

令和6年度第2回大船渡市地域公共交通会議 出席者名簿

令和6年1月31日(金)午後1時30分～ カメラホール

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	欠席
	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	萩 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	出席
	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	欠席
	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	佐々木 修	代理出席 主事 荒屋 優志
	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	代理出席 主査 東城 直貴
	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	出席
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	平藤 一氏幸	出席
	三陸鉄道株式会社	大船渡派出所長兼釜石駅長	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	代理出席 係長 大和田 恵美
	大船渡観光バス事業協同組合	理事	佐 藤 秀 之	出席
市職員	大船渡市	企画政策部長	佐 藤 雅 俊	代理出席 デジタル戦略課長 炭釜 秀一
	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	代理出席 国保医療課長 佐々木 直央
	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	代理出席 建設課課長補佐 古澤 愛子
	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	

## 令和6年度 第2回大船渡市地域公共交通会議

日 時：令和7年1月31日（金） 午後1時30分～

場 所：大船渡市市民交流館カメラホール

1階多目的ホール

### 次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 報 告

(1) 市内公共交通サービスの利用状況について（資料1）

4 協 議

(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（自己評価）について

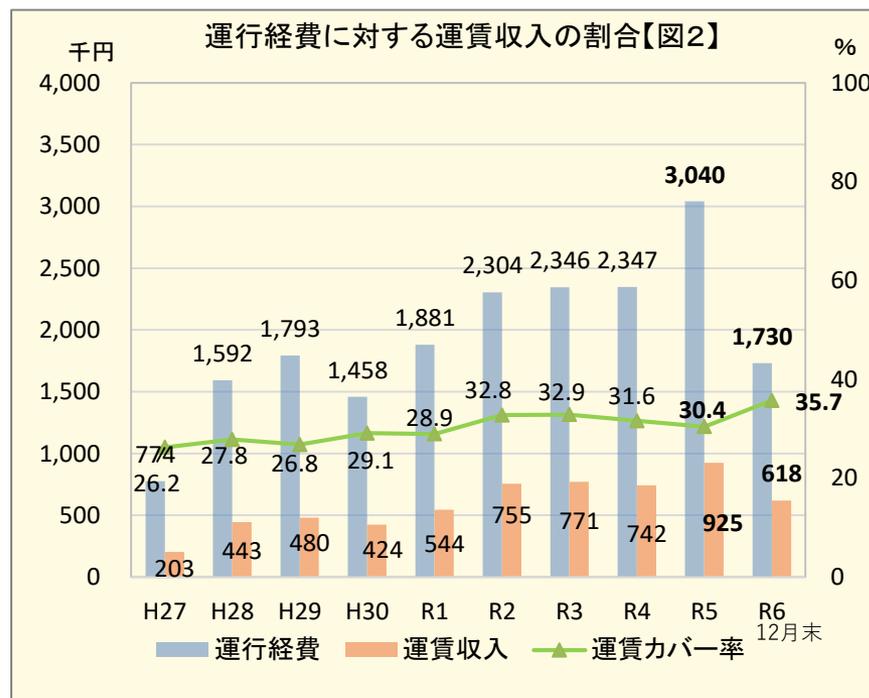
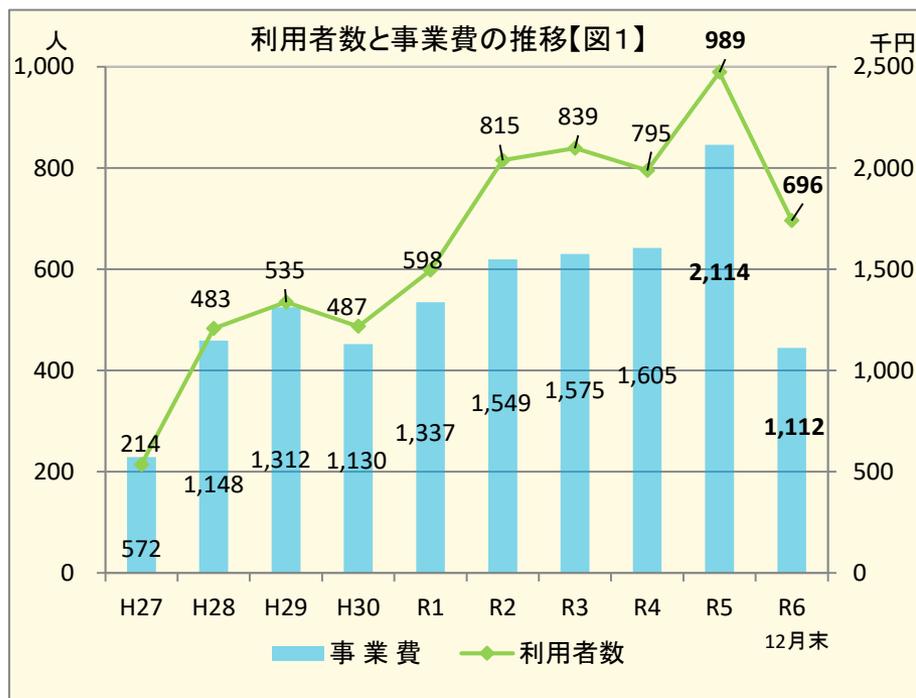
(2) その他

5 そ の 他

6 閉 会

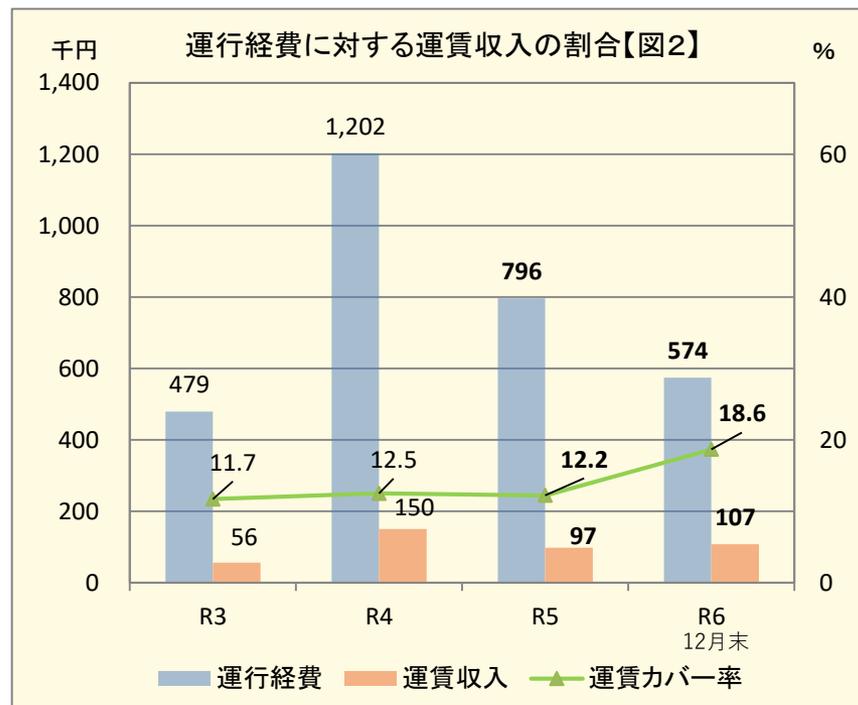
### ①日頃市地区デマンド交通利用状況（令和6年12月末時点）

- 平成27年10月から運行を開始しており、登録者は、162人（前年同月150人）
- 令和6年12月末時点の利用者数は延べ**696**人（前年同月794人）で、事業費は**1,112**千円（前年同月**1,676**千円）
- 令和5年度の運行経費は**3,040**千円、運賃収入は**925**千円で運賃カバー率は**30.4%**（令和4年度は**31.6%**）
- 令和6年12月末時点の運行経費は**1,730**千円、運賃収入は**618**千円で運賃カバー率は**35.7%**となっている。（前年同月の運行経費は2,418千円、運賃収入は741千円で運賃カバー率は30.6%）
- 令和6年4月から運行管理費を500円/件（限度3,000円/日）に見直し、令和6年10月からは、通学割引・乗合割引を追加し、事業費の縮減を図っている。
- 実利用人数は**25**人（前年度31人）で、2人以上の乗合率は**34.7%**（前年度32.7%）。



## ②越喜来地区デマンド交通利用状況（令和6年12月末時点）

- 令和3年10月から実証実験として運行を開始しており、登録者は、122人（前年同月122人）。
- 令和6年12月末時点の利用者数は延べ**246**人（前年同月174人）で、事業費は**467**千円（前年同月523千円）
- 令和5年度の運行経費は**796**千円、運賃収入は**97**千円で運賃カバー率は**12.2%**。令和6年12月末時点の運行経費は**574**千円、運賃収入は**107**千円で運賃カバー率は**18.6%**となっている。（前年同月では、運行経費は629千円、運賃収入は77千円で運賃カバー率は12.2%）
- 日頃市地区と比較して運賃カバー率が低いのは、1人での利用が多いため、乗合の割合が低いことや、デマンド利用料金の設定金額の違いが要因と考えられる。
- 令和6年4月から運行管理費を500円/件（限度3,000円/日）に見直し、令和6年10月からは、通学割引・乗合割引を追加し、事業費の縮減を図っている。また、令和6年10月から本格運行を実施している。
- 実利用人数は**10**人（前年度18人）で、2人以上の乗合率は**13.5%**（前年度12.8%）。



### ③末崎地区デマンド交通実証実験利用状況（令和6年12月末時点）

- 末崎地区において、地域住民の移動手段を担っていた「細浦経由高田線（竹駒駅～立根）」が令和4年12月29日をもって廃止となったことを受け、地域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、持続可能な代替交通として有効性を検証するため、デマンド交通実証実験を始めることとした。
- デマンド交通の導入にあたっては、末崎地区の再編を図るため、地区内を運行していた「基石線（基石海岸～立根）」について、利用者の減少から末崎地区内の運行を廃止し、丸森立根線へ統合している。
- 令和6年10月から実証実験として運行を開始しており、登録者は、180人。
- 令和6年12月末時点の利用者数は延べ**411**人、運行経費は**939**千円、運賃収入は**274**千円で運賃カバー率は**29.2%**。
- 日頃市地区や越喜来地区と同様に、通学割引・乗合割引を適用。
- 実利用人数は**30**人で、2人以上の乗合率は**35.0%**。

#### 末崎地区デマンド交通実証実験運行

運行日：月～金曜日（※土日祝日と12/29～1/3は運休）

【行き】 ※就学前の児童(小学生未満)：無料 小学生(保護者同伴)・通学利用者・障がい者：半額

時刻	乗車場所	行き先	運賃(一人あたり)
6:45 8:30 10:00 13:30	末崎町内 (自宅等)	末崎町内	500円(2人以上乗車で400円)
		マイヤ大船渡店	1,500円(2人以上乗車で1,200円)
		大船渡病院・市役所・盛駅	2,000円(2人以上乗車で1,600円)

【帰り】

時刻	乗車場所	行き先	運賃(一人あたり)
12:00 15:00 18:00	末崎町内	末崎町内 (自宅等)	500円(2人以上乗車で400円)
	マイヤ大船渡店		1,500円(2人以上乗車で1,200円)
	大船渡病院・市役所・盛駅		2,000円(2人以上乗車で1,600円)

