

田野畑村 地域公共交通計画

令和5年7月

田 野 畑 村

目 次

1. 計画の概要.....	1
1-1 計画の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画の区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
2. 地域の現状と特性.....	3
2-1 地勢的特性.....	3
2-2 人口の推移と推計.....	4
2-3 地区別の人口.....	5
2-4 観光資源と観光入込の現状.....	7
3. 地域公共交通の現状.....	8
3-1 地域公共交通の概況.....	8
3-2 三陸鉄道.....	9
3-3 総合バス「タノくんバス」 ～村民バス兼用スクールバス～.....	10
3-4 予約運行交通「くるもん号」 ～デマンド型乗合タクシー～.....	12
3-5 観光乗合タクシー.....	15
3-6 タクシーおよび貸切バス.....	16
3-7 介護輸送サービス.....	17
4. 住民の外出状況とニーズ ～住民アンケート調査～.....	18
4-1 調査の概要.....	18
4-2 外出環境.....	19
4-3 外出先と外出方法.....	20
4-4 地域公共交通の利用状況と改善希望.....	21
5. 地域公共交通の課題とあり方の方向性.....	23
5-1 上位計画の整理 ～田野畑村総合計画～.....	23
5-2 関連施策の整理 ～観光施策～.....	25
5-3 地域公共交通に期待される役割と課題整理.....	26
6. 基本方針と戦略・事業.....	27
6-1 目指す地域公共交通の姿と基本方針.....	27
6-2 基本方針を実現する3つの基本目標.....	28
6-3 事業計画.....	30
7. 計画の推進.....	36
7-1 数値指標の設定.....	36
7-2 推進体制.....	39

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

本村では、平成 20 年度に田野畑村地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、安心して暮らせる生活環境づくりを目指し、村内の公共交通システムを見直し検討をスタートさせた。検討の結果を平成 21 年 3 月に「田野畑村地域公共交通総合連携計画」として取りまとめ、村内の小学校と中学校のスクールバスと従来の村民バスを統一的に運行する総合バス（「タノくんバス」）の運行を開始した。また、田野畑村の集落が点在している上に海から山まで地形上起伏が大きいという地形的な特性に合わせ、デマンド型乗合タクシー（「くるもん号」）と、観光客の二次交通を担う観光乗合タクシーの運行を開始した。

その後、平成 23 年には東日本大震災津波により沿岸の集落は大きな被災を受けた。村の幹線交通を担う三陸鉄道は長期の運休を余儀なくされ、また災害公営住宅団地の設置など、村の集落配置の変化も起きた。

前計画から 14 年が経ち、人口減少や高齢化も一層深刻化しつつある。これまでの取り組みを振り返り、評価するとともに、将来を見据えた上で現在の公共交通ネットワークの課題を整理し、今後あるべき公共交通の姿を描く。その実現に向けた具体的な事業計画もとりまとめ、着実な計画の実現により、持続的で安心して暮らせる田野畑村に寄与することを目的とし、本計画を策定する。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「第9次田野畑村総合計画」を上位計画として、基本方針 4「安全性と快適性を高めるまちづくり」の実現を目指す。また、村内の関連計画として「田野畑村過疎地域持続的発展計画」「田野畑村地域福祉計画」および「田野畑村地域福祉活動計画」との連携を図っていくものとする。

なお、「田野畑村地域公共交通総合連携計画」を土台とし、「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」および「岩手県地域公共交通網形成計画」との連携を図りながら遂行していく。

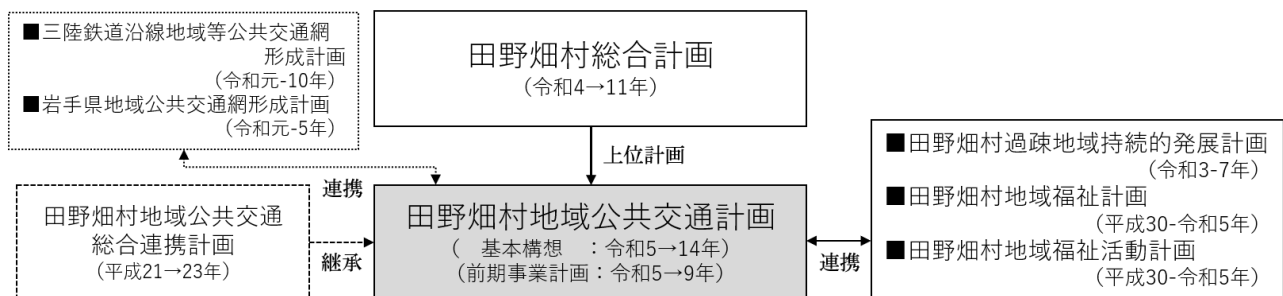


図 1-1 本計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の対象は、田野畑村全域とする。

1-4 計画の期間

本計画の次期計画は、本計画の上位計画である次期総合計画との調整を踏むために令和12年度を策定年度とする。そのため、本計画の計画期間は令和5年度から令和12年度までの8年間とする。

表 1-1 計画期間

計画	令和4年度	令和5年度	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	令和11年度	令和12年度
総合計画	基本構想 (令和4~11年度)								
	前期基本計画 (令和4~7年度)								
本計画		本計画 (令和5~12年度)							

2. 地域の現状と特性

2-1 地勢的特性

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である。北上山系のなだらかな台地上に広がり、海岸に近づくに従って起伏が激しくなる。海岸は200m前後の絶壁が連なり、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。

村内に平地は16%と少なく、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。

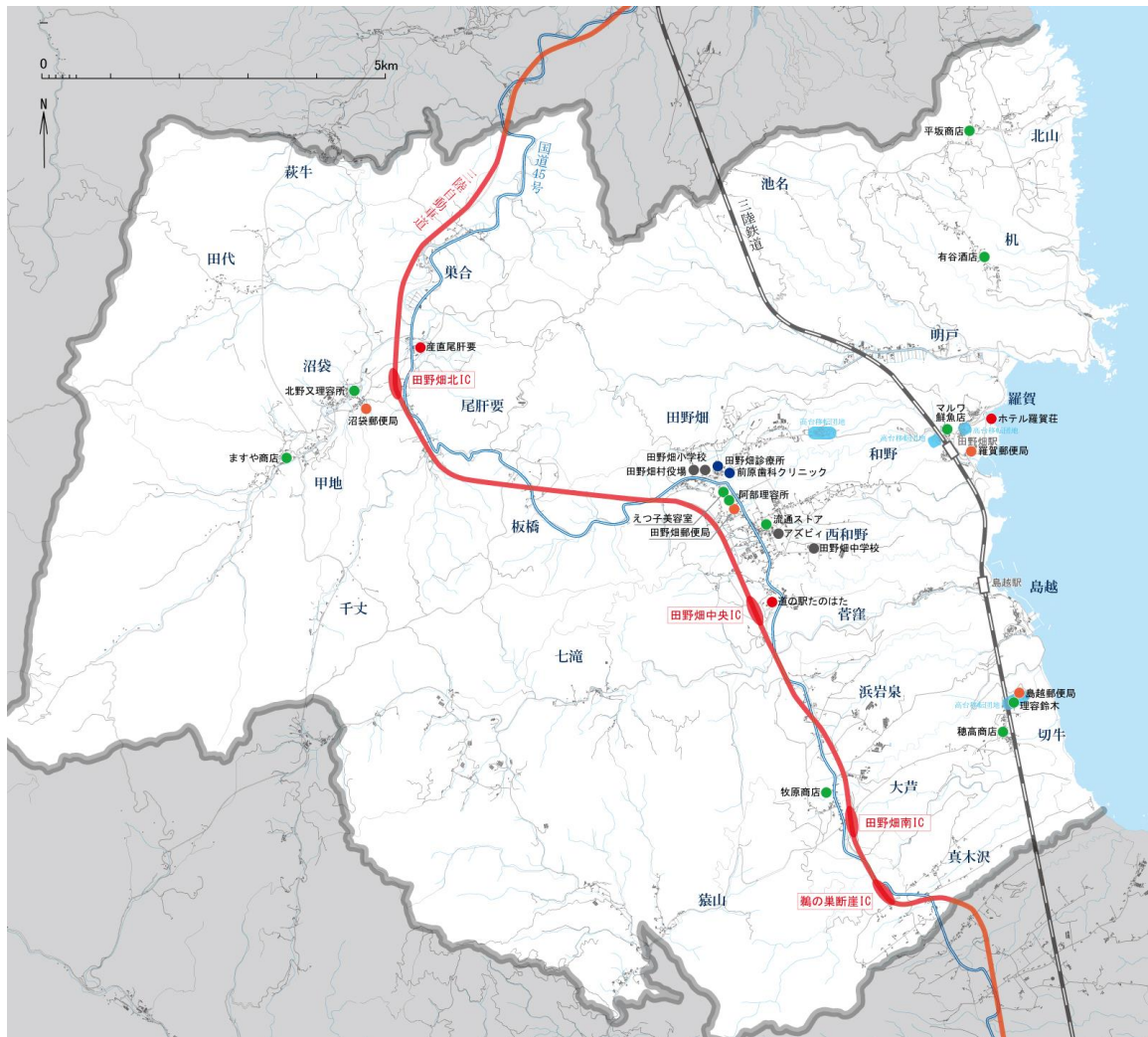


図 2-1 主要な施設の立地



写真 200mの断崖が連なる海岸（鵜の巣断崖）
資料：写真は田野畑村公式ホームページより（以下同）



写真 北上山系の深い谷を結ぶ
槇木沢橋（手前）と思案坂大橋（奥）

2-2 人口の推移と推計

村の総人口は減少傾向を辿っており、今後も毎年1割ずつ減少していく見込みで、このままで推移した場合令和7年には3,000人を下回る見込みである。前計画（総合連携計画）の策定年に近い平成22年の人口は3,843人に対して、令和4年現在は3,060人であり、約800人、21%減少している。

世代別に増減をみると、特に15歳から64歳の人口減少が著しいのに対して、65歳以上の人口は令和7年までは増加を続ける見込みで、65歳以上の高齢化率は40%を超え、50%に近づく見込みである。しかし65歳以上人口も令和7年以降は減少に転じる見込みである。

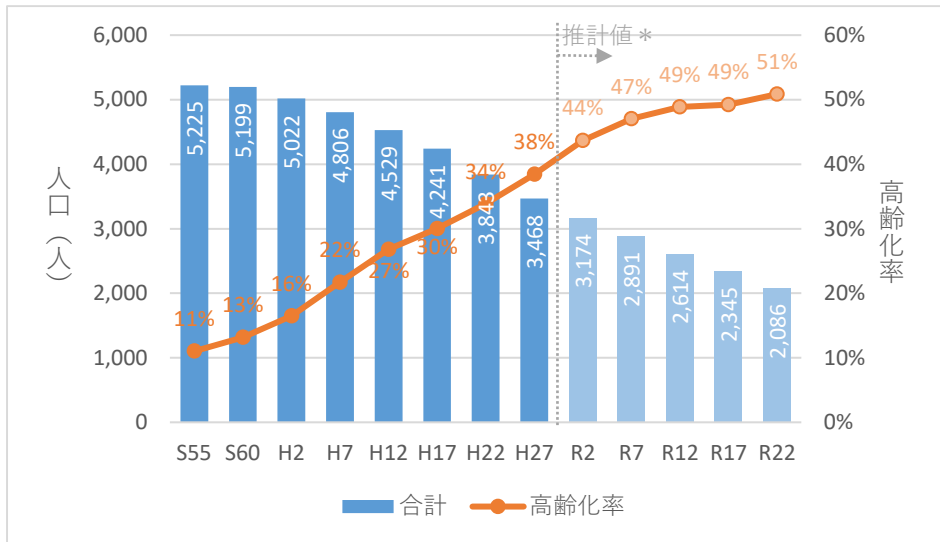


図 2-2 田野畑村の総人口と高齢化率の推移

資料：「田野畑村まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（平成28年3月）」

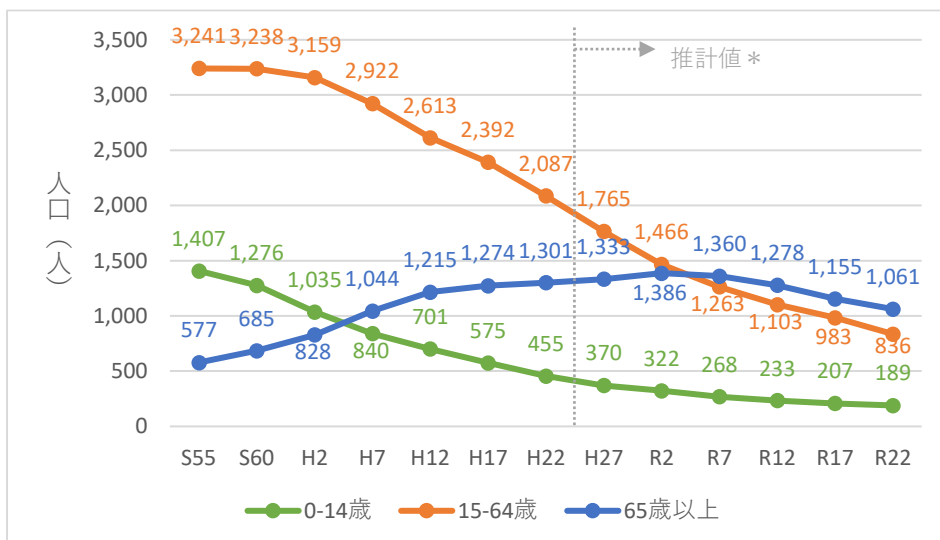


図 2-3 年齢別人口の推移

資料：「田野畑村まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（平成28年3月）」

2-3 地区別の人口

田野畑村は統合前の6つの学区、24の自治会からなる。学区別の人口は、田野畑学区が全体の37%を占めて多い。

自治会別に人口の分布をみると、田野畑駅がある羅賀と島越駅がある島越、役場と診療所がある田野畑と田野畑インターチェンジがある菅窪は300人を超えて多い。

東日本大震災津波が発生する前の平成22年と令和4年現在の人口の増減をみると、西和野と和野のみ人口が増えており、それ以外では人口は減少している。西和野と和野は東日本大震災津波後に、田野畑学区を中心に高台移転団地が整備されたことなどにより人口の移動がみられたためである。

また、村全体の減少率77%より減少が大きいののは沿岸と国道4号より山側の地域である。

人口は三陸沿岸道路と国道4号の沿線に集約される傾向がみられる。

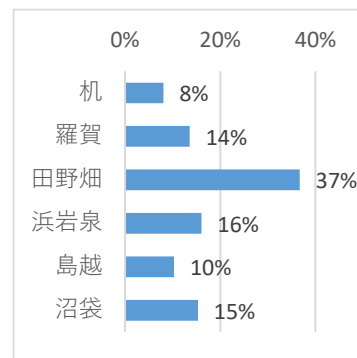


図 2-4 学区別人口率

資料：住民基本台帳
(令和4年3月末日)

