

# 大槌町地域公共交通計画 (最終案)

令和4年 月

大 槌 町

## 目 次

1. はじめに	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
2. 地域の現状と特性	3
2-1 地勢的特性	3
2-2 人口の推移と推計	4
2-3 人口の移動	5
3. 地域交通の現状	7
3-1 地域交通の種類	7
3-2 広域交通の現状	9
3-3 町内交通の現状	14
3-4 タクシー	21
3-5 交通における感染症対策	22
3-6 福祉移動支援	23
3-7 小中学校スクールバス（大槌学園）	24
3-8 観光等交流人口の現状	25
4. 町民の意向とニーズ	26
4-1 町民アンケート調査	26
4-2 町民バス利用者意向調査	33
4-3 住民ヒアリング	37
4-4 大槌高校	38
4-5 町民の意向からみえる地域交通の課題	39
5. 取り組みの評価	40
5-1 プロジェクトの達成状況	40
5-2 目標値の評価	43
6. 地域交通の役割と課題	45
6-1 上位・関連計画の整理	45
6-2 地域交通に期待される役割と課題整理	47
7. 目指す公共交通の姿と戦略事業	48
7-1 目指す地域交通の姿と基本目標	48
7-2 基本目標を実現する4つの戦略	49
7-3 目標達成のための戦略と事業	50
8. 計画の推進	58
8-1 計画目標の設定	58
8-2 推進体制	60

# 1. はじめに

## 1-1 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。

平成 23 年 3 月 11 日に発災した東日本大震災津波からの復興によって町の姿は大きく変化した。住宅地は沿岸から山側に移動し、JR 山田線は運休が続いた。そのような状況の中、町は被災者の生活再建を第一義に復興事業を推進し、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、平成 29 年 5 月に「大槌町地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 29～33 年度）」を策定し、町民バスの運行見直しなどに取り組んできた。この間、応急仮設住宅が解消され、復興計画事業もおおむね終了するとともに、J R が三陸鉄道として再開するなど地域の状況も変化した。

このような状況を踏まえ、「大槌町地域公共交通網形成計画」の後継計画となる「大槌町地域公共交通計画（計画期間：令和 4～8 年度）」を策定することとなった。

本計画は、町民の暮らしの足の利便性を高めるとともに、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、令和 2 年 11 月改正）」に基づく「大槌町地域公共交通計画」として策定するものである。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、「第 9 次大槌町総合計画」を上位計画として、基本方針 4「安全性と快適性を高めるまちづくり」の実現を目指す。また、関連する計画として「大槌町都市計画マスタープラン改訂版」等との整合を図りながら、平成 29 年 5 月に策定した「大槌町地域公共交通網形成計画」を継承した大槌町の地域公共交通の目標及び施策体系を示す計画として策定する。

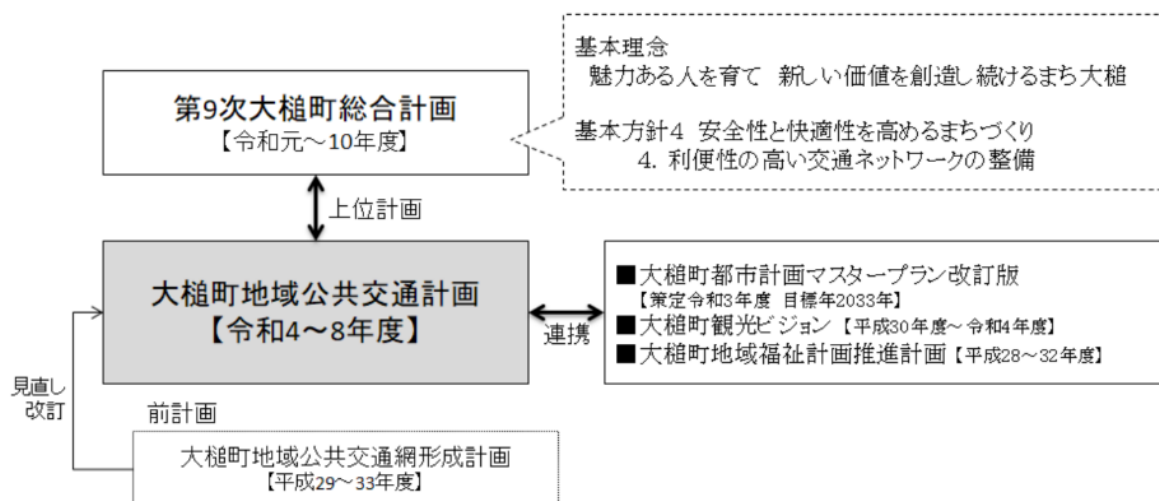


図 1-1 本計画の位置づけ

### 1-3 計画の区域

本計画の対象は、大槌町全域とする。

### 1-4 計画の期間

本計画の計画期間は令和4年度から令和8年度までの5年間とする。

ただし、特に大きな地域情勢等の変化がない場合は、令和9年度以降も基本の方針と目標は継続するものとしながら、計画事業の成果を鑑みながら事業を見直し実施していく。

表 1-1 計画期間

年度		令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
第9次大槌町総合計画		計画期間(令和元～10年度)						
大槌町地域 公共交通計 画	基本 的 方 針	計画期間					目標年	
	事業	計画期間					見直し	

## 2. 地域の現状と特性

### 2-1 地勢的特性

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、1,000m 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。



## 2-2 人口の推移と推計

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。東日本大震災により減少が加速し、平成22年度と比較すると令和2年度は72%まで減少している。

平成28年度からの人口の推移をみると毎年200人前後減少している。年齢別構成比をみると、特に15～64歳の年代で減少しており、65歳以上の割合は増えており、令和2年度は38%まで増えている。

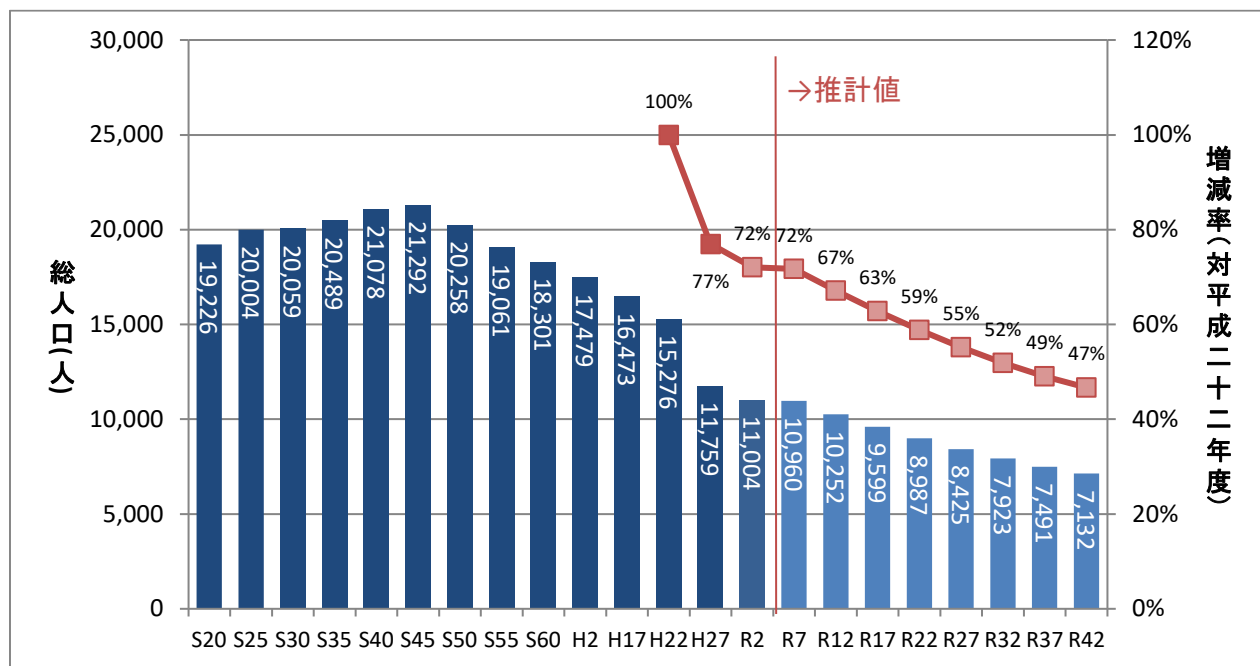


図 2-2 大槌町の総人口の推移

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）」

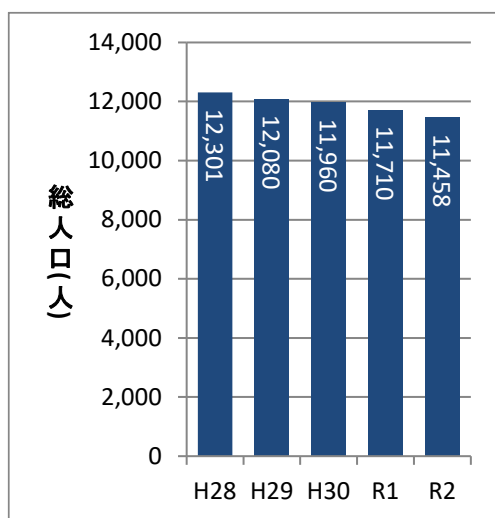


図 2-3 総人口の推移

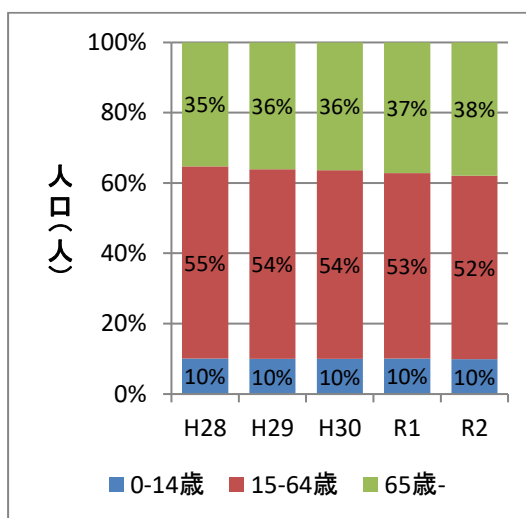


図 2-4 年齢別人口割合の推移

資料：住民基本台帳（各年10月1日付）

## 2-3 人口の移動

大槌町の総人口は昭和 54 年の 21,307 人をピークに減少し、東日本大震災津波の被害によって地区の人口は大きく変化した。人口の移動推移をみると震災前の平成 17 年 12 月を 100%とし、前計画策定時の平成 28 年 5 月と令和 3 年 7 月現在を比較すると、最も人口が増えたのは「大ヶ口、源水、沢山地区」で、119%まで増えている。次いで「臼沢、花輪田、桜木町」が 112%まで増えている。小鎚と金沢については仮設住宅が建っていた平成 28 年当時は増えていたが、現在は仮設住宅が解消したため、震災前の 8 割前後まで減少している。また、その他の地区も震災前の 7 割以下に減少している。特に、安渡、小枕、町方は震災前の 2～3 割まで減少している。

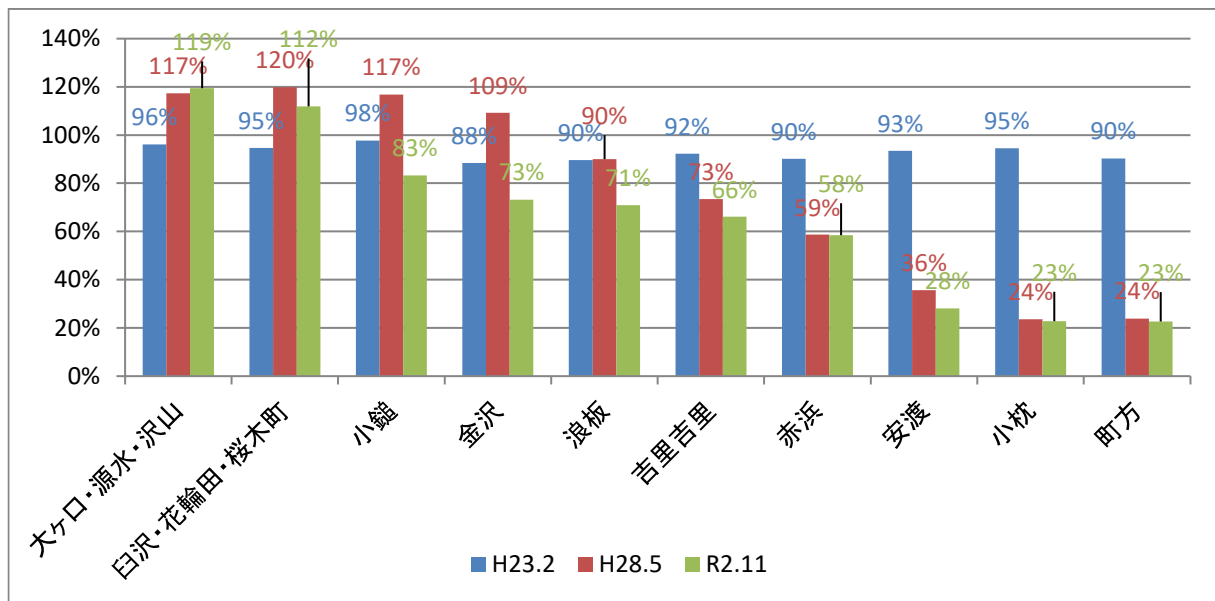


図 2-5 地区別の人口の変化

資料：住民基本台帳

表 2-1 地区別の人口の変化

地 区	人 口				増減率			
	H17.12	H23.2	H28.5	R3.7	H17.12	H23.2	H28.5	R2.11
大ヶ口・源水・沢山	2,978	2,863	3,493	3,558	100%	96%	117%	119%
臼沢・花輪田・桜木町	2,073	1,961	2,485	2,320	100%	95%	120%	112%
小鎚	511	499	597	425	100%	98%	117%	83%
金沢	836	739	913	612	100%	88%	109%	73%
浪板	451	404	406	320	100%	90%	90%	71%
吉里吉里	2,683	2,474	1,971	1,774	100%	92%	73%	66%
赤浜	1,040	937	610	608	100%	90%	59%	58%
安渡	2,061	1,926	736	578	100%	93%	36%	28%
小枕	276	261	65	63	100%	95%	24%	23%
町方	4,352	3,930	1,038	988	100%	90%	24%	23%
計	17,261	15,994	12,314	11,246	100%	93%	71%	65%

資料：住民基本台帳

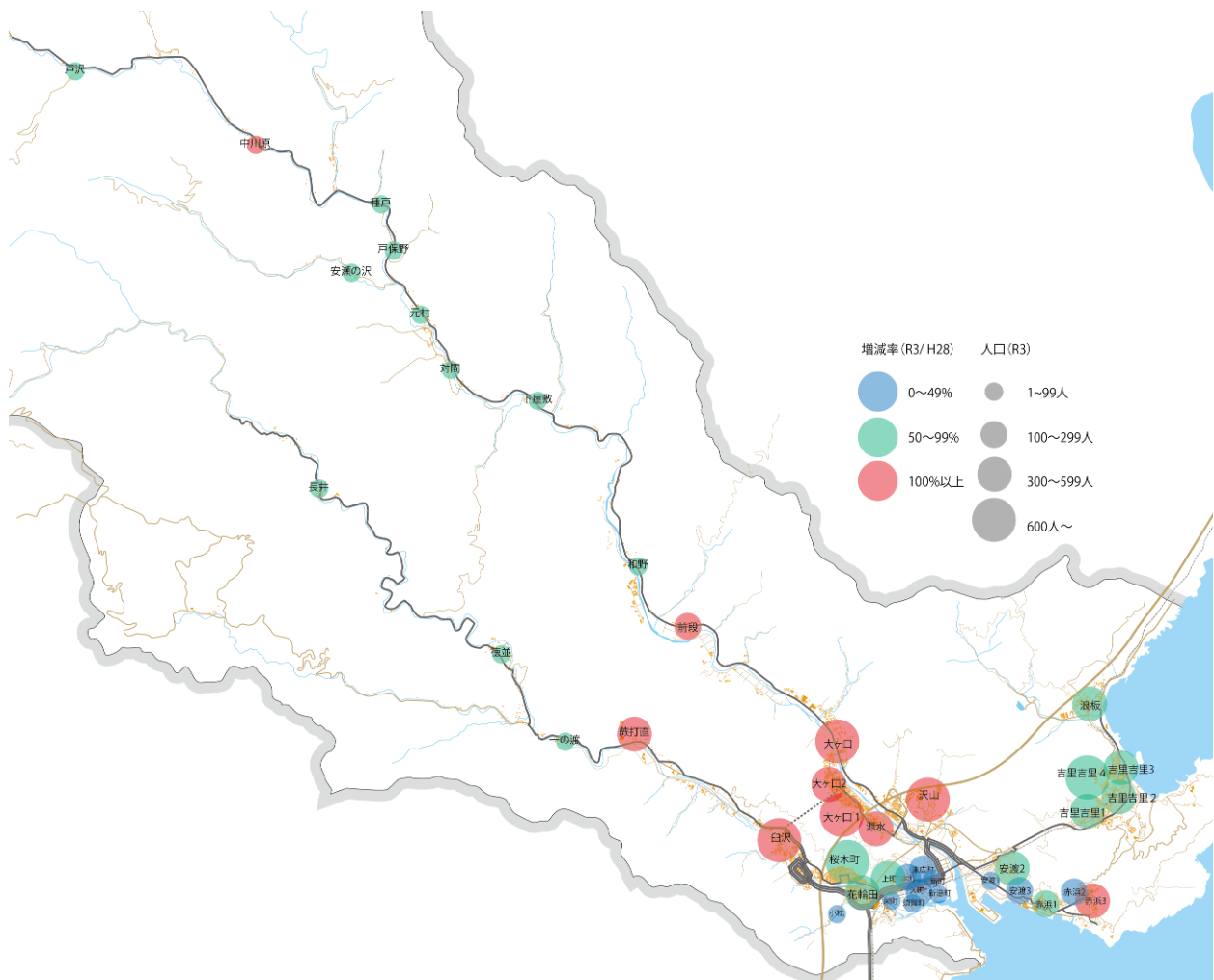


図 2-6 地区別の人口増減状況（令和 3 年/平成 28 年）



## 3. 地域交通の現状

### 3-1 地域交通の種類

大槌町と釜石市や山田町を結ぶ市町村をまたぐ広域交通と町内で完結する町内交通の2種類に整理すると、広域交通は三陸鉄道と岩手県交通が運行する路線バス赤浜線、浪板線の2路線がある。

町内交通は、応急仮設住宅の供用終了を踏まえて、令和2年12月に町内路線を大幅に見直し、現在は2路線（金沢小鎚線、循環線）が運行している。

また、大槌町と池袋や盛岡を結ぶ長距離バスも運行しているが、池袋行きは新型コロナウイルス感染症の流行に伴って現在は運休中である。

表 3-1 町内の公共交通の整理

種類	路線名	経路	運行本数	備考
広域交通	三陸鉄道 リアス線	町内3駅 (大槌駅、吉里吉里駅、浪板駅)	11往復	
	赤浜線	上大畑～釜石駅～大槌駅～赤浜	平日 8.5往復 土日 6.5往復	国県補助
	浪板線	上大畑～釜石駅～大槌駅～浪板	平日 7.5往復 土日 6.5往復	国県補助
町内交通	金沢小鎚線	大貫台～大槌駅～マスト前～長井	平日 4往復 土日祝 2往復	国、町補助
	循環線	(右回り) 大槌駅～大ケロ～三枚堂 ～県立大槌病院～マスト前～大槌駅 (左回り) 大槌駅～マスト前～県立 大槌病院～三枚堂～大ケロ～大槌駅	平日 10便 土日祝 4便	国、町補助
長距離バス	盛岡釜石線	大槌町役場～釜石駅前～遠野駅前～ 盛岡バスセンター	1往復	

注：「遠野・釜石号（遠野・釜石・大槌・山田⇄上野・池袋）は現在運休中だが、今後は釜石発で再開見込みである。

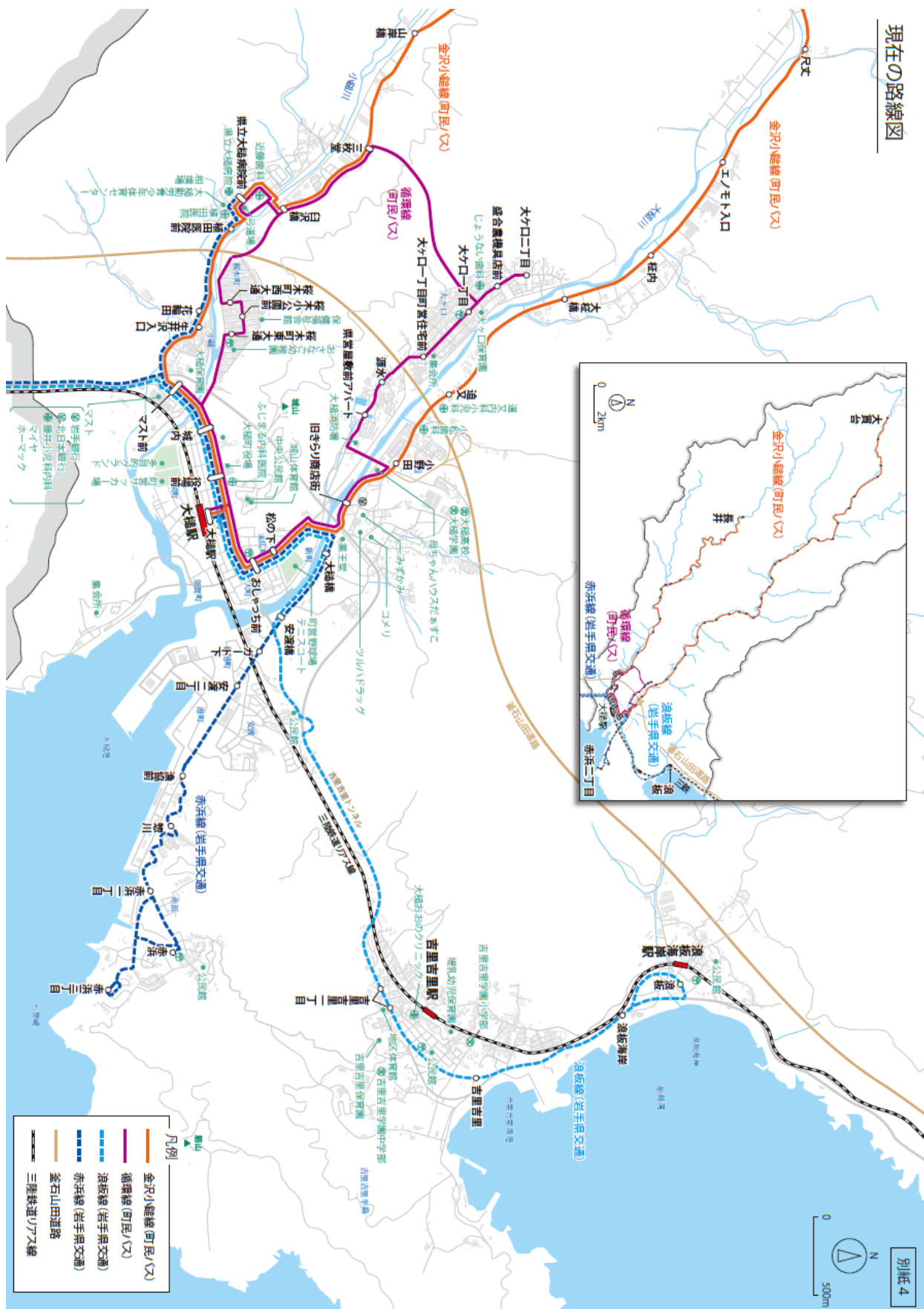


図 3-1 現在の公共交通

## 3-2 広域交通の現状

### (1) 三陸鉄道リアス線

大槌駅の1日の乗降者数は、震災前は250人前後で推移していた。令和2年は大幅に減少し、1日平均69人となっている。運行便数は平成22年は20便、令和2年は22便で、1便平均にすると平成22年当時は12人に対して、令和2年は3人まで減少している。

