

大船渡市地域公共交通計画

(案)

令和4年3月
大船渡市

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の趣旨.....	1
2. 計画の位置付け.....	1
3. 計画の対象範囲.....	2
4. 計画の区域.....	3
5. 計画の期間.....	3
6. SDGsとの関係性.....	4
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	5
1. 公共交通の現状.....	5
2. 地域概要.....	15
3. 利用者アンケート調査概要.....	28
4. 公共交通を取り巻く課題.....	32
第3章 基本目標・基本方針等	36
1. 基本目標及び基本方針の設定.....	36
2. 目標値の設定.....	36
3. 市内各交通手段の位置付け.....	37
第4章 基本方針ごとの施策	38
1. 地域公共交通ネットワークの再編.....	38
2. 交通空白地域解消・地域格差の是正.....	39
3. 交通拠点・環境の改善.....	41
4. わかりやすい・便利な交通環境づくり.....	42
5. まちづくりと交通の連携.....	44
6. 地区・地域との連携・協働.....	45
7. 計画期間の取組.....	47
第5章 施策・取組実施体制と役割	48
1. 実施主体と役割.....	48
2. 推進・管理体制.....	49
3. 計画の進行管理.....	50

第1章 計画の概要

1. 計画策定の趣旨

地域公共交通計画は、「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」としての役割を果たすものです。

当市では、平成25年度に策定した大船渡市総合交通ネットワーク計画を平成29年度に大船渡市地域公共交通網形成計画として改訂しました。

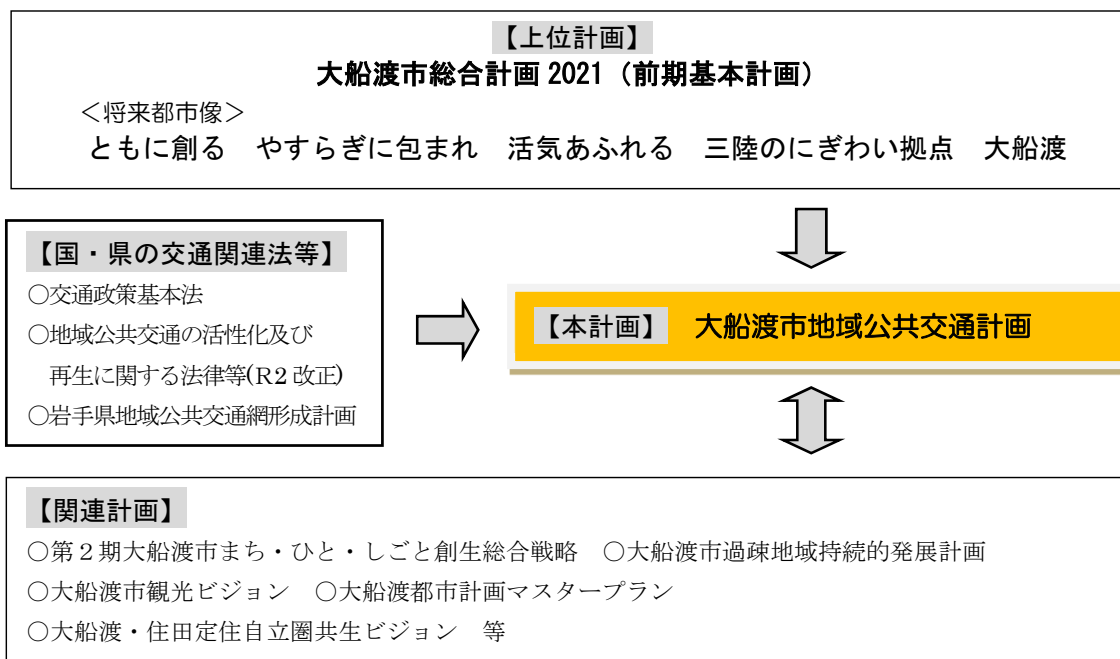
令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が施行され、対象や位置づけ、実効性確保等それぞれの面で拡充させた新たな計画とすることで、地域公共交通に関する取組を推進していくものです。

本計画では、利用者の視点から公共交通全体を見直して、「高齢者や学生をはじめとする市民の日常生活を支える交通サービスの確保」及び「誰もが迷わず利用しやすい交通環境の実現」を目指して、ソフト及びハードの両面から公共交通等の指針及び施策体系を示すとともに、地域の実情に合わせた交通手段の見直しを図り、既存の輸送資源も最大限活用し、持続可能な交通サービスの確保を図ることを目的とします。

2. 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「大船渡市総合計画」や各種関連計画との整合を図るとともに、国の交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等との整合も図りながら、従来の公共交通機関のほか、地域の輸送資源を含めた持続可能な運送サービスの提供・確保に資する取組を盛り込んだ内容とし、大船渡市の地域特性と将来を見据えた交通体系の構築を目指します。

計画の位置付け



3. 計画の対象範囲

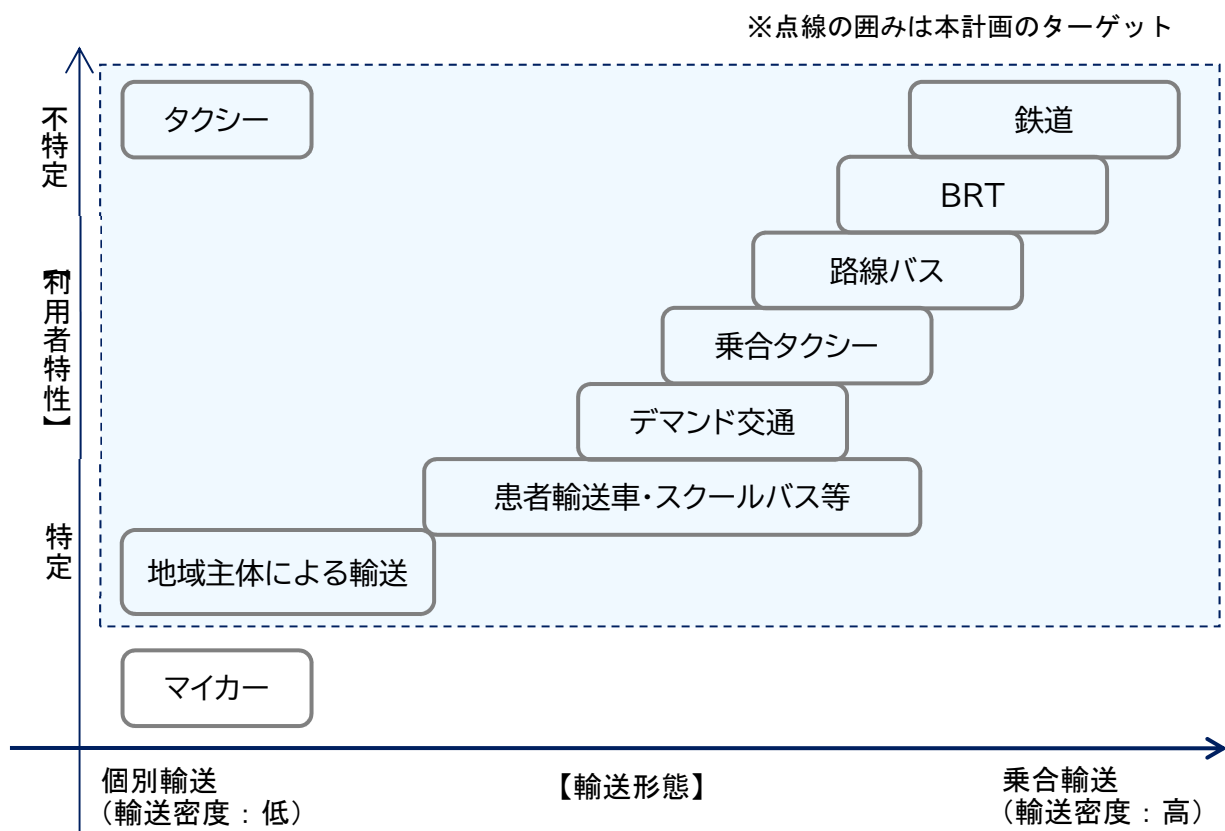
本計画は「鉄道」・「BRT」・「路線バス」だけでなく、あらゆる輸送資源を含めた地域公共交通ネットワークの方向性を示すものとしします。

本市における「鉄道」・「BRT」・「路線バス」は、釜石市や陸前高田市等の都市間を結ぶ重要な交通であることから、他の交通手段を結ぶ拠点づくりに重点を置きつつ、地域内交通の見直し・改善、運賃制度や利用促進策、マネジメント体制のあり方等も含めた総合的な施策体系を検討対象としています。

○対象となる交通手段

- ・鉄道（三陸鉄道リアス線）
- ・BRT（JR大船渡線BRT）
- ・路線バス（岩手県交通(株)）
- ・タクシー（乗合タクシー含む）
- ・デマンド交通
- ・患者輸送車・スクールバス
- ・地域主体による輸送（地域の支え合い・有償ボランティア輸送）

計画の対象範囲



4. 計画の区域

本計画の対象区域は、大船渡市全域とします。

なお、本市では、陸前高田市、住田町に跨る広域バス路線が複数運行されています。この隣接2市町とは、本計画はもとより、広域バス路線の課題や路線の在り方について、岩手県生活交通対策協議会等を通じて継続的な協議を行っており、引き続き連携を図りながら、広域的な地域公共交通のネットワーク形成や交通結節点の在り方等について検討していきます。

5. 計画の期間

本計画は、上位計画である総合計画との整合を図るため、令和4年度から令和7年度までの4年間とします。

計画の期間

令和・年度	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
大船渡市総合計画2021										
第2期大船渡市まち・ひと・しごと創生総合戦略										
大船渡都市計画マスタープラン										
第2次大船渡市観光ビジョン										
大船渡市地域公共交通計画										

6. SDGsとの関係性

SDGsとは「持続可能な開発目標」のことで、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」に掲げられている国際目標です。

わが国では、令和元年12月に策定した「SDGsアクションプラン2020」において2030年までの10年を「行動の10年」としており、公共交通においても具体的な取組として、「コンパクト・プラス・ネットワークの考えのもと、まちなかや公共交通沿線に都市機能や居住を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図る」、「地域や観光地の移動手段の確保や公共交通機関の維持・活性化等を進めるため新たなモビリティサービス（Ma a S等）の全国への普及を図る」という内容が盛り込まれております。

国のSDGs実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画の目的や目標の達成に向けた取組がSDGs達成に貢献できるよう、本計画を策定・推進することとします。

SDGsに掲げる17のゴール



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

1. 公共交通の現状

(1) 公共交通機関別の状況

市内では、地域間交通として鉄道とBRT、一部の路線バスが、また、地域内交通として路線バスとタクシー、患者輸送車・スクールバスが鉄道を補完する形でそれぞれ運行され、住宅地と駅、主要施設等を結んでいます。

人口減少と自家用車の普及や新型コロナウイルス感染拡大の影響により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生しています。

市内を運行している路線バスは、沿線住民の人口の減少、運転手不足等の様々な問題があります。住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な交通手段となっているため、路線バスの運行を存続することで、住民の交通手段を確保していくことが必要となっています。

ア 鉄道（三陸鉄道リアス線）

三陸鉄道南リアス線は、東日本大震災以降全線不通となっていましたが、国及び鉄道・運輸機構の支援の下、復旧工事が進められ、盛駅～吉浜駅間については平成25年4月3日から、吉浜駅～釜石駅間については平成26年4月5日からそれぞれ運行を再開し、完全復旧しています。東日本大震災の影響で運休していたJR山田線（釜石市～宮古市間）は三陸鉄道に移管され、平成31年3月23日に復旧しました。これにより、三陸鉄道北リアス線と南リアス線が「リアス線」として統合され、大船渡市～久慈市間をつなぐ一つの路線として運行を再開しています。路線の総延長は163kmと、第三セクター鉄道としては日本最長距離の路線となりました。

令和元年10月に発生した台風19号の影響により大きな被害を受け、全区間の7割が運休となりましたが、令和2年3月20日に全線運行再開を果たしています。

また、三陸鉄道では、震災学習列車など、災害学習への需要対応を図っているほか、数多くの観光企画列車を運行し、観光誘客を図っています。

イ BRT（JR大船渡線）

JR大船渡線は、東日本大震災津波の直撃を受け、壊滅的な被害を受けました。盛駅～気仙沼駅間は、震災以降運休となりましたが、平成23年8月11日には岩手県交通（株）が振替輸送を開始し、平成25年3月2日からは仮復旧としてBRT（バス高速輸送システム）が運行しています。平成27年12月には鉄道ではなく、BRTによる本復旧が決定し、令和2年4月1日に鉄道事業は廃止されました。

平成25年9月に碓石海岸口駅が、平成27年12月に大船渡魚市場前駅が、令和2年3月には田茂山駅、地ノ森駅、大船渡丸森駅がそれぞれ新たに設置されました。現在、市内には9つの駅が設置されており、市民にとってかかせない重要な公共交通として、利便性の向上につながっています。

ウ 路線バス

市内で運行している路線バスは、市内のみを運行する地域内交通が4路線、本市と近隣市町村を結ぶ地域間幹線交通が2路線となっています。

地域間幹線交通は崎浜線が令和2年3月をもって廃止され、大船渡住田線（旧中井線）が令和2年10月より路線短縮となりました。

震災以降、国土交通省東北運輸局の「地域公共交通確保維持事業」を活用し、市民の交通手段を存続させるため、ニーズを踏まえた運行見直し・改善を適宜行っています。

碁石線・立根田谷線・綾里外口線を生活に不可欠な路線（地域内フィーダー系統）として位置づけ、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用し、市民の交通手段を存続させていくこととしています。

エ タクシー

市内のタクシー事業者は、「大船渡タクシー」「カンノタクシー」「東海タクシー」「三光運輸」「高田交通」の5社が運行しています。

「大船渡タクシー」「カンノタクシー」「東海タクシー」は中心部を、「三光運輸」は越喜来地区を、「高田交通」は末崎地区を拠点として営業しており、日頃市地区、綾里地区及び吉浜地区には営業所がないため、迎車に時間を要する状況にあります。

また、平成27年度から、市では、市内タクシー事業者と連携し、交通空白地域を補完するタクシーチケット配布事業を実施しています。

オ デマンド交通（日頃市地区・越喜来地区）

日頃市地区では、平成26年度にコミュニティバスの運行の実証実験を行いました。地域内のみ運行となっていたことから、利用者の利便性向上を図るため、再度検討を行い、平成27年10月1日より地域内及び市内中心部へのデマンド交通の実証実験を開始しました。利用者も年々増加し、地域に定着してきていることから本格運行しています。

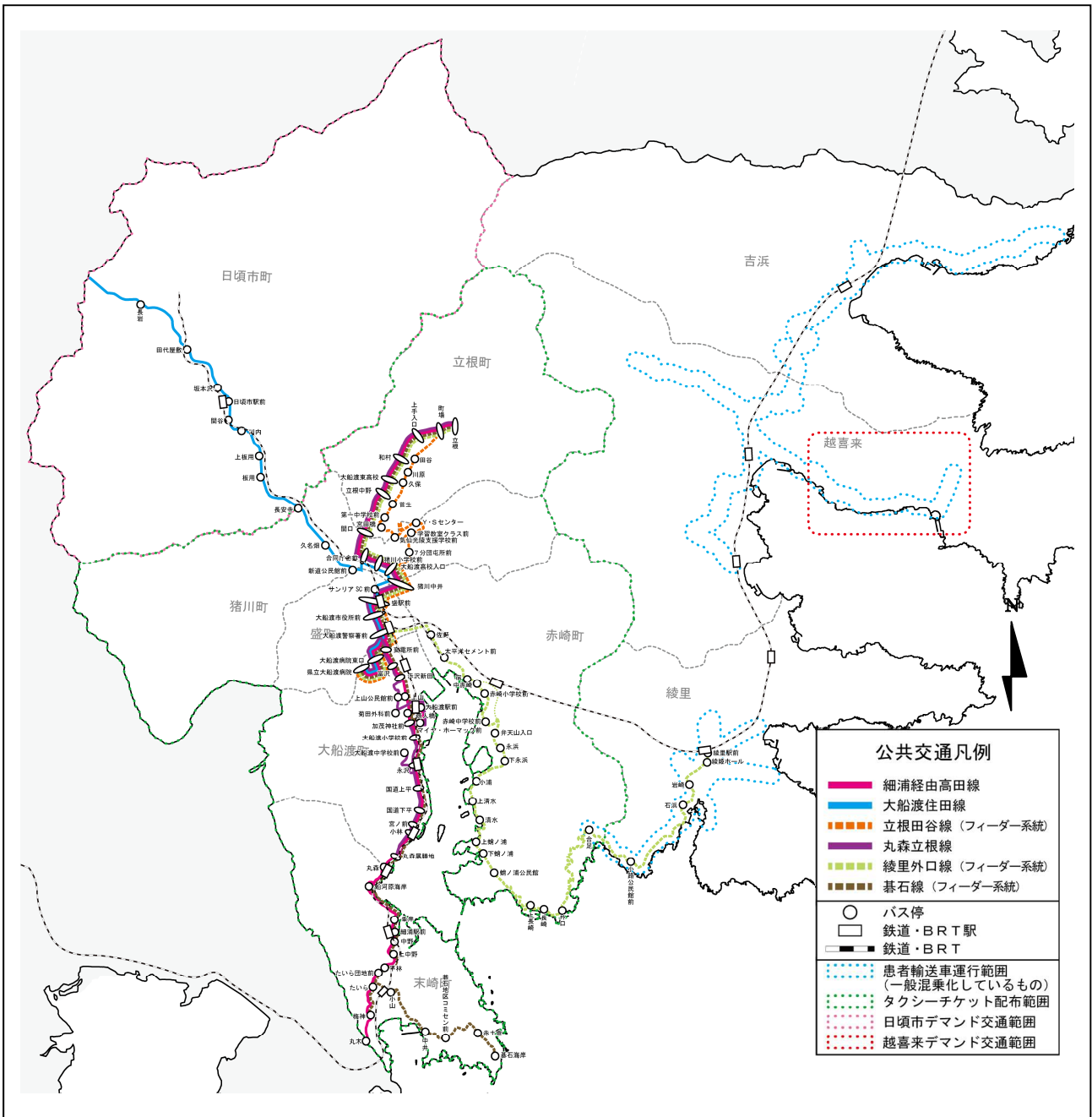
越喜来地区では、令和2年3月31日をもって岩手県交通㈱が運行していた「崎浜線」が利用者の減少や運転手不足等の理由から廃止となったことに伴い、その代替交通として令和3年10月1日よりデマンド交通の実証実験を開始しています。

