

# 釜石市地域公共交通計画

【令和3年度～令和7年度】

概要版

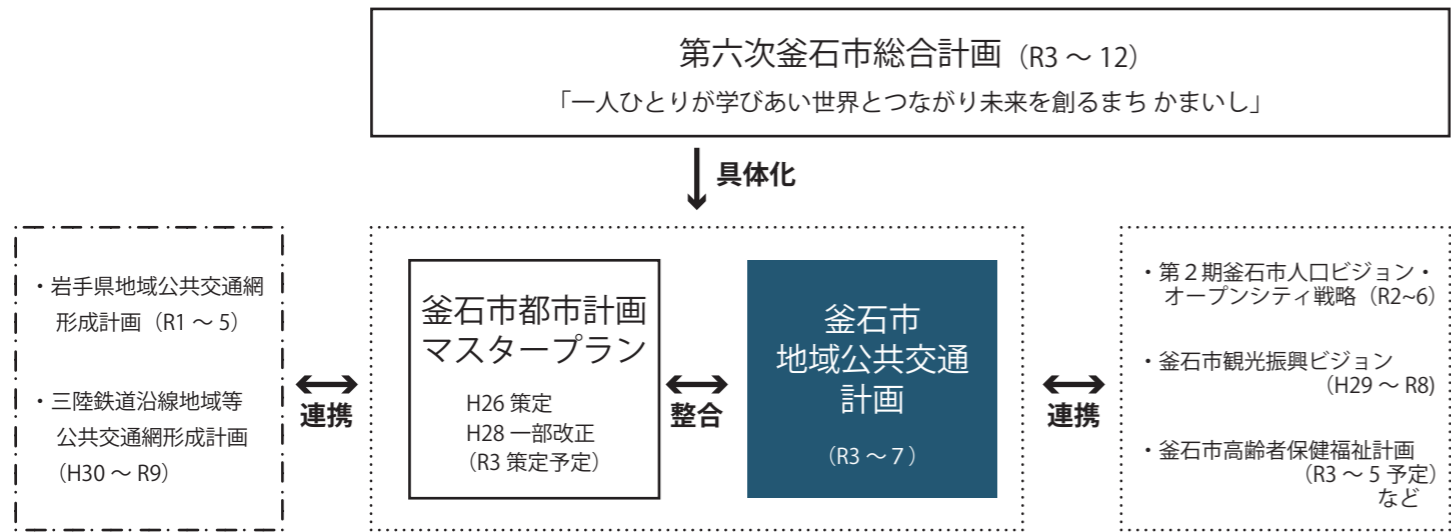
## 計画策定の背景

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。

## 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」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。



## 計画の期間と区域

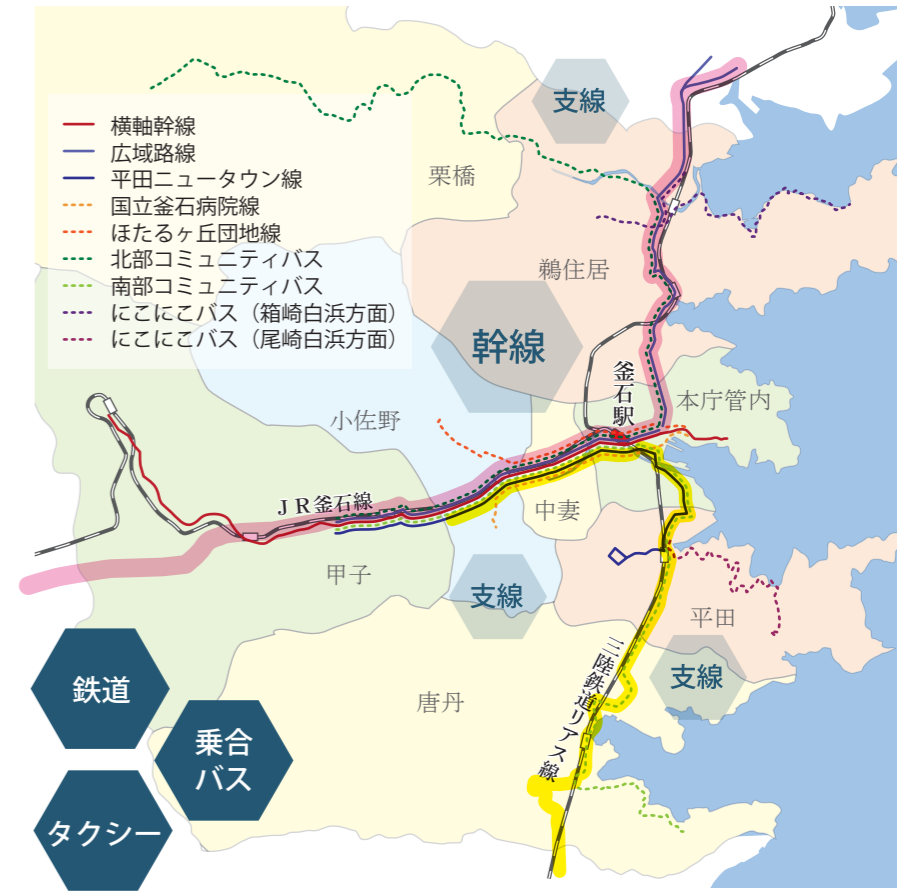
本計画の計画期間は令和3～7年度の5ヶ年計画とし、計画区域は釜石市全域とします。

