

# 大船渡市地域公共交通計画（資料編）

## 目次

第1章 地域の現況整理 .....	1
1 地域の現状 .....	1
第2章 公共交通の現状 .....	7
1 公共交通ネットワークの概要 .....	7
2 公共交通の運行状況 .....	8
3 地区内交通の運行状況 .....	8
第3章 上位・関連計画の位置付け、社会情勢の変化 .....	9
1 上位・関連計画における公共交通の位置付け .....	9
2 社会情勢の変化 .....	9
第4章 各種調査結果の概要 .....	10
1 公共交通利用実態調査アンケート .....	10
2 交通事業者ヒアリング .....	10
参考資料：アンケート調査結果 .....	11

## 第1章 地域の現況整理

### 1 地域の現状

#### (1) 地勢

本市は、岩手県の沿岸南部に位置し、北は釜石市、西は住田町及び陸前高田市に接し、東及び南は太平洋に面しています。

沿岸部は低地が広がる一方で、内陸部には釜石市、大船渡市、住田町の2市1町にまたがる五葉山などの山地があり、起伏に富んだ地勢となっています。

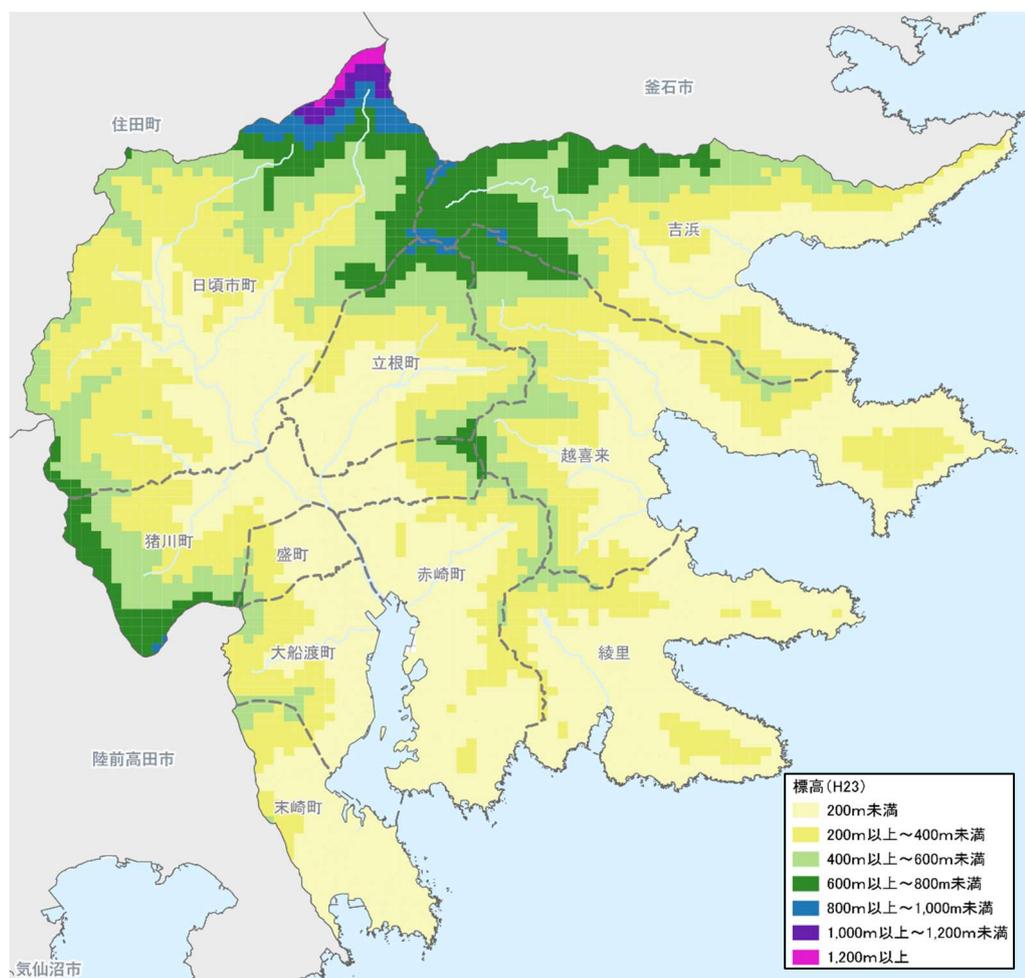


図 1-1.大船渡市の地勢

出典：国土数値情報（平成 23 年）

(2) 人口

人口は昭和55年をピークに減少を続け、令和7年3月末時点は31,807人となっています。国立社会保障・人口問題研究所によると、令和32年には19,268人と初めて20,000人を割ると推計されています。また、高齢化率は年々上昇し、同年には50.6%に達すると見込まれています。