乗客が減った原因としては、JRの時は大槌町内から釜石駅より先まで直通の列車があったが、現在はなくなったことが原因の一つと考えられる。

他2駅の乗降者数をみると、吉里吉里駅は25.1人、浪板海岸駅は11.3人である。乗客の利用種別をみると、大槌駅は通学定期が多く、通勤定期を加えた定期率は63%である。吉里吉里駅はさらに68%まで高まる。

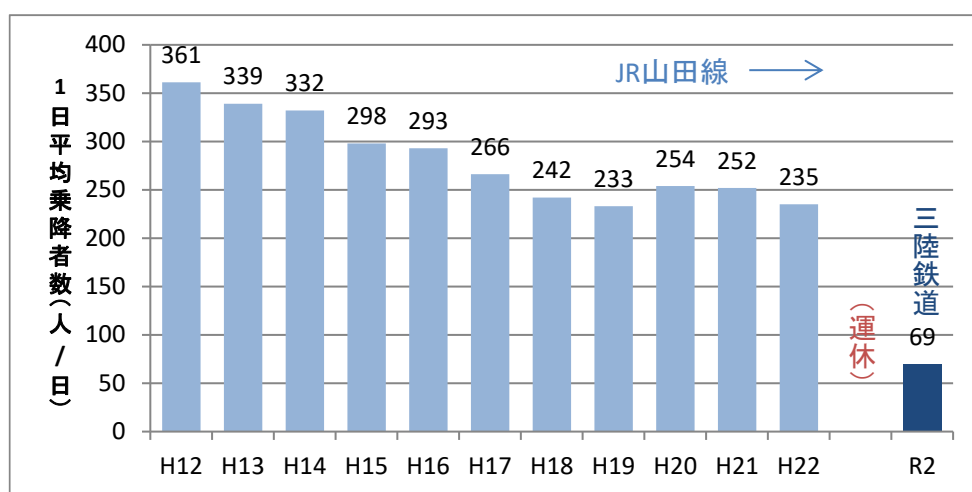


図 3-2 大槌駅の1日平均乗降者数

資料：JR 東日本資料（H12～H22）、三陸鉄道資料（R2）

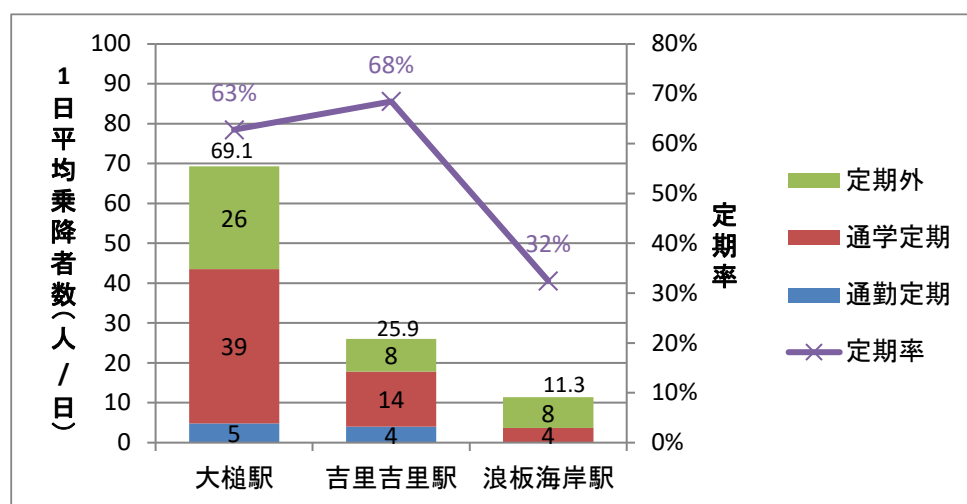


図 3-3 町内各駅の利用種別1日平均乗降者数と定期率

資料：三陸鉄道資料（R2）

[三陸鉄道沿線の高校生に対するアンケート調査] 三陸鉄道株式会社（令和３年３月実施）

三陸鉄道が行った高校生に対する通学の交通手段に関するアンケート調査に、大槌町在住の高校生175名と大槌高校に通学する生徒（人数不明）が回答をしている。

（三陸鉄道を利用する理由と利用しない理由）\*全回答者

利用する理由としては、「他の交通手段がない」が約半数を占めるが、次いで「自宅から駅まで近い」と「登校時間と合っている」が多く、駅までの距離と登校時の時間が重要な要因となっているといえる。

反対に、利用しない理由は「自宅から学校までが近い」に次いで「他の交通手段の方が便利」が多く、次いで「自宅から駅まで遠い」が多く、やはり駅までの距離が重要であることが分かる。

運賃を理由に挙げた人は利用する理由で３％、利用しない理由で７％にとどまる。

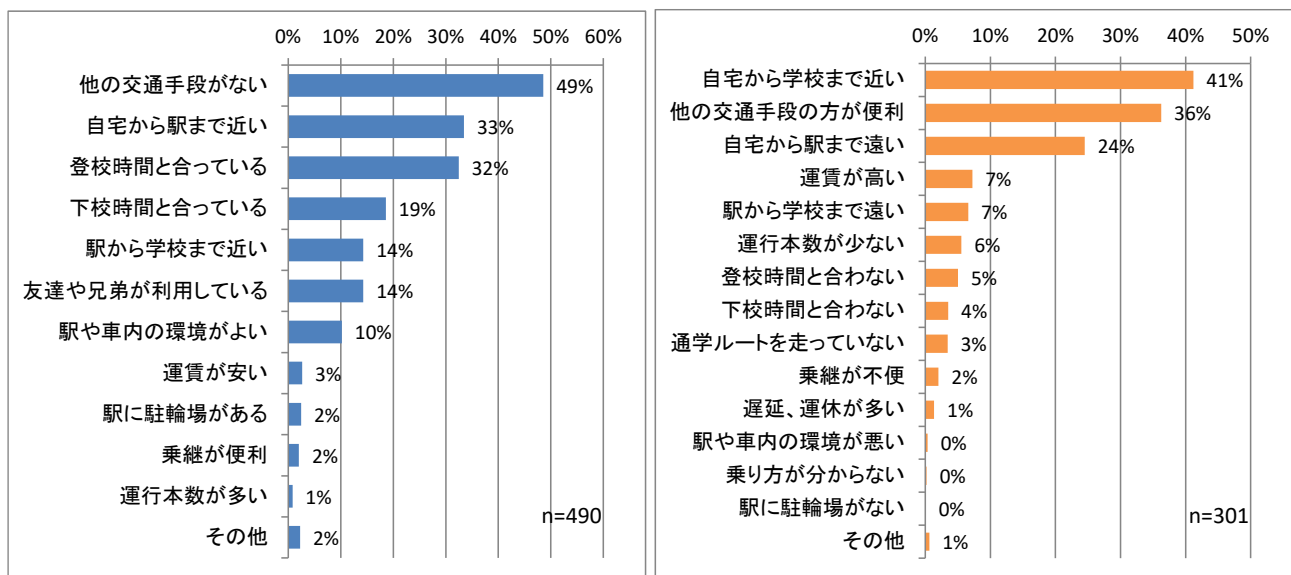


図 3-4 三陸鉄道を利用している理由と利用しない理由（複数選択）

（大槌高校に通学する生徒の改善希望）

大槌高校に通学する生徒が改善して欲しいこととしては、『大槌駅から大槌高校までの移動手段』を挙げている生徒が多いことから、大槌駅から高校までの移動を不便と感じていることが分かる。

- （大槌高校に通学する生徒の改善希望）
- ・小佐野駅から大槌駅までの直通列車があるといい
  - ・吉里吉里駅から大槌駅に 7 時半着の便があるといい
  - ・高校生以下の運賃を安く、子供でも払えるくらい
  - ・駅から学校までのバスがあるといい(3名)
  - ・駅からレンタル自転車ほしい
  - ・箱崎から乗れるようになるとよい

## (2) 赤浜線と浪板線（岩手県交通）

釜石市と大槌町を結ぶバス路線として、赤浜線と浪板線が運行している。釜石市内から大槌橋までは同じ経路を走っているため、大槌町の市街までは1時間に1本程度のバスが運行されている。

乗客人数は平成26年度をピークに減少傾向をたどっている。ただし、赤浜線については年間150千人に増えているが、浪板線の利用者の減少が大きい。収支率はいずれも60%を超えており、国の補助要件も満たしているため、国と県の補助で運行は維持されている。

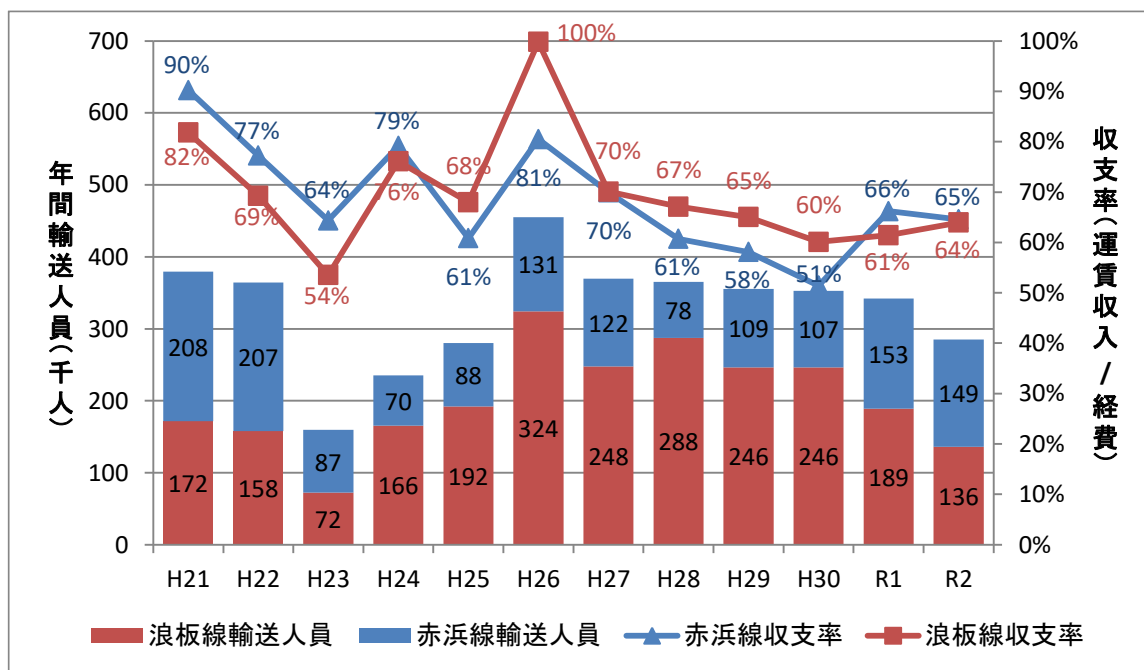


図 3-5 赤浜線と浪板線の年間輸送人員と収支率

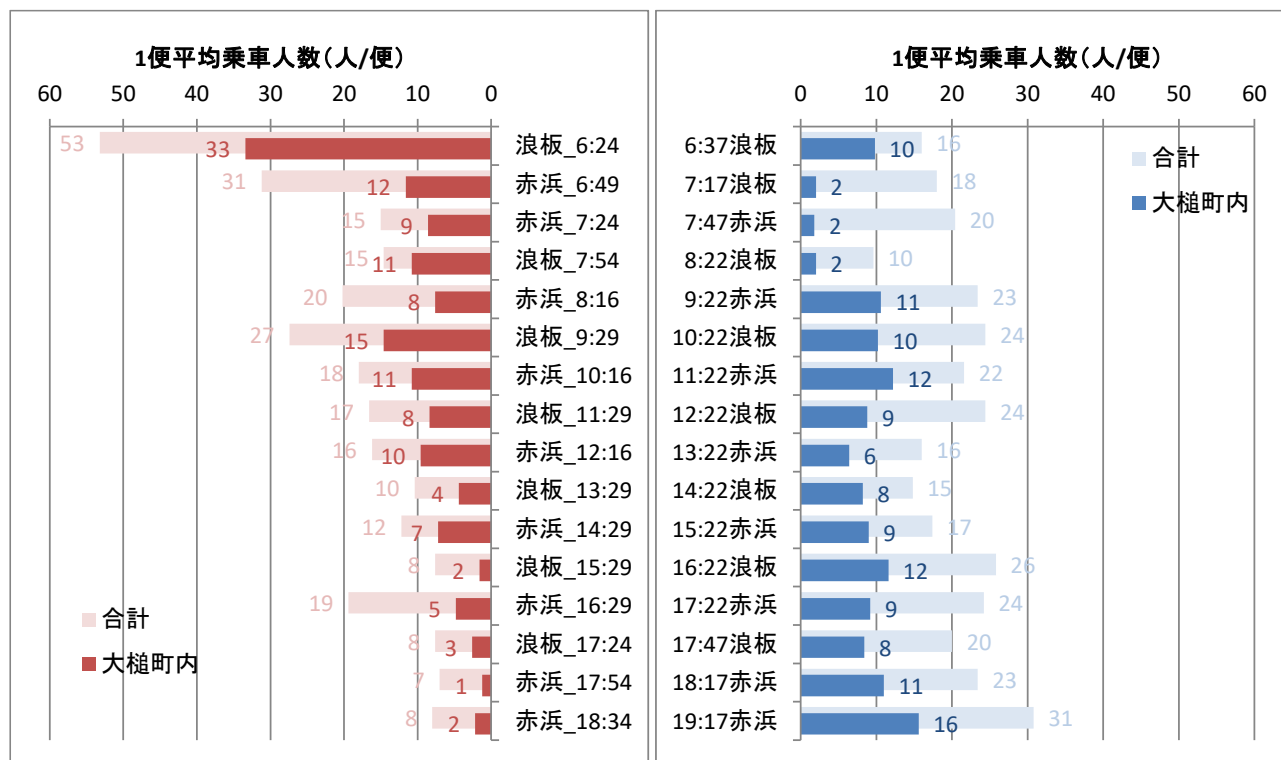


図 3-6 1 便平均乗車人数（平日）

資料：岩手県交通資料（令和2年5月25～29日調査結果）

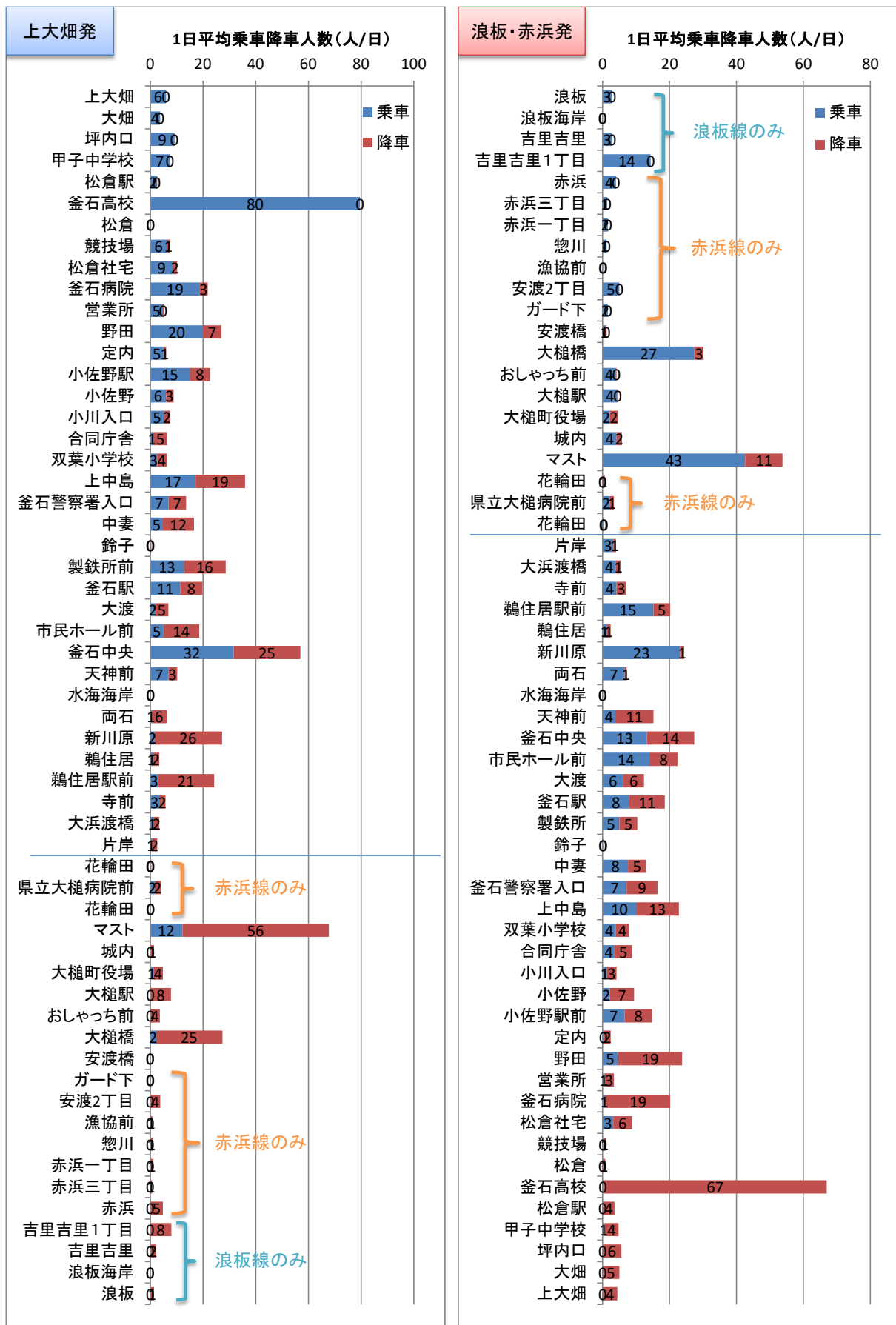


図 3-7 1 便平均乗降者数 (平日)

資料：岩手県交通資料 (令和 2 年 5 月 25～29 日調査結果)

### (3) 長距離バス「盛岡釜石線」(岩手県交通)

岩手県交通では震災による JR 山田線の運休等を受けて盛岡と釜石、大槌を結ぶバス路線を 1 系統(1 往復)の運行を開始し、現在も運行を続けている。このバスを利用することで、大槌と盛岡間は、日帰りが可能となっている。

大槌町内の乗り場は大槌町役場前 1 カ所であり、盛岡までは片道 3,500 円で利用できる。

表 3-2 盛岡釜石線の運行時刻

上下	大槌町役場前	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



### 3-3 町内交通の現状

#### (1) 町内交通の変遷

大槌町の交通ネットワークは東日本大震災津波の影響もあり、大幅な見直しを重ねてきた。

震災前は、金沢線と小鎚線、桜木大ケ口線の3路線を平日3往復、休日2往復の頻度で運行を行っており、東日本大震災津波後は仮設住宅の足を確保するために町内のバス路線は大幅に増えた。その後、仮設住宅の解消とともに路線を見直し、現在は市町村をまたぐ広域交通は鉄道1路線、乗合バス2路線、町内交通は乗合バス2路線が運行されている。

表 3-3 町民バスの運行方法の変化

期	時期	路線数	運賃	便数
第1期	H13～ H17.3	2路線…金沢線、小鎚線	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、小鎚線、桜木大ケ口線	同上	同上
第3期	H23.4～ H23.12.21	2路線…金沢線、小鎚線	無料	5往復 （車両5台）
第4期	H23.12.22 ～H25.1.31	4路線…金沢線、小鎚線 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、小鎚線 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、小鎚線 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 ～H31.3.23	4路線…金沢線、小鎚線 前段生井沢線、吉里吉里線	同上	町7往復 臨4往復
第8期	H31.3.24* ～R1.12.15	2路線…金沢赤浜線、小鎚浪板線	同上	金沢赤浜線5往復 小鎚浪板線7往復
第9期	R1.12.16 ～R2.12.16	3路線…金沢小鎚線、小鎚浪板線、循環線（月火木）	同上	金沢赤浜線4往復 小鎚浪板線7往復 循環線5往復
現在	R2.12.16 ～現在	2路線…金沢小鎚線、循環線（毎日）	同上	金沢小鎚線4往復 循環線5往復

