

第3期  
釜石市地域公共交通計画  
【令和8年度～令和12年度】

令和8年3月  
釜石市



# 目次

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 地域の概況</b> .....	<b>2</b>
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
<b>3. 公共交通の概要</b> .....	<b>10</b>
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 タクシー等の現状.....	18
3-5 その他の交通・移動.....	19
<b>4. 前計画の評価と課題の整理</b> .....	<b>21</b>
4-1 目標値に対する現状値.....	21
4-2 地域公共交通の課題の整理.....	26
<b>5. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ</b> .....	<b>28</b>
5-1 第六次釜石市総合計画（計画期間：令和3～12年度）.....	28
5-2 第二次都市計画マスタープラン（令和4年3月策定）.....	29
5-3 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）.....	30
<b>6. 目指す地域公共交通の基本理念と戦略</b> .....	<b>31</b>
6-1 基本理念.....	31
6-2 目指す地域公共交通ネットワークの姿.....	32

6-3	基本目標と戦略.....	35
6-4	目標指標.....	36
6-5	戦略と取組の方向性.....	37
6-6	計画の推進.....	43

## 7. 資料..... 44

7-1	JR 釜石線の乗降調査及び利用者意向調査.....	44
7-2	支線部バスの各路線・便の平均利用人数及び空バス率.....	54
7-3	市民のニーズ ～市民アンケート調査～.....	58

# 1. 計画の概要

## 1-1 計画策定の背景

釜石市は、平成26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）、令和2年度に「第2期釜石市地域公共交通計画」（計画期間：令和3～7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りべき姿を描き、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」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。

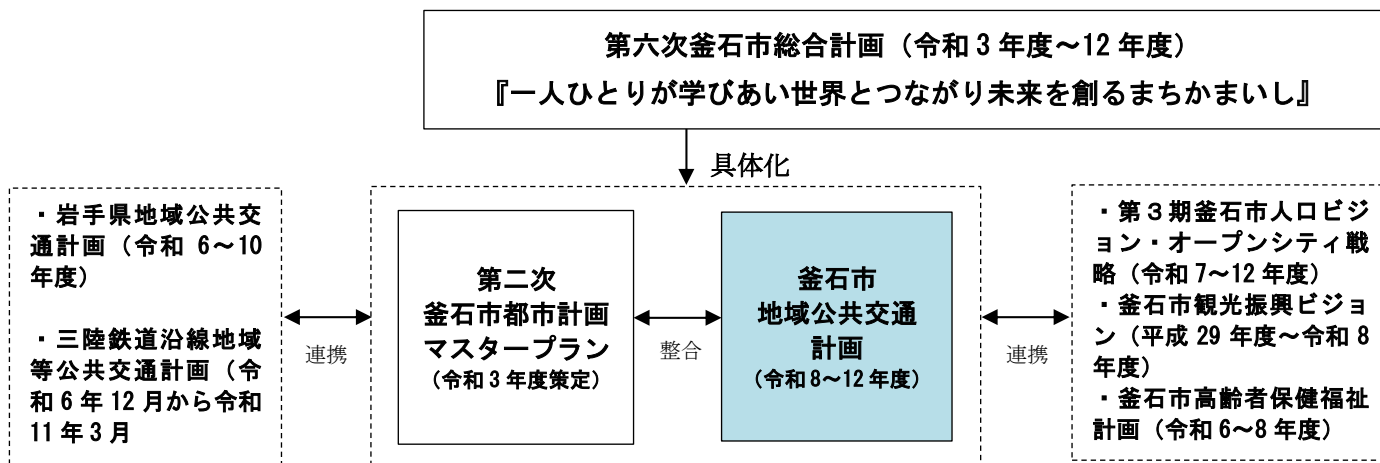


図 1-1 計画の位置づけ

## 1-3 計画期間

本計画の計画期間は令和8～12年度の5年間とする。

## 1-4 計画区域

本計画の計画区域は、釜石市全域とする。

## 2. 地域の概況

### 2-1 地形的特性

◇ **リアス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 号沿線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、令和 5 年 11 月に 3 万人を下回りました。
- ◇ 少子高齢化が進行し、年少人口率は 8%まで減少、老年人口率は 41%まで増加しています。

釜石市の総人口は、昭和 35 年をピークに大きく減少しており、令和 5 年 11 月末時点で 3 万人を下回りました。少子高齢化が進み、令和 7 年 3 月の年少人口率は 8%まで減少し、老年人口率は 41%まで増加しています。

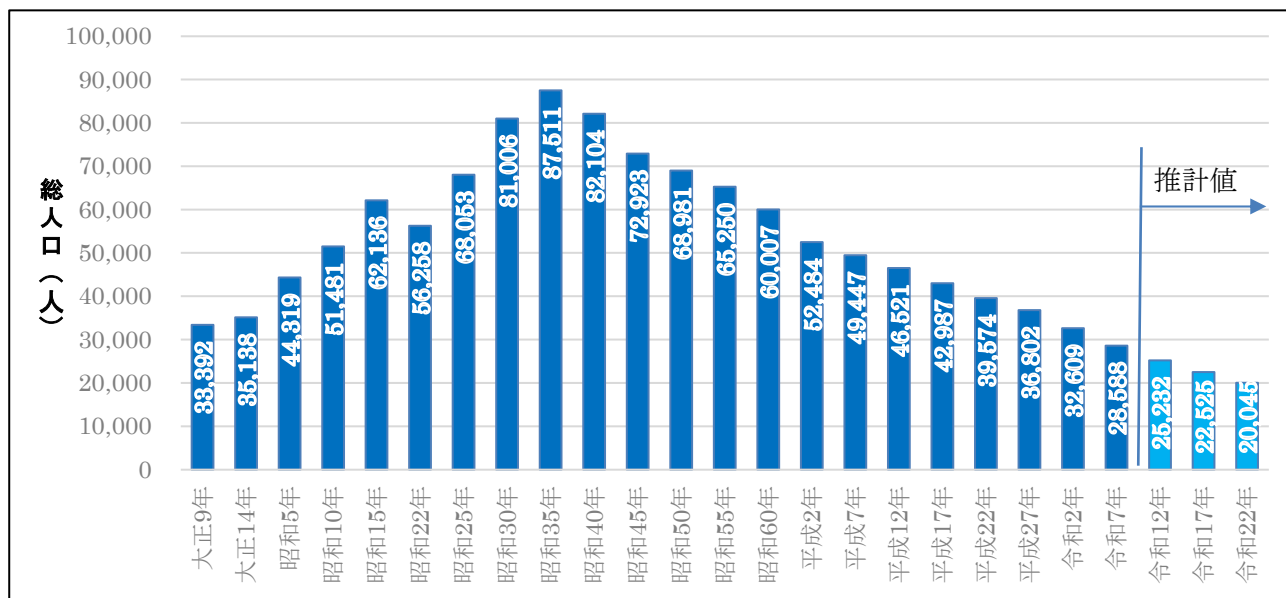


図 2-2 釜石市総人口の推移

資料：令和 2 年までは国勢調査、令和 7 年は住民基本台帳（3 月）、令和 12 年以降は推計値  
注：推計値は「第 3 期人口ビジョン・オープンシティ戦略・改訂版」より

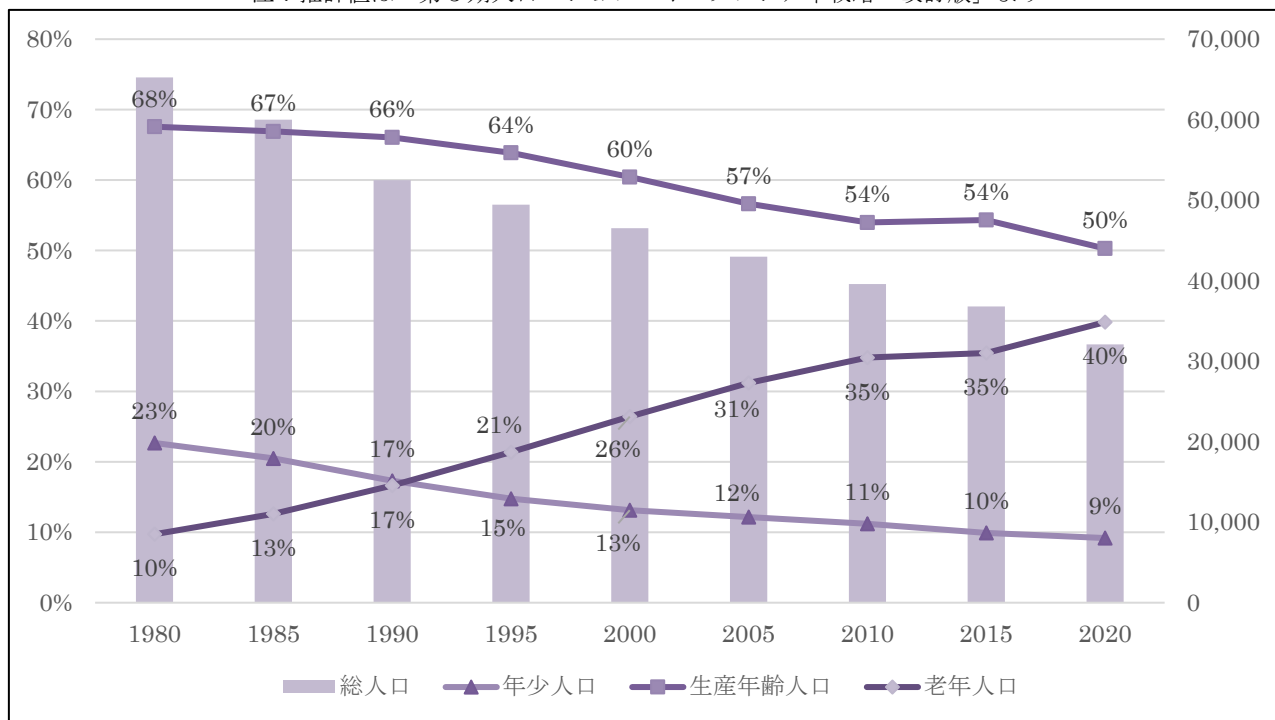


図 2-3 釜石市総人口の推移

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、次いで甲子です。
- ◇ 地区別の人口増減率の平均は80%で、鶴住居、本庁管内が人口を維持させています。
- ◇ 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7年は6,559人となっていますが減少傾向にあります。

地区別の人口増減率の平均は80%で鶴住居、本庁管内が人口を維持させている状況にあります。

65歳以上人口率(老年人口率)が高いのは栗橋で51%、次いで唐丹が48%です。反対に年少人口が多いのは平田と甲子で9.9%と同じ割合になっています。

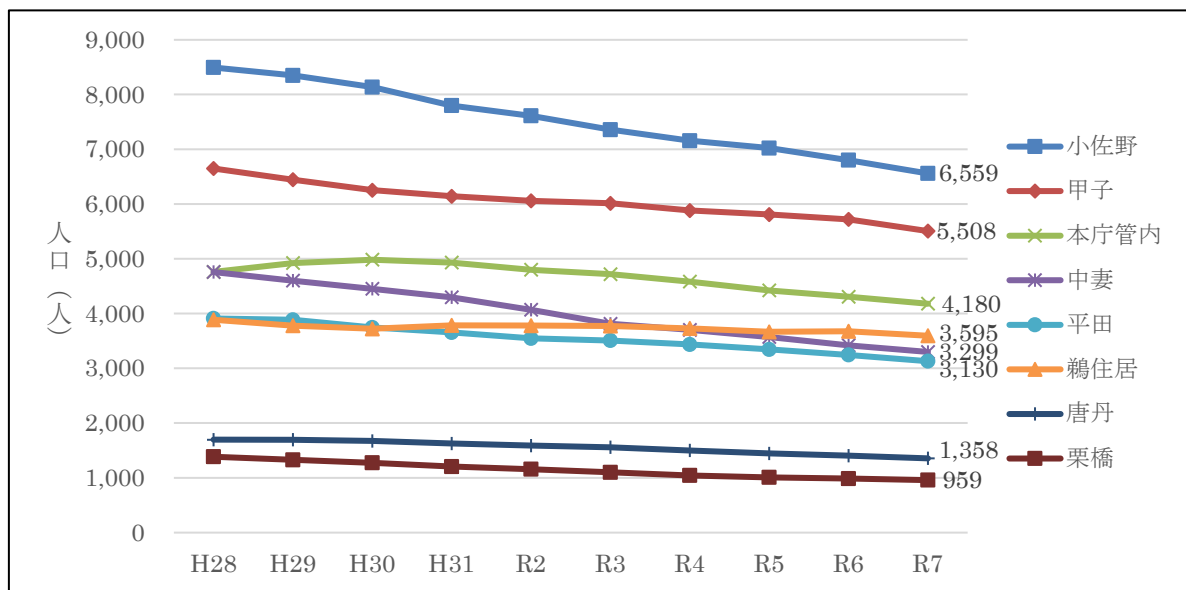


図 2-3 地区別の人口の推移

資料：住民基本台帳（各年3月末）

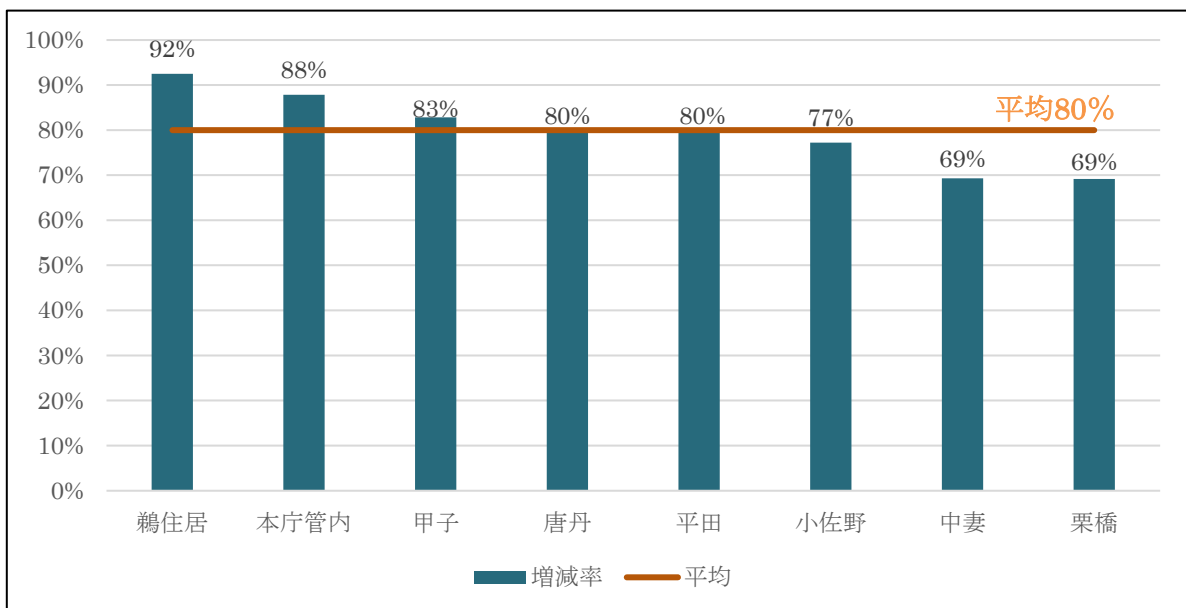


図 2-4 地区別の人口増減率（対平成28年）

資料：同上

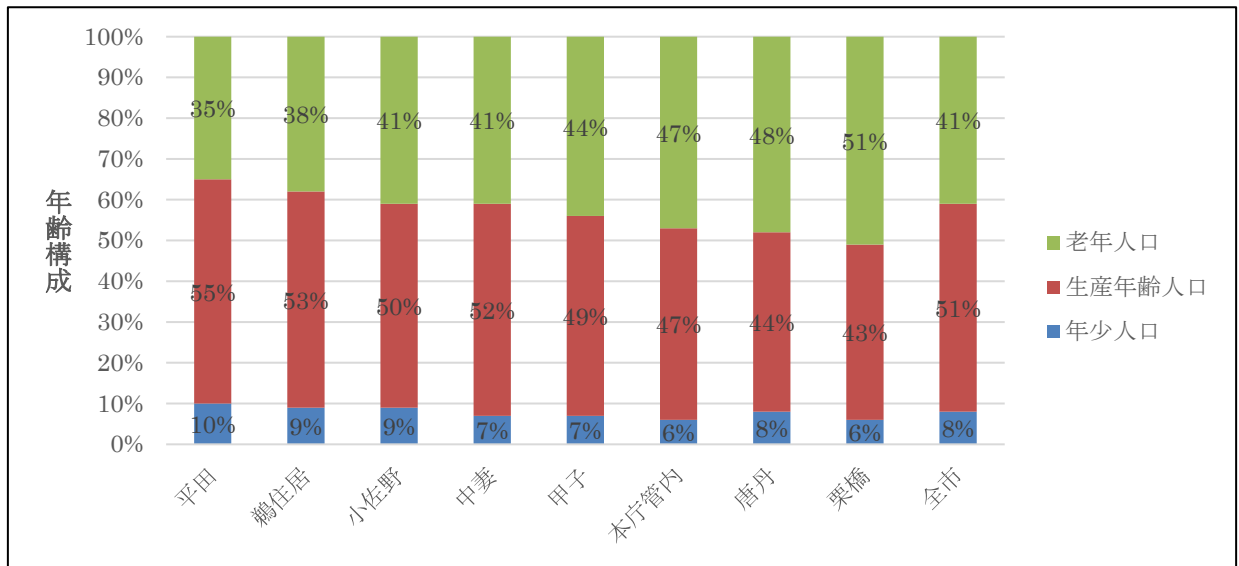


図 2-5 地区別の年齢構成 (令和 7年)

資料：同上

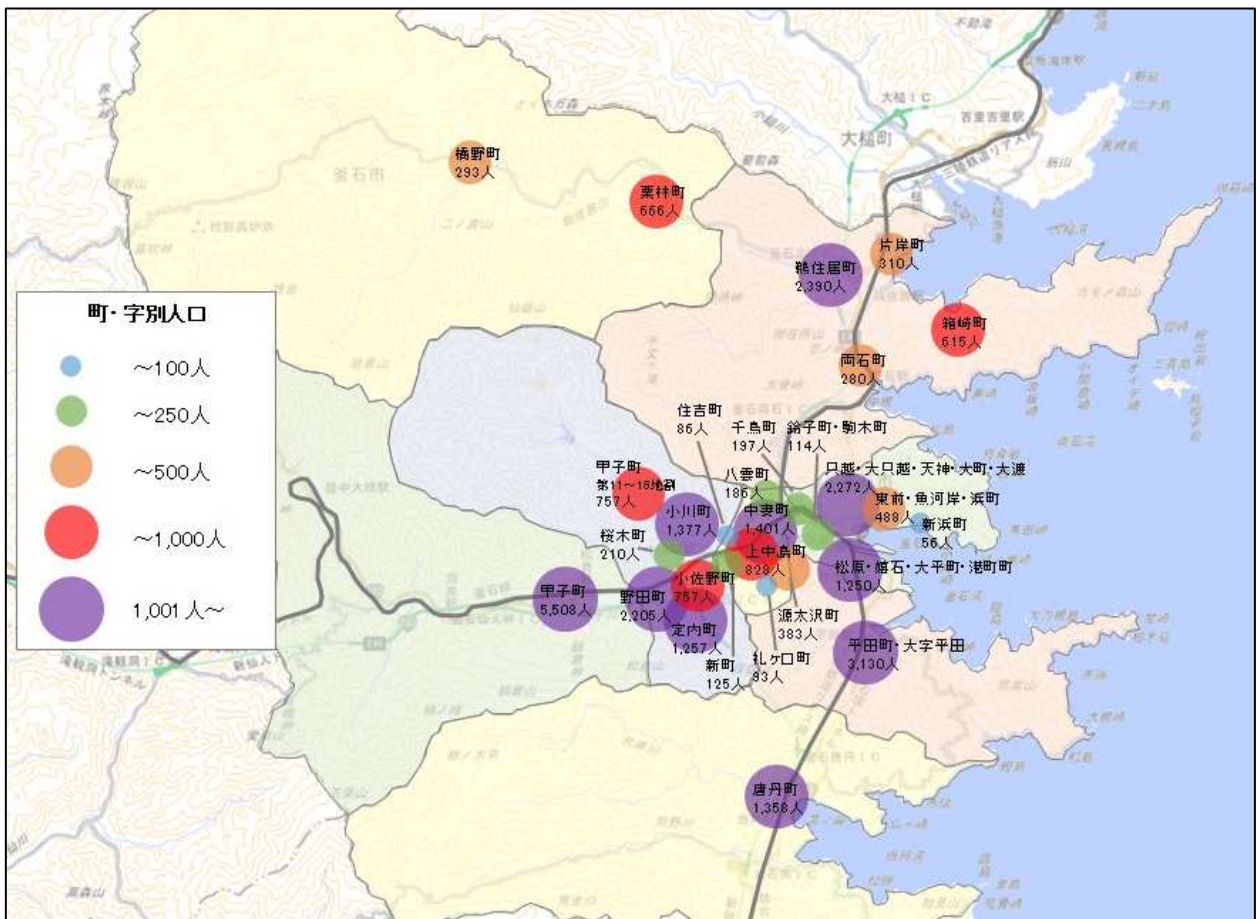


図 2-6 町・字別の人口と高齢化率

資料：住民基本台帳 (令和 7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、拠点的に配置されています。

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・釜石ファミリークリニック 平野内科医院 藤井クリニック 堀耳鼻咽喉科眼科医院 かまいしベイ眼科クリニック	鈴子郵便局 釜石郵便局 嬉石簡易郵便局	薬王堂釜石鈴子店 マイヤ釜石店 サンフィッシュ釜石 サンデー釜石港町店 ツルハドラッグ釜石店 イオンタウン釜石
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	ベルジョイス釜石店 マルイチサンパルク店 サンデーホームマート釜石店 ツルハドラッグ釜石中妻店
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 武田整形外科	松倉郵便局 洞泉郵便局 大橋郵便局	キクコーストア釜石松倉店
4 小佐野	小佐野小学校	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	マイヤ野田店 薬王堂釜石店・釜石小佐野店
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	マルイチ鶴住居店 薬王堂釜石鶴住居店
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 県立釜石祥雲支援学校		平田郵便局 尾崎白浜簡易郵便局	ベルジョイスみずかみ平田店 薬王堂釜石平田店





図 2-9 生活関連施設の立地状況（南部）



図 2-10 生活関連施設の立地状況（全体）

## 2-5 観光資源と交流人口

- ◇ 観光入込客数はコロナ禍以降、回復傾向にあります。
- ◇ 「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、令和元年ラグビーワールドカップの開催後のコロナ禍により大幅に減少しましたが、徐々に回復傾向にあります。

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。

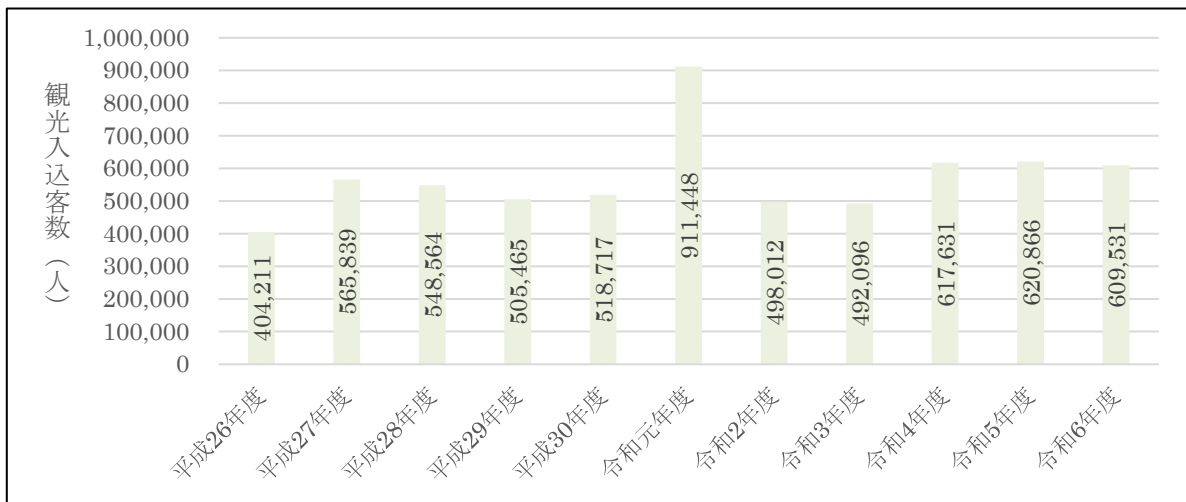


図 2-11 釜石市の観光入込客数の推移

資料：釜石市統計データ（各年度）

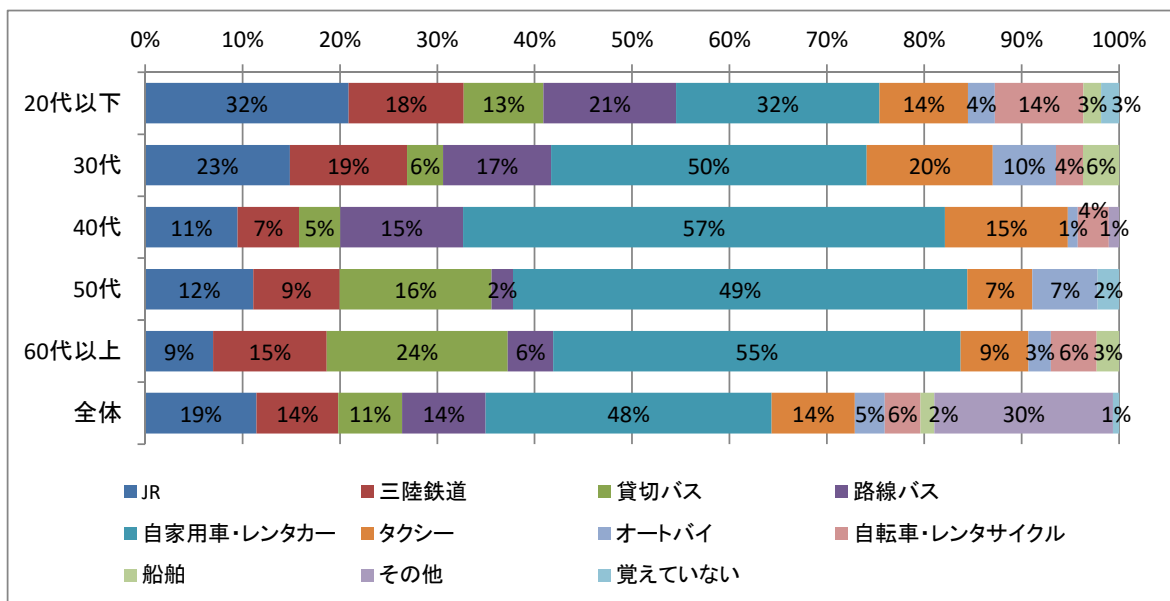


図 2-12 来訪時の移動手段

### 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。
- ◇ 人口減少に比例して利用者が減少していますが、事業主体はダイヤ改正等により維持費を低減しつつネットワークを維持しています。

