

---

# 住田町 地域公共交通計画

---

2025年(令和7年)3月

住 田 町

# 目次

1. 計画の概要.....	1
1-1 計画の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画の区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
2. 地域の現状と特性.....	3
2-1 地勢的特性.....	3
2-2 人口の推移.....	5
2-3 観光資源と観光入込の現状.....	7
3. 地域公共交通の現状と課題.....	9
3-1 地域公共交通の概況.....	9
3-2 鉄道（JR 釜石線）の現状と課題.....	12
3-3 路線バスの現状と課題.....	14
3-4 福祉の移動支援と課題.....	21
3-5 高校生の通学の現状と課題.....	22
3-6 小学校・中学校の通学支援（スクールバスの運行）.....	24
4. 住民の外出状況とニーズ.....	25
4-1 町民アンケート調査.....	25
4-2 住民ヒアリング調査.....	31
5. 地域公共交通の課題の整理.....	32
5-1 上位計画・関連計画の整理 ～住田町総合計画～.....	32
5-2 地域公共交通の課題の整理.....	33
6. 目指す姿と戦略.....	34
6-1 基本理念と基本目標.....	34
6-2 目指す公共交通ネットワークの姿.....	35
6-3 数値指標の設定.....	37
6-4 事業と施策.....	38
7. 計画の推進.....	48

# 1. 計画の概要

## 1-1 計画の背景と目的

住田町内の公共交通は、JR釜石線が町の北東部に1駅のみで、主たる公共交通は路線バスが担っている。路線バスは町内と大船渡市や陸前高田市、遠野市を結ぶように運行しているが、かつては民間のバス事業者が運行してきた路線を、2004年（平成16年）以降廃止が相次ぎ、現在は町が運営するコミュニティバス<sup>1</sup>が運行している。

しかし、人口減少や少子化、高齢化が進み、年々公共交通の利用者が減少する一方、町の負担は増えつつある。高齢者の自動車事故も社会問題化しており、免許返納後も安心して暮らせるまちを実現する住田町の公共交通ネットワークの再構築が急務となっている。

また、2020年（令和2年）に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改訂され、市町村による地域公共交通計画の策定が努力義務化されるとともに、各種公共交通の維持と発展に関する補助制度と連動することとなった。

そのような状況を踏まえ、教育や介護など分野を超えた多様な関係者の連携・協働により地域公共交通の利便性、生産性、持続性を高め、人口減少や少子高齢化社会に対応した持続可能な地域公共交通の再構築の実現を目指し、本計画を策定する。

（町内の路線バスの変遷）

年月	変遷	その後の対応
2004年3月 (平成16年)	遠野本線(陸前高田駅～遠野駅、JRバス東北)が廃止	岩手県交通が陸前高田住田線(県立高田病院～八日町)、住田交運が遠野住田線(八日町～遠野駅)を廃止代替バスとして運行を引き継ぐ。
2006年3月 (平成18年)	大船渡水沢線(大船渡～世田米～大股～水沢駅、岩手県交通)廃止	中井線として路線を短縮して継続
2010年3月 (平成22年)	岩手県交通が陸前高田住田線(県立高田病院～八日町)を川口停留所まで短縮	住田町コミュニティバスとして2路線(川口上有住駅線、八日町遠野駅線、住田交運)に再編。患者輸送車を廃止し、川口上有住駅線の迂回運行として統合。
〃	急行盛岡大船渡線の小股・荷沢峠経由便を廃止し、赤羽根峠経由に一本化	
2020年9月 (令和2年)	中井線(県立大船渡病院～世田米駅前～大股中井、岩手県交通)廃止	住田町コミュニティバス「役場中井線」開始
2022年10月 (令和4年)	陸前高田住田線(イオン～世田米駅前～住田高校前、岩手県交通)減便、土日廃止	
2023年3月 (令和5年)		土日を住田町コミュニティバスで運行開始
2024年4月 (令和6年)	陸前高田住田線(イオン～世田米駅前～住田高校前、岩手県交通)廃止	平日は貸切バス事業者2社が運行を継続(土日を住田町コミュニティバスで継続運行)

<sup>1</sup> 住田町コミュニティバスは、2010年（平成18年）4月に交通空白地有償運送として認可された自家用有償旅客運送で、バスの運行業務は町から住田交運に業務委託されている。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、住田町総合計画（2025-2029年）を上位計画とし、各種関連計画と調和や連携を図りながら実行していく。



図 1-1 本計画の位置づけ

## 1-3 計画の区域

本計画の対象は住田町全域とする。



図 1-2 住田町の位置と計画の範囲

## 1-4 計画の期間

本計画の計画期間は2025年度（令和7年度）から2029年度（令和11年度）の5年間の計画とし、次期計画については上位計画である住田町総合計画を踏まえた計画策定プロセスとする。ただし、必要に応じて計画期間内であっても適宜見直しを検討することとする。

計画名	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13
総合計画	住田町総合計画					(次期計画)	
本計画	本計画期間：2025～2029年					(次期計画)	
					次期計画 策定		

図 1-3 計画の期間

## 2. 地域の現状と特性

### 2-1 地勢的特性

#### (1) 地勢

町は、岩手県の東南部に位置し、東西約 31 km、南北約 19 km で 334.84 km<sup>2</sup> の面積を有している。地形は、四方を標高 600～1,300m の山々に囲まれ、総面積の約 90% が山地で占められている。町には 3 国道が走り、街道を形成している。平坦地は少なく、国道沿いおよび町を横断する気仙川とその支流沿いに集落が点在している。

病院や商業施設は世田米地区に立地しているが、町内の小売店舗は閉店や縮小されており、生活に必要な施設が世田米地区に集中する傾向が続いている。

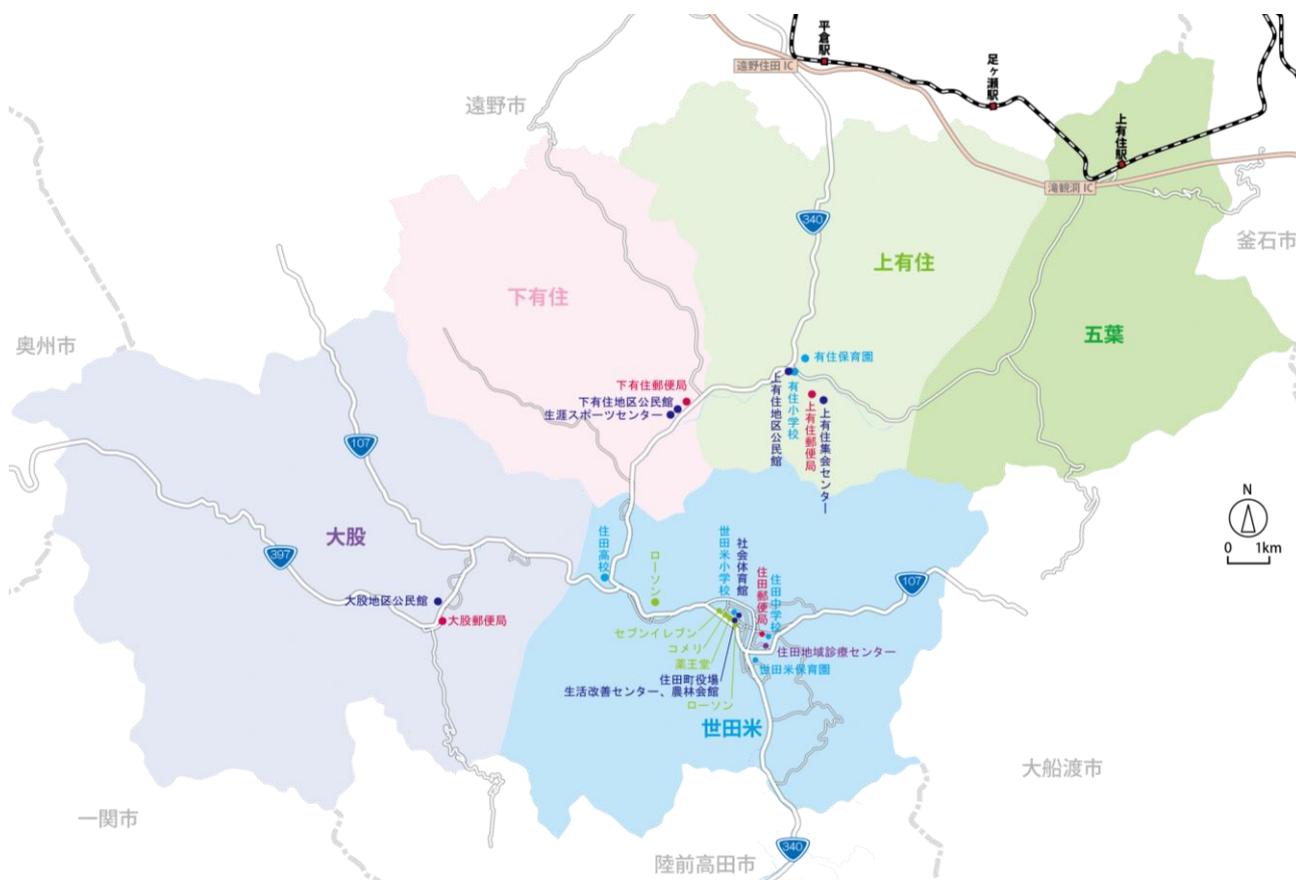


図 2-1 町の地勢図

## (2) 生活施設の立地状況

バイパス沿いに立地していたスーパーが1店舗閉店したが、世田米商店街には食料品を扱う店舗が3店ある。また、世田米商店街には古民家を改修したコミュニティスペース「まち家世田米駅」が2016年にオープンし、町内外の人の交流の場所となっているほか、新しいカフェが開業するなど、新しい動きもある。

2018年にドラッグストアがバイパス道路沿いに開業したが、バイパス道路には路線バスが運行していないため、利用者は町役場前のバス停から歩く必要がある。

買い物については、生活協同組合の戸別配送を利用している町民がいるほか、配達を行っている小売店舗、遠野市内の移動販売業者が一部集落を回っている。遠野市内のとぴあが一部地区では送迎バスを運行している。



図 2-2 世田米商店街周辺の生活施設



世田米商店街の様子



まち家世田米駅

資料：まち家世田米駅公式HP



旧 J Rバス世田米駅

## 2-2 人口の推移

### (1) 年齢階層別人口の推移

町の人口は1955年（昭和30年）の13,121人をピークに減少しており、令和6年は4,742人と5,000人を下回った。年齢階層別にみると、特に15～64歳の年齢層の減少が著しく、65歳以上人口率（高齢化率）は48%まで高まっている。

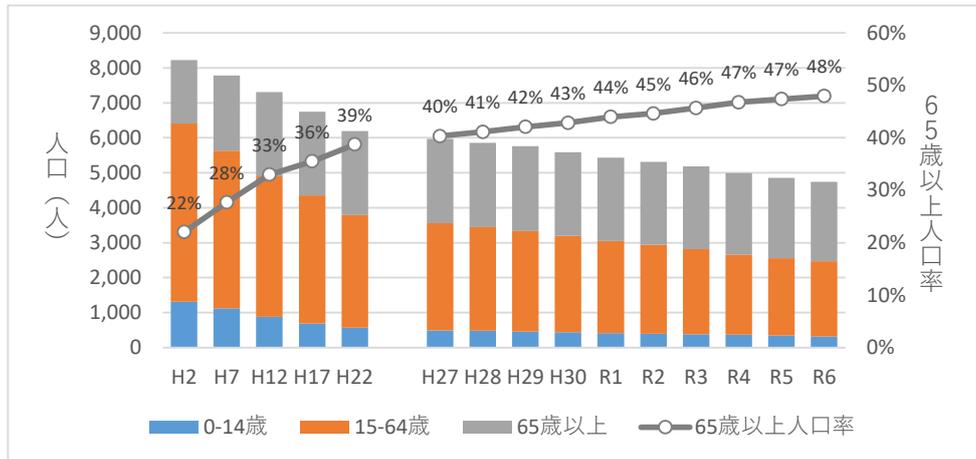


図 2-2 人口と 65 歳人口率の推移

資料：1990～2010年（平成2～22年）は国勢調査、2015年（平成27年）以降は住民基本台帳

### (2) 地区別人口の推移

町の集落は気仙川およびその支流に沿って点在し、1次生活圏は世田米、下有住、上有住の3圏域で形成されている。さらに5つの地区公民館を単位として、住民が主体となって作成した地区別計画に基づき、協働による地域づくり<sup>2</sup>が行われており、これらの活動の中では互助的な買い物支援サービス<sup>3</sup>にも取り組まれている。

5地区別の人口は、世田米地区が2,665人で町全体の56%を占める。次いで、上有住地区が796人と多い。最も少ない地区は大股地区で228人である。地区別の過去10年間の人口増減率をみると、最も減少しているのが大股地区で10年前の71%まで減少している。世田米地区は85%である。

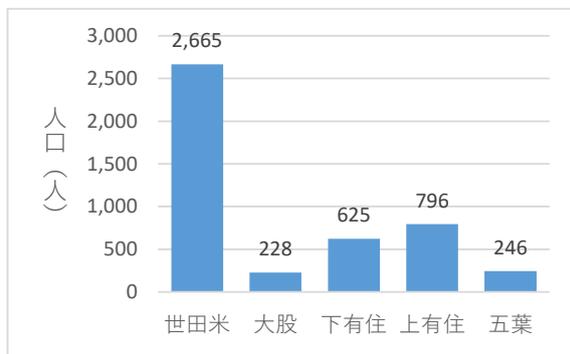


図 2-3 地区別人口 (2024年3月)

資料：住田町

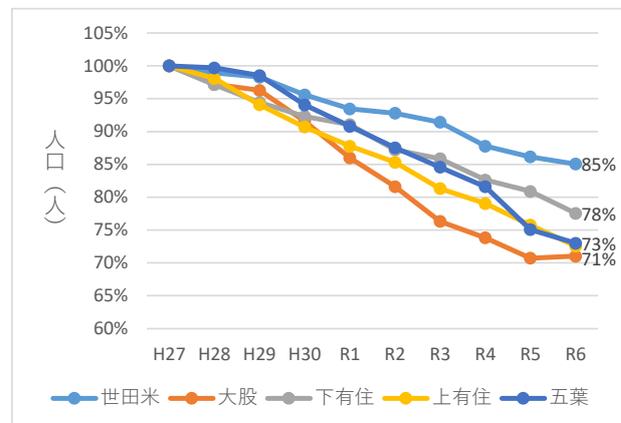


図 2-4 人口増減率 (対 2015 年)

<sup>2</sup> 「地域づくり推進事業（小さな拠点づくり中間支援業務及び地域交付金）」、「協働推進事業」

<sup>3</sup> 各地区の外出支援活動については「4-2 住民ヒアリング調査」にて後述する。

### (3) 人口分布と交通不便集落

バス路線図に人口密度メッシュ（500m×500m に居住する人口）と国土地理院の建物位置図を重ね合わせ、バス路線と居住区域との位置を明示した。川を挟んで反対側の集落などもあり、不便と考えられる集落は町全域に広がる。また、路線バスが毎日運行していない、1日2往復以下の区間が多いなどを鑑みても交通不便集落は少なくない。

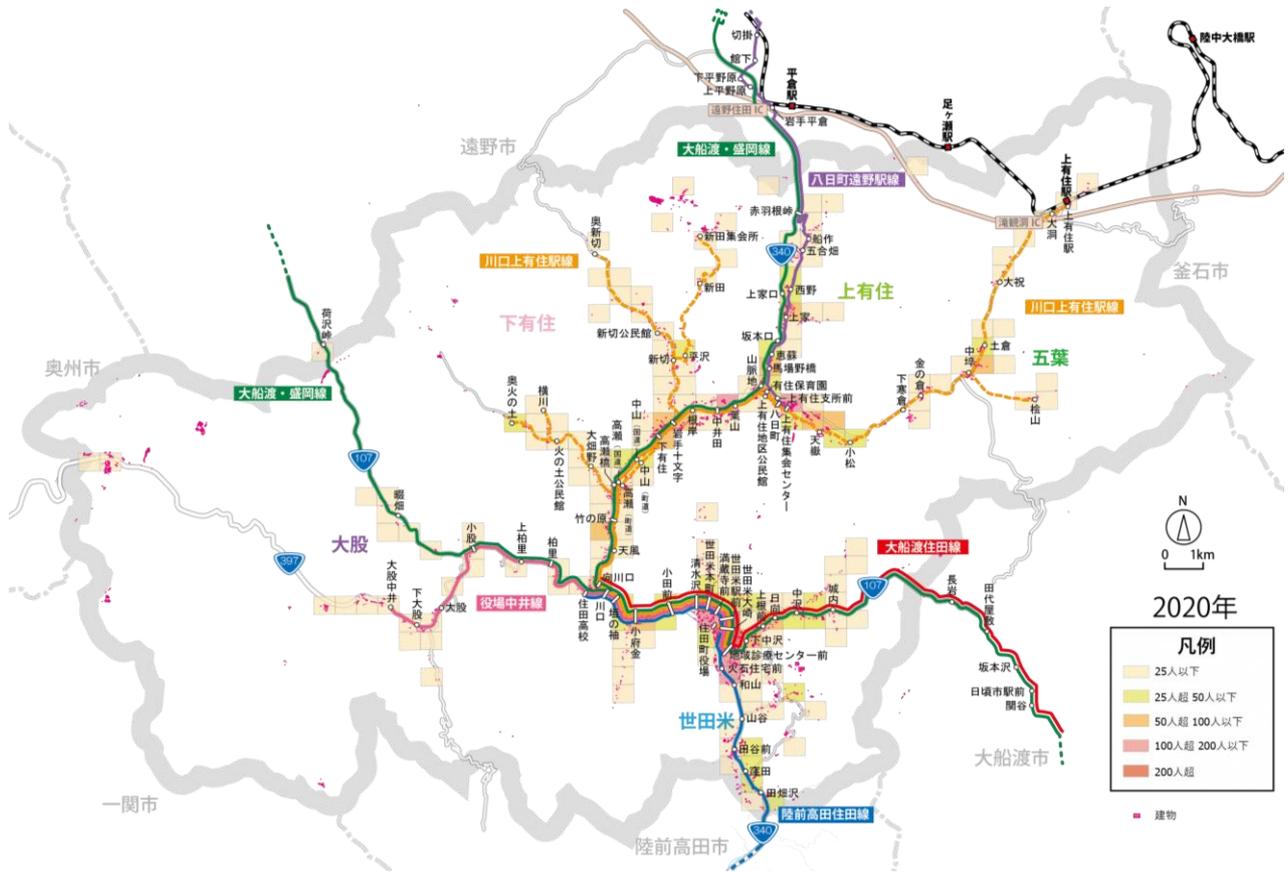


図 2-6 人口メッシュとバス路線の位置図

注：国土地理院の 500m メッシュ図に 2020 年の国勢調査人口を表示した

## 2-3 観光資源と観光入込の現状

### (1) 観光資源の概要

町の観光資源は、日本最大級の洞内滝として有名な滝観洞の他、県立自然公園五葉山、種山ヶ原など優れた自然景観が町を取り囲むように広がっている。町の中心を流れる気仙川はアユ、ヤマメなどの釣り場として、来訪者も多く訪れている。