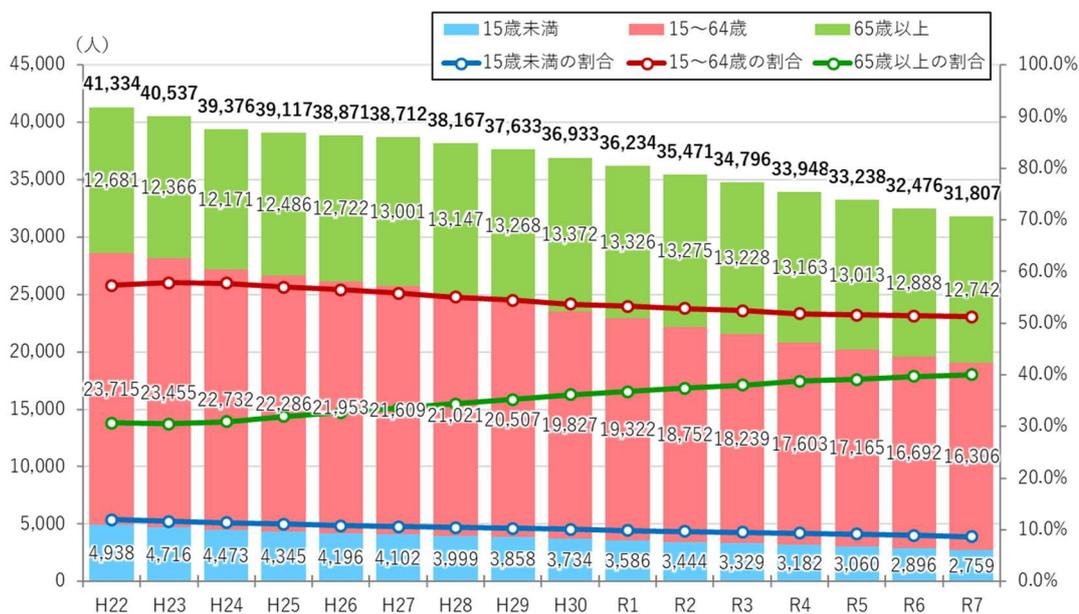


図 1-2.大船渡市の人口推移

出典：大船渡市住民基本台帳※H22～R7：3月末時点

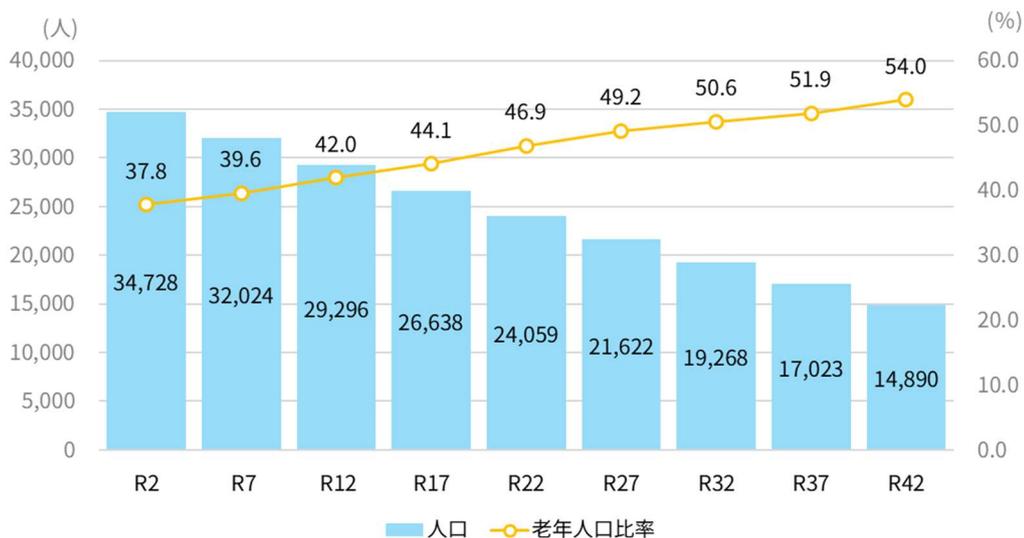


図 1-3.大船渡市の将来人口予測

出典：大船渡市人口ビジョン 2025/国立社会保障・人口問題研究所推計

### (3) 人口分布

人口の分布状況を見ると、盛・大船渡・猪川・立根地区に人口が集積する一方で、その他の地区については小規模な集積がみられ、広範囲に低密度の人口が分布しています。

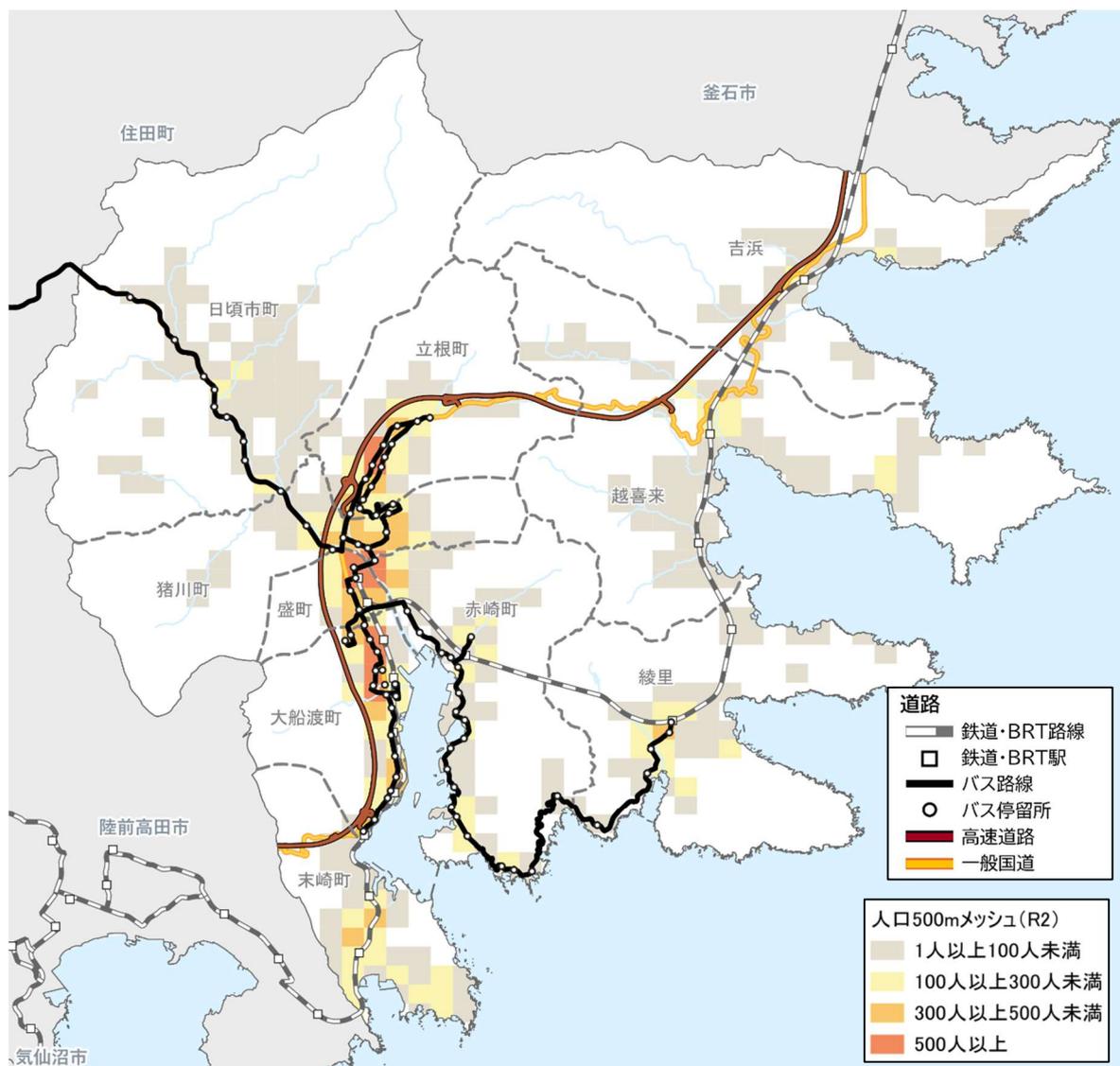


図 1-4.総人口の分布状況

出典：国勢調査（令和2年）

(4) 施設の立地状況

施設の分布をみると、盛・大船渡・猪川・立根地区は商業施設・医療機関・行政機関・教育機関等が集積している一方で、その他の地区は比較的少なく、地区間をまたぐ移動が必要な状況にあります。

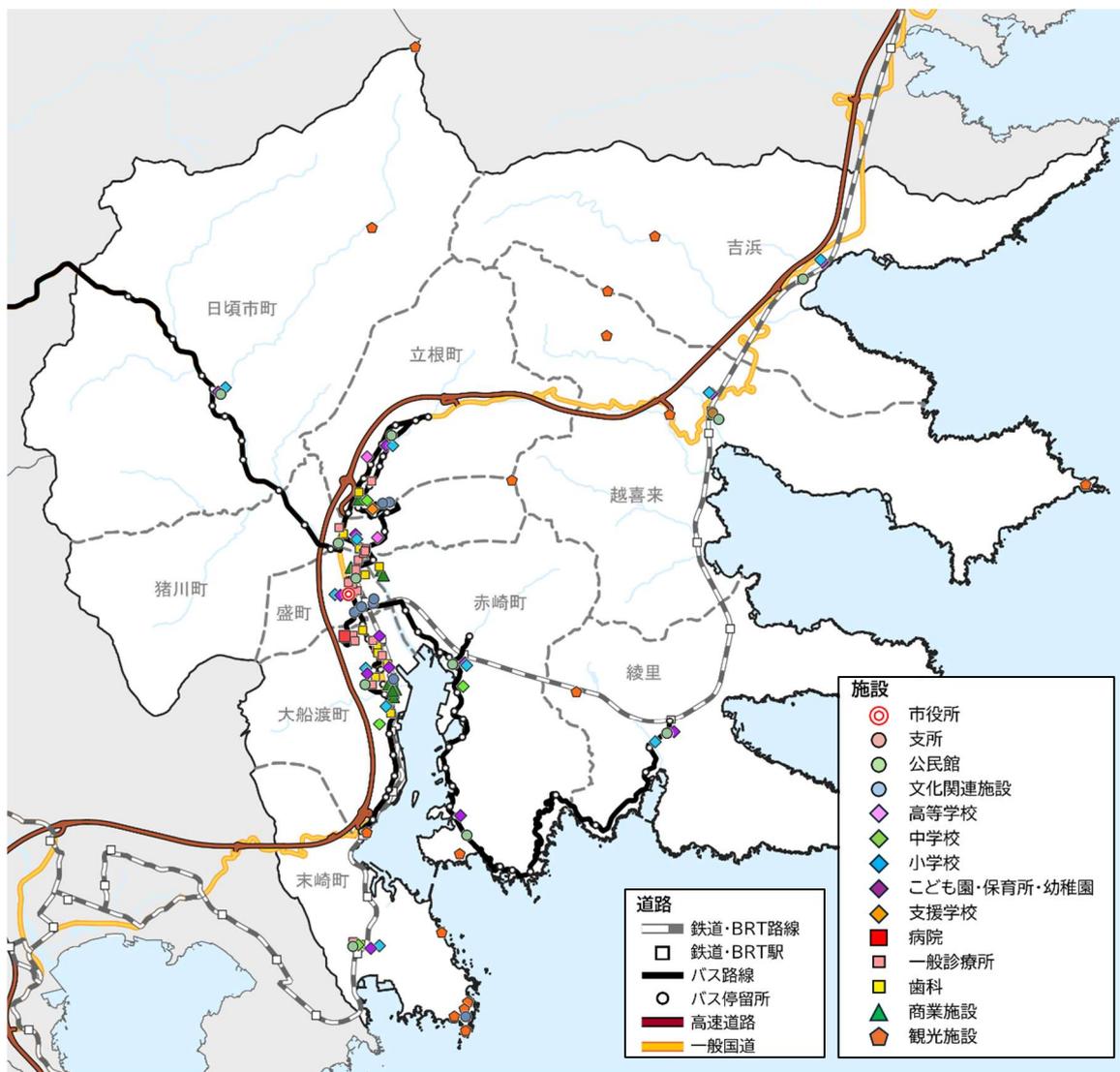
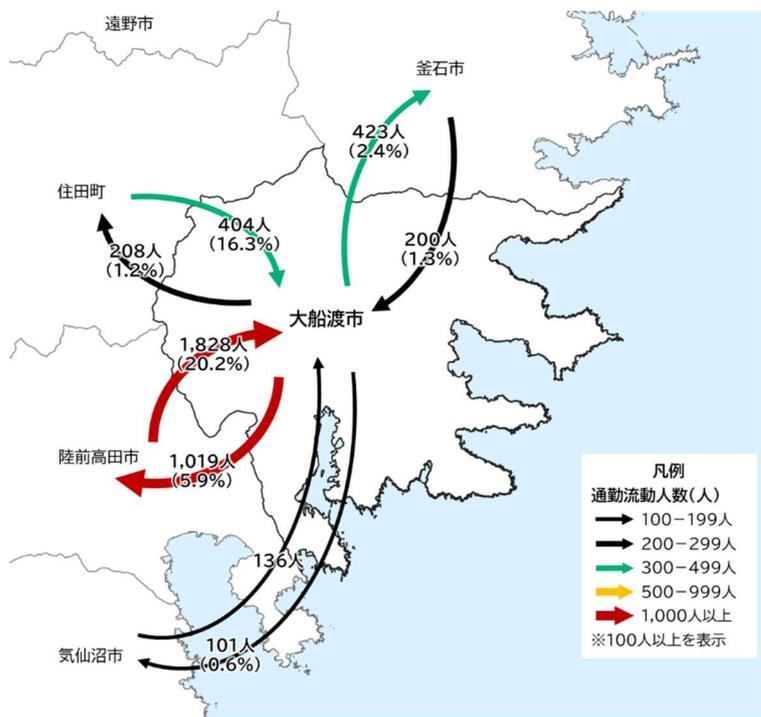


