宮古市地域公共交通計画

～みんなでつくる　みんながつながる　公共交通～

（令和5年～令和11年）

令和5年（2023年）10月

岩手県宮古市

目　次

第１章　宮古市地域公共交通計画策定の趣旨 1
1-1　策定の目的 1
1-2　計画の位置づけ 2
1-3　SDGs（持続可能な開発目標）に関する取り組み 3
1-4　計画の区域 3
1-5　計画の期間 3
第２章　公共交通の現状と課題 4
2-1　宮古市の現状 4
2-2　公共交通の現状 16
2-3　宮古市地域公共交通網形成計画における施策の実施状況の整理 26
2-4　地区別の現状と課題 38
2-5　課題のまとめ 45
第３章　宮古市地域公共交通計画 46
3-1　基本方針 46
3-2　公共交通体系構築の考え方 47
3-3　計画の目標 49
3-4　事業・プロジェクト概要 54
3-5　地区別の取り組みの方向 75
3-6　地域公共交通確保維持改善事業の必要性 77
3-7　市の責務と交通事業者、市民の役割 81
3-8　施策の体系 83
第４章　持続可能な公共交通体系の構築に向けて 85
4-1　計画の推進体制 85
4-2　PDCA サイクルによる評価・検証 85
＜参考資料＞ 87
資料１　宮古市地域公共交通会議 88
資料２　宮古市地域公共交通計画の策定経過 94

第１章　宮古市地域公共交通計画策定の趣旨

1-1　策定の目的

本市の公共交通は、ＪＲ山田線、三陸鉄道リアス線、路線バス、地域バス及びタクシーによって構成されており、通学、通勤、通院、買物など市民の日常生活に欠くことのできない移動手段であるとともに、周辺市町村や市内各地区と市の中心部をつなぎ、地域間交流の促進を図る上でも重要な役割を担っています。

しかし、公共交通の利用者は、人口減少、少子高齢化、マイカー利用の増加などの要因に加え、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛やテレワークの影響を受け、利用者は大幅に減少しています。行動制限が解除された以降もコロナ禍以前の水準まで利用者数が回復しない状況が続いています。

これまで交通事業者は黒字路線の利益で不採算路線を維持する内部補助の仕組みにより運行を維持してきましたが、上述の理由による利用者の減少により内部補助が成り立たない状況となっています。また、行政が運行支援の水準を維持できる保証はなく、いかに公共交通を確保し、維持していくかが課題となっています。

公共交通の検証と見直しを行うとともに、市、交通事業者、関係機関と市民が連携し、地域に必要とされる公共交通ネットワークの構築を進める必要があります。

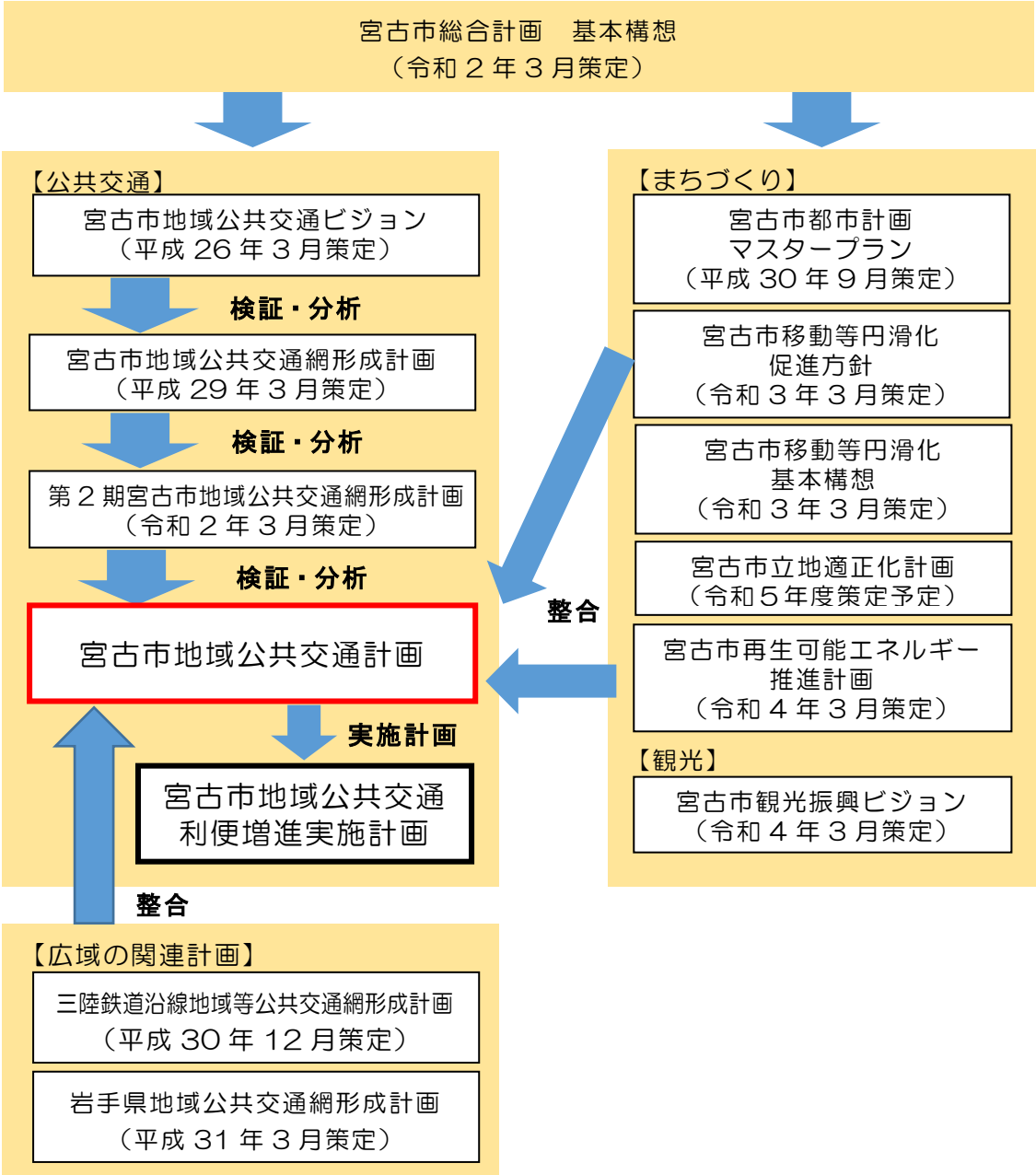
このような背景を踏まえ、人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに、将来を見据えた持続可能な公共交通体系を構築するため、そのマスタープランとなる「宮古市地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2　計画の位置づけ

本計画は、令和2年3月に策定した「第2期宮古市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）に続く計画になります。「網形成計画」を基本とし、検証・分析を実施したうえで策定します。

なお、策定にあたっては、上位計画である「宮古市総合計画（令和2年3月策定）」や、関連計画である「宮古市都市計画マスタープラン（平成30年9月策定）」、「宮古市観光振興ビジョン（令和4年4月策定）」、「宮古市移動等円滑化促進方針（令和3年3月策定）」、「宮古市移動等円滑化基本構想（令和3年3月策定）」及び「宮古市再生可能エネルギー推進計画（令和4年3月策定）」との整合を図ります。

また、本計画の実施計画として、利用者の利便増進に資する事業を「宮古市地域公共交通利便増進計画実施計画」として定め、事業を推進します。



1-3　SDGs（持続可能な開発目標）に関する取り組み

SDGs（持続可能な開発目標）とは、発展途上国と先進国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標であり、平成 27 年（2015 年）９月の国連サミットにおいて全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載されている国際目標です。

持続可能な世界を実現するための 17 のゴール、169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを基本方針としています。

本計画では、SDGs の 17 の目標のうち、５つの目標（3、10、11、13、17）が特に関連することから、同じ目的意識をもって計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献していきます。

1-4　計画の区域

本計画の区域は、宮古市の全域とします。

また、複数の自治体間をつなぐ広域的な移動を担う鉄道や路線バスが運行しているため、通勤・通学や通院、買い物などの日常生活において密接に関係している盛岡市、岩泉町、山田町及び岩手県との連携を図ります。

1-5　計画の期間

本計画の期間は、「宮古市総合計画」の計画期間と整合性を図り、令和５年度（2023年度）～令和11年度（2029年度）の（7年間）とします。なお、計画期間中に宮古市の上位・関連計画や広域の関連計画の改定により、本計画との整合を図る必要がある場合には、必要に応じて本計画の見直しを実施します。

第２章　公共交通の現状と課題

2-1　宮古市の現状

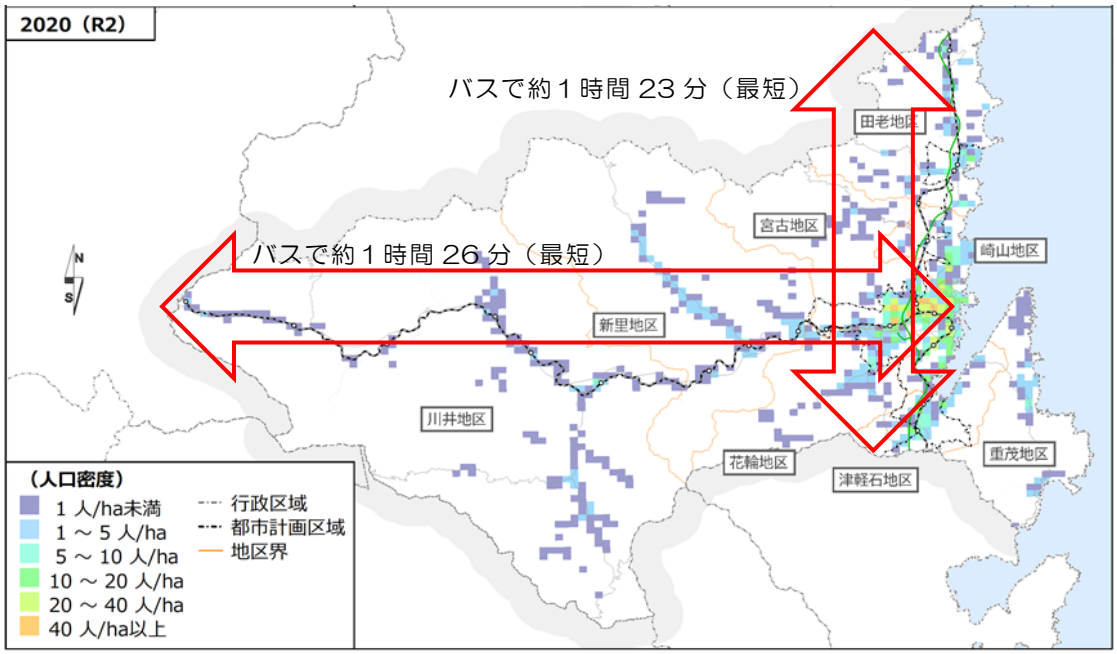
（１）地勢

本市は、平成17年6月に宮古市、田老町、新里村の1市1町1村が合併、平成22年1月に川井村と合併し、現在の形となりました。面積は1,259.15㎢あり、全国の市町村で11番目、県内で最も広い面積を有します。

そのため、西端の川井地区の区界から市の中心部に移動しようとした場合、バスで1時間26分かかります。また、北端の田老地区の摂待から南端の津軽石地区に移動しようとした場合、乗り継ぎ区間も含めバスで最短1時間23分かかります。

東は太平洋に面したリアス式海岸。北、西、南の三方は北上山地の山々に囲まれ、平地が少なく、総面積の91.8%を森林が占めています。

地勢と人口メッシュ分布



資料：R2国勢調査

（２）気候

東西に広がる地勢から気候は変化に富んでいます。東側の沿岸部は、海洋性の気候であり、夏季に冷涼なヤマセ（冷涼な北東風）の影響を受けやすいものの、冬季は積雪が少なく、県内陸部と比較して温暖で乾燥した気候となっています。

西側の内陸部は、北上山地の中心部にあり、標高が高いことから、夏季は冷涼な高原性気候となっており、冬季は積雪が多い特徴があります。

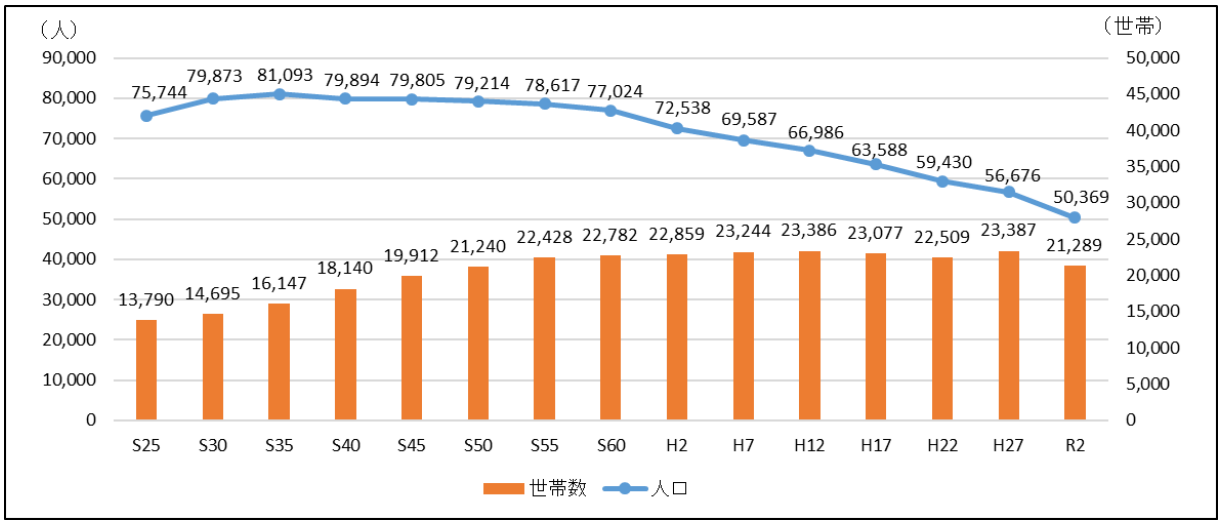
（３）人口の分布と推移

本市の人口は、昭和35年の81,093人をピークに減少を続けており、令和2年の国勢調査では50,369人とピーク時の約6割にまで落ち込んでいます。

世帯数は昭和55年までは増加傾向にありましたが、以降はほぼ横ばいに推移しています。

令和５年４月１日時点での人口は47,493人、世帯数は22,792世帯です。

人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

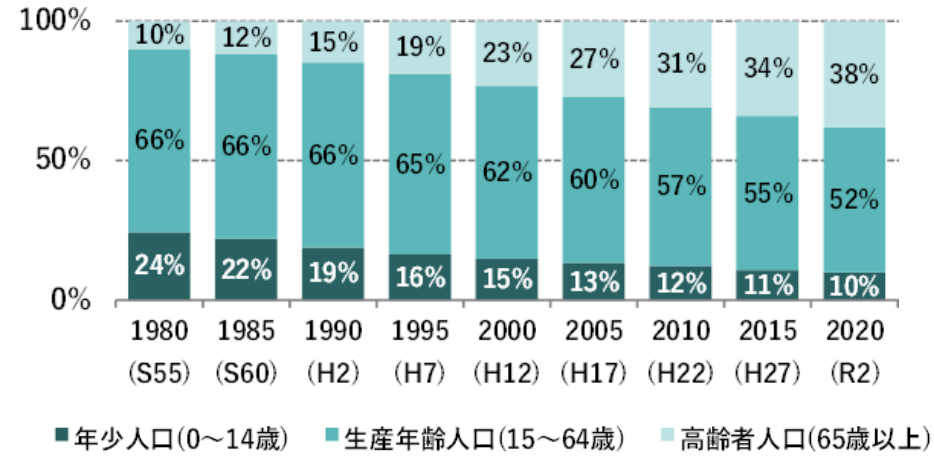
令和 2 年の国勢調査による年齢 3 区分別人口は、15 歳未満の年少人口の構成比が 10.0%、15～64 歳の生産年齢人口の構成比が 51.9%、65 歳以上の高齢者の人口構成比が 38.1%となっています。

15 歳未満の年少人口の構成比が県平均 11.1%を下回る一方で、65 歳以上の高齢化率は県平均 33.8%を上回っており、少子高齢化が顕著となっています。

男女別年齢 5 歳階級別の人口ピラミッドでは、男性は 55～74 歳、女性は 65～84 歳が人口の中心となっている一方で 30 歳以下の人口が少なく、10 年以内にはより一層高齢化問題が顕在化する可能性があります。

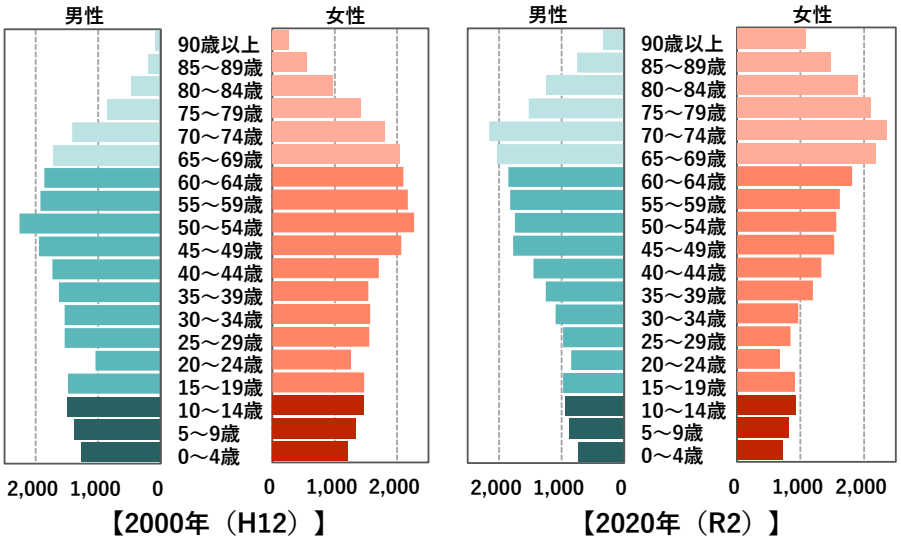
また、地区別人口の推移は、全体的に減少傾向であり、特に田老地区や新里地区、川井地区の減少が顕著となっています。

人口構成の推移



資料：国勢調査

人口ピラミッドの推移



資料：国勢調査

地区別人口の推移

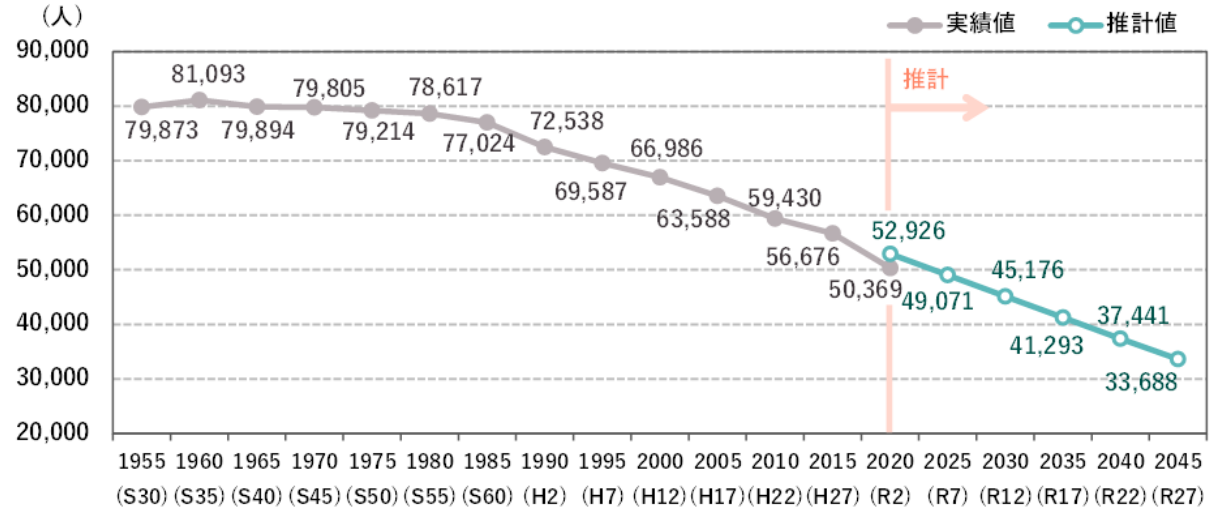
地区	H12	H17	H22	H27	R2
宮古	41,340	38,992	36,508	35,222	31,619
崎山	3,392	3,426	3,270	3,806	3,500
花輪	3,152	3,165	3,075	3,280	3,084
津軽石	4,969	4,862	4,649	4,329	3,722
重茂	1,797	1,743	1,621	1,385	1,237
田老	4,786	4,601	4,327	3,204	2,729
新里	3,786	3,460	3,070	2,850	2,419
川井	3,764	3,338	2,911	2,599	2,059
合計	66,986	63,587	59,431	56,675	50,369

資料：国勢調査

15 歳未満の年少人口の構成比は、昭和 35 年では 34.7%、令和 2 年では 10.0%となっており、令和 7 年には 9.2%まで低下すると推計されています。

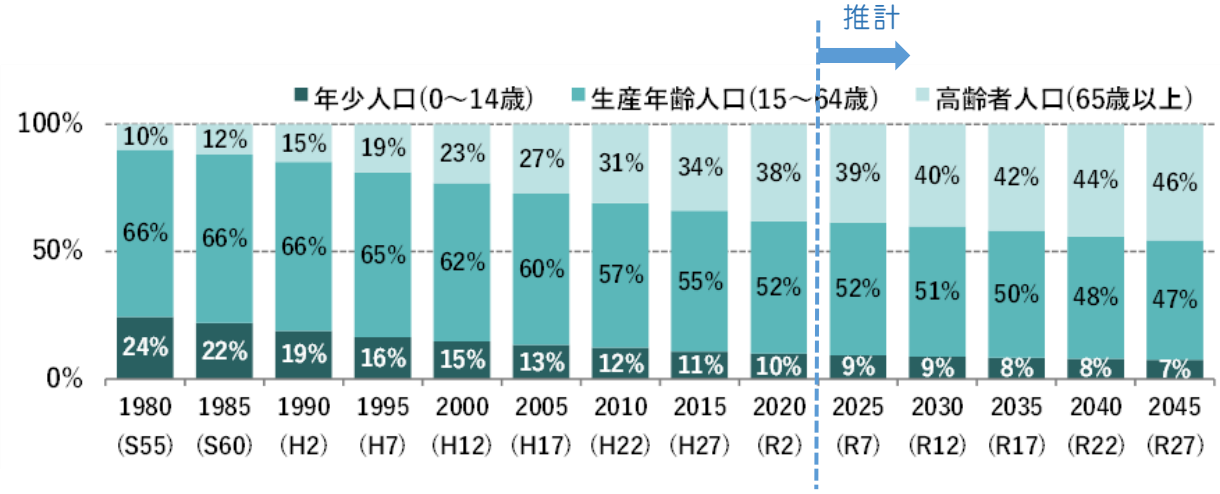
一方、65歳以上の高齢者の人口構成比は、昭和35年では5.1%、令和2年では38.1%となっており、令和7年には38.5%まで増加すると推計されています。

人口の推移と今後の推計



資料：[～R2実績値] 国勢調査、[R2～推計値] 日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）

人口構成の推移と今後の推計

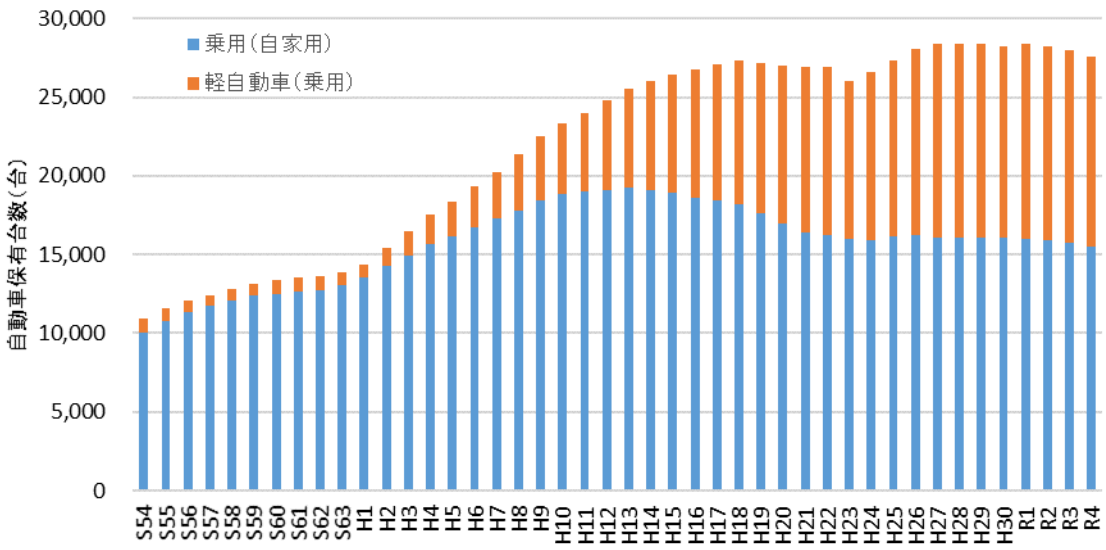


（４）自動車保有台数の推移

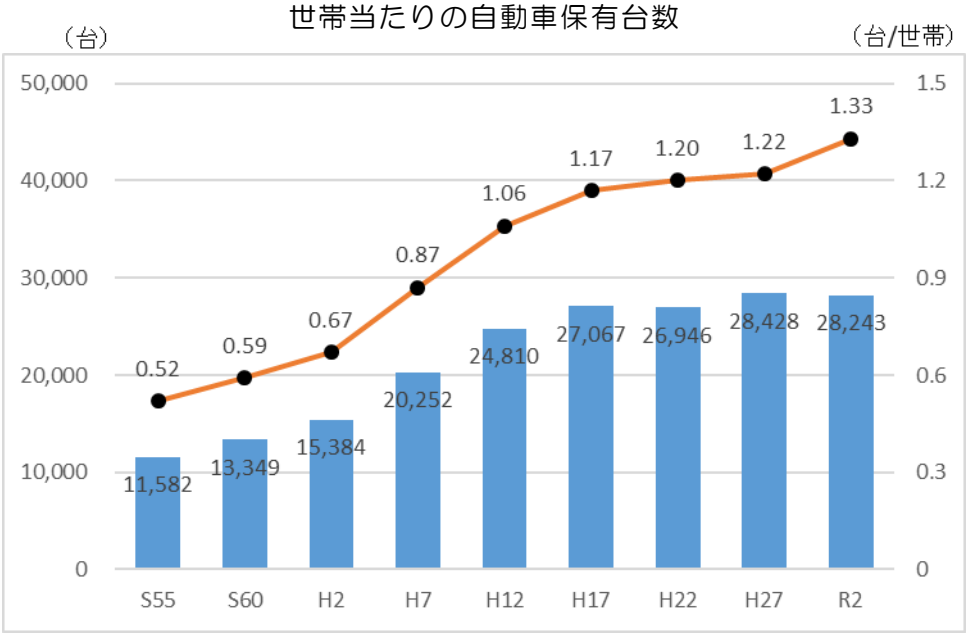
令和4年の自動車保有台数は、乗用（自家用）が15,464台、軽自動車（乗用）が12,085台の計27,549台となっています。保有台数の推移をみると、近年は横ばいで推移しています。