「鉄道」「乗合バス」「タクシー」により形成される市内の公共交通ネットワークは、前計画期間内に大きな変化はありませんでした。一方で、支線部バス路線である「国立釜石病院線・ほたるヶ丘団地線」の廃止に加えて、鉄道・バス路線共に運行本数が減少傾向にあります。

各事業主体は、地域住民の生活に不可欠な移動手段を維持しつつも、地域の実情に合わせたダウンサイジングを余儀なくされており、持続可能な公共交通体系の確保に向けて、継続的な見直しと新たな取組が必要な状況にあります。



図 3-1 現在の釜石市の交通ネットワークの概要

表 3-1 路線と系統の整理

No.	路線名		令和2年度 運行回数・便数	令和7年度 運行回数・便数	増減
1	鉄道	JR釜石線	11.5回	11回	▲0.5回
2		三陸鉄道リアス線	11回	11回	—
3	広域バス路線	釜石盛岡線	1回	1回	—
4		浪板線	平日 7.5回 休日 6.5回	平日 6回 休日 4.5回	▲1.5回 ▲2回
5		赤浜線	平日 8.5回 休日 6.5回	平日 9回 休日 5.5回	0.5回 ▲1回
6	横軸幹線 (釜石市内線)	大橋～東前	平日 6.5回 休日 3.5回	平日 4回 休日 1.5回	▲2.5回 ▲2回
7		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	平日上り 2便 下り 6便 休日上り 1便 下り 1便	▲2便 ▲2便 ▲6便 ▲7便
8		野田団地経由	2回		
9		上大畑～新浜町線	平日 3回 (休日運休)	新浜町～県釜 平日 1.5回	▲3.5回
10	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	平日 9回 休日 5回	▲4回 ▲8.5回
11		上大畑～バイパス ～上平田 NT	平日 12回 休日上り 2便	平日 9回 休日 6回	▲3回 5回
12		大橋～バイパス～上平田 NT	平日 1回 (休日運休)	平日 2回 休日上り 1便	1回 1便
13		県立釜石病院～釜石大観音	高校登校日 1便	—	▲1便
14	国立釜石病院線	国立病院～東前	平日 2.5回	—	▲2.5回
15	ほたるヶ丘団地線	ほたるヶ丘団地～東前	3.5回	—	▲3.5回
16	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	平日 4回 土曜 2回	▲1.5回 ▲2回
17		南部コミュニティバス	平日 5.5回 土曜 2回	平日 4回 土曜 2回	▲1.5回 ▲2回
18	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)	平日 4回	—
19		にこにこバス(尾崎白浜方面)	平日 4回 (休日運休)	平日 3.5回	—

注:「上り」は釜石駅方面行、「下り」は上大畑方面行



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。特に、朝夕の通勤・通学時間帯は乗継利便性を確保したダイヤで運行されています。
- ◇ 駅利用者数は、平均して横ばいから微減で推移しています。令和元年度はラグビーワールドカップ2019開催のため増加、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響で急激に落ち込みました。

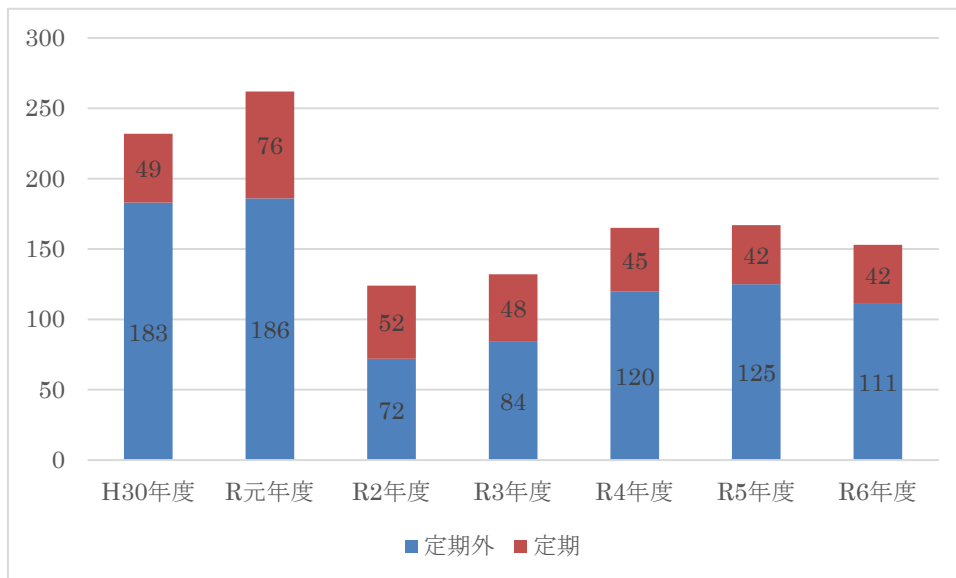
市内には、JR釜石線と三陸鉄道リアス線が運行しており、釜石駅で合流しています。

駅利用者は、令和元年のラグビーワールドカップ2019開催や新型コロナウイルスの蔓延等による増減がありますが、平均して横ばいから微減で推移しています。市内では、釜石駅の利用は多いものの、両石駅0.7人/日、平田駅6.7人/日、唐丹駅9.8人/日など利用者数が低い駅もあります。

鶴住居地区、平田地区、唐丹地区から県立釜石病院等へ鉄道で移動する場合乗継が必要なため、特に朝夕の時間帯は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 乗車人数の推移

<JR釜石線：釜石駅の1日当たり乗車人数の推移>



<三陸鉄道リアス線：各駅の1日当たり乗車人数の推移>

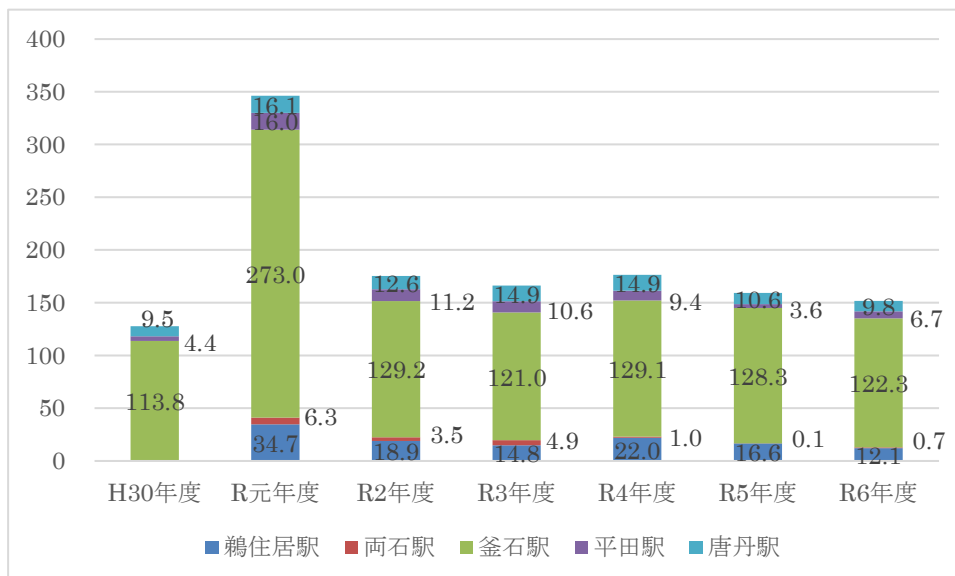


表 3-3 釜石駅での乗り継ぎ状況（令和 7 年 9 月）

鶴住居・唐丹 ⇒ 小佐野・甲子地区の乗り継ぎ			小佐野・甲子地区 ⇒ 鶴住居・唐丹の乗り継ぎ		
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
6:39	6:32	6:50		6:02	5:45
7:34	7:33	(快)7:40		6:55	6:45
8:29	8:55	9:02	7:34	7:50	7:44
9:28					8:33
11:23	10:52	(快)11:28	8:51	9:03	9:35
	12:01	12:09	(快)10:52	10:58	11:38
13:53	13:51	(快)14:19	12:07	12:18	
15:39		15:56	(快)13:57	14:12	14:13
	16:11			16:21	15:46
17:37	17:36	17:43	16:39		
19:18	19:08	19:23	17:56	18:03	18:18
	20:32		(快)19:36	19:43	19:45
21:00	21:51		20:50	21:09	21:04
22:46			22:02		
			23:00		

注：色付きは、乗り継ぎ時間が 20 分以内の運行。(快)は、快速はまゆり

### 3-3 乗合バスの概況

#### (1) 乗合バス路線

◇ **令和元年度に市内バス路線の幹線支線化を行い、役割分担を行いながらバス路線網を維持しています。**

乗合バスは、令和元年度に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、以降継続して、岩手県交通株式会社が運行する幹線部、市が運行を委託する支線部を維持していますが、利用者減少に伴い年々収支状況が悪化しています。

前計画期間中には、利用者減少を背景にほたるヶ丘線、国立釜石病院線が廃止されました。

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	ほ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）	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	
令和 3 年 3 月		「第2期釜石市地域公共交通 計画」策定
令和 4 年 4 月	支線部バスのダイヤ改正 （教育センター直通便新設） 北部コミュニティバスの日祝日を運休	
令和 6 年 9 月	ほたるヶ丘線、国立釜石病院線廃止	

## (2) 乗合バスの利用者数の推移と支線部バス維持費

- ◇ 乗合バスの利用者数は、人口減少に比例して減少を続けています。
- ◇ 一方で、支線部バスの維持費は横ばいのため、市の人口・財政規模が低下する中、負担割合が年々大きくなっています。

釜石市の人口は前計画期間（5年間）で約10%減少しており、乗合バスの利用者数も人口減少に比例して減少しています。

また、支線部バスの利用者減少が著しく、前計画期間中に教育センターへの直通便新設を含むダイヤ改正や、定額制運賃のサブスク実証実験等の取組を行いましたが、収支の悪化が続いています。

支線部バスの維持費は横ばいで推移しているため、市の人口・財政規模が低下する中、負担割合が年々大きくなっており、持続可能な公共交通体系の確保に向けた大きな課題になっています。

表 3-5 乗合バスの利用者数の推移

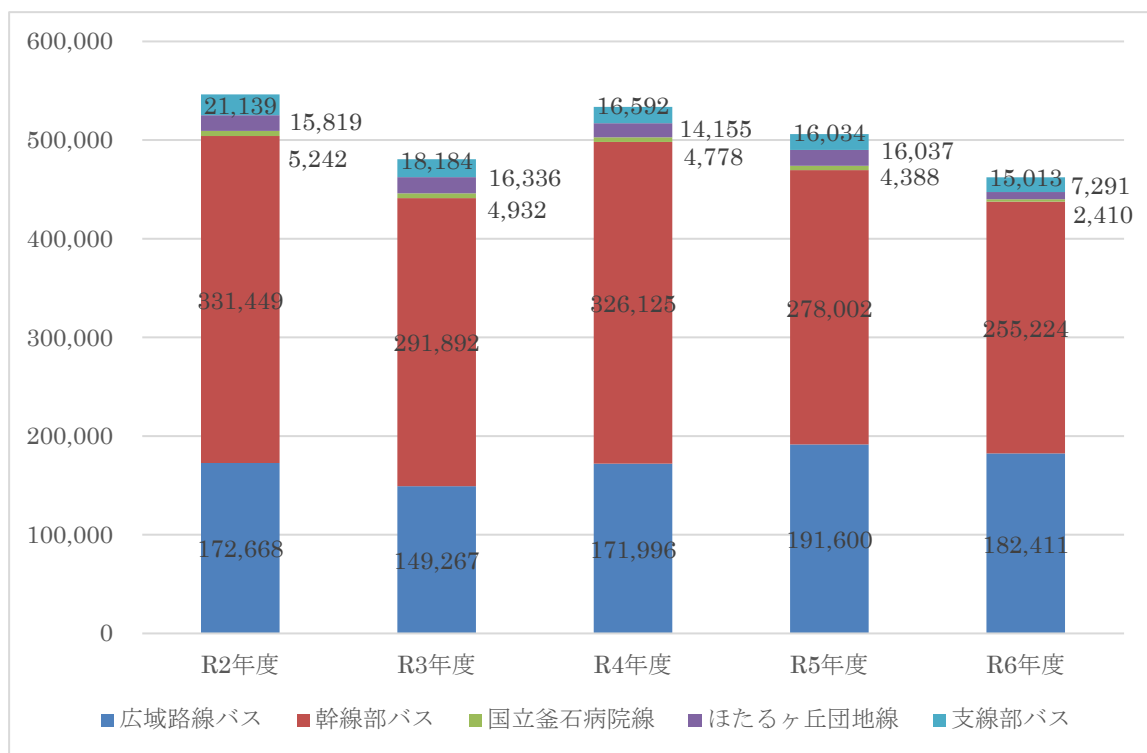


表 3-6 乗合バスの利用者数の推移（支線部バス抜粋）

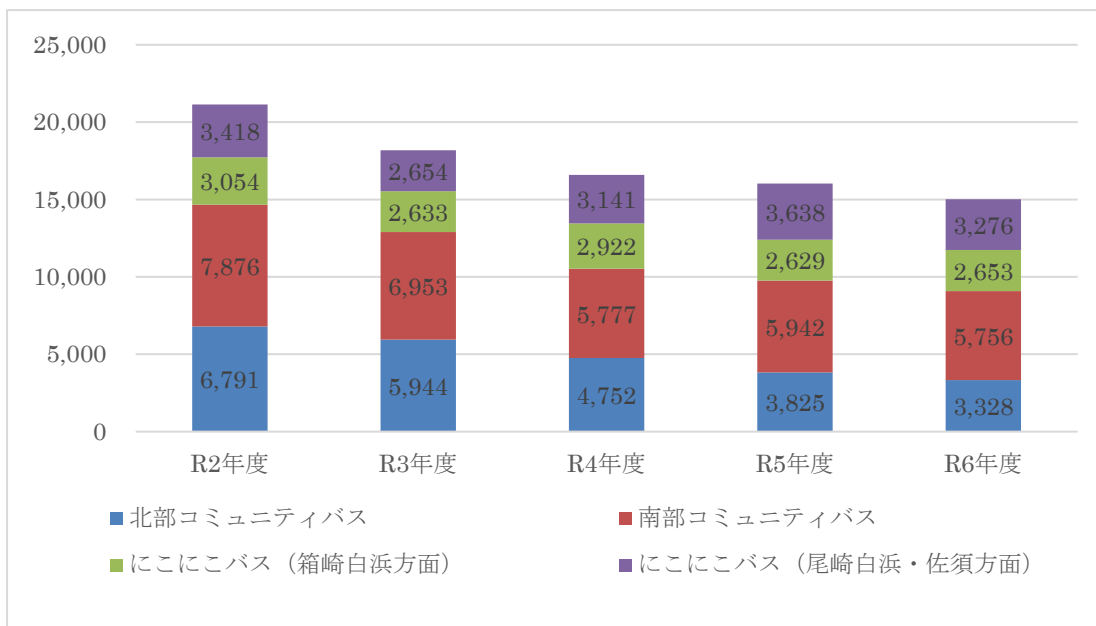
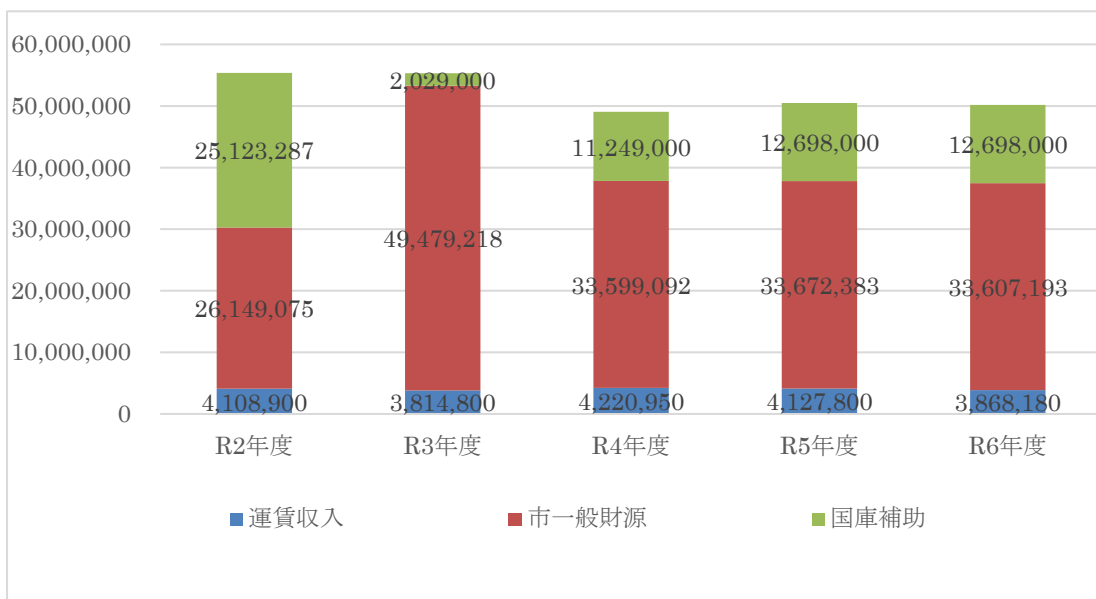


表 3-7 支線部バス維持費



### 3-4 タクシー等の現状

- ◇ 5年前と比較して、タクシー事業者は1社減り、タクシー事業者の車両台数は、11台減少しています。
- ◇ 夜間における飲食店利用者が減少しており、飲食店周辺での送迎需要が激減し、タクシー業界は深刻な経営難に直面しています。
- ◇ 郊外部の交通不便地域や市街地でもバス停から距離がある地域の移動ニーズは高まっています。

市内には、タクシー事業者が4社、貸切バス事業者が1社営業しています。

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 3-8 車両台数（令和7年5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		6	7	6:30~25:00	13名
2	スクー(株)	中妻町	2	3	16	21	7:00~24:00	14名
3	前勝タクシー(有)	鶉住居町			4	4	6:30~18:00	4名
4	(有)青葉タクシー	小川町	1		8	9	6:00~25:00	10名
	タクシー計		4	3	34	41		
5	岩手旅行社	大渡町				9		スクールバス、コミバス運行

表 3-9 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"> <li>・タクシー利用は午前中に、通院や買い物への利用が多い。</li> <li>・交通費を浮かせるために、行きはバス、帰りはタクシーの人もいる。</li> <li>・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。</li> <li>・介護タクシーの利用登録者数は、ほぼ変わらないが、1人当たりの利用頻度が減っている。</li> </ul>
経営状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・にここバスの運行のほか、医師送迎、児童・生徒の送迎、介護タクシーの運行等、事業者によって一般乗車以外の仕事も行っている。</li> <li>・コロナ前から夜の乗客が減っていたが、企業の土曜日出勤が減ったため、土日の利用者も減り、経営に大きな影響を与えている。</li> </ul>
乗務員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平均年齢が約65歳と高齢化している。</li> <li>・タクシーは2種免許が必要となり、市内では免許が取得できず、陸前高田市に2週間位合宿に行く必要がある。介護タクシーは、更に、ヘルパーの資格を取る必要がある。</li> </ul>
課題と期待	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・ジャンボタクシーは、学校行事の利用が多いが、観光での利用は少ない。</li> <li>・市とタクシー協会が連携し、事業者協力型自家用有償旅客運送による事業の実施を検討していきたい。</li> </ul>

注：タクシー事業者に対するヒアリング調査は令和7年5月に実施

### 3-5 その他の交通・移動

- ◇ その他の交通として、小中学校の児童生徒、重度障がい者などに向けて市内に交通弱者を生み出さないための取組を行っています。
- ◇ 他地域の取組等を参考に、本市公共交通の利便性向上及び維持費削減に向けた新たな取組を行っています。

#### (1) 小学生、中学生のスクールバスの運行

令和7年度現在、市内にはスクールバスが合計10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年度から市内の貸切バス事業者及びタクシー会社に運行を委託しています。運行委託に係る経費は年間約3,000万円程度かかっています。

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 3-10 スクールバスの運行概要（令和7年4月時点）

No.	コース	通学校 (通学児童生徒数)	出発時刻
1	中村～栗林小～ 鵜住居小・釜石東中	栗林小 (2) 鵜住居小 (6) 釜石東中 (18)	登校 7:25 下校①14:15 ②15:00 ③16:10 ④17:10
2			(栗林小下校) 下校①15:20 ②16:20
3	箱崎白浜～根浜～ 鵜住居小・釜石東中	鵜住居小 (9) 釜石東中 (3)	登校①7:40 (箱崎白浜) ②7:45 (箱崎) 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
	箱崎～鵜住居小・釜石東中	鵜住居小 (12) 釜石東中 (7)	
4	両石～鵜住居小	鵜住居小 (4)	登校 7:52 下校①14:15 ②15:00 ③16:10 ④17:10
5	尾崎白浜～ 平田小～大平中	平田小 (8) 大平中 (5)	登校 7:32 下校①15:00 ②16:10 ③17:10
6	上荒川～荒川～唐丹小中 花露辺～本郷～唐丹小中	唐丹小 (22) 唐丹中 (4)	登校①7:25 (上荒川) ②7:48 (花露辺) 下校①15:00 ②16:00 ③17:00
7	大石～唐丹小中	唐丹小 (1) 唐丹中 (1)	登校 7:40 下校①15:00 ②16:00 ③17:00
8	大橋～甲子中	甲子小 (23) 甲子中 (6)	登校 7:25 下校①15:20 ②16:40 ③17:20
	上洞泉～甲子中	甲子小 (17) 甲子中 (0)	登校 7:37 下校①15:20 ②16:40 ③17:20
9	新浜町～ 大渡 (釜石小) ～釜石中	釜石小 (2) 釜石中 (1)	登校 7:30 下校①15:10 ②16:10 ③17:10
10	上小川集会所～ 小佐野小・釜石中	小佐野小 (0) 釜石中 (9)	登校 7:30 下校①15:10 ②16:10 ③17:10

## (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600円～710円で、交付人数は年間35人前後、給付金額は27万円～33万円の実績となっています。

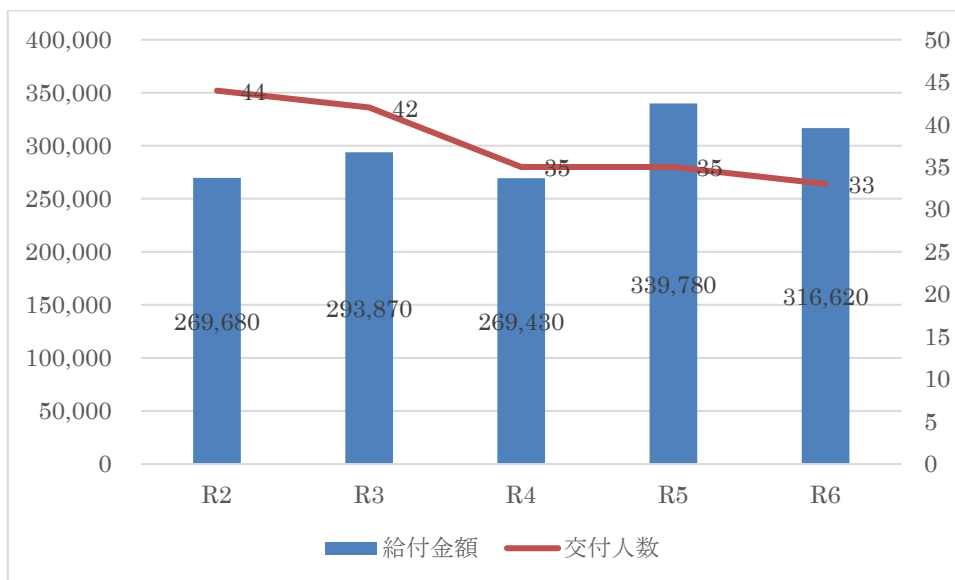


図 3-3 釜石市福祉タクシー助成券交付事業の給付金額と交付人数

## 4. 前計画の評価と課題の整理

### 4-1 目標値に対する現状値

令和3年3月に策定した「第2期釜石市地域公共交通計画」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	R1 現状値	R7 目標値	R7 現状値	内容
① 市民一人当たりの乗合バスの年間利用回数	14 回/年・人	18 回/年・人	9.7 回/年・人	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
② 主要鉄道駅の1日平均乗車人数	607 人/日	650 人/日	304.7 人/日	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)
モニタリング指標	R1 現状値	R7 現状値		内容
① 市内乗合バスの年間輸送人員	447,785 人/年	279,938 人/年		市町をまたぐバス路線を除く乗合バス年間輸送人員
② 市内を走行する乗合バスの年間走行距離	639,761 km/年	483,618.6 km/年		市町をまたぐバス路線を除く乗合バスの年間走行距離

#### 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	R2 現状値	R7 目標値	R7 現状値	内容
③ 乗り継ぎ利用率	20.2%	25%	30.8%	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
④ 公共交通を日常的に利用している割合	通勤 6% 通学 46% 通院 19% 買い物 10%	通勤 10% 通学 50% 通院 25% 買い物 15%	通勤 3.6% 通学 54.3% 通院 13.3% 買い物 5.6%	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
モニタリング指標	R1 現状値	R7 現状値		内容
③ 公共交通の維持にかかる市の負担額	71,149 千円/年	41,335 千円/年		市町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	総計 14%	総計 9.7%		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

#### 基本方針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	R2 現状値	R7 目標値	R7 現状値	内容
⑤ 外出環境の満足度(公共交通に対する総合的評価)	10%	15%	6.7%	「満足」「やや満足」の割合の合計
モニタリング指標	R2 現状値	R7 現状値		内容
⑤ 自動車運転免許返納者数	182 人/年	140 人/年		

