

令和7年度 第2回大船渡市地域公共交通会議

日 時：令和7年10月29日（水） 午前10時

場 所：大船渡市役所 地階大会議室

次 第

1 開 会

2 会長挨拶

3 協議事項

(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

資料1、2

(2) その他

4 そ の 他

5 閉 会

1. 大船渡市地域公共交通計画（令和4年3月版）の課題と成果等

■現計画で示す本市を取り巻く交通の課題

- 課題① まちづくりに対応した柔軟な交通体系の構築
- 課題② 人口減少・高齢化に対応した移動手段の確保
- 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
- 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
- 課題⑤ 地域公共交通の利用方法等における分かりやすい情報提供
- 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
- 課題⑦ 他分野と連携した交通体系の構築

■基本方針と施策

- 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
- 施策2 交通資源を生かした地域内交通の運行
- 基本方針② 公共交通空白地域解消・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
- 施策2 需要に応じた新たな交通サービスの導入・検討
- 施策3 高齢者のおでかけ支援サービスの導入・検討
- 施策4 患者輸送車等の有効活用
- 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
- 施策2 情報の見やすさ・分かりやすさの改善
- 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
- 施策2 公共交通の利用しやすい環境の整備
- 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
- 施策2 街づくりとの整合を図った交通体系の構築
- 基本方針⑥ 地区・地域との連携・協働
- 施策1 地区・地域等との協働による公共交通の利用促進
- 施策2 福祉事業等と連携した公共交通の利用促進
- 施策3 モビリティマネジメントの推進

■施策の成果※大船渡市地域公共交通計画に係る取組実績から抜粋

基本方針・施策	指 標	R7目標値	R4	R5	R6	達成率(R6)	達成区分(R6)
①-1	交通事業者間による改善件数	9件	7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	14.3人	119.1%	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	4.4人	110.0%	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	8.8人	97.8%	A
	市内路線バスの利用者数	100,000人	55,870人	81,084人	83,476人	83.5%	B
	市内路線バスの収支率	50.0%	36.6%	35.3%	47.2%	94.4%	A
①-2	市内の移動サービスに対する負担額	73,000千円	99,180千円	96,465千円	116,656千円	62.6%	C
②-1～4	交通空白地域の解消率	100.0%	97.2%	97.2%	97.4%	97.4%	A
③-1～2	公共交通利用者の満足度	50.0%	29.8%	33.9%	30.9%	61.8%	C
④-1～2	地域公共交通の認知度	80.0%	64.2%	66.3%	67.7%	84.6%	B
	新しい交通サービスの導入件数	5件	3件	3件	4件	80.0%	B
⑤-1～2	休日における公共交通利用率	10.0%	6.3%	5.9%	16.0%	160.0%	A
⑥-1～3	地区・地域との協働事業の実施件数	5件	3件	3件	4件	80.0%	B
	公共交通利用促進策の実施件数	5件	4件	4件	4件	80.0%	B

【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】

※本達成率及び達成区分は、現計画で定めた目標値に対する取組の現状です。
これらの実績値は、次期計画の施策の検討やKPIの参考値として活用することを想定しています。

■施策の総括（これまでの進捗や状況を踏まえた総括）

- 【柔軟な交通体系の構築】
- ・路線バスは、移動需要の実態把握に努め、路線の見直しを行った結果、4路線（基石線、立根丸森線、立根田谷線、綾里外口線）から3路線（立根丸森線、立根田谷線、綾里外口線）に統合した。
- ・路線統合や廃止に伴い代替交通として導入したデマンド交通は、ダイヤや料金設定を見直しながら、対象地区や利用者の拡大が図られている一方、事前予約や料金などが課題となり、通学利用が進んでいない。
- 【多様な世代に対する移動手段の確保】
- ・高齢者に対しては、タクシーチケット配布事業やデマンド交通など、複数の交通サービスにより一定程度利便性を確保できている。
- ・高校生に対しては、移動需要や必要なサービス内容等を把握するため、市内外の高校を対象としたアンケートを実施した。
- ・バス停への路線図の掲示など利用環境の改善に取り組んだが、利用者ニーズに対応した便数やダイヤの見直しについては、事業者への要望にとどまっている。
- 【わかりやすい情報提供】
- ・市内外からの利用を想定しながら公共交通マップの最新化が必要である。※直近は平成31年4月
- ・交通事業者がGTFS※（General Transit Feed Specification）データの最新化に対応できていない。
※GTFS…公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの
- 【持続可能な交通運営】
- ・人件費や燃料費等の高騰により運行経費が上昇していることから、公共交通を維持していくための公的負担が増加傾向にある。
- 【他分野連携】
- ・観光二次交通の検討や商店街等と連携した企画の展開に向けた事例収集を行った。
- ・地域の助け合い輸送など、協働に関する取組は、まちづくり組織のワークショップ等への参加にとどまっており、具体的な施策の実現には至っていない。