これらの優れた自然景観を生かしたレクリエーション施設も整備されており、滝観洞周辺には新・滝観洞観光センター「おらいの滝観洞」が2024年（令和6年）4月にリニューアルオープンされたほか、種山ヶ原森林公園の周辺には道の駅「種山ヶ原」、農林産物直売施設「ぼらん」、「遊林ランド種山」が立地しているが、滝観洞以外は公共交通でのアクセスができない状況となっている。また、体験型の観光ニーズの高まりを受けて種山ヶ原では森林・環境学習、世田米では里山暮らしインストラクターやせたまい町歩きガイドなど、町の自然や歴史を体験できる受け入れ態勢も整い、町の周遊に対するニーズが高まっている。



図 2-5 観光資源



滝観洞  
資料：住田町



気仙川  
資料：住田町



せたまい町歩きガイド  
資料：住田町観光協会

## (2) 観光入込数の推移

町内の主要観光地の入込数は、新型コロナウイルス感染症蔓延防止期間の2020年（令和2年）以降は減少しているが、2023年（令和5年）は増加に転じた。しかし、コロナ以前の2019年（令和元年）と比べると7割にとどまる。特に、「まち家世田米駅」の減少が大きく6割に留まる。

月別の変化を見ると、連休がある5月と8月は利用が伸びる。「滝観洞」や「道の駅種山ヶ原」の入り込みが特に伸びる傾向がある。

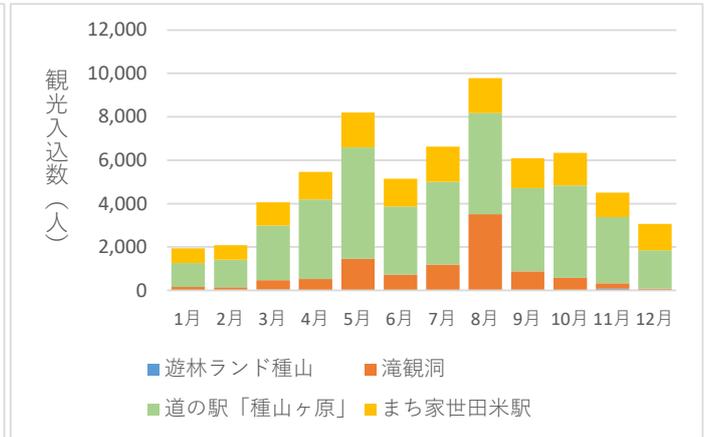
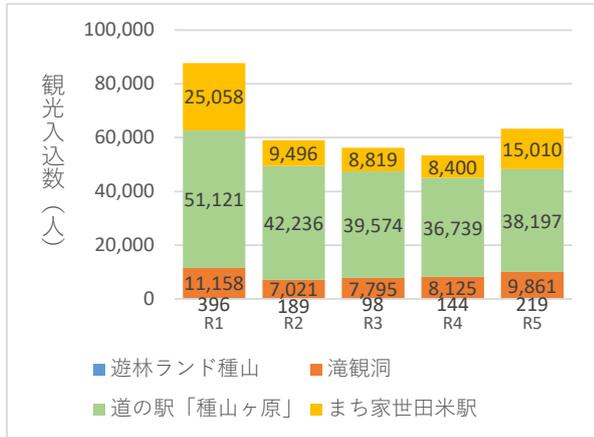


図2-6 年間の観光入込数

図2-7 月別の観光入込数（2023年）

資料：住田町

## (3) 町内の観光のこれからについて

観光客が県外から来る場合の観光一次交通は、水沢江刺駅（東北新幹線）が最寄りの交通拠点となるが、住田町までは公共交通で結ばれていないことから、対策が求められている

また、近年、トレイルやサイクリングを楽しむ人も増えており、岩手県も2021年（令和3年）に「岩手県自転車活用推進計画」を策定し、2025年（令和7年度）までに広域サイクリングルートを整備することとしている。町は「いわて歴史遺産探訪ルート」と「いわて三陸しおかぜルート」に選定されていることから、広域サイクリングを促進する公共交通の整備が求められる。



図 岩手県広域サイクリングルート図

資料：岩手県「岩手県自転車活用推進計画（2021.3）」

### 3. 地域公共交通の現状と課題

#### 3-1 地域公共交通の概況

##### (1) 地域公共交通の種類

本町から広域圏中心都市である大船渡市までは約 18 km、東北新幹線の水沢江刺駅がある奥州市までは約 50 km、県都盛岡市までは約 90 kmの距離にある。

町の北東部を JR 釜石線が走り、町内唯一の駅である上有住駅があるが、町中心部から離れているなど主要な交通手段にはなっていないことから、町民の主要な交通手段は路線バスが担っている。

路線バスは、町外と住田町を結ぶ広域路線と町内の移動を支える町内路線に分けて整理すると、広域路線は大船渡と盛岡を結ぶ長距離路線「大船渡・盛岡線」、住田町と大船渡市を結ぶ「大船渡住田線」、遠野市を結ぶ「八日町遠野駅線」、陸前高田市を結ぶ「陸前高田住田線」の 4 路線が運行している。

町内路線は世田米と上有住を結ぶ「川口上有住駅線」、世田米と大股を結ぶ「役場中井線」の 2 路線が運行している。

いずれの路線も運行便数は 1 往復～3 往復と便数は限られているが、世田米～川口（住田高校）の区間は多くの路線が重複して運行しているため、便数が多い幹線区間を形成している。

また、運営方法、運行者ごとに運賃体系が異なっており、コミュニティバスや運行委託路線は 1 乗車 200 円の均一制運賃とゾーン制運賃（100～500 円）である。



図 3-1 公共交通路線図

## 【広域路線】

### ■鉄道

No.	路線名	駅	便数/運行回数		備考
			平日	土日祝	
1	JR 釜石線	1 駅(上有住駅)	9 回	11 回	JR 東日本

### ■都市間バス (岩手県交通)

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日	土日祝	
1	大船渡・盛岡線	遠野 經由	1 回	1 回	事業者自主路線(岩手県交通) 距離制運賃
2		荷沢峠 經由	1 回	1 回	

### ■路線バス

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日	土日祝	
3	大船渡住田線	県立大船渡病院～盛駅前～ 住田高校前	3.5 回	-	国庫補助路線(岩手県交通) 距離制運賃
4	陸前高田住田線	イオン～陸前高田～住田高 校前	3 回	2 回 (土曜日)	運行委託(碓石観光、奥州交通、 住田交運)、1 乗車 200 円
5	八日町遠野駅線	上有住集会センター～遠野 駅	2 回	2 回 (土曜日)	運行委託(住田交運) 住田町コミュニティバス 町内はゾーン制、町外は距離制

## 【町内路線】

### ■住田町コミュニティバス

No.	路線名	経路	便数/運行回数		備考
			平日	土日祝	
6	川口上有住駅線	住田町役場～上有住駅	2 回	-	曜日運行、運行委託(住田交運) 住田町コミュニティバス
7	役場中井線	住田町役場～大股中井	2 回*	-	*火、金曜日のみ運行 運行委託(住田交運) 住田町コミュニティバス

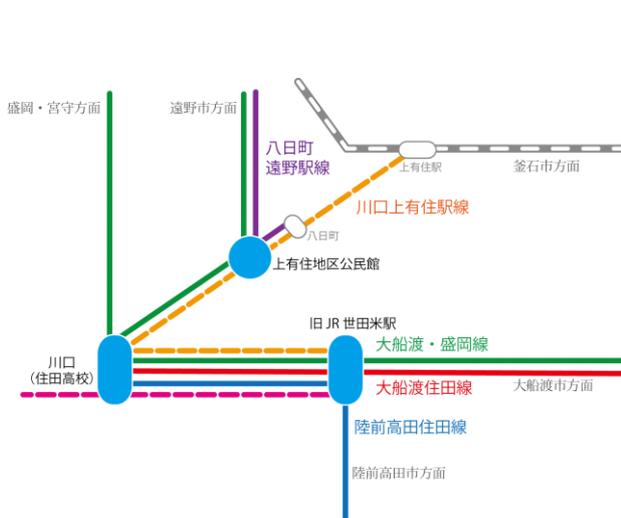


図 3-2 町内の公共交通概念図

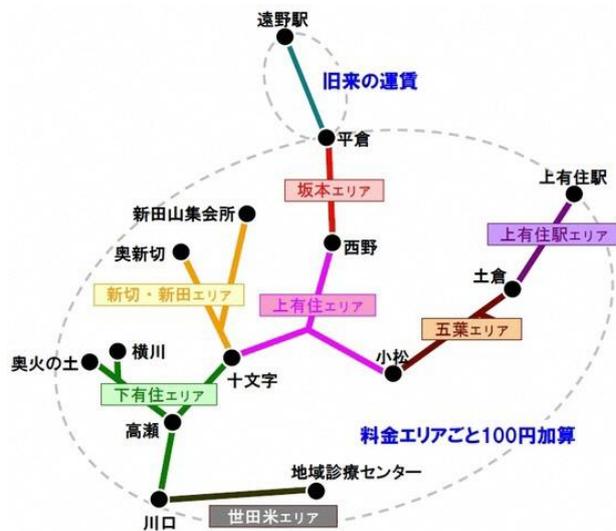


図 3-3 コミュニティバスの運賃体系

## (2) 交通事業者

町内の交通事業者は、貨物運送事業をはじめ、乗合旅客事業や貸切旅客事業を行う交通事業者1社あり、住田町コミュニティバスやスクールバス、貸切バス運行などを担っている。

タクシー事業を行う事業者は町内にはなく、陸前高田市に本社を置く事業者が世田米に営業所を構えている。

表 3-1 町内の交通事業者

No.	交通事業者	車両台数	備考(営業所)	その他の業務
1	岩手県交通株式会社	(町内に営業所なし)	本社:盛岡 営業所:大船渡、遠野	乗合旅客事業 貸切旅客事業
2	株式会社住田交運	中型バス:2台 マイクロ:2台	本社:世田米 営業所:八日町	貨物運送事業 乗合旅客事業 貸切旅客事業
3	株式会社気仙タクシー	住田営業所に普通車2台 *予約に応じて陸前高田から 配車する。	本社:陸前高田 営業所:世田米	乗用旅客事業 乗合旅客事業

### [株式会社住田交運の概要]

- ・ 乗務員は 33 人（貨物 25 人、旅客 8 人）
- ・ 住田町コミュニティバス、スクールバス、貸切バスも行っている。
- ・ 貸切バスは、保育園や小中学校、高校の送迎が主である。
- ・ 年齢も 30 代～60 代と比較的若く、現時点で乗務員の不足はない。

### [株式会社気仙タクシーの概要]

- ・ 営業時間は 7～24 時。受付配車担当が常駐する時間は 8～17 時。
- ・ 住田営業所には 2 台が常駐しており、常駐乗務員は 1 名となっている。
- ・ 住田町内の利用状況は、1 日に 0 回の日もあれば 10 回の日もある。利用者の多くが住田地域診療センターと大船渡病院の通院客であり、大船渡病院の場合運賃は 6 千円程度である。
- ・ 稀に水沢江刺駅までの利用者もいる。運賃は 1 万円を超える。



住田交運の本社



気仙タクシーの本社

### 3-2 鉄道（JR 釜石線）の現状と課題

#### （1）運行状況

JR 釜石線の利用者数は年々減少しているが、新型コロナウイルスによる影響が最も大きかった 2020 年（令和 2 年）以降は微増で推移している。

上有住駅に止まる便は平日は 9 往復、土曜日・休日は 11 往復運行している。平日は釜石方面から住田高校に通学する生徒がいるため、朝は 7:26 に上有住駅に到着する便に合わせて、住田町コミュニティバス「川口上有住駅線」が接続して運行している（7:45 上有住駅発）。

下校時刻に合わせて「川口上有住駅線」は川口発 17:10→上有住駅 17:24 が運行し、上有住駅 17:26 に接続するが、その次の上有住駅 20:17 発の便に接続するバスはない。

表 3-2 JR 釜石線のダイヤ（平日）

盛岡行き	1	2	3	4	5	6	7	8	9
釜石駅	5:13	5:36	6:51	9:02	12:09	15:57	16:27	17:44	19:23
<b>上有住駅</b>	<b>5:47</b>	<b>6:10</b>	<b>7:26</b>	<b>9:35</b>	<b>12:43</b>	<b>16:31</b>	<b>17:05</b>	<b>18:21</b>	<b>20:00</b>
遠野駅	6:12	6:45	7:52	10:15	13:08	17:01	17:59	18:50	20:29
花巻駅	7:17	7:51	8:53	11:20	14:10	18:02	18:54	19:54	21:30
盛岡駅	8:09	8:49					19:40	20:45	

釜石行き	1	2	3	4	5	6	7	8	9
盛岡駅		5:57		10:40			17:49	18:48	
花巻駅		6:43	9:49	11:15	14:40	15:54	18:41	19:42	20:54
遠野駅	6:37	7:52	11:03	12:30	15:43	17:01	19:51	21:03	22:03
<b>上有住駅</b>	<b>7:03</b>	<b>8:22</b>	<b>11:28</b>	<b>12:55</b>	<b>16:08</b>	<b>17:26</b>	<b>20:17</b>	<b>21:29</b>	<b>22:29</b>
釜石駅	7:35	8:53	12:07	13:24	16:41	17:57	20:50	22:01	23:00

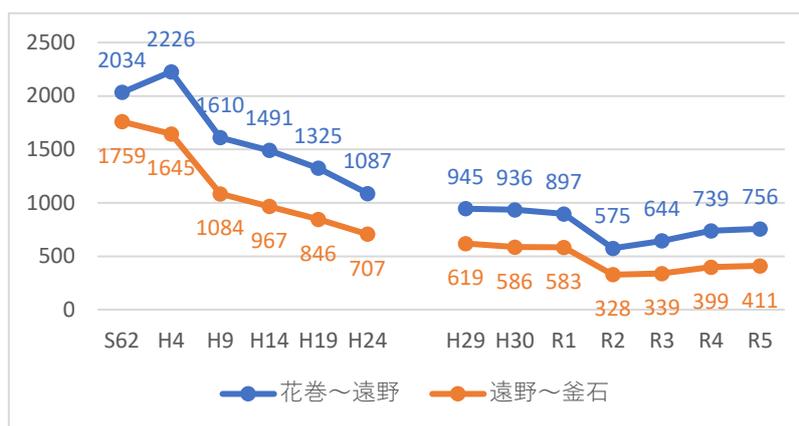


図 3-4 JR 釜石線の平均通過人員（1 日 1 kmあたりの乗客数）

## (2) 上有住駅の利用状況

JR 釜石線の上有住駅は滝観洞までは距離 240m、徒歩 2 分程度でアクセスでき、県内外の観光客の重要なアクセスポイントとして利用されている。

観光客のほか、釜石方面から住田高校に通学する生徒も朝夕の便を中心に利用されており、上有住駅からは駅前に接続する住田町コミュニティバスで住田高校に向かう。

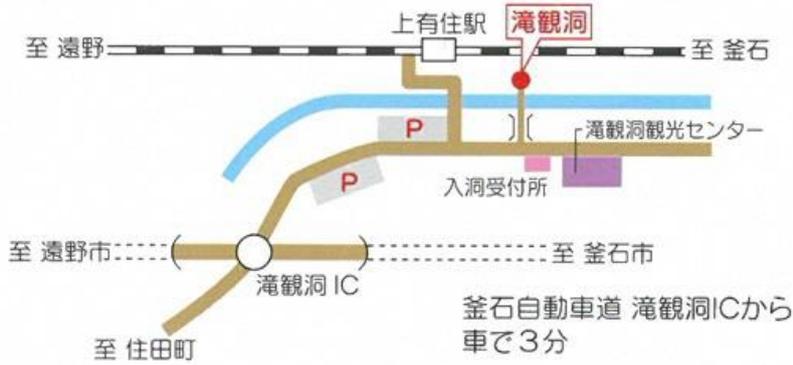


図 3-5 上有住駅と滝観洞の位置図

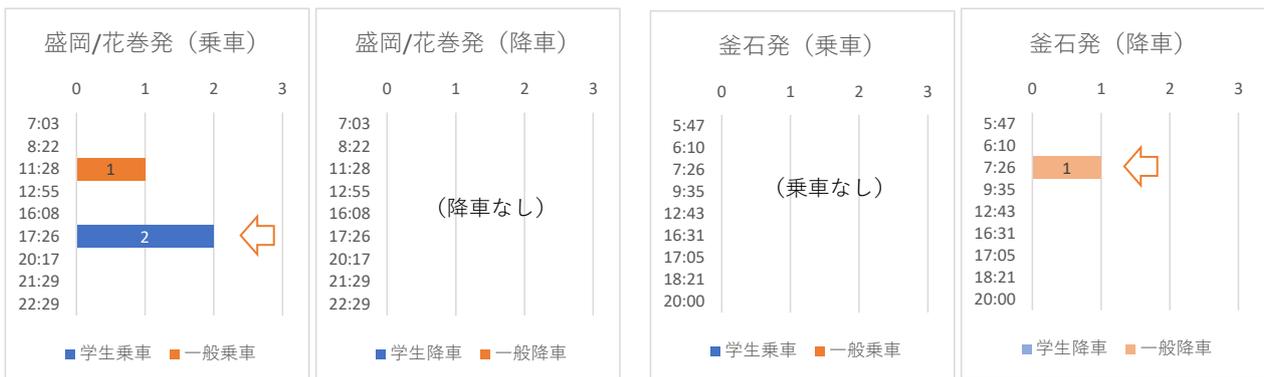
資料：滝観洞・白蓮洞公式ホームページ



上有住駅と JR 釜石線の車両



上有住駅前のバス停



下り (盛岡/花巻発) の上有住駅乗降人数

上り (釜石発) の上有住駅乗降人数

注：2024 年 11 月 26 日、27 日、12 月 2 日の調査結果より (各便 1 回ずつ調査)