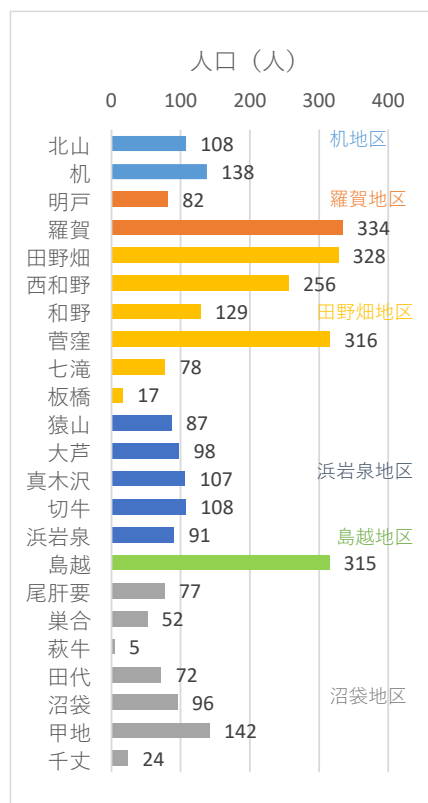


図 2-5 地区別の人口

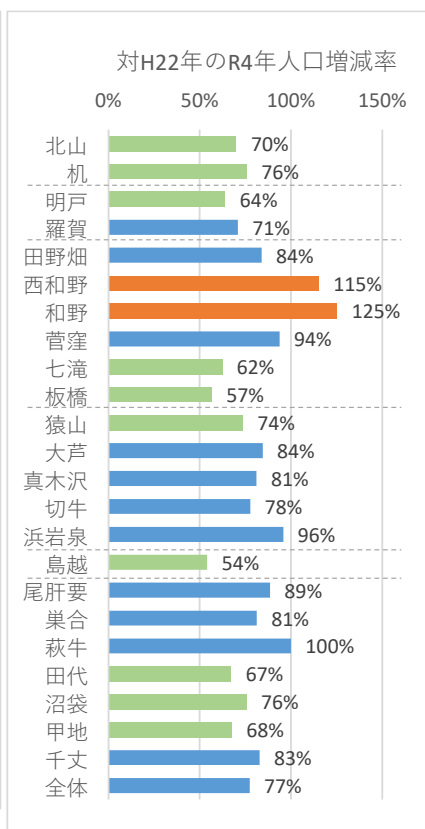


図 2-6 対平成22年の
令和4年人口増減率

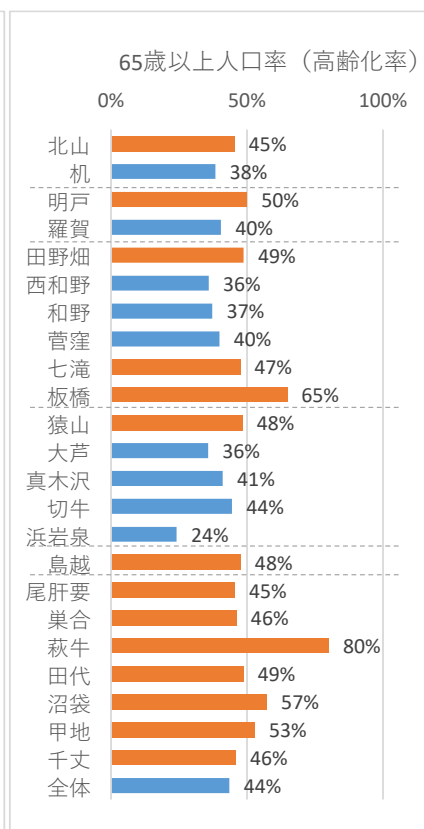


図 2-7 65歳以上人口率

資料：住民基本台帳 (平成22年および令和4年の3月末日)

2-4 観光資源と観光入込の現状

村内には、貴重で雄大な観光資源が存在する。特に日本一の美しさを誇る海岸線は、海のアルプスと呼ばれる断崖が続き、景勝的な価値の他に地質学的にも価値が高く、ジオパークにも登録されている。それらを中心にサップ船ツアーやみちのく潮風トレイルなど体験型観光なども充実している。また、震災遺構もあり、大津波語り部の取り組みも行われている。

観光入込数は新型コロナウイルス流行以前は年間 40 万人の入り込みがあったが、令和 2 年以降は 6 万人前後まで落ち込んでいる。

月別入込数は、5 月の連休が最も多く、次いで夏休みに入る 7 月と秋の行楽シーズンの 10 月が多い。12～4 月は少なく、観光オフシーズンとなっている。



図 2-10 田野畑村内の観光資源

資料：田野畑資料

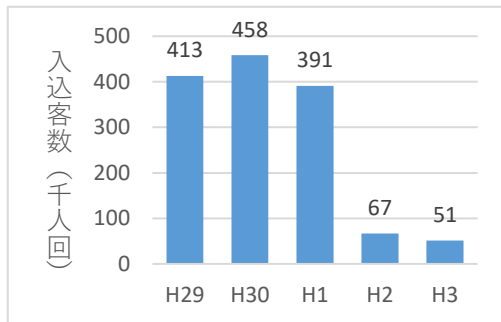


図 2-11 田野畑村の観光入込客数
資料：「岩手県観光統計概要（令和 3 年）」

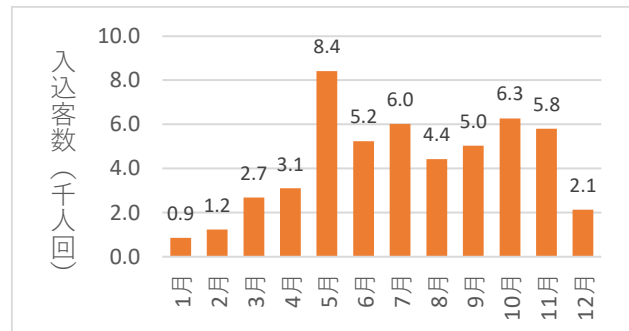


図 2-12 月別の入込客数（令和 3 年）
資料：前掲書

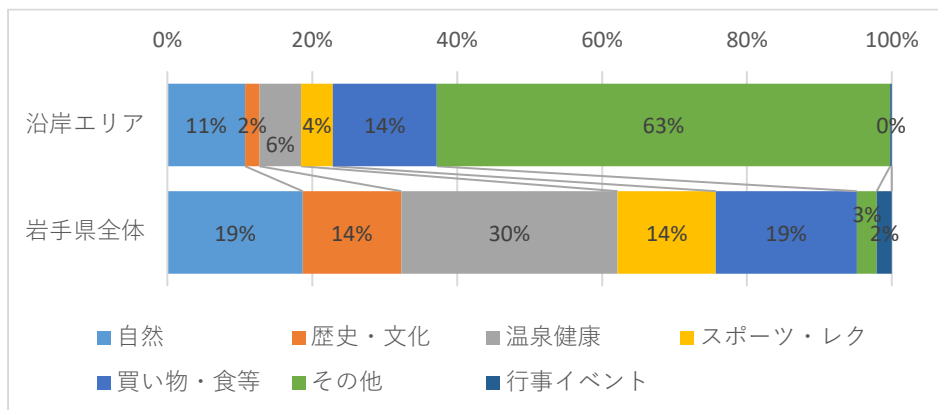


図 2-13 地域別・分類別入込客数

資料：前掲書

3. 地域公共交通の現状

3-1 地域公共交通の概況

地域公共交通は、田野畑村と周辺市町村を結ぶ広域交通と村内の移動を支える村内交通に整理される。

広域交通は三陸鉄道により宮古方面と久慈方面に移動できるほか、村が運営する総合バス「タノくんバス」で岩泉と普代に行くことができる。

村内交通は、平成 21 年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」に基づき、小中学校のスクールバスに一般乗客が無料で乗ることができる総合バス「タノくんバス」と、事前予約により自宅から目的地までドアツードアで移動できる予約運行交通「くるもん号」、田野畑駅と観光地を結ぶ観光乗合タクシーの 3 つの交通が運行されている。村の負担額は約 7 千万円に上る。

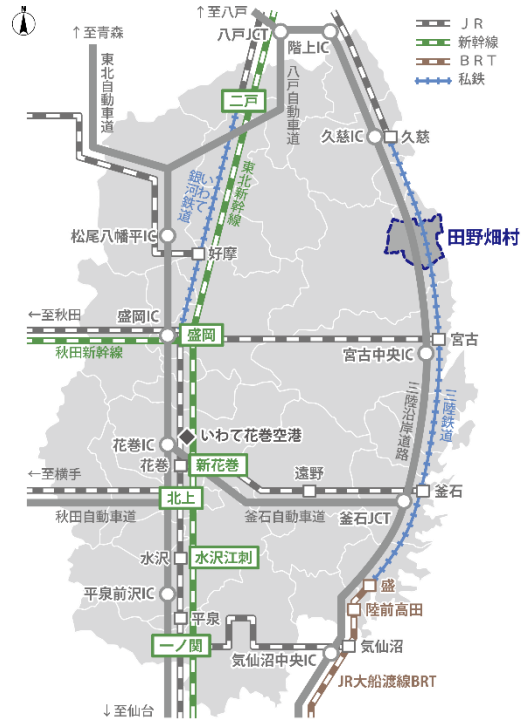


図 3-1 鉄道と高速道路ネットワーク

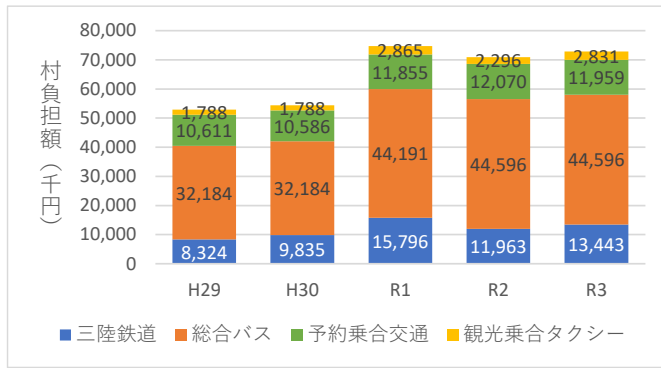


図 3-2 地域公共交通の維持に関わる村負担額の推移

表 3-1 村内の地域公共交通の概況

種類	路線名	内容	運行本数	備考
広域交通	三陸鉄道	2 駅（田野畑駅、島越駅）	上り（宮古行き）12 本 下り（久慈行き）12 本	
	総合バス 「タノくんバス」	2 コース （岩泉、普代コース）	月水金曜日、3 便 火、木曜日、4 便	村外と診療所乗車は要予約
村内交通	総合バス 「タノくんバス」	10 コース （西和野拓洋台、机北山、羅賀明戸、島越、真木沢切牛、猿山大芦、千丈七滝、田代尾肝要、沼袋甲地、巢合川平コース）	月～金曜日、各 4～6 便	小中学校のスクールバスと混乗、無料診療所乗車は要予約
	予約運行交通 「くるもん号」	4 エリア （東、西、南、北地域）	平日 3 曜日 9 便 土日 4 便	1 回 300 円
	観光乗合タクシー	3 コース （田野畑駅～北山崎、机浜番屋群、鶉住居断崖）	三陸鉄道に合わせた発着	定額 500～1500 円

3-2 三陸鉄道

村内には三陸鉄道駅が2駅ある。1日の乗降客数は減少傾向であったが、さらに新型コロナウイルスの流行により減少している。

回数券の利用状況から行き先を見ると、田野畑駅は久慈方面と宮古方面の両方に行き先が広がっており、生活圏域が両方にと重なっていることが分かる。

令和4年度に実施した調査によると、駅の利用者は秋の観光シーズンであったこともあり、田野畑駅は高校生が半数を占めて多く、島越駅は観光客の利用が多かった。

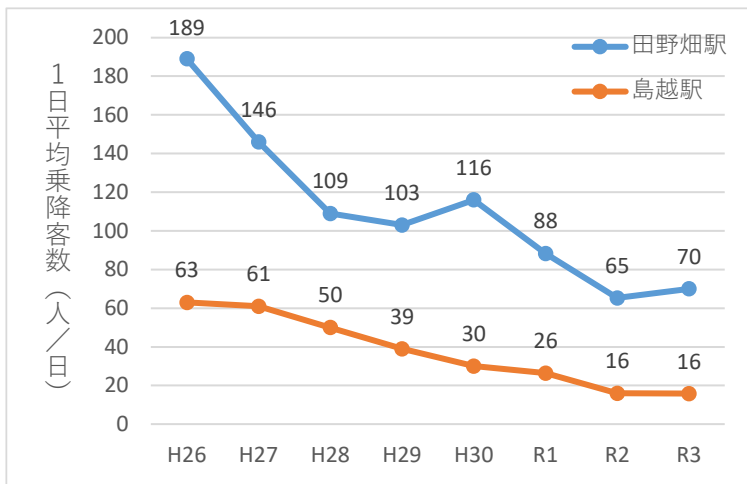


図 3-3 1日平均乗降客数

表 3-2 鉄道駅の乗降延べ人数

駅	平日	休日	計	割合
田野畑駅	51	26	77	100%
一般	8	0	8	10%
学生	34	7	41	53%
高齢者	2	2	4	5%
観光客	7	17	24	31%
島越駅	61	13	74	100%
一般	1	1	2	3%
学生	3	8	11	15%
高齢者	4	2	6	8%
観光客	53	2	55	74%

注：平日（10月5日）および休日（令和4年9月19日）の各1日の調査結果より

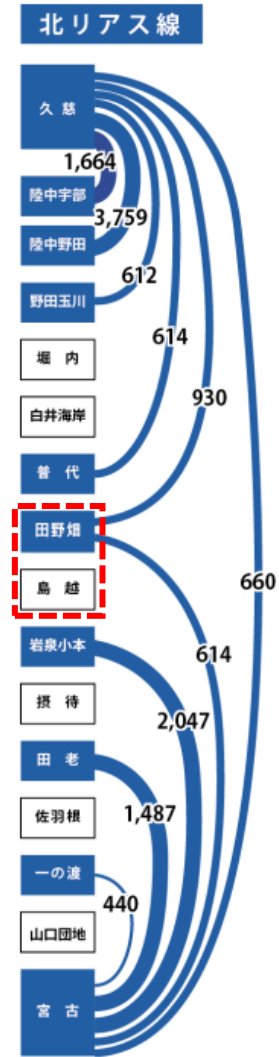


図 3-4 回数券の利用状況 (平成27年度)

