

# 山田町 地域公共交通計画

2024年 ▶ 2028年



令和6(2024)年3月 山田町



# 山田町地域公共交通計画

【令和6年度(2024年) ▶ 令和10年度(2028年)】

令和6年3月

山 田 町



# 目次

<b>1. 計画の概要</b> .....	1
1-1 計画策定の背景 .....	1
1-2 計画の位置づけ .....	1
1-3 SDGs（持続可能な開発目標）に関する取組.....	2
1-4 計画期間 .....	2
1-5 計画区域 .....	2
<b>2. 地域の概況</b> .....	3
2-1 地形的な特性.....	3
2-2 生活関連施設の立地.....	4
2-3 人口の推移と推計.....	6
2-4 観光など交流人口の現状.....	8
<b>3. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ</b> .....	11
3-1 山田町総合計画（第9次長期計画）後期基本計画 .....	11
3-2 山田町都市計画マスタープラン.....	12
3-3 山田町立地適正化計画 .....	13
3-4 第2期山田町地域福祉計画.....	14
<b>4. 公共交通の現状</b> .....	15
4-1 町の公共交通の概要.....	15
4-2 鉄道 .....	21
4-3 路線バス（県北バス） .....	24
4-4 タクシー .....	26
4-5 まちなか循環バス.....	27
4-6 コミュニティバス.....	30
4-7 やまだデマンドタクシー.....	33
4-8 スクールバス .....	35
<b>5. 町民の外出実態と公共交通ニーズ</b> .....	37
5-1 町民アンケート調査.....	37
5-2 町民ヒアリング調査.....	48
<b>6. 公共交通の課題</b> .....	51
6-1 町の公共交通の課題.....	51
6-2 地区別の課題.....	53
<b>7. 目指す公共交通ネットワークと事業</b> .....	54
7-1 基本理念 .....	54

7-2 基本目標と戦略 .....	54
7-3 目標指標 .....	55
7-4 戦略と事業 .....	56
【戦略1】 公共交通と接する機会の創出 .....	56
【戦略2】 わかりやすい公共交通・料金体系の構築 .....	57
【戦略3】 新たなモビリティ・施策の導入.....	58
【戦略4】 生活に密着した公共交通の利用促進策の充実.....	59
【戦略5】 多様な交通資源の活用による交通サービスの効率化.....	60
【戦略6】 公共交通を維持する連携体制の構築 .....	63
7-5 計画の推進 .....	64

# 1. 計画の概要

## 1-1 計画策定の背景

本町では、平成31年（2019年）3月に「山田町地域公共交通網形成計画」を策定し、東日本大震災からの復旧・復興による新しいまちづくりに併せた公共交通ネットワーク構築のために取り組んできた。

しかし、人口減少や少子高齢化の急速な進行により公共交通利用者は減少することが見込まれる。さらに、燃料費高騰による運行コストの増大や運転士不足により地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。

このような状況を踏まえ、社会情勢の変化に対応し、将来を見据えた持続可能な公共交通ネットワークを実現するためのマスタープランとして、「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）」に基づき「山田町地域公共交通計画」を策定する。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、平成31年（2019年）3月に策定した「山田町公共交通網形成計画」の後継計画である。策定にあたっては、上位計画である「山田町総合計画（第9次長期計画）後期基本計画」に基づいて、「山田町都市計画マスタープラン」や「山田町立地適正化計画」、「山田町地域福祉計画」との連携や調整を図る。

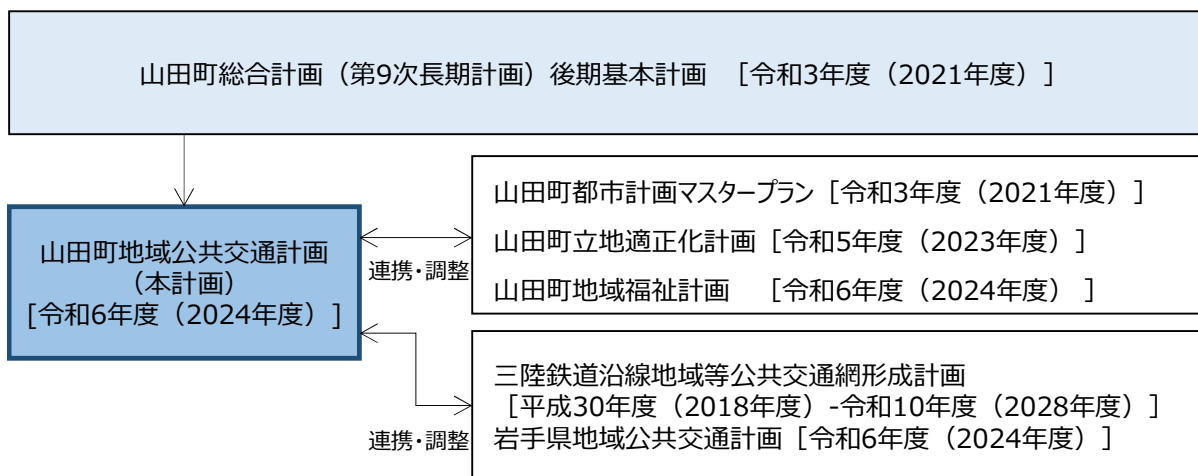


図 1-1 本計画の位置づけ

### 1-3 SDGs（持続可能な開発目標）に関する取組

SDGs（持続可能な開発目標）とは、平成27年（2015年）9月の国連サミットにおいて全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている国際目標であり、持続可能な世界を実現するための17の目標、169のターゲットから構成される。

公共交通サービスは、SDGsの17の目標のうち目標11が特に関連することから、同様の目的意識をもって、本計画を推進しSDGsの達成に貢献する。

目標11：包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



ターゲット11.2：2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

引用：外務省 SDG グローバル指標

図 1-2 SDGs と公共交通サービス

### 1-4 計画期間

本計画は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5ヶ年計画である。しかし、山田町総合計画の更新等、社会状況への対応方針が変化することが見込まれるため、適宜見直しを図る。

表 1-1 計画期間

計画名	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
本計画	←—————→				
山田町総合計画	←————→ 後期基本計画		————→ 基本構想・次期計画		
山田町都市計画マスタープラン	————→ 計画期間 [～令和22年度（2040年度）]				
山田町立地適正化計画	————→ 5年ごとに計画の見直し				
山田町地域福祉計画	————→ 第2期計画（必要に応じて見直し）				

### 1-5 計画区域

本計画の計画区域は、山田町全域とする。



## 2. 地域の概況

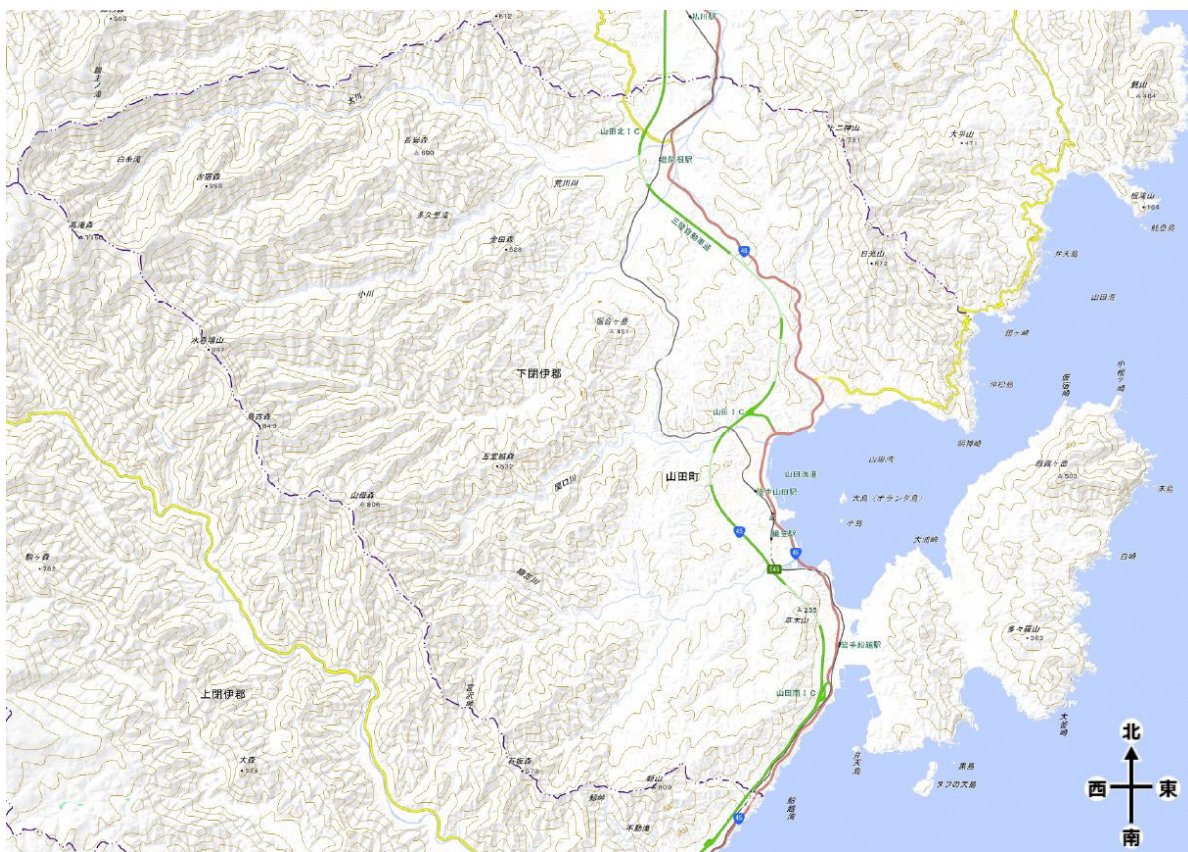
### 2-1 地形的な特性

- ・ 町の市街地は国道 45 号および鉄道駅周辺の平地部に広がっている。
- ・ 沿岸集落は平地が少なく、傾斜地に集落が点在しているため、徒歩や自転車の移動は高齢になると負担が大きい。

本町は、岩手県の沿岸部、陸中海岸のほぼ中央に位置し、東西 23.03 km、南北 18.55 km、262.8 km<sup>2</sup>の面積を有している。北部、西部、南部には北上高地の支脈が伸びて急峻な山岳地形を形成し、平地部は少なく、町の面積の大半が山林原野となっている。

町の市街地は国道 45 号および鉄道駅周辺の平地部に広がっている。また、船越半島が太平洋に張り出している。沿岸集落は平地が少なく、傾斜地に集落が点在しているため、徒歩や自転車の移動は高齢になると負担が大きい。

昭和 30 年（1955 年）に豊間根村、大沢村、山田町、織笠村、船越村の 1 町 4 村が合併して、現在の山田町に至っている。



引用：国土地理院地図

図 2-1 山田町の位置図

## 2-2 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、山田地区に集中して立地している。
- ・ 令和5年（2023年）7月に道の駅やまだ「おいすた」が開業。

病院や学校、商業施設、金融機関等の多くは、山田地区に集中して立地している。また、令和5年（2023年）7月に道の駅やまだ「おいすた」が開業した。

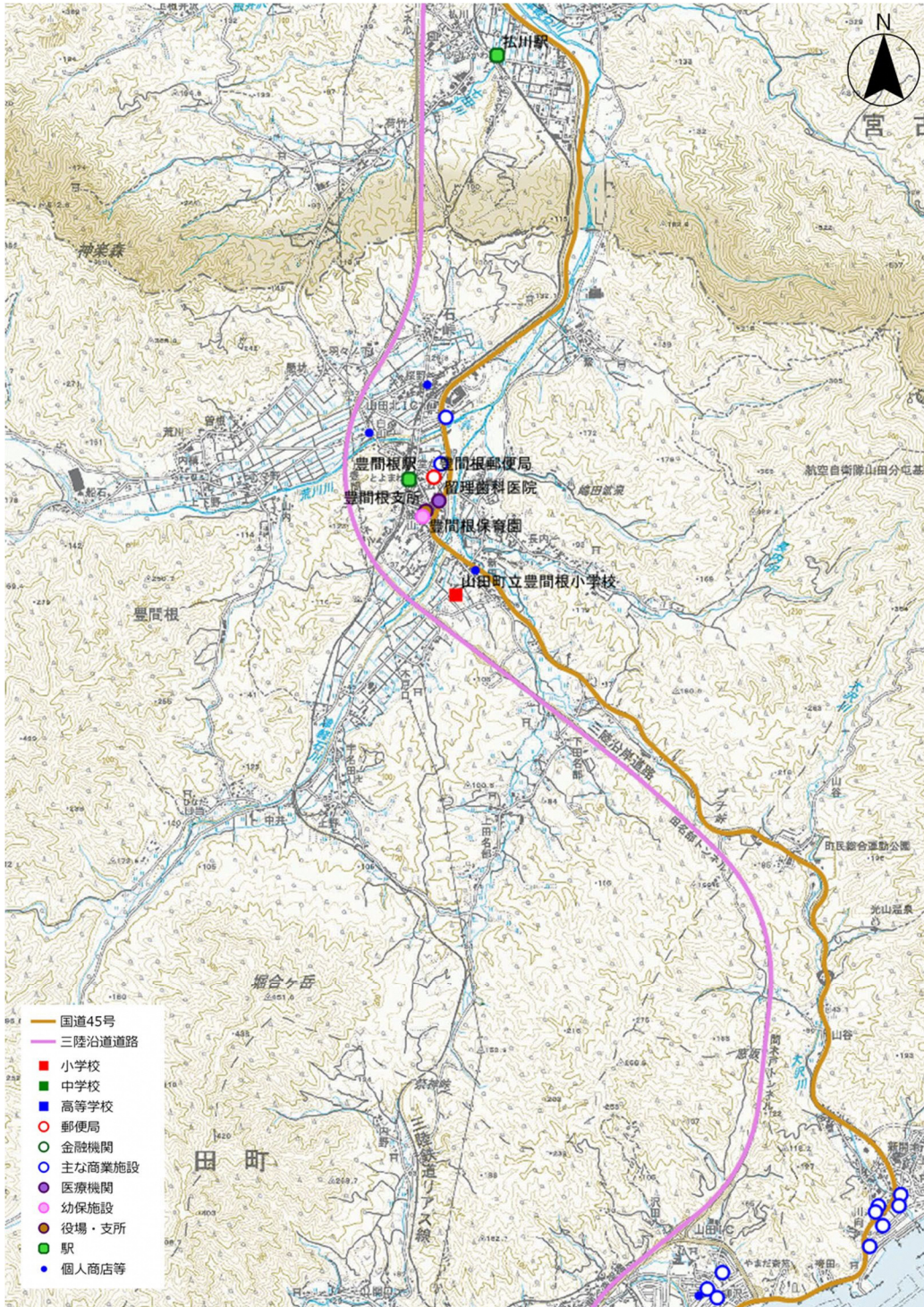
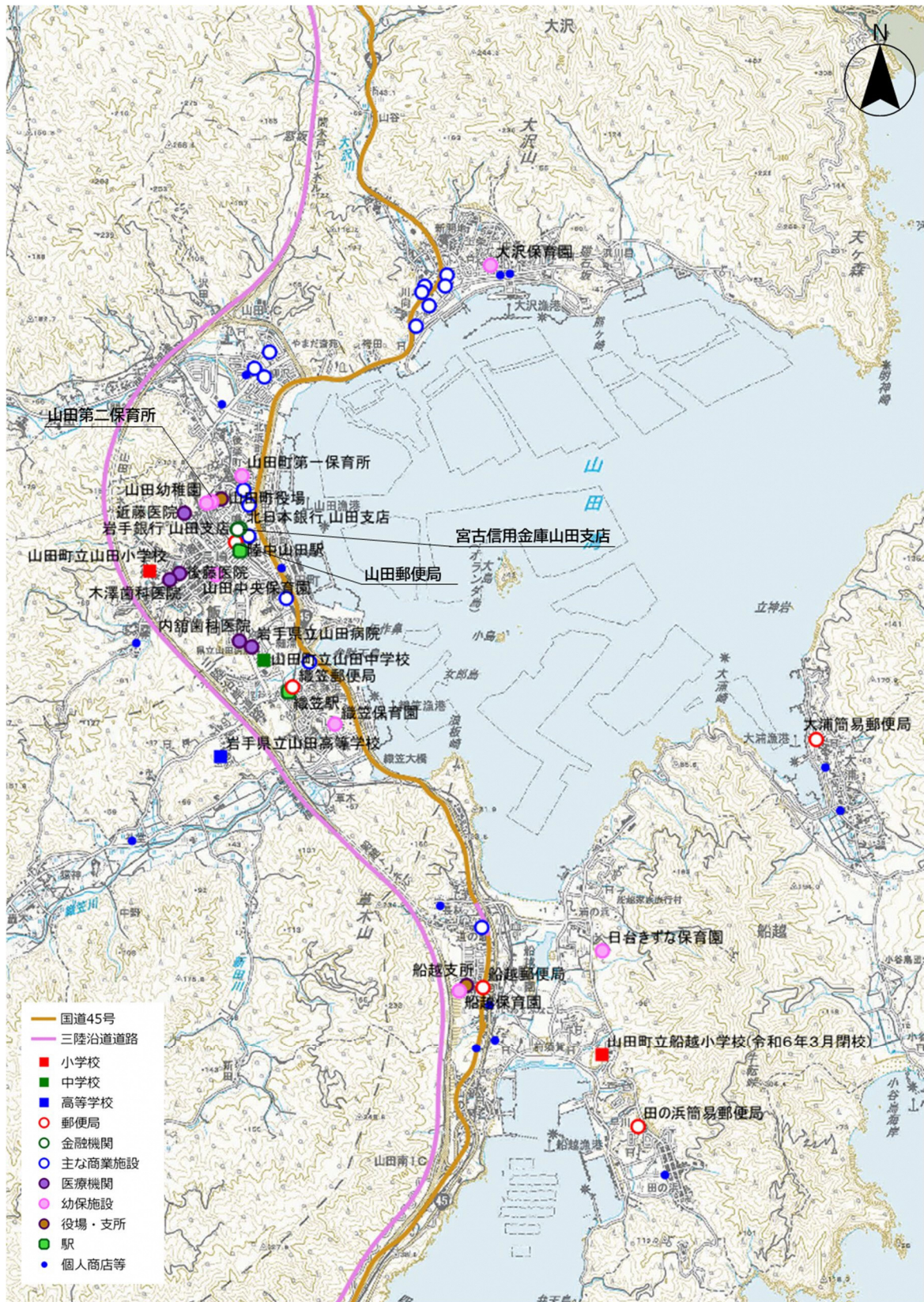


図 2-2 生活関連施設の位置（豊間根地区・荒川地区）



背景地図:山田町全図 (R0309)

図 2-3 生活関連施設の位置 (山田地区・織笠地区・大沢地区・船越地区・大浦地区)

## 2-3 人口の推移と推計

### (1) 人口

- ・ 人口は震災により減少が加速し、その後も変わらず減少傾向にある。
- ・ 今後も人口は減少を続けていく見込みで、令和 22 年（2040 年）に 1 万人を下回る予想である。
- ・ 高齢化がさらに進む見込みで、令和 17 年（2035 年）に生産年齢人口と老年人口が逆転する。

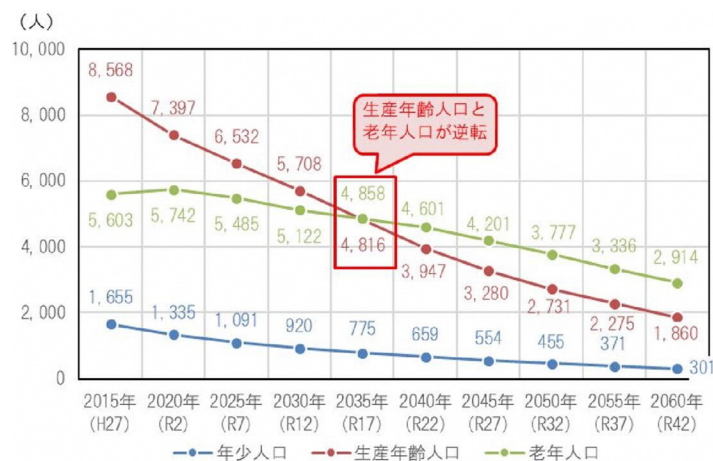
町の総人口は、昭和 55 年（1980 年）の 25,321 人をピークに減少しており、令和 22 年（2040 年）には 1 万人を下回る予想であり、今後もその傾向が継続すると見込まれている。

年齢構成比でみると令和 7 年（2025 年）に、老年人口（65 歳以上の人口）の割合は 41.8%に達する見込みであり、令和 17 年（2035 年）には、老年人口が生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満の人口）を上回る見込みである。高齢化はさらに進行し、令和 27 年（2045 年）以降、老年人口の割合は 50%以上となる見込みである。



