

大槌町地域公共交通網形成計画

(最終案)

平成 29 年 4 月

大 槌 町

目次

計画の概要	1
1 計画の背景と目的.....	2
2 計画の位置づけ.....	3
3 形成計画の区域.....	3
4 計画の期間.....	4
5 計画の構成.....	4
調査・分析編	5
1. 地域の概況	6
1-1 地形的な特性.....	6
1-2 生活関連施設の立地.....	7
1-3 人口の推移と推計.....	8
2. 東日本大震災による公共交通への影響と復旧状況	13
2-1 JR 山田線の被災と振替輸送.....	13
2-2 仮設住宅に対応したバスの拡充.....	14
2-3 復興事業の進捗状況と計画.....	17
3. 広域交通の現状	18
3-1 通勤と通学の現状.....	18
3-2 観光等交流人口の現状.....	19
3-3 広域交通の利用状況.....	20
4. 町内交通（町民バス・臨時バス）の現状	28
4-1 町内交通の概要.....	28
4-2 利用者数と収支の推移.....	31
4-3 路線別の利用状況 ～利用状況調査結果～.....	33
5. その他交通の現状	38
5-1 タクシー（一般乗用旅客運送事業）.....	38
5-2 大槌学園スクールバス.....	39
6-3 福祉有償運送事業.....	41
6. 町民の意向とニーズ	42
6-1 町民アンケート調査.....	42
6-2 住民ワークショップ.....	49
7. 交通結節点（大槌駅）に関する条件整理	54
7-1 前提条件.....	54
7-2 需要予測.....	59
7-3 導入機能.....	67

8. 関連計画	69
8-1 大槌町東日本大震災津波復興計画（平成 26 年 3 月改定）.....	69
8-2 大槌町地方創生総合戦略（平成 28 年 3 月策定）.....	72
8-3 大槌町都市マスタープラン（平成 26 年 8 月策定）.....	73
9. まちづくりと公共交通の課題	77
計 画 編	79
1. 計画の基本的な方針と目標	80
1-1 目指すまちの姿.....	80
1-2 目指す公共交通ネットワーク.....	81
2. 目標を達成するための戦略と実施主体	85
2-1 3つの基本目標と4つの戦略.....	85
2-2 実施事業及び実施主体.....	86
3. 計画の目標と推進体制	104
3-1 目標値の設定.....	104
3-2 計画の推進体制.....	107
参考資料編	108

計画の概要

1 計画の背景と目的

本町の公共交通は、鉄道及び民間バス事業者による市町村をまたぐ路線バスのほか、平成13年から運行を開始した町民バスが、広く町民の暮らしを支える「生活の足」としての役割を担ってきた。

特に、東日本大震災によって、町の中心部及び沿岸の各集落が甚大な被害を受けるとともに、鉄道の運休等により公共交通の機軸が失われた後は、内陸に点在する仮設住宅と生活関連施設のアクセスを確保するため、町民バスは路線の新設や増便を行い、生活の再建とコミュニティの維持に大きな役割を果たしている。

今後は、鉄道の三陸鉄道としての再開や、三陸沿岸道路をはじめとする高速道路の開通など、交通網の整備が進む中、区画整理事業や防災集団移転事業の進捗によって、住宅の再建の目途が立つタイミングを捉えて、新しいまちの形に合わせた新しい暮らしの足として、新しい公共交通ネットワークを再構築する必要に迫られている。

また、国は、平成25年に「交通政策基本法」を制定し、交通を「国民の日常生活及び社会生活の基盤である」と明記したうえで、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課している。

これに基づき、平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地域公共交通網形成計画の策定と、関係者の合意の下、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることが推進されることとなった。

本計画は、そのような状況を踏まえ、町の復興を後押しし、新しいまちの形に合わせた新しい町民の生活の足を実現するとともに、将来にわたり安定的に生活の足を確保することができる新しい公共交通ネットワークを実現するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年制定、平成26年改正）」に基づく「地域公共交通網形成計画」として策定するものである。

2 計画の位置づけ

本計画は、「大槌町東日本大震災津波復興計画」を上位計画として、関連計画である「大槌町地方創生総合戦略」や「大槌町都市マスタープラン」などとの整合を図りながら、復興と新しいまちづくりの実現に向けた地域公共交通の目標及び施策体系を示す基本計画として策定する。

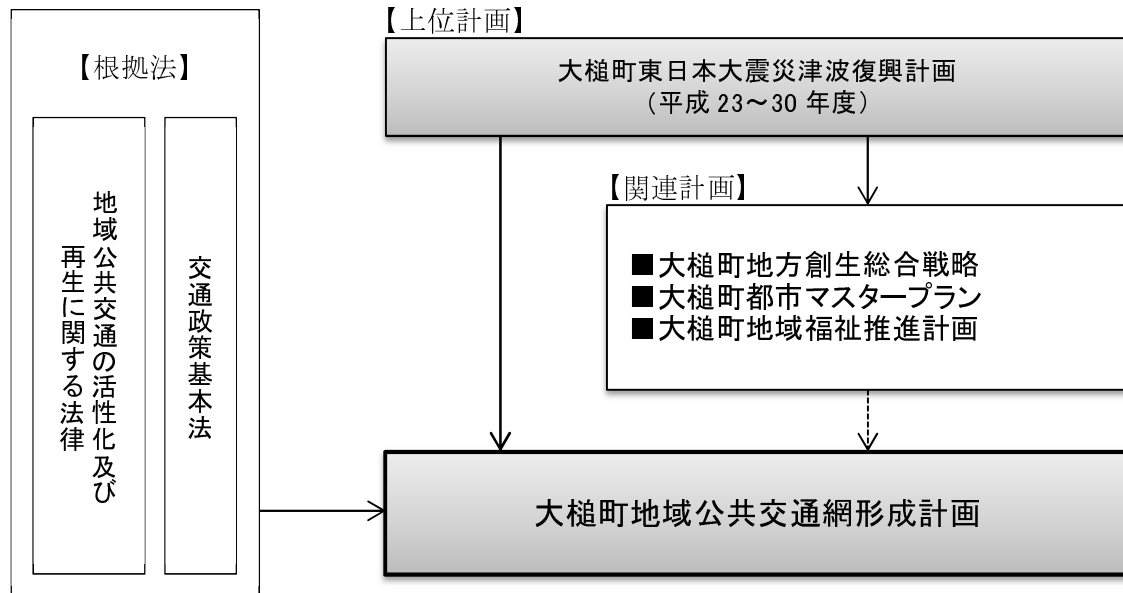


図 本計画の位置づけ

3 形成計画の区域

本計画の対象は、大槌町全域とする。

4 計画の期間

関連計画や復興に関する各種事業の進捗状況を鑑み、本計画の計画期間は平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とする。ただし、鉄道の開業や三枚堂大ヶロトンネルの開通、大柱橋の架け替え完了など、復興事業の進捗状況等を鑑み、平成 30 年度を目途に計画の具体化を図るための見直しを行うこととする。

表 計画期間

	～ H28	H29	H30	H31	H32	H33
復興状況	<ul style="list-style-type: none"> ●H28.5 県立大穂病院開院 ●H28.9 小中一貫校開校 	<ul style="list-style-type: none"> ●町民バスダイヤ改正 	<ul style="list-style-type: none"> ●H30.4 復興拠点施設開館 ●H30.6 // 図書館開館 	<ul style="list-style-type: none"> ●H31 後半防災集団移転工事完了 ●H31 後半 災害公営住宅工事完了 ●H31.3 三陸鉄道開通 		
大槌町東日本大震災津波復興計画	基本計画（平成 23-30 年度）					
	第2期実施計画 （平成 26-28 年度）	第3期実施計画 （平成 29-30 年度）				
大槌町都市マスタープラン	基本計画（平成 26-45 年度）					
			見直し 予定			
大槌町地域公共交通網形成計画	計画期間（平成 29-33 年度）					
			見直し 予定			目標年

5 計画の構成

本計画は、「調査・分析編」と「計画編」の2部で構成する。

調査・分析編では、地勢と人口動向、東日本大震災からの復興の状況と今後の計画、広域交通や町内交通の現状分析、町民アンケートやワークショップを通じて明らかになった町民の意向やニーズ等を踏まえ、当町におけるまちづくりと公共交通の課題を整理した。

計画編では、調査・分析編で整理した課題の解決に向け、取り組みの方向性としての基本目標と、目指すべき交通ネットワークの全体像を示すとともに、今後取り組むべき具体的な事業としての戦略・プロジェクトについて記載しており、あわせて、取り組みの効果として検証可能な指標を設定することで、本計画の着実な推進を図ることとしている。

調査・分析編

1. 地域の概況

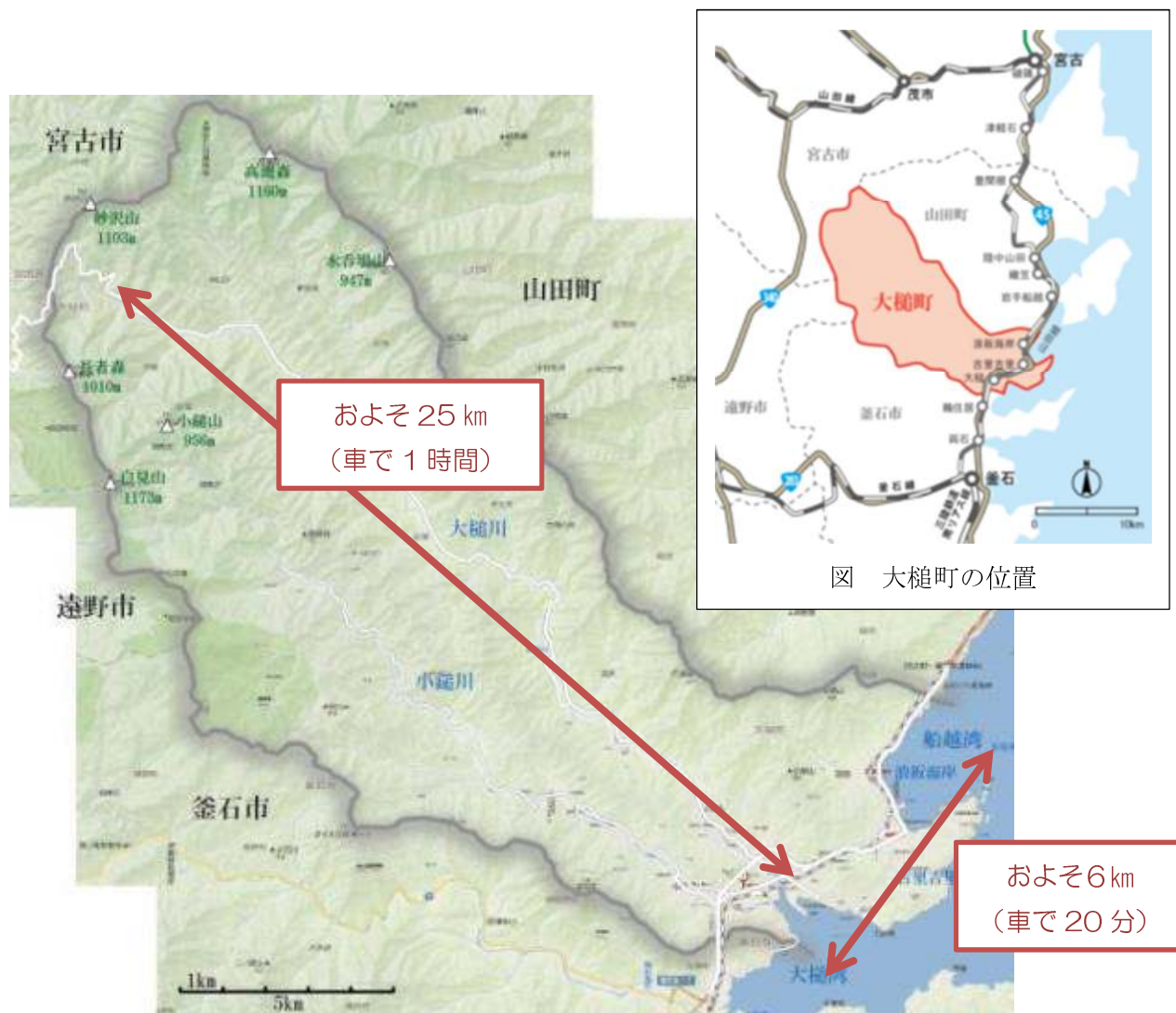
1-1 地形的な特性

- 細長い地形で、市街地から最も遠い集落までは車で 50 分ほどかかるほど離れている。
- 市街地から2つの河川流域に沿って道路が走り、沿線に集落が点在している。

大槌町は、東西方向に細長い地形をなしている。大槌川と小槌川が北上山地に発して南東方向へ流れており、その流域にわずかな平地が広がり、合流地点に町中心街が形成されている。鉄道や主要道路も海岸に沿って走っている。

町の北西部は北上山系の一部に位置し、1000m 級の山々が連なり、平地の少ない山間地となっている。町の南東部は太平洋にひらけ、大槌湾と船越湾に面した海沿いに市街が形成されている。

町の南側は釜石市（総人口 36,812 人）、北側は山田町（総人口 15,826 人）、西側は宮古市（総人口 56,569 人）、遠野市（総人口 28,017 人）と接している¹。



¹ 総人口はいずれも平成 27 年国勢調査の人口速報集計結果

1-2 生活関連施設の立地

- 病院や金融機関等の生活関連施設は湾沿いに立地している。
- 東日本大震災前と比べると、内陸部へ広域化した。

病院や学校、買い物施設等生活に必要な施設は、町方及びその周辺地域と吉里吉里の2か所に集中して立地している。津波の浸水域に多く立地していたことから、一部施設は浸水域より内陸に移設、新設されたため、生活関連施設は震災後に内陸部に移動した。

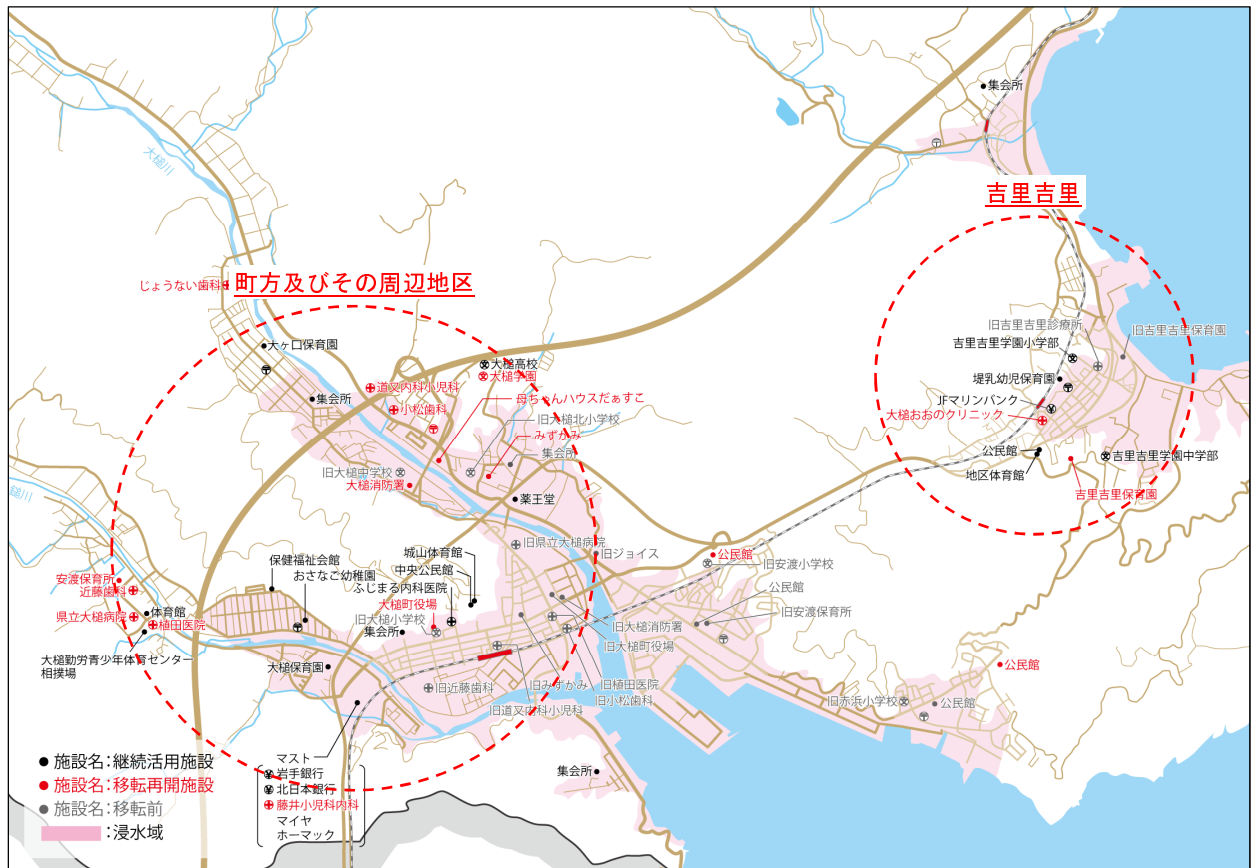


図 1-2 生活関連施設の位置

1-3 人口の推移と推計

(1) 総人口

- 人口は昭和 50 年代以降、減少傾向を辿ってきたが、震災により大きく減少した。
- 今後も人口は減少を続けていく見込みで、20 年後には 1 万人を下回る予想である。

町の総人口は昭和 45 年の 21,292 人をピークに減少傾向を辿ってきた。震災により、減少が加速し、平成 27 年はピーク時の 55% の 11,732 人まで減少している。

人口は今後も減少していく見込みだが、総合戦略等の取組を進め、減少率を 95% 前後にとどめた場合でも、20 年後の平成 47 年には人口は 10,000 人を下回り、35 年後の平成 52 年には 9000 人を下回る予想である。

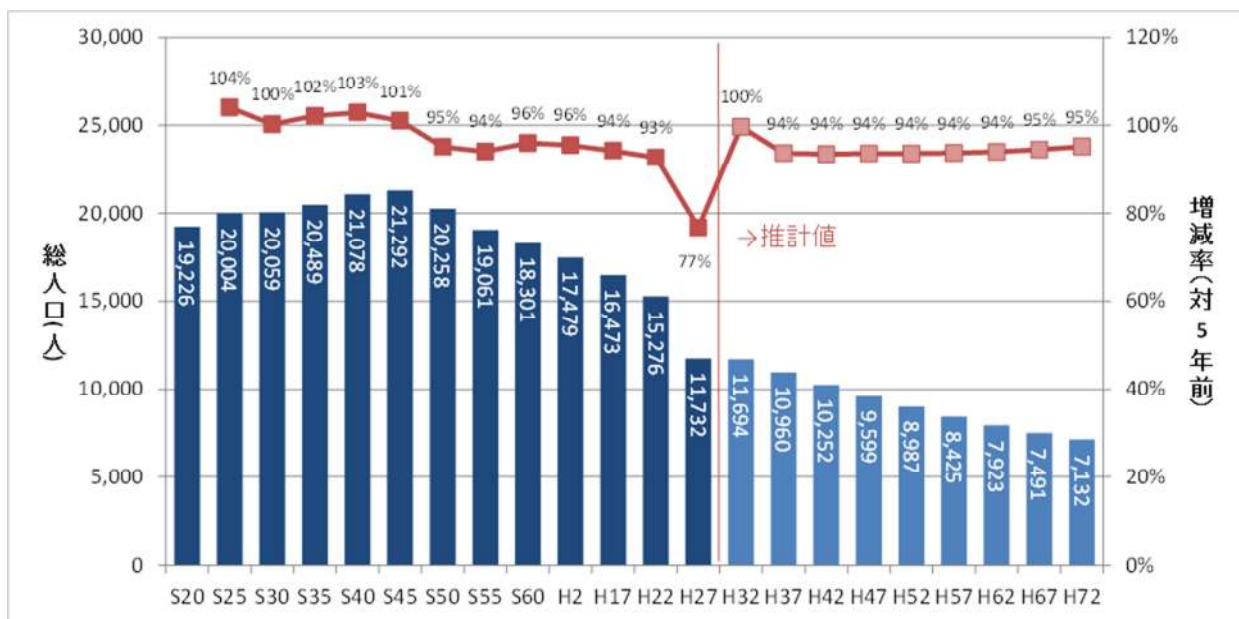


図 1-3 大槌町の総人口の推移

資料：平成 27 年までは国勢調査、平成 32 年以降は「大槌町人口ビジョン（平成 28 年 3 月）」

注：推計値は町独自推計値

(2) 年齢別人口

- 人口減少は今後も続き、その中で少子化と高齢化が進む。
- 65歳以上の老年人口が3割を超えており、平成32年まではさらに増える見込みである。

⇒【課題1】超高齢化・人口減少社会への対応

人口減少が今後も続く中で、少子高齢化も進む見込みである。しかし、老年人口(65歳以上)は、平成32年までは増加する見込みで、その後減少に転じる。高齢化率も平成47年に40%に達して以降は減少する予測である。

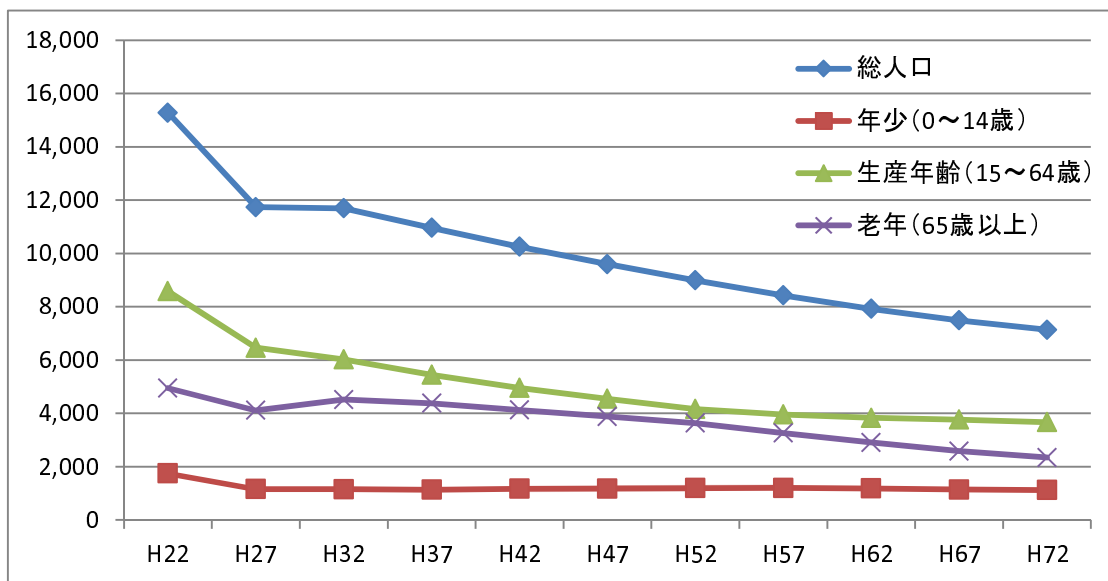


図1-4 総人口及び年齢3区分別人口の将来推計

資料：「大槌町人口ビジョン（平成28年3月）」

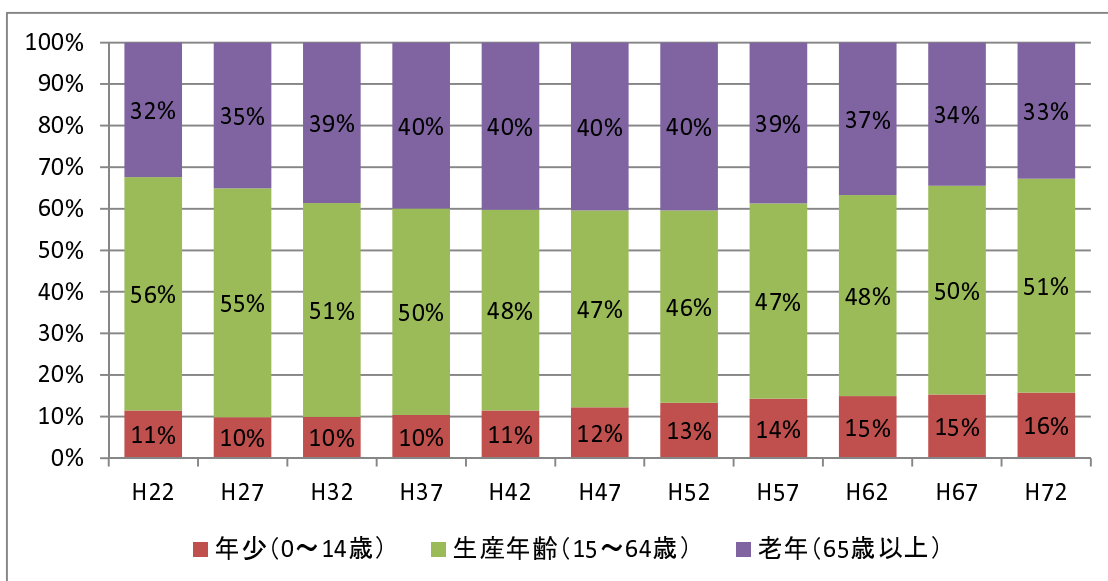


図1-5 年齢3区分別人口割合の将来推計

資料：同上

(3) 地区別人口

- 震災により、大槌駅を中心とする町方や安渡、赤浜などの人口が減少し、大ヶ口や臼沢周辺の人口が増える見込みである。
- 大槌の住宅地・市街地は大槌駅からおよそ1 kmから4 kmの範囲に広がる見込みである。

⇒【課題2】復興後のまちに合わせた新しい公共交通ネットワークの構築

震災により、津波被害を受けた地区の人口は大きく減少し、仮設住宅や災害公営住宅の建設により、前段や大ヶ口、蕨打直や臼沢など浸水域より内陸の地区の人口が増えた。今後、防集団地や災害公営住宅の整備が進むことにより、臼沢の人口が更に増える見込みである²。

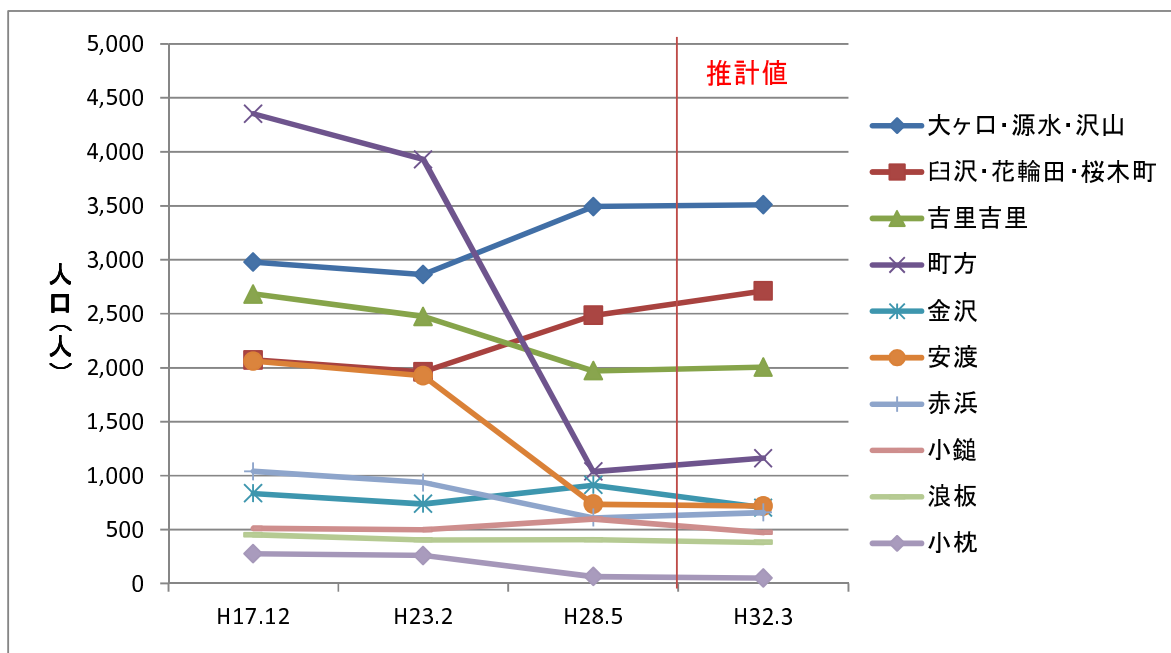


図 1-6 地区別の人口の推移と推計

資料：住民基本台帳

表 1-1 地区別の人口の推移と推計

地区分類	人口				増減率			
	H17.12	H23.2	H28.5	H32.3	H17.12	H23.2	H28.5	H32.3
大ヶ口・源水・沢山	2,978	2,863	3,493	3,509	100%	96%	117%	118%
臼沢・花輪田・桜木町	2,073	1,961	2,485	2,711	100%	95%	120%	131%
吉里吉里	2,683	2,474	1,971	2,005	100%	92%	73%	75%
町方	4,352	3,930	1,038	1,162	100%	90%	24%	27%
金沢	836	739	913	703	100%	88%	109%	84%
安渡	2,061	1,926	736	718	100%	93%	36%	35%
赤浜	1,040	937	610	659	100%	90%	59%	63%
小槌	511	499	597	473	100%	98%	117%	93%
浪板	451	404	406	382	100%	90%	90%	85%
小枕	276	261	65	50	100%	95%	24%	18%
計	17,261	15,994	12,314	12,371	100%	93%	71%	72%

資料：同上

² 地区別人口の推計値は、災害公営住宅居住予定者数、防集団地居住予定者数に加え、区画整理区域の計画区画数を基に算出した。

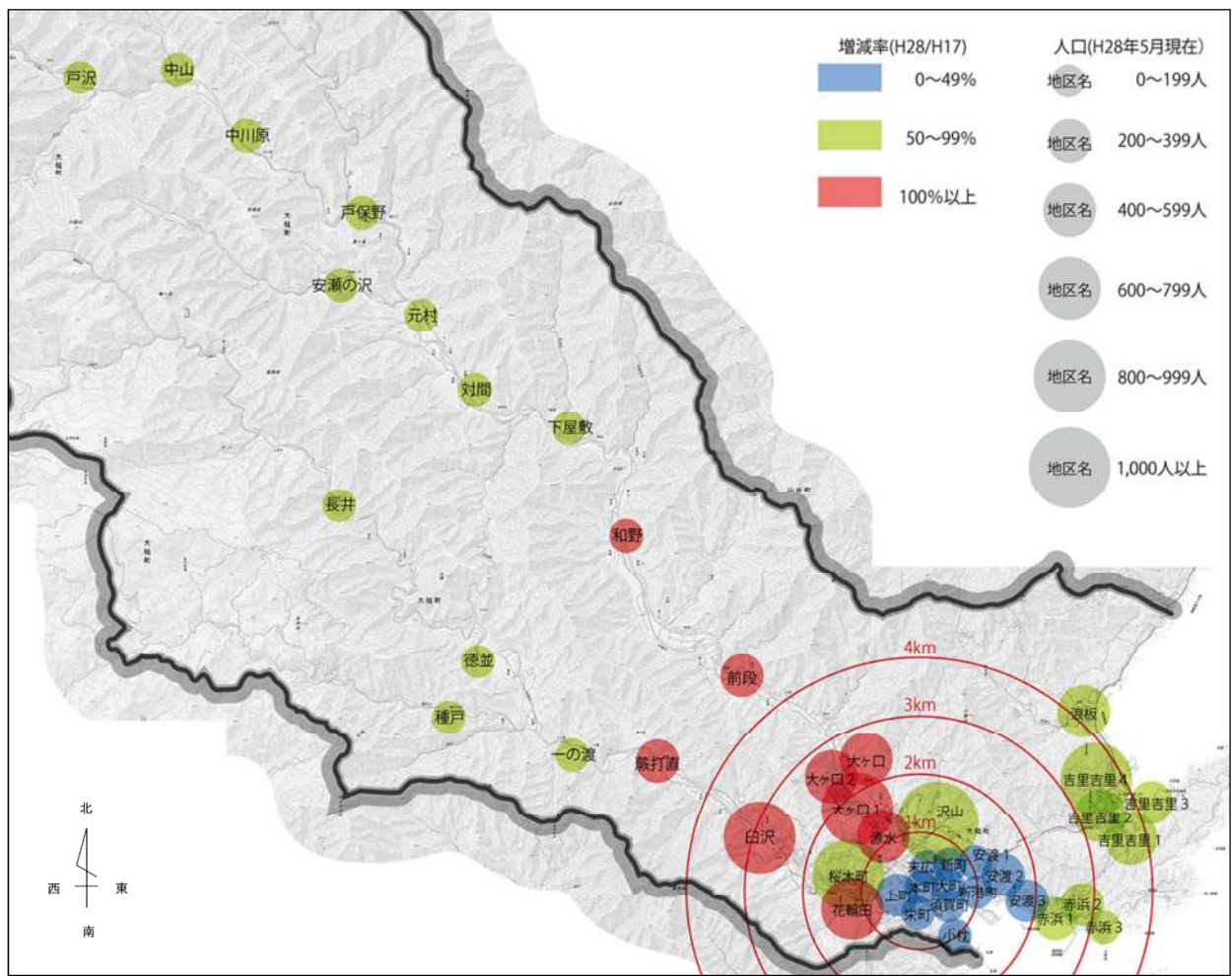


図 1-7 地区別の人口増減状況（平成 28 年/平成 17 年）

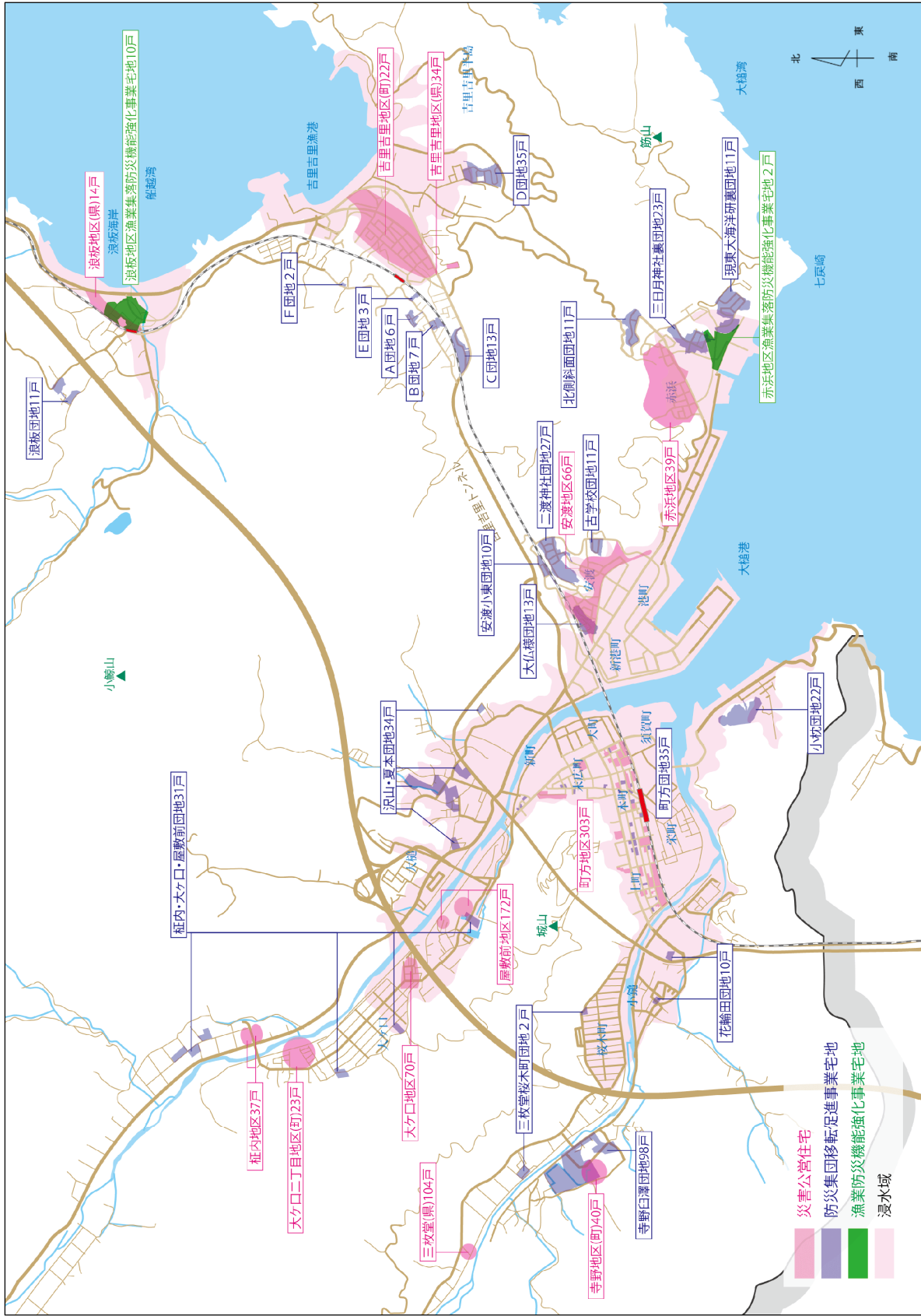


図 1-8 町方周辺の復興計画

資料：岩手県まとめ「社会資本の復旧・復興ロードマップ（平成28年10月27日公表）」

2. 東日本大震災による公共交通への影響と復旧状況

2-1 JR 山田線の被災と振替輸送

- 町外と町内を結ぶ主要な幹線交通として JR 山田線が運行していたが、震災により大きな被害を受け、現在も運休している。
- 平成 30 年度末に三陸鉄道として再開の予定である。

JR 山田線は、盛岡駅から宮古駅を經由し、釜石駅までを結ぶ鉄道路線であり、昭和 13 年に大槌駅まで開業し、翌昭和 14 年には釜石駅まで開業されて以降、大槌町と釜石市、山田町を結ぶ主要な幹線交通の役割を担ってきた。

しかしながら、東日本大震災津波で大槌駅が流出し、浪板海岸駅も一部被災するなど、大きな被害を受けたため、現在は宮古駅から釜石駅までの区間は運休し、バス事業者 2 社による振替輸送が行われている。

JR 山田線の宮古駅～釜石駅間は平成 30 年度末に、三陸鉄道が引き継いで北リアス線・南リアス線と一体運営することが決まっている。



写真 2-1 被災した JR 山田線（平成 23 年 8 月）



写真 2-2 震災後の大槌駅跡（平成 23 年 8 月）



写真 2-3 震災後の大槌駅跡（平成 23 年 8 月）



写真 2-4 震災前の大槌駅

2-2 仮設住宅に対応したバスの拡充

- 町内の公共交通として町民バスが運行していたが、震災後は路線、便数を増やして運行されている。
- 仮設住宅は暫時減っている見込みだが、平成 31 年度以降も現在の 15%程度は残る見込みである。

震災前は、町民バスが 2 路線、それぞれ 1 日 3 往復運行されていたが、仮設住宅等震災後の町の変化に対応するために、町内のタクシー事業者の協力を得て新たに臨時バスが 2 路線新設され合計 4 路線が運行されている。また、町民バスも 1 日 7~8 往復に増便し、運行されている。

表 2-1 大槌町の公共交通

時期	広域交通	町内交通
震災前	JR 山田線 (1~2 時間に 1 本) 乗合バス 2 路線 (岩手県交通)	町民バス 2 路線 (1 日 3 往復)
震災後	乗合バスによる振替輸送 (1 日 12 往復) 乗合バス 1 路線 (1 日 6 往復)	町民バス 2 路線 (1 日 7~8 往復) 臨時バス 2 路線 (1 日 4 往復)

注：震災後の乗合バスによる振替輸送は、山田町内の道の駅山田で岩手県北バスと接続して運行している。

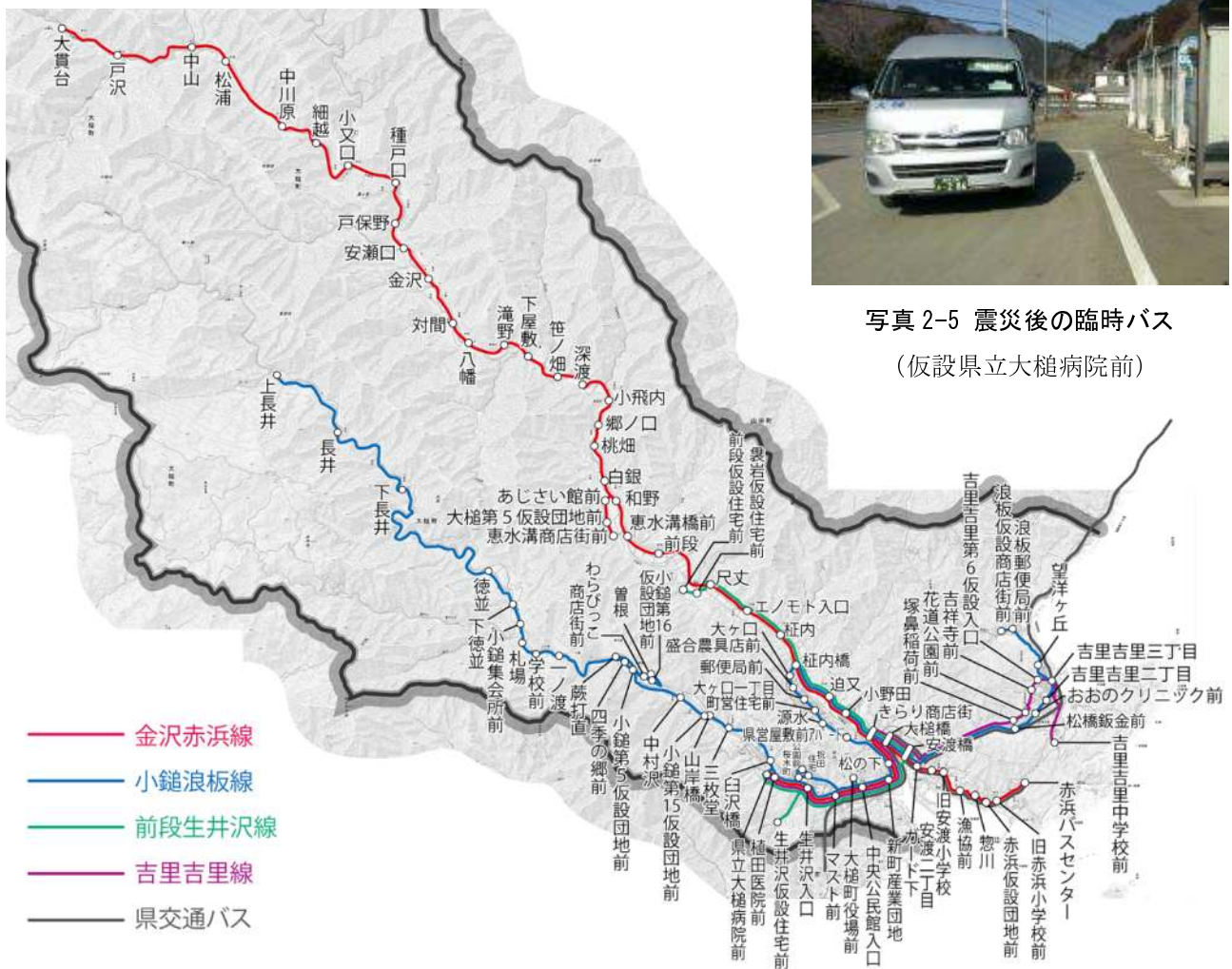


写真 2-5 震災後の臨時バス
(仮設県立大槌病院前)