カ 患者輸送車・スクールバス

患者輸送車は、旧三陸町で居住地と各地区の診療所をつなぐ3系統を運行しています。

スクールバスは、学校の統合などにより、遠距離通学となる児童・生徒を対象として運行しています。令和2年度には4校、令和3年度には2校の中学校の統合により、現在は14路線での運行を行っています。

公共交通網の現状



(2) 交通空白地域の実態

岩手県交通のダイヤ改正による路線の廃止や短縮に伴い、公共交通が運行しなくなった地域を患者輸送車やデマンド交通等で交通支援を行っていますが、全ての地域はカバーされていません。

公共交通（路線バス、患者輸送車、デマンド交通、タクシーチケット配布事業）のカバーエリア（バス停圏 500m）内における公共交通カバー率の合計は約 97.2%、交通空白地域率の合計は約 2.8%となっています。

なお、三陸町以外の地区については、地区全体を対象とした公共交通事業を実施しているため、交通空白地域とはしません。

※交通空白地域…一定距離に駅やバス停などが無い地域を指します。

【算出方法】

○公共交通カバー率

地区別の総人口に対し、バス停から 500m 以内に含まれる居住人口（H27 国勢調査 500 メッシュ）を地区毎に算出した人口の割合を示すもの。（500m メッシュ人口 / 地区別総人口）

○交通空白地域率

公共交通が対応されていない区域の割合を示すもの。（100% - 公共交通カバー率）

○高齢者カバー率

地区別の 65 歳以上の人口に対する、公共交通カバーエリア内の 65 歳以上の割合を示すもの。

交通空白地域の実態

地区名	公共交通カバー率	交通空白地域率	高齢者カバー率
中心地区 (盛・大船渡・猪川地区)	100.0%	0.0%	100.0%
末崎地区			
赤崎地区			
立根地区			
日頃市地区			
綾里地区	83.4%	16.6%	86.4%
越喜来地区	85.4%	14.6%	85.0%
吉浜地区	80.5%	19.5%	82.9%
合計	97.2%	2.8%	97.3%

(3) 公共交通運行の実態

ア 運行本数等

路線バスの路線別1日あたりの運行本数は2便～8便で、立根田谷線・患者輸送車・日頃市地区及び越喜来地区デマンド交通は平日のみ運行しています。

日頃市地区では地区内と市内中心部を結ぶデマンド交通が運行し、越喜来地区では、崎浜地域内から三陸駅、三陸支所を結ぶデマンド交通が運行しています。

公共交通運行の実態

交通機関	路線名等	便数		乗車人数(人/日)	
		平日	休日	平日	休日
BRT	大船渡線	53便	53便	198人	
鉄道	三陸鉄道リアス線	22便	22便	225人	
路線バス	細浦経由高田線	2便	2便	15.5人	14.0人
	大船渡住田線	7便	3便	22.4人	20.2人
	立根田谷線	4便		3.7人	
	丸森立根線	8便	8便	39.3人	35.5人
	綾里外口線	7便	5便	26.6人	24.0人
	基石線	6便	6便	39.0人	35.2人
患者輸送車	綾里地区患者輸送車	4便		5.6人	
	越喜来地区患者輸送車	5便		8.4人	
	吉浜地区患者輸送車	2便		3.1人	
デマンド交通	日頃市地区デマンド交通	6便		3.9人	
	越喜来地区デマンド交通	6便		1.6人	

資料：路線バス乗車人数「令和2年度路線バス乗降調査」

資料：患者輸送車・デマンド交通乗車人数「令和2年度利用実績」

吉浜地区患者輸送車は令和3年4月～9月分

越喜来地区デマンド交通は令和3年10月～11月分

イ JR大船渡線BRTと三陸鉄道リアス線の利用状況

① JR大船渡線BRT

令和2年度の平均通過人員（1日1km当たりの平均輸送量）は198人で、令和元年度と比較し大きく下回っています。令和元年度までは大きな変動もなく推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者の減少が原因と思われます。

また、令和2年度の駅別の平均通過人員は、盛駅が171人と最も多く、令和2年3月に開業した田茂山駅と地ノ森駅については増加しましたが、大船渡丸森駅は減少しています。

BRTの利用状況

平均通過人員 (人)

区間	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
気仙沼～盛駅	250	314	276	254	272	274	198

※平均通過人員は区間及び営業キロを基に1日1kmあたりの人数を表す

(人)

駅別の平均通過人員

駅名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
盛駅	226	272	248	222	220	226	171
田茂山駅						6	11
地ノ森駅						7	14
大船渡駅	46	56	59	62	66	71	46
大船渡魚市場前駅		8	10	10	11	6	5
下船渡駅	18	29	26	23	22	20	15
大船渡丸森駅						8	5
細浦駅	21	29	26	23	22	20	11
碁石海岸口駅	23	32	29	24	24	28	23
合計	334	426	398	364	365	392	301

※田茂山駅、地ノ森駅、大船渡丸森駅については、令和2年3月14日から開業

資料：JR東日本「路線別平均通過人員（2020年度）気仙沼-盛間」

② 三陸鉄道リアス線

平成 26 年度の運行再開から乗降人員は年々減少傾向にありましたが、平成 31 年 3 月のリアス線全線開通により一時的に増加となりました。

しかし、令和元年の台風 19 号による被害や、新型コロナウイルス感染拡大の影響による団体利用のキャンセルや、少子化による生徒数の減少などにより、令和 2 年度の乗降人員は大幅に減少しています。

三陸鉄道の利用状況

市内各駅乗降人員

(人)

駅名	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
盛駅	79,780	67,662	58,348	57,763	57,193	72,320	45,125
陸前赤崎駅	1,247	916	1,112	775	679	1,599	1,766
綾里駅	15,219	17,232	18,833	21,693	20,363	20,336	18,306
恋し浜駅	940	1,392	1,588	1,315	1,196	1,315	1,446
甫嶺駅	1,663	2,952	3,685	2,995	3,112	3,730	2,133
三陸駅	8,285	8,782	7,972	6,962	8,402	7,209	6,677
吉浜駅	5,953	5,533	3,383	5,780	7,742	4,601	6,597
合 計	113,087	104,469	94,921	97,283	98,687	111,110	82,050

資料：三陸鉄道㈱

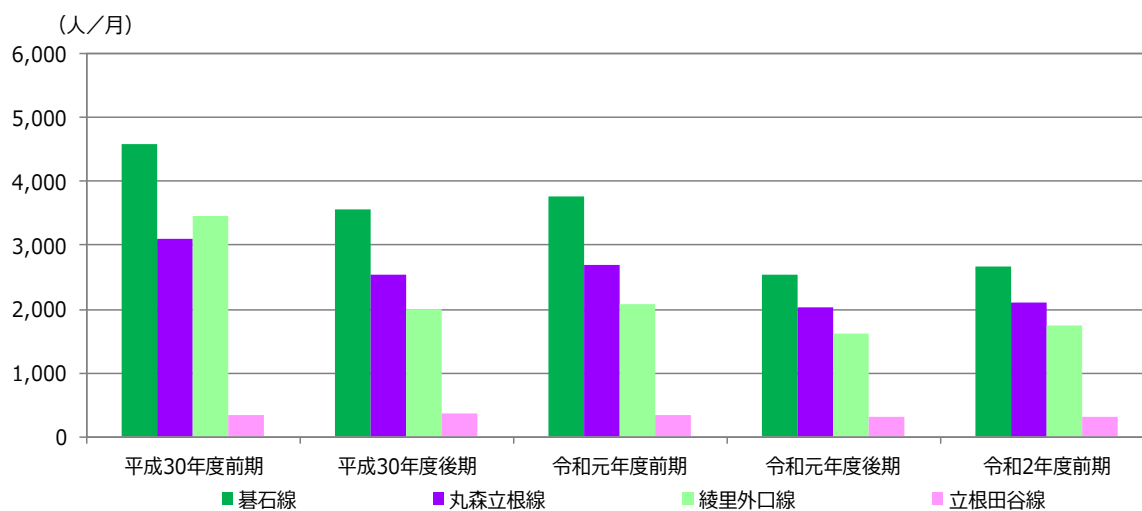
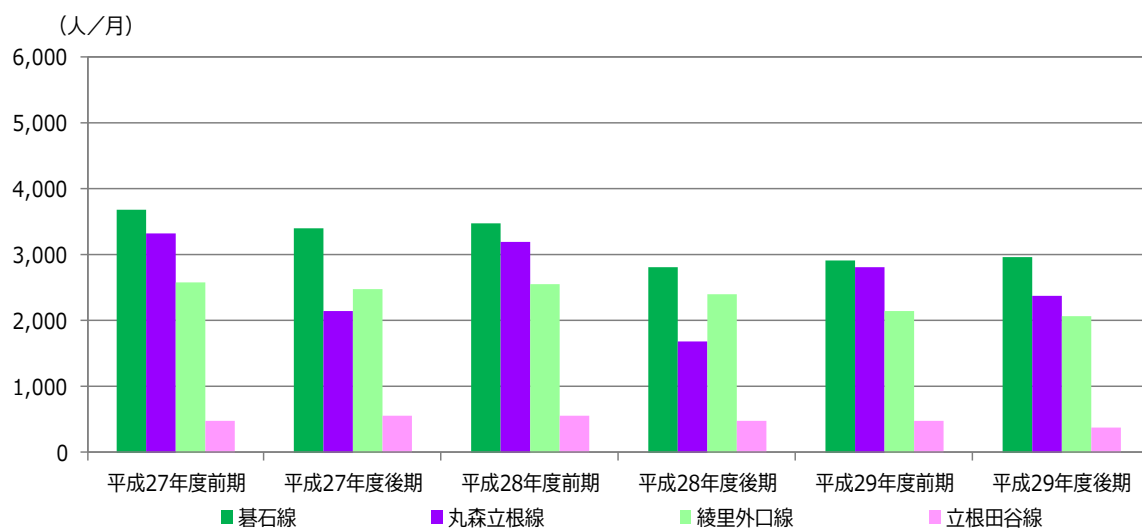
ウ 路線バス利用者数の推移

現在運行している路線バスは、碁石線・丸森立根線・綾里外口線、立根田谷線の4路線となっています。

平成27年度前期において、綾里線及び外口線を一本化し、綾里外口線としました。

1月あたりの利用者数の推移は、すべての路線で減少の傾向となっているほか、各年度の後期（10月～翌年3月）よりも、前期（4～9月）の利用者が多い傾向となっています。

路線別利用者数の推移



エ 経常費用・経常収益・収支率

路線別に収支状況の推移をみると、碁石線では経常費用が増加傾向となっているのに対し、経常収益が減少傾向にあるため、収支率が低下しています。

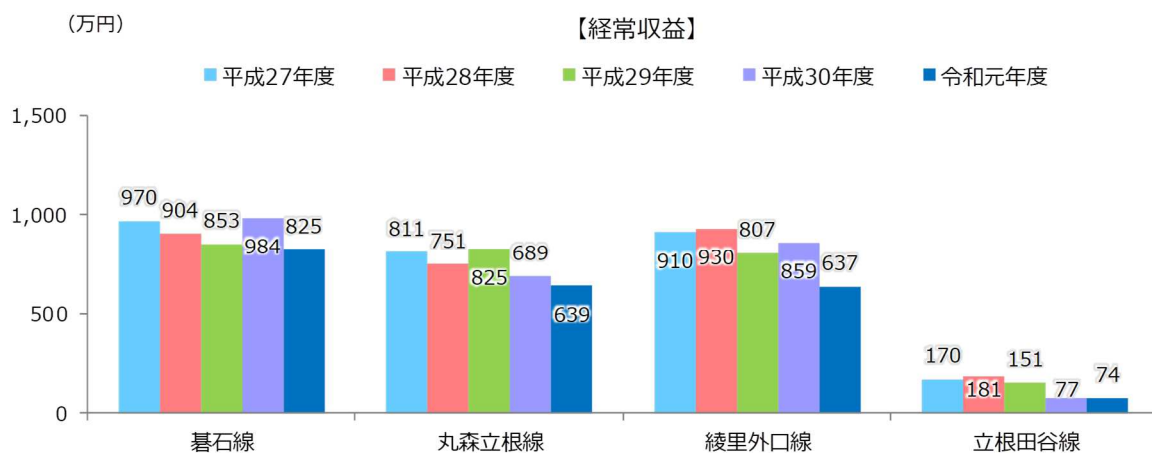
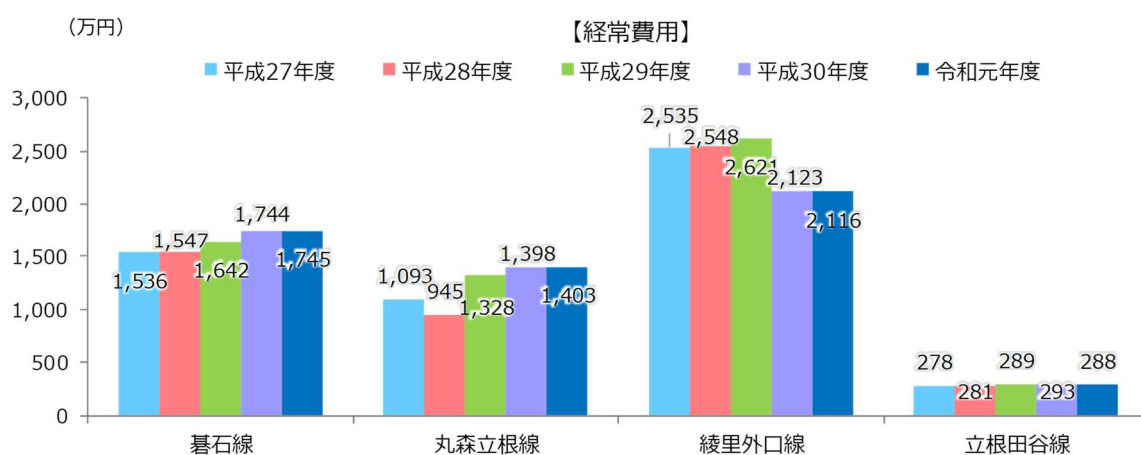
丸森立根線では経常費用が減少傾向にありましたが、平成 29 年度に大幅に増加し、以降横ばいの傾向となっています。経常収益は減少傾向にあるため、収支率が低下しています。

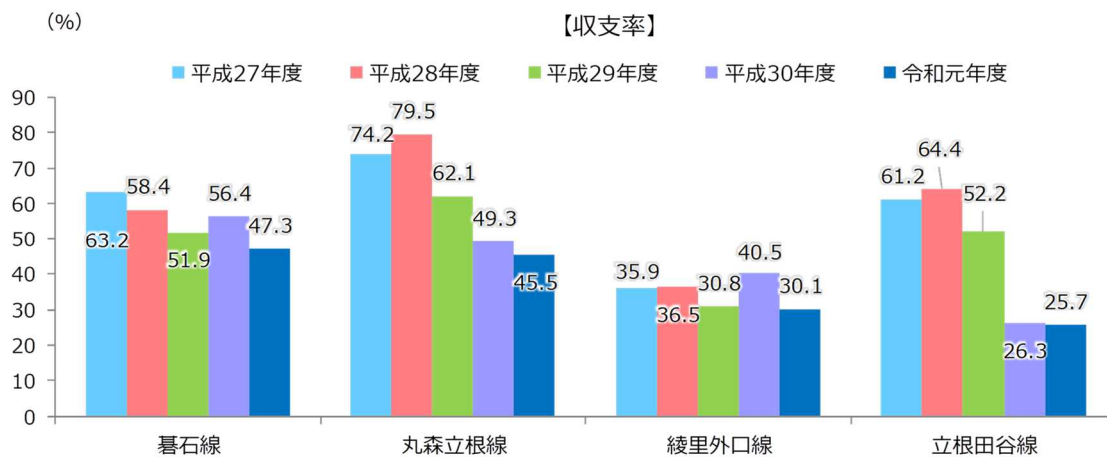
綾里外口線では経常費用が平成 29 年度をピークに減少傾向にあるものの、経常収益も減少傾向にあるため、収支率が低下しています。