注：H31.3.23に三陸鉄道全線が開通し、町内3駅も供用開始となった。



## (2) 年間乗客人数の推移と収支状況

震災前は、年間乗客人数は2万人前後で推移していたが、平成24年度以降、応急仮設住宅に対応する路線の新設や増便等により、利用者は3倍以上に増えた。そのため利用者も急増したが、現在は平成27年度をピークに減少しており、令和2年度は3万2千人まで減少している。

収支状況については、平成22年度までは町の単独補助により運行されており、収支率（運行経費÷運賃収入）は運行経費の増加により減少傾向であったものの20%前後で推移していた。震災後は利用者が増えたことから収支率は改善したが、その後利用者の減少により令和2年度は16%まで下がっている。

応急仮設住宅の設置期間は、国からの被災地特例補助としてバス運行に係る補助があったが、令和元年に応急仮設住宅が終了した令和2年度以降は国の確保維持改善事業の補助も受けながら、赤字分の約2,300万円を町の補助事業で維持している。

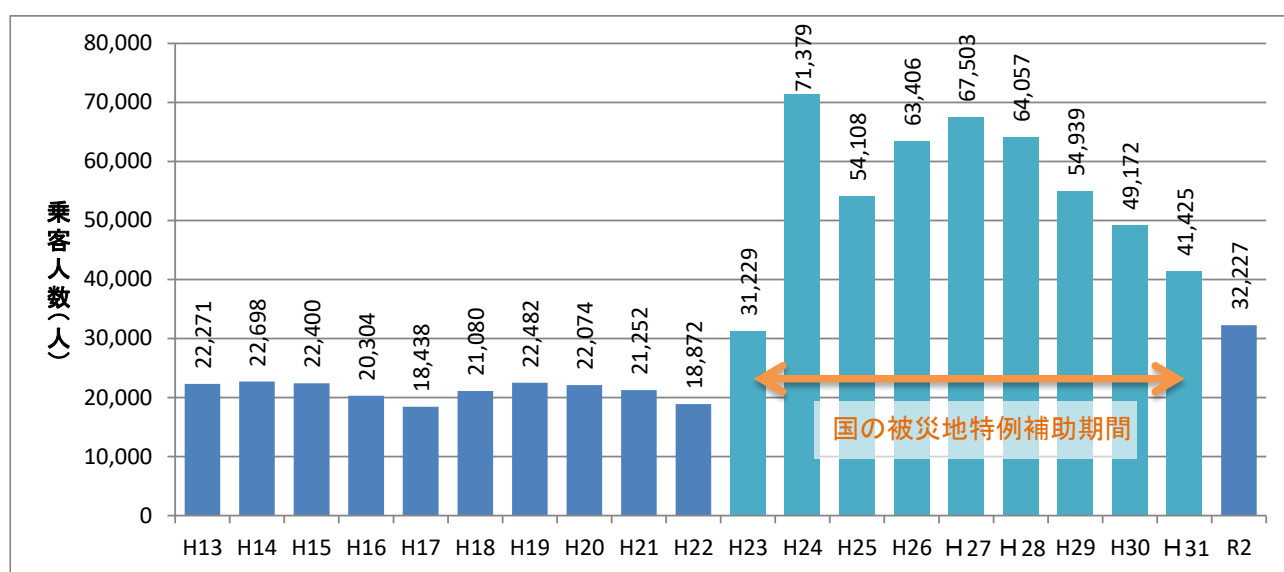


図 3-8 乗客人数の推移

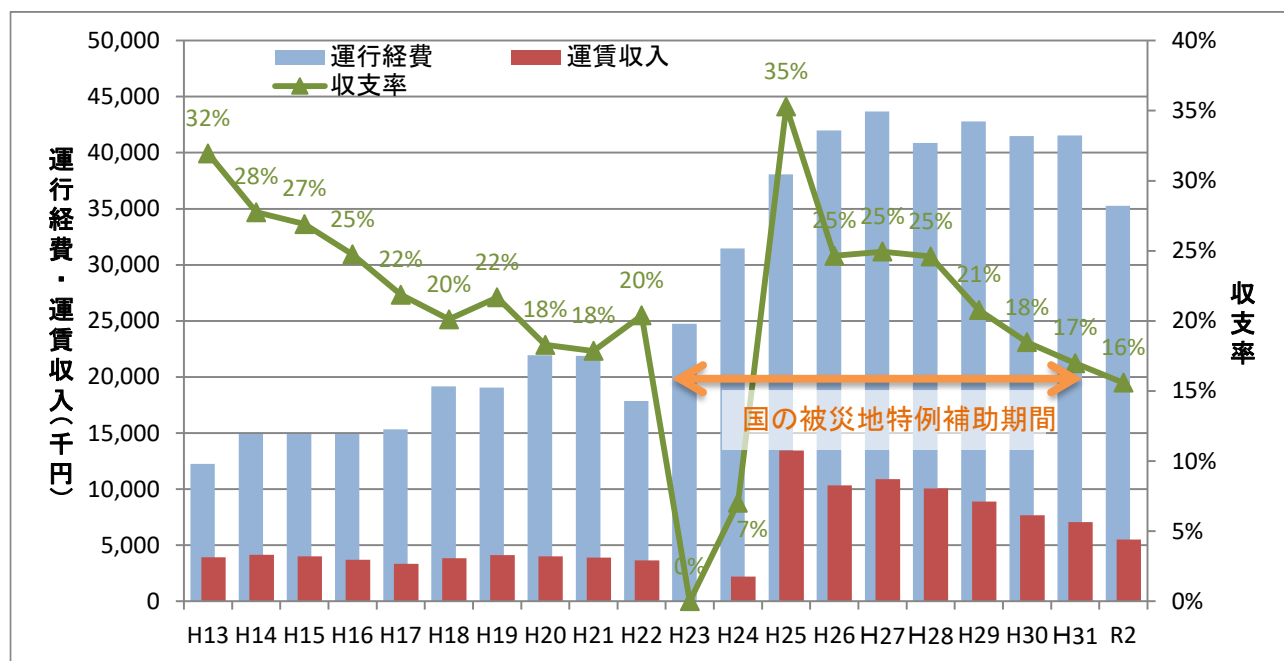


図 3-9 運行経費、運賃収入、収支率の推移

乗客 1 名当たりの補助額の推移をみると、令和 2 年度はこれまでに最大の 923 円となっており、利用状況に対する町の負担額は大きくなりつつある。

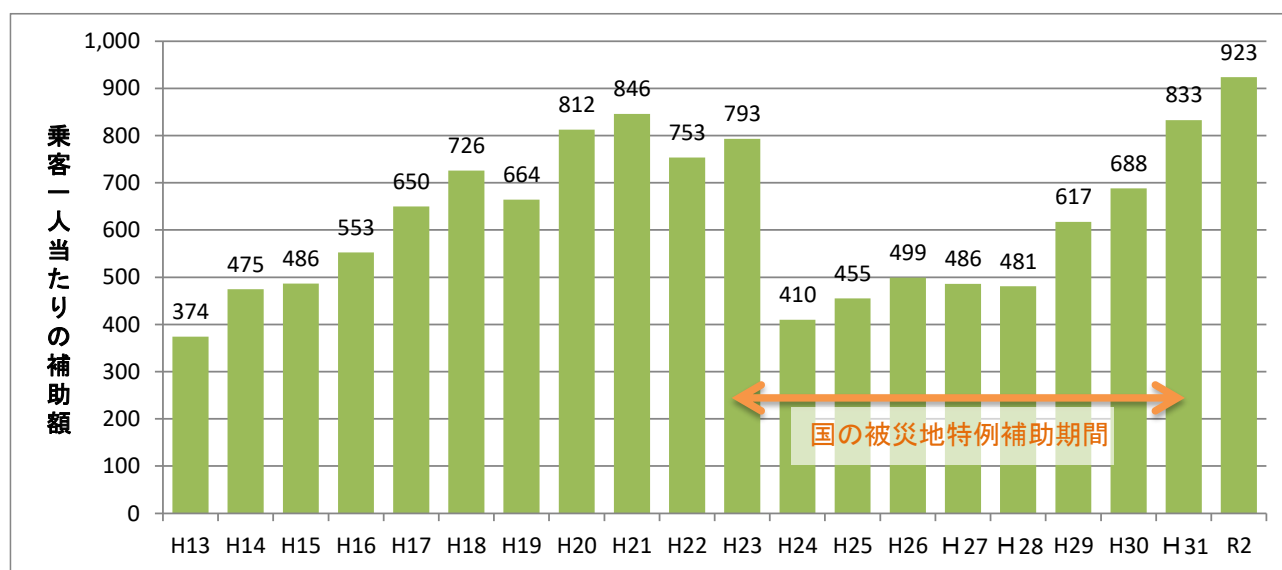


図 3-10 乗客 1 人当たりの国や町の補助額

表 3-4 町民バスの収支利用状況

年度	支出	収入		補助金内訳		収支率	乗車人数 (人)
	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	補助金交付額 (円)	国補助額 (円)	町負担額 (円)		
H13	12,249,000	3,913,950	8,335,050	0	8,335,050	32%	22,271
H14	14,910,000	4,138,400	10,771,600	0	10,771,600	28%	22,698
H15	14,910,000	4,012,700	10,897,300	0	10,897,300	27%	22,400
H16	14,910,000	3,690,000	11,220,000	0	11,220,000	25%	20,304
H17	15,330,000	3,351,600	11,978,400	0	11,978,400	22%	18,438
H18	19,159,350	3,852,400	15,306,950	0	15,306,950	20%	21,080
H19	19,061,700	4,132,500	14,929,200	0	14,929,200	22%	22,482
H20	21,947,100	4,015,000	17,932,100	0	17,932,100	18%	22,074
H21	21,882,000	3,906,700	17,975,300	0	17,975,300	18%	21,252
H22	17,860,000	3,641,000	14,219,000	0	14,219,000	20%	18,872
H23	24,757,490	0	24,757,490	24,757,490	0	0%	31,229
H24	31,466,140	2,212,700	29,253,440	29,253,440	0	7%	71,379
H25	38,083,520	13,441,690	24,641,830	24,641,830	0	35%	54,108
H26	41,990,644	10,348,900	31,641,744	31,641,744	0	25%	63,406
H27	43,687,000	10,895,000	32,792,000	32,792,000	0	25%	67,503
H28	40,873,509	10,052,500	30,821,009	30,821,009	0	25%	64,057
H29	42,803,019	8,892,000	33,911,019	33,911,019	0	21%	54,939
H30	41,498,334	7,667,300	33,831,034	33,831,034	0	18%	49,172
R1	41,549,368	7,056,600	34,492,768	34,492,768	0	17%	41,425
R2	35,258,213	5,498,500	29,759,713	6,781,000	22,978,713	16%	32,227

注：H23 年度から H30 年度まで実施した臨時バス運行は除く。

### (3) 利用状況 ～便別の乗客人数～

#### 1) 金沢小鎚線

これまでの乗降調査ではマストでの乗降が多いため、マストを基準として金沢方面と小鎚方面に分けて乗客人数を集計した。

金沢方面と小鎚方面の人が利用できる便は往路は午前は7時台に1便のみ、復路は2～3便である。

金沢方面の往路は7:20が最も多く、1便平均5.5人の利用がある。次便は12:35で3.9人の利用がある。復路は13:55の利用が多い。

小鎚方面は金沢方面と比べると乗客人数は少なく、1便平均3人を超える利用はない。利用が多いのは、往路7:21、復路11:48である。

バス停別の状況数をみると、特に「マスト」が多く、マストに行き、マストから帰るという利用が多い。また、長井や大貫台など大槌市街から遠い集落の利用もある。

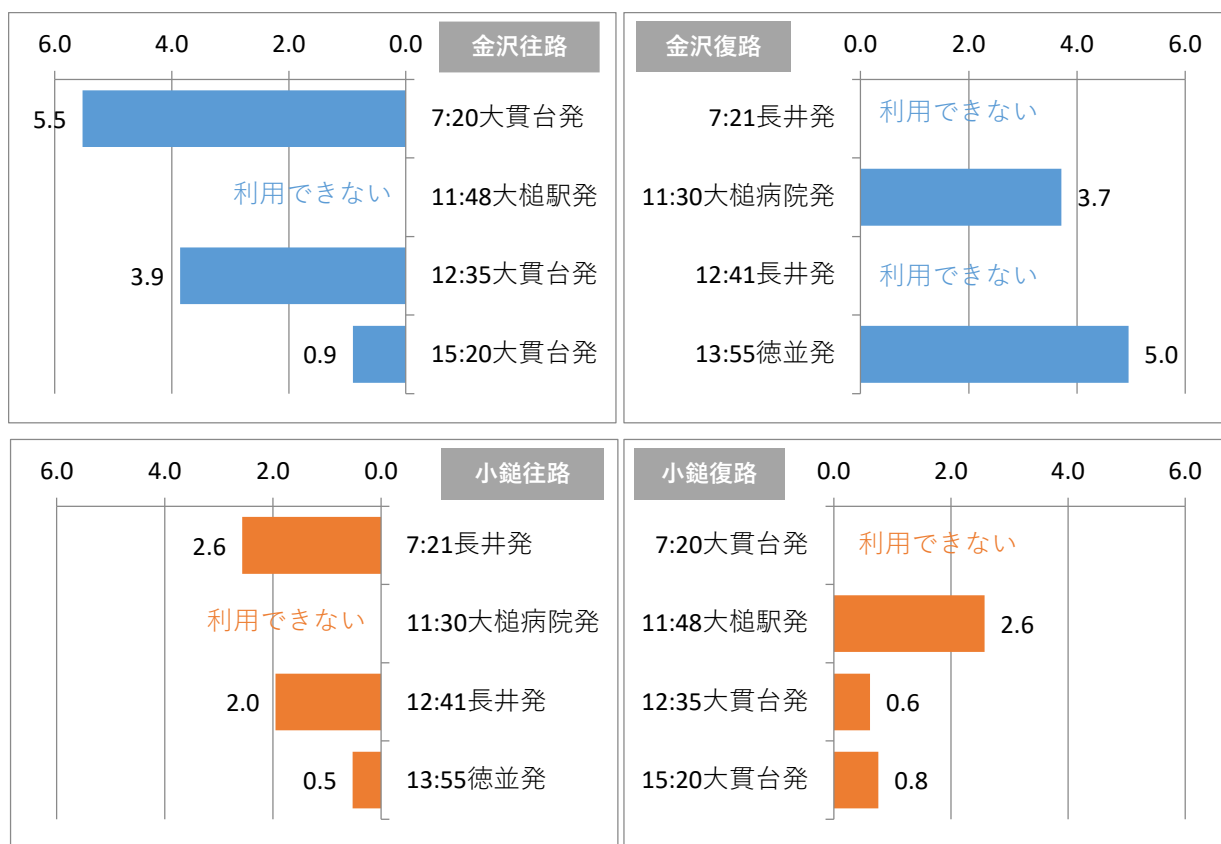


図 3-11 マストを中心とした時の方面別の1便平均乗客人数（令和2年8月）

注：令和2年8月の運行記録より算出

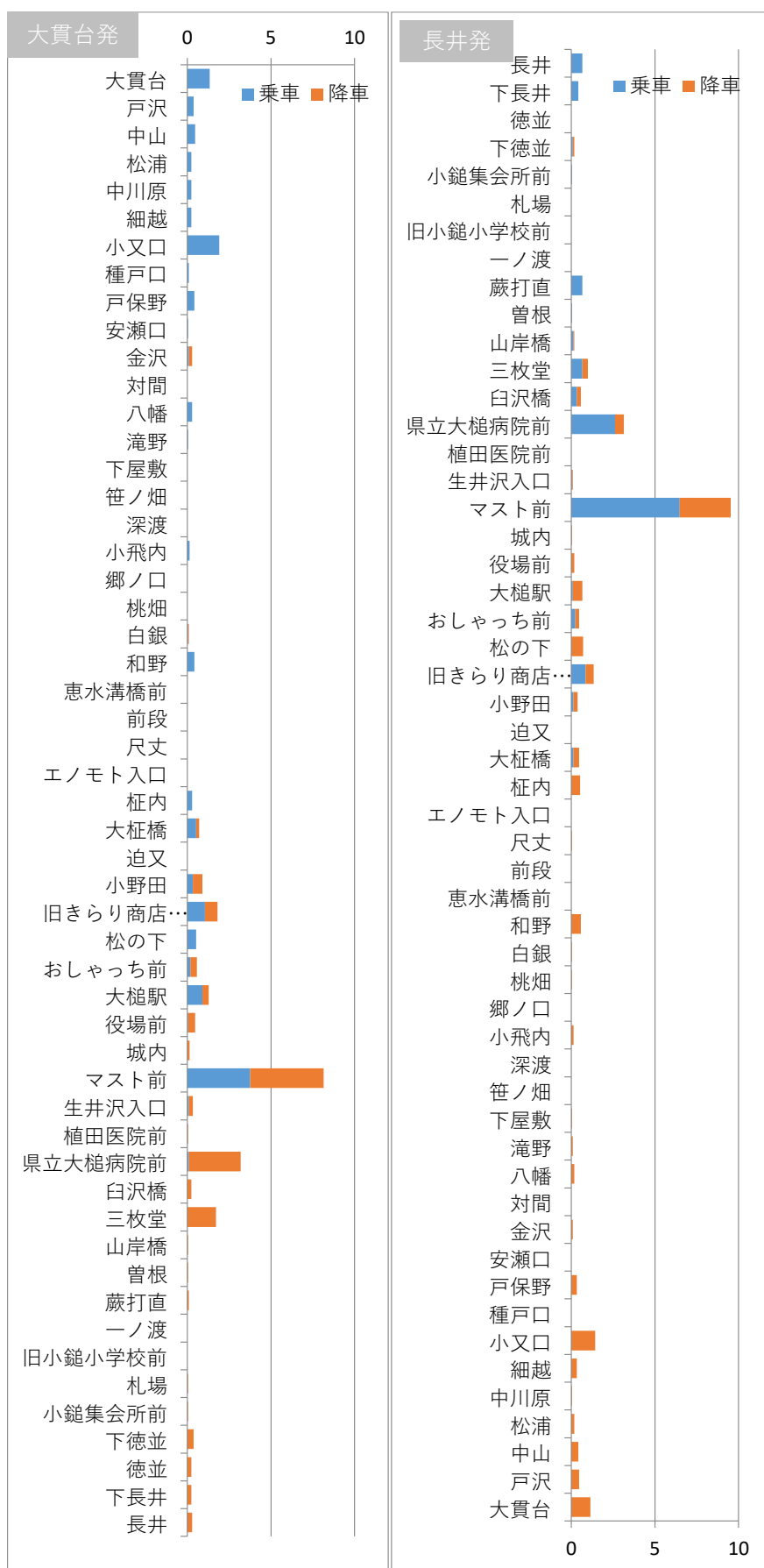


図 3-12 バス停別の 1 日平均乗降人数

注：令和 2 年 8 月の運行記録より算出

## 2) 循環線

循環バスは、大槌駅を起点として右回り左回りで運行している。乗客人数は金沢小鎚線よりも多く、特に右回り 9:20 と左回り 11:20 は平均 5 人を超えて多い。

乗降バス停をみると、右回りは「マスト」で降りる人が多く、左回りは「マスト」で乗車する人が多いことから、右回りでマストに行き、左回りで自宅に帰る利用が固定しており、循環するというメリットがあまり生かされていない状況となっている。



図 3-13 バス停別の乗車降車人数

注：令和 2 年 8 月の運行記録より算出

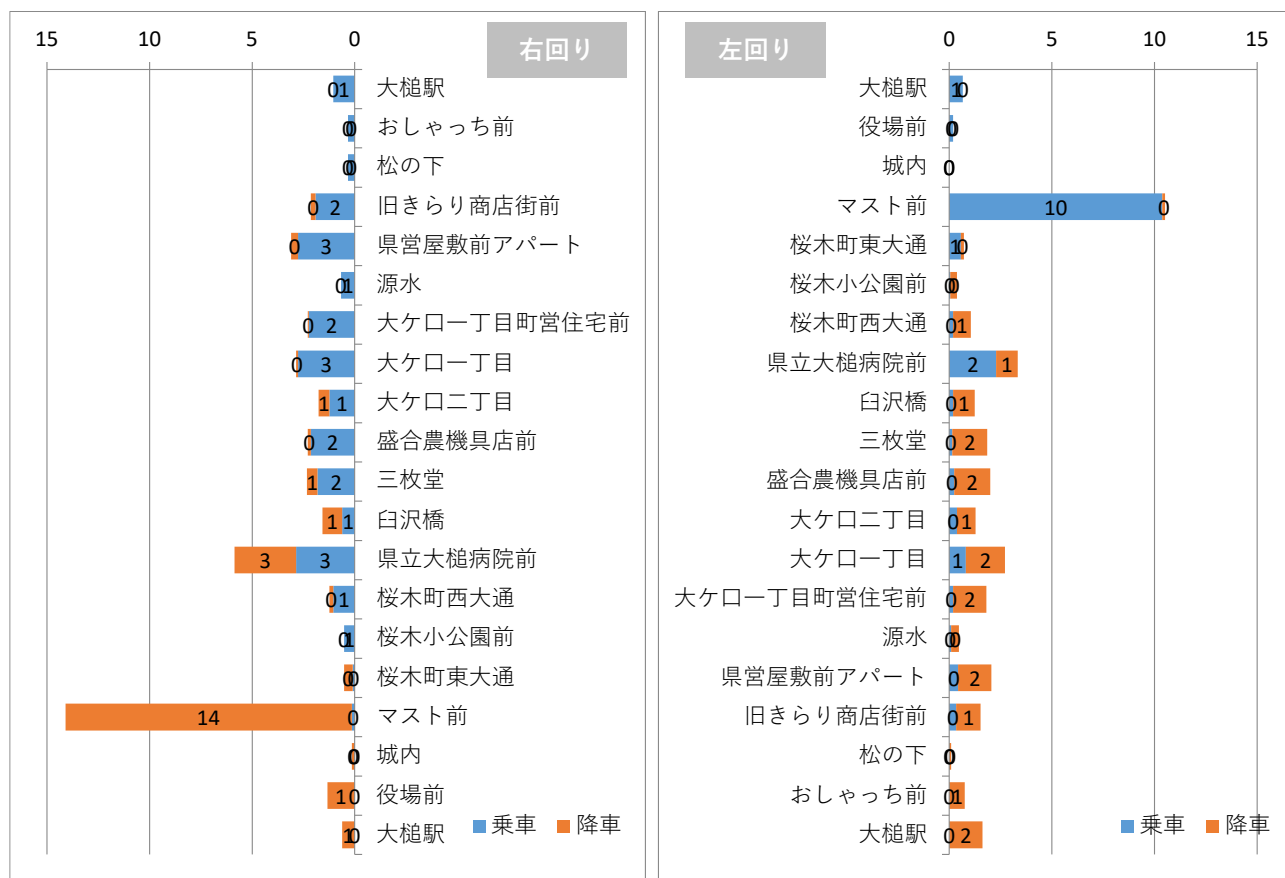


図 3-14 バス停別の 1 日平均乗降人数

注：令和 2 年 8 月の運行記録より算出

#### (4) 町民バスの変化に対する乗客人数の変化

令和2年12月から町民バスの路線の再編として一部区間の廃止や減便を行った。これにより令和2年11月には月当たり約3,000人の利用が、令和3年3月には約2,000人まで減少した。