2. 次期大船渡市地域公共交通計画の策定に向けた現状

1 地域特性・移動特性

■地域特性（人口、施設立地等）

- 人口の推移は昭和 55 年をピークに減少を続け、令和 7 年 3 月末時点は 31,975 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 18,770 人と初めて 20,000 人を割る推計がされており、また、高齢化率は年々上昇し、同年には 53.9%に達すると見込まれています。
- 施設の分布をみると、盛地区、大船渡地区、猪川地区、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、蛸ノ浦地区、日頃市町地区、吉浜地区は比較的少なく、地区間を跨ぐ移動が必要な状況にあります。
- 人口の分布状況をみると、大船渡地区、猪川地区及び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。

■移動特性（買い物、通学、通院）

- 買い物は、全体的に大船渡地区及び立根地区の大型スーパーが利用されており、地区を跨ぐ場合は、居住エリアに近いスーパーを利用する傾向にあります。
- 気仙管内の高校への通学は、主に公共交通機関の活用と保護者等の送迎であり、学校に近い生徒は自転車や徒歩等による移動となっています。また、広域的には、陸前高田市・住田町と相互に流入出しており、JR 大船渡線 BRT（以下「BRT」という。）と広域路線バス（大船渡住田線）が活用されている状況です。
- 通院は、県立大船渡病院（以下「大船渡病院」という。）を中心に、猪川地区の個人クリニックの利用が多い状況にあります。

2 公共交通ネットワークの現状

■公共交通ネットワーク（カバー状況、サービス状況、待合拠点、公共交通以外の移動手段）

- 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（立根田谷線、丸森立根線、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。
- 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、申請数は増加傾向です。
- 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 年度時点で補助要件を満たせなくなる見通しであり、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。
- 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到着できず、公共交通機関の接続性向上が求められています。
- 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、患者輸送車とデマンド交通の運行エリア・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てい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はいるが、利用者が固定化する傾向にあります。

3 各種調査から見てきた市民及び事業者の意向

■市民意向

- 市民アンケートの回答者数の 8 割以上が運転免許証を保有しており、その多くは自家用車を運転している。また、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あったが、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る。
- 公共交通に関する意見としては、増便のほか、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った。
- 高校生は、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る。高校生からは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もあった。

■事業者意向

- 公共交通サービス供給者側からは、乗務員不足と高齢化が喫緊の課題として挙げられている。
- サン・リア前バス停の案内整備やバス停における路線図の更新等情報案内の対応が不足している。

4 社会情勢の変化、上位・関連計画から公共交通の位置づけ

■大船渡市総合計画 2021 後期基本計画で掲げる将来像

※後期基本計画の内容に合わせて記載

■公共交通事業の確保・維持の役割（都市計画マスタープランなど）

- 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・三陸鉄道リアス線・路線バス）の利便性向上及び確保・維持 等

■MaaS 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 MaaS*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る。
※MaaS（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・決裁等を一括で行うサービスのこと。

■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、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「20250 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る。

3. 次期大船渡市地域公共交通計画の策定に向けた課題

大船渡市の公共交通を取り巻く課題
課題 1：地区内の安定した公共交通の確保
課題 2：人口が集積する市街地における利便性の向上
課題 3：市外への移動が欠かせない高校生の通学や通勤等の状況に対する広域的な公共交通の再構築
課題 4：盛駅を中心とした公共交通同士の円滑な連携の推進や待合環境の利便性の向上
課題 5：アナログ・デジタルによる公共交通の情報発信の強化
課題 6：安定的な公共交通サービスの提供に向けた財政面・体制面での確立
課題 7：自治体や交通事業者間の連携や市民・関係団体との協働に関する取組の創出