立根田谷線では経常費用は横ばいの傾向に対し、経常収益が大幅な減少傾向にあるため、収支率が大きく低下しています。

令和元年度の収支率は、平成 27 年度と比較し、碁石線では 15.9 ポイント、丸森立根線では 28.7 ポイント、綾里外口線では 5.8 ポイント、立根田谷線では 35.5 ポイント減少と収支率の悪化が顕著となっています。

路線別収支状況（経常費用・経常収益・収支率）





2. 地域概要

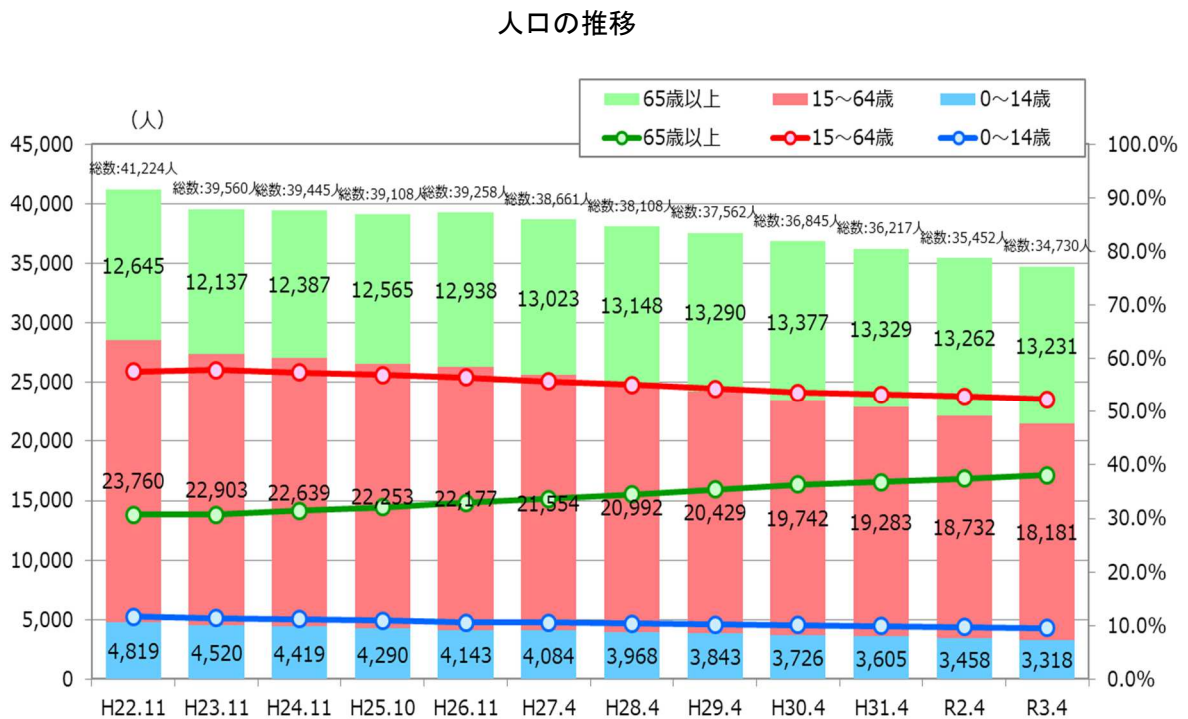
(1) 人口動態

ア 人口の推移

本市の人口の推移は、昭和 55 年をピークに減少を続けており、平成 22 年以降も状況は変わらず、令和 3 年 4 月には 34,730 人となっています。

また、年齢階層別の人口割合は、年少人口（0～14 歳）が 3,318 人（9.6%）、生産年齢人口（15～64 歳）が 18,181 人（52.3%）、老年人口（65 歳以上）が 13,231 人（38.1%）となっています。

年少人口と生産年齢人口が減少しているのに対し、老年人口は平成 30 年度まで徐々に増加傾向にあり、平成 31 年以降は減少しています。



資料：大船渡市統計書「大船渡市住民基本台帳人口」

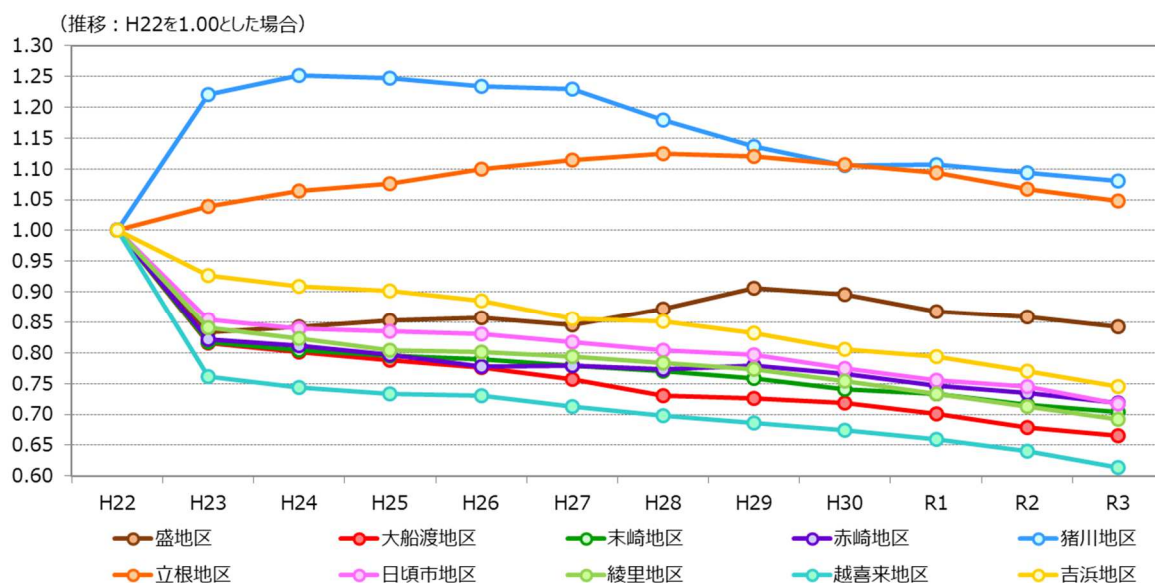
イ 地区別人口の推移

地区別人口の推移は、平成 23 年の東日本大震災の影響により大きく変化しています。

被害の大きかった臨海部の大船渡地区、末崎町地区、赤崎町地区、越喜来地区の人口は急激な減少となっています。その後、減少幅は緩やかになったものの減少傾向が続いています。

日頃市地区、綾里地区、吉浜地区の人口は、東日本大震災前の傾向が続き、微減傾向となっています。一方、猪川地区と立根地区の人口は、東日本大震災直後から急激に増加しましたが、猪川地区は平成 25 年に、立根地区は平成 29 年に減少に転じています。盛地区の人口は、減少傾向から一転して横ばいになっています。

地区別人口の推移（各年 10 月 1 日）



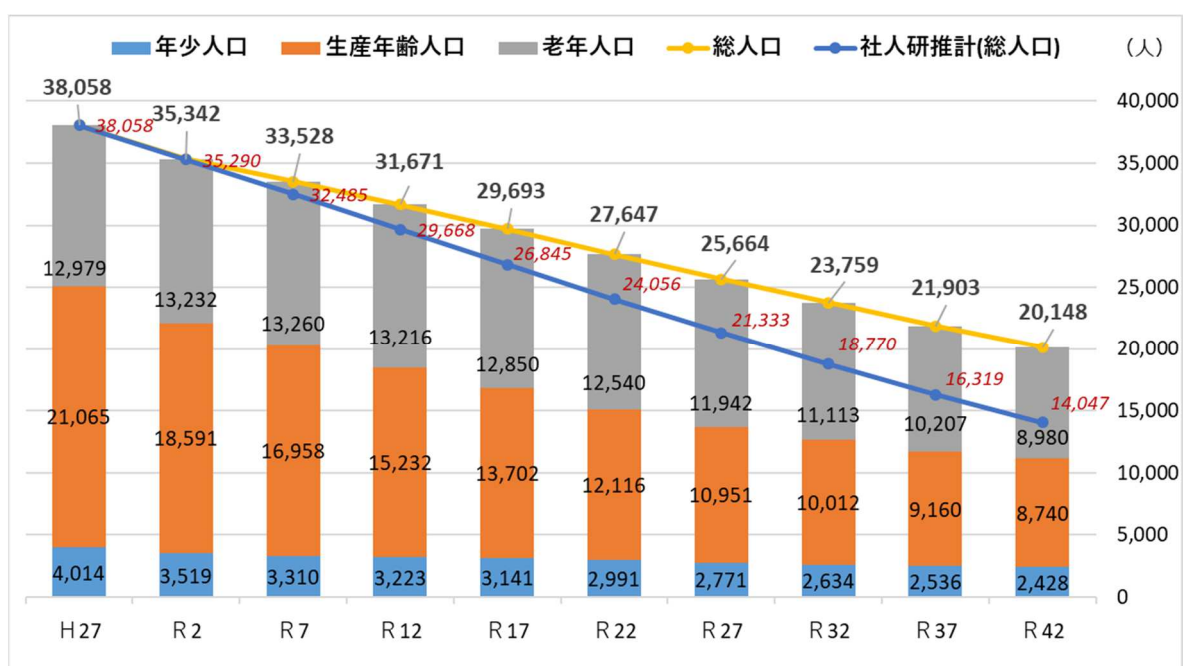
資料：大船渡市統計書「大船渡市住民基本台帳人口」

ウ 将来人口推計

大船渡市人口ビジョンにおいて、本市における将来人口推計は、令和 42 年の総人口は 20,148 人、年齢三区分別人口では、年少人口が 2,428 人、生産年齢人口が 8,740 人、老年人口が 8,980 人となっています。

令和 42 年の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）と比較して 6,101 人の増加が見込まれるものの、全体として減少傾向は変わらず、歯止めがかかるのは、かなり時間を要するものと推測されています。

将来人口推計



資料：大船渡市人口ビジョン「独自の将来人口推計（パターン1）」

(2) 施設分布状況

ア 病院・診療所

市内中心部及びその周辺には、総合病院（県立大船渡病院）をはじめ、医療機関が点在する一方で、三陸町には、診療所が各地区に1か所ずつ立地しています。郊外部の市民は、中心部まで通院する必要があります。

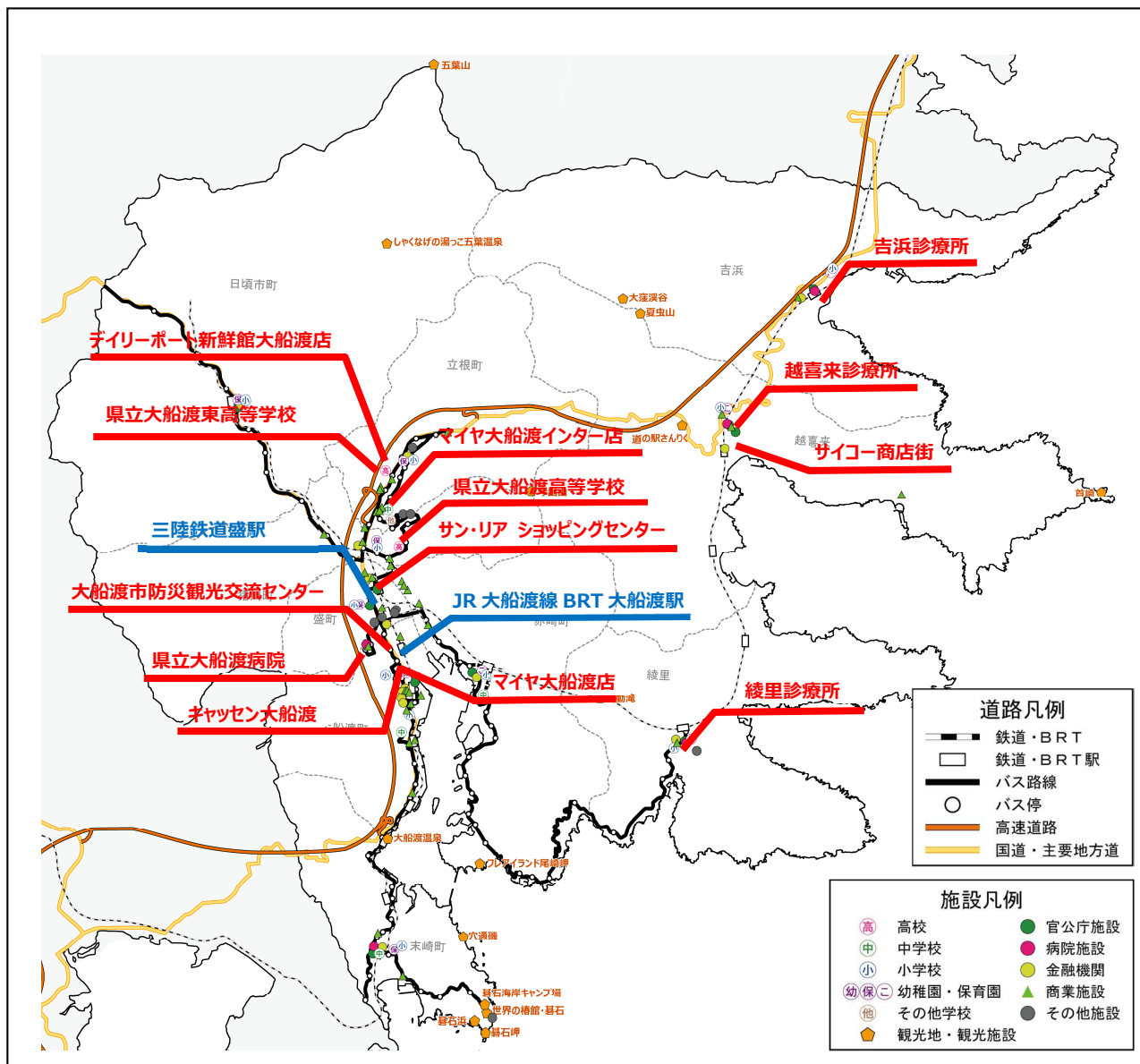
イ 商業施設

交通結節点として位置付けている盛地区には大規模商業施設であるサン・リアショッピングセンター、大船渡駅周辺地区にはキャッセン大船渡等の商業施設が集積し、その他の地区では商業施設が点在しており、中でも立根地区に多く立地しています。

ウ 学校

高校は猪川地区と立根地区に立地しており、郊外部からの通学には移動手段の確保が必要となります。

施設分布状況



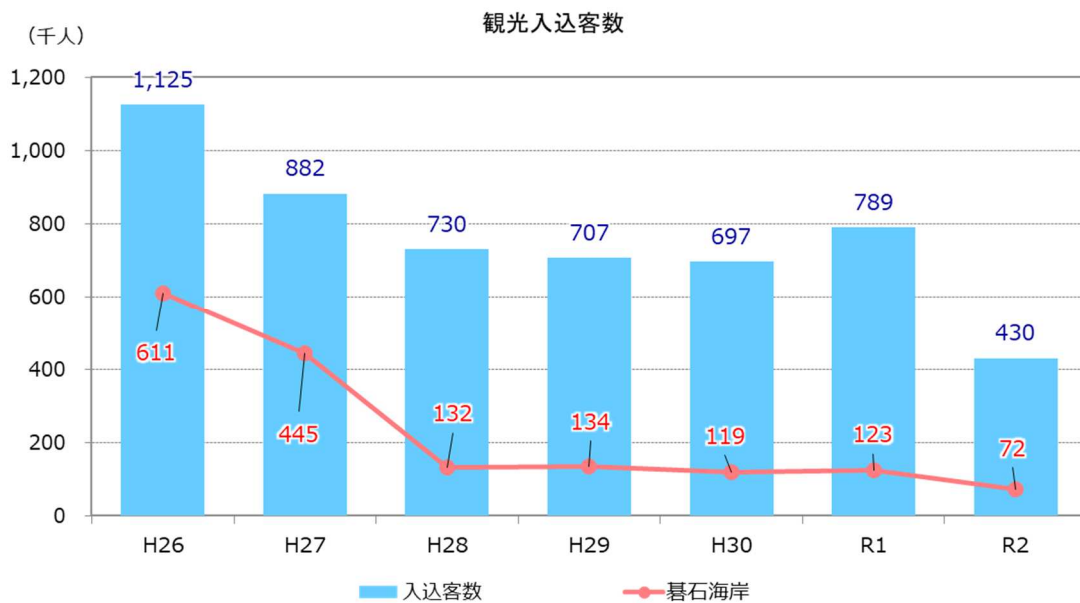
(3) 観光振興

ア 観光入込客数の推移

観光入込客数の推移は、平成 26 年までは被災地支援や復興需要などにより増加しましたが、以降、平成 30 年まで減少傾向となっています。令和元年の観光入込客数は、観光誘客の取組の成果などにより、789 千人まで増加しました。

しかし、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年比 46%減の 430 千人と大幅に減少しました。平成 26 年と比較すると、観光入込客数が 695 千人、碁石海岸においては、539 千人減少している状況です。

