

令和7年度 第3回大船渡市地域公共交通会議

日 時：令和7年12月24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 報 告

- (1) 大船渡市地域公共交通会議設置要綱の一部改正及び大船渡市運賃協議分科会設置
要綱の制定について（資料1）

4 協 議

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について（資料2）
 - ア 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
 - イ 地域公共交通調査事業
- (2) 次期大船渡市地域公共交通計画の素案について（資料3、別冊1～3）
- (3) その他

5 そ の 他

6 閉 会

【資料1】

報告(1) 大船渡市地域公共交通会議設置要綱の一部改正及び大船渡市運賃協議分科会設置要綱の制定について

1 一部改正及び制定の趣旨

令和5年10月1日に施行した改正道路運送法第9条第4項（昭和26年法律第183号）により、従来、地域公共交通会議にて協議されていた協議運賃について、独占禁止法上のカルテルに当たらないよう、別の協議会等を設置し、会議構成員を限定した上で運賃を協議することとなったため、大船渡市地域公共交通会議設置要綱（平成24年告示第4号。以下「会議設置要綱」という。）の一部改正及び大船渡市運賃協議分科会設置要綱を制定したため報告するものです。

なお、本市では、これまで市が会議設置要綱の制定及び一部改正を行ってきたため、今回も、本交通会議に対しては報告事項としています。

2 会議設置要綱の一部改正について

別紙「新旧対照表」及び「会議設置要綱」のとおり。

3 大船渡市運賃協議分科会設置要綱について

別紙「大船渡市運賃協議分科会設置要綱」のとおり

大船渡市地域公共交通会議設置要綱改正新旧対照表

(資料)

現 行 要 綱	改 正 要 綱
<p>(協議事項)</p> <p>第2 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様<u>及び運賃・料金等</u>に関する事項</p> <p>(2)～(7) [略]</p> <p>(分科会)</p> <p>第9 第2各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。</p> <p>2 [略]</p>	<p>(協議事項)</p> <p>第2 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項</p> <p>(2)～(7) [略]</p> <p>(分科会)</p> <p>第9 第2各号に掲げる事項<u>のほか、道路運送法第9条第4項の規定による運賃及び料金</u>について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。</p> <p>2 [略]</p>

○大船渡市地域公共交通会議設置要綱

平成24年1月31日告示第4号

改正

平成24年3月30日告示第67号

平成28年4月1日告示第79号

平成29年5月11日告示第108号

令和2年10月9日告示第171号

令和4年8月29日商工港湾部長決裁

令和7年12月1日商工港湾部長決裁

大船渡市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1 大船渡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定により、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(協議事項)

第2 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、第1の目的を達成するために必要な事項

(交通会議の構成員)

第3 交通会議は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する委員30人以内をもって組織する。

- (1) 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
- (2) 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
- (3) 市民又は利用者の代表
- (4) 国及び県の関係行政機関の職員
- (5) 市職員
- (6) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4 委員の任期は2年以内とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(交通会議の役員)

第5 交通会議に会長及び副会長1人を置く。

2 会長は、互選により選出し、副会長は委員の中から、会長が指名する。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことはできない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

3 交通会議の議事は、関係者間の合意形成を目指して十分議論を尽くして行うものとし、議決の方法は、出席委員の過半数の同意によるものとする。ただし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 交通会議は、原則として公開とする。

5 会長は、必要があると認めるときは、交通会議に委員以外の者の出席を求める、説明又は意見を聞くことができる。

(軽微な事項に関する取扱い)

第7 交通会議において協議が調った事項の軽微な変更に関する取扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、交通会議の決議に代えることができる。

(協議結果の尊重義務)

第8 交通会議において協議が調った事項については、委員及び関係者はその結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第9 第2各号に掲げる事項のほか、道路運送法第9条第4項の規定による運賃及び料金について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会は、会長が必要と認めた者をもって組織する。

(事務局)

第10 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、大船渡市交通担当課内に置く。

- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監事)

第11 交通会議に監事2人を置く。

- 2 監事は、委員の中から会長が指名する。
- 3 監事は、交通会議の出納の監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

(経費の負担)

第12 交通会議の運営に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第14 交通会議が解散した場合における交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、事務局において決算する。

(補則)

第15 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮つて定める。

前文(抄) (平成24年3月30日告示第67号)

平成24年4月1日から施行する。

前文(抄) (平成28年4月1日告示第79号)

平成28年4月1日から施行する。

前文(抄) (平成29年5月11日告示第108号)

平成29年5月11日から施行する。

前文(抄) (令和2年10月9日告示第171号)

令和2年10月9日から施行する。

附則(令和4年8月29日商工港湾部長決裁)

この要綱は、令和4年8月29日から施行する。

附則(令和7年12月1日商工港湾部長決裁)

この要綱は、令和7年12月1日から施行する。

○大船渡市運賃協議分科会設置要綱

令和7年12月1日商工港湾部長決裁

大船渡市運賃協議分科会設置要綱

(設置)

第1 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項の規定による運賃等に関する事項（以下「協議運賃」という。）を協議するため、大船渡市地域公共交通会議設置要綱（平成24年告示第4号。以下「会議要綱」という。）第9第1項の規定する分科会として設置する。

(組織)

第2 分科会は、次に掲げる構成員（以下「委員」という。）をもって組織する。

- (1) 市長が指名する市職員
- (2) 協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 国土交通省東北運輸局岩手運輸支局長が指名する職員
- (4) 住民又は利用者の代表として市長が指名する者
- (5) その他市長が必要と認める者

(任期)

第3 委員の任期は、当該運賃及び料金に係る協議が終了するまでとする。

(会長)

第4 分科会に会長を置き、第2第1号に掲げる者をもって充てる。

- 2 会長は、会務を総理し、分科会を代表する。
- 3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名した構成員が、その職務を代理する。

(会議)

第5 分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長が必要と認める場合は、書面審議により議事を決することができる。ただし、書面審議により会議を開催する場合は、構成員として審議を求める委員の過半数からの回答がなければ、議事は成立しない。
- 5 会長は、会議において必要があると認めるときは、委員以外の者に対し資料の提出、意見の聴取、説明その他の協力を求めることができる。

(協議結果)

第6 分科会で協議が調った事項について、委員及び関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第7 分科会の庶務は、大船渡市交通担当課内に置き、処理をする。

(補則)

第8 この要綱に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則（令和7年12月1日商工港湾部長決裁）

この要綱は、令和7年12月1日から施行する。

【資料2】

協議(1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について

事業評価（自己評価）は、本交通会議自らが事業の実施状況の確認及び評価を行い、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、事業評価の結果を東北運輸局に報告することとなっており、国庫補助の承認を受けた下記対象事業について、本交通会議において評価を行うものです。

○評価対象事業名

- ア 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
- イ 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

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7年度地域内フィーダー系統

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と、鉄路に接続し、郊外から市の中心部に移動するために地域内を運行するデマンド交通である。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

【地域内フィーダー系統】

- 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: 190円～650円
 - 運行日
 - ・丸森立根線、綾里外口線(毎日)
 - ・立根田谷線(平日のみ)
- 越喜来地区デマンド交通
 - 運行事業者: 三光運輸有限会社
 - 系統数: 1系統
 - 運賃: 500円/回
 - 運行日: 平日のみ※12/29～1/3は運休



事業・実施主体

- 利用環境の利便性向上策を検討し、利用促進を図る。【大船渡市、交通事業者】
- 運行車両と触れ合う機会を創出しながら、モビリティマネジメントの醸成を図る。【大船渡市、交通事業者】
- 市民の移動実態やニーズ把握に努め、運行ルート・時刻表の変更を事業者に提案する。【大船渡市】

定量的な目標・効果

【目標】

- ・丸森立根線 10.0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
- ・越喜来地区デマンド交通 2.0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。

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 人口: 31,456人(令和7年11月末現在)
面積: 322.51平方キロメートル 高齢化率: 40.3%(令和7年11月末現在)
協議会開催数: 2回(令和6年10月～令和7年9月)

前回の評価結果

【達成状況(結果)】

- ・碁石線: 【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系統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】

市内路線バスについては、交通系ICカードの導入したこと、利便性の向上が図られ、3路線のうち2路線が目標を達成することが出来た。併せて、ICカード対応車両の試乗会を通じ、モビリティマネジメントの意識醸成が図られた。また、デマンド交通については、利用者アンケートを実施し、利用状況やニーズの把握に努めるとともに、乗合割引や学割運賃を導入するなど、新規利用者の確保に努めたが、目標達成には至らなかった。

【実績】 丸森立根線 8.9人/便(達成率89.0%)、立根田谷線 4.2人/便(達成率105.0%)、綾里外口線 9.7人/便(達成率107.8%)

越喜来地区デマンド交通 1.1人/便(達成率55.0%) [内訳] A:2件、B:1件、C:1件

※評価の判定基準

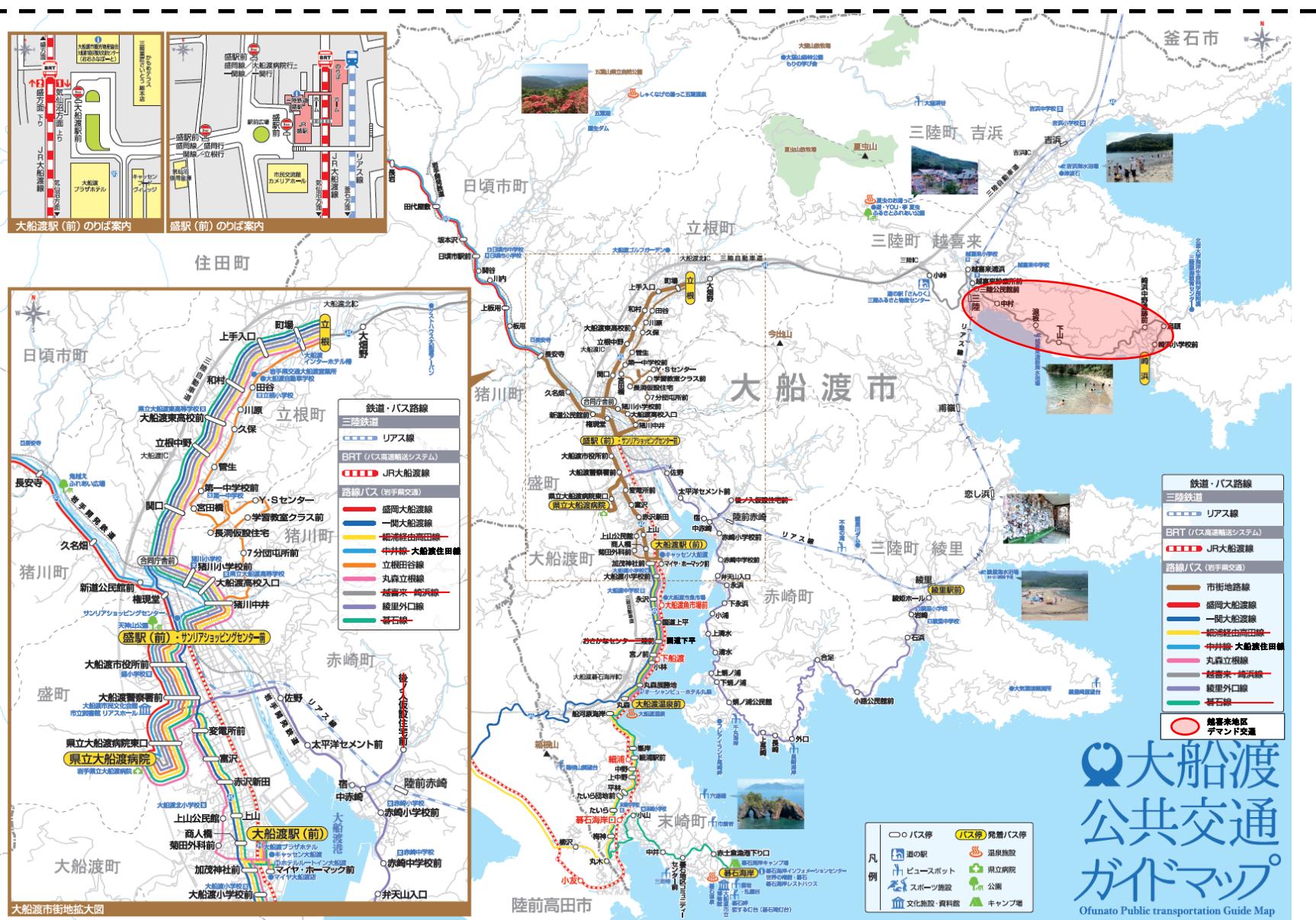
- ・A ⇒ 目標達成100%以上
- ・B ⇒ 目標達成80%以上100%未満
- ・C ⇒ 目標達成80%未満、又は、補助対象外(1運行当たり2人未満、運行割合30%未満)

事業の今後の改善点

一部路線において利用者数の増加となつたが、利用の少ない区間や系統もあることから、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

丸森立根線、立根田谷線、綾里外口線、越喜来地区デマンド交通運行系統図(大船渡市公共交通マップ)



大船渡市地域公共交通会議

丸森立根線、立根田谷線、綾里外口線、越喜来地区デマンド交通運行時刻表

●丸森立根線 時刻表

【毎日運行】

●印: 土日祝日 連休

大船渡温泉発、立根行き		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
停留所名								
大船渡温泉前	7:03	7:23	9:03	10:03	12:03	13:03	15:03	
丸森展勝地	7:05	7:25	9:05	10:05	12:05	13:05	15:05	
小林	7:06	7:26	9:06	10:06	12:06	13:06	15:06	
宮の前	7:07	7:27	9:07	10:07	12:07	13:07	15:07	
国道下平	7:08	7:28	9:08	10:08	12:08	13:08	15:08	
国道上平	7:09	7:29	9:09	10:09	12:09	13:09	15:09	
永沢	7:10	7:30	9:10	10:10	12:10	13:10	15:10	
大船渡小学校前	7:11	7:31	9:11	10:11	12:11	13:11	15:11	
加茂神社前	7:12	7:32	9:12	10:12	12:12	13:12	15:12	
マイヤーホーマック前	7:14	7:34	9:14	10:14	12:14	13:14	15:14	
大船渡駅前	7:16	7:36	9:16	10:16	12:16	13:16	15:16	
菊田外科前	—	7:40	—	10:20	12:20	—	15:20	
上山公民館前	—	7:42	—	10:22	12:22	—	15:22	
商人橋	7:20	—	9:20	—	—	13:20	—	
上山	7:21	—	9:21	—	—	13:21	—	
赤沢新田	7:22	7:44	9:22	10:24	12:24	13:22	15:24	
富沢	7:23	7:45	9:23	10:25	12:25	13:23	15:25	
変電所前	7:24	7:46	9:24	10:26	12:26	13:24	15:26	
県立大船渡病院東口	7:26	7:48	9:26	10:28	12:28	13:26	15:28	
県立大船渡病院	7:28	7:50	9:28	10:30	12:30	13:28	15:30	
県立大船渡病院東口	7:29	7:51	9:29	10:31	12:31	13:29	15:31	
大船渡警察署前	7:31	7:53	9:31	10:33	12:33	13:31	15:33	
大船渡市役所前(国道45号)	7:32	7:54	9:32	10:34	12:34	13:32	15:34	
盛駅前(構内)	7:35	7:57	9:35	10:37	12:37	13:35	15:37	
サンリヤSC前	7:36	7:58	9:36	10:38	12:38	13:36	15:38	
猪川中井	7:39	8:01	9:39	10:41	12:41	13:39	15:41	
大船渡高校入口	7:40	8:02	9:40	10:42	12:42	13:40	15:42	
猪川小学校前	7:41	8:03	9:41	10:43	12:43	13:41	15:43	
合同庁舎前	7:42	8:04	9:42	10:44	12:44	13:42	15:44	
開口	7:43	8:05	9:43	10:45	12:45	13:43	15:45	
立根中野	7:44	8:06	9:44	10:46	12:46	13:44	15:46	
大船渡東高校前	7:45	8:07	9:45	10:47	12:47	13:45	15:47	
和村	7:46	8:08	9:46	10:48	12:48	13:46	15:48	
上手入口	7:47	8:09	9:47	10:49	12:49	13:47	15:49	
町場	7:48	8:10	9:48	10:50	12:50	13:48	15:50	
立根	7:49	8:11	9:49	10:51	12:51	13:49	15:51	

