 年 4 月からのスクールバスの運行を含め、財政負担の問題と住民ニーズの反映を実現した持続性のある田野畑村の新しい公共交通システムを再構築し、安心して暮らせる生活環境づくりを目指し、地域公共交通活性化協議会を平成 20 年度に立ち上げ、協議を重ねた。

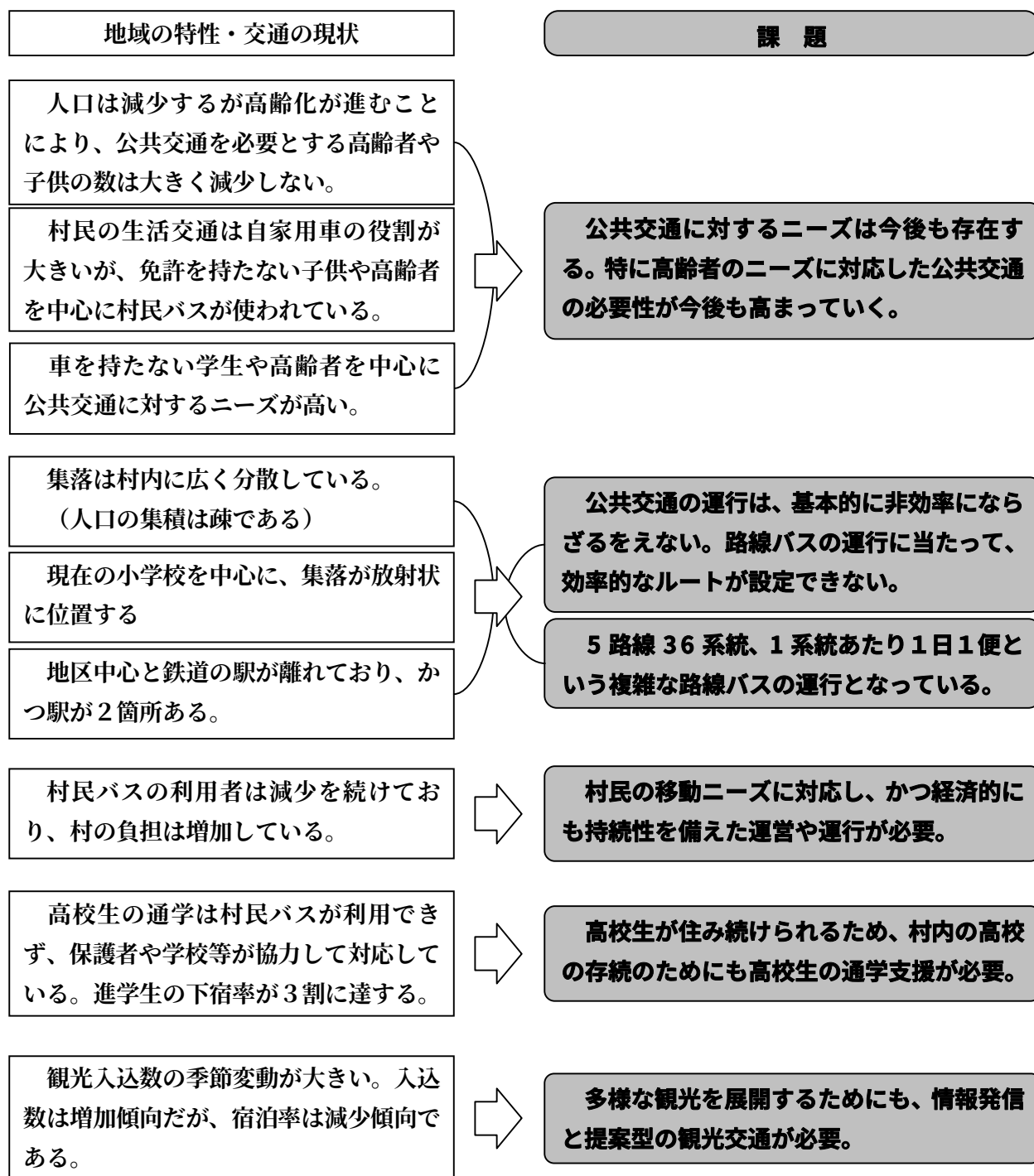
その結果を取りまとめ、本計画を策定する。



写真 村民バスに乗り込む乗客（田野畑駅前）

1-2 田野畑村の交通特性と課題

田野畑村の交通環境を取り巻く特性と課題を整理する。



2. 総合連携計画

2-1 新しい公共交通の基本方針

田野畑村の生活交通の現状と課題を踏まえ、新しい公共交通体系の基本的な考え方として3つの方針を定める。

基本方針1	公共交通を必要とする人のニーズに応えた公共交通体系をつくり、安心して暮らせる田野畑を目指す。
--------------	---

村民の生活においてはマイカーが普及し、公共交通を必要とし、公共交通に期待する人は限定的である。しかし、マイカーを持たない高齢者や学生を中心に公共交通を必要とする人は存在している。

限られた財政状況においては、公共交通を必要とする人のニーズに焦点を絞り、生活交通体系を再構築し、村民の生活環境を支えるとともに、持続的な公共交通をつくっていくことが求められる。

本計画では、対応すべき公共交通のニーズを小中学生および高校生の通学、高齢者を中心とした一般村民の村内の移動（通院や買い物等）とし、それらに対応した公共交通として4種類の運行方法による公共交通体系（「4つの田野畑バス」）として整理し、導入の検証を行っていくこととする。

表 2-1 生活交通のニーズと生活交通体系のイメージ ～4つの田野畑バス～

運行時間	運行方法	対応ニーズ	主な行き先
6～8 時	1) 協働バス (事前登録の定時定路線)	高校生の登校1	田野畑駅、島越駅 (7 時前後の鉄道便に接続)
		高校生の登校2	田野畑校、岩泉高校 (それぞれ 8 時過ぎ着)
	2) 村民バス兼用スクールバス	小中学生の登校	田野畑小学校、田野畑中学校 (それぞれ 8 時過ぎ着)
8～15 時	3) 予約運行交通 (乗合タクシー)	高齢者や一般の 通院や買い物	国保田野畑村診療所、田野畑駅、 島越駅、岩泉駅、三田市
	4) 観光交通	観光客	北山崎、田野畑駅、鶴の巣断崖
15～17 時	2) 村民バス兼用スクールバス	小学生の帰宅 (一般も混乗)	田野畑小学校発
17～18 時	2) 村民バス兼用スクールバス	小中高生帰宅 (一般も混乗)	田野畑小学校、田野畑中学校、田野畑 校発
19 時～	1) 協働バス (事前登録の定時定路線)	高校生帰宅	岩泉高、田野畑校、田野畑駅、島越駅 発

基本方針 2	村と村民と事業者がそれぞれの役割を自覚し、 協働することにより、生活交通の充実を図る。
---------------	--

新しい生活交通の実現には、村と村民、事業者等が協働して公共交通を実現するとともに、利用者のニーズをとりまとめ、随時運行に反映させていける体制づくりが重要となる。

協働バスについては、毎朝利用する利用者が限られることもあり、村民が自ら利用者を把握し、運行の計画を立て、事業者と連絡を密にすることが重要で、村は必要に応じて調整等を担う。

村民バスについては、スクールバスとしての機能を実現しつつ、これまでの村民バスとしての役割も果たせるよう、村は庁内の調整と、村民の立場からは利用の促進を図る。

予約運行交通については、予約制の運行というメリットを生かし、事業者を中心にニーズのとりまとめを図りながら、随時村民や事業者、村が参加した運営協議の場を設け、運行の改善を図ることがポイントとなる。

観光交通については、観光事業者と連携しながら、旅客事業者を中心に観光ニーズに応えた商品としての交通サービスを提供していくことが重要である。

また、過疎地有償運送の制度の活用についても必要に応じて検討することとする。

表 2-2 運行方法を役割分担

適する運行方法	村民	旅客事業者	村
1) 協働バス (事前登録の定時定路線)	ニーズの把握 運営の計画、改善	運行	連絡調整、運行支援
2) 村民バス兼用スクールバス	ニーズのとりまとめ 利用の促進	運行	運行計画 連絡調整、運行支援
3) 予約運行交通 (乗合タクシー)	ニーズのとりまとめ 利用の促進	ニーズのとりまとめ 運行への反映	運行計画 連絡調整、運行支援
4) 観光交通	—	運行の計画、ニーズの 把握、運行、ガイド	連絡調整、運行支援

基本方針3	田野畑の資源を生かし、田野畑を元気にする観光交通をつくる。
--------------	--------------------------------------

村内には、国内有数の観光資源があり、現在は体験型観光の振興などの取り組みも進んでいる。

観光交通の実態はマイカーと観光バスが主体であり、現在公共交通としては村民バスで田野畑駅と北山崎を結んで運行しているが、観光ピーク時にも利用者はほとんどいない。

しかし、一部では公共交通で結んでいない観光地（鵜の巣断崖）に行きたいというニーズや、鉄道時間に合わせた運行を希望するニーズなどがあり、これらに対してはタクシーが対応している。また、三陸鉄道もこたつ列車などのイベント列車等を運行し、観光客の誘致に力を入れており、連携することによって観光客の移動支援を実現できる可能性がある。

観光振興は田野畑村にとって重要な施策である。観光シーズンをターゲットとし、村内にある観光資源、観光事業者を有機的に結びつけることによって、「観る・食べる・体験する」ことができる田野畑型観光を提案し、村内の観光振興につながる観光交通をつくる。

また、観光シーズン以外には、既存のタクシー事業者と協力した観光客の移動支援体制を構築する。

表 2-3 観光交通の季節別運行方法

期間	運行方法案
観光シーズン (8月)	「提案型村遊バス」 田野畑駅を発着とし、「観る、食べる、体験する」をそろえた村内観光を体験できるプログラムにあわせた公共交通の運行とする。
通常シーズン (8月を除く11ヶ月)	「観光乗合タクシー」 田野畑駅に車両待合、(もしくは受付窓口)を置き、利用者がいるときのみ、車両が運行する。 主要な行き先別に表示額とし、差額を村が補助する。

2-2 新しい公共交通の考え方 ～4つの田野畑バス～

2-2-1 公共交通体系

新しい公共交通体系を以下に示す。それぞれの運行イメージを次ページ以降に示す。

表 2-4 新しい公共交通の運行概要

4つの田野畑バス	運行概要案
1) 協働バス (事前登録の定時定路線)	主に高校生の通学の足を確保するために、保護者などが運営協議会を組織してバスの運営を行い、通学ニーズにきめ細かく対応したバス（乗合タクシー）を実現する。
2) 村民バス兼用スクールバス	村内の集落を網羅した路線バスとし、小中学生の通学を支えるとともに、広く村民が利用できるバスを実現する。
3) 予約運行交通 (乗合タクシー)	主に高齢者の生活の足を確保するために、ドア・ツー・ドアを高め、かつ予約制にすることにより持続性を備えた公共交通として予約運行型の乗合タクシーを実現する。
4) 観光交通	「観る・食べる・体験する」ことができる田野畑型観光を提案する観光対応の路線バスを観光資源、観光事業者と有機的に結びつけることによって実現する。



協働バス



村民バス兼スクールバス



予約運行交通（乗合タクシー）

2-2-2 協働バスの運営・運行方針

(1) 現在の通学先 ～住民アンケート調査～

- ・ 岩泉方面への通学は、田野畑、沼袋、浜岩泉の地域からの通学が多い。
- ・ 久慈や宮古など鉄道を利用する必要がある通学生は、村内各地区から通学している。

↓

村内全域から鉄道駅への接続が必要である。

岩泉高校や田野畑校への通学生は、村民バスの利用者が多く、これに対応した公共交通が必要である。また、村民バスが利用できない生徒については、高校生のいる家庭が共同でタクシー会社と契約して高校生の登下校の送迎を行っている。(P24「村民バス以外の生活交通の事例」参照)

表 2-5 通学先 (行政区別)

学区	Q1地区	村内	岩泉	普代	野田	久慈	宮古	その他	総計
田野畑	菅窪 (n=5)	2					2	1	5
	田野畑 (n=9)	3	2			1	3		9
	西和野 (n=1)						1		1
	七滝 (n=2)	1	1						2
	和野 (n=1)		1						1
	板橋 (n=0)								
沼袋	甲地 (n=2)	1					1		2
	沼袋 (n=3)	1	1			1			3
	尾肝要 (n=6)	2				4			6
	田代 (n=2)	1					1		2
	巢合 (n=0)								
	千丈 (n=0)								
島越	島越 (n=13)	6					7		13
羅賀	羅賀 (n=10)	5			1		4		10
	明戸 (n=3)	2					1		3
浜岩泉	真木沢 (n=5)		2				3		5
	猿山 (n=3)	2					1		3
	大芦 (n=2)						1	1	2
	切牛 (n=2)	2							2
	浜岩泉 (n=1)	1							1
机	机 (n=2)	1					1		2
	北山 (n=2)						2		2
	池名 (n=0)								
総計		30	7		1	6	28	2	74
		41%	9%		1%	8%	38%	3%	100%

(2) 運行計画

- 高校生のいる家庭や通勤利用希望者が運営協議会をつくり、運営を行なう。
- 毎年3月頃に、利用希望者を募り、運行路線やダイヤ等を設定する。
- 走行性を確保するためにも、基本的には主要道路沿線や小学校等の主要施設を乗降場所として定める。

- 運賃等については、実験運行結果等を踏まえて検討する。
- 田野畑校の通学生は、村民バス兼スクールバスの利用を検討する。

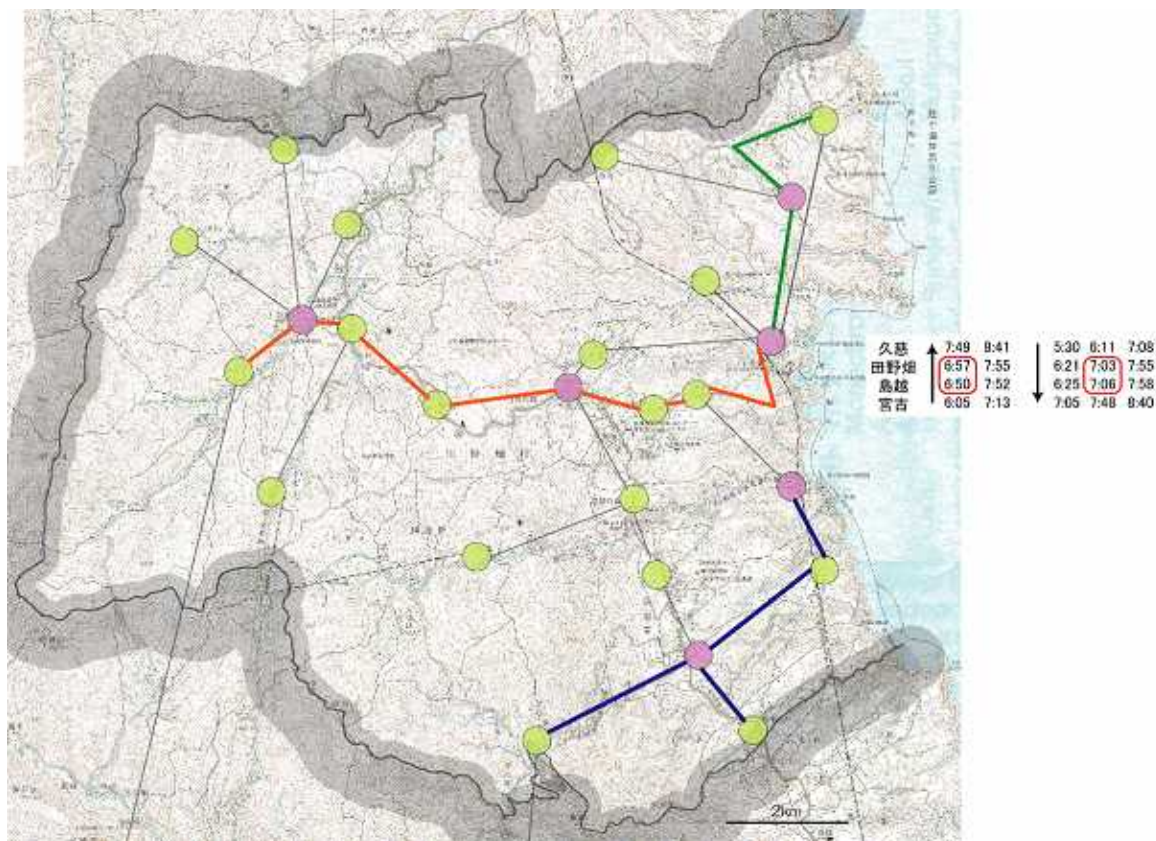


図 2-1 路線イメージ

表 2-6 運行計画 (例)

	No	方面	コース 1	コース 2
登校	1	机	北山 6:40→机→田野畑駅 6:55	田野畑駅 7:05→浜岩泉→真木沢→猿山→岩泉高校 8:00
	2	沼袋	沼袋 6:25→田野畑→田野畑駅 6:55	田野畑駅 7:05→田野畑→沼袋→岩泉高校 8:00
下校	1		岩泉高校 19:00 発	