観光入込客数の推移



資料：大船渡市統計書「観光客入込状況」

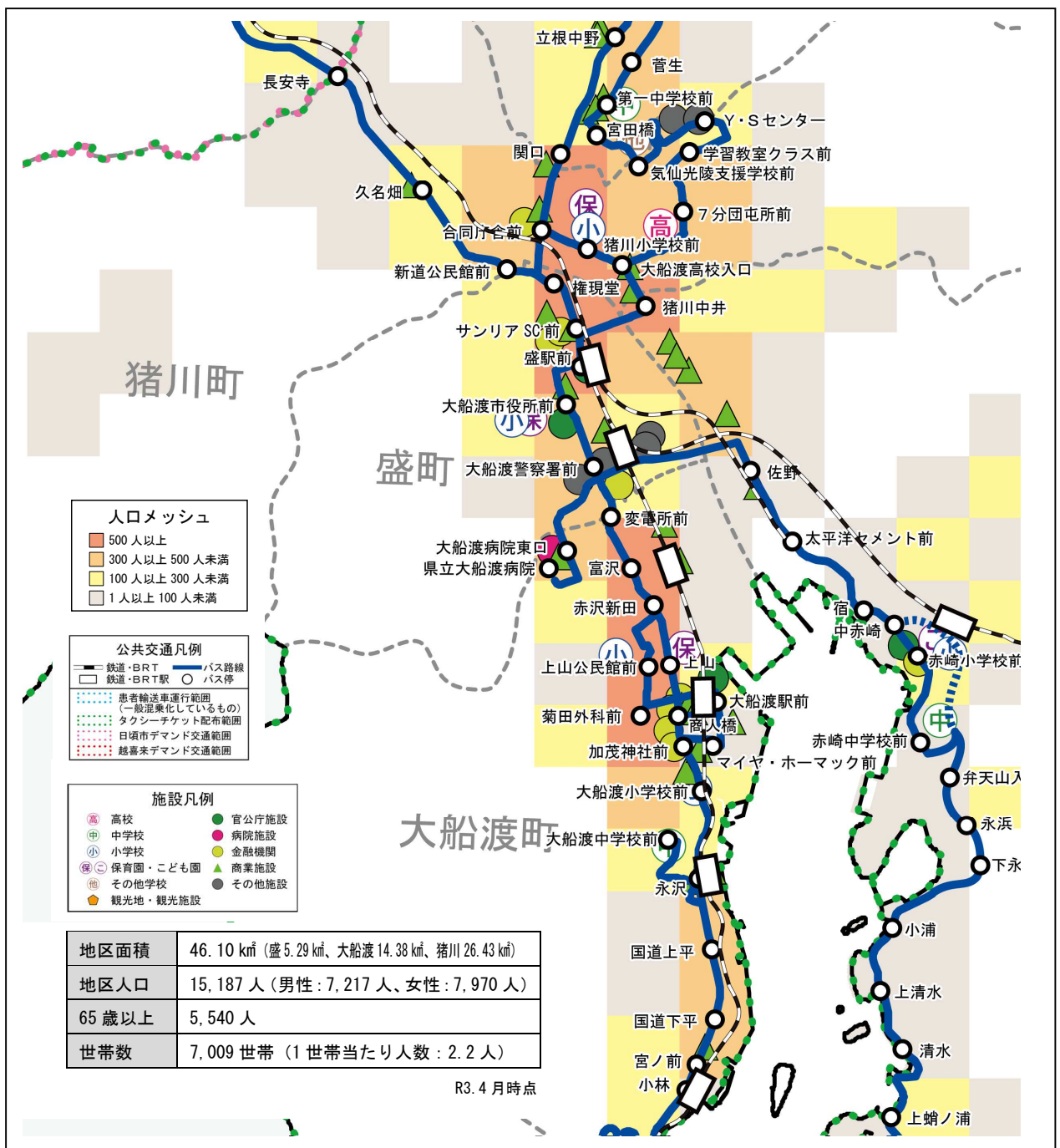
(4) 地区別の概況

ア 中心地区【盛地区・大船渡地区・猪川地区】

(現 状)

- 市の中心地区であり、市役所・病院・商業施設が集積しています。
- 大船渡地区は、まちづくりの進捗に伴い、「まちづくり」と「交通」を一体的に整備する重要なエリアです。
- 鉄道・BRT・路線バス・タクシー等、すべての交通手段が利用可能な環境となっています。
- 県立大船渡病院～サン・リア SC 間は、市内の路線バス全線が経由しており、運行本数が多い地区です。
- 民間団体で週 2 回の買い物送迎サービス（無料）を実施しています。
- タクシーチケットの配布対象地区となっています。

中心地区の現況図

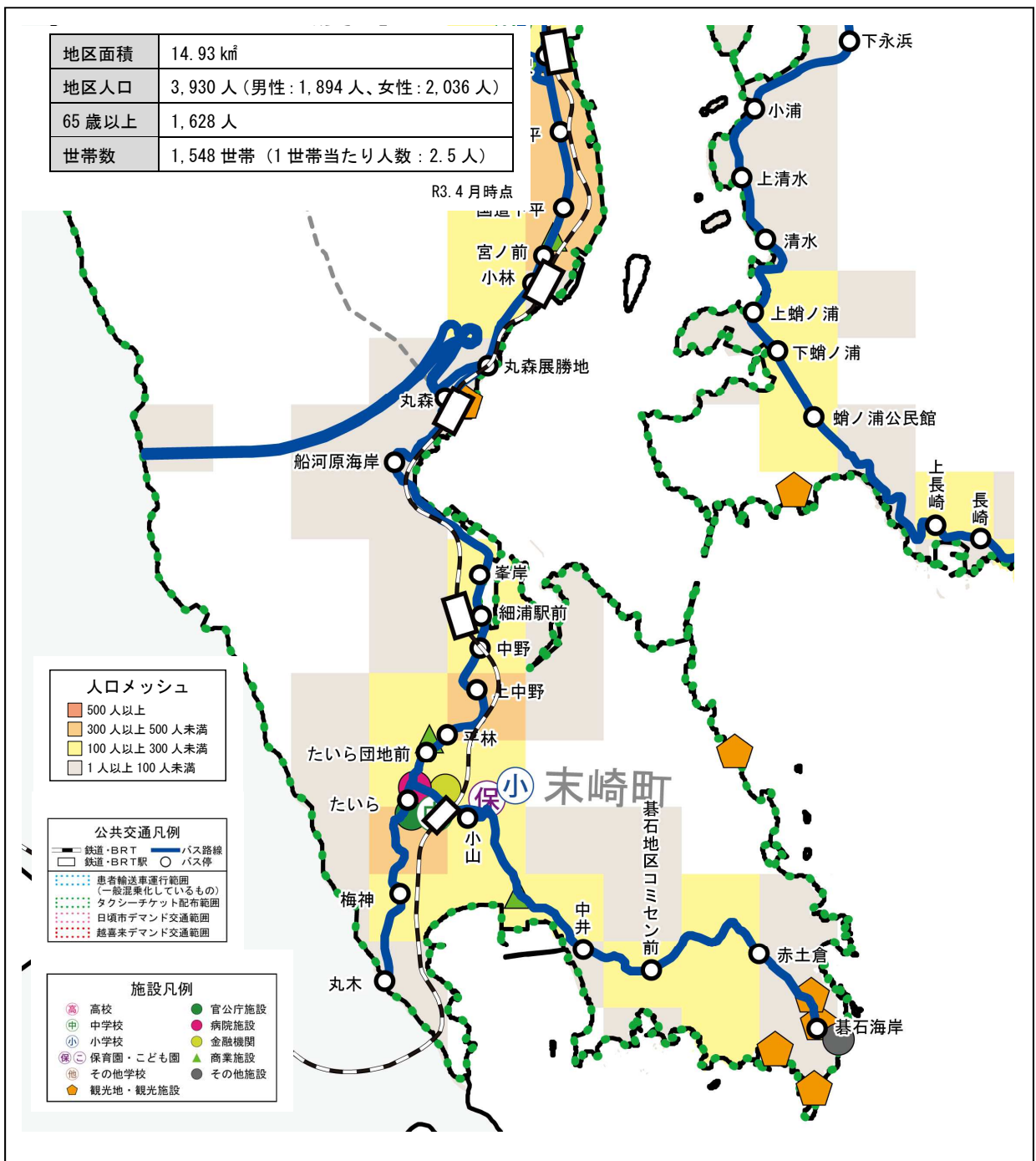


イ 末崎地区

(現 状)

- BRTは細浦駅・碁石海岸口駅があり、他地域と比べBRTの利用しやすい環境にあります。
- 路線バスは、市の観光地である碁石海岸へつながる「碁石線」が運行しています。
- 民間団体で月1回の買い物送迎サービス(無料)を実施しています。
- タクシーチケットの配布対象地区となっています。

末崎地区の現況図

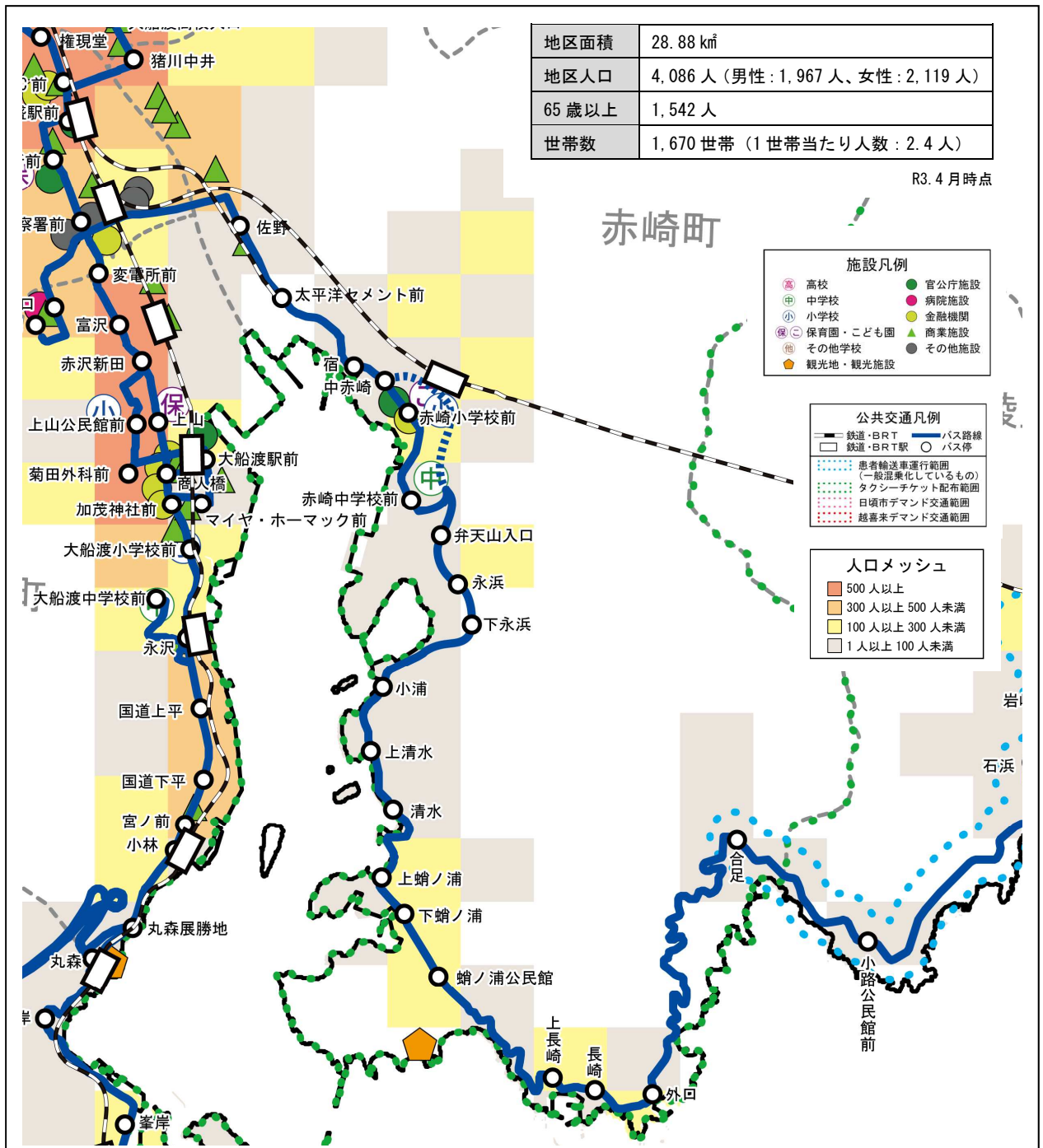


ウ 赤崎地区

(現 状)

- 合足～上蛸ノ浦間の市道沿いは、住居が少なく、交通需要も少ない状況です。
- 路線バスは「綾里外口線」のみとなっており、中赤崎以南の地域にとって唯一の公共交通手段であり、必要性は高い状態となっています。
- タクシーチケットの配布対象地区となっています。

赤崎地区の現況図

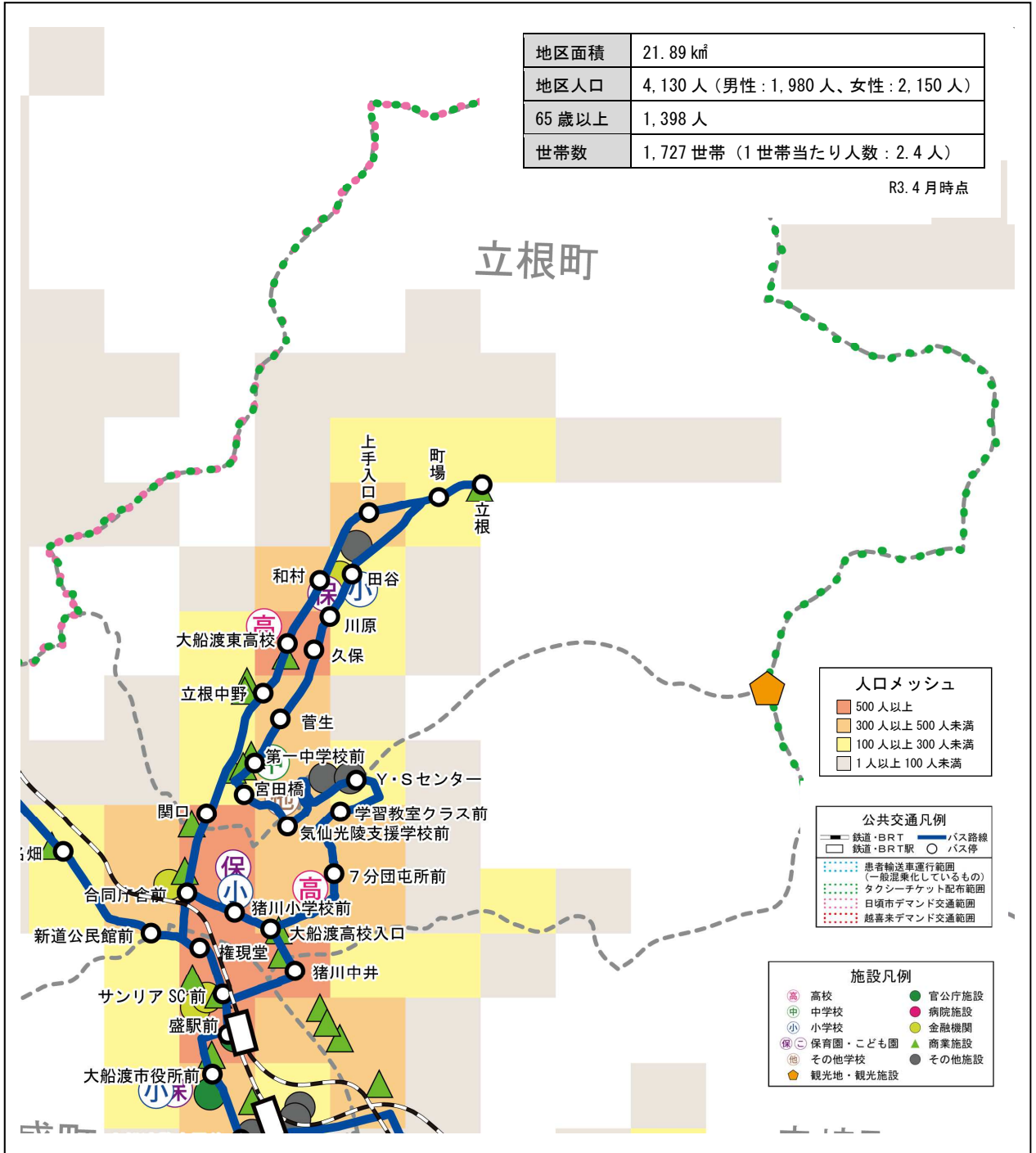


エ 立根地区

(現 状)

- 商業施設が多く立地しており、交通量も多い地区となっています。
- 高校も立地し、公共交通機関を通学に利用している生徒もあり交通需要が大きい地区です。
- タクシーチケットの配布対象地区となっています。

