

釜石市地域公共交通計画

【令和3年度～令和7年度】

釜 石 市

目 次

1. 計画の概要.....	1
1-1 計画策定の背景.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画期間.....	1
1-4 計画区域.....	1
2. 地域の概況.....	2
2-1 地形的特性.....	2
2-2 人口の推移と推計.....	3
2-3 地区別の人口推移.....	4
2-4 生活関連施設の立地.....	6
2-5 観光資源と交流人口.....	9
3. 公共交通の概要.....	10
3-1 公共交通ネットワークの整理.....	10
3-2 鉄道の概況.....	13
3-3 乗合バスの概況.....	15
3-4 タクシーの現状.....	18
3-5 その他の交通・移動.....	19
4. 乗合バスの利用実態調査.....	21
4-1 調査の概要.....	21
4-2 調査結果（概要）.....	22
4-3 路線別の利用実態と特性.....	24
5. 市民のニーズ ～市民アンケート調査～.....	33
5-1 調査の概要.....	33
5-2 調査結果.....	33

6. 前計画の評価と課題の整理	38
6-1 目標値に対する現状値.....	38
6-2 市民アンケートによる評価	41
6-3 地域公共交通の課題の整理	42
 7. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ	 44
7-1 第六次釜石市総合計画（計画期間：令和 3～12 年度）	44
7-2 都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月策定、平成 28 年 10 月一部改訂）	45
7-3 釜石市観光振興ビジョン（計画期間：平成 29 年度～令和 8 年度）	46
 8. 目指す地域公共交通の基本理念と戦略	 47
8-1 基本理念.....	47
8-2 目指す地域公共交通ネットワークの姿	48
8-3 基本目標と戦略.....	49
8-4 目標指標.....	50
8-5 戦略と事業.....	53
8-6 計画の推進.....	65

1. 計画の概要

1-1 計画策定の背景

釜石市は、平成 25 年度に「釜石市地域公共交通計画」（計画期間：平成 27～令和 2 年度）を策定し、復興まちづくりに資する交通体系の実現を図るとともに、平成 28 年度に「釜石市地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成 29～令和 2 年度）を策定し、持続可能な公共交通の構築に取り組んできました。

これまでの成果を評価するとともに、これからの釜石市のまちづくりを見据えた地域公共交通のあるべき姿を描き、関係機関の連携と協力により実現を目指して本計画を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「第六次釜石市総合計画（計画年：令和 3～12 年度）」を上位計画とし、「釜石市都市計画マスタープラン¹」等関連計画との整合を図りながら、実施するものとします。

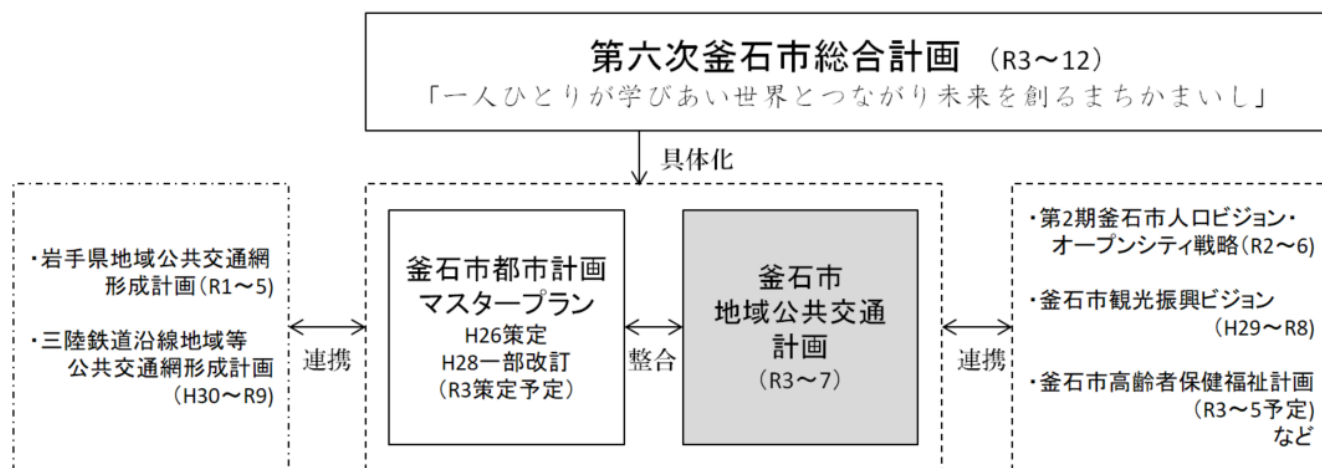


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画期間

本計画の計画期間は令和 3～7 年度の 5 ヶ年計画とする。

1-4 計画区域

本計画の計画区域は、釜石市全域とする。

¹ 現計画は、平成 26 年 3 月改定、平成 28 年 10 月一部改訂したものであり、令和 3 年度に策定予定であるため、策定後、改めて整合を図っていくこととする。

2. 地域の概況

2-1 地形的特性

◇ **リアス式海岸と北上山地に囲まれており、可住域は国道と県道沿道のわずかな範囲に限られています。**

釜石市は岩手県の東南部に位置し、東は太平洋に面して入り江が深いリアス式海岸が伸び、西は斜面が険しい北上山地に囲まれています。そのため平野部は限られ、市域を東西に横断する国道 283 号と海岸沿いを南北に伸びる国道 45 号沿線と沢筋に伸びた県道にわずかに可住域が広がっているのみです。



図 2-1 地形的概況と主な居住部（平地部）

資料：国土地理院地図より作成

2-2 人口の推移と推計

- ◇ 総人口は昭和 35 年をピークに大きく減少を続けており、10 年後には 3 万人を下回る見込みです。
- ◇ 現在、少子高齢化も進行し、年少人口率は 9%まで減少し、老年人口率は 40%まで増えています。

釜石市の総合人口は、昭和 35 年をピークに大きく減少しており、平成 27 年度の人口はピーク時の 4 割まで減少しています。少子高齢化も進み、令和 2 年 3 月の年少人口率は 9%まで減少し、老年人口率は 40%まで増えています。

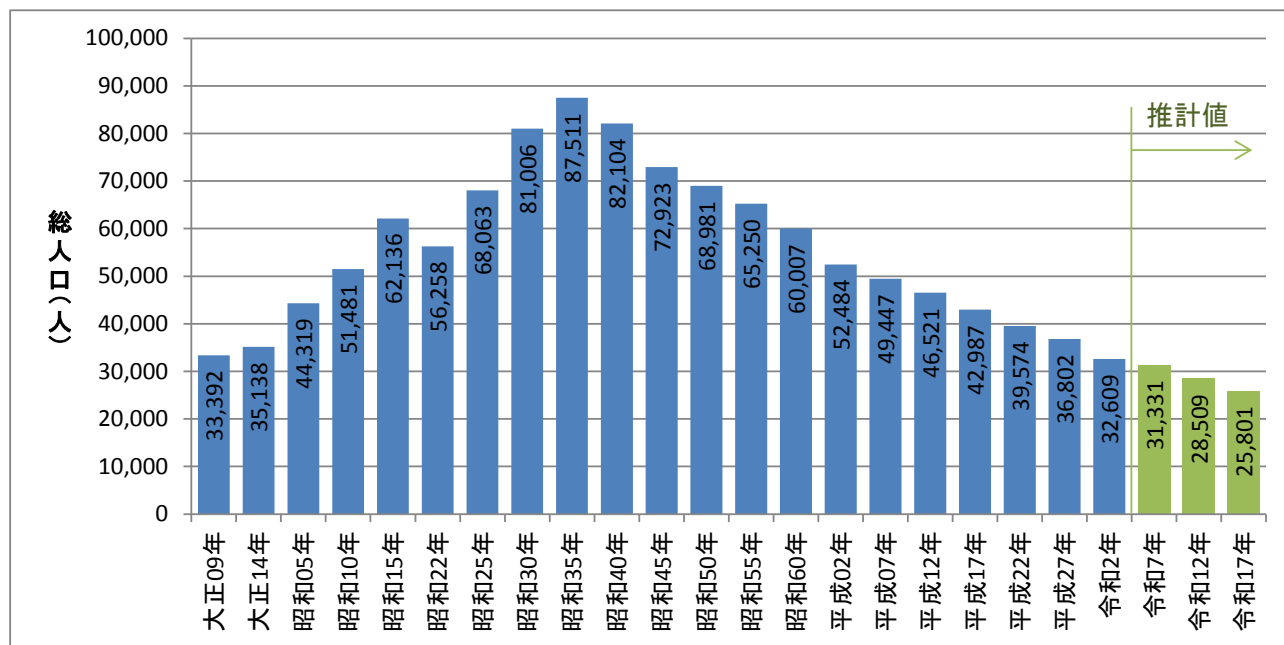


図 2-2 釜石市総人口の推移

資料：平成 27 年までは国勢調査、令和 2 年は住民基本台帳（3 月）、令和 7 年以降は推計値

注：推計値は「人口ビジョン・オープンシティ戦略・改訂版」より

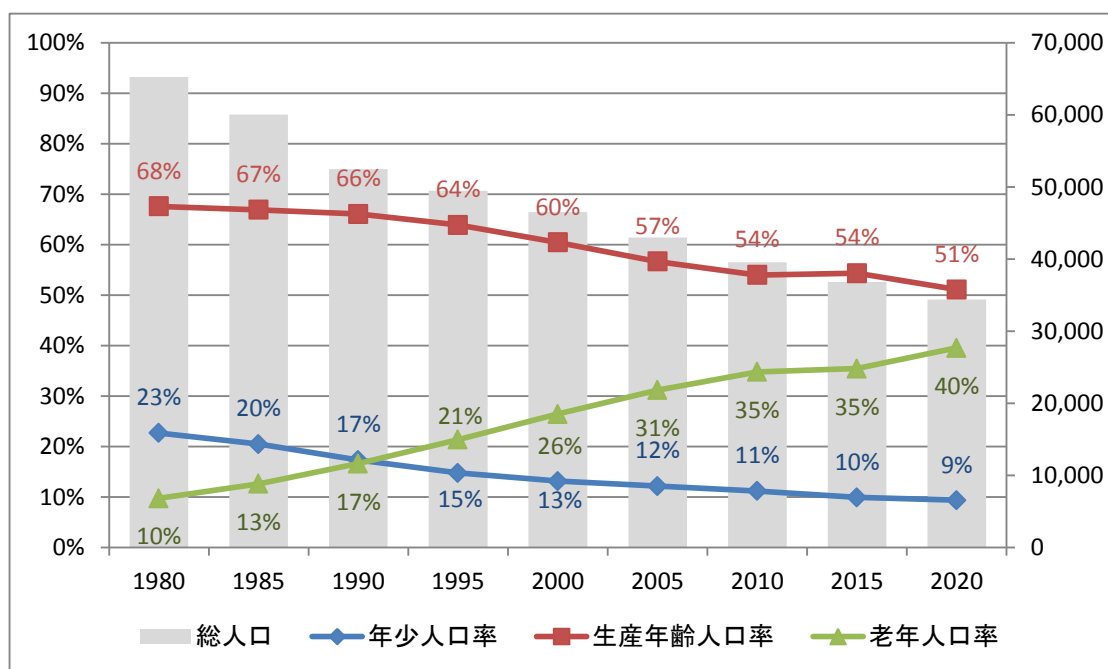


図 2-3 釜石市総人口の推移

資料：国勢調査

2-3 地区別の人口推移

- ◇ 8 地区別にみると、人口が多い地区は小佐野で、次いで甲子です。
- ◇ 本庁管内と鶴住居は震災による人口減少が大きくなっています。
- ◇ 65 歳以上人口率(老年人口率)が高いのは栗橋、唐丹、本庁管内で、低いのは平田、甲子です。

8 地区別にみると、人口が最も多いのは小佐野で、令和 2 年は 7,610 人となっています。震災を機に本庁管内と鶴住居の人口が減っています。特に鶴住居は平成 23 年と比較すると 59%、本庁管内は 70% まで減少しています。

65 歳以上人口率（老年人口率）が高いのは栗橋で 47%、次いで唐丹と本庁管内が 46%です。反対に高齢化率が低く、年少人口が多いのは平田、甲子の順となっています。

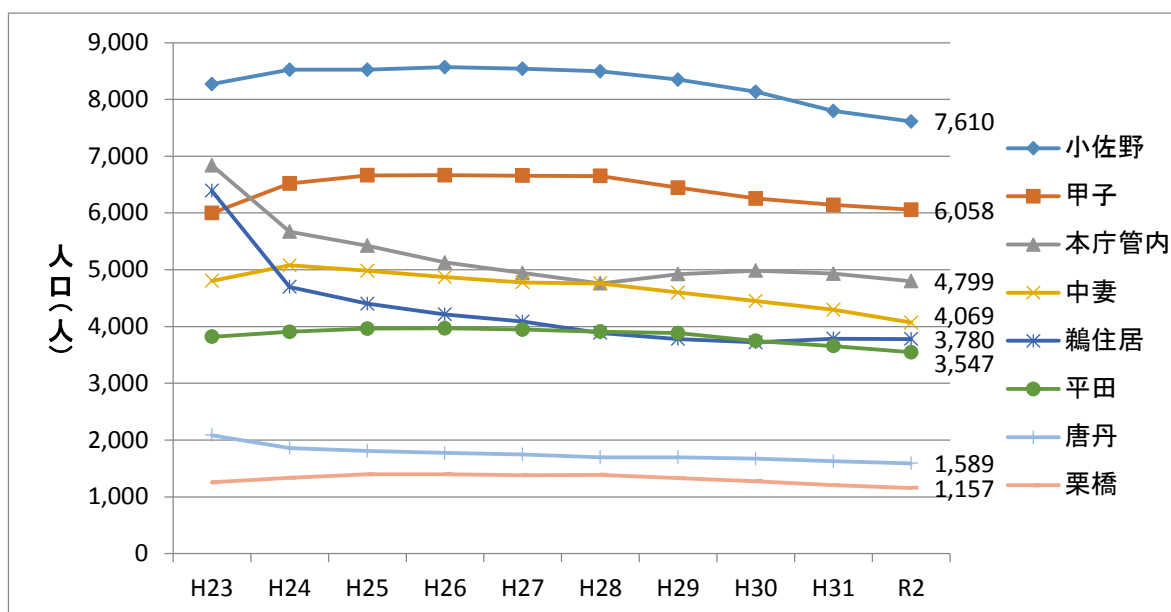


図 2-4 地区別の人口の推移

資料：住民基本台帳（各年 3 月末）

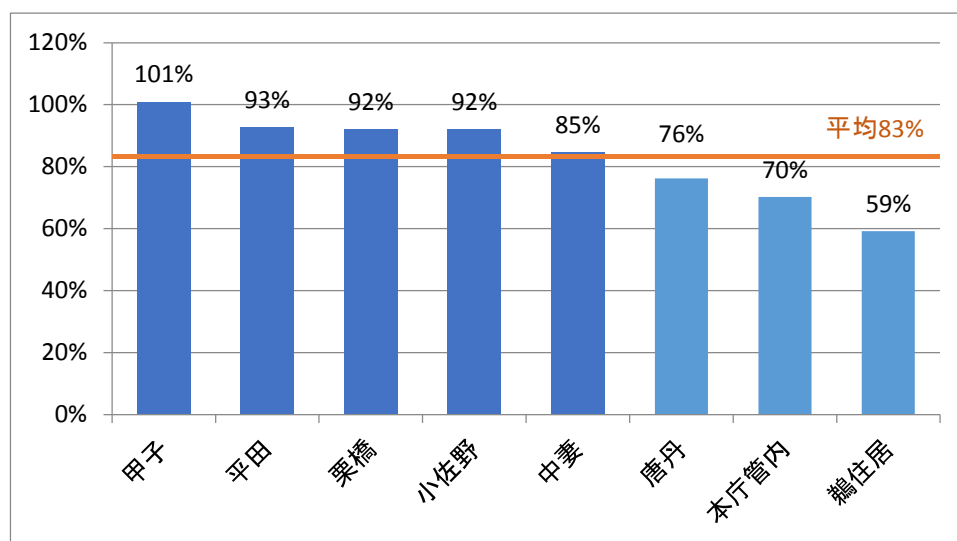


図 2-5 地区別の人口増減率（対平成 23 年）

資料：同上

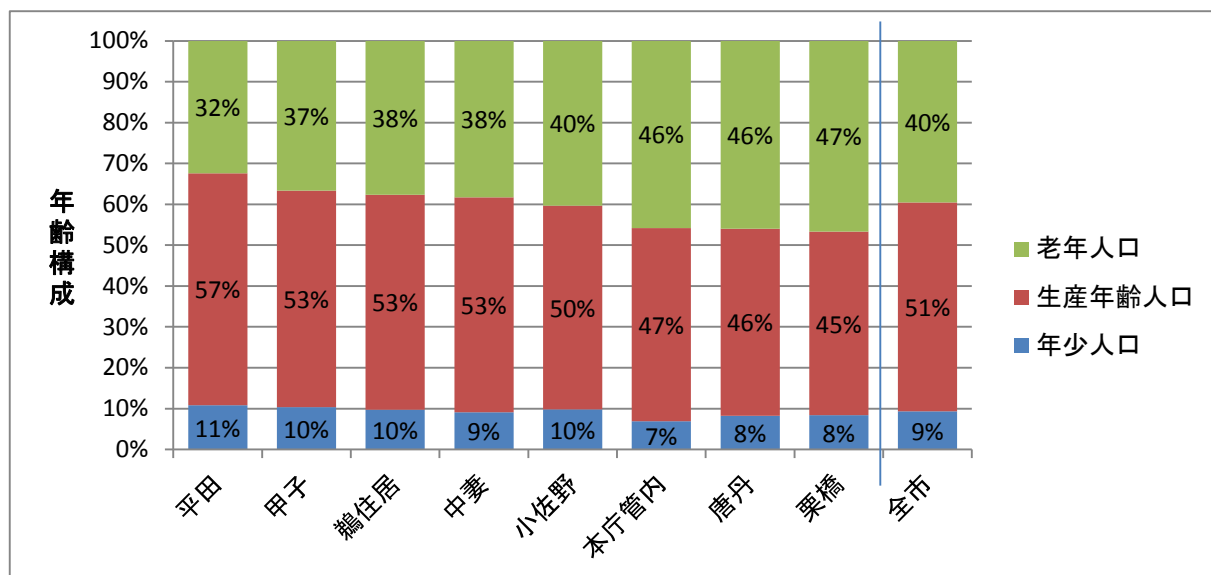


図 2-6 地区別の年齢構成（令和 2 年）

資料：同上

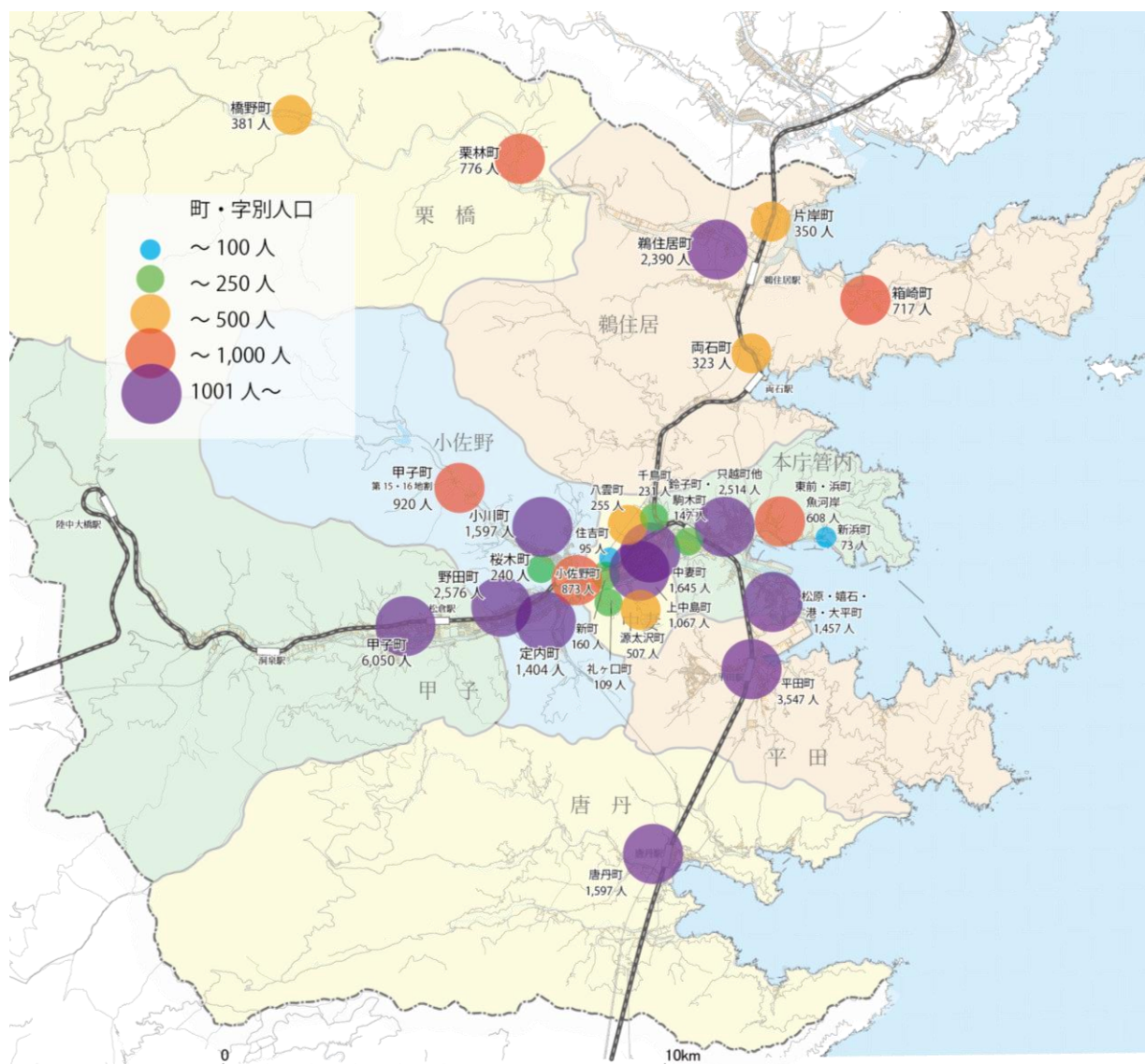


図 2-7 町・字別の人口と高齢化率

資料：住民基本台帳（令和 2 年 3 月末）

2-4 生活関連施設の立地

- ◇ 生活に必要な医療や金融機関、商業施設、教育機関は、国道 283 号沿線に連なって立地しています。
- ◇ 一方で、国道 45 号沿線は駅周辺にまとまって立地しており、拠点的に配置しています。

市民が安心して暮らしていくために必要な医療や金融機関、商業施設、教育機関は、1 か所に集中するのではなく、鉄道と国道 283 号沿線に連なって立地していることが釜石市の特徴的な都市構造となっています。

甲子には病院や教育機関はあるが、商業施設が減少しており、中妻や本庁管内は大型の商業施設が立地しているなど、沿線でも立地施設に濃淡があり、1 地区に必要な施設が揃っているわけではありません。一方で、国道 45 号沿線は平地に限られることから鶴住居駅や平田駅、唐丹駅など駅周辺に比較的まとまって立地しています。

表 2-1 施設の立地

地区	教育機関	医療機関	郵便局	大規模商業施設
1 本庁管内	釜石小学校 白山小学校 大平中学校 県立釜石商工高校	釜石のぞみ病院 平野内科医院 釜石ファミリークリニック 釜石整形外科クリニック 藤井クリニック 堀耳鼻咽喉科眼科医院 庄子医院 かまいしペイ眼科クリニック	鈴子郵便局 釜石郵便局 嬉石簡易郵便局	薬王堂、マイヤ サンフィッシュ釜石 サンデー、ツルハイ イオンタウン
2 中妻	双葉小学校 釜石中学校	小泉医院 小笠原内科クリニック	中妻郵便局	ジョイス サンデー マルイチ
3 甲子	甲子小学校 甲子中学校 県立釜石高校	県立釜石病院 釜石しょうけいクリニック 神林医院	松倉郵便局 洞泉郵便局 大橋郵便局	キクコー
4 小佐野	小佐野小学校 県立釜石祥雲支援 学校	釜石厚生病院 国立病院機構釜石病院 せいてつ記念病院	小佐野郵便局 小川郵便局 野田簡易郵便局	マイヤ 薬王堂
5 鶴住居	鶴住居小学校 釜石東中学校	はまと神経内科クリニック	鶴住居郵便局 片岸簡易郵便局 新川原簡易郵便局 箱崎簡易郵便局	マルイチ 薬王堂
6 栗橋	栗林小学校		栗橋郵便局 栗林簡易郵便局	
7 唐丹	唐丹小学校 唐丹中学校		唐丹郵便局	
8 平田	平田小学校		平田郵便局 尾崎白浜簡易郵便局	みずかみ 薬王堂



