

令和6年度 第1回大船渡市地域公共交通会議

日 時：令和6年6月26日（水） 午後1時30分～

場 所：カメラリアホール 1階多目的ホール

次 第

1 開 会

2 会長選出

3 会長挨拶

4 副会長及び監事の指名

5 議 事

報告第1号 令和5年度市内公共交通サービスの利用実績について 資料1

承認第1号 大船渡市地域公共交通計画に係る令和5年度取組実績の効果検証について 資料2

承認第2号 令和5年度大船渡市地域公共交通会議収入支出決算について 資料3

議案第1号 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）の実施について 資料4

議案第2号 地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施について 資料5

議案第3号 末崎地区デマンド交通実証実験の実施について 資料6

議案第4号 末崎地区の路線バス（基石線）の見直しについて 資料7

議案第5号 越喜来地区デマンド交通の本格運行について 資料8

議案第6号 日頃市地区及び越喜来地区デマンド交通の運行内容の見直しについて 資料9

議案第7号 令和6年度大船渡市地域公共交通会議収入支出予算（案）について 資料10

6 そ の 他

7 閉 会

令和 6 年度第 1 回大船渡市地域公共交通会議 出席者名簿

令和 6 年 6 月 26 日（水）午後 1 時 30 分～ カメリアホール

任期：令和 6 年 5 月 21 日～令和 8 年 3 月 31 日

区 分	団 体	役職名	氏 名	出 欠
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者	岩手県交通株式会社	乗合自動車部 次長兼運行課長	小 岩 洋 一	出席
	公益社団法人岩手県バス協会	専務理事	菅 原 克 也	出席
	一般社団法人岩手県タクシー協会 気仙支部	支部長	佐 藤 保	出席
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を代表する者	岩手県交通運輸産業労働組合協議会	岩手県交通労働組合 大船渡支部長	千 田 淳	出席
市民又は利用者の代表	社会福祉法人大船渡市社会福祉協議会	主事補	田 村 暢 子	出席
	大船渡市PTA連合会	赤崎小学校PTA会長	吉 田 朋 美	出席
	岩手県高等学校PTA連合会 気仙地区連絡協議会	大船渡高等学校PTA会長	蔵 野 充 徳	欠席
	大船渡市各種女性団体連絡協議会	代議員	上 関 み さ	出席
	大船渡商工会議所	女性会 広報委員長	紀 室 綾 子	出席
	大船渡市老人クラブ連合会	女性部 副部長	佐 藤 恵 子	出席
	大船渡市地区公民館連絡協議会	会長	佐 藤 惟 司	出席
国及び県の関係行政機関の職員	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	佐々木亜津子	欠席
	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	出席
	国土交通省東北地方整備局 南三陸沿岸国道事務所	大船渡維持出張所長	鷹 木 譲	出席
	岩手県沿岸広域振興局 経営企画部大船渡地域振興センター	地域振興課長 兼復興推進課長	大 山 博 幸	出席
	岩手県沿岸広域振興局土木部 大船渡土木センター	道路整備課長	櫻 井 秀 明	出席
	岩手県沿岸広域振興局土木部 大船渡土木センター	河川港湾課長	鈴 木 嘉 朗	欠席
	岩手県公安委員会 岩手県警察本部交通部	交通規制課長	三島木 達也	欠席
	岩手県警察大船渡警察署	交通課長	寺 島 英 明	欠席
その他市長が必要と認める者	岩手県立大学総合政策学部	准教授	宇佐美 誠史	出席
	東日本旅客鉄道株式会社 盛岡支社	気仙沼統括センター所長	柴 田 博 之	代理出席：副所長 米村貴也
	三陸鉄道株式会社	大船渡派出所長兼盛駅長	山 蔭 康 明	出席
	一般社団法人大船渡市観光物産協会	主事	佐 藤 李 沙	出席
	大船渡観光バス事業協同組合	理事	佐 藤 秀 之	代理出席：副理事 柏崎長英
市職員	大船渡市	企画政策部長	佐 藤 雅 俊	代理出席：秘書課長 山口 浩雅
	大船渡市	協働まちづくり部長	山岸 健悦郎	出席
	大船渡市	市民生活部長	安 居 清 隆	出席
	大船渡市	保健福祉部長	佐々木 義和	出席
	大船渡市	都市整備部長	金 野 尚 一	出席
	大船渡市教育委員会	教育次長	伊藤 真紀子	代理出席：学校教育課課長補佐 藤原 明美
事務局	大船渡市	商工港湾部長 企業立地港湾課長 課長補佐 主事	富 澤 武 弥 大和田 達也 今 野 宏 平 田 将 大	

報告第1号

令和5年度市内公共交通サービスの利用実績について

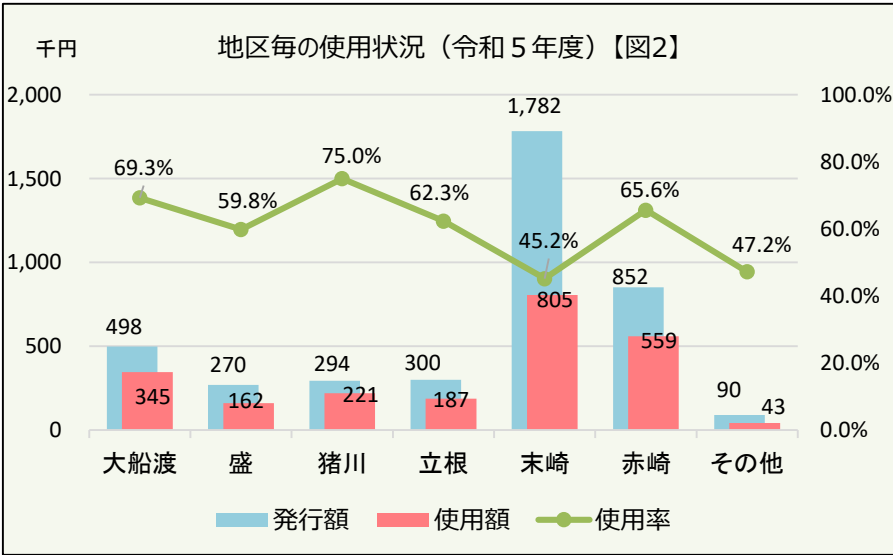
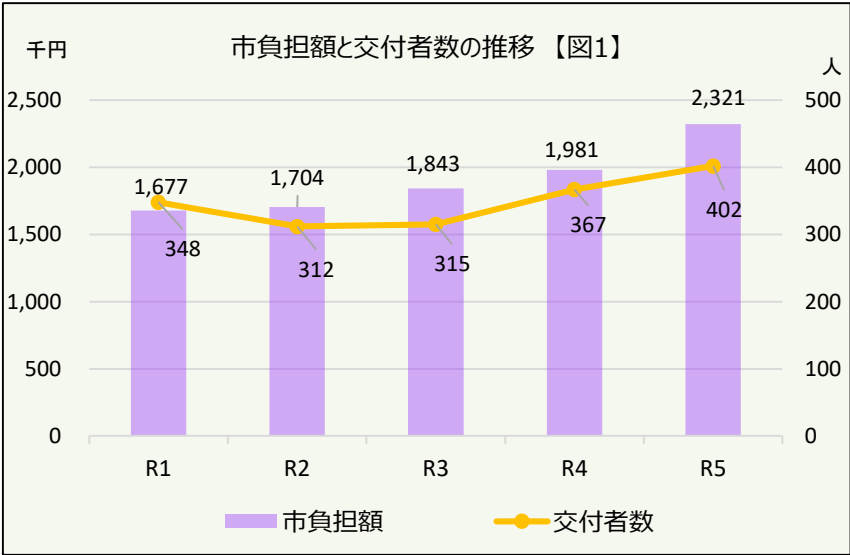
令和5年度市内公共交通サービスの利用実績について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、別紙のとおり報告し、当交通会議の承認を求めます。

令和5年度市内公共交通サービスの利用実績について

資料 1

タクシーチケット配布事業

- 令和5年度のタクシーチケットの交付者数は402人。地区別では、末崎町が最も多く99人、次に大船渡町で83人、赤崎町71人、立根町50人、猪川町49人、盛町45人となっている。発行額は4,086,000円、使用額（市負担額）は2,320,500円、使用率は全体で56.8%となっている。市負担額は対前年比17%増（340千円増）となっている。
- 高齢化や運転免許証の自主返納者の増加により、交付者数、市負担額とも増加傾向にある。
- 地区毎の使用状況で、末崎町が突出しているのは、地元民生委員の積極的な働きかけによるものと考えられ、一方、発行額、使用額ともに他地区に比べ高いものの、使用率は45.2%と最も低くなっている。

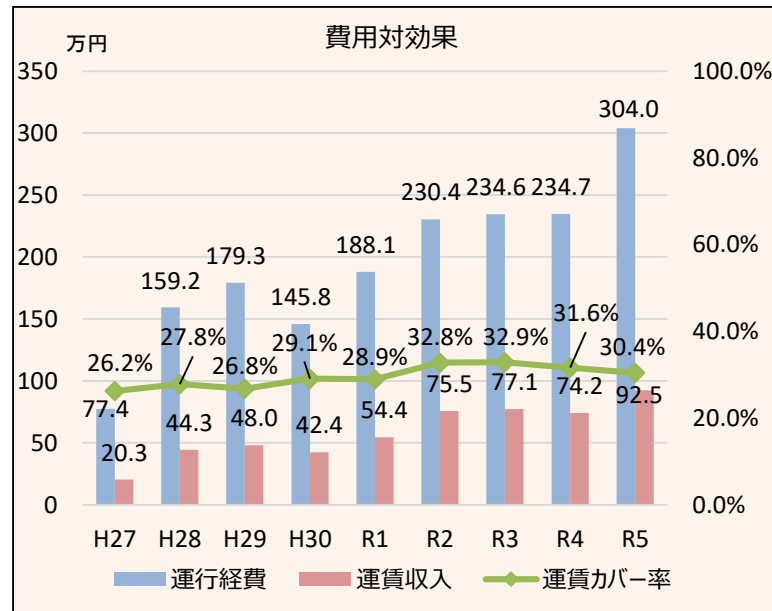
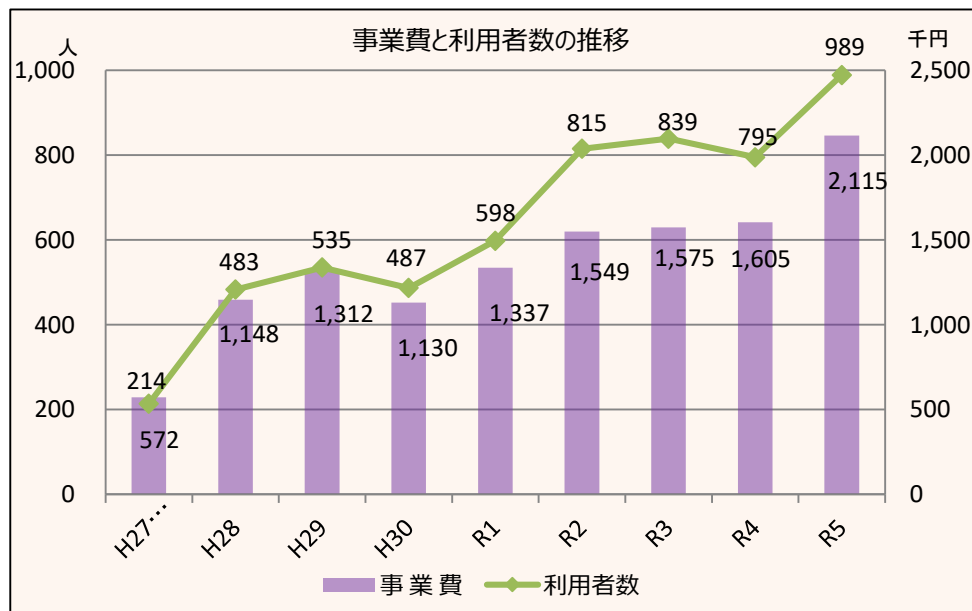


令和5年度	地区	大船渡	盛	猪川	立根	赤崎	末崎	その他	合計
	(枚数)	(12枚)				(24枚)	(36枚)	(36枚)	
交付者数		83人	45人	49人	50人	71人	99人	5人	402人
発行額		498,000円	270,000円	294,000円	300,000円	852,000円	1,782,000円	90,000円	4,086,000円
使用額（市負担額）		345,000円	161,500円	220,500円	187,000円	559,000円	805,000円	42,500円	2,320,500円
使用率		69.3%	59.8%	75.0%	62.3%	65.6%	45.2%	47.2%	56.8%

日頃市地区デマンド交通

- 登録者は、150人（R6.3.31時点）利用者数は延べ989人（前年比194人増）
- 最も利用の多い月は、10月で115人、最も利用の少ない月は、1月で63人となっている。
- 運行経費は3,039,960円、運賃収入は925,000円となっており、運賃カバー率は30.4%となっている。
- 運行日1日あたりの事業費は、9,358円、利用者1人あたりの事業費は、2,138円となっている。

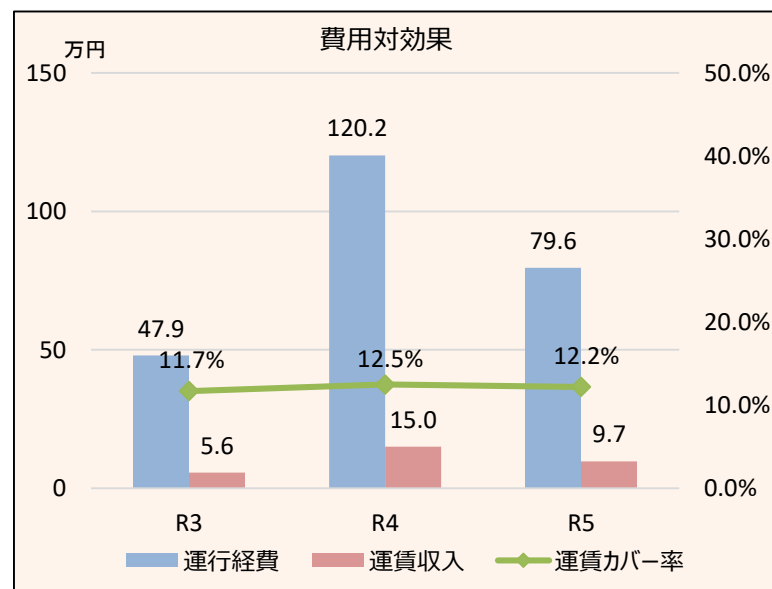
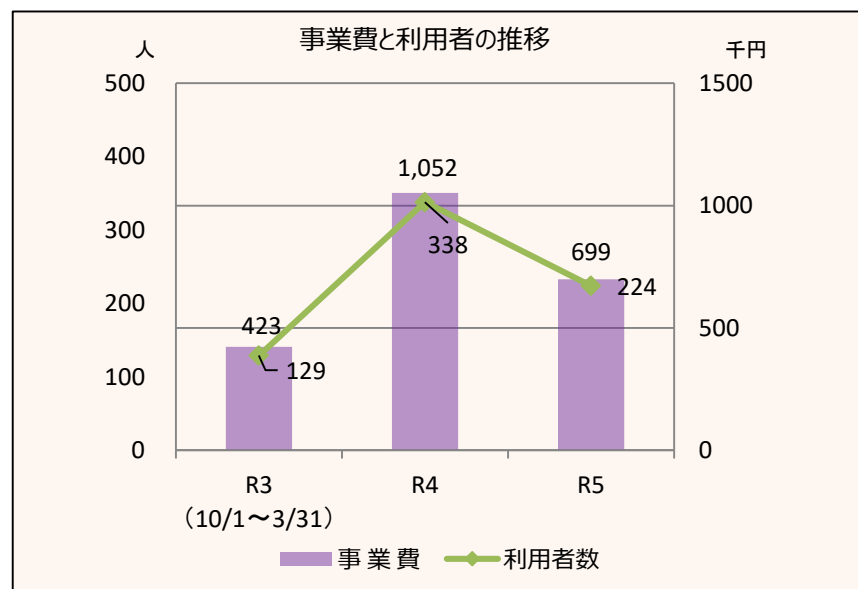
令和5年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行日数(日)	17	20	20	20	20	19	21	17	20	15	18	19	226
利用者数(人)	75	87	74	82	98	106	115	76	81	63	64	68	989
運賃収入(円)	67,250	78,500	67,000	74,000	98,000	104,500	104,000	71,500	76,250	58,500	62,000	63,500	925,000
運行経費(円)	233,130	255,800	244,850	276,130	298,270	312,090	328,940	227,360	241,100	192,070	201,160	229,060	3,039,960
事業費(円)	165,880	177,300	177,850	202,130	200,270	207,590	224,940	155,860	164,850	133,570	139,160	165,560	2,114,960
運行日1日あたりの事業費(円)	9,758	8,865	8,893	10,107	10,014	10,926	10,711	9,168	8,243	8,905	7,731	8,714	9,358
利用者1人あたりの事業費(円)	2,212	2,038	2,403	2,465	2,044	1,958	1,956	2,051	2,035	2,120	2,174	2,435	2,138