●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】



大船渡病院発、立根行き		1便	2便
停留所名			
県立大船渡病院	11:20	13:00	
県立大船渡病院東口	11:21	13:01	
大船渡警察署前	11:23	13:03	
大船渡市役所前(国道45号)	11:24	13:04	
盛駅前(構内)	11:27	13:07	
サンリヤSC前	11:28	13:08	
猪川中井	11:31	13:11	
7分団屯所前	11:33	13:13	
学習教室クラス前	11:35	13:15	
Y・Sセンター	11:36	13:16	
気仙光陵支援学校前	11:38	13:18	
宮田橋	11:40	13:20	
第一中学校前	11:42	13:22	
菅生	11:43	13:23	
久保	11:44	13:24	
川原	11:45	13:25	
田谷	11:46	13:26	
町場	11:48	13:28	
立根	11:49	13:29	

立根発、大船渡温泉行き		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
停留所名								
立根	8:00	11:00	12:00	13:10	16:30	18:00		
町場	8:01	11:01	12:01	13:11	16:31	18:01		
上手入口	8:02	11:02	12:02	13:12	16:32	18:02		
和村	8:03	11:03	12:03	13:13	16:33	18:03		
大船渡高校前	8:04	11:04	12:04	13:14	16:34	18:04		
立根中野	8:05	11:05	12:05	13:15	16:35	18:05		
開口	8:06	11:06	12:06	13:16	16:36	18:06		
合同庁舎前	8:07	11:07	12:07	13:17	16:37	18:07		
猪川小学校前	8:08	11:08	12:08	13:18	16:38	18:08		
大船渡高校入口	8:09	11:09	12:09	13:19	16:39	18:09		
立根	8:10	11:10	12:10	13:20	16:40	18:10		
サンリヤSC前	8:13	11:13	12:13	13:23	16:43	18:13		
盛駅前(構内)	8:14	11:14	12:14	13:24	16:44	18:14		
大船渡市役所前(国道45号)	8:16	11:16	12:16	13:26	16:46	18:16		
大船渡警察署前	8:17	11:17	12:17	13:27	16:47	18:17		
県立大船渡病院東口	8:19	11:19	12:19	13:29	16:49	18:19		
県立大船渡病院	8:20	11:20	12:20	13:30	16:50	18:20		
立根	8:22	11:22	12:22	13:32	16:52	18:22		
変電所前	8:24	11:24	12:24	13:34	16:54	18:24		
富沢	8:25	11:25	12:25	13:35	16:55	18:25		
赤沢新田	8:26	11:26	12:26	13:36	16:56	18:26		
上山	8:27	—	12:27	—	—	18:27		
商人橋	8:28	—	12:28	—	—	18:28		
上山公民館前	—	11:28	—	13:38	16:58	—		
菊田外科前	—	11:30	—	13:40	17:00	—		
大船渡駅前	8:32	11:34	12:32	13:44	17:04	18:32		
マイヤーホーマック前	8:34	11:36	12:34	13:46	17:06	18:34		
加茂神社前	8:36	11:38	12:36	13:48	17:08	18:36		
大船渡小学校前	8:37	11:39	12:37	13:49	17:09	18:37		
永沢	8:38	11:40	12:38	13:50	17:10	18:38		
国道上平	8:39	11:41	12:39	13:51	17:11	18:39		
国道下平	8:40	11:42	12:40	13:52	17:12	18:40		
宮の前	8:41	11:43	12:41	13:53	17:13	18:41		
小林	8:42	11:44	12:42	13:54	17:14	18:42		
丸森展勝地	8:43	11:45	12:43	13:55	17:15	18:43		
大船渡温泉前	8:45	11:47	12:45	13:57	17:17	18:45		

●綾里外口線 時刻表

【毎日運行】

●印: 土日祝日 連休

綾里駅前発、立根行き		1便	2便	3便
綾里駅前	8:50	9:55	14:00	
綾姫ホール	8:51	9:56	14:01	
若沢	8:53	9:58	14:03	
石浜	8:55	10:00	14:05	
小路公民館前	8:59	10:04	14:09	
合併	9:01	10:06	14:11	
外口	9:08	10:13	14:18	
長崎	9:08	10:13	14:18	
上長崎	9:09	10:14	14:19	
猪ノ浦/公民館	9:12	10:17	14:22	
下長崎	9:13	10:18	14:23	
猪川中井	9:15	10:22	14:26	
立根	9:16	10:26	14:30	
立根駅前	9:17	10:27	14:31	
立根中野	9:18	10:28	14:32	
立根	9:19	10:29	14:33	
立根駅前(構内)	9:20	10:30	14:34	
立根	9:21	10:31	14:35	
立根	9:22	10:32	14:36	
立根	9:23	10:33	14:37	
立根	9:24	10:34	14:38	
立根	9:25	10:35	14:39	
立根	9:26	10:36	14:40	
立根	9:27	10:37	14:41	
立根	9:28	10:38	14:42	
立根	9:29	10:39	14:43	
立根	9:30	10:40	14:45	
立根	9:31	10:41	14:47	
立根	9:32	10:42	14:48	
立根	9:33	10:43	14:49	
立根	9:34	10:44	14:50	
立根	9:35	10:45	14:51	
立根	9:36	10:46	14:52	
立根	9:37	10:47	14:53	
立根	9:38	10:48	14:54	
立根	9:39	10:49	14:55	
立根	9:40	10:50	14:56	
立根	9:41	10:51	14:57	
立根	9:42	10:52	14:58	
立根	9:43	10:53	14:59	
立根	9:44	10:54	15:00	
立根	9:45	10:55	15:01	
立根	9:46	10:56	15:02	
立根	9:47	10:57	15:03	
立根	9:48	10:58	15:04	
立根	9:49	10:59	15:05	
立根	9:50	11:00	15:06	
立根	9:51	11:01	15:06	
立根	9:52	11:02	15:07	
立根	9:53	11:03	15:08	
立根	9:54	11:04	15:09	
立根	9:55	11:05	15:10	
立根	9:56	11:06	15:11	
立根	9:57	11:07	15:12	
立根	9:58	11:08	15:13	
立根	9:59	11:09	15:14	
立根	9:60	11:10	15:15	
立根	9:61	11:11	15:16	
立根	9:62	11:12	15:17	
立根	9:63	11:13	15:18	
立根	9:64	11:14	15:19	
立根	9:65	11:15	15:20	
立根	9:66	11:16	15:21	
立根	9:67	11:17	15:22	
立根	9:68	11:18	15:23	
立根	9:69	11:19	15:24	
立根	9:70	11:20	15:25	
立根	9:71	11:21	15:26	
立根	9:72	11:22	15:27	
立根	9:73	11:23	15:28	
立根	9:74	11:24	15:29	
立根	9:75	11:25	15:30	
立根	9:76	11:26	15:31	
立根	9:77	11:27	15:32	
立根	9:78	11:28	15:33	

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8年1月 日

協議会名：大船渡市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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	丸森立根線（大船渡温泉前～盛駅～立根） ・自治体広報による利用促進 ・利用環境の利便性向上策による利用者確保	【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に、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。 【評価結果の反映状況】 ・計画への反映の有無：無	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。 ・丸森立根線は碁石線との統合した結果、目標値には届かなかったが、利用者は増加した。 ・路線バスに交通系ICカードを導入し、利用しやすい車両の環境整備に努めるとともに、バスの試乗会ではICカード対応の車両を展示し、使い方等の体験を通じて利用促進策を図った結果、2路線の利用者の増加に寄与した。	B 【目標値】10.0人/便 【実績値】8.9人/便 【達成率】89.0% 利用人員が昨年より9,321人増となつたが、目標値までには至らなかつた。 A 【目標値】4.0人/便 【実績値】4.2人/便 【達成率】105.0% 利用人員が昨年より149人減となつたが、目標達成となつた。 A 【目標値】9.0人/便 【実績値】9.7人/便 【達成率】107.8% 利用人員が昨年より2,032人増となり、目標達成となつた。	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に、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、碁石線については、令和6年10月から丸森立根線と統合し、廃止区間については、デマンド交通の実証運行により再編を図り、利用者増に向けて取り組んでいる。
	立根田谷線（立根～盛駅～県立大船渡病院） ・自治体広報による利用促進 ・利用環境の利便性向上策による利用者確保					
	綾里外口線（綾里駅前～盛駅～立根） ・自治体広報による利用促進 ・利用環境の利便性向上策による利用者確保					
三光運輸有限会社	越喜来地区デマンド交通 ・運用の見直しによる利用者確保 ・自治体広報による利用促進	【前回の評価結果】 無 ※令和6年10月1日以降の認定路線のため、前回の評価結果はありません。	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。 ・乗合割引や学生割引を導入した結果、利用者は増加したが、目標の達成には至らなかつた。	C 【目標値】2.0人/便 【実績値】1.1人/便 【達成率】55.0% 延べ利用者数が昨年より65人増となつたが、目標達成には至らなかつた。	利用実態に応じたダイヤの見直しを検討する。また、新規利用者の確保に向けて、制度の周知と情報発信回数を増加しながら、利用しやすい制度への改善を検討する。

【二次評価】

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8年1月 日

協議会名:	大船渡市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統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。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、自動車運転免許証を持た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(丸森立根線、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存続については、運転手不足等の様々な問題があるが、大船渡町、立根町、三陸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、丸森立根線、立根田谷線、綾里外口線を維持・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>

地域の概要

1. 基礎データ

大船渡市 人口:31,456人
(R7.11月末現在・住民基本台帳)
面積: 322.51平方キロメートル
過疎地域等指定:過疎(全域)
高齢化率:40.3%(R7.11月末現在)
交通会議開催数:1回(R7.6 ~ R8.3)

2. 公共交通の概況

【乗合バス】

①路線バス
運行:岩手県交通(株)
路線:3路線3系統

【鉄道】

運行:東日本旅客鉄道(株)、三陸鉄道(株)
路線:BRT1路線、リアス線1路線

【乗合タクシー】

運行:タクシー事業者3社
エリア①:日頃市地区 ⇄ 盛・大船渡・立根地区
エリア②:末崎地区 ⇄ 盛・大船渡
エリア③:越喜来地区内

【自家用有償旅客運送】

運行:特定非営利活動法人3社
形態:公共交通空白地有償運送
エリア:盛・大船渡・猪川地区、末崎地区、吉浜地区

【その他】

運行:大船渡市(各診療所3か所)
形態:患者輸送車への混乗
エリア:綾里地区、越喜来地区、吉浜地区

路線バス利用者の減少により路線の廃止が相次ぎ、地域住民にとって必要不可欠な生活の足としてデマンド交通等を運行しているが、持続可能な交通体系を構築するため、地域公共交通網の形成が必要となる。

3. 公共交通の問題点

- 人口が集積する市街地における利便性の向上が必要
- 地域特性等を踏まえた適切な移動機会の確保が必要
- 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
- 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
- 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
- アナログ・デジタルによる公共交通の情報発信の強化が必要
- 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
- 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

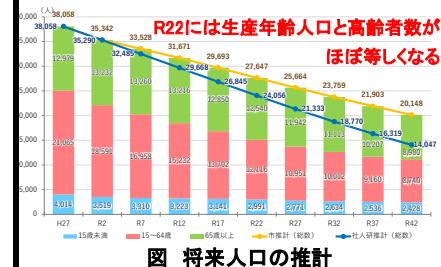


図 将来人口の推計

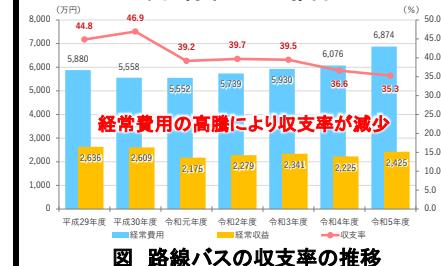


図 路線バスの収支率の推移

使用枚数は微増しているものの、
利用対象者が限定(75歳以上)

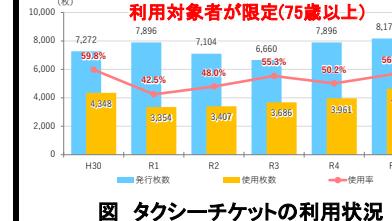


図 タクシーチケットの利用状況



図 市内を運行する公共交通

大船渡市地域公共交通会議

調査内容

【事業評価時点で完了している内容】

- 1.課題を踏まえた基本方針等の検討
- 2.具体施策の検討
- 3.地域公共交通計画案のとりまとめ
- 4.各種会議の開催等

【今後予定している内容】

- 1.協議会の開催等
(1)地域公共交通会議の開催(2回)
- 2.市議会全員協議会
- 3.パブリックコメント

調査結果概要

■計画策定の趣旨

本計画は、市民・利用者の視点から地区や地域の実情に応じた交通サービスを提供するため、既存輸送資源の活用やAI技術等の新たなモビリティサービスの導入を視野に、ソフト及びハードの両面から公共交通の方針及び施策体系を明示するとともに、将来を見据え、本市及び周辺地域の公共交通を再構築(リ・デザイン)することで、「交通空白地域」の解消を目指しながら、持続可能な地域公共交通の提供・確保を目的とします。

■計画の位置付け

本計画は、上位計画である「大船渡市総合計画」や国の交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、県の関連計画等との整合を図ります。



■計画対象とする交通手段

本計画は、「鉄道」・「BRT」・「路線バス」のほか、あらゆる輸送資源を含めた地域公共交通ネットワークの方向性を示すものとします。

○対象の交通手段

- ①鉄道、②BRT（バス高速輸送システム）
- ③路線バス、④タクシー（乗合タクシー含む。）
- ⑤デマンド交通、⑥患者輸送車・スクールバス
- ⑦その他
 - ・地域や民間主体による輸送（支え合い・有償ボランティア等）
 - ・コミュニティバス
 - ・ライドシェアなど

■計画区域

- ・大船渡市全域
- ・住田町の一部（広域路線バスの運行区域）

本市では、住田町とともに広域路線バスの課題や路線の在り方等について、岩手県生活交通対策協議会等を通じて継続的に協議・連携を図りながら、広域的な地域公共交通のネットワーク形成や交通結節点の在り方等について検討していく必要があることから、本計画の区域に住田町の一部を含めることとします。

■計画期間

計画期間は、本市の上位計画である大船渡市総合計画と整合を図るために、令和8年度から令和12年度の5年間とします。



〈課題〉

- 1: 地区内の安定した公共交通の確保
- 2: 人口が集積する市街地における利便性の向上
- 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
- 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
- 5: アナログとデジタルによる公共交通の情報発信の強化
- 6: 安定的な公共交通サービスの提供を目指した財政面・体制面の確立
- 7: 自治体や交通事業者間の連携、市民・関係団体との協働に関する取組の創出