2-2-3 村民バス兼用スクールバスの運営・運行方針

(1) 小中学生の推計

小中学生は、平成 22 年度には 227 人になる見込みで、その後も微減が続くと予測される。

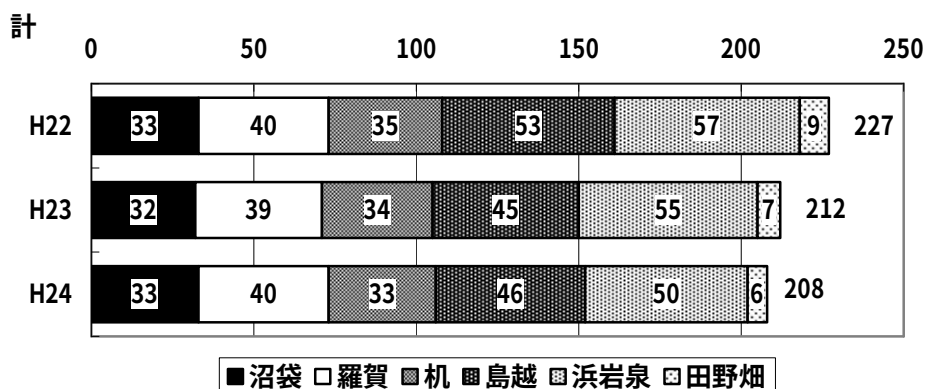


図 2-2 小中学生の児童生徒数（予測）

(2) スクールバスの運行方針 ～教育委員会ヒアリング調査結果～

スクールバスは、各集落から小学校まで 40 分以内で到着すること、車両の効率的な運行を基本方針として、8 路線、10 台で運行する。

表 2-7 運行計画（案）

№	方面	コース	距離	時間	人数	車両（定員）	残席
1	七滝	七滝→中学校→小学校	13.9	25	8 名	マイクロ小 (15 人)	6
2	沼袋 1	千丈→甲地→沼袋→尾肝要→板橋→小学校→中学校	18.3	39	24 名	マイクロ中 (29 人)	4
3	沼袋 2	田代→巢合→小学校→中学校	15.1	27	10 名	マイクロ中 (29 人)	18
4	羅賀	明戸→羅賀→小学校→中学校	11.9	24	40 名	中型バス (46 人)	5
5	机	北山→机→小学校→中学校	20.6	40	35 名	マイクロ中 (29 人) マイクロ小 (15 人)	8
6	浜岩泉 1	猿山→浜岩泉→中学校→小学校	12.3	24	21 名	マイクロ中 (29 人)	7
7	浜岩泉 2	真木沢→切牛→大芦→中学校→小学校	14.7	25	36 名	中型バス (42 人)	5
8	島越	島越→和野→中学校→小学校	7.6	16	53 名	中型(46 人) マイクロ小 (15 人)	8

注：車両（定員）には、ドライバーを含む

(3) 運行計画

- 村内各地域から村の中央に位置する小学校、中学校に8時過ぎに到着するように定時定路線のバスを運行する。
 - 車両定員の余裕分を生かして、田野畑校への通学や通院等へのニーズにも対応することとし、これまでの村民バスの役割も担うこととする。
 - 下校便についても混乗とする。
- 混乗とするため、授業時間の変更に対する運行時間の変更は最低限に抑える。そのために、小学校や中学校に生徒児童が安心してバスを待ち合える空間の整備を進める。(学童クラブ等)
- 村外から田野畑校に通学する生徒(田野畑駅及び島越駅を利用)の通学にも配慮する。

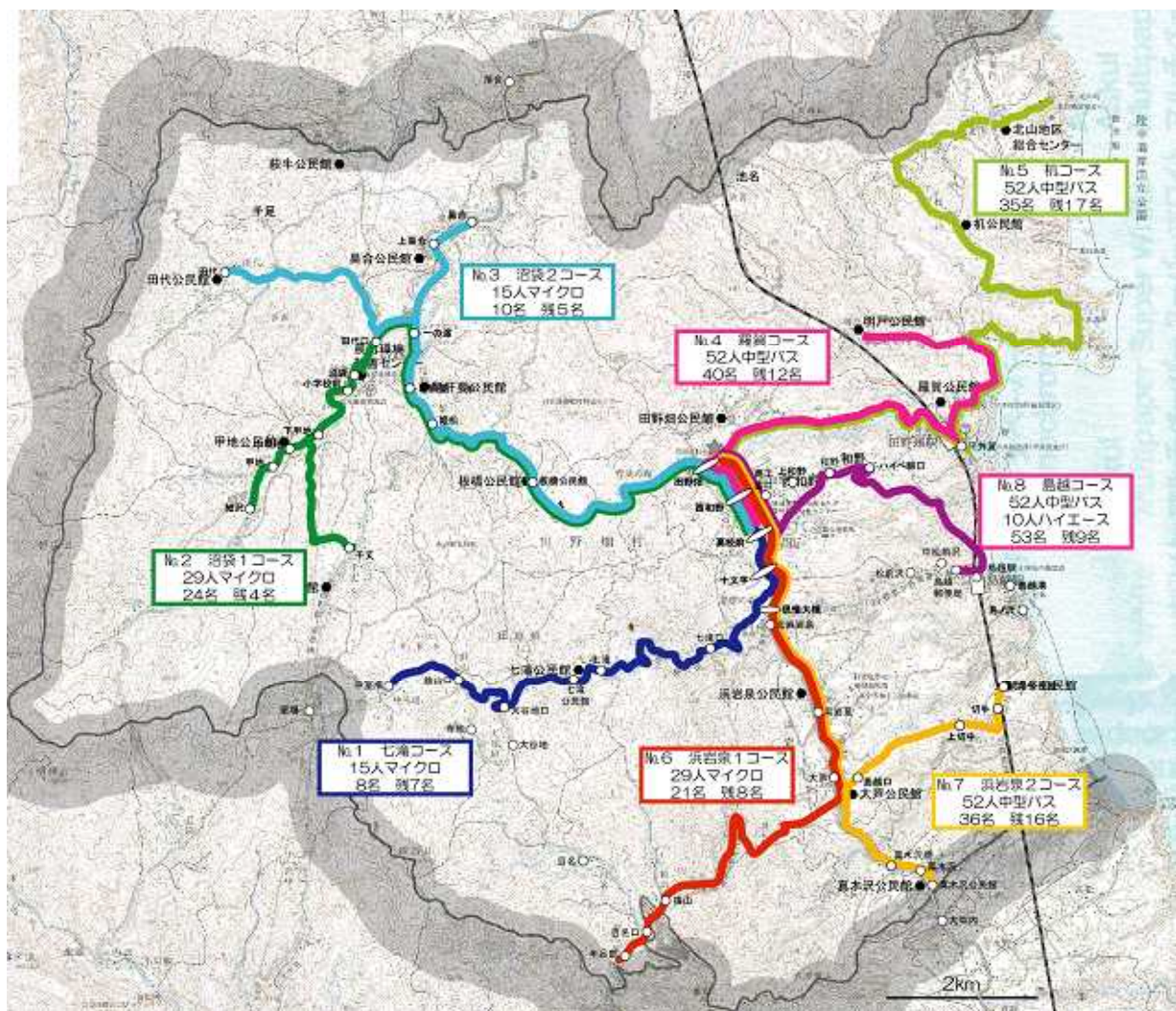


図 2-3 スクールバスの運行経路

2-2-4 予約運行交通（乗合タクシー）の運営・運行方針

（１）乗客数の予測

- ・ 【利用する人数】＝住民アンケート調査の質問 10（「お昼の時間帯に現在の村民バスに代わって導入された場合、あなたにとって便利になると思いますか？」）に対して、「便利になると思う」と回答した人のうち、質問 11（「毎日運行ではなく、週に２～３日の運行するとした場合でも利用しますか？」）に対して、「利用する」と回答した人数
- ・ 【１日あたりの利用人数】＝外出頻度を月１回と想定し、「利用する人数」を 20 日で割った値
- ・ その結果、１日あたりの利用人数は全体で 9 人、各地区は、沼袋と田野畑がそれぞれ 2.6 人と比較的多く、浜岩泉と羅賀はそれぞれ 1.2 人、机は 1.0 人、島越は 0.8 人という人数となると予想される。

表 2-8 予約運行交通の利用意向

地区	行政区	利用する人数	1日あたりの 利用人数(人/日)
机	机	10	0.5
	池名	3	0.2
	北山	7	0.4
	机 計	20	1.0
沼袋	甲地	17	0.9
	沼袋	11	0.6
	千丈	2	0.1
	巢合	8	0.4
	田代	3	0.2
	尾肝要	11	0.6
	沼袋 計	52	2.6
田野畑	七滝	9	0.5
	菅窪	13	0.7
	西和野	2	0.1
	田野畑	15	0.8
	板橋	2	0.1
	和野	10	0.5
	田野畑 計	51	2.6
島越	島越	15	0.8
	島越 計	15	0.8
浜岩泉	猿山	7	0.4
	真木沢	3	0.2
	切牛	6	0.3
	大芦	7	0.4
	浜岩泉 計	23	1.2
羅賀	明戸	8	0.4
	羅賀	15	0.8
	羅賀 計	23	1.2
総計		184	9.2

注：「便利になる」と回答した人のうち、
週に２～３日でも「利用する」と回答した人数

(2) 運行計画

- 現在の村民バスの利用人数と、住民アンケート調査の結果をみても、1日あたりの利用者数は、10人未満となると予想される。
- 昼間の外出ニーズとして、通院と買い物を想定すると頻度は月に1～2日、多くても週に1～2日であること、住民アンケートでも毎日運行でない場合でも利用意向はあることから、毎日運行を行わず、運行台数（及びドライバー数）を減らして運行の効率化を図ることとする。→村内を4地区に分け、1日1台で対応する。

ただし、新しい運行形態であることから実験運行を行い、最終的な運行計画を決定する必要がある。

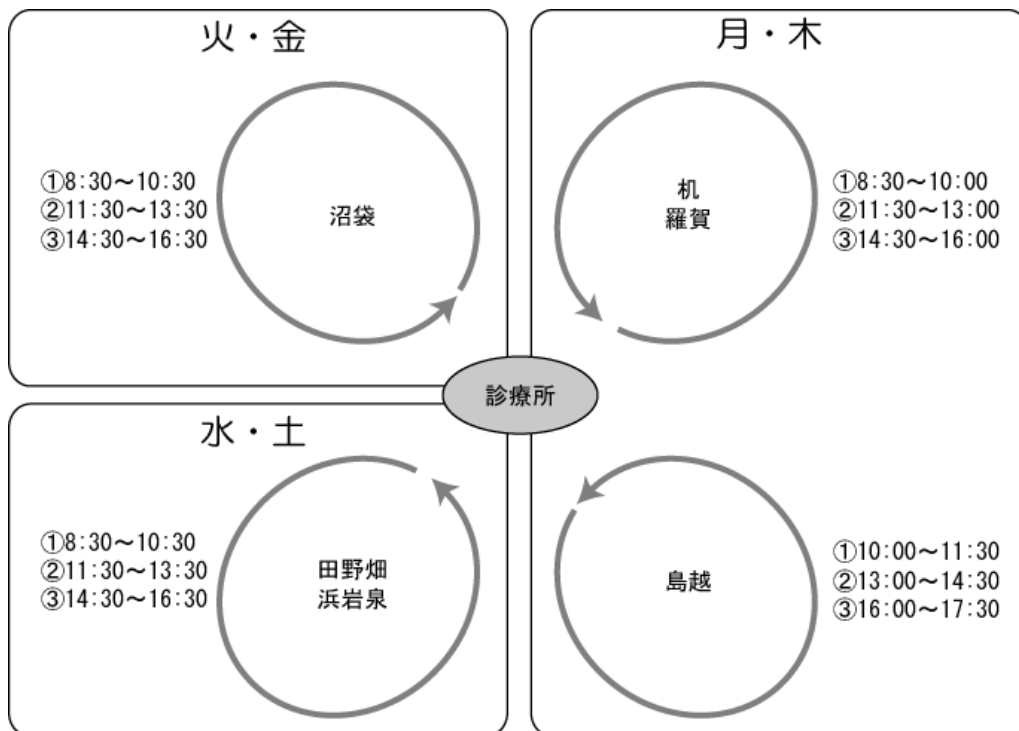


図 2-4 運行計画（例）

2-2-5 観光交通

(1) 観光提案

田野畑村内の観光コースを以下のように提案する。

表 2-9 観光提案 (例)

時間	1日コース (10時着)	半日コース (12時着)	東京からコース (13時着)	朝ツアー① 「海ツアー」	朝ツアー② 「断崖ツアー」
7時				サッパ船	
8時				風呂・食事	北山崎→鶴の巣
9時					
10時					
11時	サッパ船				
12時	食事	食事			
13時	北山崎	北山崎	北山崎		
14時	村内周遊	村内周遊	村内周遊		
15時	(番屋、思惟、鶴)	(番屋、思惟、鶴)	(番屋、思惟、鶴)		
16時					
17時					

(2) 運行計画

- 観光シーズンと通常シーズンでは、異なる運行方法を採用する。
- 観光シーズンは、観光提案型の運行ダイヤ、ルートをつくる。
- 通常シーズンは、タクシーと連携した運行体制とする。

表 2-10 観光交通の運行ダイヤ (例) (観光シーズン)

時間	1日コース (10時着)	半日コース (12時着)	東京からコース (13時着)	朝ツアー① 「海ツアー」	朝ツアー② 「断崖ツアー」
6時				各旅館 6:50 羅賀荘前	
7時 8時					7:00 各旅館 7:20 北山崎 7:50 8:20 鶴の巣断崖 8:40 9:00 各旅館
9時				9:30 羅賀荘 各旅館	
10時	10:00 田野畑駅 10:05 羅賀荘前				
11時					
12時	12:00 田野畑駅 12:15 番屋 12:50 田野畑駅	12:05 羅賀荘前 12:25 北山崎			
13時			13:05 田野畑駅 13:15 番屋 13:20 北山崎		
14時 15時	14:00 北山崎 14:30 思惟大橋 15:30 龍泉洞か各旅館	14:10 番屋 (ガ) 14:20 14:40 鶴の巣断崖 (ガ) 15:00			

2-2-6 車両配置

新しい生活交通体系の①～⑧の生活交通に対応させる車両の配置計画を整理する。

表 2-11 車両配置計画案

№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
登録年	H12.3	H13.3	H16.3	H17.3	H10	H12	新規	新規	新規	新規
定員	29 人	15 人	29 人	29 人	42 人	29 人	46 人	15 人	46 人	15 人
種類	マイクロ中	マイクロ小	マイクロ中	マイクロ中	中型バス	マイクロ中	中型バス	マイクロ小	中型バス	マイクロ小
車名	日野リエッセ	トヨタ ハイエース	三菱 ローザ	三菱 ローザ	三菱 エアロミディ	三菱 エアロミディ				
スクール バス(混乗) 登校便	〔沼袋1コース〕 千丈 7:30 小学校 8:05 中学校 8:10	〔七滝コース〕 七滝 7:30 中学校 7:55 小学校 8:00	〔浜岩泉1 コース〕 猿山 7:40 中学校 7:55 小学校 8:00	〔沼袋2コース〕 田代 7:40 小学校 8:05 中学校 8:10	〔浜岩泉2 コース〕 真木沢 7:30 中学校 7:55 小学校 8:00	〔机1コース〕 北山 7:30 小学校 8:05 中学校 8:10	〔羅賀コース〕 明戸 7:40 小学校 8:05 中学校 8:10	〔机2コース〕 北山 7:30 小学校 8:05 中学校 8:10	〔島越1コース〕 島越 7:40 中学校 7:55 小学校 8:00	〔島越2コース〕 島越 7:40 中学校 7:55 小学校 8:00
予約運行交通								(8:30～17:30)		8:30～17:30
スクール バス(混乗) 下校1便	〔沼袋1コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 千丈 17:00	〔七滝コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 七滝 17:00	〔浜岩泉1 コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 猿山 16:50	〔沼袋2コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 田代 17:00	〔浜岩泉2 コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 真木沢 17:00	〔机コース〕 小学校 16:30 診療所 16:40 北山 17:10	〔羅賀コース〕 小学校 16:30 診療所 16:40 明戸 17:00	〔机コース〕 小学校 16:30 診療所 16:40 北山 17:10	〔島越1コース〕 診療所 16:20 小学校 16:30 島越 16:50	
スクール バス(混乗) 下校2便	〔沼袋1コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 千丈 19:10	〔七滝コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 七滝 19:00	〔浜岩泉1 コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 猿山 18:50	〔沼袋2コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 田代 19:10	〔浜岩泉2 コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 真木沢 19:10	〔机コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 北山 19:10	〔羅賀コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 明戸 19:00	〔机コース〕 中学校 18:30 小学校 18:40 北山 19:10	〔島越1コース〕 小学校 18:30 中学校 18:40 島越 18:50	
備考	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	事業者への 運行委託	スクールバスに 乗り切れない ときに出勤 (8月)は「観光村 遊バス」として運 行)	事業者への 運行委託
									スクールバスに 乗り切れ ないときに出勤	