また、世帯あたりの保有台数は、昭和55年では0.52台/世帯、令和2年では1.33台/世帯となっています。

自動車保有台数の推移



世帯当たりの自動車保有台数



資料：S54～H17、岩手運輸支局の統計
H18～R3、宮古市の統計

（５）道路ネットワークの整備

復興道路・復興支援道路として整備されていた三陸沿岸道路及び宮古横断道路が令和3年度に全線開通しました。広域的な道路ネットワークを活用した交流人口の拡大や産業振興が期待されています。

出典：復興道路・復興支援道路パンフレット青森・岩手県版（国土交通省東北整備局、令和４年３月）

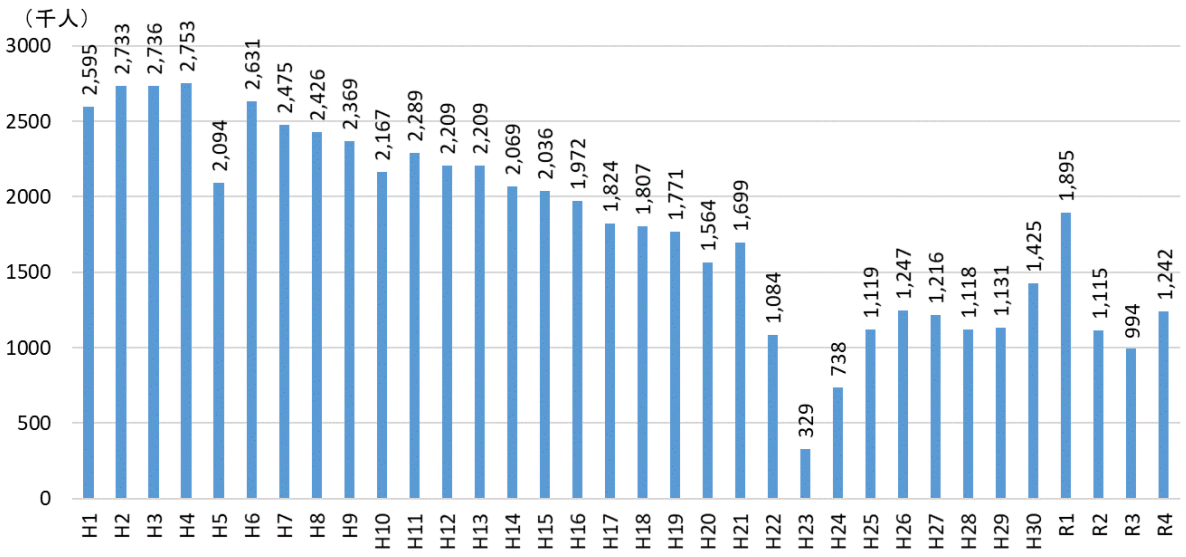
（６）観光動向

本市の観光客入込数は、平成 4 年の 275 万人をピークに徐々に減少し、平成 23 年は東日本大震災の影響により 32 万 9 千人まで大幅に落ち込みました。

震災後、観光プロモーションや三陸鉄道の知名度向上等の効果により増加し、令和元年にはラグビーワールドカップ 2019 日本大会の開催や三陸鉄道全線開通もあり、観光客入込数は 189 万人に達し、震災前の平成 22 年を上回りました。

しかしながら、令和 4 年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、124 万人にまで減少しています。

観光客入込数の推移



※観光庁が平成21年12月に策定した「観光入込客統計に関する共通基準」により、全国共通の調査が可能となった反面、共通基準導入前との比較ができなくなりました。岩手県の共通基準の導入は平成22年度からであるので、平成21年度以前と平成22年以後の集計方法が異なり、単純な比較ができなくなっています。

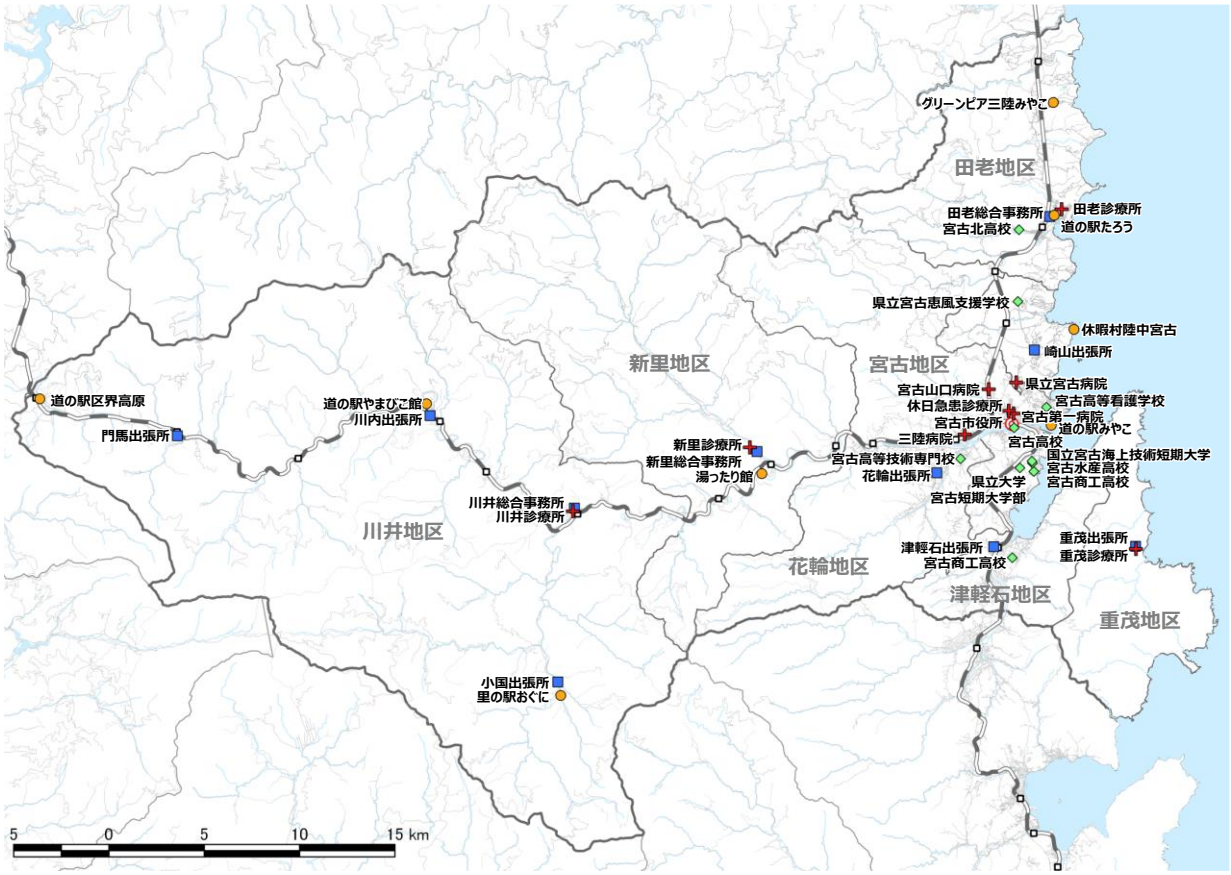
（７）主な施設の配置

本市の主な医療施設（総合病院、市の診療所）と教育施設（高等学校、短期大学）の立地をみると、大部分の施設が宮古地区に立地しています。

市役所庁舎は、宮古駅南側に地域防災拠点の機能を有した中心市街地拠点施設（イーストピアみやこ）を整備し、津波で被災した新川町から移転しました。「中心市街地拠点施設（イーストピアみやこ）」は、市役所庁舎・保健センター・市民交流センターの機能を有した複合施設で、新たなまちづくりの拠点として整備され、平成30年10月にオープンしています。そのほか、各地区に総合事務所、出張所が配置されています。

また、床面積1,000㎡以上の大規模小売店舗は、全て宮古地区に立地しています。

主な施設の位置図



（８）上位計画・関連計画

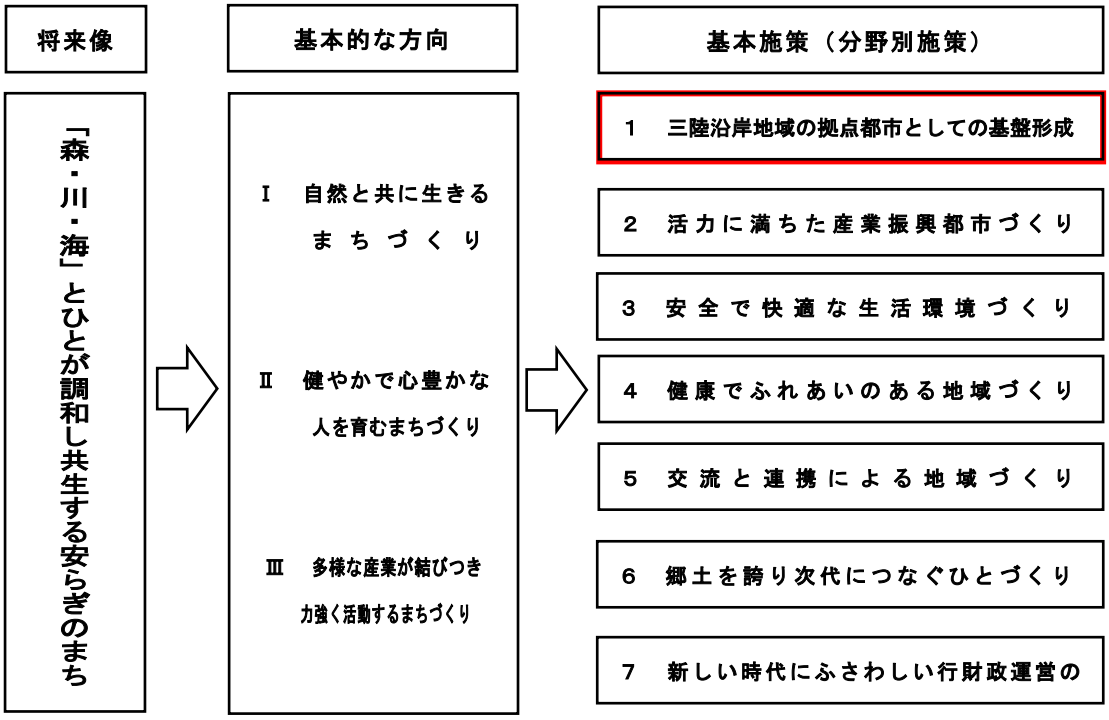
①　宮古市総合計画

宮古市総合計画は、市政運営の指針となる基本構想とその実現を図るための基本計画として、宮古市自治基本条例に基づき策定された市の最上位計画で、宮古市の将来像、まちづくりの基本的な方向、これを具現化するための施策などが示されており、計画期間は、令和2年度から令和11年度までの10年間となっています。

公共交通については、「三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成」を推進するための施策として位置づけられており、施策の方向として、「市民生活を支える地域公共交通手段の確保」、「ニーズに合った交通ネットワークの形成」、「地域公共交通の利用促進に向けた環境整備」を掲げています。

また、令和元年度で計画期間が終了した「宮古市東日本大震災復興計画」「宮古市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を包括した内容となっています。

【基本構想】



【基本計画】

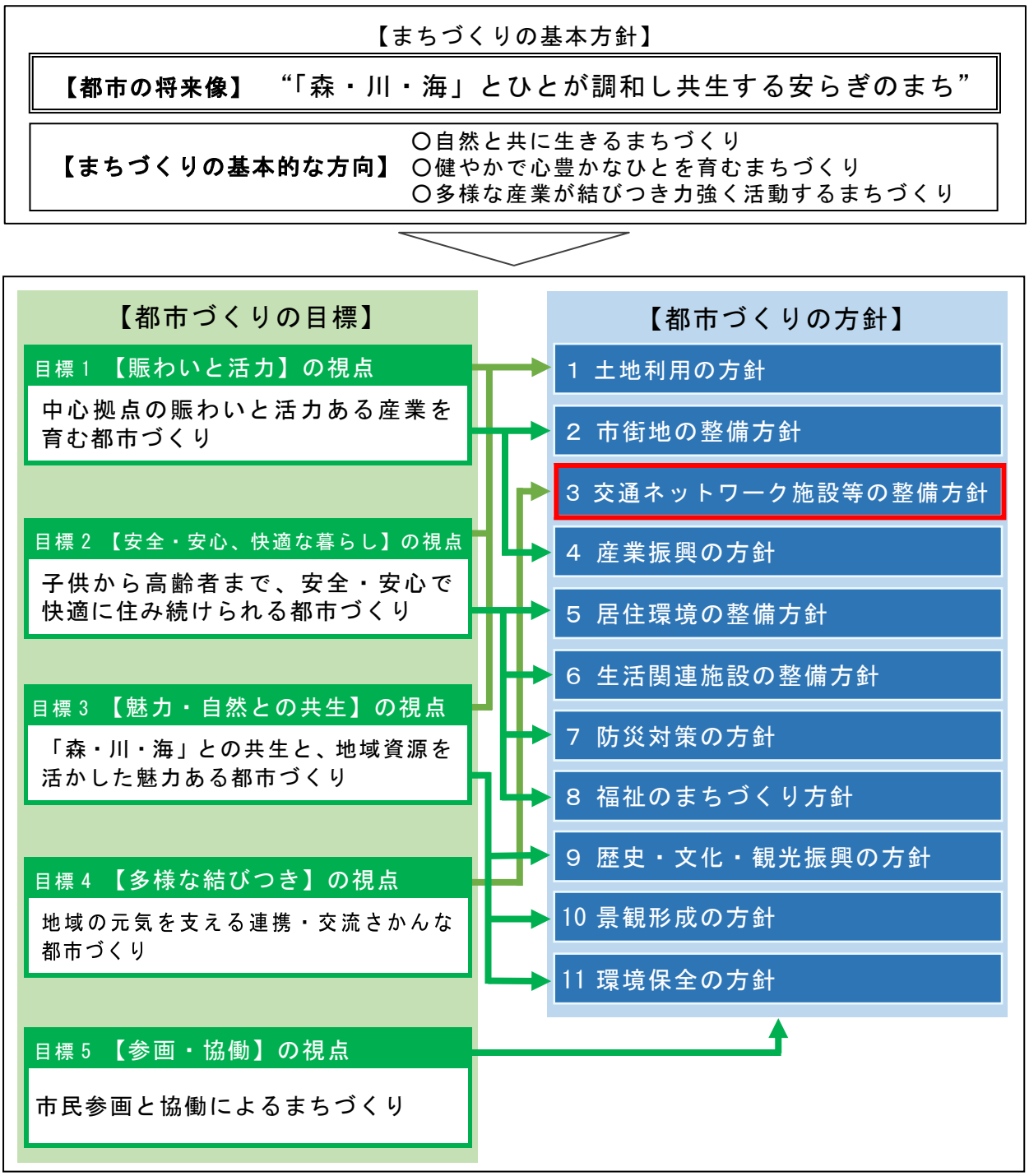
基本施策	施策	基本事業
Ⅰ　三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成	1. 災害に強い都市間道路交通ネットワークの形成	① 高規格幹線道路の整備促進
		② 地域高規格道路の整備促進
		③ 一般国道の整備促進
		④ 主要地方道･一般県道の整備促進
	2. 安全で地域の活力向上につながる道路整備の促進	① 市内幹線道路の整備
		② 生活関連道路の整備
		③ 道路施設の長寿命化
		① 市内河川の整備
	3. 公共交通の確保と充実	① 鉄道の確保･充実と利用促進
		② 路線バスの確保･充実と利用促進
		③ 新たな公共交通手法の活用
	4. 港湾機能の整備と充実	① 出崎ふ頭先端地区等の整備促進
		② 海洋レクリエーション施設の整備促進
		③ 物流機能の強化促進
		④ 耐震強化岸壁の整備促進
	5. 情報通信基盤の充実	① 情報通信網の整備促進
	6. 賑わいのある市街地の形成	① 市道末広町線無電柱化の整備
		② 宮古市役所庁舎跡地の整備

② 宮古市都市計画マスタープラン

宮古市都市計画マスタープランは、土地利用、市街地や都市施設の整備、自然環境等の保全と活用など、まちづくりに関する基本方針としての役割を担うとともに、市が定め実施する都市計画の指針となるものです。令和20年度までの、概ね20年後の都市の姿を展望し、まちづくりの方向性を示すものです。

公共交通に関する施策は、「地域の元気を支える連携・交流さかんな都市づくり」に位置付けられています。

■計画の体系



③ 宮古市観光振興ビジョン

宮古市観光振興ビジョンは、観光施策の目指すべき方向を明確にし、持続可能な観光振興を目指し、官民が連携して賑わいのある宮古市をつくろうとするものです。観光振興の取り組みの基本的な方針が示されており、計画期間は、令和４年度から令和６年度までの３年間となっています。

公共交通に関する施策は、観光振興の重点施策（コア・プロジェクト）の「観光拠点再整備事業」に位置付けられています。観光客の宿泊や二次交通の確保など受入体制の整備や観光施設等におけるユニバーサルデザインの概念に基づいた施設の整備と管理を掲げています。

④ 宮古市移動等円滑化促進方針・宮古市移動等円滑化基本構想

宮古市移動等円滑化促進方針と宮古市移動等円滑化基本構想は、だれもが安心・安全に利用できる公共交通の環境整備を図ることを目的としており、宮古駅と八木沢・宮古短大駅周辺が重点整備地区に位置付けられています。計画期間は、令和３年度から令和７年度までの５年間となっています。

⑤ 宮古市再生可能エネルギー推進計画

宮古市再生可能エネルギー推進計画は、省エネルギー、地域資源を活用した地産地消の再生可能エネルギーの導入、「宮古市版シュタットベルケ」の推進などに取り組むことで地域内経済循環を創出し、地域の活性化や災害に強いまちづくり、先行的なゼロカーボンシティの実現の道筋を示すものです。

公共交通については、「方針２：再生可能エネルギー（電気及び熱）の導入拡大」の重点施策に「脱炭素型のモビリティの推進」を掲げております。再生可能エネルギー由来の電気を利用する電気自動車（ＥＶ）や燃料電池車（ＦＣＶ）等による公共交通の検討、公共交通でつなぐコンパクトなまちづくりを進め、エリア内は徒歩や自転車での移動をしやすくするエコ・コンパクトシティの実現が記載されています。

⑥ 宮古市立地適正化計画

人口減少や高齢化が進む中であっても、暮らしやすく持続可能なまちづくりを目指すため、立地適正化計画の策定を進めています。（令和５年度策定予定）

宮古市立地適正化計画は、全国的な人口減少や高齢化が見込まれる中で、20 年後の将来を見据えた持続可能なまちづくりの実現をめざすための計画です。医療や高齢者福祉、子育て支援、商業などの日常生活サービス施設や住宅の適正な誘導についての総合的な指針となります。

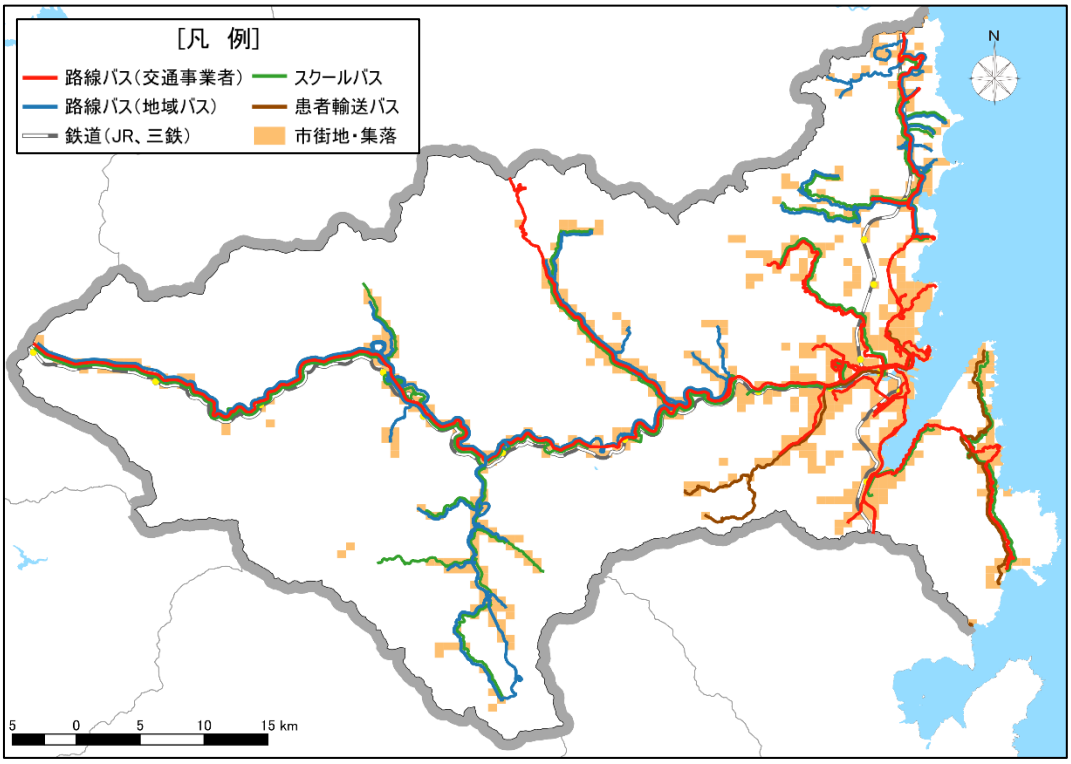
立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村において、用途地域の範囲に居住誘導区域と都市機能誘導区域を定め、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりを推進するものです。

2-2　公共交通の現状

（１）公共交通の概要

本市の公共交通は、ＪＲ山田線、三陸鉄道リアス線、路線バス、地域バス及びタクシーによって構成されています。そのほかに、スクールバスや患者輸送バスなどにより公共交通が補完されています。

鉄道・バス路線図



①鉄道

鉄道は、本市と近隣市町村をつなぐ幹線的な交通を担っており、本市と盛岡市をつなぐＪＲ山田線、本市と沿岸の市町村をつなぐ三陸鉄道リアス線があります。

宮古～釜石間は、震災前にはＪＲ山田線の一部として運行していました。しかし、平成23年3月に発生した東日本大震災により全線で運休となり、三陸鉄道に移管される形で、平成31年3月に三陸鉄道リアス線として運行を再開しました。

ＪＲ山田線の宮古～盛岡間は、1日4往復運行しています。宮古～盛岡間を運行する快速リアスは、令和2年3月のダイヤ改正から千徳駅にも停車しています。

三陸鉄道リアス線（久慈～盛）は、1日12往復運行されています。

令和元年台風第19号により一部区間で運休となりましたが、国の支援もあり、令和2年3月に全線が復旧し、運行が再開しました。

ＪＲ岩泉線（茂市～岩泉）は、平成22年7月に発生した土砂崩壊脱線事故により、平成26年4月1日をもって廃止されました。鉄道廃止後は、その代替交通として、路線バスが運行されています。（運行事業者：東日本交通株式会社）

②都市間バス

宮古と盛岡をつなぐ都市間バス「106急行バス」は、昭和53年から岩手県北自動車により運行されています。「106急行バス」は、都市間輸送だけでなく、新里地区、川井地区と市の中心部をつなぐ生活交通としての役割も担っています。また、宮古盛岡横断道路の開通により、令和3年4月から「106特急バス」の運行が開始され、所要時間は1時間40分と大幅に短縮されました。令和5年4月時点では、コロナ禍を契機とした利用者数減少の影響による特別ダイヤで運行されており、「106急行バス」が平日5往復、「106特急バス」が平日7往復の計12往復運行されています。

このほか、山田・宮古と東京・横浜を10時間55分でつなぐ高速バス（夜行便）「MEX宮古・盛岡」が、岩手県北自動車により運行されています。東日本大震災で東北新幹線が２か月ほど運休した平成23年度は、年間利用者が２万人近くまで達し、首都圏と宮古を直接つなぐ交通機関として大きな役割を担いました。

また、宮古駅と仙台駅を4時間5分でつなぐ三陸高速バス「宮古・気仙沼・仙台線」が、令和4年4月から岩手県北自動車と宮城交通の共同で1日2往復運行されています。

③市内路線バス

市内の路線バスは、岩手県北自動車が運行する路線と、本市が田老地区、新里地区及び川井地区で運行する地域バスで構成されています。

地域バスは、交通空白地の解消を図るため、患者輸送バスから地域バスへの転換を進めており、交通空白地有償運送として運行されています。

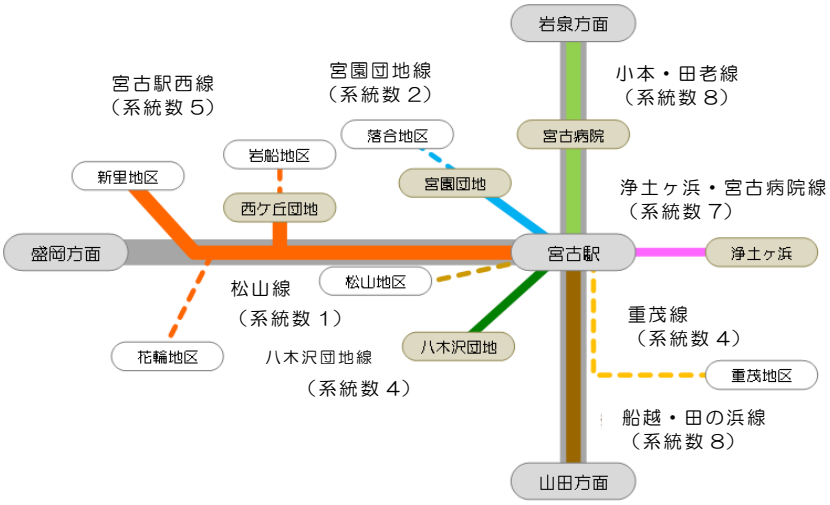
岩泉線の代替交通として、路線バスによる岩泉茂市線が運行されています。運行開始時は茂市～岩泉間を運行していましたが、地域からの要望を受け、宮古駅を経由し、宮古病院まで延伸しています。