〈基本理念〉(案) 「ひと」と「まち」を「みらい」までつなぐ地域公共交通の実現

〈基本方針〉(案)

- 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
- 方針②: 安全・安心に利用できる地域公共交通
- 方針③: 地域との共創による地域公共交通

〈目標〉(案)

- 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
- 目標2-1: 利用しやすい・移動しやすい利用環境の整備
- 目標2-2: 情報発信の拡充
- 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
- 目標3-2: 多様な主体との連携・共創による地域公共交通の確保

■施策一覧(案)

目標達成に向けて、基本方針及び目標に基づき、目指すべき方向性に対応する施策に取り組みます。

方針/目標	施策	具体的な内容
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1 市街地の回遊性向上を目指した路線バスの見直し
	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2 地区内・地区間の移動を支える交通サービスの見直し
	目標2-2 情報発信の拡充	施策3 広域的な移動を支える路線バスの確保・維持
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 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1 移動しやすい公共交通施設とバリア環境の整備
	目標2-2 利用しやすい決済方法の導入	施策2 施設と連携した過ごしやすい待合環境の整備
	目標4 優先的に配慮した利用しやすい車両の導入	施策3 情報発信の拡充
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1 分かりやすい利用者目線の案内ツールの作成
	目標3-2 多様な主体との連携・共創による地域公共交通の確保	施策2 デジタル技術を活用した情報発信の見直し
	目標3-3 事業者が保有する車両の利活用	施策3 地域との共創による地域公共交通

今後の取組みについて

【スケジュール(予定)】

- 12月下旬 地域公共交通会議の開催
- 1月下旬 市議会全員協議会
- 2月上旬 パブリックコメント
- 3月中 計画策定

【地域の交通の目指す姿】

本事業にて実施する計画策定に向けて、基本方針・基本目標の実現に向けた施策・取組を府内・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。

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8年1月 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補助対象事業者等	②事業実施の適切性	③事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
<p>【事業内容】 ・課題を踏まえた基本方針等の検討 ・具体施策の検討 ・地域公共交通計画案のとりまとめ ・各種会議の開催等 【結果概要】 ・現計画の課題や施策等を踏まえた現状等を整理し、新たな計画で示す地域を取り巻く課題の検討、また、その課題を踏まえた基本理念や基本方針、目標、実施施策等を検討し、計画（素案）を作成する。 ・今後の地域公共交通会議における協議・検討を経て、市議会全員協議会で計画（素案）を説明の後、パブリックコメントを実施し、最終案を取りまとめる。</p>	<p>A</p> <p>・計画に位置付けられたとおり、適切に実施（される見込み。）された。</p>	<p>【補助対象事業名】 大船渡市地域公共交通計画策定支援業務 【事業内容】 ①事業の結果概要のとおり 【実施時期】 令和7年7月～令和8年3月 【計画策定方針】 市民・利用者の視点から地区や地域の実情に応じた交通サービスを提供するため、既存輸送資源の活用やAI技術等の新たなモビリティサービスの導入を視野に、ソフト及びハードの両面から公共交通の方針及び施策体系を明示するとともに、将来を見据え、本市及び周辺地域の公共交通を再構築（リ・デザイン）することで、「交通空白地域」の解消を目指しながら、持続可能な地域公共交通の提供・確保を目的とする。 【計画のポイント】 ・計画策定の経緯や趣旨、計画の位置付け、対象となる交通手段、計画区域、計画期間を示す。 ・地域公共交通を取り巻く課題を整理する。 ・課題を踏まえた基本理念、基本方針、目標を定める。 ・基本方針等に基づく実施施策を整理し、評価指標及び目標値を設定する。 ・計画の進行管理として、体制や管理方法を整理する。</p>

【二次評価】

【資料3】

協議 (2) 次期大船渡市地域公共交通計画の素案について

次期大船渡市地域公共交通計画の策定に向けて、本年度開催した第1回及び第2回の交通会議において、計画の策定方針や骨子案、現計画の成果を踏まえた次期計画の課題や基本方針、目標等を協議してきました。

本会議では、これまでの協議内容を参考とし、次期交通計画を素案として取りまとめましたので、別冊のとおりお示しするものです。

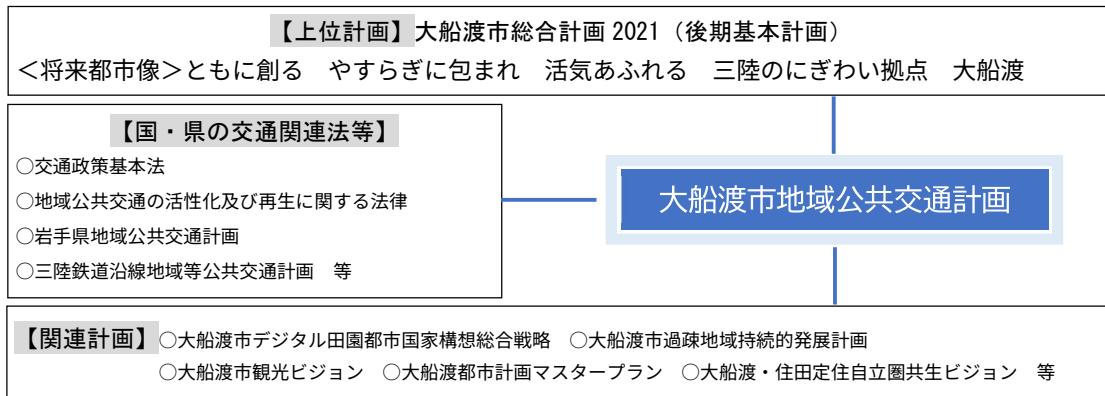
大船渡市地域公共交通計画（概要版）

■計画策定の趣旨

本計画は、市民・利用者の視点から地区や地域の実情に応じた交通サービスを提供するため、既存輸送資源の活用やA I技術等の新たなモビリティサービスの導入を視野に、ソフト及びハードの両面から公共交通の方針及び施策体系を明示するとともに、将来を見据え、本市及び周辺地域の公共交通を再構築（リ・デザイン）することで、「交通空白地域」の解消を目指しながら、持続可能な地域公共交通の提供・確保を目的とします。

■計画の位置付け

本計画は、上位計画である「大船渡市総合計画」や国の交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、県の関連計画等との整合を図ります。



■計画対象とする交通手段

本計画は、「鉄道」・「B R T」・「路線バス」のほか、あらゆる輸送資源を含めた地域公共交通ネットワークの方向性を示すものとします。

○対象の交通手段

- ①鉄道、②B R T（バス高速輸送システム）
 - ③路線バス、④タクシー（乗合タクシー含む。）
 - ⑤デマンド交通、⑥患者輸送車・スクールバス
 - ⑦その他
 - ・地域や民間主体による輸送（支え合い・有償ボランティア等）
 - ・コミュニティバス
 - ・ライドシェア
- など

■計画区域

- ・大船渡市全域
- ・住田町の一部（広域路線バスの運行区域）

本市では、住田町とともに広域路線バスの課題や路線の在り方等について、岩手県生活交通対策協議会等を通じて継続的に協議・連携を図りながら、広域的な地域公共交通のネットワーク形成や交通結節点の在り方等について検討していく必要があることから、本計画の区域に住田町の一部を含めることとします。

■計画期間

計画期間は、本市の上位計画である大船渡市総合計画と整合を図るため、令和8年度から令和12年度の5年間とします。



■地域公共交通の取り巻く課題

本計画では、地域公共交通の課題を次のとおり整理しました。

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：アナログと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を目指した財政面・体制面の確立

課題7：自治体や交通事業者間の連携、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

- ・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、移動実態に即した地区内の公共交通の確保が必要であり、さらに、郊外から市街地への移動のほか、市外への移動も考慮した広域的な公共交通機関（鉄道・BRT・路線バス等）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

- ・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、誰もが一定水準の公共交通サービスを享受できるよう、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

- ・公共交通の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て、利便性と持続性の向上を目指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

- ・公共交通機関同士での連携強化を図るため、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が必要と考えられます。

課題5：アナログとデジタルによる公共交通の情報発信の強化

- ・観光地や観光情報へのアクセス性を向上するため、LINEやInstagram等のSNSを活用するなど、情報の最新化や提供手段の改善、情報収集時の「不便さ」の解消を図りながら、より効果的に市民ニーズ等を踏まえたアナログとデジタルの双方を活用し、公共交通と連携した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を目指した財政面・体制面の確立

- ・今後も人口減少が続くと予測される中、自家用車等の移動や送迎から転換し、公共交通の事業性を継続して維持・確保していくため、市民の公共交通に対する意識の醸成を図り、地域住民や民間事業者、学校等の多様な関係者を巻き込みながら利用促進につなげることで、財政面及び体制面の安定的な経営基盤を確立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、市民・関係団体との協働に関する取組の創出

- ・地域公共交通を将来にわたって確保・維持していくため、自治体や交通事業者間の連携のほか、市民や関係団体との協働に関する取組など、多様な主体と共に創意ながら、既存の輸送形態にとどまらず、アイディアと創意工夫によって、持続可能な地域公共交通を目指した取組を積極的に検討していく必要があります。

■基本理念、基本方針及び目標

市民の移動手段を将来にわたり存続させていくため、行政や交通事業者等の創意工夫はもとより、多様な関係者との共創とともに、市民=「ひと」が自分事として、時には「ひと」が主体となって「ひと」同士や「まち」をつなぐ役割を担うことも必要な取組となります。

のことから、市民一人ひとりが移動を支える存在であることを自覚しながら、「みらい」の「ひと」と、「みらい」の「まち」に対し、大切な都市機能である地域公共交通を残し続けていく、その思いを本計画に込めて基本理念を定めることとします。

基本理念

「ひと」と「まち」を「みらい」までつなぐ地域公共交通の実現

▼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

▼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

目標 2-2

情報発信の拡充

▼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

目標 3-2

多様な主体との連携・共創による地域公共交通の確保

■将来ネットワークイメージ

基本理念、基本方針を下に、本市が目指す将来ネットワークイメージは、次のとおりです。



■施策一覧

目標達成に向けて、基本方針及び目標に基づき、目指すべき方向性に対応する施策に取り組みます。

方針/目標	施策	具体的な内容
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1 市街地の回遊性向上を目指した路線バスの見直し	
	施策2 地区内・地区間の移動を支える交通サービスの見直し	
	施策3 広域的な移動を支える路線バスの確保・維持	
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 中心部・地区館・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1 移動しやすい公共交通結節点とバス停環境の整備	
	施策2 施設と連携した過ごしやすい待合環境の整備	
	施策3 利用しやすい決済方法の導入	
	施策4 環境に配慮した利用しやすい車両の導入	
目標2-2 情報発信の拡充		
	施策1 分かりやすい利用者目線の案内ツールの作成	
	施策2 デジタル技術を活用した情報発信の見直し	
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1 小中学生や高校生、高齢者団体等へ向けた公共交通の普及・啓発活動の実施	
目標3-2 多様な主体との連携・共創による地域公共交通の確保		
	施策1 事業者が保有する車両の利活用	

■評価指標と目標値

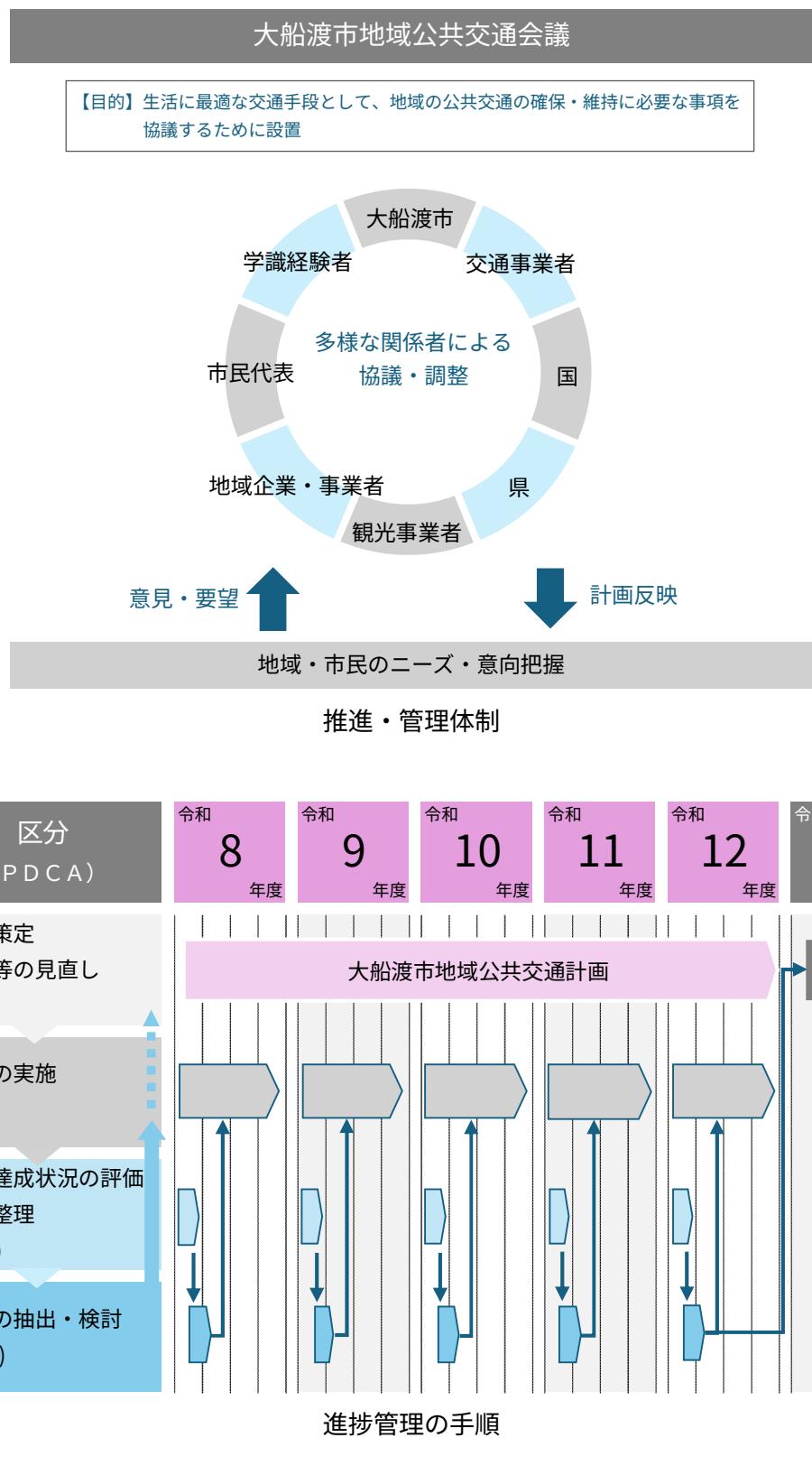
各施策に取り組んだ成果として、次のとおり評価指標と目標値を設定し、毎年度、実施状況や達成状況を確認します。