2-3 計画の区域

田野畑村内全域を対象範囲とする。

2-4 新しい公共交通の目標

基本方針を実現するための目標として、以下の目標および目標数値を設定する。

基本方針 1	公共交通を必要とする人のニーズに応えた生活交通体系をつくり、 安心して暮らせる田野畑を目指す。
目 標	目標 1) 協働バスの実現 目標 2) 村民バス兼スクールバスの実現 目標 3) 予約運行交通（乗合タクシー）の実現
数値目標	① 自動車の免許を持たない人の外出の満足度の向上 現在（平成 20 年度） → 目標（平成 25 年度） 46%* 60% *住民アンケート調査結果（平成 20 年 8 月）

基本方針 2	村と村民と事業者がそれぞれの役割を自覚し、協働することにより、 生活交通の充実を図る。
目 標	目標 4) 協働による利用促進策の実施
数値目標	② 村と村民、事業者が参加した協議回数 現在（平成 20 年度） → 目標（平成 25 年度） 年に 1 回 2 か月に 1 回以上

基本方針 3	田野畑の資源を生かし、田野畑を元気にする観光交通をつくる。
目 標	目標 5) 観光交通（観光村遊バス＋観光乗合タクシー）の実現 目標 6) 観光情報ポータルサイトの構築
数値目標	③ 公共交通を利用する来訪者人数の増加 現在（平成 20 年度） → 目標（平成 25 年度） 3 人／日* 5 人／日 *実態調査結果（平成 20 年 8 月 8～10 日）

2-5 目標の実現に向けた事業と実施主体

基本方針と目標に基づき、「地域公共交通活性化・再生法」における事業補助（３年間半額補助）を受けながら、重点的に実施する事業および主要な実施主体を以下に設定する。

表 2-12 事業と主な実施主体

事業	事業内容	主な実施主体
1) 新しい公共交通の実験運行	①協働バスの実験運行	村、村民 旅客事業者 (バス、タクシー事業者)
	②村民バス兼用スクールバスの実験運行	村、教育委員会
	③予約運行交通の実験運行(乗合タクシー)	村 旅客事業者(タクシー事業者)
	④観光交通の実験運行	村 旅客事業者 (バス、タクシー事業者) 観光事業者
2) 利用促進	⑤利用促進策の実施 ➤ バス停表示 ➤ バス車両表示 ➤ 待合環境の整備、乗継支援 ➤ 広報資料の製作 ➤ 利用者ニーズの収集と改善策の検討 ➤ その他利用促進のために必要な事項の実施	協議会
	⑥観光交通情報ポータルサイトの製作	協議会

2-6 計画の期間

本計画は平成 21～23 年度の 3 ヶ年を計画期間とする。ただし、その後も「田野畑村地域公共交通活性化協議会」において、随時モニタリングを行い、改善を継続することとする。

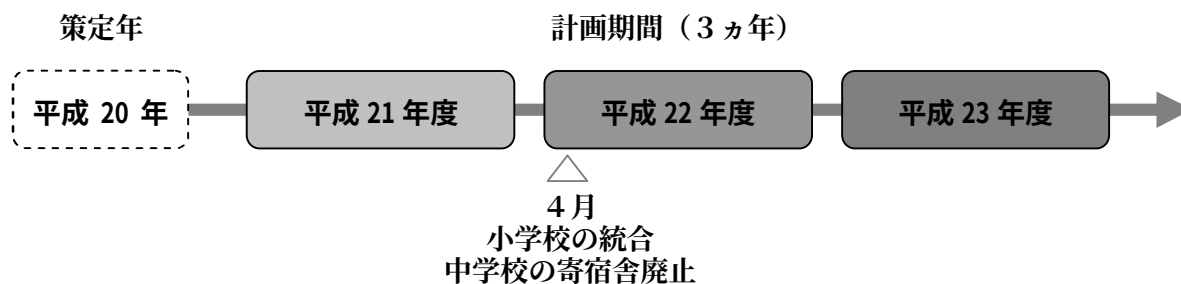


図 2-5 計画の期間

2-7 事業のスケジュールと進行管理

事業のスケジュールを以下のように設定する。ただし、その後も活性化協議会において随時モニタリングを行い、改善を継続することとする。

表 2-13 事業スケジュール

事業		H21 前半 (4-9月)	H21 後半 (10-3月)	H22 前半 (4-9月)	H22 後半 (10-3月)	H23 前半 (4-9月)	H23 後半 (10-3月)
1. 協働バスの実験運行		←.....→ 運行計画	実験運行	←.....→ 検証	● 募集・運行計画		
2. 村民バス兼用スクールバスの実験運行		←.....→ 運行計画	←.....→ 広報準備	実験運行	● ←.....→ 検証 運行計画見直し		
3. 予約運行交通の実験運行(乗合タクシー)		←....→ ←....→ 運行計画 広報準備	実験運行	←.....→ 検証			
4. 観光交通の実験運行	村遊バス			←....→ ←....→ 広報準備 実験運行1	● ←.....→ 検証	● ←....→ ←....→ 広報準備 実験運行2	
	タクシー運行	←....→ ←....→ 運行計画 広報準備	実験運行	←.....→ 検証	運行計画見直し(随時)		
5. 観光情報ポータルサイトの構築		←.....→ 調整・準備・製作	サイト公開	←.....→ 検証			
6. 協働による利用促進策の実施			時刻表の製作			評価調査	利用促進策検討

3. 田野畑村の地域公共交通の現状と課題

3-1 地域の概況

3-1-1 位置・地勢

田野畑村は岩手県沿岸北部に位置し、東西に約 17km、南北に 14km の広さで、面積は 156km² 余である。

北上山系のなだらかな台地上に広がるが、海岸に近づくに従って起伏が激しくなり、東西に延びる谷々が集落間を分断するように走り、やがて 200m 前後の絶壁となって海に落ち込み、日本有数の景勝地である北山崎や鵜の巣断崖を造り出している。

平地はわずか 16% 足らずで、ほとんどが山林で占められた臨海型の山村である。主な産業は水産業と畜産や畑作、観光である。

明治 22 年 4 月、田野畑、沼袋、浜岩泉の 3 村が合併し、現在の田野畑村が誕生した。住民自治組織の基本単位である行政区は 24 で、6 つの小学校区を単位に 6 つの自治振興会が組織されている。

特徴 1) 人口は村内の各集落に分散しており、さらに集落間は谷で分断された地形となっている。



図 - 3-1 田野畑村の位置



写真 深い谷と道路

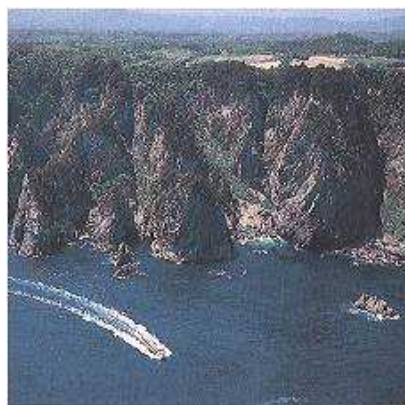


写真 200m 前後の絶壁

周辺地域の主要市町村である久慈や宮古までは車や三陸鉄道で1時間程度、盛岡までは2～3時間ほどの距離にある。

臨海型山村の特徴として、道路は各地区の中心から放射状に伸びて集落を結んでおり、集落は道路沿いに点在している。



特徴２）放射状の道路構造で、集落は道路沿いに散在している。



- 19 -

3-1-3 人口の推移と予測

平成 17 年度の国勢調査によると、田野畑村の人口は 4,214 人、世帯数は 1,385 世帯で、65 歳以上人口割合は 30%を占める。

村の人口予測によると、今後も人口減少と高齢化は進み、平成 22 年には人口は 3,911 人と 4 千人を下回り、65 歳以上の人口は 33%、平成 27 年には 35%にまで進むと予測される。

しかし、人口は減少するが高齢化が進むことにより、公共交通を必要とする高齢者や子供の数は大きく減少しない。

特徴 3) 公共交通を特に必要とすると考えられる高齢者のニーズに対応した公共交通の必要性が今後も高まる。

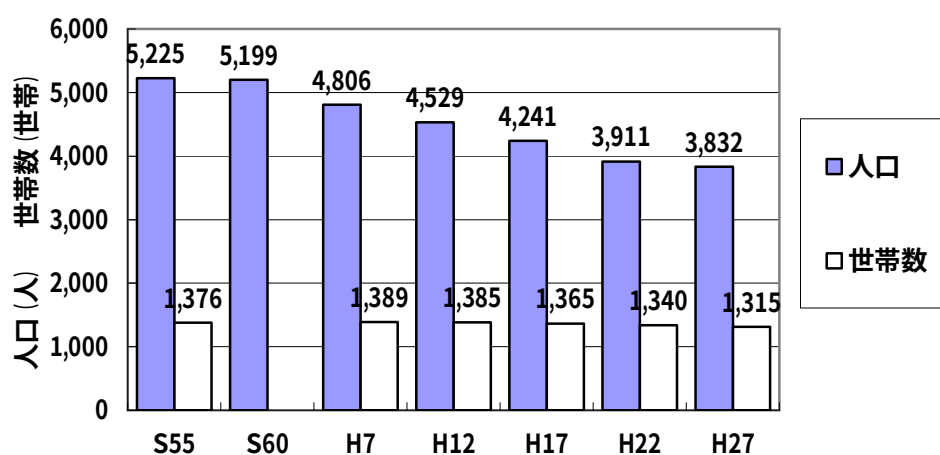


図 3-4 人口と世帯数の推移

資料：S55～H17 は国勢調査、H22、27 は田野畑村資料

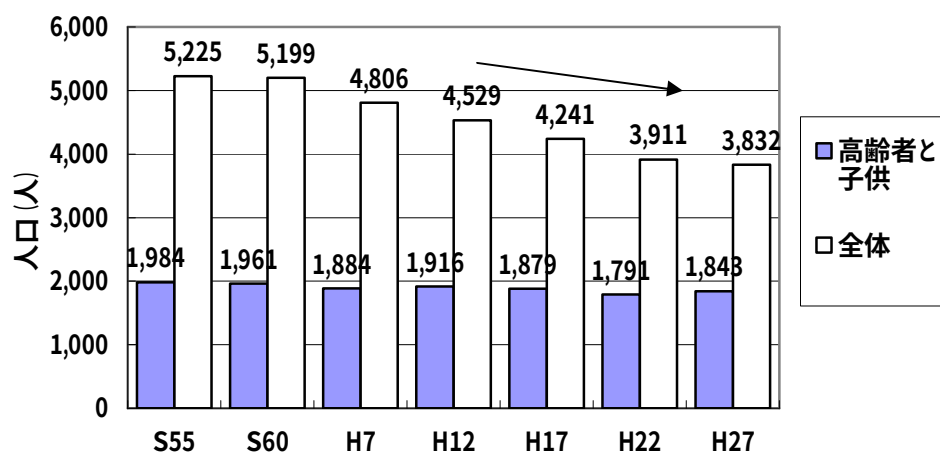


図 3-5 人口の推移と予測

資料：S55～H17 は国勢調査、H22、27 は田野畑村資料

注：高齢者とは 65 歳以上、子供とは 15 歳未満を指す。

3-1-4 施設の分布

(1) 教育機関

現在、小学校は6校あるが、平成22年度から1校に統合する予定となっており、統合後の小学校は、現在の田野畑小学校の予定である。

中学校は、昭和49年に村内に5つあった分校を本校に統合し、1校となっている。その際、通学の手段確保と寝食を共にする教育的効果の実現を目指し、寄宿舎が整備された。しかし、道路交通網の整備や生徒数の減少、地域を取り巻く教育環境の変化などを理由に入寮生は年々減少していることから、平成21年度末で廃止予定となっている。中学校は国道45号から600mほど離れた場所に位置しており、学校の前までは村民バスの運行は行われていない。

高校は村内に1校（岩泉高校田野畑校）があり、国道45号沿いに立地しているほか、他の進学先としては、平成19年度は宮古市内が18名（55%）を占めて最も多く、次いで久慈市内が15%、盛岡市内が12%と続いている。全体としては約3分の1が村外に下宿している状況となっている。

