

女川町地域公共交通計画 (素案)

令和5（2023）年12月

女 川 町

[目 次]

第1章 はじめに	1
1-1 計画の背景	1
1-2 計画の目的と位置づけ	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画期間	3
第2章 社会経済情勢等の変化	4
第3章 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性	6
3-1 上位計画・関連計画における公共交通の位置づけ・将来像	6
3-2 まちが目指す将来像の整理	7
3-3 公共交通の役割の整理	8
3-4 関連事業の整理	11
第4章 地域の現状	12
4-1 社会経済特性から見る公共交通への影響	12
4-2 女川町の概況	13
4-3 人口・世帯数	14
4-4 生活利便施設等の分布	17
4-5 観光の入込状況	20
第5章 交通特性の現状	21
5-1 交通特性から見る公共交通への影響	21
5-2 道路交通の状況	23
5-3 公共交通網の整備状況	25
5-4 J R (石巻線・仙石東北ライン) の運行・利用状況	27
5-5 ミヤコーバス女川線の運行・利用状況	29
5-6 町民バスの運行・利用状況	31
5-7 離島航路の運行・利用状況	34
5-8 タクシーの運行・利用状況	36
5-9 町民の移動実態	37
第6章 女川町地域公共交通網形成計画の検証	47
第7章 公共交通の課題	51
第8章 公共交通の目指すべき将来像	58
8-1 計画の基本理念と基本方針	58
8-2 計画の目標	60
8-3 目指すべき公共交通ネットワーク	62
第9章 公共交通体系を実現させるための施策	65
第10章 計画の実現に向けて	79
10-1 関係主体の役割	79
10-2 推進体制	80
10-3 計画の評価指標	82

第1章 はじめに

1-1 計画の背景

平成 25（2013）年 12 月に交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）が施行され、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の軽減並びに交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本的な理念などが定められました。さらに、平成 26（2014）年 11 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）（以下、地域交通法という。）が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することになりました。

本町では、こうした国の枠組みを活用しながら、望ましい公共交通体系実現のため、令和元（2019）年 3 月に「地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通ネットワークの利便性向上や公共交通サービスの充実・強化に取り組んできました。

こうした中、これまでのモータリゼーション、人口減少・少子高齢化に加え、近年、自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を契機とした行動変容、ICT・AI 技術等による技術革新など、社会経済情勢の急激な変化とともに、公共交通を取り巻く状況の変化も様々な形で生じています。

引き続き、住民生活や地域経済活動を支える公共交通を持続可能なものとしていくためには、こうした公共交通を取り巻く状況変化への対応を事業者だけに委ねることなく、地域住民・企業・行政など地域のあらゆる関係者が集い、知恵を絞り、協調しながら、「共創」の理念のもとに着実に取組を進める必要があります。

このため、喫緊の課題に対応した新たなマスタープランとして「女川町地域公共交通計画」を策定し、町民や町外からの来訪者にとって利用しやすく、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築が必要となっています。

1-2 計画の目的と位置づけ

1) 計画の目的

本計画は、鉄道や路線バス、町民バス、乗用タクシー、離島航路等の公共交通及び施設等の輸送サービスを対象とし、地域公共交通の現状と課題を明らかにし、本町にとってあるべき公共交通体系の姿と目標を示すとともに、その実現に向けて取り組むべき施策と役割を定めるものです。

2) 計画の位置づけ

本計画は、地域交通法第5条に規定する法定計画であり、上位計画である「女川町総合計画 2019」で定める将来像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

また、定住自立圏の形成に向けた「石巻圏域定住自立圏共生ビジョン」等と一体となって取り組むものです。

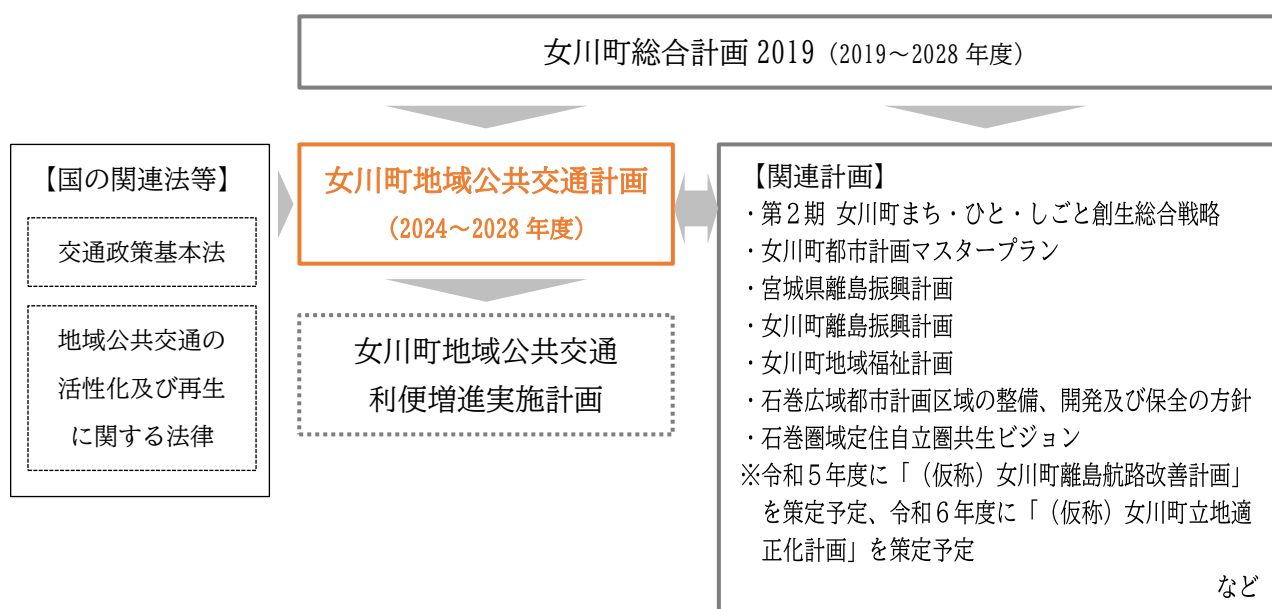


図 計画の位置づけ

また、本計画はSDGsの17の目標のうち、親和性の高いと判断した以下の6つの目標達成に積極的に貢献します。



図 SDGsのうち親和性の高い目標

1-3 計画の区域

計画の区域は、女川町全域とします。

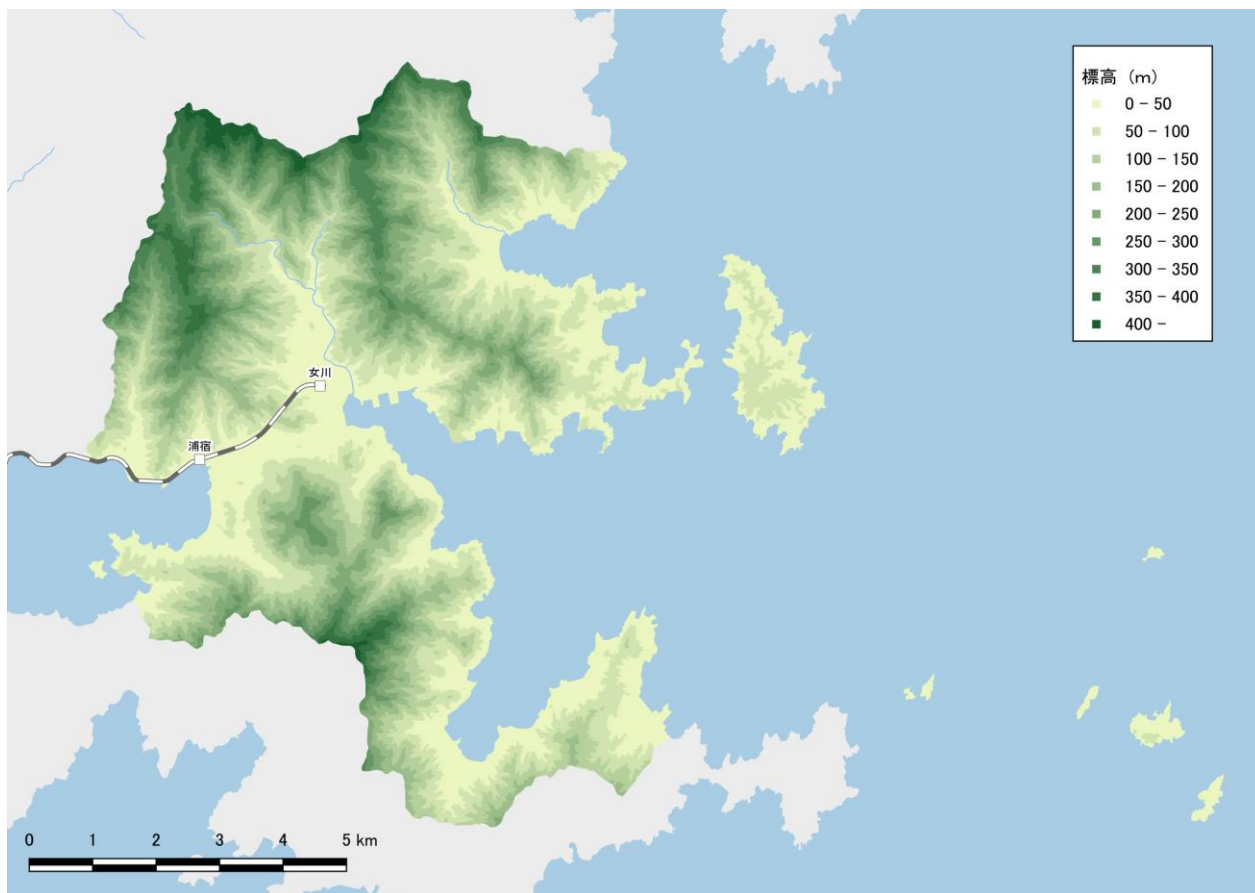


図 計画の区域

1-4 計画期間

計画の期間は、令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5年間とします。

社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位計画・関連計画の策定・改定等があった場合には、必要に応じて計画の見直しを検討します。

表 計画の期間

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
女川町地域公共交通計画	2024～2028					次期計画
女川町総合計画 2019	2019～2028					次期計画

第2章 社会経済情勢等の変化

本町の地域公共交通に影響を与える主な社会経済情勢等の変化を整理します。

●少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来

- ・人口減少の進行は公共交通の更なる利用減少、収入減少を招くとともに、少子化が進行すると通学需要が縮小し、公共交通利用者の減少に影響することが懸念されます。
- ・一方で、高齢化が進行すると、自分で自家用車を運転する機会が減少し、公共交通の必要性が高まっていくことが予想されます。さらに、公共交通機関の利便性向上、バリアフリー化等の利用環境が求められます。

●JR赤字路線の増加

- ・東日本旅客鉄道株式会社東北本部（以下、「JR東日本」という。）では、令和4（2022）年に乗客数が低迷するローカル線の収支状況を初めて公表しました。宮城県内では令和2（2020）年度で石巻線を含む4つの路線が赤字となっています。令和4（2022）年においては、石巻線（小牛田－女川）は約11億1600万円の赤字となっています。
- ・ローカル線はモータリゼーションの進行や過疎化で乗客の減少傾向が続いています。JRは都市部の路線や駅ビル事業の収益で地方路線の赤字を穴埋めしてきましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより首都圏などでも利用者が減り、ローカル線のあり方が課題とされています。

●ドライバー等の人材不足や燃料費の高騰、物流・運送業界の「2024年問題」

- ・近年、全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、さらに保有者の高齢化が進んでいます。国では若年層の人材を増やすため、令和4（2022）年5月から道路交通法を一部改正し、取得年齢や免許取得期間の条件を引き下げ、大型免許、中型免許、二種免許の受験資格を緩和しました。
- ・交通事業者では、乗務員の高齢化が進行しており、今後、定年退職者も増加することから、将来的にはさらに乗務員が減少し、公共交通の運行が維持できなくなることが懸念されます。
- ・働き方改革関連法によって令和6（2024）年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって、人材不足も相まって、減便や終バスの繰上げ、路線の短縮などサービス水準に影響することが予想されます。さらには、運送・物流業者の売上・収益の減少などへの影響も懸念されます。

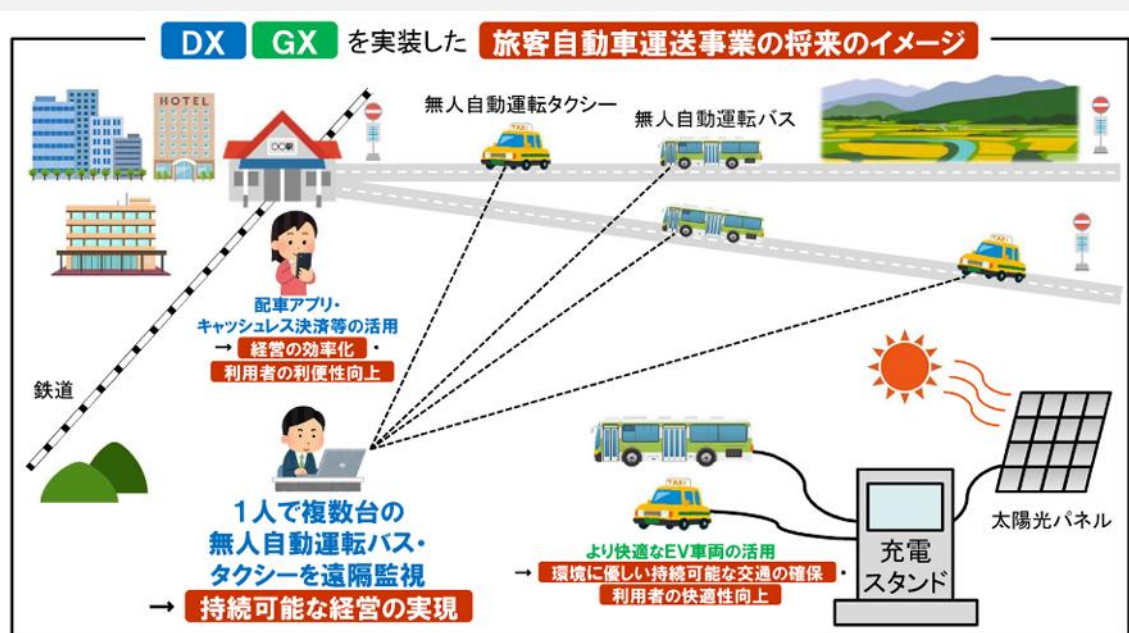
●ICT・AI等の技術革新の進展

- ・わが国では今後、加速する少子高齢化、ドライバー不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、交通DX※・交通GX※、自動運転等による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化、利用促進等を図っていくことにしています。

※DX（デジタル・トランスフォーメーション）とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。

※GX（グリーン・トランスフォーメーション）とは、温室効果ガス排出削減目標に向けた取組を進めながら、経済成長も実現させるための経済社会システム全体の変革のこと。

■交通DX・交通GXを活用した旅客自動車運送事業の将来イメージ



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き実践編第4版（令和5年10月）

●感染症流行の影響

- ・2019年に発見された新型コロナウイルスは全世界に感染拡大し、日常生活に大きな影響を与えました。一般的には飛沫感染、接触感染で感染し、閉鎖した空間で、近距離で多くの人と会話するなどの環境では感染を拡大させるリスクがあります。
- ・密を避けるため公共交通の利用を控え、感染リスクが比較的低い移動手段として自家用車、自転車などに転換する人が増加しました。また、緊急事態宣言等の行動制限により、観光需要の縮小や外出自粛の影響で公共交通の利用者が激減したため、公共交通の事業採算性は極めて厳しい状況となっています。

第3章 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

3-1 上位計画・関連計画における公共交通の位置づけ・将来像

各計画の実現に向けて「公共交通が目指す将来像」と「各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策」の2つの視点から、公共交通が目指す将来像を整理します。

【公共交通が目指す将来像】

①「女川町総合計画 2019」におけるまちの将来像の実現に向けて、住民・利用者の移動実態・ニーズを踏まえた利便性の高い公共交通体系の構築を目指しています

- ・「女川町総合計画 2019」で掲げる将来像である、「いのち」と「くらし」をみんなが紡ぐまちの実現に向けて、公共交通として、利便性の高い公共交通体系の構築、誰でも外出しやすい環境づくりを目指しています。

②コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりとともに、町外との広域的な都市づくりに向けた公共交通網の構築に取り組む

- ・「女川町都市計画マスタープラン」では、復興事業により再構築した都市構造の維持を基本としながら、浦宿等の既存市街地における拠点づくりや集落地の住み続けられる環境づくりを目指しています。今後、立地適正化計画制度を活用しつつ、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに取り組むこととしています。
- ・「石巻圏域定住自立圏共生ビジョン」では、「住民が住むことに誇りを持ち、持続・発展する石巻圏域定住自立圏の形成」に向けて、石巻圏域の結びつきやネットワークの強化を目指しています。

③出島架橋を見据えた出島・江島の生活利便性の向上に取り組む

- ・本町では本土と出島を結ぶ出島架橋が2024年度に完成（予定）することにより、島民の生活環境が改善され、利便性が大幅に向上します。一方、離島航路については、航路再編や運航形態の見直し等を検討し、離島航路の確保・維持が必要となっています。
- ・「女川町離島振興計画」で掲げる出島・江島が目指す将来像の実現に向けて、島民の生活利便性や島内外の交流促進を目指します。

3-2 まちが目指す将来像の整理

本町の最上位計画である「女川町総合計画 2019」において示されている町が目指す将来像を地域公共交通の分野から実現・貢献するため、本計画では上位計画との整合性を図ります。

表 「女川町総合計画 2019」の概要

項目	内容
構成と期間	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、「基本構想」「基本計画」「実施計画」により構成します。 ・計画の期間は、基本構想と基本計画については2019年度から2028年度の10年間とします。ただし、基本計画については、その時々々の財政事情、社会情勢事情の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて基本構想の枠の範囲内で変更・修正を行うものとします。実施計画は、2019年度を初年度とする3ヶ年計画とし、2年ごとに見直しを行います。
まちづくりに必要な視点	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の中にあっても活力を維持し続けられるように、女川町の「ヒト」「モノ」「カネ」「情報」といった限られた資源を効果的に運用する。 ・賢く投資することで、地域外に流出する資金を減らし、地域内での経済循環の強化に注力する。 ・町民が安全に安心して住み続けられるまちづくりを実現するために、利便性が高く、災害への備えがなされた環境づくりに注力する。 ・町民をはじめとした多くの人に選ばれる魅力的なまちづくりを実現するために、「福祉・医療」「交通」「雇用」といった暮らしを支える分野をはじめ、「子育て・教育」や「交流の活性化」といった、人や地域に豊かさをもたらす分野に注力する。 ・子供からお年寄りまで、町民みんなが健康的に、生きがいを感じながら暮らせる環境づくりに注力する。
めざす将来像	「いのち」と「暮らし」をみんなが紡ぐまち
分野別の5つの政策目標	<ul style="list-style-type: none"> ○生活・環境分野 海と山が感じられ、誰もが暮らしたくなる安全・安心・快適なまち ○産業分野 未来に向かって海と人が輝き、地域を支える産業のまち ○保健・医療・福祉分野 地域の支え合いとつながりで一人ひとりの幸せが実現するまち ○教育・文化・スポーツ分野 町民全体が生涯にわたって学び合い、心豊かに、生きる力を育むまち ○行財政分野 効率的・効果的な行財政運営と協働による持続可能なまち
重点的な取組み	<ol style="list-style-type: none"> 1. 活動人口の拡大に向けた取組みの推進 2. 公有財産・社会資本ストックの経営的視点での有効活用 3. 多様化・高度化する行政ニーズに応える行政(職員)の生産性・企画力の向上 4. 地域コミュニティの強化に向けた町民参加のすそ野を広げる取組みの推進 5. 地域住民の助け合いによる防災体制の充実 6. 子供たちの成長をまち全体で支える教育環境の構築 7. 町民が健康になる総合的な取組みの推進

3-3 公共交通の役割の整理

上位計画や関連計画では、公共交通が目指す将来像が明らかにされており、公共交通に関連する施策が展開されています。公共交通のマスタープランとなる本計画では、これらの計画と相互に連携を図ります。

表 整理の視点

視点	整理する内容
視点① 各計画の実現に向けて公共交通が目指す将来像	・女川町総合計画 2019 に示されている将来像等の実現を考えていく上で公共交通として支援できる・支援すべき事項を検討し、公共交通が目指す将来像として整理する。
視点② 各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策	・各計画で示されている施策体系等の中で、公共交通について言及している箇所に着目し、当該箇所に記載されている公共交通に関連する事項を抽出して整理する。

表 公共交通の役割

計画	視点①：各計画の実現に向けて公共交通が目指す将来像	視点②：各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策
女川町総合計画 2019 (2019年3月)	本町がめざす将来像「いのち」と「暮らし」をみんなが紡ぐまちの実現に向けて、公共交通に関しては生活・環境分野として、利便性の高い公共交通体系の構築を目指している。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道及び路線バスの確保、事業者や関係機関に対する継続的な要望 ・居住地域と拠点施設等を結ぶ町民バス等の確保、利便性の向上 ・離島航路事業の安定合理化、島民の移動手手段の確保 ・自動運転等の最新技術の情報収集等、総合交通体系の構築
第2期 女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2021年3月)	まち・ひと・しごとに関する地域の創生に向けて、利便性の高い公共交通体系の構築を目指している。また、住み慣れた地域での暮らしを実現する仕組みの充実が求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・上記、女川町総合計画 2019 と同様 ・外出支援サービス事業への取組
女川町都市計画マスタープラン (2023年3月)	コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり推進に向けて、公共交通に関しては、歩いて暮らせる環境の確保や多様な交通手段の確保が求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・町外へ通勤・通学する町民の日常的な交通手段としてJR石巻線及びミヤコーバスの運行維持 ・町民バスの運行本数やダイヤの改善、維持、充実

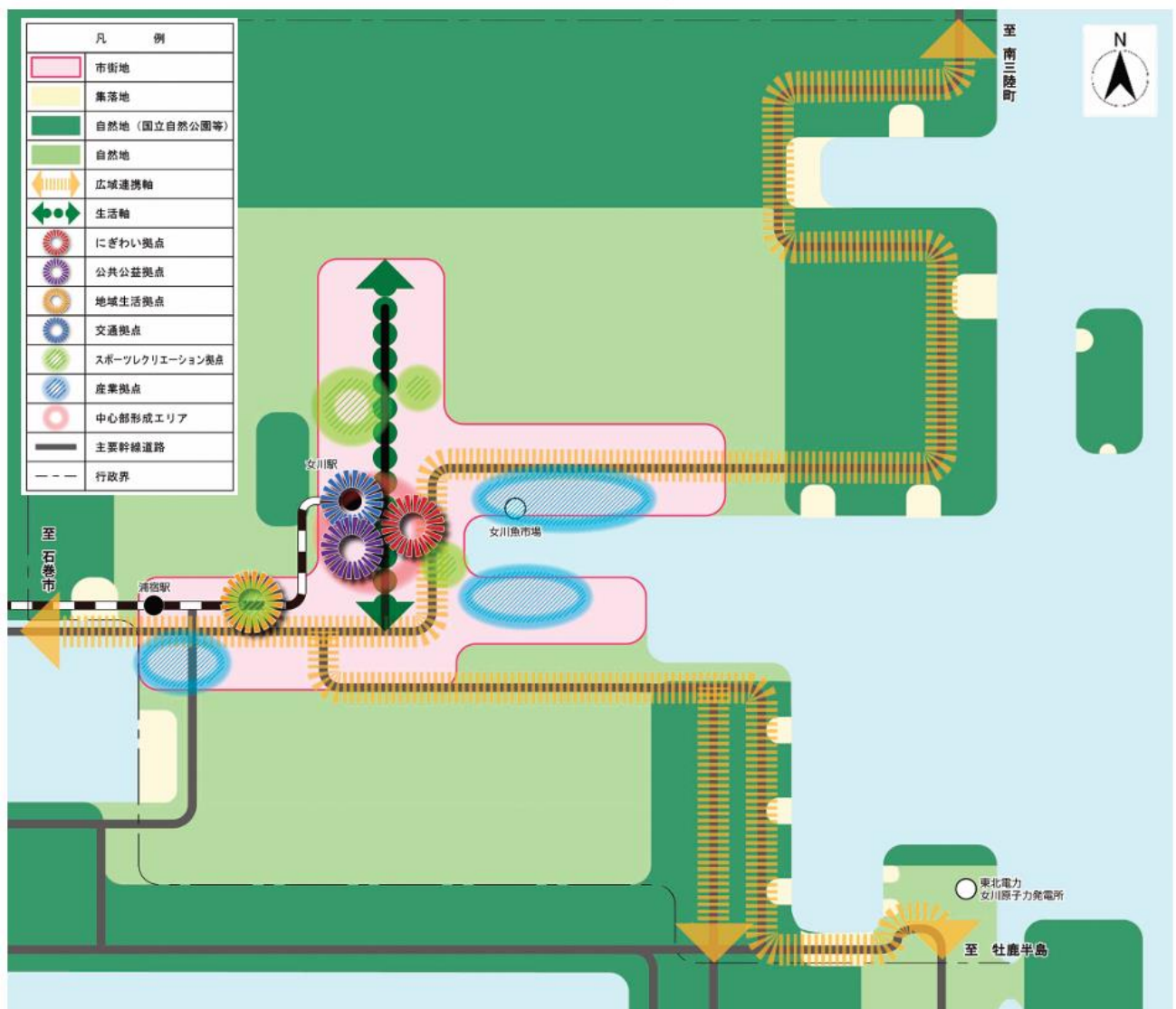
計画	視点①：各計画の実現に向けて公共交通が目指す将来像	視点②：各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策
		<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表やバスガイドブック等について外国人にも分かりやすい表記
宮城県離島振興計画 (2023年4月)	交通の整備推進に関しては、出島架橋供用開始後は、現在運航している離島航路が江島女川間のみの運航となることから、出島への町民バスの接続性について検討を行っていくものとしている。	<ul style="list-style-type: none"> ・出島への町民バスの接続性検討
女川町離島振興計画 (2019年3月)	出島・江島が目指す将来像の実現に向けて、島民の生活利便性や島内外の交流促進が求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・離島航路の利便性の向上 ・出島架橋完成後の公共交通手段（町民バス等）の整備
第2次女川町地域福祉計画 (2020年3月)	「地域の支え合いとつながりで一人ひとりの幸せが実現するまちおながわ」を基本理念として、生涯にわたり安心して暮らせるまちづくりが求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の整備 ・小さい需要に対応した地域公共交通の再構築 ・地域住民同士の移動支援 ・地域でのカーシェアリング
石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (2019年5月)	<p>広域的な都市づくりにあたり、災害に強い都市構造への転換と多極ネットワーク型集約都市構造の形成が求められている。</p> <p>公共交通の結節点にはアクセス性の高い石巻駅、矢本駅、女川駅周辺及び蛇田地区を中心拠点と位置づけている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道については、今後「パーク・アンド・ライド」等の実施により交通結節機能の強化を図る。 ・バスについては、持続可能で誰もが暮らしやすい都市構造への転換と、公共交通ネットワークの維持・拡充等により、高齢者でも出歩きやすい都市交通環境の形成を図る。
石巻圏域定住自立圏共生ビジョン (2022年10月)	将来像である「住民が住むことに誇りを持ち、持続・発展する石巻圏域定住自立圏の形成」に向けて、圏域の住民が安全で安心して健康に暮らし、豊かな生活を送るためには、公共交通機能等の充実が必要とされている。	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線等の維持確保及び利便性の向上 ・「仙石線整備促進期成同盟会」や「古川・女川間鉄道整備促進期成同盟会」を通じて宮城県、JR東日本等への要望活動を実施 ・圏域公共交通の効率的な運行体系の確立を目指し、圏域自治体の連携・検討