評価指標	現況値 (R6)	目標値 (R12)	把握方法
公共交通の利用者数	847人/日	850人/日	鉄道、B R T、路線バス、デマンド交通、患者輸送車の利用者数
新たな交通サービスの導入件数	4 件	6 件 ※累計	実績
盛駅及び大船渡駅における 1 日当たりの乗車人員（平均）	盛駅 160人/日	盛駅 180人/日	J R 東日本の公表資料
	大船渡駅 83人/日	大船渡駅 90人/日	
公共交通の利用方法の認知度	67.7%	80%	市民意識調査
市民一人当たりの年間利用頻度	3.4%	5.0%	公共交通利用実態調査アンケート
市民の公共交通の利用割合	26.2%	30%	
公共交通に関する輸送人員当たりの自治体支援額	426円/人	400円/人	路線バス・デマンド交通等に係る市の財政負担額
事業者連携の事例数	4 件	8 件 ※累計	実績

■計画の進行管理

本計画は、大船渡市地域公共交通会議は、市民のニーズや地区・地域の実情に合わせた地域公共交通の見直しや改善を図りながら、持続可能な交通体系の構築に向けた取組の検討等が継続的に協議できる「場」として位置付けます。

また、P D C Aサイクルの手法に基づき、各施策の実施状況及び評価指標の達成状況を確認しながら、評価結果を翌年度の大船渡市地域公共交通会議において報告し、必要に応じて、施策や評価指標の見直し、改善を実施します。



大船渡市地域公共交通計画 (素案)

令和8年 月

岩手県大船渡市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の経緯と趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画対象とする交通手段	2
4 計画区域	3
5 計画期間	3
第2章 公共交通施策の取組実績	4
1 前計画の課題と成果等	4
2 総括	5
第3章 地域公共交通の現状と課題	7
第4章 地域公共交通が目指す姿	13
1 基本理念	13
2 基本方針	13
3 将来ネットワークイメージ	15
4 交通拠点及び交通手段の位置付け	16
第5章 計画目標と施策	17
1 計画目標	17
2 基本方針ごとの施策概要	18
3 評価指標と目標値	29
第6章 計画の評価・改善	30
1 推進・管理体制	30
2 管理方法	31

第1章 計画の概要

1 計画策定の経緯と趣旨

本市では、市民が将来にわたり安心して暮らし続けられる「まちづくり」を交通の観点から支援するため、平成25年度に「大船渡市総合交通ネットワーク計画」を策定しました。その後、平成29年度に「大船渡市地域公共交通網形成計画」として改訂し、令和2年11月に施行した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、対象や位置付け、実効性の確保といった様々な面を拡充させた新たな計画として、令和4年3月に現在の「大船渡市地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通に関する取組を推進してきました。

本計画は、市民・利用者の視点から地区や地域の実情に応じた交通サービスを提供するため、既存輸送資源の活用やA I技術等の新たなモビリティサービスの導入を視野に、ソフト及びハードの両面から公共交通の方針及び施策体系を明示するとともに、将来を見据え、本市及び周辺地域の公共交通を再構築（リ・デザイン）することで、「交通空白地域」の解消を目指しながら、持続可能な地域公共交通の提供・確保を目的とします。

2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「大船渡市総合計画」や国の交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、県の関連計画等との整合を図ります。

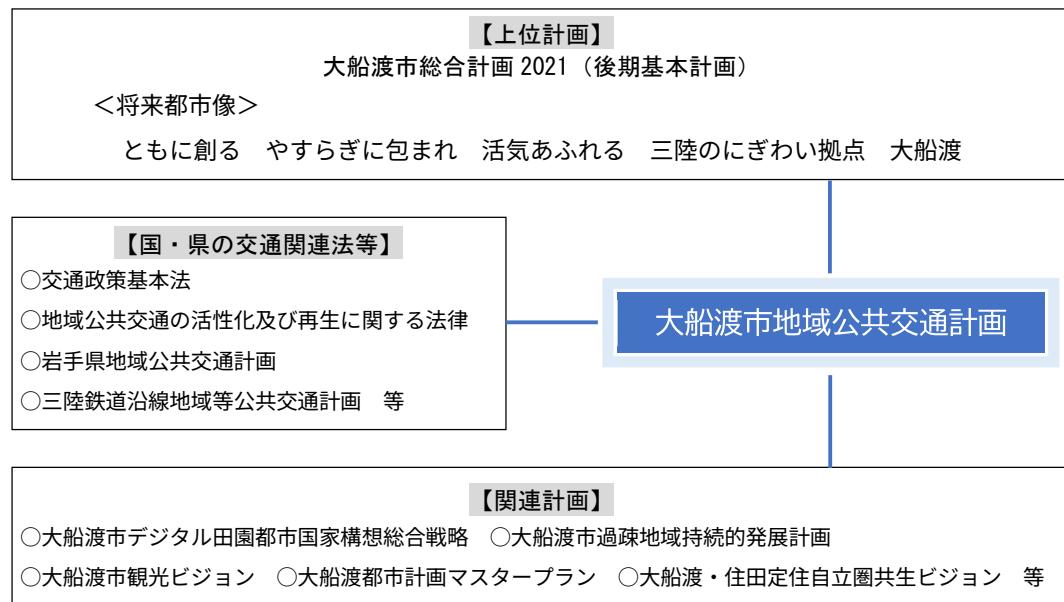


図1-1.計画の位置付け

3 計画対象とする交通手段

本計画は、「鉄道」・「B R T」・「路線バス」のほか、あらゆる輸送資源を含めた地域公共交通ネットワークの方向性を示すものとします。

本市における「鉄道」・「B R T」・「路線バス」は、隣接する市町はもとより、本市と他の都市とを結ぶ重要な移動手段であり、拠点であることから、これらの駅やバス停等の拠点の環境整備や地区内交通の見直し・改善、運賃制度や利活用促進策、マネジメント体制の在り方等も含めた総合的な施策体系を検討していきます。

○対象の交通手段

- ①鉄道
- ②B R T (バス高速輸送システム) ※Bus Rapid Transitの略
- ③路線バス
- ④タクシー (乗合タクシー含む。)
- ⑤デマンド交通
- ⑥患者輸送車・スクールバス
- ⑦その他
 - ・地域や民間主体による輸送 (支え合い・有償ボランティア等)
 - ・コミュニティバス
 - ・ライドシェア など

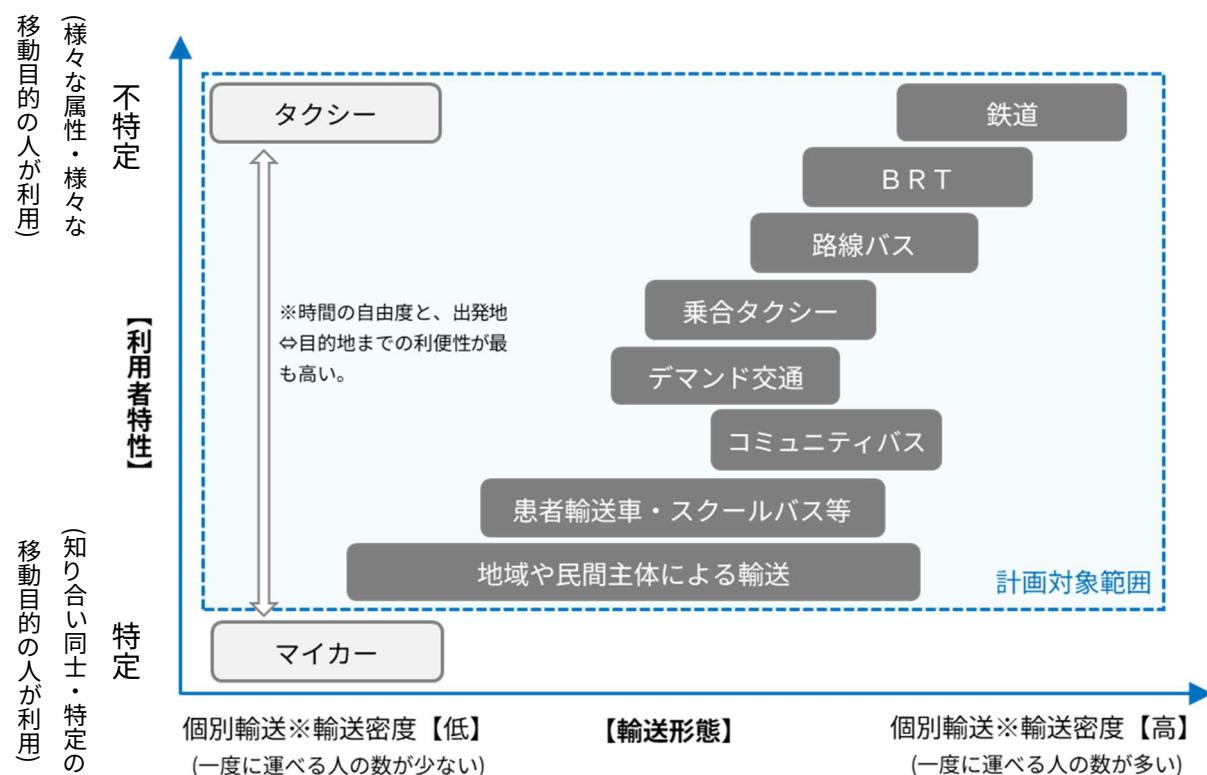


図1-2.計画対象の交通手段

4 計画区域

- ・大船渡市全域
- ・住田町の一部（広域路線バスの運行区域）

本市では、住田町にまたがる広域路線バスが複数運行されています。同町とは、広域路線バスの課題や路線の在り方等について、岩手県生活交通対策協議会等を通じて継続的に協議・連携を図りながら、広域的な地域公共交通のネットワーク形成や交通結節点の在り方等について検討していく必要があることから、本計画の区域に住田町の一部を含めることとします。

5 計画期間

計画期間は、本市の上位計画である大船渡市総合計画と整合を図るため、令和8年度から令和12年度の5年間とします。

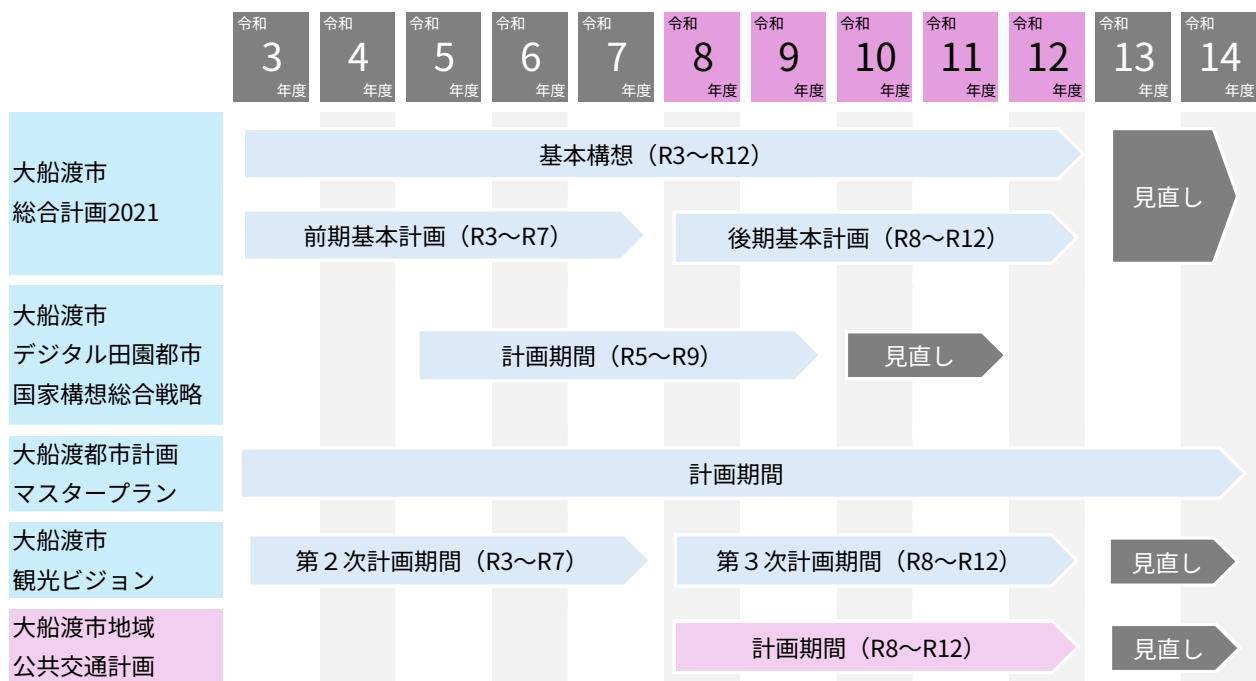


図1-3.計画の対象期間

第2章 公共交通施策の取組実績

1 前計画の課題と成果等

前計画で示した公共交通の課題に対し、施策等を実施した成果は以下のとおりです。

■前計画の課題

- 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

表2-1.前計画の施策体系

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

表2-2.前計画の成果

指 標	R7目標値	R4	R5	R6	達成率(R6)	達成区分(R6)
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 (碁石線) ※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
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
交通空白地域の解消率	100.0%	97.2%	97.2%	97.4%	97.4%	A
公共交通利用者の満足度	50.0%	29.8%	33.9%	30.9%	61.8%	C
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
休日における公共交通利用率	10.0%	6.3%	5.9%	16.0%	160.0%	A
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

2 総括

前計画に基づく各種施策の成果を踏まえ、以下のとおり総括しました。

【基本方針①：地域公共交通ネットワークの再編】

- ✓ 市内路線バスは、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（碁石線、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。
- ✓ 末崎地区の地区内交通を確保するため、令和6年10月からデマンド交通の実証実験を開始した。
- ✓ 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、事前予約や料金設定等などが課題となり、通学利用が進んでいない。

【基本方針②：公共交通空白地域解消・地域格差の是正】

- ✓ 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、令和7年度において、移動特性や求められるサービス内容等を把握するため、気仙管内の高等学校を対象としたアンケートを実施し、回答率は51.6%であった。
- ✓ 綾里地区及び吉浜地区で運行する患者輸送車は、令和3年度から6年度まで間、利用者の全体数が年平均500人前後で推移し、患者利用に対し一般利用の割合が上昇しており、地区内の移動手段として定着している。
- ✓ 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、運行事業者への要望にとどまっている。

【基本方針③：交通拠点・環境の改善】

- ✓ 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。
- ✓ 綾里駅の駅舎解体に合わせ、トイレを改築し、待合環境の改善に取り組んだ。

【基本方針④：わかりやすい・便利な交通環境づくり】

- ✓ 市内外からの利用を想定した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
- ✓ G T F S※ (General Transit Feed Specification) データの最新化に努めた。
※G T F S…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

【基本方針⑤：まちづくりと交通の連携】

- ✓ 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。
- ✓ 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。

【基本方針⑥：地区・地域との連携・協働】

- ✓ 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。

第3章 地域公共交通の現状と課題

前章の公共交通施策の取組実績を踏まえながら、本計画では、地域公共交通の現状と課題を次のとおり整理しました。

■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：アナログと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を目指した財政面・体制面の確立
- 課題7：自治体や交通事業者間の連携、市民・関係団体との協働に関する取組の創出

○：現状 ▼：課題

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る一方、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、移動実態に即した地区内の公共交通の確保が必要であり、さらに、郊外から市街地への移動のほか、市外への移動も考慮した広域的な公共交通機関（鉄道・BRT・路線バス等）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）を運行し、市民の移動を支えるとともに、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生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に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ます。利用者は、効率的かつ効果的な移動手段の提供を求める傾向にありますが、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、当該地区では、居住地が分散しており、最寄りのバス停までのアクセス性が低い地域もあり、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ことが一因となって、路線バスの利用者数の減少が進んでおり、今後、減便や路線の見直し等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、誰もが一定水準の公共交通サービスを享受できるよう、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

