

山田町 地域公共交通網 形成計画

2019年 ▶ 2023年



山田町地域公共交通網形成計画

【2019年 ▶ 2023年】

平成31年3月

山 田 町

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画期間	2
1-4 計画区域	2
2. 地域の概況	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	5
2-4 観光等交流人口の現状	7
3. 東日本大震災からの復興	10
3-1 被害の概要	10
3-2 復興事業の進捗	11
3-3 復興事業の概要	12
4. 公共交通の現状	17
4-1 町の公共交通の概要	17
4-2 鉄道	19
4-3 路線バス	21
4-4 タクシー ～タクシー事業者への聞き取り調査～	30
5. その他交通の現状	31
5-1 スクールバスの運行状況	31
5-2 患者バス	33
6. 町民の外出実態と公共交通ニーズ	37
6-1 住民ヒアリング調査	37
6-2 町民アンケート調査	40

7. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ	47
7-1 山田町総合計画（第9次長期計画）.....	47
7-2 山田町復興計画.....	48
7-3 山田町復興まちづくり計画.....	50
7-4 山田町観光復興ビジョン「山田プライド」.....	51
8. 公共交通の課題	52
8-1 町の公共交通の課題.....	52
8-2 地区別の課題.....	54
9. 目指す公共交通網と事業	55
9-1 目指すまちの姿と目指す公共交通網.....	55
9-2 基本目標と戦略.....	55
9-3 目標指標.....	56
9-4 戦略と事業.....	58
9-5 計画の推進.....	69

1. 計画の概要

1-1 計画策定の背景

山田町は平成 23 年（2011 年）3 月に発生した東日本大震災津波により甚大な被害を受け、まちは大きく変容した。それから 8 年が経ち、新しい町が創生されつつある。

このような状況を踏まえて、本町の新しいまちづくりに合わせて目指すべき公共交通ネットワークを描き、その実現のために取り組むべき施策体系を示すマスタープランとして、「山田町地域公共交通網形成計画」を策定する。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年（2007 年）5 月 25 日法律 59 号）」に基づいて策定する。

1-2 計画の位置づけ

本計画では、「山田町総合計画（第 9 次長期計画）」に基づいて、「山田町復興事業計画」、「山田町復興まちづくり計画」や「山田町観光復興ビジョン」、「山田町地域福祉計画」との連携や調整を図るものとする。

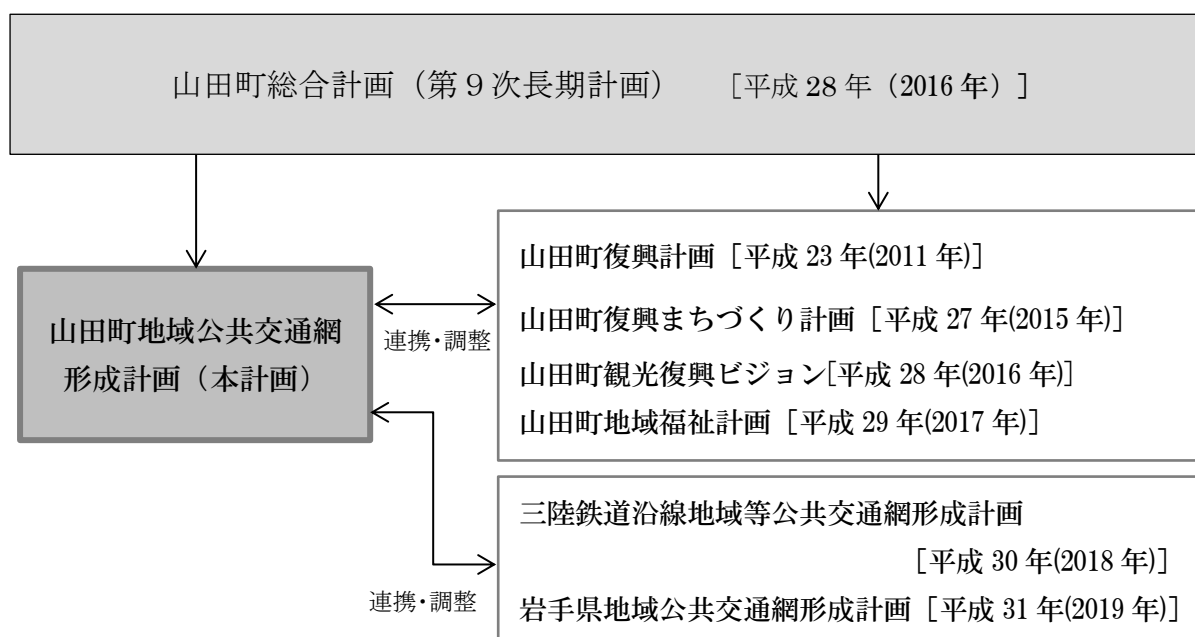


図 1-1 本計画の位置づけ

1-3 計画期間

本計画は、計画期間を5年とするが、山田町総合計画や復興計画の期間に合わせて、社会状況が変化することが見込まれるため、平成32年度（2020年度）までをひとつの区切りとし、前期2か年、後期3か年とする。

表 1-1 計画期間

計画名	平成30年度 (2018)	平成31年度 (2019)	平成32年度 (2020)	平成33年度 (2021)	平成34年度 (2022)	平成35年度 (2023)
本計画		← 前期計画 →		← 後期計画 →		
山田町総合計画	← 前期基本計画 →			基本構想[~平成38年度(2026)]		
山田町復興計画	← →					
山田町復興まちづくり計画	← →			都市マスタープラン改定まで		
山田町観光復興ビジョン	← →					

1-4 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 号及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大変である。

山田町は、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、263.40 km²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 号及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大変である。

昭和 30 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。



図 2-1 山田町の地勢図

資料：「震災からの復旧と再生（山田町復興記録誌）」

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。

病院や学校、買い物施設等生活に必要な施設は、主に国道45号沿線に立地し、特に陸中山田駅の周辺や大沢地区のほか、豊間根駅周辺に多く立地している。



2-3 人口の推移と推計

(1) 人口

- ・ 人口は昭和55年(1980年)以降、減少傾向を辿ってきたが、震災により、さらに減少が加速している。
- ・ 今後も人口は減少を続けていく見込みで、30年後には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ある。

町の総人口は、昭和55年(1980年)の25,321人をピークに漸減しており、今後もその傾向が継続すると見込まれている。

年齢構成比で見ると、高齢化率は37.7%(平成30年(2018年)10月1日現在)に達しており、県全体(32.5%、平成30年(2018年)10月1日現在)を上回っている。高齢化はさらに進行し、10年後には65歳以上人口は4割に達し、さらに30年後には、15～64歳人口とほぼ同じ割合に達する見込みである。

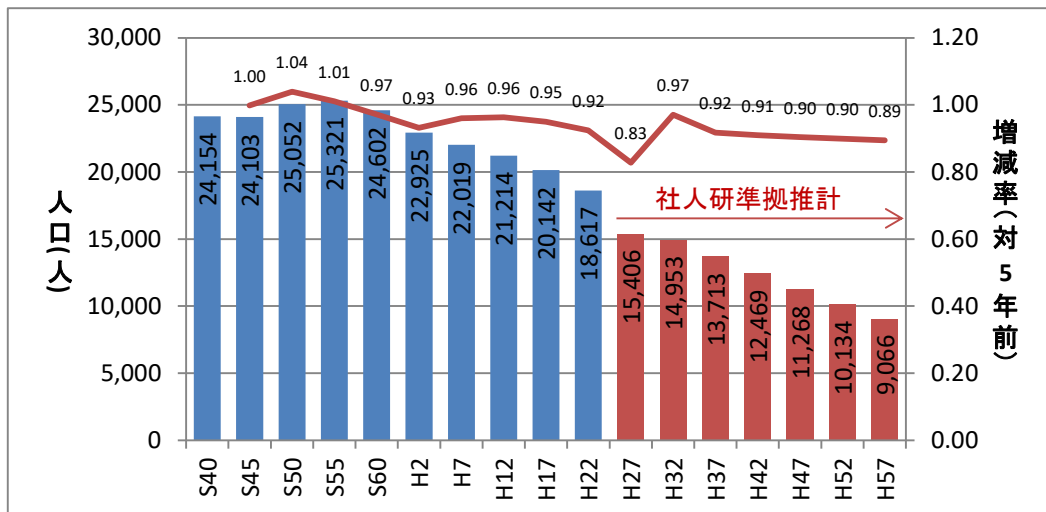


図 2-3 山田町の総人口の推移

資料：山田町総合計画（第9次長期計画）人口ビジョン

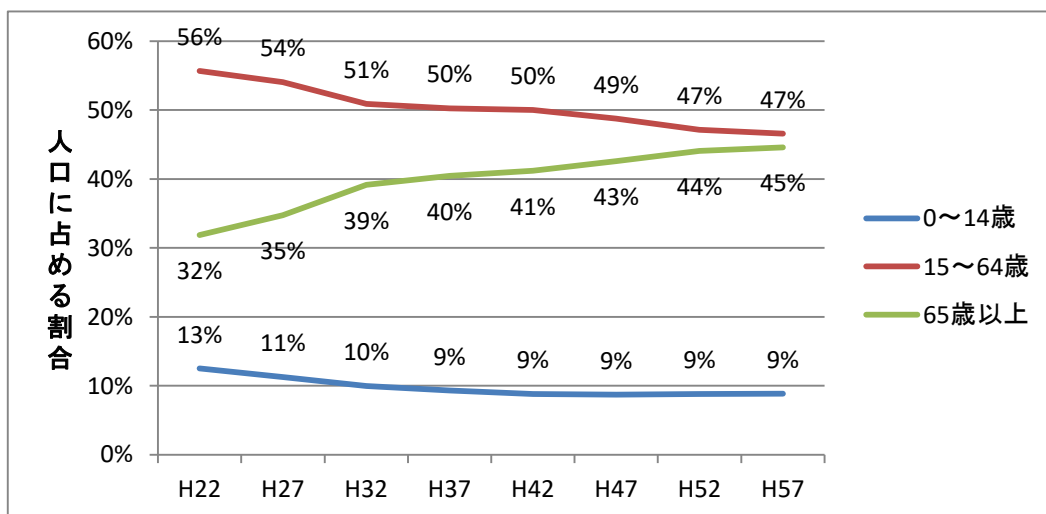


図 2-4 年齢3区分別人口の将来推計

資料：山田町総合計画（第9次長期計画）人口ビジョン

(2) 地区別人口の増減率

- 東日本大震災後、山田地区、大沢地区、織笠地区や船越地区の人口は減り、豊間根地区の人口は増えた。

東日本大震災前後の人口の増減をみると、豊間根地区は人口が増加しているが、津波による被害の大きかった大沢地区、山田地区、織笠地区及び船越地区は減少している。

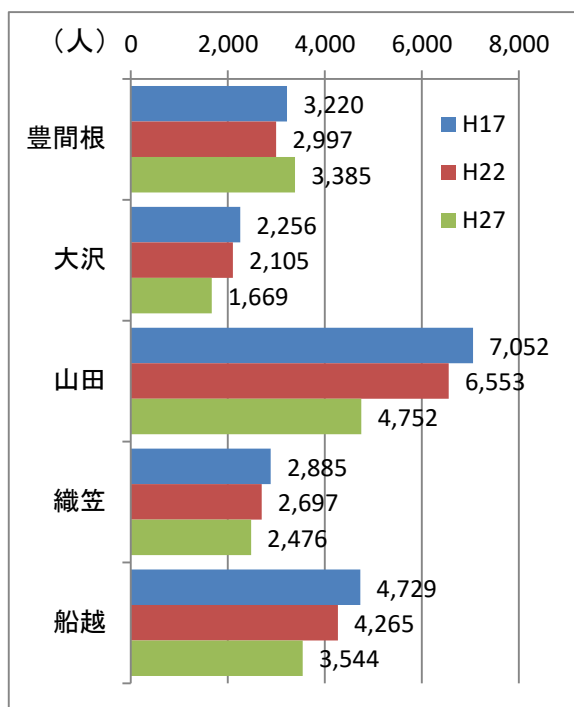


図2-5 人口分布率

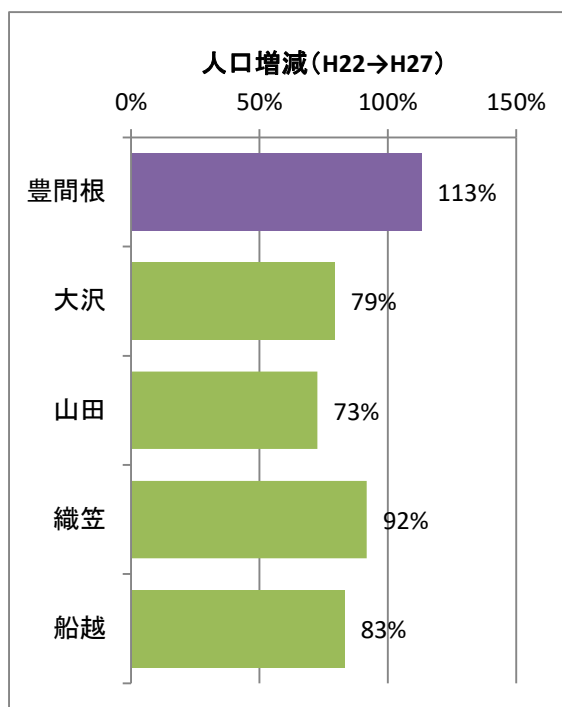


図2-6 人口増減率(平成22年度→平成27年度)

2-4 観光等交流人口の現状

・ 道の駅やまだと温泉施設の観光入込を中心に、季節的な祭り等への来訪者が多い。

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等の交流が行われてきた。

震災以前の観光入込数は19万9千人であったが、震災の年は6万7千人まで減少した。しかし、その後回復し、現在は震災前を上回る20万人前後で推移している。

入込数が最も多いのは、「休憩展望施設」（道の駅やまだ等）で、県内から年間14万人、県外からも年間10万人以上が訪れる。次いで「自然系」（温泉施設等）への入込数が多い。

「人文系」（祭り等のイベント）は、山田の鮭まつりに4,500人、農業まつりに2,500人が訪れている。

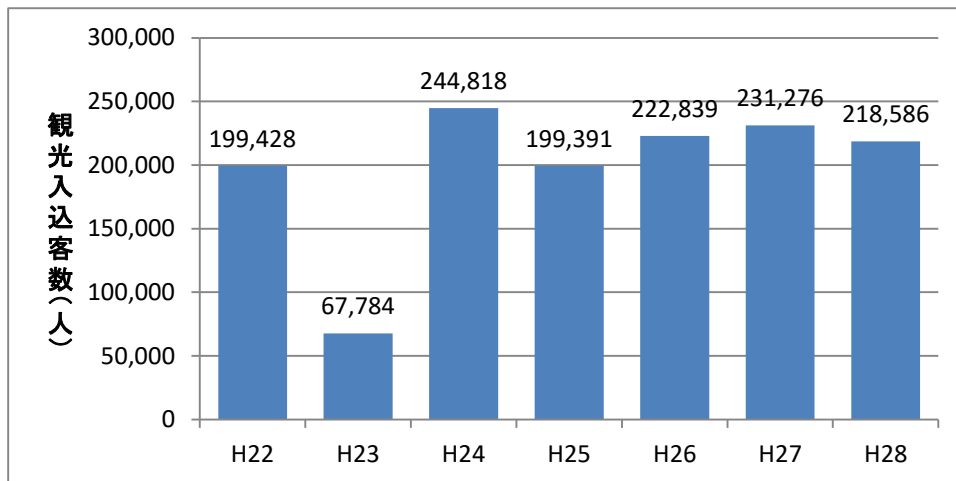


図 2-7 観光入込客数の推移

資料：岩手県観光統計概要（各年度版）

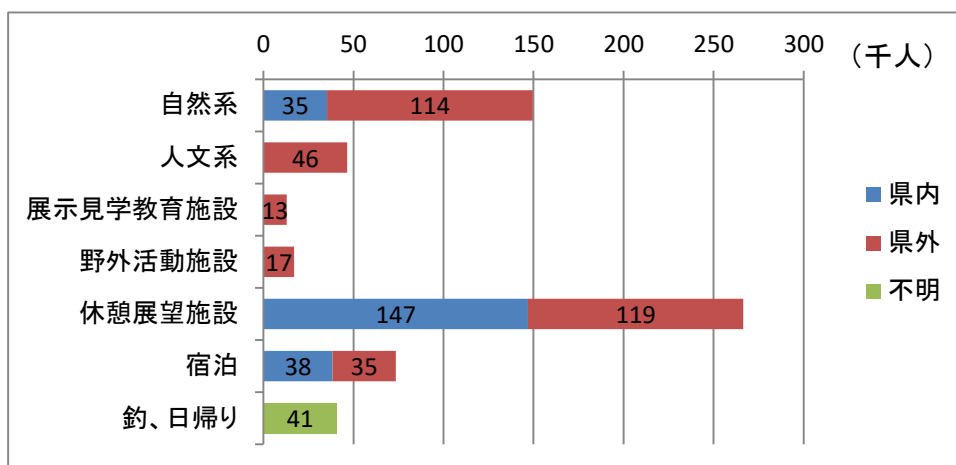


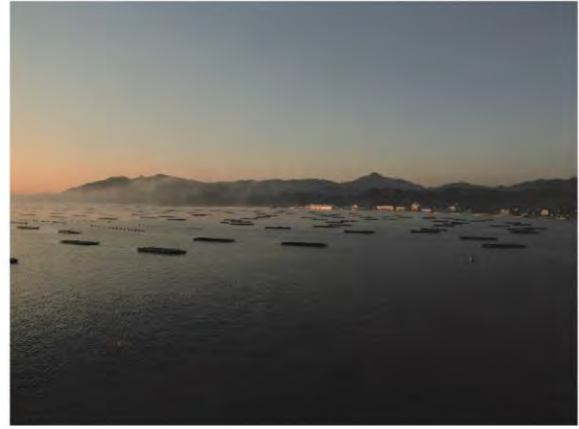
図 2-8 観光入込客の行き先別人数

資料：山田町資料（平成 28 年度）

資料 山田町の主な自然景観



大島（オランダ島）



山田湾



四十八坂



赤平金剛



豊間根川源流



荒神海水浴場

資料：山田町観光復興ビジョン「山田プライド」

資料 山田町の主要な観光拠点等



鯨と海の科学館



道の駅やまだ（ふれあいパーク山田）



船越家族旅行村



復興かき小屋



観光物産館とっと

資料：山田町観光復興ビジョン「山田プライド」

3. 東日本大震災からの復興

3-1 被害の概要

- ・ 東日本大震災により、町内の居宅家屋の半数が被災し、住宅の再建を余儀なくされた。
- ・ 地区によっては、7割前後が被災している。

平成 23 年(2011)3 月 11 日 14 時 46 分、三陸沖を震源とする東北地方太平洋沖地震が発生し、山田町では最大震度 5 強が観測された後、約 30 分後には巨大な津波が町を襲った。津波により市街地が壊滅的な被害を受けただけでなく、各地で大規模な火災による被害もおこった。

家屋被害については、豊間根地区を除く沿岸地域の家屋の 46%が全壊し、大規模半壊や一部半壊も含めると 56%の家屋が被害を受けた。

表 3-1 家屋被害の状況

地区	全壊		大規模半壊	半壊	一部損壊	被災家屋の合計		居宅棟数
	数	割合				数	割合	
大沢	435	56%	32	37	26	530	69%	770
山田	1,300	51%	103	104	86	1,593	62%	2,571
織笠	477	46%	31	14	17	539	52%	1,045
船越	132	17%	19	21	32	204	26%	770
田の浜	324	63%	3	18	18	363	71%	514
大浦	94	26%	14	9	16	133	37%	355
小計	2,762	46%	202	203	195	3,362	56%	6,025
豊間根	0	0%	0	0	7	7	1%	1,174
合計	5,524	42%	404	406	397	6,731	51%	13,224

資料：山田町「3.11 東日本大震災 山田町被害概要（平成 30 年(2018)11 月 13 日発表）」

3-2 復興事業の進捗

- 復興事業は概ね平成 30 年度(2018 年度)中に完成する予定であり、新たなまちづくりに対応した交通ネットワークの整備が必要である。

土地区画整理事業や漁業集落防災強化事業、防災集団移転促進事業については、平成 30 年度（2018 年度）中に完了の予定である。また、災害公営住宅も平成 30 年度（2018 年度）中に完成する。住宅再建の基盤整備の進捗に伴い、応急仮設住宅は、平成 31 年度（2019 年度）中に解消の見込みである。

また、震災後運行を休止している JR 山田線は、三陸鉄道(株)に移管され三陸鉄道リアス線として平成 31 年(2019 年)3 月 23 日に運行を開始する。まちの姿は震災以前と大きく異なっており、復興後のまちづくりの形に合わせた交通ネットワークの整備が必要である。

表 3-2 復興事業の進捗状況と計画

項目	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度
① 応急仮設住宅				
豊間根				H31年度
大沢				H31年度
柳沢・関口・関谷				H32年度
長崎・飯岡				H31年度
織笠				H32年度
船越			H31年度	
大浦			H30年度	
② 土地区画整理事業				
大沢	H28完了			
山田			H31.3	
織笠	H28.5完成			
③ 漁業集落防災機能強化事業				
大沢		H29.12		
大浦・小谷鳥	H26.9完成			
④ 防災集団移転事業				
山田		H30.3		
織笠	H28.5完成			
船越・田の浜	H28.8完成			
大浦・小谷鳥	H26.9完成			
④ 災害公営住宅				
大沢	H28.3完成			
山田			H30.9	
織笠	H27.10完成			
船越・田の浜		H30.3		
大浦・小谷鳥	H28年度完成			
⑤ 公共施設の再建(施設完成)				
津波復興拠点	H28年度完了			
⑥ 鉄道(三陸鉄道、駅)				
			H31.3	
⑦ 道路				
大沢(重茂半島線)		H30.3		
三陸沿岸道路(山田～宮古南)		H29.11		
三陸沿岸道路(釜石山田道路)				H31年度