## 【評価と課題】

### 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

#### ○評価

主要指標である「市民一人当たりの乗合バス年間利用回数」及び「主要鉄道駅の1日平均乗車人数」とともに大幅に減少し、いずれも目標値には遠く及ばない結果となっています。公共交通の利用低下が顕著となっています。

#### ●課題

- ・利用者減少に伴う収益悪化と運行維持の困難化
- ・バス路線の利便性・接続性の不足
- ・高齢化や人口減少による需要の構造変化

### 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

#### ○評価

乗り継ぎ利用率は目標 25%に対し 30.8%と達成しており、接続改善の成果が見られました。一方で、通勤・通院・買い物目的での公共交通利用率は目標に届かず、特に通勤・買い物は大きく下回っています。

#### ●課題

- ・日常利用における利便性・時間帯のミスマッチ
- ・高齢者や障がい者に配慮したバリアフリー環境の整備不足
- ・市の負担額は減少しているが、収支率も低下しており、財政的な持続性に懸念

### 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

#### ○評価

外出環境の満足度は 6.7%と目標 15%に届かず、公共交通に対する市民の評価は低い。自動車運転免許返納者数が減少していることに加え、公共交通がその代替手段として十分に機能していない可能性がある。

#### ●課題

- ・外出の選択肢として公共交通が魅力的でない
- ・地域イベントや商業施設との連携不足
- ・高齢者の移動支援策の強化が必要

#### ◎総合的な課題と今後の方向性

##### 1. 利用促進策の強化

⇒利便性向上、運賃割引、定期券制度の見直しなどにより、日常利用を促進。

##### 2. 地域のニーズに応じた路線再編

⇒人口動態や生活圏に合わせた柔軟な運行計画の策定。

##### 3. 官民連携の推進

⇒民間事業者との協働によるサービスの質向上と財政負担の軽減。

##### 4. 情報発信と利用者教育

⇒公共交通の利用方法やメリットを広く周知し、利用意識を高める。

## (参考)「公共交通利用促進策の実施状況」について

### 【取組1】JR 釜石線利用促進事業

JR 釜石線の利用促進に向けて、沿線市町（花巻市、遠野市、住田町、釜石市）・岩手県・JR 東日本・三陸鉄道が一丸となって、沿線住民が JR 釜石線に乗車する機会及び鉄道を使って沿線観光地を訪れる機会を創出する取組を実施しています。

#### ○令和5年度

- ・ JR 釜石線で通学する高校生の定期券補助

#### ○令和6年度

- ・ 魅力発信番組の放送、SNS 等での周知
- ・ 地域参加型シンポジウムの開催
- ・ モニターツアーの開催
- ・ 沿線住民アンケートの実施



### 【取組2】三陸鉄道に対する支援及び利用促進事業

三陸鉄道の安定的な運営支援のため、「三陸鉄道事業再構築実施計画」に基づき岩手県及び沿線自治体が補助金を支出しています。

また、三陸鉄道強化促進協議会補助金を活用し、三陸鉄道の利用促進を図る取組を行っています。

#### ○主な取組内容

- ・ 3つの鉄道まつり（盛駅で開催）
- ・ 企画列車：クリスマス列車
- ・ 園児お絵描き列車
- ・ 沿線中学生乗車体験支援事業
- ・ 三鉄&日本製鉄釜石 SW コラボ事業



### 【取組3】バス停環境の整備

老朽化した木製バス待合所の修繕や利用の多いバス停にベンチを設置するなど、住民が利用しやすいバス待合環境の整備を行っています。

○令和5年度

- ・釜石市役所前、日向転回所、長持新川原、道々バス停

○令和6年度

- ・釜石大観音入口、片岸



### 【取組4】自動運転バス実証事業

自動運転技術の立証及び社会受容性向上を図るため、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、バス等の運転手の人手不足等の地域課題解決に向けた自動運転バスの実証実験を実施しました。

<事業概要>

○運行主体：釜石市      ○委託先：BOLDLY株式会社      ○委託料：35,000,000円

○委託期間：令和6年6月28日～9月26日

(準備運行：7月22日～8月4日、一般運行：8月5日～22日)

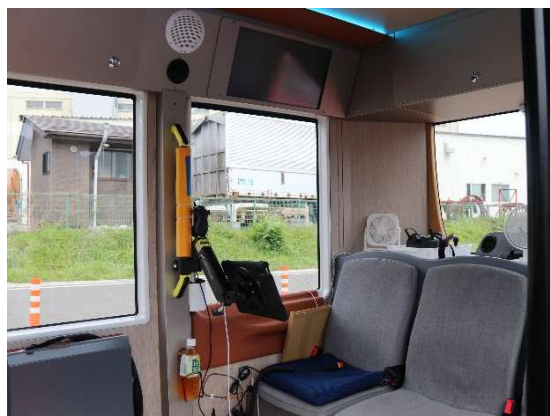
○運行場所：①スーパーみずかみ・上平田ニュータウン循環ルート

②スーパーみずかみ・復興住宅循環ルート

○利用者数計：432人

<成果及び課題>

- ・アンケート結果では、自動運転技術の信頼性や自動運転バスの公道走行への理解など社会受容性については一定の評価をいただいた。
- ・一方で、車両オペレーターの確保や車両運行に係る予算確保に加えて、バッテリー・センサー反応等車両性能面の課題が浮き彫りとなった。



**【取組5】支線部バス（南部コミュニティバス）でのサブスク実証実験**

支線部バスの利用促進と利用者の利便性向上のため、支線部バス（南部コミュニティバス）で、定額制運賃のサブスク実証実験等の取組を行いました。

＜事業概要＞

- 対象路線：南部コミュニティバス
- 実施期間：令和6年8月1日～10月31日
- 実施内容：月2,000円の定期券を発行
- 利用者数計（延べ）：59人

＜成果及び課題＞

- ・頻繁に利用される方からは好評であったが、新たな利用者の獲得に結び付かなかったため、運賃収入が減少し運行赤字額が拡大した。
- ・通常料金と比較して安価に設定したにも関わらず利用者が伸びなかった結果を鑑みると、支線部バスの利用促進のためには運賃の見直しのみでなく複合的な取組が必要である。

収入額	8月	9月	10月	計
R5年度	116,900円	131,000円	138,350円	386,250円
R6年度	113,120円	107,610円	101,150円	321,880円
差（R6-R5）	▲3,780円	▲23,390円	▲37,200円	▲64,370円

**【取組6】交通系ICカードシステム導入支援事業**

市内路線バスの利便性向上のため、当市管内で運行する岩手県交通株式会社の路線バスへ地域連携ICカードシステムを導入するための経費の一部を補助しました。

＜事業内容＞

- ・交通系ICカードシステム導入支援事業補助金（総事業費48,893千円のうち当市負担分1/6）



## 4-2 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4点に整理されます。

### ▼第2期釜石市地域公共交通計画の取り組みと市民ニーズからみえる問題点

#### ①モータリゼーション（自動車が生活必需品となる状態）の進行

⇒市民アンケートでは、自動車免許保有率 88.6%、自家用車保有率 92.8%との結果となっており、移動手段の中心が自家用車であり、公共交通が選択肢として認識されていない。

#### ②公共交通の利便性不足

⇒地域公共交通を利用しない理由として、時間が合わない、時間がかかりすぎる、駅やバス停が近くにないと回答する割合が多い。また、市内を通る公共交通（鉄道・バス停）に関する満足度（「満足+やや満足」）は6.7%と低い。

#### ③高齢者及び非免許保有者への対応不足

⇒免許返納者は減少傾向にあり、公共交通が代替手段として機能していないほか、移動支援策が不十分である。

#### ④公共交通の認知・関心の低さ

⇒市内を通る公共交通（鉄道・バス停）に関する満足度調査において、「分からない」と回答した割合が64.1%となっており、利用方法やメリットの周知が不足していると考えられる。

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）公共交通の「選ばれる移動手段」化

急速な人口減少と高齢化の進行により、地域公共交通の利用者数が減少傾向にある一方で、高齢者を中心とした移動ニーズは増加しています。令和7年8月末現在、市内の高齢化率は41.2%に達しており、今後も上昇が見込まれています。また、地形的に可住域が限られていることから、生活関連施設へのアクセスにおいて公共交通の果たす役割は重要であります。

こうした地域特性と課題を踏まえ、公共交通を地域住民にとって「選ばれる移動手段」とするためには、生活行動に即した利便性の高い交通サービスの提供が求められています。具体的には、通勤・通学・通院・買い物等の目的に応じた運行時間帯へのダイヤの見直しを行うとともに、乗降時の負担軽減を図る低床車両の導入や、現金を持たない世代にも対応可能なキャッシュレス決済の導入など、利用者目線に立った利便性向上策を推進する必要があります。

#### （2）高齢者・障がい者への移動支援強化

高齢化の進行とともに、運転免許の自主返納者など移動に支援を要する方の増加が見込まれており、誰もが住み慣れた地域で安心して生活を継続できるよう、移動支援の充実が課題となっています。特に、公共交通の利用が困難な高齢者に対しては、移動手段の確保と利便性の向上を図ることが求められています。このため、市内の公共交通機関や関連施設におけるバリアフリー整備を推進し、段差の解消、車椅子対応スペースの確保など、誰もが安心して利用できる環境の整備を進める必要があります。

また、運転免許を自主返納した高齢者に対しては、運転経歴証明書の提示により、コミュニティバスやにこにこバスの運賃を半額とする支援制度を継続・拡充するなどの支援を強化する必要

があります。

### (3) 官民連携によるサービスの質向上と財政負担軽減

人口減少と高齢化の進行に伴い、公共交通の利用者数が減少する一方で、交通サービスの維持・向上に対する行政の財政的負担が増加しています。こうした状況に対応するためには、行政単独によるサービス提供から脱却し、民間事業者との連携による官民協働の推進が不可欠です。

今後は、民間交通事業者との協働によるサービスの質の向上を図るとともに、買い物支援など、生活支援型交通サービスの充実が求められています。

さらに、地域内の交通資源を有効活用するため、既存の交通事業者や地域団体との協働による乗合タクシーや自家用有償旅客運送の活用、ICTを活用した運行管理の効率化など、多角的な官民連携の展開を図っていく必要があります。

### (4) 地域公共交通の利用促進と市民意識の醸成

今後も人口減少が進行する見通しのなかで、地域公共交通を維持確保していくためには、引き続き利用促進の取組を進めて行く必要があります。また、交通事業者だけではなく、地域公共交通を利用する市民や企業などにおいて、地域公共交通が地域の生活やまちづくりを支える重要な役割を担っているという認識を深めていく必要があります。

また、交通事業者間や観光・医療・福祉・教育分野などの他分野間の連携を進め、利用者の需要に対応した交通手段の確保を図るとともに、モビリティマネジメントにより、利便性の観点だけでなく、環境負荷低減の観点も取り入れながら、自らが地域の移動手段である地域公共交通を支える意識の醸成を図っていく必要があります。



出典：国交省 HP「国土交通省新モビリティサービスの推進」より

## 5. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ

### 5-1 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、市民の日常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、地域交通網を支える取組の推進、鉄道への支援及び利用促進、交通安全の確保が位置付けられており、人口減少に伴うまちづくりや各地区の特性、ニーズの変化に合わせて、利便性の維持向上と効率性を両立した公共交通の再構築へ向けた検討を行うこととされています。

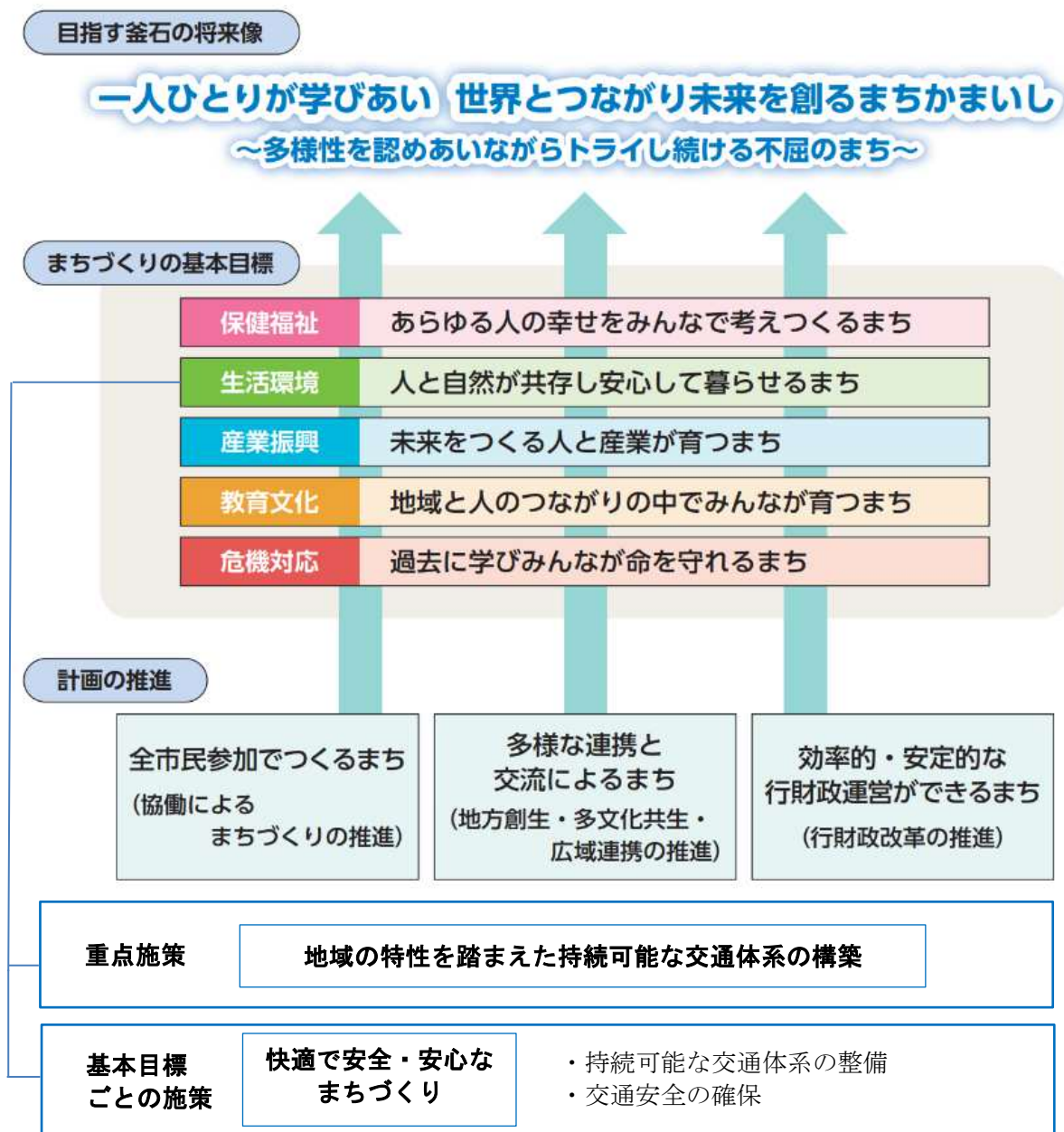


図 5-1 第六次釜石市総合計画における公共交通関連施策の位置づけ



### 5-3 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）

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、釜石市内の全域・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。

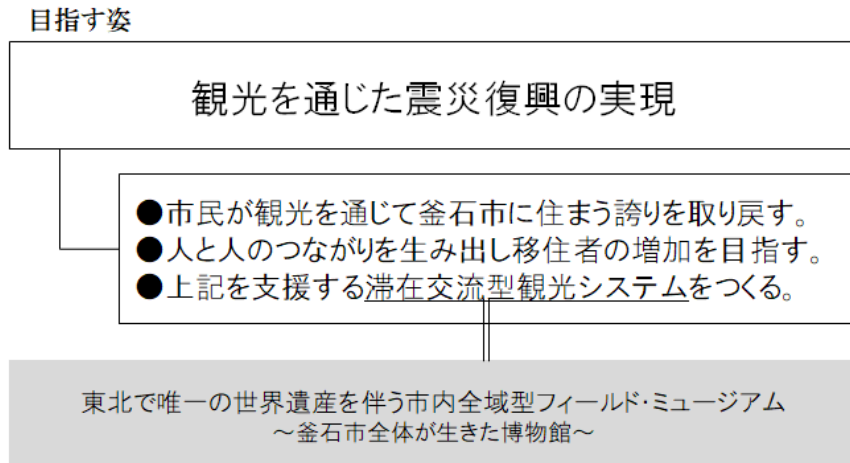
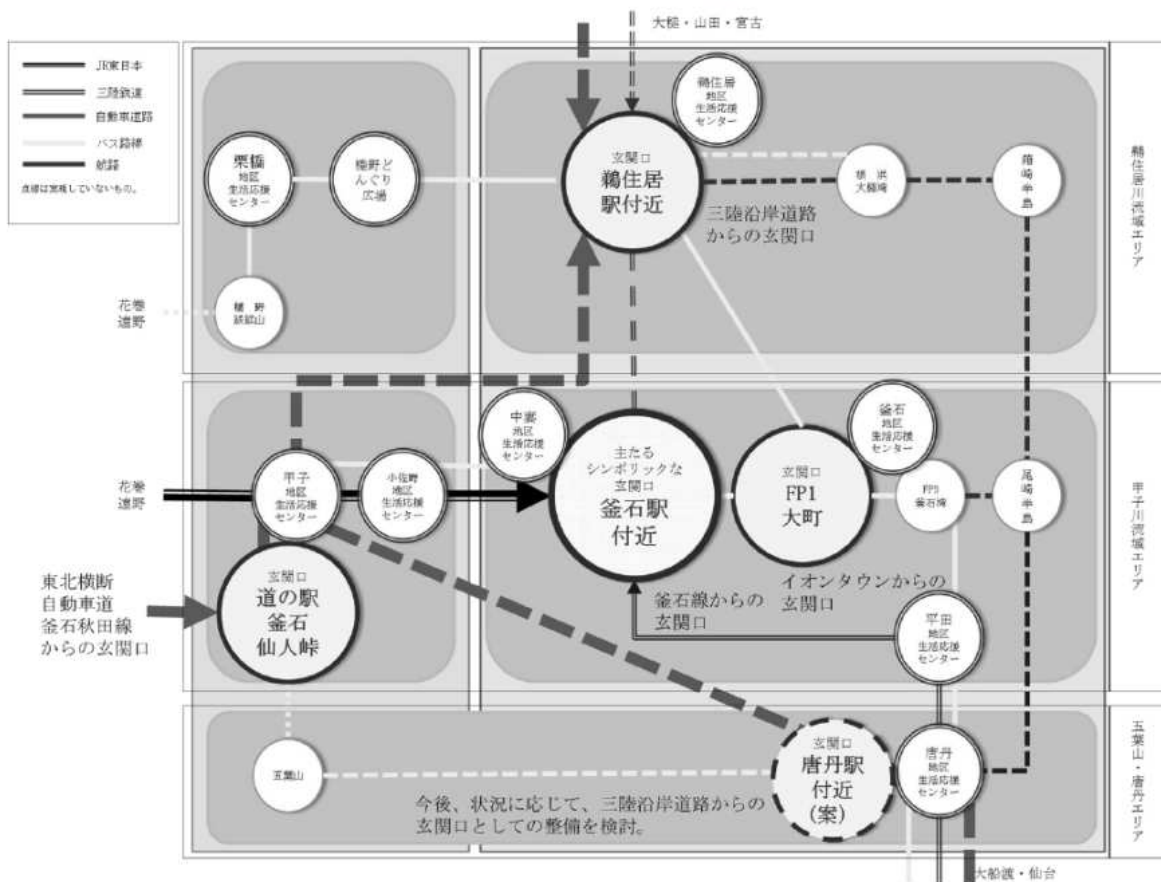


図 5-3 観光振興ビジョンにおける目指す姿

玄関口と地域拠点の位置関係



（点線の交通網は平成29年3月現在で実現していないもの）

図 5-4 観光振興ビジョンにおける基本的な考え方と交通網イメージ

## 6. 目指す地域公共交通の基本理念と戦略

### 6-1 基本理念

#### 未来へ続く、暮らしとコミュニティを支える地域公共交通の実現

これまで、地域公共交通の利用者減少の主な要因は、自動車の普及に伴い、人々の生活様式や都市構造、経済活動が大きく変化したこと起因するものと認識されてきました。しかし近年では、それに加えて人口減少の影響が一層顕著となっており、若者世代においては人口減少のペースを上回る形で公共交通の利用が減少していることも要因の一つとされています。

当市では、復興後の持続可能な公共交通の実現を見据え、令和元年6月に市内路線バスの幹線・支線の役割を明確化し、幹線部を岩手県交通(株)の運行とし、支線部を市が委託する事業者により運行する体制へと再編してきました。

さらに、地域公共交通を将来にわたり維持・発展させるため、自動運転バス及び定額運賃制の導入可能性を検証する実証実験を実施し、持続可能な交通モデルの構築に向けた検討を進めてきたところです。

しかしながら、当市支線部のバス利用者数は依然として減少傾向にあり、特に、鶯住居駅と中村・青ノ木間を結ぶ北部コミュニティバスの利用者は、過去5年間で約半数近くまで減少し、これに伴い収支も悪化している状況にあります。加えて、長期化する物価高騰や人件費の上昇など、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

誰もが利用できる地域公共交通を維持・確保することは、市民生活の基盤を形成するうえで不可欠であり、その持続のためには、なぜ公共交通が必要とされるのか、またどのような場面で、いかなるサービスが求められているのかといった公共交通の意義を改めて整理したうえで、限られた交通資源をより効率的かつ効果的に活用する新たな仕組みの構築が必要です。

また、公共交通は単なる移動手段にとどまらず、高齢者、子ども、移動手段を持たない方々の外出機会を確保し、社会参加を支える生活の接点としての役割を担っています。公共交通が存在することで、買い物や通院、通学・通勤といった日常の移動が維持されるのみならず、地域イベントへの参加や交流機会が保たれ、人と人とのつながりが生まれやすい環境が形成されます。地域コミュニティの希薄化が課題となっているなか、こうしたコミュニティ機能を維持するためにも、地域の誰もが利用しやすく、暮らしを支える公共交通の確保・再構築は極めて重要です。

さらに、民間事業者による運送サービスの提供が可能な地域においても、居住誘導や都市機能誘導などのまちづくり施策、そして交流人口の増加を図る観光施策と十分に連携しながら交通施策を展開することが求められています。官民や交通事業者間、さらには他分野との垣根を超えた連携と協働を進めることにより、運送サービスの利便性と生産性を向上させ、将来にわたり持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、魅力ある地方の創生につなげていくことが期待されます。

このことから、公共交通を地域の暮らしとコミュニティを支える基盤として再構築することにより、市民、交通事業者、関係機関など多様な主体が、それぞれの責任と役割を分かち合いながら、将来にわたり利用され続ける公共交通体系を支え、構築していくことを基本理念といたします。

## 6-2 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1往復することで住民の利便性を維持させるとともに、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 6-1 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）
幹線バス	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
支線バス	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。		

## ◆地域公共交通確保維持事業（国庫補助金）の必要性について

地域の移動手段として欠かせない支線交通が果たす役割と国庫補助を活用して路線を維持する必要性を、以下のとおり支線交通毎に整理した。

### ①北部コミュニティバス

北部コミュニティバスは、幹線と支線をつなぐ鶴住居駅を結節点とし、鶴住居駅から北部地区方面を運行し、栗橋地区生活応援センターや鶴住居地区生活応援センター、市内中心部を連絡する路線であり、地域住民の移動手段として重要な役割を担っている。鶴住居駅が結節点であることから三陸鉄道や岩手県交通バスとの接続により広域への移動も可能であり、住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。

### ②南部コミュニティバス

南部コミュニティバスは、幹線と支線をつなぐ上平田バス停を結節点とし、平田駅から唐丹町までの南部方面を運行し、唐丹地区や平田地区住民の買い物拠点である(株)ベルジョイスみずかみ平田店や、唐丹地区生活応援センター、唐丹駅等を連絡する路線であり、地域住民の移動手段として重要な役割を担っている。上平田バス停が結節点であることから近隣の三陸鉄道平田駅や岩手県交通バスとの接続により広域への移動も可能であり、住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。

### ③にこにこバス（箱崎白浜方面）

にこにこバス（箱崎白浜方面）は、幹線と支線をつなぐ鶴住居駅を結節点とし、鶴住居駅から箱崎白浜までの箱崎半島方面を運行し、薬王堂釜石鶴住居店や鶴住居町内のはまと神経内科クリニック等、地域住民の買い物や通院等に必要なルートを運行する路線であり、地域住民の移動手段として重要な役割を担っている。鶴住居駅が結節点であることから三陸鉄道や岩手県交通バスとの接続により広域への移動も可能であり、住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。

### ④にこにこバス（尾崎白浜方面）

にこにこバス（尾崎白浜方面）は、幹線と支線をつなぐ上平田バス停を結節点とし、平田駅から佐須までの南東部方面を運行し、平田地区住民の買い物拠点である(株)ベルジョイスみずかみ平田店や、平田地区生活応援センター、平田地区復興公営住宅等を連絡する路線であり、地域住民の移動手段として重要な役割を担っている。上平田バス停が結節点であることから近隣の三陸鉄道平田駅や岩手県交通バスとの接続により広域への移動も可能であり、住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。

《補助系統に係る事業及び実施主体の概要》

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
北部コミュニティバス	中村	砂子畑	鵜住居駅	4条乗合	路線定期	市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	中村	砂子畑	教育センター				
	青ノ木	横内さんあいセンター	教育センター				
	中村	砂子畑	薬王堂				
南部コミュニティバス	—	平田 唐丹	—	4条乗合	区域	市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	荒金砂防ダム	上平田	教育センター		路線定期		
	荒川集会所	上平田	教育センター				
	山谷	上平田	教育センター				
にこにこバス（箱崎白浜方面）	—	鵜住居町 片岸町 箱崎町	—	4条乗合	区域	市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
にこにこバス（尾崎白浜方面）	佐須	尾崎白浜	上平田	4条乗合	路線定期	市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	佐須	尾崎白浜	教育センター				

○北部・南部コミュニティバス車両



○にこにこバス（箱崎白浜方面・尾崎白浜方面）車両



基本理念 未来へ続く、暮らしとコミュニティを支える地域公共交通の実現

現状

【地域の概況】  
 ・少子高齢化が進行し、年少人口率は8%まで減少、老年人口率は41%まで増加している。  
 ・65歳以上人口率が高いのは栗橋、唐丹、本庁管内で、低いのは平田、甲子である。  
 ・平坦な土地が少なく、道路沿線に集落や主要施設は密集しているが、沿岸部は集落が分散している。