- 本市の通勤通学流动をみると、陸前高田市や住田町との結びつきが強く、BRT及び大船渡住田線が運行しています。
- BRT及び大船渡住田線の沿線上に居住する市民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となります。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、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、広域幹線（地域間幹線系統）である大船渡住田線は、県立住田高等学校（以下「住田高校」という。）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くなる可能性があり、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等の移動に係る利便性への影響が懸念されます。

○また、市内宿泊事業者の視点として、県内陸部から本市の観光地や宿泊地等に向けた広域バスを求める声があり、このような観光分野に関する移動について、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、他の関連施策と連携した多角的かつ一体的な対策が必要となります。一方、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生活路線の充実に関する意見が多いため、公共交通施策としては、通勤や通学、通院等など生活に根差した移動に対し、優先的に対応していくことが求められています。

▼このように公共交通の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て、利便性と持続性の向上を目指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BRT、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、広域幹線と地区内交通との連携が重要です。

○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。

▼このことから、公共交通機関同士での連携強化を図るため、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、乗り継ぐための環境整備が必要と考えられます。

課題5

アナログとデジタルによる公共交通の情報発信の強化

- 前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と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、分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公共交通機関同士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や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や時刻表の作成には至らず、特に複数の公共交通機関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、ダイヤ情報等が変更になる度に、G T F S – J Pデータを速やかに更新する必要があり、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ため、「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」ものとして判断され、レンタカーを選択する可能性もあり、公共交通利用の「取りこぼし」の発生が危惧されます。
- ▼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を向上するため、LINEやInstagram等のS N S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。
- ▼情報の最新化や提供手段を改善しながら、情報収集時の「不便さ」を解消することで、より効果的に市民ニーズ等を踏まえたアナログと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を目指した財政面・体制面の確立

- 本市の公共交通は、市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ていることから、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、人口減少等に起因する公共交通機関の利用低迷に加え、人件費及び物価高騰などの社会的要因も影響し、公共交通に対する自治体の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、保護者の送迎を含め、自家用車に依存した移動から転換しなければ、公共交通の利用者数の増加は見込めず、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みならず、事業そのものの存続が危ぶまれます。

▼このことから、持続可能な公共交通を確保・維持していくため、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な状況となっています。

▼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継続的に確保・維持していくため、地域住民や民間事業者、学校等の多様な関係者を巻き込みながら利用促進を図ることで、財政面及び体制面の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って厳しい経営環境にある中、地域公共交通を確保・維持するためには、既存の交通資源の総動員が必要な状況にあります。

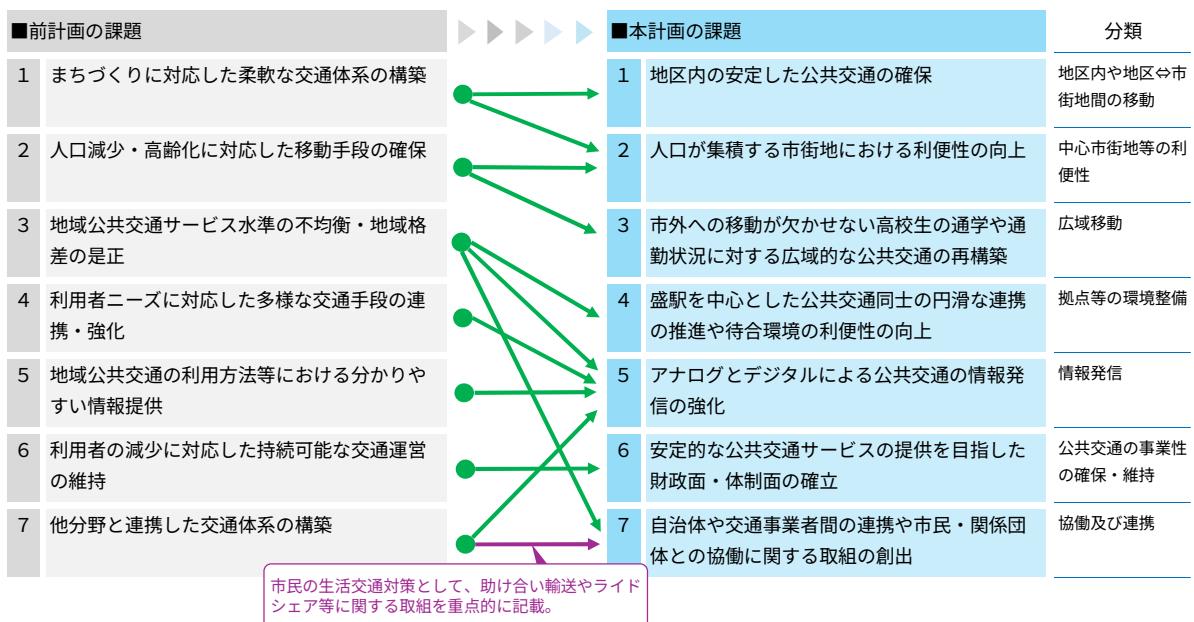
○市内には、患者輸送車やスクールバスのほか、民間事業者が所有する従業員用の通勤バスや介護車両など、交通サービスとして活用する可能性が秘められた輸送資源が多く存在しています。

○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ける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、市内的一部地区では、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わたって確保・維持していくため、自治体や交通事業者間の連携のほか、市民や関係団体との協働に関する取組など、多様な主体と共に創しながら、既存の輸送形態にとどまらず、アイディアと創意工夫によって、持続可能な地域公共交通を目指した取組を積極的に検討していく必要があります。

【参考】前計画及び本計画の課題の対応関係



第4章 地域公共交通が目指す姿

1 基本理念

本市では、人口減少や少子化が加速し、運転手不足や利用者の減少など、交通事業を取り巻く環境は厳しい状況にあり、加えて、モータリゼーションの進展に伴い、家庭では自家用車による移動が定着し、移動手段として、路線バスや鉄道等の利用頻度が低下するなど、以前にも増して地域公共交通の確保が難しい社会情勢にあります。

一方、高齢化とともに本市の老人人口割合が拡大する中、全国的に高齢者の自動車運転免許証の自主返納が増加し、移動手段を持たない市民がさらに多くなっていくものと予想され、地域公共交通の確保は、市民の日常生活を支える社会インフラの維持するためにも、一層重要な取組となっています。

このような中、市民の移動手段を将来にわたり存続させていくため、行政や交通事業者等の創意工夫はもとより、多様な関係者との共創とともに、市民=「ひと」が自分事として、時には「ひと」が主体となって「ひと」同士や「まち」をつなぐ役割を担うことも必要な取組となります。

のことから、市民一人ひとりが移動を支える存在であることを自覚しながら、「みらい」の「ひと」と、「みらい」の「まち」に対し、大切な都市機能である地域公共交通を残し続けていく、その思いを本計画に込めて基本理念を定めることとします。

基本理念

「ひと」と「まち」を「みらい」までつなぐ地域公共交通の実現

2 基本方針

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するネットワークの維持向上を図ります。

基本方針2

安全・安心に利用できる地域公共交通

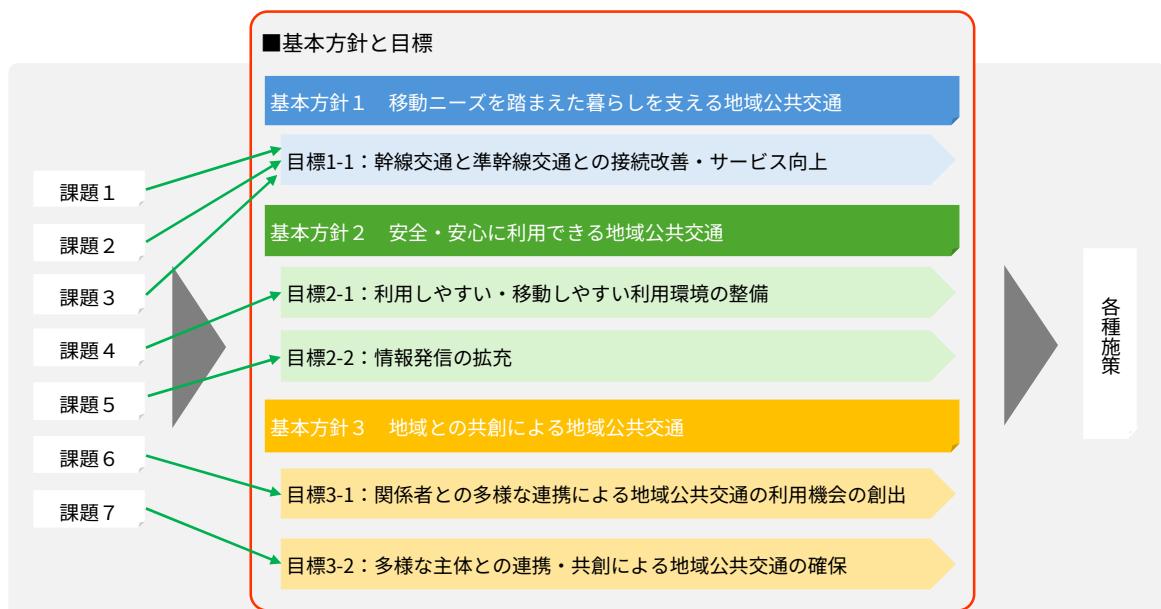
- ・高齢者やこども連れ、障がい者等の多様な利用者が交通結節点で円滑に乗り換え、迷わない駅施設や過ごしやすいバス停環境の整備に加え、利用しやすい決済方法や車両を整備することで快適に移動できる公共交通の利用環境を整えます。

- ・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。

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・企業等の連携や共創の取組により利用促進の強化を図ることで公共交通体系の確保・維持を図ります。

【参考】本計画の課題と基本方針の対応関係



3 将来ネットワークイメージ

基本理念、基本方針を下に、本市が目指す将来ネットワークイメージは、次のとおりです。

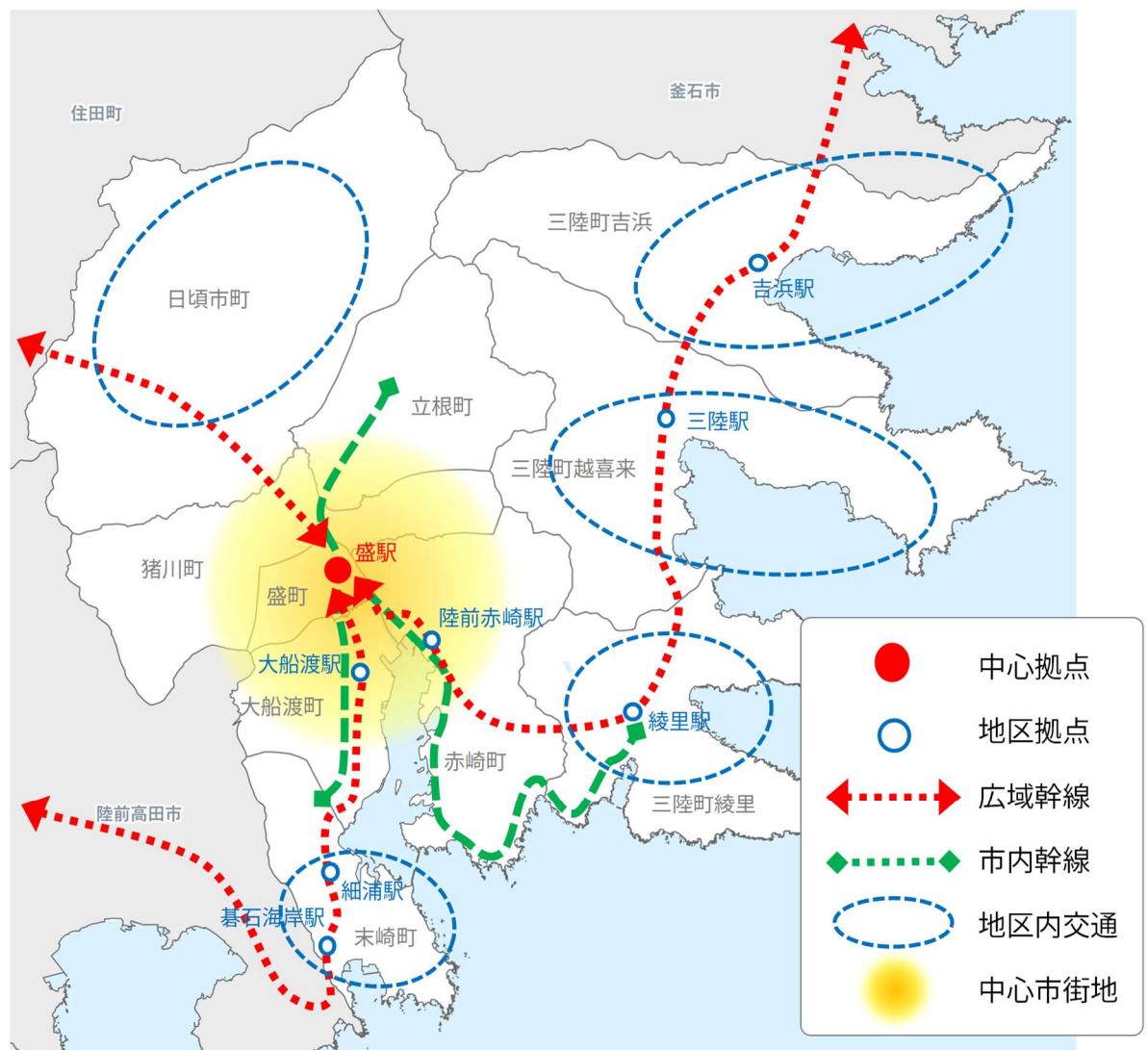


図4-1.大船渡市の将来ネットワークイメージ

4 交通拠点及び交通手段の位置付け

将来ネットワークイメージに示した交通拠点は、乗り継ぎやにぎわい・地域コミュニティの重要な拠点である「交通結節点」に位置付けます。

また、各交通手段の役割やサービスに基づき、「広域幹線」、「市内幹線」、「地区内交通」に位置付けます。

表4-1.交通拠点の位置付け

区分	位置付け	交通結節点名	交通手段
中心拠点	本市の公共交通ネットワークの中心となる拠点であり、本市と市内外を結節する。	盛駅	鉄道、BRT、路線バス
地区拠点	地区の中心となる拠点で、鉄道、路線バス等の幹線交通と地区内交通を結節する	大船渡駅	BRT、路線バス
		細浦駅、碁石海岸駅	BRT、デマンド交通
		陸前赤崎駅	鉄道、路線バス
		綾里駅	鉄道、路線バス、患者輸送車
		三陸駅	鉄道、患者輸送車
		吉浜駅	鉄道、患者輸送車

表 4-2.交通手段の位置付け

区分	役割・サービス	分類	路線等
広域幹線	一定頻度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
		BRT	JR大船渡線BRT
		路線バス	岩手県交通(株) 大船渡住田線
市内幹線	各地区から市中心部へアクセスできる重要な地域のフィーダー路線	路線バス	岩手県交通(株) 綾里外口線、丸森立根線、立根田谷線
地区内交通	広域交通、地域内幹線に接続して、日常生活に必要なサービス水準を確保する	地区・地域内交通	地元タクシー事業者、デマンド交通、患者輸送車