令和2年11月では、小鍬浪板線の乗客が全体の7割を占めて多かった。現在は、循環線の利用が約6割を占める。

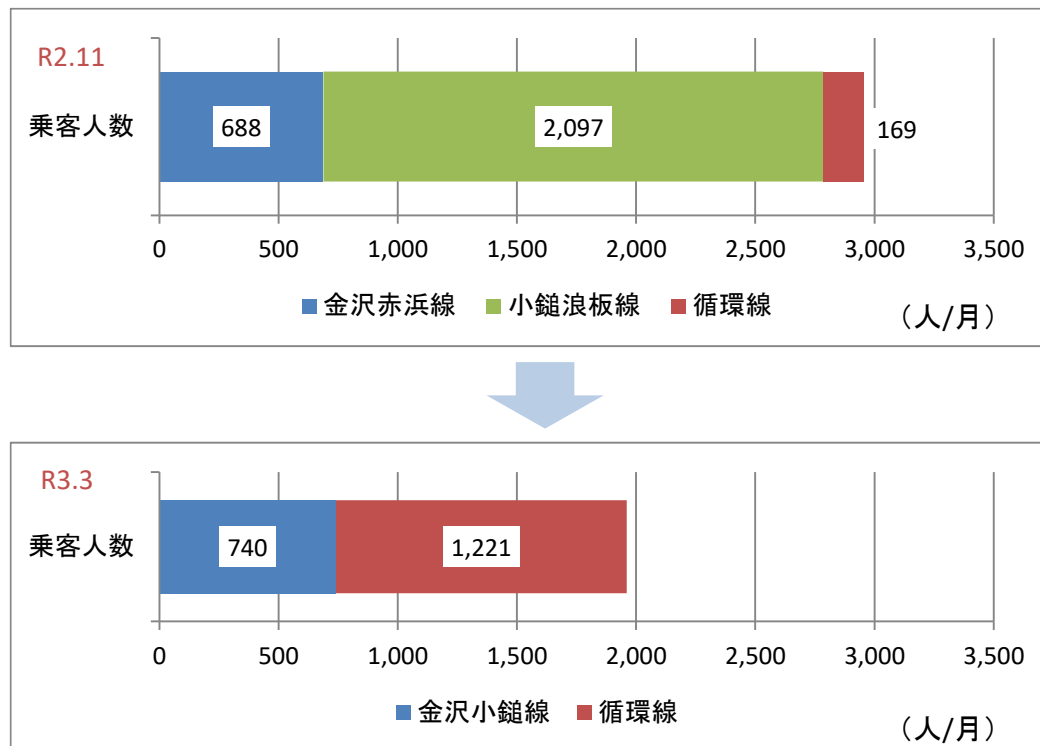


図 3-15 月当たりの乗客人数 (令和2年11月→令和3年3月)

### 3-4 タクシー<sup>1</sup>

#### (1) 車両と乗務員

町内のタクシー事業者は2社で、普通（小型及び中型）の車両を計16台、ジャンボタクシーを3台稼働し町内のタクシー事業を担っている。また、2社のタクシー事業者は、震災後に応急仮設住宅に対応した臨時バスを運行した際に、ジャンボタクシー車両で運行を担った。

また、それぞれでスクールバスの運行を町から受託している。

表 3-5 町内タクシー事業者の概要（令和3年6月現在）

事業者	営業用車両				乗務員	営業時間
	普通	大型	車イス対応	計		
（株）大安	8台	1台	—	9台	10名	6～24時
（株）大槌タクシー	8台	2台	2台	12台	16人 (40～70代)	7～24時

#### (2) タクシーの利用状況

タクシーを利用する人は、自宅からマストなどの買い物施設への利用が多い。利用頻度も週3日など比較的多く、毎日利用するような人もいる。利用時間帯としては9～13時に集中する傾向がある。利用は桜木町が多く、その他に大ヶ口、吉里吉里、三枚堂、安渡も利用者がいる。

また、行きはバスを利用するが、帰りは荷物を持って帰るためタクシーを利用する人もいる。

観光利用ではホテルはまぎくなどの宿泊地から夜にまちなかに行くという利用がかつてはあった。

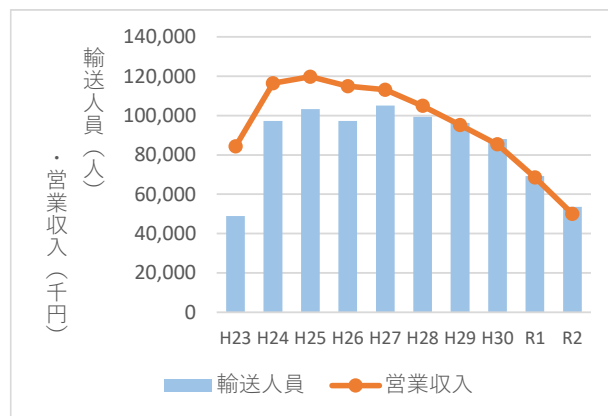


図 3-16 大槌町内のタクシー運送実績

注：（一社）岩手県タクシー協会資料より

#### (3) 新型コロナウイルスの影響

新型コロナウイルスの蔓延防止の影響は大きく、以前と比べると7割利用が減った。特に夜の利用がほとんどなくなり、経営を圧迫している。1事業者はタクシー顧客等からの要請を受けて買い物代行を行う「おつかいタクシー<sup>2</sup>」を始めている。



図 3-17 おつかいタクシーの概要

注：大安タクシーHPより

<sup>1</sup> 令和3年6月に行ったタクシー事業者へのヒアリングを基とする。

<sup>2</sup> ホームセキュリティ等の「緊急救援システム」又は、他人に対する役務提供等を行う「タクシー便利屋」等といわれる新しいサービスで平成元年から始まった救援事業制度。旅客を伴わないタクシー事業者のサービスを指し、国の承認を受けて行う。



### 3-5 交通における感染症対策

令和2年初め頃から世界的に感染が拡大している新型コロナウイルス感染症（COVID-19）対策として、交通事業者も様々な感染症対策を講じており、明確に車両内での感染は見られないなど成果を上げている。


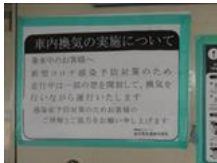


今後も、安心して外出できる環境づくりを進めていくにあたっては、感染症対策の充実と継続は不可欠である。これまでの事業者による取り組みをあげる。

#### ■鉄道での感染症対策（三陸鉄道）

車内抗菌加工処理作業の実施

<p>（2021年12月に実施、効果は3～5年間持続する）</p> 	<p>ワンマンカーにおける運転席との飛沫防止ガードの取付</p> 	<p>発券機そばに顔認証型AIサーマルカメラを設置</p> 
--	--	--

#### ■路線バス車内での感染症対策（岩手県交通、大槌地域振興）

<p>可視光応答型光触媒による抗菌施工を車内に実施 （岩手県交通）</p> 	<p>車内換気の徹底及び乗客に対するマスクの呼びかけ （岩手県交通）</p>  <p>（大槌地域振興）</p> 	<p>乗客に対する乗車時の消毒の徹底 （大槌地域振興）</p> 
---	---	---

#### ■タクシー車内での感染症対策（タクシー事業者）

<p>乗務員と乗客の座席の間に飛沫防止フィルムを設置</p> 	<p>車内にオゾン発生装置を設置</p> 	<p>乗客に対してマスク徹底の周知</p> 
--	---	---



### 3-6 福祉移動支援

#### (1) 福祉有償運送

大槌町社会福祉協議会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平成 17 年より福祉有償運送事業<sup>3</sup>を実施している。

利用登録者は町内及び釜石市内の通院・施設利用時に 1 人当たり月 2 回までに限って利用が可能である。

現在の登録車両は 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 3-6 福祉有償運送実績

年度	登録人数 (人)	運行回数 (回)	行き先 (延べ件数)		目的 (延べ件数)	
			町内	釜石市内	通院	施設利用
H28	20	104	56	6	47	10
H29	20	71	31	6	37	0
H30	15	79	41	1	38	4
R1	15	69	35	0	35	0
R2	11	56	26	2	28	0

#### (2) 福祉タクシー助成事業

令和 3 年 4 月から、町は公共バスを利用することが難しい重度障がい者（児）を対象として月 2 回分のタクシーの基本料金を助成する事業を開始した。

令和 3 年 11 月現在で、12 件（12 人）の交付があり、84 件の利用があった。

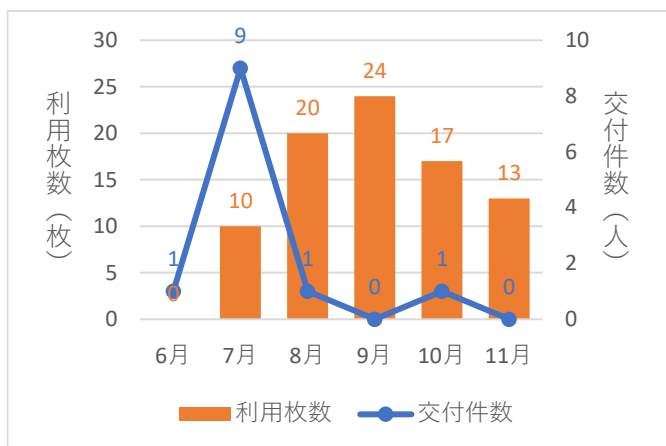


図 3-18 福祉タクシー助成事業の実績  
(令和 3 年度)



写真 交付される助成券（24 枚つづり）

<sup>3</sup> 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人を対象に行う有償運送。

### 3-7 小中学校スクールバス（大槌学園）

町は小中一貫校である大槌学園の通学支援として、1～6年生は4km以上、7～9年生は6km以上の児童生徒を対象にスクールバスを運行している。登校便は7:45に大槌学園着、下校便は3便（15時台、16時台、17時台）運行している。

現在10コースで運行しているが、令和3年度までは復興工事のための特別措置として運行されている区間があり、令和4年度は9コースに編成される予定である。車両は予備車3台を含め13台で、車両は町の所有車両（白ナンバー）で、運行は町内の交通事業者へ委託している。

令和2年度の運行にかかる費用は、運行委託費が30,350千円、その他車両維持等にかかる費用が12,394千円で、合計42,744千円となっている。

表 3-7 スクールバスの運行概要

コース	車両定員	片道キロ程(km)	生徒数	運行者
金沢線	29人乗	22.6	小10 中8	(株)大安
和野線	29人乗	9.5	小12 中1	(株)大安
桜木町線*	29人乗	3.6	小20	(株)大安
小鎚線	29人乗	10.6	小12 中5	大槌地域振興(株)
臼沢線*	45人乗	4.2	小21	大槌地域振興(株)
生井沢線*	29人乗	3.2	小21	大槌地域振興(株)
安渡線*	29人乗	2.4	小15 中1	(株)大槌タクシー
惣川線*	29人乗	4.0	小5 中14	(株)大槌タクシー
赤浜線*	45人乗	4.4	小31 中9	(株)大槌タクシー
三枚堂線*	29人乗	6.0	小16 中1	(株)大槌タクシー

注：「\*」は復興工事のための特別措置として運行する区間があるコース



スクールバス車両

### 3-8 観光等交流人口の現状

町内への観光等交流人口は、東日本大震災津波の影響により観光の中心であった浪板海水浴場砂浜が流出したことから入込数が大きく減少した。震災後は各種まつりや産直施設等が立地したことにより増えてきていたが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響により各種まつりが中止になるなど影響を受けている。

令和2年度は「大槌まつり（9月）」や「鮭まつり（12月）」が中止になったことでその時期の入込数が減り、8月～10月は比較的多いものの、毎月5,000人～9,000人の入込数で推移している。

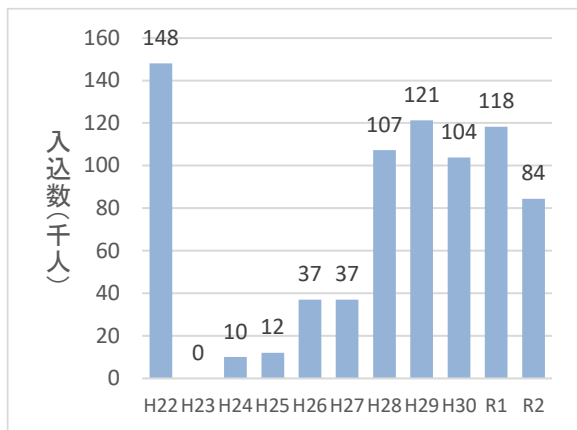


図 3-19 大槌町の観光入込数

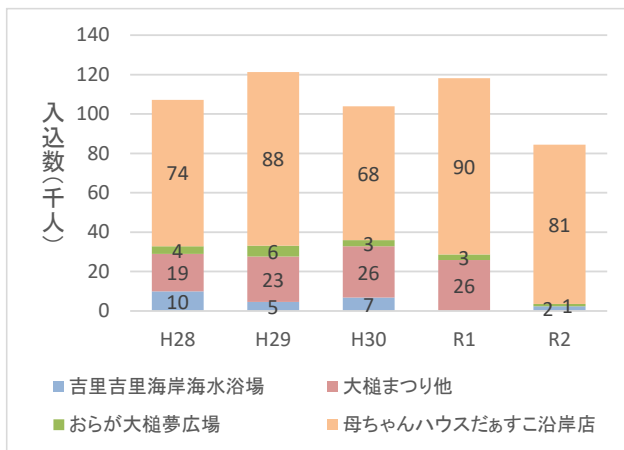


図 3-20 観光地点別の入込数

注：「大槌まつり他」には、産業まつりと鮭まつりを含む

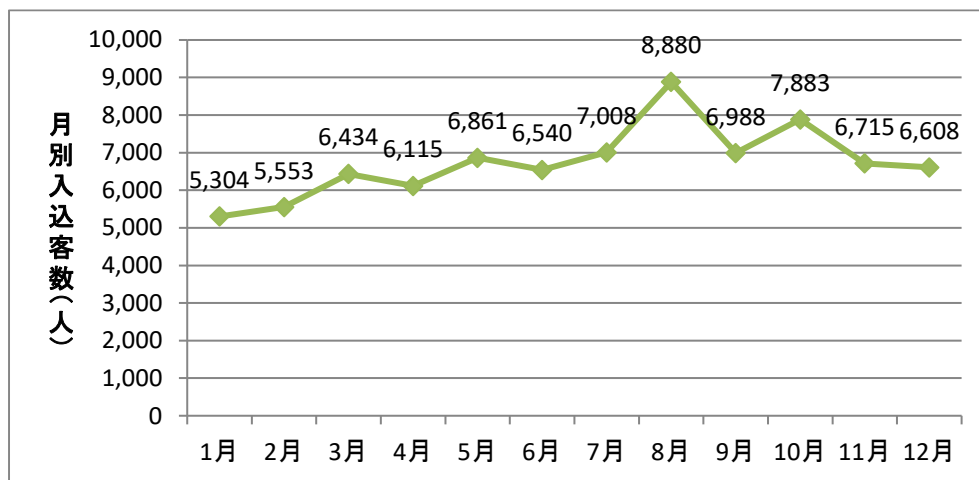


図 3-21 月別入込数（令和2年）

## 4. 町民の意向とニーズ

### 4-1 町民アンケート調査

#### (1) 調査の概要

町民バスの運行など公共交通の維持や利用促進に取り組んできた。将来にわたって公共交通を維持し、安心して住み続けられるまちの実現に向けて、これまでの取り組みをふりかえり評価するとともに、外出状況や外出に対する意向を把握することを目的として実施した。




















- 調査対象…大槌町に住民登録がある 15 歳以上 89 歳以下の町民(無作為抽出により 1,200 人抽出)
- 調査方法…郵送配布～郵送回収
- 調査期間…配布:令和3年7月 30 日(金) ～ 回収:令和3年8月 11 日(水)

#### ■配布数及び回収率

1,200 人に配布し、未達は 10 通、回答は 360 票得られた。回答率は 30%である。

アンケートの回答者の年齢別構成比及び地区別構成比は実際の構成比と異なる。そのため、調査結果を実際の人口に合わせて回答を補正するため、補正係数を以下に設定する。総計は年齢補正を優先する。補正済みデータについては、図中では「\*」を付す。

表 4-1 年齢別の回収率と補正係数

年代	アンケート調査			人口	構成比		補正係数
	回収票数	配布票数	回収率		回収票数	人口	
10代	35	200	 18%	413	 10%	 4%	0.4
20代	40	199	 20%	825	 11%	 8%	0.8
30代	58	199	 29%	870	 16%	 9%	0.6
40代	63	200	 32%	1,272	 18%	 13%	0.7
50代	67	198	 34%	1,504	 19%	 15%	0.8
60代~80代	97	194	 50%	4,891	 27%	 50%	1.9
無回答	2	-	-	-	-	-	-
計	362	1190	 30%	9,775	100%	100%	1.0

注 1 : 配布票数は未達 10 票を除く、人口は令和 3 年 6 月末現在、構成比の回収票数は無回答 2 票を除く。

注 2 : 構成比 (%) については、四捨五入を行っていることにより合計は 100%にならない場合がある (以下同)

## (2) 自動車運転免許の保有状況

男性の免許保有率は 88%に対して、女性は 62%である。年齢別にみると、男性は 70 代でも 92%、80 歳以上も 86%と高いのに対して、女性は 70 代は 39%まで下がる。ただし、女性の 60 代後半の保有率は 67%と大半が免許を持っていることから今後は女性 70 代の免許保有率も高まることが予想される。

免許の返納は、男女とも 80 歳以上のみ行われており、男性は 14%、女性は 6%である。

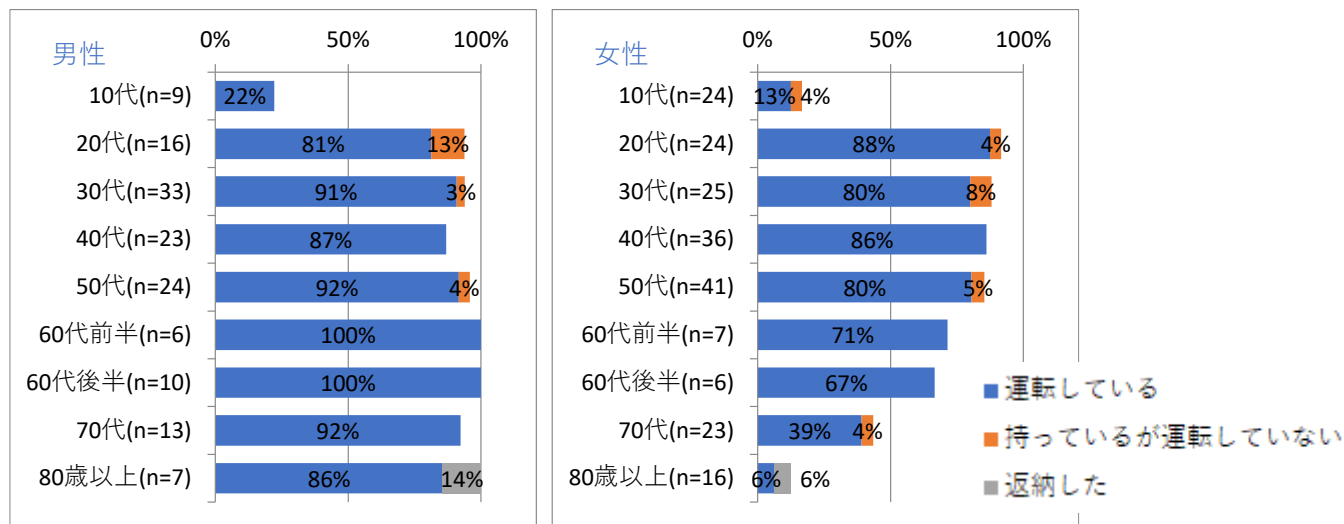


図 4-1 年齢別の免許保有状況

## (3) お出かけ回数<sup>4</sup>

日常的に運転している人と運転していない人<sup>5</sup>のお出かけ回数を比べると、運転している人は「ほぼ毎日」が 65%と多いのに対して、運転しない人は 22%まで減少する。

さらに 5 年前と比較すると、運転している人は「ほぼ毎日」が 80%だったが 65%まで減少している。これは運転者の高齢化も影響していると想定される。反対に、運転しない人は「ほぼ毎日」が 27%から 22%に微減している。一方で「月に 1~3 日」は増えており、全体的に外出頻度は減少している。