越喜来地区デマンド交通実証実験

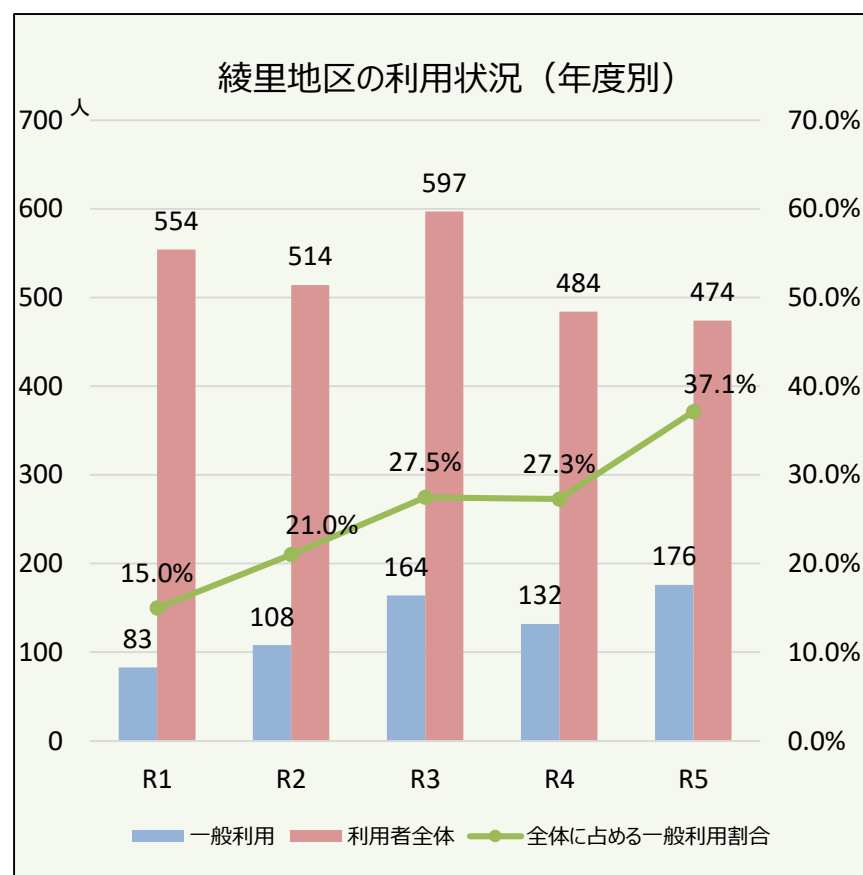
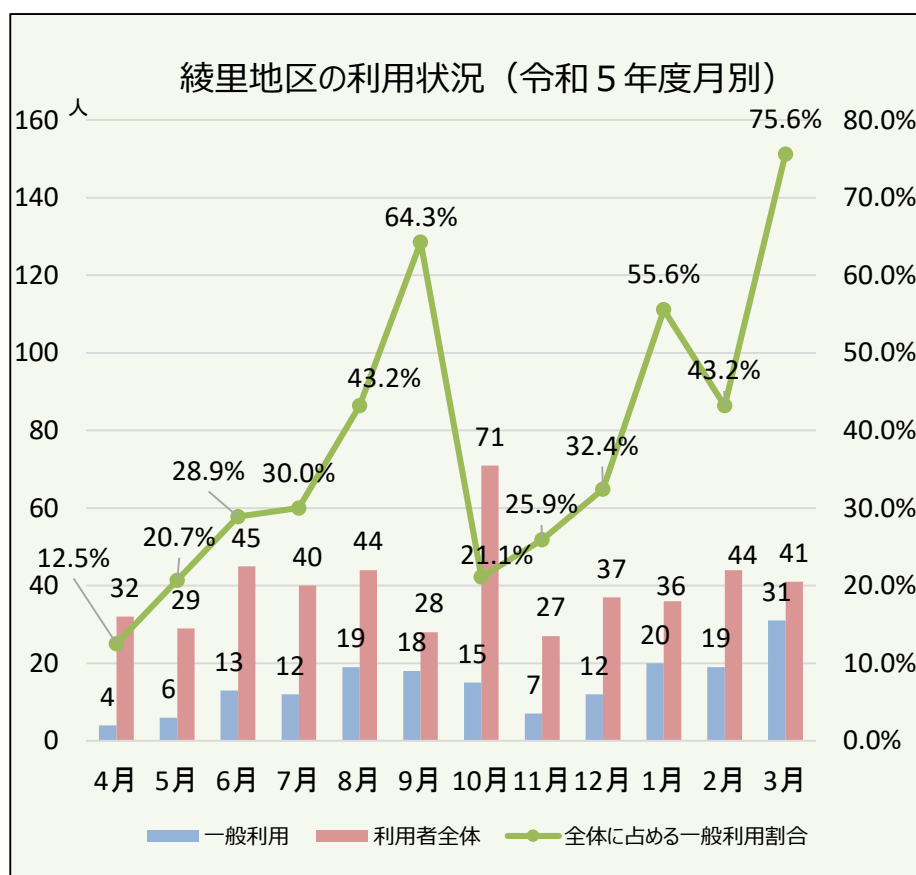
- 登録者は、122人（R6.3.31時点）利用者数は延べ224人（前年比114人減）
- 最も利用の多い月は、6月で24人、最も利用の少ない月は、11月で10人となっている。
- 運行経費は796,250円、運賃収入は97,000円となっており、運賃カバー率は12.2%となっている。
- 運行日1日あたりの事業費は、6,660円、利用者1人あたりの事業費は、3,122円となっている。

令和5年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
運行日数(日)	8	8	10	10	12	10	9	6	8	6	7	11	105
利用者数(人)	22	21	24	21	19	23	23	10	11	11	16	23	224
運賃収入(円)	10,500	10,500	10,500	9,000	8,250	9,500	10,500	3,750	4,000	4,750	5,750	10,000	97,000
運行経費(円)	76,310	69,480	90,330	83,590	74,780	73,480	76,300	38,200	47,010	38,790	59,320	68,660	796,250
事業費(円)	65,810	58,980	79,830	74,590	66,530	63,980	65,800	34,450	43,010	34,040	53,570	58,660	699,250
運行日1日あたりの事業費(円)	8,226	7,373	7,983	7,459	5,544	6,398	7,311	5,742	5,376	5,673	7,653	5,333	6,660
利用者1人あたりの事業費(円)	2,991	2,809	3,326	3,552	3,502	2,782	2,861	3,445	3,910	3,095	3,348	2,550	3,122



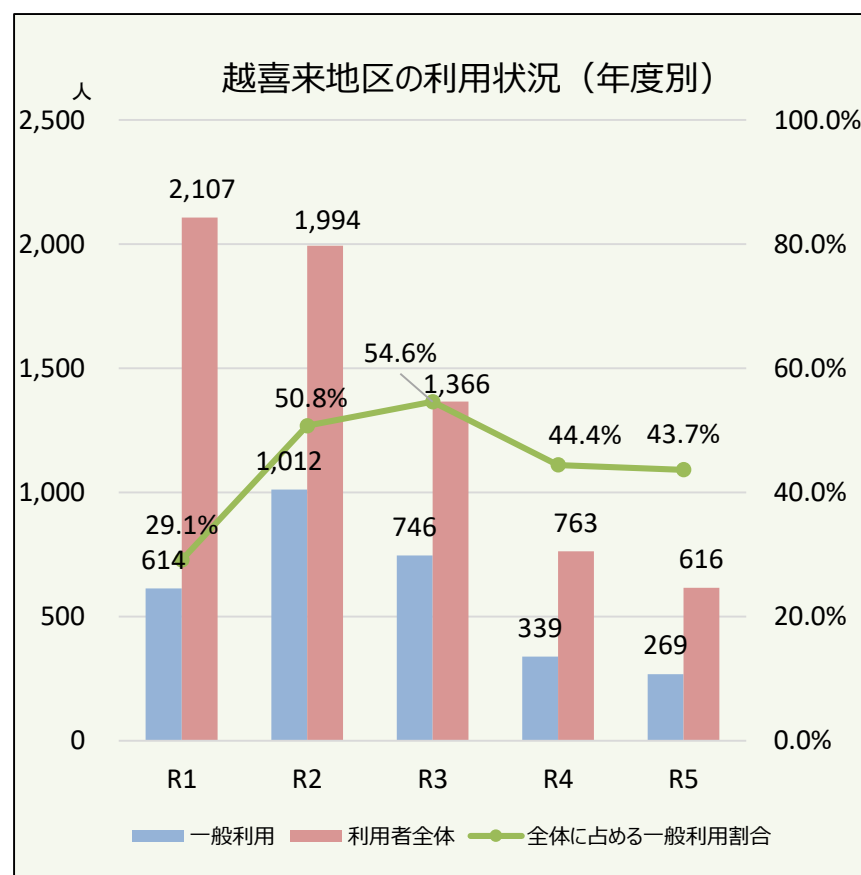
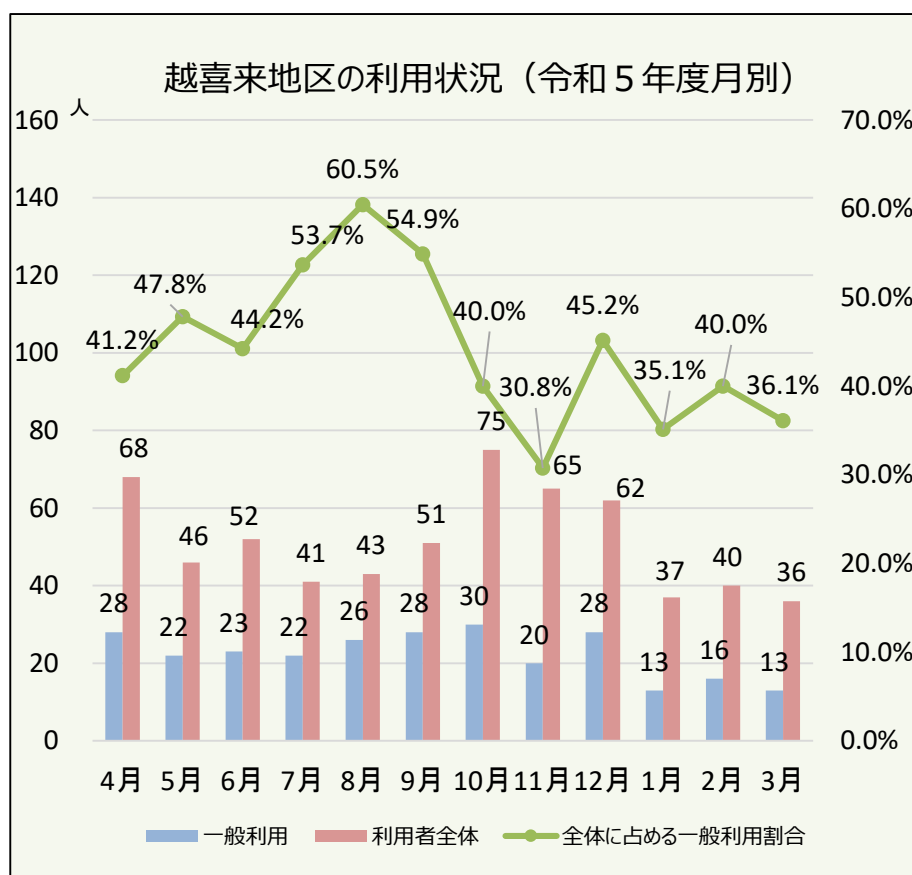
患者輸送車への一般混乗（綾里地区）

- 令和5年度は一般利用が176人（前年度比+33%）、利用者全体が474人（前年度比-2%）で一般利用割合は37.1%（前年度比+9.8%）。
- 令和5年度の一般利用が前年度に比べ増えた要因は、野々前及び岩崎から乗車する一般利用者が増えたことと推測する。（令和4年度の野々前及び岩崎の乗車人数39名。令和5年度の野々前及び岩崎の乗車人数83名。）



