

令和7年度第2回大船渡市地域公共交通会議 議事録

■ 開催日時及び場所

○日時 令和7年10月29日（水） 午前10時00分～午前11時54分

○場所 大船渡市役所

■ 委員数

30名

■ 出席者

○委員 21名

- ・小 岩 洋 一（岩手県交通株式会社）
- ・菅 原 克 也（公益社団法人岩手県バス協会）
- ・佐 藤 保（岩手県タクシー協会気仙支部）
- ・田 村 暢 子（社会福祉法人大船渡市社会福祉協議会）
- ・中 村 仁 彦（大船渡市PTA連合会）
- ・佐 藤 恵 子（大船渡市老人クラブ連合会）
- ・佐々木 拓 真（東北運輸局岩手運輸支局）
- ・佐 藤 秀 一（南三陸沿岸国道事務所大船渡維持出張所）
- ・佐々木 修（大船渡地域振興センター地域振興課）
- ・山 本 純 一（大船渡土木センター道路整備課）
- ・宇佐美 誠 史（岩手県立大学総合政策学部）
- ・平 藤 一氏幸（東日本旅客鉄道株式会社気仙沼統括センター）
- ・山 蔭 康 明（三陸鉄道株式会社大船渡派出所）
- ・佐 藤 李 沙（大船渡市観光物産協会）
- ・佐 藤 秀 之（大船渡観光バス事業協同組合）
- ・松 川 伸 一（大船渡市企画政策部）
- ・佐々木 義 和（大船渡市協働まちづくり部）
- ・安 居 清 隆（大船渡市市民生活部）
- ・藤 原 秀 樹（大船渡市保健福祉部）
- ・長 岩 智 徳（大船渡市都市整備部）代理：伊藤 喜久雄
- ・山 口 浩 雅（大船渡市教育委員会）

○事務局（大船渡市商工港湾部港湾振興課） 5名

商工港湾部長：富澤 武弥、港湾振興課長：大和田 達也、課長補佐：佐藤 貴裕、
交通通信係長：村上 暢啓、主事：平田 将大

■ 議事の経過（協議内容等）

1 開会

司会より委員 30 名中、21 名が出席し、会議設置要綱第 6 第 2 項の規定により、会議が成立している旨を報告。

2 あいさつ

（会長）

お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。現行の公共交通計画は、今年度まで計画期間となっております。それぞれの立場から意見を出していただけるとありがたいと思っております。本日もよろしくお願いします。

（ここから宇佐美会長が議長となり進行。）

3 協議

- (1) 大船渡市地域公共交通計画の策定に向けた課題及び基本方針等について

事務局より報告。（資料 1、資料 2）

以下、質疑応答。

（委員）

1 ページ目のわかりやすい情報提供については当社のバスのことか。

（事務局）

現在、交通経路を検索した際に表示されないことがあると聞いている。データが最新化されていないのではないかと感じている。デジタル化を踏まえると取り組むべき課題だと感じている。

（委員）

当社の GTFS は全てのデータを出しており、対応しているつもりである。表示されていない現象がある場合は対応していく。

（委員）

3 ページ目、課題 3 に「生活路線に主眼を置いた」とある。その上に「市民を対象としたアンケートでは、観光関連の意見は少なく」とあり、課題 5 では、「観光地や観光情報へのアクセス性の向上」との記述がある。観光面もそれなりに計画の中に含めながら進めていくという認識でいいか。

（事務局）

課題 3 にあるとおり、生活路線に主軸を置いて計画を考えていきたい。課題 3 に記述しているのは新規路線をつくるよりも情報発信をやっていくということ。路線については、生活交通に主眼を置きたいと考え、記載している。観光客の移動を考えるとスポット的な移動になると思われる。通勤はほぼ毎日使われる。利用頻度の高い路線を重要視していきたい。

(会長)