※本町では、令和5年度に「(仮称)女川町離島航路改善計画」を策定予定、令和6年度に「(仮称)女川町立地適正化計画」を策定予定です。

■女川町都市計画マスタープランにおける将来都市構造

女川町都市計画マスタープランでは、復興事業により再構築した都市構造の維持を基本としながら、浦宿等の既存市街地における拠点づくりや集落地の住み続けられる環境づくりを目指していくこととしています。

また、人口減少社会においても持続可能な都市を実現するためのツールとして、国では平成 26 (2014) 年 8 月に「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」を施行し、「立地適正化計画制度」を創設しました。本町では、東日本大震災からの復興事業によってコンパクトな都市構造を実現してきましたが、今後の人口減少の更なる進行に対応していくため、立地適正化計画制度を活用するとともに地域公共交通計画の策定を進め、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに取り組んでいくこととしている。



出典：女川町都市計画マスタープラン

図 女川町都市計画マスタープランにおける将来都市構造

3-4 関連事業の整理

道路整備に関する主な事業については、本土と出島を結ぶ出島架橋が令和6（2024）年度に完成予定となっており、国道398号と県道出島線が繋がることになります。



出典：宮城県東部土木事務所HP

図 町道女川出島線の位置図

また、浦宿浜字門前の旧女川第一小学校敷地内に、認定こども園及び社会教育施設が整備される予定であり、新たな交流拠点となります。

第4章 地域の現状

4-1 社会経済特性から見る公共交通への影響

本町の社会経済特性を踏まえると、主な公共交通への影響として以下の3つが挙げられます。

【社会経済特性から見る公共交通への影響】

①加速する人口減少・少子化による公共交通の利用減・収入減

- ・人口減少の進行は公共交通の更なる利用減少、収入減少を招くとともに、少子化の進行により、高校生の通学利用の減少が見込まれます。
- ・高齢化の進行により、公共交通の主たる利用者である高齢者の移動手段として、公共交通の必要性が更に高まっていくことが予想されます。

②市街地及び集落地における地理的な特性や交通需要

- ・人口が集中している市街地においては、将来人口推計の結果によると人口密度の低下が予想されており、将来的に公共交通の柔軟性が不可欠であると考えられます。
- ・一方で、集落地では既に低密度の人口が点在しており、町民バスの五部浦便や北浦便は便平均乗車密度が低迷し、運行効率が悪化しています。
- ・町民バスは高台に整備されている住宅団地・災害公営住宅に定時定路線型で運行をしていますが、路線の延長距離が長く、これまでどおりの運行形態では運行効率が更に悪化する見込みとなっています。

③まちの玄関口であるJR女川駅の観光利用

- ・観光客入込数は、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和2（2020）年と令和3（2021）年は激減していますが、国、県及び町の観光政策などを受けて、今後、観光需要が拡幅していくことが期待されます。
- ・人口減少や少子化等に伴い公共交通の生活需要が縮小していく中で、公共交通の利用促進を図り、観光需要を取り込んでいくことが重要となります。

4-2 女川町の概況

女川駅周辺を中心部には低地で平らな土地が形成されており、石巻市との町境には山地が広がっています。

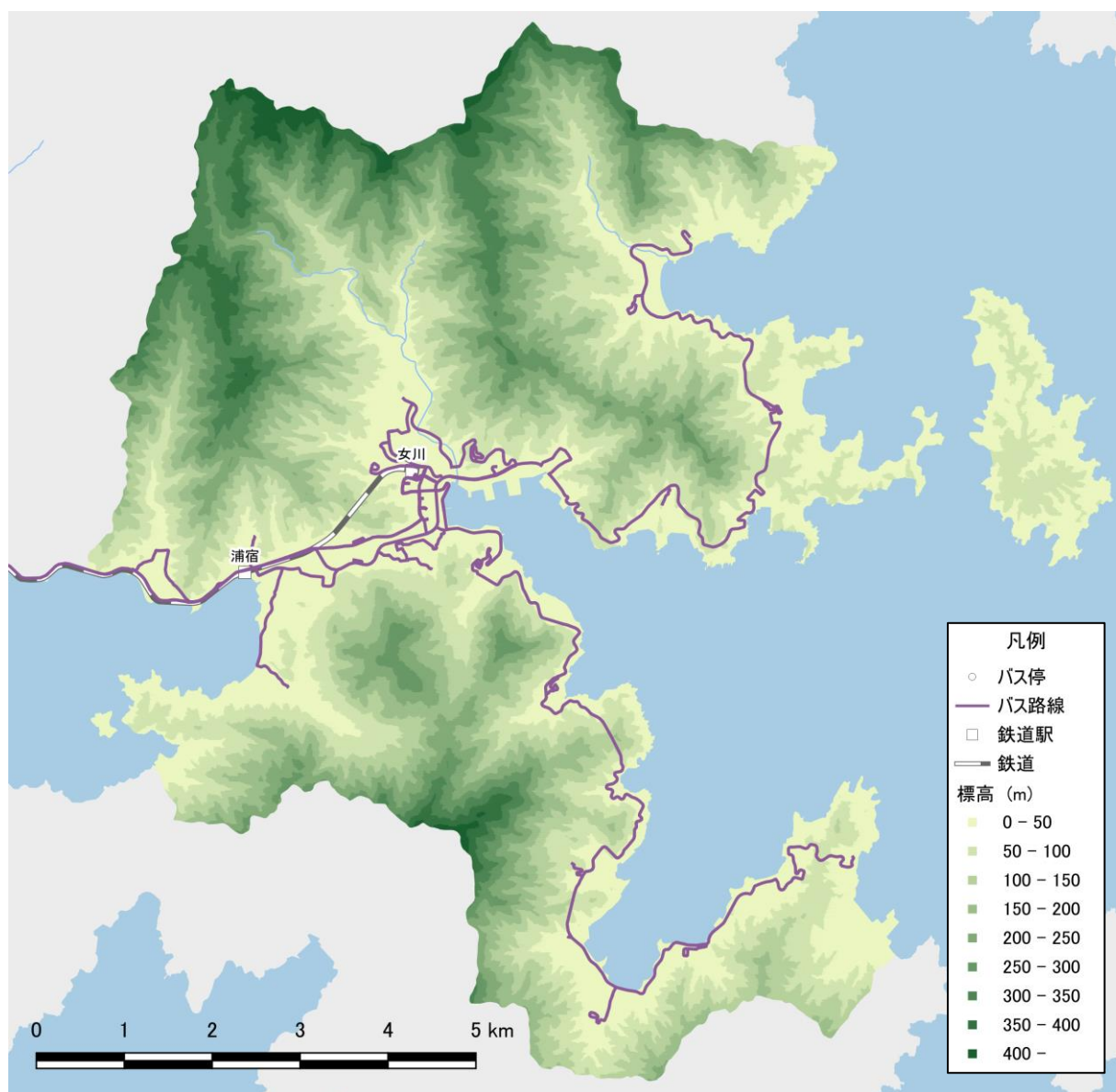


図 標高

表 地目別面積の推移

年	区分	総面積	田		畑		山林		宅地		原野		雑種地		その他	
			ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
2014		6,579	3	0.1	27	0.4	5,516	83.8	192	2.9	126	1.9	94	1.4	621	9.5
2015		6,535	3	0.1	27	0.4	5,469	83.7	196	3.0	127	1.9	93	1.4	620	9.5
2016		6,535	3	0.1	26	0.4	5,453	83.4	210	3.2	125	1.9	92	1.4	626	9.6
2017		6,535	2	0.1	24	0.4	5,439	83.2	222	3.4	125	1.9	94	1.4	629	9.6
2018		6,535	-	-	10	0.2	5,454	83.5	217	3.3	46	0.7	192	2.9	616	9.4
2019		6,535	-	-	9	0.1	5,446	83.3	217	3.3	46	0.7	192	3.0	625	9.6
2020		6,535	-	-	8	0.1	5,408	82.7	190	2.9	44	0.7	194	3.0	691	10.6
2021		6,535	-	-	6	0.1	5,393	82.5	164	2.5	42	0.6	199	3.1	731	11.2
2022		6,535	-	-	6	0.1	5,195	79.5	166	2.5	42	0.6	199	3.1	927	14.2

各年1月1日現在 (単位: ha)

資料: 税務会計課「土地概要調書」

表 山岳

山岳名	標高
石投山	456
大六天山	439
黒森山	401
高崎山	291

(単位: m)

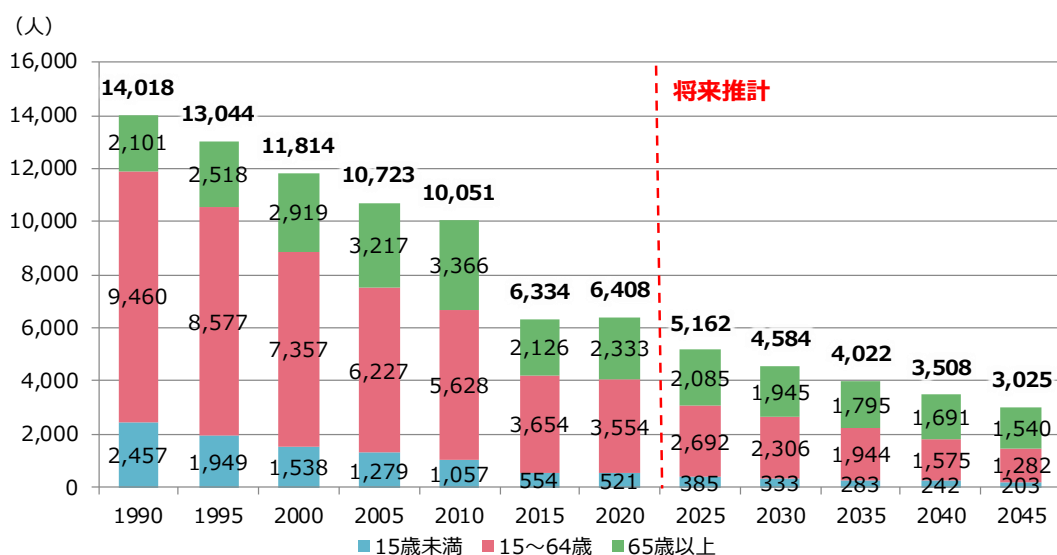
資料: 国土地理院

4-3 人口・世帯数

1) 人口・世帯数の推移

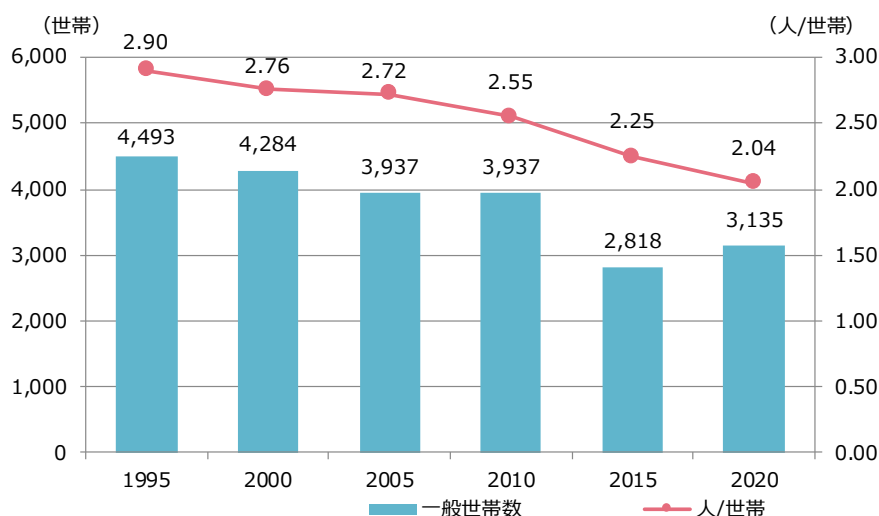
本町の人口は減少傾向にあり、2020年では6,408人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の考え方にならない町独自で求めた将来推計値では、2045年には、3,025人まで減少することが予測されています。令和2（2020）年の65歳以上の人口は、2,333人と10年前の3,366人（2010年）から1,033（約31%）減少しています。将来的には、2040年までに642人（約28%）減少し、1,691人となる予測となっています。15歳未満の人口については、令和2（2020）年で521人となっており、10年前の1,057人（2010年）から536人（約51%）減少しています。将来的には、2040年までに279人（約26%）減少し、242人となる予測となっています。

また、世帯数の減少を上回る人口減少により、世帯あたり人員数は令和2（2020）年に2.04人まで減少しています。



資料：国勢調査、第2期女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 人口の推移と見込み



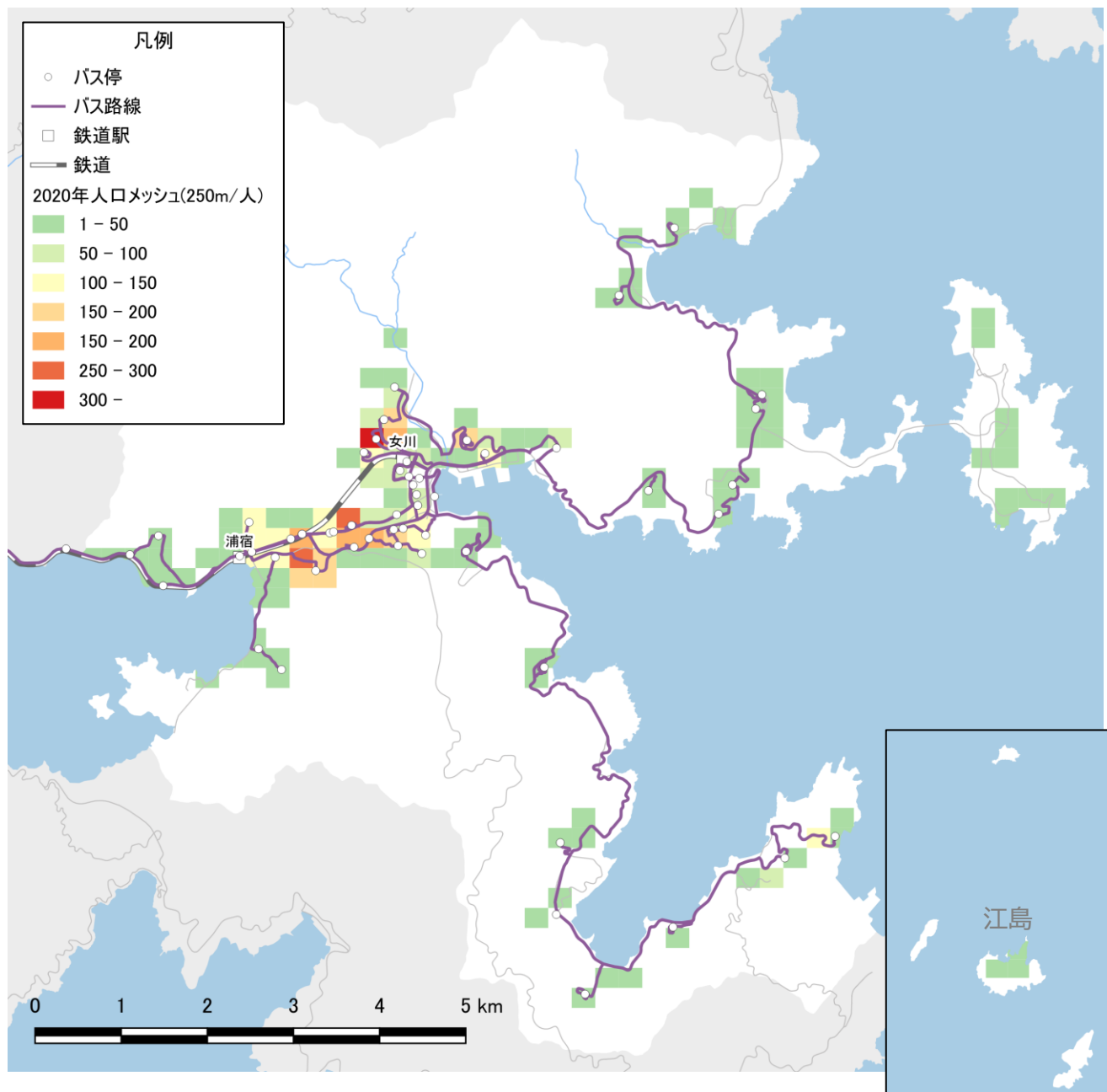
資料：国勢調査（年齢不詳を除く）

図 世帯数の推移

2) 人口の分布

本町では女川駅北部と浦宿駅東部等の町内中心部に人口が集中する一方で、離半島部の道路沿線にも人口が点在しているのが特徴となっています。

また、本町では東日本大震災後の復興事業により高台に住宅地を整備し、女川駅を中心とするにぎわい拠点に公共施設や商業・観光施設などを集約しています。



資料：国勢調査（2020年）

図 人口分布（250mメッシュ）

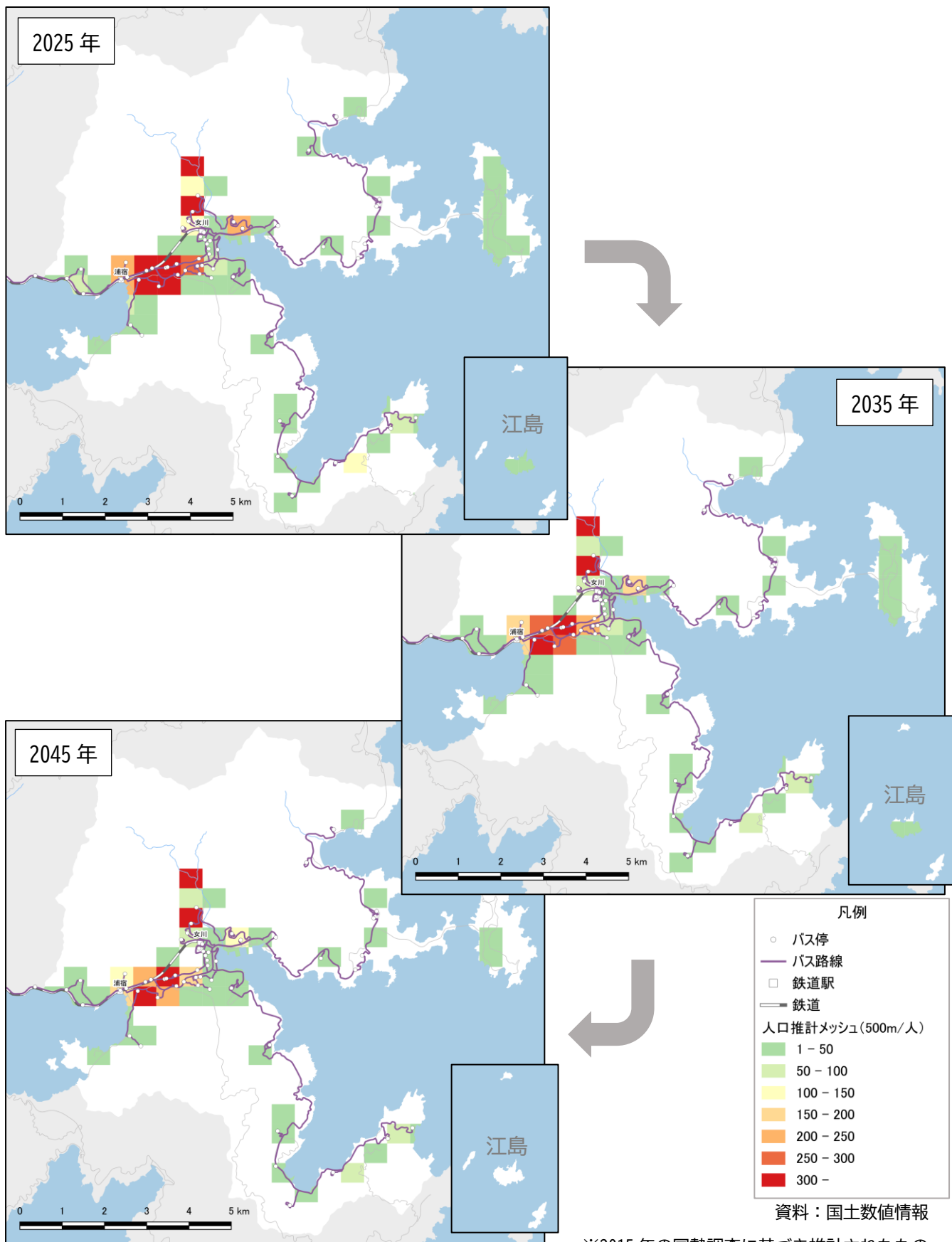


図 将来推計人口分布 (500mメッシュ)

4-4 生活利便施設等の分布

本町では、市街化区域を市街地と位置づけ、都市機能を集約・誘導しコンパクトな市街地の形成を進めています。令和2（2020）年3月にスーパーおんまえやがオープンし、令和4（2022）年5月にツルハドラッグが浦宿浜から鷲神浜に移転したことや、今後、女川町認定こども園及び社会教育施設が供用予定であることなどから町内の都市機能が高まっています。

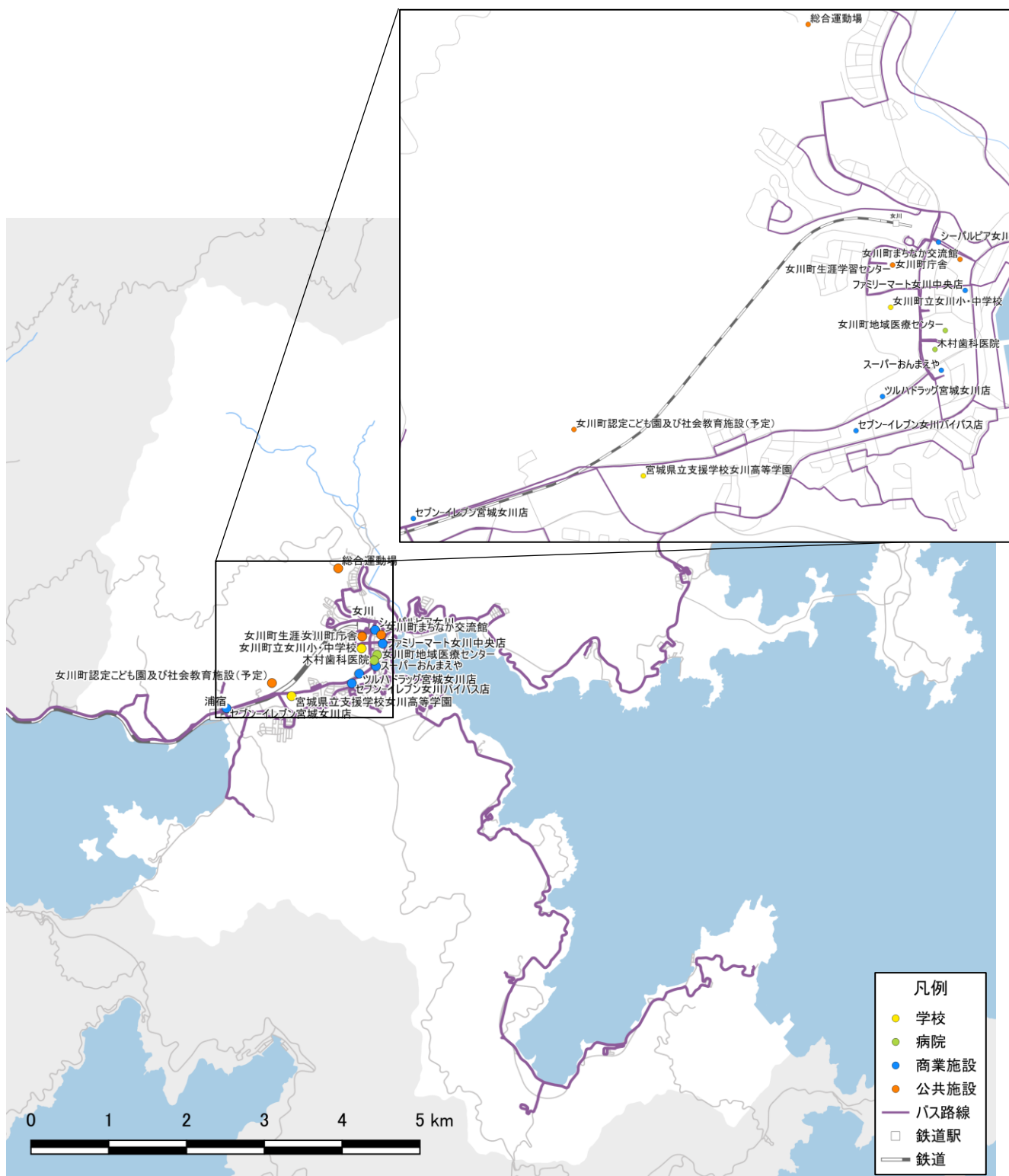


図 施設の立地状況

表 生活利便施設等の一覧

区分	施設名	所在地	営業時間等	備考
学校	女川町立女川小・中学校	女川1丁目2番地1	-	
	宮城県立支援学校女川高等学園	浦宿浜字十二神 60-3	-	
病院	女川町地域医療センター	鷲神浜字堀切山 107 番地 1	8:30~16:30	
	木村歯科医院	鷲神浜字堀切山 107 番地 17	9:00~18:00	
商業施設 ※	スーパーおんまえや	黄金町1番地1	9:00~19:00	令和2(2020)年3月12日再開
	シーパルピア女川	女川2丁目60番地	店舗により異なる	
	ツルハドラッグ宮城女川店	鷲神浜堀切山 108 番地 8	9:00~22:00	令和4(2022)年5月26日開店
	セブン-イレブン宮城女川店	浦宿浜浦宿 44-1	24時間	令和6(2024)年7月移転予定
	セブン-イレブン女川バイパス店	鷲神浜齊ノ神 223	24時間	
	ファミリーマート女川中央店	女川2丁目15-2	24時間	
公共施設	女川町庁舎	女川1丁目1番地1	8:30~17:15	
	女川町生涯学習センター	女川1丁目1番地1		
	女川町保健センター	女川1丁目1番地1		
	女川町子育て支援センター	女川1丁目1番地1		
	総合運動場	女川浜字大原 606 番地		
	女川町まちなか交流館	女川二丁目65番地2	9:00~21:00	
	女川町認定こども園及び社会教育施設	浦宿浜字門前4 (旧女川第一小学校跡地)		供用開始予定時期は未定