## 公共交通の概況

### 現在の公共交通ネットワーク

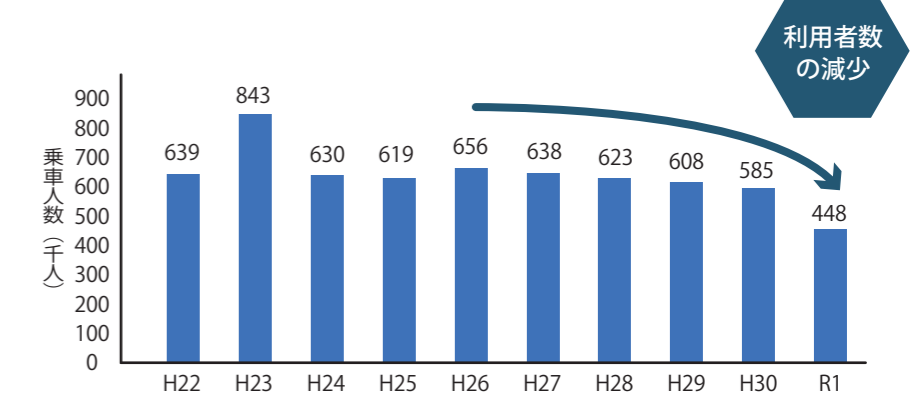
市内の公共交通ネットワークは、「鉄道」「乗合バス」「タクシー」によって形成されています。平成29年3月に策定した「釜石市地域公共交通網形成計画」に基づいて、令和元年6月に将来を見据えた持続可能な交通体系として、市内路線バスの幹線支線化を実施しました。

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、バス事業者に運行を委託している「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。



### 乗合バスの利用者数の推移

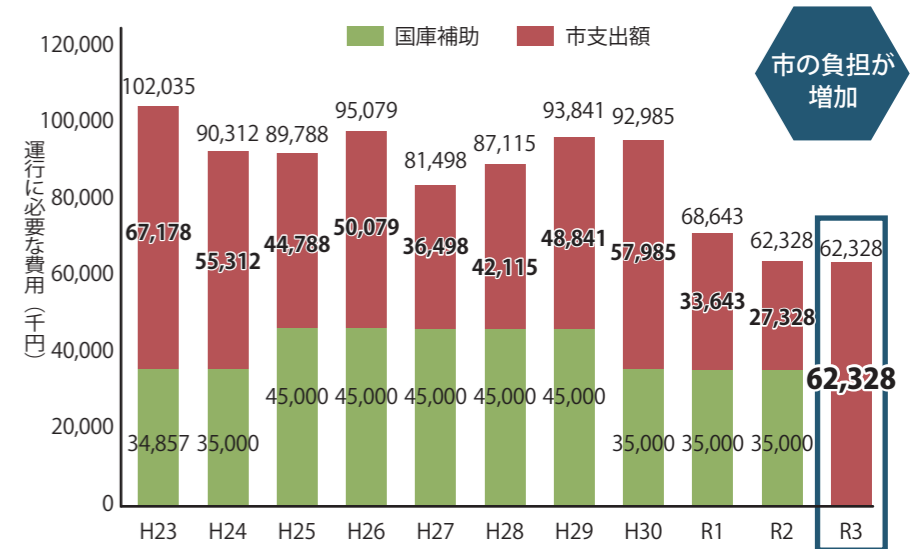
乗合バスの利用者数は平成26年度以降、緩やかに減少しており、特に令和元年は前年度比76%まで減少しました。