3-3 復興事業の概要

- 復興事業により、住宅の位置のほか新たな道路が山側に整備され、バス路線の変更などが必要になっている。

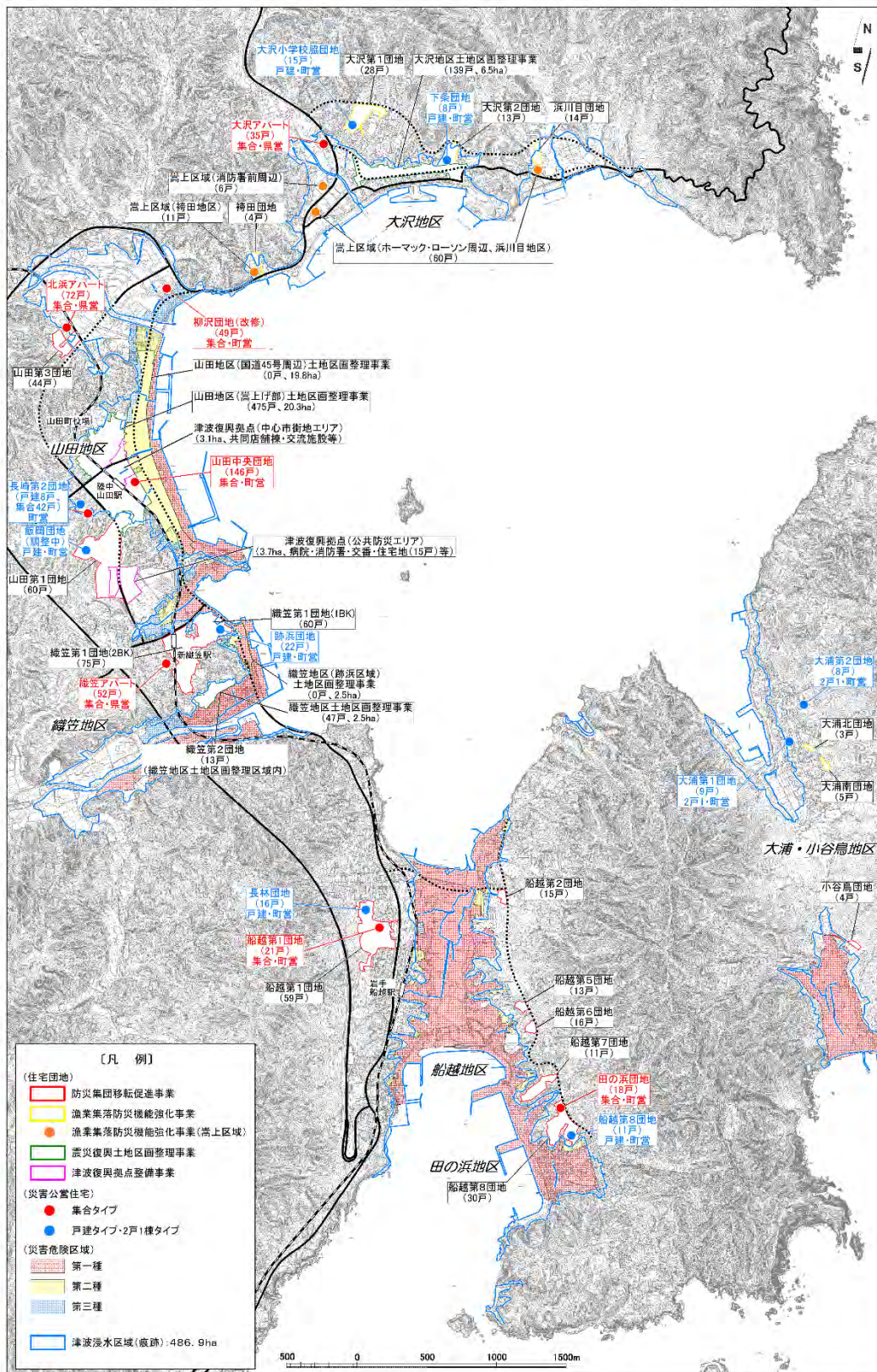


図 3-1 復興事業全体図

出典：山田町復興復興記録誌、以下同

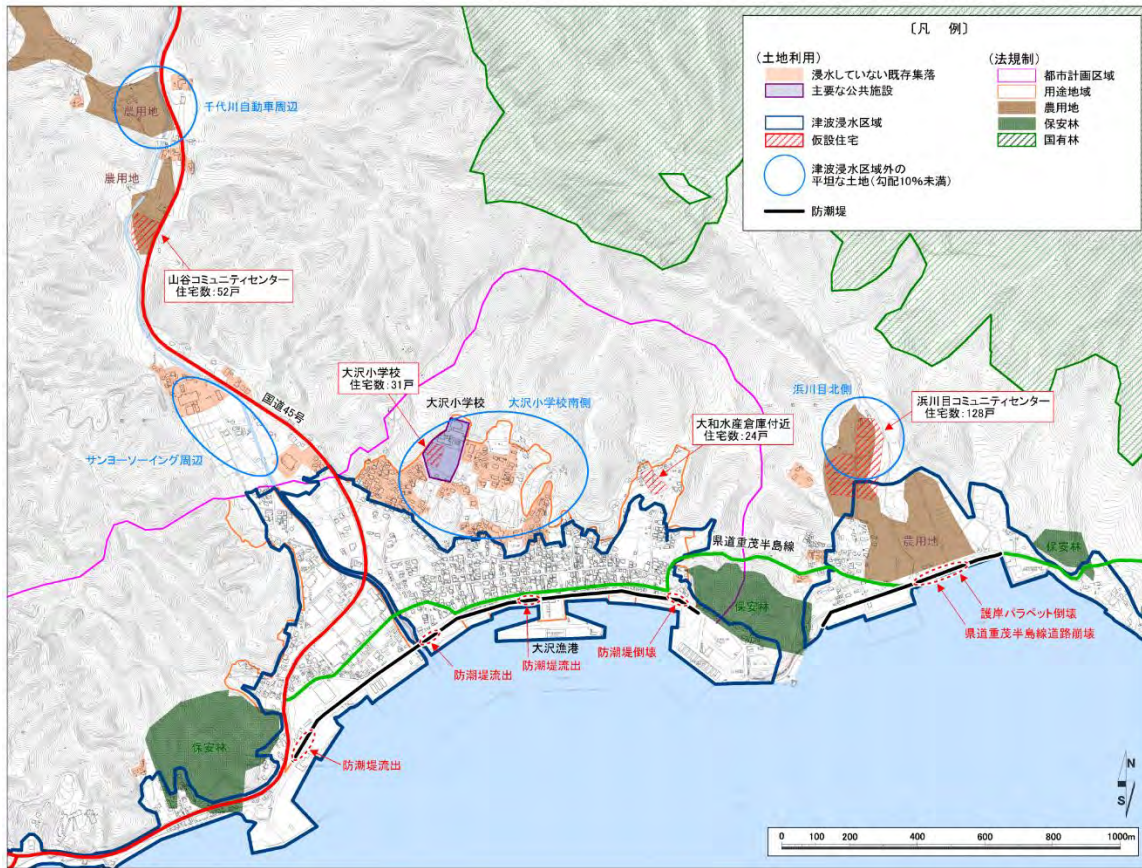


図 3-2 大沢地区の復興事業計画図

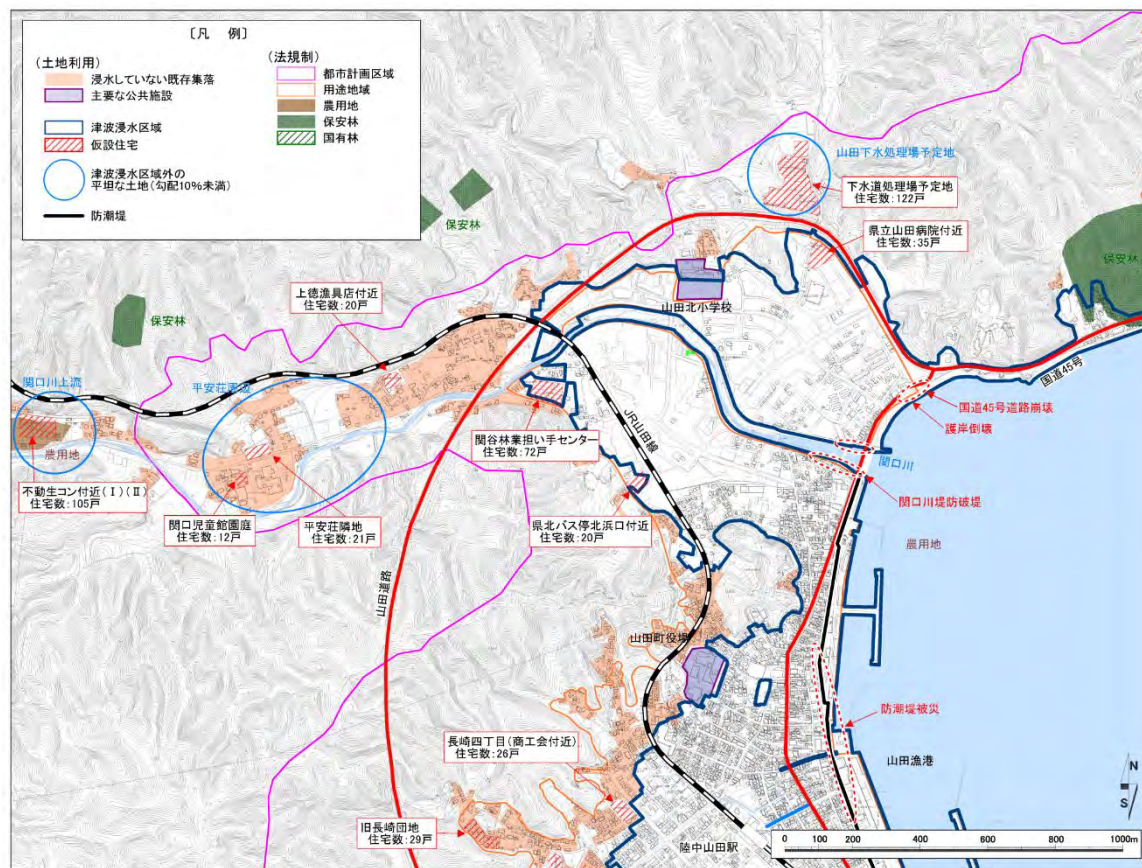


図 3-3 柳沢・北浜地区の復興事業計画図

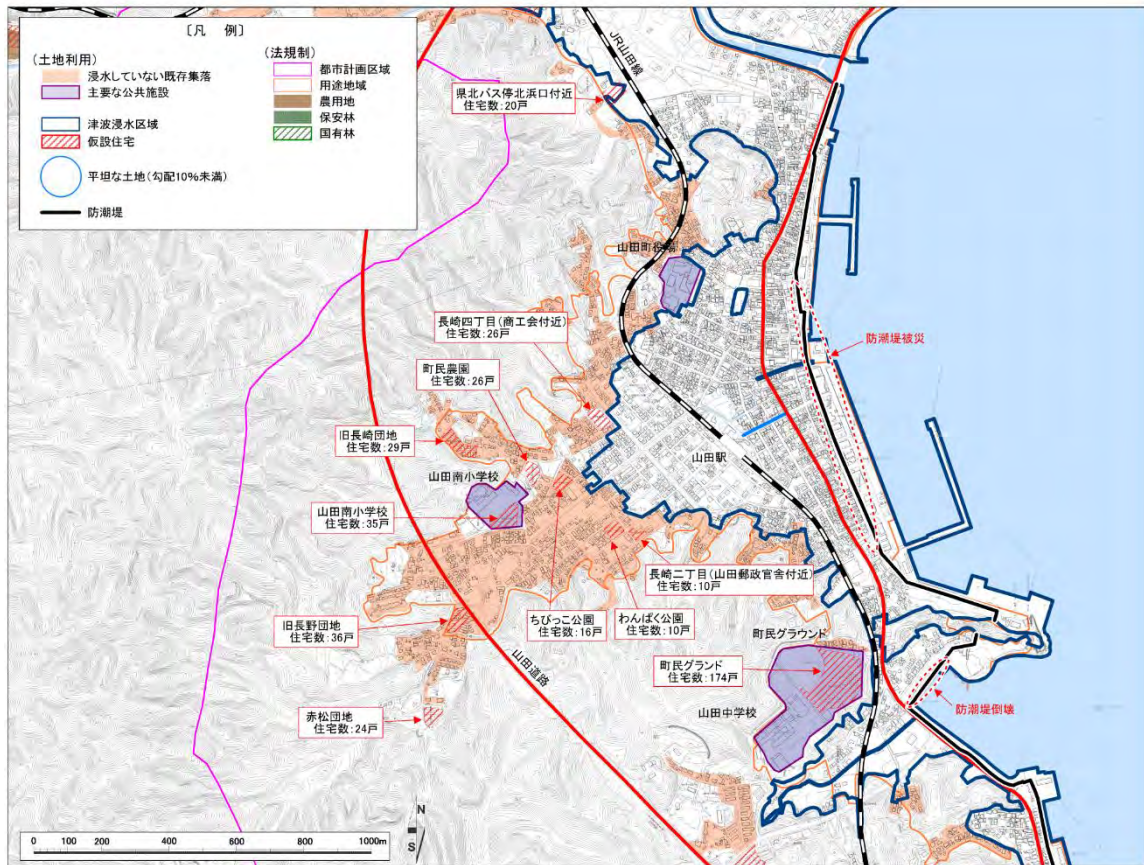


図 3-4 山田地区の復興事業計画図

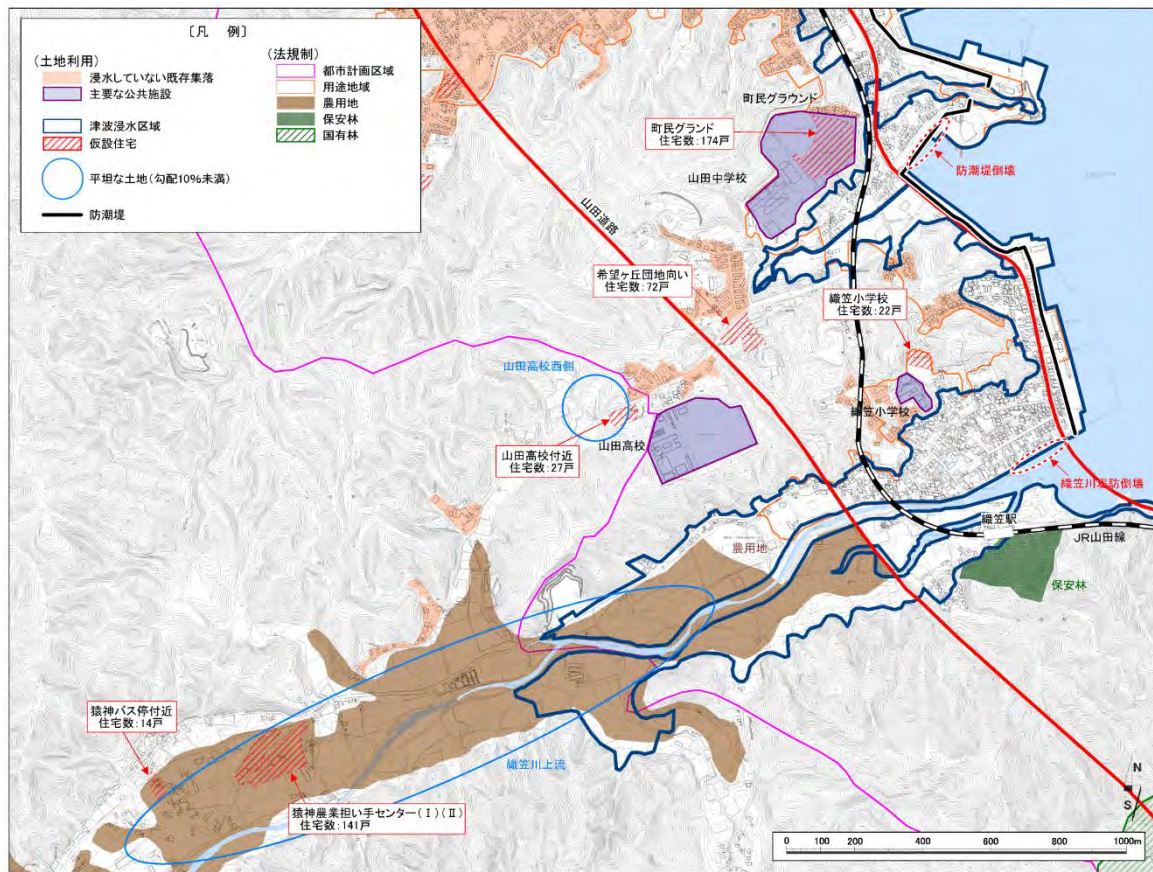


図 3-5 織笠地区の復興事業計画図

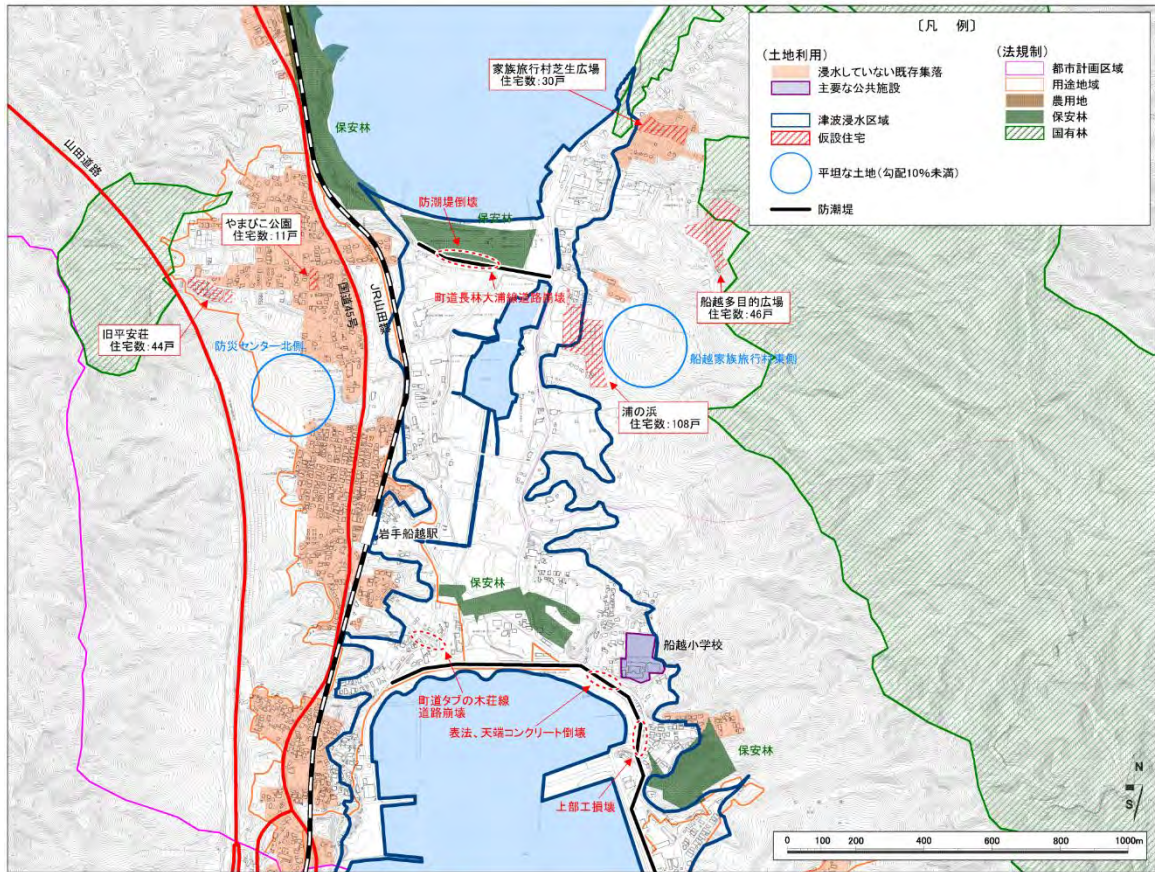


図 3-6 船越地区の復興事業計画図

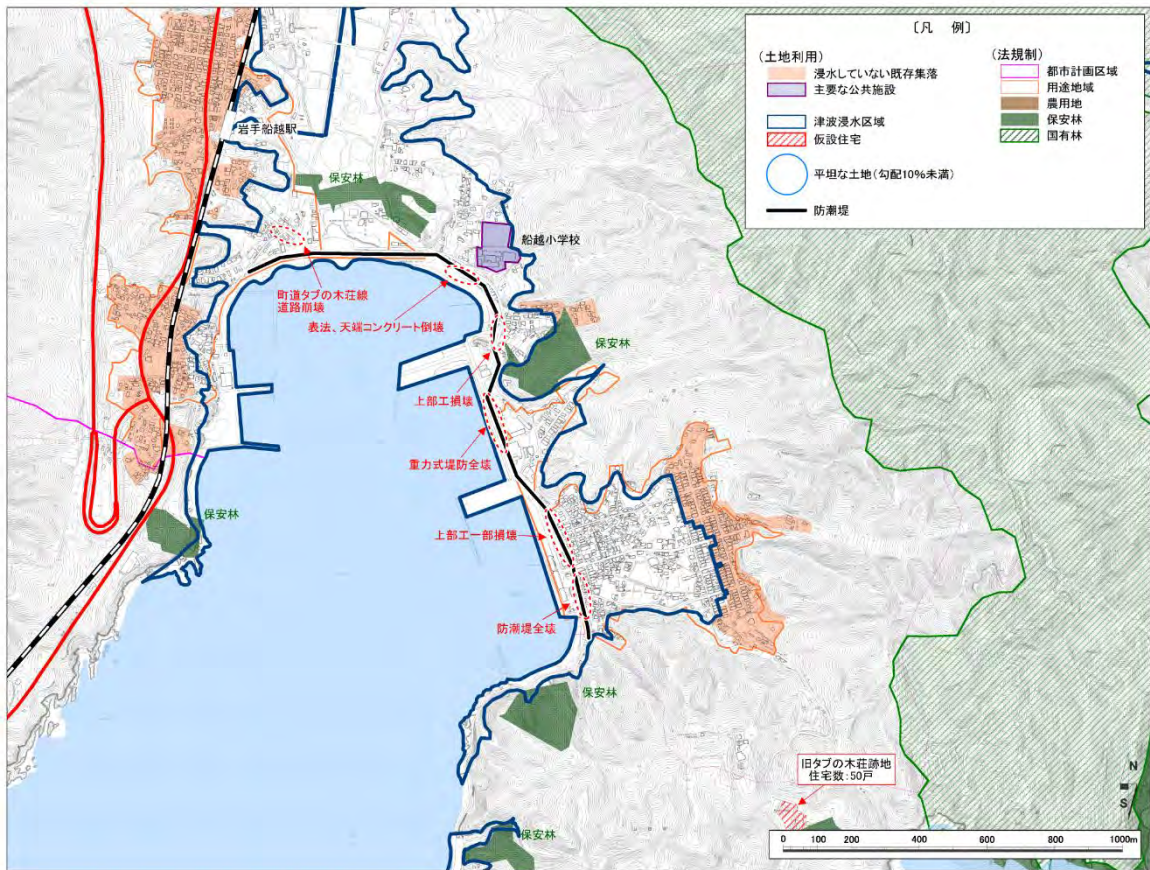


図 3-7 田の浜地区の復興事業計画図

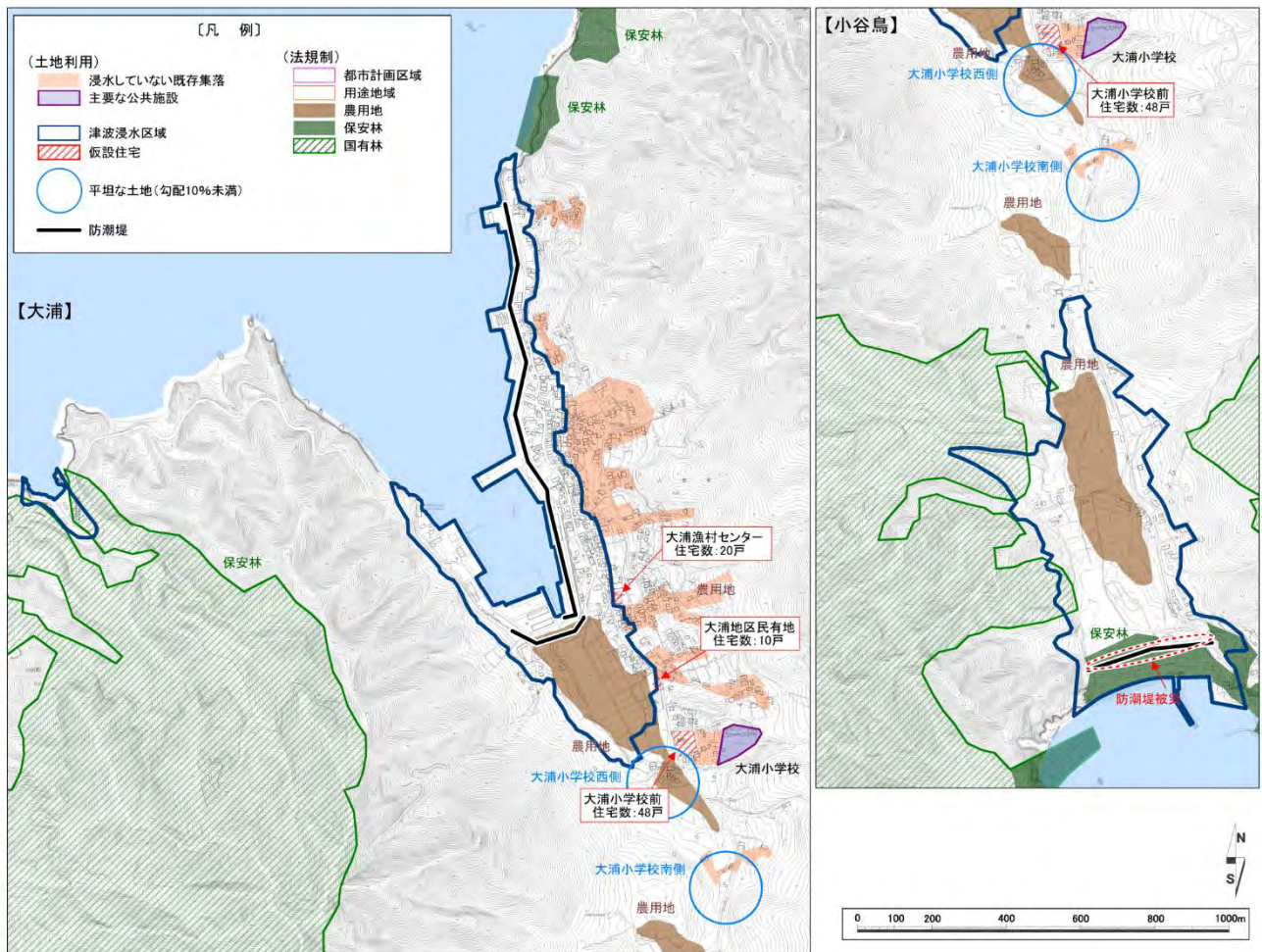


図 3-8 大浦・小谷島地区の復興事業計画図

4. 公共交通の現状

4-1 町の公共交通の概要

- ・ 三陸鉄道リアス線の開通と三陸沿岸道路の開通により、広域的な交通環境は向上する。
- ・ 町内の路線バスは、震災後、仮設住宅の足を確保することを目的として増便されているが、国の補助事業は平成 32 年度(2020)年度を目途に終了する予定である。

震災後に運行を休止していた JR 山田線は、三陸鉄道(株)に移管され、三陸鉄道リアス線として平成 31 年(2019 年) 3 月 23 日に開通する。町内の鉄道駅は豊間根駅、陸中山田駅、織笠駅及び岩手船越駅の 4 駅である。また、三陸沿岸道路の山田宮古道路(宮古南 IC~山田 IC)が平成 30 年 11 月に、釜石山田道路(大土 IC~山田南 IC)が平成 31 年(2019 年) 1 月にそれぞれ開通した。