1 大船渡市役所企業立地港湾課(☎27-3111 内線120)に連絡し、利用登録をする。

2 高田交通(☎0192-56-2000または090-1934-4775)に連絡し、

予約(受付時間:8:30～17:00)する。

※午前の便を利用する場合:前日17:00までに予約

※午後の便を利用する場合:当日11:00までに予約

3 予約した日時、場所でお待ちください。

※キャンセルする場合は、高田交通へ連絡してください。

※予約された時間に現れない場合、キャンセルとみなします。

問い合わせ先

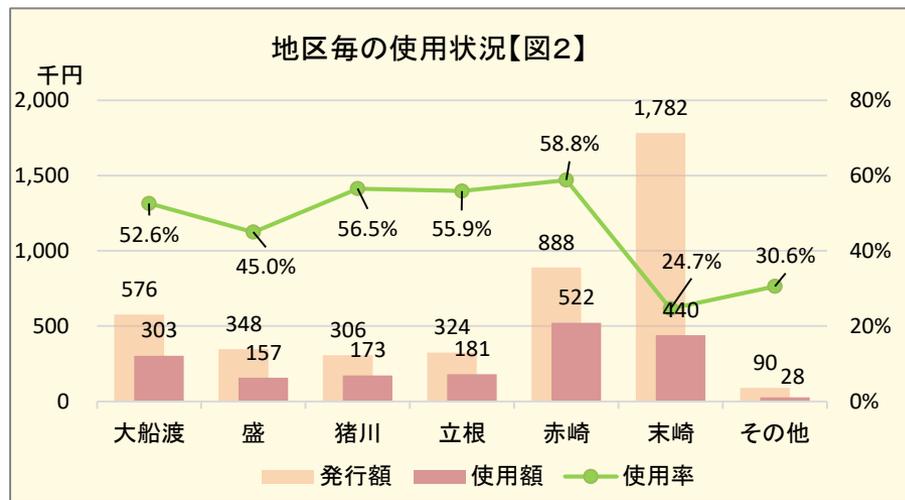
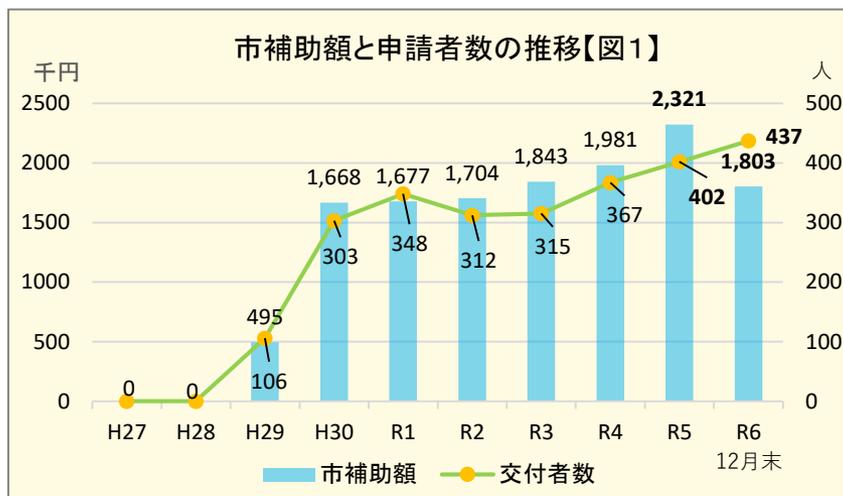
大船渡市役所  
企業立地港湾課  
交通通信係  
☎27-3111 内線120

高田交通タクシー



## ④タクシーチケット利用状況（令和6年12月末時点）

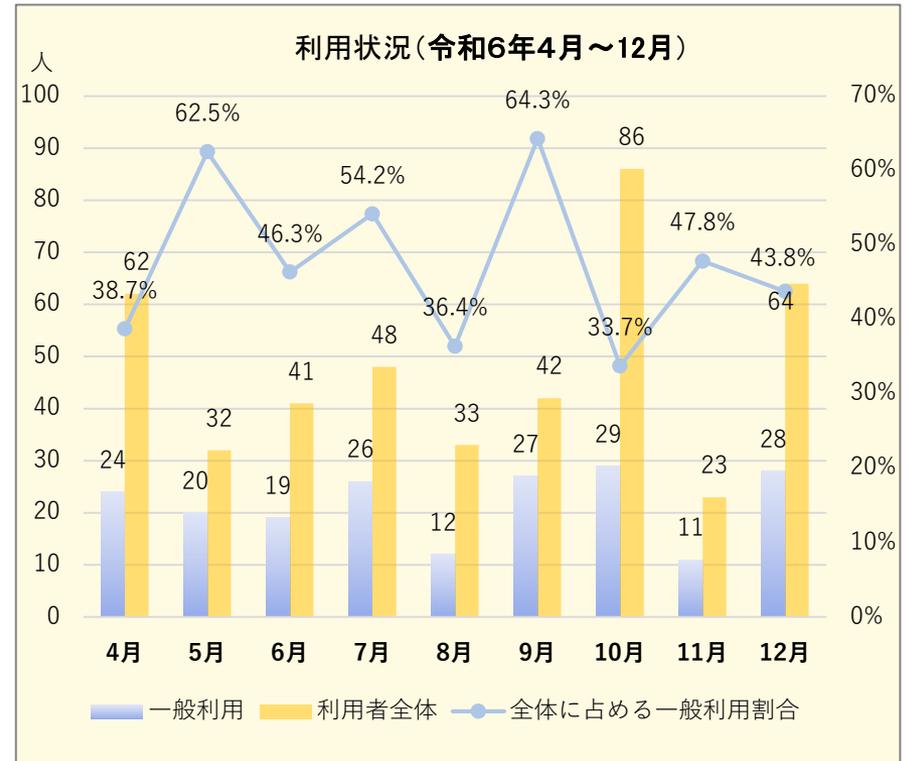
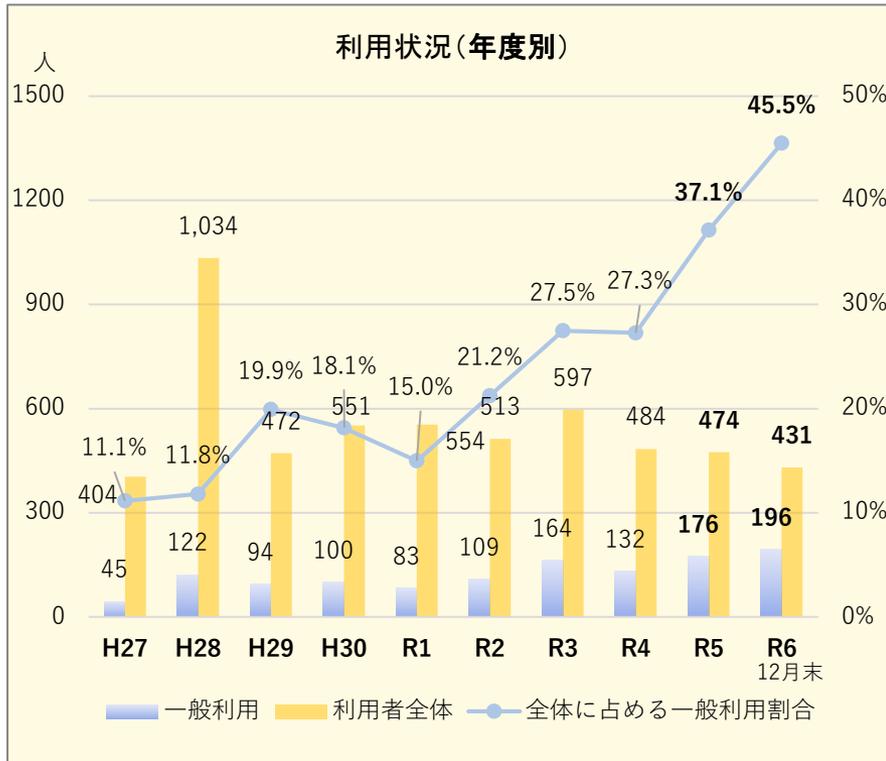
- 令和6年12月末時点で交付者数**437**人（前年同月391人）、発行枚数**8,628**枚（前年同月8,004枚）となっている。
- 発行額は**4,314**千円（前年同月4,002千円）、市補助額**1,803**千円（前年同月1,906千円）と前年同月を下回っており、利用率は**41.8%**（前年同月47.6%）となっている。
- 地区別の交付者数は末崎町が最も多く**99**人、次に大船渡町で**96**人、赤崎町で**74**人、盛町で**58**人となっている。
- 末崎町については、令和6年9月までの利用実績となっている。10月からのデマンド交通の実証実験運行に伴い9月で利用中止。



令和6年度 (12月末時点)	大船渡町	盛町	猪川町	立根町	赤崎町	末崎町	その他	合計
	(12枚)				(24枚)	(36枚)	(36枚)	
交付者数(人)	<b>96</b>	<b>58</b>	51	54	<b>74</b>	<b>99</b>	5	<b>437</b>
発行枚数(枚)	1,152	696	612	648	1,776	3,564	180	<b>8,628</b>
使用枚数(枚)	606	313	346	362	1,044	879	55	3,605
発行額(円)	576,000	348,000	306,000	324,000	888,000	1,782,000	90,000	<b>4,314,000</b>
市補助額(円)	303,500	156,500	173,000	181,000	522,000	439,500	27,500	<b>1,802,500</b>
利用率 (%)	52.6	45.0	56.5	55.9	58.8	24.7	30.6	<b>41.8</b>

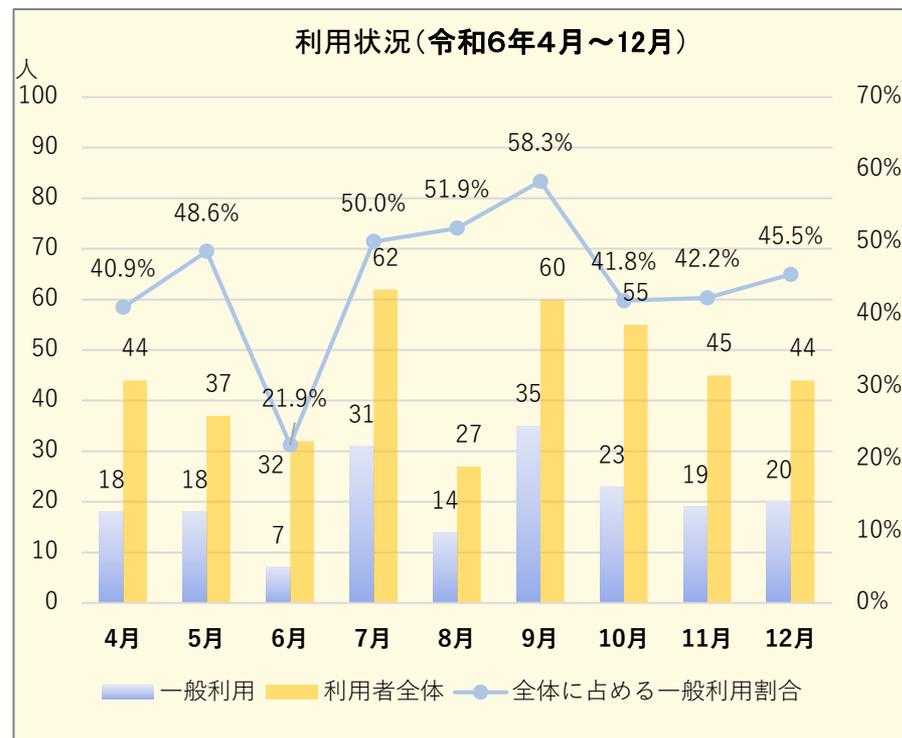
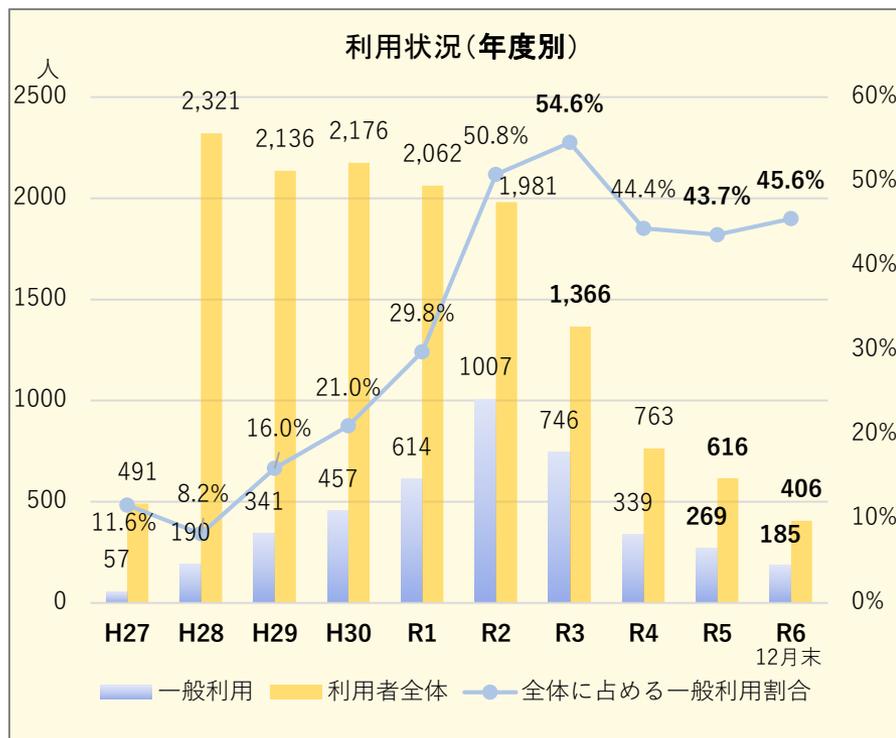
## ⑤綾里地区患者輸送車利用状況（令和6年12月末時点）