資料：山田町総合計画（第9次長期計画）第3編 人口ビジョン P140

図 2-4 山田町の将来人口推計



資料：山田町総合計画（第9次長期計画）第3編 人口ビジョン P140

図 2-5 年齢3区分別人口の将来推計

(2) 地区別人口の増減率

平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）について、豊間根地区、織笠地区や船越地区の人口は減り、山田地区や大沢地区の人口は増えた。

平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）人口の増減をみると、山田地区や大沢地区は人口が増加しているが、その他の地区は減少している。特に、豊間根地区、織笠地区の人口の減少率が 10%以上となっている。

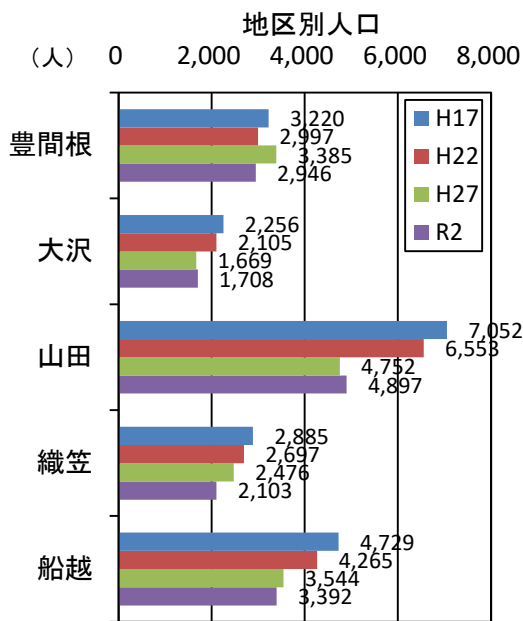


図 2-6 地区別の人口の推移

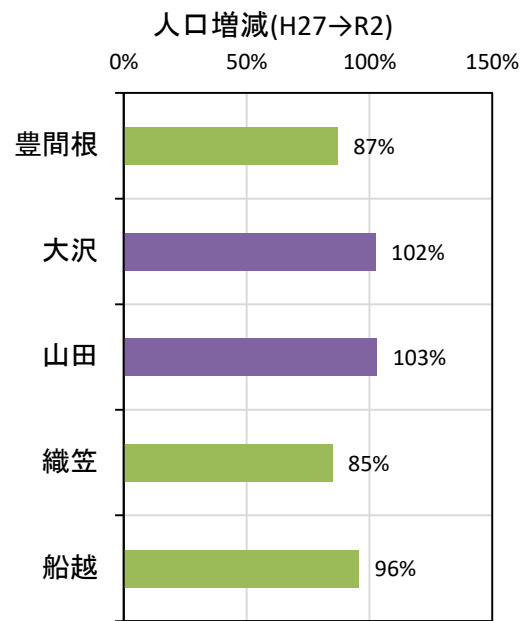


図 2-7 地区別の人口増減率  
(平成 27 年、令和 2 年)

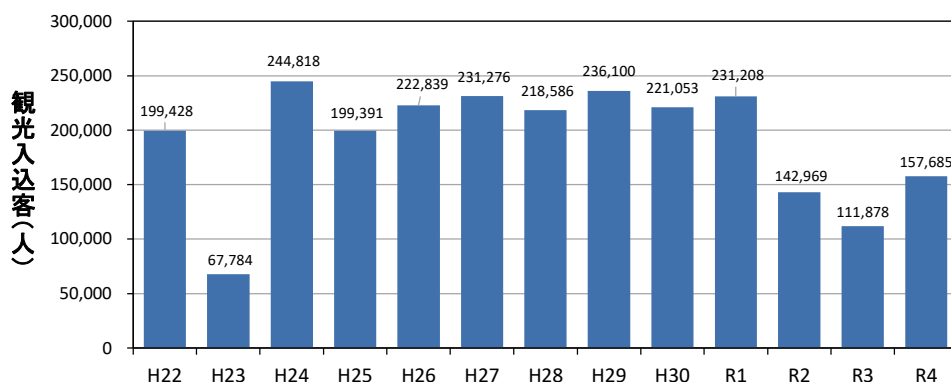
## 2-4 観光など交流人口の現状

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和4年（2022年）は平成24年（2012年）に比べて約4割観光入込客数が減少している。
- ・ 産直広場「ふれあいパーク山田」と季節的なお祭り等への来訪者が多い。また、道の駅やまだ「おいすた」の開業による観光客の増加が期待される。

山田町の一部地域は三陸復興国立公園に指定されており、海岸性原生自然の景観に優れ、学術的にも価値が高い。また、豊かな漁業資源に恵まれており、海の自然美と漁業を生かした祭りや体験ツアー等を中心に観光などの交流が行われてきた。

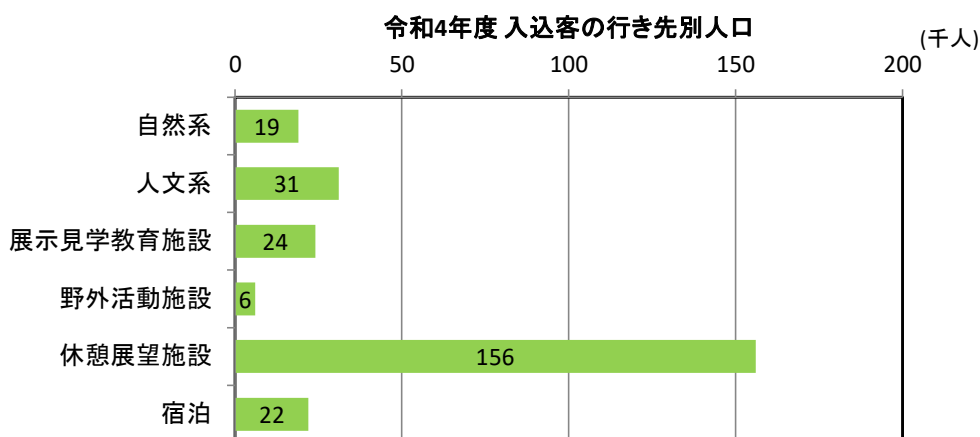
令和元年（2019年）までは、23万人前後で推移していた。その後、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光入込客数が激減している。令和4年（2022年）には、復調の兆しがあるものの、未だ平成24年（2012年）に比べて6割程度にとどまっている。

入込客数が最も多いのは、「休憩展望施設」（産直広場「ふれあいパーク山田」）で、県内外から年間15万人以上が訪れる。次いで「人文系」（祭りなどのイベント）が多い。令和5年（2023年）に道の駅やまだ「おいすた」が開業し、交流人口の増加に寄与することが期待される。



資料：岩手県観光統計概要（各年度版）

図 2-8 観光入込客数の推移



資料：山田町（水産商工課）

図 2-9 入込客数の行き先別人数

資料 山田町の主な自然景観



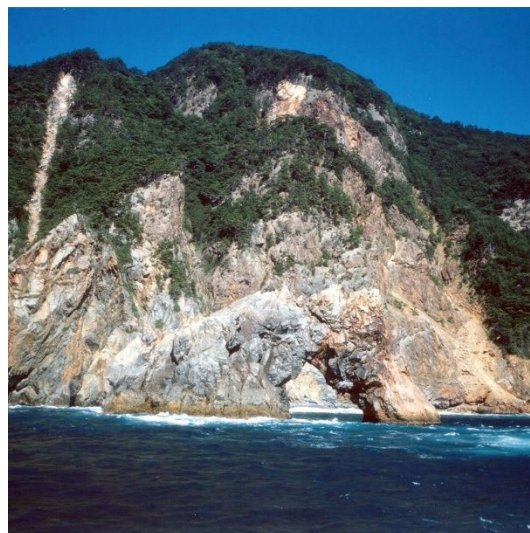
大島（オランダ島）



豊間根川源流



山田湾



赤平金剛



関口不動尊溪流



荒神海水浴場

資料 山田町の主要な観光拠点など



四十八坂展望台（船越大島）



山田湾展望広場



鯨と海の科学館



産直広場「ふれあいパーク山田」



船越家族旅行村



三陸山田かき小屋



道の駅やまだ「おいすた」



### 3. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ

#### 3-1 山田町総合計画（第9次長期計画）後期基本計画

平成28年（2016年）3月に策定された「山田町総合計画（第9次長期計画）」は、まちづくりの目標として「個性豊かに ひとが輝き まちが潤う 山田町」を掲げ、町に誇りと愛着を持ち、安心と安全を実感できるまちづくりを進めていくとしている。令和3年（2021年）には、町政運営の基本方針である、「山田町総合計画（第9次長期計画）後期基本計画」を策定している。

目標を実現するための基本方向として6つの方向を示しているが、その2つ目の「安全で住みやすい生活基盤の整備」の主要施策として「利便性の高い交通・情報網の整備」を目指すことを記載している。

#### ■ 山田町総合計画の施策体系 ■

＜目 標＞	個性豊かに ひとが輝き まちが潤う 山田町
＜基本方向2＞	安全で住みやすい生活基盤の整備
＜主要施策＞	利便性の高い交通・情報網の整備
＜第2項＞	利便性の高い公共交通の充実

#### ■ 交通に関する主要施策の記述 ■

##### ＜主要施策＞ 利便性の高い交通・情報網の整備

復興道路の整備により、沿岸都市間、そして沿岸内陸間の連携が強化されることを追い風に、これら広域ネットワークを最大限に生かした都市構造を確立していきます。また、利便性の高い交通・情報網によって、周辺都市や内陸部との機能分担・機能連携も図りつつ、どこで暮らしていても様々なサービスが享受できる環境づくりをめざします。

#### ■ 公共交通に関する記述 ■

##### ＜第2項＞ 利便性の高い公共交通の充実

###### 1.現状と課題

東日本大震災による被災者の住宅団地や災害復興公営住宅が高台に建設されたことにより、日常的な買い物や通院に利用できる公共交通ネットワークの再構築が重要な課題となっています。また、路線バス等の廃止により、公共交通が運行していない地区が点在していることから、新たな公共交通システムの確立による早急な対応が求められています。

###### 2.今後の取り組みの方向性

- (1) 三陸鉄道の運営支援
- (2) バスサービスの確保
- (3) やまだ循環バスの運行
- (4) コミュニティバスの運行
- (5) 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

### 3-2 山田町都市計画マスタープラン

「山田町都市計画マスタープラン」は、都市計画法第 18 条の 2 に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を指す。長期的な視点に立ってまちづくりの将来像を示し、その実現に向けた方針を示すものである。前回の計画は平成 10 年（1998 年）3 月に策定したが、東日本大震災による復旧・復興の取組、そして人口減少・少子高齢化のさらなる進行、近年の社会情勢の変化等に対応するために令和 3 年（2021 年）3 月に改定した。

安全性・快適性・利便性を備え暮らしやすい都市づくりの基本方針の中で、交通体系の基本方針として、「町内路線バス」、「まちなか循環バス」、「乗り換え利便性」について方針を記載している。

#### ■ 都市づくりの目標と基本方針 ■

＜目 標＞	個性豊かに ひとが輝き まちが潤う 山田町
＜基本方針＞	基本方針 1：豊かな自然と調和・共生する美しい都市づくり 基本方針 2：安全性・快適性・利便性を備え暮らしやすい都市づくり 基本方針 3：既存ストックを有効活用したコンパクトな都市づくり 基本方針 4：連携・交流を通じて多様な産業を育む都市づくり 基本方針 5：各地区の特性や魅力を引き出す都市づくり

#### ■ 交通に関する記述（交通体系の基本方針） ■

- 「山田町地域公共交通網形成計画」に基づき、まちの創生を力強く進めるため、新しい公共交通網の構築、多様な交通手段の活用による交通サービスの最適化、公共交通の利用促進策の充実を図ります。
- いつまでも安心して暮らせる環境を実現するため、誰にでもやさしい公共交通の実現を図ります。国道 45 号を運行する広域路線バスや町内の各地区を結ぶ町内路線バスの維持を図るとともに、国道 45 号、細浦・柳沢線及び陸中山田駅を 8 の字で循環する「まちなか循環バス」の試行運行を踏まえ、本格運行について検討します。
- 陸中山田駅周辺では、交通拠点の賑わいをつくるため、交通結節点における鉄道、バス、自動車などの乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

### 3-3 山田町立地適正化計画

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法第 81 条に規定する「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」であり、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関し、市町村が都市全体の観点から作成する包括的な都市計画である。計画作成においては、持続可能で機能的な都市構造を確保するために、多様な分野の計画との連携を図り、住宅や都市機能の立地を図る区域等を示すことになる。

山田町立地適正化計画は、おおむね 20 年後の都市を展望することから、計画期間は、令和 5 年度（2023 年度）から令和 24 年度（2042 年度）とする。なお、おおむね 5 年ごとに本計画で定める目標値の達成状況に応じて計画の見直しを行うものである。

交通に関する記述として、居住誘導区域では、まちなか循環バスを中心とした公共交通の利便性の向上が挙げられており、その他エリアにおいても、地域ニーズに対応した公共交通サービスの提供、日常生活機能を維持することを記載している。

#### ■ まちづくりの方針 ■

〈まちづくりの方針〉 復興事業で集約された都市機能施設の有効活用に加え  
老朽化した既存ストックの効率的な集約・再編と  
市街地居住を望む住民の郊外部から市街地部への適切な誘導

#### ■ 交通に関する記述（誘導施策・居住区域外の考え方） ■

人と環境にやさしい公共交通利便性の向上

- まちなか循環バス運行事業
- コミュニティバス運行事業
- 公共交通ネットワーク向上事業
- 生活道路の安全性及びバリアフリー機能の確保

居住誘導区域外の考え方（抜粋）

##### (3) 公共交通やコミュニティ施設の維持

居住誘導区域外においても一定の公共交通サービスが維持されるよう、地域のニーズに対応したコミュニティバスやまちなか循環バスの運行により、公共交通不便地区の解消、利用者の利便性向上を図ります。自治会やコミュニティ組織等のまちづくり活動を支援するほか、地域が管理運営するコミュニティセンターの運営に対する支援を行います。

### 3-4 第2期山田町地域福祉計画

「山田町地域福祉計画」は、社会福祉法第107条に基づく市町村地域福祉計画であり、令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）の5年間を期間として策定するものである。

「山田町総合計画」を上位計画とし、地域福祉行政全体の施策の方向性や共通目標を示し、個別分野の計画を包含する総合的な計画として位置づける。これは、「地域」という広い視点から地域生活課題の解決に向けて地域に住むすべての人を対象に横断的に捉えるための計画である。

地域福祉計画の中で、移動手段の確保として、「コミュニティバス」、「まちなか循環バス」、「すけっとくん」を挙げている。

#### ■ 基本理念・基本目標 ■

＜基本理念＞ 互いに支え合い、認め合うまち

＜基本目標＞ 基本目標1：地域福祉を支える人づくり  
基本目標2：互いに支え合える地域づくり  
基本目標3：安心して暮らせる生活支援

#### ■ 交通に関する記述（基本目標3：安心して暮らせる生活支援） ■

移動手段の確保

- コミュニティバス
- まちなか循環バス
- すけっとくん

## 4. 公共交通の現状

### 4-1 町の公共交通の概要

#### (1) 公共交通の概要

- ・ 三陸沿岸道路の開通により、広域的な交通環境は向上した。
- ・ コミュニティバス、まちなか循環バス、やまだデマンドタクシーの運行等、町内の公共交通は多様化している。
- ・ 路線バスは、国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）により維持しており、利用者の減少により補助がなくなると、地域間幹線系統、フィーダー系統ともに維持ができなくなる可能性がある。

町内の公共交通としては、路線バスのほか、コミュニティバス、まちなか循環バス、やまだデマンドタクシーに加えて、小中学生の通学目的のスクールバスが運行している。現在、路線バスは、町民の足を確保することを目的として、国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）により維持している。

表 4-1 運営事業者（運行委託先）

公共交通・移動サービス名	運営事業者（運行委託先）
三陸鉄道	三陸鉄道
県北バス（地域間幹線系統、フィーダー系統）	県北バス
宮古駅前⇄磯鶏⇄荷竹・津軽石⇄豊間根⇄山田	
山田駅前・山田病院・織笠大橋・大浦漁協前線	
山田駅前・細浦・織笠大橋・大浦漁協前線	
山田駅前・細浦・田子の木線	
神社前・細浦・山田病院・田子の木線	
田の浜・山田駅前・神社前線	
大浦小学校前・山田病院・山田駅前線	
浜川目・山田駅前・田子の木線	
山田高校・山田病院・浜川目線	
田の浜・ふれあいパーク山田・山田駅前・神社前線	
神社前・山田駅前線	
浜川目・山田病院・山田高校・田子の木線	
タクシー	町内タクシー事業者
まちなか循環バス	山田町（県北バス）
コミュニティバス	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））
やまだデマンドタクシー（豊間根地区）	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））
スクールバス	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））
放課後児童クラブ送迎バス	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））
福祉バス	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））
行政バス	山田町（山田町公用バス運行企業体（JV））

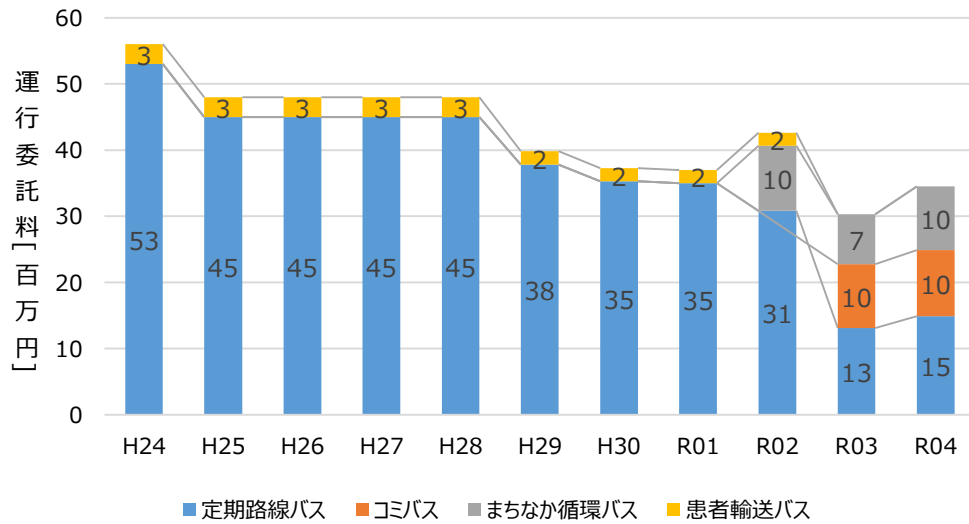


図 4-1 町の運行委託料の推移

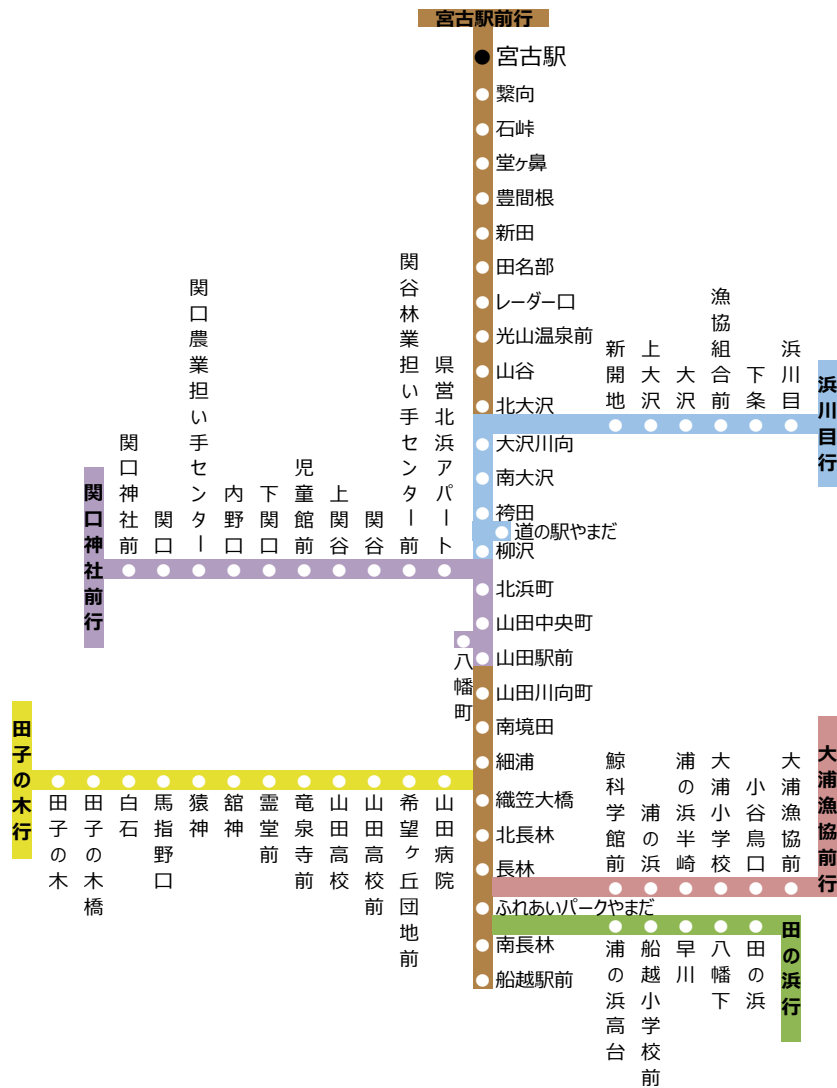


図 4-2 県北バスの路線図

(2) 各公共交通の位置づけ

- ・ 町内では、広域幹線、地域間幹線、支線が役割分担を行い地域の交通を支えている。
- ・ 特に支線のフィーダー系統に関しては、国庫補助「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」を活用し、持続可能な公共交通体系の構築を図っている。