図 2-1 町内の乗合バスのルートとバス停位置

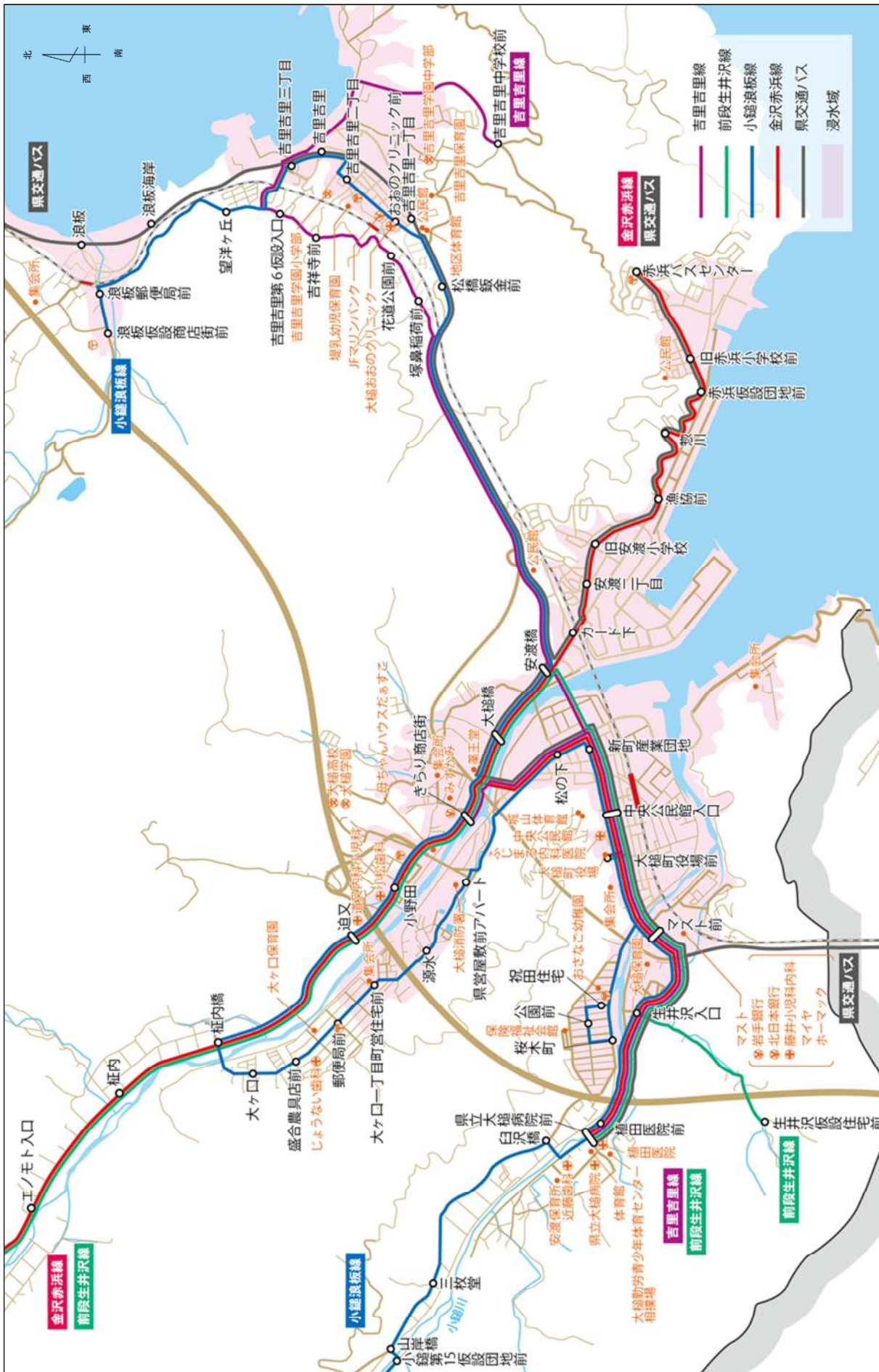


図 2-2 町内の乗合バスのルートと生活関連施設の位置

大槌町応急仮設住宅マップ

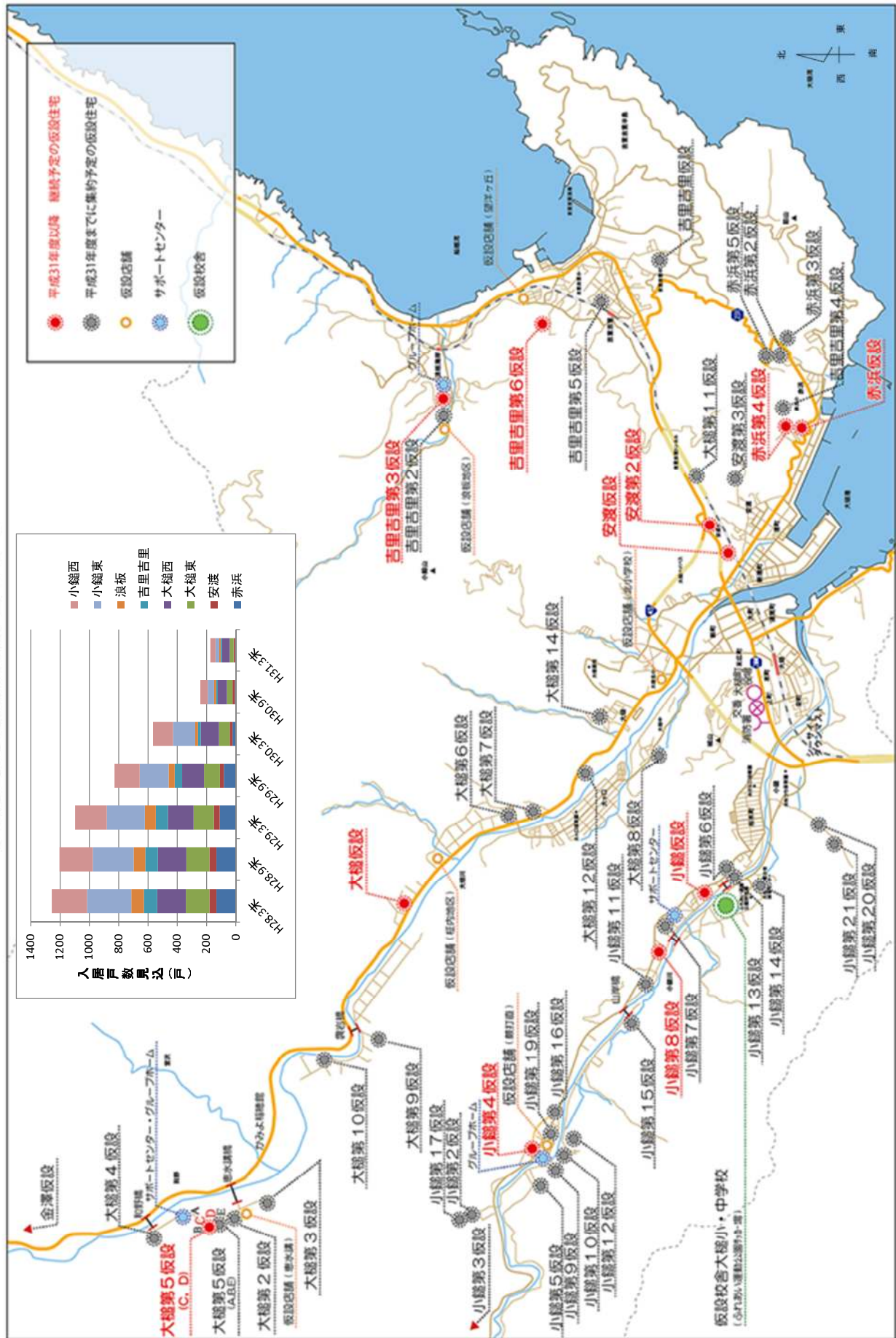


図 2-3 仮設住宅位置図

2-3 復興事業の進捗状況と計画

- 高台移転先の多くは、距離的、地形的に、既存の公共交通へのアクセスが不便な場所に立地している。
- 復興事業は概ね平成 30 年度中に完成する予定であり、平成 31 年 4 月から新しいまちに対応した交通ネットワークの整備が必要である。

⇒【課題2】復興後のまちに合わせた新しい公共交通ネットワークの構築(再掲)

⇒【課題3】交通不便地域への対応

土地区画整理事業や防災集団移転促進事業については、概ね平成 29 年度中に完成の予定であり、災害公営住宅についても、赤浜地区の一部を除いて平成 30 年度に完成する見込みである。

鉄道が復旧し、三陸鉄道として運行を開始するのは平成 30 年度末で、三枚堂と大ヶ口を結ぶ道路の開通や、大槌川の橋梁、大柱橋の架替による幅員改良についても同時期に予定されている。

新しいまちの形に合わせた交通ネットワークの整備は平成 31 年 4 月を目途に進めていく必要がある。

なお、国の復興道路、復興支援道路については、平成 30 年度の東北横断道釜石秋田線の開通により、内陸へのアクセスの向上が図られるとともに、平成 31 年度には三陸沿岸道路も宮古・陸前高田間が全線開通となり、移動時間の大幅な短縮等が期待される。

表 2-2 復興事業の進捗状況と計画

項目	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
①土地区画整理事業				
町方	H30.3			
安渡	H30.6			
赤浜	H30.3			
吉里吉里	H29.12			
②防災集団移転促進事業				
町方・小枕・仲松	H29.12			
安渡	H30.3			
赤浜	H31 後半期			
吉里吉里	H28.9			
浪板	(H27.6)			
③漁業集落防災機能強化事業	H29.3			
④災害公営住宅	H31 後半期			
⑤公共施設の再建(施設完成)				
県立大槌病院	(H28.3)			
小中一貫校	H28.9			
御社地エリア復興拠点	H30.3			
⑥鉄道(三陸鉄道、駅)	H31.3			
⑦道路				
三枚堂大ヶ口トンネル	H31.3			
東北横断道釜石秋田線	H30年度			
三陸沿岸道路	H31年度			

資料：「社会資本の復旧・復興ロードマップ（平成 28 年 10 月 27 日公表）」

3. 広域交通の現状

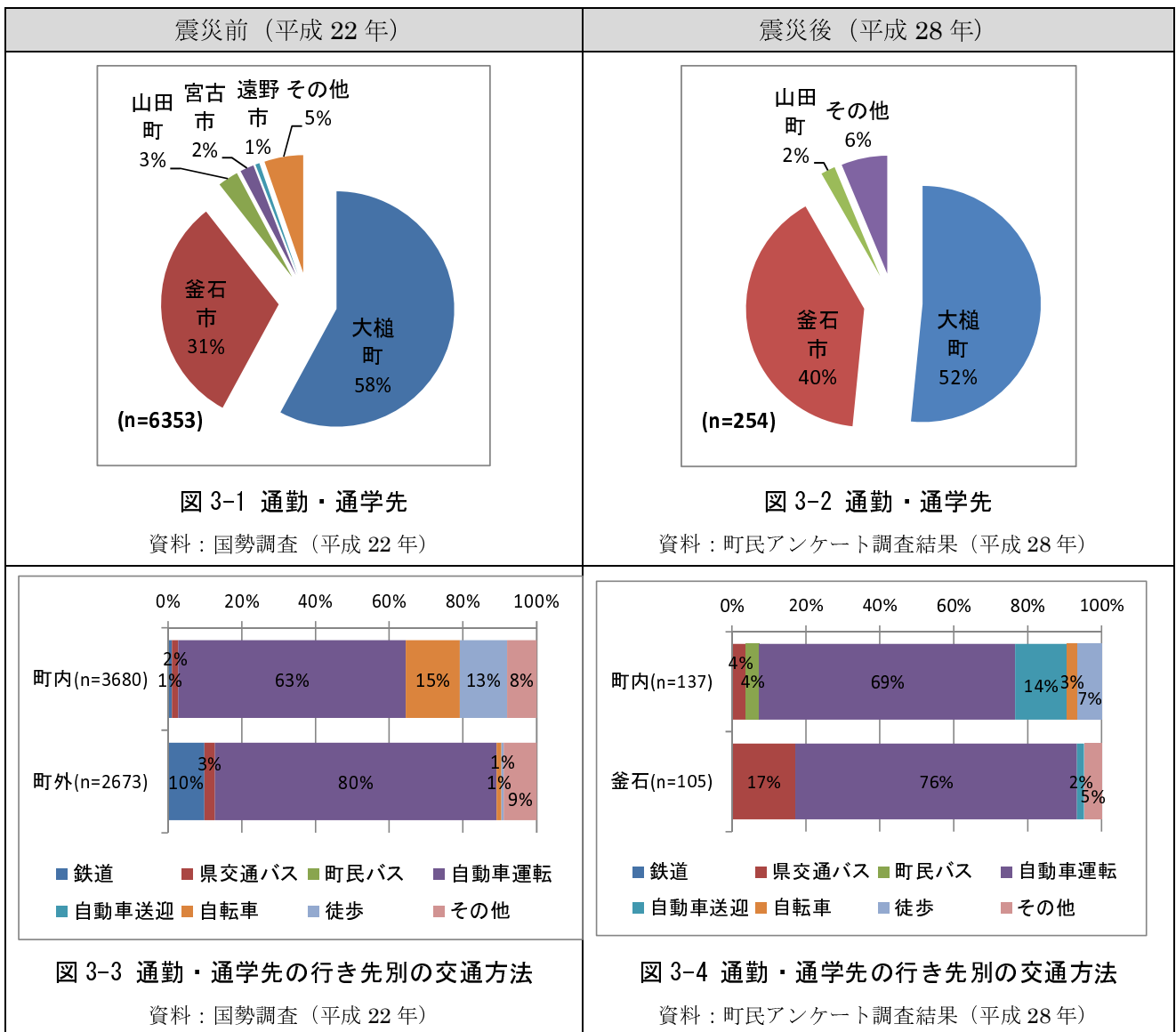
3-1 通勤と通学の現状

- 町民の約 4 割は町外に通勤や通学をしているが、震災前の交通手段としては自家用車が 80%を占めており、鉄道は 10%、バスは 3%に止まっていた。
- 将来にわたって公共交通を維持するとともに、環境負荷の低減や町民の健康維持にもつながることから、公共交通への通勤・通学ニーズの取り込みが必要である。

町民の通勤・通学先と交通方法について、震災前（国勢調査）と震災後（町民アンケート）をみると、通勤・通学先は、大槌町内が 5～6 割、釜石市内が 3～4 割である。

通勤や通学方法は、いずれも「自家用車」が大半を占めるが、町内の場合は国勢調査では「徒歩」や「自転車」町民アンケートでは、「自動車送迎」が町外への通勤や通学と比べて多い。

町外・釜石に通勤通学する場合は、震災前は「鉄道・電車」、震災後は「県交通バス」が比較的多い。



3-2 観光等交流人口の現状

- 現時点では祭りや海水浴シーズンを除いて、交通拠点と観光地を結ぶ二次交通のニーズは多くないが、今後、交流人口の拡大を図る場合には、観光振興とともに交通の足についての配慮が必要である。

⇒【課題4】交流人口拡大に向けた取組

震災以前には、町の観光入込数は14万8千人であったが、観光の中心であった海水浴への甚大な影響により大幅に減少した。震災後年々増えているが、なお震災前の水準には戻っていない。

震災後の入込は、9月に行われる「大槌まつり」や12月の「鮭まつり」への入込数が多い。そのほか、海水浴場など期間が限定される観光の入込が多く、夏季に集中している。

現時点では観光二次交通のニーズは多くないが、今後、交流人口の回復を目指しては、海水浴やまつりへの来訪者への対応とともに新たな観光振興と連携が重要である。

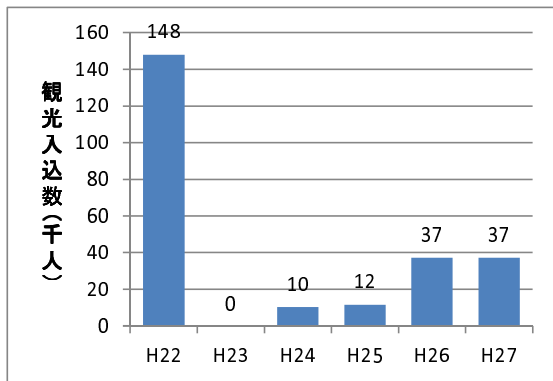


図 3-5 大槌町の観光入込数

資料：大槌町資料

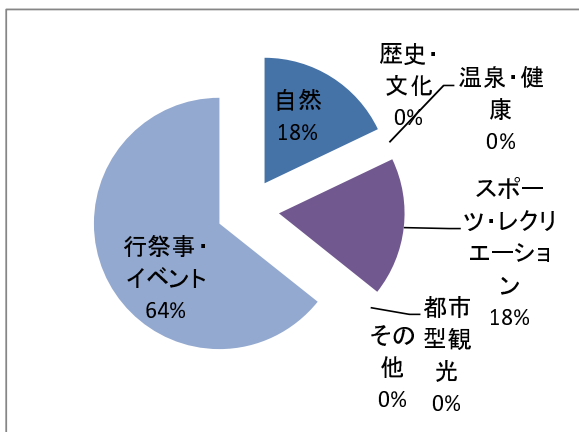


図 3-6 観光の種類別の入込数割合

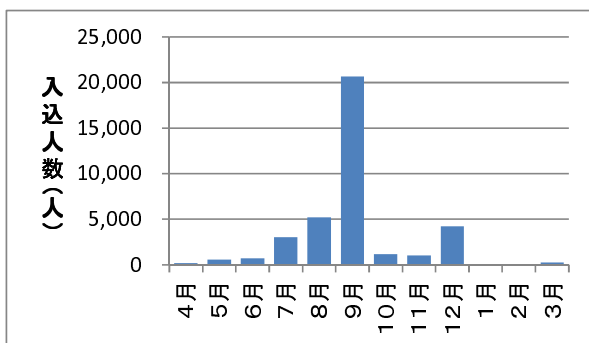


図 3-7 月別の入込数 (平成 27 年)

表 3-1 観光地点別の入込数 (平成 27 年度)

観光地点名	人数	割合
浪板海岸	-	-
吉里吉里海岸海水浴場	6,585	18%
おおつち夏まつり	-	-
大槌まつり	20,000	54%
おおつち産業まつり	-	-
おおつち鮭まつり	4,000	11%
おらが大槌夢広場復興資料館(復幸食堂)	6,647	18%
大槌北小さらり商店街	-	-
浪板不動滝	-	-
蓬莱島	-	-
新山高原	100	0%
総計	37,332	100%

※「-」は、調査体制の不足等により、入込数を把握できていない地点



大槌まつりのポスター

3-3 広域交通の利用状況

- 震災前は、大槌駅の利用者は1日平均235人の利用があったが、震災後にどの程度利用が戻ってくるか不明である。
- 交流人口の拡大を図るためには、主要な幹線交通である鉄道の1日も早い復旧が望まれるほか、路線バスを含めた広域交通を、持続可能な路線として維持していくことが求められる。

⇒【課題5】鉄道の着実な復旧と利便性向上

大槌町内の広域交通（市町をまたぐ交通）は、鉄道、路線バス、長距離バスの3種類がある。

鉄道は震災により甚大な被害を受け、現在運休中であり、路線バスが代替の役割を果たしている。

鉄道は、平成31年3月以降復旧の見込みであるが、並行して運行する路線バスへの影響も踏まえ、適切な役割分担により、持続可能な広域交通として維持していく必要がある。

表 3-2 広域交通の概要

項目	震災前	現在
鉄道	J R山田線（上10便、下10便）	運休中
路線バス	浪板線（上12便、下13便）	釜石船越線（上12便、下12便）
	赤浜線（上14便、下14便）	赤浜線（上6便、下6便）
長距離バス	なし	釜石盛岡線（上1便、下1便）
	遠野・釜石号（上1便、下1便）	遠野・釜石号（上1便、下1便）

(1) JR 山田線大槌駅

震災前の JR 山田線大槌駅の乗車人員は、減少を続けていたが、平成 19 年以降は 250 人前後で推移していた。

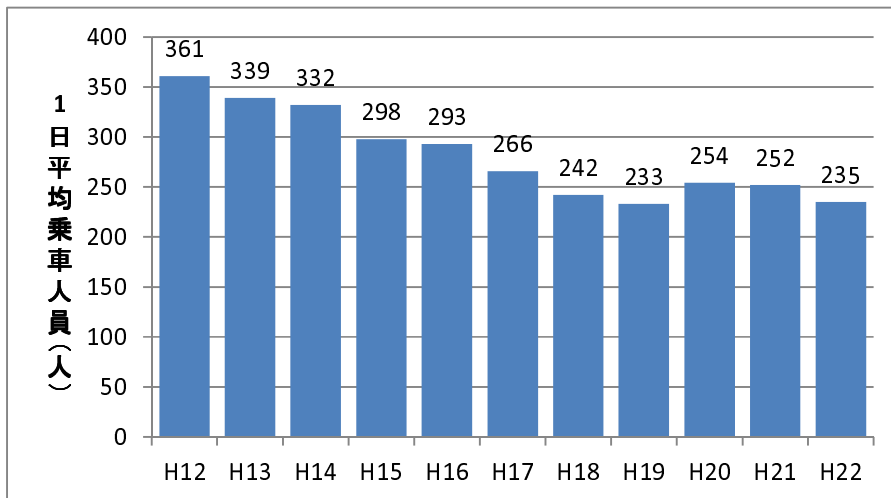


図 3-8 大槌駅の 1 日平均乗車人員

資料：JR 東日本資料

表 3-3 震災前の JR 山田線の時刻表

時間	釜石方面行	山田方面行
6 時	29	40
7 時	18	59
8 時	47	
9 時		
10 時	09	08
11 時	45	45
12 時		
13 時		
14 時	01	01
15 時		56
16 時	50	
17 時		03
18 時	56	24
19 時		55
20 時	29	
21 時		39
22 時	10	



写真 3-1 大槌駅と JR 山田線車両

出典：日本の旅・鉄道見聞録（撮影日 2006 年 7 月）

(2) 浪板線と釜石船越線（岩手県交通）

震災前の平成 22 年の浪板線と震災後の釜石船越線の大槌町内の乗降人数を比較すると、平日は大槌発、釜石発共に約 170%まで増えており、鉄道の運休により、乗客数が大幅に増えていることが分かる。休日についても 140~150%増えている。

平成 26 年の釜石船越線の便別の乗降人数を見ると、船越発釜石行の上り便は 6 時台の便が多く、帰りは、19:20 釜石発の便が特に多い。

乗降バス停は、平成 22 年は城内の乗降が最も多かったが、平成 26 年は、マストが最も多くなっている。

表 3-4 平成 22 年と平成 26 年の 1 日平均乗降人数

項目	平日		休日	
	大槌発	釜石発	大槌発	釜石発
震災前	117	103	90	66
震災後	198	180	132	94
増減率	169%	175%	147%	142%

注：震災前の平日は 5 日間の平均、震災後の平日は調査日 1 日分
休日は、いずれも土日 2 日間の平均

【震災前：浪板線】

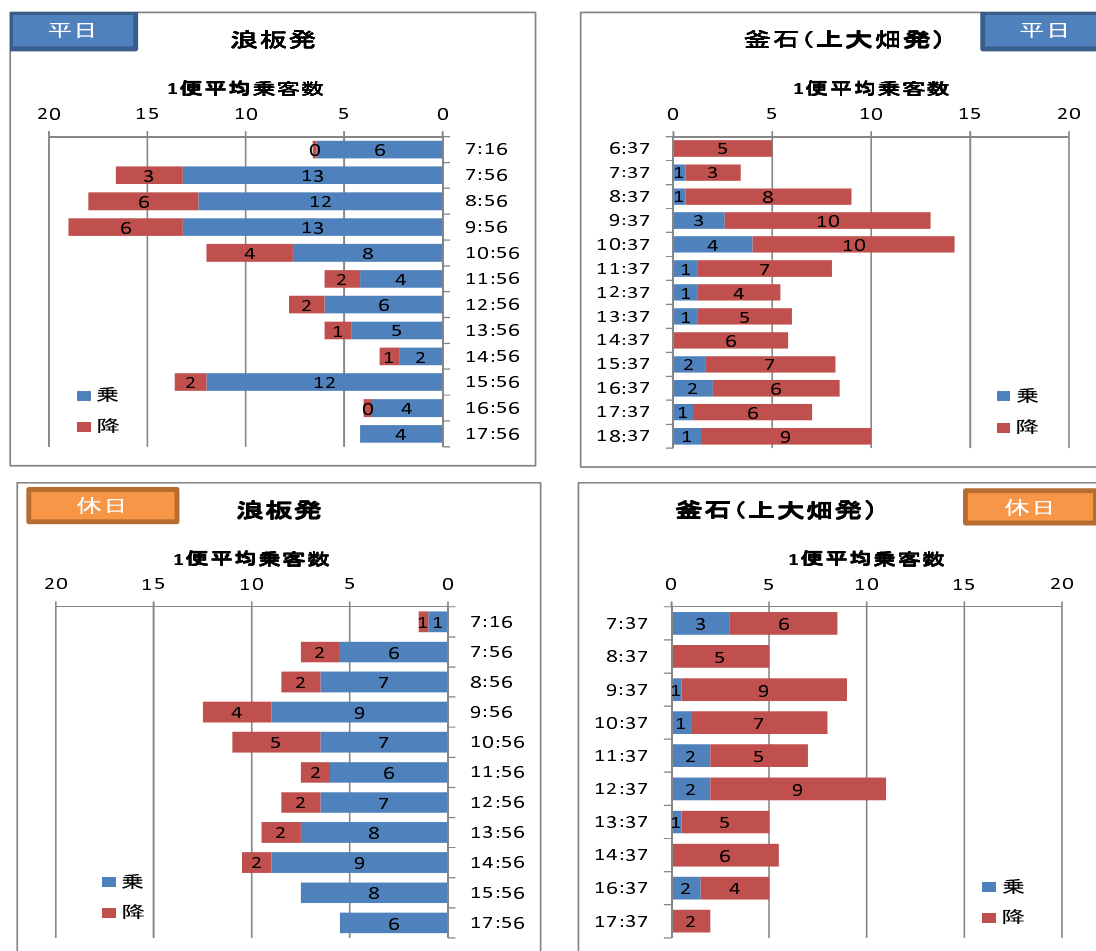


図 3-9 浪板線の大槌町内のバス停の 1 便平均乗降数（城内～浪板）

注：平成 22 年 7 月の 1 週間の平均、岩手県交通調査

【震災後：釜石船越線】

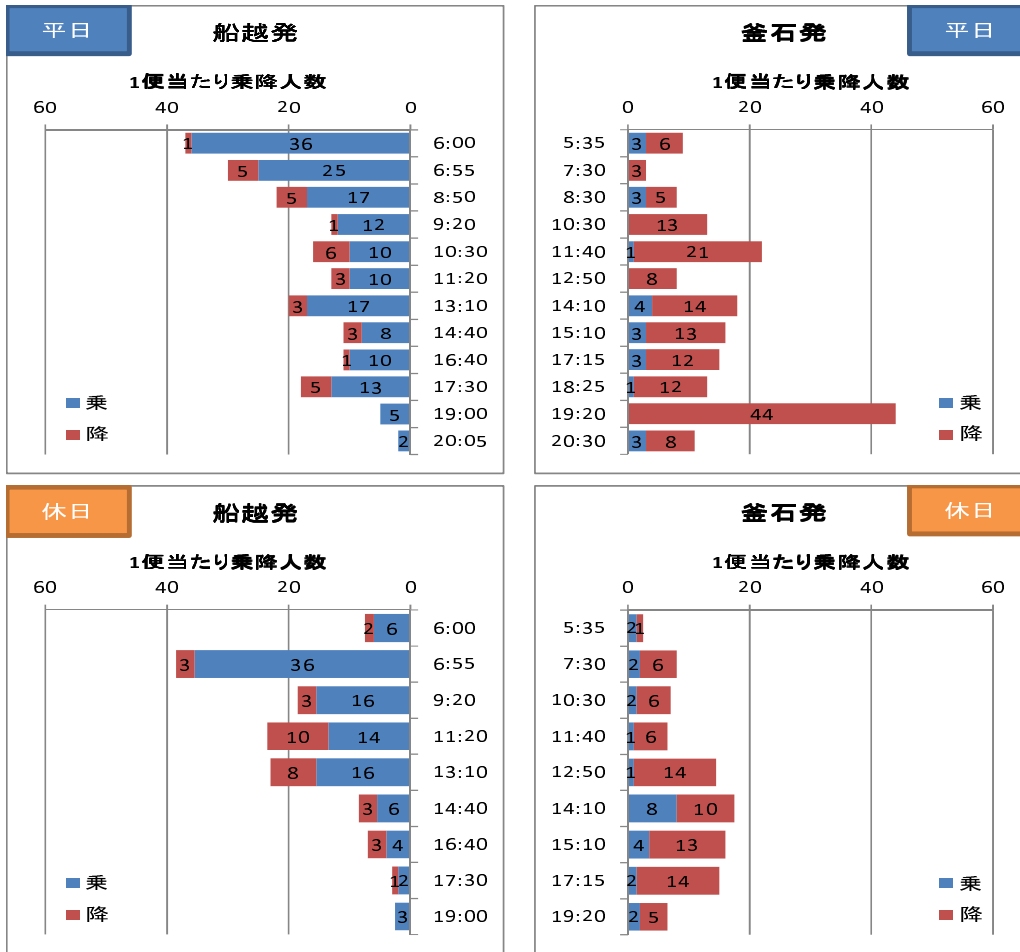


図 3-10 釜石船越線の大槌町内のバス停の1便平均乗降数（マスト～浪板）

注：平日は平成 26 年 6 月 30 日（月）、休日は 28 日（土）と 29 日（日）の平均、岩手県交通調査

【震災前：浪板線】

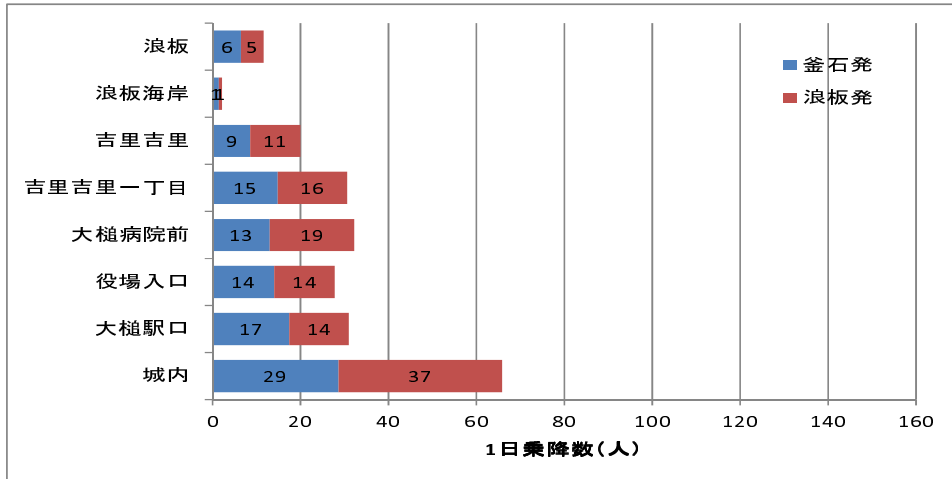


図 3-11 バス停別の平日 1 日乗降数 (人・回)

注：平成 22 年 7 月、岩手県交通調査

【震災後：釜石船越線】

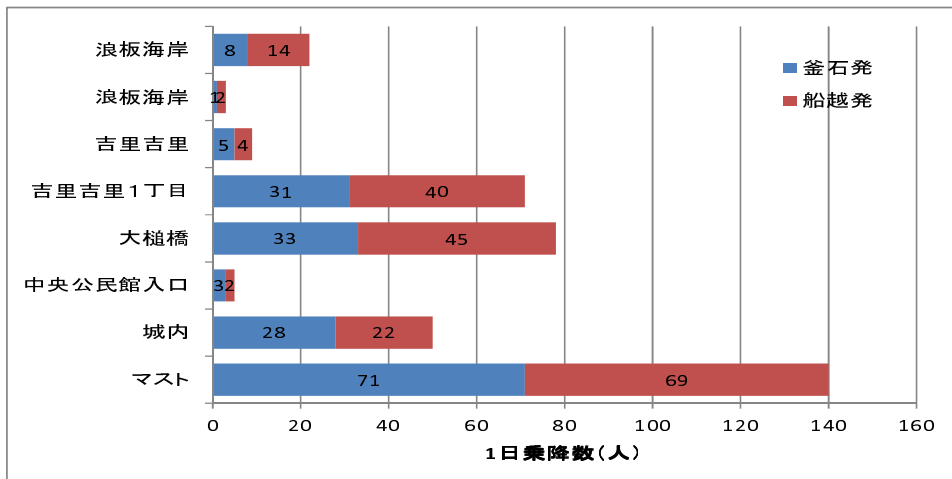


図 3-12 バス停別の平日 1 日乗降数 (人・回)

注：平日は平成 26 年 6 月 30 日 (月)、休日は 28 日 (土) と 29 日 (日) の平均、岩手県交通調査

(3) 赤浜線（岩手県交通）

釜石と赤浜地区を結ぶ赤浜線については1日14往復（1時間に1本）運行されていたが、平成26年には1日6往復に減少している。

震災前と震災後の赤浜線の大槌町内の乗降人数を比較すると、便数が大幅に減少していることから、乗降人数も5~6割程度まで減少している。

乗降バス停は、平成22年は城内の乗降が最も多かったが、平成26年は、大槌橋が最も多くなっている。

表 3-5 平成22年と平成26年の1日平均乗降人数

項目	平日		休日	
	赤浜発	釜石発	赤浜発	釜石発
震災前	150	112	78	73
震災後	87	59	44	58
増減率	58%	53%	57%	79%

【震災前：平成22年7月】

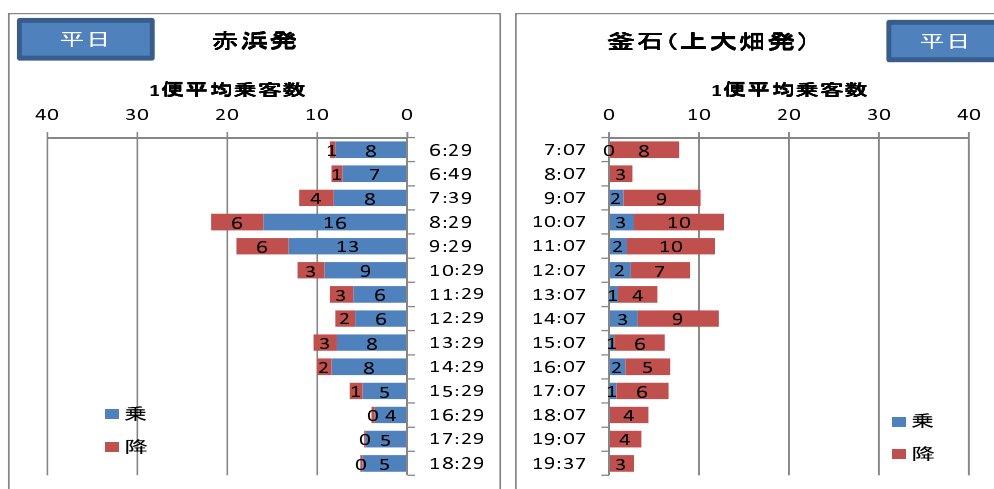


図 3-13 赤浜線の大槌町内のバス停の1便平均乗降数（城内～赤浜）

注：平成22年7月、岩手県交通調査

【震災後：平成 26 年 6 月】

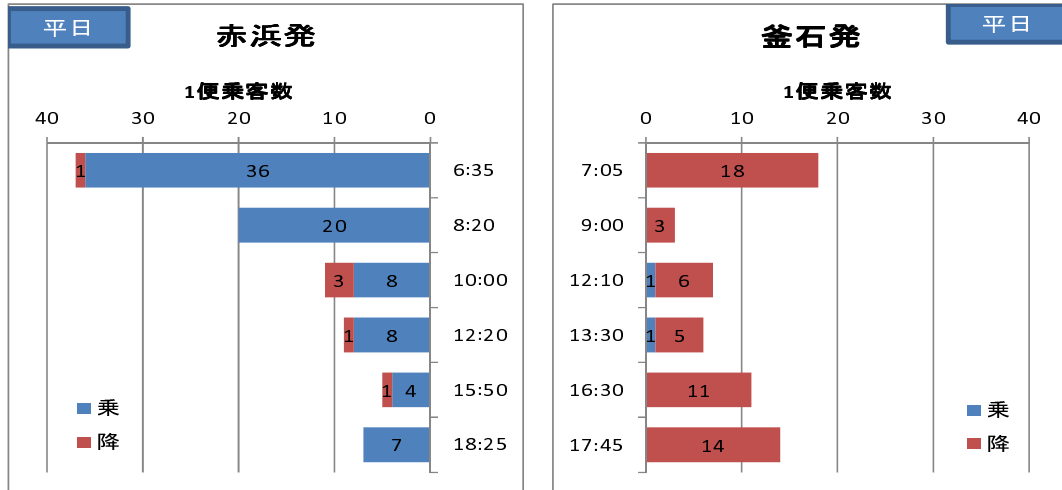


図 3-14 赤浜線の大槌町内のバス停の 1 便平均乗降数 (マスト～赤浜)

資料：平成 26 年 6 月 30 日 (月)、岩手県交通

【震災前：平成 22 年 7 月】

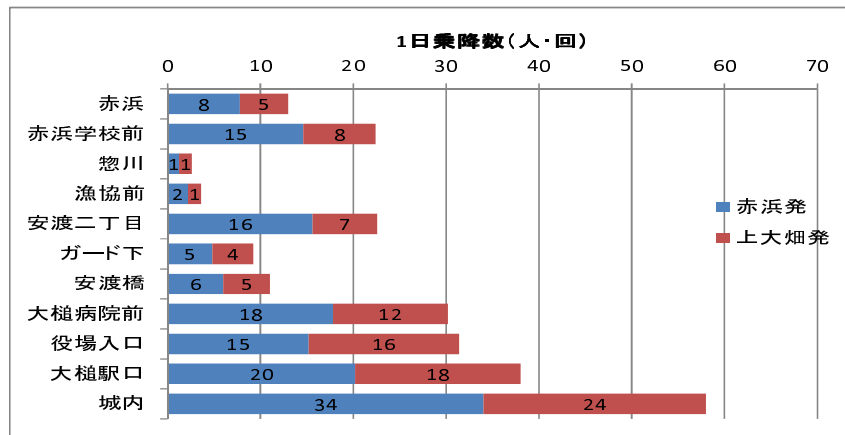


図 3-15 バス停別の 1 日乗降数 (人・回)

注：平成 22 年 7 月、岩手県交通調査

【震災後：平成 26 年 6 月】

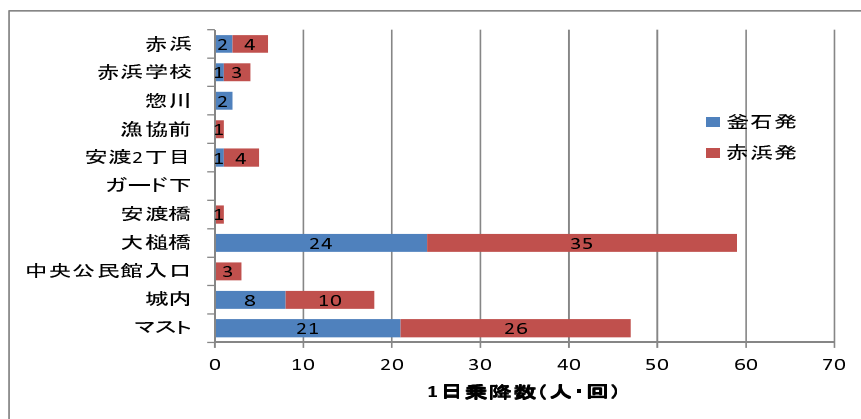


図 3-16 バス停別の 1 日乗降数 (人・回)

資料：平成 26 年 6 月 30 日 (月)、岩手県交通

(4) 長距離バス「釜石盛岡線」

震災により、JR 山田線の運休等を受けて、岩手県交通が盛岡と釜石、大槌を結ぶバス路線を 1 系統 (1 往復) 運行している。このバスを利用することで、大槌から盛岡間は、日帰りが可能となっている。大槌町内の乗り場は中央公民館入口 1 カ所であり、盛岡までは片道 2000 円で利用できる。

表 3-6 運行時刻

上下	中央公民館入口	釜石駅前	盛岡駅前	盛岡バスセンター
上り	6:45 →	7:08 →	9:44 →	9:54
下り	18:04	← 17:41	← 15:05	← 14:55

(5) 長距離バス「遠野・釜石号」(岩手県交通)

観光交通としても利用が可能な東京圏と大槌町を直接結ぶ高速バスが平成 19 年から運行されている。利用者数は、吉里吉里一丁目は 1 日平均 1 人、大槌バイパスでは平均 3 人程度の利用がある。

表 3-7 運行概要

町内乗降場所	2 か所(吉里吉里一丁目、大槌バイパスローソン前)
便数	1 日 1 往復(平成 29 年 4 月 4 日より原則木～日・祝のみ運行)
運賃	大人 9,250 円～10,750 円 小児 4,630 円～5,380 円
予約	事前予約制
備考	2007 年 4 月 25 日から運行開始

表 3-8 運行時刻

上下	吉里吉里一丁目	大槌バイパス	上野駅	秋葉原駅	池袋駅
上り	20:30 →	20:40 →	6:15 →	6:25 →	6:55
下り	8:00	← 7:50	← 22:25	← 22:10	← 21:35

4. 町内交通（町民バス・臨時バス）の現状

4-1 町内交通の概要

（１）運行方法の変化

- 震災後、町民バス 2 路線に加えて、仮設住宅の高齢者等に対応するため、臨時便 2 路線を新設した。
- 運賃は、ゾーン制を採用したが、均一制運賃に移行した。

大槌町民バスは平成 13 年に運行を開始し、震災前は 2 路線で昼間を中心に平日 3 往復、1 回 200 円で運行を行っていた。震災により住居が町方から郊外へ拡大したことや、仮設住宅の高齢者等の移動ニーズが高まったことから、新たに 2 路線を新設し、運行便数も大幅に増やして運行を行っている。