町内の公共交通としては、路線バスのほか、無料の患者輸送バスや小中学生の通学目的のスクールバスが運行している。震災後は、応急仮設住宅に住む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(特定被災地域公共交通調査事業))により路線バスが増便して運行しているが、同事業は平成 32 年度(2020 年度)(応急仮設住宅が解消された場合はその時点)で終了する予定である。

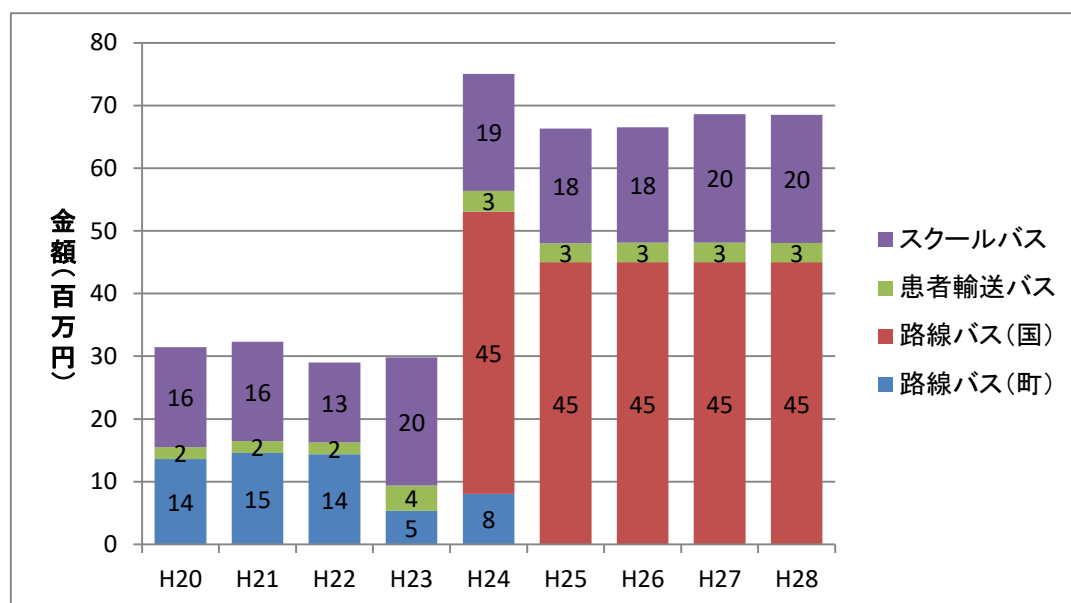


図 4-1 町の運行委託料の推移

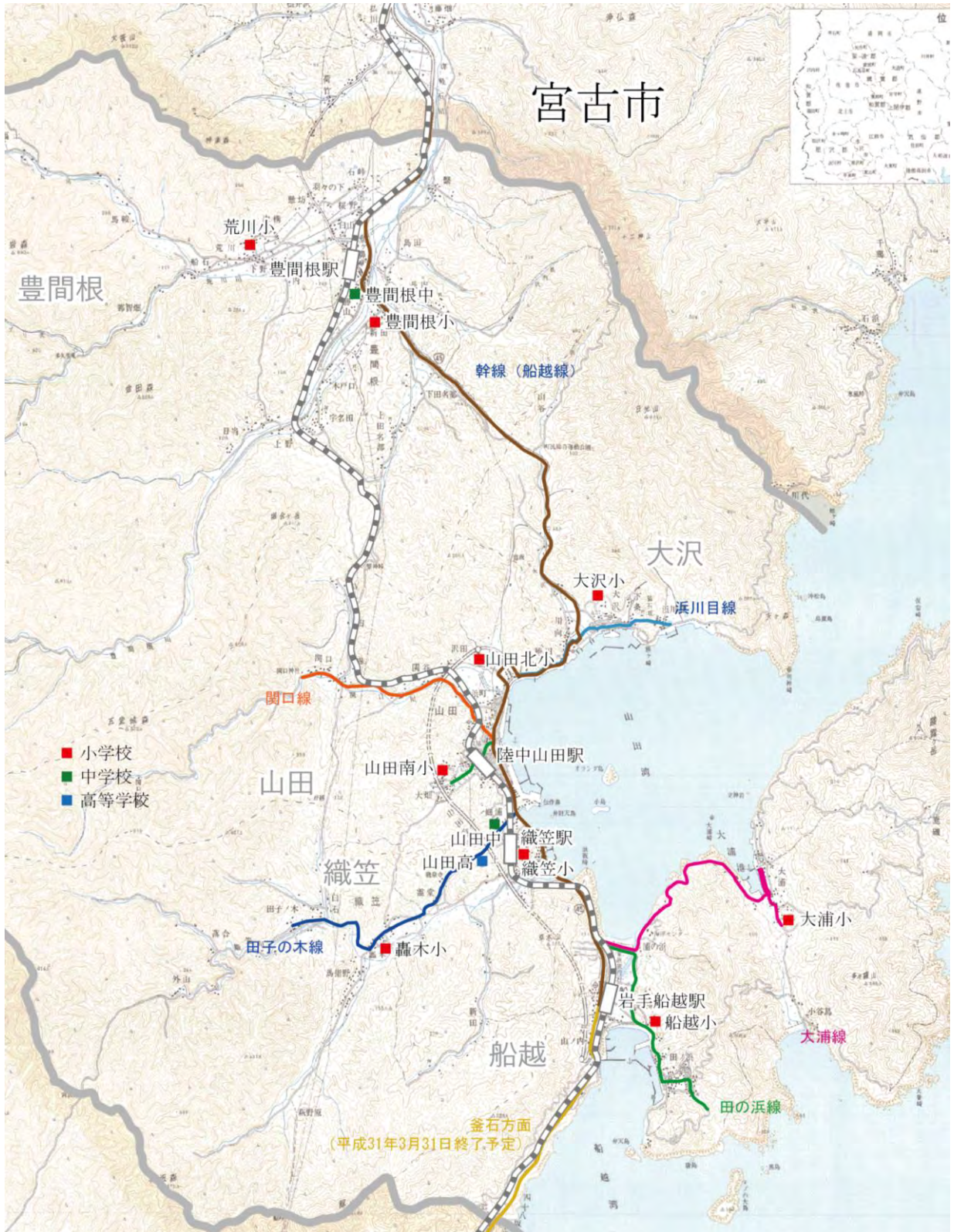


図 4-2 鉄道とバス路線

4-2 鉄道

(1) 時刻と運賃

・ **開通により増便されるほか、久慈方面や大船渡方面への直通便も生まれ、広域移動が容易になる。**

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、三陸鉄道リアス線として運行される。リアス線の開通に当たって運行本数は増便され、震災前は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)になる。また、久慈方面や大船渡方面への直通の便も運行することとなり、広域的な移動が容易になる。

運賃は、三陸鉄道と路線バスはほぼ変わらない水準となる。

表4-1 鉄道とバスの運賃
(陸中山田駅および山田駅前バス停発)

駅	三陸鉄道	バス
豊間根	390	390
弘川	540	510
津軽石	540	550
八木沢	700	-
磯鷄	770	670
宮古	770	740

表4-2 三陸鉄道リアス線の時刻表

(上り)

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	8:05	10:40			16:06		
宮古	5:02	6:11	7:04	7:43	10:00	12:28	14:13	16:13	17:52	19:34	21:18
豊間根	5:25	6:36	7:27	8:18	10:23	12:51	14:36	16:36	18:15	19:58	21:41
陸中山田	5:40	6:51	7:44	8:37	10:38	13:06	14:51	16:51	18:30	20:12	21:56
織笠	5:43	6:54	7:47	8:40	10:41	13:09	14:54	16:54	18:33	20:15	21:59
岩手船越	5:48	6:59	7:52	8:45	10:47	13:14	14:59	16:59	18:38	20:20	22:04
	6:00	6:59	7:52	8:46	10:47	13:15	15:02	17:00	18:40	20:21	22:04
大槌	6:19	7:17	8:10	9:05	11:07	13:35	15:20	17:18	18:58	20:39	22:22
釜石	6:38	7:35	8:28	9:27	11:26	13:53	15:39	17:36	19:16	20:57	22:40
			8:34	9:33	11:33		15:46		19:40		
盛			9:21	10:25	12:28		16:35		20:27		

(下り)

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					8:05	10:00	11:07		15:20	16:53		
釜石					8:57	10:53	11:58		16:11	17:40		
		6:02	6:57	7:50	9:02	10:58	12:15	14:25	16:22	18:05	19:43	21:10
大槌		6:19	7:17	8:10	9:19	11:18	12:32	14:42	16:40	18:22	20:01	21:27
岩手船越	5:54	6:38	7:35	8:28	9:38	11:37	12:53	15:02	17:00	18:40	20:21	21:45
織笠	5:59	6:43	7:41	8:34	9:44	11:42	12:59	15:08	17:05	18:46	20:26	21:51
陸中山田	6:02	6:51	7:44	8:37	9:47	11:45	13:06	15:11	17:09	18:49	20:30	21:56
豊間根	6:17	7:06	7:59	8:52	10:02	12:00	13:21	15:26	17:24	19:04	20:45	22:11
宮古	6:41	7:33	8:22	9:15	10:28	12:24	13:45	15:49	17:50	19:27	21:08	22:34
		7:53		9:23	10:44				18:15			
久慈		9:28		11:07	12:35				19:58			

注：山田町内を運行する便と接続便のみ掲載。

(2) 鉄道駅

- ・ **織笠駅は移転しており、駅があった地域は不便になるため、地域住民の交通アクセスの変化に対応が必要である。**

鉄道駅は町内に4駅あり、織笠駅と陸中山田駅は新築された。織笠駅は移転されたため、駅があった地域は不便さが増すなど、地域住民の交通アクセスの変化に対応が必要である。

また、駅に備えられていた発券機がなくなるなど鉄道の利用方法に変更が生じるため、利用方法の周知などが必要である。



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

4-3 路線バス

(1) 走行距離と利用者数の推移

・ 震災後、増便したため、走行距離、利用者数とも大幅に増加したが、平成 26 年度(2014 年度)以降は減少傾向を辿っている。

路線バスの走行距離は、応急仮設住宅に住む町民の足を確保するために国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（特定被災地域公共交通調査事業））により路線及び運行本数が増加したため、平成 23 年度（2011 年度）から増加し、平成 24 年度（2012 年度）は平成 22 年度（2010 年度）の 1.8 倍まで増えた。平成 25 年度（2013 年度）以降は、平成 22 年度（2010 年度）の走行距離の 1.5 倍の 18 万km前後で推移している。

利用者数は、震災直後の平成 23 年度（2011 年度）及び平成 24 年度（2012 年度）は増加したが、平成 26 年度（2014 年度）以降は減少傾向で推移している。

岩手県北バスでは、町内のバス利用の促進を図るため、1日フリーパス券（300 円）の販売を平成 24 年（2012 年）12 月から開始した。販売枚数は平成 27 年度（2015 年度）まで増加傾向を辿ったが、平成 28 年（2016 年）4 月から 400 円に値上げをしたところ、その後は一転して減少傾向にある。

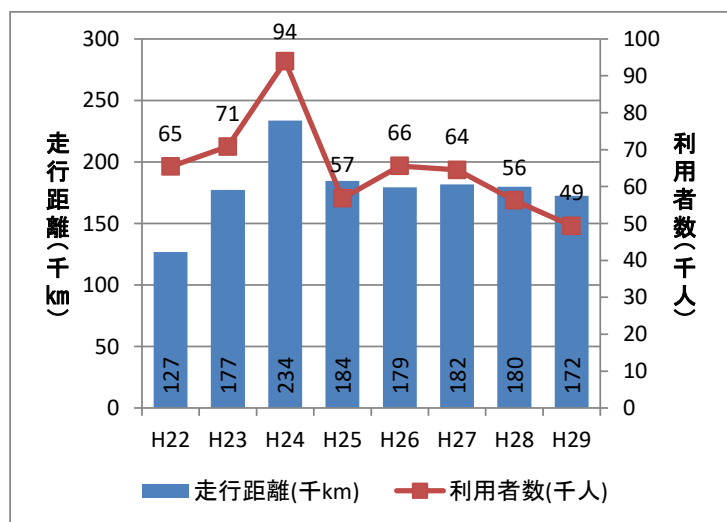


図 4-3 町内バス路線の利用者数の推移

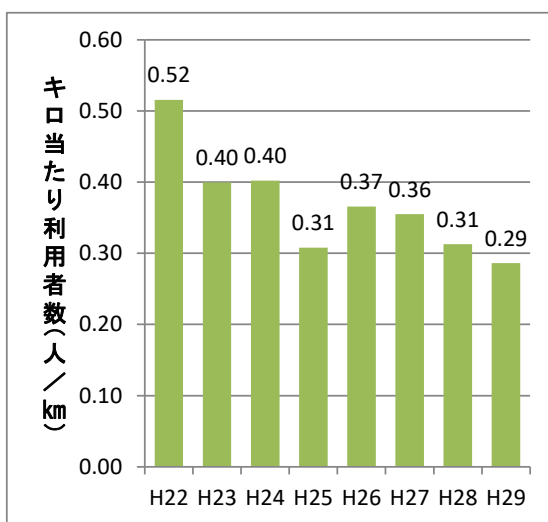


図 4-4 町内バス路線のキロ当たり利用者数の推移

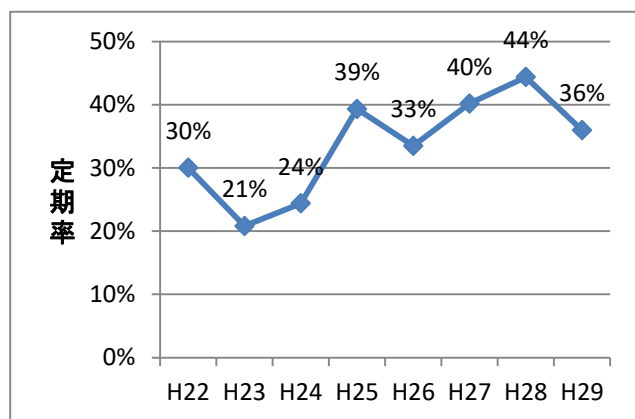


図 4-5 定期利用者数の推移

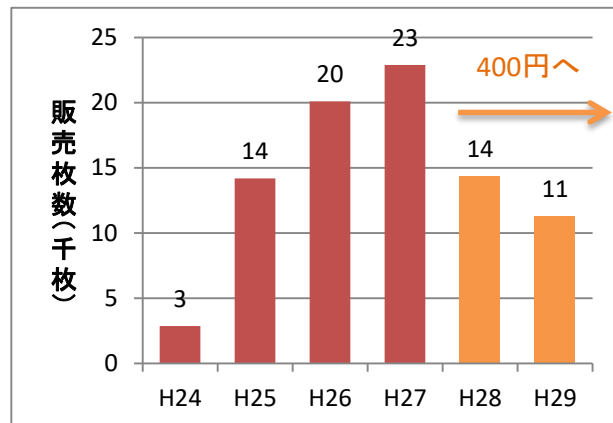


図 4-6 フリーパス券の販売枚数の推移

注：宮古市内・山田町内での販売合計

(2) バス路線の利用状況 ～利用実態調査より～

- ・ バス利用の過半数は通学利用である。
- ・ 通院や買い物利用は午前中に集中している。

1) 調査の概要

山田町内の路線バスの利用実態を把握することを目的として、バス路線に調査員が乗車し、利用者に対してアンケート調査（必要に応じてヒアリング調査）を実施した（平日3日、休日1日）。調査区間は町内とし、向川原バス停までとした。

表 4-3 調査日と利用者数

路線	平日1日目	平日2日目	平日3日目	平日平均	休日1日目
広域路線	—	708	645	677	209
町内路線	168	134	141	148	66
調査日	7/19木	9/11月,9/13木	9/18火,19水	—	9/9日

2) 利用時間帯

平日の運行時間帯別に利用者数を見ると、5～6 時台に出発するバスを利用する人が 1 日の利用者の 26%を占めて多く、この時間帯に利用が集中している。帰りは 17 時台に向けて緩やかなピークを形成している。休日は利用が分散し、13 時台（14%）、8 時台（12%）、5～6 時台（11%）が比較的多い。

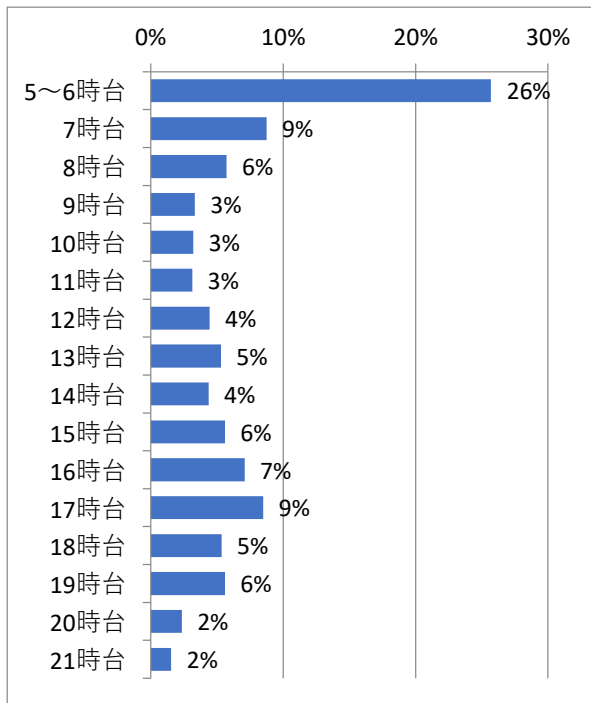


図 4-7 発車時間帯別の利用者数割合（平日）

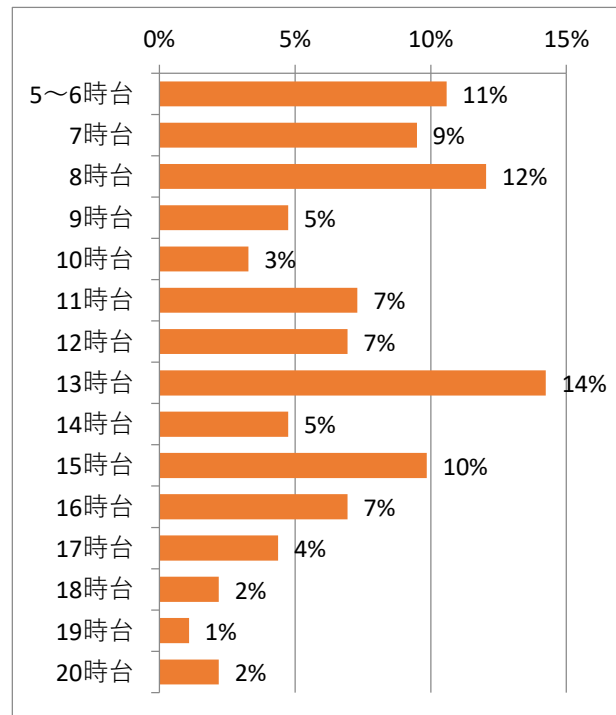


図 4-8 発車時間帯別の利用者数割合（休日）

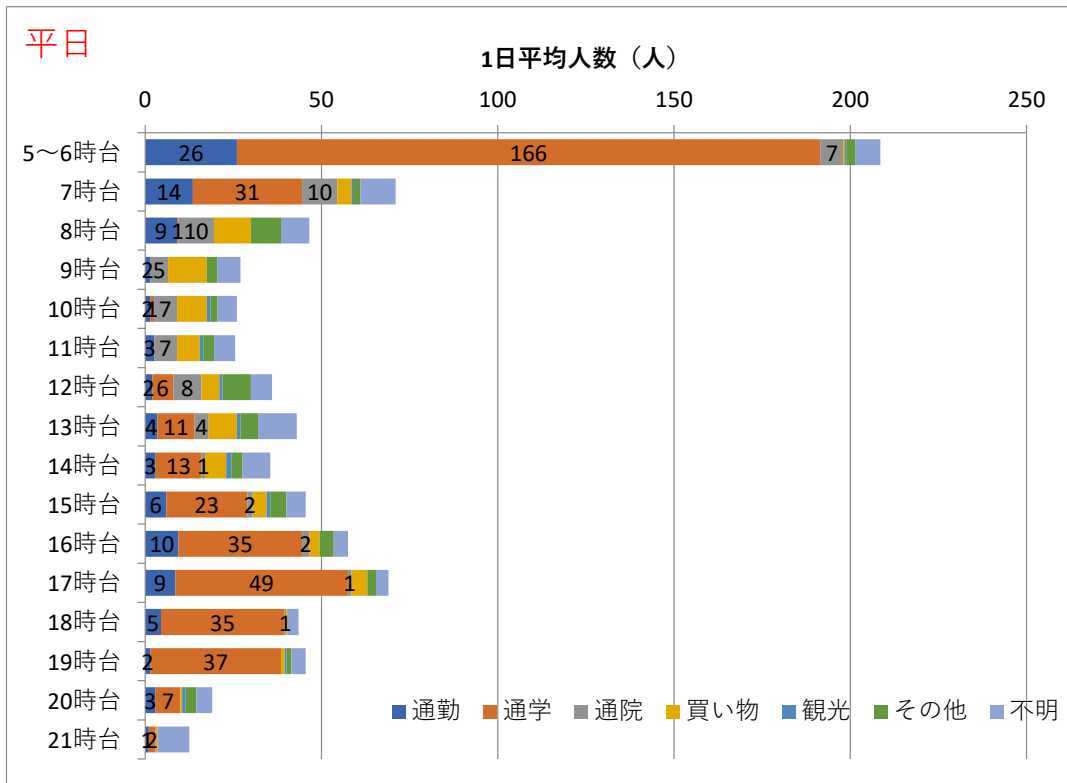


図 4-9 時間帯別の利用者人数（目的別）

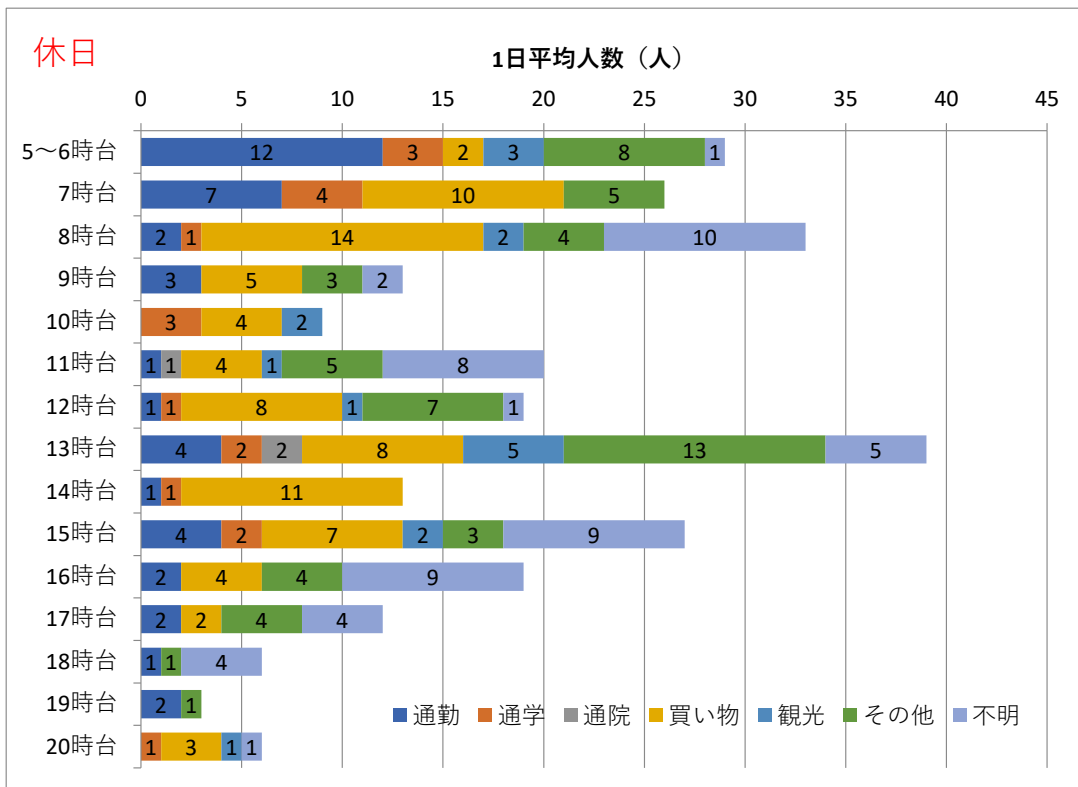


図 4-10 時間帯別の利用者人数（目的別）

3) 外出目的

平日の目的を見ると、「通学 (51%)」が最も多く、次いで「通勤 (12%)」が多い。時間帯別にみると、5～7時台は通学が多く、8～13時台の午前中は買い物や通院、13時以降は通学が多くなってくる。通勤や通学を除く利用は午前中に集中して行われている。