表 4-2 公共交通の位置づけ・系統・役割・確保維持策

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	三陸鉄道リアス線	都市拠点から市街への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域間幹線	県北バス (地域間幹線系統：田の浜線)	宮古駅を発着地として、町内拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保  (岩手県が地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す)
支線	まちなか循環バス	町内各地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	コミュニティバス（5路線）		
	やまだデマンドタクシー		
	県北バス (地域内フィーダー系統：11系統)		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

表 4-3 地域公共交通確保維持事業

位置付け	地域公共交通確保維持事業
県北バス 地域内フィーダー系統：11系統	対象路線は、三陸鉄道リアス線及び宮古市と山田町を結ぶ幹線路線に接続し、郊外の集落と町中心部を繋ぐバス路線である。これらの路線の運行にあたっては、利用者の減少等の様々な問題があるが、住民の通院・買い物といった日常生活に不可欠な路線である。しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、これらの路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

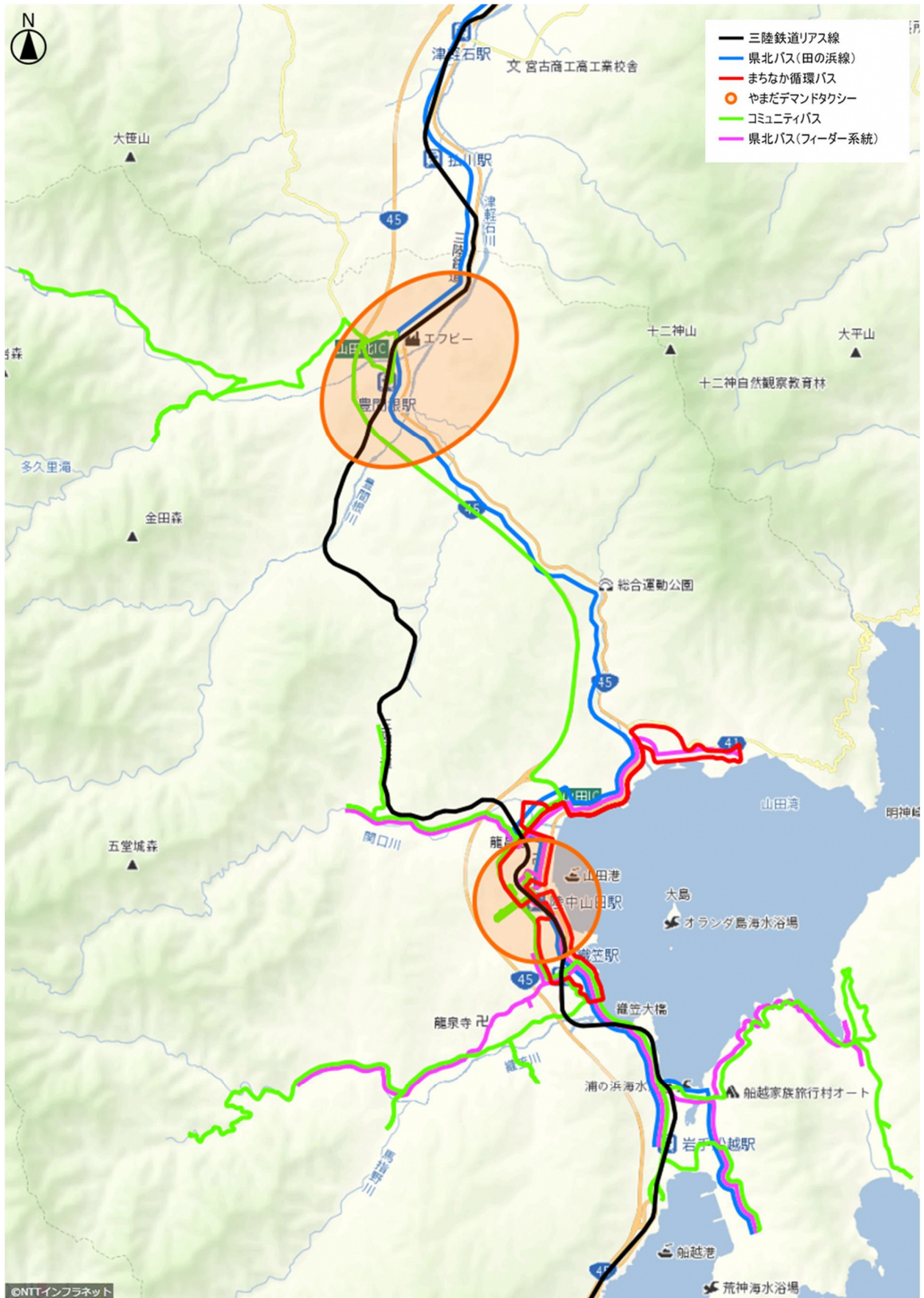


図 4-3 公共交通の系統（広域幹線、地域間幹線、支線）



### (3) 各公共交通の運賃体系

- ・ 三陸鉄道、県北バスは、対キロ区間制による運賃設定を、タクシーは、距離制による運賃設定を行っている。県北バスについては、地域連携 IC カードの iGUCA（イグカ）を導入しており、県北バス間の乗り継ぎの際に利用すると一定の割引があるなどのサービスを提供している。
- ・ まちなか循環バス、コミュニティバス、やまだデマンドタクシーは、それぞれ均一料金制による運賃設定を行っている。各種障がい者手帳、のりノリパスポート（①70 歳以上、②70 歳未満の運転免許証返納者）を提示された方に対する割引などを実施している。また、まちなか循環バスは地域連携 IC カードの iGUCA（イグカ）の使用が可能である。

町の公共交通の運賃体系について、三陸鉄道・県北バス（地域間幹線系統、フィーダー系統）は対キロ区間制、タクシーは距離制、まちなか循環バス・コミュニティバス・やまだデマンドタクシーは均一料金制を設定している。

料金の支払い方法に関しては、各交通事業者で異なり、県北バスが運行主体となっている県北バス（地域間幹線系統、フィーダー系統）・まちなか循環バスに関しては、地域連携 IC カードの iGUCA（イグカ）による運賃支払いが可能である。また、タクシーにおいては、現金以外にもクレジットカード、バーコード決済、IC カード等に対応している車両もある。

各種料金の割引制度に関しては、各交通事業者で実施しているものに加えて、まちなか循環バス・コミュニティバスに関して、各種障がい者手帳、のりノリパスポート（①70 歳以上、②70 歳未満運転免許証返納者）を提示された方への割引※などがある。

※のりノリパスポート 一回の利用につき通常 200 円を 100 円に割引

表 4-4 町内の公共交通の運賃体系

公共交通・移動サービス名	運行体系	備考
三陸鉄道	対キロ区間制	
県北バス（地域間幹線系統、フィーダー系統）	対キロ区間制	
タクシー	距離制	
まちなか循環バス	均一料金制	大人 200 円、小人 100 円、未就学児無料
コミュニティバス	均一料金制	大人 200 円、小人 100 円、未就学児無料
やまだデマンドタクシー（豊間根地区）	均一料金制	大人 500 円、小人 300 円、未就学児無料

#### (4) 各公共交通事業者ヒアリングのまとめ

- ・ タクシー事業者、三陸鉄道、県北バスの各事業者において、ドライバーの高齢化やドライバー不足の課題が挙げられている。

各交通事業者にヒアリングを実施し、現在の課題および公共交通網形成計画で設定した各交通事業者で実施する事業に関する実施状況を確認した。各交通事業者において、ドライバーの高齢化やドライバー不足に対する課題、利用者が減少していることに対する不安の声が聞かれた。

表 4-5 各事業者の現在の課題や地域公共交通網形成計画時点の事業状況

事業者	各事業者の現在の課題や網形成計画の事業の実施状況
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>タクシー事業、やまだコミバス、スクールバス、福祉バス、放課後児童クラブ送迎バス、貸し切りバス等の運行</b>を実施。</li> <li>・ ドライバーの不足、高齢化が深刻であり、担い手不足になる。</li> <li>・ デマンドタクシーは利用者が固定化しており、公共交通として望ましい姿であるか疑問である。</li> <li>・ バスを走らせるより、タクシー事業そのものを補助するなど、タクシー事業者を維持するための事業も検討してほしい。</li> </ul>
三陸鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>三陸鉄道を運行</b>を実施。</li> <li>・ 運転手は現在育成中も含め、確保できている状態である。</li> <li>・ 貨客混載交通は要望が多くあるが、バリアフリーになっていない駅があるため対応ができていない。</li> <li>・ レール&amp;バス共通乗車券については、ICカード等の改札の電子化対応が先決だと考えており、現在は検討を進められない。また、紙で行うこともできるとは思っているがそこまで人員を割くことは困難である。</li> </ul>
県北バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>路線バス、まちなか循環バスの運行</b>を実施。</li> <li>・ 運転手は不足しており、特に、長距離や路線バスとなると経験が必要となるため、引き続き人材確保・育成に注力している。</li> <li>・ 貨客混載交通は山田以外のエリアでは実施しており、山田町内の物販の要望を町として収集してもらえると取り組みやすい。</li> <li>・ レール&amp;バス共通乗車券については、鉄道とバスのお互いの利用者にとって利便性が向上するため検討を続けていきたい。</li> <li>・ 山田町として必要な移動サービスについて、各事業者含めて皆で話し合い、役割分担をするなど、現在の事業を生かす方法を検討するべきである。</li> </ul>

## 4-2 鉄道

### (1) 運賃収入・利用者数の推移

- ・ 運行再開後令和元年（2019年）に運賃収入は4億円を超えたものの、令和2年（2020年）から新型コロナウイルス感染症の影響などにより、利用者が大きく減少している。
- ・ 令和4年（2022年）には、令和3年（2021年）に比べて増加傾向にあり、運賃収入が3億円まで回復している。

東日本大震災以降運休していた JR 山田線は、平成 31 年（2019 年）3 月 23 日から三陸鉄道株式会社に移管され、三陸海岸を縦貫する鉄道路線（リアス線）を運行している。利用者は、令和元年（2019 年）に大幅に増加したものの、令和 2 年（2020 年）から新型コロナウイルス感染症などの外出規制により、定期運賃での収入以外の減少が顕著となっている。令和 4 年（2022 年）は、前年に比べて収入が増加傾向にある。

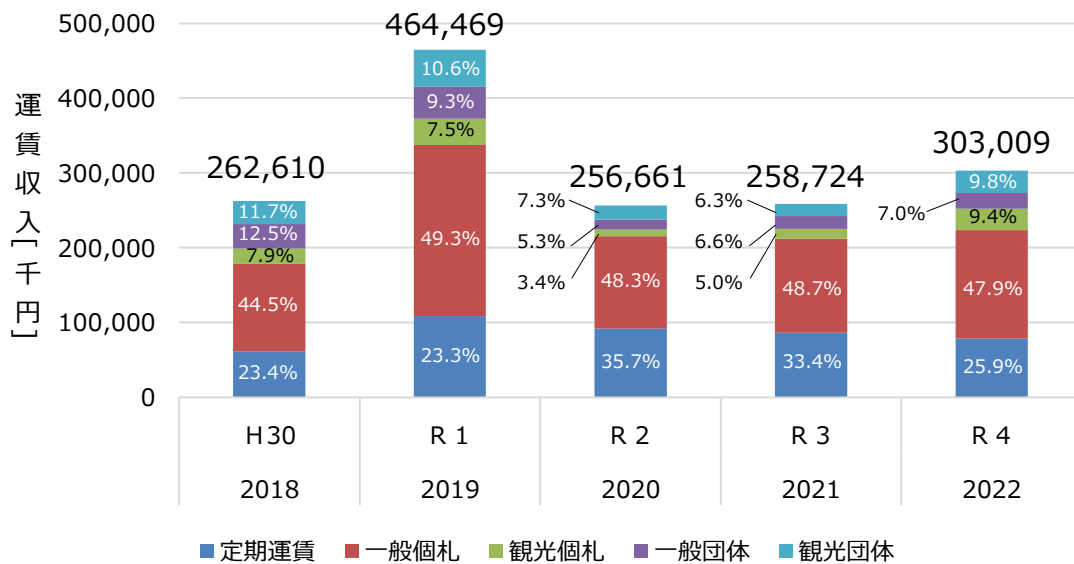


図 4-4 三陸鉄道の運賃収入の推移

(2) 運行本数・運行時刻

- ・ 現在の運行本数は、23本（11.5往復）となっている。
- ・ 他の交通事業者や利用者のニーズに併せて適宜運行時刻の改正を行っている。

三陸鉄道の運行は、震災前に1日の運行本数が20本（10往復）だったものが23本（11.5往復）となっている。また、久慈方面や大船渡方面への直通の便も運行している。

表 4-6 三陸鉄道の時刻表

(1) 上り 釜石・盛行き

駅	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便
久慈				5:52			12:07				
宮古	5:00	6:10	7:04	7:36 7:46	9:56	12:31	13:50 14:13	16:13	17:51	19:34	21:20
豊間根	5:22	6:35	7:27	8:18	10:21	12:53	14:36	16:36	18:13	19:57	21:43
陸中山田	5:36	6:49	7:44	8:36	10:36	13:08	14:55	16:51	18:28	20:12	21:58
織笠	5:39	6:52	7:47	8:39	10:39	13:11	14:58	16:54	18:31	20:15	22:01
岩手船越	6:01	6:58	7:52	8:45	10:44	13:16	15:03	16:59	18:39	20:20	22:06
大槌	6:21	7:16	8:11	9:05	11:02	13:34	15:21	17:17	18:57	20:38	22:24
釜石	6:39	7:34	8:29 8:33	9:28 9:35	11:23 11:38	13:53	15:39 15:46	17:37	19:16	20:58	22:44
盛			9:21	10:27	12:28		16:35				

(2) 下り 宮古・久慈行き

駅	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便
盛					8:03	10:03	11:08		15:20			
釜石		6:02	6:55	7:50	8:55 9:03	10:52 10:58	12:01 12:18	14:12	16:11 16:21	18:03	19:43	21:09
大槌		6:20	7:15	8:10	9:20	11:15	12:35	14:29	16:39	18:21	20:00	21:28
岩手船越	5:53	6:38	7:35	8:28	9:38	11:35	12:56	14:46	17:00	18:39	20:21	21:47
織笠	5:59	6:43	7:41	8:33	9:44	11:42	13:02	14:52	17:05	18:44	20:26	21:53
陸中山田	6:02	6:49	7:44	8:36	9:47	11:45	13:08	14:55	17:08	18:47	20:29	21:58
豊間根	6:16	7:06	7:59	8:51	10:02	12:00	13:23	15:09	17:23	19:02	20:44	22:14
宮古	6:39	7:32 7:52	8:22	9:14 9:23	10:25 10:40	12:23	13:46	15:32	17:48	19:24	21:08	22:37
久慈		9:28		11:06	12:34							

### (3) 鉄道駅

- ・ 地域住民の鉄道駅のアクセスについて、路線バスやコミュニティバスなどの他の交通機関により接続している。

鉄道駅は町内に4駅（豊間根駅、陸中山田駅、織笠駅、岩手船越駅）あり、路線バスやコミュニティバス等によりアクセスを可能にしている。また、山田町内の全駅において、バリアフリーの対応がなされている。



写真 豊間根駅



写真 陸中山田駅



写真 岩手船越駅



写真 織笠駅

図 4-5 鉄道駅

### 4-3 路線バス（県北バス）

#### （１） 走行距離と利用者数の推移

- ・ 三陸鉄道開通後の運行時間の変更や、一部路線をまちなか循環バス・コミュニティバスに切り替えるなどの対応により運行距離は減少傾向である。
- ・ 運行距離が減少していることにより乗車人員も減少しているが、キロ当たりの利用者数や定期利用割合は増加している。

路線バスの走行距離は、震災復興事業後増加したが補助事業が終了し、平成30年度（2018年度）は約17万kmで、令和3年度（2021年度）には、一部路線をまちなか循環バスや、コミュニティバスに切り替えるなどの対応により、約8万kmまで減少した。

利用者数は、平成29年度（2017年度）は約5万人であり、平成30年度（2018年度）、令和元年度（2019年度）は横ばい傾向であった。その後、令和2年度（2020年度）以降は減少傾向となり、令和3年度（2021年度）には、約3万人まで減少しているが、キロ当たりの利用者数や定期率（定期券購入者の割合）では、令和3年度（2021年度）以降増加傾向である。

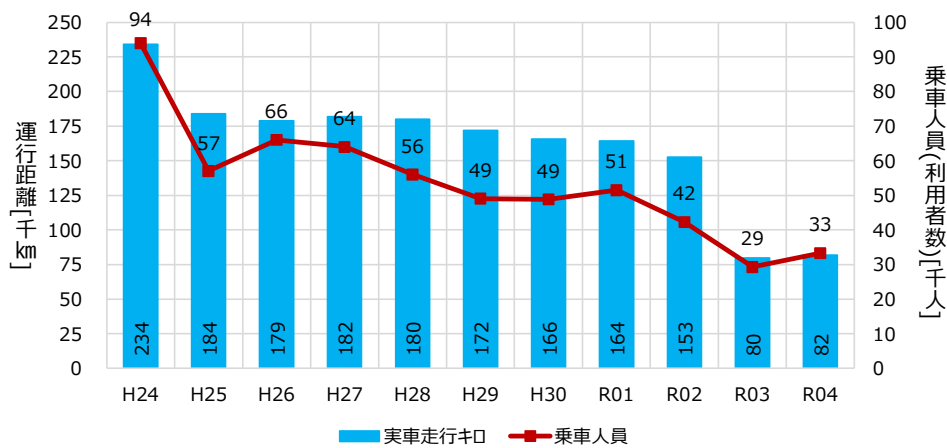


図 4-6 町内バス路線の利用者数の推移



図 4-7 町内バス路線のキロ当たりの利用者数の推移

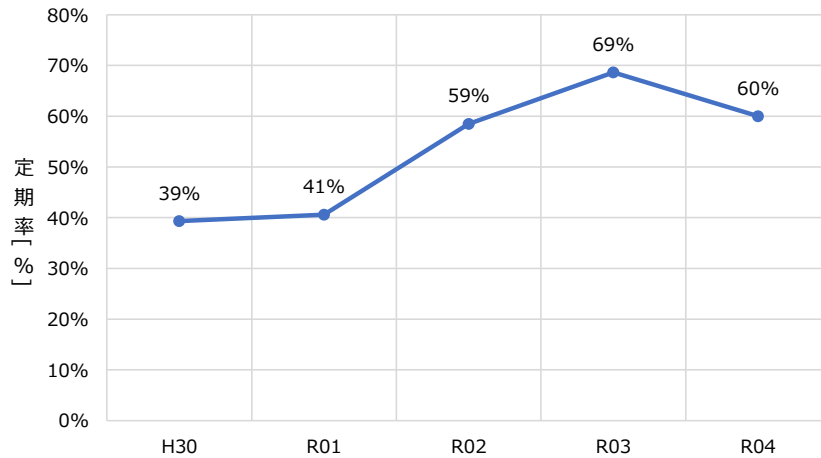
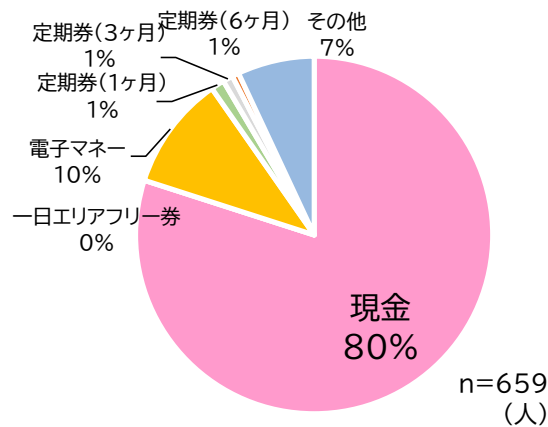


図 4-8 定期利用者数の推移（県北バス）

## （２）支払い方法

町民アンケート(5-1)で得られたアンケート回答者の県北バス利用時の支払い方法は、「現金(80%)」が最も多く、次いで「電子マネー(iGUCA、他ICカード)(10%)」である。

地域連携ICカードのiGUCA(イグカ)は、令和4年(2022年)2月19日にサービスが開始となり、県北バス利用時にも使用できるものである。ICカードによる乗車・降車により、スムーズな料金支払いができるとともに、小児・障がい者割引や乗り換え割引等の適用がスムーズになるなどの利点がある。また、事業者としては、乗降場所のデータの取得や運賃支払いによるバスの遅延減少などの利点が挙げられ、利用者および事業者ともにメリットが大きい。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 4-9 支払方法