立根地区の現況図

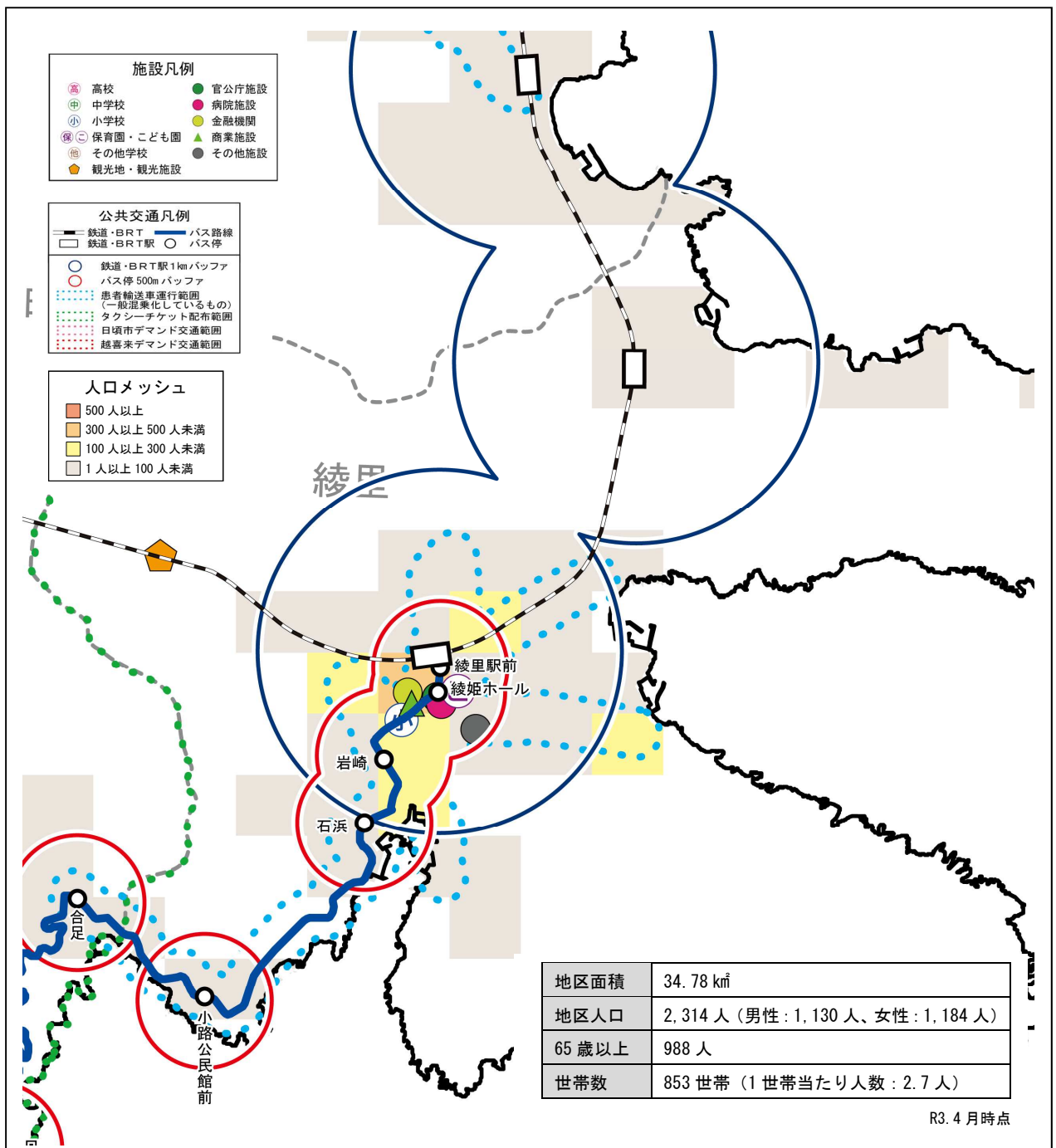


カ 綾里地区

(現況)

- 三陸鉄道が中心地区との幹線交通となっており、各地域と駅・交通拠点を結ぶ患者輸送車が運行されています。
- 路線バス「綾里外口線」が運行していますが、地区内での利用は特に少ない状況です。
- 患者輸送車（無料）の一般混乗化を実施しており、地域に定着しています。

綾里地区の現況図

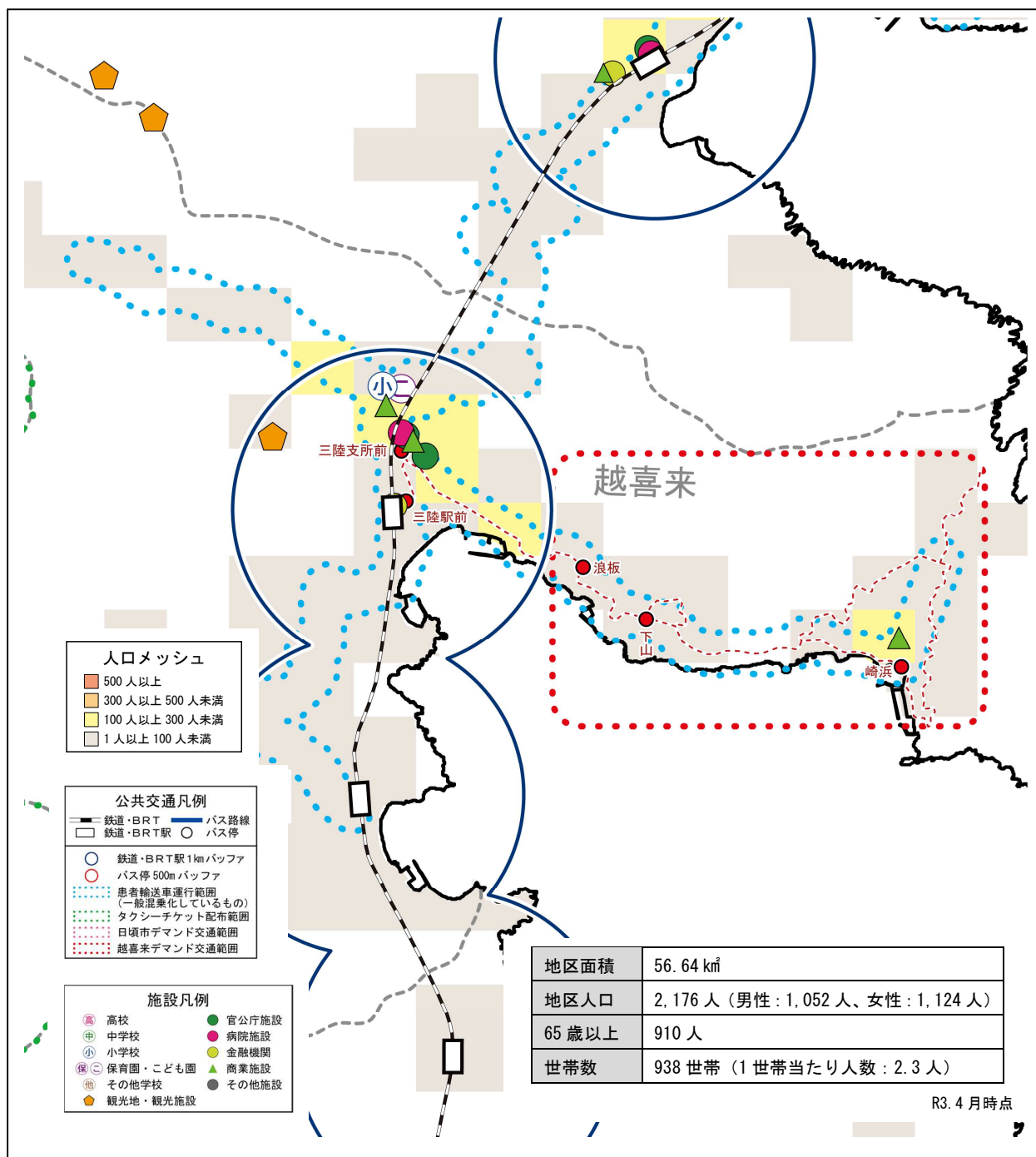


キ 越喜来地区

(現況)

- 幹線交通である三陸鉄道が運行しています。
- 患者輸送車（無料）の一般混乗化を実施しており、地域に定着しています。
- 令和2年4月に路線バス「崎浜線」が廃止となり、令和3年10月からデマンド交通の実証実験運行を開始しています。

越喜来地区の現況図

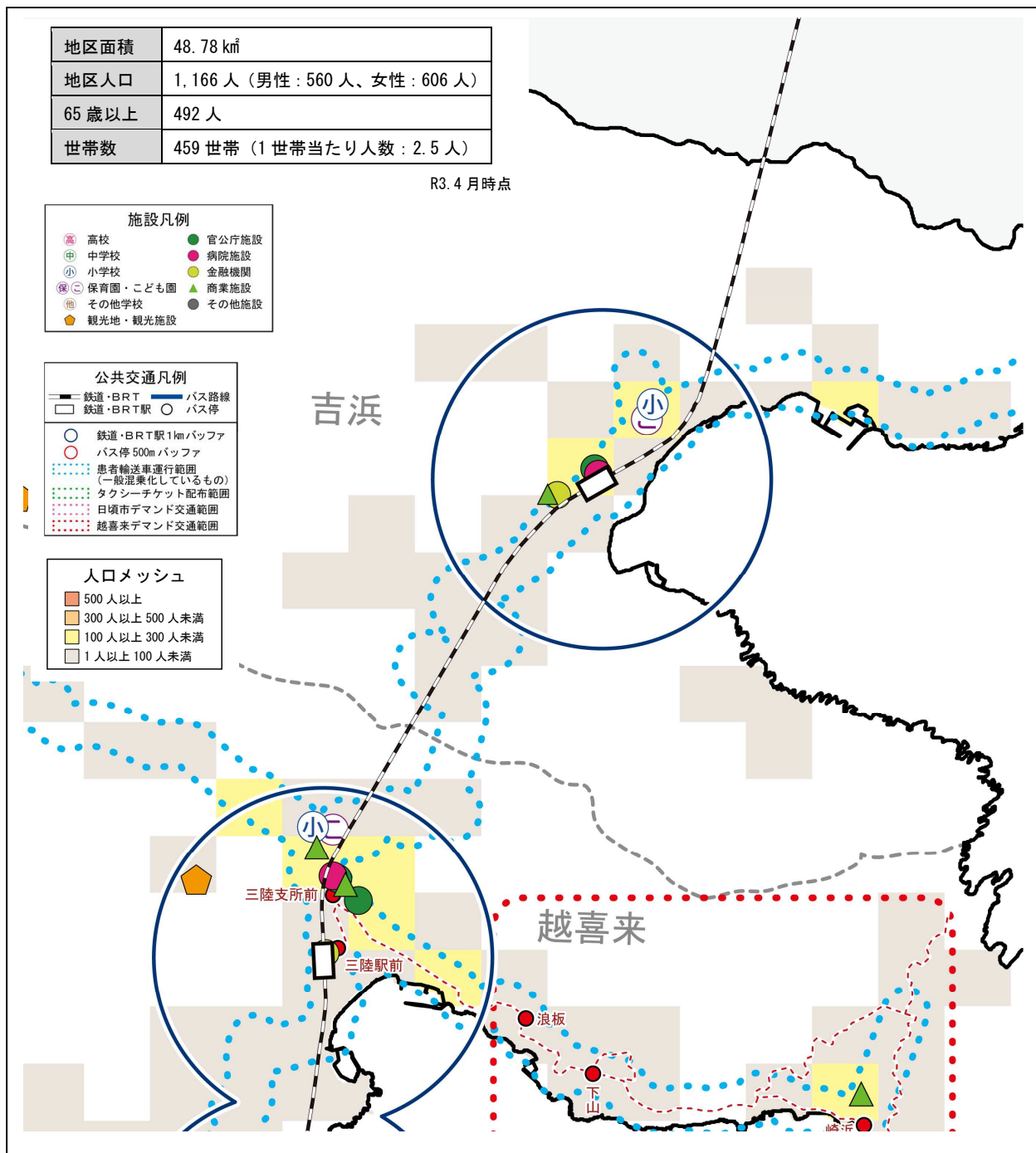


ク 吉浜地区

(現況)

- 幹線交通である三陸鉄道が運行しています。
- 患者輸送車等が地域に定着しています。
- 民間団体が週1回の買い物送迎サービス(無料)を実施しています。

吉浜地区の現況図



3. 利用者アンケート調査概要

【調査の概要】

本市における現状の地域公共交通の問題点・課題、交通サービスに対する評価等、今後の公共交通施策に生かすため、市が実施している交通サービスを実際に利用している市民を対象にアンケート調査を実施しました。

また、三陸鉄道㈱が実施した高校生アンケートについても、本計画の施策推進の参考とするため、調査結果をいただきました。

【調査結果概要】

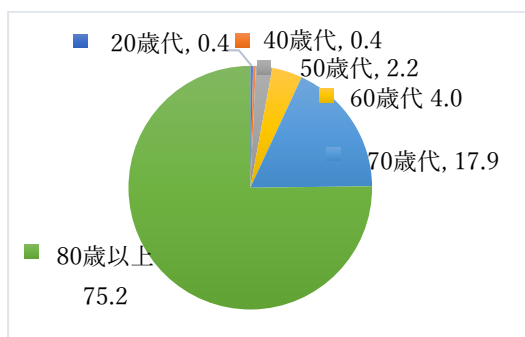
(単位：人・%)

調 査	対象者	回答者	回答率	調査時期
公共交通利用者アンケート				
タクシーチケット	278	186	66.9%	令和3年9月
日頃市地区デマンド交通	101	48	47.5%	令和3年9月
患者輸送車	150	40	26.7%	令和3年9月
高校生アンケート				
大船渡高校	全生徒	364	100%	令和3年1月
大船渡東高校	全生徒	315	100%	令和3年1月

《公共交通利用者アンケート》

① 年齢を教えてください。

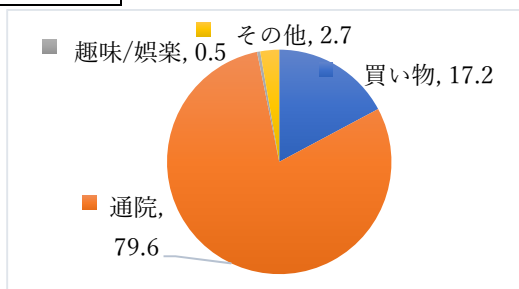
	年代	人数	割合
1	20歳未満	0	0.0%
2	20歳代	1	0.4%
3	30歳代	0	0.0%
4	40歳代	1	0.4%
5	50歳代	6	2.2%
6	60歳代	11	4.0%
7	70歳代	49	17.9%
8	80歳以上	206	75.2%
	回答数	274	



対象者が75歳以上となるタクシーチケットの利用者の回答が多いこともあるが、市が実施している交通サービスの利用者は70歳以上の高齢者が93.1%と利用者のほとんどを占めています。

② 利用している目的を教えてください。

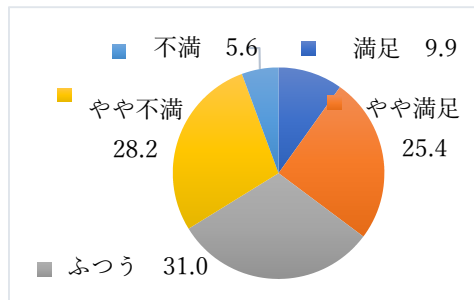
	目的	人数	割合
1	買い物	38	17.2%
2	通院	176	79.6%
3	通勤/通学	0	0.0%
4	趣味/娯楽	1	0.5%
5	その他	6	2.7%
	回答数	221	



通院の利用は79.6%と最も多く、次に買い物が17.2%と2つを合わせると目的のほとんどを占めています。

③ タクシーチケット利用者の満足度

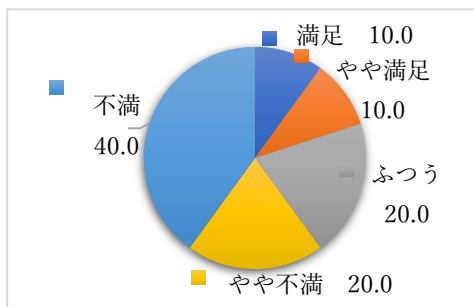
	項目	人数	割合
1	満足	7	9.9%
2	やや満足	18	25.4%
3	ふつう	22	31.0%
4	やや不満	20	28.2%
5	不満	4	5.6%
	回答数	71	



ふつうが31.0%と最も多く、次に、やや不満が28.2%、やや満足が25.4%となっています。

④ デマンド交通利用者の満足度

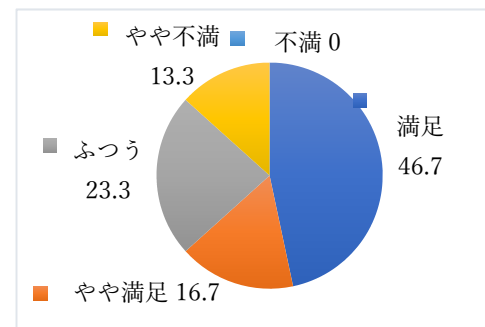
	項目	人数	割合
1	満足	2	10.0%
2	やや満足	2	10.0%
3	ふつう	4	20.0%
4	やや不満	4	20.0%
5	不満	8	40.0%
	回答数	20	