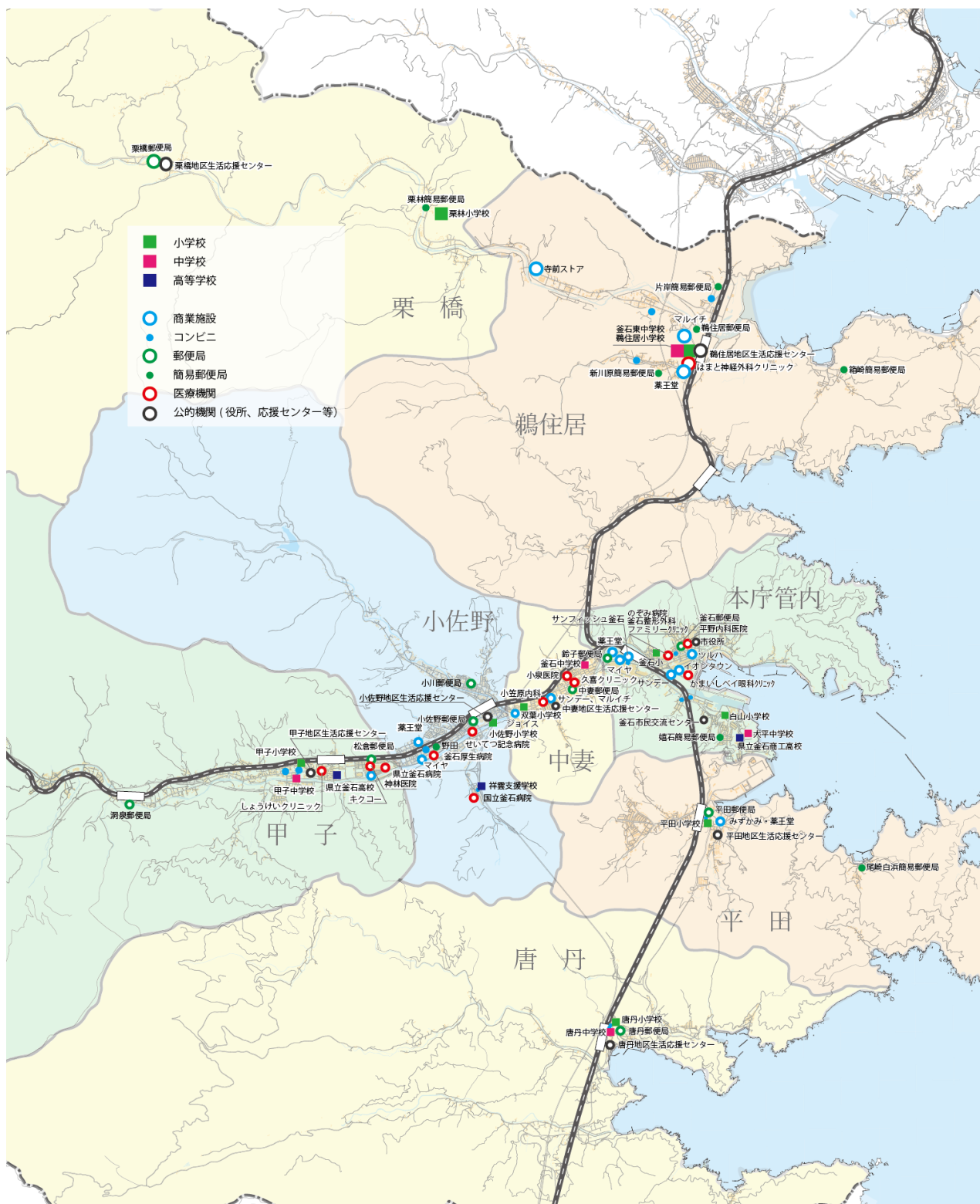
図 2-8 生活関連施設の立地状況（北部）



図 2-9 生活関連施設の立地状況（甲子～本庁管内）



図 2-10 生活関連施設の立地状況（南部）



2-5 観光資源と交流人口

- ◇ 観光入込客数は震災により3分の1に減少しましたが、令和元年度は60万人まで回復しました。
- ◇ 「三陸鉄道」は観光資源としての役割を果たしており、若い世代を中心に鉄道やバスで来訪しています。

市は、平成29年3月に「釜石市観光振興ビジョン」を策定し、『観光を通じた震災復興の実現』を目指すべき将来の姿として掲げ、釜石市を訪れる人と釜石市民との間で生まれる交流から経済的な効果を含め釜石市民の生活を向上させることを目的としています。

釜石市の観光入込客数は、東日本大震災により3分の1まで減ったものの、令和元年にはラグビーワールドカップの開催によって入込客数が増えました。

平成28年度に釜石市がインターネット調査により把握した「釜石市で知っているもの」は、「三陸鉄道（52.3%）」「釜石まつり（47.3%）」「世界遺産橋野鉄鉱山（41.7%）」が多くあげられており、移動手段としては、若者を中心に「JR」や「三陸鉄道」での来訪がみられ、「路線バス」を合わせて約3割が公共交通を利用して移動しています。

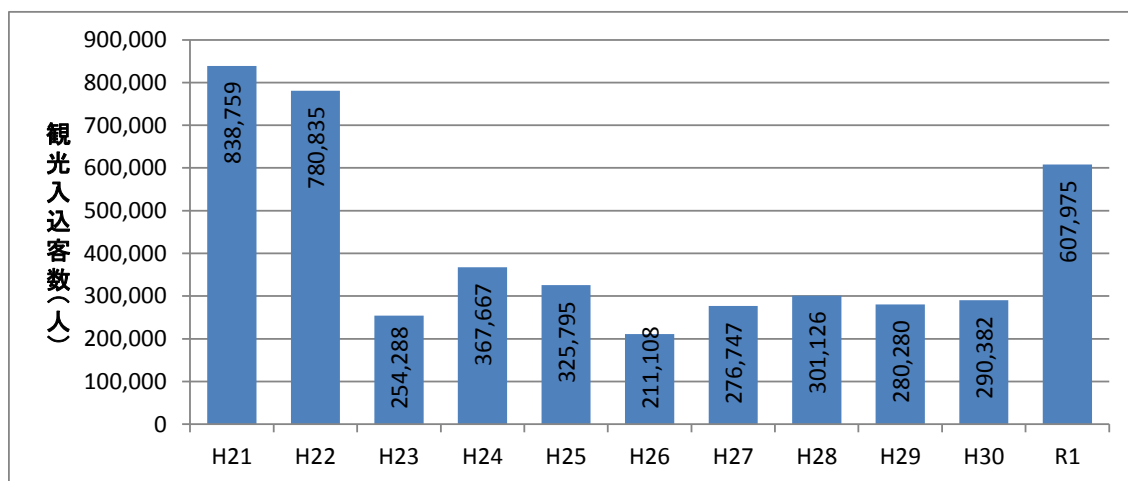


図 2-12 釜石市の観光入込客数の推移

資料：岩手県観光統計概要（各年度）

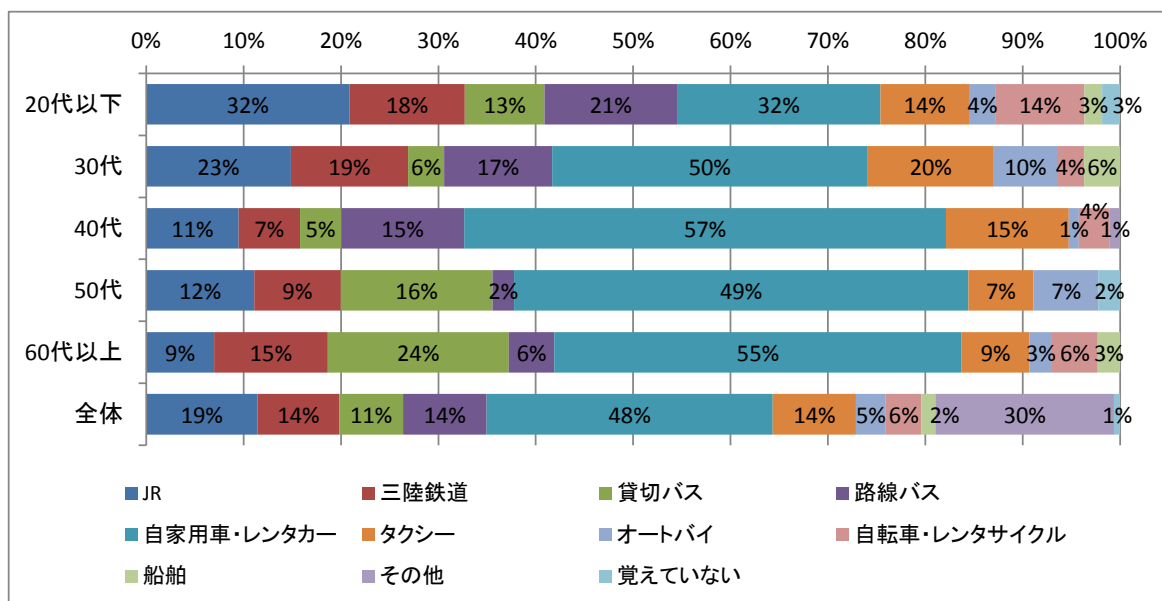


図 2-13 来訪時の移動手段

資料：「釜石市観光振興ビジョン（平成29年）」

3. 公共交通の概要

3-1 公共交通ネットワークの整理

- ◇ 釜石市の公共交通ネットワークは、鉄道、乗合バス、タクシーによって形成されています。
- ◇ 乗合バスは「幹線」と「支線」に整理され、交通結節点でつながれています。

市内の公共交通ネットワークは、「鉄道」「乗合バス」「タクシー」によって形成されています。平成29年3月に策定した「釜石市地域公共交通網形成計画」に基づいて、令和元年6月に将来を見据えた持続可能な交通体系として、市内路線バスの幹線支線化を実施しました。

幹線は「鉄道」と周辺市町にまたがる「広域バス路線」、国道283号を走る「横軸幹線（釜石市内線）」、上平田ニュータウンを結ぶ「平田ニュータウン線」に整理されます。また、支線は、バス事業者に行方を委託している「国立釜石病院線・ほたるヶ丘団地線」と「コミュニティバス」、平成24年度からデマンド方式で運行を開始した「にこにこバス」に整理されます。

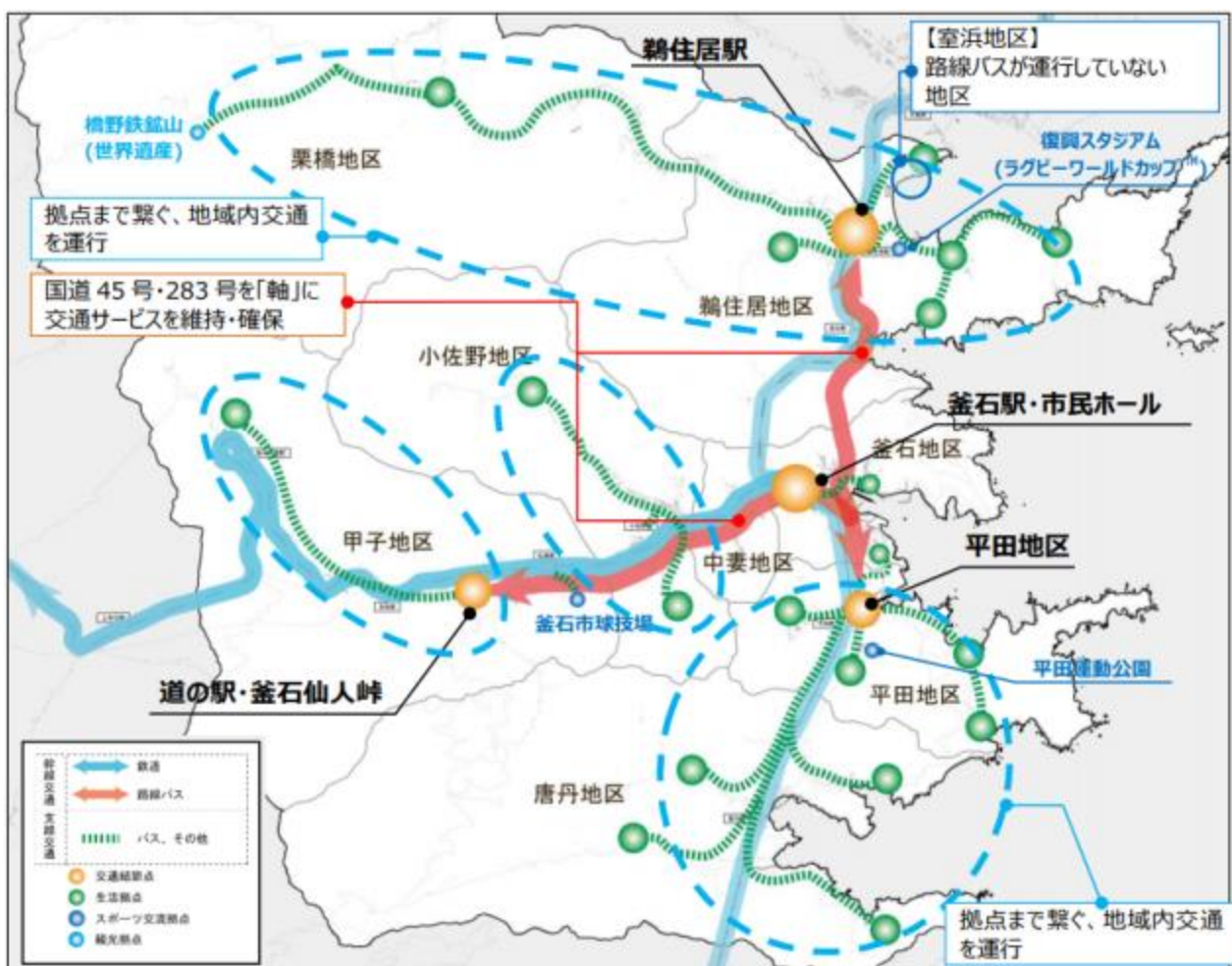


図 3-1 現在の釜石市の交通ネットワークの概要

資料：「釜石市地域公共交通網形成計画（平成29年）」より

表 3-1 路線と系統の整理

No.	種類	路線名	運行回数・便数	運営運行	運賃
①	鉄道	J R 釜石線	11.5 回	事業者運営	距離制
②		三陸鉄道	11 回		距離制
1	広域バス路線	釜石盛岡線	1 回	事業者運営	距離制
2		浪板線	平日 7.5 回 休日 6.5 回		
3		赤浜線	平日 8.5 回 休日 6.5 回		
4	横軸幹線 (釜石市内線)	大橋～東前	平日 6.5 回 休日 3.5 回	事業者運営	
5		上大畑～東前	平日上り 4 便 下り 8 便 休日上り 7 便 下り 8 便		
6		(野田団地経由 ²)	(2 回)		
7		上大畑～新浜線	平日 3 回 (休日運休)		
8	平田 ニュータウン線	上大畑～大平～上平田 NT	平日 13 回 休日 13.5 回	事業者運営	
9		上大畑～バイパス ～上平田 NT	平日 12 回 休日上り 2 便		
10		大橋～バイパス～上平田 NT	平日 1 回 (休日運休)		
11		県立釜石病院～釜石大観音	高校登校日 1 便 (休日運休)		
12	国立釜石病院線 ほたるヶ丘団地線	国立病院～東前	平日 2.5 回 (休日運休)	運行委託	
13		ほたるヶ丘団地～東前	3.5 回		
14	コミュニティバス	北部コミュニティバス	平日 5.5 回 休日 2 回	運行委託	100 円 200 円 400 円
15		南部コミュニティバス	平日 5.5 回 土曜 2 回		
16	にこにこバス	にこにこバス(箱崎白浜方面)	平日 4 回 (休日運休)	運行委託	
17		にこにこバス(尾崎白浜方面)	平日 4 回 (休日運休)		

注：平日、休日の区別がないものは便数に変更なし。「上り」は釜石駅方面行、「下り」は上大畑方面行。

² 野田団地経由は、大橋～東前と上大畑～東前の系統に含む。



図 3-2 現在の釜石市のバス路線図

3-2 鉄道の概況

- ◇ 市内には鉄道が2路線、駅は計10駅あります。
- ◇ 駅利用者数は減少傾向を辿っていますが、令和元年度はラグビーワールドカップ2019により三陸鉄道リアス線の乗車数は増えました。
- ◇ JR釜石線と三陸鉄道リアス線の乗継は日中は少ない時間帯もあるが、朝夕は接続されています。

市内には、JR釜石線と三陸鉄道リアス線が運行しており、釜石駅で合流しています。市内に駅はそれぞれ5駅ずつありますが、釜石駅以外の1日の乗降延べ数は少なく、特に両石駅8.9人/日、平田駅27.0人/日、唐丹駅34.4人/日に留まっています。令和元年度はラグビーワールドカップ2019の開催により乗客人数が3倍に増加しました。

病院や学校等はJR釜石線沿線に立地しているため、鶴住居方面や平田方面からは乗り継ぎが必要となります。昼間の時間帯は接続便が少ない時間帯もありますが、朝夕の時間帯は20分以内で乗り継ぎできるように接続されています。

表 3-2 鉄道駅と便数

JR 釜石線		三陸鉄道リアス線	
釜石駅（定期外186人、定期76人）		鶴住居駅（R1:34.6人）	
小佐野駅（定期外24人、定期14人）		両石駅（R1:6.3人）	
松倉駅		釜石駅（H30：115.6人→R1:272.3人）	
洞泉駅		平田駅（H30：4.4人→R1:15.9人）	
陸中大橋駅		唐丹駅（H30：9.5人→R1:16.1人）	
上り（釜石駅発）	12便/日（最終20:33発）	宮古行き	11便（最終21:10）
下り（釜石駅着）	11便/日（最終22:57着）	大船渡行き	11便（最終21:04）

注：（）は1日平均乗車人数（令和1年度、各社資料）

三陸鉄道リアス線は、参考として平成30年度も掲載。ただし、鶴住居駅および両石駅はH30は3月24日～31日の8日間運行のみのため非掲載。

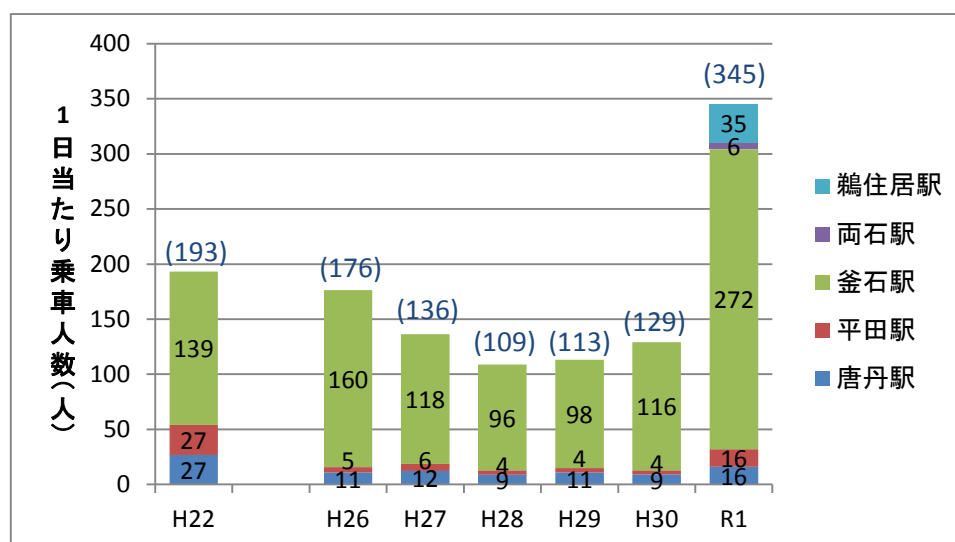


図 3-3 三陸鉄道各駅の1日当たり乗車人数の推移

（）は合計

表 3-3 釜石駅での乗り継ぎ（令和 2 年 12 月現在時刻）

釜石病院や釜石高校行きを想定			釜石病院や釜石高校の帰りを想定		
三陸鉄道（釜石駅着）		JR 釜石線 （釜石駅発）	JR 釜石線 （釜石駅着）	三陸鉄道（釜石駅発）	
宮古から	大船渡から			宮古へ	大船渡へ
			—	6:02 6:57	5:45 6:44
		5:18	7:38	7:50	7:44 8:34
		5:43	8:51	9:02	9:33
6:38	6:32	6:54	10:50*	10:58	11:33
7:35	7:33	7:43*	11:59	12:18	
8:28	8:57	9:04	13:57*	14:25 16:21	14:13 15:46
9:27		10:14*	16:41		
11:26	10:53 11:58	12:12	18:01	18:05	18:18
13:53	13:51	14:19*	19:36*	19:43	19:42
15:38		15:57	20:47	21:10	21:04
17:35	16:11 17:41	17:47	21:56		
19:15	19:07	19:21	22:57		
	20:28	20:33			
20:57 22:40	21:51	—			

注：乗り継ぎ時間が 20 分以内のものを網掛け、「*」は快速はまゆり

JR 釜石線釜石駅発の 10:14 は、令和 3 年 3 月 13 日のダイヤ改正により 11:31 に変更予定。

3-3 乗合バスの概況

(1) 運行の経緯

◇ 東日本大震災以降、公共交通のネットワークは大きな見直しを行い、公共交通のサービス内容は多様化しています。

乗合バスは、東日本大震災の発生後にまちの復興に合わせて様々な見直しや改善を重ねてきました。平成 24 年には市内路線バスを「被災者支援バス（かまいしまるごとコミュニティバス）」として運行するとともに、沿岸部では「オンデマンドバス」の運行を開始しました。令和元年には幹線部と支線部に再編するネットワーク全体の見直しを行いました。

表 3-4 乗合バスの運行経緯

年月	運行の経緯	備考
平成 23 年 3 月	無料にて乗合バスの運行を順次再開 大槌町、山田町、大船渡市を結ぶ乗合バスの再開	東日本大震災発生
平成 23 年 8 月	100 円にて乗合バスの運行開始	はたるヶ丘団地線の新設 まちなか循環線等運行開始
平成 24 年 4 月	200 円にて被災者支援バスの運行開始	まちなか循環線等の路線再編
平成 24 年 10 月	オンデマンドバス「にこにこバス」運行開始	
平成 25 年 4 月	300 円にて被災者支援バスの運行開始	
平成 27 年 3 月		「釜石市地域公共交通計画」策定
平成 29 年 3 月		「釜石市地域公共交通網形成計画」策定
平成 31 年 3 月		三陸鉄道宮古～釜石間再開
令和元年 6 月	幹線支線化（幹線部と支線部に再編） （北部、南部コミュニティバスの運行開始） 佐須	へき地患者輸送バスを統合 通常料金に戻る
令和元年 11 月	支線部バスのダイヤ改正	
令和 2 年 4 月	南部コミュニティバスの日祝日を運休 にこにこバスの土日祝日を運休 にこにこバスの予約制廃止	

(2) 乗合バスの走行距離と利用者数の推移

- ◇ 平成 27 年ごろから、乗合バスの走行距離も利用者数も微減を続けています。
- ◇ 特に、乗合バスの幹線支線化を行った令和元年度は利用者数が約 2 割減少しました。

乗合バスの走行距離は、東日本大震災後に仮設住宅の足を確保するために伸びましたが、その後緩やかに減少をしています。平成 24 年ににこにこバスの運行を開始し、令和元年 6 月からは市内のバス路線を幹線部と支線部に整理すると同時に支線部についてはコミュニティバスの運行を開始したことにより、令和元年の走行距離は震災前の平成 22 年の水準を維持しています。

一方で、利用者数は平成 26 年度以降、緩やかに減少しており、特に令和元年は前年度比 76%まで減少しました。

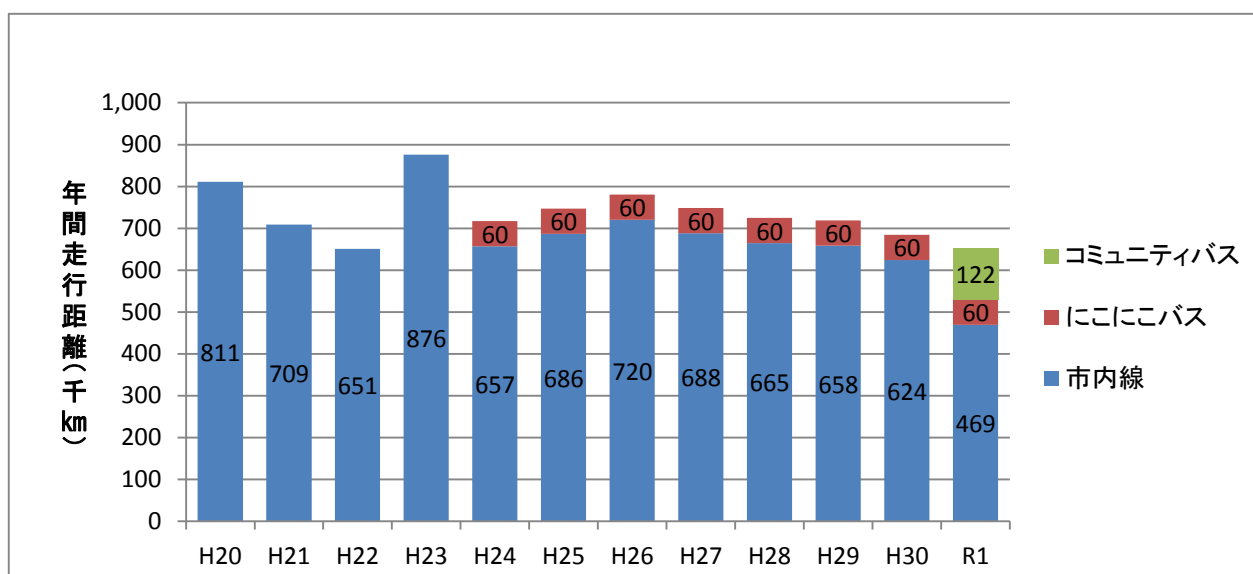


図 3-4 市内を走行する乗合バスの年間走行距離の推移

注：釜石と県外や盛岡市内、大槌町内を結ぶ広域路線は含まない。市内線は H23-30 は被災者支援バスとして運行。

注：にこにこバス、コミュニティバスの距離は、系統キロに便数と運行日数を乗じた値

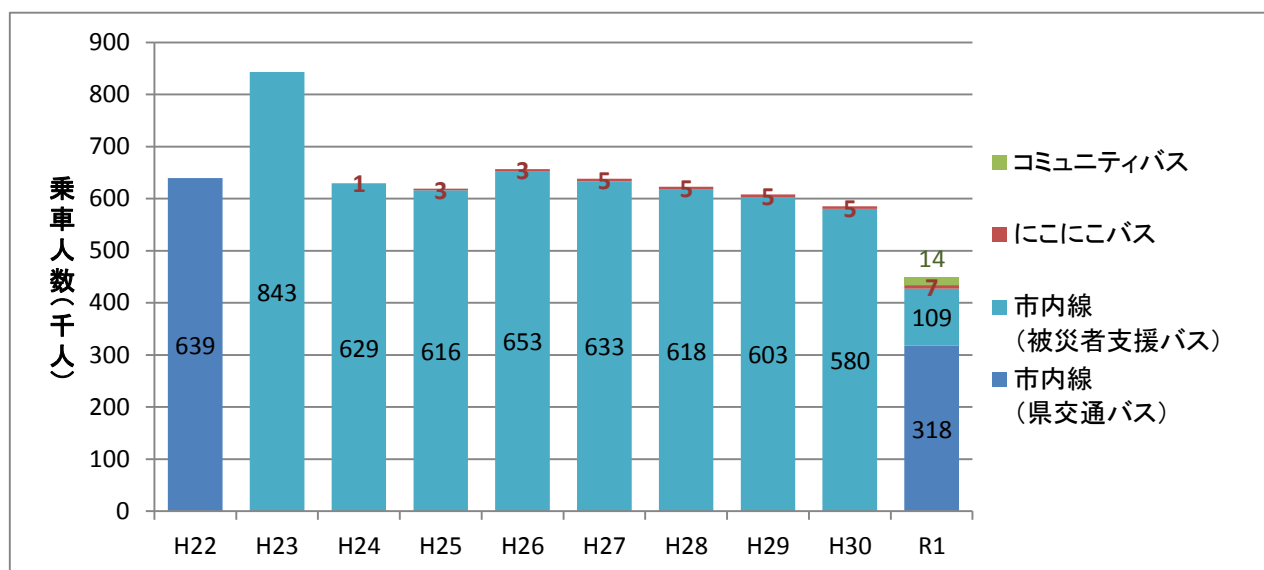


図 3-5 輸送人員の推移

（３） 乗合バスの運行にかかる費用

- ◇ 運行にかかる国の補助金がなくなることを見据え、将来にわたる持続的な公共交通の実現が重要になっています。
- ◇ そのためには、市民ニーズへ対応しながら運行の効率性を高めていく必要があります。