休日は、「買い物 (30%)」、「その他 (21%)」、「通勤 (15%)」が多い。

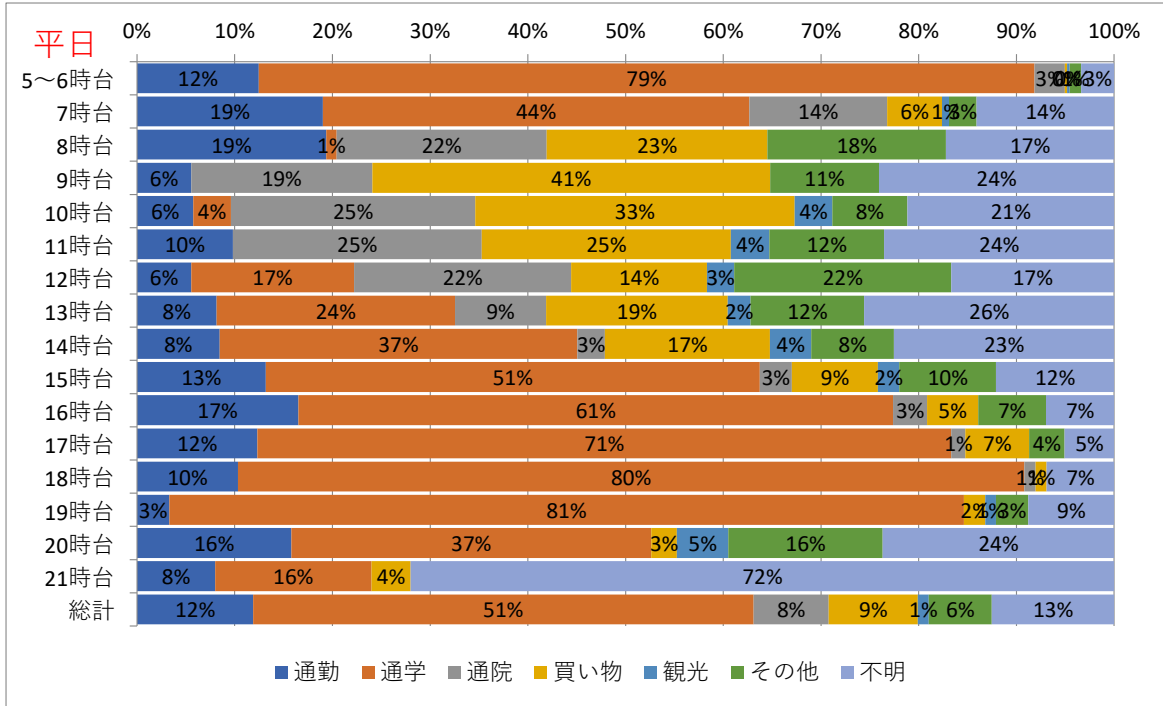


図 4-11 平日の時間帯別の利用者人数割合 (目的別)

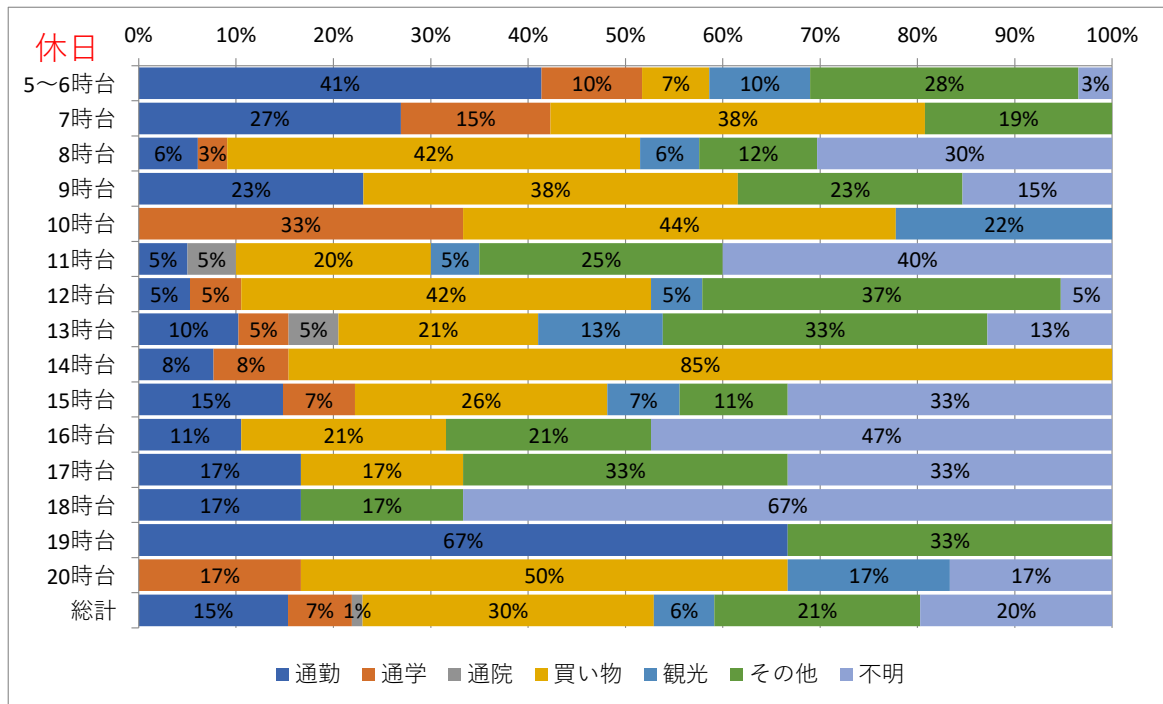


図 4-12 休日の時間帯別の利用者人数割合 (目的別)

4) 乗降の多いバス停

幹線では、山田駅前バス停での乗降が最も多く、1日延べ270人の乗降がある。

町内路線では、田子の木線の山田病院バス停での乗降が突出して多いが、これは山田中学校に通う生徒も山田病院バス停で乗降しているためである。

表 4-4 バス停別の1日平均乗降延べ人数

		1日平均乗降延べ人数				1日平均乗降延べ人数		
幹線	山田駅前		270	浜川目線	下条		4	
	豊間根		107		大沢		2	
	大沢川向		90		浜川目		2	
	道の駅やまだ		82		上大沢		2	
	船越駅前		59		大沢漁協前		1	
	南境田		52		関口線	児童館前		2
	細浦		40			関谷仮設住宅前		2
	三日町		38			関口農業センター		1
	柳沢		29			北浜口		1
	長林		22			下関口		1
	堂ヶ鼻		16			関口		1
	境田		15	上徳漁具店前			1	
	織笠大橋		13	役場前			1	
	石峠		13	田子の木線	山田病院		38	
	南大沢		11		山田高校		11	
	レーダー口		9		希望ヶ丘団地前		10	
	北浜町		9		山田高校前		10	
	南長林		9		馬指野口		5	
	田名部		8		館神		4	
	北長林		8		田子の木橋前		4	
	新田		6		田子の木		3	
	北大沢		5	竜泉寺前		3		
	山谷		5	猿神		2		
繫向		3	白石		1			
袴田		3	大浦線	小谷鳥口		19		
光山温泉前		1		大浦漁協前		12		
山田南小学校前		1		大浦小学校		10		
市民会館前		1		浦の浜半崎		4		
長崎三丁目		1	タブの木線	田の浜		18		
				八幡下		6		
				前須賀		2		
				早川		1		

5) 支払い方法

支払い方法は、総計は「現金（40%）」が最も多く、次いで「バスカード（26%）」である。「1日フリー券」は9%を占める。

年齢別で見ると、10代は「定期券（63%）」が過半数を占める。20代以上の全ての年代において「現金」が4割から5割強を占めている。

「1日フリー券」は40代以上で利用が1割を超えている。

居住路線^{注1}別にみると、「1日フリー券」の利用は路線延長が長く、運賃が比較的高くなるタブの木線と大浦線で1割を超える。

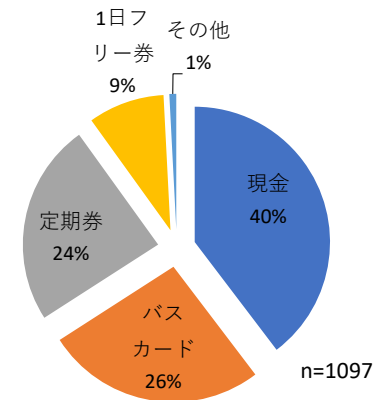


図 4-13 支払い方法

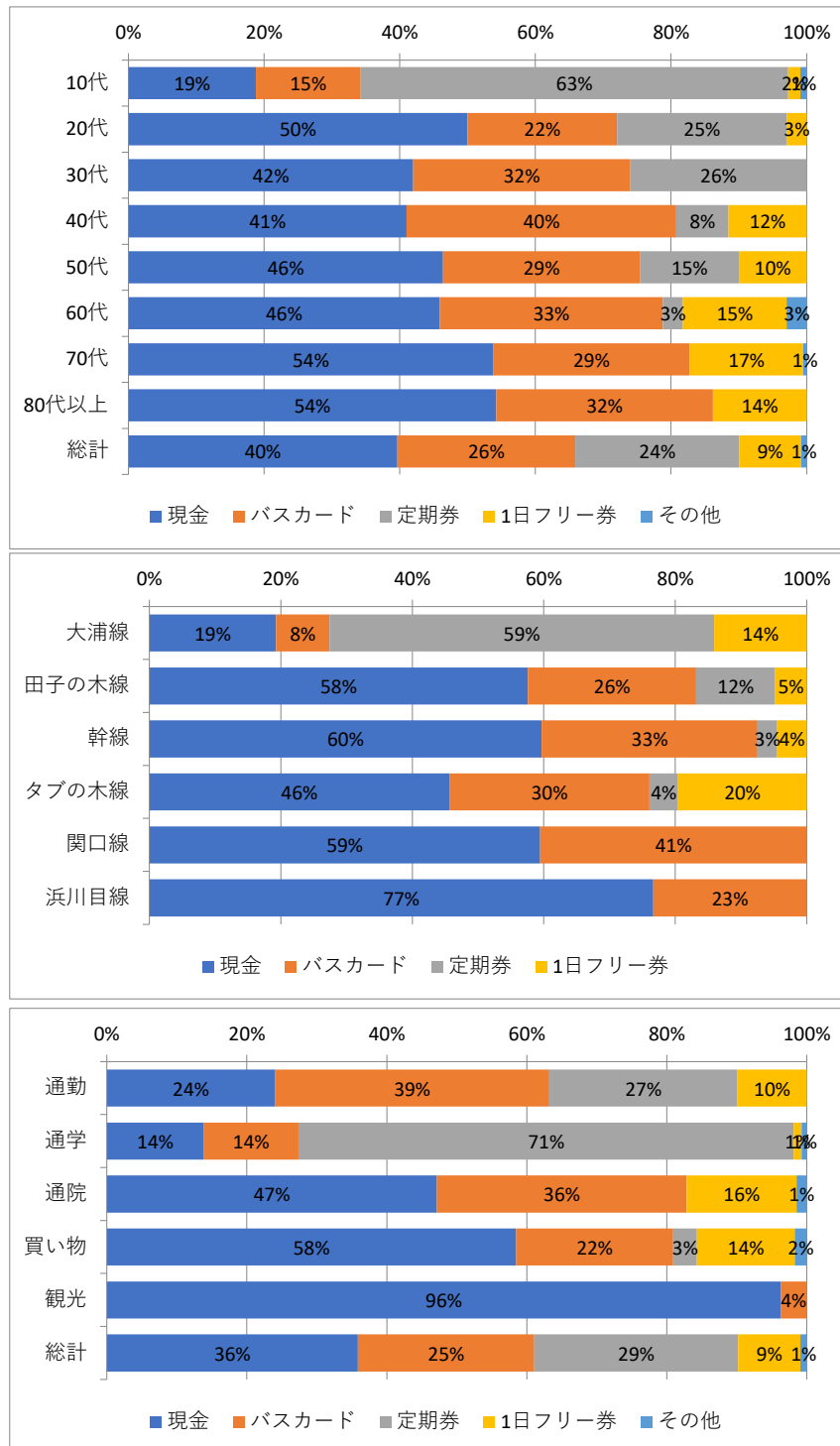


図 4-14 支払い方法（年齢別、居住路線別、目的別）

注1)「居住路線」とは、自宅があると想定される路線のこと。例えば、浜川目バス停で乗り、山田病院バス停で降りている人の居住路線は「浜川目線」としている。

(3) 町内路線の利用状況 ～利用実態調査より～

町内路線は、運行便数に対して利用者が少なく、1便平均利用者が1人未満の路線もある。

1) 居住路線別の利用状況

町内のバス路線は、国道45号を通り宮古まで行く幹線路線と、発着地が町内に収まる町内路線に整理される。町内路線は、重茂半島方面に伸びる浜川目線、船越半島に伸びる大浦線とタブの木線、内陸側に伸びる関口線、長崎線、田子の木線がある。

居住路線別に利用者数を見ると、平日は大浦線が最も多く、1日平均延べ49人が利用している。次いで田子の木線(37人)、幹線(24人)が多い。一方で、浜川目線、長崎線の利用は少ない。1便平均利用者数は関口線、浜川目線、長崎線で1人を下回っている。

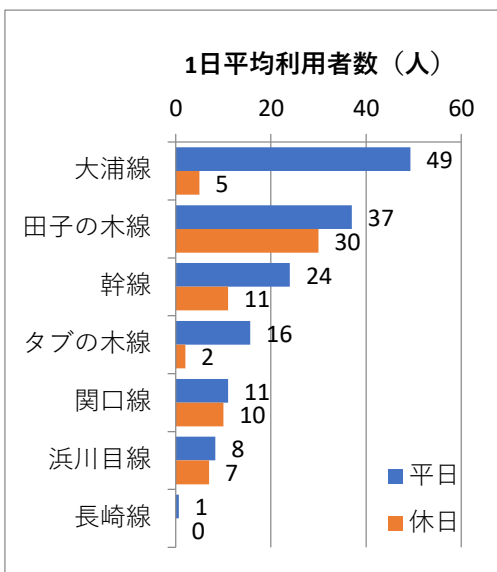


図 4-15 居住路線別の1日平均利用者数

注：幹線は除く（以下同）

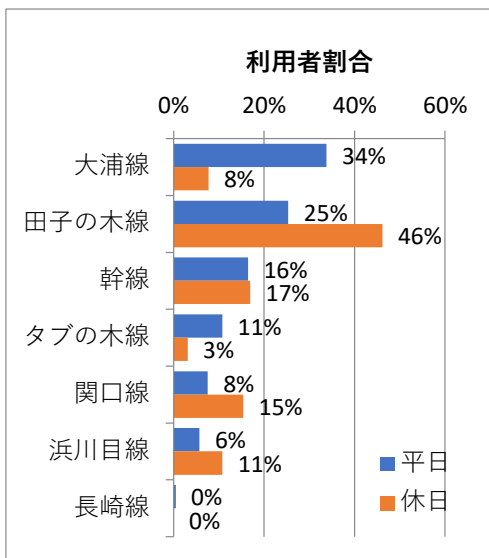


図 4-16 居住路線別の利用者割合



図 4-17 路線図

表 4-5 居住路線別利用者数と1便平均利用者数

路線	1日平均利用者数		利用者数構成比		1日便数（平日）			1便平均利用者数
	平日	休日	平日	休日	上り	下り	計	
大浦線	49	5	34%	8%	6	5	11	4.5
田子の木線	37	30	25%	46%	8	8	16	2.3
幹線	24	11	16%	17%	—	—	—	—
タブの木線	16	2	11%	3%	5	5	10	1.6
関口線	11	10	8%	15%	7	7	14	0.8
浜川目線	8	7	6%	11%	7	6	13	0.6
長崎線	1	0	0%	0%	3	3	6	0.1
総計	146	65	100%	100%	36	34	70	2.1

2) 居住路線別の利用目的

居住路線別の利用目的を見ると、利用の多い大浦線は通学（中学校、高校）が大半を占める。田子の木線は買い物と通学が多いが、他の路線と比べると通勤が多い。

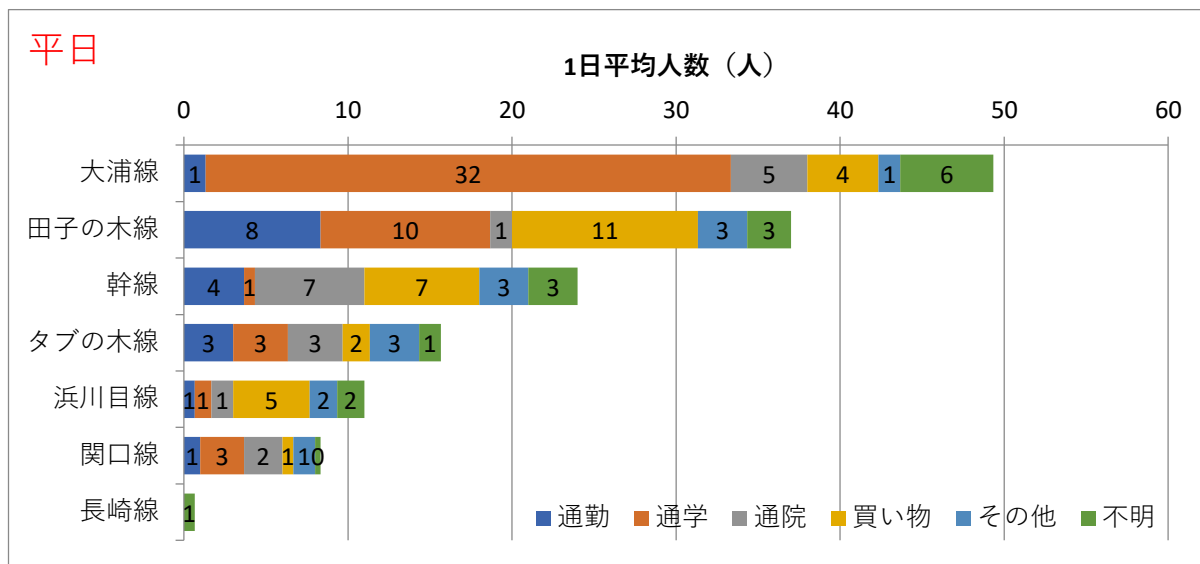


図 4-18 目的別の1日平均利用者数

(4) 町内路線の利用状況 ～利用実態調査より～

- ・ 現在バスを利用している人の半数は、三陸鉄道リアス線の開通後もバスを利用したいと考えている。
- ・ 時間によってバスと鉄道を使い分けたいという意向も多い。

1) 鉄道利用意向

「鉄道が開通したら鉄道を利用するか」という質問に対しては、総計では「バスを利用する」が50%を占めており、最も多く、「鉄道を利用する」は16%にとどまる。

目的別にみると、特に通勤と通院ではバスの利用意向が比較的高い。

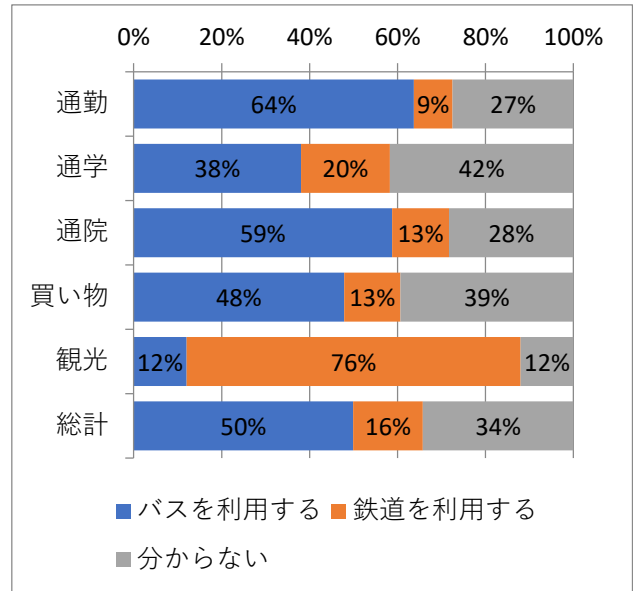


図 4-19 鉄道開通後に鉄道を利用するか

2) 鉄道よりバスを利用する理由

バスを利用する理由は、「乗り継ぎなく行ける (26%)」、「時間がちょうどいい (23%)」が多く、それぞれ2割を超える。

「その他 (18%)」も3番目に多いが、内容としては、「鉄道とバスを時間ごとに使い分ける」という意見が多く含まれる。

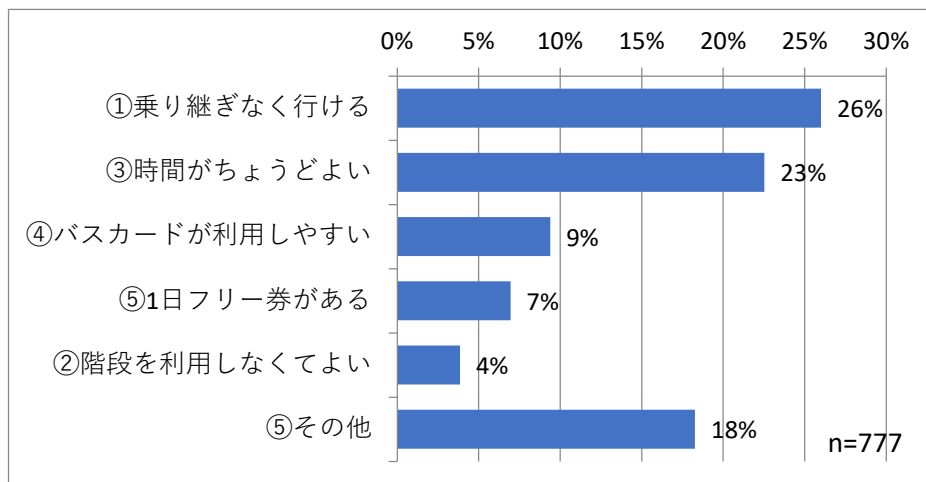


図 4-20 バスを利用する理由

4-4 タクシー ～タクシー事業者への聞き取り調査～

- ・ 町内では5社のタクシー事業者が営業をしており、患者バスとスクールバスの運行も担っている。
- ・ タクシーの利用は平日の午前中に集中しているが、平成29年(2017年)以降、利用者が減少している。

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、全体でみ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、運賃は1,000円前後(走行距離2.6km程度)が多い。ドライバーの高齢化は課題と感じている業者は多いものの、乗務員を募集しても集まらない状況である。

タクシー運行のほかに貸切バスを運行している業者や患者輸送バス、スクールバスの運行を受託している業者もあり、地域の移動の足を多方面で担っている。特に、スクールバスについては「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。

表4-6 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 (小型・中型)	大型 (ハイエース)	車イス 対応車	計	ドライバー
豊間根	2			2	3名
山田	15	2	1	18	23名
田の浜	4	1		5	3名
計	21	3	1	25	

【タクシーの営業状況】

- ・ タクシーの利用は午前中が多く、自宅から病院に9時ごろまでに行きたいという利用者が多い。
- ・ 運賃は1000円前後が多い。
- ・ 震災後しばらくは町外から来る人の利用が多く忙しかったが、平成28年頃がピークで、その後利用は減っている。
- ・ タクシーを常駐しているのは、びはん、近藤医院、陸中山田駅ロータリーなどにそれぞれ置いている。
- ・ タクシー営業のほか、スクールバスや患者輸送バスの運行を町から受託している。

【課題】

- ・ 60代後半のドライバーが多く、乗務員を募集しているが、なかなか応募がない。
- ・ タクシー利用者は平成29年(2017年)以降減少を続けている。

5. その他交通の現状

5-1 スクールバスの運行状況

- ・ スクールバスは1中学校、3小学校の通学支援のために、13 台の専用車両と2路線バスを活用して運行している。
- ・ 応急仮設住宅からの通学支援用のスクールバスは応急仮設住宅の解消によってなくなるが、小中学校の統合が進むと新たに通学支援が必要となる。

(1) スクールバスの運行コースと対象学校

山田中学校のスクールバスが7コースを専用車両4台と路線バス2路線で対応している。船越小学校は登校2コース、下校1コースで計3台が対応している。山田南小学校のスクールバスは、応急仮設住宅に住む児童の送迎を目的として運行されている。

運行時刻は、登校時は8時までに送迎し、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。

表 5-1 スクールバスの運行と車両

学校	方面	車両No.	車両	生徒人数
山田 中学校	外山～猿神	1号車	マイクロバス	17名
	レーダー口～大沢	4号車	中型バス	26名
	タブの木荘～長林	5号車	中型バス	35名
	浜川目～袴田	6号車	大型バス	12名
	山の内～北長林			36名
	大浦小前～大浦漁協	県北バス（大浦線）		18名
	関口～細浦	県北バス（関口線）		4名
船越 小学校	北長林～岩手船越駅	7号車	大型バス	45名
	（下校）～長林	8号車	大型バス	43名
	青少年の家～道の駅	9号車	大型バス	35名
山田南 小学校	猿神仮設～町民グラウンド	13号車	マイクロバス	8名
荒川 小学校	福士～馬鞍	18号	キャラバン	6名
(臨時運行や他の車両の代車利用)		11号	マイクロバス	—
		12号	マイクロバス	—
		14号	マイクロバス	—
		17号	マイクロバス	—

表 5-2 運行時刻

種類	登校	下校 1 便目	下校 2 便目
中学校	～8時	16:45	18:00
小学校	～8時	14:50 か 15:20	16:10

(2) 通学支援に係る町の負担

通学支援に係る町の負担は、スクールバスの運行経費のほか、路線バスに児童・生徒が乗車する費用の負担も含め、震災前は約 15,000 千円で推移していたが、震災後は町内各所に建設された応急仮設住宅からの送迎（豊間根から山田中に通う生徒含む）も増えたため、18,000 千円から 20,000 千円程度で推移している。