震災後は運賃を無料にしていたが、平成 25 年 2 月からゾーン制に移行した。しかし、利用者の要望を受け、平成 26 年 1 月からは震災前と同様の 200 円均一制に戻すとともに、高校生まで無料とした。

表 4-1 運行方法の変化

期	時期	路線数	運賃	便数
第 1 期	H13～H17.3	2 路線…金沢線、小槌線	均一制（200 円） *半額（小・中・高・障） *無料（未就学児）	平日 3 往復 休日 2 往復 （車両 4 台）
第 2 期	H18.4 ～H23.3.11	3 路線…金沢線、小槌線、桜木大ヶ口線	同上	同上
第 3 期	H23.4～ H23.12.21	2 路線…金沢線、小槌線	無料	5 往復 （車両 5 台）
第 4 期	H23.12.22 ～H25.1.31	4 路線…金沢線、小槌線 大槌仮設団地ルート、吉里吉里仮設団地ルート	無料	町 5.5 往復 臨 3.5 往復
第 5 期	H25.2.1 ～H26.1.30	4 路線…金沢線、小槌線 大槌流域線、吉里吉里浪板線	ゾーン制（200～500 円） *半額（小・中・障） *無料（未就学児）	町 8 往復 臨 4 往復
第 6 期	H26.1.31 ～H28.5.8	4 路線…金沢線、小槌線 前段生井沢線、吉里吉里線	均一制（200 円） *半額（障） *無料（未就学児・小・中・高）	同上 （車両 6 台）
第 7 期	H28.5.9 ～現在	4 路線…金沢線、小槌線 前段生井沢線、吉里吉里線	均一制（200 円） *半額（障） *無料（未就学児・小・中・高）	町 7 往復 臨 3 往復

注：平成 23 年 3 月末からは、患者輸送バスの車両を使って、避難所と病院の送迎を行った。

平成 23 年 10 月からは、金沢線を浪板まで延伸、小槌線を赤浜まで延伸して運行している。

(2) 系統と車両

- 新しい運行区間と新設された2路線は、道路運送法の特例による臨時的なものとして運行されている。

町内のバスは、4路線運行されている。そのうち2路線については、災害等の緊急時に特例的に認められる道路運送法21条許可により運行されている。

町民バスに使用される車両は計6台で、震災前と比べると2台増車されている。臨時バスについては、タクシー事業者2社が保有するハイエース車両で対応されている。

表 4-2 系統の概要

路線名	系統	運行本数	備考
金沢赤浜線	大貫台～役場前～マスト～県立大槌病院	平日7便 休日3便	道路運送法4条
	県立大槌病院～赤浜バスセンター	平日7便 休日3便	道路運送法21条許可による特例運行
小槌浪板線	上長井～県立大槌病院～マスト～桜木町～役場～大ケロ～きらり商店街	平日7便 休日3便	道路運送法4条
	きらり商店街～浪板仮設商店前	平日7便 休日3便	道路運送法21条許可による特例運行
臨時① 前段生井沢線	前段仮設～巖岩仮設～県立大槌病院～役場～マスト～生井沢仮設	平日4便 休日4便	道路運送法21条許可による特例運行
臨時② 吉里吉里線	吉里中仮設～吉里6仮設～吉祥寺～花道公園～塚鼻稻荷～役場～マスト～県立大槌病院	平日4便 休日4便	道路運送法21条許可による特例運行

注：「道路運送法4条」とは、一般乗合旅客事業で、国土交通大臣から路線バスの運行に係る認可を受けた路線。「道路運送法21条許可による特例運行」とは、災害等の緊急時において自治体より依頼を受けて運行する路線で、原則として期間は1年であるため、更新が必要となる。

表 4-3 町民バス車両

No.	車型	初年度登録	使用路線	乗車定員	所有者
1	マイクロバス	平成8年	金沢線	29人	大槌地域振興(株)
2	マイクロバス	平成9年	金沢・小槌線	25人	大槌地域振興(株)
3	中型バス	平成14年	小槌線	41人(15)	大槌地域振興(株)
4	マイクロバス	平成16年	金沢線	26人	大槌地域振興(株)
5	マイクロバス	平成16年	予備車(兼用)	27人	大槌地域振興(株)
6	中型バス	平成26年	小槌線	32人(18)	大槌町
7	中型バス	平成25年	貸切	35人	大槌地域振興(株)
8	中型バス	平成25年	貸切	40人	大槌地域振興(株)



No.1 マイクロバス (H8、29人乗り)



No.2 マイクロバス (H9、25人乗り)



No.3 中型バス (H14、41人乗り)



No.4 マイクロバス (H16、26人乗り)



No.5 マイクロバス (H16、27人乗り)



No.6 マイクロバス (H26、32人乗り)



バス車内の料金箱

4-2 利用者数と収支の推移

(1) 年間乗客人数の推移

- 震災後、バスのニーズは増え、路線増及び増便により、乗客数は大幅に増えた。
- 金沢赤浜線の利用は減少しており、小鍬浪板線は利用が増加している。
- 利用者は、無料から有料に移行する際に3割減ったが、ゾーン制から均一制に移行した結果、無料時とほぼ同水準まで回復しており、利用者にとってわかりやすい料金体系による効果大きい。

⇒【課題6】わかりやすく、使いやすい公共交通の実現

震災前は、年間乗客数は2万人前後で推移していたが、平成24年度以降、路線の新設や増便により、利用者は3倍以上に増えている。

平成25年2月から運賃を有料にしたことにより、全体で3割減少したが、その後、均一制に戻した影響もあり利用者は微増傾向で推移している。

路線別にみると、小鍬浪板線と吉里吉里線は増加傾向を辿っているが、金沢赤浜線と前段生井沢線は、微減傾向を辿っている。

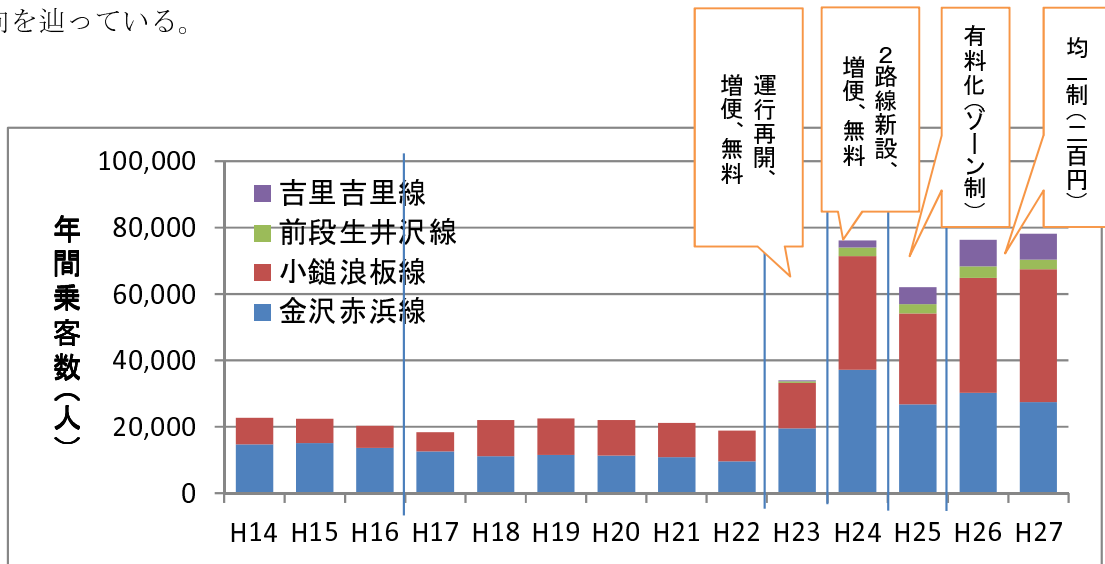


図 4-1 乗客数の推移 (年度別)

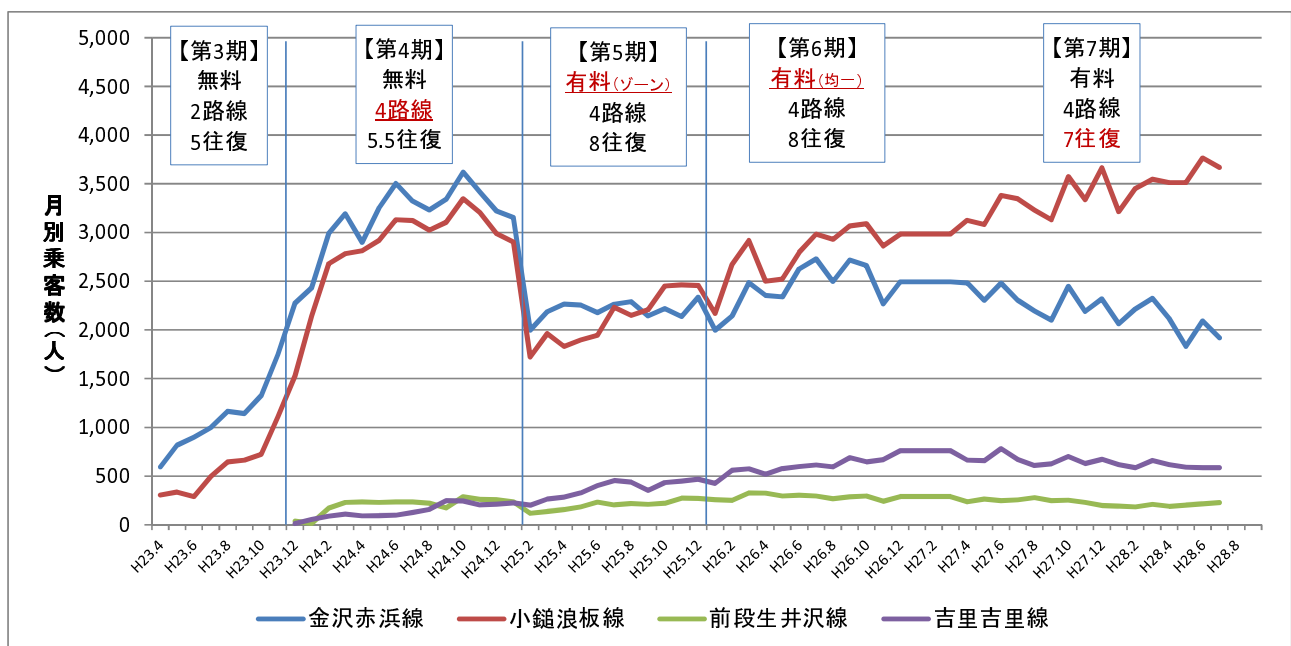


図 4-2 乗客数の推移 (月別)

(2) 収支の推移

- バスの運行にかかる費用は、震災前の3倍増えている。
- 国の補助を受けて運行しているが、国の補助が減少する平成30年度末を目途に、持続可能な交通ネットワークに移行する必要がある。

⇒【課題7】持続可能な地域交通を実現するための効率化

震災前の運行経費は1500万円から2000万円の間で推移していたが、震災後は約3倍の5500万円前後に増えている。

収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）は、震災前は3割から2割へ減少傾向を辿ってきたが、震災後、ゾーン制の有料化にした平成25年度は震災前を上回る35%に回復した。200円均一制に移行した平成26年度も震災直前を上回る26%となっており、収支率は震災前より良い水準で推移している。

震災後のバス運行にかかる費用は、国の「特定被災地域公共交通調査事業」の補助を受けて運行しているが、当該事業補助は仮設住宅の集約に伴って減少する見込みであることから、仮設住宅の集約が進む平成30年度末を目途に、持続可能な交通ネットワークへの移行が必要である。

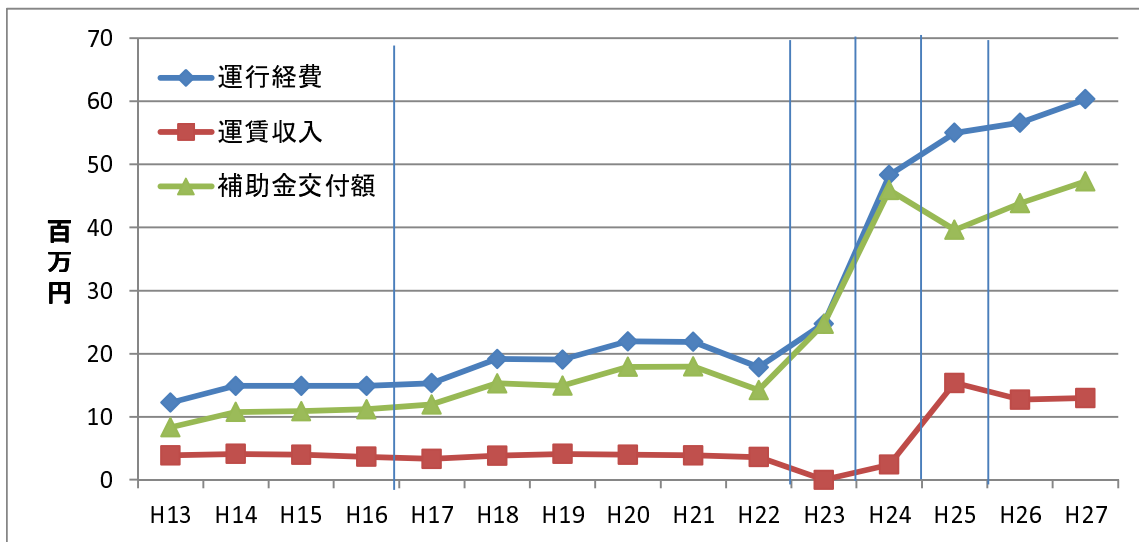


図 4-3 運行経費の推移

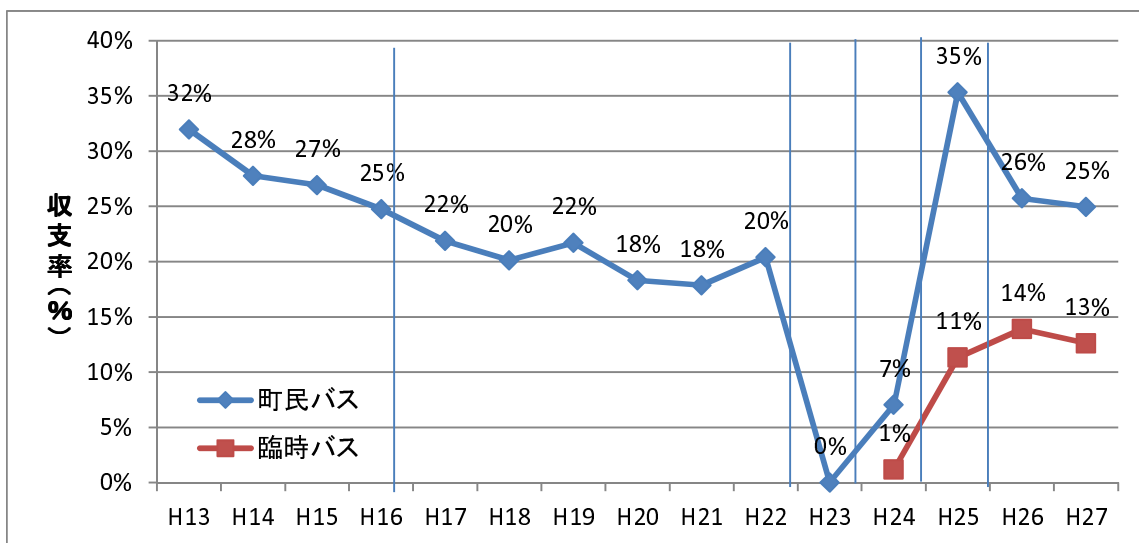


図 4-4 収支率（運賃収入/運行経費）の推移

4-3 路線別の利用状況 ～利用状況調査結果～

(1) 調査概要

バスの利用状況調査は、平成 25 年度以降に実施してきた結果を分析する。

平成 25 年度、26 年度は、調査員がバスに乗車し、乗客全員に対して直接聞き取りを行う方法で実施した。平成 28 年度は乗務員がバス停ごとの乗降数をカウントする方法で実施した。

表 4-4 利用状況調査の概要

年度	調査日数（調査日）	調査方法	調査対象
平成 25 年度	平日 2 日（10/7、3/3） 休日 2 日（10/6、3/2）	調査員が乗車し、対面調査 （アンケート方式、ヒアリング方式）	町内路線 のみ
平成 26 年度	平日 3 日（10/6～10 うち 3 日分） 休日 2 日（10/11、12）	調査員が乗車し、対面調査 （アンケート方式、ヒアリング方式）	全路線
平成 28 年度	平日 5 日（7/11～15） 休日 3 日（7/16～18） *18 日は祝日	乗務員によるカウント調査	町内路線 のみ

(2) 利用者数

- 臨時バスの空車率は高く、特に前段生井沢線は50%に達する。
- 復興事業終了後も、臨時バスの運行を継続することは困難であり、利用者を対象とした代替措置の検討が必要である。

⇒【課題3】交通不便地域の対応(再掲)

乗客数が多いのは、山田町の道の駅やまだから釜石駅を結ぶ山田釜石線で、1日288人の利用が行われている。

町民バスは1日平均100人前後の利用があるが、金沢赤浜線は減少傾向にあるのに対して、小鍬浪板線は増えている。

臨時バスについては、1日平均10人程度で、1便平均乗客数も1～2人と少ない。乗客が0人という便も少なくなく、前段生井沢線については乗客が0人という空車率は50%、吉里吉里線は25%である。

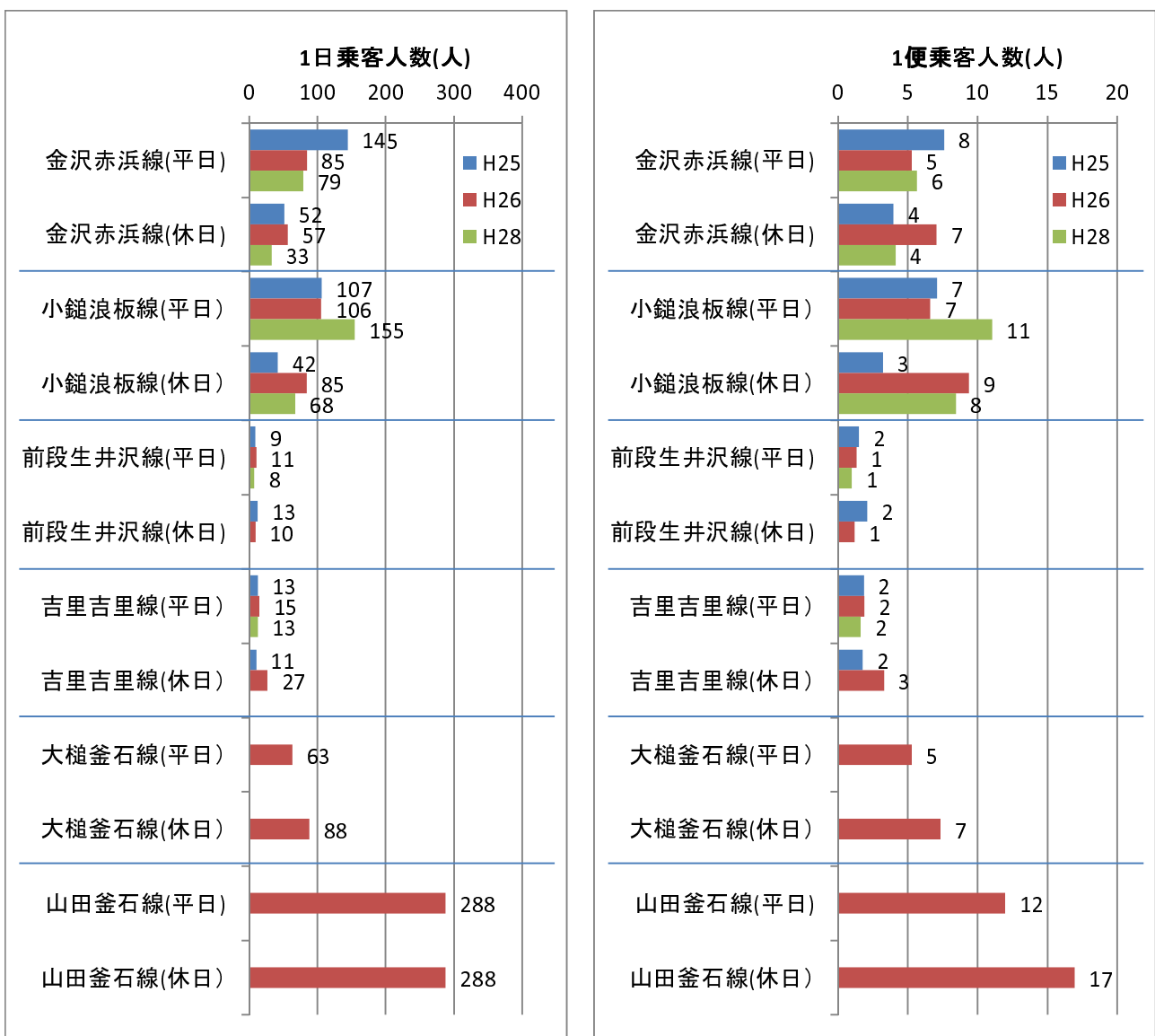


図 4-5 1日平均乗客数と1便平均乗客数の推移

表 4-5 臨時便の利用者数と空車率

路線	始発地点	時間	7/14	7/15	7/16	7/17	空車率	空車率
前段生井沢線	前段発	8:16発	1	2	2		25%	50%
		9:56発	1		1	1	25%	
		11:36発			2		75%	
		13:16発			1		75%	
	大槌病院発	9:03発			2		75%	
		10:43発	4	4	3		25%	
		12:23発	1	3		1	25%	
	14:03発		1			75%		
吉里吉里線	吉里吉里発	8:00発	2	2	1	1	0%	25%
		9:15発	2	5	4	1	0%	
		10:50発	3	2	1	2	0%	
		12:25発				2	75%	
	大槌病院発	10:01発	4	2	1	1	0%	
		11:31発	2	6	1	2	0%	
		14:01発				3	75%	
		15:01発	1			1	50%	

(3) 利用目的

- 町民バスは買い物や通院だけでなく、通勤や通学利用もあり、多様な利用が行われている。

市町村をまたぐ県交通バスは、通学目的の利用が約半数を占める。

町民バスは買い物利用が半数を占めるが、通院や通勤、通学利用も行われている。

臨時バスは通勤・通学利用が少なく、買い物利用と通院利用が大半を占める。

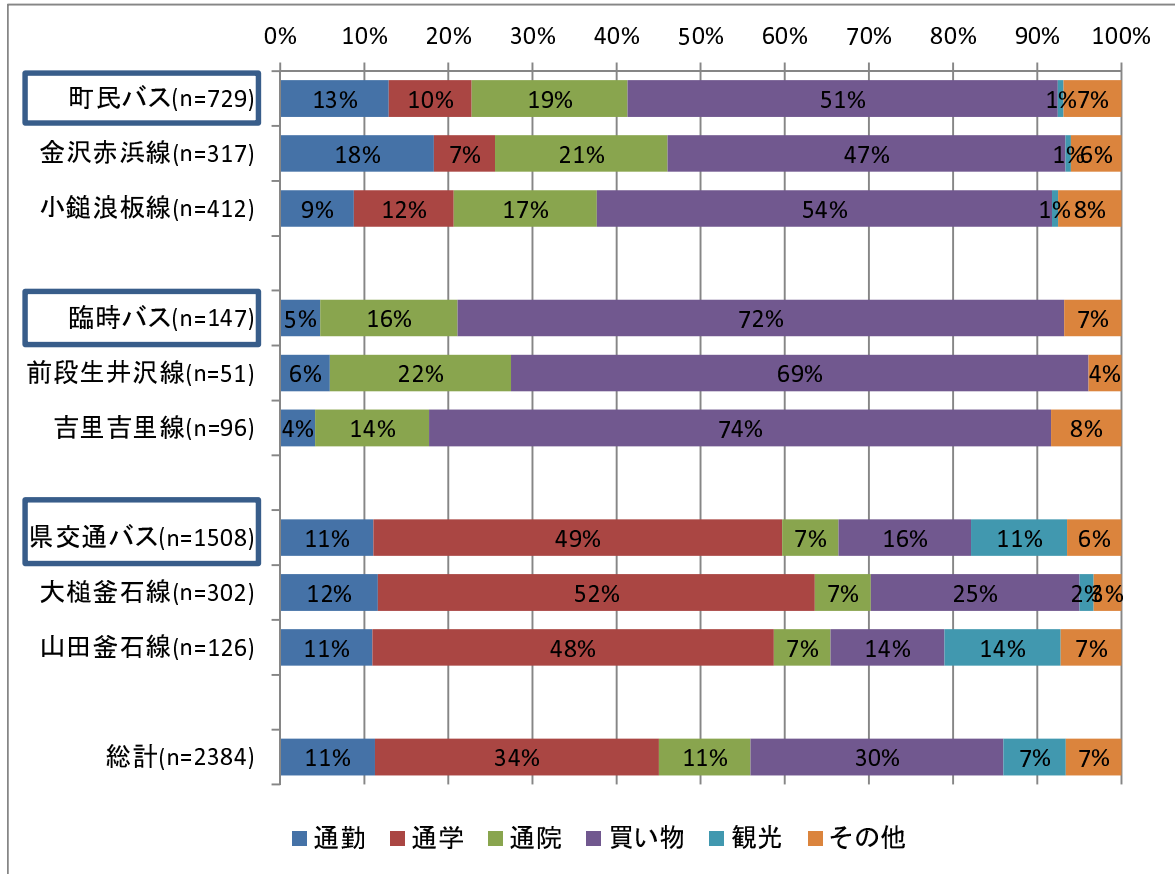


図 4-6 バスの利用目的

(4) 路線別の利用特性と課題

路線バスの利用状況や調査結果を踏まえ、路線ごとの現在の利用特性や、今後の課題は以下の用に整理される。

表 4-6 路線ごとの利用特性と課題

路線	利用特性	課題
金沢 赤浜線	<ul style="list-style-type: none"> 震災後は、便数が多く、通院や買い物だけでなく、通勤や通学にも利用されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 乗客数が減少している。 ■ 赤浜方面は、県交通路線と重複している。
小鎚 浪板線		<ul style="list-style-type: none"> ■ 小鎚方面は、臼沢、寺野周辺に医療施設等が立地し、ニーズが高まっている。 ■ 浪板方面については、鉄道駅の再開により、ニーズが下がることが予想される。
吉里吉里線	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が限定されていることから、利用目的も高齢者の買い物と通院に偏っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道駅の再開により、ニーズが下がることが予想される。
前段 生井沢線		<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用されない便が半数を占める。 ■ 前段方面は、仮設住宅の解消により、利用ニーズがさらに減ることが予想される。

5. その他交通の現状

5-1 タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）

- 町内には2社のタクシー事業者が営業をしており、タクシー需要を満たしているほか、臨時バスとスクールバスの運行も担っている。

町内には、タクシー事業者が2社あり、小型及び中型のタクシー車両は計15台、ジャンボタクシーは1台あり、町内のタクシー業務を担っている。また、2社のタクシー事業者は、臨時バスを各1コース運行しているほか、スクールバスの運行もそれぞれ担っている。

また、ハイエースは臨時バス用に震災後寄贈された車両である。そのほか、介護タクシー用の車いす対応車両も所有されている。

表 5-1 町内タクシー事業者の営業用保有車両（平成28年7月現在）

事業者	普通 (小型・中型)	大型 (ハイエース)	車イス 対応車	計
(株)大安	7台	1台	1台	9台
(株)大槌タクシー	8台	2台	2台	12台
計	15台	3台	2台	21台

注：ハイエースは臨時バス用車両

5-2 大槌学園スクールバス

(1) 通学支援の方法

大槌町立大槌学園は、岩手県内初の小中一貫教育校として、平成 28 年 4 月から開校したが、平成 28 年 9 月 26 日から新校舎へ移転した。移転に伴い、専用スクールバスも運行経路を見直して、運行を開始している。

スクールバスは、全校生徒 637 名 (H28.10.1 現在、1~6 年生 400 名、7~8 年生 237 名) のうち、校舎から 4 km 以上離れた生徒を対象とし、授業時間に合わせて登下校に必要となる時刻に運行される。登校時間はすべて 7:45 着としているが、下校開始時刻は学年によって異なり、15:20 発、16:20 発、17:20 発の 3 パターンがある。さらに、7~9 年生に対しては、放課後活動や大槌臨学舎への移動にも利用できる下校便が運行される。乗降は、町民バスのバス停のほか、必要に応じて乗降場所が設けられている。車両は専用車両 10 台で対応している。

表 5-2 大槌学園スクールバス

コース	1~6 年生	7~9 年生	計	車両定員
金沢線	19 人	10 人	29 人	
白銀橋線	17 人	12 人	29 人	
三枚堂線	25 人	—	25 人	
桜木町線	25 人	—	25 人	
小鎚線	16 人	12 人	28 人	
清掃事業所線	22 人	5 人	27 人	
生井沢・花輪田線	35 人	—	35 人	
安渡・赤浜線①	19 人	—	19 人	
安渡・赤浜線②	—	27 人	27 人	
寺野白澤線	24 人	—	24 人	
計	201 人	66 人	267 人	

表 5-3 大槌学園スクールバス (基本)

便	基本時刻	備考
登校	学園着 7:45	10 コース、1~6 年 201 人、7~9 人 66 人
1 便目	学園発 15:20	7 コース、1~4 年用
2 便目	学園発 16:20	7 コース、3~6 年用
3 便目	学園発 17:20	3 コース、7~9 年用
放課後活動便	—	7~9 年用に運行

注：授業時間等により多少の変更あり

(2) 町民バスとの一体的運行による効率化の可能性

町民バスとの一体的な運行による効率化の方向性としては、以下の3つの方法が考えられる。それぞれについて、現時点における実現可能性を整理する。

①町民バスの通学利用の可能性 <可能性はある>

今年度のスクールバス対象の児童生徒数 267 人のうち、47%にあたる 125 人が既存の町民バス等のバス停で乗降を行っている。そのため、登校 7:45 及び、下校開始時刻 15:20 発、16:20 発、17:20 発に合う町民バスが運行された場合、町民バスを利用できる可能性はある。

現在も金沢赤浜線については登校便 1 便、下校便は 3 便が同じような時間帯で運行されており、小鎚浪板線も登校に合う便はないが、下校便 2 便に同じような時間帯の便がある。19 時前後の便もあるため、部活動などに対応して臨時的に運行している放課後活動便を代替することも可能である。

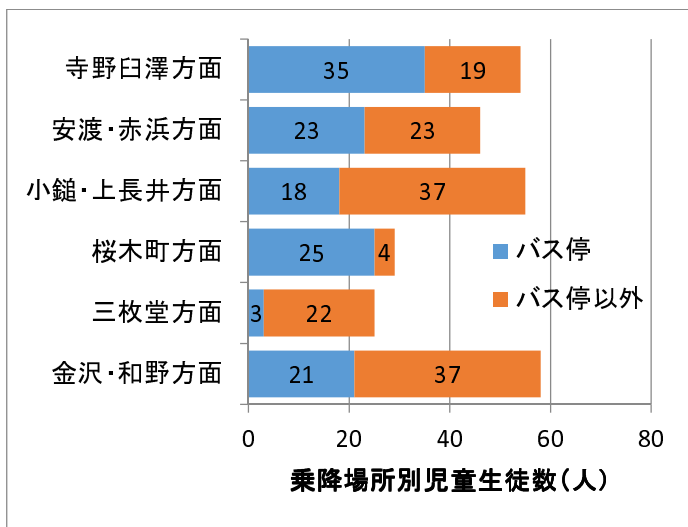


図 5-1 乗降場所の種類別の利用人数

資料：大槌町資料

表 5-4 現在の町民バスの類似時間帯の利用者数

路線	登校	下校
金沢赤浜線	8:00 着 (24)	16:20 発 (8)
		18:25 発 (3)
		19:20 発 (6)
小鎚浪板線	なし	16:30 発 (10) 18:55 発 (8)

注：() は現在の 1 便平均利用者数

時間は、「松の下バス停」発着時間

②スクールバスの空き時間の利用可能性 <可能性はあるが、調整が必要である>

登校便は 7:45 で、下校便の 1 便目は 15:20 であることから、8~15 時まではスクールバス車両を活用して、通院や買い物等のニーズに対応したバス等の運行に使用することは可能である。

ただし、学園で研修や大会等で臨時的に使用することもあるため、調整が必要である。

③スクールバスへの一般混乗の可能性 <可能性は低い>

どのコースも車両定員に対して、利用する児童生徒数がほぼ一致しており、車両に一般の人が混乗する余裕はない。運行経路が同一経路を走っているコースが多いことから、今後、児童生徒数が減少しても利用する児童生徒数の調整が容易にできることから、スクールバスに一般混乗する可能性は低い。

6-3 福祉有償運送事業

大槌町社会福祉協議会では、道路運送法第4条及び第78条に基づき、移送時に車椅子の利用が不可欠な身体障害者や高齢者であって、公共交通機関での通院等が困難な方を対象に、福祉有償運送事業を実施している。

利用登録者は、移動制約者の輸送確保の重要性と公共の福祉の観点から、町内及び釜石市内の通院・施設利用時、1人当たり月2回までに限り、利用が可能である。

現在、登録車両は2台で、ドライバーは講習を受けた者が4名いるが、専従ではないため、ドライバーの調整がつく日時に限って対応している。

表 5-5 福祉有償運送実績（平成 27 年度）

項目	実績	備考
登録人数	21 人	
運行回数	延べ 97 回	1 人当たり 6.6 回
行き先	町内 33 件 (67%) 釜石市内 16 件 (33%)	
目的	通院 48 件 (98%) 施設利用 1 件 (2%)	

資料：平成 27 年度大槌町社会福祉協議会事業報告書

6. 町民の意向とニーズ

6-1 町民アンケート調査

(1) 町民アンケート調査の概要

■目的

本調査は、町民の外出状況や外出環境に関する現状と課題を把握し、地域公共交通網形成計画の策定に向けた検討資料とすることを目的として実施したものである。

■調査対象と調査方法

町内に在住する町民 1500 名を無作為抽出し、記入式アンケート調査用紙の郵送配布、郵送回収により実施した。

■調査期間

郵送配布日：平成 28 年 11 月 2 日（水）

回収締切日：平成 28 年 11 月 15 日（火）

■配布数及び回収率

1500 通配布したうち、未達により 61 通が戻ってきた。回収票数は 504 票であり、未達通数を除いた数を母数とすると、全体の回収率は 34%である。

年代別にみると、20 代の回収率が 14%と最も低いのに対して、60 代以上の回収率は 85%と高い。

表 6-1 配布数と回収率

年代	配布数	未達数	回収数	回収数	回収率
10代	250	6	44	44	18%
20代	250	7	34	34	14%
30代	250	8	54	54	22%
40代	250	8	76	76	30%
50代	250	6	80	80	32%
60代	250	11	113	213	85%
70代		9	66		
80代		6	34		
不明			3	3	-
計	1500	61	504	504	34%

注：回収率は、配布数から未達数を除いた数値を母数として計算した。

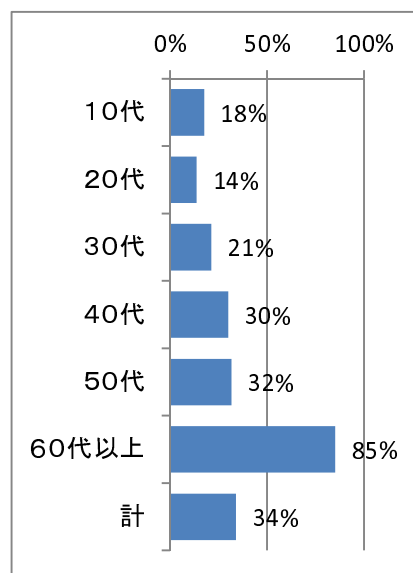


図 6-1 年代別回収率

(2) 自動車運転免許の保有状況

自動車運転免許は、男性は79%、女性は55%が「持っているし、日常的に運転している」と回答している。女性は、60代前半までは73%が日常的に運転していると回答しているが、60代後半以降の免許保有率は下がり、39%まで下がる。

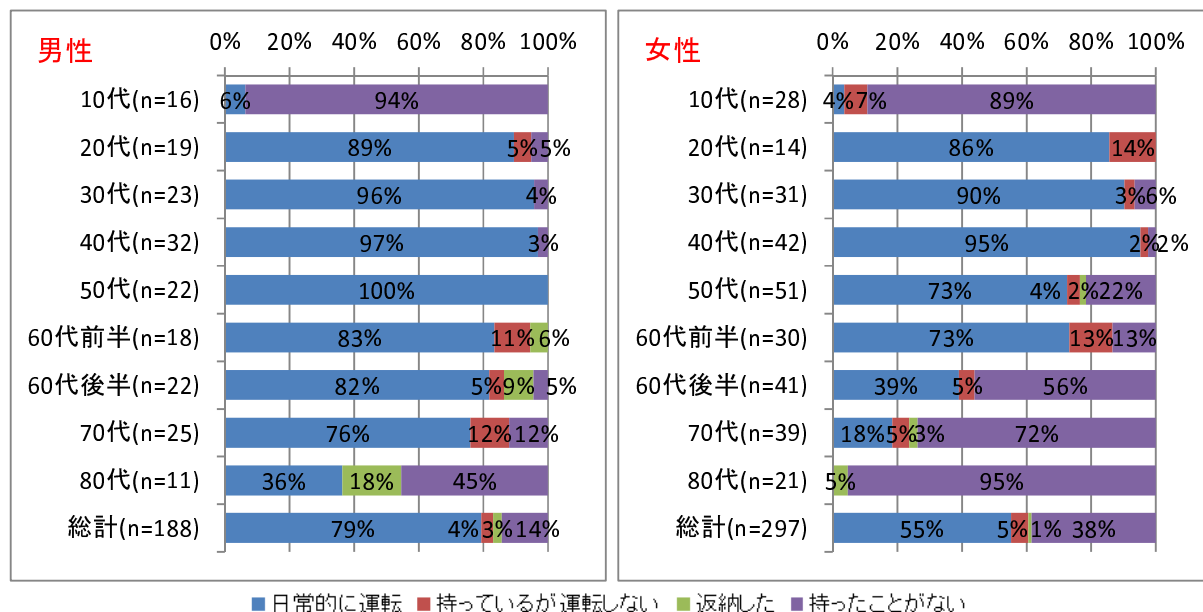


図 6-2 年齢別の免許保有状況

(3) 65歳以上のお出かけ回数³

「日常的に運転している人」は「ほぼ毎日」が71%と多いのに対して、「持ったことがない人」は11%にとどまる。女性の「(自動車運転免許を)持ったことがない人」はさらにお出かけ回数が減り、「月に1～3日」が25%と多くなっている。

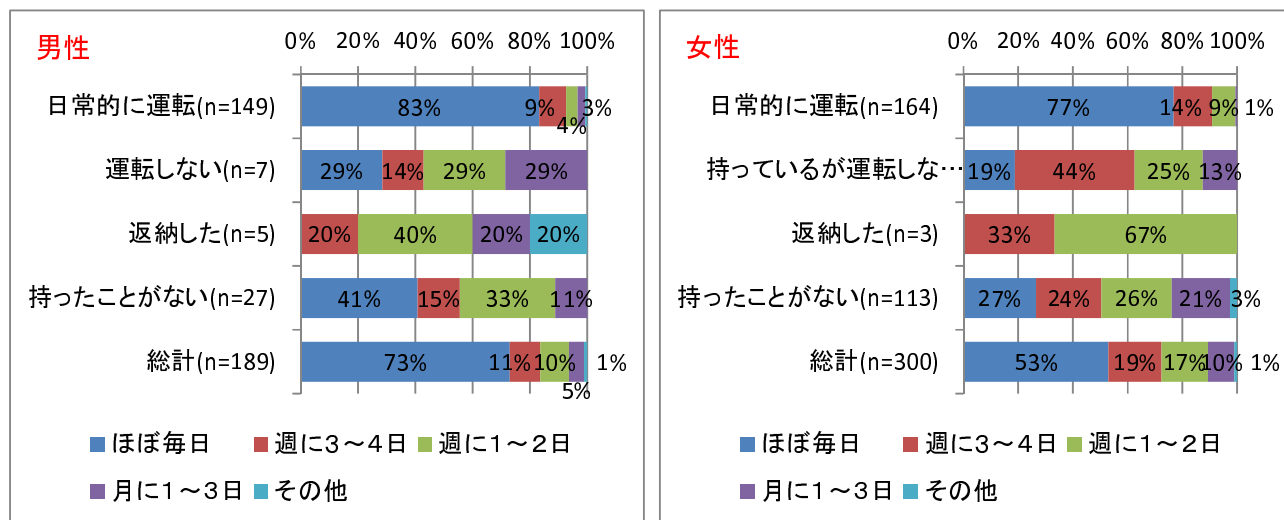


図 6-3 65歳以上の自動車免許の保有状況別のお出かけ回数

³ 「お出かけ」とは、通学や通勤、通院、買い物、娯楽などを指し、家の周りのお散歩や畑作業などを除く外出をさす。

(4) 公共交通の利用状況

公共交通の利用回数は、「月に数回」までを“日常的な利用者”と仮定すると、県交通バスの日常的な利用者割合は17%、町民バスは14%、臨時バスは4%である。

震災前のJR山田線の日常的な利用者割合は12%に留まる。

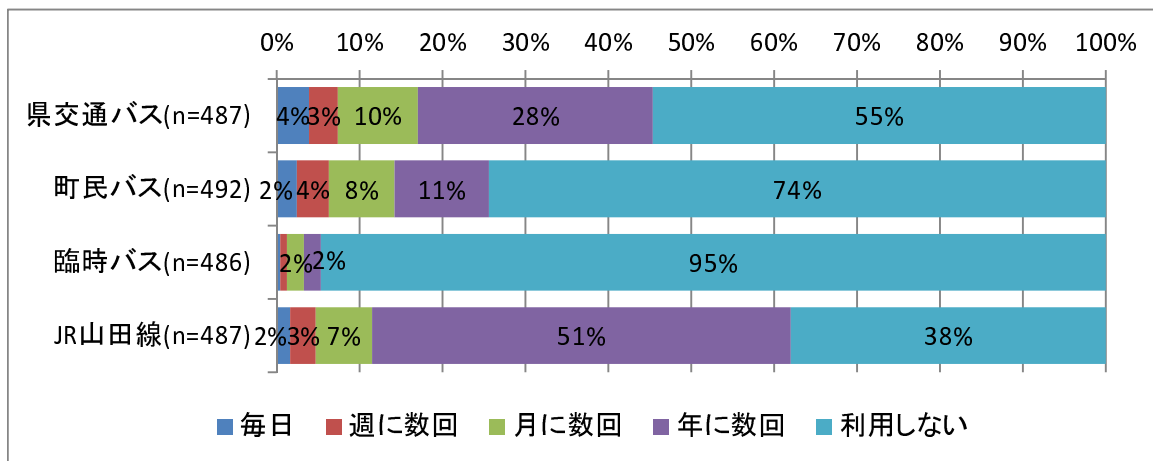


図 6-4 公共交通の利用回数

(5) 鉄道の利用意向

「今後、釜石-宮古間の鉄道が復旧した際には、鉄道を利用すると思うか?」という質問に対して、「利用すると思う」と回答した割合は、通勤は12%、通学は21%、通院は23%、買い物・レジャーは38%と、買い物・レジャーが最も多い。