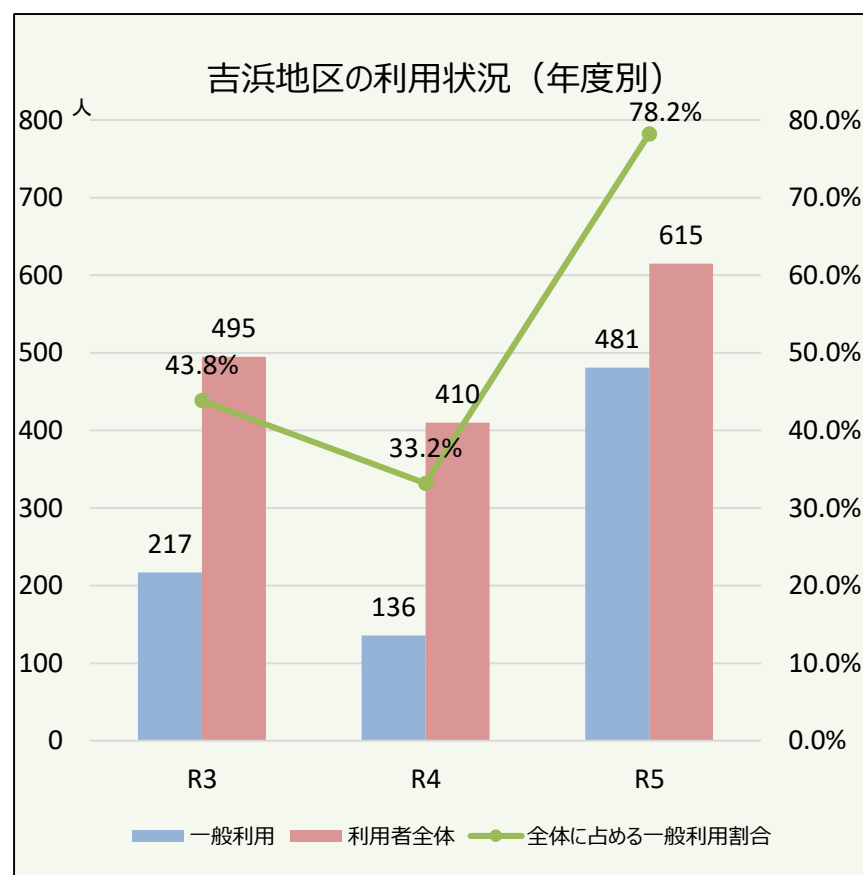
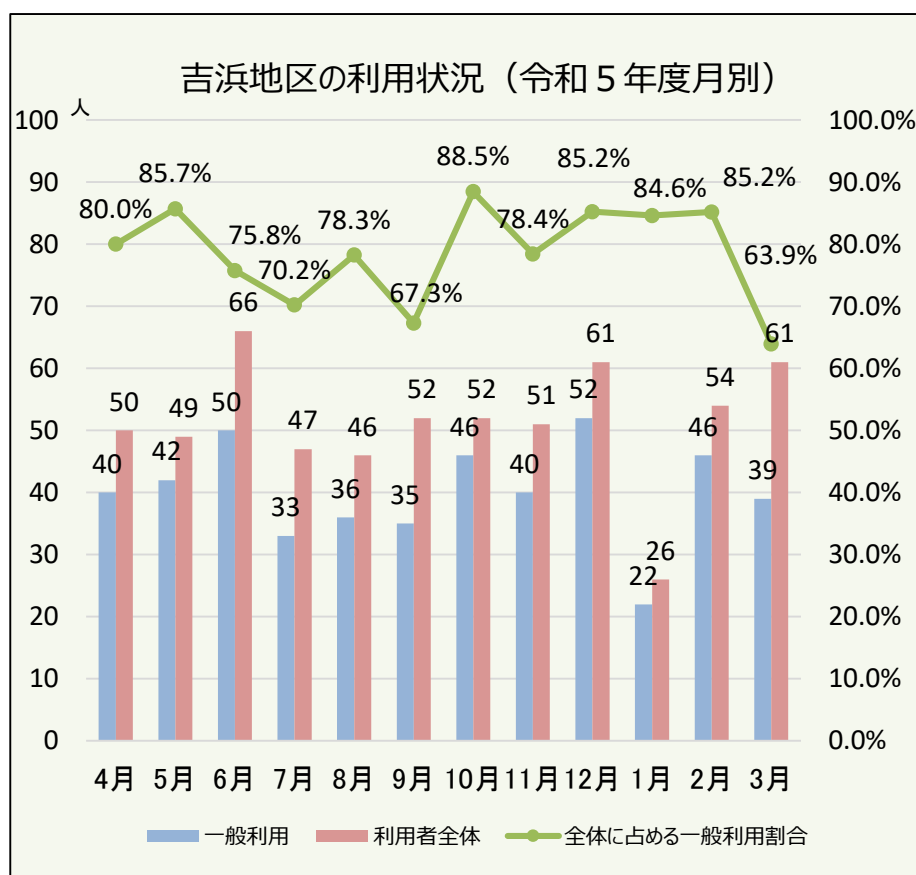
患者輸送車への一般混乗（越喜来地区）

- 令和5年度は一般利用が269人（前年度比-21%）、利用者全体が616人（前年度比-19%）で一般利用割合は43.7%（前年度比-0.7%）。
- 直近5年間で最も一般利用が多かったR2年（1,012人）から一般利用の減少が続いている。R3年10月からの越喜来地区デマンド交通実証実験開始に伴い、浜地区での患者輸送車への一般混乗廃止が要因と推測する。



患者輸送車等への一般混乗（吉浜地区）

- 令和5年度は一般利用が481人（前年度比+354%）、利用者全体が615人（前年度比+150%）で一般利用割合は78.2%（前年度比+55.0%）。
- 令和5年度の一般利用が前年度に比べ増えた要因は、令和5年度から通勤に利用する人が増えたためと推測する。



承認第 1 号

大船渡市地域公共交通計画に係る令和 5 年度取組実績の効果検証について

大船渡市地域公共交通計画に係る令和 5 年度取組実績の効果検証について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第 6 第 3 項の規定により、当交通会議の承認を求めます。

大船渡市地域公共交通計画に係る令和5年度取組実績の効果検証について

資料2

【達成率＝目標年度の直近年度における実績値／目標値×100％。達成区分＝A：90％以上、B＝70％以上90％未満、C＝50％以上70％未満、D＝50％未満】

基本方針及び施策			実施主体	指 標	R7目標値	令和4年度	令和5年度	達成率	達成区分
基本方針1	地域公共交通ネットワークの再編	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 [路線の見直し・改善]	・公共交通会議 ・バス事業者	交通事業者間による改善件数	9件	7件	7件	77.8%	B
				地域内フィーダー系統の利用者数（基石線）※1便当たり	12.0人	11.1人	13.6人	113.3%	A
				地域内フィーダー系統の利用者数（立根田谷線）※1便当たり	4.0人	2.8人	3.6人	90.0%	A
				地域内フィーダー系統の利用者数（綾里外口線）※1便当たり	9.0人	7.8人	8.7人	96.7%	A
				市内路線バスの利用者数	100,000人	55,870人	81,084人	81.1%	B
				市内路線バスの収支率	50.0%	36.6%	35.3%	70.6%	B
		施策② 交通資源を生かした地域内交通の運行 [地域内交通の見直し・改善]	・公共交通会議 ・交通事業者	市内の移動サービスに対する負担額	73,000千円	99,180千円	94,558千円	77.2%	B
				三陸鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金		19,489千円	15,250千円		
				三陸鉄道運営費補助金		29,588千円	31,578千円		
				三陸鉄道強化促進協議会負担金		2,070千円	1,265千円		
				三陸鉄道運行支援交付金(R2～) ※R7目標値には含まれていない		16,281千円	15,180千円		
基本方針2	交通空白地域解消・地域格差の是正	施策① 複数の交通手段の連携によるサービスの提供 [鉄道・BRT・路線バス・タクシー連携サービス]	・公共交通会議 ・交通事業者	交通空白地域の解消率	100.0%	97.2%	97.2%	97.2%	A
		施策② 需要に応じた新たな交通サービスの導入・検討 [デマンド交通運行]	・公共交通会議 ・タクシー事業者						
		施策③ 高齢者のおでかけ支援サービスの導入・検討 [タクシーチケット配布]	・公共交通会議 ・タクシー事業者						
		施策④ 患者輸送車等の有効活用 [患者輸送者への混乗]	・公共交通会議 ・交通事業者						
基本方針3	交通拠点・環境の改善	施策① 各交通手段の乗り継ぎ拠点づくり [乗り継ぎ拠点の環境整備]	・公共交通会議 ・交通事業者	公共交通利用者の満足度	50.0%	29.8%	33.9%	67.8%	C
		施策② 情報の見やすさ・分かりやすさの改善 [バス停提供情報の更新]	・公共交通会議 ・交通事業者						
基本方針4	分かりやすい・便利な交通環境づくり	施策① 公共交通の分かりやすい情報の提供・発信 [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]	・公共交通会議 ・交通事業者	地域公共交通の認知度	80.0%	64.2%	66.3%	82.9%	A
		施策② 公共交通を利用しやすい環境の整備 [運賃体系の見直し]	・公共交通会議 ・交通事業者	新しい交通サービスの導入件数	5件	4件	4件	80.0%	A
基本方針5	まちづくりと交通の連携	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 [企画乗車券の開発・販売]	・公共交通会議 ・観光事業者 ・交通事業者	休日における公共交通利用率	10.0%	6.3%	5.9%	59.0%	C
		施策② まちづくりとの整合を図った交通体系の構築 [交通ネットワークの見直し・改善]	・公共交通会議 ・交通事業者						
基本方針6	地区・地域との連携・協働	施策① 地区・地域との共同による公共交通の利用促進 [意見交換会・ワークショップ等の開催]	・公共交通会議 ・交通事業者 ・地域(市民)	地区・地域との共同事業の実施件数	5件	3件	3件	60.0%	C
		施策② 福祉事業等と連携した公共交通の利用促進 [福祉事業等との連携した利用促進]	・公共交通会議 ・交通事業者 ・市役所	公共交通利用促進策の実施件数	5件	4件	4件	80.0%	B
		施策③ モビリティマネジメントの推進 [乗り方教室等モビリティマネジメントの実施]	・公共交通会議 ・交通事業者 ・地域(市民)						

基本方針及び施策			施策内容	取組実績の概要	今後の方針
基本方針1	地域公共交通ネットワークの再編	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 [路線の見直し・改善]	●利用者の利便性向上や更なる交流活性化に向け、交通結節点である「盛駅」や「大船渡駅」において各交通手段（鉄道、BRT、路線バス等）の接続を改善し、目的に適した路線に見直します。 ●路線バスの利用者の多くは、高齢者や通院患者、免許を保有しない学生であり、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。	●各交通手段の目的に適した路線の見直しについて、交通事業者等と事務レベルの意見交換を行ったが、改善や見直しには至らなかった。 ●末崎地区の路線バス利用者からの聞き取り調査を実施するとともに、交通事業者等と運行ダイヤの見直しについて協議・検討し、次年度の見直しに向けた調整を行った。 ●コロナ5類への移行によりR5の市内路線バスの利用者数は大幅に増加したが、収支率が減少した理由は、燃料高騰の影響によるものと推測される。	●一体的な交通サービスが提供できるよう、引き続き、路線の再編や運賃体系の見直しなどを交通事業者等と協議・検討していく。 ●利用の少ない区間や時間帯があることから、利用実態に応じたダイヤの見直しを交通事業者等と協議・検討していく。
		施策② 交通資源を生かした地域内交通の運行 [地域内交通の見直し・改善]	●各交通手段の役割を明確化し、分かりやすく効率的な交通体系への見直し・改善を図ります。 ●既存路線バスを幹線交通（市と隣接市町との間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。	●現状の交通サービスの効果検証を図るため、公共交通サービス利用者（651名）を対象にアンケート調査を実施した。（別添資料1） アンケート調査対象者 【デマンド交通登録者：213名】 【タクシーチケット会員：378名】 【患者輸送車利用者：60名】 ●交通サービスの維持のため市内路線バスへの補助、地域内交通等の維持確保に努めた。 【日頃市デマンド：延べ利用者989人】 【越喜来デマンド：延べ利用者224人】 【タクシーチケット：交付者数402人】 ●利用の少ない路線の見直しや、地域内交通の再編（市内循環バス等）に向けて、バス事業者との意見交換を行った。【R6.3月】	●アンケート調査結果を踏まえ、地域全体のバランスを考慮しながら、地域内交通（デマンド交通、タクシーチケット配布）の運行内容等の見直しや、各公共交通機関の利用者増加に向けた利用促進策について、関係機関と引き続き協議検討していく。 ●市内路線バスについては、バス路線の経路や便数等の効率化など、利用の少ない路線の見直しを含め市全体の交通体系のあり方を検討していく。
基本方針2	交通空白地域解消・地域格差の是正	施策① 複数の交通手段の連携によるサービスの提供 [鉄道・BRT・路線バス・タクシー連携サービス]	●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み合わせる利用運賃体系を提供することにより、移動の選択肢増加や利便性向上を図り、公共交通の活性化につなげます。	●各交通手段を組み合わせる移動できる交通サービスについて交通事業者等と事務レベルの意見交換を行ったが、改善や見直しには至らなかった。 ●利用運賃体系の提供について、交通事業者等と事務レベルの意見交換を行ったが、改善や見直しには至らなかった。	●輸送資源を有効活用し、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。 ●交通資源を組み合わせる運賃体系については、市全体の交通体系の見直しと合わせて、乗り継ぎ割引など、交通事業者等と検討を進めていく。
		施策② 需要に応じた新たな交通サービスの導入・検討 [デマンド交通運行]	●交通空白地域が分散し、各地域における移動の需要や目的が異なる中で、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。	●新たに末崎地区でのデマンド交通の導入を検討するため、路線バスの乗降調査や聞き取り調査を実施するとともに、交通事業者や地域と意見交換を行った。【R5.12月、R6.2月】 ●市民の移動手段の確保を図るため、引き続き日頃市地区及び越喜来地区においてデマンド交通を運行した。	●末崎地区でのデマンド交通の運行開始や既存運行地区の内容改善を図るほか、各地域の実情に合わせた交通サービスの導入を引き続き検討していく。 ●利用実態に合わせ持続可能な運行ができるよう、引き続き運行事業者と調整を図りながら実施していく。
		施策③ 高齢者のおでかけ支援サービスの導入・検討 [タクシーチケット配布]	●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、改善を検討します。	●高齢者の外出機会の創出を図るため、引き続きタクシーチケット配布事業を行ったが、地域主体による交通サービスの導入までは至らなかった。 ●庁内会議において、タクシーチケット配布事業の見直し等について協議検討を行った。【R5.5月】	●地域主体による交通手段については、地域の支え合いによるコミュニティカーシェアリング等の検討など、引き続き関係部署や地域・交通事業者と検討していく。 ●タクシーチケットについては、今後ますます増加が見込まれる移動が困難となる高齢者に対応した交通サービスを総合的に検討していく。 ●市としての公共交通の方針や課題等整理した上で、福祉部署等との連携について引き続き検討していく。
		施策④ 患者輸送車等の有効活用 [患者輸送者への混乗]	●地域内での交通環境格差の是正に当たり、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。	●引き続き既存の交通サービスである患者輸送車への一般混乗を実施した。 【綾 里：474人（うち一般176人）】 【越喜来：616人（うち一般269人）】 【吉 浜：615人（うち一般481人）】	●患者輸送車の有料化やデマンド交通への移行など引き続き検討していく。
基本方針3	交通拠点・環境の改善	施策① 各交通手段の乗り継ぎ拠点づくり [乗り継ぎ拠点の環境整備]	●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。	●交通結節点である盛駅では、待合室内にクリスマスツリーを設置し、利用者の賑わいを創出した。【R5.11月～R5.12月】 ●JR大船渡線BRTの大船渡駅等を、イルミネーションで装飾し、大船渡駅周辺の賑わいを創出した。【R5.12月～R6.1月】 ●交通機関同士の接続性向上やアクセス時間短縮を図るため、速達性の高い便の設置などJRのダイヤ改正等に係る要望を実施した。	●可能な限り利用者のニーズに対応した移動サービスを提供できるよう、交通事業者と連携して接続性の向上と利用しやすい環境づくりに努めていく。 ●利便性の向上に向け、利用実態に応じたダイヤ等の見直しについて、交通事業に要望していく。
		施策② 情報の見やすさ・分かりやすさの改善 [バス停提供情報の更新]	●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。	●利便性の向上を図るため、各バス停留所への路線図等の表示を行い、利用しやすい環境づくりを実施した。	●利用者目線に立った交通環境づくりに努めていく。