今後、学校の統合が進んだ場合、スクールバスの運行時間や走行距離は増加することから、さらに運行にかかる経費は増大すると予想される。

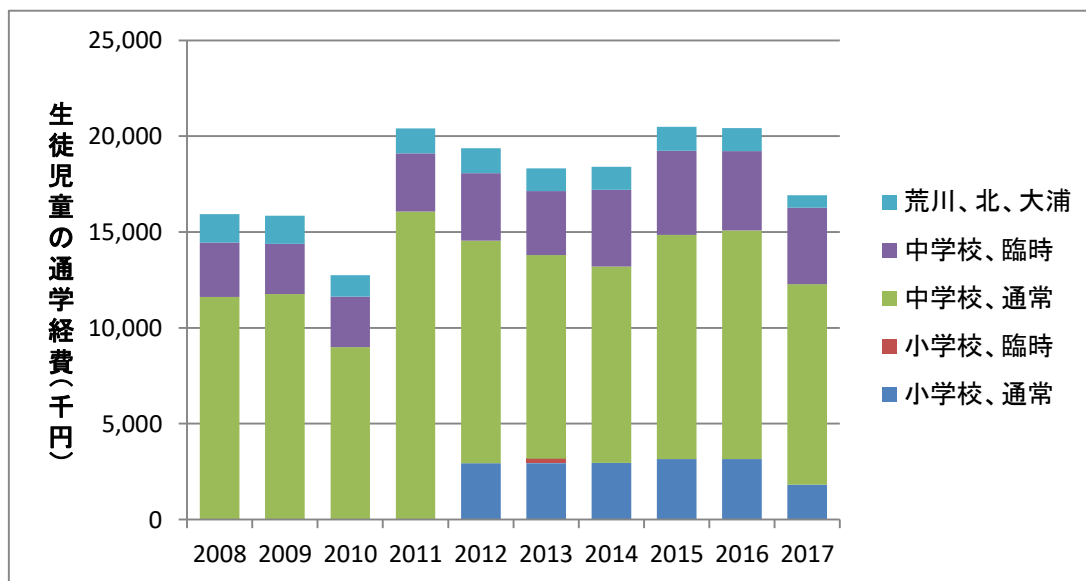


図 5-1 生徒児童の通学にかかる経費（町負担額）の推移

表 5-3 小中学校の児童・生徒数

種類	学校名	生徒・児童数	学級数	備考
中学校	豊間根中学校	55	4	
	山田中学校	290	11	
	計	345	15	
小学校	豊間根小学校	108	8	
	荒川小学校	34	4	複式学級あり
	大沢小学校	67	5	複式学級あり
	山田北小学校	52	5	複式学級あり
	山田南小学校	147	8	
	織笠小学校	38	6	複式学級あり
	麿木小学校	26	5	複式学級あり
	船越小学校	114	9	
	大浦小学校	19	4	複式学級あり
	計	605	54	

5-2 患者バス

- ・ 町の所有車両1台が、公共交通空白地域を中心に週2日ずつ運行している。
- ・ 路線バスと重複する区間では、時間によって使い分ける利用も見られる。
- ・ より自宅のそばから乗降したいというニーズがある。

(1) 運行概要

患者バスは、公共交通機関の運行が著しく少ない地域の患者を病院まで輸送することを目的として、町が運行している。震災前は1台で運行していたが、震災後は病院の移転や応急仮設住宅の設置に対応するため2台に増車して対応した。病院の本設や応急仮設住宅の減少を受けて、平成29年度(2017年度)からは1台で3コースを運行している。運行は、町の所有車両を使い、運転を町内のタクシー事業者が受託している。

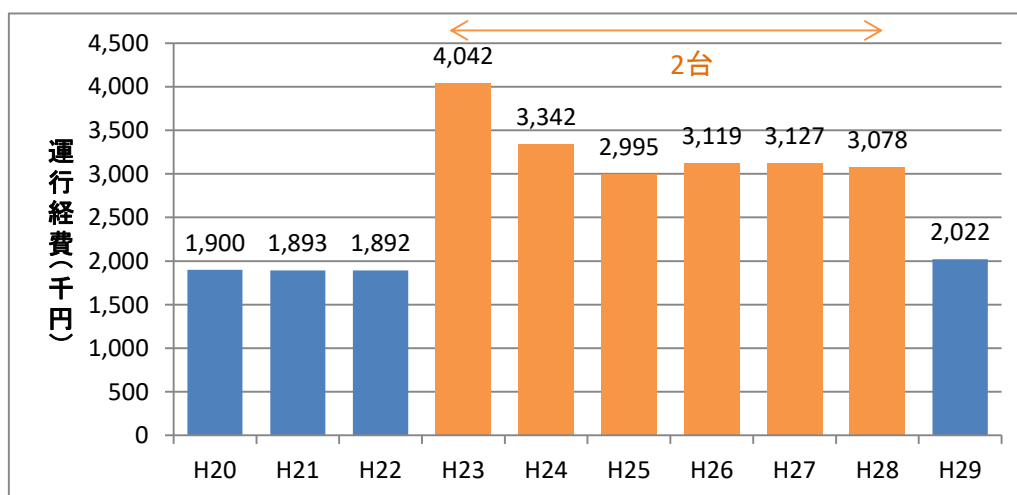


図 5-2 運行経費の推移



写真 患者輸送バス



写真 ゆずり合う車内用の様子

資料 患者輸送バスの運行表

(平成29年4月1日改定版)

○荒川・豊間根・関口方面コース（運行曜日：水曜日・金曜日）

地区名(医療機関名)	停車場	往路	復路	
勝山	豊間根駅前	8:30	 関口より、勝山より上下野の順で下車	
桜野	桜野体育館付近	8:31		
羽々の下	羽々の下コミュニティセンター前	8:33		
荒川	金塚前	8:35		
馬鞍	馬鞍コミュニティセンター前	8:39		
福士	福士橋前(町道突き当り)	8:44		
船石	船石橋前	8:51		
那智畑	那智畑集会所前	8:53		
上下野	みさお屋商店前	8:59		
日当	日当線山内線T字路交差点	9:04		
宇名田	上豊間根自治交流会館前	9:06		
上田名部	芳賀金悦様宅前	9:10		
関口(内野地区)	Y字路交差点(Uターン)	9:20		
関口	関口神社前バス停前	9:25		
関口	不動第2仮設団地入り口前	9:27		
関口	不動第1仮設団地自販機前	9:27		
関口	児童館前バス停前	9:28		
近藤医院		9:36		13:10
後藤医院・木澤歯科医院		9:39		13:07
内館歯科医院		9:43	13:03	
山田病院		9:46	13:00	

○織笠外山方面コース（運行曜日：月曜日・木曜日）

地区名(医療機関名)	停車場	往路	復路
外山	外山ブロックセンター前	8:30	 上地区より外山の順で下車
落合	落合橋前	8:33	
田子の木	田子の木橋北バス停前	8:36	
馬指野	馬指野集落センター前	8:40	
轟木	県北猿神バス停前	8:42	
猿神	猿神仮設団地出入口前	8:43	
新田	根澤様宅前	8:47	
上地区	山田道路高架下	8:52	
山田病院		9:00	
内館歯科医院		9:03	13:07
後藤医院・木澤歯科医院		9:07	13:03
近藤医院		9:10	13:00

○大浦方面コース（運行曜日：月曜日・木曜日）

地区名(医療機関名)	停車場	往路	復路
小谷島	山崎公雄様宅付近	9:45	 織笠外山方面經由、大浦行きとなります
大浦	大浦小学校入り口(仮設住宅)	9:48	
大浦漁村センター	大浦漁村センター出入り口前	9:49	
大浦郵便局	大浦郵便局前	9:51	
山田病院		10:05	13:10
内館歯科医院		10:08	13:07
後藤医院・木澤歯科医院		10:12	13:03
近藤医院		10:15	13:00

- 祝日は運休となります。
- 乗車の際は、降りる場所を運転手へお知らせください。なお、上記停車場以外では停車しませ
- 患者バスは医療機関への通院の方々の利用が目的です。通院以外の目的による利用はご遠慮ください。
- 大雪等天候の急変により、予告なく運休となる場合があります。あらかじめご了承ください。

※お問い合わせ先：町健康子ども課 ☎82-3111(内線612)

(2) 利用状況 ～利用実態調査より～

1) 調査の概要

調査は、調査員が平成30年(2018年)9月と10月に3つのコースを対象に各1日ずつ乗車し、利用者24名に対してヒアリング調査を行った。

表5-4 調査日と調査対象者数

コース	運行曜日	調査日	対象者数
荒川・豊間根・関口方面コース	水、金	9月21日	14名
織笠・外山方面コース	月、木	10月11日	9名
小谷鳥・大浦方面コース	月、木	10月11日	1名

2) 利用者の姿

回答者24名のうち、12名は80歳以上で、70代が8名と高齢者の利用がほとんどである。

性別は、女性が大半を占める。

表5-5 年齢

年齢	利用者
50代	1
60代	3
70代	8
80代以上	12
総計	24

表5-6 性別

性別	利用者
女性	20
男性	4
総計	24

3) 行き先

行き先は、近藤医院が13名、山田病院が8名と多い。

また、帰りにどこかに寄るかについては「お店に寄る」と回答した人が5名いたが、ほとんどはどこにも寄らずに帰ってきている。その理由としては、買い物先まで行くのが面倒である、高齢のため荷物をもって歩くのが大変である、等が挙げられた。

表5-7 行き先

行き先	利用者
近藤医院	13
県立山田病院	8
後藤医院	1
田山接骨院	1
その他	1
総計	24

表5-8 寄り先

寄り先	利用者
お店に寄る	5
その他に寄る	1
寄らない	18
総計	24

4) 路線バスの利用状況

路線バスを利用しているかについては、路線バスがほとんどのエリアで運行していない荒川・豊間根・関口方面コースでは、「ほとんど利用しない(7名)」が多いのに対して、一部コースで路線バスと重複している織笠・外山コースでは約半数が路線バスも利用していると回答している。

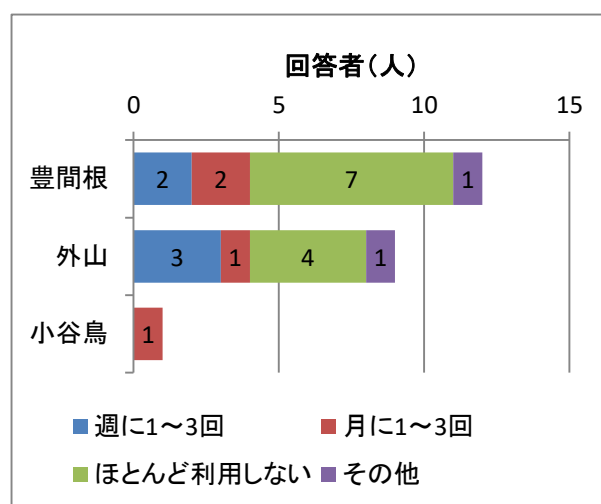


図5-3 路線バスの利用頻度

5) 患者輸送バス利用者の声

自由意見として聞かれた声を以下に整理する。

【満足している。外出することが楽しい】

- ・ 患者バスに満足している。
- ・ 病院に行ってみんなとおしゃべりするのが楽しい。

【患者バスに対する要望】

- ・ リハビリ目的で通院しており、行ける頻度が高い方が体に良いので、患者バスを多く走らせてほしい。
- ・ 以前は田山接骨院にも止まってくれたが、今は止まらないため、近藤医院から 20 分以上歩いて行っている。その分、遅くなるので、帰りも遅くなるのが大変。
- ・ 患者バスが利用できないときは息子が送迎してくれる。バス停でないところでも拾ってもらえると助かる。
- ・ 検診の日に患者バスを走らせて欲しい。曜日が合わないといけない。
- ・ どこでも乗降できるようにして欲しい。
- ・ バス停まで歩くのが大変なので、バス停が近くにあるといい。馬指野ニュータウンの人たちは外出が大変と言っている。
- ・ 患者バスは時間が変わってみんな利用しなくなった。もっと早い時間だといい。(大浦コースは平成 29 年度 (2017 年度) に車両を減らした際に運行時間帯が遅くなった)

【宮古方面への外出、三陸鉄道の利用意向】

- ・ 宮古方面にはほとんど行かないため、三陸鉄道には乗らないと思う。
- ・ 宮古に行くのに今はバスを使っているが、開通後は三陸鉄道を使う。



写真 利用者同士が助け合って手押し車を乗せる

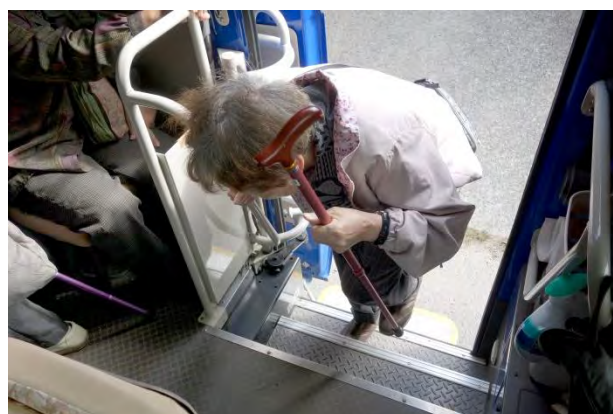


写真 ステップを上がるのが大変そうな利用者

6. 町民の外出実態と公共交通ニーズ

6-1 住民ヒアリング調査

(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、平成31年（2019年）1月に町内8か所において懇談会形式でヒアリングを行った。自動車の運転免許を持たない人や外出に困っている人にも参加してもらえるように、地区の回覧板にチラシを折り込んだほか、民生委員へチラシを郵送し周知した。また、公共交通機関の利用が難しい地区においては、希望する人には会場まで送迎も行った。

参加者は合計111名で、60～80代の高齢者が多く参加した。

表 6-1 住民ヒアリング調査の概要

地区	実施日・開催場所	会場	参加人数
大沢	26日(土)10:30～12:00 山田町ふるさとセンター	14名(男性2名、女性12名)	免許有8名、免許無6名
山田	28日(月)13:30～15:00 " 18:30～20:00 山田町中央コミュニティセンター	8名(男性2名、女性6名)	免許有4名、免許無4名
織笠	26日(土)13:30～15:00 織笠コミュニティセンター	28名(男性11名、女性17名)	免許有11名、免許無17名
船越	27日(日)10:30～12:00 船越防災センター	17名(男性3名、女性14名)	免許有8名、免許無9名
大浦	28日(月)10:30～12:00 大浦漁村センター	16名(男性2名、女性14名)	免許有3名、免許無13名
田の浜	27日(日)13:30～15:00 田の浜コミュニティセンター	15名(男性5名、女性10名)	免許有6名、免許無9名
豊間根	23日(水)10:30～12:00 豊間根生活改善センター	10名(男性5名、女性5名)	免許有5名、免許無5名
荒川	23日(水)13:30～15:00 荒川農業構造改善センター	3名(女性3名)	免許有2名、免許無1名
計		111名(男性30名、女性81名)	免許有47名、免許無64名



写真 大浦地区



写真 大沢地区

(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いが、山田病院へは直通のバスを利用するが、近藤医院はバスが停まらないため、山田駅前バス停や長崎三丁目バス停まで行き、徒歩やタクシーを利用している。
- ・ 沿岸の地区は坂があるため、行きはバスで行くが、帰りは荷物をもって坂を上がれないため、タクシーで帰ってくるか、タクシーが利用できない場合は買い物をしないで帰ってくる高齢者が多い。
- ・ 患者バスが運行していない地区は不公平感を感じている。

表 6-2 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"> ・ 豊間根駅まで遠いのでバスがないと不便である。 ・ 国道沿いにしかバス停がないため、上豊間根などバスが利用できない。
荒川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通院の際は患者バスを利用する。 ・ 患者バスが運行していないときは、豊間根駅までタクシーで行く。 ・ 患者バスを利用しているが、いくら払ってもいいので通院以外にも使えたら便利。
大沢	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山田病院に行くときは、直通のバスを利用する。近藤医院に行くときは、長崎三丁目バス停か山田駅前バス停まで行き、そこから歩くか、タクシーを利用する。 ・ 国道まで行けばバスがあるが、国道まで歩くのが大変。自転車も使うが、坂もあるので、シニアカーや途中にベンチなどがあるといい。 ・ 地区内には商店やコンビニもあり、ホームックや薬王堂も近くなったが、郵便局がないのが不便。 ・ 国道沿線に車を駐車してバスを利用している。
山田	<ul style="list-style-type: none"> ・ 震災前はびはんがもっと近かったが駅前に移動したため、遠くなった。 ・ バスが走っていないのでとても不便。バス停まで4キロ以上ある。 ・ バスが合わなかったり、体が疲れているときはタクシーを利用する。タクシーは580円程度。 ・ ゆらっくすにお風呂に入りに行く。いろんな人が来ていて、おしゃべりも楽しい。
織笠	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山田病院は団地からだと徒歩かタクシーになり、とても不便。 ・ 細浦まで歩いて帰りは上りになるため、とても大変。 ・ 以前、織笠駅があったところは今はバスも電車もなくなりとても不便になった。 ・ 患者バスは利用が厳しくなり、以前乗れたところでは乗れなくなった。怒られた。
船越	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山田病院に行くときは、直通のバスを利用する。近藤医院に行くときは、山田駅前バス停から歩くか、タクシーを利用する。 ・ 山の内バス停から宮古までは往復で2,500円かかるのが負担。 ・ 山の内は坂があるため、買い物に行くときも行きはバスで行くが、帰りは荷物をもって坂を上がれないため、タクシーで帰ってくる。 ・ 「四葉の会」があり、バスでの送迎があるときだけ、利用している。楽しみにしている。
田の浜	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山田病院に行くときは、直通のバスを利用する。近藤医院に行くときは、長崎三丁目バス停か山田駅前バス停まで行き、そこから歩くか、タクシーを利用する。 ・ 田の浜に商店が2店ある。 ・ びはんの移動販売が来るが、田の浜は最後の方なので品物が少ないため利用しにくい。 ・ 宮古病院に行くときは宮古駅で乗り換えになるが、宮古駅の乗り継ぎが良くない。 ・ 荷物をもって歩くのが大変なので、バスで買い物はできない。家族などに送迎してもらおう。
大浦	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山田病院に行くときは、直通のバスを利用する。近藤医院に行くときは、山田駅前バス停から歩くか、タクシーを利用する。 ・ 患者バスは時間が変わって不便になった。行きの時間が遅くなった。前の方がいい。 ・ 患者バスも路線バスの利用できるが、路線バスはステップが高くて乗れないので患者バスを利用している。

(3) 公共交通の改善点や要望

- ・ 現在はバス停のない病院があり、バスで行けるようにしてほしい。
- ・ 津波被災により住宅が高台に移転した地区は、高台の道路にもバスを走らせてほしい。
- ・ 三陸鉄道が開通した場合は、時間によって鉄道とバスを使い分けたい。
- ・ バス停に上屋やベンチなどを整備してほしい。

表 6-3 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"> ・ 県営アパートはバス停が遠くなり、不便になった。前の方がよかった。 ・ 土日祝日にはバスの便が減るので不便である。 ・ 高齢になり、歩くのが大変になってきたので、自宅の近くから乗りたい。 ・ バスの遅延がバス停で分かるようにしてほしい。 ・ バス停に上屋やベンチがあるといい。
荒川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大沢にあるしまむらやホームック、薬王堂に行けたらいい。 ・ 今は運転するが免許返納後が不安である。免許返納の優遇があればきっかけになる。
大沢	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浜川目線はそんなに利用しないので、曜日運行でも構わない。バスに合わせて生活する。 ・ ローソンのバス停にパークアンドライド用やシニアカーなどの駐車スペースがあったらいい。 ・ 三陸鉄道が開通しても駅が遠いので、バスを利用する。 ・ 高台に家が上がり、道路もできたので、高台の方もバスが通ってほしい。運賃が同じなら遠回りになっても構わない。
山田	<ul style="list-style-type: none"> ・ 赤松団地の下までバスが来てほしい。毎日でなくてもよい。 ・ 循環バスがあったらとてもよい。午前1回、午後1回でも便利。
織笠	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティセンターと織笠駅にバス停を作ってほしい。 ・ このような情報共有の場、話し合いの場を今後も設けてほしい。 ・ 宮古まで行くときの往復の運賃が高く、負担である。 ・ バス停に屋根が欲しい。夏の日よけのために必要。冬はバスに乗ったら風邪を引いた。 ・ 患者バスが通院だけでなく、買い物でも利用できるようになったら助かる。
船越	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船越駅のバス停に上屋を付けてほしい。ベンチや照明もあるといい。 ・ 大浦には患者バスが行くのに山の内には患者バスが来ないのは、不公平。 ・ 山の内までのバスは曜日運行でも構わないので、三陸鉄道開通後もバスを運行してほしい。歩いて山田まで行けない。 ・ 三陸鉄道が開通しても、階段を登れないため、宮古に行くときはバスを利用したい。 ・ 鉄道とバスは時間の都合が良い方を使い分けて両方利用したい。
田の浜	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三陸鉄道が開通しても、田の浜まではバスやタクシーが必要になるので、バスが便利。 ・ 駅の階段を上がれないため、バスの方が便利。 ・ バスは毎日走ってもらわないと困る。 ・ 患者バスが利用できる場所と利用できない場所があり、不公平である。
大浦	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスはせめて郵便局まで行ってほしい。高台に家が増えたので、高台の道路も走ってほしい。 ・ 路線バスをフリー乗降にしてほしい。昔の屯所のところにバス停が欲しい。 ・ バスは毎日走ってもらわないと困る。 ・ 病院前までバスが行ってほしい。

6-2 町民アンケート調査

- ・ 高齢になるほどひとり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。
- ・ お出かけ回数は、免許の保有率が高い男性の方が高く、女性は少ない。
- ・ 現在、外出やお出かけを不便と感じている割合は4割だが、10年後を想像すると6割を超えて多くなる。
- ・ 特に、免許を返納した人は不便と感じている。
- ・ 外出環境の改善するための公共交通の改善策としては、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まちなか循環バスの運行の回答が多い。

(1) 調査概要

山田町の外出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および外出支援策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。

調査期間は平成30年(2018年)11月15日(配布)～11月25日(回収締切)である。

(2) 回収票数(回答率)

回答は1,076名から得られた。回答率は54%である。

表 6-4 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	100	9%	250	40%
20代	84	8%	250	34%
30代	112	10%	250	45%
40代	117	11%	250	47%
50代	153	14%	250	61%
60代	185	17%	250	74%
70代	193	18%	250	77%
80歳以上	130	12%	250	52%
無回答	2			
総計	1,076	100%	2,000	54%

表 6-5 地区別の回収票数と回収率

地区	回収票数	構成比	回収票数	構成比	配布数	回収率
豊間根	180	17%	211	25%	400	53%
荒川	31	3%				
大沢	223	21%	214	26%	400	56%
山田	214	20%				
織笠	193	18%				
船越	131	12%	218	25%	400	55%
田の浜	41	4%				
大浦	44	4%				
小谷鳥	2	0%				
その他	10	1%	10	1%	-	-
総計	1,069	100%	858	100%	1,600	54%

(3) 回答者の姿

1) 世帯構成

世帯構成は、「二世帯（親と子）」が 39%を占めて最も多い。次いで、「一世代（夫婦のみ）」が 23%を占める。「単身（一人暮らし）」は 10%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代以上では合わせて 54%を占めている。