### 3-3 路線バスの現状と課題

#### (1) 利用者数の推移

陸前高田住田線は1日の利用者が最も多い路線だったが、輸送人員の減少が大きく、5年前と比較するとわずか38%まで減っている。そのため、2022年(令和4年)10月には減便と土日廃止、2024年(令和6年)4月からは乗合バス事業者から地元の貸切バス事業者運行に引き継がれて運行されている。現在は大船渡住田線が陸前高田住田線の輸送人員を上回り、最も多い路線となっている。陸前高田住田線と大船渡住田線の利用者の7割以上は高校生の通学利用が占めている。

町内路線(川口上有住駅線と役場中井線)は輸送人員の減少が最も小さく、輸送人員を維持している。

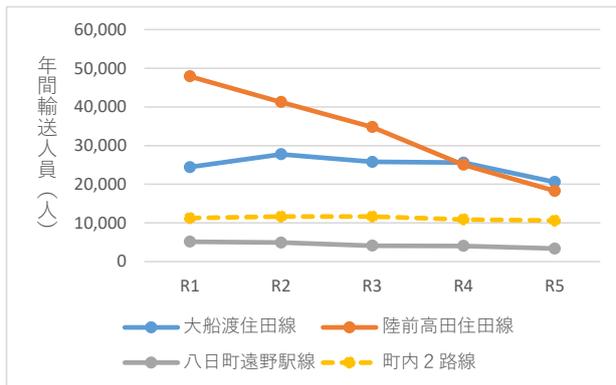


図 3-7 路線別の輸送人員の推移

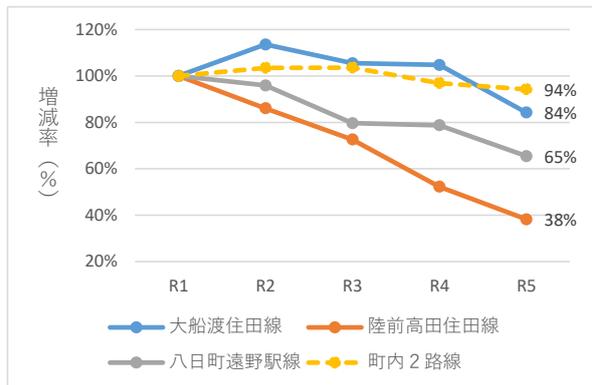


図 3-8 輸送人員の増減率 (対 R1)

注：町内2路線には、川口上有住駅線と役場中井線を含む。

#### (2) 収支状況

町の負担額は近年増加している。特に2022年度(令和4年度)は陸前高田住田線の負担額が1千万円以上になり、車両購入費9,552千円を加えると4千万円を超える負担となった。2023年度(令和5年度)はさらに大船渡住田線に対する町負担額も増大している。

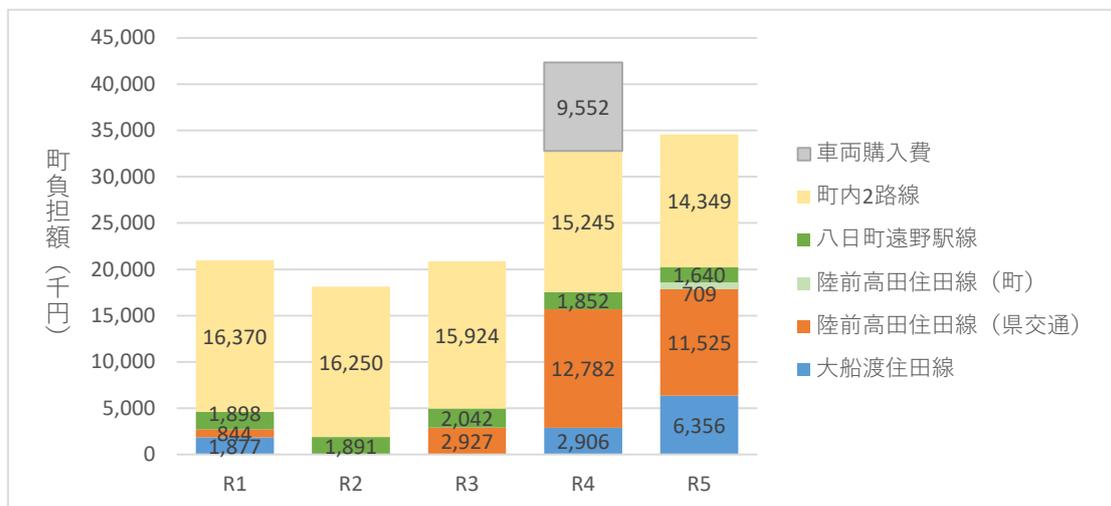


図 3-9 町負担額の推移

注：町負担額は、支出額(経常費用)から収入額(運賃収入+国県補助+事業者負担額)を引いた額

運行に係る経常費用は微減傾向で推移しているが、それ以上に運賃収入が減っていることが町の負担額の増大につながっている。収支率（経常収益÷経常費用）は、大船渡住田線が最も高く、40%を超えて推移しており、利用者一人当たりの収支差額も501円と比較的少ない。**大船渡住田線は国庫補助対象路線だが、2023年（令和5年）平均乗車密度は2.3人、輸送量も6.4人と補助対象基準を下回っている。**

陸前高田住田線と八日町遠野駅線の収支率は微減傾向で推移しており、30%前後である。しかし、八日町遠野駅線は1人あたり収支差額が増加傾向を辿っており、一人あたり1,000円を超えている。

町内2路線の収支率は12%と低いが、経常収益は微増していることから収支率も改善傾向である。しかし、利用者一人あたり収支差額は1,300円を超えて最も高い。

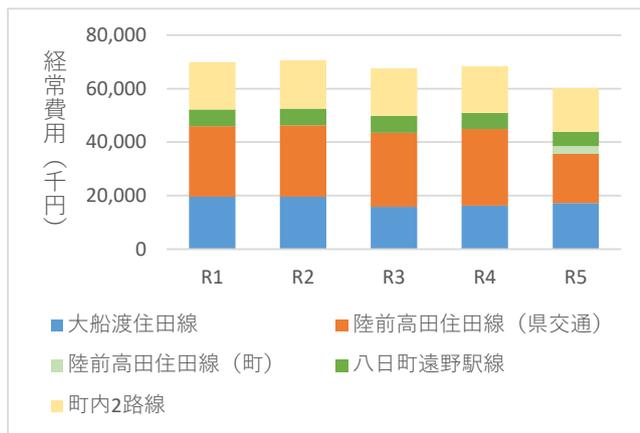


図 3-10 路線別の経常費用

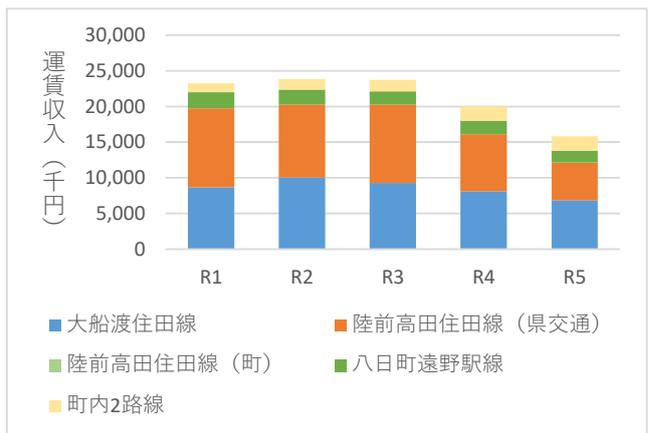


図 3-11 路線別の運賃収入

表 3-3 路線バス、コミュニティバスの収支状況 (2023年)

路線名・事業名	経費	収益	補助金	負担金	欠損額 (町負担額)
大船渡住田線	17,154,335円	6,836,134円	3,962,000円		6,356,201円
陸前高田住田線 (県交通)	18,721,945円	5,304,426円	1,893,000円		11,524,519円
陸前高田住田線 (町)	2,653,380円	35,020円	450,000円	1,459,288円	709,072円
八日町遠野駅線	5,235,929円	1,606,071円		1,989,489円	1,640,369円
町内2路線	16,371,480円	2,022,720円			14,348,760円
合計	60,137,069円	15,804,371円	6,305,000円	3,448,777円	34,578,921円

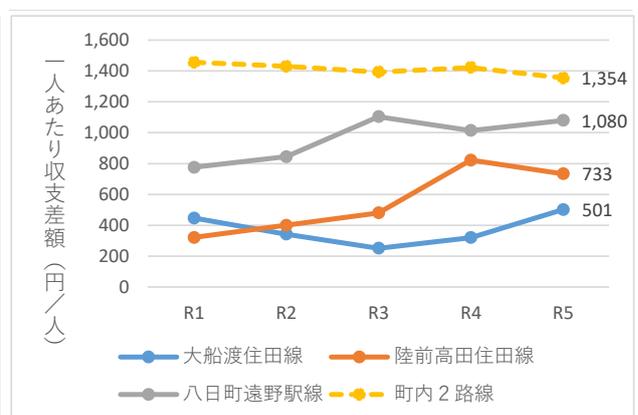
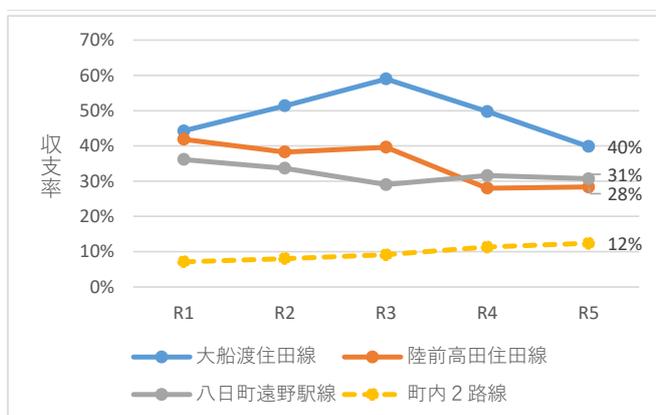


図 3-12 路線別の収支状況

### (3) 利用目的

今年度、町内を運行する各路線の全便について利用目的や乗降バス停等の調査を実施した。

平日、休日各1日ずつの合計2日間の全便の利用者数は188人で、そのうち**高校生の通学利用が49%**を占め、最も多い。次いで買い物が20%を占める。利用区間は、陸前高田市との往來が32%、大船渡市の往來が23%が多い。**町内移動は全体の27%に留まる。**

町内路線の内、川口上有住駅線の利用者は高校生と小中学生の通学利用が多いが、通院や買い物利用も行われている。八日町遠野駅線は便数が少ないため利用者数が少なく、年々減少している。利用者は通院と買い物利用が大半を占める。

表 3-4 路線バス実態調査の概要

調査対象	住田町内を走行する路線バス（平・休日の全便/各1日）
調査期間	令和6年8月31日～9月13日のうち5日間
調査方法	バス車両に調査員が乗車し対面式による配布、回収
回収状況	計188人（平日173人、休日15人）

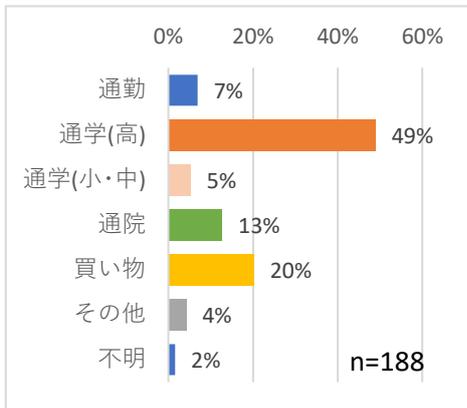


図 3-13 路線バス利用者の外出目的

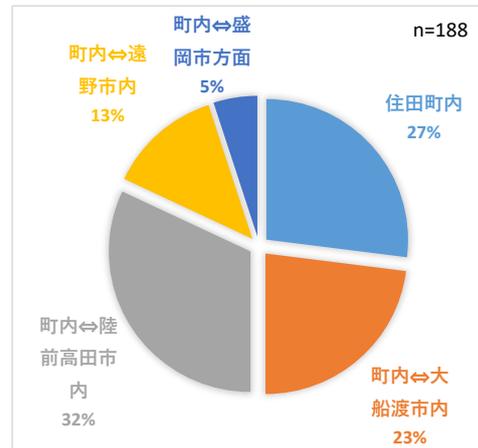


図 3-14 利用区間割合

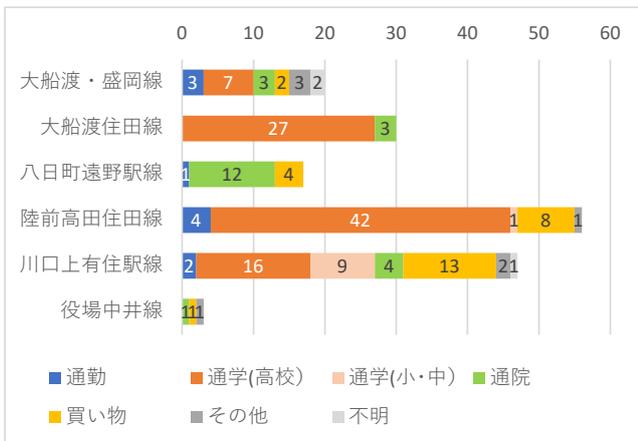


図 3-15 目的別の1日乗客人数

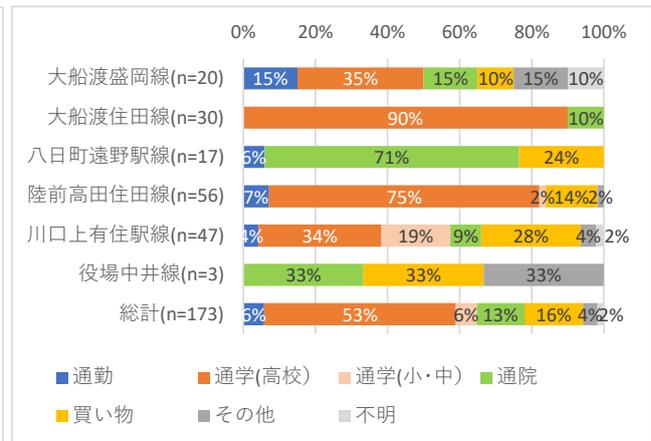


図 3-16 目的別割合

注：2024年（令和6年）の実態調査結果より

#### (4) 便別利用者数

「大船渡住田線」の「通学(高校)」利用者は7:40の便で大船渡市から住田高校前まで乗車し、16:31の便で大船渡方面に帰宅している。

「陸前高田住田線」の「通学(高校)」利用者は、7:00 住田高校前発の便で町内から高田高校前まで乗車し、17:20 イオン SuC 陸前高田発の便で町内へ帰宅する生徒に加え、7:00 イオン SuC 陸前高田発の便で陸前高田市内から住田高校前まで乗車し、17:20 住田高校前発の便で陸前高田市内へ帰宅する生徒も見られる。

「陸前高田住田線」の「買い物」利用者は、その大半が 9:00 発の便で高田市内へ向かい、11:40 発の便で町内へ帰宅している。

「八日町遠野駅線」の利用目的は「通院」が最も多く、その大半は 7:25 発で遠野市内まで乗車し、12:35 遠野駅発の便で町内へ帰宅している。

「川口上有住駅線」の利用者は上り（上有住方面発）では午前中の便に集中しており、逆に下り（世田米方面発）では午後の便に集中している。



図 3-17 路線別の便別利用者数

### (5) バス停別乗降人数

乗車/降車人数共に「住田高校前」が最も多くなっており、他には「住田町役場」に加え、「世田米駅前」「世田米大崎」及び「世田米本町」といった世田米商店街の旧国道沿いに位置するバス停が多い。