幹線支線化以前の平成 30 年度以前は、被災者支援バスとにこにこバスの運行にかかる費用は年間 9 千万円から 1 億円かかっており、その約半分は被災地特例として運行にかかる費用の一部を国の補助金が充てられてきました。

震災から 11 年目を迎える令和 3 年度以降は国の補助はなくなる見込みであるため、幹線支線化等の取り組みを行っていますが、なお約 6 千万円の経費がかかる状況です。将来にわたり持続的な公共交通を実現するためには市民ニーズへ対応しながら運行の効率性を高めていく必要があります。

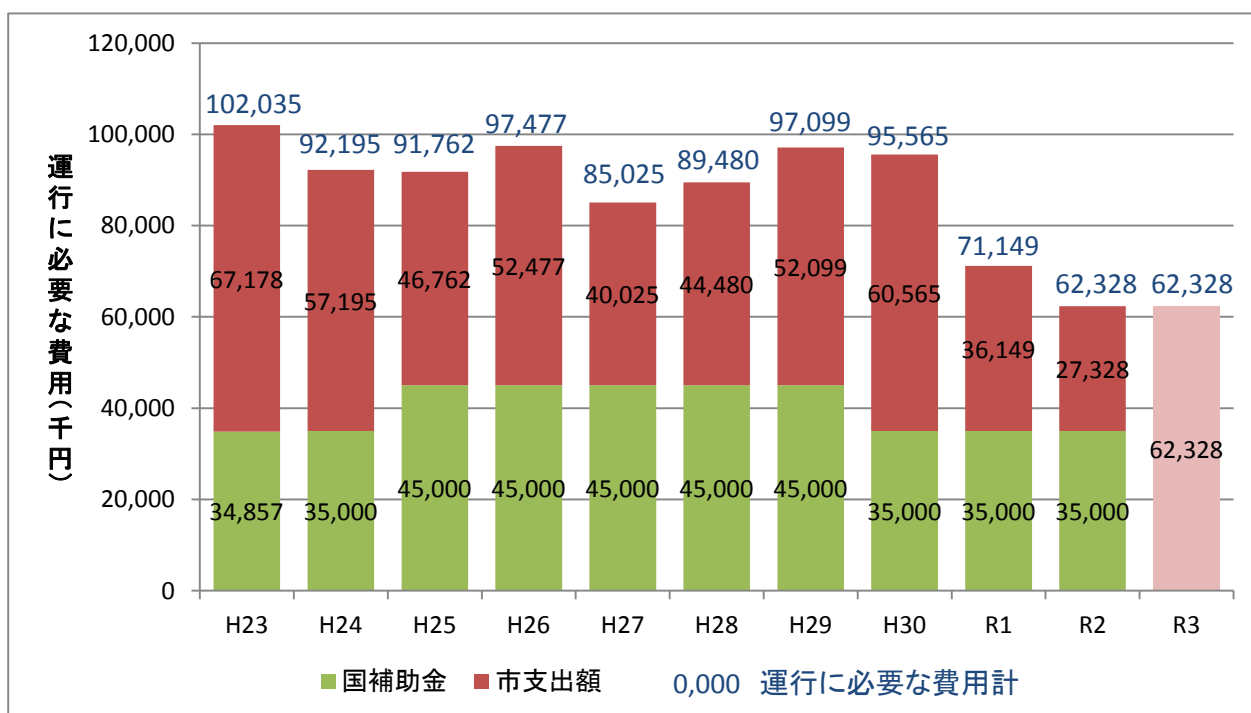


図 3-6 被災者支援バス、コミュニティバス、にこにこバスの運行にかかる費用と負担

注：令和 2 年度は見込み額で、令和 3 年度は令和 2 年度を維持した場合の想定値

3-4 タクシーの現状

- ◇ タクシーの運営は、新型コロナウイルスによる外出自粛と夜間の利用の減少により、厳しい経営状況が続いています。
- ◇ 郊外部の交通不便地域の移動ニーズは高齢化などにより高まっているが、タクシーの営業所や車庫はまちなかに立地しているため、郊外などの地域に対応するには回送距離が長くなる収益性は低下します。

市内には、タクシー事業者が 5 社、貸切バス事業者が 1 社が営業しています。

タクシーの一般利用は午前中に通院や買い物、駅に向かう人が多い。タクシーや貸切バス事業者は一般利用以外に市からのコミュニティバスの運行委託や医師送迎などの契約運行も行い、様々な移動を担っています。

表 3-5 車両台数（令和 2 年 6 月現在）

No.	名称	所在地	車両数				営業時間	乗務員数
			特	大	普	計		
1	(株)釜石タクシー	大町	1		9	10	6:30～26:00	13名
2	スクー(株)	中妻町	3	3	19	25	7:00～24:50	19名(介護福祉士あり)
3	前勝タクシー(有)	鵜住居町	1		3	4	6:40～18:00	4名
4	(有)青葉タクシー	小川町	1		8	9	(24時間営業)	10名
5	(有)太陽タクシー	鵜住居町			4	4	8:00～18:00	5名
	タクシー計		6	3	43	52		
6	岩手旅行社	大渡町						スクールバス、コミバス運行

表 3-6 タクシー運行の状況（タクシー事業者に対するヒアリング調査結果より）

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー利用は午前中に、通院や買い物、駅への利用が多い。 ・ 夜間の救急病院対応（救急車で運ばれた人や付き添いの帰宅）の利用がある。 ・ コロナ前から夜の乗客が減り、経営に大きな影響を与えている。 ・ 被災地では人が戻って来ないため、タクシーの利用者も極めて減った。今後も人が戻ることは期待できないのではないか。（鵜住居方面）
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ にこにこバスの運行のほか、医師送迎、こども園の送迎、介護タクシーの運行等、事業者によって一般乗用以外の仕事も行っている。 ・ にこにこバスの運行やバスの増便により、タクシー営業の影響が出ている。 ・ 夜の乗客の減少とコロナの影響により、乗務員の最低賃金を確保できず、会社が負担をしている。
乗務員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平均年齢が 60 代と高齢化している。 ・ 新しいドライバーの確保は難しい。即戦力が必要である。
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> ・ スーパーの閉店により、移動のニーズは高まると考えている。巡回バスのようなものも必要となるのでは。 ・ 郊外の地域は回送率が高く、タクシーを走らせても赤字になる。 ・ 毎年のように水害なども発生しているが、最後まで運行するのはタクシーであるため、防災に対する対応策も検討しておく必要がある。

注：タクシー事業者に対するヒアリング調査は令和 2 年 6 月に実施

3-5 その他の交通・移動

- ◇ その他の交通として、小中学校のスクールバスが 12 コース、市内の交通事業者に対する委託により運行されています。
- ◇ 市内の乗合バスやコミュニティバスとの重複しているコースや時間帯があります。

(1) 小学生、中学生のスクールバスの運行

市内にはスクールバスが合計 12 コース運行されています。以前は市直営で運行していましたが、令和 2 年度から 9 コースは市内の貸切バス事業者へ、3 コースは市内のタクシー会社に運行を委託しています。9 コースにかかる運行費は年間約 2,800 万円かかっています。

夏休みや冬休み期間中もプールや部活のための通学として運行されています。

表 3-7 スクールバスの運行概要

No.	コース	通学校（通学生徒数）	時刻
1	中村～栗林小～	栗林小（12）	登校 7:30 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
2	鵜住居小・東中	鵜住居小（12） 東中（23）	（栗林小下校） 下校①15:20 ②16:20
3	白浜～根浜 鵜住居小・東中	鵜住居小（10） 東中（2）	登校①7:40（白浜、根浜） ②7:45（箱崎） 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
	箱崎～鵜住居小・東中	鵜住居小（14） 東中（9）	
4	水海～両石 ～鵜住居小・東中	鵜住居小（5） 東中（5）	登校 7:52 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
5	尾崎白浜～ 平田小～大平中	平田小（7） 大平中（3）	登校 7:30 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
6	上荒川～荒川～山谷 唐丹小中	唐丹小（9） 唐丹中（2）	登校①7:10（上荒川～山谷） ②7:55（花露辺） 下校①15:00 ②16:00 ③17:00
	花露辺～唐丹小中	唐丹小（3） 唐丹中（2）	
7	大石～唐丹小中	唐丹小（3） 唐丹中（4）	登校 7:30 下校①15:00 ②16:00 ③17:00
8	大橋～甲子中	甲子小（28） 甲子中（11）	登校 7:25 下校①15:20 ②16:40 ③17:20
9	洞泉宿舎～甲子小	甲子小（24）	登校 7:37 （下校はNo.8 に同乗）
10	新浜町～大渡～釜石中	釜石小（1） 釜石中（1）	登校 7:35（*釜石タクシー運行） 下校①15:10 ②16:10 ③17:10
11	上小川集会所～小佐野小 （*青葉タクシー運行）	小佐野小（1）	登校 7:30 （下校の運行なし）
12	外山～東中 （*太陽タクシー運行）	東中（1）	登校 7:40 下校①16:10 ②17:10

注：令和 2 年 12 月現在

（２） 釜石市福祉タクシー助成券交付事業（平成２年～）

この事業は、重度障がい者に対してタクシー料金の一部を助成することにより、重度障がい者の社会参加の促進を図り、もって重度障がい者の福祉向上に寄与することを目的とする事業です。１回あたりの給付額は 530 円～620 円で、交付人数は年間 50 人前後、給付金額は 15 万円～20 万円の実績となっています。

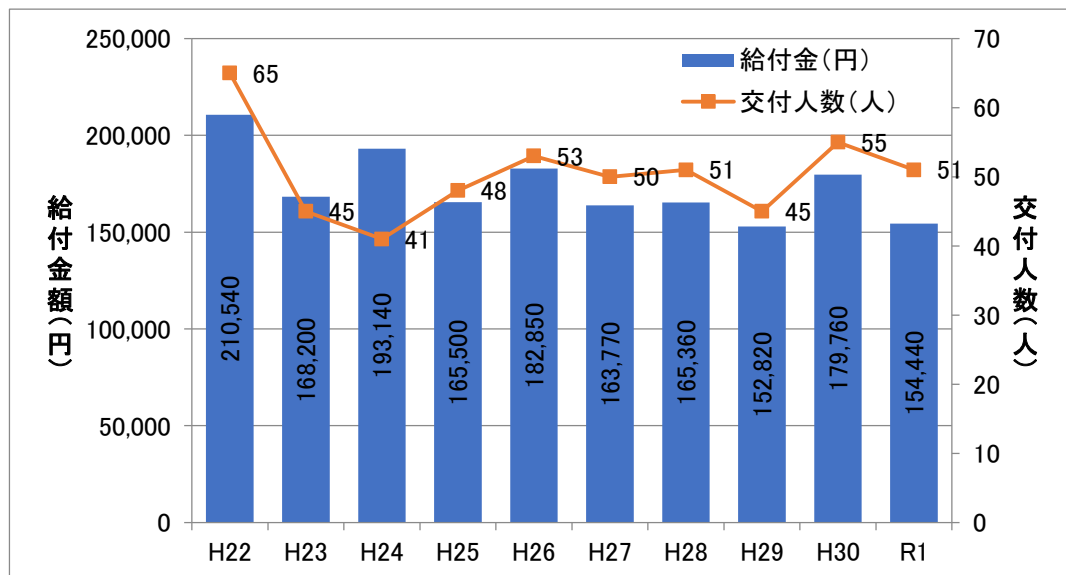


図 3-7 釜石市福祉タクシー助成券交付事業の給付金額と交付人数

（３） 上小川地区乗合タクシー事業（令和２年度～）

上小川地区の乗合タクシーは、小佐野小学校のスクールバスの廃止に伴い、スクールバスに混乗化することで交通手段としていた上小川地区住民の足の確保を目的に、今年度から運行しています。

運営主体：釜石市

実施期間：令和２年４月～

運行曜日と時間：毎週火・金曜日…小川温泉 8:50～小川温泉 9:15

ほたる火ヶ丘 13:30～小川温泉 13:55

乗降方法：予約制

料 金：200 円

運 行 者：市内タクシー会社

利用実績：12 月現在で 6 件

4. 乗合バスの利用実態調査

4-1 調査の概要

市内を運行する乗合バスを対象とし³、調査員がバスに乗車して直接乗客に対してアンケート調査票を配布、回収する方法によって実施しました。岩手県交通が運行する便については指折り型の調査票を配布し、コミュニティバスとにこにこバスについては、調査員による対面式のアンケート調査により実施しました。

乗客人数は、平日は 1,886 人、休日は 890 人でした。路線別では、平田ニュータウン線の乗客が最も多く、全体の 43%を占め、次いで広域路線バスが 31%を占めます。コミュニティバスは、合計 63 名、にこにこバスは 17 名に留まりました。

調査期間：8 月 22 日～31 日

調査対象：釜石市内を運行するバス路線全便を各 1 回ずつ（平日 1 便、休日 1 便）

表 4-1 乗客人数（平日 1 日、休日 1 日分）

路線	系統	平日	休日	小計	構成比	計	構成比
広域路線バス	浪板線	270	141	411	15%	870	31%
	赤浜線	304	155	459	17%		
横軸幹線	大橋～東前	172	102	274	10%	514	19%
	上大畑～東前	93	98	191	7%		
	上大畑～新浜町	49	—	49	2%		
平田NT線	上大畑～大平～上平田NT	405	329	734	26%	1,201	43%
	上大畑～BP～上平田NT	388	23	411	15%		
	大橋～BP～上平田NT	28	—	28	1%		
	県立釜石病院～釜石大観音	28	—	28	1%		
国立釜石病院線 ほたるヶ丘団地線	国立病院～東前	14	—	14	1%	111	4%
	ほたるヶ丘団地～東前	68	29	97	3%		
コミュニティバス	北部コミュニティバス	27	4	31	1%	63	2%
	南部コミュニティバス	23	9	32	1%		
にこにこバス	箱崎白浜方面	10	—	10	0%	17	1%
	尾崎白浜・佐須方面	7	—	7	0%		
総計		1,886	890	2,776	100%	2,776	100%

³ 釜石盛岡線は除く

4-2 調査結果（概要）

（１） 目的別

乗客人数が最も多かったのは平田ニュータウン線で、次いで広域バス路線でした。

それぞれの乗客の外出目的をみると、利用の多い平田ニュータウン線と広域バス路線は「通学（高校生）」と「通勤」が約 7 割を占めて多いのが特徴的となっています。

国立釜石病院線・ほたるヶ丘団地線は、利用者数自体は少ないですが、目的としては「通勤」が 44% を占めて多く、「通院」利用が 8% に留まります。コミュニティバスとにこにこバスは「通学」利用が少なくなっています。

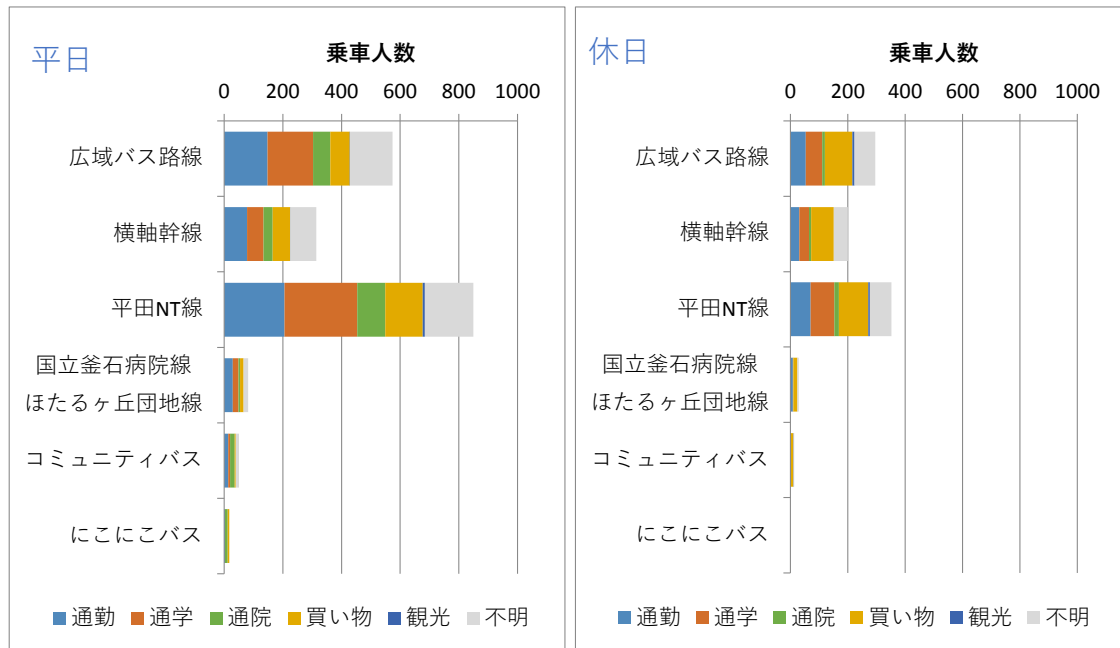


図 4-1 目的別の 1 日あたり乗車人数

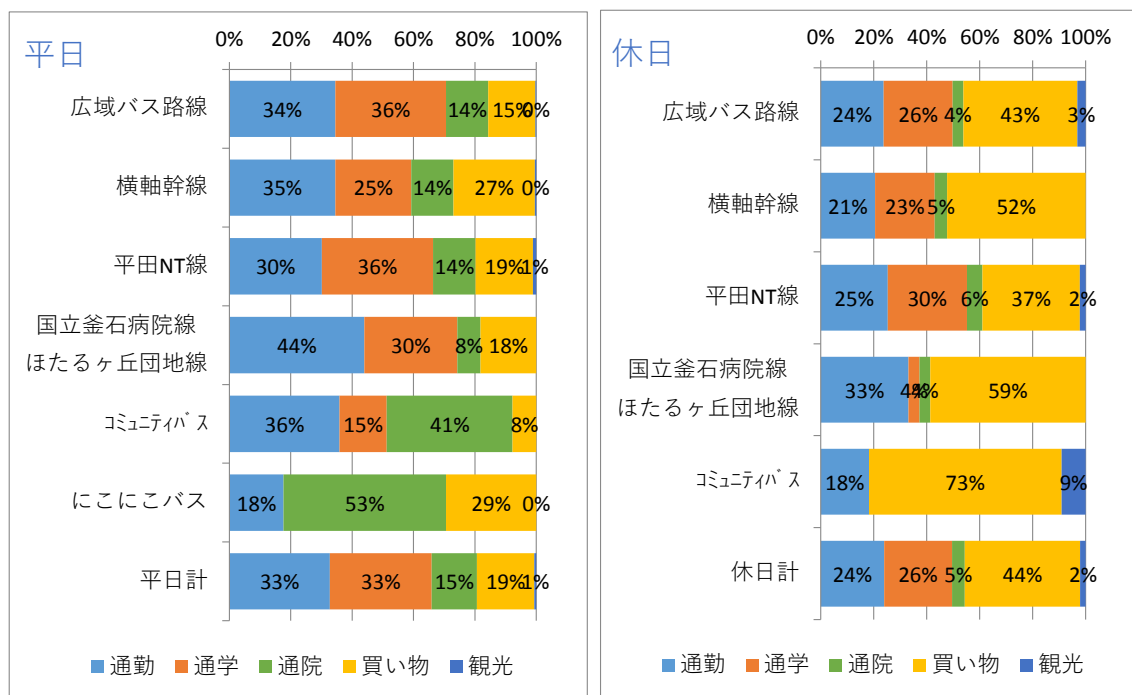


図 4-2 路線別の外出目的割合

注：「不明」は除く

（２）乗継状況

コミュニティバスは利用者の６割が乗り継ぎをしています。特に「県交通バス」と「三陸鉄道」への乗り継ぎが多くなっています。にこにこバスも４割が乗り継いでいます。

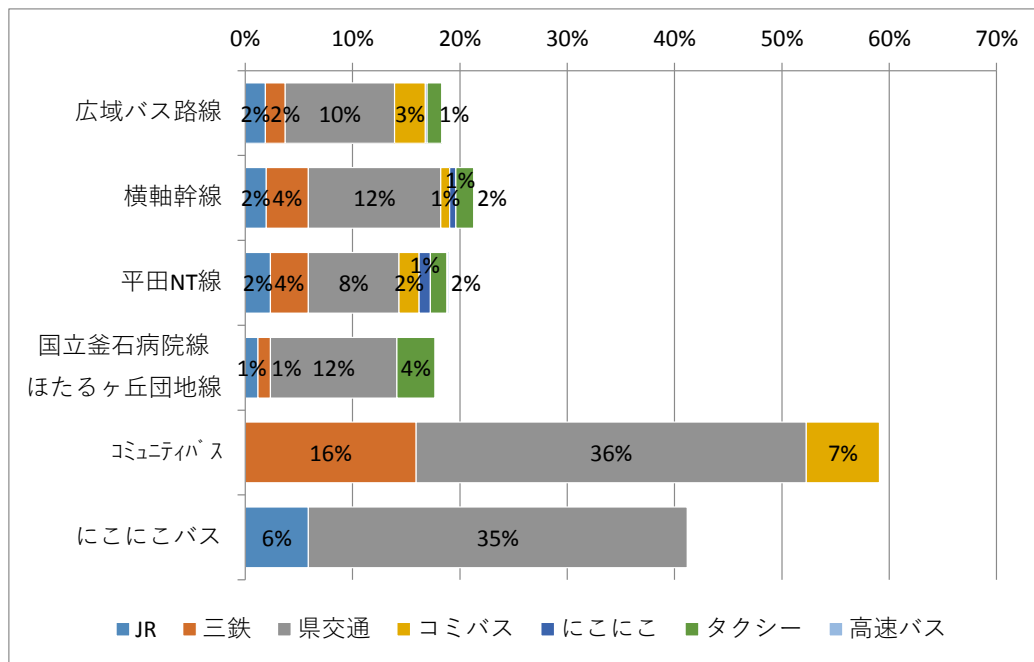


図 4-3 路線別の乗り継ぎ状況

（３）改善してほしいこと

改善してほしいことで最も多かった意見は「バスの時刻見直し」で、にこにこバス以外の全路線で第１位となっています。次いで、「バス停の待合環境（の改善）」が多くあげられました。

にこにこバスは、「自宅のそばから乗れる（ようにしてほしい）」という意見が最も多くあげられました。

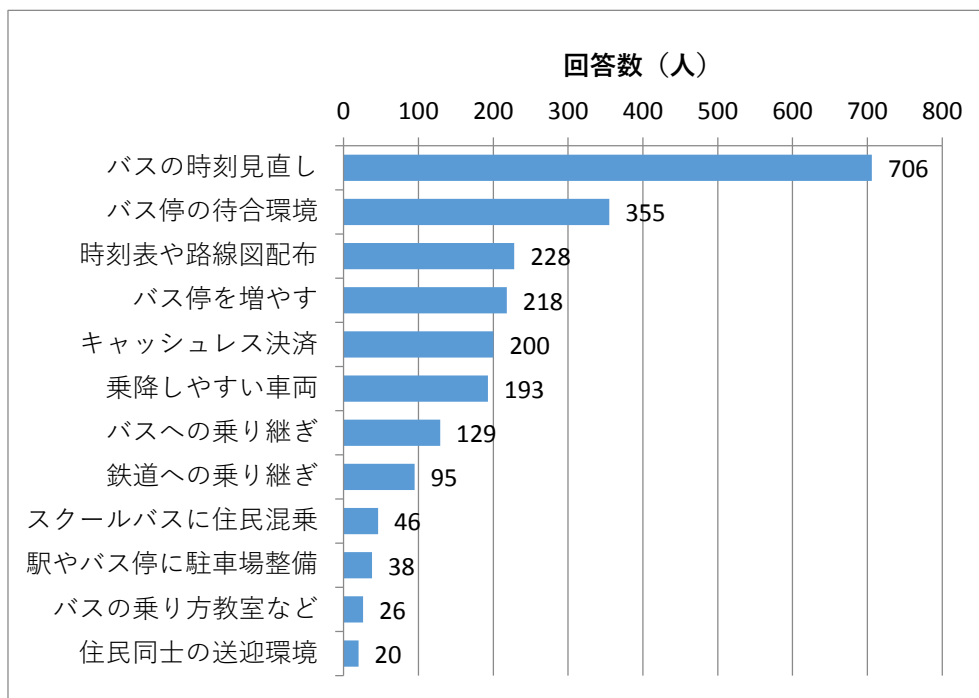


図 4-4 改善してほしいこと（複数回答）

4-3 路線別の利用実態と特性

(1) 広域バス路線

起終点	1) 浪板線（上大畑 ～ 釜石駅 ～ 県立大槌病院 ～ 浪板） 2) 赤浜線（上大畑 ～ 釜石駅 ～ 県立大槌病院 ～ 赤浜）
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 釜石市と大槌町を結ぶ広域路線であるが、釜石市街と鶴住居方面を結ぶ市内路線の役割も担っている。 ➤ 1時間に1便以上運行しているが、最終便は19時台である。 ➤ 昼間の時間帯はパターンダイヤが組まれている。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 通勤と通学（特に釜石高校）の利用が多く、合わせて7割を占める。 ➤ 朝の6～7時台と16時以降は通勤と通学が多く、昼間は通院や買い物が多いなど時間帯によって多様な利用が行われている。 ➤ 大槌町～釜石市間の利用だけでなく、釜石市内の利用も多い。
課 題	➤ 幹線を形成する路線であり、安定的な維持に向けた利用促進が重要である。