※商業施設は日用品や食料品等の最寄品を扱っている施設のみ掲載しています。

■移動販売

スーパーおんまえや

- ・定休日の日曜日を除く月曜日から土曜日までの8：30～15：30、曜日ごとに決められたコースを移動販売車が巡回している。

おんまえや 移動販売車 コース表						更新日	令和4年12月1日
月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日		
鮫浦浜団地 (旧牡鹿町) 9:20～9:35	鮎川浜地区 (旧牡鹿町) 9:15～12:25	旭が丘地区 (女川町) 8:30～10:05	鮫浦浜団地 (旧牡鹿町) 9:20～9:35	水浜団地 (旧雄勝町) 9:00～9:30	高白浜団地 (女川町) 9:15～9:40		
大谷川浜団地 (旧牡鹿町) 9:40～10:00	新山地区 (旧牡鹿町) 12:30～12:40	大沢地区 (女川町) 10:25～10:40	大原浜団地 (旧牡鹿町) 9:45～10:00	大浜団地 (旧雄勝町) 9:50～10:10	横浦浜団地 (女川町) 9:50～10:20		
給分浜団地 (旧牡鹿町) 10:10～10:30	泊浜地区 (旧牡鹿町) 12:50～13:20	浦宿地区 (女川町) 10:45～11:00	給分浜団地 (旧牡鹿町) 10:10～10:30	立浜団地 (旧雄勝町) 10:15～10:35	大石原浜団地 (女川町) 10:25～11:00		
給分浜 (旧牡鹿町) 10:35～10:50	寄磯浜地区 (旧牡鹿町) 14:30～15:30	針浜地区 (女川町) 11:05～11:25	給分浜 (旧牡鹿町) 10:35～10:50	大須地区 (旧雄勝町) 10:50～13:00	飯子浜団地 (女川町) 11:10～11:40		
十八成浜団地 (旧牡鹿町) 11:00～11:35		浦宿地区 (女川町) 11:30～11:40	十八成浜団地 (旧牡鹿町) 11:00～11:35	船越団地 (旧雄勝町) 13:45～14:00	鹿島建設夏浜寮 (女川町) 11:45～12:00		
十八成浜小沢 (旧牡鹿町) 11:40～12:15		鮮冷 駐車場 (女川町) 11:50～12:20	十八成浜小沢 (旧牡鹿町) 11:40～12:15	名振団地 (旧雄勝町) 14:40～15:10	小屋取浜団地 (女川町) 12:05～12:20		
牧浜地区 (旧牡鹿町) 13:20～14:25			鹿立 (旧牡鹿町) 13:15～13:30		塚浜団地 (女川町) 12:25～12:40		
福貴土手団地 (旧牡鹿町) 14:30～14:45			狐崎浜地区 (旧牡鹿町) 13:35～14:25	鮮冷 駐車場 (女川町) 16:45～17:20	前網第一住宅 (旧牡鹿町) 13:45～14:00		
福貴屋敷 (旧牡鹿町) 14:50～15:05			竹浜団地 (旧牡鹿町) 14:30～14:40		寄磯浜地区 (旧牡鹿町) 14:10～15:10		
小田浜団地 (旧牡鹿町) 15:10～15:30			牧浜地区 (旧牡鹿町) 14:45～15:30				

※赤字が新たに追加された停留所です。



出典：スーパーおんまえやHP

みやぎ生協の宅配

	1人なら 「個人宅配」	2人なら 「なかよし個配」	3人なら 「はん配達」
基本手数料	基本手数料 1回 279円 (税込) 商品のお届けが無い時： 118円 (税込)	基本手数料半額! お一人1回 139円 (税込) 商品のお届けが無い時： 59円 (税込)	基本手数料 無料!
商品届け先	ご自宅の玄関先	どちらかお一人様の玄関先	「はん」リーダー様宅
利用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・みやぎ生協メンバーに加入 ・金融機関口座登録 ・COOPトリプルカード保有 		<ul style="list-style-type: none"> ・みやぎ生協メンバーに加入 ・金融機関口座登録 ・「はん」に加入
注文方法	注文書・インターネット		
支払方法	口座引き落とし ※分割払い、ボーナス一括払い可		
ご請求期間	前月21日～当月20日まで		

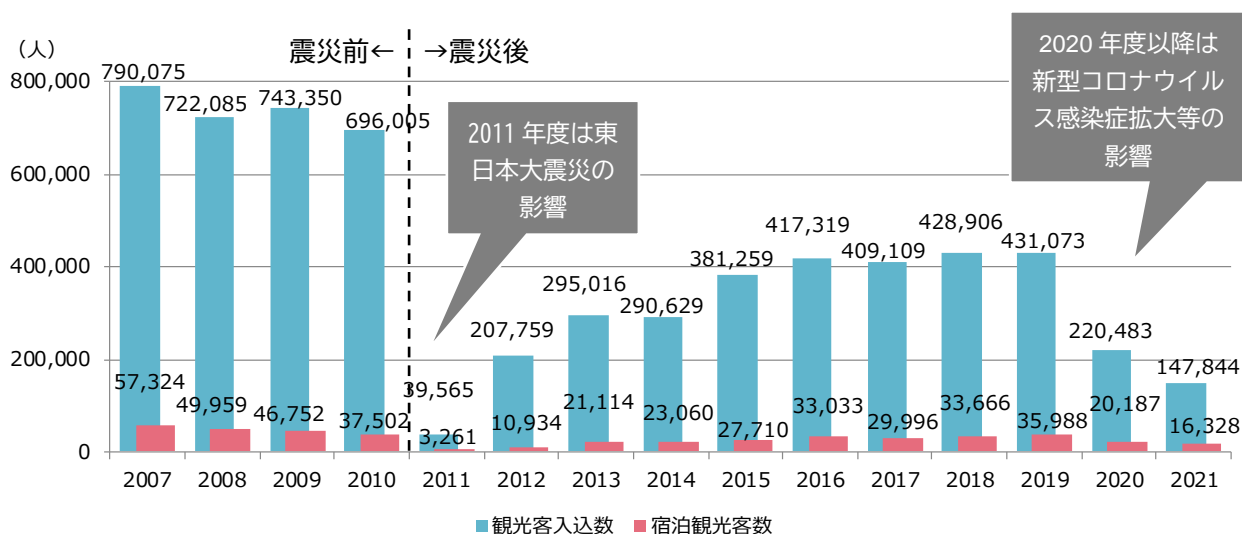
- ・毎週届くカタログから注文した商品が自宅まで届く。宅配は「個人宅配」、2人なら「なかよし宅配」、3人以上の「はん配達」の3通りがある。

出典：みやぎ生協HP

4-5 観光の入込状況

町内の観光客入込数をみると、震災前は毎年約 70 万人程度の集客がありましたが、東日本大震災が発生した平成 23（2011）年には 39,565 人まで落ち込んでいます。平成 24（2012）年以降は増加傾向にあり、令和元（2019）年からは 43 万人以上の集客がありました。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により令和 3（2021）年は 15 万人を下回っています。

令和 5（2023）年 5 月 8 日に新型コロナウイルス感染症が 5 類感染症に移行されたことや、それに伴う国・県等の新たな観光施策などを受け、今後、新型コロナウイルス感染症により落ち込んだ観光需要の回復が期待されます。



※震災前と震災後で観光客入込数の計測方法が異なります。

資料：宮城県観光統計

図 観光客入込数・宿泊観光客数の推移

第5章 交通特性の現状

5-1 交通特性から見る公共交通への影響

本町の交通特性を踏まえると、主な公共交通への影響として以下の5つが考えられます。

【交通特性から見る公共交通への影響】

①町民の日常生活を支える自家用車

- ・一世帯当たりの自動車の保有台数は1.6台前後となっています。町民アンケート結果によると、運転免許保有者の約7割が5年以内は運転免許を返納するつもりが無いと回答していることから、町民の移動手段として、送迎を含む自家用車利用が日常生活に必要不可欠なものとなっていることが伺えます。

②高齢化に伴う免許返納者の増加や外出環境の変化

- ・町民アンケート結果によると、町民の約3割が自家用車の運転免許を持っておらず、さらに運転免許保有者の約2割が5年以内の運転免許返納意向を示していることから、高齢化の進行に伴って免許返納数が増加していくことが想定されます。高齢者等の運転免許を持たない方の日常生活における公共交通の必要性が高まることが考えられます。

③公共交通の末端付近に存在する公共交通空白地域

- ・針浜や離半島部の一部には公共交通空白地域が存在しています。また、町民に公共交通に対する利便性を伺ったところ、「不便」・「どちらかといえば不便」と答えた方が全体では3割であるのに対して、離半島部では4割以上となっており、現状の公共交通ネットワークでは地域によって利便性に差がある状況です。

④石巻市等への通勤・通学などの日常的な移動需要

- ・町内には宮城県立支援学校女川高等学園のみであるため、通学者のうち4割（100人）が石巻市へ通学しており、本町と石巻市を結ぶ日常的な広域交通の必要性が明らかとなっています。
- ・石巻市や東松島市などの町外への通勤流動については、自家用車で移動する人がほとんどですが、JRや町民バスの運行本数及び運行時刻等が通勤者に十分対応しているとは言えません。

⑤交通事業者における事業環境の変化

- ・ドライバー等の人材不足や燃料費の高騰、物流・運送業界の「2024年問題」など交通事業者を取り巻く事業環境は厳しさを増しています。
- ・JR女川駅前にはタクシー乗り場が整備されていますが、ドライバー不足等によって日中の利用者が多い時間帯にタクシーの待機車両が不足している（特に、お昼や夜間にタクシーがない）状況です。

5-2 道路交通の状況

1) 道路網の整備状況

国道 398 号が本町と石巻市を結ぶ主要道路となっています。また、県道 41 号女川牡鹿線が牡鹿半島の東海岸線沿いを通り、浦宿浜と石巻市大原浜を結んでいます。県道 220 号牡鹿半島公園線（牡鹿コバルトライン）が牡鹿半島の中央部を貫く形で浦宿浜と石巻市鮎川浜を結んでいます。

令和 6（2024）年 12 月に供用開始予定である出島架橋が整備されると、尾浦地区の国道 398 号を起点とし、離島出島の県道出島線に接続されます。

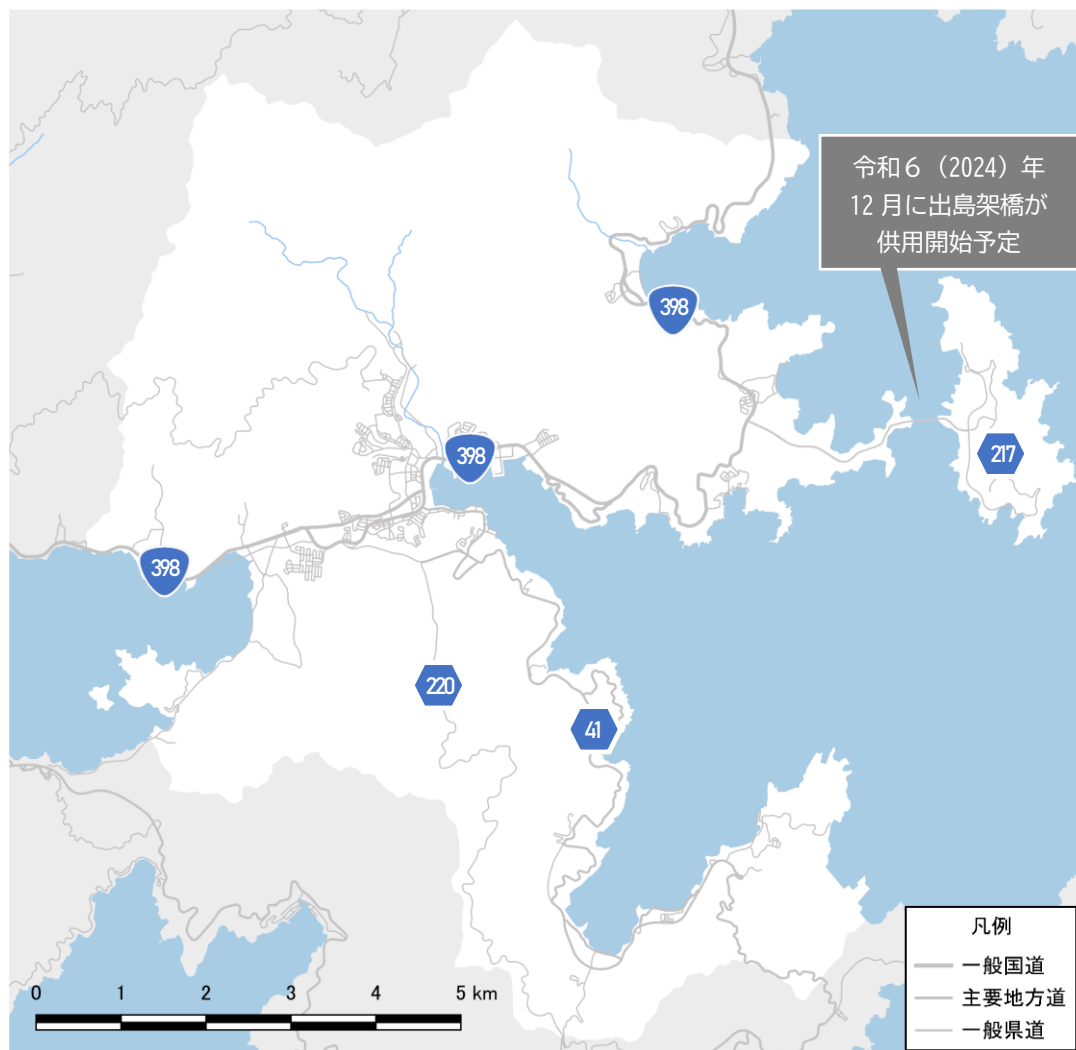
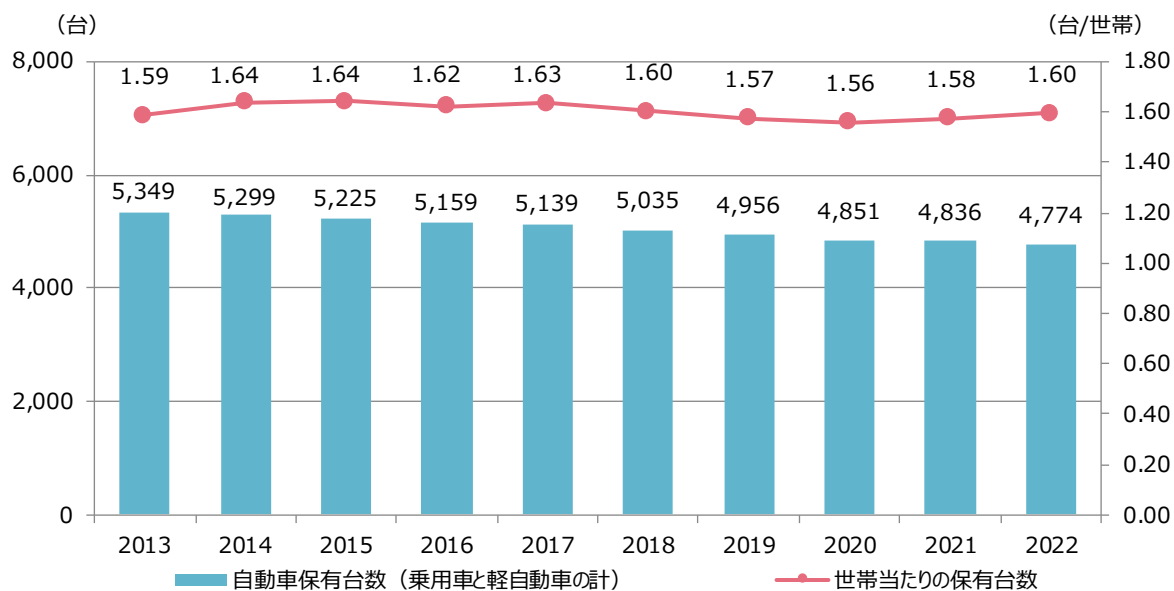


図 道路ネットワークの整備状況

2) 自動車保有台数

乗用車と軽自動車を合わせた町内の自動車保有台数は微減となっていますが、1世帯当たりの保有台数は1.6台前後でほぼ横ばいに推移しています。

自家用車の保有状況を見ると、町民の移動手段として自家用車が日常生活に必要不可欠なものとなっていることが伺えます。



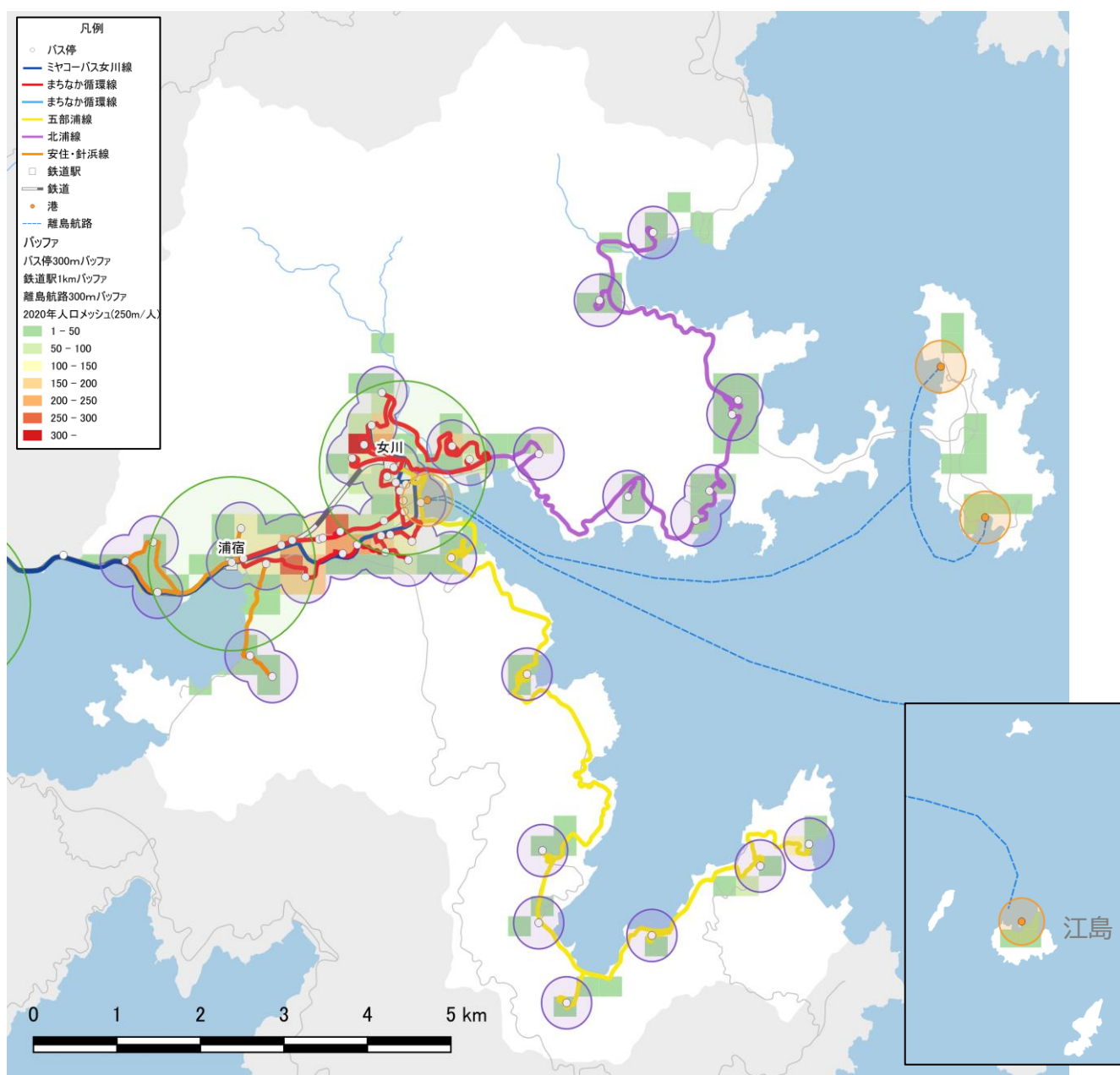
資料：女川統計書（世帯数は各年4月末）

図 自動車保有台数

5-3 公共交通網の整備状況

町内には、JR（石巻線・仙石東北ライン）とミヤコーバス（女川線）、町民バス、離島航路、タクシーなどの多種多様な公共交通機関が存在し、町民の日常的な移動手段となっています。

一方で、針浜地区や離半島部の一部等では、公共交通が行き届かない公共交通空白地域が存在しています。



資料：国勢調査（2020年）

図 公共交通網の整備状況

表 公共交通の運行状況

(2023年12月時点)

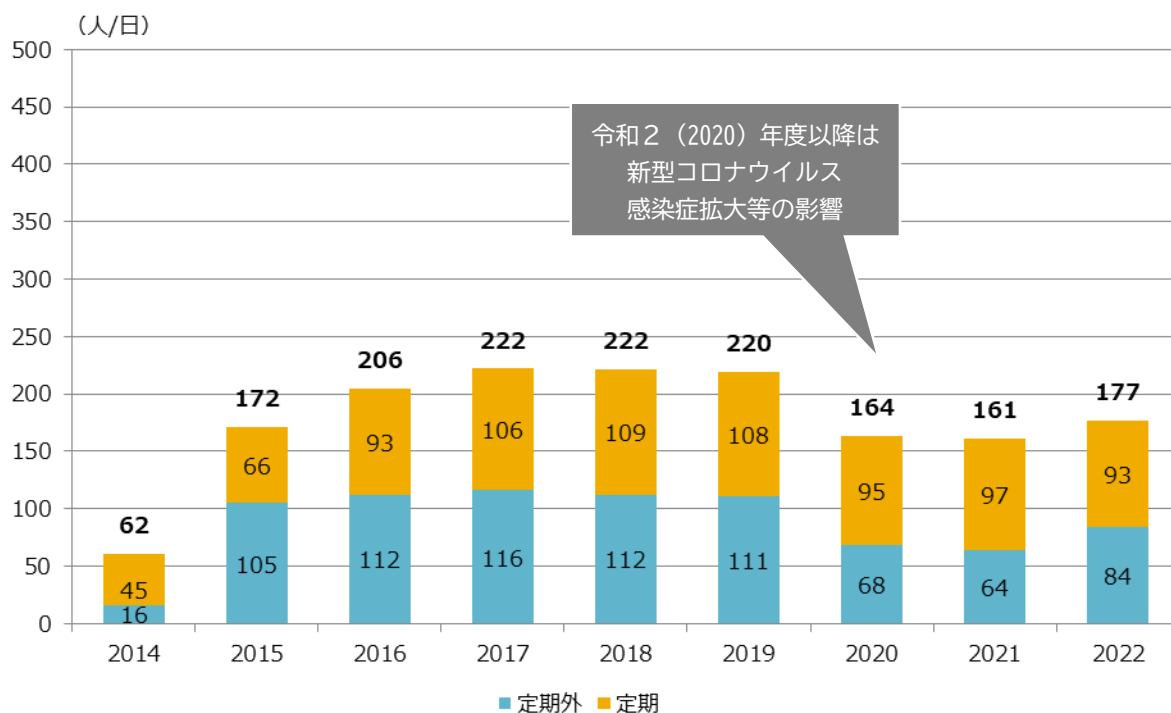
公共交通機関	路線名	始点	終点	運行本数 (便/日)		運行時間帯		運賃
				上 り	下 り	始発	終着	
JR	石巻線	女川	石巻・小牛田	10	10	7:31	20:16	女川駅～石巻駅：330円
	仙石東北ライン	女川	仙台	1	1	6:00	22:19	女川駅～仙台駅：1,170円
ミヤコーバス	女川線	女川運動公園前	石巻駅前	5	4	7:20	16:28	女川駅前～安住：320円 女川駅前～石巻駅前：770円
町民バス	まちなか線 (宮ヶ崎・浦宿経由 西区行き)	女川駅	女川駅	7		6:33	17:43	1乗車 200円
	まちなか線 (西区・浦宿経由 宮ヶ崎行き)	女川駅	女川駅	7		6:30	17:42	1乗車 200円
	安住・針浜線	針浜鳥居前	総合体育館前	8		7:05	18:14	1乗車 200円
	五部浦線	小屋取	総合体育館前	3	3	6:17	18:40	1乗車 200円
	北浦線	指ヶ浜団地	ツルハドラッグ女川店前	3	3	6:42	18:20	1乗車 200円
離島航路	女川～江島航路	女川	女川	3		6:50	16:55	女川～出島：780円 女川～江島：1,100円

5-4 JR（石巻線・仙石東北ライン）の運行・利用状況

町内には女川駅と浦宿駅の2つの駅があり、JR石巻線と仙石東北ラインが運行しています。主要駅である女川駅の利用者数は東日本大震災後の鉄道路線再開から徐々に増加し、令和元（2019）年度以前は年間8万人前後で推移していますが、令和2（2020）年度には新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により6万人弱まで減少しています。乗車券の内訳をみると、対令和元（2019）年度比で定期が12.0%減であるのに対して、一般が38.7%減と大幅に減少しています。

表 JR（石巻線・仙石東北ライン）の運行状況

路線名	始点	終点	運行本数(上り)		運行本数(下り)	
			平日	休日	平日	休日
石巻線	女川	小牛田	8	8	9	9
	女川	石巻	2	2	1	1
仙石東北ライン	女川	仙台	1	1	1	1



資料：JR東日本公表データ「各駅の乗車人員」

図 女川駅の1日平均乗車人員の推移

JR東日本においては、観光向けの臨時列車として冬期に快速「風っこストーブ女川号」等を行っています。令和5（2023）年度の運転日は、令和6（2024）年2月23日（金・祝）、24日（土）となっています。

運転区間は、仙台（10:14 発）～女川（12:05 着）、女川（14:15 発）～仙台（16:39 着）の往復となっています。キハ48形2両「風っこ」編成で、全車指定席となっています。