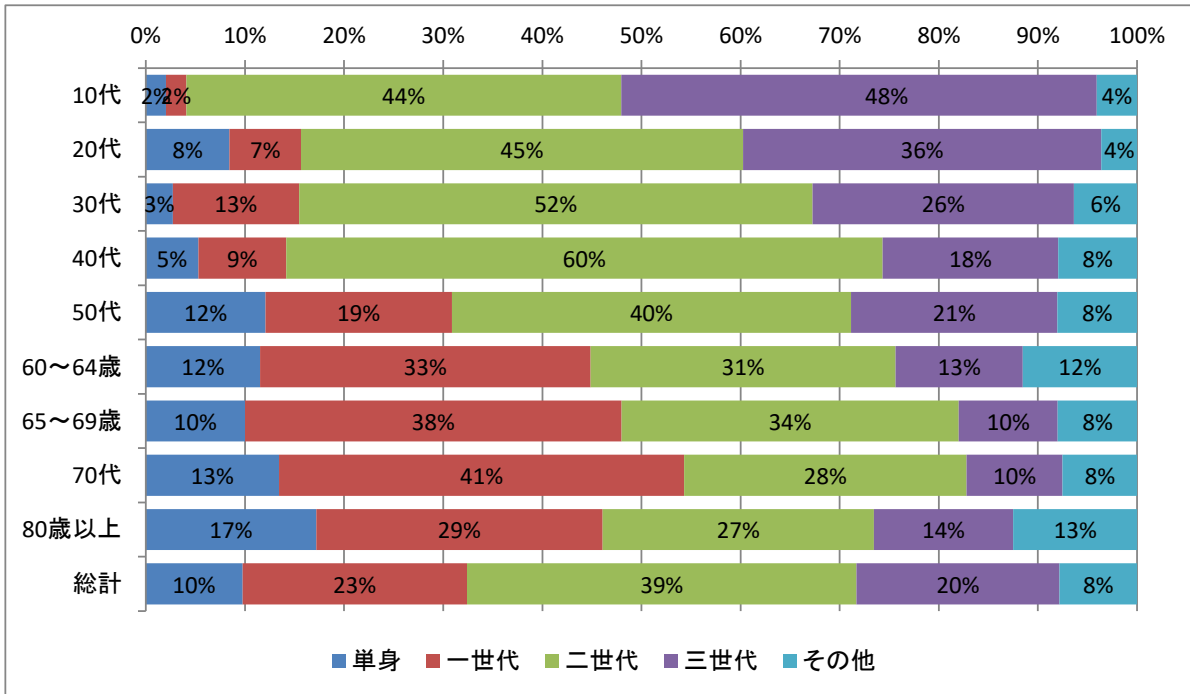


図 6-1 年齢別の世帯の構成

2) 身近に通院や買い物などへ送迎してくれる家族や知人がいるか

世帯構成別にみると、単身世帯では「送迎を頼める人はいない」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」は 57%にとどまり、「送迎を頼める人はいない」は 15%を占める。「送迎を頼める人がいない」回答者が単身世帯や 1 世代世帯に多くいることが明らかになった。

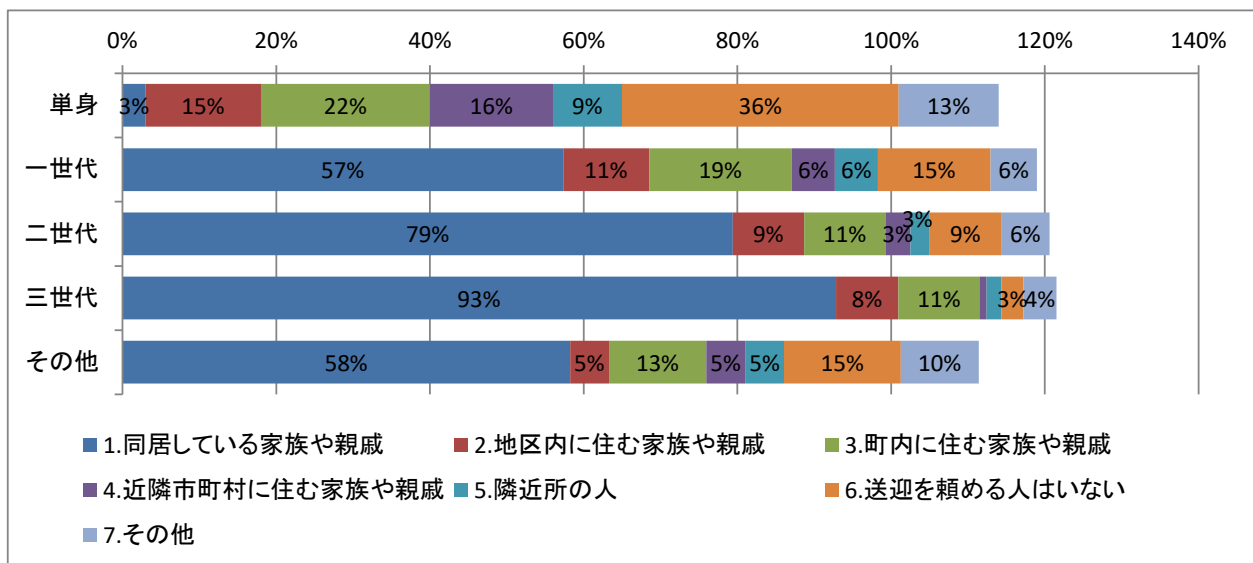


図 6-2 送迎を頼める人がいるか(世帯構成別)

注：複数回答のため、合計は 100%を超える。

3) 自動車の運転免許の保有状況

男性の免許保有率は82%に対して、女性は55%である。年齢別に保有率をみると、男性は70代でも81%と高い保有率となっている。女性は、60代前半で60%、60代後半には57%まで下がる。

免許を返納した人の割合は、男性は4%、女性は3%である。

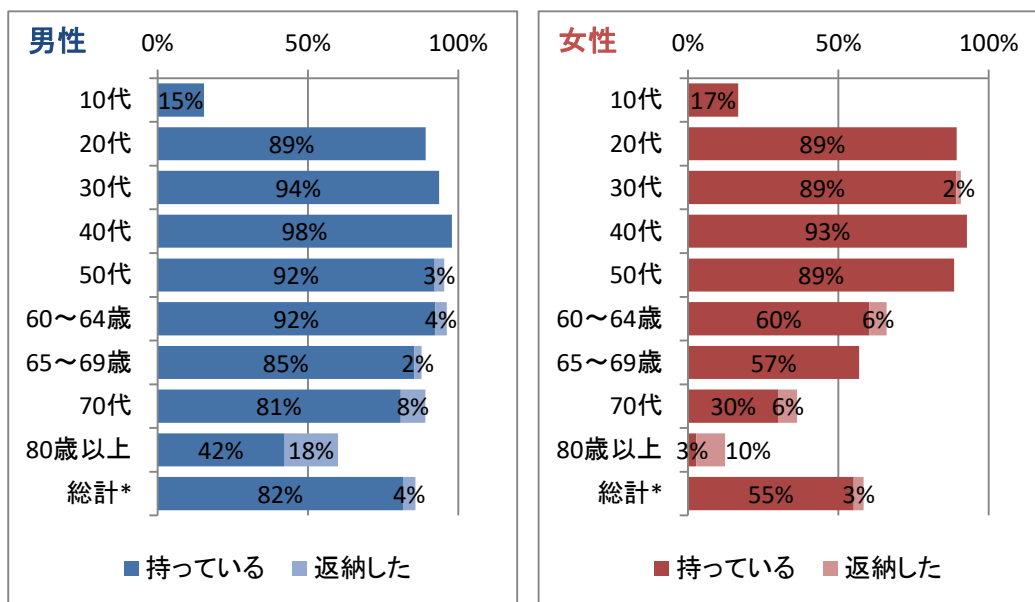


図 6-3 免許保有率と返納率

*注：「総計」は人口構成比に合わせて補正した値（以下同）

4) 「おでかけ」回数

お出かけ回数は、総計では53%が「ほぼ毎日」と回答している。

地区別にみると、山田と大沢は6割近くを「ほぼ毎日」が占める一方で、船越は44%に留まる。

性別で見ると、お出かけ回数は、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57%に対して、女性は46%である。

年齢別に見ると、60～64歳でお出かけ回数が減少しており、男女ともに「ほぼ毎日」の割合は40%まで減り、「週に3～4日」が約30%、「週に1～2日」が男性は16%に対して女性は31%と増える。

80歳以上になると、「月に1～3日」が男性は21%、女性は30%まで増える。

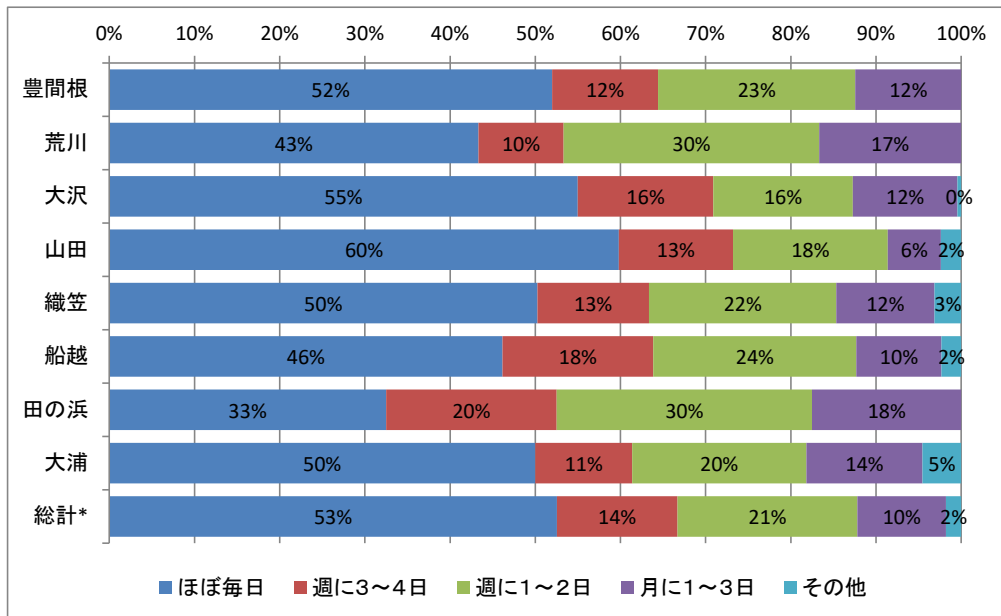


図 6-4 地区別のお出かけ回数

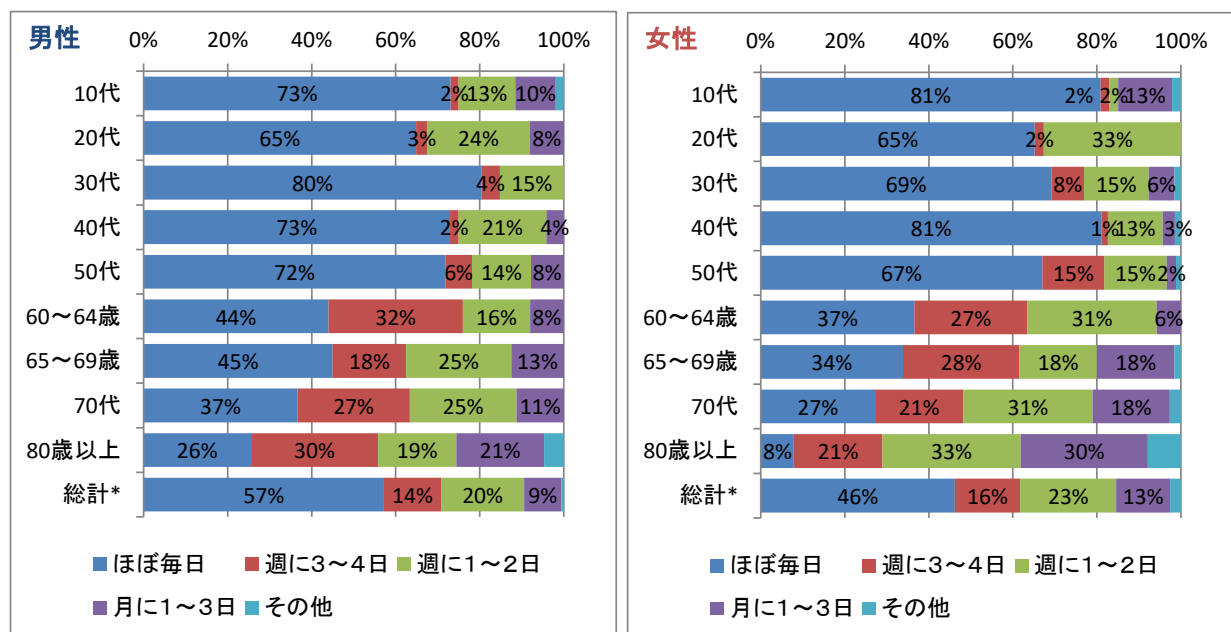


図 6-5 年齢別のお出かけ回数

1 「おでかけ」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の外出を除く。

(4) 外出状況

1) 目的別の外出方法

通勤や通学などの目的別に外出方法は、通学は「県北バス」が63%を占めて多いが、それ以外は「自動車(自分で運転)」と「自動車(家族が送迎)」が大半を占めて多く、外出は自動車に依存している状況である。

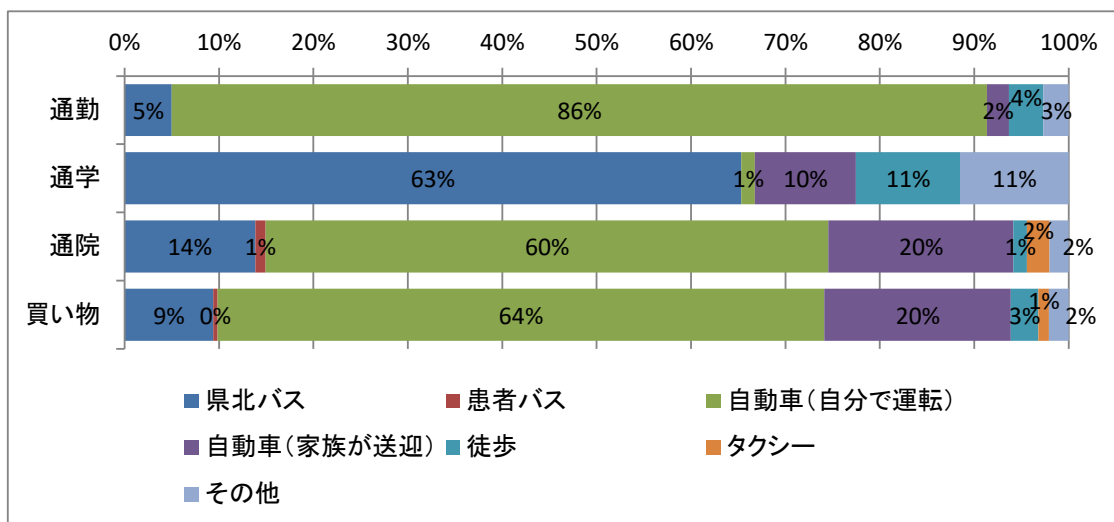


図 6-6 目的別の外出方法

2) 三陸鉄道の利用意向

三陸鉄道の利用意向は、10代と70代以上が比較的高く、10代は特に「ほぼ毎日」が39%を占める。

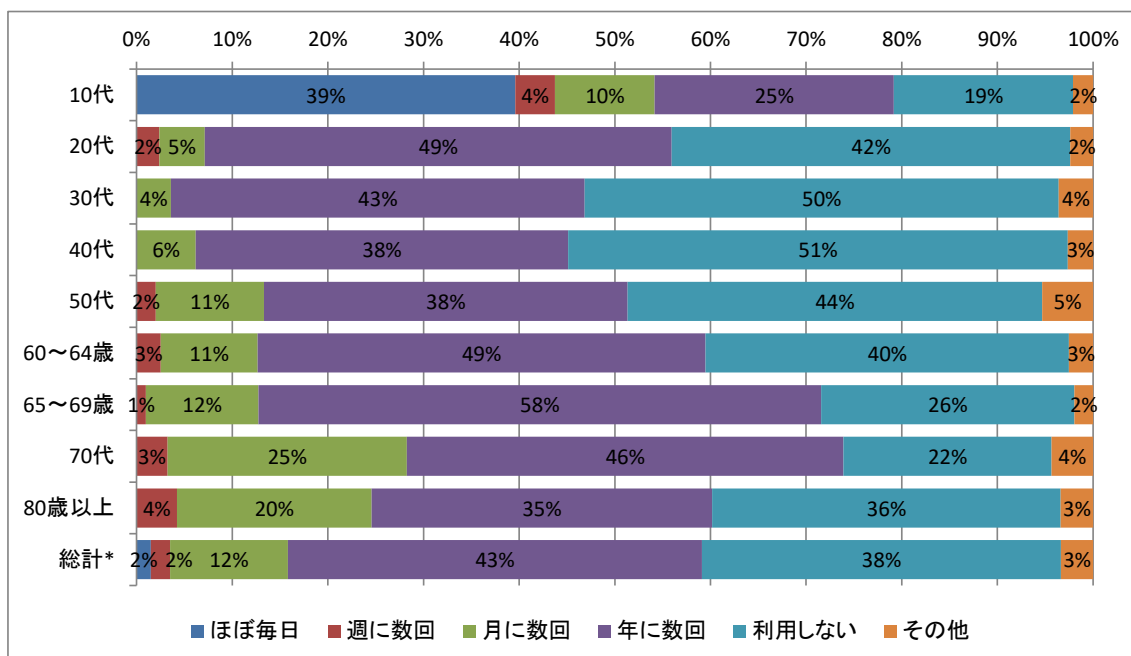


図 6-7 三陸鉄道の利用意向(年齢別)

3) 外出やおでかけの不便さ

外出やおでかけを不便と感じるかについては、現在は「とても不便（14%）」と「少し不便（28%）」を合わせると約4割で、6割の人は不便を感じていない。

しかし、10年後のおでかけ環境については、「とても不便（29%）」と「少し不便（38%）」を合わせると約7割の回答者が不便を感じるだろうとしている。

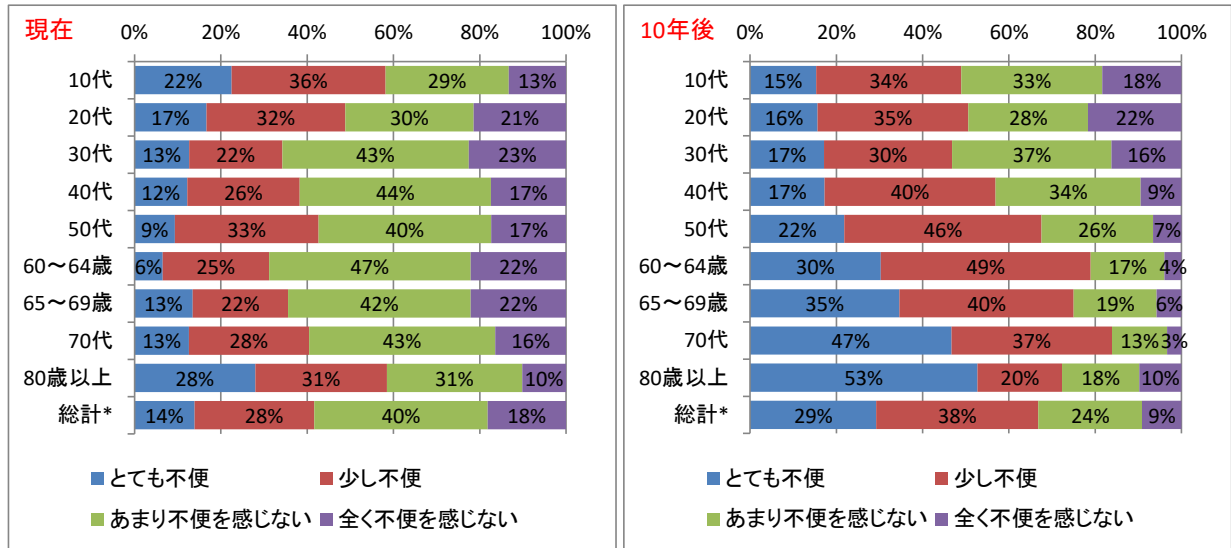


図 6-8 外出やお出かけ環境を不便と感じるか（年齢別）

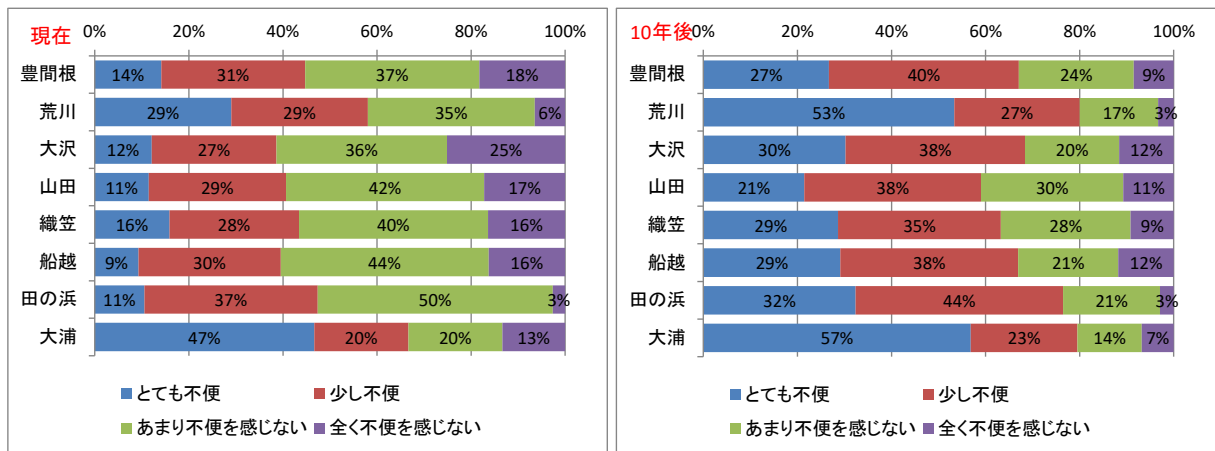


図 6-9 外出やお出かけ環境を不便と感じるか（地区別）

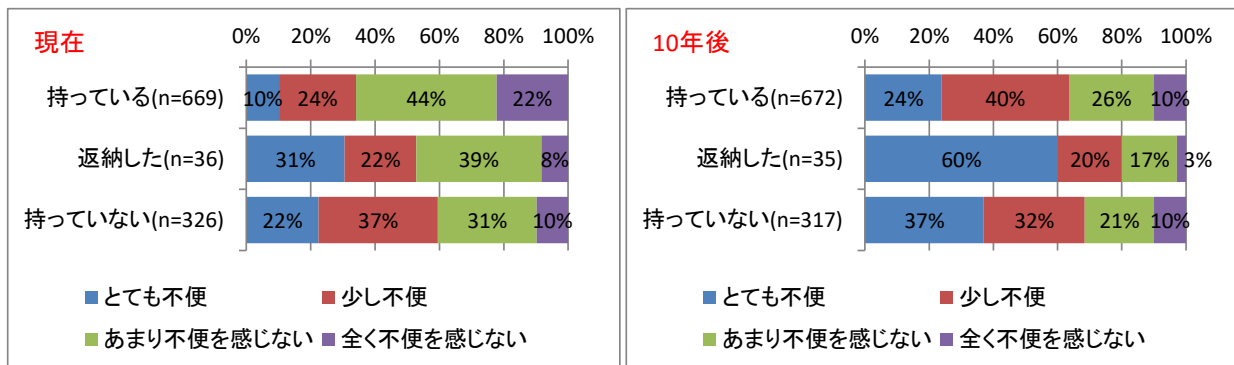


図 6-10 外出やお出かけ環境を不便と感じるか（自動車運転免許の保有状況別）

4) 外出やおでかけをもっとしやすくするための改善策

外出やおでかけ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（18%）」という回答で、「より自宅のそばから乗りたい」、「目的地のそばまで行きたい」という意向が含まれている。次いで「バス停の環境を整備する（16%）」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「路線バスの運行経路を変える」である。

年齢層により期待する改善策は様々で、20代から50代では「まちなかに循環バスを走らせる」を選ぶ回答者が多く、高齢者は「バス停を増やす」という回答が比較的多い。

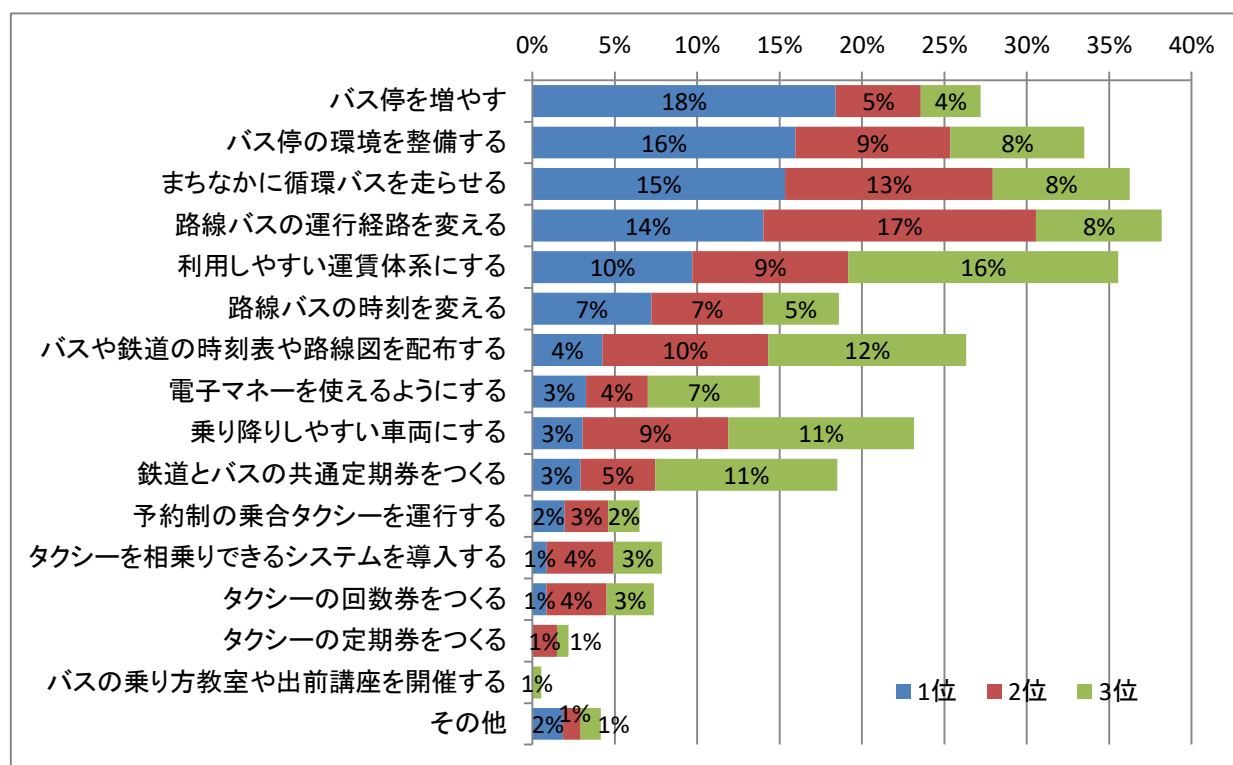


図 6-11 期待する改善策

表 6-6 年齢別の改善希望

年齢	第1位に最も多く挙げられた施策	第2位に最も多く挙げられた施策	第3位に最も多く挙げられた施策
10代	路線バスの時刻を変える	バス停の環境を整備する	鉄道とバスの共通定期券をつくる
20代	バス停を増やす、循環バスを走らせる	利用しやすい運賃体系	鉄道とバスの共通定期券をつくる
30代	循環バスを走らせる	循環バスを走らせる	鉄道とバスの共通定期券をつくる
40代	循環バスを走らせる	バスの運行経路を変える	利用しやすい運賃体系
50代	循環バスを走らせる	バスの運行経路を変える	利用しやすい運賃体系
60～64歳	バス停の環境を整備する、バスの運行経路を変える	循環バスを走らせる	バスや鉄道の時刻表や路線図を配布する
65～69歳	バス停を増やす	バスの運行経路を変える	利用しやすい運賃体系
70代	バス停を増やす	バスの運行経路を変える	利用しやすい運賃体系
80歳以上	バス停の環境を整備する	乗降しやすい車両にする	利用しやすい運賃体系