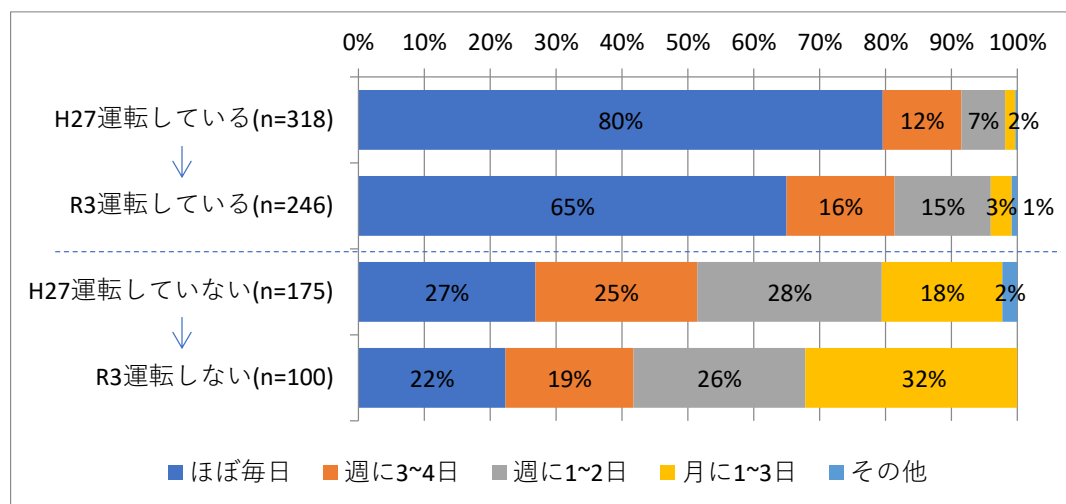


図 4-2 自動車免許の保有状況別のお出かけ回数

<sup>4</sup> 「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。

<sup>5</sup> 「免許は持っているが運転していない」「返納した」「持ったことがない」の合計

#### (4) 最寄りの駅やバス停までの距離（徒歩時間）

駅までの徒歩距離は「20 分以上」が 47%と半数近くを占めて多い。それに対してバス停までの距離は「5 分未満」が 49%、「5～10 分」が 27%を占め、76%が 10 分以内にアクセスできる状況となっている。「バス停がどこにあるか知らない」は 5%を占める。

地区別にみると差が大きく、駅については町方と吉里吉里は 10 分未満が 70～80%を占めるが、それ以外の地区は 20 分以上が大半を占める。バス停は吉里吉里・浪板地区と安渡地区、沢山・大ヶ口地区で「10 分以上かかる」割合が 3～4 割を占めて多く、アクセス性が低い地区と言える。

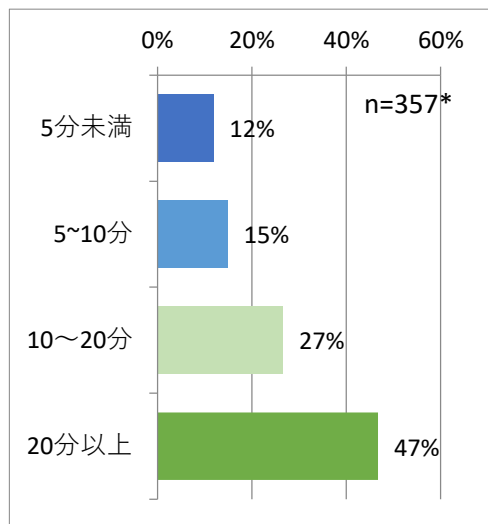


図 4-3 駅までの徒歩距離

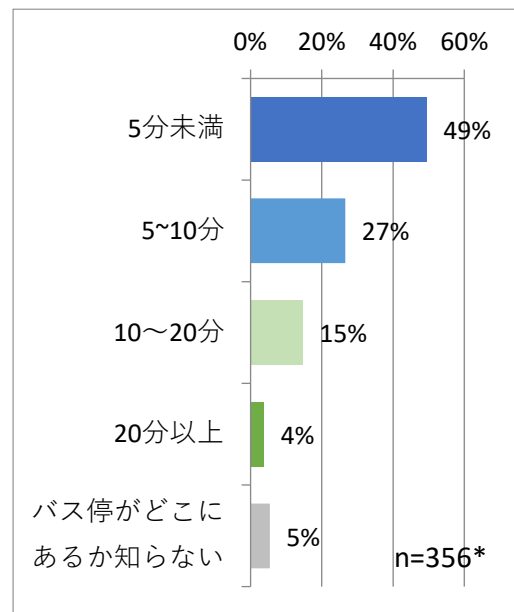


図 4-4 バス停までの徒歩距離

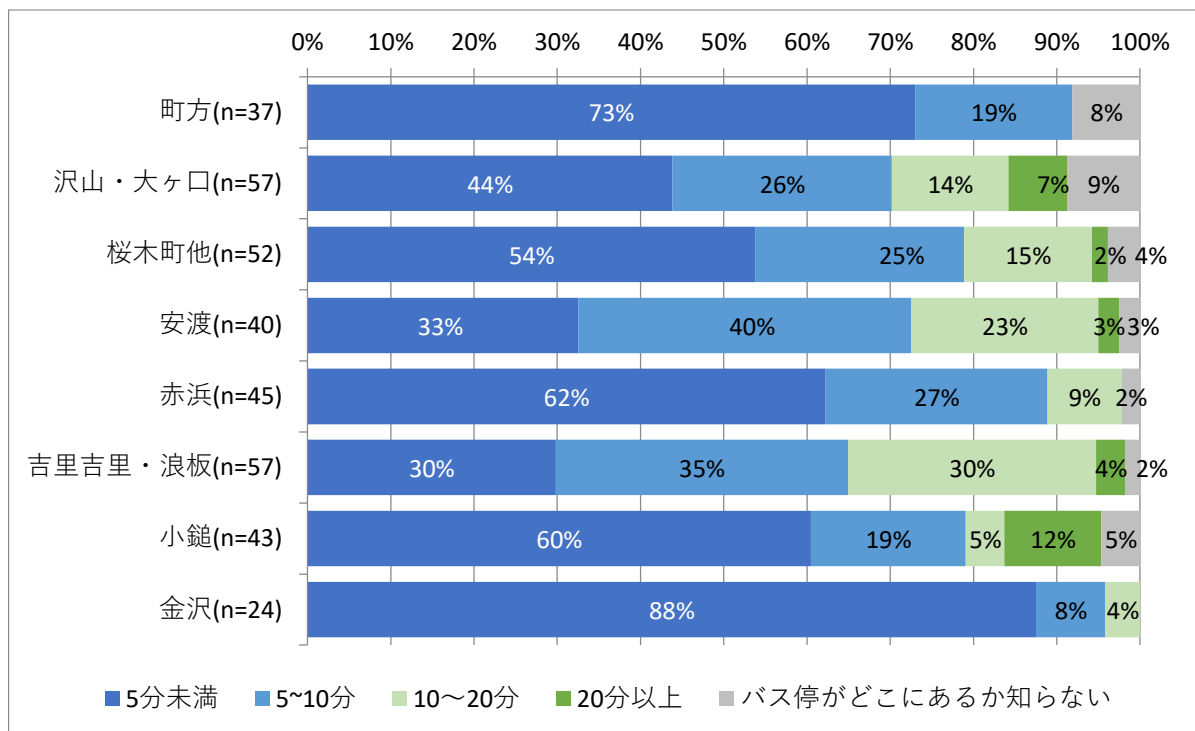


図 4-5 バス停までの徒歩距離（地区別）

## (5) 公共交通の利用状況

公共交通の利用頻度は、「月に数回程度」以上を日常的な利用者と想定すると、県交通が最も高く、「ほぼ毎日」が1%、「週に数回程度」が2%、「月に数回程度」が12%で、合わせて15%である。

また、令和2年12月以前の町民バスも「週に数回（6%）」と「月に数回（10%）」を合わせると15%であったが、現在は「週に数回（2%）」と「月に数回（6%）」合計8%まで減少している。

三陸鉄道は、駅がある町方、吉里吉里・浪板、駅に比較的近い桜木町他では「ほぼ毎日」利用している人がいるが、安渡と赤浜では「年に数回」の人しかいない。

県交通バスについては、安渡と金沢地区以外は「ほぼ毎日」利用する人がおり、広く利用されている。

タクシーは、町方は「週に数回」利用する人がいる。他の地区も「月に数回」以上利用する人がいるが、小鎚地区のみ「年に数回」の利用のみでタクシーが利用しにくい環境であることが分かる。

町民バスは、金沢地区の利用度が特に高い。反対に、臨時バスが運行しなくなった吉里吉里・浪板地区の利用の落ち込みが特に大きい。

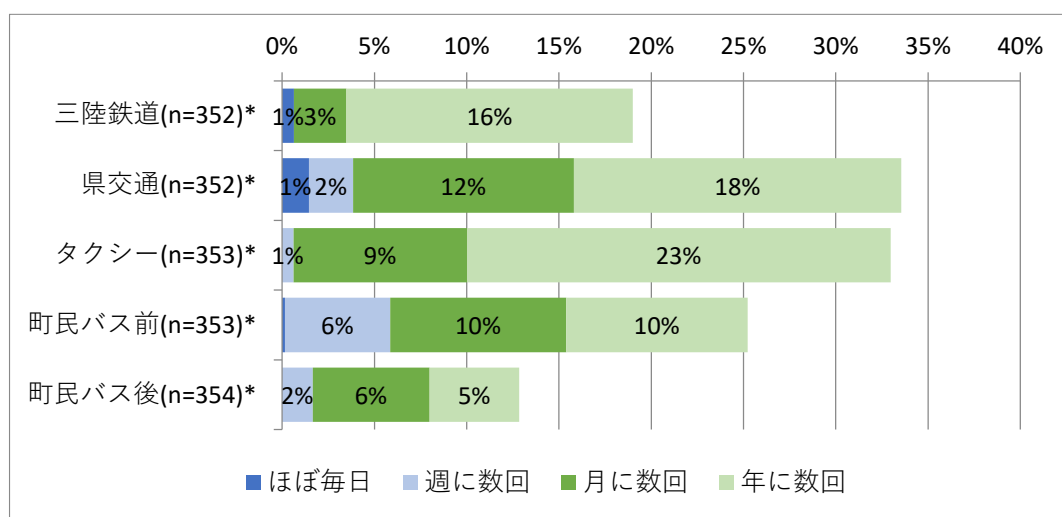


図 4-6 公共交通の利用回数

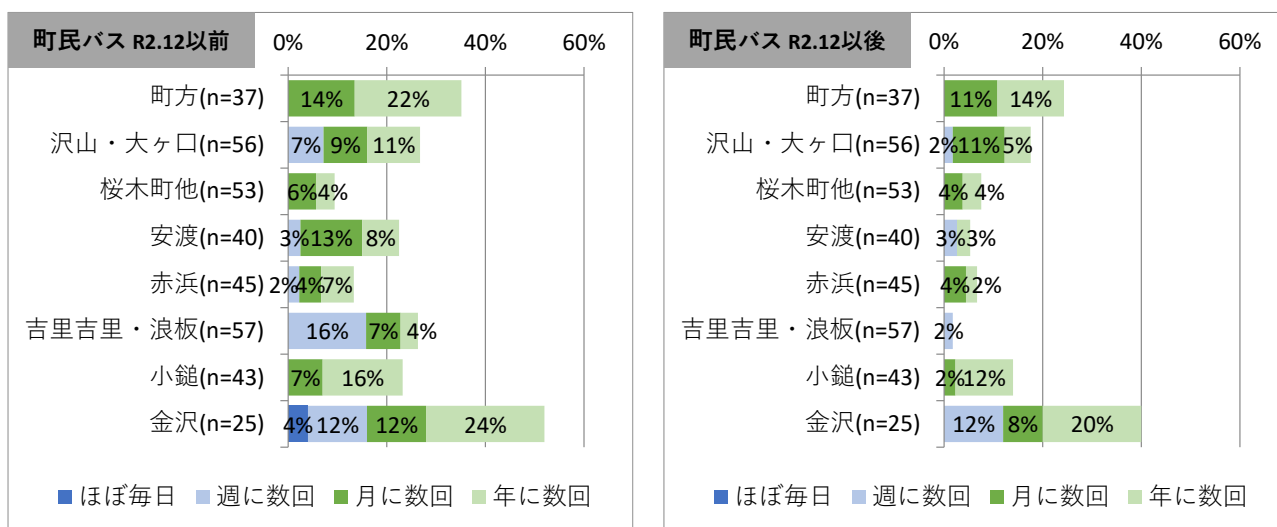


図 4-7 町民バスの利用頻度の変化



## (6) 外出やお出かけの不便さ

不便を感じるかについては、現在は「あまり不便と感じない（28%）」「全く不便と感じない（24%）」と過半数が不便を感じていない。しかし、10年後を考えると「とても不便（36%）」「少し不便（27%）」で63%が不便を感じるという回答している。

年代別にみると、現在は10代と80歳以上で不便を感じる割合が高い。10年後を想像すると、50代以上で特に不便を感じる割合が高くなっている。

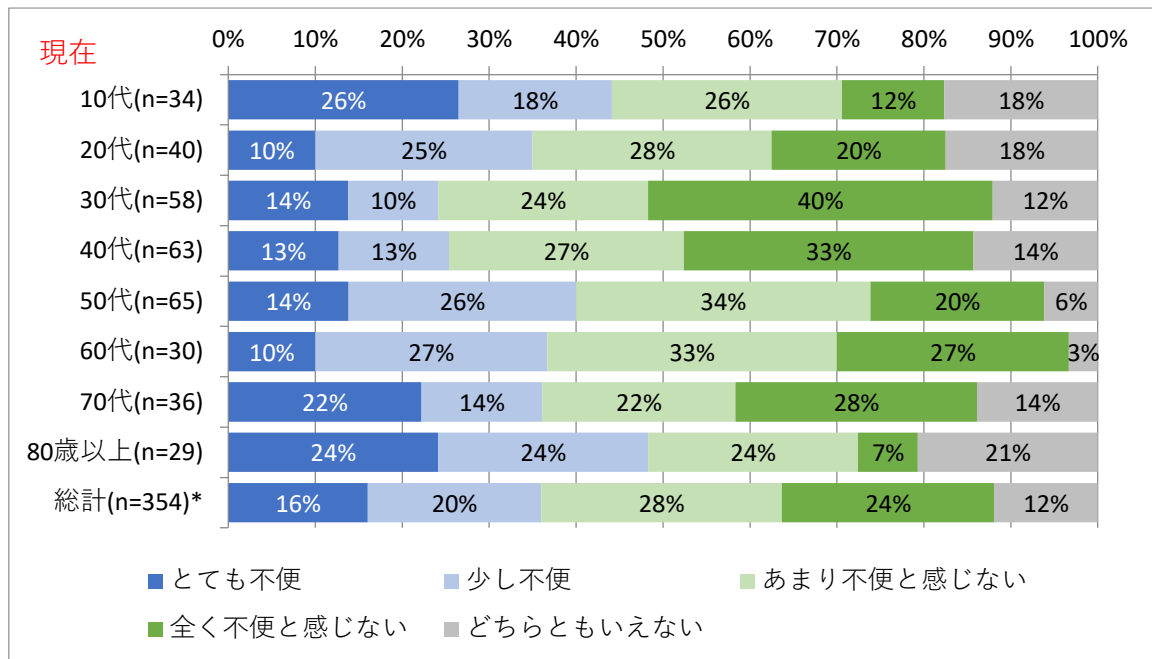


図 4-8 現在、外出やおでかけを不便だと感じるか

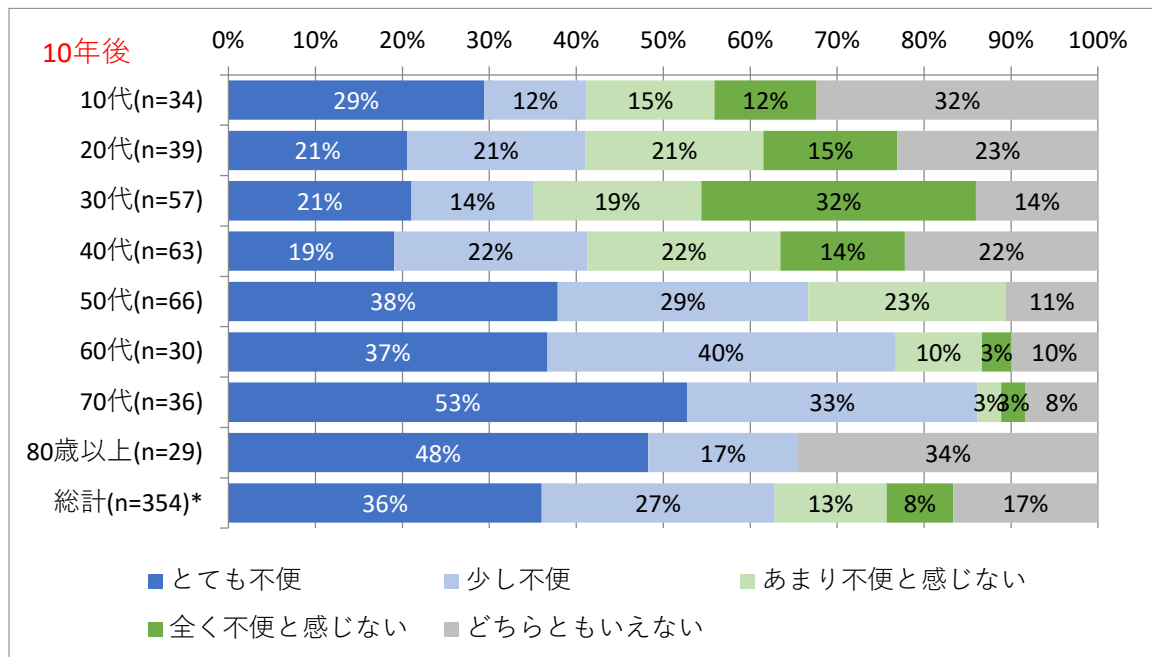


図 4-9 10年後、外出やおでかけを不便だと感じるか



免許の保有状況別にみると、「持っている人」は「あまり不便と感ない（32%）」「全く不便を感じない（32%）」が多く、6割以上が不便を感じていない。

免許を持っているが運転していない回答者と持ったことがない回答者は「とても不便」と「少し不便」が過半数を超えて多い。特に、「免許を持っているが、運転していない」回答者の方が不便さを感じている。

10年後を考えたとき、現在運転している人の不便を感じる割合は倍に増えるが、現在運転していない人は大きな変動はない。

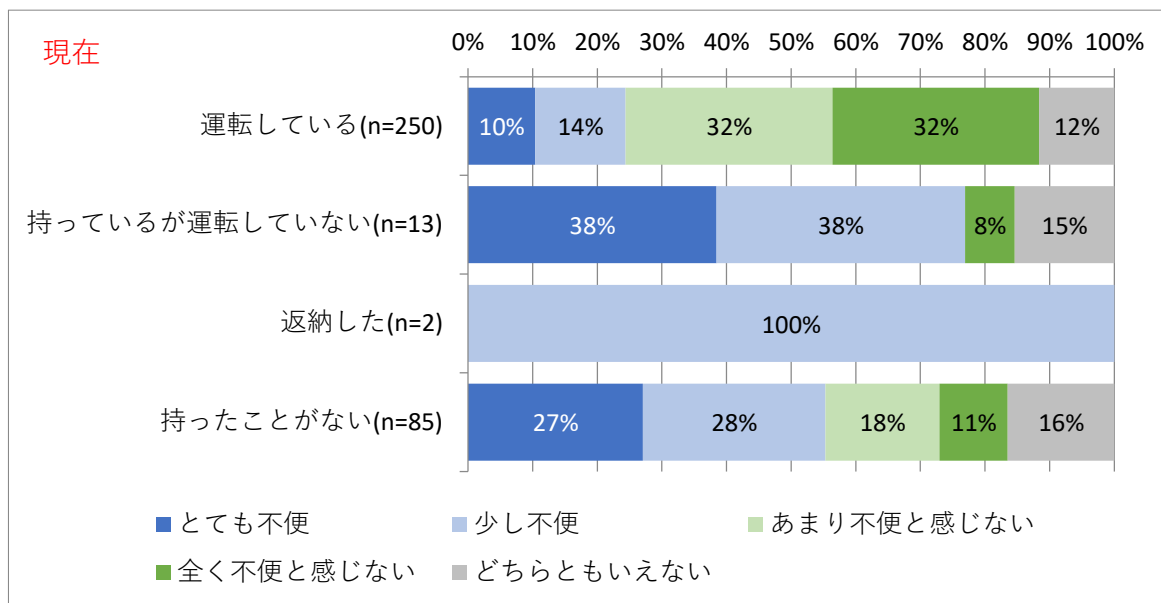


図 4-10 現在、外出やおでかけを不便だと感じるか

注：「返納した」は回答数が 2 のため参考値

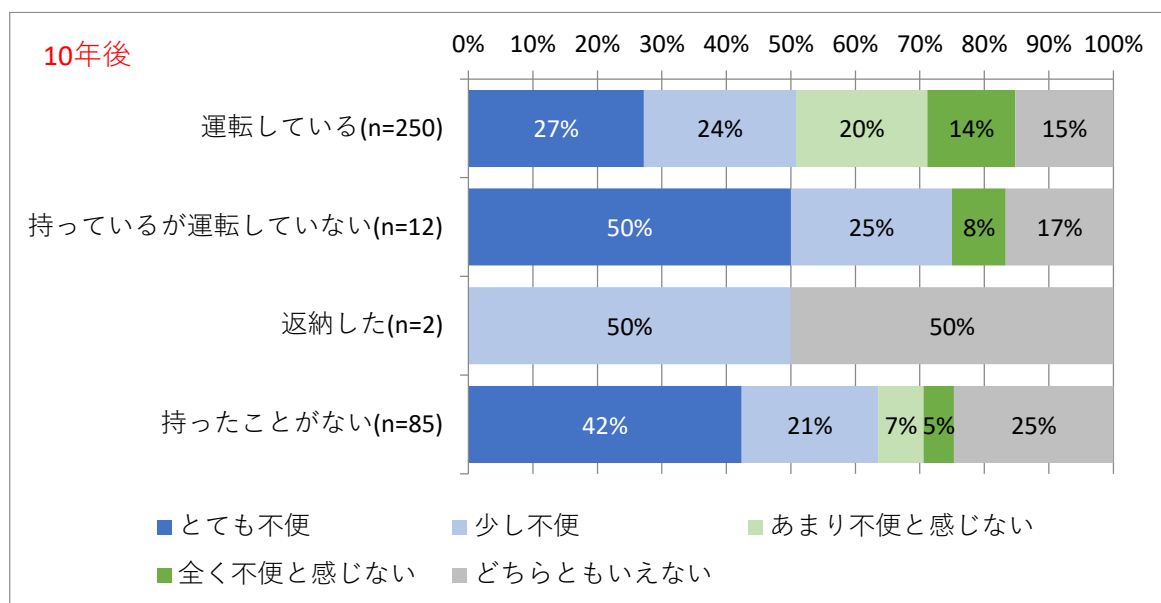


図 4-11 10 年後、外出やおでかけを不便だと感じるか

注：「返納した」は回答数が 2 のため参考値

### (7) 期待する公共交通の改善策

優先すべき改善策としては、「バスからバスへの乗り継ぎをよくする（35%）」を1位に上げている人が最も多く、次いで「交通が不便な地域の外出環境を改善する」が多くあげられた。