課題 1	地区内の安定した公共交通の確保
○郊外部には生活関連サービスが少ない状況にあることから、三陸鉄道や BRT、広域路線バスが地区間を跨ぐ移動手段となり、居住地から最寄り駅までの地区内交通は、デマンド交通及び患者輸送車が運行し、市民生活を支えています。	
▼しかし、患者輸送車は、あくまで地区内の診療所までの移動に対応するものであり、運行頻度が限られているほか、鉄道との接続も十分に考慮されていません。また、デマンド交通については、事前登録や予約の煩雑さが影響し、利用に対する心理的な抵抗感が生じやすく、新規登録に結びつきにくい状況にあることから、利便性と持続性の観点から制度の見直しが必要となっています。	
▼地区ごとに人口の集積状況や施設の立地条件が異なる中、今後も安心して暮らし続けるためには、各地区の実情に合わせてデマンド交通や患者輸送車の適切な運行方法等を検討し、移動実態に即した公共交通の確保が必要であり、さらに、郊外部から市街地や市外への移動も考慮し、鉄道や広域的な公共交通（路線バス・BRT 等）との円滑な連携を図ることが重要です。	

課題 2	人口が集積する市街地における利便性の向上
○市街地は、盛・大船渡・猪川・立根地区を南北に縦断する形で人口が集積しており、同様に商業・医療・公共・教育施設などが多く立地しているため、市民生活や都市の構造に合わせ、盛駅を中心とした市街地における生活路線の利便性を確保することが重要なことから、路線バス（大船渡住田線・立根田谷線・丸森立根線・綾里外口線）が運行し、市民の移動を支えとともに大船渡病院からサン・リア間の運行頻度を増やすことで利便性向上を図っていますが、1 日の運行本数自体は多いものの、運行時間が近接しているため、本数の多さを十分に活かしきれていない状況です。	
○現在、猪川地区の一部地域（長洞・長谷堂・中井沢）や赤崎地区の諏訪前地域では人口が集積しており、特定の時間帯にまとまった移動需要が発生している可能性があり、効率的かつ効果的な移動手段の提供が求められています。これらの地域を運行する立根田谷線は 1 日 2 往復と運行頻度が低く、十分に対応できていません。また、当該地区には、居住地が分散し、最寄りのバス停までのアクセスが困難な地域もあり、日常的な移動手段に路線バスが選ばれにくい状況にある中、立根田谷線の利用者数の減少が進んでおり、今後、減便や路線廃止の検討が必要となっています。	
▼こうした背景を踏まえ、今後は人口の集積状況や地域特性、移動需要の実態を見極めた上で、誰もが一定水準の公共交通サービスを楽しむよう、市街地における利便性向上を目的とした路線バスの運行内容や運行形態の見直しが必要です。	

課題 3	市外への移動が欠かせない高校生の通学や通勤等の状況に対する広域的な公共交通の再構築
○本市の通勤通学流動をみると、陸前高田市や住田町との結びつきが強く、BRT や大船渡住田線など、複数の公共交通が運行しています。	
○BRT や大船渡住田線の沿線上に居住する方は乗り継ぎなしで広域的な移動が可能である一方、郊外部の地域に居住している市民が広域的な移動をするためには複数の乗り換えが必要ですが、乗り継ぎ可能なダイヤが少ないため、目的地までの定時性が確保しづらく、乗り継ぎまでの待ち時間も長くなるほか交通費の負担も増える傾向があります。そのため、公共交通による円滑な移動が困難である上、経済的負担が一因となり、結果として保護者等による自家用車での送迎が常態化しています。	
○加えて、地域間幹線系統である大船渡住田線は住田高校への移動手段として重要な役割を担っていますが、令和 6 年度の輸送実績では、今後、国の補助要件を満たせないことが見込まれます。国庫補助が受けられなくなると、本市の公共交通に係る財政負担が増加し、減便等によってサービス水準が低下するなど高校生や通勤者の移動利便性への影響が懸念されます。	
○また、観光施策の観点から、県内陸部から観光地や宿泊地等に向けた広域バスの運行に関する対策を求める声の一部ありますが、観光資源のブランド化やシティプロモーションの強化など、他の施策と連携した多角的かつ一体的な対策が必要です。一方で、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、日常生活における公共交通機関の便数の増加やダイヤの見直しに関する声が多いことから、公共交通施策としては生活路線を優先的に対応することが求められています。	
▼このように利用者が減少傾向にある状況下において、保護者などの負担軽減だけでなく、本市で今後も安心して暮らし続けるため、広域的な移動に関しても生活路線に主眼を置いた利便性や持続性の向上を目的とした公共交通の再構築が必要です。	