7. 関連計画におけるまちづくりと交通の位置づけ

7-1 山田町総合計画（第9次長期計画）

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 人が輝き 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。

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」が目指されている。

■ 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

■ 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。

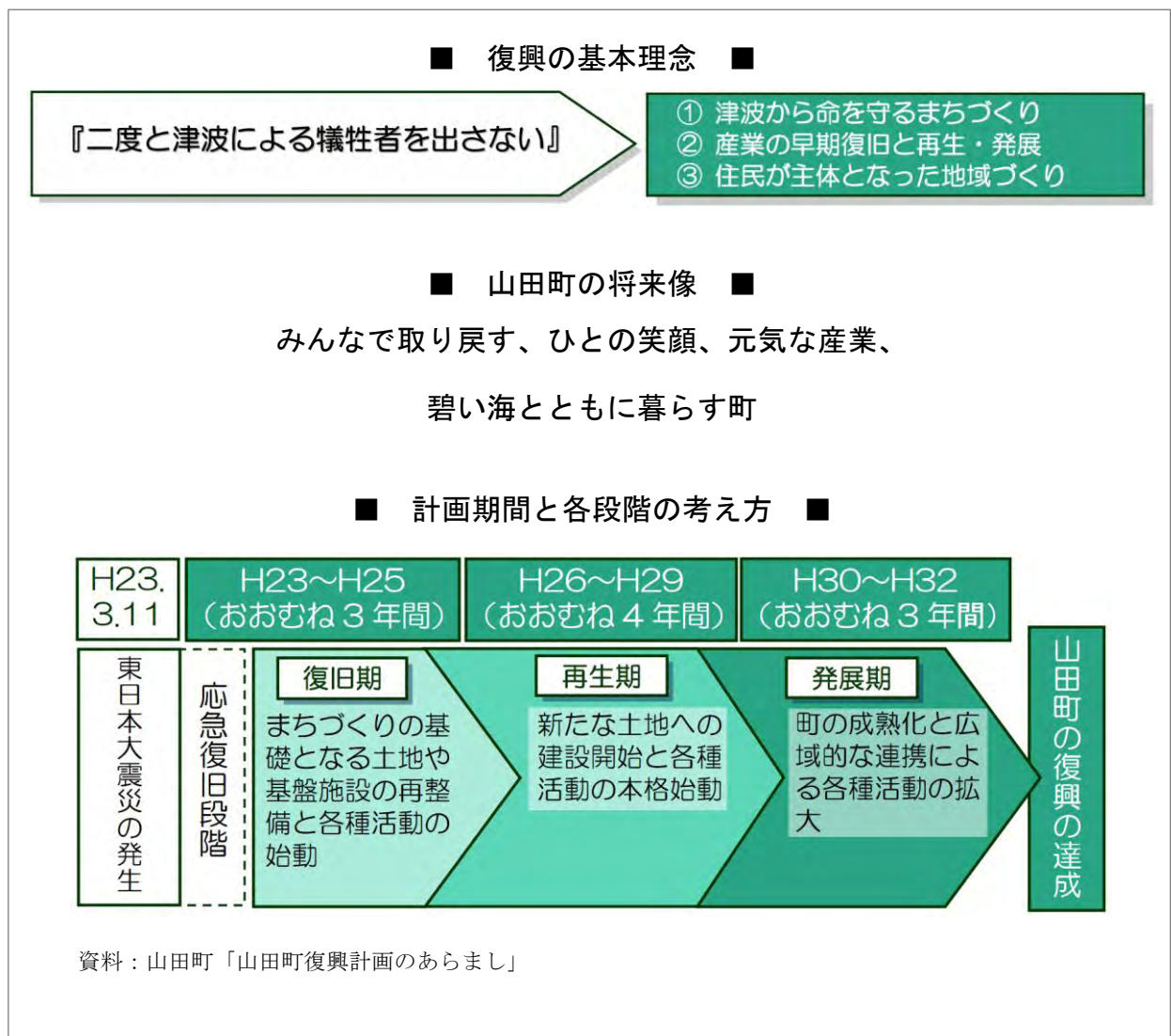
7-2 山田町復興計画

(1) 計画の概要

「山田町復興計画」は、復興後のまちが目指す将来像を明確にするとともに、その将来像実現のために必要となる具体的な事業施策をや事業期間を示している。

計画では、「全町民が、『我々の子や孫たちが津波で命を落とすことなど二度とあってはならない』という強い意志のもと、津波から命を守る町づくりを目指さなければならない」とし、3つの基本理念を掲げている。

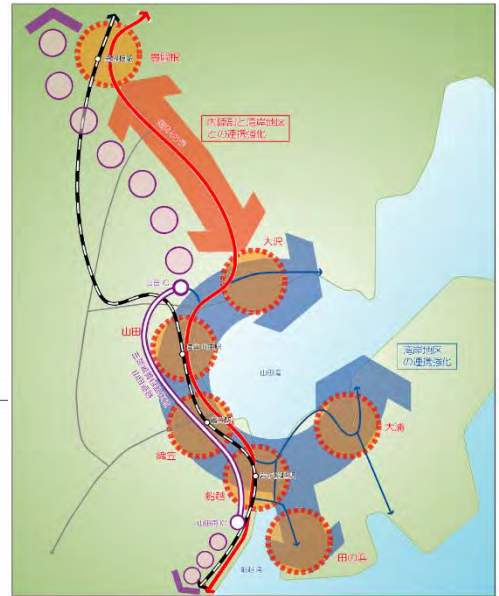
また、計画期間は平成23年(2011年)から平成32年(2020年)までの概ね10年間とし、「復旧期」「再生期」「発展期」の3段階に分け、復興事業を展開している。



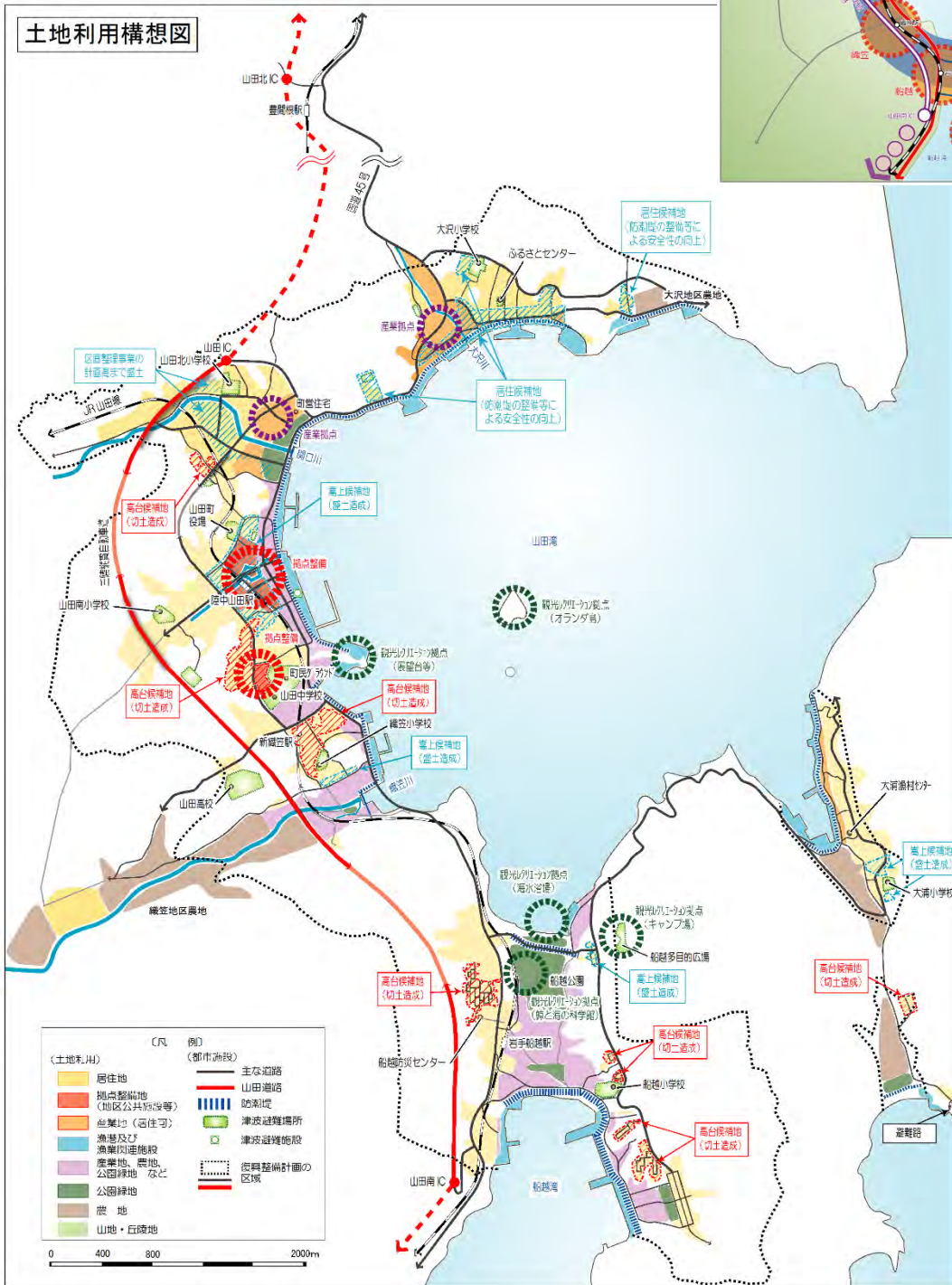
(2) 都市の骨格形成

山田町復興計画では、都市の骨格として、湾岸地区の連携を強化するとともに、内陸部と湾岸地区の連携強化を目指している。

都市の骨格形成（まちの空間イメージ）



■ 土地利用の基本的な考え方 ■



出典：山田町復興整備計画（第19回変更）

7-3 山田町復興まちづくり計画

(1) 計画の概要

「山田町復興計画」で掲げた「復旧期」から「再生期」に向かう節目の時を迎えるにあたり、主にハード面のまちづくりの基本方針を示す町独自の計画として、「山田町復興まちづくり計画」が策定された。

この計画は、上位計画である「山田町総合発展計画」及び「山田町復興計画」に即して、土地利用、都市施設、市街地開発事業等の都市計画分野に係る内容を具体化する計画として、現在の都市マスタープランが改定されるまで、これを補完する計画として位置づけられている。そのため、本計画に基づき、土地利用配置や施設配置の検討、各種事業間の調整を行うほか、個別具体の都市計画の決定・変更を行っていくこととしている。

(2) 道路・交通計画

この計画では、「道路・交通計画」として、「災害に強い道路網の形成」「都市活動と産業活動を支える道路網の形成」に加えて、「人と環境に優しい交通体系の構築」として、鉄道やバスの復興・整備の方向性が描かれている。

● 人と環境にやさしい交通体系の構築

本格的な高齢社会の到来に備え、公共交通の利便性向上、歩行者ネットワークの形成、自転車利用の促進を図ります。特に、陸中山田駅周辺の中心商業業務地では、住民や来訪者の快適性や安全性を確保するため、歩道の設置、バリアフリーに配慮した施設整備等を進めます。

なお、鉄道、バスについては、それぞれ次のように復興・整備を進めていきます。

■ 鉄道・山田線の早期復旧

→三陸鉄道への移管が決定したJR山田線（宮古駅～釜石駅間）については、今後も早期復旧に向けた取組を進めます。また、将来にわたって鉄道を維持できるよう、本町でも各種利用促進策を検討していきます。

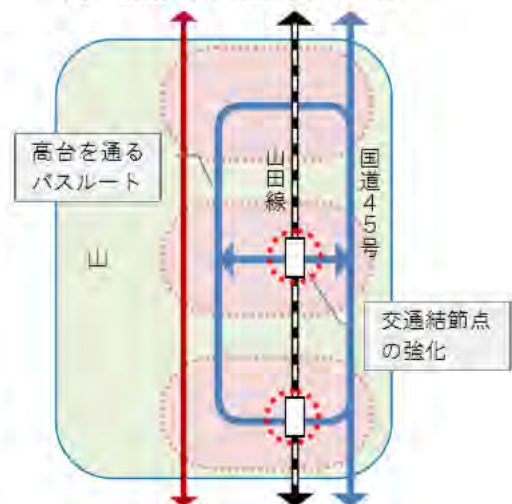
■ 路線バス・復興後の道路網に対応した路線バスの再編

→復興事業による道路網の再編、駅の移設及び駅前広場の再整備などを踏まえて路線網再編に向けた調整を進めます。

■ その他の公共交通・公共交通不便地域への対応

→山間部の集落など路線バスではカバーできない公共交通不便地域については、地域の特性に合わせた持続可能な交通確保の手法を検討し、公共交通不便地域の解消に努めます。

図 路線バス再編のイメージ



7-4 山田町観光復興ビジョン「山田プライド」

「山田町観光復興ビジョン」は、観光面から山田町の震災復興のあるべき姿を検討し、町民・地域組織・関係団体・事業者等の協力・連携による観光まちづくりの指針等を定め、効果的に観光復興を推進することを目的として策定された。

両ビジョンにおいて交通は、重点プロジェクト6「周遊できる移動環境の整備の促進」に特に関連して整理されており、「町内を周遊して楽しめる移動手段」の体制整備が期待されている。

■ 重点プロジェクト6 周遊できる移動環境の整備の促進 ■

- 町内を周遊して楽しめる移動手段とその体制を整備し、必要な整備を促進する。

■ 主な立ち寄り拠点 ■

- 船越家族旅行村と周辺施設
- クジラと海の科学館
- 町内ビュースポット
- 地域シンボルとしてのオランダ島

■ 取り組みスケジュールと取り組み体制 ■

● 取組スケジュール

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
----------	----------	----------	----------	----------

● 取組体制

行政	民間事業者	住民	外部
●	●	○	○

【想定する主な関係主体】

山田町、観光推進組織、体験観光・エコツーリズム関係者、観光施設関係者、宿泊関係者、交通関係者、一般町民、町外観光事業者・団体 他

※●：主たる取組主体 ○：取り組みに関係する主体

【取組例】

- ・ レンタサイクル、周回バス、路線バス、タクシー、観光船、交通拠点整備等のあり方を総合的に含めた観光交通体系の整備計画の検討 他

8. 公共交通の課題

8-1 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4点に整理される。

課題1 復興後のまちにふさわしい交通ネットワークの構築

震災後、災害公営住宅や高台住宅団地の建設や、病院や商業施設等の移転があり、町民の集う場所は大きく変化した。一方で、現状の交通ネットワークは、この変化に対応したものとはいえない。例えば、陸中山田駅周辺に立地する病院等に向かう場合、町民は山田駅前バス停までバスで移動し、そこから徒歩やタクシーで移動するなどしている。すなわち、駅やバス停から徒歩ではアクセスしにくい距離圏に分散した各施設と交通拠点を結び、乗り降りしやすい新しいまちなか交通のニーズが高まっているといえる。

また、高台住宅団地や高台道路の建設に伴い生じたニーズへの対応が必要である。例えば、大沢地区、船越地区及び大浦地区では、バスに乗る際は自宅から低地部にあるバス停を目指し坂道を下り、バスから降りて自宅に戻るにはその坂道を上ることになり、高齢者は荷物をもって家にたどり着けないという声が住民アンケート及び住民懇談会で多く聞かれた。高台に住む町民の公共交通へのアクセス性の向上も、重要な課題である。

(具体的課題)

- ・病院や商業施設等の移転、公営住宅団地の整備に合わせた交通ネットワークの見直し
- ・高台の住宅のアクセス性の向上

課題2 交通不便地域の解消

荒川地区や外川集落、小谷鳥集落など、路線バス等の公共交通が運行していない地区がある。それらの地区には無料の患者輸送バスが週2回運行しており、通院をサポートしているが、通院以外の買い物やその他の目的での利用については公共的な交通手段はなく、家族や地域内での互助的な支え合いに頼らざるを得ない状況となっている。

今後、高齢化や人口減少が進行することを考えると、自助や互助による移動は限界があることから、交通不便地域の解消を積極的に考えていく必要がある。

(具体的課題)

- ・交通空白地の解消
- ・患者輸送バスやスクールバスとの一体的運行の検討

課題3 公共交通の効率化による持続可能性の向上

現在の路線バスネットワークは、国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（特定被災地域公共交通調査事業））により、震災前より増便されているなど充実しているが、平成32年（2020年）には当該事業は終了する見込みであることから、その後も持続可能な公共交通ネットワークを描きなおす必要がある。

具体的には、三陸鉄道リアス線の開通を受けて、鉄道とルートが重複する路線バスの適正な減便や、路線バスと患者輸送バスとでルートが重複する区間の解消など、公共交通ネットワーク全体としての効率化を図り、持続可能性を確保する必要がある。

（具体的課題）

- ・路線バスの運行経費の削減
- ・ニーズに合った支線交通の見直し
- ・患者バスと路線バスの重複区間の見直し

課題4 高齢化社会に対応したやさしい交通の実現

住民アンケート及び住民懇談会では、「以前はバス停・駅まで2kmも4kmも歩いたが、高齢化により今は歩けなくなった」という声が多く聞かれ、「自宅からなるべく近い所で乗り、目的地になるべく近い所で降りる」というニーズが高まっている。

また、近年、高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化し、免許の返納を促進する施策が多く打ち出され始めている。しかしながら、いざ高齢者が免許を手放しても、バスのステップを上げることや、駅の階段を上げるのが難しい状況になっていることは少なくない。このようなハード面のハードルもさることながら、これまで全く路線バスや鉄道を利用したことがない人が発車時刻を調べ、小銭を用意し、バス停・駅まで歩き、乗り換え時間を待ち、目的地まで到着することは、非常に不便さを感じるものであることは想像に難くない。実際に、町民アンケートでは、免許返納者が外出の不便を感じる割合は高いことが示されている。

高齢化に伴う社会的な変化に対応するため、なるべく戸口から戸口まで利用できる新しい公共交通（デマンド型交通）の導入、免許返納促進施策の実施並びにまちづくりと一体となった乗継環境の整備といった取組が必要である。

（具体的課題）

- ・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

8-2 地区別の課題

山田町は、漁村型の集落や山村型の集落、市街地など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。

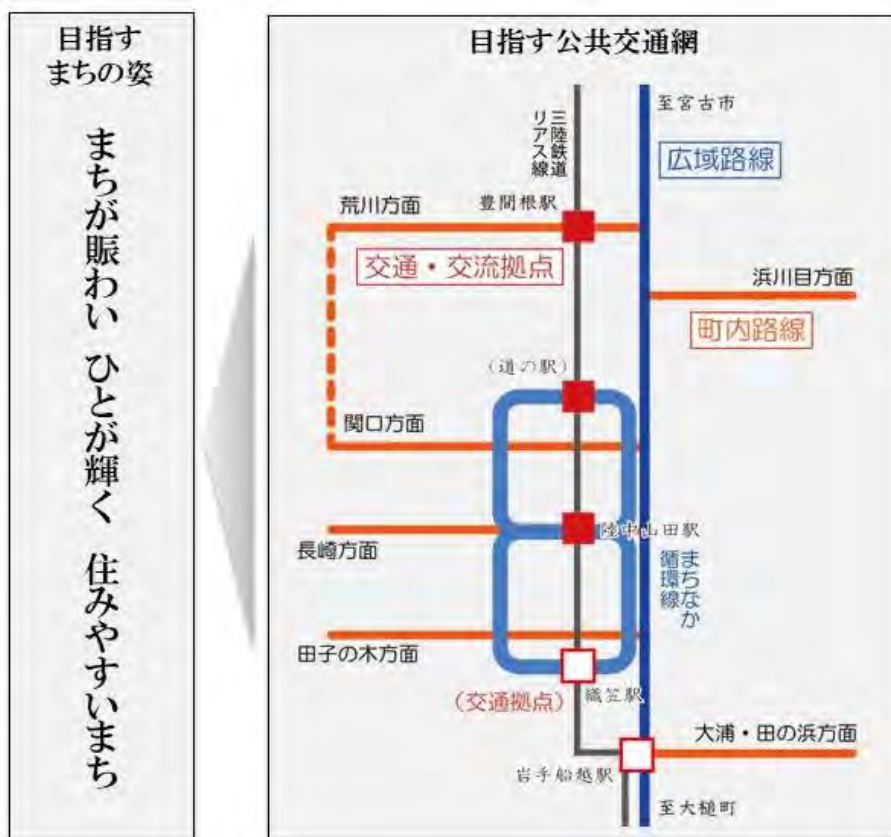
表 8-1 地区別の交通特性と課題

地区	小地区	地域や交通の特性	公共交通の課題
豊間根	豊間根	国道を走るバス路線は比較的便数が多いが、国道まで歩いていけない集落が多い。三陸鉄道の開通により、バスの減便が予想される。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通空白地の解消 ■ 豊間根駅の交通拠点化 ■ 路線バスへの乗り継ぎ改善
	荒川	公共交通の空白地であり、週に2回運行している患者バスが公共交通の役割の一部を担っているが、通院以外の買い物は不便な環境である。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通空白地の解消
大沢	大沢	震災後に商業施設の立地が増え、徒歩や自転車で行くことが可能で、アクセスは良いと感じられている。 駅が遠く、国道沿いバス停まで徒歩や車で行き、そこから宮古方面や山田方面で移動している。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高台の住宅団地へのバス運行の検討 ■ 路線バスの乗り継ぎ拠点整備
山田	山田	病院や商業施設が歩ける範囲を超えて分散しているため、バスを降りてからタクシー等で移動している。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 分散した施設を結ぶ循環バスの運行検討
織笠	織笠	災害公営住宅が立地しているが、バス停が国道まで行かないとないため、遠く感じられる。 旧織笠駅があったエリアは公共交通空白地になっている。 患者輸送バスと路線バスが重複している区間があり、使い分けている人もいる。患者輸送バスも来ない交通空白地がある。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 分散した施設を結ぶ循環バスの運行検討 ■ 患者輸送バスと路線バスの役割分担 ■ 交通空白地の解消
船越	船越	船越駅前バス停に上屋がなく、バス待ち環境が整っていない。 山の内集落は、平成31年(2019)4月以降はバスがなくなるため、交通空白となる。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 船越駅前の乗り継ぎ改善 ■ 交通空白地域の解消
	田の浜	三陸鉄道が開通しても、駅までは歩いていけない距離である。広域路線が田の浜まで来ないときは、船越駅からタクシー等に乗り継ぐ必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスの維持
	大浦・小谷鳥	患者輸送バスと路線バスが重複している区間があり、使い分けている人もいる。 交通を不便と感じる割合が高い。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高台の住宅団地へのバス運行の検討 ■ 患者輸送バスと路線バスの役割分担

9. 目指す公共交通網と事業

9-1 目指すまちの姿と目指す公共交通網

上位計画で描く町の将来像や地域の課題を踏まえ、本計画で目指すまちの姿は「まちが賑わいひとが輝く 住みやすいまち」とし、その実現に向けた目指す公共交通網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。



9-2 基本目標と戦略

目指す公共交通網を実現するための3つの基本方針と5つの戦略を示す。



9-3 目標指標

目指す公共交通の実現に向けた基本目標と、目標達成を推進するための目標指標を以下のように定める。目標指標は可能な限り毎年算出し、変化と原因分析を共有し、目標の実現を推進する。