2位としては、「町民バスと三陸鉄道との接続をよくする（19%）」を挙げた人が多い。

地区別にみると、町民バスの利用が多い金沢地区は圧倒的に「バスからバスへの乗り継ぎをよくする（67%）」を挙げる人が多い。沢山・大ヶ口、安渡、赤浜地区は「交通が不便な地域の外出環境を改善する」を1位に上げる人が2割を超えて多い。

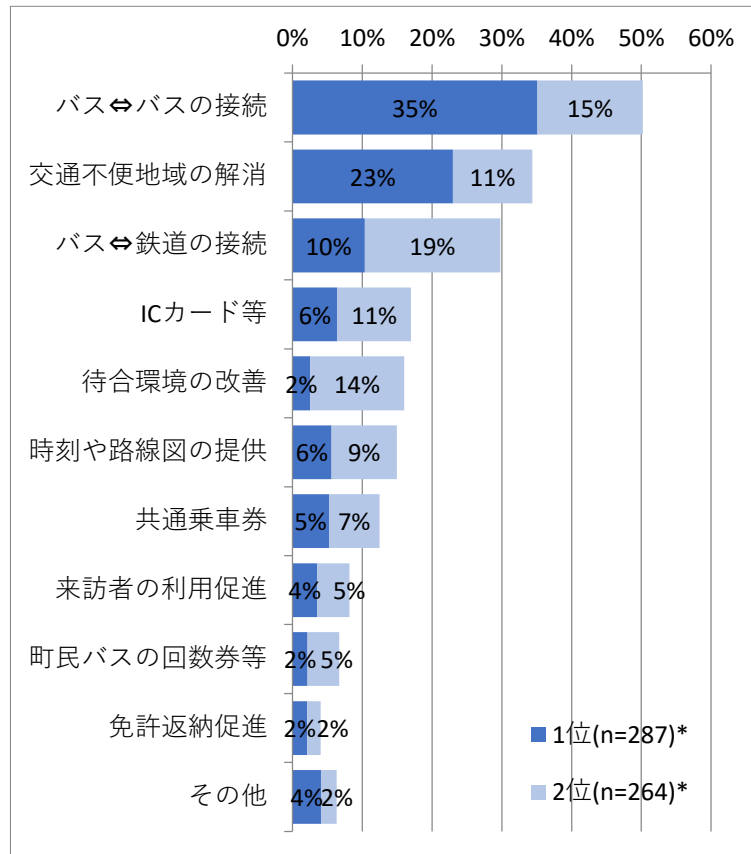


図 4-12 改善希望の第1位と第2位

図中の表現	選択肢の文章
バス⇄バスの接続	町民バスと県交通バスとの接続をよくする
バス⇄鉄道の接続	町民バスと三陸鉄道との接続をよくする
交通不便地域の解消	駅やバス停が遠い公共交通不便地域を解消する
町民バスの回数券等	町民バスの回数券や定期券をつくる
共通乗車券	町民バス、県交通バス、三陸鉄道の共通券をつくる
ICカード等	ICカードなど現金以外でも利用できるようにする
時刻や路線図の提供	時刻表や路線図等を分かりやすく提供する
待合環境の改善	駅やバス停へのベンチ設置など待合環境をよくする
来訪者の利用促進	観光客など来訪者が利用しやすくし、利用者を増やす
免許返納促進	自動車の運転免許返納促進を行う
その他	その他

## 4-2 町民バス利用者意向調査

### (1) 調査の概要

町民バス及び岩手県交通の利用実態を把握することを目的として、バス利用者を対象に利用実態に関するアンケート調査を実施した。

- 調査対象…大槌町内を運行する町民バス及び岩手県交通の路線バス(平日休日各1日全便)
- 調査方法…調査員が乗車し、町民バスについては調査員による聞き取り調査、岩手県交通の路線バスについては穴あけ式のアンケート調査票によって実施した。
- 調査期間…町民バス:令和3年6月1日(火)、6日(日)、9日(水)、14日(月) 計110人  
県交通バス:令和3年6月12日(土)、15日(火)、21日(月) 計407人

### (2) 利用者の目的

町民バスは平日、休日とも「買い物」が6割前後を占めて多い。平日は「通学(6人、11%)」、「通院(9人、17%)」もいる。

県交通バスは、平日は「通学」が多いのに対して、休日は「買い物」が多い。また、休日は「通勤(25人、24%)」もいるのが特徴的である。

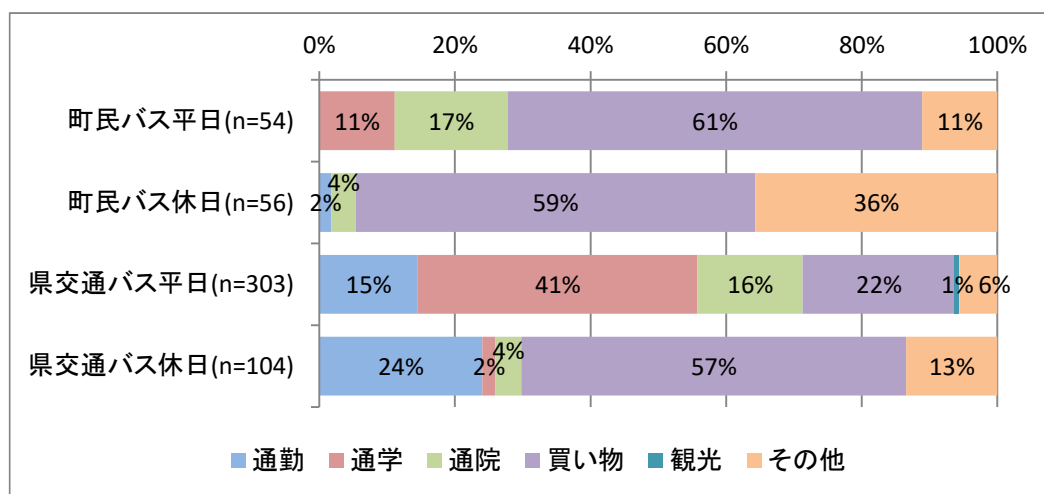


図 4-13 路線別の目的割合

### (3) 目的地 ～バスや鉄道への乗り継ぎ状況～

町民バスの乗客のうち、三陸鉄道と県交通バスに乗り継いでいる割合は、平日は 18%、休日は 11% とそれほど多くはない。

町内発の県交通バスの乗客の目的地を目的別にみると、通勤と通学は 8 割以上が釜石市内に対して、通院と買い物については過半数が町内となっており、町内移動にも利用されている。

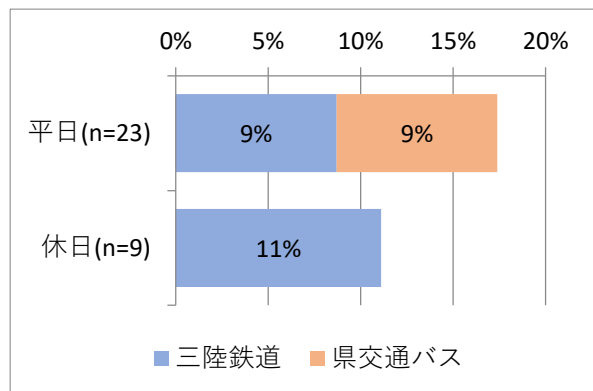


図 4-14 町民バス乗客の乗り継ぎの有無

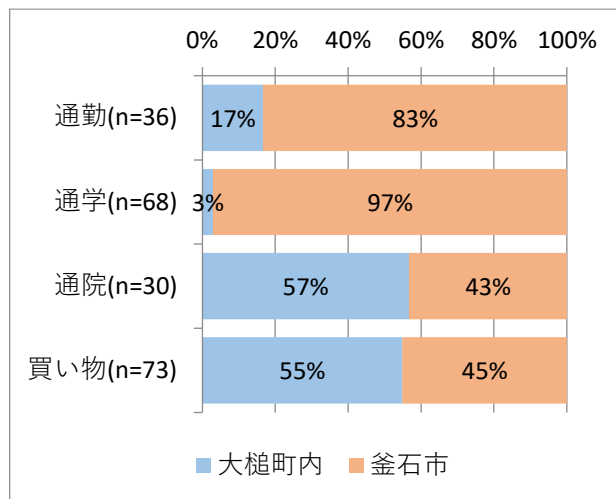


図 4-15 県交通バス乗客の目的地  
注：始発地が町内の便のみ

### (4) 満足度と改善希望

町民バスの乗客に満足度を聞いたところ、「満足 (24%) 」と「やや満足 (41%) 」が多く、6 割以上が満足をしている。路線別にみると、金沢小鮎線の方が満足度が高い。満足している理由としては、「(高校生) 無料で乗れる」「通勤に支障がない」という理由が挙げられた。反対に満足していない理由としては循環バスについては「駅起点は不便」「県交通とのバスの接続をよくしてほしい」、金沢小鮎線については「午前中にもう 1 本ほしい」という意見が寄せられた。

県交通バスの乗客に改善希望を聞いたところ、「時刻を変えてほしい」が回答者の 44% が選んでおり、多い項目であった。理由としては「増便して欲しい」という意見が含まれている。

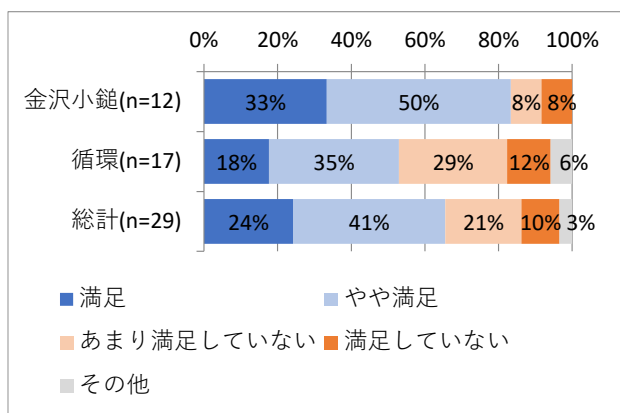


図 4-16 町民バス乗客の満足度

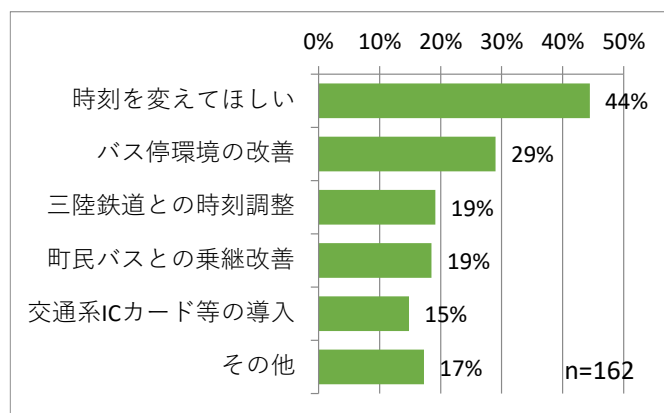


図 4-17 県交通バス乗客の改善希望

### (循環線の乗客の意見)

#### ■「時刻の変更要望・県交通との接続要望」

- ・ 金沢も小鎚も、7:20、7:21 発の次は 12:35、12:41 になり、朝の時間が早すぎる。前の時間帯（10 時頃）にまちなかに行ける便が必要である。
- ・ 平日左回り 5 便。県交通が 17:11 にマストにつくのでそれに合わせた循環バスがあると良い。
- ・ 釜石病院へ行く時、マストで県交通に乗り継ぎが間に合わない。前は 7:50 の便があったので前に戻して欲しい。土日の本数も減って不便になった。循環バスの料金は 100 円希望。
- ・ みずかみに行きたい。本数が増えてほしい。釜石病院に通っているが、バスが遅くなった。10 時を 9 時にしてほしい。
- ・ 釜石の病院に行くときもあるので、マストで県交通に乗り継ぎがしやすいよう、9 時台の便があれば良い。

#### ■「なくなったら困る」

- ・ 毎日町民バスに乗っている。1 日に 4.5 回乗るときもあるのでバス代だけで 1 ヶ月 1 万 2 千円くらいかかっている、できれば定期券などの割引で、1 か月 1 万以内で抑えられたら助かる。バスが無くなったら困る。
- ・ 無くなったら困るので続けてほしい

#### ■「前の方がよかった、分かりづらい」

- ・ 前のままが良かった。前より不便、みずかみに行けない。
- ・ 左回り右回りが分かりづらい
- ・ 土日の金沢線 1 便目の後に循環線になってマストまで来られることを知らない方もいると思うので周知を分かりやすくしたほうが良い。
- ・ 駅に用事がないのに駅で止まるので便利が悪い。時刻表が分かりづらい。土曜日は 15:44 最終便が早い。

### (金沢小鎚線の乗客の意見)

#### ■「時刻の変更要望」

- ・ 朝の便の時間が早すぎる。高校生に合わせているようだが、高校生は利用しているのか？病院、買い物には時間が早すぎる。9 時 10 時台のバスで町に出て、帰りは 16 時台があれば助かる。車がないのでバスが無くなると困るので継続を望みます。
- ・ この便だと、帰りの便まで 1 時間もないのでゆっくり買い物ができない。朝の便は 9 時や 10 時台の便があれば良い。
- ・ 9 時台のバスがあれば病院に良くのには都合が良い。今の時間は少し早い。
- ・ 朝の便は早すぎて病院が空いていない。娘が買い物をしてくる。孫も送ってくれる。大槌病院は朝はいいが、帰りは 11:30 に間に合わない。
- ・ 大貫台 7:20 発の便は買い物に利用するには時間が早すぎる。12:35 発大貫台の便ではマストで 1 時間も買い物時間がない。9 時台に大貫台発の便があれば買い物も病院も使える。土日便は時間が変わってから一度も利用していない。

#### ■「土日が不便」

- ・ 平日は良いが、土日は朝の便がないので送ってもらう。
- ・ 土日の便は前の方が良かった。

(浪板線の乗客の意見)

- ・ バスの本数を増やしてほしい。
- ・ 町民バスを復活してほしい。
- ・ バス停の位置を近くしてほしい。

(赤浜線の乗客の意見)

- ・ 大槌行きの本数を増やしてほしい。
- ・ 安渡二丁目の高台にもバス路線を設けてほしい。
- ・ 電子マネーを使えるようにしてほしい。
- ・ 吉里吉里の方も運行してほしい。
- ・ 赤浜と赤浜三丁目の間にバス停を増やしてほしい。
- ・ タクシーを利用しないと病院に通えない時があり不便に感じる。
- ・ 町民バスの増便、沢山まで行けるようにしてほしい。
- ・ 同じ区間で運賃が異なる時があるのが不思議。

## 4-3 住民ヒアリング

### (1) 調査の概要

車を持たない人など公共交通を必要とする人を中心に、地区ごとの移動実態の把握を含め公共交通に対するニーズを把握することを目的として、地区ごとに住民に対してヒアリング調査を行った。

- 調査対象…町内 9 地区に居住する住民(交通不便地域が存在する地区、町民バスが運行していない地区等)
- 調査方法…地区の集会所に集ってもらい、調査員から対面式ヒアリング調査を実施した。
- 調査期間…令和3年8月 26 日(木)～令和3年9月 28 日(火)



### (2) 調査結果 ～移動の現状と困っていること～

現在、町民バスが運行している地区では、農協など沿線にないところに行きたいということや集落の中までバスが入ってこないことなどが困る点として挙げている。

県交通バスが運行している地区では、「行きはバスでも帰りはバス停から自宅まで上りとなるため、タクシーで帰っている」などの現状が明らかになった。

表 4-2 各地区の主な移動の現状と困りごと（町民バスがある地区）

地区名 (協力者数)	移動の現状	困っていること
小鎚 (7 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 病院は町民バスで大槌病院に行っている。</li> <li>・ 移動販売車が週 2 回来るので利用している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農協に行けないのが困る。だあすこにバス停があると助かる。以前の町民バスの時間や経路がちょうどよかった。</li> </ul>
金沢 (15 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 病院に行って、マストに寄って帰ってくると時間が足りない時がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釜石に行こうとするとバスの時間は間に合わない。</li> <li>・ 農協に行きにくい。</li> </ul>
沢山 (9 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釜石の病院に行くときはマストまでタクシーで行き、そこから県交通バスで行く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集落にバスは入ってきていないが、坂のため行きはいいが帰りは荷物を持って上がれない。</li> </ul>
柁内 (7 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 震災後に人口が増えた。ひとり暮らしの高齢者も増えた。今後はもっと増えると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釜石に行くときの接続も良くない。</li> <li>・ 循環バスを柁内まで回してほしい。そうすると道又医院にも行ける。</li> </ul>

表 4-3 各地区の主な移動の現状と困りごと（県交通バスがある地区）

地区名 (協力者数)	移動の現状	困っていること
安渡 (9 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>県交通のバス停まで歩いて 10 分程度。帰りはバス停から上りになるので荷物をもって歩けないためタクシーで帰ってくる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歯医者は大ケロ側にあるのでバスで行けない。</li> <li>集落の道は狭く、バスは難しいと思うが、バス停まで歩けない人も多く困っている。</li> </ul>
吉里吉里 (10 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前は臨時バスを利用していた。植田医院に通院しているが、マストまでバスで行き、そこからタクシーで病院まで行く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県交通のバスに乗るためには道路を横断する必要があるが渡れない。</li> <li>毎日でなくもいいので、以前の町民バスの路線にバスを走らせてほしい。</li> </ul>
浪板 (1 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>浪板地区の人は、三陸鉄道を利用し山田町に買い物に行く方が多い。山田町は駅前にスーパーがあるので便利だが、マストは駅から離れているためあまり行かない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浪板地区内を巡り、マストや病院など主要施設まで行ける乗合タクシーがあればよい。</li> </ul>
赤浜 (11 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>植田医院に通院しているが、10:16 のバスで行く。天気が良ければ、マストまで歩き、マストからはバスかタクシーで帰ってくる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛岡行きのバスと路線バスが数分の差で接続が良くないので、直してもらえると助かる。</li> <li>バスがもっとこまめに停まってもらえると助かる。フリー区間がいい。</li> </ul>
小枕 (1 名)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ほとんどの世帯が自家用車で移動している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後免許返納者が多くなるかもしれないので、乗合タクシー等の対象地区としてほしい。</li> </ul>

#### 4-4 大槌高校

令和 3 年度現在、大槌高校に通学する生徒のうち、公共交通を利用して通学している生徒は、三陸鉄道が 2 名、県交通バスは 14 名ということである。始業時間に間に合うようにするためには、高校には 8:25 までに到着することが望ましい。

路線バスについては、吉里吉里方面と釜石方面、金沢方面については 8:25 に間に合う時刻がある。小槌方面からのバスは大槌駅が終点で 8:00 着だが、そのまま循環線で旧きらり商店街まで行くことができる。

しかし、三陸鉄道は大槌駅で 8:10 着であり、そこから大槌高校を結ぶ路線バスがないことから、高校としては大槌駅から高校までの足の確保が要望されている。

表 4-4 路線バスと三陸鉄道の到着時刻

項 目	路線バス				三陸鉄道
	吉里吉里方面	釜石方面	金沢方面	小槌方面	釜石/宮古方面
交通手段	県交通バス	県交通バス	町民バス	町民バス	三陸鉄道
バス停	大槌橋	大槌橋	旧きらり商店街前	大槌駅	大槌駅
朝の到着時刻	7:38 8:08	7:34 8:14	7:57	8:00	7:17 8:10



循環線

大槌駅発 8:00

旧きらり着 8:05



## 4-5 町民の意向からみえる地域交通の課題

アンケート調査や利用実態調査等から把握、整理された地域交通の課題を以下に整理する。

- ・ 小鎚地区や金沢地区は、町民バスの昼間の便がなくなったため、不便を感じている。
- ・ 吉里吉里・浪板方面や安渡・赤浜方面については、昨年12月から町民バスが運行しなくなったため、タクシーなどを利用してなんとか外出している状況。
- ・ 公共交通に関して期待する改善点は、「町民バスと県交通バスの接続をよくする」が最も多く挙げられ、乗り継ぎ利便性の向上のため、わかりやすい公共交通時刻表の作成が必要である。
- ・ 高齢者の生活状況では、坂道移動の負担の声が多く挙げられ、外出を控えている状況。
- ・ いわゆる交通不便地域の解消に加え、外出機会を増やし、公共交通利用者の増加に繋がる「新たな施策」の検討・検証が必要である。

## 5. 取り組みの評価

### 5-1 プロジェクトの達成状況

平成 29 年 5 月に策定した「大槌町地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 29～33 年度）」では、4 つの戦略と 13 のプロジェクトを掲げ、実現に努めてきた。計画期間における達成状況と今後の方針を整理する。