12

風っこストーブ女川号

旬の海の幸が楽しめる石巻・女川エリアへのお出かけにご利用ください。

運転日 2月23日・24日 全車指定席 【2両編成】（風っこ）

運行時刻

10:14発	▶	10:34発	▶	10:53発	▶	11:03発	▶	11:11発	▶	11:40発	▶	11:51発	▶
仙台		松島		小牛田		湍谷		前谷地		石巻		渡波	
16:39着	◀	16:16発	◀	16:00発	◀	15:49発	◀	15:35発	◀	15:17発	◀	14:35発	◀
▶													
12:05着													
女川													
◀													
14:15発													

※窓枠を取り付けての運転となります。

出典：JR東日本HP

図 風っこストーブ女川号

5-5 ミヤコーバス女川線の運行・利用状況

町内には、株式会社ミヤコーバスが運行する女川線が女川運動公園前から石巻駅前までを結んでいます。運行頻度は、平日9本（上5本、下4本）、休日8本（上4本、下4本）です。

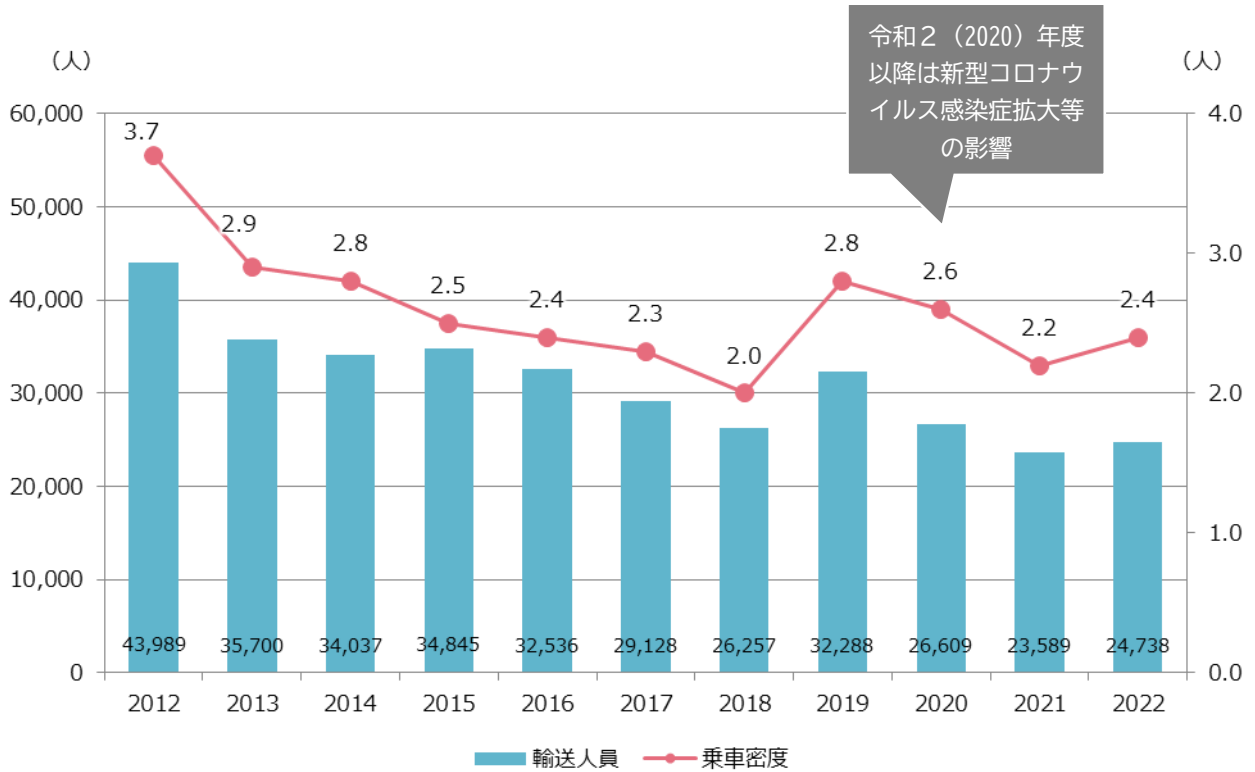
表 ミヤコーバス女川線の運行状況

路線名	始点	終点	運行本数(上り)		運行本数(下り)	
			平日	休日	平日	休日
女川線	女川運動公園前	石巻駅前	5	4	4	4



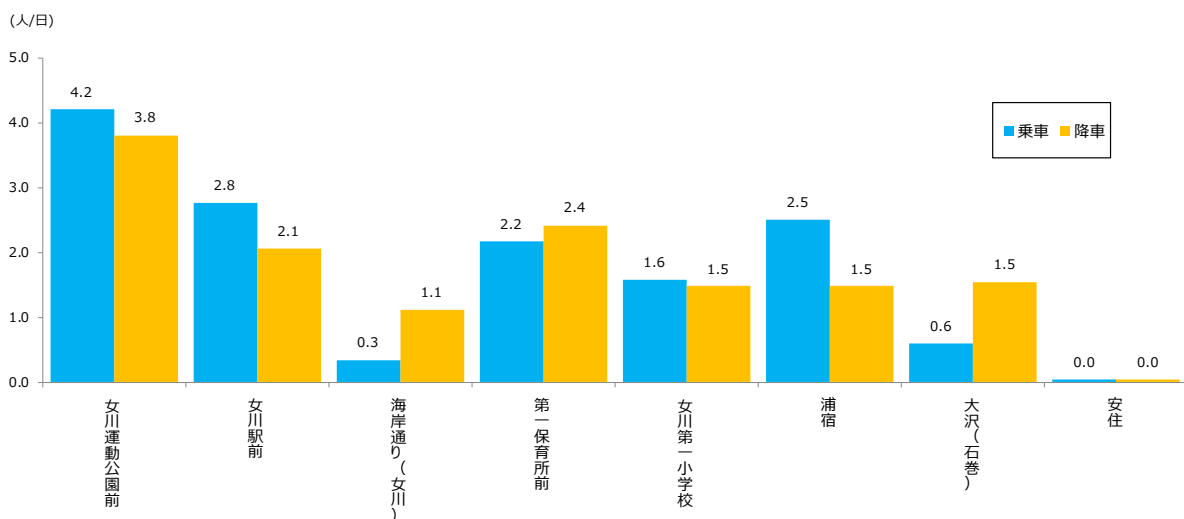
図 ミヤコーバス女川線の路線図

ミヤコーバス女川線の石巻駅前～渡波駅前～女川運動公園の運行区間における年間輸送人員をみると、令和元（2019）年度に32,288人まで回復したものの、令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により減少傾向にあり、2021年度は23,589人まで落ち込んでいます。



資料：女川町統計書

図 ミヤコーバス（石巻駅前～渡波駅前～女川運動公園）の利用実績



資料：ミヤコーバス提供データ 令和4（2022）年度

図 バス停別平均乗降者数

5-6 町民バスの運行・利用状況

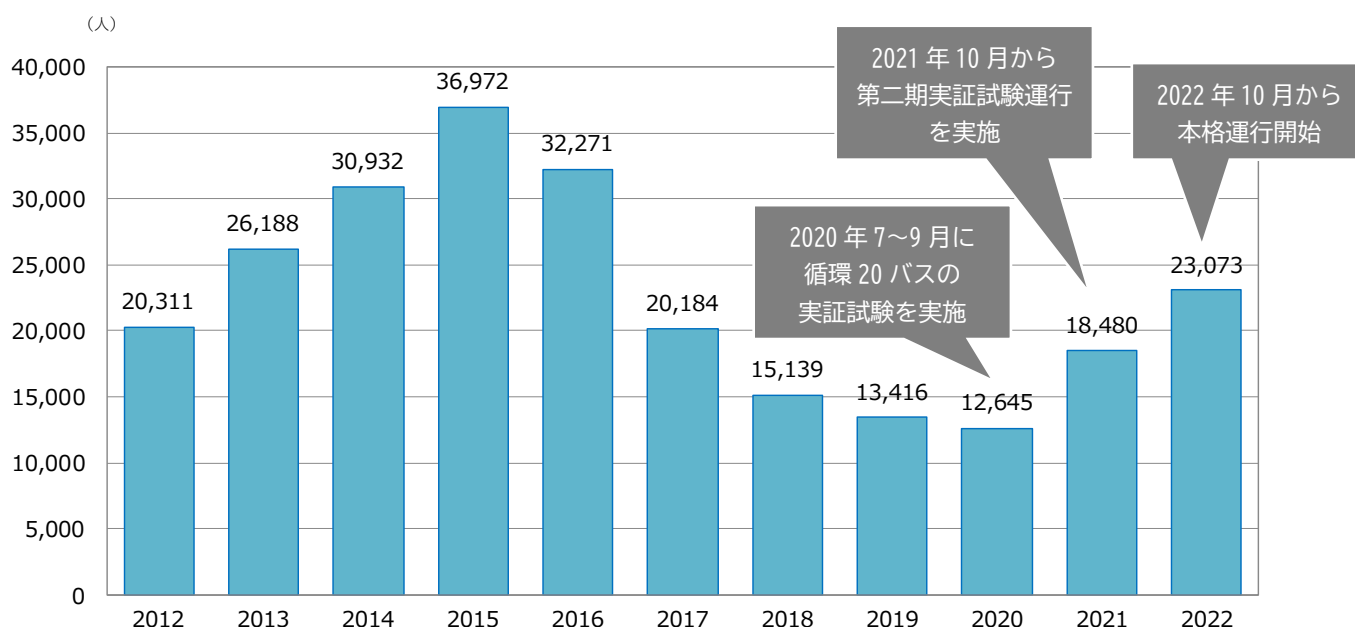
町民バスについては、町内の交通事業者である株式会社黄金バス及び株式会社黄金タクシーへ運行を委託しており、5路線を運行しています。

表 町民バスの運行状況

路線名	区間 始点～終点	運行事業者	車両	運行本数	
				上り	下り
まちなか線（宮ヶ崎・浦宿経由 西区行き）	女川駅～宮ヶ崎電力アパート前 ～西区集会所前～女川駅	㈱黄金バス	ワンボックス	7	
まちなか線（西区・浦宿経由 宮ヶ崎行き）	女川駅～西区集会所前 ～宮ヶ崎電力アパート前～女川駅	㈱黄金バス	ワンボックス	7	
安住・針浜線	針浜鳥居前～総合体育館前	㈱黄金タクシー	ワンボックス	8	
五部浦線	小屋取～総合体育館前	㈱黄金タクシー	ワンボックス	3	3
北浦線	指ヶ浜団地～ツルハドラッグ女川店前	㈱黄金タクシー	ワンボックス	3	3

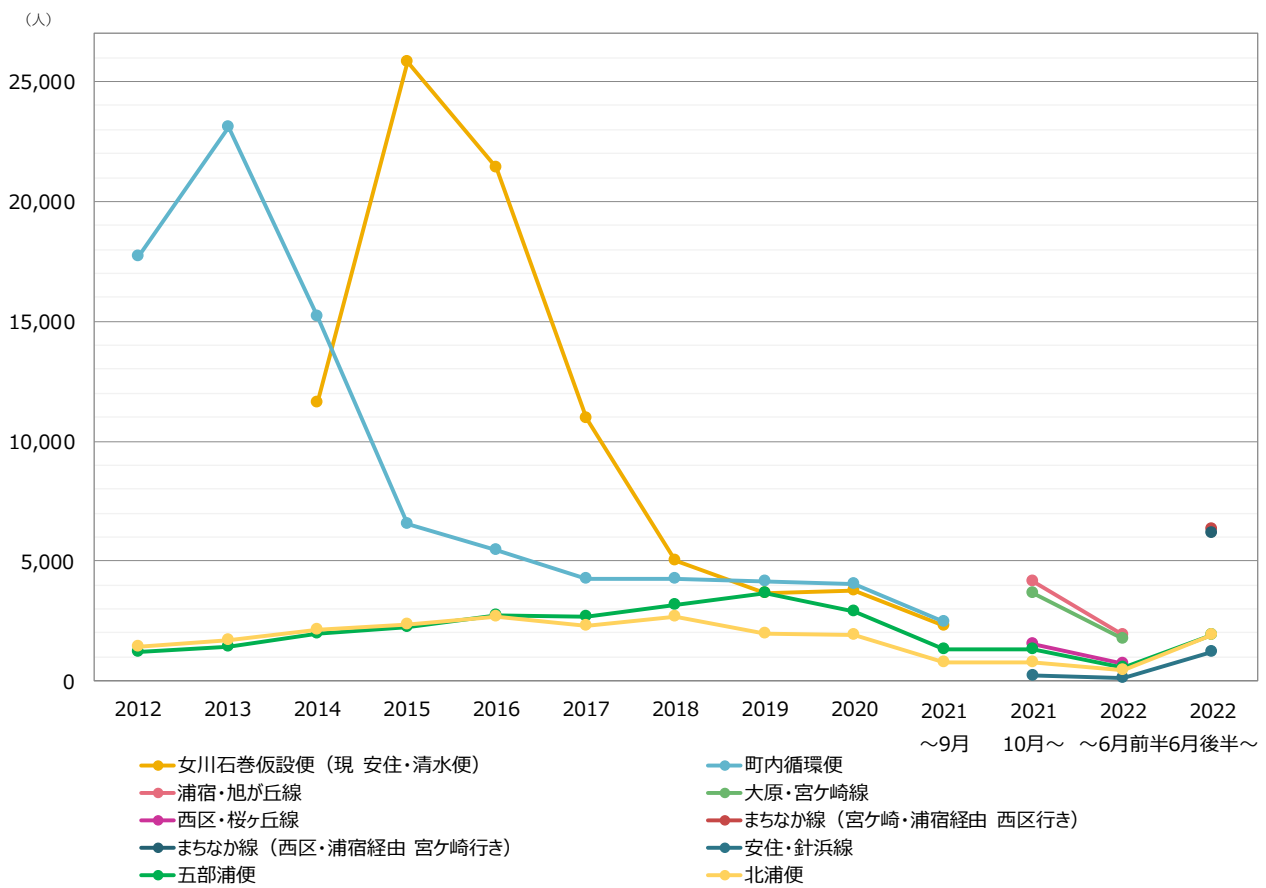
※毎月第1・第3・第5土曜日とその翌日、及び12月31日～1月3日は運休

町民バスの年間輸送人員をみると、石巻市内の仮設住宅まで運行していた平成27（2015）年度の36,972人をピークに減少に転じていましたが、令和2（2020）年度以降の実証試験の実施等に伴い利用者が徐々に増加し、令和4（2022）年度には23,073人まで回復しています。



資料：女川町統計書、町所有データ

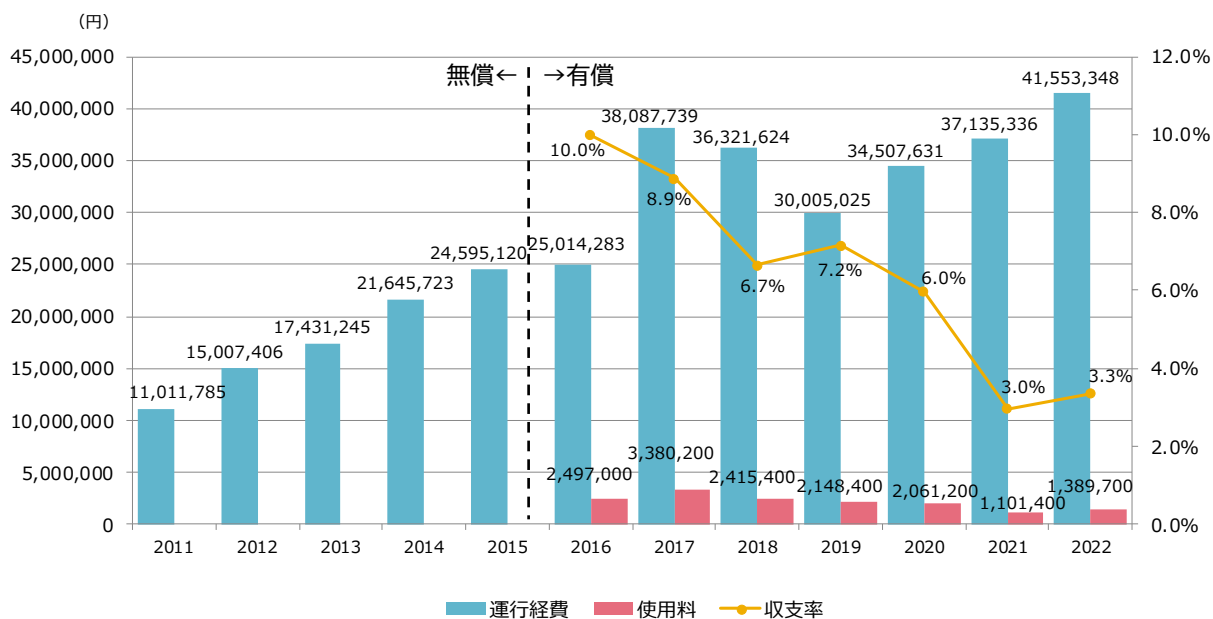
図 町民バスの利用実績



資料：女川町統計書、町所有データ

図 町民バスの路線別利用実績

近年では実証試験運行等による段階的なサービス水準の向上に伴って、町民バスの運行経費は増加傾向となっており、令和4（2022）年度には4千万円を上回っています。利用者から運賃収入となる使用料は令和4（2022）年度で約139万円、収支率は3.3%となっています。



※2021年度及び2022年度については、以下の実証試験期間（無償）を含むため使用料が半年間となっています。
 2021年度：2021年10月1日～2022年3月31日の6ヶ月間
 2022年度：2022年4月1日～2022年9月30日の6ヶ月間

資料：町所有データ

図 収支状況

5-7 離島航路の運行・利用状況

本町ではシーパル女川汽船株式会社が出島・江島行きを1日3便、運航しています。

1便と2便は江島港～寺間港～出島港経由となり、3便は出島港～寺間港～江島港経由となっています。運航経費については、国と県、町が100%赤字補てんをしている状況です。

運賃と所要時間は、女川港～江島までが片道1,100円、乗船時間約30分（出島経由の場合は約1時間）、女川港～出島港、寺間港までが片道780円、乗船時間約20分（江島経由の場合は約1時間）となっています。

令和6（2024）年度に本土と出島を結ぶ出島架橋が供用開始予定であり、離島航路の再編・見直しを検討する必要があります。



→1・2便航路：女川港→江島港→寺間港→出島港→女川港

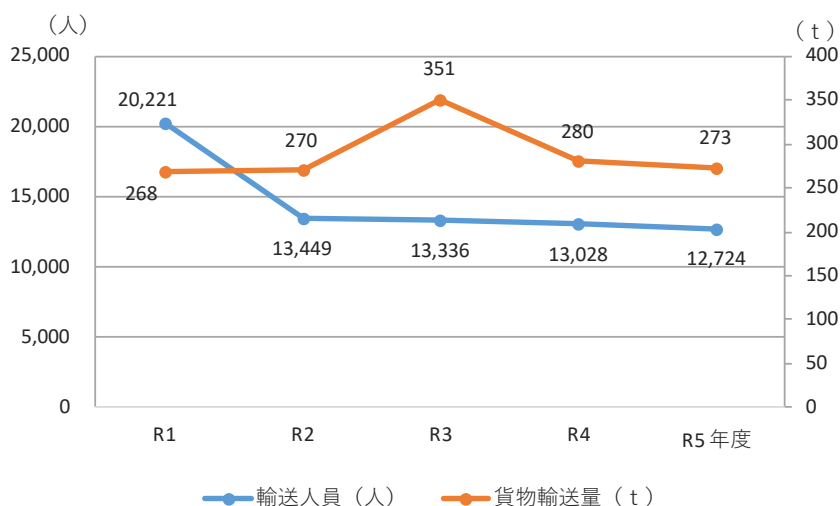
→3便航路：女川港→出島港→寺間港→江島港→女川港

資料：シーパル女川汽船株式会社HP

図 航路図

本航路の旅客輸送人員は、令和2（2020）年度に大きく減少し、その後は緩やかな減少傾向で推移し、令和5（2023）年度で約12.7千人となっています。なお、令和2（2020）年度の大きな減少は、工事関係者の輸送の減少、新型コロナウイルス感染症の影響による往來の減少によるものと想定されます。

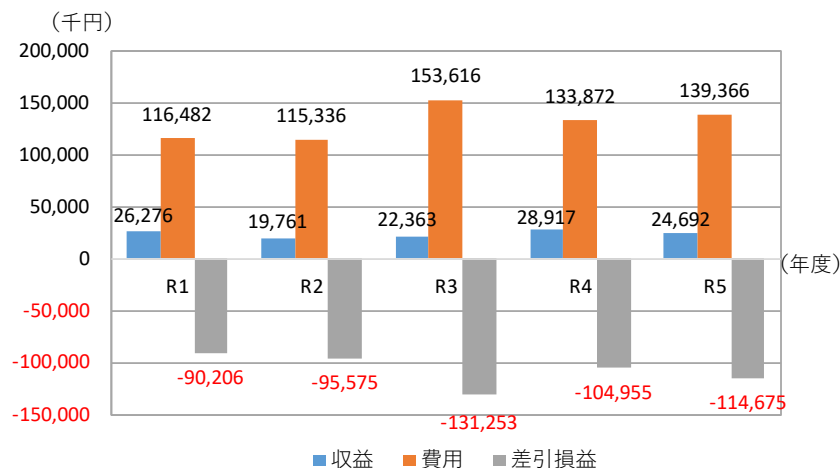
また、貨物輸送量は、概ね270t～280tで推移しており、令和5（2023）年度で約273tとなっています。令和3（2021）年度は水産物の輸送が大幅増になったことなどから大きく増加しています。



※小人の輸送人員は0.5人に換算している。

資料：航路事業者資料

図 離島航路の利用実績



資料：航路事業者資料

図 離島航路の収支状況

5-8 タクシーの運行・利用状況

町内のタクシー会社は、株式会社黄金タクシーの1社のみとなっています。本町では、株式会社黄金タクシーに町民バス及び保育所の送迎タクシーの運行を委託しています。

表 タクシー事業者の概要

社名	所在地	車両数
(株) 黄金タクシー	女川2丁目5番4	10

資料：一般社団法人宮城県タクシー協会HP

■福祉有償運送について

- ・石巻市内の特定非営利活動法人移動支援 Rera では、石巻市に加えて本町を含む石巻市周辺地域で移動支援等の事業を展開している。

【送迎の対象者】

- ・障害や高齢、体調不良などの理由で、一人で移動するのが困難な方
- ・交通の不便な場所にお住まいで、公共交通機関の利用が難しい方

※車椅子・ストレッチャー対応の福祉車両も用意しています

【利用できる回数】

- ・週に2回まで

【活動範囲】

- ・石巻エリア（石巻市、東松島市、女川町など）

【電話受付時間】

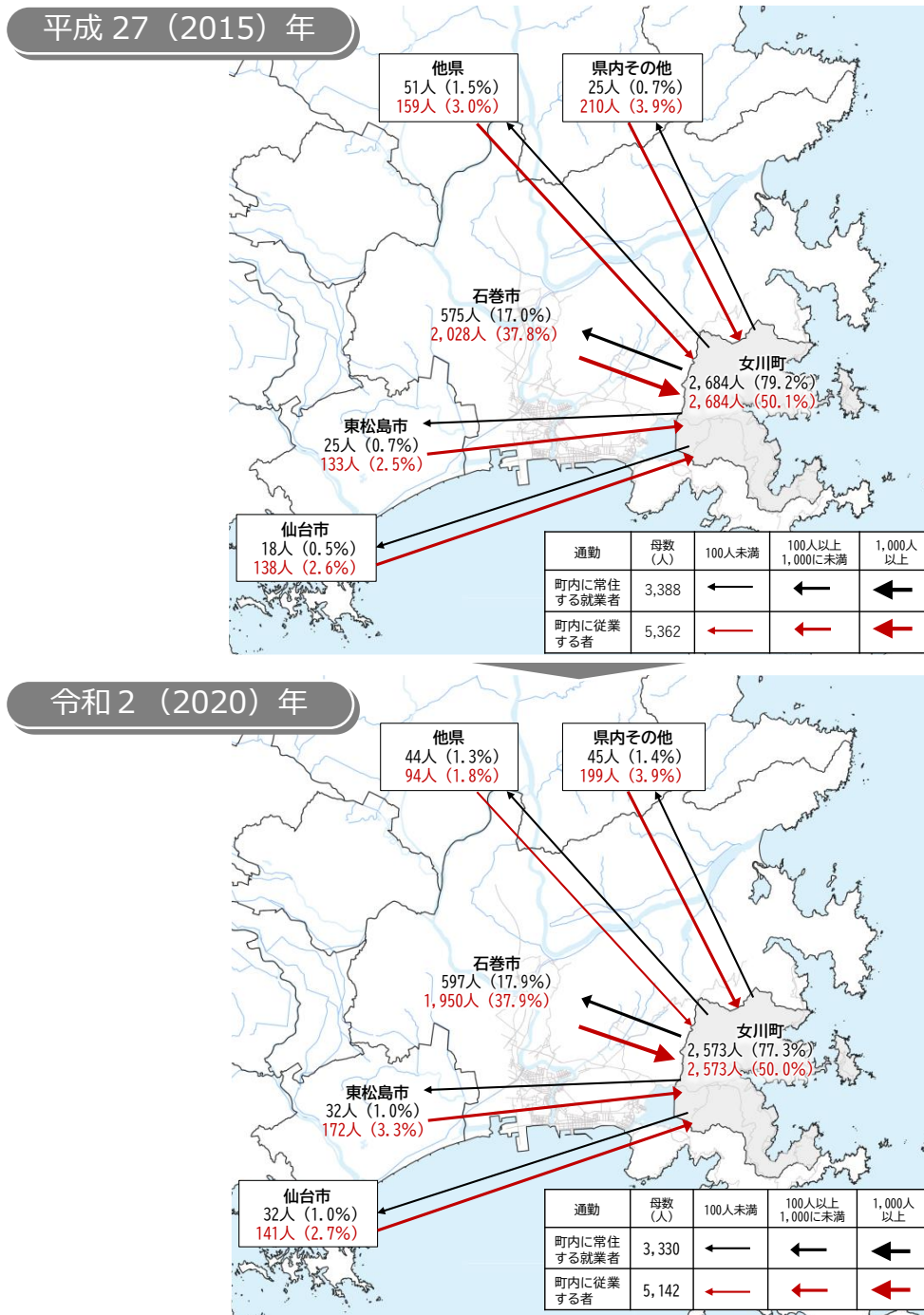
- ・月～金 午前9時～午後4時
- ・土 午前9時～11時30分
- ・日/祝 お休み