### 乗合バスの運行にかかる費用

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。

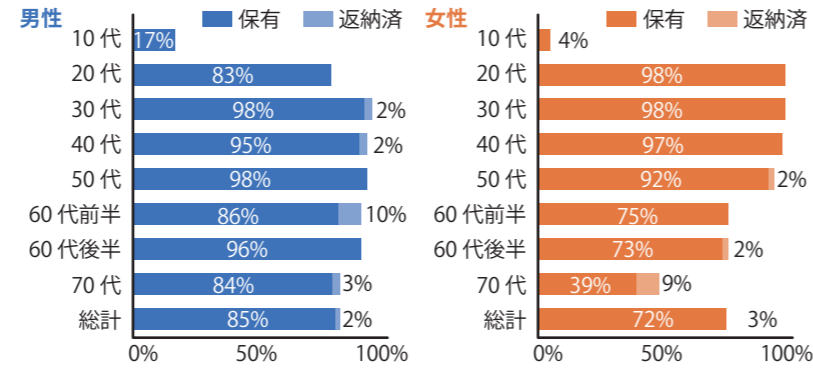


### 市民アンケート調査の概要

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%

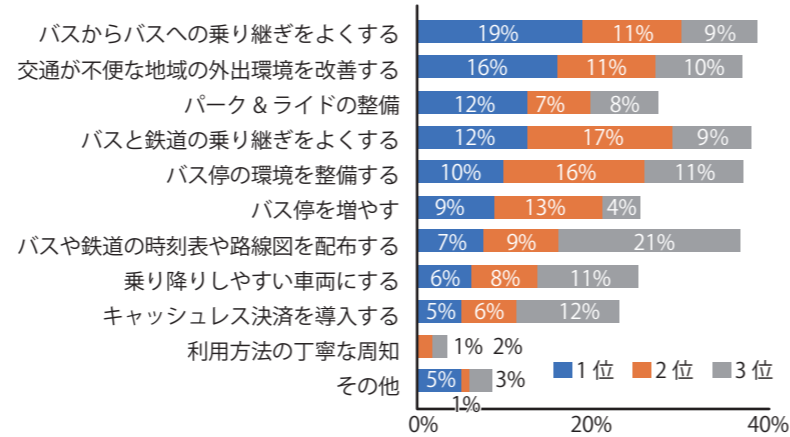
## 免許保有率と返納率

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。



## 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。



## 前計画の評価と課題

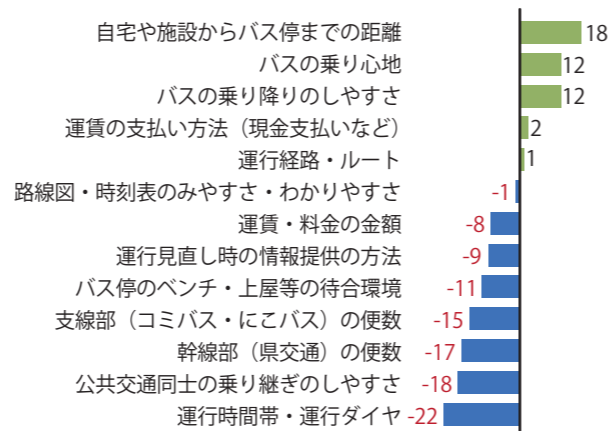
### 前計画の評価

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しました。

指標	R2 目標値	R2 現状値
①災害公営住宅等の公共交通カバー率	100%	100%
②市民一人当たりのバス年間利用回数	19 回 / 年	14 回 / 年
③新しい交通サービス導入件数	5 件 / 年	4 件 / 年
④地域内交通の高齢者利用圏カバー率	75%	90%程度