一部の路線を除いてバス利用者は減少を続けており、市内のバス路線のほとんどが国や県、市からの補助金によって運行を維持しています。令和4年度の本市の財政負担額は約１億1,600万円となっています。

宮古駅を起終点とする路線バスの系統は、国道45号と国道106号を軸としています。国道はＪＲ山田線、三陸鉄道リアス線とも並行しており、本市の都市構造の軸を形成しています。

そのほか、市内には高台を切り開いた団地が点在し、人口が集積していることから宮古駅を起点に放射状にバス路線が伸びていることが特徴的です。

市内路線バス（岩手県北自動車）の路線・系統図



市内路線バス（岩手県北自動車）の路線・系統一覧（令和７年9月現在）

路線No.	方面	系統数	起点	主な経過地	終点	キロ程(km)	運行回数
1	津軽石山田	1	宮古駅前	市民会館前・工業校舎	荷竹公民館	14.8	往 1
		2	宮古駅前	高浜小学校下・津軽石新町	宮古駅前	20.6	4
		3	宮古駅前	山田駅前	船越駅前	30.9	2
		4	宮古駅前	工業校舎・豊間根・山田駅前	船越駅前	34.4	1
		5	宮古駅前	山田駅前・山田病院・船越駅前	田の浜	36.4	往 1
		6	宮古駅前	山田駅前・船越駅前	田の浜	34.6	5
		7	宮古駅前	道の駅やまだ・山田駅前・山田病院・船越駅前	田の浜	36.9	1
		8	宮古駅前	道の駅やまだ・山田駅前・船越駅前	田の浜	35.1	2.5
2	崎山田老	9	宮古駅前	宮古病院前・希望ヶ丘	休暇村宮古	11.3	4.5
		10	宮古駅前	愛宕公園・宮古病院前	休暇村宮古	12.4	3
		11	宮古駅前	宮古病院前	崎山ニュータウン	8.7	6.5
		12	宮古駅前	愛宕公園・宮古病院前	崎山ニュータウン	9.8	3
		13	宮古駅前	宮古病院前・ふれあい荘前・田老駅前・道の駅たろう	三王三丁目	23.0	3
		14	宮古駅前	宮古病院前・田老駅前・道の駅たろう	三王三丁目	18.2	5
		15	宮古駅前	宮古病院前・道の駅たろう・三王団地循環	道の駅たろう	19.9	3
		16	道の駅たろう	グリーンピア三陸みやこ	岩泉小本駅前	21.7	3
		17	宮古駅前	佐原団地	宮古病院前	4.9	3
3	浄土ヶ浜宮古病院	18	宮古駅前	前須賀	宮古駅前	5.7	1
		19	宮古駅前	シートピアなあど・前須賀	奥浄土ケ浜	5.9	往 6
		20	宮古駅前	シートピアなあど・浄土ヶ浜パークホテル	奥浄土ヶ浜	6.9	復 6
		21	宮古駅前	シートピアなあど・前須賀	宮古病院前	8.9	2
		22	宮古駅前	前須賀	宮古病院前	8.6	5.5
		23	宮古駅前	前須賀・浄土ヶ浜パークホテル前	宮古病院前	9.0	1
4	千徳西ヶ丘	24	宮古駅前	板屋	西ケ丘三丁目	5.4	14
		25	宮古駅前	西ヶ丘三丁目・近内・太田	宮古駅前	12.4	往 3
		26	宮古駅前	太田・近内・西ヶ丘三丁目	宮古駅前	12.4	往 5
		27	宮古駅前	花輪支所前	長沢六組	9.4	8
		28	宮古駅前	川端	岩船	5.5	4.5
5	宮園	29	宮古駅前	宮園団地・田代	落合	18.4	3
		30	宮古駅前	山口団地	宮園団地	4.5	10
6	重茂線	31	宮古駅前	白浜・重茂営業所	石浜	33.7	2.5
		32	宮古駅前	白浜・重茂営業所	里	24.7	2
		33	重茂営業所	姉吉	石浜	9.7	1.5
		34	宮古駅前	市民会館前・津軽石新町・荷竹	荷竹公民館	12.6	3.5
7	八木沢	35	宮古駅前	合同庁舎前・磯鶏小学校前	八木沢団地	7.0	1
		36	宮古駅前	磯鶏西	八木沢団地	5.0	5.5
		37	宮古駅前	合同庁舎前	八木沢団地	4.0	3.5
		38	宮古駅前	上磯鶏・実田・八木沢団地・上磯鶏	宮古駅前	12.2	5.5
		39	八木沢団地	磯鶏小学校前・合同庁舎前	宮古駅前	5.6	2
8	松山	40	宮古駅前	合同庁舎前・堤ケ丘団地	技術専門校前	5.4	3
9	茂市	41	宮古駅前	茂市	湯ったり館	17.2	3.5
10	盛岡	42	宮古駅前	盛岡バスセンター（106 急行）	盛岡駅前	94.1	5
—	複数系統またぎ	43	西ケ丘三丁目	宮古駅前・佐原団地	宮古病院前	10.0	往 2
		44	西ヶ丘三丁目	宮古駅前	商業高校前	9.5	往 1
		45	西ケ丘三丁目	宮古駅前・工業校舎	荷竹公民館	20.1	復 1
		46	宮園団地	宮古駅前・佐原団地	宮古病院前	9.2	往 1
		47	宮園団地	宮古駅前・市民会館前・津軽石新町・荷竹	荷竹公民館	17.1	復 1
		48	宮園団地	宮古駅前・工業校舎	荷竹公民館	19.5	往 1

地域バスの路線・系統一覧（令和5年4月1日現在）

地区名	路線名	経路	キロ程
田老	樫内線	田老診療所～小林～西向山	8.4
	青倉末前線	田老診療所～養呂地・末前～青倉	23.2
	小堀内線	新田老駅～田老診療所～石畑	27.6
	三本木線	新田老駅～田老診療所～三本木	19.2
	畑摂待線	新田老駅～田老診療所～加倉	31.9
新里	和井内線	茂市駅～新里診療所～戸塚	21.4
	刈屋線	茂市駅～新里診療所～北山地区総合センター	12.7
	蟇目線	新里診療所～茂市駅～一の字橋	18.0
	腹帯線	新里総合事務所～腹帯駅前～腹帯清水	10.4
	茂市蟇目線	茂市～大平～蟇目	5.3
川井	小国線（大仁田）	陸中川井駅～大仁田～新田	21.6
	小国線（新田）	陸中川井駅～道又～新田	19.8
	小国線	陸中川井駅～江繋～小国	12.2
	江繋小国線	江繋～大仁田～新田	12.1
	川内線	陸中川井駅～中川井～やまびこ館	13.5
	桐内線	陸中川井駅～大畑～桐内	22.1
	区界線	陸中川井駅～門馬～区界	42.2
	新田線	陸中川井駅～小国～新田	28.3
	蟇目川井線	陸中川井駅～腹帯～蟇目	25.0
	夏屋線	陸中川井駅～川内～夏屋	31.4
	道又線	陸中川井駅～土沢～道又	19.2

（令和８年８月1日　新里地区４路線変更予定）

地区名	路線名	経路	キロ程
新里	和井内線	茂市駅～新里診療所～戸塚	23.6
	刈屋線	茂市駅～新里診療所～日向橋東側交差点	12.9
	蟇目線	新里診療所～茂市駅～一の字橋	20.2
	腹帯線	新里総合事務所～腹帯駅前～腹帯清水	11.4

④地域バス接続型デマンドタクシー

本市では、田老・新里・川井地域の移動手段を確保するため、自宅からバス停までの距離が概ね500m以上の方と歩行が困難な方を対象としたデマンドタクシーを運行しています。利用するには事前の利用者登録と利用の前日17時までに電話での予約が必要です。

⑤スクールバス

本市では、遠距離通学者が登下校するための交通手段を確保するため、通学距離が片道４㎞を超える小学生と片道６㎞を超える中学生の通学支援を行っています。

令和4年度の年間費用は、約1億4250万円となっています。

スクールバスの利用状況　（令和4年度）

【児童通学委託等事業】

地区名	人数（人）	備考
赤前・白浜地区	26	スクールバス利用
重茂地区	35	スクールバス利用
牛伏・花原市・根市地区	7	スクールバス利用
田老地区	45	スクールバス利用
新里地区	51	スクールバス利用
川井地区	26	スクールバス利用
箱石地区	6	タクシー利用
花輪（老木・根城）地区	6	タクシー利用
花輪（南川目）地区	4	タクシー利用
田代地区	6	タクシー利用
計	212	

【生徒通学委託等事業】

地区名	人数（人）	備考
田代地区	7	スクールバス利用
赤前・白浜地区	1	スクールバス利用
重茂地区	20	スクールバス利用
牛伏・花原市・根市地区	8	スクールバス利用
田老地区	28	スクールバス利用
新里地区	24	スクールバス利用
川井地区	12	スクールバス利用
花輪（老木・根城）地区	5	タクシー利用
花輪（南川目）地区	2	タクシー利用
箱石地区	1	タクシー利用
計	108	

※人数は、スクールバス等を利用した実人数。（計 320 人）

⑥患者輸送バス

本市では、遠隔地域における住民の医療を確保するため、患者を最寄りの医療機関まで輸送する患者輸送バスを運行しているところですが、交通空白地の解消を図るため、地域バスへの転換を進めています。地域バスは新里地区（令和2年10月開始）、川井地区（令和3年11月拡大）、田老地区（令和4年12月開始）で運行しています。

患者輸送バスは、宮古地区のみの運行であり、1コース週1回、1往復で、無料で利用できます。宮古地区（田代）の落合集落では、路線バスを活用した方法で通院支援を行っています。

患者輸送バスの年間費用は、震災後、2,000万円前後で推移してきましたが、地域バスへの転換により令和4年度には約750万円となっています。

患者輸送バスの運行状況　（令和4年度）

【宮古地区】

（運行曜日） 運行区域	（月） 運休日	（火） 川代	（水） 北川目	（木） 追切・石浜	（木） 落合（路線バス利用）	（金） 南川目	合計
利用者数 （人）	―	0	200	61	311	110	682

※川代は予約方式とし、予約があった日のみ運行
※追切・石浜は月1回の運行

【田老地区】

（運行曜日） 運行区域	（月） 樫内	（火） 末前	（水） 青野滝	（木） 七滝	（金） 加倉	合計
利用者数 （人）	146	223	121	199	289	978

※令和4年12月から田老地域バスとして運行

※利用者数は、患者輸送バスを利用した延べ人数。（合計　1,660人）

⑦タクシー

市内にはタクシー事業者が7社あり、車両台数は令和5年4月1日時点で計100台となっています。

本社、営業所の多くは宮古地区に立地していますが、津軽石地区では2社、田老地区と川井地区では各1社が本社を置いています。

■福祉タクシー事業、介護通院支援事業

本市では、福祉施策として、重度障がい者の移動及び要介護3以上の高齢者の通院を支援するため、タクシー料金の一部を助成する事業を行っています。

<table>
<tr><td rowspan="5">福祉タクシー</td><td colspan="6">1枚550円（初乗り運賃×0.9）のタクシー助成券を交付
年間24枚まで（月2枚まで）
1回の乗車につき1枚まで</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実績</td><td>年度</td><td>人数</td><td>助成額</td><td>利用枚数</td><td>1人当たり</td></tr>
<tr><td>R2</td><td>433人</td><td>2,549千円</td><td>5,310枚</td><td>12.3枚</td></tr>
<tr><td>R3</td><td>421人</td><td>2,525千円</td><td>5,259枚</td><td>12.5枚</td></tr>
<tr><td>R4</td><td>402人</td><td>2,541千円</td><td>5,159枚</td><td>12.8枚</td></tr>
<tr><td rowspan="5">介護通院支援</td><td colspan="6">1枚610円のタクシー助成券を交付
年間48枚まで（月4枚まで）
1回の乗車につき2枚まで（福祉タクシー助成券の併用可）</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実績</td><td>年度</td><td>人数</td><td>助成額</td><td>利用枚数</td><td>1人当たり</td></tr>
<tr><td>R2</td><td>756人</td><td>4,396千円</td><td>16,508枚</td><td>21.8枚</td></tr>
<tr><td>R3</td><td>753人</td><td>4,358千円</td><td>16,456枚</td><td>21.9枚</td></tr>
<tr><td>R4</td><td>708人</td><td>4,322千円</td><td>15,304枚</td><td>21.6枚</td></tr>
</table>

■新里・川井地区地域交通補完事業

公共交通機関の不足している新里地区及び川井地区において、タクシーを運行するために要する経費への支援を行っています。

年間費用は、680万円となっています。

（２）公共交通の人口カバー状況

本市の公共交通（鉄道・路線バス（106 急行バス含む）・地域バス接続型デマンドタクシー）のカバー人口は 48,380 人（令和 2 年国勢調査を基に算出）であり、カバー率は 96.1%となっています。公共交通空白地（バス停から 500m・鉄道駅から 1 ㎞以上離れた地域・地域バス接続型デマンドタクシー運行地域外）に住んでいる市民は人口の 3.9%です。公共交通カバー圏に居住する人の中にも、公共交通の運行ダイヤや地形的な要因から公共交通にアクセスしにくい人がいることから、潜在的には 3.9%以上の人が公共交通を利用しにくい状況にあることが想定されます。

公共交通でカバーしきれていない人口メッシュに市が別途運行しているスクールバス・患者輸送バスのルートを重ねたところ、その多くはスクールバスや患者輸送バスのルート周辺に分布しています。

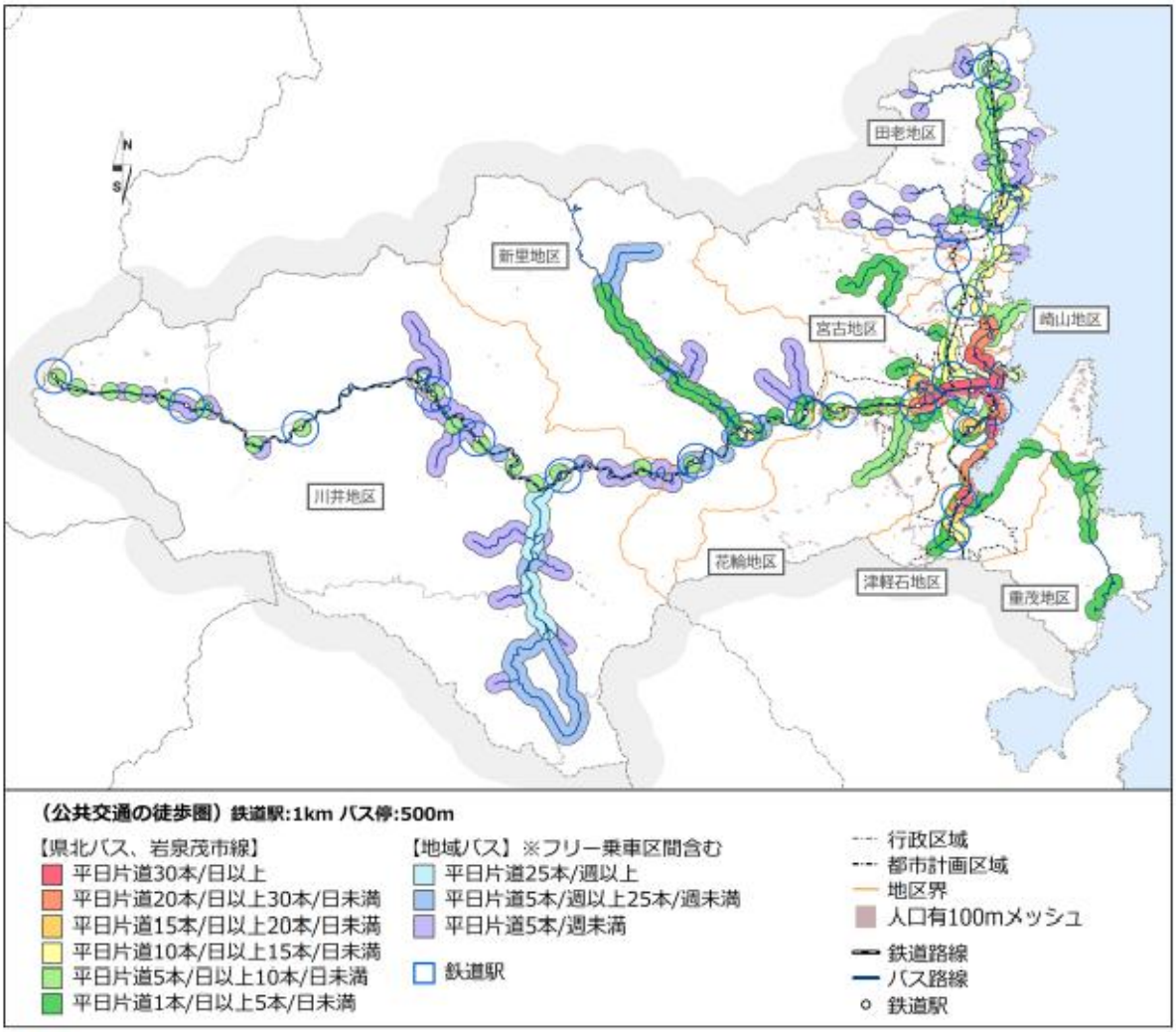


図　公共交通の徒歩圏と人口分布（R2）

（３）公共交通に対する市の支援状況

本市が鉄道とバス交通に対して財政負担している金額は、令和4年度には約3.2億円となっています。これは市民一人当たりが約6,500円を負担していることに相当します。

三陸鉄道については、本県沿岸部の重要な地域振興基盤であることから地域全体で支えることが必要であり、県と沿線等12市町村の枠組みで支援を続けています。市は三陸鉄道の施設維持・設備等に係る経費として、約4,600万円支援しています。

路線バスについては、日常生活を支える移動手段として重要な社会基盤であることから、一定のサービス水準を維持するため、廃止代替路線や不採算路線に対する支援のほか、公共交通空白地における移動手段を確保するため、市が主体となって地域バスを運行しています。また、地域間の幹線的な路線については、国と県が不採算路線に対する支援を行っています。市は岩手県北自動車が市内に起点または終点を有する路線への支援として、約8,000万円支援しています。

地域バスについては、沢沿いの集落及び診療所等利用者の移動手段を確保するため、市が市内の交通事業者へ業務を委託し運行を行っています。

スクールバス、患者輸送バスについては、鉄道や路線バスでは対応が難しい地域において、通学、通院のための移動手段を確保する目的で市が運行しており、公共交通を補完する形となっています。

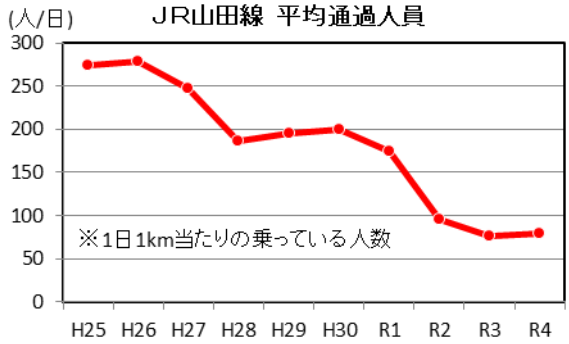
鉄道・バス交通の運行維持に対する市の財政負担額

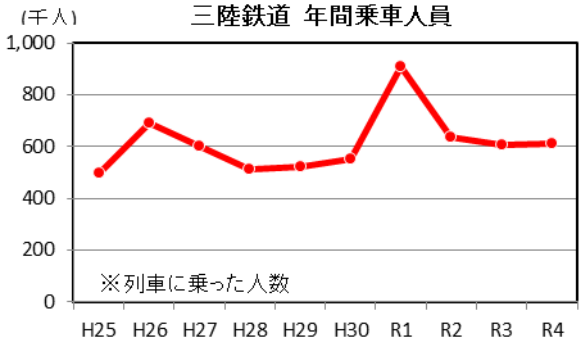
（単位：千円）

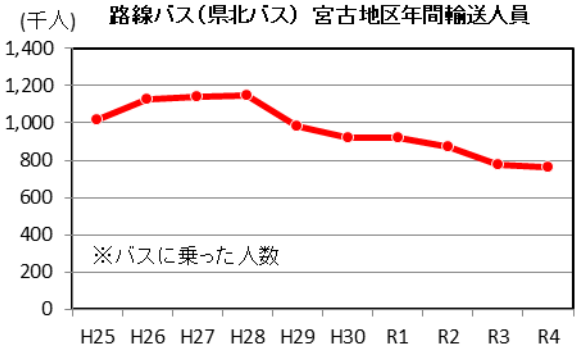
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	平均
三陸鉄道	設備投資補助金	10,051	12,262	14,010	12,108
	設備維持補助金	26,282	29,070	32,440	29,264
	小計	36,333	41,332	46,450	41,372
路線バス	県北バス補助金				
	（生活交通路線）	55,000	55,000	65,000	58,333
	（広域生活路線）	－	4,364	4,500	4,432
	（宮古盛岡地域間バス）	－	4,671	10,000	7,336
	田老地域バス	－	－	2,728	2,728
	新里地域バス	7,257	13,077	12,156	10,830
	川井地域バス	13,596	18,902	21,460	17,986
	小計	75,853	96,014	115,844	101,645
タクシー	デマンド交通委託料	－	17	0	9
	地域交通補完補助金	9,000	6,800	6,800	7,533
	小計	9,000	6,817	6,800	7,542
三陸鉄道・路線バスタクシー　計		121,186	144,163	169,094	150,558
スクールバス		130,042	131,840	142,569	134,817
患者輸送バス		17,963	13,132	7,543	12,879
スクールバス・患者輸送バス　計		148,005	144,972	150,112	147,696
合計		269,191	289,135	319,206	298,255

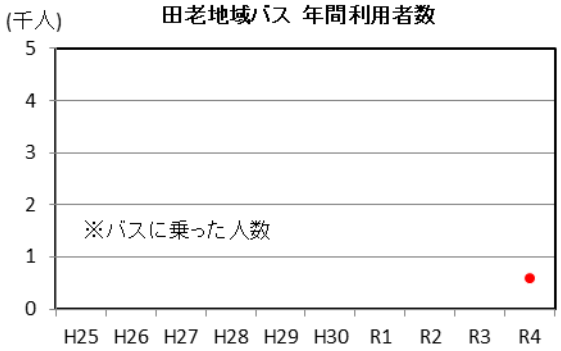
（４）公共交通の利用状況

公共交通の利用者は、人口減少、少子高齢化、マイカーの普及などにより減少傾向にあります。

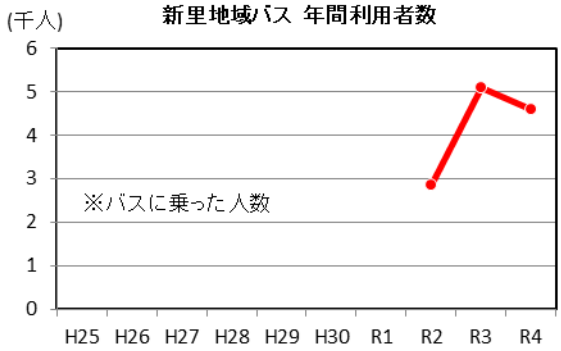




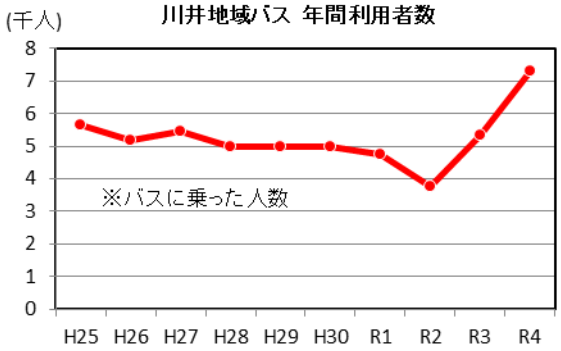




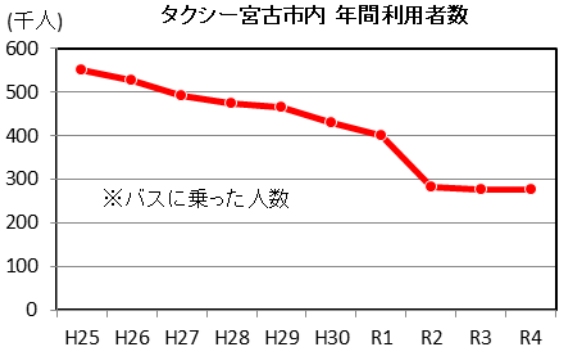
※田老地域バスは R4.12 月運行開始



※新里地域バスは R2.10 月運行開始



※川井地域バスは R3.11 月運行拡大



2-3　宮古市地域公共交通網形成計画における施策の実施状況の整理

「宮古市地域公共交通網形成計画（計画期間：令和2年度～令和６年度）」で掲げた、施策の方向及び取り組み項目について、本計画策定時までの実施状況を整理します。

目標１　市民生活を支える地域公共交通手段の確保

事業計画	施策１　幹線交通の確保・維持 施策２　公共交通の効率化 施策３　公共交通空白地への対応

指標	基準値	現状値			目標値
		R2	R3	R4	(R6)
公共交通カバー率	94.5% (R元)	94.8%	95.9%	96.1%	97.3%
効率化が図られたキロ数	0km (R元)	29.9km	51.5㎞	51.5㎞	100km (累計)
自動車の利用分担率	75.0% (H29)	—	—	—	減少
新たな公共交通手法を活用した地域数	1地域 (H30)	1 地域	2地域	5地域	4地域