資料：「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画（平成30年12月）」



写真 田野畑駅



写真 島越駅

3-3 総合バス「タノくんバス」 ～村民バス兼用スクールバス～

総合バスは、平成 22 年に村内の小学校 6 校が 1 校に統合したことで全村的にスクールバスが必要となったことから、「地域公共交通総合連携計画」の策定を経て、従前の村民バスと統合することで運行を開始した。スクールバスに一般客は無償で乗ることができる。夏休み等の長期休暇時も運行するが、一部時刻の変更をその都度行っている。

令和 4 年度は全部で 12 コースあり、そのうち 2 コースは小中学生の利用がない岩泉方面と普代方面行きのバスである。車両は村の車両で、運行は民間バス会社に一括して委託されている。

利用者数は平成 28 年度に減少をしたものの、その後は微増傾向で推移し、令和 3 年度は減少に転じた。令和 3 年度のタノくんバスの利用者は、小学生が全体利用者の 52%、中学生は 38%を占めており、利用者の 9 割は小中学生のスクールバス利用である。高校生は年によって増減があるが、一般の利用は減少と続けている。

利用者が多いコースは羅賀方面で、小学生、中学生の利用が多いが、高校生や一般の利用もある。そのほか高校生の利用があるのは、北山、机、島越コースで、内陸のコースについては高校生の利用がない。

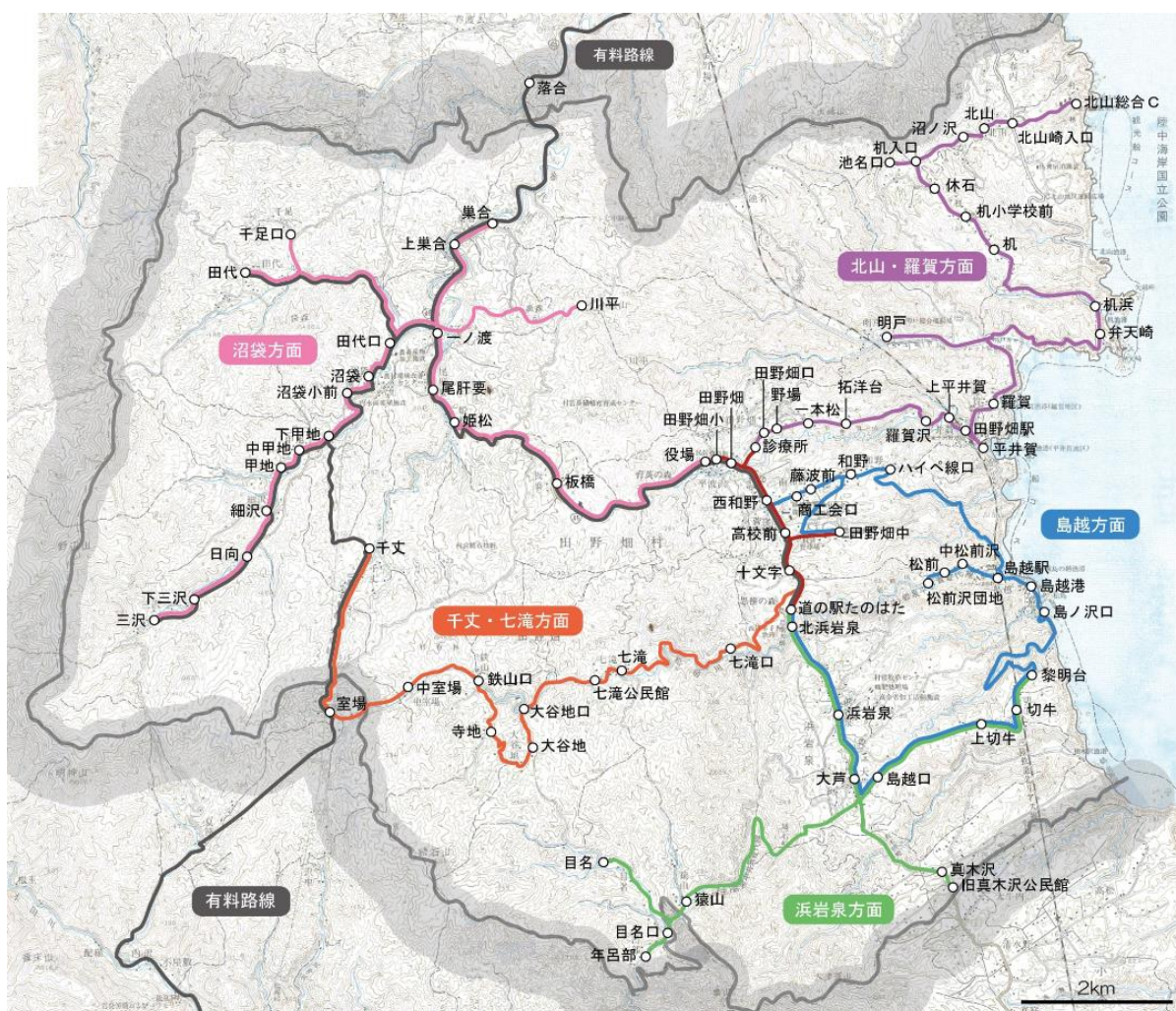


図 3-5 総合バス「タノくんバス」の路線図

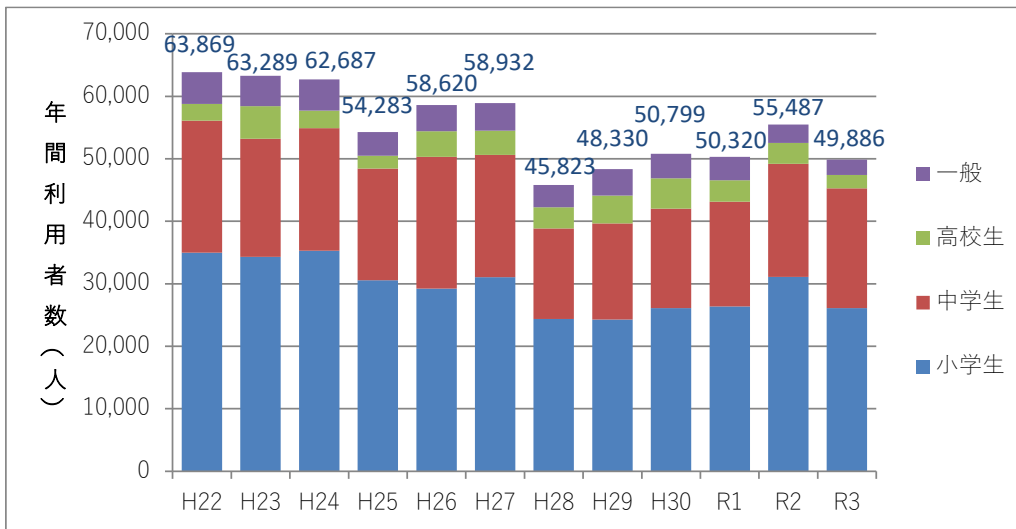


図 3-6 総合バスの属性別利用者数の推移

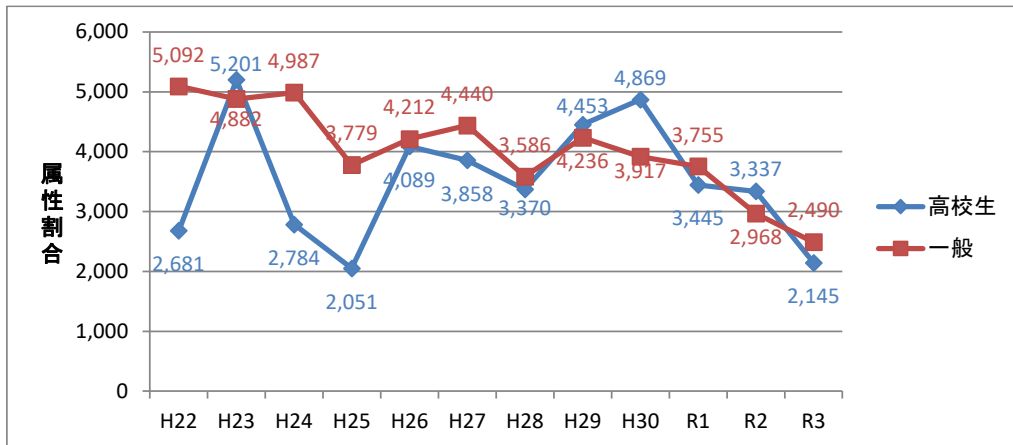


図 3-7 総合バスの高校生と一般の利用者数の推移

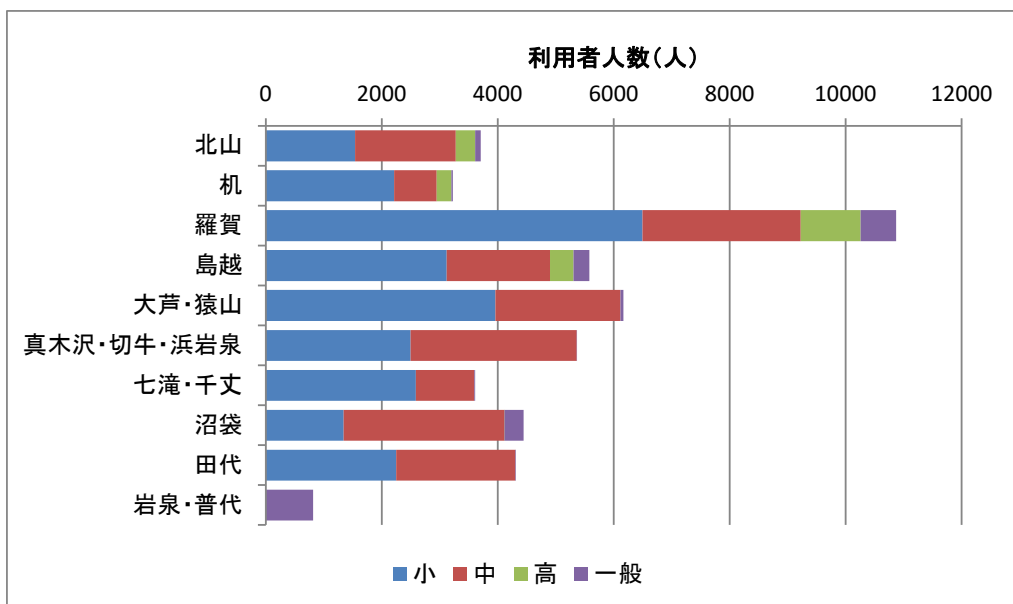


図 3-8 コース別の年間利用者数 (令和 3 年度)

3-4 予約運行交通「くるもん号」 ～デマンド型乗合タクシー～

(1) 運行の概要

予約運行交通は、「地域公共交通総合連携計画」の検討を経て、平成 21 年 10 月から運行を開始した。村内を 4 つのエリアに分け、村内のタクシー事業者 2 社にそれぞれ運行を委託して実施している。

運行開始後、適宜利用状況や利用者のニーズを聞きながら、朝駅便の新設や当日予約、値下げ、土日の運行開始等の改善を重ねてきた。

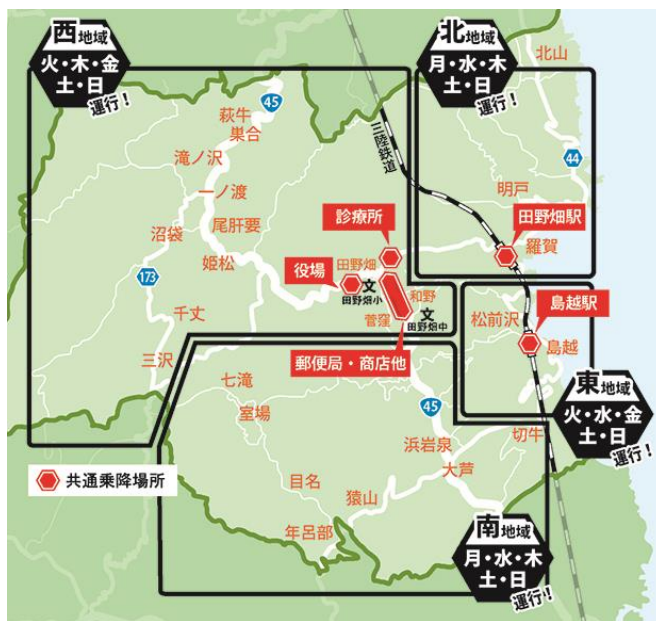


図 3-9 くるもん号のエリア

表 3-3 予約運行交通（くるもん号）の運行改善の経緯

月日	主な改善内容
平成 21 年 10 月	1 日に運行開始
平成 21 年 12 月	1) 西地域の時刻変更と岩泉行きを新設 (西地域の田野畑行きは 2 便、岩泉行きは 1 便に変更)
平成 22 年 1 月	1) コールバックをなくした (運行時刻を固定化した) 2) 東地域の運行時間の修正 3) ジャンボ車両を導入した
平成 22 年 4 月	西地域は田野畑行きを 3 便に戻した (岩泉行きは総合バス「タノくんバス」で対応することとなった)
平成 22 年 10 月	1) 朝駅便を新設 2) 2 便目、3 便目の当日予約可能にした 3) 回数券 (4 枚つづり 1500 円) を始めた
平成 23 年 3 月	11 日の震災により、3 月末まで運休
平成 23 年 4 月	1 日から運行再開
平成 23 年 6 月	三陸鉄道連絡便を新設
平成 23 年 11 月	1) くるもんの運賃を一律 300 円に値下げ 2) 週 2 日を週 3 日に増便 3) 小本方面への三鉄連絡バスに接続する朝駅便を新設
平成 24 年 4 月	1) 4 地区の運行ダイヤを統一 2) 三陸鉄道田野畑駅開通記念として、4~5 月の 2 か月間有効の無料乗車券を配布 (1 世帯 2 枚)
平成 28 年 4 月	16 時、17 時台に 1 便増便し、計 5 便へ
平成 29 年 4 月	土日の運行を試験的に開始
平成 30 年 4 月	土日の運行を本格開始

(2) 利用者数と収支の推移

平成 21 年の運行開始以降、増加を続け、近年は新型コロナウイルスによる影響も受けず、横ばいで推移している。地域別にみると、北地域では人口減少を背景として減少しているが、3 地域については増加している。