利用頻度は、通勤はばらつきがあるが、「月に数回」が33%と最も多い。通学は、「週5日以上」が49%を占める。通院は「月に数回」が55%、年に数回が35%である。買い物・レジャーは、利用意向は高いが、利用頻度は「年に数回」が55%と最も多い。

鉄道を利用したい理由は、「時間に正確だから」が46%と最も多い。

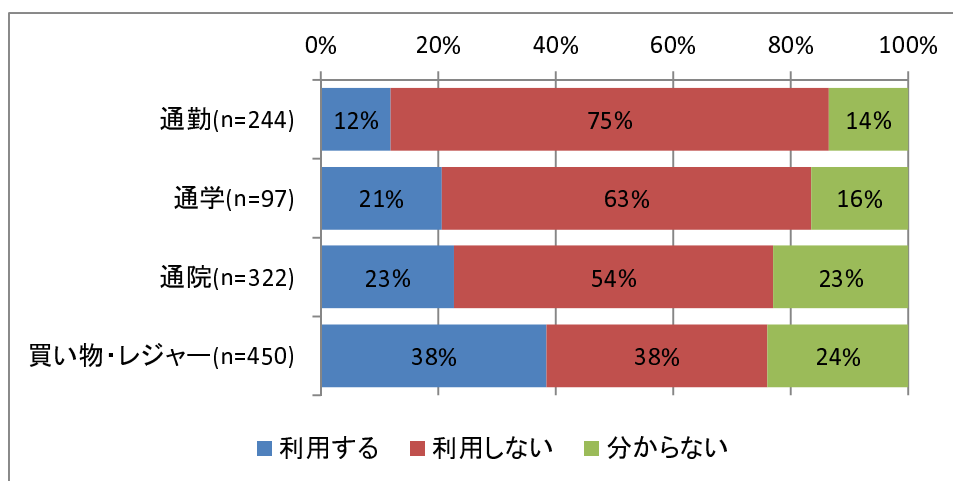


図 6-5 鉄道の利用意向

注：通勤、通学、通院では、「鉄道運行再開時にそれらの外出を行っていない」という回答者を除いて集計。

(6) 外出やお出かけの不便さ

現在、外出やお出かけが不便だと感じるかについては、不便と感じる割合と感じない割合は拮抗しているが、10年後を想像すると、「とても不便」は15%から27%に増え、「少し不便」も合わせると不便と感じる割合が過半数を占める。

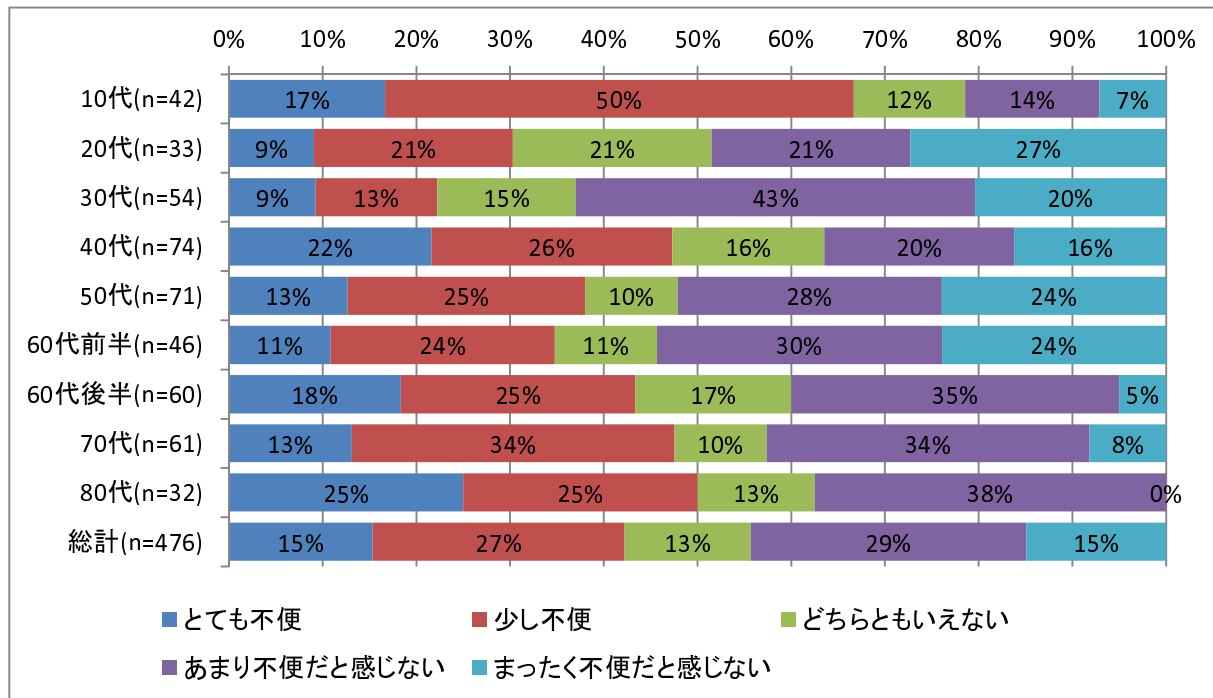


図 6-6 現在不便と感じるか

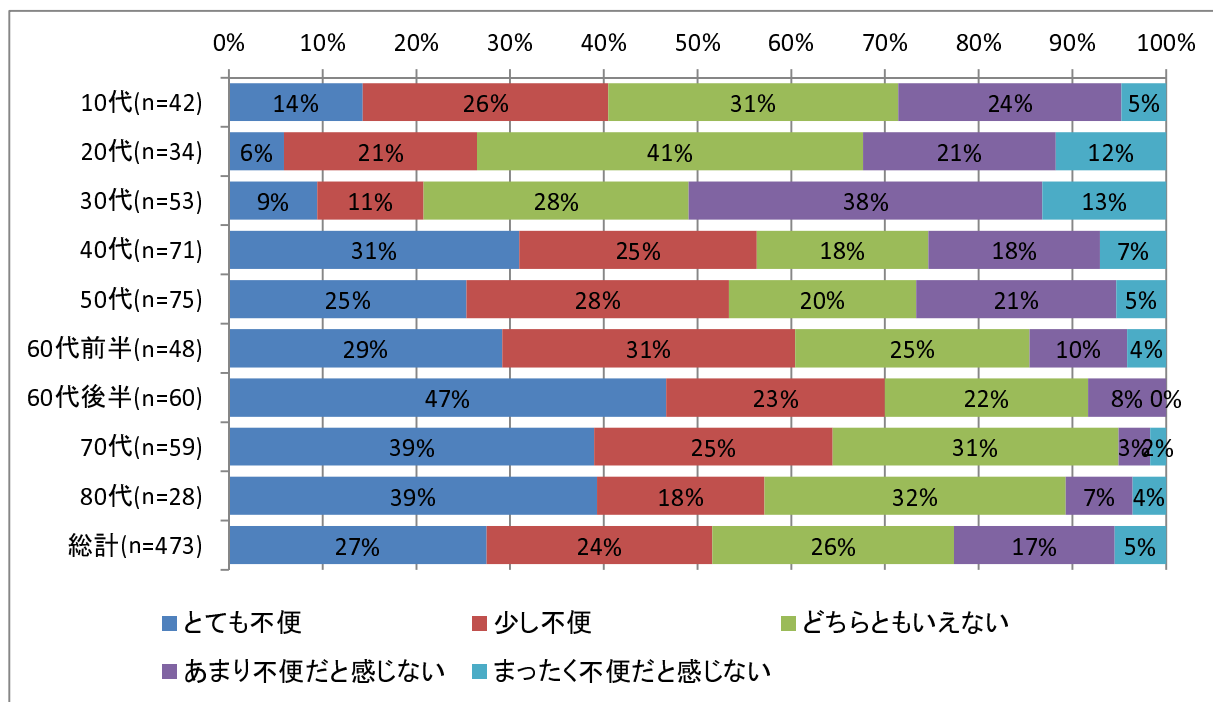


図 6-7 10年後不便と感じるか

運転免許を持っている人と、そうでない人を比較すると、現在不便と感じるかについては、日常的に運転する人のうち不便に関する割合は32%に対して、免許を持ったことがない人は64%が不便に感じている。

地区別では、小鍬が最も不便と感じており、次いで、金沢、吉里吉里・浪板が多く、まちなかから遠い地区ほど不便と感じている。

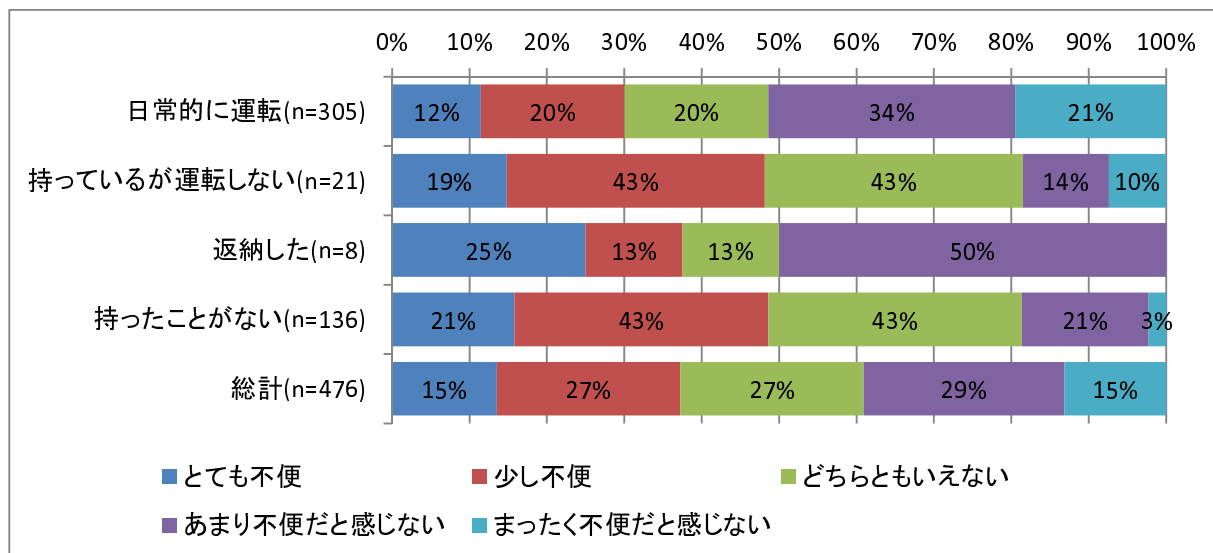


図 6-8 現在不便と感じるか

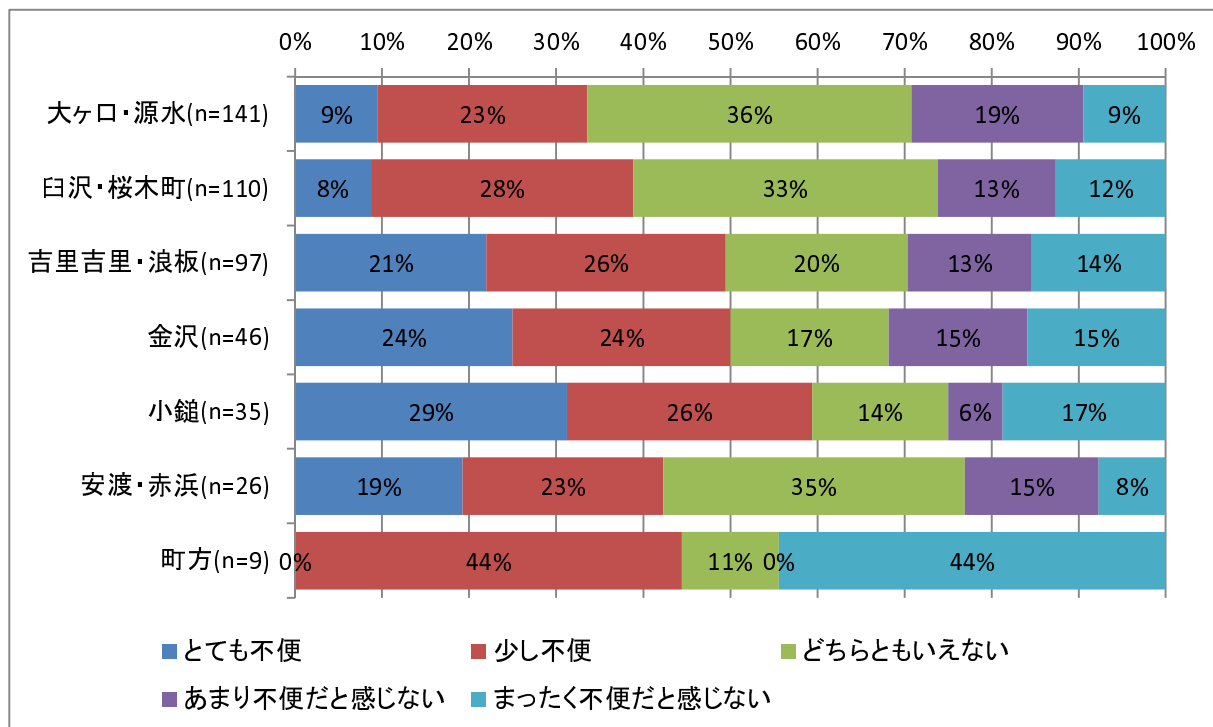


図 6-9 現在不便と感じるか

(7) 期待する公共交通の改善策

外出やお出かけをもっとしやすくするためにどのような改善が行われれば良いと思うかについて、第1と第2位を選んでもらった結果、第1位としては「大槌駅やマスト、病院などを巡回するバス」が最も多く、回答者の45%が第1位に選んでいる。

第2位は、「町民バスと鉄道との接続をよくする」「均一料金(200円)運賃の継続」が、それぞれ21%と多い。

公共交通を日常的に使っている人⁴とそうでない人の回答を比較すると、いずれも「大槌駅やマスト、病院などを巡回するバス」を第1位に選んでいる点など全体的に大きな違いは見られないが、日常的利用者は「町民バスと鉄道との接続をよくする」を第1位、第2位合わせて46%に対して、非日常利用者は39%にとどまり、代わりに「均一料金(200円)運賃の継続」の割合がやや高い傾向がみられる。

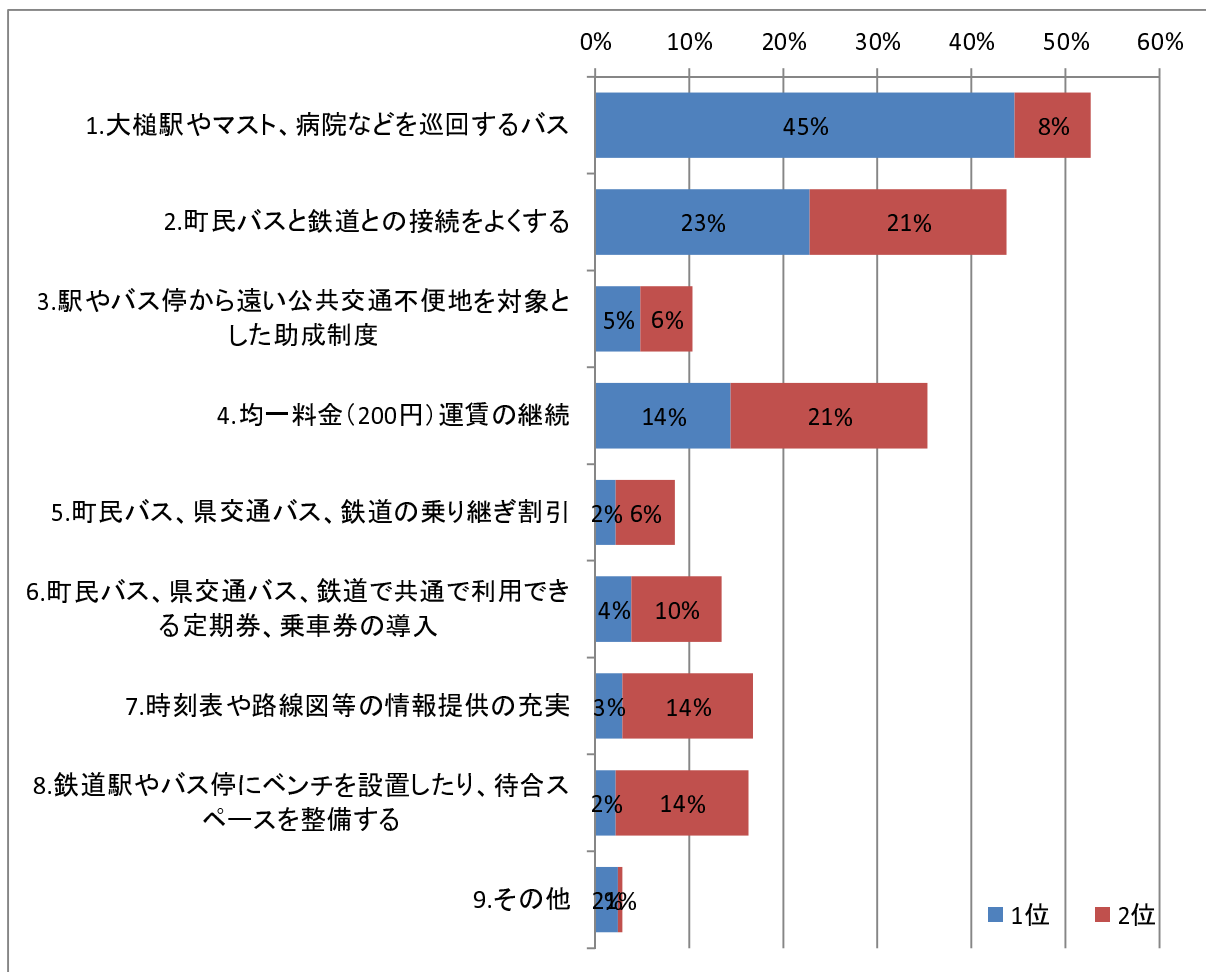


図 6-10 改善策

⁴ 「公共交通を日常的に使っている人」とは、県交通バスや町民バス、震災前に JR 山田線を月数回以上利用していた人を指す。

(8) 地区別のニーズ

アンケート結果を、地区別に整理すると、大ヶ口や臼沢、町方などの市街地エリア、赤浜や安渡、吉里吉里などの沿岸エリア、金沢、小鎚の山間部エリアに分けられる。

以下、エリアごとの公共交通に対するニーズを整理する。

表 6-2 地区別の特性と課題

地区	地区の特性や意向	課題
大ヶ口・源水	<ul style="list-style-type: none"> 人口が増えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が増えているほか、病院等の施設も立地している。病院等の施設が近いため、巡回バスや均一料金の継続に期待する意向が強い。 これまでは公共交通の利用度も低かったため、分散した施設への行きやすさや、わかりやすい路線図や時刻表等分かりやすく、利用しやすい公共交通の実現が求められる。
臼沢・花輪 田・桜木町	<ul style="list-style-type: none"> 人口が増えている。 巡回バスを期待する声が多い。 均一料金の継続を期待する声が多い。 	
町方	<ul style="list-style-type: none"> 人口が減少した。 県交通バスの利用度が高い。 均一料金の継続を期待する声が多い。 わかりやすい路線図や時刻表の配布を希望する声が多い。 	
赤浜・安渡	<ul style="list-style-type: none"> 人口が減少した。 県交通バスの利用度がやや高い。 町民バスの利用度は低い。 巡回バスを期待する声が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災前は町民バスが運行されていなかったことから、鉄道や県交通バスの利用度が高い。しかし、赤浜・安渡については病院等が遠くなったことから巡回バスを希望する声が多く、負担感の軽減が必要である。 吉里吉里・浪板については、鉄道の依存度が高いため、将来不安と感じる割合が高いことから、鉄道と連携したネットワークの構築により、安心して暮らせる公共交通の実現が求められる。
吉里吉里 ・浪板	<ul style="list-style-type: none"> 人口が少し減少した。 震災前は JR 山田線の利用度が高い。 10 年後の交通を不便と感じる人が多い。 	
金沢	<ul style="list-style-type: none"> 人口は仮設住宅により一時的に増えた。 市街地から離れている。 町民バスの利用度が高い。 現在、交通を不便と感じる人が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地から離れているため、現在、外出を不便と感じる割合が高い。 市街地から遠くても、安心して暮らせる交通ネットワークの実現が求められる。
小鎚	<ul style="list-style-type: none"> 人口は仮設住宅により一時的に増えた。 市街地から離れている。 町民バスの利用度が高い。 現在、交通を不便と感じる人が多い。 	

6-2 住民ワークショップ

(1) 開催概要

■目的

「地域公共交通網形成計画」の策定に当たり、まちの玄関口となる大槌駅や駅前広場のあり方や交通結節点としての機能、住民に愛され町の活性化につながる町民バスや鉄道など、公共交通に期待される役割などについて、まち歩きやワークショップを通じて、町民や利用者の視点を計画に反映させることを目的として実施したもの。

■進め方

ワークショップは、駅・駅前広場とバスの2つのテーマごとに小班をつくり、3回開催した。2回目では、実際に他の駅を調査したり、町民バスに試乗したりすることで、実態に合わせた提案ができるよう工夫した。

表 6-3 実施スケジュール

回数	日時	内容	参加者
第1回	平成28年 11月14日(月) 18:00~20:30 庁舎3階大会議室	<u>〔 他事例を学ぶ & 夢を描く 〕</u> ①自己紹介 ②情報提供・事例紹介 1) 公共交通ネットワーク(案)の説明 2) 大槌駅の位置付けと駅前の計画の進捗状況 3) 愛され賑わう駅や駅前づくりの事例紹介 ③テーマ別の班ワーク...「駅とバスの夢を描く」 ④次回の体験調査について	15名
第2回	平成28年 11月23日(水祝) 13:00~17:00 庁舎3階大会議室	<u>〔 実際に歩いて点検する 〕</u> ①現地点検・体験 駅チーム) 釜石駅・三陸駅にて現地調査 バスチーム) 町民バスに乗車体験 ②テーマ別の班ワーク...「点検結果のまとめ」	21名(内大槌 高校生11名)
第3回	平成28年 12月5日(月) 18:00~20:30 庁舎3階大会議室	<u>〔 大槌駅とバスのあり方の提案 〕</u> ①テーマ別の班ワーク...「あり方の提案」 ➢ 愛されにぎわう駅のあり方 ➢ 使えるバス・鉄道のあり方	13名



写真 6-1 大槌駅予定地の現地点検の様子



写真 6-2 班ワークの様子

(2) 意見のまとめ

ワークショップにて、参加者から出された意見等を、以下に整理する。

■大槌駅のイメージや駅の使い方

<ワークショップでの意見>

- ・ 駅舎自体が魅力を持ち、来訪者が来るようなものにしたほうがいい。
たとえば、「おおつちひょっこりほっこり駅」などの愛称。
- ・ ロマンの感じられる駅（おめでたい「大槌」のなまえをアピール）
- ・ Relaxing Station、New Station（高校生チーム）
- ・ 明るい駅。
- ・ ゆっくりできる駅
- ・ 利用の中心は高校生なので、高校生が使いやすい『高校生応援駅』を打ち出してはどうか
- ・ かつての大槌駅では、高校への通学や待ち合わせ場所に使った。（これからも生活の中で使われる駅に）
- ・ 観光客を誘致できる駅（駅からのハイキングルートや駅前ホテルがあれば良い）
- ・ 外から来た人にも普段も使いやすい駅。
- ・ 健康増進が図れる駅。



<大槌駅のイメージや駅の使い方のまとめ>

★大槌駅のイメージ

- ・ ワークショップでのこれからの駅のイメージにおいて、「明るい・新しい・ほっこり（リラックス・ゆっくり）・ロマンを感じる・使いやすい・健康的」などがキーワードとなっている。これらのキーワードを踏まえた魅力ある大槌駅を実現していくことが必要となる。

★大槌駅の使い方

- ・ 大槌駅は、これまで高校生の通学利用や待ち合わせ場所で使われてきており、今後も高校生の利用が多いと想定されるが、三陸鉄道との連携のもと観光交流利用も伸ばしていく必要がある。また、町民アンケートでは通院や買い物での駅利用意向も出ているため、町の人にとっても、外の人にとっても、高校生にとっても使いやすい駅としていく必要がある。

■ 駅に必要な機能

<ワークショップでの意見>

- 駅としての基本機能（待合室やトイレ、取り扱い切符など）
 - ・ 待合室…ふかふかなベンチ、温かみのある木製ベンチ、テレビ、自販機（待ち時間を退屈させない）、高校生も勉強できる気軽に入れる。
 - ・ トイレ…明るく、安心なトイレ（観光客は一度に来るので、3つは必要）、すべて洋式。
 - ・ JRの切符も合わせて購入できる駅。
 - ・ 階段の踏面境界の明示やバリアフリーへの配慮が必要。
- コミュニティ機能やおもてなし機能
 - ・ 来訪者向けの情報発信…観光ポスター掲示スペースや大槌町 PR パンフレット等の設置スペース。案内板は英語表示もあったほうが良い。駅の周辺が見てすぐわかる案内板が必要。その地域の歴史なども分かるもの。
 - ・ 観光案内所・物産案内（3年後のラグビーワールドカップ時の海外対応）
 - ・ 有料で手軽な喫茶スペース。居心地の良い集いの場になるカフェ
 - ・ 地元のものも販売する売店。
 - ・ 公衆電話。外から見える大きな時計（保管している御社地の時計を活用）
 - ・ フリーWi-Fiの導入。
 - ・ その他（足湯、携帯電話の電源、勉強できる机、喫煙ルーム、植栽など。）
- その他（周辺地区との調整）
 - ・ コンビニが近い御社地が待合所になったり、高校生の勉強スペースになったりするので、御社地との棲み分けが必要。



<駅に必要なもの（まとめ）>

★駅としての基本機能

- ・ 基本機能として気軽に入れる温かみのある待合室と観光客利用にも対応できる一定規模以上のトイレが必要である。また、大槌駅の窓口でJR連絡乗車券の販売についての要望があった。南リアス線では盛駅、北リアス線では久慈駅などでJR会社から三陸鉄道への連絡乗車券が販売されており、大槌駅での発売の可能性について検討していく必要がある。
- ・ 人にやさしい駅とするため、駅舎内から列車まで連続するバリアフリー動線確保が必要である。

★コミュニティ機能やおもてなし機能

- ・ 来訪者向けの情報発信として観光ポスターやパンフレットを置くスペースが必要である。特にインバウンド利用やモバイル利用がしやすいよう、フリーWi-Fiの導入も検討が望まれる。
- ・ 加えて、地元産品を販売する売店や町民も気兼ねなく利用できる喫茶スペースが必要である。

★周辺施設利用との棲み分け

- ・ ふれあいセンターや町立図書館、コンビニのできる御社地エリアと利用者や利用形態が重ならないように周辺施設との棲み分けが必要となる。

■駅前（広場・公園）に必要なもの

<ワークショップでの意見>

● 鉄道とバスの結節

- ・ 鉄道とバスの連携を良くして、時間を有効に使いたい。

● 駅前広場の使い方・必要なもの

- ・ 子どもたちの送迎スペース・駐車場（バス・タクシーと黄色のラインでしっかり区分する。）
- ・ 駐車場…カラータイルで町の景観を表現。イベント時に駐車場として活用。公園も活用する。
- ・ レンタサイクル（サイクリングコース、みちのくトレイルの掲示板・案内所も併せて設置）
- ・ レンタカー（観光客用）
- ・ 観光案内板（町の歴史がわかる。みちのくトレイルの案内板）、避難場所案内
- ・ バス乗り場のシュエルター（雨に濡れないで行けるように）

● 駅前公園の使い方・必要なもの

- ・ ベンチ・水道などを設置しフリースペースを多くする。
- ・ 入口にアーチがると良い。高い樹木は不要。
- ・ 祭や町民の集いに使える空間。

● その他駅前に必要なもの

- ・ モニュメント…大槌の玄関口として必要。
- ・ 駅に近い駐輪場。
- ・ 駅前のお店（カラオケ、雑貨店、コンビニ、本屋、赤ちょうちん、カフェなど）



<駅前（広場や公園）に必要なもの（まとめ）>

★駅前広場

- ・ 駅前広場の基本機能である路線バス・町民バス・タクシーと自家用車の駐停車場所を確保し鉄道との円滑な乗継を確保する。合わせて、広場内では、バス・タクシーと自家用車のスペース、走行路を明確に区分して交通安全に十分配慮する。
- ・ 駐車場をできるだけ多く確保したい旨の要望がある。事業者から、広場内にタクシー駐車場4台の確保要望があり、自家用車駐車場との設置場所の調整が必要である。
- ・ バス乗り場から駅玄関までのシュエルター配置、町の案内板やバリアフリー対応が必要である。

★駅前公園（12号公園）

- ・ 樹木や植栽よりも祭や町民の集いに使えるオープンスペースの要望が高かった。加えて、入口へのアーチ設置など、「明るさや楽しい雰囲気」を演出していくことも求められている。

★その他（駅前や駅の近くにほしいもの）

- ・ 町方地区の計画に位置付けられているが、駅に近い駐輪場が必要である。また、大槌駅は町の玄関であることから、それにふさわしいモニュメントの設置についても検討が必要である。
- ・ 駅前は駅と合わせて賑わうことが望まれており、駅舎と併設して、飲食店やコンビニ・雑貨店など、利用者の利便性を高める施設の立地が望まれる。

■町民バスについて ～“お気軽なバス”“お財布（お小遣い）にやさしいバス”～

<ワークショップでの意見>

● バス待ち環境

- ・ バス停にはソーラー照明。
- ・ ベンチがあるとよい。風よけはマストのように全部囲っていた方がよい。

● 車内環境

- ・ 寒くないような工夫が欲しい。優先席が欲しい。乗降の段差が大きい。荷物を置くスペースが欲しい。手すりなど高齢者に優しい設備があるといい。通路が狭くて通りづらい。
- ・ 車内アナウンスがなく、次どこに止まるのかわからない。どこでボタンを押せばよいか分からない。
- ・ 車内に町のイベントなど掲示して宣伝してはどうか。
- ・ 釜石方面に向かう高校生が使う朝のバスはとても混むので、車両を大きくしてほしい。

● 運行

- ・ 時間を守ってほしい。最低何分遅れるか表示して欲しい。町民の意見を聞いて丁度よい時間を決めて欲しい。もう少し早く学校に着きたい。
- ・ バスの運転が荒い。バスの速度をどこからでも見える所に表示して欲しい。バスの一定速度を決めて欲しい。

● 運賃

- ・ 町民バスの運賃 200 円は乗りやすいが、見直しも必要（高校生は有料でもいい）。
- ・ 釜石まで気軽に行ける運賃にしてほしい。往復で 500 円くらいがいい。
- ・ 町民バスと県交通の共通バスカードがあるといい。

● 高齢者に優しいバス

- ・ 高齢者が乗り降りしやすい低ステップや買い物や通院しやすい時間に運行する。

● 観光客や利用しやすいバス

- ・ 観光スポットを循環するようなバスが季節限定でもあるといい。
- ・ 観光客向けに、県交通バスと町民バス一日乗り放題バスがあるといい。
- ・ 長距離バスと路線バスのアクセスをよくする。



<公共交通ネットワークに期待すること>

★手軽に利用できる便利なバス

- ・ 学生や高齢者が利用しやすい運賃や車両の見直し。
- ・ バス待ち環境や車内環境の改善。

★安心安全なバス

- ・ 遅延の少ないバス、安心な運行速度、ドライバー対応。

★複数の交通モードをネットワークとしてつなぐ

- ・ 一日フリー券や共通バスカード等、町民バス、県交通バス、鉄道の乗り継ぎのしやすさの向上。

7. 交通結節点（大槌駅）に関する条件整理

7-1 前提条件

(1) 大槌駅の位置付け

大槌駅は、町の玄関口となる施設であり、復興計画や都市マスタープランでは交通結節点と位置付けられている。また、大槌デザインノートでは、中心市街地、行政中心とあわせ、大槌の中心地と位置付けられ、「復興した大槌の玄関口としてふさわしい駅舎/駅前広場/駅前通り」を目指すこととしている。



図 7-1 大槌駅の位置付け

資料：大槌デザインノート

(2) 大槌駅の立地環境の整理

1) 立地特性・敷地条件

大槌駅は、大槌町の玄関であり、町の中心市街地である町方地区の「かなめ」となる位置に立地する。また、町方地区震災復興土地区画整理事業により計画されている駅舎建設予定地は、間口 53m、奥行 10m で、面積が 530 m² となっている。



図 7-2 町方地区土地利用計画（第 5 回変更）



図 7-3 大槌駅舎敷地

2) 法規制、所有者状況

大槌駅は、近隣商業地域に位置し、建ぺい率 80%、容積率 200%となっており、加えて、地区計画により、建築物の用途や形態、色彩等のルールが定められている。

また、土地については、現在、東日本鉄道(株)が所有しているが、復興土地区画整理事業の完了後は大槌町に移管される計画となっている。

表 7-1 大槌駅に係る都市計画法（用途地域・地区計画）の制限

用途地域	近隣商業地域
建ぺい率	80%
容積率	200%
建築物の用途制限	<p>建築基準法別表第二（ち）項に掲げる建築物商業地域に建築してはいけない一定規模以上の作業場や危険物等を扱う工場のほか、以下の建築物の建築を禁じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 劇場、映画館、演芸場又は観覧場のうち客席の部分の床面積の合計が 200 ㎡以上のもの ・ キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの ・ 個室付浴場業に係る公衆浴場その他これに類する政令で定めるもの
町方地区地区計画 地区整備計画による 規定：商業地域B	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物等の用途の制限：15 ㎡以下のペット用・動物病院を除く畜舎、産廃施設の禁止 ・ 建築物等の高さの最高限度：20m ・ 建築物等の形態又はその他の意匠の制限：建築物の屋根・外壁は原色を避け落ち着いた色とすること、土地区画整理事業竣工時の地盤高を維持すること

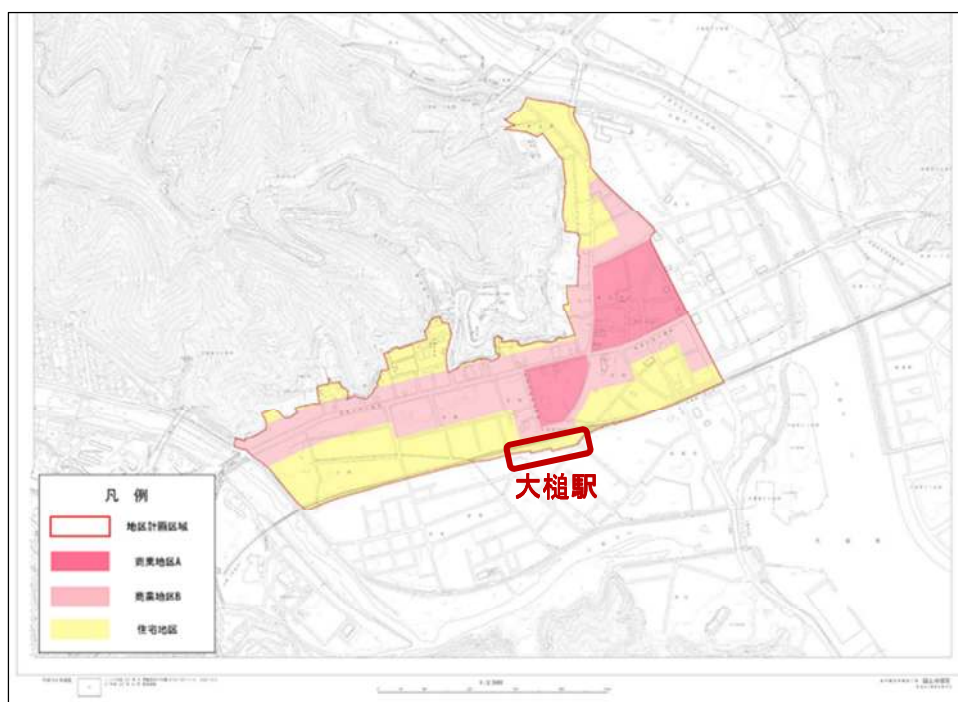


図 7-4 町方地区 地区区分図

3) 大槌駅施設レイアウトにあたっての前提条件

大槌駅駅舎の設置可能な範囲を下図に示す。軌道の復旧工事に伴い、駅舎とホームを結ぶ構内踏切が先行して計画されているため、駅舎のホーム側出入口は、構内踏切の位置及びスロープの形状により制約を受ける。

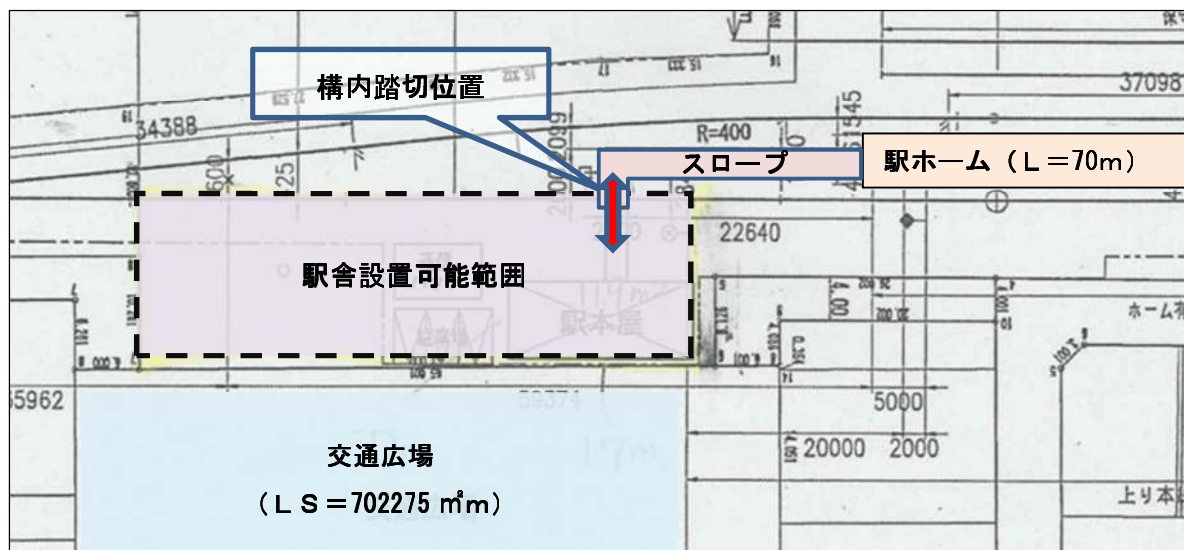


図 7-5 駅舎設置可能範囲とホームの位置関係

(3) 被災前の大槌駅の状況

大槌駅舎に必要な施設及び施設規模を検討するための参考として、被災前の大槌駅の構造や施設、施設別面積等について整理する。

被災前の大槌駅は、相対式2線2面のホームを持つ有人駅で、跨線橋により駅舎と連絡していた。

駅舎は、亜鉛メッキ鋼板葺の木造平家建で、床面積は183.2㎡。待合室、旅客トイレ、事務室、休養室、湯沸所等を備え、施設別の規模は下表のとおりであった。

早朝夜間は駅員が不在となる業務委託駅であり、売店も設置されていたが、利用者の減少により被災前には閉店していた。

表 7-2 被災前の大槌駅の施設別規模

駅本屋		その他	
施設	規模	施設	規模
事務室	73.4 m ²	旅客上屋	127.2 m ²
休養室	6.0 m ²	売店	7.2 m ²
湯沸所	15.2 m ²	合計	134.4 m ²
待合室	69.6 m ²		
旅客トイレ	9.0 m ²		
車寄	10.0 m ²		
合計	183.2 m ²		

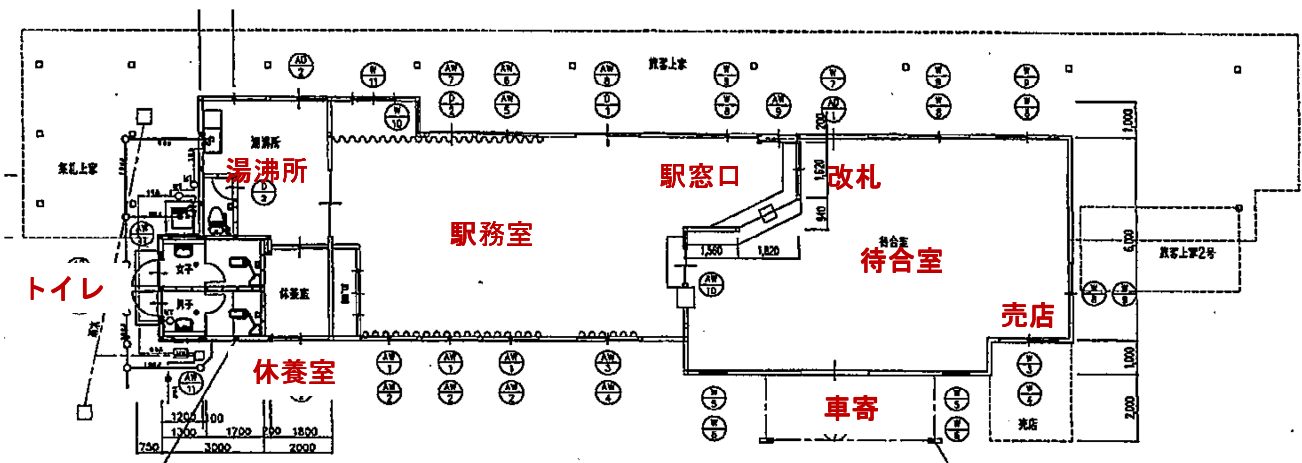


図 7-6 大槌駅舎平面図 (被災前)

7-2 需要予測

(1) 大槌駅の利用特性

大槌駅は、震災前に、高校生に多く利用され、震災前の平成 22 年（2010 年）には、一日あたり 235 人の乗車人員となっていた。今後は、通学利用に加え、町の中心市街地としての町方地区への来訪者や観光利用に力を入れる三陸鉄道の駅となることにより、観光での利用の増加が期待される。

