

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基本計画として策定するものです。

◆根拠法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

交通政策基本法

◆上位計画

大槌町東日本大震災津波復興計画
(平成 23 ～ 30 年度)

◆関連計画

大槌町地方創生総合戦略
大槌町都市マスタープラン
大槌町地域福祉推進計画



大槌町地域公共交通網形成計画

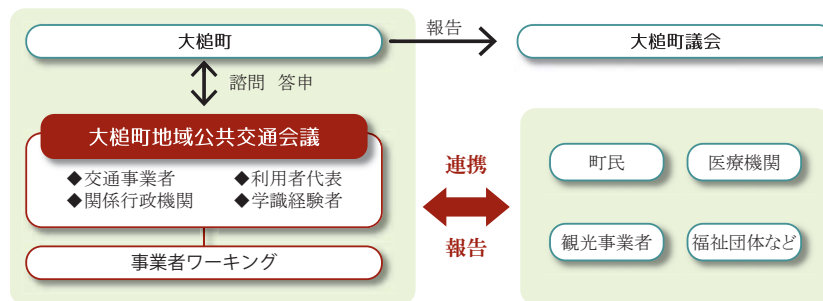
計画の期間

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 年間とします。ただし、鉄道の開業や三枚堂大ヶ口トンネルの開通、大柵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します。

計画	H28	H29	H30	H31	H32	H33
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）					
大槌町都市マスタープラン	基本計画（平成 26-45 年度）					
大槌町地域公共交通網形成計画 【本計画】		計画期間（平成 29-33 年度）				

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ことが必要です。



大槌町地域公共交通網形成計画

概要版

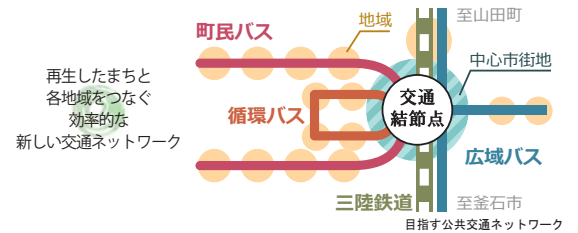
平成 29 年 5 月 大槌町

本町の公共交通は、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ました。特に東日本大震災によって公共交通の機軸が失われた後、町民バスは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ます。

今後は、交通網の整備や住宅再建など、**新しいまちの形に合わせた暮らしの足**として、**新しい公共交通ネットワーク**を再構築する必要があります。そこで本計画は、それらを実現するための目標及び施策体系を示す基本計画として策定するものです。

計画の基本的な方針と目標

復興計画で掲げている「自然と共生できるコンパクトで美しいまち」の実現に向けて、本計画では、まちを結ぶ公共交通ネットワークを中軸として、市町村をまたぐ広域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』の構築を目指します。



基本目標と指標

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

着実な復興を達成させるために、中心市街地と各地域で商業や産業、文教、医療など各種機能を備えた**地域拠点の整備**が進められています。

公共交通ネットワークは、重要な**社会インフラ**として**それらを結びつける**ことで、暮らしやすさと街のにぎわいを創出することを目指します。

数値目標

- 車を運転しない人のお出かけ回数が「週に3～4日以上」の割合
現状値 (H28) 目標値 (H33)
男性 49% → 男性 60%
女性 52% → 女性 60%
- 町民バスの年間利用者数
現状値 (H27) 目標値 (H33)
67 千人 → 70 千人

基本目標 2

持続性

効率性の高い持続可能な公共交通体系

現在は、震災前と比べると路線、便数、経費共に増大しています。復興期の交通体系を見直し、町民の**ライフスタイルに合ったサービス水準**の設定や、幹線と支線の整理と適切な**乗継機能の確保**等により、将来にも安定的に維持することが可能な公共交通体系を構築します。

数値目標

- 町民バスの収支率
現状値 (H27) 目標値 (H33)
25% → 25% 以上
- 大槌駅の乗車人数
現状値 (H28) 目標値 (H33)
— → 298 人 / 日

基本目標 3

利便性

誰もが移動しやすい交通環境

高齢者や障がい者等は、公共交通の利用にあたって制約を受けることが多いことを踏まえ、バスや鉄道の**利便性を高める**とともに、タクシーとの連携など、**補完的な仕組みの導入**を目指します。