不満が40.0%と最も多く、次に、ふつうとやや不満が20.0%となっています。

⑤ 患者輸送車通利用者の満足度

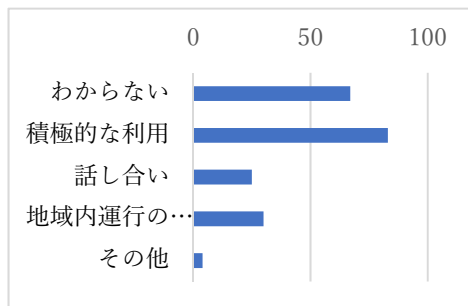
	項目	人数	割合
1	満足	14	46.7%
2	やや満足	5	16.7%
3	ふつう	7	23.3%
4	やや不満	4	13.3%
5	不満	0	0.0%
	回答数	30	



満足が46.7%と最も多く、次に、ふつうが23.3%、やや満足が16.7%となっています。

⑥ 公共交通を確保・維持していくために取り組めることを教えてください。

	取組内容	人数	割合
1	何もできない(わからない)	67	32.1%
2	公共交通を積極的に利用する。	83	39.7%
3	地域の足を守るため地域で話し合う場を設ける。	25	12.0%
4	地域内を運行する組織を立ち上げる。	30	14.4%
5	その他	4	1.9%
	回答数	209	

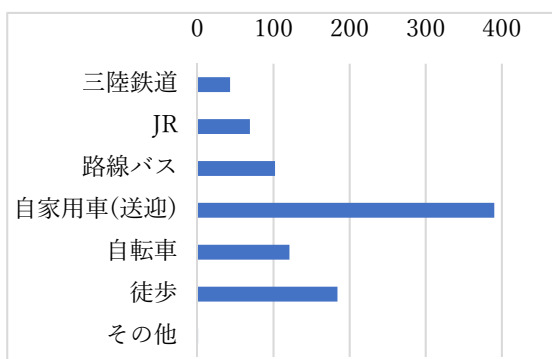


公共交通を維持するためには、積極的に利用することが良いと思っている人が最も多く39.7%となっています。

《高校生アンケート》

① 登校時の交通手段（複数回答）

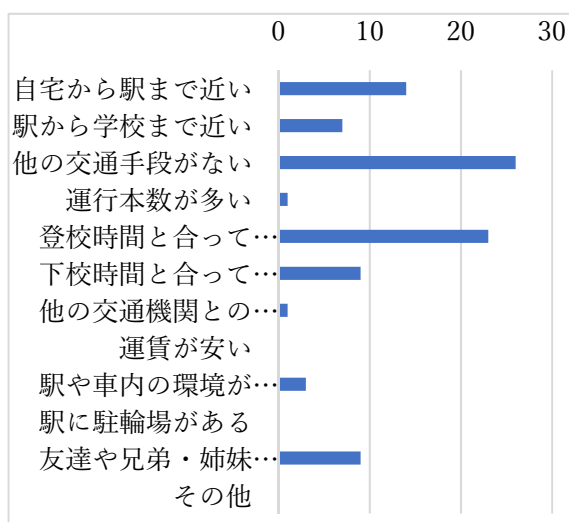
	交通手段	人数	割合
1	三陸鉄道	43	4.7%
2	JR大船渡線BRT	69	7.6%
3	路線バス	102	11.2%
4	自家用車（送迎）	390	42.9%
5	自転車	121	13.3%
6	徒歩	184	20.2%
7	その他	1	0.1%
	回答数	910	



複数回答のため移動手段を組み合わせる場合もあるが、自家用車で送迎される生徒が42.9%と最も多く、三陸鉄道、BRT、路線バスの公共交通を利用する生徒は23.5%となっています。

② 三陸鉄道を利用している理由（複数回答）

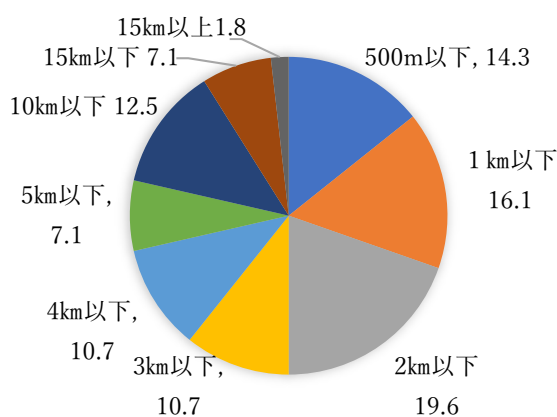
	理由	人数	割合
1	自宅から駅まで近い	14	15.1%
2	駅から学校まで近い	7	7.5%
3	他の交通手段がない	26	28.0%
4	運行本数が多い	1	1.1%
5	登校時間と合っている	23	24.7%
6	下校時間と合っている	9	9.7%
7	他の交通機関との乗り継ぎが便利	1	1.1%
8	運賃が安い	0	0.0%
9	駅や車内の環境が良い	3	3.2%
10	駅に駐輪場がある	0	0.0%
11	友達や兄弟・姉妹が利用	9	9.7%
12	その他	0	0.0%
	回答数	93	



他の交通手段がないために利用している生徒が28.0%であった。登下校時間と合っていると答えた生徒は34.4%、自宅から駅までが近いために利用している生徒が15.1%となっています。

③ 三陸鉄道を利用できるのに利用していない生徒の最寄り駅までの距離

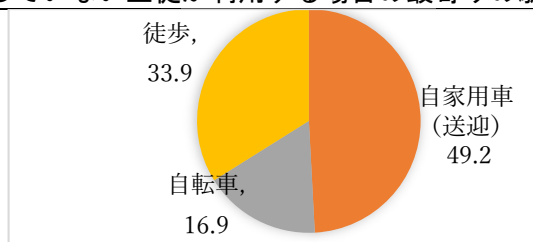
	距離	人数	割合
1	～500m	8	14.3%
2	～1km	9	16.1%
3	～2km	11	19.6%
4	～3km	6	10.7%
5	～4km	6	10.7%
6	～5km	4	7.1%
7	～10km	7	12.5%
8	～15km	4	7.1%
9	15km～	1	1.8%
	回答数	56	



最寄り駅まで2kmを超える生徒が49.9%を占めています。

④ 三陸鉄道を利用できるのに利用していない生徒が利用する場合の最寄りの駅までの交通手段

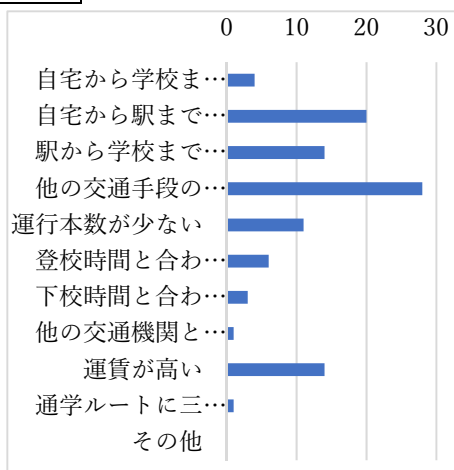
	交通手段	人数	割合
1	路線バス	0	0.0%
2	自家用車(送迎)	29	49.2%
3	自転車	10	16.9%
4	徒歩	20	33.9%
	回答数	59	



自家用車での送迎が 49.2%と最も多く、徒歩が 33.9%となっています。

⑤ 通学で三陸鉄道を利用しない生徒の理由

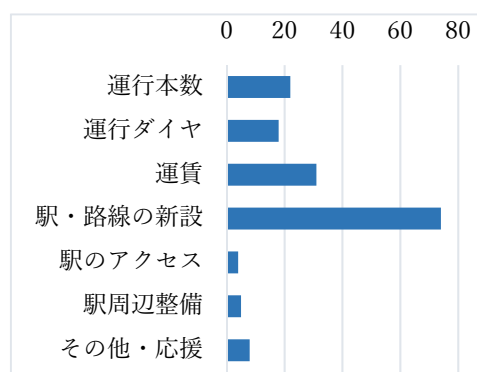
	理由	人数	割合
1	自宅から学校まで近い	4	3.9%
2	自宅から駅まで遠い	20	19.6%
3	駅から学校まで遠い	14	13.7%
4	他の交通手段のほうが便利	28	27.5%
5	運行本数が少ない	11	10.8%
6	登校時間と合わない	6	5.9%
7	下校時間と合わない	3	2.9%
8	他の交通機関との乗り継ぎが不便	1	1.0%
9	運賃が高い	14	13.7%
10	通学ルートに三鉄がない	1	1.0%
	回答数	102	



他の交通手段のほうが便利と回答した生徒が最も多く 27.5%となっています。

⑥ どのようなことが改善されれば三陸鉄道を利用しますか。

	改善策	人数	割合
1	運行本数	22	13.6%
2	運行ダイヤ	18	11.1%
3	運賃	31	19.1%
4	駅・路線の新設	74	45.7%
5	駅のアクセス	4	2.5%
6	駅周辺整備	5	3.1%
7	その他・応援	8	4.9%
	回答数	162	



駅・路線の新設を改善点とする意見が 45.7%と最も多く、意見が多かったのは陸前高田市まで延長してほしいという内容でした。

また、運賃の値下げが 19.1%、運行本数の増加が 13.6%、乗継時間の短縮など運行ダイヤの改善を望む生徒が 11.1%でした。

4. 公共交通を取り巻く課題

(1) 地区別の主な課題

ア 中心地区【盛地区・大船渡地区・猪川地区】

- 各地区住民の生活パターンに合わせた市街地へ乗り入れするダイヤが組まれているため、中心地区においては、同じ時間に路線バスが集中し、利用しやすい環境とは言い難い状況です。
- 鉄道・BRT・路線バスが結節する交通拠点である盛駅は、三陸鉄道とBRTの起終点駅で、路線バスとの接続性を高めるため交通事業者間での調整が重要となっています。

イ 末崎地区

- BRTと路線バスとの棲み分け・役割分担を明確にする必要があります。
- 碓石海岸は重要な観光資源であり、観光客の利便性を考慮した交通ネットワークの検討が必要です。

ウ 赤崎地区

- 三陸鉄道の「陸前赤崎駅」周辺では道路整備が進められており、新たなまちの形成に合わせた交通体系の構築が今後必要となります。
- 合足～外口間は人口・施設が少なく、路線バスの見直し・改善の検討が必要となっています。

エ 立根地区

- 鉄道・BRT・路線バスの接続に関し、通学需要に対応した運行ダイヤ・ルートが設定されていますが、盛駅からの乗り継ぎ時間の短縮等、更なる利便性の向上が必要となっています。

オ 日頃市地区

- 持続可能な公共交通の確保に向けて、利便性を更に向上させるために、運行内容や運行ダイヤなど地域・タクシー事業者と調整しながら検討していく必要があります。
- 路線バスは、「大船渡住田線」が運行していますが、令和2年度の1便当たりの乗車人数が8.3人と低く、国庫補助路線としての運行継続が課題となっています。

カ 綾里地区

- 路線バス「綾里外口線」は市内路線バスの中で路線維持にかかる市の負担額が最も多くなっており、廃止や短縮等を含め地域内交通の在り方について検討していく必要があります。
- 利用者負担の公平性の観点から、患者輸送車の在り方の検討を行う必要があります。

キ 越喜来地区

- デマンド交通の運行内容等の見直し・改善に加え、利用者負担の公平性の観点から、患者輸送車の在り方の検討を行う必要があります。
- 三陸鉄道とデマンド交通との接続・ダイヤ見直し・運賃割引等の検討も併せて行う必要があります。

ク 吉浜地区

- 三陸鉄道と患者輸送車等との接続に関し、需要に対応した運行ダイヤの見直しを検討する必要があります。

(2) 全市的な視点からの課題

課題① まちづくりに対応した柔軟な交通体系の構築

東日本大震災の影響に伴い、沿岸部から立根地区・猪川地区への転居等、人口分布が変化しています。立根地区・赤崎地区への商業施設の立地に伴い、市内の移動特性・ニーズが変化しています。

地域間幹線として大船渡住田線（旧中井線）が、市町間の通院や通学などの交通手段として運行されています。

今後は、「まちづくり」と「交通」が一体となった地域公共交通サービスの提供や、バス路線の経路、便数等の効率化など、まちづくりの変化に柔軟に対応した交通体系の構築をしていかなければなりません。

また、地域公共交通の需要調整、サービス水準の見直しや、まちを支える持続可能な交通体系の構築など、まちの発展に寄与する持続可能な交通体系を構築していく必要があります。

課題② 人口減少・高齢化に対応した移動手段の確保

年齢構成の変化を見ると、老年人口の割合が増加傾向となっています。

将来人口推計では、令和27年まで増加傾向となっており、特に平成27年～令和7年の増加が顕著に見られます。また、令和32年以降は横ばいの傾向となると想定されています。

超高齢社会の到来により、「バス停まで歩けない」等、鉄道・路線バスの地域公共交通を利用できない方々の増加が懸念されます。

自家用車による送迎が選択肢の1つとして定着しており、家族・知人等の負担増加も懸念されています。

今後は、高齢者が生活する上でのお出かけ機会を確保し、人口減少と急激な高齢化に対応した交通サービスの提供や、高齢者の運転免許返納後の外出機会の創出に取り組んでいく必要があります。

課題③ 地域公共交通サービス水準の不均衡・地域格差の是正

盛・大船渡地区等の中心地区においては、三陸鉄道・BRT・路線バス・タクシー等、各交通サービスを利用できる環境にあります。綾里・吉浜地区及び越喜来地区の一部については、一般の地域内移動手段は無料の患者輸送車のみとなっています。

市の中心部である盛地区では、1日に三陸鉄道が22本、BRTが53本、路線バスが40本運行しています。それに対し、綾里・越喜来・吉浜地区では、三陸鉄道が22本、路線バスが3本、患者輸送車が2～5本の運行となっています。

各地区から県立大船渡病院まで向かう場合の所要時間を中心地区と比較すると、綾里・越喜来・吉浜地区では、約20分もの時間が余計にかかってしまいます。

また、綾里・越喜来・吉浜地区から県立大船渡病院までかかる料金は、最低でも片道600円（綾里駅～盛駅400円・盛駅～県立大船渡病院200円）となっており、往復で1,200円となるため、利用者の負担が大きい状況です。

なお、中心地区内においても急な坂・道路幅が狭い等、地形的な課題もあり、公共交通が運行しにくいエリアが存在しています。

今後は、地域の多様な輸送資源も有効活用し、移動のしやすさ（アクセシビリティ）や地域公共交通のサービス水準の格差の解消を図っていく必要があります。

課題④ 利用者ニーズに対応した多様な交通手段の連携・強化

令和2年度末時点の通学での乗り継ぎでは、BRTの7:37盛駅着や三陸鉄道の7:33盛駅着を利用すると、高校行きのバスが7:47発と平成27年度末時点から比べると待ち時間が短縮されています。

学校からの帰宅時、18:20盛駅発の三陸鉄道及び、18:21盛駅発のBRTに乗車するためには、17:34までに盛駅着の路線バスを利用する必要があります。

病院への乗り継ぎでは、BRTで7:22と7:37の盛駅着や三陸鉄道で7:33盛駅着を利用すると、病院行きのバスが来るまで30分以上待つことになります。

公共交通利用者アンケート調査では、公共交通を確保・維持していくために取り組めることについて、「公共交通を積極的に利用する」が最も多い結果となっています。

高校生が三陸鉄道利用にあたっての改善要望としては、「駅・線路の新設」、次いで「運賃」、「運行本数」について要望が多くなっております。

利用者アンケート調査で出された意見の中で、「三陸鉄道の時間に合わせてバスをもっと出して欲しい。」など、乗り継ぎの改善要望が多く、現状では各交通手段の乗り継ぎ環境が十分整備されていません。

今後は、学生や高齢者のニーズに合わせ、鉄道、BRT、路線バスの乗り継ぎ接続等に配慮されたダイヤ設定とするなど、利用者目線に立った交通拠点、環境づくりが必要となっています。

課題⑤ 地域公共交通の利用方法等におけるわかりやすい情報提供

公共交通利用者アンケート調査では、公共交通利用促進・PR周知に関しての評価について、「満足」、「やや満足」と回答した割合8.4%（23人）に対して、「やや不満」、「不満」と回答した割合10.2%（28人）となっています。

鉄道、BRT、路線バスの駅・停留所、車内では、各交通手段の運行時間、ダイヤ、乗り継ぎ案内が十分できていない状況です。

今後は、「知ってもらい、選んで使ってもらえる」情報提供や案内など、運行ルート等に係る情報発信が必要です。

また、利用促進を図るためのモビリティマネジメントも必要となっています。

※モビリティマネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策です。

地球温暖化防止に向けたCO₂削減の必要性や、運動不足の解消、長期的にみた経済性、交通事故の危険性等様々な面から、自家用車の過度の利用を控えるように人の心理に訴えることで、自発的に自家用車を控え、公共交通を利用するように促す手法です。

課題⑥ 利用者の減少に対応した持続可能な交通運営の維持

1 便あたり乗車人数は、丸森立根線が最も多く 39.3 人、次いで碁石線が 39.0 人となっています。地域内路線では、立根田谷線の乗車人数が最も少なく 3.7 人となっています。

廃止路線代替バスに対する国の補助については、平成 27 年度 2,897 万円、平成 28 年度 2,508 万円、平成 29 年度 2,812 万円、平成 30 年度 2,686 万円、令和元年度 943 万円（特定被災地分 437 万円）、令和 2 年度 615 万円と、年々減少しています。