<利用者数・利用特性>

- ・ 高校生の通学利用が多い。
- ・ 通勤の定期利用が少ない。
- ・ 町方の中心市街地の復興や三陸鉄道の駅として観光利用増加が期待される

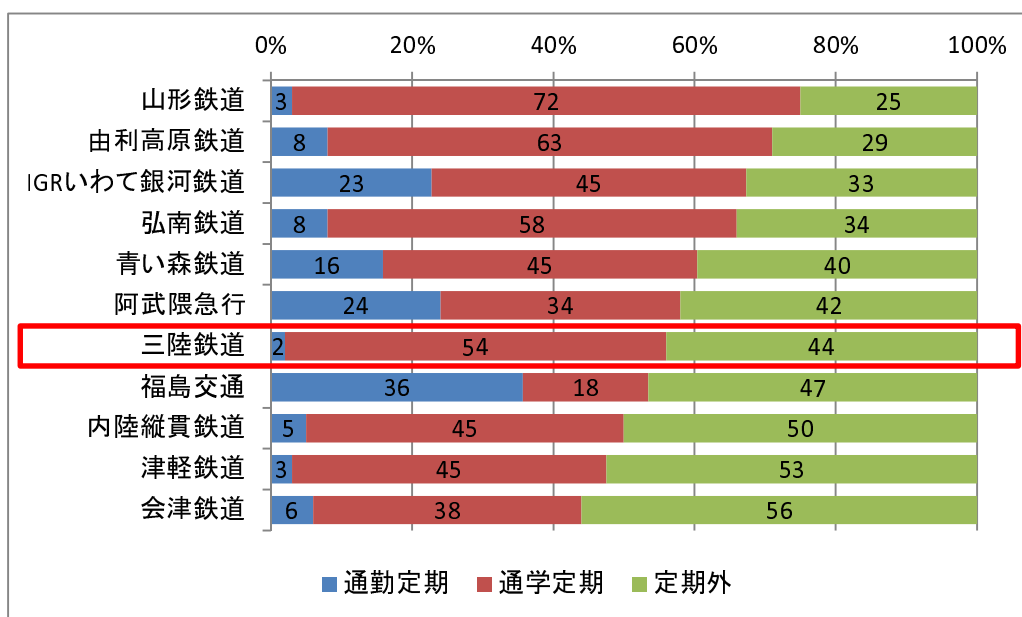


図 7-7 東北地方の鉄道会社の定期・定期外比率（平成 24 年度）

資料：鉄道統計年報より作成

(2) 利用者数の推計

1) 需要予測の方法

大槌駅の利用者数は、駅勢圏を設定し、類型別（居住者と通学・観光などの来訪者別）に、平成 32 年、ならびに、平成 42 年について推計する。

注) 駅勢圏：鉄道駅を中心としてその駅を利用すると期待され需要が存在する範囲のことであり、この範囲の人口に鉄道利用率を乗じて利用者を推計する。駅勢圏の大きさは、おおむね徒歩 15 分で到達できる駅から半径 1 km 圏を基本とするが、自転車や自家用車・バスなどでのアクセスも考慮する場合は駅から半径 2 km 圏程度までを検討する。なお、隣接する駅がある場合は、駅と駅の間の中間点を駅勢圏の境界とする。

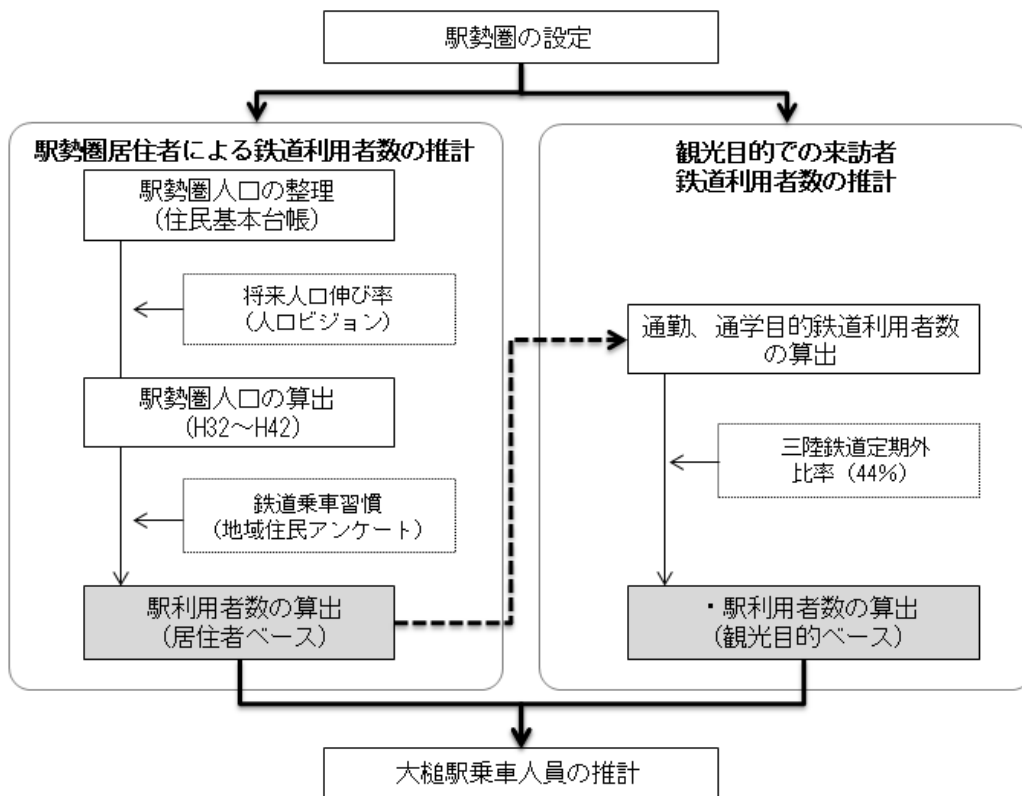


図 7-8 大槌駅利用者数（乗車人員）の推計フロー

2) 需要予測結果

■ 駅勢力圏の設定

ほぼ徒歩によるアクセスが中心となる半径1km、自転車・バス・自家用車等によるアクセスが中心となる利用圏2kmを駅勢力圏に設定した。なお、平成28年10月の住民アンケート結果でも大槌駅の利用意向が見込まれる圏域である。



図 7-9 大槌駅の駅勢力圏

■ 駅勢圏人口の推計

復興事業が完了する平成 32 年 3 月末の地区別推計人口を、大槌町人口ビジョンに示された平成 32 年と平成 42 年の町人口の増減率で割り戻して、平成 32 年と平成 42 年の駅勢圏人口を求めた。その結果は以下の通り。

※徒歩圏人口より自転車やバス・タクシー・自家用車等のアクセスとなる 2 km 圏の人口が多い。そのため、大槌駅に多くのバス・タクシーを乗り入れることや自家用車・自転車の中停車場を確保することが重要となる。

- ・大槌駅勢圏人口：平成 32 年 8,366 人（人口ビジョンによる町人口 11,695 人）
- ・大槌駅勢圏人口：平成 42 年 7,890 人（人口ビジョンによる町人口 10,960 人）

大槌駅利用圏人口推計

圏域区分	行政区 番号	地区・行政区	H28年5月末 人口	H31末復興事 業終了後推計 人口	H32年人口 大槌町人口ビ ジョン反映	H42年人口 大槌町人口ビ ジョン反映
1km圏	007	栄町	130			
1km圏	008	上町	210			
1km圏	009	本町	119			
1km圏	010	大町	167			
1km圏	011	須賀町	135			
1km圏	013	末広町	194			
1km圏	014	新町	83			
1km圏		町方地区計	1,038	1,162	1,104	1,034
1km圏	012	小机	65	50	47	45
1km圏	021	安渡一丁目	96			
1km圏	022	安渡二丁目	213			
1km圏	023	安渡三丁目	280			
1km圏		安渡地区計	654	718	682	639
1km圏	040	新港町	138	0	0	0
1km圏	044	港町	9	0	0	0
1km圏(徒歩圏)計			1,904	1,930	1,833	1,718
2km圏	005	臼沢	945	1,199	1,139	1,067
2km圏	006	桜木町	906	906	860	806
2km圏	008	花輪田	634	606	576	539
2km圏	017	大ヶ口	446	398	378	354
2km圏	019	源水	453	449	426	400
2km圏	020	沢山	1,116	1,184	1,124	1,054
2km圏	024	赤浜一丁目	212			
2km圏	025	赤浜二丁目	332			
2km圏	041	赤浜三丁目	66			
2km圏		赤浜地区計	610	659	626	587
2km圏	042	大ヶロー丁目	899	899	854	800
2km圏	043	大ヶロ二丁目	579	579	550	515
2km圏計			6,588	6,879	6,533	6,123
鉄道利用圏人口計			8,492	8,809	8,366	7,840
大槌町人口合計			12,314	12,371	11,695	10,960
H28.3人口に対する割合					95.0%	89.0%

注)平成32年、42年の各地区人口は大槌町人口ビジョンの町合計値より割り戻して計算

■ 類型別鉄道利用者の推計

① 大槌町居住者の大槌駅乗車人数

平成 28 年 10 月の住民アンケート調査から、通勤・通学・通院目的別に人口一人当たりのトリップ発生数を求めて発生原単位とし、鉄道利用率と鉄道利用頻度を乗じて、乗車習慣を求め、それを駅勢力圏人口に乗じて乗車人数を求める。(以下の式を参照)

※通勤・通学者の通院時における鉄道利用は、通勤・通学の鉄道利用と重なると想定されるため、通勤・通学者以外の通院に限定して算出した。また、買い物利用は多くが車利用中心であることから対象から除外した。

(大槌町居住者の大槌駅乗車人数の算定式)

$$\begin{aligned} \bullet \text{ 鉄道乗車習慣} &= \text{発生原単位} \times \text{鉄道利用率} \times \text{鉄道利用頻度} \\ \text{(トリップ/人日)} & \quad \text{(トリップ/人)} \quad \quad (\%) \quad \quad \quad \text{(回/日)} \\ \bullet \text{ 鉄道乗車人数} &= \text{駅勢力圏人口} \times \text{鉄道乗車習慣} \\ \text{(人/日)} & \quad \quad \quad \text{(人)} \quad \quad \quad \text{(トリップ/人日)} \end{aligned}$$

a) 発生原単位の算出

・ 通勤トリップ

通勤している人はアンケート回答者 504 人中 216 人であり、一人当たりの発生率を 0.43 トリップ/人とした。(216 人/504 人)

・ 通学トリップ

通学している人はアンケート回答者 504 人中 41 人であり、一人当たりの発生率を 0.08 トリップ/人とした。(41 人/504 人)

・ 通院トリップ (通勤通学者の通院を除く)

通勤・通学者以外で通院している人はアンケート回答者 504 人中 265 人であり、一人当たりの発生率を 0.33 トリップ/人とした。(265 人/504 人)

b) 鉄道利用率の算出

- ・ 通勤 アンケート結果より鉄道利用率は 12%
- ・ 通学トリップ アンケート結果より鉄道利用率は 21%
- ・ 通院トリップ (通勤通学者の通院を除く) アンケート結果より鉄道利用率は 23%

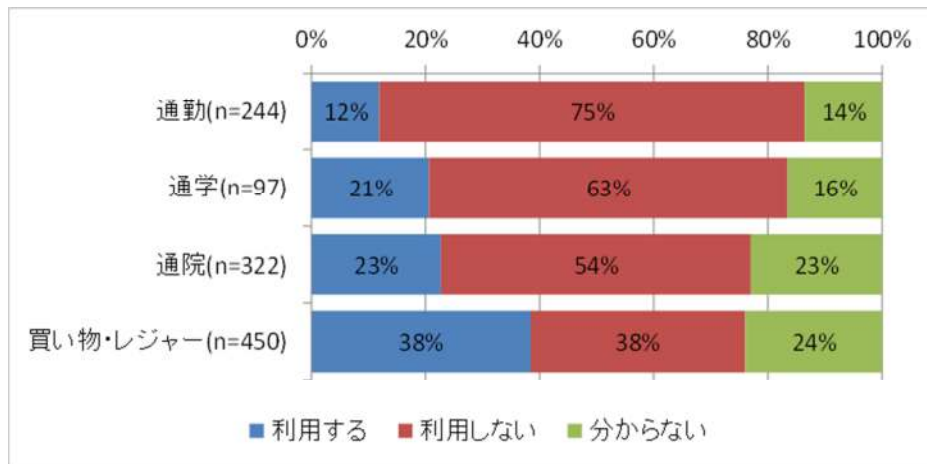


図 7-10 利用目的別の鉄道の利用意向 (H28.11 住民アンケート)

c) 鉄道の利用頻度

利用頻度はアンケートの回答において、週5日以上を0.71回/日(5÷7)、週数回を0.50回/日(3.5÷7)、月数回を0.14回/日(4÷28)、年数回(6÷365)を0.02回に換算して加重平均を求め、利用頻度を算出した。

- 通勤

アンケート結果を加重平均した結果、利用頻度は0.25回/日(下図参照)

- 通学

アンケート結果を加重平均した結果、利用頻度は0.44回/日(下図参照)

- 通院(通勤通学者の通院を除く)

アンケート結果を加重平均した結果、利用頻度は0.12回/日(下図参照)

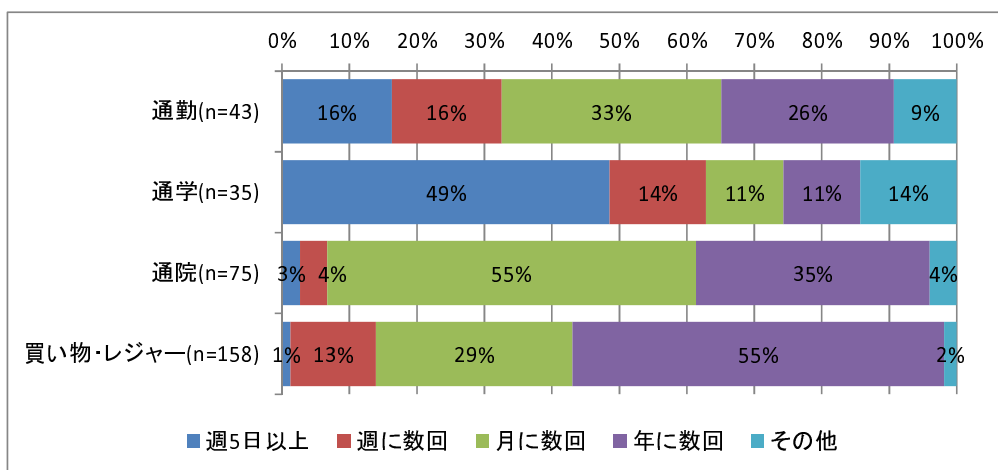


図 7-11 利用目的別の鉄道利用頻度 (H28.11 住民アンケート)

d) 鉄道の乗車習慣

上記の算出結果を踏まえ、以下の通り算出した。

- 通勤目的の乗車習慣 0.013 トリップ/人日
- 通学目的の乗車習慣 0.007 トリップ/人日
- 通院(通勤通学者の通院を除く) 目的の乗車習慣 0.009 トリップ/人日

大槌駅乗車習慣(大槌町居住者)

利用目的	発生原単位(A) (トリップ/人)	鉄道利用率(B) (%)	鉄道利用頻度(C) (回/日)	乗車習慣(A×B×C) (トリップ/人日)
通勤	0.43	12%	0.25	0.013
通学	0.08	21%	0.44	0.007
通院(通勤通学者以外)	0.33	23%	0.12	0.009
合計				0.029

利用頻度はアンケートより;5日以上を0.71回/日、週数回を0.50回/日、月数回を0.14回/日、年数回を0.02回に換算

e)大槌町居住者の大槌駅乗車人数

駅勢圏人口に乗車習慣の合計値を乗じて算出した結果、以下の通り平成 32 年で 243 人/日、平成 42 年で 227 人/日と推計した。平成 22 年の乗車人数 235 人/日に類似する結果となった。

①大槌町居住者の大槌駅乗車人数(推計)

年度	鉄道利用圏人口 (人)	乗車習慣 (トリップ/人日)	乗車人員推計 (人)	(内、通勤通学目的) (人)
平成32年	8,366	0.029	243	167
平成42年	7,840	0.029	227	157
(参考)平成22年			235	

②観光目的来訪者による大槌駅乗車人数(目標値)

観光目的来訪者は定期外利用となるため、定期外比率より乗車人数を試算する。平成 24 年度の三陸鉄道の定期外比率は 44%である。大槌駅においてもこの比率と同じ比率で定期外の乗車人員が発生するとすれば、以下の通りとなる。

- ・平成 32 年：定期乗車人数（通勤通学者数 167 人）
定期外乗車人数 **131** 人（定期外比率 44%より逆算）
- ・平成 42 年：定期乗車人数（通勤通学者数 157 人）
定期外乗車人数 **123** 人（定期外比率 44%より逆算）

②観光目的来訪者等による定期外乗車人数(推計)

年度	通勤・通学定期乗車 人数(人)	定期外乗車人数 (人)
平成 32 年	167	131
平成 42 年	157	123

定期外乗車人数を三陸鉄道定期外比率 44%より逆算

③大槌駅乗車人員推計（まとめ）

観光目的の定期外利用は、町内の観光目的地の立地状況やPRなどによって変動するため、大槌駅乗車人員推計値は、通勤・通学による定期券利用と通院目的の定期外利用の合計値とする。なお、観光目的を含めた定期外利用は、目標値として設定する。

- ・乗車人員推計値 平成 32 年 243 人 平成 42 年 227 人
- ・乗車人員目標値 平成 32 年 298 人 平成 42 年 280 人

③大槌駅乗車人数（推計結果のまとめ）

年度	通勤・通学定期乗車 数（人）	通院等定期外乗車人 数（人）	推計値
平成 32 年	<u>167</u>	76	<u>243</u>
平成 42 年	<u>157</u>	70	<u>227</u>

<参考：目標とする乗車人数>

年度	通勤・通学定期乗車 数（人）	観光も含む定期外乗 車人数（人）	合計乗車人数 目標値（人）
平成 32 年	<u>167</u>	<u>131</u>	<u>298</u>
平成 42 年	<u>157</u>	<u>123</u>	<u>280</u>

7-3 導入機能

(1) 駅舎の導入機能の考え方

大槌駅は、大槌町の交通ネットワークの中心となるばかりでなく、町の玄関であり、また、町の中心市街地である町方地区の「かなめ」となる施設である。

そのため、大槌駅は、駅としての本来的機能である「駅務機能」に加え、町民の交流やつながりの場として地域づくりと連携する「コミュニティ機能」、人口減少下にあるなかで観光交流を通して地域活性化を図るための「おもてなし機能」の導入を図る必要がある。

また、町民に「マイルール・マイステーション」として末永く愛されるため、未来に向かって素敵な物語と時間を重ねることが可能なデザインを取り込んでいくことが必要である。

<大槌駅への導入機能の考え方>

- ★ 駅務機能・・・駅の本来的機能
- ★ コミュニティ機能・・・町民の交流やつながりの場として地域づくりと連携する機能
- ★ おもてなし機能・・・観光交流を通して地域活性化を図る機能

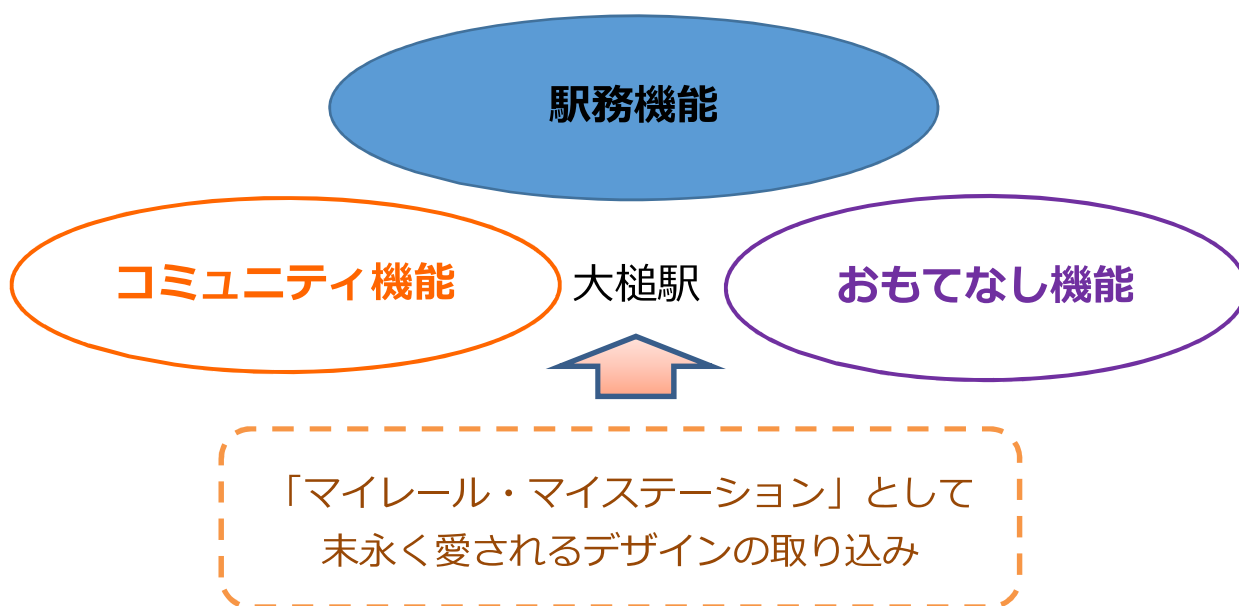


図 7-12 大槌駅への導入機能やデザインの考え方

(2) 駅前広場の導入機能の考え方

駅前広場は、大槌駅とともに町の玄関口となる施設であり、鉄道と乗継ぎ先のバスやタクシー、自家用車、歩行者等との交通結節機能を担うとともに、駅舎と一体となって町民の交流やつながりの場、観光交流の場として活用される空間を創出する必要がある。

また、鉄道と乗継ぎ先のバスやタクシー、自転車や歩行者との交通結節機能と移動動線、施設レイアウト、及び、その規模を整理するとともに、ユニバーサルデザインに配慮する必要がある。

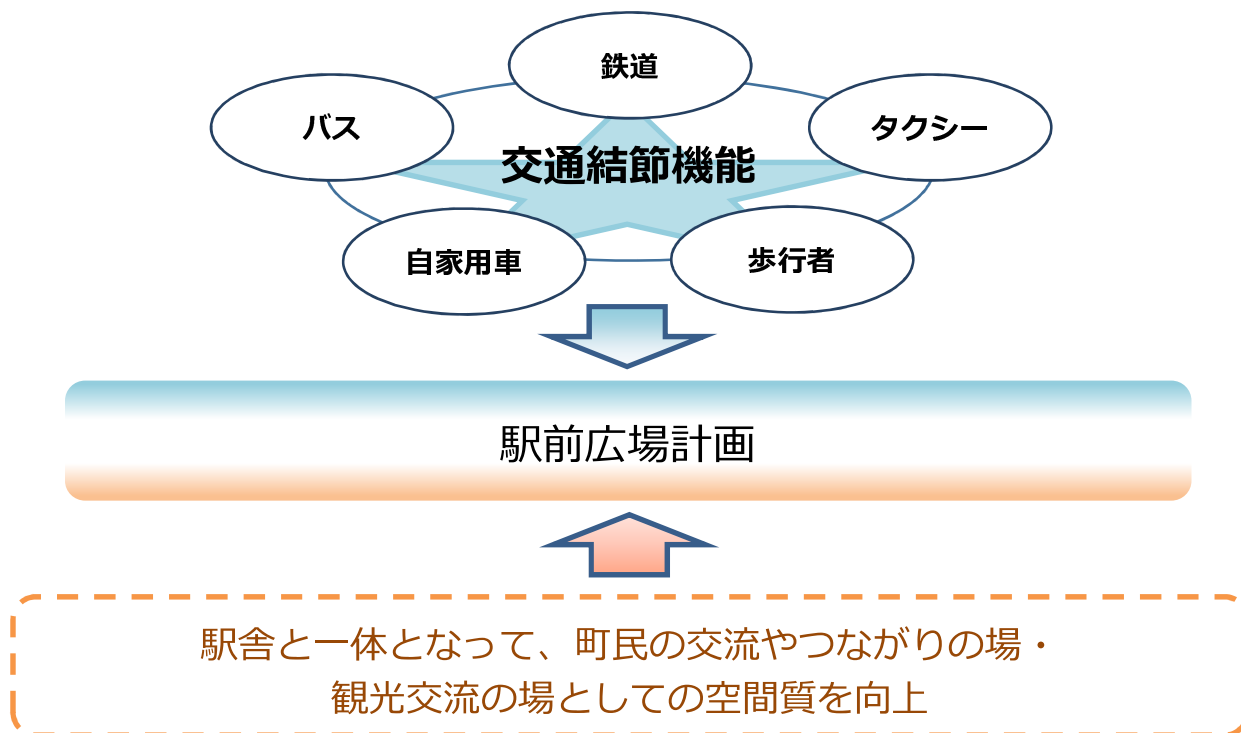


図 7-13 交通結節点としての駅前広場の考え方

8. 関連計画

8-1 大槌町東日本大震災津波復興計画（平成 26 年 3 月改定）

（1）計画期間

「大槌町東日本大震災津波復興計画」は、計画期間を平成 23 年度から 30 年度とする計画で、1 日も早く復興を成し遂げるための未来の設計図として平成 23 年 12 月に策定され、さらに平成 26 年 3 月に改訂された。

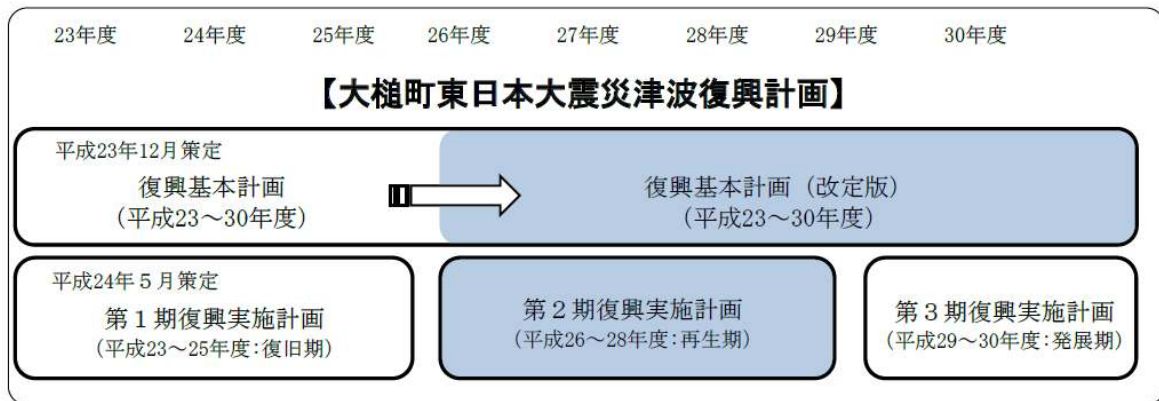


図 8-1 復興計画の計画期間

資料：「大槌町東日本大震災津波復興計画」（平成 26 年 3 月改正）

（2）基本方針と基本戦略

計画では、4つの基本方針を立てており、公共交通に関しては、「空間環境基盤」において重点施策④「歩行者・自転車に優しい交通環境整備と利便性の高い公共交通システムの導入」と、「教育文化基盤」において重点施策②「徒歩・自転車・バス・鉄道による通学環境の改善」の2つに記載されている。

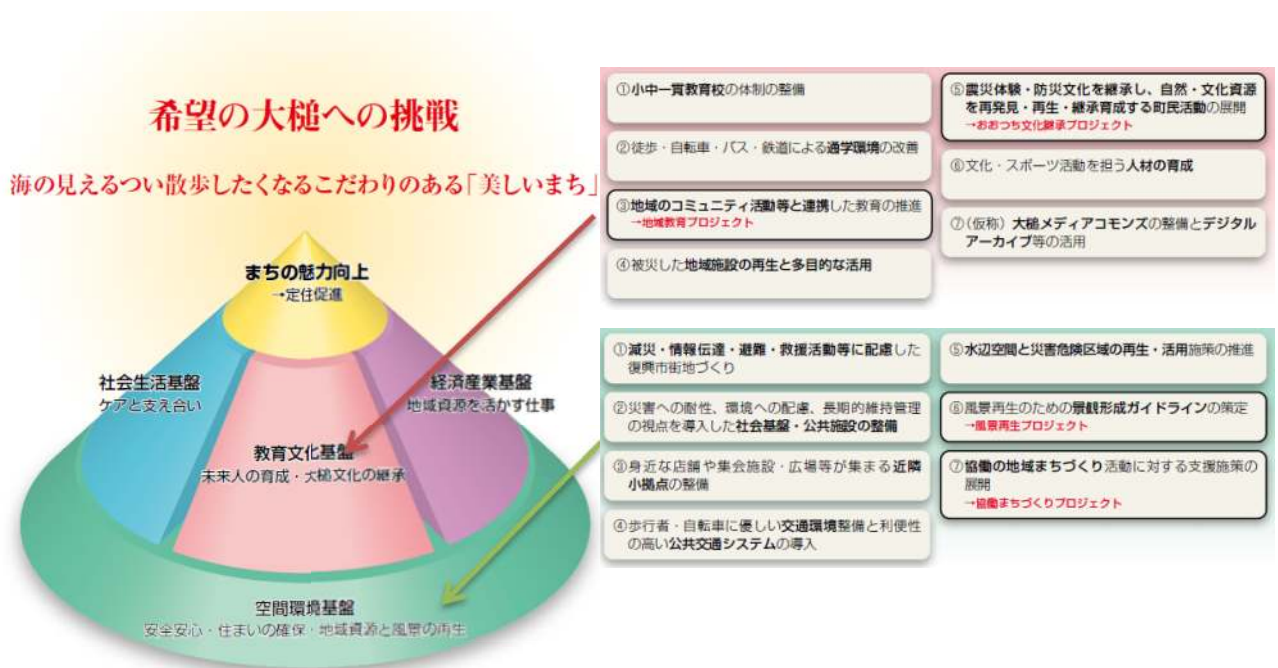


図 8-2 戦略達成に向けた基本方針：4つの生活基盤の整備

資料：同上

(3) 新しいまちの姿

基本戦略及び重点施策の実施により実現する新しいまちの姿として、まちの骨格と交通ネットワークが描かれている。

まちの姿としては「コンパクトで美しいまち」を目指すこととし、交通ネットワークは「誰もが移動しやすい環境を作ること」を基本目標とし、ネットワーク像としては大槌駅を交通結節点とした広域交通と地域交通のネットワークが描かれている。

表 8-1 「新しいまちの姿」の要点

<p>まちの骨格</p>	<p>「各地域を効率的なネットワークでつなぐことにより、自然と共生できるコンパクトで美しいまちを形成する」</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 町方における商業・業務・交通結節機能を担う「中心市街地」の再生 ② 各地域が「コンパクトなまち」を形成する都市構造の実現 ③ コンパクトなまちをつなぐ「効率的な道路・公共交通ネットワーク」(X型の道路ネットワークと利便性の高い公共交通ネットワーク)の形成 ④ 商業業務、産業、観光、文京、医療福祉等の各機能と地域拠点の適切な配置
<p>交通ネットワーク</p>	<p>交通ネットワーク形成の基本目標は「誰もが移動しやすい環境をつくる」こと。 JR大槌駅を広域交通と地域交通の結節点とし、主要な施設へアクセスする公共交通の起点とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 交通結節点の整備 ② 道路・交通ネットワークの整備 ③ 大槌町にふさわしい地域交通システムの構築 ④ 当面の公共交通のあり方

資料：「大槌町東日本大震災津波復興計画」(平成26年3月改正)から抜粋、整理



図 8-3 土地利用方針図（沿岸部）

資料：「大槌町東日本大震災津波復興計画」（平成 26 年 3 月改正）

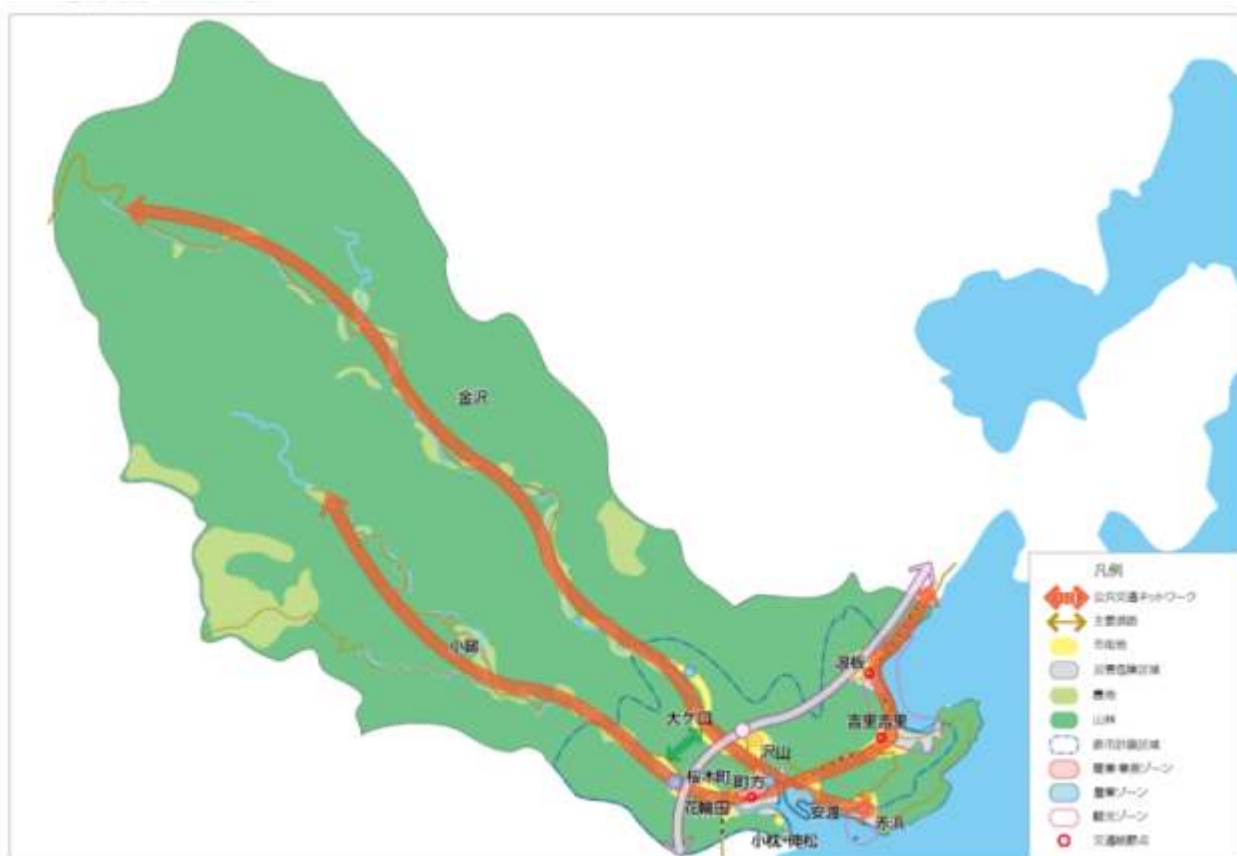


図 8-4 土地利用方針図（全町）

資料：同上

8-2 大槌町地方創生総合戦略（平成 28 年 3 月策定）

「大槌町地方創生総合戦略」は、「まち・ひと・しごと創生法」（平成 26 年 11 月施行）を受けて、人口減少対策のための戦略として平成 28 年 3 月に策定された。

戦略では、基本目標を「定住人口の減少に歯止めを抱えるとともに交流人口の増大を図ることで活動人口（＝定住人口＋交流人口）を増やし、継続的に活力のあるまちを目指す」と定め、安心して結婚や出産、子育てができるまちや帰ってきたくなる・住み続けたくなるまちなどの 4 つの基本方針の実現に取り組むこととしている。