## 4-4 タクシー

### (1) タクシー事業の現在の状況

- ・ 町内では5社のタクシー事業者が営業をしており、コミュニティバス、スクールバスをはじめとした地域の移動を担っている。
- ・ タクシーの利用は平日の午前中に集中しており、夜間の利用は少なくなっている。

町内のタクシー事業者は、豊間根に1社、山田に3社、田の浜に1社あり、全体で見ると車両台数も充実している。タクシー利用は、平日の午前中（9～12時頃）が多く、夜間の利用者は減少傾向となってきた。ドライバーの高齢化は課題と感じている事業者は多いものの、乗務員の募集をしても申し込みが少ない状況である。

タクシー運行のほかに貸切バスを運行している事業者や、コミュニティバス、スクールバス、放課後児童クラブ送迎バスの運行を受託している事業者もあり、様々な地域の移動を担っている。各サービスは、「山田町公用バス運行企業体（JV）」として各社が連携・協力して受託しているものもある。

表 4-7 町内のタクシー営業用車両数とドライバー数

営業所	普通（台）	大型（台）	車いす（台）	計（台）	ドライバー（人）
豊間根	2	-	-	2	1
山田	11	2	3	16	24
田の浜	3	-	-	3	3
計	16	2	3	21	28

R6.2.1 時点



## 4-5 まちなか循環バス

### (1) まちなか循環バスの路線

- ・ まちなか循環バスは東回りと西回りの2路線運行しており、陸中山田駅周辺から大沢地区、織笠地区を8の字に結んでいる。
- ・ 利用者は令和4年度(2022年度)に約3,000人となり、増加傾向にある。また、キロ当たりの利用者数は0.55人/kmと令和3年度(2021年度)に比べて増加している。
- ・ まちなか循環バスの現在は約10人/日であり、利用者は少ない状況である。

まちなか循環バスは東回りと西回りの2路線運行しており、陸中山田駅周辺から大沢地区、織笠地区を8の字に結んでいる。利用者数は、令和2年度(2020年度)から令和3年度(2021年度)にかけて減少しており、これは新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響が考えられる。

令和4年度(2022年度)は、令和3年度(2021年度)に比べて利用者数、キロ当たりの利用者数ともに増加傾向となっているが、現在は約10人/日であり利用者は少ない状況である。

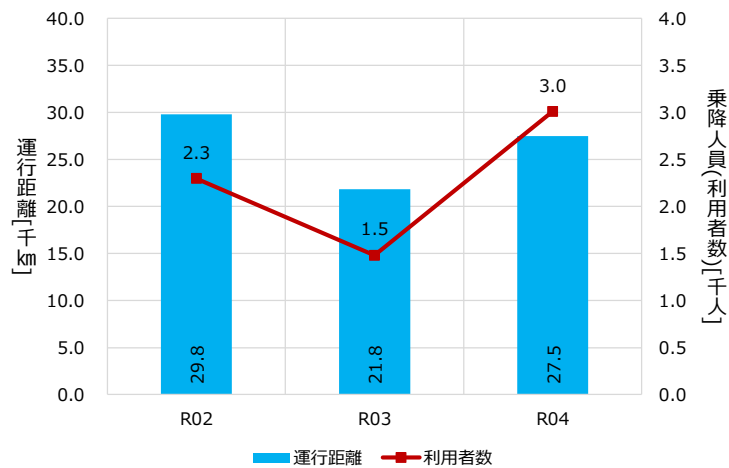


図 4-10 利用者数の推移

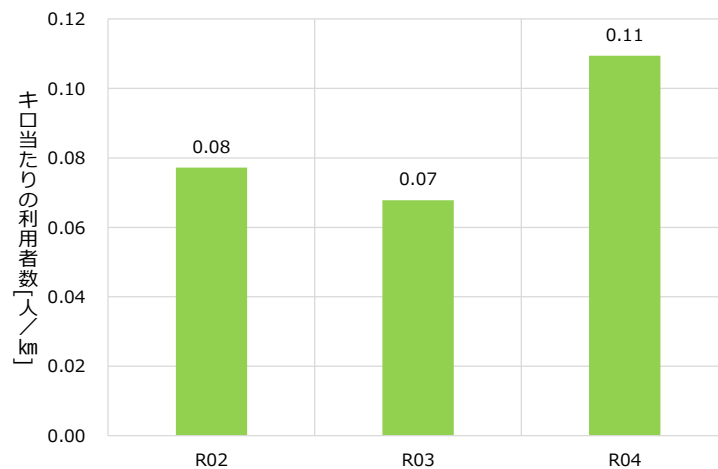


図 4-11 まちなか循環バスのキロ当たりの利用者数の推移

# まちなか循環バス路線図



図 4-12 まちなか循環バスの路線図

(2) 運行時刻

運行時刻は、平日東回りは9時、11時、14時30分、西回りは10時、12時、15時30分、土曜は東回り9時、15時15分、西回り11時となっている。

運行頻度は、平日に東回り3便、西回りの3便、土曜に東回り2便、西回り1便となっている。運行時刻について、山田駅前の出発時刻が00分、15分、30分といったきりの良い時刻となっており、覚えやすい設定になっている。

表 4-8 まちなか循環バスの時刻表 (平日・土曜)

まちなか循環バス時刻表

運休日：日・祝日、12/30～1/3

山田駅前から 東1便 → 西1便 → 東2便 → 西2便 → 東3便 → 西3便 と、交互に運行します。

平日

バス停名	東1便	東2便	東3便
山田駅前	9:00	11:00	14:30
八幡町	9:01	11:01	14:31
山田中央町	9:02	11:02	14:32
北浜町	9:03	11:03	14:33
柳沢	9:05	11:05	14:35
道の駅やまだ	9:05	11:05	14:35
袴田	9:09	11:09	14:39
南大沢	9:10	11:10	14:40
大沢川向	9:11	11:11	14:41
新開地	9:12	11:12	14:42
上大沢	9:12	11:12	14:42
大沢	9:13	11:13	14:43
大沢漁協前	9:13	11:13	14:43
下条	9:14	11:14	14:44
浜川目	9:16	11:16	14:46
旧大沢小学校	9:19	11:19	14:49
大沢川向	9:21	11:21	14:51
南大沢	9:22	11:22	14:52
袴田	9:23	11:23	14:53
道の駅やまだ	9:25	11:25	14:55
柳沢	9:27	11:27	14:57
北っ子橋	9:28	11:28	14:58
北浜口	9:30	11:30	15:00
近藤医院前	9:32	11:32	15:02
長崎三丁目	9:33	11:33	15:03
山田駅前	9:34	11:34	15:04
山田川向町	9:36	11:36	15:06
南境田	9:36	11:36	15:06
細浦	9:37	11:37	15:07
織笠大橋	9:39	11:39	15:09
織笠保育園前	9:41	11:41	15:11
織笠コミ前	9:42	11:42	15:12
山田病院前	9:43	11:43	15:13
山田第一団地	9:44	11:44	15:14
山田駅前	9:50	11:50	15:20

バス停名	西1便	西2便	西3便
山田駅前	10:00	12:00	15:30
長崎三丁目	10:01	12:01	15:31
近藤医院前	10:02	12:02	15:32
北浜口	10:04	12:04	15:34
北っ子橋	10:06	12:06	15:36
柳沢	10:07	12:07	15:37
道の駅やまだ	10:07	12:07	15:37
袴田	10:11	12:11	15:41
南大沢	10:12	12:12	15:42
大沢川向	10:13	12:13	15:43
新開地	10:14	12:14	15:44
上大沢	10:14	12:14	15:44
大沢	10:15	12:15	15:45
大沢漁協前	10:15	12:15	15:45
下条	10:16	12:16	15:46
浜川目	10:18	12:18	15:48
旧大沢小学校	10:21	12:21	15:51
大沢川向	10:23	12:23	15:53
南大沢	10:24	12:24	15:54
袴田	10:25	12:25	15:55
道の駅やまだ	10:27	12:27	15:57
柳沢	10:29	12:29	15:59
北浜町	10:31	12:31	16:01
山田中央町	10:32	12:32	16:02
八幡町	10:33	12:33	16:03
山田駅前	10:34	12:34	16:04
山田第一団地	10:37	12:37	16:07
山田病院前	10:38	12:38	16:08
織笠コミ前	10:39	12:39	16:09
織笠保育園前	10:40	12:40	16:10
織笠大橋	10:42	12:42	16:12
細浦	10:44	12:44	16:14
南境田	10:45	12:45	16:15
山田川向町	10:45	12:45	16:15
山田駅前	10:50	12:50	16:20

土曜

バス停名	東1便	東2便
山田駅前	9:00	15:15
八幡町	9:01	15:16
山田中央町	9:02	15:17
北浜町	9:03	15:18
柳沢	9:05	15:20
道の駅やまだ	9:05	15:20
袴田	9:09	15:24
南大沢	9:10	15:25
大沢川向	9:11	15:26
新開地	9:12	15:27
上大沢	9:12	15:27
大沢	9:13	15:28
大沢漁協前	9:13	15:28
下条	9:14	15:29
浜川目	9:16	15:31
旧大沢小学校	9:19	15:34
大沢川向	9:21	15:36
南大沢	9:22	15:37
袴田	9:23	15:38
道の駅やまだ	9:25	15:40
柳沢	9:27	15:42
北っ子橋	9:28	15:43
北浜口	9:30	15:45
近藤医院前	9:32	15:47
長崎三丁目	9:33	15:48
山田駅前	9:34	15:49
山田川向町	9:36	15:51
南境田	9:36	15:51
細浦	9:37	15:52
織笠大橋	9:39	15:54
織笠保育園前	9:41	15:56
織笠コミ前	9:42	15:57
山田病院前	9:43	15:58
山田第一団地	9:44	15:59
山田駅前	9:50	16:05

バス停名	西1便
山田駅前	11:00
長崎三丁目	11:01
近藤医院前	11:02
北浜口	11:04
北っ子橋	11:06
柳沢	11:07
道の駅やまだ	11:07
袴田	11:11
南大沢	11:12
大沢川向	11:13
新開地	11:14
上大沢	11:14
大沢	11:15
大沢漁協前	11:15
下条	11:16
浜川目	11:18
旧大沢小学校	11:21
大沢川向	11:23
南大沢	11:24
袴田	11:25
道の駅やまだ	11:27
柳沢	11:29
北浜町	11:31
山田中央町	11:32
八幡町	11:33
山田駅前	11:34
山田第一団地	11:37
山田病院前	11:38
織笠コミ前	11:39
織笠保育園前	11:40
織笠大橋	11:42
細浦	11:44
南境田	11:45
山田川向町	11:45
山田駅前	11:50

## 4-6 コミュニティバス

### (1) コミュニティバスの路線

- ・ コミュニティバスは、荒川線、関口線、織笠線、田の浜・山の内線、大浦線の全5路線が運行している。
- ・ コミュニティバスの運行は、午前1便（行き）、午後1便（帰り）となっている。帰りについては、各地区の集落内に入ったのちフリー降車区間となっている。
- ・ 利用者数は、荒川線、大浦線を除き令和4年度（2022年度）は増加傾向となっている。また、キロ当たりの利用者数は0.09～0.17人/kmと路線によって利用状況に違いがある。

コミュニティバスは、荒川線、関口線、織笠線、田の浜・山の内線、大浦線の全5路線が運行している。豊間根地区でコミュニティバス豊間根線を運行していたが、利用者が少なかったことから廃止し、一部地域でやまだデマンドタクシーに移行している。

コミュニティバスの運行は、午前1便（行き）、午後1便（帰り）となっている。帰りについては、各地区の集落内に入ったのちフリー降車区間となり、自由に降車できる。

利用者数は、荒川線、大浦線を除き令和4年度（2022年度）は増加傾向となっている。また、キロ当たりの利用者数は0.09～0.17人/kmと路線によって利用状況に違いがある。

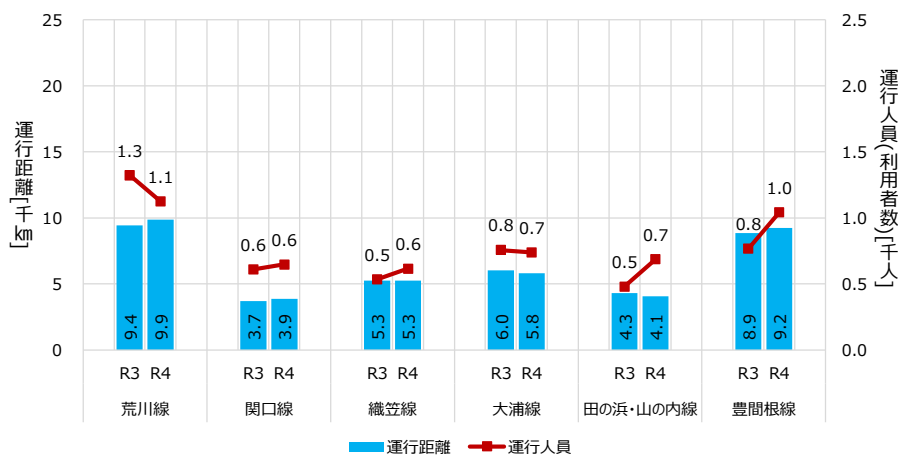


図 4-13 利用者数の推移

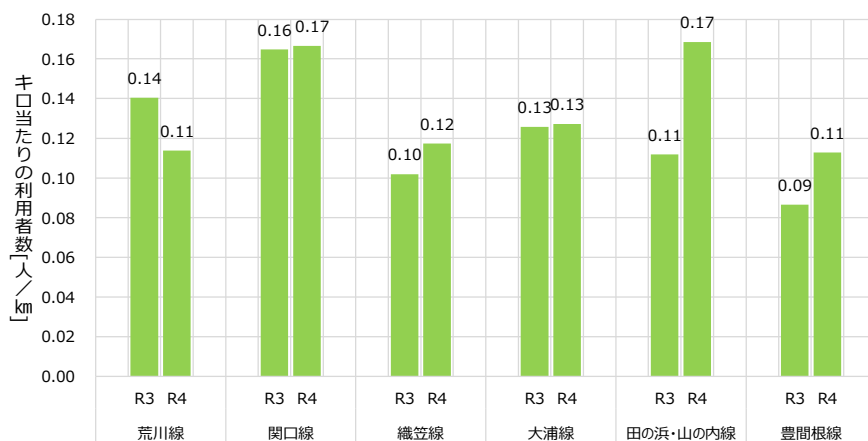


図 4-14 コミュニティバスのキロ当たりの利用者数の推移

# やまだコミバス 路線図

2023.8.1

## 目的問わずどなたでも利用可能！

「やまだコミバス」とかかれたのぼり旗が、時刻表の貼られてバス亭または公共施設の近くお待ちください。路線の地区以外の方も利用できますので、お気軽にご利用ください。



## 運賃

大人…………… 200円  
 小人…………… 100円  
 未就学児…………… 無料

- ◆両端はできません。おつりがないように準備してください。
- ◆各種障がい者手帳、のりノリバスポートをお持ちの方は半額になります。

## 拡大図

荒川線 関口線



## 拡大図

織笠線 大浦線 田の浜・山の内線



## やまだコミバスのフリー乗車区間

各路線から出発する行き先は、バス停のみに停車して運行しますが、まちなかから各集落に渡る貸りの便では、まちなか回線を過ぎたらフリー乗車区間となります。お好きな場所でお降り頂くことが可能ですので、バスが停車中にご乗車にお声がけください。

たとまぼ…



まちなかに行くときはバス停で待ちます。  
 まちなか(赤い区間)はバス停でのみ乗降します。  
 借り便に、まちなかや回線を過ぎると好きな場所でお降りいただけます。

!! ご注意 !!  
 交差点付近、カーブ、国道沿い等の危険なところでは停車できません。  
 危険ですので、バスが停まってから降をしようとしてください。

## お願い

高齢者や、シニアカー・利用車などが乗車される場合は、周囲にお客様がお手伝いください。ご協力をお願いします。

- 荒川線
- 関口線
- 織笠線
- 田の浜・山の内線
- 大浦線
- やまだコミバス共通ルート
- 県北バス
- コミバスと県北バスの共同バス停
- コミバスバス停
- 県北バスバス停

お問合せ先：山田町政策企画課 TEL 0193 - 82 - 3111

図 4-15 コミュニティバスの路線図

(2) 運行時刻

運行時刻は、出発地のバス停をおおよそ9時頃出発し、山田病院などの山田町中心部の病院に9時に到着できるよう設定している。

コミュニティバスは、主として通院を目的とした利用を想定していることから運行時刻は、9時や8時55分に各地区を出発する。そして、山田病院や近藤医院等の山田町中心部の病院に9時30分～9時50分頃に到着する設定になっている。

表 4-9 コミュニティバスの時刻表

**やまだコミバス** 運休日：土日祝日 8/13～8/16、12/29～1/3 天候状況、道路状況によっては、運行ルートの変更や、運行を中止することがあります。

**バス割引乗車証を交付しています**

「コミュニティバス」  
「まちなが循環バス」  
が100円でご利用できます！

【対象者】 山田町に住所を有する  
① 70歳以上の方  
② 70歳未満の運転免許証返納者

【申請に必要なもの】  
① に該当する方…マイナンバーカードや保険証  
② に該当する方…運転経歴証明書又は申請による運転免許取消通知書

※障がい者手帳をお持ちの方は申請の必要はありません。  
業務員に手帳を提示すると100円でご利用できます。  
(年齢制限はありません。)

【申請窓口】 役場 政策企画課・豊間根支所・船越支所

**荒川線** 水曜 金曜

行き	バス停名	時刻	帰り	バス停名	時刻
	福士橋	9:00	役場	12:35	
	小馬鞍沢付近	9:03	山田駅前	12:38	
	馬鞍コミセン	9:04	山田病院	12:41	
	船越橋	9:09	木澤歯科医院	12:45	
	穴乳観世音	9:10	後藤医院	12:46	
	那智畑集会所	9:13	近藤医院	12:49	
	みさお屋下	9:19	白山		
	下野	9:20	豊間根駅前		
	金塚	9:21	山田町健康増進センター		
	羽々の下コミセン	9:22	羽々の下コミセン		
	山田町健康増進センター	9:25	金塚		
	豊間根駅前	9:29	下野		
	白山	9:31	みさお屋下		
	近藤医院	9:50	那智畑集会所		
	木澤歯科医院	9:53	穴乳観世音		
	後藤医院	9:54	船越橋		
	山田病院	9:58	馬鞍コミセン		
	長崎三丁目	10:00	小馬鞍沢付近		
	山田駅前	10:01	福士橋		
	役場	10:04			

三陸鉄道 豊間根駅発

宮古行き 10:02  
釜石行き 10:21

**関口線** 水曜 金曜

行き	バス停名	時刻	帰り	バス停名	時刻
	内野	9:00	役場	13:00	
	関口神社前	9:04	山田駅前	13:03	
	関口	9:06	山田病院	13:06	
	内野口	9:08	木澤歯科医院	13:10	
	下関前	9:10	後藤医院	13:11	
	児童館前	9:12	近藤医院	13:14	
	上関谷	9:14	泉宮北浜アパート		
	関谷	9:16	上関谷		
	泉宮北浜アパート	9:18	木澤歯科医院		
	近藤医院	9:21	児童館前		
	木澤歯科医院	9:24	下関前		
	後藤医院	9:25	内野口		
	関口	9:29	山田病院		
	長崎三丁目	9:31	関口神社前		
	山田駅前	9:32	内野		
	役場	9:35			

三陸鉄道 関中山田駅発

宮古行き 9:47  
釜石行き 10:36

**大浦線** 月曜 木曜

行き	バス停名	時刻	帰り	バス停名	時刻
	小谷島	8:55	役場	12:40	
	小谷島コミセン	8:57	山田駅前	12:43	
	大浦小学校	9:01	近藤医院	12:46	
	中前	9:03	木澤歯科医院	12:49	
	大浦漁村センター	9:05	後藤医院	12:50	
	高台防災公園	9:07	山田病院	12:53	
	旧大浦保育園	9:10	船越駅前	13:01	
	大浦半崎	9:14	船越第2団地		
	大浦郵便局	9:17	大浦漁協前		
	大浦漁協前	9:18	大浦半崎		
	船越第2団地	9:25	船越駅前		
	船越駅前	9:31	旧大浦保育園		
	山田病院	9:39	高台防災公園		
	近藤医院	9:42	大浦漁協センター		
	木澤歯科医院	9:45	中前		
	後藤医院	9:46	大浦小学校		
	長崎三丁目	9:48	小谷島コミセン		
	山田駅前	9:50	小谷島		
	役場	9:53			

