

久慈市地域公共交通計画

(素案)

令和6年3月

久慈市

[目 次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
1-5 計画の対象となる交通手段	4
2. 久慈市の公共交通の概要	5
2-1 久慈市の公共交通（全体）	6
2-2 都市間連携軸（鉄道）の概要	7
2-3 都市間連携軸（路線バス）の概要	7
2-4 基幹交通軸（市民バス）の概要	7
2-5 その他の移動手段	7
3. 現計画の検証	8
3-1 久慈市地域公共交通網形成計画の振り返り	9
3-2 施策の実施状況	10
3-3 目標指標の達成状況	11
4. 公共交通を取り巻く課題	16
5. 計画の基本方針・基本目標	26
5-1 基本方針	27
5-2 基本目標	28
6. 目標達成に向けた施策・事業	32
6-1 本計画の施策・事業	33
6-2 公共交通ネットワークの将来像	47
6-3 事業実施スケジュール	49
7. 施策・事業の推進体制	50
7-1 推進・管理体制	51
7-2 計画の管理方法	52
8. 参考資料	53
8-1 久慈市の概要	54
8-2 関連する計画等における公共交通の考え	66
8-3 ニーズ調査の実施概要	71
8-4 策定体制	73

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

- 市内の公共交通は、三陸鉄道リアス線、JR 八戸線、路線バス（岩手県北自動車株式会社（以下、岩手県北バスという）、ジェイアールバス東北株式会社（以下、JR バス東北という）、市民バス、タクシーがそれぞれ運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。しかしながら、人口減少や自家用車の普及などにより、公共交通の利用者は年々減少し、公共交通機関の維持確保が大変厳しい状況となっていたことから、本市は、令和元年3月に「久慈市地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画という）を策定し、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。
- そして、令和2年度には地域公共交通活性化再生法等が改正され、都道府県と市町村が協働して策定する地域公共交通計画の普及と計画の実効性の確保が促進されました。
- 地域公共交通活性化再生法等の改正を踏まえつつ、本市における公共交通のあり方から具体的な再編内容まで検討し、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を構築し、公共交通のマスタープランとなる「久慈市地域公共交通計画」（以下、本計画という）を策定することを目的とします。

1-2 計画の位置づけ

- 本計画には、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められています。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」です。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。
- そのため、本計画は最上位計画である『第2次久慈市総合計画』に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合を図るとともに、国が示す法律なども踏まえ、本計画を位置づけます。

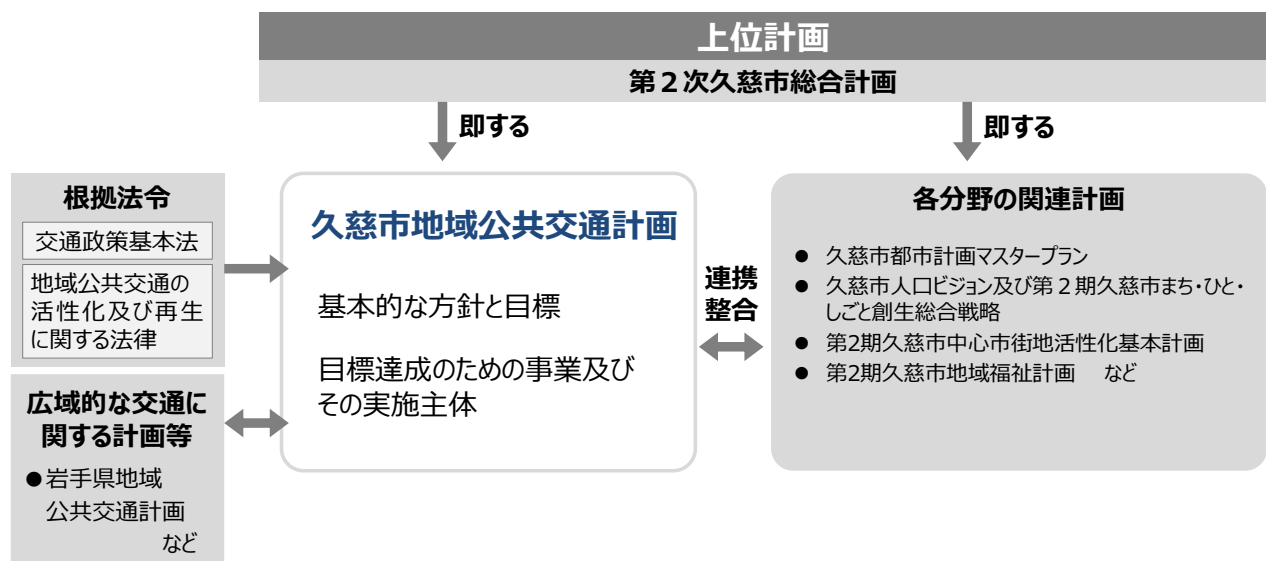


図 計画の位置づけ

○SDGs（持続可能な開発目標）との関係性について

○SDGs（持続可能な開発目標）とは、平成 13 年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された平成 28 年から令和 12 年までの国際目標です。

○SDGs は、貧困、エネルギー、成長・雇用、気候変動など、持続可能な社会のための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

○本計画では、基本目標に SDGs と関連性がある目標を整理します。



1-3 計画の区域

○本計画の区域は、久慈市の全域を対象とします。

1-4 計画の期間

○本計画の計画実施期間は、2024 年度（令和 6 年）から 2028 年度（令和 10 年）までの 5 カ年とします。

○なお、本計画に示す内容等については、最上位計画である『第 2 次久慈市総合計画』の計画期間中の見直しや社会情勢等の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図ります。

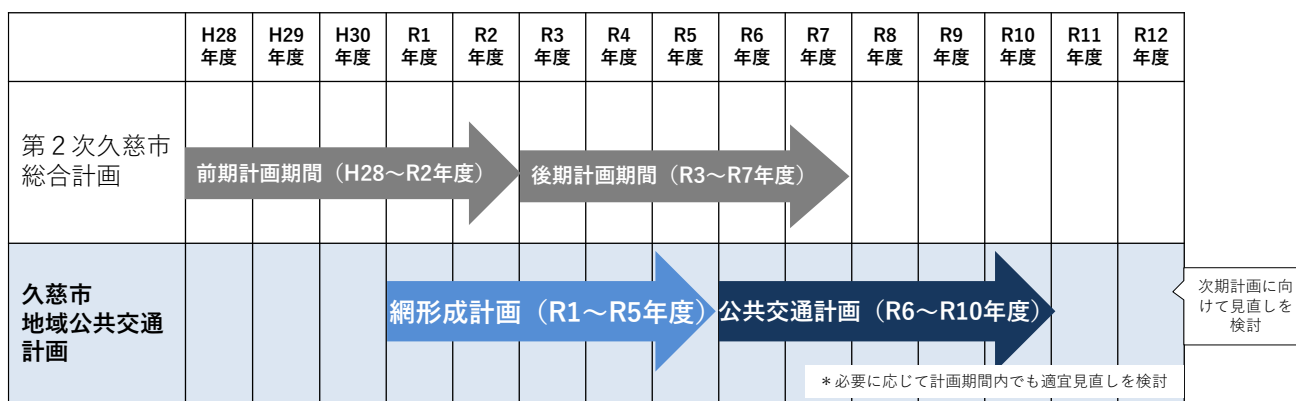


図 計画期間

1-5 計画の対象となる交通手段

○本計画の対象は、鉄道・路線バス・市民バス・タクシー等の公共交通を基本としつつ、スクールバス等との連携・役割分担も含めて取り扱います。

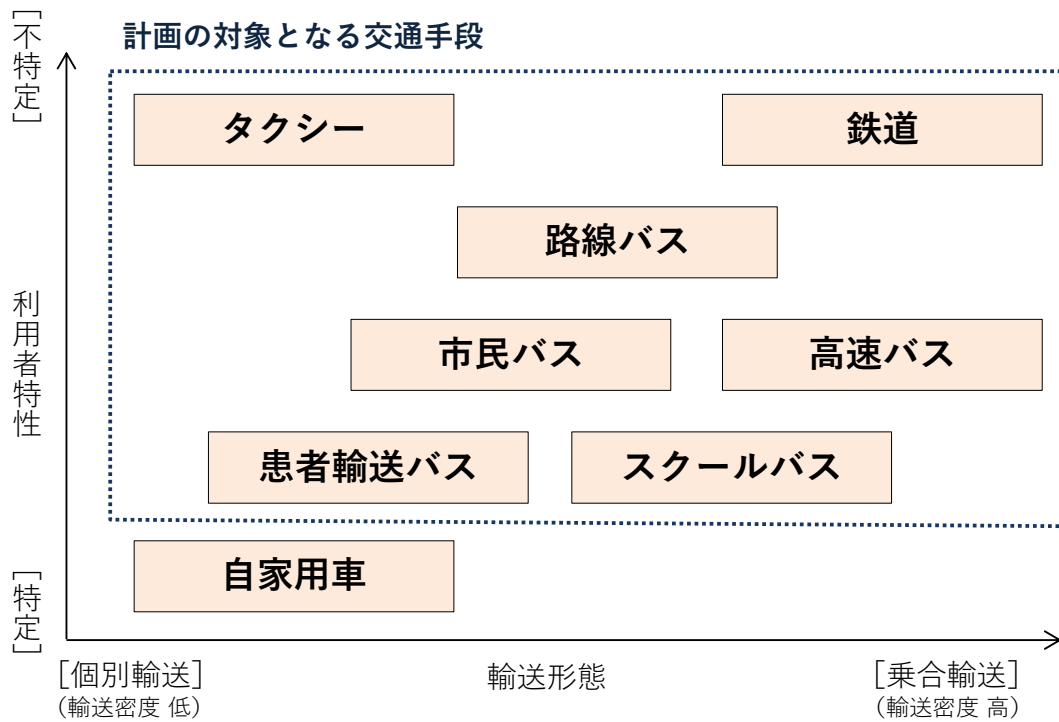


図 対象となる交通手段

2. 久慈市の公共交通の概要

2-1 久慈市の公共交通（全体）

○市内には、岩手県北バス及び JR バス東北が運行し、盛岡市・二戸市・洋野町方面へ運行する都市間連携軸（路線バス）が3路線運行しているほか、交通事業者が運行する基幹交通軸（市民バス）が7路線運行しています。また、都市間連携軸（鉄道）は JR 在来線のほか、第三セクターとして運行する三陸鉄道リアス線が運行しています。

○公共交通ネットワークをみると、久慈駅を中心（交通結節点）として放射線状に広がっている特徴を有しています。

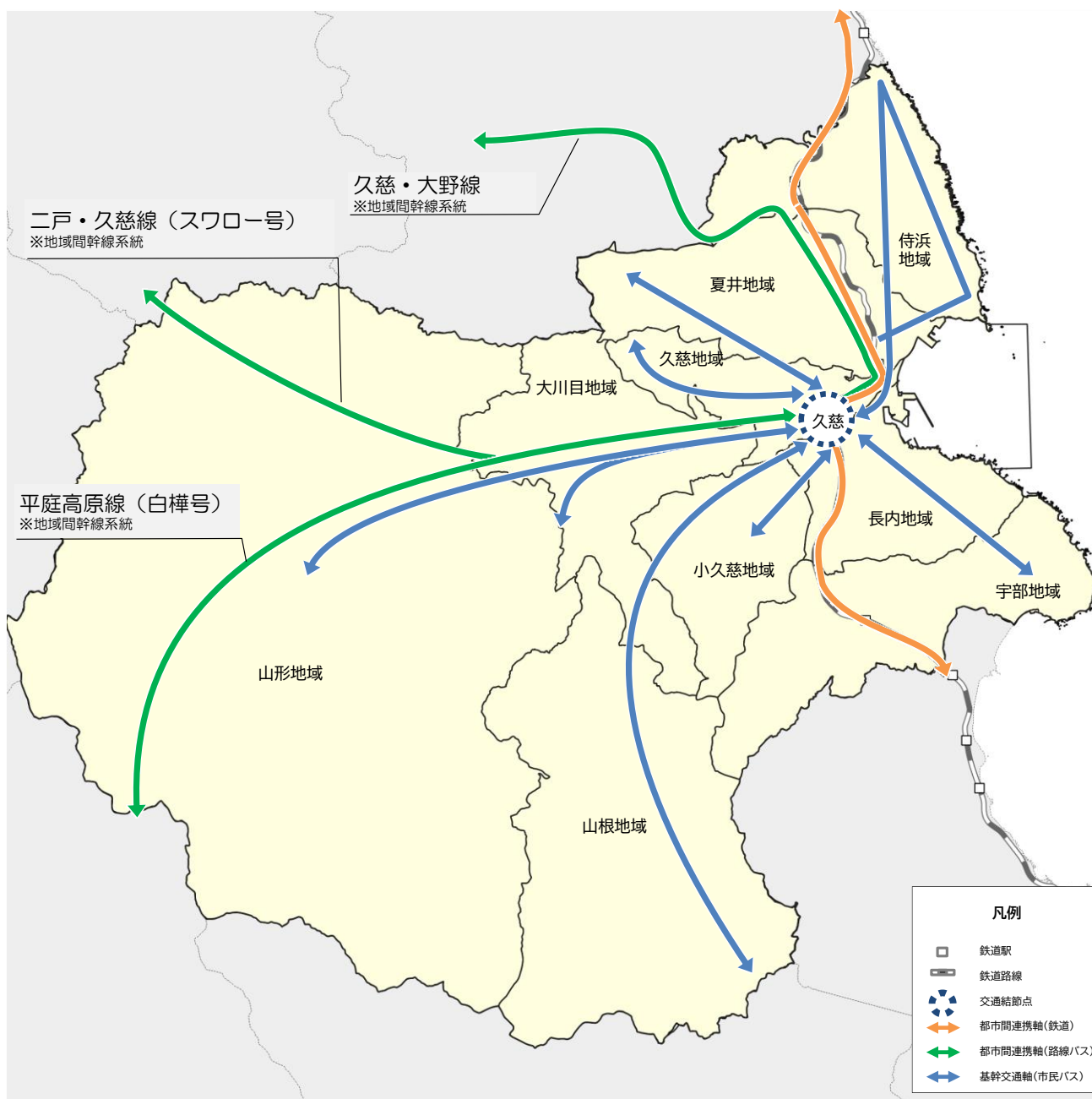


図 現在の公共交通ネットワーク

表 現在の公共交通のネットワーク

機能等	交通モード		主な対象
○市と他都市との広域的な移動（日常生活、観光等）を支える路線 ○中心拠点及び交通結節点となる	都市間連携軸	鉄道	J R 八戸線 三陸鉄道リアス線
		路線バス	平庭高原線（白樺号） 二戸・久慈線（スワロー号） 久慈・大野線
○市内の各地域と市街地の移動を支える路線	基幹交通軸	市民バス	市民バス デマンドタクシー
○個別の移動需要に対応する交通	その他	タクシー	タクシー

2-2 都市間連携軸（鉄道）の概要

- 市内には東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 東日本という）が運行する JR 八戸線があります。八戸線は、青森県八戸市の八戸駅から岩手県久慈市の久慈駅を結ぶ JR 東日本の鉄道路線（地方交通線）です。2011 年 3 月 11 日の東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）で全線が不通となっていましたが、2012 年 3 月 17 日までに全面復旧しました。
- 第三セクターとして三陸鉄道が運行するリアス線は、岩手県大船渡市の盛駅と同県久慈市の久慈駅を結ぶ、三陸鉄道の鉄道路線の総称です。

2-3 都市間連携軸（路線バス）の概要

- 市内には JR バス東北の久慈—二戸間を運行する二戸・久慈線（スワロー号）と、久慈—盛岡間を運行する平庭高原線（白樺号）があり、1 日 3～5 往復しています。
- 岩手県北バスは久慈—陸中大野駅間を結ぶ久慈・大野線を 1 日 4 往復程度運行しています。

2-4 基幹交通軸（市民バス）の概要

- 市内を運行する基幹交通軸（市民バス）は定時定路線型の市民バス全 7 路線と予約運行型のデマンドタクシー 2 路線があり、久慈駅を中心に放射線上に広がっています。

2-5 その他の移動手段

- 高速バスは盛岡～九戸・久慈間を結ぶ久慈こはく号と舞浜・東京～盛岡・久慈間を結ぶ岩手きずな号の 2 路線が運行しています。

3. 現計画の検証

3-1 久慈市地域公共交通網形成計画の振り返り

○現行の久慈市地域公共交通網形成計画では、「子どもたちに誇れる 笑顔日本一のまち久慈」を将来像として掲げ、その実現に向けて4つの基本方針、6つの基本目標と各事業を位置付けています。

計 画 名：久慈市地域公共交通網形成計画
 計画区域：久慈市全域
 計画期間：令和元年度から令和5年度の5ヵ年計画
 策定目的：久慈市が目指す将来像の実現に向けて、公共交通のあるべき姿を示すとともに、久慈市の公共交通が抱える問題・課題等に対して、将来的にも市民の生活を支える“持続可能な公共交通”の構築に向けた考え、取り組みなどを定める。

理念 子どもたちに誇れる 笑顔日本一のまち 久慈

基本方針 1	市内・市外の交流活性化に資する公共交通 (まちの持続性)
基本方針 2	過度に自動車へ依存しない暮らしを支える公共交通 (公共交通の利便性)
基本方針 3	誰もが利用しやすく・事業者も運行しやすい公共交通 (公共交通の効率性)
基本方針 4	協働により育まれる強固な基盤の公共交通 (公共交通の持続性)

■基本目標

- 基本目標1:市内外の連携を支える公共交通ネットワークの形成
- 基本目標2:久慈市街地へのアクセス性の確保
- 基本目標3:市街地の移動の利便性の向上
- 基本目標4:地域ごとの効率的な公共交通体系の構築
- 基本目標5:市民・事業者・行政の適切な役割分担
- 基本目標6:新たな利用者の獲得・利用促進

■目標達成のための施策

事業1:路線バスの生産性向上に向けた市民バスの再編・見直し
事業2:市街地内移動の利便性向上に向けた市民バスの再編・見直し
事業3:実績と実情を踏まえた市民バスの再編・見直し
事業4:交通サービスの効率化に向けた地域内交通等の見直し
事業5:協働による地域内交通の導入検討
事業6:待ち合い環境や案内等の充実による拠点機能の強化
事業7:公共交通の協働サポート事業の検討
事業8:地域・利用者・交通事業者との意見交換会の開催
事業9:観光等と連携した企画の実施
事業10:運賃体系の見直し検討
事業11:バス停などの利用環境の改善
事業12:公共交通マップ・総合時刻表の作成
事業13:愛着事業(PR イベント・乗り方教室等)の実施
事業14:モビリティ・マネジメントの実施

3-2 施策の実施状況

○現行の久慈市地域公共交通網形成計画（令和元年度～令和5年度）では、路線の効率化や運行形態の見直しなどを中心に取り組んだ一方、検討にとどまったものもあります。

表 事業の実施概要

事業	概要	実施内容	年次				
			令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
事業-1 路線バスの生産性向上に向けた市民バスの再編・見直し	路線バスの利用が優先されるように経路を見直し 待浜線、川代線、大野線のダイヤ調整	R1:路線バスの利用が優先されるように経路を見直し R1:待浜線、川代線、大野線のダイヤ調整	再編				
事業-2 市街地内移動の利便性向上に向けた市民バスの再編・見直し	市民バスにおける久慈駅、県立久慈病院、やませ土風館などの主要拠点間の運行間隔平準化	R1:市民バスにおける久慈駅、県立久慈病院、やませ土風館などの主要拠点間の運行間隔平準化			再編		
事業-3 実績と実情を踏まえた市民バスの再編・見直し	地域の実情を踏まえた市民バスの再編・見直し	R1:待浜線・久慈海岸線のフリー区間設定、休日を市日限定で増便 R1:川代線の平日・休日の市日を増便 R1:新町循環線を駅循環へ変更、平日増便、休日減便 R1:日吉循環線の平日増便、休日減便 R1:市民バス山形線の運行開始 R1:津内口デマンドタクシーにバス停追加 R1:根井デマンドタクシーにバス停追加 R2:久慈海岸線のフリー区間修正 R3:スワロー号の経路変更			再編		
事業-4 交通サービスの効率化に向けた地域内交通等の見直し	地域内交通における統合・集約化				未実施		
事業-5 協働による地域内交通の導入検討	地域内の移動手段を必要とする地域において、地域等との協働による移動手段の導入				未実施		
事業-6 待ち合い環境や案内等の充実による拠点機能の強化	中心拠点・地域拠点における待ち環境や案内等の充実 公共交通向士のダイヤの見直しによる接続性の向上	R1:情報交流センターYOMUNOSUの整備 R1:待浜線にやませ土風館バス停を追加 R1:川代線にやませ土風館バス停を追加 R1:新町線の自動車学校前、生出町バス停を廃止 R1:日吉循環線にやませ土風館のバス停を追加 R1:山根線にやませ土風館のバス停を追加 R1:久慈海岸線にやませ土風館のバス停を追加 R1:津内口デマンドタクシーにやませ土風館のバス停を追加 R1:根井デマンドタクシーにやませ土風館のバス停を追加 R4:きずな号の経路変更(延伸) R4:白樺号 バス停新設			整備		
事業-7 公共交通の協働サポート事業の検討	市民におけるマイバス・マイレール意識の醸成				未実施		
事業-8 地域・利用者・交通事業者との意見交換会の開催	地域・利用者との意見交換会の開催	R1～R4:市民バス運行事業者意見交換会(偶数月に開催) R1～R4:大野線担当者会議(毎月開催)			意見交換会の実施		
事業-9 観光等と連携した企画の実施	公共交通の利用企画を実施	随時:スワロー号利用促進事業を開催 随時:白樺号利用促進事業を開催 随時:三陸鉄道利用促進事業を開催			利用促進策の実施		
事業-10 運賃体系の見直し検討	分かりやすい運賃体系の検討				未実施		
事業-11 バス停などの利用環境の改善	バス停やバス車両などの利用環境の改善				未実施		
事業-12 公共交通マップ・総合時刻表の作成	公共交通に係る総合的なマップ作成 総合時刻表の作成	R3:時刻表作成・Googleマップ上の経路検索を整備			整備・適宜更新		
事業-13 愛着事業(PRイベント・乗り方教室等)の実施	公共交通に関するPRイベントの開催	随時:イベント時における公共交通PRブースの設置 随時:乗り方教室の実施			PR等の実施		
事業-14 モビリティ・マネジメントの実施	高校生などを対象としたモビリティ・マネジメントの実施				未実施		

3-3 目標指標の達成状況

○現行計画の計画期間内における目標（数値指標）の達成状況は下表のとおりであり、4つの目標のうち目標達成はありませんでした。

○なお、目標未達成の要因として、新型コロナウイルス感染拡大の影響により様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあるため留意する必要があります。

表 数値目標の達成状況

数値指標	現状	目標	評価	達成状況
鉄道・路線バスの市民一人当たりの年間利用者数	9.18 (H29)	9.18 (R5)	7.12 (R4)	△
市民バスの年間利用者数	59,644 (H29)	70,000 (R5)	46,235 (R4)	△
中心市街地の歩行者通行量 (4日間の調査をもとに算出)	10,974 (H30)	11,000 (R5)	9,077 (R4)	△
市民バス等の確保・維持に掛かる利用者一人当たりの財政負担額	951.9 (H29)	950.0 (R5)	1292.0 (R4)	△

○：達成、□：達成はしていないが改善がみられた、△：改善がみられない

(参考) 指標に係る数値の推移

①都市間連携軸（鉄道・路線バス）の利用者数

- 国道 281 号の都市間連携軸（路線バス）を優先にすることとして、基幹交通軸（市民バス）の運行を見直しましたが、思うように利用者の増加につながりませんでした。
- 都市間連携軸（鉄道・路線バス）の利用者数は 2018 年から 2019 年にかけては概ね横ばいに推移していたものの、2020 年度には前年比 71.7% まで大幅に減少しており、新型コロナウイルス感染拡大による行動制限やリモート勤務・授業の拡大などを踏まえた外出機会の減少の影響が大きく起因しているものと考えられます。
- 2020 年度から 2022 年度にかけては利用者数が横ばいで推移しており、大幅な減少にはつながっていないものの、コロナ禍以前の利用者数への回復には至っていない状況にあります。