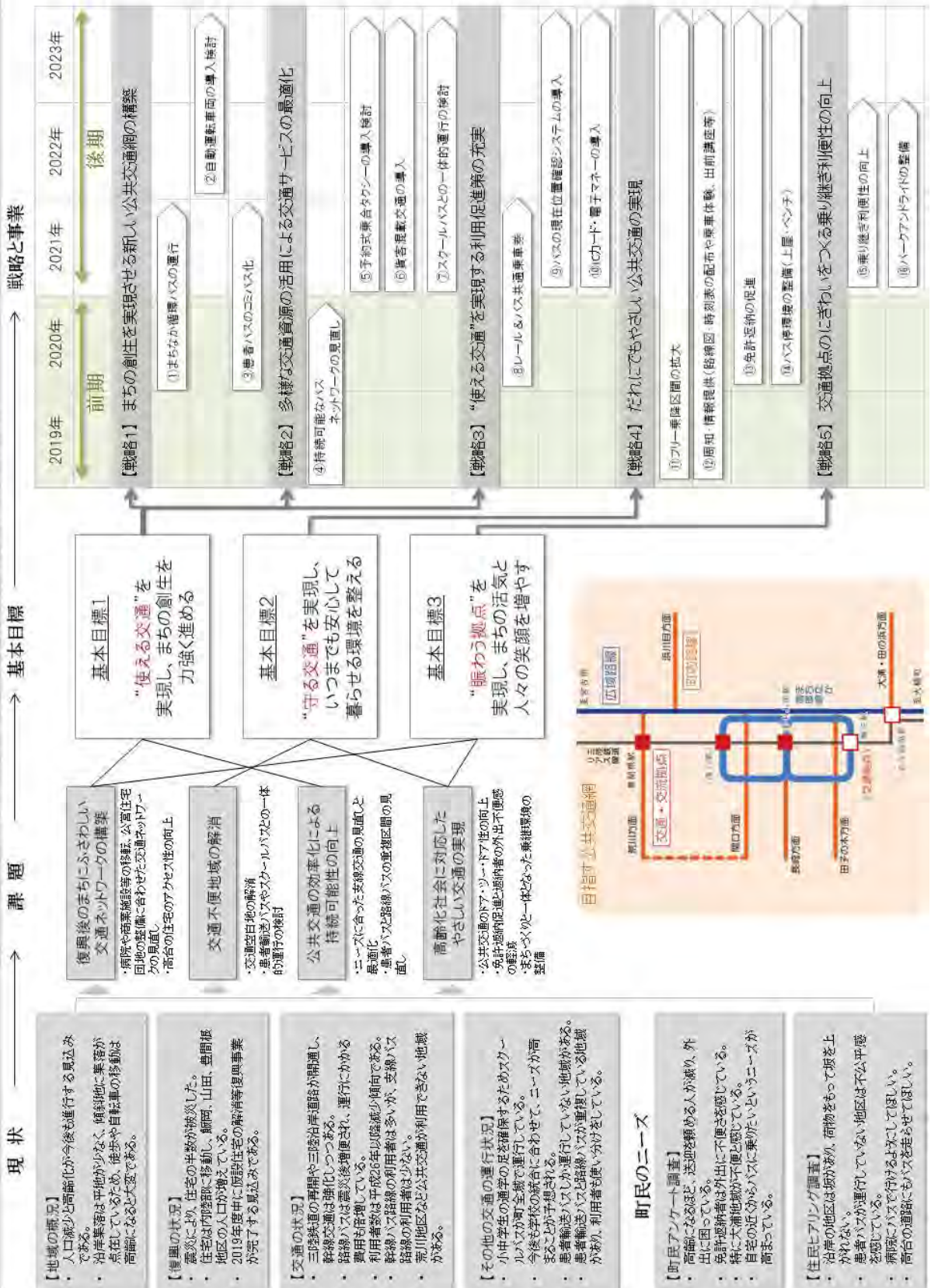
基本目標 1	[使える幹線交通] キーワード：運行の持続可能性、効率性 “使える交通”を実現し、まちの創生を力強く進める		
目標指標1	キロ当たりの 路線バス利用者数 (利用者数/実車走行キロ*)	[現状値] 0.29 人/km	参考データ:21 ページ 町内路線のみ 運行実績から算出(毎年)
		[目標値] 0.50 人/km (平成 22 年水準)	

注*：参考指標として、根拠となる町内路線の路線バスの利用者数町内路線の実車走行キロについても算出、把握する。

基本目標 2	[守る支線交通] キーワード：暮らしの安心、外出の不便さ “守る交通”を実現し、いつまでも安心して暮らせる環境を整える		
目標指標2	70代のおでかけ回数が 週に1~2日以上割合	[現状値] 男性 89%、女性 79%	参考データ:43 ページ 町民アンケートによる把握(5年に1回程度)
		[目標値] 男女とも 90%以上	
目標指標3	外出を不便と 感じない割合	[現状値] 58%	参考データ:45 ページ 町民アンケートによる把握(5年に1回程度)
		[目標値] 現状値以上	

基本目標 3	[賑わう交通・交流拠点] キーワード：歩行者数、乗り継ぎの便利さ “賑わう拠点”を実現し、まちの活気と人々の笑顔を増やす		
目標指標4	まちなかの 歩行者通行量	[現状値] -	三陸鉄道リアス線開通後 に、陸中山田駅周辺で調査(12時間調査)
		[目標値] (現状値を上回る値を設定する)	
目標指標5	公共交通から公共交通へ の乗り継ぎ率	[現状値] -	三陸鉄道リアス線開通後 に、陸中山田駅周辺で調査(12時間調査)
		[目標値] (現状値を上回る値を設定する)	

山田町地域公共交通網形成計画の施策体系



9-4 戦略と事業

【戦略1】 まちの創生を実現させる新しい交通網の構築

事業1 まちなか循環バスの運行

目的	東日本大震災に係る復旧・復興事業によって再構築された「町民が住まう場所」と「町民が集う場所」を循環バスで結び、町民の生活利便性を高める。				
内容	国道45号、町道細浦・柳沢線及び陸中山田駅を結ぶ「8の字」で循環するバス路線を運行する。等間隔での運行（例：1時間に1本）や、一律の運賃設定（例：どこで乗降しても100円）を行うことで、利用しやすい路線とする。				
実施主体	町、バス事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	運行内容の検討	実証運行	本格運行	→	

【運行ルート案】



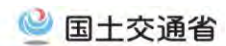
【運行概要（案）】

- ・ 陸中山田駅を中心に主要施設や団地を結び8の字に循環走行する。
- ・ 運賃は均一運賃とする。
- ・ 運行便数は、午前は1時間に1本、午後は2時間に1本

事業2 自動運転車両・サービスの導入検討

目的	自動運転車両・サービスの導入検討を他地域に先駆けて行うことで、町が将来的に直面する可能性のある移動に関わる諸問題に対する解答を模索する。				
内容	<p>バス・タクシーの運転手不足や、高齢化等による移動制約者の増加は、地方が将来的に直面するかもしれない重大な問題であるが、これらの問題への最適解となりうる自動運転車両・サービスの導入検討を開始する。</p> <p>「官民 ITS 構想・ロードマップ 2018」によると、2020 年代中期には全国各地域での無人自動運転移動サービスを実現するとしている。すなわち、自動運転車両が一般的となるのは本計画の期間外（2024 年度以降）となる可能性が高いが、町における自動運転移動サービスの展開を予め検討しておくことは有用であると思われる。</p>				
実施主体	町、バス事業者、タクシー事業者				
スケジュール	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
				自動運転の導入検討	→

道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験



○高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施（平成29年9月～）

平成29年度（短期の実証実験）

[1週間程度]

路車連携技術等の技術面の検証や、貨客混載など地域から提案のあったビジネスモデルを検証

1. 歩行者や路上駐車車両、植栽や積雪が走行の支障になる場合あり
2. 路車連携技術を用いて、雪等の気象条件やGPS不感地域でも安定した走行を確認
(※自律型車両は支障の場合あり)
3. 貨客混載など多様な実験を実施し、ビジネスモデルの具体化が必要
4. 自動運転技術への信頼性は高いが、事故や車両不具合等への対応を懸念する声あり(社会受容性) など



全国13箇所の実証実験を実施

平成30年度～（長期の実証実験）

[1～2ヶ月間]

2020年の社会実装に向け、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築のため、1～2ヶ月間のより実践的な実験を実施

技術面

1. 中山間地域の特性を活かした専用・優先の走行空間の確保
2. 地域の特性に応じた運行管理システムの構築

ビジネスモデル

3. 将来の事業運営体制を想定した実証実験実施
(自動運転サービス法人の設立、ボランティアによる運行等)
4. 地域の多様な取り組みと連携(福祉、物流、観光)
5. 燃料代を徴収してサービスを提供
(長期間の日常的な利用を通じて採算性・持続可能性を検証)



イメージ

13箇所のうち、車両の調達見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施

資料：国土交通省自動運転戦略本部会議資料「自動運転に関する各局の取組進捗状況について」（平成30年（2018年））

事業3 患者輸送バスのコミュニティバス化

目的	患者輸送バスをだれでも、どんな目的でも乗ることができるコミュニティバスにし、「地域の足」としてより使いやすい交通手段とし、交通空白地の解消を実現する。				
内容	<p>現在、患者輸送バスは3ルート（豊間根・関口ルート、織笠・外山ルート、大浦・小谷鳥ルート）で運行している。利用料金は無料であり、通院する町民の助けになっている。しかし、路線バスとのルート重複や、無料であることに起因する不平等感が問題として指摘されている。</p> <p>そのため、患者輸送バスをコミュニティバス化し、通院する町民以外にとっても使いやすい「地域の足」とすることを旨とする。 (有料化、ルート再構築、増便)</p>				
実施主体	町				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	運行内容の検討	実証運行	本格運行	→	

【運行概要（案）】

運営主体：町

運行ルートと便数：現在の患者輸送バスの運行経路を基準として、3コース×週2日運行

運賃：1回200円均一

【導入事例】岩手県岩手町「あいあいバス」 [平成29年(2017年)10月～]

運行概要

利用目的

どのような目的でも利用可能

利用料金

1乗車100円

(小学生以上)

運行路線、曜日

【火曜・木曜】

- 御堂新田線 p2-3
- 黒内線 p4-5
- 豊岡・細沢線 p6-7
- 黒石線 p8-9

【水曜・金曜】

- 大股線 p10-11
- 浮島線 p12-13

運行車両 ※イメージ

- 御堂新田線 ●黒内線
- 大股線 ●浮島線



- 豊岡・細沢線 ●黒石線



ロゴ



集落区間 乗降場所



使い方

1. 運行曜日と時間を確認します。
2. 乗降場所(右記のぼり)付近でバスを待ちます。
3. バスが来たら手をあげて合図し、乗車口から乗車します。
4. 降りたいバス停を運転手へ指示します。
5. 降りる際に100円を支払い、降車します。

資料：岩手町公式ホームページより

【戦略2】 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4 持続可能なバスネットワークの見直し

目的	震災後、町内路線は増便しているが、利用者は少ない。国の補助が今後減少することが予想されることから、利用の実態や利用ニーズに対応させながら、将来にわたり維持できる路線バスネットワークを構築する。				
内容	路線ごとに、利用実態を踏まえて最適なサービス水準を検討し、導入する。				
実施主体	町、バス事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	検討	検討	本格運行	→	

【見直しイメージ】

- 長崎線…まちなか循環バスの運行ルートと重複するため、まちなか循環の導入に合わせて終了を検討
- 浜川目線…高台住宅のアクセス性を向上させ、隔日運行を検討
- 関口線…患者輸送バスをだれでも利用できるコミュニティバス化とし、路線バスは縮小を検討
- タブの木線…タブの木仮設がなくなるときに合わせて路線短縮を検討

(参考表：再掲)

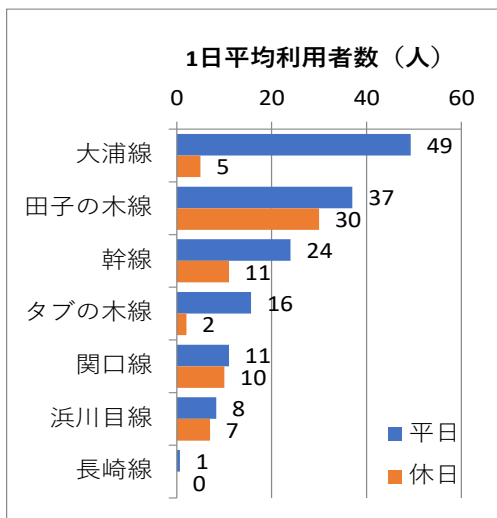


図 6-1 居住路線別の1日平均利用者数

注：幹線は除く

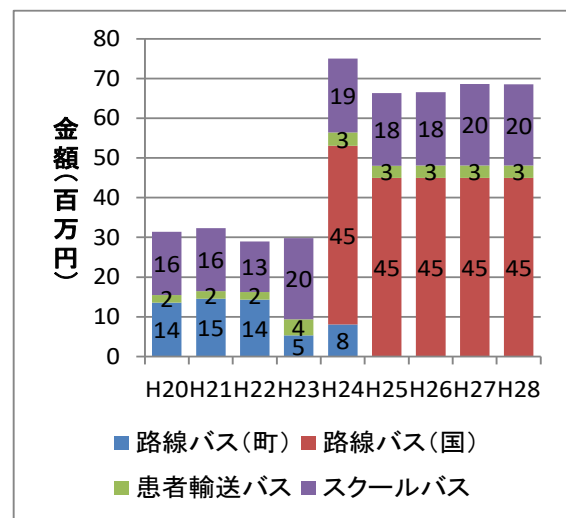


図 6-2 町の運行委託料の推移

事業5 予約式乗合タクシーの導入

目的	自宅近くまで丁寧に運行する予約式の乗合タクシーを路線バスに代わって導入し、バス停まで歩いていけない人も利用できるようにすることで、交通不便地域を解消する。				
内容	高齢化率の上昇を主因に、ドア to ドアの移動ニーズは高まり、タクシーを利用しようとする町民が増加することが予想される。こうした町民がよりタクシーを利用しやすくなるよう、複数人でタクシーを事前予約した場合に、要した運賃へ一定の補助を行う。				
実施主体	町、タクシー事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		検討	必要に応じて導入	→	

事業6 貨客混載交通の導入

目的	貨客混載の仕組みを整えることで、交通事業者の収入増につなげる。				
内容	平成29年（2017年）9月の制度改正により、それまで一部の路線バスに限定されていた貨客混載が、タクシー等でも行えることになった。 国土交通省によると、平成28年度（2016年度）の国内宅配便の取扱量は40億個を超え、その数量は増加傾向にある。町内での流通量も増加傾向にあると考えられ、宅配ドライバーが不足する懸念がある。宅配ドライバー不足の解消と、交通事業者の収入増を狙い、町内における貨客混載の仕組みを整理する。				
実施主体	町、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		実施検討	試験導入	本格導入	→

【貨客混載の事例】宮古市と岩手県北バス



資料：宮古市資料

事業7 スクールバスとの一体的運行の検討

目的	スクールバスでの混乗を検討する。また、スクールバスの空き時間を活用し、コミュニティバスとして運用する。				
内容	<p>町では、スクールバスとして車両を13台所有し、児童・生徒の通学支援のために運用している。将来、小中学校の統廃合が実現（小学校・中学校ともに1校）すると、スクールバスは町内を広範囲に運行することとなる。広範囲を運行するスクールバスに一般町民が混乗できれば、町民の足の確保という点で、多くの町民にメリットが生まれるため、将来的なスクールバスでの混乗の実現について検討を行う。</p> <p>また、登下校時以外に使用されていない車両の空き時間を活用し、コミュニティバスとして運用することで、町民の足の確保を目指す。</p>				
実施主体	町				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		検討	必要に応じて導入	→	

【スクールバス混乗の事例】花巻市東和地区



資料：花巻市公式ホームページより

【戦略3】 “使える交通”を実現する利用促進策の充実

事業8 レール&バス共通乗車券の導入

目的	レール&バス共通定期券を導入することで、通勤・通学者の利便性を向上させる。				
内容	宮古方面への三陸鉄道と路線バスは並行して運行する見込みで、町民は運行時間に合わせて使い分けをしたいと考えている。時間的に重複することを避けることで、全体としての公共交通の効率化も図られる。その時に、利用者の利便性に配慮するために、共通の定期券等を導入し、全体として公共交通の利用促進の実現を目指す。				
実施主体	県、町、バス事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019年度 導入検討	2020年度 導入	2021年度	2022年度	2023年度

【共通定期券の導入イメージ】

①通勤・通学定期券（1か月、3か月、6か月定期券）

共通定期券を購入することで、指定区間の三陸鉄道と県北バス路線を両方使うことができる。

②日中お出かけ回数券（11枚綴り、24枚綴り、36枚綴り）

9～16時を「日中お出かけ時間」とし、指定区間のお出かけ券を発行する。

【共通定期券の導入事例】

■福島交通

バス・飯坂線乗り継ぎサービス

バスとバス、またはバスと飯坂線の乗り継ぎで利用すると、割引になるサービスです

●乗り継ぎ定期券には、「バスの乗り継ぎ定期券」と「バスと飯坂線の乗り継ぎ定期券」があります。

バスとバスの乗り継ぎ

●例1 ●通常の場合

1枚のNORUCAで利用できる!!

●例2 ●乗り継ぎ定期券の場合

どちらか安い方の定期券額で購入できるので、**3,300円**もお得!!

※ただし、市町村生活路線と一般路線との乗り継ぎ定期券の場合は、(例1)の場合、330円と380円それぞれの定期券額を合算した額になります。

バスと飯坂線の乗り継ぎ

●例

バスの定期券額 11,880円 + 飯坂線の定期券額 7,540円 = 19,420円

各定期券額から**2%引き!!** **19,030円**で購入でき、お得です!!

※バスと飯坂線のセットでのみご購入いただけます。

※片方の区間のみの解約はできませんのでご了承ください。

資料：福島交通公式ホームページより

■北陸鉄道株式会社



券面イメージ

共通定期券とは、鉄道線の指定駅間と対応バス停留所(指定区間)で、いずれか高い定期運賃で両方もご乗車できるお得な定期券です。

発売券種

通勤定期 1ヶ月・2ヶ月・3ヶ月
通学定期 1ヶ月・2ヶ月・3ヶ月・4ヶ月

共通定期券の一例（市原～金沢駅間の場合）

市原～(バス)～鶴来駅～(バス)～金沢駅
市原～(バス)～鶴来駅++(鉄道)++野町駅～(バス)～金沢駅

資料：北陸鉄道株式会社ホームページより

事業 9 バスの現在位置確認システムの導入

目的	バスの現在位置確認システムを導入し、バス利用者の利便性を向上させる。				
内容	バス会社が提供しているバスの現在位置確認システムを広報し、活用するとともに、主要バス停においてはバスの現在位置を確認できる簡易型のバスロケーションシステムの導入を検討する。				
実施主体	バス事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
			検討	導入	→

事業 10 ICカード・電子マネーの導入事業

目的	ICカードや電子マネーの導入により、交通事業者とその利用者双方の利便性の向上を図る。さらに、商業施設との連携等により交通の利用促進に加えてまちの活性化にもつなげる。				
内容	<p>交通系 IC カードや電子マネーによる決済システムを導入する。これにより、交通事業者とその利用者双方に次のような効果を期待する。</p> <p>《交通事業者のメリット》 運賃の収受業務の削減による従業員負荷の軽減 利用者属性の把握による経営戦略の設定 など</p> <p>《利用者のメリット》 支払い時間の短縮等負担軽減</p>				
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
			検討	導入	→

【戦略4】 だれにでもやさしい公共交通の実現

事業11 フリー乗降区間の拡大

目的	バス路線沿線であればどこでも乗り降りできるフリー乗降区間を、道路状況等勘案した上で、区間拡大を進める。				
内容	町内路線を対象として、道路の整備状況や交通量、沿線環境等を鑑み、警察とも連携して安全が確認された区間においてフリー乗降区間の指定を進める。				
実施主体	町、バス事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	検討、順次導入				

事業12 周知・情報提供（路線図・時刻表の配布や乗車体験、出前講座等）

目的	これまで公共交通を利用したことがない人も利用しやすい環境とするために、情報発信や乗り方教室等体験型の情報発信も含めて、利用促進を進める。				
内容	<p>三陸鉄道や路線バスを貸切で運行する「おでかけイベント」を造成し、鉄道やバスの旅に親しみを得てもらう。また、広範な世代に安心して利用してもらうために、イベントに合わせて「乗り方教室」等を実施する。</p> <p>[事業例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■乗り方教室の開催 ■出前講座の開催 ■分かりやすい路線図・時刻表の配布 				
実施主体	町、バス事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	検討、順次導入				

事業 13 交通弱者に対する利用促進と免許返納の促進

目的	<p>公共交通を特に必要とする交通弱者に対して、運賃等による利用促進を行うことで、暮らし続けられる安心を高める。</p> <p>また、高齢ドライバーによる交通事故の報道等をきっかけに、免許返納促進の必要性が高まってきていることを受けて、町以外が実施している免許返納者への取組の周知等により免許返納を促進する。</p>				
内容	<p>[促進策のイメージ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通機関利用チケットの配布 ■コミュニティバス等の運賃優遇 				
実施主体	町				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
		検討	導入	→	

事業 14 バス停環境の整備

目的	改善要望の高いバス停環境の整備をすることで、バス利用者の利便性を向上させる。				
内容	<p>バス停環境の整備に当たっては、企業の協力やバス停周辺の地域に環境維持の協力を得るなど、町全体で取り組む。</p> <p>[バス停環境の整備イメージ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■上屋の設置 ■自転車、手押し車、シニアカー等の駐車スペースの整備 				
実施主体	町、バス事業者、町民				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	検討	順次、導入	→		

【現在のバス停環境】



被災地支援により設置されたプレハブ



ベンチだけ設置されている豊間根バス停

【戦略5】 交通拠点のにぎわいをつくる乗り継ぎ利便性の向上

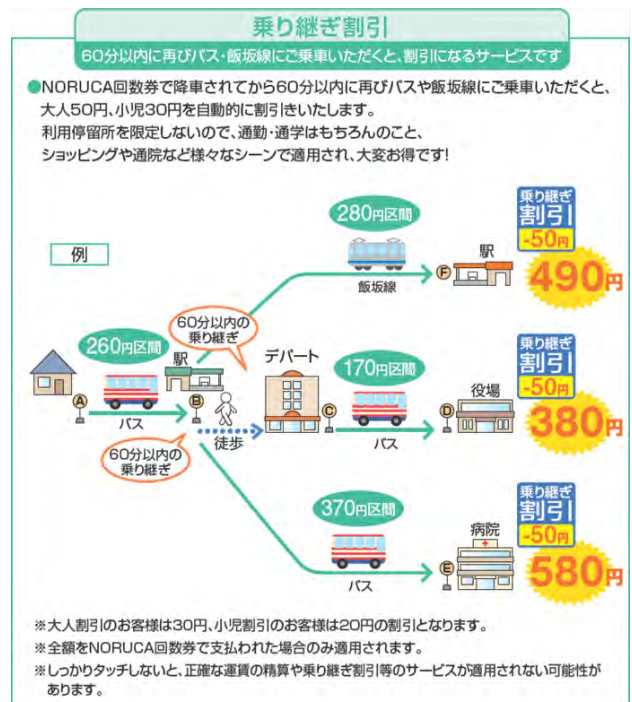
事業15 乗り継ぎ利便性の向上

目的	鉄道や幹線路線バス、町内路線バスや循環バスの乗り継ぎ利便性を向上させることで、町内の回遊性を高める。 また、乗り継ぎ拠点のにぎわいを創出し、公共交通機関の利用を促進する。				
内容	陸中山田駅周辺や、前県立山田病院跡地に建設を予定する拠点施設は、まちなか循環バスと他交通機関・手段の乗り継ぎ拠点となる見込みである。これらの施設等において、公共交通機関利用者へのインセンティブを設定することで、公共交通機関の利用を促進する。(乗り継ぎ割引券の発行、交通・交流拠点および駅における乗り継ぎダイヤの設定と分かりやすい情報提供)				
実施主体	町、バス事業者、鉄道事業者				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	検討	順次導入	(拠点整備に合わせて検討)	→	

【交通・交流拠点の位置】



【乗り継ぎ割引の事例】 福島交通



資料：福島交通公式ホームページより

事業 16 パークアンドライドの導入

目的	パークアンドライドが可能な環境を整備することで、公共交通機関の利用を促進する。				
内容	幹線沿いのバス停や鉄道駅の周辺に駐車・駐輪スペースを整備する。バス停や鉄道駅の周辺に町有施設がある場合は、パークアンドライド利用者にその駐車・駐輪スペースを提供する。				
実施主体	町				
スケジュール	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	導入検討	導入整備	→		

9-5 計画の推進

本計画を進めるにあたっては、山田町地域公共交通活性化協議会を中心に、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、実行（DO）－検証（CHECK）－改善（ACTION）－計画への反映（PLAN）のサイクルを毎年実行する。

検討に当たっては、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網づくりを進める。



山田町
地域公共交通網形成計画

～2019年▶2023年～

発行日 平成31年3月

発行者 山田町