交通事業者も観光という部分で頑張っている。この計画の中でどこまで課題感を持つのか議論できればいい。

(委員)

2 ページ目に「MaaS や自動運転の動向」とあるが、MaaS を意識すると観光分野を切り離しては成立しない。もう少し観光分野との連携を盛り込んで書いていいと感じる。三陸鉄道と協力し、観光分野で公共交通を使うという情報発信や、MaaS の窓口を一つにして観光客も簡単に楽しめるとか、JR 東日本と協力し、BRT の活用などが可能だと思う。もう少し踏み込んだ書きぶり・中身にしていいと思う。

(事務局)

MaaS について、スポット利用の際にアプリを使って交通サービスを自動検索して使える取組も DX として必要だと思う。新たな交通サービスの提供という視点で検討したい。いただいた意見は内部で考えていく。

(会長)

観光に限らず、移動は、移動そのものが目的にならない。通勤・通学など、目的があって移動するのであり、公共交通を考えるときには、観光客や生活者など、利用者の実態を捉えて考えていかなければならない。

(委員)

私からは2点。1点目は、公共交通は何らかの目的のために使うのであり、目的を利用者任せにしているのは人口減少社会で利用者が増えないという課題が見えてきている。目的になりうるキーパーソンの方々と公共交通がタグを組んでコラボしていくことを協働・共創と呼んでいる。例えば、スーパーで健康体操する場合の公共交通手段を考える際、福祉分野と協力するなどがある。市役所内で交通分野と観光分野が一緒に考えることも協働になると思う。市役所の外で民間と繋がり、目的づくりという意味でも協働・共創をしていただきたい。

2点目、課題1「デマンド交通が事前登録の煩雑さから新規登録に結びつかない」とあり、一方で、バスが1時間に1本しかないという地域からはそれほど文句がないのではないかと感じる。それは、時間に合わせて生活スタイルを組んでいくからであり、それと比べるとデマンドはちょっと手間だが予約すれば移動手段を確保できるため、それほど煩雑なのかなと感じるとともに、その辺りが地域の方々の理解が進んでいないのではないかと感じる。

今後、デマンドのターゲット層は、通院など高齢者がボリュームゾーンである。バスと違い、理解が進まないと交通手段に繋がっていかないが、そこは運行事業者では難しく、市がデマンド交通のガイダンスを行うなどすれば、効果的に利用者にPRできる。

(会長)

デマンドで自宅まで来てもらえることがこんなにいいものであるとか、予約の煩わしさはそれ程でもないという周知をどうやって伝えていけばいいのだろうといつも考

える。公共交通をつくる、育てることは行政や民間事業者だけでやっているわけではない。市民がどれくらい参画してもらえるかにかかっている。

(事務局)

各分野が連携という部分で補足する。昨年度から今年度にかけて、福祉部門の職員と一緒に、助け合い輸送の関係で各地区に訪問しており、介護事業者の車両を活用した地域の移動支援に関する取組を検討している。ただし、実際には介護事業者側の意向として、月1回の利用は可能ということで、地区としてはスポット的な移動になってしまう。

観光施策に関しては、部内に観光部署があり、近い部署で連携しながら検討したい。

デマンド交通の関係は、当市の地理的な状況として面的に広がるエリアが少ないため、全地区に対して一体的に行う施策は難しい。三陸町は山を越える必要があるし、末崎地区や日頃市地区も道が1本で繋がっているなど全域的な施策が難しく、どのような交通施策が適切か検討しながら実施している。

また、タクシー事業者には、経営環境が厳しい状況にある中でデマンド交通に協力いただいているが、地区内移動について、可能な限り不便がない形で取組を進めていきたい。

デマンド交通の対象者に対する説明はいい取組になると思うので検討する。

(委員)

課題で盛駅について触れているが、盛駅前ロータリーは市内路線バスや広域路線バスが乗り入れしており、高速バスはサン・リア前を使っている状況である。高速バスは車体サイズが大きいため、ロータリー内を運行できるか不明である。盛駅前ロータリーは、現在の形で完成形ということでもいいか。今後の整備予定はあるか。