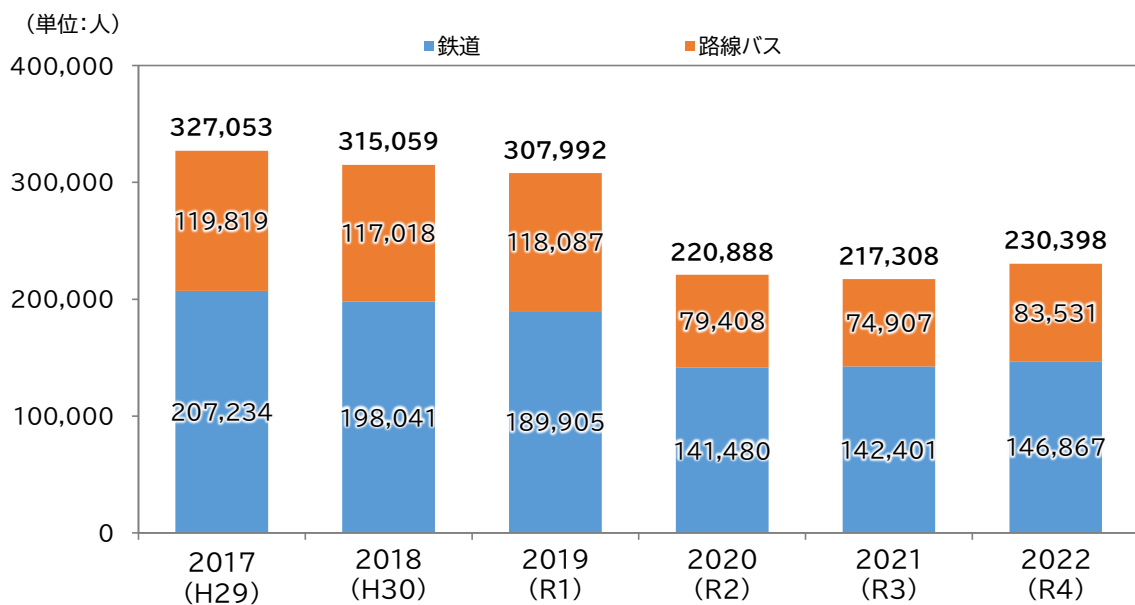


図 都市間連携軸（鉄道・路線バス）の利用者数

資料:交通事業者提供資料

②基幹交通軸（市民バス）の年間利用者数

○基幹交通軸（市民バス）の全路線の利用者数の推移をみると、2017年度の59,644人に対し2022年度が46,235人と13,409人減少しています。特に久慈海岸線は、2022年度までに4,904人と37.2%減少しています。その背景として、2019年度に小袖海岸を起点とし7月から9月の期間で増便を図るなど観光利用を見据えた再編を実施しましたが、コロナ禍による外出自粛などが起因し、利用者の増加には結びつかなかったと考えられます。また、山根線も利用者が減少していますが、これまで利用が多かった新山根温泉べっぴんの湯の源泉減少により営業を休止せざるを得ない状況となり、それが起因して利用者減少につながったものと考えられます。

○また、土日祝日の市日便を追加しましたが、利用者は増加しませんでした。

○一方、山形線は、基幹交通軸（市民バス）が運行していない地域に対する移動手段として導入した結果、利用者数増加につながったと考えられます。また、川代線は、下りの運行本数を2本に増便し土日祝日の市日便の運行へと拡大し利便性を向上させた結果、利用者の増加につながりましたが、費用対効果から見ると想定したほどの増加にはなりませんでした。

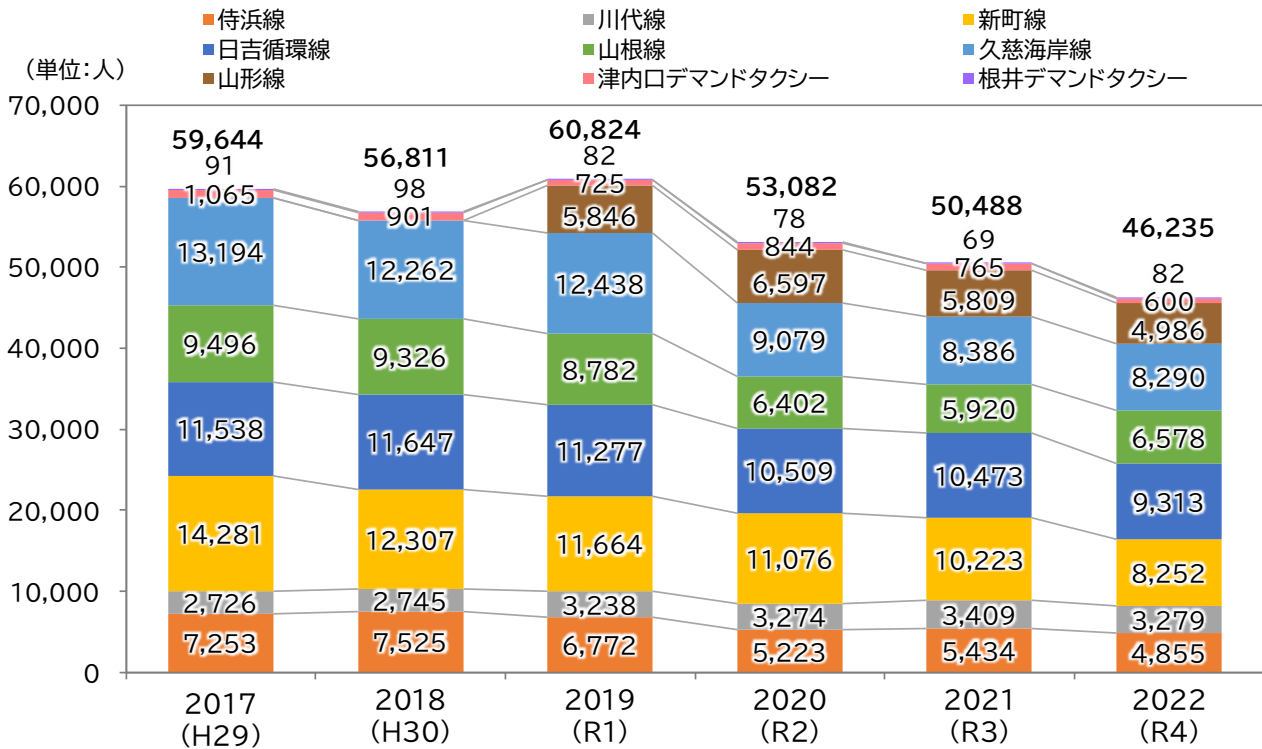


図 基幹交通軸（市民バス）の路線別利用者数の推移

資料：交通事業者提供資料

③中心市街地の歩行者通行量

- 網形成計画策定後からこれまでに久慈駅前広場整備事業や複合施設整備事業（久慈市情報交流センター YOMUNOSU | よむのす）により中心市街地の拠点を整備しました。
- また、三陸沿岸道の開通に伴い久慈インターチェンジが整備され、交通アクセスの向上に伴う来訪者の増加が見込まれました。しかし、中心市街地の歩行者通行量の推移をみると、2018年度の10,974人から2022年度の9,077人と1,897人減少しています。
- 要因として、中心市街地の人口減少に加え、新型コロナウイルス感染拡大による行動制限により、イベント事業等の実施が難しく歩行者通行量の減少につながった可能性があります。

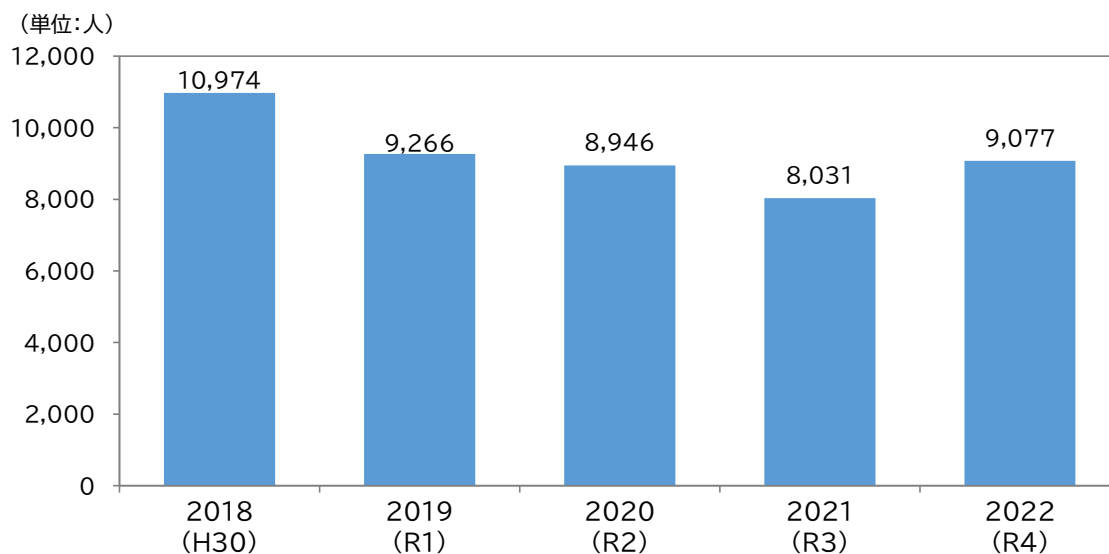


図 中心市街地の歩行者通行量

資料:商工会議所の通行量調査

④基幹交通軸（市民バス）等の財政負担総額と利用者1人当たりの財政負担額の推移

- 2018年度末に策定した網形成計画に基づき、2019年度から基幹交通軸（市民バス）の再編・見直しを実施し、利便性の向上を図りましたが、財政負担に対して利用者が想定したほど増加せず、財政負担額が増加しました。
- また、2019年度以降はスクールバスと患者輸送バスが増加傾向にあり、1人当たりの財政負担額も1,000円を上回っています。
- 基幹交通軸（市民バス）、スクールバス、患者輸送バスがそれぞれに運行することで、経路や運行目的の重複による非効率な運行につながっているものと懸念されるため、リソースを統合し、効率化を図る必要があります。

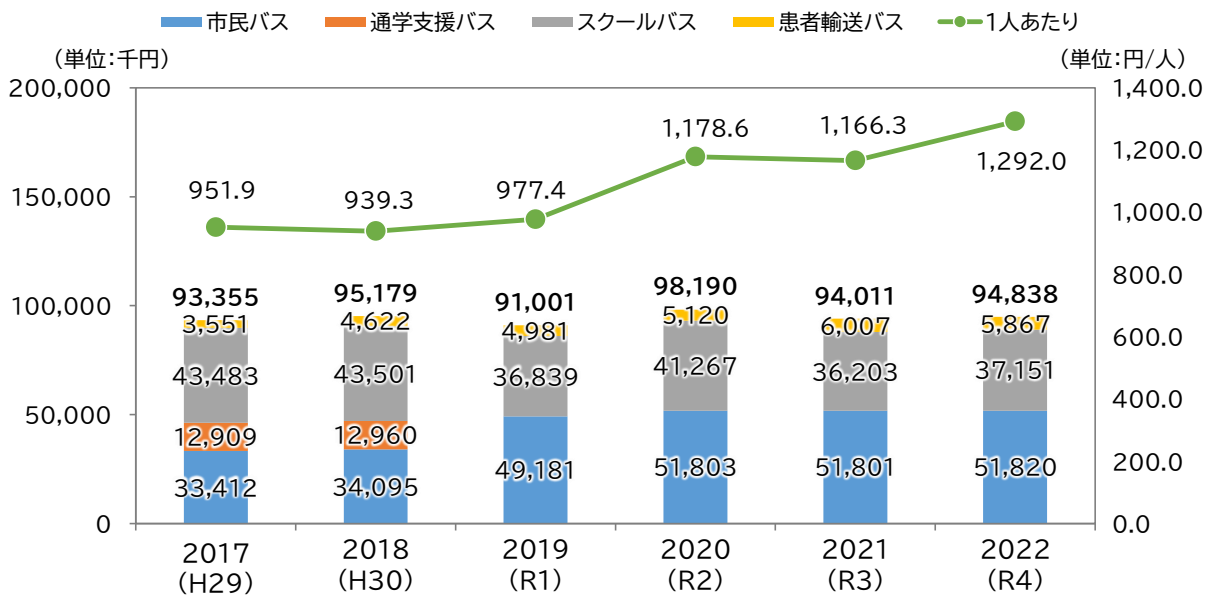


図 基幹交通軸（市民バス）等の財政負担総額と利用者1人当たりの財政負担額の推移

資料:交通事業者提供資料

4. 公共交通を取り巻く課題

課題1：市街地における魅力向上に向けた回遊性の向上

- 本市では鉄道駅である久慈駅を中心としたまちづくりを進めてきており、市街地周辺への都市機能の集積などが進められてきています。
- また、久慈駅周辺だけではなく、天神堂・栄町地区や小久慈地区、長内地区のエリアなどでは、従来から人口が集積しており、現在も一定程度の人口が集積するエリアとなっています。
- 公共交通においても、網形成計画に基づき基幹交通軸（市民バス）の見直しを行い、市街地における利便性の向上に向けた取り組みを進めています。
- 一方、基幹交通軸（市民バス）による市街地での運行頻度は、県立久慈病院などへのアクセス性は一定程度確保されていますが限られたリソース（車両・乗務員・財源など）で運行していることもあり、市街地及び人口密集エリアにおける運行頻度は総じて高くない状況にあります。
- 市街地等のさらなる活性化に向けては、市街地の主要拠点間の移動しやすさの向上や、居住地としての暮らしやすさ・魅力向上などを図ることが重要であり、基幹交通軸（市民バス）を中心とした見直しにより、市街地でのさらなる利便性の向上を図ることが必要です。

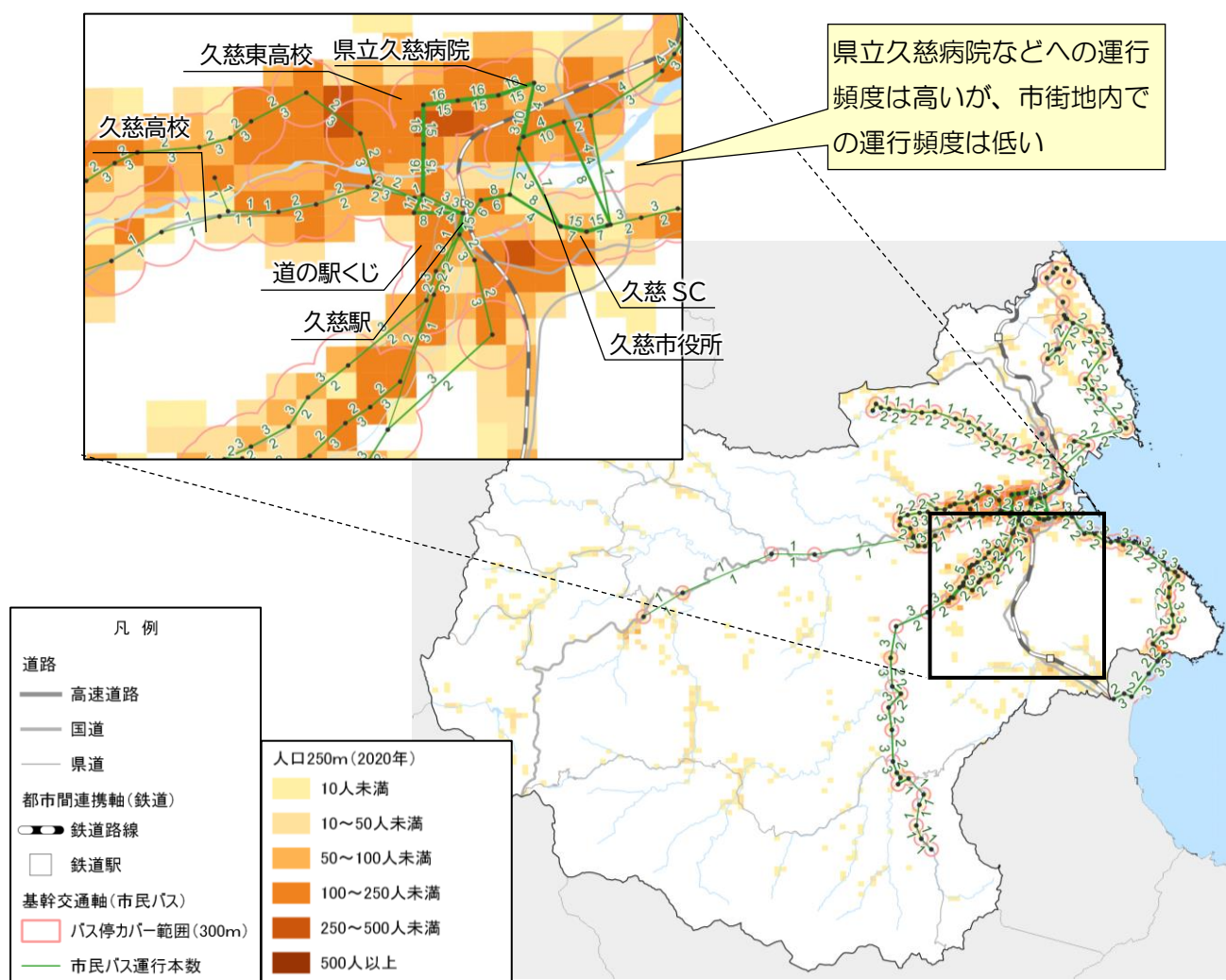


図 基幹交通軸（市民バス）の区間別の運行頻度（便/日）

※市民バスのみでの運行頻度であり、民間事業者の路線バスの運行頻度は含まれていません。

資料：久慈市

課題2：各地域と市街地を結ぶアクセス手段の適切な確保

- 商業施設や病院などの主要な施設は中心市街地の周辺に立地しており、市民においても買い物・通院の日常生活の移動では市街地へ移動する実態がみられます。
- こうした移動特性に合わせて各地域から市街地へのアクセス手段として基幹交通軸（市民バス）をはじめとした公共交通サービスを提供していますが、特に基幹交通軸（市民バス）の運行頻度は1日当たり2～3往復程度であり、一部の路線ではこれに加えて曜日を限定した運行となっているなど、利便性が高くない状況です。
- なお、各路線の現在の利用者数が多くないことから、運行本数の増加などの検討には結びついていないものの、地域の実情に適した運行方法・サービス水準への見直しにより、市民が日常生活の移動手段として認識を高め、利用につながることも期待されます。
- 地域により人口の集積状況なども異なっていることから、各地域の特性に合わせて、適切な運行方法を選定しつつ、利便性の向上に向けた検討を行うことが必要です。
- また、各地域と市街地への移動に対応するとともに、市外への移動の対応も考慮することが重要であるため、市内移動への対応を基本としつつ、広域的な公共交通（都市間連携軸（鉄道・路線バス））との接続についても留意することが必要です。

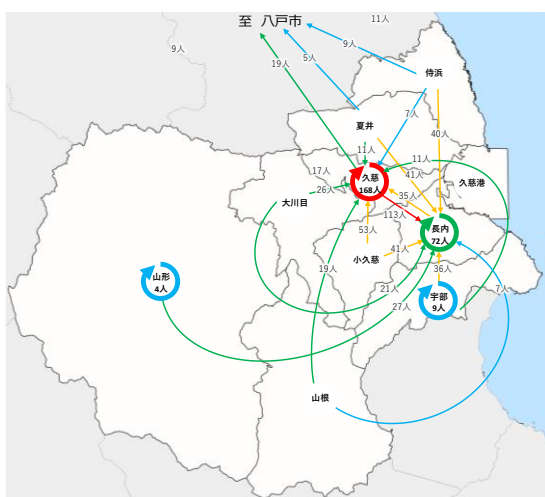


図 買い物の移動先

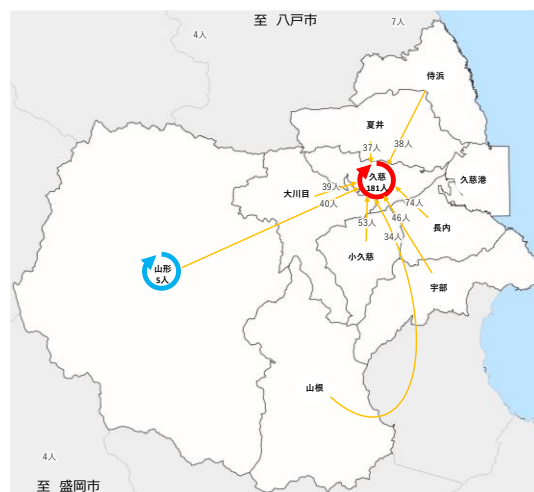


図 通院の移動先

資料：R4 市民アンケート調査

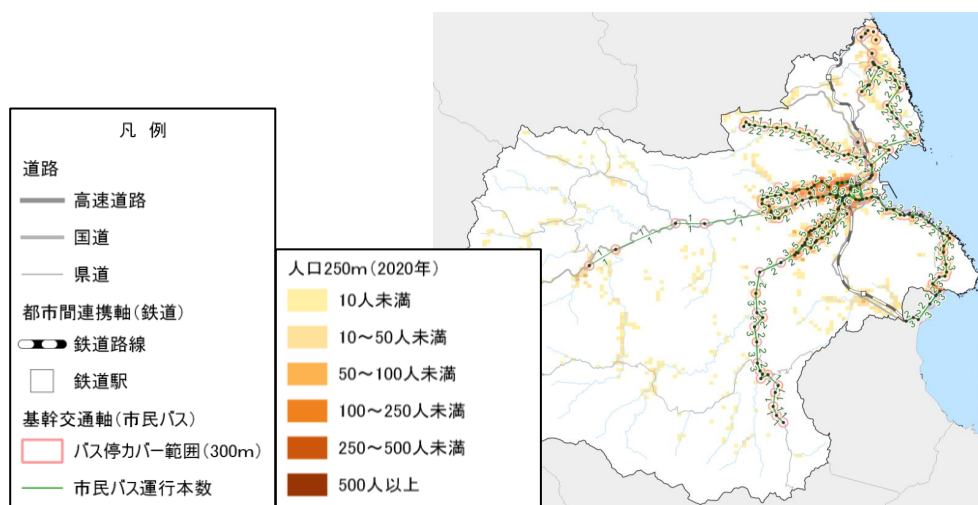


図 基幹交通軸（市民バス）の区間別の運行頻度（便/日） ※再掲

※市民バスのみ運行頻度であり、民間事業者の路線バスの運行頻度は含まれていません。
資料：久慈市

課題3：各地域内の鉄道や路線バス・市民バスへの接続性の向上等

- 本市では都市間連携軸（鉄道・路線バス）・基幹交通軸（市民バス）・デマンドタクシーを中心として、市民の移動手段確保を行っています。人口が広い範囲に分散している郊外部の地域においては、公共交通の乗降場所までの距離が遠いなど、十分にカバーしきれていない範囲も存在しています。
- なお、山形地域については、各地域から山形診療所までの移動手段として患者輸送バスを運行していますが、あくまで山形地域内の各地区から診療所までの移動に対応するものであることから、都市間連携軸（路線バス（JR バス東北・白樺号））との接続はあまり考慮されていません。また、宇部地域においては、三陸鉄道リアス線の陸中宇部駅が立地しているものの、駅までの距離が離れたエリアがあるなど、アクセス性が良くない状況です。
- このほか、基幹交通軸（市民バス）が既に運行する地域においても、バス停までの距離が遠く不便を感じるエリアがあるなどの問題も散見していることから、各地域内において地域に適した移動手段の確保が必要です。
- 加えて、市街地周辺においては広域道の駅の整備に伴う移動ニーズの変化を勘案し、適宜見直しを行うなど地域内での移動の利便性の向上を図ることが必要です。