⑤イベント等の観光二次交通導入件数	2 件 / 年	3 件 / 年
⑥交通不便地域の解消率	75.0%	90%程度
⑦地域協働事業の実施件数	1 件 / 年	1 件 / 年
⑧地域との懇談会・検討会等の「考える場」の開催件数	1 件 / 年	13 件 / 年
⑨公共交通利用の満足度	0 点	-0.57 点
⑩地域公共交通の認知度	95.0%	95.0%
⑪公共交通利用促進策の実施件数	5 件 / 年	6 件 / 年

### 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。



## 面的にカバーされるようになったが、満足度は低下。（減便と乗り継ぎの発生に対する不満）

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。

- (1) 地域公共交通の維持
- (2) 市内移動のネットワーク性の向上
- (3) 買い物支援等社会の高齢化への対応
- (4) 活力あるまちづくりへの寄与

## 目指す地域公共交通の基本理念と戦略

### 基本理念

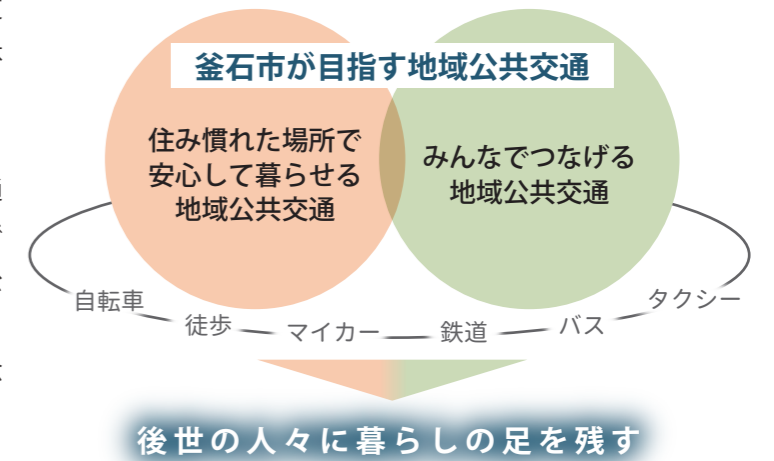
釜石市の公共交通は、自動車の普及や人口減少、少子化により利用する人が少しずつ減り、さらに高齢化によって駅やバス停まで歩いて行けないなど市民のニーズに対応できない状況もみられるようになってきました。