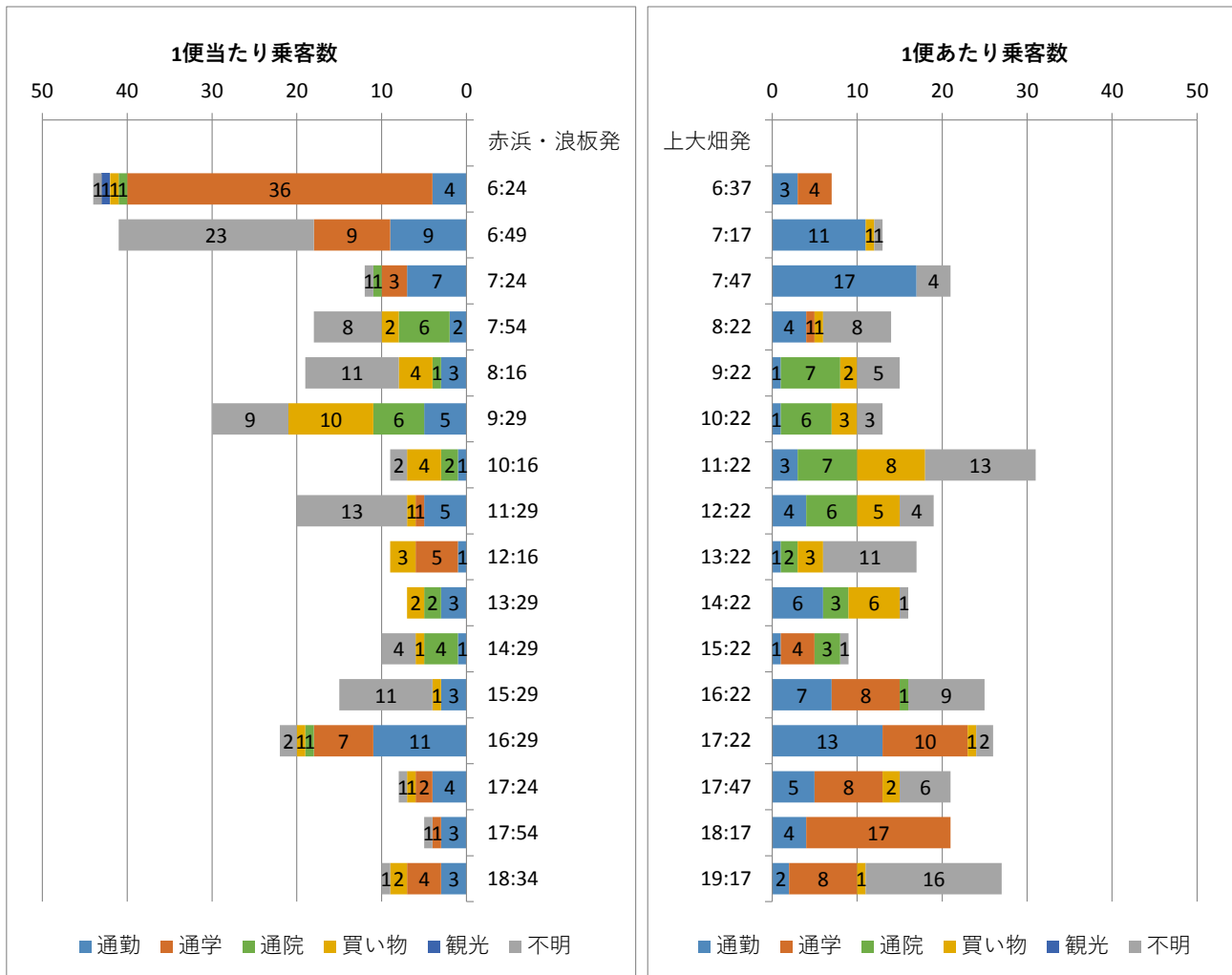


図 4-5 目的別乗客数（平日）

(2) 横軸幹線

起終点	大橋 ～ 上大畑 ～ 釜石駅 ～ 東前 ～ 新浜町
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 広域路線、平田ニュータウン線とともに、釜石市内の中心を横断する横軸幹線を形成している。 ➤ 1時間に1本以上の便数がある。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 通勤と通学で約6割を占める。市内路線のため、広域路線バスよりは「買い物」利用が比較的多く、約3割を占める。 ➤ しかし、釜石高校の生徒が利用する朝の1便を除くと、1便平均の利用者数は20人を下回る。
課 題	➤ 幹線を形成する路線であり、安定的な維持に向けた利用促進が重要である。

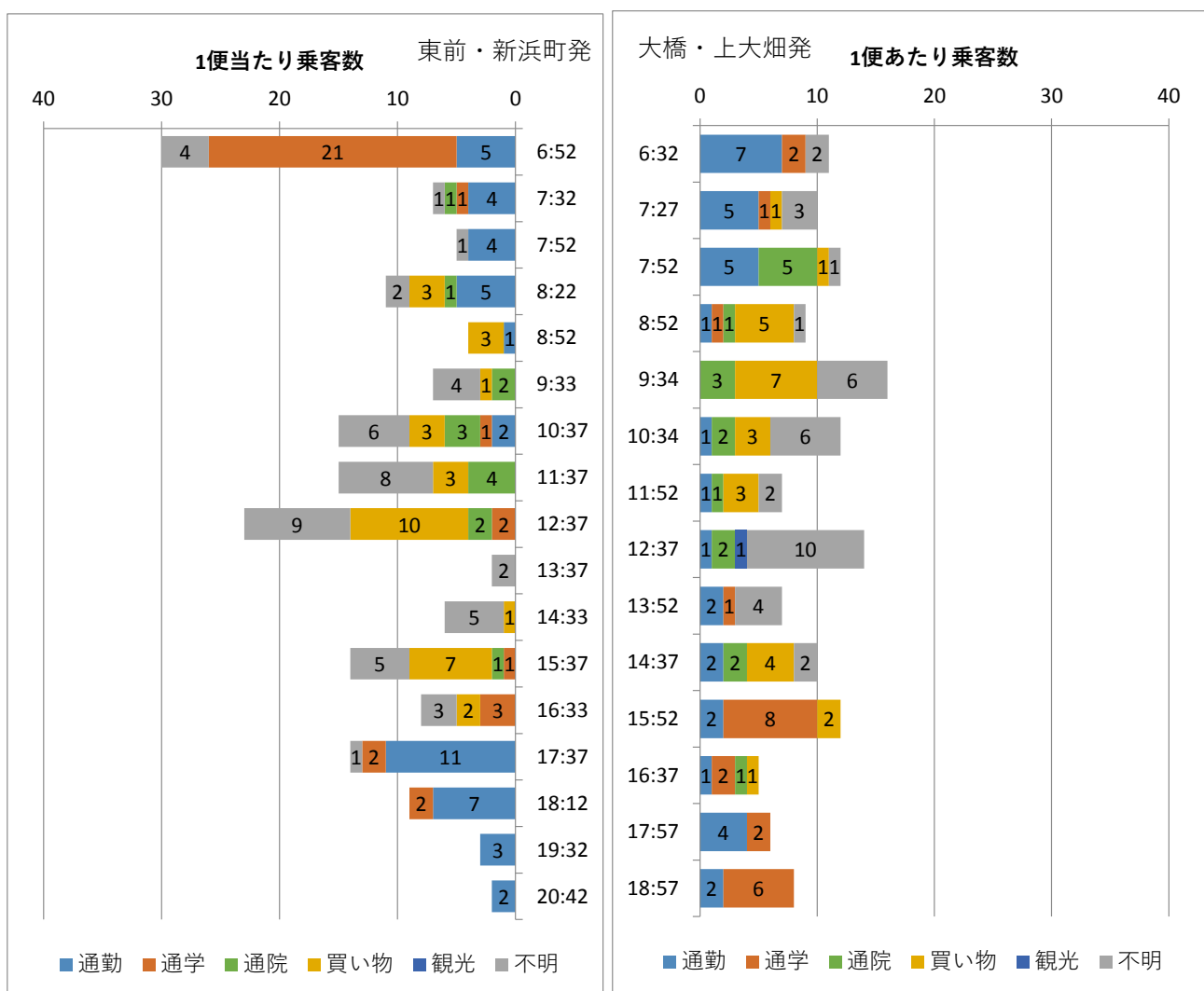


図 4-6 目的別乗客数（平日）

(3) 平田ニュータウン線

起終点	大橋 ～ 上大畑 ～ 釜石駅 ～ 上平田ニュータウン
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 釜石市街と平田の交通結節点（上平田バス停）を結ぶ幹線的路線の役割とともに上平田ニュータウンと釜石市街を結ぶ路線である。 ➤ 便数が最も多く、利用者も最も多い路線である。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 広域幹線と同様の利用状況で、通勤と通学利用が約 7 割を占める。 ➤ 通学は、釜石高校および釜石商工高校の通学の両方を担うため、朝夕は上下線両方とも通学の利用があり特に多い。
課 題	➤ 幹線を形成する路線であり、安定的な維持に向けた利用促進が重要である。

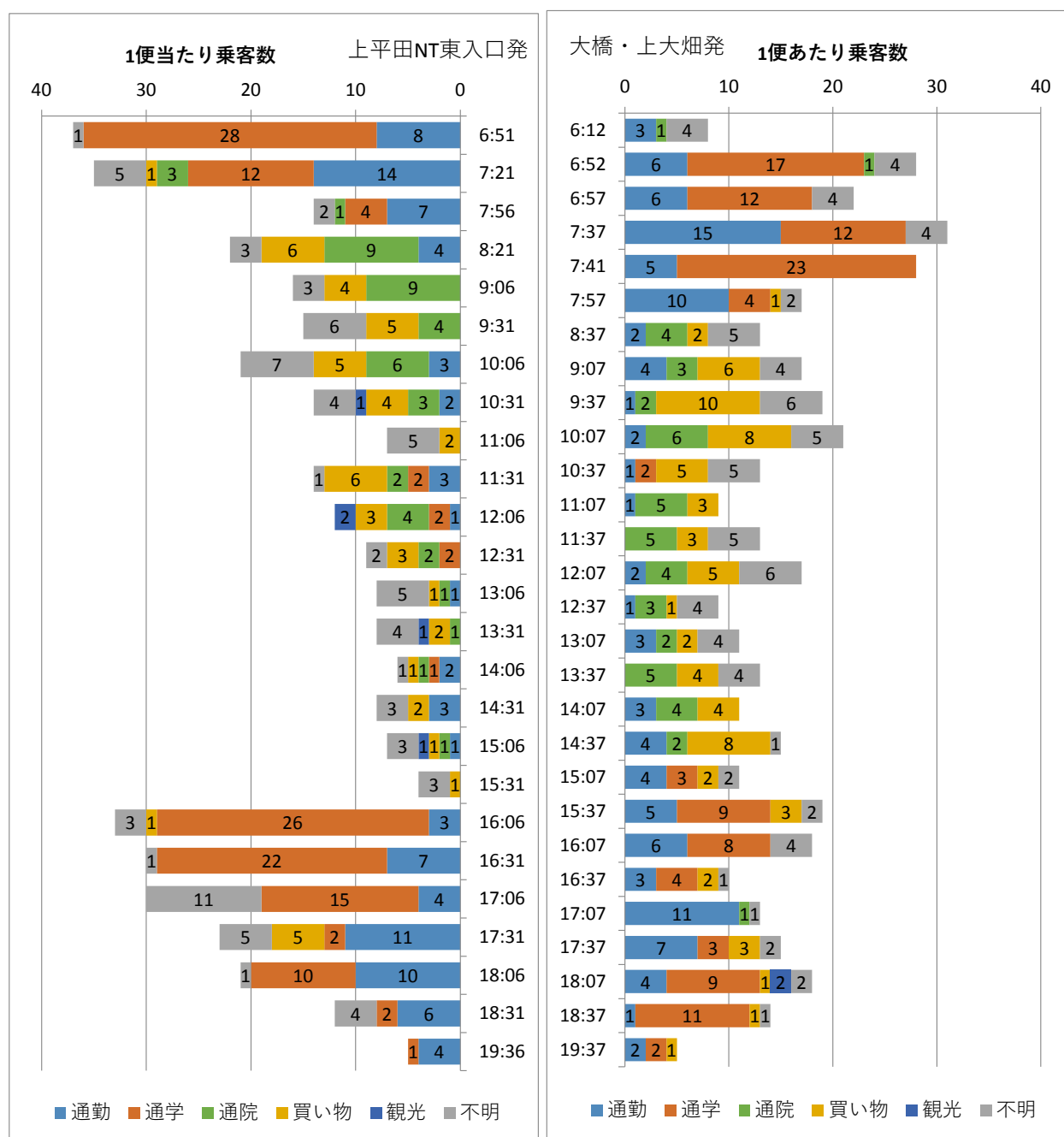


図 4-7 目的別乗客数（平日）

(4) 国立釜石病院線

起終点	東前 ～ 国立釜石病院
収支状況	経常費用 4,223 千円 経常収益 1,396 千円 差額 2,827 千円 (R1.6～H2.3 の 10 か月分を 12 か月に拡大推計した値。以下同。)
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1 日 2.5 往復と最低限の運行便数である。 ➤ 国道 283 号から 100～200m 程度離れた道路を並行して走っている。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 沿線の企業への朝の通勤者が利用者の半数を占めるが、往路のみの利用で復路は横軸幹線を利用して帰宅していると考えられる。 ➤ 朝 1 往復以外の利用は極めて少ない。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 横軸幹線と並行している区間が多く、最低限の便数で、利用も極めて少ないことから、この路線しか利用できないエリアのニーズを把握し、運行方法の見直しが必要である。

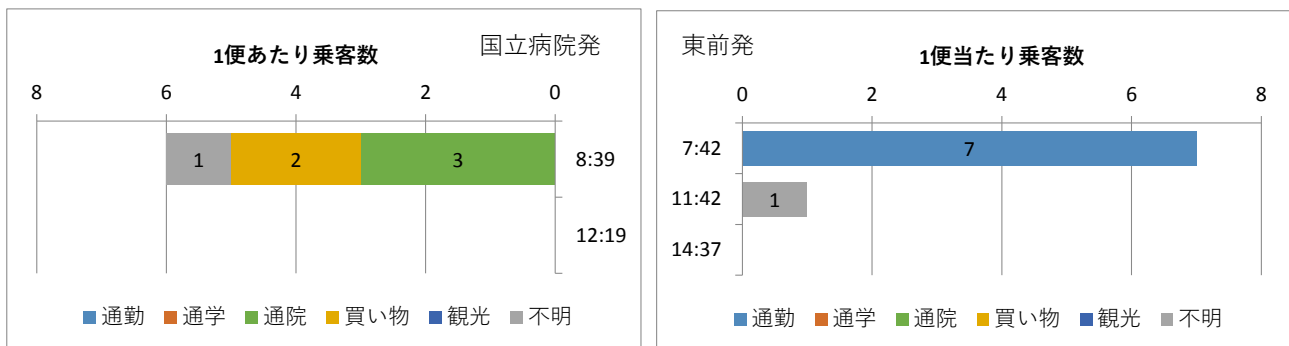


図 4-8 1 便当たり平均乗客数（平日）

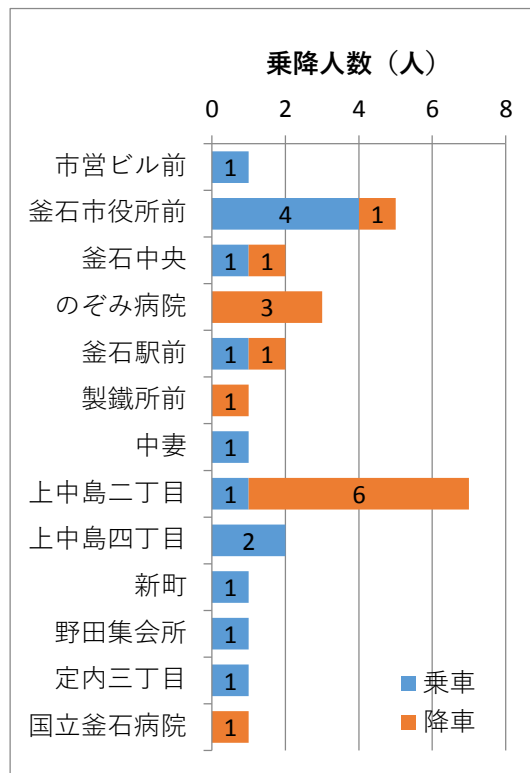


図 4-9 バス停別の 1 日の乗降延べ人数

(5) ほたるヶ丘団地線

起終点	東前 ～ ほたるヶ丘団地
収支状況	経常費用 8,304 千円 経常収益 3,608 千円 差額 4,696 千円
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線の半分程度は国道 283 号を走っており、国道沿線の利用者もいる。 ➤ 小川～ほたるヶ丘団地間はフリー乗降を行っている。バスは細い谷筋に沿って運行されており、バス路線から離れた住宅はないが、ほたるヶ丘団地より奥にも集落が点在しており、乗合タクシーが運行されている。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 上中島の企業への通勤者と釜石中学校への通学者が半数以上を占める。 ➤ 小川～ほたるヶ丘団地の利用もある。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 小川～ほたるヶ丘団地から市街へ下りるバスは 10:29 以降なく、午後に外出ができない。 ➤ 事業者からは運行見直し意向が出されており、代替手段を検討する必要がある。

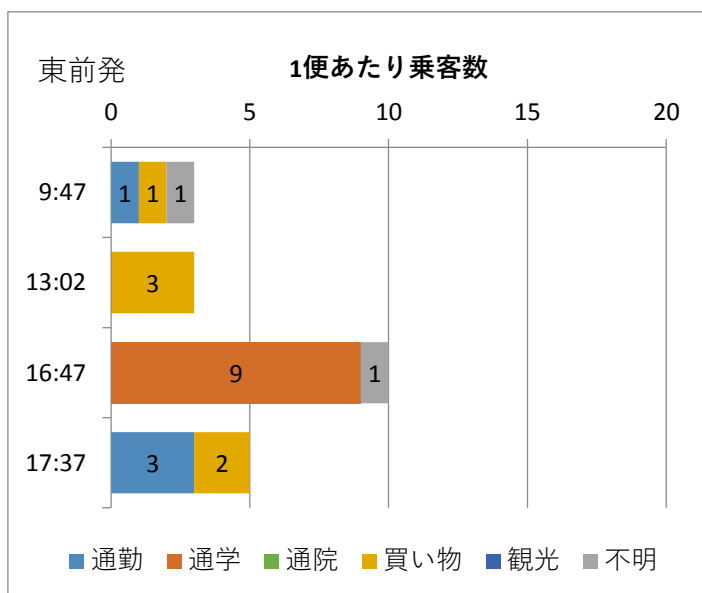
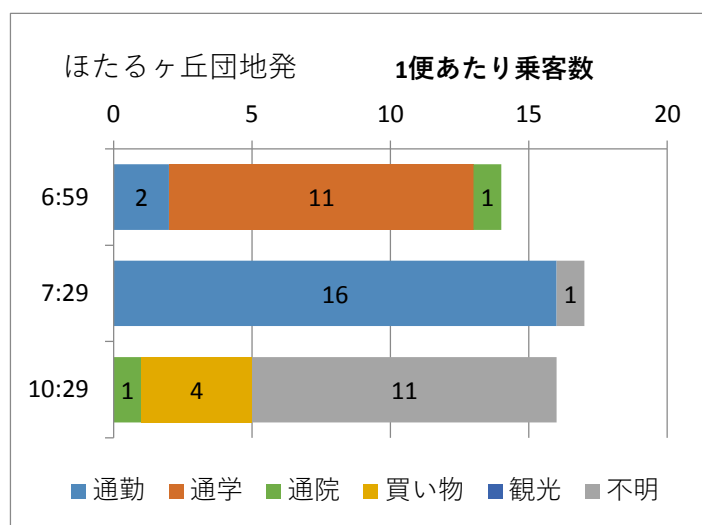


図 4-10 1 便当たり平均乗客数 (平日)

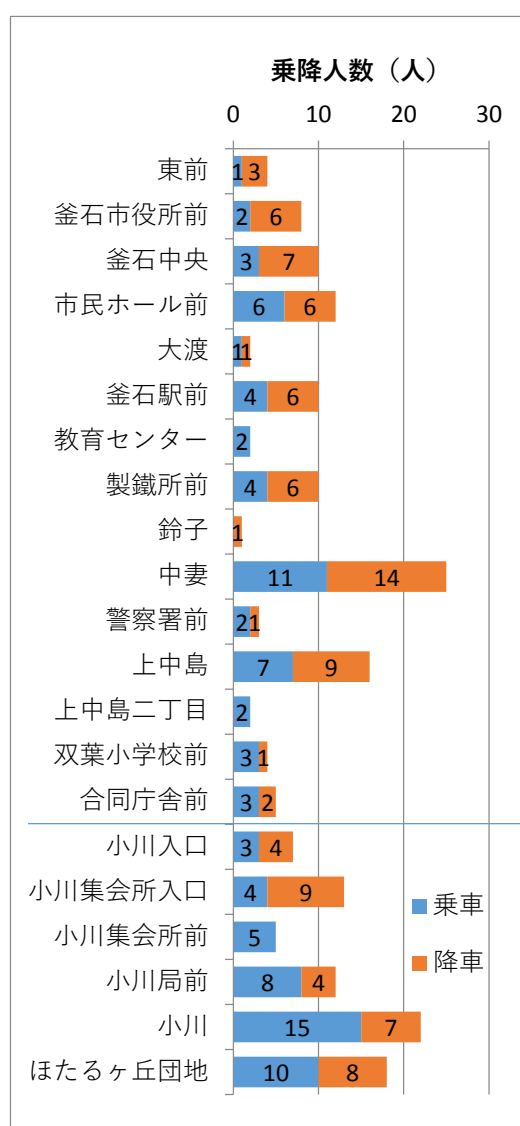


図 4-11 バス停別の乗降延べ人数 (2 日間合計)

(6) 北部コミュニティバス

起終点	教育センター ～ 鵜住居駅 ～ 中村 ～ 青ノ木
路線概要	キロ程（最長）：31.9 km 運営：運行委託
収支状況	経常費用 13,892 千円 経常収益 1,704 千円 差額 12,188 千円
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 鵜住居駅から北部地区内を運行するが、1 日 1 便のみ市街まで行ける。 ➤ 鵜住居駅からは、県交通のバスと三陸鉄道に乗り継ぐことができる。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 通勤の利用がある。 ➤ 最も乗り継ぎ利用が多く、三陸鉄道は 27%、県交通は 41%が乗り継いでいる。 ➤ 1 便のみ釜石市街まで行けるため、その便の利用が多いが、それでも 10 名を下回る利用に留まる。
課 題	➤ 朝夕は、通勤と通学に対応した時間となっているが、通学の利用が少ない。

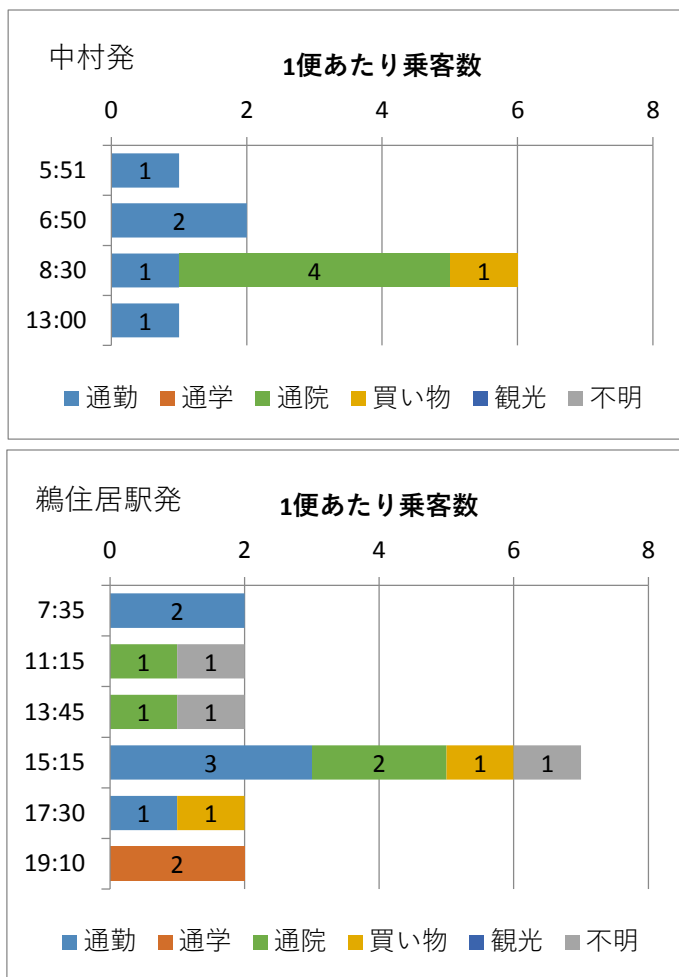


図 4-12 1 便当たり平均乗客数（平日）

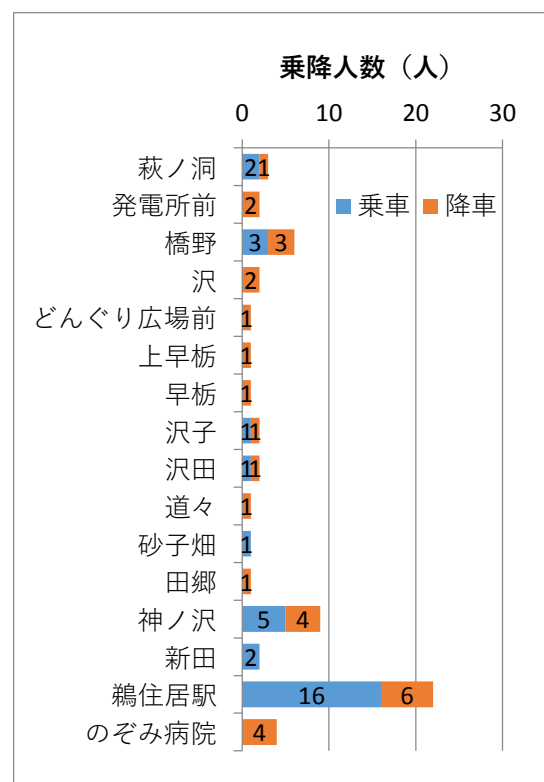


図 4-13 バス停別の 1 日の乗降延べ人数
（2 日間合計）

(7) 南部コミュニティバス

起終点	教育センター ～ 上平田 ～ 大石
路線概要	キロ程（最長）：32.2 km 運営：運行委託
収支状況	経常費用 19,492 千円 経常収益 1,728 千円 差額 17,764 千円
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 上り 1～3 便は釜石市街まで直通で行く。 ➤ 朝 3 便目はタクシー車両で対応している。 ➤ 全体では 1 日 5.5 往復あるが、枝線が多い。 ➤ 休日は土曜日のみ運行している。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 三陸鉄道への乗継は 5%に留まり、県交通への乗継は 32%を占めるが、北部コミュニティバスと比べると乗り継ぎ利用は少なく、半数にとどまる。 ➤ 直通を利用する人が多い。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用に対して運行経費が大きい。 ➤ 行きの利用に対して、帰りの利用が少ない。