#### [戦略 1 持続可能で利便性の高い町民バスの再構築]

No.	プロジェクト名	達成状況	内 容	新計画反映
1	循環線の新設	実施済み	三枚堂地区と大ケロ地区を結ぶ「新大槌トンネル」が令和元年9月に開通したことから、令和元年 12 月 16 日から町内の医療・商業拠点を巡回し、幹線に結ぶ新たな循環路線の運行を開始した。	見直し継続
2	町民バスの再編	実施済み	町民バスは、震災後、被災者のニーズに対応するため、応急仮設住宅団地を対象に臨時的な路線と便数を拡大したが、応急仮設住宅団地の閉鎖や利用状況等を踏まえ、令和2年 12 月に3路線から2路線に再編成するとともに、便数を見直した。	見直し継続
3	料金体系の見直し	未実施	料金体系の見直しは、均一運賃制とゾーン制の2つについて検討したが、被災者の住宅再建状況等を鑑み、均一運賃制の現状を維持している。	継続
4	臨時バスの経路見直しと町民バスの運行効率化	一部実施	臨時バスの経路見直しは、応急仮設住宅の高齢者等の移動ニーズに対応した一時的な路線であったことから、対象の応急仮設住宅団地の閉鎖に伴い、平成 30 年度に廃止した。 町民バスの運行効率化は、乗り合いバスの重複路線を解消することと、大槌川、小槌川両河川流域の経路の一本化による効率性の向上を図るため「金沢赤浜線」と「小槌浪板線」を廃止し、これら2路線を統合した「金沢小槌線」を新設し、令和2年 12 月 16 日から運行した。	見直し継続



令和元年 12 月 16 日にスタートした新ネットワーク（時刻表）

## 〔戦略2 中心市街地を支える交通結節点・大槌駅の再生〕

No.	プロジェクト名	達成状況	内 容	新計画反映
5	大槌駅舎の整備	実施済み	<p>大槌駅観光交流施設は、平成 31 年3月 23 日に交通機関を利用する住民の利便に資するとともに、観光情報を発信し、並びに住民及び観光客の交流の場を提供することを目的に供用を開始。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 31 年3月 23 日三陸鉄道リアス線開通</li> <li>・施設指定管理者：(一社)大槌観光交流協会</li> </ul>	終了
6	大槌駅前広場の整備	実施済み	<p>大槌駅観光交流施設は、平成 31 年3月 23 日に交通機関を利用する住民の利便に資するとともに、観光情報を発信し、並びに住民及び観光客の交流の場を提供することを目的に供用が開始した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 31 年3月 23 日三陸鉄道リアス線開通</li> <li>・施設指定管理者：(一社)大槌観光交流協会</li> </ul>	終了
7	マイルール運動の推進	一部実施	<p>駅の利便性向上や鉄道の利用促進に取り組む「大槌駅開業サポーター」を募集し、大槌駅舎の実施設計段階で、施設の利用者視点での意見を設計に反映する開業サポーターを対象とした意見交換会を開催した。</p> <p>開業後においては、岩手県三陸鉄道強化促進協議会の事業を通して、「三鉄お絵かき列車」や「三鉄絵画展示」など、園児らのマイルール意識を育み、三陸鉄道の利用促進に繋げた。</p>	見直し 継続



大槌駅観光交流施設（大槌駅舎）



駅舎のデザイン募集チラシ



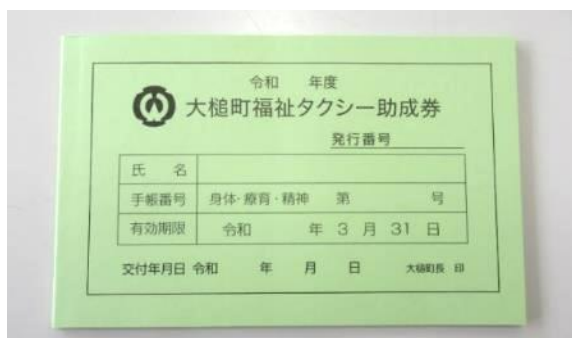
大槌駅観光交流施設開業・三陸鉄道開通イベント



三鉄絵画展示

### [戦略3 高齢者や障がい者のための施策の充実]

No.	プロジェクト名	達成状況	内 容	新計画反映
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	実施済	令和3年度から重度の障がい(児)者を対象に、タクシー運賃の一部を助成する「大槌町福祉タクシー助成事業」を実施。	終了
9	運転免許返納者に対する支援策の検討	一部実施	岩手県タクシー協会や三陸鉄道株式会社では、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。	見直し継続
10	低床バス車両の導入検討	未実施	町民バスにおいて、低床バス車両(ノンステップバス等)は、平成26年に5月にFIDR(公益財団法人国際開発救援財団)から大槌町に寄贈された車両のみが運行している。運行計画と併せた車両の管理計画を検討している。	継続



登録者に配布される  
大槌町福祉タクシー助成券の綴り



FIDR 寄贈の低床バス車両 (町民バス)

### [戦略4 ネットワーク機能を高める利用促進の充実]

No.	プロジェクト名	達成状況	内 容	新計画反映
11	乗り継ぎ利便性の強化	一部実施	三陸鉄道リアス線の開通や、町民バスの再編に併せて、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を適宜行っている。 また、町内を運行する三陸鉄道、岩手県交通バス、町民バスの路線図と時刻表をまとめた「大槌町公共交通時刻表」を作成し、町内の主要施設と全世帯に配架した。	継続
12	バス待ち環境の改善	一部実施	利用者からの要望のあったバス停留所にベンチの設置を行った。 吉里吉里地域住民の要望から国道45号線に停留所の場所が確保された。	見直し継続
13	マイバス運動の推進による継続的な利用促進	未実施	マイバス運動としての取り組みが実施出来なかった。	見直し継続



## 5-2 目標値の評価

計画では、3つの基本目標に対して7つの目標指標を設定している。目標値に対して、目標年である令和3年度の現状値では、計画目標を達成した指標は7指標のうち3指標に留まった。

町民バスは、路線数や便数の縮減に伴い、年間利用者数は目標値に満たなく、収支率についても目標を達成しなかった。町民の主観的評価では、男性の「お出かけ回数」や「外出やお出かけを不便と感じない割合」について目標値が上回っており、目標を達成したといえる。

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	H28	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
①車を運転しない人 <sup>6</sup> のお出かけ回数が「週に3～4日以上」の割合	男性 49%	男性 74%	男性 25%増	男性 60% [達成]
	女性 52%	女性 37%	女性 15%減	女性 60% [未達成]
（達成状況）自動車を持たない人の外出回数は、男性で25%増に対して女性は15%減であった。新型コロナウイルス感染症対応による外出自粛等の影響も推測される。				
指 標	H27	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
②町民バスの年間利用者数	67 千人	32 千人	35 千人減	70 千人 [未達成]
（達成状況）町民バスの利用者は、生活再建先のハード整備など復興事業の進捗と、応急仮設住宅団地の閉鎖とともに、年平均で7000人の利用が減少している。				

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	H27	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
③町民バスの収支率（運行経費に占める運賃収入の割合）	25%	16%	9%減	25%以上 [未達成]
（達成状況）利用状況を踏まえつつ便数や経路を見直したが、町民バス利用者の減少に伴い、収支率も低迷が続いている。				
指 標	—	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
④大槌駅の乗降者数	—	69 人／日	—	298 人／日 [未達成]
（達成状況）三陸鉄道利用者数は、イベントなどの催事列車では利用者が増加しているのに対して、定期的な利用者は見込みより減少している。新型コロナウイルス感染症対応による外出自粛等の影響も推測される。				

<sup>6</sup> 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 3（利便性） 誰もが移動しやすい交通環境				
指 標	H28	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
⑤外出やお出かけを不便と 感じない割合 <sup>7</sup>	44%	54%	10%増	50% [達成]
（達成状況）お出かけの移動手段では、乗合を含めて自家用車を利用する方が増加している。				
指 標	—	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
⑥大槌駅に乗り入れる 路線バス便数	—	50 便/日以上 （平日）	—	48 便/日以上 （平日） [達成]
（達成状況）大槌駅に乗り入れる路線バス便数の内訳（県交通バス... 1 日 32 便、町民バス... 1 日 18 便（金沢小槌線 8 便、循環線 10 便））				
指 標	H28	現状値(R3)	増減	目標値(R3)
⑦バスシェルター整備箇所数	3 箇所	4 箇所	1 箇所増	5 箇所 [未達成]
（達成状況）バスシェルターは大槌駅を新たに位置づけた。また、利用者の声のもと、4 箇所のバス停にベンチを設置した。（県営屋敷前アパート、松の下、大ケロー丁目町営住宅前、旧きらり商店街前）				

<sup>7</sup> 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。

## 6. 地域交通の役割と課題

### 6-1 上位・関連計画の整理

#### (1) 第9次大槌町総合計画〔令和元～10年度〕

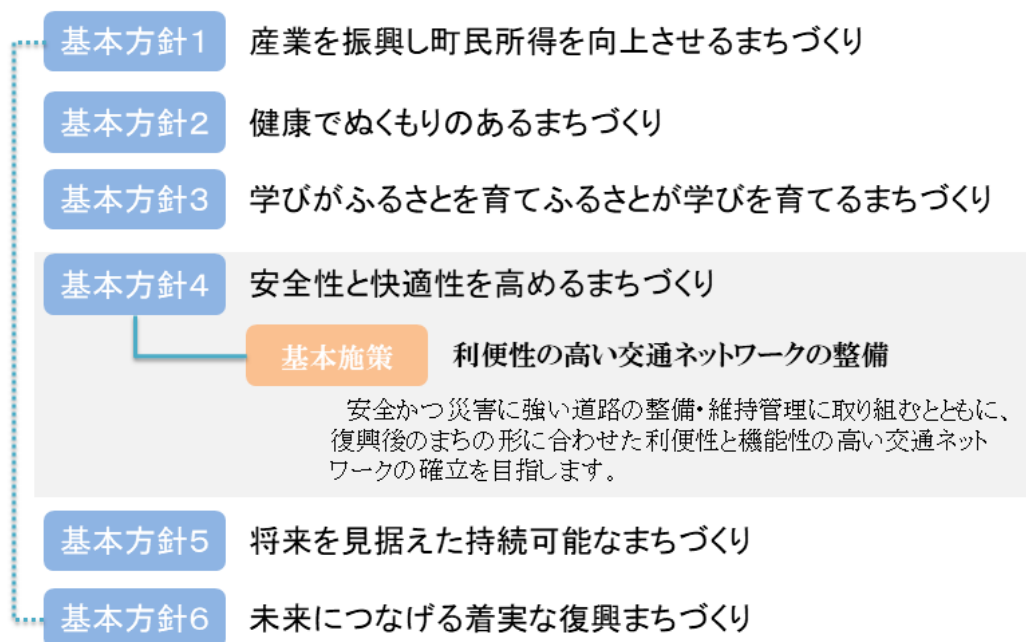
本計画の上位計画である「第9次大槌町総合計画」では、「これまで取り組んできたまちづくりをさらに進め、大槌町独自のにぎわいを創出するとともに、人とのつながりを大切にしたい誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指す」とし、まちづくりの基本理念として以下を掲げている。

また、公共交通に関する基本方針と基本施策としては、「快適性」や「利便性」がキーワードとして重要視されている。

#### 〔まちづくりの基本理念〕

魅力ある人を育て  
新しい価値を創造し続けるまち大槌

#### 〔公共交通に関する基本方針と基本施策〕



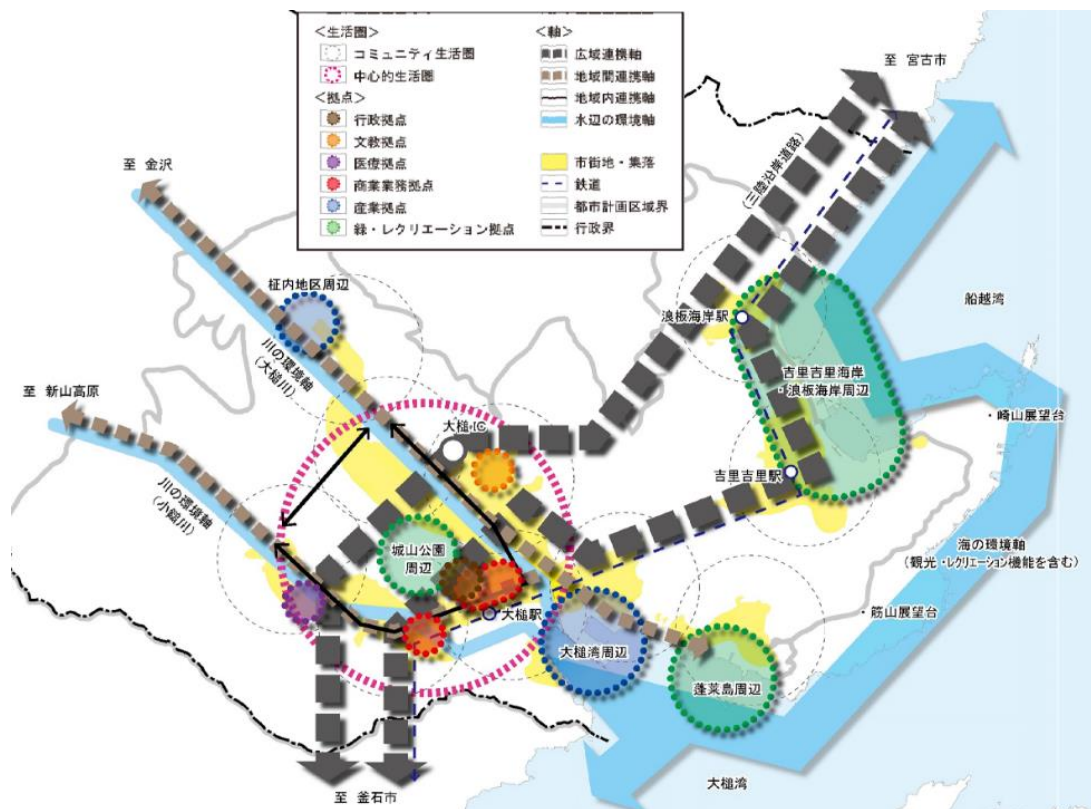


## (2) 大槌町都市計画マスタープラン改訂版〔令和3年度策定、目標年2033年〕

大槌町の都市計画では、目指す将来都市構造を「生活に必要な都市機能が一通り揃った利便性が高く、自立度の高い都市の形成を目指して、大槌町の歴史的な中心地である町方地域を中心に市街地が集約・連携する都市構造」と定め、都市構造の構成要素を『生活圏』、『拠点』、『軸』に整理して描いている。

計画で掲げるまちづくりの方針に、「道路・交通施設の整備の方針」が定められており、公共交通に関しては、「交通結節点機能の安定化」、「利便性の向上」、「持続可能な公共交通」が示されている。

〔将来都市構造図〕



### 〔まちづくりの方針…道路・交通施設の整備の方針〕

- 1 利便性の高い幹線道路網の整備
- 2 安全で快適な生活道路等の整備
- 3 公共交通機関の充実
  - 大槌駅等の拠点施設において、交通結節点機能の安定化を図ります。
  - 停留所の環境整備など、バス交通の利便性を向上し安定した利用者数を確保するための方策を検討します。
  - 必要に応じてバスルートや料金体系の見直しを検討するとともに、持続可能な公共交通を目指します。
- 4 効率的な道路マネジメントの検討

\*一部抜粋

## 6-2 地域交通に期待される役割と課題整理

公共交通の利用状況の現状やまちの将来像を踏まえ、町の公共交通の課題は4分類、8課題に整理される。

### 1) 暮らしの足となる身近な公共交通づくり

**課題1** 住宅が山側に移転したことで坂道等により移動が困難化したことや、町民からの改善要望も高い不便地域対策が求められている。

**課題2** 町民の移動の実態に合わない時刻設定など町民バスを不便と感じる意見が多いことから見直しが必要となっている。

### 2) 町内交通と広域交通のネットワーク性の強化

**課題3** 町民バスと広域バス、三陸鉄道との乗り継ぎのしやすさに対する要望は多く、拠点の強化含めてネットワーク性を高めていくことが求められている。

### 3) 新規利用者獲得につながる利用促進

**課題4** 路線バスや鉄道への親しみやすさを高めることで、利用しやすい環境づくりを進めていく必要がある。

**課題5** 高齢ドライバー問題への対応や、免許を返納しても安心して暮らせるまちを目指し、運転免許非保持者に対する支援策を強化していく必要がある。

**課題6** バスを安心して待てる環境をつくることで、だれでも利用しやすい公共交通づくりを進める必要がある。

### 4) 町民バスの持続性を高めるための効率性の向上

**課題7** 利用者数の減少や収支率の悪化もみられることから、料金体系の見直しも含めて持続性を高めるための方策の検討が必要である。

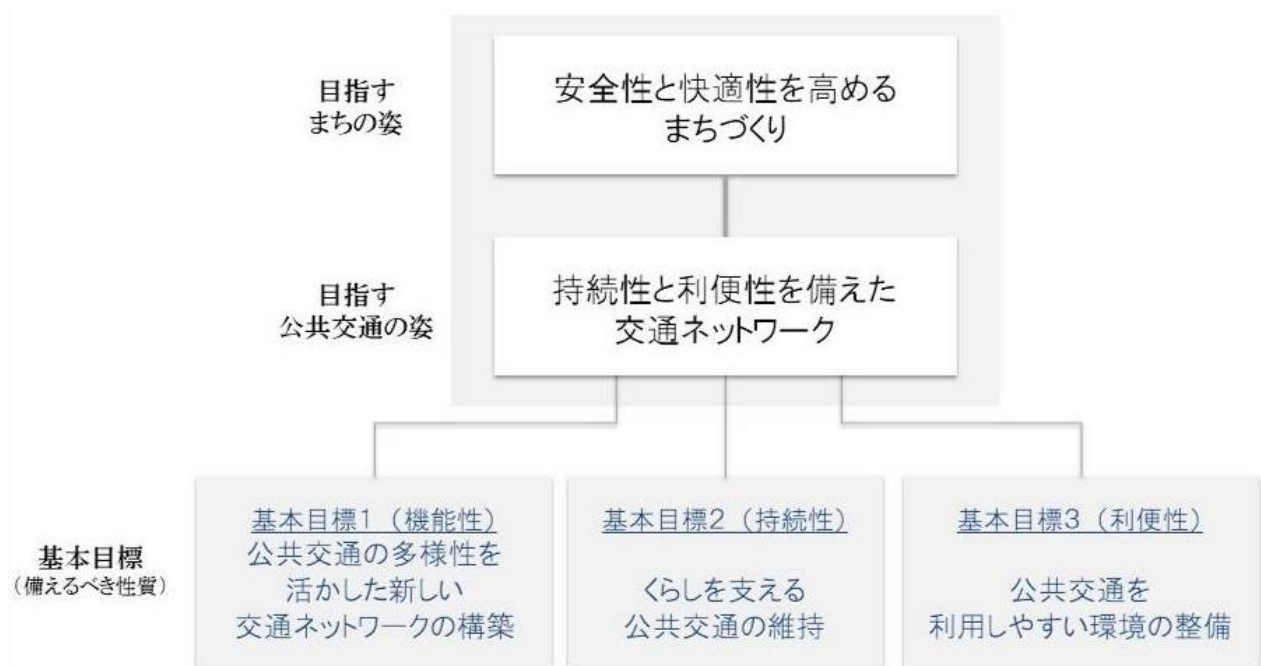
**課題8** 利用者の高齢化を踏まえ、低床バス車両の導入などニーズへの対応が必要である。

## 7. 目指す公共交通の姿と戦略事業

### 7-1 目指す地域交通の姿と基本目標

本計画では、総合計画の基本方針4「安全性と快適性を高めるまちづくり」を目指すまちの姿として掲げることとする。

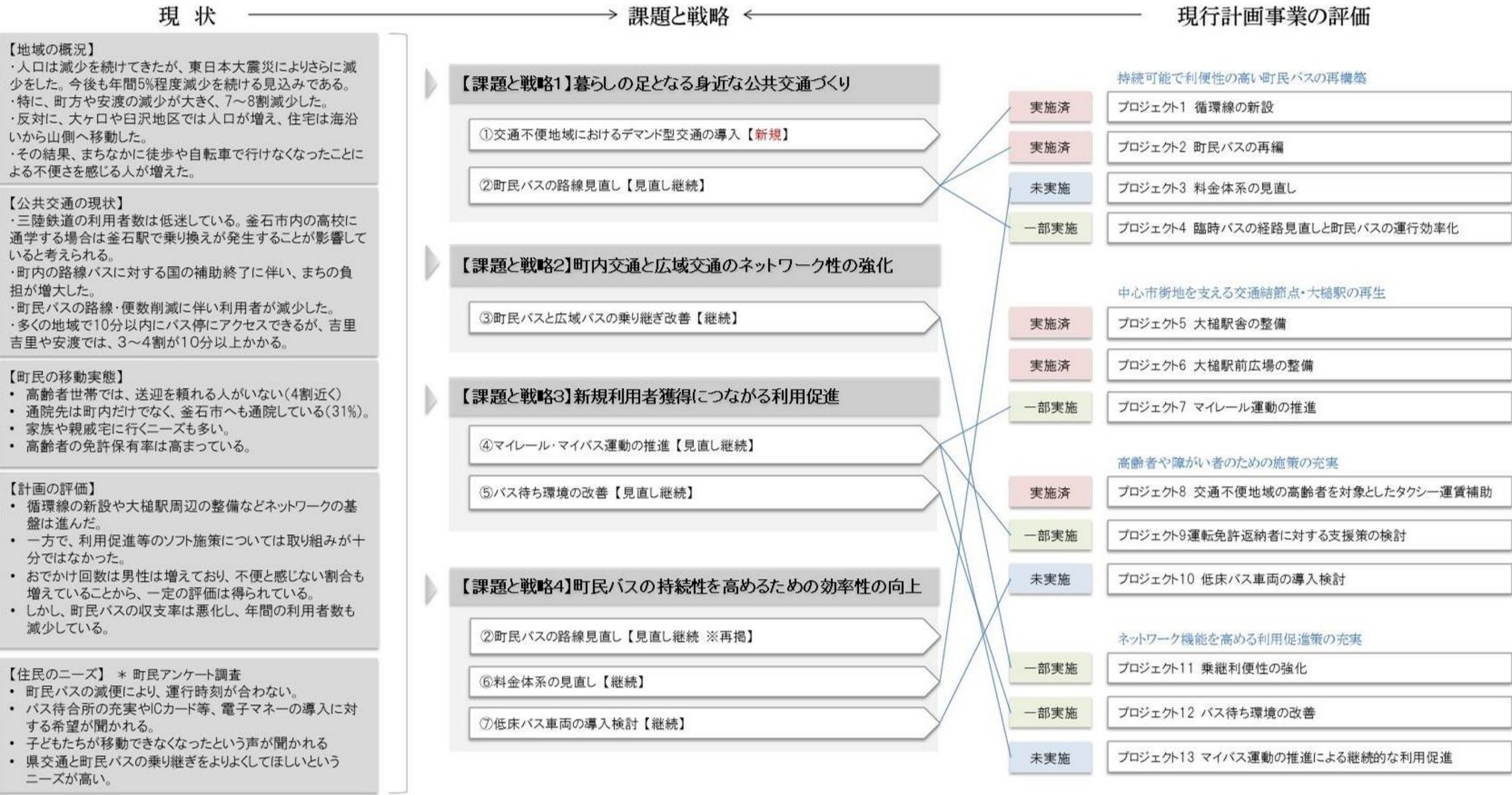
目指すまちの姿を実現するため、「持続性と利便性を備えた交通ネットワーク」を目指す公共交通の姿とし、公共交通が備えるべき性質として、機能性、持続性、利便性の3つの性質について、それぞれ基本目標を定める。