課題 4 盛駅を中心とした公共交通同士の円滑な連携の推進や待合環境の利便性の向上

- 市内外の移動においては、先述のとおり鉄道や路線バスの担う役割が大きい一方で、地区内の移動についてはデマンド交通や患者輸送車の担う役割が大きく、市民の円滑な移動を支える上では、広域的な公共交通と市内の公共交通間での連携が重要です。
- 本市は盛駅を中心とした公共交通ネットワークを形成し、盛駅はバス・タクシー・一般車等の乗降場待機所を機能的に分離して配置することにより交通結節機能の強化を図っています。また、駅前広場は駅構内からの動線を整備し、駅からバス乗り場までの移動距離が短いため、迷いなくスムーズに移動し乗り継ぎができる環境が整備されています。そのほか、駅構内では、待合室や駅前広場における上屋・ベンチの設置など、雨風をしのげる快適な待合環境が整備されているほか、三陸鉄道と BRT の乗継案内が整備されています。
- しかしながら、高速バスはサン・リア前で乗り入れており、駅とバス乗り場までの停留所が分散し、利用者にとっては乗り換え動線が複雑で分かりにくい状況にあります。加えてサン・リアにはベンチがあるものの待合スペースが施設構内に確保されておらず、長時間は待ちづらい状況にあります。
- ▼このため、公共交通機関同士での連携強化を図るため、広域的な移動が集中するピーク時を中心に接続ダイヤを見直すほか、駅からバス乗り場までの移動距離の短縮や既存施設の待合スペースの活用を進め、快適に公共交通を利用できる拠点づくりが必要です。また、既存の交通結節点の機能を高めるため、乗り換えに関する案内情報を提供する等、利用者が迷いなくスムーズに移動し乗り継ぎができる環境整備も必要と考えられます。

課題 5 アナログ・デジタルによる公共交通の情報発信の強化

- 現計画に示す情報発信に関する取組として『バス停提供情報の更新』や『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』があり、市内の公共交通を利用する上でのアナログ・デジタル双方による情報発信の強化を掲げています。
- アナログ媒体による情報提供では、主に各バス停における路線図等を見直し、わかりやすい公共交通情報へと改善を図った一方、課題 4 に示すとおり盛駅を中心に交通モード間の連携を図ることが重要であるものの、市内を運行する鉄道・路線バス等の情報が一体となった総合的な公共交通マップ・時刻表の作成には至らず、特に複数の公共交通の乗り継ぎ等に関する情報収集の「不便さ」があります。
- デジタル媒体による情報提供では、GoogleMap 上でバス停・路線情報を閲覧できることから、以前は GTFS-JP データを作成・公開していましたが、現時点でダイヤ情報が非公開となっているため、市内路線においてデータの更新が適切にされていない状況にあります。このことから、特に観光客は目的地への移動手段を検索する際、デジタルコンテンツで経路を調べることが一般的となっている中において、「目的地と移動手段を組み合わせた検索ができない＝公共交通が運行していない」ものとして判断し、レンタカーを選択する可能性もあるなど、公共交通利用の「取りこぼし」の発生が想定されます。
- ▼また、本市の観光入込客数は、令和元年の水準に近づきつつあり、コロナ禍を経て着実に回復傾向を示している中、観光地や観光情報へのアクセス性の向上を図るため、LINE や Instagram 等の SNS を活用するなど、公共交通と連携した情報発信の検討が必要です。
- ▼情報提供の改善を図りながら、情報収集時の「不便さ」を解消することで、より効果的で住民ニーズ等を踏まえたアナログ・デジタルの双方において公共交通の情報発信の強化が必要です。