基本方針及び施策			施策内容	取組実績の概要	今後の方針
基本方針４	分かりやすい・便利な交通環境づくり	施策① 公共交通の分かりやすい情報の提供・発信	●現状の利用者の見直し・改善要望を速やかに実現するとともに、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）や乗り案内等の情報提供資料の作成を行います。	●現状の交通サービスの効果検証を図るため、公共交通サービス利用者（651名）を対象にアンケート調査を実施した。（別添資料1） 【デマンド交通登録者：213名】 【タクシーチケット会員：378名】 【患者輸送車利用者：60名】	●市全体の交通体系の見直しと合わせて、公共交通マップの作成を検討していく。
		[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]	●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方法について検討を行います。	●新たなツールを活用した交通案内について交通事業者等と事務レベルで意見交換を行ったが、改善や見直しには至らなかった。	●公共交通を利用する人が迷わずに目的地に着けるように情報提供の充実を図るとともに、交通事業者と連携しインターネットを活用した交通案内の情報提供について検討していく。
		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、買い物や通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。	●デマンド交通の乗合割引の導入について地域や交通事業者と検討を行った。	●機会を捉えながら、交通事業者と情報交換を行い、各交通手段の割引運賃の導入について検討していく。
		[運賃体系の見直し]	●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。	●ICカードの導入について交通事業者等と協議・検討したが、導入には至らなかった。	●他市等の事例を参考に、地域の交通需要や実情に合ったシステムの導入を検討していく。 ●交通D X ・G X など新たな技術の活用やA I デマンド交通の導入等も視野に入れながら、新たな交通サービスについて引き続き検討していく。
基本方針５	まちづくりと交通の連携	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。	●新たな交通サービスの導入について交通事業者等と事務レベルで意見交換を行ったが、導入には至らなかった。	●機会を捉えながら、観光事業者や交通事業者と情報交換を行い、企画乗車券等の開発や観光二次交通等について検討していく。
		[企画乗車券の開発・販売]	●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。	●新たな観光二次交通の導入について交通事業者等と事務レベルで意見交換を行ったが、導入には至らなかった。	●交通資源を生かした観光二次交通の導入について関係部署と連携し調査検討していく。
		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。	●A I デマンド交通の導入可能性に向けた調査研究のため、先進地事例（チョイソコにのへ）を視察し理解を深めた。【R5. 11月】	●他市等の事例を参考に、地域の交通需要や実情に合ったシステムの導入を検討していく。
		[交通ネットワークの見直し・改善]	●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。	●結節点の改善について交通事業者等と事務レベルで意見交換を行ったが、改善や見直しには至らなかった。	●交通事業者と連携して接続性の向上と利用しやすい環境づくりに努めていく。
基本方針６	地区・地域との連携・協働	施策① 地区・地域との共同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。	●越喜来地区デマンド交通の利用状況等について、地域との意見交換会を実施した。【R5. 8月】 ●蛸ノ浦地区において、市の公共交通施策等についての現状を説明し、公共交通に対する意識の醸成を図った。【R5. 10月】	●地域の実情に合わせた持続可能な交通サービスの確保を図るため、既存の交通サービスに加え、地域住民が主体となった交通手段についても検討していく。
		[意見交換会・ワークショップ等の開催]	●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。	●地元企業や商店街等と連携した交通サービス等の先進事例の把握に努めた。	●公共交通の利用促進に向け、企業や団体等と連携・協働した取り組みの可能性について、調査研究に努めていく。
		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。	●庁内会議において、タクシーチケット配布事業の見直し等について協議検討を行った。【R5. 5月】	●市としての公共交通の方針や課題等整理した上で、福祉部署等との連携について引き続き検討していく。
		[福祉事業等との連携した利用促進]	●高齢者の公共交通の利用促進により、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。	●県内自治体における運転免許証自主返納を進めるための施策等について情報収集を行った。	●情報収集に努め、高齢者の免許返納の促進に向けた対策として、交通安全施策との連携を図っていく。
		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分からない」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。	●市内N P O 団体が参加した岩手県交通のバスの乗り方教室を支援し、公共交通の利用促進を図った。【R5. 11月】	●公共交通の使い方が分からない利用者の解消を図るため、B R T ・路線バス・鉄道などの乗り方教室を交通事業者と連携して実施していく。
		[乗り方教室等モビリティマネジメントの実施]	●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。	●蛸ノ浦地区において、市の公共交通施策等についての現状を説明し、公共交通に対する意識の醸成を図った。【R5. 10月】	●各地域において、公共交通の現状を説明するなど公共交通利用者への意識変容の働きかけに取り組んでいく。

令和5年度大船渡市地域公共交通会議収入支出決算について

令和5年度大船渡市地域公共交通会議収入支出決算について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の承認を求めます。

令和5年度大船渡市地域公共交通会議 収入支出決算書

《収 入》

(単位:円)

款	項	予 算 額 (A)	決 算 額 (B)	比 較 (B)-(A)	摘 要
1 補 助 金		255,000	255,000	0	
	1 補 助 金	0	0	0	
	2 負 担 金	255,000	255,000	0	大船渡市負担金
2 雑 収 入		0	1	1	
	1 雑 収 入	0	1	1	決算利息
3 繰 越 金		183,536	183,536	0	
	1 繰 越 金	183,536	183,536	0	繰越金
合 計		438,536	438,537	1	

《支 出》

(単位:円)

款	項	予 算 額 (A)	決 算 額 (B)	比 較 (B)-(A)	摘 要
1 事 務 局 費		103,000	110,339	7,339	
	1 旅 費	40,000	53,835	13,835	会議等出席旅費
	2 賃 借 料	2,000	0	△ 2,000	
	3 消 耗 品 費	1,000	0	△ 1,000	
	4 通信運搬費等	50,000	48,984	△ 1,016	振込手数料 16,640 郵送料 32,344
	5 会 議 費	10,000	7,520	△ 2,480	
2 報 酬 費		240,000	115,000	△ 125,000	
	1 報 酬 費	240,000	115,000	△ 125,000	委員報酬
3 事 業 費		0	0	0	
	1 委 託 料	0	0	0	
4 予 備 費		95,536	0	△ 95,536	
	1 予 備 費	95,536	0	△ 95,536	
合 計		438,536	225,339	△ 213,197	

収入済額 438,537円 － 支出済額 225,339円 ＝ 差引残額 213,198円

監 査 報 告 書

令和5年度大船渡市地域公共交通会議会計の諸帳簿、証書類を監査した結果、
適正に処理されていることを確認したので、報告いたします。

監査年月日 令和6年5月8日（水）

監 査 場 所 三陸鉄道㈱大船渡派出所及び千葉梅商店

令和6年 6 月 26 日

監 事 山 蔭 康 明



監 事 千 葉 エツ子



地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）の実施について

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）の実施について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）の実施について

1 事業の趣旨

当市では、令和元年5月31日をもって市内の応急仮設住宅の入居者が全員退去したことから「特定被災地域公共交通調査事業」が補助対象外となり、現在は、国庫補助メニューである「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し、市民の移動手段を存続しております。

昨年、計画認定を受けた「地域内フィーダー系統確保維持計画」については、市が認定申請を行い、交付申請については、補助対象事業者である岩手県交通㈱が行っていましたが、地域交通法等の改正により、令和6年10月以降の運行からは、計画の認定申請及び交付申請ともに当交通会議が行うこととなりました。

なお、これまでは、補助対象事業者である岩手県交通㈱に対して国から直接補助されていましたが、令和6年度からは、当交通会議を経由して補助する形となります。

2 事業実施期間

令和6年10月1日～令和7年9月30日まで

3 運行を存続する路線

(1) 路線名 碁石線、立根田谷線、綾里外口線

<碁石線の見直し内容>

- ・碁石海岸～丸森間を廃止し、丸森～立根間は残す。
- ・補助外路線の丸森立根線と統合し、碁石線から丸森立根線に名称変更する。

※認定済みのフィーダー系統については、経路変更しても引き続き補助系統として扱うことが可能。

※大船渡市地域公共交通計画で位置付けているフィーダー系統の記載内容の変更が必要。

(2) 運行予定者 岩手県交通株式会社

地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施について

地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第 6 第 3 項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）の実施について

1 事業の趣旨

令和 7 年度中に次期地域公共交通計画（令和 8 年度～令和 12 年度）を策定するために必要なデータ収集や現計画の取組状況の分析調査を行うものです。この調査事業に対しては、国庫補助金を充てることとし、4 月 23 日付けで国から交付決定通知を受けているところです。

2 事業実施期間

交付決定日以降～令和 7 年 9 月 30 日まで

3 名称

大船渡市地域公共交通計画効果検証業務

4 内容

- (1) 地域特性および地域公共交通の現状整理と効果検証
 - ・現況データを整理し、そのデータに基づき検証する
- (2) 課題の整理及び次期地域公共交通計画の内容検討
 - ・デジタル技術の活用を踏まえた交通体系を検討する
- (3) 協議会の開催等
 - ・交通事業者間との調整など

5 業務委託先

未定（8 月頃までに決定する予定）

末崎地区デマンド交通実証実験の実施について

末崎地区デマンド交通実証実験の実施について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

末崎地区デマンド交通実証実験の実施について

1 事業の趣旨

末崎地区は、令和4年12月29日をもって岩手県交通㈱が運行していた「細浦経由高田線（竹駒駅～立根）」が廃止されたことを受け、地域住民の移動需要に合った交通サービスについて、地域との話し合いを重ね、代替交通としてデマンド交通を導入することで合意が得られたところです。

なお、デマンド交通実証運行にあたり、1運行当たりの乗合率の向上により、利用者の料金負担の軽減と利用率の向上を図るとともに、運行経費を縮減するため「乗合割引」と、高校生の通学利用も考慮した「通学割引」を実施します。

2 事業実施期間（運行期間）

令和6年10月1日（予定）～令和7年3月31日

※土日、祝祭日及び12月29日～1月3日は運休とします。

※運輸局からは令和7年9月30日までの1年間で認定を受ける予定です。

3 運行区域

末崎地区内に加え、末崎地区で乗降する場合に限り、マイヤ大船渡店、大船渡病院、大船渡市役所、盛駅で乗降可とします。

4 運行方式

利用者の自宅等と目的地間の運行

5 利用方法

利用者は、事前に登録を行い、乗車前日までに予約センターに予約を入れ、キャンセルする場合も予約センターへ連絡します。

- ・午前の便を利用する場合は前日の17:00までに予約
- ・午後の便を利用する場合は当日の11:00までに予約

6 運賃

(1) 普通運賃

末崎地区内			500円／回
末崎地区	⇔	マイヤ大船渡店	1,500円／回
末崎地区	⇔	大船渡病院・大船渡市役所・盛駅	2,000円／回

(2) 小学生以下の料金

- ・就学前児童：無料
- ・小学生：半額

※小学生以下が利用する場合は、保護者の同伴を原則とします。

(3) 運賃割引について

- ・身体障がい者及び知的障がい者、精神障がい者に対する割引、児童福祉法の適用を受ける者に対する割引は、5割引を適用します。
- ・通学で利用する場合は、学割として5割引を適用します。

(4) 乗合割引について

- ・2人以上で乗合する場合は、運賃の2割を割引きます。

7 運行ダイヤ

	1 便	2 便	3 便	3 便
行き（末崎地区発）	6:45	8:30	10:00	13:30
帰り（大船渡地区・盛地区発）	12:00	15:00	18:00	

（※利用予約がない場合は運行しません。）

※ 道路運送法（抜粋）

（乗合旅客の運送）

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

【地域公共交通会議に協議する事項】

①区域運行に係る事業計画等に関すること（道路運送法第5条関係）

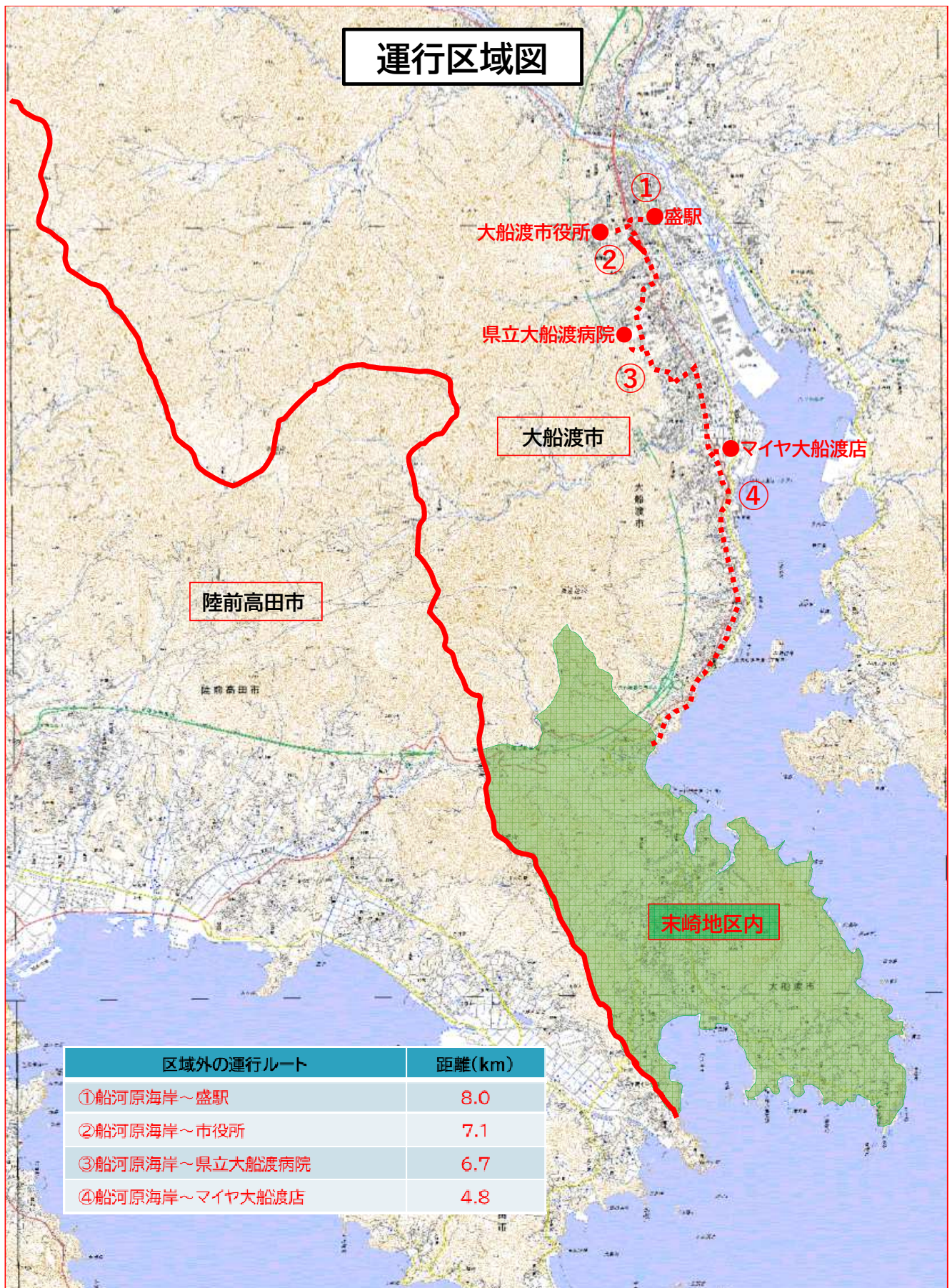
・営業区域 ・系統及び運送区間 ・運行時間帯等

②運賃に関すること（道路運送法第9条関係）

【協議後の流れ】

地域公共交通会議の合意が得られ次第、運行事業者に対し、「協議が調っていることの証明書」を交付し、運輸局へ各種申請を行います（標準処理期間は、概ね2カ月程度）

運行区域図



末崎地区の路線バス（碁石線）の見直しについて

末崎地区の路線バス（碁石線）の見直しについて、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

末崎地区の路線バス（碁石線）の見直しについて

1 見直し理由

市内路線バスの碁石線（碁石海岸～立根）については、BRTと路線が一部重複していることや、利用状況が低調なこと、市の財政負担が増加し続けていることから、デマンド交通導入と並行して運行内容の見直しを検討した結果、地域の合意が得られたことから、末崎地区デマンド交通実証実験の運行開始に合わせて、路線の短縮（碁石海岸～丸森の区間を廃止）を行うものです。