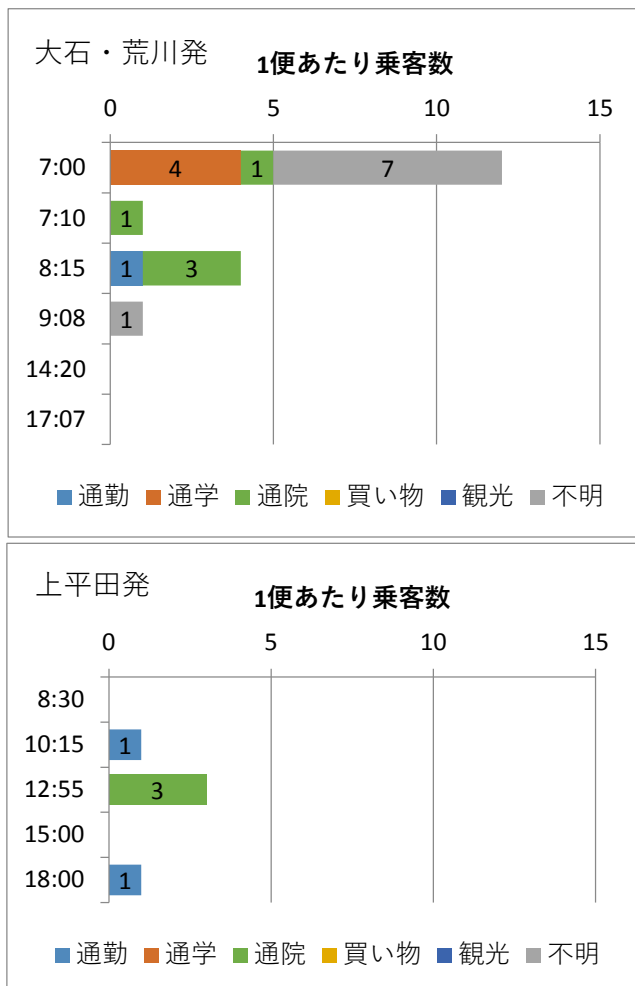


図 4-14 1 便あたり平均乗客数
(平日)

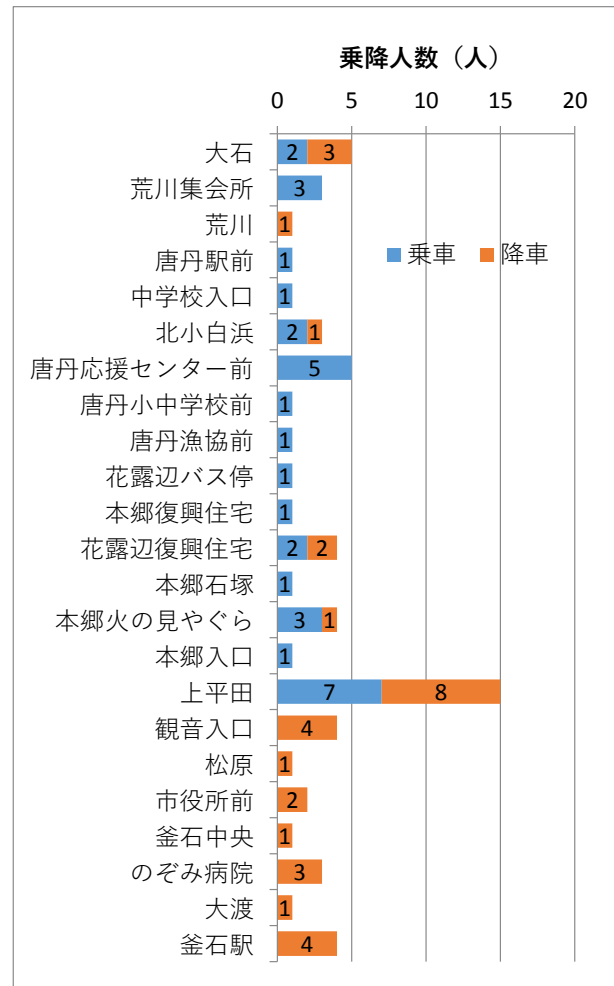


図 4-15 バス停別の 1 日の乗降延べ人数
(2 日間合計)

(8) にこにこバス（箱崎白浜方面）

起終点	教育センター ～ 鵜住居駅 ～ 箱崎白浜
路線概要	キロ程（最長）：26.7 km 運営：運行委託
収支状況	経常費用 14,127 千円 経常収益 714 千円 差額 13,413 千円
路線の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 朝 1 便は釜石市街まで直通で行く。 ➤ 片岸は 1 日 2 往復である。
利用の特性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 朝 1 便目で釜石市街まで通院や買い物で行く人が多い。朝夕の便を用意しているが、通勤や通学利用はない。 ➤ 復路の利用はほとんどない。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用に対して運行経費が大きい。特に、日向や片岸の利用が少ない。 ➤ 定時定路線運行としたが、自宅そばから乗りたいというニーズが聞かれる。

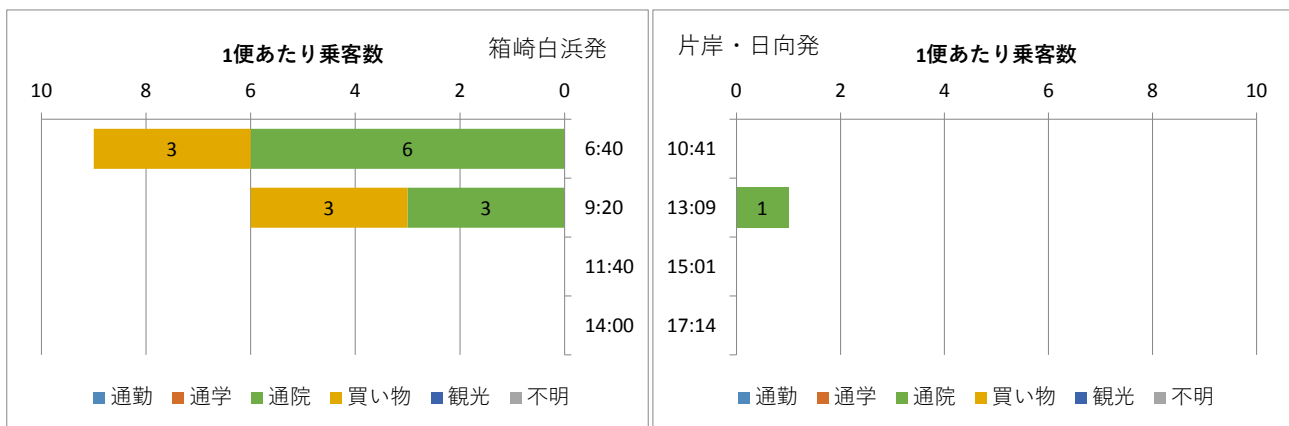


図 4-16 1 便あたり平均乗客数

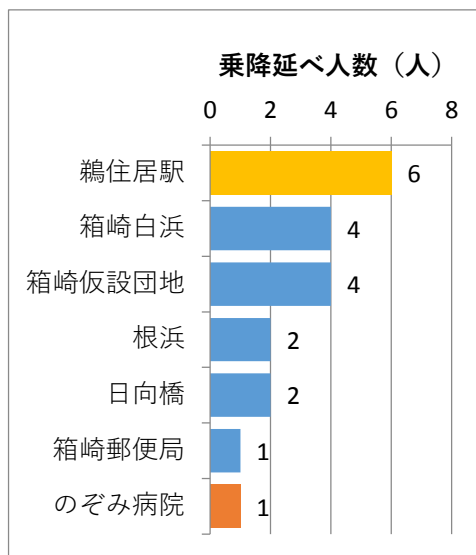


図 4-17 バス停別の 1 日の乗降延べ人数

(9) にこにこバス（尾崎白浜方面）

起終点	教育センター ～ 上平田 ～ 佐須
路線概要	キロ程（最長）：15.1 km 運営：運行委託
収支状況	経常費用 12,569 千円 経常収益 702 千円 差額 11,867 千円
路線の特性	➤ 朝 1 便は釜石市街まで直通で行く。
利用の特性	➤ 朝 1 便に通勤利用がある。 ➤ 上平田発の復路の利用がない。
課 題	➤ 利用に対して運行経費が大きい。 ➤ 土日の運行に対するニーズが聞かれる。 ➤ 平田のバス待合所に対する不満がある。

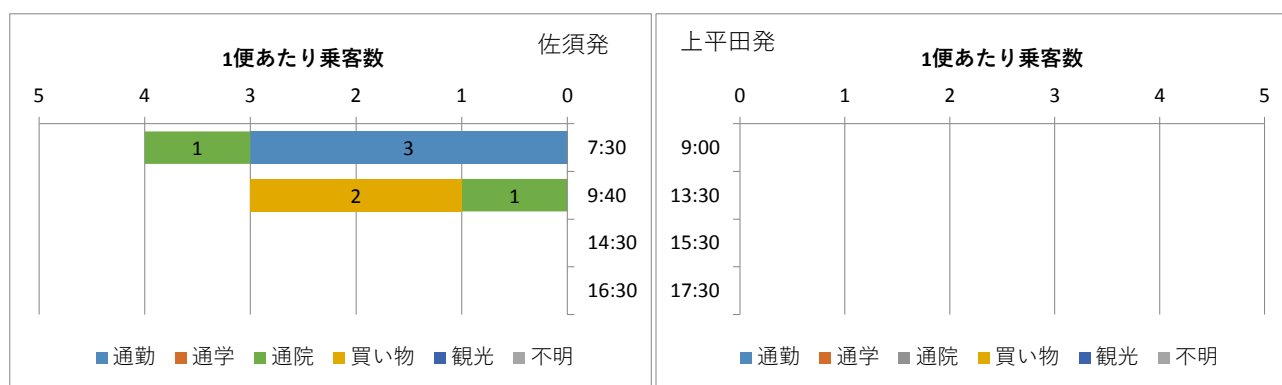


図 4-18 1 便あたり平均乗客数

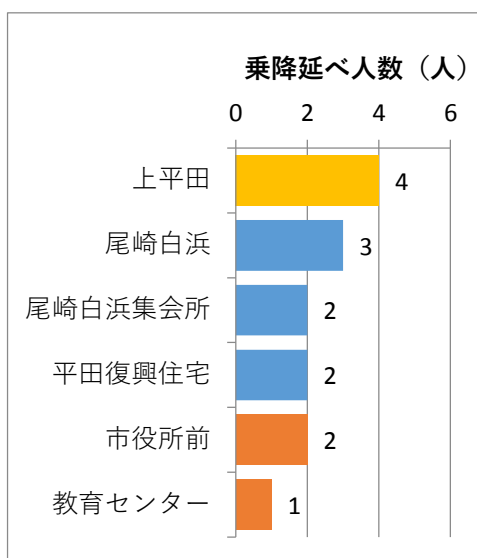


図 4-19 バス停別の 1 日の乗降延べ人数

5. 市民のニーズ ～市民アンケート調査～

5-1 調査の概要

将来にわたって公共交通を維持し、安心して住み続けられるまちの実現に向けて、これまでの取り組みをふりかえり評価するとともに、外出状況や外出に対する意向を把握することを目的として、市民に対するアンケート調査を実施しました。

(調査の概要)

調査対象 釜石市にお住いの 15 歳～79 歳の市民（無作為抽出により 2,000 人抽出）
 調査方法 郵送配布～郵送回収（8 月 20 日～30 日）
 回収率 回答は 811 名、回答率 41%

表 5-1 年齢別の回収票数と回収率

年代	回収票数	構成比	配布数	回収率
10代	52	7%	200	26%
20代	84	10%	300	28%
30代	88	11%	300	29%
40代	105	13%	300	35%
50代	119	15%	300	40%
60代前半	65	8%	300	55%
60代後半	101	12%	300	65%
70代	195	24%	300	65%
無回答	2	-	-	-
計	811	100%	2,000	41%

5-2 調査結果

(1) 自動車の運転免許の保有について

男性の免許保有率は 85% に対して、女性は 72% でした。女性の 60 代後半の保有率は 73% と大半が免許を持っていることから、今後も女性 70 代の免許保有率も高まることが予想されます。

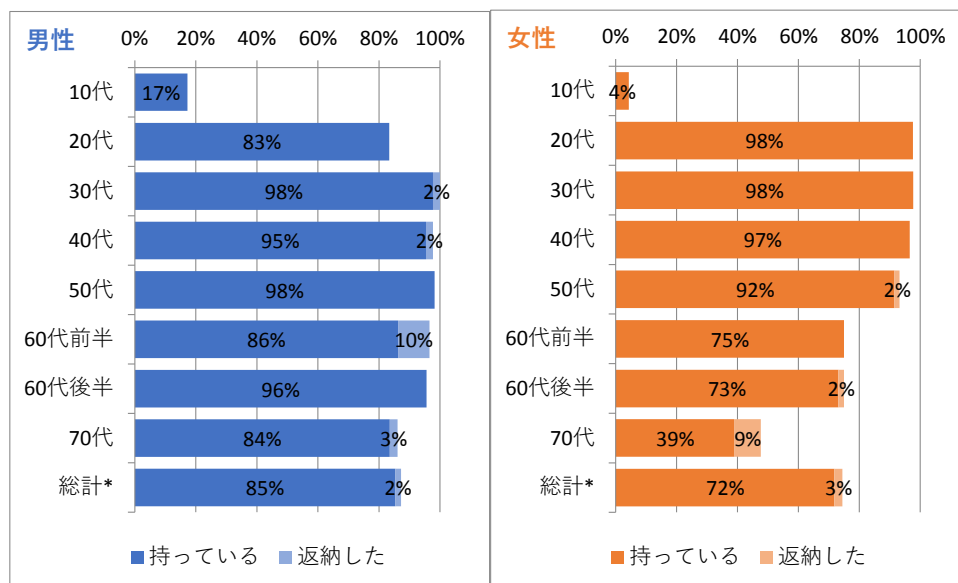


図 5-1 男女別の自動車運転免許保有率と返納率

（２） 自動車の運転に対する不安

男性は「感じることはない」が62%に対して、女性の感じている割合は高く、55%は「雪道などは不安」を挙げています。女性は、どの年代層も「(不安を) 感じることはない」が4割以下に留まり、多くの人が不安を感じています。

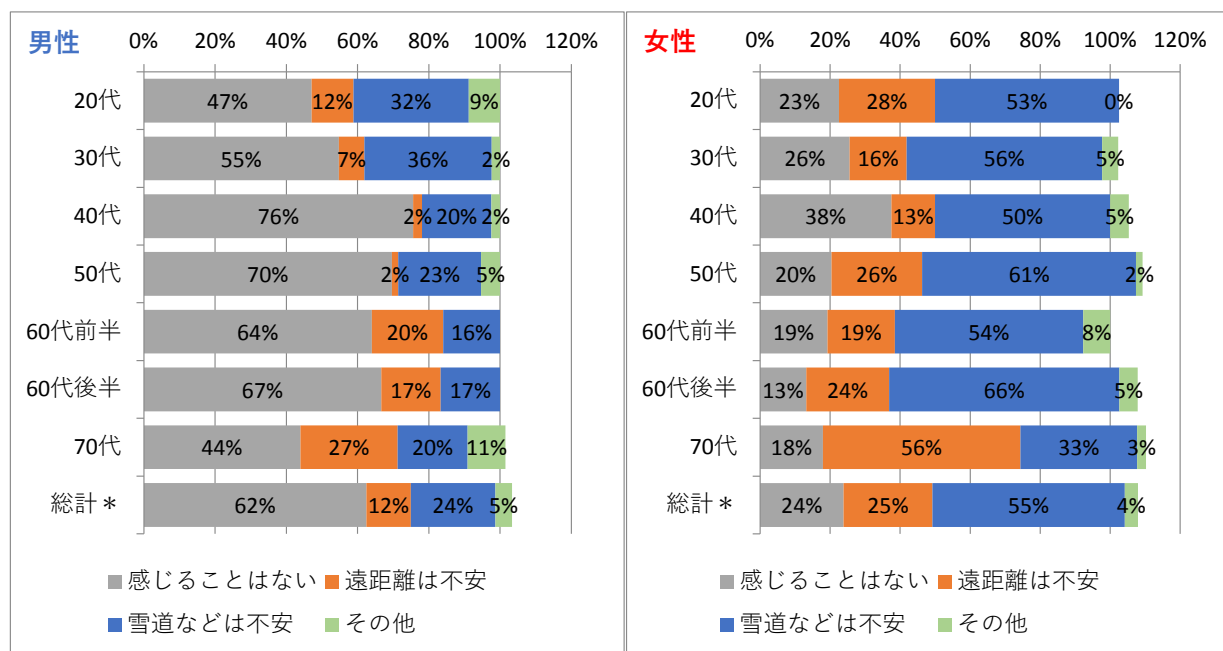


図 5-2 男女別の自動車の運転に対する不安（複数回答）

（３） 身近に送迎してくれる人がいるか

「同居している家族や親戚（64%）」と回答する割合が高いが、高齢になるほど同居率も低下することから減少し、反対に70代では「送迎を頼める人はいない（33%）」が多く、3人に1人が送迎を頼める人はいない状況となっています。

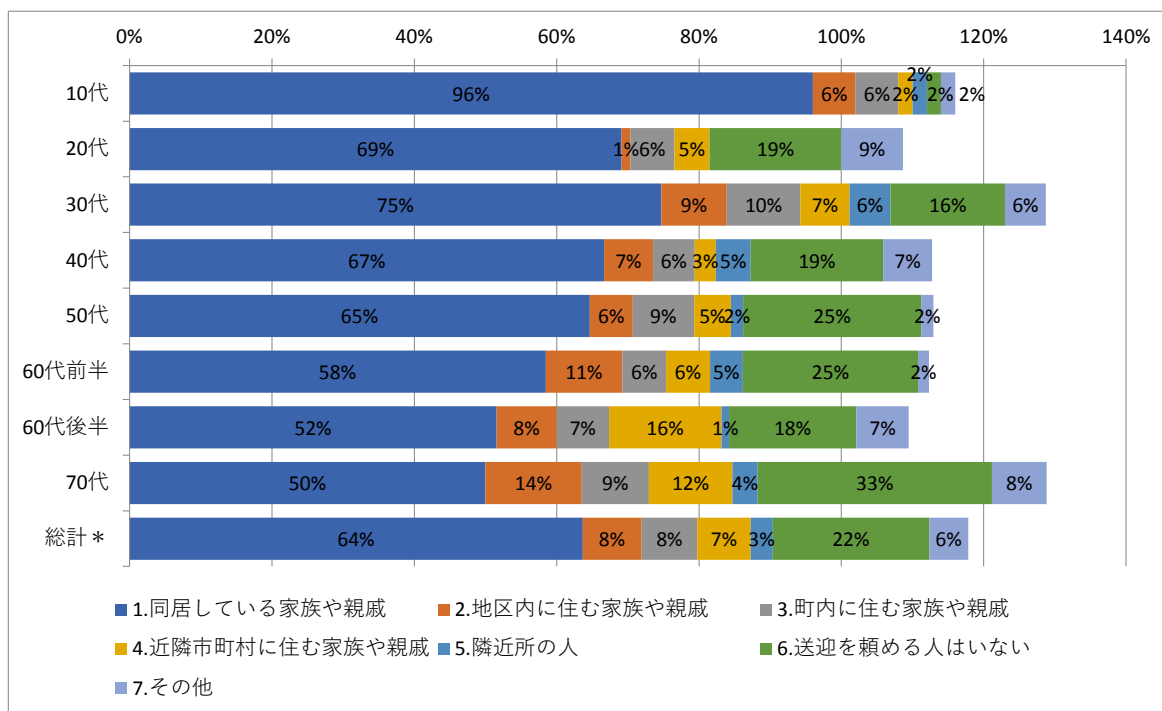


図 5-3 身近に送迎してくれる人がいるか

(4) 現在の移動手段

通学以外は「自動車（運転）」が7～9割を占めて多くなっています。通学は、「県交通バス（33%）」と「自動車（送迎）（33%）」が多い状況です。釜石市は鉄道が2路線あるが、鉄道の利用率が低いのが特徴的といえます。

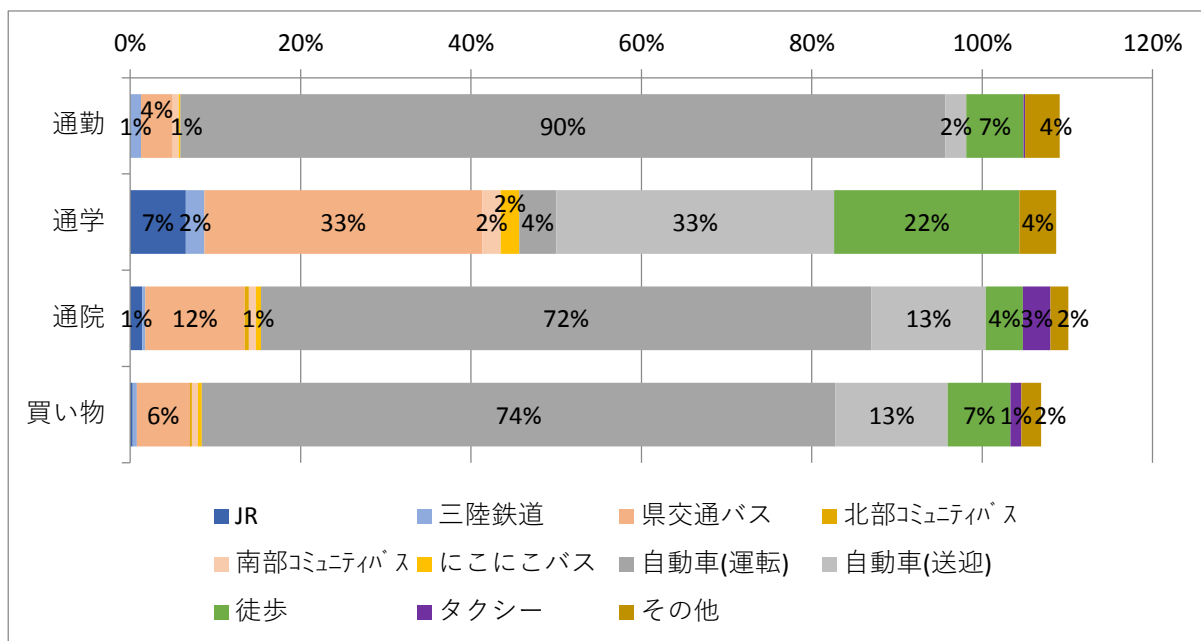


図 5-4 目的別の移動手段

(5) 公共交通の利用状況と意向

現在「日常的に利用している」割合が最も高いのは「県交通バス」ですが14%に留まっています。

「(現在は利用していないが) 今後は利用したい」については、どの交通モードも10%前後を占めています。コミュニティバス・にこにこバスでは、「(どのように運行しているか) 分からない」という割合が8%を占めており、他の交通モードと比べると多くなっています。

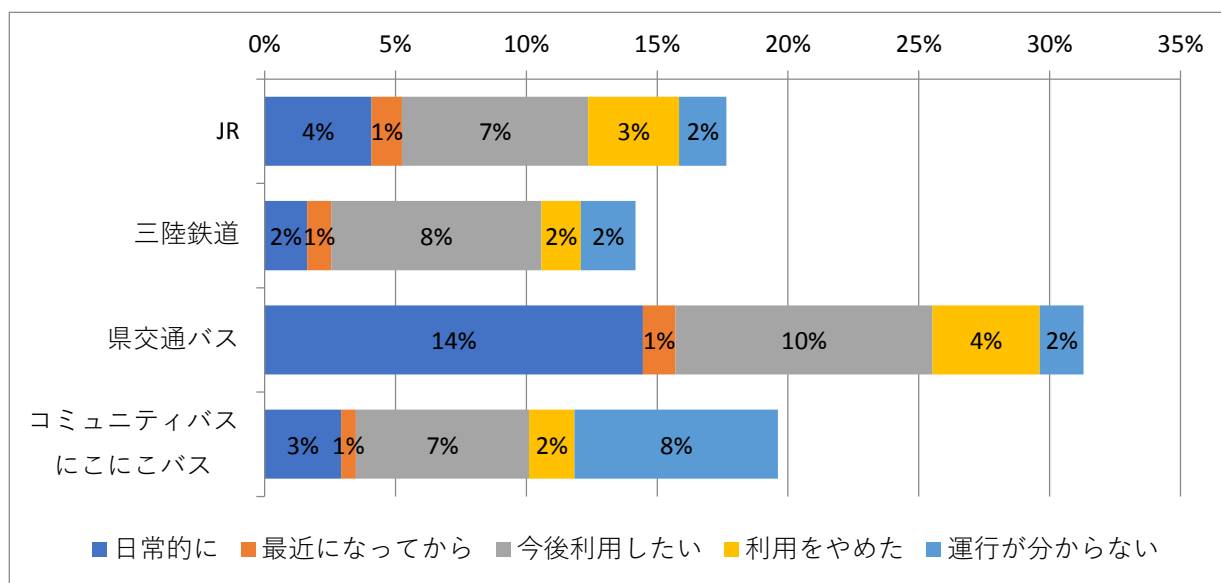


図 5-5 公共交通の利用意向

（６）公共交通に対する総合的評価（外出のしやすさの満足度）

満足しているかどうかについては「ふつう」が 42%を占めて多く、「あまり満足していない（26%）」と「満足していない（22%）」を合わせて約半数の市民が満足を感じていない状況となっています。「満足している（3%）」「やや満足（7%）」は合わせて 1 割にとどまります。