収支状況は、利用の増加に伴って運行委託費が増えており、平成 29 年度以降は収支差額が 1 千万円を超えている。

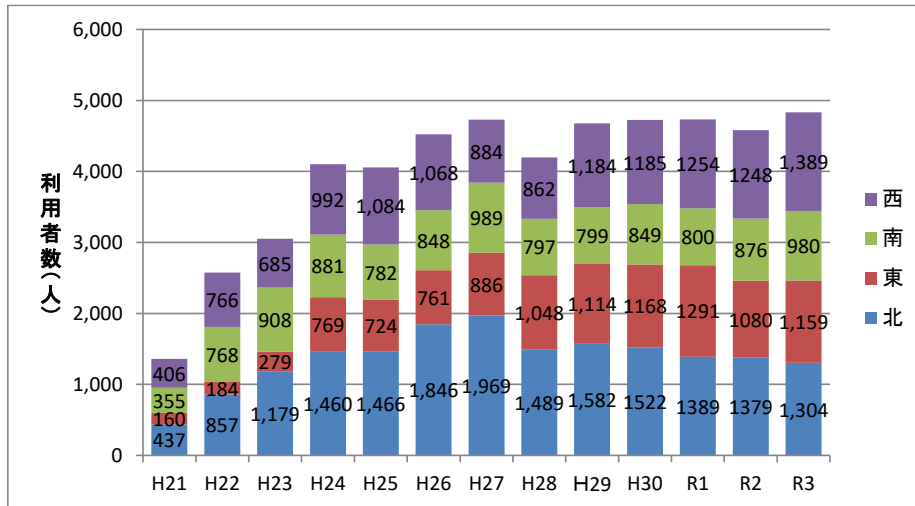


図 3-10 年間利用者数の推移

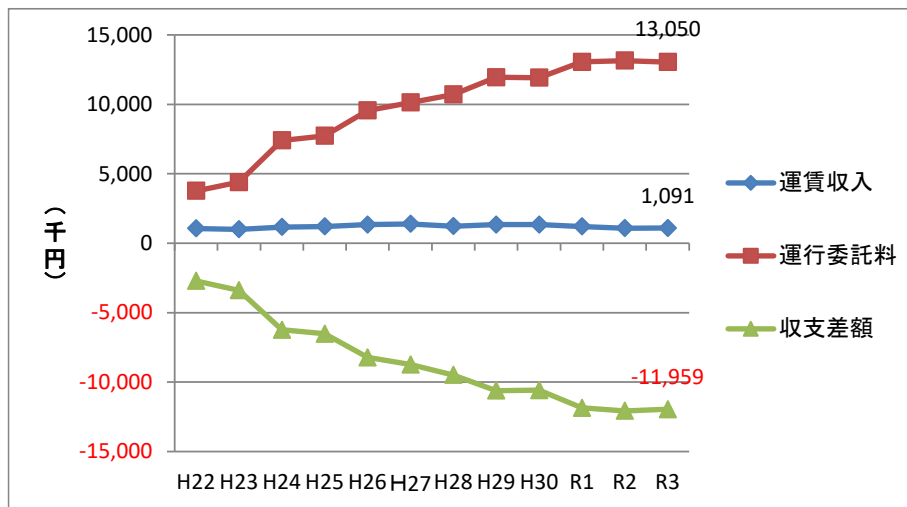


図 3-11 運賃収入と運行経費の推移

(3) 乗合率の推移

1 台に乗り合う人数が多いほど効率的な運行が実現できるが、乗合率はどのコースも横ばい、もしくは微減傾向である。全体では、令和 3 年度は前年と同様に乗合率は 1.4 人/台である。

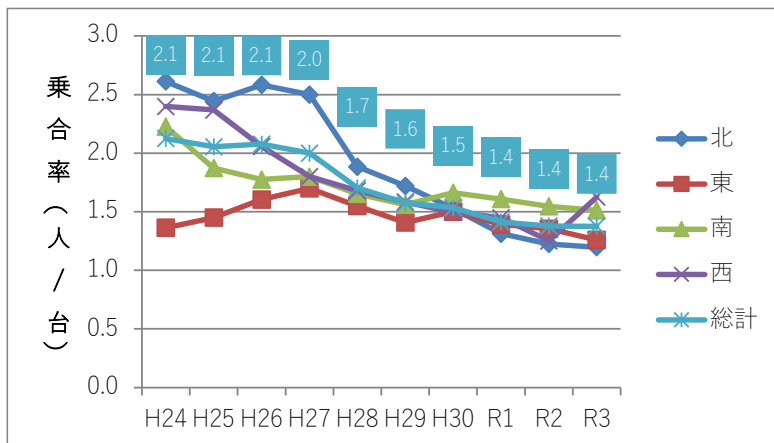


図 3-12 乗合率の推移 (1 便当たりの乗客人数)

注：数値は総計の乗合率

(4) 便別の平均利用者数

便別にみると、8:30 で外出し、10:00 で帰る利用が多く、全体の 3 割から 4 割を占める。南地域と西地域については、10:30 で外出し、12:00 で帰る利用が多い。

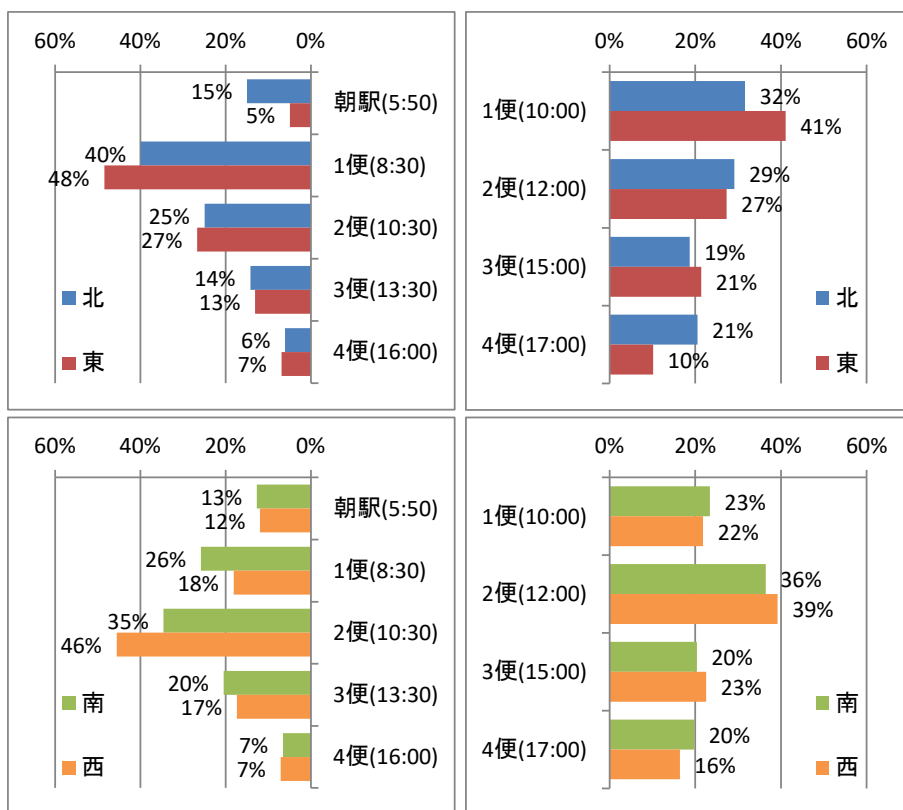


表 3-13 便別の利用者割合

3-5 観光乗合タクシー

観光乗合タクシーは、三陸鉄道駅から村内の観光地（北山崎、机浜、鶯の巣断崖）を結ぶ観光二次交通として、平成21年10月から運行を開始している。

令和元年度は3月に盛駅～久慈駅間が三陸鉄道リアス線として運行が再開されたことやラグビーワールドカップ釜石の開催を受けて、震災前および震災後の三陸鉄道再開時の乗客数に迫る年間2,707人の利用があった。しかし、10月以降は台風による運休や、令和2年2月頃からは新型コロナウイルス感染防止対策により移動制限が行われるようになった。令和3年度はワクチン接種が始まったこともあり、令和2年度と比べると乗客数は微増している。



写真 観光乗合タクシーの運行の様子

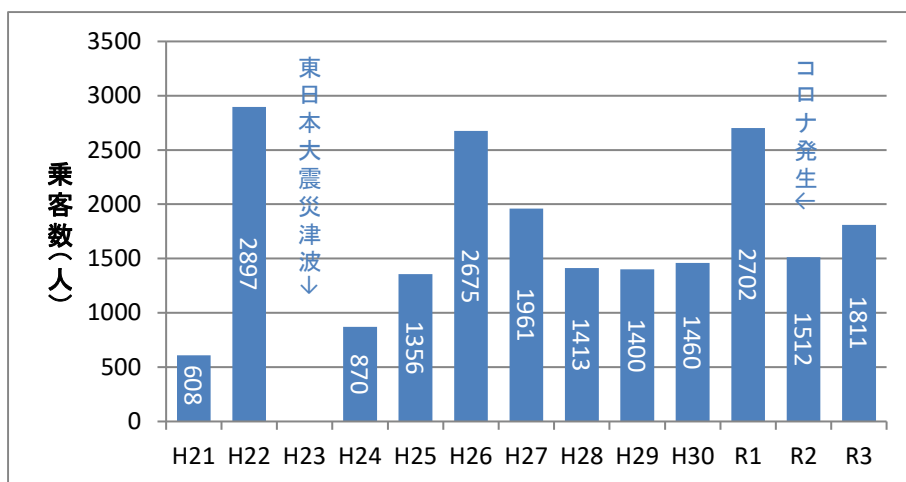


図 3-14 乗客数の推移

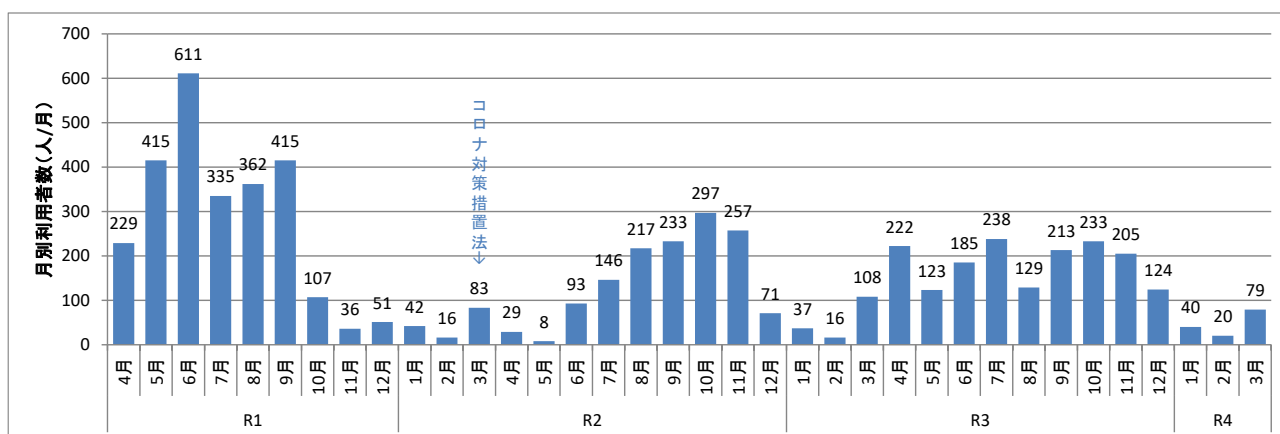


図 3-15 月別乗客数（延べ人数）

3-6 タクシー¹および貸切バス

村内にはタクシー事業者は2社おり、村内のタクシー事業を担っている。また、予約運行交通「くるもん号」の運行も受託している。うち1社は貸切旅客運送事業も行っており、タノくんバスの運行も受託している。事業者へのヒアリングから、それぞれの利用状況をまとめる。

(タクシーの状況)

- ・ 病院に急に行かなければならないときに利用される程度で利用は非常に少ない。

(予約運行交通「くるもん号」の状況)

- ・ 北エリアは利用者が減っているが、利用していた人が施設にはいたりして利用者が減っている。とても重要な交通なので、積極的に宣伝をしたり、利用促進に取り組んでいる。
- ・ 上手な使い方の提案なども相手に合わせて行っており、新しい利用者も増えている。

(観光の状況)

- ・ 観光乗合タクシーの利用としては、観光に来る人はスケジュールを決めてくるので、早い時期から予約する人が多い。ただ、キャンセルもそれなりに多い。
- ・ 最近の観光は団体客より個人客が増えてきた。コロナの影響もあり、潮風トレイルに人が来ている。潮風トレイルは踏破が目的なので、田野畑駅まで車で来て北山まで歩き、帰りは乗合タクシーやタクシーを利用することがある。

(貸切バスの状況)

- ・ 主に岩泉町内の営業が多く、特に学校の部活での送迎利用がほとんどである。数年前に貸切バスの料金が値上げになって利用が減った。ようやく落ち着いてきたかと思ったら、コロナの影響により大幅に利用が減った。

表 3-4 村内タクシー事業者の概要（令和3年6月現在）

種類	事業者	営業用車両		乗務員	営業時間	備考
		種別	計			
乗用 旅客	(有)田野畑 観光タクシー	普通車3台 ジャンボ3台	6台	4名	7～21時	くるもん号、観光乗 合タクシー受託
	田野畑交通 (有)	普通車3台 ジャンボ1台	4台	2名		くるもん号受託
貸切 旅客	田野畑交通 (有)	大型バス1台 中型バス2台 小型バス4台 ハイエース2台	9台		—	タノくんバス受託

¹ 令和4年9月に行ったタクシー事業者へのヒアリングを基とする。

3-7 介護輸送サービス

村内には、平成 18 年 4 月から村内の介護福祉施設が介護輸送サービスを行っている。料金は距離制で（初乗運賃 2.0 キロメートルまで 300 円。加算運賃 1.0 キロメートルごと 100 円。）

利用回数はコロナの影響もあり近年は減少している。

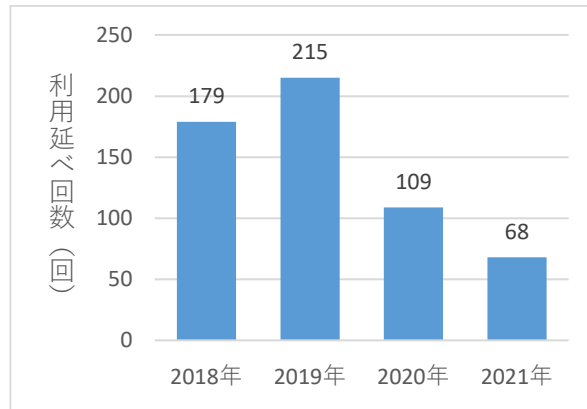


図 3-16 介護輸送サービスの利用回数の推移（片道 1 回）

4. 住民の外出状況とニーズ ～住民アンケート調査～

4-1 調査の概要

本計画策定にあたり、令和4年10月に全世帯を対象として外出状況や公共交通に対する意向に関するアンケート調査を配布した。回答は857票得た。

(調査の概要)