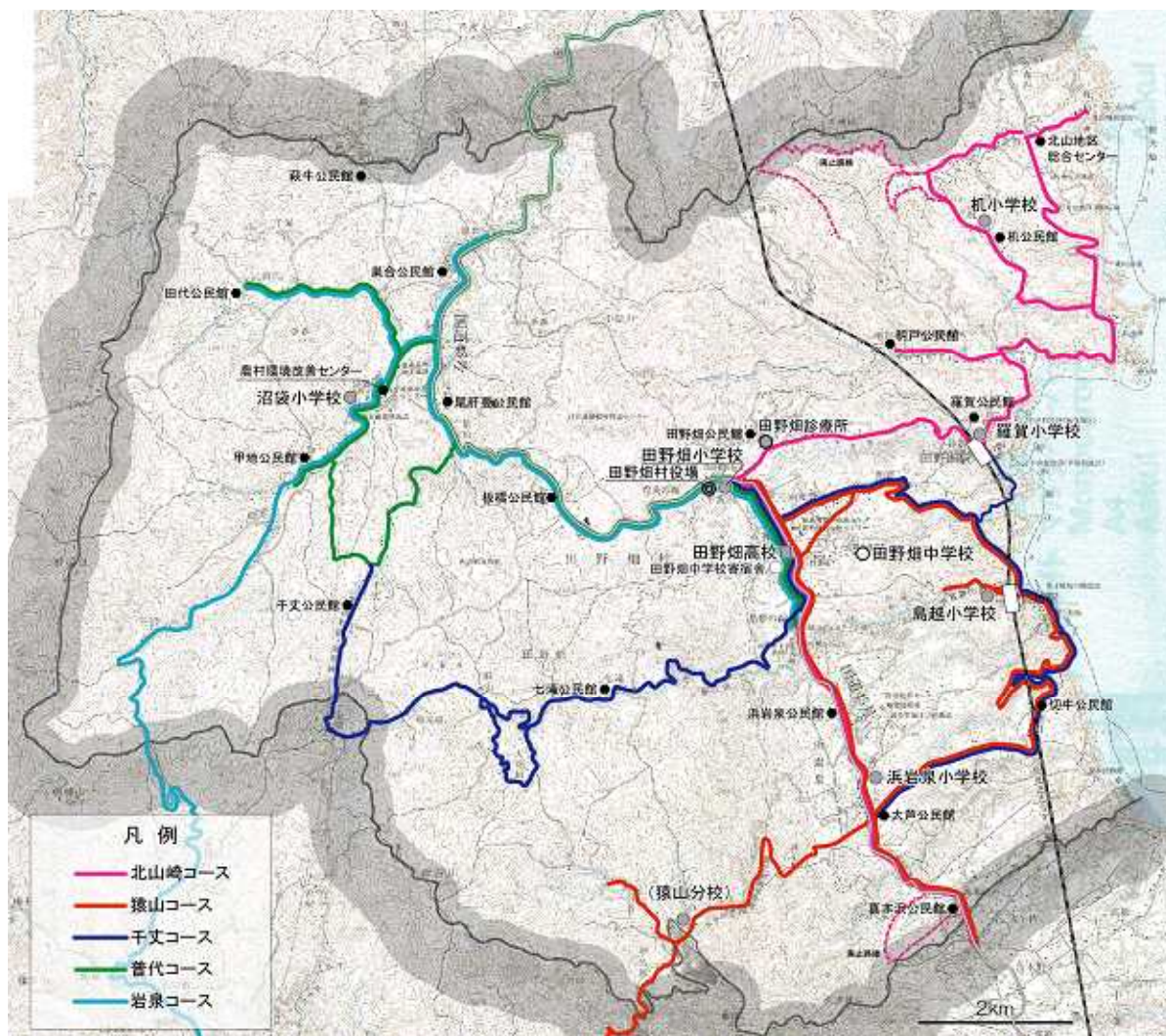


図 3-6 主要施設の位置（平成20年度）

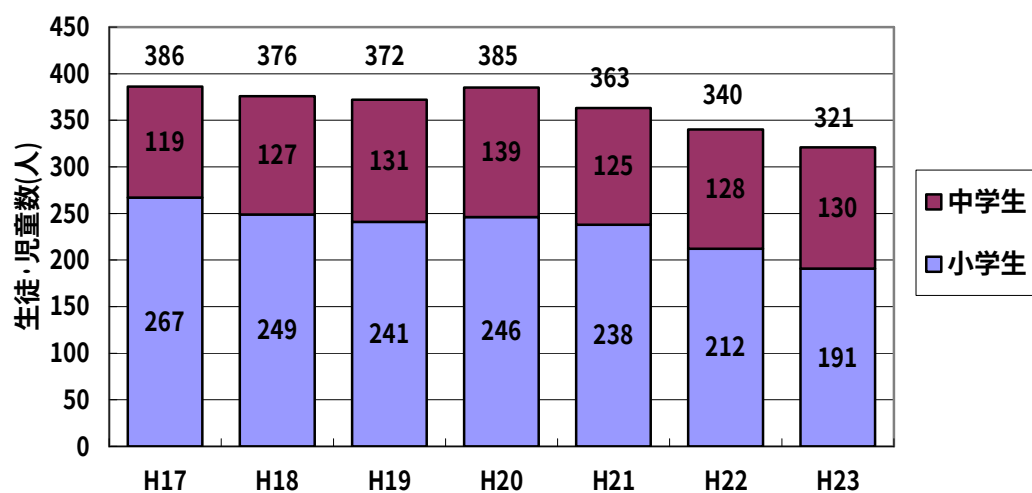


図 3-7 小中学生の人数の推移と予測

資料：田野畑村資料

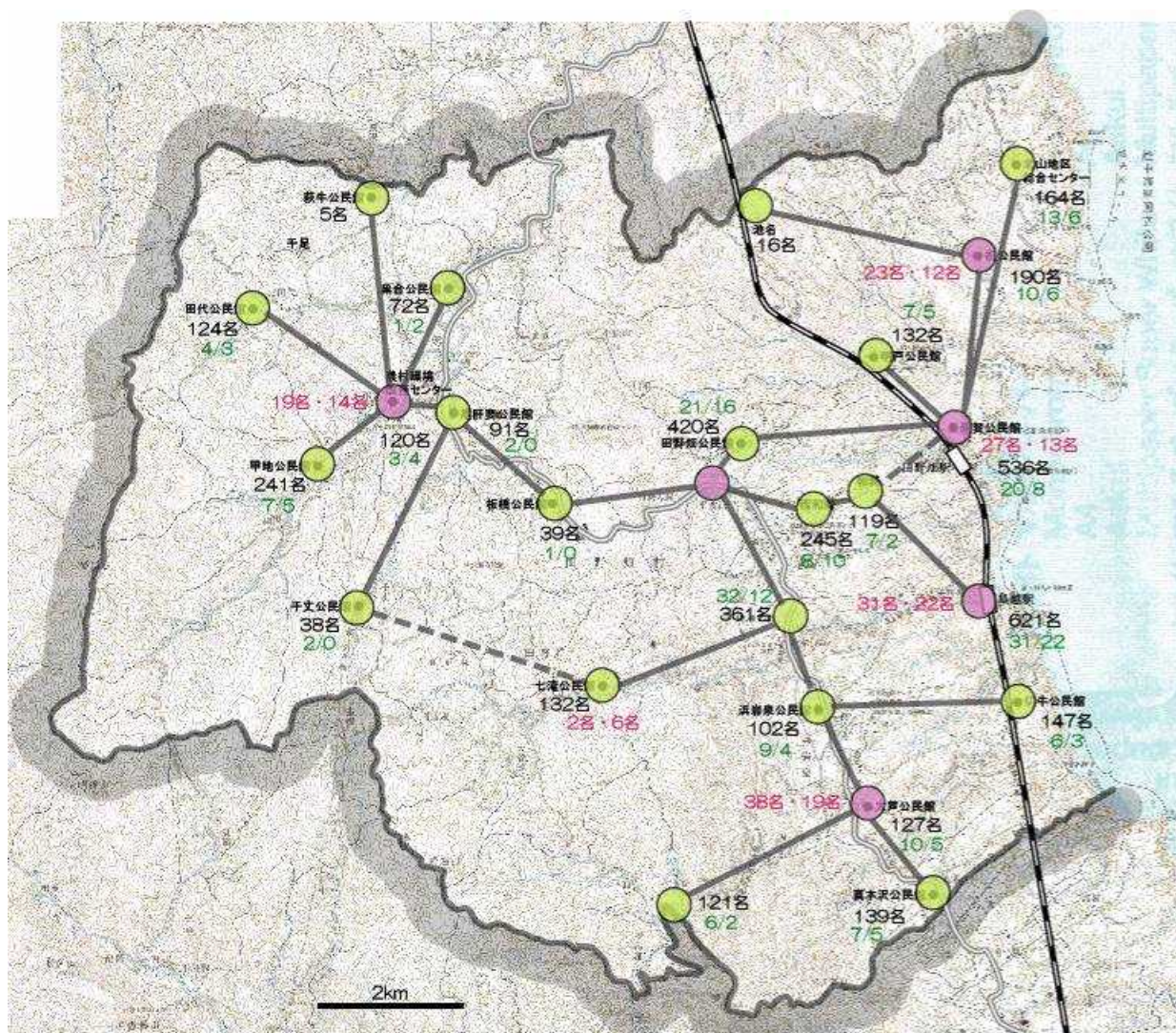


図 3-8 小中学生の分布

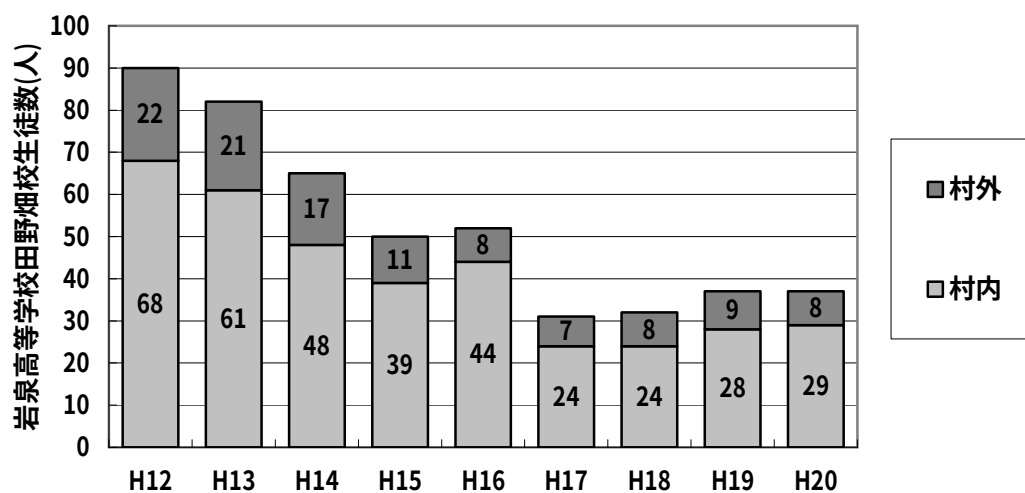


図 3-9 岩泉高校田野畑校の生徒数の推移

資料：田野畑村資料

表 3-1 田野畑中学校卒業生の高校通学先の地域別人数

地域	H15	H16	H17	H18	H19	現在		備考
岩泉	6	13	3	8	3	14	43	バス
田野畑	13	2	12	16	1	29		
宮古	9	20	16	9	18	43	55	鉄道
久慈	13	3	1	6	5	12		
盛岡	6	12	6	6	4	16	21	下宿等
一関	0	0	0	0	1	1		
北上	0	0	0	0	1	1		
二戸	2	2	0	1	0	1		
八戸	0	0	1	0	0	1		
花巻	0	0	1	0	0	1		
その他	1	1	0	0	0	0		
計	50	53	40	46	33	119	119	

（２）医療機関

村内には、医療施設が３施設あり、内科は１施設、歯科が２施設で、村内の医科医療は国保田野畑村診療所が主に担っている。診療所の医師数は、内科医１人、歯科医１人の計２人である。

村内の医療施設の診療科目は少ないことから、宮古方面や久慈方面、岩泉方面への通院も多くみられる。

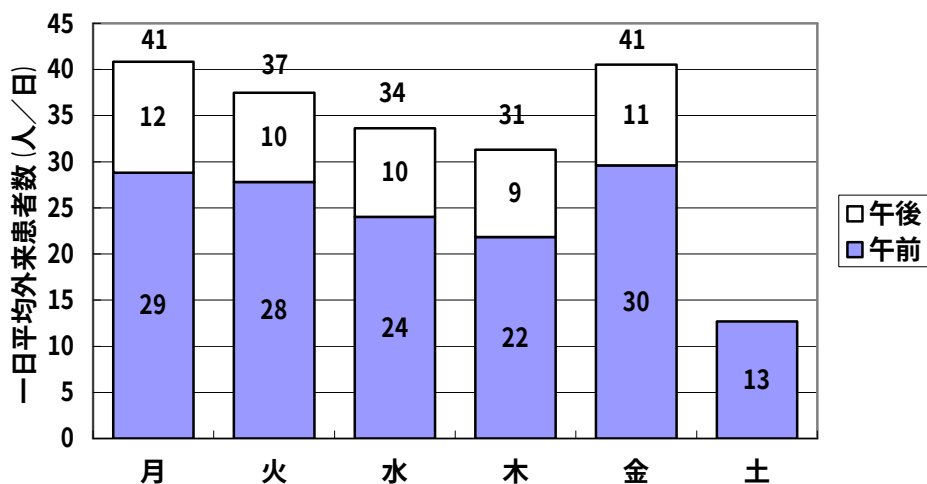


図 3-10 国保田野畑村診療所の曜日別外来患者数（平成 19 年度）

資料：田野畑村資料

（３）商業施設

田野畑村はスーパーなどが比較的多く立地する岩泉市街まで車で 30 分、久慈や宮古市街までは 60 分程度かかることから、特に日用品などは村内の商店やスーパーなどが重要な役割を果たしていると考えられる。

村内では、スーパーや理容・美容は、田野畑地区や浜岩泉地区の国道 45 号沿いのほかに田野畑駅や島越駅周辺を中心に立地し、生活を支えている。

表 3-2 商業施設等

分類	田野畑	浜岩泉	島越	羅賀	沼袋	計
食料品	4	2	1	2	2	11
理容・美容室	3	2			1	6
日用品・生活雑貨	1		1	1		3
酒店・衣料品店	1		2	1		4
薬局・ドラッグストア	1					1
合計	10	4	4	4	3	25

特徴４）施設の立地は、国道 45 号沿線と三陸鉄道駅周辺の 2 極化の傾向がみられる。

3-2 公共交通の現状

3-2-1 鉄道（三陸鉄道北リアス線）

村内東部の海岸線に沿って三陸鉄道北リアス線が走っており、田野畑駅と島越駅の2駅が設置されている。1日14往復運行しており、特に、通学時間に合わせて朝の6～8時、夕方の18時、20時は1時間に2本ずつ運行されている。運賃は、久慈、宮古共に片道1,000円前後、時間は約45分程度かかる。

平成20年11月4～5日にかけて利用者数を調査した結果、三陸鉄道の利用者は、乗降数あわせて田野畑駅は延べ128人、島越駅は60人であった。

方面別に整理すると、田野畑駅から宮古方面への移動（午前中は宮古方面の車両に乗車し、午後は久慈方面の車両から降車する人）が最も多く、高校生は早朝と夜、高齢者は朝～昼前後の利用が見られる。久慈から村に来る人もそれぞれ10人前後いるが、宮古から田野畑に来る人は比較的少ない。

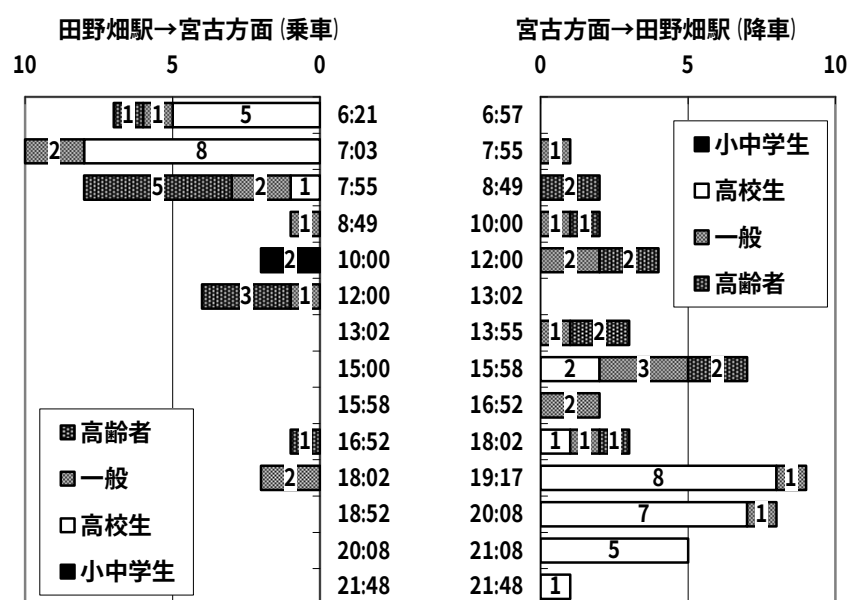


図 3-11 田野畑駅利用者数（宮古方面）

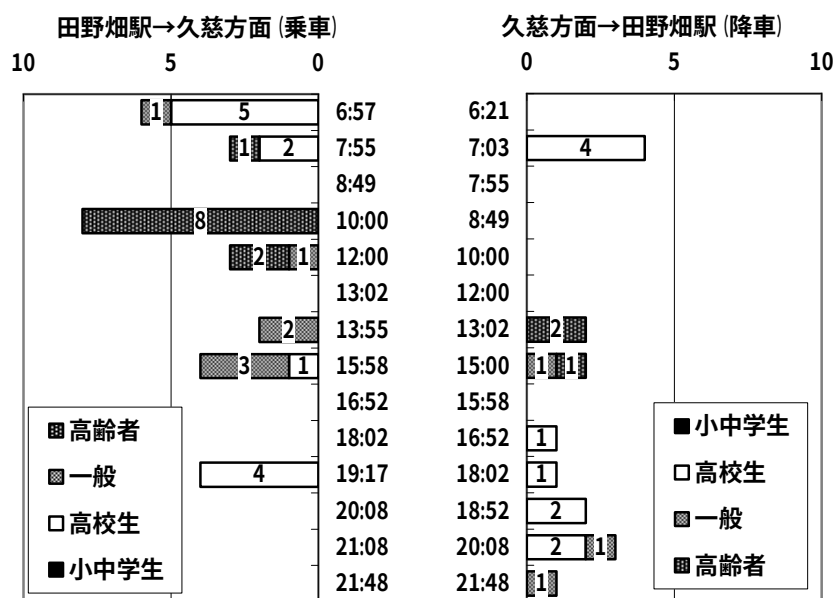


図 3-12 田野畑駅利用者数（久慈方面）

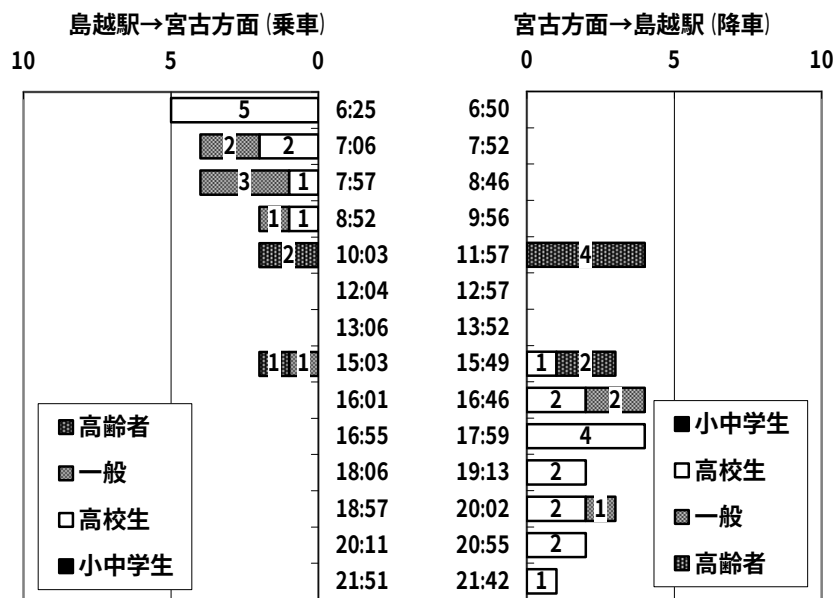


図 3-13 島越駅乗降数 (宮古方面)

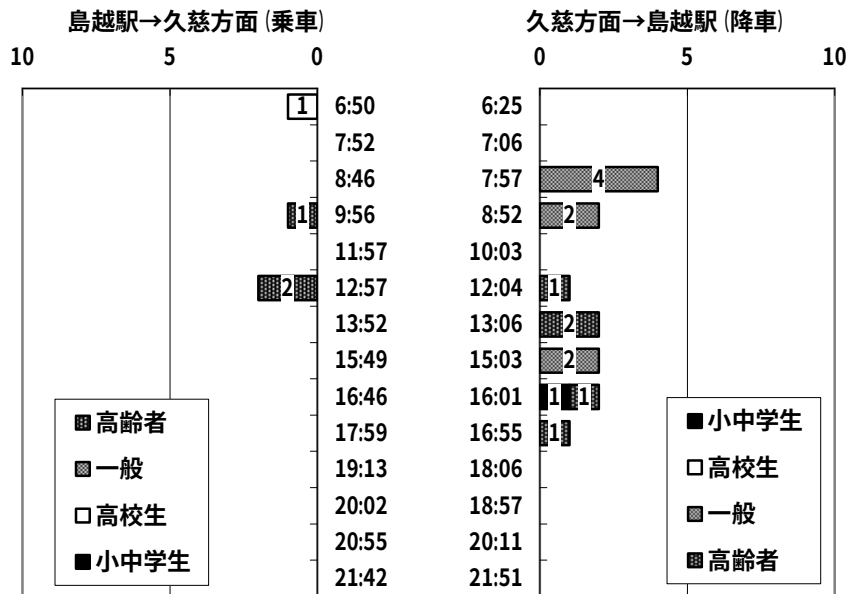


図 3-14 島越駅乗降数 (久慈方面)