【公共交通の運営状況】  
 ・幹線部の国道283号沿いで約30分間隔でバスが運行されており、県内でも有数の便数が運行されている。  
 ・支線部バスの維持費は横ばいのため、市の負担割合が年々大きくなっている。  
 ・幹線バスの利用者減少を背景に、令和6年9月にほたるヶ丘線、国立釜石病院線が廃止となった。  
 ・タクシー運行において、郊外地域は回送率が高く、赤字になることもある。  
 ・燃料費高騰及び人件費上昇により、地域公共交通の運営環境は一層厳しさを増している。

【公共交通の利用状況】  
 ・幹線部バスは通勤・通学の時間は、多くの方に利用されている。  
 ・幹線部、支線部ともに利用者数は、人口減少に比例して減少が続けている。  
 ・タクシー利用は午前中に、通院や買い物への利用が多いが、交通費節約のため、行きはバス、帰りはタクシーの方もいる。

【実証事業】  
 ・令和6年8月 自動運転バス実証事業を実施。バッテリー消費への不安、技術的・費用的な課題が明らかとなった。  
 ・令和6年度において3か月間、定額運賃制の実証実験を実施。固定客が中心で利用者増加には繋がらなかった。

市民のニーズ

【市民アンケート調査】  
 ・日常的に公共交通を利用している割合は低いことが、課題が解決された場合、約5割が利用したいと回答している。  
 ・公共交通機関の満足度について、64.1%の人が「十分でない」という回答であるため、利用促進に関する取り組みが必要である。  
 ・公共交通で改善が必要と思われる事項について、ダイヤ改正(増便)が求められているほか、キャッシュレス決済の導入等ハード整備や運賃値下げに関するニーズも多くあった。

課題

公共交通の維持確保

- ・自家用自動車依存の進行
- ・地域公共交通サービスを支える運営基盤の維持
- ・財源の確保
- ・鉄道ダイヤの減便
- ・バス不便地域の拡大
- ・燃料費高騰、人件費上昇等社会情勢の変化
- ・福祉、交通等を含めた都市構造の見直し

地域の実情を基に他分野と連携した交通体系の構築

- ・利用者の減少及び市内小中学校の統廃合を見据えた公共交通ネットワークの再構築
- ・地域コミュニティの維持
- ・潜在、顕在需要の把握
- ・高齢者及び買い物困難者の移動の確保
- ・観光客に対する観光地へのアクセス手段の提供
- ・交通DX・GXによる利便性、持続可能性、生産性の向上

公共交通の利用促進と市民意識の醸成

- ・地域公共交通の利用促進に関する事業の実施
- ・地域公共交通利用の意識醸成

基本目標

第1の基本目標

持続可能な公共交通ネットワークの維持・強化  
 【公共交通の持続性確保】

第2の基本目標

地域のニーズに応じた多様な移動手段の確保  
 【地域に応じた移動手段の充実】

第3の基本目標  
 公共交通利用促進と市民意識の醸成  
 【公共交通利用の推進】

戦略と事業

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
【戦略1】持続可能な運営基盤の強化				
①地域公共交通の維持・確保に向けた支援				
②民間事業者との協働によるコスト削減やサービス改善				
③ダイヤの最適化、需要に応じた運行				
④まちづくりとの整合を図った交通体系の構築				
【戦略2】地域ニーズ対応型交通ネットワークの再構築				
⑤コミュニティバスとこここバスの一体的見直しの検討				
⑥スクールバスとの連携の検討				
⑦通学時の路線バスの活用				
⑧交通不便地域の解消に向けた検討				
⑨高齢者のおでかけ支援サービスの検討・導入				
⑩キャッシュレス決済の普及促進				
⑪先行事例の検討・地域に応じた内容での横展開				
【戦略3】公共交通を支える意識の醸成と公共交通施策への参画				
⑫バス・鉄道における利用促進事業の実施				
⑬地域公共交通に関する情報発信				

## 6-4 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姿を実現するために、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。

### 基本目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持・強化

目標指標	1. 運行維持率 (支線部に係る計画路線の維持状況) ・支線部の路線数について現状を比較し、維持率(%)を算出。 (令和7年度現状:4路線)	R7 現状値 <b>100%</b>	R12 目標値 <b>100%</b>
	2. 運行維持費 (市が負担している乗合バスに係る運行経費) ・公共交通の財政的持続性を、乗合バスに対する市の負担額で評価	R7 現状値 <b>33,607 千円</b>	R12 目標値 <b>30,582 千円</b>

### 基本目標 2 地域のニーズに応じた多様な移動手段の確保

目標指標	3. 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(市民アンケート調査により把握する)	R7 現状値 <b>6.7%</b>	R12 目標値 <b>11.0%</b>
	4. 公共交通を日常的に利用している割合 ・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)	R7 現状値 <b>通勤 3.6%</b> <b>通学 54.3%</b> <b>通院 13.3%</b> <b>買い物 5.6%</b>	R12 目標値 <b>通勤 4.6%</b> <b>通学 55.3%</b> <b>通院 14.3%</b> <b>買い物 6.6%</b>

### 基本目標 3 公共交通利用促進と市民意識の醸成

目標指標	5. 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/3月末人口	R7 現状値 <b>9.7 回/年・人</b>	R12 目標値 <b>14 回/年・人</b>
	6. 公共交通利用促進策の実施件数 ・バスや鉄道の乗り方教室の開催等、地域全体で地域公共交通を育む取り組みを実施した件数	R7 現状値 <b>7 件/年</b>	R12 目標値 <b>9 件/年</b>

## 6-5 戦略と取組の方向性

### 【戦略1】持続可能な運営基盤の強化

#### ①地域公共交通の維持・確保に向けた支援

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者減により、バス・鉄道等事業者の収益悪化が進み、路線維持が困難な状況にある。</li> <li>✓ 公共交通は通院・買い物・通学など生活に不可欠であり、地域の生活基盤となっている。</li> <li>✓ 自治体の財政負担が増加する中、国の補助制度を活用することで地域公共交通の運営に必要な財源及び持続可能な運営体制を確保する必要がある。</li> </ul>	事業主体	◎市 ○交通事業者		
事業概要	<p><b>■事業者との協働による公共交通施策検討の機会の創設</b> 事業者との意見交換や情報共有を通じて、地域ニーズに即した新たな移動サービスや運行改善策を検討する場を設け、公共交通の持続可能性を高めていく。</p> <p><b>■多様な財源の確保と経営支援</b> 地域内フィーダー系統補助事業を活用し、地域公共交通の運行経費の一部に補填し地域内の交通手段を存続させていくほか、事業者との協働により、効率的な運行計画を策定し、補助金の効果を最大化する。</p> <p>また、公共交通ネットワークを維持し、安全で安定した移動手段を提供するため、車両や施設の維持及び更新等が適切に実施されるように、交通事業者の収支や経営改善に繋がる支援を検討する。</p>				
事業期間	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
	施策の実施	(継続)	(継続)	(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民間事業者との協働によるコスト削減やサービス改善

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者減により運行コストが増大し、経営が厳しい状況にあり、財政負担が増加する中において、効率化が不可欠となっている。</li> <li>✓ 高齢化等に伴うサービスニーズの多様化により、高齢者や交通弱者に対応した柔軟なサービスの提供が求められている。</li> </ul>	事業主体	◎市 ◎教育委員会 ◎学校 ◎交通事業者		
事業概要	<p><b>■市域内での公共交通の効率化を図る。</b> 市内では幹線、支線バス、スクールバスが重複して運行している地域があり、効率性が十分であるとは言えない状況にある。効率的な輸送体制構築に向け、住民のニーズを的確に把握し、交通事業者等と検討を進める。</p> <p><b>■地域特性に合った交通手段の導入について検討する。</b> 地域の輸送資源の活用においては、福祉、教育、観光部門等とも役割分担を行い、連携しながら地域に応じた移動手段の導入を検討する。</p>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)

### ③ダイヤの最適化、需要に応じた運行

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地形的に可住域が限られていることから、生活関連施設へのアクセスにおいて公共交通の果たす役割は重要である。</li> <li>✓ 市民ニーズから公共交通を使用しない理由として、時間が合わない、時間がかかりすぎる、駅やバス停が近くないと回答する割合が多い。また、市内を通る公共交通に関する満足度が低い。</li> <li>✓ 通勤・通学・買い物の移動に鉄道・バスを利用しない理由が改善された場合、公共交通を利用したい割合は約5割となっていることから、人口動態や生活圏に合わせた柔軟な運行計画の策定が求められている。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■持続可能な運行サービスの検証と改善を検討する。</b> 現在の運行状況が、利用状況や住民ニーズに適合しているか検証し、必要に応じて、見直しを行う。</p> <p><b>■利用者ニーズに応じた柔軟な運行モードへの転換を検討する。</b> 系統ごとの状況、他の系統との関係、幹線交通との接続状況に留意し、利用者が著しく少ない系統については、定時定路線型による運行だけでなく、利用者の需要に応じて運行する交通モードへの移行も視野に入れて改善策を検討する。</p> <p><b>■交通結節点の機能性等の向上を目指す。</b> 主要結節点において、利便性向上につながる機能や動線の調査及び調整を進め、今後の整備の在り方を検討する。</p>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)

### ④まちづくりとの整合を図った交通体系の構築

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 今後のまちの活性化に向けた観光と交通の連携、まちづくりとの整合のとれた交通ネットワークの形成が求められている。</li> <li>✓ 令和8年9月に新市庁舎が開庁する予定となっていることから、来庁者が利用しやすい環境を整備する必要がある。</li> <li>✓ 低密度な市街地が形成され、厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■まちづくりと一体となった交通ネットワークを整備する。</b> まちづくりと整合の取れた交通ネットワークの構築を進め、住民・来訪者双方が利用しやすい移動環境を整備する。</p> <p><b>■来庁者の利便性向上に向けた動線及び情報提供環境等を整備する。</b> 来庁者が利用しやすい動線を確保するとともに利用しやすい環境を整備するため、バスの発着時間などを表示するデジタルサイネージ等の設置について検討する。</p> <p><b>■交通需要を誘導し、持続可能な都市構造を実現する。</b> 公共交通沿線への民間投資の誘発や都市機能の誘導等により、都市の骨格となる公共交通ネットワークを確保するための検討を進める。</p>				
事業期間	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
	施策の検討 施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)

## 【戦略2】地域ニーズ対応型交通ネットワークの再構築

### ⑤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	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 釜石市中心部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。</li> <li>✓ 利用者減少により収益率が10%前後と極めて低く、運行コストに対する収入が不足している状況にあるため、支線部バスの抜本的な見直しと、一体的な再編を行うことが不可欠である。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> <li>○市民</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■コミュニティバスとにこにこバスを一体的に見直す。</b> 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、便数及び料金を見直す。</p> <p><b>■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。</b> 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。</p> <p><b>■空バス率の低減を図る。</b> 支線部バスの利用状況について、データを活用し便数の調整等を行い、需要に応じた運行を実施することで、空バス率の低減を図る。</p> <p><b>■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。</b> 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> <p><b>■ユニバーサルデザインに対応した環境整備の推進を図る。</b> 車両などのバリアフリー化を検討するとともに、県産材を活用したバス待合環境及び周辺の環境整備等に取り組み、必要に応じては道路管理者、関係機関と協議や調整を行う。</p>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)

### ⑥スクールバスとの連携の検討

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 児童生徒数の減少が続き、学校の小規模校化が進んでいることから、今後、学校統合による学校規模の適正化・適正配置に取り組むこととされている。</li> <li>✓ 児童生徒の通学に乗合バスを活用することにより、世代間のコミュニケーションが生まれ、地域のつながりが強化されるほか、バス路線の維持だけでなく、サービス改善の可能性も高まる。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎教育委員会</li> <li>◎学校</li> <li>◎交通事業者</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■学校再編を考慮した支線部バスの最適化を検討する。</b> 釜石市学校規模適正化・適正配置推進計画に基づき進められる学校の統廃合を勘案し、児童生徒と一般乗客の移動ニーズ（方向や時間）を把握し、ニーズが重なる路線については、支線部バスへの児童生徒乗合化に向けた検討を部局横断的に行う。</p>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の検討	施策の検討	施策の実施	(継続)

## ⑦通学時の路線バスの活用

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 路線バスで対応できる地域は路線バスへ移行し、スクールバスと路線バスの役割分担による効率化を図る必要がある。</li> <li>✓ 夏季の気温上昇や野生動物の出没に伴い、徒歩や自転車による通学が難しくなっていることから、スクールバスの利用対象地域外に居住する児童生徒については、公共交通機関の利用を確保する必要性が高まっている。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎教育委員会</li> <li>◎学校</li> <li>◎交通事業者</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■通学における幹線バスの活用について検討する。</b> 児童生徒の安全確保及び持続可能な運行の観点から運行事業者、教育委員会、小中学校と調整を図りながら幹線バスの登下校での利用について検討を進める。</p>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)

## ⑧交通不便地域の解消に向けた検討

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 自宅からバス停や駅が近くにないため、買い物や通院など日常生活において移動の格差が生じている。</li> <li>✓ 高齢者や車を持たない人も安心して生活できるようにする必要がある。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> <li>○市民</li> </ul>		
事業概要	<p><b>■交通不便地域の明確化と交通弱者支援に向けた総合的交通対策について検討する。</b> 国の「交通空白」解消方針及び地域交通の再構築の考え方を踏まえ、地域の実情に応じた移動手段の確保を進める。特に、駅・バス停からの距離、地形条件、タクシーの配車状況等を総合的に評価し、交通弱者にとって移動が困難な区域を交通不便地域として整理する。</p> <p><b>■誰もが安心して移動できる地域交通ネットワークの構築を目指す。</b> 交通不便地域におけるデマンド交通等の活用を検討し、誰もが安心して移動できる地域交通ネットワークの構築を目指す。</p> <p><b>■事業者協力型自家用有償運送制度の導入を検討する。</b> 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、交通空白地自家用有償運送制度を活用した運行を検討する。ドライバーを募り、運行管理及び車両管理を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>				
事業期間	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
	施策の検討	施策の検討	事業実施	(継続)	(継続)

## ⑨高齢者のおでかけ支援サービスの検討・導入

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 移動が不便な状況にあることで、孤立化、健康の悪化を招く恐れがある。</li> <li>✓ 運転免許を返納した高齢者の移動手段を確保するため、日常的な移動を支える手段の確保が課題となっている。</li> <li>✓ 令和6年度の高齢者現況調査において、日常生活の中で困っていることについて、「外出時の交通手段」と答える割合は8.7%で3番目に高い割合となっている。</li> </ul>	事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> <li>○社会福祉協議会</li> <li>○市民</li> </ul>
事業概要	<p><b>■公共交通の利用促進と移動手段の確保に関する支援事業を検討する。</b> 外出の機会を増やすこと及び閉じこもり予防や心身機能の低下を防ぐことなどを目的として、バス・タクシー共通利用券の交付やデマンド交通（予約型乗合タクシー）の運行を検討する。</p> <p>また、高齢者が公共交通を利用しやすい環境を整えることで、車からの移行を促し、高齢ドライバーによる交通事故の抑止に寄与する。</p>		

	<b>■包括的生活支援サービスを検討する。</b> 市、社会福祉協議会等が連携し、通院及び買い物支援、健康増進等に資するサービスをセットで提供するサービスの検討を行う。				
事業期間	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
	事業の検討	事業の実施	(継続)	(継続)	(継続)

## ⑩キャッシュレス決済の普及促進

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ QR決済や交通系ICカード等の普及により、現金以外の支払方法を求める利用者が増加しており、利便性向上の観点から導入の必要性が高まっている。</li> <li>✓ 決済手段の多様化による利用者数増加や運行事業者の業務効率化を通じて、地域公共交通の維持・活性化が期待される。</li> </ul>				事業主体	◎市 ◎交通事業者 ◎民間事業者
事業概要	<b>■キャッシュレス決済の導入・普及拡大を促進する。</b> ICカードをはじめとしたキャッシュレス決済の導入や普及拡大を促進し、利用者の利便性向上や運転士の負担軽減、観光客の需要の取り込みを図る。 <b>■キャッシュレス決済導入に向けた関係機関との連携体制を構築する。</b> 市、交通事業者、商工会議所等と連携し、観光分野や買い物支援施策との連携及び複数事業者で共通利用できるキャッシュレス基盤の整備について検討を行う。					
事業期間	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	
	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)	

## ⑪先行事例の検討・地域に応じた内容での横展開

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域公共交通の更なる利便性の向上や運行の効率化などに向け、新技術の活用を検討していく必要がある。</li> <li>✓ 人流のビッグデータや交通系ICカードによる乗降実績等のデータを活用し、地域公共交通の課題解決に活用していく必要がある。</li> <li>✓ 先進的な取組を関係者間で情報共有し、優良事例について地域で横展開していく必要がある。</li> </ul>				事業主体	◎市 ◎交通事業者
事業概要	<b>■新技術を活用し地域公共交通の課題解決の検討を行う。</b> 新技術の活用による運行の効率性の向上や、データを活用した路線や便の見直しによる持続可能性の向上を図る。 <b>■交通GXによる環境負荷の軽減を図る。</b> 環境負荷の軽減に向けて、環境負荷の低いEV車両等の導入について検討を行うとともに、環境負荷低減の観点から、市民の公共交通の利用を促進する。					
事業期間	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	
	施策の検討	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)	

## 【戦略3】公共交通を支える意識の醸成と公共交通施策への参画

### ⑫バス・鉄道における利用促進事業の実施

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市民の通勤、通学時の移動手段として、地域公共交通が占める割合は、自家用車利用に比べて低い状況となっている。</li> <li>✓ 三陸鉄道及びJR釜石線においては、県及び沿線市町村、鉄道事業者等が連携し、利用促進に向けた検討及び取組を実施している。</li> </ul>				事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> <li>◎市民</li> </ul>
事業概要	<p>■市民、交通事業者、行政等の多様な主体が一体となった地域公共交通の利用促進を実施する。</p> <p>地域経済を支える三陸鉄道や JR 釜石線について、県や沿線市町村、交通事業者が連携し、利用促進に取り組む。</p> <p>また、国、県、交通事業者、地域住民の代表等で構成する地域公共交通活性化協議会などを通じて、利用促進策を検討し実施する。</p> <p>■地域公共交通利用に向けた意識の醸成を図る。</p> <p>モビリティマネジメントにより、利便性の観点だけでなく、環境負荷低減の観点も取り入れながら、自らが地域の移動手段である地域公共交通を支える意識を醸成し、公共交通と自家用車を状況に応じて使い分けるなど、市民意識の変化を促進する。</p>					
事業期間	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	
	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)	

### ⑬地域公共交通に関する情報発信

背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者の減少により、若年層やマイカー利用者に路線情報・運賃・乗り方等の基本的な情報が十分に伝わっていない状況が見受けられる。そのため、公共交通の存在やサービス内容自体が住民に認識されにくく、さらなる利用低下につながっている。</li> <li>✓ スマートフォンの普及により、利用者はリアルタイム性や視覚的に分かりやすい情報提供を求めている一方で、紙媒体による周知も依然として重要であり、住民の年代や利用環境に応じた多様な媒体を活用する必要がある。</li> </ul>				事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市</li> <li>◎交通事業者</li> </ul>
事業概要	<p>■公共交通に関する情報の周知を図る。</p> <p>公共交通の認知度を向上させるために、広報紙やスマートフォンアプリ等、多様な媒体を活用し、公共交通全体の一体的な公共交通マップの作成や乗り方等についての情報提供を行う。</p> <p>また、災害時や輸送障害時における運行情報について、迅速かつ的確に周知するよう努める。</p> <p>■路線図・時刻表等交通情報のデジタル化（GTFS等）を推進する。</p> <p>バス路線や停留所情報、時刻表等のデータを統一的に作成するとともに、遅延や運休、車両位置などの配信体制を整備することで、利用者が必要とする交通情報を迅速かつ的確に提供する環境を構築する。</p> <p>また、作成したGTFSデータはオープンデータとしてスマホアプリ配信事業者等が活用できるようにし、住民や観光客が公共交通をより使いやすくするほか、災害時・輸送障害時には、リアルタイム情報を活用することで、迅速な運行情報の周知体制を確立し、安全で信頼性の高い地域交通サービスの提供を目指す。</p>					
事業期間	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	
	施策の実施	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)	

## 6-6 計画の推進

計画の推進に向けては、目標指標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。

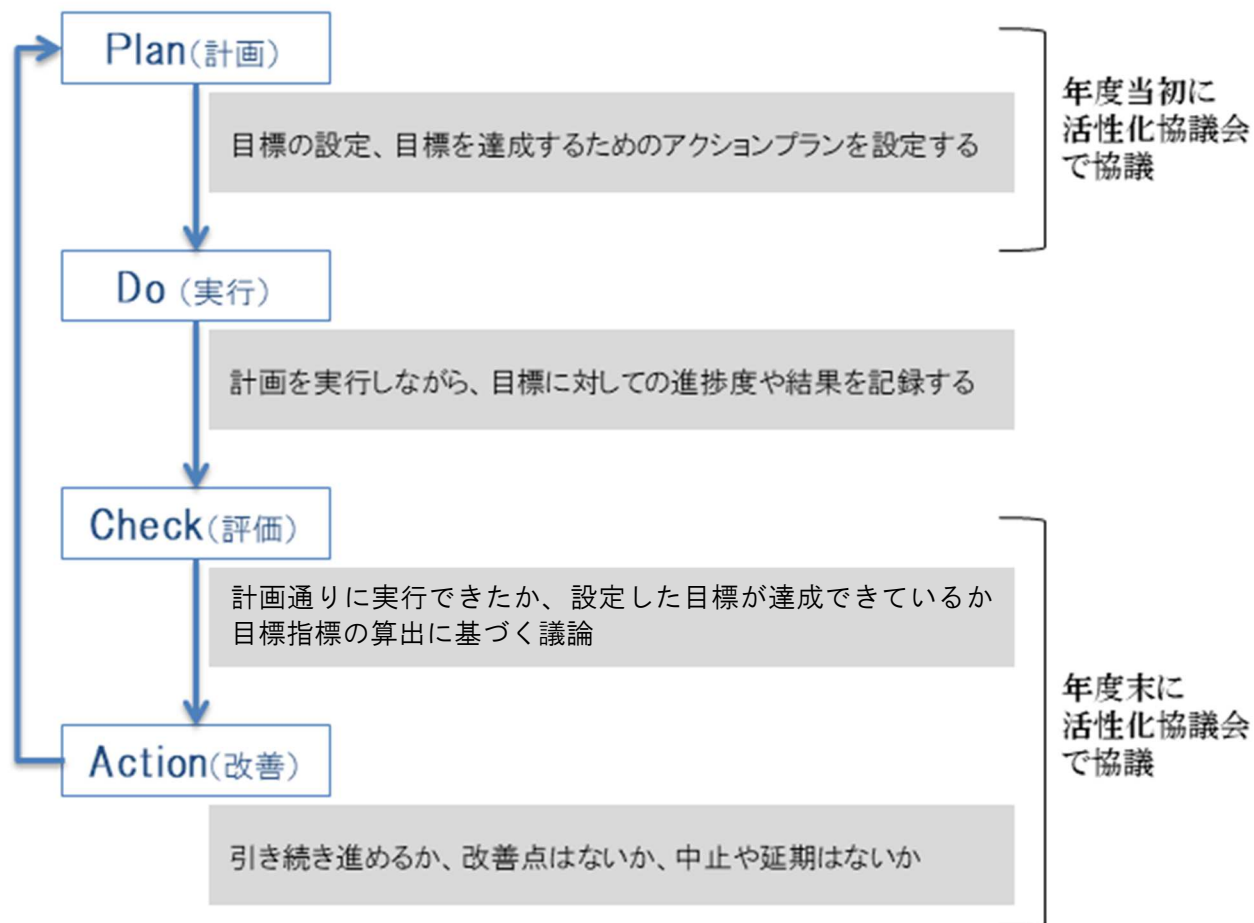


図 6-1 計画推進のためのPDCAサイクルの考え方 (1年サイクル)

## 7. 資料

---

### 7-1 JR 釜石線の乗降調査及び利用者意向調査

沿線自治体と連携し、令和6年度にJR各駅の乗降調査及び利用者意向調査を実施しました。

- ・調査期間 : 令和6年12月1日(日)～2日(月)
- ・調査対象駅 : JR釜石駅、松倉駅及び上有住駅
- ・実施方法 : 調査員により、各駅の始発便から最終便の乗降人数をカウント。アンケートを手渡しし、紙もしくはオンラインで回答をいただいた。

調査の結果、駅の立地等により利用目的や利用者属性などの特徴が表れました。各駅の特徴は次のとおりです。

駅の名称	特徴
釜石駅	「午前上り」「午後下り」の利用者が多い。利用目的は「観光」が多く、釜石市周辺住民が内陸へ観光するために使われている。
松倉駅	学生の利用が大半であり、釜石高校の玄関口となっている。
上有住駅	通勤通学利用者と観光利用者は半分ずつであった。

【上り】12/1（日）

番号	種別		釜石駅			松倉駅			上有住駅		
			時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者
1	(普) 盛岡行	時刻	0513			0522			0547		
		乗車	1		1	0			0		
		降車	0			0			0		
2	(普) 盛岡行	時刻	0536			0545			0610		
		乗車	1	1		0			0		
		降車	0			0			0		
3	(普) 花巻行	時刻	0651			0701			0726		
		乗車	3			0			0		
		降車	0			0			0		
4	(はま) 盛岡行	時刻	0741			0750					
		乗車	30	1	4	4		2			
		降車	0			2	2				
5	(普) 花巻行	時刻	0902			0911			0935		
		乗車	18	2	4	6	5	1	0		
		降車	0			0			2		
6	(はま) 盛岡行	時刻	1128			1137					
		乗車	25	1	7	2	1				
		降車	0			0					
7	(普) 花巻行	時刻	1209			1218			1243		
		乗車	9		3	1	1		3		
		降車	0			1			0		
8	(はま) 盛岡行	時刻	1418			1427					
		乗車	29		8	1					
		降車	0			0					
9	(普) 花巻行	時刻	1557			1606			1631		
		乗車	3			5	5		0		
		降車	0			0			0		
10	(普) 盛岡行	時刻	1744			1757			1821		
		乗車	10	1	1	1	1		0		
		降車	0			0			0		
11	(普) 花巻行	時刻	1923			1936			2000		
		乗車	4	1		0			0		
		降車	0			0			0		
			133	7	28	23	15	3	5	0	0