- 対 象 : 高校生以上の全住民
- 調査方法 : 全世帯に対して調査票を3部ずつ配布 (区長配布、郵送回収)

(回答者の属性)

回答者の年齢は、70代が26%と最も多く、次いで65～69歳が16%、80歳以上が15%で、65歳以上が回答者の57%を占める。

居住地区は全地区から回答を得ている。概ねどの地区も人口に対して20～30%の回答率となっているが、切牛地区の回答率は特に高く81%であった。

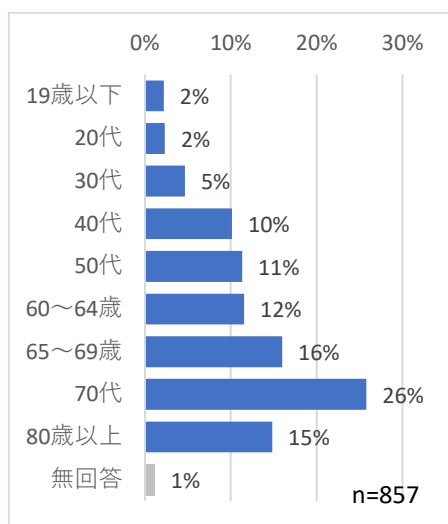


図 4-1 回答者の年齢別の割合

注：「n」は回答数 (以下同)

表 4-1 回答者の地区

地区	回答数	回答割合	人口	回答率
北山	30	4%	108	28%
机	41	5%	138	30%
池名	3	0%	0	-
明戸	26	3%	82	32%
羅賀	126	15%	334	38%
田野畑	72	8%	328	22%
西和野	62	7%	256	24%
和野	32	4%	129	25%
菅窪	78	9%	316	25%
七滝	19	2%	78	24%
板橋	5	1%	17	29%
猿山	21	2%	87	24%
大芦	38	4%	98	39%
真木沢	35	4%	107	33%
切牛	87	10%	108	81%
浜岩泉	13	2%	91	14%
島越	60	7%	315	19%
尾肝要	14	2%	77	18%
巢合	15	2%	52	29%
萩牛	1	0%	5	20%
田代	11	1%	72	15%
沼袋	18	2%	96	19%
甲地	35	4%	142	25%
千丈	9	1%	24	38%
合計	851	100%	3,060	28%

4-2 外出環境

(1) 運転免許の保有率と返納率

運転免許保有率は男性は89%、女性は73%である。14年前の平成20年と比較すると、特に60歳以上の女性の免許保有率が増加しており、65～69歳女性の保有率は25%だったのが82%、70代女性は9%が58%まで増えている。一方で、免許返納も見られるようになってきている。80歳以上の男性は13%が免許を返納している。

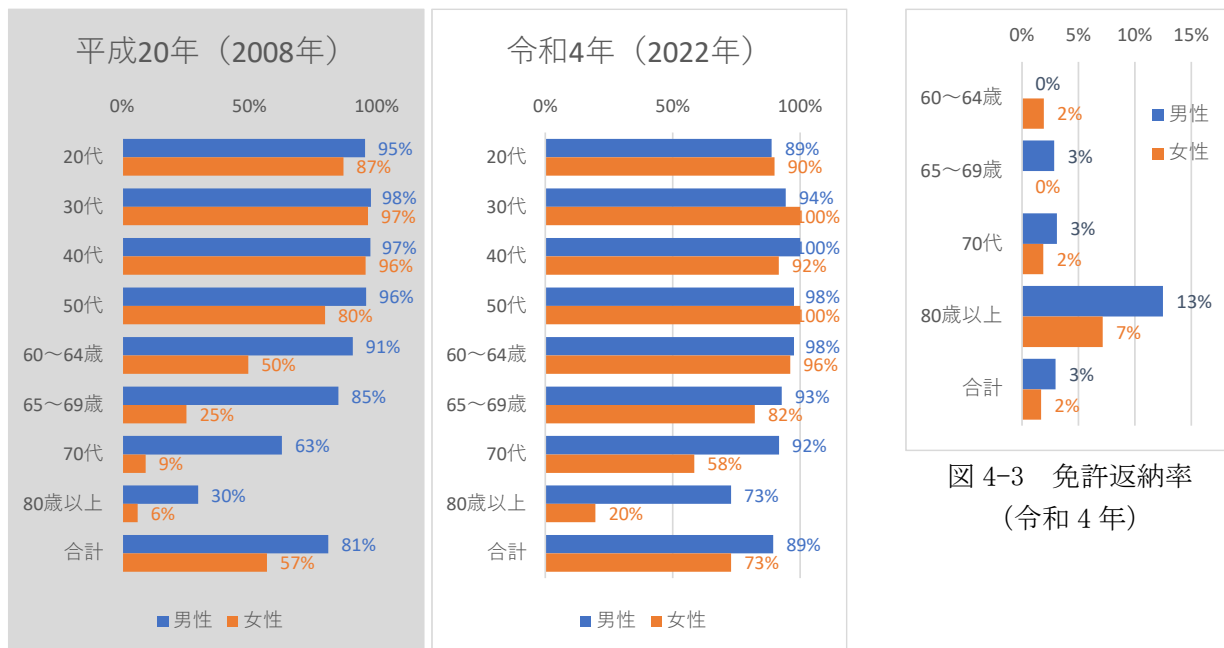


図 4-2 免許保有率の変化

(2) 送迎してくれる家族や知人の有無

普段、送迎をしてくれる家族や知人がいるかについては、若い人ほど「同居家族」やその他の家族や知人などが送迎をしてくれる状況となっているが、年齢が高くなるほど送迎してくれる人は減り、反対に「外出を頼める人がいない」割合が増える。全体では12%で、80歳以上は16%に上る。

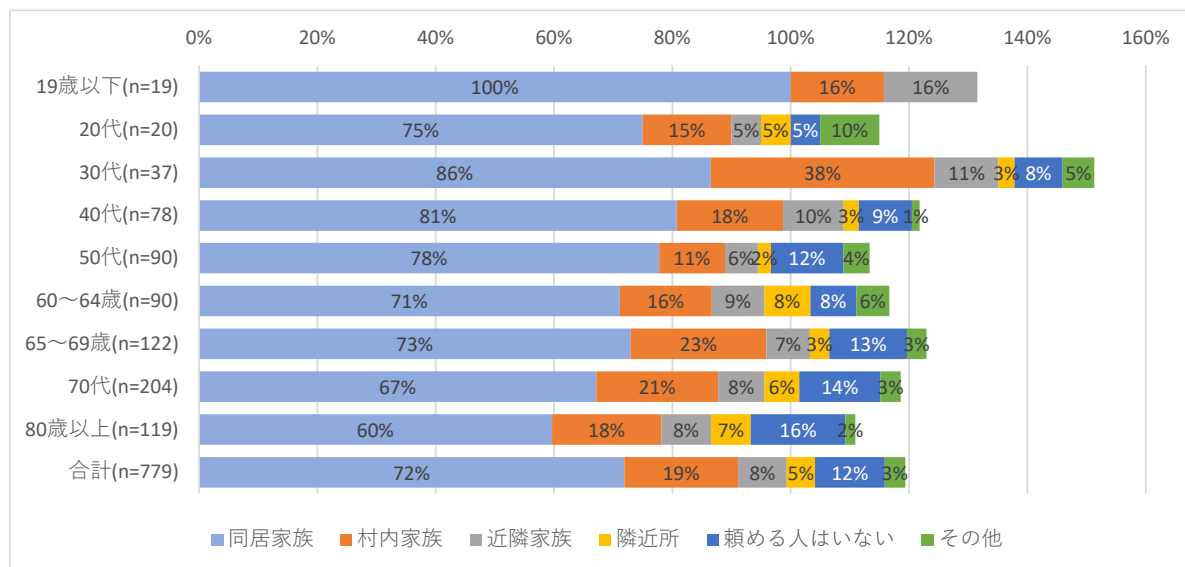


図 4-4 送迎してくれる人の有無（複数回答）

(3) お出かけ回数

家の周りのお散歩や農作業などの外出を除く通学や通勤、通院、買い物、娯楽を目的としたお出かけ回数を免許保有状況別にみると、「運転している」人は「ほぼ毎日」お出かけしている割合が49%に対して、「持ったことない」人は14%、「返納した」人はわずか5%にとどまる。

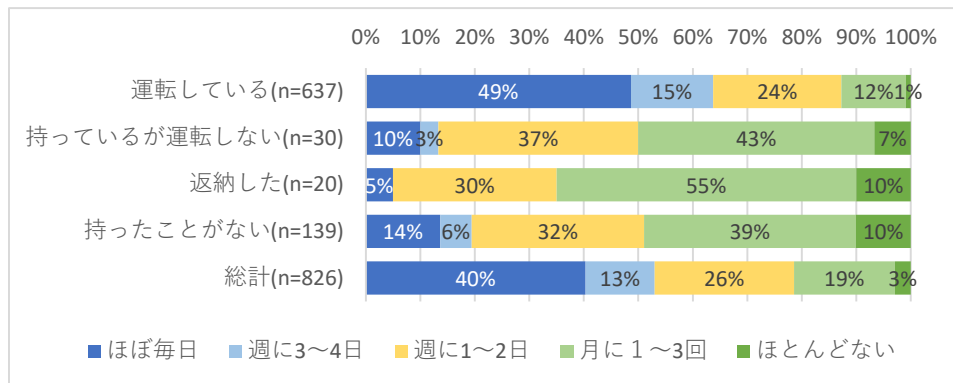


図 4-5 自動車の運転状況別のお出かけ回数

4-3 外出先と外出方法

通学先は宮古市内が31%と比較的多いが、複数市町村に分散している。通勤は村内、通院と買い物は久慈市内が比較的多い。外出方法はいずれも「自分で運転」が多いが、通学は「タノくんバス」と「三陸鉄道」が利用されている。

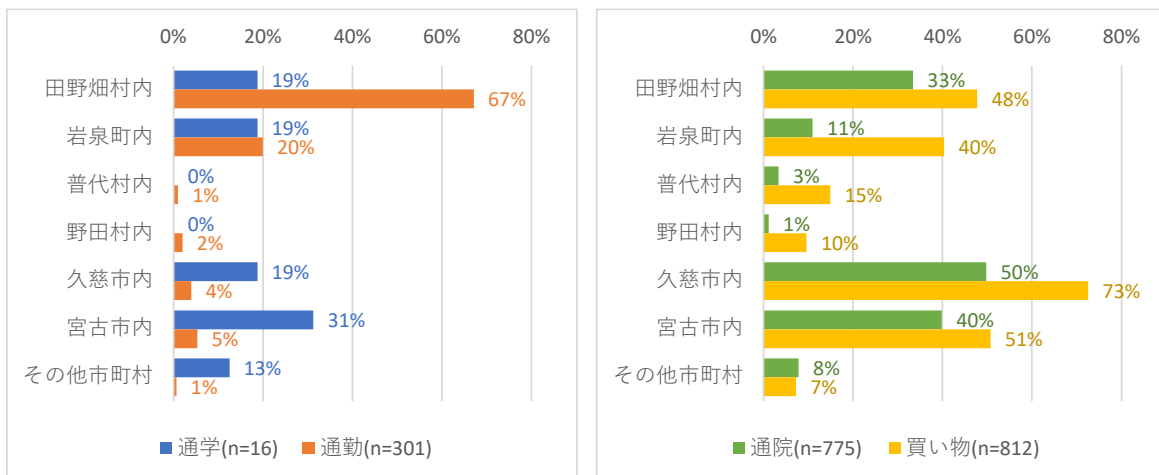


図 4-6 外出目的別の外出先 (複数回答)

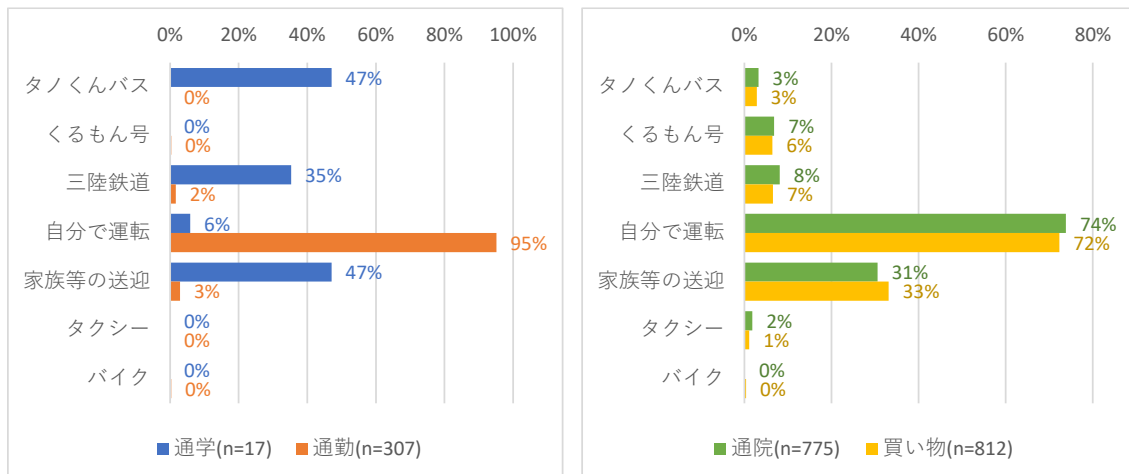


図 4-7 外出目的別の外出方法 (複数回答)