※調査日では天災による道路通行規制の影響で、普段は住田高校前から乗車する生徒8名が向川口から乗車した。

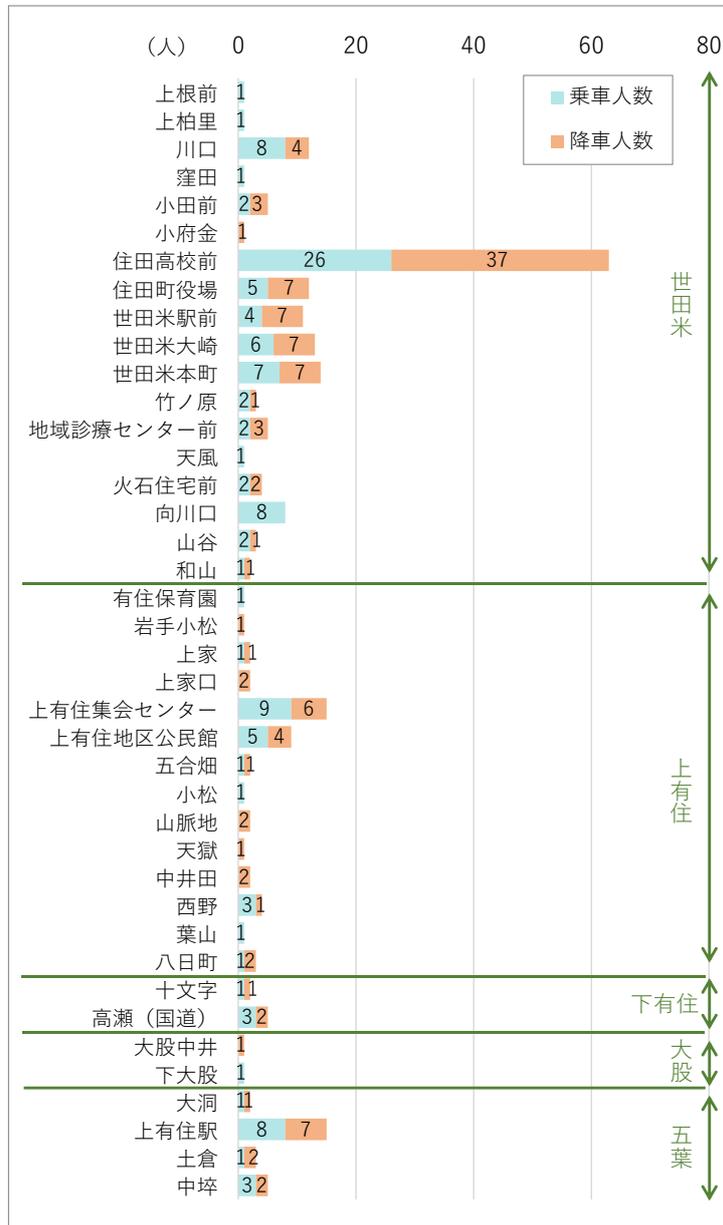


図 3-18 バス停別の一日乗降人数

## (6) 乗り継ぎの有無とバス停までの徒歩距離

他の交通への乗り継ぎについては、全体では乗り継がない割合が8割を超えて多いが、川口上有住駅線と大船渡・盛岡線は全体の3割前後が乗り継いでいる。川口上有住駅線は「JR(26%)」、大船渡・盛岡線は「県交通バス(15%)」が多い。

自宅からバス停までの徒歩時間は、全体では「5分以内(56%)」が多く、次いで「10分以内(19%)」が多く、合わせて75%が10分以内の利用者である。年齢別では、高齢になるほど徒歩時間が短くなる傾向がある。

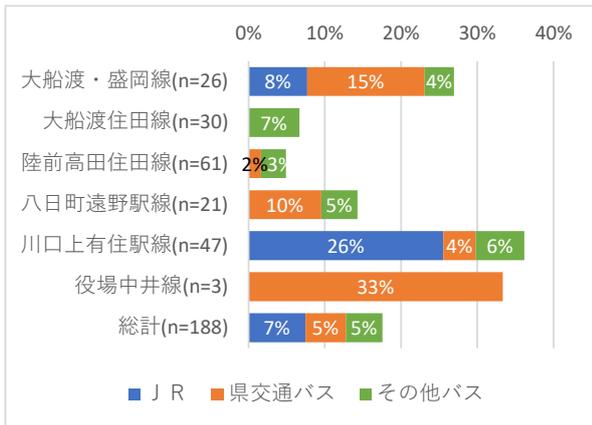


図 3-19 乗り継ぎの有無

注：役場中井線は回答数が3人と少ないため参考値

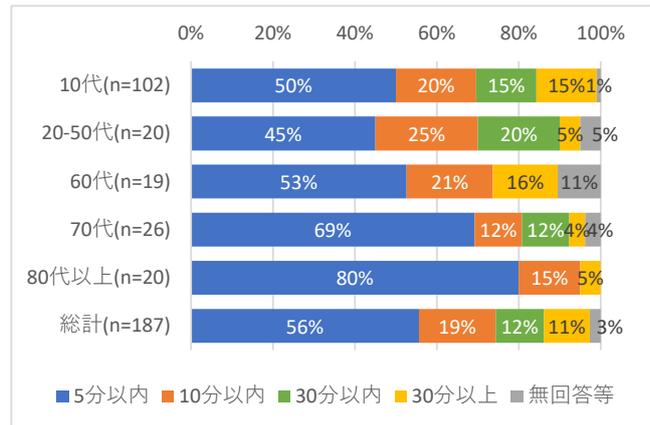


図 3-20 自宅からバス停までの徒歩時間

## (7) 不便な理由／便利な理由

路線バスの不便な理由としては、「便数が少ない(54%)」が特に多く、それ以外の不便な理由は1割未満と少ない。路線別に「便数が少ない」と回答している割合をみると、「大船渡住田線」が特に高く、乗客の83%が回答している。次いで「陸前高田住田線」が61%と多い。

反対に便利な理由は「運賃が安い(36%)」と「運転手がやさしい(36%)」が多い。

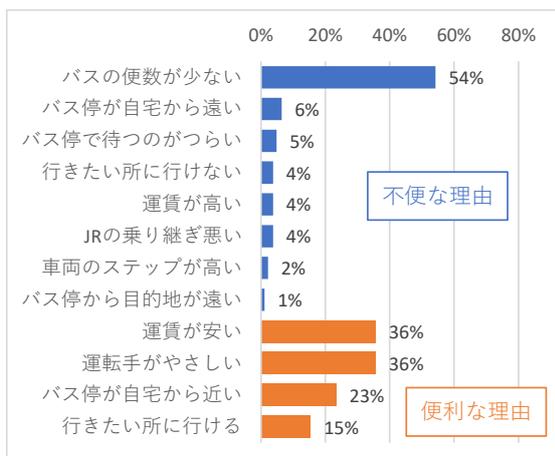


図 3-21 路線バスが不便な理由と便利な理由

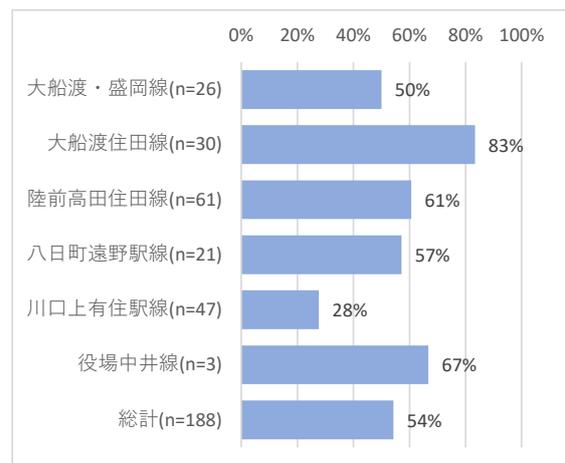


図 3-22 「バスの便数が少ない」回答率  
注：役場中井線は回答数が3人と少ないため参考値

## (8) 住田町コミュニティバスの車両

住田町コミュニティバスは4台の車両で運行している。車両は24～26人乗りのマイクロバスタイプが3台と14人乗りのハイエースタイプが1台である。

4台のうち2台は2016年式のため、老朽化がみられ、更新の必要性が高まっている。



日野リエッセ 26人乗り 2016年式  
所有者：民間 使用者：住田町



三菱ローザ 24人乗り 2016年式  
所有者：住田町 使用者：住田交運



トヨタハイエース 14人乗り 2019年式  
所有者：住田町 使用者：住田町



日野リエッセ 26人乗り 2021年式  
所有者：住田町 使用者：住田町

### 3-4 福祉の移動支援と課題

#### (1) 福祉有償運送「おたっしや移送サービス」

平成 27 年から「地域福祉活動計画」に基づいて、公共交通機関を利用することが困難な町民を対象に住田町社会福祉協議会が福祉有償運送サービスを行っている。利用登録者は令和 6 年 3 月現在で 29 人であり、年間 30 人ほどが延べ 75 回程度利用している。行先は住田地域診療センターが半数を占めるほか、遠野病院や遠野市内の個人病院、陸前高田市内の個人病院が多い。大船渡市内への利用はほとんどない。

車両は軽ワゴン車 1 台、運転手は 4 名が社協に登録している。運転手は専門ではないため、利用者から急な依頼があった際に困る場合がある。

その他の課題として、各公民館で実施しているミニデイサービスや地区行事の開催に当たって、送迎等がないために利用できない人がいることが課題である。

表 3-5 福祉有償運送の概要

運営主体	住田町社会福祉協議会
対象者	住田町在住で、単独では公共交通機関を利用することが困難な方 (要介護、要支援及び身体障がい者)
移送範囲	大船渡市、陸前高田市、遠野市、釜石市内
利用料	町内…定額料金 (1 時間 1,000 円) + (移送距離 km×20 円) 町外…移動および待機時間に応じた定額料金 + (移送距離 km×20 円)
運行日時	平日および土曜日、8:30~17:30
車両	車椅子対応車 1 台
運転手	普通 2 種免許取得者又は国土交通大臣が認定する講習修了者 (現在 4 名)
予約受付	ケアマネージャー等



図 3-23 福祉有償運送の実績

#### (2) 住田町福祉タクシー助成

町は、平成 23 年度から重度障がい者の社会参加の促進を図るとともに福祉の向上に寄与することを目的としてタクシー料金の一部助成を行っており、少ないながらも利用されている。

表 3-6 福祉有償運送の概要

対象者	町内に在住し、身体障がい者手帳、知的障がい者療育手帳、精神障がい者保健福祉手帳の交付を受けている者でかつ定められた等級の者
助成額	助成券 1 枚につきタクシーの基本料金を助成 (1 月に月 2 枚の助成券)
運行者	町が発行する乗車券の利用できるタクシーで、町内に営業所を有するタクシー事業者

### 3-5 高校生の通学の現状と課題

#### (1) 高校生の通学状況と課題

町内在住の高校生の通学先は、大船渡高校が最も多く 24 人が通学している。次いで、高田高校が 20 人と多い。そのうち、バス通学は大船渡高校が 9 人、高田高校が 10 人である。町内在住者の住田高校通学者は 15 人であるが、バス利用者は 0 人である。

大船渡市から住田高校には 21 人通学しており、そのうち 18 人がバスで通学している。陸前高田市からは 10 人で全員がバス通学である。

住田高校に通学している生徒の通学方法は「バス」が 57%と過半数を占めて多い。列車は 6 人おり、すべて釜石方面から住田高校に通学している生徒である。

各高校へのヒアリングの結果、部活後の下校時間に利用できる便がないこと、土日のバス便がないことに不便を感じている。

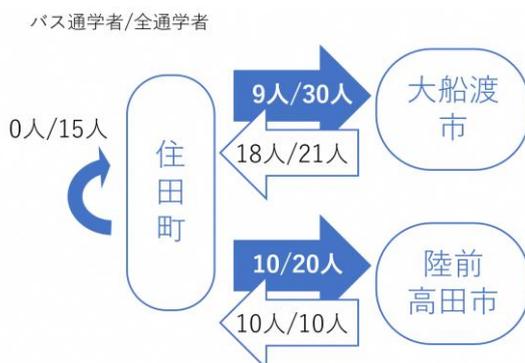


図 3-24 バス通学生徒数

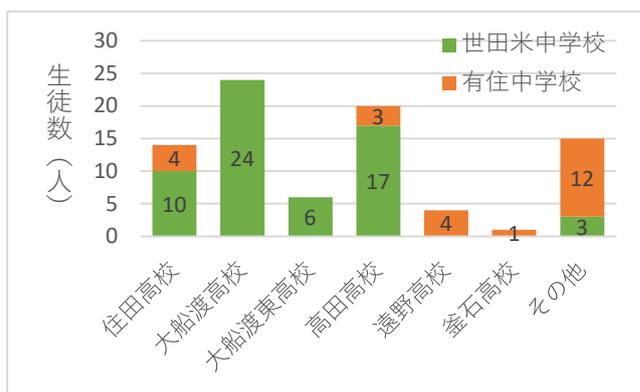


図 3-25 町内中学校卒業生の進学先  
注：2022 年～2024 年 3 カ年の進学先

表 3-7 住田高校の通学方法別生徒数

通学方法	生徒数 (人)	割合
バス	35	57%
自動車送迎	10	16%
自転車	9	15%
列車	6	10%
不明	1	2%
計	61	100%

表 3-8 各高校の公共交通に対する期待や要望

住田高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>水曜日のみ 7 時間目があるが、上有住駅行きのコミュニティバスの発車時間（16:08 発）に合わせるため、やむを得ず水曜日のみ特別に 45 分/1 校時の短縮時程で授業を行っている。<b>16:30 川口発となってくれとありがたい。</b></li> <li><b>陸前高田住田線は昼の便が今年度から廃止</b>になったため、午前中授業の日は夕方までバスを待っている生徒が複数いる。13 時頃に高田方面に行くバスがあれば助かる。</li> <li>一部のコミュニティバスと大船渡住田線は土日運休のため、現状で土日は部活動を実施していない。もし午前中と昼に 1 本ずつ運行があれば、バスの時間に合わせて土日に部活動を実施できる。</li> <li>列車通学者や上有住からバスで通う生徒は、<b>部活動に所属していても活動できない。</b></li> <li>コミバスと県交通、陸前高田住田線でそれぞれ乗り方や運賃が異なるため生徒への説明が難しい。</li> </ul>
高田高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>生徒の大半が部活動に所属しているが、<b>陸前高田住田線は部活後の生徒が利用できる 19 時以降の運行がない。</b></li> </ul>
大船渡高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の路線バスの時刻に不便はないようである。</li> <li>今年度より大船渡住田線の土日運休が決まった。</li> </ul>

## (2) 住田高等学校教育振興事業補助金（通学費補助金）

住田高校の教育振興を図るため、住田高校に通う生徒に対して公共交通に係る通学費を補助している。町の補助額は2017年（平成29年）までは900万円前後まで増えていたが、近年は500万円前後で推移している。

表 3-9 通学費補助金の概要

対象者	居住地最寄りのバス停又は駅から高校までの公共交通機関の距離が概ね片道 6 km以上
補助額	最も経済的かつ合理的な方法で算定される公共交通機関料金の 3 分の 2 以内の額 (上限額：年額 20 万円)

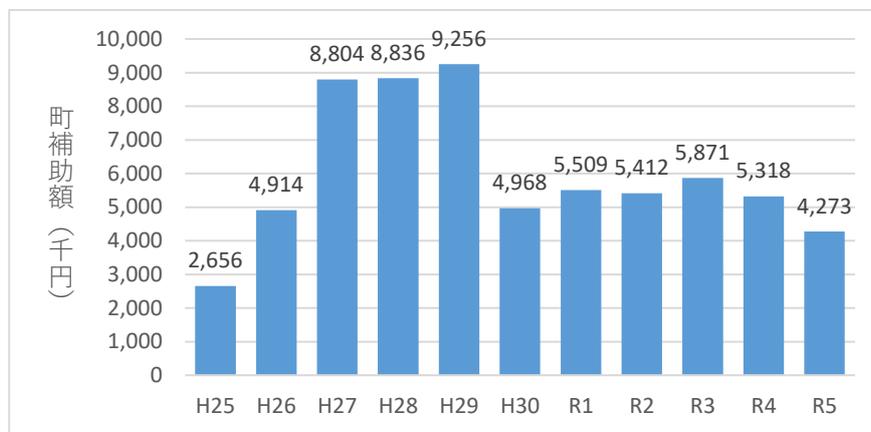


図 3-26 住田町の通学費補助金額の推移

### 3-6 小学校・中学校の通学支援（スクールバスの運行）

町内の小学校2校、中学校1校のスクールバスは、合計5コースを5台が運行している。近年はクマ出没の問題などもあり、自宅近くで乗降できるように運行を行っている。そのため、学校が近くスクールバスが運行していない集落からもスクールバス運行に対する要望が出されている。

登校便はどの学校も1便であるが、小学校は低学年と高学年で下校時間が異なるため、下校便は世田米小学校は3便、有住小学校は2便運行している。下校時間は授業時間がやや頻繁に変動するため、下校便の運行時間を対応させることに加えて、有住小学校の「放課後子ども教室」のように児童生徒がバスの時間まで待てる施設が必要である。

実情を鑑みるとスクールバスの混乗の可能性は、登校便に一般客を無料で乗車できる「一般混乗」か、空き時間に車両を活用する「多目的利用」の2つの方法があり得る。

表 3-10 小学校・中学校のスクールバスの概要

学校名	コース名	児童・生徒数	時間	車両
世田米小 住田中	大股方面	16人	登校：曙畑 7:10 発 下校1便：曙畑 16:00 着 下校2便：曙畑 17:00 着 下校3便：曙畑 19:15 着	日野リエッセⅡ 29人乗り、2018年式
有住小	火の土・高瀬方面	18人	登校：火の土 7:35 発 下校1便：火の土 16:58 着 下校2便：火の土 16:03 着	日野メルファ 57人乗り、2010年式
	新田・新切方面	10人	登校：奥新切 7:45 発 下校1便：奥新切 15:58 着 下校2便：奥新切 16:53 着	三菱ローザ 29人乗り、2019年式
住田中	五葉・川口方面	12人	登校：土倉 7:27 発 下校：土倉 17:54 着	日野リエッセⅡ 26人乗り、2024年式
	船作・下有住方面	17人	登校：西野 7:28 発 下校：西野 17:56 着	日野リエッセⅡ 26人乗り、2024年式

注：世田米小学校大股方面の下校時間は夏時間を記載



日野メルファ 57人乗り、2010年式



三菱ローザ 29人乗り、2019年式



日野リエッセⅡ 26人乗り、2024年式



有住小学校の放課後子ども教室（上有住地区公民館）

## 4. 住民の外出状況とニーズ

### 4-1 町民アンケート調査

#### (1) 調査の概要

外出の実態や公共交通に対するニーズを把握し、計画に反映させることを目的として町民アンケート調査を実施した。

回収率は全体では45.8%と高く、特に60代以上の年齢層では6割を超え、公共交通に対する意識の高さがうかがえる。それに対して、10代と20代の回収率は22%にとどまる。地区別を見ると、世田米地区の回収率は51%と高いのに対して、五葉地区は40%にとどまる。