戦略の着実な実現に向けて、交通としては交流人口の拡大への寄与が期待される。



図 8-5 計画期間

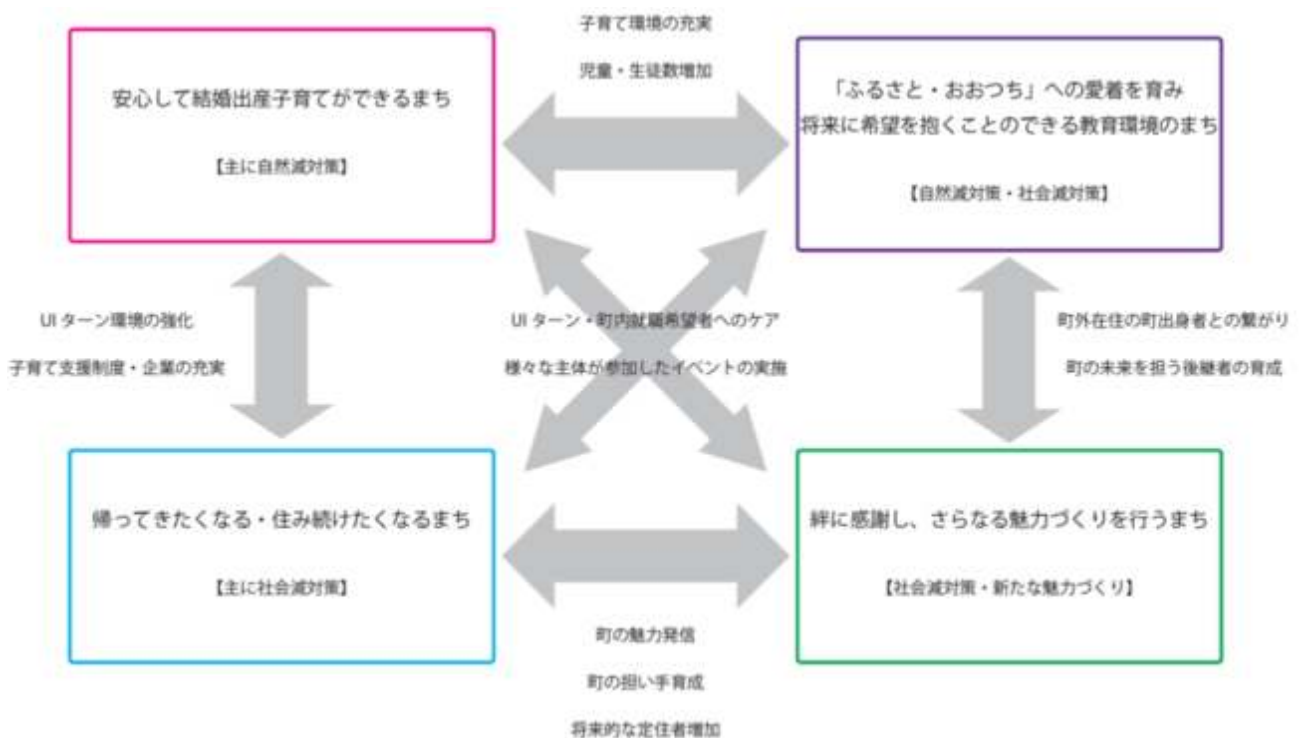


図 8-6 4 つの基本方針及び連携の可能性（概念図）

8-3 大槌町都市マスタープラン（平成 26 年 8 月策定）

都市計画において、道路及び公共交通の構想は、「X 型の道路ネットワーク」と「周回型の公共交通ネットワーク」の組み合わせで描かれている。

現在の町民バスは「X 型」に近い形で運行されており、将来的には、新たに「周回型」のバス運行の検討が必要となる。

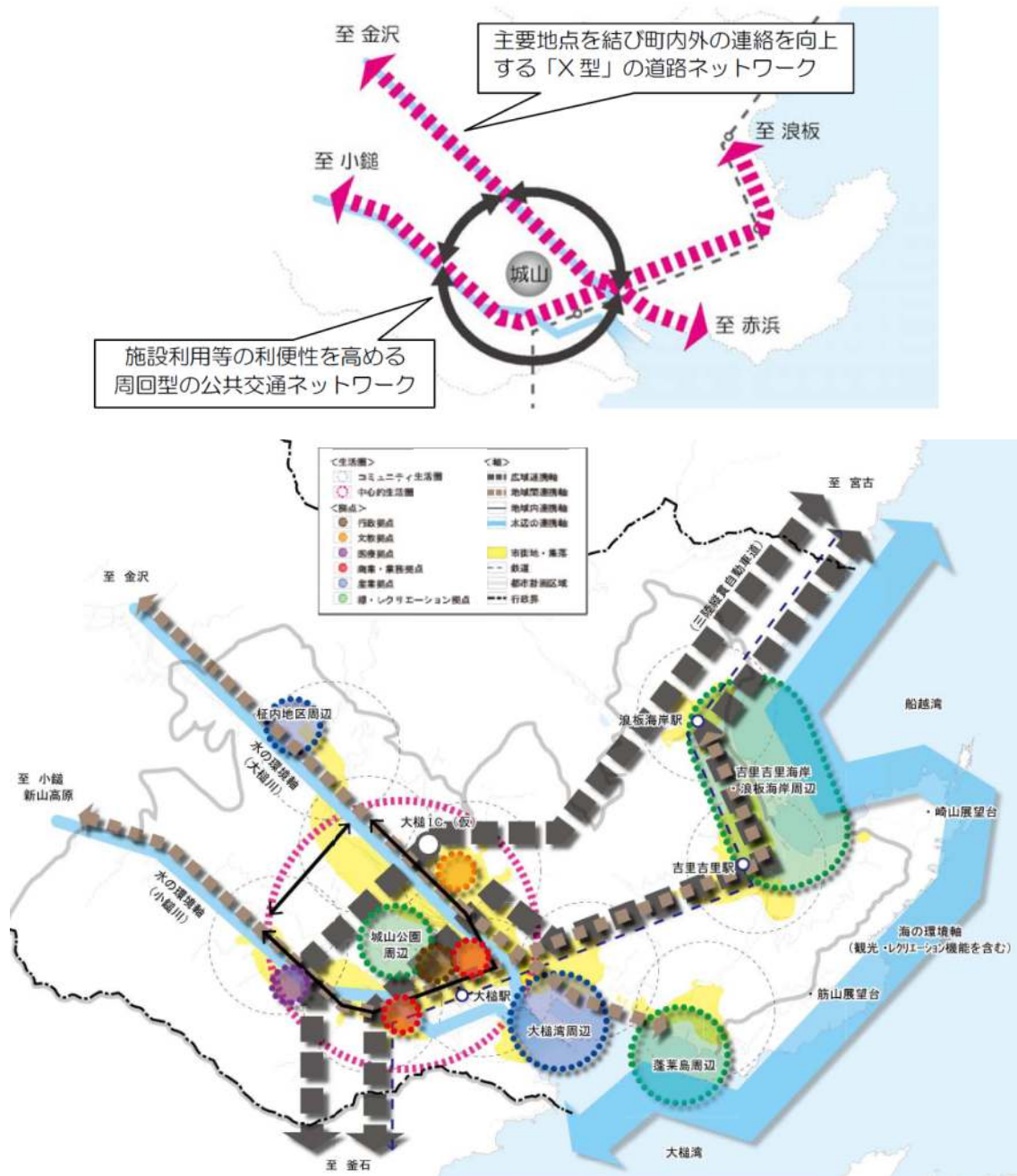


図 8-7 将来都市構造図

資料：「大槌町都市マスタープラン」（平成 26 年 8 月策定）より抜粋

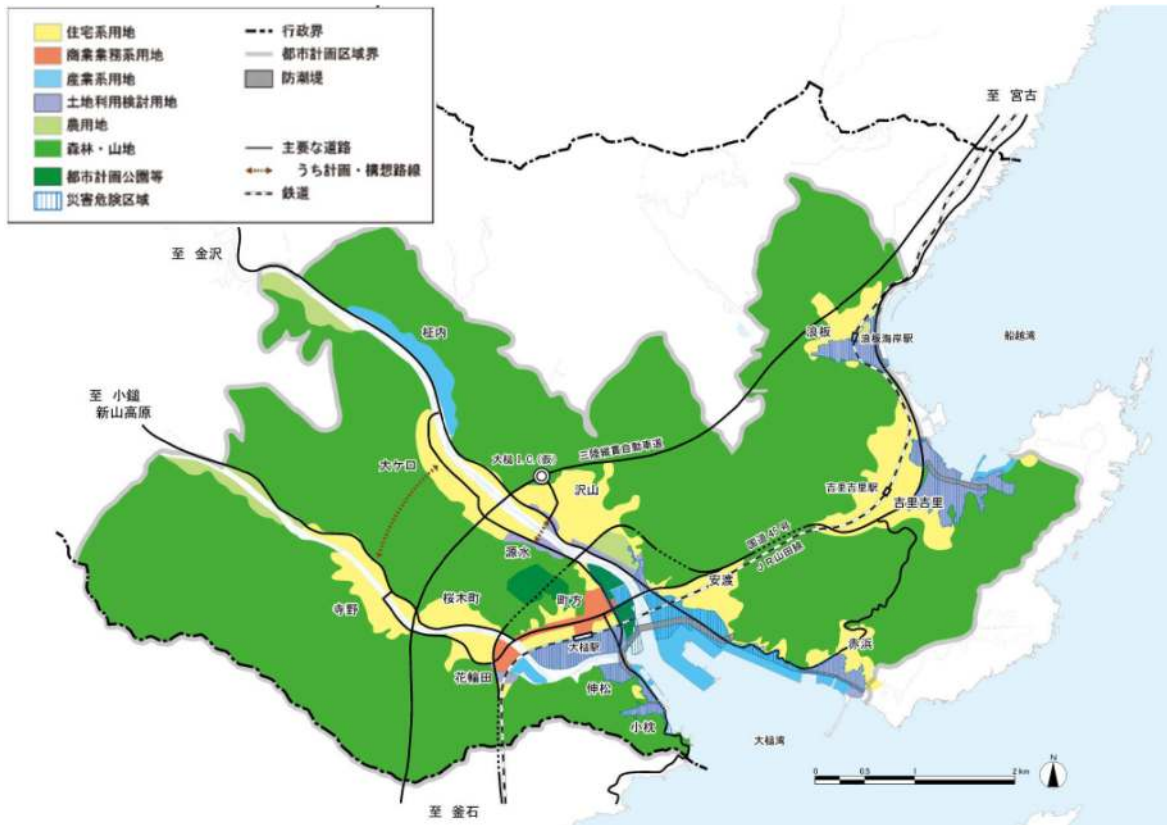


図 8-8 主要な土地利用の配置方針図



図 8-9 主要な都市施設の整備方針図

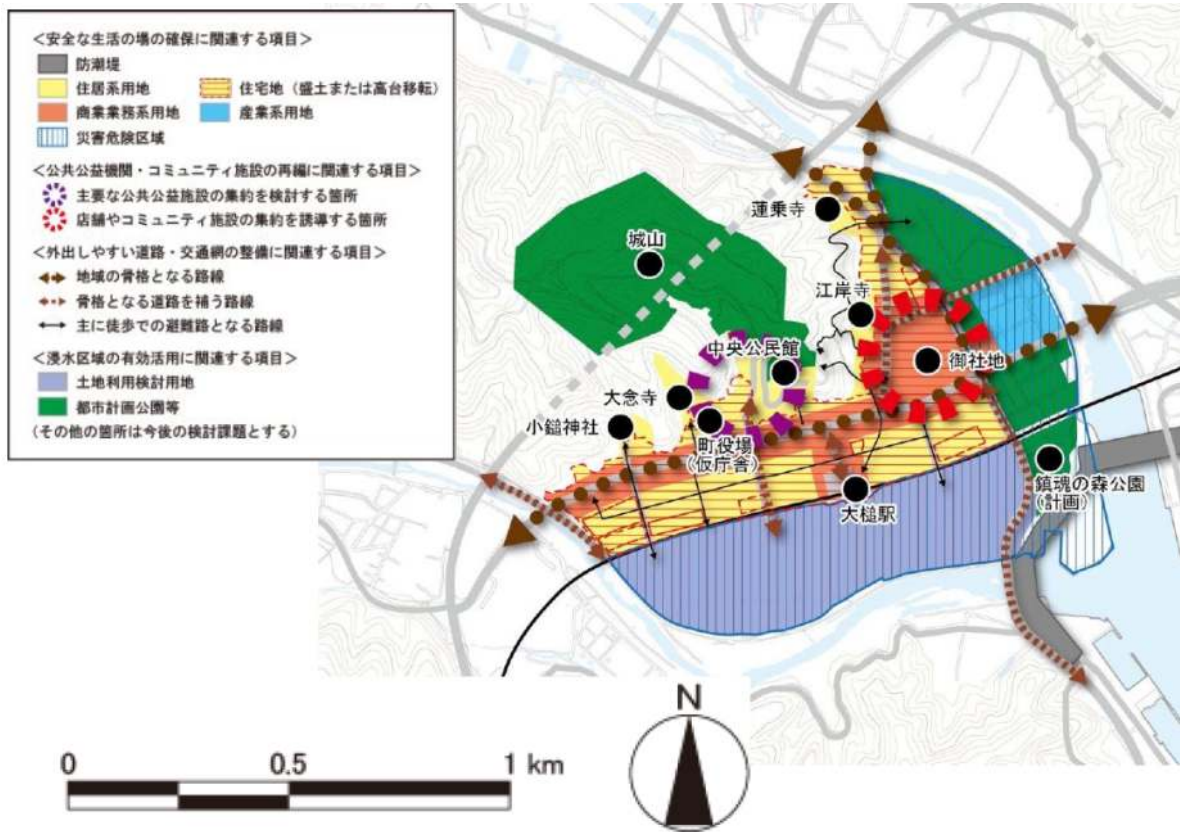


図 8-10 町方地域の地域別構想

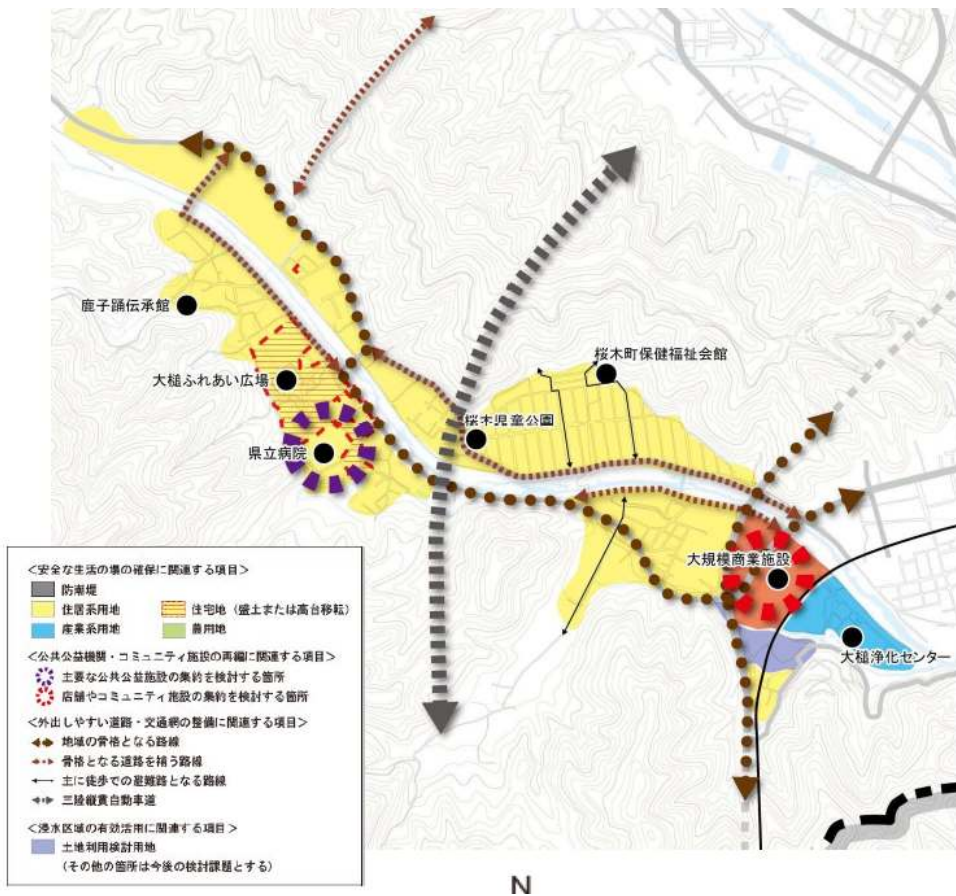


図 8-11 桜木町・花輪田・臼澤地域地域の地域別構想

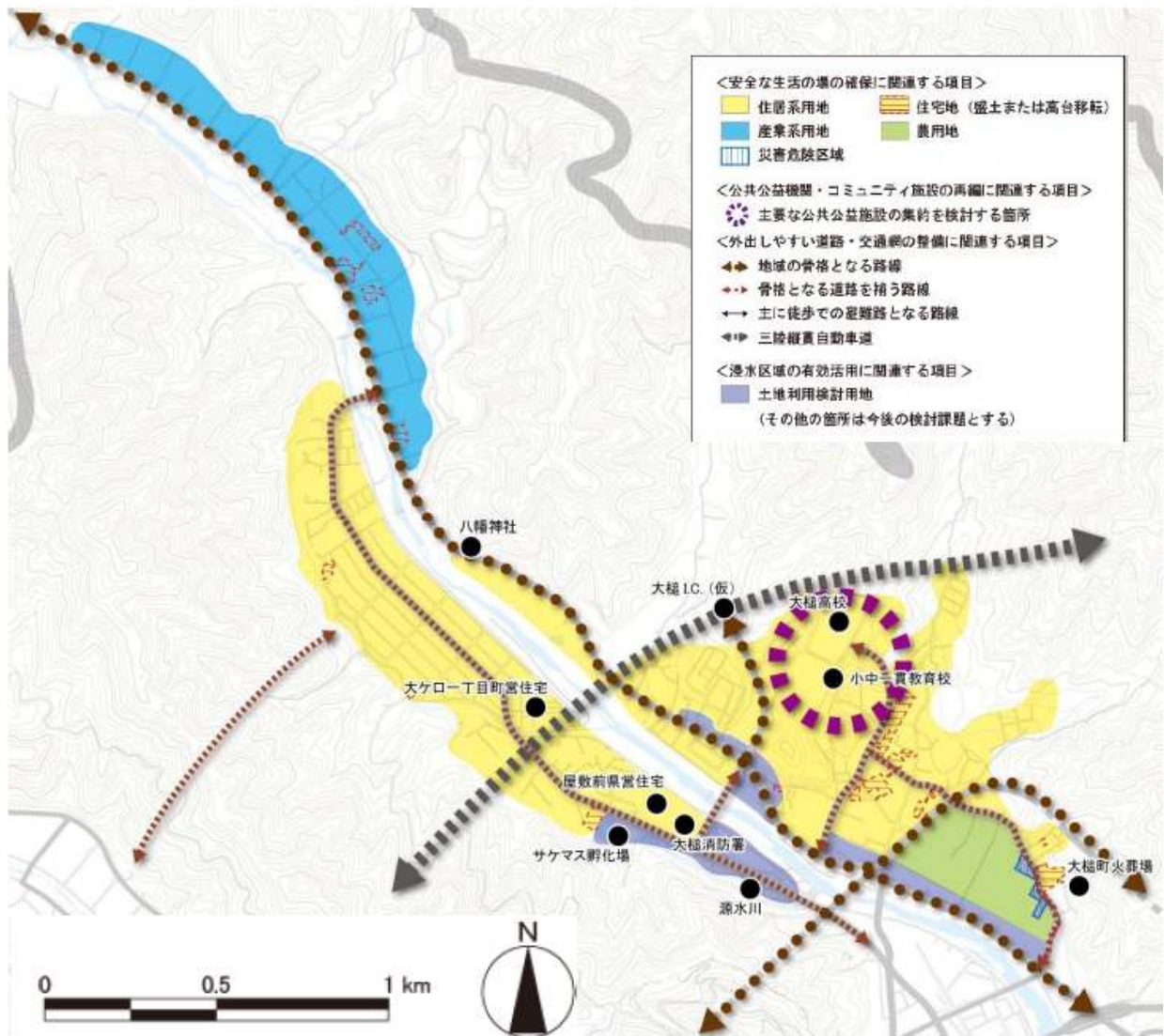


図 8-12 沢山・大ヶ口・枉内地域の地域別構想

9. まちづくりと公共交通の課題

公共交通の利用状況の現状やまちの将来像を踏まえ、町全体の公共交通の課題は、以下の7つに整理される。

課題1 超高齢化・人口減少社会への対応

当町は、高齢化率が4割に迫る超高齢化社会となっている。今後人口減少が進む中で、送迎できる家族や知り合いのいない高齢者や、高齢等の理由により運転が困難になった免許返納者等が増加することが予想され、そのような移動制約者が安心して暮らせるよう生活交通の維持・確保が必要である。また、車両や施設のバリアフリー化など、高齢者が安心して、安全に利用できる環境整備も実施していく必要がある。

課題2 復興後のまちに合わせた新しい公共交通ネットワークの構築

震災により、住宅や生活施設、公共的施設が内陸部へ広域化したことから、利便性の高い地域交通によって、各種施設へのアクセスを確保し、お出かけの機会を創出する必要がある。

課題3 交通不便地域の対応

当町では、最寄りのバス停や鉄道駅までの距離が遠かったり、高低差などの地形的な障害があったりして、十分に公共交通機関の利用ができない地域が存在する。また、高台移転により、こうした公共交通空白地域は今後も増加する見込みである。公共交通に係る格差を是正し、該当地域における子どもや高齢者などの移動制約者の外出機会を確保する必要がある。

課題4 交流人口の拡大に向けた取組

地方創生総合戦略の施策を推進し、人口の減少を抑制するためには、交流人口の拡大につながる、来街者にも利便性が高い公共交通ネットワークとする必要がある。

課題5 鉄道の着実な復旧と利便性向上

広域交通の要であり、重要な通学手段である鉄道は、町民から1日も早い復旧を待ち望まれており、平成30年度末の復旧を確実に実現させるため、引き続き関係機関と調整を進めていく必要がある。また、復旧後は第三セクターの三陸鉄道による運行となることから、将来的には沿線自治体による一定の財政負担が見込まれており、鉄道の持続的な運行を確保するためにも、他の交通機関への乗り継ぎ強化や、観光交流施設としての駅施設の整備など、利便性の向上により利用者を増やすことが必要である。

課題6 わかりやすく、使いやすい公共交通の実現

町民の移動手段は、利便性が高い自家用車が主流となっているが、町民の自立した生活に欠かすことのできない足であり、環境負荷の低減や健康増進にも寄与する地域公共交通を、将来にわたって維持するためには、わかりやすく、使いやすい公共交通体系の実現により、利用を促進していく必要がある。

課題7 持続可能な地域交通を実現するための効率化

増加傾向にある町の財政負担を抑制し、持続的な運行を確保するため、望ましいサービス水準と運行形態のあり方を検討し、交通事業者との適切な役割分担の下、効率的な公共交通網の構築が必要である。

計 画 編

1. 計画の基本的な方針と目標

1-1 目指すまちの姿

大槌町は、震災からの復興を目指し、新しいまちづくりに取り組んでいるが、復興計画では、目指すまちの姿として、「自然と共生できるコンパクトで美しいまち」を掲げている。本計画においても、この将来像を共有し、その実現に向けて取り組むものとする。

【コンパクトなまちとは】

大槌町は、町の中心部である町方地域に商業・業務機能を集積させることで、人々が自然に集まる活気ある中心市街地を形成するとともに、分散立地することとなった生活サービス機能と住宅地域を有機的に連携させることで、歩いて暮らせるまちとして再生することを目指しています。

【目指すまちの姿】

自然と共生できるコンパクトで美しいまち



1-2 目指す公共交通ネットワーク

コンパクトなまちを実現するためには、各地域が効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークで結ばれる必要がある。

本計画では、まちを結ぶ公共交通ネットワークを「公共交通軸」と位置づけ、強化された公共交通軸を中軸として、市町村をまたぐ交通や交通不便地域への対応など、網羅的に交通を組み合わせることにより、『再生したまちと各地域をつなぐ効率的な新しい交通ネットワーク』の構築を目指す。

新しい交通ネットワークは、交通の種類を鉄道と広域バスからなる「広域交通」、町民バスやタクシー等で構成される「町内路線」に整理した上で、それぞれが担うべき役割を整理し、それぞれが効率的な交通システムに移行するとともに、「交通結節点」と「乗り継ぎ拠点」において連結することによって、将来にわたり持続的なネットワークを構築する。（下表参照）

さらに、新しい交通ネットワークを実現するための基本目標として、①交通ネットワークでつなぐコンパクトなまちづくり（機能性）、②効率性の高い持続可能な公共交通体系（持続性）、③だれもが移動しやすい交通環境（利便性）の3つの目標を掲げる。

①交通ネットワークでつなぐコンパクトなまちづくり（機能性）では、暮らしやすさと街のにぎわいを創出する重要な役割の発揮、②効率性の高い持続可能な公共交通体系（持続性）では、将来にも安定的に維持できる効率性の実現、③だれもが移動しやすい交通環境（利便性）では、高齢者や、障がい者、観光客等誰でも利用しやすい環境の整備や利用促進の実現を目指す。

【目指す交通ネットワークの姿】

再生したまちと各地域をつなぐ効率的な新しい交通ネットワーク

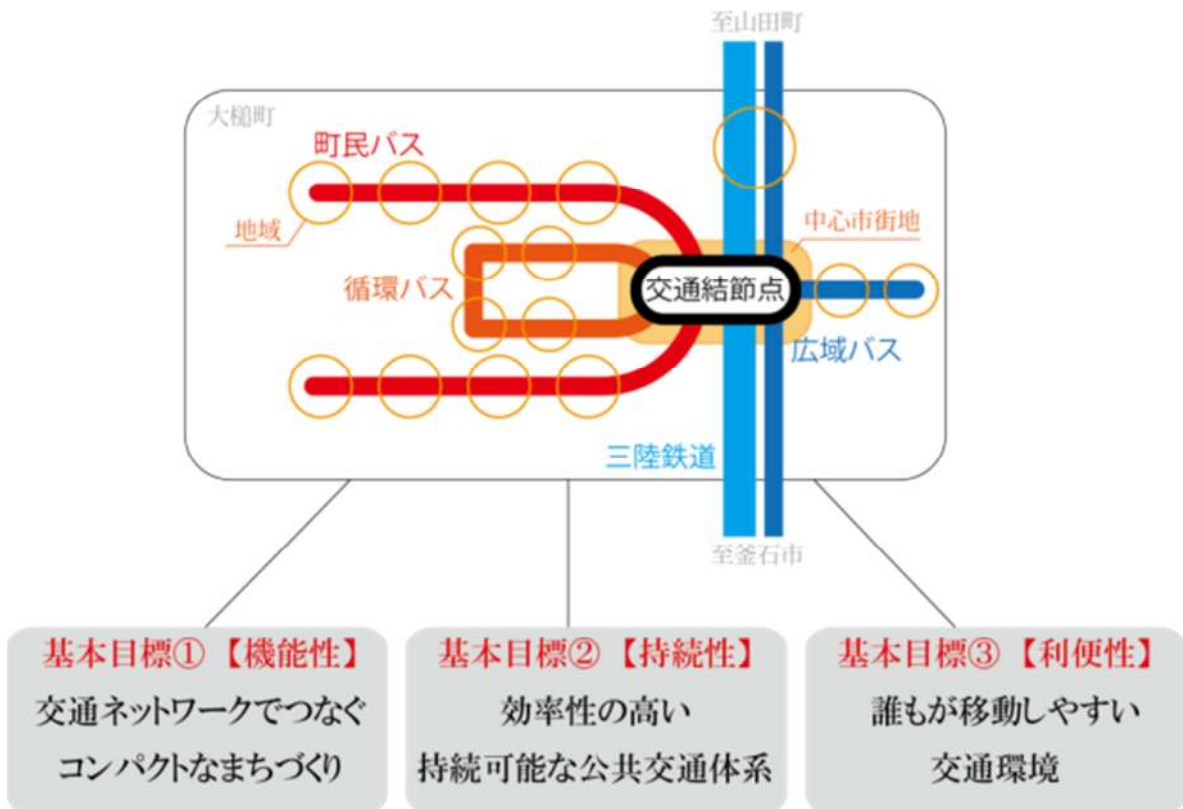


図 11-1 目指す公共交通ネットワークと基本目標

表 11-1 交通ネットワークの種類と役割

種類		役割
広域路線	三陸鉄道	宮古から釜石まで広域的な移動を担う幹線交通軸となる。
	広域バス ⁵	釜石と大槌を結ぶ幹線的な広域バスである。赤浜及び浪板まで行くことから赤浜・浪板方面の町内移動としての役割も担う。
町内路線	町民バス ＜公共交通軸＞	金沢～大槌駅～マスト～県立大槌病院～長井を1系統として運行する。
	循環バス ＜公共交通軸＞	町内循環運行を行い、病院や役場、スーパー等の主要施設間の移動を円滑にし、市街地機能を補完する。
	タクシー補助等 (交通不便対策)	バスでは効率性の悪い集落については、タクシー補助等により最寄りの駅やバス停までをつなぎ、公共交通を必要とする人に対する交通サービスを確保する。
交通 結節点	大槌駅	広域交通と町内交通の乗り継ぎを円滑にし、釜石や山田方面への広域移動の拠点としての役割を担う。 町民バスと循環バスの乗り継ぎ拠点としての役割も担う。
乗り継ぎ 拠点	マスト	広域バス、町民バス、循環バスがすべて乗り入れ、スムーズに乗り換えできる場所や安心して待ち合わせできる環境を設ける。
	県立大槌病院	
	御社地津波復興 拠点施設(仮)	

⁵ 複数市町村をまたいで運行している路線バス。

今後整備予定の道路を通行するバス系統については、道路の完成後、運行事業者並びに関係機関による現地調査を行い、通行に支障がないことを確認したうえで、最終決定を行う。

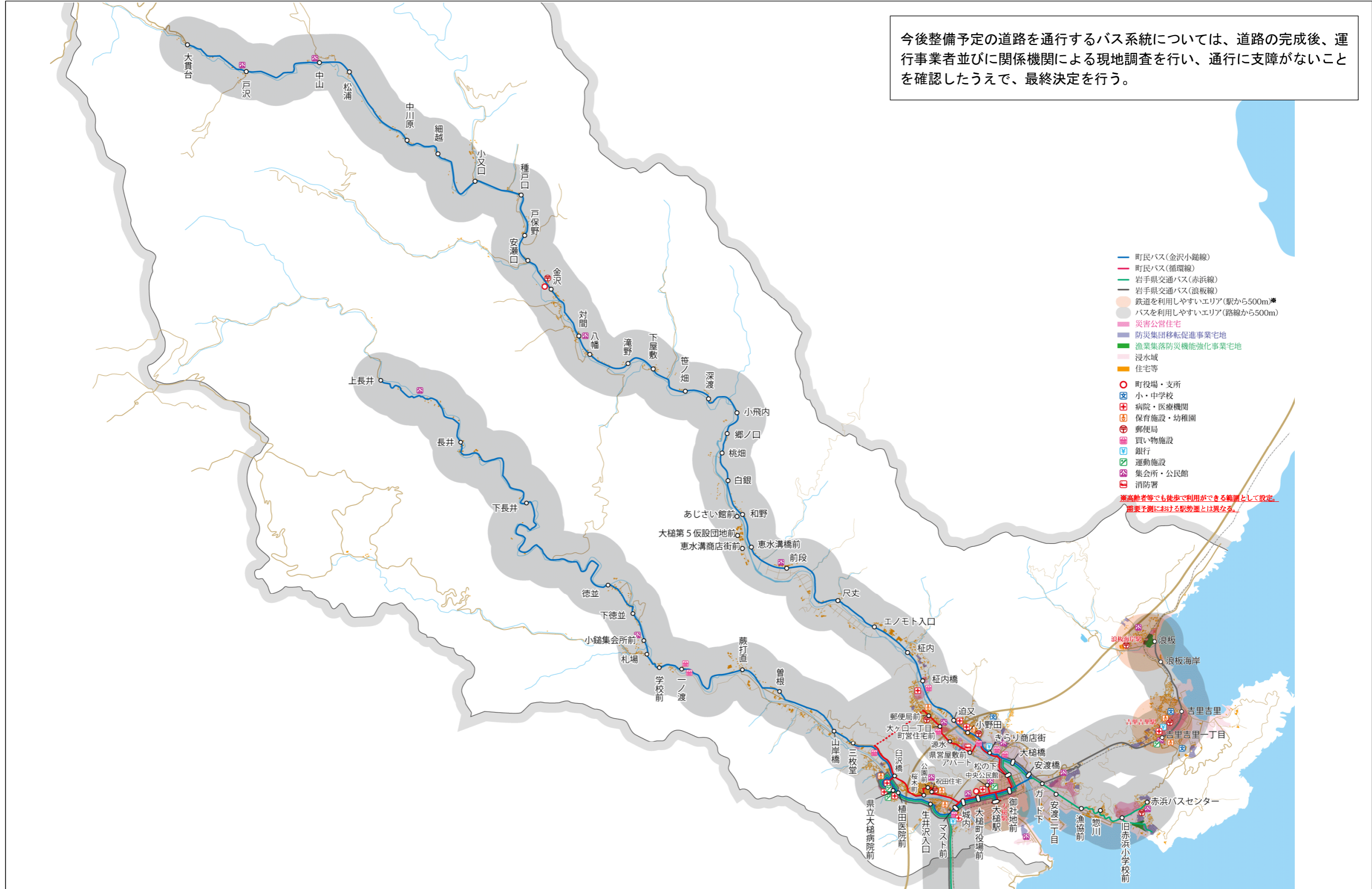


図 11-2 目指すべき交通ネットワーク (全町)

今後整備予定の道路を通行するバス系統については、道路の完成後、運行事業者並びに関係機関による現地調査を行い、通行に支障がないことを確認したうえで、最終決定を行う。

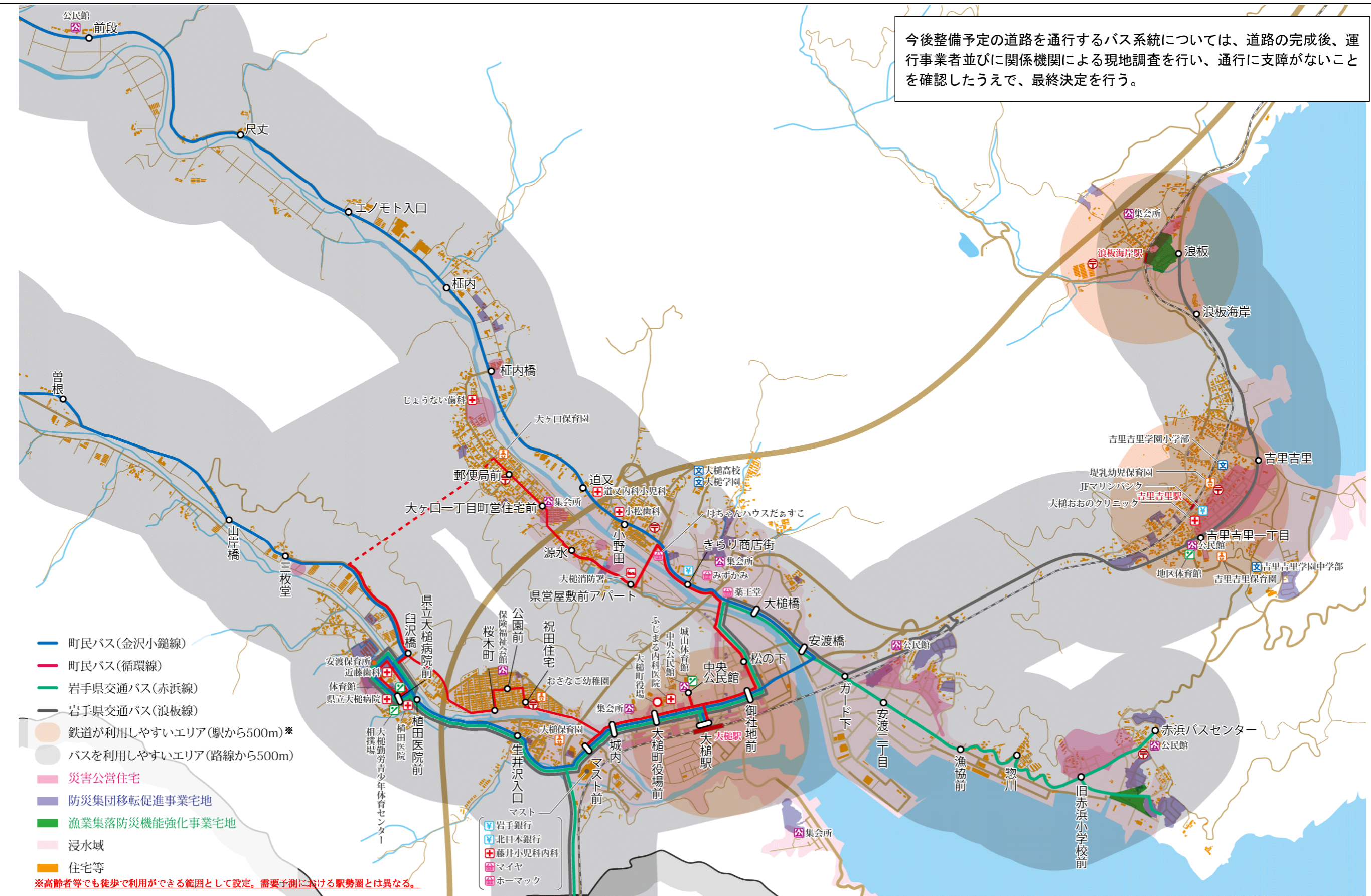
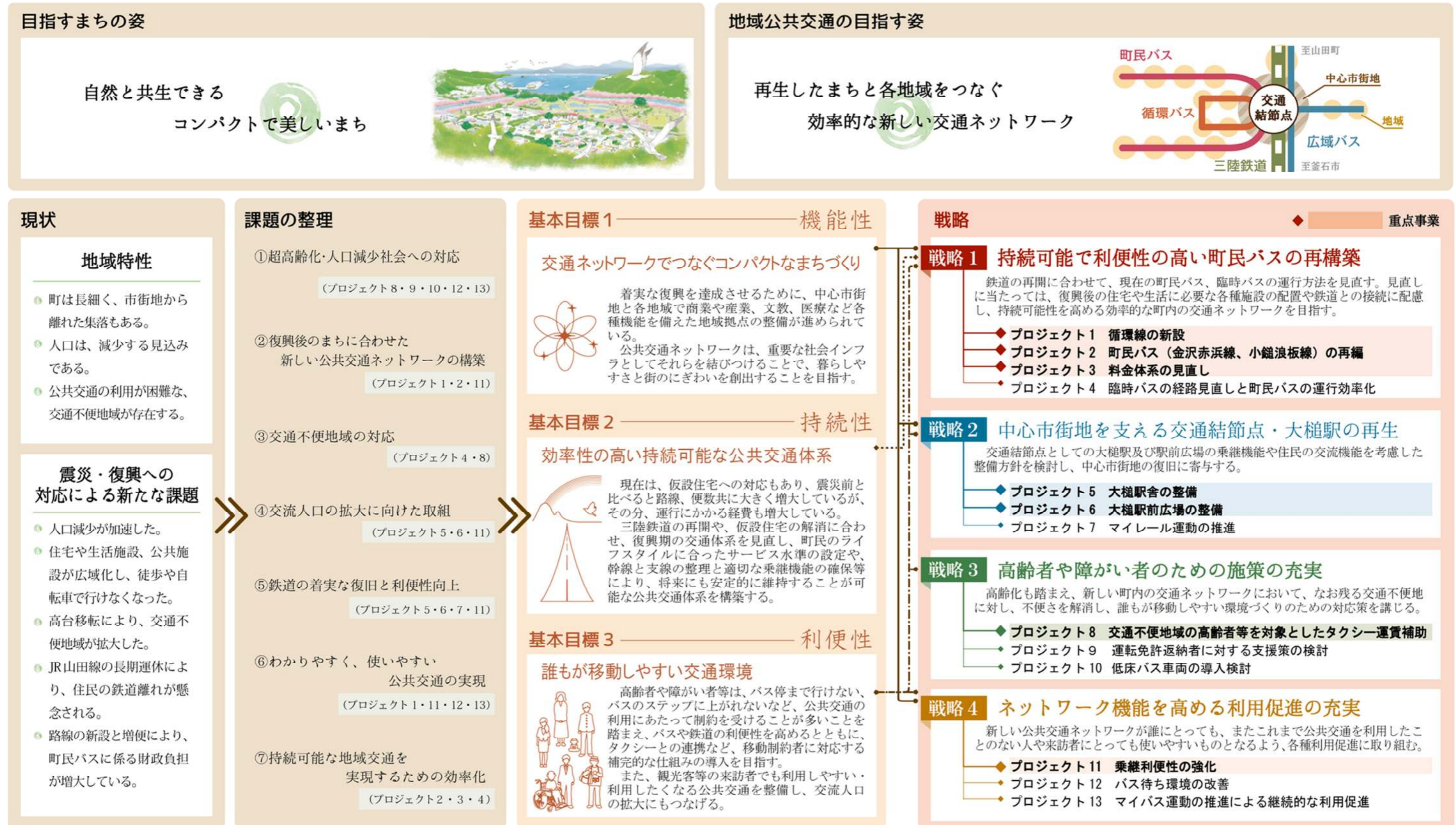


図 11-3 目指すべき交通ネットワーク (まちなか)

2. 目標を達成するための戦略と実施主体

2-1 3つの基本目標と4つの戦略

基本目標を達成するための戦略とプロジェクトを整理する。



2-2 実施事業及び実施主体

戦略① 持続可能で利便性の高い町民バスの再構築

〔プロジェクト1 循環線の新設〕

重点事業

現状と課題	震災前は、大槌駅を中心に役場庁舎や県立大槌病院、商店街等がおよそ半径 1 km 以内に立地し、歩いて用が足せる比較的コンパクトな町であったが、震災により病院や新たな住宅は大槌駅から半径 3 km まで広がった。そのため、病院からスーパー、役場庁舎等へは歩いて移動できない距離となったことから、新たな移動手段を確保するとともに、町のにぎわいを創出する交通機能が必要である。				
事業の概要	震災後、災害公営住宅の整備等により人口が増えたエリアを中心に、商業施設や医療施設などの主要施設を循環するバスを新設することで、復興後の新しいまちを自由に行き交うことができる交通軸を形成する。なお、起点となる大槌駅の開業や三枚堂大ヶ口トンネル開通の予定を踏まえ、運行開始は平成 31 年 4 月を目指すものとする。 ■循環バスの運行方法の検討と試験運行 ■循環バスの運行				
実施主体	大槌地域振興株式会社				
実施スケジュール	H29	H30 運行方法の 検討	H31 試験運行 ・検証	H32 本格運行	H33 (継続)

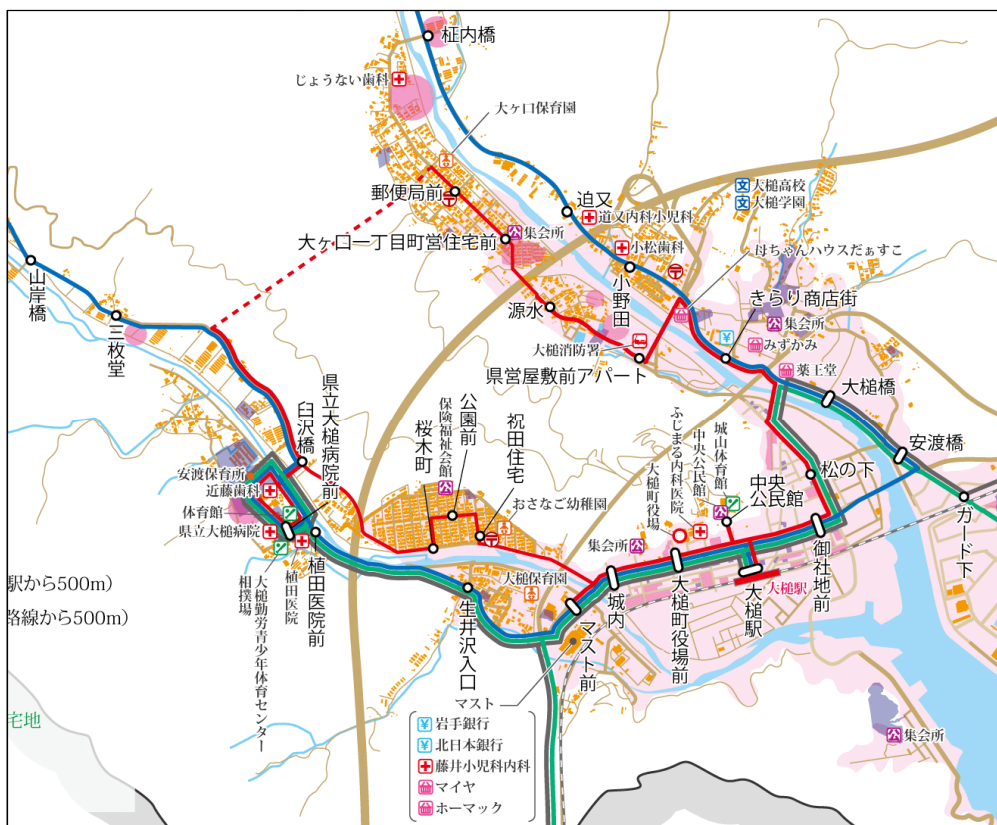


図 12-1 運行ルート案

■運行ルートの方

町内の交通結節点ともなる大槌駅を起点として時計回り、反時計回りを交互に運行する。これにより、大槌駅行きの便として45分に1本の便数が確保される。

■運行時刻の方

主に通院や買い物の往路と復路に加え、小中学生や高校生の帰宅利用にも応えられる時刻設定とする。駅を起点に等間隔運行として、それぞれ1時間半に1本運行することとする。

*具体的な時刻については、鉄道の時刻公表後に改めて検討することとする。

表 12-1 循環線の時刻案

《学園回り(反時計回り)》

	1便	3便	5便	7便	9便	11便
大槌駅	8:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00
2分(0.5km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
御社地	8:32	10:02	11:32	13:02	14:32	16:02
8分(2.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大ヶ口(一丁目町営住宅)	8:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10
7分(2.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
三枚堂	8:47	10:17	11:47	13:17	14:47	16:17
3分(1.6kn)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌病院	8:50	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20
3分(1.2kn)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
桜木町	8:53	10:23	11:53	13:23	14:53	16:23
4分(1.5km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
マスト	8:57	10:27	11:57	13:27	14:57	16:27
3分(1.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
中央公民館	9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30
5分(0.7km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌駅	9:05	10:35	12:05	13:35	15:05	16:35
車両	A	B	C	C	C	C

《病院回り(時計回り)》

	2便	4便	6便	8便	10便	12便
大槌駅	9:15	10:45	12:15	13:45	15:15	16:45
5分(0.7km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
中央公民館	9:20	10:50	12:20	13:50	15:20	16:50
3分(1.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
マスト	9:23	10:53	12:23	13:53	15:23	16:53
4分(1.5km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
桜木町	9:27	10:57	12:27	13:57	15:27	16:57
3分(1.2kn)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌病院	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00
3分(1.6kn)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
三枚堂	9:33	11:03	12:33	14:03	15:33	17:03
7分(2.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大ヶ口(一丁目町営住宅)	9:40	11:10	12:40	14:10	15:40	17:10
8分(2.3km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
御社地	9:48	11:18	12:48	14:18	15:48	17:18
2分(0.5km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌駅	9:50	11:20	12:50	14:20	15:50	17:20
車両	A	B	C	C	C	C

<p>現状と課題</p>	<p>震災後設置されている仮設住宅の公共交通の確保 <u>及び</u> 運休している鉄道の代替機能として、町民バスの運行経路を延伸して対応するとともに、町内のタクシー事業者の協力を得て臨時バスを運行している。</p> <p>今後の仮設住宅の解消と、<u>平成 30 年度末</u>の鉄道の再開に合わせて、町民バス及び臨時バスの見直しが必要となっている。見直しにあたっては、将来にわたり町民バスの運行を維持していくことができるよう、需要量と新しいまちに対応した持続可能で利便性の高い町民バスに転換する必要がある。</p>				
<p>事業の概要</p>	<p>鉄道再開後、鉄道や民間バス事業者、循環バスとの役割分担を踏まえ、大槌川沿い <u>及び</u> 小鍬川沿いの集落を対象に町民バスを再編する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■町民バスの再編検討 ■新町民バスの運行 				
<p>実施主体</p>	<p>大槌地域振興株式会社</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
		<p>運行方法の検討</p>	<p>試験運行・検証</p>	<p>本格運行</p>	<p>(継続)</p>

■運行ルートの方

金沢方面と長井方面のコースを統合し、1本の経路とすることで、金沢方面に住む人もマストや県立大槌病院へ乗り換えなしで行けるようにする。長井方面に住む人も役場庁舎や大槌学園、大槌高校へ乗り換えなしで行けるようにする。

安渡・赤浜地区は民間バス事業者のバス路線で対応し、吉里吉里地区と浪板地区については鉄道（三陸鉄道）と民間バス事業者のバス路線で対応することとする。

■運行時刻の方

釜石市や山田町方面への通勤や通学にも対応し、鉄道への乗り継ぎ可能なダイヤ設定とする。

また、効率的な運行を行いつつ可能な限り利便性を向上させるため、回送運転を避けるとともに、循環バスと一体での車両運用を行うこととし、現時点においては、現状の町民バスの利用実態を踏まえて、利用の多い便を中心に次のように設定する。

- ① 1便目については、三鉄に乗り継いで釜石方面へ向かう通学や通勤に対応する。
- ② 2便目は、町内の通学・通勤、通院や買い物に対応する。
- ③ 3便目から 5便目は、通院や買い物の行き 及び 帰りに対応する。
- ④ 6便目は通勤や通学（放課後活動の小中学生を含む）などの帰りに対応する。