三陸鉄道 岩手船越駅発

宮古行き 9:38  
釜石行き 10:44

**田の浜・山の内線** 月曜 木曜

行き	バス停名	時刻	帰り	バス停名	時刻
	田の浜	8:55	役場	12:30	
	八幡下	8:57	船越駅前	12:33	
	早川	8:59	近藤医院	12:36	
	船越小学校前	9:01	木澤歯科医院	12:39	
	山の内生活改善センター	9:07	後藤医院	12:40	
	山の内	9:09	山田病院	12:43	
	三陸道インター	9:13	ふれあいパークやまだ	12:47	
	船越駅前	9:16	南長林	12:49	
	南長林	9:18	船越駅前	12:51	
	ふれあいパークやまだ	9:20	三陸道インター	12:53	
	山田病院	9:24	山の内		
	近藤医院	9:27	山の内生活改善センター		
	木澤歯科医院	9:29	早川		
	後藤医院	9:30	八幡下		
	長崎三丁目	9:32	田の浜		
	山田駅前	9:34			
	役場	9:36			

三陸鉄道 岩手船越駅発

宮古行き 9:38  
釜石行き 10:44

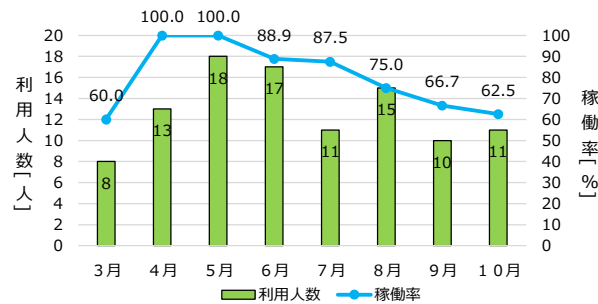
32

## 4-7 やまだデマンドタクシー

### (1) 利用者数の推移

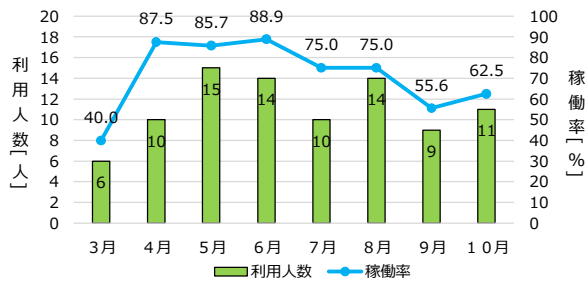
- ・ やまだデマンドタクシーは、豊間根地区で行き1便、帰り2便を運行しており、予約のある時だけ運行するものである。
- ・ 令和5年(2023年)3月から運行を開始し、一定の利用者がいるものの利用者が固定化されている状況にある。

やまだデマンドタクシーは、豊間根地区で行き1便、帰り2便を運行しており、予約のある時だけ運行している。行きは9時頃に山田町中心部の病院に到着できるよう設定されている。帰りは、診療が早く終わり買い物をされる方などのニーズに併せて2便用意している。帰り②の利用は少なく、稼働率((運行日数/運行予定日数)×100) [%]が0%となることもある。

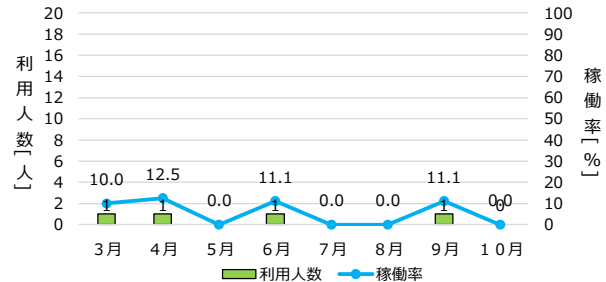


※稼働率=運行日数/運用予定日数

#### 1) 行き



#### 2) 帰り①



#### 3) 帰り②

図 4-16 利用者数の推移 (やまだデマンドタクシー)

# やまだデマンドタクシー 運行中！

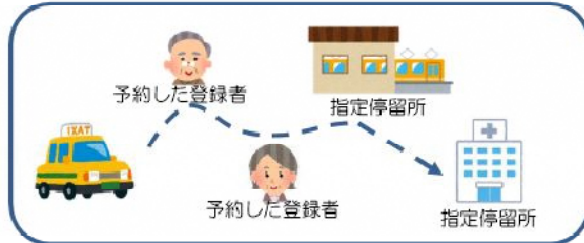
[予約受付電話番号 080-8018-0835] ※事前に利用者登録・予約が必要

## ◆デマンドタクシーってなに？

前日までに電話で予約し、自宅付近の決められた停留所から、指定停留所まで予約した方全員が乗り合って利用するタクシーです。

### 通常のタクシーとの違い

- ①運行時間が決まっている
- ②乗降する場所が決まっている
- ③他の予約者と乗り合いで利用する
- ④利用者は、事前に利用登録する。



## ◆誰が使えるの？

豊間根地域の繁・長内・島田・田名部・上豊間根・日当・木戸口・新田地区に住所を有する方で、事前に利用者登録を済ませた方がご利用いただけます

## ◆どこへ行けるの？

指定停留所は次のとおりです。

【指定停留所】豊間根駅・陸中山田駅・役場・近藤医院・木澤歯科医院・後藤医院・県立山田病院

## ◆1回いくらで利用できるの？

中学生以上…500円	小学生 障がい者手帳をお持ちの方 自動車運転免許証返納者	} 300円	未就学児…無料

## ◆いつ運行するの？

毎週 水曜日・金曜日（祝日、8/13～8/16、12/29～1/3 除く）

行き		1便	帰り		1便目	2便目
地区停留所 (繁地区) 発		8:15頃	指定停留所(一例) 県立山田病院 発		11:30頃	14:20頃
指定停留所(一例) 豊間根駅 着		8:40頃	豊間根駅 発		11:50頃	14:40頃
県立山田病院 着		9:00頃	地区停留所 (繁地区) 着		12:15頃	15:05頃

※時間は目安です。発着時刻が前後する可能性がありますので、ご了承ください。

## ◆どうしたら利用できるの？

### 1 事前に「利用者登録」をします。

利用開始する前に「利用登録申請」を山田町政策企画課に提出すると登録証が交付されます。

登録する方の身分証明書（保険証等）等が必要です。登録は無料です

### 2 利用日の前日 16:00 までに電話で予約します。

予約の際は利用登録証に記載の「080-8018-0835」に、下記についてお知らせください。

- 登録番号
- お名前
- 利用日時（行き・帰り）
- 指定停留所名



デマンドタクシーの予約をお願いします。  
登録番号〇〇の、名前は△△です。  
明日、行きは自宅付近から〇〇病院、  
帰りは〇〇病院から▲時の便をお願いします

※ キャンセルや帰りの便の時間変更はご利用の1時間前までにお電話ください。連絡が遅れると利用料が発生する可能性があります。

図 4-17 やまだデマンドタクシー利用登録案内



## 4-8 スクールバス

### (1) 運行コースと対象学校

- ・ 中学校 1 校、小学校 3 校の通学支援のために、13 台の専用車両と路線バスを活用して運行している。
- ・ 令和 6 年度（2024 年度）から山田小学校に船越小学校が統合されるため、運行コースが変更となる。

山田小学校は登校 5 コースを町車両 4 台（うち 1 台山田中学校と同乗）と路線バス 1 路線、下校 4 コースを町車両 4 台で対応している。船越小学校は登校 2 コース、下校 1 コースを町車両 2 台が対応している。豊間根小学校は登下校を町車両 1 台で運行している。

山田中学校は登校 9 コースを町車両 8 台（うち 1 台山田小学校と同乗）と路線バス 1 路線、下校 7 コースを町車両 7 台で運行している。

運行時刻は、登校時は 8 時まで送迎し、下校時は小学校では低学年と高学年用の 2 便、中学校では課外活動により下校時刻が異なることから 2 便運行している。

なお、令和 6 年（2024 年）4 月に船越小学校が山田小学校に統合され、8 月には新校舎に移転開校するため、運行コースが変更となる見込みである。

表 4-10 運行時刻（通常時）

学校種別	登校時	下校第 1 便	下校第 2 便
小学校	～7 時 55 分	15 時 00 分	15 時 50 分
中学校	～7 時 55 分	16 時 05 分	18 時 00 分

## (2) 通学支援に係る町の負担

令和2年(2020年)に小学校が9校から3校、中学校が2校から1校に統合されたことにより、通学支援対象区域の増加に合わせて通学経費が増加している。

令和6年度(2024年度)には、船越小学校が山田小学校に統合されるため町の通学経費の更なる増加が見込まれる。

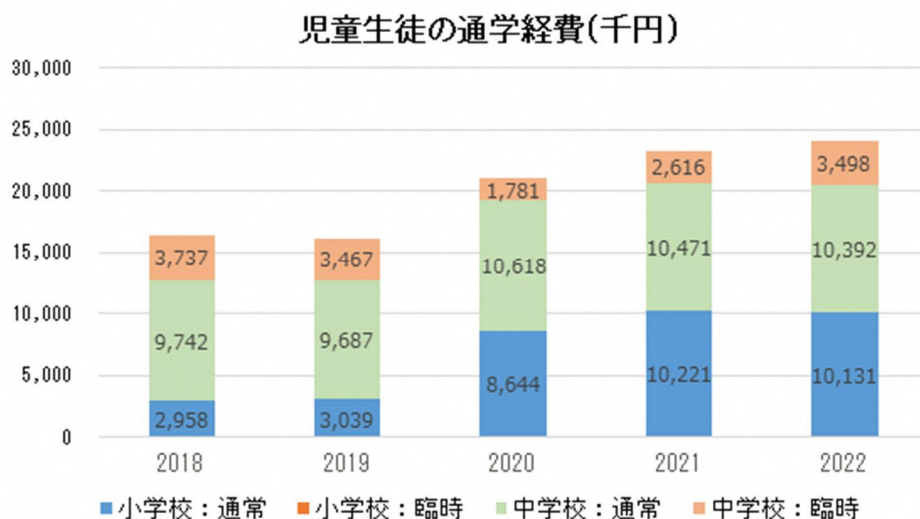


図 4-18 生徒児童の通学に係る経費(町負担額)の推移

表 4-11 小中学校の児童・生徒数

学校種別	学校名	児童・生徒数	学級数
小学校	豊間根小学校	124 人	8
	山田小学校	368 人	15
	船越小学校	66 人	8
	計	558 人	31
中学校	山田中学校	298 人	11

R5.9.1 時点

## 5. 町民の外出実態と公共交通ニーズ

### 5-1 町民アンケート調査

- ・ 高齢になるほど一人暮らしや二人暮らしが増え、「送迎を頼める人がいない」という人が増える。
- ・ 外出回数は、免許の保有率が高い男性の方が高く、女性は低い。
- ・ 現在、外出を不便と感じている割合は6割だが、特に、免許を返納した人は不便と感じている。
- ・ 外出に関係する環境を改善するための公共交通の施策として、自宅や目的地のそばまでバスで行きたいというニーズが最も高い。次いで、バス停の環境の整備や利用しやすい運賃体系といった回答が多い。
- ・ 前計画である地域公共交通網形成計画策定時と比較して、外出回数の減少、不便と感じる方の割合が増加傾向である。

#### (1) 調査概要

山田町の外出に関係する環境の現状や移動に対するニーズを把握し、公共交通ネットワークについて検討することを目的として、山田町内に在住する15歳以上の町民2,000人を無作為で抽出して記入式のアンケート調査票を郵送配布、郵送回収する方法で調査を行った。

調査期間は令和5年（2023年）10月16日（配布）～10月31日（回収締切）である。

#### (2) 回収票数（回答率）

回答は806名から得られた。回答率は40.3%である。

表 5-1 年齢別の回収票数と回収率

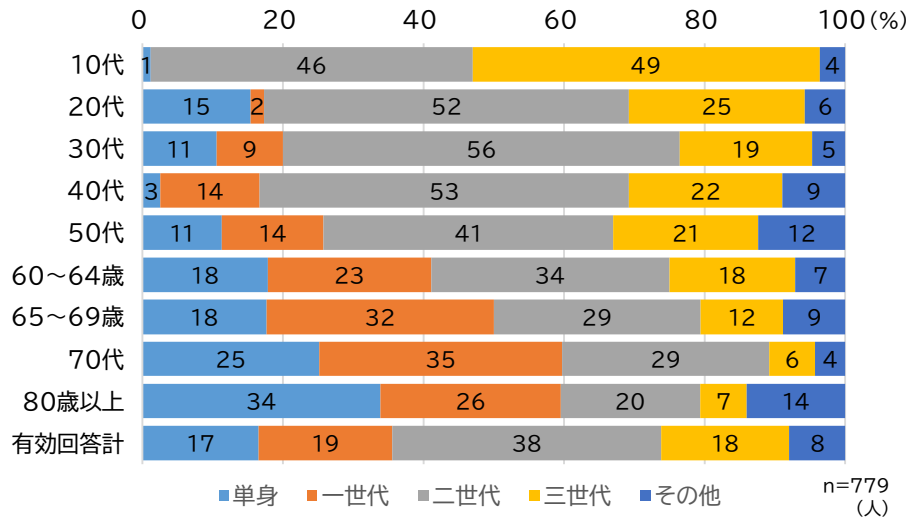
年代	回収票数	構成比	配布数	回収率
10代	84	10.4%	250	33.6%
20代	54	6.7%	250	21.6%
30代	86	10.7%	250	34.4%
40代	79	9.8%	250	31.6%
50代	103	12.8%	250	41.2%
60代	127	15.8%	250	50.8%
70代	147	18.3%	250	58.8%
80歳以上	125	15.5%	250	50.0%
無回答	1	0.1%	-	-
有効回答計	805	100.0%	2,000	40.3%
総計	806	-	2,000	40.3%

※有効回答とは全回収票から無効回答を除いた回答である。

### (3) 回答者に関する情報

#### ア 世帯構成

世帯構成は、「二世帯（親と子）」が38%を占めて最も多い。次いで、「一世代（夫婦のみ）」が19%を占める。「単身（一人暮らし）」は17%である。年齢が高くなるほど、「三世帯世帯」が減り、「一世代（夫婦のみ）」や「単身」が増え、70代、80代以上では合わせて60%を占めている。

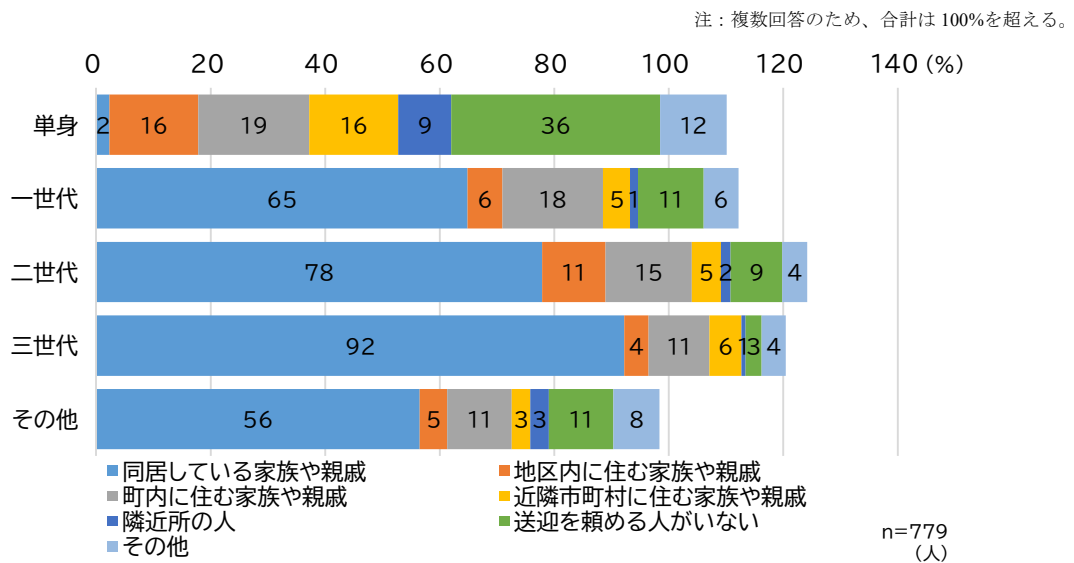


※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 5-1 年齢別の世帯の構成

#### イ 送迎を頼める人の有無

世帯構成別にみると、単身世帯では「送迎を頼める人がいない」が36%を占めている。1世代世帯（夫婦世帯）も、「同居している家族や親戚」が65%にとどまり、「送迎を頼める人がいない」が11%を占める。「送迎を頼める人がいない」回答者が単身世帯や一世代世帯に多くいることが明らかになった。



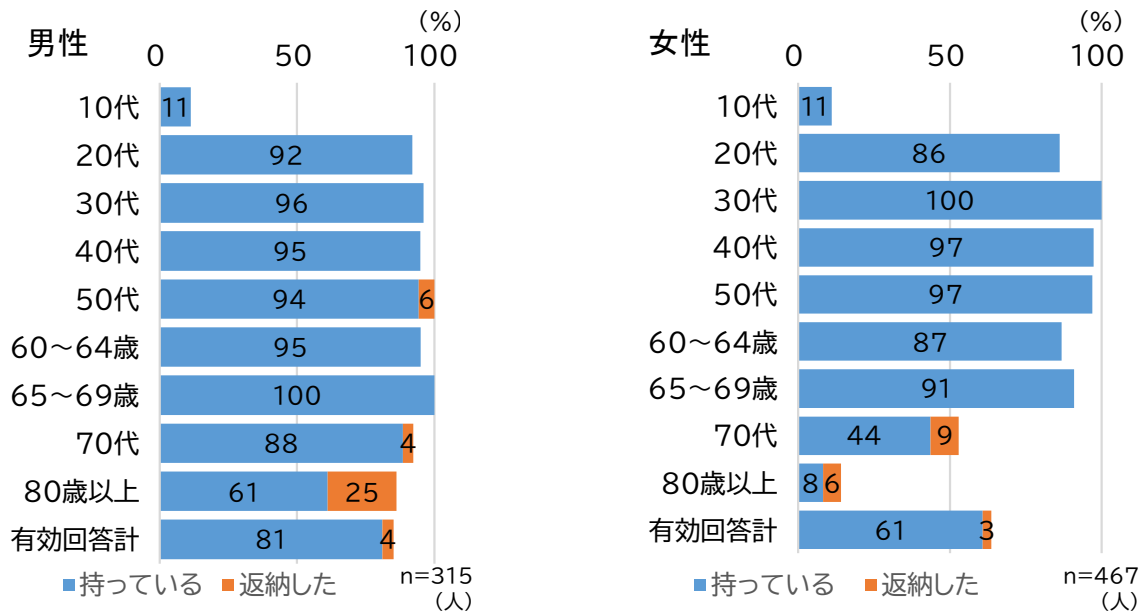
※世帯数を複数回答している回答は無効回答として除外している。

図 5-2 送迎を頼める人がいるか（世帯構成別）

ウ 自動車の運転免許の保有状況

男性の免許保有率は81%に対して、女性は61%である。年齢別に保有率をみると、男性は70代でも88%と高い保有率となっている。女性は、60代前半で87%、60代後半には91%まで増加する。

免許を返納した人の割合は、男性は4%、女性は3%である。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 5-3 免許保有率と返納率

エ 外出回数

外出回数は、有効回答計では46%が「ほぼ毎日」と回答している。地区別にみると、大沢と船越、豊間根は約50%が「ほぼ毎日」が占める一方で、織笠は40%に留まる。

性別で見ると、外出回数は、男性の方が多くなっており、「ほぼ毎日」と回答している割合が男性は55%に対して、女性は41%である。20代および、50代～60代の外出回数の男女差が大きいことも確認した。

年齢別に見ると、70代以降で外出回数が減少しており、「ほぼ毎日」の割合は、男性は42%、女性は20%まで減り、「週に3～4日」の割合は、男性は31%、女性は19%となる。