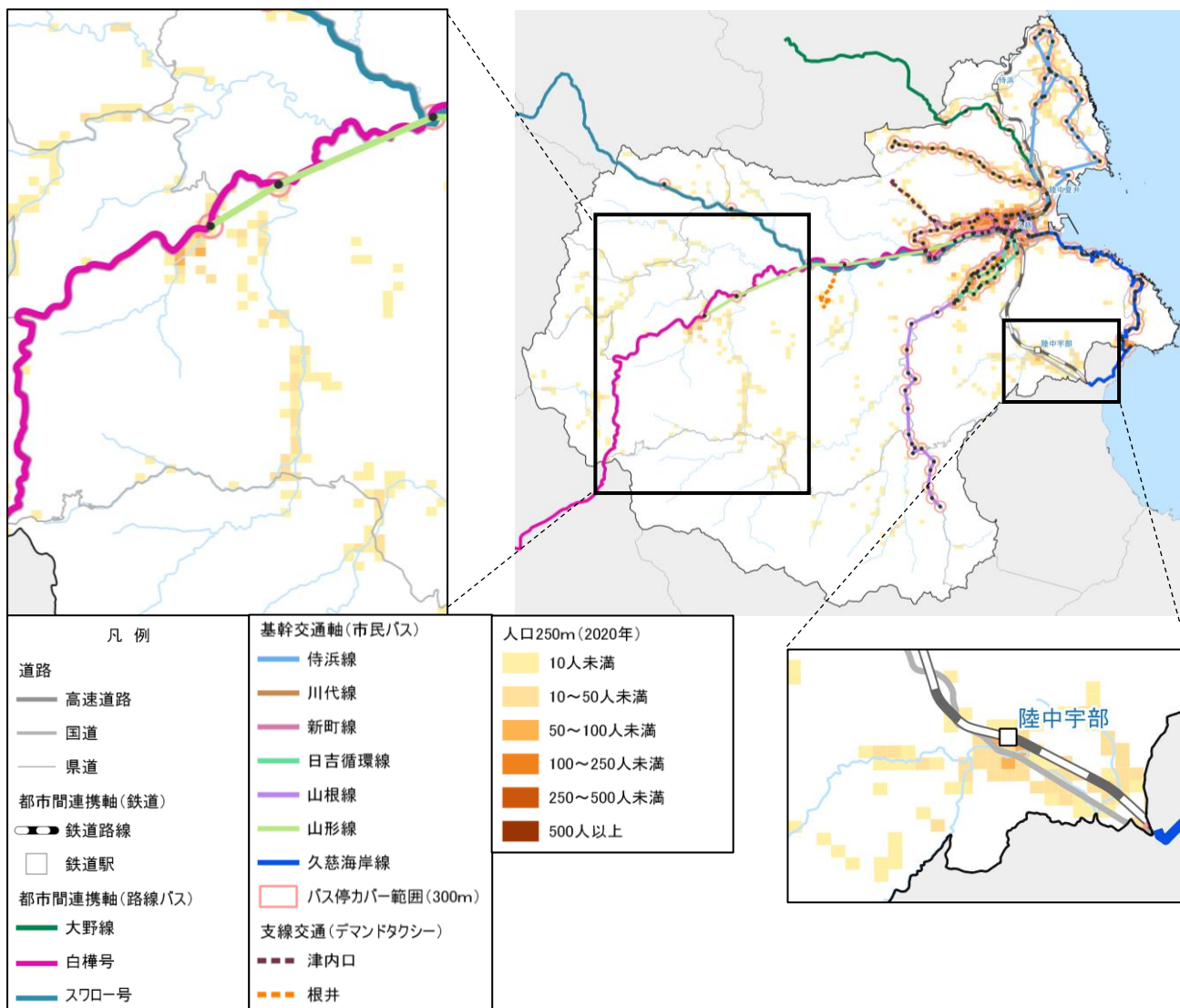


図 公共交通の運行状況及びバス停 300mカバー圏域

資料:久慈市

課題4：都市間連携軸（鉄道）の維持に向けた更なる利用促進の検討

- 都市間連携軸（鉄道）については、他都市から本市への移動手段であるほか、本市から八戸市・宮古市などの沿岸部の都市への日常生活の移動手段（広域的な連携軸）として重要な役割を果たしています。
- 他方、都市間連携軸（鉄道（JR 八戸線・三陸鉄道リアス線））の利用者数の減少については、網形成計画にも問題点として示していましたが、依然として減少傾向にあり、先述のとおり、コロナ禍により2020年度からは大幅に利用者数が減少しています。
- JR 八戸線については鮫駅～久慈駅間の平均通過人員が318人/日であり、営業係数¹は2,422円であるなど、採算性の低い状況となっています。
- 都市間連携軸（鉄道）の利用促進に向けて、本市ではさまざまな企画等を行ってきていますが、今後も広域的な連携軸として都市間連携軸（鉄道）を確保・維持するため、さらに利用促進を進め、利用者の拡大を図ることが必要です。

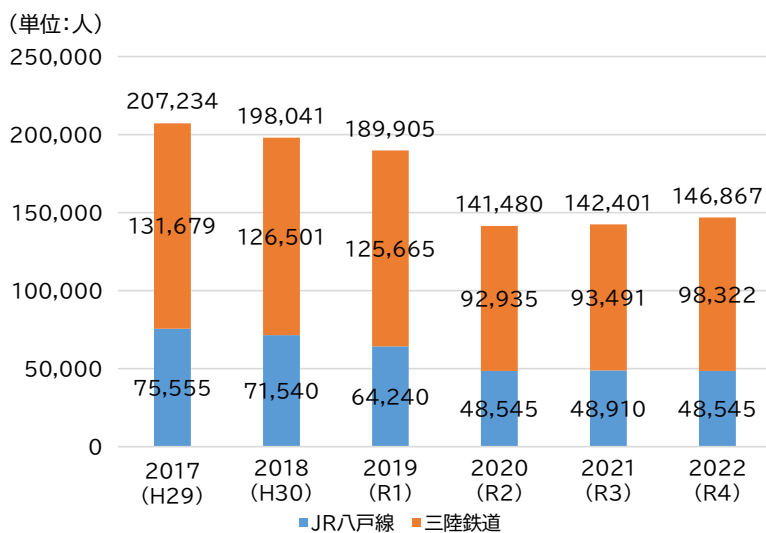


図 久慈駅（JR 八戸線・三陸鉄道）の年間乗車人数

今が旬！三陸鉄道で行く 牡蠣小屋ツアー2022
ご旅行出発日 1/13(木)

この企画は、地域公共交通の利用促進と地域振興を目的とした、マイバス・マイレールプロジェクトの一環で実施するツアーです。

○行き先 山田駅&宮古市

○旅行行程(休日が案内いたします)

時間	内容
8:05	久慈駅発
8:18	野田村発
9:45	宮古駅着
10:25	鮎ヶ崎の科学館着
11:30	山田村小豆蔵での昼食
13:00	いせんべい作り体験
14:10	みやこショップなどでお買い物
15:16	宮古駅発
16:41	野田村着
16:54	久慈駅着

○参加代金 お支払い実額 (A)～(B) 3,500円
※野田村発着でも料金は一律です。

○募集定員 ※往復乗車できる方限定 最大30名(兼小旅行人員15名)

○申込締切 令和4年1月7日(金)
※定員になり次第締切の切り

○参加条件 新型コロナウイルスワクチン2回接種証明書又はPCR検査結果における陽性証明書の提示が必要です。※2歳未満については、保護者が同行する限り必要ありません。

○その他 消費税は別払いしません。当日は、乗降券紐通票が同行案内します。

※参加特典
・三陸乗車通票
・お土産
・2,000円クーポン
以上が付きます。

※若手市民限定：若手旅店舗プロジェクト対象のためお支払い実額(お一人様)

項目	旅行代金
参加者	旅行代金(A) 6,500円
	旅行代金支援額(B) 3,000円
	お支払額(A)～(B) 3,500円

※お支払先：久慈市役所 地域づくり推進課
電話0194-52-2114(直通) 平日8:30～17:15
申込先：みなみのりトラベル東三陸支店 久慈本店
電話0194-53-3221 平日10:00～18:00

旅行企画・実施：みなりのりトラベル東三陸支店 企画協力：久慈市

図 都市間連携軸（鉄道）の利用促進策の例

資料：交通事業者提供資料

¹ 100円の収入を上げるのに要した費用を示す指標

課題5：観光振興に向けた市内の各拠点への移動手段確保の検討

- 本市への観光入込客数（直近5年間）は、2017年から2019年にかけて微増傾向にありましたが、2020年においては新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、前年比5割以下に減少し、2021年度にかけても回復の兆しはみられません。
- 一方、2022年度においては、ウィズ・アフターコロナに向けて国や県、市町村、民間事業者において観光施策の再開を進める動きが続いており、今後は観光入込客数の回復に期待される所です。
- 本市は久慈海岸や久慈琥珀博物館、もぐらんぴあ水族館、山根温泉、平庭高原など、多くの観光資源を有しており、これらの地点に対して公共交通でのアクセス手段（基幹交通軸（市民バス）など）もある程度確保しているところではありますが利便性が高くなく、多様化する観光客の移動ニーズに十分に対応しきれていない実態です。
- なお、観光客の移動については、時期やイベントなどによって流動的であり、さらに本市内に留まらず広域的な観光移動を行うことも多いことにも留意することが重要です。
- このため、本市の公共交通については、市民の生活交通としての役割を基本としながらも、観光客の移動ニーズ等を踏まえて、休日の運行の見直しを検討することが必要です。
- また、観光振興には、公共交通と観光施策との連携が不可欠であることから、利用者のニーズに対応した体制の構築を行うことが必要です。

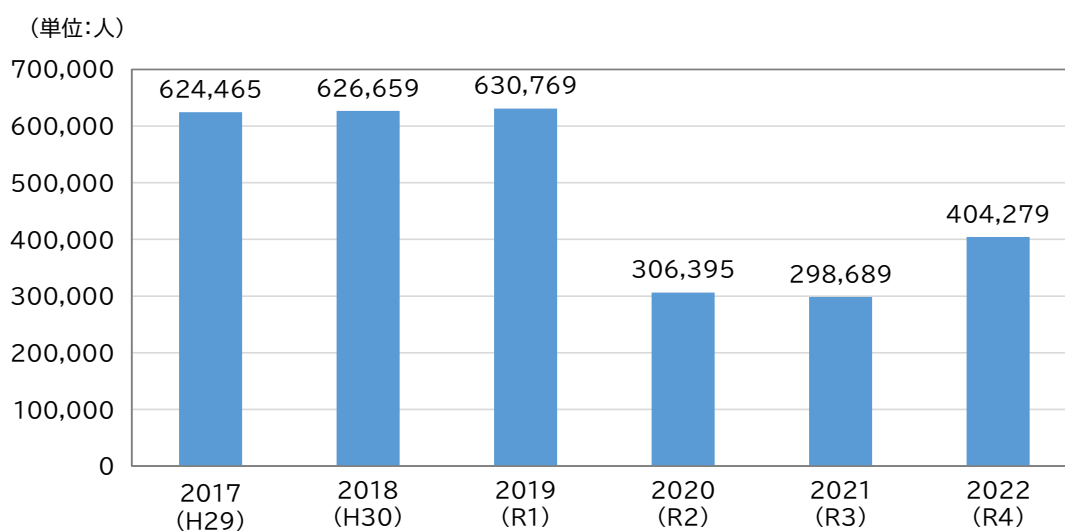


図 久慈市の年間観光入込客数

資料:岩手県観光統計

課題6：公共交通に対する新たな利用者の取り込みが必要

- 公共交通（都市間連携軸（鉄道・路線バス）・基幹交通軸（市民バス））の年間利用者数は過去5年間で、全体的に減少傾向にあり、2020年には新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり大幅に利用者が減少しています（基幹交通軸（市民バス）については、2019年に山形線の運行開始により、全体利用者数が一時的に増加したものの、その後は減少傾向）。
- 現在では徐々にコロナ禍以前の生活に戻りつつあり、通勤や通学、通院など、生活に必要な移動については日常的に行われているものの、公共交通の利用者数は回復しきれていません。
- 一般的に公共交通のメインユーザーは高校生や高齢者など、自由な移動に制約を持つ年齢層が中心であり、本市の公共交通利用者の年齢層もおおよそ同様の傾向にあります。一方で、高校生や高齢者などの年齢層においても、家族などの送迎による移動の割合が多くなっています。
- 公共交通の利用者減少の背景として、コロナによる大きな外部要因はありながらも、その上でメインユーザー層における新たな利用の取り込みが十分に図られていないことが要因として大きいものと考えられます。
- このため、高校生や高齢者などの移動に制約を抱える市民において、公共交通に対する意識の醸成やターゲットを絞った利用促進などを行うことにより、新たな利用の取り込みを図ることが必要です。
- また、そうした利用の基盤を確保した上で取り組みの対象を市民全体に拡大し、さらなる新たな利用の取り込みを検討することが必要です。

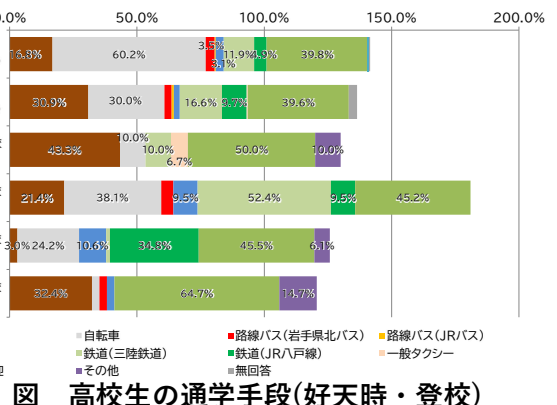
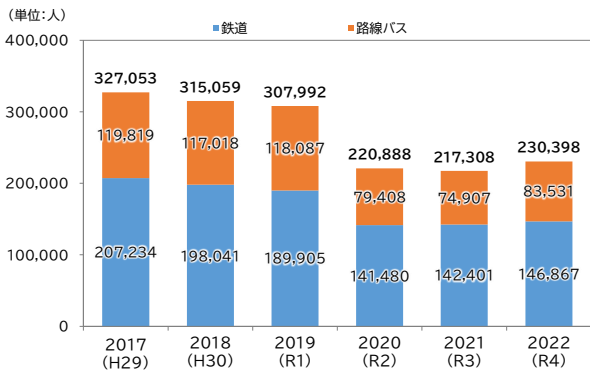


図 都市間連携軸(鉄道・路線バス)の年間利用者数の推移

図 高校生の通学手段(好天時・登校)

資料:久慈市

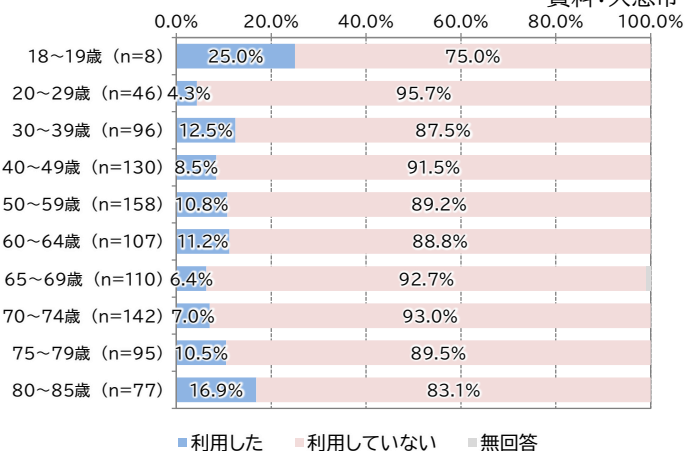


図 年齢別の公共交通の利用の有無(直近3カ月以内)

資料:R4 高校生アンケート調査

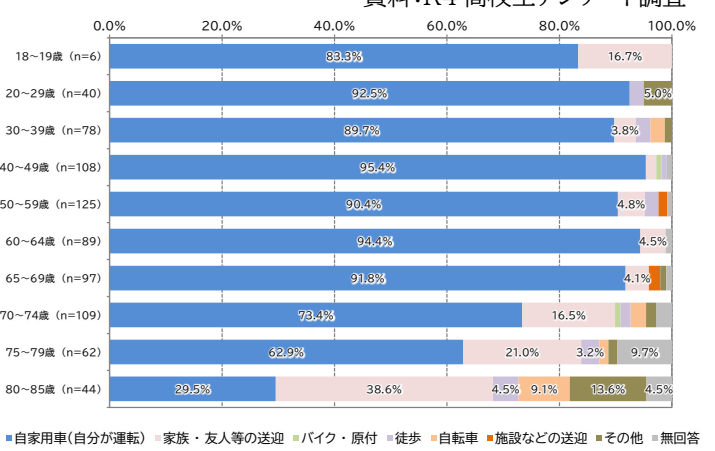


図 公共交通未利用者の現在の移動手段

資料:R4 市民アンケート調査

課題7：公共交通に係る各種情報の発信強化が必要

- 市では網形成計画に基づき、基幹交通軸（市民バス）の再編や時刻表の見直しなどを進めたほか、公共交通のデータ化（GTFS データ化）を行い、Google マップ上でも経路検索可能とするなど、情報提供などの改善も進めています。
- これらの取り組みについて、市民の約 1～2 割程度が取り組みを行ったことを「知っている」と回答しているものの、多くが「知らない」と回答しており、特に普段の利用に影響のある利用者層においても「知らない」と回答する割合が高い傾向がみられます。
- 公共交通を利用していない市民が「知っている」と回答していることに関しては、周知・広報が全体的に行われていると一定程度プラスの評価ができるものと思われませんが、利用者に対して十分な周知・広報ができていない点についてはマイナスの評価であると考えられます。
- 使いやすい公共交通ネットワークを整備したとしても、それらを十分に認識されなければ意味のないこととなるため、公共交通の見直しや新たな取り組みに関する周知・広報を行うとともに、公共交通の運行に関することについても、情報発信・案内等の強化を図ることが必要です。

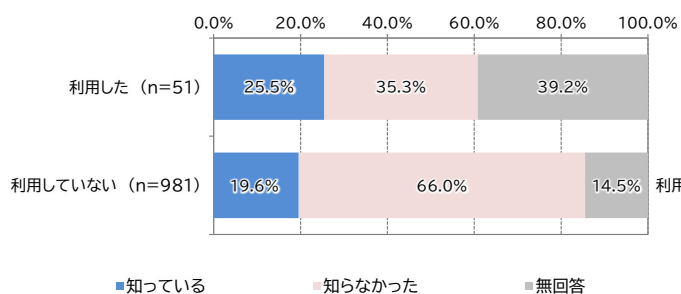


図 「市民バスの再編・見直し」に対する認知状況

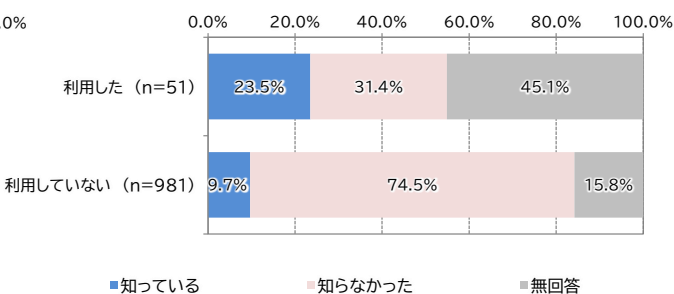


図 「時刻表の見直し」に対する認知状況

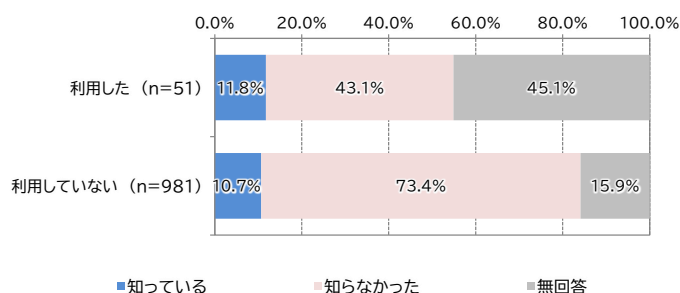


図 「Google マップ上でバスの経路・時間を検索できるようになった」に対する認知状況

資料:R4 市民アンケート調査

課題 8：公共交通を安全・安心に利用できる環境の確保

- 本市の公共交通ネットワークは久慈駅を中心に形成し、2020年の久慈市情報交流センター YOMUNOSU の整備など、拠点性の向上に向けた取り組みを進めています。
- 久慈駅周辺や道の駅くじやませ土風館、県立久慈病院などの利用が多い拠点においては屋内での待合スペースの確保や、案内・誘導などの整備を行い、待ちやすく・情報がわかりやすい状態になっているものと考えられます。
- 一方、市内の各所に設置されるバス停については、一部では盤面等の劣化（文字のかすれ、情報の欠損など）がみられるほか、上屋やベンチなども十分に設置されているとは言えない状況にあります。
- 全てのバス停において待合環境を整備することは現実的ではないものの、一定程度利用がみられるバス停などについては整備を検討するほか、周辺の施設（商店・施設など）を活用した待合スペースの確保や、地域の協力による待合環境の改善など、着手可能な範囲から改善を行い、誰もが公共交通を安全・安心に利用できる環境を確保することが必要です。

課題 9：利用しやすさの向上に向けた各種設備等の充実

- 本市の基幹交通軸（市民バス）については、路線ごとに計 4 社へ委託して運行を行っており、車両の調達についても各社で行っていることから、会社により車両が異なる状況にあります。
- また、車両の設備においても各社により異なっており、IC カードの実装が行われている会社は 4 社中 1 社であるなど、設備環境においても会社ごとに差が生じている状況です。
- また、昨今の AI・ICT 技術の進展に伴い、公共交通の利便性向上やサービス改善の検討に対してこれらの技術やデータを活用するケースも多く見られており、本市においてもさらなる利便性・効率性を図る上では、こうした新たな技術の取り込みも重要であると考えられます。
- このため、利用者における利用しやすさの向上に向けて、車両の設備などの改善を進めるとともに、可能なかぎり同一の基準での基幹交通軸（市民バス）の運行に向けた協議・調整を進めることが重要です。
- また、市全体の公共交通の利便性・効率性の向上に向けて、新たな技術の活用についても視野に入れ、本市における活用方策についての研究などを進めることが必要です。



図 基幹交通軸（市民バス）の車両の例（左：岩手県北バス、右：ヒカリ交通）

5. 計画の基本方針・基本目標

5-1 基本方針

○下図は本計画の前計画となる『久慈市地域公共交通網形成計画』における基本方針を示したものの、計画策定から5年が経過した現在も以下の基本方針が大きく変わるような状況に変化していないことから、本計画においてもこの基本方針を引き継ぐこととします。

■本市がめざす将来像

子どもたちに誇れる 笑顔日本一のまち 久慈

■関連計画から公共交通に求められる役割

- 【市全体のまちづくりを支える役割】
- 【市街地中心部へのアクセス性や回遊性を確保する役割】
- 【公共交通事業の確保維持の役割】
- 【地域全体で公共交通を支える体制整備】

■検討にあたり留意すべき事項

- 国・県における公共交通を取り巻く環境の変化
- 新たなサービス（MaaSなど）

■久慈市の公共交通の課題

- 市街地における魅力向上に向けた回遊性の向上
- 各地域と市街地を結ぶアクセス手段の適切な確保
- 各地域内の鉄道や路線バス・市民バスへの接続性の向上等
- 都市間連携軸（鉄道）の維持に向けた更なる利用促進の検討
- 観光振興に向けた市内の各拠点への移手段確保の検討
- 公共交通に対する新たな利用者の取り込みが必要
- 公共交通に係る各種情報の発信強化が必要
- 公共交通を安全・安心に利用できる環境の確保
- 利用しやすさの向上に向けた各種設備等の充実