【下り】12/1（日）

番号	種別		上有住駅			松倉駅			釜石駅		
			時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者
1	(普) 遠野発	時刻	0703	内、学生	高齢者	0726	内、学生	高齢者	0735	内、学生	高齢者
		乗車	0			1		1	0		
		降車	0			1		1	6		
2	(普) 盛岡発	時刻	0822	内、学生	高齢者	0844	内、学生	高齢者	0853	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			2	1	1	3		2
3	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1044	内、学生	高齢者	1052	内、学生	高齢者
		乗車				0			0		
		降車				0			21	1	5
4	(普) 花巻発	時刻	1128	内、学生	高齢者	1158	内、学生	高齢者	1207	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	1			3	3		0		
5	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1348	内、学生	高齢者	1358	内、学生	高齢者
		乗車				0			0		
		降車				0			15		5
6	(普) 花巻発	時刻	1608	内、学生	高齢者	1631	内、学生	高齢者	1641	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			2	1	1	12	1	1
7	(普) 花巻発	時刻	1726	内、学生	高齢者	1748	内、学生	高齢者	1757	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			3	2	1	9		2
8	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1928	内、学生	高齢者	1936	内、学生	高齢者
		乗車				0			0		
		降車				2	1		20		3
9	(普) 盛岡発	時刻	2017	内、学生	高齢者	2040	内、学生	高齢者	2050	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			18		
10	(普) 盛岡発	時刻	2129	内、学生	高齢者	2152	内、学生	高齢者	2201	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			1		
11	(普) 花巻発	時刻	2229	内、学生	高齢者	2251	内、学生	高齢者	2300	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			2		
			1	0	0	14	8	5	107	2	18

【上り】12/2（月）

番号	種別		釜石駅			松倉駅			上有住駅		
			時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者
1	(普) 盛岡行	時刻	0513			0522			0547		
		乗車	3			0			0		
		降車	0			0			0		
2	(普) 盛岡行	時刻	0536			0545			0610		
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			0		
3	(普) 花巻行	時刻	0651			0701			0726		
		乗車	6	2		6	5		0		
		降車	0			3	3		7		
4	(はま) 盛岡行	時刻	0741			0750					
		乗車	9		3	1	1				
		降車	0			25	25				
5	(普) 花巻行	時刻	0902			0911			0935		
		乗車	4		1	2			0		
		降車	0			0			0		
6	(はま) 盛岡行	時刻	1128			1137					
		乗車	17		4	0					
		降車	0			0					
7	(普) 花巻行	時刻	1209			1218			1243		
		乗車	9		4	0			2		
		降車	0			0			0		
8	(はま) 盛岡行	時刻	1418			1427					
		乗車	16	16		0					
		降車	0			0					
9	(普) 花巻行	時刻	1557			1606			1631		
		乗車	19		10	16	16		1		
		降車	0			0			0		
10	(普) 盛岡行	時刻	1744			1757			1821		
		乗車	9	2	5	9	9		0		
		降車	0			0			0		
11	(普) 花巻行	時刻	1923			1936			2000		
		乗車	4	2		19	19		0		
		降車	0			1			0		
			96	22	27	82	78	5	10	0	0

【下り】12/2（月）

番号	種別		上有住駅			松倉駅			釜石駅		
			時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者	時刻	内、学生	高齢者
1	(普) 遠野発	時刻	0703	内、学生	高齢者	0726	内、学生	高齢者	0735	内、学生	高齢者
		乗車	0			1	1		0		
		降車	0			45	45		5	1	
2	(普) 盛岡発	時刻	0822	内、学生	高齢者	0844	内、学生	高齢者	0853	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			6		2
3	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1044	内、学生	高齢者	1052	内、学生	高齢者
		乗車				0			0		
		降車				1		1	23		4
4	(普) 花巻発	時刻	1128	内、学生	高齢者	1158	内、学生	高齢者	1207	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	3			2			4		3
5	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1348	内、学生	高齢者	1358	内、学生	高齢者
		乗車				0			0		
		降車				1			23		3
6	(普) 花巻発	時刻	1608	内、学生	高齢者	1631	内、学生	高齢者	1641	内、学生	高齢者
		乗車	0			6	6		0		
		降車	0			2	1		17	8	4
7	(普) 花巻発	時刻	1726	内、学生	高齢者	1748	内、学生	高齢者	1757	内、学生	高齢者
		乗車	2	2		9	9		0		
		降車	0			4	3	1	6	1	1
8	(はま) 盛岡発	時刻		内、学生	高齢者	1928	内、学生	高齢者	1936	内、学生	高齢者
		乗車				9	9		0		
		降車				2	2		6		2
9	(普) 盛岡発	時刻	2017	内、学生	高齢者	2040	内、学生	高齢者	2050	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			2		
10	(普) 盛岡発	時刻	2129	内、学生	高齢者	2152	内、学生	高齢者	2201	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			0		
11	(普) 花巻発	時刻	2229	内、学生	高齢者	2251	内、学生	高齢者	2300	内、学生	高齢者
		乗車	0			0			0		
		降車	0			0			1		
			5	2	0	82	76	2	93	10	19

■利用者意向調査結果（n = 107）

○性別

駅名	利用日	回答者数	男性	女性	回答しない
釜石駅	12/1(日)	43	65.1%	34.9%	0.0%
釜石駅	12/2(月)	28	64.3%	35.7%	0.0%
松倉駅	12/1(日)	8	37.5%	50.0%	12.5%
松倉駅	12/2(月)	20	25.0%	70.0%	5.0%
上有住駅	12/1(日)	1	0.0%	100.0%	0.0%
上有住駅	12/2(月)	7	28.6%	71.4%	0.0%
全体		107	52.3%	45.8%	1.9%

○年代

駅名/利用日	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
釜石駅/日	4.7%	25.6%	9.3%	20.9%	16.3%	18.6%	4.7%
釜石駅/月	3.6%	3.6%	3.6%	10.7%	21.4%	28.6%	28.6%
松倉駅/日	50.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%	25.0%
松倉駅/月	90.0%	0.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	0.0%
上有住駅/月	57.1%	0.0%	14.3%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%
全体	27.1%	11.2%	5.6%	13.1%	15.0%	16.8%	11.2%

○居住地

駅名/利用日	釜石市内	釜石市外	住田町内	住田町外
釜石駅/日	18.6%	81.4%	—	—
釜石駅/月	17.9%	82.1%	—	—
松倉駅/日	50.0%	50.0%	—	—
松倉駅/月	20.0%	80.0%	—	—
上有住駅/日	—	—	0.0%	100.0%
上有住駅/月	—	—	0.0%	100.0%
全体	19.6%	72.9%	0.0%	100.0%

○職業

駅名/利用日	中学生	高校生	大学生	会社員	自営業	パート	主婦	年金
釜石駅/日	0.0%	4.7%	9.3%	60.5%	7.0%	2.3%	2.3%	9.3%
釜石駅/月	3.6%	3.6%	3.6%	10.7%	21.4%	28.6%	28.6%	0.0%
松倉駅/日	0.0%	50.0%	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%
松倉駅/月	90.0%	0.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
上有住駅/月	57.1%	0.0%	14.3%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%
全体	22.5%	6.9%	5.9%	30.4%	11.8%	9.8%	8.8%	6.8%

○乗車駅、降車駅

<釜石駅で降車した人の乗車駅>

駅名/利用日	小佐野	遠野市内	花巻市内	盛岡市内	北上市内	山田町内	県外
釜石駅/日	1	0	1	9	1	1	4
釜石駅/月	2	1	6	6	0	0	0
合計	3	1	7	15	1	1	4

<釜石駅で乗車した人の降車駅>

駅名/利用日	松倉駅	洞泉駅	鶉住居駅	遠野市内	花巻市内	盛岡市内	県外
釜石駅/日	0	0	0	0	15	5	1
釜石駅/月	1	1	1	1	7	3	0
合計	1	1	1	1	22	8	1

<松倉駅で降車した人の乗車駅>

駅名/利用日	釜石駅	遠野市内	花巻市内	紫波町内	盛岡市内
松倉駅/日	0	2	1	1	1
松倉駅/月	5	8	1	0	0
合計	5	10	2	1	1

<松倉駅で乗車した人の降車駅>

駅名/利用日	釜石駅	遠野市内
松倉駅/日	0	4
松倉駅/月	1	3
合計	1	7

<上有住駅で降車した人の乗車駅>

駅名/利用日	釜石市内	花巻市内
上有住駅/日	0	1
上有住駅/月	4	3
合計	4	4

○JR釜石線を利用した目的

駅名/利用日	通勤通学	買物	飲食娯楽	観光	通院	出張業務	公共施設	その他
釜石駅/日	0.0%	4.7%	2.3%	44.2%	2.3%	18.6%	0.0%	27.9%
釜石駅/月	7.1%	7.1%	0.0%	39.3%	3.6%	25.0%	0.0%	17.9%
松倉駅/日	37.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%
松倉駅/月	95.0%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/月	57.1%	0.0%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%
全体	26.2%	5.6%	0.9%	31.8%	1.9%	15.0%	0.9%	17.8%

○自宅から駅、駅から目的地への移動手段

駅名/利用日	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	タクシー	その他
釜石駅/日	14.0%	0.0%	0.0%	30.3%	4.7%	4.7%	46.3%
釜石駅/月	21.4%	0.0%	0.0%	21.4%	3.6%	3.6%	50.0%
松倉駅/日	62.5%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%
松倉駅/月	45.0%	10.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	20.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
上有住駅/月	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	57.1%	0.0%	14.3%
全体	25.2%	1.9%	0.0%	25.3%	6.5%	2.8%	38.3%

○定期券を利用しているか

駅名/利用日	通学定期券	通勤定期券	利用していない
釜石駅/日	0.0%	0.0%	100.0%
釜石駅/月	3.6%	3.6%	92.9%
松倉駅/日	50.0%	0.0%	50.0%
松倉駅/月	85.0%	5.0%	10.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	100.0%
上有住駅/月	57.1%	0.0%	42.9%
全体	24.3%	1.9%	73.8%

○JR釜石線は往復・片道どちらで利用するか

駅名/利用日	往復利用	片道利用
釜石駅/日	67.4%	32.6%
釜石駅/月	71.4%	28.6%
松倉駅/日	100.0%	0.0%
松倉駅/月	90.0%	10.0%
上有住駅/日	100.0%	0.0%
上有住駅/月	71.4%	28.6%
全体	75.7%	24.3%

○JR釜石線の利用頻度

駅名/利用日	週5以上	週3,4	週1,2	月数回	年数回	それ以下	今回初
釜石駅/日	0.0%	0.0%	2.3%	11.6%	37.2%	18.6%	30.2%
釜石駅/月	3.6%	7.1%	3.6%	10.7%	25.0%	25.0%	25.0%
松倉駅/日	50.0%	0.0%	0.0%	37.5%	12.5%	0.0%	0.0%
松倉駅/月	90.0%	5.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
上有住駅/月	42.9%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	28.6%
全体	24.3%	3.7%	1.9%	11.2%	22.4%	15.0%	21.5%

○JR釜石線の不満な点

駅名/利用日	ダイヤ	運行本数	乗車時間	待合環境	運賃	バス接続
釜石駅/日	23.3%	41.9%	18.6%	4.7%	0.0%	4.7%
釜石駅/月	50.0%	50.0%	17.9%	0.0%	3.6%	10.7%
松倉駅/日	0.0%	25.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%
松倉駅/月	25.0%	75.0%	25.0%	10.0%	5.0%	0.0%
上有住駅/日	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/月	14.3%	71.4%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%
全体	28.0%	51.4%	19.6%	5.6%	1.9%	5.6%

駅名/利用日	東北本線接続	三陸鉄道接続	駅周辺整備	情報提供	利用方法周知	不満なし
釜石駅/日	11.6%	9.3%	7.0%	0.0%	0.0%	30.2%
釜石駅/月	7.1%	10.7%	0.0%	10.7%	3.6%	10.7%
松倉駅/日	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%
松倉駅/月	0.0%	20.0%	0.0%	5.0%	0.0%	15.0%
上有住駅/日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上有住駅/月	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%
全体	6.5%	10.3%	3.7%	3.7%	0.9%	20.6%

○不満な点自由記載（カテゴリー分析）

カテゴリー	主な内容
運行本数とダイヤ	本数が少ない。都内に帰るのに時間がかかる。
乗り換えと接続	新花巻駅の新幹線乗り換えの時間が短すぎる時、長すぎる時がある。三陸鉄道で乗り遅れることがある
駅の設備	新花巻駅や釜石駅に階段しかないこと。松倉駅など駅周辺が歩きにくい。ベンチがないところがある
運休について	雨風や動物の影響で止まることが多い。運休の時の周知が遅い。代行バスを出してほしい

○どうすれば利用者が増えると思うか自由記載（カテゴリー分析）

カテゴリー	主な内容
運行本数とダイヤ	本数を増やす。快速列車を増やす。
乗り換えと接続	新幹線や三陸鉄道との接続を改善する
駅の設備	エレベーターなどの整備、Suicaの導入
イベントの企画	列車のイベントや、駅でイベントを開催する。釜石線を使った観光を作る。

運賃等	回数券を作る。割引期間を作る
-----	----------------

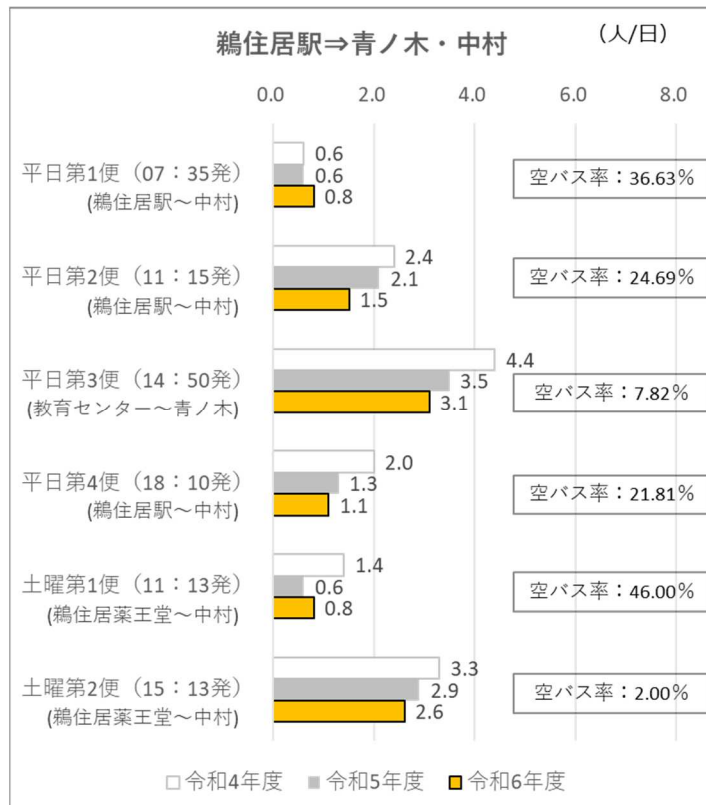
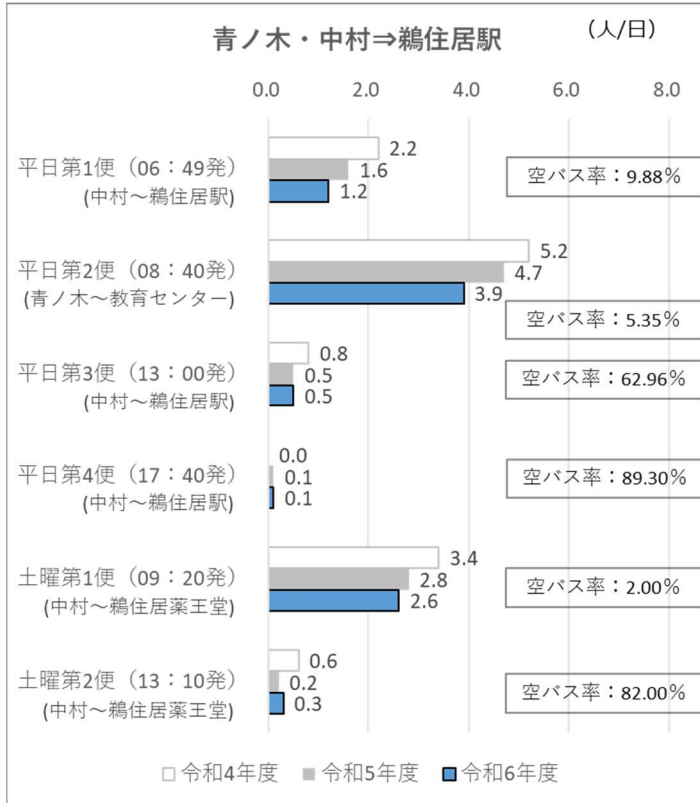
○その他ご意見自由記載（カテゴリー分析）

カテゴリー	主な内容
運行本数とダイヤ	本数を増やす。快速列車を増やす。
乗り換えと接続	新幹線や三陸鉄道との接続を改善する
駅の設備	エレベーターなどの整備、Suicaの導入、待合室の無料開放
イベントの企画	呑み鉄イベント。SLの復活。トンネル内で映像投影
運賃等	指定席は必要か？割引期間を設定する。運賃値上げ

## 7-2 支線部バスの各路線・便の平均利用人数及び空バス率

令和4年4月1日にダイヤ改正を行い市内中心部への直通便などを新設しました。グラフは、令和4年度から6年度の支線部バスの各路線・便の平均利用人数及び令和6年度の空バス率を集計したものです。

北部コミュニティバス



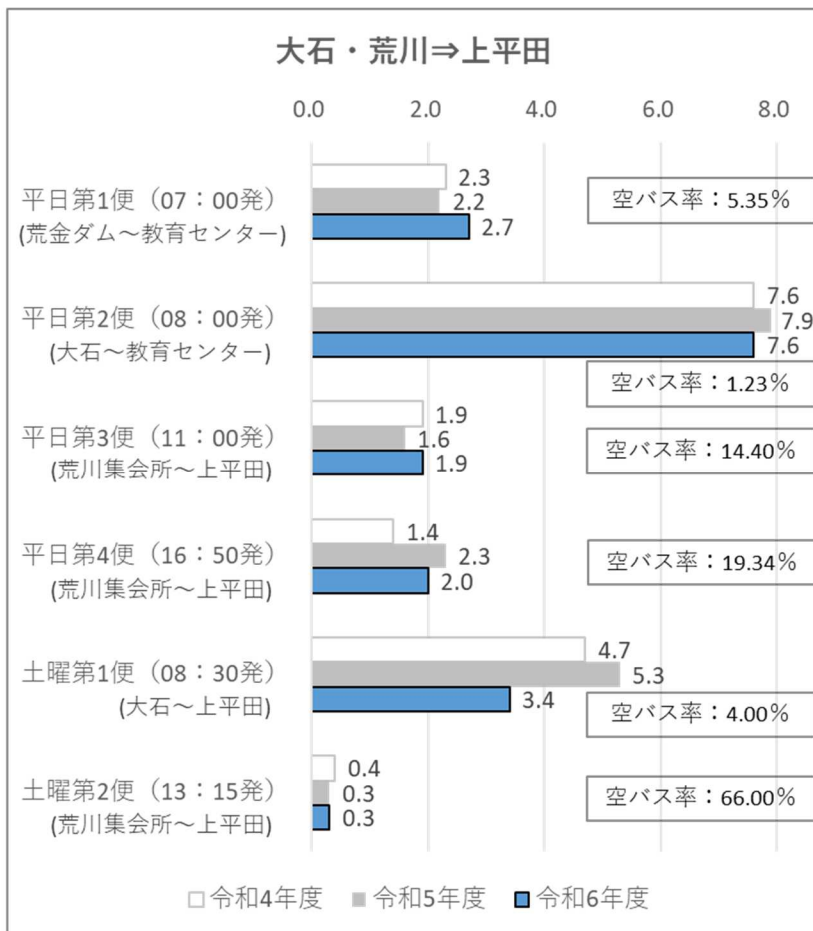
### 【利用状況】

- 北部コミュニティバスは他の路線と比べて利用率が低い。
- 青ノ木、中村方面からの利用は、午前が多く、午後は少ない。
- 鶉住居からの利用は、11時～18時まで分散している。
- 一方で、土曜日は9時台のバスで鶉住居へ行き、15時のバスで帰るパターンが多い。