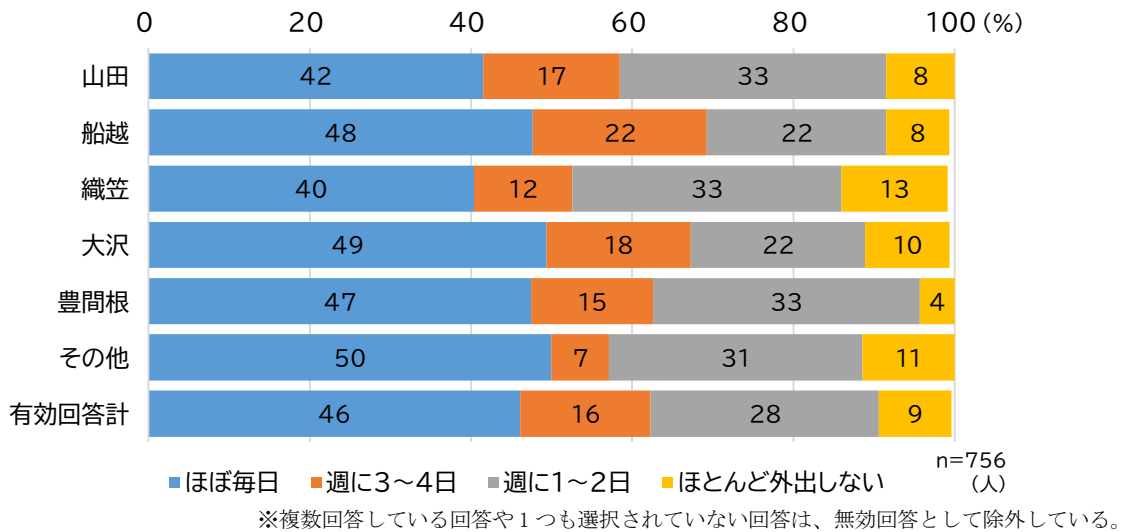


図 5-4 地区別の外出回数

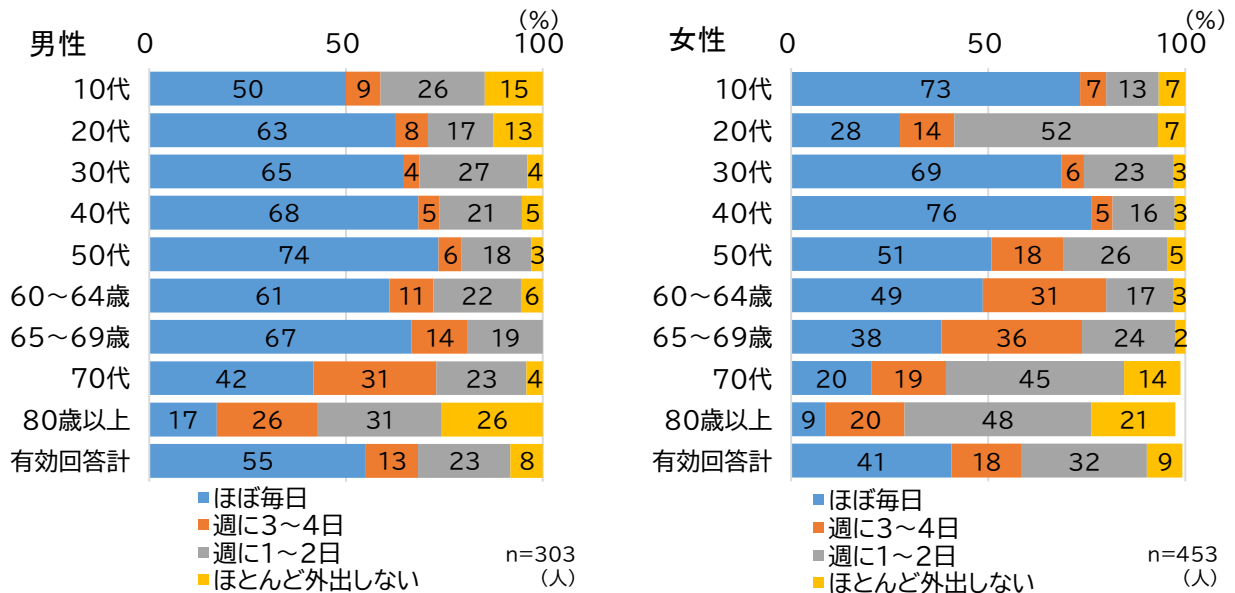
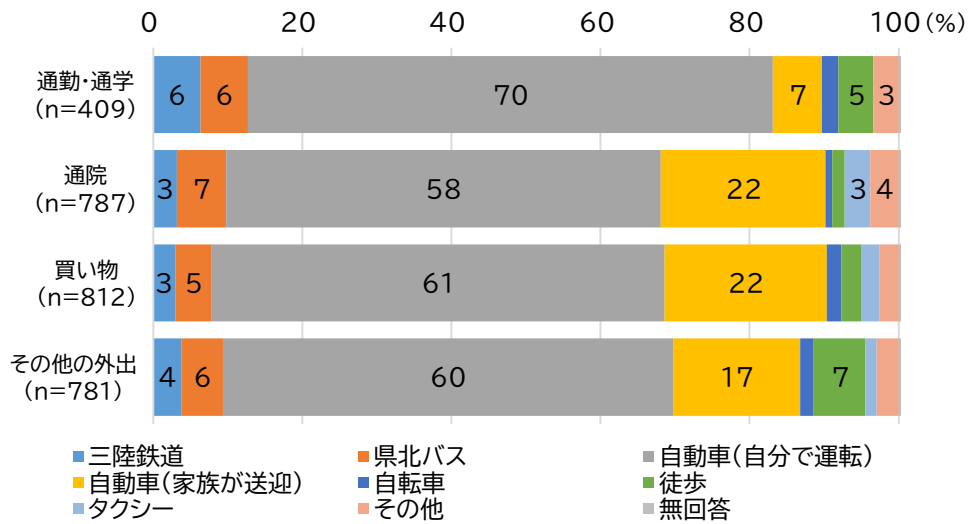


図 5-5 年齢別の外出回数

#### (4) 外出状況

##### ア 目的別の外出方法

目的別の外出方法について、通勤・通学は他の目的に比べて「県北バス」と「三陸鉄道」の利用割合が高い。しかし、全体で見ると「自動車（自分で運転）」が大半を占めている。

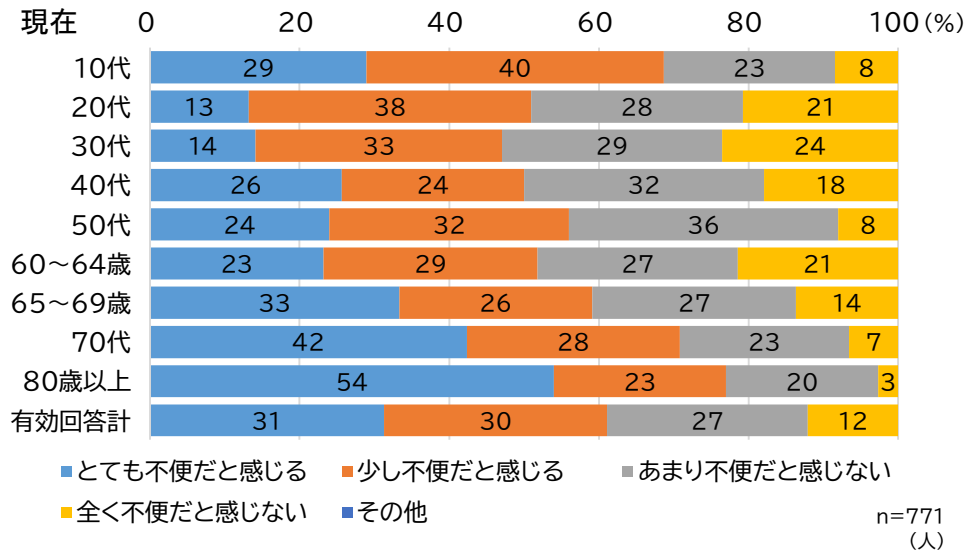


※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 5-6 目的別の外出方法

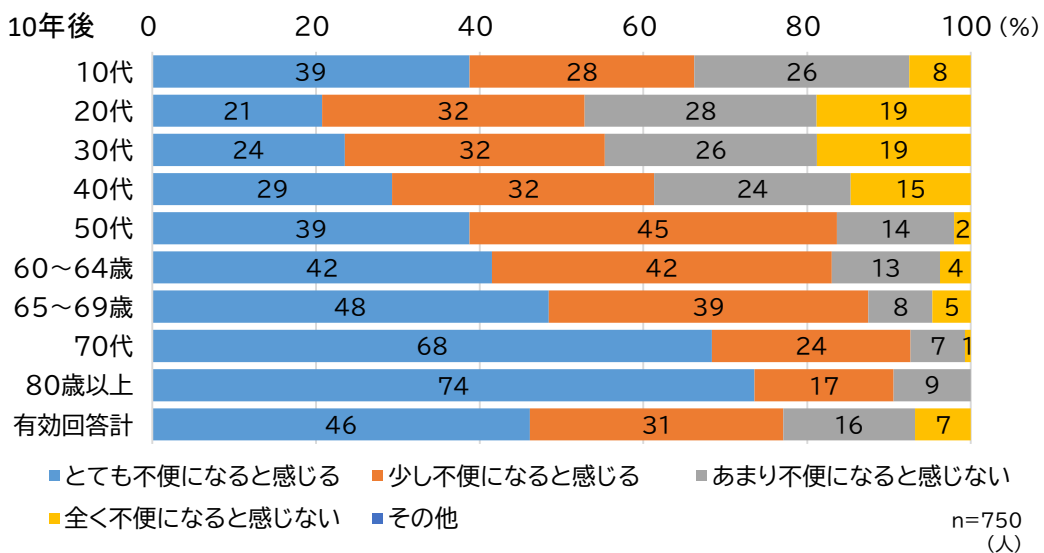
## イ 外出の不便さ（年齢別）

年齢別に外出を不便と感じるかについて確認したところ、現在は「とても不便（31%）」と「少し不便（30%）」を合わせると約60%と、過半数の方が不便を感じている状況である。また、10年後の外出に関する環境については、「とても不便（46%）」と「少し不便（31%）」を合わせると約80%の回答者が不便を感じるだろうとの結果となった。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

### 1) 現在の状況



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

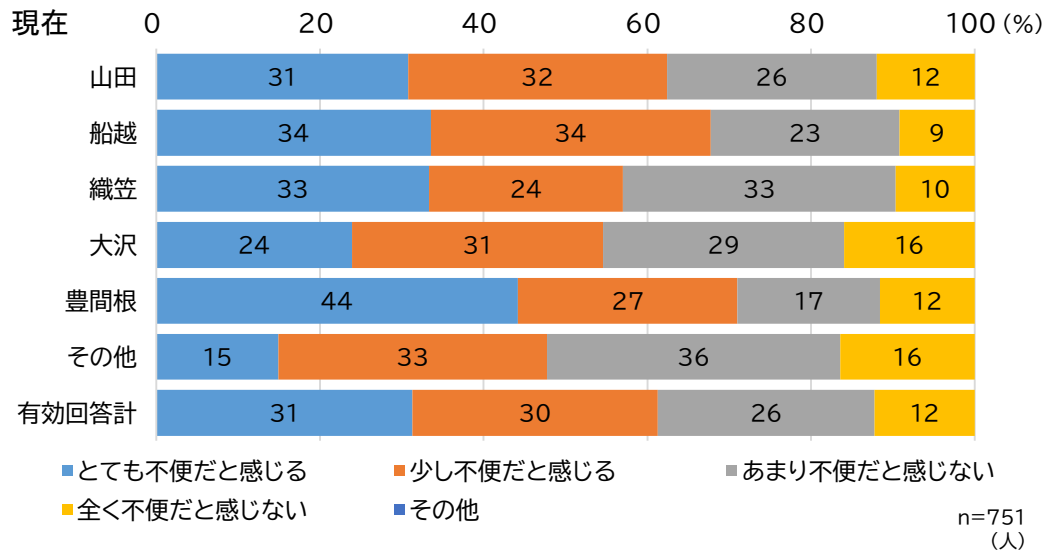
### 2) 10年後の状況

図 5-7 外出に関する環境を不便と感じるか（年齢別）



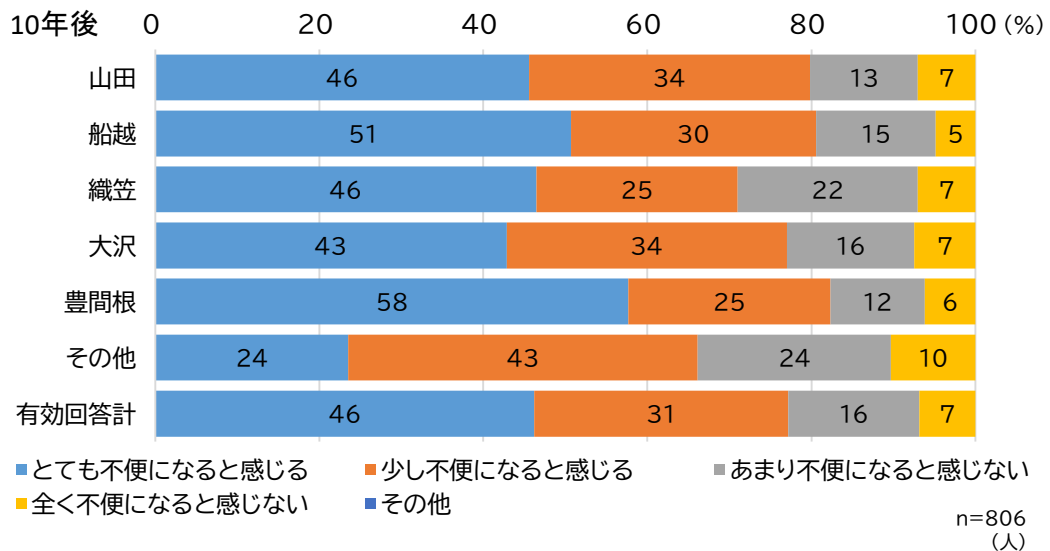
### ウ 外出の不便さ（地区別）

地区別に外出を不便と感じるかについて確認したところ、現在では、「とても不便」と「少し不便」を合わせた割合が豊間根地区で最も多く、次いで船越地区、山田地区となった。また、10年後の外出に関する環境についても同様の傾向であった。山田地区は、まちなか循環バスをはじめとし、公共交通が運行されているが、一部の高台エリアまではバスが運行していないためか、不便と感じる割合が高い結果となった。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

#### 1) 現在の状況



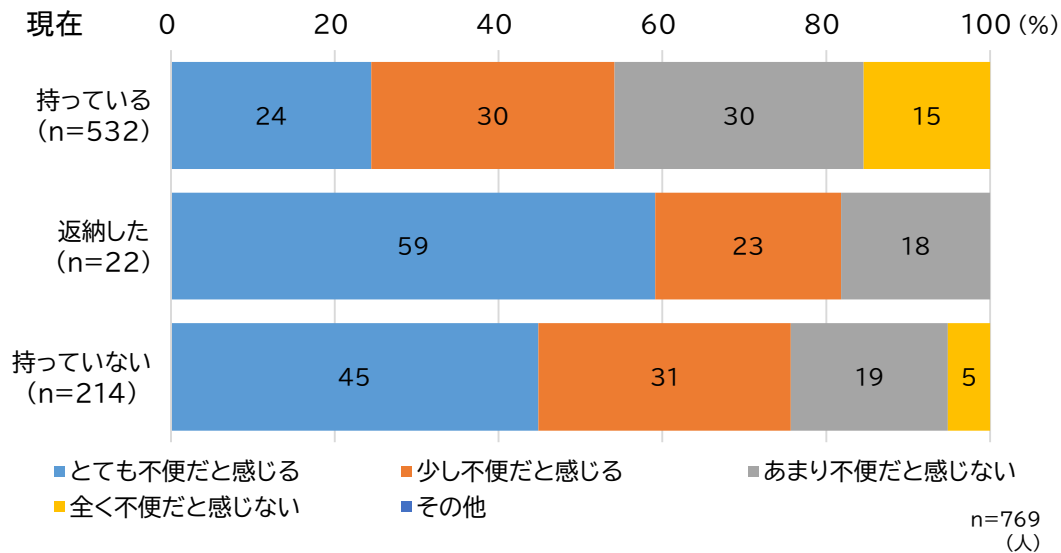
※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

#### 2) 10年後の状況

図 5-8 外出に関する環境を不便と感じるか（地区別）

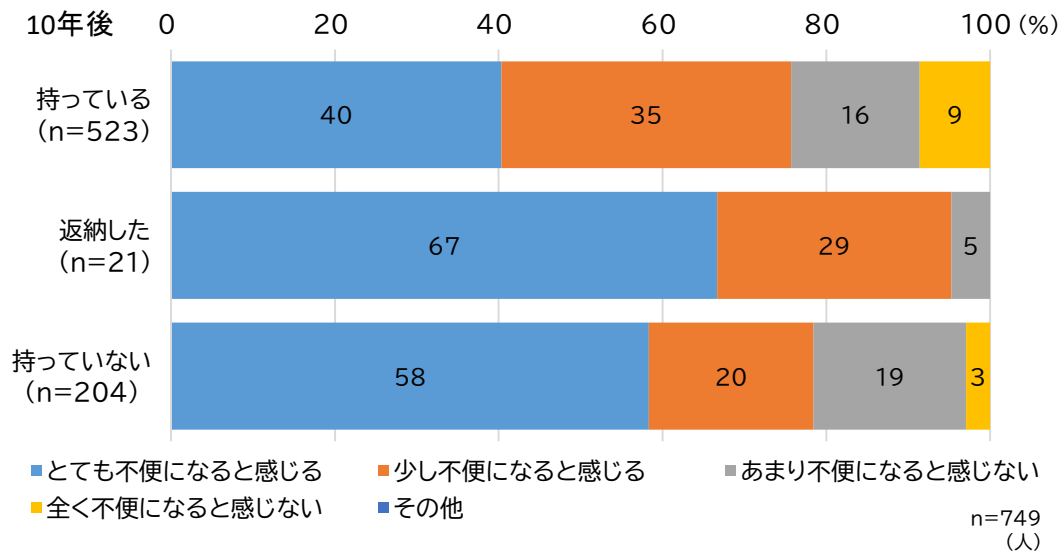
エ 外出の不便さ（免許保有状況別）

免許保有状況別に外出を不便と感じるかについて確認したところ、免許を持っている方に比べて、免許返納した方・免許を持っていない方のほうが「とても不便」や「少し不便」と感じる割合が2倍程度まで増加することがわかった。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

1) 現在の状況



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

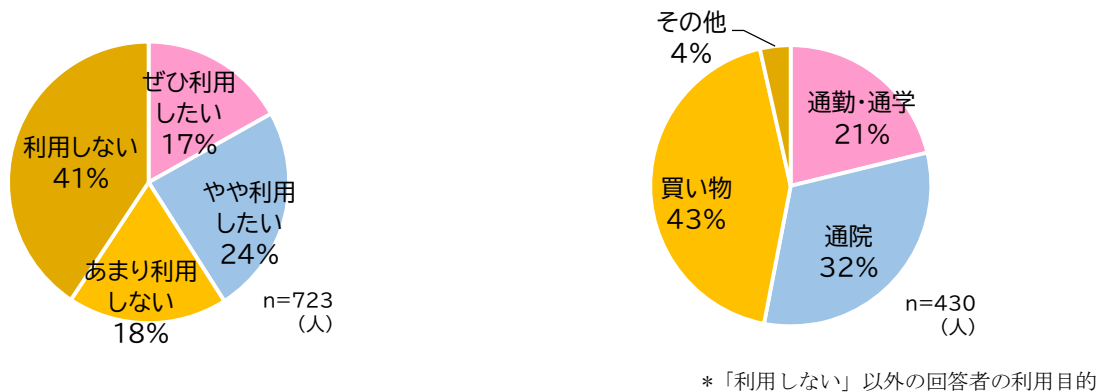
2) 10年後の状況

図 5-9 外出に関する環境を不便と感じるか（免許保有状況別）

オ 共通定期券について

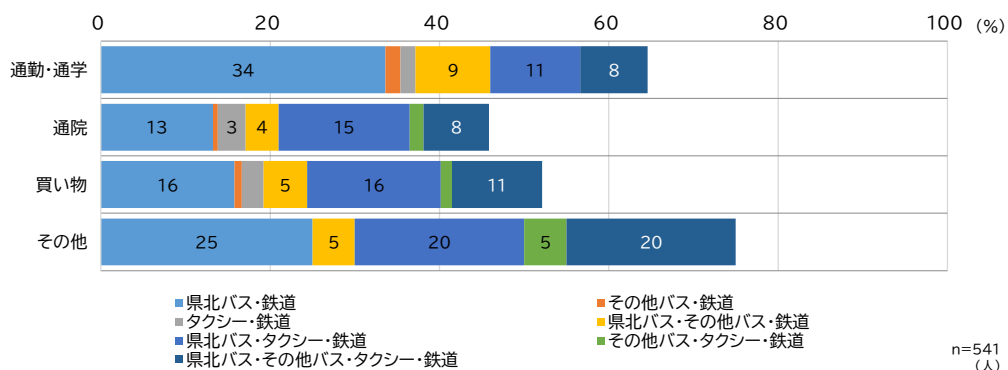
共通定期券などを導入した場合の利用意向については、約40%の方が「ぜひ利用したい」もしくは「やや利用したい」と回答した。その利用目的については、買い物が最も多く43%であり、次に通院、通勤・通学の順となった。

共通定期券などができた際に利用したい交通機関について、鉄道との連携の観点では、県北バスとの連携、県北バス・タクシーとの連携の要望が多く挙げられた。県北バスとの連携の観点では、鉄道との連携に加えて、タクシーとの連携について要望が多いことが確認された。