基本方針1 市内・市外の交流活性化に資する公共交通（まちの持続性）

○久慈圏域の中核として市内外の連携を支えるとともに、市内における地域間の連携強化を支え、さらなる交流活性化に資する公共交通をめざす。

基本方針2 過度に自動車へ依存しない暮らしを支える公共交通（公共交通の利便性）

○学生も高齢者も、誰もが気軽に外出・移動できる環境を整え、自動車が無くても安心して暮らすことができる生活を支える公共交通をめざす。

基本方針3 誰もが利用しやすく・事業者も運行しやすい公共交通（公共交通の効率性）

○地域の特性や市民ニーズに応じた公共交通サービスを提供するとともに、交通事業者も将来にわたって無理なく運行することができる公共交通をめざす。

基本方針4 協働により育まれる強固な基盤の公共交通（公共交通の持続性）

○市民・事業者・行政などの様々な主体の協働のもと、みんなで取り組み、みんなで育み、将来的にも持続性が高く、強固な基盤をもった公共交通をめざす。

5-2 基本目標

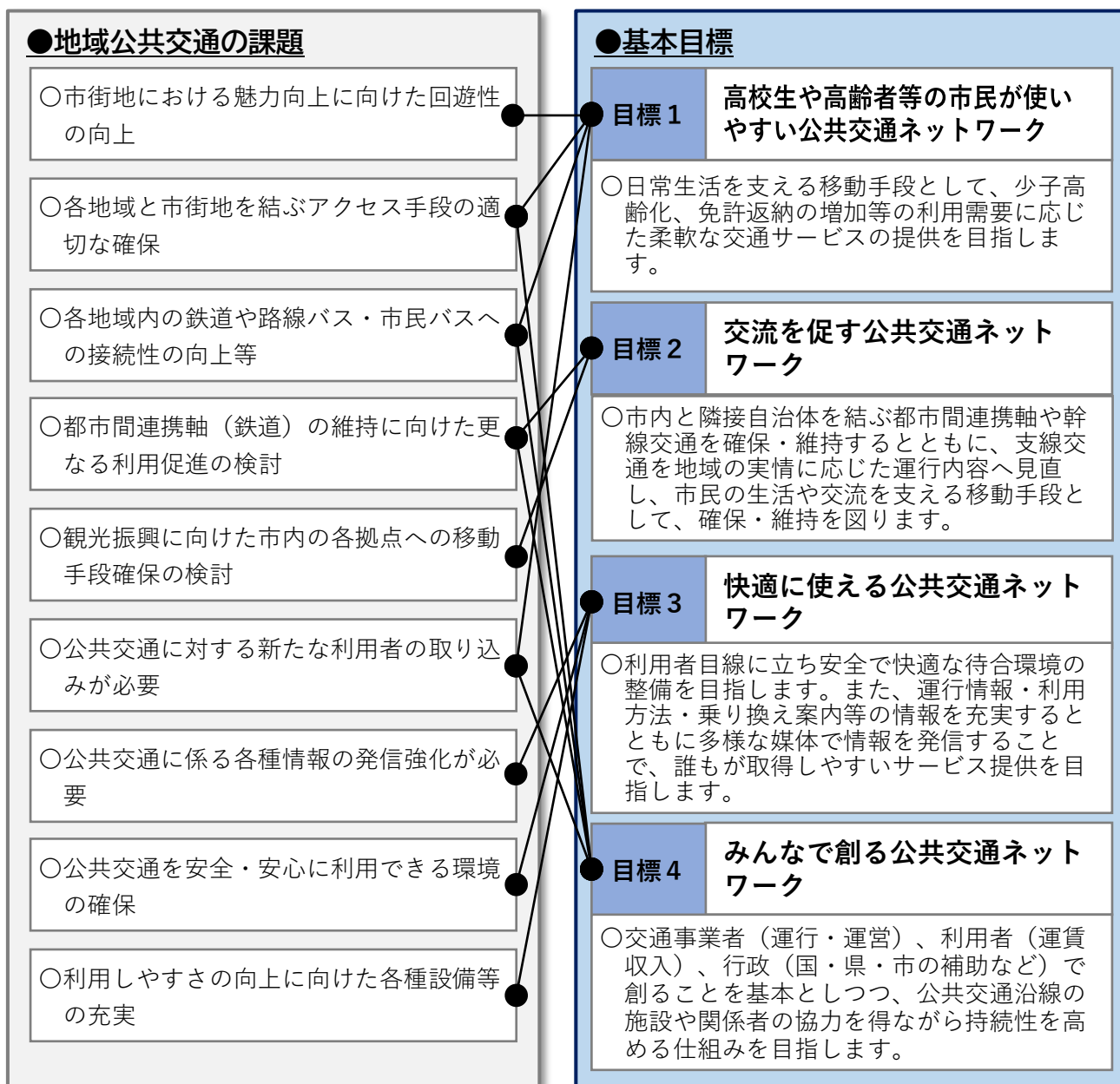
- 前述のとおり、基本方針は引き継ぐ形としますが、これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本市が抱える課題などを踏まえることで、新たに将来像の実現に向けた4つの基本目標を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指します。
- 施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して指標・数値目標を設定し、随時達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指します。





基本方針 1 市内・市外の交流活性化に資する公共交通（まちの持続性）

基本方針 2 過度に自動車へ依存しない暮らしを支える公共交通（公共交通の利便性）




基本方針 3 誰もが利用しやすく・事業者も運行しやすい公共交通（公共交通の効率性）

基本方針 4 協働により育まれる強固な基盤の公共交通（公共交通の持続性）



目標 1	高校生や高齢者等の市民が使いやすい 公共交通ネットワーク	   
-------------	---	--

目標の概要	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活を支える移動手段として、少子高齢化、免許返納の増加等の利用需要に応じた柔軟な交通サービスの提供を目指します。 	
数値目標 の設定	指標 1：基幹交通軸（市民バス）の年間利用回数	
	概要	市民バスの利用回数から市街地及び郊外部における利便性の高い移動手段が確保・維持されているかを評価します。
	数値目標 (R10)	2.0回／年（R4時点では1.4回／年）
	算出方法	基幹交通軸（市民バス）の利用者/久慈市の総人口から利用回数を算出します。 ※基幹交通軸（市民バス）の利用者：交通事業者からの提供データを活用 ※久慈市の総人口：住民基本台帳データを活用

目標 2	交流を促す公共交通ネットワーク	   
-------------	------------------------	--

目標の概要	<ul style="list-style-type: none"> 市内と隣接自治体を結ぶ都市間連携軸や幹線交通を確保・維持するとともに、支線交通を地域の実情に応じた運行内容へ見直し、市民の生活や交流を支える移動手段として、確保・維持を図ります。 	
数値目標 の設定	指標 2：都市間連携軸（路線バス）の利用者数	
	概要	都市間連携軸（路線バス）の利用者数から、広域の移動手段が確保・維持されているかを評価します。
	数値目標 (R10)	100,000人／年（R4時点では83,531人）
	算出方法	都市間連携軸（路線バス）の利用者数を用います。 ※都市間連携軸（路線バス）の利用者：交通事業者からの提供データを活用

目標3 快適に使える公共交通ネットワーク



<p>目標の概要</p>	<p>・利用者目線に立ち安全で快適な待合環境の整備を目指します。また、運行情報・利用方法・乗り換え案内等の情報を充実するとともに多様な媒体で情報を発信することで、誰もが取得しやすいサービス提供を目指します。</p>	
<p>数値目標の設定</p>	<p>指標3：情報発信に関する認知度</p>	
	<p>概要</p>	<p>情報発信により利用促進を図る環境が整備されているかを評価します。</p>
	<p>数値目標 (R10)</p>	<p>12.0% (R4時点では10.8%)</p>
<p>算出方法</p>	<p>市民アンケート結果における「Google マップ上でバスの経路・時間を検索できるようになった」における「知っている」の割合を算出します。 ※アンケート結果を活用</p>	

目標4 みんなで創る公共交通ネットワーク



<p>目標の概要</p>	<p>・交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市の補助など）で創ることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高める仕組みを目指します。</p>	
<p>数値目標の設定</p>	<p>指標4：地域協議会設置数</p>	
	<p>概要</p>	<p>公共交通への興味・関心を高め、公共交通を考える場が整備されているかを評価します。</p>
	<p>数値目標 (R10)</p>	<p>2地域 (R4時点では0地域)</p>
<p>算出方法</p>	<p>地域協議会の設置地域数を算出します。</p>	

全体的
な指標

公共交通の財政負担額

		指標 5：基幹交通軸（市民バス）の利用者一人当たりの財政負担額
数値目標 の設定	概要	多様な連携により、さまざまな目的に公共交通を活用し、使われる機会を増やすことで、公共交通に対する財政負担額が増加する中であっても、現状と同じ程度の水準を確保することを目標とします。
	数値目標 (R10)	1,100 円/人（R4 時点では 1,121 円/人）
	算出方法	<p>基幹交通軸（市民バス）の財政負担額/基幹交通軸（市民バス）の利用者から一人当たりの財政負担額を算出します。</p> <p>※基幹交通軸（市民バス）の利用者：交通事業者からの提供データを活用</p> <p>※基幹交通軸（市民バス）の財政負担額：交通事業者からの提供データを活用</p>

6. 目標達成に向けた施策・事業

6-1 本計画の施策・事業

○本計画の施策・事業一覧を以下のとおりとします。

表 施策・事業一覧

【計画の目標】	【施策体系】
<p>目標①： 高校生や高齢者等の市民が使いやすい公共交通ネットワーク</p>	<p>施策1：地域間の移動を支え連携を促す公共交通ネットワークの利便性向上</p> <p>事業1-1 地域の実情に応じた公共交通の検討 事業1-2 公共交通機関同士の接続性の向上 事業1-3 公共交通以外の移動手手段との統合</p>
<p>目標②： 交流を促す公共交通ネットワーク</p>	<p>施策2：市街地の賑わいを支える公共交通ネットワークの利便性向上</p> <p>事業2-1 日中帯における主要拠点を行き交する区間の単純化 事業2-2 基幹交通軸（市民バス）以外の移動サービスの検討</p> <p>施策3：広域の移動を支える公共交通ネットワークの確保・維持</p> <p>事業3-1 都市間連携軸（鉄道）の確保・維持 事業3-2 都市間連携軸（路線バス）の確保・維持 事業3-3 観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上</p>
<p>目標③： 快適に使える公共交通ネットワーク</p>	<p>施策4：関係機関と取り組む分かりやすい・利用しやすい利用促進の展開</p> <p>事業4-1 利用促進ツールの作成・発信 事業4-2 オープンデータの活用 事業4-3 北いわて MaaS への基幹交通軸（市民バス）の参画 事業4-4 待合環境の整備 事業4-5 基幹交通軸（市民バス）における IC カードの導入 事業4-6 車両環境の統一化</p>
<p>目標④： みんなで作る公共交通ネットワーク</p>	<p>施策5：多様な主体との連携による体制づくり</p> <p>事業5-1 モビリティ・マネジメントの推進 事業5-2 高齢者の交通支援制度の拡充 事業5-3 地域住民との協働による移動手手段の確保</p>

施策 1

地域間の移動を支え連携を促す公共交通ネットワークの利便性向上

事業 1 - 1 : 地域の実情に応じた公共交通の検討

【実施主体：久慈市、市民バス事業者】

- 地域の移動実態に応じて地域間の移動を支える基幹交通軸（市民バス）の運行経路・時間・運行日を見直します。
- 地域間の都市間連携軸（鉄道・路線バス）の接続性向上を図るため、基幹交通軸（市民バス）のダイヤを見直します。
- 通学に利用できるよう、高校生の通学に利用されている路線は運行経路の変更及びダイヤの見直しを検討します。
- 利用の少ない路線・区間や存続が難しい路線は需要に応じて運行形態や運行内容の見直し、効率化を図ります。
- なお、路線の見直しを検討するにあたり、利用実績やビッグデータ（ICカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど）を基に需要の多寡に応じた適正なサービス水準（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。

表 基幹交通軸（市民バス）の見直しイメージ（案）

項目	内容
侍浜線	移動実態に合わせた運行経路、運行日の見直し
川代線	運行経費を考慮した運行形態の検討
新町線	都市間連携軸との競合区間の再検討
日吉循環線	現状維持を想定しつつ、利便性向上に向けて検討を進める
山根線	現状維持を想定しつつ、利便性向上に向けて検討を進める
山形線	経路の延伸
久慈海岸線	運行経路の変更
津内口デマンドタクシー	現状維持を想定しつつ、利便性向上に向けて検討を進める
根井デマンドタクシー	現状維持を想定しつつ、利便性向上に向けて検討を進める

事業 1 - 2 : 公共交通機関同士の接続性の向上

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者】

- 複数の公共交通機関と相互乗り継ぎができるように公共交通を方面別に分かりやすく「可視化」します。
- 久慈駅において、特に都市間連携軸（鉄道）からの乗り継ぎが多い時間帯（通勤・通学の多い朝の時間帯など）、観光などの利用が見込まれる曜日・時間帯について、市内の公共交通の接続時間が適切になるように調整し、接続性の向上を図ります。
- 各交通機関でダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間（交通事業者、行政）でのダイヤ改正情報を共有します。

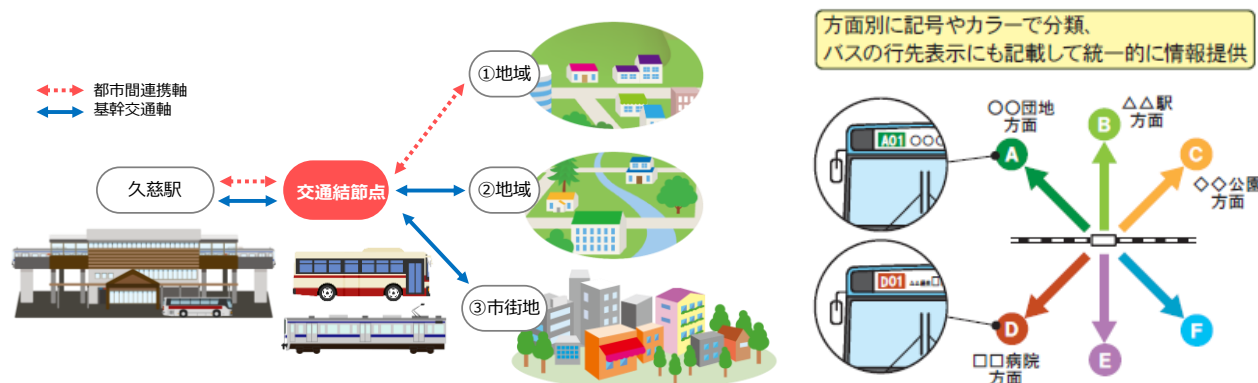


図 中心拠点・乗り継ぎ拠点における乗り換えイメージ

図 バスの可視化イメージ

表 接続性の向上イメージ

項目	内容
バス停の乗り継ぎ抵抗を軽減	○駅前広場に複数の公共交通機関を乗り入れさせ、同じ場所で乗り継ぎができるようにして物理的な抵抗を軽減する。
バスの可視化	○数字+終着地や数字+方面+終着地等を表示して「目的地にたどり着くためにはどのバスに乗車すれば良いか」を分かりやすく提供します。
接続ダイヤの検討	○公共交通機関同士の運行ダイヤを調整し、乗り継ぎ時間を短くします。

事業 1 - 3 : 公共交通以外の移動手段との統合

【実施主体：久慈市、市民バス事業者、医療機関、教育機関】

- 基幹交通軸（市民バス）の運行経路やダイヤを調整し、スクールバスや患者輸送バスの利用者が基幹交通軸（市民バス）を利用出来るように見直しを検討します。

施策 2

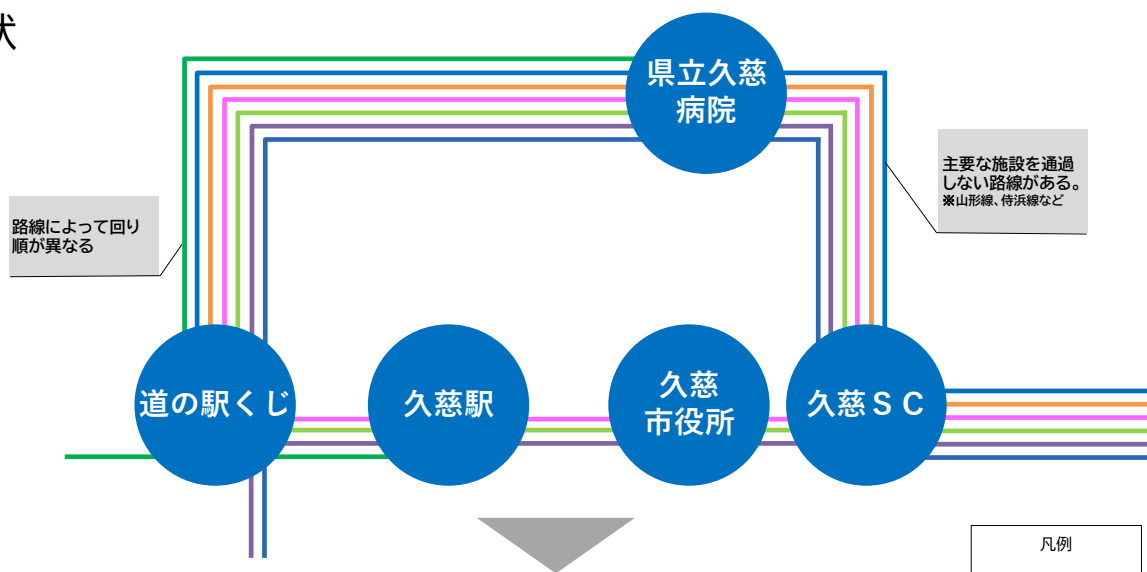
市街地の賑わいを支える公共交通ネットワークの 利便性向上

事業 2-1：日中帯における主要拠点を運行する区間の単純化

【実施主体：久慈市、路線バス事業者、市民バス事業者】

- 市街地内の利便性向上に向け、久慈駅、県立久慈病院の主要拠点を運行する区間について、わかりやすい時刻表・バス表示などへの改善と運行経路の変更を検討します。
- また、利便性向上を図るとともに施策 4 と組み合わせてサービスを可視化し認知度向上を図ります。

現状



見直し後

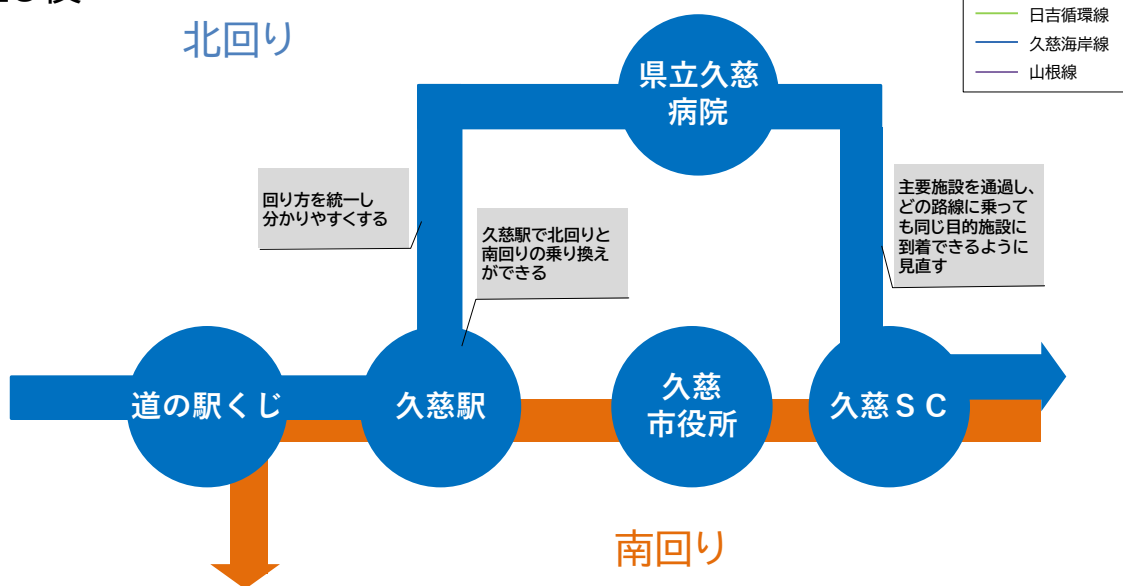


図 まちなか周遊区間のイメージ

事業 2-2：基幹交通軸（市民バス）以外の移動サービスの検討

【実施主体：久慈市、交通事業者】

- 市街地における交通空白地域の解消に向け、都市間連携軸（路線バス）と基幹交通軸（市民バス）ではカバーしきれないエリアを対象にデマンド交通²の導入を検討します。
- 運行形態を見直す場合は、AI を活用したデマンド交通の導入を検討し、複数のエリア間における効率的で最適な配車（複数の交通事業者の車両運用を含む）の実現や、事前及びリアルタイムな予約・配車による利便性の向上、電話に加えて常時対応可能なアプリでの予約受付などの実現を目指します。
- 将来的に、複数モード（都市間連携軸（鉄道・路線バス）・市民バス・乗用タクシー・施設送迎バス等）を束ねた新たな交通サービス「MaaS」の構築に向け、AI を活用した交通以外との連携を見据えたシステム構築について検討します。

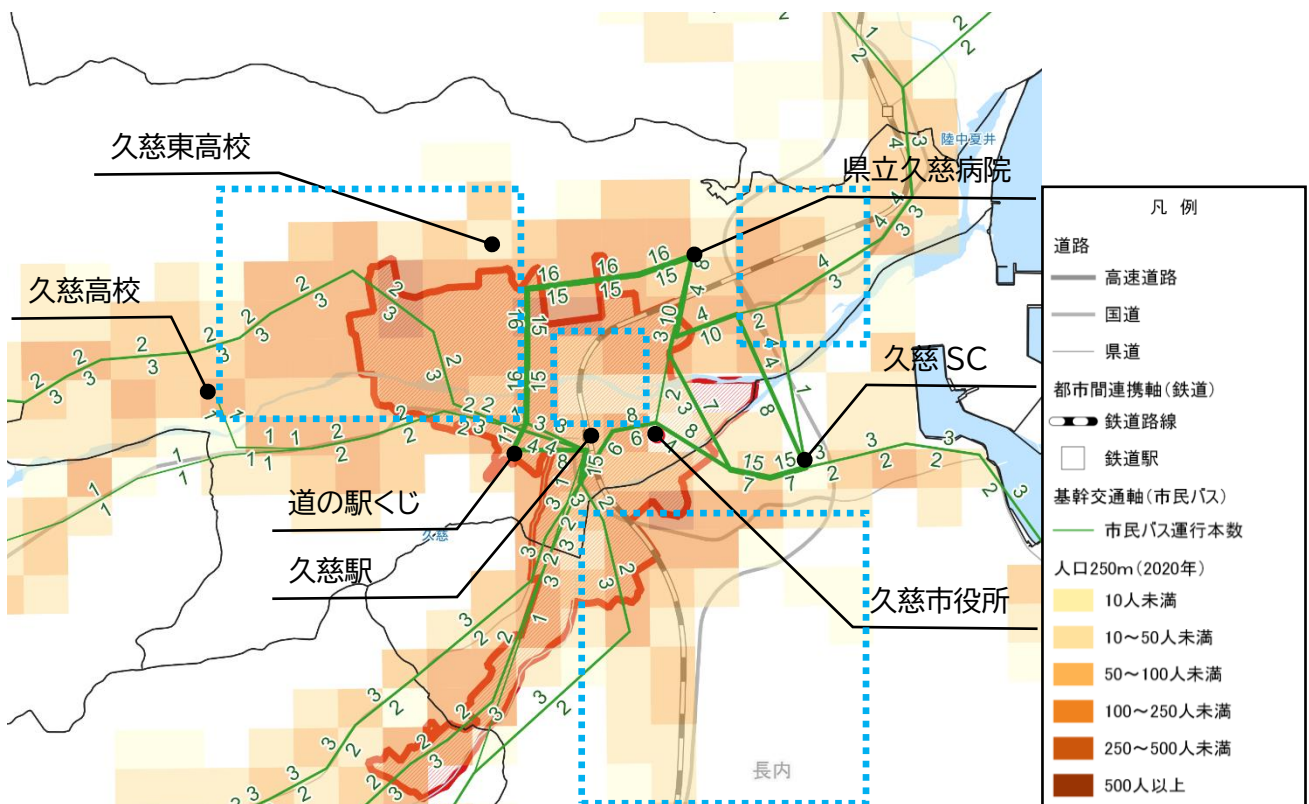


図 基幹交通軸（市民バス）以外の移動サービス検討区域



図 AI デマンド交通のイメージ

² デマンド交通とは、予め決められた範囲内で予約に応じて運行する交通サービスのこと。

施策 3

広域の移動を支える公共交通ネットワークの確保・維持

事業 3-1：都市間連携軸（鉄道）の確保・維持

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、関係市町村】

- 岩手県地域公共交通計画と連携し、広域的な公共交通ネットワークの確保・維持に努めます。
- 日常生活の移動手段として通勤・通学・通院に利用されている三陸鉄道リアス線、JR 八戸線に関して、近隣自治体と連携しながら確保・維持を図ります。
- 交通結節点における都市間連携軸（路線バス）及び基幹交通軸（市民バス）と都市間連携軸（鉄道）の接続性向上に向けダイヤを見直します。
- 都市間連携軸（鉄道）の利用促進事業を継続します。



図 利用促進事業の実施状況（三陸鉄道リアス線ツアーの様子）

資料：久慈市

事業 3-2：都市間連携軸（路線バス）の確保・維持

【実施主体：久慈市、バス事業者、関係市町村】

- 岩手県地域公共交通計画と連携し広域的な公共交通ネットワークの確保・維持に努めます。
- 地域間幹線系統は、地域公共交通確保維持改善事業を活用しつつ路線の確保・維持を図ります。
- 都市間連携軸（路線バス）の利用促進事業を継続します。



「暑くて涼しい」金沢交通。路線バス「久慈大野線」利用促進事業のご案内

路線バス「久慈大野線」で出かけよう！

本日より
グループ・大野線の
ダムカレ
500円引き！

金星観察と 大野ダム ウォーキングツアー

津野駅にある「ひろのまきは天文台」で金星を観望し、「大野ダム観光公園」でダム周辺をウォーキングするツアーです！
天文台では半月形の金星を観望することができます。大野ダムでは、ダム1周 2.5 kmを周辺の自然を楽しみながらウォーキングします。そして、夕景として美しい緑のダムに広がる大野のダムカレを500円引きで楽しめる特典をご用意！ウォーキングがはじまる大野カレを堪能することができます。金星観察と自然を楽しみながら、健康増進に努めましょう！ぜひお申し込みください！