3-2-2 田野畑村民バスの現状

(1) 運行の経緯

村民バスは、JR バスの撤退を契機として、平成 4 年 7 月からそれまで村が運行してきた国保田野畑村診療所の患者送迎バスと一体化する形で運行を開始した。当初は村所有の 6 台の車両を使用した自主運行バス（旧 80 条バス）として運行を開始されたが、その後、民間の廃止代替バス（旧 21 条バス）との一元化などが行われ、現在は 5 路線 36 系統を 7 台の車両で運行している。

課題 1) 事業としての公共交通の成立は望めないことから、公益的な事業として、行政や住民、事業者が協力して公共交通の運営・維持を図る必要がある。

表 3-3 田野畑村の公共交通体系の主な経過

年月	内容	備考
～昭和 59 年	<民間路線バス事業> 国鉄バス運行（幹線のみ） 村内民間事業者が沼袋地区内において路線バス運行 患者輸送車による診療所無料送迎（隔日運行）	昭和 59 年 4 月 三陸鉄道開業
昭和 61 年	JR バスの一部合理化（一部廃止） →民間業者に廃止代替バス運行を委託（21 条バス）	
平成 4 年 7 月	<自主運行バス事業の開始> JR バスの全面撤退 →直営運行による「村民バス」の運行開始（80 条バス） 一部地域は民間の廃止代替バス（21 条）と競合 診療所無料送迎の廃止	5 路線 20 系統 車両 6 台
平成 12 年	村民バス運営改善検討懇話会の設置 →路線の一元化による民間委託の提言	
平成 14 年	村民バスとして一元化し、村内事業者に運行委託（80 条バス） 利用料金制を導入	
平成 18 年	委託形態を見直し、公募へ 地方自治法の改正により、利用料金制の廃止（運賃収入は村会計へ）	
平成 18 年 11 月	生活交通対策検討委員会を設置（17 名）	
平成 20 年 6 月	地域公共交通活性化協議会（法定協議会）を設置	5 路線 36 系統 車両 7 台



田野畑駅前で、村民バスに乗り込む乗客（真木沢行き）

(2) 利用状況と運行費用

乗車人員は減少傾向を辿っているが、運行経費は4千万円前後で推移している。運営の収益性を示す営業係数は増加傾向を辿っており、収益性は悪化している。

運賃収入の半数は現金、4割が定期券収入である。定期券のうち中学生の割合が増えており、6割を占めるようになっている。

課題2) 今後も利用者数が増加に転じることは考えにくいことから、運営や運行の効率化を図り、運営の継続性を確保する必要がある。

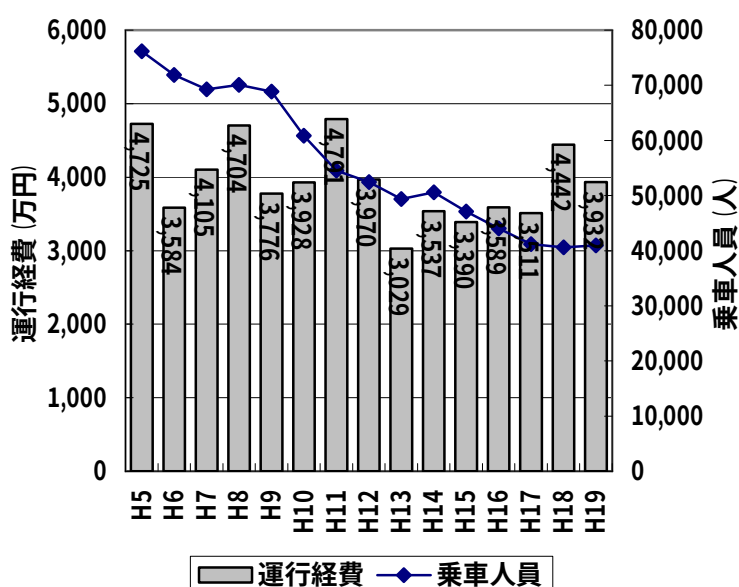


図 3-15 村民バスの乗車人員と運行委託費の推移

注：平成4年度は7～3月

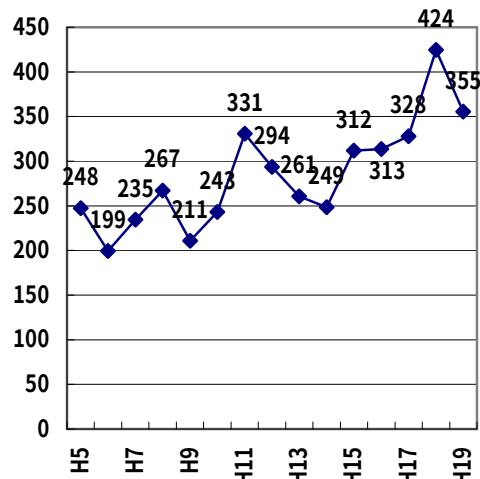


図 3-16 営業係数の推移

注：営業係数とは、100 円の収益を得るのにかかる費用がどれだけかかるかを示す数値で、支出/収入×100 で求める。

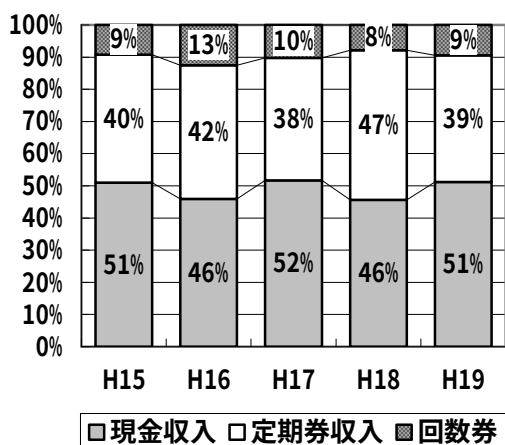


図 3-17 運賃収入の種別割合

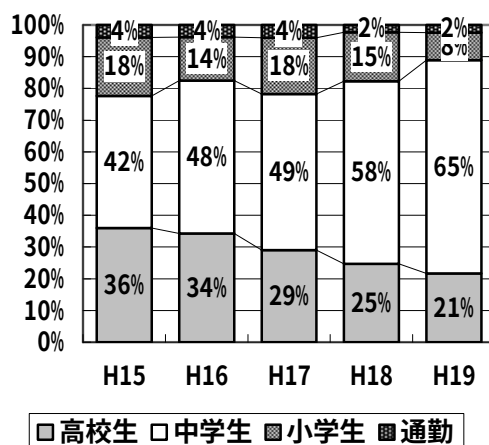


図 3-18 定期券収入に占める種別割合

(3) 路線とダイヤ

現在、5路線 36 系統運行しており、各系統1便ずつの運行となっている。放射状に散らばる集落に限られた台数で対応するために、系統が細かく分かれ、複雑で分かりにくいバス体系となっている。また、バス停によっては、1日に1～2便しかバスが来ない地域も少なくない。

運賃は、距離制運賃であるが、50 円を単位とした利用しやすい運賃体系となっている。

国保田野畑村診療所周辺から田野畑駅までは 200 円であるが、各集落からは最大で 450 円（北山崎）、各集落から田野畑駅までは、乗継が必要な沼袋周辺が最も高く、600 円（甲地）となっている。

課題3) 系統数が多く、複雑で分かりにくい路線体系となっている。また、1日1～2便しかバスが来ない地域もあり、利用しにくいバス体系となっている。

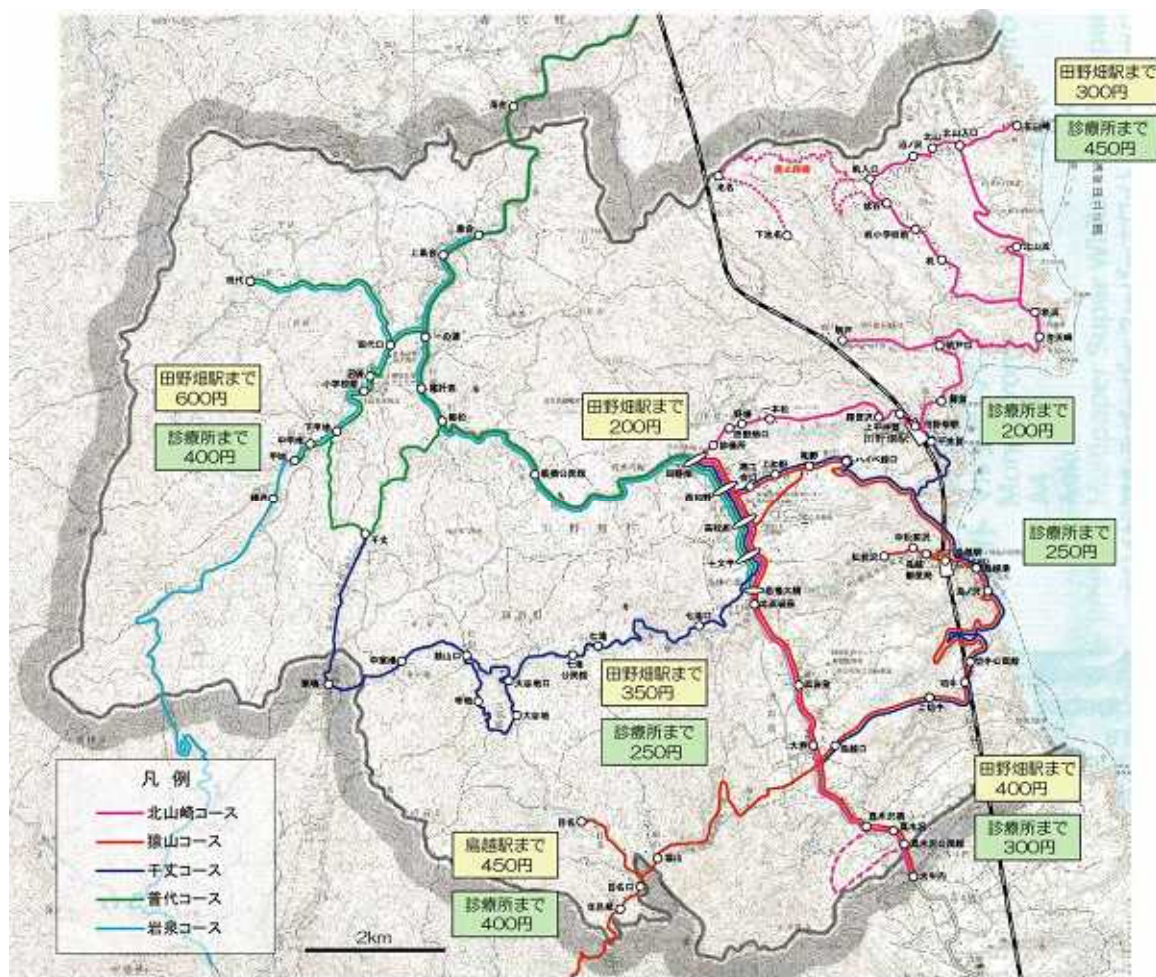


図 3-19 バス路線と運賃

表 3-4 主要地点の所要時間

地区	主な集落（行政区）	診療所まで	田野畑駅まで	島越駅まで
沼袋	甲地	25 分	37 分	—
羅賀	羅賀	12 分	—	—
机	北山	23 分	15 分	—
島越	島越	12 分	—	—
浜岩泉	目名	19 分	—	33 分
	真木沢	13 分	28 分	—
田野畑	七滝	16 分	25 分	—

（４）１日平均利用者数（１週間の乗降調査結果^{*1}）

利用者の半数が小中学生と高校生である。特に、岩泉コースは岩泉高校への通学を多く含むことから71%と高いのに対して、普代コースは0%となっている。

コース別の乗降人員（延べ人員）は、平日では北山崎コースが 49.7 人と最も多く、次いで、岩泉コースが 34.7 人、猿山コースが 33.1 人となっている。

課題４）小中学生や高校生の利用のない時間帯を中心に利用者の少ない便が多い。

表 3-5 コース別バス停の１日平均乗車人員

路線	最大便数 (平日)	1日乗車人数 (人/日)			小中高生 割合
		合計	高齢者 ・一般計	小中高 校生計	
北山崎コース	14	49.7	25.6	24.1	48%
猿山コース	9	33.1	15.2	17.9	54%
千丈コース	5	21.2	10.8	10.4	49%
普代コース	5	5.3	5.3	0.0	0%
岩泉コース	7	34.7	10.2	24.5	71%
計	40	144.0	67.1	76.9	53%

注：乗降人員（延べ人員）であり、実人員はこの半数。

資料：乗降調査結果（平成 20 年 1 月 28 日（月）～2 月 2 日（土）の 6 日間） ＊以下同

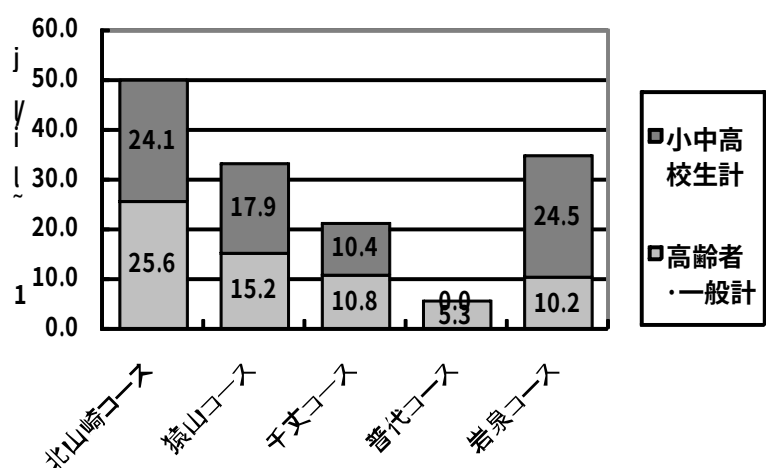


図 3-20 コース別、利用者別の１日平均乗車人員

^{*1} 調査は、平成 20 年の 1 月 28 日から 2 月 2 日までの 6 日間において、村民バス全路線を対象に実施した。調査方法は、バスの乗務員に依頼し、カウントする方法で実施した。

路線別・便別の平均乗車実人数 (人/便)	利用の特徴																																																						
北山崎コース <table><thead><tr><th>上り便</th><th>診療所 発着時間</th><th>平均乗車 実人員</th></tr></thead><tbody><tr><td>北山崎発便 1</td><td>6:25</td><td>0.0</td></tr><tr><td>北山崎発便 2</td><td>7:59</td><td>11.1</td></tr><tr><td>北山崎発便 3</td><td>8:09</td><td>4.8</td></tr><tr><td>北山崎発便 4</td><td>12:16</td><td>2.6</td></tr><tr><td>北山崎発便 5</td><td>14:08</td><td>1.6</td></tr><tr><td>北山崎発便 6</td><td>16:11</td><td>2.2</td></tr><tr><td>北山崎発便 7</td><td>18:15</td><td>0.6</td></tr><tr><td>計</td><td></td><td>22.9</td></tr></tbody></table> <table><thead><tr><th>下り便</th><th>診療所 発着時間</th><th>平均乗車 実人員</th></tr></thead><tbody><tr><td>北山崎着便 1</td><td>6:35</td><td>0.2</td></tr><tr><td>北山崎着便 2</td><td>7:36</td><td>6.4</td></tr><tr><td>北山崎着便 3</td><td>10:20</td><td>5.4</td></tr><tr><td>北山崎着便 4</td><td>11:50</td><td>3.2</td></tr><tr><td>北山崎着便 5</td><td>13:45</td><td>4.0</td></tr><tr><td>北山崎着便 6</td><td>15:48</td><td>4.4</td></tr><tr><td>北山崎着便 7</td><td>18:25</td><td>3.6</td></tr><tr><td>計</td><td></td><td>27.2</td></tr></tbody></table>	上り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員	北山崎発便 1	6:25	0.0	北山崎発便 2	7:59	11.1	北山崎発便 3	8:09	4.8	北山崎発便 4	12:16	2.6	北山崎発便 5	14:08	1.6	北山崎発便 6	16:11	2.2	北山崎発便 7	18:15	0.6	計		22.9	下り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員	北山崎着便 1	6:35	0.2	北山崎着便 2	7:36	6.4	北山崎着便 3	10:20	5.4	北山崎着便 4	11:50	3.2	北山崎着便 5	13:45	4.0	北山崎着便 6	15:48	4.4	北山崎着便 7	18:25	3.6	計		27.2	高齢者の通院や駅へ行く利用と高校生の利用が主である。 他の路線と比べて比較的用户数が多い。 他の路線は、小中学生と高校生の利用が大半を占めるのに対して、高齢者や一般の利用も見られる。
上り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員																																																					
北山崎発便 1	6:25	0.0																																																					
北山崎発便 2	7:59	11.1																																																					
北山崎発便 3	8:09	4.8																																																					
北山崎発便 4	12:16	2.6																																																					
北山崎発便 5	14:08	1.6																																																					
北山崎発便 6	16:11	2.2																																																					
北山崎発便 7	18:15	0.6																																																					
計		22.9																																																					
下り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員																																																					
北山崎着便 1	6:35	0.2																																																					
北山崎着便 2	7:36	6.4																																																					
北山崎着便 3	10:20	5.4																																																					
北山崎着便 4	11:50	3.2																																																					
北山崎着便 5	13:45	4.0																																																					
北山崎着便 6	15:48	4.4																																																					
北山崎着便 7	18:25	3.6																																																					
計		27.2																																																					
猿山コース <table><thead><tr><th>上り便</th><th>診療所 発着時間</th><th>平均乗車 実人員</th></tr></thead><tbody><tr><td>診療所着便 1</td><td>8:14</td><td>15.4</td></tr><tr><td>診療所着便 2</td><td>10:04</td><td>4.4</td></tr><tr><td>診療所着便 3</td><td>13:33</td><td>2.0</td></tr><tr><td>計</td><td></td><td>21.8</td></tr></tbody></table> <table><thead><tr><th>下り便</th><th>診療所 発着時間</th><th>平均乗車 実人員</th></tr></thead><tbody><tr><td>診療所発便 1</td><td>6:30</td><td>0.2</td></tr><tr><td>診療所発便 2</td><td>6:25</td><td>2.2</td></tr><tr><td>診療所発便 3</td><td>10:02</td><td>1.3</td></tr><tr><td>診療所発便 4</td><td>11:35</td><td>3.2</td></tr><tr><td>診療所発便 5</td><td>14:50</td><td>0.6</td></tr><tr><td>診療所発便 6</td><td>16:20</td><td>5.0</td></tr><tr><td>計</td><td></td><td>12.5</td></tr></tbody></table>	上り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員	診療所着便 1	8:14	15.4	診療所着便 2	10:04	4.4	診療所着便 3	13:33	2.0	計		21.8	下り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員	診療所発便 1	6:30	0.2	診療所発便 2	6:25	2.2	診療所発便 3	10:02	1.3	診療所発便 4	11:35	3.2	診療所発便 5	14:50	0.6	診療所発便 6	16:20	5.0	計		12.5	小中学生と高校生の通学利用が主である。 高齢者や一般の利用が極めて少ない。															
上り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員																																																					
診療所着便 1	8:14	15.4																																																					
診療所着便 2	10:04	4.4																																																					
診療所着便 3	13:33	2.0																																																					
計		21.8																																																					
下り便	診療所 発着時間	平均乗車 実人員																																																					
診療所発便 1	6:30	0.2																																																					
診療所発便 2	6:25	2.2																																																					
診療所発便 3	10:02	1.3																																																					
診療所発便 4	11:35	3.2																																																					
診療所発便 5	14:50	0.6																																																					
診療所発便 6	16:20	5.0																																																					
計		12.5																																																					