(事務局)

現状、盛駅前ロータリーは完成形であり、再整備する計画はない。課題4に記載した内容は、市内路線バスと高速バスの乗り場が離れている中で、高速バスの乗り入れ場所はサン・リア前にあり、今は屋根付きのバス停だが、例えば、サン・リア内で待合ができ、バスロケーションシステムがあれば利用者も雨風を避けながら待機できるのではないか、という考えで記述している。

(会長)

サン・リアに車を駐車して高速バスに乗るということはあるか。

(事務局)

高速バスは、主に学生や旅行客が使っており、車で送られて乗る方が多いと思われる。

(会長)

駐車場の台数にもよるが、一部を高速バス利用者用の駐車場として確保してもいいのではないかと考えた。

(委員)

観光に関して、部内の観光部署があるからということだが、観光物産協会はなぜ委

員に入っているのかと思うところがある。末崎地区のデマンド交通を運行する際も相談がなく、利用者への案内に戸惑った。私自身、1年間職場を離れていたため分からないこともあるが、観光に関することは私たちも含めてほしいというように話した。観光部署があるからということであれば観光物産協会は不要なので、是非お声がけいただきたい。

末崎地区デマンド交通は導入して1年が経過したが、観光客がどれくらい利用したか把握しているか。

(事務局)

観光部署がいるからというつもりで言った訳ではなく、市役所内の部署横断的な取組として連携しながらやっていきたいということ。観光物産協会は、本会議の委員として入っており、当然ないがしろにすることはない。

末崎地区デマンド交通について、観光利用はなく、元々、高齢者を中心に、通勤や通院で利用されていた碁石線から引き継いだ経緯もあるため、主に生活路線として使われている。それだけでは利用者は増えないので地区外の方に対しても情報発信していかなければならないと考えている。

(委員)

予約の際に電話連絡をすると思うが、観光客はインターネットが使えない高齢者も多いが、インターネットを活用して観光される方もいる。電話予約にたどり着けない方もいると思うので、施設予約システムがインターネットで利用申請ができるようになったようにデマンド交通もインターネット予約ができるようにならないか。

(事務局)

そのためには、アプリなどのプラットフォームの準備が必要となる。現在、デマンド交通は、タクシー事業者に運行と予約受付をお願いしており、事業者が電話を受けて配車するというタクシーと同様の仕組みで実施しているため、これにアプリやシステムを入れる場合、事業者の使用法の理解や様々な調整が必要であることから、新しいモビリティサービスの導入検討の中で取り組んでいきたいと思う。

また、補足として、デマンド関連のアプリとしてA I デマンドというシステムがあり、全国的に導入が広がっている。導入コストでいうと、末崎地区で数か月の実証運行で1,000万円弱必要となることから、利用者数に見合った費用対効果という面で実現に至っていない。今後、デマンド交通の導入範囲も含めた検討とともに、A I などのアプリを使ったサービスがどのくらい活用できるのか調査していきたい。

(会長)

協働・共創という意味で、このような議論を普段から行っていくことが重要。目的があるのが基本なので、利用者をどれだけ考えればいいのか、何ができるのかという点について、福祉や観光事業者等と話し合いをすることが大切だと思う。どれだけ日頃から当たり前に議論されていくのかが公共交通計画のアップデートに繋がっていく。

課題3を見ると大船渡市だけで済まないところがあり、自治体と事業者間だけでなく、自治体間の議論については、日頃どんな話をしているか。

(事務局)

最近では、大船渡住田線に関し、住田高校と大船渡高校への通学でそれぞれ流出入がある中で、路線をどうしていくか議論している。陸前高田市については、個別に連絡をとっているが、BRTについては路線が決まっているので情報共有程度で会議という場では話していない。