令和元年 5 月までは被災地特例国庫補助金により欠損額の全額補助でしたが、令和元年 6 月からは市の負担が生じています。国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、碁石線・立根田谷線・綾里外口線・丸森立根線の運行を維持させ、住民の交通手段を確保している状況です。

今後は、国、県の支援により運行している路線バスの事業継続に努めながら、行政、交通事業者だけでなく、地域も含めた公共交通の存続・運営を図っていく必要があります。

課題⑦ 他分野と連携した交通体系の構築

高齢化が進んでいる中、地区内や地区外移動ができる高齢者の身体的な状況を加味した移動サービスの在り方の検討が必要となっています。

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、近年の観光客は減少していますが、今後、観光地を周遊する観光客が増加することが予測されることから、観光客の移動手段の確保が必要となっております。

「三陸復興国立公園」の一つとして位置づけられている当市の代表的な景勝地である「碁石海岸」や、陸前高田市の「高田松原津波復興祈念公園」への観光需要の増加により、本市への誘客・周遊も考えられます。

今後は、高齢者の移動支援サービスの提供や、地域等との協働による交通サービスを分野横断で検討していく必要があります。

また、観光客、来訪者に対応した交通サービスの提供や、商店街等と連携した交通サービスの検討が必要となっています。

第3章 基本目標・基本方針等

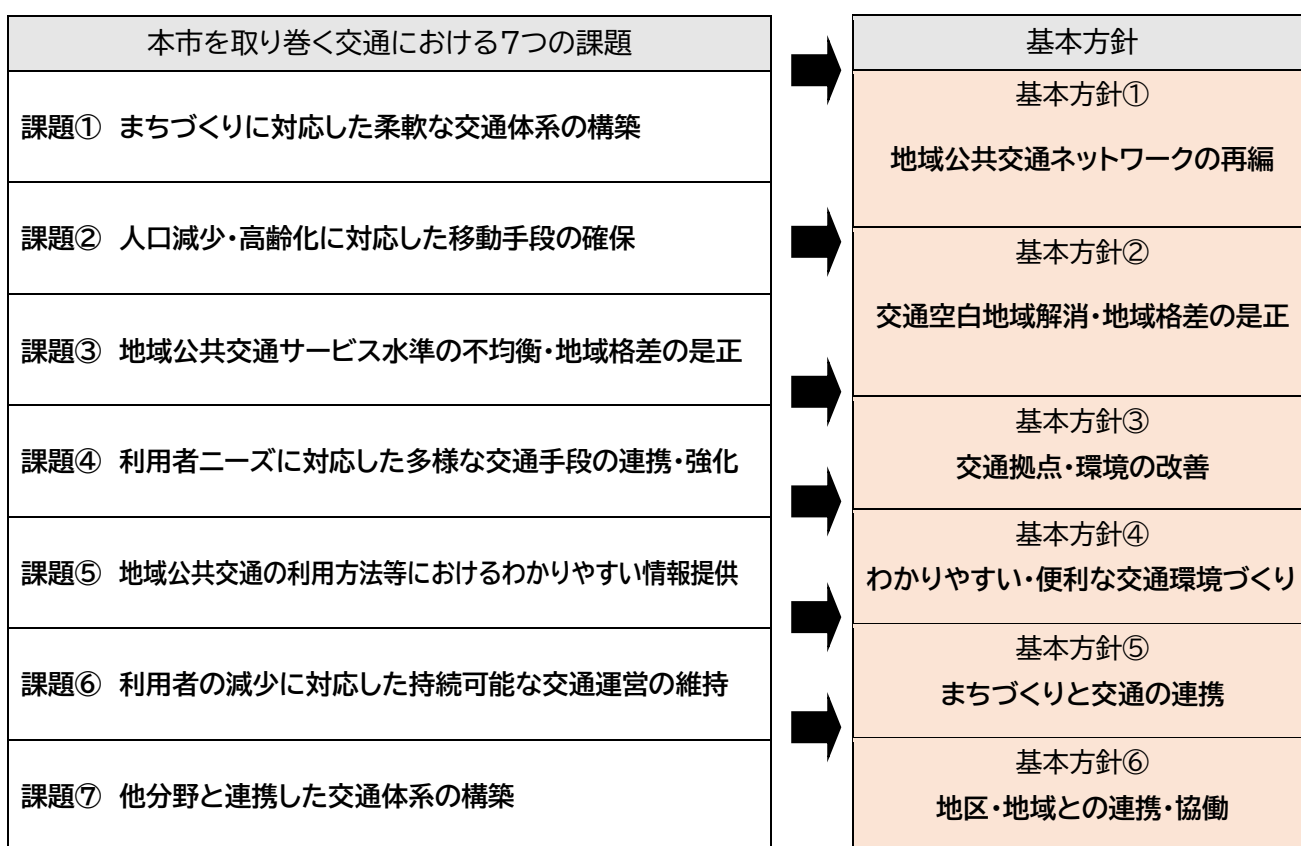
1. 基本目標及び基本方針の設定

本市の最上位計画である「大船渡市総合計画」との整合を図りながら、新たなまちの将来像を実現するための地域公共交通マスタープランとして位置づけ、“市民と共に創り、誰もが安心して利用できる「将来まで続く交通体系」の実現”を基本目標とし、本市を取り巻く交通における課題に対し、6つの基本方針を定め、計画を推進します。

【基本目標】 “市民と共に創り、誰もが安心して利用できる「将来まで続く交通体系」の実現”

～「まち」を「交通」がつなぐことで、コンパクト+ネットワークを形成します～

課題と基本方針の関係



2. 目標値の設定

(1) 目標に対する指標の設定について

本計画では、新たに設定した基本目標・基本方針の達成状況を継続して検証していくため、成果指標を中心に目標値を設定します。

また、目標値の到達状況の経過を継続的に確認します。

(2) 指標に対する考え方

指標の設定は、本計画の基本目標・基本方針の達成状況を的確に把握できることを基本とし、市民へのわかりやすさや事業実施状況の定量的な計測、効果検証が適宜実施できることを条件に整理します。

3. 市内各交通手段の位置付け

市内の各交通手段の役割分担を明確化し、一定頻度・等間隔運行を実現する「地域間幹線交通」の位置付けを行うとともに、地域内の移動や幹線交通へ接続する「地域内生活交通」を定め、ネットワークの再構築を図ります。

また、「地域間幹線交通」のうち、広域間の輸送は「幹線交通」とし、市中心部との輸送は「準幹線交通」として位置付けます。

更に、「地域間幹線交通」と「地域内生活交通」が結節する駅・バス停等は、乗り継ぎ拠点及び賑わい・地域コミュニティの重要な拠点、「交通結節点」として位置付けます。

市内各交通手段の位置付け

階層		役割・サービスレベル	分類	路線等	範囲
地域間幹線交通	幹線交通	一定頻度運行による高いサービス水準を確保する広域地域間交通	鉄道	三陸鉄道リアス線	広域
			BRT	JR大船渡線BRT	広域
			路線バス	岩手県交通(株) 大船渡住田線、細浦経由高田線	広域
	準幹線交通	各地区から市中心部へアクセスできる重要な地域内フィーダー路線	路線バス	岩手県交通(株) 綾里外口線、碁石線、立根田谷線	市内
地域内生活交通	幹線、準幹線と接続して、日常生活に必要なサービス水準を確保する	路線バス	岩手県交通(株) 地元タクシー事業者 地域・市民による自主運行	市内	
		地域内運行バス	デマンド交通 患者輸送車等を活用した運行		
		地域の支え合い	相乗り、タクシー活用 福祉有償運送		
市街地内交通	盛駅～商業施設～病院間の市街地内循環路線	路線バス	岩手県交通(株) 市街地循環路線バス(新規)	市内	
交通結節点	市内ネットワークの中心となる「市街地交通拠点」、幹線と支線が接続する「地域内交通拠点」	市街地拠点	盛駅、大船渡駅(交通広場)	—	
		地域内拠点	(鉄道) 吉浜駅、三陸駅、甫嶺駅、恋し浜駅、綾里駅、陸前赤崎駅 (BRT) 田茂山駅、地ノ森駅、大船渡魚市場前駅、下船渡駅、大船渡丸森駅、細浦駅、碁石海岸口駅	—	

第4章 基本方針ごとの施策

1. 地域公共交通ネットワークの再編（基本方針①）

まちの変化、少子高齢化等による移動ニーズの変化など、本市を取り巻く環境変化に対応する交通体系の見直し・改善を図ります。

施策1 幹線交通と準幹線交通との接続改善・サービス向上

- ・利用者の利便性向上や更なる交流活性化に向け、大船渡駅や盛駅等において各交通手段の接続を改善し、目的に適した路線の見直し・改善を実施します。
- ・路線バスの利用者の多くは、高齢者・通院患者、免許を保有しない学生が中心であり、利用者のニーズに対応した運行ダイヤ設定になっていないところもあるため、各地区の実情に合わせた運行ダイヤに見直します。

施策2 交通資源を生かした地域内交通の運行

- ・各交通手段の役割を明確化し、わかりやすく効率的な交通体系に見直し・改善を図ります。
- ・既存路線バスを幹線交通（隣接市町を結ぶ路線バス又は市内の各地区間）と準幹線交通（地区内を運行する路線バス）に区分し、その役割に見合ったメリハリの効いた交通ネットワークに見直します。

指標	現況値（R3）	目標値（R7）
交通事業者間による改善件数	7件	9件

※各交通事業者が連携・協働できる環境づくりを行い、一体的な交通サービスの提供ができるよう検討します。

【対象となる改善内容】

- ・運行ルートの変更・運行ダイヤの変更・駅、停留所の位置の変更・駅、停留所の増設
- ・待合環境の改善・乗り継ぎの改善・路線図の改善・公共交通マップの作成（更新）
- ・見やすい時刻表の作成・見直し時の情報提供・運賃、料金の変更

【現況値の改善一覧】

1. 盛駅への路線バスの乗り入れ
2. 運行ダイヤの変更
3. 駅、停留所の位置の変更
4. 待合環境の改善
5. 路線図の改善
6. バスマップの作成
7. 見やすい時刻表の作成

スケジュール							
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	
【施策1】 広域路線の品質改善・サービス向上	公共交通会議 バス事業者						継続 見直し
【施策2】 交通資源を生かした地域内交通の運行	公共交通会議 各交通事業者						継続 見直し

2. 交通空白地域解消・地域格差の是正（基本方針②）

交通空白地域の解消及び交通環境格差を是正し、市民が平等に交通サービスを楽しむことができ、気軽に外出できる交通環境の確保に向けて、交通サービスの見直しを図ります。

また、多様な移動需要へ対応するとともに、効率的な交通体系を確保するために、移動実態・需要を踏まえた交通サービスの導入を図ります。

施策1 複数の交通手段が連携するサービスの提供

- ・日常生活の移動手段として有効に公共交通が利用されるために、市内の交通サービスが連携し、それぞれを組み合わせることで移動できる交通サービスを提供します。
- ・鉄道、BRT、路線バス、タクシー等、既存の交通資源を組合せた利用運賃体系を提供することにより、移動の選択肢、利便性向上を図り、公共交通の活性化に繋がります。

施策2 需要に応じた新たな交通サービスの導入・検討

- ・交通空白地域が分散し各地域における移動需要の量、目的が異なる中で、市民の移動手段の確保に向け、効率的かつ需要に柔軟に対応した新たな交通サービスの導入を検討します。
- ・持続可能な運行サービス、体制づくりを行うとともに、交通需要が小さい地域への事業展開（デマンド交通等）を検討します。

施策3 高齢者のおでかけ支援サービスの導入・検討

- ・高齢化の進行により、バス停までの移動が困難である高齢者が増加する中で、外出機会を創出し、地域主体による交通手段も含め、移動需要に対応した交通サービスの導入を検討します。
- ・タクシーチケット配布事業については、日常生活における買い物、通院等の移動に対し、「交通空白地域」の移動が困難な高齢者を対象としており、その内容や対象条件の見直し、改善を図ります。

施策4 患者輸送車等の有効活用

- ・地域内での交通環境格差の是正にあたり、現状と実態を踏まえ、患者輸送車等既存の交通手段の活用を検討し、より効率的かつ効果的な交通サービスを確保していきます。

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
交通空白地域の解消率	97.2%	100.0%

※各地区の交通資源を生かした実証実験を通して、交通サービスの更なる利便性向上を目指します。

【現況値の算出方法】

平成27年の国勢調査500mメッシュ人口と、公共交通利用可能圏内の人口（バス停から500m圏内、デマンド交通運行地域内、タクシーチケット配布事業対象地域内、患者輸送車運行地域内に居住する人口）から交通空白地域の割合を算出。

スケジュール						
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
【施策1】 複数の交通手段 連携サービスの 提供	公共交通会議 各交通事業者	鉄道・BRT・路線バス・タクシー連携サービス ・検証→見直し→実施検討を毎年度繰り返す				継続又は 見直し
【施策2】 需要に応じた新 たな交通サービスの 導入・検討	公共交通会議 タクシー事業者	デマンド交通実証実験 ・検証→見直し→実施検討を毎年度繰り返す				継続又は 見直し
【施策3】 高齢者のおでか け支援サービスの 導入・検討	公共交通会議 タクシー事業者	タクシーチケット実証実験 ・検証→見直し→実施検討を毎年度繰り返す				継続又は 見直し
【施策4】 患者輸送車等 の有効活用	公共交通会議 交通事業者	患者輸送車混乗化実証実験 ・検証→見直し→実施検討を毎年度繰り返す				継続又は 見直し

3. 交通拠点・環境の改善（基本方針③）

市内の路線バスを利用する際、運行時間帯により待ち時間を要することが考えられ、安心・快適に待つことができる環境を確保することが必要です。また、時刻表や運賃等の案内の不足は利用時の不安に繋がります。利用者目線に立った交通拠点・環境づくりを行い、快適に利用できる公共交通の環境確保を目指します。

施策1 各交通手段の乗り継ぎ拠点づくり

- ・主要な交通結節点である「盛駅」、「大船渡駅」の乗り継ぎ案内や待合環境の整備等を推進し、誰もが利用しやすい交通環境を整備するとともに、交通機関同士の接続性の向上を図り、本市の玄関口としてふさわしい乗り継ぎ拠点づくりを行います。
- ・鉄道、BRT、路線バス等様々な交通資源があり、交通手段の乗り継ぎが発生することが想定されることから、鉄道とBRT、鉄道と路線バス、BRTと路線バス等の乗り継ぎがスムーズに行えるよう鉄道駅・バス乗り場等の環境づくりを行います。

施策2 情報提供の見やすさ・わかりやすさの改善

- ・複数の交通手段が連携した交通体系を構築する上で、交通機関を乗り継ぎしやすい利用環境への改善及び各交通手段の案内情報の充実に向け、運行ルート・運賃・運行時刻の情報提供を行います。

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
公共交通利用者の満足度	38.0%	50.0%

※公共交通利用者のニーズに対応した移動サービスを提供し、公共交通の利用を継続していける環境の構築に努めます。

【現況値の算出方法】

令和2年度市民意識調査において、「鉄道」「BRT」「路線バス」が利用しやすいかという設問に対して、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」と回答した人を、「わからない」と「無回答」を除いた全体の人数で割った割合を利用者の満足度として算出。

スケジュール						
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
【施策1】 各交通手段の 乗り継ぎ拠点づ くり	公共交通会議 各交通事業者	乗り継ぎ拠点の環境整備 → 効果検証				継続又は 見直し
【施策2】 情報提供の見や すさ・わかりやす さの改善	公共交通会議 各交通事業者	情報提供内容の 整理・調整	複数の交通手段に対応した案内表示の整備			維持修繕
		バス停実態把握	バス停提供情報の更新			維持修繕

4. わかりやすい・便利な交通環境づくり（基本方針④）

公共交通の見直し・改善に伴い、利用環境が変化する中で、利用者がスムーズに対応することができるよう、公共交通について周知・PRすることが必要です。

施策1 公共交通のわかりやすい情報提供・発信

- ・現状利用者における見直し・改善に対するスムーズな移行を図るとともに、新規利用者の獲得に向けて、公共交通全体の一体的な公共交通マップの作成（更新）や乗り方案内等の情報提供資料の作成を行います。
- ・インターネットを活用し、パソコンやスマートフォン等で交通案内を閲覧できる情報提供の検討を行います。

施策2 公共交通を利用しやすい環境の整備

- ・中心市街地から離れた地域に住む市民が、買い物や病院等で気軽に外出できる環境づくりのため、各交通手段の割引運賃の導入を検討し、外出機会の創出や市街地の活性化に向けた支援を行います。
- ・誰でも気軽に公共交通が利用しやすい環境を整備するため、鉄道・バス乗り継ぎ割引、企画乗車券の割引のほか、バスロケーションシステムや MaaS・IC カードの導入を検討します。

※MaaS(Mobility as a Service の省略)