図 1-5.施設分布状況

出典：大船渡市 HP（公共施設・教育施設・観光施設）/地域医療情報システム（病院・一般診療所）/全国大型小売店総覧（商業施設）

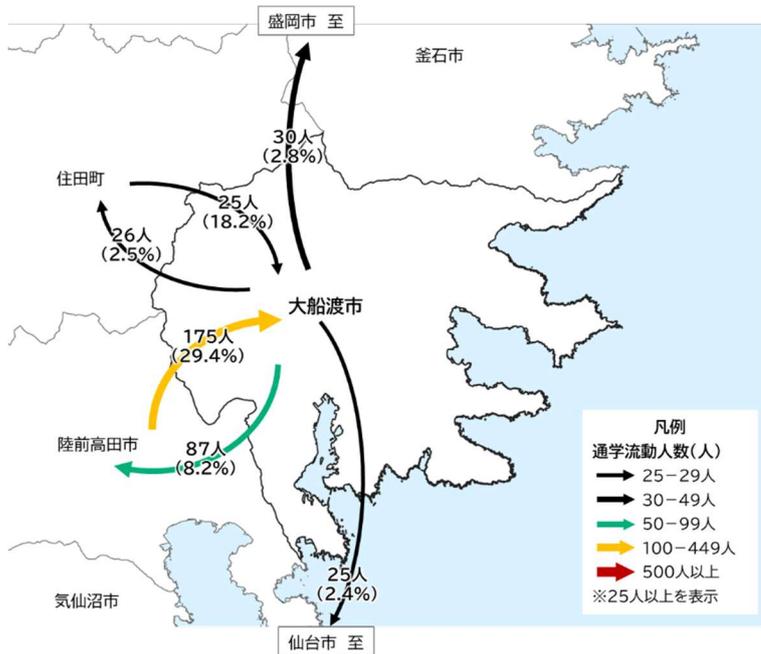
(5) 移動特性



国勢調査結果によると、本市と隣接する陸前高田市、釜石市及び住田町のほか、気仙沼市との間で通勤に伴う人の流動が多くみられます。

特に陸前高田市との間では、流入・流出ともに1,000人を超える通勤者が存在しており、陸前高田市の就業者の約20%が本市へ通勤しています。

図 1-6.通勤流動



また、通勤流動と同様に、通学においても陸前高田市や住田町との間で多くの流動がみられます。陸前高田市からは、就学者の約30%が本市へ通学しており、他の市町村と比較しても流入が顕著です。

一方で、通勤流動で見られた釜石市や気仙沼市とのつながりは薄く、盛岡市や仙台市といった遠方への進学が一定数みられます。

図 1-7.通学流動

出典：国勢調査（令和2年）※100人以上の流動を表示

流動割合：各市町村に居住する就業・通学者を母数とした市町村間をまたぐ移動の割合

市民アンケートの結果によると、8割以上の市民が運転免許証を保有しており、日常的に公共交通を利用している人は3.4%にとどまっています。たまに利用する人を含め、公共交通の利用率は3割未満と非常に低い状況です。

一方で、高校生においては登下校時に約半数が公共交通を利用しており、20歳以上の市民と比べて利用率が高くなっています。利用者の多くはBRTや路線バスを利用しており、二つ以上の公共交通機関を乗り継いで通学している様子も見受けられます。

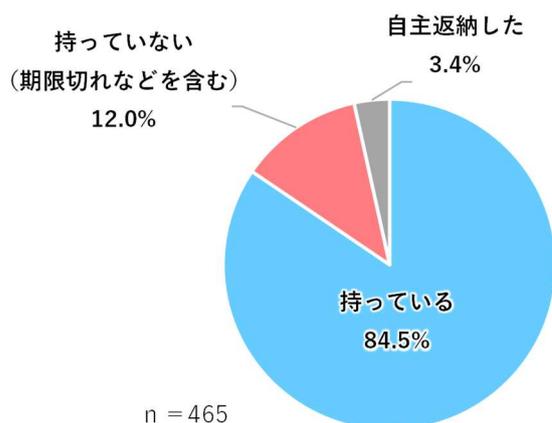


図 1-8.運転免許証の保有状況

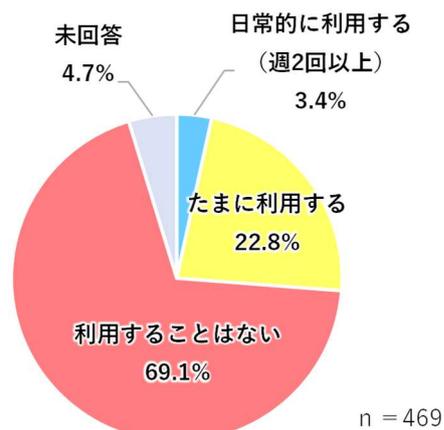


図 1-9.公共交通の利用頻度

出典：令和7年度公共交通実態調査アンケート（市民向け）

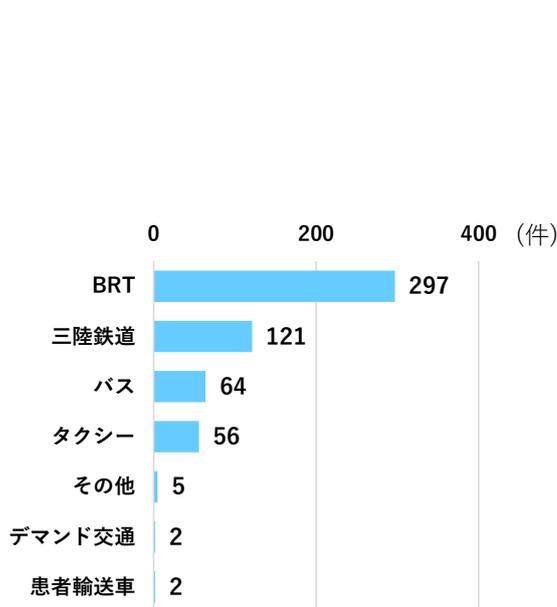


図 1-10.利用する公共交通（複数回答）

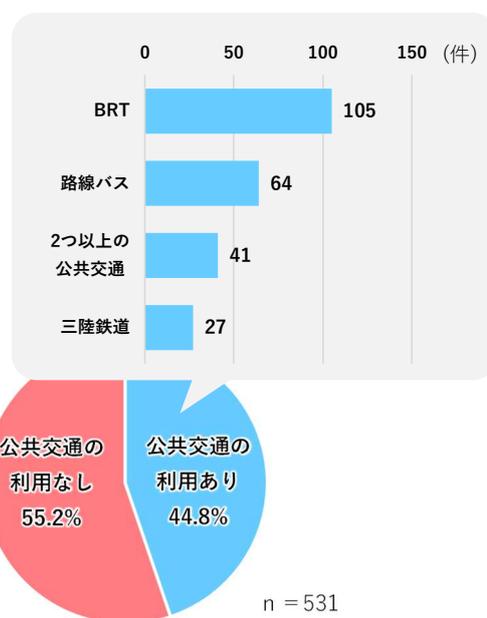


図 1-11.高校生の公共交通利用状況（平日）

出典：令和7年度公共交通実態調査アンケート（高校生向け）

## 第2章 公共交通の現状

### 1 公共交通ネットワークの概要

市内の地区間を結ぶように三陸鉄道リアス線（以下「三陸鉄道」という）やBRTが運行しています。また、盛駅を中心に市内を縦断するように国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助金・地域内フィーダー系統補助金）を活用しながら市内路線バス3路線（丸森立根線、立根田谷線、綾里外口線）に加え、広域路線バス（大船渡住田線）がネットワークを形成しています。さらに、路線バスのないエリアでは、デマンド交通、患者輸送車及びスクールバスが補完し、複数の交通機関による階層的なネットワークが構築されています。