- 令和3年10月から停留所に「綾里駅」を増設し、利用者の利便性向上を図っている。
- 令和5年度の実績は、全体利用**474**人のうち一般利用が**176**人で、一般利用の割合は**37.1%**となっている。
- 令和6年12月末時点では、全体利用**431**人のうち一般利用が**196**人で、一般利用の割合は**45.5%**で増加となっている。
- 令和3年度から、一般利用は増加傾向にあるが、利用者全体では減少傾向となっている。



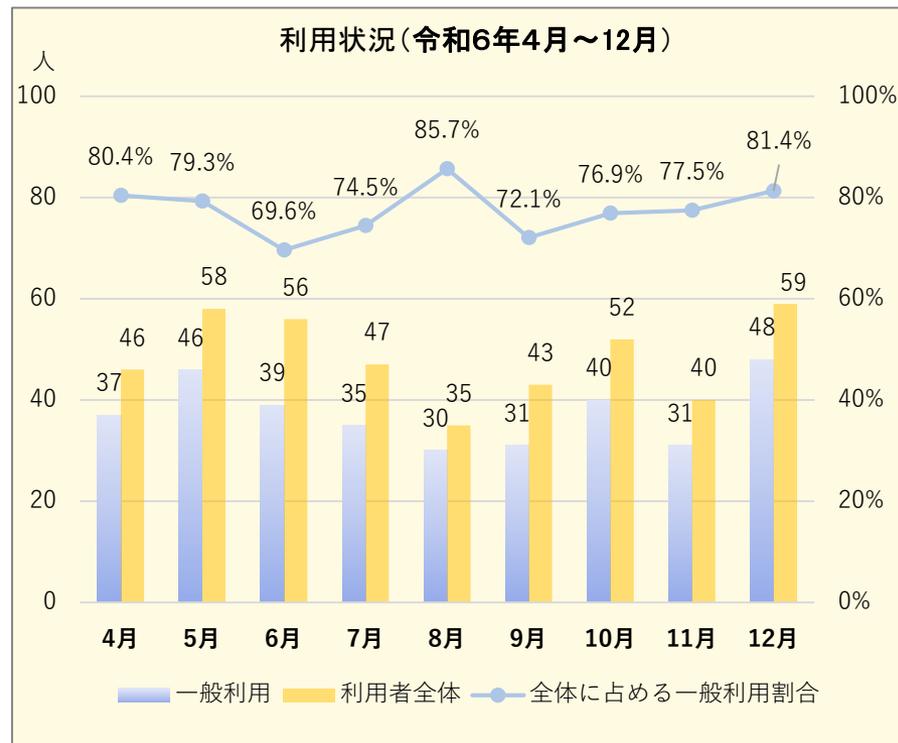
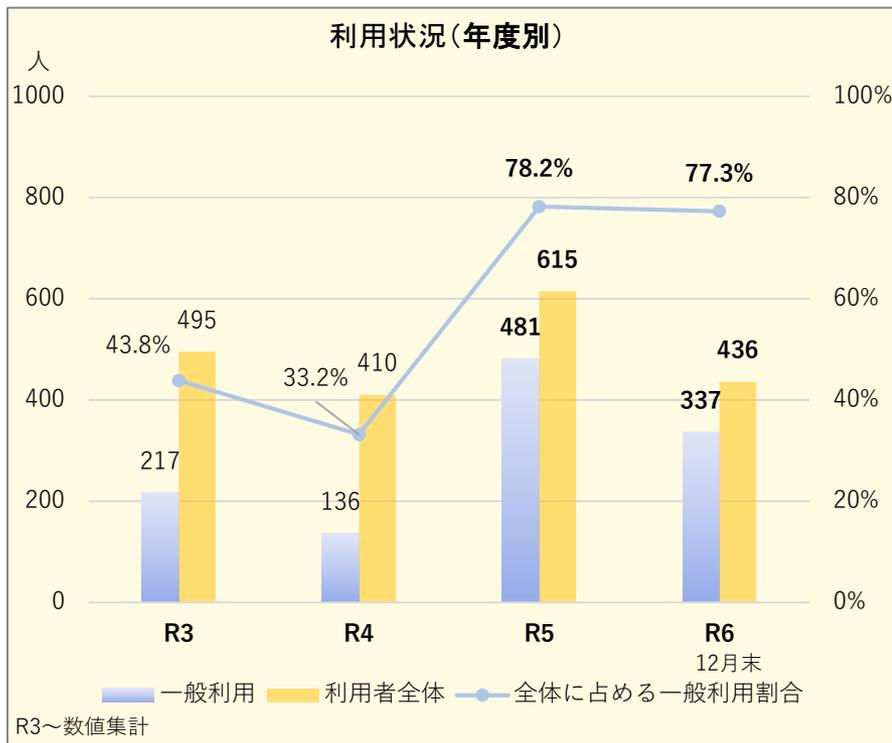
## ⑥越喜来地区患者輸送車利用状況（令和6年12月末時点）

- 令和3年度の実績は、全体利用が**1,366**人と全体の利用者数が減少したものの、一般利用割合は**54.6%**で通院よりも一般利用が多かった。
- 令和5年度の実績は、全体利用**616**人のうち一般利用が**269**人で、一般利用の割合は**43.7%**
- 令和6年12月末時点では、全体利用**406**人のうち一般利用が**185**人で、一般利用の割合は**45.6%**となっている。
- 一般利用、利用者全体ともに年々減少している。



## ⑦吉浜地区患者輸送車利用状況（令和6年12月末時点）

- スクールバスの空き時間を利用し、越喜来診療所への患者輸送便として運行している。
- 令和5年度の実績は、全体利用**615**人のうち一般利用**481**人で、一般利用の割合は**78.2%**。
- 令和6年12月末時点では、全体利用**436**人のうち一般利用**337**人で、一般利用の割合は**77.3%**となっている。
- 吉浜地区については、令和4年度と令和5年度を比較すると一般利用が大きく増加しているが、高校生の利用が大きな要因となっている。



## ⑧JR大船渡線BRTの利用状況

- 令和2年3月から田茂山駅、地ノ森駅、大船渡丸森駅が開業し、市内の大船渡線BRT駅は9つとなった。
- 令和5年度の実績で、気仙沼～盛駅間の平均通過人員が**207**人、市内各駅における乗車人員は合計で**335**人。
- 令和元年度までは大きな変動もなく推移してきたが、令和2年度からは減少傾向となっている。新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少があったが、令和5年度は5類への移行により、利用者は回復傾向にある。
- 利用促進策として、例年開催している3つの鉄道まつり（三陸鉄道、JR東日本、開発鉄道の3社合同イベント）の実施や、JR盛駅へのクリスマスツリー点灯、JR大船渡駅へのイルミネーション点灯により、利用者の賑わいを創出している。
- JR東日本に対しては、快速便よりもさらに速達性の高い便や、BRT車内へのトイレの設置など、利用者の利便性向上を毎年要望している。

### 気仙沼から盛駅間の平均通過人員（人/日）

平均通過人員	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
気仙沼～盛駅	314	276	254	272	274	198	202	183	<b>207</b>

### 市内各駅における平均乗車人員（人/日）

駅別	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
盛	272	248	222	220	226	171	173	135	160
田茂山					6	11	9	12	16
地ノ森					7	14	10	9	17
大船渡	56	59	62	66	71	46	56	48	66
大船渡魚市場	8	10	10	11	6	5	3	7	6
下船渡	29	26	23	22	20	15	13	13	20
大船渡丸森					8	5	9	4	2
細浦	29	26	23	22	20	11	18	16	20
碁石海岸口	32	29	24	24	28	23	24	25	28
合計	426	398	364	365	392	301	315	269	<b>335</b>

## ⑨三陸鉄道の利用状況

- 令和5年度実績で、市内各駅の乗車人員は合計で**69,716**人。
- 新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年度に大きく減少し、令和4年度までは若干回復傾向にあったが、令和5年度は、高校生の定期利用減少が響き、大きく減少している。
- 令和6年度の10月末時点での乗車人員は、台風5号により宮古駅～田老駅間が不通となったことも影響し、釜石～宮古間、宮古～久慈間はいずれも前年同月より減少しているが、盛～釜石間においては前年同月より3.0%増加している。
- 令和6年度の取組としては、例年実施している園児お絵かき列車や盛駅前てつどうまつり、クリスマス列車などに加え、令和6年4月で三陸鉄道開業40周年を迎えたことを記念して、4月1日に記念列車を運行（久慈～盛駅間）し、沿線の地域住民とともに歓迎イベントを実施した。