なお、乗継ぎの利便性を高めるため、時刻の詳細については、鉄道の時刻が明らかになった後で改めて調整を行う。

表 12-2 町民バスの運行時刻案

《上長井/徳並行き》

	1便	2便	3便	4便	5便	6便
大貫台		7:20		13:01		
15分(10.2km)		↓		↓		
金沢	6:00	7:35		13:16	14:38	
23分(14.2km)	↓	↓		↓	↓	
沢山(きらり)	6:23	7:58	12:05	13:39	15:01	17:30
5分(1.9km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌駅	6:28	8:03	12:10	13:44	15:06	17:35
3分(1.2km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
マスト	6:31	8:06	12:13	13:47	15:09	17:38
5分(1.6km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
県立病院	6:36	8:11	12:18	13:52	15:14	17:43
18分(6.5km)	↓		↓	↓		↓
札場	6:54		12:36	14:10		18:01
4分(1.6km)	↓		↓	↓		↓
徳並	6:58		12:40	14:14		18:05
20分(8.3km)	↓		↓			
上長井	7:18		13:00			
車両	A	B	A	B	A	C

《大貫台/金沢行き》

	1便	2便	3便	4便	5便	6便
上長井		7:28		13:10		
20分(8.3km)		↓		↓		
徳並	6:00	7:48		13:30	14:24	18:10
4分(1.6km)	↓	↓		↓	↓	↓
札場	6:04	7:52		13:34	14:28	18:14
18分(6.5km)	↓	↓		↓	↓	↓
県立病院	6:22	8:10	12:00	13:52	14:46	18:32
5分(1.6km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
マスト	6:27	8:15	12:05	13:57	14:51	18:37
3分(1.2km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大槌駅	6:30	8:18	12:08	14:00	14:54	18:40
5分(1.9km)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
沢山(きらり)	6:35	8:23	12:13	14:05	14:59	18:45
23分(14.2km)	↓		↓	↓		↓
金沢	6:58		12:36	14:28		19:08
15分(10.2km)	↓		↓			↓
大貫台	7:13		12:51			19:23
車両	B	A	B	A	B	C

現状と課題	震災前は200円均一であり、震災後に一時ゾーン制へと移行したが、その後、復興までの期間限定として再び200円均一制料金制度を採用している。 新たな町内の交通ネットワークに移行するにあたり、鉄道や民間バス路線で対応する地域と、町民バスで対応する地域があり、料金体系に相違が生じることから、便数等のサービス水準も加味した上で、改めて適切な料金体系を分析、検討し、新しい公共交通ネットワークの移行に合わせて、新料金体系の導入を目指す。				
事業の概要	公共交通のサービス水準と、受益者負担の考え方を整理した上で、需要予測から収支推計を行い、適切な料金体系の分析とスムーズな移行を実現する。 ■町民バスの料金体系の比較検討 ■新料金体系への移行				
実施主体	大槌地域振興株式会社、大槌町				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	新料金体系の詳細分析	新料金体系の移行準備	新料金の導入	(検証・継続)	(検証・継続)

■料金体系の見直しの考え方

料金体系としては、均一運賃制とゾーン制の2つの可能性がある。

この料金体系を検討するにあたっては「わかりやすく、利用のしやすい運賃になっているか」という視点と、「受益者負担」の2つの視点を踏まえる必要があり、新しい町民バスのサービス水準は、循環線が利用できる市街地エリアと、金沢小鎗線の便数が少ない遠方エリアとその間の郊外エリアの3エリアとなる予定である。

これらを踏まえると、新料金体系案としては、案1：均一運賃（震災前、現行）、案2：2ゾーン制運賃（新提案）、案3：4ゾーン制（震災後）の3つが想定される。このうち、案3の4ゾーン制については、遠方エリアは距離が遠いことからガソリン代等の経費が掛かるため、それに応じて増額にするという考え方であるが、遠方エリアは便数が他のエリアと比較して少ないことを加味すると公平さが損なわれていると考えられる。そのため、案1と案2について収支の推計を行う。

表 12-3 料金体系案

料金体系案	利点	課題
現行：一律200円。		
案1 均一運賃(200円均一)	分かりやすい	受益者負担に則っていない
案2 2ゾーン制(200円、300円)	受益者負担の考え方に適応している。	・境界をどこに引くか ・運賃收受の仕組みをどうするか
案3 4ゾーン制(200～500円)	受益者負担の考え方に適応している。	・運賃收受が複雑になる(運賃三角表、整理券等が必要)。遠方ゾーンは、距離は遠いが便数が少ないため、総費用は少なくなることに対応していない。

*全ての案で高校生以下半額、未就学児無料を想定

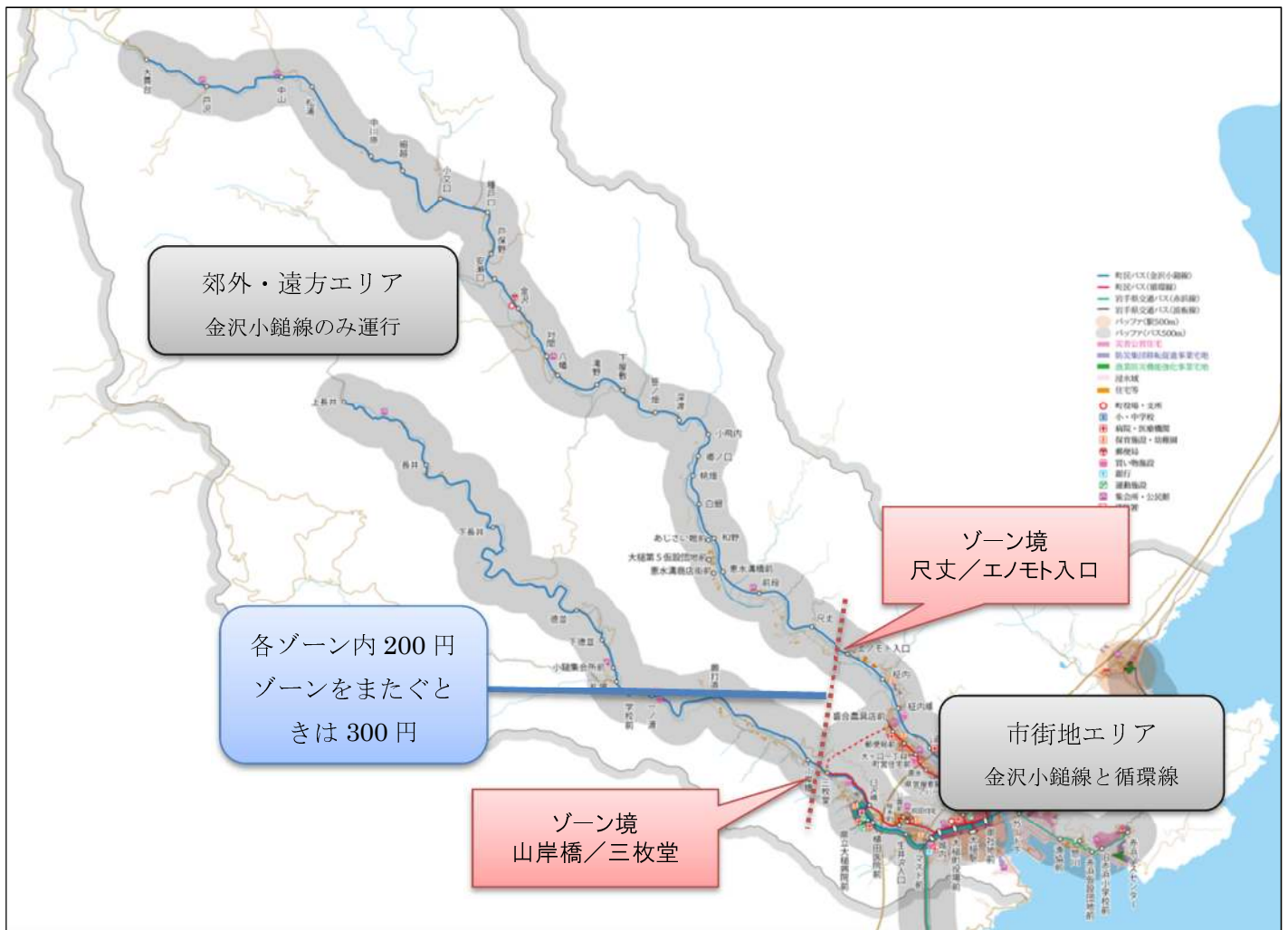


図 12-2 町民バスの運行状況とエリア分け

■収入推計

平成 25 年度に実施した町民バスの利用実態調査を基に、乗客の利用ゾーンを分類した。1 日平均乗客数は 154 人であるが、吉里吉里や赤浜方面の在住者（18%）を除き、すべての乗客は新しいバスを利用できると仮定し、200 円均一の場合と 2 ゾーン制（200 円と 300 円）とした場合の 1 日平均運賃収入を求め、さらに年間の運賃収入を推計した。

その結果、200 円均一の場合は約 850 万円に対して、2 ゾーン制の場合は 1100 万円と推計された。

表 12-4 区間別の乗客数

区間	乗客数(人)	割合
200円	51	33%
300円	76	49%
対象外	27	18%
総計	154	100%

表 12-5 運賃収入の推計

区間	1日平均運賃収入(円)	年間の運賃収入(円)
200円均一	24,463	8,561,963
2ゾーン制	31,773	11,120,419
差	7,310	2,558,456

注：乗客数は平成 25 年度調査結果を基に算出。高校生以下半額、高校生率は 7%で推計。

〔プロジェクト4 臨時バスの経路見直しと町民バスの運行効率化〕

現状と課題	<p>仮設住宅の移動の足を確保することを目的として運行している臨時バスのうち、前段生井沢線については仮設住宅の居住者が減少していることから、利用者数が少なくなっている。そのため、町民バスと臨時バスの役割分担を整理のうえ、前段生井沢線の運行経路の見直しを行い、町民バスの運行の効率化を実現する。</p> <p>なお、仮設住宅の集約や利用状況の推移に伴い、運行経路や便数の見直しを適宜行うとともに、最終的には交通不便地域を補完する新たな交通サービスへの移行を検討する。</p>				
事業の概要	<p>前段生井沢線を延伸し、金沢赤浜線が運行している一部区間を運行することで、前段生井沢線の利用率を高めるとともに、金沢赤浜線の速達性を高める。</p> <p>■運行経路及びダイヤの見直し検討 ■利用状況の検証と運行の改善</p>				
実施主体	大槌町、株式会社大槌タクシー、株式会社大安、大槌地域振興株式会社				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	運行経路見直し案の検討	(検証・継続)	(新しい交通体系に統合)		

■前段生井沢線見直しの方向性

前段仮設住宅からさらに金沢寄りに位置する恵水講商店街周辺の仮設住宅は、現在は金沢赤浜線が白銀橋を渡り、延伸する形で対応しているが、マイクロバスには狭隘な道路を通行する必要があるほか、路線長が長くなるため速達性の低下を招いており、利用者数も減少傾向である。

そのため、恵水講商店街周辺の仮設住宅については、仮設住宅の集約状況や乗降客数の推移を見ながら、前段生井沢線を延伸して対応することとし、金沢赤浜線はあじさい館～恵水講商店街を經由しないことで速達性を高める方向で検討を進める。

表 12-6 前段生井沢線の見直し案（網掛けが延長分）

前段仮設住宅前→県立大槌病院					県立大槌病院→前段仮設住宅前				
乗降場所	1便目	2便目	3便目	4便目	乗降場所	1便目	2便目	3便目	4便目
あじさい館前	8:11	9:51	11:31	13:11	県立大槌病院前	9:03	10:43	12:33	14:03
大槌第5仮設	8:12	9:52	11:32	13:12	生井沢仮設住宅前	9:06	10:46	12:36	14:06
恵水講商店街前	8:13	9:53	11:33	13:13	マスト前	9:10	10:50	12:40	14:10
恵水講橋前	8:14	9:54	11:34	13:14	大槌町役場前	9:16	10:56	12:46	14:16
前段仮設住宅前	8:16	9:56	11:36	13:16	…				
…					前段仮設住宅前	9:44	11:24	13:14	14:44
大槌町役場前	8:44	10:24	12:04	13:44	恵水講橋前	9:46	11:26	13:16	14:46
マスト前	8:50	10:30	12:10	13:50	恵水講商店街前	9:47	11:27	13:17	14:47
生井沢仮設住宅前	8:54	10:34	12:14	13:54	大槌第5仮設	9:48	11:28	13:18	14:48
県立大槌病院前	8:57	10:37	12:17	13:57	あじさい館前	9:49	11:29	13:19	14:49

戦略② 中心市街地を支える交通結節点・大槌駅の再生

〔プロジェクト5 大槌駅舎の整備〕

重点事業

現状と課題	大槌駅は、震災により流出し、現在は運休となっているが、平成 31 年 3 月に再開する予定となっている。鉄道の再開に合わせて駅機能を取り戻すとともに、交通結節点機能や大槌町の玄関口として交流機能の発揮が期待される。				
事業の概要	駅としての本来的機能である「駅務機能」に加え、町民の交流やつながりの場としての「コミュニティ機能」、人口減少下にあるなかで観光交流を通して地域の活性化を図るための「おもてなし機能」の導入を図る。また、町民に「マイレール、マイステーション」として末永く愛されるよう、未来に向かって素敵な物語と時間を重ねることが可能なデザインを取り込んでいく。 <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅舎の基本設計・実施設計 ■ 駅舎の建築 ■ 運営体制の検討 				
実施主体	大槌町、JR 東日本株式会社、三陸鉄道株式会社				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	基本設計 実施設計	駅舎建築 運営体制検討	供用開始 交流イベント等 の活用	→	

■大槌駅整備の考え方（レイアウト案）

利用者の動線や管理の容易性を考慮し、駅からホームへの利用者動線が短くなるよう、コンコースをホーム側に寄せたレイアウトとするとともに、一般利用者用スペースは、事務スペースから見渡せる範囲にまとめて配置する。

また、利用頻度や滞在時間をの観点から、待合室はコンコースに隣接して配置し、ついで観光案内、利便施設の順に配置する。

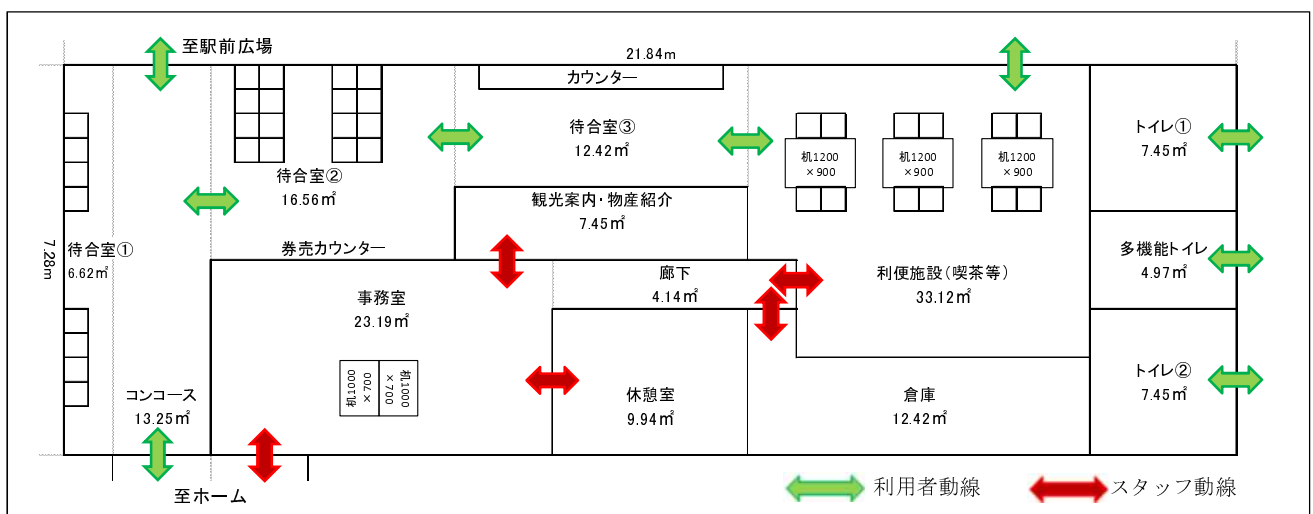


図 12-3 利用者の動線とレイアウトイメージ

<p>現状と課題</p>	<p>大槌駅と同様に駅前空間についても、鉄道の再開に合わせて交通結節点機能や大槌町の玄関口として交流機能の発揮が期待される。</p>				
<p>事業の概要</p>	<p>大槌駅とともに町の玄関口となる施設であり、鉄道と乗継ぎ先のバスやタクシー、自家用車、歩行者等との交通結節機能を担うとともに、駅舎と一体となって町民の交流やつながりの場、観光交流の場としての空間形成や利便性の向上を図る。</p> <p>■ 駅前広場の整備</p>				
<p>実施主体</p>	<p>大槌町</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
<p></p>	<p>広場整備</p>	<p>広場整備</p>	<p>供用開始 交流イベント等の活用</p>	<p>→</p>	

■ 駅前広場整備の考え方

鉄道と乗継ぎ先のバスやタクシー、自家用車、歩行者等との交通結節機能を導入するほか、大槌駅と隣接する大槌駅前公園、駅前通りと一体的で快適な空間形成を図るとともに、バリアフリーに配慮する。

また、被災前は、高校生の送迎車両の利用が多かったことから、バスやタクシーなどの公共交通に必要な面積を確保した上で、一般車用の短時間駐車場を整備する。

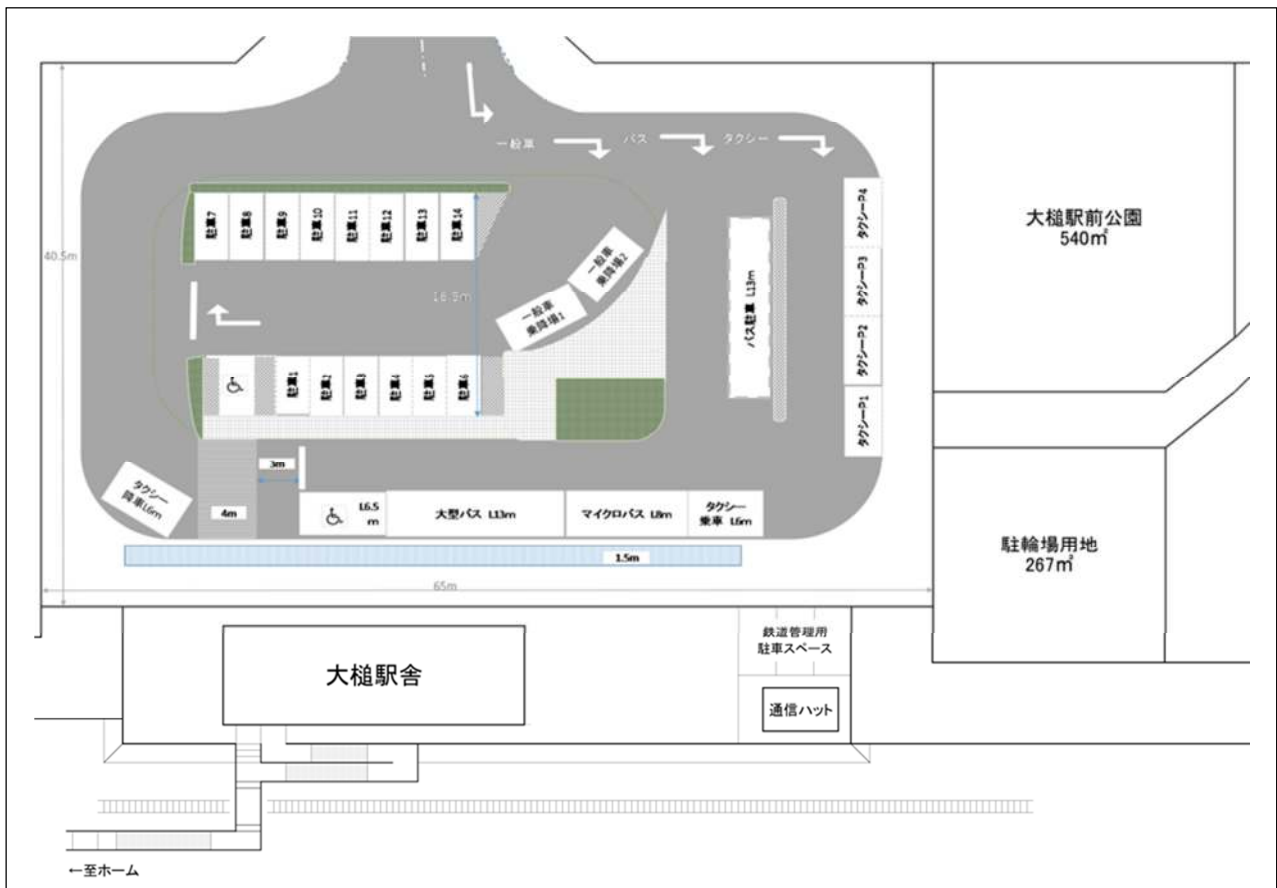


図 12-4 駅前広場のレイアウトイメージ

〔プロジェクト7 マイレール運動の推進〕

現状と課題	<p>大槌町の中心街のにぎわいを創出するとともに、再開する鉄道を将来にわたり維持していくためには、鉄道や駅舎、駅前広場を町民目線で活用し、日常的に交流の場とするとともに、様々なイベント等を開催することによって積極的に活用する取り組みが重要である。また、維持管理を効率的に行い、快適な環境を維持できる仕組みも必要である。そのために、利用者や地域住民、地元企業等の関係機関が連携し、地域住民が自分たちの駅として利用や維持管理に協力する体制を構築し、マイレール意識を高めていく取り組みが必要である。</p>				
事業の概要	<p>地域住民や企業が「マイレール」として愛着を感じるための取り組みや、自らが企画して実践できるような体制づくりやサポート等、多彩なマイレールに取り組み、利用者の裾野を広げていく事業を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 町民主体の利用促進チーム（仮称・大槌駅運営サポーター）の立ち上げと活動支援 ■ 各種利用促進の実施（ノーマイカードー、町民バス⇄三陸鉄道による「公共交通の旅」企画、「駅からハイキング」⁶の開発、キャラクター、商品開発、駅前広場の活用等） 				
実施主体	<p>町民、三陸鉄道株式会社、大槌町</p>				
実施スケジュール	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
	<p>マイレール運動企画検討</p>	<p>利用促進の実施</p>	<p>オープニングイベント実施</p>	<p>継続実施</p>	<p>継続実施</p>

■住民や地域が主体となるマイレール運動の取り組み事例

住民や地域が主体となるマイレール運動として、①体験乗車会などで鉄道に親しむ機会をつくる、②駅の清掃や飾りつけに取り組む、③駅の賑わいイベントや手づくり売店運営、④町民による駅周辺グルメマップの作成などが行われている。

（事例出典：青森県マイレール意識向上に関する取組みホームページほか）

事例① 体験乗車会の開催（沿線の小学生の体験乗車や車両基地見学など）



⁶ JR 東日本エリア内の各駅を起点として、地元の人が考えたコースを巡る日帰りウォーキングイベント。ほとんどのコースが参加費無料で、事前予約も不要なため、思い立った当日に気軽に参加できる点が特徴。

事例② 駅の清掃やアート飾りつけ（三戸駅；支え合いネットワークなんぶ）



事例③ 駅の賑わいイベントや手づくり売店運営（三戸駅；支え合いネットワークなんぶ）



事例④ 町民による駅周辺グルメマップの作成（南部町；支え合いネットワークなんぶ）



現状と課題	町民バスの再編や循環バスの新設、鉄道の再開により新しい交通ネットワークが構築されてもなお、駅やバス停まで遠い世帯は残る。誰もが安心して暮らせるまちとなるために、公共交通の利用が不便な人を対象とした交通サービスを創設する。				
事業の概要	鉄道や路線バスの乗り場まで遠く、高齢等により公共交通を利用できない人を対象に、タクシー運賃を一部補助する制度を創設する。 ■ 運用方法の検討と実施 ■ タクシー運賃補助制度の創設				
実施主体	大槌町、株式会社大槌タクシー、株式会社大安				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	要綱作成	試験運用	本格運用	(継続)	(継続)

■交通不便地域の高齢者等を対象としたタクシー運賃補助制度の考え方

1. 事業目的

新しい交通ネットワークへの再編後において、公共交通の利用が不便な地域に居住する高齢者などの移動制約者の外出を支援するとともに、公共交通の利用促進を図ることを目的とする。

2. 助成対象者

- 全国的に「交通不便地域」の定まった定義はなく、それぞれの自治体が地域の実状に合わせて、公共交通から概ね 300m～1 km 以上離れた地域を設定している状況であるが、当町では高齢者の歩行速度で概ね徒歩 10 分圏内となる 500m を目安とし、駅又はバス停から実際の道路の距離で 500 m 以上離れた地域を「交通不便地域」と定義する。
- 高齢者は、一般的に 65 歳以上を指すことが多いが、特に外出支援の必要性が高いのは、身体機能や認知機能の低下が懸念され、運転免許保有者が少ない 75 歳以上の高齢者であることから、本事業では、駅又はバス停から実際の道路の距離で 500m 以上離れた交通不便地域に居住する 75 歳以上の高齢者を主な対象とする。
- ただし、75 歳未満の高齢者であっても移動支援の必要性が高い者や障がい者については、同様のニーズが存在することから、本事業の対象とすることを検討する。

3. 助成内容

- タクシーは、自宅から利用可能で時間的な制約も緩やかであるなど、他の交通手段と比べて利便性が高く、助成制度の検討にあたっては、既存の公共交通利用者との公平性に留意する必要がある。
- 既存の公共交通を安定的に維持していくためには、公共交通の利用促進を図る必要があることから、最寄りの駅又はバス停までの運賃分を助成することとし、「タクシー利用券」により、タクシ

一利用 1 回あたり、初乗り運賃相当額 530 円を助成する定額補助方式を基本とする。

- 相乗り利用を促進するため、複数人で利用する場合は乗車人数分のタクシー券使用を可能とすることを検討する。
- 市街地から離れた遠距離エリアについては、市街地周辺と比較して公共交通の利便性が低く、定額補助による外出促進も限定的と予想されることから、別途補助上限額を設定することも考慮する。
- 助成回数は、既存の公共交通利用者との公平性と、町の財政負担を考慮し、1 人当たり年間 24 回（月 2 回）とする。

4. 利用方法

- 対象要件の適合を確認するため、利用希望者は町へ事前に申請書を提出するものとし、町が審査の上「助成対象者証」と「タクシー利用券」を発行する事前登録制とする。
- 利用者は、タクシー利用時に運転手に「助成対象者証」を提示し、「タクシー利用券」1 枚を添え、タクシー料金の全額から初乗運賃相当額を差し引いた金額を支払う。

表 12-7 主な公共交通不便地域と対象人数の推計（バス停又は駅から 500m 圏外）

地区名	75 歳以上	65 歳以上 75 歳未満の要介護者	合計
大貫台	0	0	0
小又口	5	0	5
安瀬の沢	6	1	7
沢山（大槌高校東側他）	10	3	13
種戸（札場）	3	0	3
小枕	6	2	8
安渡（古学校団地）	5	1	6
赤浜（東大海洋研裏団地他）	20	3	23
吉里吉里（D 団地他）	23	4	27
浪板（浪板団地）	14	2	16
高森団地	1	1	2
望洋ヶ丘	15	4	19
山岸橋右岸	0	1	1
合計	108	22	130

表 12-8 事業費の推計（交通不便地域の 75 歳以上の高齢者等対象）

助成方式	対象人数	年間回数	推計事業費
定額補助	130 人	24 回	1,653,600 円
（初乗運賃相当額を補助）	130 人	48 回	3,307,200 円

〔プロジェクト9 運転免許返納者に対する支援策の検討〕

現状と課題	近年、高齢者ドライバーによる事故が社会問題となっている。運転免許がなくても安心してお出かけができ、暮らしていける交通ネットワークの構築するとともに、町民に対してPR等呼びかけを強化し、免許返納を後押しするような施策の展開が必要である。				
事業の概要	高齢者ドライバーによる交通事故の増加に対応するとともに、公共交通の利用促進策として、免許返納を後押しする施策を検討する。 ■免許返納お試し補助の検討 ■免許返納者を対象とした公共交通優待制度の検討				
実施主体	大槌町				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	制度検討	検討結果により判断			

■運転免許返納者に対する支援策の方向性

運転免許返納希望者等が、自家用車に頼る生活から、公共交通を上手に利用する生活にスムーズに移行できるよう、返納前又は返納後に町民バスの運賃を一定期間補助するなど、支援策の検討を進める。

■県内交通事業者による運転免許証自主返納者への支援の取組

岩手県内の交通事業者には、高齢の運転免許自主返納者を対象とした運賃割引制度により、返納者への支援に取り組んでいる事例がある。

事例① 岩手県タクシー協会

岩手県タクシー協会加盟のタクシー会社では、65歳以上で、乗車時又は降車時に運転経歴証明書を提示した方を対象に、料金を1割引としている。

事例② 三陸鉄道株式会社

三陸鉄道株式会社では、普通乗車券又は通勤定期乗車券（回数券は割引対象外）について、65歳以上で、乗車券購入時又は列車降車の際の運賃支払い時、運転経歴証明書を提示した方を対象に、50%の割引を実施している。

〔プロジェクト 10 低床バス車両の導入検討〕

現状と課題	<p>高齢者にとってバスを乗り降りする際の段差が乗降できずに、バスを利用できない状況が生じている。また、現在使用しているバス車両は老朽化し、すでにドアの開閉ができない車両もある。</p> <p>バスの利用を促進し、だれにとっても利用しやすい乗り物にするために、低床バス車両の導入は非常に重要である。</p>				
事業の概要	<p>町民バスについて、国の基準に則った低床バス車両（ノンステップバス等）の導入による車両の更新を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■低床バス車両（ノンステップバス等）の導入検討 ■低床バス車両（ノンステップバス等）の導入（車両更新） 				
実施主体	<p>大槌地域振興株式会社</p>				
実施スケジュール	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
	<p>導入検討</p>	<p>(導入)</p>			

■低床バス車両の種類とメリット・デメリット

低床バス車両は、ノンステップバス、ワンステップバス、ツーステップバスの3種類に大別される。

ノンステップバスは、国土交通省で認定された標準仕様に基づいて設計されている。乗降において高齢者や障がい者、車いすの乗降も容易になるが、一方で車内に床段差が2段生じることと、タイヤ部分の座席が高くなるというデメリットもある。

	ノンステップバス	ワンステップバス	ツーステップバス
中央乗降口	 <p><段差なし></p>	 <p><段差1段></p>	 <p><段差2段></p>
車内	 <p><後部の床段差2段あり></p>	 <p><後部の床段差は1段></p>	 <p><床段差が無くフラット></p>

資料：東北運輸局資料

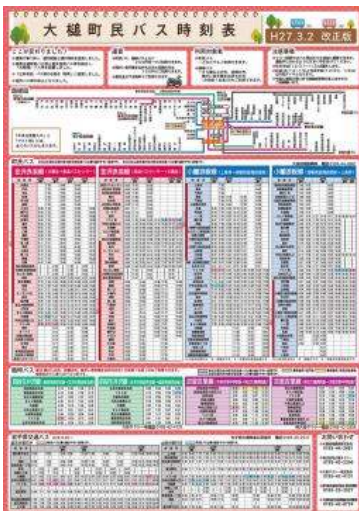
戦略④ ネットワーク機能を高める利用促進の充実

〔プロジェクト 11 乗継利便性の強化〕

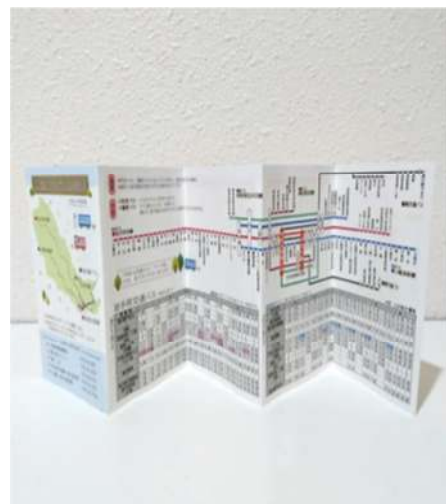
重点事業

<p>現状と課題</p>	<p>大槌町の生活圏は釜石市方面や山田町方面へも広がっている。高校や病院、通勤等の目的で、釜石市方面や山田方面へ移動するニーズがあるため、平成 31 年 3 月の山田線の復旧や、町民バスの再編に合わせて、町民バスから広域バスや鉄道への乗り継ぎに配慮した時間の設定と、分りやすい情報提供が必要である。</p> <p>また、市街地の拡大に合わせて、病院からスーパー、役場庁舎等の移動にも循環バスを複数回利用しての移動の増加が想定されることから、そのような利用に合わせた運賃割引制度の導入が求められる。</p>				
<p>事業の概要</p>	<p>三陸鉄道を利用して釜石方面や山田方面へ通勤や通院、通学ができるよう、町民バスのダイヤ設定を乗継可能なダイヤに調整・設定するとともに、鉄道や広域バスも含めた公共交通の運行情報や路線図などの情報を「総合交通時刻表」として作成、配布する。</p> <p>また、町民バスと循環バスの乗り継ぎ割引制度を検討し、三点移動（自宅→病院→買い物→自宅）等の利便性を確保することで、各種施設の分散化への対応を行うとともに、町のにぎわいづくりにつなげる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■乗継ダイヤの設定 ■わかりやすい総合交通時刻表の作成 ■町民バス⇔循環バスの乗り継ぎ割引制度の検討 				
<p>実施主体</p>	<p>大槌地域振興株式会社、大槌町</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>H29</p>	<p>H30 乗継ダイヤ検討 乗継割引検討 時刻表作成・配布</p>	<p>H31 試行運用 時刻表修正・配布</p>	<p>H32 本格運用 時刻表修正・配布</p>	<p>H33 (継続)</p>

■時刻表と路線図



【片面ポスター版の時刻表】



【ポータブル版の時刻表】

〔プロジェクト 12 バス待ち環境の改善〕

現状と課題	バスの改善事項として、バス待ち環境の改善に対するニーズは高い。誰もが安心してバスを利用できる基本的な整備として上屋や風よけなどの整備に取り組むとともに、継続的にバス停環境の維持や改善を図るために、地域との連携体制の構築に取り組む。				
事業の概要	バスをより快適に待つことができるよう、バス停の上屋やベンチ等を、地域や企業と連携して整備する体制を構築する。 ■乗継拠点の上屋や風よけ等の環境整備 ■地域とのバス停環境維持協定の検討				
実施主体	大槌地域振興株式会社、大槌町				
実施スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33
	乗継拠点の整備	→			
	地域協定の検討	→			

■バス待ち環境が整ったバス停の事例



【マスト前バス停】



【県立大槌病院前バス停】



【恵水講橋前バス停】

〔プロジェクト 13 マイバス運動の推進による継続的な利用促進〕

現状と課題	バスを将来にわたり維持していくために、利用者及び地域住民、地元企業等多くの関係機関が連携した継続的な利用促進は不可欠である。しかし、バスの利用者は限られており、平成 28 年度に実施した町民アンケートでは、県交通バスの日常的な利用者割合は 17%、町民バスの利用者割合も 14%にとどまる。バスを自分たちの足として意識し、活用していく意欲の向上を図る。				
事業の概要	地域住民や企業が「マイバス」として愛着を感じるための取り組みや、自らが企画して実践できるような体制づくりやサポート等、多彩なマイバス運動に取り組み、利用者の裾野を広げていく事業を行う。 ■ノーマイカーデーの実施 ■町民バス体験乗車会の検討				
実施主体	町民、大槌地域振興株式会社、岩手県交通株式会社、大槌町				
実施スケジュール	H29 マイバス運動 企画検討	H30 マイバス運動 実施	H31 継続実施	H32 継続実施	H33 継続実施

■（参考）弘南バスの「バスがらす」プロジェクト

毎日走っているけどあまり乗る機会のないバス。弘南バスではモビリティ・マネジメント事業として、そんな方へ日々の暮らしにバスを「プラスα＝ちょい足しする」ご提案をしていくプロジェクトに、平成 27 年度から取り組んでいる。

<p>バスの相談会 実施場所：弘前市宮川交流センター 実施日時：平成 27 年 11 月 23 日、 12 月 5 日、12 月 19 日 相談人数：19 人</p>  <p>来場者の相談を受けて、おてかけプランを作成 来場者にチラシ等でPR</p>	<p>路線バス体験会 対象路線：城南線（さくら野弘前店行き） 実施日時：平成 28 年 2 月 27 日 実施内容：乗り方等の説明（座学） おでかけ体験、意見交換 参加人数：5 人</p>  <p>城南線について説明 道中で気づいた点についてWS形式で意見交換</p>	<p>弘前・まちバス便利地図 弘前市中心部をショッピングモールのフロアに見立てた「まちなかのフロアガイド」 平成 28 年 3 月 1 日より 1 万部配布</p> 
<p>特設WEBページ 「ちょい足しレシピ」として各事業を紹介 MMの動機付け情報を画面上部のスライダーで提示 http://www.konanbus.com/busplus/</p> 	<p>その他の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PRポスター ・ロゴマークによるブランディング ・バスがらす博士 ・バスターミナルや弘前駅での出張ヒアリングや案内 	<p>MM教育（平成 28 年度～） 実施場所：弘前市放課後子ども教室（弘前市立西小学校・第三大成小学校） 実施日時（各校 1 時間×2 回） 平成 28 年 6 月 6・7・13・14 日 実施内容：交通ゲームによる座学 実車を用いた乗り方教室 行動プラン作成 等</p>  <p>ゲームでバスの大切さを楽しく学ぶ 実車を学校敷地内に持ち込んでバスの乗り方をレクチャー</p>

3. 計画の目標と推進体制

3-1 目標値の設定

目標値は、本計画を進めることで、得られる効果として検証できる指標を設定する。計画の推進にあたり、評価指標を現状の把握や計画の実施状況、事業の適正評価等に使用することにより、計画の一層の着実な推進を図る。

基本目標 1（機能性） 交通ネットワークでつなぐコンパクトなまちづくり

指 標	現状値	目標値
①車を運転しない人 ⁷ のお出かけ回数が「週に3～4日以上」の割合	(平成28年度) 男性 49% 女性 52%	(平成33年度) 男性 60% 女性 60%
<p>(指標の意図)</p> <p>日常的に自動車の運転をする人としていない人では、外出頻度に大きな差がみられる。公共交通を充実させることにより、自動車を持たない人も安心して外出できるまちづくりを目指す。</p> <p>(算出方法)</p> <p>町民を対象とした意向調査を行い、その調査結果に基づき算出する。</p>	<p>Figure 12-5 is a horizontal bar chart showing the percentage of people who travel 3-4 days or more per week. The x-axis represents the percentage from 0% to 100%. The y-axis lists categories for males and females, each split into 'regularly driving' and 'not driving'. For males: regularly driving (n=149) is 93%, not driving (n=39) is 49%. For females: regularly driving (n=164) is 91%, not driving (n=132) is 52%. Red arrows point from the current values (49% and 52%) towards the target values (60% and 60%).</p>	
②町民バスの年間利用者数	(平成27年度) 67千人	(平成33年度) 70千人
<p>(指標の意図)</p> <p>震災直後の平成24年度は、町民バスの便数を増やし、さらに無料だったこともあり、町民バスの利用者数は大幅に増え、7万人を超える利用があった。この時の人数を潜在的な利用ニーズと捉え、7万人の利用を目標とする。</p> <p>(算出方法)</p> <p>運行事業者が記録する利用者数の実績をもとに算出する。</p>	<p>Figure 12-6 is a stacked bar chart showing the annual number of bus passengers from H24 to H27. The y-axis represents the number of passengers from 0 to 80,000. The x-axis shows the years H24, H25, H26, and H27. The legend indicates two routes: Kanazawa Akabiki Line (blue) and Kozunabata Line (red). In H24, total passengers are approximately 70,000. In H25, total passengers are approximately 55,000. In H26, total passengers are approximately 65,000. In H27, total passengers are approximately 68,000.</p>	

図 12-5 週に3～4日以上外出する人の割合

図 12-6 町民バスの利用者数の推移

⁷ 町民アンケートで、「持っているが運転しない」、「免許を持ったことがない」、「返納した」と回答した人の合計。

基本目標 2 (持続性) 効率性の高い持続可能な交通体系

指 標	現状値	目標値
町民バスの収支率(運行経費に占める運賃収入の割合)	(平成 27 年度) 25%	(平成 33 年度) 25%以上

(指標の意図)

公共交通の効率性を高め、持続可能性を確保するためには、利用状況に応じて運行方法やサービス水準(便数や経路、運賃等)を設定し、健全な運行経費水準とするとともに、利用促進を行い、利用者数を増やす取り組みが必要である。運行経費の適正化と利用者数の増加を反映させた指標として収支率の維持または改善を目指す。

(算出方法)

運行委託実績から、運行経費に対する運賃収入の割合を求める。

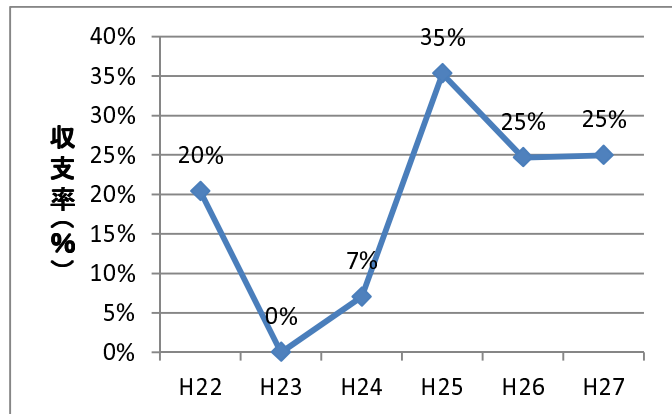


図 12-7 町民バスの収支率の推移

大槌駅の乗車人数	—	(平成 33 年度) 298 人/日
-----------------	---	-------------------------------

(指標の意図)

町民バスの接続や交通結節点としての駅前広場の整備等の取り組みを進め、町の公共交通ネットワークの中心となる大槌駅の乗車人数の向上を目指す。

目標値は、推計によって求めた人数を達成することを目標とする。

(算出方法)

利用実績から、大槌駅の乗車人数を求める。(予定)