4-4 地域公共交通の利用状況と改善希望

(1) 公共交通の利用状況

公共交通の利用状況は、「月に数回以上」を日常的な利用とすると、三陸鉄道とくるもん号は6～8%である。一方で、「将来利用したい」という人が2～3割を占める。

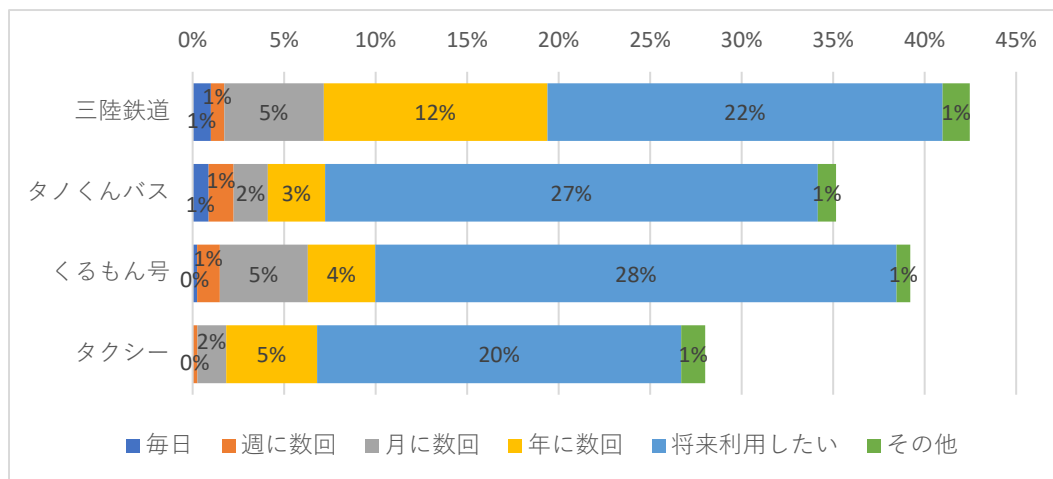


図 4-8 交通の種類別の利用状況

(2) 外出やお出かけが不便だと感じるか

外出やお出かけを不便だと感じるかについては、現時点では「とても不便」「不便を感じる」人は合わせて37%だが、10年後を想像すると67%まで増える。

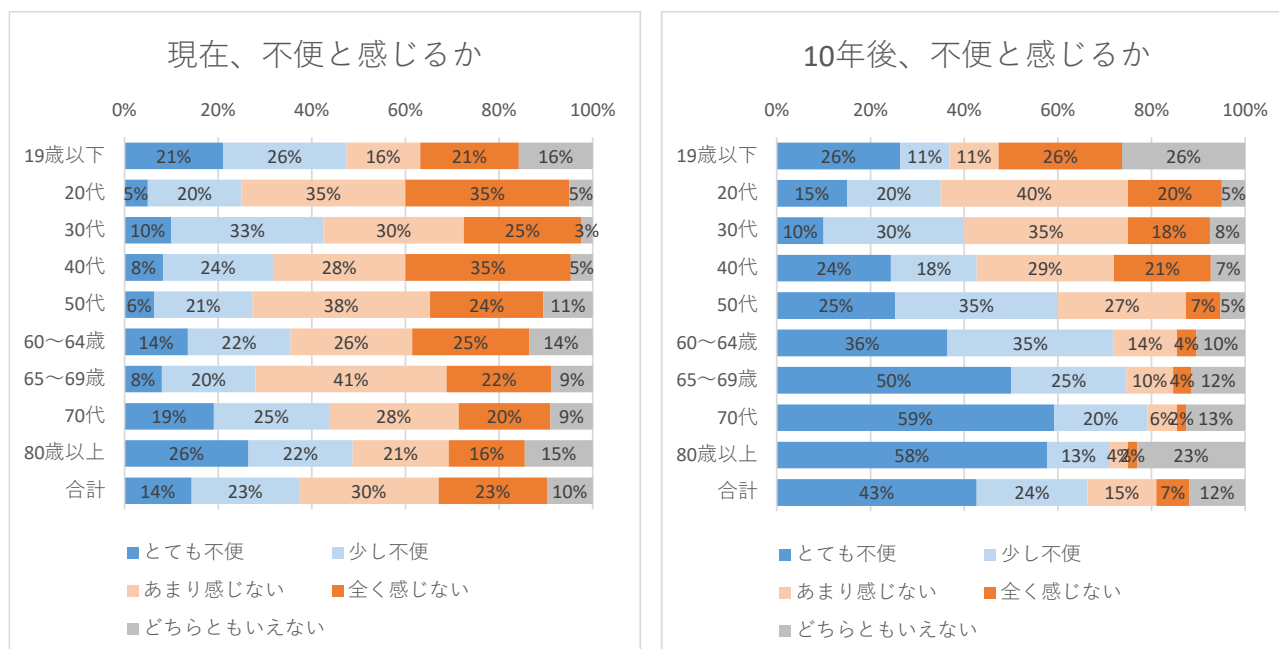


図 4-9 現在および10年度の外出の不便さ

(3) 公共交通に対する改善希望

くるもん号に対する改善希望としては、「村内のどこでも行けるようにする」が最も多い。地域公共交通全体については「高速道路を使って宮古方面や久慈方面にけるようにする」が最も多い。

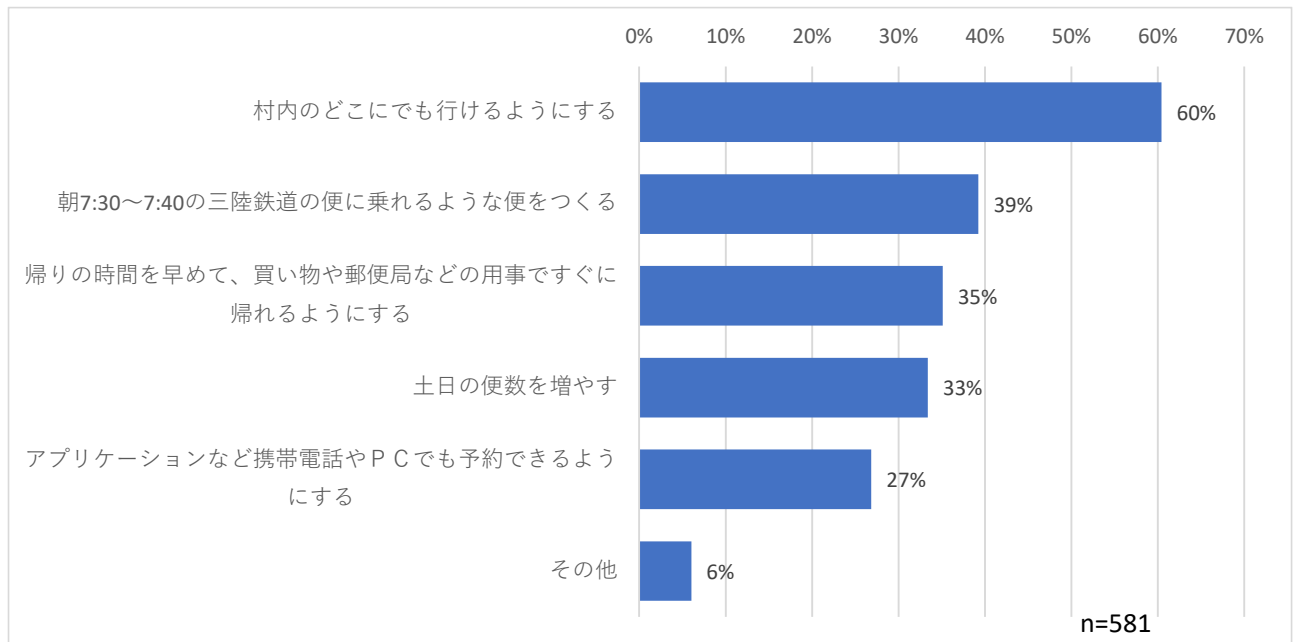


図 4-10 くるもん号に期待する改善内容

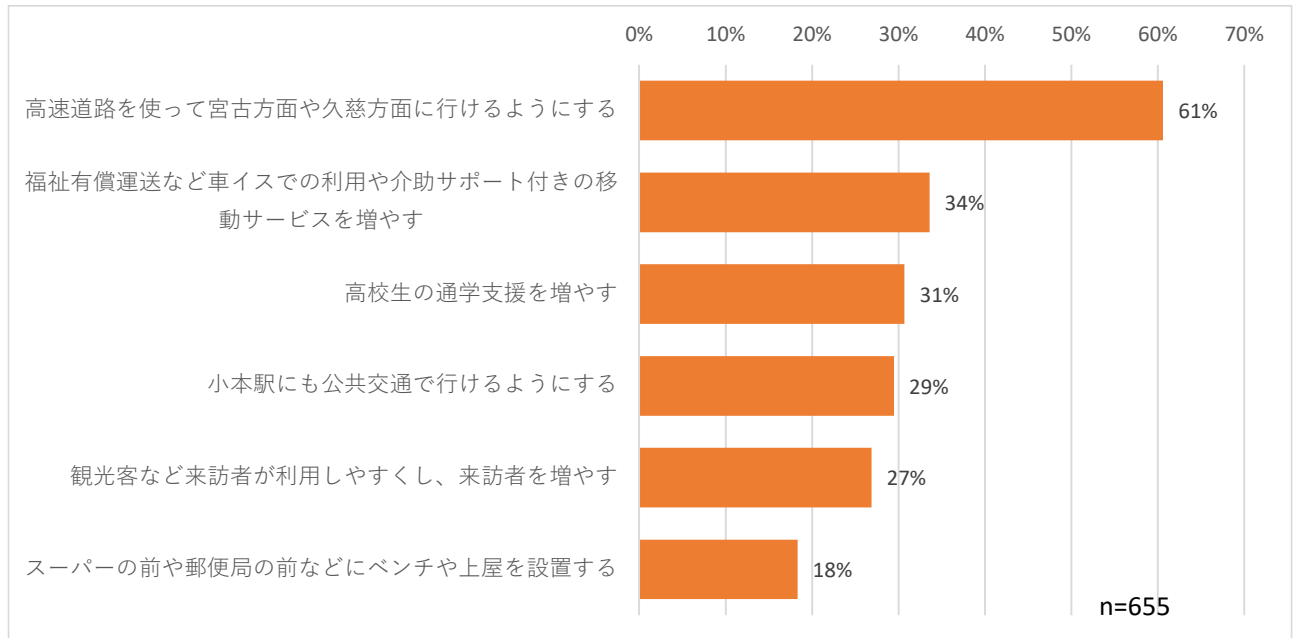


図 4-11 田野畑村の地域公共交通に期待する改善内容

5. 地域公共交通の課題とあり方の方向性

5-1 上位計画の整理 ～田野畑村総合計画～

[基本構想：令和 4～11 年度、前期基本計画：令和 4～7 年度]

本計画の上位計画である「田野畑村総合計画」では、「『参加・協働・創造』による持続可能なむらづくり」を基本理念としている。

公共交通に関しては、6つの将来像の中の「交通・情報基盤」において「誰もが容易に移動や情報を得られるよう連携・基盤の充実と機能発揮に努めます」と定め、「効率的で利便性の高い交通体系を構築します」とされている。さらに、前期基本計画及び事業計画において、三陸鉄道の経営支援、総合バス運行の推進等が目指されいている。

[計画の基本理念]

「参加・協働・創造」による持続可能なむらづくり

[計画の基本目標]

人と自然が織りなす 心豊かな協働の村 たのはた

[将来像とむらづくりの体系（公共交通関連箇所）]

将来像

環境

豊かな自然と共生し暮らしに安らぎのある村をつくります

学習

ふるさとに愛着を抱き 人間性豊かな人材を育てます

産業

産業間連携とイノベーションにより地域資源が創造的に活用される、循環・共生型の働き続けられる村を目指します。

生活

安全で生き生きとした生活が営まれ、人々が集い笑顔あふれる村にします。

交流

多様な交流を大切にし 心触れ合う村をつくります

交通・
情報基盤

誰もが容易に移動や情報を得られるよう 連携・基盤の充実と機能発揮に努めます。

むらづくりの体系

■道路 …広域的な交流・物流を促進する道路網を整備します

■公共交通 …効率的で利便性の高い交通体系を構築します

■情報 …情報通信基盤を充実させ、利活用能力の向上を図ります

前期基本計画【令和4～7年度】

基本方針 (1)【公共交通】
(項目別) 予約運行交通の利便性の向上を図ります

現状と課題

東日本大震災で被災した三陸鉄道は、平成26年4月に全面復旧しましたが、令和元年台風19号の被災により再び長期運休を余儀なくされ、令和2年3月に全線運行を再開しました。震災からの全面復旧時には一時的に観光客利用が増えたものの、沿岸部の人口減少に伴い路線住民利用が回復せず、また、新型コロナウイルスの感染拡大による観光需要の低下により厳しい経営環境が続いています。

朝と夕方に通学用の総合バスが運行され、村民も無料で利用することができるようになっていきます。

日中の時間帯は、予約運行交通として「くるもん号」が運行され、村民の「足」として定着してきています。

「くるもん号」の毎日の運行等を求める声がありますが、利便性の向上と、効率的な運行による経費節減の両面を総合的に判断しながら改善に努める必要があります。

取り組み

小中学生の通学の足となっている総合バスの安全で確実な運行を確保します。

予約運行交通の「くるもん号」と観光乗り合いタクシーの効率的な運行を行います。

県沿岸部の重要な交通機関である三陸鉄道の経営を積極的に支援します。

三陸鉄道の利用客増加のためマイルール運動を推進します。

主な施策

三陸鉄道安定経営対策に対する支援の継続、総合バス運行の推進、

総合バス車両の計画的な更新、

予約運行交通と乗り合い観光タクシー運行の推進

事業計画／事業一覧

VI 交通・情報基盤 誰もが容易に移動や情報を得られるよう、連携・基盤の充実と機能発揮にと努めます

領域	分野	事業名	事業主体	実施主体	年度	指標と目標	
1 道路	(1) 国道・県道・村道	地域の要望に即した道路整備と適正な維持管理に努めます	村道沼袋三沢線改良舗装事業 村道の改良舗装	村	村	4～7	40%→80% (R7年度末時点) 改良進捗率
			村道十文字線改良舗装事業 村道の改良舗装	村	村	4	30%→100% (R4年度末時点) 改良進捗率
			村道鉄山線外災害防除事業 落石防護設備整備	村	村	4～7	65%→100% (R7年度末時点) 改良進捗率
			村道道路舗装修繕事業 村道目名線外道路舗装修繕	村	村	4～7	
			道路メンテナンス事業 道路橋63橋、トンネル2カ所の長寿命化	村	村	4～7	
			道路維持事業 側溝修繕工事ほか	村	村	4～7	
			2 公共交通	(1) 公共交通	予約運行交通の利便性の向上を図ります	村民バス運行事業 総合バスの運行	村
生活交通対策事業 予約運行交通、観光乗合タクシーの運行	村	協議会				4～7	
田野畑マイルール推進事業 イベントの開催等による三陸鉄道への誘客	村	村				4～7	
3 情報	(1) 情報通信	情報通信格差の解消に努めます	田野畑村共聴施設改修事業 老朽化した共聴施設の改修等	村	村	4～7	
			(2) 情報発信	多様な媒体を活用し、積極的な情報発信に努めます	光ブロードバンド施設管理事業 光ブロードバンド網の維持管理	村	村
	観光防災wi-fiステーション管理事業 村内12カ所に設置したWi-Fi設備の管理	村			村	4～7	