年齢で大きな違いは見られませんが、地区別にみると、本庁管内は約 2 割が満足しているのに対して、唐丹や栗橋では満足していない割合が 6 割を超えて多くなっています。

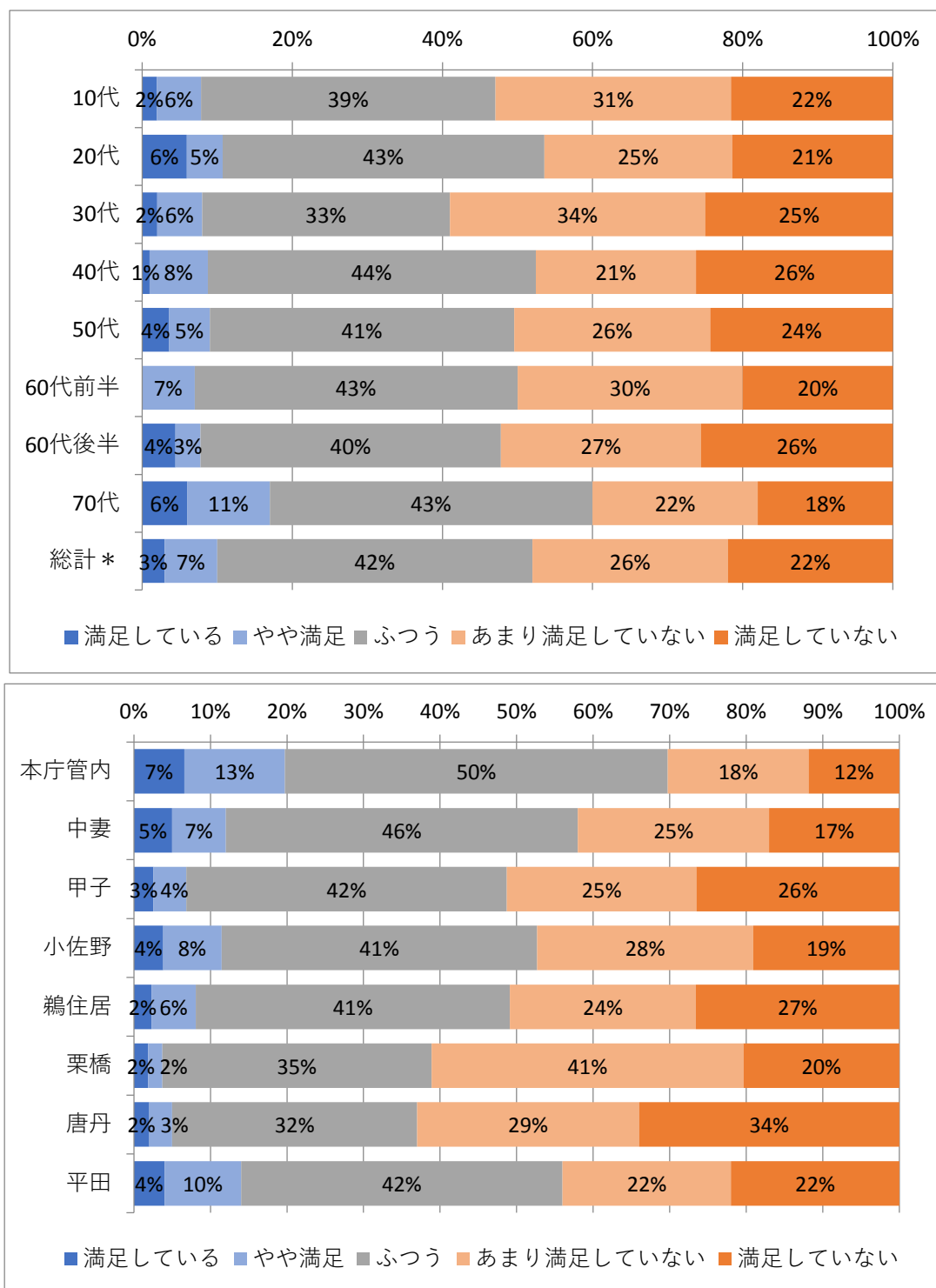


図 5-6 公共交通の満足度

（７）優先すべき改善策

「バスからバスへの乗り継ぎをよくする」を１位に上げている人が最も多く、次いで「交通が不便な地域の外出環境を改善する」が多くあげられました。年齢と地区によって優先順位は違いがみられ、幹線バスが運行する地区では、「バス停環境」が最も多くなっていますが、郊外部では「バス⇄バスの乗継」、「バス⇄鉄道の乗継」「交通不便地域対策」が多くあげられました。

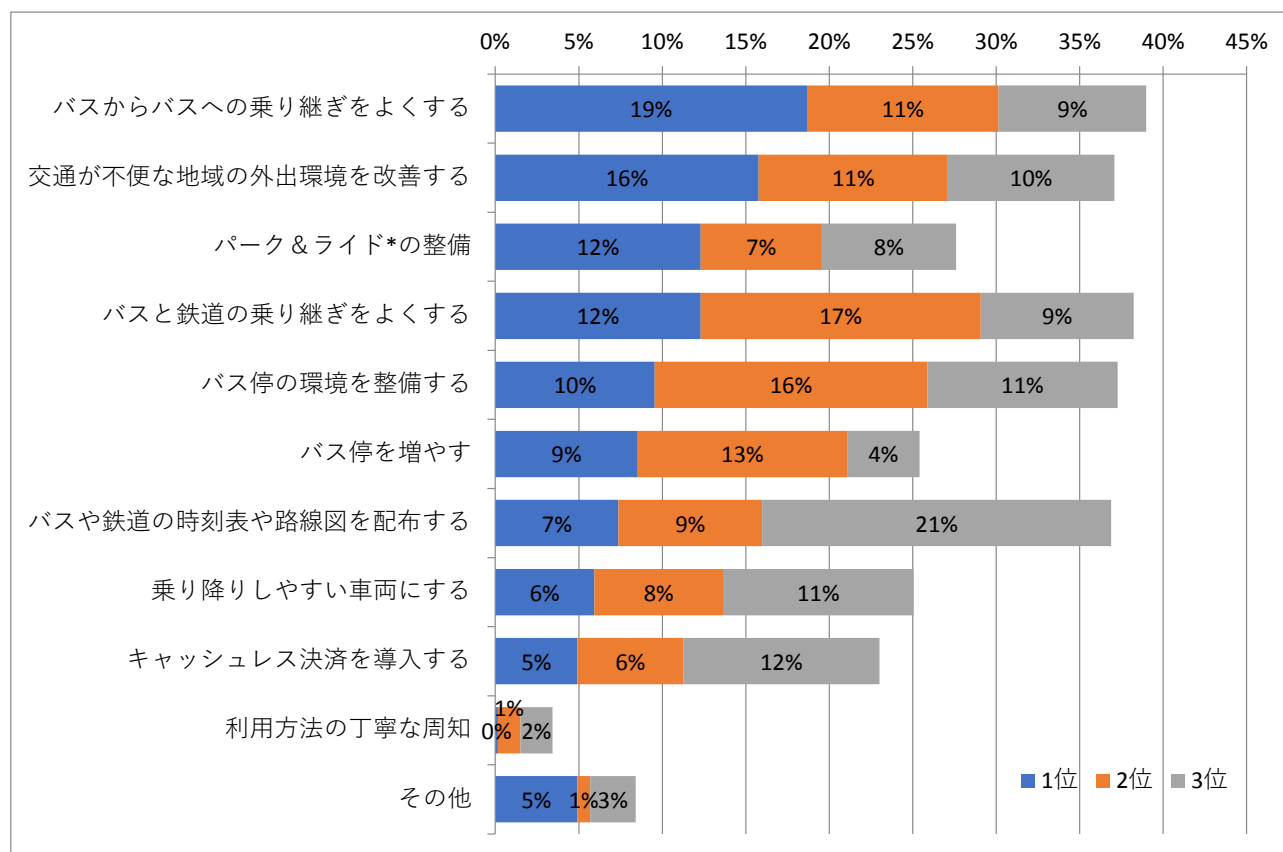


図 5-7 優先すべき改善策

注：「パーク＆ライド」とは鉄道駅やバス停等に駐車場を整備し、乗り換えによる利用促進の取り組み。

表 5-2 地区別の改善すべき優先策（1～3位）

年齢	1 位	2 位	3 位
本庁管内	バス停環境	時刻表配布	乗りやすい車両
中妻	バス停環境	パーク＆ライド	不便地域対策
甲子	バス停環境	パーク＆ライド	不便地域対策
小佐野	不便地域対策	バス停環境	バス停を増やす
鶴住居	バス⇄バス乗継	不便地域対策	バス⇄鉄道乗継
栗橋	バス⇄バス乗継	バス⇄鉄道乗継	不便地域対策
唐丹	バス⇄バス乗継	バス⇄鉄道乗継	不便地域対策
平田	バス⇄鉄道乗継	不便地域対策	バス⇄バス乗継 パーク＆ライド

6. 前計画の評価と課題の整理

6-1 目標値に対する現状値

平成 29 年 3 月に策定された「釜石市地域公共交通網形成計画」で定めた目標値に対する現状値を把握、分析することにより、現在の地域公共交通の課題を再整理する。

基本方針 1 将来のまちの姿を見据えた持続可能な交通体系の構築

指標	H28	R2 目標値	R2 現状値	内容
①災害公営住宅等の公共交通カバー率(300m)	85.1%	100%	100%	復興公営住宅 1,316 戸に対して県交通バス、コミュニティバス、にこにこバスが対応。
②市民一人当たりのバス年間利用回数	18 回/年	19 回/年	14 回/年	年間乗車人数 447,785 人÷釜石市人口 32,247 人
③新しい交通サービス導入件数	2 件/年	5 件/年	4 件	北部、南部コミュニティバス、平田方面ににこにこバス(R1)、上小川地区乗合タクシー(R1)

基本方針 2 様々な交通手段が結び付き、利用者に「選ばれる」交通体系の形成

指標	H28	R2 目標値	R2 現状値	内容
④地域内交通の高齢者利用圏カバー率	67%	75%	90%程度	令和元年 6 月に北部、南部コミュニティバスの運行開始、平田方面のにこにこバスの運行を開始したことに伴い、ほぼ公共交通利用圏内。
⑤イベント等の観光二次交通導入件数	1 件/年	2 件/年	3 件/年	ラグビーワールドカップ 2019 開催時に、シャトルバス、パーク&ライド、ライナーバスの運行を行った。
⑥交通不便地域の解消率	50.2%	75.0%	90%程度	④と同じ

基本方針 3 多様な主体と協働・連携し、外出しやすい「交通まちづくり」の推進

指標	H28	R2 目標値	R2 現状値	内容
⑦地域協働事業の実施件数	0 件/年	1 件/年	1 件/年	地域内移動支援「まちまでタクシー」相乗り事業(大畑団地、R2.10～)
⑧地域との懇談会・検討会等の「考える場」の開催件数	0 件/年	1 件/年	13 件/年	地域会議 8 回、集落ヒアリング 5 回
⑨公共交通利用の満足度	-0.10 点	0 点	-0.57 点	満足 26 名、やや満足 51 名、ふつう 306 名、やや不満 193 名、不満 167 名

基本方針4 わかりやすく・使いやすい交通環境づくり

指標	H28	R2 目標値	R2 現状値	内容
⑩地域公共交通の認知度	91.4%	95.0%	95.0%	「運行が分からない」割合は県交通バス 2%、コミュニティバス、にこにこバスは 8%。平均 5%
⑪公共交通利用促進策の実施件数	3 件/年	5 件/年	6 件/年	①三陸鉄道観光パック ②バス停環境の整備 ③バスロケーションシステムの導入 ④「かまいしのりもの map」の作成 ⑤市役所内ノーマイカーデー ⑥支線部バス停ローマ字表記 (※次ページに詳細)

【評価と課題】

令和元年 6 月の幹線支線化に伴って、北部、南部コミュニティバスの運行開始、平田方面のにこにこバスの運行を開始したことにより、市内の交通不便地域は面的にはほぼ解消されました。また、利用促進に関する取り組みも目標以上に取り組みました。

しかし、全体的に便数が減少しているほかに、市街地への直通便が朝 1 便のみに限られるようになったことから市民一人当たりのバスの年間利用回数の減少や満足度が低下していると考えられます。

(参考)「公共交通利用促進策の実施状況」について (その 1)

【取り組み 1】三陸鉄道観光パック

三陸鉄道は様々な企画列車を運行しています。

1) サイクルトレイン (4/1~11/30)

追加運賃不要で自転車積み込める。

2) アサヒスーパードライ号 (6/22、23)

レトロ列車でアサヒスーパードライが飲み放題

3) レトロ列車しおさい号 (9/15、16)

矢絣着物に袴姿のアテンダント「ハイカラさん」が乗車し、車内でランチとスイーツを楽しむ。

4) 洋風こたつ列車 (12 月~2 月の土日) 他多数



資料：三陸鉄道 HP より

【取り組み 2】バス停環境の整備

H29…待合所 2 基、ソーラーバス停 2 基、ベンチ 3 台設置

R1…待合所 1 棟、ベンチ 4 台設置

R2…待合所 1 基設置



釜石中央バス停

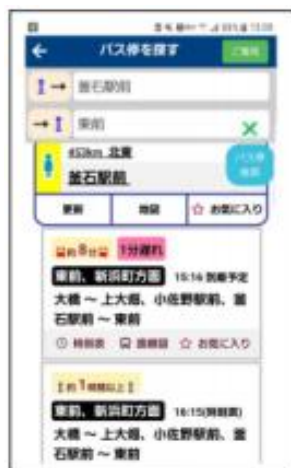


上平田バス待合所

(参考)「公共交通利用促進策の実施状況」について(その2)

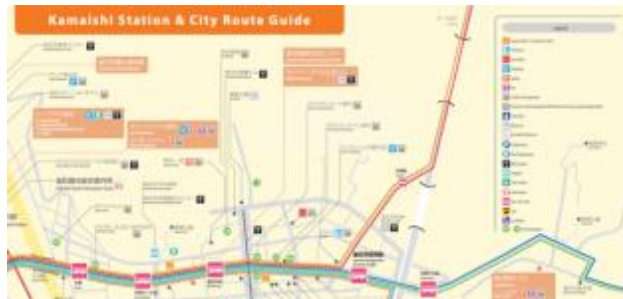
【取り組み3】バスロケーションシステムの導入

平成29年6月から、バスの運行や遅延の情報をスマートフォンで確認できるサービスが開始しています。



【取り組み4】「かまいしのりものmap」の作成

ラグビーワールドカップ2019を見据え、バス路線図等情報マップを多言語にて製作、配布しました。(25,000部)。



【取り組み5】市役所内ノーマイカーデー

釜石市独自の取り組みとして、マイカーでの通勤に代わって鉄道やバスなどの公共交通や自転車などで通勤することを推奨する取り組みを実施しています(毎年10月中の4日間)。

(実績) 取り組んだ職員人数

平成29年度 202人

平成30年度 208人

令和元年度 236人

【取り組み6】支線部バス停ローマ字表記

ラグビーワールドカップ2019の開催に合わせて、バス停時刻表にローマ字表記を行ったり、「かまいしのりものmap」に掲載した路線番号と連動した番号をバスに掲示するなどの取り組みを実施しました。



6-2 市民アンケートによる評価

公共交通のサービスに係る項目について、それぞれ 5 段階評価で満足度を聞いた結果、最も満足が高いのは「自宅や施設からバス停までの距離」で、次いで「バスの乗り心地」「バスの乗り降りのしやすさ」が続いています。

反対に不満が最も高いのは「運行時間帯・運行ダイヤ」で、次いで「公共交通同士の乗り継ぎのしやすさ」「幹線部の便数」となっています。

年齢別、地区別にみても満足と不満の項目は異なっています。最も不満が高いのは「ダイヤ」ですが、年齢別では 40～50 代、地区別では甲子、鵜住居で最も高くなっています。

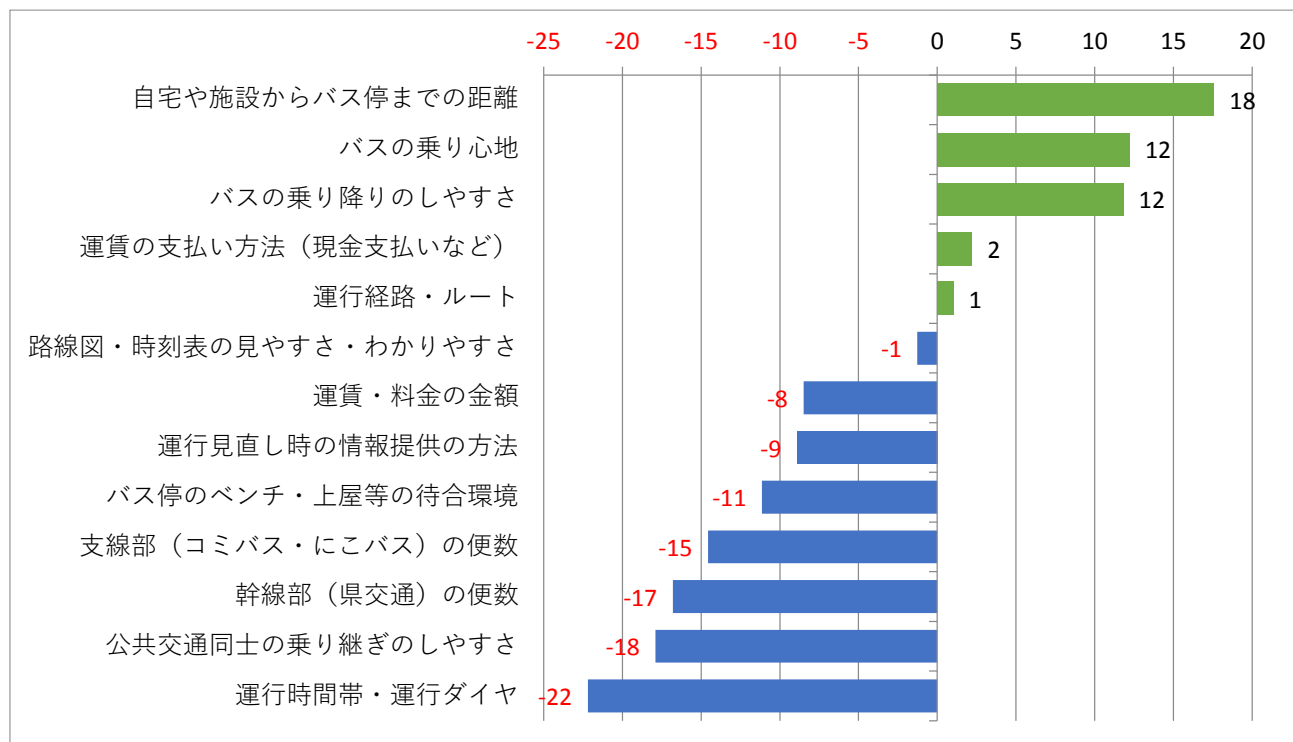


図 6-1 これまでの取り組みに対する評価や現状の評価

表 6-1 地区別の満足度が高い項目と不満が高い項目

地区	最も満足が高い	最も不満が高い
本庁管内	バス停距離	ダイヤ
中妻	乗り心地	乗り継ぎ
甲子	バス停距離	ダイヤ
小佐野	バス停距離	運賃
鵜住居	乗り心地	ダイヤ
栗橋	バス停距離	乗り継ぎ
唐丹	バス停距離	ダイヤ
平田	経路	支線便数・乗り継ぎ

6-3 地域公共交通の課題の整理

前計画の取り組みを踏まえ、現在の市民ニーズからみえる地域公共交通の問題点は以下の2点に整理されます。

(前計画の取り組みと市民ニーズからみえる問題点)

- 面的にカバーされるようになったが、満足度は低下した。
- その大きな要因としては、減便により運行ダイヤに対する不満が増えたことと、乗り継ぎの発生により乗り継ぎの利便性に対する不満が増えたことがあげられる。

さらに、釜石市の地域特性や社会的な変化も踏まえたとき、本計画で取り組むべき課題は以下のよう
に整理されます。

(釜石市の地域公共交通の課題)

(1) 地域公共交通の維持

鉄道や乗合バス、タクシーは市民生活にとっても都市構造にとっても欠かせない社会基盤（インフラ）といえます。しかし、人口の減少や社会的活性化の低下（会合の減少等）により、公共交通の運営環境は今後も厳しい状況が続くことが予想されます。それによって、交通事業者の労働環境の悪化やドライバー不足、車両の老朽化など様々な問題が発生しつつあります。

一方で、国の補助の終了により、市の財政負担は一層増大することが見込まれており、公共交通を維持していくこと自体が非常に困難な局面を迎えています。

そのような状況の中において公共交通を維持していくためには、なぜ公共交通が必要なのか、どのような場面でどのように利用できるサービスが必要なのかなど公共交通の意義を改めて整理した上で、限られた交通資源をより効率的、効果的に活用していく新しい仕組みの構築が必要です。

(2) 市内移動のネットワーク性の向上

釜石市は地形的な特性により、鉄道からバス、バスからバスなどの乗り継ぎを前提とした交通ネットワークが不可避です。乗り継ぎ型ネットワークは、一部には便数を増やすというメリットを増大できますが、一方では乗り継ぐことによる時間的、身体的負担を発生させます。そのため、利用者の高齢化を考慮すると、乗り継ぎによる運行の効率化と最低限の利便性の確保の再調整が重要になってきます。

乗り継ぎの利便性確保の方策としては、乗り継ぎ時刻の調整だけでなく、乗り継ぎ運賃の設定や商業施設に乗り継ぎ環境を隣接させる、屋根や街灯等待合環境の改善など多面的な取り組みが重要です。

(3) 買い物支援等社会の高齢化への対応

釜石市内では集落内の小規模な商店だけでなくスーパーの閉店もみられています。高齢化によりバス停まで歩けない、荷物を持ってバス停から自宅まで歩けないという状況が今後も進むこと、さらに高齢者ドライバーによる交通事故などが社会問題となっている中で、高齢の免許返納者が今後増えてくことを考えると、地域公共交通においても高齢者への対応はさらに求められます。

バス停を増やすなどドアツードア性を高めていくとともに、手押し車も一緒に乗れるような取り組み

をより丁寧に実施することによって、買い物難民と呼ばれるような事態を回避し、安心して自動車運転免許を返納できるような環境を作っていく必要があります。

（４）活力あるまちづくりへの寄与

安心して暮らし続けられる環境づくりは公共交通だけで実現できるものではなく、乗り継ぎ利便性向上の取り組み、公共交通の利便性向上も公共交通の改善だけで実現するには限界があります。まちが楽しくなければ、外出意欲も湧かないからです。

公共交通の利便性の向上とまちの活性化が好循環となるよう、観光２次交通への対応や IC カードの導入やキャッシュレス化による支払い方法の統合、企画パックなどの取り組みを積極的に進めていくことが重要となってきます。

7. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ

7-1 第六次釜石市総合計画（計画期間：令和3～12年度）

第六次釜石市総合計画において、公共交通は10ある重点施策のひとつとして位置づけられており、「地域の特性を踏まえた持続可能な交通体系の構築」が掲げられています。この重点施策の実現に向けては、市民の一条生活における移動実態・ニーズの変化に対応しながら、行政、交通事業者のみならず、企業や市民等と一体となった運営体制を検討していくことが目指されています。

また、基本目標「人と自然が共存し安心して暮らせるまち」において、バス路線の幹線支線を支える取り組みの推進、鉄道利用促進支援、みんなで支える公共交通の推進、交通安全の確保が位置付けられており、高齢者の交通事故防止対策のひとつとして自動車の免許返納促進などが掲げられています。