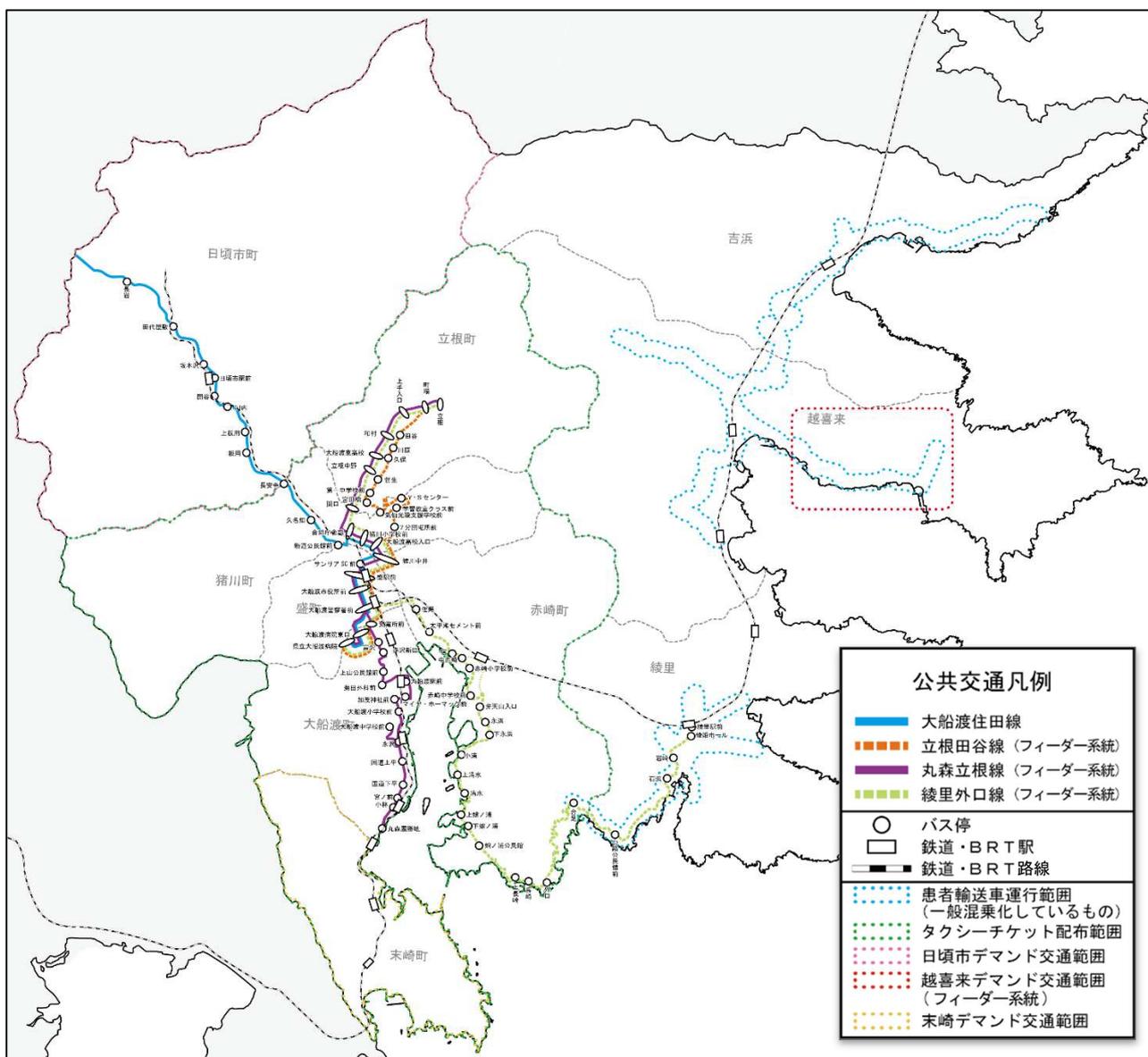


図 2-1.大船渡市の公共交通ネットワーク

## 2 公共交通の運行状況

人口が集積する盛駅周辺エリアは、路線バス全線が大船渡病院とサン・リアの間を経由しているため運行本数が多い状況にある一方で、同じ人口集積の状況にある猪川地区側と赤崎地区側は、1日2往復の運行であり、人口分布と運行本数に差異が生じ、移動機会が限られている可能性があります。また、県立大船渡高等学校や県立大船渡東高等学校へ通学する際、地区によっては複数の公共交通を乗り換えても登校時間までに到着できないことから、公共交通機関の接続性向上が求められています。

なお、市内唯一の国庫補助（地域間幹線系統補助）路線である大船渡住田線の令和6年度実績では、利用者が減少（平均乗車密度が2.3人、輸送量が5.7人）しており、令和9年度には国の補助要件を満たせなくなる可能性があるため、その場合、自治体の財政負担が増加するものと見込まれます。

## 3 地区内交通の運行状況

盛地区・大船渡地区・赤崎地区・猪川地区・立根地区に居住している運転免許証を持たない75歳以上の方で、自宅の最寄りの駅・バス停から300m以上離れている方を対象にタクシーチケット配布事業を実施しており、申請数は増加傾向にあります。

越喜来地区は、デマンド交通や患者輸送車によって居住地と最寄り駅を結んでいるものの、三陸鉄道との接続性が低い時間帯があり、中心市街地への円滑な移動が妨げられているほか、デマンド交通と患者輸送車の運行エリア・利用対象者が異なるため、公共交通サービスが居住者に提供しきれない状況にあります。

デマンド交通の登録者及び運行日数は、令和6年10月から末崎地区での運行を開始したことから、全体として増加していますが、利用者が固定化する傾向にあります。

## 第3章 上位・関連計画の位置付け、社会情勢の変化

地域公共交通の課題を整理するに当たり、「上位・関連計画における公共交通の位置付け」、「社会情勢の変化」を整理しました。

### 1 上位・関連計画における公共交通の位置付け

#### (1) 大船渡市総合計画 2021 後期基本計画

大船渡市総合計画 2021 後期基本計画では、持続可能な公共交通を確保するため、市民の移動特性やニーズを把握しながら、通院や通学、買い物など、日常生活に不可欠な地域交通の確保と利便性の高い公共交通サービスの提供に努めるとともに、既存の公共交通について、利用者目線のダイヤ構成や乗り継ぎ環境等の改善を関係機関・事業者などに働きかけながら、地域の実情に応じた公共交通施策の展開のほか、新たなモビリティサービスの導入可能性や実装化に向けた調査・検討に取り組むこととしています。

#### (2) 大船渡都市計画マスタープランなどの関連計画

大船渡都市計画マスタープランでは、中心市街地と周辺部とを結ぶ効率的な公共交通ネットワークの構築、外国人観光客の受入体制の向上、公共交通網（JR大船渡線 BRT・三陸鉄道リアス線・路線バス）の利便性向上及び確保・維持などが、公共交通の役割として求められています。

### 2 社会情勢の変化

#### (1) M a a S や自動運転の動向

スムーズな移動サービスを実現するためのM a a S※や自動運転を始めとした新しい取組の動向が注目されています。

※M a a S (Mobility as a Service) とは、公共交通利用者（地域住民や旅行者など）の移動ニーズに対応して、複数の交通機関やそれ以外のサービスを適切に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

#### (2) その他分野の動向

国は、令和2年に「カーボンニュートラル」を宣言し、本市では、これを契機として令和4年3月に「大船渡市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を策定したほか、同年4月には「2050年ゼロカーボンシティ」を表明し、脱炭素化に向けた取組を進めています。

## 第4章 各種調査結果の概要

### 1 公共交通利用実態調査アンケート

#### (1) 市民向け

市民向けアンケートによると、運転免許保有者の約6割が将来的な免許返納を検討しているとの回答ですが、70歳以上の回答者のうち、実際に返納した割合は1割に満たない数値となっていることから、将来的な考えと実際の行動には乖離があるものと推測されます。

また、公共交通に関する意見としては、路線バスの増便や運転免許証の返納後における移動に関する不安の声が目立ちます。

表4-1.調査概要

対象者	市民 1,000 人（無作為抽出）【内訳】 20 歳以上 64 歳以下：600 人 65 歳以上 89 歳以下：400 人
調査期間	令和 7 年 9 月 11 日（木）～9 月 26 日（金）
調査方法	郵送配布（回答は郵送又は WEB）
回答率（回答数）	46.9%（469 人）【内訳】 20 歳以上 64 歳以下：38.8%（233 人／600 人） 65 歳以上 89 歳以下：59.0%（236 人／400 人）

#### (2) 高校生向け

高校生向けアンケートでは、半数近くが日々の通学に公共交通を利用しており、休日を含めると、約6割が公共交通を利用しています。高校生からは、公共交通機関（路線バス、鉄道、BRT）の増便を求める声が多く、続いて通学しやすいダイヤへの見直しを求める声がありました。