【施策１　幹線交通の確保・維持】

取り組み項目	実施内容	実施年度		
		R2	R3	R4
交通ネットワーク確保・維持のための運行支援	① 生活交通（バス）路線の維持に対する支援（市） 市民の移動手段を確保するため、不採算路線等に対し支援した。※廃止代替路線:５路線、不採算路線:36 路線	○	○	○
	② 広域生活路線の維持に対する支援（市、県・国） 広域的・幹線的路線を確保するため、市と県・国が協調して支援した。 ・広域生活路線（茂市線） ・宮古盛岡地域間バス（106 急行バス各駅運行便）	○	○	○
	③ 三陸鉄道に対する支援（沿線市町村、県） 三陸鉄道の持続的な運営の確保を図るため、修繕費、設備保守人件費等の設備維持経費に対して支援した。	○	○	○
鉄道の安全安定輸送の実現	① 三陸鉄道に対する支援（沿線市町村、県） 三陸鉄道の持続的な運営の確保を図るため、三陸鉄道が行う橋りょう改良、ケーブル更新等の設備投資に要する経費に対して支援した。	○	○	○
	② 鉄道新駅の整備（鉄道事業者、市） 三陸鉄道リアス線田老駅～摂待駅間に「新田老駅」の供用を開始。（R2.5 月） 	○		

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
路線バス国庫補助路線の見直し	① 和井内線の運行廃止に伴う代替交通手段の確保（市） 和井内線の運行廃止に伴い、新里地域住民の交通手段を確保するため、新里地域バス「ふれあい号」の運行を開始した。運行は、幹線交通への接続に考慮したダイヤとしている。	○	○	○
	② 小本線の再編に係る検討（市・バス事業者） バス事業者から小本線（田老～小本間）の路線短縮の申し出があったことから、対応案の協議を実施した。地域バスの運行と合わせ、廃止代替バスとして田老～小本間の路線の新設を行うこととしている。令和５年度中に再編の予定。			○
ダイヤ改正に伴う対応	① 鉄道の減便に伴う代替交通手段の確保（バス事業者、鉄道事業者） JR 山田線（宮古～茂市間）区間運行の減便に伴い、地域住民の交通手段を確保するため、茂市～岩泉間を運行する岩泉茂市線を宮古駅・宮古病院まで延伸し運行した。 ▲宮古駅停車の様子	○	○	○
新型コロナウイルス感染症拡大への対応	① 交通事業者への運行支援（市） コロナ禍で利用者が減少している三陸鉄道、乗合バス及びタクシーの安定した運行を維持するため、事業者に対し運行経費の一部を支援した。	○	○	○
	② タクシー受取代行サービスの実施（タクシー事業者、市） コロナ禍で利用者が減少しているタクシー事業及び飲食店の利用拡大を図るため、タクシー車両でテイクアウト商品を自宅まで届ける受取代行サービスを実施。（R2.6.15 開始） また、令和３年９月からインターネットから商品を注文できるシステムの運用を開始した。 ▲受取代行の様子 ・令和２年度運行件数：828 件 ・令和３年度運行件数：1,186 件 ・令和４年度運行件数：904 件	○	○	○
	③ 新型コロナワクチン接種者のタクシー送迎（市、タクシー事業者） 新型コロナワクチン接種に係る高齢者等の移動手段を確保するため、自宅から接種会場までのタクシー送迎を実施した。 ・対象者：65 歳以上の方、障がい者、要介護者、妊産婦 ・R3 利用件数：10,246 件 ・R4 利用件数：8,808 件		○	○

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
新型コロナウイルス感染症拡大への対応	④ 新型コロナワクチン接種者の集団接種会場までの送迎（市、鉄道事業者、バス事業者） 新型コロナワクチン接種に係る接種者の移動手段を確保するため、集団接種会場（イーストピアみやこ）までのバスや三陸鉄道の運賃を支援した。 ・対象者：市民 ・対象事業者：岩手県北自動車、東日本交通、三陸鉄道 ・R3 利用件数：976 件 ・R4 利用件数：303 件		○	○

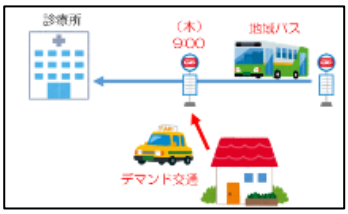
【施策２　公共交通の効率化】

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
患者輸送バスのコミュニティバス化	① 患者輸送バスのコミュニティバス化による効率的な運行（市）【拡充】 地域住民の交通手段を確保するため、既存の患者輸送バスをだれもが利用できるよう、地域バスとして運行を開始した。 ・新里地区:R2.10.12 運行開始 ・川井地区:R3.11.1 運行開始 ・田老地区:R4.12.1 運行開始 ▲田老地区運行セレモニー	○	○	○
路線バス、鉄道の通学利用	①　通学時の路線バスの活用（バス事業者、市） 磯鶏小学校と藤原小学校の統合により、小山田地区から磯鶏小学校に通学する児童が、路線バスによる通学を行った。 夏期と冬期で運行時間を変更するなど、柔軟な対応をしている。 ▲通学風景	○	○	○

【施策３　公共交通空白地への対応】

<table>
<tr><th rowspan="2">取り組み項目</th><th rowspan="2">実施内容</th><th colspan="3">実施内容</th></tr>
<tr><th>R2</th><th>R3</th><th>R4</th></tr>
<tr><td rowspan="3">公共交通空白地を解消する移動手段の確保・導入</td><td>① 地域バスの運行（市）【拡充】
公共交通が利用しにくい地域において、地域バスを運行することにより地域住民の移動手段の確保を図った。運行ダイヤは、利用状況を把握し効率的な運行を図った。
また、新里地区において、車両更新に合わせ小型化・低床化を図った。（13 人乗りハイエース）
R4 利用者数：新里地域バス 4,595 人、川井地域バス 7,303 人、田老地域バス 572 人

▲利用風景

▲購入車両</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>② 地域バス接続型デマンド交通の運行（市、タクシー事業者）
新里地区と川井地区において、地域バスの停留所まで移動が困難な方を対象に、タクシー車両を用いたデマンド交通の運行を開始した。（R3.11 月運行開始）
 

▲運行のイメージ</td><td></td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>③ 地域共助型の生活交通に対する支援（市）
田代地区（宮古）と門馬地区で住民主体による地域共助型交通の取り組みが行われている。運行体制の構築などに対し支援を行っている。
○田代地区（宮古）
・地域住民が R4.12 月から２ヶ月間のテスト運行を経て、R5.3 月に「田代カーシェア会」を立ち上げた。
・運行にはリース車両を用い、運転手は地域住民がボランティアで実施している。運行はガソリン代の実費負担のみであり、運転手への報酬はなし。
○門馬地区
・地域住民が「門馬送迎チーム」を立ち上げ、R4.5 月に住民主体による無償運行を始めた。R6 から自家用有償旅客運送に変更する予定。
・門馬地区内の移動のほか、幹線交通（106 バス・山田線）への接続を目的としている。</td><td></td><td></td><td>○</td></tr>
</table>

目標指標に対する評価	
・新里地区、川井地区、田老地区において、患者輸送バスをだれもが利用できる地域バスへの転換を図った。これまで公共交通空白地であった地区に地域バスが運行されたことにより、公共交通カバー率は上昇した。また、地域バスの停留所まで移動が困難な方を対象にデマンド交通の運行を開始した。 ・患者輸送バスのコミュニティバス化や通学時の路線バス利用などにより、公共交通の効率化が図られた。（茂市～和井内間 12.5 ㎞、小山田～磯鶏小学校間 2.3 ㎞、宮古～茂市間 15.1 ㎞、川井～新田間 21.6 ㎞） ・新たな公共交通手法の活用として、門馬地域において住民による共助型交通の取り組みが実施された。	
主な取り組みの成果	**今後の課題・方向性**
・交通事業者への支援により、バス・鉄道が維持され、市民の移動手段が確保された。 ・令和 2 年 5 月に三陸鉄道新の田老駅が開業。市民の利便性が向上した。（新田老駅利用者数：21.6 人/日） ・路線バスの和井内線が廃止となったが、地区内に地域バスを運行したことにより、移動手段の確保が図られた。 ・地域バス及びデマンドタクシーの運行により、公共交通空白地の解消が図られた。 ・通学に路線バスを利用することで、バス運行の効率化が図られた。 ・コロナ禍で利用者が減少している交通事業者への支援により、安定した運行が図られた。 ・地域住民による共助型交通の取り組みが実施され、地域内輸送が確保された。	・新里地区、川井地区、田老地区で患者輸送バスの地域バス化を図った。利用が著しく少ない路線や地域については、より効率的な手法への移行も視野に検討を行う。 ・旧宮古市内においても、公共交通を利用しにくい地域が存在する。地域の特性に合わせた持続可能な交通確保のあり方を検討し、改善していく必要がある。 ・地域住民による共助型交通について、他地域でも実施できるよう支援する必要がある。

目標２　ニーズに合った交通ネットワークの形成

事業計画	施策１　公共交通ネットワークの検証と見直し 施策２　住民ニーズの把握				
指標	基準値	現状値			目標値 (R6)
		R2	R3	R4	
市内の公共交通に対する利用環境の満足度	30.9点 (H30)	33.9点	―	38.5点	50.0点
（再掲）自動車の利用分担率	75.0% (H29)	―	―	―	減少

【施策１　公共交通ネットワークの検証と見直し】

取り組み項目	実施内容	実施内容 R2	R3	R4
地域の実情に合わせた交通手段の見直し	① 岩泉茂市線の路線の見直し（バス事業者） 茂市～岩泉間を運行する岩泉茂市線について、地域住民の利便性を確保するため運行の見直しを実施した。 R2.12 月：停留所の新設（19 箇所新設）フリー乗降区間の新設 R3.3 月：宮古駅・宮古病院までの路線の延伸	○		
	② 地域バスの運行見直し（市） 新里地区と川井地区で運行する地域バスについて、利用が著しく少ない便があったことから、効率化を図るため減便を行った。 【地域バス路線別の利用者数】 ※見直し前後の比較（R2→R3） ・刈屋線　2.6 人/回→7.5 人/回 ・蟇目線　2.1 人/回→4.1 人/回 ・腹帯線　1.1 人/回→3.1 人/回		○	
宮古盛岡横断道路整備後の 106 急行バスの運行	① 住民説明会の実施（市、バス事業者、住民） 運行案の説明、意見聴取のため新里・川井地区 11 箇所で説明会を実施した。　※参加者数：442 人	○		
	② バス事業者との協議（市、バス事業者） 議会説明及び住民説明会等での意見・要望をもとに、全線開通後の運行ダイヤについて、バス事業者・盛岡市と協議・交渉を行った。	○		
既存バス路線の検証・見直し	① 既存バス路線の検証・見直し（市、バス事業者） バス事業者と系統ごとの課題や改善策について協議を行った。	○	○	○

【施策２　住民ニーズの把握】

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
公共交通に関する説明会や意見交換会の実施	① 地域バス見直しに係る住民説明会の実施（市、住民） 地域バスの見直し案を説明するため新里地区５箇所、川井地区６箇所で説明会を実施した。 （R2）　・新里地区参加者数：133 人（5 箇所） （R3）　・新里地区参加者数：63 人（5 箇所） ・川井地区参加者数：53 人（6 箇所） （R4）　・田老地区参加者数：81 人（4 箇所） ▲田老地区の説明会の様子	○	○	○

目標指標に対する評価	
・公共交通に対する利用満足度の向上及び移動時における公共交通機関の利用拡大を図るため、地域住民のニーズを把握し、地域の特性に合わせた公共交通体系を構築する必要がある。	
主な取り組みの成果	今後の課題・方向性
・地域の要望も踏まえ、岩泉茂市線の見直しを実施したことにより、ニーズに合った交通網の構築が図られた。 ・宮古盛岡横断道路整備後の 106 急行バスの運行見直しについて、住民説明会の実施により、地域の意見を反映することが出来た。 ・地域バスを利用状況に合わせ見直すことにより、効率的な運行が図られた。	・市内路線バスは、運行時間や地域によっては著しく利用が少ない路線がある。系統ごとの状況、他の系統との関係、幹線交通との接続状況に留意し、より効率的な手法への移行も視野に入れて改善策を検討する。 ・新里地区、川井地区、田老地区で患者輸送バスの地域バス化を図った。曜日や時間ン、地区によっては著しく利用が少ない状況である。ニーズに合わせた見直しを行っていく必要がある。 ・地域住民のニーズ把握のため、引き続き、住民懇談会や意見交換会等を開催する必要がある。

目標３　地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

事業計画	施策１　誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 施策２　利用促進事業

指標	基準値	現状値			目標値
		R2	R3	R4	(R6)
【再掲】市内の公共交通に対する利用環境の満足度	30.9点 (H30)	33.9点	―	38.5点	50.0点
路線バスの市民1人当たりの年間利用回数	17.3回/人 (H30)	15.3回/人	14.6回/人	15.9回/人	19.0 回/人
三陸鉄道の市民1人当たりの年間利用回数	2.1回/人 (H30)	3.8回/人	3.6回/人	3.7 回/人	4.2 回/人
ＪＲ山田線の市民1人当たりの年間利用回数	1.6回/人 (H30)	0.6回/人	0.5回/人	0.4回/人	1.8 回/人
タクシーの市民1人当たりの年間利用回数	8.0回/人 (H30)	5.5回/人	5.5回/人	5.6 回/人	8.8 回/人
三陸鉄道観光団体利用者数	30,799人 (H30)	18,655人	13,760人	29,628 人	68,000 人

【施策１　誰もが利用しやすい公共交通環境の整備】

取り組み項目	実施内容	実施		
		R2	R3	R4
宮古駅のバリアフリー化の実施 八木沢・宮古短大駅横断通路の整備	① 宮古市移動等円滑化促進方針及び宮古市移動等円滑化基本構想の策定（宮古市地域公共交通会議） 誰もが安心・安全に利用できる公共交通の環境整備のため、「宮古市移動等円滑化促進方針」及び「宮古市移動等円滑化基本構想」を令和３年３月に策定。宮古駅構内の跨線橋のバリアフリー化及び八木沢・宮古短大駅への河南地区側からのアクセス路検討について計画に記載した。	○		
	② 宮古駅跨線橋バリアフリー化の実施（鉄道事業者、市） 宮古駅の跨線橋にエレベーターを設置する環境整備を行う。令和５年度末の供用開始を目指し工事を進めている。		○	○
	③ 八木沢・宮古短大駅アクセス路の整備 八木沢・宮古短大駅は、河南地区側からアクセスしにくい状況である。河南地区側からのアクセス手法を検討するため、令和４年度に基本設計を実施。ホームの南側に踏切を設置することで、河南地区側からのアクセスを容易にする。			○
バスロケーションシステムの導入	① バスロケーションシステムの導入 （バス事業者、市） 岩手県北自動車は、バスの運行情報を確認できるバスロケーションシステムを導入。（R3.2 月運用開始） バスの現在地や到着時間などを、スマートフォンやパソコンでどこにいてもリアルタイムで確認できる。 	○	○	○

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
バスロケーションシステムの導入	② デジタルサイネージの設置 （バス事業者、市） 宮古市市民交流センター及び宮古駅前待合所に、バスロケーションシステムの情報等を表示するデジタルサイネージを設置。 	○	○	○
交通結節点の整備	① パークアンドライド駐車場の設置（市） 新里地区及び川井地区において、106 特急バスが停車するパークアンドライドのための駐車場を設置した。 （蟇目バス停、黒沢バス停） ▲蟇目地区パークアンドライド	○	○	○
バス待合所及び駅舎などの整備・維持管理	① バス停の上屋整備（市） 利用者の利便性向上のため、合同庁舎前バス停（小山田地区）にバス停上屋を整備。 ▲合同庁舎前バス停上屋	○		
	② 駅駐輪場に上屋を設置（市） 利用者の利便性向上のため、津軽石駅に設置してある駐輪場に上屋を設置。 ▲津軽石駅駐輪場上屋	○		
	③ 駅舎の建替え（鉄道事業者） 快適な駅空間の提供のため、JR 山田線の茂市駅、区界駅、川内駅の駅舎の建替えを実施した。 ▲茂市駅外観	○		

【施策2　利用促進事業】

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
公共交通に関する情報発信	①　広報誌での特集記事の掲載（市、交通事業者） 公共交通について改めて考えてもらう契機とするため、広報みやこで、公共交通を特集。（令和２年 11 月１日号）	○		
	②　公共交通の見直しに伴う時刻表の配布（市、交通事業者） 地域バスの運行開始や 106 急行バスのダイヤ改正に伴い、対象地域へ時刻表の配布を実施。	○	○	○
	③　市民交流センターでの情報発信（市、交通事業者） 公共交通に対する市民の関心を高めるとともに、利用者の低迷に歯止めをかけるため、公共交通に関する情報を発信。 ▲チラシの設置 ▲鉄道の時刻表の掲示	○	○	○
高齢者エリア定期券の導入の検討	①　高齢者エリア定期券「いきいきパス」の販売（バス事業者、市） 市内の一般路線バスが乗り放題となるフリー乗車券をバス事業者と連携し販売。（対象者：70 歳以上または免許返納者　R2.12 月販売開始） R2 販売実績：230 枚 R3 販売実績：973 枚 R4 販売実績：622 枚	○	○	○
利用者が利用しやすい環境の整備	①　地域連携 IC カード導入に向けた取り組み（バス事業者、市） 岩手県北自動車は、利用者と交通事業者双方の利便性の向上を図るため、路線バスへの地域連携 IC カード「iGUCA」を導入。（令和４年２月 19 日開始） 	○	○	○
	②　キャッシュレス決済の導入（バス事業者） 宮古・盛岡間を運行する 106 特急・急行バスにおいて、車内でのキャッシュレス決済の導入を進めています。iGUCA などの交通系 IC カードによる決済のほか、クレジットカードによるタッチ決済、QR コード決済でも運賃の支払いができます。	○	○	○
	③　さんてつアプリの導入（鉄道事業者） 三陸鉄道では、乗客の利便性向上や観光利用促進、情報発信の強化を目的とし、「さんてつアプリ」の配信を開始。列車の現在位置や時刻表の情報取得が可能になった。	○	○	○

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
利用者が利用しやすい環境の整備	④ いわて次世代モビリティサービス実証事業の実施（県、交通事業者） 北いわてを中心としたエリアにおいて、既存の乗換案内アプリや地図アプリ等で、路線バスやコミュニティバス、鉄道等の運行データを統合した経路検索や、周遊券、観光・飲食・宿泊施設と連携した企画商品等の予約・決済などを可能とする実証実験を行った。（令和３年 10 月６日開始）		○	○
	⑤ 地域バスのオープンデータ化（県、市）【新規】 地域バスの運行データ（時刻表、停留所、運賃等）を世界標準のデータ形式である GTFS 形式に変換し、既存の乗換案内サービスや地図サービス等において公開。（令和４年３月公開）		○	○
	⑥ 三陸鉄道企画乗車券の発売（鉄道事業者） 三陸鉄道をお得に利用できる企画乗車券を販売。 ・三鉄ぶらり旅半額２枚きっぷ ・小中学生用特別回数乗車券 ・期間限定中高生フリー乗車券 ・小学生・高齢者向け無料乗車デー実施	○	○	○
JR 山田線利用促進の実施	① JR 山田線利用運賃助成事業（市） ＪＲ山田線の回数券を購入した市民に対し、地域通貨リアスを支給し、購入費の一部を助成した。令和３年度から通学定期券購入者を対象に追加した。 R2 助成件数:回数券購入者 96 件 R3 助成件数:回数券購入者 97 件、通学定期券購入者 36 件 R4 助成件数:回数券購入者 29 件、通学定期券購入者 34 件	○	○	○
	② ＪＲ山田線利用促進ツアー実施事業（市、宮古観光文化交流協会） 市内イベントに合わせた、ＪＲ山田線臨時列車の運行。 R2 実績:回数３回、臨時列車乗車数 202 名 R3 実績:回数６回、臨時列車乗車数 483 名 R4 実績:回数６回、臨時列車乗車数 588 名	○	○	○
利用促進イベント等の実施	① 公共交通まつり・三鉄車両基地まつりの開催（市、公共交通事業者） 公共交通に親しんでもらうため、公共交通まつり、三鉄車両基地まつりを同日に開催。 R2 来場者数：709 名、R3 来場者数：500 名、R4 来場者数：700 名 	○	○	○

取り組み項目	実施内容	実施内容		
		R2	R3	R4
利用促進イベント等の実施	②　観光列車及びイベント列車の運行（鉄道事業者） 　三陸鉄道リアス線において、観光列車やイベント列車の運行を行った。 ・洋風こたつ列車、こたつ列車 ・かいけつゾロリ列車 ・プレミアムランチ列車	○	○	○

目標指標に対する評価

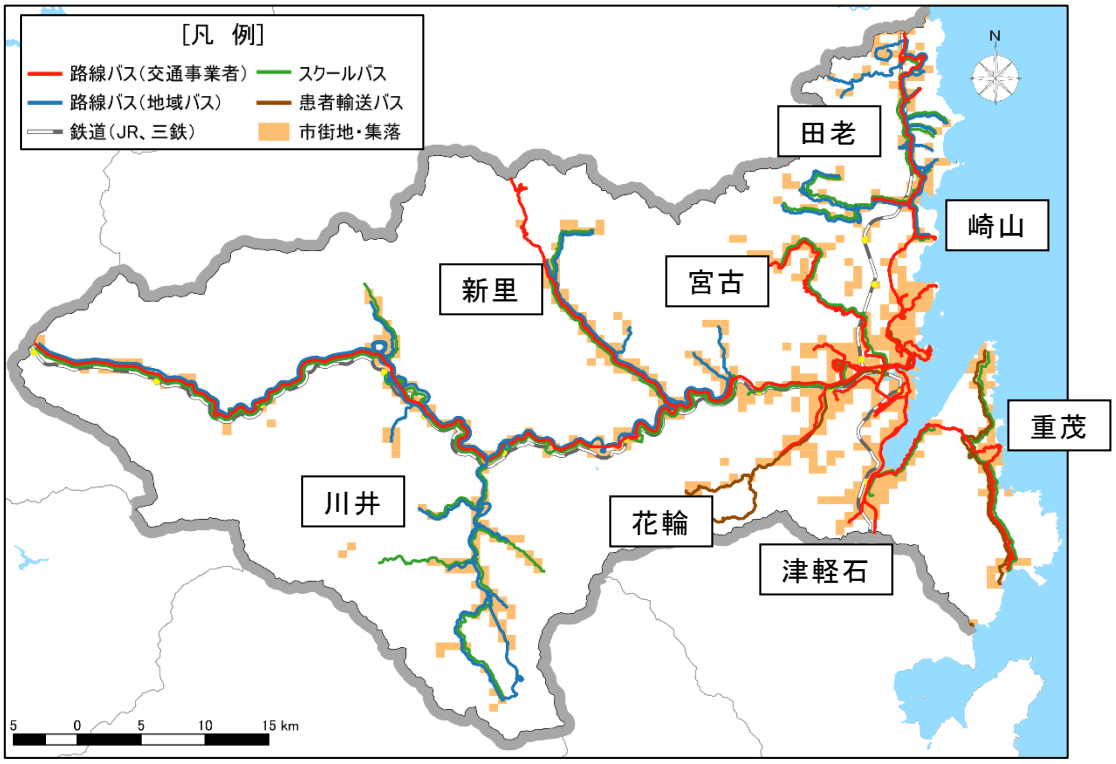
・市内の公共交通に対する利用環境の満足度を向上させるため、利用者が利用しやすい環境整備を進める必要がある。
・新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、市民１人当たりの年間利用回数は全ての交通で目標を下回っている。今後、新型コロナウイルス感染の状況も踏まえ、利用拡大に向けた取り組みが必要である。

主な取り組みの成果	今後の課題・方向性
・バスロケーションシステムの導入により、運行情報をリアルタイムで確認できるようになり、利用環境の整備が図られた。 ・地域バスのオープンデータ化により、運行データ（時刻表、停留所、運賃等）が検索可能となり、利用環境の整備が図られた。 ・岩手県北自動車の「iGUCA」導入により、利便性の向上が図られた。 ・公共交通に対する市民の関心度を高めるとともに、利用者の低迷に歯止めをかけるため、情報発信は有効であった。 ・バス停上屋及び駅構内トイレの整備により、利用環境の改善が図られた。 ・公共交通利用者に対する補助制度及び利用促進イベントの実施により、沿線住民の乗車機会が増え、利用促進に繋がった。	・利用環境の改善を図るため、バリアフリー化などによる施設の改善を行う必要がある。 ⇒R5　宮古駅跨線橋バリアフリー化工事 ⇒R5　八木沢・宮古短大駅アクセス路整備実施設計 ・利用者の減少に歯止めをかけるため、実効性のある利用促進策の検討が必要。 ⇒R5　JR 山田線通勤定期購入者への助成 ・目的地までスムーズに移動できるよう路線図の作成など情報発信を強化する。 ⇒R5　公共交通マップの作成 ・住民の潜在需要を掘り起こすため、公共交通を利用する機会の創出が必要である。併せて、未就学児や小学生に対する取り組みも必要である。

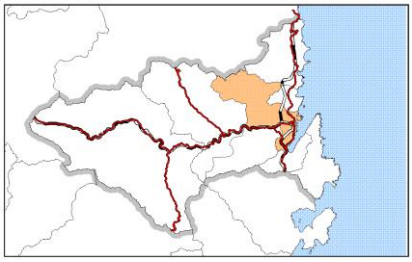
2-4　地区別の現状と課題

施策の具体化にあたっては、地域の特性に合わせた検討を行う必要があることから、生活圏（日常的な生活の範囲）と地域性を考慮して市域を８地区に分け、それぞれの地区が抱える課題を整理します。