### 市内各駅の乗車人員（人）

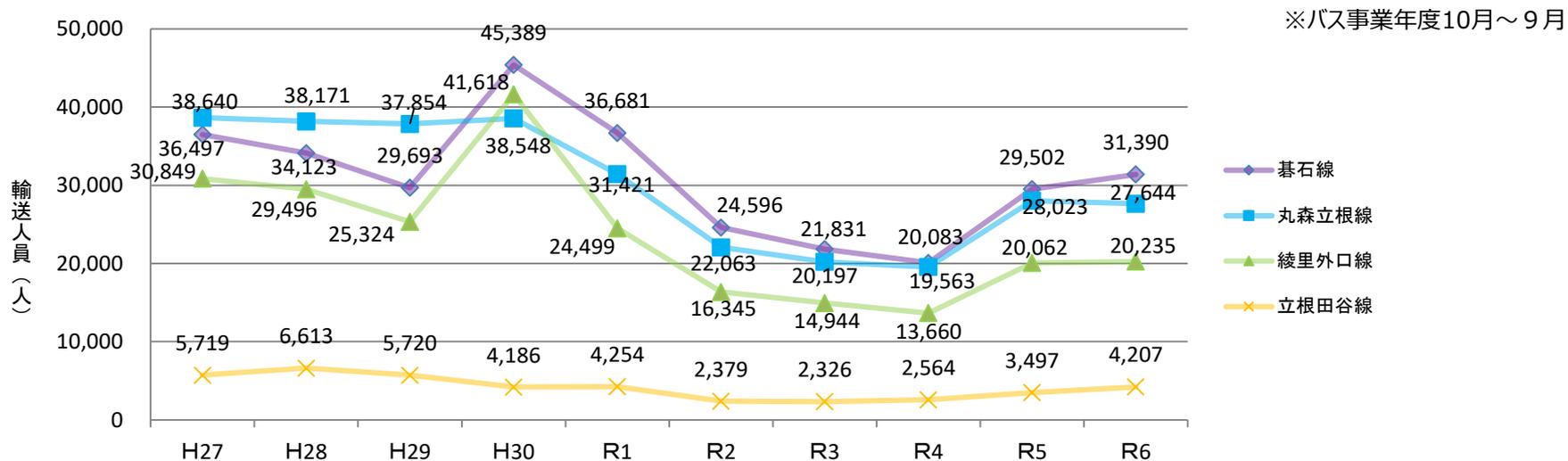
駅別	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6.10月
盛 駅	67,662	58,348	57,763	57,193	72,320	45,125	47,257	46,174	46,094	32,281
陸前赤崎駅	916	1,112	775	679	1,599	1,766	1,505	1,629	1,046	361
綾里駅	17,232	18,833	21,693	20,363	20,336	18,306	17,014	18,469	9,636	6,132
恋し浜駅	1,392	1,588	1,315	1,196	1,315	1,446	1,092	3,565	1,980	1,053
甫嶺駅	2,952	3,685	2,995	3,112	3,730	2,133	2,568	2,678	2,188	877
三陸駅	8,782	7,972	6,962	8,402	7,209	6,677	6,554	5,403	4,083	2,872
吉浜駅	5,533	3,383	5,780	7,742	4,601	6,597	6,768	6,861	4,689	1,909
合 計	104,469	94,921	97,283	98,687	111,110	82,050	82,758	84,779	<b>69,716</b>	45,485

## ⑩市内路線バスの利用状況

- 令和6年度実績で、碁石線が**31,390**人、丸森立根線が**27,644**人、綾里外口線が**20,235**人、立根田谷線が**4,207**人。
- 平成30年度の**129,741**人をピークに減少が続いており、平成27年度に**111,705**人あった輸送人員が、令和4年度には**55,870**人まで半減したが、令和5年度から新型コロナウイルス感染症5類への移行により、令和6年度は**83,476**人まで回復した。
- 令和6年10月からは、末崎地区内の運行を廃止し、碁石線を丸森立根線に統合した。

輸送人員（人） ※路線廃止代替バスとして路線の赤字分を補助し県交通が運行している路線

路線名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
碁石線	36,497	34,123	29,693	45,389	36,681	24,596	21,831	20,083	29,502	<b>31,390</b>
丸森立根線	38,640	38,171	37,854	38,548	31,421	22,063	20,197	19,563	28,023	<b>27,644</b>
綾里外口線	30,849	29,496	25,324	41,618	24,499	16,345	14,944	13,660	20,062	<b>20,235</b>
立根田谷線	5,719	6,613	5,720	4,186	4,254	2,379	2,326	2,564	3,497	<b>4,207</b>
合計	<b>111,705</b>	108,403	98,591	<b>129,741</b>	96,855	65,383	59,298	<b>55,870</b>	81,084	<b>83,476</b>



## ⑪市内公共交通サービス全体の状況

### <全体>

- 公共交通の維持に要する市の事業費は、令和5年度実績で、**96,465千円**（令和元年度実績の**78,376千円**と比較して23%増）
- 人口減少や、自家用車の普及、通学の送迎等により、公共交通の利用が著しく減少し、三陸鉄道や市内路線バスを維持していくために、市の事業費が増加している。

### <三陸鉄道>

- 安全輸送設備事業費補助や運営費補助に加え、令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の影響の継続及び原油価格・物価高騰の影響により経営が悪化している三陸鉄道に対する運行支援を、県及び沿線市町村で行っている。
- 令和7年度以降においても、厳しい経営状況が継続する見通しとなっている。

### <路線バス>

- 住民の生活に不可欠な路線であることから、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用しながら路線を維持している。
- 陸前高田市と当市を結ぶ広域路線として運行していた細浦経由高田線は、令和4年12月をもって廃止となった。
- 市内路線の一つである碁石線は、末崎地区へのデマンド交通の実証運行に合わせて、令和6年10月から末崎地区内の運行を廃止し、丸森立根線と統合した。

### <デマンド交通>

- 日頃市地区では、平成27年度から開始し、現在は本格運行として運行しており、公共交通手段として、地域に定着している。
- 越喜来地区では、令和3年度から実証運行として運行しており、令和5年度は利用者、事業費ともに減少しているが、令和6年10月から本格運行により運行を継続している。
- 末崎地区では、令和6年10月からデマンド交通の実証運行を開始。
- 3地区とも通学割引や乗合割引を適用し、事業費の縮減を図りつつ、運行内容を見直ししながら利用者増に向けた取組を行っていく。

### <タクシーチケット>

- 対象地域の高齢者の増加や周知により、交付対象者及び事業費は年々増加している状況にあり、利用者からは距離要件の緩和や配布枚数の増加等の要望もあるが、要件を緩和すればタクシー利用者や事業費が大幅に増えることになり、一方で、BRTや三陸鉄道、路線バスなどの公共交通の利用者が減少し、減少分の負担も増加する恐れがあるため、市の財政面も考慮しながら、地域の実情に合った交通サービスを提供していく必要がある。

### ▶公共交通の維持に係る市の事業費（千円）

市内公共交通	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度(見込)
三陸鉄道	63,832	56,315	60,552	67,427	65,180	<b>75,746</b>
路線バス	11,530	27,397	22,762	27,639	26,150	<b>38,295</b>
デマンド・タクチケ	3,014	3,253	3,912	4,638	5,135	<b>5,573</b>
合計	<b>78,376</b>	86,965	87,226	99,704	<b>96,465</b>	<b>119,614</b>

**協議 (1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（自己評価）について**

事業評価（自己評価）については、協議会自らによる事業の実施状況の確認と評価を行い、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月末までに、自己評価の結果を運輸局へ報告することとなっております。国庫補助申請の承認を受けた下記補助対象事業について、協議会で自己評価を行うものです。

- 評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金  
地域公共交通調査事業
- 補助対象事業者：大船渡市地域公共交通会議

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年1月31日

協議会名: 大船渡市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内ライダーシステム確保維持費用国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
岩手県交通株式会社	基石線 (基石海岸～盛駅～立根)	【前回の評価結果】 利用実態に応じたダイヤの見直しを検討する。また、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継続して実施する。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A 【目標値】120人/便 【実績値】14.3人/便 【達成率】119.2% 利用人員が昨年より1,888人増となり、目標達成となった。	利用実態に応じたダイヤの見直しを検討する。また、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継続して実施する。なお、基石線については令和6年10月から丸森立根間に統合し、廃止区間についてデマンド交通の実証運行により地域の再編を図り、利用者増に向けて取り組んでいる。
	立根田谷線 (立根～盛駅～大船渡病院)	【評価結果の反映状況】 関係機関との情報共有により市民の居住地域・環境の変化や利用実態を把握し、需要に応じたダイヤ編成の検討をしながら、運行の確保に努めた。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A 【目標値】4.0人/便 【実績値】4.4人/便 【達成率】110.0% 利用人員が昨年より710人増となり、目標達成となった。	
	綾里外口線 (綾里～盛駅～立根)		A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 【目標値】9.0人/便 【実績値】8.8人/便 【達成率】97.8% 利用人員が昨年より173人増となったが、目標値までには至らなかった。	

※枠の大きさの変更は可能です。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年1月31日

協議会名:	大船渡市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内ファイダーシステム確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>大船渡市は、岩手県の沿岸南部に位置し、大船渡市、三陸町が合併し、平成13年11月15日新生大船渡市が誕生した。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。</p> <p>市内公共交通は、三陸鉄道リアス線のほかJR大船渡線BRT、市内を広範囲に運行する路線バスや、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。</p> <p>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。</p> <p>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、収支悪化による行財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。</p> <p>本申請に係る系統(碓石線、立根田谷線、綾里外口線)は、鉄路に接続し、市の中心部から郊外にかけて運行する路線バスである。</p> <p>これらの路線の運行継続については、運転手不足等の様々な問題があるが、末崎町、立根町、綾里地区の住民の通院・買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、碓石線、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。</p>

# 大船渡市地域公共交通会議

令和元年6月1日事業開始

事業名: 令和6年度地域内フィーターシステム

## 生活交通確保維持改善計画

### 目的・必要性

対象路線は鉄路に接続し、病院、商業施設、高等学校がある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、運転手不足等の様々な問題があるが、住民の通院・買物を中心とした生活に不可欠な路線であるため、地域公共交通確保事業により、運行を確保することで、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。

### 確保・維持する系統の概要

【地域内フィーターシステム】

- ・市内路線バス
- 運行事業者: 岩手県交通株式会社
- 系統数: 3系統
- 運賃: 170円～630円
- 運行日
- ・基石線、綾里外口線(毎日)
- ・立根田谷線(平日のみ)



### 事業・実施主体

- ・交通マップを用いて、バス路線のあり方を協議することで、各交通手段における役割分担を明確にする。【大船渡市、交通事業者】
- ・関係機関との情報共有により市民の居住地域・環境の変化を把握し、公共交通事業者へ運行ルート・時刻表の変更を提案する。【大船渡市】

### 定量的な目標・効果

- 【目標】
- ・基石線 12.0人以上/便
  - ・立根田谷線 4.0人以上/便
  - ・綾里外口線 9.0人以上/便
- 【効果】
- ・交通空白地域を解消し、住民の生活交通手段を存続させていく。
  - ・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。

※記入する際、枠の大きさの変更及び頁追加のうえ作成することも可能とします。

## 基礎データ

合併状況: 平成13年に旧大船渡市と旧三陸町が合併  
面積: 322.51平方キロメートル  
協議会開催数: 2回(令和6年6月～令和7年1月)

人口: 32,059人(令和6年12月末現在)  
高齢化率: 39.9%(令和6年12月末現在)

## 前回の評価結果

- 【達成状況(結果)】
- ・基石線: 【目標値】12.0人/便 【実績値】13.6人/便 【達成率】113.3%
  - ・立根田谷線: 【目標値】4.0人/便 【実績値】3.6人/便 【達成率】90.0%
  - ・綾里外口線: 【目標値】9.0人/便 【実績値】8.7人/便 【達成率】96.6%

### 【評価】

- ・利用人員が増加し、一部目標達成に至っている点、評価します。
- ・予定されているダイヤの見直しについて、着実にニーズの把握を含む検討が進められることを期待します。また、その際、どういった利用者層が、どのような移動需要のもと当該システムを利用しているのかを分析し、その分析結果を活かすことにより、持続可能な運行に繋げていくことを期待します。

## 評価項目

## 実施状況、目標・効果の達成状況

### 【実施状況等】

令和5年5月より新型コロナウイルス感染症が5類に移行し、バス利用も回復傾向にあることから、昨年より利用人員が増加した。基石線・立根田谷線においては、目標を達成し、綾里外口線においては、目標達成までは至らなかったものの達成率は97.8%となった。

- 【実績】 基石線 14.3人/便(達成率119.2%)、立根田谷線 4.4人/便(達成率110.0%)、綾里外口線 8.8人/便(達成率97.8%) [内訳] A: 2件、B: 1件、C: 0件