5-9 町民の移動実態

1) 通勤

国勢調査による令和2（2020）年の移動実態をみると、就業している町民の77.3%は町内に勤務しています。そのほかは周辺地域に通勤しており、その割合は石巻市が17.9%、東松島市が1.0%等となっています。一方で、町内に勤務している人のうち、37.9%が石巻市、2.7%が仙台市、3.3%が東松島市から通勤しています。

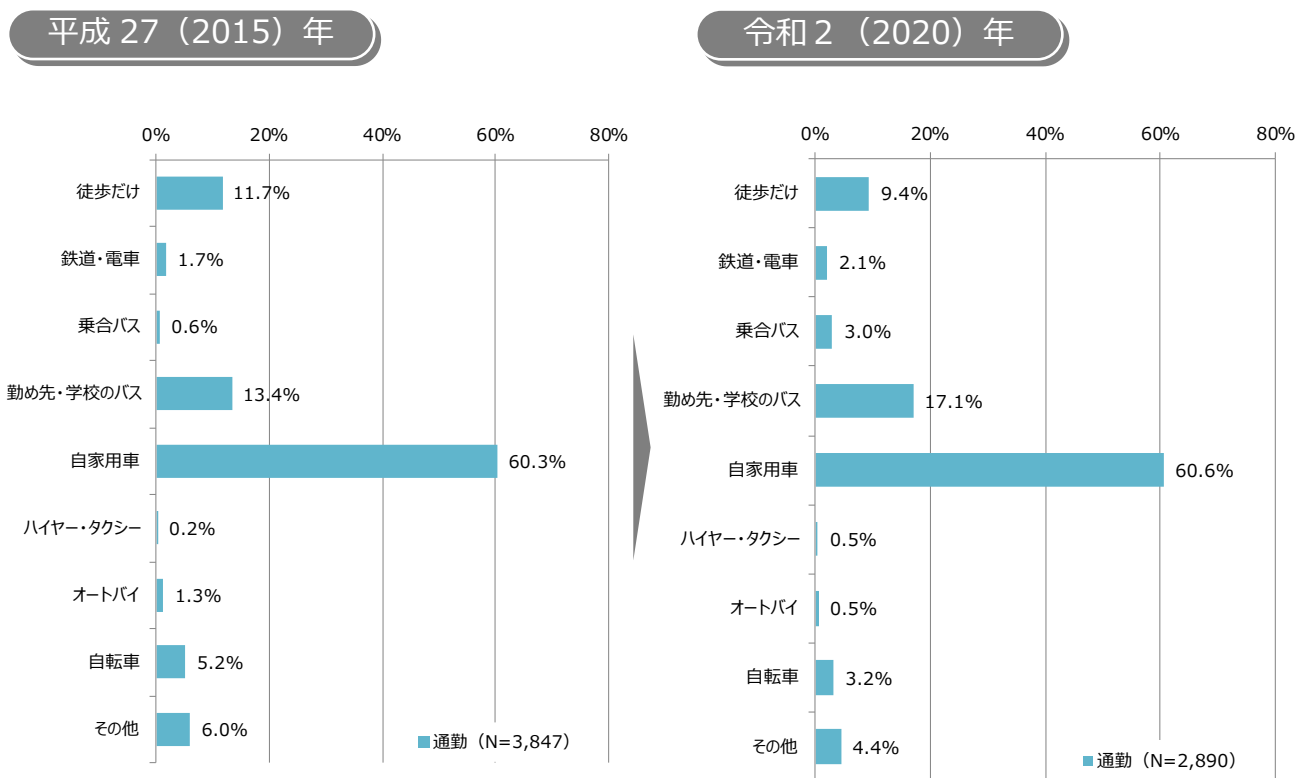


資料：国勢調査

図 通勤流動

通勤の移動手段をみると、令和2（2020）年では「自家用車」が60.6%と最も多く、次いで、「勤め先のバス」が17.1%、「徒歩だけ」が9.4%となっています。

平成27（2015）年との比較では、「勤め先のバス」や「乗合バス」の割合が微増となっていますが、大きな変化はみられません。



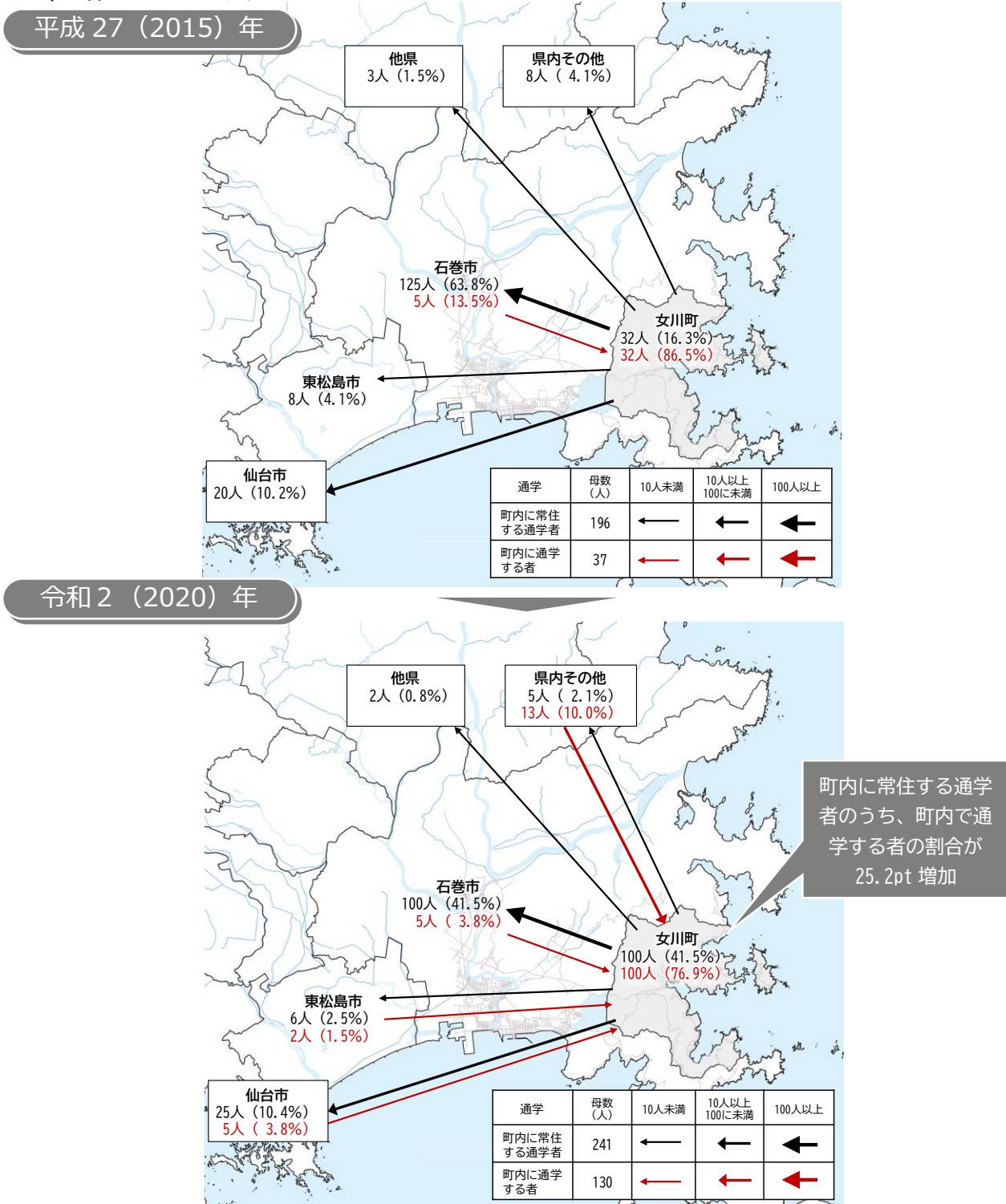
資料：国勢調査（2015年、2020年）

図 通勤の移動手段

2) 通学

国勢調査による令和2（2020）年の移動実態をみると、町内に住む通学者の通学先は、町内と石巻市がそれぞれ4割、仙台市が1割となっています。

平成27（2015）年との比較では、町内に常住する通学者のうち、町内で通学する者の割合が25.2pt 増加しています。

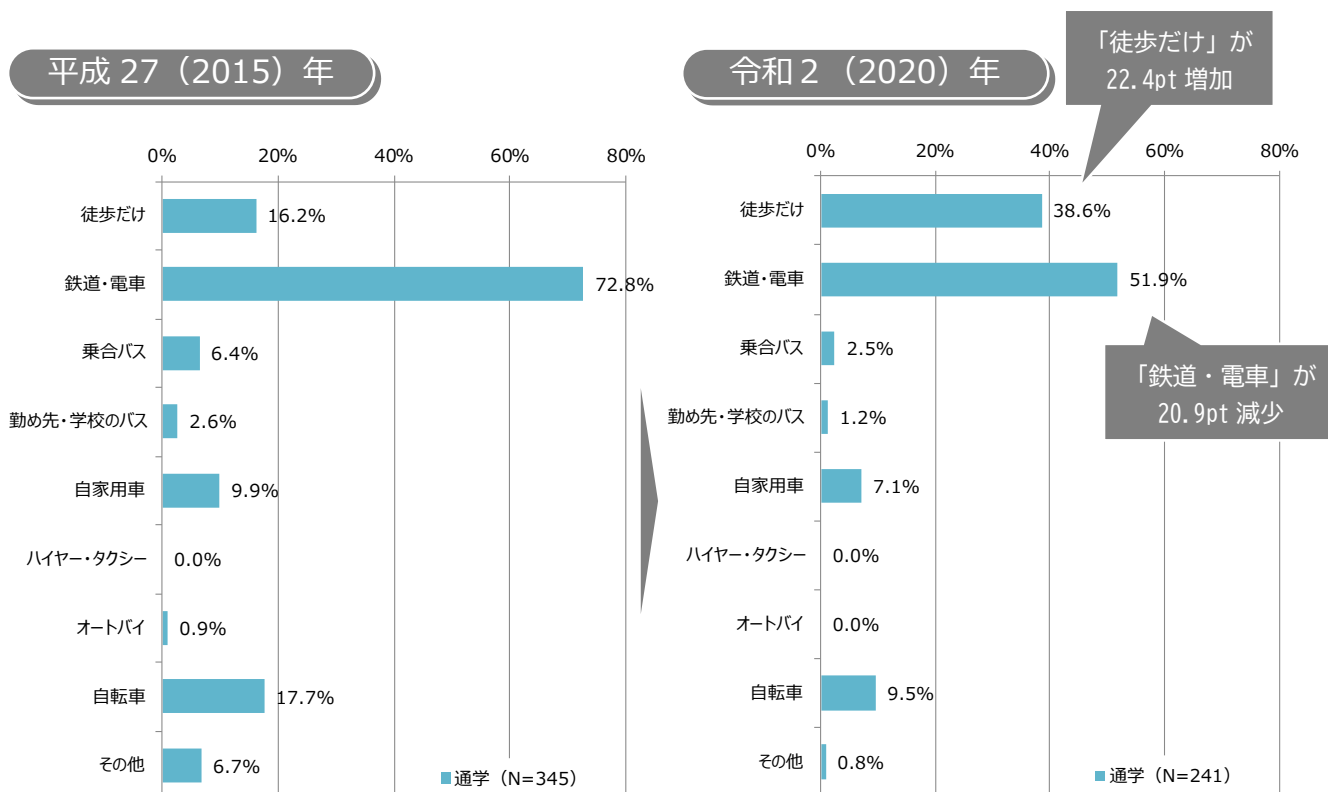


資料：国勢調査

図 通学流動

通学の移動手段は、令和2（2020）年では「鉄道・電車」が51.9%と最も多く、次いで、「徒歩だけ」が38.6%、「自転車」が9.5%となっています。

平成27（2015）年との比較では、「徒歩だけ」が22.4pt増加し、「鉄道・電車」が20.9pt減少しています。主な要因としては、新しい小・中学校の開校前は、スクールバスでの通学を行っていたことや、災害公営住宅及び造成団地の整備に伴い石巻市等のみなし仮設に住んでいた方が町内に戻ってきていることなどが影響しているものと考えられます。



資料：国勢調査（2015年、2020年）

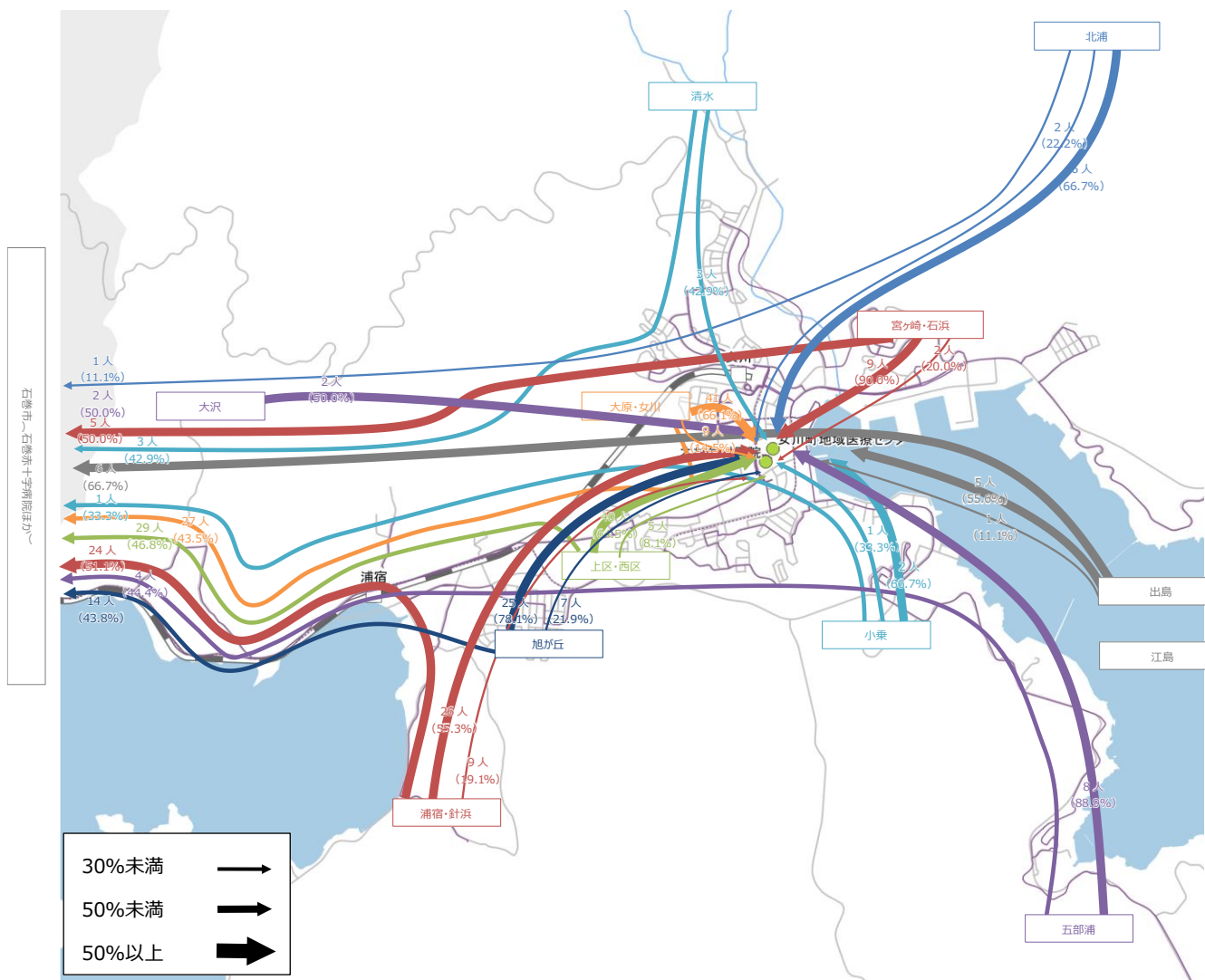
図 通学の移動手段

3) 通院

運転免許を持っていない交通弱者の通院先を見てみると、町内の医療施設（女川町地域医療センターや木村歯科医院）と同程度、石巻市内の病院への移動がみられます。

利用交通手段を見てみると、地区によって傾向に違いがあるものの、公共交通の必要性の高さが伺えます。

地区別通院流動図（交通弱者）



※町民アンケート結果で、免許の保有状態に「運転免許を返納した」「運転免許をもっていない」と回答した人を交通弱者として仮定しています。

資料：令和5年度町民アンケート

図 通院流動（交通弱者）

表 地区別の通院先（交通弱者）

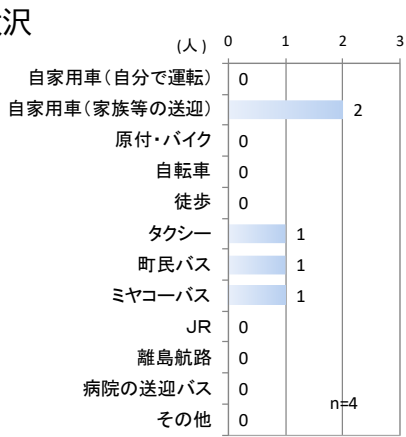
資料：令和5（2023）年度町民アンケート

	通院先を教えてください							
	合計	女川町地域 医療センター	木村歯科医院	石巻赤十字 病院	その他の石巻 市内の病院	その他の 地域の病院	無回答	
全体 n=255	375 (147.1%)	167 (65.5%)	36 (14.1%)	43 (16.9%)	73 (28.6%)	19 (7.5%)	37 (14.5%)	
地区	大沢 n=4	5 (125.0%)	2 (50.0%)	0 —	0 —	2 (50.0%)	0 —	1 (25.0%)
	浦宿・針浜 n=47	70 (148.9%)	26 (55.3%)	9 (19.1%)	6 (12.8%)	18 (38.3%)	5 (10.6%)	6 (12.8%)
	旭が丘 n=32	52 (162.5%)	25 (78.1%)	7 (21.9%)	4 (12.5%)	10 (31.3%)	1 (3.1%)	5 (15.6%)
	上区・西区 n=62	86 (138.7%)	40 (64.5%)	5 (8.1%)	16 (25.8%)	13 (21.0%)	1 (1.6%)	11 (17.7%)
	大原・女川 n=62	90 (145.2%)	41 (66.1%)	9 (14.5%)	5 (8.1%)	22 (35.5%)	6 (9.7%)	7 (11.3%)
	清水 n=7	9 (128.6%)	3 (42.9%)	0 —	2 (28.6%)	1 (14.3%)	1 (14.3%)	2 (28.6%)
	小乗 n=3	5 (166.7%)	2 (66.7%)	1 (33.3%)	1 (33.3%)	0 —	0 —	1 (33.3%)
	五部浦 n=9	12 (133.3%)	8 (88.9%)	0 —	2 (22.2%)	2 (22.2%)	0 —	0 —
	宮ヶ崎・石浜 n=10	18 (180.0%)	9 (90.0%)	2 (20.0%)	4 (40.0%)	1 (10.0%)	1 (10.0%)	1 (10.0%)
	北浦 n=9	12 (133.3%)	6 (66.7%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)	0 —	1 (11.1%)	2 (22.2%)
	出島区 n=9	15 (166.7%)	5 (55.6%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	4 (44.4%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)
	江島区 n=1	1 (100.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	1 (100.0%)	0 —

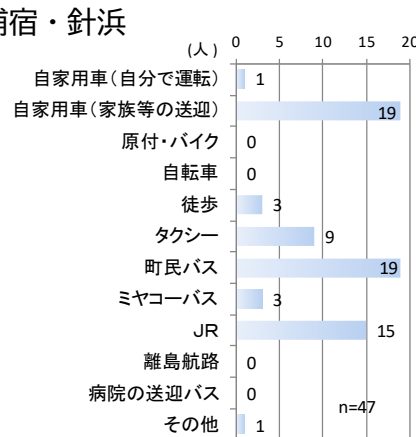
■地区別の通院時の利用交通手段

資料：令和5（2023）年度町民アンケート

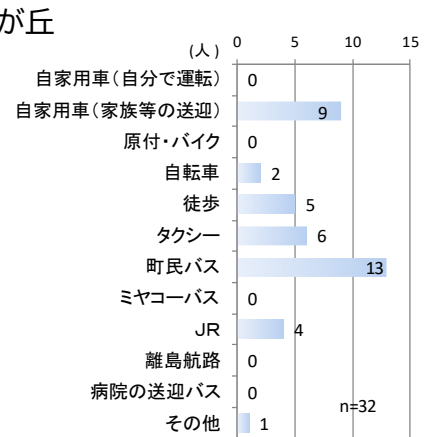
大沢



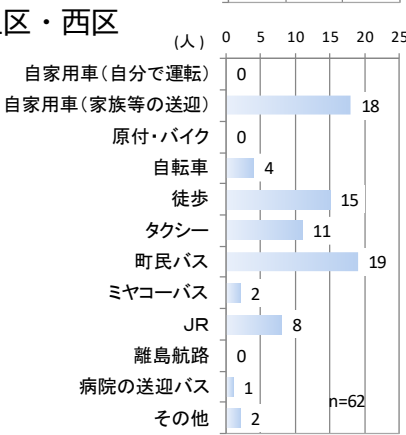
浦宿・針浜



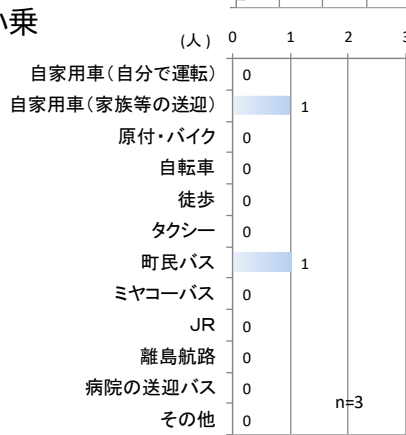
旭が丘



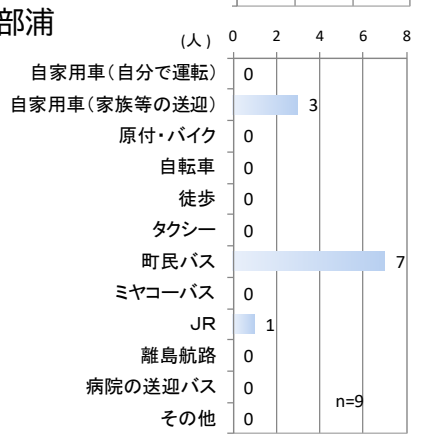
上区・西区



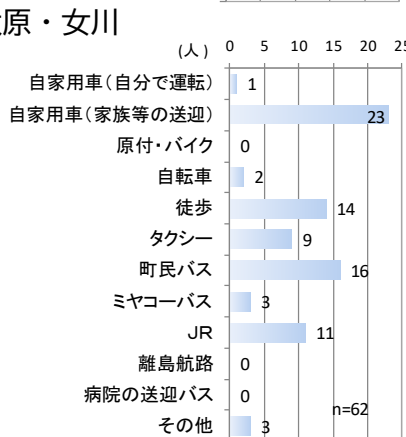
小乗



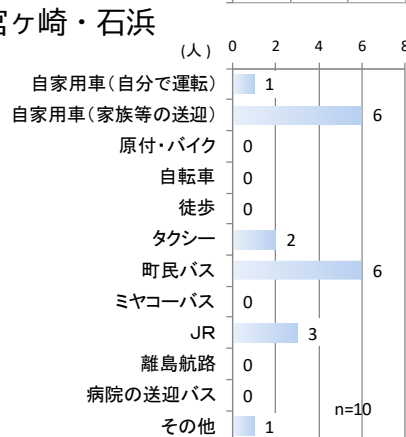
五部浦



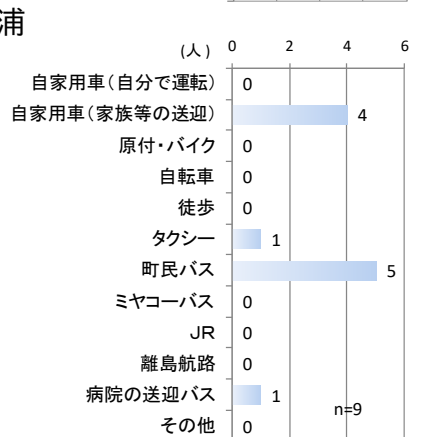
大原・女川



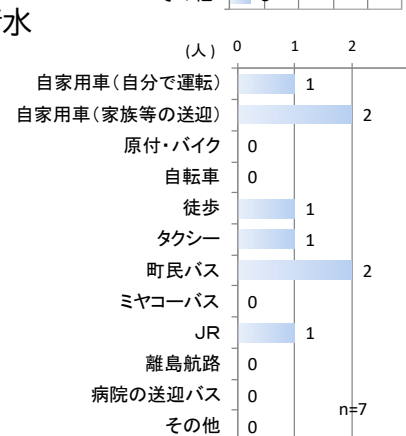
宮ヶ崎・石浜



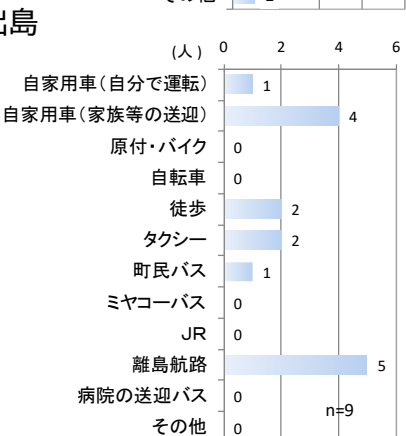
北浦



清水



出島



江島

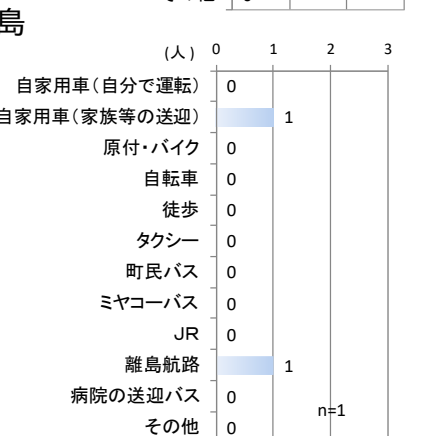


表 地区別の買い物先（交通弱者）

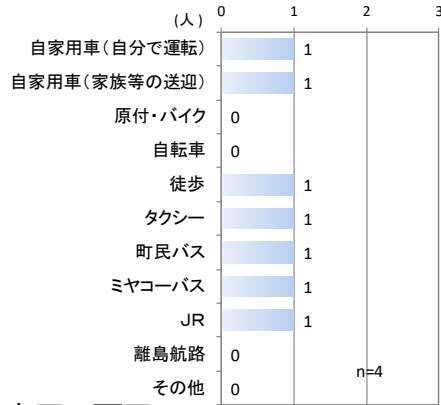
資料：令和5（2023）年度町民アンケート

	最もよく利用する買い物先を教えてください。											その他	無回答
	合計	シーパルピア女川	スーパーおんまえや	ツルハドラッグ宮城女川店	町内コンビニエンスストア	イオンモール石巻 蛇田	イオンスーパーセンター石巻東店(万石浦)	ヨークベニマル湊鹿妻店	あいのや渡波店	みやぎ生協石巻渡波店	移動販売		
全体	344	6	88	67	19	7	45	18	16	13	18	16	31
n=255	(134.9%)	(2.4%)	(34.5%)	(26.3%)	(7.5%)	(2.7%)	(17.6%)	(7.1%)	(6.3%)	(5.1%)	(7.1%)	(6.3%)	(12.2%)
大沢	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
n=4	(100.0%)						(50.0%)						(50.0%)
浦宿・針浜	58	1	11	13	3	2	8	6	3	1	1	3	6
n=47	(123.4%)	(2.1%)	(23.4%)	(27.7%)	(6.4%)	(4.3%)	(17.0%)	(12.8%)	(6.4%)	(2.1%)	(2.1%)	(6.4%)	(12.8%)
旭が丘	44	0	10	11	1	1	7	3	3	3	1	1	3
n=32	(137.5%)		(31.3%)	(34.4%)	(3.1%)	(3.1%)	(21.9%)	(9.4%)	(9.4%)	(9.4%)	(3.1%)	(3.1%)	(9.4%)
上区・西区	92	2	26	24	7	2	8	4	5	4	1	5	4
n=62	(148.4%)	(3.2%)	(41.9%)	(38.7%)	(11.3%)	(3.2%)	(12.9%)	(6.5%)	(8.1%)	(6.5%)	(1.6%)	(8.1%)	(6.5%)
大原・女川	86	2	25	9	7	0	12	1	2	2	13	4	9
n=62	(138.7%)	(3.2%)	(40.3%)	(14.5%)	(11.3%)		(19.4%)	(1.6%)	(3.2%)	(3.2%)	(21.0%)	(6.5%)	(14.5%)
清水	12	1	2	2	1	0	2	1	0	1	1	0	1
n=7	(171.4%)	(14.3%)	(28.6%)	(28.6%)	(14.3%)		(28.6%)	(14.3%)		(14.3%)	(14.3%)		(14.3%)
小乗	4	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
n=3	(133.3%)		(33.3%)				(33.3%)	(33.3%)	(33.3%)				
五都浦	9	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	1	2
n=9	(100.0%)		(22.2%)	(22.2%)			(22.2%)					(11.1%)	(22.2%)
宮々崎・石浜	11	0	3	3	0	0	0	1	1	1	1	1	0
n=10	(110.0%)		(30.0%)	(30.0%)				(10.0%)	(10.0%)	(10.0%)	(10.0%)	(10.0%)	
北浦	10	0	4	2	0	1	1	0	1	0	0	0	1
n=9	(111.1%)		(44.4%)	(22.2%)		(11.1%)	(11.1%)		(11.1%)				(11.1%)
出島区	12	0	4	1	0	0	2	1	0	1	0	0	3
n=9	(133.3%)		(44.4%)	(11.1%)			(22.2%)	(11.1%)		(11.1%)			(33.3%)
江島区	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
n=1	(200.0%)					(100.0%)						(100.0%)	