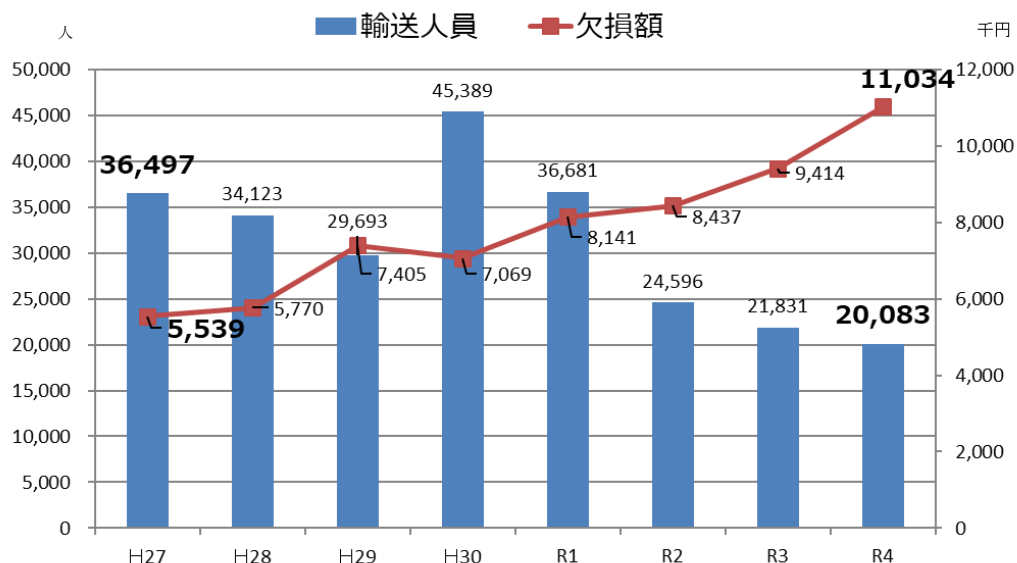
2 見直し後の運行開始日

令和6年10月1日（予定）から

3 碁石線の輸送人員と欠損額

市内路線バスは、碁石線のほか、丸森立根線、綾里外口線、立根田谷線の4路線がありますが、これらの路線は、路線廃止代替バスとして、路線の赤字分を市が補助し、運行事業者へ運行を依頼している路線となっています。

下記グラフのとおり、輸送人員は年々減少が続いており、欠損額（運行に係る赤字補填額）は増加し続けている状況です。



4 末崎地区の地域公共交通

地域内交通	運 行 内 容
デマンド交通実証運行	・ 令和 6 年 10 月から実証運行開始
市内路線バス（碁石線）	・ 令和 6 年 9 月まで運行 ・ 令和 6 年 10 月から路線短縮（碁石海岸～丸森の区間を廃止）
J R 大船渡線 B R T	・ 変更なし（細浦駅、碁石海岸口駅）
タクシーチケット事業	・ 令和 6 年 10 月からは利用不可（R6. 5 月末の配布者数 100 人）

5 碁石線の路線短縮

市内 4 路線のうち、碁石線、立根田谷線、綾里外口線の 3 路線は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し、市民の移動手段として存続していましたが、丸森立根線については、碁石線と路線の一部が重複していることから、フィーダー補助の対象に含まれませんでした。

そこで令和 6 年 10 月から、碁石線と丸森立根線の 2 つの路線を統合し、新たに丸森立根線としてフィーダー補助の認定申請（対象路線の名称変更、認定済みフィーダー系統の経路変更）を行うとともに、「デマンド交通」の導入により、利便性の低下を最小限に抑えながら、市の財政負担の軽減にもつなげるものです。

越喜来地区デマンド交通の本格運行について

越喜来地区デマンド交通の本格運行について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

越喜来地区デマンド交通の本格運行について

1 継続理由

令和3年10月1日から実証実験を行ってきましたが、道路運送法により実証実験として運行できるのは3年間（令和6年9月30日まで）となっております。

越喜来地区のデマンド交通は、岩手県交通㈱が運行していた路線バスの「崎浜線」が廃止されたことを受け、崎浜地域等の生活交通を確保するため、代替交通として導入したものであり、移動手段のない高齢者等にとって必要不可欠なものとなっていることから、令和6年10月1日以降も継続して実施しようとするものです。

2 本格運行の開始日

令和6年10月1日（予定）から

3 利用状況

令和4年10月1日からは、新たに三陸町越喜来にある「三陸屋」を乗降場所に追加するなど、運行内容を見直しながら実施してきたところです。令和4年度の延べ利用者は338人でしたが、令和5年度は定期利用者の使用休止により延べ利用者が224人と大幅に減少しました。

今後も引き続き、地域と相談しながら、デマンド交通利用者の増加に努めます。

【利用状況の推移】

項 目	R3	R4	R5	前年度比較
運行日数（日）	78	177	105	-41%
運行回数（回）	109	289	195	-33%
乗合発生率	17%	16%	13%	-3%
延べ利用者数（人）	129	338	224	-34%
運賃収入（円）	55,750	149,750	97,000	-35%
運行経費（円）	224,300	625,780	460,250	-26%
運行管理費（円）	255,000	576,000	336,000	-42%
事業費（円）	423,550	1,052,030	699,250	-34%
実利用者数（人）	16	21	18	-14%
登録者数（人）	114	122	122	増減なし
利用率	14%	17%	15%	-2%

議案第6号

日頃市地区及び越喜来地区デマンド交通の運行内容の見直しについて

日頃市地区及び越喜来地区デマンド交通の運行内容の見直しについて、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

日頃市地区及び越喜来地区デマンド交通の運行内容の見直しについて

1 見直し理由

令和6年10月から末崎地区デマンド交通実証運行において、「乗合割引」「通学割引」を適用することから、日頃市地区及び越喜来地区においても同様の割引を実施するものです。

2 見直し後の運行開始日

令和6年10月1日（予定）から

3 割引内容

種 類	内 容
乗合割引	乗合が発生した場合は、2割引を適用する。
通学割引	通学で利用する場合は、5割引を適用する。

令和 6 年度大船渡市地域公共交通会議収入支出予算（案）について

令和 6 年度大船渡市地域公共交通会議収入支出予算について、大船渡市地域公共交通会議設置要綱第 6 第 3 項の規定により、当交通会議の議決を求めます。

令和 6 年度大船渡市地域公共交通会議 収入支出予算書

《収入の部》

(単位：円)

款	項	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比 較 (A) - (B)	説 明
1 補 助 金		15,541,000	255,000	15,286,000	
	1 補 助 金	14,334,000	0	14,334,000	国庫補助金 フィーター補助金 13,334,000 調査事業補助金 1,000,000
	2 負 担 金	1,207,000	255,000	952,000	大船渡市負担金
2 雑 収 入		1	0	1	
	1 雑 収 入	1	0	1	
3 繰 越 金		213,198	183,536	29,662	
	1 繰 越 金	213,198	183,536	29,662	繰越金
合 計		15,754,199	438,536	15,315,663	

《支出の部》

(単位：円)

款	項	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比 較 (A) - (B)	説 明
1 事 務 局 費		123,000	103,000	20,000	
	1 旅 費	60,000	40,000	20,000	会議等出席旅費
	2 賃 借 料	2,000	2,000	0	駐車料
	3 消 耗 品 費	1,000	1,000	0	事務用品等
	4 通信運搬費等	50,000	50,000	0	振込手数料、郵送料
	5 会 議 費	10,000	10,000	0	
2 報 酬 費		240,000	240,000	0	
	1 報 酬 費	240,000	240,000	0	委員報酬
3 事 業 費		15,336,000	0	15,336,000	
	1 委 託 料	2,002,000	0	2,002,000	調査事業費
	2 運 行 費	13,334,000	0	13,334,000	路線バス事業者への運行費補助
4 予 備 費		55,199	95,536	△ 40,337	
	1 予 備 費	55,199	95,536	△ 40,337	
合 計		15,754,199	438,536	15,315,663	

各款項において、不足が生じた場合は、他の項目から流用することとします。

市交通サービス利用者アンケート調査の結果について

1. 概要

市が実施する各種交通サービスの利用実態や利用者の意見を把握することを目的に、アンケート調査を行った。

2. 調査対象の交通サービス

- (1) タクシーチケット配布事業
- (2) 日頃市地区デマンド交通
- (3) 越喜来地区デマンド交通実証実験
- (4) 患者輸送車への一般混乗（綾里地区、越喜来地区、吉浜地区）

3. 調査期間

令和5年12月15日～令和6年1月19日

4. 調査方法

担当部署より各種交通サービスの利用者へアンケート調査票を郵送または手渡しで配布し、利用者がアンケートを記入した後に担当部署へ郵送する。

5. アンケートの内容

別紙アンケート調査票を参照のこと。

6. アンケートの回収率

交通サービス		アンケート 配布数（枚）	アンケート 回収数（枚）	回収率
タクシーチケット配布事業		378	227	60%
日頃市地区デマンド交通		99	36	36%
越喜来地区デマンド交通実証実験		114	40	35%
患者輸送車への一般混乗	綾里地区	20	3	15%
	越喜来地区	20	1	5%
	吉浜地区	20	2	10%

6. アンケート調査結果

(1) タクシーチケット配布

問1 ①年齢

「80歳代」が約72%と最も多い。

回答	回答数	回答率
70歳代	36	16%
80歳代	163	72%
90歳以上	26	11%
未記入	2	1%
合計	227	100%

問1 ②お住まい

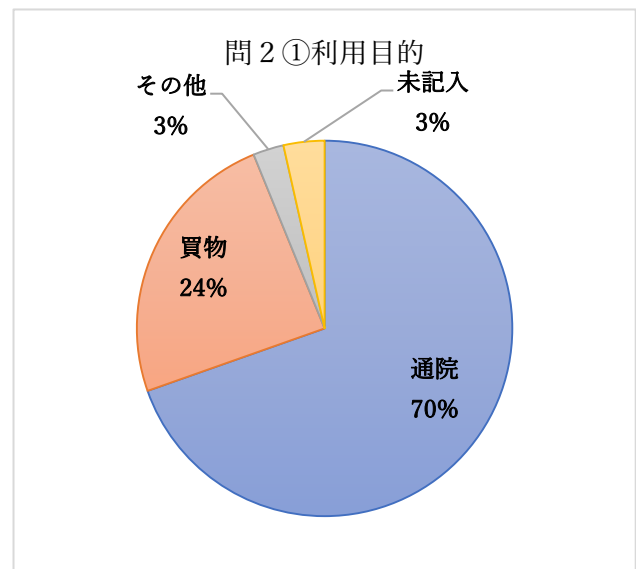
「大船渡町」が約24%と最も多い。

回答	回答数	回答率
大船渡町	55	24%
盛町	32	14%
猪川町	27	13%
立根町	23	10%
赤崎町	39	17%
末崎町	46	20%
未記入	5	2%
合計	227	100%

問2 ①利用目的

「通院」が約70%であることから通院時の移動にタクシーチケットが多く利用される。

回答	回答数	回答率
通院	158	70%
買物	55	24%
その他	6	3%
未記入	8	3%
合計	227	100%



問2 ②目的地（複数回答）

「個人病院」が約31%と最も多い。

回答	回答数	回答率
大船渡病院	118	21%
個人病院	173	31%
サンリア	76	14%
マイヤ	103	19%
市役所	56	10%
近くの公共交通機関	13	2%
その他	9	2%
未記入	4	1%
合計	552	100%

問2③必要性

「タクシーチケットがないと困る」が約 58%と最も多い。

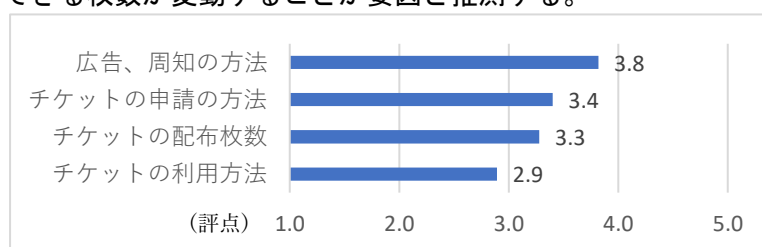
回答	回答数	回答率
タクシーチケットがないと困る	131	58%
タクシーチケットがあった方がよい	92	41%
タクシーチケットがなくても困らない	1	0%
未記入	3	1%
合計	227	100%

問3 タクシーチケットの評価について

各サービス内容に対する回答を数値に置き換え（満足＝5点、やや満足＝4点、ふつう＝3点、やや不満＝2点、不満＝1点）、全回答の平均値を評点とした。

「チケットの利用方法」の評点が最も低い。運賃が1,000円以上にならないとタクシーチケットが利用できないことや運賃によって利用できる枚数が変動することが要因と推測する。

サービス内容	評点
広告、周知の方法	3.8
チケットの申請の方法	3.4
チケットの配布枚数	3.3
チケットの利用方法	2.9



問4 改善して欲しいこと（複数回答）

「運賃1,000円未満ではチケットが使えない」が約 40%と最も多い。

回答	回答数	回答率
申請のために市役所へ行く必要がある	103	32%
運賃1,000円未満ではチケットが使えない	128	40%
交付対象の距離（300m以上）条件	44	14%
その他	4	1%
未記入	43	13%
合計	322	100%

問5 不満に感じること（自由記載）

- ・1,000円以上でないと使えない。
- ・町内だと使用できない。もう少し枚数を多く。
- ・1,000円券欲しい。枚数少ない。
- ・交付はサンリアが便利。
- ・半額カード欲しいチケットは計算面倒。
- ・申請で役所までいく。部落ごとに配布してほしい。
- ・500円区切りで使いたい。
- ・300m以内でも足が不自由な人もいる考えて欲しい。