### ※評価の判定基準

- ・A ⇒ 目標達成100%以上
- ・B ⇒ 目標達成80%以上100%未満
- ・C ⇒ 目標達成80%未満、又は、補助対象外(1運行当たり2人未満、運行割合30%未満)

## 事業の今後の改善点

全路線において利用者数の増加となったが、利用の少ない区間もあることから、利用実態に応じたダイヤの見直しを検討しながら、利用しやすい環境づくりを継続して実施する。引き続き、本公共交通会議において、利便性及び効率性の向上に向けた検討を行い、対象路線の利用促進及び運行の確保に努める必要がある。



# 大船渡市地域公共交通会議

## 基石線、立根田谷線、綾里外口線運行時刻表

### ●基石線 時刻表

【毎日運行】

【2019年10月1日 停留所名称変更】

停留所名	1便	2便	3便
基石海岸発、立根行き			
基石海岸	6:45	9:20	14:00
赤土倉漁港下り口	6:46	9:21	14:01
基石地区コミュニティセンター前	6:47	9:22	14:02
中井	6:48	9:23	14:03
小山	6:51	9:26	14:06
梅神	6:56	9:31	14:11
たいら団地前	6:57	9:32	14:12
平林	6:58	9:33	14:13
上中野	7:00	9:35	14:15
中野	7:01	9:36	14:16
細浦駅前	7:02	9:37	14:17
葦岸	7:03	9:38	14:18
船河原海岸	7:05	9:40	14:20
丸森	7:07	9:42	14:22
丸森展勝地	7:08	9:43	14:23
小林	7:09	9:44	14:24
宮の前	7:10	9:45	14:25
国道下平	7:11	9:46	14:26
国道上平	7:12	9:47	14:27
永沢	7:13	9:48	14:28
大船渡小学校前	7:14	9:49	14:29
加茂神社前	7:15	9:50	14:30
マイヤ・ホームマック前	7:17	9:52	14:32
大船渡駅前	7:19	9:54	14:34
商人橋	7:23	9:58	14:38
上山	7:24	9:59	14:39
赤沢新田	7:25	10:00	14:40
赤沢	7:26	10:01	14:41
変電所前	7:27	10:02	14:42
県立大船渡病院東口	7:28	10:03	14:43
県立大船渡病院東口	7:29	10:04	14:44
県立大船渡病院東口	7:30	10:05	14:45
大船渡市役所前(国道45号)	7:32	10:07	14:47
大船渡駅前	7:33	10:08	14:48
葦岸	7:36	10:11	14:51
細浦駅前	7:37	10:12	14:52
中野	7:40	10:15	14:55
上中野	7:41	10:16	14:56
猪川中学校前	7:42	10:17	14:57
猪川小学校前	7:43	10:18	14:58
合同庁舎前	7:44	10:19	14:59
立根中野	7:45	10:20	15:00
大船渡東高校前	7:46	10:21	15:01
和村	7:47	10:22	15:02
上手入口	7:48	10:23	15:03
町場	7:49	10:24	15:04
立根	7:50	10:25	15:05

### ●立根田谷線 時刻表

【平日のみ運行】

【令和2年10月1日 停留所名称変更】

停留所名	1便	2便
大船渡病院発、立根行き		
立根	11:20	13:00
県立大船渡病院	11:21	13:01
県立大船渡病院東口	11:23	13:03
大船渡警察署前	11:24	13:04
大船渡市役所前(国道45号)	11:27	13:07
盛駅前(橋内)	11:28	13:08
サンリアSC前	11:31	13:11
猪川中井	11:33	13:13
7分団地所前	11:35	13:15
宇宮教室クラス前	11:36	13:16
Y-センター	11:38	13:18
気仙光陵支援学校前	11:40	13:20
富田橋	11:42	13:22
富田中学校前	11:43	13:23
菅生保	11:44	13:24
久川原	11:45	13:25
田谷	11:46	13:26
町場	11:48	13:28
立根	11:49	13:29

### ●綾里外口線 時刻表

【毎日運行】

【2021年7月15日(日)後、入江(停留所)休止】

●印：土日祝日、運休

停留所名	1便	2便	3便
綾里駅前発、立根行き			
綾里駅前	6:50	9:55	14:00
綾里赤一ル	6:51	9:56	14:01
岩間	6:53	9:58	14:03
小島公民館前	6:59	10:04	14:09
外谷	7:01	10:06	14:11
長崎	7:08	10:13	14:18
長崎	7:08	10:13	14:18
上平湯	7:09	10:14	14:19
頭小島公民館	7:12	10:17	14:22
上平湯(湧水橋)	7:15	10:20	14:25
清水	7:16	10:21	14:26
上清水	7:17	10:22	14:27
小川	7:18	10:23	14:28
下清水	7:19	10:24	14:29
永沢	7:20	10:25	14:30
中野	7:21	10:26	14:31
猪川中学校前	7:22	10:27	14:32
猪川小学校前	7:23	10:28	14:33
入江	7:26	10:31	14:36
中野	7:31	10:36	14:41
猪川中学校前	7:32	10:37	14:42
永沢	7:33	10:38	14:43
猪川小学校前	7:34	10:39	14:44
立根田谷駅前	7:36	10:41	14:46
立根田谷駅前	7:40	10:45	14:50
立根田谷駅前	7:41	10:46	14:51
大船渡警察署前	7:43	10:48	14:53
大船渡警察署前	7:44	10:49	14:54
大船渡警察署前	7:46	10:51	14:56
猪川中井	7:51	10:56	15:01
猪川小学校前	7:52	10:57	15:02
猪川小学校前	7:53	10:58	15:03
合同庁舎前	7:54	10:59	15:04
立根中野	7:55	11:00	15:05
町場	7:57	11:02	15:07
大船渡東高校前	7:58	11:03	15:08
和村	7:59	11:04	15:09
上手入口	8:00	11:05	15:10
町場	8:01	11:06	15:11

2021年2月15日～当面の間、工事規制に伴って運行のため、「入江」バス停留所を休止いたします。

2021年10月1日 停留所名称変更

停留所名	1便	2便	3便	4便
立根発、大船渡病院行き				
立根	8:30	12:20	16:00	17:30
町場	8:31	12:21	16:01	17:31
上手入口	8:32	12:22	16:02	17:32
和村	8:33	12:23	16:03	17:33
大船渡警察署前	8:34	12:24	16:04	17:34
大船渡市役所前(国道45号)	8:35	12:25	16:05	17:35
盛駅前	8:37	12:27	16:07	17:37
猪川中学校前	8:38	12:28	16:08	17:38
猪川小学校前	8:39	12:29	16:09	17:39
大船渡警察署前	8:40	12:30	16:10	17:40
大船渡警察署前	8:41	12:31	16:11	17:41
大船渡警察署前	8:42	12:32	16:12	17:42
大船渡警察署前	8:43	12:33	16:13	17:43
大船渡警察署前	8:44	12:34	16:14	17:44
大船渡警察署前	8:45	12:35	16:15	17:45
大船渡警察署前	8:47	12:37	16:17	17:47
大船渡警察署前	8:49	12:39	16:19	17:49
大船渡警察署前	8:50	12:40	16:20	17:50
大船渡警察署前	8:51	12:41	16:21	17:51
大船渡警察署前	8:52	12:42	16:22	17:52
大船渡警察署前	8:53	12:43	16:23	17:53
大船渡警察署前	8:55	12:45	16:25	17:55
大船渡警察署前	8:57	12:47	16:27	17:57
大船渡警察署前	8:58	12:48	16:28	17:58
大船渡警察署前	8:59	12:49	16:29	17:59
大船渡警察署前	9:00	12:50	16:30	18:00
大船渡警察署前	9:01	12:51	16:31	18:01
大船渡警察署前	9:02	12:52	16:32	18:02
大船渡警察署前	9:03	12:53	16:33	18:03
大船渡警察署前	9:04	12:54	16:34	18:04
大船渡警察署前	9:05	12:55	16:35	18:05
大船渡警察署前	9:06	12:56	16:36	18:06
大船渡警察署前	9:07	12:57	16:37	18:07
大船渡警察署前	9:08	12:58	16:38	18:08
大船渡警察署前	9:09	12:59	16:39	18:09
大船渡警察署前	9:10	13:00	16:40	18:10
大船渡警察署前	9:11	13:01	16:41	18:11
大船渡警察署前	9:12	13:02	16:42	18:12
大船渡警察署前	9:13	13:03	16:43	18:13
大船渡警察署前	9:14	13:04	16:44	18:14
大船渡警察署前	9:15	13:05	16:45	18:15
大船渡警察署前	9:16	13:06	16:46	18:16
大船渡警察署前	9:17	13:07	16:47	18:17
大船渡警察署前	9:18	13:08	16:48	18:18
大船渡警察署前	9:19	13:09	16:49	18:19
大船渡警察署前	9:20	13:10	16:50	18:20
大船渡警察署前	9:21	13:11	16:51	18:21
大船渡警察署前	9:22	13:12	16:52	18:22
大船渡警察署前	9:23	13:13	16:53	18:23
大船渡警察署前	9:24	13:14	16:54	18:24
大船渡警察署前	9:25	13:15	16:55	18:25
大船渡警察署前	9:26	13:16	16:56	18:26
大船渡警察署前	9:27	13:17	16:57	18:27
大船渡警察署前	9:28	13:18	16:58	18:28
大船渡警察署前	9:29	13:19	16:59	18:29
大船渡警察署前	9:30	13:20	17:00	18:30
大船渡警察署前	9:31	13:21	17:01	18:31
大船渡警察署前	9:32	13:22	17:02	18:32
大船渡警察署前	9:33	13:23	17:03	18:33
大船渡警察署前	9:34	13:24	17:04	18:34
大船渡警察署前	9:35	13:25	17:05	18:35
大船渡警察署前	9:36	13:26	17:06	18:36
大船渡警察署前	9:37	13:27	17:07	18:37
大船渡警察署前	9:38	13:28	17:08	18:38
大船渡警察署前	9:39	13:29	17:09	18:39
大船渡警察署前	9:40	13:30	17:10	18:40
大船渡警察署前	9:41	13:31	17:11	18:41
大船渡警察署前	9:42	13:32	17:12	18:42
大船渡警察署前	9:43	13:33	17:13	18:43
大船渡警察署前	9:44	13:34	17:14	18:44
大船渡警察署前	9:45	13:35	17:15	18:45
大船渡警察署前	9:46	13:36	17:16	18:46
大船渡警察署前	9:47	13:37	17:17	18:47
大船渡警察署前	9:48	13:38	17:18	18:48
大船渡警察署前	9:49	13:39	17:19	18:49
大船渡警察署前	9:50	13:40	17:20	18:50
大船渡警察署前	9:51	13:41	17:21	18:51
大船渡警察署前	9:52	13:42	17:22	18:52
大船渡警察署前	9:53	13:43	17:23	18:53
大船渡警察署前	9:54	13:44	17:24	18:54
大船渡警察署前	9:55	13:45	17:25	18:55
大船渡警察署前	9:56	13:46	17:26	18:56
大船渡警察署前	9:57	13:47	17:27	18:57
大船渡警察署前	9:58	13:48	17:28	18:58
大船渡警察署前	9:59	13:49	17:29	18:59
大船渡警察署前	10:00	13:50	17:30	19:00