表 4-1 調査概要

調査対象者	住田町に住民登録がある15～79歳の町民1,000人（無作為抽出）
調査期間	令和6年10月18日～11月1日（一部、令和7年1月に再調査）
調査方法	郵送による配布、郵送・Webによる回収
回収状況	回収数）紙：372件、WEB：86件、合計：458件 回収率）45.8%（うちWeb回答の割合：8.6%）

表 4-2 回収票数と回収率

年代	回収票数								配布票数						回収率					
	世田米	上有住	下有住	五葉	大股	その他	無効	合計	世田米	上有住	下有住	五葉	大股	合計	世田米	上有住	下有住	五葉	大股	合計
10代	7	4	0	0	2	0	0	13	17	17	15	4	5	58	41%	24%	0%	0%	40%	22%
20代	5	7	6	3	1	1	0	23	34	34	24	6	5	103	15%	21%	25%	50%	20%	22%
30代	10	10	24	1	4	0	0	49	34	34	46	12	14	140	29%	29%	52%	8%	29%	35%
40代	17	9	9	3	3	0	0	41	34	34	34	19	20	141	50%	26%	26%	16%	15%	29%
50代	16	12	17	7	9	0	1	62	34	34	34	16	24	142	47%	35%	50%	44%	38%	44%
60代	27	30	24	26	25	0	0	132	36	35	35	47	45	198	75%	86%	69%	55%	56%	67%
70代	32	34	20	23	28	0	1	138	36	36	36	55	55	218	89%	94%	56%	42%	51%	63%
総計	114	106	100	63	72	1	2	458	225	224	224	159	168	1,000	51%	47%	45%	40%	43%	46%

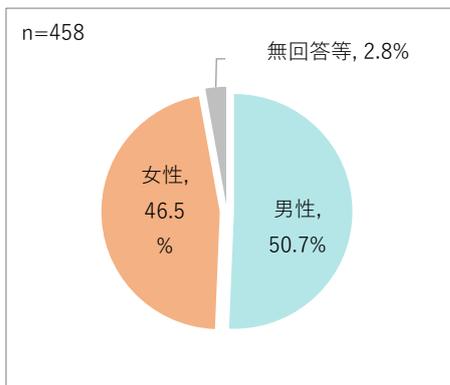


図 4-1 回答者の性別

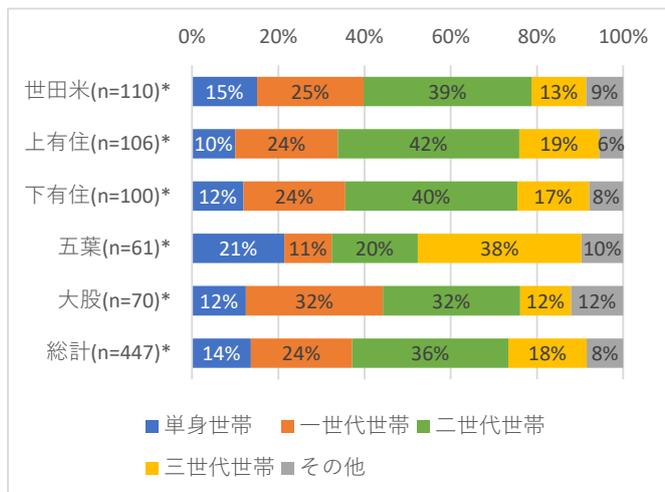


図 4-2 地区別の世帯構成（補正済み）

## (2) 自動車運転免許の保有状況

自動車運転免許は、男性は89%、女性も83%が保有している。男性は、70歳以上も9割以上が保有している状況となっており、女性も76%が保有している。免許返納は、全体では男女とも4%が返納しているが、特に70歳以上の返納率は比較的高く、男性は6%、女性は8%である<sup>4</sup>。

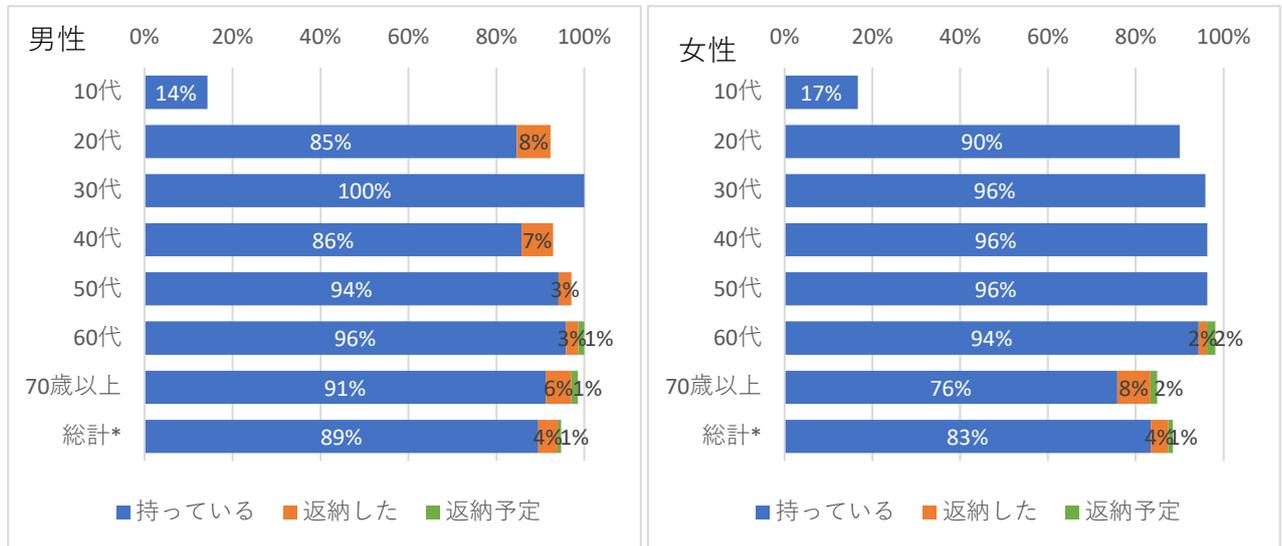


図 4-3 性別・年齢別の免許保有率

## (3) 通院や買い物を頼める人がいるか

「あなたがケガや病気の時などに、通院送迎や買い物などを頼める人がいるか」という質問に対して、全体では「気軽に頼める人がいる (51%)」が最も多いが、「頼める人はいない」と回答する人も10%を占める。特に、50代が15%を占めて最も多い。

世帯構成別にみると、単身世帯は「頼める人はいない」が23%と多い。

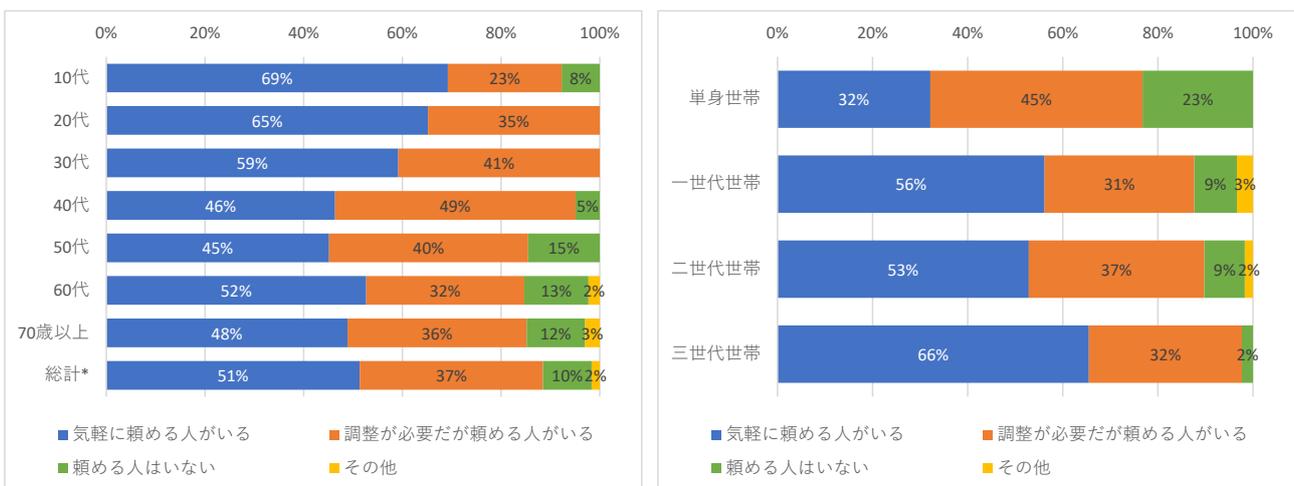


図 4-4 通院や買い物を頼める人がいるか

<sup>4</sup> 2023年度(令和5年度)の住田町の自動車運転免許の自主返納率は0.28%であり、岩手県平均(0.31%)や周辺市町(大船渡市0.40%、陸前高田市0.46%、遠野市0.31%)と比較して低い。(岩手県警察資料より)

#### (4) スマートフォンの普及状況

公共交通に関しては、予約して利用するデマンド型交通などの普及が進んでいるが、その予約の可能性として、スマートフォンの普及度について質問したところ、全体では **84%がスマートフォンを持っている**と回答しており、70歳以上も70%が所有していた。

また、スマートフォンでどのようなことをしているかについては、通話やカメラが多いものの、「買い物(41%)」「電子マネー決済(32%)」「切符購入・宿泊予約(25%)」も25%を超える利用が行われている。

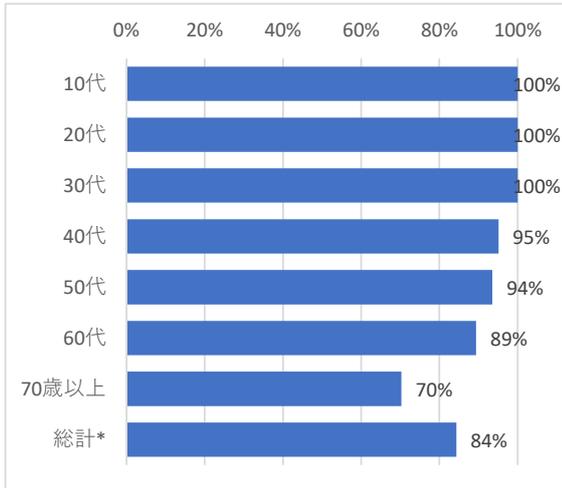


図 4-5 スマートフォンの所有率

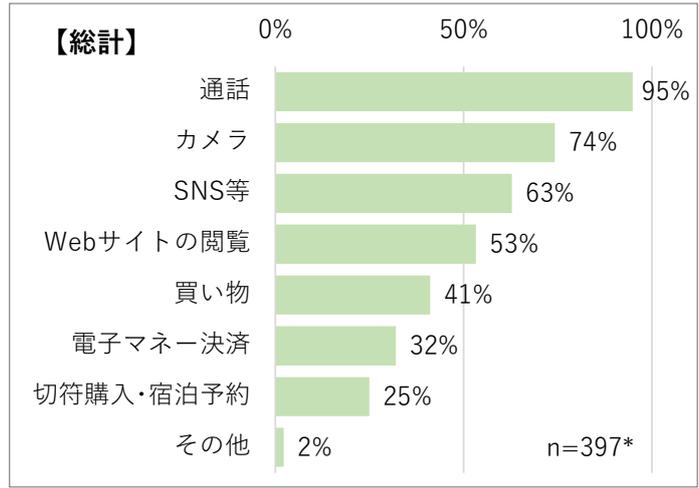


図 4-6 スマートフォンでやっている割合

#### (5) 生活圏

通勤先は53%、通学先は29%が町内である。通学は大船渡市内も24%と多い。**通院は49%が大船渡市内**で遠野市内も35%と多く、町内は20%に留まる。**買い物は町内、遠野市内、大船渡市内が40~60%を占めて、それぞれ多い。**

**地区によって行き先に違いがみられる**のが住田町の特徴であり、世田米地区は大船渡市内、上有住地区は遠野市内、下有住地区と大股地区は通院は大船渡市内だが、買い物は町内と遠野市内、五葉は比較的釜石市内に行く人もおり、多様である。

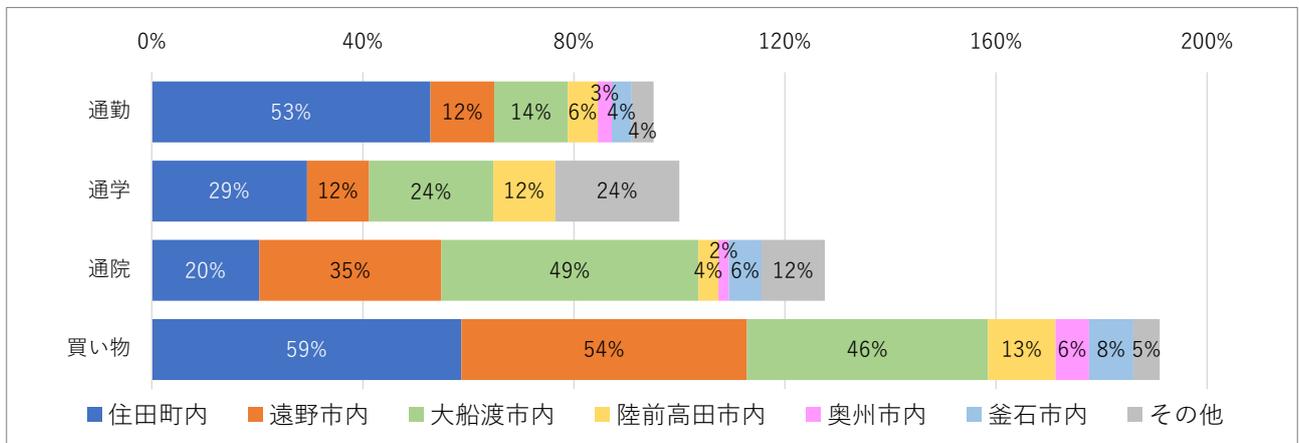


図 4-7 目的別の行き先

注：本項目については2025年1月に実施した再調査（1000票配布、504票回収）の結果による

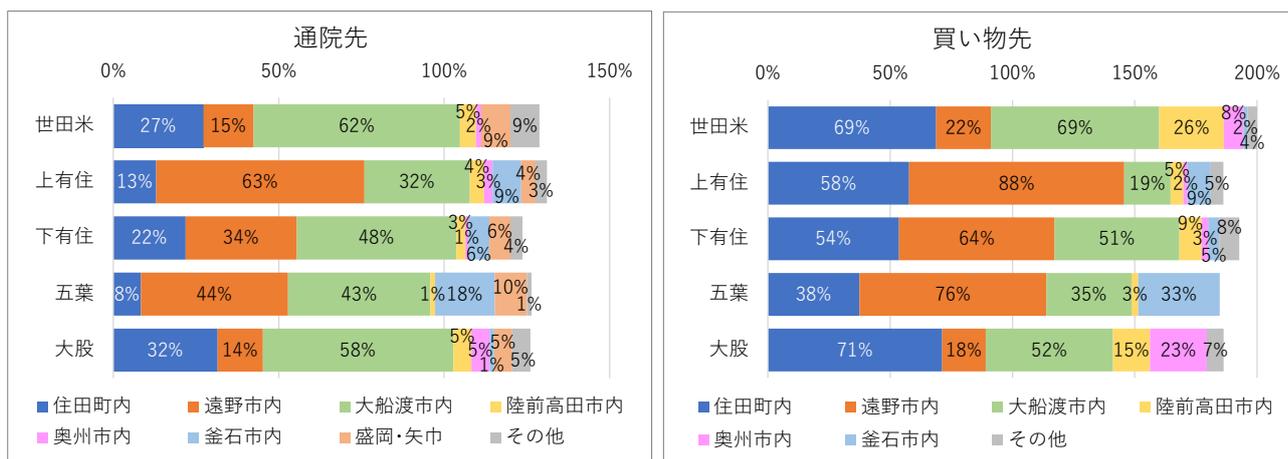


図 4-8 目的別の地区別行き先

注：本項目については 2025 年 1 月に実施した再調査（1000 票配布、504 票回収）の結果による

### (6) 公共交通の利用率

公共交通の利用度は低く、**9 割以上の町民が「ほとんど利用しない」と回答している**。その中でも、「路線バス」の利用度が比較的高く、次いで「コミュニティバス」が多い。

表 4-3 公共交通の利用率

交通手段	ほぼ毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど利用しない	無回答等	総計
JR釜石線	0.0%	0.0%	0.4%	3.8%	93.1%	2.8%	100.0%
路線バス	0.2%	0.4%	2.9%	6.5%	88.2%	1.7%	100.0%
コミュニティバス	0.4%	1.1%	2.1%	4.8%	90.3%	1.3%	100.0%
タクシー	0.0%	0.2%	0.3%	2.3%	96.0%	1.3%	100.0%