課題 6 安定的な公共交通サービスの提供に向けた財政面・体制面での確立

- 本市の公共交通は、住民の暮らしに欠かすことのできない重要な社会インフラであり、住み慣れた地域で暮らし続けていくためにも更なる持続性の向上が求められ、これまで地域の実情に応じた適切な交通サービスへの転換を進めてきました。
- ▼しかしながら、公共交通機関の利用低迷に加え、人口減少や燃料費の高騰などの社会的要因も影響し、公共交通に対する財政負担額は年々増加しています。今後も人口減少が続くと予測される中、自家用車等の送迎中心の移動からの転換がなければ、公共交通の利用者数の増加は見込めません。今後も同様の傾向のままでは、交通事業者の経営努力だけでは、路線維持が困難となり、地域の公共交通サービスの水準の低下のみならず、事業そのものの存続が危ぶまれます。持続可能な公共交通を確保・維持していくためには、運行内容の見直しや情報提供の充実などの利便性の向上を図りつつ、市民の公共交通に対する意識（「公共交通を積極的に利用する」、「公共交通に対する理解を深める」、「公共交通を支える＝モビリティマネジメント」）を醸成し、公共交通の利用促進へとつなげる取り組みが必要です。
- また、利用者の減少や乗務員不足等を要因とした路線バスの廃止や減便等が全国的に発生している中、令和 6 年 4 月から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が適用され、現状のサービス水準を維持するためには、乗務員の更なる確保が必要となり、本市においても公共交通サービスの存続やサービス水準の低下などが懸念されます。
- ▼そのため、運行形態や運行内容等の見直しによる公共交通の効率性や利便性の向上に加え、公共交通の事業性を確保するため、地域住民や民間事業者、学校等の多様な主体を巻き込んだ利用促進を図りながら、安定的な経営基盤を構築する必要があります。

課題 7 自治体や交通事業者間の連携や市民・関係団体との協働に関する取組の創出

- 地方都市における公共交通機関は、物価や燃料費等の高騰や最低賃金の見直しなど、交通事業者のコストが増加する一方で、利用者の減少に伴う収益減少による厳しい経営環境にある中、地域交通を維持・確保するためには、既存の交通資源の総動員が必要な状況にあります。
- 市内には、患者輸送車やスクールバスのほか、民間事業者が所有する従業員用の通勤バスや介護車両など、交通サービスとして活用する可能性が秘められた輸送資源が多く存在しています。
- また、全国的な運転手不足を背景に、日本版や公共ライドシェアを施策展開する自治体が増加しており、普通自動車第二種運転免許を取得することなく自家用車が活用できる交通手段は、タクシー事業が厳しい地区において限定的な交通サービスとして導入が進んでいます。
- さらに、市内の一部地区では、まちづくり組織が運営する助け合い輸送を実施しており、市民が主体となる共助に関する取組が拡大することで、公共交通の補完という側面だけでなく、高齢者等の買い物等の移動機会や賑わいの創出につながっています。
- ▼このことから、地域公共交通を将来に渡って維持・確保していくため、既存の輸送形態にとどまらず、アイデアと創意工夫によって多様な主体が連携し、協働に関する取組を積極的に検討していく必要があります。

4. 次期計画の基本方針・目標等について

基本方針等(案)

■計画の基本方針・目標

関連課題 1～3

基本方針1:移動ニーズを踏まえた暮らしを支える地域公共交通

- ・目的地となる施設等が集約する市街地における利便性の向上を図るとともに、郊外部の地域から市街地及び市外への移動に係る足を確保となるネットワークの維持向上を図ります。

目標1－1:中心部・地区間・地区内の移動を支える地域公共交通ネットワークの充実

- ・ニーズに応じた運行内容の見直しに加え基本方針2、3と組み合わせて、人口減少の中でも利用者の「増加」を目指します。
- 指標：公共交通の年間利用者数（JR 大船渡線 BRT、三陸鉄道リアス線、路線バス、デマンド交通の合計）、新たな交通サービスの導入件数 等

関連課題 4、5

基本方針2:安全・安心に利用できる地域公共交通

- ・高齢者やこども連れ、障がい者等の多様な利用者が交通結節点で円滑に乗り換え、迷わない駅施設や過ごしやすいバス停環境の整備に加え、利用しやすい決済方法や車両を整備することで快適に移動できる公共交通の利用環境を整えます。
- ・新たな技術や多様な媒体の活用など、利用者にとって必要な情報を分かりやすく発信するとともに、案内板等の設置により誰でも簡単に公共交通を利用できる環境整備に努めます。

目標2－1:利用しやすい・移動しやすい利用環境の整備

- ・公共交通機関同士の円滑な乗り換えや過ごしやすい待合のほか、利用しやすい決済方法や車両等の環境整備を通して、利用者の「増加」を目指します。
- 指標：盛駅及び大船渡駅における1日あたりの乗降者数

目標2－2:情報発信の拡充

- ・利用者を意識した媒体の活用しながら、適切な時期に必要な情報を分かりやすく発信し、公共交通に対する興味・関心を高め、認知度の「向上」を目指します。
- 指標：公共交通の利用方法の認知度