表4-2.調査概要

対象者	気仙管内の高等学校の生徒1,029人
調査期間	令和 7 年 7 月 22 日（火）～9 月 10 日（水）
調査方法	学校配布（回答はWEB）
回答率（回答数）	51.6%（531人）【内訳】 大船渡高等学校：65.9%（276人／419人） 大船渡東高等学校：66.2%（135人／204人） 高田高等学校：23.5%（80人／340人） 住田高等学校：60.6%（40人／66人）

### 2 交通事業者ヒアリング

交通事業者は、乗務員不足と高齢化が喫緊の課題となっています。

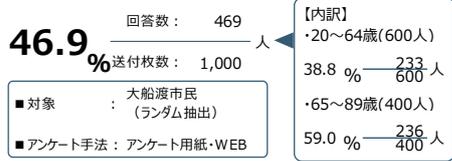
また、今後の改善点として、駅ホームからバス停への乗継案内やバス停の路線図の更新等が必要との認識があります。

# 参考資料：アンケート調査結果

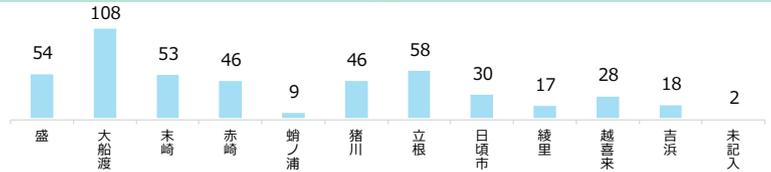
## 公共交通利用実態調査アンケート（市民向け）

(人)

### 1. 回答率

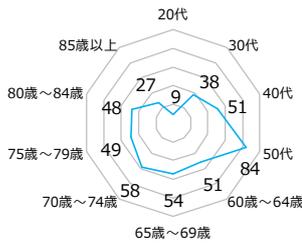


### 居住地分類

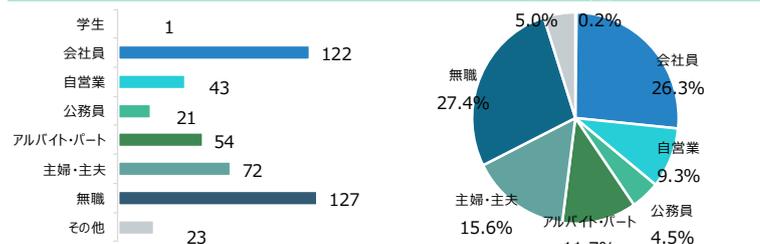


### 2. 回答者の属性

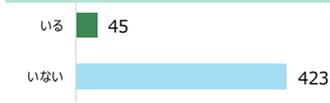
#### 年齢分類



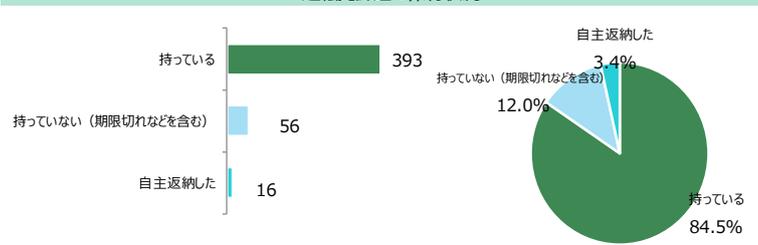
#### 職業分類



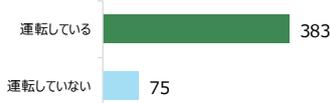
#### 小・中学生の有無



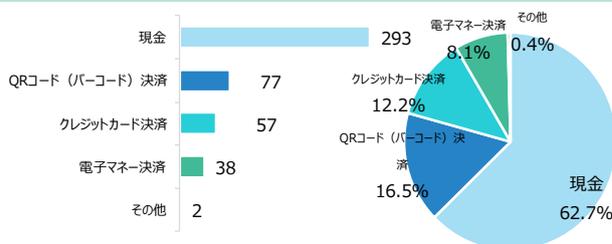
#### 運転免許証の保有状況



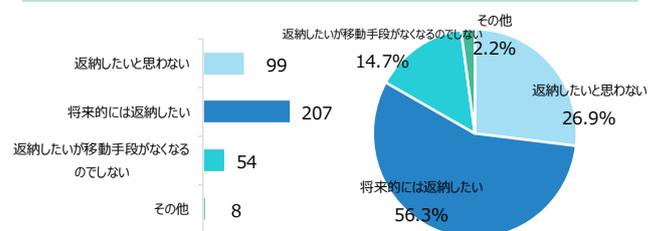
#### 自家用車の運転状況



#### 主な支払方法



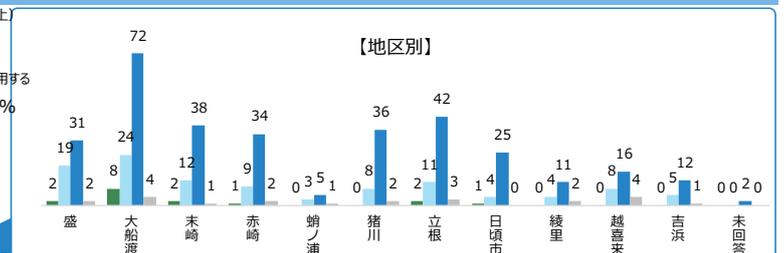
#### 運転免許証の自主返納



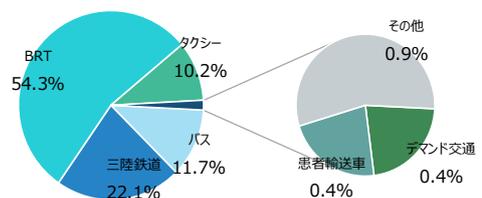
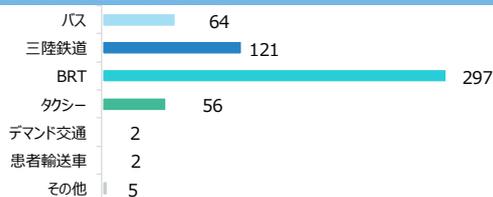
### 3. 公共交通の利用頻度