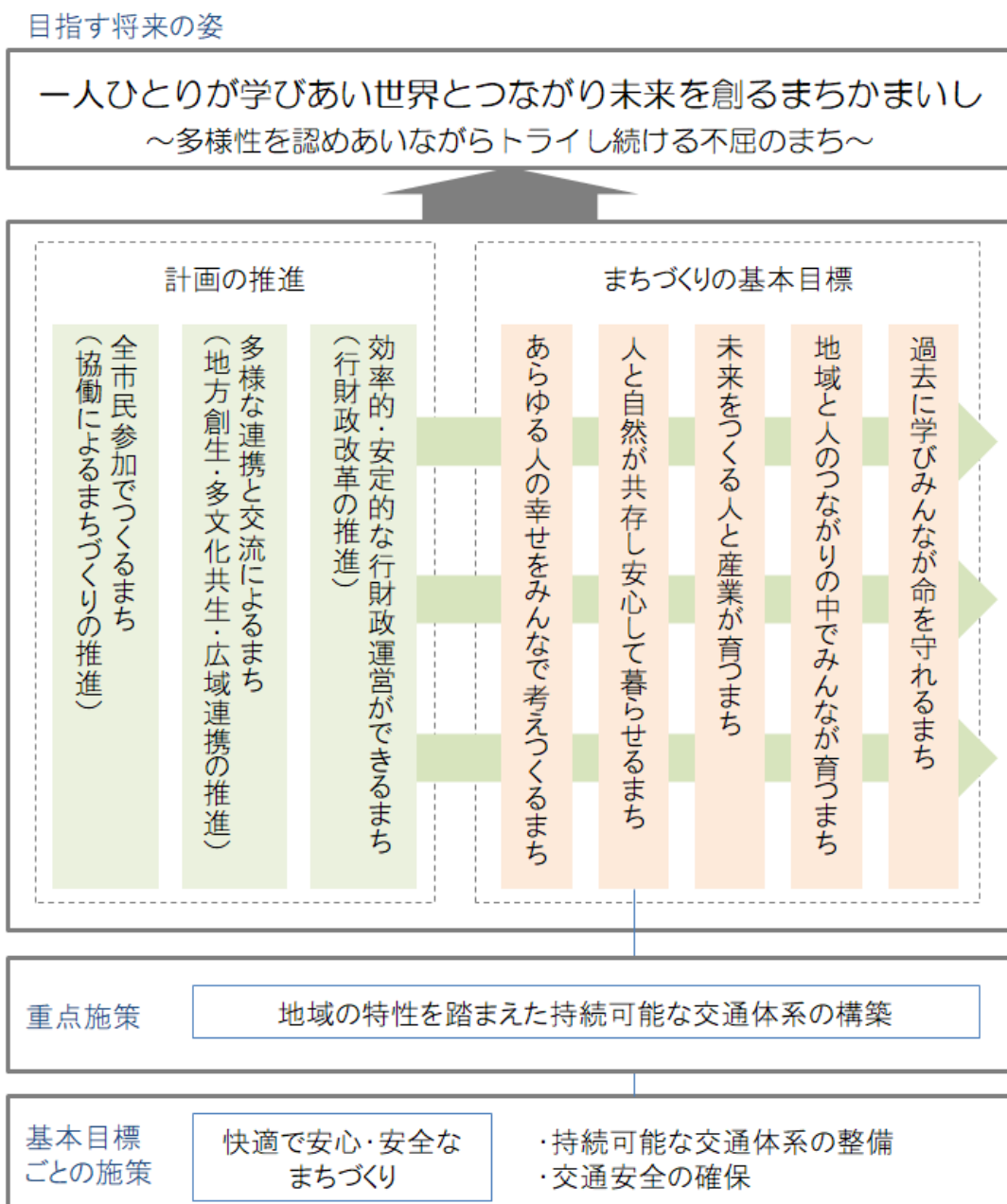


図 7-1 第六次釜石市総合計画における公共交通関連施策の位置づけ

7-2 都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月策定、平成 28 年 10 月一部改訂）

都市計画マスタープランにおいて、公共交通に関しては、JR 釜石線やバス交通を含めて、関連する施設のバリアフリー化や設備の快適化を進め、誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備・充実を図ることが目指されています。

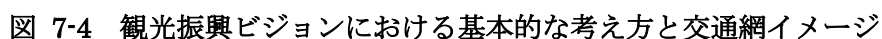
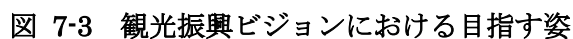
なお、都市計画マスタープランは令和 3 年度に策定予定であるため、適宜、整合を図りながら進めることとします。



図 7-2 都市施設等方針図

出典：「都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月策定、平成 28 年 10 月一部改訂）」より

釜石市観光振興ビジョンでは、目指す姿として「観光を通じた震災復興の実現」が掲げられ、その実現を支えるものとして「滞在交流型観光システム」の実現が目指されている。釜石市全域が生きた博物館（フィールドミュージアム）であり、釜石内の全域・隅々まで回遊するコースや体験プログラムの開発、釜石市への来訪呼びかけを行っていくことが示されている。



8. 目指す地域公共交通の基本理念と戦略

8-1 基本理念

釜石市の公共交通は、限られた平坦な土地構造という特性もあり、昔から市民の移動手段として大いに利用され、発展してきました。しかし、自動車の普及や人口減少、少子化により利用する人が少しずつ減り、さらに高齢化によって駅やバス停まで歩いて行けないなど市民のニーズに対応できない状況もみられるようになっていきます。

一方で、高齢者ドライバーによる自動車事故や身近な商店やスーパーの閉店等による買い物弱者などが社会問題となっている中、改めて地域公共交通の役割を見直す必要に迫られています。

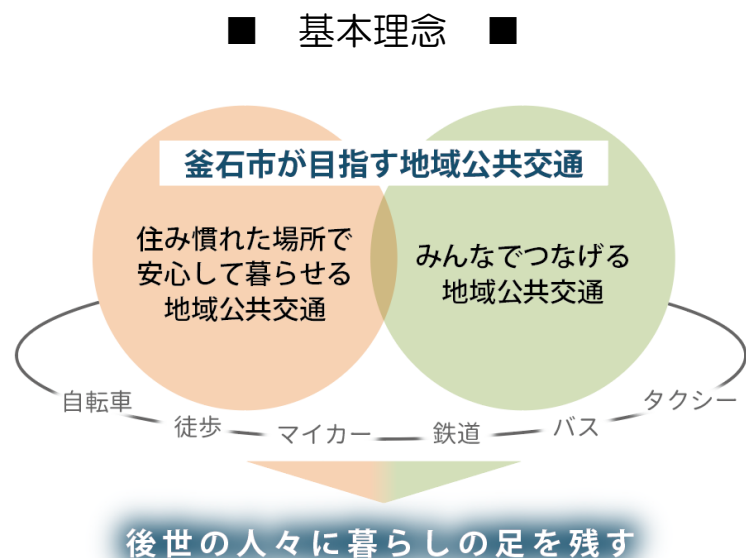
鉄道やバス、タクシーは、自家用車を持たない人や市外からの来訪者の移動手段としてだけでなく、釜石市に暮らす誰もが住み慣れた場所で安心して住み続けるために必要なものです。

市は、仮設住宅で暮らす被災者をはじめとした地域住民の生活の足の確保策として、震災後には被災者支援バスやオンデマンドバスを運行するとともに、平成 31 年 3 月には三陸鉄道リアス線の一貫運行開始を経営支援するなど、公共交通の維持確保を図ってきました。さらに、復興後の持続可能な公共交通のあり方を見据え、令和元年 6 月には、市内路線バスの幹線支線化を実施し、幹線部は通常料金に戻して岩手県交通が運行、支線部は市が委託するバスで運行するなど、役割分担を明確にしながら取り組んできました。

しかし、人口減少や少子高齢化が進む中で、整備された高規格幹線道路等の道路ネットワークを利用するマイカー利用者が依然として多く、公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、バスや鉄道を利用しにくい交通不便地域における高齢者や交通弱者・買い物弱者の足の確保も課題となっています。

次世代までバスや鉄道、タクシーといった地域公共交通機関を維持していくためには、地域の暮らしや移動特性に柔軟に対応した多様な交通サービスのネットワーク（バスの幹線支線化等）を交通事業者や市だけでなく、市民や企業・団体等が、お互いの役割を理解し、協力して実現するとともに、住民の主体的参加を得た新たな取り組みが必要です。

このことから、市民一人ひとりが、本市の地域公共交通は「住み慣れた場所で安心して暮らせる地域公共交通」であることを理解し、そのために「みんなでつなげる地域公共交通」として釜石市の地域公共交通を実現することにより、後世の人々に暮らしの足を残していくことを基本理念とします。



8-2 目指す地域公共交通ネットワークの姿

限られた交通資源と財源の中で基本理念を実現させるために、目指すべき地域公共交通のネットワークとして、都市機能と生活機能を備えた交流交通拠点（交通結節点）と地域を結ぶ幹線交通と支線交通を維持していくことを目指します。

幹線交通は、便数の確保や利用促進を図り、支線交通については、釜石市街までの直通便を改善して1往復とすることで住民の利便性を向上させるとともに、今後支線交通における新たな取り組みに対して住民に主体的に参画してもらうことにより、運行を維持していきます。

■ 目指す地域公共交通ネットワークと機能 ■



表 8-1 地域公共交通を形成する拠点と交通の役割

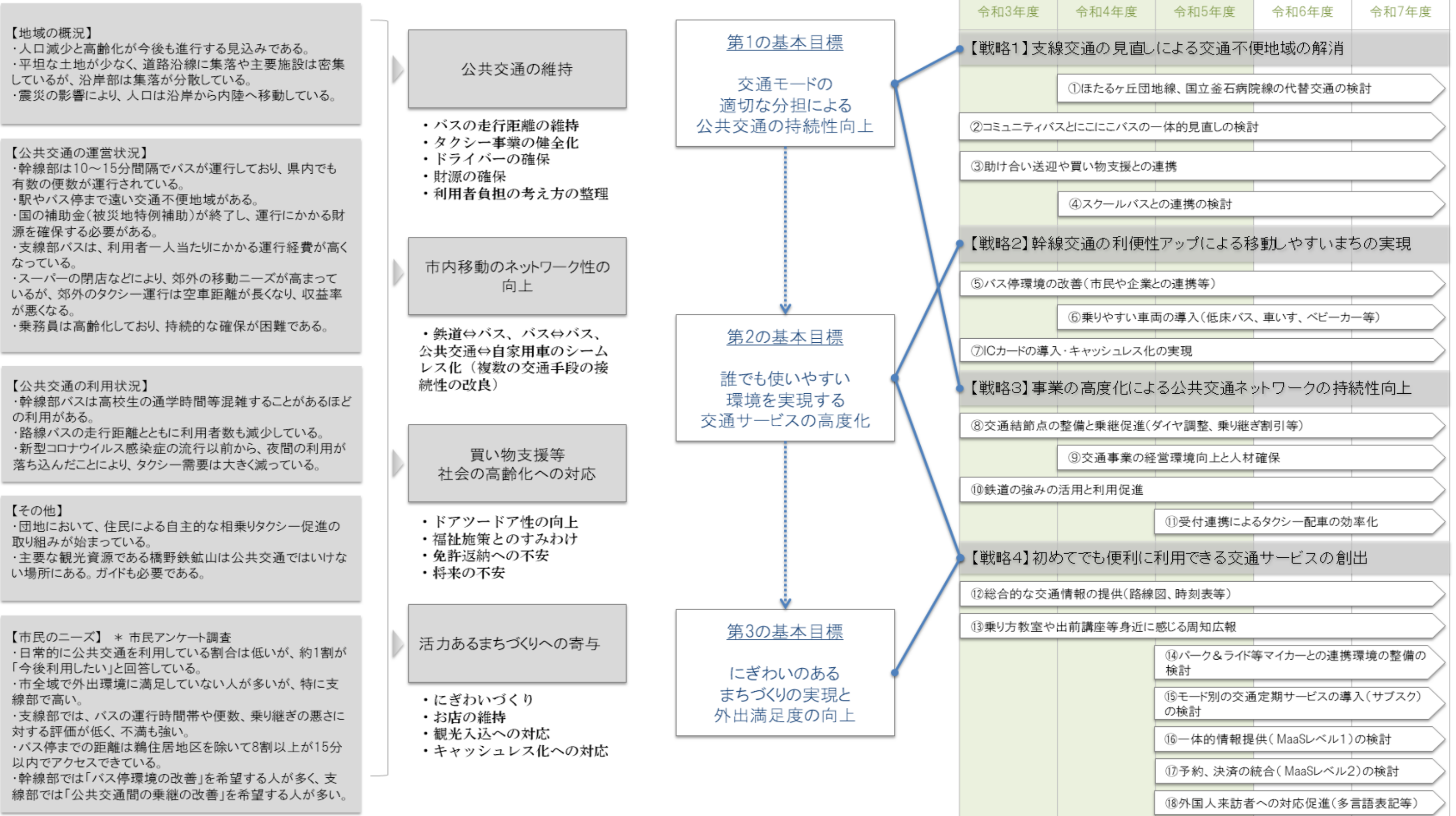
拠点と交通	果たす役割（維持方策）		（重視する利便性）
幹線交通	周辺市町村を結ぶ広域的交通、および交通交流点を結ぶ拠点間交通		便利に感じられる程度の【便数】確保
支線交通	直通便	市民生活を送る上で必要な最低限の移動確保	最低1日1往復の【直通便】の確保
	地域便	身近な生活機能を満たすとともに地域内の交流促進	地域の実態に応じた【ドアツードア性】の向上
交流交通拠点（交通結節点）	都市機能や生活に必要な機能があり、人々が行き交う拠点。来訪者の窓口ともなる。		

8-3 基本目標と戦略

基本理念を実現するために、3つの基本目標と4つの戦略を組み立て、目指す地域公共交通ネットワークの着実な実現に取り組みます。

基本理念 “住み慣れた場所で安心して暮らせる地域公共交通” “みんなでつなげる地域公共交通”

現 状 → 課 題 → 基本目標 → 戦略と取組の方向性



8-4 目標指標

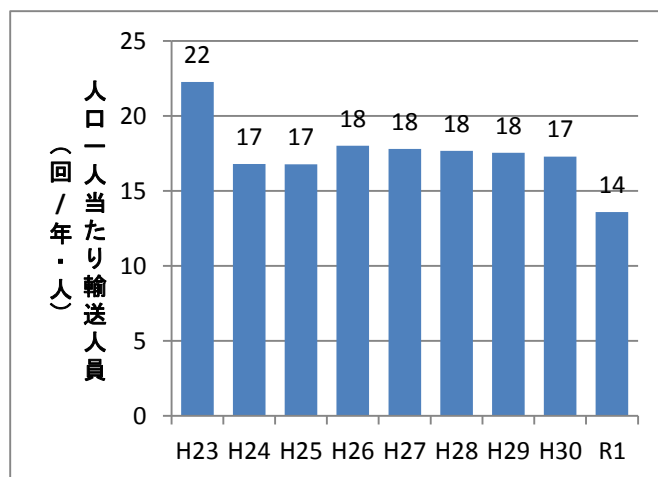
基本理念に基づいて目指す地域公共交通ネットワークの実現を推進するために、基本目標ごとに目標指標を設定します。目標指標は、取り組みの実施状況とその効果を誰もが分かりやすく把握できるようにすることで、着実な実現を目指すものです。目標指標は、市民に対して分かりやすいこと、数値による把握が経年的にできることを踏まえて設定しました。

また、毎年把握でき、目標指標を補足するモニタリング指標も設定します。

基本目標 1 交通モードの適切な分担による公共交通の持続性向上

目標指標	1. 市民一人当たりの乗合バスの年間利用回数 ・市町をまたぐバス路線を除く乗合バス年間輸送人員/12月末人口	R1 現状値 14 回/年・人 (参照:39 ページ)	R7 目標値 18 回/年・人
	2. 主要鉄道駅の1日平均乗車人数 ・JR 釜石線(釜石駅)、三陸鉄道(5駅)の合計 (JR1 駅:262 人、三陸鉄道 5 駅:345.2 人)	R1 現状値 607 人/日 (掲載:表 3-2)	R7 目標値 650 人/日
モニタリング指標	①市内乗合バスの年間輸送人員 ・市町村をまたぐバス路線を除く乗合バスの年間輸送人員	R1 現状値 <u>447,785 人/年</u> (掲載:図 3-5)	
	②市内を走行する乗合バスの年間走行距離 ・市町村をまたぐ路線を除く乗合バスの年間走行距離	R2 現状値 <u>639,761 km/年</u> (掲載:図 3-4)	

【目標指標 1】市民一人当たりのバス年間利用回数



(内訳表)

年度	年間輸送人員	釜石市人口	人口一人当たり
H23	843,337	37,909	22
H24	629,661	37,492	17
H25	619,029	36,940	17
H26	656,365	36,439	18
H27	638,032	35,846	18
H28	622,702	35,271	18
H29	608,017	34,661	18
H30	585,060	33,842	17
R1	447,785	32,986	14

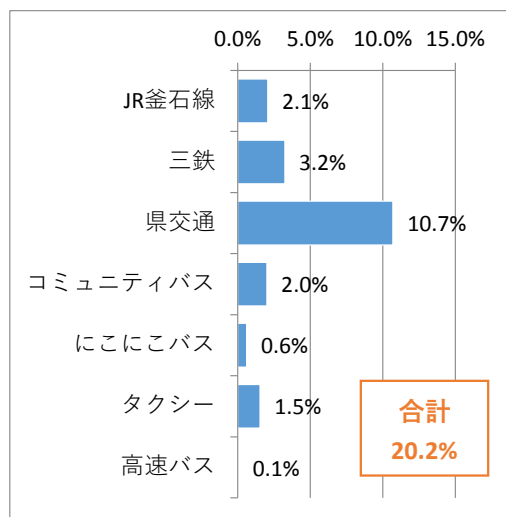
注:市町をまたぐ路線(高速バス、盛岡釜石線、赤浜線、浪板線)を除く全路線。コミュニティバス、にこにこバスを含む。

基本目標2 誰でも使いやすい環境を実現する交通サービスの高度化

目標指標	3. 乗り継ぎ利用率 <ul style="list-style-type: none"> 市内を走行するバス利用者の鉄道やバス等への乗り継ぎ利用割合 利用実態調査により把握する 	R2 現状値 20.2% (下図参照)	R7 目標値 25.0%
	4. 公共交通を日常的に利用している割合 <ul style="list-style-type: none"> JR、三陸鉄道、県交通バス、コミュニティバス、にこにこバス、タクシーを利用している割合 市民アンケート調査により把握する 	R2 現状値 通勤 6% 通学 46% 通院 19% 買い物 10% (掲載：図 5-4)	R7 目標値 通勤 10% 通学 50% 通院 25% 買い物 15%
モニタリング指標	③公共交通の維持にかかる市の負担額 <ul style="list-style-type: none"> 市町村をまたぐバス路線を除く乗合バスに対する市の負担額 	R1 現状値 <u>68,643 千円/年</u> (掲載 図 3-6)	
	④市が負担している乗合バスの収支率 <ul style="list-style-type: none"> 市が負担をしている乗合バスの収支率(運賃収入/運行経費)を路線毎に求めた値 	R1 現状値 <u>総計 14%</u> (掲載 下図)	

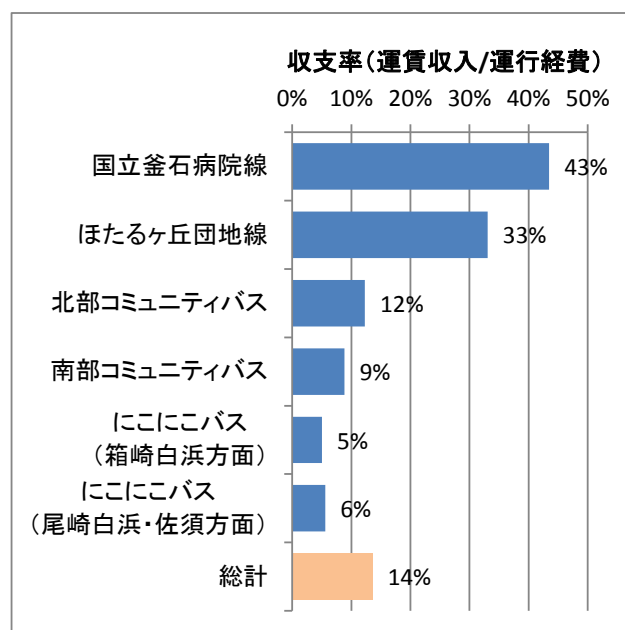
【目標指標 3】 乗り継ぎ利用率

(乗り継ぎ先)



資料：令和2年8月実施の利用実態調査より

【モニタリング指標④】 乗合バスの収支率



注：R1.6～R2.3 までの実績を 12 ヶ月に拡大した値

基本目標3 にぎわいのあるまちづくりの実現と外出満足度の向上

目標指標	5. 外出環境の満足度 (公共交通に対する総合的評価) ・「満足」「やや満足」の割合の合計 ・市民アンケートにより把握する	R2 現状値 10% (下図参照)	R7 目標値 15%
モニタリング指標	⑤自動車運転免許返納者数 ・釜石警察署への問い合わせにより把握する	R2 現状値 <u>182 人/年</u> (下図参照)	
	⑥観光客の来訪手段割合 ・宿泊施設等におけるアンケート調査等で把握	(現在未把握)	

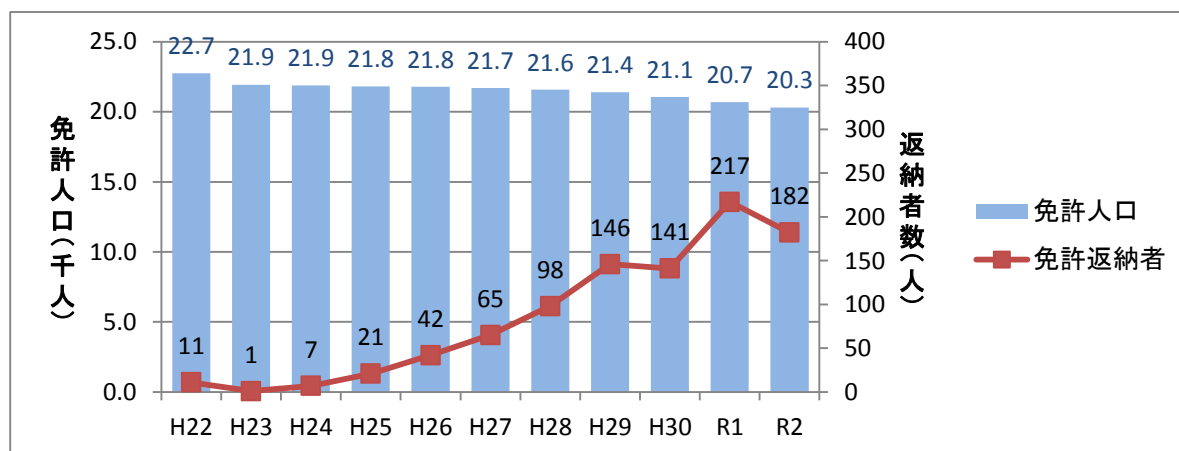
【目標指標 5】外出環境の満足度

「現在の釜石市の公共交通に対する総合的な評価
(外出のしやすさに満足しているか)」

項目	H26	R2	R7
満足している	5%	3%	15%
やや満足している	12%	7%	
ふつう	59%	41%	
あまり満足していない	19%	26%	
満足していない	6%	22%	
回答者数	100%	100%	

注：R2は年齢補正済み

【モニタリング指標⑤】自動車運転免許返納者数



注：釜石警察署調べ、各年12月末

8-5 戦略と事業

【戦略1】支線交通の見直しによる交通不便地域の解消

① ほたるヶ丘団地線、国立釜石病院線の代替交通の検討

背景・目的	✓ 利用者が減少している。 ✓ 利用ニーズに合った新しい運営運行方法への移行により、公共交通の持続性を確保する必要がある。 ✓ 幹線バスと並行して運行されているため、幹線バスやタクシーとの役割分担にも留意する必要がある。			事業主体	◎市 ○市民 ○交通事業者
事業概要	<p>■ほたるヶ丘団地線…定時定路線運行の維持と利用促進に取り組む。</p> <p>1 便平均 15 人を超える便があること、地形的にも道路沿線に住宅が立地していること、他の系統が利用できない小川～ほたるヶ丘団地の利用が多いことから、定時定路線運行の乗合バスが適している。今後も、中型バス以上の車両での定時定路線運行を維持することが望ましい。小川～ほたるヶ丘団地間はフリー乗降区間であることの周知等利用促進に取り組む。</p> <p>■国立釜石病院線…予約型乗合タクシー等への転換を検討する。</p> <p>釜石市街地から上中島に立地する企業への通勤者が全体の約半数を占めており、この路線しか利用できない区間での利用は少ない。病院施設を結ぶ路線であるため、今後も維持していく必要があるが、予約型乗合タクシーの導入等利用実態に即した運行方法の見直しを行う。</p> <p>なお、予約型乗合タクシー等の導入に当たっては、交通モードに合わせた適正な価格調整に配慮する。</p>				
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	—	(国立釜石病院線代替) 予約型乗合タクシー の運行方法検討	4月～本格運行	(継続)	(継続)

注：「事業主体」の「◎」は主となる担い手、「○」は協力する担い手（以下同）

② コミュニティバスとにこにこバスの一体的見直しの検討

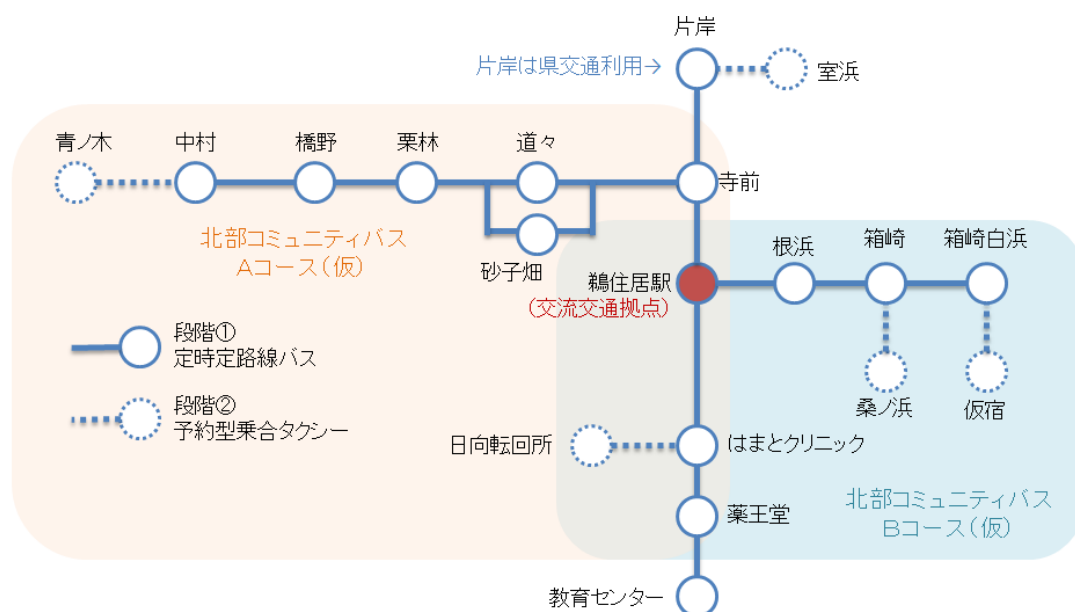
背景・目的	<div>✓ 釜石市街までの直通便の利用は多いが、それ以外では利用の少ない便が多く、利用者一人に係る運行経費が大きい。</div> <div>✓ 帰りも釜石市街からの直通便を1便でもいいのであったらいいというニーズが多い。</div> <div>✓ にこにこバスは令和2年4月から予約制を改め、定時定路線運行とし、歓迎する声もあるが、自宅そばで乗り降りしたいという声もある。</div>				事業主体	◎市 ◎交通事業者 ○市民
事業概要	<div>■コミュニティバスとにこにこバスを一体的に見直す。</div> <p>北部、南部ともに、現在のコミュニティバスとにこにこバスの利用実態を踏まえ、全体的な運行見直しを行う。</p> <div>■1日1往復の釜石市街地への直通便を設ける。</div> <p>通院や買い物等のニーズに対応した1往復の直通便を設ける。それに対応して便数及び料金も再度見直す。</p> <div>■利用の少ない区間は予約型乗合タクシー等に段階的に切り替え、運行の効率性を高める。</div> <p>予約制に移行するバス停では、自宅の最寄りでの乗降を実現するなど利便性の代替に配慮し、運行方法を見直す。(下記、「段階的なサービス水準イメージ」を参照)</p> <div>■交通事業者協力型空白地有償運送制度の導入を検討する。</div> <p>市街地から遠く、交通事業者による運行が困難なエリアにおいては、空白地有償運送制度を活用した運行を検討する。ボランティアドライバーを募り、予約受付や配車管理の運営に関してはタクシー事業者が担うことにより、運行の効率性や安全性を確保する。</p> <div>■運営の安定化や車両の適正な更新を実現するために複数年契約を実現する。</div> <p>現在は単年度ごとの運行委託を行っているが、安定的な乗務員の確保と車両の更新を実現するために、複数年契約に移行する。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	運行方法検討 12月頃実証運行	4月～本格運行	交通事業者協力型 空白地有償運送制 度の導入検討	(継続)	(継続)	