問6 市内の公共交通について意見要望など（自由記載）

- ・日中利用者が少ないので本数が少なく思う。
- ・病院の帰りに利用したいとき時間が合わず残念ですが仕方がないと思います。
- ・タクシー券とてもありがたい。
- ・小型バスでもいいから家の近くまであれば。
- ・バスの時間が合わない。
- ・バスがどのように運行しているのかわからない。
- ・立根はバス利用が便利ですが乗客が少ないのもったいない。
- ・BRT 大船渡駅からスーパーまで歩くのが大変。駅にベンチがないところは座れない、荷物置けないので大変。

- ・バスが今より減便、廃止は生活できないので現状維持を望む。
- ・出来るだけバスを利用したいが本数が少ない。土日は休みなど不便。
- ・タクシーチケットはできるだけ続けて欲しい。
- ・今まであった9時のバスがなくなり10時になり病院に行くと混雑して大変。
- ・小さくていいから碁石線のバスがあってほしい。
- ・BRT もバスも足腰が悪いので乗降場所までいけない。
- ・ライドシェアがあると便利、BRT の時間に合わせた乗合タクシーがあると便利。

(2) 日頃市地区デマンド交通

問 1 ①年齢

「80 歳代」が約 56%と最も多い。

回答	回答数	回答率
10 歳代	0	0%
20 歳代	0	0%
30 歳代	0	0%
40 歳代	0	0%
50 歳代	0	0%
60 歳代	5	14%
70 歳代	11	30%
80 歳代	20	56%
未記入	0	0%
合計	36	100%

問 1 ②お住まい

「日頃市」が約 89%と最も多い。

回答	回答数	回答率
日頃市	32	88%
その他	2	6%
未記入	2	6%
合計	36	100%

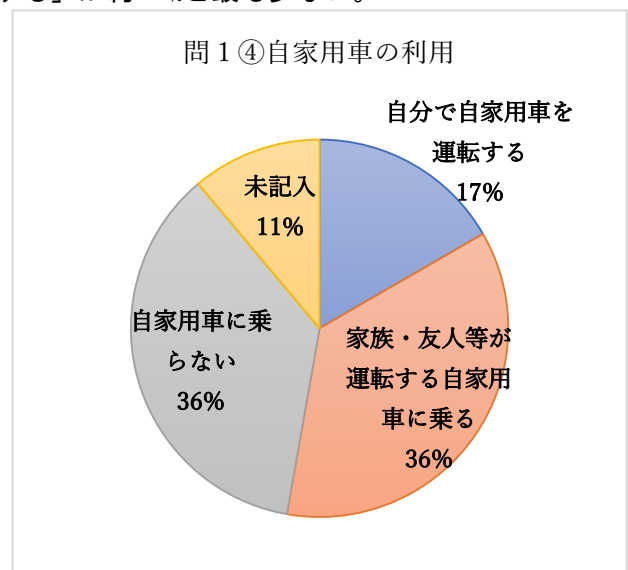
問 1 ③世帯構成

「一人暮らし」が約 45%と最も多い。

回答	回答数	回答率
一人暮らし	16	45%
夫婦のみ	4	11%
2 人	4	11%
3 人以上	12	33%
未記入	0	0%
合計	36	100%

問 1 ④自家用車の利用「自分で自家用車を運転する」が約 17%と最も少ない。

回答	回答数	回答率
自分で自家用車を運転する	6	17%
家族・友人等が運転する自家用車に乗る	13	36%
自家用車に乗らない	13	36%
未記入	4	11%
合計	36	100%

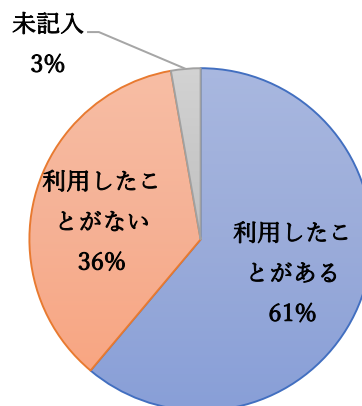


問1⑤デマンド交通の利用有無

「利用したことがある」が約61%と最も多い。

回答	回答数	回答率
利用したことがある	22	61%
利用したことがない	13	36%
未記入	1	3%
合計	36	100%

問1⑤デマンド交通の利用有無

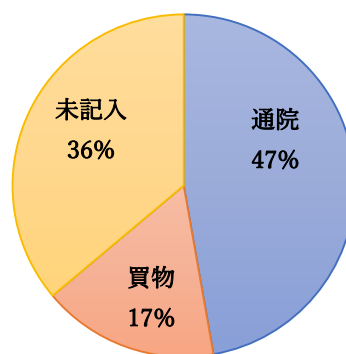


問2①利用目的

「通院」が約47%と最も多いことから通院時の移動にデマンド交通が多く利用される。

回答	回答数	回答率
通院	17	47%
買物	6	17%
その他	0	0%
未記入	13	36%
合計	36	100%

問2①利用目的



問2②目的地（複数回答）

「サンリア」が約30%と最も多い。

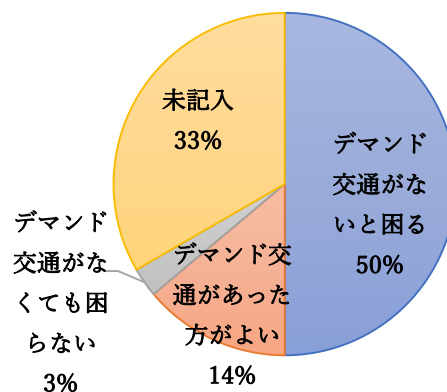
回答	回答数	回答率
市役所	7	11%
盛駅	4	6%
サンリア	19	30%
大船渡病院	13	21%
マイヤインター店	6	10%
その他	2	3%
未記入	12	19%
合計	63	100%

問2③必要性

「デマンド交通がないと困る」が約50%と最も多いことから地域住民の交通手段として必要性は高いと推測する。

回答	回答数	回答率
デマンド交通がないと困る	18	50%
デマンド交通があった方がよい	5	14%
デマンド交通がなくても困らない	1	3%
未記入	12	33%
合計	36	100%

問2③必要性



問3 デマンド交通の評価

「運行便数」及び「運行時刻」が3.7と最も低い。

サービス内容	評点
利用料金	4.3
運行便数	3.7
運行時刻	3.7
乗降場所	4.0
運転手の対応	4.5
予約方法	4.3

問4 改善して欲しいこと（複数回答）

「運行エリアの拡大」が約13%と最も多い。

回答	回答数	回答率
運行エリアの拡大	6	13%
予約受付時間の延長	4	9%
定期券、定額制の導入	1	2%
電話以外の予約対応	0	0%
運行便数の増便	5	11%
運行時刻の変更	3	7%
その他	0	0%
未記入	26	58%
合計	45	100%

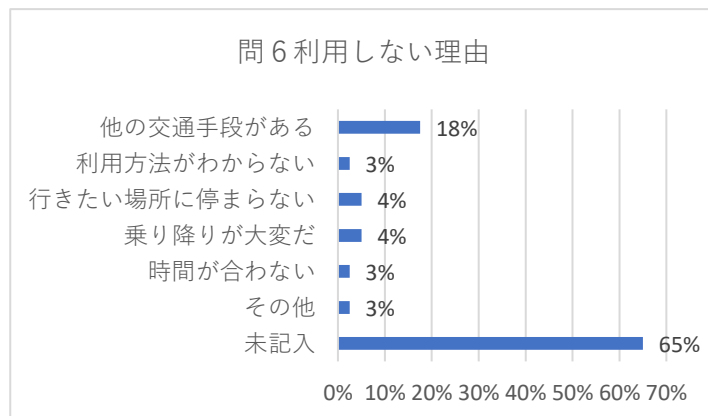
問5 不満に感じること（自由記載）

- ・乗降場所をもう少し増やしてほしい。前日予約がストレスなのでタクシーのようにできないか。
- ・家族がいる人は土日なくてもいいかも知れませんが一人暮らしだけでも土日使いたい。

問6 デマンド交通を利用しない理由（複数回答）

「他の交通手段がある」が約18%と最も多い。

回答	回答数	回答率
他の交通手段がある	7	18%
利用方法がわからない	1	3%
行きたい場所に停まらない	2	4%
乗り降りが大変だ	2	4%
時間が合わない	1	3%
その他	1	3%
未記入	26	65%
合計	40	100%



問7 市内の公共交通について意見要望など

- ・マイヤインター店に行けるようになってとても満足。
- ・土日祝日に大船渡住田線の盛12:27発がほしい。
- ・大船渡マイヤもあった方がいいのでは。
- ・マイヤインター店まで行くので合庁前バス停で止まってもらいたい。

(3) 越喜来地区デマンド交通実証実験

問1 ①年齢

「80歳代」が約33%と最も多い。

回答	回答数	回答率
10歳代	0	0%
20歳代	0	0%
30歳代	1	3%
40歳代	3	8%
50歳代	4	10%
60歳代	8	20%
70歳代	11	27%
80歳代	13	32%
未記入	0	0%
合計	40	100%

問1 ②お住まい

「横浜」が約95%と最も多い。

回答	回答数	回答率
横浜	38	95%
浪板	2	5%
下山	0	0%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	40	100%

問1 ③世帯構成

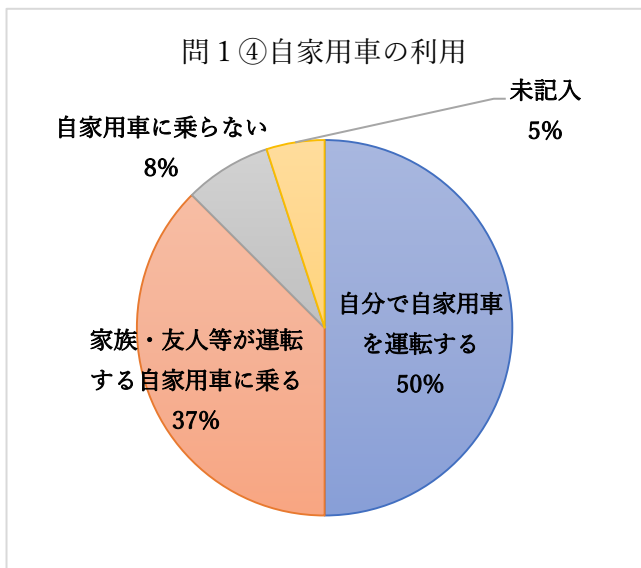
「3人以上」が約40%と最も多い。

回答	回答数	回答率
一人暮らし	14	35%
夫婦のみ	8	20%
2人	2	5%
3人以上	16	40%
未記入	0	0%
合計	40	100%

問1 ④自家用車の利用

「自分で自家用車を運転する」が約50%と最も多い。

回答	回答数	回答率
自分で自家用車を運転する	20	50%
家族・友人等が運転する自家用車に乗る	15	37%
自家用車に乗らない	3	8%
未記入	2	5%
合計	40	100%

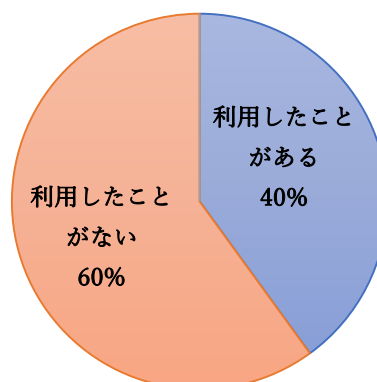


問1⑤デマンド交通の利用有無

「利用したことがない」が約60%と最も多い。

回答	回答数	回答率
利用したことがある	16	40%
利用したことがない	24	60%
未記入	0	0%
合計	40	100%

問1⑤デマンド交通の利用有無

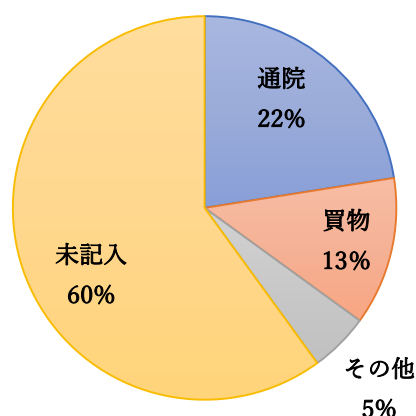


問2①利用目的

「通院」が約22%と最も多いことから通院時の移動にデマンド交通が多く利用される。

回答	回答数	回答率
通院	9	22%
買物	5	13%
その他	2	5%
未記入	24	60%
合計	40	100%

問2①利用目的



問2②目的地（複数回答）

「越喜来診療所」及び「三陸駅」が約16%と最も多い。

回答	回答数	回答率
三陸支所	5	9%
越喜来診療所	9	16%
三陸駅	9	16%
三陸屋	6	11%
その他	3	6%
未記入	24	42%
合計	56	100%

問2③三陸駅からの目的地（複数回答）

「大船渡病院」が約27%と最も多い。

回答	回答数	回答率
大船渡病院	7	27%
個人病院	6	23%
サンリア	5	20%
マイヤ	3	12%
市役所	3	12%
その他	2	8%
未記入	0	0%
合計	26	100%

問2④必要性

「デマンド交通がないと困る」が約25%と最も多い。

回答	回答数	回答率
デマンド交通がないと困る	10	25%
デマンド交通があった方がよい	7	18%
デマンド交通がなくても困らない	0	0%
未記入	23	58%
合計	40	100%

問3 デマンド交通の評価

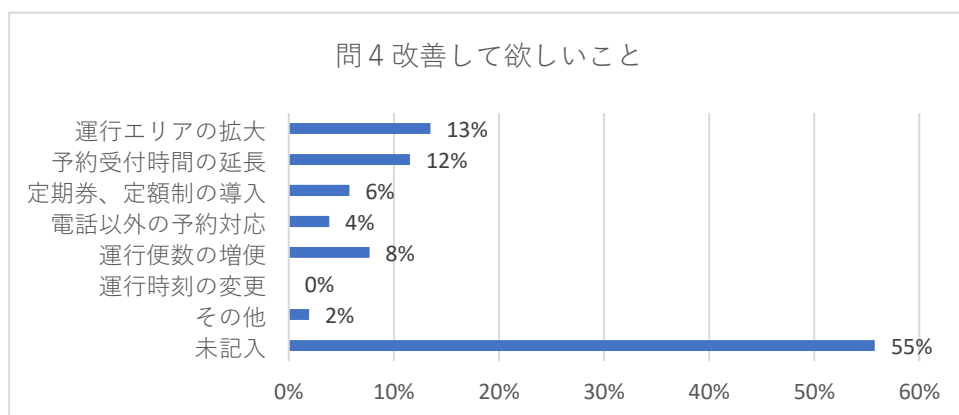
「予約方法」が2.9と最も低い。当日予約ができないことが要因と推測する。

サービス内容	評点
利用料金	4.3
運行便数	3.1
運行時刻	3.1
乗降場所	3.4
運転手の対応	3.6
予約方法	2.9

問4 改善して欲しいこと

「運行エリアの拡大」が約13%と最も多い。

回答	回答数	回答率
運行エリアの拡大	7	13%
予約受付時間の延長	6	12%
定期券、定額制の導入	3	6%
電話以外の予約対応	2	4%
運行便数の増便	4	8%
運行時刻の変更	0	0%
その他	1	2%
未記入	29	55%
合計	52	100%