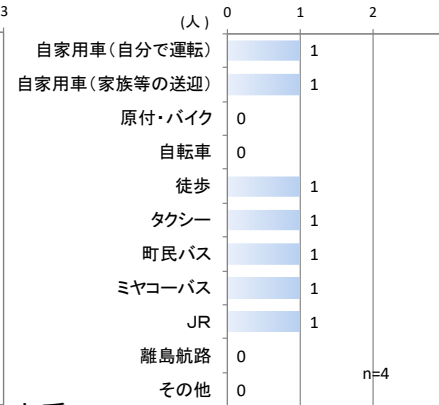
■地区別の買い物時の利用交通手段

資料：令和5（2023）年度町民アンケート

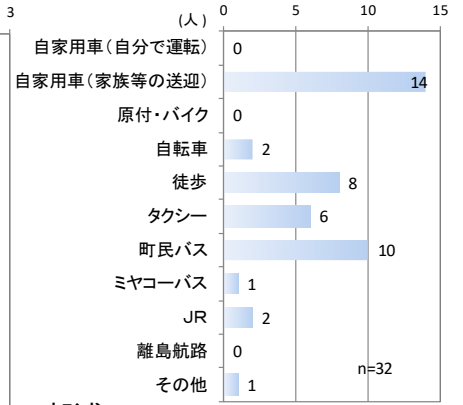
大沢



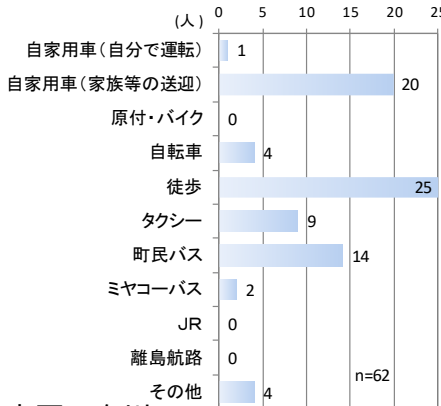
浦宿・針浜



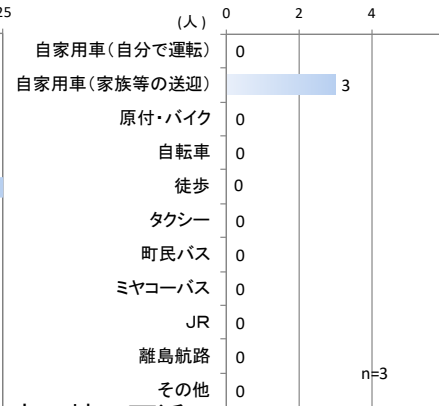
旭が丘



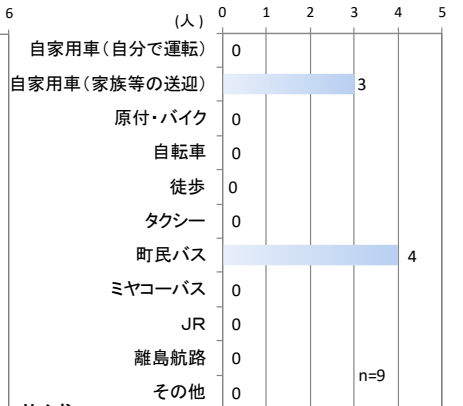
上区・西区



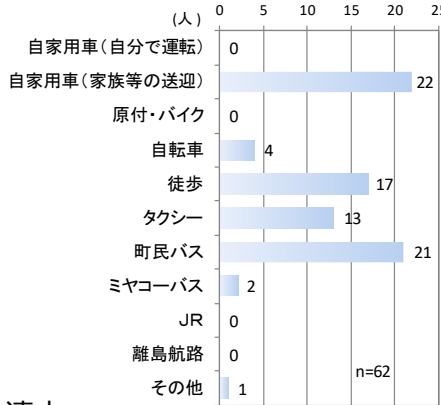
小乗



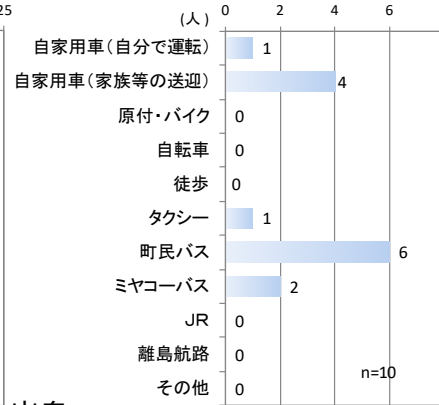
五部浦



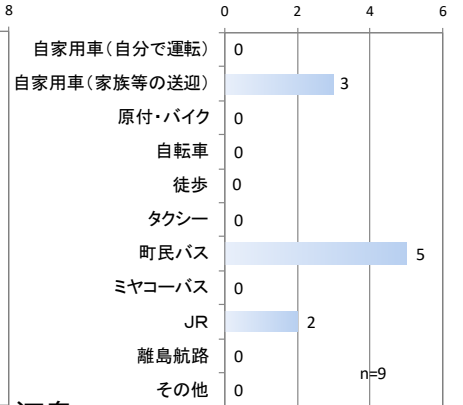
大原・女川



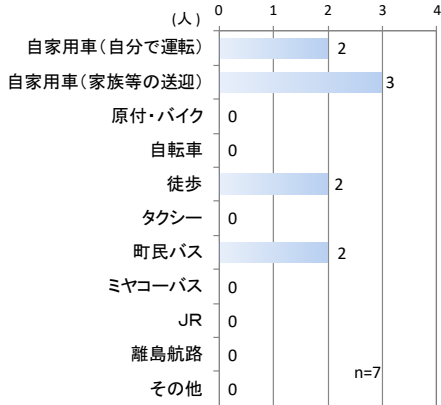
宮ヶ崎・石浜



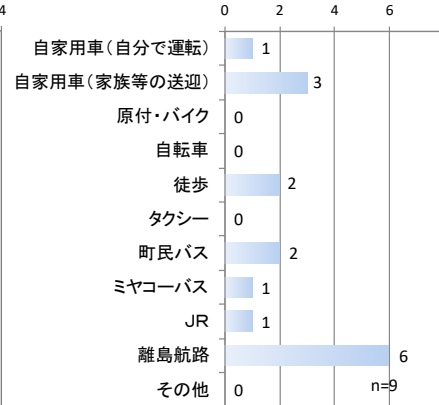
北浦



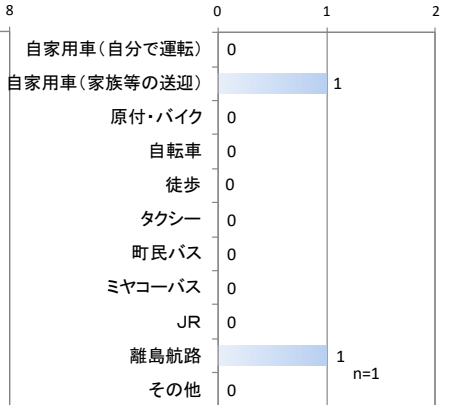
清水



出島



江島



第6章 女川町地域公共交通網形成計画の検証

令和元（2019）年3月に策定した「女川町地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」と言う。）」における施策の実施状況や指標の達成状況を踏まえて、網形成計画を検証します。

1) 網形成計画の概要

- ・対象区域：女川町全域
- ・策定年度：2018 年度
- ・計画期間：2019 年度から 2023 年度までの5年間
- ・基本理念：誰もが安心して利用できる「将来まで続く公共交通ネットワーク」の実現
～まちなかと離半島部のまちづくりを支援～
- ・基本方針・目標：
 - 基本方針1 将来のまちの姿を見据えた「便利」で「持続可能」な交通体系の構築
 - 目標1-1 にぎわい拠点内に複数の路線が乗り入れた「生活軸」の形成を目指す
 - 目標1-2 拠点に位置付ける JR 女川駅等での乗継利便性の強化を目指す
 - 目標1-3 少ない需要に見合った利用しやすい新たな地域公共交通の導入を目指す
 - 基本方針2 交通弱者である高齢者や子供等の「おでかけ」を支える交通体系の構築
 - 目標2-1 町内の移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す
 - 目標2-2 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す
 - 基本方針3 新たな需要を創り出す「わかりやすく」「乗りたくなる」交通体系の構築
 - 目標3-1 分かりやすい情報提供を目指す
 - 目標3-2 にぎわい創出に資する公共交通サービスを目指す
 - 目標3-3 みんなで育てる公共交通を目指す

2) 網形成計画策定当時の課題

- 課題①：まちなかの「にぎわい拠点」へのアクセス性の向上が必要【町民の日常生活の視点】
- 課題②：高低差のある住宅エリアと商業エリアの移動しやすさの確保が必要
【まちづくりの視点】
- 課題③：離半島部などの小さい需要に対応した地域公共交通の再構築が必要【効率性の視点】
- 課題④：日常生活での結びつきの強い石巻市との広域交通の維持が必要【広域連携の視点】
- 課題⑤：観光部署と連携した新たな利用拡大が必要【観光との連携の視点】
- 課題⑥：交通事業者の事業環境を踏まえた運行形態の見直しが必要【運行・運営の視点】
- 課題⑦：分かりやすい情報提供や利用しやすい運賃体系が必要【利用環境の視点】
- 課題⑧：持続可能な公共交通網の構築が必要【持続可能性の視点】

3) 施策の実施状況

施策1：公共交通網の再編・見直し

- ・町民バスのまちなか路線を刷新し、目的施設間のサービス水準を大幅に増加
- ・半島部から乗り継ぎなしで目的施設へアクセス可能な公共交通を実現
- ・利用の多いJRの便との乗り継ぎ利便性を考慮して町民バスのダイヤを設定
- ・JRやミヤコーバスについては、交通事業者や石巻市など関係者と協力・調整を図ってきた

施策2：分かりやすい情報提供

- ・分かりやすさに配慮して具体的な利用イメージを掲載した「町民バスガイドブック」を制作・更新

施策3：利用しやすい環境づくり

- ・町民バスに係る回数券や定期券など企画乗車券を拡充し、利用しやすい運賃施策を実現

施策4：利用促進等の取り組み

- ・歩行領域EVの実証試験や小中学生向けのモビリティ授業などを企画・実施
- ・EV車両を活用した観光振興や防災などとの取り組みを検討

施策5：公共交通を考える場の組織づくり

- ・交通事業者と行政等で構成する「女川町民バス連絡調整会議」の立ち上げ

4) 網形成計画の指標の達成状況

網形成計画に位置付けている8つの指標のうち、指標1と指標4、指標7、指標8の4つで目標値を達成(○)となりました。また、指標2と指標3、指標5の3つで達成していないものの改善あり(△)となりました。一方で、指標6は未達成(×)となりました。

なお、指標2「町民バスのJRとの接続割合」に關しまして、従前値では町民バスの全ての便においてJRとの接続を考慮していました。一方、現状では、町民のニーズの高い便のみJRとの接続を確保しているとともに、高頻度で運行するまちなか線については市街地内の周遊性向上を目的としています。

表 指標の達成状況

	指標	従前値 (網形成計画策定時)	目標値	現状値	評価
1	生活軸の運行本数 ※女川駅からスーパー おんまえやの区間	28本/日 (2018年度)	33本/日 (2023年度) 【増加目標】	52本/日 (2023年度)	○
2	町民バスのJRとの 接続割合	85.7% 24本/28本 (2018年度)	90% (2023年度) 【増加目標】	43.0% 37本/86本 (2023年度)	△
3	半島部における町 民バスの利便性 (町民アンケート)	五部浦地区：13.6% 北浦地区：19.0% (2018年度)	25.0% (2022年度) 【増加目標】	五部浦地区：29.6% 北浦地区：17.5% (2023年度)	△
4	町民一人当たりの 町民バスの利用回 数	2.1回/人 (2018年度推計)	2.7回/人 (2022年度) 【増加目標】	3.9回/人 (2022年度)	○
5	JR及びミヤコーバ スの利用者数	110,158人/年 (2017年度)	110,000人/年 (2022年度) 【現状維持】	89,343人/年 (2022年度)	△
6	路線図や時刻表の 分かりやすさ(利 用者アンケート)	24.7% (2017年度)	35.0% (2023年度) 【増加目標】	10.4% (2023年度)	×
7	イベント等の開催 実績(累計)	— (2018年度)	5回 (2023年度まで) 【増加目標】	16回 (2023年度まで)	○
8	住民参加の回数 (累計)	— (2018年度)	3回 (2023年度まで) 【増加目標】	3回 (2023年度まで)	○

<評価の考え方>

○：現状値が目標値を上回った場合

△：現状値が目標値には達していないものの、近年の傾向よりは改善していると認められる場合

×：現状値が目標値に達しておらず、かつ近年の傾向よりも改善がみられない場合

5) 網形成計画の検証

【町民の日常生活の視点】

- ・まちなかの路線を再編し、運行本数の増便やバス停の増設・移設などによりサービス水準を大幅に向上したことでまちなかの回遊性が向上した
- ・まちなかの路線が「住宅エリア」と「商業エリア」をカバーすることで、高台住宅の住民の利便性が向上した

【まちづくりの視点】

- ・公共交通を利用して一度の外出で複数の用事を済ませられることにより、安心して住み続けられるまちづくりに寄与した
- ・公共交通での外出先が増えて、買い物や娯楽・レジャー等の外出目的・活動が増加したことにより、まちの賑わいや経済循環の強化に寄与した
- ・町民（特に高齢者）の外出が増加することにより、健康的なまちづくりに寄与した

【効率性の視点】

- ・半島部の道路整備などに伴い道路環境は改善している。一方で、従来の定時定路線の運行を継続しており、抜本的な改善には至っていない

【広域連携の視点】

- ・各種関係者と協力・調整しつつ、JRやミヤコーバスの維持・活性化を図ってきたものの、コロナ禍の影響などで利用者が大幅に減少

【観光との連携の視点】

- ・コロナ禍の影響で観光需要が激減し、来訪者の公共交通利用拡大には至っていない

【運行・運営の視点】

- ・ドライバー等の人材不足や燃料費の高騰などにより、交通事業者の経営環境は厳しさが増している

【利用環境の視点】

- ・2度の実証試験結果を踏まえ路線再編に併せて「町民バスガイドブック」やバス停盤面のデザインを統一したものの、路線が長大となり分かりにくさを招いた
- ・町が主体に公共交通に関するイベント等を実施し、賑わいの創出に寄与した
- ・定期乗車券及び乗継乗車券を導入したことにより、利用者の利便性向上及び利用促進が図られた。

【持続可能性の視点】

- ・まちなかの町民バスのサービス水準を向上し、町民バスの利用が増加した
- ・交通事業者と行政等で構成する「女川町民バス連絡調整会議」を継続的に開催している

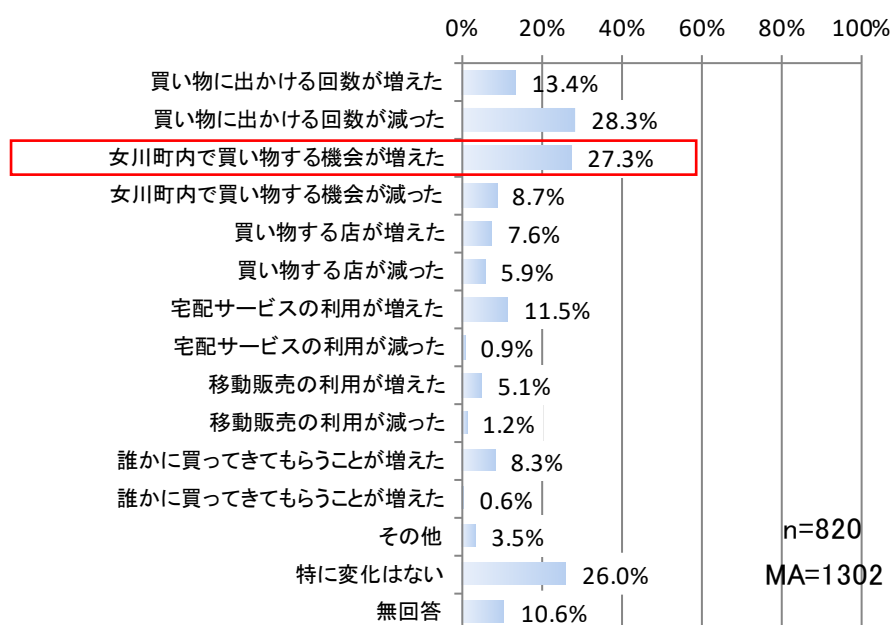
第7章 公共交通の課題

社会経済情勢等の変化、公共交通の現状、前計画の評価・検証結果、上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性等を踏まえて、公共交通の課題を次のように抽出しました。

1) 町民の日常生活の視点

●都市機能が集約する「市街地」へのアクセス性の維持・向上が必要である

- ・「女川町都市計画マスタープラン」において、公共公益拠点、にぎわい拠点、交通拠点が集中する一帯が「中心地形成エリア」として位置づけられております。
- ・令和5（2023）年度町民アンケート結果によると5年前と比べた買い物の状況の変化では「女川町内で買い物する機会が増えた」が3割を占めており、本町の町民生活を支える都市機能の集積地として、公共交通によるアクセス性の維持・向上が必要となります。

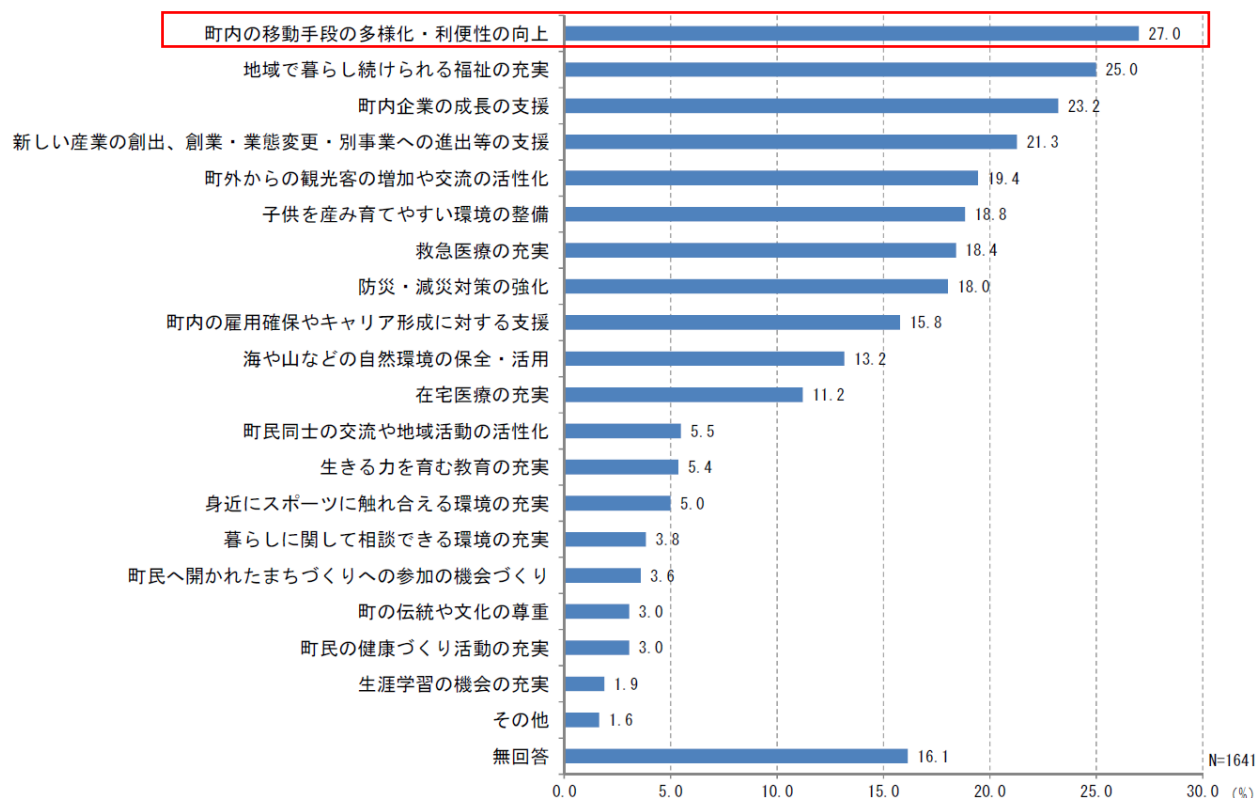


資料： 令和5（2023）年度町民アンケート結果

図 5年前と比べた買い物の状況の変化

2) まちづくりの視点

- 市街地の拠点づくりと集落地の住み続けられる環境づくりを支える公共交通が必要である
 - ・平成 29（2017）年に女川町総合計画策定のために実施した町民意向調査の結果から、町民がまちづくりの課題として感じているところは「町内の移動手段の多様化・利便性の向上」が最も多く 27.0%を占めています。
 - ・「女川町都市計画マスタープラン」に掲げるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと連携した公共交通サービスが必要となります。



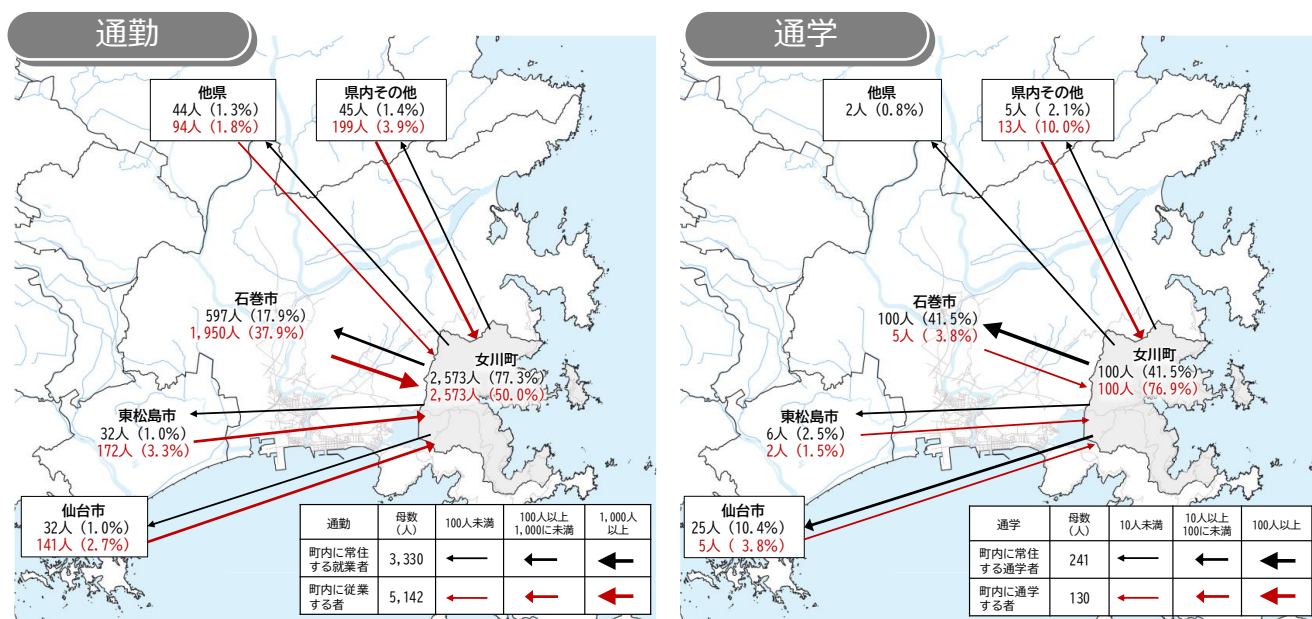
資料：2017年町民意向調査結果

図 町民がまちづくりの課題として感じているところ

3) 広域連携の視点

●日常生活での結びつきの強い石巻市との広域交通の維持が必要である

- ・町内に常住する通学者のうち約4割（100人）と就業者のうち約2割（597人）は石巻市へ通学・通勤で通っており、広域的な移動を担う交通としてJRとミヤコーバス（女川線）を維持していく必要があります。
- ・一方で、将来的には少子化等の影響により通学等の日常利用が縮小していくことが予想されることから、観光需要等を含めて広域交通を維持・活性化していく必要があります。