第5章 計画目標と施策

1 計画目標

基本方針に基づき、次のとおり計画目標を設定します。

▼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

- ・利用者の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数の「増加」を目指します。

▼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

- ・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環境のほか、利用しやすい決済方法や車両等の導入を通して、利用者数の「増加」を目指します。

目標 2-2 情報発信の拡充

- ・利用者を意識した媒体を活用しながら、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。

▼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

- ・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、将来にわたり安心して利用できる公共交通の維持に努めます。

目標 3-2 多様な主体との連携・共創による地域公共交通の確保

- ・利用者（受益）、交通事業者（運行・運営）、行政（国・県・市の補助など）を中心に、地域や民間事業者など、多様な主体との連携や共創によって公共交通を支える仕組みを構築し、自治体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。

2 基本方針ごとの施策概要

目標達成に向けて、基本方針及び目標に基づき、目指すべき方向性に対応する施策に取り組みます。

▶ 基本方針1 ▶ 目標1-1

施策1 市街地の回遊性向上を目指した路線バスの見直し

■目標

路線バスのルートを見直し、盛駅を中心とした市街地の回遊利便性を高めます。

■概要

- 市街地内の回遊性を高めるため、中心拠点の盛駅をはじめ市役所や県立大船渡病院、サン・リア等、市民の移動ニーズが高い施設を立ち寄る路線バスのルートへの見直しを検討します。
- 路線が重複する区間については、運行間隔を調整し、できるだけ一定間隔で路線バスが利用できる環境を整えます。
- 各地区においても、移動ニーズに応じたルートやダイヤの見直しを行うことで、市街地へのアクセス性を高めます。
- また、市街地においては、市街地循環バスなど新たな移動手段の導入を検討します。

■関連する評価指標

- 盛駅及び大船渡駅における1日当たりの乗車人員（平均）
- 新たな交通サービスの導入件数

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
回遊性向上を目指した主要拠点を結ぶ経路の形成	大船渡市、 岩手県交通	検討・協議		実施・改善		
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）	大船渡市、 岩手県交通	検討・協議		調整が完了し次第実施		
地区の実情に応じた公共交通の見直し	大船渡市	検討・協議		実施・改善		
市街地エリアにおける新たな移動サービスの導入	大船渡市、民間事業者			検討・協議		

施策2 地区内・地区間の移動を支える交通サービスの見直し						
■目標						
地区内交通から広域幹線のアクセス性を高めることで、公共交通の利便性を向上し、利用促進を図ります。						
■概要						
<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド交通と患者輸送車の運行地区において、利便性・効率性を高めるため、それぞれの運行ルートや接続方法の見直しなど、改善策を検討します。 ● 地区内における移動手段の確保を図るため、地域主体で運行を担う公共ライドシェアの導入を検討します。 ● 患者輸送車については、利用しやすい環境づくりに努めます。 ● デマンド交通については、登録や事前予約などの運用改善と持続性の向上を図ります。 ● 市内路線バスについては、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）を活用しながら接続性を高めます。 						
■関連する評価指標						
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数 ・新たな交通サービスの導入件数 ・公共交通に関する輸送人員当たりの自治体支援額 						
■実施主体とスケジュール						
取組内容	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
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	大船渡市	検討・協議	調整が完了し次第実施			
公共ライドシェアの導入検討	大船渡市、タクシー事業者	検討・協議	調整が完了し次第実施			
デマンド交通の運用改善（登録申請の廃止又は当日利用を可能にする等）	大船渡市	検討・協議	実施・改善			
地域内フィーダー系統補助の活用（市内路線バス等）	大船渡市地域公共交通会議		実施			

施策3 広域的な移動を支える路線バスの確保・維持

■目標

広域路線である大船渡住田線の運営改善を図ることで、本市と住田町間の移動手段を確保します。

■概要

- 大船渡住田線の維持に向けて、岩手県や住田町とともに今後の在り方等を協議・検討します。
- 住田高校の登下校の利便性向上を図るため、大船渡住田線のダイヤ見直しなどの改善策を検討します。

■関連する評価指標

- ・公共交通の利用者数
- ・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

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
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	大船渡市、住田 町、岩手県交通					検討・協議
通学需要に即した路線バス の見直し	大船渡市、住田町			検討・協議	調整が完了し次第 実施	

▶ 基本方針 2 ▶ 目標 2-1

施策1 移動しやすい公共交通結節点とバス停環境の整備

■目標

公共交通の案内や、ダイヤ調整等の工夫により、公共交通の利便性を高め、利用者を促進します。

■概要

- 盛駅や大船渡駅など複数の公共交通が結節する交通拠点において、乗り継ぎの利便性を高めるため、駅、バス停相互での案内の充実や、ダイヤの調整を検討します。
- サン・リアで発着している高速バスと鉄道や路線バス等との結節を図るため、盛駅への乗り入れを検討します。

【駅に設置された案内板の事例】



▲前橋駅北口のバス案内（出展：前橋交通ポータル）

■関連する評価指標

- ・公共交通の利用者数
- ・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

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
公共交通結節点の案内表示及び接続ダイヤの見直しと周知	大船渡市、JR東日本、三陸鉄道、岩手県交通			検討・協議		
公共交通機関同士の乗り換え向上に向けた盛駅の環境整備	大船渡市、JR東日本、三陸鉄道		検討・協議		実施・改善	

施策2 施設と連携した過ごしやすい待合環境の整備

■目標

バス停等に近接する施設と連携して待合スペースを確保することで、利用促進を図ります。

■概要

- バス停周辺の公共施設や、コンビニ等の商業施設と連携し、バス待ちスペースを確保することで、快適な待合環境の確保を図ります。

【コンビニと連携した待合環境の整備事例】

岐阜県岐阜市では、バス停近くのコンビニエンスストアをバスの待合スペースとして活用する「バスまちば」を設置しています。店内には、バスの接近情報などを確認できるデジタルサイネージが設置されています。



▲「バスまちば」の概要（出展：岐阜市HP）

■関連する評価指標

- ・公共交通の利用者数
- ・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

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施設の待合スペースを活用した待合環境の整備	大船渡市、岩手県交通、民間事業者				検討・協議	

施策3 利用しやすい決済方法の導入

■目標

キャッシュレス決済の導入や普及により、市民やインバウンドも含めた観光客の利用促進とともに、乗降時間の短縮による定時性向上を図ります。

■概要

- 岩手県交通の路線バスで導入されている交通系 IC カード「Iwate Green Pass」の普及を促進します。
- 外国人観光客の公共交通への取り込み、利便性向上を図るため、クレジットカードによるタッチ決済や、電子マネーの QR コード決済の導入を検討します。



■関連する評価指標

- ・公共交通の利用者数
- ・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

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
キャッシュレス決済システムの普及促進	大船渡市、三陸鉄道、岩手県交通			検討・協議	実施	

施策4 環境に配慮した利用しやすい車両の導入

■目標

環境に配慮した車両を導入することで、公共交通の利用による温室効果ガス排出削減の取組を推進します。

■概要

- 路線バスや、タクシー、デマンド交通等における温室効果ガス排出削減に向け、電気自動車やハイブリッドカー等の導入を検討します。

【公共交通における電気自動車の導入事例】



▲京福バス(株)の小型 EV 車両



▲大分バス(株)の大型路線 EV バス

(出展：(株)EVモーターズ・ジャパンHP)

■関連する評価指標

- 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
- 公共交通に関する輸送人員当たりの自治体支援額

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
環境に配慮した車両の導入 検討	大船渡市、岩手県交通				検討・協議	

▶ 基本方針2 ▶ 目標2-2

施策1 分かりやすい利用者目線の案内ツールの作成

■目標

分かりやすい案内や情報発信を行うことで、公共交通利用時の不安を和らげます。

■概要

- 大船渡市全域の公共交通の概要やダイヤを体系的に整理したホームページ（ＨＰ）を作成します。
- あわせて、公共交通ガイドブック、公共交通マップ等の案内ツールを作成し、公共施設や、交通拠点での掲示、配布します。

【公共交通ＨＰの作成事例】



▲バスマップ沖縄
(出展:バスマップ沖縄)



◀八女市地域公共交通情報サイト
(出展:八女市地域公共交通情報サイト)

■関連する評価指標

- ・公共交通の利用方法の認知度

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
公共交通に関する総合的な案内ツールの作成	大船渡市	検討・ 協議	実施	検討・ 協議	実施	

施策2 デジタル技術を活用した情報発信の見直し						
■目標						
デジタル技術を活用したタイムリーな情報発信やサービスを導入することで、公共交通の利便性を高めます。						
■概要						
<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムでの路線バスの運行状況を提供するため、バスロケーションシステムの導入を推進します。 公共交通の検索サイトで、正確な情報発信を行うため、GTFSTデータの更新や活用を促進します。 公共交通利用と合わせて、商業や観光施設での買い物や、飲食等を一体的に利用できるMaaS等の導入を検討します。 市内の主要施設のホームページ等におけるアクセス情報に、公共交通でのアクセス情報の掲載を呼びかけるとともに、施設に対して、掲載に必要な情報提供を行います。 						
■関連する評価指標						
・公共交通の利用方法の認知度						
■実施主体とスケジュール						
取組内容	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
遅延など運行情報及び利用方法の情報発信	交通事業者			検討・協議	実施・改善	
GTFSTデータの更新及び情報発信方法の拡充	交通事業者		実施			
ICT技術を活用した一体的なサービス（MaaS）の導入検討	大船渡市、民間事業者			検討・協議		
公共施設等へのアクセス情報に公共交通情報を掲載	大船渡市、民間事業者	検討・協議		実施・改善		

▶ 基本方針 3 ▶ 目標 3-1

施策1 小中学生や高校生、高齢者団体等へ向けた公共交通の普及・啓発活動の実施

■目標

主な公共交通の利用者である小中学生や高校生、高齢者等に対して、普及・啓発活動を行うことで、より一層の利用を促し、公共交通の維持につなげます。

■概要

- 公共交通の利用習慣づくりの一環として、小中高生を対象にした乗り方教室を実施します。
- 地域のイベント時に公共交通ガイド等の案内ツールの配布や、イベントの場を活用した乗り方教室の開催、公共交通でのイベント来場者に対する特典付与等の取組を検討、実施します。
- 公共交通の利用機会づくりや利用促進を図るため、ノーマイカーデイでの実施や岩手県で実施している「いわて地球環境にやさしい事業所」の認定促進を実施します。
- 地域や団体を対象に、公共交通の普及啓発を行うため、出前講座や意見交換会を実施します。

■関連する評価指標

- ・公共交通の利用方法の認知度
- ・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

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
小中高生を対象にした乗り方教室の実施	大船渡市、交通事業者		実施			
地域イベントを活用した試乗会	大船渡市、交通事業者、民間事業者	検討・協議	実施			
免許返納支援、タクシー助成券の配布	大船渡市	検討・協議	実施・改善			
ノーマイカーデイの実施	大船渡市、民間事業者	検討・協議	実施			
出前講座及び公共交通に関する意見交換会の開催	大船渡市	検討・協議	実施			

▶ 基本方針 3 ▶ 目標 3-2

施策 1 事業者が保有する車両の利活用

■目標

既存の輸送資源を有効活用することで、出来るだけ多くの交通サービスを提供できるようにします。

■概要

- 病院やスーパー、自動車学校、大規模事業所等の送迎の実態を把握するとともに、公共交通サービスとしての活用可能性を検討します。

【輸送資源の活用事例】

沖縄県糸満市では、市内の病院や自動車学校が運行する送迎バスを「ブーゲンビレア号」と名付け、利用登録を行った高齢者が空席を活用できる事業を実施しています。

バスは運行ルート上であれば挙手により随時乗車が可能で、乗車時に運転手へ目的地を伝えると、ルート上の任意の場所で降車できます。



▲糸満市「ブーゲンビレア号」（出展：糸満市HP）

■関連する評価指標

- ・事業者連携の事例数

■実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
事業者が保有する車両の利活用	大船渡市、民間事業者				検討・協議	

3 評価指標と目標値

各施策に取り組んだ成果として、次のとおり評価指標と目標値を設定し、毎年度、実施状況や達成状況を確認します。

表5-1.評価指標と目標値の設定

評価指標	現況値 (R6)	目標値 (R12)	把握方法
公共交通の利用者数	847人/日	850人/日	鉄道、BRT、路線バス、デマンド交通、患者輸送車の利用者数
新たな交通サービスの導入件数	4 件	6 件 ※累計	実績
盛駅及び大船渡駅における1日当たりの乗車人員（平均）	盛駅 160人/日	盛駅 180人/日	JR東日本の公表資料
	大船渡駅 83人/日	大船渡駅 90人/日	
公共交通の利用方法の認知度	67.7%	80%	市民意識調査
市民一人当たりの年間利用頻度	3.4%	5.0%	公共交通利用実態調査アンケート
市民の公共交通の利用割合	26.2%	30%	
公共交通に関する輸送人員当たりの自治体支援額	426円/人	400円/人	路線バス・デマンド交通等に係る市の財政負担額
事業者連携の事例数	4 件	8 件 ※累計	実績

第6章 計画の評価・改善

1 推進・管理体制

大船渡市地域公共交通会議

本計画は、まちの変化に合わせて、継続的な見直し・改善が求められます。大船渡市地域公共交通会議は、市民のニーズや地区・地域の実情に合わせた地域公共交通の見直しや改善を図りながら、持続可能な交通体系の構築に向けた取組の検討等が継続的に協議できる「場」として位置付けます。

また、本計画の推進に当たり、市民・地区・地域が主体となって検討及び実施していく施策等については、大船渡市地域公共交通会議において分科会等の支援体制を整備し、各分野を代表する委員や関係者等に協力を求め、様々な主体が連携しながら、必要に応じ実務的な協議・調整ができる「場」を通じて計画の具現化を図ります。

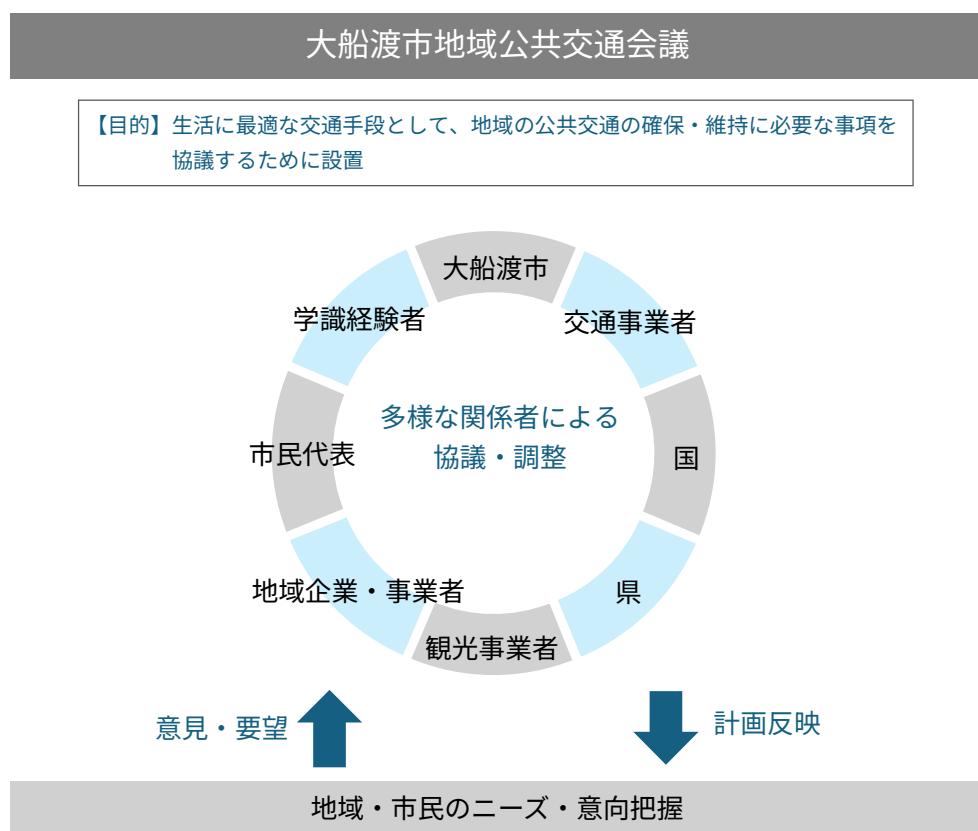


図6-1.推進・管理体制

2 管理方法

本計画は、P D C Aサイクルの手法に基づき、各施策の実施状況及び評価指標の達成状況を確認しながら、評価結果を翌年度の大船渡市地域公共交通会議において報告し、必要に応じて、施策や評価指標の見直し、改善を実施します。