(委員)

目標3-1に繋がる施策に「高校生や高齢者団体等へ向けた公共交通の普及・啓発活動の実施」とあるが、啓発活動は今まで何か行っていたか。これからやっていくものか。

(事務局)

中学生・小学生向けの乗り方教室はこれまでにやってきた。これまでやってきたこと、これからやっていきたいことの両方を書いている。

(委員)

こういった活動は地味だが重要な取り組みだ。他市の事例を紹介すると、枚数制限があるタクシー助成券について、片道では公共交通を活用し、もう片方でタクシーを利用することで、助成券の減少を緩和しながら、公共交通の利用も促進するといった活用方法の周知を行うと効果的に利用される。

また、小中高生対象の乗り方教室については、小学生は、乗り方教室が一番記憶に残ったという声もあったようであるし、中学生に関しては高校進学時に公共交通を使って通学することが多くなると思うので、実際に高校までの通学をイメージしやすい利用機会の創出が有効である。さらには、乗り方教室に参加した方向けに、期間限定で使える無料券を配布する自治体もある。好事例を組み合わせるとやると思うので続けてほしい。

(事務局)

園児向けには、三陸鉄道と連携したお絵かき列車という事業がある。園児が無料で鉄道に乗車し、三陸鉄道に関する絵を描くことで乗車機会を創出している。

また、地域での出前講座等もやっており、まとめてモビリティマネジメントの活動と捉え、高齢化と免許返納が進む中で、将来に向けて地域公共交通を残していく観点からも、小中高生に公共交通を利用してもらう取組が必要と考えている。紹介いただいた事例も参考に検討したい。

(会長)

ターゲットを考えて、ターゲットが求めていること、反応しそうなポイントを踏まえて売り込みに行くのが大切。特に乗り方教室は、(路線バス等で)公道を活用するものについても好評であると聞いている。

(委員)

大船渡市社会福祉協議会(以下「社協」という。)では、各地域で事業をしていると、どの地区でも移動支援が課題として挙がる。例として、三陸町吉浜地区では、まちづくり振興会で移動支援の手段を検討しており、同地区には三陸鉄道の駅があるため、

大事にしたい声もあるが、盛駅からスーパー等にどのように移動するかというアクセスと吉浜駅までの移動が課題となっている。

また、多様な主体と連携による地域交通の確保という点では、介護事業者との話も進めているとのことだが、吉浜地区内の移動は地区内で検討するとしても、盛駅からの移動については、他地区との連携・協力も重要となることから、まちづくり協議会・振興会同士のつながりも視野に検討してほしい。社協としても協力していきたい。

（事務局）

吉浜地区の取組は把握しており、介護事業者の地域貢献として車両と運転手を準備して買い物バスを出していると伺っている。市街地の利便性向上を考えながら地区内の移動を考えていく中で公共交通を補完する取組であり、ありがたく感じている。

（会長）

様々な取組に関わる人を増やしていくことが大切だと思う。

（委員）

運転免許を返納し、交通空白地域に住む方を考えると、公共交通の重要性を感じる。昨年度から大船渡市、陸前高田市、住田町で企画・観光・産業振興担当課長会議を開始し、各市町で情報共有を図っている。その中で、住田町のコミュニティバスの件や陸前高田市での国庫補助金を活用したA I デマンド交通実証運行について話があった。

また、今年度はB R Tスタンプラリーの開始式を盛駅で実施し、B R Tに親しんでもらう取組を行った。

（事務局）

周辺自治体との連携という点では、当然ながら県との連携も含んでおり、利用促進やサービス充実等の意見をいただきながら、今後も連携して公共交通の取組を進めたい。

また、公共交通の取組は、利便性を上げるとコストも上昇するため、バランスを考えながらサービスの充実をどこまでやるのか、どこまでを自治体負担とするかも重要な視点だと思うので、その辺りを考えながら取り組んでいきたい。