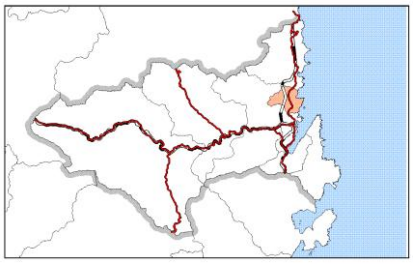
地区区分図



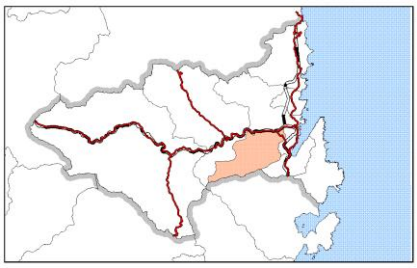
（１）宮古地区

<table>
<tr><td colspan="2">  </td><td>総 人 口：48,121人（令和４年12月1日現在）
人　　口：29,755人（市人口の61.8%）
主要施設：市役所、宮古駅（ＪＲ、三陸鉄道）、
宮古山口病院、宮古第一病院、三陸病院、
休日急患診療所、宮古高校、
宮古商工高校（商業校舎）、宮古水産高校、
県立大学宮古短期大学部、
国立宮古海上技術短期大学校
そ の 他：スクールバス、
患者輸送バス（路線バス活用）運行</td></tr>
<tr><td>区 域 の 現 状</td><td colspan="2">・閉伊川の河口部に位置する市の中心部。
・宮古駅を中心とした市街地及びその周辺に住宅や商業施設などが集積している。
・本市の景観を代表する浄土ヶ浜に、毎年多くの観光客が訪れている。
・宮古駅周辺では拠点整備として、市役所庁舎その他の公共施設の移転、集約が行われた。
・津波の被害が大きかった鍬ヶ崎地区では、土地区画整理が行われた。
・八木沢、磯鶏地区では、県立大学、県立高校があるほか、住宅地が拡大し、災害公営住宅も建設された。
・近内地区と山口地区、崎山地区を結ぶ北部環状線が整備された。
・高浜地区では、市道のかさ上げが行われた。</td></tr>
<tr><td>公共交通の現状</td><td colspan="2">・居住地と目的地が近接している地区で、多くのバス路線の系統がある。
・宮古駅周辺の拠点整備と連携し、駅の利便性を高めるため、連絡通路が整備された。
・宮古駅は、ＪＲ山田線、三陸鉄道リアス線、バス路線の結節点になっている。
・リアス線開通に合わせ、八木沢・宮古短大駅が開業した。
・宮古駅構内の跨線橋は、令和5年度末の供用開始を目指し、バリアフリー化の工事が進められている。</td></tr>
<tr><td>公共交通の課題</td><td colspan="2">・路線バスは、運行時刻や系統によっては著しく利用が少ない路線がある。
・八木沢地区では、バス路線の系統が複雑で分かりにくい。
・路線バスは経路が複雑で観光客などには路線バスが使いにくい。
・八木沢・宮古短大駅は、河南地区側からアクセスしにくい状況である。</td></tr>
</table>

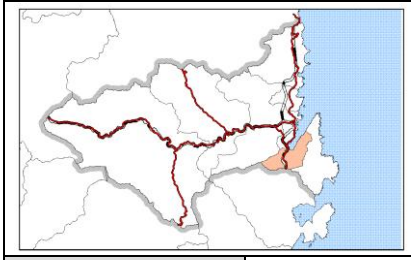
（２）崎山地区

	人　　口：3,280人（市人口の6.8%） 主要施設：崎山出張所、県立宮古病院、 崎山貝塚縄文の森ミュージアム 休暇村陸中宮古、姉ヶ崎サン・スポーツランド
区域の現状	・旧宮古市の北部に位置するエリア。 ・国道45号沿いに住宅や施設がある程度集積している。また、海岸沿いや山間部の沢沿いに集落が点在している。 ・本市の医療拠点である県立宮古病院が立地している。
公共交通の現状	・国道45号を通るバス路線、海岸部に位置する余暇施設（休暇村陸中宮古）と宮古駅を起終点とするバス路線がある。 ・山間部を三陸鉄道リアス線が通っており、「一の渡駅」が設置されている。
公共交通の課題	・国道45号沿いは、幹線的なバス路線があり公共交通を利用しやすいが、海岸沿いや山間部の沢沿いの集落は、一部を除いて公共交通を利用しにくい地域となっている。

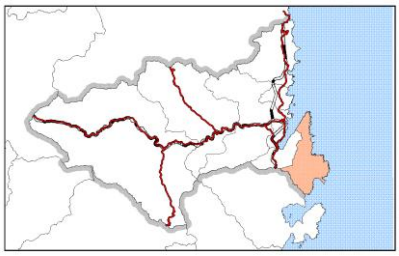
（３）花輪地区

	人　　口：3,152人（市人口の6.6%） 主要施設：花輪出張所 そ の 他：スクールバス、患者輸送バス運行
区域の現状	・旧宮古市の西部に位置するエリア。 ・長沢川に沿って集落が点在しており、長沢川下流域には住宅や施設がある程度集積している。 ・工業地域があり、いくつかの工場が立地している。
公共交通の現状	・長沢川沿いの県道を通るバス路線、松山地区と宮古駅を起終点とするバス路線がある。
公共交通の課題	・地区内のバス路線は、区域の人口が多い割に利用者が少なく、廃止代替バスとして運行されている。 ・路線バスとともに患者輸送バスが運行されており、効率化が図れる可能性がある。

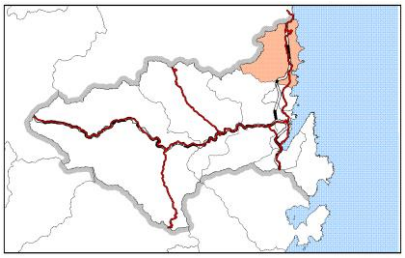
（４）津軽石地区

	人　　口：3,647人（市人口の7.6%） 主要施設：津軽石出張所、津軽石駅（三陸鉄道）、 宮古商工高校（工業校舎） そ の 他：スクールバス運行
区 域 の 現 状	・旧宮古市の南部、宮古湾の奥に位置するエリア。 ・津軽石川の両岸に住宅と施設がある程度集積している。また、海岸沿いや山間部の沢沿いに集落が点在している。 ・津波で大きな被害を受けており、防災集団移転や津軽石駅周辺の拠点整備などが行われた。 ・赤前地区において、県道を二線堤化する事業が行われた。 ・払川地区では、住宅地が拡大し、三陸鉄道リアス線払川駅を整備した。
公共交通の現状	・国道45号を通るバス路線、重茂半島に向かうバス路線がある。 ・鉄道は、三陸鉄道リアス線がある。
公共交通の課題	・津軽石川の東側は、バス路線から遠く公共交通を利用しにくい地域となっている。

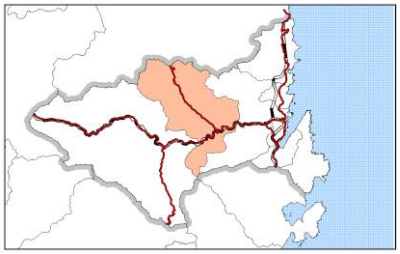
（５）重茂地区

	人　　口：1,264人（市人口の2.6%） 主要施設：重茂出張所 宮古市重茂水産体験交流館えんやぁどっと そ の 他：スクールバス、患者輸送バス運行
区 域 の 現 状	・旧宮古市の東部、重茂半島に位置するエリア。 ・主要地方道重茂半島線が整備され、道路沿いに住宅や施設がある程度集積している。また、海岸沿いに集落が点在している。 ・宮古市重茂水産体験交流館「えんやぁどっと」が整備され、地域住民や観光客の交流の場となっている。
公共交通の現状	・重茂地区と宮古駅を起終点とするバス路線、重茂地区内を起終点とするバス路線がある。 ・川代地区は山田町の方が重茂地区の中心部より近く、患者輸送バスは県立山田病院へ送迎している。
公共交通の課題	・鵜磯方面は、バス路線から遠く公共交通を利用しにくい地域となっている。 ・路線バスとともにスクールバスや患者輸送バスが運行されており、効率化が図れる可能性がある。

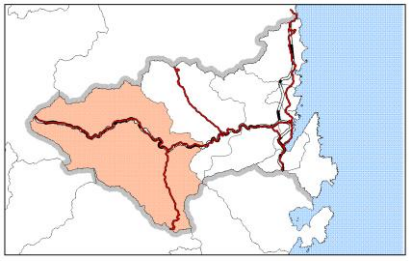
（６）田老地区

	人　　口：2,700人（市人口の5.6%） 主要施設：田老総合事務所、 田老駅・新田老駅（三陸鉄道リアス線）、 田老診療所、宮古北高校、 グリーンピア三陸みやこ そ の 他：地域バス、スクールバス運行
区 域 の 現 状	・旧田老町のエリア。 ・国道45号沿いに住宅や施設が集積している。また、海岸沿いや山間部の沢沿いに集落が点在している。 ・東日本大震災で大きな被害を受けており、土地区画整理が進められた。また、防災集団移転により、三王団地が整備された。 ・震災後、被災した防潮堤や津波遺構たろう観光ホテルが震災学習に活用されており、多くの方が訪れている。 ・三陸沿岸道路が整備された。
公共交通の現状	・国道45号を通るバス路線、三王団地と宮古駅を起終点とするバス路線がある。 ・地区の中心部を三陸鉄道リアス線が通っている。田老駅は市街地から離れた場所に位置している。 ・三王団地への入居に合わせ、団地内に路線バスが運行している。 ・既存の患者輸送バスを再編した地域バス「たろちゃんバス」の運行を行い、沢沿いの集落における公共交通の利便性向上を図っている。 ・地域バス停留所までの移動困難者等を対象に、タクシー車両を用いたデマンド交通を行っている。
公共交通の課題	・田老方面の路線バスは複数の系統が運行しており、効率化が図れる可能性がある。 ・地域バスは、利用者が著しく少ない路線や地域があることから、より効率的な手法の検討が必要である。

（７）新里地区

	人　　口：2,315人（市人口の4.8%） 主要施設：新里総合事務所、茂市駅（JR山田線）、新里診療所 そ の 他：地域バス、スクールバス運行
区 域 の 現 状	・旧新里村のエリア。 ・国道106号、国道340号沿いに住宅や施設がある程度集積している。また、山間部の沢沿いに集落が点在している。 ・宮古盛岡横断道路が整備された。
公共交通の現状	・宮古盛岡横断道路と国道106号を通るバス路線（106バス）、茂市地区と宮古駅を起終点とするバス路線がある。 ・宮古盛岡横断道路の整備により、宮古～盛岡間は各駅便と特急便の2路線で運行している。 ・鉄道は、ＪＲ山田線があり、茂市駅は、新里地域バスとの結節点になっている。 ・茂市駅は、構内踏切の設置により、バリアフリー化が図られている。 ・岩泉線は、平成26年4月に廃止され、路線バスに移行した。 ・ＪＲ山田線と106急行バスは、通勤や通学、通院などにも利用され、都市間をつなぐ路線であるとともに生活路線の役割も担っている。 ・鉄道やバスを利用しにくい地域において、タクシーを運行するために要する経費を補助する「地域交通補完事業」を実施している。 ・既存の患者輸送バスを再編した地域バス「ふれあい号」の運行を行い、沢沿いの集落における公共交通の利便性向上を図っている。 ・地域バス停留所までの移動困難者等を対象に、タクシー車両を用いたデマンド交通を行っている。
公共交通の課題	・地域バスは、利用者が著しく少ない路線や地域があることから、より効率的な手法の検討が必要である。

（８）川井地区

	人　　口：2,008人（市人口の4.2%） 主要施設：川井総合事務所、陸中川井駅（JR山田線）、川井診療所、道の駅やまびこ館 そ の 他：地域バス、スクールバス運行
区 域 の 現 状	・旧川井村のエリア。 ・国道106号、国道340号沿いに住宅や施設がある程度集積している。また、山間部の沢沿いに集落が点在している。 ・宮古盛岡横断道路が整備された。
公共交通の現状	・宮古盛岡横断道路と国道106号を通るバス路線（106急行バス）、国道340号を通る、小国地区と陸中川井駅を起終点とする川井地域バスがある。 ・宮古盛岡横断道路の整備により、宮古～盛岡間は各駅便と特急便の2路線で運行している。 ・鉄道は、ＪＲ山田線があり、陸中川井駅は、川井地域バスとの結節点になっている。 ・ＪＲ山田線と106急行バスは、通勤や通学、通院などにも利用され、都市間をつなぐ路線であるとともに生活路線の役割も担っている。 ・平成31年春のダイヤ改正で、区界駅は快速リアスが全便通過となり普通列車のみの停車となった。 ・令和5年春のダイヤ改正で、平津戸駅は廃止された。 ・川井地域バスは、ＪＲ山田線や106急行バスの支線となっている。 ・鉄道やバスを利用しにくい地域において、タクシーを運行するために要する経費を補助する「地域交通補完事業」を実施している。 ・既存の患者輸送バスを再編した地域バス「やっほう号」の運行を行い、沢沿いの集落における公共交通の利便性向上を図っている。 ・地域バス停留所までの移動困難者等を対象に、タクシー車両を用いたデマンド交通を行っている。
公共交通の課題	・地域バスは、利用者が著しく少ない路線や地域があることから、より効率的な手法の検討が必要である。

2-5　課題のまとめ

●課題１：広い市域の中での公共交通の効率化

広い市域に人口が分散している本市ですが、路線バス、スクールバス、患者輸送バスが重複して運行している地域があり、効率性が十分であるとは言えない状況です。

広い市域での効率的な輸送体系の構築について、利用状況や住民ニーズを把握したうえで検討していくことが必要です。

患者輸送バスから地域バスへの転換を行った地区においては、適切に路線を維持できるよう、住民のニーズ等を把握することに努めなければいけません。

●課題２：公共交通空白地における移動手段の確保

公共交通のカバー率は 96.1%であり、公共交通空白地（バス停から 500m・鉄道駅から１㎞以上離れた地域・地域バス接続型デマンドタクシー運行地域外）に住んでいる市民は人口の 3.9%となっています。

公共交通空白地について、地域の特性に合わせ、行政だけではなく住民と一緒に持続可能な移動手段の確保のあり方を検討し、改善を図ることが必要です。

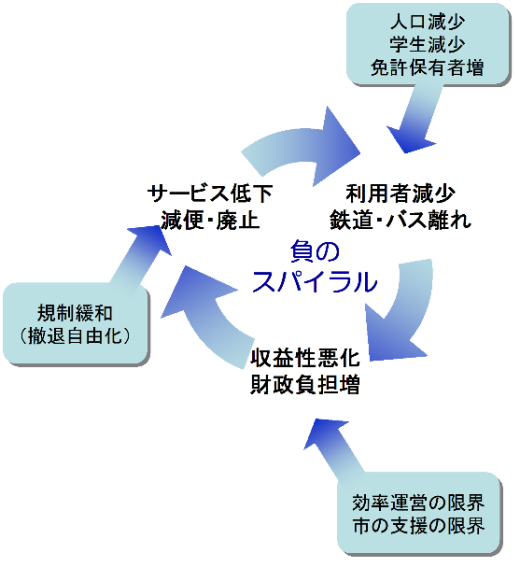
●課題３：利用者の低迷と公共交通の衰退

人口減少、少子高齢化、マイカーの利用の増加などに伴い、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しくなっています。

本市では、鉄道とバス交通に対して年間約 3.2 億円を負担しています。人口減少が進む中で、市民一人当たりの負担額は今後さらに増えていくことが予想されます。市の財政状況が厳しい中で負担の水準を維持できる保証はありません。地域に必要とされる公共交通ネットワークを構築するため、市民議論を喚起していく必要があります。

また、国と県が補助金で支えているバス路線については、利用者が一定水準を下回ると補助を受けられない仕組みとなっています。

負のスパイラルイメージ



今後、利用者低迷から始まる公共交通衰退の悪循環が加速する危険性があります。

●課題４：ハードとソフトの両面からの利用環境の改善

駅施設はバリアフリー化に対応していない箇所があり、市民・利用者から不便さが指摘されています。バリアフリー化による施設の改善や適切な維持管理については、交通事業者からも今後必要な対策として挙げられています。

バリアフリー化による施設の改善などにより利用環境の改善を図る必要があります。併せて、鉄道へのＩＣカードや割引制度の導入など、ソフトの面からも利用環境の改善を検討する必要があります。

第３章　宮古市地域公共交通計画

3-1　基本方針

スローガン

みんなでつくる　みんながつながる　公共交通

市民生活にとって「移動すること」は欠くことのできない要素です。市民生活における移動手段としては自家用車が大きな割合を占めていますが、自家用車が使えない人や使うことを敬遠する人にとっても「移動すること」は必要であり、誰もが使える公共的な交通手段、すなわち「地域公共交通」を確保・維持することは、市民生活の基盤形成にとって必要不可欠です。

しかし、人口減少、少子高齢化、マイカー利用の増加が進む中で公共交通の利用者数は低迷を続けており、次の世代まで公共交通を維持していくためには、市民全体で公共交通の役割を考え、より良い公共交通体系をつくり、公共交通を利用することで支えていく必要があります。

以上のことから、本市の地域公共交通計画のスローガンを「みんなでつくる　みんながつながる　公共交通」とし、以下の基本方針に基づいて、各種の事業・取り組みを進めることとします。

●基本方針１　多様な交通機関が連携し「広い市域がつながる」公共交通の実現

鉄道や路線バスなどの交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、市が事業主体である地域バスや患者輸送バス、スクールバスなどの地域における輸送資源を総動員して、「広い市域がつながる」持続可能な公共交通の実現を目指します。

●基本方針２　参画と協働による「みんなでつくる」公共交通の実現

行政と交通事業者のみならず、地域の関係機関・団体や市民が各課題に対応する施策の検討段階から参画し、市、交通事業者、関係者・市民などの多様な主体が責任と役割を分かち合いながら協力する、参画と協働による「みんなでつくる」公共交通の実現を目指します。

●基本方針３　みんなで利用し支え「次の世代につながる」公共交通の実現

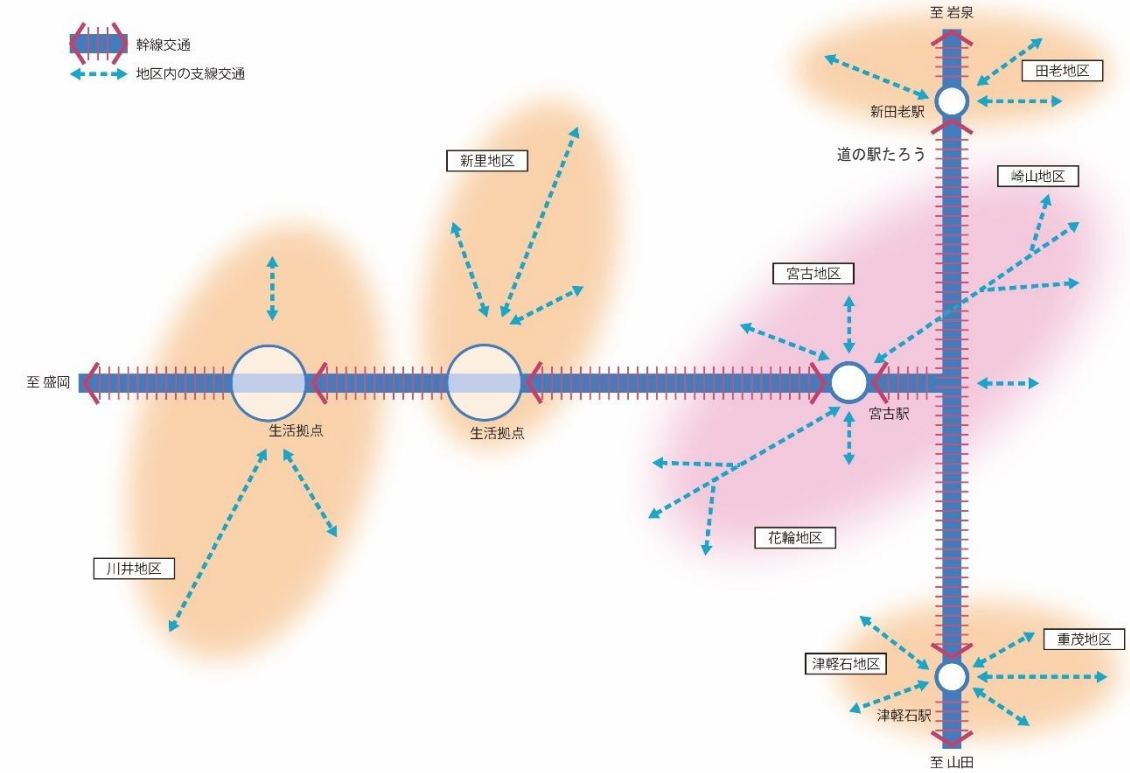
公共交通は一定の利用者（収入）と支援（補助金）がなければ維持できないという共通認識のもと、みんなが利用したくなる公共交通をつくり、地域が一丸となって利用促進の取り組みを進め、様々な形でみんなが利用して支える「次の世代につながる」公共交通の実現を目指します。

3-2　公共交通体系構築の考え方

本市の都市構造は、市の中心市街地を結節点として、鉄道と道路交通を担う国道が東西方向と南北方向に延伸して交通軸を形成し、旧市町村に由来する8地区をつないでいるのが特徴です。

このことから、本市が目指す公共交通体系は、国道又は国道と並行する道路を運行する路線バスと鉄道を「幹線交通」、幹線交通に接続して８地区をつなぐ路線バス等を「支線交通」と位置づけ、幹線交通と支線交通で8地区をつなぐ形を基本とします。

宮古市が目指す公共交通体系の形



公共交通体系の構築にあたっては、次の考え方に基づいて様々な交通モードを組み合わせたネットワークを検討し、実証運行による評価・検証の手法も取り入れながら、本市に最も適した、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

●考え方１　地域の特性に合わせる

公共交通体系は、どの地域にも当てはまるような共通の形態はありません。他の地域で成功した事例を単純に模倣するのではなく、地勢や人口分布、施設の配置、地域のニーズなどを踏まえ、交通事業者及び関係者との協議によって、地域の特性に適した公共交通体系を検討することが求められます。

また、現在の特性のみならず、将来のまちの形を見据えて検討することは無論のこと、地域の特性は時間と共に変化することから、常にその状況を把握し、必要に応じて見直しを行うことも必要です。

●考え方２　ネットワークを組み合わせる

幹線交通と各地区をつなぐ支線交通のネットワークの構築においては、地域の様々な輸送資源の活用が必要ですが、一方で、公共交通の利用者数（運送収入）は、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準には回復していません。そうした状況下で複数の交通モードが重複して運行すれば、それぞれの運行収支が悪化し、支えるための公的支援（補助）の増加を招くことになります。加えて、中・大型自動車免許や第二種運転免許を保有する運転手は全国的に不足しているため、需要に対応した運行水準（路線・運行本数）を提供することも困難になっています。

以上のことから、複数の交通モードが重複している場合、出来る限り単一の交通モードに集約・統合する「混乗」の考え方が重要です。さらに、複数の交通モードがそれぞれ補完し合いながら、持続的な公共交通ネットワークを目指します。

●考え方３　公共交通機関の特性を生かす

鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関は、輸送量や目的地までのアクセスの自由度、コスト構造などがそれぞれ異なり、対象とする利用者層、需要と負担（支援）のバランスなどに応じて選択することが考えられます。

鉄道に関しては、鉄道網によって全国とつながっていることで市民が抱く安心感や、鉄道を利用して本市を訪れる観光客がもたらす経済波及効果など、地域の発展への貢献度を考慮し、現状の路線を維持することを基本とします。

バスに関しては、鉄道と同様に近隣自治体や首都圏とを結ぶ高速バス、幹線・支線交通となる路線バスや地域バスなどについて、考え方１・２を踏まえて再編・維持します。

3-3　計画の目標

（１）計画目標の評価指標

基本方針及び公共交通体系構築の考え方に沿って、本計画における目標を定めます。
また、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定します。

目標1　市民生活を支える持続可能な交通体系の構築

指標	現状値		目標値（令和11年度）
公共交通カバー率	94.5%（令和元年度）	96.1%（令和4年度）	100%
路線バス（岩手県北自動車運行路線）の収支率	53.6%（令和元年度）	39.3%（令和4年度）	令和4年度と比較して改善

目標2　ニーズに合った交通ネットワークの形成

指標	現状値		目標値（令和11年度）
市内の公共交通に対する利用環境の満足度	33.9点（令和2年度）	38.5点（令和4年度）	50.0点

目標3　地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

指標	現状値		目標値（令和11年度）
路線バス（岩手県北自動車運行路線）の市民1人当たりの年間利用回数	17.4回／人（令和元年度）	16.2回／人（令和4年度）	19.1回／人
三陸鉄道市内駅での市民1人当たりの年間利用回数	5.5回／人（令和元年度）	3.8回／人（令和4年度）	4.2回／人
JR山田線（盛岡～宮古）の平均通過人員	174人／日（令和元年度）	79人／日（令和4年度）	191人／日
タクシーの市民1人当たりの年間利用回数	8.0回／人（令和元年度）	5.8回／人（令和4年度）	8.8回／人
田老地域バスの地区住民1人当たりの年間利用回数		0.2回／人（令和4年度）	1.0回／人
新里地域バスの地区住民1人当たりの年間利用回数	2.7回／人（令和3年度）	2.0回／人（令和4年度）	2.2回／人
川井地域バスの地区住民1人当たりの年間利用回数	2.5回／人（令和3年度）	3.6回／人（令和4年度）	4.0回／人
三陸鉄道観光団体利用者数	49,160人（令和元年度）	29,628人（令和4年度）	68,000人

（２）目標の算定方法と目標の設定方法

目標１　市民生活を支える持続可能な交通体系の構築

・市内に暮らす人々が、公共交通により外出することができる環境整備を図ります。
・公共交通事業者による旅客運送サービスに加えて、患者輸送バスやスクールバスなど地域における輸送資源を総動員し、持続可能な交通体系の構築を目指します。
・公共交通における脱炭素・低炭素の取り組みを進めます。

指標１　公共交通カバー率

市内に暮らす人々が、公共交通により外出できる環境の整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
94.5% （令和元年度）	96.1% （令和4年度）	100%

【指標の算定方法】（公共交通利用可能圏居住人口÷総人口）
・人口データは国勢調査（100mメッシュ）を用います。
・「アクセシビリティ指標活用の手引き」（平成26年6月24日（第1版）、国土技術政策総合研究所）をもとに、鉄道駅から徒歩20分（直線距離で1㎞）、バス停から徒歩10分（直線距離で500m）の距離を利用可能エリアとして、駅半径1㎞圏域、バス停半径500m圏域を作図し、その圏域が含まれる100mメッシュの総人口をカウントします。また、利用可能エリアには、田老・新里・川井で運行する地域バス接続型デマンド交通の運行区域も含みます。

【目標の設定方法】
・令和2年3月策定の「網形成計画」において、令和2年度からの10年間で公共交通カバー率100%を目指していることから、同様の目標とします。

指標２　路線バス（岩手県北自動車運行路線）の収支率

路線バスの収支率により、事業効率の改善を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
53.6% （令和元年度）	39.3% （令和4年度）	令和4年度と 比較して改善

【指標の算定方法】　「運送収入÷運行経費」
・岩手県北自動車からの報告（各年度10～9月の実績）を基に把握します。
・対象は、岩手県北自動車が運行する地域間幹線系統補助路線（106急行バスを含む）、県単補助路線、市内に起点または終点を有する路線とします。

【目標の設定方法】
・本計画に位置付ける事業の実施により利用者（収入）の増加を目指します。
・運行経費は路線の見直しにより効率化を図ります。
・目標年度の運送収入と運行経費から収支率の改善を目指します。