資料：令和2（2020）年国勢調査

図 通勤・通学の流動図

4) 持続可能性の視点

●交通事業者の事業環境を踏まえた運行形態の見直しが必要

〔町民バス〕

- ・安住・針浜線や五部浦線、北浦線は利用者が極端に少なく、便別の平均利用者数はほぼすべてで1.0を下回っています。また、朝の1便や最終便などの一部の便では、0人となっています。
- ・半島部を運行する五部浦線及び北浦線については路線が長大であり、ドライバーの拘束時間が長く、非効率な運行となっています。

表 町民バスの便別平均利用者数

資料：町保有データ 令和5（2023）年9月分利用実績

路線名	上下区分	便	運行区間		運行時間帯		利用者数(人/便)※	
			起点	終点	始発	終着	平日	土日・祝
まちなか線（宮ヶ崎・浦宿経由 西区行き）	-	1便	宮ヶ崎電力アパート前	女川駅前	6:33	7:21	1.3	0.2
		2便	女川駅前	総合体育館前	7:54	8:57	4.3	2.2
		3便	女川駅前	総合体育館前	9:30	10:40	9.8	5.0
		4便	ツルハドラッグ女川店前	総合体育館前	11:00	12:18	4.3	2.4
		5便	ツルハドラッグ女川店前	総合体育館前	12:50	14:08	4.4	3.0
		6便	ツルハドラッグ女川店前	女川駅前	15:00	16:15	2.4	1.2
		7便	ツルハドラッグ女川店前	西区集会所前	16:40	17:43	0.7	0.4
まちなか線（西区・浦宿経由 宮ヶ崎行き）	-	1便	西区集会所前	女川駅前	6:30	7:18	0.8	0.2
		2便	西区集会所前	ツルハドラッグ女川店前	8:00	8:56	7.2	0.8
		3便	西区集会所前	ツルハドラッグ女川店前	9:23	10:26	6.2	2.6
		4便	総合体育館前	ツルハドラッグ女川店前	11:00	12:18	6.7	2.4
		5便	総合体育館前	ツルハドラッグ女川店前	12:50	14:08	4.9	1.6
		6便	総合体育館前	ツルハドラッグ女川店前	15:00	16:18	6.4	1.6
安住・針浜線	-	1便	針浜鳥居前	浦宿セブンイレブン前	7:05	7:24	0.0	0.0
		2便	浦宿セブンイレブン前	総合体育館前	7:50	8:33	0.8	0.2
		3便	浦宿セブンイレブン前	総合体育館前	9:34	10:17	1.2	0.2
		4便	女川駅前	総合体育館前	10:30	11:28	1.4	0.6
		5便	総合体育館前	女川駅前	11:32	12:30	0.4	0.4
		6便	総合体育館前	女川駅前	14:35	15:33	0.2	0.4
		7便	総合体育館前	浦宿セブンイレブン前	16:13	16:57	1.6	0.0
		8便	女川駅前	尾田峯フリー乗降区間	17:39	18:14	0.3	0.0
五部浦線	ツルハドラッグ女川店前行き	1便	小屋取	ツルハドラッグ女川店	6:17	7:04	1.8	0.2
		2便	小屋取	総合体育館前	7:39	8:39	1.6	0.8
		3便	小屋取	ツルハドラッグ女川店	12:14	13:06	0.4	0.2
	小屋取行き	1便	総合体育館前	小屋取	10:48	11:57	0.9	0.8
		2便	総合体育館前	小屋取	14:34	15:41	1.2	0.8
		3便	ツルハドラッグ女川店	小屋取	17:34	18:40	0.7	0.6
北浦線	ツルハドラッグ女川店前行き	1便	指ヶ浜団地	地域医療センター前	6:42	7:18	2.4	1.0
		2便	指ヶ浜団地	ツルハドラッグ女川店	7:45	8:30	2.9	1.8
		3便	指ヶ浜団地	ツルハドラッグ女川店	12:26	13:06	1.0	0.2
	指ヶ浜団地行き	1便	ツルハドラッグ女川店	指ヶ浜団地	10:52	11:42	1.3	1.0
		2便	ツルハドラッグ女川店	指ヶ浜団地	14:38	15:28	2.0	1.4
		3便	ツルハドラッグ女川店	指ヶ浜団地	17:35	18:20	0.9	1.0

〔離島航路〕

- ・令和6（2024）年12月の出島架橋の供用開始予定に伴い、離島航路の確保・維持に向けて航路改善方策を定めた「女川町離島航路改善計画」を令和6（2024）年2月に策定しています。
- ・離島航路については航路再編や運航形態の見直し等を検討するとともに、出島における離島航路の代替交通の検討が必要となっています。

〔ミヤコーバス〕

- ・ミヤコーバス女川線については、輸送人員が15人／日を上回っているものの、利用者が減少傾向にあります。
- ・将来的に地域間幹線系統確保維持事業の要件から外れた場合には、現状のサービス水準を維持するために本町と石巻市の財政負担が増大することが懸念されます。

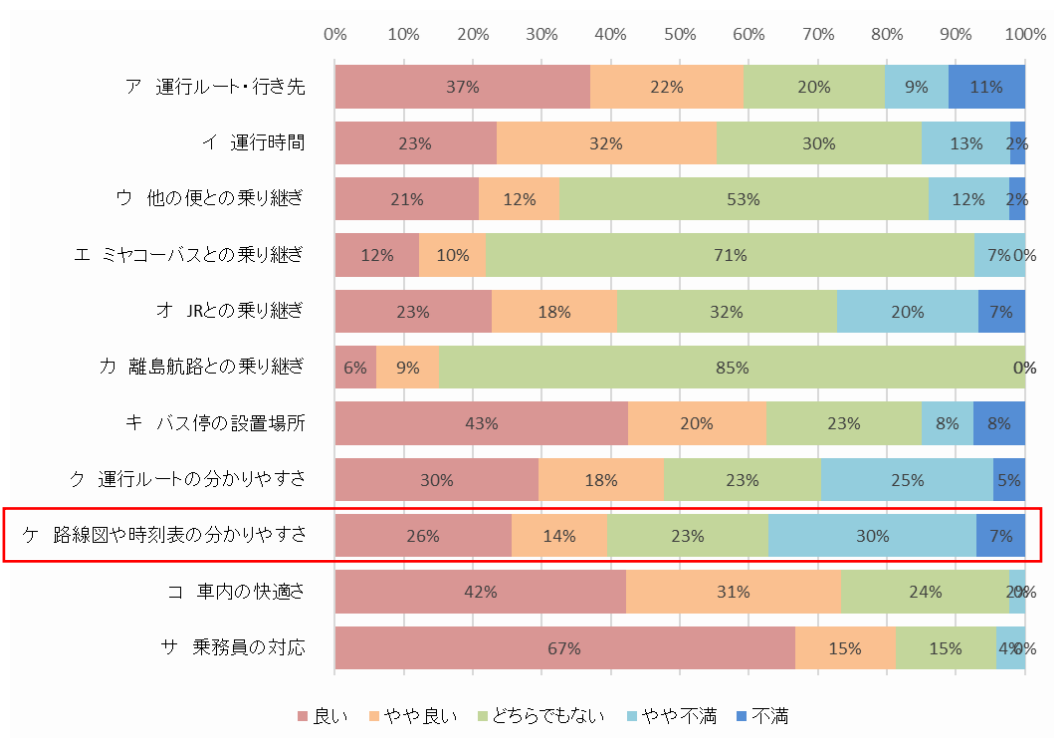
〔JR〕

- ・JR東日本が公表する石巻線（小牛田－女川）の収支状況では、令和4（2022）年で約11億1600万円の赤字となっており、維持・確保が困難な状況となっています。
- ・日常利用に加えて、観光やビジネス等の定期外利用も含めて、交通事業者と調整・協力して利用促進に取り組んでいく必要があります。

5) 利用環境の視点

● 分かりやすい情報提供が必要である

- ・ 令和5（2023）年度町民アンケート結果によると、町民バスの“路線図や時刻表の分かりやすさ”に対する評価では、約4割が不満もしくはやや不満と回答しています。運行内容の中で、特に情報提供の分かりにくさが課題であることが明らかとなっています。
- ・ 公共交通の効率的な利用方法を分かりやすく伝え、安心して利用できる環境を整えることが必要となります。



資料:令和5(2023)年度町民アンケート結果

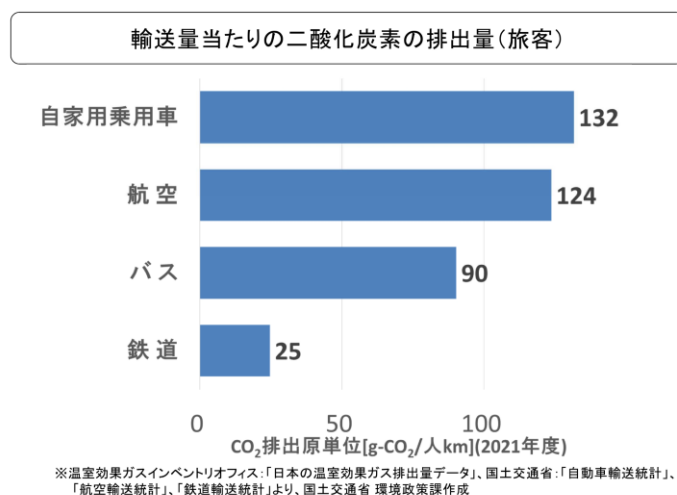
図 町民バスの運行内容に対する評価

6) 環境・健康の視点

●環境やQOL※に配慮した公共交通が求められている

- ・本町は、石巻市及び東松島市と「石巻圏域定住自立圏共生ビジョン」を策定し、環境保全に向けて温室効果ガスの排出を削減する取組を推進することとしています。
- ・自家用車と比較し輸送量当たりの二酸化炭素の排出量が少ない公共交通の利用促進や、環境負荷の少ない車両の導入など、交通事業者と連携しつつ検討する必要があります。
- ・また、本町では「女川町総合計画 2019」において、生活・環境分野の施策方針として「海と山に囲まれた自然環境の中で、生活の質を向上させ維持します」を掲げています。

※QOL（クオリティ オブ ライフ）とは、ひとりひとりの人生の内容の質や社会的にみた『生活の質』のこと。



※新型コロナウイルス感染症まん延に伴う各輸送機関の利用者数の減少により、例年に比べて輸送量当たりの二酸化炭素排出量が極端に高く算出されております。

出典:国土交通省公表

図 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



出典:一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議公表

図 「クルマ」と「電車」のそれぞれでの移動での消費カロリー

第8章 公共交通の目指すべき将来像

8-1 計画の基本理念と基本方針

1) 計画の基本理念

本町が目指すまちづくりの将来像と方向性や本町の公共交通の課題を踏まえて、本計画の基本理念を次のように定めます。

女川町地域公共交通計画の基本理念

地域の暮らしを支える利便性の高い公共交通の実現

～コンパクト・プラス・ネットワークでまちづくりを支援～

本計画の基本理念については、「女川町地域公共交通網形成計画（計画期間：2019年度～2023年度）」の基本理念である「誰もが安心して利用できる「将来まで続く公共交通ネットワーク」の実現～まちなかと離半島部のまちづくりを支援～」を引き継ぎつつ、新たなまちづくりの方向性を踏まえて、「地域の暮らしを支える利便性の高い公共交通の実現～コンパクト・プラス・ネットワークなまちづくりを支援～」と設定します。

※本町では、令和6（2024）年度に「（仮称）女川町立地適正化計画」を策定予定となります。

2) 計画の基本方針

本計画の基本理念の実現に向けて、3つの基本方針を設定します。

基本方針1 町民のお出かけを支える「便利」な公共交通の実現

町民の日常生活において自家用車は生活必需品となっていますが、高齢者や子供、都市部からの転入者などの自家用車を持たない交通弱者が自家用車や送迎に頼らずとも気軽にお出かけできる環境を実現します。

また、福祉や教育、健康などの他分野と協力・連携しつつ新たな需要を掘り起こし、利用拡大に取り組んでいきます。さらには、町民の外出促進を図ることによって、町民の健康増進や消費活動の促進、賑わいの創出などが生まれることを期待します。

基本方針2 将来のまちの姿を見据えた「持続可能」な公共交通の実現

人口減少・少子化等を背景に公共交通の利用減・収入減が見込まれる中で、ドライバー等の人材不足や燃料費の高騰なども相まって、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。

町民の広域移動を支えるJR及びミヤコーバスについては、収支状況の赤字が続いており、国・関係自治体で支援しながら維持しています。一方で、本土と出島を結ぶ出島架橋が令和6（2024）年12月に供用開始予定となっているなど、今後まちの姿が変わっていきます。将来のまちの姿を見据え、生活の質の向上に資する持続可能な公共交通を実現します。

基本方針3 技術革新等を活用した「生産性」の高い公共交通の実現

近年、国内外で交通分野におけるICT・AI技術等の技術革新や新たなモビリティサービスの導入などの公共交通を取り巻く状況の変化が様々な形で生じています。

こうした社会動向を捉え、各種関係者と連携・協働しつつ、技術革新を活用した生産性の高い公共交通サービスの提供を目指します。

8-2 計画の目標

公共交通を取り巻く課題を解決するため、計画期間における5つの目標を設定します。

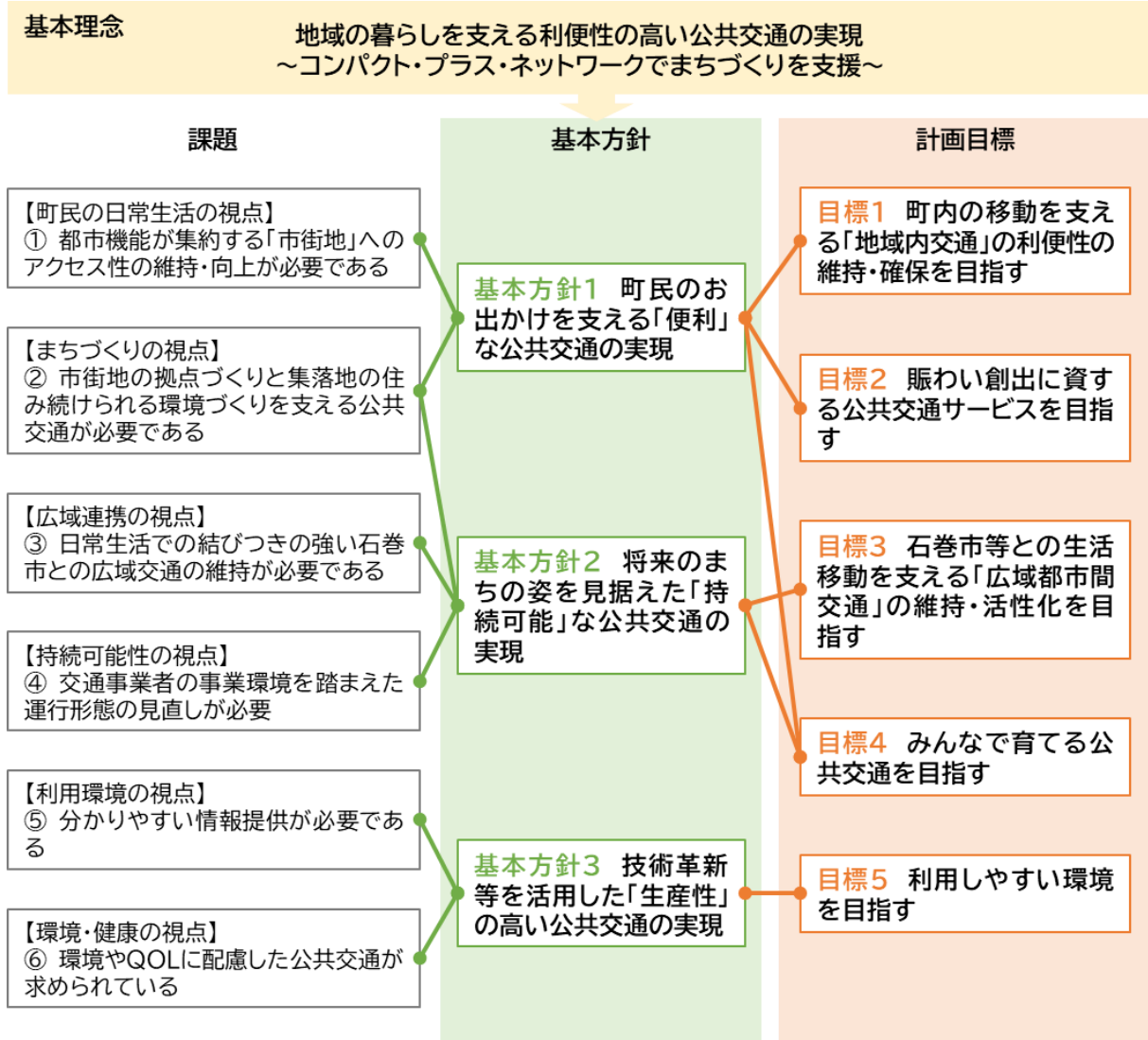


図 課題・基本方針・計画目標の関連性

目標1 町内の移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す

〔市街地〕

- 市街地では、自動車を運転しない方であっても生活に支障なく移動することができるように、高頻度で運行するサービス水準の高い公共交通を維持していきます。
- 町内主要施設を隈なく回り、住民の暮らしに寄り添った公共交通を維持・確保していきます。

〔集落地〕

- 市街地から離れていても、安心して住み続けられるように、日常生活に必要な交通サービスを確保していきます。
- 需要に見合った地域公共交通に見直し、基準を設定することで、持続可能な公共交通網を構築します。

目標2 賑わい創出に資する公共交通サービスを目指す

- 公共交通に対するイメージアップを図るとともに、各種関係者と連携・協力しつつ公共交通の利用を促進します。
- 観光や福祉、教育、健康などの他分野との連携した公共交通施策の展開により、賑わいの創出や、住民の外出支援などを促進します。

目標3 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す

- 住民の日常生活の中で欠かせない町内と石巻市等を結ぶ「広域都市間交通」については、将来的に維持していくとともに、路線の活性化を目指します。

目標4 みんなで育てる公共交通を目指す

- 交通事業者や行政だけでなく、地域（住民・学校・病院など）や企業（職場・商業施設など）等が連携し、継続的に公共交通の維持確保・利用促進などを検討していく場づくりを推進します。
- 交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・町の補助など）によって支えることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高めていく取り組みを検討します。

目標5 利用しやすい環境を目指す

- 町内に存在する多種多様な地域公共交通を一体的な交通体系として利用できるようにそれぞれの運行情報を一元的に提供します。
- 交通DX・交通GXなどを推進し、人材不足や燃料費の高騰、二酸化炭素排出による環境負荷などの事業を取り巻く様々な環境に配慮していきます。
- 地域の実態や利用特性を踏まえて、自動運転や先進技術を活用した新たな交通システムの導入について、積極的に調査・研究を進めます。

8-3 目指すべき公共交通ネットワーク

8-3-1 公共交通ネットワークの階層化

1) 交通結節点の位置づけ

表 交通結節点の概要

位置づけ	機能・役割	該当箇所
一次 拠点	・地域内交通と広域都市間交通が接続し、各階層の路線間の乗り継ぎを行う場所	・JR女川駅
二次 拠点	・地域内交通や広域都市間交通が接続し、他の路線との乗り継ぎを行う場所	・JR浦宿駅 ・離島航路ターミナル

2) 公共交通ネットワークの位置づけ

表 公共交通ネットワークの体系

位置づけ		機能・役割	交通モード
地域内 交通	市街地※	・町内の市街地での移動を担う交通 ・乗継拠点で広域都市間交通に接続することで町域を跨ぐ移動を支える交通	・町民バス ・ミヤコーバス女川線
	生活軸※	・町民の日常生活における目的施設が立地し、集落地から乗り継ぎせずに、直接アクセスできる区間	・町民バス
	集落地※	・町内の市街地から離れたエリアの小さい移動需要に対応した交通 ・乗継拠点で広域都市間交通に接続することで町域を跨ぐ移動を支える交通	・町民バス ・離島航路
広域 都市間 交通	鉄道	・町内と石巻市（特に、JR石巻駅周辺）や仙台市を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通	・JR石巻線
	路線バス	・町内と石巻市（特に、国道398号沿線の施設等）を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通	・ミヤコーバス女川線

※市街地と生活軸、集落地については「女川町都市計画マスタープラン」における位置づけとの整合を図りつつ設定します。

【参考】「女川町都市計画マスタープラン」における位置づけ

- ・市街地：市街化区域を「市街地」と位置づけます。良好な居住環境の形成や身近な生活サービスの確保等、各種都市活動を支える適正な土地利用を図るとともに、都市機能の集約・誘導によるコンパクトな市街地の形成を図ります。
- ・生活軸：(都)堀切山駅前線及び(都)駅前清水線を「生活軸」として位置づけます。生活軸の沿線にぎわい拠点や公共公益拠点等の生活に必要な拠点機能を集約して配置します。
- ・集落地：市街化調整区域及び都市計画区域外の集落を「集落地」と位置づけ、既存集落の暮らしの維持を図ります。

8-3-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

※計画最終年度となる令和10（2028）年度を目標としています。

<基本的な考え方>

利便性が高く持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、多種多様な地域公共交通を有効活用した一体的な地域公共交通ネットワークの構築を目指す。

<公共交通ネットワーク形成の方針>

方針①：移動需要を集約化する「交通結節点」の機能を強化する

方針②：町内での移動を支える「地域内交通」の利便性を確保・向上する

方針③：石巻市等の町外との移動を担う「広域都市間交通」を維持・活性化する

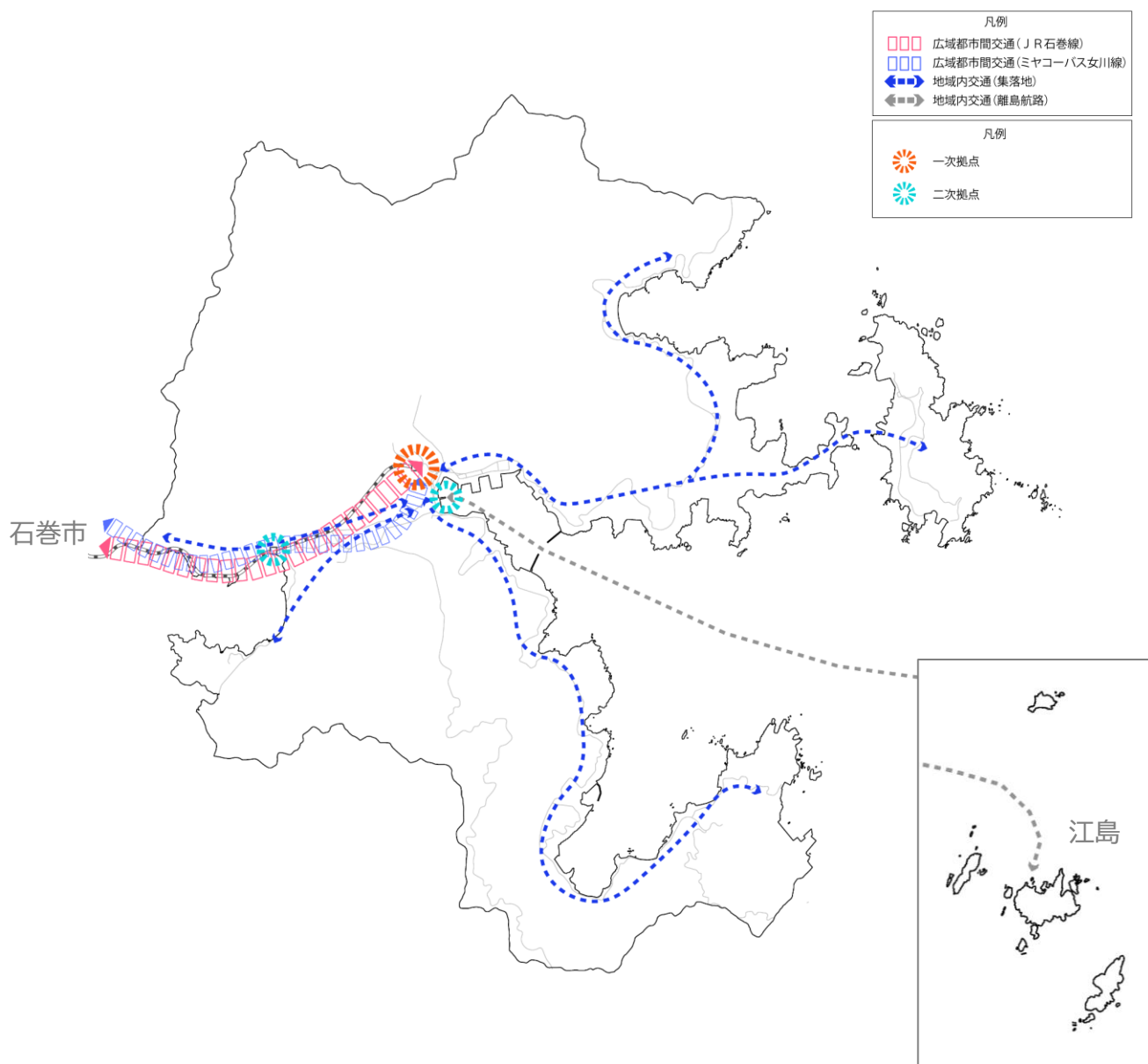


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

【市街地の拡大図（イメージ案）】

＜市街地における公共交通ネットワークの基本的な考え方＞

- 市街地内の住宅・団地から生活利便施設へのアクセス性を維持・向上する
- 生活利便施設が立地する市街地内の回遊性を維持・向上する
- J Rや路線バスなど他の交通モードとの接続改善・連絡強化を図る