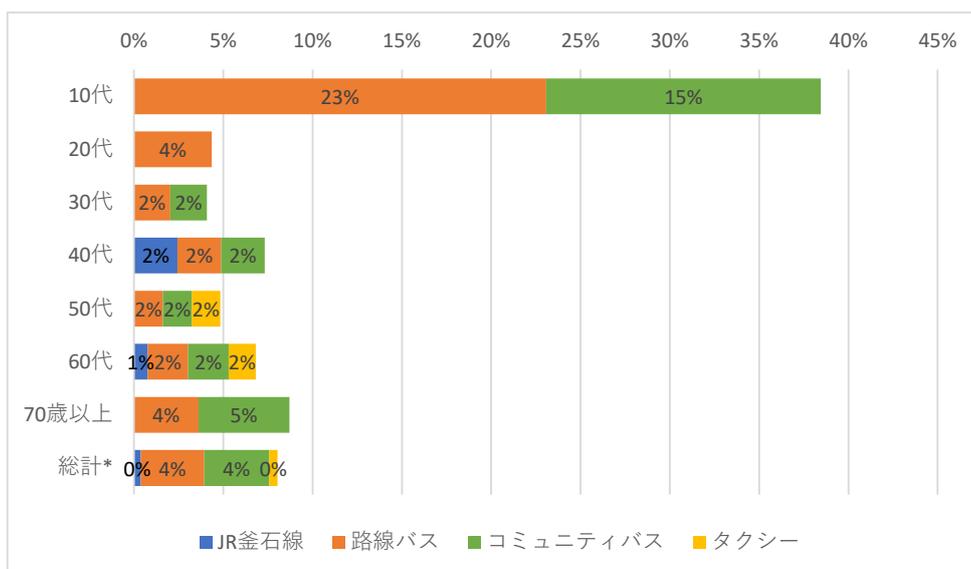


図 4-9 年齢別に公共交通を日常的に利用している割合

注：「日常的に利用」とは月数回以上の合計

## (7) 外出の不便さ

現在、お出かけを不便に感じるかについては、全体では不便を感じる割合が 43%に対して、不便を感じない割合が 49%と**不便を感じていない人の方が多い**が、「10 年後」は「とても不便を感じる (61%) 」と「少し不便を感じる (20%) 」を合わせると**81%が不便を感じると予想している**。

年齢別では、現在は 10 代や 20 代が「とても不便を感じる」割合が高く、30 代 40 代は「少し不便を感じる」も加えると現在不便を感じている割合が過半数を占めて多く、若い世代ほど不便を感じている。自由意見から若い世代が不便を感じていることを抜き出すと、10 代 20 代は「**町外に行くバスの便が少ない**」という意見が多く、30 代 40 代は「**町内に買い物先がないため町外に行きやすくしてほしい**」という意見のほか、「高齢化が進んでおり、**免許を返納しても移動できる環境が必要**」、「**子どもたちが高校進学の際に通学に悩まないように**」という高齢者と子どもの通学の両方に対する意識の高さがうかがえる。地区別では、大きな違いは見られない。

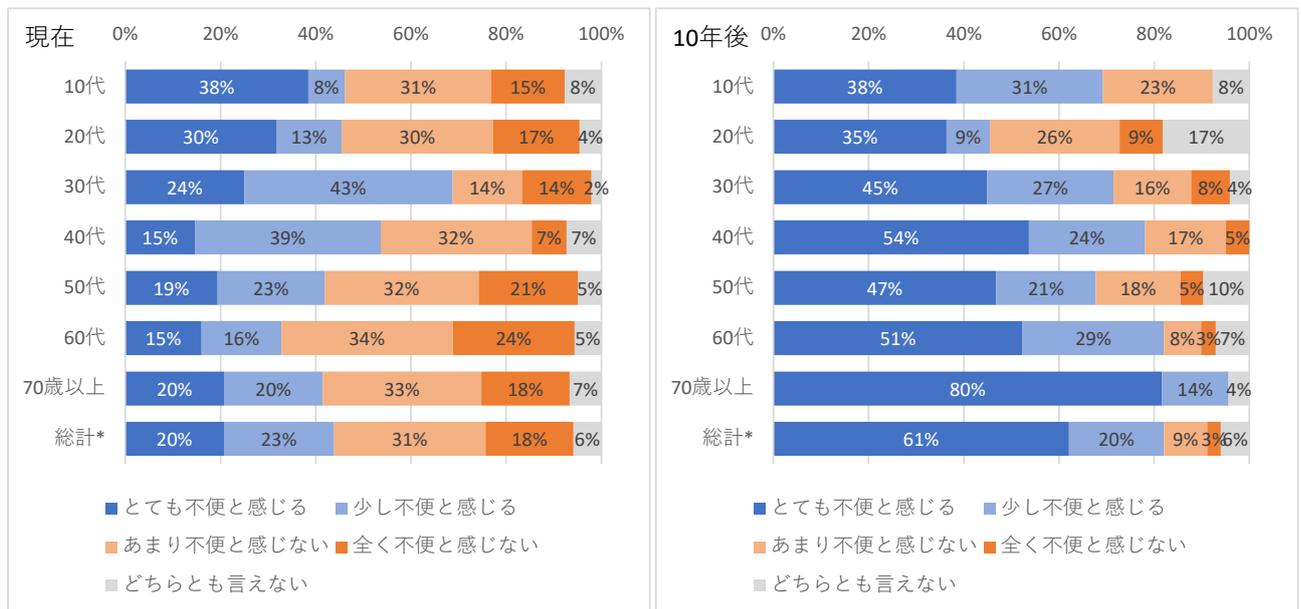


図 4-10 お出かけの不便さ (年齢別)

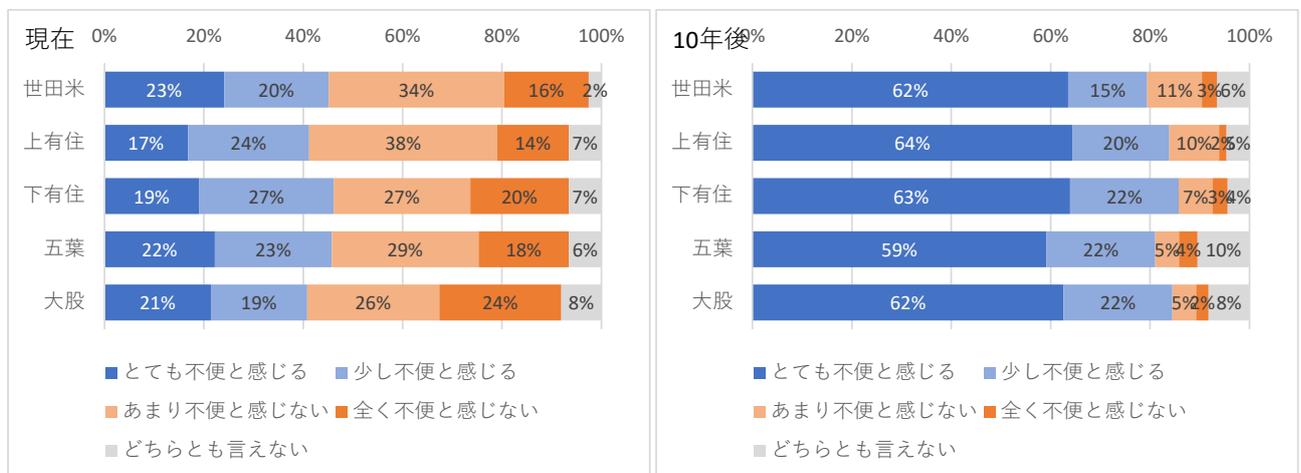


図 4-11 お出かけの不便さ (地区別)

### (8) 住田町コミュニティバスの見直しについて

「住田町コミュニティバスの見直しに当たって優先して欲しいサービス」としては、「自宅の近くから乗れるようにする (36%)」と「便数を増やす (36%)」が最も多い。次いで、「土日も運行する (24%)」と「大船渡・盛岡線との接続をよくする (24%)」が多い。

年代別にみると、50代以下の若い世代は「便数を増やす」が多く、60代以上は「自宅の近くから乗れるようにする」が多い。

表 コミュニティバスの見直しに当たって優先して欲しいサービス

見直し案	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以	総計
自宅の近くから乗れるようにする	15%	43%	39%	34%	31%	39%	36%	36%
便数を増やす	54%	52%	39%	29%	48%	27%	33%	36%
土日も運行する	38%	17%	24%	34%	24%	21%	23%	24%
大船渡・盛岡線との接続をよくする	23%	30%	29%	32%	26%	23%	20%	24%
定時定路線運行を維持する	31%	9%	16%	17%	11%	24%	24%	20%
運賃を安くする	38%	0%	18%	22%	19%	9%	8%	12%
JR釜石線との接続をよくする	0%	17%	16%	15%	10%	17%	9%	12%
その他	0%	4%	4%	5%	10%	3%	8%	6%

### (9) 外出やおでかけを改善するための取り組み

「住田町コミュニティバスを維持する」を第1位に選んでいる人が37%を占めて最も多く、2位と3位を合わせると半数以上の人を選択している。次いで「町外に公共交通で行きやすくする」が1位としても、また2位3位合わせた合計の割合も多い。次いで「乗合タクシーを運行する」を1位として選んでいる人が多いが、1位～3位の合計では「免許返納促進のために、返納者に対して公共交通利用券を配布する」が合計40%を占めて多い。

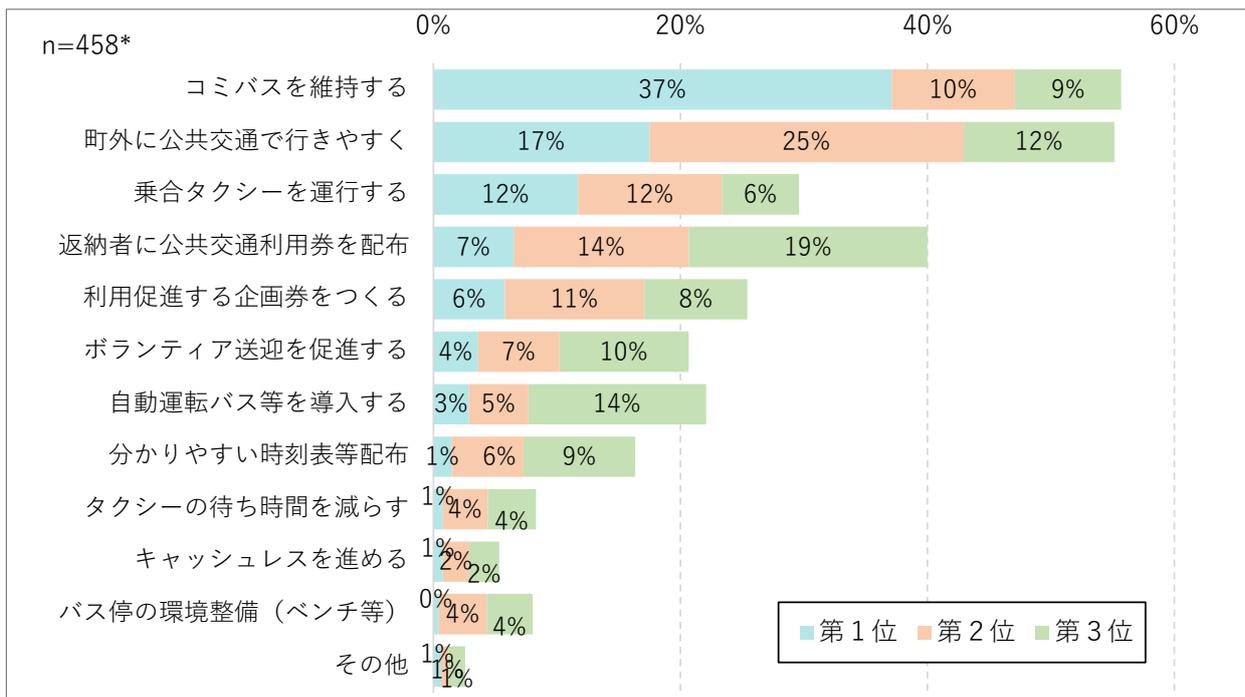


図 4-12 外出やおでかけを改善するための取り組み

## 4-2 住民ヒアリング調査

町内 5 地区の地区公民館において、通院や買い物の行き先や移動方法、公共交通に対する困りごとなどに関する聞き取り調査を行った。その結果、いずれの地区においても路線バスが利用できない交通不便集落があること、通院や買い物などの生活圏は各地区の隣接市にも広がっていること、しかし、バスの乗り継ぎには不便が発生していること、高齢化によりバス車両に乗れない状況が発生することなどが確認された。

また、5地区のうち3地区において公共交通を補完する移動支援サービスが地域づくり活動の一環として取り組んでいることが分かった。



大股地区のヒアリングの様子



図 4-13 外出の現状と困りごと

表 各地区が地域づくり活動の一環として取り組んでいる送迎サービス等

大股	<p>『買い物ツアーバス』</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>月に2回実施しており、1回は町内、1回は町外に行っている。</li> <li>利用者は6人で、行先は当日朝に皆で話し合って決める。</li> <li>車両は個人の方からワゴン車を借りている。レンタカーは現在大船渡まで行かなければ無いため、町内でレンタカーのように借りられるワゴン車があればよい。</li> </ul>
上有住	<p>『バス乗車体験ツアー』</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗車体験ツアーの1回目は大船渡市、2回目は盛岡市まで行った。切符も買ったことがない、バスも乗ったことがない人達が集まり、計画を立てて10人超で行った。次回は高田方面を企画中。</li> <li>大股地区で取り組んでいる買い物ツアーもやってみたいと考えている。釜石イオンに行きたい。</li> </ul>

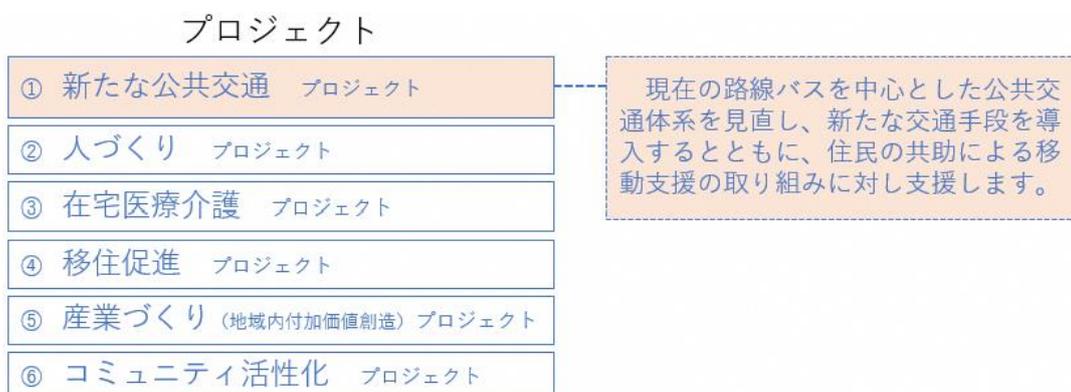
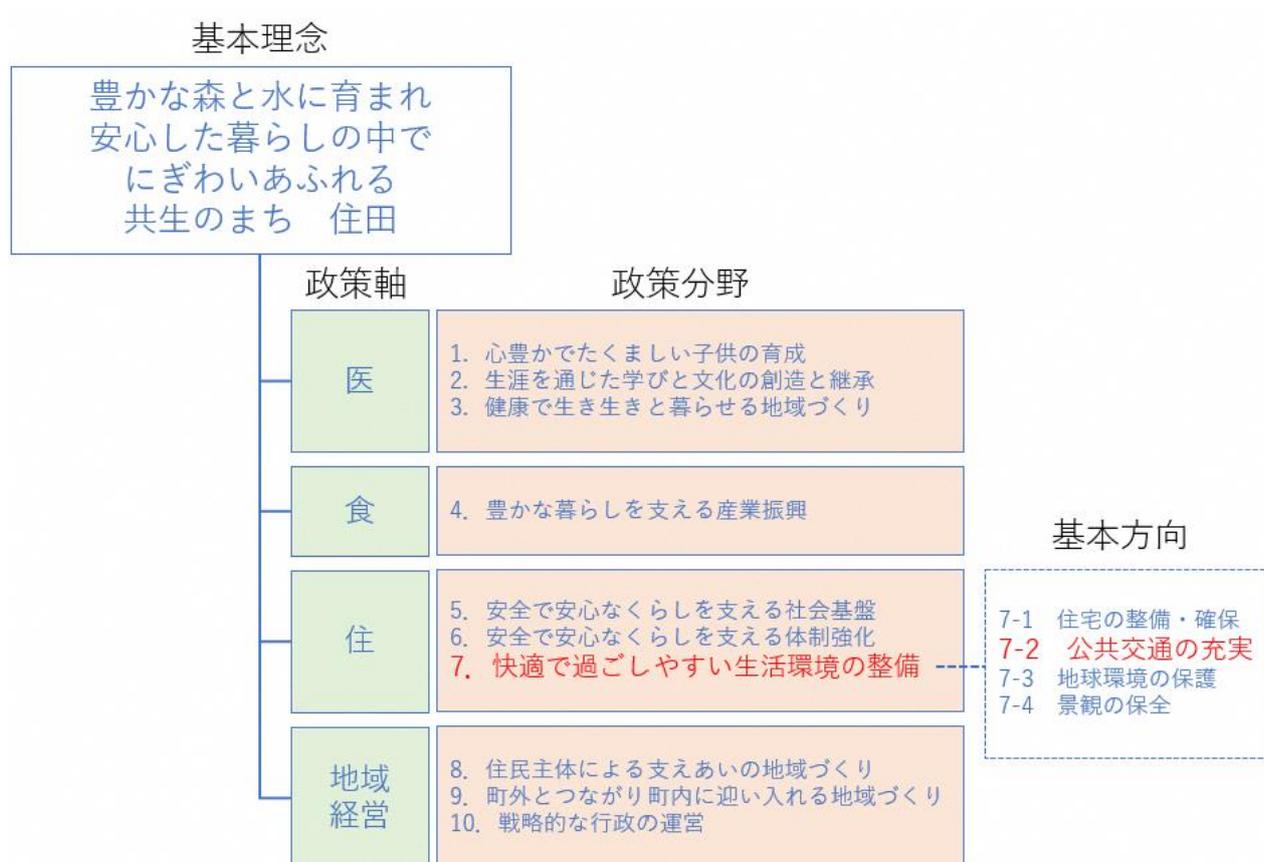
## 5. 地域公共交通の課題の整理

### 5-1 上位計画・関連計画の整理 ～住田町総合計画～

総合計画において、公共交通や移動に関する施策は政策軸「住」の「7. 快適で過ごしやすい生活環境の整備」において「7-2 公共交通の充実」として位置づけられている。

さらに、プロジェクトの柱として、「①新たな公共交通プロジェクト」に「現在の路線バスを中心とした公共交通体系を見直し、新たな交通手段を導入するとともに、住民の共助による移動支援の取り組みに対し支援します。」と明記されている。