千丈コース

上り便	高校前 発着時間	平均乗車 実人員
千丈発便 1	7:20	8.7
千丈発便 2	9:55	2.4
計		11.1

下り便	高校前 発着時間	平均乗車 実人員
千丈着便 1	11:23	2.0
千丈着便 2	15:00	1.2
千丈着便 3	16:19	1.0
計		4.2

小中学生と高校生の通学利用が主である。
高齢者や一般の利用が極めて少ない。

普代コース

上り便	一ノ渡 発着時間	平均乗車 実人員
普代駅発便 1	15:09	1.7
普代駅発便 2	17:34	0.2
計		1.9

下り便	一ノ渡 発着時間	平均乗車 実人員
普代駅着便 1	8:34	2.0
普代駅着便 2	14:25	2.3
思惟大橋着便	8:33	0.0
計		4.3

他の路線と比べて利用者数が極めて少ない。

岩泉コース

上り便	一ノ渡 発着時間	平均乗車 実人員
岩泉駅発便 1	7:13	12.5
岩泉駅発便 2	8:40	3.0
岩泉駅発便 3	12:13	2.4
岩泉駅発便 4	16:50	4.2
計		22.1

下り便	一ノ渡 発着時間	平均乗車 実人員
岩泉駅着便 1	7:14	3.2
岩泉駅着便 2	11:41	1.0
岩泉駅着便 3	17:40	10.1
計		14.3

中学生の利用が大半を占める。

3-3 村民の生活交通の現状と意向 ～住民アンケート調査結果²～

3-3-1 生活交通の現状 ～外出状況～

目的別に行き先が異なっている。通勤先は村内在が7割以上を占めて多いのに対して、通学先は、学区内である宮古が4割を占めて多い。

通院先は、村内、久慈、宮古がそれぞれ3～4割を占めるほか、買い物先は、久慈が7割と特に多い。

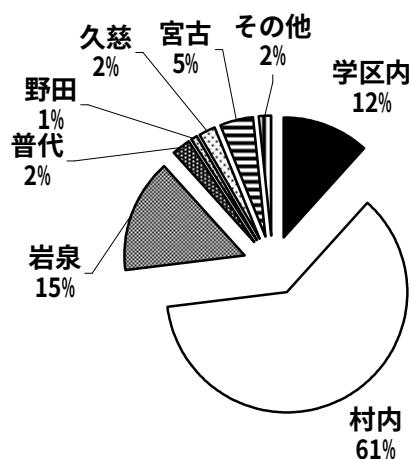


図 3-21 通勤先

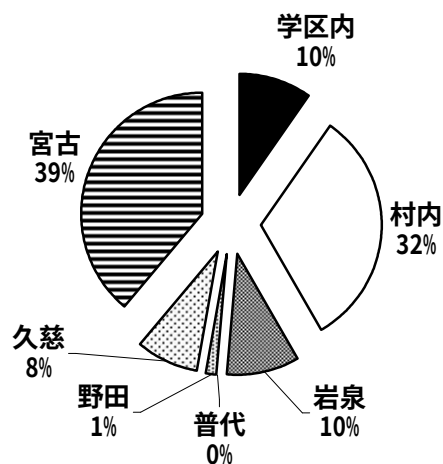


図 3-22 通学先

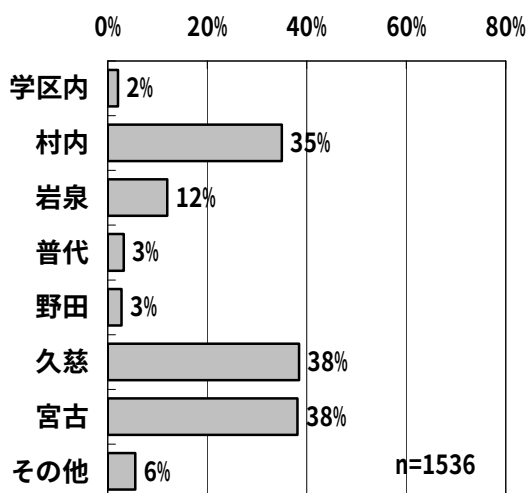


図 3-23 通院先 (複数選択)

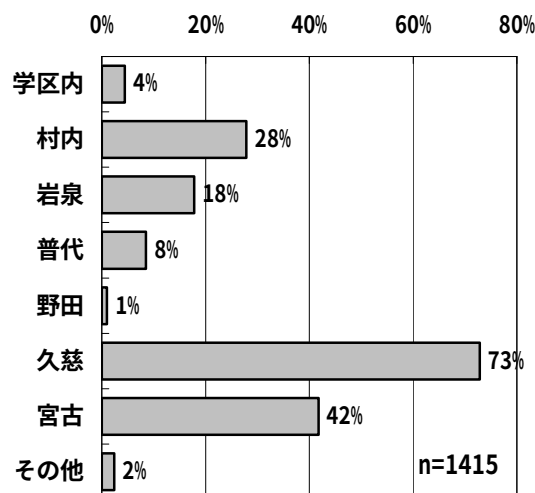


図 3-24 買い物先 (複数回答)

*2 平成 20 年 8 月中旬から下旬にかけて 15 歳以上の村民全員を対象にアンケート調査を実施した。調査票は村内全世帯に調査票を 3 票同封し、区長等を通じて配布回収を行った。調査対象者 3,663 人に対して、回収票数は 2,075 票 (回収率 57%)。

3-3-2 年齢別の交通手段 ～通院と買い物～

どの年齢層も「車（運転）」か「車（送迎）」の割合が高く、車に依存した外出環境となっているが、10代と65歳以上では、村民バスや鉄道の利用割合が高い。特に70代以上は、通院は4割、買い物は3割が村民バスを利用している。

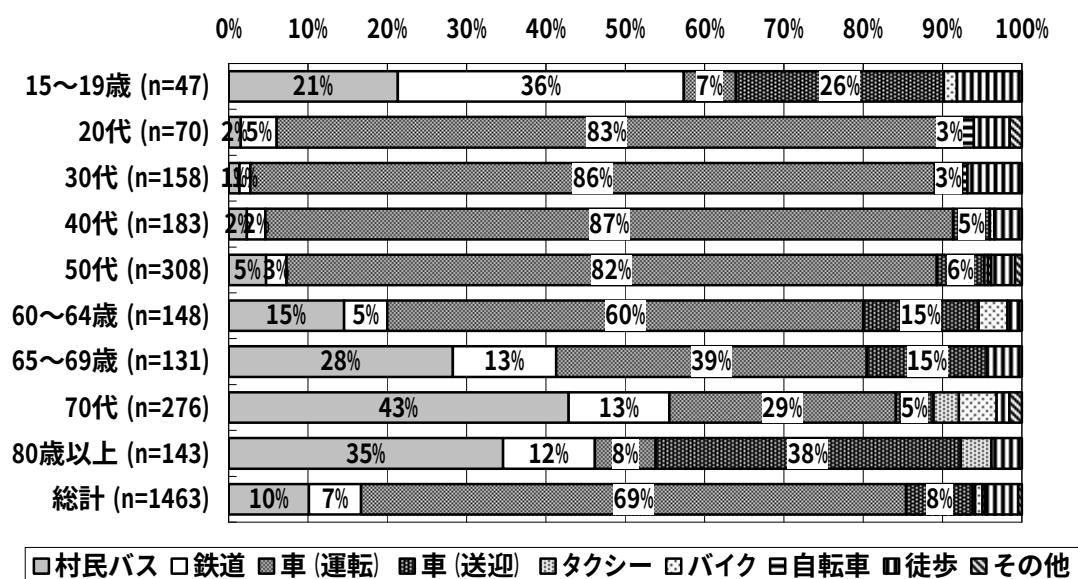


図 3-25 年齢別の通院方法

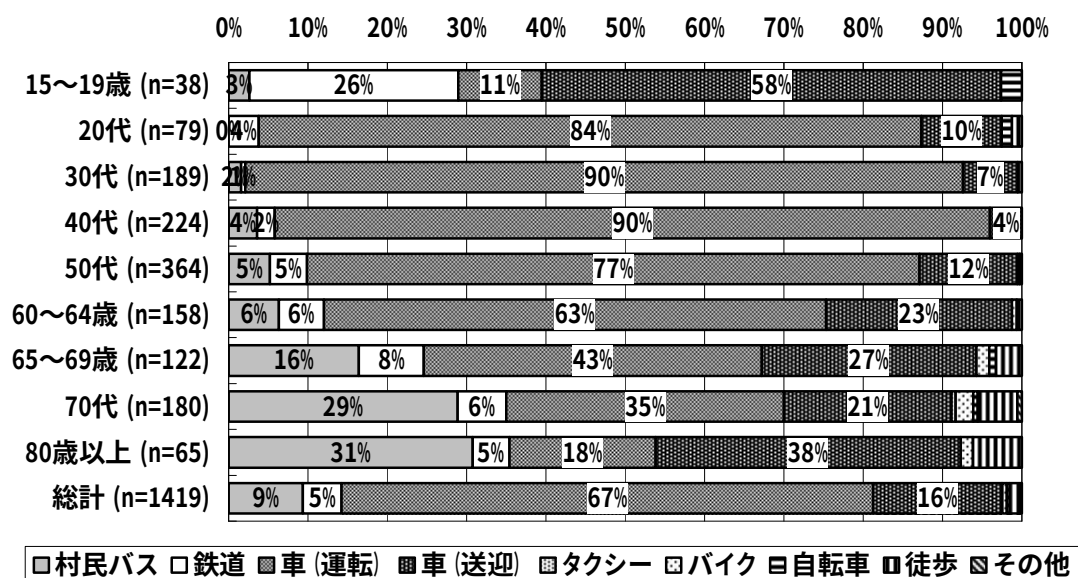


図 3-26 年齢別の買い物の外出方法

3-3-3 これからの公共交通に対する村民の意向

住民アンケート調査を行うに当たって、新しい公共交通のイメージとして、以下の4つをイラストで表現し、資料として同封した上で、それぞれの利用意向を尋ねた。

①朝と夜の通学バス

現在バスを利用している人の利用意向は過半数を占める。また、現在バスを使わずに通学している人も30%が利用したいと回答している。

②小中学生のスクールバス

「分からない」「利用しない」がそれぞれ4割を占める。年齢別でも大きな違いは見られない。利用したい便は、登校便（朝8時ごろ役場や学校に到着する便）の回答が多い。

③乗合型タクシー

村民バスに代わって乗合型のタクシーが導入された場合、あなたにとって便利になるかについては「便利になる」が43%を占める。高齢者ほど「便利になる」という回答が高くなり、65歳以上は6割を超える。

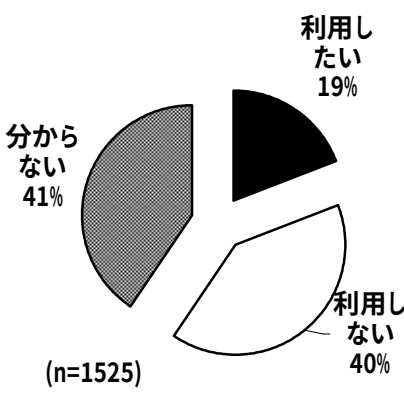
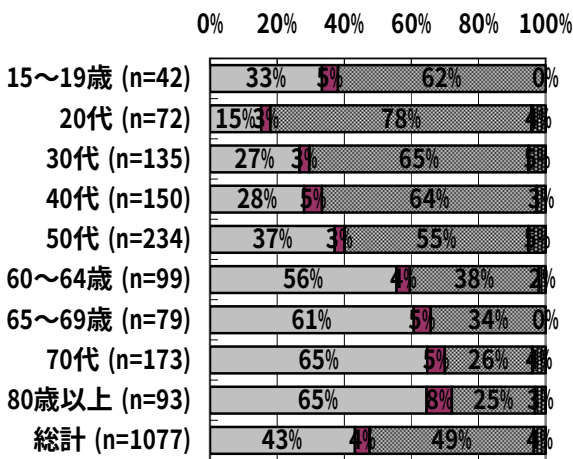
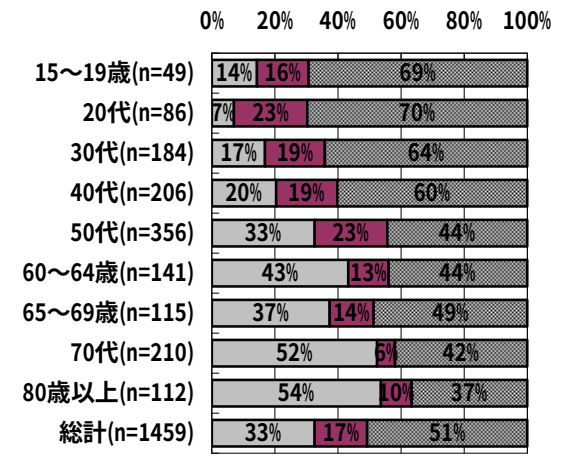
④自家用車での送迎

新しい運行形態となるため「分からない」が半数を占めて多いが、「利用してみたい」も33%を占める。高齢者ほど「利用してみたい」という回答が高くなり、70歳以上は5割を超える。