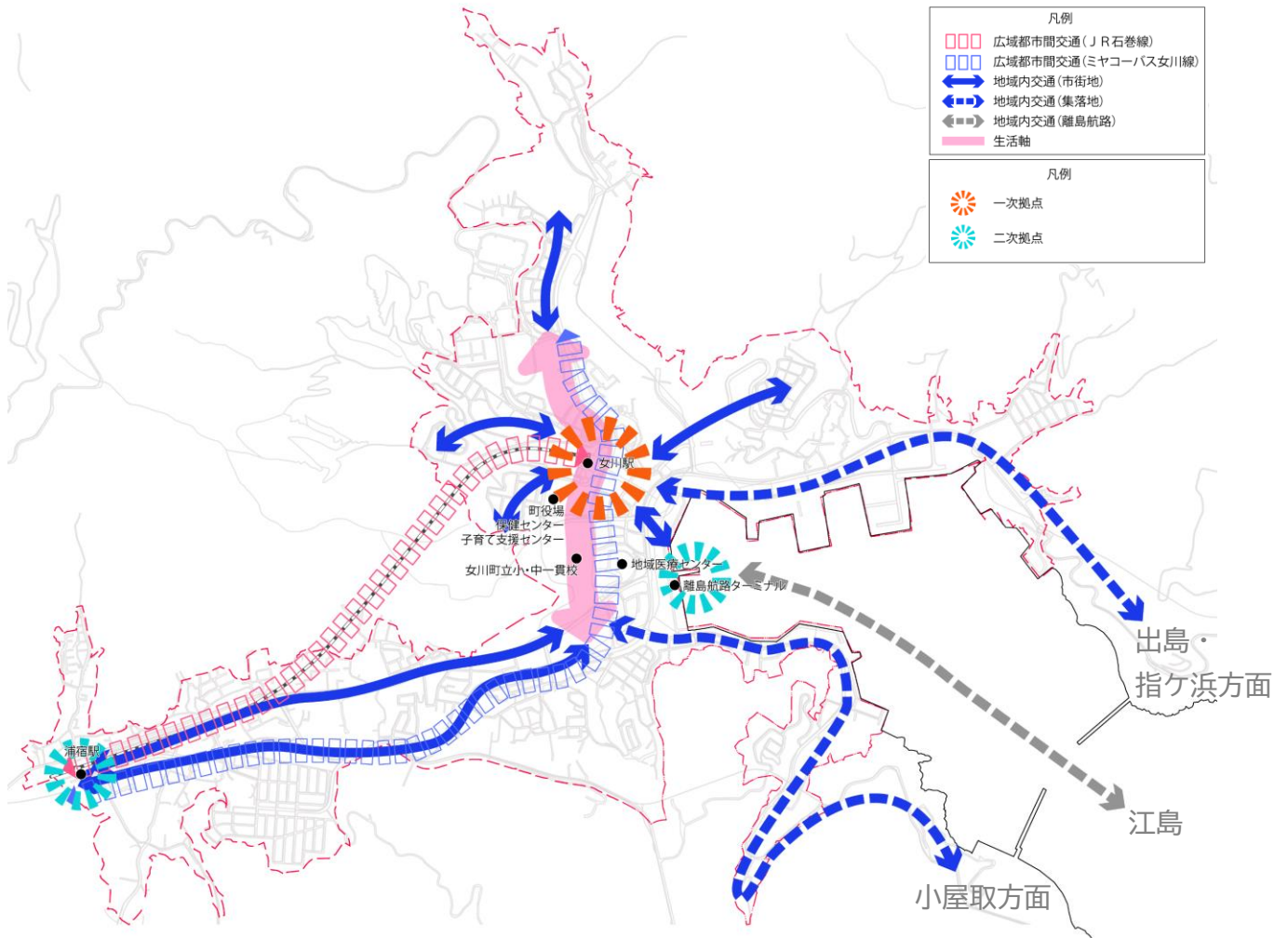


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

第9章 公共交通体系を実現させるための施策

本計画の目標達成に向けて、令和10(2028)年度までの5年間で実施する施策を体系づけて整理します。

表 施策・事業の一覧

目標	No	施策・事業	事業概要	実施主体				重点施策
				女川町	交通事業者	その他団体・企業	住民	
目標1 町内の移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す	1-1	市街地における「地域内交通」のサービス水準の維持	・町民バスの維持・活性化 ・乗用タクシーの活用やライドシェア等の新たな移動手段の導入検討	●	●			●
	1-2	集落地における「地域内交通」の再編・見直し	・町民バスの再編・見直し検討 ・(仮称)出島線の地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用 ・オンデマンド交通やタクシー活用等の新たな交通手段の導入検討 ・貨客混載(貨客運送効率化事業)の導入検討 ・スクールバスと町民バスの統合検討	●	●	●		●
	1-3	離島航路の再編・見直し	・女川町離島航路改善計画の策定 ・航路再編や予約運航などの運航形態の検討 ・代替船舶の導入	●	●			●
目標2 賑わい創出に資する公共交通サービスを目指す	2-1	公共交通のイメージ戦略	・公共交通のイメージアップに繋がるプロモーション・PRの実施 ・教育機関などとの連携	●				●
	2-2	公共交通を利用するきっかけづくり	・モビリティマネジメント(高齢者、学生、転入者・移住者等)の展開 ・施設・企業等との連携	●	●	●	●	
目標3 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す	3-1	JR石巻線の維持・活性化	・JR石巻線の利用促進策の検討・実施 ・国及び県、関係自治体などとの協議・連携	●	●			●
	3-2	ミヤコーバス女川線の維持・活性化	・ミヤコーバス女川線の利用促進の検討・実施 ・国庫補助、県単補助などによる財政支援の活用	●	●			●
目標4 みんなで育てる場づくり・組織運営	4-1	みんなで育てる場づくり・組織運営	・公共交通に係る担当者会議の継続的な開催 ・(仮称)モビリティ研究会の立ち上げ・運営	●	●	●	●	●
目標5 利用しやすい環境を目指す	5-1	交通結節点の機能向上	・デジタルサイネージやスマートバス停の導入検討(女川駅、浦宿駅、認定こども園など) ・多様な移動手段の利活用の利活用	●	●	●		
	5-2	交通DX・交通GXの推進	・デジタルサイネージやスマートバス停の導入検討(女川駅、浦宿駅、認定こども園など) ・バスロケーションシステムの導入、GTFSの整備 ・キャッシュレス決済手段、デジタル身分証アプリの活用など検討 ・電気バス、燃料電池タクシーなどの導入検討	●	●			
	5-3	バリアフリー化の推進	・情報提供のアクセシビリティの向上	●	●			
	5-4	自動運転等の調査・研究	・自動運転等に関する情報収集、導入可能性調査	●	●	●		

目標1 町内の移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す

1-1 市街地における「地域内交通」のサービス水準の維持

重点施策

【ねらい】

- ・自動車を運転しない人でも生活に支障なく移動することができるように、住民や利用者の実態・ニーズを踏まえつつ町民バスの利便性を維持します。
- ・市街地の特性を生かした乗用タクシーの活用やライドシェア等について、導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。

【取組イメージ（案）】

- ・町民バスの維持・活性化
- ・乗用タクシーの活用やライドシェア等の新たな移動手段の導入検討

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
		●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
調整・協議				
	実施	評価・検証、改善・見直し		

【ねらい】

- ・令和6年12月には離島航路の寄港地である出島と本土をつなぐ出島架橋が供用開始予定であることから、出島における離島航路の代替手段を確保します。
- ・利用が少ないエリアにおける利便性を向上させ、通院や買い物などの日常的な移動を支える公共交通サービスを提供します。
- ・公共交通とスクールバス等の他分野の輸送サービスとの連携を図り、円滑な移動手段の確保を検討していきます。

【取組イメージ（案）】

- ・町民バスの再編・見直し検討
- ・（仮称）出島線の地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用
- ・オンデマンド交通やタクシー活用等の新たな交通手段の導入検討
- ・貨客混載（貨客運送効率化事業）の導入検討
- ・スクールバスと町民バスの統合検討

◇（仮称）出島線の地域公共交通確保維持事業の必要性

- ・令和6（2024）年12月に、出島架橋が供用開始予定となることから、出島と本土（女川港）を結んでいる離島航路の代替手段としての役割を（仮称）出島線が担うことから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、安定的な確保・維持を図る。

■コミュニティバスを活用した貨客混載



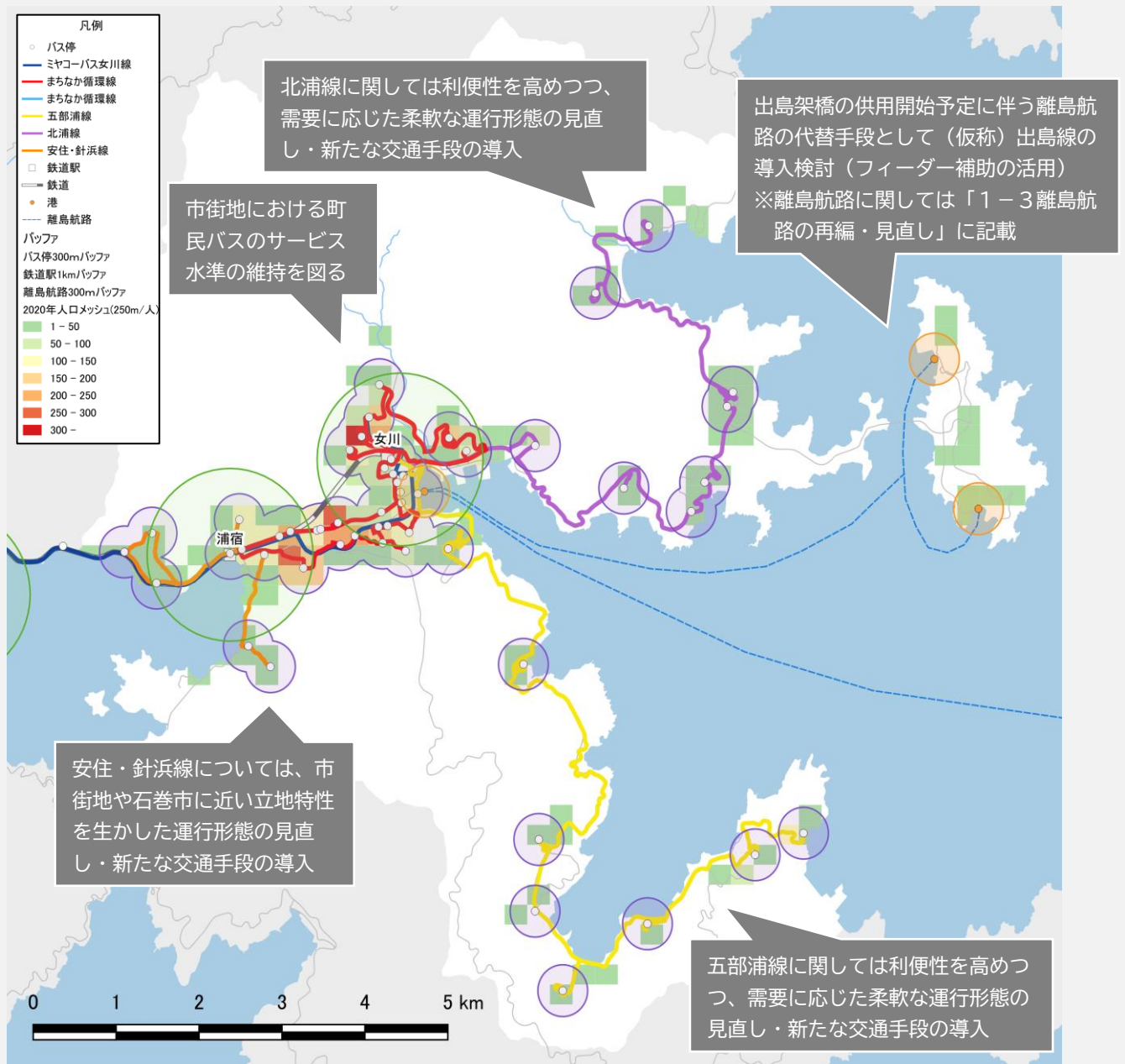
出典：神姫バス(株)HP

- ・兵庫県たつの市のコミュニティバスで、地元産青果物などを地域の量販店へ輸送する「貨客混載」の取組を実施した。

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
調整・協議				
	実施			
	評価・検証、改善・見直し			

■町民バスの再編・見直しの方向性（案）



【ねらい】

- ・女川～江島航路は、江島、出島と本土（女川港）を結ぶ唯一の航路であり、離島住民にとっては、通院や買い物、水産漁獲物の出荷運送等、生活と地域産業の維持に不可欠な交通手段となっています。
- ・当該航路については、令和6（2024）年12月には寄港地である出島と本土をつなぐ出島架橋が供用開始予定であることから、航路再編や運航形態の見直し等を検討し、離島航路の維持を図っていきます。
- ・また、使用船舶「しまなぎ」は、建造から17年が経過し、老朽化に伴う修繕費は増加しており、今後、欠損額の更なる増加や船舶老朽化による突発的な故障が懸念されることから、代替船舶導入等を検討し、船舶の適切な管理・運用を行っていきます。

【取組イメージ（案）】

- ・女川町離島航路改善計画の策定
- ・航路再編や予約運航などの運航形態の検討
- ・代替船舶の導入

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
		●	●	●
■実施スケジュール				
R 6（2024）	R 7（2025）	R 8（2026）	R 9（2027）	R 10（2028）
調整・準備	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 30%; background-color: #cccccc; padding: 5px;">航路再編</div> <div style="width: 40%; background-color: #cccccc; padding: 5px;">代替船舶の導入</div> <div style="width: 30%; background-color: #cccccc; padding: 5px;">評価・検証、改善・見直し</div> </div>			

目標2 賑わい創出に資する公共交通サービスを目指す

2-1 公共交通のイメージ戦略

重点施策

【ねらい】

- ・公共交通は自家用車を利用しない交通弱者の方だけではなく、誰もが気軽に利用できるものであり、より身近な存在に感じてもらえるように、公共交通のイメージ戦略を展開します。

【取組イメージ（案）】

- ・公共交通のイメージアップに繋がるプロモーション・PRの実施
- ・教育機関などとの連携

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
企画・検討	実施・展開			
	評価・検証、改善・見直し			

2-2 公共交通を利用するきっかけづくり

【ねらい】

- ・公共交通の利用方法や利便性を周知し、公共交通への親しみを醸成することで過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを“かしこく”使う方向へと自発的に転換することを促すモビリティマネジメント※を推進します。
- ・公共交通を利用しない方が公共交通を利用するきっかけづくりとなるよう、施設・企業等とのタイアップを検討します。

※モビリティマネジメントとは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策である。

【取組イメージ（案）】

- ・モビリティマネジメント（高齢者、学生、転入者・移住者等）の展開
- ・施設・企業等との連携

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	●
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
	検討・協議			
		調整し、順次実施		

目標3 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す

3-1 J R石巻線の維持・活性化

重点施策

【ねらい】

- ・ ストープ列車やサイクルトレイン牡鹿などの旅行商品や公共交通の乗り方教室などのイベントを通じて、J R石巻線の利用促進を図ります。

【取組イメージ（案）】

- ・ J R石巻線の利用促進策の検討・実施
- ・ 国及び県、関係自治体などとの協議・連携

■ ストープ列車



出典：J R東日本HP

■ サイクルトレイン牡鹿



- ・ J R東日本東北本部と株式会社J R東日本びゅうツーリズム&セールス、一般社団法人女川町観光協会は、『スターダスト・ページェント「海ぼたる」』の点灯期間に合わせ、びゅうコースター風っこ号を夜間にストップ列車として仙台駅から女川駅を運転している。

- ・ J R東日本東北本部は、石巻圏観光推進機構と連携し、サイクルツーリズムを通じた、震災復興の取り組みについて、牡鹿半島でサイクルイベントを開催し、サイクルトレインを運行した。

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●		
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
調整・協議	実施			
	評価・検証、改善・見直し			

【ねらい】

- ・バスの乗り方教室などのイベントを継続実施・拡充し、ミヤコーバス女川線の利用促進を図ります。
- ・国、県の補助金を活用しながら沿線自治体と協調した補助を行い適切に維持します。

【取組イメージ（案）】

- ・ミヤコーバス女川線の利用促進の検討・実施
- ・国庫補助、県単補助などによる財政支援の活用

■バスの乗り方教室



・宮城交通(株)では「バス会社の裏側を自由研究しよう」をテーマに「バスの乗り方教室」を開催

出典：宮城交通(株)HP

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●		
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
調整・協議	実施	評価・検証、改善・見直し		

目標4 みんなで育てる公共交通を目指す

4-1 みんなで育てる場づくり・組織運営

重点施策

【ねらい】

- ・行政や交通事業者に加えて住民や地域団体など多くの人が地域の課題として考え、行動してもらうように公共交通をみんなで考え、育てる場づくりや組織の運営を推進します。

【取組イメージ（案）】

- ・公共交通に係る担当者会議の継続的な開催
- ・（仮称）モビリティ研究会の立ち上げ・運営

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	●
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
設立				
継続的な開催				

目標5 利用しやすい環境を目指す

5-1 交通結節点の機能向上

【ねらい】

- ・ JR女川駅及び浦宿駅、離島航路ターミナルを交通結節点として位置付けます。
- ・ 交通結節点における公共交通利用者の利便性を向上させるため、デジタルサイネージの活用も含めて、誰もが分かりやすい案内表示やサイン設置を検討します。
- ・ 既存のレンタサイクルなどを活用した移動手段の確保を模索します。

【取組イメージ（案）】

- ・ デジタルサイネージやスマートバス停の導入検討（女川駅、浦宿駅、認定こども園など）
- ・ 多様な移動手段の利活用の利活用

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
	検討・協議			
		調整し、順次実施		

5-2 交通DX※・交通GX※の推進

【ねらい】

- ・公共交通機関の運行情報等のオープンデータ※化やキャッシュレス決済手段（タッチ決済、スマートフォン決済）の導入などの交通DXの導入検討を進めます。
- ・ゼロカーボンシティの実現に向け、交通事業者と行政が連携し電気バス、燃料電池タクシーなど、環境負荷の低い次世代型車両等の導入を検討し、交通GXを推進します。

※DX（デジタル・トランスフォーメーション）とは、デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。

※GX（グリーン・トランスフォーメーション）とは、温室効果ガス排出削減目標に向けた取組を進めながら、経済成長も実現させるための経済社会システム全体の変革のこと。

※オープンデータとは、「機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ」であり「人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの」のこと。つまり、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるデータをいう。

【取組イメージ（案）】

- ・デジタルサイネージやスマートバス停の導入検討（女川駅、浦宿駅、認定こども園など）
- ・バスロケーションシステムの導入、GTFS※の整備
- ・キャッシュレス決済手段、デジタル身分証アプリの活用など検討
- ・電気バス、燃料電池タクシーなどの導入検討

※GTFS（General Transit Feed Specification）とは、公共交通機関の時刻表や停留所、経路等に関するデータに関する共通フォーマットのことであり、交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのために活用される。

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
	検討・協議			
		調整し、順次実施		

5-3 バリアフリー化の推進

【ねらい】

- ・ 共生社会の実現に資するため、交通事業者と行政が連携し、高齢者、障がい者、外国人等誰もが安心して移動できるよう、バリアフリー化を推進します。

【取組イメージ（案）】

- ・ 情報提供のアクセシビリティの向上

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●		
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> 検討・協議 ➤ </div>			
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> 調整し、順次実施 ➤ </div>			

5-4 自動運転等の調査・研究

【ねらい】


- ・公共交通の技術進展や国の制度整備の動向を踏まえ、自動運転技術を含む次世代モビリティ※による生活の足の確保に関する導入可能性の調査・研究を進めます。

※次世代モビリティとは、自動運転に代表される先端テクノロジーを活用した進化型の移動手段を指す。AIを活用したオンデマンドサービスやシェアサービスなども含まれる。

【取組イメージ（案）】

- ・自動運転等に関する情報収集、導入可能性調査

【実施主体・実施スケジュール】

■実施主体	女川町	交通事業者	その他 団体・企業	住民・利用者
	●	●	●	
■実施スケジュール				
R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
調査・研究 				

第10章 計画の実現に向けて

10-1 関係主体の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になるなど公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進してだけでなく、行政や住民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 関係主体の役割

関係主体		主な役割
行政		<ul style="list-style-type: none">・ 計画の策定、見直し・ 施策・事業の検討・実施・支援・ 関係者間の調整・ 運行状況・利用実績等の計測・収集など
交通事業者		<ul style="list-style-type: none">・ 施策・事業の検討・実施・ 関係者との相互連携・協力・ 運行状況・利用実績等の計測・収集など
住民	住民・公共交通利用者 (個人)	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通の積極的な利用・ イベント等への積極的な参加など
	地域、企業・事業者 (集団)	<ul style="list-style-type: none">・ 施策・事業への協力・ 小さな交通を行政や交通事業者とともに検討など

10-2 推進体制

住民代表や交通事業者、学識経験者など各種関係者で構成する「女川町地域公共交通会議」にて協議を行いながら、取組効果の最大化を図ります。

また、「女川町民バス連絡調整会議」や「（仮称）モビリティ研究会」などを設置・開催し、関係者による情報共有、意見交換を行いながら、円滑な施策・事業の推進を図ります。

表 推進体制の概要

推進体制	構成員	役割
女川町地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民代表 ・ 学識経験者 ・ 交通事業者 ・ 道路管理者 ・ 交通管理者 ・ その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民ニーズの変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などが継続的に協議できる場として位置づける。
女川町民バス連絡調整会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者 ・ 行政 ・ その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町民バス等の運行状況や利用状況に関する情報共有、意見交換の場として位置づける。
（仮称）モビリティ研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者 ・ まちづくり団体 ・ 商工会 ・ 観光協会 ・ 社会福祉協議会 ・ その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町民や来訪者にとって利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通の構築に向けて、既存の公共交通体系に限定せず、地域の実態・ニーズに合った新たな交通サービスについて、調査・研究、意見交換の場として位置付ける。

効果検証にあたっては、可能な指標について毎年度、指標の計測を行い、目標の達成状況を評価します。

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に施策に取り組む（Do）とともに、その取り組み結果を把握・評価（Check）、問題点があれば見直しを行い（Action）、新たな取組の計画を立てる（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行します。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位計画・関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

10-3 計画の評価指標

本計画で設定した基本方針を踏まえて目標の達成状況を把握するとともに、施策・事業の効果を捉えるため、評価指標及び目標値を設定します。

表 計画の評価指標

目標	No	指標	参考値	現況値	目標値
目標1 町内の移動を支える「地域内交通」の利便性の維持・確保を目指す	1	公共交通の利便性（町民アンケート）	28.6% 市街地：30.2% 集落地：18.8% (2018年度)	26.2% 市街地：27.8% 集落地：16.8% (2023年度)	30.0% (2028年度) 【増加目標】
	2	町民バスの収支率	6.7% (2018年度)	3.3% (2022年度)	6.0% (2028年度) 【増加目標】
目標2 賑わい創出に資する公共交通サービスを目指す	3	イベント等の開催実績（累計）	— (2018年度)	16回 (2019～2023年度)	16回 (2024～2028年度) 【現状維持】
目標3 石巻市等との生活移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化を目指す	4	JR及びミヤコーバスの利用者数	110,158人/年 JR：81,030人/年 ミヤコーバス：29,128人/年 (2017年度)	89,343人/年 JR：64,605人/年 ミヤコーバス：24,738人/年 (2022年度)	90,000人/年 (2028年度) 【現状維持】
目標4 みんなで育てる公共交通を目指す	5	住民参加の回数（累計）	— (2018年度)	3回 (2019～2023年度)	5回 (2028年度まで) 【増加目標】
目標5 利用しやすい環境を目指す	6	路線図や時刻表の分かりやすさ（利用者アンケート）	24.7% (2017年度)	10.4% (2023年度)	25.0% (2028年度) 【増加目標】

指標1 公共交通の利便性（町民アンケート）

項目	内容
評価の視点	町民の公共交通に対する利便性が増えていることを評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・町民アンケートを実施し、地域の公共交通の利便性を5段階評価（便利、どちらかと言えば便利、どちらとも言えない、やや不便、不便）で把握する ・5段階評価のうち、「便利」+「どちらかと言えば便利」を合わせた割合を算出する
現況値	26.2%（2023年度） 〔市街地：27.8%、集落地：16.8%〕
目標値	30.0%（2028年度）【増加目標】

指標2 町民バスの収支率

項目	内容
評価の視点	町民バスの収支率が改善していることを評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・役場担当課が所有する町民バスの運行経費及び使用料を基に収支率を算出する
現況値	3.3%（2022年度）
目標値	6.0%（2028年度）【増加目標】

指標3 イベント等の開催実績（累計）

項目	内容
評価の視点	利用促進に関するイベントが着実に実施されているか評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・役場担当課に公共交通の利用促進に関するイベント（バスの乗り方教室、モビリティマネジメントなど）の実施状況を把握する
現況値	16回（2019～2023年度）
目標値	16回（2024～2028年度）【現状維持】

指標4 JR及びミヤコーバスの利用者数

項目	内容
評価の視点	広域都市間交通であるJR及びミヤコーバスの利用者数が増えているか評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が公表・所有するデータを用いて、JR及びミヤコーバスの年間の利用者数を把握する ・JRの年間の利用者数については、JR東日本が公表するJR女川駅の一日平均乗客数に365日をかけて算出する ・ミヤコーバスの年間の利用者数については、女川町統計書を用いて路線バスの輸送人員を確認する
現況値	89,343人/年(2022年度) 〔JR:64,605人/年、ミヤコーバス:24,738人/年〕
目標値	90,000人/年(2028年度)【現状維持】

指標5 住民参加の回数(累計)

項目	内容
評価の視点	住民参加の取組が着実に実施されているか評価する
データの取得方法	・役場担当課に公共交通に関する地域懇談会等の住民・地域団体等を交えた取組み状況を把握する
現況値	3回(2019~2023年度)
目標値	5回(2028年度まで)【増加目標】

指標6 路線図や時刻表の分かりやすさ(利用者アンケート)

項目	内容
評価の視点	町民バスにとって路線図や時刻表等の情報提供の分かりやすさが向上しているか評価する
データの取得方法	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートを実施し、町民バスの利用者による路線図や時刻表の分かりやすさを5段階評価(良い、やや良い、どちらとも言えない、やや不満、不満)で把握する ・5段階評価のうち「良い」+「やや良い」を合わせた割合を算出する
現況値	10.4%(2023年度)
目標値	25.0%(2028年度)【増加目標】

女川町地域公共交通計画（素案）

発行：2023年12月

編集：女川町企画課

宮城県牡鹿郡女川町女川一丁目1番地1