### 【最も多く利用されている便】

- 平日
  - 鶉住居行き 8:40発
  - 中村行き 14:50発
- 土曜
  - 鶉住居行き 9:20発
  - 中村行き 15:13発

南部コミュニティバス



【利用状況】

○南部コミュニティバスは他の路線と比べて利用率が高いものの人口減少に比例して利用者が減っている。

○大石、荒川方面からの利用は、8時発の便が最も多いが、その他の便も比較的空バス率が低い。

○上平田からの利用は、12時台のバスに集中し、次いで17時台のバス利用が多い。

○土曜日は8時台のバスで上平田へ行き、11時もしくは14時のバスで帰るパターンが多い。

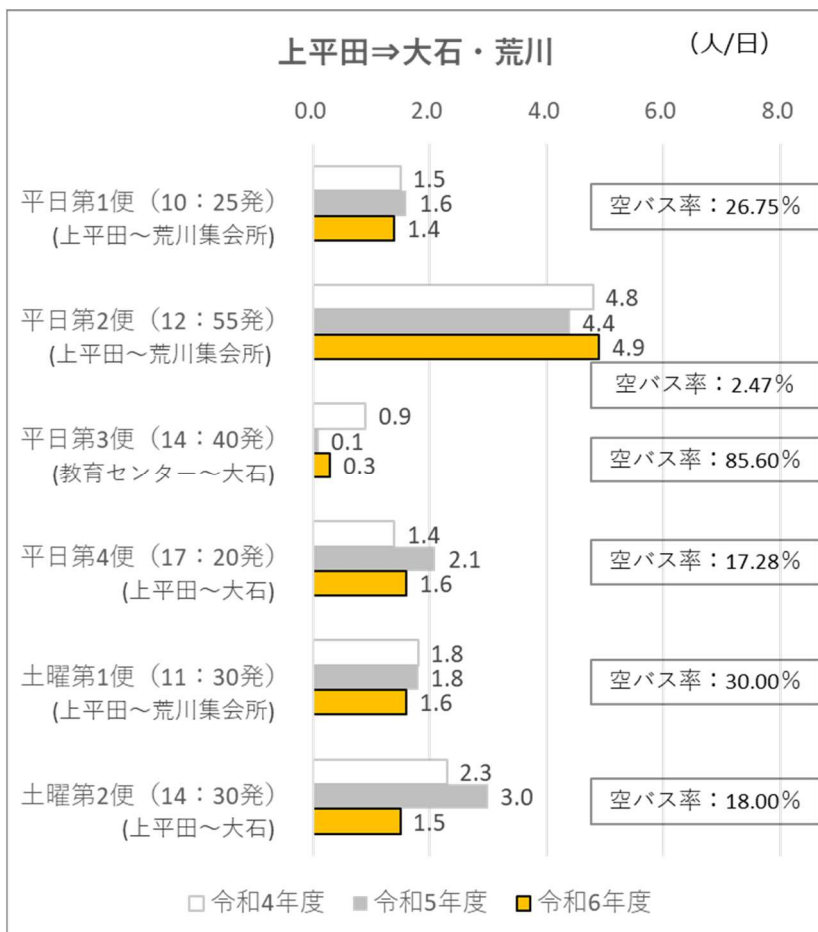
【最も多く利用されている便】

○平日

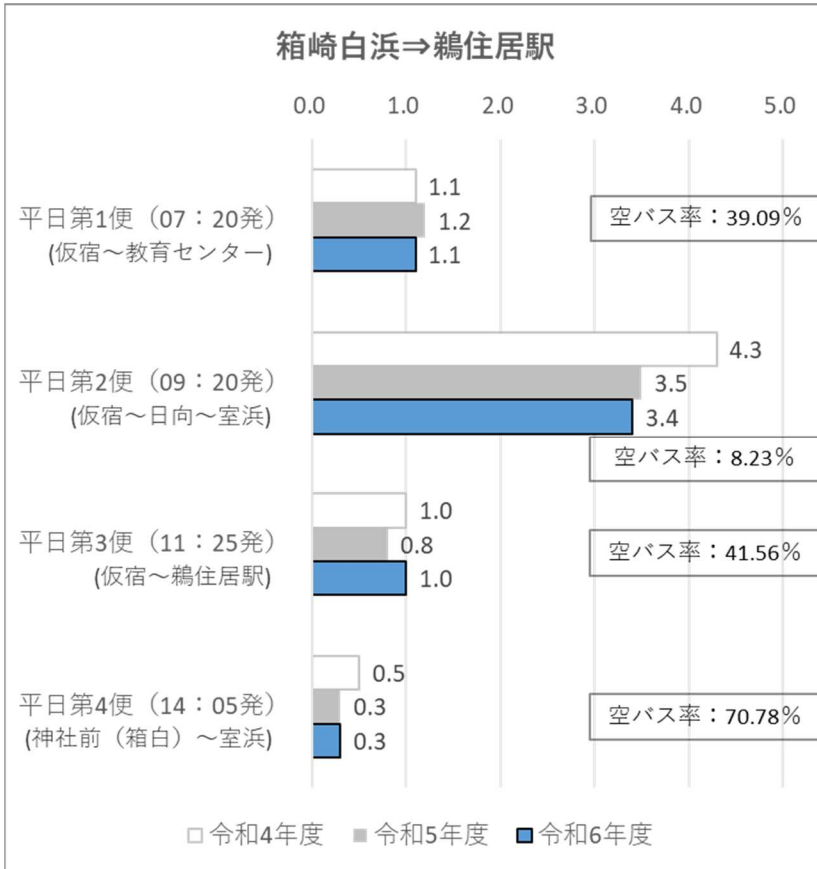
上平田行き 8:00 発  
大石荒川行き 12:55 発

○土曜

上平田行き 8:30 発  
大石荒川行き 14:30 発



にこにこバス（箱崎白浜方面）



【利用状況】

○箱崎白浜方面のにこにこバスは人口減少に比例して利用者が減っている。

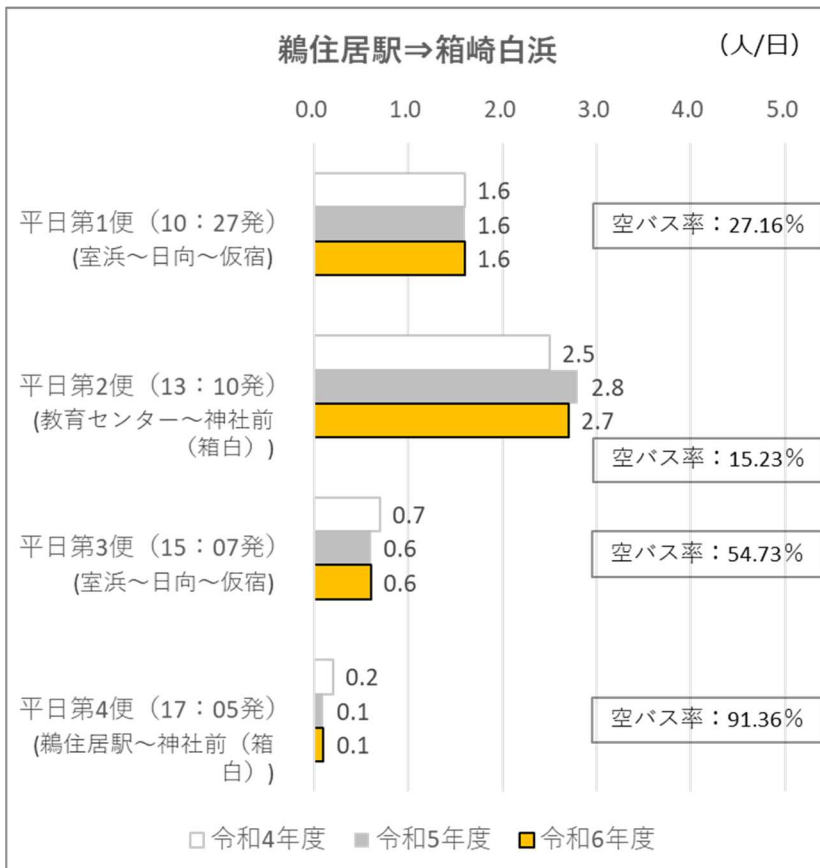
○箱崎白浜方面からの利用は、9時台の便が多いが、その他は少ない。

○鶺住居からの利用は、10時台から13時台のバスに利用が集中している。

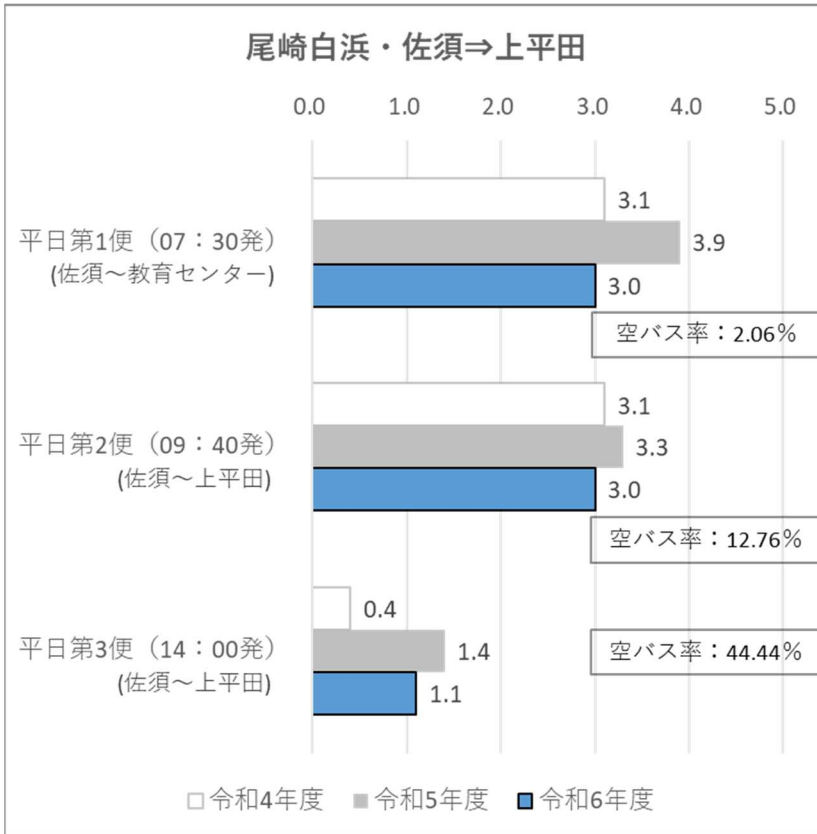
【最も多く利用されている便】

鶺住居行き 9:20発

箱崎白浜行き 13:10発



にこにこバス（尾崎白浜方面）



【利用状況】

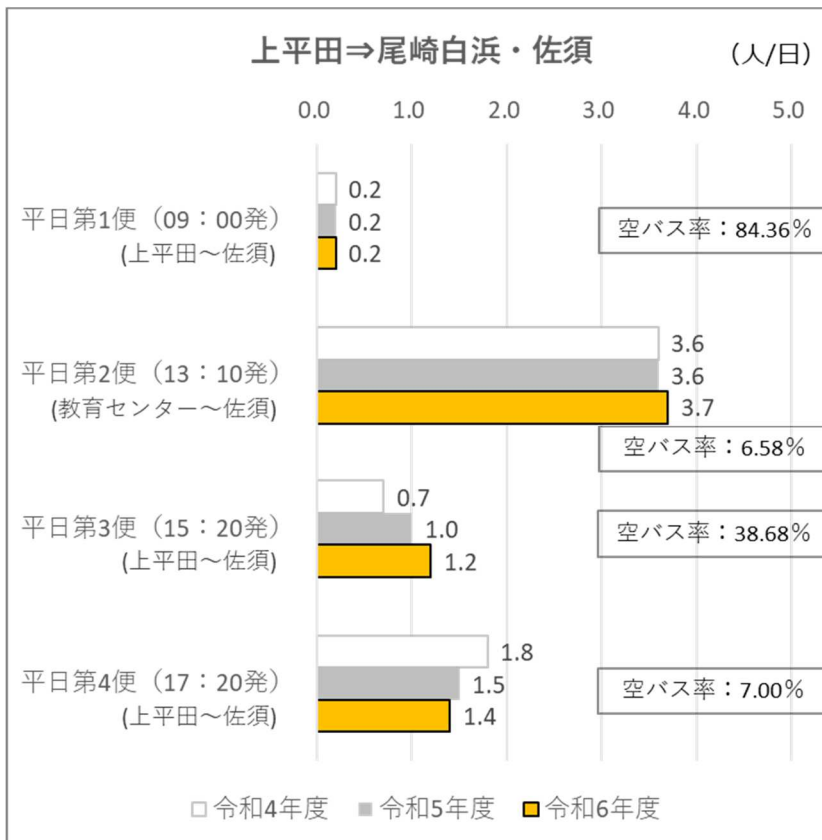
○尾崎白浜方面のにこにこバスは他路線と比べて利用者が維持されている。

○尾崎白浜方面からの利用は、午前中が多く、午後が少ない。

○上平田からの利用は、13時台が最も多いが、17時台のバスも空バス率が低い。

【最も多く利用されている便】

上平田行き 7:30発  
尾崎白浜行き 13:10発



### 7-3 市民のニーズ ～市民アンケート調査～

#### (1) 調査目的

第2期釜石市地域公共交通計画が令和7年度で計画期間満了を迎えるにあたり、今後も公共交通を維持し、安心して住み続けられるまちの実現に向けて、市民の移動実態を把握するとともに、地域公共交通の改善に向けた意見を把握し、計画策定の為の基礎資料とする。

#### (2) 調査の概要

○市内に在住する18歳以上（高校生を除く）80歳未満の男女1,400人

- ① 実施時期 令和7年6月16日（月）～令和7年6月30日（月）
- ② 対象 釜石市民1,400人（無作為抽出）
- ③ 調査方法 【調査表配布】郵送  
【調査表回収】郵送及びオンライン（Forms）
- ④ 調査項目 a 回答者自身のことについて  
b 日常生活の移動について  
c 市内を通る公共交通（鉄道、バス等）について

○高校生

- ① 実施時期 令和7年6月17日（火）～6月27日（金）
- ② 対象 市内高校生 594人  
※岩手県立釜石高等学校 413人  
（全日制394人、定時制19人）  
※岩手県立釜石商工高等学校 181人
- ③ 調査方法 オンライン（Forms）での照会、回答
- ④ 調査項目 a 通学における交通手段について  
b 週末によく行く場所について  
c 市内を通る公共交通（鉄道、バス等）について  
d 地域公共交通に対するご意見やご提案等について

#### (3) 回収結果

○18歳以上80歳未満

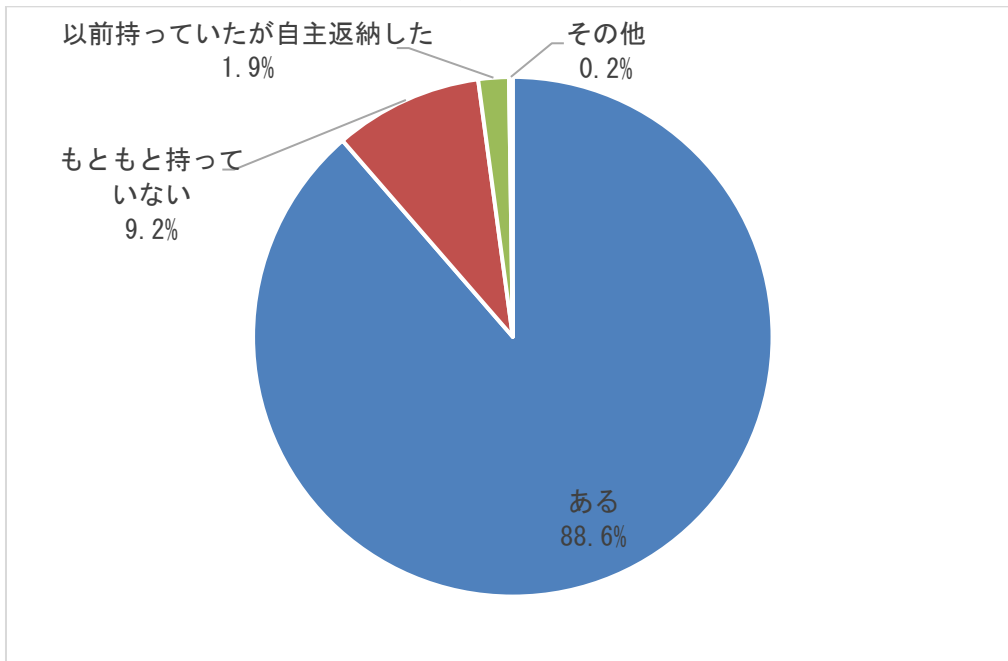
回収数 424（郵送330、オンライン94） 回収率 30.3%

○高校生

回収数 406（釜石高校230/413、釜石商工176/181） 回収率 68.4%

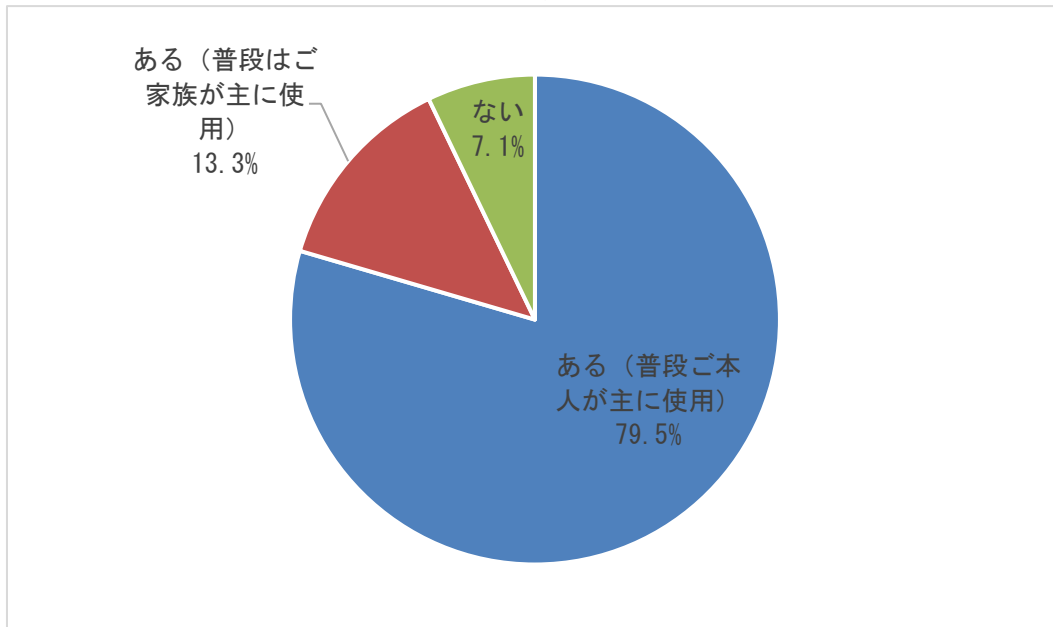
(4) 調査結果：18歳以上～80歳未満（抜粋）

○ 自動車運転免許の有無（有効回答数=422）



約9割の方が運転免許を保有しており、高齢者を含めてほとんどの方が自動車を運転できる状況にあります。また、運転免許の自主返納者が全体の1.9%、70歳以上の1割未満に留まっています。

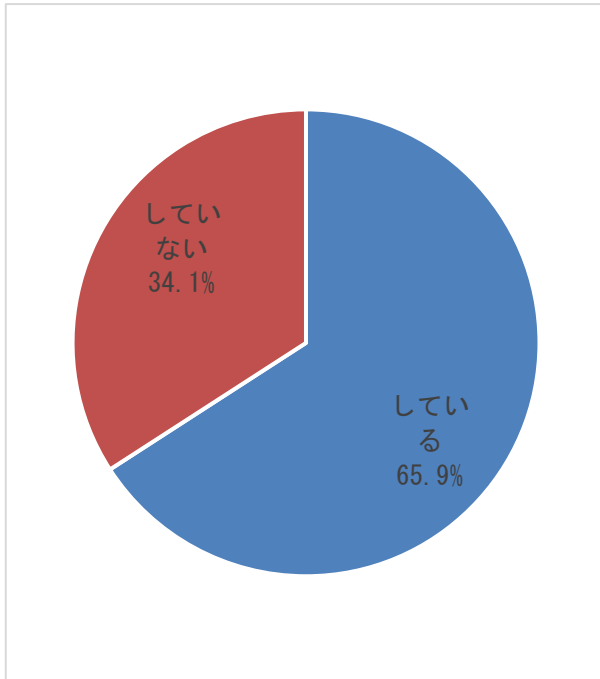
○ 家庭における自動車の有無（有効回答数=420）



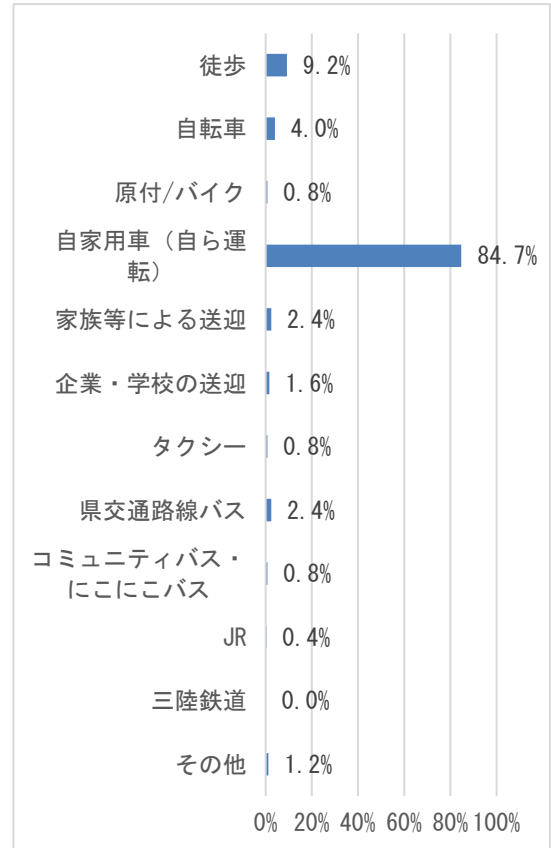
自動車がないと回答した割合は7.1%に留まり、約93%の方は公共交通機関に頼らずに移動することが可能な状況にあります。