また、観光客等の来訪者でも利用しやすい・利用しなくなる公共交通を整備し、**交流人口の拡大**にもつなげます。

数値目標

- 外出やお出かけを不便と感じない割合
現状値 (H28) 目標値 (H33)
44% → 50%
- 大槌駅に乗り入れる路線バス便数
現状値 (H28) 目標値 (H33)
— → 48 便 / 日以上
- バスシェルター整備箇所数
現状値 (H28) 目標値 (H33)
3 箇所 → 5 箇所

目標を達成するための戦略

重点事業

目指すべき公共交通ネットワークの実現に向けて、4つの戦略を掲げました。また、目標の実現に向けて、それぞれ取り組むべきプロジェクトを整理しました。事業の実施にあたっては、町や交通事業者のみならず、関係機関や町民が協力、連携して事業に取り組むことが大切です。

戦略1 持続可能で利便性の高い町民バスの再構築

鉄道の再開に合わせて、現在の町民バス、臨時バスの運行方法を見直します。見直しに当たっては、復興後の住宅や生活に必要な各種施設の配置や鉄道との接続に配慮し、持続可能性を高める効率的な町内の交通ネットワークを目指します。

- ◆プロジェクト1 循環線の新設
- ◆プロジェクト2 町民バス（金沢赤浜線、小鎚浪板線）の再編
- ◆プロジェクト3 料金体系の見直し
- ◆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

戦略2 中心市街地を支える交通結節点・大槌駅の再生

交通結節点としての大槌駅及び駅前広場の乗継機能や住民の交流機能を考慮した整備方針を検討し、中心市街地の復旧に寄与することを目指します。

- ◆プロジェクト5 大槌駅舎の整備
- ◆プロジェクト6 大槌駅前広場の整備
- ◆プロジェクト7 マイレール運動の推進

戦略3 高齢者や障がい者のための施策の充実

高齢化も踏まえ、新しい町内の交通ネットワークにおいて、なお残る交通不便地に対し、不便さを解消し、誰もが移動しやすい環境づくりのための対応策を講じます。

- ◆プロジェクト8 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
- ◆プロジェクト9 運転免許返納者に対する支援策の検討
- ◆プロジェクト10 低床バス車両の導入検討

戦略4 ネットワーク機能を高める利用促進の充実

新しい公共交通ネットワークが誰にとっても、またこれまで公共交通を利用したことのない人や来訪者にとっても使いやすいものとなるよう、各種利用促進に取り組みます。

- ◆プロジェクト11 乗継利便性の強化
- ◆プロジェクト12 バス待ち環境の改善
- ◆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

重点事業の概要

整理したプロジェクトの中でも、特に重点的に実施すべきプロジェクトについて、具体的なプロジェクト内容を説明します。

◆プロジェクト1 循環線の新設 ◆プロジェクト2 町民バスの再編 ◆プロジェクト3 料金体系の見直し

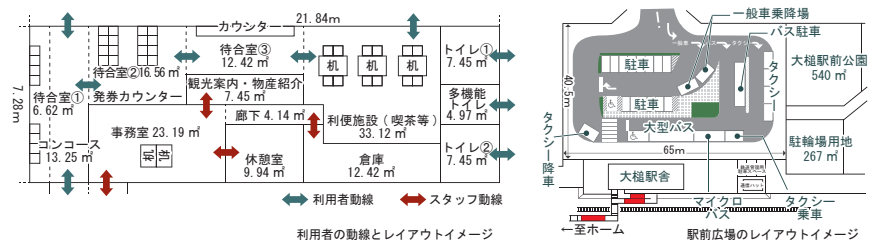
震災後、人口が増えたエリアを中心に、商業施設や医療施設などの主要施設を循環するバスを新設することで、復興後の新しいまちを自由に行き交うことができる交通軸を形成するとともに、大槌川沿いおよび小鎚川沿いの集落を対象に町民バスを再編します。

それに伴い、適切な料金体系の分析、検討を行い、新料金体系の導入を目指します。



◆プロジェクト5 大槌駅舎の整備 ◆プロジェクト6 大槌駅前広場の整備

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」を備えた駅舎及び駅前広場の整備を進めます。



◆プロジェクト8 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

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ります。

こうした公共交通の利用が不便な高齢者等を対象として、タクシー運賃を一部補助する制度を創設します。



◆プロジェクト11 乗継利便性の強化

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、配布します。

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ます。