図6-2.PDCAサイクルに基づく見直しイメージ

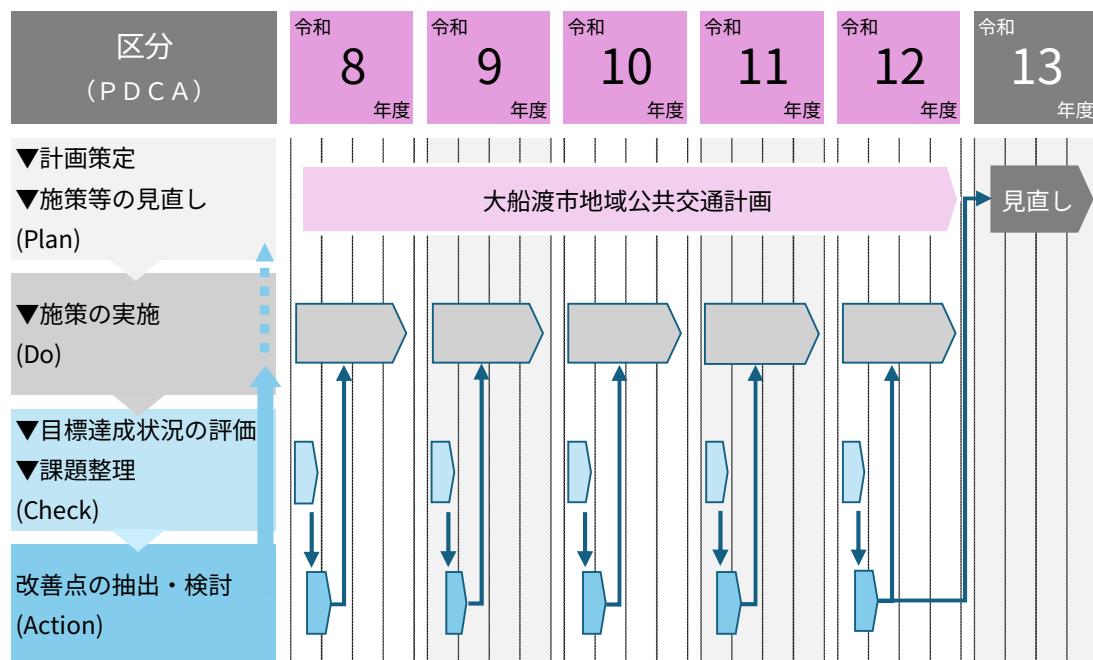
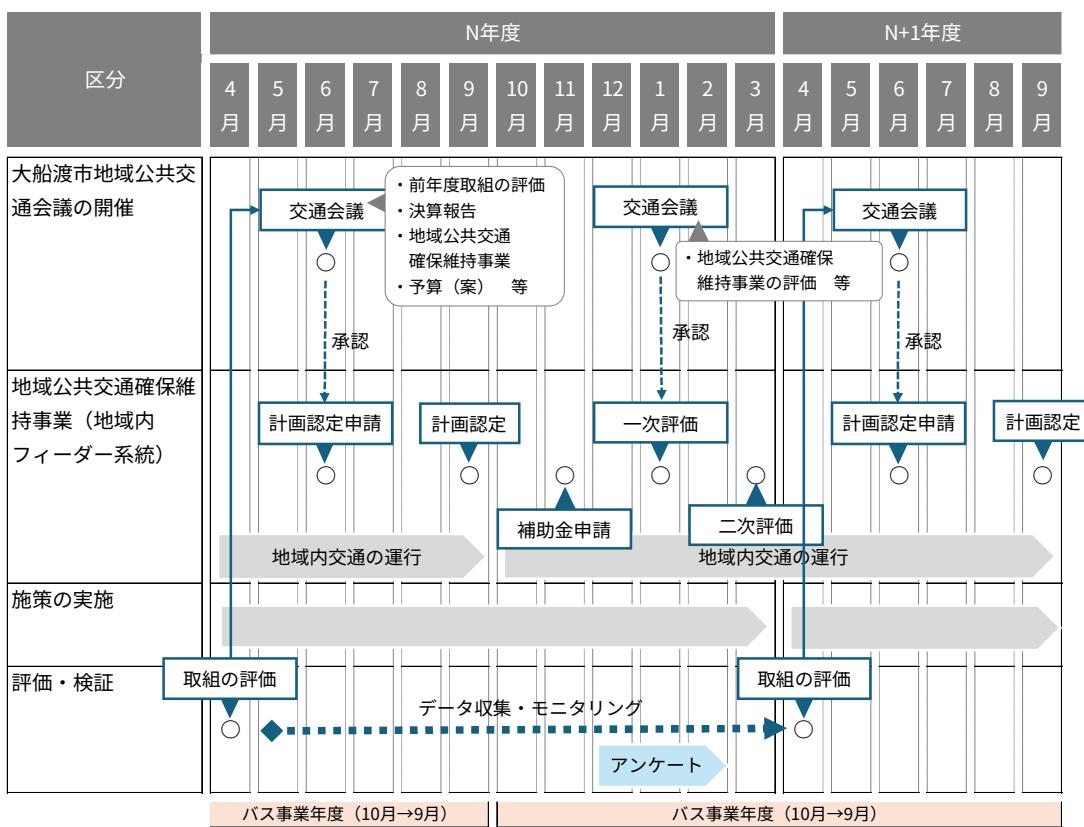


図6-3.進捗管理の手順

表6-1.年度単位の管理スケジュール



大船渡市地域公共交通計画（資料編）

（素案）

目次

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

第1章 地域の現況整理

1 地域の現状

(1) 地勢

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

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

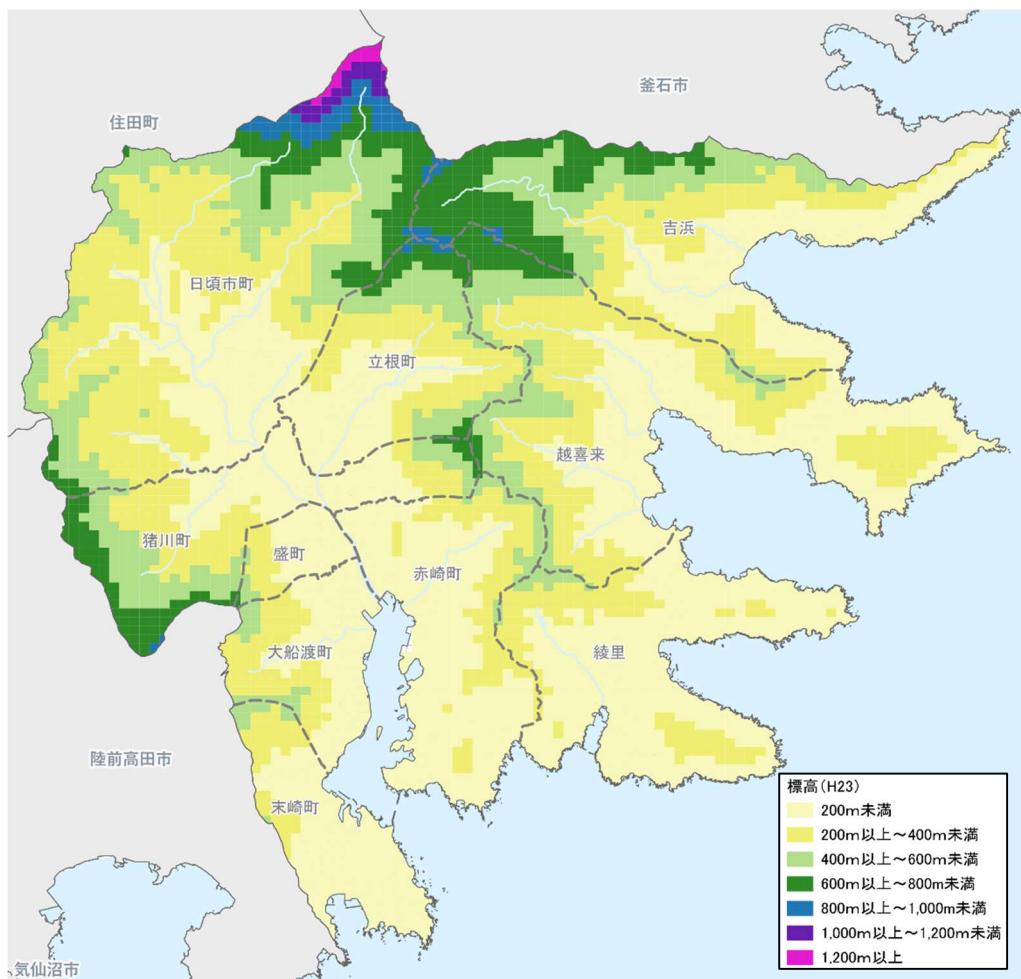
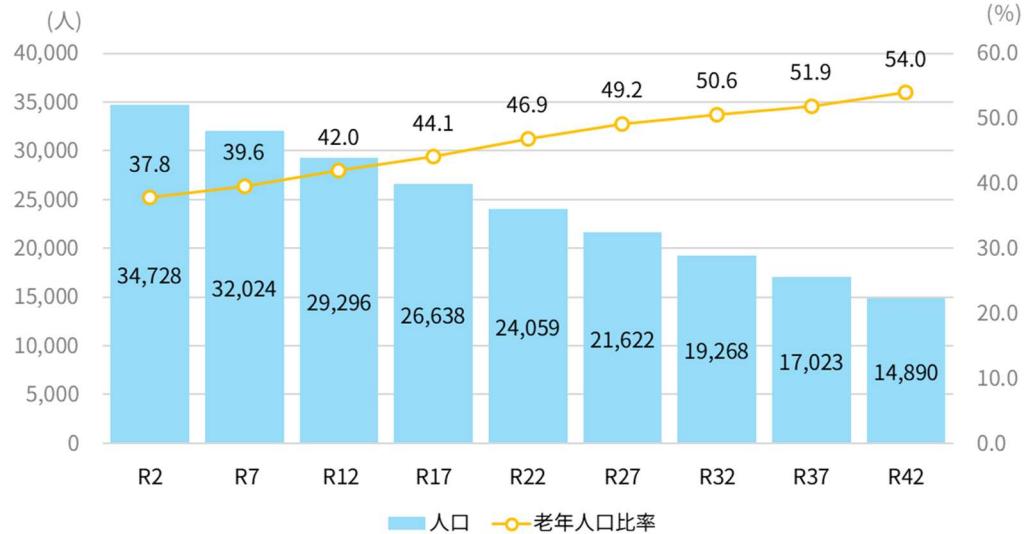
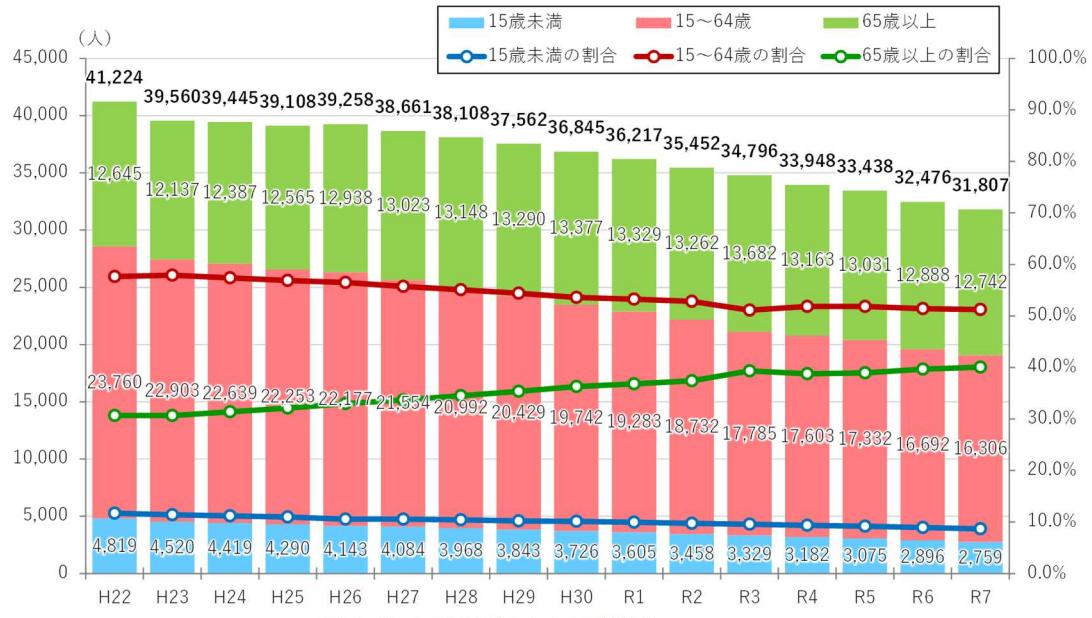