通勤・通学定期乗車数(人)	観光も含む定期外乗車数(人)	合計乗車人数目標値(人)
167	131	298

図 12-8 大槌駅の利用者数の推計値

基本目標 3 (利便性) 誰もが移動しやすい交通環境

指 標	現状値	目標値
外出やお出かけを不便と感じない割合⁸	(平成 28 年度) 44%	(平成 33 年度) 50%
<p>(指標の意図)</p> <p>誰もが移動しやすい交通環境をつくることで、外出やお出かけを不便と感じない町民が増え、気軽に外出し、暮らしの豊かさとともに町のにぎわいを創出することを目指す。</p> <p>(算出方法)</p> <p>町民を対象とした意向調査を行い、その調査結果に基づき算出する。</p>		
<div style="display: flex; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 12-9 外出やお出かけを不便と感じない割合</p>		
大槌駅に乗り入れる路線バス便数	—	(平成 33 年度) 48 便/日以上(平日)
<p>(指標の意図)</p> <p>町内外のスムーズな移動を実現するためには、交通結節点である大槌駅を発着する路線バスの一定の便数確保が重要となる。</p> <p>町民バスは 1 日 24 便 (金沢小鎚線 12 便、循環線 12 便) の乗り入れを実現するとともに、県交通バス等の広域バスについても同様の乗り入れを目指す。</p> <p>なお、県交通バスは、鉄道の運行再開に伴いダイヤの見直しが想定されるが、町民バスと同水準以上の便数は確保されるものと仮定し、目標値を 48 便/日以上とする。</p> <p>(算出方法)</p> <p>大槌駅に乗り入れる路線バスの便数を算出する。</p>		
バスシェルター整備箇所数	(平成 28 年度) 3 箇所	(平成 33 年度) 5 箇所
<p>(指標の意図)</p> <p>バスの利便性を向上させる策のひとつとして、バスシェルターの設置が町民アンケートからも読み取れる。</p> <p>現在、町内にはマスト前、県立病院前、恵水講の 3 カ所においてバスシェルターが設置されているが、今後も利用の多いバス停やニーズの高いバス停を中心に、バスシェルターの設置数を増やしていく。</p> <p>(算出方法)</p> <p>上屋、ベンチ、風よけの 3 つが整備されたバスシェルターの箇所数を算出する。</p>		
		 <p>写真 恵水講のバスシェルター</p>

⁸ 町民アンケートで、「あまり不便だと感じない」、「まったく不便だと感じない」と回答した人の合計。

3-2 計画の推進体制

本計画を進めるにあたっては、大槌町地域公共交通会議を軸としながら、「大槌町」「交通事業者」「町民」「関連企業・団体等」が計画の目標達成に向けて連携・協力して取り組んでいく必要がある。

また、目指す地域公共交通ネットワーク像を実現するため、本計画のプロジェクト及び事業について、数値目標を指標としながら毎年、実行（DO）－検証（CHECK）－改善（ACTION）－計画への反映（PLAN）のサイクルを実行する。

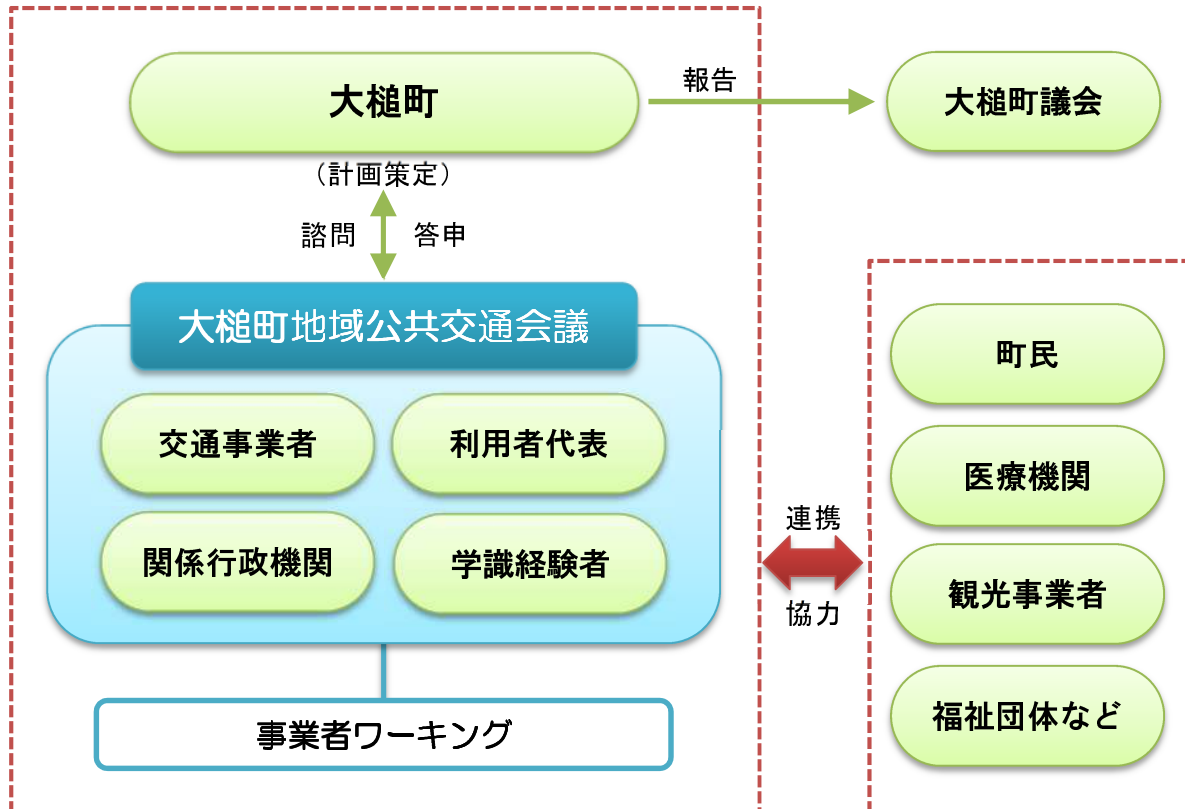


図 13-1 計画の実施、推進体制

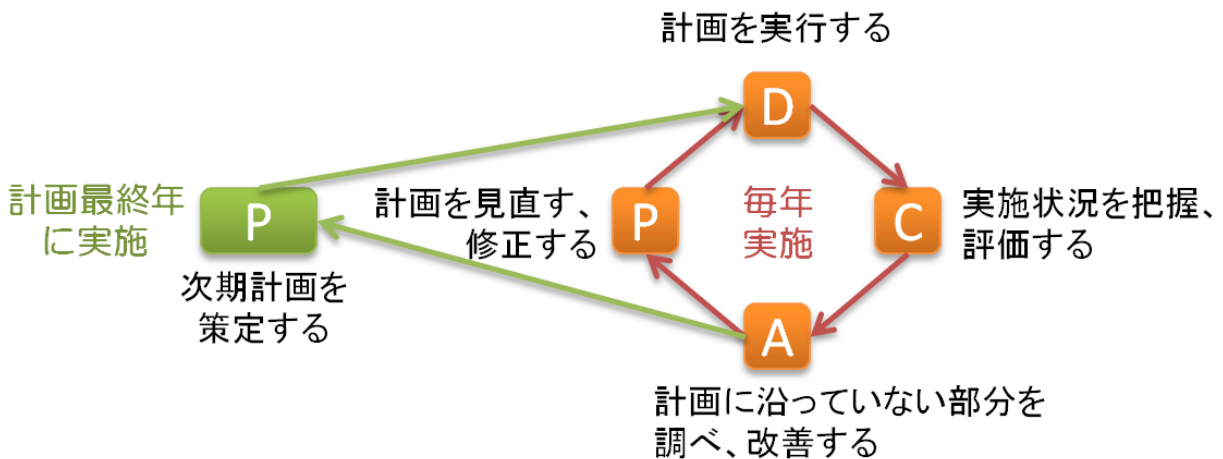


図 13-2 計画の推進に係るPDCAサイクル

参考資料編

町民バス・臨時バスの路線別利用実態と課題

① 金沢赤浜線

運行便数	7往復（土日祝4往復）	1便平均乗車人数	平日 5.7人 休日 4.1人
運行特性	町方を中心に金沢方面、赤浜方面の2つの方面を結んで運行している。1日7往復であるが、うち4往復は町方～恵水溝仮設住宅までであり、金沢方面は1日3往復、赤浜方面は往路3便、復路2便と少ない。		
利用特性	マストへの買い物利用が半数を占める。通勤と通院利用も行われている。午前中に利用が集中し、夕方の利用は少ない。（図2） 利用者の74%は県立大槌病院～恵水溝までの便数の多い区間の住民で、桃畑から大貫台までの区間の乗降数は全体の22%、赤浜方面はわずか4%の乗降数にとどまる。（図3、4） 往路は7:15の利用が特に多く、復路は11:20が多い。（図5）		
ニーズ（H26調査）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土日でも平日と同じように運行してほしい。 ・ 県交通との乗り継ぎの待ち時間が長い。回送車にも乗せて欲しい。 ・ 朝と夕方の便を1便ずつ増やしてほしい。 ・ 17時半頃のバスがあると助かる。 		
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用が少ない便が多い。 ■ 土日も運行してほしいというニーズが高い。 ■ 朝夕に便数を増やしてほしいというニーズも高い。 ■ 県交通に乗り継ぎ、釜石方面に行くというニーズもある。 		

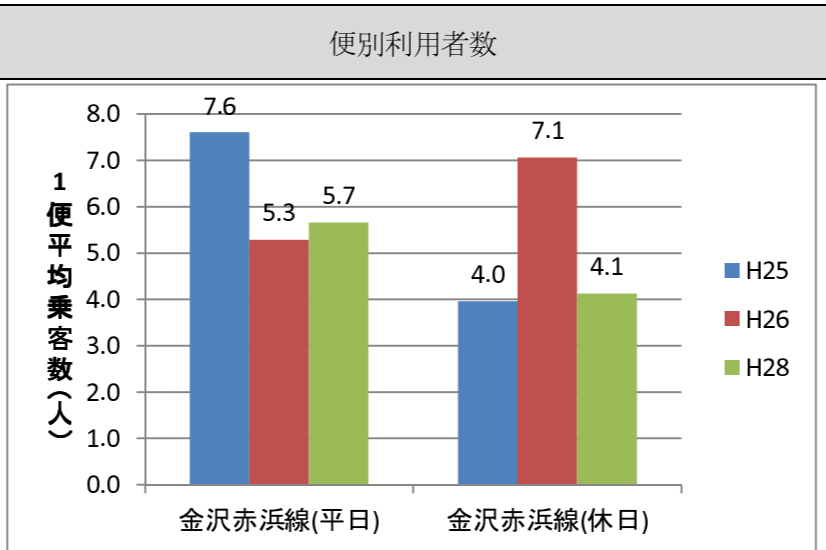


図1 1便平均乗客数の推移

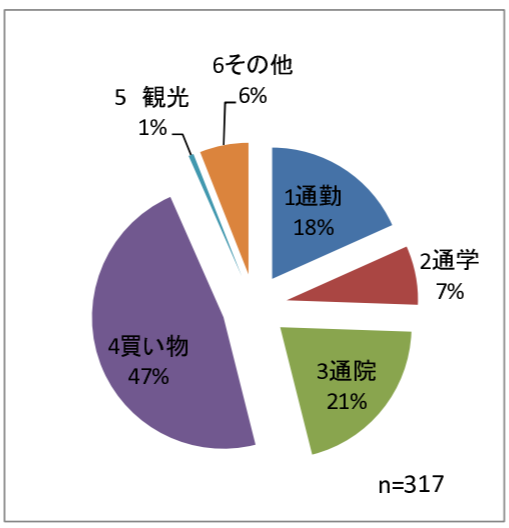


図2 乗客の外出目的 (H26)

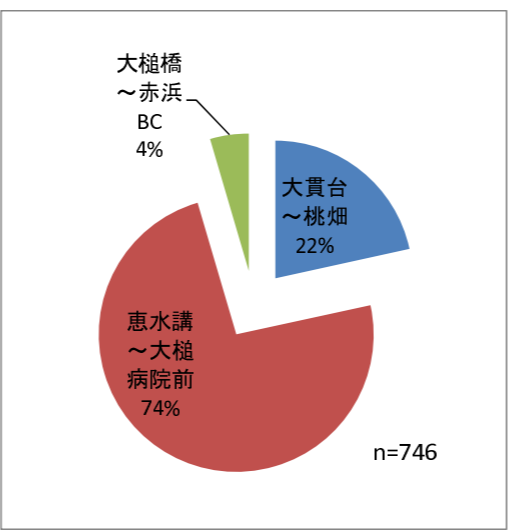


図3 乗客の乗降範囲 (H28)

*マストの乗降人数は除く

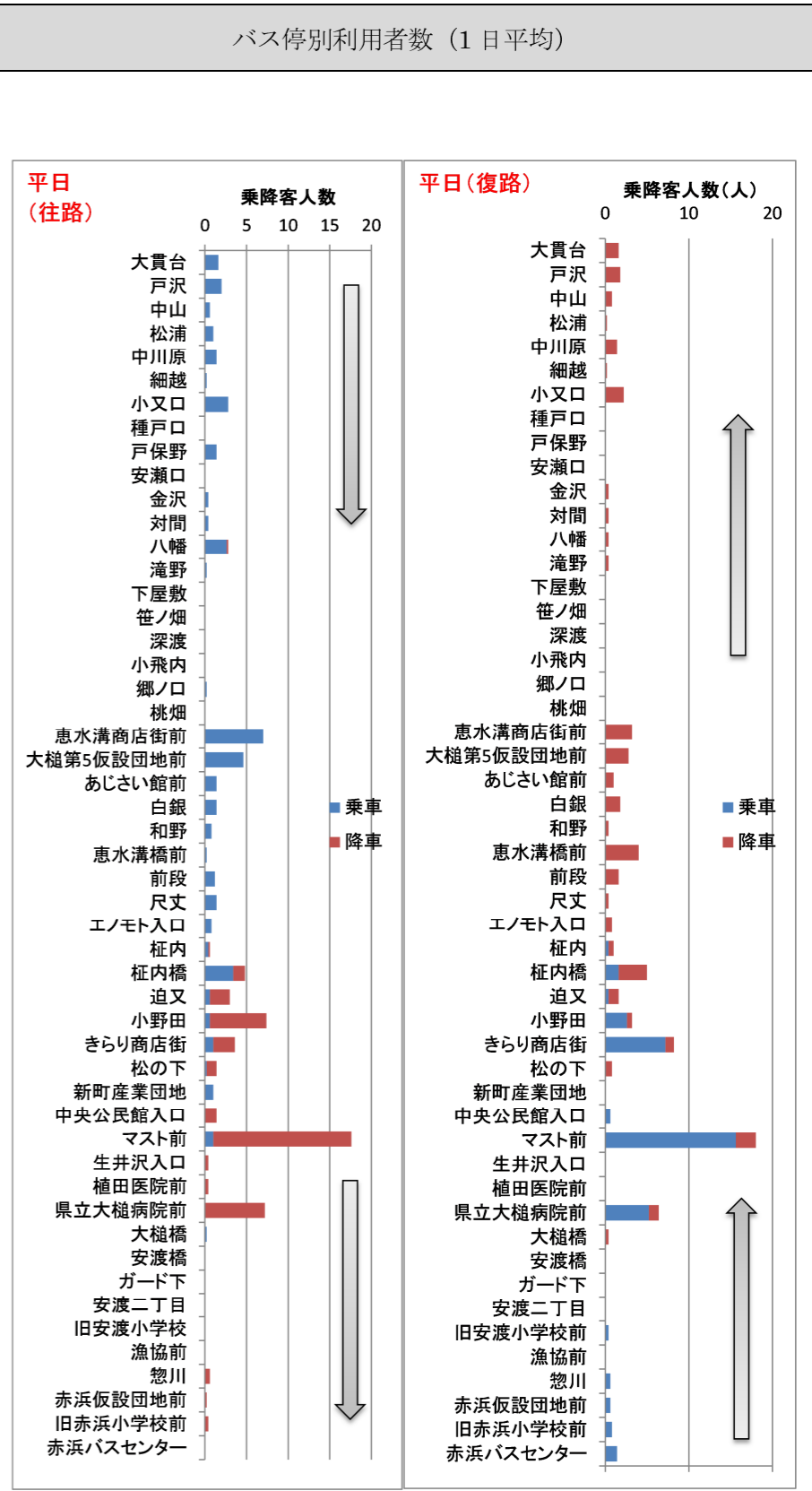


図4 バス停別の1日平均乗降人数 (H28)

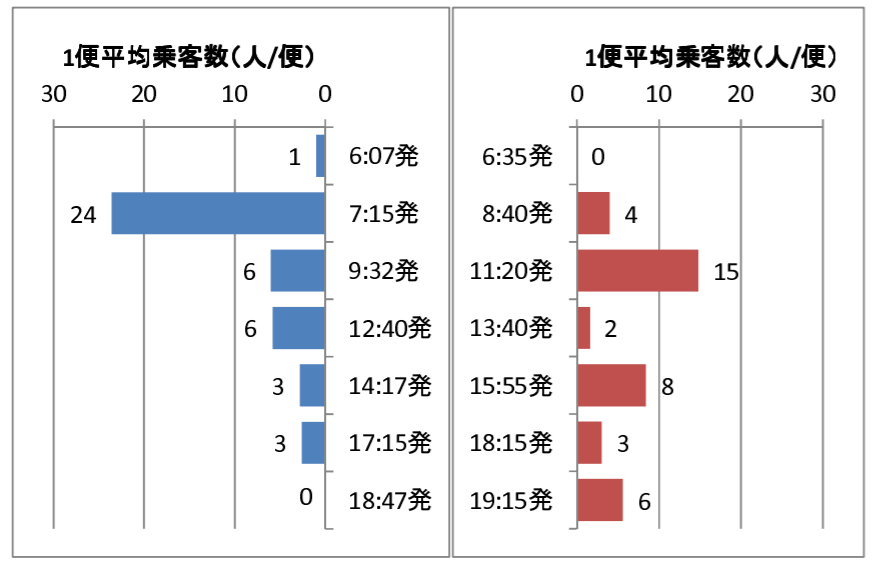


図5 便別の平均乗客数 (H28)

② 小鍬浪板線

運行便数	7往復（土日祝4往復）	1便平均乗車人数	平日 11.0人 休日 8.5人
運行特性	町方を中心に小鍬方面、吉里吉里・浪板方面の2つの方面を結んで運行している。1日7往復であるが、吉里吉里・浪板方面は往路3便、復路4便と少ない。		
利用特性	住宅が増えている大ヶ口を運行していることから、利用が増えている。マストやきらり商店街への買い物利用が54%を占めて多い。通勤と通院利用も併せて21%行われている。 乗降が多い区間は桜木町～大ヶ口～きらり商店街で54%を占める。札場～小鍬仮設団地～生井沢入口は38%を占める。（図3、4） 利用の多い便は浪板発の午前の便と上長井発昼前後の便だが、上下とも比較的利用が行われている。（図5）		
ニーズ（H26調査）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県交通との乗り継ぎの待ち時間が長い。接続をよくしてほしい。 ・ 16時以降に増便してほしい。 ・ 吉里吉里方面のバスが少ないので増やしてほしい。 ・ 土日の夕方以降の便がほしい。 ・ 車両を大きくしてほしい。 		
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用が増えていることから、車両を大きくしてほしいという要望がある。 ■ 県交通に乗り継ぎ、釜石方面に行くというニーズもある。 ■ 土日も運行してほしいというニーズが高い。 		

便別利用者数

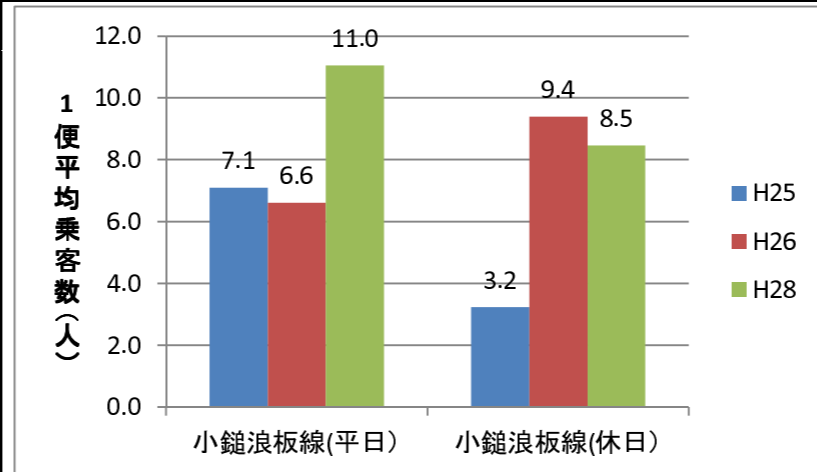


図1 1便平均乗客数の推移

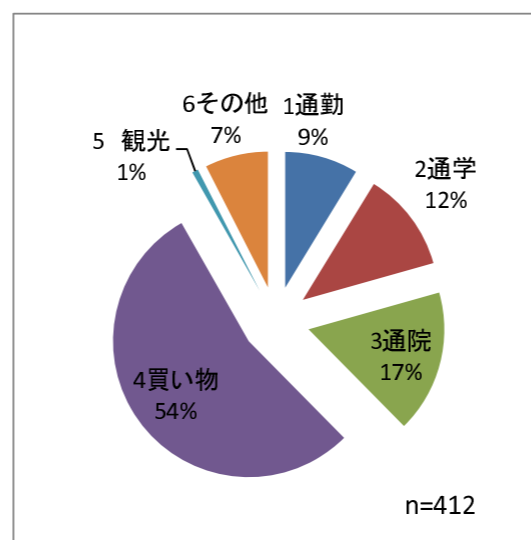


図2 乗客の外出目的 (H26)

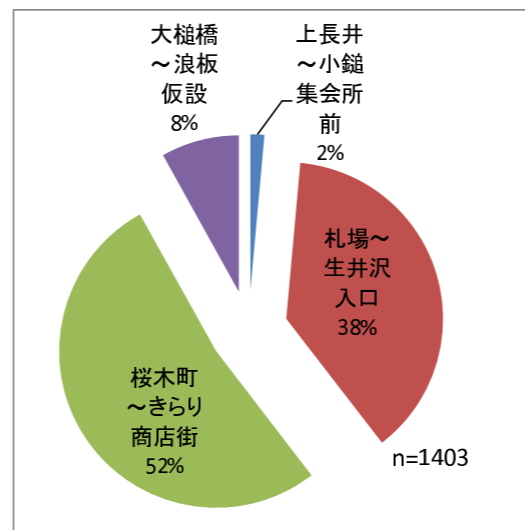


図3 乗客の乗降範囲 (H28)

*マストの乗降人数は除く

バス停別利用者数 (1日平均)

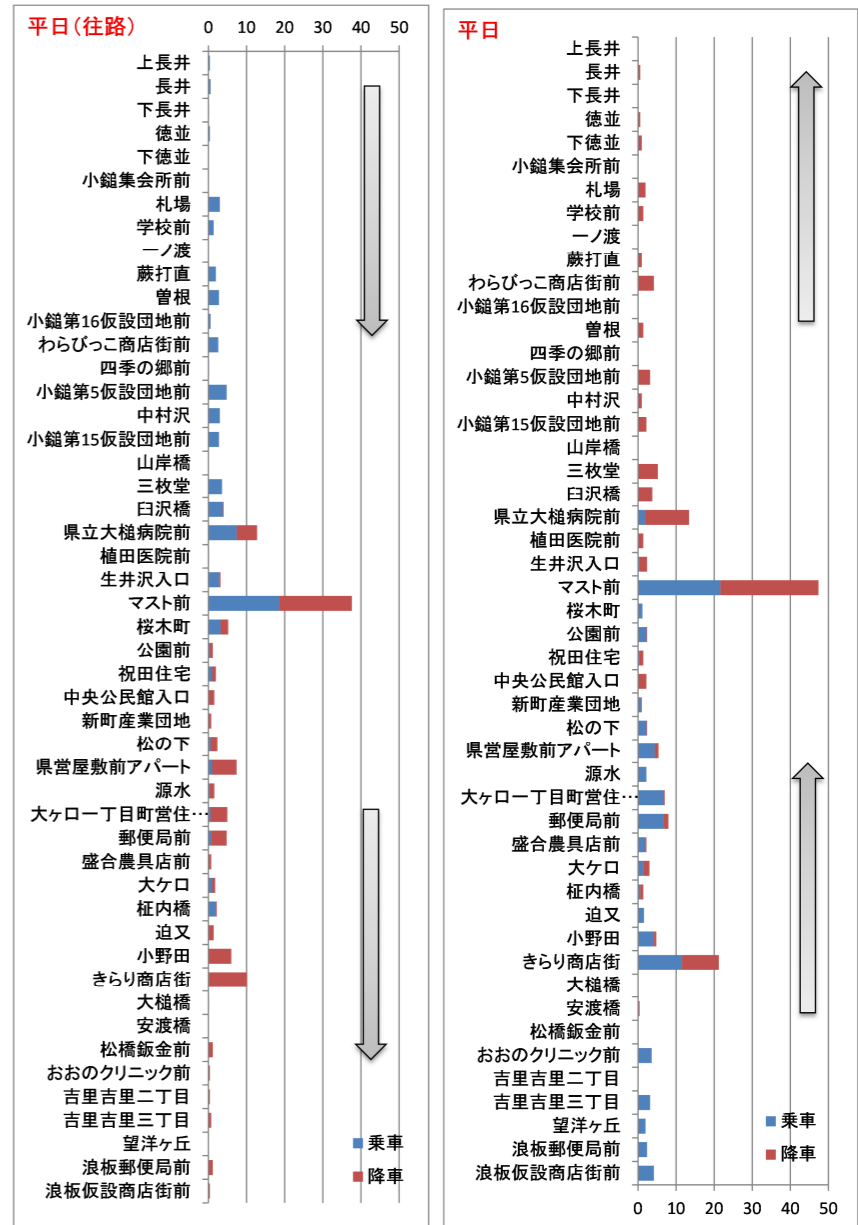


図4 バス停別の1日平均乗降人数 (H28)

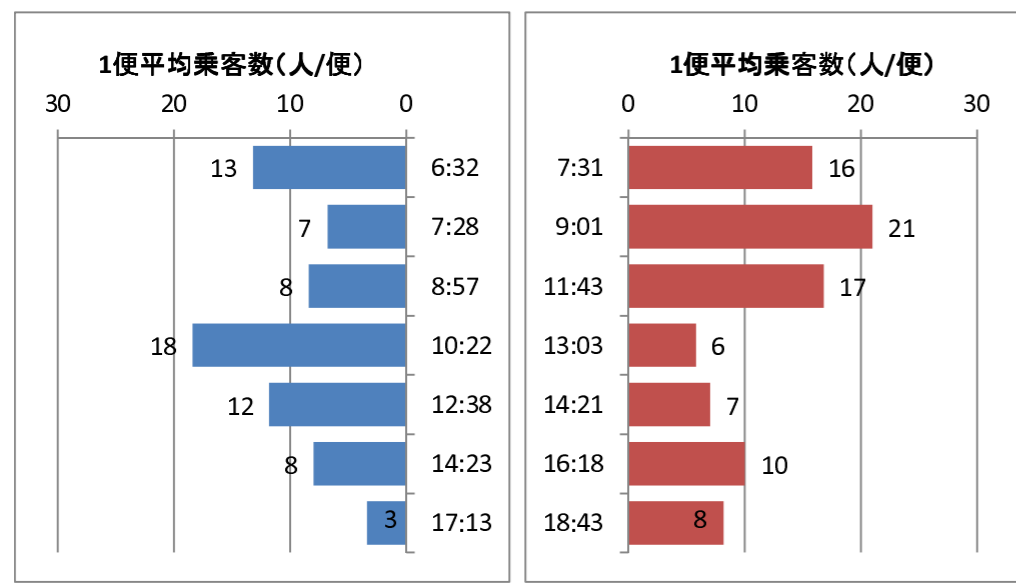


図5 便別の平均乗客数 (H28)

③ 吉里吉里線

運行便数	4往復（土日祝4往復）	1便平均乗車人数	平日 1.6人 休日 3.3人
運行特性	震災後に、仮設住宅からの外出手段として、65歳以上、妊婦、障がい者を対象として運行している臨時バスで、9人乗りのワゴン車で運行している。		
利用特性	マストへの買い物利用が74%、通院や14%で高齢者の買い物と通院目的の利用が大半を占める。（図2） 吉里吉里第6仮設や吉祥寺前からマストや県立大槌病院に行く利用が多い。 往路は9:15、復路11:31、10:01の利用が比較的多い。（図4）		
ニーズ（H26調査）	<ul style="list-style-type: none"> ・午後のバスの本数を増やしてほしい。 ・16時のバスがほしい。 		
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用者が限定されており、1便当たりの平均利用者数は1～2人と少ない。 ■ 往路は12:25が最終のため、午後に外出できる便がない。 		

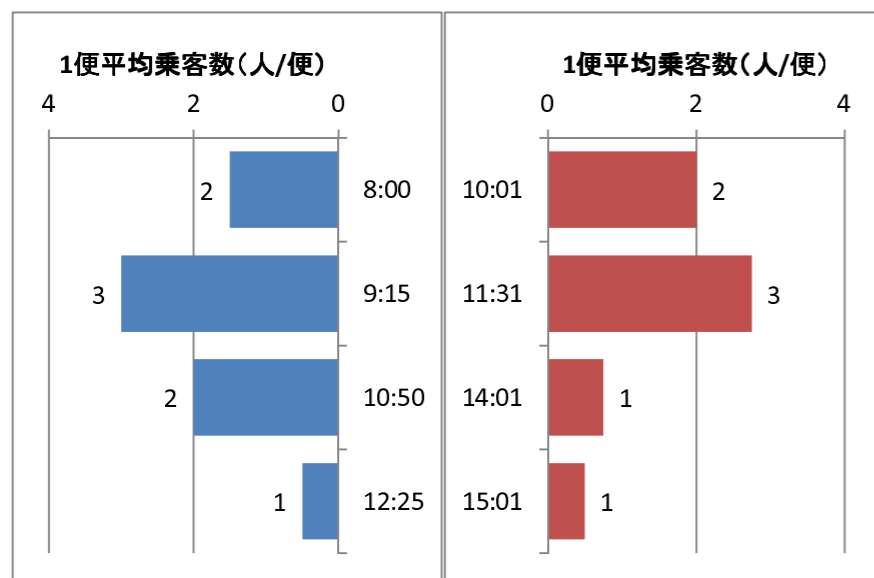


図4 便別の平均乗客数（H28）

便別利用者数

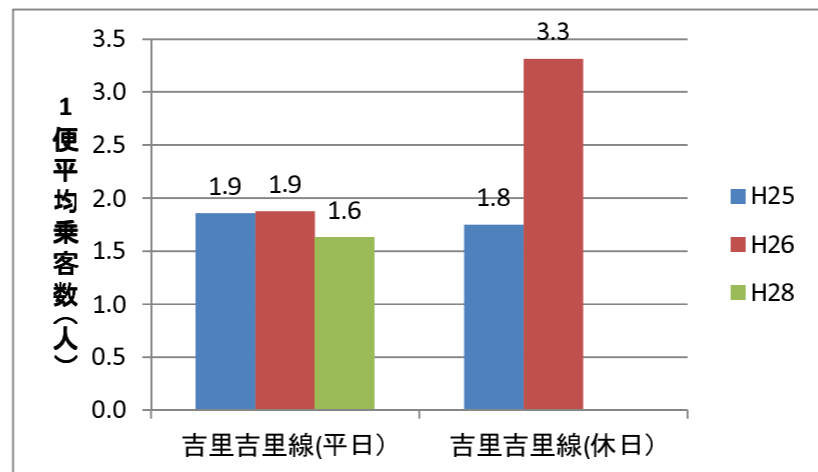


図1 1便平均乗客数の推移

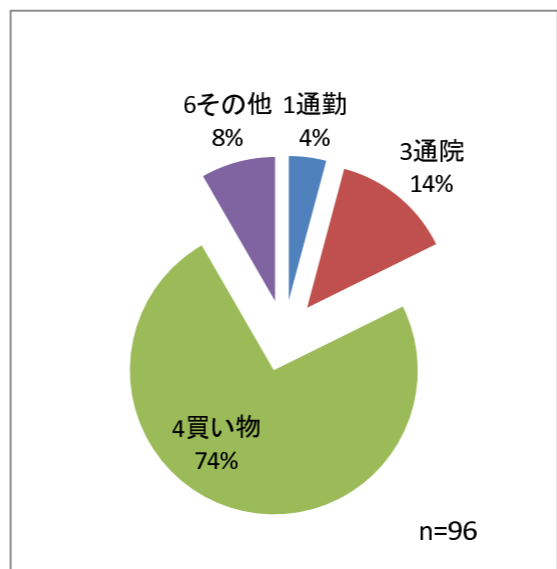


図2 乗客の外出目的（H26）

バス停別利用者数（1日平均）

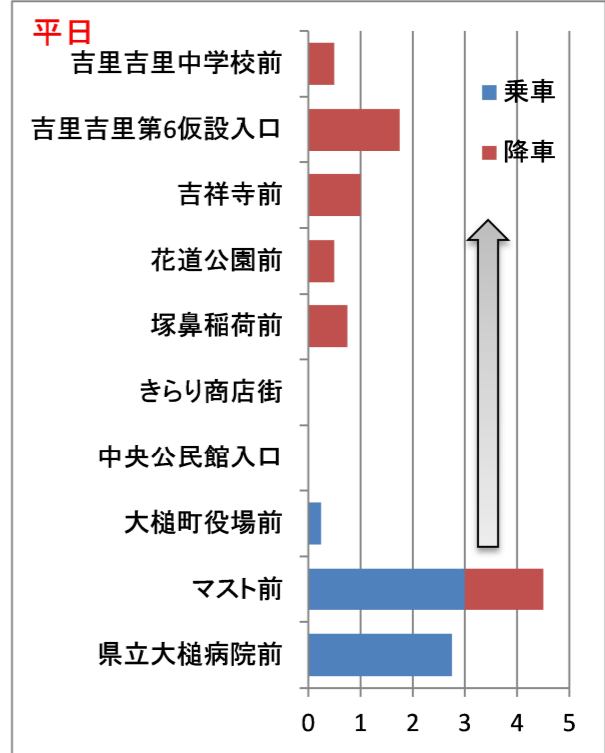
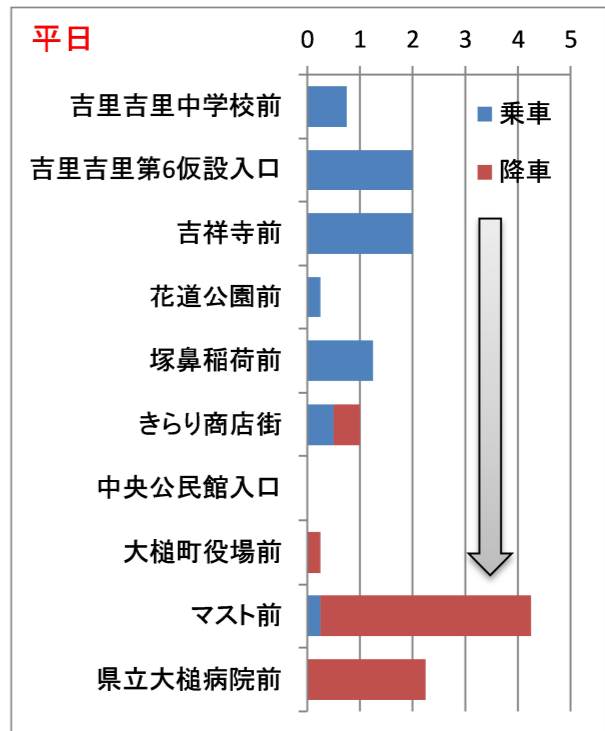


図3 バス停別の1日平均乗降人数（H28）

④ 前段生井沢線

運行便数	4往復（土日祝4往復）	1便平均乗車人数	平日 1.0人 休日 1.2人
運行特性	震災後に、仮設住宅からの外出手段として、65歳以上、妊婦、障がい者を対象として運行している臨時バスで、9人乗りのワゴン車で運行している。		
利用特性	マストやきらり商店街への買い物利用が69%、通院や21%で高齢者の買い物と通院目的の利用が大半を占める。（図2） 前段仮設住宅や生井沢仮設住宅前の乗降が多い。 往路は利用が少ないが、復路は10:43の利用が比較的多い。（図4）		
ニーズ（H26調査）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 夕方の便がほしい。 ・ 年齢にかかわらず乗れるようにしてほしい。 ・ 生井沢線のバス停を仮設前の他に、道路沿いにも欲しい。上まで歩いていくのは疲れる。 		
課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用者が限定されており、1便当たりの平均利用者数は0～1人と非常に少ない。 ■ 往路は利用が少ないが、復路は10:43の利用が多い。 		

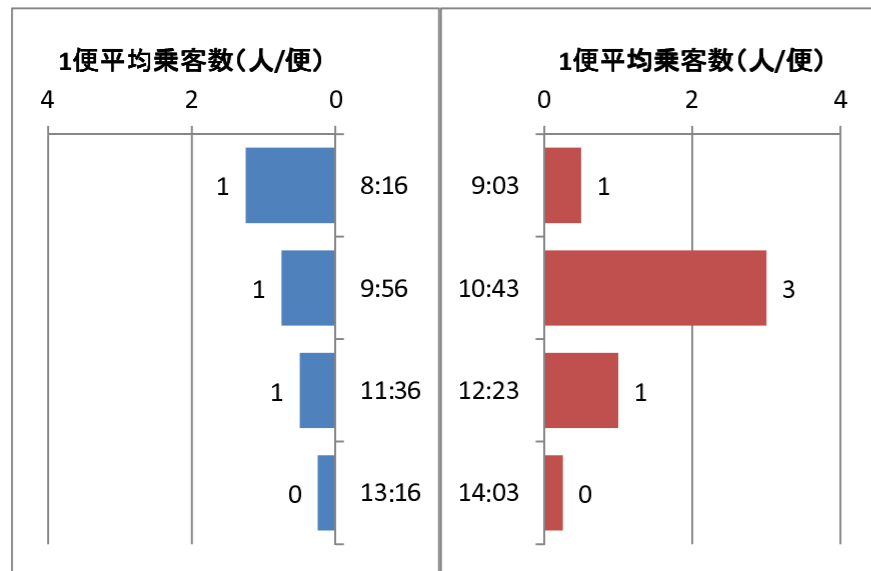


図5 便別の平均乗客数（H28）

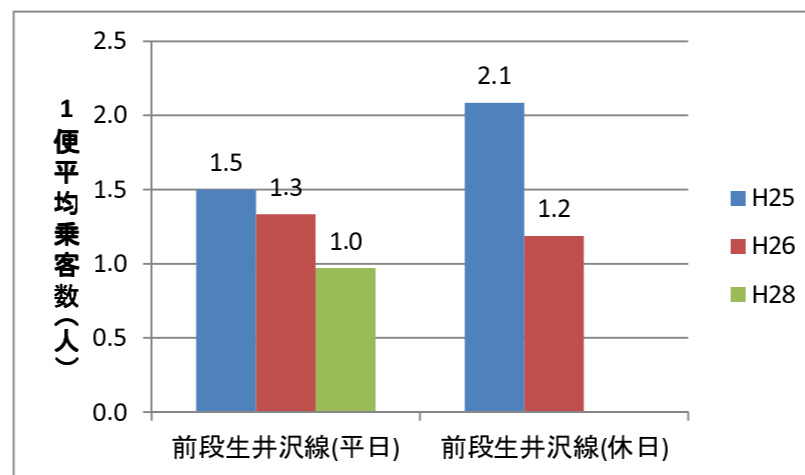


図1 1便平均乗客数の推移

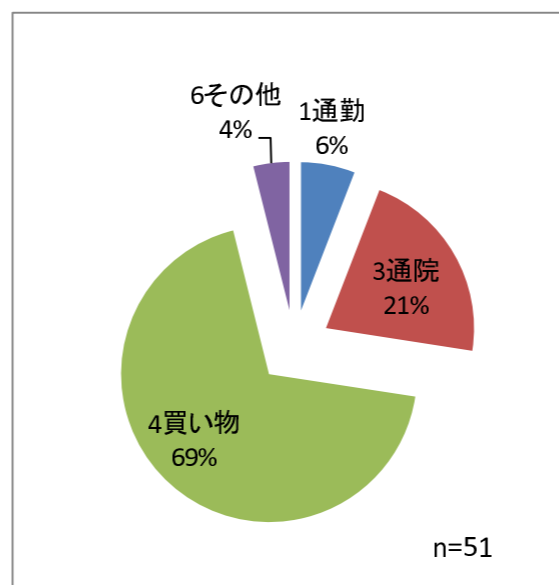


図2 乗客の外出目的（H26）

便別利用者数

バス停別利用者数（1日平均）

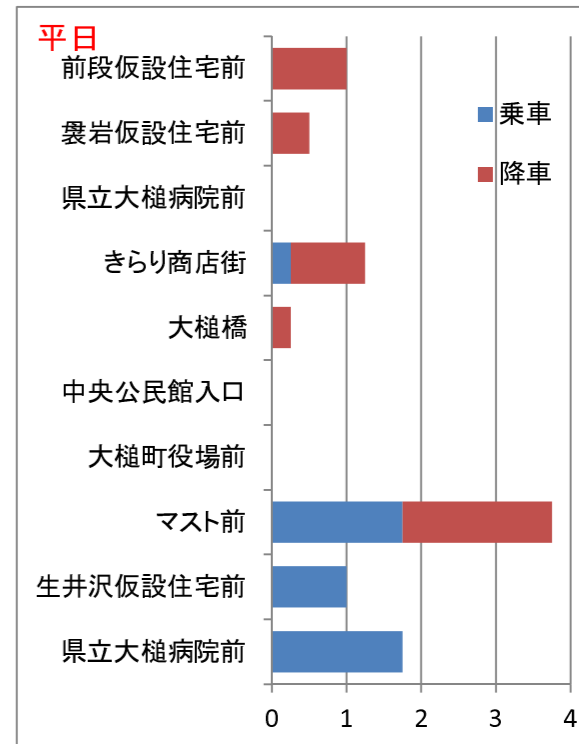
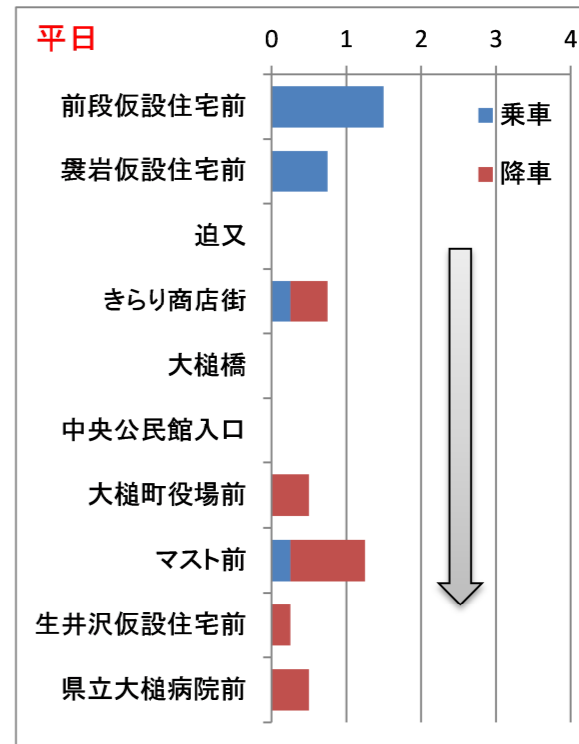


図4 バス停別の1日平均乗降人数（H28）