目標2　ニーズに合った交通ネットワークの形成

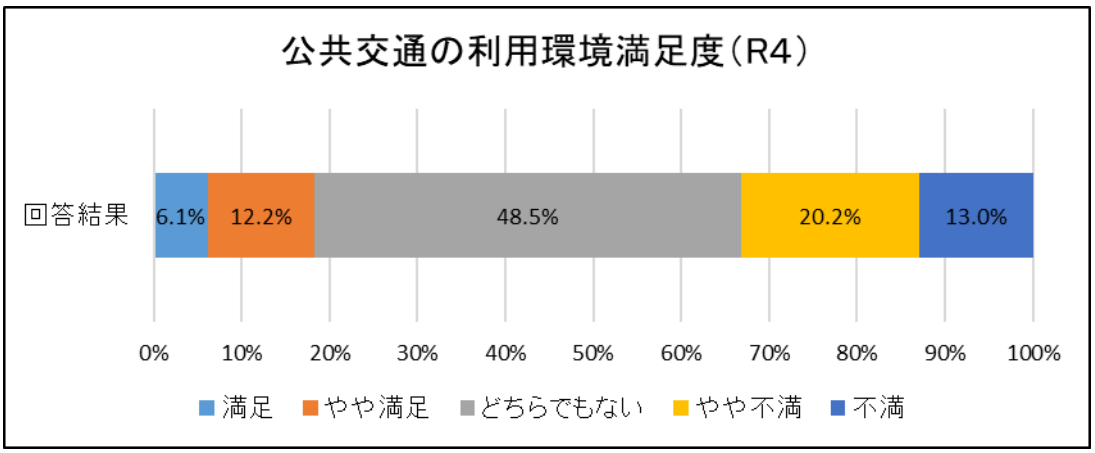
・利用状況や住民ニーズに適合した、公共交通ネットワークを目指します。
・住民のスムーズな移動の確保を目指します。
・利用状況や住民ニーズの積極的な把握に努めます。
・利用状況や住民ニーズを反映させるための措置を講じます。

指標1　市内の公共交通に対する利用満足度

公共交通に対する利用環境の満足度により、公共交通ネットワークや利用環境が住民ニーズに適合しているか評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
33.9点 （令和2年度）	38.5点 （令和4年度）	50.0点

【指標の算定方法】
・市民アンケートにおいて、公共交通に対する満足度の値を用います。
【目標の設定方法】
・公共交通の利用者・非利用者を問わず、利用環境の満足度50.0点を目指します。



※満足度と必要度の評価を行うため、回答を点数化しています。

点数化の方法は、選択肢ごとにウエイトを設定し、回答数にウエイトを乗じることを基本としています。また、得点の評価を100点満点とするため、乗じた値の合計値を全回答数で割っています。

選択肢	ウエイト
満足	100
やや満足	75
どちらでもない	50
やや不満	0
不満	0

目標３　地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

・交通事業者、関係団体、市民、市が一体となった公共交通の利用促進を図ります。
・観光客が観光地を円滑に移動できるよう利用環境の整備を図ります。

指標１　路線バス（岩手県北自動車運行路線）の市民1人当たりの年間利用回数

路線バスの利用者数により利用拡大に向けた環境整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
17.4回／人 （令和元年度）	16.2回／人 （令和4年度）	19.1回／人

【指標の算定方法】　「路線バス年間利用者数÷人口（4月1日現在）」
・岩手県北自動車からの報告（各年度４～３月の実績）をもとに把握します。
・対象は、岩手県北自動車が運行する宮古、山田、重茂、小本営業所管内の乗車人数の合計とします。ただし、106急行バス・特急バスの乗車人数は除きます。
・運賃・料金の支払いが生じる6歳以上（未就学児を除く）を対象にします。
【目標の設定方法】
・新型コロナウイルス感染症拡大前となる令和元年度の水準を基準とします。
・本計画に位置付ける事業の実施などにより、令和元年度の利用回数と比べ1割増を目指します。

指標２　三陸鉄道市内駅での市民1人当たりの年間利用回数

三陸鉄道の利用者数により利用拡大に向けた環境整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
5.5回／人 （令和元年度）	3.8回／人 （令和4年度）	4.2回／人

【指標の算定方法】　「三陸鉄道利用者数÷人口（4月1日現在）」
・三陸鉄道からの報告をもとに把握します。
・三陸鉄道利用者数は宮古市内にある駅の乗車数の合計とします。
・運賃・料金の支払いが生じる6歳以上（未就学児を除く）を対象にします。
【目標の設定方法】
・岩手県が策定した「いわて県民計画」の三陸鉄道利用者の目標値を参考に、沿線全体に対する市内の駅の利用割合20.5%を乗じて算出しています。

指標３　JR山田線（盛岡～宮古）の平均通過人員

JR山田線の利用者数により利用拡大に向けた環境整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
174人／日 （令和元年度）	79人／日 （令和4年度）	191人／日

【指標の算定方法】
・ＪＲ東日本が公表している盛岡～宮古の平均通過人員（1㎞あたりの1日平均旅客輸送人員）の数値を用います。
【目標の設定方法】
・新型コロナウイルス感染症拡大前となる令和元年度の水準を基準とします。
・本計画に位置付ける事業の実施などにより、令和元年度の利用回数と比べ1割増を目指します。

指標4　タクシーの市民1人当たりの年間利用回数

タクシーの利用者数により利用拡大に向けた環境整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
8.0回／人 （令和元年度）	5.8回／人 （令和4年度）	8.8回／人

【指標の算定方法】　「タクシー年間利用者数÷人口（4月1日現在）」
・タクシー事業者からの報告をもとに把握します。
・タクシーの利用者数は、宮古市内の乗車数とします。
・運賃・料金の支払いが生じる6歳以上（未就学児を除く）を対象にします。
【目標の設定方法】
・新型コロナウイルス感染症拡大前となる令和元年度の水準を基準とします。
・本計画に位置付ける事業の実施などにより、令和元年度の利用回数と比べ1割増を目指します。

指標5　地域バスの地区住民1人当たりの年間利用回数

地域バスの利用者数により利用拡大に向けた環境整備を評価します。

（田老地区）

現状値		目標値（令和11年度）
	0.2回／人 （令和4年度）	1.0回／人

（新里地区）

現状値		目標値（令和11年度）
2.7回／人 （令和3年度）	2.0回／人 （令和4年度）	2.2回／人

（川井地区）

現状値		目標値（令和11年度）
2.5回／人 （令和3年度）	3.6回／人 （令和4年度）	4.0回／人

【指標の算定方法】　「地域バス年間利用者数÷各地区内人口（4月1日現在）」
・運行事業者からの報告をもとに把握します。
・地域バスの利用者数は、地区ごとに集計します。
・運賃・料金の支払いが生じる6歳以上（未就学児を除く）を対象にします。
【目標の設定方法】
・運行が開始され数年が経過しますが、各地域には潜在的な利用者が存在することが想定されます。周知活動の実施により利用回数の1割増加を目指します。田老地区では令和4年度は4ヶ月間の運行のため、実績を基に年間利用者数を推計しています。

指標6　三陸鉄道観光団体利用者数

三陸鉄道観光団体利用者数により、観光面での環境整備を評価します。

現状値		目標値（令和11年度）
49,160人 （令和元年度）	29,628人 （令和4年度）	68,000人

【指標の算定方法】
・鉄道事業者からの報告をもとに把握します。
【目標の設定方法】
・岩手県と沿線自治体で策定した「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」の目標値を用います。

3-4　事業・プロジェクト概要

【目標１】市民生活を支える持続可能な公共交通体系の構築

●施策１　幹線、支線交通の確保・維持（交通事業者）

① 交通ネットワークの維持・確保に向けた支援
② 広域路線バス（地域間幹線系統）の維持確保・効率化
③ 鉄道の安全安定輸送の実現
【重点】④ (拡充)地域公共交通におけるタクシーの維持・確保
⑤ 災害時のネットワークの確保

●施策２　公共交通の効率化

【重点】① (拡充)患者輸送バスの見直し
② 通学時の路線バス・鉄道の活用

●施策３　公共交通空白地への対応

① 地域バス（コミュニティバス）の運行
② 地域バス接続型デマンド交通の運行
③ (新規)地域共助型の生活交通に対する支援

●施策４　脱炭素化・低炭素化に向けた取り組み

【重点】① (新規)グリーンスローモビリティによる地域内輸送
② エコ通勤の推進
③ パークアンドライドの推進
④ 電気自動車、燃料電池車の導入

【目標２】ニーズに合った交通ネットワークの形成

●施策１　公共交通ネットワークの検証と見直し

【重点】① (拡充)地域の実情に合わせた路線バスの見直し
② 地域バス・デマンドタクシーの検証・見直し

●施策２　住民ニーズの把握

① 公共交通に関する説明会や意見交換会の実施

【目標３】地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

●施策１　誰もが利用しやすい環境整備

【重点】① 宮古駅のバリアフリー化の実施
【重点】② 八木沢・宮古短大駅アクセス路の整備
③ バスロケーションシステムの運用
④ 標準的なバスフォーマットによるオープンデータ化の推進
⑤ 地域連携ＩＣカード「ｉＧＵＣＡ」の普及促進
⑥ ＭａａＳの推進

●施策２　利用促進事業の実施

① 高齢者エリア定期券の販売
【重点】② (拡充)ＪＲ山田線利用促進の実施
③ 観光など二次交通への配慮
④ 外国人来訪者への対応
⑤ まちづくりに合わせた公共交通の取り組み
⑥ タクシー受取代行サービスの実施

●施策３　公共交通の認知度・理解度を高める

① 乗車機会の創出
② 公共交通に関する情報発信
③ 市広報誌での情報発信

【目標 1】市民生活を支える持続可能な交通体系の構築

●施策 1　幹線、支線交通の確保・維持（交通事業者）

① 交通ネットワークの維持・確保に向けた支援							
実施主体	宮古市、県、三陸鉄道沿線市町村（三陸鉄道に対する支援）						
事業内容	・広い市域を効率的につなぐため、鉄道・路線バスの運行を確保し、維持します。 ・公共交通衰退の悪循環に歯止めをかけるため、引き続き路線バスの運行経費への助成など、一定レベルの公共交通を維持するための支援を行います。 ・路線バスの運行経費への支援にあたっては、既存バス路線の検証・見直しと併せて取り組むことで、効率的・効果的な支援を行います。 ・三陸鉄道が行う鉄道施設・車両に係る修繕・維持管理費用等に対して、県と沿線市町村等で支援を行います。支援により、三陸鉄道の持続的な運営を確保します。 **【路線バスへの支援の状況】** **■生活交通路線（市）** 市内を起終点とする路線の運行欠損額を支援 対象路線（R4 実績）：廃止代替路線 5 路線、不採算路線 36 路線 **■広域生活路線（市・県）** 広域的・幹線的路線に係る運行欠損額に対して市と県で協調して支援 対象路線（R4 実績）：茂市線 **■宮古盛岡地域間バス（市）** 106 急行バス（各駅停車便）について、国庫補助を受けたうえでの実赤字額を予算の範囲内において支援						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	支援の実施（路線バス、三陸鉄道）						
	路線バスの検証・見直し						

② 広域路線バス（地域間幹線系統）の維持確保・効率化	
実施主体	国、県、宮古市、バス事業者
事業内容	・市内を運行する路線バスのうち、小本線、田老線、田の浜線、106 急行バスは地域間幹線系統の補助路線として、国や県からの支援を受けて運行しています。 ・国庫補助の要件は、１日当たりの輸送量が 15 人です。現在は被災地特例やコロナ特例により要件が緩和されていますが、近い将来、利用者の減少により補助要件を下回ると補助が受けられない可能性があります。 ・他の路線との効率的な運行やニーズに合わせた運行などにより、移動手段の維持・確保について検討します。 ・地域間幹線系統と他の路線バス、地域バス、地域共助型交通の接続により様々な交通モードを組み合わせたネットワークを構築することで、地域内及び地域間の移動の利便性向上を図ります。 ・本事業は、宮古市地域公共交通利便増進実施計画及び岩手県地域公共交通利便増進実施計画（宮古市・山田町版）にて利便増進事業として位置づけて事業を推進します。

【小本線の再編（令和５年秋再編予定）】

＜現状＞

- 小本線は長大な路線ですが、利用者の多くは三王三丁目以南の利用（19.7 人/便※）です。三王三丁目以北の利用（3.9 人/便※）は少ない状況です。※2022 年 10 月の平日平均
- 宮古駅前～三王三丁目間は、国庫補助路線の田老線（ふれあい荘経由）と小本線、非補助路線の田老線が重複して運行しています。

＜再編の内容＞

- 道の駅たろうを乗継拠点に位置づけ、田老線２系統と小本線の重複区間（宮古駅前～道の駅たろう）を集約します。
- 田老線２系統は、道の駅たろうに新規乗入し、宮古駅前～道の駅たろう～三王三丁目の利用ニーズに対応します。
- 田老小本線を新設します。道の駅たろうで田老線と接続し、田老線との一体的な運行として田老地区北部・岩泉町⇔宮古市中心部の連携を強化します。協議運賃により乗継しやすい運賃を設定します。

再編後の路線イメージ

- また、道の駅たろうで田老線２系統と田老小本線が田老地域バスにも接続することで田老地域内⇔宮古市中心部の連携も強化します。

【田の浜線の再編（令和８年 10 月再編予定）】

＜現状＞

- 田の浜線は、宮古～山田間の日常生活の移動手段として利用されている。特に、沿線に宮古商工高校（商業校舎・工業校舎）や宮古水産高校、宮古高校があることから、朝夕は通学利用が多い状況です。一方で、日中の利用は少なく、特に山田駅～田の浜間の利用が低調です。
- 宮古駅前～船越駅前間では、「田の浜線（４系統）」と「宮古・船越線（２系統）」が運行しています。

＜再編の内容＞

- 「田の浜線（４系統）」及び「宮古・船越線（１系統）」を統合し、新たに『宮古山田線（１系統）』として再編します。
- 宮古山田線は、①宮古駅～山田駅を幹線、②山田駅～田の浜を町内線として系統を分割し、区間ごとの需要に応じた運行効率化を図る体系とします。

再編後の路線イメージ

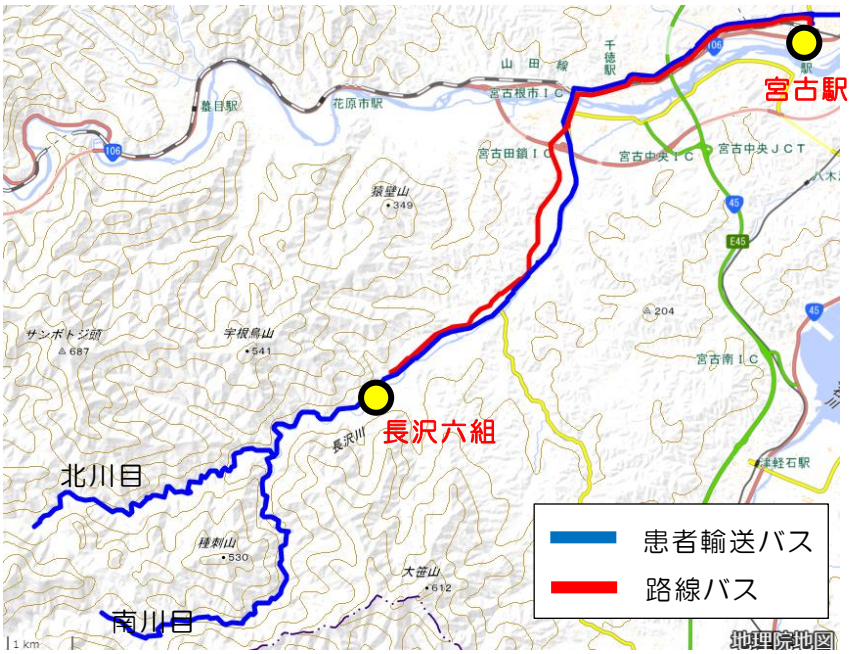
	・田の浜線と統合する宮古・船越線（１系統）は、急行型から各停型へ運行形態を変更して維持します。また、車両を中型化し、国道 45 号バイパス経由から津軽石・高浜地区への乗り入れを行い、地域内移動の利便性を高めます。田の浜線と統合しない宮古・船越線（１系統）は、宮古商工高校（工業校舎）への通学生の輸送が多いため、現状のまま継続します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	小本線再編			田の浜線再編			
	維持確保、見直し						

③ 鉄道の安全安定輸送の実現							
実施主体	宮古市、鉄道事業者、県、沿線市町村（三陸鉄道に対する支援）						
事業内容	・三陸鉄道が行う老朽施設等の更新に係る設備投資等に対して、県と沿線市町村で支援を行います。県と沿線市町村による支援により、安定安全輸送を確保します。 ・ＪＲ山田線は、車輪の空転や動物との接触事故によるダイヤの乱れが度々発生しています。利用者が安心して利用できるよう、鉄道事業者に定時制の確保について働きかけてまいります。 ・ＪＲでの対策と併せて、有害鳥獣駆除対策など安全安定輸送の実現に向け取り組みを進めてまいります。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	三陸鉄道への支援の実施						
	JR 山田線の安全安定輸送の働きかけ、有害鳥獣駆除対策						

④ 【重点】（拡充）地域公共交通におけるタクシーの維持・確保							
実施主体	宮古市、タクシー事業者						
事業内容	・タクシーは、鉄道・バスなどとともに、地域の持続可能な公共交通ネットワークを形成する重要な交通機関です。 ・輸送量は鉄道・バスなどに比べ小さく、自由度が高いといった特徴があります。ドア・ツー・ドアの輸送や夜間の対応が可能なサービスであり、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができる交通機関としての役割を持ちます。 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、タクシーの利用者は著しく減少しています。誰もが利用しやすい環境となるよう、タクシーのサービス向上について検討します。 ・将来にわたりタクシーの運行が維持されるよう、市と事業者が連携し取り組みます。併せて、運行維持に向けた方策について検討します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	確保・維持の検討						

<table>
<tr><td colspan="8">⑤ 災害時のネットワークの確保</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">宮古市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td colspan="7">・災害時の連携体制、復旧体制など、災害時のネットワークの確保にも配慮し、災害に強い公共交通ネットワークを構築します。
・災害時に鉄道や路線バスが不通となった際には、タクシーを活用し、市民の移動手段を確保します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td><td>R7 年度</td><td>R8 年度</td><td>R9 年度</td><td>R10 年度</td><td>R11 年度</td></tr>
<tr><td colspan="7">連携体制・復旧体制の確保</td></tr>
</table>

●施策２　公共交通の効率化

①　【重点】（拡充）患者輸送バスの見直し							
実施主体	宮古市						
事業内容	・旧宮古市内の北川目地区、南川目地区、追切・石浜地区では患者輸送バスが運行しています。 ・市内を運行する患者輸送バスについて、誰もが利用できる交通モードとすることで、利便性の向上を図ります。 ・田老地区、新里地区、川井地区では、患者輸送バスを地域バスへ転換することにより、公共交通空白地の解消を進めてきました。旧宮古市内は、バス事業者による路線バスが運行していることから、地域バスに限らず地域に合った交通モードの検討を行います。 ・交通結節点まで運行することで、他の交通機関に乗り換えが可能になります。また、利用者が乗り換えしやすいダイヤとなるよう調整を図ります。 ・患者輸送バスは、路線バスが運行していない山間部の沢沿いの集落も運行していることから、交通空白地が解消されます。 ・地区によっては、患者輸送バスが路線バスと同じ経路で運行していることから、効率的な輸送体系を構築することができます。 ・運賃は利用者が利用しやすい設定とすることはもちろんのことですが、持続可能な公共交通となるよう、一定程度の収支率となるよう検討を行います。 （北川目・南川目の患者輸送バスと路線バスの運行経路図）  							
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	形態の検討	患者輸送バスの再編					

<table>
<tr><td colspan="8">② 通学時の路線バス・鉄道の活用</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">宮古市、バス事業者、鉄道事業者</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td colspan="7">・遠距離通学者が登下校するための交通手段を確保するため、スクールバス等による小中学生の通学支援を行っています。
・通学に路線バスや鉄道を利用することにより、効率的な輸送体系の構築を目指します。
・令和２年４月の磯鶏小学校と藤原小学校が統合により、小山田地区から磯鶏小学校に通学する児童については、路線バスにより通学しています。夏季と冬期で運行時間を変更するなど、柔軟な対応をしています。
・他の地域についても、効率的な輸送体系の構築を検討します。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td><td>R7 年度</td><td>R8 年度</td><td>R9 年度</td><td>R10 年度</td><td>R11 年度</td></tr>
<tr><td colspan="7">小山田地区の路線バスによる通学</td></tr>
<tr><td colspan="7">他地区の検討、実施</td></tr>
</table>

●施策３　公共交通が利用しにくい地域への対応

①　地域バス（コミュニティバス）の運行

実施主体	宮古市

事業内容

- 田老地区、新里地区、川井地区において地域バスを運行しています。
- 公共交通が利用しにくい地域で地域バスを運行することにより地域住民の移動手段の確保を図ります。
- 各地区に交通結節点を設定し、幹線交通との乗り換えに配慮します。

▲地域バスの利用風景

- 運行経費については、国庫補助（地域内フィーダー系統補助）の活用を図り、持続可能な交通とします。

（令和５年４月１日現在）

地区名	路線名	経路	キロ程
田老	樫内線	田老診療所～小林～西向山	8.4
	青倉末前線	田老診療所～養呂地・末前～青倉	23.2
	小堀内線	新田老駅～田老診療所～石畑	27.6
	三本木線	新田老駅～田老診療所～三本木	19.2
	畑摂待線	新田老駅～田老診療所～加倉	31.9
新里	和井内線	茂市駅～新里診療所～戸塚	21.4
	刈屋線	茂市駅～新里診療所～北山地区総合センター	12.7
	蟇目線	新里診療所～茂市駅～一の字橋	18.0
	腹帯線	新里総合事務所～腹帯駅前～腹帯清水	10.4
	茂市蟇目線	茂市～大平～清水	5.3
川井	小国線（大仁田）	陸中川井駅～大仁田～新田	21.6
	小国線（新田）	陸中川井駅～道又～新田	19.8
	小国線	陸中川井駅～江繋～小国	12.2
	江繋小国線	江繋～大仁田～新田	12.1
	川内線	陸中川井駅～中川井～やまびこ館	13.5
	桐内線	陸中川井駅～大畑～桐内	22.1
	区界線	陸中川井駅～門馬～区界	42.2
	新田線	陸中川井駅～小国～新田	28.3
	蟇目川井線	陸中川井駅～腹帯～蟇目	25.0
	夏屋線	陸中川井駅～川内～夏屋	31.4
	道又線	陸中川井駅～土沢～道又	19.2

スケジュール

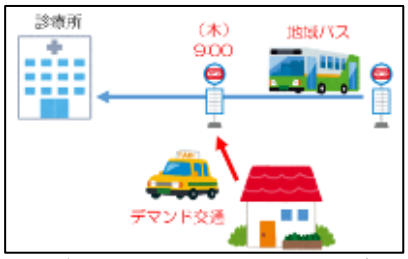
R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
地域バスの運行、運行の検証・見直し						

②　地域バス接続型デマンド交通の運行

実施主体	宮古市、タクシー事業者

事業内容

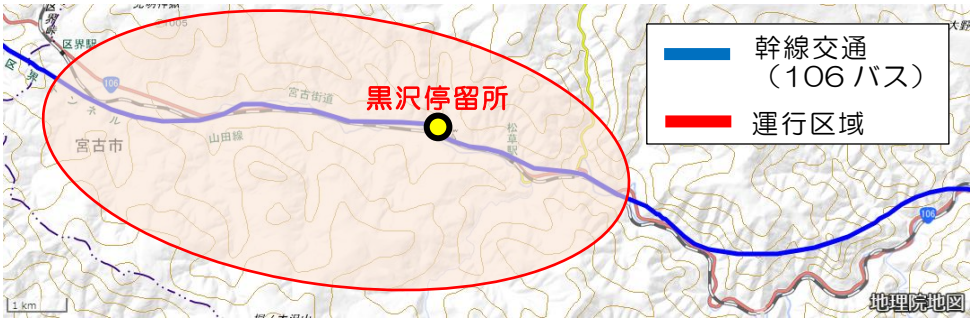
- 田老地区、新里地区、川井地区において、地域バスの停留所まで移動が困難な方を対象に、タクシー車両を用いたデマンド交通の運行を行います。
- 地域バスとデマンド交通の組み合わせにより、交通空白地の解消を図ります。



▲デマンド交通のイメージ

スケジュール

R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
デマンド交通の運行、運行の見直し・検証						

③　（新規）地域共助型の生活交通に対する支援	
実施主体	宮古市、住民
事業内容	・公共交通のカバー率は 96.1％であり、公共交通空白地（バス停から500m・鉄道駅から１㎞以上離れた地域・デマンドタクシー運行地域外）に住んでいる市民の割合は人口の 3.9％となっています。 ・公共交通空白地の移動手段の確保は、地域の特性や地域住民のニーズを踏まえ、確保する交通サービスの内容（頻度、運賃、経路、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう検討が必要です。 ・公共交通空白地において、地域住民が協力し移動手段を確保する「地域共助型」の生活交通を推進し、運行体制の構築や運行経費を支援します。 ・幹線交通や他の支線交通と連携することにより、地域内だけでなく地域間の移動の利便性向上も図ります。 ・本事業は、宮古市地域公共交通利便増進実施計画にて利便増進事業として位置づけられています。 **【地域共助型の生活交通の取り組み】** 住民主体による地域共助型交通の取り組みが行われています。 **○田代地区（宮古）** ・地域住民が R4.12 月から 2 ヶ月間のテスト運行を経て、R5.3 月に「田代カーシェア会」を立ち上げました。 ・運行にはリース車両を用い、運転手は地域住民がボランティアで実施しています。運行はガソリン代の実費負担のみであり、運転手への報酬はありません。 **○門馬地区** ・地域住民が「門馬地域送迎チーム」を立ち上げ、R4.5 月に住民主体による無償運行を始めました。R6 から自家用有償旅客運送に変更する予定です。自家用有償旅客運送への変更後は、運行経費について、国庫補助（地域内フィーダー系統補助）の活用を図り、持続可能な交通とします。※（R4 実績）利用登録者数：27 名　利用者数 293 名 ・門馬地区内の移動のほか、幹線交通（106 バス・山田線）と接続することで宮古市中心部や盛岡市への移動の利便性向上を図ります。 
スケジュール	R5 年度 / R6 年度 / R7 年度 / R8 年度 / R9 年度 / R10 年度 / R11 年度 門馬地区導入検討 → 門馬地区自家用有償運行 支援制度の構築 → 支援の実施