○ 通勤について

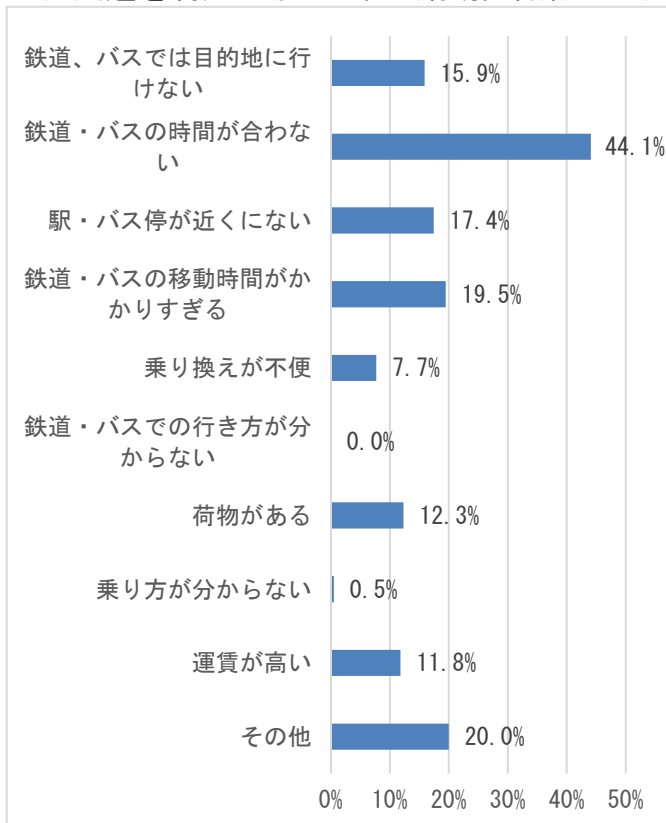
通勤している割合（有効回答数=381）



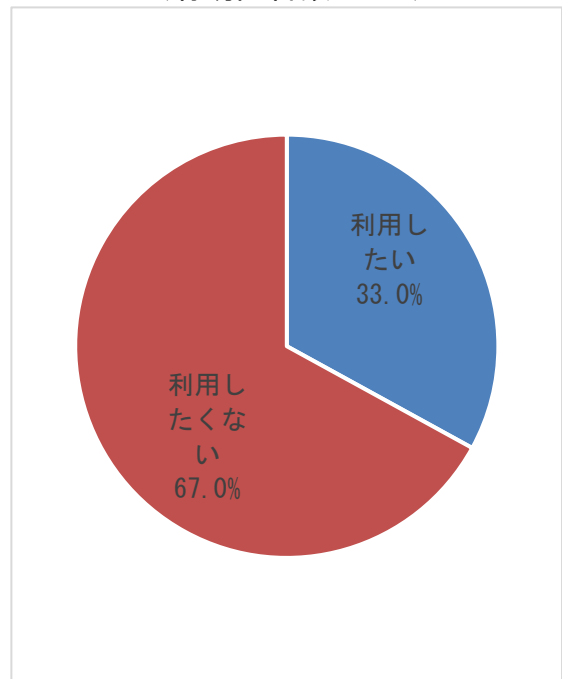
移動手段（有効回答数=249）



公共交通を利用しない理由（有効回答数=195）

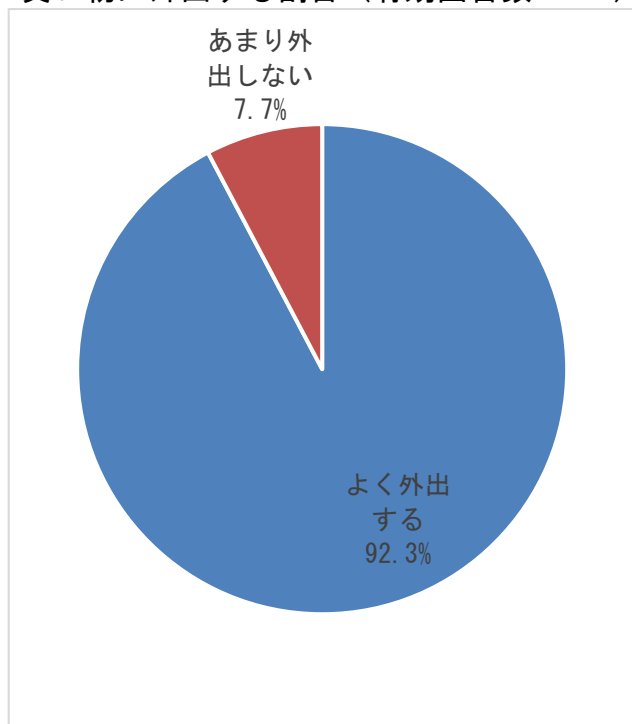


課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数=194）

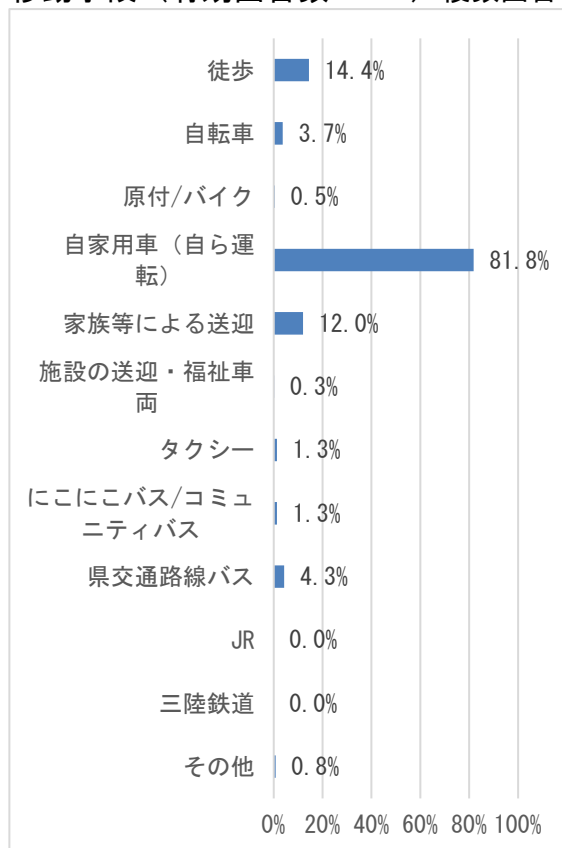


○ 買い物について

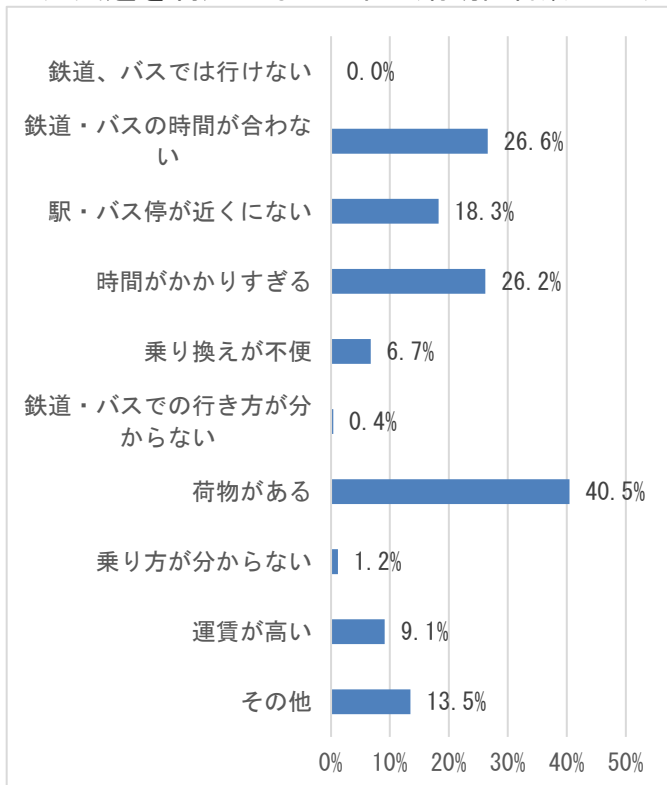
買い物に外出する割合（有効回答数=414）



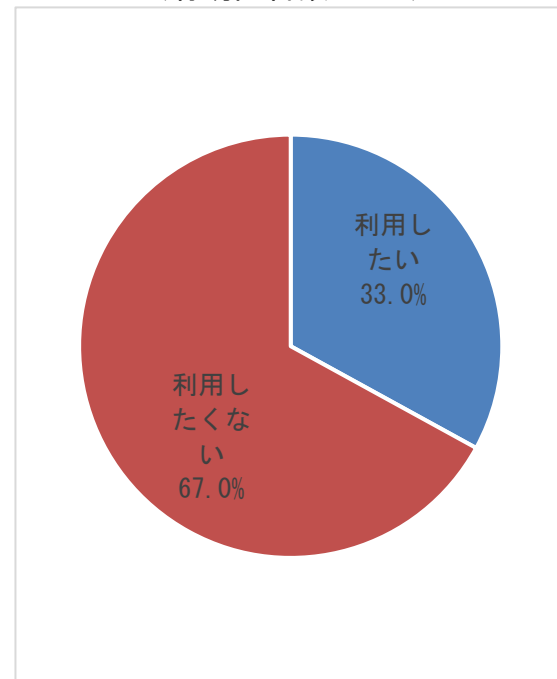
移動手段（有効回答数=374）複数回答



公共交通を利用しない理由（有効回答数=252）

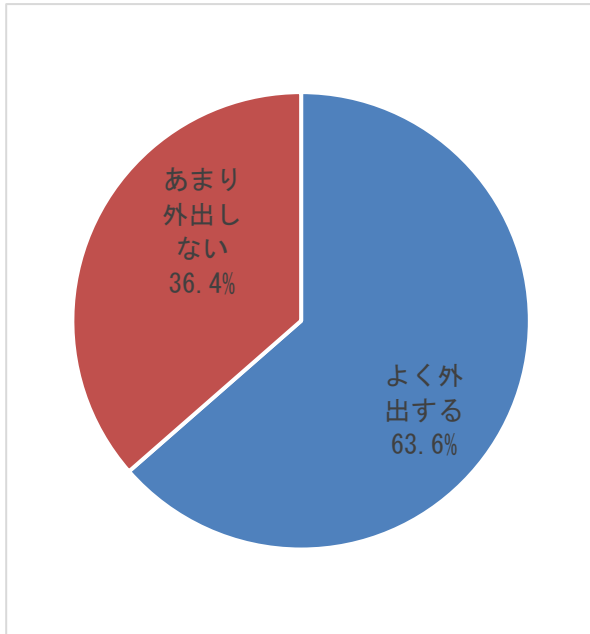


課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数=194）

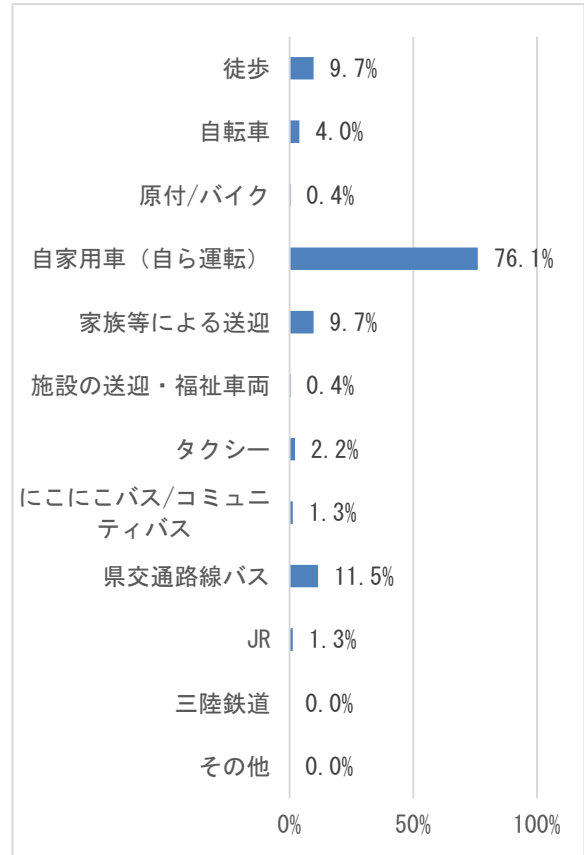


○ 通院について

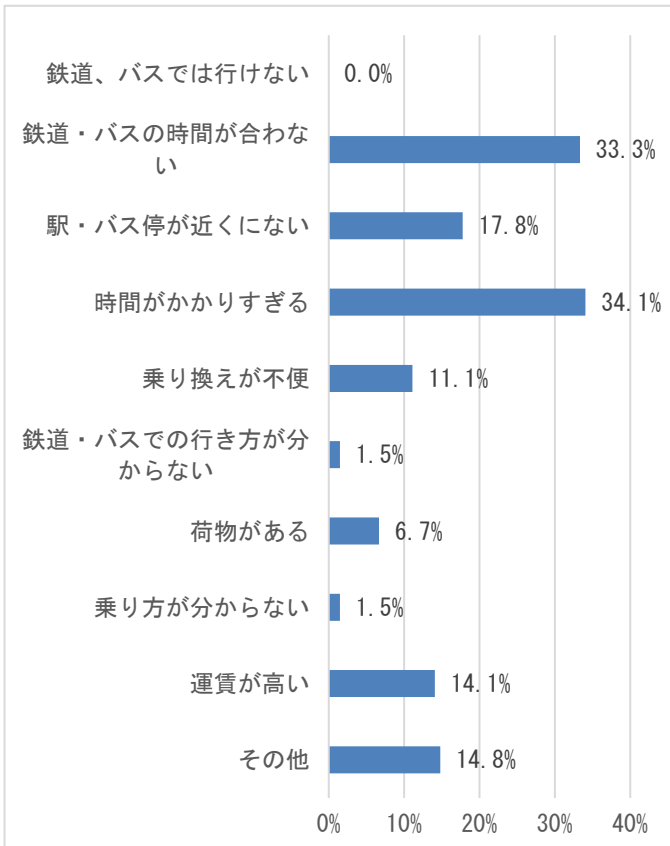
通院に外出する割合（有効回答数＝365）



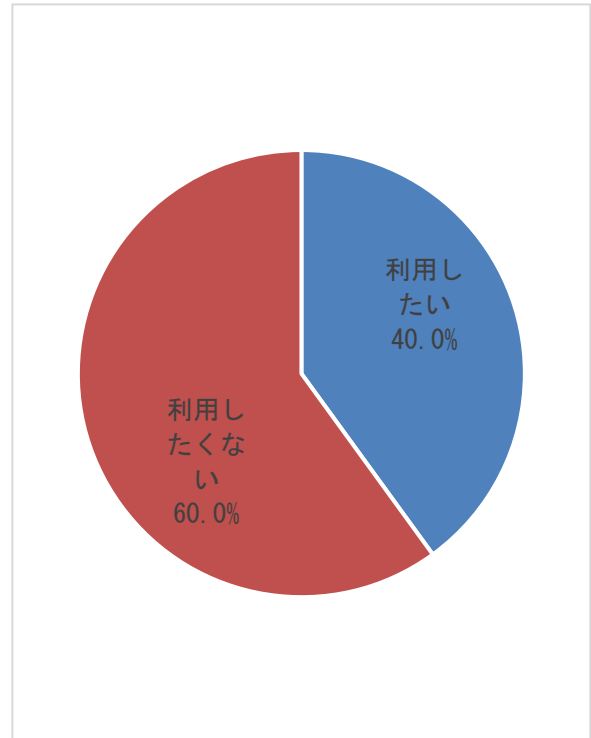
移動手段（有効回答数＝226）複数回答



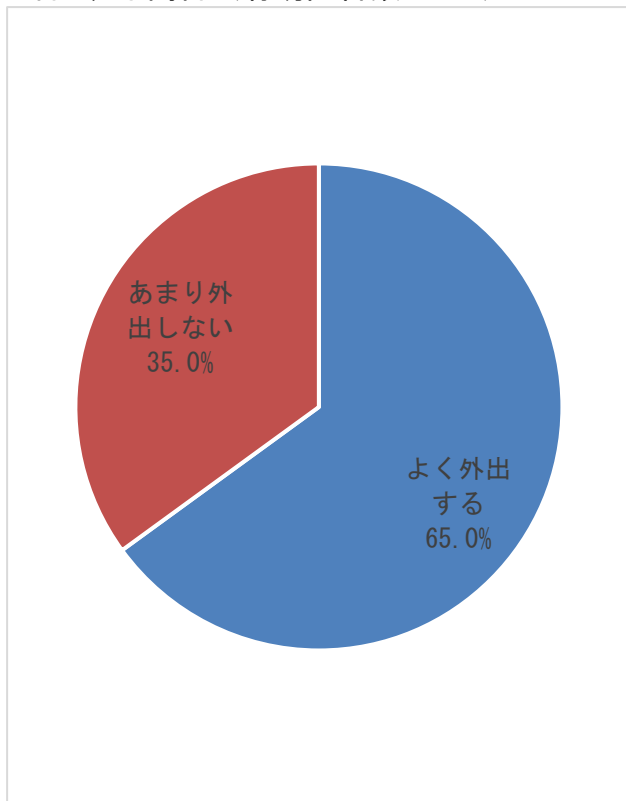
公共交通を利用しない理由（有効回答数＝135）



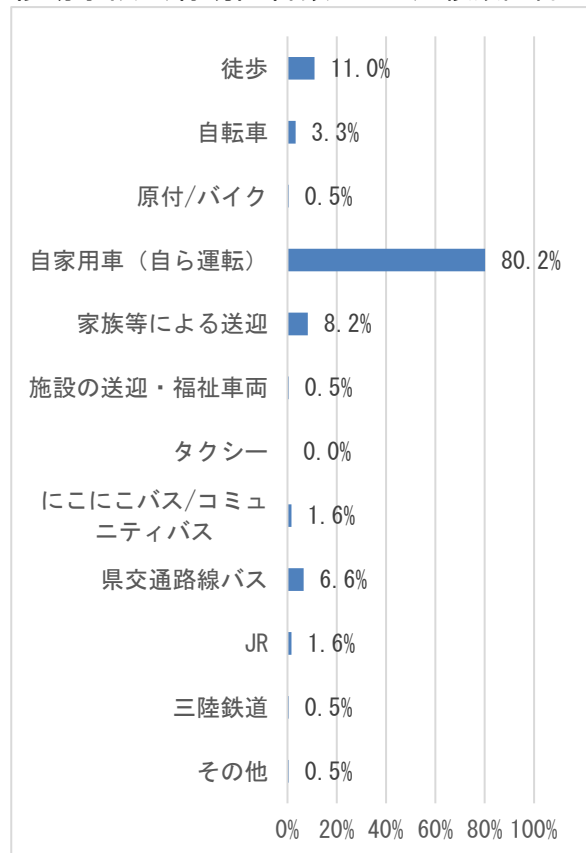
課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数＝150）



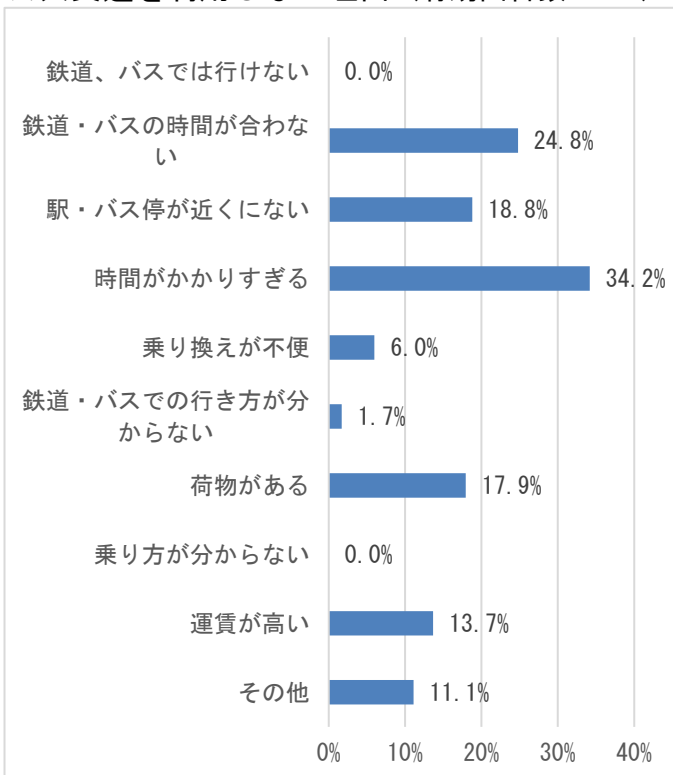
○ 買い物・通院以外の外出について  
外出する割合（有効回答数=297）



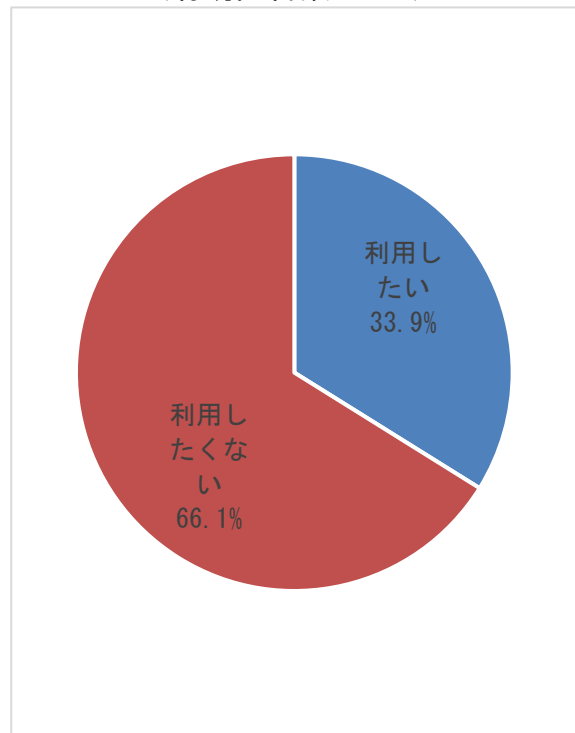
移動手段（有効回答数=182）複数回答



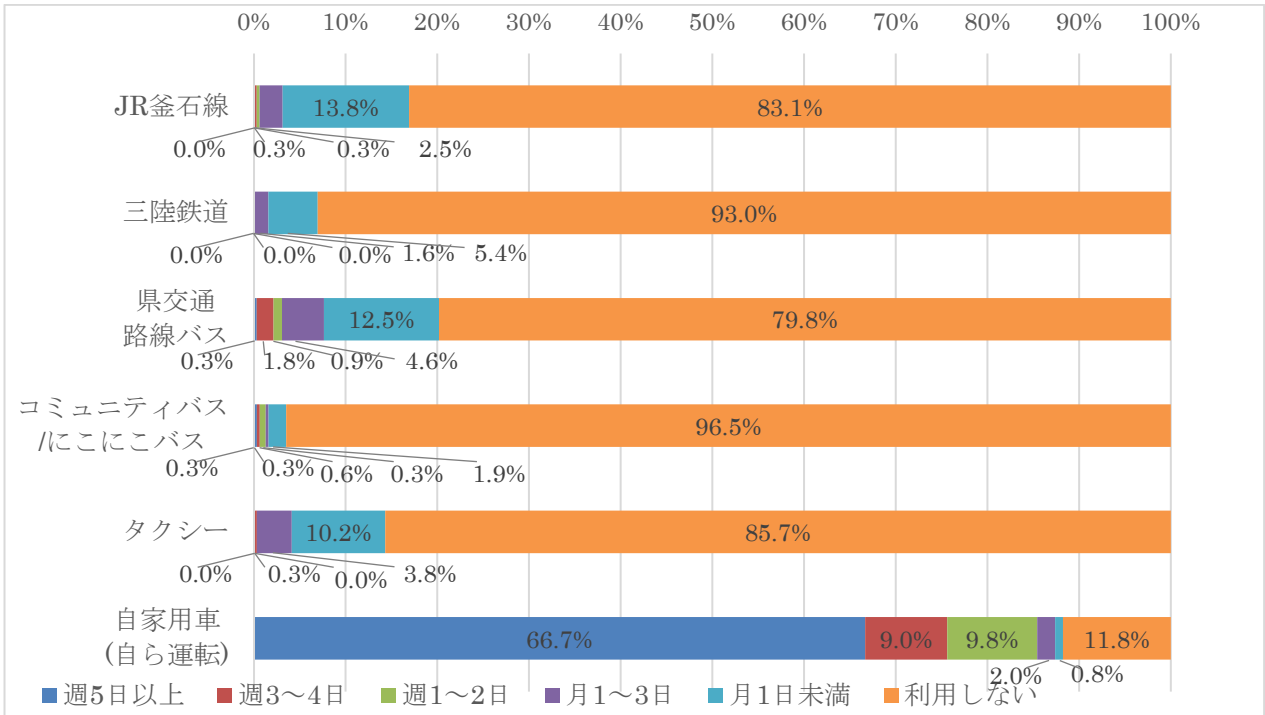
公共交通を利用しない理由（有効回答数=117）



課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数=150）

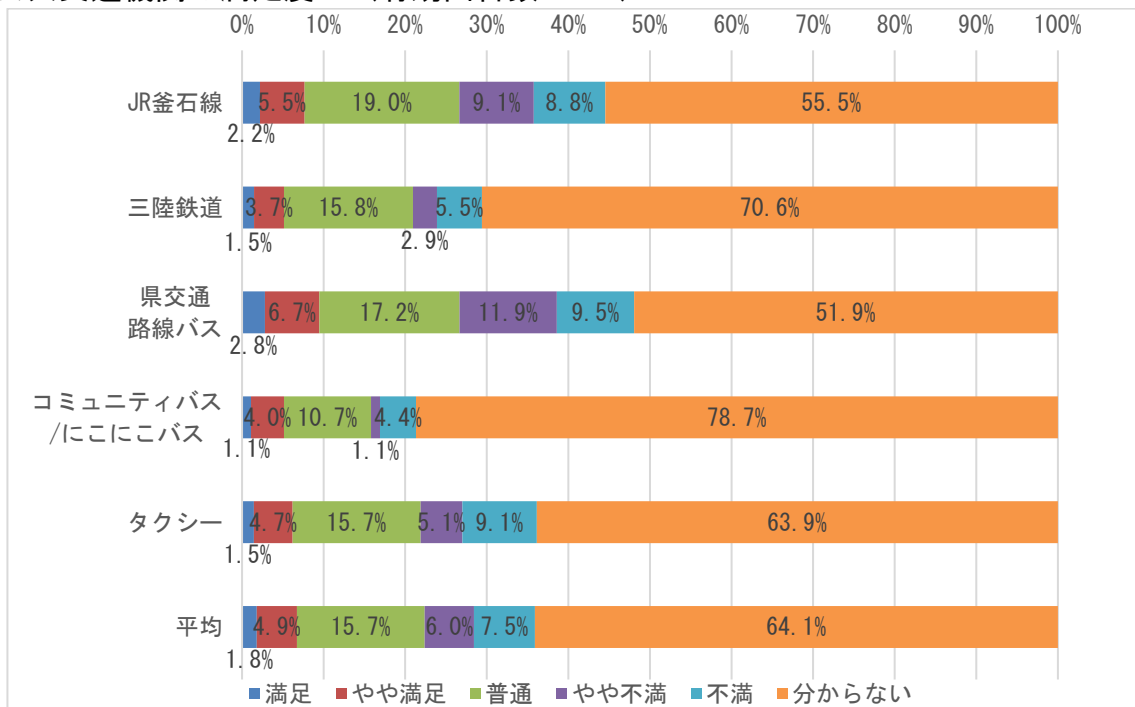


○ 最近1年間に利用した移動手段 (有効回答数=324)



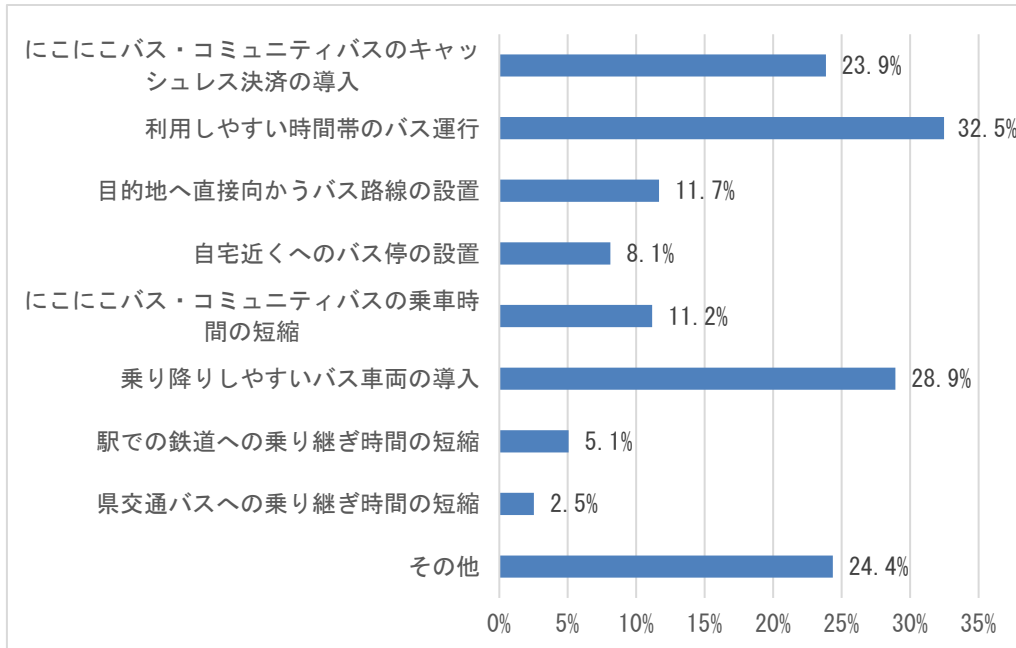
県交道路線バスの定期利用は若干あるものの、全体的に公共交通機関を定期利用している方は少ない結果になりました。外出の移動手段と近似しています。

○ 公共交通機関の満足度 (有効回答数=275)



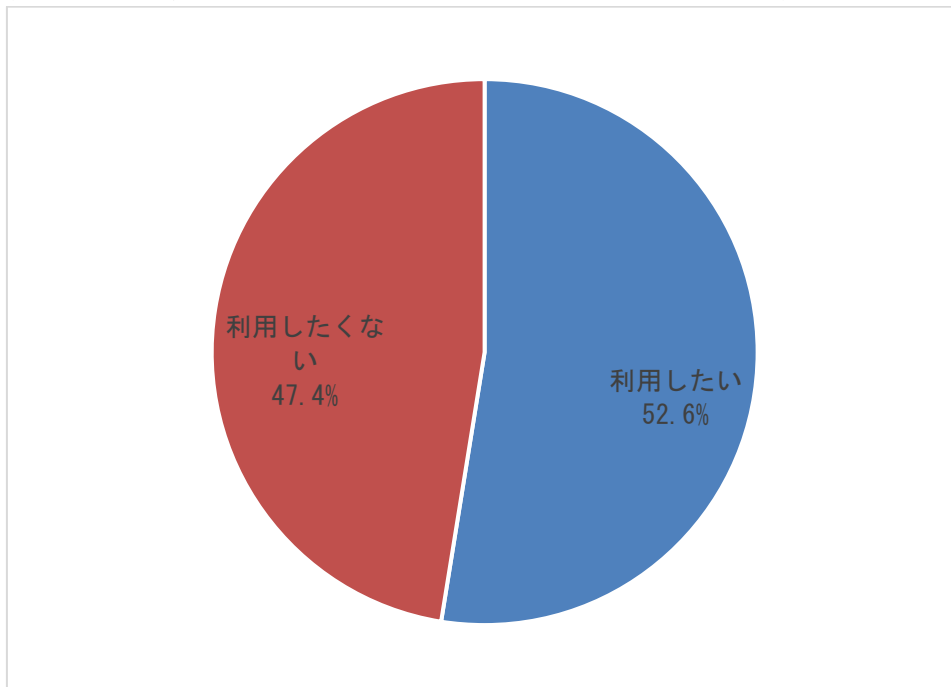
- ・「満足+やや満足」と回答した割合が全体の1割弱、「不満+やや不満」と回答した割合が全体の1~2割であるため、公共交通は全体的に改善が求められている結果となりました。また、平均で64.1%の人が「分からない」という回答であるため、公共交通機関の利用促進のためには、周知が課題であるという結果となりました。

○ 公共交通で改善が必要と思われる事項 (有効回答数=197)



- ・ 回答が一番多いのは「利用しやすい時間帯のバス運行」でありダイヤ改正（増便）が求められています。
- ・ 次いで、「乗り降りしやすいバス車両の導入」、「キャッシュレス決済の導入」というハード整備の回答が多くありました。
- ・ その他は、鉄道へのキャッシュレス決済や運賃に関するものが多くありました。

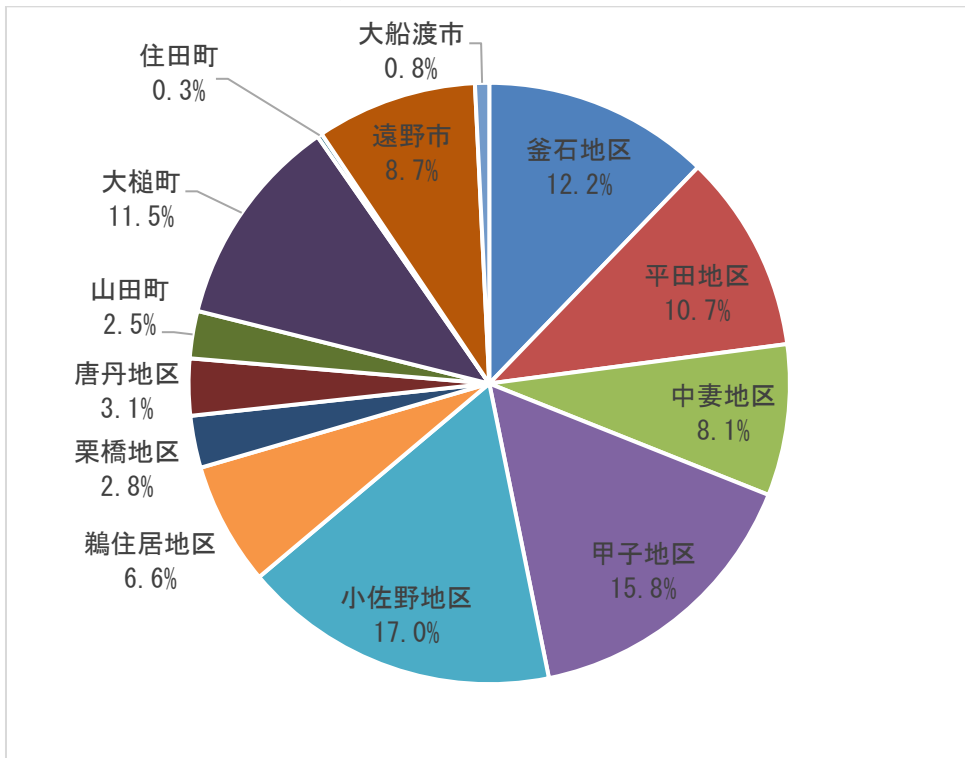
○ 課題が改善された場合公共交通を利用したいか (有効回答数=274)



改善された場合「利用したい」が50%を越えており、何らかの外出の際に公共交通機関を利用したいという潜在需要は高く、取りこぼしを1つずつ解消することで利用者獲得の可能性があります。