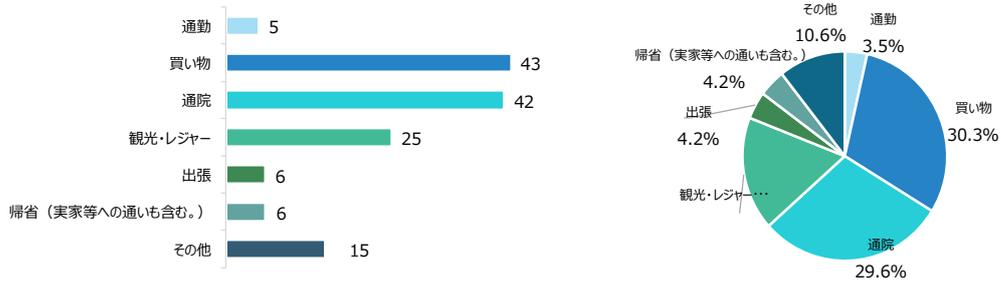
#### 【地区別】



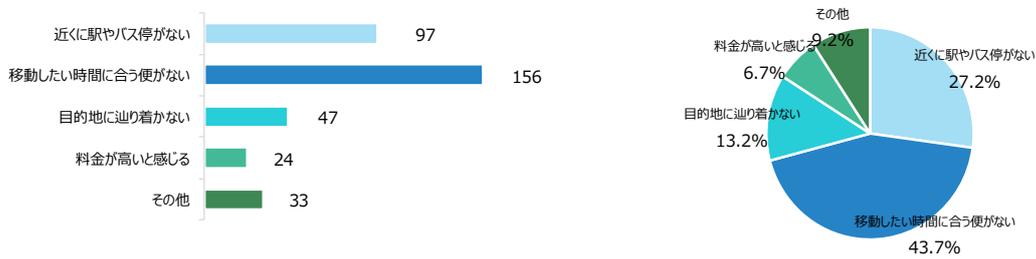
### 4. 利用する公共交通機関※複数回答



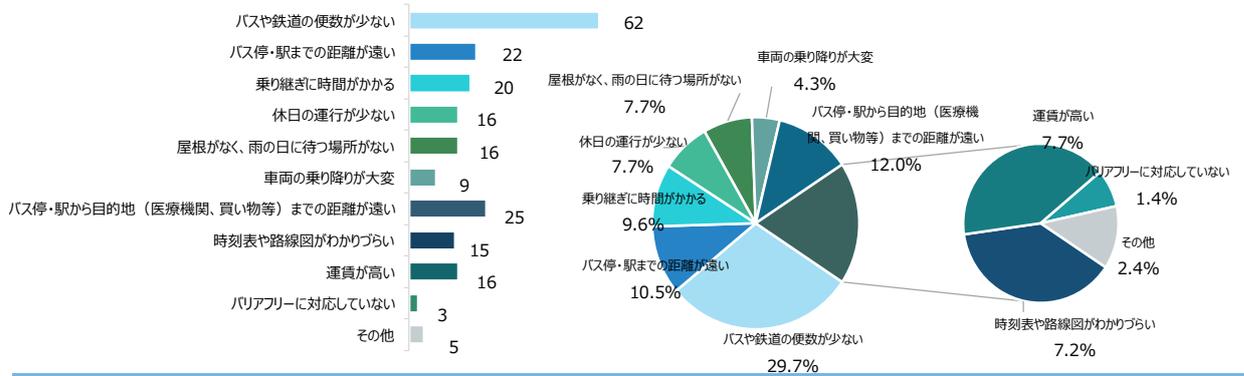
### 5. 公共交通の利用目的※複数回答



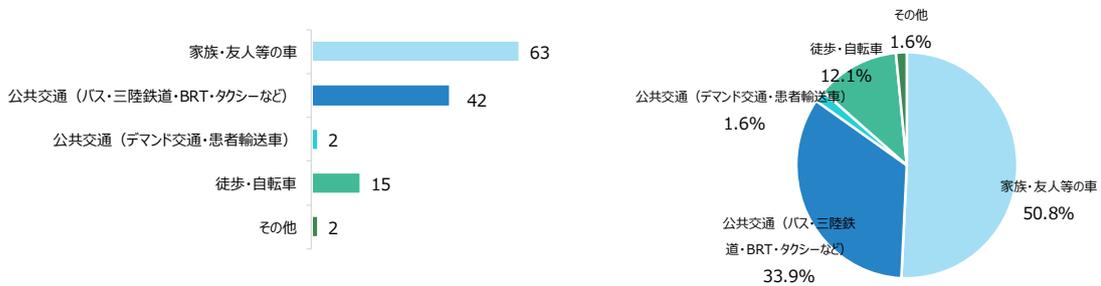
### 6. 公共交通機関を利用しない理由※複数回答



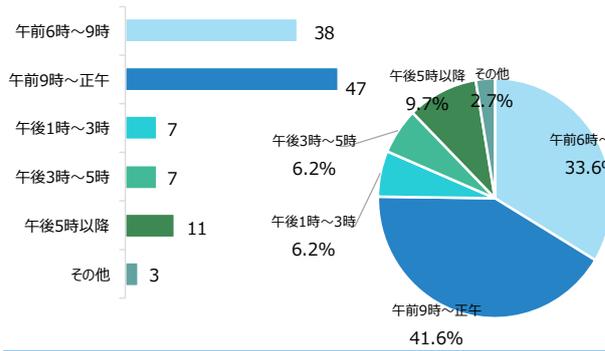
### 7. 公共交通を利用して困っていること※複数回答



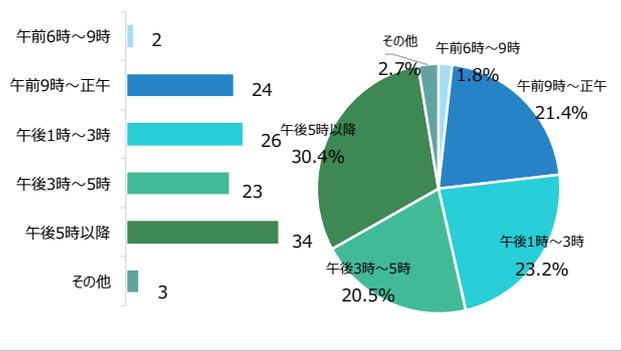
### 8. 日常（通院、買い物等）の移動手段※複数回答



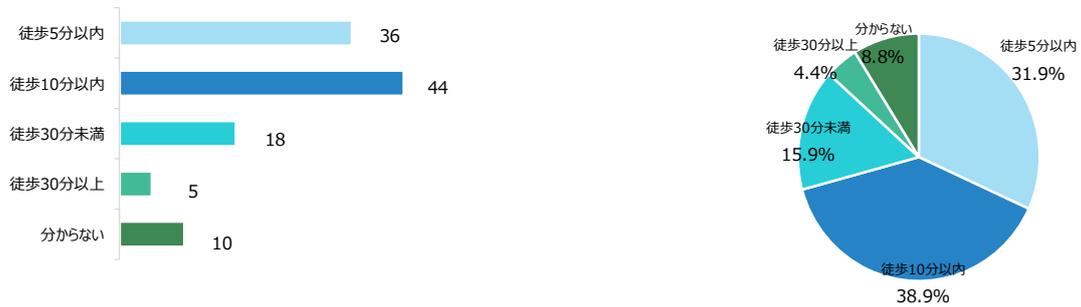
9-1.主に移動する時間帯（自宅から目的地へ行くとき）



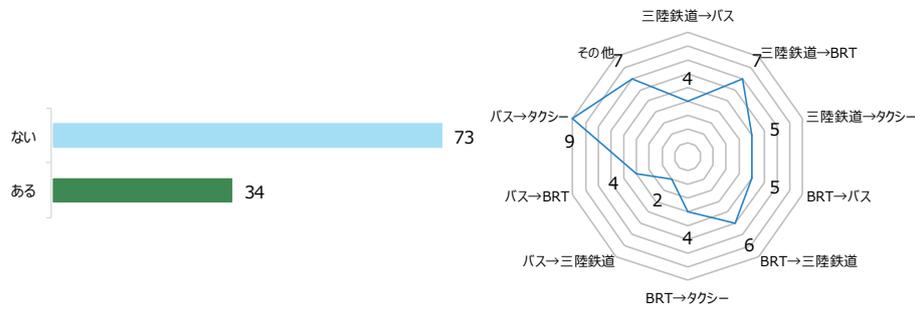
9-2.主に移動する時間帯（目的地から自宅へ帰るとき）



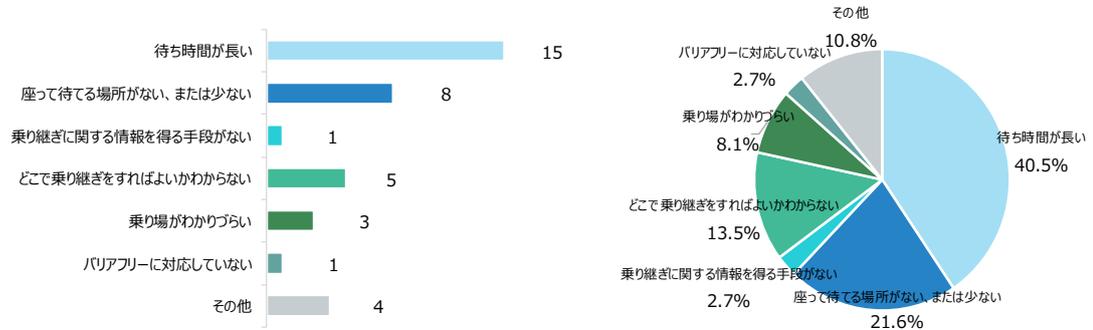
10.自宅から最寄りのバス停・駅までの時間



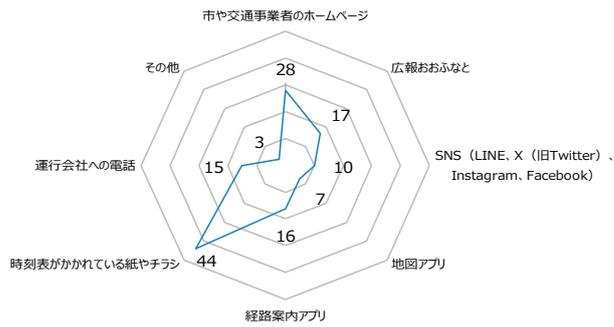
11.公共交通の乗り継ぎの有無と乗り継ぎ方法



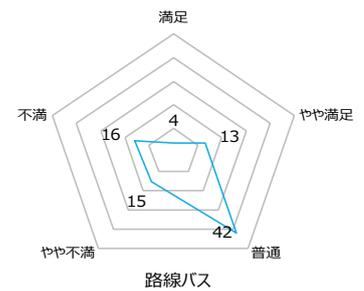
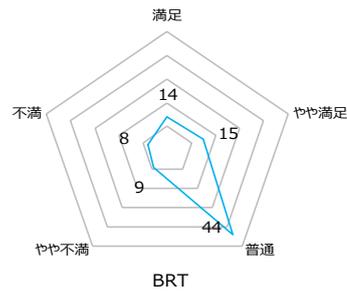
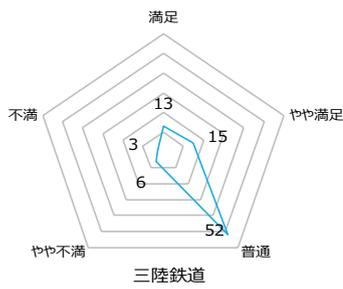
12.乗り継ぎ際に困っていること※複数回答