表 3-6 運行のイメージと利用意向（その1）



表 3-7 運行のイメージと利用意向（その2）

運行のイメージ	アンケート結果																																																																													
■スクールバスへの混乗 〔朝 7～8 時と夕方 15～18 時頃の時間帯〕 スクールバスに、村民が無料で乗る方法 	 利用したい 19% 利用しない 40% 分からない 41% (n=1525) 図 3-28 スクールバスを利用したいか																																																																													
■乗合型タクシー〔昼 9～16 時ごろの時間帯〕 予約をして、自宅まで迎えに来てもらう乗り合い型のタクシーのような方法 	<table><thead><tr><th></th><th>0%</th><th>20%</th><th>40%</th><th>60%</th><th>80%</th><th>100%</th></tr></thead><tbody><tr><td>15～19歳 (n=42)</td><td>33%</td><td>5%</td><td>62%</td><td>0%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>20代 (n=72)</td><td>15%</td><td>3%</td><td>78%</td><td>4%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>30代 (n=135)</td><td>27%</td><td>3%</td><td>65%</td><td>5%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>40代 (n=150)</td><td>28%</td><td>5%</td><td>64%</td><td>3%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>50代 (n=234)</td><td>37%</td><td>3%</td><td>55%</td><td>5%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>60～64歳 (n=99)</td><td>56%</td><td>4%</td><td>38%</td><td>2%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>65～69歳 (n=79)</td><td>61%</td><td>5%</td><td>34%</td><td>0%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>70代 (n=173)</td><td>65%</td><td>5%</td><td>26%</td><td>4%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>80歳以上 (n=93)</td><td>65%</td><td>8%</td><td>25%</td><td>1%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>総計 (n=1077)</td><td>43%</td><td>4%</td><td>49%</td><td>4%</td><td></td><td></td></tr></tbody></table> □便利になる ■不便になる ▨変わらない ■その他 図 3-29 乗合型タクシーで便利になるか		0%	20%	40%	60%	80%	100%	15～19歳 (n=42)	33%	5%	62%	0%			20代 (n=72)	15%	3%	78%	4%			30代 (n=135)	27%	3%	65%	5%			40代 (n=150)	28%	5%	64%	3%			50代 (n=234)	37%	3%	55%	5%			60～64歳 (n=99)	56%	4%	38%	2%			65～69歳 (n=79)	61%	5%	34%	0%			70代 (n=173)	65%	5%	26%	4%			80歳以上 (n=93)	65%	8%	25%	1%			総計 (n=1077)	43%	4%	49%	4%		
	0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																								
15～19歳 (n=42)	33%	5%	62%	0%																																																																										
20代 (n=72)	15%	3%	78%	4%																																																																										
30代 (n=135)	27%	3%	65%	5%																																																																										
40代 (n=150)	28%	5%	64%	3%																																																																										
50代 (n=234)	37%	3%	55%	5%																																																																										
60～64歳 (n=99)	56%	4%	38%	2%																																																																										
65～69歳 (n=79)	61%	5%	34%	0%																																																																										
70代 (n=173)	65%	5%	26%	4%																																																																										
80歳以上 (n=93)	65%	8%	25%	1%																																																																										
総計 (n=1077)	43%	4%	49%	4%																																																																										
■自家用車送迎 住民の協力ドライバーが、利用希望者を低料金で送迎する方法 	<table><thead><tr><th></th><th>0%</th><th>20%</th><th>40%</th><th>60%</th><th>80%</th><th>100%</th></tr></thead><tbody><tr><td>15～19歳 (n=49)</td><td>14%</td><td>16%</td><td>69%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>20代 (n=86)</td><td>7%</td><td>23%</td><td>70%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>30代 (n=184)</td><td>17%</td><td>19%</td><td>64%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>40代 (n=206)</td><td>20%</td><td>19%</td><td>60%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>50代 (n=356)</td><td>33%</td><td>23%</td><td>44%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>60～64歳 (n=141)</td><td>43%</td><td>13%</td><td>44%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>65～69歳 (n=115)</td><td>37%</td><td>14%</td><td>49%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>70代 (n=210)</td><td>52%</td><td>6%</td><td>42%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>80歳以上 (n=112)</td><td>54%</td><td>10%</td><td>37%</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>総計 (n=1459)</td><td>33%</td><td>17%</td><td>51%</td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> □利用してみたい ■利用しない ▨分からない 図 3-30 自家用車送迎を利用してみたいか		0%	20%	40%	60%	80%	100%	15～19歳 (n=49)	14%	16%	69%				20代 (n=86)	7%	23%	70%				30代 (n=184)	17%	19%	64%				40代 (n=206)	20%	19%	60%				50代 (n=356)	33%	23%	44%				60～64歳 (n=141)	43%	13%	44%				65～69歳 (n=115)	37%	14%	49%				70代 (n=210)	52%	6%	42%				80歳以上 (n=112)	54%	10%	37%				総計 (n=1459)	33%	17%	51%			
	0%	20%	40%	60%	80%	100%																																																																								
15～19歳 (n=49)	14%	16%	69%																																																																											
20代 (n=86)	7%	23%	70%																																																																											
30代 (n=184)	17%	19%	64%																																																																											
40代 (n=206)	20%	19%	60%																																																																											
50代 (n=356)	33%	23%	44%																																																																											
60～64歳 (n=141)	43%	13%	44%																																																																											
65～69歳 (n=115)	37%	14%	49%																																																																											
70代 (n=210)	52%	6%	42%																																																																											
80歳以上 (n=112)	54%	10%	37%																																																																											
総計 (n=1459)	33%	17%	51%																																																																											

3-4 国保田野畑村診療所への通院の状況と意向 ～通院者ヒアリング調査³～

3-4-1 通院の状況

診療所に対する聞き取り調査の結果、通院者（外来患者）の7割が午前中に集中し、混雑することもある。特に村民バスで来院する患者は時間が限定されることから診療に時間がかけられないときや、その反対にバス時間まで1～2時間も待合室で待つときもあることが課題として挙げられた。

通院者に対するヒアリング調査の結果、通院者の年齢は、70歳以上が過半数を占める。さらに75歳以上が36%を超えて多く、通院者の大半が高齢者である。また、自動車運転免許を「持っていない」人が半数を超えている。

通院の方法として、最も多いのは「自動車（自分で運転）」という回答であるが、「村民バス」という回答も3割を占めている。高年齢層ほど「村民バス」の割合が高まり、特に利用者の多い75歳以上の年齢層では、5割以上が村民バスを利用している。

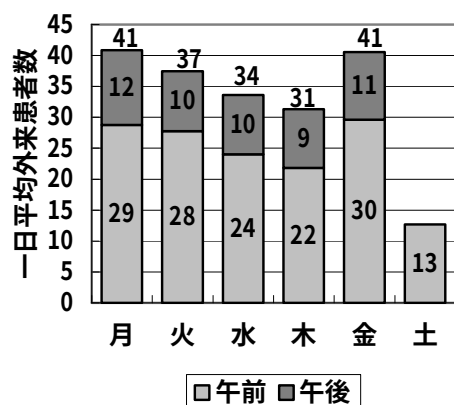


図 3-31 診療所の外来患者数

資料：診療所資料より

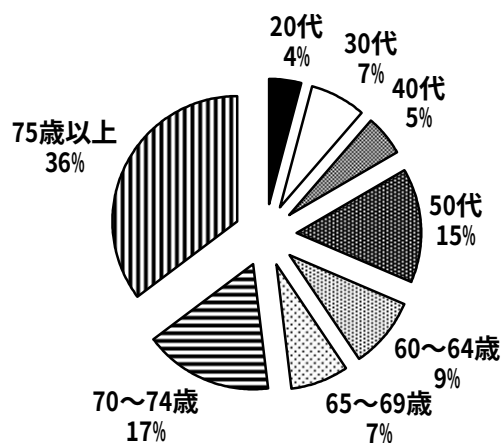


図 3-32 回答者の年齢

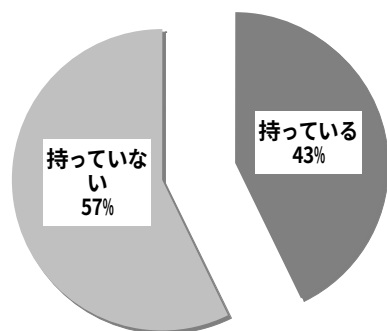


図 3-33 自動車運転免許の保有状況

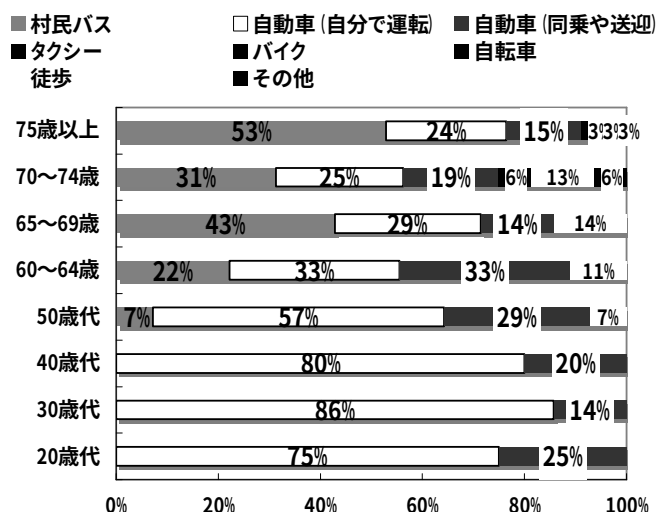


図 3-34 自動車運転免許の保有状況（年齢別）

*3 村民バスは村診療所に通院する人の移動にも利用されていることが想定されることから、診療所通院者に対してヒアリング調査を実施した。また、診療所に対しても現状や課題などについて聞き取りを行った。

3-4-2 通院交通で困っていること

通院方法別に見ると、現在「自動車（同乗や送迎）」の回答した人は村民バスや車を運転してくる人より困っていることが多く、バスについては「便数が少ない」ことや「乗降が大変」があげられ、車で送迎してもらう際には「送迎してくれる人との時間調整が大変」があげられている。

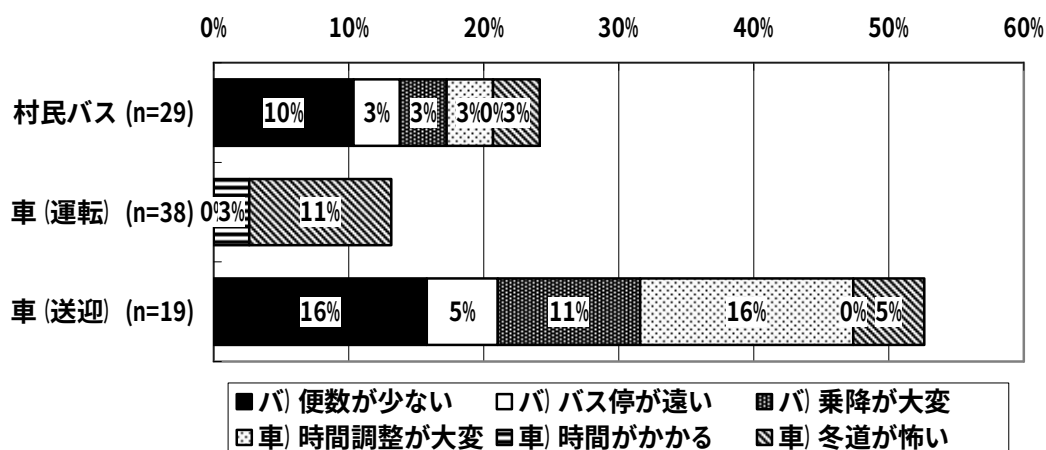


図 3-35 通院方法別の交通に関する要望（複数回答）

3-4-3 乗合タクシーの利用意向

全体で約6割が「利用する」と回答している。

現在の通院方法別でみると、現在自家用車を運転している人も約4割が「利用する」と回答しており、期待は高いと考えられる。

乗合タクシーを利用する理由としては、「あると助かるから」という回答が約4割と最も多い。他には、「便利だから」「バス以外の交通手段がないから」という回答があげられた。

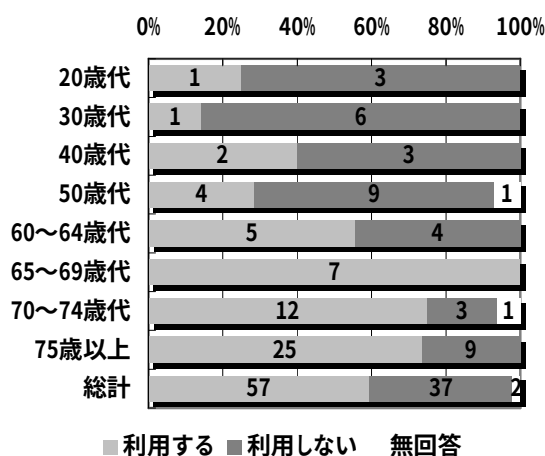


図 3-36 乗合タクシーの利用意向

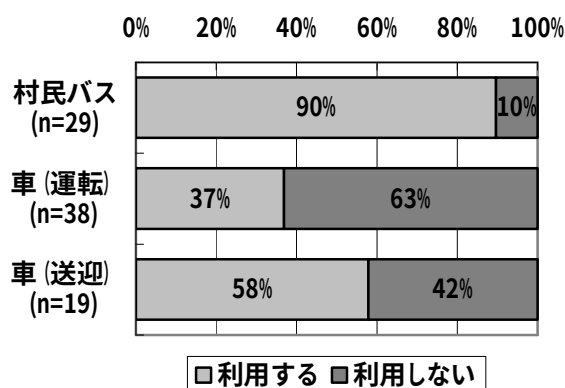


図 3-37 通院手段別の利用意向

3-5 小中学生の通学の状況と意向 ～小中学生保護者アンケート4～

登下校の方法は、登校に比べて下校は徒歩の割合が減り、自家用車の割合が高くなる傾向がある。夏に比べて冬も徒歩が減り、自家用車が高くなる。

マイカーでのスクール送迎^{*5}の利用意向については、「分からない」が半数を占めるが、前向きな意見が4分の1を占めた。

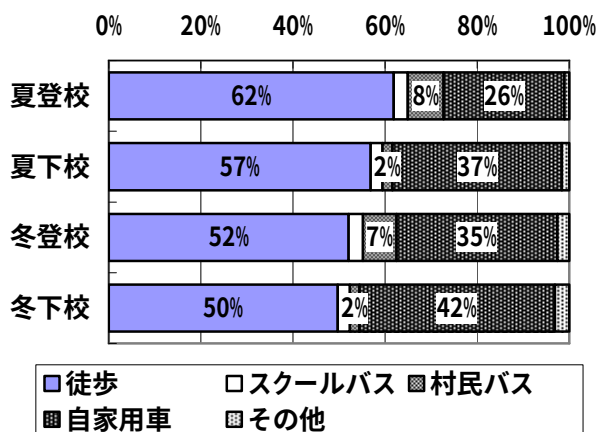


図 3-38 登下校別の通学方法

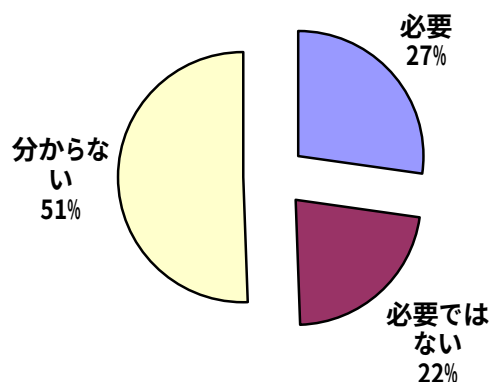


図 3-39 マイカーでのスクール送迎の制度は村内の小中学生にとって必要か

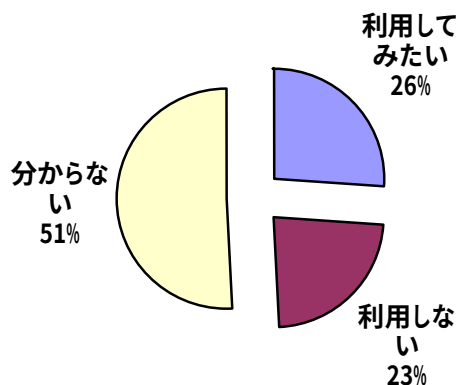


図 3-40 マイカーでのスクール送迎の制度を利用してみたいと思うか

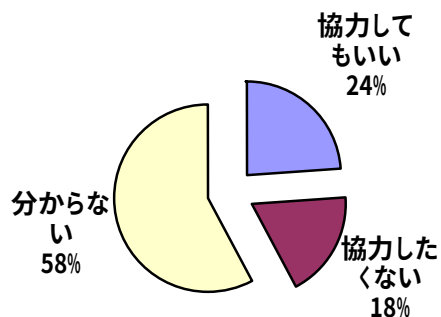


図 3-41 マイカーでのスクール送迎のドライバーとして協力してもいいか

^{*4} 小学校の統廃合後及び中学校の寄宿舎の廃止以降の小中学生の通学支援方法について検討するために、小学生全学年と中学1年生の保護者に対して小中学校を通じて登下校の現状と意向についてアンケート調査を実施した。調査は平成20年9月中旬～下旬にかけて、学校を通じて配布回収を行った。対象者274人に対して回収票数は197票（回収率72%）

^{*5} たとえば1集落や、1部活を単位に、マイカーでのスクール送迎の利用メンバーとドライバーメンバーを募り、グループをつくり、グループで時間を調整して送迎を行う。ドライバーに対しては、実費程度の謝金が支払われる制度が考えられる。

3-6 村民バス以外の生活交通の事例

現在、村内では、村民バス以外にもさまざまな方法で、村民の生活の足が確保されている。
今回、調査した3つの事例を以下に整理する。

表 3-8 村民バス以外の生活交通の方法

事 例	運行方法
タクシー借り上げ方式（池名集落）	- 平成14年4月1日に<u>村民バスが廃止され、タクシー利用に切り替え</u>られた。 - 利用者は、利用したいときにタクシー会社に連絡をして、利用する。 - 利用料金は、従来の村民バスの運賃と同額で、村はタクシー運賃との差額を支払う。（村の補填額は年約20万円） - 利用は集落と田野畑駅間に限られる。
高校通学用タクシー借り上げ方式（岩泉高校生の保護者）	- 岩泉高校へ通学している生徒は、<u>村民バスの最終便が16:00となるため、クラブ活動等が行えない</u>。そのため、平成19年度から田野畑校や岩泉高校へ通学する世帯が共同で、タクシー会社と試行的に契約をして、<u>1日2便タクシーを乗りあって</u>利用することとした。 - タクシー事業者に支払う金額は、月あたり15万円で、1人あたり月1万5千円の負担となっている。（1ヶ月20日間とすると、<u>1日あたり往復750円</u>で利用できる計算） - 平成19年は11～12人、平成20年は9人で実施している。
高校による送迎（田野畑校）	- 高校からの下校に合わせた村民バスは、16時～18時半ごろ出発するように設定されており、クラブや<u>委員会に参加したあとの帰宅は、村民バスを利用できない</u>ため、家族の送迎等に頼らざるを得ない状況である。 - そのため、村外の生徒など家庭の送迎が難しい生徒については、教師が送迎を行っている。 - 送迎に当たっては、年度初めに県に対して<u>私有車両を公用車として使用する</u>届出を出し、また、保護者と学校が公用車による送迎に対する承諾書を交わす。 - 職員は1回の送迎毎に出張届けを出し、<u>送迎にかかるガソリン代等の費用については、保護者会費から捻出</u>される。 - 学校の存続のためにも通学手段の整備は重要であると考えている。 - 放課後活動や学校行事を実施する際には常に送迎についても対応を講じる必要があるため職員の負担が大きいのが課題である。