本計画もこのプロジェクトの実現を目指した計画とする。



## 5-2 地域公共交通の課題の整理

地域公共交通の実態や町民の外出状況の問題点やニーズなどを踏まえ、住田町の地域公共交通の課題を3つに整理する。3つの課題を解決するための目標や戦略を次章に策定する。

### 課題1 高齢になっても、免許を持たなくても安心して暮らせる交通環境の実現

(現状の問題点)

- ◇ 高齢化が進み、バス停まで歩けないなど交通不便地域が増えている。
- ◇ 地区公民館等で行われるサロンに行けない人が増え、参加者が減っている。
- ◇ 現在は困っていないが、10年後は不便になると感じている町民が8割を占める。
- ◇ 自動車運転免許返納率は周辺市と比較して低く、促進策を期待する意見が多い。

### 課題2 安心して通学できる交通環境の実現

(現状の問題点)

- ◇ 平日の部活終わりの時間帯と土日の路線バスがないため、部活動ができない。
- ◇ 路線ごとに乗り方や運賃が異なるため分かりづらい。
- ◇ 釜石方面から住田高校に通学する生徒は上有住駅からコミュニティバスに乗り継いでいるが接続が良くない。住田高校では路線バスの時間に合わせて短縮授業を行っている曜日がある。
- ◇ 陸前高田住田線は昼の便がないため、午前授業の場合、生徒は午後まで学校で待っている。

### 課題3 町内だけでなく、町外にも移動しやすい交通環境の実現

(現状の問題点)

- ◇ 利用者が減り、大船渡住田線は国庫補助対象外となるおそれがある。
- ◇ 町内の路線バスは曜日運行や運行便数が限られ利便性が低い。(役場中井線は朝と夕の2便しかなく、帰りまでの待ち時間が長い。大船渡から有住地区まで午後に帰る便がないなど。)
- ◇ 町内の食料品を扱う小売店舗の閉店が続いている。
- ◇ 国道沿いの小売店舗にバスで行けない状況となっている。
- ◇ 県外からのアクセス拠点となる東北新幹線水沢江刺駅から町への公共交通がない。
- ◇ 公共交通に関する情報が不足し、分かりづらいと感じている町民が多い。

## 6. 目指す姿と戦略

### 6-1 基本理念と基本目標

本町の最上位計画である「住田町総合計画」では、基本理念である「豊かな緑と水に生まれ安らぎとにぎわいが調和する共生のまち住田」の重要な要素である「住」として「公共交通の充実」は基本施策に位置付けられている。

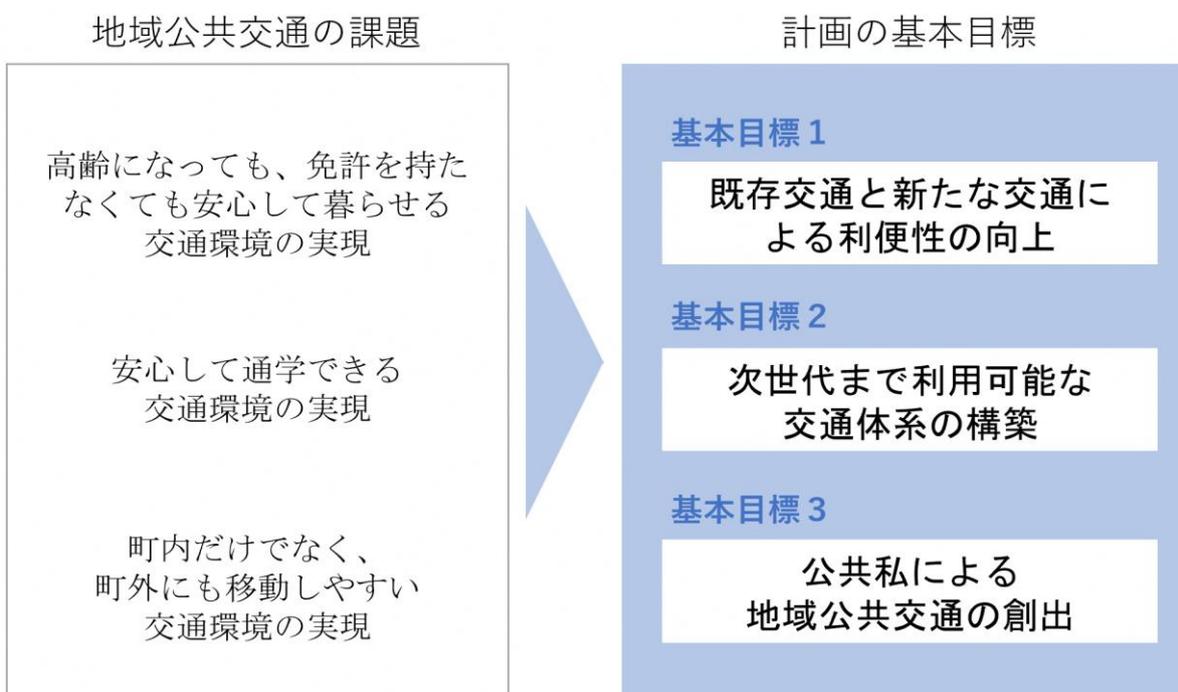
本計画では、その実現のためのマスタープランであるとともに具体的なアクションプランとして、基本理念を次のように掲げる。また、地域公共交通の課題を解決し、基本理念を実現する基本目標を3つ掲げる。

#### ■ 計画の基本理念 ■

人とまちをつなぐ持続可能な地域交通の実現

～安らぎとにぎわいのあるまちを目指して～

#### ■ 基本目標 ■



## 6-2 目指す公共交通ネットワークの姿

目指す公共交通ネットワークとして、定時定路線運行も含め公共交通が運行する路線として「幹線交通」、予約に応じて運行することで面的に公共交通を導入し、交通不便地域を解消することができる「デマンドエリア」を導入する。また、生活に必要な主要施設が立地する場所に交通交流拠点を整備し、町内外の乗り継ぎによるスムーズな移動を実現する。

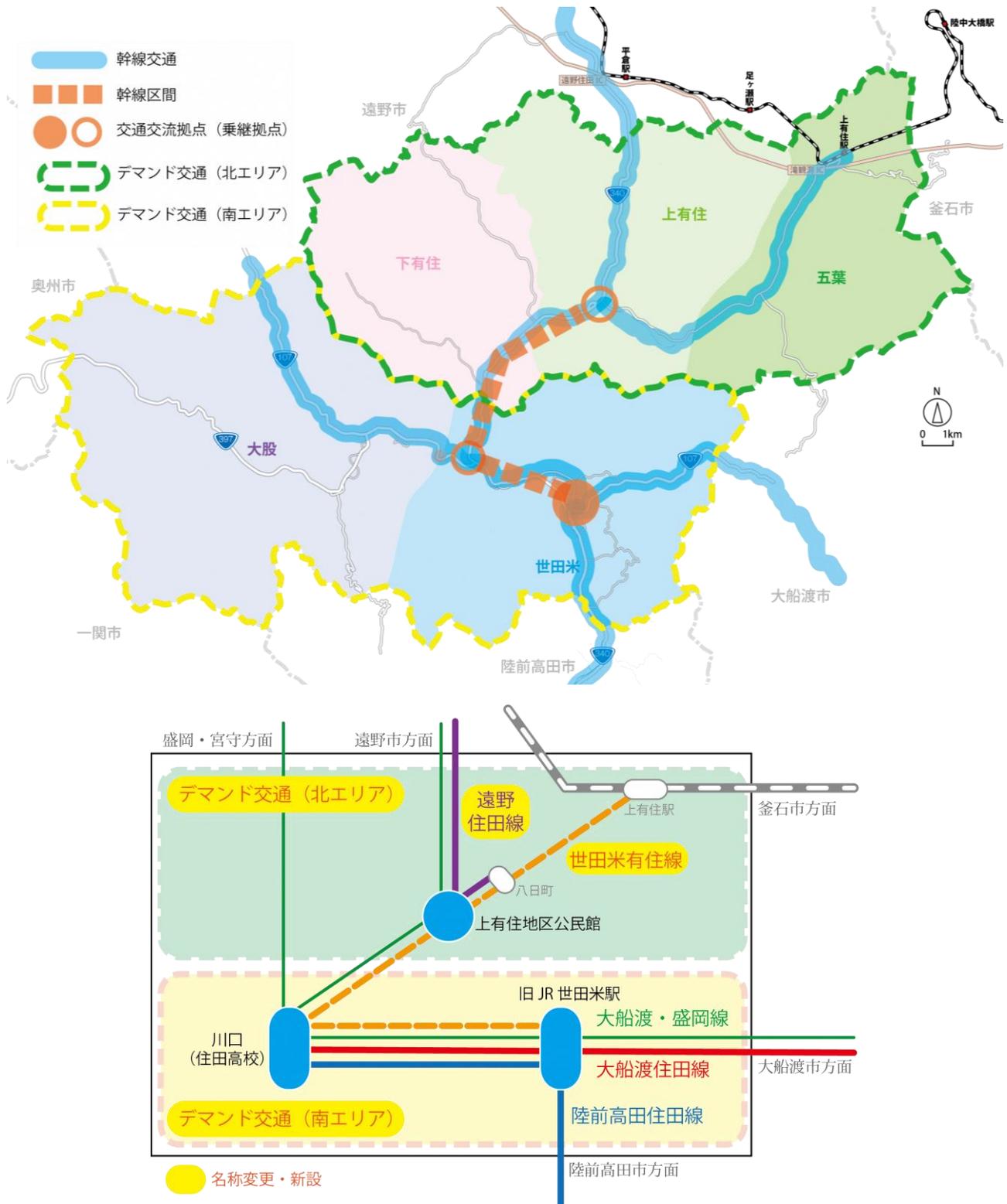


図 6-1 目指す公共交通ネットワーク

表 6-1 公共交通ネットワークの役割

名 称	役 割	場 所
幹線交通	定時定路線運行も含め公共交通を維持、充実している路線	国道 107 号、340 号、 上有住地区公民館～上有住駅
幹線区間	複数の定時定路線運行のバスが充実し、町の骨格を形成する区間	地域診療センター前～上有住地区公民館
デマンド交通	予約に応じて運行するデマンド交通や交通空白地有償運送（公共ライドシェア）等により、面的に公共交通を利用できるエリア	北エリア：下有住、上有住、 五葉地区 南エリア：世田米、大股地区
交通交流拠点	生活に必要な主要施設が立地するとともに、公共交通の起発着点および経由点、町内から町外への乗り継ぎ拠点。	コア：世田米駅 サブ：川口（住田高校）、 上有住地区公民館

### 6-3 数値指標の設定

基本目標の着実な実現と推進のために、達成すべき数値指標を以下のように設定する。算出が可能な指標については毎年の計画の進捗協議のために把握し、共有する。

#### 基本目標1 既存交通と新たな交通による利便性の向上

No.	名称と算出方法	現状値（2024年）	目標値（2029年）
1*	<b>公共交通の年間利用者数</b> 町内を起発着する公共交通の年間輸送人員の合計により求める（現状値は大船渡住田線、陸前高田住田線、八日町遠野駅線、川口上有住駅線、役場中井線の値）。*毎年算出する	52,840人	53,000人
2	<b>週1～2回以上おでかけしている割合</b> 町民アンケートにより「普段どのくらいおでかけをしているか」という質問に対して「ほぼ毎日」「週に3～4日」「週に1～2日」と回答した割合の合計 *5年に1回算出	86.5%	90.0%
3	<b>現在、おでかけを不便と感じない割合</b> 町民アンケートにより「現在、外出やおでかけが不便だと感じることはあるか」という質問に対して「あまり不便と感じない」「まったく不便と感じない」と回答した割合の合計 *5年に1回算出	41.9%	60.0%

#### 基本目標2 次世代まで利用可能な交通体系の構築

No.	名称と算出方法	現状値（2024年）	目標値（2029年）
4*	<b>公共交通の維持に係る町負担額</b> 町内を起発着する公共交通の運行に対して住田町が負担している補助額により求める（現状値は大船渡住田線、陸前高田住田線、八日町遠野駅線、川口上有住駅線、役場中井線の値）。*毎年算出する	34,578千円	維持
5*	<b>公共交通の収支率</b> 町内を起発着する公共交通の合計の運賃収入÷運行経費により求める（現状値は大船渡住田線、陸前高田住田線、八日町遠野駅線、川口上有住駅線、役場中井線の値）。*毎年算出する	27.4%	30.0%

#### 基本目標3 公共私による地域公共交通の創出

No.	名称と算出方法	現状値（2024年）	目標値（2029年）
6	<b>新たな交通空白地有償運送（公共ライドシェア）等の年間運行地区数</b> 公共ライドシェアや認可不要の送迎など住民主体の送迎サービスの導入箇所数。2024年以前から町が運行しているものを除く。*毎年算出する	未実施	3地区以上
7	<b>交通交流拠点の利用者数</b> 交通交流拠点として世田米駅の利用者数を数日間カウント調査を行い算出する。*毎年算出する	未整備	導入後に決定

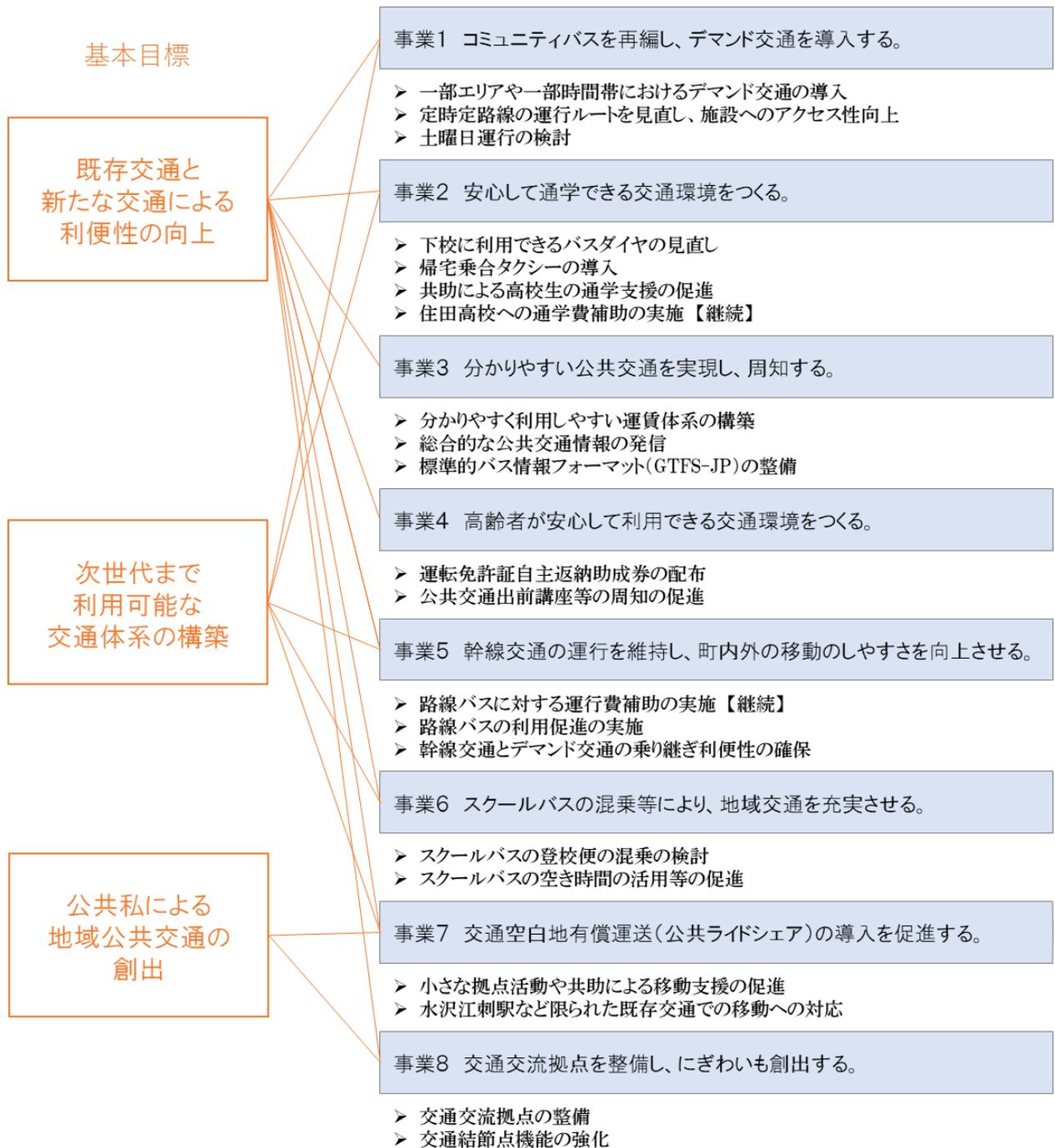
注1：「\*」は国交省が定める標準指標で「基本的に全ての計画において設定することが望ましい」とされている指標。

注2：現状値および目標値の算出年は計画策定時に算出可能な最新年の数値を採用することとする。

## 6-4 事業と施策

基本目標の実現に向けて、8つの事業とそれぞれの施策の実施に取り組む。

事業の実施については、一部モデル事業を行うとともに、随時検証を行い、各事業の組み合わせを変えながら実施していく。



事業期間

2025年	2026年	2027年	2028年	2029年
事業1 コミュニティバスを再編し、デマンド交通を導入する。				
事業2 安心して通学できる交通環境をつくる。				
事業3 分かりやすい公共交通を実現し、周知する。				
事業4 高齢者が安心して利用できる交通環境をつくる。				
事業5 幹線交通の運行を維持し、町内外の移動のしやすさを向上させる。				
事業6 スクールバスの混乗等により、地域交通を充実させる。				
事業7 交通空白地有償運送(公共ライドシェア)の導入を促進する。				
事業8 交通交流拠点を整備し、にぎわいも創出する。				