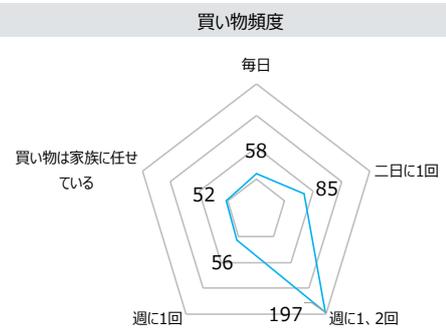
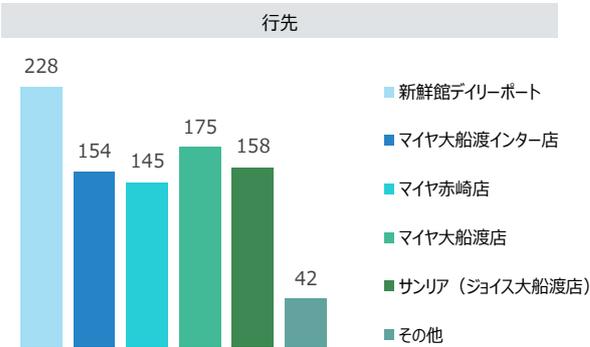
### 13.公共交通に関する情報の取得方法※複数回答



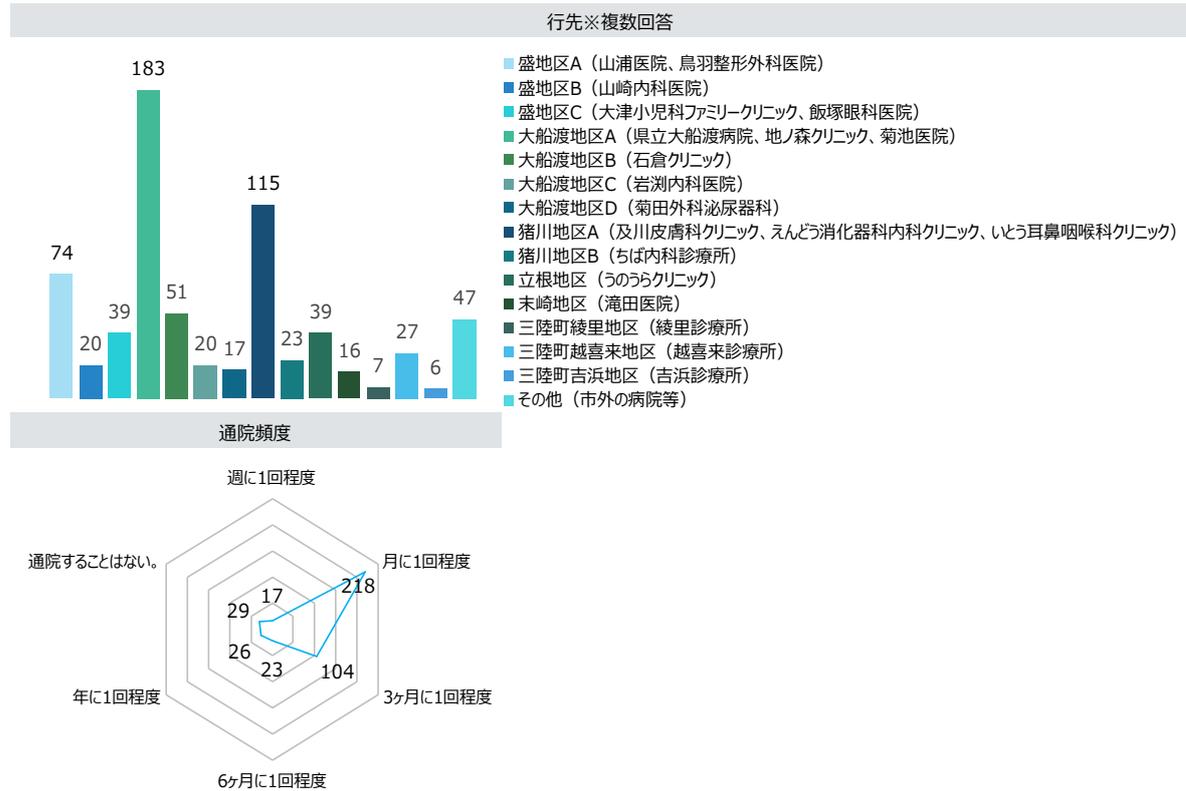
### 14.三陸鉄道・BRT・路線バスの満足度



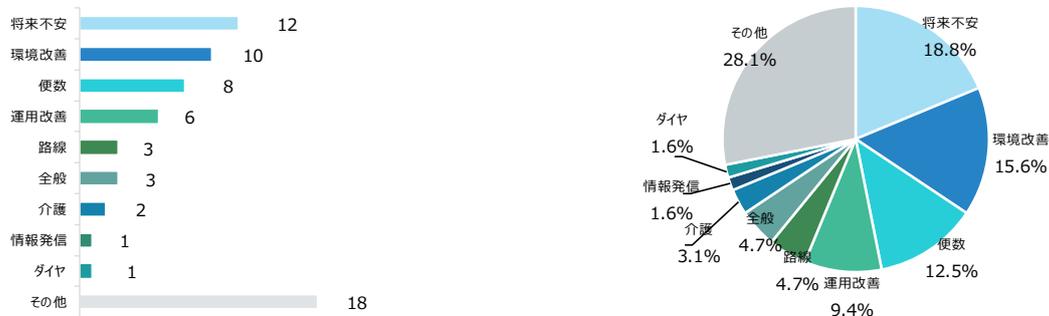
### 15.日常的な買い物について※複数回答



16.通院している病院等のエリアについて※複数回答



17.自由意見の傾向



【主な意見】

ジャンル	内容
全般	公共交通を利用したくても時間が限られる、目的地まで行けない等弊害が多すぎる。無理してでも自家用車で移動せざるを得ない。
環境改善	大船渡病院入口のバス停にベンチも雨避けもなく、帰りの方が縁石に座っていたり、暑い中、雨の中立って待っているのを見ます。具合が悪い方には大変なので対策をお願いします。
介護	妻の介護をしているので時間的に公共交通を利用することは難しいです。
その他	買い物や通院に気軽に使えるバスがあればいい。1時間に1本くらい街中をバス停に関係なく走るバスがあれば便利。免許返納した時の交通手段が不安。
将来不安	年を重ねることにより病院と買い物の交通手段が便利になることを希望します。
運用改善	タクシーチケットを500円以上で使えるようにお願いします。
環境改善	人が乗っていないのに大きなバスを運行させるのはもったいないと感じる。
運用改善	デマンド交通の料金が低い。
環境改善	重度の障害者は一人で公共交通に乗れないので不便です。体が不自由でも外に出られるような交通機関があればいいと思います。タクシーを24時間利用できればいいと思います。
環境改善	BRT大船渡駅と海の星幼稚園の間に駅を作ってほしい。そうならば免許返納したい。サンリアとマイヤどちらも行けるといいと思います。
運用改善	バスが運行している地域でもバス停から離れた地域も多いのでデマンド交通を普及させてほしい。
その他	高齢者が免許返納した後のサポートを充実させてほしい。
将来不安	免許証を返納した後が不安。最寄り三鉄の駅が階段なので足が不自由になったら利用できない。
その他	公共交通は必要である。今は家族に頼っているが何かあれば利用しなければと思う。

公共交通利用実態調査アンケート（高校生向け） - 気仙4校-

(人)