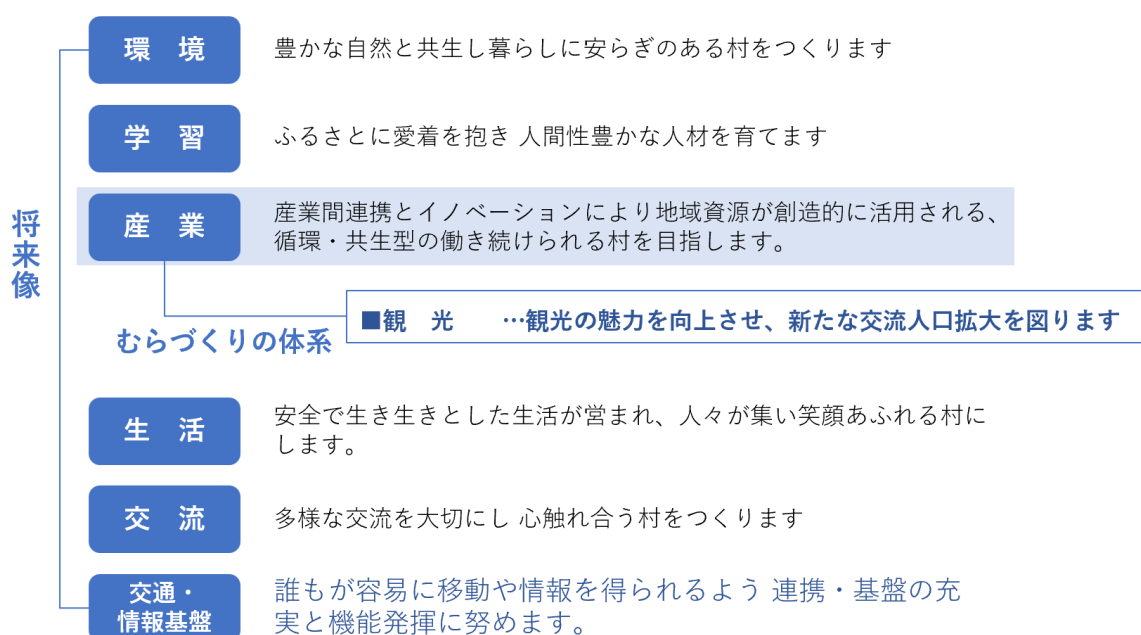
5-2 関連施策の整理 ～観光施策～

田野畑村では、観光施策に関して「田野畑村総合計画」の「産業」の分野に位置づけ、観光振興を図ることとしている。

目標としては「観光の魅力を向上させ、新たな交流人口拡大を図ります」とし、具体的には観光商品の開発や体験型観光の推進等に取り組んでいる。

交通に関しては特に、体験観光としてサップ船乗り場までの観光二次交通の維持やジオツーリズムの一環として潮風トレイルの移動の確保などが関連するため、観光二次交通の充実も一体的に進めていく。

[将来像とむらづくりの体系（観光施策関連箇所）]



前期基本計画【令和4～7年度】の

重点施策「1. 地域資源を生かした新たな雇用の創出」

③観光推進体制の強化(再掲)

アフターコロナを見据え、本村の恵まれた自然とその豊かな恵みを受ける1次産業との連携による観光商品の開発・実施に取り組み、情報発信を強化します。観光客の入込数を増やし、観光関連事業者の経営改善を図ります。また、各種観光プログラムの開発に合わせて、観光施策を強力的に推進していくため、従来の組織体制の見直し検討を行います。

[具体的な取り組み]

- ・アフターコロナを見据えた新たな観光商品の開発
- ・観光推進体制の強化
- ・おもてなしの村づくりの推進
- ・体験型観光の推進
- ・観光客誘致宣伝活動の推進
- ・教育旅行誘致活動の推進
- ・ジオツーリズムの推進
- ・宮古広域及び久慈広域との連携による誘客

5-3 地域公共交通に期待される役割と課題整理

地域公共交通の現状や住民のニーズ、村の将来像を踏まえ、田野畑村の地域公共交通の課題を整理する。

地域公共交通の現状や住民のニーズ	地域公共交通の課題
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 免許返納者のお出かけ回数は、免許を持ったことがない人より少ない。 ◇ 免許返納後に、病院や買い物先が遠いことに対する不安を感じている。 	免許返納者が安心して暮らせる 地域公共交通づくり
<ul style="list-style-type: none"> ◇ クマの出没や暑さ対策等により、学校に近い生徒もスクールバス利用のニーズや必要性が高まっている。 ◇ 少子高齢化が進み、子どもの人数が著しく減っている。 	安心して学び育てる環境として 通学支援の充実
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 三陸沿岸道路が令和3年12月に全線開通し、村内にはICが4つ整備されている。 ◇ 通学や通院、買い物などの行き先は久慈方面や宮古方面など多方面に広がっている。 ◇ 高速道路を活用して村外への移動の実現を期待するニーズが高い。 	高速道路を活用した 広域交通の検討
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 高校生の通学は、三陸鉄道が利用されている。 ◇ 観光シーズンには団体ツアーも含め三陸鉄道で観光客の来訪がある。 	地域の幹線的交通としての 三陸鉄道の維持と活性化
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 乗合タクシーは運行日、運行便数が増えたこともあり、利用が運行当初より増え、利用者数は維持されている。 ◇ 乗合タクシーの運行費も増え、村の負担は増えている。 	効率化の実現による 地域公共交通の維持
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 新型コロナウイルスの影響を受け、観光入込数は大きく減っている。 ◇ 観光シーズンには団体ツアーも含め三陸鉄道で観光客の来訪がある。 ◇ 観光乗合タクシーは、震災やコロナの影響を受けて変動が大きいですが、利用者は戻りつつある。 	地域の活性化につながる 観光移動への対応

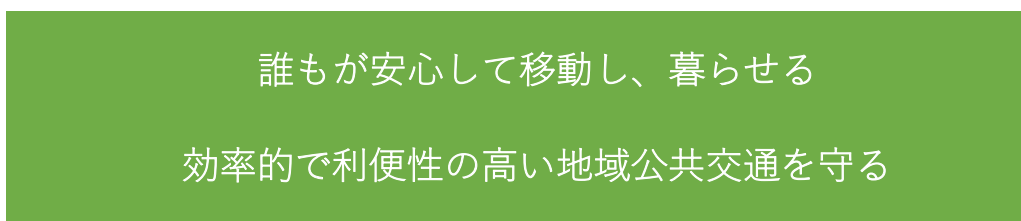
6. 基本方針と戦略・事業

6-1 目指す地域公共交通の姿と基本方針

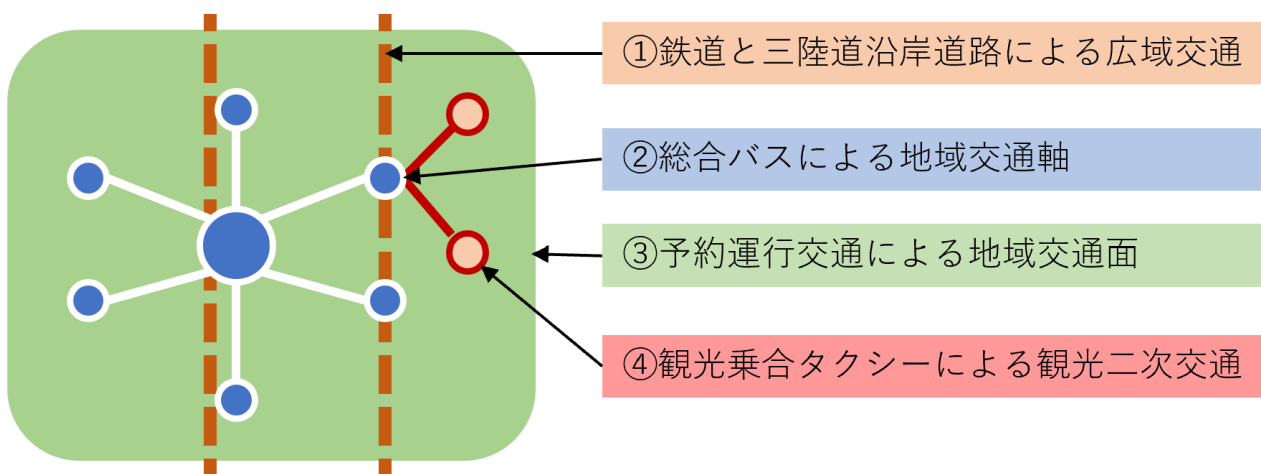
本計画の基本方針として、「誰もが安心して移動し、暮らせる効率的で利便性の高い地域公共交通を守る」を掲げ、先にあげた地域公共交通の課題の解決を目指す。

基本方針を実現する地域公共交通の姿として、4つの交通サービスの実現と維持を目指す。

【計画の基本方針】



【目指す地域公共交通の姿】



6-2 基本方針を実現する3つの基本目標

基本方針を実現するための基本目標を、現状と課題の整理を踏まえて3つの柱に整理する。また、基本目標ごとに事業計画をたてる。

現状

課題

【地域の概況と特性】

- ・ 人口減少と高齢化が進んでいる。
- ・ 集落は村内に広く分散している。
- ・ 東日本大震災により、沿岸の集落が被災し、内陸に集落が移転している。
- ・ まち中心部と三陸鉄道の2駅が離れている。
- ・ 三陸沿岸道路が令和3年12月に全線開通し、村内にはICが4つ整備されている。

免許返納者が安心して暮らせる地域公共交通づくり

【地域交通の体系】

- ・ 4つの田野畑バスによる交通体系が構築されている。
 - 1) 岩泉高校行きの協働バス
 - 2) 村民バス兼用スクールバス
 - 3) 予約運行交通（乗合タクシー）
 - 4) 観光交通（乗合タクシー）
- ・ いずれも利用が定着し、運行は継続している。

安心して学び育てる環境として通学支援の充実

【地域交通の運行状況】

- ・ 村民バスとスクールバスを兼用しており、一般と高校生の利用は全体の1割を占める。しかし、内陸部の集落の一般と高校生の利用はほとんどない。
- ・ クマの出没や暑さ対策等により、学校に近い生徒もスクールバス利用のニーズや必要性があり、だれでも利用できる運行に変更している。
- ・ 乗合タクシーは運行日、運行便数が増えたこともあり、利用が運行当初より増え、利用者数は維持されている。
- ・ 乗合タクシーの運行費も増え、村の負担は増えている。
- ・ 観光乗合タクシーは、震災やコロナの影響を受けて変動が大きいですが、利用者は戻りつつある。

高速道路を活用した広域交通の検討

【その他の移動支援策】

- ・ 村内の福祉施設が平成18年から介護輸送サービス事業に取り組んでいる。

地域の幹線的交通としての三陸鉄道の維持と活性化

【住民の外出状況とニーズ】

- ・ 通学や通院、買い物などの行き先は久慈方面や宮古方面など多方面に広がっている。
- ・ 免許返納後に、病院や買い物先が遠いことに対する不安を感じている。
- ・ くるもん号の改善希望として「村内のどこにでも行けるようにする」という意見が過半数を占める。
- ・ くるもん号で買い物や金融機関など短時間の移動に対するニーズがあり、時刻や運行方法の変更が必要になっている。
- ・ 高速道路を活用して村外への移動の実現を期待するニーズが高い。

効率化の実現による地域公共交通の維持

【来訪者の移動ニーズ】

- ・ 新型コロナウイルスの影響を受け、観光入込数は大きく減っている。
- ・ 観光シーズンには団体ツアーも含め三陸鉄道で観光客の来訪がある。
- ・ 観光乗合タクシーの運賃が高いという声もある。
- ・ 普代駅方面へ乗り継ぎニーズがある。

地域の活性化につながる観光移動への対応

→ 基本目標
(令和5-14年度)

→ 事業計画(前期)

》基本目標1《
マイカーを
持たなくても
安心して暮らせる
地域交通

》基本目標2《
広域交通と連携し
移動のしやすさ
の向上

》基本目標3《
まちづくりと
一体となった
にぎわいづくり

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
①乗合タクシー(くるもん号)の充実				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 一部時間帯の時間・行き先設定の緩和 ➢ あいのり促進に向けた割引運賃の導入(2人以上200円) 				
②小中学生の通学支援の充実				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通学児童、生徒に合わせた丁寧な時刻やルートの設定 				
③電気車両等次世代自動車の導入				
④三陸鉄道の利用促進				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 村内交通との連携による企画券の開発 ➢ 三陸鉄道を活用したおでかけ企画・観光企画支援 				
⑤広域バスの導入検討				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 盛岡までの移動の充実 				
⑥買い物環境の維持				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 移動販売事業の維持支援 				
⑦電子マネーの導入促進				
<ul style="list-style-type: none"> ➢ バスやタクシー車両への搭載支援 ➢ 観光施設等への導入支援 				

6-3 事業計画

【基本目標1】マイカーを持たなくても安心して暮らせる地域交通

事業① 乗合タクシー（くるもん号）の充実					
ねらい	<p>乗合タクシー（予約運行交通「くるもん号」）は、村民の暮らしの足として定着し、利用者数は横ばいで推移している。一方で、高齢者の免許保有率は高まっており、社会的には高齢者による交通事故の問題が深刻化している。</p> <p>今後は、免許返納者にとっても利用しやすい交通サービスとしても充実させていくために運行内容の改善を図り、一層の利用促進を図る。</p> <p>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「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図る。</p>				
事業概要	<p>1) 午後の時刻・行き先を緩和・拡大する 利用の少ない午後のダイヤ設定をなくし、行き先も自由度を高めることで金融機関や買い物など短時間の外出にも対応した運行方法に変更する（午前中は現行通りとする）。ただし、時間の希望には応えられない可能性がある点の周知を徹底する。</p> <p>2) 朝駅便の時刻を変更する 田野畑駅発 7:42 の三陸鉄道に乗車可能なダイヤに変更する。</p> <p>3) 土日の運行時刻を平日と同一のものとする 土日の運行時刻を平日と同じにすることによって、分かりやすさに配慮するとともに、増便する。</p> <p>4) あいのり促進に向けた運賃割引を導入する 乗合タクシーは、乗合率（1台当たりの利用者数）が高まることで生産性が高まるが、利用者にとっては迂回することで乗車時間が延びるなど利便性が低下する場合がある。そのため、乗り合った場合に運賃を割り引く制度等他事例を参考に促進することで利便性低下を抑制するとともに、家族や友人と誘い合っておでかけする機会を創出する。</p>				
実施主体	村、交通事業者				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	<p>1) 午後の時刻・行き先を緩和・拡大する</p> <p>2) 朝駅便の時刻を変更する</p> <p>3) 土日の運行時刻を平日と同一のものとする</p> <p>4) あいのり促進に向けた運賃割引を導入する</p>				