■段階的なサービス水準イメージ

段階	1便平均乗車数の目安	運行日	便数	運行範囲
段階① 定時定路線バス	1便当たり4人以上	毎日運行	1日4往復程度	最寄り交流交通拠点まで(1日1往復は釜石市街まで直通便)
段階② 予約型乗合タクシー	1便当たり3人以下 0人の頻度が50%未満	週に1～2日	1日1～2往復程度	最寄りバス停か最寄り生活施設まで
段階③ 個別送迎	1便当たり3人以下 0人の頻度が50%以上	月2回程度	1日1往復	同上

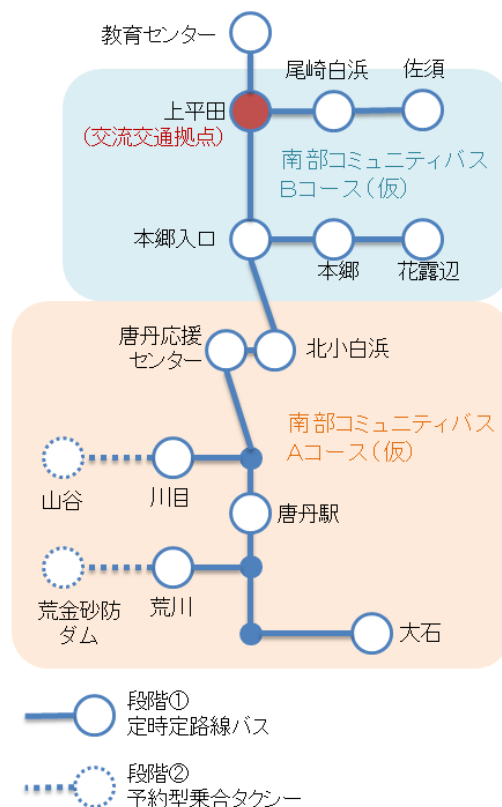
■北部の支線交通の運行イメージ案

- 中村～鵜住居駅～薬王堂までをAコース（仮称）、箱崎白浜～鵜住居駅～薬王堂までをBコース（仮称）として、それぞれ定時定路線型の運行を行う。
- 三陸鉄道および県交通バス（赤浜線、浪板線）と接続させるように運行時刻を設定する。
- 現在はバス停のない薬王堂もコースに追加する。
- 人口や利用状況を考慮して、段階②予約型乗合タクシーへの移行を住民とともに検討する（青ノ木、室浜、桑ノ浜、仮宿、日向など）。さらに利用が減少した場合は、個別での送迎（タクシー運賃補助等）を検討することとする。



■南部の支線交通の運行イメージ案

- 上平田～唐丹～荒川・大石までをAコース(仮称)、尾崎白浜～上平田～花露辺までをBコース(仮称)として、それぞれ定時定路線型の運行を行う。
- 県交通バス(平田ニュータウン線)と接続させるように運行時刻を設定する。
- 人口や利用状況を考慮して、段階②予約型乗合タクシーへの移行を住民とともに検討する(山谷、荒金など)。さらに利用が減少した場合は、個別での送迎(タクシー運賃補助等)を検討することとする。



③ 助け合い送迎や買い物支援との連携

背景・目的	✓ 交通不便地域があるが、乗合タクシーや通常のタクシー等で対応しようとしても効率性には限界があり、一人当たりにかかる運行費が大きくなってしまう。 ✓ タクシー乗務員の確保難など、対応が難しい面もある。				事業主体	◎市民 ◎交通事業者 ○市
事業概要	■『住民自治型乗合タクシー（仮称）』の導入を検討する。 ①、②の事業の検討状況を踏まえ、なお交通不便が解消されないエリアにおいて、「住民自治型乗合タクシー（仮称）」の導入を住民とともに検討する。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	実態把握 導入検討	実証運行 →本格運行	（継続）	（継続）	（継続）	

■『住民自治型乗合タクシー（仮称）』の運行イメージ

対 象	定時定路線型の乗合バスのバス路線から概ね 500m 以上離れた集落
運営主体	自治会等
運行者	タクシー事業者等に運行を依頼
運行範囲	最寄りバス停まで、もしくは当該地区の地区内
補助想定	週1回、1往復程度 年間の補助額推計（片道 1,500 円×2 回×52 週＝156,000 円）

（住民が主体となった乗合タクシーの参考となる事例）

- 1) 岩手県北上市内各地区「地域内交通」
- 2) 山口県山口市「地域住民主体で運行しているコミュニティタクシー」
- 3) 石川県金沢市「地域住民が主体となって運行する地域内交通」 他

④ スクールバスとの連携の検討

背景・目的	✓ 児童・生徒数の減少が見込まれる。 ✓ 児童生徒の通学に乗合バスを活用することにより、バス路線の持続性が高められる可能性がある。				事業主体	◎市 ◎教育委員会 ◎学校 ○交通事業者
事業概要	■スクールバスの運行状況とコミュニティバス等の運行状況を常に共有し、連携の可能性を検討する。 児童生徒数の将来的な見込みを踏まえ、児童生徒と一般乗客の移動ニーズ（方向や時間）が重なるケース等の検討を担当部局が連携して取り組む。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	実態把握 導入検討	（必要に応じて） 実証運行	（継続）	（継続）	

【戦略2】幹線交通の利便性アップによる移動しやすいまちの実現

⑤ バス停環境の改善（市民や企業との連携等）

背景・目的	✓ 国道沿線のバス停を中心に上屋の設置等バス待ち環境の改善に対するニーズが高い。				事業主体	◎企業・団体 ◎市 ○市民
	✓ 公共交通の利便性の向上に関してバス停環境は重要である。					
事業概要	■バス停環境の改善や向上が期待されるバス停のリスト化を行う。					
	乗降人数の多いバス停や、現在上屋やベンチ等が整備されていないバス停等、バス停環境の改善が必要なバス停をリストアップし、優先順位をつける。					
	■バス停周辺の企業や団体等に対して、支援協力を呼びかける。					
	バス停周辺の企業や団体等に支援協力を呼び掛ける。企業や団体等の協力に対するインセンティブ（誘因）の仕組みを検討する。					
	また、県産材を活用したバス待ち環境の整備等にも積極的に取り組む。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	バス停のリスト化・ 県産材活用による環境整備		支援協力の呼び かけ・整備	（継続）	（継続）	

■バス停環境の改善に関する取り組み事例

- 1) 山口県山口市「公共交通待合環境整備事業補助」
- 2) 埼玉県所沢市、深谷市「バス待合所の登録制度」
- 3) 埼玉県東秩父村「高校生による間伐材のベンチ制作」
- 4) 埼玉県東松山市「住民（自治会）との連携によるバス待ち空間の確保」 他



堀耳鼻咽喉科眼科医院が医院前のバス停そばに整備したバス停ベンチ（釜石市役所前）



参考となる事例集（関東運輸局）

⑥ 乗りやすい車両の導入（低床バス、車いす、ベビーカー等）

背景・目的	✓ ベビーカーだけでなく、高齢化により手押し車等も載せやすいスロープ付き低床バスの導入に対するニーズが高まっている。				事業主体	◎交通事業者 ○市
事業概要	■低床バス等の購入促進 国や県の補助事業を活用し、適宜車両を更新していく。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	随時実施	（継続）	（継続）	（継続）	

⑦ ICカードの導入・キャッシュレス化の実現

背景・目的	✓ インバウンドの増加やコロナ対策としてもキャッシュレス化は急速に普及している。 ✓ 市内のバス事業者では今後ICカードの導入を予定している。				事業主体	◎交通事業者 ○市
事業概要	■乗合バス車両へのICカード導入と他の交通モードの連携 バス事業者ではICカードの導入を予定している。それに合わせて、鉄道やコミュニティバス等でも利用できる方策を検討する。 ■キャッシュレス化への対応検討 電子マネーに対応し、キャッシュレス化を進めるとともに、コミュニティバスやにこにこバスにおいては回数券等も検討する。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	キャッシュレス導入検討	回数券導入検討	ICカード導入 キャッシュレス導入 回数券導入	（継続）	（継続）	

【戦略3】事業の高度化による公共交通ネットワークの持続性向上

⑧ 交通結節点の整備と乗継促進（ダイヤ調整、乗り継ぎ割引等）

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 支線部を中心に、乗り継ぎ利便性の向上に対する要望が高い。 ✓ 特に、バスからバスへの乗り継ぎニーズが高いことから、これを中心に乗り継ぎダイヤを見直す。 ✓ 一方で、鉄道とバスの両方を利用できる地域もあるが、乗り継ぎ率や利用率は低く、十分活用されていない。 				事業主体	◎交通事業者 ◎市
事業概要	<p>■コミュニティバス・にこにこバスのダイヤの見直しによる乗り継ぎ利便性の向上 ニーズの高いバスからバスへの乗り継ぎに配慮したダイヤの見直しを行う。</p> <p>■交通結節点である交通交流拠点の乗り継ぎ環境を整備する</p> <p>交通結節点のうち、特に重要な交通交流拠点である鶴住居駅周辺と上平田バス停は、バス待ち環境の改善に対するニーズが出されている。鶴住居駅については付近に屋内の待合空間はあるものの「店舗の一部で入りにくい」という声が聞かれる。上平田バス停バス待合所については「夏暑く、冬寒い」という声が多い。店舗からの距離などの改善も必要。</p> <p>また、将来的には西部地区を新たな交通結節点とする交通ネットワークを構想する。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	対策の検討 ダイヤの見直し	対策の検討	対策の実施	(継続)	(継続)	

⑨ 交通事業の経営環境向上と人材確保

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 乗務員の高齢化や人材不足が深刻である。 ✓ 交通事業者の経営環境は新型コロナウイルス感染症等により厳しい状況であることから、市や他企業等も協力した積極的な支援が必要である。 				事業主体	◎交通事業者 ○市
事業概要	<p>■人材確保や労働環境の向上への取り組み検討</p> <p>他地域では様々な取り組みがすでに実施されている例があることから、釜石市への適用可能性等の検討を行い、多様な関係機関の協力連携により実施する。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	対策の検討	対策の実施	(継続)	(継続)	

■交通事業従事者の人材確保に関する取り組み事例

- 1) ドライバー表彰事業【市民主導で実施することが期待される】
 - ・ 利用者が選ぶ優秀ドライバー表彰
- 2) 女性ドライバー雇用促進【交通事業者主導】
 - ・ 短時間勤務交番づくり、女性が働きやすい車内環境づくり（専用休憩所、トイレ等）
- 3) バス・タクシー運転体験会の開催、短期のお試し乗務体験【市の積極的支援が期待される】
 - ・ 市内事業者合同説明会、運転体験等

⑩ 鉄道の強みの活用と利用促進

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 釜石市内には鉄道が2路線運行しているが、鉄道の利用率は低い。特に、高校生等による定期利用が少ない。 ✓ 一方で、さまざまな企画列車の運行が行われており、観光交通や観光資源としての役割が期待される。 				事業主体	◎交通事業者 ◎市
事業概要	<p>■高校生による鉄道ワークショップ等の開催</p> <p>鉄道の主な利用者として期待される高校生らに対してアンケート調査を行うとともに、る鉄道ワークショップ等を開催し、鉄道のニーズの把握や利用可能性のアイデアを集める。</p> <p>■鉄道とバスの補完的な関係づくり</p> <p>共通乗車券や定期券の発行等により、時間帯で乗り分けるなど補完的な関係を作ること、交通全体の利便性を高め、利用を促進することを検討する。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	学生アンケートの実施	対策の検討	対策の実施	(継続)	(継続)	

⑪ 受付連携によるタクシー配車の効率化

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市内には、タクシー事業者が点在している。 ✓ それぞれ営業時間帯が異なっているため、相互配車により補完できる可能性がある。 ✓ また、受付を連携させることで、各社の受付にかかるコストを削減する可能性もある。 				事業主体	◎交通事業者
事業概要	<p>■受付センターの設置検討</p> <p>それぞれの経営状況を踏まえ、受付センターを一本化した時の費用対効果を検証し、導入を検討する。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	—	受付センターの設置検討	導入	(継続)	

【戦略4】初めてでも便利に利用できる交通サービスの創出

⑫ 総合的な交通情報の提供（路線図、時刻表等）

背 景 ・ 目 的	✓ 釜石市内には鉄道、バス、タクシーと様々な交通事業者と多様なモードがあるが、それらを包括した路線図や時刻表等の広報ツールはない。				事業主体	◎市
事業概要	■「釜石市総合交通情報（仮称）」の発行 鉄道や乗合バス、コミュニティバス等の路線図や、それぞれの運行時刻、タクシーの営業時間や受付番号等が一体となった情報ツールを作成し、可能な範囲で毎年、全戸に配布する。 また、インターネット等での発信にも対応するとともに、岩手県交通が平成 29 年度から県内で初めて本市で実施した、バス位置確認システム「バス予報」や三陸鉄道が令和 2 年から配信を開始した「さんてつアプリ」の活用も推進する。					
事業期間	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	
	既存アプリの活用	対策の検討	総合交通情報の製作と発行	（随時更新）	（継続）	

⑬ 乗り方教室や出前講座等身近に感じる周知広報

背景・目的	✓ 公共交通の利用者は今後も高齢化が予想されるため、紙媒体やインターネット等での発信だけではなかなか利用や免許の返納に結び付きにくい。 ✓ そのため、「出前講座」により直接バスの乗り方や情報を伝えたり、「乗り方教室」の開催等の丁寧な取り組み必要である。				事業主体	◎市 ◎交通事業者
事業概要	■対象属性に対応した丁寧な周知広報活動の実施および各種イベント時での乗車体験 ・園児・小学生 …車両持参、マスコット、紙芝居など ・中学生・高校生 …環境問題含めた学びの場としての提供 ・一般 …楽しみ付き乗車体験 ・高齢者 …集まり等でのプレゼン、お買い物ツアー					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	随時実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)	

⑭ パーク＆ライド等マイカーとの連携環境の整備の検討

背景・目的	✓ 高齢者ドライバーが社会的問題となっているが、免許返納だけでなく、運転距離を短くしてもらう対策も事故リスクの低減につながる。				事業主体	◎市、市民 ◎交通事業者
事業概要	■市内バス停へのパーク＆ライド用駐車場の整備 バス停に駐車場を整備し、市街地へは公共交通で来てもらうことで、まちなかの渋滞緩和、バスの利用促進、自動車事故の減少につなげる。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	—	導入検討 整備箇所の抽出	随時整備	(継続)	

⑮ モード別の交通定期サービスの導入（サブスク）の検討

背景・目的	✓ 公共交通に対する満足度が低く、不便と感じている人が多い。 ✓ 全国的に交通における定期サービスの導入が検討されつつある。				事業主体	◎交通事業者 ○市
事業概要	■月額固定料金型の企画券の実証 月額固定料金で利用できる新しい企画券等の導入を検討し、効果を検証する。はじめは個別の交通サービス（タクシー、バス、鉄道等）で取り組み、連携へもつなげていく。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	—	方法の検討	実証運行	(継続)	

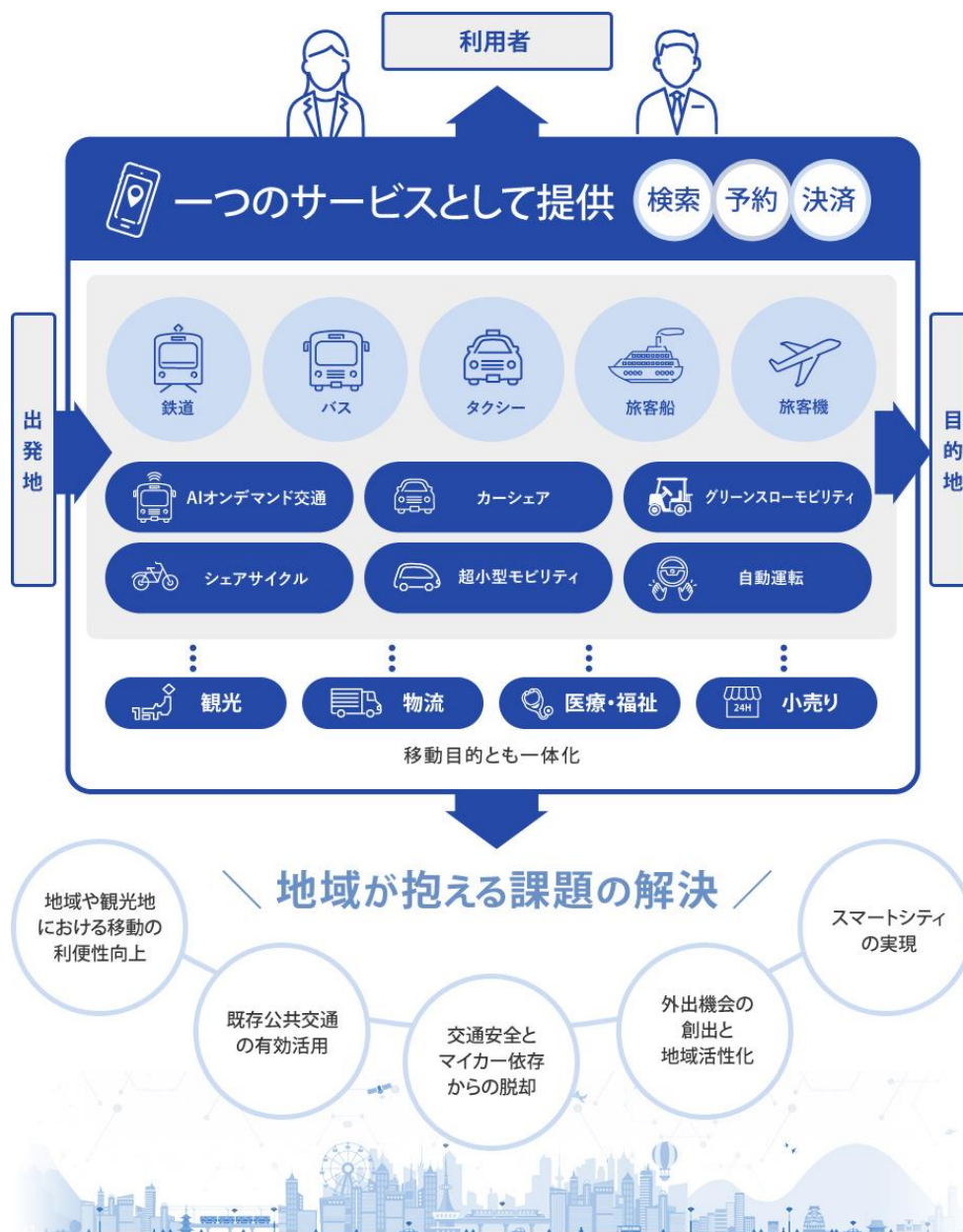
⑯ 一体的情報提供（MaaS レベル1）の検討

背景・目的	✓ 釜石市の公共交通は多様であるため、これらの情報を携帯電話等で一括的に利用できるような環境を整えることで利用の利便性が高められる可能性がある。 ✓ 公共交通によって行くべき病院や商業施設等の情報も一括して提供することで、町全体の活性化にもつながる。				事業主体	◎交通事業者 ◎企業・団体 ○市
事業概要	■公共交通に関する総合的情報発信窓口（インターネット）の整備 鉄道や乗合バス、タクシーのほか、企画列車の運行情報や観光情報、お出かけ情報等を一括的に配信できるインターネット上のプラットフォームを整備する。					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	-	-	導入検討	提供体制の整備	情報の提供と更新	

⑰ 予約、決済の統合（MaaS レベル 2）の検討

背景・目的	✓ ⑯による情報発信の一元化の次のステップとして、インターネット上での一括決済システムの導入により、一層移動のしやすさが拡大する可能性がある。				事業主体	◎交通事業者 ◎企業・団体 ○市
事業概要	■公共交通に関する総合的情報発信窓口における決済機能の付与 インバウンド向けだけでなく、国内旅行者向け、市内在住者向けの一括決済の方法と効果を検証し、導入を検討する。					
事業期間	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	
	—	—	導入検討	導入検討	提供体制の整備	

（国がすすめる MaaS の考え方）



出典：国交省 HP「国土交通省日本版 MaaS の推進」より

⑱ 外国人来訪者への対応促進（多言語表記等）

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新型コロナウイルス感染症の終息後に期待されるインバウンドの復活に向けて、多言語表記の導入を進める。 ✓ また、市内の観光資源の活用と一体的に観光交通の導入を検討する。 				事業主体	◎交通事業者 ◎市
事業概要	<p>■鉄道やバスの多言語表記の更新</p> <p>すでに取り組んでいる多言語表記への更新を今後も着実に進めていく。</p> <p>■ガイド付き観光交通の導入</p> <p>世界遺産である橋野鉄鉱山は公共交通では行きにくいこと、観光を楽しむためにはガイドが必要であることから、ガイド付き観光交通の導入を進める。</p>					
事業期間	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	—	—	ガイド付き観光交通の導入	育成と拡大	(継続)	

8-6 計画の推進

計画の推進に向けては、目標指標とモニタリング指標によるデータに基づいたチェックと協議により、着実に PDCA サイクルを回していく推進体制づくりが重要です。

1 年をサイクルとしながら、毎年目標を見直し、アクションプランを再設定し、モニタリングをしながら計画の実施を進めていくこととします。

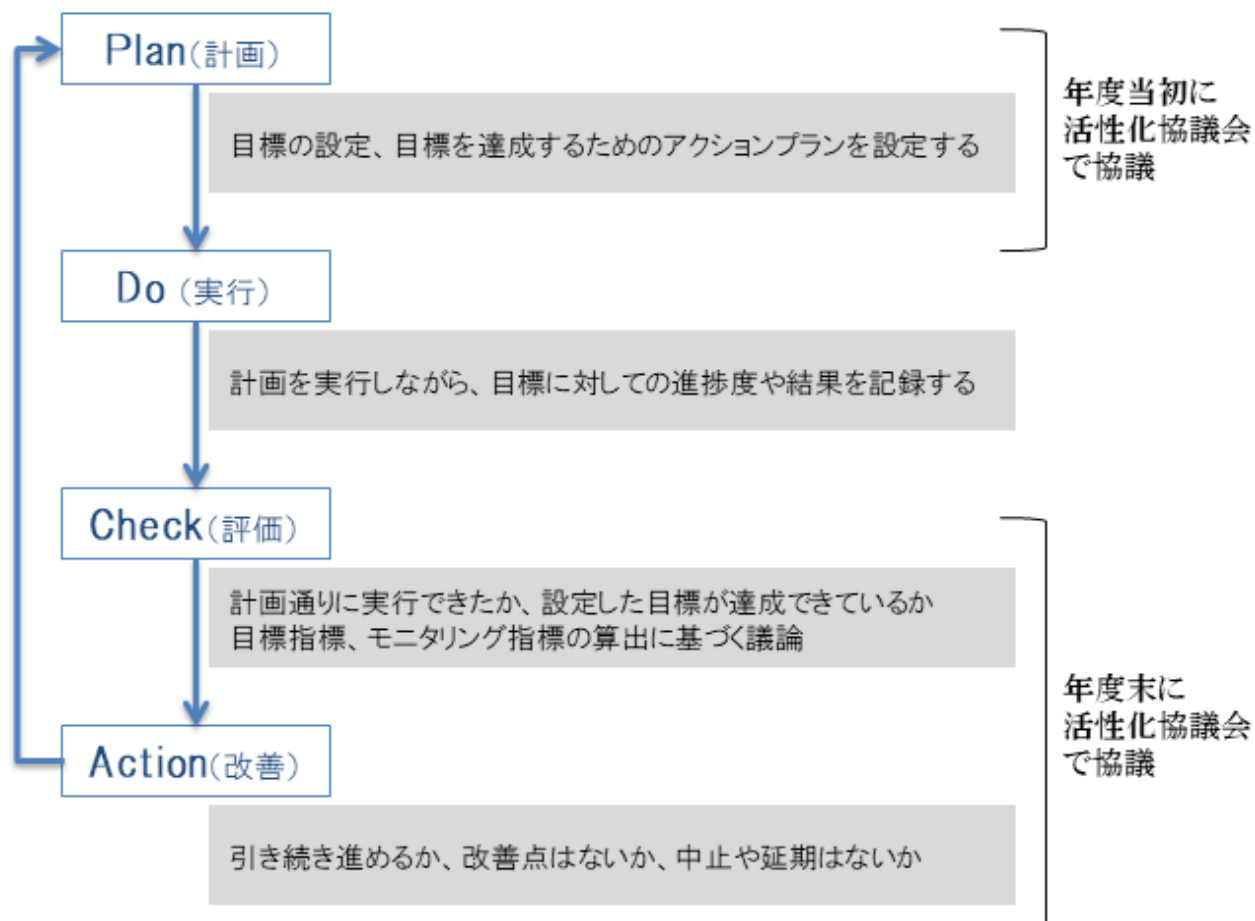


図 8-1 計画推進のためのPDCAサイクルの考え方（1年サイクル）