●施策４　脱炭素化・低炭素化に向けた取り組み

①　【重点】（新規）グリーンスローモビリティによる地域内輸送							
実施主体	宮古市、住民、交通事業者						
事業内容	・グリーンスローモビリティ[1]による生活需要及び観光需要の実用性を検証します。 ・グリーンスローモビリティは、短距離のきめ細やかなサービスを実現する交通モードとして期待されます。 ・地域内輸送の確保だけではなく、脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現が期待されます。 ▲グリーンスローモビリティ車両 ・実証運行は鍬ヶ崎地区・田老地区において行います。 ・実証運行の結果を基に、本格運行について検討します。 [1]グリーンスローモビリティ 時速 20 ㎞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」であり、その車両も含めた総称です。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実証運行						

②　エコ通勤の推進	
実施主体	宮古市、交通事業者、市内事業所、市民
事業内容	・公共交通の利用促進や二酸化炭素排出量の削減、通勤時の事故減少、通勤時間帯の渋滞緩和を図るため、バス・鉄道などの公共交通機関によるエコ通勤への転換を推進します。 ・エコ通勤は、市内の事業所や交通事業者と連携し、取り組みを進めます。 ・市職員は、市役所庁舎が交通結節点に位置しており、公共交通機関を利用しやすい状況にあることから、エコ通勤に率先して取り組みます。 ・市職員を対象に自動車やバイクによる通勤から、二酸化炭素の排出が少ない交通手段であるバス・鉄道等の公共交通機関による通勤への転換を促す「エコ通勤チャレンジ」を実施ししています。 ・「エコ通勤チャレンジ」は、職員が取り組みやすいよう、ノー残業デーに合わせ設定します。

スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	「エコ通勤チャレンジ」の実施						

③ パークアンドライドの推進

実施主体	宮古市、交通事業者
事業内容	・パークアンドライドとは、自宅から駅まで自動車で行き、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する方法です。公共交通の利用促進や二酸化炭素排出量の削減、交通渋滞の緩和が図られます。 ・パークアンドライドの周知などにより、利用の促進を進めます。

【市内のパークアンドライド駐車場】

場所	料金
宮古駅東駐車場	500 円/24 時間以内
シートピアなあど（道の駅みやこ）	無料
千徳駅前（岩手県北自動車利用者専用）	無料
田老駅	無料
106 バス蟇目停留所	無料
旧門馬小学校（106 バス黒沢停留所）	無料

▼市内のパークアンドライド駐車場

千徳駅前
（岩手県北自動車利用者専用）

106 バス蟇目停留所

スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施						

④ 電気自動車、燃料電池車の導入

実施主体	交通事業者、宮古市
事業内容	・三陸復興国立公園内にて岩手県北自動車が運行する路線バスで電気バス（中型バスを改造しバッテリーを搭載）を導入しています。（H24.12 月運行開始） ・市では、将来的に電気自動車、燃料電池車の導入、ディーゼルバスやガソリン車からの置き換えを促していきます。 ・電気自動車、燃料電池車の導入と運行にあたっては、市と事業者が連携を図りながら事業を推進します。

▲三陸復興国立公園内にて
運行する電気バス車両

スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	電気バスの運行						

【目標 2】ニーズに合った交通ネットワークの形成

●施策 1　交通ネットワークの検証と見直し

①　【重点】（拡充）地域の実情に合わせた路線バスの見直し							
実施主体	宮古市、バス事業者、住民						
事業内容	・市内には、路線バスが48系統運行（R7.9.30現在）しています。 ・運行時刻や系統によっては、利用者が著しく少ない路線があります。 ・現在の運行状況が、利用状況や住民ニーズに適合しているか検証し、必要に応じて見直しを行います。 ・系統ごとの状況、他の系統との関係、幹線交通との接続状況に留意し、利用者が著しく少ない系統については、定時定路線型による運行だけでなく、利用者の需要に応じて運行する交通モードへの移行も視野に入れて改善策を検討します。 ・検証・見直しにあたっては、令和4年度に県が実施した地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業[2]の分析結果を参考にします。 ・定期的に事業者ワーキングを実施し、系統ごとの課題と改善策、ネットワーク全体の課題と改善策を検討し、住民懇談会など地域住民との検討、地域公共交通会議での検討を重ねながら見直しを進めます。 ・継続して検証・見直しを行う体制を整え、定期的に実施します。 [2]地域公共交通ビッグデータ利活用推進事業 国、県、市町村、公共交通事業者等が個々に保有している公共交通の運行データ、利用者の乗降データ、人口分布、観光施設等の訪問者数、携帯電話のGPSによる人流・滞留データ等を一元的に集約し、地図上に可視化・分析するシステム（ダッシュボード）を作成。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	見直し、実施（随時）						

②　地域バス、デマンドタクシーの検証・見直し							
実施主体	宮古市、住民						
事業内容	・田老地区、新里地区、川井地区において運行する、地域バス・デマンドタクシーについて、毎年利用状況を検証し、見直しを行います。 ・検証・見直しに当たっては、利用状況だけではなく、利用者や地域住民の意見を踏まえ、地域住民が利用しやすい交通モードとします。 ・地域バスの利用が著しく少ない路線や地域については、定時定路線による運行だけでなく、利用者の需要に応じて運行する交通モードへの移行も視野に入れて改善策を検討します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	見直し、実施（随時）						

●施策２　住民ニーズの把握

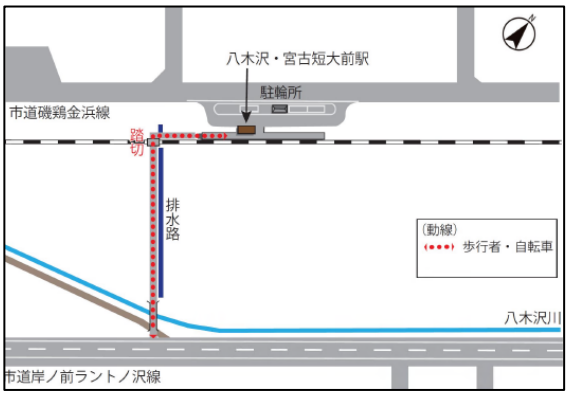
<table>
<tr><td colspan="8">①　公共交通に関する説明会や意見交換会の実施</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">宮古市、バス事業者、鉄道事業者、住民</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td colspan="7">・公共交通に関する説明会や意見交換会の実施により、地域住民のニーズ把握に努めます。
・持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、行政や交通事業者だけではなく、地域住民や関係機関などが一体となり、今後の公共交通の在り方について検討します。

▲田老地区説明会の様子</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td><td>R7 年度</td><td>R8 年度</td><td>R9 年度</td><td>R10 年度</td><td>R11 年度</td></tr>
<tr><td colspan="7">説明会、意見交換会の実施</td></tr>
</table>

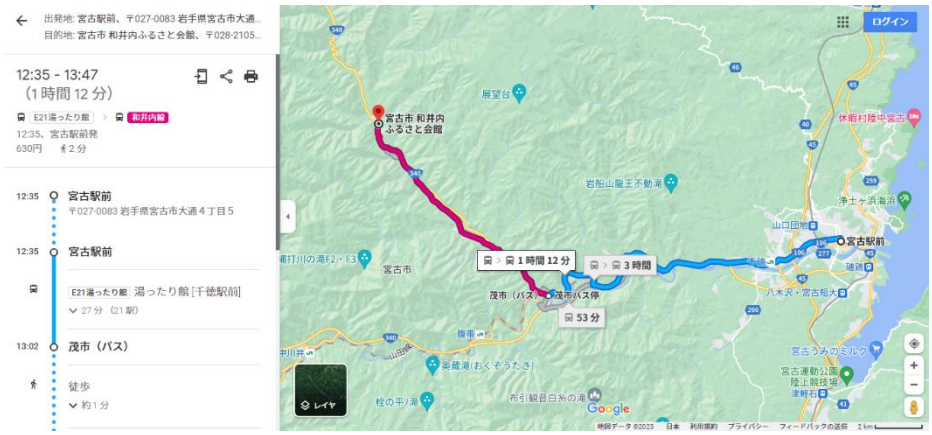
【目標 3】地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

●施策１　誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

①　【重点】宮古駅のバリアフリー化の実施							
実施主体	宮古市、鉄道事業者						
事業内容	・宮古駅の１番ホームと２番・３番ホームを繋ぐ跨線橋はバリアフリーに対応しておらず、利用者が不便を強いられています。 ・利便性向上を図るため、宮古駅構内の跨線橋にエレベーターを設置します。令和５年度末の供用開始を目指し工事を進めています。 ・宮古駅のバリアフリー化により、利便性向上が期待されます。 ▲　バリアフリーに対応していない宮古駅ホーム						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	工事	供用開始					

②　【重点】八木沢・宮古短大駅アクセス路の整備							
実施主体	宮古市、鉄道事業者						
事業内容	・平成 31 年３月に開業した八木沢・宮古短大駅のホームは八木沢地区側に設置されており、河南地区側からアクセスしにくい状況です。 ・河南地区側からの利用者は、最寄りの竹洞踏切へ迂回する必要があり、不便を強いられています。 ・駅開業後、岩手県立宮古短期大学部の学生の利用も多くみられます。 ・ホームの南側に踏切を設置することにより、河南地区側からのアクセスを容易にします。  ▲　アクセス路整備イメージ						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	設計	工事	供用開始				

③ バスロケーションシステムの運用							
実施主体	バス事業者、宮古市						
事業内容	・岩手県北自動車は、路線バスの運行情報を知ることができる、バスロケーションシステムを導入しました。（R3.2 月運用開始） ・バスロケーションシステムは、バスの運行内容（経路、バス停位置、発着時刻等）を確認できるほか、車両の位置情報を把握するができます。 ・バス事業者は、バスの運行状況（現在位置）を把握することができ、運行管理に役立てることができます。 ・運行情報は、携帯電話等から確認できます。また、宮古市市民交流センターと宮古駅前待合所に、バスロケーションシステムの情報等を表示するデジタルサイネージを設置し、利便性の向上を図ります。 ▲利用画面イメージ（スマートフォン）						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	運用						

④ 標準的なバスフォーマットによるオープンデータ化の推進							
実施主体	宮古市、バス事業者						
事業内容	・路線バスや地域バスの運行データ（時刻表、停留所、運賃等）を世界標準のデータ形式である GTFS 形式に変換し、既存の乗換案内サービスや地図サービス等において公開しています。 ・運行経路の見直しやダイヤ改正に合わせ運行データを更新することにより、利用者に分かりやすい情報の発信を行います。  ▲　グーグルマップ経路検索画面						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	オープンデータの公開、更新						

⑤　地域連携 IC カード「iGUCA」の普及促進							
実施主体	宮古市、バス事業者						
事業内容	・岩手県北自動車は、利用者と交通事業者双方の利便性向上を図るため、地域連携ＩＣカード「iGUCA」を導入しました。（令和4年2月開始） ・利用者は運賃の支払いがスムーズになります。 ・交通事業者は運賃収受業務での負担軽減、利用状況の把握などが可能になります。 ・地域連携ICカード「iGUCA」の普及促進や路線バスの利用促進を図るため、チャージ時に福祉ポイントを付与します。 						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	ポイント付与	事業検証					

⑥　MaaS の推進	
実施主体	宮古市、県、バス事業者、鉄道事業者
事業内容	・岩手県では、令和3年度に北いわてを中心としたエリアにおいて、既存の乗換案内アプリや地図アプリ等で、路線バスやコミュニティバス、鉄道等の運行データを統合した経路検索や、周遊券、観光・飲食・宿泊施設と連携した企画商品等の予約・決済などを可能とする実証実験を行いました。その後も継続してサービスを提供しています。 ・MaaS（マース）※1の実現に向けて、県や交通事業者と連携し、環境整備を推進します。 ▲北いわて MaaS のイメージ（みちのりホールディングス提供資料） ※1　MaaS：Mobility as a Service ICT を活用し、バスか電車かといった手段や、公共交通か民間かといった運営主体にかかわらず、自家用車以外のすべての移動（モビリティ）をサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念のこと
スケジュール	R5 年度　R6 年度　R7 年度　R8 年度　R9 年度　R10 年度　R11 年度 サービス提供、環境整備

●施策２　利用促進事業の実施

① 高齢者エリア定期券の販売							
実施主体	宮古市、バス事業者						
事業内容	・路線バスについて、路線の見直しを実施していますが、人口減少や少子高齢化などを背景に利用者は減少し、路線の維持が困難になってきています。 ・高齢者が利用できる定額制のエリア定期券を販売することにより、バス利用者の増加、運送収入の増加、宮古地域のバス路線網の維持を図ります。 ・高齢者がバスを利用しやすい環境を整えることで、車からの移行を促し、高齢ドライバーによる交通事故の抑制に寄与します。また、運転免許証の自主返納の推進、さらには、外出機会の増加による健康寿命の延伸、中心市街地の活性化が期待されます。 ・令和５年度に導入から３年が経過することにより、事業検証を行い、高齢者エリア定期券の事業の実施方法について検討します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	定期販売 事業検証						

② 【重点】（拡充）JR 山田線利用促進の実施							
実施主体	宮古市、鉄道事業者、宮古観光文化交流協会						
事業内容	・山田線の利用促進を図るため、市内イベントに合わせた臨時列車等の運行、通学定期券や通勤定期券を購入した方に対する購入費の一部を助成します。 ・山田線沿線の閉伊川流域の観光資源を活用したツアーを実施することにより、閉伊川流域の地域振興及び山田線の利用促進を図ります。 ・今後、更なる利用促進のため、盛岡市や県、JR で構成するワーキンググループにおいて、利用促進策の検討を行います。 ・盛岡市や岩手県、JR、地域住民と一体となり、利用促進を図ります。 ▲　山田線イベント列車の様子						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	利用促進実施			事業検証			

③　観光など二次交通への配慮							
実施主体	宮古市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者						
事業内容	・日常性におけるニーズのほか、観光などのニーズに対応する二次交通としての役割にも配慮し、鉄道と路線バスの連携、公共交通とタクシーやレンタカー、カーシェアリングとの組み合わせなど、多様な交通機関が連携する交通ネットワークの構築を目指します。 ・観光客がスムーズに目的地まで移動できるように公共交通マップ・時刻表の作成、配布など情報発信を行います。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施						

④　外国人来訪者への対応							
実施主体	宮古市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者						
事業内容	・近年、外国人来訪者が増えています。大型外国客船の入港もあります。 ・駅施設等の案内表示、誘導表示等を多言語表記にすることにより、外国人観光客受け入れ環境の整備を図ります。 ・多言語表記の路線図・時刻表を作成します。 ・路線バスの車内アナウンスの多言語化について検討します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	事業検討、実施						

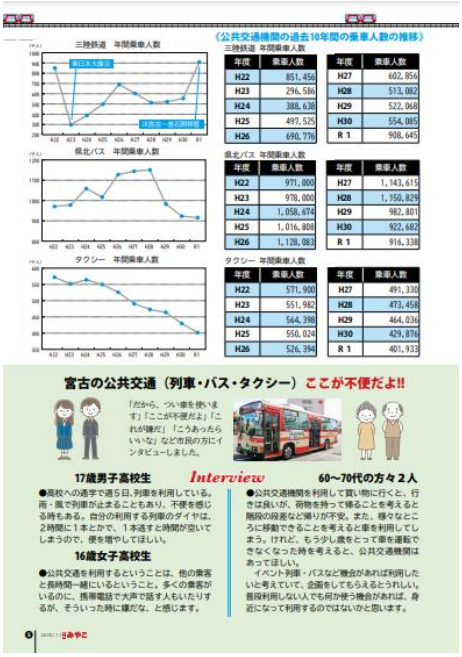
⑤　まちづくりに合わせた公共交通の取り組み							
実施主体	宮古市						
事業内容	・平成 30 年 10 月に市民交流センター、市役所庁舎、宮古保健センターの機能を有する宮古市中心市街地拠点施設「イーストピアみやこ」が整備されました。 ・施設は宮古駅の南側に位置しています。宮古駅南北を結ぶ自由通路が整備され、公共交通の利用が便利になりました。 ・市職員や来庁者へ公共交通の利用を積極的に呼びかけます。 ・来庁者が利用しやすい環境の整備に向け、路線バスの発車時間などを表示するデジタルサイネージを設置します。						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	実施						

⑥ タクシー受取代行サービスの実施							
実施主体	タクシー事業者、宮古市						
事業内容	・新型コロナウイルス感染拡大により、タクシーの利用者は大幅に減少しています。 ・タクシー事業者及び飲食店の利用拡大を図るため、タクシー車両でテイクアウト商品を自宅まで届ける受取代行サービスを実施しています。（R2.6.15 事業開始） ・令和３年９月からは、インターネットから商品を注文できるシステムの運用を開始しました。 ・今後、事業者と連携し、登録店舗の拡大や周知を行います。 ▲　受取代行の様子						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	受取代行サービス実施						

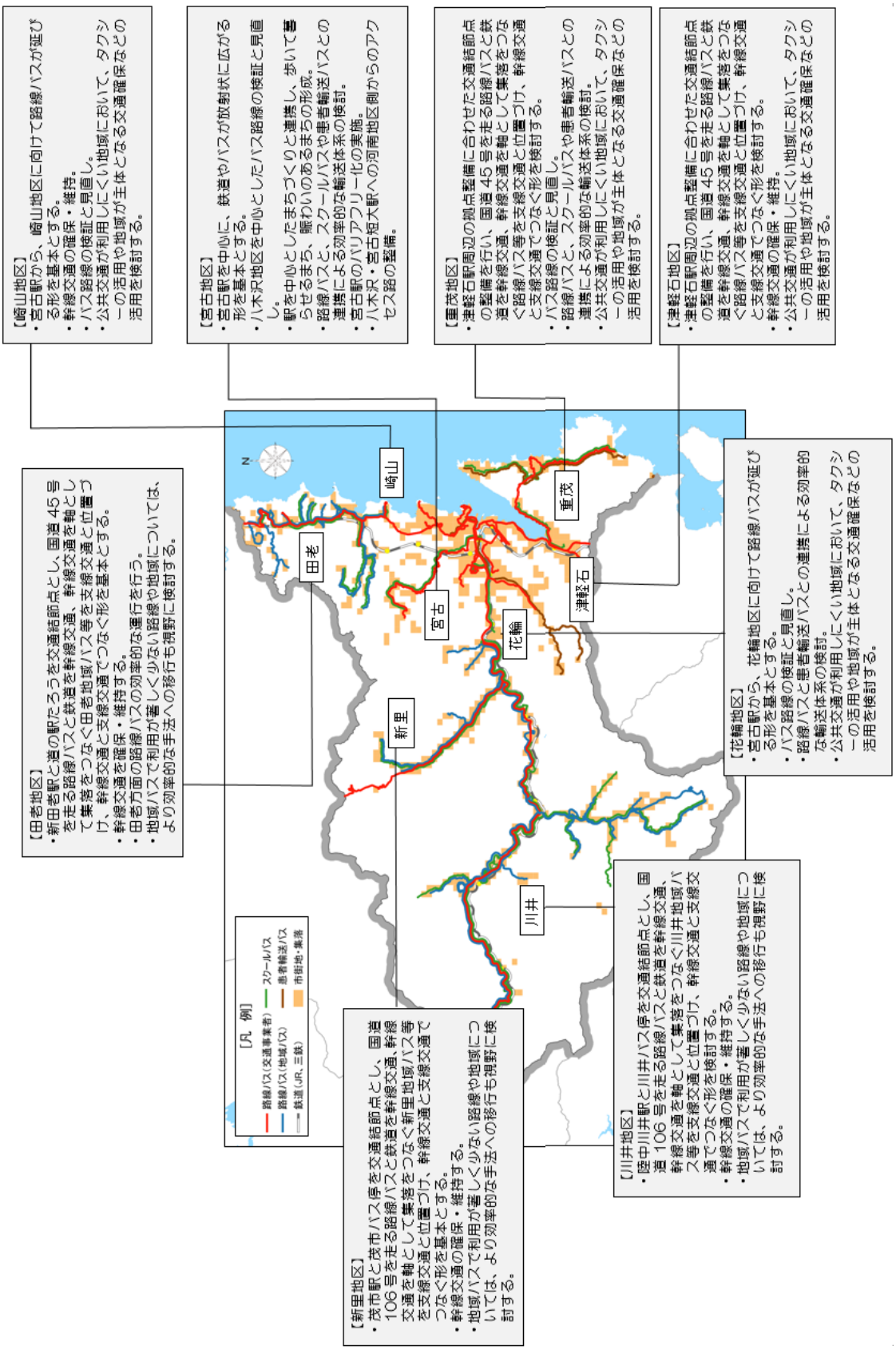
●施策３　公共交通の認知度・理解度を高める

①　乗車機会の創出							
実施主体	宮古市、バス事業者、鉄道事業者						
事業内容	・公共交通に親しんでもらうため、事業者と連携し、公共交通に関するイベントを開催します。 ・バスや鉄道に対する市民の関心を高め、利用者の増加につなげるため、路線バスを利用した日帰りツアーや企画列車を運行します。 ・バスや鉄道を利用したことがない、利用の仕方が分からないといった市民が多くいることを踏まえ、実際に乗車し、乗り方や運賃の支払い方などについて学習する、乗り方教室の開催を検討します。 ▲　公共交通まつりの様子（令和４年 10 月 15 日開催）						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	ツアー実施、乗り方教室開催検討						

<table>
<tr><td colspan="8">②　公共交通に関する情報発信</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="7">宮古市、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、関係者</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td colspan="7">・公共交通に対する市民の関心度を高めるとともに、利用者の低迷に歯止めをかけるため、公共交通に関する情報を市民に定期的に提供します。
・利用者に分かりやすい公共交通情報を提供するため、市内の多様な公共交通網を集約した公共交通マップや時刻表を作成します。
・市民交流センターなどに路線バスや鉄道の時刻表を掲示し、利用しやすい環境の整備に取り組みます。
・交通事業者が販売するお得な切符や企画列車などのチラシを設置するほか、市ホームページでも積極的に発信します。
・田の浜線の再編（令和８年 10 月再編予定）に伴い、宮古市公共交通マップに、田の浜線再編後の内容を反映して更新します。田の浜線の再編、併せて実施する山田町内の交通ネットワーク再編については、宮古市内の主要駅や公共施設等で配布する案内資料や市ホームページを通じて情報発信を行い、再編内容を広く周知します。なお、本事業は、岩手県地域公共交通利便増進実施計画（宮古市・山田町版）にて利便増進事業として位置づけて事業を推進します。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td><td>R7 年度</td><td>R8 年度</td><td>R9 年度</td><td>R10 年度</td><td>R11 年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">マップ作成</td><td></td><td colspan="3">マップ更新</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="7">時刻表作成（ダイヤ改正に合わせ作成）</td></tr>
<tr><td colspan="7">情報発信</td></tr>
</table>

③　市広報誌での情報発信							
実施主体	宮古市、交通事業者						
事業内容	・市民に公共交通の現状や各種施策を周知するため、定期的に市広報誌で公共交通の特集記事を掲載します。  ▲　令和２年 11 月１日号「広報みやこ」特集記事抜粋						
スケジュール	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	特集掲載		特集掲載		特集掲載		

3-5　地区別の取り組みの方向



宮 古 駅
みんなでつくる
みんながつながる
公共交通
宮 古
JR

3-6　地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域住民の移動手段を確保するため、国庫補助「地域公共交通確保維持事業」を活用し、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。「地域公共交通確保維持事業」における運行支援は、地域間交通ネットワークを支援する「地域間幹線系統補助」と完全バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行を支援する「地域内フィーダー系統補助」があります。

（１）国庫補助系統の地域公共交通計画における位置づけと役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
幹線交通	田老線	宮古駅を起点とし、平成13年3月31日時点で複数の自治体を跨ぎ、各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	田老線 （ふれあい荘経由）		
	田老小本線		
	田の浜線		
	〈令和8年10月再編予定〉 宮古山田線		
	106急行バス		
支線交通	田老地域バス	市内各地域を運行し、軸となる幹線交通や地域拠点に接続する。	地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	新里地域バス		
	川井地域バス		
	門馬地域内送迎		
	箱石地区デマンドタクシー 令和８年７月～９月実証運行 令和８年１０月～本格運行		

（２）地域公共交通確保維持事業の必要性

〇幹線交通

系統名	必要性
田老線	当該系統は、田老地区から宮古市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、沿線の病院などへの移動など様々な目的で利用されている。当該系統と並行して三陸鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
田老線（ふれあい荘経由）	当該系統は、田老地区から宮古市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、沿線の病院などへの移動、沿線の宮古北高校の通学利用など様々な目的で利用されている。当該系統と並行して三陸鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
田老小本線	当該系統は、田老地区の北部地域や岩泉町から田老地区中心部（道の駅たろうや田老診療所等）までの移動に加えて、道の駅たろうでの田老線との接続により宮古市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、沿線の病院などへの移動など様々な目的で利用されている。当該系統と並行して三陸鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
田の浜線	当該系統は、津軽石地区や山田町から宮古市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、沿線の学校への通学などでも利用されている。当該系統と並行して三陸鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

系統名	必要性
宮古山田線	当該系統は、津軽石地区や山田町から宮古市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、沿線の学校への通学などでも利用されている。陸中山田駅において町内線やＡＩオンデマンドバス、コミュニティバス、デマンドタクシーと接続することにより、山田町内の各地区へのアクセスが容易になり、日常生活のみならず、観光客の移動手段の確保が図られている。該系統と並行して三陸鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
106急行バス	当該系統は、盛岡市から川井地域や新里地域を経由して宮古市までを結ぶ路線である。宮古市と盛岡市を結ぶ広域な移動及び川井地域や新里地域と宮古市街地を結ぶ市内移動に対応しており、通勤・通学や通院、買い物など沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。当該系統と並行して山田線が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められる。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○支線交通