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和7年1月31日

協議会名: 大船渡市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画策定等に向けた方針
<p><b>【事業内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性及び地域公共交通の現状整理と効果検証</li> <li>・課題の整理及び次期地域公共交通計画の内容検討</li> <li>・協議会の開催等</li> </ul> <p><b>【結果概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域現況データの整理、公共交通の運行状況等に整理などにより、地域の公共交通の状況を把握し、地区別や交通モード別の需要・問題課題点について把握。</li> <li>・今後の地域公共交通会議における検討を経て、次年度の基本方針・目標～実施施策の検討につながる内容を最終的に取りまとめる。</li> </ul>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された(される見込み)。</p>	<p><b>【補助対象事業名】</b> 大船渡市地域公共交通計画策定調査事業</p> <p><b>【事業内容】</b> ①事業の結果概要のとおり</p> <p><b>【実施時期】</b> 令和6年9月～令和7年3月</p> <p><b>【計画策定方針】</b> 来年度の計画策定へ向け、まちづくりと連携した中心部の移動利便性向上、及び地区毎の地域特性を踏まえ、適切に移動機会を確保していくことを主眼に置き、複数交通モード間の運動により大船渡市にとって最適な公共交通ネットワークを構築を目指す。 なお、令和8年度確保維持事業(地域内ファイダー系統)の活用を見込んでいる。</p>



# 大船渡市地域公共交通会議

## 調査内容

### 【事業評価時点ですべて完了している内容】

1. 地域特性及び地域公共交通の現状整理と効果検証
  - (1) 地域特性及び公共交通の現状データとの整理

### 2. 課題の整理及び次期地域公共交通計画の内容検討

- (1) 公共交通の問題・課題点の整理

### 【今後予定している内容】

1. 地域特性及び地域公共交通の現状整理と効果検証
- (2) 現計画に示される施策の進捗状況及び目標指標の達成状況把握
2. 課題の整理及び次期地域公共交通計画の内容検討
  - (2) 次期計画の内容を見据えた計画骨子案(仮説)の作成
3. 協議会の開催等
  - (1) 地域公共交通会議の開催(1回)

## 今後の取組みについて

### 【スケジュール(予定)】

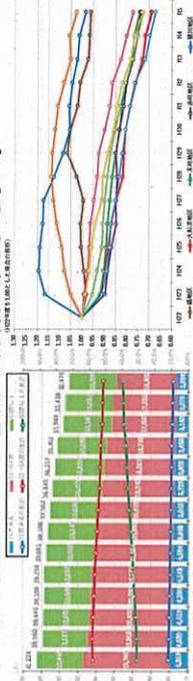
- 1月下旬 地域公共交通会議の開催
- 1月下旬～2月中旬 交通事業者アンケートの実施
- 2月中旬 計画骨子案(仮説)の作成

## 調査結果概要

### 1. 地域特性の整理

#### (1) 人口動態

- ・ R5時点で人口32,476人、高齢化率は増加傾向。
- ・ 地区別人口は東日本大震災の影響により、臨海部とその他の地区で増減の特徴が異なる。等

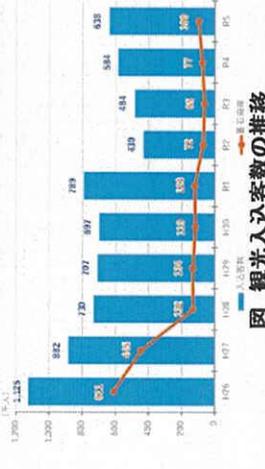


#### (2) 地区別概況

- ・ 市中心部等は定路線の公共交通の他、タクシージャケットの配布により面的に移動手段を確保。
- ・ その他地区ではデマンド交通や患者輸送車の一般混乗化等が地域の足を担う。等

#### (3) 観光振興

- ・ 観光入込客数は、R1にコロナ禍で急激に減少したものの、コロナ前の水準近くまで回復傾向。等



## 2. 公共交通の現状

### (1) 公共交通の運行実績

- ・ BRT：平均通過人員がコロナ禍以降大きく減少。特に盛駅の通過人員はコロナ禍以前の約7割まで落ち込む。
- ・ 三陸鉄道：乗降人員はH31のリアス線全線開通により増加した一方、コロナ禍の影響でR2は前年比約3万人減少。
- ・ 路線バス：デマンド交通の実証に合わせ一部路線が統廃合。コロナ禍により全路線で利用者が減少傾向にあったもののR5に前年比1.4倍の増加が見られる。経常費用が増加傾向にあるものの経常収益が横ばい傾向のため収支率は減少。
- ・ デマンド交通：1日当たり延べ利用者数は増加傾向。
- ・ 患者輸送車：一部路線では代替交通の役割やデマンド交通の運行開始などが影響し、一般利用者数が大きく増減。
- ・ タクシージャケット：申請者の増加に伴い使用枚数も増加傾向にあるが、発行数に対する使用率は5割程度に留まる。等



### (2) 交通空白地域

- ・ 市内7地区ではデマンドやタクシージャケットを配布して面的にカバーしていることからカバー率は100%である。
- ・ 一方、綾里・越喜来・吉浜地区は患者輸送車等によって支援しているものの、4.2～9.2%の交通空白地域が存在。
- ・ 市全体のカバー率は99.1%とほぼ全ての地域をカバー。等

### <課題等>(主要となる課題を抜粋)

- ・ 路線バスの運行頻度低下や新たな施設立地等に対する移動ニーズの変化等を踏まえ「まちづくりに対応した柔軟な交通体系の構築」が必要である。
- ・ 地域毎の人口集積・移動ニーズがある中、サービスエリアが限られている状況を踏まえ「地域特性等を踏まえた適切な移動機会の確保」が必要である。

## 【地域の交通の目指す姿】

- 本事業にて検討を行う課題に対する基本方針・基本目標の実現に向けた施策・取組を庁内・関係者間で協議・検討しながら、大船渡市が目指す将来像の実現に寄与するため、公共交通分野とまちづくり・教育・福祉・観光等の各分野と連携を図りつつ“総動員”での対応を進める。
- その上で、地域公共交通確保維持改善事業の活用を検討する。

## 大船渡市の公共交通における課題

### 課題 1 人口が集積する市街地における利便性の向上が必要

- 市街地では、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、本市の都市活力を維持・向上するためにも、当該地域において生活利便性を確保することは重要である。
- 市街地を運行する公共交通ネットワークとして、現計画で交通拠点として定められている盛駅及び大船渡駅を中心とした公共交通網が形成されており、鉄道・BRT・路線バス・タクシーなど多くの移動手段が市民の日常的な移動を支えている。
- 道路ネットワークは国道 45 号線が南北に縦断しているほか、国道の東側を中心に狭く入り組んだ道路が多く形成され、その道路沿いに多くの住宅が立地している。そのため路線バスの多くは国道沿いを運行しており、国道から離れた場所の住民にとっては路線バスを利用しにくい可能性がある。なお、国道沿いは 20 便/日程度が運行しているものの、1 便/時間未満の頻度で運行する時間帯も多く散見され、人口が集積する中心部において利便性が低い状況にある。
- また、地形形状の特性として市役所や大船渡高校周辺などで勾配がある道路が広がっている。その他、盛川が南北に流れていることから、駅・バス停まで橋梁を経由し遠回りが必要がある地域も散見されるため、よりきめ細やかな運行が求められる。
- なお、人口集積や施設の立地等、中心部内の状況に応じて移動ニーズが変化すると想定される。例えば、令和 6 年 12 月には大船渡駅付近に「魚の駅 大船渡」のオープンにより、周辺施設も含めて大船渡駅周辺への移動ニーズの高まりが期待される。併せて、現計画策定時より住民が日常的に買い物・通院先として訪れる施設に変化が生じている可能性がある。
- 以上より、地理的条件や運行頻度の観点から、市街地において公共交通の利便性が高いとはいえない状況にある。今後は施設の立地や人口集積状況などまちづくりと連携を図りつつ、移動ニーズに即した利便性の向上が必要である。

表 時間帯別運行便数

立根発時刻(盛駅行)		盛駅発時刻(立根行)	
7時台	0便	7時台	3便
8時台	3便	8時台	0便
9時台	0便	9時台	1便
10時台	0便	10時台	3便
11時台	2便	11時台	0便
12時台	2便	12時台	2便
13時台	1便	13時台	1便
14時台	0便	14時台	1便
15時台	0便	15時台	1便
16時台	2便	16時台	0便
17時台	1便	17時台	0便
18時台	1便	18時台	0便

日中時間帯で1便/時間未満の移動しにくい時間帯が存在

16時以降は立根方面へ移動できない

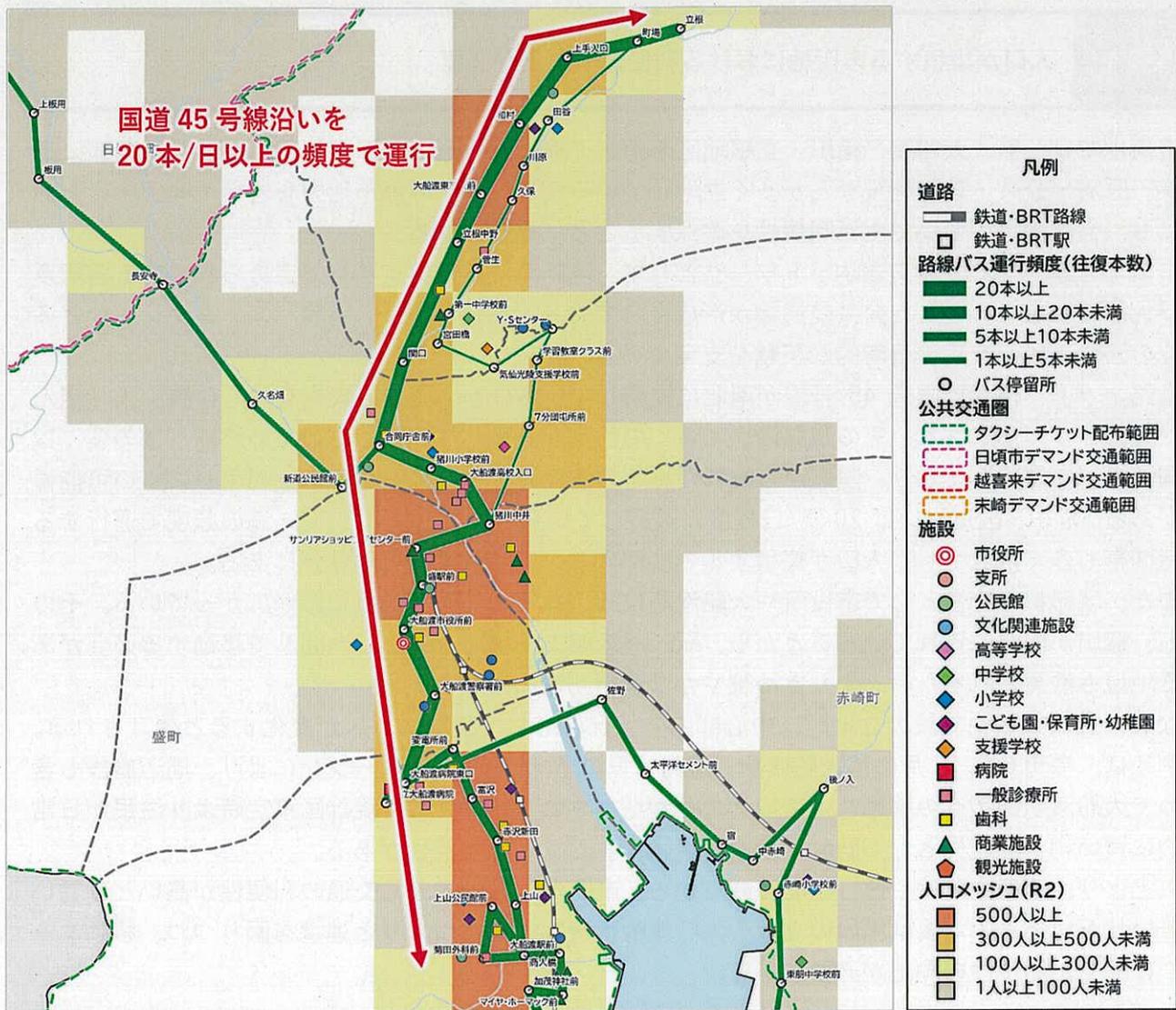


図 市内中心部の公共交通の運行頻度と人口分布



図 最寄駅・バス停への移動が不便な地点(例)