関連課題 6、7

基本方針3:地域との共創による地域公共交通

- ・市民一人一人が公共交通を支える大切さを理解し、公共交通に対する機運の醸成を図り、ニーズに即した公共交通サービスの確保・維持を図ります。
- ・市民・行政・事業者・企業等の連携による利用促進の強化によって、公共交通体系の確保・維持を図ります。

目標3－1:関係者との多様な連携による地域公共交通の利用機会の創出

- ・分かりやすく快適に移動できる公共交通の提供に加え、公共交通に対する理解を深める機会の提供を通して、公共交通を利用した外出回数の「増加」を目指します。
- ・事業者や地域、学校など、多様な連携により公共交通を利用する機会を増やすことで、将来に渡り安心して利用できる公共交通の維持に努めます。
- 指標：市民一人当たりの年間利用頻度、市民の公共交通の利用割合

目標3-2:多様な主体との連携による地域公共交通の確保

- ・利用者（運賃収入）、交通事業者（運行・運営）、行政（国・県・市の補助など）を中心とした地域全体で公共交通を支える仕組みを構築し、公的負担の適正化を目指しながら、持続可能な公共交通サービスの確保に努めます。
- 指標：公共交通に関する輸送人員当たりの自治体支援額、事業者連携の事例数

施策(例) ※今後、事業者等との協議により施策の絞り込みを行う予定です。

基本方針1:移動ニーズを踏まえた暮らしを支える地域公共交通

目標1－1:中心部・地区間・地区内の移動を支える地域公共交通ネットワークの充実

- 施策：市街地の回遊性向上に向けた路線バスの見直し
- ・回遊性向上を意識した主要拠点を結ぶ経路の形成
 - ・複数路線の時間調整による利便性の向上（最大待ち時間の短縮）
 - ・地区の実情に応じた公共交通の見直し
 - ・市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入検討（AIを活用した呼出型最適経路バスや相乗りタクシー、定額タクシーなどの導入を検討）
- 施策：地区内・地区間の移動を支える交通サービスの見直し
- ・デマンド交通と患者輸送車の一体的な見直しによるサービスの強化
 - ・公共ライドシェアの導入検討
 - ・利用者登録書の廃止または当日利用を可能にする等、利用者制限の緩和
 - ・地域内フィーダー系統補助の活用（立根田谷線・丸森立根線・綾里外口線）
 - ・公有民営補助の活用
- 施策：広域的な移動を支える路線バスの確保・維持
- ・路線バスの在り方に関する住田町との協議、広域連携の取組検討
 - ・通学需要に即した路線バスの見直し（東高校へのアクセス、接続ダイヤ見直し等）

基本方針2:安全・安心に利用できる地域公共交通

目標2－1:利用しやすい・移動しやすい利用環境の整備

- 施策：移動しやすい公共交通結節点とバス停環境の整備
- ・公共交通結節点の案内表示（案内サイン・のりば案内の導入等）及び接続ダイヤの見直しと周知
 - ・公共交通機関同士の乗り換え向上に向けた盛駅への乗り入れ
- 施策：施設と連携した過ごしやすい待合環境の整備
- ・施設の待合スペースを活用した待合環境の整備（例：サン・リア）
- 施策：利用しやすい決済方法の導入
- ・キャッシュレス決済システムの普及促進
- 施策：環境に配慮した利用しやすい車両の導入
- ・環境に配慮した車両の導入検討

目標2－2:情報発信の拡充

- 施策：分かりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成
- ・公共交通に関する総合的な案内ツールの作成（公共交通マップの作成、地域版・高校生版のマップ作成、動画を活用した情報発信等）
- 施策：周知方法の見直し
- ・遅延などの運行情報及び利用方法の情報発信
 - ・G T F Sデータの更新及び情報発信方法の拡充（SNS・バスロケーションシステム・乗り換え検索サイトの表示等）
 - ・ICT技術を活用した一体的なサービス（MaaS）の導入検討
 - ・施設への交通アクセス情報に公共交通情報を掲載

基本方針3:地域との共創による地域公共交通

目標3－1:関係者との多様な連携による地域公共交通の利用機会の創出

- 施策：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
- ・小中校生を対象にした乗り方教室の実施、地域イベントを活用した試乗会、免許返納支援、タクシー助成券の配布、ノーマイカーデーの実施、出前講座及び公共交通に関する意見交換会の開催

目標3-2:多様な主体との連携による地域公共交通の確保

- 施策：事業者が保有する車両の利活用（買い物・通院支援等）