バス乗車時刻・市内各停留所からの料金を表		（※が学生専用（10名未満の場合は））	
バス停	運賃	10名未満	10名以上
久慈駅前	380円	18.30	18.30
久慈駅前	390円	18.31	18.29
野中野	780円	18.32	18.28
野中野	790円	18.33	18.27
野中野	800円	18.34	18.26
野中野	810円	18.35	18.25
野中野	820円	18.36	18.24
野中野	830円	18.37	18.23
野中野	840円	18.38	18.22
野中野	850円	18.39	18.21
野中野	860円	18.40	18.20
野中野	870円	18.41	18.19
野中野	880円	18.42	18.18
野中野	890円	18.43	18.17
野中野	900円	18.44	18.16
野中野	910円	18.45	18.15
野中野	920円	18.46	18.14
野中野	930円	18.47	18.13
野中野	940円	18.48	18.12
野中野	950円	18.49	18.11
野中野	960円	18.50	18.10
野中野	970円	18.51	18.09
野中野	980円	18.52	18.08
野中野	990円	18.53	18.07
野中野	1000円	18.54	18.06
野中野	1010円	18.55	18.05
野中野	1020円	18.56	18.04
野中野	1030円	18.57	18.03
野中野	1040円	18.58	18.02
野中野	1050円	18.59	18.01
野中野	1060円	18.60	18.00

バス料金は、行き・帰りの乗車時に料金納入をお願いいたします。

申込み先
久慈市役所
地域づくり課課長
電話 52-2116
(平日のみ受付)

図 利用促進事業の実施状況（左：久慈・大野線ツアーの様子、右：久慈・大野線ツアーのチラシ）

資料：久慈市

事業3-3：観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、観光施設、タクシー事業者】

- これまで取り組んできている観光客向けサービスを更に継続・拡充させ、観光二次交通の充実を図ります。
- 観光施設へのアクセス手段に向け、関係機関と協議・検討します。

表 観光分野との連携

項目	内容
観光分野との連携	<ul style="list-style-type: none"> ○観光客向けの周遊バスの導入 ○観光地で体験できる様々なメニューと公共交通のチケットをセットにした観光向けパスの販売 ○観光客向けの情報媒体に公共交通に関する情報（アクセス手段、時刻など）を盛り込むよう関係団体に依頼 ○イベント時に合わせて、公共交通の利用に特典を付与したキャンペーンを開催 ○外国人観光客を想定した多言語化マップの作成

■取り組み事例（福島県南会津町）

○町内の観光周遊を促すため、観光協会が主体となった観光タクシープランを企画・販売している。観光地へ直接行けるシャトルバスプランのほか、貸し出す時間を決め、時間内であれば自由に利用できるフリープランもある。

（参考）南会津町 HP：

<https://www.town.minamiaizu.lg.jp/>

The image displays several promotional posters and brochures for Minamiaizu Town's tourism services. Key elements include:

- 駒止温泉シャトル** (Kumashi Onsen Shuttle): Promoting shuttle services to the Kumashi Onsen area with prices ranging from 5,000 to 8,000 yen.
- たかつぶさ子ばねシャトル** (Takatsubasa Kobane Shuttle): Promoting shuttle services to Takatsubasa Kobane with prices from 8,000 to 12,000 yen.
- 駒止温泉×ひめさわりシャトル** (Kumashi Onsen x Himesawari Shuttle): A combined shuttle service with prices from 10,000 to 15,000 yen.
- ひめさわりシャトル** (Himesawari Shuttle): Promoting shuttle services to the Himesawari area with prices from 8,000 to 12,000 yen.
- 観光タクシーフリープラン** (Tourist Taxi Free Plan): A brochure detailing a flexible taxi service with various pricing options.
- レンタカー** (Rental Car): A section advertising car rental services with prices from 6,000 to 37,000 yen.

施策 4

関係機関と取り組む分かりやすい・利用しやすい 利用促進の展開

事業 4-1：利用促進ツールの作成・発信

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民バス事業者、タクシー事業者】

- 新たな交通手段の導入や路線再編・見直しに合わせて市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に利用してもらうため、都市間連携軸（鉄道・路線バス）・市民バス・タクシー・その他の移動手段や中心拠点・乗り継ぎ拠点等の情報を分かりやすくした「総合案内マップ」等の作成を行います。
- 作成した利用促進ツールはホームページへの掲載や広報誌を活用した配布を始め、SNS（YouTube、Facebook等）の活用、商業・観光・医療機関・地元集会所等にも配布し幅広く、周知します。
- 都市間連携軸（路線バス）の運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを活用し、利用者への運行情報を提供し、利用促進を図ります。

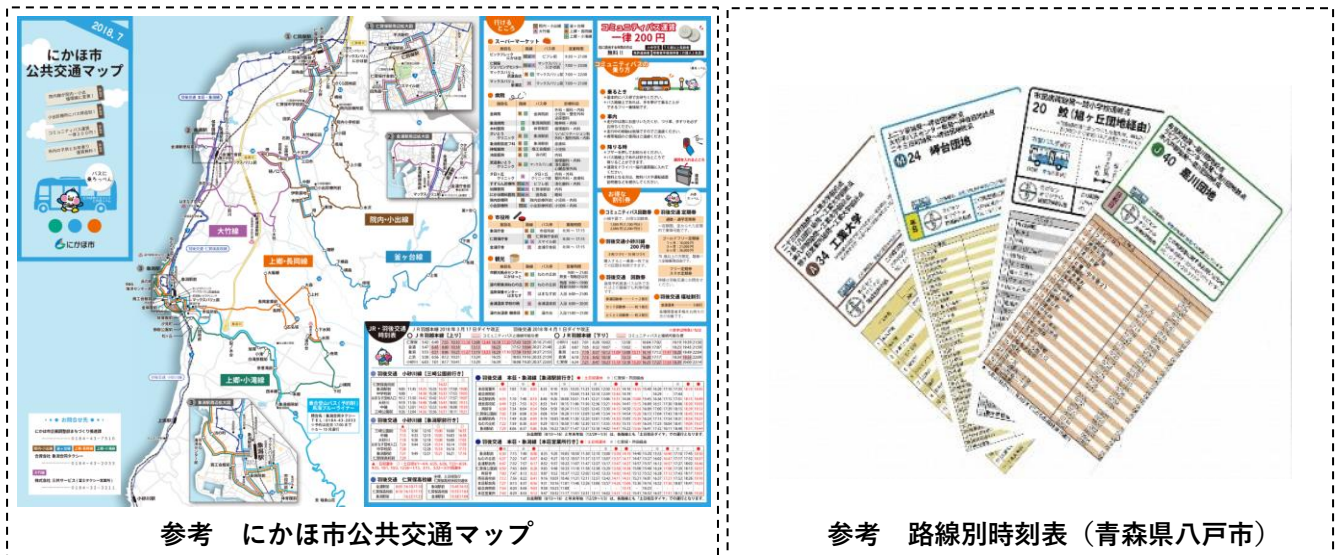


図 バスロケーションシステム（岩手県北バス）

事業4-2：オープンデータの活用

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民バス事業者】

- 都市間連携軸（路線バス）及び基幹交通軸（市民バス）のダイヤや運賃を国の指定様式（GTFS-JP）へ変換し、データの公表を進めるとともに、データ更新を適切に行い、最新の情報を乗合情報案内事業者等に提供します。
- オープンデータを活用し、多くの経路検索や経路案内アプリで簡単に検索ができるようにする等、情報の提供を強化します。

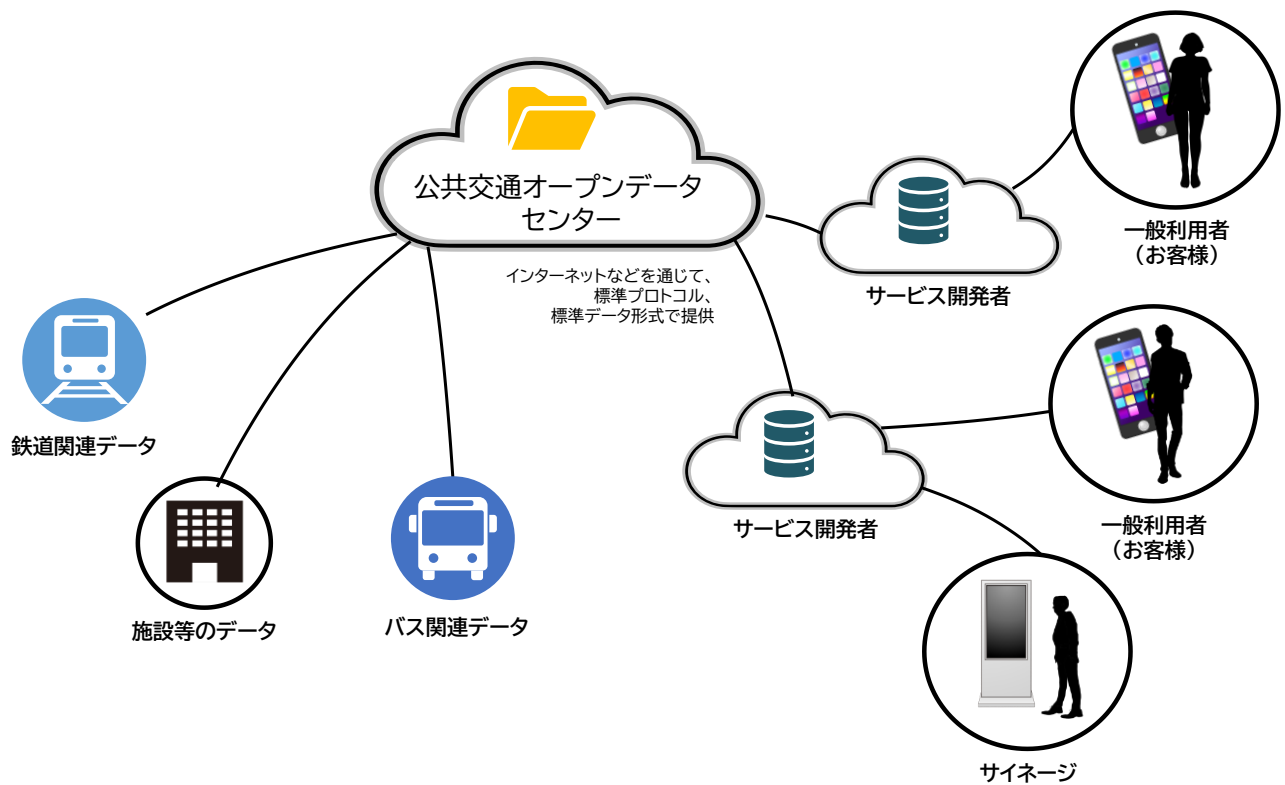


図 オープンデータの展開イメージ

事業4-3：北いわて MaaS への基幹交通軸（市民バス）の参画

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民事業者】

- 市内の公共交通や施設送迎バス等の運行情報のオープンデータ化を行い、都市間連携軸（鉄道・路線バス）・デマンド交通等の一体的な情報発信等の活用方法について、国の動向を見据えた検討を行います。
- 市内の様々な公共交通や施設送迎バス等を束ねた一体的なサービス提供を行い、自家用車への過度な依存から脱却し、公共交通が移動の選択肢として選ばれることを目指します。

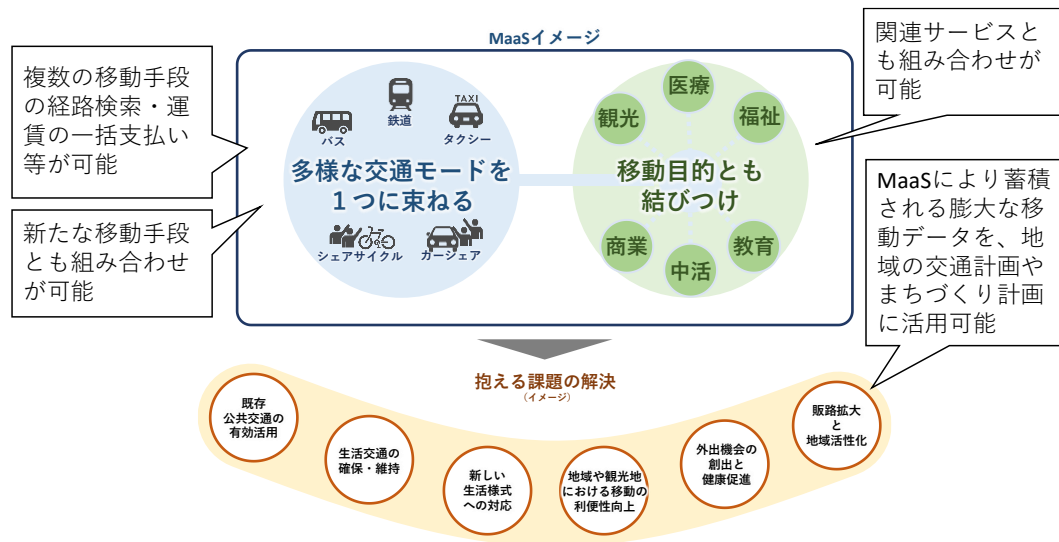


図 MaaS³イメージ

■取り組み事例

- 盛岡～二戸～久慈～宮古を一周できる「きたいわてぐるっとパス」をはじめとした、北いわて域内で使用できる交通デジタルチケットの購入・発券をスマホ上で行うことができます。また、そのほか、乗り換え検索や観光施設情報等の閲覧、観光施設で利用できるクーポン券の発券がスマホ上で簡単便利に行えるようになることから、更なる周遊性・回遊性の向上につながります。

(参考) 北いわて MaaS HP : <https://iwatemaas.jp/>



³ Maas とは、バスや鉄道、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでをシームレスにつなぐ概念のことを指します。MaaS のシステムを導入し、広げていくことで、手段ごとに違う方法でサービスを使用している形から一つのアプリで完結させることができるようになります。

事業4-4：待合環境の整備

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民バス事業者、民間施設】

- 道の駅いわて北三陸、道の駅くじやませ土風館、久慈市情報交流センターYOMUNOSU、県立久慈病院に待合環境（誘導サイン・掲示物・デジタルサイネージ等）を整備します。
- 運行情報の集約や雨風をしのげる上屋・ベンチを設置し待合環境の向上を図ります。また、バリアフリー化を推進するためバリアレス縁石を整備しバス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑えます。なお、郊外部等においては、バス停での待合環境が十分ではないことから、地域内の公共施設、スーパーやコンビニ等を乗り継ぎ拠点として位置づけ待合環境の充実を図ります。
- 運行情報は、複数の事業者の運行情報を集約し、デジタルサイネージやオンライン上での情報提供を検討します。

表 待合環境の整備イメージ

項目	内容
バスの可視化	○数字+終着地や数字+方面+終着地等を車両や乗り場に表示して「目的地にたどり着くためにはどの車両に乗車すれば良いか」を分かりやすく提供します。
乗降場所における待合環境の整備	○車両が到着する前の間、雨をしのぎ快適に待てるように上屋やベンチを継続して整備します。
運行情報の発信	○デジタル技術を活用し運行情報（系統略図、経由地情報、乗り方案内、遅延情報等）に加え、バスロケーションシステム等の運行情報（QRコード）を表示し、安心して待てる環境を整備します。
施設を活用した待合環境の整備	○敷地内への都市間連携軸（路線バス）等の乗り入れを継続し、利用方法などの案内板を整備し待合環境の改善を図る。 ○バス乗り場案内を設置するとともに乗り継ぎに配慮しバス乗り場を近接させ、アクセス性の向上を図る。
バリアフリー化	○バス乗降口と歩道部に隔たりがあるとベビーカーや車いす利用者などが一度道路へ降り、道路と乗降口、道路と歩道部との段差を乗り越えてなくてはならない不便さの解消に向け、バリアレス縁石の整備やノンステップ車両を導入し乗り降りしやすい環境を整備します。

■取り組み事例（青森県十和田市）

○青森県十和田市では、中心市街地の中に「まちなか交通広場」を設置し上屋やベンチの他 オープンデータを活用したデジタルサイネージを設置し、路線の到着予定時間、遅延状況、主な行先を表示し快適で安心して待てる環境を整備している。



図（左）のりば案内（中）デジタルサイネージ（右）スマートバス停

事業4-5：基幹交通軸（市民バス）におけるICカードの導入

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民バス事業者】

- 利用者の利便性向上に加え、各種施策に活用できるデータ取得のために、ICカード等導入の検討を行います。電子マネー機能により小銭から開放されるなど利用者側のメリット、柔軟な運賃設定や乗降データの収集・分析に基づく運行計画の検討が可能となるなど事業者側のメリットに加え、地域活性化の取り組み等との連携による社会的なメリットも期待されます。
- ICカードの利用実態を把握し、利用者の利便性向上や各種施策に活用できるデータの取得が可能となります。
- 取得したデータ（利用時間帯・乗降場所・属性など）を基に運行状況や利用実態（利用者数・時間帯別利用者数・区間別利用者数・属性別利用者数 など）を適切に把握します。それらのデータを基に運行内容及び運行形態を見直す基礎データとして活用することで都市間連携軸（路線バス）の利便性向上を図ります。



図 ICカードの活用イメージ

事業4-6：車両環境の統一化

【実施主体：久慈市、路線バス事業者、市民バス事業者、タクシー事業者】

- 基幹交通軸（市民バス）を対象にICカード決済システムの導入に向け、関係機関と協議・調整を図ります。
- 基幹交通軸（市民バス）を運行する全車両に運賃表を表示し車両環境の統一を検討します。
- 車両更新の際に、高齢者等の利便性向上や低炭素な交通システムの実現のため、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリットバス、電動バス、ユニバーサルデザインタクシーの導入を検討していきます。

施策5

多様な主体との連携による体制づくり

事業5-1：モビリティ・マネジメントの推進

【実施主体：久慈市、鉄道事業者、路線バス事業者、市民バス事業者】

- 教育分野と連携し、子どもを対象とした公共交通の企画・実施を通して、公共交通に触れる機会を創出します。
- 普段公共交通を利用する機会が少ない小中学生を対象に、公共交通について考える機会を提供し、将来の公共交通利用者の育成を図ります。
- 市民と連携した取り組みとして、日ごろの外出を便利で快適にするための住民意見交換会（ワークショップ）を実施し、実際に公共交通を利用する機会の提供などを通して、交通機関の使い方を考え、体験することで、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自家用車と公共交通を上手く使い分けるといった行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげます。
- 本市への転入者に対し、市内のバス路線図や公共交通の利用方法を掲載した冊子を配布し、移動手段が固まっていない転入者に対して公共交通の利用を促進します。



図 七夕装飾バス

■取り組み事例：乗り方教室



左：福島県会津若松市



右：青森県八戸市

事業5-2：高齢者の交通支援制度の拡充

【実施主体：久慈市】

- 現在実施している高齢者運転免許証自主返納奨励事業を継続します。
- 基幹交通軸（市民バス）運賃の上限額設定を継続します。
- シルバーパスの導入を検討します。

事業5-3：地域住民との協働による移動手段の確保

【実施主体：久慈市、路線バス事業者、市民事業者、タクシー事業者、住民組織】

- 市内の地域間の移動を支える交通は基幹交通軸（市民バス）で対応し、地域内の移動を支える交通はさまざまな選択肢を踏まえて、地域とともに最適な移動手段確保策を検討するため、事業5-1と組み合わせて公共交通を考える場（地域協議会）の設立を支援します。
- また、具体的な移動手段確保策の検討を進めるため、地域で運行している移動手段や既存の公共交通の利用状況等を整理し、交通事業者の協力と行政からの支援（事例紹介、アンケート調査、専門家派遣、試験運行にかかる運行経費の一部補助など）のもと、地域の実情に合った移動手段の確保方法を検討します。

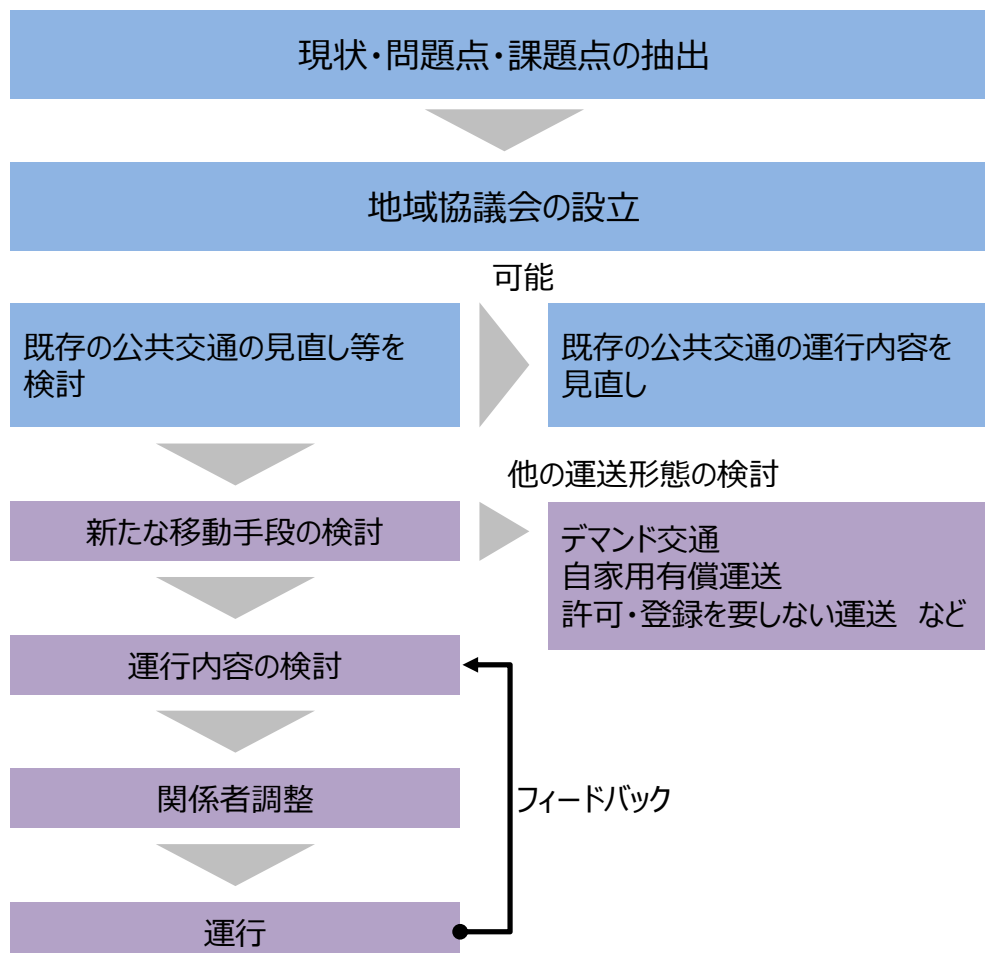


図 地域の実情に見合った交通手段の検討イメージ

6-2 公共交通ネットワークの将来像

- 地域公共交通網形成計画時点の考えを引き継ぎ、市内の各地域から市街地へのアクセス手段、市街地における拠点間移動の手段など、市民の移動手段として将来的にも確保・維持を図ります。
- なお、地域の特性やニーズなどに応じて適宜見直しを図ることにより利便性・効率性を高めつつ、利用促進などの取り組みにより持続性の向上を図ります。