## 課題 2

## 地域特性等を踏まえた適切な移動機会の確保が必要

- 市内中心部⇄郊外部は鉄道・BRT・路線バスが運行、郊外部の地区内をデマンド交通やタクシー等が鉄道を補完する形で運行し、住宅地から駅・主要施設等を結んでいる。
- また、旧三陸町（綾里・越喜来・吉浜地区）では平成 27 年度より患者輸送車への一般利用客の混乗化を実施し、地区内の主要施設や鉄道駅への移動手段として活用されているものの、運行時間等の制限により、沿線住民の移動機会の損失につながっている可能性がある。患者輸送車は本来の「地区内診療所へ通院者を輸送」という目的より、診療時間以外は運行せず利用可能な時間帯が限定的である（3 地区の診療所は平日のみ開院、かつ越喜来以外の 2 診療所は午前中のみ診療）。地区内での移動時間が限られることから、必然的に鉄道等との乗り継ぎで市中心部へ出掛ける場合、中心部での滞在時間が短くなる。
- また、越喜来地区では路線バス「崎浜線」の廃止に伴い、令和 3 年度より患者輸送車の運行範囲と一部重複する範囲でデマンド交通が運行している。本サービスは 6～18 時台で 1 日あたり 7 便が運行するほか、自宅と指定乗降場所間を直接結んでいるため、患者輸送車より運行時間・乗降場所において利便性の高いサービスであるものの、患者輸送車同様に平日しか運行しない。
- 以上のことから、特に市郊外部では特定の曜日・時間帯で十分な移動機会が与えられていない状況にある。各地域で住民の移動ニーズ（移動したい曜日・時間帯・方面等）を確認する必要があるが、地域特性を踏まえた上で適切に移動機会を確保していく必要がある。

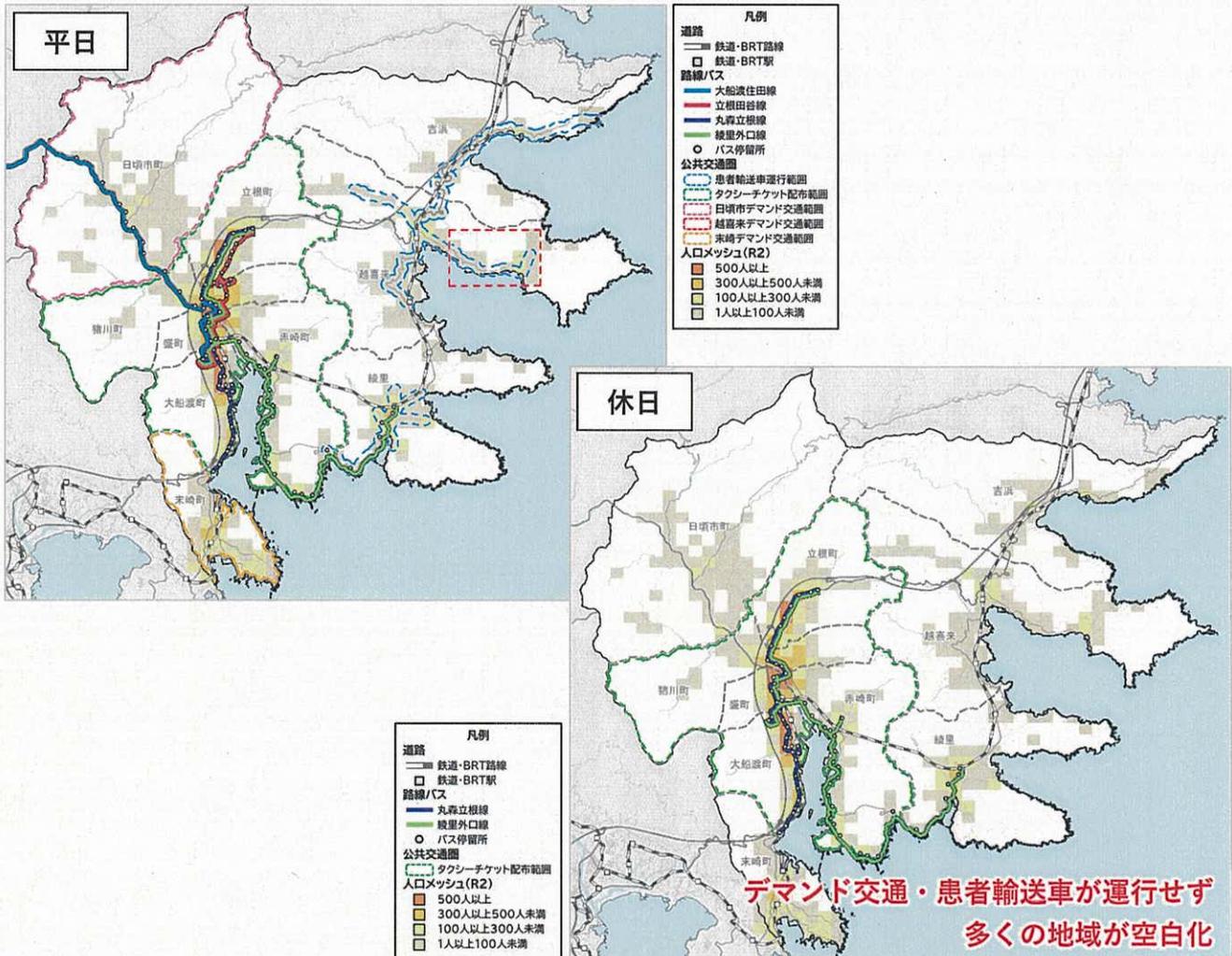


図 運行路線図及び人口分布（左上：平日、右下：休日）

課題 3

市民の通学・通院や、来訪者の観光・ビジネス移動のための広域的な公共交通の確保・維持が必要

- 大船渡市と周辺市町村間は、三陸鉄道『リアス線』やJR『大船渡線(BRT)』、路線バス『大船渡住田線』などの様々な公共交通が運行し、生活移動・観光移動などを支えている。
- 生活移動では、通学移動にて隣接する陸前高田市・住田町間との流動が多いほか、通院移動では特に「県立大船渡病院」をはじめとした市内の医療施設へ陸前高田市・住田町からの流動が多く確認できる。その他、市民の買い物先として多くの方は市中心部の商業施設で日常的に買い物を済ませることが想定される一方、一部の方は市外まで足を運ぶことが想定される。
- 観光移動ではコロナ禍が収束し、コロナ禍前の水準まで戻るには至らないものの、順調に回復しつつあることから、今後はアフターコロナに向けた観光移動の検討が急務となる。本市を訪れる方が不便なく移動できることで、市に対してポジティブな印象を持ってもらうことが、市総合計画に示す「関係人口の増加」に寄与できるものであると思われる。
- 以上のことから、市民や近隣市町村から通院・通学等で訪れる方の生活交通としての役割を図ることを命題としつつ、観光移動手段としての役割も考慮した広域的な公共交通の確保・維持が必要となる。



図 通学流動

出典：R2 国勢調査



図 通院流動

出典：岩手県地域公共交通計画

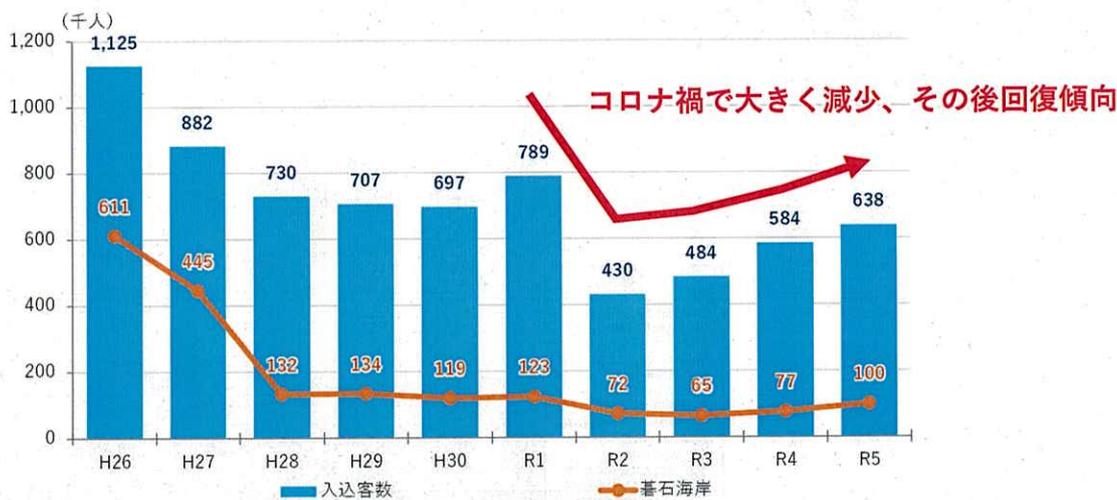


図 観光入込客数の推移

出典：大船渡市 HP

課題 4

子どもたちや高齢者など移動に制約のある市民のセーフティネットの確保が必要

- 公共交通のメインターゲットは学生や高齢者などであり、これらの自由に移動できる手段を有さない方々に対するセーフティネット（健康で文化的な生活を送ることができる最低限度の保証）の役割も持ち合わせることから、これらの層に対して日常的に移動できる交通手段を確保していくことが重要である。
- 児童・生徒の通学手段として、市内各地をスクールバスが運行する一方、度重なる市内学校の統廃合（令和2年度と3年度に中学校がそれぞれ統合したほか、令和7年度には大船渡・末崎中学校が統合予定）により、スクールバスの運行距離がより増加していくことが想定される。加えて、全国的に交通リソースの確保が課題となっており、状況に応じて新たに保護者の送迎負担が発生することも懸念される。
- 高齢者に対するセーフティネットとして、市内5地区で75歳以上を対象としたタクシーチケットを配布し、運賃低廉化によるタクシー利用のハードルを下げているほか、末崎・日頃市地区全域におけるデマンド交通などが、高齢者の移動の足として活用されている。
- 一方、一部地区では高齢者の移動手段が確保されていない状況にある。市全体の公共交通カバー率は99.1%と高い水準であるものの、高齢者の移動に着目すると、綾里・越喜来・吉浜地区の高齢者カバー率は86~90%程度に留まっており、一部の高齢者が公共交通を利用した移動ができない状況にある。家族による送迎等、利用できる移動手段を持ち合わせていない高齢者も一定数存在することが想定され、これらの方に対し移動の足を確保していくことは重要であるといえる。（次年度にはカバー率にサービスレベルも加味した分析が必要）
- 以上のことから、学生や高齢者などの自由に移動できない、または将来的に移動に制約が掛かる可能性がある市民に対し、セーフティネットとしての役割を持った移動手段を確保していくことが必要となる。

表 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	95.4%	4.6%	<b>89.5%</b>
越喜来地区	95.8%	4.2%	<b>90.2%</b>
吉浜地区	90.8%	9.2%	<b>86.7%</b>
合計	99.1%	0.9%	98.0%