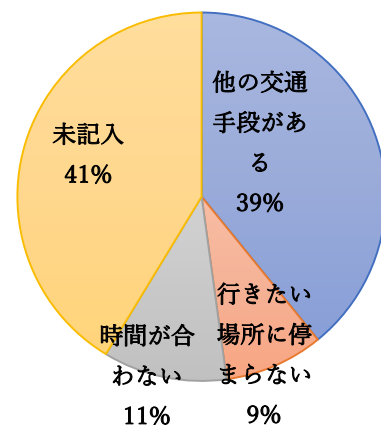
問5 不満に感じること

- ・当日朝の予約を対応してほしい（急に受診や用足しがあるため）。
- ・当日予約できるように、土日運行、大船渡方面まで運行。
- ・土日運行がない。
- ・高齢者は盛駅から移動が大変。
- ・サンリア、大船渡病院追加、7:00 発、13:00 帰り追加。片道 1,000 円が理想で当日 9:00 まで予約可能にしてほしい。

問6 デマンド交通を利用しない理由

回答	回答数	回答率
他の交通手段がある	18	39%
利用方法がわからない	0	0%
行きたい場所に停まらない	4	9%
乗り降りが大変だ	0	0%
時間が合わない	5	11%
その他	0	0%
未記入	19	41%
合計	46	100%

問6 利用しない理由



問7 市内の公共交通について意見要望など

- ・大船渡病院、サンリアなど車で20分の道をデマンドから乗り換えで1日要する。デマンドで大船渡まで拡大してほしい。
- ・大船渡病院、歯医者、鳥羽整形など通院している人が多いので目的地に直接行けると利用者が増えると思います。ひざ腰が痛いため他人にお願いして通院してます。

(4) 患者輸送車への一般混乗（綾里地区）

問1 ①利用種別

「患者として利用」が約 50%と最も多い。

回答	回答数	回答率
患者として利用	4	50%
一般客として利用	3	38%
未記入	1	12%
合計	8	100%

※以下、「一般客として利用」と回答した3名のみ抽出する。

問1 ②年齢

「80 歳代」が約 67%と最も多い。

回答	回答数	回答率
10 歳代	0	0%
20 歳代	0	0%
30 歳代	0	0%
40 歳代	0	0%
50 歳代	0	0%
60 歳代	0	0%
70 歳代	1	33%
80 歳代	2	67%
未記入	0	0%
合計	3	100%

問1 ③お住まい

回答	回答数	回答率
石浜	1	33%
港	1	33%
野々前	1	33%
未記入	0	0%
合計	3	100%

問1 ④運転免許

「持っていない」が約 100%。

回答	回答数	回答率
持っている	0	0%
持っていない	3	100%
持っているが運転しない	0	0%
持っているが返納する予定	0	0%
持っていたが返納した	0	0%
未記入	0	0%
合計	3	100%

問1⑤自家用車の利用

「家族・友人が運転する自家用車に乗る」が約 67%と最も多い。

回答	回答数	回答率
自分で自家用車を運転する	0	0%
家族・友人が運転する自家用車に乗る	2	67%
自家用車に乗らない	0	0%
未記入	1	33%
合計	3	100%

問2①利用目的

回答	回答数	回答率
通院	1	33%
買物	1	33%
その他	1	33%
未記入	0	0%
合計	3	100%

問2②目的地

「綾里診療所」及び「綾里出張所」が約 33%と最も多い。

回答	回答数	回答率
綾里診療所	2	33%
綾里出張所	2	33%
綾里駅	1	17%
その他	1	17%
未記入	0	0%
合計	6	100%

問2③綾里駅からの目的地

回答	回答数	回答率
大船渡病院	1	50%
個人病院	1	50%
サンリア	0	0%
マイヤ	0	0%
市役所	0	0%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問2④必要性

「患者輸送車がないと困る」が約 100%。

回答	回答数	回答率
患者輸送車がないと困る	3	100%
患者輸送車があった方がよい	0	0%
患者輸送車がなくても困らない	0	0%
未記入	0	0%
合計	3	100%

問3 患者輸送車の評価について

「駅への乗り換えのしやすさ」が3.6と最も低い。

サービス内容	評点
運行便数	5.0
運行時刻	4.3
乗降場所	5.0
駅への乗り換えのしやすさ	3.6

問4 乗車料金が有料となった場合でも利用したいか

「利用する」が約100%。

回答	回答数	回答率
利用する	3	100%
利用しない	0	0%
わからない	0	0%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	3	100%

(5) 患者輸送車への一般混乗（越喜来地区）

問 1 ①利用種別

回答	回答数	回答率
患者として利用	1	33%
一般客として利用	1	33%
未記入	1	33%
合計	3	100%

※以下、「一般客として利用」と回答した 1 名のみ抽出する。

設問		回答
問 1	②年齢	80 歳代
	③お住まい	鬼沢
	④運転免許	持っているが運転しない
	⑤自家用車の利用	未記入
問 2	①利用目的	通院
	②目的地	三陸駅
	③三陸駅からの目的地	個人病院
	④必要性	患者輸送車はあった方がいい
問 3	運行便数	未記入
	運行時刻	満足
	乗降場所	未記入
	三陸駅への乗り換え	満足
問 4	乗車料金が有料となった場合でも利用したいか	利用する
問 5	不満に感じる事	なし
問 6	意見要望など	なし

(6) 患者輸送車一般混乗（吉浜地区）

問 1 ①利用種別

「患者として利用」が約 50%と最も多い。

回答	回答数	回答率
患者として利用	3	50%
一般客として利用	2	33%
未記入	1	17%
合計	6	100%

※以下、「一般客として利用」と回答した 2 名のみ抽出する。

問 1 ②年齢

回答	回答数	回答率
10 歳代	0	0%
20 歳代	0	0%
30 歳代	0	0%
40 歳代	0	0%
50 歳代	0	0%
60 歳代	1	50%
70 歳代	1	50%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問 1 ③お住まい

回答	回答数
根白	1
千歳	1

問 1 ④運転免許

回答	回答数	回答率
持っている	0	0%
持っていない	1	50%
持っているが運転しない	1	50%
持っているが返納する予定	0	0%
持っていたが返納した	0	0%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問 1 ⑤自家用車の利用

回答	回答数	回答率
自分で自家用車を運転する	0	0%
家族・友人が運転する自家用車に乗る	1	50%
自家用車に乗らない	0	0%
未記入	1	50%
合計	2	100%

問2①利用目的

回答	回答数	回答率
通院	1	50%
買物	1	50%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問2②目的地

「吉浜駅」が約 50%と最も多い。

回答	回答数	回答率
越喜来診療所	1	25%
吉浜出張所	1	25%
吉浜駅	2	50%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	4	100%

問2③吉浜駅からの目的地

回答	回答数	回答率
大船渡病院	1	20%
個人病院	1	20%
サンリア	1	20%
マイヤ	1	20%
市役所	0	0%
その他	1	20%
未記入	0	0%
合計	5	100%

問2④必要性

「患者輸送車がないと困る」が約 100%。

回答	回答数	回答率
患者輸送車がないと困る	2	100%
患者輸送車があった方がよい	0	0%
患者輸送車がなくても困らない	0	0%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問3 患者輸送車の評価について

サービス内容	評点
運行便数	4.0
運行時刻	4.0
乗降場所	4.0
駅への乗り換えのしやすさ	4.0

問4 乗車料金が有料となった場合でも利用したいか
「利用する」が約 100%。

回答	回答数	回答率
利用する	2	100%
利用しない	0	0%
わからない	0	0%
その他	0	0%
未記入	0	0%
合計	2	100%

問5 不満に感じること
なし

問6 市内の公共交通について意見要望など

- ・休日になると根白から吉浜駅までの公共交通手段がなくなるので困る。
- ・患者輸送車の便数を増やして欲しい。

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 大船渡市地域公共会議
住 所 大船渡市盛町字宇津野沢 15
代 表 者 氏 名 会長 宇佐美 誠史

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

大船渡市地域公共交通計画

令和4年3月
大船渡市

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月から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。

基石線・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）として位置付け、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

市内では、「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社のタクシー事業者が運行しています。

「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。

市では、平成27年度から、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日から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日からデマンド交通の実証実験を開始しています。定着を図りつつ本格運行により、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ます。

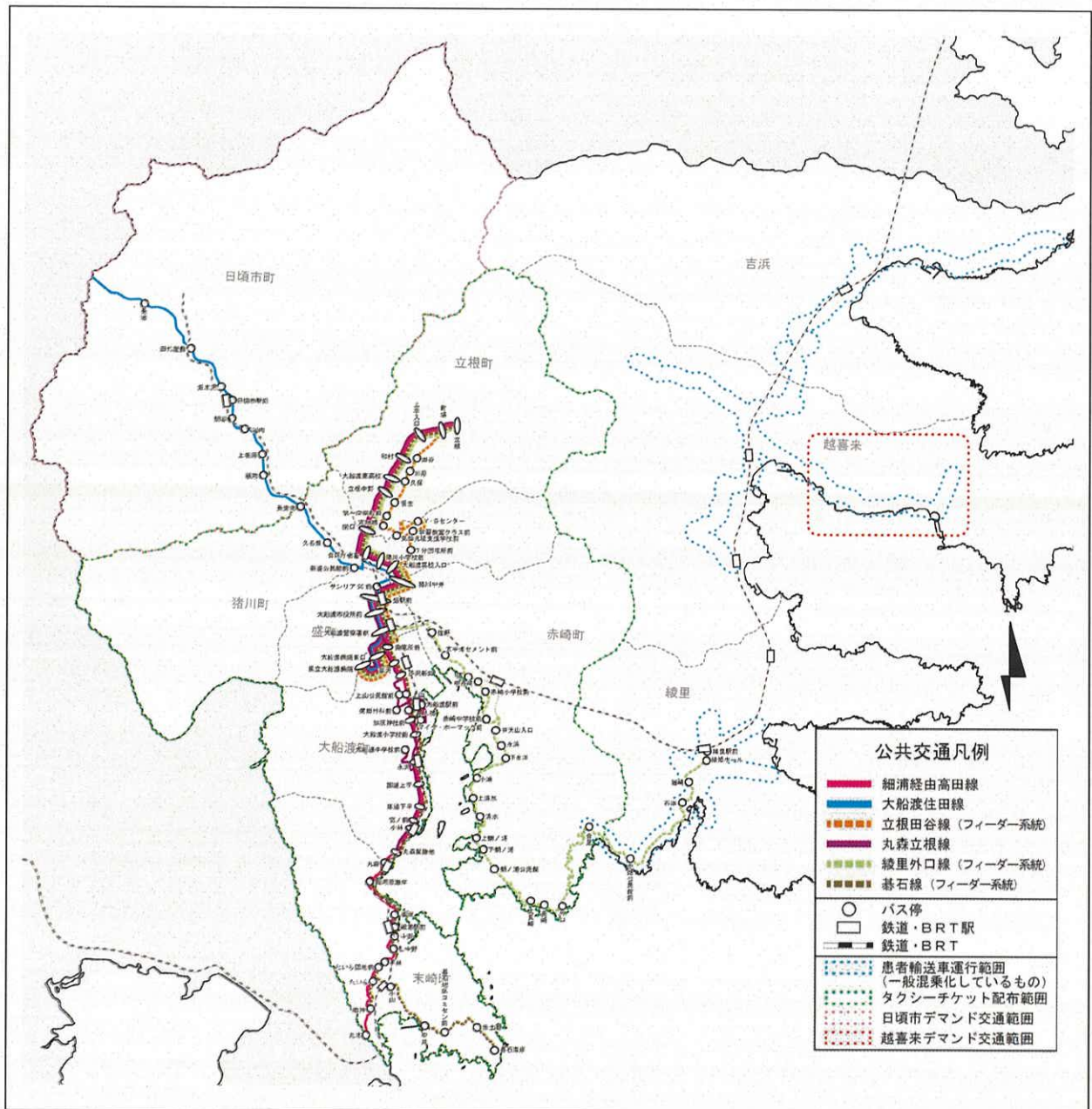
更に、今後、日頃市地区や越喜来地区だけでなく、他の地区においてもデマンド交通の導入を検討していくこととし、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用し、交通手段の確保維持を図っていくこととします。

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校の中学校が統合したことにより、現在は14路線で運行しています。

公共交通網の現状

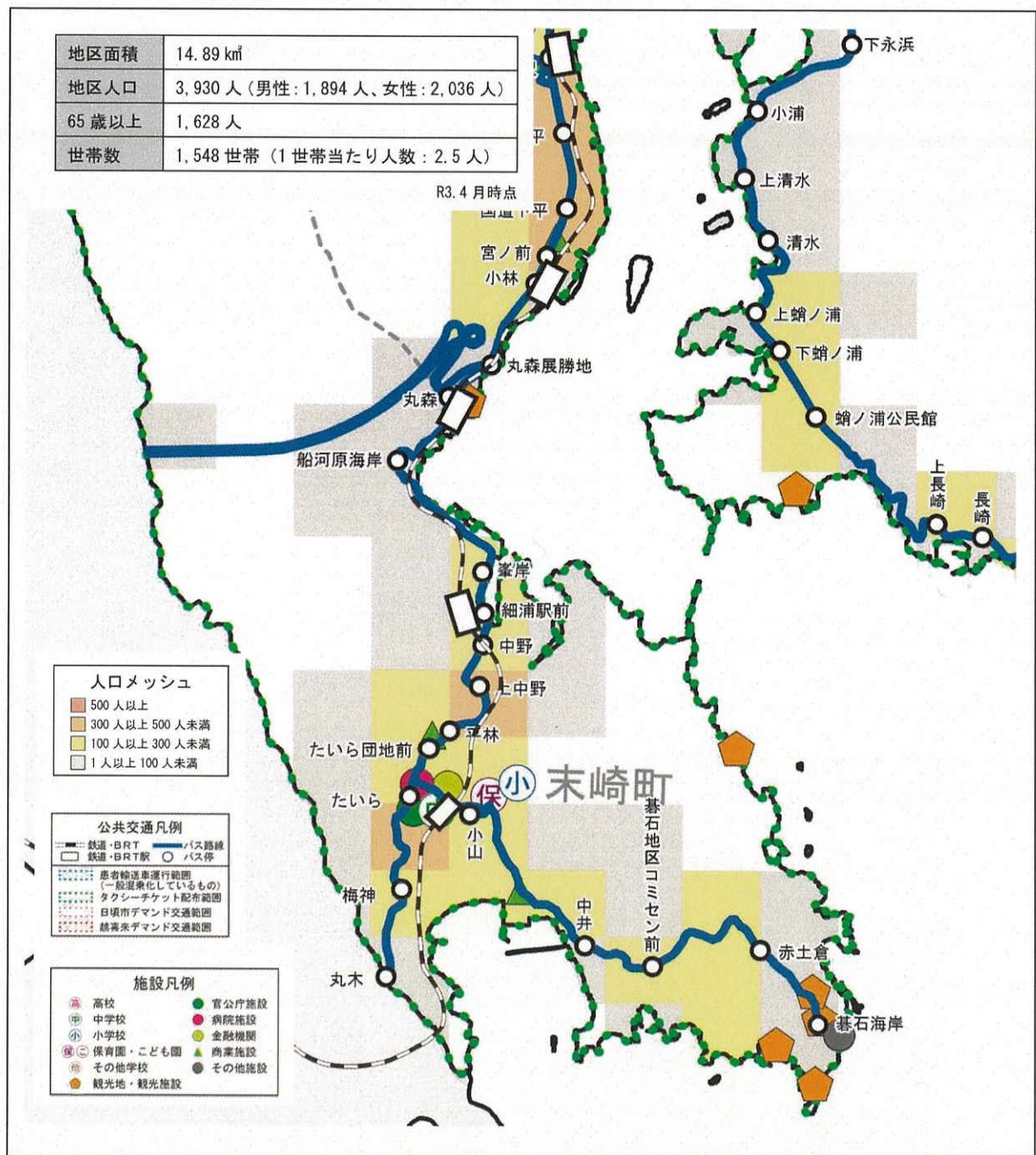


イ 末崎地区

(現 状)