## 事業1 コミュニティバスを再編し、デマンド交通を導入する。(基本目標1、2)

### 【背景と目的】

- ◆ 高齢化が進み、バス停まで歩けない高齢者も増えつつある。コミュニティバスもなるべく集落のそばまで運行するために、路線距離が延びるとともに、週に数回程度の曜日運行となり、かえってサービス水準が低下している。それでもなお、バス停が遠い集落もあり、交通不便地域がある。
- ◆ また、商店の開店や閉店等立地状況に変化が生じており、対応が必要になっている。
- ◆ 通勤や通学などの利用が多い便を除き、予約に応じて運行するデマンド運行を導入することにより、町内の交通不便地域の解消を図るとともに、現在の移動ニーズに合わせコミュニティバスの路線やダイヤを見直す。

### 【事業の内容】

#### ① 一部エリアや一部時間帯におけるデマンド交通の導入

- 川口上有住駅線、役場中井線の昼の時間帯を中心にデマンド運行として、新たに導入する。
- デマンド交通の導入及びコミュニティバスの維持にあたっては、町の財政負担だけでは運行を維持していくことは難しいことから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、生活交通手段を持続的に確保、維持していくことを目指す。

#### ② 定時定路線の運行ルートを見直し、施設へのアクセス性向上

- 主要施設が集中する世田米地区において、バイパス沿線の施設にも行きやすくするために、バイパスも含め世田米中心部を周回するルートに変更する。

#### ③ 土曜日運行の検討

デマンド運行と定時定路線運行ルートの見直しによる効果を踏まえ、土曜日運行の導入を検討する。

### 【事業実施の課題】

- ◇ 住民にとって、わかりやすく、利用しやすい運行の仕組みを選択する。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。
- ◇ デマンド運行化による運行の効率性の検証が必要である。

#### 【デマンド交通】の事例

陸前高田市ではバス路線の利用が難しいエリアにおいてデマンド交通を導入している。予約のあった自宅を周り、1台の車両に乗り合って目的地の停留所まで送っている。

エリア：矢作町、気仙町、小友町、広田町

便数：1日2往復

予約：前日の14:30まで

運賃：1回300円

運行者：地元タクシー会社

**デマンド交通の使い方**

- 【会員登録】**  
予約センターに電話で連絡してください。案内にしたがって会員登録を行います。  
予約センターです。  
デマンド交通を利用してみたいです。  
**0120-007-742** 予約センター(フリーダイヤル) 平日 8:00-14:30
- 【予約】**  
利用したい日の前日までに予約センターへ電話で連絡し、希望の日時と行きたい場所を伝えます。  
いらっしゃいますか?  
0月0日9時便で高田病院まで行きたいです。
- 【利用】**  
デマンド交通はご自宅まで迎えに行きます。  
自宅前から乗車  
今後ともよろしくお願ひします!

資料：陸前高田市公式ホームページ

実施主体	町、交通事業者
実施時期	2025年10月～試験運行、2026年4月～本格導入

## 事業2 安心して通学できる交通環境をつくる。(基本目標1、2)

### 【背景と目的】

- ◆ バスの利用者の半数は高校生の通学である。また、住田高校の存続のためにも、町の未来のためにも高校生の通学の利便性を確保し、安心して通学できる環境を作ることは重要である。
- ◆ 通学のニーズとして、現在課題となっているばらつきがある下校時間や土日のニーズへの対応方法の充実を目指す。

### 【事業の内容】

- ① 下校に利用できるバスダイヤの見直し
  - 高校生の通学状況に合わせた便のダイヤ変更や増便を行う。
- ② 帰宅乗合タクシーの導入
  - 部活後に帰宅できるよう19:00頃に大船渡市内および陸前高田市内を出発する乗合タクシーを導入する。
- ③ 共助による高校生の通学支援の促進
  - JR 釜石線が天候等により遅延した際、学校までの送迎をサポートする共助組織の立ち上げと運営を支援する。
- ④ 住田高校への通学費補助の実施 【継続】
  - 現在も行っている「住田高等学校教育振興事業補助金」を継続し、住田高校への通学の利便性を確保する。

### 【事業実施の課題】

- ◇ 通学状況を細かく把握し、学校側との意見調整が必要である。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。
- ◇ 高校生および保護者に対する丁寧な周知と理解が必要である。

### 【高校生の通学支援】の事例

岐阜県恵那市では、高校生の通学に利用できる公共交通の取り組みとして、様々な取り組みを講じている。

- ◇ 定額定期券（月5千円）
- ◇ 通学モデルコースの提供
- ◇ エリア別の時刻表提供
- ◇ コンシェルジュポータルサイト など



資料：岐阜県恵那市公式ホームページ

実施主体	町、交通事業者、住民
実施時期	2026年4月～導入 *効果検証を行いながら随時見直していく。

### 事業3 分かりやすい公共交通を実現し、周知する。(基本目標1)

#### 【背景と目的】

- ◆ コミュニティバスや路線バスは、複数の運行者により運行されており、それぞれ運賃体系が異なっており、バスを利用しない町民にとって分かりづらい状況となっている。
- ◆ また、公共交通に関する情報発信も不足しており、分かりづらいと感じている町民が多い。
- ◆ 運賃体系や名称を分かりやすく修正するとともに、総合的な情報発信とインターネットに対応した情報発信を進める。

#### 【事業の内容】

##### ① 分かりやすく利用しやすい運賃体系の構築

- 運賃体系の統一化
- 通学定期券の新設

##### ② 総合的な公共交通情報の発信

- JR 釜石線や大船渡・盛岡線も含め、町の公共交通に関する総合的な情報誌を作成する。
- インターネットや住まいの窓口等での連携による発信体制の充実を図る。

##### ③ 標準的バス情報フォーマット (GTFS-JP) の整備

- コミュニティバスなどバス停やバス時刻表を国土交通省が平成 29 年 3 月に定めた「標準的なバス情報フォーマット」形式 (GTFS-JP 準拠) のデータで作成し、インターネット等での検索を可能にする。

#### 【事業実施の課題】

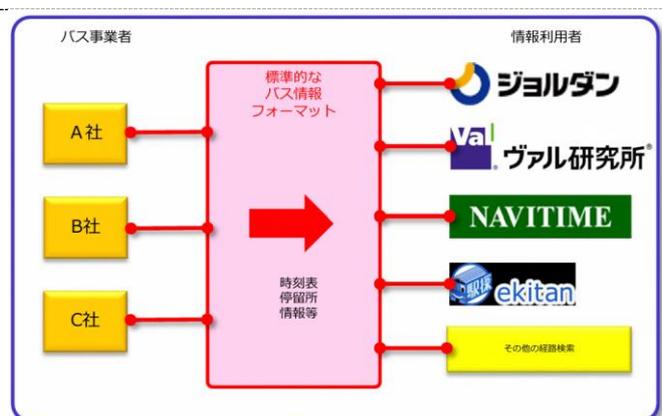
- ◇ 住民にとって、わかりやすく、利用しやすい運賃体系や支払いの仕組みを選択する。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。
- ◇ デジタル情報の収集と構築が必要である。

#### 【標準的なバス情報フォーマット】とは

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。国土交通省により 2016 年から標準化が進められています。公共交通データのデファクトスタンダードである GTFS を元に作られた、交通事業者と開発者の双方に優しいフォーマットです。フォーマットを整備することにより、様々な検索ツールやバスロケーションシステム導入につながります。

最新の「標準的なバス情報フォーマット」の仕様書とガイドラインは国土交通省の公開ページで確認できます。

(出典：<https://www.gtfs.jp/>)



標準的なバス情報フォーマットによる情報提供のイメージ 資料：国土交通省資料

実施主体	町、交通事業者
実施時期	2026 年 4 月～導入 *効果検証を行いながら随時見直していく。

## 事業 4

### 高齢者が安心して利用できる交通環境をつくる。（基本目標 1）

#### 【背景と目的】

- ◆ 町は近隣市と比較して免許の返納率が低い。一方で、自動車運転免許返納者に対して公共交通の利用を進める対策を期待する要望が高い。
- ◆ 現在外出を不便と感じている割合は半数未満であるが、10年後は不便になると感じている人が大半を占める。
- ◆ 自動車運転免許を返納しても安心して暮らせる交通体系を整備すると同時に、公共交通の利用度が低いことを鑑み、公共交通を身近に感じる積極的な対策が必要である。

#### 【事業の内容】

- ① 公共交通出前講座等の周知の促進
  - 路線バスやデマンド交通の乗車体験会の実施
  - 自治会や地区公民館、サロンなどを対象とした「公共交通出前講座」の創設
- ② 運転免許証自主返納助成券の配布
  - 自動車の運転免許証を返納した人に対して、公共交通を利用できる助成券を配布し、公共交通の乗車を体験してもらうことで、継続的な利用につなげる。
- ③ 高齢者などが乗り降りしやすい車両導入の促進
  - 車両の更新にあたっては、高齢者や障がいのある方も乗り降りしやすい車両の導入を進める。

#### 【事業実施の課題】

- ◇ 住民にとって、わかりやすく、利用しやすい仕組みを選択する。
- ◇ 住民に対する丁寧な周知が必要である。

#### 自動車運転免許証返納促進の取り組み事例

宮崎県延岡市

延岡市  
運転免許証自主返納支援制度を  
ご利用ください!

まちなが  
路線バス  
200円 → 100円  
nimoca  
5,000円分交付 → 500円分  
コミュニティバス  
「さわやか号」  
100円 → 50円  
タクシー利用券  
5,000円分交付 → 500円分  
乗合タクシー  
「さわやか号」  
100円 → 50円  
のへおがCOIN  
1,000ポイント → 300ポイント  
チョインコ  
のへおが  
300円 → 150円

延岡市 地域・観光・交通政策課

兵庫県川西市

川西市  
Kawasachi City  
高齢者運転免許自主返納  
キャンペーン  
どちらか  
選べる

ICOCAカード  
5,000円分  
プレゼント

定期券  
最大13,400円  
購入支援

実施主体	町、交通事業者、地区公民館、地域協働組織
実施時期	2027年4月～

## 事業5

幹線交通の運行を維持し、町内外の移動のしやすさを向上させる。（基本目標1、2）

### 【背景と目的】

- ◆ 住田町の幹線交通は JR 釜石線とともに地域間幹線バス系統である大船渡住田線が担っているが、利用者の減少により輸送量が減少している。運行を維持するために近年は運行費を補助しているが、年々補助額の増加が見込まれる。
- ◆ 町民の移動ニーズとして、町外への移動のしやすさの維持が高い。
- ◆ 今後も幹線交通を維持するために補助を行うとともに、持続性を高めるための利用促進策を講じ、町内だけでなく、町外への移動のしやすさを確保する。

### 【事業の内容】

#### ① 路線バスに対する運行費補助の実施 【継続】

- 大船渡住田線の維持に対する運行費補助の継続

#### ② 路線バスの利用促進の実施

- バス無料の日「バースデー（仮）」の実施（毎月1日）
- 路線バスを活用した旅行企画の提案

#### ③ 幹線交通（JR 釜石線、路線バス）とデマンド交通の乗り継ぎ利便性の確保

- 町外と町内を結ぶ JR 釜石線および路線バス（大船渡住田線、陸前高田住田線、遠野住田線）と町内のデマンド交通の乗り継ぎに配慮したダイヤ設定を行う。
- 路線バスとデマンド交通の「乗継券」の発行による乗り継ぎ利便性の確保を継続する。【継続】

### 【事業実施の課題】

- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。
- ◇ 住民に対する丁寧な周知が必要である。



路線バスを活用した旅行企画の事例  
（南部バス）



「乗継券」の利用方法 資料：住田町ホームページ

実施主体	町、交通事業者、商工会他
実施時期	2025年4月～導入

## 事業 6 スクールバスの混乗等により、地域交通を充実させる。（基本目標 1、2）

### 【背景と目的】

- ◆ 小中学校の統合が進み、スクールバスが町内を 5 コースを 5 台が運行している。スクールバスは登校便は 7 時台に 1 便、下校便は 16 時以降に 1～3 便運行しているが、下校便は下校時間に合わせてその都度変更して運行される。また、夏休みや冬休みなど運行しない期間もある。
- ◆ コミュニティバス車両の中には老朽化しているものもあることから、町内の様々な車両の有効活用を進め、地域交通全体の持続性を高める必要がある。

### 【事業の内容】

#### ① スクールバスの登校便の混乗の検討

- 登校便は時刻の変動が少ないため、混乗が比較的容易であることから、まずは登校便に一般客が混乗する試みを検討する。
- 混乗利用（案）
  - ・料金無料
  - ・事前に利用者登録
  - ・登校便のみ利用可

表 6-1 スクールバス混乗の事例

市町村	内 容
田野畑村	＊車両前方に一般優先席を用意 ＊利用料金無料 ＊時刻表に従って利用（夏冬休み期間は時刻変更チラシを配布）
花巻市	登校便：前日予約、降車場所 3 か所 下校便：予約不要、「基本時刻表及び停留所位置図」に従って利用 ＊車両前方に一般優先席を用意 ＊事前に利用登録申請 ＊利用料金無料

#### ② スクールバスの空き時間の活用等の促進

- スクールバスの登校便の終了時間 8 時頃～下校便の出発時間 15 時頃間の時間帯の活用を検討する。

表 6-2 多様な送迎車両の空き時間活用の事例

事例	内 容
山形県 小国町	スクールバスの空き時間に町営バス循環線を運行（1999 年～）
千葉県 君津市	スクールバスの空き時間に予約型乗合バスを運行（2022 年 8 月～2024 年 1 月）

### 【事業実施の課題】

- ◇ 通学状況を細かく把握し、学校側との意見調整が必要である。
- ◇ 生徒児童の保護者に対する丁寧な周知と理解が必要である。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。

実施主体	町、交通事業者、小学校・中学校
実施時期	2025 年 4 月～検討

## 事業7 交通空白地有償運送（公共ライドシェア）等の導入を促進する。（基本目標1、2、3）

### 【背景と目的】

- ◆ コミュニティバスの再編やデマンド交通の導入により交通不便地域は減る見込みだが、地区内の移動や路線バスが運行していない近隣市への移動など、なお対応が難しい移動が想定される。
- ◆ 現在も小さな拠点活動の一環として、路線バスが運行していない近隣市へのツアーや有償ボランティアが取り組まれていることから、小さな拠点活動や共助活動を支援、促進することで、まちづくりと一体となった安心して暮らせる環境をつくる。

### 【事業の内容】

#### ① 小さな拠点活動や共助による移動支援の促進

- 交通空白地有償運送（公共ライドシェア）の導入と運行支援
- 道路運送法上の許可・登録を要しない運送（おでかけサロン等）の導入支援
- 取り組みを促進する補助の強化

#### ② 水沢江刺駅など限られた既存交通での移動への対応

- 交通空白地有償運送（公共ライドシェア）等での対応の検討

### 【事業実施の課題】

- ◇ 住民にとって、わかりやすく、利用しやすい仕組みを選択する。
- ◇ 住民組織の意欲醸成と協力が必要である。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。

#### 【交通空白地有償運送（公共ライドシェア）】の事例

宮古市門馬地区では路線バスの減便をきっかけに、地域住民が中心となった「地域送迎チーム」が発足。地域の人が地域の人を無償で送迎するサービスを実施してきました。その後、サービスの継続を見据え、2024年に交通空白地有償運送の事業認可を受け、有償による送迎を行っています。

名称：門馬地域送迎チーム  
送迎範囲：平津戸、門馬、区界エリア内  
利用登録者：50名（地域住民または地域に用事がある者）  
送迎者：8名（送迎チーム）  
車両：送迎者のマイカー8台  
運賃：1回150～600円  
開始日：2024年4月9日～



交通空白地有償運送の車両（宮古市社会福祉協議会 HP）

実施主体	町、地域協働組織、地区公民館
実施時期	2025年10月～試験運行、2026年4月～本格導入

## 事業 8 交通交流拠点を整備し、にぎわいも創出する。(基本目標 1、3)

### 【背景と目的】

- ◆ 住田町の地域公共交通は、路線バスやデマンド交通、タクシー、自家用有償運送など多様な交通モードの連携により町内外のネットワークを重層的に構築することを目指す。そのため、それぞれの乗り継ぎをスムーズにするための拠点整備が必要となる。
- ◆ また、スーパーや医療機関等町内の生活機能施設は世田米に集中する傾向があり、それらを巡回的に利用できる環境も必要となり、それを実現することでまちのにぎわいも創出できる可能性がある。
- ◆ そのため、多様な交通モードを結びつける場所であるとともに、人が行き交う交通交流拠点の整備が求められる。

### 【事業の内容】

#### ① 交通交流拠点の整備の検討

- 旧 JR バス世田米駅を中心とした交通交流拠点の整備を検討する。

#### ② 交通結節点機能の強化

- 交通交流拠点における交通結節点機能を強化する。

表 6-3 交通結節点に期待される機能

機能	内容
サービス	タクシー待機場、バス&ライド用駐車場等
情報提供	デジタルサイネージによる乗換支援
観光	多言語に対応した地域情報提供
にぎわい	各種イベントの開催等
待合空間	ラウンジ等快適な滞留機能

資料：国土交通省資料「バスを中心とした交通結節点に関する参考事例」をもとに作成

### 【事業実施の課題】

- ◇ 旧 JR バス世田米駅の活用の可能性の検証が必要である。
- ◇ 拠点施設の機能やあり方の検討が必要である。
- ◇ 運行事業者との協議、合意形成が必要である。

実施主体	町、商店街、商工会、交通事業者
実施時期	2028年4月～

## 7. 計画の推進

本計画は、住田町地域公共交通会議（活性化協議会）を中心に、関係機関が連携して計画目標の実現を目指す。

また、計画の推進のために毎年事業の実施状況や数値指標を分析、算出し、計画の進捗確認を行うとともに計画や事業の見直しの必要性を検証し、協議の上、連携協力して事業を実施する。

本計画の推進のための事業の実施及び評価の手順