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。

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。



### 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。



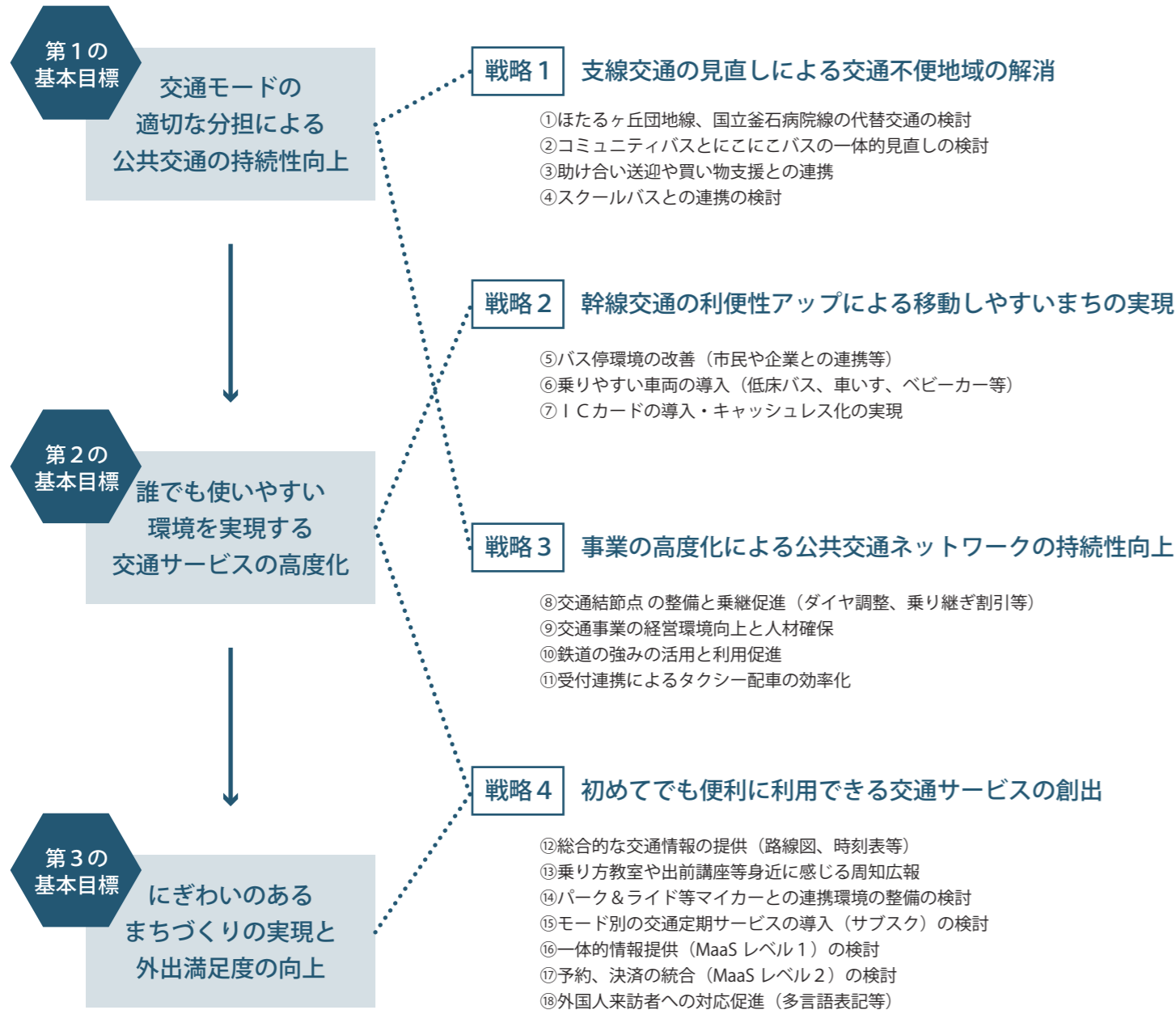
拠点と交通	果たす役割	(重視する利便性)
幹線交通	周辺市町村を結ぶ広域的交通、および交通交流点を結ぶ拠点間交通	便利に感じられる程度の【便数】確保
支線交通	直通便	市民生活を送る上で必要な最低限の移動確保
	地域便	身近な生活機能を満たすとともに地域内の交流促進
交流交通拠点 (交通結節点)	都市機能や生活に必要な機能があり、人々が行き交う拠点。来訪者の窓口ともなる。	

# 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めます。

## 現状から整理される課題

公共交通の維持	市内移動のネットワーク性の向上	買い物支援等社会の高齢化への対応	活力あるまちづくりへの寄与
<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの走行距離の維持</li> <li>タクシー事業の健全化</li> <li>ドライバーの確保</li> <li>財源の確保</li> <li>利用者負担の考え方の整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道⇄バス、バス⇄バス</li> <li>公共交通⇄自家用車のシームレス化（複数の交通手段の接続性の改良）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドアツードア性の向上</li> <li>福祉施設とのすみわけ</li> <li>免許返納への不安</li> <li>将来の不安</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>にぎわいづくり</li> <li>お店の維持</li> <li>観光入込への対応</li> <li>キャッシュレス化への対応</li> </ul>



# 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。

## 第1の基本目標 交通モードの適切な分担による公共交通の持続性向上

目標指数	R1 現状値	R7 目標値
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）	14回 / 年・人	<b>18回 / 年・人</b>
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）	607人 / 日	<b>650人 / 日</b>

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）
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）

## 第2の基本目標 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

目標指数	R2 現状値	R7 目標値
3. 乗り継ぎ利用率 ……→ （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）	20.2%	<b>25.0%</b>