課題 5

盛駅を中心とした公共交通同士の適切な連携の推進が必要

- 現在、市の交通拠点である盛駅で利用可能な交通サービスとして、三陸鉄道やBRT、路線バスなどが利用できる環境にあり、課題3で示したとおり市域を跨ぐ移動ニーズ（通院・通学・観光等）も存在していることから、交通手段同士の連携が重要である。
- 一方、鉄道⇄路線バス間の乗継ダイヤの改善等に向けて協議を行ってきたものの、実現には至らず、乗り継ぎで利用しにくい状況が散見される。例えば、市内から高田高校への通学時を想定した乗継ダイヤ（BRTと他交通モード）を確認すると、BRT⇄三陸鉄道間ではある程度乗り継いだ利用が可能であるものの、BRT⇄路線バス間では乗り継げる路線・便がほぼ存在しない。加えて、盛駅～立根間は人口集積に即して多くの路線が運行する区間であるものの、乗り継ぐことが可能な路線バスが存在せず、多くの住民が不満を抱えることも想定される。
- 盛駅は市内外の公共交通ネットワークを支える重要な交通拠点であるものの、一部乗り継ぎしにくいダイヤも存在している。乗り継ぎにおける「使いづらさ」を感じている利用者も一定数存在していると想定されるため、乗り継ぎでどのように利用されているか実態を把握しつつ、盛駅における公共交通同士の適切な連携の推進が必要である。

行き（始業時間までのダイヤを想定）			帰り（17:00以降のダイヤを想定）			
盛駅着		盛駅発	盛駅着	盛駅発		
三陸鉄道	綾里外口線 (立根行)	大船渡住田線 (盛駅行)	BRT	BRT	三陸鉄道	路線バス
6:32(8分)			6:40	17:58	18:20(22分)	乗継可能なダイヤなし <b>BRT⇄バス間の 乗継利用ができない</b>
			7:00	18:28		
			7:20	18:58	19:43(15分)	
7:33(7分)	7:40(0分)	7:24(16分)	7:40	19:28		
				19:48	21:02(34分)	
				20:28		

※（ ）内は乗り継ぎ時間。60分以内に乗り継ぎ可能な便・路線のみ表示。

図 盛駅におけるBRTと他交通モードの接続状況

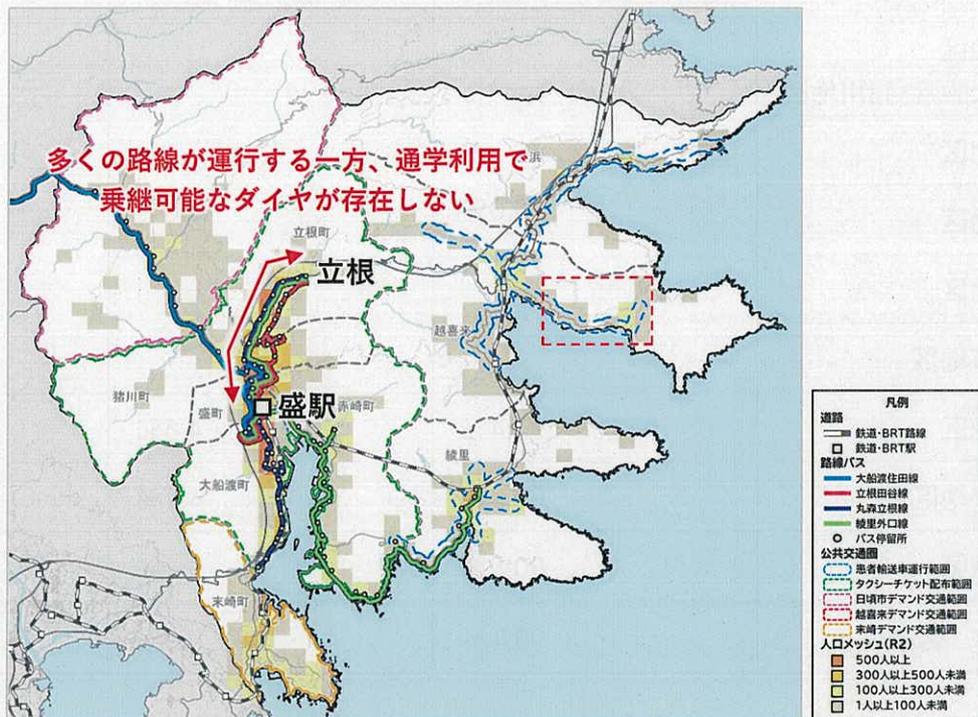


図 運行路線図及び人口分布（再掲）

- 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うえでのアナログ・デジタル双方による情報発信の強化を掲げている。
- 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5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を乗り継ぐ移動における情報収集の「不便さ」があると想定される。
- 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・公開していたと想定されるが、現時点でダイヤ情報が非公開となっていることから、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る。特に観光客は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おり「検索できない＝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」が発生することが想定される。
- また、その他のデジタル媒体における情報発信方法について、市民がどのような手段で公共交通に係る情報を取得するかを把握しつつ、効果的な発信方法を検討する必要がある。例えば、市公式SNSとして「X」や「LINE」をはじめとした4アカウントの運営を行っており、属性や情報の内容に応じてどのような媒体から発信するのか検討するのが望ましい。
- 情報提供の改善を図りつつあるものの、情報収集時の「不便さ」も散見されることから、効果的な発信方法や住民ニーズ等を踏まえつつ、アナログ・デジタル双方における公共交通の情報発信の強化が必要である。

課題7

安定的な公共交通サービスの提供に向けた財政面・体制面での確立が必要

- 全国的な人口減少や運転士不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、公共交通においては事業性やサービス維持に向けた効率的な運行が求められている。
- 市内の公共交通を運行する事業者においても、交通事業者の運転士不足が慢性的な課題となっており、特に路線バスにおいては路線の廃止・減便が相次いで行われているなど、人材確保が急務となっている。
- 市内を運行する路線バスは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等もあり、急激に利用者が減少したものの、令和5年度には前年比で1.4倍程度が増加している。利用者の増加に伴い経常収益額も多少の増加が確認できるものの、その一方で燃料費の高騰などを要因とした経常費用の大幅な増加により、路線バスの収支率は依然として減少傾向にある。
- 以上のことから、市内の公共交通では財政面・体制面共に厳しい状況が続いている。今後も市民の移動の足としてサービス水準を維持するためにも、安定的な公共交通サービスの提供に向けた財政面・体制面の確立が必要である。

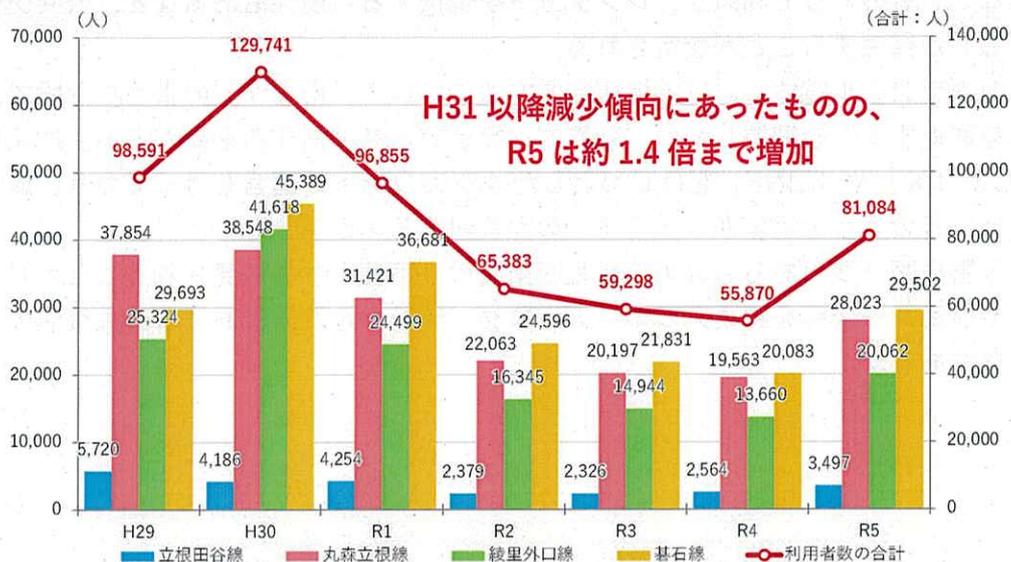


図 市内を運行する路線バスの利用者数の推移

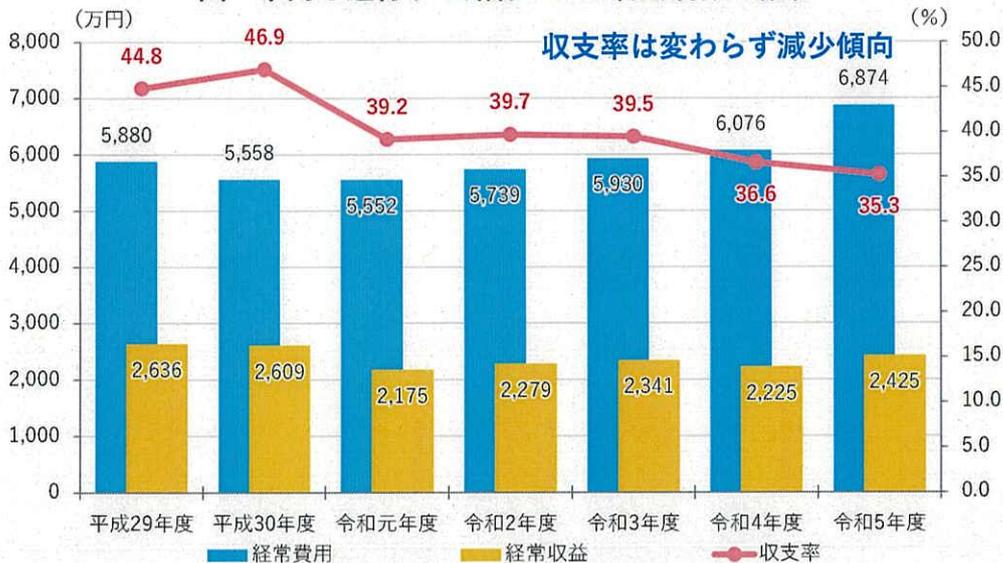


図 路線バスの収支状況の推移

## 課題 8

### 自治体間・交通事業者間・企業間など多様な連携の創出が必要

- 運転士の確保が全国的に課題となる中、本市でも運転士が確保できないことなどを理由に、路線バスの路線廃止や便数の減少が続いている。今後も公共交通サービスの廃止・縮小が考えられることから、関係者間で相互に連携を図りつつ、既存リソースを活用した有機的な交通サービスを検討していくことが重要であると考えられる。
- 市内では人口減少・高齢化が加速する見込みであることから、地域の状況に応じたサービスの導入や、高齢者の身体的な特徴を加味した移動サービスの在り方を検討することが重要であるため、「地域の公共交通の在り方に対する考え」や「地域にどのような交通サービスが必要か」を把握し、地域住民と一体的に移動を守り支えていく手段が必要である。
- また、観光移動においては観光需要の増加も期待されていることなどから、観光二次交通の導入や、観光施設・商店街等の意向を踏まえつつ、連携による新たなサービスの展開も想定される。
- 加えて、県内では個々の自治体・交通事業者を超えて連携した取り組みも進んでいる（きたいわてぐるっとパスや 106 急行と山田線の共通利用など）。これらの取り組みは、運転手不足が課題となっている中で、相互に連携することにより利便性や効率性の向上が図られる可能性があることや、利用者の移動ニーズに合わせて自治体間の広域連携を図ることにより利便性の向上が図られることも期待される。
- 生活交通としての移動への対応をベースとしつつも、多様な主体間での連携を進めていくことで、交通以外の付加価値を創出し、利用促進につながることも期待されることから、引き続き関係者間で多様な連携の創出による交通体系の構築が必要となる。