複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスです。

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
新しい交通サービスの導入件数	4 件	5 件

※これまで実施した実証実験（デマンド交通等）を通し、需要に見合った交通システムの構築に向け検討します。

【対象となる交通サービス】

1. コミュニティバス運行
2. デマンドバス運行
3. 患者輸送車等の混乗化
4. 観光周遊バス
5. 上限運賃制度
6. 共通運賃
7. タクシー料金割引
8. MaaS の導入
9. IC カードの導入
10. 自動運転化 等

【過去に導入した交通サービス】

1. コミュニティバス運行（日頃市・末崎地区で実施）
2. デマンド交通（日頃市・越喜来地区で実施）
3. 患者輸送車等の混乗化（綾里・越喜来・吉浜地区）
4. タクシーチケット配布（日頃市・三陸町を除いた交通空白地域で実施）

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
地域公共交通の認知度	66.4%	80.0%

※交通手段の役割分担を明確することによるネットワークの形成、見直し、改善を図るとともに、駅・バス停や路線系統に統一した情報提供・案内を行います。

【現況値の算出方法】

令和2年度市民意識調査において、「鉄道」「BRT」「路線バス」が利用しやすいかという設問に対して、「わからない」と回答した人以外の割合を公共交通の認知度として算出。

スケジュール						
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
【施策1】 公共交通のわかりやすい情報提供・発信	公共交通会議 各交通事業者	整理・内容検討 準備・調整	公共交通マップによる情報提供 インターネットによる情報発信			継続又は 見直し
【施策2】 公共交通を利用しやすい環境の整備	公共交通会議 各交通事業者	事業者協議 調整	運賃体系の見直し 効果検証 → 見直し → 最終検証			運用開始

5. まちづくりと交通の連携（基本方針⑤）

三陸沿岸地域は、まちや観光、道路ネットワーク等、様々な要素が大きく変化し続けています。今後のまちの活性化に向けた観光と交通の連携、まちづくりとの整合のとれた交通ネットワークの形成を行います。

施策1 観光シーズン・イベント開催時に合わせた観光交通の運行

- ・三陸沿岸地域における観光拠点化やイベント等の実施、三陸沿岸道路の整備により、交流人口の増加が見込まれる中、そうした動向に対応した交通サービスの導入を検討します。
- ・観光客をバス利用に取り込むため、市内の観光スポットを循環運行する観光周遊バスの導入や、観光施設の周遊にお得な乗車券やフリーパス等の販売を検討します。

※観光二次交通

観光地への移動手段が自動車によるものではなく、鉄道や路線バス等の2種類目の交通機関を指すもの。

施策2 まちづくりとの整合を図った交通体系の構築

- ・まちの様相や市民のニーズが変化する中、市民の生活の足として利便性の高い公共交通を構築するため、変化に柔軟に対応した交通ネットワークの形成・見直し・改善を行います。
- ・公共交通機関同士の乗り継ぎが容易に行えるよう、鉄道駅や地域の公共交通拠点等交通結節点の改善を行います。

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
休日における公共交通利用率	7.7%	10.0%

※本市へ来訪する観光客が周遊できるよう、交通資源を生かした観光二次交通を検討します。

【現況値の算出方法】

令和2年度に実施した岩手県交通の乗降調査結果を引用し、休日乗降者数の合計値から全体の公共交通利用者に対する割合を算出し、休日における公共交通の利用割合を算出。

スケジュール						
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
【施策1】 観光シーズン・イベント開催時に合わせた観光交通の運行	公共交通会議 観光施設 各交通事業者	協議・調整 内容検討	企画乗車券の開発・販売			継続又は 見直し
【施策2】 まちづくりとの整合を図った交通体系の構築	公共交通会議 各交通事業者	交通ネットワークの見直し・改善				継続又は 見直し
		効果検証	見直し	最終検証		

6. 地区・地域との連携・協働（基本方針⑥）

市民の移動手段として、地域公共交通の維持・確保は必要不可欠ですが、持続的に維持・確保する上では、行政や交通事業者だけでなく、市民や地区・地域との連携・協働により、市全体で支えていくことが重要です。

市民とともに公共交通を支える体制づくりに向けた施策展開を行います。

施策1 地区・地域等との協働による公共交通の利用促進

- ・市民主体で公共交通について考え、利用促進に取り組むため、意見交換会やワークショップ等を通じて、公共交通に対する市民意識の醸成を図ります。
- ・地元企業や商店街等と連携した交通サービス等の導入を検討し、地区・地域と共に公共交通の利用促進を図ります。

施策2 福祉事業等と連携した公共交通の利用促進

- ・高齢者の外出機会の創出に向け、「交通」と「福祉」の関係部署が連携・連動し、公共交通の利用促進や新たな交通サービス等の導入を検討します。
- ・高齢者の利用促進により、免許返納の増加による交通事故の減少や、外出機会の増加が期待されることから、交通安全施策との連携も図りながら、「運転免許証自主返納者支援制度」等の実施を検討します。

施策3 モビリティマネジメントの推進

- ・「公共交通の使い方がわからない」を解消するための乗り方教室の実施や情報案内等の提供や発信等、自動車依存からの転換に向け、公共交通の利用促進を図ります。
- ・市民のモビリティ（移動）に変化を与えられるよう、公共交通の利用者側の意識変容の働きかけに取り組みます。

指標	現況値（R3）	目標値（R7）
地区・地域等との協働事業の実施件数	3件	5件

※地区・地域主体による地域公共交通の見直し・改善を行える環境づくりを行います。

【対象となる事業内容】

- | | |
|----------------------|-------------|
| 1. 商業施設とタイアップした企画乗車券 | 2. 地区・地域懇談会 |
| 3. 高齢者バス乗車券等 | |

【現況値の実施内容】

1. 日頃市デマンド交通意見交換会（民生委員に説明）
2. 末崎地区住民懇談会（新たな交通手段に向けた検討）
3. 崎浜地域意見交換会（新たな交通手段に向けた検討）

指標	現況値 (R3)	目標値 (R7)
公共交通利用促進策の実施件数	3 件	5 件

※様々な主体と連携・協働することで、地域全体で地域公共交通を育むとともに、観光振興・市街地の活性化等と連動した「交通まちづくり」を推進していきます。

【対象となる事業内容】

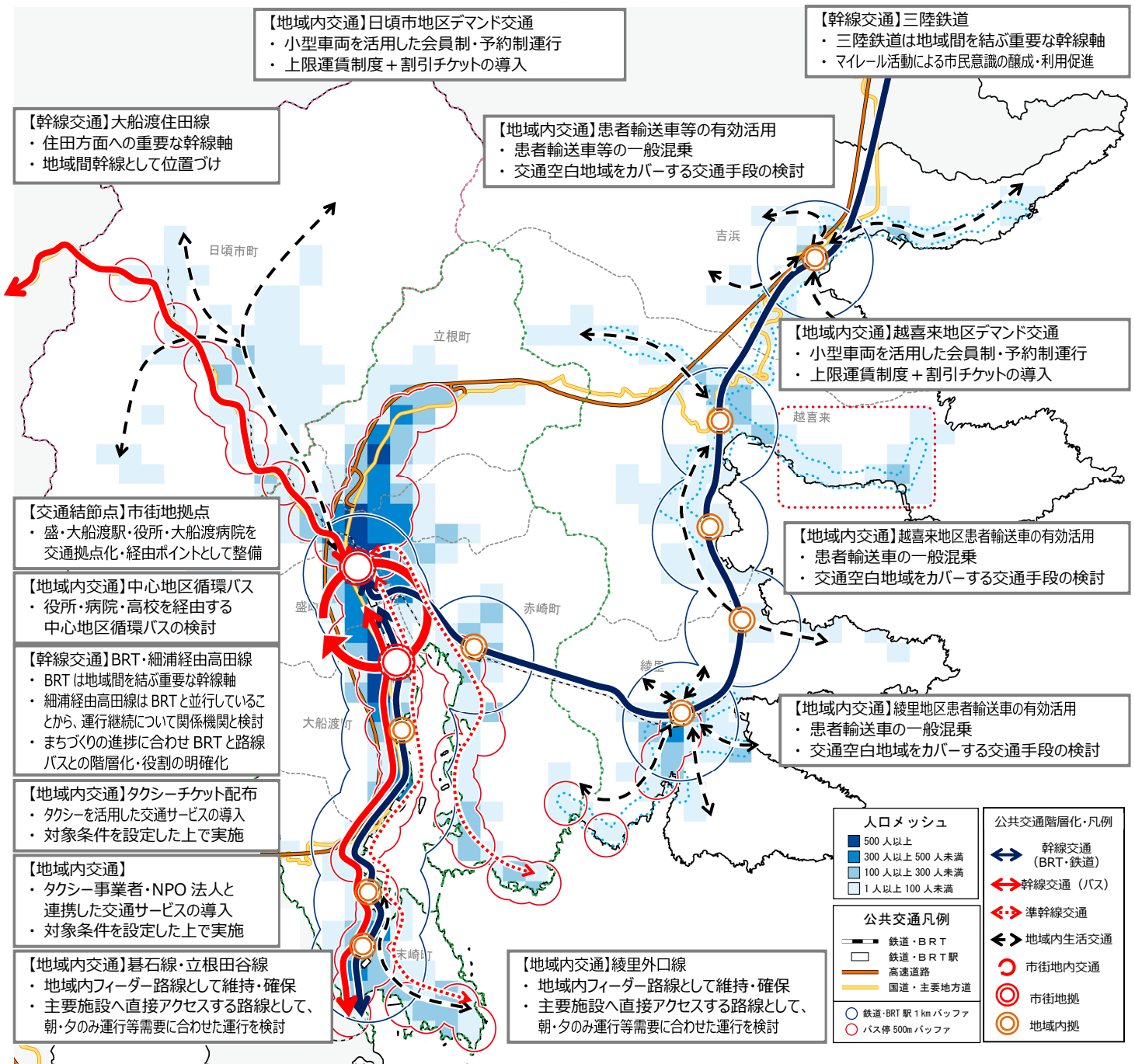
1. バスの乗り方教室	2. 連携したサービス等	3. バスパック等
4. モビリティマネジメント	5. その他ソフト施策 (バスマップ作成等)	

【現況値の実施内容】

1. 公共交通マップの作成 2. モビリティマネジメント 3. バスの乗り方教室

スケジュール						
施策・事業	実施主体	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
【施策1】 地域協働による公共交通の利用促進	公共交通会議 各交通事業者 地域 (市民)	意見交換会・ワークショップ等の開催 商業施設・企業と連携したソフト施策展開				継続又は見直し
【施策2】 福祉事業等と連携した公共交通の利用促進	公共交通会議 各交通事業者 市役所	事業者協議 庁内協議	福祉事業等との連携した利用促進 効果検証 → 見直し → 最終検証			継続又は見直し
【施策3】 モビリティマネジメントの推進	公共交通会議 各交通事業者 地域 (市民)	乗り方教室等モビリティマネジメントの実施				継続又は見直し

7. 計画期間の取組



【市内共通事項】

- ・ 鉄道、BRT、路線バス、タクシー等が連携したサービスの提供
- ・ 鉄道、BRT に合わせた路線バスの時間帯・ダイヤ調整
- ・ 鉄道、BRT の各駅の乗り継ぎ拠点化・待合環境の改善
- ・ 公共交通マップの作成 (更新)
- ・ スクールバスなど地域の輸送資源を生かした交通手段の検討

- ・ 上限運賃化・共通運賃の導入等、新たな運賃体系の構築
- ・ 企画乗車券・乗り継ぎ割引等、乗り継ぎ抵抗の解消
- ・ 子ども向け、転入者向け等「モビリティマネジメント」の推進
- ・ 観光振興・イベント時における「観光二次交通」への対応
- ・ 市民・企業等関係機関との連携・協議による交通まちづくりの推進

第5章 施策・取組実施体制と役割

1. 実施主体と役割

本計画を進めるにあたって、「市民」、「行政」、「交通事業者」、「関係機関」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて、それぞれの役割分担を明確にしながら、公共交通の改善と新たな交通体系の構築を目指します。

目標達成に向けた役割分担

区 分	役 割
市 民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通にも関わり、他の関係主体とともに連携・協働します。
行 政	計画全体コーディネート及び、計画の進捗を管理するとともに、有利な財源の活用に努め、公共交通の維持・確保・改善に努めます。
交通事業者	市民の移動を確保するために、事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行い公共交通の活性化に繋がります。
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行います。
有識者	計画に係る施策・事業の実施方針等について助言・相談します。
国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行います。
道路管理者	道路行政の視点から、施策実施における協議・調整を行います。

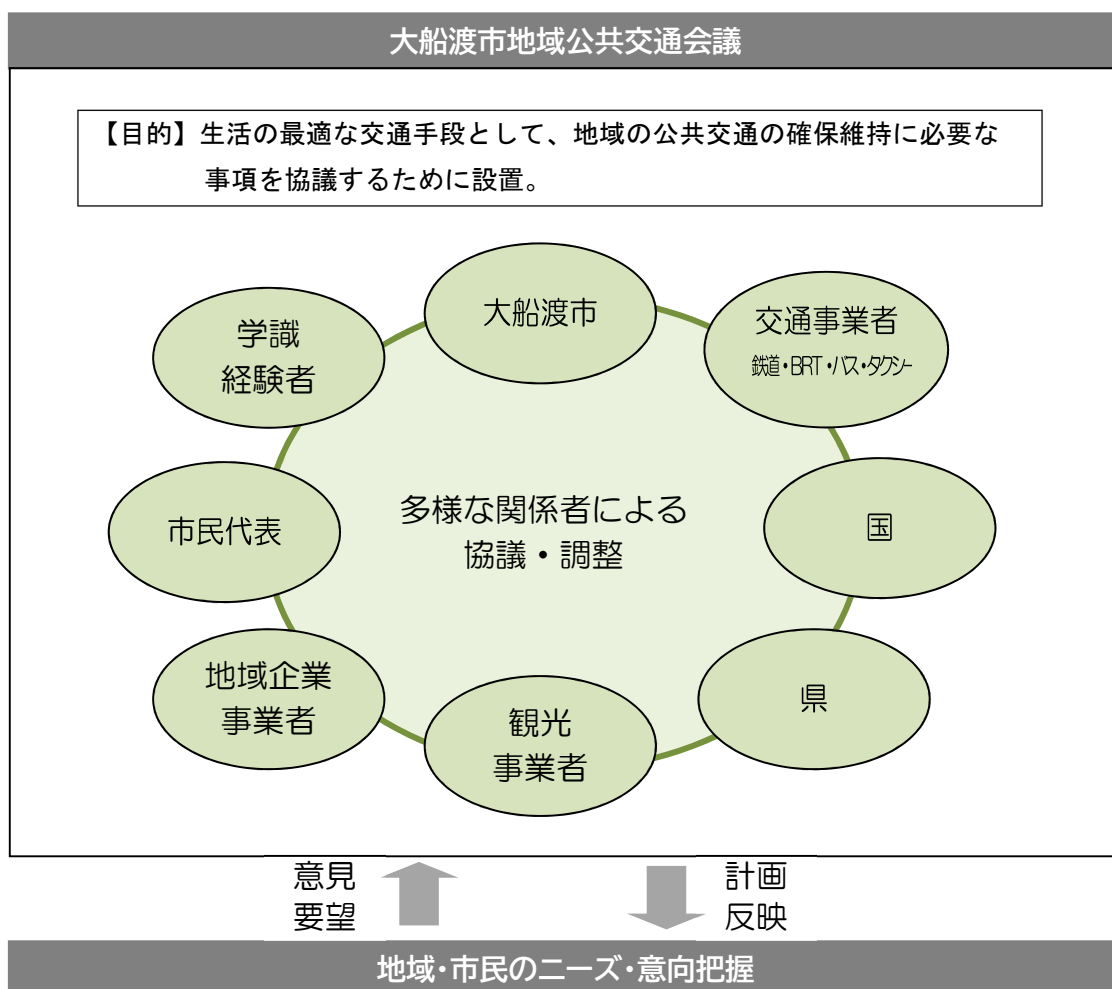
2. 推進・管理体制

○大船渡市地域公共交通会議

本計画は、まちの変化に合わせて、継続的な見直し・改善が求められます。大船渡市地域公共交通会議は、市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善や、持続可能な交通体系の構築に向けた取組の検討等が継続的に協議できる「場」として位置づけます。

また、本計画の推進にあたり、市民・地区・地域が主体となって検討・実施していくものについては、大船渡市地域公共交通会議において部会等の支援体制を整備し、各分野を代表する委員や委員以外に協力を求め、必要に応じ実務的な協議ができる、あるいは、様々な主体が連携できる「場」に派遣しながら計画の具現化を図ります。

推進・管理体制



3. 計画の進行管理

本計画の進行管理については、今後の「まちづくり」と「交通」が一体となって取り組むため、毎年度事業の効果検証等を行います。

本計画に位置づけた評価指標（数値目標）の達成度や各種施策の取組状況を確認し、必要に応じて計画及び施策・取組の見直し・改善を行い、達成状況の評価と見直しは、PDCAサイクル（「計画⇒実行⇒評価⇒改善」）の手法に基づいて実施します。

計画の進行管理

令和・年度	4	5	6	7	8	9	10	11	12
進め方	大船渡市地域公共交通計画								
	効果検証	効果検証	効果検証	効果検証					
				改定作業	次期計画				
	計画に位置付けた関連事業の実施								
	検証・改善								

計画のPDCAサイクルイメージ