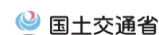
（くるもん号のダイヤ案）

時間	便	往路	復路
午前	朝駅便	7:10	—
	1便	8:30	10:00
	2便	10:30	12:00
午後	午後便	13:30～17:00	

事業② 小中学生の通学支援の充実と村内一体的な地域交通の維持					
ねらい	<p>現在、総合バス「タノくんバス」は小中学校の児童生徒の登下校だけでなく、高校生の通学や一般客の外出でも利用できるように運行されている。児童生徒は運行開始当初はスクールバスの利用基準に合わせて学校から2km以内は利用対象外としてきたが、クマの出没や夏場は熱中症の危険度高まるなどの社会的要因を背景として、平成30年度からは距離基準を撤廃し、だれでも利用できるように運行している。</p> <p>今後も、小中学校の児童生徒の入学状況に合わせて毎年ルートや時刻を見直していくことで、小中学校の児童生徒が安心して通学できる環境を維持する。</p> <p>なお、実現に当たっては、国が示すエリア一括協定運行事業等の考え方を参考に、持続的な運営ができるよう中長期的な視点に立った経営に配慮して実施する。</p>				
事業概要	<p>1) 通学児童、生徒に合わせた丁寧な時刻やルートの設定 小中学校の児童生徒の入学状況に合わせて毎年ルートや時刻を見直していく。</p> <p>2) 高校生の登下校や高齢者の生活ニーズに配慮した運行 高校生が村外の高校に通学するために三陸鉄道駅へのアクセス手段として利用できるように配慮する。また、村民が村内の診療所や買い物等の生活ニーズを満たすことができるよう配慮した運行を行う。</p>				
実施主体	村				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	<p>1) 通学児童、生徒に合わせた丁寧な時刻やルートの設定</p> <p>2) 高校生の登下校や高齢者の生活ニーズに配慮した運行</p>				

(参考資料)

エリア一括協定運行事業の創設



背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブ**の課題や**利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念**。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、自治体と交通事業者との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした協定を締結。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたり運行。
- 国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援。

メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化
 メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能
 メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上
 メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ

事業③ 電気車両等次世代自動車の導入					
ねらい	村内の公共交通に供されている車両について、随時、次世代型の自動車の導入を進め、省エネルギーや温室効果ガス排出削減等持続可能な社会形成に寄与するとともに、運行費用の削減効果の検討を進める。				
事業概要	<p>1) 総合バス「タノくんバス」のEV車両導入検討 車両の償却に合わせて随時タノくんバス車両としてEVバス車両の導入を進める。</p> <p>2) 予約運行交通「くるもん号」のEV車両導入検討 車両の償却に合わせて随時くるもん号車両としてEV車両の導入を事業者が行う場合の支援を行う。</p>				
実施主体	交通事業者、村				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
			<p>1) 総合バスのEV車両導入検討</p> <p>2) 予約運行交通のEV車両導入検討</p>		

(参考資料)

国土交通省の補助事業「地域交通グリーン化事業」



令和4年度予算額 392百万円

政府は省エネルギー、温室効果ガス(CO₂)排出削減等政府方針実現のため、次世代自動車の普及を促進
<p>2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 (令和3年6月18日成長戦略会議決定) 新車販売の電動化目標を設定 → 商用車は、小型新車で2030年電動車20~30%、2040年電動車・脱炭素燃料車100%。 大型車は技術実証・水素普及等を踏まえ、2030年までに2040年目標を設定。</p> <p>地球温暖化対策計画 (令和3年10月22日閣議決定) 運輸部門におけるエネルギー起源CO₂削減 → 2030年度に2013年度比約35%減。</p> <p>交通政策基本計画 (令和3年5月28日閣議決定) 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 → 温室効果ガス排出削減、再生可能エネルギーや水素の利活用に向けた取組を加速させ、運輸部門における抜本的な脱炭素化を推進する。</p>

- ・ 地域交通のグリーン化のため、事業用として使用する次世代自動車及び充電設備（充電設置工事費を含む）の導入支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。
- ・ 電気自動車及びハイブリッド自動車等は、災害時等において電力供給による支援が可能。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業			
概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

地域の計画と連携した取組みを支援するとともに、段階的に次世代自動車の本格的普及を実現

〔基本目標2〕 広域交通と連携し移動のしやすさの向上

事業④ 三陸鉄道の利用促進					
ねらい	広域交通である三陸鉄道は、重要な幹線交通である。村内の公共交通とのシームレスなつながりを強めることで、村民の広域移動だけでなく、観光客の来訪環境の向上にもつながり、村の地域振興にもつながる取り組みとして企画開発を促進する。				
事業概要	<p>1) 村内交通との連携による企画券の開発</p> <p>三陸鉄道の定期券持参により、村内の公共交通を無料で利用できるようにするなど、村内交通との連携によりシームレスな移動環境をつくるなどの利用促進を図る。</p> <p>2) 三陸鉄道を活用したおでかけ企画・観光企画支援</p> <p>三陸鉄道を利用して村民が村外に気軽におでかけできる企画や、田野畑村に来訪する人が三陸鉄道を利用して村内観光を楽しめる企画づくりを支援する。「北いわて MaaS」や潮風トレイルとの連携なども促進する。</p>				
実施主体	三陸鉄道（株）、交通事業者、観光事業者、村				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	<p>1) 村内交通との連携による企画券の開発</p> <p>2) 三陸鉄道を活用したおでかけ企画・観光企画支援</p>				

■北いわて MaaS 推進協議会

北いわてを巡る、食べる、泊まる

スマホ一つで出かけよう

北いわてMaaS

経路検索
乗車券購入
観光施設情報検索

スマホで簡単・便利に
乗車券が購入可能!

MaaS (マース) とは

MaaS (Mobility as a Service) の略で、例えば自宅から目的地まで移動する場合、いままでは複数の交通機関を個別に検索・予約・決済していたものを、スマホアプリ「MaaS」ひとつで円滑な移動を実現します!

北いわてMaaS
右記エリアで使える
お得な乗車券を販売中!

二戸市 軽米町 洋野町 久慈市 八幡平市 若手町 岩泉町 盛岡市 釜石市 宮古市

きたいわてぐるっとエリア

■公益財団法人さんりく基金「三陸 DMO」の HP

さんりく旅 するべ

～いわて三陸観光ガイド～

visit 行く

- 三陸へのアクセス
- 宿泊施設情報
- おすすめ観光ルート
- 体験アクティビティ
- 三陸美食どころ

楽しむ

事業⑤ 広域バスの導入検討					
ねらい	令和3年に三陸沿岸道路が開通し、村内にはインターチェンジが4か所整備された。三陸沿岸道路を利用し、宮古方面や久慈方面、さらに盛岡方面や八戸方面への移動がより身近になった。三陸沿岸道路を活用して、広域移動を容易にする公共交通を検討する。				
事業概要	1) 盛岡までの移動の充実 観光シーズンなどを中心に106急行バスなどの都市間バスを田野畑への延伸による効果検証や事業者への働きかけを行う。				
実施主体	交通事業者、村				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
			1) 盛岡までの移動の充実		




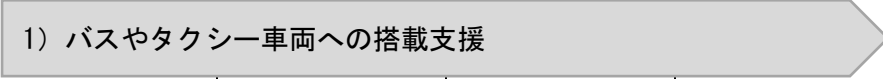

図 三陸沿岸道路の田野畑周辺のインターチェンジ



図 岩手県北バスが運行する高速・都市間バス
資料：岩手県北バス公式ホームページ

[基本目標3] まちづくりと一体となったにぎわいづくり

事業⑥ 買い物環境の維持					
ねらい	安心して暮らせる環境として、買い物環境は重要である。高齢化に伴って公共交通で人をスーパーまで運ぶだけでなく、商品を自宅近くまでもってきてくれる移動販売事業の重要性は高まっていく。現在村内で行われている移動販売事業の継続支援や公共交通との連携を検討し、将来も安心して暮らせる環境をつくる。				
事業概要	1) 移動販売事業の維持支援 村内の移動販売事業の実態を把握し、継続に必要な課題の整理や公共交通との連携方法を検討し、取り組む。				
実施主体	村、小売り事業者、交通事業者				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	1) 移動販売事業の維持支援 				

事業⑦ 電子マネーの導入促進					
ねらい	住民アンケート調査の結果、50代以下は「電子マネーを利用している」「利用したい」と考える村民が50%を超えている。マイナンバーカードの推進の動きを見ても、将来的には電子マネーの普及が見込まれる。若い世代の公共交通の利用促進のためにも、また観光客への対応も含め、公共交通や観光施設における電子マネー普及は重要な取り組みである。				
事業概要	1) バスやタクシー車両への搭載支援 車両へのQRコードの掲示等により安価に導入できる電子マネーの導入から検討し、必要な支援を行う。 2) 観光施設等への導入支援 バスやタクシーへの導入状況に合わせて、観光施設における電子マネーの導入支援を行い、観光客が一体的に利用できる環境を整える。				
実施主体	村、交通事業者、小売り事業者、観光事業者				
計画年次	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	1) バスやタクシー車両への搭載支援  2) 観光施設等への導入支援 				

7. 計画の推進

7-1 数値指標の設定

基本目標の着実な実現をめざして数値指標を設定する。数値指標は現状の把握や計画の実施状況、事業の適正評価等に使用することにより計画の推進を図る。

指標は、計画全般に関わる指標として3つの標準指標、事業計画に関わる指標として基本目標に対応して計6つの指標を選定する。

(標準指標)

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（毎年）
標準指標1 公共交通の年間利用者数	87,846 人	88,000 人
【算出方法・算出頻度】 三陸鉄道、タノくんバス、くるもん号、観光乗合タクシーの年間利用者数の合計を算出し、現状値を目標値とする。三陸鉄道については、1日平均乗降人数を365日に拡大して求める。 毎年算出する。*100の位を四捨五入。 【目標値の意図・選定の理由】 人口減少が進む中で利用者数を維持することを目指すこととする。		

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（毎年）
標準指標2 公共交通への公的資金投入額	59,385 千円	53,000 千円
【算出方法・算出頻度】 タノくんバス、くるもん号、観光乗合タクシーの公的資金投入額を収支差額から求める。 毎年算出する。 【目標値の意図・選定の理由】 運行の持続性を確保するために、公的資金投入額を毎年把握することとする。金額は、当該年の小中学生の人数や観光入込数などにより変動することから、過去5年間の平均を目標値とする。 三陸鉄道については、沿線市町村と連携した支援を行っており、本計画に基づく取り組みによって公的資金投入額の変動の見込みは少ないため盛り込まないこととする。		

(関連指標)

【基本目標 1】マイカーを持たなくても安心して暮らせる地域交通

数値指標	現状値 (令和 3 年)	目標値 (2030 年)
数値指標 1 車を運転しない人のお出かけ回数が「週に 3~4 日以上」の割合	17%	25%
<p>【算出方法・算出頻度】 住民アンケートを実施し、自動車の運転免許の保有状況が「持っているが運転しない」「免許を持ったことがない」「返納した」と回答した人のお出かけ回数が「ほぼ毎日」と「週に 3~4 日以上」の割合とする。 次期計画策定時に住民アンケートを実施し、算出する。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 基本目標の達成度を測るための指標として産出する。目標として、車を運転しない人の 4 人に 1 人程度のお出かけ回数の向上を目指す。</p> <p>【関連事業】 ①乗合タクシー (くるもん号) の充実 ④三陸鉄道の利用促進 ⑥買い物環境の維持</p>		

数値指標	現状値 (令和 3 年)	目標値 (毎年)
数値指標 2 くるもん号の年間利用者数	4,832 人	4,700 人
<p>【算出方法・算出頻度】 運行実績から、くるもん号の年間利用者数を求め、過去 5 か年の平均値を算出し、目標値とする (10 の位を四捨五入)。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 人口減少が進む中で利用者数を維持することを目指すこととし、毎年の目標値とする。</p> <p>【関連事業】 ①乗合タクシー (くるもん号) の充実</p>		

数値指標	現状値 (令和 3 年)	目標値 (毎年)
数値指標 3 くるもん号の年間収支率	8%	10%
<p>【算出方法・算出頻度】 運行実績から、くるもん号の収支率 (運賃収入 ÷ 運行委託費) を求め、過去 5 か年の平均値を算出し、目標値とする。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 乗合率を向上させていくことで、運行の効率性を高めていくことを目指し設定する。</p> <p>【関連事業】 ①乗合タクシー (くるもん号) の充実</p>		

【基本目標2】 広域交通と連携し移動のしやすさの向上

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（毎年）
数値指標4 三陸鉄道田野畑駅と島越駅の1日平均乗降客数	田野畑駅 65人 島越駅 16人	田野畑駅 100人 島越駅 30人
<p>【算出方法・算出頻度】 三陸鉄道株式会社が算出する「1日平均乗降数」を活用する。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 新型コロナウイルス発生以前の平成30年、令和元年を基準とし、その基準を目指す。</p> <p>【関連事業】 ④三陸鉄道の利用促進</p>		

【基本目標3】 まちづくりと一体となったにぎわいづくり

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（毎年）
数値指標5 観光乗合タクシーの年間利用者数	1,811人	2,500人
<p>【算出方法・算出頻度】 運行実績から、「観光乗合タクシーの年間利用者数」を求める。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 新型コロナウイルス発生以前の令和元年を基準とし、その基準を目指す。（目標値/現状値=1.38）</p> <p>【関連事業】 ④三陸鉄道の利用促進 ⑦電子マネーの導入促進</p>		

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（毎年）
数値指標6 観光乗合タクシーの収支率	35%	38%
<p>【算出方法・算出頻度】 運行実績から、観光乗合タクシーの収支率（運賃収入÷運行委託費）を求める。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 利用者が増えることで、乗合率が高まり、運行の効率性が高まっていくことを目指し設定する。</p> <p>【関連事業】 ④三陸鉄道の利用促進 ⑦電子マネーの導入促進</p>		

数値指標	現状値（令和3年）	目標値（2030年）
数値指標7 現在、外出やお出かけを不便と感じない割合	53%	75%
<p>【算出方法・算出頻度】 住民アンケートを実施し、「現在、外出やお出かけが不便だと感じることはありますか？」という質問に対して、「あまり感じない（30%）」「全く感じない（23%）」の合計の値。</p> <p>【目標値の意図・選定の理由】 現状値より向上することを目指し、4人に3人は不便を感じない状況まで引き上げる。</p> <p>【関連事業】 全事業</p>		

7-2 推進体制

本計画を進めるにあたっては、田野畑村地域公共交通活性化協議会を軸としながら、田野畑村、交通事業者、住民、関係団体等が計画の実現に向けて連携・協力して取り組んでいく。

また、目指す地域公共交通を実現するため、本計画のプロジェクト及び事業について、標準指標及び関連指標における目標値を指標としながら毎年、実行（DO）－検証（CHECK）－改善（ACTION）－計画への反映（PLAN）のサイクルを実行する。

計画を推進するPDCAサイクル