3-7 田野畑村内の観光の現状

3-7-1 観光の特性

観光客入込数は、平成10年以降微増傾向である。しかし、宿泊率は微減傾向となっている。

月別の入込数の変動を見ると、5月の連休と8月の夏休みに集中しており、全体の8割を占める。

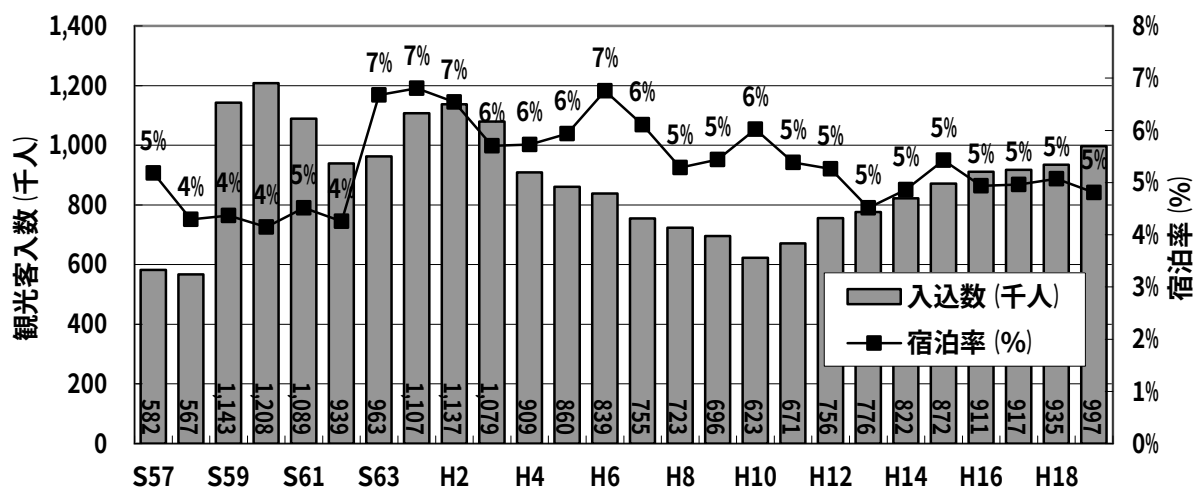


図 3-42 田野畑村の観光客入込数と宿泊率の推移

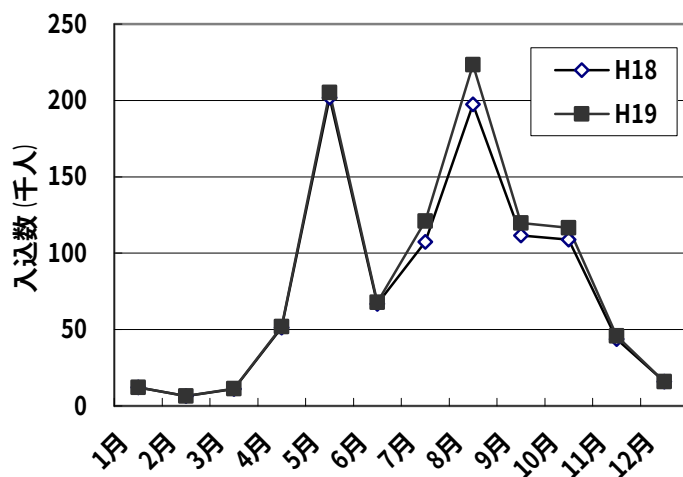


図 3-43 月別の入込数

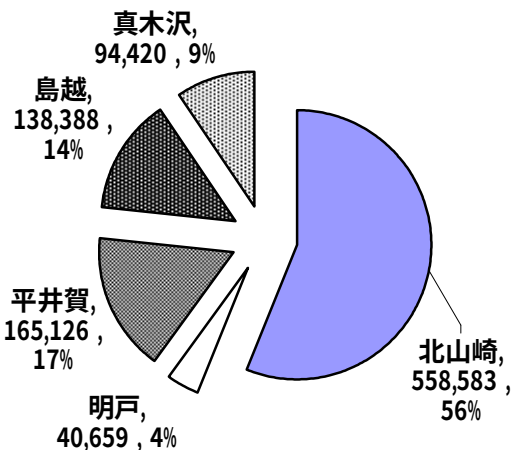


図 3-44 場所別の入込数
(平成19年度)

3-7-2 観光実態調査結果*⁶（北山崎）

（１）交通手段別の来訪者数

1日平均 905 人の来訪客があった。

時間帯別に見ると、観光バスでの来訪が増えることもあり、お昼を中心に来訪者数が多い。

手段としては、車（レンタカー含む）と観光バスが中心である。

車の内訳は、9割が自家用車であり、レンタカーは1割である。

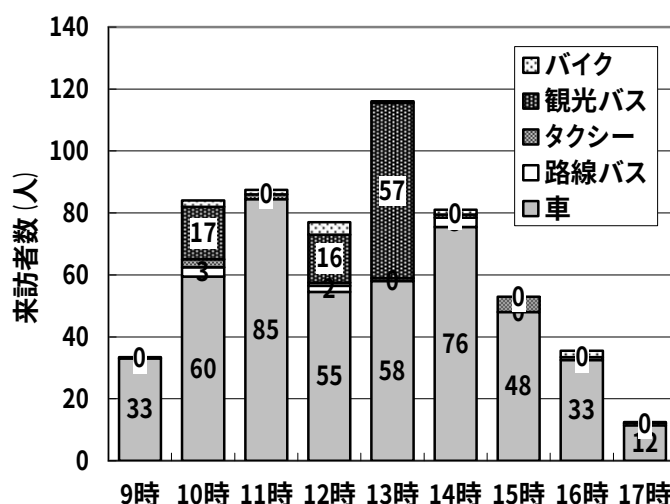


図 3-45 北山崎への来訪者数（時間帯別）

（２）来訪者アンケート調査

（来訪者の属性）

北山崎への来訪回数は「初めて」が 62%を占めて最も多いが、2回目以上も全体の4割を占める。誰と来たかについては、「家族」が全体の7割を占めて最も多く、次いで友人とが12%、ツアーが11%を占める。来訪者の住所は、北海道と東北以外の関東以西が半数を占めて最も多い。次いで県内が26%を占める。県内の内訳としては、盛岡が4割を占める。

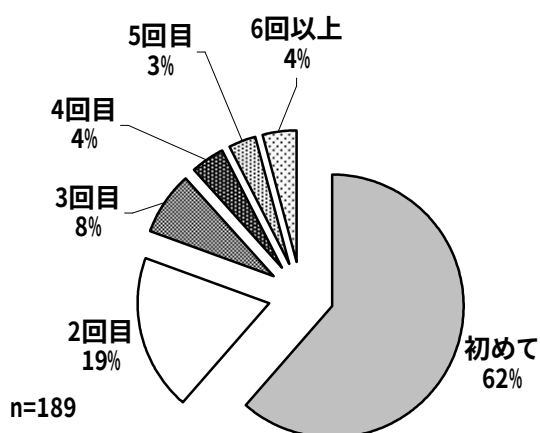


図 3-46 北山崎への来訪回数

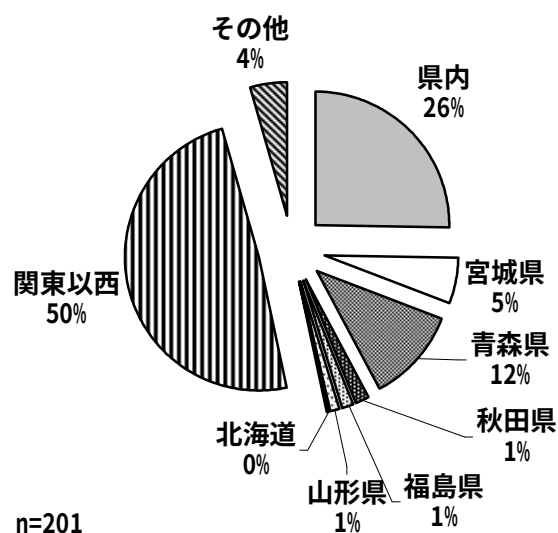


図 3-47 居住地

*⁶ 平成 20 年 8 月 8～10 日の 3 日間にわたり、北山崎に来訪する手段別来訪者数の調査と、来訪者に対するアンケート調査を実施した。回収票数は 311 票。

(観光移動)

北山崎の前にどこを観光していたかについては、「自宅（からまっすぐ来た）」が2割を占め、次いで「龍泉洞」や「久慈」「浄土ヶ浜」が1～2割を占める。北山崎を観光したあとどこに行くかについては、「龍泉洞」や「浄土ヶ浜」が比較的多く、岩泉町や宮古市など比較的広域に移動して観光している。

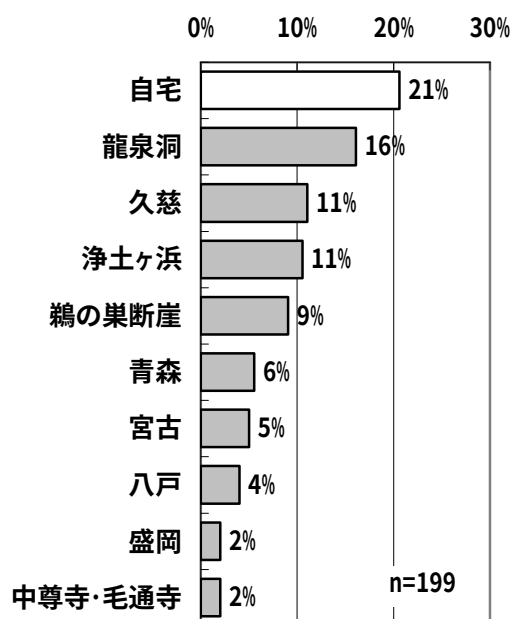


図 3-48 直前の観光地(上位 10 位)

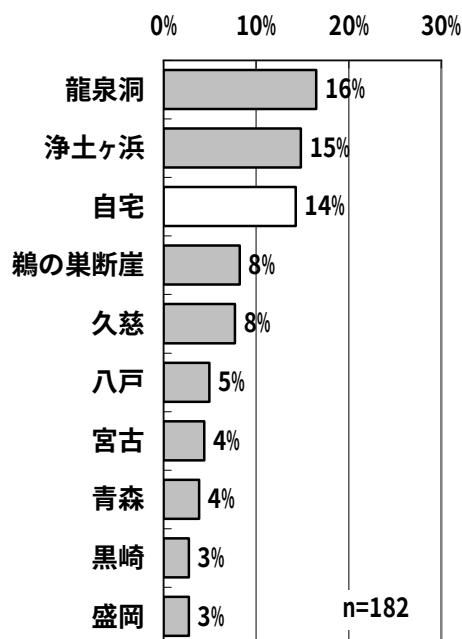


図 3-49 直後の観光地(上位 10 位)

(観光情報について)

北山崎に来るに当たって参考にした情報としては、20～50 代の広い世代で「旅行雑誌」が3割を占めて多い。また、30代を中心に「インターネット」が比較的多い。インターネットの閲覧先としては田野畑村の公式ホームページがあげられている。

60代以上の世代では、「TV 番組や新聞、その他雑誌」という回答が比較的多い。

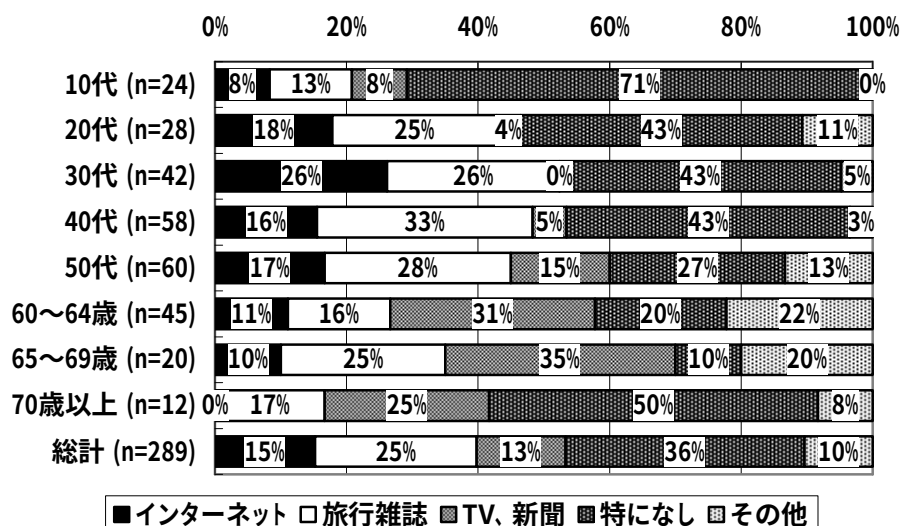


図 3-50 主にどんな情報を参考にしたか(年齢別)

(観光地周遊バスについて)

アンケートにおいて、試みとして田野畑村内の観光地を周遊するバスに対する意向調査も行った。その結果、田野畑村内の観光地（北山崎や鶴の巣断崖など）を周遊するようなバスを運行した場合、利用するかどうかについては、無回答が多いものの、全体では、**利用すると利用しないが拮抗**している。**50～65歳までは「利用する」割合が「利用しない」を上回って多い。**

運賃としては、**500円以上**の場合、利用意向が低下する。また、利用しない理由としては、「自家用車があるから必要ない」が大半を占める。

観光地周遊バスに期待する機能としては、「**観光ガイドが同乗し、説明を行ってくれる**」と「**バス停でなくても手を上げれば止まってくれる**」が約半数を占める。

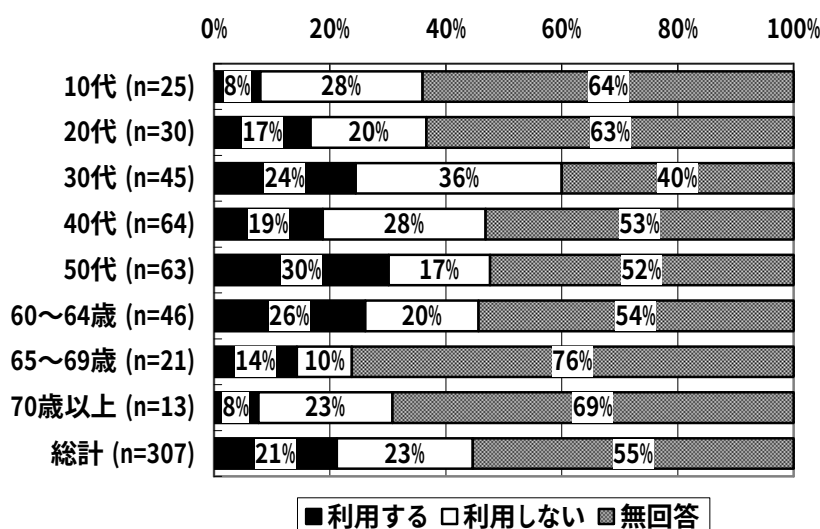


図 3-51 観光地周遊バスの利用意向

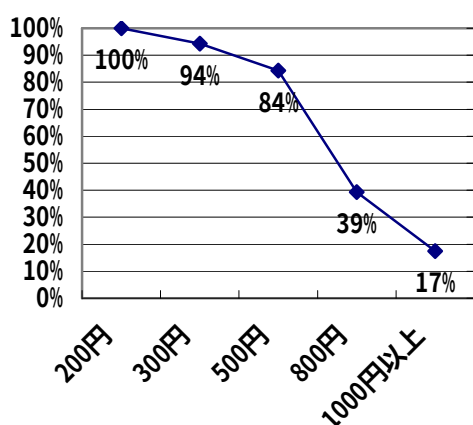


図 3-52 観光地周遊バスの支払い意思額

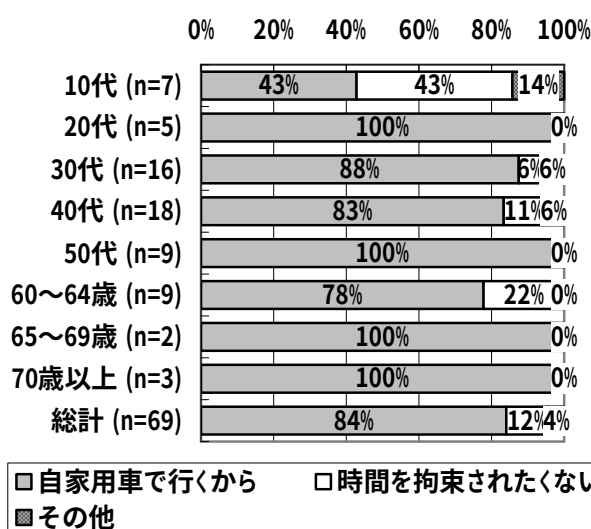


図 3-53 利用しない理由