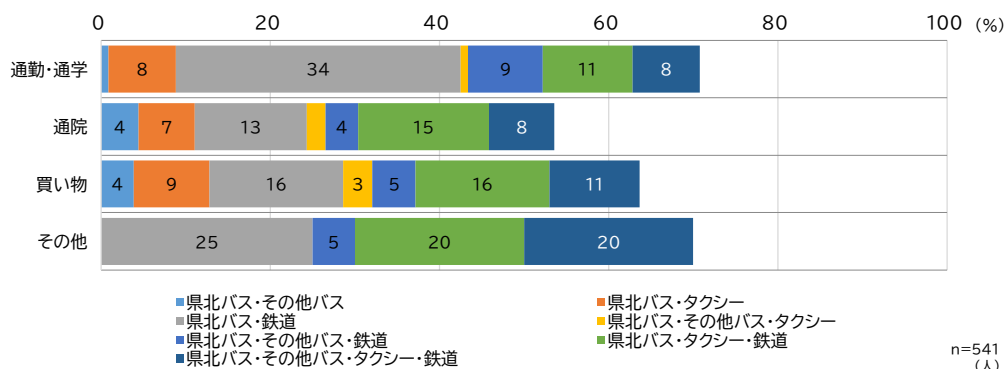


※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 5-10 共通定期券などの利用意向および利用目的



1) 鉄道利用意向を含む2種類以上の交通機関の組み合わせ



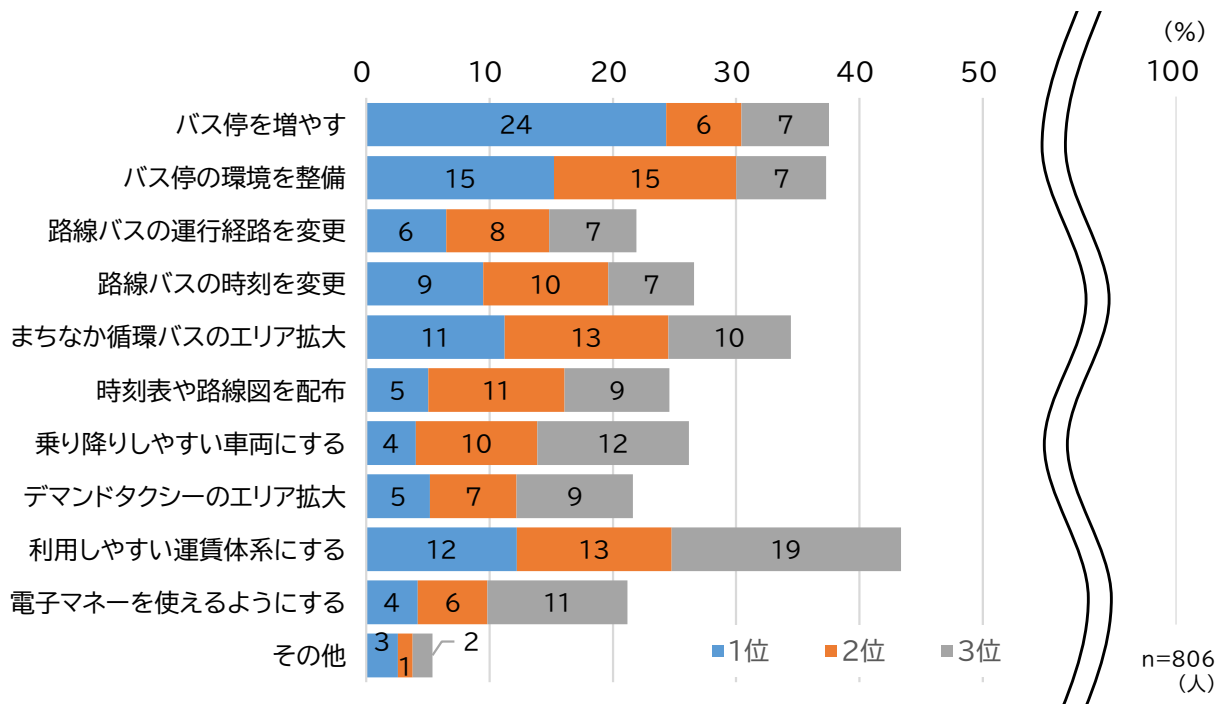
2) 県北バス利用意向を含む2種類以上の交通機関の組み合わせ

図 5-11 共通定期券などの利用目的と利用したい交通機関

### カ 外出をもっとしやすくするための改善策

外出をもっとしやすくするための改善策について、回答者に施策の一覧の中から第1位から第3位まで順位づけしてもらった。第1位に選んだ割合が最も高かったのは「バス停を増やす (24%)」という回答である。次いで「バス停の環境を整備する (15%)」であり、バス停の上屋やベンチなどの整備が含まれる。第1位から第3位まで含めると最も多く選択されたのは「利用しやすい運賃体系にする」である。

次に、施策一覧の中から第1位に選ばれた施策の内、選択数が多かった施策について年齢別、地区別に整理をした。年齢別にみると、30代以上は「バス停を増やす」という要望が多い中、10代、20代では「路線バスの時刻を変更」の要望が多い。また、地区別にみると、どの地域も1番目は「バス停を増やす」、2番目は「バス停の環境を整備」の要望になっている。



※複数回答している回答や1つも選択されていない回答は、無効回答として除外している。

図 5-12 期待する改善案

表 5-2 年齢別の改善希望

	第1位に優先するべきものの中で 1番目に多く挙げられた施策	第1位に優先するべきものの中で 2番目に多く挙げられた施策	第1位に優先するべきものの中で 3番目に多く挙げられた施策
10代	路線バスの時刻を変更	バス停を増やす	利用しやすい運賃体系にする
20代	路線バスの時刻を変更	バス停の環境を整備	利用しやすい運賃体系にする
30代	バス停を増やす	バス停の環境を整備 まちなか循環バスのエリア拡大 利用しやすい運賃体系にする	デマンドタクシーのエリア拡大 電子マネーを使えるようにする
40代	バス停を増やす	まちなか循環バスのエリア拡大 利用しやすい運賃体系にする	路線バスの運行経路を変更
50代	バス停を増やす	利用しやすい運賃体系にする	路線バスの運行経路を変更
60~64歳	バス停を増やす	利用しやすい運賃体系にする	バス停の環境を整備 まちなか循環バスのエリア拡大
65~69歳	バス停を増やす	まちなか循環バスのエリア拡大	バス停の環境を整備
70代	バス停を増やす	バス停の環境を整備	まちなか循環バスのエリア拡大
80歳以上	バス停を増やす	バス停の環境を整備	まちなか循環バスのエリア拡大 利用しやすい運賃体系にする

表 5-3 地区別の改善希望

	第1位に優先するべきものの中で 1番目に多く挙げられた施策	第1位に優先するべきものの中で 2番目に多く挙げられた施策	第1位に優先するべきものの中で 3番目に多く挙げられた施策
山田	バス停を増やす	バス停の環境を整備	利用しやすい運賃体系にする
船越	バス停を増やす	バス停の環境を整備	まちなか循環バスのエリア拡大 利用しやすい運賃体系にする
織笠	バス停を増やす	まちなか循環バスのエリア拡大 バス停の環境を整備	路線バスの運行経路を変更
大沢	バス停を増やす	バス停の環境を整備	まちなか循環バスのエリア拡大
豊間根	バス停を増やす	バス停の環境を整備	路線バスの時刻を変更 利用しやすい運賃体系にする

## 5-2 町民ヒアリング調査

### (1) 調査概要

外出状況や公共交通の利用状況、困りごとや要望等を地域ごとの特性に応じて把握することを目的として、令和5年(2023年)11月～12月に町内9箇所において懇談会形式でヒアリングを行った。

参加者は85名で、約30%が免許を保有していない方であった。

表 5-4 町民ヒアリング調査の概要

地区	実施日・開催場所	参加人数	免許証の有無
田の浜	11月28日(火) 10:00～11:30 田の浜コミュニティセンター	10名	免許有8名、免許無2名
船越	11月28日(火) 13:30～15:00 船越防災センター	9名	免許有7名、免許無2名
豊間根	11月29日(水) 9:30～11:00 豊間根生活改善センター	11名	免許有6名、免許無5名
山田	11月29日(水) 13:30～15:00 中央コミュニティセンター	12名	免許有11名、免許無1名
織笠	11月30日(木) 10:00～11:30 織笠コミュニティセンター	17名	免許有10名、免許無7名
大浦	11月30日(木) 13:30～15:00 大浦漁村センター	6名	免許有5名、免許無1名
荒川	12月1日(金) 10:00～11:30 荒川農業構造改善センター	3名	免許有3名
大沢	12月1日(金) 13:30～15:00 大沢ふるさとセンター	10名	免許有6名、免許無4名
山田	12月2日(土) ①13:30～15:00 ②18:30～20:00 まちなか交流センター	① 5人 ② 2人	① 免許有3名、免許無2名 ② 免許有2名
計		85名	免許有61名、免許無24名



図 5-13 町民ヒアリングの様子(左:田の浜地区、右:船越地区)

## (2) 現状の外出状況・困っていること

- ・ 町内の移動先としては病院が多く、具体的にはコミュニティバスを利用して山田病院や近藤医院に向かっている。
- ・ 病院からの帰りのバスの時間が合わず、待ち時間が長いという意見がある。

表 5-5 現状の外出状況や困っていること

地区	意見の内容
豊間根	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三陸鉄道とバスの乗り換えが難しい。</li> <li>・ 雨の日にバス停から帰るのが大変。</li> <li>・ 近藤医院に行くときはタクシーを使って駅まで行っている。</li> </ul>
荒川	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山田病院でのバスの待ち時間が長い。</li> <li>・ 近所の人達で乗合をするようなことは少ない。</li> </ul>
大沢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか循環バスの利用者が多くなった印象がある。</li> <li>・ 山田病院に通院すると帰りが不便。タクシーを利用すると 3,000 円になり負担が大きい。</li> <li>・ 運休の曜日に気付かないでバスを待っている人がいた。</li> <li>・ バス停から病院までが遠い。</li> <li>・ バス停付近の歩道が狭く、段差があったり草が刈られていなかったりするため、車椅子だと危険を感じる。</li> </ul>
山田	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 赤松団地ではバスなどの公共交通が通っておらず、ずっとタクシーを利用している。</li> <li>・ 車を持っている人が少なく、徒歩でバス停や駅前まで行っている。</li> <li>・ 買い物は家族と行くが、病院は一人でバスを利用して向かう。</li> <li>・ ゆらっくす、びはん、銀行等に週 3 回程度出かけている。</li> <li>・ バスの乗降口の段差が高いためタクシーを利用する人がいる。乗るまでに時間が掛かる。</li> <li>・ バス停によっては県北バスとまちなか循環バスが両方停車する箇所もある。複雑なのでしっかり利用できるのか不安である。</li> </ul>
織笠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか循環バスが毎日運行しており、便利だと思う。</li> <li>・ 草木地区には以前患者バスが入っていたが、まちなか循環バス・コミュニティバスは来ていないため、保育園前まで歩く必要がある。</li> <li>・ バス停に行くまでに時間がかかる。</li> <li>・ 山田病院へ、検査のため 9 時～9 時半頃に通っている。</li> </ul>
船越	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に病院のために外出する。外出が楽しくなるような移動手段があると良い。</li> <li>・ 免許を返納したことでどこにも行けなくなった。コミュニティバスも説明会で初めて知ったため、もっと細かく周知してほしい。</li> </ul>
田の浜	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバスは病院前まで行けるのが良い。</li> <li>・ 午前の病院の帰りだと、コミュニティバスの帰りの時間が少し遅いため、待ち時間がある。</li> <li>・ 個人病院は早く終わるため 12 時台のバスは遅い。</li> </ul>
大浦	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 足腰が悪い人はバス停に向かうのが大変である。タクシーもつかまらないことが多い。</li> <li>・ コミュニティバスは病院に行く人がほとんどで、1 日 5～6 人利用している。</li> <li>・ 山田病院の帰りは、1 時間半ほど待たないとコミュニティバスに乗れない。</li> <li>・ バスの段差が高く、乗り込もうとして転んだ人もいた。</li> </ul>

(3) 公共交通の改善点や要望

- ・ バスを小型化して住宅地の中まで入れるようにし、家の近くで乗降出来るようにしてほしい。
- ・ バスのルート上での乗降が自由に出来るようにしてほしい。
- ・ バス停周辺の除草や、上屋、ベンチ等の整備をしてほしい。

表 5-6 公共交通の改善点や要望

地区	意見の内容
豊間根	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ やまだデマンドタクシーは家の前まで来てくれるのが良い。継続してほしい。</li> <li>・ 木村商店前にバス停が設置されることを望む人が多い。</li> <li>・ バスを小型化して細い道の方も通行できるようにしてほしい。</li> <li>・ バス停の除草をしてほしい。屋根をかけてほしい。</li> <li>・ 老人会や地区の集まりでコミュニティバスなどの利用方法の説明をしてほしい。</li> </ul>
荒川	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停留所まで歩くのがつらいため、バスのルート上であればフリー乗車できるようにしてほしい。</li> <li>・ 定期的に、整備されていない停留所を確認してほしい。</li> </ul>
大沢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか循環バスはレーダー口まで通っていない。大沢からレーダー口まで 100 円程度で行ける交通機関がほしい。</li> <li>・ まちなか循環バスの運行曜日を減らして 1 日の便数を増やすのはどうか。</li> <li>・ 大きな字でバス停の案内を書いてほしい。</li> </ul>
山田	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスを利用したいが停留所まで遠いため、住宅街まで近いバス停がほしい。</li> <li>・ バスを小型化して住宅地まで入らせるほうが、需要があるのではないか。</li> <li>・ 病院に向かう人がバスを頻繁に使うため、病院専用のシャトルバスを作してほしい。</li> <li>・ 県北バスとコミュニティバスの棲み分けをしっかりとした方がよい。同じルートを通るのであれば、その分、住宅地を通るようにしてほしい。</li> <li>・ 乗降者数の多いバス停から屋根やベンチを設置してほしい。</li> </ul>
織笠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 織笠に 8 時半頃に循環バスが来てほしい。</li> <li>・ 草木地区にもバス停がほしい。</li> <li>・ マイクロバスのような小型バスにして、住宅地の中で乗降できるようにしてほしい。</li> </ul>
船越	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 坂を上るのが大変なため、支所前にバス停がほしい。</li> <li>・ 町道ではバス停に限らず自由に降車できるようにしてほしい。</li> <li>・ 停留所ごとに屋根や座れる場所がほしい。</li> <li>・ 大きなバスに 1、2 人しか乗っていない。小さなバスできめ細やかに運んだほうが良いと思う。</li> <li>・ 鉄道やバスは、赤字でも廃止されると困る。</li> </ul>
田の浜	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバスは残しつつ、その他の曜日をやまだデマンドタクシーで補助してほしい。</li> <li>・ バス停の始発を瑞然寺からにしてほしい。</li> <li>・ 近藤商店の近くにバス停がほしい。待つ場所もある。</li> <li>・ コミュニティバスの船越小学校前～早川が遠い。早川のバス停を少し南側にずらしてほしい。</li> </ul>
大浦	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗る人数も少ないため、フリー乗車出来るようにしてほしい。</li> <li>・ 県北バスの朝 7 時半発は早い。坂の上に住んでいる人はバス停に向かうのに時間がかかるため、遅くしてほしい。</li> <li>・ バスを小型にして小回りが利くようにしてほしい。</li> </ul>



## 6. 公共交通の課題

### 6-1 町の公共交通の課題

まちづくりや公共交通の特性と公共交通に関する実態調査結果、町民のニーズを踏まえ、山田町の公共交通の課題は以下の5点に整理される。

#### 課題1 まちの公共交通への関心を高め、意識の向上を図る

課題設定の背景

- 公共交通の利用実態分析：利用者は横ばい、利用者が固定化
- 町民アンケートの回収率：54%から40%に減少
- 町民ヒアリングの参加者：111名から85名に減少
- 町民ヒアリングのコメント：バスを使ったことがない。料金がわからない。バスがどこに行くのかわからない。バス停の位置と名前が一致しない 等

⇒町全体として公共交通への関心度の低下

具体的な課題

- まちの公共交通の情報を集約した情報提供資料の作成
- イベントと組合せた乗車体験の機会の増加
- 最新事例の収集、研修等による庁内の人材育成

#### 課題2 交通不便地域（交通空白地）の解消

課題設定の背景

- 交通空白地の現状分析：豊間根地区はやまだデマンドタクシーにより一部交通空白地が解消。その他地域は、約10%で推移。
- 町民アンケートの回答：「バス停までの時間が徒歩10分以上」の方の割合が約18%と交通空白地の現状分析の結果に比べて高い。
- 町民ヒアリングのコメント：コミュニティバスの行きは使えるが、帰りは時間が合わず使えない、坂の下にバス停があるためそこまで行くのが大変 等

⇒交通空白地を定義する距離（最寄りのバス停まで300m離れた場所）、時間帯別の交通空白地の考え方等、まちの地勢・利用実態にあった対応が必要

具体的な課題

- まちの特徴に応じた交通空白地の再整理・ニーズの把握
- バス停などの乗り場まで移動できるようにするための支援

### 課題3 持続可能な交通ネットワークの構築

#### 課題設定の背景

- まちの現状 : 人口減少、少子化高齢化等により公共交通の利用者の減少が見込まれる。小学校の統廃合、通学ルートの変更、福祉サービスの強化等、公共交通の役割が増加している。
- 町民ヒアリングのコメント：高台の住宅からバス停へのアクセスが困難  
⇒まちの将来像や地域の変化に対応した公共交通が必要

#### 具体的な課題

- まちの将来像を見据えた交通ネットワークの見直し

### 課題4 交通事業者との一体的な取り組みの推進

#### 課題設定の背景

- まちの現状 : 人口減少、少子化等により公共交通の利用者の母数が年々減少傾向であり、交通事業者と行政がこれまで以上に一体となって取り組む必要がある。
- 事業者ヒアリング : 公共交通を担う人材の高齢化、人材不足、就業環境の改善等、現在のサービスを維持することで手一杯。
- 庁内ヒアリング : 長寿福祉課、学校教育課、健康子ども課等各課で行っている移動支援・サービスと政策企画課の公共交通サービスとの連携ができていない。  
⇒効率的な公共交通サービスの提供に向けた連携が必要

#### 具体的な課題

- 庁内の移動支援・サービスの情報の集約およびサービス検討のプロセスのルール化
- 交通事業者との定期的な意見交換による運行実態・課題のモニタリング

### 課題5 高齢化社会に対応したやさしい交通の実現

#### 課題設定の背景

- まちの現状 : 高齢化に伴い高齢者の割合が増加。
- 町民アンケートの回答 : 10年後の外出を想像した回答では約43%の方が「とても不便になる」と回答。体力的な不安を持つ高齢者の方が「とても不便になる」と感じる割合はさらに大きい。
- 町民ヒアリングのコメント：高台の住宅からバス停へのアクセスが困難といった体力的な不安を抱えたことによるコメントを確認。  
⇒高齢になっても外出しやすい環境や移動手段の確保が必要

#### 具体的な課題

- 公共交通のドア・ツー・ドア性の向上
- 免許返納促進と返納者の外出不便感の軽減
- まちづくりと一体となった乗継環境の整備

## 6-2 地区別の課題

山田町は、漁村型の集落や山村型の集落、市街地等地区によって地域の特性が大きく異なる。そのため、公共交通に関する課題も異なることから、町内を5地区に分け、それぞれ特性と課題を整理する。

表 6-1 地区別の交通特性と課題

地区	小地区	地域や交通の特性・課題	公共交通の課題
豊間根	豊間根	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の不便さを感じる住民が多い地域（71%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>三陸鉄道とバスの乗り換えが困難であり、交通機関をうまく使えていない。</li> <li>やまだデマンドタクシーにより、交通空白地を一部解消したが利用者が伸び悩んでいる。</li> <li>細い道も多いためバスを小型化し、集落を回れるようにするとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 乗り換え利便性の向上</li> <li>■ 周知の徹底</li> <li>■ バスの小型化</li> </ul>
	荒川	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の不便さを感じる住民が多い地域（71%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>コミュニティバスの利用は多い地域である。しかし、バス停まで歩くのが大変であり、フリー乗車などができるとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ フリー乗車</li> </ul>
大沢	大沢	<ul style="list-style-type: none"> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>まちなか循環バスにより、移動の不便さは一部解消している。</li> <li>集落付近にバス停がなく、バスの利用が困難であり対応が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> <li>■ 交通空白地の解消</li> </ul>
山田	山田	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出回数が少ない地域（59%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>家からバス停までが遠く移動が不便となっている。</li> <li>県北バスとまちなか循環バス等複数のバスの乗り入れが便利である一方、どのバスがどこに行くのかわからない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> <li>■ 周知の徹底</li> </ul>
織笠	織笠	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出回数が少ない地域（52%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>患者輸送バスが通っていた地区に現在バスが通っておらず、交通空白地となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> <li>■ 交通空白地の解消</li> </ul>
船越	船越	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の不便さを感じる住民が多い地域（68%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>バス停まで行くのが大変な場所がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> </ul>
	田の浜	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の不便さを感じる住民が多い地域（68%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>バス停までが遠い地区があり、利用が困難となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> <li>■ 交通空白地の解消</li> </ul>
	大浦	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の不便さを感じる住民が多い地域（68%）。</li> <li>「バス停を増やす」という要望が多い地域。</li> <li>高齢になりバス停に行くのが困難な地区もあり、できる限り集落まで入れるようバスの小型化などで近くまで来てくれるとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バスネットワークの見直し</li> <li>■ バスの小型化</li> </ul>