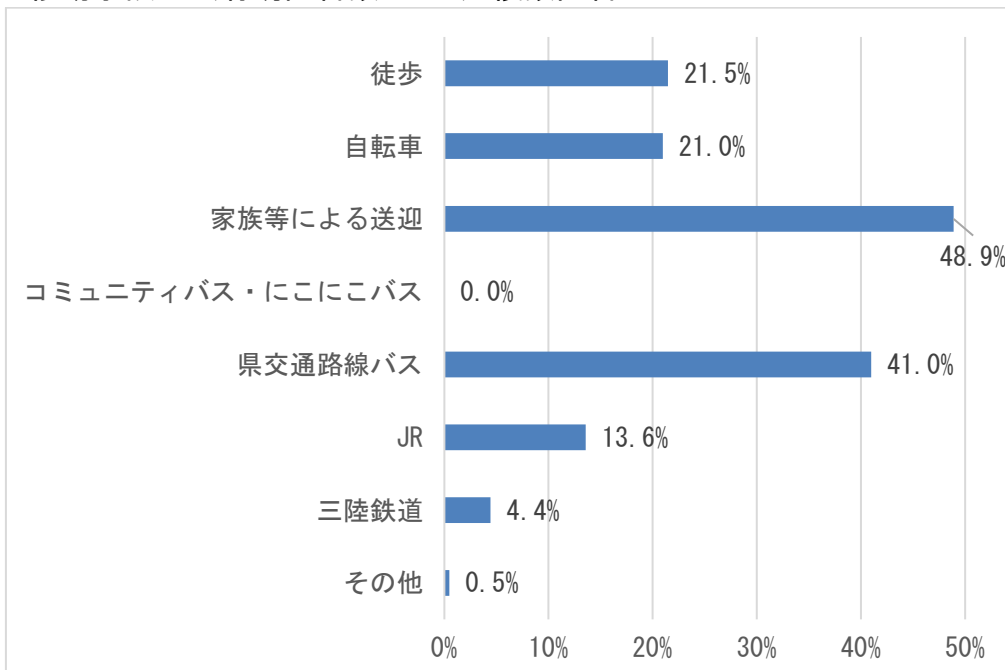
(5) 調査結果：高校生（抜粋）

○ お住まいの地区 （有効回答数=393）



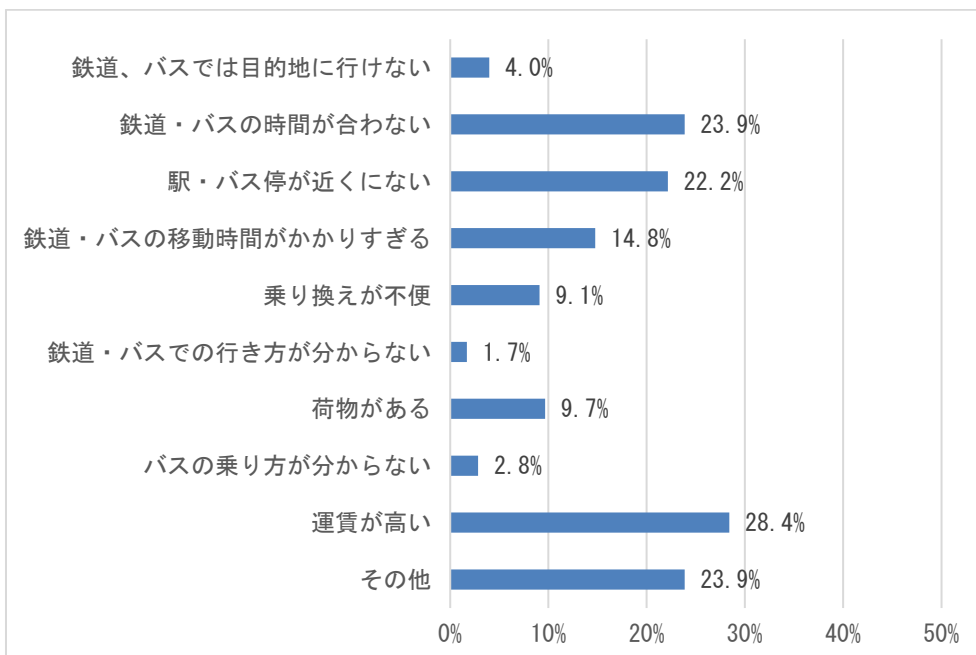
居住地は市内の人口分布に近似しています。また、23.8%の学生が市外から通学している点も特徴です。

○ 通学の移動手段 （有効回答数=405）複数回答



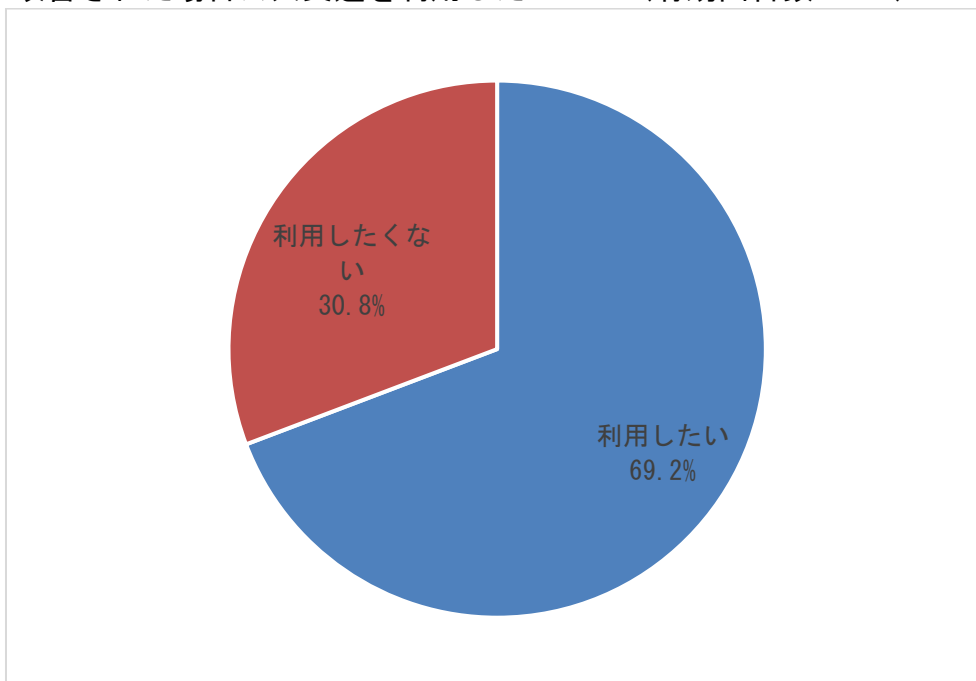
約6割の生徒が公共交通機関を利用しています。一方で約5割の生徒が家族の送迎により通学しています（一部、自転車と使い分けがあります）。

○ 通学で家族に送迎される方の移動に鉄道・バスを利用しない理由（有効回答数＝176）



運賃が高いという回答が最も多く、次いで「時間が合わない」「時間がかかりすぎる」という回答が多い結果となりました。その他の回答は「親の通勤の通り道だから」という回答が多くありました。

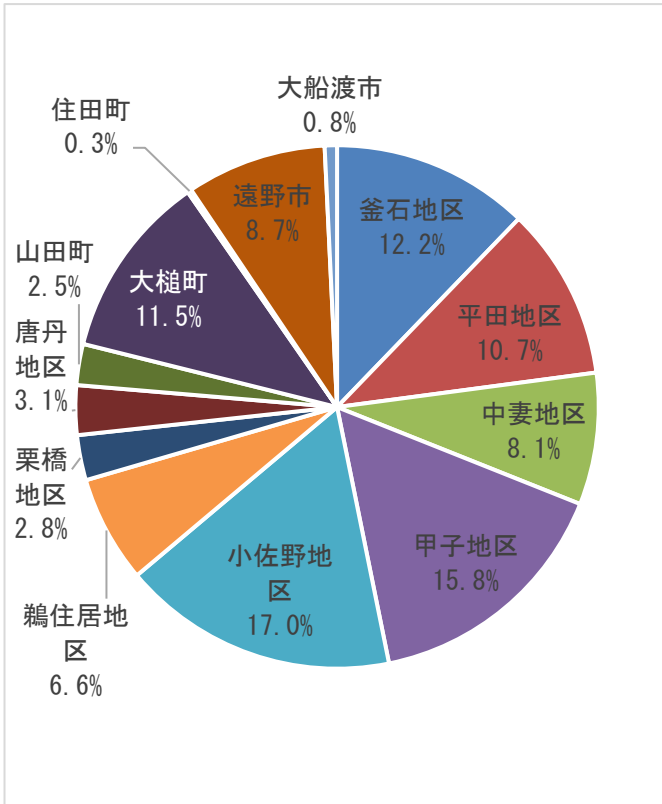
○ 課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数＝234）



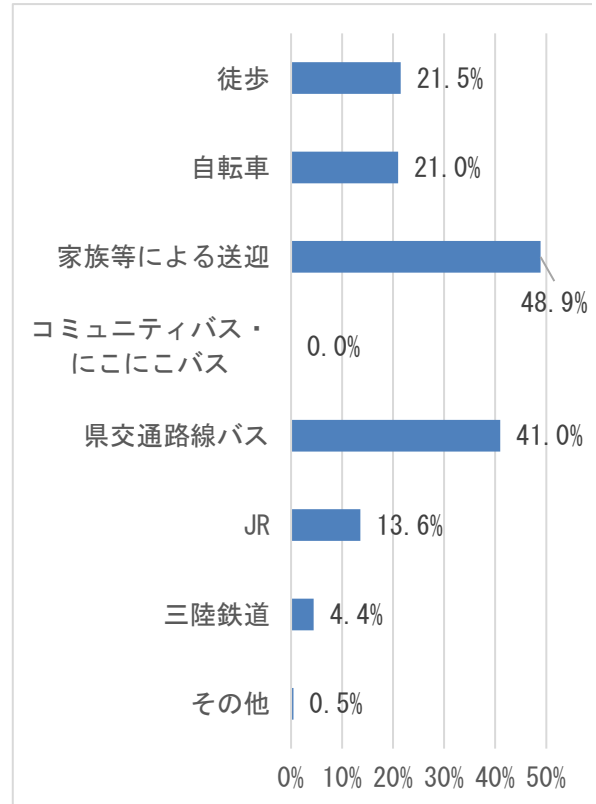
改善された場合 69.2%の生徒が利用したいと回答しており、高校生の間では公共交通機関を利用する意識が高いと考えられます。

○ 通学について

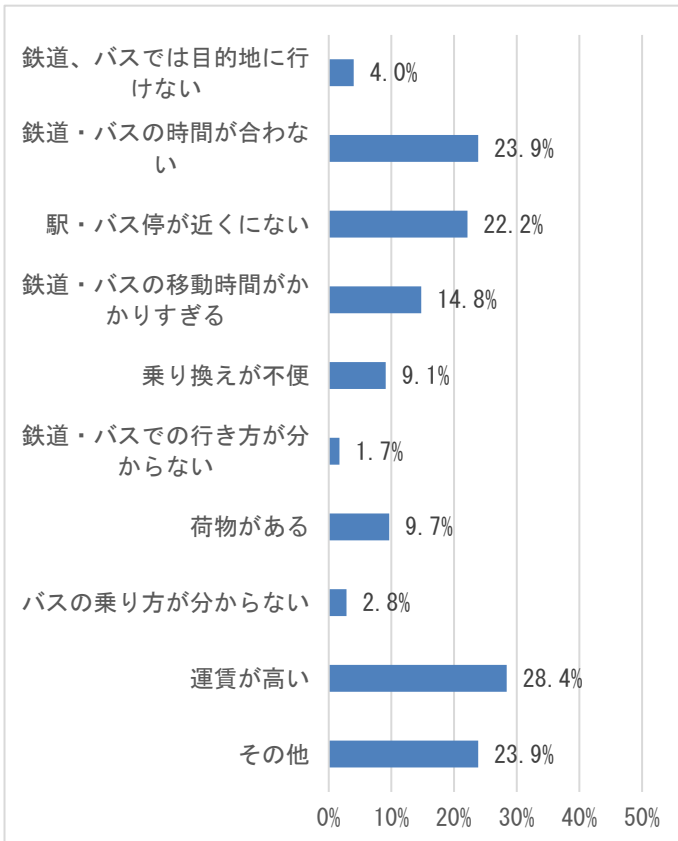
お住まいの地区（有効回答数=393）



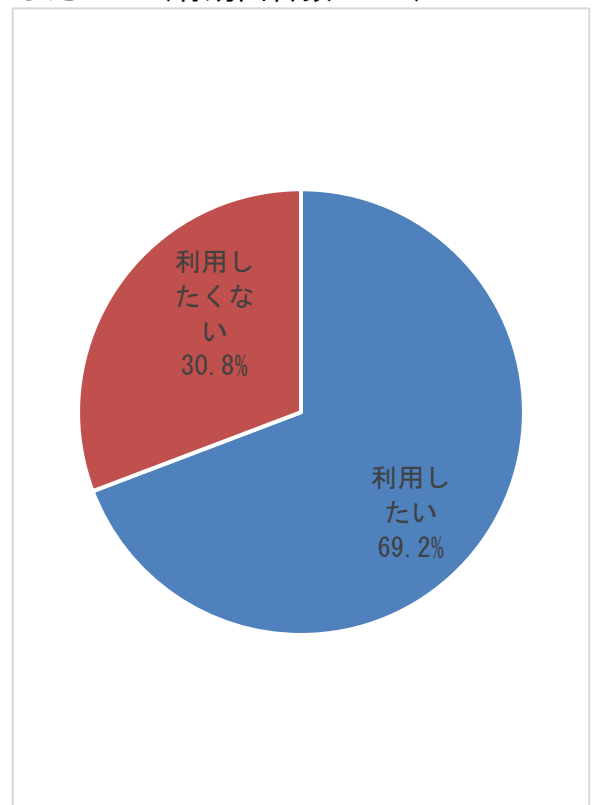
移動手段（有効回答数=405）複数回答



公共交通を利用しない理由（有効回答数=176）

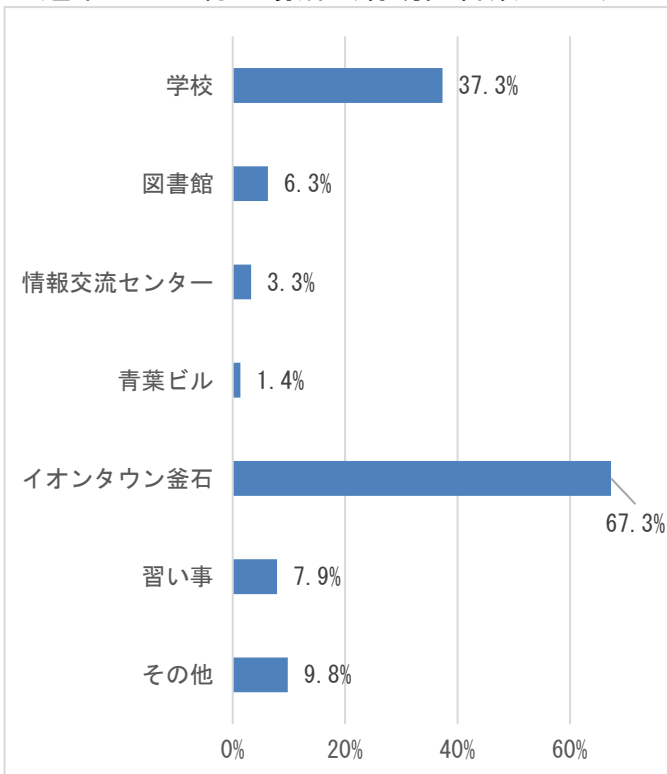


課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数=234）

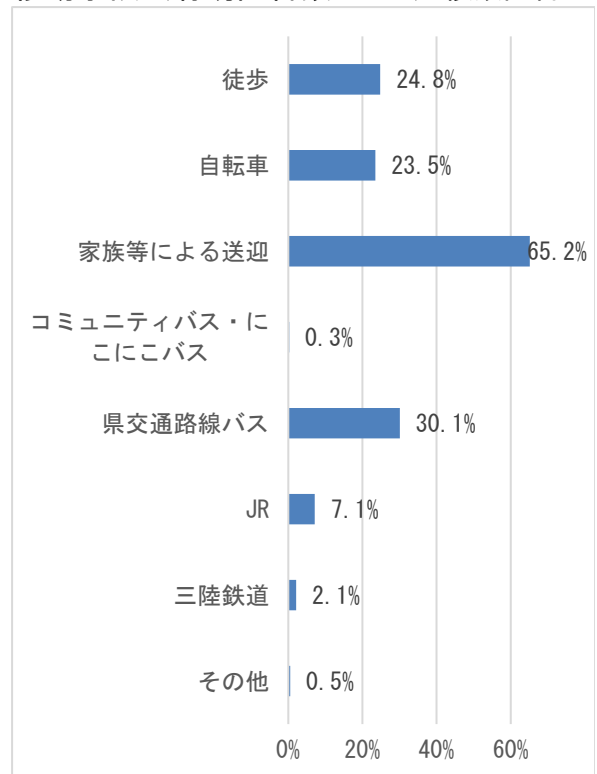


○ 週末の移動手段について

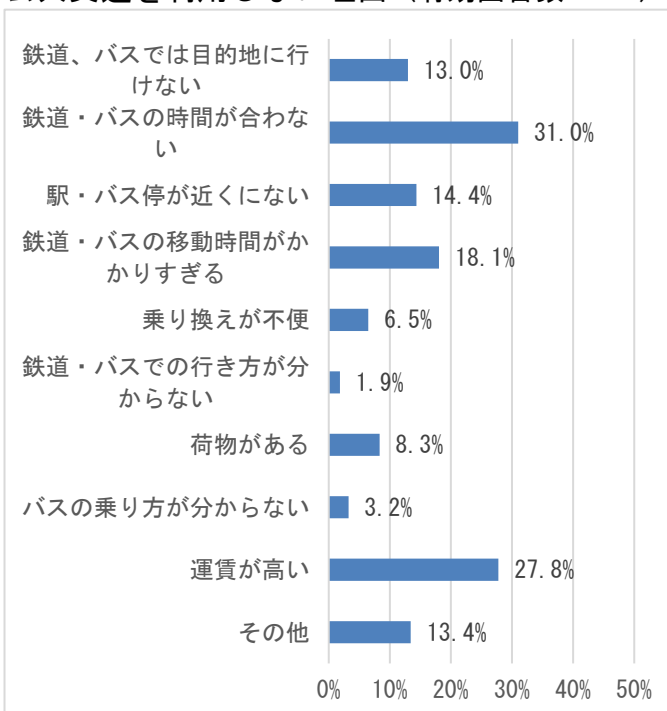
週末によく行く場所（有効回答数=367）



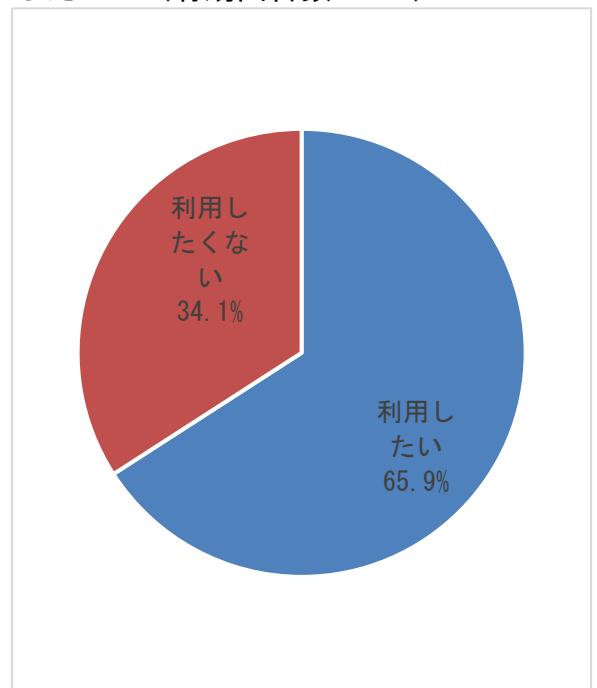
移動手段（有効回答数=379）複数回答



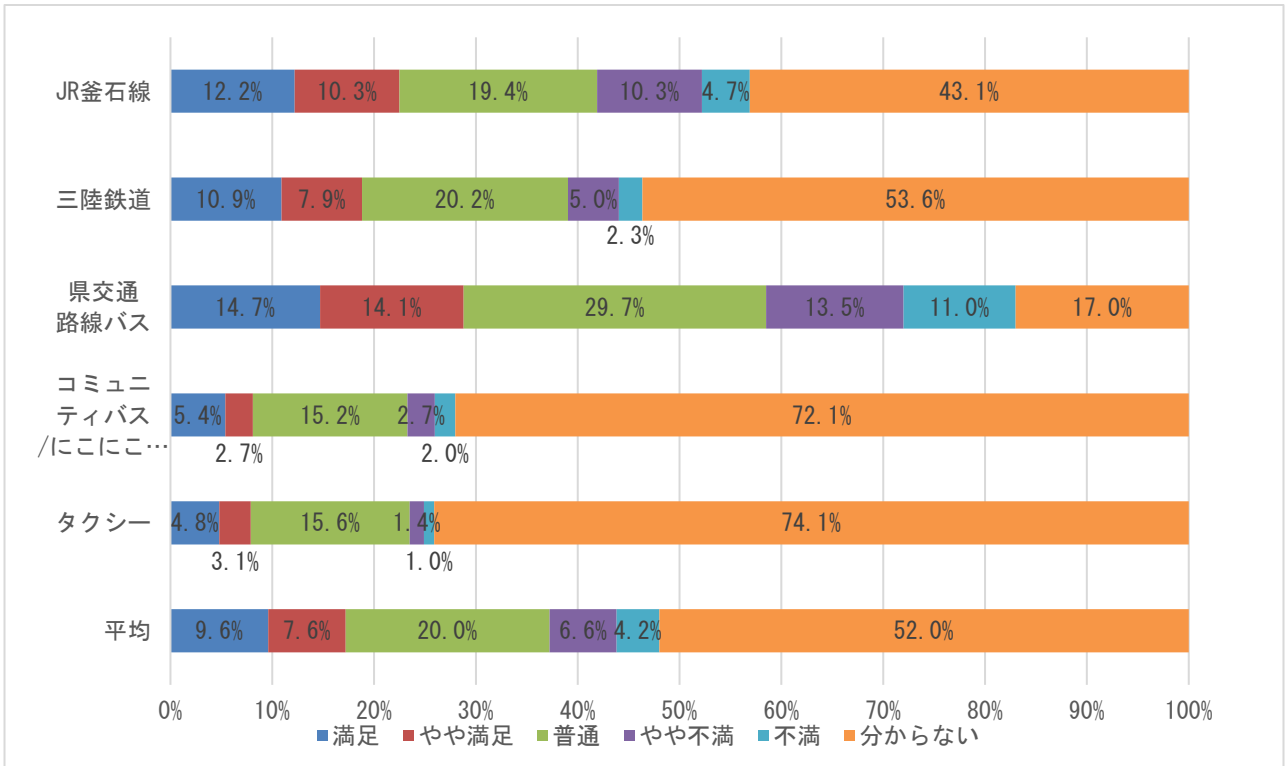
公共交通を利用しない理由（有効回答数=216）



課題が改善された場合公共交通を利用したいか（有効回答数=258）

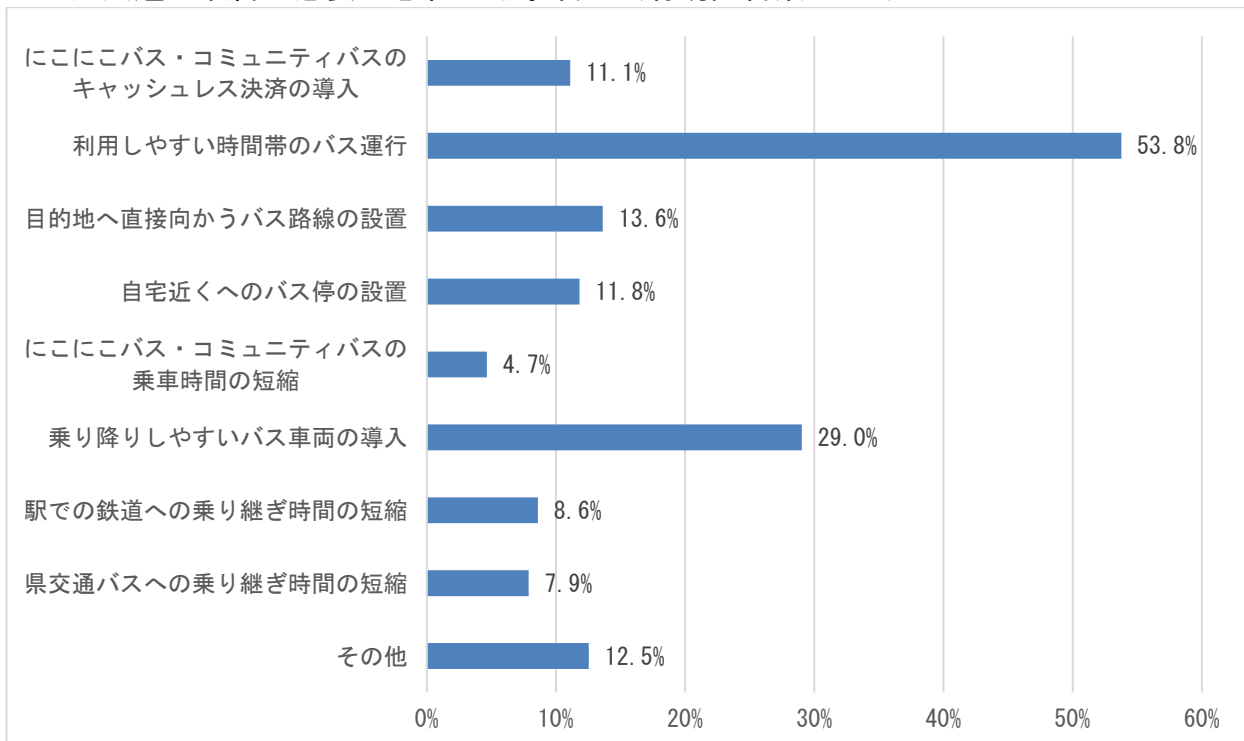


○ 公共交通機関の満足度 (有効回答数=312)



- ・平均で 52.0%の生徒が「分からない」という回答。特に三陸鉄道や支線部バス、タクシーなどについて知らない割合が多い。「満足+やや満足」と回答した割合が全体の1~2割、「不満+やや不満」と回答した割合が全体の1割であり、満足度はやや高い

○ 公共交通で改善が必要と思われる事項 (有効回答数=279)



- ・回答が一番多いのは「利用しやすい時間帯のバス運行」でありダイヤ改正(増便)が求められています。次いで、「乗り降りしやすいバス車両の導入」、「目的地へ直接向かうバス路線」という回答が多くなっています。

○ 課題が改善された場合公共交通を利用したいか (有効回答数=314)