（会長）

最終的にはそういった話になるが、そこに至るまでのプロセスをしっかりともらいたい。最初からゴールありきではなく、様々な方と議論して計画に落とし込むと思う。

（委員）

地域交通はもちろん大事だが、5 ページの基本方針を見ると観光の匂いがしない。人口減少の中で利用者も減り、どこから交通事業者が収入を得るのかという外から来る人も一定程度考慮しなくてはならない。例えば、潮風トレイルで三陸鉄道を使う、路線バスを使うなどが想定されるので外国人にも分かりやすい情報発信を行い、観光客の取り込みも視野に入れて基本方針に反映した方がいい。

（事務局）

広域路線は、県の計画に基づいて実施するものとして棲み分けが必要である。また、

高速バスはバス事業者の自主事業で実施しており、本市から内陸に向けた高速バスの路線をつくる場合は、周辺自治体との合意形成を図る必要もある。公共交通に関連する公的負担額が大きい中、選択と集中を考慮しながら、まずは地域の足を守っていきたいと考えている。確かに、交通計画に観光面もあった方がいいと思うが、観光については常にある路線ではないと考えており、日常的に使われる路線をどうしていくかという点に注力していく必要があると考え、基本方針を設定したのでご理解いただきたい。

(委員)

タクシーには地域区域性がある。これも関連してくると思われる。営業区域外の市町村では営業できないことになっている。このルールをなくせばもっと地域のためにも動ける。

(委員)

6 ページ基本方針 3 について、高校生・小学生の公共交通利用の促進を進めてほしいと思う。今年の日頃市小学校の 6 年生が 6 人しかいなかったため、修学旅行でバスを借りることができず、全て公共交通を利用した。

私は、釜石で仕事をしており、釜石市職員ともよく話すが、釜石市にも通勤者として人の流れがあると思うので広域連携の中に釜石市も入れてほしい。

また、資料に専門用語が多く、付いていくのが大変である。簡単な用語集があると会議に参加しやすい。

(事務局)

釜石市との情報共有の点については、三陸鉄道に関する会議の中で意見交換を行っている。用語に関しては、工夫して資料を作成したいと思う。

(会長)

他市町村では、小学校の授業で公共交通をテーマとすることもある。免許を取るまでに公共交通を意識付けできるかが大事だ。

(委員)

計画策定に関して、BRT に期待が寄せられていると感じた。地域からの期待を自覚し、事業に取り組んでいきたい。

(2) その他

(委員)

2 月から IC カード導入が始まっている。このことに伴い、バスカードの使用が終了し、払い戻しが本年 12 月 31 日までとなっている。営業所にて手続きを行うように市民への周知をお願いします。

また、けせんライナーは年末年始毎日運行する。予約も受け付けているのでご利用いただきたい。

(委員)

HP や新聞等にあったが 11 月 1 日から盛駅から釜石駅間でダイヤを変更する。11 月

1 1 日限りで使える 500 円チケット（リアス線 1 日乗り放題）を販売しており、是非利用いただきたい。

（会長はここで議長の任を終了）

4 その他

（委員）

貸切バスの運賃単価が 11 月から値上げとなる。今回の値上げは事業者の営業継続のため、仕方がないものであり、ご理解いただきたい。

（委員）

私からも貸切バスの運賃単価の改定について補足する。運賃が 8 % 程度値上がりになり、運転手不足が深刻で、その確保のため賃金を上げていかなければならない。貸切バスは、災害時における避難者や鳥インフルエンザ対応の作業員の輸送などで活用され、社会インフラの一つと捉えているのでご理解いただきたい。スクールバスの単価も同じく値上げになるので市での予算反映をお願いしたい。

（事務局）

次期交通計画策定に伴い、今年度の交通会議は 4 回開催予定であり、第 3 回交通会議は 12 月末頃に開催予定である。

5 閉会

午前 11 時 54 分閉会。