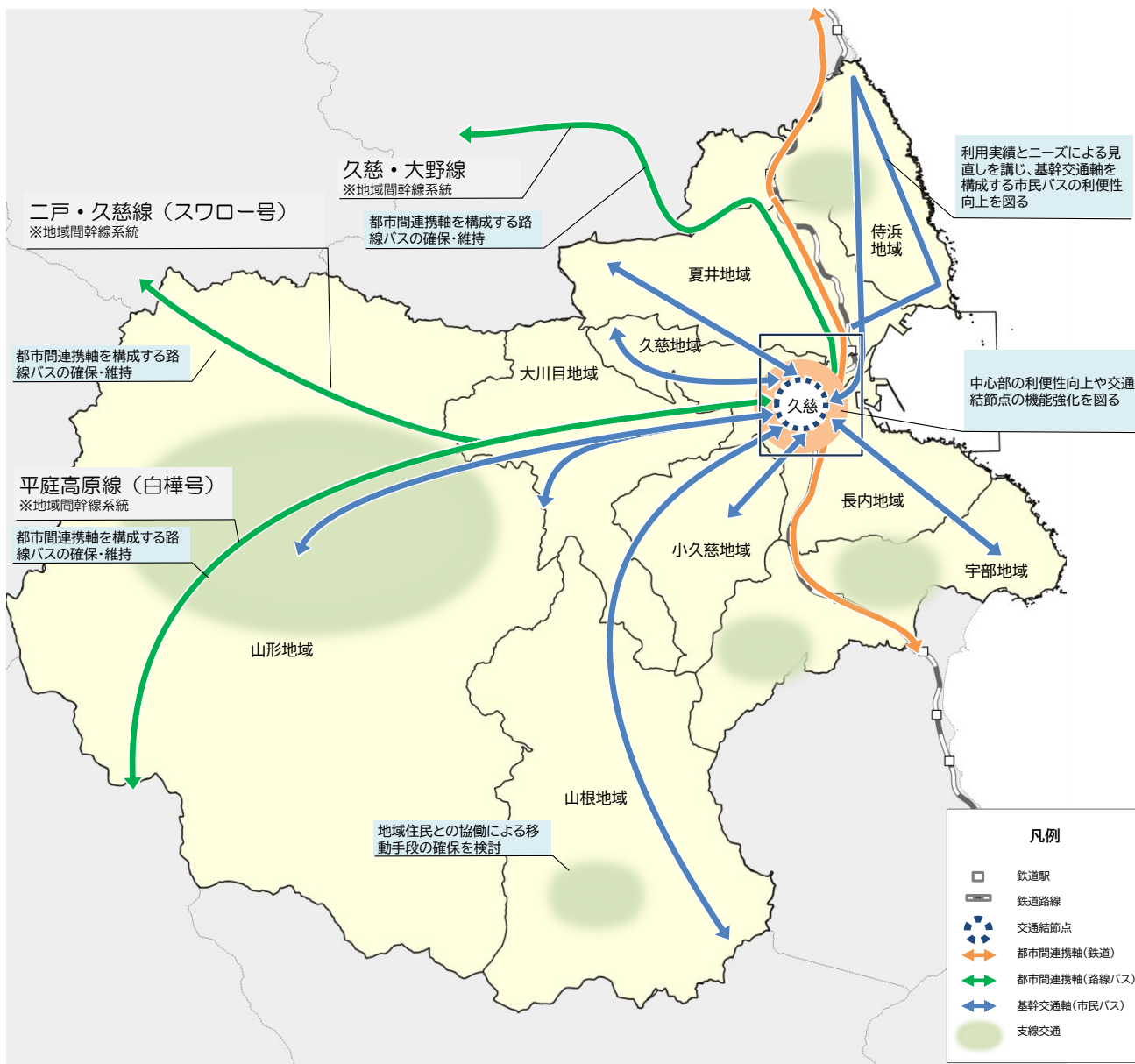


図 公共交通の将来イメージ

表 久慈市の地域公共交通の機能等

名称	交通モード	機能等	主な対象
都市間連携軸	鉄道	○他都市との広域的な移動（日常生活、観光利用）を支える路線 ○中心拠点及び交通結節点に結節	三陸鉄道リアス線 JR 八戸線
	路線バス		平庭高原線（白樺号） 二戸・久慈線（スワロー号） 久慈・大野線
基幹交通軸	市民バス	○市内の地域間の移動を支える路線	市民バス
支線交通	デマンドタクシー 自家用有償運送	○市内の地域内の移動を支える路線	デマンドタクシー 山形診療所患者輸送バス 新たな技術を活用した交通サービス
その他	一般乗用タクシー	○都市間連携軸（鉄道・路線バス）、基幹交通軸（市民バス）、デマンドタクシー、自家用有償運送では対応できない小さな需要に対応	市内を運行するタクシー 新たな技術を活用した交通サービス

表 交通拠点

交通拠点（候補案）		役割
交通結節点	久慈駅	○都市間連携軸と幹線交通又は支線交通が乗り入れる交通結節点

6-3 事業実施スケジュール

○事業実施スケジュールは以下のとおりとします。

計画の目標	事業名	スケジュール				
		2024	2025	2026	2027	2028
目標①: 高校生や高齢者等の市民が使いやすい公共交通ネットワーク	施策1 地域間内の移動を支え連携を促す公共交通ネットワークの利便性向上					
	事業1-1 地域の実情に応じた公共交通の検討	協議	再編の実施		効果検証	見直し
	事業1-2 公共交通機関同士の接続性の向上	協議	再編の実施		効果検証	見直し
	事業1-3 公共交通以外の移動手段との統合	協議		再編の実施		
目標②: 交流を促す公共交通ネットワーク	施策2 市街地の賑わいを支える公共交通ネットワークの利便性向上					
	事業2-1 日中帯における主要拠点を運行する区間の単純化	協議	再編の実施		効果検証	見直し
	事業2-2 基幹交通軸(市民バス)以外の移動サービスの検討	協議検討	実証運行	効果検証		見直し
	施策3 広域の移動を支える公共交通ネットワークの確保・維持					
	事業3-1 都市間連携軸(鉄道)の確保・維持			協議・実施		
	事業3-2 都市間連携軸(路線バス)の確保・維持			協議・実施		
	事業3-3 観光施設へのアクセス手段の確保・利便性の向上	協議	再編の実施		効果検証	見直し
目標③: 快適に使える公共交通ネットワーク	施策4 関係機関と取り組む分かりやすい・利用しやすい利用促進の展開					
	事業4-1 利用促進ツールの作成・発信	検討	作成・配布		効果検証	見直し
	事業4-2 オープンデータの活用	検討	更新		効果検証	見直し
	事業4-3 北いわてMaaSへの基幹交通軸(市民バス)の参画	検討・協議			見直し	
	事業4-4 待合環境の整備	協議	再編の実施		効果検証	見直し
	事業4-5 基幹交通軸(市民バス)におけるICカードの導入			検討・協議		
	事業4-6 車両環境の統一化			検討・協議		
目標④: みんなで創る公共交通ネットワーク	施策5 多様な主体との連携による体制づくり					
	事業5-1 モビリティ・マネジメントの推進			実施		
	事業5-2 高齢者の交通支援制度の拡充	協議	再編の実施		効果検証	見直し
	事業5-3 地域住民との協働による移動手段の確保			協議・実施		

7. 施策・事業の推進体制

7-1 推進・管理体制

- 計画の推進にあたっては、久慈市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等とそれぞれの主体の基本的な役割に基づき、連携・協働しながら取り組みます。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「久慈市地域公共交通会議」による管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
久慈市	<ul style="list-style-type: none"> ○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
市民・市内の 各種団体	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行うとともに、市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
国・県	<ul style="list-style-type: none"> ○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ○道路上の交通を管理する視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

7-2 計画の管理方法

- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル⁴（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を実施します。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握します。
- また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

表 計画の推進方法

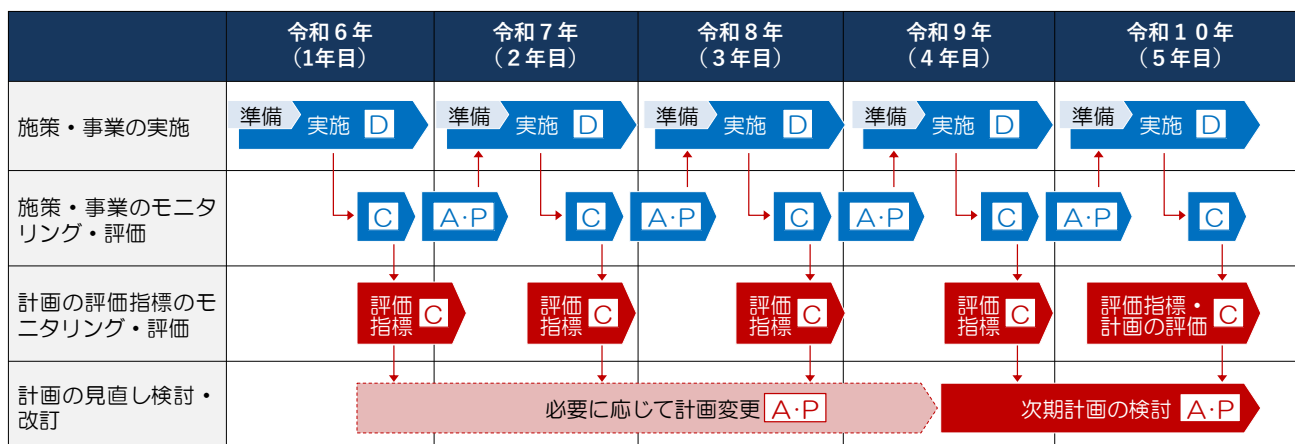
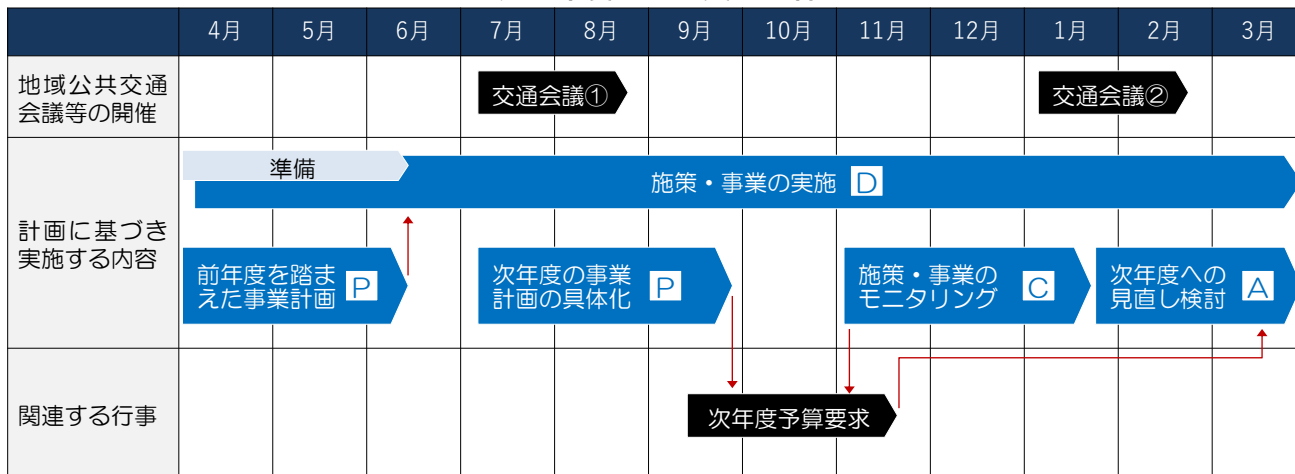


表 年度ごとの実施内容



⁴ PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、品質を高めようとする概念

8. 參考資料

8-1 久慈市の概要

8-1-1 位置・地勢

○久慈川、長内川、夏井川、宇部川などの流域に広がる平地を丘陵地の森林が包み込むように配置され、東側は久慈湾を臨み、豊かな自然環境に恵まれた都市を形成しています。年間平均降水量は、1,000 から 1,200 mmと県内でも比較的少なく、夏期にはやませ（偏東風）が発生し年間平均気温は、10°C前後と比較的冷涼な気候です。

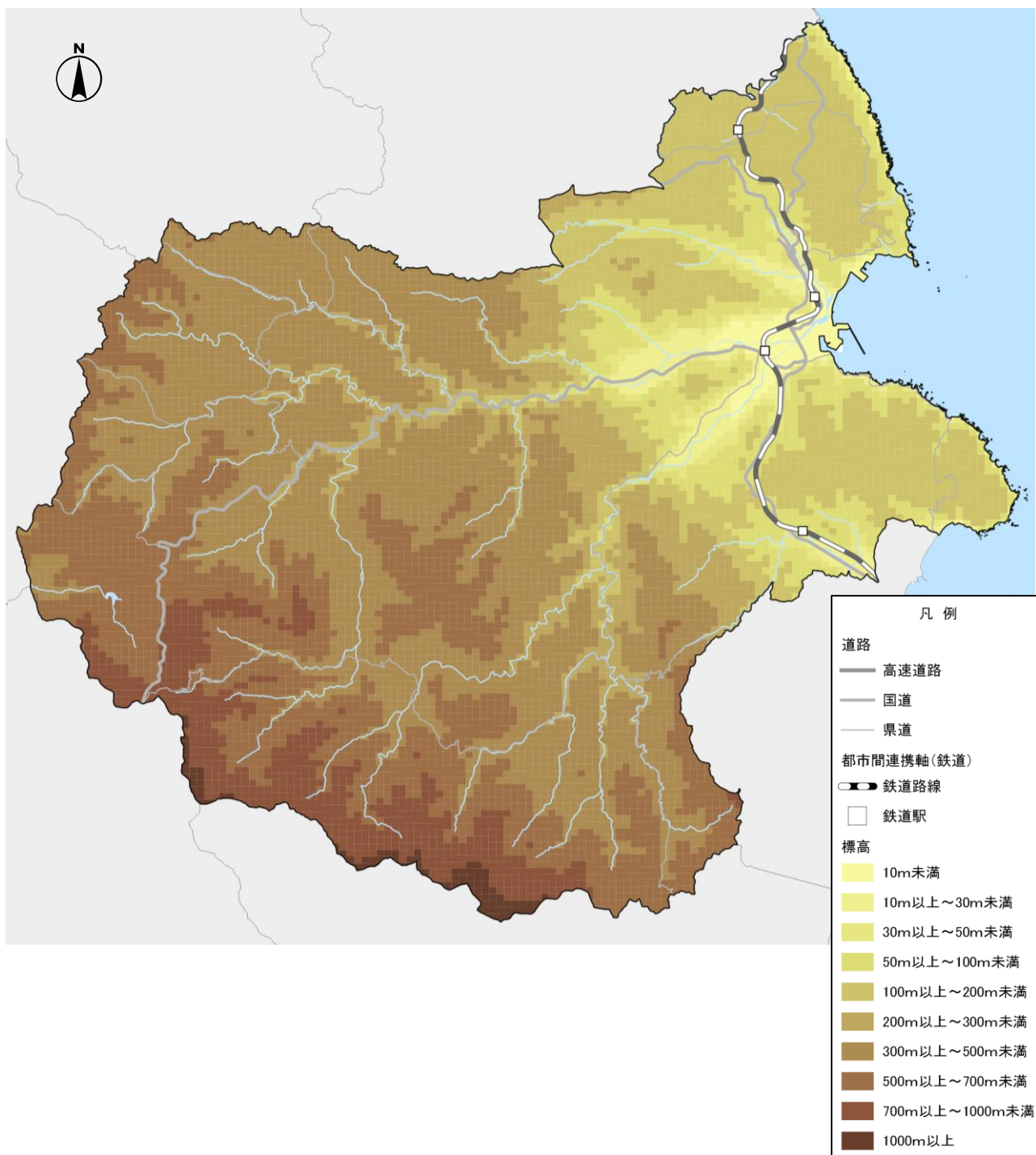


図 地勢

8-1-2 人口

○総人口は、1980年（昭和55年）をピークに現在まで減少傾向にあり、2020年（令和2年）は33,043人と約10,000人減少（24%減）しています。また、今後も人口減少は継続する見込みであり、おおよそ20年後の2040年（令和22年）には26,111人となる見込みです。

○総人口の減少が各年齢層で続く一方で、高齢化が進展し、2040年（令和22年）の高齢化率は42.5%を上回る見込みです。

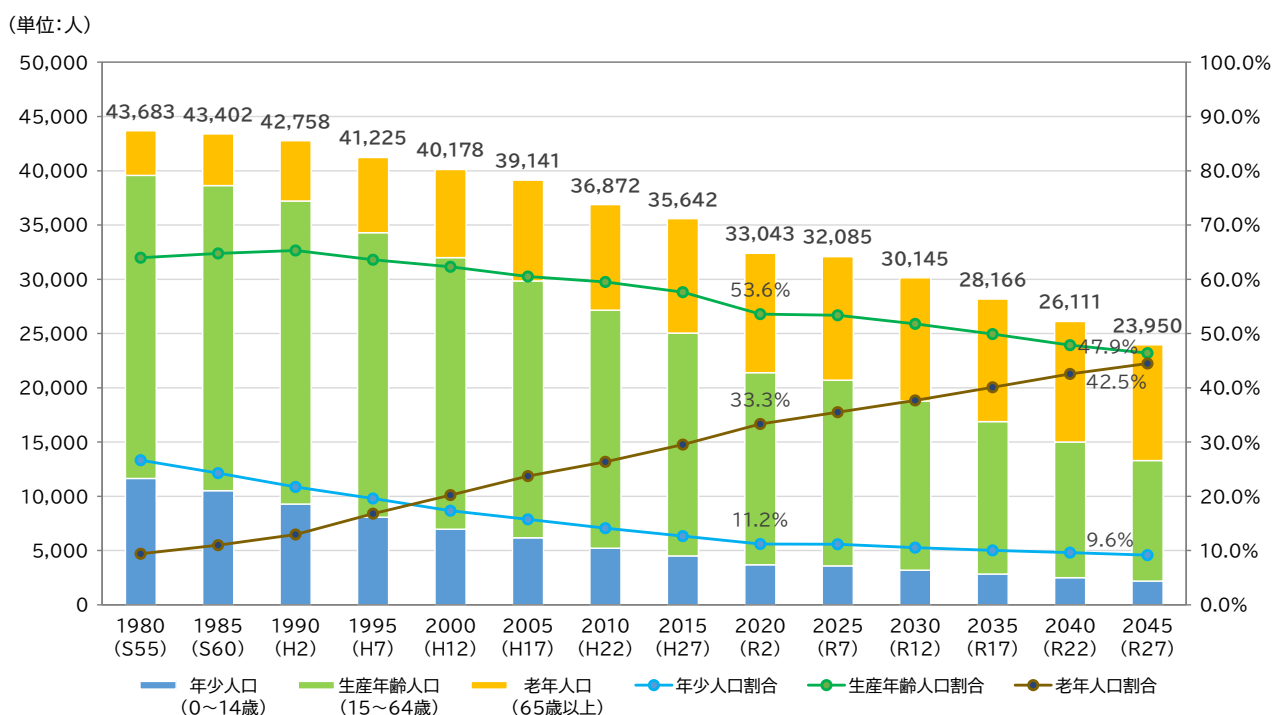


図 久慈市の総人口及び高齢化率の推移（1980年～2045年）

資料：(1980～2020年)国勢調査(2020～2045年)国立社会保障・人口問題研究所

8-1-3 人口分布

○人口分布をみると、市内全域に渡り広範囲に分布しています。その中でも久慈駅周辺は人口が集積しています。また、集積はありませんが侍浜地区は広範囲に人口が分布しつつ人口が一定数点在しています。山形地区は広範囲に少数が点在しています。

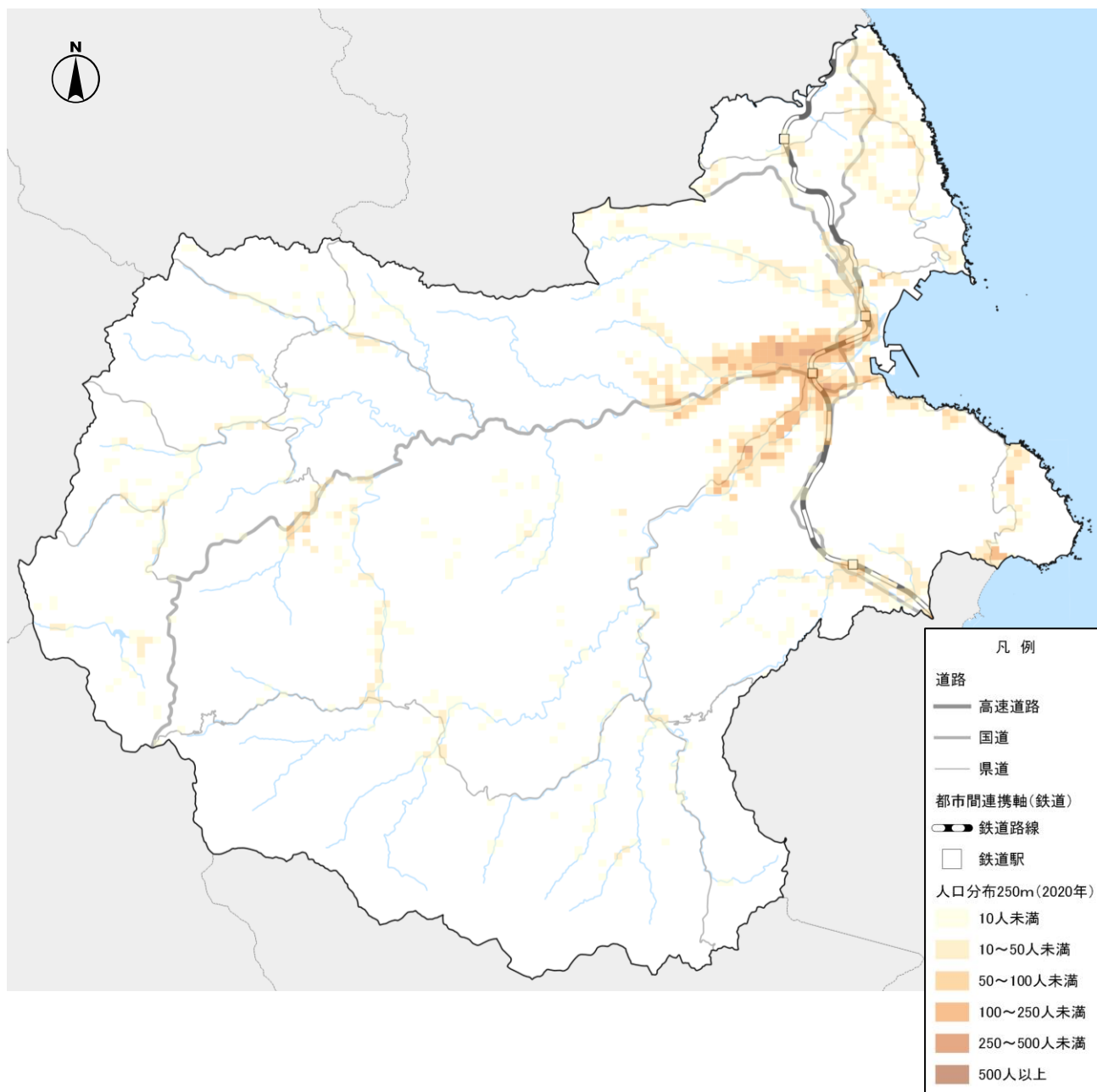


図 人口分布状況

資料:2020年国勢調査

8-1-4 施設の立地状況

(1) 商業施設の立地状況

- 市内の 1,000 m²以上の面積を有する大規模商業施設は 13 施設あり、その多くは久慈地区にあり、特に久慈駅周辺に集中しています。
- 一方、その他の地区には施設が立地しておらず、地区内で買い物をすることは困難な状況と考えられ、久慈地区へ移動していると推察されます。