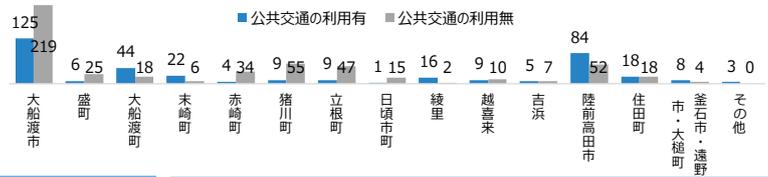
1. 回答率

回答数： 531 人  
 生徒総数： 1,029 人  
**51.6%**

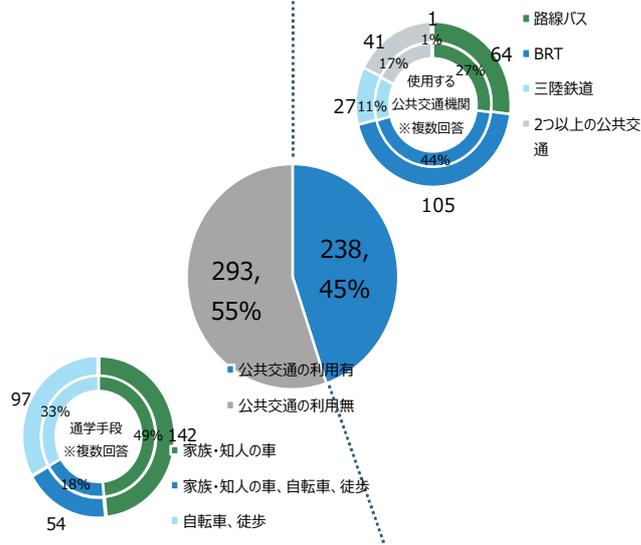
■対象： 高校生及び保護者  
 ■アンケート手法： WEB



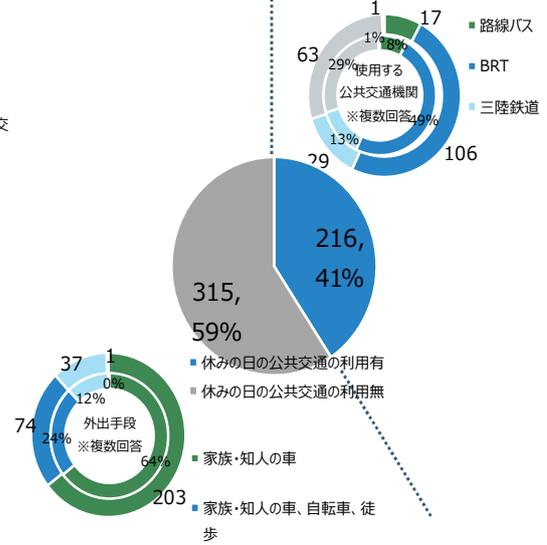
居住地分類



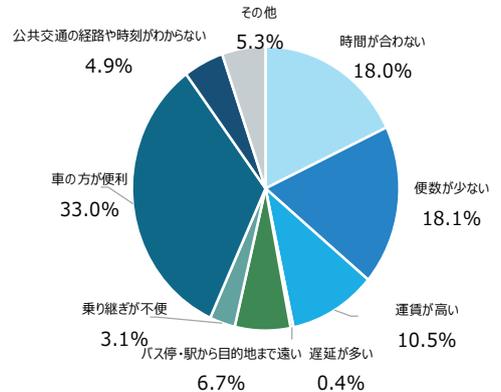
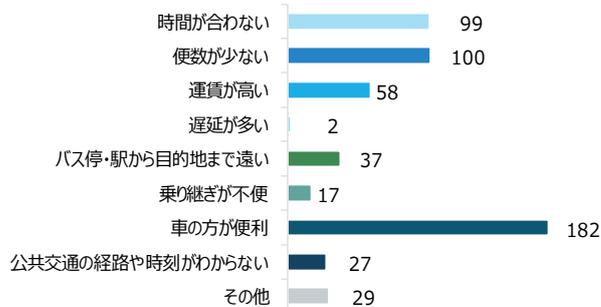
2-1. 公共交通の利用状況（平日）



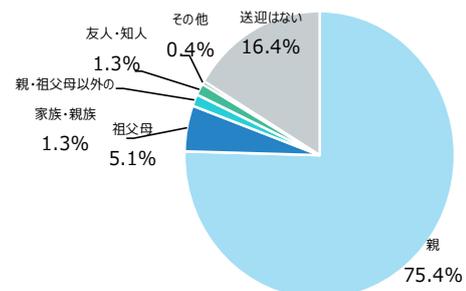
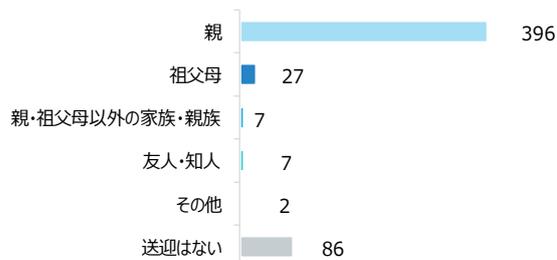
2-2. 公共交通の利用状況（休日）



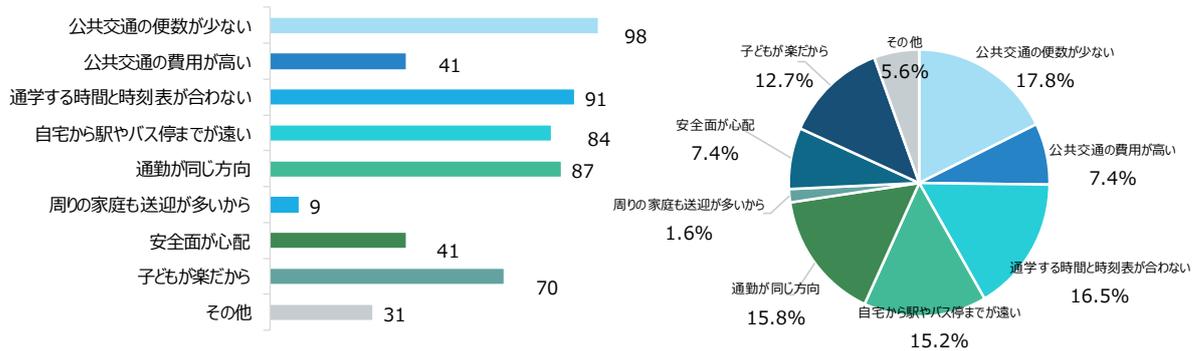
3. 公共交通を利用しない理由※複数回答



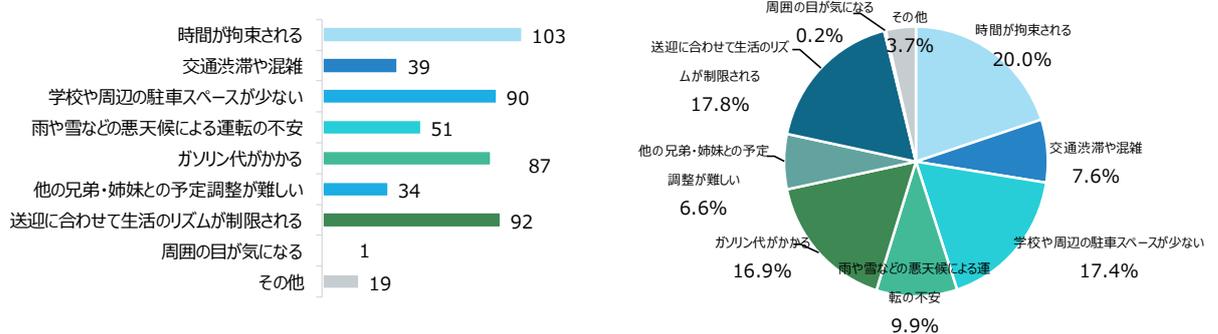
4. 送迎する方について



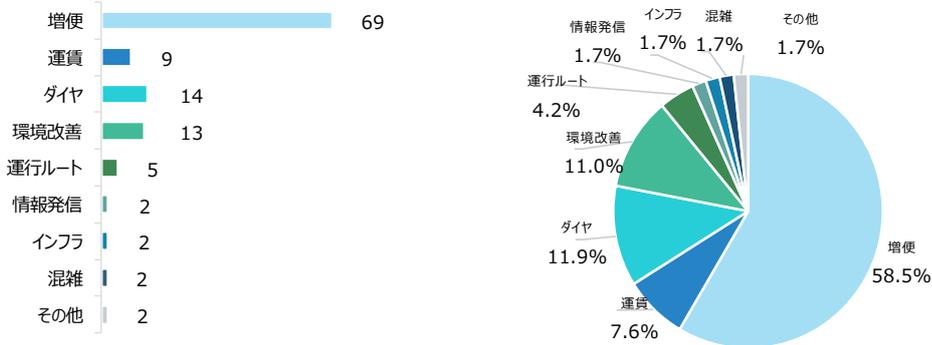
### 5.送迎理由※複数回答



### 6.送迎で困っていることは？※複数回答



### 7.自由意見の傾向



【主な意見】

ジャンル	内容
運賃	運賃が高いのでせめて釜石までで1,000円ちよどにして欲しい。
増便	三陸鉄道で2時間に1本ではなく1時間に1本にしてほしい。
環境改善	大船渡高校前を値上げしてもいいから作って欲しい。
環境改善	三鉄の待ち時間が長いので、駅にWi-Fiを設置してほしいです。
混雑	下校時、BRTが混みすぎて乗れない時があります。
情報発信	多くの人が利用できるように、わかりやすく身近なものにしてほしい。
ダイヤ	生徒の実態に合わせた時間にしてほしい。朝の時間が早い。
環境改善	三鉄の時刻表を見やすくしてほしいです。
増便	無理を承知で言わせてもらうと、バスの本数を増やして欲しい。定期券などは長期休みに無駄になる。Suicaの定期券を使えるようにしてほしい。
運賃	交通費の還元があると助かります。
増便	住田高校発のバスの本数を増やして欲しい。
増便・環境改善	便を増やして欲しい。バス内にWi-Fiをつけて欲しい。
ダイヤ	三陸鉄道からBRTの乗り継ぎ時間が合わず無駄に早く行く場合があったり待ち時間が二時間を超えたりするのがとても困る。
情報発信	遅延している状況や三陸道の通行止めなど、リアルタイムで情報を知ることができるよう、スマートフォンなどにその情報が流れてくるシステムが導入されるといいな、と思います。東京などでは、乗ろうとしているバスが、今どのバス停に停車していて、後何分くらいで自分があるバス停に到着するのかわかることができますよね。そんな感じのシステムがあると便利だと思います。よろしくお願いします。