- BRTは細浦駅・碁石海岸駅があり、他地域と比べBRTが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。
- 民間団体が月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

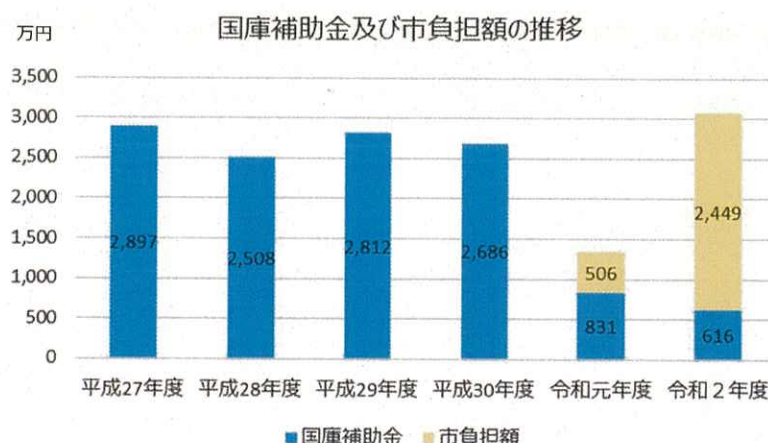


課題⑥ 利用者の減少に対応した持続可能な交通運営の維持

路線バスの1日当たり乗車人数は、丸森立根線が最も多く39.3人、次いで基石線が39.0人となっており、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、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が全額補助されていましたが、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、基石線・立根田谷線・綾里外口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。

国庫補助金は、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831万円、令和2年度616万円と年々減少しており、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、地域も一体となって公共交通の存続・運営を図っていく必要があります。



※令和元年度の国庫補助金は被災地特例国庫補助金（令和元年4月～5月分）と地域内フィーダー系統確保維持費補助金（令和元年6月～9月分）となっています。令和元年10月～翌9月分は令和2年度の補助対象期間となります。

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症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います。

「三陸復興国立公園」の一つとして位置付けられている本市の代表的な景勝地である「基石海岸」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、高齢者へ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。

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、各地区と市中心部との間の輸送は「準幹線交通」として位置付けます。

さらに、「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、乗り継ぎ拠点及びにぎわい・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、基石線、立根田谷線	市内
地域内生活交通	幹線交通、準幹線交通と接続して、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)	市内
		地域内運行バス	地元タクシー事業者 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	地域・市民による自主運行 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	（三陸鉄道リアス線） 陸前赤崎駅、綾里駅、恋し浜駅、甫嶺駅、三陸駅、吉浜駅 （JR大船渡線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、基石海岸口駅	—

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、交通結節点である「盛駅」や「大船渡駅」において各交通手段（鉄道、BRT、路線バス等）の接続を改善し、目的に適した路線に見直します。
- ・路線バスの利用者の多くは、高齢者や通院患者、免許を保有しない学生であり、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、分かりやすく効率的な交通体系への見直し・改善を図ります。
- ・既存路線バスを幹線交通（市と隣接市町との間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（R2）	目標値（R7）
交通事業者間による改善件数	7件	9件

※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、行政と交通事業者との間で改善内容を検討します。

【対象となる改善内容】

1. 運行ルートの変更
2. 運行ダイヤの変更
3. 駅や停留所の位置の変更
4. 駅や停留所の増設
5. 待合環境の改善
6. 乗り継ぎの改善
7. 路線図の改善
8. 公共交通マップの作成（更新）
9. 見やすい時刻表の作成や見直し時の情報提供
10. 運賃や料金の変更 等

【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

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
地域内フィーダー系統の利用者数	下記のとおり	下記のとおり

地域内フィーダー系統の利用者数

路線名	現況値 (R2)	目標値 (R7)
基石線	12.0 人	12.0 人以上
立根田谷線	3.9 人	4.0 人以上
綾里外口線	8.8 人	9.0 人以上

※国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用し、交通手段を存続させていくため、地域内フィーダー系統の1便当たりの利用者数についての目標値を設定します。

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内路線バスの利用者数	65,383 人	100,000 人

※新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度の利用者数 96,855 人を基準として、目標値を設定します。数値はバス事業者からの提供データを基に算出します。市内路線バスは、基石線、立根田谷線、綾里外口線、丸森立根線の4路線となっています。

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内路線バスの収支率	39.7%	50.0%

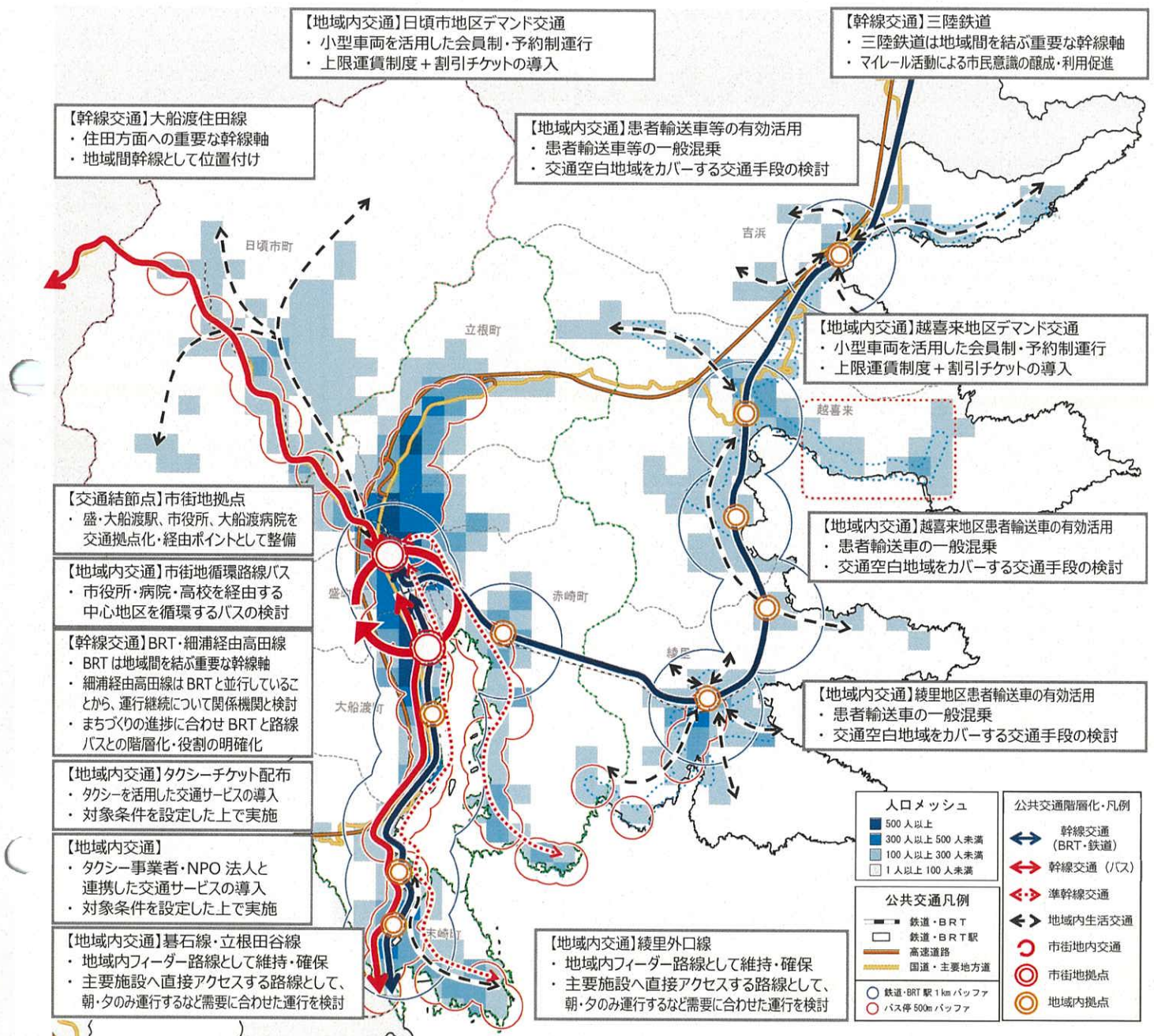
※新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の平成30年度の収支率 46.9%を基準として目標値を設定します。数値はバス事業者からの提供データを基に算出します。

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内の移動サービスに対する負担額	73,099 千円	73,000 千円

※移動に関するサービス（鉄道、バス、タクシー）の利便性を向上させ、市の負担額が増加しないよう、収支改善を図りながら公共交通の維持・確保を目指します。

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】 幹線交通と準 幹線交通との 接続改善・サ ービス向上	公共交通会議 バス事業者	路線の見直し・改善 効果検証 見直し 最終検証				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 交通事業者	地域内交通の見直し・改善 効果検証 見直し 最終検証				継続 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

令和6年6月 日

(名称) 大船渡市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

大船渡市は、岩手県の沿岸南部に位置し、北は釜石市、南は陸前高田市、西は住田町に接しており、総面積は322.51平方キロメートルである。

市内公共交通は、ＪＲ大船渡線ＢＲＴと三陸鉄道リアス線の２路線を幹線交通とし、市内を広範囲に運行する路線バスのほか、デマンド交通、患者輸送車などにより構成される公共交通機関網が広がっている。

これらの公共交通については、病院、商店等が住民の日常生活機能を担う中で、運転できない高齢者を中心に、生活に不可欠な移動手段として機能している。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、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る。

本申請に係る系統（基石線、立根田谷線、綾里外口線）は、幹線交通に接続し、市の中心部から郊外にかけて運行する路線バスである。

これらの路線の運行存続については、沿線住民の人口の減少、運転手不足等の様々な問題があるが、住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な路線であるため、地域公共交通確保維持事業により、基石線、立根田谷線、綾里外口線を確保することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

「大船渡市地域公共交通計画」において、“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、当該事業の目標を達成するために、以下のとおり目標を定める。

(「大船渡市地域公共交通計画」P40 参照)

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
地域内フィーダー系統の利用者数	下記のとおり	下記のとおり

地域内フィーダー系統の利用者数

路線名	現況値 (R2)	目標値 (R7)
基石線	12.0 人	12.0 人以上
立根田谷線	3.9 人	4.0 人以上
綾里外口線	8.8 人	9.0 人以上

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内路線バスの利用者数	65,383 人	100,000 人

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内路線バスの収支率	39.7%	50.0%

指標	現況値 (R2)	目標値 (R7)
市内の移動サービスに対する負担額	73,099 千円	73,000 千円

(2) 事業の効果
市内路線バスを維持することにより、住民の生活交通手段が確保される。 既存の公共交通との連携により、効率的な運行体系が実現できる。 外出機会の増大による社会参加や地域活性化の促進が期待できる。 持続可能な交通体系の構築につながる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
○「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、分かりやすく効率的な交通体系への見直し・改善を図る。【大船渡市、交通事業者】 - 利用実態に応じたダイヤ編成を検討する。【大船渡市、公共交通事業者】 ○「情報の見やすさ・分かりやすさの改善」 - 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う。【大船渡市】 - 各バス停留所への路線図等の表示を行い、利用しやすい環境づくりを実施する。【大船渡市、交通事業者】 ○「モビリティマネジメントの推進」 「公共交通の使い方が分からない」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る。【大船渡市、交通事業者】 - 公共交通の利用者側の意識変容の働きかけに取り組む。【大船渡市】 (「大船渡市地域公共交通計画」P39～48 参照)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
大船渡市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
- 利用者数や収支について、数値指標による評価検証を実施 - 利用者アンケート（乗降調査による聞き取り等） - 住民ヒアリング（地域説明会の開催等）
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年6月26日（第1回） 事業内容について協議 ・令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について
19. 利用者等の意見の反映状況
公共交通利用者を対象にアンケート調査を実施し、地域の実情に合った交通サービスの検討材料とする。

20. 乗用タクシーの運賃低廉化措置を行う地域の概要

【乗用タクシーの運賃低廉化措置を行う場合のみ】

(1) 過去に乗合旅客の運送を行っていた乗合バス事業等
該当なし
(2) 交通手段の検討状況
該当なし

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 岩手県大船渡市盛町字宇津野沢 15

(所 属) 商工港湾部企業立地港湾課

(氏 名) 今野 宏

(電 話) 0192-27-3111

(e-mail) 001881@city.ofunato.iwate.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
大船渡市	岩手県交通株式会社	(1) 碓石線	碓石海岸	盛駅	立根	往 28.6km 復 28.6km	365日	1,085.0回			路線定期	②(1)	盛駅で鉄道JR大船 渡線(BRT)及び三陸 鉄道リアス線と接続	③
		(2) 立根田谷線	立根	盛駅	立根 大船 渡病院	往 10.9km 復 10.9km	240日	480.0回			路線定期	②(1)	盛駅で鉄道JR大船 渡線(BRT)及び三陸 鉄道リアス線と接続	③
		(3) 綾里外口線	綾里駅前	盛駅	立根	往 33.0km 復 33.0km	365日	1,145.0回			路線定期	②(1)	盛駅で鉄道JR大船 渡線(BRT)及び三陸 鉄道リアス線と接続	③
	(4)				往 km 復 km	日	回							
	(5)				往 km 復 km	日	回							

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	大船渡市
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	29,665
交通不便地域等	34,728

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
34,728	市内全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
大船渡市地域公共交通計画	令和4年3月18日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

路線図

地域内フィーダー系統補助対象系統：碓石線、立根山谷線、綾里外口線
(既存路線との重複する区間のキロ程)

■非重複区間について

立根山谷線 (系統総延長 10.9km) のうち

既存路線との非重複区間 (C-D間) は 6.5km 【非重複比率 60%】



■非重複区間について

綾里外口線 (系統総延長 33.0km) のうち

既存路線との非重複区間 (E-F間) は 23.0km 【非重複比率 70%】



大船渡

■非重複区間について

碓石線 (系統総延長 28.6km) のうち

既存路線との非重複区間 (A-B間) は 5.1km 【非重複比率 18%】

陸前高田市

大船渡市街地地図

Ofunato Public Transportation Guide Map