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（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）
④市が負担している乗合バスの収支率（市が負担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）

## 第3の基本目標 にぎわいのあるまちづくりの実現と外出満足度の向上

目標指数	R2 現状値	R7 目標値
4. 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）	10%	<b>15%</b>

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）
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）



# 戦略1

**1 ほたるヶ丘団地線、国立釜石病院線の代替交通の検討**

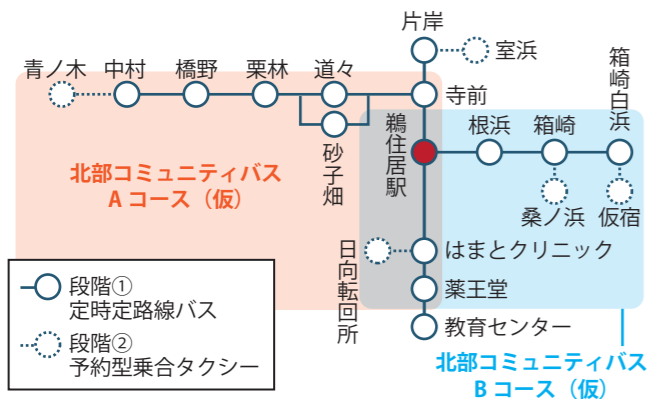
- ほたるヶ丘団地線…定時定路線運行の維持と利用促進に取り組む。
- 国立釜石病院線…予約型乗合タクシー等への転換を検討する。

**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**

- コミュニティバスとにこにこバスを一体的に見直す。
- 1日1往復の釜石市街地への直通便を設ける。
- 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。
- 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。
- 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。

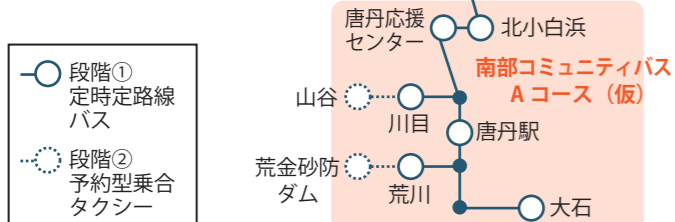
### 北部の支線交通の運行イメージ案

・中村～鶴住居駅～薬王堂までをAコース（仮称）、箱崎白浜～鶴住居駅～薬王堂までをBコース（仮称）として定時定路線型の運行。



### 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。



**3 助け合い送迎や買い物支援との連携**

- 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。

**4 スクールバスとの連携の検討**

- 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。

# 戦略2

**5 バス停環境の改善（市民や企業との連携等）**

- 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。
- 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。

堀医院が医院前のバス停そばに整備したバスベンチ（釜石市役所前）

**6 乗りやすい車両の導入（低床バス、車いす、ベビーカー等）**

- 低床バス等の購入促進

**7 ICカードの導入・キャッシュレス化の実現**

- 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
- キャッシュレス化への対応検討

# 戦略3

**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）**

- 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
- 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

**9 交通事業の経営環境向上と人材確保**

- 人材確保や労働環境の向上への取り組み検討

**10 鉄道の強みの活用と利用促進**

- 高校生による鉄道ワークショップ等の開催
- 鉄道とバスの補完的な関係づくり

**11 受付連携によるタクシー配車の効率化**

- 受付センターの設置検討

# 戦略4

**12 総合的な交通情報の提供（路線図、時刻表等）**

- 「釜石市総合交通情報（仮称）」の発行

**13 乗り方教室や出前講座等身近に感じる周知広報**

- 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

**14 パーク＆ライド等マイカーとの連携環境の整備の検討**

- 市内バス停へのパーク＆ライド用駐車場の整備

**15 モード別の交通定期サービスの導入（サブスク）の検討**

- 月額固定料金型の企画券の実証

**16 一体的情報提供（MaaS レベル1）の検討**

- 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

**17 予約、決済の統合（MaaS レベル2）の検討**

- 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

**18 外国人来訪者への対応促進（多言語表記等）**

- 鉄道やバスの多言語表記の更新
- ガイド付き観光交通の導入