系統名	必要性
田老地域バス ・樫内線 ・青倉末前線 ・小堀内線 ・三本木線 ・畑摂待線 （計5系統）	フィーダー系統は、田老診療所、田老総合事務所、道の駅たろう等の生活施設を連絡する地域の移動手段としての役割を担っている。また、新田老駅、道の駅たろうでは幹線である三陸鉄道や小本線、田老線への接続により広域への移動も可能にするなど、幹線を補完する路線として必要不可欠である。 一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
新里地域バス ・和井内線 ・刈屋線 ・蟇目線 ・腹帯線 ・茂市蟇目線 （計5系統）	フィーダー系統は、新里診療所、新里総合事務所等の生活施設を連絡する地域の移動手段としての役割を担っている。また、茂市駅、茂市停留所、蟇目停留所では幹線である山田線や106急行バスへの接続により広域への移動も可能にするなど、幹線を補完する路線として必要不可欠である。 一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
川井地域バス ・小国線(大仁田) ・小国線(新田) ・小国線 ・江繋小国線 ・川内線 ・桐内線 ・区界線 ・新田線 ・蟇目川井線 ・夏屋線 ・道又線 （計11系統）	フィーダー系統は、川井診療所、川井総合事務所等の生活施設を連絡する地域の移動手段としての役割を担っている。また、陸中川井駅、川井停留所、やまびこ産直館停留所では幹線である鉄道や106急行バスへの接続により広域への移動も可能にするなど、幹線を補完する路線として必要不可欠である。 一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
門馬地域内送迎	フィーダー系統は、幹線交通や地域バスではカバーしきれない地域内の移動手段となるよう運行しようとするもの。また、黒沢停留所では、幹線交通に位置付けられる106急行バスへの接続により広域への移動も可能にするなど、幹線を補完する路線として必要不可欠である。 一方で、運行主体や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
箱石地区デマンドタクシー	フィーダー系統は、幹線交通や地域バスではカバーしきれない地域内の移動手段となるよう運行しようとするもの。また、一の渡駅で三陸鉄道リアス線と接続、宮古病院前バス停で岩手県北バスと接続することにより広域への移動も可能にするなど、幹線を補完する路線として必要不可欠である。 一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 令和８年７月～９月実証運行（地域公共交通確保維持事業 適用外） 令和８年１０月～本格運行（地域公共交通確保維持事業 適用開始）

（３）補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統	経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
田老線	宮古駅前～ふれあい荘前～三王三丁目	4条乗合	路線定期運行	岩手県北自動車	地域間幹線系統補助
田老小本線	道の駅たろう～グリーンピア三陸みやこ～岩泉小本駅前	4条乗合	路線定期運行	岩手県北自動車	地域間幹線系統補助
【田の浜線再編前(～R8.9.30予定)】田の浜線	宮古駅前～山田駅～田の浜	4条乗合	路線定期運行	岩手県北自動車	地域間幹線系統補助
【田の浜線再編後(R8.10.1～予定)】宮古山田線	宮古駅前～津軽石～山田駅	4条乗合	路線定期運行	岩手県北自動車	地域間幹線系統補助
106急行バス	宮古駅前～茂市・川井～盛岡駅前	4条乗合	路線定期運行	岩手県北自動車	地域間幹線系統補助
田老地域バス	田老地域内	公共交通空白地有償運送	路線定期運行	宮古市（運行は委託）	地域内フィーダー系統補助
新里地域バス	新里地域内	公共交通空白地有償運送	路線定期運行	宮古市（運行は委託）	地域内フィーダー系統補助
川井地域バス	川井地域内	公共交通空白地有償運送	路線定期運行	宮古市（運行は委託）	地域内フィーダー系統補助
門馬地域内送迎	門馬地区内	公共交通空白地有償運送	区域運行	地域住民	地域内フィーダー系統補助
箱石地区デマンドタクシー	箱石地区内	43条許可	区域運行	宮古市（運行は委託）	地域内フィーダー系統補助

3-7　市の責務と交通事業者、市民の役割

（１）市の責務

①交通事業者等の調整

地域の実情に即した、望ましい公共交通のあり方について、関係する交通事業者、市民その他関係者との調整を行い、交通施策・事業に取り組みます。

②情報の収集と発信

公共交通に対する市民の関心度を高めるとともに、適時的確な施策の推進を図るため、地域の現状や公共交通の現状を常に把握し、その情報を整理した上で、定期的に発信します。

また、国、県の支援制度や、他地域の取り組み事例など、施策の推進に必要な情報を収集し、交通事業者や市民にその情報を提供します。

③参画機会の確保と協働の環境づくり

公共交通施策の推進にあたり、交通事業者や市民が参画する機会を十分確保します。また、市と交通事業者や市民が協力しやすい環境づくり、市民同士が協力しやすい環境づくりを行います。

④取り組みに対する支援

必要に応じて運行経費に対する支援を行うとともに、交通事業者や市民が主体となって行う取り組みに対し、費用面を含めて可能な支援を行います。

⑤推進体制の確保

公共交通施策を推進するため、必要な推進体制を確保します。

（２）交通事業者の役割

①利用者に対する適切なサービス、情報の提供

利用者が公共交通を快適に利用できるようにするため、バリアフリー化や丁寧な対応などサービス水準の向上に努めるとともに、運行情報など必要な情報を利用者に分かりやすく提供します。

②ノウハウを生かした参画と協働

交通事業者としてのノウハウを生かし、公共交通施策の推進に対し積極的に参画するとともに、市の取り組みや市民が主体となった取り組みに対し積極的に協力します。

③効率的な運行の確保

公共交通の持続可能性を高めるため、住民のニーズに合った交通ネットワークの形成により、運行の効率化に努めます。

（３）市民の役割

①地域の一員としての参画と協働

公共交通に対する関心を常に持ち、公共交通施策の推進に対し積極的に参画するとともに、地域の一員として責任と役割を分かち合いながら、公共交通の取り組みに協力します。

②積極的な公共交通の利用

可能な限り公共交通の日常的な利用に努めるとともに、公共交通を支える取り組みとして、余暇などを活用した非日常の利用にも努めます。

（４）宮古市地域公共交通会議の役割

地域公共交通会議は、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保と利便の増進を図るため、必要な事項を協議する場として設置されています。

構成員は、市、バス事業者、鉄道事業者、利用者（地域住民）に加えて、バス協会、タクシー協会、運転者の労働組合、道路管理者、港湾管理者、警察、国、県、学識経験者と広範囲にわたっていることから、この計画の進行管理はもとより、それぞれの立場で公共交通施策の推進に対し積極的に協力します。

3-8　施策の体系

上位計画・関連計画

宮古市総合計画（市の最上位計画）
都市の将来像
「森・川・海」とひとが調和し共生する安らぎのまち
公共交通の位置づけ：三陸沿岸地域の拠点都市としての基盤形成
・鉄道の確保・充実と都用促進
・路線バスの確保・充実と利用促進
・新たな公共交通手法の活用

宮古市都市計画マスタープラン（関連計画）
公共交通の位置づけ：交通ネットワーク施設等の整備方針

宮古市移動等円滑化促進方針（関連計画）
公共交通の位置づけ：だれもが安心・安全に利用できる環境の整備

宮古市移動等円滑化基本構想（関連計画）
宮古駅と八木沢・宮古短大駅周辺を重点整備地区に位置付け

宮古市観光振興ビジョン（関連計画）
公共交通の位置づけ：二次交通の確保など受入体制の整備
観光施設等における施設の整備と管理

宮古市再生可能エネルギー推進計画（関連計画）
公共交通の位置づけ：脱炭素型モビリティの推進

宮古市立地適正化計画（関連計画）※令和5年度策定予定
コンパクトなまちづくりの推進

【広域の関連計画】

三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画（関連計画）

岩手県地域公共交通網形成計画（関連計画）

公共交通の課題

課題1　広い市域の中での公共交通の効率化
＜路線バス、スクールバス、患者輸送バスが重複して運行＞
＜利用状況や住民ニーズの把握＞

課題2　公共交通空白地における移動手段の確保
＜公共交通カバー率 96.1%→人口の 3.9%は公共交通を利用しにくい＞
＜住民と一緒になった移動手段確保の在り方の検討＞

課題3　利用者の低迷と公共交通の衰退
＜公共交通に対する財政負担＞
＜利用者低迷から始まる公共交通衰退の悪循環＞

課題4　ハードとソフトの両面からの利用環境の改善
＜鉄道駅のバリアフリー化、施設の適切な維持管理＞
＜IC カードや割引制度の導入など利用者が利用しやすい環境整備＞

基本方針

〔スローガン〕

『みんなでつくる　みんながつながる　公共交通』

- ●基本方針 1
  多様な交通機関が連携し「広い市域がつながる」公共交通の実現
- ●基本方針 2
  参画と協働による「みんなでつくる」公共交通の実現
- ●基本方針 3
  みんなで利用し支え「次の世代につながる」公共交通の実現

公共交通体系構築の考え方

〔目指す形〕

幹線と
８地区をつなぐ支線

- ●考え方1
  地域の特性に合わせる
- ●考え方 2
  ネットワークを組み合わせる
- ●考え方 3
  公共交通機関の特性を生かす

目標 ／ 施策

目標１　市民生活を支える地域公共交通体系の構築

- 【施策 1】幹線・支線交通の確保・維持
- 【施策 2】公共交通の効率化
- 【施策 3】公共交通空白地への対応
- 【施策４】脱炭素化・低炭素化に向けた取り組み

目標２　ニーズに合った交通ネットワークの形成

- 【施策 1】交通ネットワークの検証と見直し
- 【施策 2】住民ニーズの把握

目標３　地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

- 【施策１】誰もが利用しやすい環境整備
- 【施策２】利用促進事業の実施
- 【施策３】公共交通の認知度・理解度を高める

市の責務と交通事業者、市民の役割

市の責務
- ①交通事業者との調整
- ②情報の収集と発信
- ③参画機会の確保と協働の環境づくり
- ④取り組みに対する支援
- ⑤推進体制の確保

交通事業者の役割
- ①利用者に対する適切なサービス、情報の提供
- ②ノウハウを生かした参画と協働
- ③効率的な運行の確保

市民の役割
- ①地域の一員としての参画と協働
- ②積極的な公共交通の利用

第４章　持続可能な公共交通体系の構築に向けて

4-1　計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、宮古市地域公共交通会議が主体となって実施します。

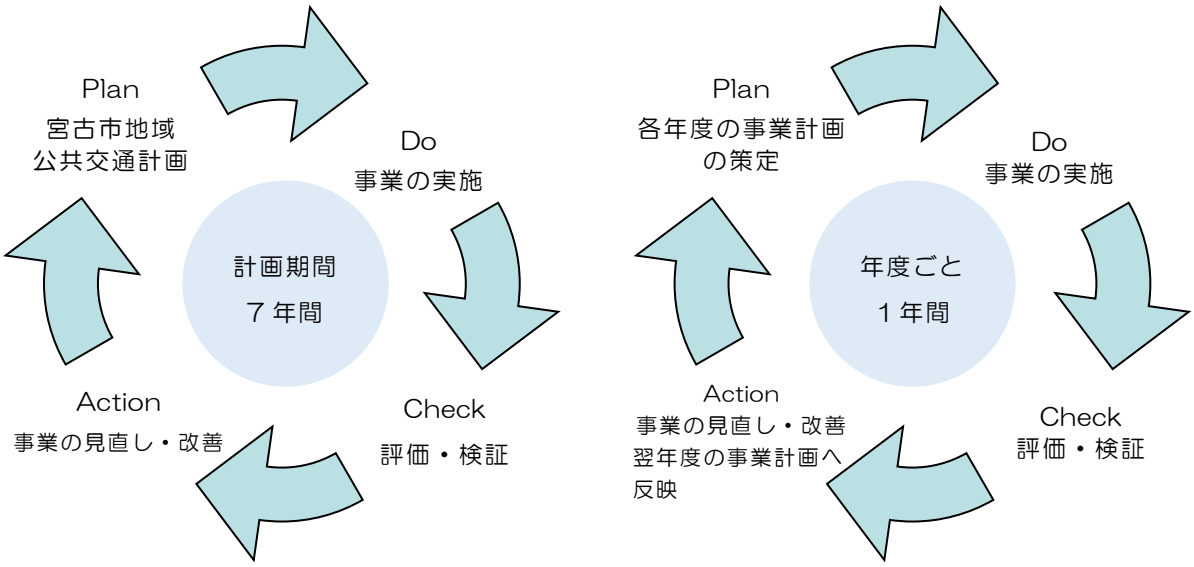
4-2　PDCA サイクルによる評価・検証

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。計画期間の最終年次にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

本計画に位置付けられている各事業については、その進捗状況を毎年度把握するとともに、ＰＤＣＡサイクルに基づいて必要な見直しを図ります。

	大きな PDCA サイクル （計画期間：７年間）	小さな PDCA サイクル （年度ごと：１年間）
Plan（計画）	計画の策定	各年度の事業計画の策定
Do（実行）	計画に掲げる事業実施	事業計画の実施
Check（評価）	評価指標の検証	事業の実施状況と、事業実施による効果の検証
Action（見直し）	計画の見直し	事業の見直し 次年度の事業計画への反映

■PDCA サイクルの概念



■評価・検証のスケジュール

	R5 年度 (2023 年度)	R6 年度 (2024 年度)	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
事業の 評価・検証	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
計画の 評価・検証							実施・ 次期計画検討

目標１　市民生活を支える持続可能な交通体系の構築

指標	目標値 （令和 11 年度）	事業の評価・検証 （毎年度実施）	計画の評価・検証 （最終年度実施）
公共交通カバー率	100%	－	○
路線バス（岩手県北自動車運行路線）の収支率	令和４年度と比較して改善	○	○

目標２　ニーズに合った交通ネットワークの形成

指標	目標値 （令和 11 年度）	事業の評価・検証 （毎年度実施）	計画の評価・検証 （最終年度実施）
市内の公共交通に対する利用環境の満足度	50.0 点	－	○

目標３　地域公共交通の利用拡大に向けた環境整備

指標	目標値 （令和 11 年度）	事業の評価・検証 （毎年度実施）	計画の評価・検証 （最終年度実施）
路線バス（岩手県北自動車運行路線）の市民１人当たりの年間利用回数	19.1 回／人	○	○
三陸鉄道市内駅での市民１人当たりの年間利用回数	4.2 回／人	○	○
JR 山田線（盛岡～宮古）の平均通過人員	191 人／日	○	○
タクシーの市民１人当たりの年間利用回数	8.8 回／人	○	○
田老地域バスの地区住民１人当たりの年間利用回数	1.0 回／人	○	○
新里地域バスの地区住民１人当たりの年間利用回数	2.2 回／人	○	○
川井地域バスの地区住民１人当たりの年間利用回数	4.0 回／人	○	○
三陸鉄道観光団体利用者数	68,000 人	○	○

＜参考資料＞

資料１　宮古市地域公共交通会議
資料２　宮古市地域公共交通計画の策定経過

資料１　宮古市地域公共交通会議

宮古市地域公共交通会議規約

（趣旨）

第１条 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第４条第２項に規定する地域公共交通会議、及び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「地活化法」という。）第６条第１項に規定する協議会として、宮古市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条 交通会議は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

(1)　地域の実情に応じた適切な旅客運送の態様に関する事項

(2)　自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

(3)　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成１８年法律第９１号。以下「移動等円滑化促進法」という。）第２４条の４第１項の規定に基づく、移動等円滑化促進方針の策定、変更、実施及び評価に関する事項

(4)　移動等円滑化促進法第２６条第１項の規定に基づく、移動等円滑化基本構想の策定、変更、実施及び評価に関する事項

(5)　地活化法第５条第１項の規定に基づく、地域公共交通計画の策定、変更、実施及び評価に係る事項

(6)　公共交通の利用促進に関する事項

(7)　前各号に掲げるもののほか、交通会議に必要とされる事項

（組織）

第３条 交通会議は、委員２５人以内をもって組織し、委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命する。交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

（１）　一般乗合旅客自動車運送事業者の代表

（２）　鉄道事業者の代表

（３）　一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表

（４）　住民又は利用者の代表

（５）　障がい者団体等の代表又はその指名する者

（６）　国土交通省東北運輸局岩手運輸支局長又はその指名する者

（７）　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表

（８）　道路管理者又はその指名する者

（９）　港湾管理者又はその指名する者

(10)　宮古警察署長又はその指名する者

(11)　岩手県公安委員長又はその指名する者

(12)　岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター所長又はその指名する者

(13)　宮古市政策推進部長

(14)　自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、宮古市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の代表者又はその指名する者

(15)　学識経験者
(16)　その他市長が必要と認める者
２ 委員の任期は、２年とする。ただし、欠員が生じた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長）
第４条 交通会議に会長を置き、宮古市政策推進部長をもって充てる。
２　会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
３　会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときには、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

（監事及び出納監査）
第５条 交通会議に監事２名を置く。
２　監事は、委員の中から会長が指名し、交通会議の会計監査を行う。
３　監事は、会計監査の結果を会長に報告しなければならない。

（会議）
第６条　交通会議は、会長が召集し、その議長となる。
２　交通会議は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開催することができない。
３　交通会議の協議にあたっては、関係者間の合意形成を目指して、十分議論を尽くして行うものとし、議決の方法は、出席委員の過半数の同意によるものとする。ただし、可否同数のときは、議長がこれを決する。
４　交通会議は原則として公開する。
５　委員（第３条第１項第４号、第１２号及び第１３号に掲げる者のうちから任命された委員を除く。）がやむを得ない理由のため交通会議に出席できない場合は、当該委員がその所属する団体等のうちから指名する者が代理として出席することができる。この場合においては、当該代理人を出席委員とみなす。
６　会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を交通会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

（会議の特例）
第７条　会長は、次の各号のいずれかの事由に該当する場合は、書面等により委員の意見を聴取し、又は賛否を問い、会議に代えることができる。
(1)　至急の決議が必要で会議を開催する場合
(2)　災害等のやむを得ない事情により委員を招集することが適切ではない場合
(3)　その他会長が必要と認める場合

（協議結果の取扱い）
第８条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（分科会）
第９条　第２条各号に掲げる事項、及び道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）第９条第４項の規定に基づき、地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客運送の運賃、料金等を協議するため、必要に応じ会議に分科会を置くことができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、別に定める。

（事務局）
第１０条　交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。
２　事務局は、宮古市政策推進部政策推進課に置く。
３　事務局に、事務局長、事務局次長、事務局員を置く。
４　事務局に関し必要な事項は、別に定める。

（財務に関する事項）
第１１条　交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（交通会議が解散した場合の措置）
第１２条　交通会議が解散した場合には、交通会議の趣旨は、解散の日をもって打ち切り、当該解散の日に会長がこれを決算する。

（補則）
第１３条　この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

この規約は、令和７年６月１６日から施行する。

附 則

この規約は、令和８年４月１日から施行する。

附 則

この規約は、令和８年６月２５日から施行する。

宮古市地域公共交通会議　委員名簿

≪構成員≫　　任期：R3.8.18～R5.8.17　（敬称略）

要綱（第３条）上の区分		所属団体等	役　職	氏　名	備　考
(1)	一般乗合旅客自動車運送事業者	岩手県北自動車株式会社	宮古地区統轄長兼宮古営業所長	佐々木　隆文	
		有限会社川井交通	常務取締役	田頭　勇人	
(2)	鉄道事業者の代表	三陸鉄道株式会社	シニアリーダー	三浦　芳範	
		東日本旅客鉄道株式会社 盛岡支社	地域連携推進室長	松野　文一	
(3)	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	公益社団法人岩手県バス協会	事務局長	鈴木　一成	
		一般社団法人岩手県タクシー協会	会長	川崎　利治	
(4)	住民又は利用者の代表	宮古地域自治区		若江　美伊	
		田老地域自治区		佐々木　亮子	
		新里地域自治区		中坪　政男	
		川井地域自治区		長鈴　秀夫	
(5)	障がい者団体の代表又はその指名する者	宮古市身体障害者福祉会	会長	髙橋　智	
(6)	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局長又はその指名する者	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官	竹林　孝也	
		国土交通省東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官	村林　真悟	
(7)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	岩手県北自動車労働組合	執行委員	女鹿　政幸	
(8)	道路管理者又はその指名する者	国土交通省三陸国道事務所	交通対策課長	赤石　広秋	
		岩手県沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	道路整備課長	西村　貴之	
		宮古市	建設課長	去石　一良	職務代理者
(9)	港湾管理者又はその指名する者	岩手県沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	河川港湾課長	大村　学	
(10)	宮古警察署長又はその指名する者	宮古警察署	交通課長	伊東　友和	
(11)	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター所長又はその指名する者	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター	地域振興課長	西山　和寿	
(12)	宮古市企画部長	宮古市	企画部長	多田　康	会長
(13)	学識経験者	国立大学法人　福島大学	准教授	村上　早紀子	

宮古市地域公共交通会議　委員名簿

≪構成員≫　　任期：R7.9.10～R9.9.9　（敬称略）

規約（第３条）上の区分		所属団体等	役　職	氏　名	備　考
(1)	一般乗合旅客自動車運送事業者	岩手県北自動車株式会社	宮古地区統轄長	佐々木　隆文	
		有限会社川井交通	常務取締役	田頭　勇人	
(2)	鉄道事業者の代表	三陸鉄道株式会社	シニアリーダー	三浦　芳範	
		東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社	経営戦略ユニットマネージャー	今野　聡	
(3)	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	公益社団法人岩手県バス協会	事務局長	鈴木　一成	
		一般社団法人岩手県タクシー協会	会長	川崎　利治	
(4)	住民又は利用者の代表	宮古市町内自治会連合会	副会長	越田　則夫	宮古地域
		田老地域		久保田　香奈枝	
		新里地域	和井内運転者会会長	中坪　政男	和井内運転者会会長
		川井地域	川井地域振興会議委員	川口　恵子	川井地域振興会議委員
(5)	障がい者団体の代表又はその指名する者	宮古市身体障害者福祉会	副会長	澤田　研	
(6)	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局長又はその指名する者	東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査部門）	加藤　広太	
		東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整部門)	渋谷　貴佳	
(7)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	岩手県北自動車労働組合	執行委員	中村　三樹彦	
(8)	道路管理者又はその指名する者	東北地方整備局三陸国道事務所	交通対策課長	小滝　恵三	
		沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	道路整備課長	小野寺　哲	
		宮古市	建設課長	佐々木　拓	職務代理者
(9)	港湾管理者又はその指名する者	沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	河川港湾課長	金澤　成人	
(10)	宮古警察署長又はその指名する者	宮古警察署	交通課長	高橋　翔太	
(11)	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター所長又はその指名する者	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター	地域振興課長	本正　義則	
(12)	宮古市政策推進部長	宮古市	政策推進部長	木村　剛	会長
(13)	自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、宮古市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の代表者又はその指名する者	門馬地域送迎チーム	チーム長	去石　徹	※令和８年度から新たに就任
(14)	学識経験者	国立大学法人　福島大学	准教授	村上　早紀子	

宮古市地域公共交通会議　委員名簿

≪構成員≫　　任期：R7.9.10～R9.9.9　（敬称略）

規約（第３条）上の区分		所属団体等	役　職	氏　名	備　考
(1)	一般乗合旅客自動車運送事業者	岩手県北自動車株式会社	宮古地区統轄長	佐々木　隆文	
		有限会社川井交通	常務取締役	田頭　勇人	
(2)	鉄道事業者の代表	三陸鉄道株式会社	シニアリーダー	三浦　芳範	
		東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社	経営戦略ユニットマネージャー	今野　聡	
(3)	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	公益社団法人岩手県バス協会	事務局長	鈴木　一成	
		一般社団法人岩手県タクシー協会	会長	川崎　利治	
(4)	住民又は利用者の代表	宮古市町内自治会連合会	副会長	越田　則夫	宮古地域
		田老地域		久保田　香奈枝	
		新里地域	和井内運転者会会長	中坪　政男	和井内運転者会会長
		川井地域	川井地域振興会議委員	川口　恵子	川井地域振興会議委員
(5)	障がい者団体の代表又はその指名する者	宮古市身体障害者福祉会	副会長	澤田　研	
(6)	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局長又はその指名する者	東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査部門）	加藤　広太	
		東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整部門)	渋谷　貴佳	
(7)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	岩手県北自動車労働組合	執行委員	中村　三樹彦	
(8)	道路管理者又はその指名する者	東北地方整備局三陸国道事務所	交通対策課長	小滝　恵三	
		沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	道路整備課長	小野寺　哲	
		宮古市	建設課長	佐々木　拓	職務代理者
(9)	港湾管理者又はその指名する者	沿岸広域振興局土木部宮古土木センター	河川港湾課長	金澤　成人	
(10)	宮古警察署長又はその指名する者	宮古警察署	交通課長	高橋　翔太	
(11)	岩手県公安委員長又はその指名する者				R8.6.25規約改正
(12)	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター所長又はその指名する者	岩手県沿岸広域振興局経営企画部宮古地域振興センター	地域振興課長	本正　義則	
(13)	宮古市政策推進部長	宮古市	政策推進部長	木村　剛	会長
(14)	自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、宮古市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の代表者又はその指名する者	門馬地域送迎チーム	チーム長	去石　徹	※令和８年度から新たに就任
(15)	学識経験者	国立大学法人　福島大学	准教授	村上　早紀子	

資料２　宮古市地域公共交通計画の策定経過

年月日	内　容
令和４年6月2日	宮古市経営会議で「第2期宮古市地域公共交通網形成計画」の評価と「宮古市地域公共交通計画」の策定方針を審議
令和４年6月15日	宮古市議会総務常任委員会に「第2期宮古市地域公共交通網形成計画」の評価と「宮古市地域公共交通計画」の策定方針を説明
令和４年6月28日	宮古市地域公共交通会議で「第2期宮古市地域公共交通網形成計画」の評価と「宮古市地域公共交通計画」の策定方針を審議
令和５年７月４日	宮古市経営会議にて「宮古市地域公共交通計画（案）」を審議
令和５年７月26日	宮古市議会総務常任委員会に「宮古市地域公共交通計画（案）」を説明
令和５年９月25日	宮古市地域公共交通会議で「宮古市地域公共交通計画（案）」を審議
令和５年９月28日～ 令和５年10月17日	パブリックコメントの実施
令和５年10月18日	岩手県公安委員会への意見照会
令和５年10月24日	「宮古市地域公共交通計画」策定

宮古市地域公共交通計画

～ みんなでつくる　みんながつながる　公共交通 ～

令和５年（2023 年）10 月
令和８年（2026 年）６月一部改正
岩手県宮古市

編集　宮古市企画部公共交通推進課
〒027-8501　岩手県宮古市宮町一丁目１番 30 号
TEL 0193-62-2111　FAX 0193-63-9114
ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞｱﾄﾞﾚｽ http://www.city.miyako.iwate.jp/