7-2 基本目標を実現する4つの戦略

3つの基本目標を達成するための戦略を、現状と課題を踏まえて4つに整理する。



## 7-3 目標達成のための戦略と事業

### 〔戦略1〕 暮らしの足となる身近な公共交通づくり

#### プロジェクト①：交通不便地域におけるデマンド型交通の導入 【新規】

##### ■現状・課題

町内の公共交通状況は、震災後に整備された生活再建先となる防災集団移転促進事業、土地区画整理事業で新たに宅地や道路等が整備され、町民の生活環境は大きく変化し、公共交通へのニーズも変化している。

町民アンケートやヒアリング調査においては、高齢者の生活状況から坂道移動の負担の声が多く挙げられ、外出を控えている状況であった。

また、町内の公共交通を担う事業者の運営状況においては、全国的に進む人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出機会の自粛などの影響から、利用者が減少し運営がひっ迫していることから、町内の公共交通サービスを維持していくためにも、公共交通利用者の増加に繋がる新たな仕組みが必要とされている。

##### ■事業の概要

町民生活の環境やニーズに合わせた、暮らしを支える持続可能な公共交通の実現を目指し、各地区から幹線へと繋ぐフィーダー交通の手段を確保するため、デマンド型交通（乗合タクシー）を新規に導入し、交通不便地域に住む住民や交通弱者への支援を行う。

なお、実施に当たっては、生活に不可欠な路線として、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図る。


（検討の方向性）

- ・乗合タクシーの実証運行・検証
- ・乗合タクシーの運行

##### ■実施主体

大槌町、タクシー事業者

##### ■スケジュール

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
実証運行 ・検証	本格運行	（継続）		

## デマンド型乗合タクシーの実証運行

■対象地域：既存のバス路線から概ね 200m以上離れた住宅（概ね 5 棟以上）がある地区全域

- ①吉里吉里・浪板方面（吉里吉里、浪板）、②安渡・赤浜方面（安渡、赤浜）  
③沢山方面（沢山、迫又）、④小枕方面（小枕）

■対象者：対象地域に在住の方

■運行日：週 2 日（火曜日、木曜日）

■運行便数：1 日 2 往復（1 便目 往路 9:00、2 便目 往路 10:30、3 便目 復路 11:00、4 便目 復路 13:00）

■乗降場所：あらかじめ定めた乗降場所のみ

地区内...公民館・集会所、ごみステーション等

地区外...主要施設〔駅、病院、商業施設（マスト、みずかみなど）、公共的施設（役場、おしやっち、郵便局など）〕

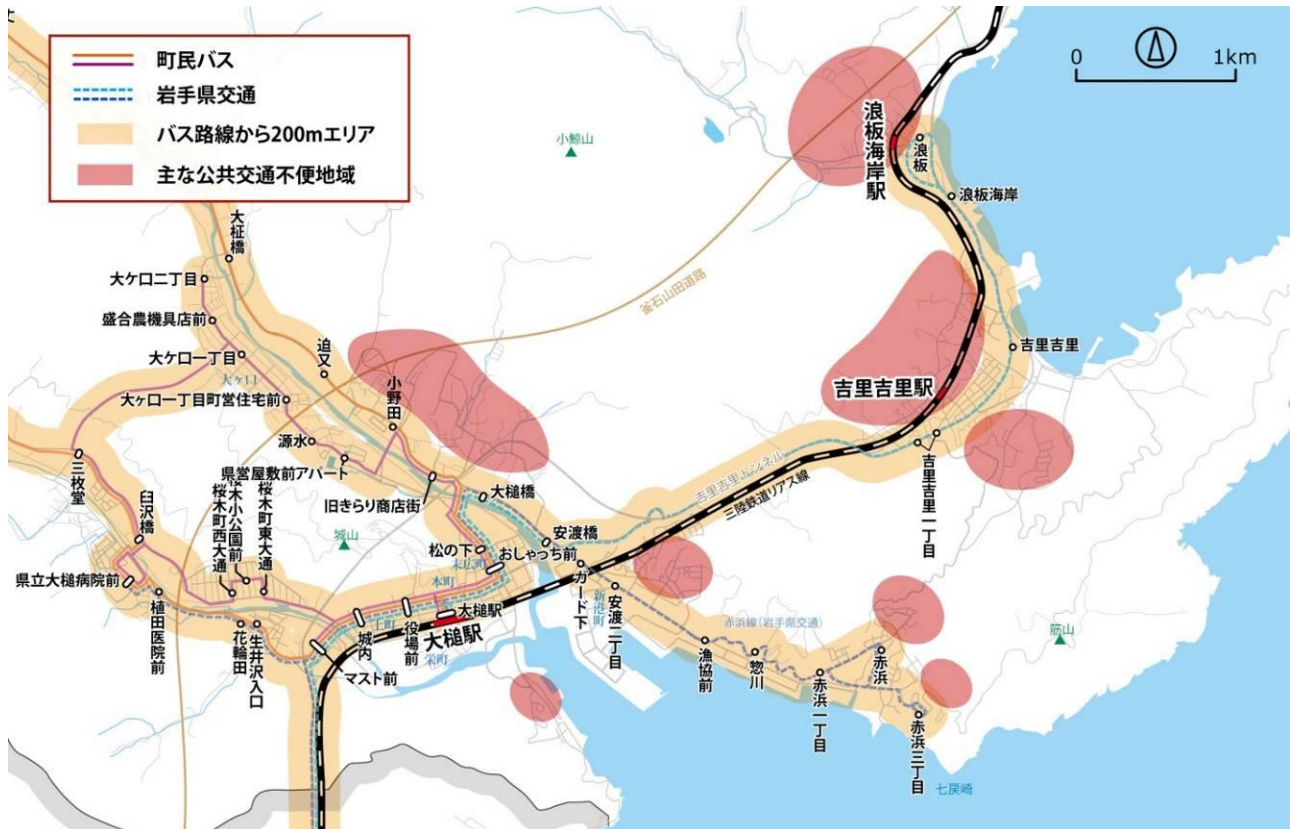
■利用者：事前登録制

■予約方法：事前予約制（前日の 16 時までに運行者に対して電話等で予約）

■運賃：1 人 1 回あたり：大人（中学生以上）500 円、小人（小学生以下）・障がい者本人及び介護者 1 人まで 250 円、幼児・乳児無料

■運行者：町内タクシー事業者

■運行経費：タクシーメーター料金と運賃収入との差額分は町が運行者に補助する。





## プロジェクト②：町民バスの路線見直し 【見直し継続】

### ■現状・課題

現計画において、循環線の導入と三陸鉄道の再開に合わせて町民バスの再編を行ったが、利用したい時間帯に便がないことや目的地まで乗り換えなくては行けない等ニーズに合わず、不便を感じる点があることから、これらの解消を目指して、町民バスの路線や接続等の再編を行い、今後も国の確保維持改善事業を活用しながら、町内の公共交通の維持と効率化を進める。

### ■事業の概要

現在、各地区から幹線へと繋ぐフィーダー交通として金沢小鎚線を運行し、町内の医療拠点や商業拠点から幹線へと繋ぐフィーダー交通として循環線を運行している。これらの2路線は、大槌駅を起終点として幹線交通への接続等を行っているが、利用者のニーズに合わせた起終点の変更や、より効率的な配車及び運行を実現するために路線の再編を行う。

また、再編及び運行の維持については、生活に不可欠な路線として、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」を活用しながら、交通手段の存続を図る。

(検討の方向性)

- ・運行時刻の見直し
- ・大槌駅及びマストでの乗り継ぎ利便性の向上

### ■実施主体

大槌町、バス事業者

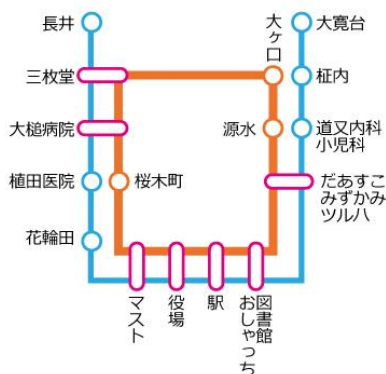
### ■スケジュール

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
新路線案の検討 導入に向けた準備	新路線への移行	(検証と継続)	→	→

(関連プロジェクトのスケジュール) プロジェクト③ 町民バスと広域バスの乗り継ぎ改善

新路線案の検討 導入に向けた準備	新路線への移行	(検証と継続)	→	→
---------------------	---------	---------	---	---

(現在の運行経路)



(現在の課題)

- 循環線の「右回り」「左回り」が分かりづらい。
- 循環線ではあるが、実際には循環していない。
- 金沢小鎚線は、金沢～小鎚の連続運行はしていない便もあり、分かりづらい。
- 金沢小鎚線と循環線は同じ車両で連続運行しており、終点である大槌駅よりも先まで追加料金なく乗車できるが周知されていない。
- 時刻表にも記載がない。  
金沢小鎚線は長大路線のため遅延しやすいが、休憩時間なく循環線の運行をする場合があり、全体的に遅延しやすい。

## 〔戦略２〕 町内交通と広域交通のネットワーク性の強化

### プロジェクト③ 町民バスと広域バスの乗り継ぎ改善 【継続】

#### ■現状・課題

広域交通（三陸鉄道、県交通バス）が運行していない地域では、町外に行くためには乗り継ぎが必要となる。町民アンケートや利用実態調査からも乗り継ぎに対するニーズは高く、乗り継ぎが必要とされる時間帯を中心に乗り継ぎに十分配慮した見直しが必要である。

#### ■事業の概要

町民バスの見直しに合わせ、大槌駅では三陸鉄道へ、マストで路線バスへ乗り継げるダイヤの設定に配慮する。大槌高校生の通学にも配慮したダイヤ設定とする。

（検討の方向性）

- ・大槌駅とマストにおける広域交通（三陸鉄道及び県交通バス）の乗り継ぎできる時刻見直し

#### ■実施主体

バス事業者、町

#### ■スケジュール

令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
見直し検討				→

（関連プロジェクトのスケジュール）プロジェクト②：町民バスの路線見直し

新路線案の検討 導入に向けた準備	新路線への移行	（検証と継続）		→
---------------------	---------	---------	--	---

表 7-1 接続を配慮すべき大槌駅及びマスト前の発着時間（接続していない時刻を赤字で示す）

往路（午前） ＊釜石方面行き				復路（午後） ＊釜石方面から			
時間	町民バス 駅着時間	大槌駅発 （三陸鉄道）	マスト前発 （県交通バス）	時間	大槌駅着 （三陸鉄道）	マスト前着 （県交通バス）	町民バス 駅発時間
6 時		6:20	6:43	12 時	12:36	12:17	
7 時		7:17	7:08 7:43	13 時		13:11	(長)13:17 (循右)13:20
8 時	(長)8:00 (大)8:02 (循右)8:28	8:10	8:13 8:42	14 時	14:43	14:17	(大)14:19 (循左)14:20
9 時	(循左)9:08 (循右)9:48	9:04	9:48	15 時		15:11	(循右)15:40
10 時	(循右)10:28 (循左)11:08	11:07	10:42	16 時	16:39	16:17	(長)16:03
11 時	(循左)11:48		11:48	17 時		17:11	(循左)17:10
(長) 長井発、長井行き (大) 大貫台発、大貫台行き				18 時	18:22	18:11 18:36	
				19 時		19:06	
				20 時	20:01	20:06	
				21 時	21:01		



## 〔戦略3〕新規利用者獲得につながる利用促進

### プロジェクト④ マイレール・マイバス運動の推進 【見直し継続】

#### ■現状・課題

大槌町の中心街のにぎわいを創出するとともに、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利活用する取り組みが重要である。また、駅へのアクセス含め、町のにぎわいのためにはだれもが気軽に外出できる公共交通の実現と維持が重要である。

そのため、利用者や地域住民、地元企業等の関係機関が連携し、鉄道や路線バスを身近に感じ、自ら利用や活性化活動に参加できる環境づくりを進めていく。

#### ■事業の概要

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。

(検討の方向性)

- ・ マイレール・マイバス意識の醸成
- ・ マイレール・マイバス活動支援

#### ■実施主体

三陸鉄道株式会社、バス事業者、町民、町

#### ■スケジュール

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
マイレール・マイバス運動の企画検討	活動の実施と支援	(検証と継続)	→	

#### ■マイレール活動の例

- ✓ ノーマイカーデー
- ✓ 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」の開発
- ✓ キャラクターや商品開発
- ✓ 駅前広場を活用したイベント 他

#### ■マイバス活動の例

- ✓ バスラッピングデザインの募集
- ✓ 車内絵画展示
- ✓ 体験乗車会
- ✓ バスでおでかけ企画の実施 他



町民バスのラッピング

## プロジェクト⑤ バス待ち環境の改善 【見直し継続】

### ■現状・課題

町内には設置してから 10 数年が経ち老朽化したベンチ等も少なくない。また、現在「危険なバス停」が社会問題化している。

そのため、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。また、ベンチ等の整備に当たっては町産材の活用にも配慮する。

(検討の方向性)

- ・乗継拠点において、上屋やベンチ、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

バス事業者、大槌町、町内企業、町民

### ■スケジュール

令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
バス停の点検	ベンチの設置や 設置への協力 働きかけ	バス停の点検	→	

### ■見直しが必要なバス停のベンチの例



旧きらりバス停に置かれた木製ベンチは老朽化がみられる。

## 〔戦略4〕 町民バスの持続性を高める効率性の向上

### プロジェクト⑥：料金体系の見直し 【継続】

#### ■現状・課題

現在の町民バスの料金は 200 円の均一制運賃で、さらに高校生以下は無料である。本計画では、町内の公共交通サービスとして乗合タクシーの導入が検討されていることから、総合的な公共交通ネットワークの視点から料金体系の見直しが必要となっている。また、持続可能性の視点からも新たな料金体系の構築が必要である。

また、近年は交通需要の集中緩和や利用促進を目的とした新しい料金体系<sup>8</sup>の導入が可能になりつつあることから、大槌町内でも新しい交通ネットワーク導入後の利用状況を見ながら、新しい料金体系の導入を検討する。

#### ■事業の概要

町民バスや、乗合タクシーの実証運行を踏まえ、町全体の公共交通に関わる収支推計を踏まえ、適切な料金体系の分析とスムーズな移行を実現する。

（検討の方向性）

- ・ゾーン制運賃の導入検討
- ・高校生以下無料の見直し検討
- ・月額制料金（定額制）の導入検討

#### ■実施主体

バス事業者、三陸鉄道、町

#### ■スケジュール

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	新料金体系の 詳細分析・準備	新料金の導入	（検証・継続）	—————▶

（関連プロジェクトのスケジュール）

プロジェクト①：交通不便地域におけるデマンド型交通の導入

実証運行 ・検証	本格運行	（継続）	—————▶
-------------	------	------	--------

<sup>8</sup> 時間別料金や月額制料金等

## プロジェクト⑦：低床バス車両の導入検討 【継続】

### ■現状・課題

現在使用している町民バス車両には老朽化している車両もある。また、高齢者でも乗り降りしやすい低床車両（ノンステップ車両等）を期待する声が聞かれる。

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。

### ■事業の概要

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。

（検討の方向性）

- ・低床バス車両（ノンステップバス等）の導入検討

### ■実施主体

バス事業者、町

### ■スケジュール

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
（車両の更新に合わせて導入）				→



現在の町民バスの乗降ステップ



段差のないノンステップバス

出典：「東北地方におけるノンステップバス導入促進について」（平成24年）東北運輸局

## 8. 計画の推進

### 8-1 計画目標の設定

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。実績及び計画の見直しを踏まえて、一部修正を行う。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） 公共交通の多様性を生かした新しい交通ネットワークの構築

指 標	平成 27 年度	現状値	目標値
①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	51%	42%	60%以上
<p>（指標の意図） 日常的に自動車の運転をする人としいない人では、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） 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」と回答した人のお出かけ回数が「週に 3～4 日以上」の割合。</p> <p>（関連の強いプロジェクト） プロジェクト①：交通不便地域におけるデマンド型交通の導入</p>			

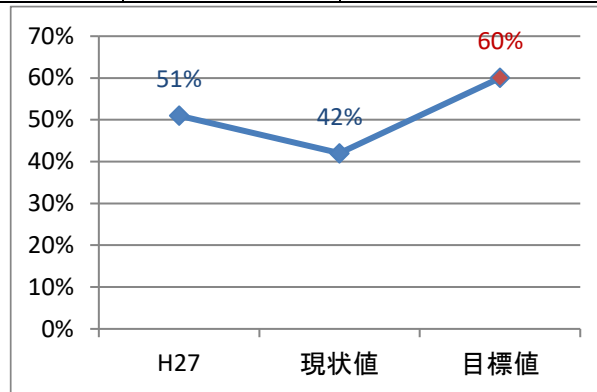


図 8-1 車を運転しない人のお出かけ回数が週に 3～4 日以上の割合

指 標	現状値	目標値
②町民バスの 1 便平均乗客人数(平日)	3.7 人/便 (R3.1～R3.11 平均値)	4.0 人/便 (年度平均)
<p>（指標の意図） 前計画時は応急仮設住宅もあったため、路線数も多かった。その後、路線が削減されたため、目標値の達成は難しい状況となった。路線数や便数を反映させた指標とするために、1 便平均乗客とする。</p> <p>（算出方法） 町民バス全体の 1 便平均乗客人数を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>（関連の強いプロジェクト） プロジェクト②：町民バスの路線見直し</p>		

表 8-1 1 便平均乗客人数

路線	平日	休日	合計	目標値
金沢小鎚線	3.7	1.0	2.8	4.0
循環線	4.5	4.6	4.5	5.0
町民バス計	4.1	2.2	3.7	4.0



## 基本目標 2（持続性） くらしを支える公共交通の維持

指 標	平成 27 年度	現状値	目標値
<b>③町民バスの収支率</b> （運行経費に占める運賃収入の割合）	<b>25%</b>	<b>16%</b> （公的負担額 29,760 千円）	<b>20%以上</b> （公的負担額 28,206 千円）
（指標の意図） 持続性を高めるには、財政負担と利用状況のバランスをとることが求められる。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と共に、町の補助を含めた公的負担額の維持、もしくは減少することにより公共交通全体の持続性の向上を目指す。 （算出方法） 町民バスの運行委託実績から、運行経費に対する運賃収入の割合を求める。 （関連の強いプロジェクト） プロジェクト②：町民バスの路線見直し プロジェクト⑥：料金体系の見直し			

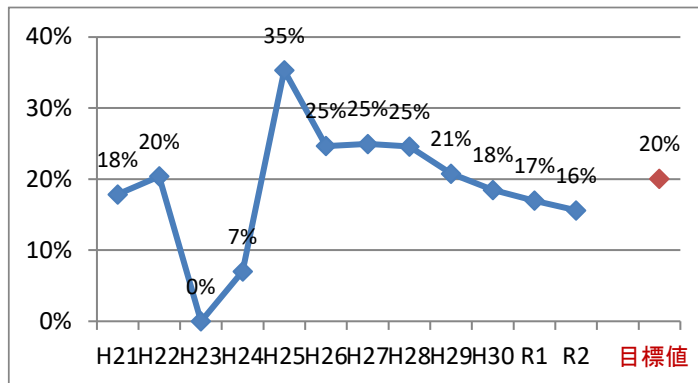


図 8-2 町民バスの収支率の推移

指 標	平成 27 年度	現状値	目標値
<b>④大槌駅の乗降者数</b>	—	<b>69 人／日</b>	<b>70 人／日以上</b>
（指標の意図） 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。 （算出方法）三陸鉄道株式会社の資料から算出する。 （関連の強いプロジェクト）プロジェクト④ マイレール・マイバス運動の推進			

## 基本目標 3（利便性） 公共交通未利用者も利用しやすい環境の整備

指 標	平成 27 年度	現状値	目標値
<b>⑤外出やお出かけを不便と感じない高齢者の割合</b>	<b>40%</b>	<b>54%</b>	<b>60%以上</b>
（指標の意図） 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 65 歳以上の高齢者が増え、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。 （算出方法） 町民を対象とした意向調査を行い、65 歳以上の回答のうち、「あまり不便だと感じない」、「まったく不便だと感じない」割合を算出する。 （関連の強いプロジェクト） プロジェクト①：交通不便地域におけるデマンド型交通の導入			

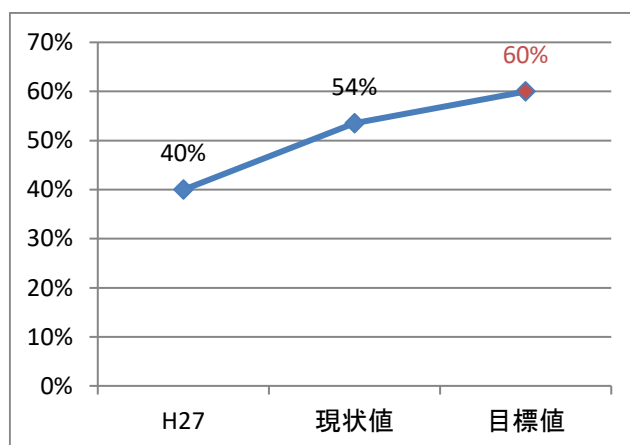


図 8-3 外出やお出かけを不便と感じない割合