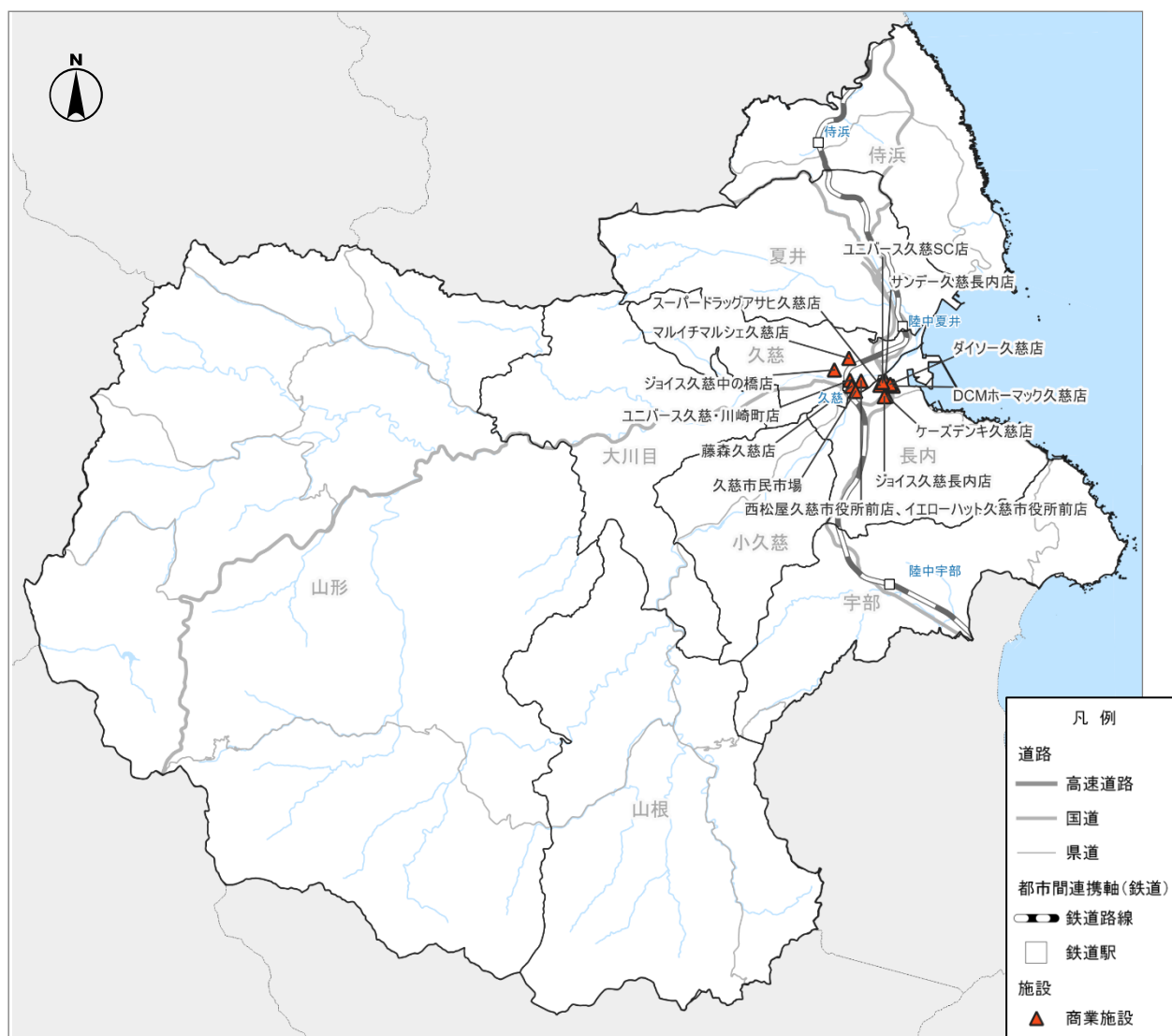


図 商業施設の立地状況

資料:2020 年全国大型小売店総覧

(2) 医療施設の立地状況

- 市内の医療施設は16施設（うち病院：3、一般診療所：13）あり、その多くは久慈地区にある。
また、山形地区は診療所が立地しています。
- 一方、その他の地区には医療機関が立地しておらず、地区内で通院をすることは困難な状況と考えられ、久慈地区へ移動していると推察されます。

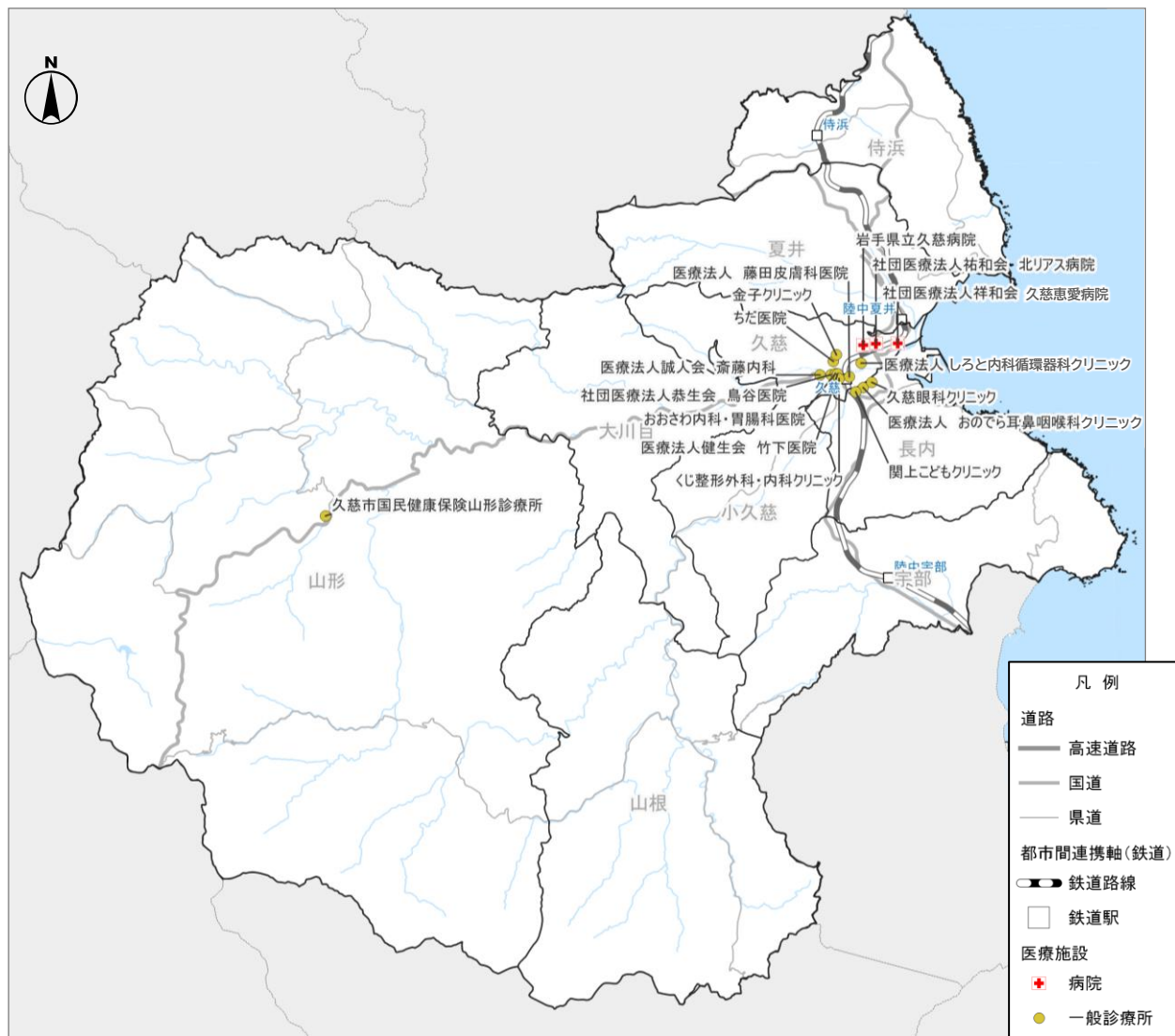


図 医療施設の立地状況

資料:地域医療情報システム(令和2年度2月時点)

(3) 教育施設の立地状況

○市内の教育機関は 24 施設（うち小学校：13、中学校：8、高等学校：3）あります。

○小中学校は各地区内に立地していますが、高等学校は 3 校であり、地区を跨いで移動する場合や市外の高校へ乗り継いで移動する場合があります。

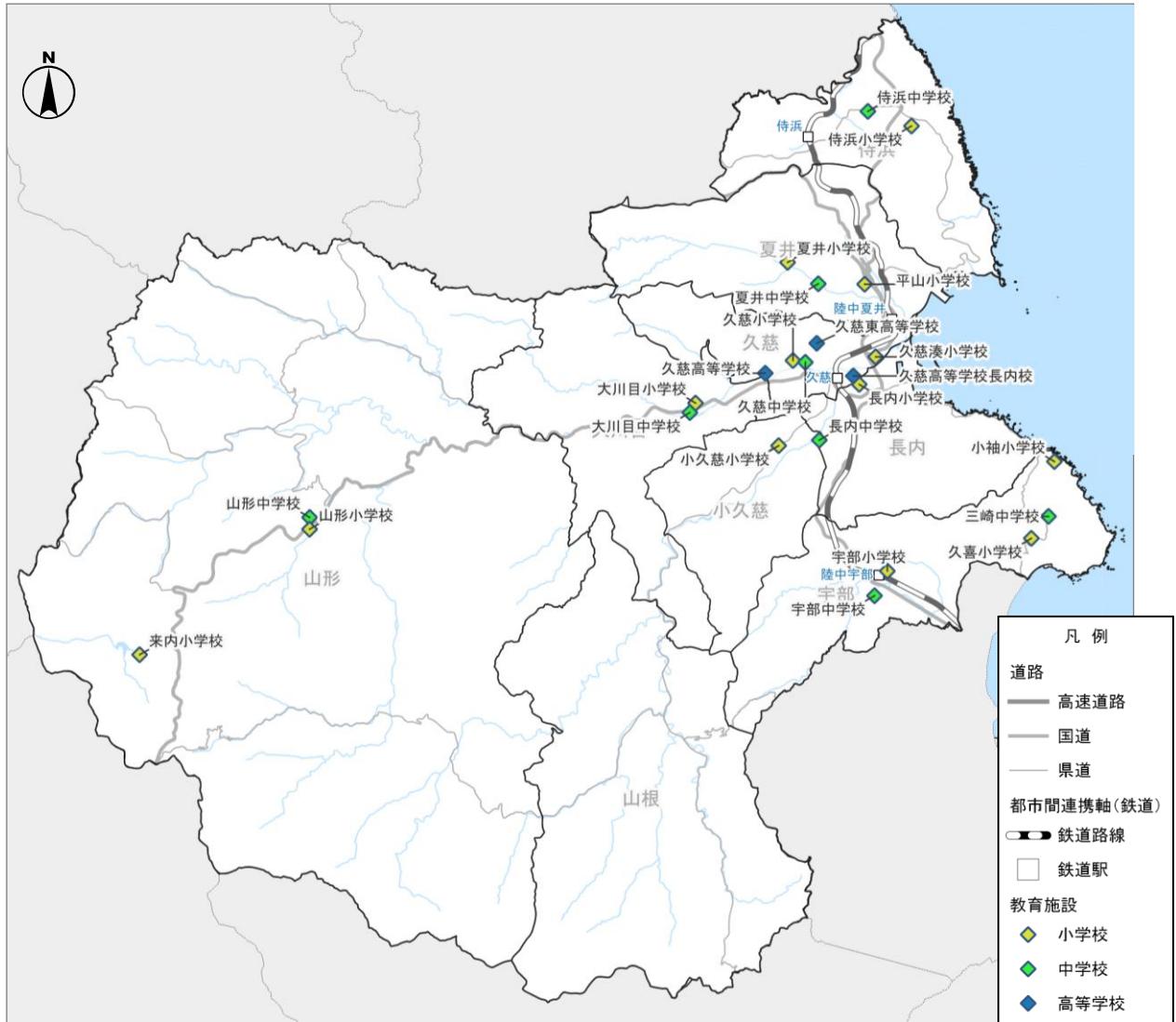


図 教育施設の立地状況

資料:国土数値情報

(4) 観光資源

○市内には多くの観光資源があり久慈琥珀は名産品となっています。また、久慈海岸沿いは海女さんたちの観光施設「小袖海女センター」があり、NHK 連続テレビ小説『あまちゃん』をきっかけに全国から注目を集め、毎年 7～9 月に行われている「海女の素潜り実演」を見学するため多くの方が訪れています。

○そのほか、久慈市情報交流センターYOMUNOSU や道の駅くじやませ土風館、令和 5 年 4 月にオープンした道の駅いわて北三陸など情報発信や物産の拠点となる施設も立地しています。

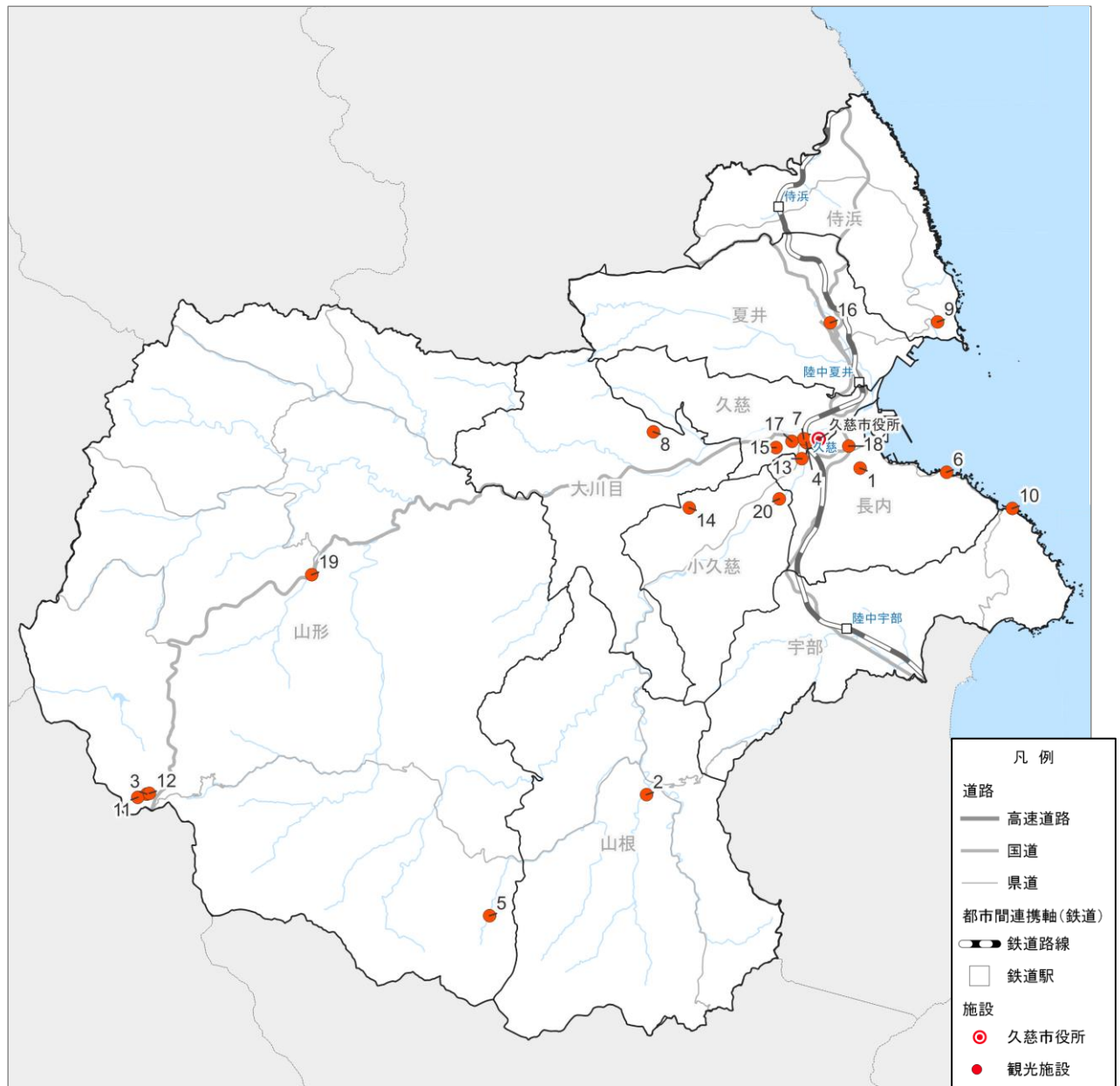


図 観光施設の立地状況

資料：国土数値情報、一般社団法人 久慈市観光物産協会 HP

表 観光施設の立地状況

no	名称	地域
	温泉・温浴施設	
1	久慈健康ランド古墳ノゆ	長内
2	新山根温泉べっぴんの湯	山根
3	平庭山荘・しらかばの湯	山形
	観光案内所	
4	久慈市情報交流センターYOMUNOSU（よむのす）	久慈
	観光施設	
5	久慈海岸	長内
6	もぐらんぴあ	久慈
7	久慈城跡	大川目町
8	あーとびる麦生	侍浜
9	小袖海女センター	宇部
10	平庭高原スキー場	山形
11	平庭高原	山形
12	内間木ビジターセンター	山形
	国登録有形文化財	
13	アレン記念館	久慈
	博物館	
14	久慈琥珀博物館	小久慈
15	三船十段記念館	久慈
	物産	
16	道の駅いわて北三陸	夏井
17	道の駅くじやませ土風館	久慈
18	北三陸天然市場	長内
19	道の駅白樺の里やまがた	山形
	歴史民俗資料館	
20	久慈市歴史民俗資料室	小久慈

8-1-5 移動流動

(1) 通勤流動

○本市に常住する通勤者 16,181 人のうち市内への通勤者は、14,190 人 (87.7%)、市外への通勤者 1,991 人 (12.3%) と市外よりも市内への通勤流動が多い傾向です。

○市外の行先は、洋野町が 458 人 (2.8%) と最も多く、次いで野田村が 329 人 (2.0%) と続いています。

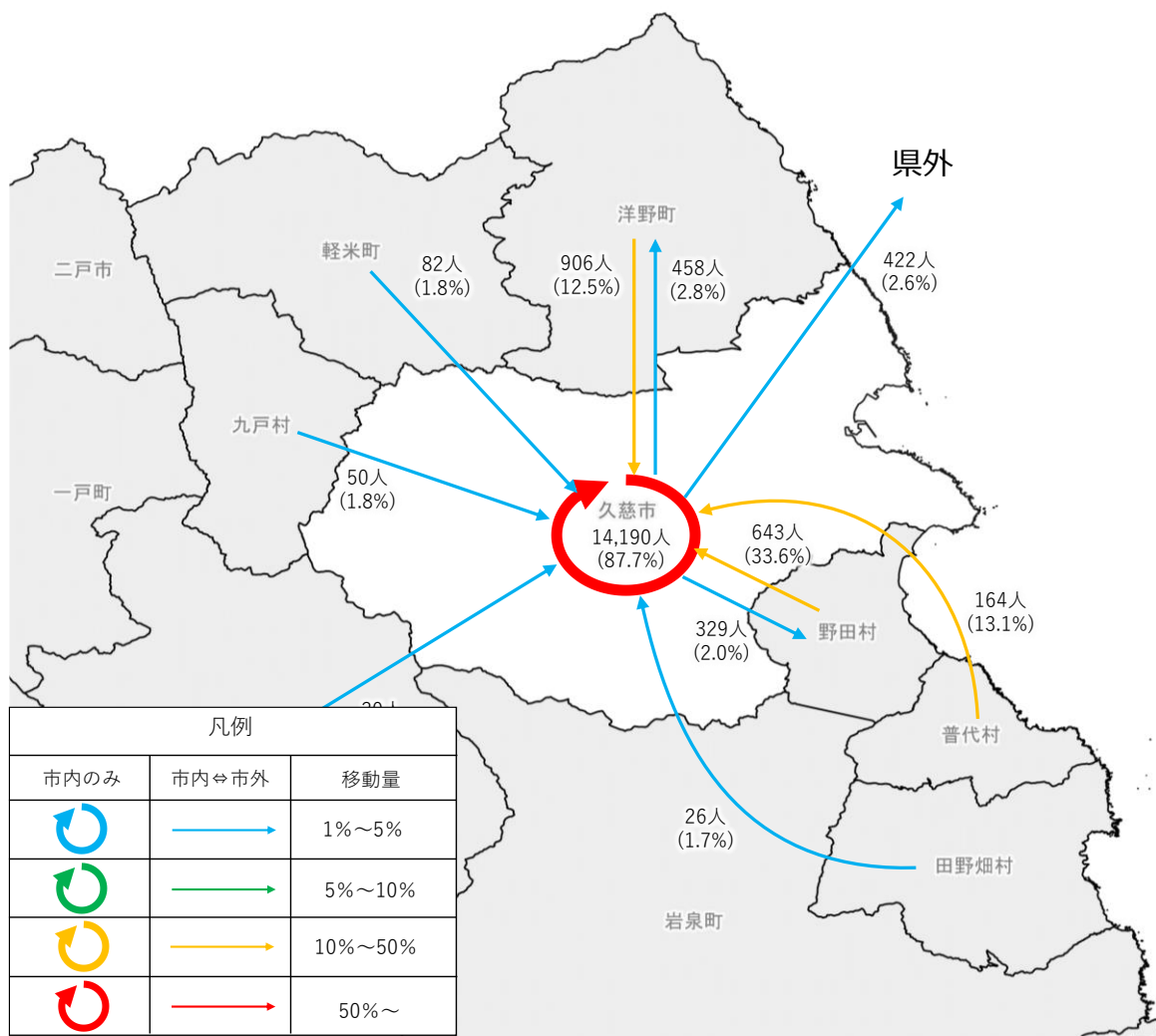


図 通勤流動

資料:2020 年国勢調査

(2) 通学流動

- 本市に常住する通学者は、17,326 人のうち市内への通勤者は、15,111 人 (87.2%)、市外への通学者 2,215 人 (5.3%) と市外よりも市内への通勤流動が多い傾向です。
- 市外の行先は、洋野町が 476 人 (2.7%) と最も多く、次いで野田村が 366 人 (2.1%) と続いています。

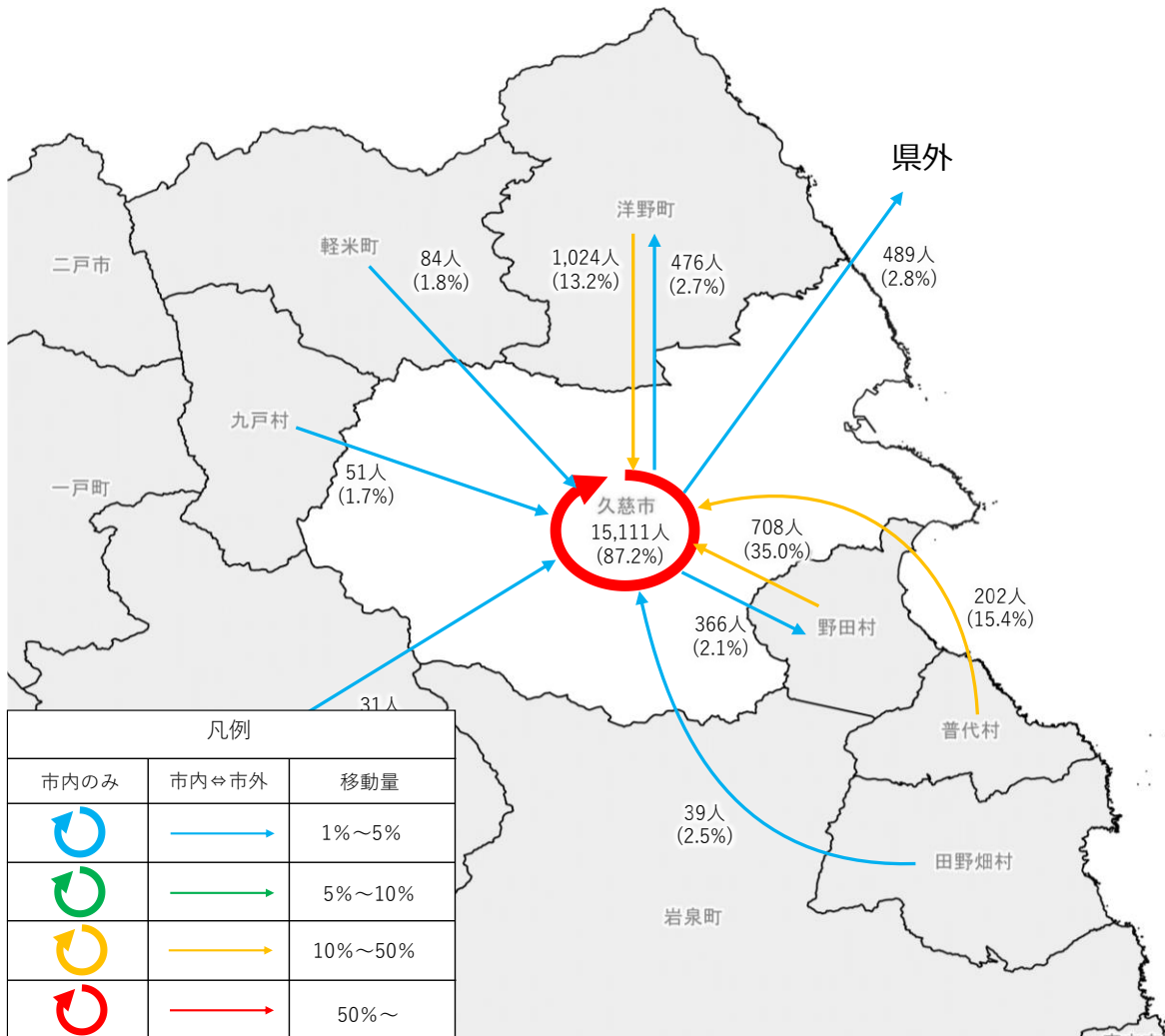


図 通学流動

※流入流出率 1%以上表示
資料:2020 年国勢調査

(3) 買い物流動

- 買い物の流動をみると、市内の行先が約87%と市外よりも市内への流動が多い特徴です。
- 市内の傾向をみると、各地域から長内地域や久慈地域に集中している傾向がみられます。
- 市外への流動は長内地域、小久慈地域、久慈地域、夏井地域、侍浜地域から八戸市に移動がみられます。