図 1-1.大船渡市の地勢

出展：国土数値情報（平成 23 年）

(2) 人口

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。



(3) 人口分布

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

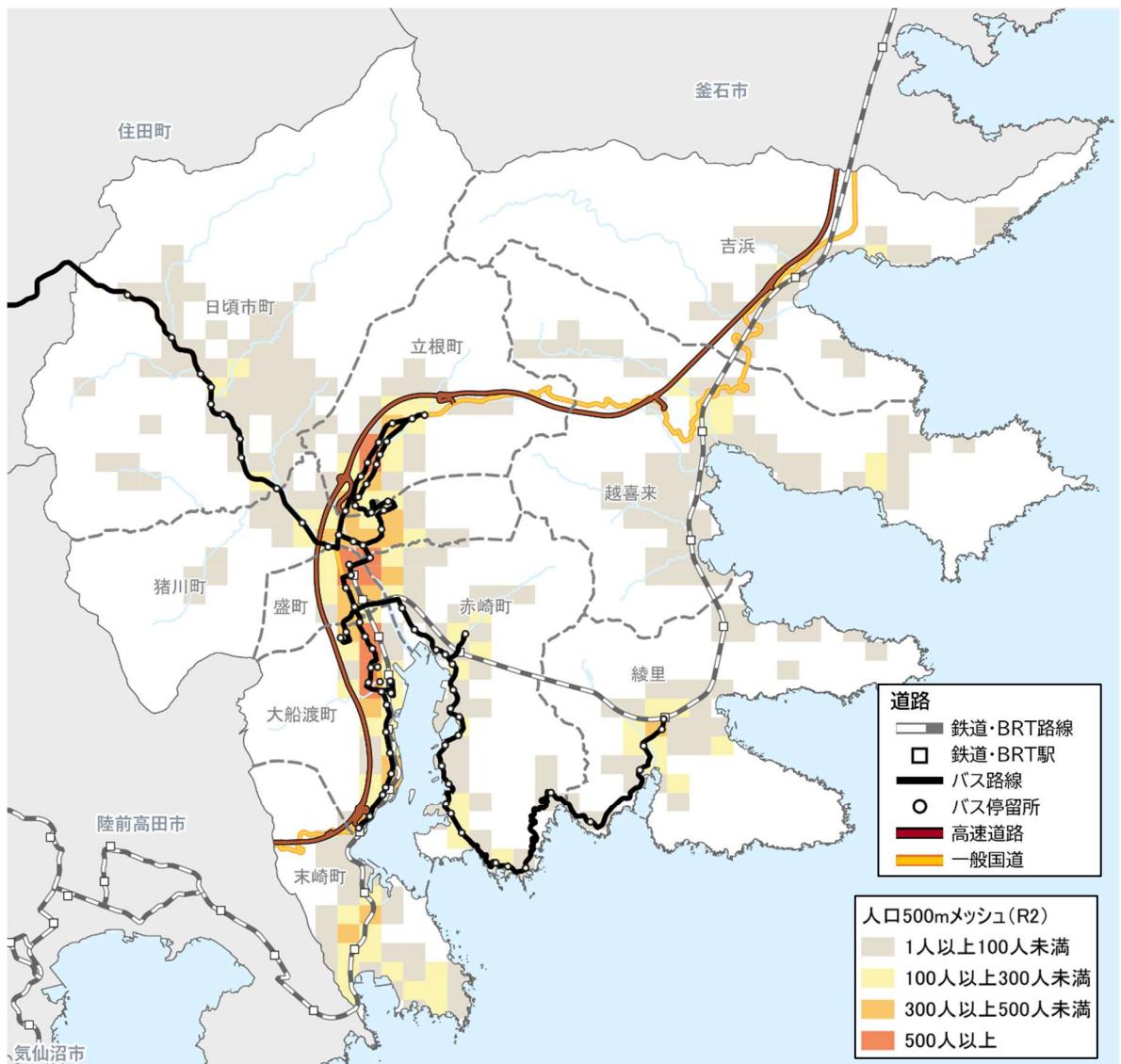


図 1-4. 総人口の分布状況

出展：国勢調査（令和2年度）

(4) 施設の立地状況

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、その他の地区は比較的少なく、地区間をまたぐ移動が必要な状況にあります。

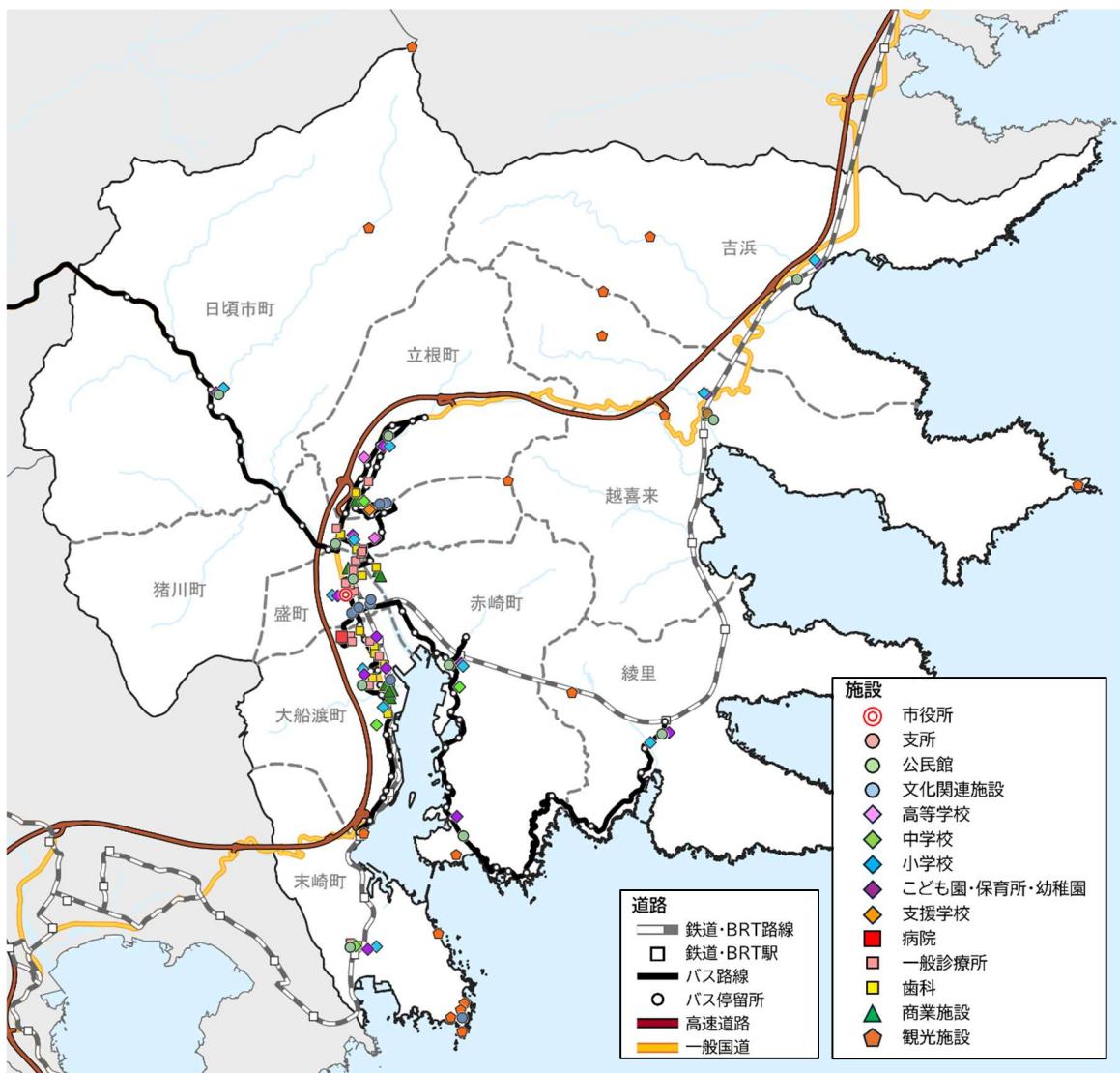


図 1-5.施設分布状況

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

(5) 移動特性

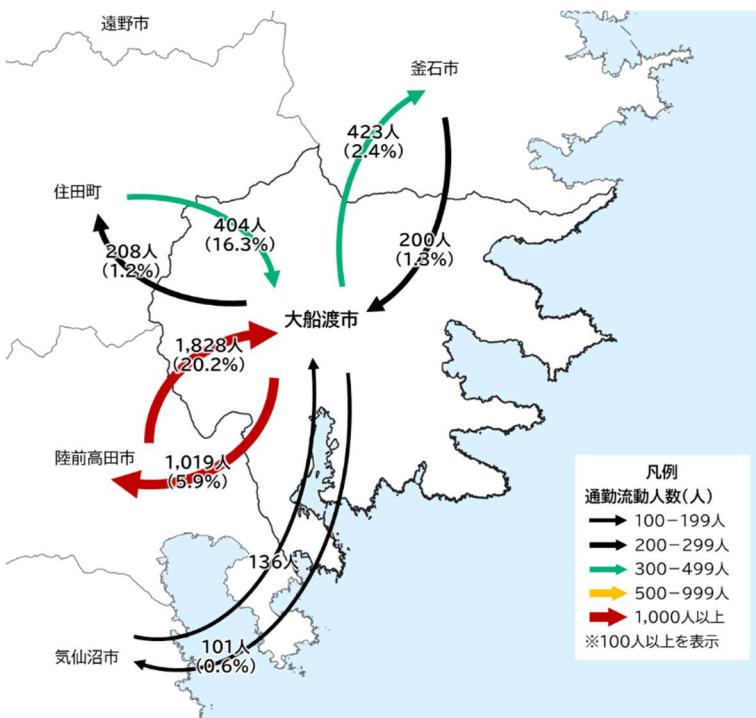


図 1-6.通勤流動

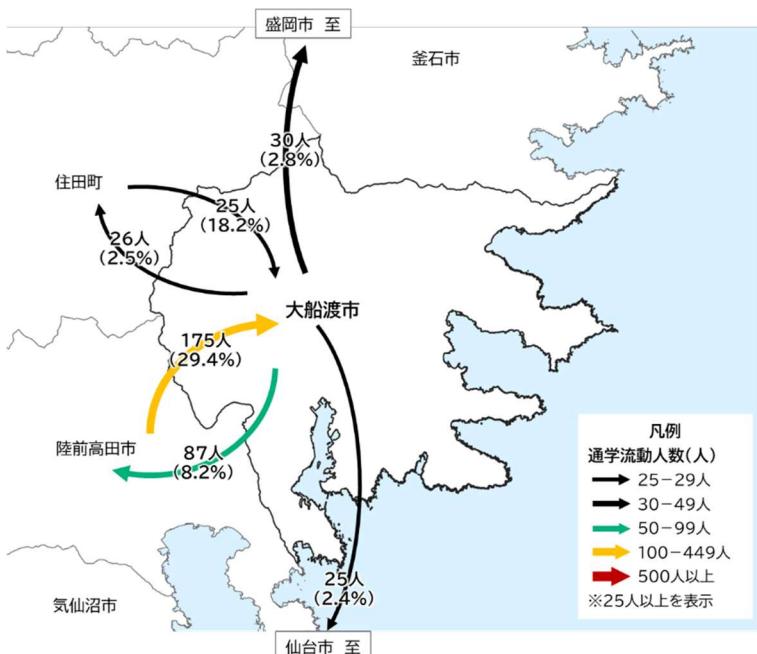


図 1-7.通学流動

出典：国勢調査（令和2年度）※100人以上の流動を表示

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

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

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

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

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

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

一方で、高校生においては登下校時に約半数が公共交通を利用しており、20歳以上の市民と比べて利用率が高くなっています。利用者の多くはBRTや路線バスを利用しておらず、2つ以上の公共交通機関を乗り継いで通学している様子も見受けられます。

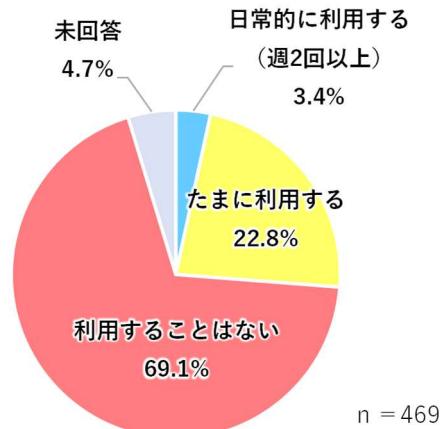
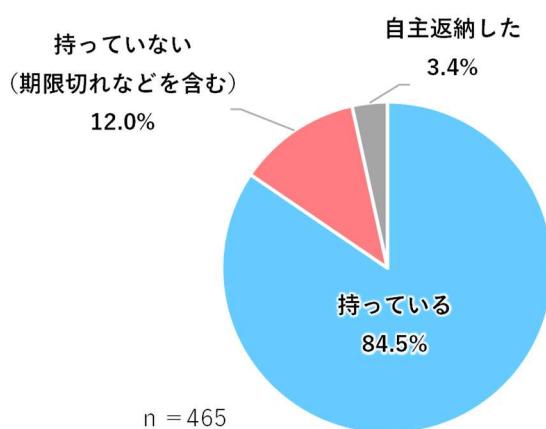


図1-8.運転免許証の保有状況

図1-9.公共交通の利用頻度

出典：令和7年度公共交通実態調査アンケート（市民向け）

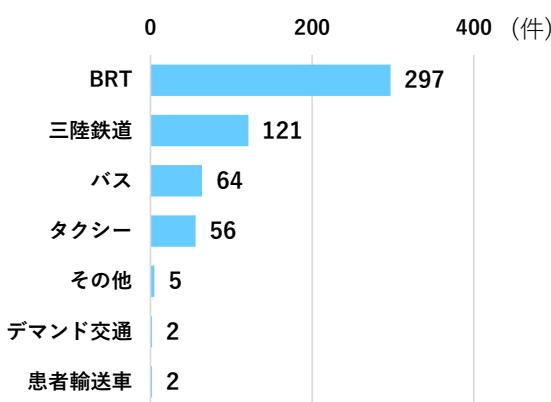


図1-10.利用する公共交通（複数回答）

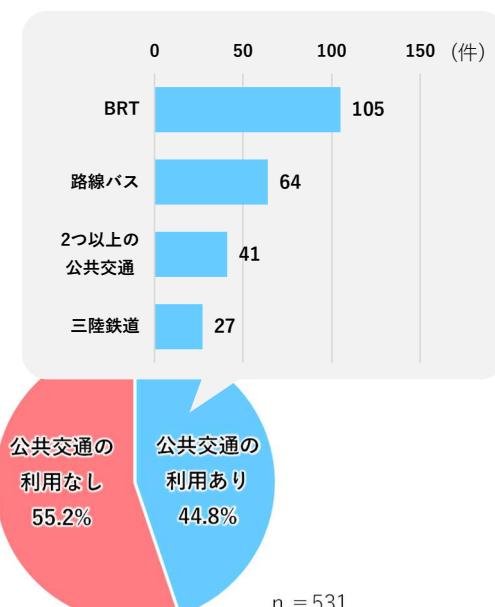


図1-11.高校生の公共交通利用状況（平日）

出典：令和7年度公共交通実態調査アンケート（高校生向け）

第2章 公共交通の現状

1 公共交通ネットワークの概要

市内の地区間を結ぶように三陸鉄道リアス線（以下「三陸鉄道」という）やBRTが運行しています。また、盛駅を中心に市内を縦断するように国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助金・地域内フィーダー系統補助金）を活用しながら市内路線バス3路線（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。



図 2-1.大船渡市の公共交通ネットワーク

2 公共交通の運行状況

人口が集積する盛駅周辺エリアは、路線バス全線が大船渡病院とサン・リア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ると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。

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

3 地区内交通の運行状況

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

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いますが、利用者が固定化する傾向にあります。

第3章 上位・関連計画の位置付け、社会情勢の変化

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

1 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 大船渡市総合計画 2021 後期基本計画

※後期基本計画の内容に合わせて記載

(2) 大船渡都市計画マスタープランなどの関連計画

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

2 社会情勢の変化

(1) 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ます。

※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・決済等を一括で行うサービスのこと。

(2) その他分野の動向

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

第4章 各種調査結果

1 公共交通利用実態調査アンケート

(1) 市民

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

また、公共交通に関する意見としては、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ちます。

(2) 高校生

高校生向けアンケートでは、半数近くが日々の通学に公共交通を利用しており、休日を含めると、約6割が公共交通を利用しています。高校生からは、増便を求める声が最も多く、統一して通学しやすいダイヤへの見直しを求める声がありました。

※令和7年度に実施した公共交通利用実態調査アンケートの結果は、計画策定と合わせて本市ホームページで公開する予定としています。

2 交通事業者ヒアリング

交通事業者は、乗務員不足と高齢化が喫緊の課題となっています。

また、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との指摘もあります。