## 7. 目指す公共交通ネットワークと事業

### 7-1 基本理念

上位計画で描くまちの将来像や地域の課題を踏まえ、本計画での基本理念は「人をつなぐ 未来へつなぐ 公共交通」とし、その実現に向けて目指す公共交通を広域路線とまちなか循環線、町内路線、交通・交流拠点によって結ばれるネットワークとする。

これまでの公共交通ネットワークは地域公共交通網形成計画の事業推進により、町民が快適に利用できるよう改善を進めてきた。今後、継続してよりよい公共交通を実現できるよう、公共交通の不便さの改善、利用促進に向けた広報、最新の技術を活用した公共交通サービスの効率化に向けた検討を行う。

#### ■ 基本理念 ■

人をつなぐ 未来へつなぐ 公共交通

### 7-2 基本目標と戦略

目指す公共交通ネットワークを実現するための3つの基本目標と6つの戦略を示す。

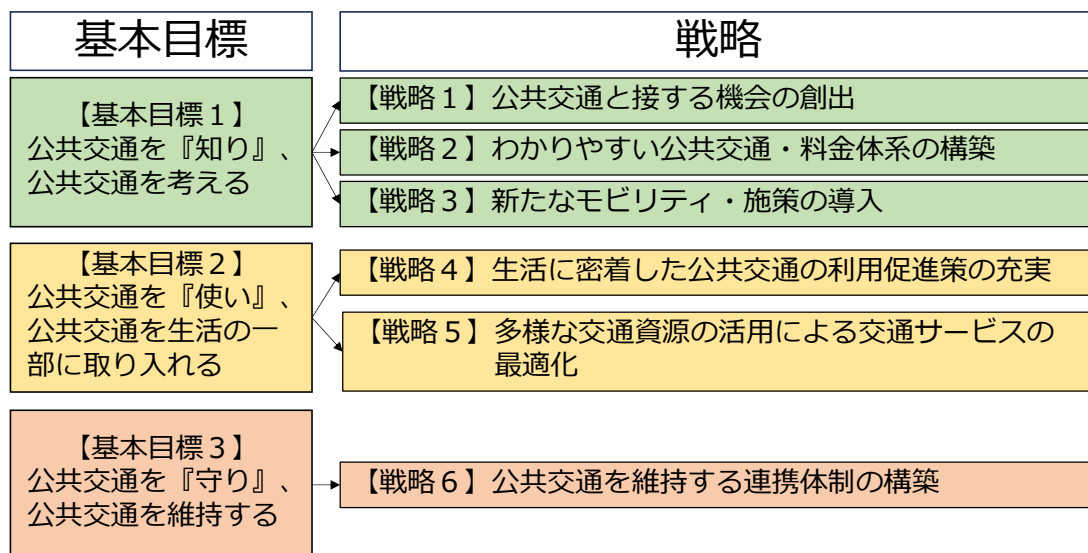


図 7-1 基本目標と戦略

### 7-3 目標指標

基本目標の達成状況を明確化するため、目安となる目標指標を以下のように定める。

基本目標 1	公共交通を『知り』、公共交通を考える		
目標指標 1-1	乗車イベントの参加者	[現状値] ー	
		[目標値] 100 人/年 以上	
目標指標 1-2	公共交通に関する情報配 信（広報紙、HP 等）	[現状値] ー	
		[目標値] 3 回/年 以上	

基本目標 2	公共交通を『使い』、公共交通を生活の一部に取り入れる		
目標指標 2-1	路線バスの利用者	[現状値] 33,276 人/年 (91 人/日、0.41 人/km)	参考データ: P24 図 4-6
		[目標値] 35,000 人/年 (96 人/日、0.43 人/km)	
目標指標 2-2	コミュニティバスの利用 者	[現状値] 4,861 人/年 (11 人/日、0.13 人/km)	参考データ: P30 図 4-13
		[目標値] 5,000 人/年 (14 人/日、0.17 人/km)	
目標指標 2-3	まちなか循環バスの利用 者	[現状値] 3,008 人/年 (10 人/日、0.11 人/km)	参考データ: P27 図 4-10
		[目標値] 4,000 人/年 (14 人/日、0.14 人/km)	
目標指標 2-4	やまだデマンドタクシー の利用者	[現状値] 226 人/年 (利用登録者数 52 人)	参考データ: P33 図 4-15
		[目標値] 500 人/年 (利用登録者数 100 人)	
目標指標 2-5	三陸鉄道の利用者	[現状値] 65,853 人/年 (180 人/日)	町内 4 駅
		[目標値] 70,000 人/年 (191 人/日)	

基本目標 3	公共交通を『守り』、公共交通を維持する		
目標指標 3-1	交通事業者との意見交換	[現状値] 1 回/年	
		[目標値] 3 回/年 以上	
目標指標 3-2	地域公共交通会議による 関係者間の意見交換	[現状値] ー	
		[目標値] 2 回/年 以上	

## 7-4 戦略と事業

### 【戦略1】 公共交通と接する機会の創出

#### 事業1 総合的な交通情報の提供

<b>目的</b>	公共交通に対する町民の関心を高め、日常的な公共交通の利用を働きかけるため、公共交通に関する情報を得やすい環境を構築する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内の公共交通を集約したマップや時刻表を作成、配布する。</li> <li>● 地域公共交通会議の資料やトピック等を町ホームページで公開する。</li> <li>● 町広報紙に公共交通に関する特集記事を掲載するなど効果的な情報発信を行う。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町				
<b>スケジュール</b>	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
	情報発信 時刻表作成				→

#### 事業2 公共交通利用の意識醸成

<b>目的</b>	公共交通を利用したことがない、または使い慣れていない町民の意識の醸成や利用促進を図るため、公共交通を実際に体験し、理解を深める機会を創出する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域や学校と連携し、乗車体験会や利用方法等に関する出前講座を実施する。</li> <li>● 交通事業者と協力し、町内イベントの開催と併せた乗車体験や、バスや鉄道を貸し切りで運行するおでかけイベントを実施する。</li> <li>● 通勤・通学者を対象に、マイカーではなく公共交通の利用を促進する取組を検討する。</li> <li>● マイレール、マイバス意識の醸成による地元利用の底上げや、車両のラッピングによるPRの強化を図る。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	検討、順次実施				→

## 【戦略2】 わかりやすい公共交通・料金体系の構築

### 事業3 乗り継ぎ利便性の向上

<b>目的</b>	町内の回遊性を高め、乗り継ぎ拠点ににぎわいを創出するため、鉄道や幹線路線バス等の広域的な公共交通と、町内路線バス、循環バス、コミュニティバス等の地域内公共交通の乗り継ぎ利便性向上を図る。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な移動ニーズに対応したダイヤ編成を行う。</li> <li>● 乗り継ぎのモデルをわかりやすく例示・チラシ化するなど、利用しやすい案内を検討する。</li> <li>● 乗り継ぎ拠点にバスロケーションシステムの情報を表示するデジタルサイネージの設置を進める。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	検討、順次実施			→

### 事業4 わかりやすい料金体系の設定

<b>目的</b>	複雑な料金体系により利用者が理解しにくく、公共交通の利用を敬遠してしまうことを避けるため、わかりやすい料金体系を設定する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まちなか循環バス、コミュニティバス、デマンドタクシーのわかりやすい料金体系および割引制度を維持する。</li> <li>● 新たな移動サービスの導入にあたって、同様の考え方に基づく料金体系および割引制度の適用を検討する。</li> <li>● 相乗りに対する料金割引などの利用促進策を検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	順次実施			→

### 【戦略3】 新たなモビリティ・施策の導入

#### 事業5 新たなモビリティの導入・交通DXの推進

<b>目的</b>	公共交通の利便性・効率性・持続可能性の向上を図るため、新たなモビリティ・施策や交通DXに関する情報収集および導入の必要性を検証する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たなモビリティ・施策（自動運転、グリーンスローモビリティ、共助交通、EV車両など）や、AI・ICT等の新技術を活用した運行システム（AIオンデマンド交通など）に関する情報収集を行い、導入の必要性を検証する（講習会への参加、先行事例の視察など）。</li> <li>● 新たなモビリティの実証運行にあたっては、観光地など特定時期に混雑するエリアを候補地とし、課題解決の可能性を検討する。</li> <li>● 交通DXの推進にあたり、アプリケーションなどのシステムの導入を検討する場合は、近隣市町村または市内で連携し可能な限り汎用性の高いシステムを検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	情報収集、検討			→

#### 事業6 ICカード・電子マネーの導入推進

<b>目的</b>	交通系ICカードを始めとしたキャッシュレス決済の導入推進により利用者と交通事業者双方の利便性向上を図るとともに、商業施設と連携し、まちの活性化を図る。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通系ICカードや電子マネーを始めとしたキャッシュレス決済の導入を推進する。</li> <li>● 乗降データなどを活用し、路線等の見直しや利用促進策の検討を行う。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	情報収集、検討			→



## 【戦略4】 生活に密着した公共交通の利用促進策の充実

### 事業7 高齢者、障がい者、免許返納者に対応した利用促進

<b>目的</b>	高齢者、障がい者、免許返納者等の移動ニーズに対応するため、運賃割引や乗り継ぎ利便性の向上などにより利用促進を図る。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノンステップバスの導入を推進する。</li> <li>● のりノリパスポート（まちなか循環バス、コミュニティバス割引乗車証）の普及推進や、その他公共交通の利用助成事業について検討する。</li> <li>● 高齢者等が公共交通の乗り場まで移動するための手段や体力づくりを支援について検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	順次、実施			→

### 事業8 フリー乗車区間の導入

<b>目的</b>	自宅からバス停までの移動に係る高齢者等の負担軽減を図るため、フリー乗車区間の導入を図る。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● フリー降車区間を設けているコミュニティバスにおいて、フリー乗車区間の導入を図る。</li> <li>● 導入にあたっては、到着時間への影響を考慮するとともに、道路の整備状況や交通量、沿線環境等を鑑み、警察とも協議の上、安全が確認された区間から実施する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	順次、実施			→

### 事業9 バス停環境の整備

<b>目的</b>	バス停環境の改善を図るため、上屋やベンチを設置するほか、周辺環境の維持に努める。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者が多いバス停から順次、上屋やベンチの設置を進める。</li> <li>● 自転車の駐輪スペースの整備を検討する。</li> <li>● バス停周辺は、地域の協力も得ながら環境維持に努める。（道路・歩道の維持・修繕、除草など）</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、国、県、地域住民				
<b>スケジュール</b>	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
	整備箇所の検討	順次、整備			→

## 【戦略5】 多様な交通資源の活用による交通サービスの最適化

### 事業10 公共交通ネットワークの最適化【重要】

<b>目的</b>	<p>人口減少などにより公共交通の利用者は年々減少が見込まれることや、利用者が少ない路線もある状況などを踏まえ、利用実態や移動ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークを構築する。</p>				
<b>内容</b>	<p>進行する人口減少や自家用車の普及などにより公共交通の利用者は年々減少が見込まれる。また、運行時刻や系統によっては、利用者が少ない路線もある。</p> <p>このような状況を踏まえ、利用実態や移動ニーズへの適合性などを踏まえた検証を行い運行ルートやダイヤに反映させ、町民が利用しやすい公共交通体系について検討する。</p> <p>また、利用者のニーズに応じて運行する交通モードへの移行や、運行車両の小型化など、公共交通ネットワークの最適化により効率性や利便性を高め、持続可能な公共交通サービスの実現について検討する。</p> <p>[公共交通ネットワークの最適化に関する検討内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者が少ない路線の在り方等</li> <li>● 町の特徴に応じた公共交通空白地の再整理</li> <li>● 公共交通空白地における移動手段の確保に向けた運行ルートや路線の再編、運行日や運行本数、ダイヤの見直し</li> <li>● バス車両の小型化による運行の効率化と移動ニーズに対応したきめ細かな運行</li> <li>● コミュニティバス等の利用実態に応じたデマンドタクシーへの切り替え</li> <li>● AI・ICT等の新技術を活用した運行システム導入（AI オンデマンド交通など）による効率化</li> <li>● スクールバス等の既存の移動サービスの有効活用</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、バス事業者、タクシー事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	最適化検討	順次実施	→		

## 事業 1 1 バス車両の小型化

<b>目的</b>	バス停の追加や増便などの移動ニーズに対応したきめ細やかな運行を行うため、バス車両の小型化について検証する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民からの意見が多いバス車両の小型化について、運行経費の検証を行うとともに、バス停の追加や増便などの移動ニーズへの対応も併せて検証する。</li> <li>● 老朽化したコミュニティバスの更新の必要性和併せて検討する。</li> <li>● 運転士の確保、乗車定員を超過した場合の対応など、課題についても検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	導入検討	順次実施			→

## 事業 1 2 デマンドタクシー（予約式乗合タクシー）の導入および検証・見直し

<b>目的</b>	公共交通空白地の解消のため、デマンドタクシーの導入地域の拡大を検討するとともに、実証運行中の路線においては利用状況を検証し、必要な見直しを行う。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 豊間根地区で実証運行しているデマンドタクシーについて、利用実態の把握・検証を行い、必要な見直しを行う。</li> <li>● 公共交通空白地の解消に向け、デマンドタクシーの導入地域の拡大を検討する。</li> <li>● コミュニティバス等の利用実態や移動ニーズに応じてデマンドタクシーへの切り替えを検討する。</li> <li>● デマンドタクシーの導入地域拡大にあたっては、AI・ICT等の新技術の活用した運行システム（AI オンデマンド交通など）の導入による効率化を検討する。</li> <li>● 情報発信の強化のほか、相乗りに対する料金割引などの利用促進策を検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、タクシー事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	検証・見直し 導入拡大検討	必要に応じ導入 拡大			→

### 事業13 貨客混載交通および貨物輸送サービスの導入

<b>目的</b>	宅配ドライバー不足の解消と交通事業者の収入増を図るため、貨客混載の仕組みや旅客が少ない時間帯における貨物輸送サービスの導入の可能性について模索する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内における貨物輸送サービスのニーズ把握や、貨客混載の仕組みの整理を行うなど、交通事業者と連携して導入の可能性について模索する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	ニーズの把握・導入検討				→

## 【戦略6】 公共交通を維持する連携体制の構築

### 事業14 共通乗車券の導入

<b>目的</b>	複数の公共交通機関の円滑な利用を実現するため、共通乗車券や一日乗車券の導入を検討する。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数の公共交通機関において共通で利用できる乗車券の導入を検討する。(制度、料金設定、料金分配のルールなど)</li> <li>● 共通乗車券に対する割引等の町独自支援策について検討する。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	他事業の進捗に応じて実施検討	情報収集、先行事例の確認	交通事業者との調整・ルール決め	順次導入	→

### 事業15 事業を推進する体制づくり

<b>目的</b>	公共交通の維持に向けた問題の早期解決を図るため、各事業の実施主体が連携して協議・調整を行う場を設定するなど、事業を推進する体制づくりを行う。				
<b>内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者や庁内関係課との定期的な情報交換を実施し、運行実態や利用者からの意見・要望を把握するほか、課題解決に向けた検討を行う。(四半期に1回程度)</li> <li>● 新たな移動サービスを導入する際は、既存のサービスの活用によるコスト削減や交通事業者の事業継続への影響を考慮する必要があることから、公共交通担当課に情報を集約するなど、導入プロセスの一本化を図る。</li> <li>● 研修会への参加や先進事例の視察を行うなど、公共交通担当職員のスキルアップを図る。</li> </ul>				
<b>実施主体</b>	町、交通事業者				
<b>スケジュール</b>	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
	順次実施				→

## 7-5 計画の推進

本計画を進めるにあたっては、地域公共交通会議を中心に、町や交通事業者、町民、関連団体等が適切に連携・協力して取り組んでいく。

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、戦略および事業について、計画の目標指標の把握やその原因分析等を共有しながら、図 7-2、図 7-3 に示す評価スケジュールを基に、検討、実施、評価、改善を行う。

検討にあたっては、住民との意見交換をより丁寧に進め、住民の主体的な参加も含んだ継続的な公共交通ネットワークづくりを進める。

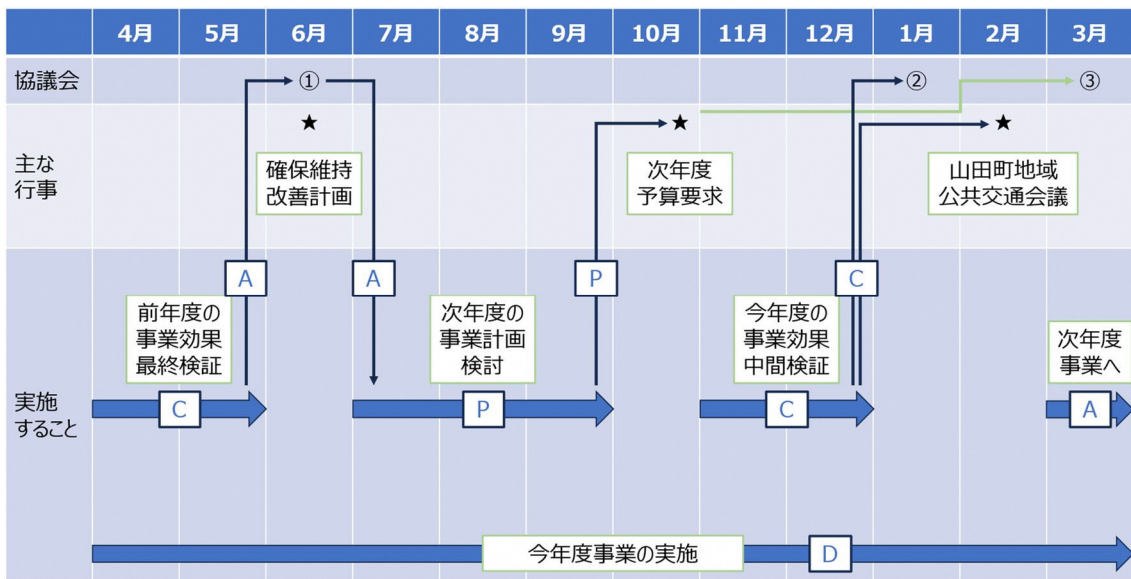


図 7-2 年間の評価スケジュール

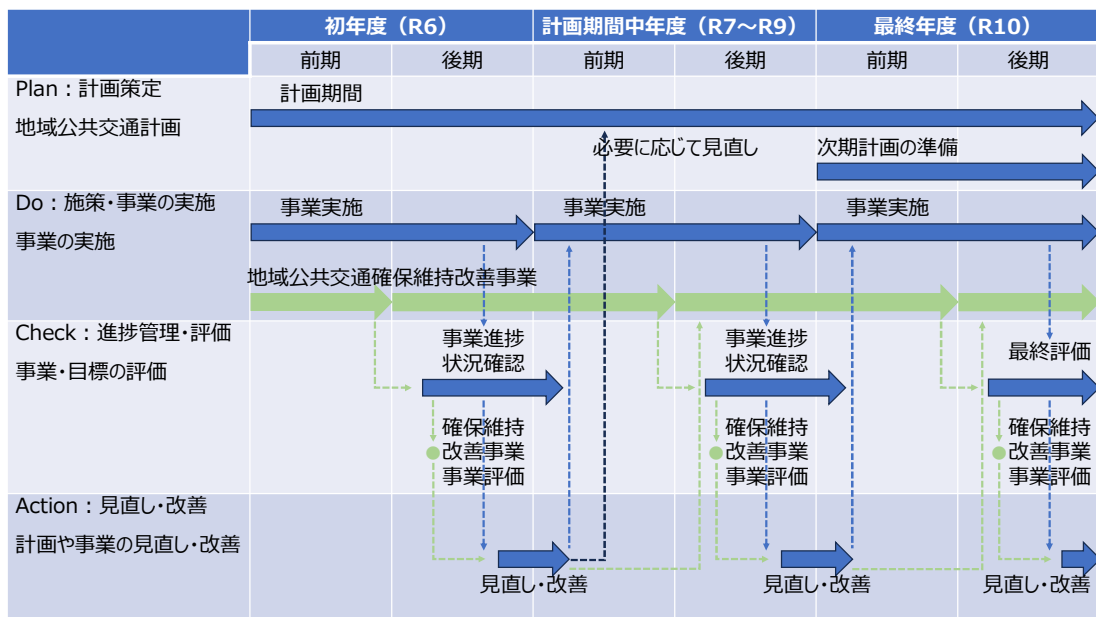


図 7-3 5年間の評価スケジュール





山田町地域公共交通計画  
2024年 ▶ 2028年