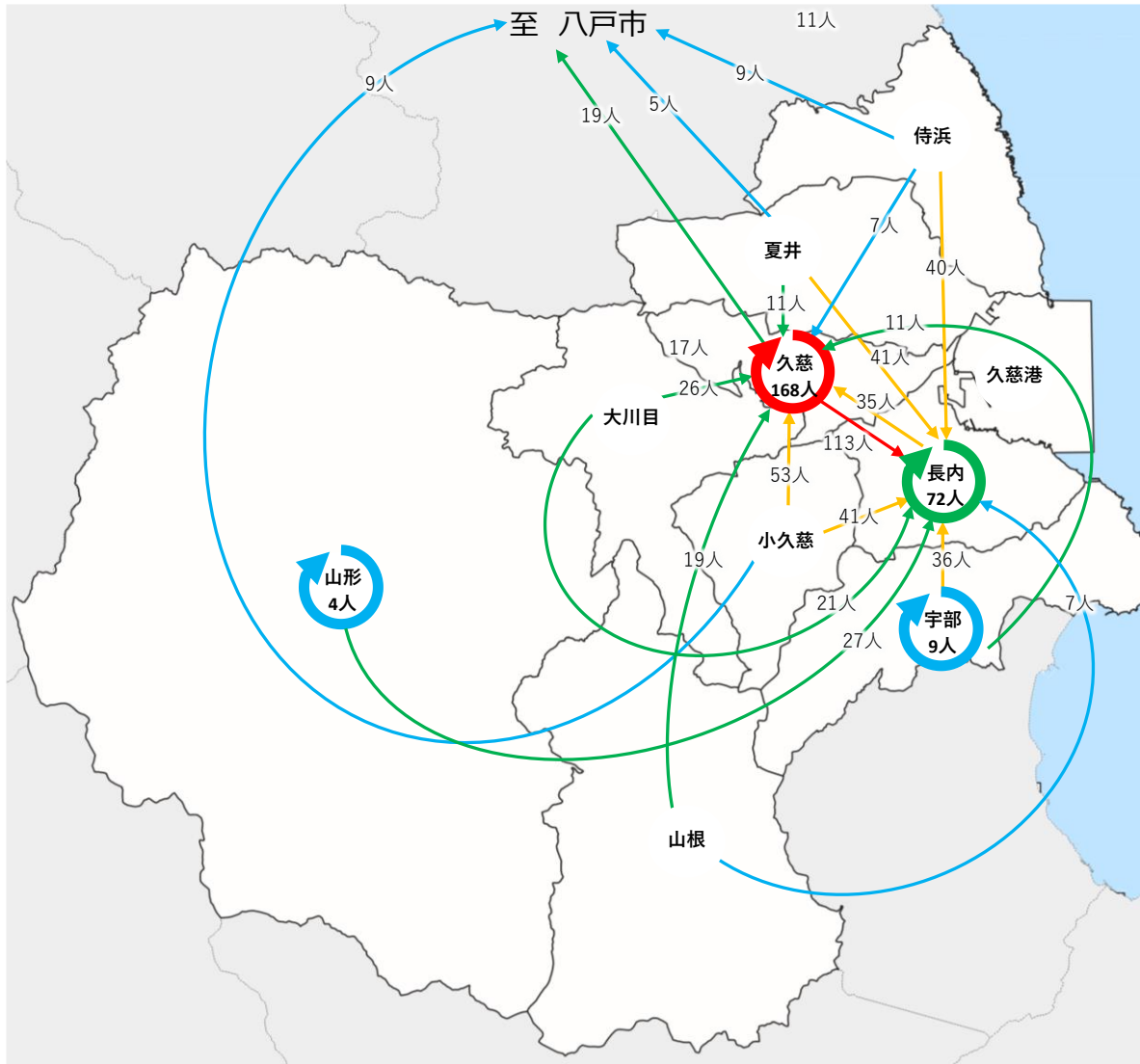


図 買い物流動

資料:2022年市民アンケート調査

8-1-6 観光動向

○観光入込客数の推移をみると、2017年度から2019年度は横ばいで推移しているものの2020年度には306,395人と半数近く減少しました。この背景としては新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛などの影響によるものと考えられます。

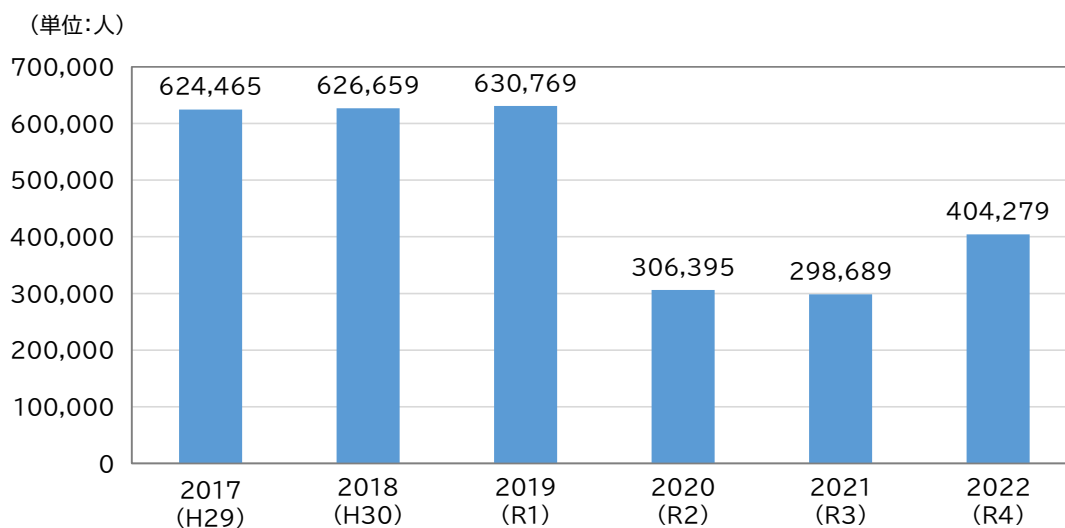


図 久慈市の観光入れ込み客数の推移

資料:岩手県観光統計

8-2 関連する計画等における公共交通の考え

8-2-1 上位・関連計画の概要

(1) 第2次久慈市総合計画

- 上位計画である第2次久慈市総合計画では、「子どもたちに誇れる 笑顔日本一のまち 久慈」をまちづくりの将来像として掲げ、その実現に向けて3つの基本戦略と7つの重点戦略を定めています。
- それぞれの戦略目標の達成に向けて各施策を位置付けておりますが、そのうち公共交通に関連する施策は下図のとおりです。

項目	内容
計画期間	2016年度～2025年度(平成28年度～令和7年度)
目指す将来の姿	子どもたちに誇れる 笑顔日本一のまち 久慈
基本方針	<p>【重点戦略】いつまでも 住み続けたいと 思うまちづくり</p> <p>【基礎戦略1】共に支え、元気と 安らぎあふれる まちづくり</p> <p>【基礎戦略2】総合力豊かな人材を 育てるまちづくり</p> <p>【基礎戦略3】資源を生かす魅力と やりがいのある 産業のまちづくり</p>
主要施策	<p>【重点戦略】</p> <p>(1)くじの魅力発信プロジェクト</p> <p>(2)日本一の地域づくりプロジェクト</p> <p>(3)安心・安全のまちプロジェクト</p> <p>(4)みんなに愛されるマイバス・マイレールプロジェクト</p> <p>(5)安心できる医療福祉のまちプロジェクト</p> <p>(6)出愛いと地元愛の育みプロジェクト</p> <p>(7)魅力ある仕事起しプロジェクト</p>
公共交通に関する記述内容	<p>①交通網の効果的・効率的な構造転換の推進</p> <p>○住み慣れたところで通院や通学、買い物など安心して暮らすことができるようにするため、また市外との積極的な交流を促すため、広域間を結ぶ交通、市街地のポイントと各地域を結ぶ交通及び生活を支える各地域内を結ぶ交通を整備し、面的な交通ネットワーク整備による効果的かつ効率的な運行と、市民と共に地域それぞれに合った交通の確保を目指します。</p> <p>②愛着あふれる公共交通の推進</p> <p>○利用促進イベントや乗り方教室など子どもから大人まで公共交通機関に触れ合える機会をより多く作ることでマイバス・マイレールの意識付けを図るとともに、公共交通の必要性や意義などの啓発を通じて住民・企業・行政を含めた地域全体で公共交通を支え合う社会を目指します。</p>

(2) 久慈市都市マスタープラン

○都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に対応する都市計画分野の最上位計画として、都市の「将来像」とその実現のための「まちづくりの方針」を明らかにする計画です。計画期間は平成 28 年度から令和 17 年度の概ね 20 年としています。

項目	内容
計画期間	2016 年度～2036 年度(平成 28 年度～令和 17 年度)
目指す将来の姿	三陸の光輝く海と自然に包まれた 心豊かな くじ
都市整備の方針	<p>将来都市構造</p> <p>都市拠点</p> <div data-bbox="486 757 1369 981" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>【基本的な考え方】</p> <p>都市機能を有する拠点は、無秩序な市街地の拡大を誘発しないよう、市街地に計画的に配置し、「集約型都市構造」を目指します。</p> <p>自然環境保全ゾーンには、それぞれの文化の継承や地域交流の中心となる地域拠点を配置します。また、市街地と地域拠点を公共交通などで繋ぎ、「コンパクトシティ+ネットワーク」の都市構造を構築します。</p> </div> <p>都市軸</p> <div data-bbox="486 1205 1369 1594" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>【基本的な考え方】</p> <p>①広域連携軸 都市の骨格を形成するとともに、久慈広域圏の中心都市として、周辺町村や主要都市間と連携する「広域のネットワーク」を形成します。</p> <p>②地域連携軸 都市の骨格を形成するとともに、広域連携軸を補完し、市街地周辺の連携を強化する「地域のネットワーク」を形成します。</p> <p>③河川流域軸 市街地や住宅地などは、河川流域に分布しており、阿川沿いに集積した都市機能を維持するとともに、河川の親水空間を有効活用した「水辺のネットワーク」を形成します。</p> </div>

項目	内容																												
	<p>将来都市構造図</p> <p>凡例</p> <table border="0"> <tr> <td>都市的土地利用ゾーン</td> <td>行政・文化拠点</td> <td>観光・交流拠点</td> <td>広域連携軸 (臨海都市広域連携軸)</td> </tr> <tr> <td>住宅地ゾーン</td> <td>交通結節拠点</td> <td>憩いの拠点</td> <td>広域連携軸 (内陸都市広域連携軸)</td> </tr> <tr> <td>商業・業務地ゾーン</td> <td>防災拠点</td> <td>親水拠点</td> <td>広域連携軸 (海洋連携軸)</td> </tr> <tr> <td>工業地ゾーン</td> <td>医療・福祉拠点</td> <td>スポーツ振興拠点</td> <td>地域連携軸 (地域放射軸)</td> </tr> <tr> <td>自然環境安全ゾーン</td> <td>商業・業務拠点</td> <td>地域コミュニティ拠点</td> <td>地域連携軸 (市街地環状軸)</td> </tr> <tr> <td>集落・田園ゾーン</td> <td>工業拠点</td> <td>河川流域軸</td> <td></td> </tr> <tr> <td>森林ゾーン</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	都市的土地利用ゾーン	行政・文化拠点	観光・交流拠点	広域連携軸 (臨海都市広域連携軸)	住宅地ゾーン	交通結節拠点	憩いの拠点	広域連携軸 (内陸都市広域連携軸)	商業・業務地ゾーン	防災拠点	親水拠点	広域連携軸 (海洋連携軸)	工業地ゾーン	医療・福祉拠点	スポーツ振興拠点	地域連携軸 (地域放射軸)	自然環境安全ゾーン	商業・業務拠点	地域コミュニティ拠点	地域連携軸 (市街地環状軸)	集落・田園ゾーン	工業拠点	河川流域軸		森林ゾーン			
都市的土地利用ゾーン	行政・文化拠点	観光・交流拠点	広域連携軸 (臨海都市広域連携軸)																										
住宅地ゾーン	交通結節拠点	憩いの拠点	広域連携軸 (内陸都市広域連携軸)																										
商業・業務地ゾーン	防災拠点	親水拠点	広域連携軸 (海洋連携軸)																										
工業地ゾーン	医療・福祉拠点	スポーツ振興拠点	地域連携軸 (地域放射軸)																										
自然環境安全ゾーン	商業・業務拠点	地域コミュニティ拠点	地域連携軸 (市街地環状軸)																										
集落・田園ゾーン	工業拠点	河川流域軸																											
森林ゾーン																													

項目	内容								
地域づくりの方針	<p>地域ごとの方針</p> <table border="1" data-bbox="464 338 1374 824"> <thead> <tr> <th data-bbox="464 338 786 387">区分</th> <th data-bbox="786 338 1374 387">方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="464 387 786 533">夏井・久慈川南部・長内川西部・宇部地域</td> <td data-bbox="786 387 1374 533">○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 533 786 678">久慈川北部・久慈川西部・長内川東部地域</td> <td data-bbox="786 533 1374 678">○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、市街地や地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 678 786 824">市街地地域</td> <td data-bbox="786 678 1374 824">○幹線道路、身近な市道、公園など広場の整備に努めるとともに、久慈駅前交通広場の整備によるバスターミナル機能の向上に努めます。</td> </tr> </tbody> </table>	区分	方針	夏井・久慈川南部・長内川西部・宇部地域	○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。	久慈川北部・久慈川西部・長内川東部地域	○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、市街地や地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。	市街地地域	○幹線道路、身近な市道、公園など広場の整備に努めるとともに、久慈駅前交通広場の整備によるバスターミナル機能の向上に努めます。
区分	方針								
夏井・久慈川南部・長内川西部・宇部地域	○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。								
久慈川北部・久慈川西部・長内川東部地域	○公共交通は、地域の多様なニーズに対応するとともに、市街地や地域間を効率的に結ぶ公共交通ネットワークの形成に努めます。								
市街地地域	○幹線道路、身近な市道、公園など広場の整備に努めるとともに、久慈駅前交通広場の整備によるバスターミナル機能の向上に努めます。								
基本目標	<p>目標1:市民の参加と協働でつくるまち(市民参加・官民協働)</p> <p>目標2:すべての人が安全で安心して暮らせるまち(防災・医療・福祉・子育て)</p> <p>目標3:豊かな自然を継承するまち(環境保全・低炭素・景観まちづくり)</p> <p>目標4:快適で豊かな生活を創造するまち(市街地整備・居住環境・交通・集約型都市構造)</p> <p>目標5:地域資源を活かした活力あるまち(産業振興・観光振興・市街地活性化)</p>								
公共交通に関する記述内容	<p>【都市施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の利用促進、利便性の向上を図るため、駅前広場などの施設の整備、改善に努めます。 ○駅周辺駐車場、駐輪場の維持、確保に努めます。 ○市民バスなどの運行の維持と利用促進、また、市民ニーズや利用状況に応じた運行に努めます。 <p>【その他の公共施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○久慈駅前複合施設(図書館・地域交流センターほか)の都市計画決定を検討します。 								

8-2-2 公共交通に求められる役割

○本市が目指す将来都市像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取り組みを進める必要があります。前項までに整理した上位計画における事業等の位置付けや関連計画において、公共交通に求められる役割について整理します。

表 公共交通に関わる方針・施策

区分	分野	求められる役割
上位 計画	市全体 (第2次久慈市総合計画)	<p>【公共交通事業の確保維持の役割】 ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで自由な移動に制約をもつ高齢者なども安心して外出できる生活環境を構築し市民の日常生活における移動を支える役割</p> <p>【地域全体で公共交通を支える体制整備】 ○市民・地域・行政を含めた地域全体で公共交通を支えあい、将来にわたり公共交通を維持する体制を構築</p>
	市全体 (都市マスタープラン)	<p>【市全体のまちづくりを支える役割】 ○中心拠点、地域生活拠点、環境拠点からなるコンパクト都市構造を支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワーク構築</p>
関連 計画	まちづくり分野 (人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略)	<p>【市街地中心部へのアクセス性・回遊性を確保する役割】 ○都市機能や居住の誘導を図る区域に対して、公共交通分野ではこれらの誘導区域と周辺部とのアクセス性や誘導区域内での回遊性の向上を図るなど、市全体を俯瞰して一定の利便性を確保・維持する役割(コンパクト+ネットワークの実現)</p>
	まちづくり分野 (第2期久慈市中心市街地活性化基本計画)	<p>【中心市街地への移動を支える役割】 ○中心市街地への移動手段を地域の特性等に依りて適切に維持することにより、地区間の連携を支える役割</p> <p>【わかりやすく利用しやすい移動を支える役割】 ○利用者にとってわかりやすい情報の提供、利用しやすい環境を提供することで、円滑な移動を支える役割</p>
	福祉分野 (高齢者福祉計画など)	<p>【各地域内でのコミュニティを維持する役割】 ○地域内で適切な移動手段を提供することにより、地域内のコミュニティの形成・維持に資する役割</p>

8-3 ニーズ調査の実施概要

市民アンケート

項目	内容
調査対象	市内在住の18歳以上85歳以下の男女
配布・回収方法	郵送配布、郵送又はWeb回収 ※Web回答は一般層のみ
配布・回収数	配布数:3,000票 回収数:1,032票(回収率 34.4%)
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用、公共交通に対する認識・考え、移動に対する考え、コロナ禍による行動変容、基本属性

高校生アンケート調査

項目	内容												
調査対象	市内高等学校2校の1、2年生 ※岩手県立久慈高等学校、岩手県立久慈東高等学校、岩手県立久慈高等学校長内校、岩手県立久慈工業高等学校、岩手県立種市高等学校、岩手県立大野高等学校												
配布・回収方法	配布:学校を通じて配布(ホームルームなど) 回収:後日、訪問して記入済み調査票を回収												
配布・回収数	<table border="0"> <tr> <td>岩手県立久慈高等学校</td> <td>配布:265票 回収:226票(85.3%)</td> </tr> <tr> <td>岩手県立久慈東高等学校</td> <td>配布:386票 回収:217票(56.2%)</td> </tr> <tr> <td>岩手県立久慈高等学校長内校</td> <td>配布:30票 回収:30票(100.0%)</td> </tr> <tr> <td>岩手県立久慈工業高等学校</td> <td>配布:42票 回収:42票(100.0%)</td> </tr> <tr> <td>岩手県立種市高等学校</td> <td>配布:74票 回収:66票(89.2%)</td> </tr> <tr> <td>岩手県立大野高等学校</td> <td>配布:43票 回収:34票(79.1%)</td> </tr> </table>	岩手県立久慈高等学校	配布:265票 回収:226票(85.3%)	岩手県立久慈東高等学校	配布:386票 回収:217票(56.2%)	岩手県立久慈高等学校長内校	配布:30票 回収:30票(100.0%)	岩手県立久慈工業高等学校	配布:42票 回収:42票(100.0%)	岩手県立種市高等学校	配布:74票 回収:66票(89.2%)	岩手県立大野高等学校	配布:43票 回収:34票(79.1%)
岩手県立久慈高等学校	配布:265票 回収:226票(85.3%)												
岩手県立久慈東高等学校	配布:386票 回収:217票(56.2%)												
岩手県立久慈高等学校長内校	配布:30票 回収:30票(100.0%)												
岩手県立久慈工業高等学校	配布:42票 回収:42票(100.0%)												
岩手県立種市高等学校	配布:74票 回収:66票(89.2%)												
岩手県立大野高等学校	配布:43票 回収:34票(79.1%)												
調査項目	高校への通学について(通学手段、利用するバス停・駅名)、公共交通を利用する上で不満に感じる点、公共交通を利用しない理由、学校から帰宅するまでの行動について(行先、移動手段、移動時間、公共交通の利用頻度)、休日の公共交通の利用、公共交通全般に関するご意見												

利用者アンケート調査

項目	内容
調査対象	市民バス利用者
配布・回収方法	降車時に乗務員が調査票と返信用封筒を手渡し郵送にて回収する
回収数	102票
調査項目	乗降バス停、利用頻度、市民バスが便利になるための方法、基本属性

関係者ヒアリング調査

項目	内容
調査対象	①交通事業者 JRバス東北、ヒカリ交通、三陸観光、三河交通、岩手県北バス ②庁内関係部署 商工観光課、建設企画課、生活環境課、社会福祉課、地域包括支援センター、教育総務課、山形診療所
実施方法	調査員の訪問による聞き取り又はWEB会議を活用した聞き取り
調査項目	①交通事業者 会社概要、公共交通の利用状況・問題点・改善点、交通拠点や待合環境の整備状況、利用促進の取り組み、現在の運行に対する事業者の意向 ②庁内関係部署 現在の事業の実施状況、公共交通以外の移動サービスの実施状況、公共交通に対して求める役割

8-4 策定体制

久慈市地域公共交通会議規約 ※抜粋

(設置)

第1 道路運送法（昭和26年法律第183号）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）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、久慈市地域公共交通会議（以下「会議」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 会議の所掌事項は、次のとおりとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金に関すること。
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で規定する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関すること。
- (4) 交通計画の実施に関すること。
- (5) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 会議の運営方法その他会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 会議は、委員26人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 国土交通省東北運輸局岩手運輸支局の職員
- (2) 岩手県北広域振興局の職員
- (3) 岩手県公安委員会が指名する者
- (4) 岩手県警察久慈警察署の職員
- (5) 一般旅客自動車運送事業者及びその事業者で組織する団体の代表者
- (6) 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者
- (7) 鉄道事業者の代表者
- (8) 道路管理者又はその指名する者
- (9) 住民又は利用者
- (10) 識見を有する者
- (11) 副市長

2 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(会長)

第5条 会議は、会長が招集する。

2 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

3 会議は、原則として公開で行うものとする。

(意見の聴取)

第6条 会議は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、総合政策部地域づくり振興課において処理する。

(補則)

第8条 この告示に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、会長が会議に諮り定める。

久慈市地域公共交通会議の構成員

令和5年11月現在

No	所属	役職	氏名	備考
1	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局	輸送監査部門首席運輸企画専門官	竹林 孝也	
2	国土交通省東北運輸局岩手運輸支局	企画調整部門首席運輸企画専門官	村林 真悟	
3	岩手県県北広域振興局	経営企画部企画推進課長兼復興推進課長	山本 章博	
4	岩手県公安委員会	岩手県警察本部交通部交通規制課交通規制課長	高橋 紀彦	
5	久慈警察署	交通課長	長村 大	
6	岩手県北自動車(株)	営業本部乗合事業部事業部長	八木 澤健	
7	JRバス東北(株)盛岡支店	支店長	田村 淳	
8	(株)ヒカリ総合交通	専務取締役	鹿糠 幸司	
9	三陸観光(株)	代表取締役	中平 優二	
10	(株)三河交通観光	代表取締役	三河 博之	
11	(公社)岩手県バス協会	事務局長	鈴木 一成	
12	(一社)岩手県タクシー協会久慈支部	支部長	鹿糠 幸司	
13	東日本旅客鉄道労働組合盛岡地方支部 バス二戸分会	書記長	栗谷川 力	
14	東日本旅客鉄道(株)八戸営業統括センター	所長	吉田 正樹	
15	三陸鉄道株式会社	久慈派出所旅客営業副部長兼久慈派出所長兼久地駅長兼指令長	畑田 健司	
16	国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所	久慈維持出張所長	福田 淳二	
17	岩手県県北広域振興局	土木部道路整備課長	田中 傑	
18	久慈商工会議所	専務理事	一田 昭彦	
19	久慈市区長会	会長	三船 進一	
20	久慈市老人クラブ連合会	会長	村田 東助	
21	(一社)久慈市観光物産協会	事務局次長	廣内 留美	
22	岩手県高等学校校長協会久慈支会	久慈支会長	藤田 知彦	
23	久慈市PTA連合会	副会長	下舘 純也	
24	久慈地区バス路線を守り広める会	会長	八屋 勉	
25	岩手大学	助教	谷本 真佑	
26	久慈市	副市長	澤里 充男	

策定：令和6年3月

発行：久慈市地域公共交通会議

編集：久慈市 総合政策部 地域づくり振興課

（久慈市地域公共交通会議 事務局）

〒028-8030 岩手県久慈市川崎町1番1号

TEL：0194-52-2111（代表）